

編號零二零/一六 二零一六年三月十一日

MTR CORPORATION LIMITED**香港鐵路有限公司**

(「公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

**截至 2015 年 12 月 31 日止年度
經審核業績公告****摘要****財務**

- 總收入上升 3.8%至 417.01 億港元；未計中國內地及國際附屬公司前的收入增加 5.8%至 291.29 億港元
- 除稅後股東應佔基本業務利潤

經常性業務利潤	85.65 億港元	上升 6.7%
物業發展利潤	23.29 億港元	下跌 34.3%
	<u>108.94 億港元</u>	下跌 5.9%
- 物業發展利潤主要包括來自日出康城第三期「緻藍天」的利潤
- 股東應佔基本業務利潤之每股盈利為 1.87 港元
- 計入投資物業重估後，股東應佔利潤下跌 16.7%至 129.94 億港元
- 淨資產增加 4.1%至 1,701.71 億港元；淨負債權益比率為 11.3%；來自基本業務的平均資金回報率為 6.5%
- 董事局建議末期股息每股 0.81 港元（可選擇以股代息），全年股息合共每股 1.06 港元

香港鐵路網絡

- 香港客運業務總乘客量增加 1.8%至 19.38 億人次，列車服務準時程度維持於 99.9%
- 推出「鐵路 2.0」，當中包括於現有鐵路網絡持續進行大型提升計劃，及將於未來數年交付餘下的四條新鐵路線
- 於 2015 年為鐵路網絡進行維修、更新及提升的開支逾 70 億港元

香港新鐵路項目

- 公司與香港特區政府於 2015 年 11 月 30 日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排的有條件協議，該協議其後於 2016 年 2 月 1 日獲公司的獨立股東批准；取決於協議內的資金安排亦獲香港特區立法會批准，公司將分兩期每期以同等金額每股 2.20 港元支付每股合共 4.40 港元的現金特別股息，預計分別於 2016 年下半年及 2017 年下半年支付
- 觀塘綫延綫及南港島綫（東段）目標於 2016 年下半年通車

中國及國際鐵路業務

- 北京京港地鐵有限公司於 2015 年 11 月簽署了北京地鐵十六號綫的特許經營協議；北京地鐵十四號綫第三期於 2015 年 12 月開始營運服務
- 斯德哥爾摩的 MTR Express 及英國的 MTR Crossrail 分別於 2015 年 3 月及 5 月開始營運服務
- 斯德哥爾摩地鐵的營運專營權延長六年至 2023 年
- 集團獲得 Stockholm Commuter Rail Systems 的專營權，由 2016 年 12 月起，提供為期十年的營運及維修服務，期滿後可選擇續期四年

物業發展

- 天榮站、日出康城第六期、第七期、第八期及第九期和元朗站地塊（公司為代理人）的物業發展項目招標已於 2015 年批出；日出康城第十期的物業發展項目招標已於 2016 年 3 月批出
- 深圳「天頌」的預售反應良好，截至 2015 年年底合共 1,698 個單位已售出約 96%

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2015 年 12 月 31 日止年度經審核業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2015 年	2014 年
香港客運業務收入	16,916	16,223
香港車站商務收入	5,380	4,963
香港物業租賃及管理業務收入	4,533	4,190
中國內地及國際附屬公司收入	12,572	12,627
其他業務收入	2,300	2,153
	41,701	40,156
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(4,906)	(4,450)
- 水電費用	(1,482)	(1,409)
- 營運鐵路的地租及差餉	(231)	(269)
- 耗用的存料與備料	(557)	(540)
- 保養及相關工程	(1,324)	(1,361)
- 鐵路配套服務	(274)	(253)
- 一般及行政開支	(610)	(640)
- 其他費用	(318)	(314)
	(9,702)	(9,236)
香港車站商務開支	(550)	(515)
香港物業租賃及管理業務開支	(865)	(747)
中國內地及國際附屬公司開支	(11,986)	(11,821)
其他業務開支	(2,174)	(1,960)
項目研究及業務發展開支	(304)	(454)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(25,581)	(24,733)
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年 非定額付款前經營利潤		
- 來自經常性業務	16,260	15,478
- 來自中國內地物業發展	(140)	(55)
	16,120	15,423
香港物業發展利潤	2,891	4,216
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	19,011	19,639
折舊及攤銷	(3,849)	(3,485)
每年非定額付款	(1,649)	(1,472)
未計利息及財務開支前經營利潤	13,513	14,682
利息及財務開支	(599)	(545)
投資物業重估	2,100	4,035
應佔聯營公司利潤或虧損	361	121
除稅前利潤	15,375	18,293
所得稅	(2,237)	(2,496)
年內利潤	13,138	15,797

	截至 12 月 31 日止年度	
	2015 年	2014 年
下列人士應佔：		
- 公司股東	12,994	15,606
- 非控股權益	144	191
年內利潤	13,138	15,797
公司股東應佔年內利潤：		
- 來自未計及物業發展利潤前基本業務	8,565	8,024
- 來自物業發展	2,329	3,547
- 來自基本業務	10,894	11,571
- 來自投資物業重估	2,100	4,035
	12,994	15,606
每股盈利：		
- 基本	2.22 港元	2.69 港元
- 攤薄	2.22 港元	2.68 港元

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2015 年	2014 年
年內利潤	13,138	15,797
年內其他全面收益（除稅及重新分類調整後）：		
不會重新分類至損益的項目：		
- 自用土地及樓宇重估盈餘	271	116
- 重新計量界定福利計劃淨負債	(580)	(370)
	(309)	(254)
其後可能重新分類至損益的項目：		
- 折算的匯兌差額：		
- 海外附屬公司及聯營公司財務報表	(570)	(95)
- 非控股權益	(28)	(26)
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	(134)	37
	(732)	(84)
	(1,041)	(338)
年內全面收益總額	12,097	15,459
下列人士應佔：		
- 公司股東	11,981	15,294
- 非控股權益	116	165
年內全面收益總額	12,097	15,459

綜合財務狀況表（百萬港元）

	於 2015 年 12 月 31 日	於 2014 年 12 月 31 日
資產		
固定資產		
- 投資物業	68,388	65,679
- 其他物業、機器及設備	79,576	78,279
- 服務經營權資產	27,755	26,698
	<u>175,719</u>	<u>170,656</u>
物業管理權	28	30
在建鐵路工程	19,064	16,229
發展中物業	17,983	7,490
遞延開支	288	64
聯營公司權益	5,912	5,797
遞延稅項資產	91	50
證券投資	336	527
待售物業	1,139	1,076
財務衍生工具資產	81	105
存料與備料	1,373	1,365
應收帳項、按金及預付款項	5,135	3,797
應收關連人士款項	1,636	1,073
現金、銀行結餘及存款	12,318	18,893
	<u>241,103</u>	<u>227,152</u>
負債		
銀行透支	50	46
短期貸款	1,599	500
應付帳項及應計費用	22,860	16,421
本期所得稅	953	996
工程合約保證金	994	1,094
應付關連人士款項	1,858	1,607
貸款及其他債務	19,162	19,961
服務經營權負債	10,564	10,614
財務衍生工具負債	830	565
非控股權益持有者貸款	110	124
遞延收益	743	765
遞延稅項負債	11,209	10,977
	<u>70,932</u>	<u>63,670</u>
淨資產	<u>170,171</u>	<u>163,482</u>
股本及儲備		
股本	46,317	45,280
為股份獎勵計劃而持有的股份	(151)	-
其他儲備	123,889	118,045

	於 2015 年 12 月 31 日	於 2014 年 12 月 31 日
公司股東應佔總權益	170,055	163,325
非控股權益	116	157
總權益	170,171	163,482

附註： -

1. 核數師報告

截至 2015 年 12 月 31 日止年度的業績已由集團的核數師畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。而畢馬威會計師事務所發出的無重大修訂核數師報告載於即將寄發予股東的年報內。此外，業績已由集團審核委員會審閱。

於初步公告內所載列的集團截至 2015 年 12 月 31 日止年度的綜合財務狀況表、綜合損益表及綜合全面收益表及其相關附註所列的財務數字已由畢馬威會計師事務所與集團該年度經審核綜合帳項所載之金額作比較，兩者金額一致。根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》、《香港審閱工作準則》或《香港核證工作準則》，畢馬威會計師事務所就此所進行之工作，並不構成審核、審閱或其他委聘保證，因此核數師不會就本公告發表任何保證意見。

2. 帳項編製基準

本公司年度業績之初步公告是按照《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的適用披露規定編製，並於 2016 年 3 月 11 日獲授權發布。

本年度業績之初步公告所載有關截至 2015 年及 2014 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料，並不構成本公司於該等財政年度的法定年度綜合帳目，但這些財務資料均取自該等帳目。按照香港《公司條例》第 436 條須就該等法定帳目作進一步披露的資料如下：

根據香港《公司條例》第 662(3)條及附表 6 第 3 部，本公司已將截至 2014 年 12 月 31 日止年度的帳目交付公司註冊處處長，並將適時交付截至 2015 年 12 月 31 日止年度的帳目。

本公司核數師畢馬威會計師事務所已對集團該兩年度的帳目作出滙報。該核數師報告並無保留意見；並無含有該核數師在其報告不作保留意見之情況下，以強調的方式促請有關人士注意的任何事宜之提述；亦未載有按香港《公司條例》第 406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

本綜合帳項按照所有由香港會計師公會頒布並適用的《香港財務報告準則》（「HKFRS」）及香港公認會計準則編製。香港會計師公會頒布了數項於集團本會計年度首次生效的 HKFRS 修訂。其中下列的修訂與集團的財務帳項有關：

- HKAS 19 修訂「界定福利計劃：僱員供款」
- HKFRSs 修訂「2010 至 2012 週期的 HKFRSs 的年度改進」
- HKFRSs 修訂「2011 至 2013 週期的 HKFRSs 的年度改進」

於本會計期間採納該等修訂對集團的財務報告並無影響。

3. 保留溢利

截至 2015 年 12 月 31 日止及 2014 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2015 年 1 月 1 日結餘	114,863
公司股東應佔年內利潤	12,994
年內其他全面收益	(580)
沒收的僱員認股權	1
宣派及批准股息	(6,134)
於 2015 年 12 月 31 日結餘	<u>121,144</u>

百萬港元	
於 2014 年 1 月 1 日結餘	104,965
公司股東應佔年內利潤	15,606
年內其他全面收益	(370)
沒收的僱員認股權	3
宣派及批准股息	(5,341)
於 2014 年 12 月 31 日結餘	<u>114,863</u>

4. 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2015 年	2014 年
分佔物業發展所得的盈餘	2,898	4,004
西鐵物業發展的代理費及其他收入	30	234
其他費用扣除雜項收入的淨額	(37)	(22)
	<u>2,891</u>	<u>4,216</u>

5. 所得稅

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2015 年	2014 年
本期稅項		
- 年內香港利得稅項撥備	1,791	1,583
- 年內中國內地及海外稅項	190	205
	<u>1,981</u>	<u>1,788</u>
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(23)	-
	<u>1,958</u>	<u>1,788</u>
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	(36)	(15)
- 超過相關折舊的折舊免稅額	435	760
- 撥備及其他	(120)	(37)
	<u>279</u>	<u>708</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>2,237</u>	<u>2,496</u>
應佔聯營公司稅項支出	<u>121</u>	<u>72</u>

截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損（如有）後，按稅率 16.5%（2014 年：16.5%）計算。中國內地及海外附屬公司的本期稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅稅率 16.5%（2014 年：16.5%）計算。而在中國內地及海外產生的遞延稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

6. 股息

董事局建議派發末期股息每股 0.81 港元。公司提議向所有股東提供以股代息的選擇，惟登記地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。但有關建議有待股東於應屆周年成員大會上批准，建議的 2015 年度末期股息（附有以股代息選擇），預計於 2016 年 7 月 13 日派發予於 2016 年 5 月 27 日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

7. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2015 年 12 月 31 日止年度的股東應佔利潤 129.94 億港元（2014 年：156.06 億港元），及年內已發行的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份，合共 5,840,842,013 股（2014 年：5,809,481,200 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2015 年 12 月 31 日止年度的股東應佔利潤 129.94 億港元（2014 年：156.06 億港元），及就具攤薄效力的公司的認股權計劃及股份獎勵計劃作出調整的年內已發行的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份，合共 5,855,204,923 股（2014 年：5,813,911,530 股）計算。

若根據來自基本業務的公司股東應佔利潤 108.94 億港元（2014 年：115.71 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利分別為 1.87 港元（2014 年：1.99 港元）及 1.86 港元（2014 年：1.99 港元）。

8. 業務分類資料

集團由多個業務執行委員會來管理業務。根據為分配資源及評估表現而向內部最高級行政管理人員匯報資料的方式，集團將業務分為下列須呈報的類別：

(i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士、及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸，提供客運及相關服務。

(ii) 香港車站商務：於香港客運業務網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。

(iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。

(iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。

(v) 香港以外的鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。

(vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。

(vii) 其他業務：與客運或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪 360」（包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務）、鐵路顧問業務及提供予香港特別行政區政府（「香港特區政府」）的項目管理服務。

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	營業額		利潤貢獻	
	截至 12 月 31 日止年度 2015 年	2014 年	截至 12 月 31 日止年度 2015 年	2014 年
香港客運業務	16,916	16,223	2,493	2,710
香港車站商務	5,380	4,963	4,230	3,927
香港物業租賃及管理業務	4,533	4,190	3,650	3,427
香港以外的鐵路、物業租賃及管理業務	12,572	12,627	633	782
中國內地物業發展	-	-	(140)	(55)
其他業務	2,300	2,153	60	129
	41,701	40,156	10,926	10,920
香港物業發展			2,891	4,216
項目研究及業務發展開支			(304)	(454)
			13,513	14,682
利息及財務開支			(599)	(545)
投資物業重估			2,100	4,035
應佔聯營公司利潤或虧損			361	121
所得稅			(2,237)	(2,496)
			13,138	15,797

百萬港元	資產		負債	
	於 12 月 31 日 2015 年	2014 年	於 12 月 31 日 2015 年	2014 年
香港客運業務	116,952	111,890	20,845	20,071
香港車站商務	2,239	2,048	1,996	1,961
香港物業租賃及管理業務	68,795	66,086	1,858	1,742
香港以外的鐵路、物業租賃及管理業務	17,305	17,446	7,790	8,162
中國內地物業發展	7,637	3,628	5,689	1,022
其他業務	3,381	2,988	1,805	2,224
香港物業發展	17,392	6,423	1,289	824
	233,701	210,509	41,272	36,006
不予分類的資產及負債	7,402	16,643	29,660	27,664
總額	241,103	227,152	70,932	63,670

不予分類的資產及負債主要包括現金、銀行結餘及存款、財務衍生工具資產及負債、附帶利息的借貸以及遞延稅項負債。

截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，一名（2014 年：一名）屬中國內地及國際聯屬公司業務類別的客戶為集團帶來的收入超過集團總收入之 10%。這名客戶佔集團之總收益約 17.17%（2014 年：15.65%）。

下表列示來自集團以外客戶收入及指定非流動資產（包括集團的固定資產、物業管理權、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支及聯營公司權益）按區域分佈的資料。集團以外客戶的區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。指定非流動資產內的物業、機器及設備、在建鐵路工程及發展中物業乃按照該資產的所在地區分。遞延開支乃按照該建議資本性工程的所在地區分。至於服務經營權資產及物業管理權，則按照有關的經營所在地區分。而聯營公司權益，是按照經營所在地區分。

百萬港元	來自集團以外客戶收入 截至 12 月 31 日止年度		指定非流動資產 於 12 月 31 日	
	2015 年	2014 年	2015 年	2014 年
香港（所屬地）	29,070	27,454	201,258	183,144
澳洲	8,248	8,524	305	162
中國內地	850	792	16,590	16,818
瑞典	2,792	3,347	750	121
其他國家	741	39	91	21
	12,631	12,702	17,736	17,122
	41,701	40,156	218,994	200,266

9. 在建鐵路工程

A. 港島綫西延項目

於 2009 年 7 月 13 日，公司與香港特區政府就港島綫西延的融資安排、設計、建造及包括相關服務和設施的營運簽訂了工程項目協議。

根據協議，香港特區政府於 2010 年 3 月提供 123 億港元的現金資助予公司（根據初步項目協議，另外 4 億港元的現金資助已於 2008 年 2 月收訖）。此現金資助受一項還款機制所規限，根據該機制，公司將於港島綫西延開始商業營運後 24 個月內向香港特區政府支付鐵路及相關工程中若干資本性開支、價格上漲成本、土地成本及或有費用的實際成本低於原先估計的金額（連同利息）。截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，公司根據還款機制確認並預付了本金 1.42 億港元及利息 4,400 萬港元予香港特區政府（2014 年：本金 1.87 億港元及利息 5,100 萬港元）。

截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，隨着西營盤站於 2015 年 3 月 29 日啟用，10.24 億港元已由在建鐵路工程轉撥至其他物業、機器及設備。於 2015 年 12 月 31 日，公司就有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為 2,500 萬港元（2014 年：5 億港元）。

B. 南港島綫（東段）項目

於 2011 年 5 月 17 日，香港特區政府與公司就南港島綫（東段）的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，由於工程複雜及持續勞動力緊張，項目造價估算由原先 2014 年 8 月估計的 152 億港元（未計算 15 億港元的資本化利息支出）增加至約 169 億港元（未計算 9 億港元的資本化利息支出）。公司會持續監察和檢討項目造價估算。於 2015 年 12 月 31 日，公司就此項目的累計開支為 137 億港元（2014 年：120 億港元），而有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為 9 億港元（2014 年：5 億港元）。

C. 觀塘綫延綫項目

於 2011 年 5 月 17 日，香港特區政府與公司就觀塘綫延綫的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，由於工程複雜及持續勞動力緊張，項目造價估算由原先估計的 59 億港元（未計算 3 億港元的資本化利息支出）增加至約 72 億港元（未計算 3 億港元的資本化利息支出）。公司會持續監察和檢討項目造價估算。於 2015 年 12 月 31 日，公司就此項目的累計開支為 53 億港元（2014 年：39 億港元），而有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為 2 億港元（2014 年：5 億港元）。

10. 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程

A. 廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）項目

於 2008 年 11 月 24 日，香港特區政府與公司簽訂有關高鐵香港段的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議（「高鐵香港段初步委託協議」）。按照高鐵香港段初步委託協議，香港特區政府負責向公司支付公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。

於 2009 年，基於理解到公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段，香港特區政府決定請公司進行高鐵香港段的建造、測試及通車試行。於 2010 年 1 月 26 日，香港特區政府與公司就高鐵香港段的建造及通車試行訂立另一份委託協議（「高鐵香港段委託協議」）。根據高鐵香港段委託協議，公司負責自行或促使就高鐵香港段的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高鐵香港段的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用（「委託費用」）及就此進行融資，並按照協定付款時間表向公司支付一筆費用（「項目管理費用」）。截至 2015 年 12 月 31 日及截至本年報發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的項目管理費用。

根據高鐵香港段委託協議，假如執行委託活動的方案有重大修改，並有很大可能導致本公司的項目管理職責或開支大幅增加或減少，本公司會與香港特區政府真誠地洽談以同意增加，或視具體情況而定，降低項目管理費用。此外，根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府的最高累計應付金額（包括項目管理費用）受限於最高年度累計限額 20 億港元及總限額 100 億港元。

倘若公司違反高鐵香港段委託協議，香港特區政府有權向公司提出申索，並且根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府可就其因公司疏忽履行其根據高鐵香港段委託協議的責任或公司違反高鐵香港段委託協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據高鐵香港段委託協議，公司就高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於公司根據高鐵香港段委託協議收取的項目管理費用及其他費用，以及公司根據高鐵香港段初步委託協議收取的若干費用（「責任上限」）。截至本年報發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

於 2014 年 4 月，公司宣布高鐵香港段項目的建造期需要延長，客運服務的目標通車時間修訂為 2017 年年底。於 2014 年 7 月，公司向香港特區政府提供了高鐵香港段項目造價估算為 715.2 億港元，包括日後的保險和項目管理費用。

於 2015 年 6 月 30 日，公司向香港特區政府匯報，指出公司估計：

- 將在 2018 年第三季完成高鐵香港段工程（包括六個月的計劃緩衝時間）（「高鐵香港段經修訂工程時間表」）；及
- 根據高鐵香港段經修訂工程時間表，項目總成本為 853 億港元（包含備用資金）。

公司告知香港特區政府這些經修訂的估計是基於若干假設，其中包括適時的資金安排，並需要各方合作以及取得香港特區政府的若干批准。

於 2015 年 6 月 30 日，公司宣佈已將上述估計向香港特區政府匯報，同時公司董事局已授權公司主席和行政總裁與香港特區政府進行溝通，務求使高鐵香港段可以按照高鐵香港段經修訂工程時間表投入服務，並會在適當時候就此向董事局作進一步匯報。

自 2015 年 6 月 30 日，香港特區政府及其顧問已一直與公司審議及討論這些經修訂的估算。經對本公司於 2015 年 6 月 30 日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與公司現同意項目造價估算減少至 844.2 億港元（「經修訂造價估算」）。

香港特區政府與公司於 2015 年 11 月 30 日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的協議（「高鐵香港段協議」）。高鐵香港段協議包含綜合條款組合（受限於根據附註 10A(vi)列明的條件）並規定：

- (i) 香港特區政府將承擔和支付最高 844.2 億港元的項目造價（包括原有的造價預算 650 億港元加上經協定增加的 194.2 億港元項目造價估算（委託費用（最高為 844.2 億港元）中超過 650 億港元的部分為「目前超支」））；
- (ii) 如項目造價超過 844.2 億港元，公司將承擔和支付超出該金額（如有）的項目造價部分（「進一步超支」），但不包括若干經協定的例外費用（即高鐵香港段協議中規定由於法律改變、不可抗力事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用）；
- (iii) 公司將以同等金額分兩期支付每股合共 4.40 港元的特別股息（每期特別股息為每股現金 2.20 港元）。第一期股息將於高鐵香港段協議成無條件及生效後的合理時間內以現金支付（預計於 2016 年下半年支付），第二期股息將於其後大約 12 個月（預期於 2017 年下半年）以現金支付。特別股息將不設以股代息選擇；

(iv) 香港特區政府保留對公司在高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議（「委託協議」）下的目前超支的責任問題（如有）（包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題）提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制，包括將爭議提交仲裁的權利。根據高鐵香港段委託協議，責任上限相等於項目管理費用、公司在高鐵香港段委託協議下收取的任何其他費用及公司在高鐵香港段初步委託協議下收取的若干費用。因此，責任上限目前最多為 49.4 億港元及將於項目管理費用根據高鐵香港段協議增加後上升至最多為 66.9 億港元（原因是其將相等於高鐵香港段委託協議下所增加的項目管理費用 63.4 億港元加上上述額外費用）。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限，在委託協議下公司就目前超支的責任將超出責任上限，則公司須：

- 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額，最高至責任上限；
- 尋求獨立股東在另一次成員大會上（在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票）批准公司承擔該超出責任；及
- 在取得上文剛述的獨立股東批准後，向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准，公司將不會向香港特區政府支付該金額。

(v) 對高鐵香港段委託協議作出若干修訂，以反映高鐵香港段協議所載的安排，包括根據高鐵香港段委託協議應向公司支付的項目管理費用增加至合共 63.4 億港元（反映了公司預期因履行高鐵香港段委託協議下與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計）及以反映高鐵香港段經修訂工程時間表；及

(vi) 高鐵香港段協議下的安排（包括支付擬議的特別股息）取決於：

- 獨立股東批准（已於 2016 年 2 月 1 日舉行的成員大會上尋求）；及
- 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔，

上述批准須於最後完成日期（即 2016 年 9 月 30 日，或如在該日期前高鐵香港段委託協議被終止，則於較早日期）前授予。倘這些條件獲滿足，高鐵香港段協議下的安排將會生效。

倘上述任何條件未能於最後完成日期（即 2016 年 9 月 30 日，或上文所述的較早日期）前獲滿足，高鐵香港段協議將會失效及特別股息將不會被支付。

高鐵香港段協議（及特別股息）於 2016 年 2 月 1 日舉行的成員大會上獲公司的獨立股東批准，但仍然取決於在協定時間內獲得立法會批准香港特區政府的額外財務承擔。

公司並無就下列各項於公司帳目作出任何撥備：

- (i) 公司須承擔任何進一步超支（如有）的任何可能責任，原因是公司相信現時無需對高鐵香港段經修訂工程時間表或經修訂造價估算 844.2 億港元作進一步修訂；
- (ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，公司可能須承擔的任何可能責任（於上文(vi)段更具體說明），原因是(a)公司並未接獲香港特區政府針對公司提出任何索償或仲裁（因高鐵香港段協議緣故，須待高鐵香港段開始投入商業營運後方可進行）的任何通知；(b)公司受責任上限所保障；及(c)由於高鐵香港段協議，公司將不會在未經獨立

股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及

- (iii) 任何項目管理費用可能不足以使公司全數收回其因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本，原因是根據 (a) 基於目前已知情況，公司估計根據高鐵香港段協議增加後的項目管理費用應足以支付該等成本，及 (b) 如高鐵香港段協議沒有生效(和正待高鐵香港段協議生效)，根據高鐵香港段委託協議，公司會與香港特區政府真誠地洽談以同意項目管理費用的變更（在上述的情況下）。如公司沒有收取增加的項目管理費用，公司未必能夠收回其因履行高鐵香港段委託協議下的責任而產生的增加內部成本，

而且（如適用）因公司未能有足夠的可靠性去估算公司的責任或負債金額（如有）。

截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，項目管理收入 8.23 億港元（2014 年：8.19 億港元）已在綜合損益表中確認。

B. 沙田至中環綫（「沙中綫」）項目

於 2008 年 11 月 24 日，香港特區政府與公司簽訂有關沙中綫的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議（「沙中綫初步委託協議」）。按照沙中綫初步委託協議，公司負責進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而香港特區政府則負責直接支付該等工作的總成本。

於 2011 年 5 月 17 日，香港特區政府與公司就沙中綫的若干備置工程之融資、建造、服務與設備採購及其他事項訂立另一份委託協議（「沙中綫前期工程委託協議」）。根據沙中綫前期工程委託協議，公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向公司支付所有工程成本（「沙中綫前期工程成本」）。

於 2015 年 8 月，公司已通知香港特區政府公司就沙中綫前期工程委託協議下的工程成本估算將較原先估算的 73.50 億港元超出 12.74 億港元（包含備用資金）。於 2016 年 2 月，公司已通知香港特區政府超支估算將會調整至 12.67 億港元（包含備用資金）。

於 2012 年 5 月 29 日，公司與香港特區政府就沙中綫簽訂有關建造及通車試行的委託協議（「沙中綫委託協議」）。按照沙中綫委託協議，除了因屬於現有與九鐵公司訂立的服務經營權協議下的若干資產修改、升級或擴展工程的若干費用，將由公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議中指定的所有工程成本，包括承建商成本及公司成本（「銜接工程成本」）。公司負責進行或促使他人進行該委託協議（以及沙中綫初步委託協議和沙中綫前期工程委託協議）內指定的工程，從而獲得項目管理費 78.93 億港元。截至 2015 年 12 月 31 日及截至本年報發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的項目管理費用。

於 2014 年 5 月，公司就東西走廊以及南北走廊完工期的延誤事宜已通知香港特區政府。東西走廊的延誤是由於土瓜灣區一處工地的考古發現，而南北走廊則是因位於中環-灣仔繞道的第三方基建工程而導致新會展站工地移交延誤。

由於上述延誤，公司正在檢討項目的造價估算及目標完工日期。考慮到項目持續面對的困難和挑戰（包括上述的因素），公司預期造價估算將會向上調整，而預計整個檢討將於 2016 年較後日子完成，然後公司將會正式向香港特區政府提交檢討結果。此後，公司將會繼續監察和檢討項目造價及完工日期。

倘若公司違反沙中綫初步委託協議、沙中綫前期工程委託協議或沙中綫委託協議（統稱「沙中綫協議」），香港特區政府有權向公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因公司在履行相關的沙中綫協議下之義務所犯的疏忽所產生的虧損而獲得彌償。根據沙中綫委託協議，公司就沙中綫協議所產生或相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於公司在沙中綫協議下收到的費用。截至本年報發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

鑑於(i)沙中綫協議列明，香港特區政府須全數承擔相關上述成本；及(ii)（截至 2015 年 12 月 31 日及截至本年報發表之日期）公司並未收到香港特區政府就任何沙中綫協議向公司提出任何申索通知，故此公司未能有足夠的可靠性去估算公司因上述事項而產生的責任或負債金額（如有）。

截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，項目管理收入 9.13 億港元（2014 年：7.42 億港元）已在綜合損益表中確認。此外，截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，香港特區政府應付公司的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本為 14.42 億港元（2014 年：18.28 億港元）。於 2015 年 12 月 31 日，香港特區政府仍須向公司支付的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本金額為 9.84 億港元（2014 年：6.85 億港元）。

11. 應收及應付帳項

A 於 2015 年 12 月 31 日，集團的應收帳項、按金及預付款項為 51.35 億港元（2014 年：37.97 億港元），其中應收帳項為 42.83 億港元（2014 年：31.29 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項由立即到期至 50 日到期。有關香港以外的鐵路附屬公司收入之應收款項於 30 日或隨後的一個月內到期。有關顧問服務及委託工程之應收款項於 30 日內到期。有關利率及貨幣掉期合約之應收款項按相關合約的條款而到期繳付。與物業發展有關的應收款項則按相關的發展協議或買賣合約條款而到期繳付。於 2015 年 12 月 31 日，4.67 億港元（2014 年：2.16 億港元）已逾期未付，當中 7,900 萬港元（2014 年：6,700 萬港元）已逾期超過 30 日。

B 於 2015 年 12 月 31 日，應付帳項及應計費用為 228.60 億港元（2014 年：164.21 億港元）。於 2015 年 12 月 31 日，40.98 億港元（2014 年：39.98 億港元）為即期或於 30 日內到期的款項，而餘下款項則仍未到期繳付。

12. 買賣或贖回上市證券

於截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。然而，於截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，2014 股份獎勵計劃的受托人根據 2014 股份獎勵計劃的規則及信托契約條款，以約 1.50 億港元在香港聯合交易所購入合共 4,029,200 股公司股份。

13. 集團資產押記

於 2015 年 12 月 31 日，公司在中國內地之間接全資附屬公司 — 港鐵軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌道交通龍華綫二期相關票務及非票務收入及保險合約權益為一項總額 30.53 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

於 2015 年 12 月 31 日，公司在中國內地之間接全資附屬公司 — 港鐵物業發展（深圳）有限公司以深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段物業發展項目相關之應收帳款為一項總額 19.50 億元人民幣的銀行貸款之未償還金額（可用金額：12.16 億元人民幣；未償還貸款：無（2014 年：可用金額 13.56 億元人民幣；未償還貸款 5.94 億元人民幣））提供抵押。

除上述披露外，集團於 2015 年 12 月 31 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

14. 周年成員大會

公司現擬於 2016 年 5 月 18 日舉行周年成員大會。有關周年成員大會的詳情，請參閱預期於 2016 年 4 月 13 日刊發的周年成員大會通告。

15. 公司管治

在截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，公司已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則附錄 14《企業管治守則》所載的守則條文。

自 2016 年 1 月 1 日起，馬時亨教授獲委任為公司主席、公司企業責任委員會主席以及公司提名委員會成員及薪酬委員會成員。

錢果豐博士在其任期於 2015 年 12 月 31 日屆滿時已退任公司主席及董事局成員，並退任公司企業責任委員會主席以及公司提名委員會成員。

16. 發表業績公告及年報

本業績公告登載於公司的網址 www.mtr.com.hk 及聯交所的網址。年報在公司網址及聯交所網址可供查閱，並於 4 月中向股東寄發。

主要統計數字

	截至 12 月 31 日止年度	
	2015 年	2014 年
在香港的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	1,577.5	1,547.8
- 過境服務	114.2	113.0
- 機場快綫	15.7	14.9
- 輕鐵及巴士	226.7	224.6
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,577	4,490
- 過境服務（每日）	313.0	309.7
- 機場快綫（每日）	43.1	40.8
- 輕鐵及巴士（周日）	637.4	630.8
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款 前經營利潤佔營業額百分率（經營毛利率）		
- 不包括中國內地及國際附屬公司	53.3%	53.1%
- 包括中國內地及國際附屬公司	38.7%	38.4%

管理層回顧及展望

港鐵的香港業務於 2015 年表現良好，而海外業務亦取得新進展。2015 年公司的業務重點，包括香港的港島綫西延全綫投入服務、在中國內地的首個物業發展項目預售成績理想、在瑞典獲批全新鐵路專營權，以及在英國和瑞典開始新鐵路營運。香港的鐵路拓展項目亦取得進展。餘下四個項目均取得重要進展，包括與政府就廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）的額外撥款簽訂有條件協議（「高鐵香港段協議」）。

由於乘客量創新高，加上按票價調整機制作出的車費調整，公司客運業務收入因而錄得增長。車站商務收入主要因車站商店的新訂租金上升，以及主要來自落馬洲站免稅店的按營業額計算租金上升而增加。物業發展利潤主要來自 2015 年上半年由「緻藍天」（「日出康城」第三期）入帳的利潤，以及在下半年出售的尚餘單位。公司亦於 2015 年批出六個物業發展項目，包括一個由公司擔任九廣鐵路公司（「九鐵公司」）相關附屬公司項目代理的物業發展項目。2016 年 3 月，公司批出另一個物業發展項目，即「日出康城」第十期。上述七個物業發展項目合共將可興建約 11,410 個住宅單位。公司在香港的物業租賃業務受惠於年內平均達 12% 的新訂租金升幅。來自中國內地及海外的附屬鐵路公司的收入錄得微跌，因為受不利的匯率變動影響，但受惠於新增業務的貢獻增加而有所抵銷。在深圳，作為公司在內地的首個物業發展項目的「天頌」推出預售，市場反應熱烈，於年底已售出約 96% 的單位。

年內，公司在香港的服務表現維持世界級的水平，重鐵網絡的列車按照編定班次行走的可靠程度及乘客車程準時程度均為 99.9%，公司於 2015 年的服務表現，是自 2007 年與九鐵公司合併以來，歷年最優秀之一。年內，在重鐵和輕鐵網絡，由港鐵可控制的因素所致、長達 31 分鐘或以上的延誤分別只有七宗和一宗。一如以往，安全是公司必然的首要目標，公司的安全表現繼續處於極高水平，因而令香港重鐵網絡於 2015 年的須呈報事故數目減少 6.1%。

公司的業務增長策略涵蓋香港和香港以外的市場。在本地市場，公司餘下四個鐵路網絡拓展項目繼續取得進展，同時現有鐵路網絡亦進行多項大型的資產更新計劃。「鐵路 2.0」的概念正是涵蓋這兩項元素，在未來數年為香港提供新一代鐵路服務。新鐵路項目方面，截至 2015 年年底，高鐵香港段已完成 76%、南港島綫（東段）已完成 93%、觀塘綫延綫已完成 91%，而沙田至中環綫已完成 48%。我們亦繼續配合及支持政府推展《鐵路發展策略 2014》的下一階段鐵路擴建項目。

在北京，公司的聯營公司北京京港地鐵有限公司（「京港地鐵公司」）旗下的北京地鐵十四號綫第三期中段已經通車，並簽署北京地鐵十六號綫的特許經營協議。在杭州，公司的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司（「杭港地鐵」）負責於 2015 年 11 月通車的杭州地鐵一號綫延綫的營運及維修服務。在英國，Crossrail Train Service（「Crossrail」）於 2015 年 5 月開始以「TfL 鐵路」的品牌營運，London Overground Rail Operations Limited（「LOROL」）於同月接管額外 42.9 公里長的鐵路綫。在瑞典，全新的 MTR Express（「MTRX」）於 2015 年 3 月開始提供往來斯德哥爾摩及哥德堡之間的服務，而 MTR Stockholm（「MTRS」）則獲延長斯德哥爾摩地鐵的專營權六年至 2023 年。我們同時成功投得 Stockholm Commuter Rail Systems（Stockholms Pendeltåg）為期十年的營運及維修專營權。在澳洲，公司參與的財團在悉尼西北鐵路綫的營運、列車及系統合約方面取得進展。這是公司首個國際「公私合營」項目。

財務業績方面，集團於 2015 年的總收入上升 3.8% 至 417.01 億港元，而未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤則上升 4.5% 至 161.20 億港元。若不

包括集團在中國內地及國際附屬公司，收入增加 5.8%，經營利潤增加 6.3%，而經營毛利率則輕微上升 0.2 個百分點至 53.3%。股東應佔經常性利潤，即不包括物業發展利潤和投資物業重估的淨利潤上升 6.7%至 85.65 億港元。除稅後物業發展利潤為 23.29 億港元，主要來自「緻藍天」的利潤入帳和出售尚餘單位。由於物業發展利潤減少，若不包括投資物業重估，股東應佔基本業務淨利潤減少 5.9%至 108.94 億港元，即每股盈利 1.87 港元。投資物業重估收益為 21.00 億港元，而 2014 年的投資物業重估收益則為 40.35 億港元。因此，包括投資物業重估收益的股東應佔淨利潤為 129.94 億港元，即每股盈利 2.22 港元。董事局建議派發末期普通股息每股 0.81 港元，即全年普通股息為每股 1.06 港元，高於 2014 年的每股 1.05 港元。此外，在獨立股東於 2016 年 2 月 1 日通過高鐵路香港段協議後，若香港特別行政區立法會（「立法會」）批准政府在高鐵路香港段協議下的額外財務承擔，則每股 2.20 港元的第一期特別股息將於 2016 年下半年向股東派發，而每股同樣為 2.20 港元的第二期特別股息，將於 2017 年下半年派發。

香港客運業務

香港客運業務在 2015 年的總收入為 169.16 億港元，較 2014 年增加 4.3%。經營成本增加 5.0%至 97.02 億港元，經營利潤因此上升 3.2%至 72.14 億港元，而經營毛利率則為 42.6%。

安全

安全是公司必然的首要目標，公司一直致力提高安全水平，令香港重鐵網絡於 2015 年的須呈報事故的數目較 2014 年減少 6.1%。

我們十分關注扶手電梯安全。2015 年，公司舉辦「港鐵扶手電梯安全運動」，提醒乘客注意不正確使用扶手電梯的風險，包括使用手提電話、在扶手電梯上推嬰兒車、以及站得太近扶手電梯邊。公司推出全新的安全海報及短片，並派出經特別培訓的扶手電梯安全大使推廣有關訊息。透過這些安全措施，使香港重鐵網絡與扶手電梯有關的須呈報事故較 2014 年減少約 6.5%。

乘客量

2015 年，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量創新高，增加 1.8%至 19.382 億人次。

公司的本地鐵路服務（包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫及馬鞍山綫）的總乘客量達至 15.775 億人次，較 2014 年增加 1.9%。香港在 2014 年第四季公眾活動事件，令 2014 年的總乘客量增加，2015 年總乘客量的增長幅度因而受到影響。

年內，羅湖及落馬洲過境服務因內地經陸路交通訪港的旅客數目下降，乘客量因此僅增加 1.1%至 1.142 億人次。

因航空旅客量溫和增長及亞洲國際博覽館舉辦更多活動，機場快綫的乘客量因此增至 1,570 萬人次，較 2014 年增加 5.7%。

港鐵的輕鐵及巴士服務於 2015 年的乘客量合計為 2.267 億人次，上升 0.9%。然而，由於中國內地的休閒旅客減少，城際客運服務的乘客量下跌 6.2%，至 410 萬人次。

於 2015 年，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量增加 1.8%至 556 萬人次（若不包括城際客運服務，則為 555 萬人次）。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升 1.9%至 458 萬人次。

市場佔有率

公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率於 2015 年為 48.5%，而 2014 年則為 48.1%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率為 68.8%。由於持續面對其他交通工具的競爭，公司在過境業務的市場佔有率由 51.6%跌至 51.3%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由 22.3%跌至 21.5%。

車費收入

於 2015 年，香港車費總收入為 167.54 億港元，較 2014 年增加 4.3%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔 118.19 億港元，即 71%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升 2.5%至 7.49 港元，反映車費的調整有部分被票價優惠所抵銷。

過境服務於 2015 年的車費收入為 31.72 億港元，較 2014 年增加 4.0%。年內，機場快綫的車費收入為 9.50 億港元，上升 3.8%。輕鐵及巴士於 2015 年的車費收入合計為 6.71 億港元，較 2014 年上升 5.0%。而城際客運服務的車費收入為 1.42 億港元，較去年下跌 2.1%。

港鐵票價按票價調整機制調整，機制為調整車費提供一個具透明度及客觀的基準。一個可持續和穩定的票價機制，對需要龐大投資來支持長遠可持續發展的鐵路網絡至關重要。根據票價調整機制，港鐵票價於 2015 年 6 月調整，整體調整幅度為 4.3%。為配合票價調整，港鐵在 2015 年提供的恆常優惠及推廣總值約 24 億港元，並宣布 2015/2016 年額外提供總值逾 5 億港元的車費推廣優惠。

「港鐵節折賞」優惠為公司 2015/2016 年車費推廣計劃的亮點。公司繼於 2015 年農曆新年假期的其中兩天提供特別車費折扣後，又於 2015 年的聖誕節和 2016 年的農曆新年推出相同的推廣計劃，並會在 2016 年復活節假期其中兩天再提供此優惠。乘客在上述六個指定日子使用成人八達通乘搭港鐵本地鐵路服務，可享有相等於小童八達通票價的優惠，而原本享有八達通特惠票價優惠的乘客，則每程車費只需 1 港元。

此外，「港鐵都會票」優惠已延長至 2016 年 6 月 30 日，而「早晨折扣優惠」則延長至 2016 年 5 月 31 日。其他票價優惠包括從「與利潤掛鈎的車費優惠計劃」及「服務表現安排」合共撥出 2.2 億港元，在 2015 年 6 月至 11 月期間為乘客提供「即日第二程車費九折」優惠。公司亦於「長者日」及「國際復康日」分別讓長者及殘疾人士免費乘搭港鐵。

服務及表現

於 2015 年，我們維持卓越的服務表現，其中重鐵網絡列車按照編定班次行走的可靠程度和乘客車程準時程度均維持於 99.9%的世界級水平，超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標中所列明的表現目標。年內，公司重鐵及輕鐵網絡分別提供超過 190 萬及 100 萬班次的列車服務，當中由港鐵可控制的因素所致、長達 31 分鐘或以上的延誤分別只有七宗和一宗。雖然乘客量由 2008 年至 2015 年期間大幅增加 30.5%，但 2015 年的服務表現，是自 2007 年與九鐵公司合併以來表現最優秀之一。

回應乘客訴求

公司繼續推出各種措施，提升服務舒適度、改善車站出入通道和設施，以及加強與顧客的溝通。

公司成立了客戶體驗拓展組，以加深了解顧客需要，並採用可持續發展的顧客體驗管理模式，制定服務改進計劃。公司透過一系列顧客小組會議，了解顧客在鐵路旅程中的需要，從而制定顧客服務措施，務求為顧客締造稱心滿意的旅程。公司亦加強與乘客的溝通，一旦發生事故時，為受影響的顧客提供清晰、適時及準確的資訊。在發生嚴重延誤後，公司亦會進行詳細的問卷調查，收集意見以助改善服務。為答謝顧客的支持，公司將於 2016 年 4 月推出「開心搭·生日獎」，每月抽出一天為幸運日，凡於當天出生並持有香港身份證的顧客，可獲贈生日禮品包一份，包括一張特別設計、可供一天內無限次乘搭本地鐵路服務的全日通車票，以及現金券和優惠券。

2015 年 9 月，港鐵因應乘客的意見，檢討港鐵鐵路網絡上可攜帶物件的尺寸規定。公司於 2015 年 11 月至 2016 年 2 月 29 日實施一項試行計劃，乘客可透過登記領取「攜帶較大型樂器許可證」，攜帶超出現行隨身物件尺寸規定但仍符合指定尺寸範圍內的較大型樂器乘搭港鐵。計劃在試行期間運作暢順，因此由 2016 年 3 月 1 日起將登記計劃恆常化。

加密鐵路服務班次

於 2015 年內，馬鞍山綫、將軍澳綫、港島綫、觀塘綫、東鐵綫及西鐵綫，以及部分輕鐵路綫每星期合共增加 599 班列車班次。此外，九條輕鐵路綫亦增加拖卡行駛。

自公司於 2012 年 3 月推出提升服務水平的計劃以來，港鐵各重鐵路綫每星期已額外增加了超過 2,600 班列車服務，輕鐵路綫亦每星期增加超過 650 班列車服務。

「鐵路 2.0」— 投資改善鐵路網絡

於 2016 年年初，港鐵宣佈推出「鐵路 2.0」計劃，涵蓋現有鐵路網絡多項重要資產更新計劃，以及將於未來數年陸續完成的餘下四條鐵路延綫。計劃完成後，「鐵路 2.0」將為乘客提供頻密的班次服務，更舒適的環境及更完善的網絡，成為真正「新一代」鐵路網絡。

「鐵路 2.0」的其中一部分是港鐵為現有網絡進行大型維修及更新，包括於 2015 年投放逾 70 億港元於維修、更新及提升香港鐵路網絡。

資產更新計劃的其中一個重點是公司於 2015 年 7 月簽訂價值 60 億港元的合約，購買 93 列八卡列車，以取代現時行走觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的相同數目的八卡列車，令乘客享有更舒適的旅程和更理想的乘車環境。

此外，公司於 2015 年 3 月批出總值 33 億港元的合約，在港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫安裝新的訊號系統，安裝完成後這些鐵路綫的載客量將可提升約 10%。系統初步設計已經完成，而配合新訊號系統安裝工程的前期工作已於 2015 年 12 月展開。

為進一步提升列車服務，西鐵綫的 28 列七卡列車將逐步改裝為八卡列車，以配合未來沙田至中環綫的運作。首列八卡列車已於 2016 年 1 月投入客運服務，預計全部八卡列

車將於 2018 年全面投入運作。此外，公司正在研究購入價值逾 3 億港元的十輛新輕鐵及十輛巴士的可行性，現正等候政府對新界西北整體交通需求的檢討結果。

公司提升鐵路網絡服務亦包括改善車站環境。其中，旺角站的兩個獨立付費區的大堂已於 2015 年 8 月合而為一。當增設三條扶手電梯等其他工程於 2017 年完成後，來往大堂和月台層的人流將會更加暢順。在鑽石山站，連接車站大堂和月台的一部升降機和兩條扶手電梯已投入使用，令乘客上落更方便。在火炭站，原先兩個獨立的付費區大堂已經合而為一，令車站環境更寬敞，乘客出入更方便。

此外，太子站、荔枝角站及西灣河站的連接車站大堂和地面的新升降機已於 2015 年啟用，而柯士甸站的乘客亦可使用新出入口連接「The Austin」和「Grand Austin」住宅項目。

作為沙田至中環綫工程的一部分，馬鞍山綫的首對自動月台閘門已於 2015 年 7 月安裝完成。安裝工程現預期於 2017 年完成，較原定計劃提早一年。公司已於 2015 年完成在 25 個車站的閘閘機裝設工程。此外，在旺角站和太子站新設的公共洗手間已於 2015 年 1 月開放使用，而馬鞍山綫車站的公共洗手間亦已完成翻新。

輕鐵服務方面，大棠路站 2 號月台的改善工程已於 2015 年完成，而輕鐵新售票機的更換計劃正在進行中。

展望未來，公司將按「鐵路 2.0」計劃繼續優化車站設施，以提升總體顧客體驗。其中一項工程是將 160 部為車站提供空調的冷卻裝置更換成更具能源效益的型號。我們亦計劃安裝全新的閉路電視系統以提升覆蓋範圍，確保顧客旅程安全。

加強與乘客溝通

公司繼續加強與乘客的溝通，尤其是改善事故期間的訊息傳遞和內容。

2015 年，公司在東涌綫和機場快綫沿綫車站大堂和月台安裝新的液晶體資訊顯示屏，為乘客提供適時和有用的資訊。安裝計劃正逐步擴展至港島綫、觀塘綫和荃灣綫。

2015 年，已有超過 350 萬名用戶使用港鐵智能手機應用程式「MTR Mobile」、「MTR Tourist」及「Next Train」。公司已為「MTR Mobile」內的「鐵路行程指南」及「輕鐵行程指南」進行升級，提供超過 35,000 個地標資料供用戶搜尋路綫。

增加車站支援人員

公司於 2015 年增加了 300 名車站助理，協助管理車站內的乘客人流，特別是在繁忙時段。此外，公司還會調配更多員工，一旦發生特別事故時為乘客提供協助，以及在安全運動期間協助宣傳安全訊息。

香港車站商務

香港車站商務於 2015 年的收入增加 8.4%至 53.80 億港元，主要反映車站商店的租金收入上升。香港車站商務的經營成本增加 6.8%至 5.50 億港元，經營利潤因此上升 8.6%至 48.30 億港元，而經營毛利率則為 89.8%。

車站零售設施於年內的收入增加 10.7%至 35.40 億港元，原因是租金上升以及在十個車站開設了新商店。租金上升，是由於優化商戶組合、新訂車站商店租金上升、羅湖站及紅磡站免稅店根據租約上調租金，以及落馬洲站免稅店按營業額計算的租金上升所致。

於 2015 年 12 月 31 日，港鐵的車站商店數目達 1,362 間，而零售設施的總面積為 56,238 平方米，較 2014 年 12 月 31 日增加 542 平方米。年內，進駐車站商店的新品牌總數達 25 個。為提升港鐵車站商店「隨行隨買」的品牌形象，公司於 2015 年 3 月至 11 月舉行以本地明星配合推廣的港鐵車站商店品牌活動。公司亦舉辦港鐵車站商店票選活動，讓公眾投選最喜愛的港鐵車站商店。

由於廣告市場放緩，2015 年的廣告收入輕微下跌 0.8%至 11.09 億港元。車站及列車內的廣告點總數達 45,185 個。年內，公司在車站扶手電梯旁安裝新的 40 吋數碼屏幕，全面取代現有的 32 吋型號。由於安裝在羅湖站車站大堂的 103 吋電視廣告牌深受歡迎，同類廣告牌現已擴展至九龍塘站及屯門站。由 2015 年 5 月起，公司推出「e-shop」熱點計劃，以把握在線與離線廣告互動趨勢日增所帶來的商機。

於 2015 年，公司的電訊業務收入增加 14.4%至 5.48 億港元，由一次性的項目行政費、港島綫西延的新車站帶來的額外收入，及電訊營運商進行流動數據容量升級工程所致。新建南港島綫（東段）及觀塘綫延綫車站的流動電話及 Wi-Fi 服務安裝工程正繼續進行。

香港物業業務

2015 年上半年，香港物業市場保持平穩。然而，隨著中國內地經濟增長放緩開始對香港造成影響，本港物業市場於接近年底時開始回軟。住宅市場方面，低息加上發展商提供的銷售優惠，持續為一手市場帶來支持，而在按揭貸款於 2015 年 2 月進一步收緊下，二手市場轉趨疲弱。甲級寫字樓租金受到中環寫字樓新增供應有限及內地企業需求持續所支持。來港的中國內地旅客減少、奢侈品和貴價貨品的消費劇減，加上港元強勢刺激市民增加外遊，均對零售業造成更大的影響。

香港物業發展

於 2015 年，香港物業發展利潤為 28.91 億港元，主要包括來自「緻藍天」（「日出康城」第三期）的利潤入帳，以及出售車公廟站「漆岸 8 號」的尚餘單位及各發展項目的車位。

「緻藍天」推出反應熱烈，1,648 個預售單位已於 2015 年 4 月全部售出。

2015 年一手住宅市場暢旺，對公司的物業發展招標活動起支持作用。2015 年 1 月，公司向南豐集團控股有限公司一間附屬公司批出「日出康城」第六期發展項目，並於 2015 年 2 月向新鴻基地產發展有限公司一間附屬公司批出位於天水圍的天榮站物業發展項目。公司於 2015 年 6 月向會德豐有限公司一間附屬公司批出「日出康城」第七期發展項目。港鐵除了攤分住宅部分的利潤外，亦將為該物業發展項目投入 49.8 億港元，並保留商場業權。該投資將分為兩期，第一期金額為 24.4 億港元，已於 2015 年 7 月繳付，而餘額將於商場工程完工時繳付，建造完工日期預計為 2019 年。2015 年 10 月，公司向長江實業地產有限公司一間附屬公司批出「日出康城」第八期發展項目，繼而於 2015 年 12 月向會德豐有限公司一間附屬公司批出「日出康城」第九期發展項

目。2016年3月，公司向南豐集團控股有限公司一間附屬公司批出「日出康城」第十期發展項目。以上項目的可發展總樓面面積約為621,460平方米。作為九鐵公司的相關附屬公司的代理人，我們於2015年8月向新鴻基地產發展有限公司一間附屬公司批出元朗站物業發展項目。上述所有七個物業發展項目落成後，合共可提供約11,410個住宅單位。

我們會繼續評估於鐵路沿綫發展其他物業項目以增加香港住宅供應的可行性。其中一個可行的地點位於大嶼山小蠔灣車廠上蓋，當完成規劃及取得其他批准，將可興建不少於10,000個住宅單位。我們仍需進行大量工作，包括規劃圖則修訂、工地規劃、重新設置車廠、取得所需批准、地價評估，以及制定商業模式以推展工程等。在此初步階段，公司不能保證這項計劃能夠成為一個可行的商業項目。

香港物業租賃及管理業務

香港的物業租賃及管理業務於2015年的收入增加8.2%至45.33億港元，經營成本增加15.8%至8.65億港元，主要由於政府地租及差餉增加以及一項一次性撥備所致，經營利潤因此上升6.5%至36.68億港元，而經營毛利率則為80.9%。

年內，公司在香港的物業租賃總收入為42.67億港元，較2014年增加8.2%。年內整體港鐵商場之新訂租金錄得12%的平均升幅。於2015年12月31日，公司在香港的商場及國際金融中心二期的18層寫字樓維持接近100%的出租率。

於2015年12月31日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合的應佔份額包括212,301平方米的零售物業、41,006平方米的寫字樓，以及14,282平方米的其他用途物業。

於2015年，香港物業管理收入上升8.6%至2.66億港元。於2015年12月31日，公司在香港管理的住宅單位數目增至96,066個，當中包括新增「緻藍天」的1,648個單位及來自「Grand Austin」的691個單位。公司管理的商用面積為764,018平方米。

中國內地及國際業務

集團在中國內地及國際的鐵路及物業相關附屬公司於2015年的收入合共為125.72億港元，較2014年減少0.4%。

集團在香港以外的鐵路相關附屬公司，即港鐵軌道交通（深圳）有限公司、Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.（「MTM」）、MTR Stockholm AB、MTR Express (Sweden) AB、MTR Corporation (Crossrail) Limited（「MTR Crossrail」）、Metro Trains Sydney Pty. Limited（「MTS」）及負責設計和建造悉尼西北鐵路綫的合資企業（「JV-SMNW」），收入合共為124.18億港元，較2014年略減0.4%，主要反映不利的匯率變動與剛開始營運的新業務所帶來的額外貢獻相抵銷的結果。經營成本增至117.19億港元，經營利潤因此減少16.2%至6.99億港元，而經營毛利率則為5.6%。若以固定匯率基準計算，集團的鐵路相關附屬公司（不包括剛開始營運的MTR Express (Sweden) AB、MTR Crossrail、MTS及JV-SMNW）收入增加7.4%，經營成本增加8.2%，經營利潤下跌2.9%，主要由於MTM的工程項目較少所致。

由於杭州及北京聯營公司的業務表現有所改善，集團在香港以外的鐵路聯營公司於2015年錄得1.26億港元利潤，扭轉2014年的1.05億港元虧損。

公司在香港以外的鐵路相關附屬及聯營公司於 2015 年錄得的總乘客量約為 15.98 億人次，對比 2014 年的總乘客量約為 14.58 億人次。

中國內地鐵路業務

在北京，公司佔 49% 股權的聯營公司京港地鐵公司經營三條地鐵綫（北京地鐵四號綫、大興綫及北京地鐵十四號綫），並在 2015 年年底簽訂了第四條綫（北京地鐵十六號綫）的特許經營協議。北京地鐵四號綫和大興綫雙雙超越服務指標。這兩條地鐵綫於 2015 年的總乘客量較 2014 年下跌 6.9% 至 4.29 億人次，周日平均乘客量則下跌 4.6% 至 124 萬人次，反映了北京地鐵全綫於 2014 年 12 月調升車費的影響。兩條地鐵綫合共全長 50 公里，設有 35 個車站。

北京地鐵十四號綫第一期西段及第二期東段於 2015 年的總乘客量為 6,265 萬人次，周日平均乘客量 196,039 人次。第一期西段設有七個車站，全長 12.4 公里。第二期東段全長 14.8 公里，共有 12 個車站，其中兩個車站現不停站。北京地鐵十四號綫第三期中段已於 2015 年 12 月啟用，此段全長逾 16.6 公里，有 11 個車站，當中有 2 個不停站。於 2015 年間，北京地鐵十四號各段一直由京港地鐵公司以營運及維修模式管理。當第三期啟用後，為期三十年的專營權已於 2015 年 12 月 31 日正式生效。

在深圳，由公司全資附屬公司港鐵軌道交通（深圳）有限公司經營的深圳市軌道交通龍華綫（「龍華綫」）的營運表現持續提升，2015 年的乘客量增長 12% 至 1.894 億人次，而因所有四卡列車已於 2015 年 2 月提早完成改裝為六卡列車，因此提升了龍華綫的載客量。

雖然乘客量持續增加，但龍華綫自 2010 年通車以來一直未有調高車費，而與公司在北京及杭州的鐵路業務不同，港鐵軌道交通（深圳）有限公司並無受惠於票價補償機制。公司了解深圳市政府內部一直有討論車費調整，並可能於 2016 年落實。倘若車費調整不能落實，將影響龍華綫的長遠財務可行性。

公司在杭州佔 49% 股權的聯營公司杭港地鐵經營杭州地鐵一號綫。此綫於 2015 年 11 月延長 5.7 公里至現時 54 公里的總長度，共有 34 個車站。杭州地鐵一號綫的乘客量持續增長，2015 年上升 23% 至 1.769 億人次。杭州地鐵一號綫於 2015 年 11 月延長 5.7 公里，延綫以營運及維修模式營運。儘管淨虧損因車費收入及車費補貼增加，以及若干一次性的調整（部分被利息開支上升所抵銷）而有所下降，杭港地鐵因乘客量低於最初預期，繼續錄得淨虧損。

國際鐵路業務

2015 年內，公司在英國及瑞典屢創佳績。在英國，LOROL 繼續締造業內最佳的營運表現，並於「2015 London Transport Awards」頒獎禮上獲得「年度最佳鐵路營運商獎」（Rail Operator of the Year）殊榮。2015 年 5 月，LOROL 接手管理 West Anglia Inner 郊區路綫，令營運規模擴大 30.8% 至 111 個車站（其中 81 個車站由 LOROL 管理），路綫總長 167 公里。鐵路綫延長，令乘客量增加 27% 至 1.46 億人次。LOROL 亦協助倫敦運輸局（「TfL」）完成總值 3.2 億英鎊的項目，把 London Overground 主要路綫的 57 列列車由四卡加長至五卡，以提高列車載客量。

MTR Crossrail 自 2015 年 5 月起採用「TfL Rail」品牌，營運新的 Crossrail 鐵路專營權。TfL Rail 包含由原有 Greater Anglia 專營權業務移交的 14 個車站。Crossrail 於 2019 年全面通

車後，將服務 40 個車站，路線總長度將達 118 公里。自投入服務以來，MTR Crossrail 的營運表現、客戶滿意度及員工投入感等均大幅提升。

瑞典方面，MTRS 於 2015 年錄得卓越的營運表現，在斯德哥爾摩的各地鐵綫均締造破紀錄的準時度。周日平均乘客量達 119 萬人次。MTRS 持續改善的營運表現及客戶服務，受到表揚，不單榮獲著名的「2014 年瑞典品質大獎」（Swedish Quality Award），更獲延長斯德哥爾摩地鐵專營權六年至 2023 年。有賴如此穩健的往績，公司於 2015 年 12 月獲得 Stockholm Commuter Rail Systems (Stockholms Pendeltåg) 的營運及維修專營權，為期十年，期滿後可選擇續期四年。Stockholms Pendeltåg 為斯德哥爾摩城市和周邊地區提供服務，當中包括 53 個車站，全長 241 公里。專營權預計將由 2016 年 12 月開始。然而，其中一家投標落選的公司正就投標程序提出法律訴訟，公司正密切留意事態發展。此外，MTRX 由 2015 年 3 月起提供斯德哥爾摩至哥德堡的鐵路服務，其服務質素及營運表現均達至業內最佳水平之一，因而錄得非常高的乘客滿意度，但乘客量低於最初估計，因此公司正透過加強市場推廣、宣傳及銷售活動等措施解決此問題。

在澳洲，公司佔 60% 股權的附屬公司 MTM 在墨爾本經營的鐵路網絡，乘客量由 2014 年的 2.22 億人次增加至 2015 年的 2.30 億人次，加上營運表現進一步改善，令顧客滿意度提升。墨爾本鐵路網絡共有 218 個車站，鐵路全長 390 公里。在悉尼，港鐵參與的財團負責悉尼西北鐵路綫的設計、建造、融資，以及未來的營運和維修服務。悉尼西北鐵路綫是公司首個國際「公私合營」項目，亦為澳洲最大的公共運輸項目。這條往來 Rouse Hill 及 Chatswood 的鐵路全長 36 公里，落成後將會是該國首個全自動捷運系統，投入服務日期預計為 2019 年上半年。該項目的建造工程經已展開，並達到了多項初步里程碑，包括交付了按真實大小建造的列車模型，並獲得好評。財團亦於 2015 年 3 月在悉尼「國家基礎建設大獎」（National Infrastructure Awards）上榮獲「政府合作夥伴卓越獎」（Government Partnership Excellence Award）。

中國內地物業發展、租賃及管理業務

2015 年，公司預售位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」。這是公司在中國內地的首個物業發展項目，買家反應熱烈，1,698 個單位在 2015 年年底已經售出約 96%。項目的可發展總樓面面積約為 206,167 平方米，包括一個樓面面積 10,000 平方米的商場。「天頌」的收入將於隨後年份當單位移交買家時入帳。基於會計原因，「天頌」的銷售及市場推廣費用於支出產生時入帳，因此該項目於 2015 年錄得營運虧損 1.40 億港元。

天津方面，公司佔 49% 股權的聯營公司天津城鐵港鐵建設有限公司，在發展天津地鐵六號綫北運河站項目方面遇到一些挑戰，包括天津房地產寫字樓市場的需求仍然疲弱（此綜合發展項目的寫字樓樓面面積約為 60,000 平方米），加上地庫工程面積擴大及較為複雜，使造價估算大幅上升。公司正與持有該項目 51% 股權的合資夥伴天津市地下鐵道集團有限公司一起努力，設法減少這些挑戰帶來的負面影響。公司與天津市地下鐵道集團有限公司正在探討對策，可能需要改變部分設計方案及圖則。

中國內地的物業租賃及物業管理業務於 2015 年的收入輕微減少 0.6% 至 1.54 億港元。截至 2015 年 12 月 31 日，公司在北京的商場銀座 Mall 的出租率為 93.4%。

公司在中國內地管理第三方物業，於 2015 年年底的總樓面面積達 230,000 平方米。這包括北京傲城融富中心的 24,000 平方米商用樓面面積及 58,000 平方米住宅樓面面積，以及北京北辰的購物中心和寫字樓共 148,000 平方米的商用樓面面積。

其他業務

昂坪 360 纜車和昂坪市集（「昂坪 360」）於 2015 年的收入減少 7.5%至 3.47 億港元。年內的旅客量下降 11.5%至 162 萬人次，主要由於纜索維修工程使營運日數減少 28 天，加上年內香港旅遊業面對挑戰所致。纜車服務的可靠程度保持卓越。昂坪 360 於期內囊括多個獎項，包括在 2015 年 2 月獲得美國有線電視新聞網（CNN）譽為「世界十大最佳纜車體驗」之一。

公司於 2015 年應佔八達通的淨利潤上升 4.0%至 2.35 億港元。截至年底為止，在香港採用八達通的商戶逾 7,000 家。年內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達 3,050 萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為 1,370 萬宗及 1.653 億港元。

作為世界頂尖的鐵路營運商之一，我們憑藉公司的專業經驗，繼續為香港及海外客戶提供顧問服務。顧問業務於 2015 年的收入為 1.89 億港元，較 2014 年增加 5.0%。

來自政府的項目管理收入於 2015 年增加 11.2%至 17.36 億港元，大部分項目管理收入來自高鐵香港段及沙田至中環綫的政府委託工程。這些收入是以收回成本的原則入帳。

未來增長

香港的增長

公司在香港的主要業務拓展範疇，包括發展本地的新鐵路綫和擴展投資物業組合。公司「鐵路 2.0」計劃的重點是完成香港餘下四條新鐵路綫，使現有 221 公里的路綫網絡增加 53 公里。

由港鐵擁有的新鐵路項目

港島綫西延

西營盤站是全長 3 公里的港島綫西延的最後一個車站，已於 2015 年 3 月投入服務，車站位於奇靈里的最後一個出入口將於 2016 年 3 月稍後時間啟用。這條社區鐵路廣受區內居民及遊人歡迎。於 2015 年下半年，港島綫西延三個車站的每日平均乘客量約為 184,000 人次。

南港島綫（東段）

全長 7 公里的南港島綫（東段）將港鐵服務由金鐘伸延至港島南區。截至 2015 年 12 月 31 日，該項目已完成 93%，目標通車日期為 2016 年年底。

金鐘站擴建工程一直是南港島綫（東段）項目中最具挑戰性的一部分。為配合擴建工程，通車所需的車站洞穴和月台的挖掘及結構工程已經完成，裝修及機電工程正在進行。於 2015 年年底前，艱巨的支撐架挖掘工程已大致完成，車站的混凝土結構工程則已完成約 80%。要實現項目的目標通車日期，有賴克服兩大挑戰，包括在毗鄰營運中的鐵路綫完成餘下的結構工程，以及確保取得充足資源進行機電裝修工程。

全長 3.2 公里、由金鐘站通往海洋公園站的南風隧道，隧道壁結構工程已於 2015 年 8 月完成。隧道內的路軌及機電工程亦已大致完成。黃竹坑車廠、海洋公園站和黃竹坑

站的裝修及機電工程亦已竣工。自 2015 年 4 月起，新的三卡列車已在黃竹坑站與海怡半島站之間進行測試，而整條鐵路綫的測試則已經於 2016 年 2 月中展開。

該項目目前的造價估算維持在 169 億港元（未計算資本化利息）。

觀塘綫延綫

全長 2.6 公里的觀塘綫延綫會將觀塘綫由油麻地站伸延至新建的何文田站及黃埔站。截至 2015 年 12 月 31 日，項目已完成 91%，其中整體土木工程已完成 97%，機電工程則完成 71%。觀塘綫延綫預計於 2016 年第三或第四季通車。

年內，公司達到多項工程進度的重要里程碑，包括連接何文田站的架空電纜通電，以及完成路軌鋪設工程。何文田站的土木建築結構已於 2015 年 6 月平頂，機電工程進度良好，主要的機器設備已經備妥，現時正在裝嵌月台幕門、升降機及扶手電梯。至於由車站通往鄰近社區的行人天橋及隧道結構已大致完成。

在黃埔站，連接東、西面大堂月台的隧道已於 2015 年 7 月完成挖掘工程，隧道壁工程亦已完成。內部飾面及裝修工程現正全速進行。

該項目目前的造價估算維持在 72 億港元（未計算資本化利息）。

由政府委託港鐵進行的新鐵路項目

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。西九龍總站總樓面面積約為 380,000 平方米，是世界上最大的地下高速鐵路車站之一。截至 2015 年 12 月 31 日，該項目已完成 76%。

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。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。根據高鐵香港段委託協議，政府負責高鐵香港段的建造費用。

隨著隧道挖掘工程於 2015 年 12 月 12 日完成，由大江埔至謝屋村段隧道北行綫北段的最後一個隧道段現已貫通，標誌著項目達致一個重要里程碑。路軌鋪設、隧道壁工程、架空電纜安裝及其他機電工程正在進行中，至年底已完成 52%。西九龍總站的挖掘及混凝土結構工程於年底分別完成 98%及 70%。有關工程未來的重大挑戰，將是完成車站複雜的頂蓋結構，以及維持混凝土工程及內壁建造工程的進度。

高鐵香港段項目於年內所奠定的另一個里程碑，是政府與港鐵就項目所需的額外資金安排（「高鐵香港段安排」）簽訂了高鐵香港段協議。高鐵香港段協議取決於在協定時間內獲得獨立於政府的港鐵股東（「獨立股東」）通過，並獲得立法會批准政府的額外財務承擔，方能生效。

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，分兩期等額派發（即每次每股派發 2.20 港元），預計分別於 2016 年下半年及 2017 年下半年派發。按 2015 年 10 月 31 日的已發行股數計算，特別股息總額約為 257.6 億港元。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，政府與港鐵先前就項目簽訂的委託協議中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時間修訂至 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。

高鐵香港段協議及高鐵香港段安排已於 2016 年 2 月 1 日獲公司的獨立股東通過，現仍等候立法會批准政府在高鐵香港段協議下的額外財務承擔。

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。該鐵路綫預計於 2021 年完工，為新界地區提供所需的新交通聯繫，服務的居住及就業人口估計達 64 萬。截至 2015 年年底，該項目整體已完成約 48%，而東西走廊及南北走廊分別完成 63%及 23%。除了因屬於公司與九鐵公司訂立的現有服務經營權協議下的若干資產修改、升級或擴展工程的若干費用將由公司支付以外，政府負責沙田至中環綫的建造費用。

年內，建造工程取得合理進展。東西走廊方面，顯徑站至啓德站的南行列車隧道已經於 2015 年貫通。顯徑站及啓德站已分別於 2015 年 4 月及 7 月平頂，而機電、其他裝修工程及路軌鋪設工程已經展開。馬頭圍站及較早前受到古物發現的影響的土瓜灣站已分別完成 61%及 49%，而鑽石山及紅磡之轉綫車站已完成逾 65%。同時，為配合東西走廊未來的八卡列車運作，馬鞍山綫各車站月台改建工程已完成 95%。馬鞍山綫當中三個車站已經展開自動月台閘門安裝工程。

南北走廊方面，截至年底，沉管式過海隧道合約的整體進度已完成約 26%，現正為港島的兩台隧道鑽挖機建造豎井，隧道鑽挖工程計劃於 2016 年第二季展開。會展站的建造工程，包括隔牆及地基工程現正在進行中。新灣仔游泳池的重置工程已於 2015 年 10 月完成，令游泳池原址準時移交承建商，會展站建造工程亦得以如期展開。

由 2015 年 9 月起，行走兩條走廊的新列車正分批運到香港進行測試及試運行。西鐵綫現有的七卡列車正逐步改裝為八卡列車，以配合東西走廊以八卡列車行走。首列八卡列車已於 2016 年 1 月投入服務，而西鐵綫全綫 28 列列車預計於 2018 年年中前完成改裝。

儘管施工進度符合預期，但正如之前所公布，沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。第一，為應對土瓜灣站工地考古發現所採取的措施，已確定導致東西走廊工程延誤 11 個月，現估計於 2019 年完工。第二，由於受第三方的基建工程影

響，南北走廊新的會展站其中一個位於中環灣仔繞道的工地預期延遲移交，已令該走廊施工進度滯後六個月，現估計工程將於 2021 年完成。若工地移交有進一步的延誤，南北走廊的落成日期將相應進一步押後。公司的工程團隊一直努力不懈，探討及執行適當措施以改善進度，並盡量追回和緩解工程進度出現的滯後。

由於上述延誤，公司正再次檢討項目造價估算及目標完工日期。考慮到仍然存在的困難及挑戰，包括上述問題，公司預計造價估算將會上調。此外，主要由於沙田至中環綫與南港島綫（東段）等鐵路綫的轉綫車站（即金鐘站）的工程造價估算上升，公司已知會政府沙田至中環綫前期工程的造價估算將會上調。公司預期於 2016 年稍後時間完成檢討整個項目的工程時間表及造價，然後正式向政府提交檢討結果。

討論中的新鐵路項目

為配合香港日益增長的公共交通需求，政府的策略是繼續以鐵路作為發展本港公共運輸的骨幹。除了目前正在建造的四個新鐵路項目外，政府於《鐵路發展策略 2014》概述了至 2031 年分階段推展七個新鐵路項目，並提出優先推展三條鐵路綫，分別為屯門南延綫、北環綫（及古洞站）和東九龍綫。我們繼續配合政府開展鐵路拓展計劃。

香港投資物業項目

公司在香港的其中一個增長方向為擴展公司的投資物業組合。在未來五年左右，我們將為商場組合增加共約 120,620 平方米（「總樓面面積」），令現有零售物業組合應佔總樓面面積增長約 40%。

新增的大圍商場將提供 60,620 平方米的總樓面面積，預計將於 2021 年第三季開幕。公司已為該發展項目投入 75 億港元，並將保留商場業權和承擔裝修費用。「日出康城」商場將提供 44,500 平方米的總樓面面積，並預計於 2020 年第四季開幕。公司將為該發展項目投入 49.8 億港元，並保留商場業權和為商場進行裝修。

「青衣城」擴建項目將增加 12,100 平方米的總樓面面積，工程耗資約 24 億港元。公司已完成全部法定審批，而建造工程已於 2015 年 6 月展開，並正按進度進行，擴建部分預計於 2017 年第四季啟用。

隨著市民對東九龍零售服務設施的需求上升，公司正改建「德福廣場」上的兩層寫字樓作零售用途，為該商場增加 3,400 平方米的總樓面面積。項目成本估計為 5.5 億港元。公司於 2015 年 9 月支付地價後，改建工程已於 2015 年 12 月展開，預計於 2017 年第二季落成。

中國內地及國際拓展

在北京，京港地鐵公司的北京地鐵十四號綫餘下工程繼續取得良好進展。當全綫完成後，此鐵路綫的全長將為 47.3 公里，共有 37 個車站，包括十個轉綫車站。根據這項總值 500 億元人民幣的「公私合營」項目，京港地鐵的投資為 150 億元人民幣，並負責提供機電設備系統及列車，以及為期 30 年的營運及維修服務。

京港地鐵公司於 2015 年 11 月 28 日簽署了另一個「公私合營」項目——北京地鐵十六號綫的特許經營協議。此地鐵綫連接北安河與宛平，全長 50 公里，共有 29 個車站。根據協議，京港地鐵公司將負責供應此項目的機電系統及列車，並負責為期 30 年的鐵

路營運及維修服務。北京市政府負責的土木工程已經展開，第一期預計可於 2016 年投入運作，並於 2017 年後全綫通車。

港鐵向京港地鐵公司投入 24.5 億元人民幣作北京地鐵十四號綫資本，以及不多於 24.5 億元人民幣作北京地鐵十六號綫資本，以支持這兩個「公私合營」項目。

瑞典方面，港鐵的全資附屬公司 MTR Nordic 獲得由斯德哥爾摩省議會批出的 Stockholms Pendeltåg 營運及維修專營權。此外，港鐵在 2016 年首季收購了 Tunnelbanan Teknik Stockholm（「TBT」）的其餘 50% 股權，TBT 最初是一間合資企業，由 MTR Stockholm AB 及 Mantena AS 於 2009 年成立，各佔 50% 股權。公司將透過這項收購全面管理斯德哥爾摩地鐵網絡的列車維修服務。

財務回顧

於 2015 年，集團的經常性業務錄得合理利潤，而物業發展業務則錄得溫和利潤。集團總收入及總經營開支分別增加 3.8% 及 3.4% 至 417.01 億港元及 255.81 億港元。由於乘客量上升，以及車費調整（惟部分升幅被票價優惠所抵銷），香港客運業務收入增長 4.3% 至 169.16 億港元。隨著港島綫西延通車、列車班次加密和前綫員工增加，香港客運業務的相關開支增加 5.0% 至 97.02 億港元。車站商務收入主要因車站商店的租金上升而增加 8.4% 至 53.80 億港元。其相關開支則主要因政府地租及差餉增加而上升 6.8% 至 5.50 億港元。香港的物業租賃及管理業務的收入上升 8.2% 至 45.33 億港元，其相關開支上升 15.8% 至 8.65 億港元，主要由於政府地租及差餉增加和一項一次性撥備。

中國內地及國際業務受不利的匯率變動影響。香港以外地區附屬公司的收入微跌 0.4% 至 125.72 億港元，相關經營開支增加 1.4% 至 119.86 億港元，而經營利潤則減少 27.3%。以固定匯率基準計算及不包括剛開始營運的 MTR Express (Sweden) AB、MTR Crossrail、MTS 和 JV-SMNW，集團在香港以外的鐵路相關附屬公司的收入和開支分別增加 7.4% 和 8.2%，然而經營利潤則因澳洲 MTM 的項目收入下跌而減少 2.9%。

香港其他業務的收入為 23.00 億港元，上升 6.8%，主要由於為政府進行而按收回成本基準確認的項目管理工作增加。然而，上述部分升幅被昂坪 360 的收入減少所抵銷，原因是纜索維修工程引致營運日數減少 28 日，導致遊客數目減少，以及 2015 年香港的人境旅遊減弱。相關開支增加 10.9% 至 21.74 億港元，主要由於為政府進行的項目管理工作增加。

計入項目研究及業務發展開支 3.04 億港元後，來自經常性業務未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤為 162.60 億港元，較 2014 年增加 5.1%。來自中國內地物業發展的經營虧損為 1.40 億港元，主要為「天頌」的銷售及市場推廣費用。未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的總經營利潤上升 4.5% 至 161.20 億港元，而經營毛利率則上升 0.3 個百分點至 38.7%。

於 2015 年，香港物業發展利潤為 28.91 億港元，主要來自於 2015 年上半年「緻藍天」（「日出康城」第三期）的利潤入帳，以及在下半年出售的尚餘單位。上述利潤較 2014 年（有來自「The Austin」及「Grand Austin」的較大物業發展利潤入帳的年度）減少 13.25 億港元。折舊及攤銷費用上升 10.4% 至 38.49 億港元，主要由於營運港島綫西延令折舊費用增加。由於較大部分的收入根據最高的 35% 漸進比率支付，每年向九鐵公司支付的非定額付款上升 12.0% 至 16.49 億港元。未計利息及稅項前經營利潤因而減少 8.0% 至 135.13 億港元。

由於現金結餘減少令利息收入下降，2015 年的淨利息及財務開支為 5.99 億港元，上升 9.9%。投資物業重估收益為 21.00 億港元。應佔八達通控股有限公司利潤由 2.26 億港元增至 2.35 億港元。集團於 2015 年應佔其他聯營公司的利潤為 1.26 億港元，相對 2014 年應佔其他聯營公司虧損 1.05 億港元，主要由於杭港地鐵和京港地鐵公司的業績改善。

在扣除所得稅 22.37 億港元及非控股權益應佔利潤 1.44 億港元後，公司股東應佔淨利潤由 2014 年的 156.06 億港元下降至 2015 年的 129.94 億港元。每股盈利因此由 2.69 港元下跌至 2.22 港元。不包括投資物業重估，2015 年的股東應佔基本利潤為 108.94 億港元，每股基本盈利為 1.87 港元。來自經常性業務的利潤上升 6.7%至 85.65 億港元，而除稅後物業發展利潤由 2014 年的 35.47 億港元下降至 2015 年的 23.29 億港元。2015 年來自基本業務的平均股東資金回報率為 6.5%，相對 2014 年則為 7.3%。

集團的財務狀況表持續強健，淨資產由 2014 年 12 月 31 日的 1,634.82 億港元增加 4.1%至 2015 年 12 月 31 日的 1,701.71 億港元。資產總值增加 139.51 億港元至 2,411.03 億港元，升幅來自投資物業重估收益、港島綫西延、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫進一步建造成本的資本化，以及現有香港鐵路網絡的設備更新及升級工程。集團亦為「日出康城」第七期物業發展項目和大圍站物業發展項目投入資金。負債總額自 2014 年 12 月 31 日增加 72.62 億港元至 2015 年 12 月 31 日的 709.32 億港元，主要由於預先收取深圳「天頌」的售樓款項。集團的淨負債權益比率由 2015 年 6 月 30 日的 9.1%上升至 2015 年 12 月 31 日的 11.3%。

2015 年經營活動所得的現金淨額減少 12.71 億港元至 147.73 億港元，主要由於稅務支出增加和營運資金變動減少。2015 年從物業發展收取的款項為 82.34 億港元，較 2014 年減少 9.42 億港元，主要與來自香港「緻藍天」和「Grand Austin」及深圳「天頌」的款項有關。計入根據認股權計劃發行股份所得款項 5.69 億港元及其他現金款項 3.71 億港元，來自經營及投資活動的現金收入淨額由 2014 年的 255.95 億港元下降至 2015 年的 239.47 億港元。

年內用於鐵路業務的資本性開支總額為 96.87 億港元，其中 42.16 億港元用於購入香港客運業務現有鐵路及相關業務的資產、47.60 億港元用於興建香港鐵路延綫項目、5.53 億港元用於支付深圳市軌道交通龍華綫鐵路營運，而 1.58 億港元用於支付其他海外客運業務。物業相關業務方面，支付資本性開支總額為 119.83 億港元，其中 102.53 億港元用於香港物業發展項目，主要用於大圍站及「日出康城」第七期物業發展項目、11.21 億港元用於「天頌」，以及 6.09 億港元用於香港投資物業項目及相關裝修工程。

集團支付 22.22 億港元每年定額及非定額付款予九鐵公司，以及向公司股東派付 57.48 億港元股息。計入集團向京港地鐵公司作出的現金投資 6,100 萬港元、其他聯營公司貸款淨額 9,100 萬港元、利息付款淨額 5.77 億港元、向非控股權益持有者派付 1.57 億港元股息及其他付款後，現金流出淨額由 2014 年的 203.49 億港元增加至 2015 年的 306.76 億港元。計入上述項目及淨借貸 1.54 億港元後，集團的現金結餘由 2014 年 12 月 31 日的 188.93 億港元減少至 2015 年 12 月 31 日的 123.18 億港元。

按公司漸進式的普通股股息政策，董事局建議派發末期普通股股息每股 0.81 港元，全年普通股股息合共每股 1.06 港元，高於 2014 年的每股 1.05 港元，並提供以股代息之選擇。此外，在獨立股東於 2016 年 2 月 1 日通過高鐵香港段協議後，若立法會批准政府在高鐵香港段協議下的額外財務承擔，則每股 2.20 港元的第一期特別股息將於 2016 年下半年向股東派發，而每股同樣為 2.20 港元的第二期特別股息將於 2017 年下半年派發。

人力資源

公司與其附屬公司於 2015 年 12 月 31 日在香港及香港以外地區分別僱用 17,127 和 8,157 名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用 11,109 名員工。年內，公司在香港招聘了 1,806 名新員工，並於內部晉升了 1,454 名員工，而員工流失率則維持在 3.7% 的低水平。

為提升企業營運效率和配合公司業務增長，公司於 2016 年初成立技術工程處，推動公司在技術工程上精益求精，並配合公司在這方面的長遠規劃。

公司透過多項招聘、培訓及發展、員工激勵和溝通計劃，積極羅致、聯繫和挽留員工。於 2015 年，公司推出多項計劃，包括獎勵和支援措施，以表揚員工專業專注，以及發揮「一個團隊」的精神克服各種挑戰。公司透過「增進員工溝通計劃」舉辦共 8,700 場溝通會。公司的跨國內部溝通平台「MTRconnects」愈加受員工歡迎，截至 2015 年 12 月，平台錄得超過 563,000 次瀏覽，其中單一訪客超過 13,300 個。

「臻善圈」計劃繼續鼓勵員工發揮集體創意、精益求精，以及加強聯繫員工。港鐵在香港推行「臻善圈」計劃已超過 27 年，於 2015 年，該計劃共有 5,672 名會員及 953 個小組，所提交的提案達 950 份。為了向公司各地業務推廣「臻善圈」文化，公司於 2015 年 6 月舉辦了「全球臻善圈會議」（「2015 Global WIT Conference」），吸引來自香港以外地區業務的員工參加。

於 2015 年，公司對員工發展及培訓作出投資，除了海外課程外，還在香港舉辦 6,510 項培訓課程，為每名香港員工提供 6.6 天的培訓。為加快高級管理人員的發展，我們把企業層面的人才發展計劃擴展至中國內地和國際業務的高級管理人員。公司同時繼續舉辦「管理人員發展計劃」及各見習人員發展計劃。

公司對未來的願景，是透過成立「港鐵學院」，成為培訓和發展未來鐵路專才的基地。香港特別行政區行政長官於今年 1 月在《施政報告》中提及有關計劃，此計劃目的是培訓人才，為香港及香港以外地區的鐵路系統提供安全、可靠及有效率的營運及維修服務。「港鐵學院」正處於初期籌劃階段，預計將會提供技術工程、車務營運、管理和顧客服務的重點課程。

聯繫社區

於 2015 年，「鐵路人 鐵路心」計劃慶祝十周年，並於年內舉辦了 255 個社區項目，超過 6,000 名義工參與其中。此外，我們向公益金等慈善機構捐款共約 820 萬港元，並透過提供免費廣告位，支持 50 間非牟利機構的活動。公司榮獲香港社會服務聯會（「社聯」）頒發「10 年 Plus『商界展關懷』標誌」，以表揚公司過去十年在關懷社區、僱員及環境方面努力不懈。社聯亦向公司的「港鐵社區聯網」計劃頒發「傑出融合獎」的最高殊榮。

由港鐵與香港業餘田徑總會合辦的「港鐵競步賽 2015」於 2015 年 9 月舉行，為醫院管理局健康資訊天地籌得 142 萬港元善款，創歷年新高。

此外，公司推出「Youth Connect」平台，實踐促進青少年發展的承諾。一系列現有及新增的活動，如師友計劃及生活技能培訓，均會納入這個平台，正好展現公司群策群力，激發青少年潛能，讓他們具備所需技能、動力和視野，以及提供實踐機會。

展望

接近 2015 年年底時，受到零售業銷售額下跌、住宅物業市場放緩、港元強勢，以及中國內地經濟增長緩慢的影響，香港經濟增長放緩。美國聯儲局亦於 2015 年年底將聯邦基金利率上調 25 個基點，並表示 2016 年可能會再度加息。油價進一步下跌，加上市場憂慮人民幣持續貶值，令股市於 2016 年初多個月份大幅波動。我們預料多項趨勢會於 2016 年持續，因此我們對前景抱審慎態度。

港鐵在香港的多項業務對經濟增長放緩有一定的抗跌力，而車站商店及商場的新訂租金將取決於市況。經濟增長放緩對公司廣告業務將有較大的影響。

在香港物業發展方面，由於港鐵於 2016 年並無新的發展項目可供預售或有發展利潤入帳，因此年內如有任何物業發展利潤，只有來自出售尚餘單位。在物業招標活動方面，視乎市場情況，我們預期在未來 12 個月內推出三個物業發展項目，包括一個「日出康城」發展項目，及分別位於何文田及黃竹坑的首個物業項目。

作為「鐵路 2.0」的一部分，我們的目標是於今年下半年開通香港兩條新鐵路延綫，分別為觀塘綫延綫和南港島綫（東段）。兩條鐵路延綫能否如期完成仍然存在挑戰，港鐵團隊正努力不懈，希望盡快為市民開通這兩個鐵路項目。

由於在香港以外地區業務利潤將會折算為港幣，若當地貨幣走勢持續疲弱，其利潤表現可能會受到影響。內地物業業務方面，視乎項目進度，我們預期可為已售出的「天頌」低密度住宅單位的發展利潤入帳；而佔項目利潤大部分的多層住宅大廈的所得利潤，視乎施工進度，預計將於 2017 年入帳。

為加強高級管理團隊，前人力資源總監張少華先生由 2015 年 6 月 15 日起擔任歐洲業務總監的新設職位。沈銘義先生接任為署理人力資源總監，公司同時繼續物色人力資源總監人選。蘇家碧女士已於 2015 年 9 月 16 日加入港鐵，擔任新設的公司事務總監一職。顏永文博士於 2016 年 2 月 22 日加入港鐵擔任技術工程總監，負責監督公司新成立的技術工程處。車務營運副總監劉天成先生則於 2015 年 11 月 1 日加入成為執行委員會成員。

錢果豐博士擔任董事局主席超過 12 年後，於 2015 年 12 月 31 日退任。對於錢博士多年來對公司所作出的重大貢獻，帶領港鐵屢創佳績，本人謹表衷心謝忱。本人亦歡迎馬時亨教授由 2016 年 1 月 1 日起擔任董事局主席。馬教授於 2013 年 7 月加入董事局擔任獨立非執行董事，與港鐵有多年合作經驗。馬教授曾於 2002 至 2007 年間，以財經事務及庫務局局長身份擔任港鐵非執行董事。本人與港鐵同事熱切期待與馬教授攜手合作。

本人對錢博士和馬教授，以及董事局同寅的鼎力支持深為感銘。最後，我亦衷心感謝香港及香港以外地區的全體港鐵同事對公司的支持。他們在過去一年，辛勤拼搏、力臻卓越，確實是港鐵的英雄。

承董事局命
梁國權
行政總裁

香港，2016 年 3 月 11 日

暫停辦理成員登記手續

公司成員登記冊將於 2016 年 5 月 24 日至 5 月 27 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理股份過戶登記手續。為符合收取建議的 2015 年度末期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在 2016 年 5 月 23 日下午 4 時 30 分前送達公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 17 樓 1712 至 1716 室。建議的 2015 年度末期股息（附有以股代息選擇（惟登記地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外）），預計於 2016 年 7 月 13 日派發予於 2016 年 5 月 27 日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

於本公告日期：

董事局成員：馬時亨教授（主席）**、梁國權（行政總裁）、陳黃穗*、陳阮德徽博士*、鄭海泉*、方正博士*、何承天*、關育材*、劉炳章*、李李嘉麗*、文禮信*、吳亮星*、石禮謙*、鄧國斌*、黃子欣博士*、陳家強教授（財經事務及庫務局局長）**、運輸及房屋局局長（張炳良教授）**、發展局常任秘書長（工務）（韓志強）**及運輸署署長（楊何蓓茵）**

執行總監會成員：梁國權、張少華、顏永文、金澤培、羅卓堅、馬琳、蘇家碧、鄧智輝、黃唯銘及楊美珍

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。

關於港鐵公司

港鐵公司在安全、可靠程度、顧客服務和成本效益之表現卓越，被公認為全球首屈一指的鐵路系統。港鐵植根香港，共營運九條客運鐵路綫、一個輕鐵網絡及一條高速的機場快綫，每周日的總乘客量超過 540 萬人次。公司在中國內地、英國、瑞典及澳洲營運的鐵路綫，每天服務的乘客亦達 490 萬人次。此外，港鐵公司在世界各地參與鐵路建造項目，以及提供顧問及承包服務。港鐵公司運用在鐵路方面的專業知識，參與發展與鐵路相關的住宅及商業物業項目，並提供物業管理、商場租賃及管理、車廂及車站內的廣告媒體和電訊服務。

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽www.mtr.com.hk