



行政總裁回顧 及展望

港鐵在2016年碩果纍纍，
成就斐然... 高鐵香港段
獲通過撥款... 香港和北京
分別有兩條及一條新鐵路綫
開通、以及接手營運瑞典
Stockholm commuter rail
專營權等，港鐵創造了多項
重要里程。

致各股東及其他有關人士：

港鐵在2016年碩果纍纍，成就斐然。由第一季廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）獲通過撥款，以至最後一季，香港和北京分別有兩條及一條新鐵路綫開通、以及接手營運瑞典Stockholm commuter rail（「Stockholms pendeltåg」）專營權等，港鐵創造了多項重要里程。其中，港鐵於11月成立港鐵學院，標誌著公司就建立國際培訓中心以培育鐵路相關專才的願景邁出了重要一步。

港鐵取得上述重要成就的同時，繼續在香港提供世界級的服務，其中重鐵網絡於2016年的列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於99.9%。自2007年與九廣鐵路公司（「九鐵公司」）合併以來，雖然乘客量增加了31.0%，但於2016年的鐵路服務可靠度是自合併以來表現最佳的一年。

雖然受到經濟增長全面放緩影響，但香港業務的表現合理。香港客運業務方面，乘客量增長0.5%，較過去五年平均年增長2.4%遜色，而票價已根據票價調整機制作出調整。按照公司營運協議的規定，票價調整機制一般每隔五年檢討一次，原定的下一次檢討本應於2018年6月實施，但港鐵和政府於2016年4月同意提前一年進行聯合檢討，現正就此次檢討進行磋商。車站商務及物業租賃業務亦難免受到經濟增長放緩及香港零售業銷情持續下滑的影響，但由於業務具有抗跌能力，收入得以持續錄得正增長。

在香港物業招標活動方面，公司於2016年內批出兩個港鐵物業發展項目，包括「日出康城」第十期和何文田站第一期項目。公司亦於2017年2月批出黃竹坑站第一期發展項目。

本地及海外的發展機會均是公司業務增長策略的目標。在香港，我們於2016年克服重重挑戰，令觀塘綫延綫及南港島綫(東段)(「南港島綫」)分別順利於10月23日及12月28日通車。這是我們自2007年兩鐵合併以來首次在香港於同一年內開通兩條新綫，港鐵全體員工皆引以為榮。這兩條鐵路綫令香港數以萬計市民從此得以享用鐵路服務，縮短他們的旅程時間，令旅程更添便利。隨著南港島綫通車，港鐵的服務現已覆蓋全港18區。

在香港以外地區，2016年港鐵的周日平均乘客量為560萬人次，公司在所有地點的鐵路業務均獲得表揚，當中不少更因卓越服務表現而榮獲獎項。年內，公司創下重要里程碑，包括中國內地北京地鐵十六號綫第一期通車和北京地鐵十四號綫多加一個車站啓用、接管瑞典Stockholms pendeltåg的營運，以及開始交付在香港以外首個物業發展項目—深圳「天頌」的落成單位。

我們在堅實的基礎上，繼續在本地及海外建立長遠業務。在香港，「鐵路2.0」是我們對新一代鐵路服務的願景。這包括餘下兩個興建中的鐵路項目—高鐵香港段及沙田至中環綫，截至2016年年底分別完成了87.4%及68.1%。除了新鐵路項目外，「鐵路2.0」還包括在現有網絡進行的多項大型資產更新，如列車和訊號系統。年內，這些項目均取得良好進展。「鐵路2.0」計劃完成後，將為香港顧客提供更完善的交通聯繫和服務。此外，政府《鐵路發展策略2014》建議興建七個新鐵路項目，為港鐵在香港的長遠發展帶來支持。我們已於2016年12月提交首份《鐵路發展策略2014》下有關西鐵綫屯門南延綫的建議書。

在香港以外地區，我們已就中國內地、瑞典、英國和澳洲的多項新鐵路合約提交標書或正進行磋商，同時亦探討在中國內地以綜合鐵路運輸為導向的發展機會。我們正在等待招標和磋商的結果。

財務業績方面，公司於2016年的總收入上升8.4%至451.89億港元，而未計香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤則上升4.2%至169.47億港元。若不包括公司在中國內地及國際的附屬公司，收入增加4.2%，經營利潤增加5.3%，而經營毛利率則上升0.6個百分點至53.9%。股東應佔經常性利潤，即不包括物業發展利潤(包括來自香港和中國內地)和投資物業重估的淨利潤上升4.1%至89.16億港元。除稅後物業發展利潤(包括來自香港和中國內地)為5.30億港元，主要來自交付「天頌」首批單位所得利潤入帳，以及香港多個不同項目的收入，包括攤分在「緻藍天」幼稚園所佔的資產。主要由於今年的物業發展利潤減少，不包括投資物業

重估的股東應佔基本業務淨利潤減少 13.3% 至 94.46 億港元，即每股盈利 1.61 港元。投資物業重估收益為 8.08 億港元，2015 年則為 21.00 億港元。因此，股東應佔淨利潤為 102.54 億港元，即包括投資物業重估收益後的每股盈利為 1.74 港元。



香港客運業務

安全

一如以往，公司以安全為首要目標，並於 2016 年維持世界級的安全表現。香港重鐵網絡的須呈報事故數目，於 2015 年已達致的全球領先安全水平，於 2016 年再減少 9.1%。

在 2017 年 2 月 10 日，我們的一部列車發生縱火事件。我們處理事件的反應，充分展示公司安全第一的精神。當時在星期五晚上的繁忙時間，調查顯示一名人士在由金鐘站開往尖沙咀站的荃灣綫列車車廂內點燃易燃液體並引致起火，期間列車車長冷靜地將列車駛至尖沙咀站，並預先通知車務控制中心的同事，通報車站職員。列車抵達尖沙咀站後，職員疏散列車上的乘客，並協助處理傷者，車站內的顧客於數分鐘內迅速及有秩序地疏散。我們的同事堅

董事局建議派發末期普通股息每股 0.82 港元，全年普通股息為每股 1.07 港元。港鐵就高鐵香港段的額外撥款安排與政府達成了協議（「高鐵香港段協議」），有關的第一期特別股息（每股 2.20 港元）已於 2016 年 7 月 13 日向股東派發，而第二期特別股息（同樣為每股 2.20 港元）將於 2017 年下半年在同一時間與 2016 年末期普通股息一起派發。

定、專業及迅速的反應，與警方和消防署攜手合作，令受傷人數及損害減至最低。很不幸地，今次事故連同疑犯在內共有 19 名乘客受傷。我們對傷者致以深切慰問，並祝願傷者能早日康復。我們職員的反應充分反映公司提供安全培訓的成效，當中包括提供清晰的安全指引以及定期的訓練和演習。除此之外，列車所使用的防火內裝有效減低類似事故的潛在傷害。對港鐵同事和香港應急服務人員，他們的專業精神值得嘉許。對於乘客在事件中反應冷靜和井然有序，以及他們提供的協助，我們深表謝意。

年內，我們在重鐵網絡推出多項安全推廣活動，當中重點是扶手電梯的安全使用。我們亦在輕鐵網絡推出安全措施，致力提升在道路交匯處的安全意識。

乘客量

香港經濟增長放緩對乘客量造成的影響，部分被香港兩條新鐵路綫開通所抵銷，令公司所有鐵路和巴士客運服務於2016年的總乘客量增加0.5%至19.488億人次。

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、馬鞍山綫及南港島綫)的總乘客量達至15.865億人次，於年內增加0.6%。由於中國內地訪港旅客數目下降，羅湖及落馬洲過境服務的乘客量減少0.8%至1.133億人次。隨著航空旅客量溫和增長，機場快綫的乘客量增加2.6%，至1,610萬人次。

車費收入、推廣及優惠

公司香港客運業務的車費收入概述如下：

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2016	2015	
車費收入			
本地鐵路服務	12,395	11,819	4.9
過境服務	3,252	3,172	2.5
機場快綫	998	950	5.1
輕鐵及巴士	707	671	5.4
城際客運	137	142	(3.5)
車費總收入	17,489	16,754	4.4

公司按票價調整機制調整票價。我們於2016年6月26日對適用票價作出調整，整體調整幅度為2.65%。同時，我們宣布推出2016/2017年票價推廣計劃，於2016年6月至2017年6月期間為顧客進一步節省逾5億港元車費。這也是港鐵於2016年向長者及學生等人士提供約25.36億港元的恆常優惠及推廣以外所提供的優惠。

為維持公司鐵路服務的質素及擴建鐵路網絡來滿足日後的需求，公司需要對人力資源、現有鐵路綫以及新鐵路綫作

年內，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0.6%至559萬人次。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升0.7%至461萬人次。

市場佔有率

公司於2016年在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為48.4%，而2015年為48.5%。當中，我們在過海交通工具市場的佔有率為68.6%，而2015年為68.8%。由於面對其他交通工具的競爭，公司於年內在過境業務的市場佔有率由51.3%微跌至51.2%，而在往返機場交通工具市場的佔有率亦由21.5%微跌至21.4%。

出龐大投資。2016年，公司投入逾80億港元為現有鐵路網絡進行維修、更新及升級工程。公司每年在這方面的支出將會隨時日顯著上升。

港鐵需要一個可持續的票價調整架構，即票價調整機制，才能作出上述投資。這個具透明度的機制是於2007年港鐵與九鐵公司合併時經政府同意，並獲香港特別行政區立法會(「立法會」)通過。該機制採用客觀標準計算票價調整，為港鐵提供進行升級、更新和投資所需的資金，不單

止令公司的表現位於全球前列，更為乘客提供相對全球領先鐵路公司而言非常實惠的票價。再者，自2008年開始實施票價調整機制起至2016年間，港鐵按照票價調整機制，使票價平均每年調升2.9%¹，低於綜合消費物價指數錄得的3.4%年均消費物價通脹率，以及按香港薪金指數計算的4.5%薪金年均增幅。

我們現正繼續與政府就提前檢討的票價調整機制進行磋商。

服務表現

2016年，我們的服務表現維持世界級水平，鐵路服務可靠度更是自2007年與九鐵公司合併以來的最佳表現。重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於99.9%，超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標所列明的表現目標。年內，公司重鐵和輕鐵網絡分別提供超過191萬及109萬班次的列車服務，其中由港鐵可控制的因素導致、長達31分鐘或以上的延誤分別只有六宗和兩宗。

投資改善鐵路網絡

「鐵路2.0」

於2016年年初，港鐵宣布推出「鐵路2.0」，透過這項大型計劃擴展「新一代」鐵路網，提供更完善的乘車體驗。「鐵路2.0」計劃涵蓋四個新鐵路項目和現有鐵路網絡的大型升級工程，包括新列車和輕鐵車輛、更換訊號系統和空調冷卻系統，及主要聯接工程。有關四個新鐵路項目的進一步資料，請參閱「香港網絡拓展」一節。

大型資產更新計劃

公司正斥資60億港元，購置93列更舒適的全新八卡列車，以取代現時行走觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的列車。列車車身製造工程已於2017年2月展開，並將於2018年至2023年間交付。

公司正在更換港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的現有訊號系統，工程耗資33億港元，將使上述鐵路綫的載客量提高約10%。其中，荃灣綫將會首先完成訊號系統升級，工程正在進行，預計於2018年年底竣工。港島綫、觀塘綫和將軍澳綫亦已於2016年較早時展開工地勘察。

「鐵路2.0」計劃還包括更換30輛輕鐵及添置十輛新輕鐵，以滿足不斷增長的需求。涉及40輛輕鐵總值7.45億港元的採購合約已於2016年7月批出。首批新輕鐵車輛預計將於2019年投入客運服務。

灣仔站於2016年11月開始安裝全新的空調冷卻裝置，工程預計將於2017年完成，而其他車站及鐵路車廠的160部空調冷卻裝置將隨後於2017年至2023年間更換。為乘客的舒適著想，我們將更換工程安排於冬季進行。

主要聯接工程

沙田至中環綫的工程包括改裝西鐵綫列車，從現有的28列七卡列車逐步改裝為八卡列車，以提升現有列車服務，並配合將來東西走廊的運作。截至2016年年底，已有11列八卡列車投入服務。所有改裝列車將預計於2018年間投入服務。馬鞍山綫沿綫各車站的延伸月台已於2016年11月20日投入服務。首列由現有東鐵綫列車改裝而成的八卡列車已於2016年4月運送到大圍車廠進行測試及試運行。馬鞍山綫現有的四卡列車亦將於2017年1月起陸續由八卡列車取代。

紅磡站正進行大型改建工程，令其日後成為沙田至中環綫其中一個轉乘站。紅磡站南面及北面大堂現已重開。

¹ 不包括推廣及優惠。若包括港鐵提供的推廣及優惠，於相同時期票價平均每年只調升2.4%。



回應乘客訴求

年內，公司繼續加強與顧客的溝通。公司於繁忙時段在金鐘站播放由著名演藝人作出的車站廣播，為顧客帶來更佳的乘車體驗。公司在某些車站閘機上的乘客資訊顯示屏提供列車班次實時資訊，並有職員於繁忙時段在出入閘機利用手提裝置解決乘客的票務問題。公司的「MTR Mobile」

智能手機應用程式亦已加強顧客介面功能，提供更多旅客資訊。公司還努力確保顧客在兩條新鐵路綫通車期間獲得良好的乘車體驗。

公司規劃未來，透過《2030 顧客體驗願景藍圖》為公司提供框架，制定資產升級工程及其他項目，以改善未來的顧客乘車體驗。

財務表現

香港客運業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2016	2015	增/(減)百分率
香港客運業務			
總收入	17,655	16,916	4.4
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	7,633	7,214	5.8
未計利息及財務開支前和計及每年非定額付款後的經營利潤(「EBIT」)	2,572	2,493	3.2
EBITDA 毛利率(%)	43.2%	42.6%	0.6個百分點
EBIT 毛利率(%)	14.6%	14.7%	(0.1)個百分點



香港車站商務

如下列表所示，香港車站商務於2016年的財務表現穩定。

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2016	2015	
香港車站商務			
車站零售設施收入	3,723	3,540	5.2
廣告收入	1,090	1,109	(1.7)
電訊業務收入	561	548	2.4
其他車站商務收入	170	183	(7.1)
總收入	5,544	5,380	3.0
EBITDA	5,012	4,830	3.8
EBIT	4,362	4,230	3.1
EBITDA 毛利率(%)	90.4%	89.8%	0.6個百分點
EBIT 毛利率(%)	78.7%	78.6%	0.1個百分點

車站零售設施於年內的租金收入較去年增加，原因是優化商戶組合令租金上升、新訂車站商店租金調升，以及羅湖站及紅磡站免稅店根據租約上調租金所致。於2016年11月，經過廣泛的招標程序後，所有免稅店的租約已批出予現有營辦商康璋有限公司，該公司為新創建集團有限公司全資擁有。落馬洲免稅店的新租約將於2017年8月開始生效，而羅湖站及紅磡站免稅店新租約的生效日期則為2018年1月。

截至2016年年底，港鐵的車站商店數目達1,392間，而零售設施的總面積為57,151平方米，較2015年分別增加30間及913平方米，主要由於新建觀塘綫延綫及南港島綫沿綫新增31間商店。

經濟環境轉差令廣告市場萎縮，導致廣告收入輕微減少。截至2016年年底，車站及列車內的廣告點總數達46,232個。為把握在線與離線相結合的趨勢，方便顧客在網上購票和購物的「e-shop」網絡已擴展至20個車站。

公司的電訊業務收入上升，主要由於電訊營運商進行流動網絡升級工程令數據容量上升。全新流動電話網絡的架設工程已經展開，將有助提供更高的流動數據容量及更多4G服務。工程初期於八個繁忙車站進行。年內，公司亦協助電訊營運商提升在84個車站的Wi-Fi設備，以提升服務水平。



香港物業業務

公司的香港物業租賃及管理業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2016	2015	
香港物業租賃及管理業務			
物業租賃業務收入	4,451	4,267	4.3
物業管理業務收入	290	266	9.0
總收入	4,741	4,533	4.6
EBITDA	3,930	3,668	7.1
EBIT	3,912	3,650	7.2
EBITDA 毛利率(%)	82.9%	80.9%	2.0個百分點
EBIT 毛利率(%)	82.5%	80.5%	2.0個百分點

商用物業方面，2016年的甲級寫字樓租金繼續受內地銀行和企業的需求支持而表現理想。然而，由於來港旅客人數及其消費減少，零售業繼續受到影響。2016年，香港零售業總銷貨價值較2015年下跌8.1%。

2016年首三個月，住宅交投量和樓價均告下跌，其後於下半年回升。由於加息幅度保持溫和，加上發展商提供具競爭力的付款或按揭計劃，一手市場尤其在交投量錄得強勁復甦。而二手市場的復甦步伐穩定，中原城市領先指數年初為135.8，並曾於2016年3月底見127.5，於年底時為144.7。由2016年11月5日起，政府向非首次置業的香港居民的所有住宅物業交易徵收15%印花稅，亦對市場造成影響，令交投量銳減。

香港物業租賃及管理業務

年內，港鐵公司在香港所擁有的商場之新訂租金錄得平均3.4%的升幅。截至年底，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。

因應港島東區人口模式的不斷變化，公司為「杏花新城」東翼一樓進行改建工程，設立全新的「運動及健康」專區，自2016年9月開業以來，市場反應理想。

於2016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的應佔份額包括212,538平方米的零售物業、39,410平方米的寫字樓，以及15,267平方米的其他用途物業。

在未來五年左右，我們將大力擴展在香港的投資物業組合，為商場組合增加約120,620平方米的總樓面面積，令商場組合應佔總樓面面積增長約40%。

新建的「日出康城」商場預計於2020年下半年開幕，而大圍商場則預計於2022年開幕。兩個項目的地基工程正在進行中。大圍商場的地基工程位於兩條營運中的鐵路綫之間，受工程複雜所影響而引致有部分延誤，但我們現正實行延誤補救措施，務求將延誤盡量減少。「青衣城」擴建項目預計於2017年下半年落成啟用，機電安裝工程進展良好。「德福廣場」二期上位於七樓和八樓的港鐵寫字樓正改建作零售用途，完成擴建後的「德福廣場」二期亦預計於2017年下半年開幕。

於2016年12月31日，公司管理的住宅單位總數為96,066個，而管理的商用面積逾758,000平方米。

香港物業發展

於2016年，香港物業發展錄得溫和利潤，為3.11億港元，主要來自多個不同的項目，包括攤分來自「緻藍天」幼稚園所得的資產。

西鐵項目方面，作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們於2016年3月展開「朗屏8號」(朗屏站(北)地塊)的預售。截至2017年2月底，912個單位中已售出約91%。我們亦於2017年1月展開「柏傲灣」(荃灣西站(六區)地塊)的預售。截至2017年2月底，983個單位中已售出約78%。

物業招標活動方面，公司已於2016年3月向南豐集團控股有限公司的一間附屬公司批出「日出康城」第十期，並於2016年12月向高銀金融(集團)有限公司牽頭之財團批出何文田站第一期。2017年2月，公司已向由路勁基建有限公司及平安不動產資本有限公司合組之財團批出黃竹坑站第一期。

過去三年左右，港鐵相繼批出11個物業發展項目。這些項目現處於不同的計劃及施工階段，完成後將於未來四至六年提供約18,000個住宅單位，總樓面面積超過110萬平方米。

為回應本地住屋需求上升，公司繼續研究鐵路沿綫可供物業發展的地塊。其中一個地點位於大嶼山小蠔灣車廠上蓋，在完成必要的規劃及其他批准後，將可興建大約14,000個住宅單位。港鐵已接近完成小蠔灣用地的環境影響評估，法定規劃程序預計於2017年開展。另一處地點位於油塘通風大樓，可興建約500個住宅單位。有關土地正處於用地改劃程序。在此初步階段，公司不能保證上述兩個項目的商業可行性。



香港網絡拓展

隨著觀塘綫延綫和南港島綫通車，香港鐵路網絡已由220.9公里增至230.9公里。在未來數年，正在興建中的餘下兩個新鐵路項目，即高鐵香港段及沙田至中環綫，將使香港整體鐵路網絡增加43公里。

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

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

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」）列明主要是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。



中國內地及國際業務

中國內地及國際業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2016	2015	
中國內地業務			
鐵路、物業租賃及管理附屬公司			
總收入	814	819	(0.6)
EBITDA	167	164	1.8
EBIT	159	155	2.6
物業發展附屬公司			
總收入	1,348	-	不適用
EBITDA	366	(140)	不適用
EBIT	366	(140)	不適用
應佔聯營公司利潤	226	85	165.9
國際業務			
鐵路附屬公司			
總收入	12,664	11,753	7.8
EBITDA	421	562	(25.1)
EBIT	309	478	(35.4)
應佔聯營公司利潤	60	41	46.3
總EBITDA	954	586	62.8
總EBIT	834	493	69.2
總EBITDA毛利率(%)	6.4%	4.7%	1.7個百分點
總EBIT毛利率(%)	5.6%	3.9%	1.7個百分點
已扣除非控股權益的中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司EBIT和應佔鐵路聯營公司(未計利息及稅項前)利潤	888	852	4.2
公司在香港以外的鐵路附屬及聯營公司錄得的乘客量(百萬人次)	1,828	1,598	14.4

中國內地鐵路業務

北京

在北京，公司佔49%股權的聯營公司北京京港地鐵有限公司（「京港地鐵公司」）營運四條地鐵綫，即北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫及最近通車的北京地鐵十六號綫第一期。

京港地鐵公司營運的鐵路綫保持高水平的營運表現，三條鐵路綫（不包括於2016年12月31日通車的北京地鐵十六號綫）於2016年的列車服務準時程度平均超過99.9%。北京地鐵四號綫和大興綫於2016年的總乘客量約為4.42億人次，周日平均乘客量超過129萬人次，比去年同期分別增長了3%和4%。

北京地鐵十四號綫的首三期現已投入服務。在北京地鐵十四號綫第三期中段於2015年12月通車後，為期30年的專營權已於2015年12月31日正式生效。位於朝陽公園的一個車站已於2016年12月啓用。於2016年，此三期錄得總乘客量1.91億人次，周日平均乘客量約為591,000人次。

京港地鐵公司於2015年11月簽署了北京地鐵十六號綫公私合營項目的特許經營協議。第一期營運的北段，長19.6公里，已於2016年12月31日投入運作。服務專營權預計將於2018年後全綫通車時生效。

深圳

由公司的全資附屬公司港鐵軌道交通（深圳）有限公司（「港鐵（深圳）公司」）經營的深圳市軌道交通四號綫（「深圳四號綫」）於年內的乘客量增長5%至約1.99億人次，周日平均乘客量約為550,000人次，並保持穩健的營運及安全表現。於2016年的列車服務準時程度維持在99.9%的高水平。

雖然乘客量持續上升，但深圳四號綫自2010年我們開始營運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（深圳）公司並無受惠於影子票價補償機制。公司了解深圳市政府內部一直有討論車費調整。倘若車費調整不能落實，將影響深圳四號綫的長遠財務可行性。

2016年8月，公司在深圳的顧問公司簽署項目管理協議，以監督深圳四號綫北延綫的施工。這條延綫將由深圳市政府出資興建。

杭州

公司在杭州佔49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司（「杭港地鐵公司」）營運杭州地鐵一號綫，年內的乘客量上升12%至1.99億人次，周日平均乘客量約為537,000人次。營運表現維持在高水平，列車服務的準時度達99.9%。杭州地鐵一號綫於2015年11月延長5.7公里，延綫由杭州市政府出資興建，並由杭港地鐵公司以營運及維修專營權方式營運。

杭港地鐵公司因乘客量低於最初預期，以致錄得淨虧損。然而，虧損已見減少，主要因乘客人數上升令收入增加。

杭州地鐵五號綫為另一公私合營項目，公司已於2016年5月遞交此項目的標書。於2016年11月，由於招標後已無其他合資格的投標者，杭州市政府終止了競爭性磋商程序。公司現正與杭州市地鐵集團有限公司磋商杭州地鐵五號綫日後的發展。

中國內地物業業務

位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」於2015年取得美滿的預售成績後，第一批位於車廠上蓋的低密度住宅單位已於2016年12月移交買家。而佔項目大部分樓面的多層住宅大廈單位將於2017年年中移交買家。「天頌」項目的可發展總樓面面積約為206,167平方米，當中包括一個總樓面面積約10,000平方米的商場。



於2016年下半年，我們與北京市基礎設施投資有限公司（「京投」，京港地鐵公司的其中一個合作夥伴）、京港地鐵公司簽署合作框架協議，聯手進行北京地鐵四號綫、大興綫現有沿綫車廠及車站上蓋物業綜合開發的前期可行性研究。以車廠上蓋物業開發為重點的研究已經展開。我們又於2017年1月與京投簽署了合作意向書，將戰略合作範圍推展至北京的其他主要和鐵路有關的物業發展項目，以及其他鐵路項目的投資，建設及運營。

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，參與發展天津地鐵六號綫北運河站項目。該項目面對一些障礙，包括天津房地產尤其是寫字樓市場的需求疲弱（此綜合發展項目的寫字樓總樓面面積約為60,000平方米），加上地庫工程較為複雜，使造價估算大幅上升。公司現正探討多個方案，其中包括透過引入第三方，改組天津城鐵港鐵建設有限公司及有關項目。

歐洲鐵路業務

英國

港鐵佔50%股權的聯營公司London Overground Rail Operations Limited（「LOROL」），經營了London Overground鐵路網絡九年，成績斐然。隨著專營權結束，加上公司未能成功投得新專營權，鐵路網絡的管理工作已於2016年11月移交予新的營運商。在移交業務前，我們很榮幸LOROL在「英國國家鐵路大獎」（UK National Rail Awards）中榮獲「年度最佳客運營運商獎」（Passenger Operator of the Year）。

隨著Crossrail專營權於2015年開始，MTR Corporation（Crossrail）Limited（「MTRXR」）以「TfL Rail」的品牌名稱營運由前Greater Anglia專營權業務移交的14個車站及列車服務。當倫敦中心段的隧道段落成，並預計於2018年年底開通後，TfL Rail將易名為「伊利莎伯綫」。伊利莎伯綫於2019年全綫整合及通車後，將服務40個車站，路綫總長度將達118公里。在2016年，MTRXR的營運表現持續有進步。

在英國，公司與FirstGroup合作，以佔30%股權的少數股東身份共同競投South Western Rail專營權。我們已於2016年9月遞交標書，結果將於2017年4月公布。公司亦已取得競逐Wales and Borders鐵路專營權的資格。威爾士政府將於2017年上半年邀請合資格競投的公司進入競投程序中的競爭性討論階段，並預期於2017年下半年進行正式招標。

瑞典

斯德哥爾摩地鐵於2016年的營運表現理想，所有地鐵綫的準時度持續高於合約指標，而顧客滿意度更創下紀錄新高。年內的總乘客量估計為3.49億人次，周日平均乘客量估計為123萬人次。2016年2月15日，港鐵向合作夥伴Mantena AS 購入所持Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)餘下的50%股權，其後TBT易名為MTR Tech AB。透過該項收購，港鐵已全面掌管斯德哥爾摩地鐵列車的維修服務。

經營往來斯德哥爾摩與哥德堡鐵路服務的MTR Express亦錄得非常高水平的營運表現，準時度亦持續比市場表現為佳。乘客量不斷上升，客戶滿意度仍然維持在高水平。於2017年，公司正透過全面的計劃以繼續改善乘客量。2016年，MTR Express於一項獨立調查中被評選為瑞典最佳鐵路營運商。

2015年12月，公司獲得Stockholms pendeltåg的十年期鐵路營運專營權，期滿後或可獲續期四年。專營權還包括透過和EuroMaint Rail AB分別持有50%股權的聯營公司Emtrain AB提供的列車維修服務。Stockholms pendeltåg覆蓋斯德哥爾摩城市和周邊地區，路綫全長241公里，設有53個車站。港鐵的全資附屬公司MTR Pendeltågen AB已於2016年12月開始營運該項服務，截至目前為止其營運表現令人滿意。

公司於2016年12月提交了Skåne county commuter rail(「Pågatåg」)專營權的標書，結果預期於2017年下半年公布。

澳洲鐵路業務

在墨爾本，公司佔60%股權的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)經營的墨爾本鐵路網絡錄得穩定的營運表現，並超越專營權要求。這專營權將於2017年11月期滿，憑藉良好的營運表現，MTM符合直接與維多利亞省政府商討延長專營權的資格。MTM已於2016年12月23日就續期七年(其後可選擇續期三年)提交建議書，結果將於2017年上半年公布。

在悉尼，港鐵參與的財團負責悉尼西北鐵路綫(「SMNW」)公私合營項目的設計、建造、融資，以及未來的營運和維修服務。項目落成後，將成為澳洲首個全自動捷運系統，預計於2019年上半年投入服務。

全長30公里的悉尼城市及西南鐵路綫(「SMCSW」)是SMNW的延綫。該延綫初期建造工程計劃於2017年展開，並預計於2024年投入營運。港鐵正探討參與SMCSW項目的機會。

財務回顧

溢利與虧損

2016年，集團各項業務均錄得收入增長。總收入增加8.4%至451.89億港元，反映主要來自「天頌」、香港以外地區鐵路附屬公司，以及按照票價調整機制調整車費(經扣除票價優惠)所作出的貢獻。

經常性業務的經營利潤(即未計香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤)上升4.2%至169.47億港元。該升幅主要由於按照票價調整機

制調整車費、車站商店的新訂租金上升、免稅店根據租約上調基本租金，以及香港商場的新訂租金平均上升3.4%所致，惟部分升幅被香港客運業務因列車班次加密和員工加薪而引致成本上升，以及澳洲MTM因準備延長特許經營權的成本而導致利潤貢獻減少所抵銷。集團經常性業務的經營毛利率下跌0.3個百分點至38.7%。若不包括公司的中國內地及國際附屬公司，經營毛利率則上升0.6個百分點至53.9%。

香港物業發展利潤為3.11億港元，主要來自多個不同的項目收入，包括攤分位於「緻藍天」幼稚園所得的資產，以及出售尚餘單位。上述利潤較2015年（年內有來自「緻藍天」的較大物業發展利潤入帳）減少25.80億港元。

集團在中國內地物業發展的經營利潤為3.66億港元，乃來自交付「天頌」首批單位所得利潤入帳。於2015年，「天頌」錄得經營虧損1.40億港元，主要為銷售及市場推廣費用。

折舊及攤銷費用上升7.2%至41.27億港元，主要來自香港鐵路網絡的新增資產。由於額外的收入根據最高的35%漸進比率支付，每年向九鐵公司支付的非定額付款上升8.4%至17.87億港元。

若計入香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款，未計利息及稅項前經營利潤因而減少13.3%至117.10億港元。

利息及財務開支為6.12億港元，較2015年微升2.2%。投資物業重估收益為8.08億港元。集團應佔八達通控股有限公司利潤增加6.0%至2.49億港元。集團應佔其他聯營公司的利潤為2.86億港元，較2015年增加1.60億港元，主要受惠於杭州地鐵一號綫的乘客量增長，以致杭港地鐵公

司的業績有所改善，以及主要來自北京地鐵公司十四號綫專營權完整12個月的利潤貢獻，以致集團應佔京港地鐵公司的利潤上升。

在扣除所得稅20.93億港元及非控股權益應佔利潤9,400萬港元後，公司股東應佔淨利潤下跌21.1%至102.54億港元。每股盈利因而由2.22港元下跌21.6%至1.74港元。不包括投資物業重估（非現金會計調整），股東應佔基本利潤為94.46億港元，每股基本盈利為1.61港元。在這個總額之中，集團經常性利潤增長4.1%至89.16億港元，而除稅後物業發展利潤則由23.29億港元下降至5.30億港元。2016年來自基本業務的平均股東資金回報率為5.9%，而2015年則為6.5%。

財務狀況表

集團的財務狀況表整體上持續強健。截至2016年12月31日，集團淨資產減少206.15億港元至1,495.56億港元，主要由於計入有關高鐵香港段協議的特別股息259.02億港元。

資產總值增加162.37億港元至2,573.40億港元，主要由於現金結餘增加、南港島綫及觀塘綫延綫進一步建造成本的資本化、現有香港鐵路網絡的設備更新及升級工程，以及向京港地鐵公司投入資本以支持集團於北京地鐵十四號綫的投資。

負債總額增加368.52億港元至1,077.84億港元，主要由於計提了高鐵香港段協議第二期應付特別股息129.78億港元，以及借貸總額增加191.28億港元至399.39億港元。集團的淨負債權益比率由2015年12月31日的11.3%上升至2016年12月31日的20.2%。

流動現金

2016年從經營活動產生的現金淨額增加21.94億港元至171.35億港元，主要反映了較高的經營EBITDA及批出何文田站物業發展項目後收取的按金。此外，從物業發展項目收取的款項為54.03億港元，較2015年減少28.31億港元，主要由於2016年收取自深圳「天頌」的現金款項減少。計入其他現金款項11.60億港元（主要來自根據認股權計劃發行新股所得的款項），2016年的現金收入淨額為236.98億港元。

集團的資本性開支總額為119.39億港元，其中46.15億港元用於購入香港現有鐵路及相關業務的資產、52.43億港元用於興建香港鐵路延綫項目、10.59億港元用於投資予香港物業相關業務，以及10.22億港元用於投資予中國內地及海外附屬公司。資本性開支總額較2015年減少97.31億港元，主要由於2015年向大圍站及「日出康城」第七期物業發展項目一次性投入合共99.40億港元的資金。

根據與九鐵公司達成的服務經營權協議，集團亦支付了23.99億港元的每年定額及非定額付款予九鐵公司，並向公司股東派付普通股息及有關高鐵香港段協議的第一期特別股息合共185.08億港元。計入集團向京港地鐵公司投放11.91億港元的現金投資及其他付款後，集團於2016年的現金流出總額為348.58億港元。

因此，未計融資前的現金流出淨額為111.60億港元。計入來自提取250億港元銀團貸款的其中部分，和6.00億美元綠色債券所得的款項後，淨借貸為194.31億港元。計入匯率變動對外幣現金狀況的影響，集團於2016年12月31日的現金結餘增加79.72億港元至202.90億港元。

人力資源

公司與其附屬公司於2016年年底在香港及香港以外地區分別僱用17,639和9,866名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用10,216名員工。

員工是港鐵最寶貴的資產，我們透過全面的培訓課程，悉心培育人才，同時亦為員工提供大量的個人及事業發展機會。公司於2016年為每名香港員工提供平均7.1天的培訓。為了讓員工增進了解及共同達成公司目標，公司於年內舉辦了超過8,600場員工溝通會。

公司致力提升員工的投入度及培育員工，以挽留人才。於2016年，員工流失率為3.5%，是近年來的最低水平。公司在人力資源及培訓方面亦屢獲本地及國際殊榮，包括獲HR Asia Magazine評選為「2016年亞洲最理想工作公司」之一，在任仕達集團舉辦的「香港最具吸引力僱主」評選中榮獲第二名，在香港管理專業協會舉辦的「最佳管理培訓及發展獎」中獲得三項殊榮，以及獲美國人才發展協會頒發「卓越實踐獎」。

改善及創新文化

公司不斷發掘新意念，並於2016年11月贊助「HackTrain香港」活動。這項鐵路編程馬拉松活動是亞洲首次舉辦，40位參賽者以隊伍形式參加，集思廣益，共同發掘能夠提升港鐵服務質素的創新意念。透過支持這些活動，公司可以將精益求精的客運服務文化發揚光大。

港鐵學院

2016年11月，公司慶祝「港鐵學院」(「學院」)正式開幕，香港校舍選址港鐵紅磡大樓經翻新的場地。學院是港鐵的全資附屬公司，目標是在鐵路管理及工程方面，成為世界公認的卓越培訓中心，透過提供高質素的課程，將我們的鐵路專業知識由香港帶到其他「一帶一路」國家。

學院的第一個經評審課程為「鐵路工程高等文憑」，其他經評審課程和一系列獨立短期課程正在籌劃中，以供公眾人士報讀。學院正與香港理工大學、職業訓練局、香港專業進修學校及香港文匯管理學院合作，合作機構的數目預計於未來數月會陸續增加。

學院向鐵路行政人員及專業人士提供培訓課程，亦將開辦一個「軌道交通卓越交流平台」，讓鐵路運營者及機構可以透過此平台上稱為「卓越中心」的不同群組，包括有關安全、資產管理、客戶服務、系統工程及車務訓練等，展開交流。

展望

2017年，環球經濟充斥不明朗因素，美國加息和地緣政治問題，抵銷了某些國家推行刺激經濟財政政策所產生的利好作用。作為開放的貿易經濟體，香港將感受到上述趨勢和轉變的影響，其本地生產總值增長已見放緩，零售業銷售額亦持續下跌。

公司在香港的很多業務對經濟增長放緩都具有一定程度的抗跌力。儘管香港客運業務的乘客量增長放緩，但觀塘綫延綫及南港島綫通車的全年效應，將對乘客量有利好影響。然而，這兩條鐵路綫通車亦將使折舊和利息支出大幅增加，並對利潤造成負面影響。車站商務及物業租賃業務將因應市況釐定新租金，而公司的廣告業務將受到經濟狀況和零售業銷售情況的影響。按照商場組合擴展計劃，「青衣城」及「德福廣場」的商場擴建部分目標於2017年下半年啓用。

由於年內公司並無新的物業發展項目落成，預計香港物業發展利潤的低水平將由2016年延續至2017年。香港物業招標活動方面，視乎市場情況，我們正考慮在未來12個月左右推出六個物業發展項目，當中或包括「日出康城」第十一及十二期、黃竹坑站第二及三期、何文田站第二期，及視乎用地改劃和其他法定批核而定的油塘通風大樓地塊物業發展項目。若這些物業發展項目全數批出，將提供約6,380個住宅單位。作為九鐵公司相關附屬公司代理人，視乎市場情況，我們計劃於2017年推出錦上路站地塊第一期，將提供約1,650個住宅單位。

至於香港以外的業務方面，由於海外利潤採用公司的匯報貨幣(即港元)來折算，因此業務表現將受到匯率變動所影響。然而，公司的海外收入將因為最近通車的北京地鐵十六號綫第一期和營運Stockholms pendeltåg而有所增加。在澳洲，我們正等候有關延長MTM專營權的結果。

中國內地物業發展方面，我們計劃於2017年年中交付佔深圳「天頌」項目大部分的多層住宅單位。所得利潤將於交付單位時入帳。

如上所述，與高鐵香港段協議有關每股2.20港元的第二期特別股息，將於今年下半年在同一時間與2016年末期普通股息一併派發。

最後，本人向董事局一直以來的支持衷心鳴謝，更重要的是要感謝全體港鐵同事發揮拼搏、專業的精神，鼎力支持，使港鐵得以於2016年迭創重要里程碑。本人高度讚揚港鐵職員於2月發生的縱火事件當中，反應迅速而冷靜，其表現令我們深感自豪。他們是港鐵的真英雄。



行政總裁

梁國權

香港，2017年3月7日