

## 執行總監會管理報告

### 其他業務

#### 「昂坪360」

大嶼山「昂坪360」纜車及相關主題村，從2006年9月至2007年6月期間已載客超過150萬人次。在2007年6月，纜車公司在非營運時間進行年度測試時，其中一個車廂脫離吊索墮下，雖未造成任何傷害，但纜車服務立即暫停。於9月，公司購入了原承辦商的一家香港附屬公司以接手管理及經營纜車系統。經過多輪嚴密的調查及測試後，纜車系統被確認為安全可靠，並於2007年12月31日恢復運作。這項服務於年內貢獻的收入為8,500萬港元。

#### 八達通控股有限公司

公司應佔八達通2007年淨利潤為9,700萬港元，較2006年增長42.6%，部分原因是零售商增加及整體經濟向好，帶

動八達通於2007年的每日平均交易額上升11.7%至8,190萬港元。

八達通透過便攜式八達通收費器，將業務擴展至中小型市場，吸納更多零售商戶採用八達通。八達通的其他新產品包括迷你八達通卡，成為城中的潮流飾物，顯示出八達通在產品設計上的創意。

年內，八達通卡流通量增至1,650萬張，而每日平均使用量增至1,020萬宗。至2007年年底，逾170萬持卡人已經在14家參與計劃的商戶登記成為八達通日日賞計劃的會員。

## 香港網絡拓展

2007年是一個重要的里程年，我們為增強和擴大現有網絡，就多個項目進行規劃和建造。

### 網絡拓展

香港特區行政長官在其2007年10月的施政報告中，將三條新鐵路綫列為優先的基建項目，包括南港島綫(東段)、廣深港高速鐵路香港段(高速鐵路)，以及沙田至中環綫，表明政府對發展香港鐵路網絡作為客運系統骨幹的長遠承諾。

### 進行中項目

作為新拓展項目的第一個，西港島綫取得了明顯的進展，包括於2007年10月根據鐵路條例刊憲，於2007年12月獲香港立法會(立法會)撥款4億港元進行設計，及於2008年2月簽訂初步項目協議。

九龍南綫為兩鐵合併的一部分，將連接現時東鐵綫與西鐵綫。九龍南綫所有資金成本將由九鐵公司支付，而通車後該伸延路綫將歸入兩鐵合併的服務經營權之內。

### 新項目

南港島綫(東段)是一個中等容量的鐵路系統，將連接金鐘站和海怡半島，途經海洋公園、黃竹坑及利東。公司已於2007年6月向政府提交修訂項目建議書，當中載有經更新的財務數據及經改善的金鐘站的交匯處安排。政府其後要求公司展開初步規劃及設計工作。

政府於2008年3月11日宣佈由公司展開沙田至中環綫與及觀塘綫延綫至黃埔的進一步規劃和設計。全長17公里的沙田至中環綫，路綫以公司於兩鐵合併提出的方案為基礎，由大圍至港島，連接多條鐵路，為乘客提供更便捷的鐵路服務。公司將繼續與政府磋商以服務經營權方式營運沙田至中環綫。全長3公里的觀塘綫延綫，將由現時的油麻地站途經何文田至黃埔。公司將以擁有者的方式與政府磋商該項目的實施細節。

就北環綫及高速鐵路所進行的可行性研究已於2007年完成。該26公里長的高速鐵路將提供高速的過境列車服務連接香港和深圳、廣州以至中國內地的新高速全國城際鐵路網。北環綫將為西鐵綫提供過境連接，及於新界東北及西北之間提供一條新的鐵路走廊。

在2007年，公司繼續與政府商討，爭取於2008年年底完成高速鐵路的初步設計，務求令該鐵路計劃盡快刊憲。

### 新項目的融資模式

新鐵路項目將採用切合本身情況的不同融資模式。對西港島綫，政府已表示會採用撥款模式。南港島綫(東段)則可能採用公司傳統的「鐵路和物業綜合發展經營」模式。第三種模式是兩鐵合併所用的服務經營權模式，即由政府(或九鐵公司)支付鐵路綫初期的建造成本，而公司則負責經營並每年支付經營權費用，同時負責鐵路的保養及改善工程；九龍南綫已採用此發展模式。

### 項目完成

位於日出康城(在將軍澳南)的新站之土木及結構工程已於2007年10月大致完工，路軌鋪設亦於2007年12月大致完成，而機電系統的安裝工程按進度預期於2009年竣工。

### 行人隧道及行人通道

就連接尖沙咀站大堂及鄰近彌敦道63號重建項目地庫的兩個地下入口工程預期於2008年4月展開，而長荔街行人隧道已於2007年8月動工，將荔枝角站與荔枝角道南側的新發展項目連接。連接佐敦谷至九龍灣站的工程亦已於2007年年初展開。

## 海外拓展

公司的海外發展策略於2007年取得進展。公司與英國Laing Rail各佔半數股權的聯營公司London Overground Rail Operations Ltd (LOROL)奪得London Overground專營權，而北京地鐵四號綫項目的工程亦取得進展。與此同時，我們繼續在中國內地和歐洲探求商機。

### 中國內地

在北京，一間由港鐵公司持有49%的公私合營公司在北京地鐵四號綫項目取得穩定進展。

機電工程合約的招標已大致完成。首兩列列車的內部裝修及設備組裝工程進展良好，檢測及調試工程已於2007年12月展開。現時已有14個車站交予北京地鐵四號綫的公私合營公司展開機電安裝工程。

在深圳，公司繼續協助深圳市政府爭取國家發展和改革委員會批准深圳市軌道交通四號綫項目。同時，有關的籌備工作及擴大試驗段工程繼續進行，而深圳市政府承諾倘該項目不獲批准，則會償還已支付的部分成本。

公司將繼續在中國內地尋求投資機會。年內，公司於北京爭取項目發展機會，例如北京地鐵四號綫大興支綫，以及在杭州、蘇州、天津及武漢尋求發展新的地鐵綫項目。

### 歐洲

公司在歐洲維持毋需投放大量資金的業務發展策略，在這個方針之下，公司與英國Laing Rail(現正被Deutsche Bahn group收購)各佔半數股權的聯營公司LOROL於6月奪得London Overground專營權及於11月接管該專營權。

根據該專營權，LOROL可在大倫敦區營運五條現有路線，為期7年，而Transport for London(TfL)可選擇將經營期延長兩年。專營權以成本為基礎，將於合約有效期內獲得約7億英鎊的金額，用以支付營運成本及LOROL的預計利潤。

London Overground是個半圓形的網絡，服務倫敦的西部、北部及東部，該鐵路也是2012年奧運會的主要幹綫。London Overground全長107.2公里，而LOROL最終將會管理網絡內78個車站中的55個車站。