

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1168/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/BC/1/99/2

《地下鐵路條例草案》委員會 會議紀要

日期 : 1999年11月18日(星期四)
時間 : 下午4時30分
地點 : 立法會會議廳

出席委員 : 劉健儀議員(主席)

丁午壽議員
何世柱議員
何承天議員
何俊仁議員
李卓人議員
李家祥議員
吳亮星議員
周梁淑怡議員
夏佳理議員
陳婉嫻議員
陳智思議員
陳榮燦議員
單仲偕議員
劉千石議員

出席議員 : 田北俊議員

缺席委員 : 何秀蘭議員
何鍾泰議員
張永森議員
陳鑑林議員
黃宏發議員
楊孝華議員
劉江華議員
鄭家富議員
馮志堅議員
鄧兆棠議員

出席公職人員：運輸局

運輸局副局長(1)
何鑄明先生

運輸局副局長(4)
周達明先生

運輸局首席助理局長(3)
鄧忍光先生

庫務局

庫務局副局長(2)
郭立誠先生

庫務局首席助理局長(投資)
葉錦菁小姐

地政總署

地政總署署長
布培先生

律政司

高級助理法律草擬專員
顏博志先生

高級政府律師
蔡敏儀女士

應邀出席人士：地下鐵路公司

車務總監
祈輝先生

物業總監
何恆光先生

公司事務經理
梁陳智明女士

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員

：助理法律顧問3

馮秀娟小姐

高級主任(1)6

文淑芬小姐

經辦人／部門

I. 與政府當局會晤

(立法會CB(1)395/99-00(01)號文件 —— 跟進行動一覽表

立法會CB(1)395/99-00(02)號文件 —— 物業發展權

立法會CB(1)395/99-00(03)號文件 —— 分拆地下鐵路公司)

主席請委員注意有待政府當局作出回應的跟進行動一覽表(隨附於立法會CB(1)395/99-00(01)號文件)，以及政府當局就“物業發展權”及“分拆地下鐵路公司”提供的兩份參考文件(即立法會CB(1)395/99-00(02)及CB(1)395/99-00(03)號文件)。她並告知委員，政府當局建議在隨後各次會議討論的事項如下：

會議

討論事項

1999年11月23日 營運協議

1999年11月30日 首次公開招股程序及估值

1999年12月10日 海外專家及信貸評級機構陳述意見

單仲偕議員要求把討論首次公開招股程序及估值的會議，改在較後日期舉行，因為他在1999年11月30日另有要事。主席察悉單議員的要求，並表示秘書會另行通知各委員有關詳情。

(會後補註：經主席同意，原訂於1999年11月30日舉行的會議已改於1999年12月7日下午4時30分舉行。)

2. 夏佳理議員作出利益申報，表示他與地下鐵路公司(下稱“地鐵公司”)某些工程項目的發展商有業務關係。與會各人察悉是項申報。

經辦人／部門

3. 委員審悉一份在會議席上提交的意見書。該份意見書由民主建港聯盟提交，載述其對地鐵有限公司票價審批機制的意見。

(會後補註：該份意見書在會後隨立法會CB(1)413/99-00(02)號文件送交各委員。)

物業發展權

4. 應主席之請，地鐵公司物業總監向委員陳述地鐵公司在實行私有化後，保留車站及車廠上蓋物業發展權的理據。由地鐵公司負責整個車站地盤，便能以最適當的方法設計車站或車廠上蓋物業的發展計劃，並盡量善用空間。基於安全與技術的理由，在物業建築工程動工前，由地鐵公司負責進行與鐵路車站結構有緊密扣連關係的前期工程，亦至為重要。假如統籌物業發展過程涉及第三方，將會出現鐵路建造及營運與上蓋物業發展之間的合約問題。

5. 地鐵公司物業總監補充，發展項目的招標過程具有極高透明度，而地鐵公司會在招標書中提供詳細資料，讓發展商充分了解一切與該發展項目有關的風險。由於政府批出物業發展權所建議的補地價格，均是以十足的市值地價計算，而地鐵公司須承擔所有發展上的風險及財政風險，他強調物業發展權並非一種補貼。地鐵公司物業總監的發言摘要在會後隨立法會CB(1)413/99-00(01)號文件送交各委員。

委聘顧問

6. 陳榮燦議員詢問，地鐵公司在進行物業發展項目時，是否有需要委聘顧問。地鐵公司物業總監表示，地鐵公司雖在物業發展及鐵路工程兩方面均具有專門知識，但在落實發展計劃的過程中，仍需委聘顧問提供協助。地鐵公司將密切監察顧問的工作表現，並指引其工作方向，使發展項目取得整體成功。

財政風險

7. 陳榮燦議員對物業發展所涉及的風險表示關注。他並問及物業價格的波動會否對私有化後的地鐵公司的最終價值有所影響。地鐵公司物業總監回應時解釋，在估值過程中會計及物業發展所涉及的財政風險。至於地鐵公司從物業發展中可分得多少利潤，他表示這要視乎當時市況而定。

8. 何俊仁議員與陳榮燦議員同樣關注地鐵公司承擔的財政風險。他關注到地鐵公司不但是公共交通機構，也是一家財務狀況與物業市場及地價息息相關的地產公司。地鐵公司物業總監對此見解不表贊同。他解釋，地鐵公司是一家鐵路公司，並與參與項目的發展商共同進行物業發展項目。運輸局副局長(1)補充，地鐵公司主要負責建造和營運鐵路，物業發展並非該公司的主要業務。

9. 何俊仁議員詢問，如地鐵公司不擔當發展商的角色，改為由政府委任其作代理，並就物業發展工作向其支付巨額報酬，此安排是否可行。運輸局副局長(1)表示，一直以來，地鐵公司積極進行地鐵車站與車廠上蓋的物業發展，在地鐵沿線建立了不少新社區。該公司除了籌劃物業發展計劃之外，更負責大部分地基建造工程，以及提供其他公用基礎設施。另一方面，物業發展計劃為鐵路系統帶來首批乘客。因此，政府當局認為應讓地鐵公司在私有化後，繼續承擔把鐵路與物業計劃作綜合發展的工作。地鐵公司物業總監亦反對委任地鐵公司作為代理的構思。他表示，與參與發展商分享利潤的現行做法，有助地鐵公司為其鐵路發展工程融資。此外，庫務局副局長認為，要求商業機構在物業發展上作出重大的前期投資，並承擔各種財政風險，但投資回報卻沒有機會飈升，這做法並不合理。

10. 吳亮星議員提及立法會CB(1)395/99-00(02)號文件第7段有關地鐵公司與發展商在分享利潤過程中所須承擔的發展及財政風險。他關注到若地鐵公司未能賺取利潤，甚或在地價方面蒙受損失，所引起的財政負擔會否落在乘客身上。地鐵公司物業總監澄清，地鐵公司會承擔與物業發展有關的財政風險。然而，這並不表示地鐵公司會在任何情況下承受財政損失。在最壞的情況下，只會是發展商未能為地鐵公司提供任何利潤。這並不表示地鐵公司預期或有需要為出現虧損的發展計劃分擔損失。

利益或補貼

11. 何俊仁議員表示，一直以來，地鐵公司的鐵路支綫發展，在資金上主要有賴政府各種形式的支持，當中包括批予物業發展權。然而，地鐵公司在私有化後，將會由一家政府全資擁有的公司，變為一家上市公司；若政府繼續把物業發展權批予地鐵公司，便等同由政府補貼私營公司。

12. 運輸局副局長(1)向委員保證，這並非一種補貼。地鐵公司須為其發展的土地支付十足的市值地價。此外，物業發展會為鐵路系統帶來首批乘客，此種互相配合的形式可確保達致綜合發展的目標。庫務局副局長亦澄清，政府把物業發展權批予地鐵公司，只會構成利益，而不是向該公司提供補貼。此種安排對政府、地鐵公司及鐵路乘客均有利，因為從物業發展所取得的利潤，讓本港整體鐵路系統得以進行具有成本效益的發展。

13. 何俊仁議員要求政府當局澄清利益與補貼兩者之間的分別。他認為前者是直接或間接給予的金錢利益，在某程度上即等同補貼。庫務局副局長解釋，補貼是指政府撥予資助非牟利機構的現金補貼。現時地鐵公司所獲的利益，並不包含任何現金補貼的成分，地鐵公司須為其資產的發展權支付十足價格。運輸局副局長(1)補充，政府可能在地鐵公司提供服務方面予以協助，使該公司在某方面獲益，但只要此種協助不涉及金錢，便不應視為補貼。

14. 何俊仁議員對政府當局的解釋仍不信服，他依然認為除非地鐵公司只承擔物業管理代理人而非發展商的角色，否則政府批予該公司的物業發展權便是一種補貼。地鐵公司物業總監表示，擔當代理人的建議偏離了地鐵公司與發展商在物業發展過程中分享利潤的既有原則；若政府不批予物業發展權，地鐵公司將無意擔任代理人。

政府當局

15. 單仲偕議員表示有興趣知道地鐵公司獲批發展權所得的利益，如何反映在公司上市時的估值上。政府當局答應在日後討論初次公開招股程序及估值事宜的會議上，詳細解答其關注的問題。

物業的市值

16. 雖然政府表示物業發展權是以十足市值批予地鐵公司，但何俊仁議員質疑在沒有進行公開招標的情況下，市值如何獲得真實反映。

17. 地政總署署長回應時解釋，物業發展權是按空置用地的十足市值批予地鐵公司，而十足市值是由政府一組定期監察物業市道的估價人員釐定的。在釐定十足市值時，政府須考慮有關發展的種類和規模。他強調，他並沒有受到任何壓力要把地價調低，亦沒有收到任何

經辦人／部門

指示要向地鐵公司提供補貼，一切估值均是在公平的原則下作出。

與發展商分享利潤

18. 李家祥議員注意到，地鐵公司沿用已久的做法，是把發展項目招標批出，並邀請發展商參與計劃，與地鐵公司分享利潤。然而，此一安排並沒有在法例中清楚訂明。他建議該公司在私有化後，須在組織章程大綱及章程細則內加入適當的條文，以防此種做法有所改變，並確保日後仍然沿用。此舉有助確保地鐵公司不會把業務重點轉移至物業發展，甚至最終變成一家地產公司。

19. 地鐵公司物業總監向委員保證，地鐵公司會繼續採用此種公開、公平而具透明度的做法，因為在過去20年來，此做法已證實行之有效。運輸局副局長(1)表示，按照現行做法，政府將會就每項擬發展的鐵路工程項目，與地鐵有限公司簽署一份工程項目協議，而任何與物業發展有關的安排均會載於該份協議內。然而，他答應會詳細研究李家祥議員的建議，即在組織章程大綱及章程細則內清楚列出有關此做法的條文。

政府當局

分拆地下鐵路公司

20. 應主席之請，運輸局副局長(1)向委員簡介外國鐵路公司分拆的經驗。海外許多國家在鐵路公司私有化後便將其分拆，目的是使正在虧蝕或效率欠佳的鐵路業務有所改善，又或分割系統中無利可圖的部分。然而，此等情況並不適用於地鐵公司。地鐵公司在營辦組織緊密的鐵路系統方面，一向成績卓著，服務更達到世界一流水準。若將香港此家效率高而又經營有道的地鐵公司分拆，可能會令現時組織緊密的地鐵服務，在效率和安全方面表現退步。再者，因分拆而引起的商業糾紛亦對鐵路乘客無益。

分拆的困難

21. 鑑於分拆地鐵公司涉及各種問題，何俊仁議員建議，須清楚界定各有關方面在法律上的責任，以免出現爭拗。運輸局副局長(1)表示，當局雖可訂定詳細條文，清楚界定各有關方面的責任，但要調查每宗事件的真正成因即使並非不可能，亦會困難重重。根據外國的經驗，若客運服務與鐵路基建分家，便會削弱個別營辦商的問責性。每當服務有所停頓，客運服務營辦商與基建工程

經辦人／部門

承造商往往互相推卸責任。運輸局副局長(1)進一步表示，透過一個整體的監管機制，最能確保服務安全而有效率。此外，如地鐵公司只負責營辦和管理鐵路服務而沒有鐵路資產的擁有權，便有違私有化的目的。李家祥議員亦指出，若地鐵公司分拆，投資者可能認為投資在一家只有經營權而沒有資產擁有權的上市公司，風險過大。

22. 吳亮星議員提及立法會CB(1)395/99-00(03)號文件第4(b)及6段，並要求當局闡明分拆後政府在承擔規管鐵路服務工作上會有何困難。運輸局副局長(1)表示，分拆的最大問題，是各種鐵路設施必須緊密配合，有關方面稍有混亂或出現不協調，便會為乘客帶來不便，而在該情況下，政府亦不能給予多大協助。他認為把一個營運得如此成功的鐵路系統分拆會有很大風險；他並強調無論在任何情況下，最重要的是令乘客不受影響。

23. 地鐵公司車務總監補充，在決定地鐵公司是否分拆時，乘客利益是首要考慮因素之一。由於鐵路的運作須有一套緊密配合的相關設施，服務的任何環節出現混亂，便會對乘客造成嚴重影響。因此，一套完善的運作系統相當重要，即使發生問題，乘客可知道應由哪一方面負責，而他們的要求和投訴亦可即時獲得處理。海外的鐵路系統在分拆後變得非常混亂，因為乘客無法確定在服務出現問題時應由哪一方面負責。

延遲提供服務

24. 何俊仁議員擔心，地鐵有限公司可能會在一些回報較低的地區，延遲提供服務。運輸局副局長(1)向委員保證，地鐵公司一直以審慎商業原則經營，日後仍會本著同樣的精神提供服務。

補救政策

25. 何俊仁議員詢問，如地鐵有限公司陷於財政困境或其專營權遭撤銷，鐵路資產將如何處理。運輸局副局長(1)表示，如該公司因任何理由終止營辦鐵路，政府可接管該公司的財產。此外，政府亦可接收其僱員，以確保鐵路服務不致中斷。根據營運協議的規定，該公司所獲得的補償會按市值評估，但有關補償細節的條文仍有待確定。

經辦人／部門

政府當局

26. 李家祥議員認為，很難釐定資產市值以決定補償金額，因為單獨一家鐵路公司由政府作為唯一買家收購的情況相當特殊，基本上談不上是個“市場”。為應付50年專營權期內情況的轉變，李家祥議員認為政府有必要預先草擬各種適用的終止協議及補償條文，並將此等條文納入營運協議內，以免日後出現爭拗。運輸局副局長(1)指出，當局會進一步探討評估市值的細節，並在適當時候向法案委員會提交有關資料以供研究。

27. 議事完畢，會議在下午5時50分結束。

立法會秘書處

2000年3月14日