

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)264/02-03號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/PS/2/00/1

### 交通事務委員會

#### 研究和推行鐵路發展計劃 有關的事宜小組委員會會議紀要

日 期 : 2002年7月9日(星期二)  
時 間 : 下午4時30分  
地 點 : 立法會會議廳

出席委員 : 劉健儀議員, JP (主席)  
何鍾泰議員, JP  
劉江華議員  
鄭家富議員  
張宇人議員, JP  
陳偉業議員  
劉炳章議員

缺席委員 : 陳國強議員  
劉千石議員, JP  
譚耀宗議員, GBS, JP  
石禮謙議員, JP  
梁富華議員, MH, JP  
黃成智議員

其他出席議員 : 朱幼麟議員, JP  
劉慧卿議員, JP

出席公職人員 : 參與議程第I項的討論

環境運輸及工務局

署理環境運輸及工務局局長  
林瑞麟先生

環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)  
鄧國威先生

## 財經事務及庫務局

財經事務及庫務局副秘書長(庫務)  
郭立誠先生

## 路政署

署理鐵路拓展處副處長  
何聘權先生

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級主任(1)5  
歐詠琴女士

---

## 經辦人／部門

### **I. 政府當局就地下鐵路竹篙灣鐵路線的工程項目協議作出簡報**

(檔號 : TBCR 3/5/511/98 —— 政府當局就地下鐵路竹篙灣鐵路線的工程項目協議提交的立法會參考資料摘要)

主席表示，小組委員會應政府當局的要求召開是次特別會議，以便當局就地下鐵路竹篙灣鐵路線的工程項目協議(下稱“工程項目協議”)向委員作出簡報。

2. 鄭家富議員對於政府當局在公布工程項目協議前向小組委員會作出簡報表示讚賞。

3. 署理環境運輸及工務局局長感謝委員在如此短時間的通知下出席是次會議。他表示竹篙灣鐵路線是在陰澳連接現有東涌線，而另一端則連接未來的香港迪士尼樂園(下稱“香港迪士尼”)車站的單軌鐵路系統，車程時間少於4分鐘，全長則約為3.5公里。竹篙灣鐵路線的目標完工日期為2005年7月，以配合香港迪士尼於2005年的目標開幕日期。竹篙灣鐵路線的預計建設成本為20億元。他繼而向委員簡報行政長官會同行政會議所通過的工程項目協議的內容，該工程項目協議載列有關方面如何推行竹篙灣鐵路線工程計劃，以及政府和地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)就該鐵路線的設計、建造、營運和融資而各自需要承擔的責任。為了把項目回報率提高至最低的可接受商業水平，估計政府須提供資助，以彌補因收

入不足以抵銷成本而出現的7.98億元差額。為彌補該項收入不足以抵銷成本的差額，政府已同意在未來數年豁免收取原本以股東身份可獲地鐵公司發給的7.98億元股息。

### 竹篙灣鐵路線的完工日期

4. 何鍾泰議員注意到行政會議察悉政府當局於1999年承諾與一間鐵路公司簽訂合約以推行竹篙灣鐵路線計劃，並質疑政府當局何以需時差不多3年才能落實有關的工程項目協議。他擔憂建造工程如出現任何延誤，或會導致華特迪士尼公司向政府提出索償。

5. 署理環境運輸及工務局局長回應時解釋，在政府與華特迪士尼公司達成發展香港迪士尼的協議後不久，政府當局已開始實施所需的基建工程及發展各項政府、機構及社區設施，以便就該發展項目提供支援。政府當局亦曾與地鐵公司商討如何推行竹篙灣鐵路線工程計劃。他表示，根據現時的計劃，竹篙灣鐵路線將於2005年7月竣工，以配合香港迪士尼於2005年10月的目標開幕日期。

6. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)進一步解釋，政府當局需時完成《鐵路條例》(第519章)所訂的法定規定，以及與地鐵公司磋商竹篙灣鐵路線的設計及財務安排，然後才能落實工程項目協議。關於華特迪士尼公司可能就竹篙灣鐵路線的建造工程延誤向政府提出索償的問題，他表示，根據政府與華特迪士尼公司簽訂的協議，當局須提供足夠的交通服務，以便來往香港迪士尼。倘地鐵公司不能如期完成竹篙灣鐵路線，便須提供其他來往香港迪士尼的交通接駁服務。署理環境運輸及工務局局長補充，華特迪士尼公司知悉政府與地鐵公司議定的上述安排。

### 竹篙灣鐵路線的鐵路系統

7. 何鍾泰議員詢問採用單軌鐵路系統的理據何在，須知香港從未採用該種系統。他關注到不同系統若不能互相配合，最終會對不同鐵路線的銜接造成限制。他就政府在此方面的政策提出查詢，並要求當局提供資料，說明預算中的20億元建設成本的計算方法。陳偉業議員亦表示，鑑於香港面積細小，他質疑在香港引進不同種類鐵路系統是否確有需要及恰當。因此，他對建議中的單軌鐵路系統的成本效益表示懷疑。

8. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)表示，經考慮竹篙灣鐵路線的預計乘客量及獨特情況，地鐵公司認為單軌鐵路系統是最符合成本效益的實施方案。他表示，在採用四車廂列車的情況下，該系統的設計乘客流量最高可達每小時每一方向10 000人次。與市區其他重型鐵路系統不同，此系統是為了應付前往香港迪士尼的遊客的需求而設。

9. 朱幼麟議員亦質疑竹篙灣鐵路線的成本效益。他指出，由於竹篙灣鐵路線有別於地鐵其他系統，需要另設車廠及聘用一組專責人員進行維修，因此，以巴士服務取而代之以應付香港迪士尼所帶來的交通需求，將較具成本效益。由於平日及雨天的交通需求不大，建造鐵路系統亦有欠彈性。

10. 署理環境運輸及工務局局長表示，當局是經過審慎研究後才建議建造鐵路系統。此建議亦與全球其他主題公園(如巴黎或東京迪士尼樂園)的安排一致。雖然竹篙灣鐵路線工程計劃本身未必十分吸引，但卻能為整體經濟帶來增值作用，並能促進香港旅遊業的增長。因此，當局認為對香港而言，此鐵路線是有價值的投資。

11. 朱幼麟議員對政府當局所作答覆不感信服。他表示就所需成本而論，購買Cadillac豪華轎車接載旅客可能比興建鐵路更加廉宜。然而，鄭家富議員表示民主黨原則上支持興建通往香港迪士尼的鐵路線。

12. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)表示，若不興建竹篙灣鐵路線，便需要動用龐大的巴士車隊，從香港不同地區接載遊客前往香港迪士尼。所引致的額外交通流量將對北大嶼山公路及青馬大橋構成影響。

13. 署理鐵路拓展處副處長澄清，竹篙灣鐵路線及東涌線將使用同一類型列車，因而無須為竹篙灣鐵路線另建車廠。

### 財務安排

14. 陳偉業議員表示，未經公開招標而將竹篙灣鐵路線的發展權批予地鐵公司，未必是最符合公眾利益的做法。更甚的是，政府當局現建議豁免收取其原本以股東身份而預期可於未來數年不時獲地鐵公司發給的7.98億元股息。考慮到這些情況，他認為政府當局的建議未免過於慷慨，令人看來似乎是給予地鐵公司的額外獎賞，以補償其沒有獲得沙田至中環線發展權的損失。

15. 劉江華議員認為，鑑於現時出現龐大的財政赤字，政府豁免收取其原可獲地鐵公司發給的7.98億元股息，是頗為慷慨的做法。他詢問此款額如何計算出來，並質疑把項目回報率定於11.25%水平的依據何在。他亦要求當局提供資料，說明在訂定現時的建議時，有否同時考慮因推行竹篙灣鐵路線工程計劃而對地鐵其他鐵路線帶來的車費收入。

16. 鄭家富議員贊同劉議員的意見。他補充，由於屬上市公司的地鐵公司錄得盈利，而政府則須面對財政赤字，建議的豁免收取股息方案未必最符合公眾利益。

17. 張宇人議員表示，由於欠缺有關建設成本及乘客量的預測，他難以判斷竹篙灣鐵路線在財政上是否不可行。他對於政府豁免收取原本可獲地鐵公司發給的7.98億元股息的理據亦表懷疑，因為地鐵公司已不再是政府全資擁有的公司。他提述地鐵將軍澳支線的建造成本由原來估計的305億元下降至180億元，並詢問如竹篙灣鐵路線的建設成本最終低於20億元，豁免收取的股息款額會否相應減少。

18. 署理環境運輸及工務局局長表示，竹篙灣鐵路線是支援香港迪士尼發展項目的相關基建中不可或缺的一部分，可為往返香港迪士尼提供方便快捷及有利環保的交通工具。由於竹篙灣鐵路線順理成章地屬東涌線的延伸，因此由地鐵公司推行該工程項目將較為符合成本效益。當局早於1999年已決定將竹篙灣鐵路線的發展權批予地鐵公司。現時的建議與沙田至中環線的招標結果並無關係。

19. 署理環境運輸及工務局局長進一步表示，過去多年來，政府一直全力支持香港的基建發展。當局亦曾採取各項措施以促進旅遊業的發展。豁免收取股息實際上是對香港作出投資的一種方法，且會為香港帶來重大經濟效益。

20. 關於擬議財務安排的支持理據，財經事務及庫務局副秘書長(庫務)表示，當地鐵公司於2000年私有化時，政府在地鐵股份的初次公開招股章程及與地鐵公司訂立的營運協議中承諾，政府不會要求該公司日後在未經其同意之下建造及營運任何鐵路系統。政府亦確認地鐵公司有需要就其任何新鐵路工程項目投資取得適當的商業回報率，並認為該回報率應為該公司資本成本的估計加權平均數值以上的1%至3%之間。就竹篙灣鐵路線而言，當局已就其專營期內所有經扣除資本及營運開支後的淨

收入作出估計，然後按照最低回報率折算而得出現時的淨值。由於該淨值為負7.98億元，政府須就此款額提供財政資助。關於以豁免收取股息的方式向地鐵公司提供財政資助的數額，當局是根據其對地鐵公司所作假設(包括成本項目及乘客量的假設)進行的徹底審查而作出估計。政府的財務顧問亦曾審查地鐵公司的財務假設，並表示其屬合理假設。事實上，透過豁免收取股息提供財政資助並非政府的支出，而應被視為保留並提高政府在地鐵公司所作投資的價值。

21. 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)證實，在計算收入不足以抵銷成本的7.98億元差額時，已同時計入因乘客由香港其他地區乘搭地鐵前往陰澳所帶來的額外票價收入。11.25%的內部回報率是按照40年的年期計算。

22. 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)進一步表示，在決定透過政府豁免收取地鐵公司股息資助竹篙灣鐵路線項目前，政府當局曾考慮向地鐵公司批出陰澳的物業發展權以作為財政資助的方案。然而，基於工程、規劃及其他土地用途上的限制，此方案並不可行。由於有關差額並非純粹根據資本成本計算，長遠的營運成本亦計算在內，故此即使資本成本有所減少，亦不會對豁免收取的股息款額有任何重大影響。

23. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)補充，當局曾考慮注資地鐵公司，但鑑於對地鐵公司進一步注入的資本均需要獲得回報，以致不能改善該工程項目在財政上的可行性，當局遂決定此做法並無實效。

24. 就劉江華議員詢問如政府不豁免收取股息，地鐵公司會否拒絕推行竹篙灣鐵路線工程計劃，署理環境運輸及工務局局長回應時表示，工程項目協議的草擬本是地鐵公司與政府經過長時間討論後訂立的，而雙方均認為可根據該工程項目協議草擬本推行竹篙灣鐵路線工程計劃。由於政府是地鐵公司的大股東，現時的建議可視為當局支持本身投資的舉措。為了社會的利益，當局認為宜在此基礎上推行該工程計劃。

#### 豁免收取股息作為財政資助：原則

25. 鄭家富議員指出，他對於選擇以豁免收取股息作為資助鐵路發展的方法的指導原則感到關注。由於豁免收取的股息款額在竹篙灣鐵路線的建設成本中佔一大比重，他對於採用此方案資助日後的鐵路工程計劃的評審準則表示懷疑。他告誡謂公眾亦可提出類似要求，提請政府提供資助興建鐵路，以減低鐵路服務的票價。

由於豁免收取的股息相等於政府的資本，當局不應繞過立法會的批准撥款程序。反之，當局應提交撥款建議，供委員審議。

26. 署理環境運輸及工務局局長表示，政府對鐵路服務票價極感關注，並已竭力鼓勵鐵路公司考慮採取各項措施，例如減低票價或提供票價優惠。他相信公眾會支持政府推行該工程計劃。

27. 關於資助鐵路發展的原則，環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)表示，政府不會資助現有鐵路線的營運。然而，對於新建的鐵路，政府會按照個別情況研究各種作出財政資助的方案。

28. 主席表示，她並不知道當局曾採用豁免收取股息的方案以推行西鐵及東鐵支線工程計劃。財經事務及庫務局副秘書長(庫務)答稱，有關資料載於九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)年報內，但當局並無就此特別向立法會作出簡報。何鍾泰議員表示，立法會並未獲充分知會有關的安排。因此，政府當局可採用此方案繞過立法會的批准撥款程序。

29. 鄭家富議員要求政府當局提供資料，說明就鐵路發展計劃採用豁免收取股息方案的指導原則。主席亦要求政府當局提供資料，說明兩間鐵路公司過去宣布派發股息的情況。

(會後補註：有關資料已隨立法會CB(1)2279/01-02(01)號文件送交委員。)

30. 署理環境運輸及工務局局長答稱，兩間鐵路公司均按照商業原則營運。政府不會注資有關公司以壓抑鐵路票價。然而，當局會確保提供高效率的鐵路服務，並維持運輸界的良性競爭。政府當局會視乎個別情況考慮每項提供財政資助的要求。以目前的項目而言，當局認為批給物業發展權並不可行。至於政府作出注資，當局會向財務委員會(下稱“財委會”)提交撥款申請，以供審議。

#### 豁免收取股息的法律依據

31. 陳偉業議員質疑豁免收取股息的方案在法律上是否妥當，因為財委會將被剝奪研究此類開支的權利，而此類開支實際上是政府資本的一種。因此，他要求秘書處法律事務部擬備文件，分析以豁免收取股息的方式為竹篙灣鐵路線工程計劃提供財政資助的法律依據。委

員對此表示贊同。

(會後補註：有關的法律意見已隨立法會  
LS133/01-02號文件送交委員。)

32. 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)告知委員，根據《公共財政條例》(第2章)第39條，政府有權豁免收取地鐵公司發給的股息。當局過去曾就九鐵公司推行的鐵路發展計劃作出類似的豁免收取股息安排。

(會後補註：政府當局其後澄清，他們據以作出有關安排的條文應為《公共財政條例》第38(1)(a)條，而非該條例第39條。)

#### 工程項目協議的彌償條款

33. 劉江華議員表示，工程項目協議並非在平等基礎上訂立。一方面，該協議訂明若香港迪士尼在2005年10月的目標完工日期後3個月至12個月內開幕，當局會以進一步免收不超過每月500萬元股息(按現值計算)的方式彌補已知的收入不足以抵銷成本的差額。另一方面，若地鐵公司不能如期建成竹篙灣鐵路線，卻無須接受任何懲罰，而只須另行提供適當的交通接駁服務。

34. 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)解釋加入和香港迪士尼開幕日期延誤有關的彌償條款的理據。他表示，目前所有工程項目均以香港迪士尼於2005年10月完工的目標日期，作為制訂施工計劃的依據。為配合此目標完工日期，以及使政府工程與竹篙灣鐵路線建造工程協調得宜，政府已要求地鐵公司於2005年7月完成竹篙灣鐵路線。如地鐵公司不能如期完成竹篙灣鐵路線，便須提供來往香港迪士尼的臨時巴士服務。另一方面，儘管不大可能發生此種情況，但香港迪士尼的開幕日期若真的出現延誤，地鐵公司投資興建的鐵路線便未獲充分利用。因此，政府同意在首3個月，有關費用將由地鐵公司承擔。至於在其後的9個月內，政府同意若香港迪士尼屆時尚未開幕，當局將透過進一步豁免收取股息的安排而使地鐵公司減低其損失。當局認為香港迪士尼於2006年10月之後始能完工的風險極低，而彌償條款只會在該日期後適用。

35. 署理環境運輸及工務局局長補充，問題的關鍵在於確保在香港迪士尼開幕前提供高效率的運輸系統。政府與地鐵公司簽訂不平等協議的情況並不存在。由於竹篙灣鐵路線是專為香港迪士尼而建，如香港迪士尼未能於目標開幕日期或之前啟用，地鐵公司將蒙受損失。

另一方面，如竹篙灣鐵路線不能如期完成，便有需要提供替代交通工具。因此，政府已要求地鐵公司在如有必要時提供接駁巴士服務。

36. 劉議員對有關回覆不感信服，並堅持工程項目協議並非在平等基礎上簽訂。

37. 張宇人議員詢問，如竹篙灣鐵路線的回報率高於估計的內部回報率，政府能否收回其股息。鑑於興建竹篙灣鐵路線並非先決條件，加上如香港迪士尼延遲開幕將須作出彌償，張宇人議員認為無須急於完成竹篙灣鐵路線。如該工程計劃並不符合成本效益，便不應繼續推行，相反，當局可提供其他前往香港迪士尼的交通接駁服務。

38. 署理環境運輸及工務局局長表示，為了維持香港作為亞洲首屈一指城市的地位，政府應以在本港提供最佳設施為目標。在參考相關的海外經驗後，可發現各地的迪士尼主題公園均設有直達樂園的鐵路線。以竹篙灣鐵路線的每小時乘客量而言，巴士服務未必可輕易吸納有關的客運量。因此，政府當局的結論是應首先興建鐵路線，以配合香港迪士尼的開幕。

39. 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)表示，當局有需要訂定和香港迪士尼開幕日期有關的彌償條款，因為竹篙灣鐵路線是專為應付香港迪士尼所產生的交通需求而設。如香港迪士尼不能如期落成，地鐵公司應就因此而招致的損失獲得補償。工程項目協議訂明，若香港迪士尼在2005年10月的目標完工日期後3個月至12個月內開幕，當局會以進一步免收不超過每月500萬元股息的方式彌補已知的收入不足以抵銷成本的差額。如香港迪士尼在2006年10月以後仍未能建成，政府便須就有關的損失向地鐵公司作出彌償，包括竹篙灣鐵路線的建設成本。

40. 張宇人議員表示，建於美國Anaheim的首個迪士尼樂園並無連接該處的鐵路線。鑑於若香港迪士尼不能如期於2005年開幕，政府將面對極大風險，當局沒有理由急於推行該工程計劃。政府當局應考慮該工程計劃涉及的負面風險。

41. 署理環境運輸及工務局局長表示，華特迪士尼公司是香港迪士尼的投資者之一。政府有信心香港迪士尼能如期落成。政府已充分考慮所涉及的負面風險，並信納現時的安排屬恰當做法。如竹篙灣鐵路線的業績較預期理想，政府作為地鐵公司的大股東亦可就其投資獲得回報。

42. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)表示，竹篙灣鐵路線由陰澳至主題公園的票價預計將低於10元。

### 香港迪士尼的經濟效益

43. 何鍾泰議員提述立法會參考資料摘要第13段所載和發展香港迪士尼有關的經濟效益，並要求當局澄清該段所述在40年內獲得1,480億元經濟效益的說法，是否仍然屬實。

44. 署理環境運輸及工務局局長表示，政府當局於1999年向立法會提交香港迪士尼工程計劃建議時，已清楚說明該主題公園的經濟效益，其中涉及入場人士的額外消費及增值額或收入，以及上述額外消費可帶來的額外就業機會。當局先前作出的預測仍然有效。環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)補充，香港迪士尼估計可得的淨經濟效益，是以40年期為基礎計算出來的。因此，評估結果不大可能在數年後出現變化。

### 竹篙灣鐵路線的持續發展評估

45. 關於竹篙灣鐵路線的持續發展評估，環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)證實，當局已完成香港迪士尼及其相關基礎設施，包括竹篙灣鐵路線的建造和營運的環境影響評估研究。持續發展組亦已研究竹篙灣鐵路線的持續發展影響評估報告。政府當局回應何鍾泰議員時答允提交竹篙灣鐵路線的持續發展評估報告，供委員參閱。

(會後補註：有關資料已隨立法會CB(1)2279/01-02(01)號文件送交委員。)

### 競爭

46. 委員察悉工程項目協議闡明政府對於為香港迪士尼提供專利巴士服務量的意向，並規定政府在提高巴士服務量之前必須諮詢地鐵公司。劉江華議員擔憂此規定或會對日後為香港迪士尼提供的巴士服務構成影響，以致對加入市場造成障礙。換言之，真正的競爭並不存在，乘客的選擇將受到局限。

47. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)指出，當局有需要維持適當的平衡。鑑於鐵路發展涉及龐大投資，當局有需要確保善用資源。另一方面，當局亦

須維持良性競爭，以確保乘客有所選擇。預期在香港迪士尼的遊客中，約有35%會乘搭竹篙灣鐵路線。關於在提高巴士服務量之前必須諮詢地鐵公司的規定，他澄清此規定並非新的安排。事實上，諮詢後的決定權仍在政府當局手上，而當局在作出決定時會考慮一籃子的因素，例如乘客需求、對交通流量的影響等。政府保障地鐵公司利益的問題並不存在。

48. 委員同意於2002年7月16日上午8時30分召開另一次會議，以跟進有關事宜。署理環境運輸及工務局局長亦答允提供更多有關工程項目協議及竹篙灣鐵路線融資安排的資料。

(會後補註：有關資料已隨立法會CB(1)2279/01-02(01)號文件送交委員。)

## II. 其他事項

49. 議事完畢，會議於下午6時結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2002年11月15日