





由港鐵擁有的新鐵路項目



委託港鐵進行的
新鐵路項目



討論中的新鐵路項目

香港網絡拓展

我們的目標和成就

我們拓展香港鐵路網絡提升運載能力，以達致滿足香港未來交通需求的整體目標，當中包括港鐵擁有的鐵路項目，以及政府委託港鐵進行的鐵路項目。在拓展這些新鐵路綫的同時，我們致力滿足社會大眾對環境、安全及效率的期望。

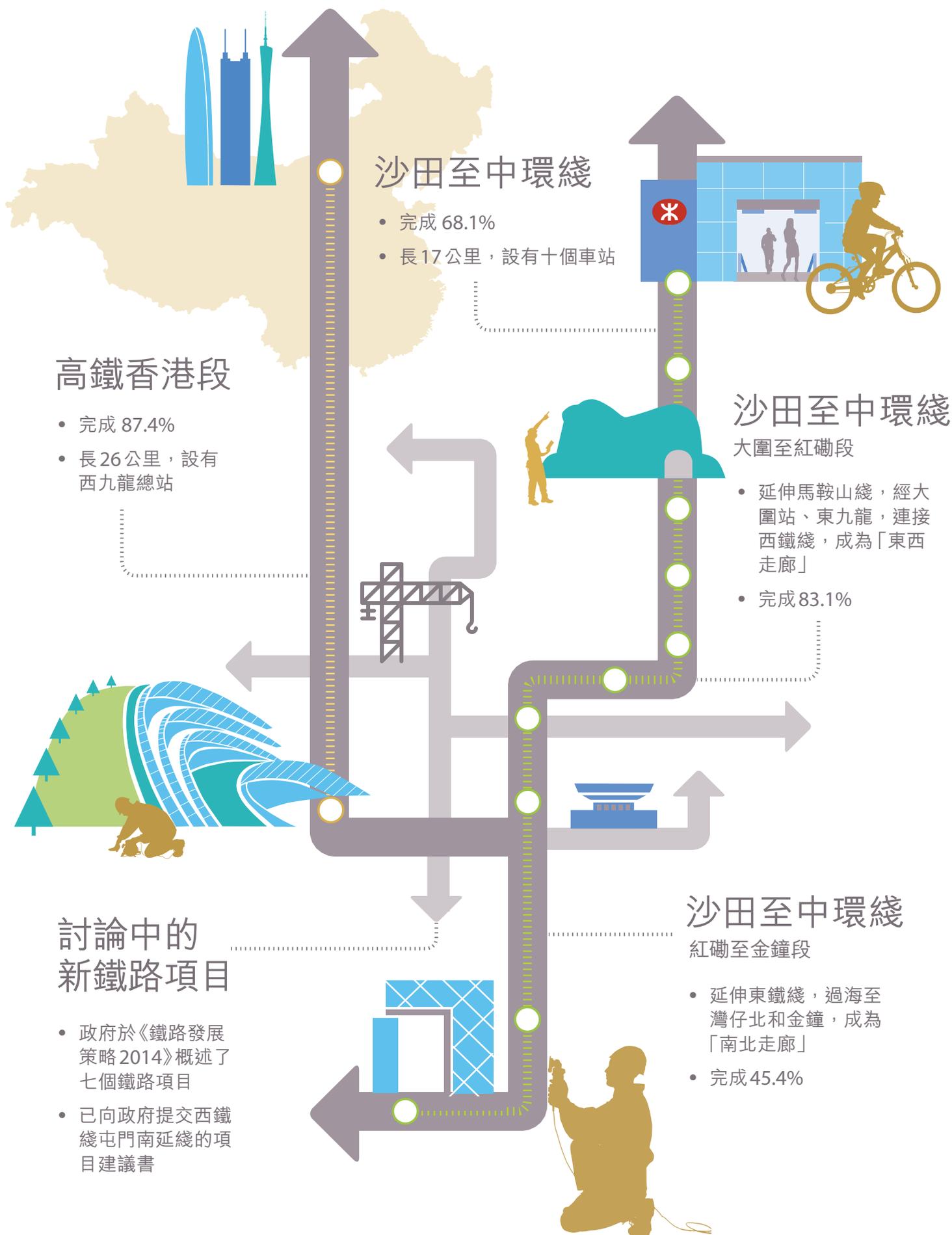
港鐵於2016年開通了兩條新鐵路綫，觀塘綫延綫及南港島綫(東段)分別於10月23日及12月28日通車，令便捷的港鐵服務覆蓋全港18區。廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)及沙田至中環綫的建造工程繼續取得進展。

我們繼續配合政府續以鐵路作為發展本港公共運輸骨幹的策略。政府於《鐵路發展策略2014》中列出了七個新鐵路項目。公司已於2016年12月向政府提交屯門南延綫的項目建議書，並正就另外三條鐵路綫編製項目建議書。



我們的策略

- 交付目標：執行良好的項目管理實務，確保工程項目符合進度，即包括由港鐵擁有的項目：觀塘綫延綫及南港島綫(東段)，分別可如期於2016年10月及12月開通；及由政府委託港鐵進行的新鐵路項目：高鐵香港段可如期於2018年第三季開通、沙田至中環綫東西走廊可於2019年年中開通、以及沙田至中環綫南北走廊可於2021年開通
- 聯接工作的成效：積極加強與公司內各聯接部門和處別以至與外部主要持份者的協作渠道。加強協調運作，尤其就移交鐵路延綫項目及營運中的鐵路工程時與車務處緊密配合
- 增長和發展：把握《鐵路發展策略2014》帶來的新鐵路發展機會，籌備日後興建香港一系列的鐵路項目。把握機遇，善用香港及海外新項目所提供的機會，促進員工事業發展及提升員工能力



沙田至中環綫

- 完成 68.1%
- 長 17 公里，設有十個車站

高鐵路香港段

- 完成 87.4%
- 長 26 公里，設有西九龍總站

沙田至中環綫

大圍至紅磡段

- 延伸馬鞍山綫，經大圍站、東九龍，連接西鐵綫，成為「東西走廊」
- 完成 83.1%

沙田至中環綫

紅磡至金鐘段

- 延伸東鐵綫，過海至灣仔北和金鐘，成為「南北走廊」
- 完成 45.4%

討論中的新鐵路項目

- 政府於《鐵路發展策略 2014》概述了七個鐵路項目
- 已向政府提交西鐵綫屯門南延綫的項目建議書

由港鐵擁有的新鐵路項目

觀塘綫延綫

香港市民熱切期待，全長3公里的觀塘綫延綫經過全面的試行和測試後，已於10月23日通車。觀塘綫由油麻地站延伸3公里至新建的何文田站及黃埔站後，令來往黃埔站和油麻地站之間的車程時間縮短，由以前乘搭其他交通工具時所需的15至20分鐘，減少至只需五分鐘。

自觀塘綫延綫通車以來，截至2017年2月底，約1,300萬乘客已乘搭該延綫，每日平均乘客量超過10萬人次。

南港島綫(東段)(「南港島綫」)

全長7公里的南港島綫將港鐵服務由金鐘站伸延至港島南區。新綫已於12月28日通車，受到南區居民及乘客歡迎。南港島綫共有四個新車站(包括海洋公園站、黃竹坑站、利東站及海怡半島站)，令港鐵服務貫通全港18區。年內，港鐵團隊克服不少施工上的挑戰，包括金鐘站的大型擴建工程，使新綫得以順利於年底通車。

自南港島綫通車以來，截至2017年2月底，約700萬乘客已乘搭該綫，每日平均乘客量超過11萬人次。

由政府委託港鐵進行的新鐵路項目

高鐵香港段

廣深港高速鐵路香港段(「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。西九龍總站的總樓面面積約為380,000平方米，是世界上最大的地下高速鐵路車站之一。截至2016年12月31日，整個項目已完成87.4%、總站已完成82.8%，而所有隧道工程已大致完成。主隧道內的軌道鋪設工程已於2016年11月完竣，整體而言，95.7%的軌道已於2016年年底前完成鋪設。

高鐵香港段項目採購的九列列車當中，首列列車已於2016年9月由青島經海路運抵本港。第一階段的列車動態測試，已於香港的試行段隧道內完成。第二列列車已於2017年1月底運抵本港。

高鐵香港段的目標通車日期仍然是2018年第三季。

公司的項目管理責任載於公司與政府簽訂的兩份委託協議當中。第一份委託協議(「高鐵香港段初步委託協議」)包括初步設計、詳細設計及地盤勘測及其他事宜，而第二份委託協議(「高鐵香港段委託協議」)則包括完成高鐵香港段的詳細設計、建造、測試及至投入服務，以及其他事宜。





高鐵香港段協議中有關項目所需的額外資金安排，已獲本公司獨立股東在2016年2月1日通過，而立法會財務委員會於2016年3月11日批准政府的額外財務承擔後，高鐵香港段協議已成為無條件。

根據高鐵香港段協議，政府將承擔及支付最高達844.2億港元的項目造價(較原先的項目造價估算650億港元增加最多194.2億港元(「現時造價上升」))。如項目超出844.2億港元，港鐵將承擔及支付超出844.2億港元的任何項目造價(如有)，但高鐵香港段協議所指明的有限情況例外。港鐵亦會派發每股合計4.40港元的特別現金股息，當中，第一期共129.4億港元的特別股息(每股2.20港元)，已於2016年7月13日派發；第二期同為每股2.20港元的特別股息，將於2017年下半年派發。除了為反映高鐵香港段協議所建議的安排而作出的修訂外，高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議(統稱「委託協議」)的其他條款維持不變。有關修訂亦包括把根據高鐵香港段委託協議應付予公司的項目管理費(由45.9億港元)上調至63.4億港元，以及把高鐵香港段項目的完工計劃修訂至2018年第三季。此外，政府保留權利，在新綫投入商業營運後，就公司在委託協議下對現時造價上升的責任問題(如有)訴諸仲裁(「仲裁」)。

倘若(i)政府就公司在委託協議下對現時造價上升的責任問題(如有)訴諸仲裁；及(ii)仲裁員並無裁定高鐵香港段委託協議所載的責任上限(「責任上限」)無效，且裁定若非設有

責任上限，公司在委託協議下就現時造價上升的責任會超出責任上限，則公司須承擔政府獲裁定可取得的金額，最多不超過責任上限；及尋求獨立股東批准公司承擔高於責任上限的超出金額；以及在獲得獨立股東批准的情況下，向政府支付超出責任的金額。

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，設有合共十個車站，包括六個轉綫車站。該鐵路綫將為香港提供更完善的交通網絡聯繫。截至年底，該項目整體已完成約68.1%，而東西走廊及南北走廊分別完成83.1%及45.4%。

東西走廊方面，由大圍至紅磡全長11公里的隧道已於2016年8月貫通，是一個重要里程碑。軌道安裝工程現正進行中，當中54%的軌道經已鋪設。東西走廊當中三個車站已平頂，其餘車站的工程進展良好。

南北走廊方面，第一台隧道鑽挖機已於2016年3月投入運作。從銅鑼灣到會展站的上下行隧道鑽挖工程至年底皆已完成。沉管式過海隧道方面，紅磡圍堰的打樁工程已於2016年6月完成，脫水工作亦已於其後一個月展開。過海隧道走綫的水底挖泥工程已完成約75%。沉管式隧道組件的混凝土結構已完成，相關工作亦正在進行中。我們預計於2017年上半年展開沉放及其後連接有關隧道組件的工程。

會展站垂直隔牆及相關鐵路設施的建造工程正在進行中。由於灣仔北地盤空間有限，為擴展工地範圍，會議道、菲林明道及博覽道現正分階段實施臨時交通管理措施，行車綫數目在繁忙時間會維持不變，以減低對公眾的影響。

金鐘站將會成為沙田至中環綫、港島綫、荃灣綫及南港島綫的轉綫中心。南港島綫於2016年12月底開通後，未來沙田至中環綫在金鐘站的月台及大堂的工地已移交至沙田至中環綫的項目團隊。上述月台和大堂範圍的土木及屋宇設備工程已於2017年1月展開。

作為南北走廊項目的一部分，現有東鐵綫將會更換訊號系統。新訊號系統的測試已於2016年10月開始在東鐵綫列車非行車時間分階段進行。

儘管施工進度符合預期，但正如之前多次公布，沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。東西走廊土瓜灣站工地的考古發現，原本令致工程延誤11個月，但憑著有關團隊的努力及成功實行多項追回落後進度措施，確定可追回部分延誤，東西走廊的完工日期預期為2019年年中。至於南北走廊，公司早前已公布六個月的工程延誤是由幾項外在因素造成，包括預期第三方對會展站部分

工地的延遲移交。公司亦表示若工地移交有任何比之前已公布之外出現進一步延誤，南北走廊的落成日期亦將進一步押後。現在，由於另一名第三方承辦商因延遲移交灣仔北的工地和工地上有委託工程尚未完成，令南北走廊的完工期會出現額外三個月的延誤(即預期延誤合共九個月)。然而，南北走廊的完工期仍以2021年為目標。若任何第三方在移交工地、或所移交的工地有尚未完成的工序而再出現進一步的延誤，可能會導致南北走廊的落成日期進一步押後。

公司的工程團隊一直就東西走廊及南北走廊工程努力不懈，探討及採取適當措施以改善進度，並追回因外在因素及第三方而引致的滯後。

建造沙田至中環綫的撥款安排載於與政府簽訂的兩份委託協議。有關沙田至中環綫的前期工程委託協議(「沙中綫前期工程委託協議」)列明主要在金鐘站及何文田站進行的沙田至中環綫前期工程。隨後有關沙田至中環綫建造及通車試行的委託協議(「沙中綫委託協議」)列明沙田至中環綫有關建造及通車試行的撥款安排。



於2016年12月，公司完成對沙中綫前期工程委託協議下項目造價估算的評估，並就公司對該等工作的委託成本修訂至86.171億港元通知政府。政府於2017年向立法會工務小組委員會提交額外撥款申請之前，已於2016年12月就該額外撥款要求，諮詢立法會交通事務委員會轄下之鐵路事宜小組委員會。

關於沙中綫委託協議，考慮到持續的困難和挑戰(包括上述的因素)，公司認為沙中綫委託協議的造價估算將需要顯著上調以顧及(i)早前就土瓜灣站工地考古發現時曾公布

的額外41億港元、(ii)會展站工地延遲移交、(iii)會展站早前未預計的車站上蓋相關的地基工程、(iv)另一名第三方承辦商因延遲移交灣仔北的工地和工地上有委託工程尚未完成，以及(v)其他因素例如香港建築業勞動力供應短缺。公司已知會政府，公司會就此進行一項詳細的評估，以檢討沙中綫委託協議有關項目的造價估算。

由於工程複雜，而上述部分問題當中的不確定因素仍然存在，加上南北走廊現只完成了45.4%，此評估只能於2017年下半年完成，之後公司將正式向政府提交檢討結果。

討論中的新鐵路項目

除了目前興建中的餘下兩個「鐵路2.0」新鐵路項目外，政府於《鐵路發展策略2014》概述了七個新增鐵路項目。政府已邀請我們為其中四個項目提交項目建議書，分別為屯門南延綫、北環綫(及古洞站)、東九龍綫和東涌西延綫

(及東涌東站)。公司已於2016年12月向政府提交屯門南延綫的項目建議書，並正就北環綫(及古洞站)及東九龍綫進行技術研究，以準備於2017年提交項目建議書，東涌西延綫(及東涌東站)的項目建議書將於其後提交。

新成立的技術工程處

新委任的技術工程總監於2016年年初帶領新成立的技術工程處，推動公司在技術工程方面更上一層樓，及加強在技術工程方面的監控。