

# 立法會財務委員會

## 廣深港高速鐵路香港段

2016年2月5日會議

### 就討論廣深港高速鐵路香港段建造工程的跟進事項

#### 引言

立法會財務委員會(下稱「財委會」)在2016年2月5日舉行會議，討論廣深港高速鐵路香港段(下稱「高鐵」)建造工程的相關事宜。本文件旨在就議員提出的跟進事項，提供補充資料。

#### 高鐵項目的服務經營權及營運效益

2. 有關高鐵項目的服務經營權方面，行政會議在2008年4月決定採用現時的走線方案建造高鐵，以港鐵公司日後會獲邀根據服務經營權模式承辦香港段為前提，要求港鐵公司推展高鐵的進一步規劃和設計。高鐵的設計及地盤勘測工作所需撥款於2008年6月獲立法會財務委員會工務小組委員會(下稱「工務小組」)支持，並於2008年7月獲立法會財委會通過。2008年11月24日，政府與港鐵公司簽訂委託協議，委託港鐵公司進行高鐵的設計及地盤勘測工作。其後，行政會議於2009年10月決定以港鐵公司日後會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵為前提，要求該公司為高鐵項目開展建造、測試和試行運作。政府會適時與港鐵公司商討服務經營權的安排。

3. 有關高鐵項目的成本效益方面，正如運輸及房屋局(下稱「運房局」)與路政署在去年12月提交立法會鐵路事宜小組委員會的兩份補充資料文件(文件編號CB(4)333/15-16(02)及CB(4)394/15-16(01))、今年1月初向工務小組委員會提交的兩份補充資料文件(文件編號PWSC82/15-16(01)及PWSC102/15-16(01))，以及我們於今年2月19日向工務小組提交的補充資料文件(見附件一)中所闡述，政府根據2009年11月提交鐵路事宜小組委員會的文件(文件

編號CB(1)503/09-10(02))中採用的運輸模型，輸入2015年取得的更新數據(例如人口及生產總值增長率)，並考慮香港與內地的最新規劃資料和發展(包括道路及鐵路網絡數據、公共運輸數據及高鐵的假設車費等)預測高鐵每日乘客量，再評估主要是乘客因乘搭高鐵所節省的時間而換算成價值的直接經濟效益。

4. 我們就2015年最新預測乘客量所採用的車費假設，與2009年預測時一樣，即高鐵的車費與現時前往深圳邊界的列車(即東鐵線到落馬洲)及直通車服務的車費相若，以保持高鐵的競爭力。有關車費假設列於表一。

表一 — 車費假設

目的地	高鐵假設車費 (港元)
深圳 (福田及深圳北)	53-57
東莞 (虎門)	153
廣州 (廣州南)	210

5. 我們根據最新的預測乘客量和假設車費，推算高鐵項目的票務收益。為預測高鐵香港段的票務收益，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，則參考紅磡至羅湖服務的收入情況。

6. 我們亦根據2009年預測所作的假設，並考慮通貨膨脹的因素，來估計高鐵項目的非票務收益(包括一般與鐵路相關的商業活動，如廣告、店舖、設置電訊設備的租金收入等)以及營運成本(包括能源、維修保養、員工薪金、支援服務等)。由此推算高鐵項目的營運盈利(以EBITDA<sup>1</sup>形式表達)及營運毛利率，列於表二。

<sup>1</sup> 扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的收益。

表二－高鐵項目的營運盈利及營運毛利率

	2018年 <sup>註</sup>	2021年	2031年
<b>營運收益</b>	<b>0.358</b>	<b>2.129</b>	<b>3.560</b>
票務收益	0.347	2.036	3.271
非票務收益	0.011	0.093	0.289
<b>營運開支</b>	<b>(0.208)</b>	<b>(0.937)</b>	<b>(1.487)</b>
能源	(0.038)	(0.168)	(0.246)
維修保養	(0.076)	(0.334)	(0.528)
員工薪金	(0.043)	(0.196)	(0.322)
支援服務	(0.044)	(0.199)	(0.320)
差餉	(0.007)	(0.040)	(0.071)
<b>EBITDA</b>	<b>0.150</b>	<b>1.192</b>	<b>2.073</b>
<b>營運毛利率</b>	<b>42%</b>	<b>56%</b>	<b>58%</b>

按付款當日價格計算的數字（十億元）

註：以2018年第三季通車為假設。

7. 上述的營運收益和營運開支，是用於規劃設計上的假設；實際數字端視乎實際營運安排和營運情況而定。

8. EBITDA是合適而廣泛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要補貼支援；基於上述的估算，即使乘客量略低於預期，營運收益低於營運開支而出現營運虧損的可能性不高。是次EBITDA的推算結果，亦與2009的預測結果相若。

9. 至於高鐵的直接經濟效益，以50年營運期(2018年至2067年)計算，高鐵為乘客節省的時間所帶來的直接經濟效益折現估算約為900億元(以4%折現率至2015年的價格計算)，經濟內部回報率約為4%。經濟內部回報率是指在建造期及其後高鐵50年營運期內，項目的經濟效益減去投資在該項目的建築和營運成本的淨收益回報率。

10. 必須注意的是，單純以上述得出的經濟內部回報率評估高鐵帶來的效益，屬於非常片面及保守的估算，並未有計及其他鉅大但難以簡單及即時量化的間接經濟及社會效益，

例如促進兩地業務往來、創造就業機會、減少依賴公路運輸而減輕污染物排放等。政府決定開展大型運輸基建項目時，一般亦不會只考慮按乘客節省時間所帶來的效益估算的經濟內部回報率，也會同時顧及項目可帶來的其他經濟和社會效益，包括所衍生的發展潛力、對改善民生和本港整體競爭力的影響等<sup>2</sup>。

## 開場發言

11. 運房局局長於2016年2月5日在立法會財委會上的開場發言的英文譯本載於**附件二**。

運輸及房屋局  
路政署  
二零一六年二月

---

<sup>2</sup> 以《鐵路發展策略 2014》中的七項新鐵路項目為例，其整體經濟內部回報率估計約為 2%。