







廣拓網絡

延展動力

## 內地及海外拓展

在香港以外  
營運的  
鐵路綫  
總長度達



# 664.5

公里

## 深圳市 龍華綫



於2011年  
6月16日  
全綫通車



LOROL  
表現  
好轉使

## 正點率

位列英國鐵路營運商之首

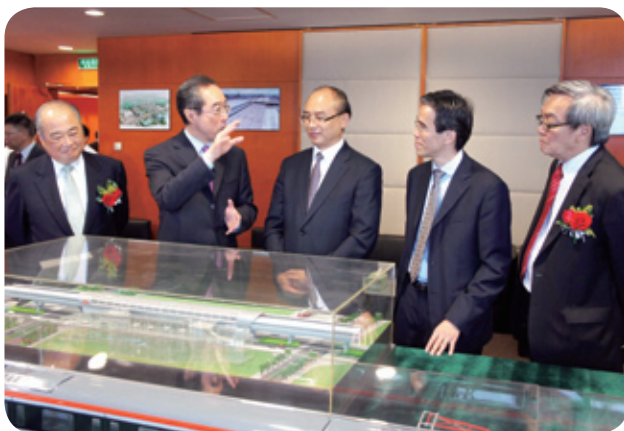




近年來，公司運用過去數十年於香港累積的專長，在其他市場建立專營權業務，開拓發展新方向。這些業務已開始為公司業績帶來實質貢獻，而我們在中國內地及海外亦聲譽日隆。

公司在中國內地的鐵路專營權業務包括：在綜合營運北京地鐵四號綫及大興綫延綫的北京京港地鐵有限公司中佔49%股權及全資擁有營運深圳市軌道交通龍華綫(深圳市龍華綫)的港鐵軌道交通(深圳)有限公司。在海外，公司的鐵路專營權業務包括：在澳洲佔60%股權的Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (MTM)、在瑞典全資擁有的MTR Stockholm AB (MTRS)和佔50%股權為MTRS提供列車維修服務的Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT)，以及在英國佔50%股權的London Overground Rail Operations Limited (LOROL)。

公司在香港以外的鐵路附屬公司，即MTM、MTRS及港鐵軌道交通(深圳)有限公司年內錄得收入共122.79億港元，較2010年增加21.0%，收入增加主要由於有利的匯率變動、來自MTM的工程項目收入增加，以及深圳市龍華綫第二期通車所致。經營成本為118.30億港元，使經營利潤增加60.9%至4.49億港元，經營毛利率則為3.7%。港鐵軌道交通(深圳)有限公司及MTM均錄得符合我們預期的財務表現，而MTRS則稍遜預期。MTM及MTRS從事營運及維修特許專營權業務，所需的資本投資較少，因此其經營毛利率通常會大大低於其他需要龐大資本的項目之經營毛利率。港鐵軌道交通(深圳)有限公司出現輕微經營虧損，而MTM



深圳市市長許勤(圖中)出席深圳市龍華綫第二期的通車儀式

和MTRS的經營利潤則分別為4.00億港元及5,500萬港元。北京京港地鐵有限公司以聯營公司入帳，其表現較預期為佳，因此對公司的財務貢獻亦大幅提升。在其他聯營公司中，LOROL及TBT的表現皆符合我們預期。這三家聯營公司於2011年合共帶來除稅後利潤1.16億港元，較2010年增加9,400萬港元。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於2011年錄得的總乘客量接近10.65億人次，而2010年的總乘客量約為8.5億人次。



在北京，北京地鐵四號綫和大興綫持續超越專營權所訂立的服務標準

## 中國內地

年內，我們於中國內地的業務取得良好進展，並可望在短期內就現有鐵路綫的延綫項目及進行更多項目達成協議。

在北京，大興綫於2010年12月30日通車，使北京地鐵四號綫全綫於2011年完成全年度營運。兩條地鐵綫的服務均超越我們訂下的營運表現及可靠程度目標，兩條地鐵綫於2011年的總乘客量合計為3.774億人次，而每日平均乘客量則逾100萬人次。

北京地鐵四號綫於2011年9月28日慶祝營運兩周年，期間錄得總乘客量超過5.3億人次，而最高每日乘客量為114萬人次。於兩年期內，該路綫提供的班次逾380,000次，列車營運的行車總里數超過8,000萬車卡公里，在各方面的表現水平一直令人滿意。

我們繼續積極尋求進一步參與中國首都之鐵路項目的機會。於2011年10月舉行的京港貿易洽談會上，公司就進一步投資及營運其他預計於2015年前投入服務的北京地鐵綫，與北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司簽署了諒解備忘錄。

深圳方面，深圳市龍華綫第二期於2011年6月16日通車，使我們在這華南城市的專營權業務全綫投入運作。該鐵路綫的營運表現理想，其平均列車服務按照編定班次行走和

## 內地及海外拓展

準時程度分別為99.92%及99.66%，繼續超越專營權的要求。2011年的總乘客量為6,050萬人次，而每日平均乘客量自第二期投入服務後達至25.53萬人次。

我們與深圳市政府的合作繼續取得成果。2011年8月18日，公司旗下兩家全資附屬公司(即港鐵軌道交通(深圳)有限公司及港鐵物業(深圳)有限公司)成功以底價約20億元人民幣投得深圳市龍華綫車廠一期地段。該地塊的可供發展樓面面積約為206,167平方米。這兩家附屬公司將於內地成立一家項目公司，在該地塊進行商住物業發展，並負責項目的所有開發和建築成本。公司將會與深圳市政府分享這個發展項目所獲得的部分淨利潤，以支持深圳市發展軌道交通。除此之外，我們正根據於2010年7月簽署的諒解備忘錄，繼續對深圳市軌道交通六號綫進行投資可行性研究。

公司於2010年與杭州市地鐵集團有限責任公司達成協議，成立合營公司以營運杭州地鐵一號綫，而港鐵公司及杭州市地鐵集團有限責任公司分別持有合營公司的49%及51%股權。我們正等待國家發展和改革委員會審批這個項目。自2011年下半年開始，項目已展開招聘及培訓人員等營運前準備工作，預計鐵路可於2012年年底投入服務。

## 海外

在海外市場，我們投資於提升設備及改善管理水平，使營運表現得以進一步改善。

在英國，連接東倫敦綫及北倫敦綫的一小段鐵路，即東倫敦綫第1a期於2011年2月通車，改善了LOROL的營運表現。LOROL憑著優質服務，於2011年4月成為英國該年度其中一個表現最優秀的鐵路營運商。在2011年8月21日至9月17日期間，LOROL的公眾表現指數達97.0%，而以移動平均數計算的全年表現則為95.85%，超越了2011年4月1日至2012年3月31日期間94.0%的12個月目標。此外，LOROL於英國2011年秋季全國乘客普查中的得分也顯著提升，整體滿意率達92%，較2010年秋季的調查結果高7%，亦較倫敦及英格蘭東南部的平均得分高9%。

在英國National Rail Awards 2011頒獎禮上，倫敦交通局(Transport for London)及LOROL因協力促使London Overground的服務得以全面改善而獲頒享譽盛名的Special Judges Award獎。

在斯德哥爾摩，MTRIS在多方面的營運表現繼續有所改善。儘管2011年經歷了罕有大風雪等惡劣天氣情況，列車服務準時程度仍能達到94.4%，較2010年的93.5%為佳，6月期間更創下歷史性新高的98%。而列車可用程度亦由2010年



## 企業責任焦點

### 緊密聯繫 建設社區

我們的目標不但是用心關懷及照顧乘客的旅程，並且把社區生活及文化藝術帶進我們的車站，藉此讓乘客能透過在我們網絡上的旅程，來豐富他們生活的每一程。

我們於2011年透過專業藝術家和年輕人的現場表演及藝術作品展覽等活動，把這個理念引進深圳市軌道交通龍華綫，當中很多展品在車站設計階段時已融入了車站架構之中。



在斯德哥爾摩，MTRs鐵路服務的列車可用程度及準時程度持續有所改善

的94%上升至2011年的99.8%。乘客能體驗到前所未有的清潔地鐵環境和更完善的交通資訊。

墨爾本方面，由於出現營運問題及挑戰，加上2011年2月的高雨量惡劣天氣情況，為營運表現帶來極嚴重的負面影

響。及後，透過引入第一期新列車時間表及取消部分列車時速限制等措施後，列車服務準時程度自2011年5月開始逐步改善，並同時維持列車服務按照編定班次行走，使兩項指標的全年表現分別達到87.13%及98.60%。

### 中國內地及海外鐵路業務一覽

	正在營運						商討中項目
	北京地鐵 四號綫， 中國內地	北京地鐵 四號綫 大興綫， 中國內地	深圳市軌道 交通龍華綫， 中國內地	London Overground， 英國	斯德哥爾摩 地鐵， 瑞典	墨爾本 鐵路， 澳洲	杭州地鐵 一號綫， 中國內地 <sup>#</sup>
港鐵公司的實質權益	49%	49%	100%	50%	100%	60%	49%
業務模式	公私合營	營運及維修 專營權	建設、營運 及轉移 <sup>^</sup>	營運及維修 專營權	營運及維修 專營權*	營運及維修 專營權	公私合營
專營權開始日期/ 預計開始營運日期	2009年9月	2010年12月	一期： 2010年7月 二期： 2011年6月	2007年11月	2009年11月	2009年11月	2012年
專營權期限	30年	10年	30年	7年	8年	8年	25年
車站數目	24	11	一期：5 二期：10	55	100	212	31
路線長度(公里)	28	22	一期：4.5 二期：16	112	110	372	48

<sup>#</sup> 與杭州市政府簽署的特許經營協議經國家有關部門正式批准後即可落實。

<sup>^</sup> 深圳市軌道交通龍華綫一期的資產由深圳市政府擁有，而港鐵軌道交通(深圳)有限公司於2010年7月接管其營運。

\* 列車維修服務由MTR Stockholm與Mantena AS各佔50%股權的聯營公司負責。