

二零零九年六月四日
資料文件

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

西港島線資金差額審核

目的

本文件旨在解釋西港島線的資金差額是如何審核的。

資金差額的計算

2. 西港島線項目在財務方面並不可行，因此政府需要提供資助，填補資金差額，以滿足公眾對該項目可以盡快落實的期望。資金差額的算式如下：

資金差額 = 按淨現值計算的支出 - 按淨現值計算的收入

建設成本

3. 隨著西港島線進行詳細設計，政府委託了一家獨立工程顧問（工程顧問）審核港鐵公司擬備的成本預算，以確保該公司沒有高估項目成本及所需資助。我們已另外提交了一份關於預算比較的文件，而工程顧問的報告全文亦將放於立法會秘書處以供審閱。供鐵路事宜小組委員會二零零九年六月一日會議討論的二零零九年五月廿六日發出的立法會參考資料摘要中解釋了成本上漲的原因，鐵路項目的最新預算及其轉變對比如下：

分項		2007年10月 立法會參考資料摘要 所載預算	2009年2月 最新預算
(a)	建設成本	89億元(按2006年1月 價格計算)	154億元(按2008年 12月 價格計算)
(b)	資金差額	60億元(按2007年1月淨 現值)	127億元(按2009年6 月淨現值)

西港島線的收入

4. 西港島線的收入主要是車費及其他非車費的收入。工程顧問已審核了其他非車費的收入，而路政署則利用其獨立的鐵路發展研究用的電腦模型來運算，從而審核車費收入。鐵路發展研究用的電腦模型是一個預測交通流量的工具，用來估算鐵路網絡的載客量和車費收入。輸入模型的假設包括估算人口、就業數據、票價結構、時間值、本地生產值等數據。這些數據會考慮到已規劃的發展，包括新鐵路線會帶來的發展。

5. 估算人口及就業數據是按規劃署編制的全港人口及就業數據矩陣得出來的。票價結構是按現時港鐵公司所用的票價表。時間值是基於二零零二年進行的交通習慣調查結果來計算。至於本地生產值的資料則由政府經濟顧問提供。

6. 在進行鐵路發展研究用的電腦模型運算時，整個港鐵的網絡都需要包括在內來預測載客量和車費收入時。

7. 我們會將一份典型的電腦模型運算載客量的結果存放在立法會秘書處以供審閱。

8. 工程顧問審核了其他非車費收入並沒有被低估。

與港鐵公司出資份額的差別

9. 在計算資金差額及港鐵公司出資份額時，我們是按最新的淨現值計算支出和最新的淨現值計算收入來運算。

10. 我們在提交給鐵路事宜小組委員會於二零零九年六月一日會議上討論的文件中，已解釋了支出方面的增加是由於建造價格上升及鐵路工程範圍擴大。至於收入方面，則出現了預算收入的減少。兩鐵於二零零七年合併後出現了一系列的降低車費措施，包括(a)取消再入閘費；(b)所有車程一律減少

二角；(c)長途車程或超過十二元的車程再減一元；及(d)介乎八元半至十一元九角的中距離車程起碼減價百分之五。港鐵公司並承諾二十四個月內不增加票價。這些措施導致計算西港島線營運五十年的票務收入基數減少了。由於這些減價措施在二零零七年十二月才開始生效，因此在二零零七年十月估算項目原本造價時，這些減價措施並沒有計算在內。另一方面，由於人口及就業增長減慢，二零一六年的估算數字由207,000降至198,000，這亦影響了鐵路發展研究用的電腦模型對票務收入的估算。

11. 由於支出方面的增加以及收入方面的減少，因此需要增加資金差額。

12. 我們已經在二零零九年六月一日向鐵路事宜小組委員會指出，我們會實施退還機制。我們將於西港島線投入營運後兩年內再計算最終的資金差額。倘若再計算的資金差額少於現時的估算，港鐵公司需要將差額連同利息退還給政府；倘若再計算的資金差額多於現時的估算，港鐵公司則須自行承擔，所以港鐵公司須承擔有關超支的風險。在估算資金差額時，我們是需要將西港島線導致新增乘客量的假設放進算式中，倘若實際乘客增長數目較預算中少，港鐵公司亦需要承擔相關的風險。

13. 請各委員備悉這份文件的內容。

運輸及房屋局
二零零九年六月