

政府訂立明確政策目標，致力發展香港鐵路基建設施，公司因而確立清晰路向，積極探討拓展本身網絡的各種可能性。我們現正策劃及興建多條新行車綫，務求日後能在鐵路營運及相關物業發展中，提供可觀的收入。

提前早到步

將軍澳支綫建築工程提早完成，將地鐵服務範圍擴大至本港另一區域。該行車綫的全新列車已運抵本港進行測試。



策略 未來發展

將軍澳支綫低於預算成本並提早啟用

就我們所承接的每一個項目，公司均會盡力進行詳細評估，確保項目的可行性，同時盡可能減低所牽涉的資本性成本。施工期間，我們會竭盡全力，爭取在預算成本之內準時完成有關項目。

將軍澳支綫工程進展順利，現已接近完工階段，是我們能夠妥善管理如此艱巨項目的一大明證。這條新支綫使將軍澳新市鎮地段納入地鐵網絡之中，接達

觀塘綫，乘客經此支綫可迅速抵達港九各地。二零零一年期間，我們已完成所有路軌和土木工程。有關接駁電力供應的工作已經完成，首五輛列車已運抵本港測試，準備投入運作。

當全面啟用後，這條行車綫在繁忙時段的估計乘客量為單向每小時五萬六千人次。相關物業發展項目預期於二零零四至二零一二年間落成，涉及住宅單位面積共達二百一十萬平方米、商場面積共十三萬二千零

將軍澳支綫工程項目

百萬港元	初步預算	修訂預算	截至2001年 12月31日之開支	截至2000年 12月31日之開支
建造費用				
土木工程	11,232	7,283	5,866	4,465
機電工程/鐵道車輪	7,206	3,670	2,360	1,132
委託政府進行的合約工程	207	526	378	367
相關之建造費用				
地基審查及土地費用	1,261	720	258	222
非建造費用				
顧問諮詢費、公司及融資費用	10,589	5,801	4,011	3,008
總計	30,495	18,000	12,873	9,194

十四平方米、寫字樓面積共十萬三千一百三十平方米以及六千九百八十二個車位。有關發展將為公司增加收入，並實現在東九龍區創造一個現代化社區城市的目標。

在我們的承建商夥伴通力合作下，將軍澳支綫項目進展理想，將可提前完成，預期在二零零二年八月即可啟用，較我們向政府承諾的項目竣工日期提早四個月。最終成本估計低於一百八十億港元，較最初預算成本減少逾四成，反映出經濟逆轉的影響以及在項目管理方面的可觀減省。

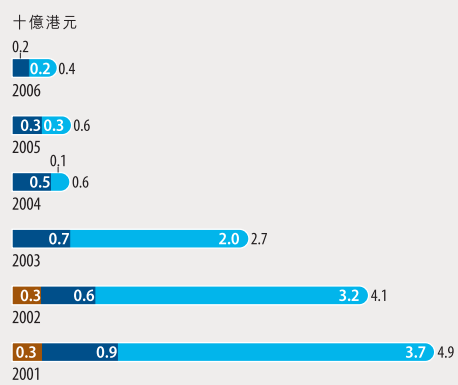
沙田至中環綫

二零零一年一月，地鐵應政府邀請就沙田至中環綫提交一項具競爭力的標書。我們早於一九九五年已著手研究該項發展工程，更動用近五十人，籌備時間長達六個月，合力編製最終計劃書，當中包含多個不同的方案供政府考慮。

我們的計劃書，不論在成本還是整體計劃方面，均具有高度競爭力。由於政府早前承諾提供涉及現有設施的土地及若干項目，公司有信心，新行車綫可望於二零零八年初前啟用。為保證能達致我們在招股書當中所承諾的財務回報水平，計劃書裏包括提及在新行車綫車站上蓋或毗鄰地點興建適量的物業發展項目。

在本年報付印時，政府仍在考慮有關標書。

已承諾之資本性開支計劃



- 將軍澳支綫工程項目
- 機場鐵路添加資本性工程
- 鯉魚涌舒緩擠塞工程

公司已承諾的資本性開支計劃大幅收縮，主要由於嚴謹管理項目實施的開支，從而節省大量成本所致。

夢幻工程

公司繼續就耗資達二十六億港元的竹篙灣支綫進行設計工作，港人及遊客日後將可經此支綫往返新建成的迪士尼樂園。



竹篙灣支綫及建議中的港島支綫

竹篙灣支綫建築工程現計劃於二零零二年中展開。竹篙灣支綫會將現正在興建當中的香港迪士尼樂園與地鐵網絡接連。此項目估計成本為二十六億港元，涉及在大嶼山的陰澳興建新車站，作為東涌綫的轉車站。配合這個通往新香港迪士尼樂園的鐵路工程，我們亦建議在將來陰澳站的毗鄰發展一個樓面建築面積約十萬平方米與旅遊有關的商業發展項目。

我們就北港島綫和西港島綫所提出的計劃，是政府《鐵路發展策略二〇〇〇》中所列明地鐵現有市區網絡的自然延伸部分，而政府現正考慮有關文件。北港島綫將在炮台山連接東涌綫至港島綫，而西港島綫則會將網絡由上環伸延至堅尼地城。我們期望，所提交的計劃書於二零零二年內會續有進展，以便確保工程能於二零零八至二零一二年期間準時完成。

東涌吊車

我們營運的運輸系統被公認為達到頂尖水平，使我們能早佔先機，開拓有利香港的相關基礎設施，同時亦為公司造就新發展機會。為求實現這些目標，我們建議在大嶼山興建吊車，可由東涌直達昂平以至鄰近的天壇大佛和寶蓮寺。

政府於一九九八年向公司提出，建議帶領統籌這項吊車計劃，我們即着手與具備有關豐富經驗的顧問策劃整項發展計劃，以發揮有關設施的最大潛能。我們的建議如獲得政府採納，將可為香港創造另一全新旅遊消閒勝地。吊車乘客可在十五分鐘的車程內，登至海拔四百米以上的山巒，車程中可盡情觀賞機場

及東涌一帶的優美景緻，大佛及寶蓮寺風貌盡收眼簾，更可極目遠眺濠江。

分別座落於東涌及昂平的吊車站大樓，除存放吊車操作系統外，商場部分亦設有餐廳及其他消閒設施。整個項目的設計力求與周遭境物渾然結合，盡量減少對寶蓮寺的清幽環境造成影響。經過詳細研究後，估計吊車於首個啟用年度的載客量將超過一百萬人次。東涌綫將會為這個旅遊點提供便利的接駁服務。

預期政府將於短期內落實批出有關合約。倘若政府採納我們的計劃書，公司會致力在二零零五年年底政府原訂時間表前完成有關項目。

中轉接駁綫

我們一直與政府保持緊密合作，制定多方面措施，保證香港能繼續享有世界級水平、「綠化環保」的公共運輸系統，從而保持香港本身作為亞洲區商業旅遊樞紐的吸引力。我們將專注加強結合地鐵網絡本身與其他運輸工具的聯繫。

為落實這些發展計劃，並將地鐵服務範圍擴大至人口密度較低的地區，我們正研究適合路線，發展架空接駁鐵路。這些系統花費較少，卻又合乎環保原則，將有助顯著提升本港生活質素。

行人專用區

推廣行人專用區以及加強地鐵站與四周行人通道連接，將成為我們未來數年的發展重點。有關計劃能吸引更多乘客選搭地鐵，令乘客量上升。

香港規劃師學會及特許運輸學會同時指出，香港需要增闢更多行人專用區，以改善市區環境，配合「世界都會」之美譽。

在更直接的層面上，公司一直全力發展地鐵站與鄰近大廈之間的行人通道。為此，我們與私人發展商、市區重建局、房屋委員會及負責市區發展事務的其他機構通力合作，過去十年以來，我們已建成超過十二條這類行人通道，其中包括連接銅鑼灣站與時代廣場綜合商廈之間的行人通道，使地鐵網絡更方便及完善。

於二零零二年，我們將為筲箕灣及黃大仙站增設兩條行人通道。我們在旺角已動工興建接駁行人通道，作為市區重建局重建計劃的一部分，另參與新鴻基地產帶頭的重建項目，在觀塘興建行人通道，預計該兩項工程將於二零零三年完成。我們現正就日後再增建八條接駁行人通道與多方人士商討。