



香港中區立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會交通事務委員會主席
易志明議員, SBS, JP

立法會CB(4)515/17-18(01)號文件
(只備中文本)

易主席：

要求政府當局與港鐵儘快交代廣深港高鐵的營運協議詳情及
提供廣深港高鐵香港段在公布票價後的最新營運資料

日前，運輸及房屋局局長陳帆終於公布廣深港高鐵香港段的票價，以及高峰期的最高班次安排。雖然政府即將向本會提交「一地兩檢」條例草案，但政府仍未提供完整的高鐵營運資料，很多細節仍未公開，包括沒有提供不同等級座位的票價及恆常班次，公布方式極不理想。另外，政府仍未提供與九鐵及港鐵之間的營運協議；鑒於高鐵的中、長線直達站大幅減少了六個，而且福田及深圳北的票價飆升了五成以上，對高鐵的吸引力或會明顯下降，政府必須根據已落實的高鐵票價為基礎，向公眾提供完整的營運資料。交通事務委員會下一次會議日期為二月二十三日，我們故特函 閣下，要求政府當局及港鐵在會議舉行前，儘快就下列四個範疇提供資料：—

一。高鐵路具體班次安排和乘客量估算

1. 我們要求運輸及房屋局局長陳帆提供與中國鐵路總公司經協商後的具體高鐵路班次安排，請按下表提供高鐵路通車初期的恆常班次及最高峰期的最高班次資料；如政府現時未能提供資料，請說明具體原因及何時向公眾作出交代。

表一：高鐵路具體恆常班次資料

目的地車站	恆常班次數目		
	所有班次 (包括該站為中途站或終點站)	該站為終點站的班次	從香港不停站直達該站的班次
福田			不適用
深圳北			
虎門			

目的地車站	恆常班次數目		
	所有班次（包括該站為中途站或終點站）	該站為終點站的班次	從香港不停站直達該站的班次
廣州南			
汕頭			
長沙			
廈門			
武漢			
南昌			
福州			
鄭州			
杭州			
上海			
北京			

表二：高鐵具體最高峰期的最高班次資料

目的地車站	最高峰期的最高班次數目		
	所有班次（包括該站為中途站或終點站）	該站為終點站的班次	從香港不停站直達該站的班次
福田			不適用
深圳北			
虎門			
廣州南			
汕頭			
長沙			
廈門			
武漢			

目的地車站	最高峰期的最高班次數目		
	所有班次（包括該站為中途站或終點站）	該站為終點站的班次	從香港不停站直達該站的班次
南昌			
福州			
鄭州			
杭州			
上海			
北京			

2. 承上題，除了四個短途站外，其餘 10 個直達站（即汕頭、長沙、廈門、武漢、南昌、福州、鄭州、杭州、上海及北京）會否同步提供服務。如政府現時未能提供資料，請說明具體原因及何時向公眾作出交代。

3. 政府曾承諾高鐵可直達 16 個城市，但現時直達站缺少了西安、成都、南京、重慶、昆明和南寧，該六個直達站被取消的具體原因為何，這個安排是由哪一方決定；政府當局知悉上述安排的具體日期為何；政府可否詳細列出，由西九龍總站直達上述城市的列車預計投入服務日期分別為何。如政府現時未能提供資料，請說明具體原因及何時向公眾作出交代。

3. 2016 年時任運房局局長張炳良曾指出，「直達」是指中間沒有中途站，但 2017 年陳帆局長指，「直達」的意思是在香港上車不需轉車，為何「直達」的定義有上述變化？政府有否評估，設立中途站會否影響高鐵的吸引力，票務收入，以及經濟效益？

4. 政府曾於 2015 年 12 月提交立法會之高鐵客量預測，現要求局方按下列各表，提供 2018 年最新乘客量估算資料：

表三：2018 年往返下列車站的高鐵香港段列車的每日乘客量

	2015 年預測的數字 (以第三季通車為假設) FC139/15-16(01)	2018 年最新乘客量估算
短途服務合計	90.600	

	2015年預測的數字 (以第三季通車為假設) FC139/15-16(01)	2018年最新乘客量估算
福田	福田及深圳北合計 67,500	
深圳北		
虎門	4,800	
廣州南	18,300	
長途服務合計	18,600	
汕頭		
長沙		
廈門		
武漢		
南昌		
福州		
鄭州		
杭州		
上海		
北京		
西安		不適用
成都		不適用
南京		不適用
重慶		不適用
昆明		不適用
南寧		不適用
總數	109,200	

表四：請準確提供每日來往香港與內地的各種過境交通工具的乘客量

	2015年時就2018年的預測	2018年最新乘客量估算
高鐵	109,200	
直通車	7,300	
邊界列車	315,800	
跨界巴士	275,100	
跨界渡輪	31,200	
飛機		
其他		
總計		

5. 根據政府去年 11 月 8 日回覆本會的書面質詢，高鐵今年通車後，整體乘客量中香港居民佔 51%，而非香港居民佔 49%；而政府曾於 2009 年預測，70%高鐵乘客是港人，只有 30%是非港人；另外，高鐵乘客中的商務與非商務乘客比例亦有所改變。現要求局方按下列各表，提供 2018 年最新乘客量估算資料；上述兩項乘客比例變化，會否影響高鐵的票務收益，以及帶來的經濟效益，如有，詳情為何？

表五：高鐵乘客種類與行程目的分布

乘客種類	行程目的	2009年時就2016年預測之高鐵乘客 (百分比)	2015年時就2018年預測之高鐵乘客 乘客(百分比)	2018年最新估算
香港居民	商務	24%	18%	
	非商務	46%	33%	
	合計	70%	51%	
非香港居民	商務	12%	18%	
	非商務	18%	31%	
	合計	30%	49%	

6. 政府於 FC122/15-16(01)號文件承諾高鐵的車費與現時前往深圳邊界的列車（即東鐵線到落馬洲）及直通車服務的車費相若，以保持高鐵的競爭力，請以表

列方式提供由西九龍總站前往不同目的地的所有座位等級的票價；為何政府最新公布的高鐵票價，與上述文件所述有極大出入？政府有否評估，高鐵票價與原初大幅飆升，將如何影響高鐵的吸引力，票務收入，以及經濟效益？

表六：高鐵不同等級座位的票價（港元）

由西九龍總站前往的目的地	二等座	一等座	特等座	商務座
福田				
深圳北				
虎門				
廣州南				

二。政府、港鐵與九鐵之間經營權及管理權協議安排

7. 請提供政府與港鐵之間簽訂的營運補充協議 (Supplementary Operating Agreement)、九鐵與港鐵之間簽訂的服務經營權補充協議 (Supplementary Concession Agreement)，以及九鐵與地政總署之間簽訂的歸屬契據 (Vesting Deed)。如政府當局未能提供上述文件，請說明具體原因及何時向公眾作出交代；如政府、九鐵及港鐵仍未簽署上述三份文件，請說明具體原因及何時簽妥。

8. 政府將高鐵香港段租予由特區政府全資擁有的九廣鐵路公司（九鐵公司），讓九鐵公司把高鐵香港段以服務經營權模式批予港鐵公司營運，為何會有上述安排？

三。高鐵最財務可行性和估算，日後盈利分配，及虧蝕由誰填丞

9. 政於曾於向本會提供 2009 年及 2015 年所預測的高鐵營運數據，但由於日前政府公布的高鐵票價，與 2009 年及 2016 年的假設車費相比，福田及深圳北的加幅，與虎門及廣州南的加幅為高。由於政府預計大部份高鐵乘客的目的地為福田及深圳北，「短加長減」或會影響高鐵的吸引力及營運狀況，請以列表方式提供高鐵最新資料：

表七：2009年及2015年預測和2018年具體預算的高鐵香港段的營運初期的

收支預算

預算	2009年預測 2016年營運狀況 (CB(1)503/09-10(02))	2015年預測 2018年營運狀況 (假設第三季通車) (FC122/15-16(01))	最新具體預算 2018年營運狀況 (假設第三季通車) (製作年份：____年)
營運收益	1.118	0.358	
票務收益	1.068	0.347	
非票務收益	0.050	0.011	
營運開支	(0.733)	(0.208)	
能源	(0.137)	(0.038)	
維修保養	(0.274)	(0.076)	
員工薪金	(0.152)	(0.043)	
支援服務	(0.152)	(0.044)	
差餉	(0.018)	(0.007)	
EBITDA	0.385	0.150	
營運毛利率	34%	42%	

按付款當日價格計算的數字（十億元）

表八：製作最新具體預算時的最新數據假設 - 人口(百萬人)

(製作年份：____年)

年份	2018	2021	2031
深圳			
東莞			
廣州			
廣東省			

年份	2018	2021	2031
香港			

表九：製作最新具體預算時的最新數據假設 - 生產總值年增長率預測

(製作年份：_____年)

年份	2015年	2016-18年	2019年	2020年	2021-31年
深圳					
東莞					
廣州					
廣東省					
香港					

10. 當局在估算高鐵的收益時，有否一併分析即將落成的跨境基建（例如港珠澳大橋及蓮塘口岸）對高鐵乘客量的影響？請詳列政府估算高鐵、港珠澳大橋及蓮塘口岸相繼落成後，三項基建的乘客量／車流量分別為何。

11. 當局已經與中國鐵路總公司就高鐵營運細節達成共識，包括票價水平及票務收益攤分及，請提供詳情。除了路軌長度外，有否以高鐵工程造價或其他因素，計算日後的票務收益攤分比例？

表十：香港段可分攤的每程車費收入

目的地	香港段可分攤的車費			
	一等座	二等座	特等座	商務座
福田				
深圳北				
虎門				
廣州南				
汕頭				
長沙				

目的地	香港段可分攤的車費			
	一等座	二等座	特等座	商務座
廈門				
武漢				
南昌				
福州				
鄭州				
杭州				
上海				
北京				

12. 根據去年 11 月 8 日政府回覆本會的書面質詢，高鐵總站上蓋物業綜合發展為 316 萬呎，將不會批予港鐵公司，政府會按照現行土地政策處理該用地，並且確保該用地與西九龍站有適當的整合，當局是否已決定處理上述物業項目的形式，其公開售地的日期及其他詳情為何？

13. 根據去年 11 月 8 日政府回覆本會的書面質詢，高鐵總站的站內商業樓面為 32 萬呎，將納入九鐵與港鐵之間簽訂的《服務經營權補充協議》內；日後高鐵計算的日常營運表現，會否一併計算上述收益，如一併計算，是否反映站內商業樓面開支及收入，將全數視作高鐵的日常營運的一部份；如分開計算，站內商業樓面盈利在政府、九鐵及港鐵的分配比例為何？

14. 如日後高鐵獲取盈利，其收益將會歸於哪一方；政府、九鐵及港鐵三方的分配比例詳情為何；如高鐵營運未如理想，收入遠遜預期，將由政府、九鐵及港鐵哪一方承擔虧蝕？屆時當局會否向立法會申請追加撥款，以公帑補貼高鐵營運，或以其他渠道籌集資金，包括以總站上蓋物業的收益作為補貼？

四。高鐵路內部結構圖

15. 當局會否向公眾提供西九高鐵路站的詳細內部結構圖，包括各樓層的設施及其面積，與及實施全國性法律的具體範圍；當局會否向公眾提供西九高鐵路站的總綱發展藍圖，包括上蓋物業綜合發展及休憩用地的相關圖則。如政府現時未能提供資料，請說明具體原因及何時向公眾作出交代。

盼望閣下因應社會對上述議題的關注程度及議題的爭議性，詳細考慮我們的建議並作出適當安排。如有任何垂詢，煩請隨時與我們聯絡。

立法會交通事務委員會委員



陳淑莊

譚文豪

郭家麒

楊岳橋

謹啟

二零一八年一月十八日

副本抄送：運輸及房屋局局長陳帆先生