

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

跟進二零零六年九月二十日的會議

多謝你在二零零六年九月二十二日的來信。

就物業方案的定價事宜，我們希望再次重申有關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和合理。

應該留意的是，地鐵有限公司(“地鐵公司”)支付的只是合併後的公司因取得發展用地的“發展權”而預期分賬可得的收益盈餘(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，合併後的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。

爲了讓委員確信物業方案內有關發展權的定價恰當，我們以專業慣常使用的方法將未曾招標的五幅用地估值時假定的住宅部份市場售價和該些用地附近可供比較的已落成住宅物業的市場價格作出比較(以估值當日計)。正如附件 A 所示，政府估值時假定的市場售價優於市場已落成物業的價格。

我們留意到香港測量師學會(香港唯一代表測量業界的專業團體)已去信立法會，表示支持物業方案的估值方法和估值結果。值得注意的是，該學會認爲物業方案的條款公平和合理。

根據報載，有幾名測量師曾質疑有關物業發展權的定價是否恰當。由於進行專業物業估值的所須資料中有部分具商業敏感性，並非公開的資料，我們相信這些測量師的意見只是基於他們自己的概略估算。雖然我們並不能確知他們進行這些估算時所採用的假定和數據，但我們估計有部分測量師可能誤解了我們爲物業發展權估值的基準。例如，根據信報財經新聞在二零零六年七月二十七日的報導，有測量師估算有關“物業發展利潤”約爲 80 億元。這項估算明顯未有顧及在聯營安排下物業發展所得利潤須由合併後的公司和聯營發展商分賬，因此該測量師的估算並

不合理。

至於地鐵有限公司就物業發展及其與鐵路票價的關係之回應，請參看附件 B。下次《兩鐵合併條例草案》委員會會議的出席名單，請參看附件 C。

環境運輸及工務局局長

(李碧茜 代行)



二零零六年九月三十日

可供與五幅未曾招標的發展用地作比較的住宅物業

估值日期：二零零六年三月一日

| <p>發展用地</p> <p>(1)</p> | <p>估值中假定的市場售價 (按“實用樓面面積”計算)⁽¹⁾</p> <p>\$ 每平方呎</p> <p>(2)</p> | <p>可供比較的已落成物業在二零零六年一月至二月的 市場成交價幅度(按“實用樓面面積”計算)⁽¹⁾</p> <p>(樓齡)</p> <p>\$ 每平方呎</p> <p>(3)</p> |
|----------------------------|---|---|
| <p>車公廟站</p> | <p>約\$7,106</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 駿景園 (10 年) - \$5,324 至 \$6,969 • 曉翠山莊 (11 年) - \$5,291 至 5,549 |
| <p>大圍站</p> | <p>約\$7,447</p> | |
| <p>九龍南線西九龍站 C 用地及 D 用地</p> | <p>約\$11,506</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 擎天半島 (3 年) - \$7,869 至 \$9,772 • 港景峰 (4 年) - \$8,058 至 \$10,787 • 凱旋門 (0.5 年) - \$10,353 至 \$14,742 |
| <p>天水圍輕便鐵路站</p> | <p>約\$4,059</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 新時代廣場 (2 年) - \$3,650 至 \$4,278 |

- 註 (i) 為與第(3)行中可供比較的已落成物業按“實用樓面面積”計算的成交價作比較，我們在第(2)行將估值中假定的市場售價轉化為按“實用樓面面積”計算。我們以 $1/0.85$ (即 1.1765) 的換算因數，將較早前提供按“地契樓面面積”計算的假定售價轉化為按“實用樓面面積”計算。以按“實用樓面面積”計算價格的方法比較不同物業的價格，是專業測量界內普遍接受的做法。
- 註 (ii) 第(3)行中的售價幅度代表可供比較的已落成物業在二零零六年一月至二月的所有成交個案，唯不包括最高和最低的成交呎價，以免扭曲實況。

資料來源：土地註冊處數據

鐵路與物業綜合發展模式及其與票價的關係

按條例草案委員會的要求，地鐵公司就以上議題的意見載述如下：

地鐵公司的主要目標是為香港市民建造、維持及營運一個可持續發展、具高質素及物有所值的鐵路網絡。鐵路本身無論是在興建初期還是在整個營運期間，都是一項非常資本密集的基建投資。為了確保地鐵公司得以長遠地持續提供安全及高質素的鐵路服務，以及符合投資者對上市公司的要求，地鐵公司必須賺取商業回報。

對於一些在財務上並不可行、但可為公眾帶來好處的新鐵路項目，須為其填補項目資金差額。授予物業發展權是填補項目資金差額的方法。相信議員還記得在地鐵進行私有化時，當時大家都理解到新鐵路項目的投資必須賺取一個適當的商業回報，即一般是地鐵公司的加權平均資金成本（WACC）另加百分之一至三。除非地鐵車費水平遠高於目前的水平，否則單憑車費收入並不足以支付資本及營運開支，以及讓地鐵公司取得商業回報。鐵路的基建建造及營運費用高昂，單憑車費收入實不足以負擔，全世界的鐵路營辦商，包括地鐵公司，都面對同一的挑戰。

透過物業權益的方式來融資，除了可以讓地鐵公司應付

高昂的鐵路基建開支，同時亦可令車費維持在市民負擔能力所及的水平。在計算個別新鐵路項目所需填補的項目資金差額，一向是以當時實施的車費結構作為基礎計算所需的物業權益。換言之，附有授予物業權益的新鐵路項目，其最初的票價水平已經計及在物業方面預計可賺取的利潤。因此，目前的地鐵票價水平已考慮物業發展收益。若沒有物業發展，則票價會遠超目前水平才能維持長遠的鐵路運作。鐵路與物業綜合發展模式行之有效，為社會帶來不少好處，例如可以為車站與鄰近社區提供更佳的連接；最重要的是這個發展模式能確保建造新的鐵路項目並將其車費釐定在乘客可負擔的水平。

地鐵票價在海外及本地均具競爭力

即使現時尚未達致落實兩鐵合併而減低票價，鐵路的票價已在非常具競爭力的水平：

- 在香港，鐵路面對來自其他交通工具特別是巴士的激烈競爭。因此，鐵路公司除提供更快捷、可靠及環保的服務外，其票價必須具備競爭力。而事實上，正因現時的票價具競爭力，鐵路的市場佔有率能持續上升；
- 在全港各公共交通機構之中，地鐵公司提供的顧客服務一直獲公認為最優質。根據獨立調查機構每半年進行的市場調查，最新的二〇〇六年六月調查結果顯示，市民認為在所有本地主要交通工具中，地鐵是「最物有所值」的；
- 香港鐵路與其他主要國際城市比較，香港鐵路的短程車費

處於相當低水平（以最低單程車票票價計，地鐵車費為\$4，倫敦\$40，紐約\$15.5，巴黎\$13，東京\$11，新加坡\$4.3），而其平均票價亦處於低水平。雖然很多國際城市的鐵路獲得政府直接資助而地鐵公司則沒有，但是地鐵的每程平均車費經購買力平價調整後，收費仍處於中下水平（低於倫敦、上海及台北）。

為殘疾人士提供的設施

地鐵公司自一九九一年起已制定政策，重點為殘疾人士提供設施。地鐵公司已實施改善計劃，改善車站設施，及為殘疾人士提供最佳的乘車環境。該項計劃根據實際需要及使用率，定出項目優先次序。地鐵公司至今已在提供新的車站設施耗資逾四億元，未來五年亦會在這方面進一步投資一億元。附錄一詳列了車站改善計劃下已更新的主要設施。

新工程設計標準下提供予殘疾人士的主要設施

1. 行動不便的人士可毋須任何輔助，利用斜道出入車站及乘搭升降機來往地面與車站大堂，及大堂與月台之間。



2. 升降機內設有點字及觸覺文本的按鈕及樓層標誌牌指示、對講機、發光指示及發聲指示升降機所停樓層。



3. 在各車站提供指定出入口設置失明人士引導徑，方便視障人士在地面指定位置進入車站，再經車站大堂前往月台及登上列車。這些引導徑都採用鮮明顏色，令其更加容易識別。



4. 所有扶手電梯、樓梯、斜台及升降機均設置觸覺警告地磚，協助毋須利用引導徑的視障人士。



5. 月台扶手電梯已安裝發聲器以作指引。

6. 在有可能對視障人士構成障礙的地方，加設圍欄或障礙物提示矮杆。



7. 樓梯和斜台設有扶手，而扶手兩端均以鮮艷顏色，配合觸覺警告地磚，協助視障人士。

8. 地面物料均經嚴格測試，有防滑功能。

9. 為聽覺受損人士提供感應環迴系統及傳達輔助卡，方便他們與車站職員溝通。



10. 主要的車站設施設有清晰、有規律、容易辨認的國際公認標誌，並附有點字文本，方便視障人士。

11. 視障及使用輪椅人士可利用引導徑及闊閘機前往客務中心，車站職員會為有特別需要的乘客提供協助。



12. 車站的召援專線已裝設感應環迴系統，方便所有乘客使用。



13. 車站內的寬敞空間方便使用輪椅人士在車站內活動。

14. 車廂內設有停放輪椅空間。



15. 列車裝上色彩奪目的扶手，以茲識別。



16. 乘客可從指示牌、乘客資訊顯示系統、閃燈電子路線圖及發聲器等設施，得悉列車服務資料。



九十年代前興建的車站進行改善工程後提供的主要設施

1. 二十五個車站已安裝斜道、升降機、輪椅升降台，方便乘客出入車站。



2. 三十五個車站已安裝乘客升降機，方便乘客來往車站大堂及月台。

3. 天后站及石硤尾站已安裝輪椅升降台。



4. 所有車站均設有失明人士引導徑及觸覺警告地磚。



5. 所有車站已安裝雙向闊閘機。



6. 所有車站均安裝了八達通卡發聲器的出閘機，讀出八達通卡扣除金

額及剩餘金額。

7. 所有車站出入口、大堂及月台均安裝了乘客資訊顯示系統。



8. 客務中心已安裝感應環迴系統，增強助聽器使用者的收聽效能。



9. 所有車站的增值機都設有點字操控說明。



10. 六個車站已安裝了觸覺車站布置圖，稍後並會在全綫車站安裝。



11. 列車車廂內設有停放輪椅的空間。



12. 所有列車安裝了閃燈電子路線圖。



13. 所有列車均已設有資訊台。



14. 車卡之間設有欄障。



15. 使用輪椅人士可利用活動摺板方便上落列車。

