

# 立法會參考資料摘要

## 南港島線(東段)財務安排

### 引言

在二零一一年五月十七日的會議上，行政會議建議，行政長官指令向香港鐵路有限公司(港鐵公司)批出前黃竹坑邨用地(黃竹坑用地)的物業發展權，作為對港鐵公司推行南港島線(東段)項目的財政資助。

### 背景

2. 南港島線(東段)是連接港島南北部的新鐵路線，由鴨脷洲海怡半島至金鐘，途經利東、黃竹坑和海洋公園。南港島線(東段)在金鐘連接港鐵港島線、荃灣線和日後的沙田至中環線(沙中線)，而現有金鐘站會擴建為上述四條鐵路線的綜合車站，為乘客提供完善的轉車安排。南港島線(東段)為 35 萬名在南區居住及工作的市民提供服務，估計在二零一六年每日會有 17 萬名乘客。南港島線(東段)為海怡半島、利東及黃竹坑一帶居民及工作人士，以及海洋公園的旅客，提供方便可靠的鐵路服務，節省交通時間，從而帶來明顯的經濟效益。目前，香港仔隧道在繁忙時間出現交通擠塞，嚴重影響往返南區的交通，車龍由隧道往後伸延至黃竹坑區的道路網。市民在繁忙時間使用路面交通工具來往海怡半島與金鐘，需時約 25 至 45 分鐘。如乘搭南港島線(東段)，乘客從南區出發，約 10 分鐘內便抵達金鐘。路政署估計南港島線(東段)的經濟內部回報率為 5.8%。

3. 二零零七年十二月十八日，行政長官會同行政會議作出多項決定，其中包括：

- (a) 應要求港鐵公司展開南港島線(東段)的初步規劃及初步設計工作；
- (b) 應與港鐵公司開始磋商南港島線(東段)的詳細工程項目範圍、成本和實施時間表；以及

- (c) 應預留黃竹坑用地，以興建南港島線車廠連上蓋私人物業，以及海洋公園站以北的用地(海洋公園用地)，作私人物業發展及設置泊車轉乘設施。以上兩幅用地均需得到改變土地用途的批准。

我們於二零零八年一月向立法會交通事務委員會屬下的鐵路事宜小組委員會(小組委員會)滙報有關細節。

4. 南港島線(東段)是港島線的延線，因此，按照兩鐵合併後政府與港鐵公司在二零零七年簽訂的《營運協議》，屬於擁有權項目。根據擁有權模式，港鐵公司會負責南港島線(東段)的融資、設計、建造、營運和維修，並擁有南港島線(東段)。如該項目被認為在財政上並不可行，政府必須給予資助<sup>1</sup>。

5. 二零零八年一月，我們向小組委員會滙報有關細節。當時估計項目的建設成本超過 70 億元。單以車費及其他非車費的收入計算收益，南港島線(東段)項目在財政上並不可行。由於需要財務支持，當時我們表示會聘請顧問評估詳細設計階段的財務估算資料及展開進一步的研究以訂定車站及車廠上蓋物業發展的規劃參數及規模。我們亦表示會繼續研究批出車站及車廠上蓋物業發展權的計劃，以填補資助南港島線(東段)的資金差額。

6. 南港島線(東段)項目的詳細設計接近完成，工程範圍亦更清晰，港鐵公司遂向當局提交最新項目成本及收入預算總額。二零一零年十二月，我們委託一間獨立審核顧問(獨立顧問)審查港鐵公司擬備的南港島線(東段)項目預算成本及收入，以確保港鐵公司並無過度高估項目成本及所需資助。二零一一年四月，獨立顧問完成審查工作，認為港鐵公司的預算大致妥當。經獨立顧問審查的成本預算分項數字如下：

---

1 鐵路項目在扣除預計總開支後的預計總收入現值，若少於預期的資本回報，即屬財務上不可行。港鐵公司的預期資本回報，為該公司的加權平均資本成本加 1% 至 3%。不足之數稱為資金差額。

分項說明	經獨立顧問審查的成本預算(百萬元；按2009年12月價格計算)
土木、建築及樓宇工程、終飾、軌道及架空電纜	5,570
屋宇裝備設施、機電工程系統、信號及控制	2,950
列車	638
設計及勘測	605
土地成本 <sup>2</sup>	532
項目管理費	963
應急費用	1,171
<b>總計</b>	<b>12,429</b>

7. 經獨立顧問審查的成本預算與 2006 年提交的預算對比扼述如下：

分項	2006 年港鐵公司的預算	2011 年 3 月經獨立顧問審查的預算
(a) 建設成本	超過 70 億元	124 億元(按 2009 年 12 月價格計算)
(b) 經濟內部回報率	9%	5.8%
(c) 資金差額	41 億元	99 億元(按 2010 年 12 月的淨現值計算)

建設成本增加約 54 億元(124 億元減 70 億元 = 54 億元)，主因是建造業價格上升和下文闡釋的種種變動。

---

<sup>2</sup> 土地成本包括工地租金、土地徵用、清拆、補償及地政總署的行政費用等。

8. 在二零零六至零九年間，建築工程價格指數顯示價格上升約55%，主要由於原料大幅漲價。此外，在過去數年間的公眾諮詢中，我們採納了不少市民就南港島線(東段)鐵路設計和設施所提出的建議及要求，也增加了項目的建設成本，當中包括：

- (a) 為高架橋設置隔音屏障；
- (b) 將多段架空路段改為隧道(例如：深灣軒至漁安苑一段及南風道近學校一段)；及
- (c) 將海怡半島站三分之二的通風設施移至利南道工業區等等。

9. 此外，港鐵公司在進行規劃及詳細設計時，提出多項修訂：

- (a) 為配合南港島線(東段)及沙中線於金鐘的轉線安排，將金鐘站擴建為綜合車站；
- (b) 因應土地勘測結果為詳細設計作出多項修訂；及
- (c) 修訂鐵路詳細設計以符合最新的消防安全規定。

10. 以上各項修訂所需的額外建築成本估計約14億元。顧及上述55%(約40億元)的價格增幅及其他種種變動，獨立顧問估計南港島線(東段)的建設成本會增至124億元(按二零零九年十二月價格計算)。

#### **(A) 鐵路加物業發展模式**

11. 鐵路加物業發展這個融資模式是拓展新鐵路項目的成功方式，港鐵公司是會就該項目需向政府支付市值地價(估值不計及鐵路發展<sup>3</sup>)。同時，隨著物業發展權批予鐵路公司，一切有關市場動盪及營運的風險亦將由鐵路公司承擔，政府是不需再負責。這個模式亦具其他運作效益，例如令車站、車廠與車廠上蓋發展項目之間的工程銜接更為暢順，利便工程編排，讓多項工程可同時進行。這樣做既可確保鐵路工程如期完成，亦可避免上蓋物業發展工程日後需要在鐵路範圍內進行，影響鐵路的運作。

---

3 評定土地補價，估值不計及鐵路發展；根據該項原則，由港鐵公司繳付政府的土地補價，金額會按「十足市值」基準評定，鐵路的存在因素不應作計算考慮。

12. 我們已審慎研究黃竹坑用地及海洋公園用地應如何採用鐵路加物業發展模式，才能確保政府向南港島線(東段)提供的資助合理，務求在不損害鐵路營運的審慎商業原則下，順利推行該鐵路項目，並妥善運用公共資源。為達到這個目標，我們採取了兩項措施。第一，在研究港鐵公司發展黃竹坑用地及海洋公園用地的方式時，考慮相關規劃因素，以確保任何發展項目都與附近土地用途相協調和符合公眾期望。第二，委任協助審查項目成本和資金差額的獨立顧問，同時評估物業發展帶來的財務資助是否足夠填補資金差額。評估結果可作為評定政府的資助是否合理的良好基礎。

## (B) 海洋公園及黃竹坑用地

13. 雖然行政會議決定預留黃竹坑用地及海洋公園用地，供考慮以鐵路加物業發展模式填補南港島線(東段)項目的資金差額，我們考慮到海洋公園站附近一帶主要為低至中密度的政府、機構或社區設施、康樂及旅遊設施，從規劃角度而言，海洋公園用地作康樂或旅遊等其他有關用途，會與附近發展較為協調。至於黃竹坑用地，附近為中至高層的發展，該用地前身為樓高約 20 層的屋邨，在該用地作鐵路車廠、車廠上蓋住宅發展及購物中心用途，與附近土地用途相協調，亦有助促進黃竹坑區的轉型。我們諮詢南區區議會及與港鐵公司商討後，認為宜把物業發展集中在黃竹坑用地，以填補資金差額。我們會騰出海洋公園用地作其他更合適的用途，而相關泊車轉乘設施會改為設於海洋公園站。我們認為這個建議對南區整體發展較為有利，亦得到南區區議會、區內市民、海洋公園及其他持份者支持。

14. 黃竹坑用地位於擬建黃竹坑站及南港島線(東段)車廠上蓋，面積約 7.17 公頃，於《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱圖》編號 S/H15/27 劃為「綜合發展區」，其位置圖載於附件 A。在規劃黃竹坑用地的發展時，我們已顧及區內市民的意願，包括提供公共交通交匯處，以及在黃竹坑用地興建設有零售、娛樂、飲食及社區設施的大型購物中心<sup>4</sup>。

15. 根據該分區計劃大綱圖，「綜合發展區」內的住宅發展最高總樓面面積為 357 500 平方米，非住宅發展的最高總樓面面積為 121 800 平方米，建築物高度上限為主水平基準以上 150 米。非住宅用途的總樓面面積中，劃作商業用途的最高總樓面面積為 47 000 平方米，會興建購物中

---

4 有關規劃概念得到南區區議會支持，該區議會在二零零七年舉辦的工作坊大部分與會者亦同樣表示支持。

心，餘下面積則供發展鐵路及公共交通設施。這些發展的整體地積比率約 6.68 左右，住宅發展的地積比率為 5，而非住宅發展的地積比率為 1.7。由於該幅用地位於黃竹坑區主要東西面通風廊，建有相若高度的住宅樓宇及低至中層由政府、機構或社區設施，有關地積比率屬理想水平。未來落成的物業發展內需要提供最少三道通風或景觀廊，以便空氣流通及擴闊視野。

16. 港鐵公司建議在黃竹坑用地興建 14 幢樓高約 27 至 38 層的住宅大廈，建築物高度上限為主水平基準以上 150 米，提供約 4 700 個單位。為配合市場需求及滿足附近區域工作人口的住屋需要，擬建物業發展大部分為中、小型單位，平均面積為 76 平方米。此外，為配合政府房屋政策，確保房屋供應充足，約 20% 的單位面積為 50 平方米左右。為配合住屋需求，港鐵公司計劃分三期完成住宅發展，第一期在南港島線(東段)建成後約五年可供出售，餘下兩期在隨後四年可供出售，視乎當時的市場情況。另外，劃作商業用途的 47 000 平方米最高總樓面面積中，會預留最多 1 500 平方米作社會企業或其他政府、機構或社區設施，以及 2 000 平方米作政府、機構或社區設施，視乎與社會福利署的討論結果，其餘則用作零售、飲食及娛樂設施。我們預計擬建發展會推動黃竹坑工業區重現生機，創造工作職位之餘，亦可提供勞動人口及經濟活動。

### (C) 資助

17. 鑑於批給港鐵公司的土地不應多於填補資金差額所需的土地，我們需審慎處理。為此，我們除參考獨立顧問的評估外，還委託兩間獨立測量公司為發展項目作物業估值。獨立顧問及兩間獨立測量公司根據香港測量師學會公布的《物業估值準則》及其他相關法規進行估值。有關評估相差不超過 2%。根據獨立顧問及兩間獨立測量公司提供的物業估值，以及上述第 7 段所解釋的建設成本，推展南港島線(東段)的資金差額估計約為 99 億元<sup>5</sup>，獨立顧問估計即使有物業發展的財務資助，發展南港島線(東段)鐵路項目仍會出現 21 億至 23 億元的差額。

18. 獨立顧問就物業發展的財務資助的評估進行了敏感度分析。分析採用多項主要假設，包括物業發展建築成本 $\pm 10\%$ ；獨立顧問評估在十四年

---

5 第 17 及 18 段有關資金差額的所有估計數字，都按二零一零年十二月淨現值計算。

內<sup>6</sup>物業價格累積升幅以上再±10%。兩間獨立測量公司覆檢過物業價格的假設，認為有關幅度恰當。計及上述變數，獨立顧問估計在樂觀情況及悲觀情況下南港島線(東段)於的財務狀況。獨立顧問的結論是在悲觀情況下，在物業發展的財務資助下，發展南港島線(東段)鐵路項目的資金差額會達 34 億元，高於上文第 16 段所解釋的基準預測下的資金差額。即使是樂觀情況，在物業發展的財務資助下，仍會出現 10 億元的資金差額。

19. 考慮到南區的發展，我們建議只向港鐵公司批出黃竹坑用地，以便預留海洋公園用地作其他與附近土地更協調的用途。我們考慮黃竹坑用地採用的地積比率及總樓面面積時，已充分顧及物業發展與附近土地用途協調，以及公眾的關注事項及期望。我們亦會要求港鐵公司撥出指定商業總樓面面積，於有公共交通接駁的便利位置，供社會企業及社會福利機構使用。為配合市場需求，尤其是附近工作人口的需求，港鐵公司同意該幅用地大部分為中、小型單位。計及用地面積及單位數目，我們認為港鐵公司計劃完成住宅發展的時間表合理。我們已委聘一名獨立顧問協助評估物業發展的成本及收入，又另外委聘兩間獨立測量公司協助評估物業價值。根據獨立顧問的預測，即使是樂觀情況，物業發展帶來的利潤或僅可支付估計的資金差額，而港鐵公司須承擔市場波動及鐵路運作的所有相關商業風險。這個做法平衡各項因素，既善用資源提供推行南港島線(東段)的資金，又不會損害鐵路營運的審慎商業原則。

### **對財政及公務員的影響**

20. 南港島線(東段)的資金差額為 99 億元(按二零一零年十二月淨現值計算)。當局會採用鐵路加物業發展模式，把位於擬建黃竹坑站及鐵路車廠的黃竹坑用地的物業發展權批予港鐵公司，填補資金差額。

21. 南港島線(東段)的主要基建工程透過改善通往該鐵路線的行人及交通連接系統，提供安全、便捷和無障礙通道。財務委員會在二零一一年四月十五日批准相關工程所需撥款。

22. 在以往的資源分配工作中，當局曾支持相關決策局／部門增設公務員職位，以推展多個鐵路項目，包括南港島線(東段)。

---

6 評估是假設港鐵公司計劃分三期完成住宅發展，第一期在二零二零年完成，餘下兩期分別在二零二二年及二零二四年完成。

## 對環境的影響

23. 南港島線(東段)屬《環境影響評估條例》(《環評條例》)的指定工程項目，須為該項目的建造和營運申領環境許可證。環境保護署署長在二零一零年十月二十六日批准環評報告，在二零一零年十二月八日向港鐵公司批出環境許可證。港鐵公司會落實核准環評報告各項建議緩解措施，並會遵行環境許可證的條件、《環評條例》的規定及其他有關環保的法例規定。

24. 前黃竹坑邨用地日後的發展，會根據《香港規劃標準與準則》有關環境章節所訂環保指引及準則而規劃、設計和推行。

## 對經濟的影響

25. 南港島線(東段)是連接南區與現有港鐵網絡的新鐵路線，對滿足南區的交通需求，以及對維持香港經濟和社會的持續發展，極為重要。路政署估計，南港島線(東段)通車 50 年內會產生的淨經濟效益約達 420 億元(按二零零九年十二月價格計算)。這些經濟效益包括乘客所節省的時間、其他公共交通機構所減省的經營成本以及安全效益。估計南港島線(東段)的經濟內部回報率為 5.8%。

26. 除上述經濟效益外，提供集體運輸交通工具應有助改善南區的接駁設施，令該區重現生機，並帶來商機。

## 對可持續發展的影響

27. 根據我們進行可持續發展評估的結果，擬建的南港島線(東段)能讓更多使用路面交通工具的乘客改乘鐵路，長遠而言，應有助改善客運流通和空氣質素。然而，推行南港島線(東段)項目難免會對環境帶來若干不良影響，包括建造和營運期間產生噪音、工地和通風井造成空氣污染、空地面積和樹木減少，以及挖掘隧道產生廢物。我們會採取適當措施和臨時交通安排，盡量減少這些影響。對於公眾(尤其是各持份者)的不同關注和意見，我們會審慎處理。



## 公眾諮詢

28. 過去數年，我們及港鐵公司就南港島線(東段)項目廣泛諮詢公眾。我們就該項目的進展與南區區議會保持非常密切的聯繫，該區議會一直促請當局及早落實南港島線(東段)項目。

29. 此外，我們不時向立法會相關的事務委員會匯報南港島線(東段)項目的進展。交通事務委員會屬下鐵路事宜小組委員會同樣希望當局及早落實項目。

30. 開展南港島線(東段)工程之前，港鐵公司會成立社區聯絡小組，與受影響的業主和居民等區內人士直接溝通，並處理查詢和投訴。

## 負責人員

31. 負責人員為運輸及房屋局首席助理秘書長周進華先生(電話：2189 2187)。

二零一一年五月  
運輸及房屋局



圖則名稱 drawing title

南港島線 (東段)  
擬設於前黃竹坑邨用地物業發展 — 位置圖  
South Island Line (East)  
Proposed Property Development at  
Ex-Wong Chuk Hang Estate Site - Location Plan