

財務委員會討論文件

2000年5月26日

資本投資基金

總目 957－九廣鐵路公司

新分目「馬鞍山至大圍鐵路線及九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線」

請各委員批准在「資本投資基金」項下開立為數 85 億元的承擔額，用以注資九廣鐵路公司，以便展開馬鞍山至大圍鐵路線和九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線的主要工程。

問題

我們需要注資九廣鐵路公司（下稱「九鐵公司」），以便該公司在 2000 年展開馬鞍山至大圍鐵路線（下稱「馬鞍山鐵路」）和九廣鐵路紅磡至尖沙咀支線（下稱「尖沙咀支線」）的建造工程。

建議

2. 我們建議委員批准在「資本投資基金」項下開立為數 85 億元的承擔額，用以注資九鐵公司，以便建造馬鞍山鐵路和尖沙咀支線。

理由

工程計劃預算費

3. 九鐵公司就馬鞍山鐵路和尖沙咀支線制定的最新費用預算為 163 億元（按付款當日價格計算），分項數字如下－

億元
(按付款當日價格計算)

建設費用	151
融資費用	12
總計	163

政府的評估

4. 我們認為九鐵公司的建設費用預算大致妥當，而融資費用亦在可接受的水平。建設費用預算已包括這兩項工程計劃的補償項目和有關開支的預留款項，但未計及在馬鞍山鐵路沿線車站和車廠進行上蓋發展所需的費用（請參閱下文第 11 至 12 段）。

附件 1

5. 九鐵公司在參考建設費用預算、通脹預測和物業發展利潤後，估計馬鞍山鐵路和尖沙咀支線的內部回報率介乎 7.3% 至 8.4% 之間。九鐵公司就這兩項工程計劃所擬備的財務報告載於附件 1（請參閱英文本）。政府認為，8.4% 這個較高的內部回報率預測與馬鞍山現時規劃中的人口增長相符。

融資安排

6. 我們已研究九鐵公司的資本結構、借貸能力、物業發展建議和其他需要進行的項目（例如西鐵和上水至落馬洲支線），以評估該公司的借貸能力，並為馬鞍山鐵路和尖沙咀支線擬定一個舉債與注資各佔適當比例的融資方案。我們已與九鐵公司定出最理想的融資安排，這項安排既可盡量少用公帑，亦可讓該公司以最符合成本效益的方式運用其資金。工程計劃費用總額的融資安排如下－

億元
(按付款當日價格計算)

九鐵公司借貸	78
政府注資	85
總計	163

九鐵公司的借貸

7. 由於九鐵公司的國際信貸評級極高、財政記錄良好，並得到其唯一股東（政府）支持，故該公司本身有能力透過商業借貸籌集資金。舉例說，九鐵公司在 1999 年 7 月所推出為數 10 億美元的歐元債券，以及在 2000 年 3 月所推出為數 10 億美元的國際債券，均顯示其有能力在國際金融市場籌集資金。雖然如此，政府仍有需要為該公司注入適當數額的資金，以便向各信貸評級機構、借貸人和有興趣的投資者表明政府會繼續支持該公司。

8. 我們經考慮九鐵公司的整體財政狀況後，認為政府注資不超過 85 億元，並批出下文第 11 至 12 段所述的物業發展權，可為馬鞍山鐵路和尖沙咀支線兩項工程計劃提供適當的財政支持。至於這兩項工程計劃所需的餘下費用，則由九鐵公司透過商業借貸籌集。

9. 由政府注資不超過 85 億元予九鐵公司的現行建議，可讓該公司繼續在本地和國際金融市場籌集所需的資金。有關的融資安排可讓九鐵公司把最低債務償還比率維持在 1.25 倍，而最高的債務與資本比率則維持在 43%。這些財務指標明確顯示，九鐵公司能以符合成本效益的方式舉債，並有足夠能力償還債務。

注資

10. 政府的建議注資額約佔這兩項工程計劃預算費總額的一半，這個比例與政府注資西鐵的比例相同。相對於需要借入的款額，這筆注資應可為九鐵公司提供頗穩健的資本基礎，讓該公司得以靈活地作出融資安排。這筆注資亦可向金融市場和信貸評級機構清楚表明政府對這兩項工程計劃的承擔，從而加強貸款人的信心，有助九鐵公司爭取較低的貸款息率。

物業發展

11. 九鐵公司擬向政府申請批出馬鞍山鐵路線的大圍車站和車廠、利安和沙田頭車站，以及兩幅分別位於火炭和何東樓的東鐵用地的上蓋物業發展權，作為政府對該公司借貸計劃的支持。

12. 按照現行政策，我們認為把上述物業發展權批予九鐵公司是恰當的，此舉可確保房屋單位能適時提供，而有關房屋發展計劃也可與車站設施互相配合。此外，九鐵公司認為獲得這些物業發展權，可向市場清楚表明政府會繼續給予其財政上的支持。該公司估計，這些物業發展會帶來高達 43 億元的利潤，這些利潤可用以償還債務，因而可令該公司在新鐵路通車初期的財政狀況更為穩健。政府和九鐵公司已原則上同意，假如物業發展帶來的利潤高於預計數額，多出的利潤除非須撥作資金以推行其他鐵路發展計劃，否則，須以派發特別股息的方式悉數付予政府。這項安排可確保多出的利潤會撥歸政府一般收入。

工程計劃的評估

13. 政府認為，九鐵公司所估計的較高內部回報率(8.4%)與地鐵公司的將軍澳支線原先估計的內部回報率(8.5%)相若。我們認為九鐵公司估計的內部回報率是可以達致的。我們認為，建議為九鐵公司提供不超過 85 億元的注資額，應該是一項審慎的投資。

14. 為使建造工程可在 2000 年展開，以期上述兩條鐵路可在 2004 年通車，九鐵公司現在需要政府作出承擔，支付工程計劃的部分費用。有關土木工程之詳細設計現已大致完成，而招標工作亦已展開。待該公司取得建議的注資後，有關土木工程的建造合約便會按原定計劃，在本年稍後時間批出。

對財政的影響

15. 我們擬在 2000-01 年度向九鐵公司注資不超過 60 億元，以及在 2001-02 年度注入餘下款額。

16. 此外，我們也需要進行一些主要基建工程，包括築建通路，以及建造公共運輸交匯處和行人隧道(如屬合適，還包括裝設自動行人道)等，以便市民使用馬鞍山鐵路和尖沙咀支線。按 1999 年價格計算，這些工程所需費用約為 18 億元。工程會委託九鐵公司進行，有關費用會由基本工程儲備基金撥款支付。我們會在適當時候，另行呈請財務委員會批准這些工程的撥款申請。

對環境的影響

17. 馬鞍山鐵路和尖沙咀支線工程計劃屬《環境影響評估條例》(第499章)附表2的指定工程項目,必須申領環境許可證才可施工和通車。九鐵公司已按照這條條例的規定,完成這兩項工程計劃的詳細環境影響評估研究,而環境諮詢委員會亦已在1999年12月和2000年4月通過評估報告。環境保護署署長已簽發馬鞍山鐵路工程計劃的環境許可證予九鐵公司,而尖沙咀支線的環境許可證則在處理中。九鐵公司會實施獲通過的環境影響評估報告所提出的各項紓減環境影響措施,並會遵守環境許可證所列的條件,以及有關的法定規例和準則。在施工期間,九鐵公司會採取必要的措施,以控制噪音、塵埃和工地流出的水,以及其他短期的環境影響,使影響程度不會超出既定的標準和規定。就馬鞍山鐵路而言,主要的紓減環境影響措施包括在鐵路沿線的主要部分裝設各類隔音屏障和隔音罩。

諮詢

18. 我們已先後在1999年6月25日、2000年3月29日和2000年4月28日向立法會交通事務委員會簡述上述事宜。會上,議員要求政府落實興建擬議的第二條連接大圍與九龍鐵路的時間,而沙田區議會亦提出類似要求。根據《鐵路發展策略2000》,這條鐵路連同第四條過海鐵路線和東九龍線會組成南北走廊(即沙田至中環線),為下一階段鐵路網絡擴展計劃的一部分。這條新走廊可由大圍或馬鞍山伸展至港島(途經九龍東南部),有關路線會視乎兩間鐵路公司中哪一間投得鐵路經營權而定。考慮到鐵路網絡擴展計劃的整體運輸需求、灣仔填海計劃和九龍東南部發展計劃的進度,以及新界東北部和馬鞍山的發展步伐,預計這條走廊會在2008至2011年間完成。如有需要,這條鐵路可分階段完成,以應付個別地區的運輸需求,如紓緩東鐵筆架山隧道的擠塞情況。

背景資料

19. 馬鞍山鐵路和尖沙咀支線同屬《一九九四年鐵路發展策略》建議的優先鐵路計劃。馬鞍山鐵路對改善馬鞍山一帶的交通和促進該區的進一步發展至為重要;而尖沙咀支線則會提供多一個交匯站,方便乘

客轉乘地下鐵路，對馬鞍山鐵路的順利運作是不可或缺的。1998 年 9 月，行政會議議決要求九鐵公司就這兩項鐵路計劃進行詳細的策劃和設計工作。

20. 我們根據《鐵路條例》的規定，分別在 1999 年 3 月和 4 月在憲報公布馬鞍山鐵路和尖沙咀支線的鐵路方案，並在 1999 年 10 月至 2000 年 3 月期間修訂方案。根據《鐵路條例》的規定，我們須於反對期屆滿後的九個月內完成處理反對意見的工作（如反對意見關乎刊憲方案的修訂項目，則須在三個月內完成）。

21. 在為期兩個月的法定反對期內，我們共收到 67 項有關馬鞍山鐵路的反對意見，包括八項由團體提出的反對意見，後者涉及 1 035 封內容相同的反對信。反對者主要關注的是大圍車站的轉車安排、擬議的第二條連接大圍與九龍的鐵路，以及環境問題。我們亦收到 47 封由馬鞍山市中心商戶發出的信件，表示支持早日興建這條鐵路。迄今，共有三項反對意見和超過 250 封內容相同的反對信已被撤回。至於鐵路方案的修訂項目，則沒有市民提出反對。

22. 根據刊憲的鐵路方案，馬鞍山鐵路會在大圍車站與東鐵連接。該車站將會擴建，以應付增加的乘客量，並提供轉車設施，使來自馬鞍山區的乘客只需橫過月台即可轉車往九龍（即類似地鐵旺角站和太子站的安排）。此外，九鐵公司會在早上繁忙時段加開火炭或沙田至九龍的列車，以紓緩東鐵大圍至九龍塘段的擠迫情況。東鐵目前的乘客量和截至 2011 年的估計乘客量載於附件 2。

附件 2

23. 至於尖沙咀支線，我們在法定反對期內共收到 29 項有關鐵路方案和其修訂項目的反對意見，至今已有三項反對意見被撤回。這些反對意見主要涉及區內的行人設施、對訊號山和區內交通可能造成的影響，以及鐵路計劃有關的改道安排。當局已因應區內居民和部分反對者的意見，修訂鐵路方案以改善有關的行人設施，並避免切削訊號山。

24. 一個由獨立人士組成的委員會先後在 2000 年 4 月 11 日、13 日和 17 日，就馬鞍山鐵路方案未撤回的反對意見進行聆訊。這項行政安排與西鐵（第一期）和地鐵將軍澳支線的安排一樣。獨立委員會將於 2000 年 6 月就尖沙咀支線方案未撤回的反對意見進行聆訊。我們會把委員會的報告、反對者在聆訊會上提出的意見，連同有關的鐵路方案和所有未撤回的反對意見，提交行政長官會同行政會議審議。

25. 財務委員會在 1999 年 7 月 2 日的會議上，審議注資建議，並押後議決撥款建議，直至－

(a) 完成法定的環境影響評估程序；以及

(b) 當局落實興建第二條連接大圍與九龍鐵路的時間，而這條鐵路將作為馬鞍山鐵路的支線。

26. 有關鐵路方案如獲行政長官會同行政會議批准，九鐵公司會就其餘所需費用進行融資，並在 2000 年年底展開馬鞍山鐵路和尖沙咀支線的建造工程，以期這兩條鐵路可在 2004 年通車。

庫務局

2000 年 5 月

東鐵的乘客量

新界東北部的人口

到 2004、2006 和 2011 年，居住在新界東北部九廣鐵路東鐵載客範圍內的人口，預計會分別增至 1 195 000、1 236 000 和 1 394 000。與 1996 年中期人口統計數字（1 094 000 人）比較，在上述三個年份該區人口會分別增加 101 000、142 000 和 300 000。

預測東鐵的乘客量

2. 新界東北部的人口增長會為東鐵帶來更多乘客。預期上水至落馬洲支線（下稱「落馬洲支線」）在 2004 年通車後，亦會令東鐵乘客增加。

(a) 每天平均乘客量

3. 九鐵公司根據最新的人口數字，估計 2004、2006 和 2011 年東鐵、馬鞍山鐵路和落馬洲支線在平日的平均乘客量，詳情列於表 1。

表 1—平日的平均乘客量預測

年份	東鐵	馬鞍山鐵路	落馬洲支線
2004	1 032 000	264 000	81 000
2006	1 082 000	284 000	111 000
2011	1 232 000	295 000	195 000

4. 與 1996 年的平日平均乘客量 730 000 人次比較，預計東鐵在 2004、2006 和 2011 年的乘客量會分別增加 332 000、382 000 和 532 000 人次。

(b) 繁忙時間乘客量

5. 以乘客量計算，早上繁忙時間東鐵大圍至九龍塘南行的一段最為擠迫。2004、2006 和 2011 年這段鐵路在繁忙時段的每小時乘客量預測載於表 2。

表 2—早上繁忙時段每小時的乘客量（南行方向）

年份	來自馬鞍山鐵路的 額外乘客	來自落馬洲支線的 額外乘客	大圍至九龍塘段的 乘客總數
2004	10 000	2 000	60 000
2006	19 000	2 000	69 000
2011	18 000	4 000	78 000

東鐵的載客量

6. 東鐵在改善訊號系統和翻新列車後，載客量已增加超過 35%。東鐵南北行每小時各個方向可接載 90 000 名乘客，因此可應付上表所預測繁忙時段每小時的乘客量。九鐵公司正考慮運用先進的訊號技術，進一步增加東鐵的載客量。當局在持續進行的鐵路發展規劃工作中，會密切留意東鐵乘客量的增長情況。

路政署

2000 年 5 月