



於12月30日，鐵路服務擴展至
北京大興區

放眼世界

實踐願景共籌劃

於7月1日接管營運
**深圳市軌道
交通四號綫
一期**

在香港
以外營運的
鐵路綫總長度達
644.5公里



內地及海外拓展

投放資源改善
墨爾本網路
的可靠性

經翻新及擴展後的
東倫敦綫
於5月投入服務

「公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於2010年錄得的總乘客量接近8.5億人次。」

公司在香港以外的鐵路業務，不但可增加利潤，還為我們帶來擴展業務的機會。

2010年，公司於香港以外營運的鐵路業務包括：在中國內地，營運北京地鐵四號綫的北京京港地鐵有限公司佔49%股權及營運深圳市軌道交通四號綫的港鐵軌道交通(深圳)有限公司佔100%股權、在澳洲的Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (MTM) 佔60%股權、在瑞典的MTR Stockholm AB (MTRS) 佔100%股權和為MTRS提供列車維修服務的Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT) 佔50%股權，以及在英國的London Overground Rail Operations Limited (LOROL) 佔50%股權。

公司在香港以外的三家鐵路附屬公司，即MTM、MTRS和港鐵軌道交通(深圳)有限公司錄得鐵路專營權收入共101.44億港元。經營成本為98.65億港元，而經營利潤達2.79億港元，經營毛利率為2.8%。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)有限公司於2010年7月1日開始營運深圳市軌道交通四號綫第一期，但由於業務規模要待預期於2011年年中通車的第二期投入服務後才能達至理想，因此港鐵軌道交通(深圳)有限公司一如我們預期，在2010年錄得4,100萬港元的經營虧損。MTM於2010年錄得經營利潤3.26億港元，財務表現令人鼓舞；但MTRS的財務表現卻未符預期，年內出現600萬港元的經營虧損，因此MTRS已採取提升盈利能力的措施。北京京港地鐵有限公司、LOROL及TBT全部作為聯營公司入帳，於2010年合共帶來除稅後利潤2,200萬港元，超乎我們預期。公司應佔LOROL除稅後利潤為1,800



Ziel, nummer	Quart. Personen / Tag
08:56 08:58 Beijing Metro Line 4, Mainland of China	16 20
09:11 09:12 Daxing Line of BJL4, Mainland of China	15 17
09:11 09:11 Shenzhen Metro Line 4, Mainland of China	10 13
09:01 09:01 London Overground, United Kingdom	7 21
09:04 09:05 Stockholm Metro, Sweden	13 8
09:07 09:08 Melbourne Metro, Australia	12 22
09:11 09:12 Hangzhou Metro Line 1, Mainland of China	15 17

拓新領域

萬港元，而北京京港地鐵有限公司及TBT則分別為公司帶來100萬港元及300萬港元的利潤。

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

中國內地

北京地鐵四號綫於2010年的乘客量逾2.5億人次，高於預期。於2010年5月1日，北京地鐵四號綫錄得100萬人次的創紀錄單日乘客量。

平均列車服務可用率及正點率的表現均超越我們訂下的目標。8月，我們很榮幸獲得國家副主席習近平先生、北京市委書記劉淇先生及北京市長郭金龍先生到訪，與市民一起體驗北京地鐵四號綫的列車服務。

年內，大興綫的籌備工作進展理想，令這條全長22公里延伸北京地鐵四號綫至大興區的延綫如期於2010年12月30日投

入服務。北京京港地鐵有限公司擁有大興綫延綫的營運及維修合約。

2010年11月，北京京港地鐵有限公司就研究北京地鐵16號綫採用更高載客量的A型列車及相關設施，與北京市基礎設施投資有限公司及北京東直門機場快速軌道有限公司簽署了合作備忘錄。

在深圳，港鐵軌道交通(深圳)有限公司根據2009年3月簽署的特許經營協議，於2010年7月1日接管營運全長4.5公里、沿綫設有五個車站的深圳市軌道交通四號綫第一期。平均列車服務按照編定班次行走及正點率均超越我們訂下的目標。而每日平均乘客量為65,000人次，亦超出預期。

全長16公里、沿綫設有十個車站的深圳市軌道交通四號綫第二期的建造工程進展理想，而列車製造工程亦正在進行中。深圳市軌道交通四號綫，包括第一期及第二期，預計在2011年年中可全綫通車。2010年7月，公司與深圳市地鐵三號綫



LOROL為倫敦提供卓越服務並提升區內聯繫

投資有限公司簽署合作備忘錄，一同參與深圳市軌道交通六號線的可行性、土地及規劃研究，以及投融資研究。

於2010年3月，我們的附屬公司港鐵杭州一號線投資有限公司連同杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司，就全長48公里的杭州地鐵一號線項目以「公私合營」模式合作，進行投資、建造以及為期25年的營運，與杭州市政府簽署了特許經營協議。項目所需的總投資額為220億元人民幣，而當中37%，即83億元人民幣，將由港鐵公司擁有49%股權的合營公司出資，而合營公司餘下的51%股權由杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司持有，項目總投資額的餘額由杭州市政府出資。由於合營公司將透過借貸出資，港鐵公司的股本投資估計約為22億元人民幣。杭州地鐵一號線的土木建造工程已於2007年3月動工，預計鐵路可於2012年投入服務。項目的特許經營協議有待中央政府監管機構審批。

由於公司在瀋陽的主要持份者(包括瀋陽市政府)出現重大的人事變動，為我們佔49%股權的瀋陽營運及維修合營公司帶來嚴重障礙，並導致其難以履行合約中的工作範疇。我們正



港鐵軌道交通(深圳)有限公司於2010年7月1日接管營運全長4.5公里、沿綫設有五個車站的深圳市軌道交通四號綫一期

與瀋陽的有關單位磋商解決方案並決定撤離瀋陽。公司在合營公司的投資，主要包括合營公司直接聘用或為合營公司提供支援的員工薪酬，我們已將有關開支於2010年帳項註銷。

海外

在英國，LOROL於年內為所有路線引入新列車，進一步提升了服務質素，而表現仍超越我們訂下的目標。由多爾斯頓交匯站(Dalston Junction)至西克羅伊登站(West Croydon)和水晶宮站(Crystal Palace)的LOROL東倫敦綫經翻新和擴展後，於2010年5月開始提供全面的客運服務，而LOROL的路綫總長度亦由85公里增至110公里。LOROL正在進行車站投資計劃以翻新及提升車站質素，同時為應付逃票問題已加強車票巡查並收緊對逃票乘客的跟進程序。LOROL於2010年的每日載客量約為20萬人次。

在斯德哥爾摩，MTRS自2009年11月開始營運以來，營運表現逐步改善。在平均列車服務正點率及班次中止數目的表現皆較我們訂下的目標為佳。MTRS於年內的每日載客量約為110萬人次。

在墨爾本，MTM在上半年遇到多項營運問題，導致營運表現欠佳，但已即時採取補救措施，使營運表現在下半年內有所



12月，北京地鐵四號綫的延綫大興綫正式投入服務

改善。有關措施包括在沿綫主要車站實施列車月台停留時間管理程序，藉以改善營運流程，同時從基礎設施入手，設計了相關措施以提升基礎設施及列車車隊的可靠性。MTM於2010年的每日平均載客量約為70萬人次。

同樣在澳洲方面，公司夥拍了由John Holland Pty. Ltd.、ITOCHU Corporation及The Royal Bank of Scotland Group (Australia) Pty. Ltd.所組成的財團，於2010年11月入標競投澳洲黃金海岸一個輕鐵項目。財團負責興建該輕鐵系統，而我們將負責營運和維修建成後的輕鐵。

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	深圳市軌道交通四號綫，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 [#]
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 [^]	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年年中	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	213	31
路綫長度(公里)	28	22	一期：4.5 二期：16	110	108	372	48

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

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。

[^] 深圳市軌道交通四號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。