

資料文件

立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會

廣深港高速鐵路香港段

補充資料

引言

本文件載述有關以擁有權或服務經營權模式作為鐵路項目融資方式的利弊、鐵路項目間接成本的計算，以及各邊境管制站在二零一六年的跨境旅客流量預測的補充資料。

背景

2. 在二零零八年五月二日的小組委員會會議上，我們請求委員支持有關廣深港高速鐵路香港段(香港段)的設計及地盤勘測工作的財務申請，該申請將會呈交工務小組委員會及財務委員會。我們承諾向委員提交上文第一段所述的補充資料。

鐵路項目的融資方式及「擁有權模式」和「服務經營權模式」的利弊

3. 二零零七年十二月兩鐵合併前，所有鐵路項目均採用擁有權模式的融資方式。在這方式下，鐵路公司須負責鐵路的融資、設計、建造、營運及維修，而且最終擁有該鐵路。鑑於兩間鐵路公司以商業原則來營運，除非得到政府某種形式的財務資助，否則它們不會承辦財務上不可行的鐵路項目。現時，政府提供／提議的財務資助包括批出地產發展權、豁免收取股息和提供固定總額的非經常補助金。我們是按個別鐵路項目的情況來考慮其財務資助形式的。

4. 兩鐵合併後，香港鐵路有限公司(港鐵公司)獲九廣鐵路有限公司(九鐵公司)批予服務經營權，以營運九鐵公司現有鐵路線及正在興建的新鐵路線。現在，港鐵公司須在經營權生效期間，負責營運、維修及改善九鐵系統，包括重置經營權所涵蓋的資產。港鐵公司除負責其鐵路網絡的營運安排外，還要管理九鐵網絡，以及須為整個鐵路網絡的服務表現負責。

服務經營權屆滿或終止時，港鐵公司須把符合當時營運標準的鐵路系統歸還予九鐵公司。換句話說，九鐵公司並沒有向港鐵公司出售其鐵路系統，而港鐵公司亦沒有取得九鐵公司的鐵路資產(除部分低價項目，如：後備零件及消耗品)。

5. 根據兩鐵合併時的協議，政府可以採用擁有權模式或服務經營權模式來推展個別不屬地鐵網絡自然延伸的新鐵路項目。根據服務經營權模式，政府會提供新鐵路項目的鐵路設施；而港鐵公司則會獲批服務經營權來營運該系統。

6. 與擁有權模式相比較，在服務經營權模式下，政府需要承擔建造風險及分擔經營鐵路的風險。然而，鐵路最終屬政府所有。港鐵公司須向鐵路的擁有者提交服務經營費，而該筆費用將取決於鐵路營運的收益。如營運該鐵路的收益較預期為高，政府除了可以在港鐵公司向股東派發股息時間接得益外(政府目前持有港鐵公司全部股份的76%左右)，還可透過收取服務經營費，分享得益。

7. 在兩鐵合併的諮詢期間，政府曾向這議會講解上述兩種新鐵路項目的融資方式(即擁有權模式和服務經營權模式)。二零零六年四月的交通事務委員會及財經事務委員會曾詳細討論上述議題。其後，就《兩鐵合併條例草案》(《草案》)而成立的法案委員會亦就此作了詳細討論。於二零零七年六月，當這議會恢復《草案》的二讀辯論時，政府亦就服務經營權模式及採用這模式的原因加以解釋。當局亦曾發出文件供議員參考(CB(1)1291/05-06(01)號文件及檔號：ETWB(T)CR 1/986/00)。

8. 鐵路項目的財務資助形式，應按項目的獨特性而定。政府會按下列因素，以及個別鐵路項目的情況，考慮最可行的財務資助方案：

- (a) 政府應否從較長遠的角度考慮鐵路基建的投資，保留鐵路的擁有權，從而保留鐵路的剩餘價值；
- (b) 政府是否準備投入更多資源，包括人手和現金開支，根據服務經營權模式推展鐵路項目；
- (c) 政府是否準備承擔服務經營權模式所涉及的建造和營運風險，例如乘客量低於預期以致收益下跌的風險；
- (d) 對政府財政的影響；

(e) 所選融資方式能否讓港鐵公司有效協調鐵路與車站／車廠上蓋物業發展的規劃和推展；及

(f) 新鐵路由政府擁有，會否有助鐵路網的順利推展。

9. 至於屬地鐵自然延伸的新鐵路項目，則會採用擁有權模式。

間接費用

10. 根據服務經營權模式，港鐵公司將獲委託進行新鐵路項目的設計和建造工作，但必須經過政府的正式批准。港鐵公司和政府更須就有關委託的費用達成協議。就香港段而言，港鐵公司就設計和建造工作所提供管理和監督服務的費用，將會由間接費用支付，其中包括但不限於港鐵公司專責管理隊伍及總部就支援這項工程計劃所需的員工開支；專責管理隊伍及顧問的辦公室及設施費用；以及公司費用(例如法律、財政、人力資源、公關、運作支援、保險、公司管治和其他有關間接成本)。

11. 政府可通過兩種不同的方式向港鐵公司支付間接費用。第一種是以償還款項的方式支付，即港鐵公司會獲發還工作期間的實際間接費用開支。第二種是預先釐定以設計和建造工作的實際開支的某個百分比(稱作間接費用比率)，作為支付予港鐵公司的間接費用。前者需要政府進行大量行政工作，以核實港鐵公司的間接費用的實際開支。就香港段的工程規模來說，以上方式並不可取。後者則是常用的模式，政府可較有效地進行財務管制，而且從資源運用的角度來看，此模式更為切實可行。

12. 目前，我們仍未與港鐵公司商訂香港段的間接費用比率。釐定合理的間接費用比率，需要一定時間。舉例來說，我們將需審研港鐵公司以往鐵路項目經審計的帳目，確定分攤至個別項目的實際間接費用，亦需要與港鐵公司進一步磋商。在就間接費用比率達成協議之前，我們會根據港鐵公司所提供服務的實際開支，向該公司發還設計工作的間接費用。該筆款項，會從就設計和建造整個項目而須支付予港鐵公司的最終間接費用中扣除。因此，有關香港段的工務小組委員會文件(PWSC(2008-09)22號文件)第11段第(a)(IV)項所載設計工作的間接費用，僅為一個暫時性的估算。我們估算這個費用時，暫採用了16.5%的比率，乃純粹為了提供一個約數之用，但這並不表示我們將會以此比率，向港鐵公司支付設計工作的間接費用；亦不表示政府同意採用此比率，作為日後設計和建造工作的實

際間接費用比率。我們會委聘獨立的顧問，協助審核日後港鐵公司就此項目提出的間接費用比率，是否合理。

二零一六年跨境乘客流量預測

13. 二零一六年，各邊境管制站每日的雙向乘客量預測，詳見下表。

二零一六年跨境公共交通工具每日的雙向乘客量預測

交通工具	類別／邊境管制站	2016年每日的雙向乘客量預測 (人次)
鐵路	跨境鐵路(羅湖／落馬洲)	285 000
	廣深港高速鐵路	99 000
	東鐵線城際鐵路(紅磡)	10 000
	鐵路乘客量小計	394 000
巴士／旅遊巴士	港珠澳大橋	47 000
	落馬洲	118 000
	深圳灣公路大橋	55 000
	文錦渡／沙頭角	20 000
	巴士／旅遊巴士乘客量小計	240 000

運輸及房屋局

二零零八年五月

[THB(T)CR 1/16/581/99]