

香港特別行政區政府

CB(1)2198/05-06(02)

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

政府總部
環境運輸及工務局
香港花園道美利大廈



Environment, Transport
and Works Bureau
Government Secretariat
Murray Building, Garden Road,
Hong Kong

本局檔號 Our Ref. ETWB (T)CR 18/986/00

來函檔號 Your Ref.

電話號碼：2189 7348

傳真號碼：2537 5246

傳真文件：2121 0420

香港中環

花園道 3 號

花旗銀行大廈 3 樓

立法會秘書處

交通事務委員會秘書

劉國昌先生

劉先生：

《兩鐵合併條例草案》委員會

跟進二零零六年七月二十七日的會議

在二零零六年七月二十七日討論《兩鐵合併條例草案》的首次會議中，委員要求政府提供有關物業方案，以及與票價相關和與員工相關事宜的進一步資料。現夾附所需資料，供委員參閱。

環境運輸及工務局局長

(李碧茜 代行)



二零零六年九月十五日

二零零六年七月二十七日條例草案委員會會議

有關物業方案、與票價相關和與員工相關事宜的進一步資料

物業方案事宜

- (a) 政府委任的專業估值師對物業方案所包括的物業及相關的商業利益進行估值時所採用的依據及方法

請參閱附件 I。

- (b) 兩鐵合併物業方案估值的詳情

因應委員在二零零六年五月二十三日交通事務委員會及財經事務委員會聯席會議上提出的要求，我們已在二零零六年六月二日致交通事務委員會秘書一函中提供有關物業方案估值的詳細資料。請參閱附件 II (用地平面圖和批地文件不另行提供)。

- (c) 鑒於政府當局答稱，披露個別尚未招標物業用地的估值，會在日後的招標過程中對合併後的公司不利，故要求政府當局提述政府的工務工程和賣地計劃及香港房屋委員會(下稱“房委會”)的物業發展項目，以解釋在以往招標時，披露有關的工程項目預算／公開市場價值如何會對政府或房委會不利，以及以往有否向準投標者披露政府／房委會估

計的個別用地的公開市場價格底價

政府當局在向立法會工務小組委員會和財務委員會申請撥款的文件中，會提供基本工程項目的預算。雖然有意承辦工程的承辦商及服務供應商可以取得這些預算的資料，但他們也須評估自己承辦有關工程和服務的成本和回報，並以具足夠競爭力的價格競投，才有機會投得合約。

房委會的基本工程建築項目預算是由房委會的建築小組委員會審批的。有關的建築小組委員會文件定為機密文件，並不對公眾公開。有興趣投標的人士須自行評估成本並且提交真誠的投標。

在現行的勾地制度下，當有勾地出價達到地政總署所評估的公開市場價格最少 80%，便會獲接受啓動有關土地的拍賣或招標。為了保障政府收入，除非最高的出價達到或高於拍賣或招標當日評估的公開市場價格，有關土地不會被售出。因此，成功啓動土地拍賣或招標的價格，並不等於地政總署就公開市場價格所作的評估，也不等於任何出售土地的保留價格。政府是不會披露有關公開市場價格或保留價格的。

與政府現行的勾地安排相似的是，地鐵有限公司(地鐵公司)取得物業發展權作為合併計劃一部分的建議，包含因會損害公司及其股東的利益而不適宜透露的商業敏感資料。無論如何，我們的專業物業估值顧問已確認該物業方案的定

價公平合理。在支付上述發展權費用(類似一種“入場費”)後，地鐵公司仍須安排支付地價、建築成本和其他發展成本，因此須承擔日後進行上述發展的商業風險(包括市場風險和成本風險)。

(d) 為何由政府委任的專業估值師對有關 8 幅物業發展用地進行的估值與報章援引由其他專業估值師所作的估值存在重大差距，以及有否賤賣有關物業

我們難以評論其他專業測量師所作的估計，但必須重申物業方案的定價是公平和合理的。我們的目的，是按市場條款把物業方案售予地鐵公司。政府聘用的專業物業估值顧問採用了市場上普遍接受的物業估值方法，確認該物業方案的定價公平合理是公平和合理的。

值得注意的是，地鐵公司支付的只是發展用地的“發展權”(與“入場費”相似)。這與支付地價及購買“物業”本身(即完成發展後的總價值)應有所區分。因此，在支付發展權後，地鐵公司仍需要安排支付地價、建築成本及其它發展成本，以完成用地內的物業發展。

我們亦留意到有來自具聲譽的投資銀行及其它証券公司的分析員在研究報告內表示，地鐵公司就物業方案支付的價格屬於“公平”(因而從地鐵公司的角度來說是“稍令人失望”)甚至是“太高”。

- (e) 在引用建議的鐵路物業發展管制機制，以便政府可管制投標發展鐵路物業所建住宅單位的數目時的觸發機制及會考慮的因素

有關機制旨在將行之有效的現行機制正式化。政府與合併後的公司每年會商討並訂定該公司未來三年因應鐵路物業發展項目招標而產生的建屋數量。如有特殊情況，我們預期合併後的公司可在取得政府同意後作出修改。我們會考慮整體市場狀況和屆時房屋供應情況，按個別情況處理。

- (f) 用作推算出售物業發展用地權益予地鐵有限公司(下稱“地鐵”)的物業發展利潤估值(以現值計算)的依據、計算方法及折現率

請參閱附件 I。

與票價相關的事宜

- (g) 根據票價調整機制調整票價的最早日期

根據兩鐵合併方案，由公布合併方案當日(即二零零六年四月十一日)起計的 24 個月至二零零八年四月十日期間，只要兩鐵合併持續進行，不會調高鐵路票價。如兩鐵於二零零八年四月十日前落實合併，地鐵公司承諾合併後的公司在上述日期前不會調高票價。

票價將由合併首日起調低。如果：

- (a) 落實兩鐵合併的有關立法程序；
- (b) 地鐵公司小股東在股東特別大會上就兩鐵合併的建議進行的表決(以上程序會在《兩鐵合併條例草案》獲得通過後進行)；以及
- (c) 兩鐵公司在合併交易獲正式批准後展開的合併整合工作，

均能適時完成而令兩鐵合併能在二零零七年年中落實，合併後的公司的票價最早可按建議的機制予以調整的日期，將不會早於二零零八年年中。由兩鐵合併首日起生效經調低的車費，將會是合併後首次票價調整的基準票價。

如果兩鐵合併能夠愈早落實，乘客將可愈早享受合併帶來減車費的好處。

(h) 運用票價調整機制方程式，顯示鐵路票價過往 20 年的變動情況

擬議的票價調整機制，將用以規管兩鐵合併後未來的鐵路票價。因此，不應假設票價調整公式猶如以往一直已在實行般，以追溯形式套用在過去 20 年的鐵路票價上，並把假設計算得來的結果與過去 20 年的實質票價調整幅度作比較，這種做法並不恰當。

(i) 由於採用票價調整機制調整公共交通票價已是政府既定的

運輸政策，故當局應立即落實鐵路票價調整機制，不應再拖延，以便普羅大眾可盡早受惠於減價，而票價調整機制亦應與目前的兩鐵合併一事脫鉤。

在現行法例和營運協議下，鐵路公司擁有釐定票價的自主權。因此，最有效推行票價調整機制，是透過實行兩鐵合併取得鐵路公司的同意以票價調整機制取代其票價自主權，成為合併方案的一部份。政府把引入票價調整機制，列為兩鐵合併的其中一個主要範疇。而經過我們與鐵路公司的多番討論後，實現了將引入票價調整機制成為合併方案的一部分。

票價調整機制是整體合併方案中不可分割的部分。如果把此機制與兩鐵合併脫鉤，並不符合政府和地鐵公司就兩鐵合併的條件所達成的共識，此共識記載在政府和地鐵公司簽訂的諒解備忘錄中，而鐵路公司亦可能要求與我們重新就票價調整機制的問題上展開談判。

(j) 確保票價調整方程式中生產力因素的客觀性及透明度的措施

我們曾考慮採用計算專營巴士業生產力增長的同樣方法，應用於規管鐵路票價調整的方程式。根據這計算方法，有關行業的生產力是以其票務及非票務的總收益與其總營運成本的比例推算的。可是，以這個方法計算的鐵路業生產力會出現負值。這是由於鐵路投資龐大，相對於巴士業，鐵路業的生產力增長空間較為有限，尤其是香港的鐵路網

絡仍在擴展，而新鐵路線需要一段時間吸納足夠的乘客量，以使更有效地及更符合經濟效益地善用其新增加的載客量。如果把這計算方法應用於鐵路票價的調整機制，會在票價須調高時導致其增幅加大，或在票價須下調時其減幅縮小，這情況並非對乘客有利。

不過儘管有以上的掣肘，我們已跟地鐵公司達成共識，作為整體合併方案的其中一環，把票價調整機制中的生產力因素，釐定在0.1%的正值，以緩和日後的票價增幅或調高減價幅度。這安排能讓乘客受惠，同時可推動合併後的公司提升生產力。

生產力因素的計算方法，可在未來檢討票價調整機制時，一併檢討。

(k) 計算不同程度減價的詳情及依據，以及它們與兩鐵合併所產生的協同效益的關係

根據合併方案，鐵路票價的減價安排包括：

- (a) 取消轉乘車費，減幅由1元至7元不等；
- (b) 全面調低所有以八達通繳付全費的車資0.2元；
- (c) 12元或以上的票價額外每程減收1元；
- (d) 12元或以上的票價若一併實行上文(a)、(b)、(c)三項措施後減幅仍低於一成，則票價會再作下調，令有關票價減幅至少達一成；以及

(e) 8.50元至11.90元之間的票價若一併實行上文(a)和(b)兩項措施後減幅仍低於5%，則票價會再作下調，令有關票價減幅至少達5%。

實施上述減價的方案後，乘客繳付12元或以上車費時，最少可享有一成減幅；乘客繳付8.50元至11.90元的車費時，最少可享受5%的減幅。建議的車費減價會適用於本港境內所有地鐵及九鐵路線，但機場快線以及羅湖和輕鐵服務的票價不會因兩鐵合併而調整。

由於取消轉乘車費，以及全面調低車費，在兩鐵合併首日起將每日有280萬人次可受惠於票價下調。當中每日大約34萬人次可享有不少於一成的減幅。另有每日116萬人次可享有不少於5%至10%的減幅。

減價建議得以實行，是建基於兩鐵合併能帶來協同效益。兩家鐵路公司估計，兩鐵合併所能帶來的協同效益，在落實合併的數年後，可達每年大約4.5億元。經進一步詳細討論後，地鐵公司同意現時建議的減價方案，該公司估計該減價方案每年涉及約6億元，超出協同效益所預期能產生的金額。該6億元的估計，是地鐵公司評估就合併首日起票價下調所會導致損失的收入得出的。

與員工相關的事宜

- (1) 要求九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)向員工提供協助，利便他們註冊為建造業工人註冊管理局的註冊熟練技工。

我們已把委員的要求傳達給九鐵公司。九鐵公司回應說，他們一直計劃協助所有受聘於該公司的建築工人，在二零零六年年底或之前辦妥註冊申請手續。截至二零零六年八月底，這批建築工人中，超過12%已完成註冊，餘下的預期可按計劃於二零零六年年底或之前完成註冊。

環境運輸及工務局

財經事務及庫務局

2006 年 9 月 15 日

物業發展用地

估值基準

地鐵公司將就八個物業發展用地的發展權支付 49.1 億元。這款項是爲了取得這些用地的權益，即合併後的公司透過與合夥的物業發展商共同發展這八幅用地而預計可從中攤分的物業發展利潤。

2. 上述物業發展用地的權益的估值，是基於這些用地的預計物業發展利潤中，合併後的公司預計可從中攤分的利潤作出的。每幅用地的物業發展利潤，是經過獨立和專業評估的市場銷售收益，扣除(1)地價、(2)建築成本、(3)項目預備工程成本、(4)稅項、(5)融資成本、專業服務費用、市場推廣成本等。由於這些用地預期需於多年內發展，評估的物業發展利潤均需折算至現值。此外，這些用地將會與合夥的物業發展商共同發展，因此評估所得的物業發展利潤須與這些合夥發展商攤分。

3. 有關權益的估值是根據我們的專業物業估值顧問對已落成發展項目的市值(界定爲“物業於估值當日經過適當推銷，由自願買方及自願賣方公平磋商，在知情及自願的情況下審慎交易而可取得的估計金額”)的意見，以及他們對地價的評估而作出的。

估值方法

4. 在有關權益的估值過程中，我們的專業物業估值顧問基本上採用收入法，即把項目的預期金錢得益(例如售樓收益)轉化為價值概算。這做法所依據的原則是，知情買家所付出的，不會高於他預期日後從有類似風險的相同或等同項目獲得的收益(利潤)的現值。

5. 折現現金流量法通常在採用收入法評估價值時使用。這做法考慮到金錢的時間價值，並計出淨現值，從而評估任何投資的價值。

6. 投資的淨現值是指投資的現時及日後現金流量(即盈餘收益)的當前價值，並按該等現金流量的機會成本折算。這些機會成本反映在相同時機和同等風險的情況下作出其他投資而獲得的回報。

7. 就估計地價(在有必要時)而言，我們的專業物業估值顧問採用餘值法。餘值法基本上是在參考土地的發展潛力及從落成發展項目價值中扣減成本和發展商估計所得的利潤後，對土地作出估值的方法。物業的發展價值會先以比較法(見下文)確定。其後，會估計未付的發展費用總額(如未獲提供的話)，包括建築成本、各項費用及其他有關開支，並從已落成發展項目的估計價值中扣減，作為預計地價的計算方法。

8. 在評估落成發展項目的銷售收益時，我們的專業物業估

值顧問採用比較法。比較法會考慮近期同類物業的價格，並對市場顯示的價格作出調整，以反映被評估物業相對於市場上可供比較的物業的情況和用途。具有成熟二手市場的物業種類，可用這方法加以估價。

估值假設

9. 我們的專業物業估值顧問主要倚靠政府(即其客戶)和九鐵公司所提供的資料，並已接納有關方面就規劃許可或法定公告、地役權、年期、地盤面積、樓面總面積、發展規範、發展時間表、地價時間表、建築成本以及其他一切相關事項所提供的意見。

10. 我們的專業物業估值顧問假設所有法定或非法定發展限制都已予或將予遵從。他們亦已假設土地的使用和改善工程會在九鐵公司所持有、將會持有或九鐵公司獲許可佔用的物業範圍內進行。

11. 在可獲悉政府批地條款的情況下，我們的專業物業估值顧問已根據條款所述的發展規範進行估值。如不能獲悉有關條款，則顧問採用政府批地條款擬稿(如有的話)所載的發展規範、城市規劃委員會核准的總綱發展藍圖(如有的話)，以及政府和九鐵公司所提供的資料作估值之用。

12. 我們的專業物業估值顧問假設所有規劃申請、批地申請及發展物業興建工程，都已根據政府和九鐵公司所提供的發展計

劃，獲政府給予所需的許可。

投資物業

估值基準

13. 地鐵公司會就八項投資物業支付 28.4 億元。

14. 有關估值是我們的專業物業估值顧問對有關物業的市值的意見，而市值則界定為“自願買方與自願賣方在適當市場推廣後基於公平原則，在交易各方知情、審慎及不受脅迫的情況下於估值當日買賣物業的估計款額”。

估值方法

15. 進行估值時，我們的專業物業估值顧問採用投資法，即把現有租約所得收入淨額資本化，並將其租約期滿後的潛在租值考慮在內(如適用的話)。就現時空置的物業部分而言，我們的專業物業估值顧問則採用比較法，假設這些部分是根據分拆業權的現況交吉出售，並參考有關市場上可供比較的銷售資料。

估值假設

16. 專物業估值顧問主要倚靠政府及九鐵公司所提供的資料，並接納有關方面就規劃許可、法定公告、地役權、租住權、物業佔用情況及樓面總面積等，以及所有其他有關事項提供的意見。

17. 我們的專業物業估值顧問已根據二零零五年九月的租賃資料進行估值，並已假設有關空置單位及租約期滿的單位會以估值日期當日的市值租金租出。

18. 我們的專業物業估值顧問假設所有法定或非法定發展限制已予遵從。他們又假設土地的使用及改善工程在九鐵公司所持有物業或九鐵公司獲准佔用的物業的範圍內進行。

19. 我們的專業物業估值顧問已經進行內部的物業抽樣視察，不過沒有進行結構勘測，也沒有對在物業提供的任何設備進行測試。

20. 有關估值假設九鐵公司在沒有遞延的定期合約、合營企業、售後租回、管理協議或任何可能影響物業價值的類似安排下，在公開市場出售其物業。

21. 就那些在一九九七年七月三十一日期滿的政府租契而言，我們的專業物業估值顧問已考慮過中華人民共和國政府和聯合王國政府關於香港問題的聯合聲明附件III所載的條文以及《1988年香港及新界土地契約(續期)條例》。有關條文訂明該等政府租契已在無須繳付額外土地補價的情況下，續期至二零四七年六月三十日，以及由續期當日起每年須繳交百分之三的應課差餉租值作為地租。

22. 有關估值並未計算任何抵押、按揭、物業欠款或在出售

時可能產生的費用或稅項。

23. 至於根據《九廣鐵路公司條例》而持有的物業，我們的專業物業估值顧問假設有關物業已獲政府批地，而九鐵公司已悉數支付有關批地的地價(如有的話)。

24. 九鐵公司有權把有關物業出售、抵押及出租予第三者。

-完-

立法會交通事務委員會及財經事務委員會

二零零六年五月二十三日聯席會議跟進事項

我們曾經就議員要求提供更多有關物業方案的資料，與地鐵公司進行商討，並向地鐵公司表明我們應盡可能向立法會提供資料。是次回覆內的所有資料都是獲得地鐵公司同意提供的。¹

(a)	個別物業發展項目的詳盡細項資料，包括估值細則、用地面積、地積比率、住宅及商用建築樓面面積、可建單位數目、預計完工期等。
	地鐵公司將就八個物業發展用地的發展權支付 49 億 1,000 萬元。這款項是爲了取得這些用地的權益，即合併後的公司透過與合夥的物業發展商共同發展這八幅用地而預計可從中攤分的物業發展利潤。 上述物業發展用地的權益的估值，是基於這些用地的預計物業發展利潤中，合併後的公司預計可從中攤分的利潤作出的。每幅用地的物業發展利潤，是經過獨立和專業評估的市場銷售收益，減以(1)地價、(2)建築成本、(3)項目預備工程成本、(4)稅項、(5)融資成本、專業服務費用、市場推廣成本等。由於這些用地預期會於多年內發展，評估的物業發展利潤均折現至現值。此外，這些用地將會與合夥的物業發展商共同發展，因此評估所得的物業發展利潤須與這些合夥發展商攤分。 這些物業發展項目的風險，包括市場風險、地價/建築成本上漲的風險等，會由地鐵公司承擔。此外，由於這八幅用地需要多年才能完成所有發展及獲取利潤，因此對風險也有所影響。 政府對這八幅用地進行估值的主要相關資料載列於附件 A。
(b)	個別投資物業的詳盡細項資料，包括估值細則、現時收取的租金收入、商用及住宅建築樓面面積等。

¹ 地鐵公司表示會在臨近兩鐵合併時與香港交易所商討向小股東披露資料的情況。有關商討將以關乎兩鐵合併交易的整體資料爲基礎。

	物業方案內投資物業部份的八個投資物業項目，在二零零五年十二月三十一日年終的一年所得的租金收入為 1 億 4,260 萬元(須注意海翠廣場在二零零五年內其中九個月進行翻新工程)。有關八個投資物業項目的其他資料載列於附件 B。
(c)	三十三個物業項目的管理業務和權益的詳盡細項資料，包括估值細則、物業建築樓面面積、從這些業務所得的收入等。
	除了管理(b)項所述的八個投資物業項目外，地鐵公司會購入九鐵公司現時有關五個由第三者擁有的物業的物業管理業務，包括海翠花園、新屯門中心、恒福花園、駿景園及都會軒。在二零零五年，有關管理這五個由第三者擁有的物業所得的淨收益為 450 萬元。地鐵公司會同時購入西鐵沿線物業的初期管理權。這些物業尚未興建，並需要多年時間才能落成。 就住宅物業而言，地鐵公司購入九鐵公司的物業管理業務，將承擔很大的續約風險。這些管理合約一般為期一至三年，而約滿後，物業業主有絕對酌情權聘用其他公司或人士管理其物業。由於物業管理工作在約滿時不難交由第三者負責，因此並無保證地鐵公司可持續賺取未來的物業管理利潤。
(d)	地鐵公司收購九鐵公司物業管理業務作為交易不可分割的一部分的理據。
	為了確保鐵路與物業連接和整合的好處能長遠持續下去，將九鐵公司的物業管理業務包括成為合併交易不可分割的一部分，是有必要的。如果鐵路和物業分開管理，各方確保其利益一致及以最佳情況整合兩者的動力便會減少，因而導致失去兩者連接和整合的好處。例如，車站和物業之間的重要通道(如行人天橋和隧道)可能不會獲興建，又或者即使興建了也會可能會不獲妥善管理。 由鐵路營運者管理車站上蓋或連接車站的物業的另一重要原因，是確保鐵路運作的安全和效率。如車站上蓋或連接車站的物業管理不善，或會對車站構成不良影響(例如出現滲漏或逃生通道受阻)。此外，車站及連接的物業會共用位於對方範圍內的屋宇設施或通道。該等情況便需要綜合管理的安排以確保運作順暢。

	總的來說，透過購入物業管理業務，地鐵公司將能最有效地確保鐵路和物業以最佳方法管理，令兩者的使用者均能受惠。
(e)	不透過公開招標出售九鐵公司的物業是否合乎公眾的最佳利益，以及考慮到九鐵公司的資產由香港市民擁有，公眾是否及如何從建議的物業方案受惠。
	鐵路和物業的綜合發展模式一直為香港市民帶來龐大好處。根據地鐵公司提供的資料所作的有關解說載列於附件 C。 政府相信現時建議的物業方案合乎公眾的最佳利益，因為正如我們在(d)項的回應中指出，透過整合鐵路的興建和運作以及物業的興建和管理，技術和工程方面配合的問題可得以妥善解決。我們的建議是以市場價格標準向地鐵公司出售物業方案，而政府的專業物業估值顧問已確認物業方案的作價公平和合理。
(f)	政府會否考慮將九鐵公司的物業招標求售，並將收益用於補貼鐵路運作和減低票價，因而避免以大幅縮減的價值出售九鐵公司的資產。
	由於物業方案是合併建議不可分割的一部分，我們不會考慮將九鐵公司的物業拍賣或招標。物業方案所得收益將被用作償還九鐵公司現有的財務責任及支付合併後的日常行政工作的費用。無論如何，補貼鐵路運作和票價並非政府的政策。我們同時要重申，我們的專業物業估值顧問已採用了廣為市場接受的方法為物業估值，並確認物業方案的作價公平和合理，所以根本不存在以大幅縮減的價值出售九鐵公司資產的情況。
(g)	兩鐵合併及建議物業方案是否及如何產生協同效益。
	據地鐵公司指出，兩鐵合併的協同效益每年為 4 億 5,000 萬元，但合併後的公司需時數年才能達致這協同效益。協同效益主要來自以下三方面 – • 轉移作業典範； • 採購；以及 • 支援作用。

	至於九鐵公司的物業方面，目前由九鐵公司同時參與鐵路興建和營運以及物業興建和管理的現有模式，已有協同效益。合併後的公司將可透過物業方案繼續享有這些協同效益。
(i)	計算服務經營權費用金額的基準。 在服務經營權安排下，地鐵公司同意一次過支付42億5,000萬元，另加每年支付固定費用7億5,000萬元，直至二零五六年止。在設定整體交易條款和結構時，主要考慮在顧及九鐵系統在五十年服務經營期內的運作成本以及維修及更新資產的需要，而估算未來九鐵系統的現金流。其他的考慮因素包括九鐵系統乘客量增減的風險、九鐵公司未來的債務責任、地鐵公司的負擔能力以及適當地平衡各有關方面利益的需要。 在分賬的機制下，合併後的公司會按九鐵系統的收入每年支付一筆非固定費用。如九鐵系統的收入較既定的起增點為佳，政府便能分享到好處。對政府來說，這樣可確保當九鐵系統的收入表現改善時，有關估值仍然公平和合理。
(j)	將服務經營權年期定為五十年的理據，以及會否考慮縮減經營期至二十或三十年，並加入中期檢討後可以延長經營期的選擇權。 在服務經營權安排下，合併後的公司會負責所有維修、改善和更新資產的工作和費用。這些都是長綫的資本投資，因而鐵路公司需要有足夠的時間營運去賺取回報。在五十年的經營期內，公司需要達到既定的服務水平，而政府也會繼續監管其營運。因此，服務經營權為期五十年，配合合併後的公司的專營期，是合適的。 如果加入定期檢討的規定，讓政府或九鐵公司有權單方面更改服務經營權的條款或年期，便會增加對合併後的不明朗因素，對政府或九鐵公司而言，交易條款自然會因而受到不利影響。這將對政府或九鐵公司不利。

物業發展*

(1) 何東樓	
位置:	沙田市地段 470 號 (鄰接東鐵火炭站)
用地面積:	2.67 公頃
內容:	- 住宅建築樓面面積 1,301,368 平方呎 - 商用建築樓面面積 21,528 平方呎 - 總建築樓面面積 1,322,896 平方呎 1,351 個單位 246 個車位
估值中假定的市場售價:	由於項目已進行招標，而發展商也已在進行工程，有關資料屬商業敏感資料。
其他資料:	- 地價 \$13 億 9,337 萬元 - 附上批地文件 (英文本)

(2) 烏溪沙站	
位置:	沙田市地段 530 號 (馬鞍山鐵路烏溪沙站以南)
用地面積:	3.41 公頃
內容:	- 住宅建築樓面面積 1,815,349 平方呎 - 商用建築樓面面積 32,292 平方呎 - 幼稚園建築樓面面積 10,764 平方呎 - 總建築樓面面積 1,858,405 平方呎 2,528 個單位 362 個車位
估值中假定的市場售價:	由於項目已進行招標，而發展商也已在進行工程，有關資料屬商業敏感資料。
其他資料:	- 地價 \$53 億 9,119 萬元 - 附上批地文件 (英文本)

(3) 車公廟站	
位置:	未有地段號碼 (馬鞍山鐵路車公廟站以北)

* 附上八幅用地的平面圖。

用地面積:	1.81 公頃
內容:	- 住宅建築樓面面積 966,521 平方呎 - 商用建築樓面面積 2,077 平方呎 - 幼稚園建築樓面面積 7,212 平方呎 - 總建築樓面面積 975,810 平方呎 1,240 個單位 208 個車位
估值中假定的市場售價:	- 住宅 每平方呎約 \$6,040 - 商用 每平方呎約 \$6,000 - 幼稚園 每平方呎約 \$1,750 - 車位 每個約 \$300,000

(4) 大圍維修中心	
位置:	將稱為沙田市地段 529 號 (東鐵大圍站西南面)
用地面積:	7.06 公頃
內容:	- 住宅建築樓面面積 3,379,411 平方呎 - 總建築樓面面積 3,379,411 平方呎 4,304 個單位 718 個車位
估值中假定的市場售價:	由於項目已進行招標，有關資料屬商業敏感資料。

(5) 大圍站	
位置:	將稱為沙田市地段 520 號 (鄰接東鐵大圍站)
用地面積:	4.85 公頃
內容:	- 住宅建築樓面面積 2,050,327 平方呎 - 商用建築樓面面積 667,368 平方呎 - 幼稚園建築樓面面積 11,948 平方呎 - 總建築樓面面積 2,729,643 平方呎 2,900 個單位 713 個車位
估值中假定的市場售價:	- 住宅 每平方呎約 \$6,330 - 商用 每平方呎約 \$7,200 - 幼稚園 每平方呎約 \$1,750 - 車位 每個約 \$300,000

(6)及(7) 九龍南線西九龍站 C 用地及 D 用地	
位置:	未有地段號碼 (i) 被佐敦道、廣東道及匯翔道圍繞；以及 (ii) 被匯翔道、廣東道及柯士甸道圍繞)
用地面積:	2.09 公頃
內容:	- 住宅建築樓面面積 1,128,013 平方呎 - 商用建築樓面面積 225,603 平方呎 - 總建築樓面面積 1,353,616 平方呎 321 個車位
估值中假定的 市場售價:	- 住宅 每平方呎約 \$9,780 - 商用 每平方呎約 \$4,500 - 車位 每個約 \$450,000
註:	僅為初步發展方案

(8) 天水圍輕便鐵路	
位置:	將稱為天水圍市地段 23 號 (被天榮路、天城路及天恩路圍繞)
用地面積:	1.82 公頃
內容:	- 住宅建築樓面面積 980,073 平方呎 - 商用建築樓面面積 2,207 平方呎 - 總建築樓面面積 982,280 平方呎 1,600 個單位 267 個車位
估值中假定的 市場售價:	- 住宅 每平方呎約 \$3,450 - 商用 每平方呎約 \$6,000 - 車位 每個約 \$220,000

投資物業

(1) 駿景園	
位置:	沙田駿景路 1 號
內容:	• 20 個住宅單位 (建築樓面面積 29,964 平方呎) • 20 個車位
(2) 駿景廣場	
位置:	沙田駿景路 1 號
內容:	• 商用樓面 + 幼稚園 (建築樓面面積 107,606 平方呎)
(3) 恆福廣場	
位置:	屯門青山公路 333 號
內容:	• 保留商用樓面 (建築樓面面積 34,415 平方呎) • 22 個車位
(4) 新屯門購物中心及新屯門中心	
位置:	屯門龍門路 55-65 號
內容:	• 保留商業用樓面 + 幼稚園 (建築樓面面積 170,696 平方呎) • 421 個車位
(5) 海趣坊	
位置:	屯門湖翠路 168-236 號
內容:	• 商用樓面 (建築樓面面積 107,117 平方呎) • 32 個車位
(6) 策誠軒	
位置:	大埔大埔滘大埔公路 4105 號
內容:	• 252 個住宅單位 (建築樓面面積 120,600 平方呎) • 60 個車位
(7) 九廣鐵路紅磡大樓	
位置:	紅磡暢運道 8 號
內容:	• 7 個單位 (建築樓面面積 21,096 平方呎)

(8) 連城廣場	
位置:	沙田沙田車站圍 1 號
內容:	• 七層樓面，包括零售樓層及一樓至六樓 (建築樓面面積 170,431 平方呎)

鐵路和物業綜合發展模式

據地鐵公司表示，因為鐵路和物業綜合發展模式，香港一直受惠於一個世界級的都會鐵路系統。同時，政府也獲益 1,361 億元 –

	(億元)
對政府/香港的價值	
地價	758
市值 (以 29/5/2006 計算)	797
現金股息	23
初次公開發行股份所得款項	105
對政府的成本	
政府注資	(322)
創造價值	1,361