

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  
營運可行性

引言

本文件就廣深港高速鐵路（高鐵）香港段的乘客量預測及營運可行性提供補充資料。

乘客量預測

2. 高鐵的乘客量預測是根據香港與內地的最新規劃數據及發展計劃而作出的，當中已考慮有關人口統計及社會經濟的數據，例如人口、本地生產總值、相關道路及鐵路網絡數據及公共運輸數據。高鐵在各設計目標年的乘客量預測表列如下－

	2016 年	2121 年	2031 年
穿梭服務 <sup>1</sup>	84,000	100,800	134,700
長途服務 <sup>2</sup>	15,000	18,900	25,300
高鐵總量	99,000	119,700	160,000

<sup>1</sup> 西九龍至深圳／虎門／廣州

<sup>2</sup> 西九龍至珠三角以外城市

## 車費分攤假設

3. 高鐵的乘客量預測，假設了高鐵的車費與現時邊界列車及直通車服務的車費相若，並具競爭力。有關票價車費假設概述如下－

目的地	高鐵假設車費 (港元)	火車 (港元)	旅遊車 (港元)
深圳	45 – 49	34 – 41	10 – 45
東莞	131 (虎門)	145	100
廣州	180 (石壁)	190 – 210	80 – 100

4. 高鐵車費收益將由內地及香港的高鐵營運商分攤。我們一直與鐵道部及廣東方面的營運商就鐵路項目的規劃保持緊密合作。我們與鐵道部已成立聯合工作小組，監督高鐵項目的實施，包括制定有效的營運安排，以期高鐵盡量發揮對乘客、鐵路營運商及區域經濟的效益。我們將繼續與鐵道部及廣東方面的營運商討論有關營運的安排。

5. 為預測高鐵香港段的收益，我們假設往東莞及廣州服務的車費分攤與現時直通車服務採用以里程為本的機制相若；而往深圳的服務，則參考現時的紅磡至羅湖服務的收入情況。高鐵香港段收益概述如下－

目的地	高鐵假設車費 (港元)	香港段可分攤的車費 (港元)
深圳	45 – 49	31
東莞	131 (虎門)	45
廣州	180 (石壁)	45

## 營運可行性

6. 根據上述乘客量預測及假設可分攤的車費，我們推算出各設計目標年高鐵香港段的車費收益。除車費收益外，營運收益亦包括非車費收益，例如與鐵路相關的商業活動，如廣告及店鋪等。至於營運

開支，包括電力、維修、銷售及營銷及其他日常營運成本，則根據港鐵公司相關的成本數據作出估算。所推算出高鐵香港段在各設計目標年的營運收益、營運開支、營運盈利（以EBITDA<sup>3</sup>形式表達）及營運利潤率概述如下—

按付款當日價格計算的數字 (十億元)	2016 年	2021 年	2031 年
營運收益	1.118	2.063	3.606
營運成本	(0.733)	(0.880)	(1.418)
<b>EBITDA</b>	0.385	1.183	2.188
營運利潤率	34%	57%	61%

7. EBITDA 是合適而廣被接受用作評估與高鐵相類基建項目營運表現的指標，可顯示是否需要經常性的現金補貼，以維持鐵路的營運可行性。EBITDA 如果是正數，表明高鐵的營運不需補貼支援；事實上，基於所推算出相對大的營運利潤率，即使乘客量低於預期，營運收益低於營運開支而出現營運虧損的可能性也不大。我們因此認為高鐵在營運上是可行的。

8. 最近有報導指其他地區的高速鐵路項目錄得虧損，面對財政困難。我們知悉有關高速鐵路項目在營運首兩年，也錄得合理的營運盈餘，營運利潤率分別為 30% 及 56%（即與高鐵香港段營運利潤率的預算範圍相若）；有關鐵路錄得淨虧損的主要原因，是由於項目以借貸支付建造成本，因此需支付巨額利息。由於高鐵香港段的建造建議為公共工務工程，由基本工程儲備基金（而非借貸）支付有關成本，所以在營運期內不需要負擔巨額利息開支。

### 對東鐵車費的影響

9. 在過去十年，跨界運輸的需求急速上升，並預期在 2008 至 2016 年以每年 5.4%，及 2016 至 2031 年以每年 3.3% 的比率繼續增長。

<sup>3</sup> 扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的收益

我們預期高鐵將承接東鐵未來大部分的新增跨界客流，但不會影響其現有乘客量。因此，我們不認為引入高鐵服務，會對東鐵本地鐵路服務的營運構成任何實質影響。到 2016 年高鐵開始投入服務後，東鐵羅湖／落馬洲站的每日乘客量仍將高於 2008 年的水平—

每日乘客量	2008 年	2016 年	每年增長
高鐵	---	99,000	---
羅湖／落馬洲	273,000	315,900	+1.8%
直通車	9,000	5,200	-6.6% <sup>4</sup>
巴士／旅遊巴士	150,000	250,300	+6.6%
渡輪	26,000	27,600	+0.7%
<b>總計</b>	<b>458,000</b>	<b>698,000</b>	<b>+5.4%</b>

10. 現時本地鐵路的票價，包括東鐵的票價，均是根據現行票價調整機制的方程式作出調整。個別鐵路線的盈虧，亦不會影響現時的本地鐵路的票價。

### 與港鐵公司的服務經營安排

11. 政府將出資建造鐵路和附屬基建，並最終擁有該段鐵路。鐵路建成後，港鐵公司會以服務經營權形式營運該鐵路，而政府將會收取服務經營費。服務經營費視乎該段鐵路通車後的票價、實際客運量和非票價收入而定。預計五十年經營期間，整筆服務經營費估計約達 281 億元（按付款當日價格計算）。服務經營期完結、屆滿或終止時，港鐵公司需把仍能運作的鐵路歸還政府，估計該段鐵路仍具可觀的剩餘價值。

### 運輸及房屋局

二零零九年十一月

<sup>4</sup> 直通車預期乘客量的下調，只佔東鐵整體乘客量的極小部分。