

行政總裁回顧及展望

“

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。

”

梁國權
行政總裁



致各股東及其他有關人士：

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 AB（「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

行政總裁回顧及展望

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股息每股0.81港元，即全年普通股股息為每股1.06港元，高於2014年的每股1.05港元。此外，高鐵香港段協議已於2016年2月1日獲得公司的獨立股東批准，而香港特別行政區立法會（「立法會」）亦已於2016年3月11日批准政府在高鐵香港段協議下的額外財務承擔，因此，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年第四季的公眾活動事件，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。

由於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、改善車站出入口通道和設施，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，港鐵宣布推出「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。

行政總裁回顧及展望

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個車站的闊閘機裝設工程。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擴大覆蓋範圍，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「溱岸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

行政總裁回顧及展望

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」)、MTRS、MTR Express (Sweden) AB(「MTRX」)、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MTRX、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「鐵路營運年度獎」(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，路綫總長度將達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。

行政總裁回顧及展望

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220.9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，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。隨著獨立於政府的港鐵股東(「獨立股東」)於2016年2月1日批准高鐵香港段協議及高鐵香港段安排，並在2016年3月11日立法會批准政府在高鐵香港段協議下的額外財務承擔後，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定的有限情況例外。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」)。

行政總裁回顧及展望

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，而立法會於2016年3月11日批准政府在高鐵香港段協議下的額外財務承擔。因此，高鐵香港段協議已全面生效。

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，京港地鐵公司的投資為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MTRS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。由於客流量上升，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MTRX、MTR

行政總裁回顧及展望

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年香港的入境旅遊減弱。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，高鐵香港段協議已於2016年2月1日獲得公司的獨立股東批准，而立法會亦已於2016年3月11日批准政府在高鐵香港段協議下的額外財務承擔，因此，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。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。

行政總裁回顧及展望

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。



行政總裁

梁國權

香港，2016年3月11日