

立法會交通事務委員會
財經事務委員會

兩鐵合併—建議的未來路向

目的

A

政府及地鐵有限公司（地鐵公司）就擬議兩鐵合併的架構及交易條件已達成共識（撮述於附件 A）。政府已據此基礎與地鐵公司簽訂一份不具約束力的諒解備忘錄。本文件徵詢議員對政府根據上述的合併方案進行兩鐵合併計劃的意見。

背景

2. 在二零零四年二月二十四日，當局邀請地鐵公司及九廣鐵路公司（九鐵公司）開始商議可能合併一事，於下列範疇的基礎上進行商討：

- (a) 採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制；
- (b) 取消轉乘車費，並以減低票價為目標，檢討收費結構；
- (c) 盡早解決目前正在規劃的新鐵路項目，特別是沙中線的轉車安排；
- (d) 確保合併時不會裁減兩鐵前線員工；及
- (e) 長遠而言提供合併而方便的轉車安排。

地鐵公司與九鐵公司對兩鐵合併之討論結果

3. 二零零四年九月，地鐵公司與九鐵公司完成擬議兩鐵合併的商議工作。討論的結果顯示兩鐵合併是可

行的，而政府為合併的商討設定的五個範疇也可積極落實。地鐵公司在與政府進一步商討兩鐵合併的架構及交易條件後，提出一套符合五個範疇規定的建議方案。

地鐵公司所提出的建議

符合五個範疇的規定

4. 下文第 5 至第 17 段詳細闡釋並評估地鐵公司的建議。我們認為，有關建議既符合五個範疇的規定，亦能為公眾帶來很大的好處。

範疇 1：採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制

5. 目前，地鐵公司及九鐵公司都享有票價自主權。兩家公司按審慎的商業原則，考慮當前市場情況、來自其他交通工具的競爭以及公司的財政目標等因素來釐訂票價。在兩鐵進行合併的情況下，政府建議引進票價調整機制，以釋除下列疑慮：

- (a) 市民認為，調整交通票價的過程應更客觀及具更高透明度，並且票價應是可加可減；
- (b) 公共交通機構擔心票價一旦下調，即使經濟好轉，但基於公眾壓力，要再調高票價若非絕不可能，也會相當困難；以及
- (c) 公共交通機構及政府均認為票價調整問題不應政治化，否則不但無助於提升效率，亦會影響社會和諧。

6. 在上述背景之下，地鐵公司及九鐵公司建議採用方程式來釐定兩鐵合併後票價調整的幅度，取消票價自主權。地鐵公司與政府進一步詳細商議後，提出建議方案，提議根據下述方程式設立票價調整機制：

整體的票價調整幅度 = $0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動} + 0.5 \times \text{工資指數變動} - \text{生產力因素}$

工資指數變動是指運輸業名義工資指數的變動。綜合消費物價指數及工資指數都是政府統計處公開的資料。

7. 方程式計及綜合消費物價指數及工資指數的變動。這個方程式採用的指數確立已久，既客觀亦可被引證，因此日後根據這類公開指數來調整票價，既可增加透明度，亦會更為客觀。按照這個方程式實行票價調整機制，票價可減亦可加。

8. 上述方程式包括生產力因素，乘客可享有合併後的公司生產力增長的效益。生產力因素是雙方預先同意的數值。由於合併後的公司能夠全面體現預計可產生的協同效益之前，已在兩鐵合併時即時以減價方式把生產力效益回饋乘客，加上鐵路涉及的投資巨大，特別是鐵路網絡正在擴展中，生產力效益有限，因此生產力因素將設定為 0.1%，於合併後第 6 年開始生效。

9. 根據建議的票價調整機制，鐵路票價會每年評估及調整。我們會設有啟動票價調整的機制。如整體票價的調整幅度少於 1.5%，便會轉入下年度的票價檢討中一併實行。按方程式計算所得的整體票價調整幅度，適用於合併後的公司各種票價，即是一籃子票價的調整幅度。

10. 票價調整機制¹會因應政府或合併後的公司公司的要求，每五年檢討一次。

範疇 2：取消轉乘車費，並以減低票價為目標，檢討收費結構

¹ 票價調整機制適用於現時所有地鐵及九鐵服務，以及地鐵及九鐵自然伸延的新鐵路線段。機場快線、東涌吊車及城際服務不在此列。

11. 九鐵公司及地鐵公司目前各自獨立營運其鐵路網絡。合併後之鐵路網絡能達到若干程度的規模經濟，並可促成取消轉乘車費。不過，長遠來說，取消轉乘車費或全面調低票價會對合併後的公司的車費收入有負面影響，這點必須注意。

12. 根據兩家鐵路公司的聯合評估報告，合併可為收入及運作成本帶來協同效益。收入方面的協同效益主要是透過擴大銷售和分銷網，以及來自與鐵路／車站有關的業務，例如廣告收入。至於運作成本方面的協同效益主要來自長期營運鐵路而達到的規模經濟。兩家鐵路公司已各自檢討其現行票價結構，因應合併可能帶來的協同效益，合理調整合併後的公司的票價水平。兩家公司建議調低票價，包括取消轉乘車費、全面調低所有使用八達通繳付全費的乘客，以及額外調低某些指定路線的票價。

13. 地鐵公司與政府進一步商討後，建議下述減低票價方案：

- (a) 取消轉乘車費，幅度由 1 元至 7 元不等；
- (b) 全面調低所有八達通票價²，例如成人八達通票價下調 0.2 元；
- (c) 12 元或以上的中、長途線票價額外每程減收 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³；以及
- (e) 8.50 元至 11.90 元之間的票價若一併實行上文 (a)、(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%⁴；

² 就個別享有特惠票價的乘客類別，如小童特惠票，因其特惠票價為成人票價之 50%，因此其實質減幅將因應其特惠票價享有的折扣而作相應的調整，即小童八達通票價將下調 0.10 元

³ 在單程車票票價方面，有關之減價需視乎票價尾數之調整而定。

⁴ 在單程車票票價方面，有關之減價需視乎票價尾數之調整而定。

實施上述修訂減價方案後，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，最少可享有 5% 的減幅。取消轉乘車費，加上全面調低各類車費，在兩鐵合併首天共有 280 萬人次⁵可受惠於票價下調。當中大約 34 萬人次可享有不少於一成的減幅。另有 116 萬人次可享有不少於 5% 減幅。跨區工作所需支付的車資會因而下降，因此，減收車費可以鼓勵就業，並能配合政府為鼓勵就業而推行的其他措施。

14. 在簽訂諒解備忘錄後的 24 個月內票價將不會有任何調升。兩鐵合併後首年，合併後的公司會在星期日及公眾假期，予長者提供每程 2 元的優惠票價。現時的學生票價優惠會維持不變，換言之，學生乘搭地鐵會繼續享有半價優惠。

範疇 3：盡早解決目前正在規劃的新鐵路項目，特別是沙田至中環線(沙中線)的轉車安排

15. 沙中線是正在籌劃興建的新鐵路項目。該項目在二零零二年經公開競投後批予九鐵公司。因應政府要求，兩家鐵路公司已為沙中線的轉車安排作詳細研究。在兩鐵合併的情況下，沙中線將提供完全整合之轉車站，轉車乘客將不用付任何轉乘車費。我們會繼續與地鐵公司商討沙中線方案的細節。

範疇 4：確保合併時不會裁減兩鐵前線員工

16. 兩鐵的所有前線員工均不會因為兩鐵合併而被裁減。兩家鐵路公司已協定合併所指的前線員工⁶的定義，並會向屬下員工解釋有關詳情。下文第 36 至第 39 段闡釋人力資源合併計劃的詳細內容。

範疇 5：長遠而言提供整合而方便的轉車安排

⁵ 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。

⁶ 兩家鐵路公司同意，前線員工是指長期僱用之全職非管理層員工，而其受僱於日常列車、車站、巴士及車輛之運作及維修，貨倉運作及保安運作等。非管理人員指薪金低於地鐵公司 MG1 級及九鐵公司等 8 級，而屬長期僱於不少於 2 年之合約。

17. 整合兩個鐵路系統的運作會為乘客提供更方便省時的服務。在兩鐵合併後的首年內，會拆去現時三個轉車站(即九龍塘、南昌及美孚站)的轉乘出入閘機，也會改善轉車安排。計劃進行的改動包括改建有關車站，令乘客人流更為暢通。

建議的交易架構

18. 地鐵公司上市公司的身分將維持不變，並成為日後合併後的公司法律實體。地鐵公司會獲九鐵公司授予服務經營權，使用其資產經營其現有的九鐵路線以及現正施工的九鐵新線，包括落馬洲支線及九龍南線，並營運九鐵公司其他與運輸有關的業務，如西北鐵路服務範圍內的巴士服務。根據服務經營權安排，政府/公共機構是經營權的批出人(在此即指九鐵公司)，締結合約安排，把向公眾提供指定服務的權利轉給經營權營辦者(根據建議的交易為地鐵公司)。

19. 根據服務經營權的協定，九鐵公司會向地鐵公司給予某些指定的九鐵公司資產及鐵路用地之使用權以營運九鐵系統。合併後的公司將負責九鐵系統在經營權生效期間的運作、維修及改善九鐵系統，包括重置經營權所涵蓋的資產。它將要管理一切有關這兩個網絡整合為一系統的運作安排，負責整個系統的服務表現。服務經營權屆滿或終止時，合併後的公司須向九鐵公司交還一套符合當時營運標準的運作系統。在服務經營權安排下，除某些價值較低的物品(如零件及消耗品)，九鐵公司將不會向地鐵公司出售該鐵路系統，而地鐵公司亦不會購入九鐵公司之資產。

20. 服務經營權會與合併後的公司專營期限一致，最初期限定為 50 年。根據兩鐵合併建議，九鐵公司會保留服務經營權所包括的資產之法定擁有權。雖然政府會就地鐵公司期望擁有重置資產及改善資產的法定擁有權與地鐵公司作進一步商討，但前提是這些重置資產及改善資產須與最初的資產同時在服務經營

權完結時交回九鐵公司。再者，九鐵公司將繼續保留一些資產，如現金、應收賬款、八達通股權等及繼續承擔大約 197 億元之債務。

21. 此外，九鐵公司會繼續履行其跨境租約下的責任。九鐵公司之跨境租約包括鐵路列車及相關硬件，如訊號系統。在政府或九鐵向地鐵公司提供保障，讓地鐵公司不會因為有關建議而處於較不利的位置的前提下，地鐵公司將會與政府及九鐵盡量配合，協助九鐵公司履行其在跨境租約下的責任。為此，政府會考慮是否有需要向地鐵提供彌償保證。

22. 除服務經營權安排外，地鐵公司亦建議把收購九鐵公司涉及的產業的權益、九龍南線的物業用地以及九鐵公司其他的商業權益一併納入合併交易之內。擬議合併的物業方案的細節詳載在第 23(d)段及下文第 28 至 30 段。

建議的財務條款

23. 地鐵公司為兩鐵合併擬訂的財務條款如下：

- (a) 為服務經營權及收購九鐵公司某些短期鐵路資產(例如物料及備用品)即時支付 42 億 5 千萬元；
- (b) 在服務經營權期內每年支付 7 億 5 千萬元的固定費用；
- (c) 自「服務經營權」安排的第四年起，每年再根據九鐵系統的實際收入，按預先同意的比例分賬。我們現時建議的比例如下：
 - (i) 介乎 25 億元至 50 億元的收入，獲得收入的 10%
 - (ii) 介乎 50 億元至 75 億元的收入，獲得收入的 15%
 - (iii) 超過 75 億元的部分，獲得收入的 35%

- (d) 為收購產業及其他有關商業利益支付 77 億 9 千萬元。另外，九鐵公司已為擬售予地鐵公司的發展物業支付預留工程的費用。地鐵公司會向九鐵公司付還這筆費用。尚未付還的工程費用，目前估值為 23 億 1 千萬元。

估值

24. 政府在與地鐵公司商議財務條款時，已尋求能反映九鐵系統將來表現之財務條款結構。根據上文 23(c) 段建議的分賬方法，若九鐵系統的財政表現理想，九鐵公司就可以收取更高費用。反之如九鐵系統表現未如理想，九鐵亦可因固定費用的部分而得到保障。目前九鐵系統內的多個部分是剛啟用或仍在建造中，當這些部份建成後，我們應可預見客量及收入的增加。在這樣的情況下，九鐵將可以享受到有關攤分安排而得到的額外收入。

25. 跟據上文 23(a) 及 23 (b) 段之財務條款，九鐵公司將在服務經營權的初期獲得合併即時支付費用及每年固定費用以當日價格計，合共 418 億元。

26. 九鐵公司每年所收取的非固定費用的價值，視乎合併公司管理的九鐵系統所產生的實際收入而定。政府已檢討九鐵系統在一系列不同的增長和發展預測下可能出現的情況。根據這些不同的情況，九鐵公司每年所收取的固定費用和非固定費用，估計合共的淨現值會介乎 300 億元至 565 億元。雖然非固定費用的數值最終可能高於或低於這些估計，它會反映九鐵系統的實際表現。

27. 在考慮交易結構時，政府也曾經研究選擇採取全面出售的模式是否可行。然而，在任何全面收購的交易下，準買方很有可能會強調九鐵公司任何遜於帳面值的表現，而低估其鐵路系統的長遠潛力。由於九鐵系統有很多工程項目新近落成或正在興建中，需要一段較長時間才能發揮其賺取收入的潛力，這是重要考

慮。因此，為免以很低的估值出售九鐵公司的資產，政府在結構上的解決方案是由九鐵公司保持資產擁有權，按收入分賬機制分享九鐵鐵路收入增加的好處，並使九鐵公司能在服務經營權完結或提早終止時收回一套能完全運作的鐵路系統。

物業方案

28. 合併建議的物業方案由以下部分組成：

B

- (a) 地鐵公司購入九鐵公司的投資物業、物業管理業務以及六幅現有九鐵公司物業用地的物業發展權，另加上九龍南線沿線目前由政府持有的兩幅物業用地（**附件 B** 載有物業及業務一覽表）；
- (b) 推出鐵路物業發展管制機制，以在特別情況下政府能管制投標發展鐵路物業所建住宅單位的數目；以及
- (c) 合併後的公司取代九鐵公司作為政府的代理人，以獎勵計劃形式發展西鐵沿線物業用地。

29. 物業方案是整個合併交易其中一個不可分割的部分。我們與地鐵公司商討並考慮獨立估值師的意見後，認為地鐵公司最新出價 77 億 9 千萬元購入整個方案的物業可以接受。另外，九鐵公司已為擬售予地鐵公司的發展物業支付預留工程的費用，地鐵公司會向九鐵公司付還這筆費用。

30. 根據建議的物業發展管制機制，政府及地鐵公司會就合併後的公司投標鐵路物業發展項目興建的住宅單位的數量，每年進行討論並訂定三年推展計劃。雙方並會訂定條款，列明其後經政府與合併後的公司協議可以調整興建單位的數目。

新鐵路發展及融資

31. 兩鐵合併可減省重覆的鐵路發展項目，縮短兩鐵為日後新鐵路項目的銜接問題長期磋商所需時間，與及可能可以減低項目的成本。這樣有助鐵路項目及早建成，並能改善轉車安排。

32. 根據合併建議，將來政府有權為不屬於地鐵自然延伸的個別線段新項目，決定採用“擁有權模式”（即合併後的公司出資、建造及營運新鐵路）抑或“服務經營權模式”（即政府撥款建造新鐵路，向合併後的公司批出服務經營權，按照預先協定的機制決定的財務條款營運新鐵路）。至於沙中線，我們會與地鐵公司繼續商討財務和推行的細節，並考慮以何種模式推展工程。如未來的新項目屬於地鐵自然延伸，則沿用現有方式處理。換而言之，政府會按照擁有權模式，與合併後的公司商討新項目的財務安排。

33. 考慮合併後新鐵路項目的融資安排時，政府會視乎個別情況，繼續審慎研究應否提供財政資助，確保鐵路發展能為市民帶來最大的效益。政府會為個別項目研究最佳的融資方式，包括批出鐵路附近的物業發展權或實行其他措施。

規管制度

34. 根據建議的兩鐵合併，合併後的公司會獲批營運地鐵及九鐵的專營權。合併後的公司會採用地鐵公司現有的規管制度，作出經適當的修改，以便加入九鐵公司業務所需的改動。地鐵公司與政府訂定的現有《營運協議》會擴充成為綜合營運協議，以涵蓋合併後的公司營運的九鐵鐵路。合併後的公司須符合現行規定，維持妥善而有效率的服務，以達致綜合營運協議指定的服務及安全標準。合併後，鐵路視察組會保留行使對鐵路進行檢查及調查的權力，確保乘客安全。

35. 現時有關延續、暫時中止及撤銷專營權的條文會

大致沿用。合併後的公司可提出申請延續專營權，或以合併後的公司投放在鐵路網絡上的資本開支達到某個款額而延續專營權，延續與否須由行政長官會同行政會議審批。行政長官會同行政會議可以《地下鐵路條》訂明的具體理由，暫時中止或撤銷專營權。當局亦會加入新條款使九鐵公司能在撤銷合併後的公司專營權或專營權屆滿時，可運用地鐵公司共用於兩鐵系統的資產（反之亦然）。鑑於服務經營權安排讓地鐵公司在合併後可以使用九鐵公司的資產營運九鐵服務，日後若合併後的公司履行與九鐵公司訂定的服務經營權時出現重大錯失，可能會引發撤銷與九鐵鐵路有關的專營權。

融合人力資源成為“一家公司、一個團隊”

36. 我們與地鐵公司商討兩鐵合併條款期間，兩家鐵路公司與政府同時磋商融合人力資源的事宜。兩家公司同意，所有在職員工會按合併生效當日的條款及條件獲合併後的公司聘用。兩家公司會進一步研究在兩鐵合併後為全體在職員工制訂一套服務條款及條件。制訂過程當中，公司會徵詢員工的意見。任何情況下，員工轉由合併後的公司僱用，均視作連續受聘於同一僱主。

37. 兩家鐵路公司重申承諾照顧全體員工的利益，並且同意假如進行兩鐵合併，日後的員工安排會以公平及公正的原則處理。待兩鐵合併最終通過後，兩家公司會加快討論如何制訂程序及指引，甄選員工安排適時進入合併後的公司。日後地鐵公司及九鐵公司員工會在同一公司、以一個團隊的方式工作。

38. 兩家公司估計，合併後職位將有淨增長。他們估計，由於合併後的公司業務增長，特別是新鐵路通車，加上現有員工的自然流失及轉職，合併後首三年將會有超過 1300 個新空缺，兩家公司估計，在進行合併期間數年內可達致的總體員工協同效益約為 650 - 700

個相當於全職的職位⁷，而新空缺數目超過總體員工協同效益。因此從整體角度而言，合併後員工在工作上的發展機會更佳。為免出現技能錯配的情況，合併後的公司會為受影響的員工安排再培訓及重行配調。

39. 兩家公司表示會就多項與人力資源有關的課題進一步詳盡全面研究，以確保順利融合。兩家鐵路公司亦已向員工承諾會與員工直接溝通，並會就合併影響員工的事宜徵詢他們的意見。

合併後的公司的高層任命

40. 合併後的公司的主席會由政府挑選，候任行政總裁則由政府與候任主席磋商選出。挑選執行總監會的其他成員的安排則如下：

- (a) 候任財務總監及候任營運總監(或合併後公司的同級職位)由委聘小組選出。小組由環境運輸及工務局局長、財經事務及庫務局局長、候任主席及候任行政總裁組成；以及
- (b) 其他候任行政總監則由候任主席及候任行政總裁選出。

41. 政府會決定非執行董事增設的人數，以成立合併後的公司的董事局。至於增設的非執行董事人選，會由政府與候任主席磋商選出。在合併方案提交給地鐵公司小股東表決前，會選出擔任上述各職位的人員。

進行立法工作並須取得地鐵小股東同意

42. 《地下鐵路條例》及《九廣鐵路公司條例》需作修訂，以訂定落實兩鐵合併事宜的條文。例如須修訂法例授權合併後的公司營運九鐵服務，讓合併落實後規管地鐵及九鐵營運的方式，與合併前規管地鐵的方

⁷ “相當於全職職位的數目”指等同擔任全職職位的人數。

式大致相同。現時有關延續、暫時中止及撤銷專營權的條文亦會因應專營權擴大應用範圍至包括地鐵及九鐵，而作出適當修訂。

43. 兩鐵合併方案亦須取得地鐵公司小股東的同意。政府既是地鐵公司的大股東，亦是九鐵公司的唯一股東，因此根據《上市規則》，政府會被視為有關連的一方，不得參與任何與兩鐵合併方案有關的表決。

合併後九鐵公司的職能

44. 兩鐵合併後九鐵公司不再發揮任何營運鐵路的職能。我們預期九鐵公司基本上只會保留某些行政、會計及庫務的功能，管理局成員全部由政府官員出任。預期屆時九鐵公司主要會由外間的服務供應商支援其運作。

未來路向之考慮

45. 考慮到我們為兩鐵合併的商議工作而設訂的五個範疇，我們認為兩鐵合併的建議將能夠－

- (a) 回應市民對減低票價的期望；
- (b) 符合市民要求一個更客觀及更具透明度，而且能夠讓票價可減可加的票價調整機制；
- (c) 改善沙中線之轉車安排及可減省將來鐵路發展項目的網絡重疊；
- (d) 為乘客提供無障礙及整合而方便的轉車安排；及
- (e) 在整合的鐵路系統下更有效運用資源

46. 地鐵公司表示其提出之建議乃整套的合併交易。我們已根據建議之合併條件與地鐵公司簽訂一份不具約束力的諒解備忘錄。

47. 在訂定未來路向時，政府會考慮議員、市民及其他持份者之意見。如兩鐵合併計劃獲得普遍的支持，我們會着手進行所需之立法工作，並向立法會提交草案。《地下鐵路條例》及《九廣鐵路公司條例》需作修訂，以訂定落實兩鐵合併事宜。

48. 如需要修訂之法例獲立法會通過，地鐵公司小股東需就兩鐵合併的建議進行表決。

環境運輸工務局
財經事務及庫務局
二零零六年四月十一日

地鐵有限公司就兩鐵合併提出的最終建議方案的主要條款

A. 兩鐵合併的結構及主要條款

1. 建議的架構

此項建議將會包含一些要素，其中包括以下各項：

- (a) 在《地鐵條例》下的現有專營權擴大，為經營地鐵鐵路和九鐵鐵路的權利訂定條文，最初期限為從指定日期起計五十年，而此期限可以延長；
- (b) 九鐵向地鐵有限公司授予進入和使用（作為九鐵系統的重大部份的）經營資產以提供九鐵服務的服務經營權，最初期限為從指定日期起計五十年，而此期限可以延長；
- (c) 地鐵有限公司向九鐵收購一些收購鐵路資產；
- (d) 地鐵有限公司提供達到規定標準的九鐵服務；及
- (e) 地鐵有限公司收購一物業方案（「物業方案」），該物業方案包含若干組成部份，其中包括：
 - (i) 地鐵有限公司(I)購買東鐵（「東鐵」）、馬鞍山鐵路、輕便鐵路（「輕鐵」）及九龍南線鐵路（「九龍南線」）沿線的一些物業發展權；(II)（在可以完全自由轉讓的基礎上並在沒有土地使用限制的情況下）購買一些與東鐵和輕鐵有關的現有投資物業；(III)購買九鐵管理某些九鐵物業的權利；
 - (ii) 一項涉及某些西鐵（「西鐵」）物業用地的獎勵計劃將適用於合併公司；及
 - (iii) 就物業方案而言，關於計算地鐵有限公司須支付的地價金額的基準的現況在綜合營運協議（「綜合營運協議」）下將繼續適用於合併公司。

2. 向九鐵支付的款項

合併公司將要向九鐵支付下列款項：

- (a) 最初付款：付款總額為四十二億五千萬港元，即服務經營權之最初費用和收購鐵路資產之代價以及另外須就物業方案支付的七十七億九千萬港元，全部均須於指定日期支付；
- (b) 每年定額付款：每年須就服務經營權作出定額付款七億五千萬港元；
- (c) 每年非定額付款：須就服務經營權作出的每年非定額付款每年計算一次，按每一財政年度由九鐵系統產生的收入的特定百分率計算。適用百分率因每一財政年度由九鐵系統產生的收入金額而異，具體計算方法如下：就由九鐵系統產生的收入中的首二十五億港元而言，適用百分率為百分之零；就隨後的二十五億港元而言，適用百分率為百分之十；就隨後的二十五億港元而言，適用百分率為百分之十五；就由九鐵系統產生的收入中七十五億港元以上的部份而言，適用百分率為百分之三十五。合併公司毋須就指定日期後首三十六個月支付每年非定額付款。之後，每年非定額付款須於合併公司每一財政年度結束後六十天內支付。

3. 鐵路合併的其他條款

- (a) 與前期工程有關的付款：

就合併公司按經議定的清單購買的物業發展用地而言，九鐵為該等用地的前期工程提供資金所用的金額和涉及每一用地的其他金額經議定的相關費用（「**與前期工程有關的付款**」）將會（如下文所述，視情況而定）從該等用地的發展商或合併公司收回並由合併公司按該等付款作出當日的價格付還。須付還九鐵的與前期工程有關的付款總額將按照從於指定日期前批出的有關用地的發展商收到的付款予以調整。倘若就有關用地從發展商實際收到的金額跟相關的與前期工程有關的付款的金額不相同，合併公司將承擔任何不足金額並有權保留實際收到的任何超出金額。政府和地鐵有限公司將會議定一個處理時間變更和相應的成本偏差的機制。

(b) 土地事項：

將會引入一個使政府能夠在特殊情況下對由鐵路物業發展招標計劃產生的單位生產數量（即合併公司向發展商招標的單位數目）行使控制權的機制。該機制預料將包含若干部份，其中包括：

- (i) 政府與合併公司每年進行一次商討並就隨後三年（以財政年度為基準）由合併公司進行的鐵路發展招標產生的單位生產數量擬訂逐年延展的三年計劃；
- (ii) 在政府每年於二、三月左右落實和公布申請售賣土地表之前，對這三年中每一年由鐵路物業發展招標產生的單位生產數量將會進行檢討；
- (iii) 該逐年延展的三年計劃中的首年計劃對合併公司具有約束力；
- (iv) 倘若政府和合併公司同意，將於有必要時按需要對雙方同意的由鐵路物業發展招標產生的單位生產數量進行調整；及
- (v) 上述每年執行一次的工作將會由政府在那一年的最後一個季度主動展開，以便在年終前結束（倘若指定日期為二零零七年第三個季度之前的日期，首個年度將於二零零七年九月或其前後開始）。

(c) 九鐵的債務及其他義務：

合併後，九鐵將繼續承擔其債務及其他財政上的義務，但是就九鐵的跨境租約的處理而言，合併公司在從政府和九鐵得到形式令其滿意的保障（根據已取得的諒解，即由於該保障，合併公司將不會處於較壞的情況）的前提下，應與政府和九鐵合作。就合併公司與九鐵兩者而言，九鐵將繼續對該等跨境租約下的所有租賃付款承擔法律責任。

(d) 第三方申索：

就與合併公司無關連的第三方提出的非項目申索而言，倘若有關訴訟因由於指定日期前產生，而且有關申索是在指定日期後頭三年內提出的，九鐵將會承擔相關的責任。合併公司將會對第三方提出的所有其他非項目申索承擔責任。

在符合九鐵與合併公司之間的有關協議的規定的前提下，九鐵將會對與合併公司無關連的第三方提出的與某些議定項目有關的鐵路項目申索承擔責任。

(e) 九龍南線的建造：

於指定日期，九鐵將委任合併公司為其代理人，以按照地鐵有限公司、九鐵與政府將議定的條件完成九龍南線的建造。該等條件將包括(i)鼓勵合併公司以低於議定的預算成本並於計劃完成日期之前完成九龍南線的一項獎勵安排；及(ii)合併公司須對某些成本及成本超支負責。

(f) 新項目：

(i) 自然延展項目：就地鐵鐵路的自然延展項目而言，載於營運協議的現有安排及政府於地鐵有限公司進行首次公開招股時就項目回報作出的承諾將被保留。就九鐵鐵路的自然延展項目而言，政府可能會採取擁有權方式（即由營運者負責新鐵路的融資、建造和營運）或經營權方式（即透過一項獨立的服務經營安排由營運者負責新鐵路的營運）。在擁有權方式下，合併公司將被獨家邀請向政府提交建議。倘若合併公司與政府未能在合理時間內就主要條款達成協議，政府可以邀請第三方循擁有權方式承辦有關項目或邀請合併公司透過服務經營安排營運鐵路。在經營權方式下，政府將邀請合併公司透過服務經營安排營運新鐵路。

(ii) 新獨立項目：就新獨立項目而言，政府可能會決定採取擁有權方式或經營權方式。在擁有權方式下，政府可能會決定邀請合併公司提交建議或透過公開招標程序批出新項目。在經營權方式下，

政府可能會決定邀請合併公司及/或第三方透過服務經營安排營運新鐵路。

- (iii) **額外經營權付款**：倘若政府在經營權方式下邀請合併公司營辦新項目，將會按經貼現的新項目現金流量淨額的百分之九十釐定額外經營權付款，並將採用與現有服務經營權相似的付款結構，以每年定額付款及每年非定額付款形式收取額外經營權付款。

政府確認在採用經營權方式的情況下，合併公司將會就個別項目獲得個別地釐定的商業回報率。

- (iv) **委托安排**：在政府批准以及合併公司和政府就價格達成協議的前提下，合併公司將被委托負責將會由合併公司透過服務經營協議營運的該等新項目的設計和建造。

(g) **董事局的組成及公司高層的任命**：

就合併公司的公司管治安排而言：

- (i) 合併公司的多數董事將為獨立非執行董事；
- (ii) 將成立提名委員會，該委員會將由七名非執行董事（包括合併公司的主席及兩名代表政府的非執行董事）組成，其中多數成員將為獨立非執行董事，並且將由一名獨立非執行董事擔任主席；
- (iii) 合併公司的（候任）主席將由財政司司長法團挑選，並將於指定日期成為合併公司的主席；
- (iv) 合併公司於指定日期的行政總裁（候任）將由財政司司長法團在徵詢合併公司主席（候任）的意見後挑選；
- (v) 合併公司於指定日期的營運總監（候任）和於指定日期的財務總監（候任）將由一個小組挑選；該小組將由環境運輸及工務局局長、財經事務及庫務局局長及合併公司的主席（候任）和行政總裁（候任）組成；

(vi) 其他執行董事（候任）將由合併公司的主席（候任）和行政總裁（候任）挑選；及

(vii) 政府將會決定於指定日期獲委任加入合併公司董事局的額外非執行董事人數。

(h) 交易文件各自以其他交易文件為條件的關連性：

與鐵路合併有關的所有交易文件將帶有各自以其他交易文件為條件的關連性，並將以合併條例的制定和符合聯交所的審批要求為條件。

(i) 服務經營權協議（「經營權協議」）及法律和規例：

(i) 經營權協議應處理以下事項：

(A) 規定合併公司按照規定標準提供九鐵服務，以及由合併公司負責經營資產的日常營運和保養並就資本支出及資產重置作出決定；

(B) 服務經營權及專營權中任何一項終止將導致另一項同時終止的關係；

(C) 專營權期限最初從指定日期起計為期五十年，並可按照地鐵條例和綜合營運協議規定的現有程序延續（但有關的最低開支將增加至 150 億港元，而截至指定日期為止由地鐵有限公司招致的資本開支將被重新設定為零），而在專營權獲得延續的情況下，合併公司應繼續作出每年定額付款和每年非定額付款；

(D) 經營權付款在「任何困難情況」下均須作出；

(E) 合併公司須按經營資產在其被合併公司接收時的狀況接受經營資產（即合併公司須承擔在任何經營資產內的任何潛在瑕疵）；

- (F) 經營權協議期滿或終止時，將特別資產交還給九鐵，交還的方式應讓九鐵能夠提供符合規定標準的九鐵服務；
- (G) 與擁有和使用額外經營資產有關的安排，以及關於在按照經營權協議在經營權協議期滿或終止時交還或交付經營資產時就額外經營資產（包括經營權協議期滿或終止時的額外經營資產）須向合併公司支付的補償（以對合併公司所購置的超越議定最低數額的額外經營資產的補償為限）的安排；
- (H) 對於合併公司對經營資產的某些處置（和有關處置所得收益的運用的要求）、合併公司對額外經營資產的某些購置及合併公司在其於經營權協議下的權利之上設定抵押權益的限制；
- (I) 對於九鐵處置經營資產、就經營資產作出處置、在經營資產之上設定抵押權益以及就經營資產設定抵押權益的限制；
- (J) 合併公司向第三方出租商業和零售場地、廣告空間和電訊設備等經營資產的權利；
- (K) 合併公司在不受九鐵干擾的情況下營運經營資產的權利；
- (L) 就經營權協議下授與合併公司的九鐵用地的使用，合併公司除了合併公司提供九鐵服務所必需的權利外，並無其他權利；
- (M) 九鐵視察經營資產的權利：
 - (I) 在經營期的最後六個月時；及／或
 - (II) 當合併公司重大違反其在經營權協議及／或綜合營運協議下的義務時；及／或

(III) 當合併公司在專營權下有失責行為時，

並要求合併公司自費進行改正工作；

(N) 專營權被暫時中止或撤銷對經營權協議的影響，以及與專營權被暫時中止或撤銷有關的安排；

(O) 運用收入分配制度在地鐵鐵路和九鐵鐵路之間分配綜合鐵路的車費收入；

(P) 關於由經營資產產生或與經營資產（包括額外經營資產）有關的法律責任的安排；及

(Q) 九鐵轉讓其在經營權協議下權利的權利。

(ii) 《合併條例》將處理以下事項：

(A) 專營權及監管事宜，以賦權合併公司營運九鐵系統，並就九鐵系統的營運訂定條文並監管九鐵系統的營運，以及就專營權的暫時中止、失責情況、撤銷（不論是乎關乎綜合鐵路或只關乎九鐵）和屆滿有關的安排訂定條文，並就經營權期滿或撤銷時進入和使用合併公司共用資產和九鐵共用資產訂定進入安排的條文；

(B) 轉歸安排，以便於指定日期將收購資產轉歸合併公司並就某些契諾訂定條文及處理雇員安排；及

(C) 使合併能夠實行的及相應的條文，以促成可能發生的鐵路合併以高效率方式完成；上述條文包括賦予九鐵完成可能發生的鐵路合併之下的建議交易並實現於指定日期及從指定日期起實行九鐵的架構和角色所必需的變更的權力的、處理土地事宜的及規定合併公司經營接駁巴士的權利將與涉及九鐵鐵路的專營權同時終止的條文，

而處理上述事項時，應以對適用於地鐵有限公司的現有監管制度作出促成合併以高效率方式完成所必需的變更為目標。

(j) 合併公司的名稱：

合併公司將會保留地鐵有限公司的現有英文名稱，但將會更改其中文名稱。

B. 五項範疇

1. 採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制

(a) 票價調整公式

將會採用一個「直接驅動」票價調整公式（與本 B1 節所描述的其他規定合稱為「**票價調整機制**」）。票價調整機制將規定對票價的任何調整應與統計處公布的綜合消費物價指數的變化和名義工資指數（運輸服務業）的變化掛鉤，亦應計及生產力因素。

票價調整機制的運作方式如下：

$$\text{「}\Delta\text{票價} = 0.5 * \Delta\text{綜合消費物價指數} + 0.5 * \Delta\text{工資指數} - t\text{」}$$

在以上公式中：

「 Δ 綜合消費物價指數」指政府綜合消費物價指數變化的百分率；

「 Δ 工資指數」指統計處名義工資指數（運輸服務業）變化的百分率；

「 t 」為生產力因素。於指定日期後頭五年，「 t 」將被視為零。從指定日期後第六年起，「 t 」的數值將為 0.1%。於指定日期後第十年，將會根據就票價調整機制議定的檢討機制對「 t 」的數值進行檢討。為免生疑問，現表明在此之前將不會對「 t 」的數值進行檢討。

(b) 票價調整機制的適用性

票價調整機制將從指定日期起適用於綜合鐵路的所有現有和新鐵路線（機場快線、東涌吊車、城際列車及並非供日常往返本港各地區的乘客使用的新獨立項目的新鐵路線除外）的票價。至於票價調整機制是否適用於新獨立項目的票價，政府和合併公司將會就新獨立項目個別地商定。為免生疑問，從指定日期起，票價調整機制將適用於輕鐵及接駁巴士。

為新鐵路線釐定最初票價時，倘若最初票價與合併公司當時的整體票價一致，合併公司應向立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會簡報；倘若票價與合併公司當時的整體票價不一致，合併公司應諮詢立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會。

就對機場快線票價的調整而言，合併公司須按照現有營運協議的有關條文，遵守有關的諮詢規定。

就票價調整機制而言，「票價」的定義包括月票（推廣優惠除外）及合併公司新增/取消的任何「時段」附加費及/或折扣（例如繁忙時間附加費及非繁忙時間折扣），但不包括任何推廣優惠票價。

「△票價」將適用於上述所有綜合鐵路票價。在該等票價整體上遵從票價調整機制的前提下，合併公司可以在指明的調整比率範圍內調整個別票價。

(c) 票價調整的啟動機制

倘若在某一年，△票價在加/減百分之一點五範圍內，將不會作出票價調整，而未有調整的百分率將於下一年度進行票價檢討時被計算在內。

(d) 對票價的檢討

受票價調整機制規限的票價將會按照票價調整機制每年被檢討一次。合併公司的票價（不論是否受票價調整機制規限）在任何一年都不得被調整超過一次。

(e) 票價調整的實行

在作出關於票價調整的公告並將有關的票價調整通知立法會前的合理期間內，合併公司應向政府提供由兩個獨立第三方簽發的關於該票價調整符合票價調整機制的證明書連同其支持數據。

(f) 對票價調整機制的檢討

票價調整機制將在合併公司或政府的要求下每五年被檢討一次。

倘若合併公司和政府未有在檢討開始後的一段指明的期間內就對票價調整機制的修訂達成協議，當時的票價調整機制將繼續適用。

2. 取消轉乘收費，並以減低票價為目標，檢討收費結構

於指定日期，應就綜合鐵路（機場快線、輕鐵、往返羅湖和落馬洲之間的跨境車程、城際列車及東涌吊車除外）實行以下票價調整：(a)取消一至七港元的「轉乘收費」；(b)減低全部票價，減幅為 0.20 港元；(c)將票價為十二港元或以上的所有車程的票價額外減低一港元；(d)對於每程票價在 12 港元或以上的車程，若一併實行上列(a)，(b)及(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 10%；及(e)對於每程票價在 8.50 港元至 11.90 港元的車程，若一併實行上列(a)及(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%。

以上(a)、(b)、(c)、(d)和(e)中提及的票價調減將於指定日期及從指定日期起適用於八達通卡使用者。以上(a)中提及的票價調減將從指定日期起於一年內適用於單程車票使用者。從指定日期起（包括指定日期當日）至為單程車票使用者而設的綜合票務系統的完成日期為止（但不包括該日期在內），以上(c)、(d)和(e)中提及的票價調減將只適用於乘搭單一系統內的列車的單程車票使用者，但是，因(d)或(e)段的適用而減低票價時，每一次調減的金額將（視情況而定）向上或向下調整至最接近的 0.50 港元。從為單程車票使用者而設的綜合票務系統的完成日期起，以上(c)中提及的票價調減將適用於所有單程車票使用者，但是，因(d)或(e)

段的適用而減低票價時，每一次調減的金額將（視情況而定）向上或向下調整至最接近的0.50港元。就上述減低票價在技術上如何實行，需再議定詳細的安排（例如確保就某一車程向八達通卡使用者收取的票價不會高於就同一車程向單程車票使用者收取的票價的安排）。

在鐵路合併後第一年，合併公司將於星期日及公眾假期為長者提供二港元優惠票價。合併公司將在學生票價折扣方面維持現狀，繼續就地鐵鐵路提供五折學生票價折扣而不就九鐵鐵路任何學生票價折扣。

從二零零六年四月十一日起至以下兩個日期中較早出現的日期為止，地鐵或合併公司（視情況而定）將不會提高作為票價調整機制適用對象的票價：(a) 二零零六年四月十一日後二十四個月屆滿之日；及(b) 各方就合併進行的商議終止之日。

3. 長遠而言提供完善整合的轉車安排

地鐵有限公司將會聯同九鐵和政府共同議定一個確保提供完善整合的轉車安排的計劃，其中應包括：

- (a) 為八達通卡使用者提供一個將於指定日期實行的綜合票務系統；
- (b) 為單程車票使用者提供一個將於指定日期後一年內實行的綜合票務系統；
- (c) 在南昌、美孚和九龍塘站提供將於指定日期後一年內實行的無障礙轉車安排。

4. 盡早解決目前正在規劃中的鐵路項目之轉車安排，特別是沙田至中環線（「沙中線」）

(a) 組成部份

沙中線應由以下兩個部份組成：

(i) 馬鐵大圍至紅磡段的延線；及

(ii) 東鐵紅磡至中區。

(b) 轉車安排

建議的沙中線就鐵路合併而言將會提供全面綜合的轉車站，轉車乘客無須支付轉乘車費。

(c) 實行的方式

如政府按其絕對酌情權決定落實沙中線，合併公司將會獲邀請按照將會為該項目採取的方式（即擁有權方式或經營權方式）實行該項目。

5. 確保鐵路合併時不會裁減兩鐵前線員工

於指定日期，合併公司將向所有前線員工承諾，合併公司將不會就合併有關的原因裁減該等員工（有解僱因由的情況除外）。於指定日期，地鐵有限公司和九鐵將按現在條款由合併公司併用。

D. 隨後的步驟

將會設立一些聯絡委員會。該等委員會將由來自政府、地鐵有限公司和九鐵的成員組成，並會商討九鐵將會作出的重大決定及該等決定的財務影響。簽署正式交易文件後，九鐵不得在未經地鐵有限公司在相關聯絡委員會的成員事先同意的情況下實行重大決定。

E. 定義

「額外經營資產」 指合併公司為保養、修理、更換或改善最初的經營資產而購買並在合併公司的資產負債表上轉作資本的任何資產；對此將給予更具體的定義；

「額外經營權付款」 指涉及合併公司根據服務經營權營辦的新項目的經營權付款；

「指定日期」	指依據《合併條例》指定為鐵路合併完成日期的日期；
「經營資產」	指將被合併公司用以提供九鐵服務的九鐵系統的資產，包括九鐵鐵路的資產、接駁巴士、城際列車及九鐵相關業務的資產；
「經營權付款」	指構成合併公司須於指定日期向九鐵支付的總額為四十二億五千萬港元的最初付款的一部份的服務經營權費用及收購鐵路資產的代價、每年定額付款及每年非定額付款；
「經營期」	指從指定日期起計五十年，並可依據綜合營運協議及《地鐵條例》延長；
「每年定額付款」	指本附件第 A2(b) 段中所述的付款；
「政府」	指香港特別行政區政府；
「香港」	指中華人民共和國香港特別行政區；
「最初的經營資產」	指於指定日期的經營資產；
「綜合鐵路」	指九鐵鐵路和地鐵鐵路；
「綜合服務」	指九鐵服務和地鐵服務；
「城際服務」	指透過城際列車的營運提供的鐵路服務；
「城際列車」	指任何時間的城際客運和貨運鐵路系統；
「綜合營運協議」	指預期政府與合併公司將會就綜合鐵路的營運訂立的綜合營運協議，以不時經修訂後的版本為準；
「九鐵」	指九廣鐵路公司；
「九鐵共用資產」	指由九鐵擁有、使用或保存並用於地鐵服務的提供和九鐵服務的提供的資產（地鐵資產除外）；

「《九鐵條例》」	指《九廣鐵路公司條例》（香港法例第372章），以不時經修訂後的版本為準；
「九鐵鐵路」	指(a)《九鐵條例》所界定的「九廣鐵路」（由東鐵和西鐵組成）；(b)任何時間的輕鐵；(c)城際列車；(d)任何時間的東鐵支線；(e)任何時間的馬鐵；(f)於各自的竣工日期及任何時間的九龍南線和落馬洲支線；以及(g)於任何時間構成《九鐵條例》所界定的「有關鐵路」的一部份的任何其他鐵路；
「九鐵相關業務」	指與九鐵鐵路有關的九鐵業務，包括九鐵於任何時間的廣告、電訊、免稅品商店、小賣店租賃、車站商業交易、停車場租賃，以及機器和終端機租賃業務（但（為避免產生疑問）不包括作為物業方案的一部份的物業發展、物業投資和物業管理權）；
「九鐵服務」	指透過九鐵系統的營運提供的服務；
「九鐵系統」	指：(a)於任何時間的九鐵鐵路；(b)接駁巴士；及(c)九鐵相關業務；
「立法會」	指香港立法會；
「輕鐵」	指《九鐵條例》所界定的「西北鐵路」；
「落馬洲支線」	指名為落馬洲支線的鐵路線；
「地鐵有限公司」	指地鐵有限公司；
「《合併條例》」	指預期將會就合併制定的條例；
「馬鐵」	指名為馬鞍山鐵路的鐵路線；
「合併公司共用資產」	指由合併公司擁有、使用或保存並用於地鐵服務的提供和九鐵服務的提供的資產（九鐵資產除外），正式交易文件中將會對此給予更具體的定義；

- 「《地鐵條例》」 指《地下鐵路條例》（香港法例第 556 章），以不時經修訂後的版本為準；
- 「地鐵鐵路」 指《地鐵條例》所界定的「鐵路」；
- 「地鐵服務」 指透過地鐵鐵路的營運提供的服務；
- 「新項目現金流量淨額」 就計算任何額外經營權付款的目的而言，指因以合併公司系統營運新項目而得到的增加收入，減去增加的營運成本和增加的徵稅以及新項目的持續資本開支；
- 「新獨立項目」 指並非地鐵鐵路或九鐵鐵路的自然延展項目的項目；
- 「營運協議」 指運輸局局長（代表政府）與地鐵於二零零零年六月三十日簽訂的營運協議，以不時經修訂後的版本為準；
- 「與前期工程有關的付款」 指本附件第 A3(a) 段中所界定的付款；
- 「合併公司」 指在指定日期及從指定日期起的地鐵有限公司；
- 「物業方案」 指本附件第 A(1)(e) 段中摘要說明的合併公司將會向政府購買的物業權益及上述購買的條款；
- 「收購資產」 指收購鐵路資產和物業方案；
- 「收購鐵路資產」 指：(a) 九鐵於指定日期用以提供九鐵服務的某些於指定日期由九鐵擁有的資產（該等資產將由政府與地鐵在買賣協議中約定）；及 (b) 合併公司提供九鐵服務所必需的一些九鐵的合約權利（以合併公司沒有依據經營權協議取得的權利為限），包括某些貨倉、備件、設備和工具；
- 「《鐵路條例》」 指《鐵路條例》（香港法例第 519 章），以不時經修訂後的版本為準；

「相關業務」	指與九鐵鐵路有關的九鐵業務，包括廣告、電訊、免稅品商店、小賣店租賃、車站貿易、停車場租賃，以及機器和終端機租賃業務；
「規定標準」	指：(a)於任何時間在《地鐵條例》和綜合營運協議中就綜合服務（將由接駁巴士提供的除外）訂明的安全、服務表現及其他營運標準（但（為免生疑問）不包括綜合營運協議所界定的顧客服務目標）；及(b)及於任何時間在（將由政府與合併公司議定的）其他法律文件、協議或其他文件中就將由接駁巴士提供的綜合服務訂明的安全、服務表現及其他營運標準；
「經營權協議」或 「服務經營權協議」	將訂立並載有關於服務經營權的條款及條件的服務經營權協議；
「沙中線」	指沙田至中環線；
「服務經營權」	指九鐵將向合併公司授予的進入和使用經營資產以提供九鐵服務的服務經營權；
「買賣協議」	指將由合併公司與九鐵簽訂的買賣協議，其中將載有關於向合併公司出售收購資產（或其中任何一部份）的條款及條件；
「聯交所」	指香港聯合交易所有限公司；
「東涌吊車」	指東涌旅遊纜車，現稱為昂坪360；
「接駁巴士」	指在《九鐵條例》所界定的西北鐵路服務範圍內的九鐵巴士服務；及
「每年非定額付款」	指本附件第A2(c)段中所述的付款。

物業方案

物業發展

1. 何東樓
2. 烏溪沙
3. 大圍維修中心
4. 車公廟
5. 大圍站
6. 天水圍輕便鐵路
7. 九龍南線 C 用地
8. 九龍南線 D 用地

投資物業

1. 駿景園(駿景廣場)商用住宅及幼稚園
2. 屯門海翠商場商用範圍及 1 樓 32 個車位
3. 屯門新屯門中心商用範圍、幼稚園及 421 個車位
4. 屯門恒福商場商用範圍及地下 22 個車位
5. 沙田駿景園 20 個住宅單位及 20 個車位
6. 沙田連城廣場 1 至 6 樓
7. 九龍九廣鐵路紅磡大樓的投資物業
8. 策誠軒 252 個住宅單位及 60 個車位

以下地點物業的管理業務及管理權

1. 策誠軒
2. 海翠花園
3. 海翠商場
4. 新屯門中心
5. 新屯門商場
6. 恒福花園
7. 恒福商場
8. 駿景園
9. 駿景商場
10. 國際都會
11. 連城廣場
12. 九廣鐵路紅磡大樓
13. 何東樓
14. 烏溪沙
15. 大圍維修中心
16. 車公廟
17. 大圍
18. 天水圍輕便鐵路
19. 九龍南線 C 用地
20. 九龍南線 D 用地

21. 南昌*
22. 荃灣西(TW5—灣畔)*
23. 荃灣西(TW6—城畔)*
24. 荃灣西(TW6) *
25. 荃灣西(TW7) *
26. 錦上路*
27. 八鄉維修中心
28. 元朗*
29. 朗屏南*
30. 朗屏北*
31. 天水圍*
32. 屯門*
33. 葵芳*

*西鐵物業用地