

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)414/11-12號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/1/08/1

### 交通事務委員會

#### 鐵路事宜小組委員會特別會議紀要

日 期：2011年6月17日(星期五)  
時 間：上午8時30分  
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉健儀議員, GBS, JP (主席)  
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP  
劉江華議員, JP  
鄭家富議員  
石禮謙議員, SBS, JP  
李鳳英議員, SBS, JP  
王國興議員, MH  
林健鋒議員, SBS, JP  
張學明議員, GBS, JP  
湯家驊議員, SC  
甘乃威議員, MH  
黃成智議員  
葉偉明議員, MH  
陳淑莊議員

缺席委員：葉劉淑儀議員, GBS, JP  
梁國雄議員  
陳偉業議員

出席公職人員：參與議程第I項的討論

運輸及房屋局局長  
鄭汝樺女士

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1  
鄭美施女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)7  
周進華先生

路政署署長  
劉家強先生

路政署鐵路拓展處副處長1  
馮傑榮先生

**應邀出席人士**：**參與議程第I項的討論**

香港鐵路有限公司  
法律總監及公司秘書  
杜禮先生

香港鐵路有限公司  
城市規劃主管  
姚展先生

香港鐵路有限公司  
項目及物業傳訊高級經理  
蘇雯潔女士

**列席秘書**：**總議會秘書(1)2**  
麥麗嫻女士

**列席職員**：**議會秘書(1)2**  
鄭慶鴻先生

議會事務助理(1)2  
廖小妮女士

---

經辦人／部門

- I 觀塘線延線及南港島線(東段)項目的財務安排**  
(並無檔號) — 有關南港島  
線(東段)財  
務安排的立  
法會參考資  
料摘要

並無檔號	——	有關觀塘線延線財務安排的立法會參考資料摘要
立法會CB(1)2431/10-11(01)號文件	——	立法會秘書處擬備有關鐵路項目的財務安排的資料摘要
立法會CB(1)2431/10-11(02)號文件		黃成智議員的來函)

小組委員會進行商議工作(會議過程索引載於附件)。

2. 石禮謙議員申報他是一間工程公司的獨立非執行董事。

3. 香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")借助電腦投影片，向委員簡介觀塘線延線及南港島線(東段)項目的財務安排。小組委員會察悉，2011年5月17日，行政長官會同行政會議決定，批准向港鐵公司批出前黃竹坑邨用地及前山谷道邨第一期用地的物業發展權，分別作為對港鐵公司推行南港島線(東段)及觀塘線延線項目的財政資助。

#### 鐵路加物業發展模式

4. 部分委員認為，根據現時建議，當局向港鐵公司批出前黃竹坑邨及前山谷道邨第一期兩幅優質用地，港鐵公司從中得益甚大。這些委員對採用鐵路加物業的發展模式表示關注，認為與其按現時建議批出物業發展權，政府當局應考慮向港鐵公司提供非經常補助金，填補南港島線(東段)及觀塘線延線的資金差額。部分委員又稱，港鐵公司過往從車廠與車廠上蓋發展項目中獲利甚為豐厚。他們認為港鐵公司票價調整機制下的"生產力因素"，應包括港鐵公司從物業發展所得利潤。政府當局察悉委員的意見，並表示計劃在下一年檢討票價調整機制。

5. 政府當局表示，在考慮新鐵路項目的財務安排時，政府會視乎個別情況，審慎研究應否提供財政資助；若有需要提供財政資助，當局會為個別項目研究最佳的融資方式，包括批出鐵路附近的物業發展權或採用其他措施。根據鐵路加物業發展模式，港鐵公司將要承擔市場波動及鐵路運作的所有相關商業風險。

6. 政府當局又表示，當局已委託一間獨立審核顧問(下稱"獨立顧問")，審查港鐵公司為南港島線(東段)及觀塘線延線項目擬備的預算成本及收入，以確保港鐵公司為兩個鐵路項目所擬備的預算成本及收入合理。獨立顧問已於2011年4月完成審查工作，認為港鐵公司為兩個鐵路項目所作的預算大致妥當。此外，獨立顧問亦就向港鐵公司批出有關用地物業發展權的財務安排進行獨立審查。當局同時亦為每個項目委託兩間獨立測量公司，以為發展項目作物業估值。

政府當局 7. 鄭家富議員詢問，為何與2007-2008年度向小組委員會匯報的數字比較，南港島線(東段)及觀塘線延線項目的經濟內部回報率均見下跌。政府當局答允在回應中述明有關原因。

政府當局 8. 應小組委員會之請，政府當局亦答允提供有關南港島線(東段)及觀塘線延線項目財務安排的獨立審核顧問報告。

(會後補註：當局已於2011年8月24日向秘書處提供上文第8段所述的文件，而有關通告已於2011年8月26日隨立法會CB(1)2940/10-11(02)號文件發給小組委員會委員。)

## II 其他事項

9. 議事完畢，會議於上午10時05分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2011年11月21日

**交通事務委員會**  
**鐵路事宜小組委員會**

**特別會議過程**

日 期 : 2011年6月17日(星期五)  
時 間 : 上午8時30分  
地 點 : 立法會會議廳

時間	發言者	主題	需要採取的行動
<i>議程第I項 —— 觀塘線延線及南港島線(東段)項目的財務安排</i>			
000010 – 000156	主席 何鍾泰議員	開場發言。  何鍾泰議員申報利益。	
000157 – 001130	政府當局 港鐵公司	香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")透過電腦投影片, 講述南港島線(東段)及觀塘線延線項目的物業發展。	
001131 – 001909	主席 黃成智議員 政府當局	黃成智議員認為, 車廠與車廠上蓋發展已成為港鐵公司的主要業務。與其按現時建議批出物業發展權, 政府應向港鐵公司提供非經常補助金, 填補南港島線(東段)及觀塘線延線項目的資金差額。  政府當局的回應 ——  (a) 在考慮新鐵路項目的財務安排時, 政府會視乎個別情況, 審慎研究應否提供財政資助; 若有此需要, 當局會為個別項目研究最佳的融資方式, 包括批出鐵路附近的物業發展權或採用其他措施;  (b) 鐵路加物業發展模式可在上蓋發展與鐵路發展之間發揮協同效應; 及  (c) 政府當局已為南港島線(東段)及觀塘線延線項目委託一間獨立審核顧問(下稱"獨立顧問")審查有關物業發展的成本和收入, 並委託兩間獨立測量公司協助進行物業估值。	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
001910 – 002606	主席 李鳳英議員 政府當局	<p>李鳳英議員認為，按照鐵路加物業發展模式，當局向港鐵公司批出前黃竹坑邨及前山谷道邨第一期兩幅優質用地，港鐵公司從中得益甚大。李議員要求政府當局就成本審核報告提供補充資料。</p> <p>政府當局的回應 ——</p> <p>(a) 有別於其他住宅發展，興建上蓋發展需配合車站和車廠的建造工程；</p> <p>(b) 藉鐵路加物業發展模式，市場波動及鐵路運作的相關商業風險將由港鐵公司承擔；及</p> <p>(c) 政府當局答允在剔除成本數字方面的敏感資料後，向小組委員會提供南港島線(東段)及觀塘線延線的成本審核報告。</p>	政府當局需提供資料(會議紀要第8段)
002607 – 003225	主席 王國興議員 政府當局	<p>王國興議員的意見 ——</p> <p>(a) 票價調整機制運算公式下的生產力因素，應包括港鐵公司從物業發展所得利潤；及</p> <p>(b) 上蓋及車廠發展項目所推出的物業應優先供本地首次置業人士購買。</p> <p>政府當局的回應 ——</p> <p>(a) 批出物業發展權並非一項補貼，而是用以填補鐵路項目的資金差額，港鐵公司亦須支付土地補價；</p> <p>(b) 現時有既定機制，檢討港鐵公司的票價調整機制；及</p> <p>(c) 讓本地首次置業人士優先購買上蓋及車廠發展項目的物業並非政府政策。</p>	
003226 – 003950	主席 甘乃威議員 政府當局	<p>甘乃威議員的提問 ——</p> <p>(a) 政府當局為何不向港鐵公司提供一次過非經常補助金，填補有關項目的資金差額；及</p>	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
		<p>(b)港鐵公司為何計劃在前黃竹坑邨用地興建購物中心，儘管南區區議會所要求的其實是設立社區文娛中心。</p> <p>政府當局的回應 ——</p> <p>(a)政府可藉鐵路加物業發展模式，將市場波動及鐵路運作的所有相關商業風險轉由港鐵公司承擔；</p> <p>(b)根據獨立顧問進行的敏感度分析，在悲觀情況下，即使有物業發展的財務資助，發展南港島線(東段)及觀塘線延線項目的資金差額仍分別達34億元及11億元。港鐵公司須自行應付餘下的資金要求；</p> <p>(c)前黃竹坑邨用地現時的規劃概念得到南區區議會的支持；及</p> <p>(d)前黃竹坑邨用地最多1 500平方米總樓面面積會預留作社會企業或其他政府、機構或社區設施，以及另外2 000平方米作政府、機構或社區設施，視乎與社會福利署進一步討論的結果而定。</p>	
003951 – 004636	主席 何鍾泰議員 政府當局	政府當局回應何鍾泰議員的提問時表示，獨立顧問已全面審查南港島線(東段)及觀塘線延線整個項目的預算成本及收入，以確保港鐵公司並無過度高估項目成本及所需財政資助。	
004637 – 005305	主席 鄭家富議員 政府當局	<p>鄭家富議員對南港島線(東段)及觀塘線延線項目採用鐵路加物業發展模式表示不滿。鄭議員指出，過往10年，上蓋及車廠發展為港鐵公司帶來豐厚利潤，但港鐵公司卻仍然申請調高票價。他促請政府當局考慮成立票價穩定基金。</p> <p>政府當局回應時表示，在考慮應否設立公共交通票價穩定基金時，政府當局必須確保公帑用得其所，並避免提供錯誤誘因，影響公共交通營辦商的節流力度。</p>	
005306 – 005822	主席 陳淑莊議員	陳淑莊議員的提問 ——	

時間	發言者	主題	需要採取的行動
	政府當局	<p>(a) 在設計南港島線(東段)及觀塘線延線項目時,會否考慮兩個項目的財務內部回報率;及</p> <p>(b) 有關項目的物業發展權是否設有限期。</p> <p>政府當局的回應 ——</p> <p>(a) 在考慮南港島線(東段)及觀塘線延線項目時,政府當局以經濟內部回報率作評估。經濟內部回報率用於衡量工程項目對整個社會帶來的整體經濟效益,當中政府當局所考慮的是有關項目為社會帶來的經濟效益,例如市民所節省的交通時間、紓緩鄰近道路的擠塞情況,以及所創造的就業機會;及</p> <p>(b) 當局會以私人協約方式批出物業發展權,由鐵路工程竣工起計,為期50年。</p>	
005823 – 010329	主席 林健鋒議員 政府當局	<p>林健鋒議員認為,鐵路加物業發展模式有效推動香港鐵路發展。他詢問現時建議的詳情。</p> <p>政府當局回應時表示,為配合市場需求及滿足附近區域工作人口的住屋需要,南港島線(東段)黃竹坑用地擬建物業發展大部分為中、小型單位,平均面積為76平方米,約20%的單位面積為50平方米左右。物業發展的有關規劃參數已獲城市規劃委員會批准。至於觀塘線延線何文田用地,地積比率已由有關分區計劃大綱圖所許可的9倍減低至5倍;單位面積由40至200平方米不等。</p> <p>政府當局回應林議員的提問時表示,若在扣除物業發展的利潤後仍然出現資金差額,港鐵公司須填補不足之數。</p>	
010330 – 011025	主席 劉江華議員 港鐵公司	<p>劉江華議員認為鐵路加物業發展模式可行,並詢問過去來自上蓋及車廠物業發展的預計和實際收入數字。</p> <p>港鐵公司的回應 ——</p> <p>(a) 所要求的資料已載於港鐵公司所發表的年報;</p>	



時間	發言者	主題	需要採取的行動
		(b)政府當局表示，鐵路發展是資本密集的投資，所以港鐵公司的資產回報率僅為6.7%。	
011026 – 011827	主席 黃成智議員 政府當局 港鐵公司	黃成智議員質疑為何採用鐵路加物業發展模式。政府當局和港鐵公司進一步解釋鐵路加物業發展模式的優點。  港鐵公司回應黃議員的提問時表示，上蓋發展的業主隨時可自由為樓宇選擇管理公司。港鐵公司由施工期開始提供管理服務，直至業主立案法團決定終止有關服務為止。	
011828 – 012404	主席 王國興議員 政府當局	王國興議員重申，港鐵公司票價調整機制運算公式下的生產力因素，應包括從物業發展所得利潤。  政府當局察悉王議員的意見，並表示計劃在下一年檢討港鐵公司票價調整機制。	
012405 – 013254	主席 鄭家富議員 政府當局	鄭家富議員認為，票價調整機制運算公式，應包括港鐵公司從物業發展所得利潤，政府當局亦應成立票價穩定基金。鄭議員亦對支付港鐵公司的間接費用過高及經濟內部回報率偏低表示關注。  政府當局的回應——  (a) 下一年將會檢討票價調整機制；  (b) 政府當局察悉有意見提出成立票價穩定基金；及  (c) 政府當局答允在回應中解釋兩個鐵路項目的經濟內部回報率減少的原因。	政府當局需提供資料(會議紀要第7及8段)
013255 – 013521	主席 李鳳英議員 政府當局	政府當局回應李鳳英議員的提問時表示，若在扣除物業發展的利潤後仍然出現資金差額，港鐵公司將需填補不足之數。	