

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.:
來函檔號 Your Ref.:

電話 Tel. No.: 3509 8182
傳真 Fax No.: 2136 8017

傳真：2185 7845

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
交通事務委員會秘書
(經辦人：麥麗嫻女士)

麥女士：

港珠澳大橋香港接線

補充資料

就立法會交通事務委員會於2012年4月25日的會議上要求政府當局擬備有關港珠澳大橋香港接線的補充資料，現夾附於附件，供議員參考。

運輸及房屋局局長

(董旭麟



代行)

附件抄送

工務小組委員會秘書處
財經事務及庫務局
路政署

(經辦人：羅英偉先生)
(經辦人：陳雅詠女士)
(經辦人：周進華先生)

2012年5月2日

港珠澳大橋香港接線

補充資料

於 2012 年 4 月 25 日的立法會交通事務委員會會議上，議員要求政府當局就港珠澳大橋香港接線提交補充資料，供工務小組委員會於 2012 年 5 月 7 日的會議參考。有關資料分述於下列各段。

(I) 港珠澳大橋本地工程項目估計所需撥款

2. 港珠澳大橋的相關本地工程包括香港接線、香港口岸、屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道。立法會財務委員會（財委會）自 2003 年到目前為止就相關本地工程批准撥款共 493 億 8,970 萬元（按付款當日價格計算），用以支付各項工程的勘測和初步設計工作、部分工程的詳細設計工作及工地勘測工作，以及部分工程的建造費（詳情見附錄）。

3. 在上述撥款中約 65 億元，是因香港口岸及屯門至赤鱸角連接路填海工程受司法覆核事件影響延遲動工一年而引致的成本上升。由於本地工程動工時間表比原定計劃相差約一年，承建商須修改施工方法壓縮工程時間表，而在延遲期間工程價格亦有所上升。但在 2011 年 11 月我們就港珠澳大橋香港本地工程申請撥款時已表明，該 65 億元並不包括正在招標的香港接線因延遲動工而導致的成本上升。

4. 香港接線的投標價較預期為高，主要是由於受延遲動工影響而引發的兩方面的因素：延遲後工程價格在過去半年的上升；及投標者對香港接線工程風險所作的評估較預計為高。我們有必要把工程計劃的核准預算費提高 88 億 5,730 萬元，即由 161 億 8,990 萬元，增至 250 億 4,720 萬元（按付款當日價格計算）。若撥款申請獲得批准，財委會為港珠澳大橋本地相關工程批出的總撥款將為 582 億 4,700 萬元。

5. 我們尚未申請撥款的項目包括屯門至赤鱸角連接路的餘下工程（包括建造南段合共約 4 公里的高架橋、北段約 5 公里的海底隧道及相關工程）的建造費及屯門西繞道的詳細設計費及建造費。就屯門至赤鱸角連接路的餘下工程而言，由於正在進行詳細設計，要準確估計造價有實際困難。連接路涉及多項複雜的工程，包括建造約 5 公里的海底隧道及約 4 公里的高架橋、填海以供建造海底隧道北面出入口之用等等。就海底隧道部份，我們建議採用更環保的隧道鑽挖機而不是傳統的沉管式方法建造，再加上隧道的長度，這是一項大型而複雜的工程。我們需要在完成工程項目的詳細設計後才能對工程的造價作出較準確的預測。不過，為回應議員的要求，我們作出非常粗略的估算，基於現時掌握的勘測及初步設計的資料，估計屯門至赤鱸角連接路的餘下工程，可能需要約 450 至 500 億元（按付款當日價格計算）。但我們必須再次強調，屯門至赤鱸

角連接路工程的具體細節及造價仍有待敲定，在詳細設計完成後很可能會作出調整。我們正繼續進行屯門至赤鱸角連接路的詳細設計工作，並會依既定程序就工程進行招標，屆時會我們對造價會有更準確的掌握。

6. 至於屯門西繞道方面，路政署從 2008 年 10 月開始，就屯門西繞道走線方案進行了廣泛的公眾諮詢，收到多方面對走線不同的意見。基於收集的建議，我們共考慮了 10 個不同的方案。透過與持份者深入討論，我們已從 10 個方案中挑選出現時的建議。路政署正就屯門西繞道工程項目進行交通影響評估、環境影響評估、土地勘測和初步設計工作。由於仍在初步設計階段，故我們現時不擬評估有關造價。我們將會盡快完成項目的初步設計，進入詳細設計階段時會對實際工程的具體細節有較好的掌握。

(II) 港珠澳大橋經濟效益的評估及出資比例

(A) 經濟效益的評估

7. 港珠澳大橋行車量預測是評估大橋對三地政府經濟效益的分配和數量的一個主要因素，用以評估大橋經濟上的可行性。大橋項目採用符合一貫國際慣例的四階段運輸模型進行預測旅客流和車流。四階段運輸模型採用有系統的方法，和不同的統計和調查數據去分析研究區內人口、出遊特徵、經濟增長、對外貿易及運輸網絡發展等等的複雜特質，再根據未來的規劃數據，對大橋的客流和車流作出估算。

8. 我們所使用符合國際慣例的四階段運輸推算分別是—
- i. 行程需求的推算：即估算香港與內地和香港與澳門之間的客流及貨流；
 - ii. 行程分佈分析量：即估算區與區之間的交通流；
 - iii. 運輸模式選擇：即估算會選擇陸路運輸的旅遊需求所佔的比重；以及
 - iv. 行程分配：即預測對某條特定路線的旅遊需求，如對用港珠澳大橋的需求。

9. 根據四階段運輸模型所作出的行車量預測的結果，顧問¹評估了有大橋後交通費用的節省、旅客節省的時間值、大橋項目為三地帶來的交通量，以及陸路貨運減省的時間值等效益。在進行評估時，顧問採用了較保守的交通幅度及載客人次的數據。大橋通車後，香港與珠三角西部²的相關行車時間會大幅縮減。正如下表所示，取道大橋往來珠海與葵涌貨櫃碼頭，可節省六成以上的行車時間，往來珠海與香港國際機場，會節省八成以上的行車時間。

¹ 三地政府共同聘請了顧問為港珠澳大橋進行工程的可行性研究。

² 珠三角西部泛指珠海、江門和中山一帶。

有港珠澳大橋項目下的行車時間比較

起點—目的地	現時的路程及行車時間	取道大橋的路程及行車時間	路程及行車時間的減幅
珠海 — 葵涌貨櫃碼頭	約 200 公里 大約 3.5 小時	大約 65 公里 大約 75 分鐘	超過 60%
珠海 — 香港國際機場	超過 200 公里 大約 4 小時	大約 40 公里 大約 45 分鐘	超過 80%

(B) 直接經濟效益

10. 根據四階段運輸模型所作出的行車量預測的結果，顧問在「有大橋項目」與「沒有大橋項目」的兩種情況下評估了交通費用的節省、旅客節省的時間值、大橋項目為三地帶來的交通量，以及陸路貨運減省的時間值等效益。在分攤三地的經濟效益時，已考慮到旅客的屬地及貨運車輛的起止點。

11. 在 20 年期內，估計大橋項目為三地帶來的按折減現值計算的經濟淨效益約為人民幣 400 億元，而香港在這方面當中的數額為人民幣 230 億元，內地為人民幣 130 億元，澳門為人民幣 40 億元。

(C) 間接經濟效益

12. 珠江三角洲共有約 5600 萬³人口，發展潛力具大。港珠澳大橋對整個珠江三角洲有重大的地區經濟策略價值，將會為香港、澳門及珠江三角洲(尤其是西部)帶來重大的間接經濟效益。

13. 目前，香港與珠三角之間共有四條陸路通道，全部連接至珠三角東部。結果，兩地間的商業活動，特別是客貨流，大多集中在東部地區。香港前往珠三角東部的車程不超過三小時；這個地理優勢吸引了大量外來直接投資流入該區。

14. 然而，珠三角東部⁴城市在經濟發展上正面臨各種競爭和挑戰。據報珠三角東部員工和工人的二零一零年平均月薪約為 2,467 至 4,205 人民幣，遠高於西部 2,291 至 3,382 人民幣的水平。除有大量較廉宜的人力資源外，西部有待開發的土地資源亦相對較為充裕，發展潛力優厚。珠三角東部的土地總面積約為 4,418 平方公里，西部的面積幾乎是東部的三倍。港珠澳大橋正好提供必需的基礎設施，連接香港與這個發展潛力巨大的地區。

³ 有關數字並未包括香港及澳門的人口。

⁴ 珠三角東部泛指深圳、惠州和東莞一帶。

15. 香港與珠海之間缺乏直接的陸路聯繫，被視為香港在珠三角西部的投資較東岸為低的原因之一。大橋通車後，本港投資者在發展步伐較慢的珠三角西部投資，應會得益，因為當地的工資和資源均較便宜。此外，隨着兩地往來交通較前便捷，加上未來數年珠三角西部經濟起飛，當地居民日漸提高的消費力將有利於本港旅遊業增長，惠及本港食肆、酒店和交通等其他行業。如此緊密的商貿關係，除惠及財經、運輸與存倉以至保險等附屬／支援行業外，亦對本港對外貿易和物流業務有利。大橋建成後，預料香港與珠三角西部的經濟交流亦會同樣頻繁。

16. 此外，大橋通車亦會鼓勵更多航空旅客取道大橋往來香港與內地，及使用香港國際機場進出本港。擬於香港國際機場東北對開水域設置的香港口岸，會成為利便陸空聯運旅客的交匯點。港珠澳大橋也把珠海機場的內地航線網絡連接到香港國際機場完善的國際航線網絡，為兩機場產生協同效應。

(D) 出資比例

17. 我們於 2008 年 5 月已向立法會交通事務委員會匯報(立法會 CB(1)1520/07-08(01) 號文件)，港、珠、澳三地政府同意按各地所得直接效益的比例攤分建造費用。雖然大橋為三地帶來重大間接經濟效益，但顧問在計算此效益比例時只計算直接經濟效益，而不計算間接效益，因計算工務工程項目的經濟效益時，一般不把間接效益計算在內。評估三地各自所得的效益後，結論是應按港、珠、澳三地效益的相同比例(即 57.8:32.6:9.6 的比例)攤分建造費用。考慮到三地政府須就大橋各自負責出資建造本身的本地工程，三地同意將大橋主體工程的費用(未計中央出資)攤分比例調至 50.2(香港):35.1(內地):14.7(澳門)。在正式攤分大橋主體工程所須費用時，中央政府也同意出資，在計算中央政府的出資後，香港特區政府的實際分擔額為人民幣 67 億 5,000 萬元，內地政府 70 億元，澳門政府 19 億 8,000 萬元。

運輸及房屋局
2012 年 5 月

港珠澳大橋香港本地工程至今的撥款

就港珠澳大橋的本地工程，立法會財務委員會到目前為止批准撥款 493 億 8,970 萬元（按付款當日價格計算），分述如下：

- (a) 撥款 304 億 3,390 萬元（按付款當日價格計算），用以興建港珠澳大橋香港口岸（於 2011 年 11 月獲財委會批准撥款）(FCR(2011-12)48)；
- (b) 撥款 161 億 8,990 萬元（按付款當日價格計算），用以為香港接線進行詳細設計及建造工程（於 2011 年 11 月獲財委會批准撥款）(FCR(2011-12)48)；
- (c) 撥款 19 億 960 萬元（按付款當日價格計算），用以委聘顧問為屯門至赤鱸角連接路進行詳細設計和相關工地勘測，以及進行屯門至赤鱸角連接路南面出入口的前期填海工程（於 2011 年 11 月獲財委會批准撥款）(FCR(2011-12)48)；
- (d) 撥款 6 億 2,190 萬元（按付款當日價格計算），以委聘顧問為香港口岸進行詳細設計及工地勘測工作（於 2009 年 5 月獲財委會批准撥款）(FCR(2009-10)14)；
- (e) 撥款 8,690 萬元（按付款當日價格計算），以委聘顧問為香港口岸進行工地勘測和初步設計（於 2008 年 6 月獲財委會批准撥款）(FCR(2008-09)19)；
- (f) 撥款 8,860 萬元（按付款當日價格計算），以委聘顧問為屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道進行工地勘測及初步設計工作（於 2008 年 1 月獲財委會批准撥款）(FCR(2007-08)42)；
- (g) 撥款 5,890 萬元（按付款當日價格計算），用以為港珠澳大橋香港段和北大嶼山公路連接路（現稱香港接線）進行勘測和初步設計工作（於 2003 年 12 月獲財委會批准撥款）(FCR(2003-04)45)。