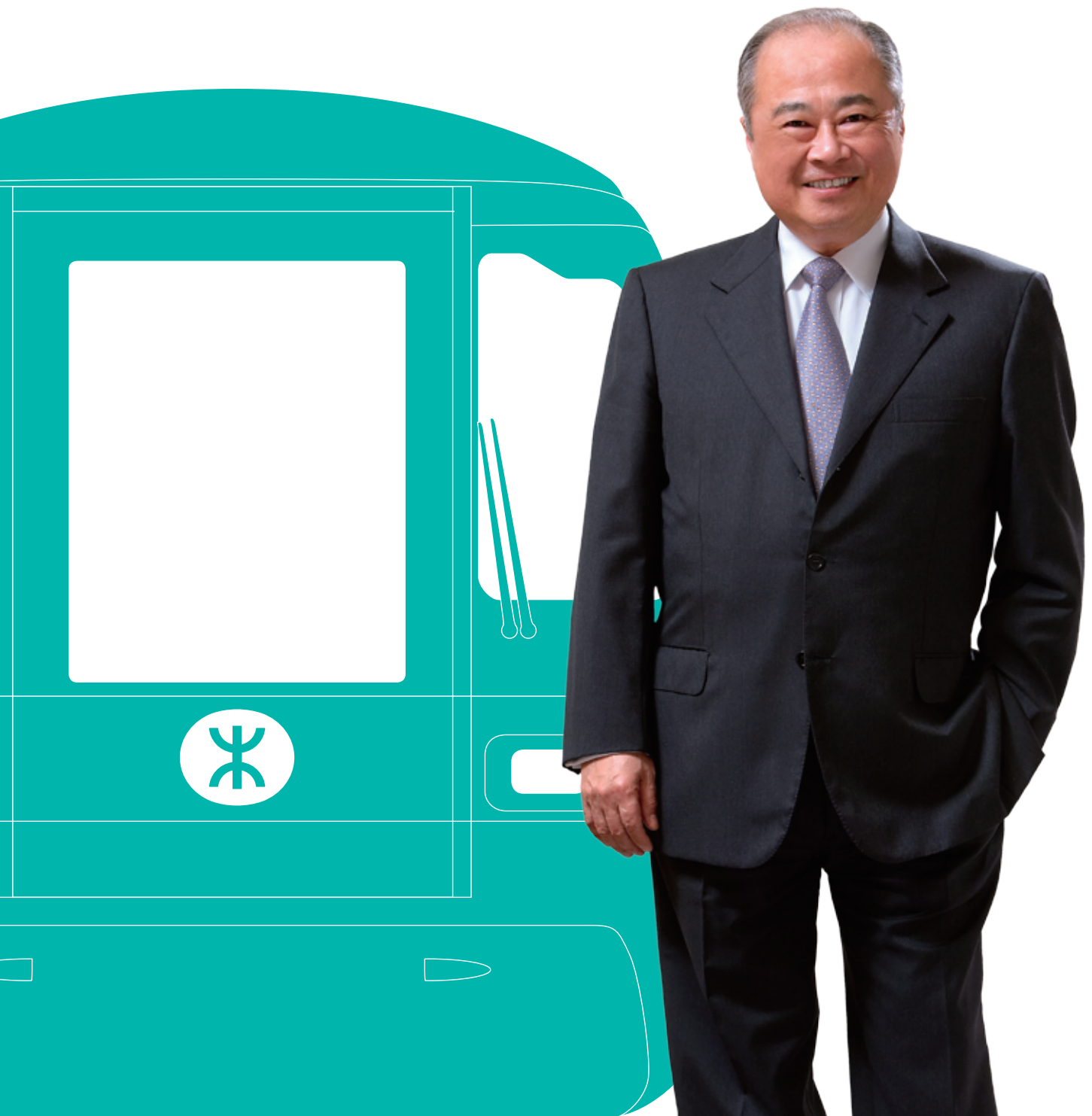


行政總裁回顧及展望

「兩鐵順利合併，我們亦已一一兌現對各
有關人士作出的所有承諾。」



「鑑於經常性業務的財務業績強勁，董事局建議派發末期股息...全年股息合共每股0.48港元，較2007年增長6.7%。」

致各有關人士：

本人欣然報告，公司在2008年成績斐然。兩鐵順利合併，我們亦已一一兌現對各有關人士作出的所有承諾。向乘客保證調減票價的承諾，已於兩鐵合併後即時落實，惠及280萬名乘客。我們亦承諾向所有前線員工提供職業保障，此目標已在「一間公司，一個團隊」的精神下得以實現。我們定下於兩鐵合併後一年內整合兩個鐵路網絡的計劃。於2008年9月，九龍塘、美孚及南昌三個轉車站完成整合，令我們較原定時間提早兩個多月完成全個整合計劃。公司在2008年的財務業績清楚顯示合併對股東帶來的利益。此外，我們在2008年實現超過3.5億港元的協同效益，較原定時間為早。兩鐵合併令港鐵成為一家更強大穩健的企業，以更具信心地迎接未來。

兩鐵合併完成後，我們將注意力轉向業務增長。我們分別在香港、中國內地及海外推行擴展策略。在香港，政府於3月和4月批准為沙田至中環綫、伸延至黃埔的觀塘綫延綫，以及廣深港高速鐵路(高速鐵路)香港段展開規劃和設計。這些新鐵路綫連同已獲准展開規劃和設計的西港島綫及南港島綫(東段)，使公司擁有五個正處於不同發展階段的新綫。我們繼續維持在中國內地和歐洲的擴展步伐，其中北京和深圳以至倫敦的項目都取得進展。此外，我們計劃於杭州和瀋陽進行的項目亦有進展，並已投得斯德哥爾摩地鐵的專營權。

2008年，公司的財務業績充分反映兩鐵合併的重大效益；同時，我們對經常性業務進行重大改進，包括鐵路、車站商務、投資物業及物業管理各項業務。縱使金融風暴席捲全球，令經濟狀況明顯放緩，但公司的收入仍然增長64.9%至176.28億港元。未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增長57.7%至93.25億港元。另一方面，2008年的物業發展利潤為46.70億港元，較2007年減少36.34億港元，主要由於2007年包含將軍澳城中站的可觀發展利潤。因此，不包括投資物業重估及有關的遞延稅項，股東應佔基本業務淨利潤為81.85億港元，較2007年微跌4.5%。香港地產市道明顯放緩，年內錄得投資物業重估虧損1.46億港元(扣除遞延稅項及計入因香港利得稅率下調對利得稅的影響後，則錄得盈餘9,900萬港元)，而2007年錄得重估盈餘為80.11億港元(扣除遞延稅項後為66.09億港元)。因此，股東應佔淨利潤為82.84億港元。不包括投資物業重估的每股盈利為1.45港元，而包括投資物業重估的每股盈利則為1.47港元。鑑於經常性業務的財務業績強勁，董事局建議派發末期股息每股0.34港元，連同中期股息每股0.14港元，全年股息合共每股0.48港元，較2007年增長6.7%。

「於2008年，主要因為兩鐵合併，公司的鐵路及巴士客運服務(綜合港鐵系統)的總乘客量較去年增加56.6%至14.851億人次。」

營運回顧

香港鐵路業務

乘客量

於2008年，主要因為兩鐵合併，公司的鐵路及巴士客運服務(綜合港鐵系統)的總乘客量較去年增加56.6%至14.851億人次。按「同比」基準計算，倘與港鐵公司和合併前九鐵公司於2007年合計(並已就轉車乘客作出調整)的鐵路和巴士乘客量(可比較合計乘客量)相比，總乘客量則上升3.6%。

本地鐵路服務，包括地鐵綫(由觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫及迪士尼綫組成)以及九鐵綫(由東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫組成)，錄得總乘客量12.054億人次。這個數字較2007年增加31.6%，較對等的可比較合計乘客量上升4.0%。

2008年，隨著過境交通的需求不斷上升，羅湖及落馬洲過境服務的乘客量較2007年增加1.4%至9,340萬人次。

儘管香港國際機場的旅客量下跌，但機場快綫的市場佔有率上升，加上往返亞洲國際博覽館的乘客量增加，2008年的機場快綫乘客量上升4.2%至1,060萬人次。

輕鐵、巴士及城際客運服務於2008年的乘客量合計為1.756億人次，較該等服務於2007年全年的乘客量增加2.5%。

市場佔有率

於2008年12月，公司在專營公共交通工具市場的整體佔有率上升至42.7%，而去年同月的整體佔有率則為41.6%。我們在過海交通工具市場的佔有率由2007年的62.5%增加至63.6%，另外在來往機場交通工具市場的佔有率則由2007年的23%增加至24%。然而，由於競爭持續激烈，過境業務的市場佔有率由2007年的57.0%下降至56.2%。

車費收入

在2008年，總車費收入為114.67億港元，較去年增加61.2%。由於兩鐵合併後實施票價調減，總車費收入較港鐵公司與合併前九鐵公司於2007年的鐵路及巴士服務的合計車費收入輕微減少0.3%。

本地鐵路服務於2008年的車費收入為79.30億港元，較去年增加27.6%。然而，與2007年地鐵綫和九鐵綫的合計車費收入(合計車費收入)相比，則輕微下跌1.0%，主要與兩鐵合併日實施的票價調減及學生乘車優惠擴展至九鐵綫有關，但部分影響已被上述的乘客量上升所抵銷。

在2008年，過境服務的車費收入為22.83億港元，與該服務在2007年的對等12個月收入相比，增加1.2%。而機場快綫於2008年的車費收入為6.73億港元，較2007年增加2.7%。

在2008年，本地鐵路服務每名乘客的平均車費為6.58港元，較2007年減少3.0%，因兩鐵合併日實施一次性票價調減所致。過境服務方面，2008年每名乘客的平均車費為24.45港元，較2007年輕微減少0.2%，而2008年機場快綫每名乘客的平均車費為63.47港元，較2007年微跌1.4%。

吸引乘客

為了帶動乘客量增長，並滿足顧客對高水平服務的期望，我們繼續提供針對目標客群的推廣優惠，同時投放資源提升服務質素和效率。車費優惠包括離島小輪乘客的轉乘特惠，以及將學生票價優惠範圍擴大至覆蓋東鐵、西鐵、馬鞍山綫、輕鐵和港鐵接駁巴士。我們亦提供特別優惠，吸引乘客使用過境服務和機場快綫。為了進一步提升服務，我們於2008年第四季購置五列各有七個車卡的新列車，行走西鐵綫，並已額外訂購十列新車，預計於2011年至2012年付運，使現有的港島、觀塘、荃灣和將軍澳各綫的列車班次更加頻密。我們的城際客運服務乘客，亦因為京九/滬九直通車的機車由柴油發動轉為電氣化而受惠。為提供舒適清新的環境，我們於東鐵綫推出翻新計劃，為車站添上清新的色彩以及富有地方文化特色的圖案。

我們為九龍灣和上環站加建行人通道和天橋，加強與公司鐵路網絡的聯繫。另外，我們加裝了七部「港鐵特惠站」，令其總數於2008年底達至26部。

服務表現

兩鐵合併後，新的營運協議包含東鐵綫、西鐵綫、馬鞍山綫及輕鐵。於2007年12月2日合併日至2008年12月31日期間，公司的服務表現完全超越政府規定的各項表現水平以及公司本身制訂更為嚴格的顧客服務目標。列車按照編定班次行走的可靠程度、乘客車程準時程度及列車服務準時程度均達99.7%或以上。我們一班充滿熱誠的員工的高水準服務表現，再次獲得多個獎項嘉許，包括「2008年度鐵路大獎」中的「亞太區最佳鐵路獎」、《星島日報》「星鑽服務品牌選舉2007—公共交通服務大獎」，並連續十年榮獲《壹週刊》頒發的「服務第壹大獎—公共交通工具組別」，以及於香港優質顧客服務協會主辦的「優質顧客服務大獎2007」選舉中贏得「卓越大獎銅獎」。往來香港與廣州的「九廣通」城際客運服務，榮獲《盛世雜誌》舉辦的「2008盛世卓越品牌大獎—卓越過境交通服務品牌」。

奧運馬術比賽

年內值得一提的，是港鐵公司於8月協助運載運動員、工作人員和觀眾前往香港雙魚河及沙田的奧運馬術比賽場地。我們投入公司各方面的資源，確保乘客安全、準時和舒適地到達比賽場地。

車站商務及鐵路相關業務

在2008年，車站商務及鐵路相關業務的收入為34.49億港元，較2007年增長98.1%。該收入亦較港鐵公司和合併前九鐵公司同等業務於2007年錄得的可比較合計收入(合計非車費收入)增加33.4%。

行政總裁回顧及展望

車站零售設施於2008年的收入，包括免稅店和車站商店租金為15.46億港元，較2007年增加209.8%(與對等的合計非車費收入相比則增加42.3%)。這項收入增加，主要來自新增的九鐵綫零售商店，尤其是10間服務過境旅客的免稅店。其餘增長來自新增的零售設施面積，及上調的新訂合約租金。年內，我們收回部分商店進行翻新，結果9個站共有45間商店完成有關工程，另外新增了18個商品類別。截至2008年12月31日止的商店總數達1,186間。於2008年12月31日，車站零售設施的總面積為51,539平方米。

在2008年，廣告收入為7.41億港元，較2007年增長25.0%(與對等的合計非車費收入相比則增長11.3%)。除合併的效益外，廣告費亦有所提高，我們還推出更多嶄新的廣告形式，包括5月在銅鑼灣站低層通道設立經翻新的「廣告廊」，以及開創亞洲鐵路先河，在銅鑼灣、尖沙咀和中環站裝設的「數碼扶手電梯廣告屏幕」。

電訊服務於2008年的收入為3.56億港元，較2007年增加49.0%(與對等的合計非車費收入比較則增加27.6%)。是項收入增加，主要由於獲得一家電訊服務供應商為終止牌照協議而付予公司的一次性款項。撇除這筆一次性款項，收入應較2007年增加13.0%至2.70億港元(與對等的合計非車費收入比較則減少3.2%)。

在2008年，顧問服務的收入為1.58億港元，較2007年減少18.1%，主要原因是公司對顧問服務採取更專注策略，加上上海地鐵九號綫一期大部分工程已經完成，並已於2007年12月通車。

物業及其他業務

香港地產市場在2008年上半年表現強勁。寫字樓及商舖租務市場均穩步增長。然而，隨著環球信貸市場的不明朗因素導致全球經濟明顯放緩，市場活動於下半年明顯放緩，住宅樓宇售價下調，商業租金也開始出現整固。

物業發展

在2008年，物業發展利潤為46.70億港元，較2007年的83.04億港元減少43.8%，主要由於2007年有數目相當可觀的物業發展利潤入帳，尤其是來自將軍澳城中區的發展利潤。物業發展利潤的主要來源是日出康城首都和沙田御龍山相關的利潤，以及銷售君匯港和凱旋門的待售物業所得分成。此外，還有主要來自東涌站藍天海岸及映灣園和九龍站圓方等機場鐵路沿綫物業所確認的遞延收益。

年內預售售出的物業包括日出康城首都全部2,096個單位、沙田御龍山約1,100個單位(約佔總數1,375個單位的80%)，以及東涌水藍•天岸超過470個單位。

物業發展招標活動方面，新世界發展有限公司之附屬公司(德誌有限公司)於4月成功投得馬鞍山綫車公廟站的物業發展組合。與日出康城第一期首都的做法一樣，公司已支付這個發展項目的一半地價，以換取更大的利潤分成比例。此外，作為西鐵綫的物業發展代理，我們於9月向長江實業(集團)有限公司之附屬公司(建東投資有限公司)批出荃灣西站(七區)物業發展組合。

「在2008年，公司的物業租務、物業管理及其他業務收入為27.12億港元，較2007年增長47.9%。」

物業租務、物業管理及其他業務

在2008年，公司的物業租務、物業管理及其他業務收入為27.12億港元，較2007年增長47.9%(與對等的合計非車費收入比較則增長29.8%)。

寫字樓及商舖需求於上半年保持強勁，但增長速度於下半年開始放緩。物業租務收入為23.46億港元，較2007年增長48.4%(與對等的合計非車費收入比較則增長28.8%)。年內，公司旗下商場人流均保持高企。商舖續約或重新出租的租金，平均較舊租約的租金高出20%。

我們旗下商場的出租率均維持接近100%。公司於國際金融中心二期18個樓層亦全部租出。

於2008年12月底，按可出租樓面面積計算，公司應佔的投資物業組合包括221,661平方米的零售物業，以及41,059平方米的寫字樓。

年內，我們繼續為旗下商場進行翻新，以提升其吸引力和競爭力。翻新工程包括重建德福廣場一期戲院。我們的商場榮獲多個本地及國際獎項。九龍站上蓋商場圓方在法國

康城舉行的「國際房地產投資交易會」(MIPIM)中奪得國際MIPIM的榮銜，另獲城市土地學會(ULI)頒發2008年亞太區卓越獎。這個發展項目亦獲得亞太商業房地產大獎的榮譽。德福廣場則贏得《盛世雜誌》頒發的2008環保企業大獎，以及《東周刊》的香港服務大獎。

銀座Mall於2007年1月開幕，繼續為北京的商場奠下服務和質素的新典範。商舖續約和重新出租的平均租金收入較2007年高出15%，而出租率達100%。銀座Mall於投入營運的首個全年度內，奪得多個獎項和榮譽，包括在北京市商務局進行的一項顧客滿意度調查中，高踞當地156間大型購物中心和百貨公司的第二位。

於2008年，公司的物業管理收入為2.10億港元，較2007年增加25.0%(與對等的合計非車費收入比較，增加15.4%)。截至12月底，公司管理的住宅單位數目共73,947個，而管理的商用面積為770,556平方米。在中國內地，我們管理的物業組合樓面面積達1,158,254平方米。

「公司正在規劃和設計在香港的五個新鐵路項目，加上已大致完成的九龍南綫，全部落成後將使我們的網絡延長約60公里。」

八達通與昂坪360

八達通在2008年表現強勁，公司應佔其淨利潤為1.36億港元，上升40.2%。利潤增長，主要由於非運輸服務的零售付款額持續上升。

大嶼山昂坪360纜車及昂坪市集於2008年的旅客人數逾160萬人次，帶來1.56億港元的收入。

未來增長 香港

公司正在規劃和設計在香港的五個新鐵路項目，加上已大致完成的九龍南綫，全部落成後將使我們的網絡延長約60公里。這五條新綫是公司有史以來最大規模的網絡拓展工程，將為公司的未來增長作出顯著的貢獻。

政府於3月批准就沙田至中環綫和觀塘綫延綫展開規劃和設計。沙田至中環綫由兩個路段組成。全長11公里的東西走廊預計於2015年完成，使馬鞍山綫從大圍途經鑽石山伸延至紅磡，並將連接西鐵綫。六公里長的南北走廊預計於2019年完工，並將成為香港第四條過海鐵路綫，使東鐵綫

由紅磡伸延至港島。初步設計已於2008年9月展開，以便制訂一個方案於2009年底根據《鐵路條例》刊憲。

觀塘綫延綫全長三公里，將由觀塘綫現時的油麻地站途經何文田伸延至黃埔，而何文田站將作為連接沙田至中環綫的東西走廊的轉車站。初步設計已於6月展開，並將於2009年初完成。整個項目預計於2015年完成。

政府於4月邀請公司就高速鐵路展開規劃和設計，這有助進一步鞏固香港作為中國南大門的策略地位。全長26公里的高速鐵路將提供過境的高速鐵路服務，將香港連接至深圳、廣州和內地新建的高速城際鐵路網絡。通車後，前往深圳福田的車程只需14分鐘，而前往廣州也只需48分鐘。這個項目已於2008年11月28日刊憲，預計於2009年底開始動工，並於2015年完成。

隨著政府於2007年12月宣布支持南港島綫(東段)的規劃和設計，初步設計已於2008年2月展開，將於2009年初完成。最終藍圖將於2009年較後時間提交政府審閱和刊憲。

西港島綫已於2007年10月根據《鐵路條例》刊憲。我們與地方社區保持密切溝通，聽取意見，務求在設計上兼顧地區傳統特色和市區重建機會，以求開創一條「社區鐵路」。詳細設計已於2008年初展開，預計於2009年動工，並於2014年完成。

除上述的五條新鐵路綫外，在2008年，連接現時東鐵綫尖東站與西鐵綫南昌站的九龍南綫(包括新的柯士甸站)取得理想進展。包括隧道鑽挖工程在內的主要土木工程已大致完成，而柯士甸新站的裝修工程亦快將完成。這條鐵路綫預計於2009年下半年通車。

將軍澳綫第二期施工的進度亦符合預期，預計於2009年第二季完成，以配合日出康城首都入伙。

香港項目融資

正如過往所述，這些新鐵路項目將採用切合其本身情況的不同融資模式。對於將採用現金資助模式的西港島綫，公司已於2008年2月收取第一部分為數4億港元的現金資助，其餘佔總現金資助的大部分資金，我們正與政府進行磋商。

南港島綫(東段)及觀塘綫延綫很可能會採用公司傳統的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，將物業發展權授予公司。我們已選擇合適的用地，並繼續就發展權與政府進行磋商。

九龍南綫、沙田至中環綫及高速鐵路將採用兩鐵合併所用的服務經營權模式。在這個基礎上，香港立法會財務委員會於5月通過撥款24億港元，以投入沙田至中環綫的設計

和地盤勘測工程，另於7月撥款28億港元為高速鐵路進行類似工作。於2008年11月24日，我們與政府簽訂委託協議，據此，政府委託公司就沙田至中環綫和高速鐵路展開設計工作，費用由政府承擔。政府將於適當時候安排該兩條鐵路綫進一步的工程撥款。九龍南綫的建造工程由九鐵公司按兩鐵合併協議進行出資。

中國內地及海外

公司在中國內地及海外的項目繼續取得良好進展。

中國內地

在北京，由港鐵公司(49%)、北京市基礎設施投資有限公司(2%)，及北京首都創業集團有限公司(49%)組成的公私合營公司，在北京地鐵四號綫項目的建造工程上取得穩定進展，並預計於2009年第四季通車。港鐵公司亦聯同公私合營公司的夥伴，於2008年11月27日與北京市政府全資擁有的北京軌道交通大興綫投資有限責任公司，就全長22公里的北京地鐵大興綫的營運及維修項目簽署了諒解備忘錄。公司繼續就大興綫的特許經營協議作進一步磋商。

深圳方面，深圳市軌道交通四號綫項目已獲國家發展和改革委員會批准。公司現正辦理有關簽署特許經營協議的程序，近期內可以完成並簽署該協議。我們將全面開展四號綫的工程建設。同時，著手安排接管四號綫一期的有關工作。

行政總裁回顧及展望

公司繼續在中國內地其他城市尋求投資機會。

於2008年7月獲選為項目的「優先談判對象」後，公司於2009年1月與杭州市政府及杭州市地鐵集團有限責任公司簽訂沒有約束力的原則性協議，就杭州地鐵一號綫項目以公私合營模式，進行投資、建設及為期25年的營運。公司同時與上述訂約夥伴簽訂策略性協議，探討杭州地鐵沿綫的物業發展機會。另外，公司與瀋陽市政府的磋商取得進展，於2008年11月與瀋陽市政府及瀋陽地鐵集團有限公司，就合作營運全長50公里的瀋陽地鐵一、二號綫及未來鐵路綫的投資機會，簽訂沒有約束力的原則性協議。此外，我們簽訂了另一份沒有約束力的協議，就一、二號綫的沿綫物業發展機會展開規劃和探討。公司現正就特許經營協議於杭州和瀋陽市進行進一步磋商。

歐洲

在英國，公司佔半數股權的聯營公司London Overground Rail Operations Limited於2007年11月接手經營London Overground，為該條鐵路帶來穩步的改善。營運表現有所提升，共有31個車站進行了車站改進工程。

在瑞典，公司於2008年8月入標競投斯德哥爾摩地鐵的專營權，並於2009年1月獲批這個全長108公里、共100個車站的鐵路系統為期八年的專營權。

財務回顧

在兩鐵合併的全年效應下，集團於2008年來自經常性業務的收入和經營利潤錄得強勁增長。總車費收入增長61.2%至114.67億港元，其中79.30億港元來自本地鐵路服務、22.83億港元來自過境服務、6.73億港元來自機場快綫，及

5.81億港元來自輕鐵、城際客運和巴士服務。非車費收入增長72.3%至61.61億港元，其中34.49億港元來自車站商務及鐵路相關業務，而27.12億港元來自物業租務、管業及其他業務。因此，2008年的總收入增長64.9%至176.28億港元，總經營成本則上升73.8%至83.03億港元。未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增加57.7%至93.25億港元，但由於兩鐵合併時調減票價及合併前九鐵業務的盈利率較低，經營毛利率則由2007年的55.3%降至2008年的52.9%。

由於將軍澳城中站的可觀物業發展利潤在2007年入帳，加上樓價在2008年後期回落，2008年的物業發展利潤減少43.8%至46.70億港元，其中主要是來自首都和御龍山的利潤。未計折舊及攤銷前的經營利潤因此輕微減少1.6%至139.95億港元。折舊及攤銷增加7%至29.30億港元，主要因為兩鐵合併的緣故；而合併相關開支則減少72.5%至5,300萬港元。利息及財務開支增加51.8%至19.98億港元，主要與兩鐵合併帶來的債務利息，及兩鐵合併中須支付的每年定額付款資本化所產生的名義利息開支有關。港鐵應佔八達通控股有限公司及London Overground Rail Operations Limited合計利潤達1.59億港元。而相對2007年錄得80.11億港元的豐厚收益，投資物業於期內錄得非現金重估虧損1.46億港元。綜合以上所述，除稅前利潤較2007年減少50.6%至90.27億港元。

受到利潤下降，及利得稅率由17.5%調低至16.5%對遞延稅項的影響，所得稅減少75.8%至7.47億港元。2008年公司股東應佔利潤因此減少45.4%至82.84億港元，即每股1.47港元，而2007年為每股2.72港元。

「集團於2008年的流動現金狀況因兩鐵合併而增強，來自鐵路及相關業務的現金流入淨額增加49.3%至89.21億港元。」

撇除投資物業重估的影響，更具代表性的公司股東應佔基本業務淨利潤下降4.5%至81.85億港元，即每股1.45港元，而2007年為每股1.54港元。正如之前所述，這是由於經常性業務的利潤增長強勁，但物業發展利潤較去年為低，令整體利潤下降。

在集團資產負債表中，淨資產由2007年12月31日的910.37億港元增加7.5%至2008年12月31日的978.22億港元。資產總值由1,556.68億港元增至1,593.38億港元，主要是由於與物業發展有關的應收帳項及待售物業均有所增加，加上投資香港及中國內地的新鐵路項目所致。負債總額由2007年的646.31億港元減至615.16億港元，主要是因為未償還貸款及遞延收益均見減少。若計入服務經營權負債作為債務的一部分，集團的淨負債權益比率從2007年底的48.5%改善至2008年底的42.1%。

集團於2008年的流動現金狀況因兩鐵合併而增強，來自鐵路及相關業務的現金流入淨額增加49.3%至89.21億港元。物業發展業務的收入為44.48億港元。集團亦收到政府的西

港島綫項目資助4億港元，以及其無控制權附屬公司及聯營公司所償還的貸款及派發的股息共1.32億港元。不包括非經常性兩鐵合併付款，現金流出額增加88%至98.87億港元，主要與新鐵路項目、兩鐵合併後鐵路網絡擴大令資本開支增加、繳付車公廟物業發展項目的一半地價，及服務經營權的每年定額付款有關。因此，2008年錄得36.98億港元的現金流入淨額，主要用以減債。

董事局建議派發末期股息每股0.34港元，連同中期股息每股0.14港元，全年股息合共每股0.48港元，較去年增加0.03港元或6.7%。一如往年，財政司司長法團同意以股份方式收取其全部或部分可獲的股息，以確保公司以現金派發的應付股息總額不超過50%。

人力資源

員工的全情投入、專業精神和悉心服務，是公司成功的基石。在完成兩鐵合併後，公司以建立「一間公司，一個團隊」的企業文化為目標，於2008年3月1日為12,000名香港員工順利推行新的職級及薪酬架構以及統一的聘用條款。員工的甄選和委任程序亦於4月完成。

行政總裁回顧及展望

為迎接兩鐵合併後的挑戰，我們在年內推行廣泛的培訓和發展計劃，特別是在有關鐵路安全、鐵路營運和保養、多元技能、員工調配和新入職員工等範疇內。此外，我們為北京地鐵四號綫項目和深圳市軌道交通四號綫項目的內地新聘員工提供完善培訓，包括安排他們前來香港受訓，為這兩大重要新項目作好營運準備。為配合公司未來的需求，我們繼續重點推行多項管理及領導才能培訓計劃，包括「行政管理人員計劃」及對象為香港特區及中國內地畢業生的「見習管理人員計劃」。

隨著香港鐵路網絡不斷擴展，新鐵路綫的規劃、建造和營運均需要大量人力資源的配合。為了應付這些需要，我們已於2008年全力展開人力資源策劃及一連串的招聘活動，進展良好。

展望

全球和香港的經濟狀況仍然不明朗，而2009年香港的經濟預期會出現負增長。在這種情況下，我們對2009年的前景抱持審慎態度。

我們鐵路業務的抗跌性較強，但依然會受到失業率影響。隨著九龍南綫和連接日出康城的將軍澳支綫通車，我們將可受惠於乘客量的額外增長。票價將於2009年7月按照票價調整機制的條款進行檢討。根據商定的機制，如計算後的調整百分比於±1.5%以內，則毋須於該年進行調整，但有關的調整百分比將結轉至下一年。我們的廣告業務較受經濟環境的影響，加上2008年入帳的一次性電訊服務解

約收入將不會在2009年復現，以上因素將令這兩項業務在2009年面對更大挑戰。

車站商務及物業租務業務的表現主要取決於續約和新租約的租金水平，而租金水平則取決於市況。

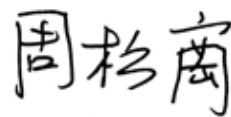
物業發展業務方面，日出康城第二期第一批的1,688個單位可望於2009年下半年獲發入伙紙。由於此項目的利潤攤分是以攤分資產而為分成基礎(而無需取決於銷售進度)，故將以港鐵公司在入伙紙發出日應佔第一階段單位的市值，在扣除給予發展商免息貸款的應算利息補貼後入帳。

公司會按市況和其他因素的商業考慮而決定推出發售烏溪沙銀湖•天峰和大圍維修中心上蓋物業發展的時間。

我們的拓展業務將於2009年達致多個里程碑。在香港，將軍澳支綫將於2009年中通車，而九龍南綫將於下半年通車。在中國內地，北京地鐵四號綫項目將於2009年第四季投入營運；而在斯德哥爾摩，我們預計將於2009年11月接手經營斯德哥爾摩地鐵的專營權。

面對經濟上種種不明朗因素，我們繼續專注成本控制，並維持充裕的資金周轉能力。

最後，本人謹藉此機會衷心感謝各董事及全體14,000位同事在過往的一年發揮幹勁和敬業樂業的精神。他們是港鐵的英雄。



行政總裁

周松崗

香港，2009年3月10日