

立法會交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

廣東道站：事件經過

背景資料

- (1) 二〇〇三年年中，九廣鐵路公司（「九鐵」）主動與九龍倉置業發展有限公司（「九龍倉」）接洽，商討於海港城範圍內設立廣東道站的可行性。九鐵明確建議，若九龍倉拆卸及重建兩幢總面積達六十萬平方呎的商業大樓，以便於地庫興建廣東道站，當中涉及的拆卸、依原來設計重建，以及九龍倉於工程期間的盈利損失等開支，均可由九鐵繳付。九鐵並就此向九龍倉查詢有關成本。我們且稱這為方案一。雖然九龍倉已認定此方案並非實際可行，但九龍倉仍然作出了有關成本達港幣三十億元的粗略估計，以回應九鐵的建議。雙方其後再無就此項方案進行商討。
- (2) 二〇〇四年六月三日，九龍倉在立法會鐵路事宜小組委員會會議上，指出若於海港城地庫下興建廣東道站，九龍倉估計損失或達港幣四億五千萬至六億元（此方案牽涉較少的拆卸、重建工作，以及租金損失）。我們稱這為方案二。委員會要求九龍倉與九鐵在環境運輸及工務局的協助下，確認在海港城範圍內興建廣東道的可行性。
- (3) 九龍倉與九鐵經過多月來的研究及商討，因方案二的建築風險過高，雙方遂決定放棄方案二，並同意專注研究「重建計劃」，即利

用九龍倉重建部分海港城，以配合一併興建廣東道站。我們稱此為方案三。

九鐵要求九龍倉作出兩項承諾：

- (a) 九龍倉必須就騰空土地興建廣東道站一事提出清晰的時間表；而且九龍倉須作出財務承諾，若未能於雙方議定時間內騰出土地建站，須向九鐵全數墊還估計達港幣六億元的廣東道站預留設施工程成本。九龍倉已接受此要求。
 - (b) 九龍倉必須分擔另一筆建站成本，金額據九鐵估計約為港幣六億元。九龍倉並無接受此要求。
- (4) 九鐵在二〇〇四年十二月六日發出的函件中知會九龍倉，指出由於九龍倉未能應九鐵要求分擔建站費用，九鐵又不願接受九龍倉提出的反建議，雙方無法就興建廣東道站達成協議，九鐵並會就此向公眾公佈。

重要原則

九鐵作為公營機構，理應肩負興建鐵路和車站的責任，以滿足市民的交通需求，而九龍倉作為私人土地業主，在此事上的角色是拆卸及重建本身的物業，以提供土地予九鐵興建廣東道站。

雙方遵從這項重要原則，符合公眾利益。

重建計劃的問題

- (1) 海港城的重建計劃其實早於一九九九年五月已獲得有關政府部門批准。儘管過去六年經濟不景，租金收入相對偏低(換句話說，重建海港城的機會成本相對較低)，九龍倉尙且認為重建計劃在財務上並不可行，因為要拆卸和重建目前具有租金回報的物業，將會牽涉約港幣五十億至六十億元的龐大直接和機會成本。雖然重建計劃圖則需要定期更新，惟九龍倉在近年及可預計的將來，均沒有明確進行重建計劃的安排。因此，假設九龍倉必定會進行重建是不正確的。
- (2) 事實上，廣東道站的建議選址現時並非空置土地。如只簡單地認為將兩幢在廣東道站選址上蓋的物業拆卸便行，是忽略了海港城整體在設計、人流和樓宇服務方面的完整性。就海港城整體而言，若要興建廣東道站，必須拆卸和重建共六幢(而非只是兩幢)總面積約一百八十萬平方尺的大樓。保守估計，所牽涉的成本和風險為每平方呎港幣三千元，總金額高達港幣五十四億元。為維持海港城的完整性，九龍倉不能單單拆卸兩幢大樓。九龍倉旗下港威大廈二期的重建工程，正是遵從此重要原則。
- (3) 無論怎樣計算，九龍倉均需承擔方案三所涉及最少港幣三十億元的成本，有關金額正是與二〇〇三年中方案一所提及的相同數目。有關成本必須列入考慮。

很多人認同在海港城範圍內設立廣東道站可帶來雙重好處。首先，廣東道站有助帶來更多人流；其次，是撥出車站和連接用地供公眾使用亦可帶來一定好處。兩者可為海港城重建提供一個機會，令重建工作在經濟上接近可接受水平。就撥出車站和連接用地供公眾使用一事上，九龍倉估計可依據現有的常規和先例，獲得屋宇署批核，取得補償性樓面面積。銅鑼灣時代廣場興建地鐵站時曾有類似的先例可參考。但此批核仍需由政府最後決定。

透過於二〇〇四年十月七日和十月十二日的簡要文件和意向書初稿，九龍倉已向九鐵和環境運輸及工務局表明，取得上述補償性樓面面積的需要。如沒有這些補償性樓面面積，則方案三也不大可行。

假如當時九鐵與九龍倉原則上達成有關興建廣東道站的協議，九龍倉會計劃盡快向屋宇署提交包括廣東道站後的修訂整體建築圖則，以便屋宇署迅速釐定有關的補償性樓面面積。九龍倉當時假定九鐵和環境運輸及工務局因顧及公眾的交通利益，支持九龍倉這項申請。

廣東道站是否必要交通設施的問題

九鐵於二〇〇四年十一月二十五日致函九龍倉，堅持廣東道站並非必要的交通設施。

- (1) 假如不設廣東道站，擬建的西九龍站與尖沙咀東站的距離將會長達一點七公里（即一千七百米），比地下鐵路公司市區車站的平均八百米距離遠了許多。此一千七百米距離，也比其他國際大都會，如東京、倫敦、巴黎及紐約等地的市區鐵路車站的五百至八百米平均距離遠得多。到目前為止，公眾仍期待一個合理解釋：為何香港這個國際大都會的集體運輸交通系統的方便程度，不能與其他地方看齊。
- (2) 如果九鐵並不認同廣東道站是必要的交通設施，為甚麼九鐵會：
- (i) 於二〇〇一年向政府提交九龍南線計劃時，包括廣東道站。
 - (ii) 於二〇〇三年中主動與九龍倉接洽，查詢若九龍倉拆卸並重建海港城兩幢大樓，以便興建廣東道站，當中涉及多少成本，即方案一。
 - (iii) 雖明知九龍倉的估計損失達港幣四億五千萬至六億元，但仍然同意自二〇〇四年六月起與九龍倉商討方案二的建築可行性。
- (3) 要評估廣東道站的重要性時，在計算資源分配和財務回報率之前，是否應先考慮廣東道站的必要性，而非本末倒置？
- (4) 十二個區議會的正副主席於二〇〇四年十一月十八日向行政長官和立法會發出聯署函件，指出興建廣東道站符合公眾的殷切期望，並能滿足集體運輸的需求。

(5) 油尖旺區議會於二〇〇四年十二月七日，向行政長官提交由廣東道一千二百五十多個商戶聯署的請願書，要求興建廣東道站。

結語

(1) 公營私營企業彼此各有應負的責任，這個清晰和高透明度的原則，雙方必須秉持。

(2) 九龍倉已主動提出多項實質性的建議，希望促成興建廣東道站（請參閱九龍倉於二〇〇四年十二月六日發出的傳媒聲明）。然而對九龍倉來說，重建工程牽涉龐大成本和風險，甫開始，九龍倉便先要投入港幣三十億至五十四億元之巨，對現金流有實際的負面影響，對海港城也必會造成相當的滋擾。而近日也有事例，告訴我們拆卸現存樓宇的潛在風險有增加的可能。作為一家上市公司，我們不能違背審慎的商業原則。

(3) 雖然廣東道站的必要性已經毋庸置疑，九鐵仍然決定放棄興建，社會各界包括九龍倉在內，對此表示失望。

九龍倉置業發展有限公司

二〇〇四年十二月十一日