■沙中線建成後，將令港鐵的「經脈」四通八達。 資料圖片

紅磡段2015年啟用 過海段2019年落成

374億沙中線 港府建 租港鐵

【本報訊】（記者 羅敬文）政府將分階段興建沙田至中環鐵路線（沙中線），造價374億元。該鐵路將由政府全資興建，再租予港鐵營運50年，預期大圍至紅磡段可於2015年啟用，過海段要延至2019年落成。屆時，大圍至金鐘車程將由目前的29分鐘縮短至17分鐘。運輸及房屋局局長鄭汝樺表示，沙中線採用服務經營權模式營運，有利日後與港鐵商討續營九鐵綠段的安排。

政府在2000年的《鐵路發展策略》中，已將沙中線列為優先發展項目，行政會議昨日拍板通過有關發展，由大圍作起點，途經鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍、何文田及紅磡，過海後會連接至會展及金鐘，涉及9個車站，沙中線採用服務經營權模式，政府出資興建，再租予港鐵營運50年，政府預計期間收回918億元。沙中線服務範圍內的人口達30萬，就業人口約28萬，鐵路建造期間可創造11,000個職位，在營運期間可創造9,600個職位。

服務30萬人口 創萬職位

運輸及房屋局局長鄭汝樺昨出席簡介會時稱，不把沙中線交由港鐵自資興建和營運，因為沙中線是連接東西、南北的九鐵線段，當港鐵管理的九鐵線營運期屆滿後，此安排可方便商討續約事宜。港鐵行政總裁周松崗表示，因毋須出資興建沙中線，將不獲批鐵路沿線上蓋物業的發展權，現亦難評估營運沙中線帶來的收益。

至於原訂的慈雲山站，因在興建車站技術上有很大困難，故不會興建；政府會研究增設行人設施及重整小巴服務，以完善區內交通。鄭汝樺表示，沙中線接合馬鞍山線、九龍南線和西鐵線，令鐵路系統環環相扣，四通八達，預計每天可接載100萬人次乘客，以節省的交通時間估算，至2021年，鐵路帶來的經濟效益每年可達40億元。

6站可轉車四通八達

沙中線東西南北接駁多條鐵路，市民日後由馬鞍山往屯門只需69分鐘，毋須轉車；鐵路由北至南仲延過海，乘客只須50分鐘便可從羅湖直達香港島的心臟地帶，毋須轉車。沙中線設有完善的轉車安排，其中大圍、鑽石山、何文田、紅磡、會展和金鐘等6個站，乘客可跨月台或在上下層轉乘其他線段，車廠設於鑽石山。

運輸及房屋局副秘書長容偉雄表示，沙中線分階段上馬，過海路段須配合中環灣仔繞道和灣仔會展側發展的第2期工程，需要進一步詳細規劃。鄭汝樺補充，會確保大圍至紅磡，與過海段的鐵路同期動工。

租予港鐵營運50年

中文大學工商管理學院副院長蘇偉文表示，政府建議的融資安排回報率偏低，但此舉可避免傳媒指責政府利益輸送港鐵。他說：「如果當足定期存款的概念，50年才可以拿返900多億元，其實意味這個定期存款回報比較低，但港鐵始終有收入，可以撇除了部分利益輸送的質疑，對於港鐵可以紓緩資金上的成本。」

■鄭汝樺表示，沙中線由政府出資興建，之後以每年收回18億元出租給港鐵營運。 本報記者 李志樑 攝

沙中線與觀塘線延伸

沙中線

全程長度：17公里

行車班次：繁忙時間約2分半鐘一班

車　　速：大圍至紅磡段最高每小時130公里；過海段最高每小時120公里

票　　價：沿用港鐵票價結構

預計行車時間（所需時間/分鐘）

烏溪沙至屯門（69）

大圍至鑽石山（5）

紅磡至金鐘（5）

大圍至金鐘（17）

羅湖至金鐘（50）

落馬洲至金鐘（52）

施工時間表

2010年　展開建造工程

2015年　大圍至紅磡段啟用

2019年　過海段啟用(至金鐘)

觀塘線延伸

全程長度：約3公里

轉線車站：在何文田轉乘沙中線

行車班次：繁忙時間往何文田約2分鐘一班，往黃埔約4分鐘一班

車　　速：最高每小時80公里

預計行車時間（所需時間/分鐘）

油麻地至黃埔（5）

黃埔至金鐘（14）

黃埔至大圍（16）

施工時間表

2011　展開建造工程

2015　觀塘線延線落成

■資料來源：運輸及房屋局

市民反應

渴望已久

李小姐：現時愛民邨交通非常不便，路線選擇不多，鐵路能夠伸延到來是渴望已久的事。

多一選擇

張同學：每天由紅磡搭小巴到何文田上學，港鐵通車對我幫助不是很大，但多一種選擇也是好的。

早就該建

陳先生：有鐵路當然好，其實早幾年就應該開始興建，不過遲建總比沒有好。

本報記者梁祖彝 攝

無物業收入 港鐵收益暫難估

【本報訊】（記者 趙建強）市場關注港鐵沙中線失去物業補貼收入後的每年營運收入，能否彌補初收時租用鐵路的支出，及會否分薄現有港鐵過海線的客源，港鐵行政總裁周松崗昨無正面回答，只表示，估計沙中線落成後，每日乘客量可增加33萬人次，車費收入可增加，港鐵亦會保證股東收益。

周松崗表示，沙中線建成後，由港鐵按年向政府繳費以經營，營運手法與兩鐵合併時，港鐵租用西鐵鐵路網絡，而無標經營西鐵上蓋物業的經營方式類似。

目前港鐵利潤中，很大部分收益來源為物業收入，如昨日剛公布的07年度業績，港鐵的151億盈利中，其中83億元就來自物業發展，車務及車站內商務及與鐵路相關業務的貢獻僅約26億元。

■周松崗表示，因不獲批鐵路沿線上蓋物業的發展權，現在難評估營運沙中線收益。

中環南站選址 大費周章

【本報訊】（記者 羅敬文）政府構思多年的沙中線，旨在提供往來沙田至中環的鐵路線段，減輕路面交通的壓力，但政府最新提出的方案，只是沙田至金鐘的鐵路線（沙金線）。運輸及房屋局局長鄭汝樺表示，中環南站選址未定，待添馬艦新政府總部啟用後，再研究是否把中環南站設於現有的政府總部即美利大廈等一帶用地。

政府方案卻未直達中環，只是接駁至金鐘站。鄭汝樺解釋，中環南站選址未定，曾考慮雲咸街以西，但土壤有問題，另一選址動植物公園，但遠離中環而未獲考慮。她說：「將來政府總部搬往添馬艦後，那個用地（現有政府總部）怎樣用途？會不會在那時適合去看中環南站設在那個地方（現有政府總部）。」

觀塘延線 油麻地駁黃埔

【本報訊】（記者 羅敬文）政府落實港鐵觀塘延線的發展，把觀塘線油麻地站延伸至黃埔，途經何文田站，與沙中線互相接駁，造價42億元，預期工程將於2015年完成。政府將以擁有權形式批出由港鐵投資、興建和營運觀塘延線，並會研究港鐵建議在何文田站發展鐵路上蓋物業，以填補發展延線的22億元資金差額。

港鐵投資42億興建營運

行政會議昨日不僅通過沙中線的發展方案，還批准觀塘延線的發展。觀塘線延線全長3公里，從港鐵油麻地站伸延，經何文田至黃埔，何文田中途站可轉乘沙中線，延線可服務何文田和黃埔區內146,000名居民。政府估計工程將於2010年動工，2015年完成，2016年每天使用人次達18萬，每年帶來經濟效益達4億元。

觀塘延線將有別於沙中線，將會採取擁有權形式來發展，交予港鐵投資、興建和營運，涉及資金約42億元。不過，港鐵行政總裁周松崗表示，初步估計發展觀塘延線會出現22億元的資金差額，希望政府批准以「鐵路和物業綜合發展模式」，容許在何文田車站，即山谷道發展上蓋物業，來填補這條延線的資金差額。

啟用後黃埔到旺角5分鐘

運輸及房屋局局長鄭汝樺表示，觀塘線延線屬港鐵鐵路網絡的伸延，應以擁有權模式作為港鐵工程項目進行，將會研究如何填補港鐵發展延線出現22億元的資金差額，並期請獨立財務顧問，研究數據後再決定。當觀塘延線啟用後，乘客可在5分鐘內從黃埔到達旺角，較目前繁忙時間使用路面交通工具所需的25分鐘快捷。

配合沙中線的發展，紅磡、大圍和金鐘將成為日後的交通樞紐，其中紅磡站更成為最繁忙的車站。周松崗表示，港鐵將予以配合，在紅磡站新建地底車站，以配合東西走廊和南北走廊的交匯處，也是前往內地的城際鐵路車站。他又稱，金鐘站也會成為樞紐車站，是港鐵港島線、荃灣線、南港島線和沙中線的總匯。

李紹德總裁透露碼頭資產將注中海集運 並擴油輪散貨船隊

中國海運正籌備整體上市

【本報兩會報道組北京11日電】全國政協委員、中國海運(集團)總公司總裁李紹德近日在與本報社長張國良一行會面時透露，今年將把碼頭資產注入旗下中海集運（中海集裝箱運輸股份有限公司2866，HK,601866，SH），相關的碼頭資產料涉及母公司在大連、營口、錦州、秦皇島、煙台、連雲港、上海、廣州等地港口參股投資的碼頭。他並透露，中國海運的整體上市工作亦在進行之中。

■中國海運(集團)總公司總裁李紹德透露，中國海運的整體上市工作正在進行中。 資料圖片

此外，李紹德還透露，中海集運2007年收益將超出A股IPO時的承諾（每股收益0.20元人民幣），2008年1月的業績又創下其成立十年以來的同期最高紀錄。

據李紹德介紹，中海集運於2007年12月回歸A股，是中國海運旗下的集裝箱資產平台，未來將整合集裝箱船隊、碼頭、物流、集裝箱製造與租賃等相關產業。

沿海遠洋並舉

中國海運旗下另一家上市公司中海發展股份有限公司(1138,HK,600026，SH)，則囊括了集團的油輪、乾散貨船資產，專業從事煤、油、礦等資源和能源產品的運輸，目前，中海發展已成功實現戰略轉型，船隊發展取得實質的飛躍，主營業務和市場從以沿海運輸為主轉向沿海與遠洋並舉。

談及行業的整體情況，李紹德說，航運在相當長的時間內還會處於穩定發展期，但不排除在某個區域、某個時段會有上下波動。前段時間香港知名人士拋售部分航運股票是正常的，因為他在長期投資三年後，認為到現在有機會所以就拋售了，而且他也有其他更好的獲利辦法。

與中國電力合作

針對航運業週期性風險問題，李紹德表示，中國海運在繼續發展集裝箱運輸核心船隊的同時，大力擴充油輪和乾散貨船隊，形成集裝箱、油輪和散貨三足鼎立的局面，以減少不同細分市場的週期性波動對集團整體效益的影響。另外，為鎖定市場風險，中國海運與首鋼、武鋼、寶鋼、神華等大貨主簽訂了長期合約，並與華能、神華、寶鋼等成立了合資航運公司。

此外，中國海運和中國電力投資集團公司11日在北京簽署了《戰略合作框架協定》，從而發揮各自優勢，進一步提高合作層次，將雙方的合作推向嶄新的階段。

中國海運成立於1997年7月1日，總部設在上海。它是中央直接領導和管理的重要國有骨幹企業之一，是以航運為主業的跨國經營、跨行業、跨地區、跨所有制的特大型綜合性企業集團。

中國海運主營業務設有集裝箱、油運、貨運、客運、特種運輸等專業化船隊；正在開展汽車船運輸和LNG業務。相關業務有碼頭經營、綜合物流、船舶代理、環球空運、船舶修造、船員管理、集箱製造、供應貿易、金融投資、資訊技術等產業體系。

中國海運在全球85個國家和地區，設有北美、歐洲、香港、東南亞、韓國、西亞六個控股公司和日本株式會社、澳大利亞代理有限公司；境外產業下屬90多家公司、代理、代表處，行銷網點總計超過300多個。

堅持科學發展

中國海運擁有各類船舶440多艘，1,780多萬載重噸，集裝箱載箱位45萬標準箱；集團年貨物運輸完成量超過3.7億噸、990萬標準箱，在國家能源和進出口貿易中發揮了重要的運輸支援和保障作用。

中國海運堅持科學發展、建設百年中海的發展理念；堅持做強做大航運主業、積極發展相關產業的經營戰略；中國海運「十一五」發展目標是：成為具有較強國際競爭力的國家重要骨幹企業之一，建設具有世界一流水準的航運企業。

預察油價動向 三招「節油」

■中國海運總裁李紹德（左）與本報社長張國良。

不斷高企的國際油價，造成運輸成本的上升，已經成為航運企業發展的一大「瓶頸」。然而，李紹德在談到這個讓不少老總都頭疼不已的問題時，卻表現出了談定和從容。

李紹德告訴記者，早在國際油價飆升之前，中海的管理層已經敏銳地感覺到了這個市場動向。經過在海外期貨市場的資本運作，07年，中國海運就提前「鎖定」了75萬噸的燃油。

提前購油75萬噸

「當時的油價是每桶56美元，如果按照當前市場上每桶上百美元的價格計算，我們這麼以來，就節省了3,500萬美元。」 李紹德說。

儘管通過一次海外期貨市場的成功運作，一下為企業「省」出了不少利潤。但李紹德也坦言，石油價格會時刻受到全球各種經濟、政治因素的影響，市場波動極大，「今天還100多（美元），明天可能就跌掉10%」。因此控制燃油成本的「治本之道」還是靠日常管理。

「能燒重油的不燒輕油；能燒油渣的，就不燒重油，」李紹德用一個很淺顯易懂的例子向記者解釋了中國海運的「管理節能」政策。

中國海運與行業總運輸量對比

中國海運運輸量	行業總運輸量
05年 459.7萬TEU（標準箱）	1.06億TEU
06年 565.9萬TEU	1.17億TEU
07年 332.8萬TEU（上半年）	1.29億TEU

編航次選擇加油港

此外，在安排航次計劃時，根據貨載和油價情況，合理選擇加油港，也是降低燃油成本的一個重要措施。

李紹德表示，別小看了這些貌似有點「小家子氣」的做法，「積流成海，滴水穿石。我們整個集團有440多條船，一年下來省下的成本可不是個小數目」。

李紹德：不排除併購海外碼頭

【本報兩會報道組北京11日電】在中國企業跨國併購的大潮中，中國海運是否也有所舉措？中國海運總裁李紹德日前透露，公司正在洽談一個參股美國碼頭的計劃，料將於不久簽約。

據李紹德透露，雷曼兄弟的主席、UBS主席等近期頻繁訪問中國海運，希望公司參與世界行業的兼併和收購。

「世界上可以買的東西很多，但是我們要按照公司自己的規劃來做，首先要把企業內部的基礎和管理作好，要有風險和防風險的意識，當然，在適當的時候也不排除去兼併和收購。」李紹德說。

據李紹德介紹，2003年，中國海運在美國洛杉磯已經參股了一個碼頭，去年在埃及的蘇伊士運河出口建米埃塔港亦投資了一個碼頭，參股20%。「未來，我們在海外還會繼續選擇。」李紹德說。

■李紹德表示，中海正在洽談一個參股美國碼頭的計劃。

戒備森嚴 一班中國警察手持特別裝備，在天安門廣場準備檢查車輛。 法新社

拍照留念 一班穿着傳統服飾的少數民族代表天安門前拍照。 路透社

海信重塑科龍信用形象

【本報兩會報道組北京11日電】全國人大代表、海信集團董事長周厚健(見圖)日前接受本報記者採訪時透露，被海信收購的科龍，去年銷售收入達80億元。至此，「顧雛軍案」後科龍銷售收入已與案發前持平。周厚健還透露，投入10多億元的海信購物廣場奧帆基地店4月底將投入試運營。該購物中心容納819個世界各級著名品牌，周厚健表示，這將是亞洲一流、中國頂尖的高端購物中心。

海信廣場6月營運

周厚健表示，2007年海信集團收入達469億元，盈利11.8億元。為應對科龍債務及內部改革問題，目前海信集團正在通過禁止對供應商合同外欠款等整改措施重塑科龍信用形象。他表示科龍產品科技含量、銷售市場均好，很看好科龍今後發展前景。

據悉位於青島奧帆基地旁邊的海信廣場營業面積6.8萬平方米，附設937個停車位，奧帆賽事期間，廣場樓頂的3,000餘平米空間將被闢為奧運觀禮台。該購物中心定位高端消費人群，預計於6月底正式運行。

周厚健表示，數字交通、光通訊等領域將成為海信新的經濟增長點，短期內不會再涉足其它領域。2007年海信地產盈利2億多元，目前地產業已成為海信主導產業之一。

家電業應更新技術

談到家電產業，周厚健稱內地家電業亟需反思的是「輕視產品熱衷打價格戰」。他表示，目前家電行業進入「微利時代」，行業內競爭日趨白熱化，價格、促銷方式等因素無法取代產品的核心地位，而技術投入和更新則是提升產品的決定因素。他同時認為，「價格聯盟」等壟斷手段違背市場經濟下的行業規律，不利於行業持久發展。

此次當選人大代表，周厚健表示將繼續呼籲《政府採購法》的設立。他以韓國製造業崛起為例，認為政府應對擁自主知識產權、高新科技，但產品特徵不成熟的民族製造業實施政府採購，以實現此類企業資金回流投入再研發。據悉，周厚健將把該建議作為提案呈交全國人大。

煙台以港為平台吸引外資

【本報兩會報道組北京11日電】全國人大代表、山東煙台市市長張江汀(見圖)日前接受記者採訪時稱，目前港資已居煙台市外資利用第二位，僅次韓資，居台資、美資之前。煙台港有意申請國家批准建設保稅港，以北面呼應東北三省，東向聯結日韓，向西輻射環渤海經濟圈。

看重香港窗口地位

張江汀表示煙台非常看重香港窗口地位，今後將繼續加強與香港合作，並以港為平台吸引更多海外資金。他稱，目前煙台下轄港口已整合為煙台港區集團，港口綜合實力躍居全國第11位。而煙台開發區在全國54個國家級開發區中居第六，實現了港口與出口加工區區港聯動。

着力培植創新技術

除基礎投資環境外，張江汀表示煙台此後將着力於轉變政府職能、提高行政效率，不斷優化投資軟環境，同時升級產業結構。去年煙台西北林業公司為主承建的中俄「托姆斯克州木材工貿合作區」成為我國11個國家級境外開發區之一。煙台將進一步建立境外短缺資源開發和供應體系，加快推動南山集團在澳洲的鋁礦開發項目、東方海洋在新西蘭的海域綜合開發項目、百年電力在東埔寨的煤電開發項目，引進更多的境外資源。

紅磡大屋苑成交料升三成

【本報訊】土瓜灣區位於名校網，近年又相繼有大型樓盤入伙，有地產代理相信沙中線落實興建，會帶動樓價和成交量上升：「消息落實後，預計成交量會有近3成的升幅。」他預期日後附近的啟德發展區落成後，可以進一步帶動該區的物業發展。

民建聯支持興建

民建聯支持由政府興建沙中線，認為可以善用財政盈餘，至於日後釐訂沙中線票價，他們就希望政府有較大權力，以照顧市民負擔。