

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。