

香港鐵路網絡
將會增加

53公里

開創新時代 鐵路網

4

個新鐵路項目
繼續邁進



港島綫延綫

已於2014年12月通車



香港網絡拓展

年內，公司在香港的網絡拓展項目包括五條新鐵路綫，其中港島綫西延（又稱西港島綫）已於2014年12月通車。



年內，公司在香港的網絡拓展項目包括五條新鐵路綫，其中港島綫西延(又稱西港島綫)已於2014年12月通車。

由港鐵擁有的新鐵路綫

港島綫西延(又稱西港島綫)

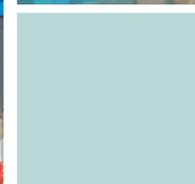
全長3公里的港島綫西延已於2014年12月通車，為香港島西區開創一番新氣象。港島綫西延包括三個新車站，在通車初期香港大學站及堅尼地城站率先投入服務，另一個新車站西營盤站將於2015年3月29日啓用，而該車站位於奇靈里的出入口預計於2015年年底啓用。正如較早前所宣布，我們已調整估算的項目造價(未計算資本化利息)至約185億港元。作為社區鐵路，這條延綫為約23萬名在西區居住及就業的市民帶來更大便利，每日平均乘客量超越

10萬人次。全天候綜合行人設施網絡，包括舒適的行人通道、扶手電梯及升降機，讓市民更方便往來西區山上山下。

在推行工程項目的過程中，與社區的連繫十分重要，而於2014年7月，公司出版一本名為《石牆樹保育》的新書，講述在港島綫西延施工期間如何保育堅尼地城科士街一堵擁有百年歷史的樹牆。在有關項目的另一項社區關懷活動中，香港年輕新晉導演於2014年9月推出三套以「社區」為主題的短片。

南港島綫(東段)

全長7公里的南港島綫(東段)將使港鐵服務由金鐘伸延至港島南區，而該鐵路綫的車廠將設於黃竹坑。南港島綫(東段)把鐵路服務首次帶進南區，服務估計達35萬的居住及



執行總監會管理報告

香港網絡拓展



為了擴建金鐘站而需要在現有港島綫隧道下進行的支撐工程，由於技術複雜，繼續成為項目的主要挑戰

就業人口。全長3.2公里由金鐘站通往海洋公園站的南風隧道，挖掘工程已於2014年10月完成。黃竹坑車廠已經平頂，裝修和機電工程進展良好。為了擴建金鐘站而需要在現有港島綫隧道下進行的支撐工程，由於技術複雜，繼續成為項目的主要挑戰。此工程是否按時完成，至為關鍵，將影響我們能否依2016年年底的修訂目標通車。海洋公園站及黃竹坑站的結構工程已經完成，而裝修及機電工程正在進行中。利東站和海怡半島站的挖掘工程已經完成，車站結構及出入口工程正在進行中。南港島綫(東段)使用的列車已於2014年交付，並由2014年年底起陸續轉移到黃竹坑車廠。一系列的列車測試將於2015年在軌道上進行。

我們於2014年8月份已將估算的工程總造價(未計算資本化利息)增加至152億港元。由於工程複雜及持續面對種種挑戰，我們將根據項目進度再檢討其造價估算，並有機會向上修訂。截至2014年12月31日，項目已完成82%。

觀塘綫延綫

全長2.6公里的觀塘綫延綫將使觀塘綫由現時的油麻地總站伸延至新建的何文田站及黃埔站。觀塘綫延綫將成為首條連接何文田和黃埔的鐵路線，服務14.6萬居住人口。工程的主要挑戰為黃埔站月台隧道的挖掘工程，此工程是否按時完成，至為關鍵，將影響我們能否依2016年年中的修訂目標通車。黃埔站西面及東面大堂正在進行挖掘工程，截至2014年年底已經完成約88%，而何文田站的結構工程已完成66%。由油麻地站至黃埔站的軌道鋪設工程已於2014年年底完成27%。

原有的估算工程總造價(未計算資本化利息)為59億港元。由於工程複雜及持續面對種種挑戰，我們將根據項目進度再檢討此造價估算，並有機會向上修訂。截至2014年12月31日，項目已完成72%。



全長7公里的南港島綫(東段)將使港鐵服務由金鐘伸延至港島南區

由政府委託港鐵興建的新鐵路綫

高鐵香港段

高鐵香港段全長26公里，將提供跨境的高速鐵路服務，連接香港與深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡。香港段的列車將由西九龍總站開出。截至2014年12月31日，該項目已完成66%，而目標完工日期則由2015年修訂為2017年年底。根據高鐵香港段委託協議，項目由政府出資興建。我們於2014年7月向政府提交當時的項目造價估算，總額為715.2億港元，包括未來的保險及項目管理成本。由於工程複雜，尤其在西九龍總站的工程，我們正在檢討此造價估算及目標完工日期(以及由此產生的任何潛在滯後)。考慮到項目持續面對的工程挑戰和獨立董事委員會提出的有關建議，造價估算有可能顯著上升。預計此項檢討將於2015年第二季完成，然後正式向政府提交檢討結果，並會繼續監察和檢討項目造價及完工日期。

根據高鐵香港段委託協議，倘若大幅修改執行委託活動的進行計劃有可能導致公司的項目管理責任或成本大幅增加或減少，公司以及政府須真誠地磋商以同意增加或視乎情況減少項目管理費(管理費現時定於45.90億港元)。由於此磋商尚未展開(截至2014年12月31日及直至本年報之日期)，故此在現階段，並不確定有關費用會否增加。倘若公司收到的項目管理費沒有增加，則公司未必能夠收回履行高鐵香港段委託協議下之責任所增加的內部成本。

至於潛在法律責任，倘若公司違反高鐵香港段委託協議，或公司履行高鐵香港段委託協議下之責任時因疏忽而引致政府有所損失，政府有權向公司提出申索。根據高鐵香港段委託協議及高鐵香港段初步委託協議，公司就此產生相關的法律責任(傷亡除外)設有上限，而此上限相等於公司在高鐵香港段委託協議下收到的項目管理費和其他費用，以及公司在高鐵香港段初步委託協議下收到的若干費用。

執行總監會管理報告

香港網絡拓展

公司於2014年4月公布項目工程滯後的消息後，港鐵董事局成立了獨立董事委員會。該委員會與獨立專家合作，就日後公司如何以更具透明度及適時的方式完成該項目提出意見。獨立董事委員會先後在2014年7月及10月發表報告，當中確定導致項目滯後的多項外在因素，包括本地勞動力不足、管綫改動工程複雜，以至地質狀況欠佳的影響。我們正在落實優化公司系統及流程的建議，包括董事局成立了工程委員會及風險委員會。這些改善措施將提升項目管理的透明度和傳訊工作。

香港特別行政區行政長官辦公室於2015年1月30日公布了高鐵香港段獨立專家小組的報告。我們已與獨立董事委員會聘請的兩名專家共同研究報告內容，並將因應需要協助政府落實報告中提出的建議。

這個項目的隧道工程需要使用隧道鑽挖機及鑽爆方式進行大量挖掘，截至2014年年底已完成92%。值得注意的是，全長7.6公里由謝屋村穿過大帽山至石蔭的隧道已於2014年3月底以鑽爆方式打通，而美荔道至海庭道的隧道使用隧道鑽挖機進行的挖掘工程亦已於2014年10月完成。由於在2014年9月開始採用爆破方法，進一步加快西九龍總站北面的地底岩層挖掘進度，西九龍總站的整體挖掘工程

截至年底已完成88%，而混凝土結構的澆灌工程已經完成43%。石崗列車停放處全部14幢建築物的結構工程已經完成，而機電安裝工程正在進行中。

沙田至中環綫

全長17公里的沙田至中環綫，將現有鐵路綫連接成東西走廊及南北走廊。項目共有十個車站，包括六個連接現有及施工中鐵路綫的轉綫車站。截至2014年年底，項目已整體完成27%，而東西走廊及南北走廊分別完成37%及9%。沙田至中環綫東西走廊的工程進度主要受到土瓜灣一處工地的考古工作影響，工程因此滯後11個月，目標通車日期現為2019年。至於南北走廊，我們預計毗鄰該走廊的其他基建項目的工地將延遲移交，並估計將會令工程進度出現最少六個月的滯後，目標通車日期為2021年。公司將繼續與有關方面緊密聯繫，盡量舒緩上述滯後造成的影響。根據沙田至中環綫委託協議，項目由政府負責出資興建。2014年5月，我們通知政府東西走廊和南北走廊的竣工日期會有滯後。由於工程複雜，加上土瓜灣的考古工作令造價上升，我們正考慮項目持續面對的工程挑戰，並按獨立董事委員會的建議，對項目造價估算進行檢討。在完成有關檢討後，會向政府提交檢討結果，並繼續監察和檢討項目造價。

沙田至中環綫將於2021年為新界地區提供急需的新交通聯繫，服務達38萬的居住人口及估計達26萬的就業人口。年內各車站的建造工程繼續進行。顯徑站已完成37%。地面明挖回填隧道的臨時打樁平台已展開打樁工程。截至年底，鑽石山站工程已完成48%，而啟德站工程則整體完成49%。為配合未來沙中綫東西走廊的8卡列車運作，馬鞍山綫各車站月台正進行改建工程，截至2014年年底已完成75%，而鋼製的伸延月台頂蓋亦正在安裝。

正在討論的新鐵路項目

2014年9月，政府公布《鐵路發展策略2014》，當中概述政府為直至2031年的鐵路擴展提供的規劃框架。公司已就這些新鐵路項目向政府提供了一些技術性資料，並會繼續支持政府為社區興建新鐵路。



截至2014年年底，西九龍總站的整體挖掘工程已完成88%



新鐵路項目在 2014 年的進度

上環至堅尼地城	車站數目 3	總長度(公里) 2.7	項目融資 現金資助
金鐘至海怡半島	車站數目 5	總長度(公里) 7	項目融資 鐵路加物業綜合發展經營
油麻地至黃埔	車站數目 2	總長度(公里) 2.6	項目融資 鐵路加物業綜合發展經營
西九龍至廣州南	車站數目 1	總長度(公里) 26*	項目融資 服務經營權
大圍至紅磡 紅磡至金鐘	車站數目 8 2	總長度(公里) 11 6	項目融資 服務經營權

* 由西九龍直達深圳與香港分界。