

香港特別行政區政府與九廣鐵路公司有關
西鐵的融資、設計、建造和營運的工程項目協議草擬本

各項條文的解釋

工程項目協議

5. 這份工程項目協議列述如何進行將軍澳支線計劃，以及政府和地鐵公司就這項計劃在財務、設計、建造和營運方面，各自須履行的責任。工程項目協議的主要條款和條件規撮述如下。

(A) 財務安排和物業發展

6. 地鐵公司估計，建造延長了的鐵路線所需的額外費用達 55 億元（付款當日價格），因此這項計劃的費用總額會增至 305 億元。這筆費用並不包括日後在百勝角和 86 區建造和營運車站的費用在內，這些車站都不在原先計劃的範圍內。地鐵公司打算在人口增長達適當水平時才興建這些車站。

7. 地鐵公司並不需要政府給予注資，並建議運用其內部資源和以商業借貸的方式支付這項計劃的費用。不過，該公司要求取得在調景嶺、將軍澳市中心、坑口各站和 86 區車廠的物業發展權。部分建議發展直接位於車站／車廠上蓋，而部分則位於毗鄰土地。

8. 我們認為讓地鐵公司沿將軍澳支線進行物業發展是恰當的。這與現行的做法一致，並可確保能夠如期提供房屋，以及令房屋發展與各車站更加相融。此外，地鐵公司亦需要取得物業發展權，以便運用藉此取得的額外利潤，使這項計劃達致合理的回報。如果把物業發展利潤計算在內，這項計劃的預計內部回報率為 8.5%。我們並已經與地鐵公司取得協議，就是來自物業發展的利潤一旦超出地鐵公司為獲得預期回報所需的數額（現時估計約為 52 億元（以一九九八年價格計算）），則該公司須把超出的利潤以股息形式全數付予政府。

第 III 部 — 物業發展

5. 這部分訂明有關在東鐵、輕鐵和西鐵沿線物業發展權的安排。

第 6 條訂明政府應在合理範圍內，讓九鐵公司在東鐵及輕鐵沿線某些地點進行建議的商業或住宅物業發展，並自行承擔物業發展所需的費用，但實際情況須視乎工程項目協議所訂明的基本條款和條件，以及獲得行政長官會同行政會議通過或地政總署署長根據獲授權力予以批准（視屬何情況而定）。這條又訂明，政府同意九鐵公司擬按照工程項目協議所附連的財政預算所示，把來自東鐵和輕鐵物業發展的累積利潤用作支付西鐵的成本。

第 7 條訂明，在西鐵車站、西鐵車廠、設施或鐵路處所上蓋或其毗鄰地方進行的物業發展，必須符合政府與九鐵公司所商定的方式和條款進行。

第 8 條訂明，九鐵公司擬在東鐵、輕鐵及西鐵沿線進行的物業發展，會以私人協約方式予以批准，並須受有關批約的條款約束。

第 9 條訂明，就物業發展用地向九鐵公司發出的私人協約批地書須有條文規定，九鐵公司須負責建成物業的管理和維修，但須受一份包含管理協議並獲地政總署署長批准和符合《建築物管理條例》（香港法例第 344 章）的公契所約束。

物業發展

12. 為方便進行西鐵第一期的融資安排，鐵路公司會繼續獲准利用東鐵和輕鐵沿線的發展潛力，以便把由此所得的利潤用作支付工程項目成本。鐵路公司也會獲准進行西鐵第一期的物業發展，這項安排可確保能如期供應房屋，使物業發展更能融入毗鄰地區和配合鐵路運作。然而，由於這些發展跨越西鐵第一期項目的完工日期，未能及時賺取利潤為興建西鐵第一期提供資金，加上鐵路公司無需西鐵第一期物業發展的利潤也有合理的內部回報率，因此，鐵路公司並不需要這些利潤來資助西鐵第一期計劃的開支，或改善該計劃的回報率。

13. 至於鐵路公司應否獲准保留西鐵第一期物業發展利潤的問題，鐵路公司事實上已在其現行和未來的財務計劃中預留足夠款項，用以償還西鐵第一期的債項，以及支付保持其鐵路網絡現代化、具效率和競爭力所需的開支。因此，在預測西鐵第一期所需的現金流量時，有關物業發展的利潤並未計算在內，因為並沒有這個需要。鐵路公司作為一個審慎的鐵路經營者，亦須注意一項基本的理財原則：非經常收入屬一次性的，因此不應用以支付經營業務所需的經常開支。鐵路公司亦同意，由於該公司並不急切需要這方面的資源，有關利潤應撥歸政府一般收入，以作其他公共用途。

14. 因此，我們已與鐵路公司協定，西鐵第一期物業發展的淨利潤（即扣除鐵路公司的附帶開支，以及視乎情況，扣除與物業發展有關的任何額外開支）一旦變現時，便馬上由鐵路公司直接交給政府，而非把其視作鐵路公司一筆未有明確用途的額外利潤。鐵路公司初步估計，西鐵物業的發展潛力可達 4 600 萬平方呎，由 2004 年開始，可為政府帶來達 200 億元的淨利潤。然而，鐵路公司將會保留已完成的發展項目如零售商場和停車場等的權益。政府現正與鐵路公司就執行這項安排的具體原則和機制進行磋商，確保有關安排公正及公平，並能從有關發展項目中取得最大效益。舉例來說，為鼓勵鐵路公司為這些發展項目爭取最高利潤，政府可能會批准鐵路公司保留其中部分利潤，以支付未來的非經常開支。然而，鐵路公司在未來將會極依賴政府以股本方式注資，為其他新鐵路工程項目或鐵路支線的項目提供所需的非經常開支。我們會根據個別項目的情況與鐵路公司評估有關注資安排。如有需要，我們會再向財務委員會申請批准撥款。

與將軍澳支線有關的土地事宜

性質	批地方式	概括條款
將軍澳支線運作所需的土地	鐵路線批約	<ul style="list-style-type: none"> • 按照慣例不會徵收地價。 • 按照現行的土地政策，為期 50 年。 • 地鐵公司須向政府繳納地租，款額為不時可予修訂的應課差餉租值的 3%。
車廠用地	私人協約	<ul style="list-style-type: none"> • 地價為有關用地在批地當日作為工業用地的十足價格（計算時所用的地積比率不低於 1），或為提供有關用地的成本，兩者以款額較大者為準。 • 為期 50 年。 • 地鐵公司須向政府繳納地租，款額為不時可予修訂的應課差餉租值的 3%。
物業發展權	私人協約	<ul style="list-style-type: none"> • 非鐵路部份須徵收十足市價的地價。 • 年期為 50 年。 • 須向政府繳納地租，款額為不時可予修訂的應課差餉租值的 3%。

		<ul style="list-style-type: none"> 由於位於調景嶺車站和 86 區的物業發展會分期進行，因此我們原則上並不反對地鐵公司的建議，就是較後期發展的物業在發展可以進行時，才根據當時的市場情況，評估和徵收地價，這與機場鐵路香港和九龍站的做法一致。
<p>車站內的商業活動</p>		<ul style="list-style-type: none"> 地鐵公司打算在車站內進行商業活動。該公司建議，假如這些活動每個單位所佔的實用樓面面積不足 100 平方米，便無須繳付地價。在一般情況下，牟利活動須繳付地價。雖然如此，我們並不反對地鐵公司的建議，因為我們現時也容許地鐵公司批出在現有車站內的租約和牌照，以供進行小規模的商業活動，而政府只徵收象徵式的地價。至於較大規模的商業活動，則沒有足夠理據豁免地價。上述安排已在工程項目協議內表明。