

檔號：ETWB(T)CR 12/1016/99

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

九龍南線

引言

本文件旨在告知委員有關在廣東道海港城現址闢設鐵路車站，作為九龍南線項目一部分的情況。

背景

2. 政府在二零零零年五月公布的《鐵路發展策略 2000》(《策略 2000》)中，建議興建九龍南線，其策略功能是把西鐵和東鐵連接起來。目前，搭乘西鐵前往尖沙咀區的乘客，必須在地鐵南昌站或美孚站轉車。九龍南線通車後，乘客便可乘坐西鐵直達尖沙咀區。至於前往九龍其他地方、新界東部或過境往深圳或廣州的乘客，亦可享受九龍南線為他們帶來的便利。九龍南線的工程預定於二零零五年年中動工，並於二零零九年竣工。

3. 尖沙咀區已設有兩個鐵路車站，即地鐵尖沙咀站和九鐵東鐵的尖東站，並有其他非鐵路模式的交通工具來往該區。《策略 2000》所建議的九龍南線方案，是在西鐵南昌站和東鐵尖東站之間設一個位於廣東道的車站，位置會是廣東道政府合署的現址。該九龍南線車站會令往返尖沙咀區的乘客更加方便。由車站步行至中港客運碼頭，只須大約四分鐘。此外，他們亦可像目前般選擇由地鐵尖沙咀站或九鐵尖東站，分別步行大約五分鐘或十分鐘，前往廣東道南部。為了讓市民有更舒適的環境，由尖東站步行至廣東道南部，九廣鐵路公司(九鐵公司)計劃興建一條新的行人隧道，連接九龍酒店下面現有的行人隧道與北京道的行人隧道。屆時情況將會與時代廣場一帶相若：市民在地鐵銅鑼灣站下車後，可經由隧道系統到達羅素街出口。當然，市民亦可選用其他非鐵路模式的交通工具，前往尖沙咀區。

4. 在過去數月，九鐵公司和九龍倉置業發展有限公司(九倉)一直討論在海港城現址闢設另一個在廣東道的車站，環境運輸及工務局則在討論中充當協調者。正如我們在二零零四年十二月十一日上次會議中告知委員，雙方的討論集中於“重建計劃”。在該計劃下，擬建的車站會是九倉旗下海港城重建計劃的一部分。按照該計劃，九鐵公司預計廣東道站的建造費總額為 18 億元，有關分項數字如下：

<u>工程項目</u>	<u>億元</u>
(a) 基本預留工程，包括把鑽挖隧道直徑由 7 米增至 8.6 米，以及建造月台、隧道內相關的通風結構和通風井	5.2
(b) 車站工程，包括固定裝置、機電設施和鐵路系統工程	5.0
(c) 車站外殼和相關工程	7.8
預算工程費用總額	18 億元

5. 九鐵公司向九倉建議，由九鐵公司承擔(a)和(b)項的費用，而九倉則承擔(c)項的費用。九倉須首先向九鐵公司支付(a)項工程的保證金。待九倉落實重建海港城，並撥出土地進行(c)項工程後，九鐵公司會向九倉退還上述保證金，以及截至某個議定日期的利息。如落實採納重建計劃，九鐵公司須承擔 10.2 億元(或預算工程費用總額的 56%)，而九倉則須承擔 7.8 億元。經過一連串商討後，九倉在二零零四年十二月初通知九鐵公司，如包括廣東道站的最新重建計劃建築圖則獲政府批准，而九倉未能在日後議定的日期或之前撥出興建該車站所需的用地，則該集團願意向九鐵公司償付(a)項的費用。至於(c)項的費用，九倉指有關工程應由九鐵公司負責。換言之，如在重建計劃下興建該車站，九鐵公司便須負責支付上一段所載所有工程的費用。

6. 正如九倉在二零零四年十二月十一日提交小組委員會的進度報告(附件 A)所述，該集團已要求建築事務監督批予額外地積比率，以補償其撥出有關車站和連接用地予九鐵公司使用的面積。

7. 因此，基本上九倉的要求如下：

- (a) 九鐵公司須悉數承擔建造該車站預計為 18 億元的費用，而九倉則負責拆卸和重建有關建築物的費用；以及

- (b) 建築事務監督須批予九倉額外地積比率(總面積約為 600 000 平方呎---見下文第 10 段)，以補償該集團撥出 280 000 平方呎的用地，供九鐵公司建造和營運該車站。

8. 上次在二零零四年十二月十一日舉行的會議上，小組委員會通過下列動議：

“本小組委員會要求政府把有關九龍南線的刊憲行動延遲不超過一個月至二零零五年一月十一日，並促請政府立即與九廣鐵路公司及九龍倉置業發展有限公司切實商討建設九龍南線廣東道站的解決方案。”

9. 為回應上述動議，我們與九鐵公司和九倉召開進一步會議，並由環境運輸及工務局局長、九鐵公司主席和九倉主席親自參與。九鐵公司堅持上文第 5 段所概述的建議。九倉則堅持上文第 7 段所述的立場。

10. 此外，九倉在會上澄清其額外地積比率的要求。該集團確認，除要求九鐵公司悉數支付興建有關車站的費用外，亦要求建築事務監督答允批予其額外樓面面積的要求，而據該集團計算應為 600 000 平方呎，藉以補償該集團撥出估計達 280 000 平方呎的用地，供九鐵公司以每年一元的租金，在該處建造和營運有關車站。除非上述兩項要求均獲接納，否則該集團不會同意進行重建計劃。九倉的立場載於該集團致本港報章的信件，現把副本載於**附件 B**。

附件 B

11. 關於額外地積比率的要求，代表九倉的獲授權人士曾於二零零四年十二月二十日向建築事務監督提交書面查詢。從運輸政策角度來看，在有關於該地點闢設車站並非必要，因此並不存在額外地積比率的問題。建築事務監督已於二零零五年一月四日否定了九倉的額外地積比率的要求。

未來路向

12. 由於上文第 7 段所載的九倉兩項要求均未能獲得接納，我們會着手進行九龍南線的規劃和建設工作，並只會在西鐵南昌站與東鐵尖東站之間(即廣東道政府合署現址)設置一個車站。我們會根據《鐵路條例》規定，在二零零五年一月七日在憲報刊登九龍南線的擬議修訂

方案，以便進行公眾諮詢。有關修訂是為回應上次在二零零四年三月在憲報刊登九龍南線方案後，當局收到的反對意見所表達的關注事項，配合九鐵公司在修訂設計方面提出的建議，並顧及自二零零四年三月起用地限制的變化。大體上，擬議修訂方案旨在減少九龍南線項目工程對公眾可能構成的滋擾。鑑於九龍南線的策略價值，以及為整體市民利益着想，我們會竭盡所能按照目前計劃在本年中展開九龍南線的工程，並預計在二零零九年完成工程。

環境運輸及工務局
二零零五年一月

CB(1)480/04-05(03)

立法會交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

廣東道站：事件經過

背景資料

- (1) 二〇〇三年年中，九廣鐵路公司（「九鐵」）主動與九龍倉置業發展有限公司（「九龍倉」）接洽，商討於海港城範圍內設立廣東道站的可行性。九鐵明確建議，若九龍倉拆卸及重建兩幢總面積達六十萬平方呎的商業大樓，以便於地庫興建廣東道站，當中涉及的拆卸、依原來設計重建，以及九龍倉於工程期間的盈利損失等開支，均可由九鐵繳付。九鐵並就此向九龍倉查詢有關成本。我們且稱這為方案一。雖然九龍倉已認定此方案並非實際可行，但九龍倉仍然作出了有關成本達港幣三十億元的粗略估計，以回應九鐵的建議。雙方其後再無就此項方案進行商討。
- (2) 二〇〇四年六月三日，九龍倉在立法會鐵路事宜小組委員會會議上，指出若於海港城地庫下興建廣東道站，九龍倉估計損失或達港幣四億五千萬至六億元(此方案牽涉較少的拆卸、重建工作，以及租金損失)。我們稱這為方案二。委員會要求九龍倉與九鐵在環境運輸及工務局的協助下，確認在海港城範圍內內興建廣東道的可行性。
- (3) 九龍倉與九鐵經過多月來的研究及商討，因方案二的建築風險過高，雙方遂決定放棄方案二，並同意專注研究「重建計劃」，即利

用九龍倉重建部分海港城，以配合一併興建廣東道站。我們稱此為方案三。

九鐵要求九龍倉作出兩項承諾：

- (a) 九龍倉必須就騰空土地興建廣東道站一事提出清晰的時間表；而且九龍倉須作出財務承諾，若未能於雙方議定時間內騰出土地建站，須向九鐵全數墊還估計達港幣六億元的廣東道站預留設施工程成本。九龍倉已接受此要求。
 - (b) 九龍倉必須分擔另一筆建站成本，金額據九鐵估計約為港幣六億元。九龍倉並無接受此要求。
- (4) 九鐵在二〇〇四年十二月六日發出的函件中知會九龍倉，指出由於九龍倉未能應九鐵要求分擔建站費用，九鐵又不願接受九龍倉提出的反建議，雙方無法就興建廣東道站達成協議，九鐵並會就此向公眾公佈。

重要原則

九鐵作為公營機構，理應肩負興建鐵路和車站的責任，以滿足市民的交通需求，而九龍倉作為私人土地業主，在此事上的角色是拆卸及重建本身的物業，以提供土地予九鐵興建廣東道站。

雙方遵從這項重要原則，符合公眾利益。

重建計劃的問題

- (1) 海港城的重建計劃其實早於一九九九年五月已獲得有關政府部門批准。儘管過去六年經濟不景，租金收入相對偏低(換句話說，重建海港城的機會成本相對較低)，九龍倉尚且認為重建計劃在財務上並不可行，因為要拆卸和重建目前具有租金回報的物業，將會牽涉約港幣五十億至六十億元的龐大直接和機會成本。雖然重建計劃圖則需要定期更新，惟九龍倉在近年及可預計的將來，均沒有明確進行重建計劃的安排。因此，假設九龍倉必定會進行重建是不正確的。

- (2) 事實上，廣東道站的建議選址現時並非空置土地。如只簡單地認為將兩幢在廣東道站選址上蓋的物業拆卸便行，是忽略了海港城整體在設計、人流和樓宇服務方面的完整性。就海港城整體而言，若要興建廣東道站，必須拆卸和重建共六幢(而非只是兩幢)總面積約一百八十萬平方尺的大樓。保守估計，所牽涉的成本和風險為每平方呎港幣三千元，總金額高達港幣五十四億元。為維持海港城的完整性，九龍倉不能單單拆卸兩幢大樓。九龍倉旗下港威大廈二期的重建工程，正是遵從此重要原則。

- (3) 無論怎樣計算，九龍倉均需承擔方案三所涉及最少港幣三十億元的成本，有關金額正是與二〇〇三年中方案一所提及的相同數目。有關成本必須列入考慮。

很多人認同在海港城範圍內設立廣東道站可帶來雙重好處。首先，廣東道站有助帶來更多人流；其次，是撥出車站和連接用地供公眾使用亦可帶來一定好處。兩者可為海港城重建提供一個機會，令重建工作在經濟上接近可接受水平。就撥出車站和連接用地供公眾使用一事上，九龍倉估計可依據現有的常規和先例，獲得屋宇署批核，取得補償性樓面面積。銅鑼灣時代廣場興建地鐵站時曾有類似的先例可參考。但此批核仍需由政府最後決定。

透過於二〇〇四年十月七日和十月十二日的簡要文件和意向書初稿，九龍倉已向九鐵和環境運輸及工務局表明，取得上述補償性樓面面積的需要。如沒有這些補償性樓面面積，則方案三也不大可行。

假如當時九鐵與九龍倉原則上達成有關興建廣東道站的協議，九龍倉曾計劃盡快向屋宇署提交包括廣東道站後的修訂整體建築圖則，以便屋宇署迅速釐定有關的補償性樓面面積。九龍倉當時假定九鐵和環境運輸及工務局因顧及公眾的交通利益，支持九龍倉這項申請。

廣東道站是否必要交通設施的問題

九鐵於二〇〇四年十一月二十五日致函九龍倉，堅持廣東道站並非必要的交通設施。

- (1) 假如不設廣東道站，擬建的西九龍站與尖沙咀車站的距離將會長達一點七公里（即一千七百米），比地下鐵路公司市區車站的平均八百米距離遠了許多。此一千七百米距離，也比其他國際大都會，如東京、倫敦、巴黎及紐約等地的市區鐵路車站的五百至八百米平均距離遠得多。到目前為止，公眾仍期待一個合理解釋：為何香港這個國際大都會的集體運輸交通系統的方便程度，不能與其他地方看齊。

- (2) 如果九鐵並不認同廣東道站是必要的交通設施，為甚麼九鐵會：
 - (i) 於二〇〇一年向政府提交九龍南線計劃時，包括廣東道站。
 - (ii) 於二〇〇三年中主動與九龍倉接洽，查詢若九龍倉拆卸並重建海港城兩幢大樓，以便興建廣東道站，當中涉及多少成本，即方案一。
 - (iii) 雖明知九龍倉的估計損失達港幣四億五千萬至六億元，但仍然同意自二〇〇四年六月起與九龍倉商討方案二的建築可行性。

- (3) 要評估廣東道站的重要性時，在計算資源分配和財務回報率之前，是否應先考慮廣東道站的必要性，而非本末倒置？

- (4) 十二個區議會的正副主席於二〇〇四年十一月十八日向行政長官和立法會發出聯署函件，指出興建廣東道站符合公眾的殷切期望，並能滿足集體運輸的需求。

- (5) 油尖旺區議會於二〇〇四年十二月七日，向行政長官提交由廣東道一千二百五十多個商戶聯署的請願書，要求興建廣東道站。

結語

- (1) 公營私營企業彼此各有應負的責任，這個清晰和高透明度的原則，雙方必須秉持。
- (2) 九龍倉已主動提出多項實質性的建議，希望促成興建廣東道站（請參閱九龍倉於二〇〇四年十二月六日發出的傳媒聲明）。然而對九龍倉來說，重建工程牽涉龐大成本和風險，甫開始，九龍倉便先要投入港幣三十億至五十四億元之巨，對現金流有實際的負面影響，對海港城也必會造成相當的滋擾。而近日也有事例，告訴我們拆卸現存樓宇的潛在風險有增加的可能。作為一家上市公司，我們不能違背審慎的商業原則。
- (3) 雖然廣東道站的必要性已經毋庸置疑，九鐵仍然決定放棄興建，社會各界包括九龍倉在內，對此表示失望。

九龍倉置業發展有限公司

二〇〇四年十二月十一日

就九廣鐵路公司（下稱“九鐵”）12月17日在報章上發表關於廣東道站的言論，九龍倉作出如下回應：

廣東道站有否其交通需要性，要由政府、九鐵和公眾衡量。眾所皆知，任何公營機構投資公共集體運輸系統決不是單純的商業決定，而必取決於社會需要。假若沒有政府在資金和土地上的支持，而只基於商業原則，許多人相信絕大部份的路線和車站都不可能建造。

由於建站與否涉及公眾與商業機構種種不同考慮，海港城強調任何協議不值得涉及“利益輸送”的嫌疑，否則選擇放棄參與建站建議。

- (1) 因此我們堅守一個清晰而重要及簡單的原則：興建鐵路和廣東道站是九鐵作為公營機構的責任；海港城作為商業機構則負責拆卸和重建其本身的物業。
- (2) 第二個原則，作為一家上市公司，九龍倉需考慮公眾利益，但也不能背離商業原則辦事。
 - (i) 要容納九鐵以“零”地價進入海港城建設廣東道站，會引起疑問是否涉及民企補貼公共開支的行為。

同時，為建車站，海港城需拆卸及重建六幢沿廣東道的180萬呎出租樓宇以確保整個海港城的一體性。這是重大的工程，時間長達十年，期間對海港城會有重大滋擾，總成本高達60億元（建築費和租金損失各佔一半）。海港城一直以租金為主要收入來源，只能以因建站後的額外新增租金收入作為60億元投資回報的考慮準則。這60億元的新投資全部來自銀行借貸，需要及時以現金還本付息。

- (ii) 任何重建計劃若只是拆一呎重建一呎，在商業上並不可行。海港城即使自1999年中起已獲政府有關部門批准重建部份海港城，但正正由於這個商業考慮而多年來沒有實行重建。

在拆樓、重建和建站的程中，把車站和相關樓面面積因劃為公眾使用用地，按屋宇署一直以來的經常做法，業主可申請額外容積率（即為地面面積的五倍，地庫/上層面積的兩倍）。這項申請並非特殊的要求，而是按一貫做法辦事。任何業主在相同情況下亦會提出這項申請。屋宇署有權就這種申請作最後決定。海港城在剛開始與九鐵和政府討論重建方案時，已以書面清楚表明把這列為先決條件。若果海港城此申請（估計約為九鐵車站面積的兩倍，即約 60 萬平方呎）不被批准，重建計劃會變得經濟上不可行。

(iii) 海港城現時每日人流已達至 200,000。在計算重建後的所有額外新增租金收入時，海港城已使用了廣東道站於 2016 年時之估算人流為每天 141,000，而非九鐵所指的每天 17,000 人的淨增長人流。

(3) 第三個原則，如有協議，內容必具有高透明度。現在建站的方案已有，九龍倉亦已盡力尋求平衡股東和公眾利益。政府和九鐵可作出一個透明的介紹，讓公眾和立法會可以在建站與否各考慮因素中，事前作出恰當的取舍並兩廂情願的決定，事後亦無可指責。

(4) 在過去多月來與九鐵及政府商討的期間，香港體現了不少變化。拆卸樓宇成了政府和公眾甚為關注的議題，其所涉及的複雜性和成本也發生了新變化和嶄新評估。此外，商業租金大幅上調，令重建的機會成本（即租金損失近 30 億元）隨之增加。利息又正踏入上升週期。這些變化均使重建方案的成本和風險增加，加長了本來已並不理想的回本期，令海港城的建站方案不能無限期存在。

易志明

九龍倉置業發展有限公司

首席經理—對外事務