

財務委員會 工務小組委員會參考文件

補充資料

52TR－廣深港高速鐵路香港段－設計及地盤勘測工作

引言

在 2008 年 6 月 4 日工務小組委員會會議上，委員審議有關廣深港高速鐵路香港段(下稱「香港段」)－設計及地盤勘測工作的文件(PWSCI(2008-09)22 號)時，要求政府當局提供有關下列事宜的補充資料－

- (a) 委聘顧問公司協助進行土地行政工作的預算開支 1 億 5,600 萬元的詳情；
- (b) 支付香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)的間接費用的 3 億 3,000 萬元撥款，是否該開支項目的撥款上限，以及政府當局何時可提供較實際的估算和決定支付間接費用的方法(即採用償還款項的方式或預先釐定間接費用比率的方式)；以及
- (c) 高速鐵路的票價釐定和調整機制，以及日後釐定票價時，政府保障乘客利益的措施。

土地行政工作開支

2. 香港段的走線，由九龍市區起，經北九龍的郊野公園範圍伸延至新界，然後越過邊界至內地。工程計劃涉及的土地問題非常廣泛。在實施工程計劃期間，地政總署的工作量會激增。為免地政總署的編制膨脹，當局會委聘顧問公司協助處理增加的工作量。

3. 土地行政工作的 1 億 5,600 萬元預算開支，包括土地顧問公司費用 1 億 4,600 萬元和法律顧問費用 1,000 萬元。土地顧問公司費用主要包括 9,700 萬元的員工開支，以維持一隊共有約 40 名地政人員的隊伍。他們的職務主要包括：土地查冊、審閱土地註冊記錄和文件；進行實地工作和測量；擬備清拆／收地圖則；與地段業權人聯絡；以及處理地盤的清理和移交。另外，土地顧問公司費用還包括了 4,900 萬元作為顧問的行政費用及間接費用，當中包括利潤。至於法律顧問費用，則用於支付有關土地徵用／清拆方面的法律意見服務。

間接費用

4. 過往，鐵路項目都是以擁有權模式來推展的，並沒有把整個鐵路項目工程委託於他人的例子。政府曾委託港鐵公司就鐵路項目進行一些小規模的附加工程(主要基建工程如行人天橋、隧道、道路工程等)，付予的間接費用比率為這些附加工程的建造費用的 16.5%。

5. 由於鐵路項目的規模和性質與上述附加工程有很大分別，所以上述的間接費用比率未必適用。由政府就香港段特別制定一個間接費用比率會較為合適。政府首先會研究港鐵公司就以往鐵路項目的記錄及經審計的帳目，並把實際間接費用分攤至個別項目。這會讓我們得知一般鐵路項目的合理間接費用比率為何。然後我們會比較香港段項目與其他鐵路項目的規模和複雜性，以調整這個比率。不過，上述工作須待香港段項目進行詳細設計階段，更妥善地界定工程範圍後，才能進行。此外，我們需預留時間與港鐵公司進行磋商。就檢閱記錄、分析和磋商所需的時間看來，我們預期政府要到 2009 年才可與港鐵公司就間接費用達成協議。

6. 有見及此，我們根據沿用於附加工程計劃的 16.5% 間接費用比率，得出 3 億 3,000 萬元的初步數字，用作釐定香港段設計工程的間接費用估算。一如上文第 5 段所述，目前我們並沒有足夠資料決定最終的間接費用比率會與 16.5% 相差多少。因此現在不宜把 16.5% 的間接費用比率定為上限。我們會委聘獨立顧問去評估香港段項目的成本預算，包括間接費用，是否合理。在與港鐵公司就間接費用比率達成共識後，須支付港鐵公司的設計工程間接費用，會在最終的總間接費用中扣除。

票價釐定和調整機制

7. 香港段的票價水平會在較接近鐵路項目投入服務時，透過與內地方面協調而釐定。正如現時在東鐵線行走的直通車一樣，相信香港及內地營運商會制定一些合作協議。現時，這些合作協議的詳情，包括票價水平，仍有待雙方磋商和研究。不過，雙方最終決定的票價水平很自然地會顧及市場競爭、公眾的負擔能力和整體經濟情況等因素。在市場競爭方面，值得一提的是，廣深港高速鐵路跨境服務除了必須與其他現存的交通工具(例如跨境旅遊巴士，其票價及點到點服務均極具吸引力)競爭外，亦須與票價和班次皆極具競爭力的內地段的內地鐵路服務競爭。除票價水平外，廣深港高速鐵路亦須與這些交通服務就舒適程度、方便程度、服務水平、列車班次、可靠度、和安全等方面競爭。因此，我們相信日後廣深港高速鐵路的票價將會與其提供的卓越服務相稱，並且極具競爭力。

運輸及房屋局

2008年6月