

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標



財務及 經濟表現

2016年，公司在香港的鐵路網絡和巴士客運服務的周日平均乘客量約為560萬人次，並有數以十萬計的市民在我們發展或管理的物業中安居樂業，購物消閒。因此，我們的表現不但會對股東，更會對各持份者造成影響。



2,573億港元
資產總值，截至2016年
12月31日



8.4%
總收入增加

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

▶ 引言

香港客運業務票價

「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

引言

鑑於鐵路業的資本密集性質，鐵路公司傳統上難以獲得經營及拓展業務所需的融資。為確保港鐵可持續提供乘客所期望的世界級服務，我們必須具備充裕的財力，為公司現有及未來的投資項目、維修服務及提升工程提供資金。因此，可持續的健康財政狀況至為重要。

本節重點指出，港鐵需要穩定的車費收入，作為最重要的經常性收入來源之一。港鐵亦採用多個行之有效的融資模式，如「鐵路加物業」模式、「公私合營」及「服務經營權」和「現金津貼」，以配合長遠提供優質鐵路服務的需要。2016年11月，我們首次發行綠色債券，以集資進行有助公司繼續提供綠色運輸及物業服務的項目。相關情況將於本節詳細討論。

在本報告的其他章節中，您可了解我們如何不斷作出投資，為顧客維持、改善及擴展服務；同時認識對港鐵日後締造佳績可能產生影響或助力的發展趨勢。

本章涵蓋的重要議題



- ⑫ 獲取實質性服務（包括避免服務受阻）
- ③⑩ 來自政府付款 / 繳稅

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

經濟及財務表現摘要

自港鐵於 1975 年成立以來，我們與香港一同成長。我們以關懷備至的服務，連繫及建設社區，提供安全可靠的運輸服務，為市民建立與各方面至關重要的連繫；與此同時，香港蓬勃發展的經濟，以及完善的教育制度，亦為公司的服務提供了資本、技術人才和龐大市場，推動公司不斷發展。

我們為香港作出的貢獻，遠遠超過我們為股東所創造的盈利。今年，我們制定了增值及分配圖表來闡述這一點。收入是我們為顧客提供運輸、物業和其他服務所創造的經濟價值。這些經濟價值跟著會分配予持份者——供應商、僱員、貸款者、股東、政府以至廣大市民。保留溢利則代表我們為維持及提升現有資產而作出的再投資，以及作新項目的融資能力。

2016 年增值及分配圖表（百萬港元）

已創造經濟價值

 香港客運業務收入
\$17,655

 香港車站商務收入
\$5,544

 香港物業租賃及
管理業務收入
\$4,741

 中國內地及
國際附屬公司收入
\$14,826

 其他業務收入
\$2,423

 香港物業發展利潤¹
\$337

總額：45,526

已分配經濟價值

員工薪酬

 僱員²
\$13,671

 經營成本³

 供應商
及業務夥伴
\$13,332

 每年定額
及非定額付款

 九鐵公司
\$2,537

 利息及
財務成本

 貸款者⁴
\$297

 稅項⁵

 政府
\$1,240

 普通股息⁶

 股東
\$6,238^{6,7}

 社區投資
(不包括車費優惠
和實物捐贈)

 社區
\$23⁸

 已保留經濟價值⁹

8,188

Total: 45,526

註：

- 1 未計及 2,600 萬港元的員工薪酬。
- 2 不包括予以資本化作為資產的 13.85 億港元員工薪酬。
- 3 以簡便為由，經營成本包括利息收入及應佔聯營公司利潤或虧損，並已扣除非控股權益應佔利潤。
- 4 不包括予以資本化作為資產的 6.32 億港元利息開支。
- 5 代表本期稅項，但不包括遞延稅項。
- 6 代表年內已付普通股息。
- 7 包括已付香港特區政府財政司司長法團的 47.01 億港元普通股息，但不包括根據高鐵香港段協議所支付的 129 億港元第一期特別股息。
- 8 包括捐贈、贊助及其他社區參與貢獻，但不包括 25.36 億港元恆常車費優惠及推廣和 2,200 萬港元實物捐贈。
- 9 為已保留經濟價值用以再投資創造未來經濟價值。其代表年內已保留公司股東應佔基本業務利潤（未計及折舊、攤銷及遞延稅項），並已計及已分配予公司的持份者的金額，但未包括根據高鐵香港段協議所支付的 129 億港元第一期特別股息。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

▶ 引言

香港客運業務票價

「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

財務摘要

(百萬港元)	2015	2016	變動
總收入	41,701	45,189	▲ 8.4%
總 EBITDA ⁽¹⁾	16,120	17,313	▲ 7.4%
EBITDA ⁽¹⁾ 毛利率	38.7%	38.3%	▼ 0.4% 個百分點
EBITDA ⁽¹⁾ 毛利率 (不包括中國內地及國際附屬公司)	53.3%	53.9%	▲ 0.6% 個百分點
總 EBIT ⁽²⁾⁽³⁾	10,622	11,399	▲ 7.3%
EBIT ⁽²⁾ 毛利率 ⁽³⁾	25.5%	25.2%	▼ 0.3% 個百分點
EBIT ⁽²⁾ 毛利率 ⁽³⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司)	34.8%	34.8%	--
經常性業務利潤 ⁽⁴⁾	8,565	8,916	▲ 4.1%
香港及中國內地物業發展除稅後利潤	2,329	530	▼ 77.2%
基本業務利潤 ⁽⁴⁾	10,894	9,446	▼ 13.3%
投資物業重估	2,100	808	▼ 61.5%
公司股東應佔淨利潤 ⁽⁴⁾	12,994	10,254	▼ 21.1%
每股盈利(港元) ⁽⁴⁾	2.22	1.74	▼ 21.6%
基本業務每股盈利(港元) ⁽⁴⁾	1.87	1.61	▼ 13.9%
每股普通股股息(港元)	1.06	1.07	▲ 0.9%

注：1. EBITDA 代表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

2. EBIT 代表未計利息及財務開支前經營利潤

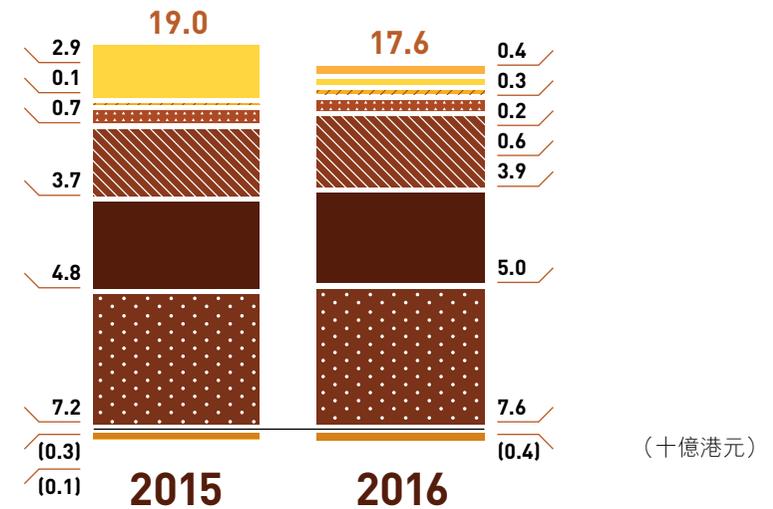
3. 不包括香港物業發展

4. 已扣除非控股權益

經營利潤* 來源



* 代表未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤



財務及經濟表現的綜合數據載於本報告的可持續發展表現指標一節。

您知道嗎？

財務表現基準

根據 CoMET 基準，港鐵按載客量和使用率計算的財務表現，一直領先所有其他參與評核的鐵路系統。這個結果反映香港情況獨特（如人煙稠密）以及「鐵路加物業」模式行之有效等，使我們能夠以自負營虧的方式經營業務，同時將票價維持在合理水平。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

- ▶ 香港客運業務票價
- 「鐵路加物業」模式
- 綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

香港客運業務票價

對不少持份者，尤其是低收入人士或依賴港鐵提供便捷運輸服務往返偏遠地區的人士而言，票價調整都是一個敏感議題。另一方面，票價收入是公司其中一個可持續和穩定的主要收入來源，確保我們能作出龐大投資，配合維修、更換和提升公司資產的長期需要。

經過廣泛討論後，港鐵在 2007 年與九鐵公司合併時與政府訂立票價調整機制，並獲小股東通過。該機制的目的是達致公平、客觀和具透明度的票價調整。我們透過向目標客戶群提供恆常及限時推廣優惠，回應乘客對港鐵票價是否符合市民負擔能力的關注。

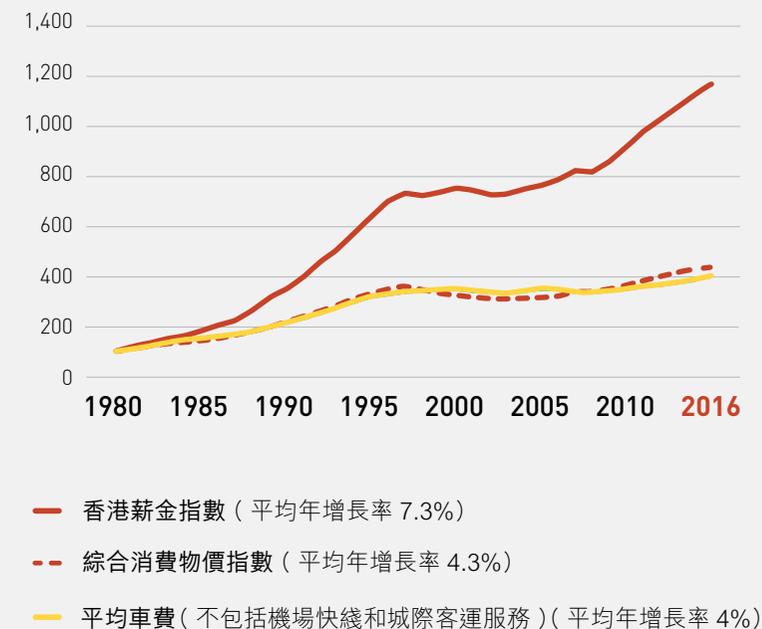
您知道嗎？

由 2008 年至 2016 年間，港鐵根據票價調整機制上調票價的幅度，遠低於年均消費物價通脹率和年均薪金漲幅。



- 港鐵票價平均加幅
- 年均物價通脹率（根據綜合消費物價指數錄得）
- 年均薪金漲幅（根據香港的薪金指數計算）

下圖顯示港鐵票價調整幅度與消費物價的長期變動相若，且一直落後於香港的薪金增長。



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

▶ 香港客運業務票價

「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

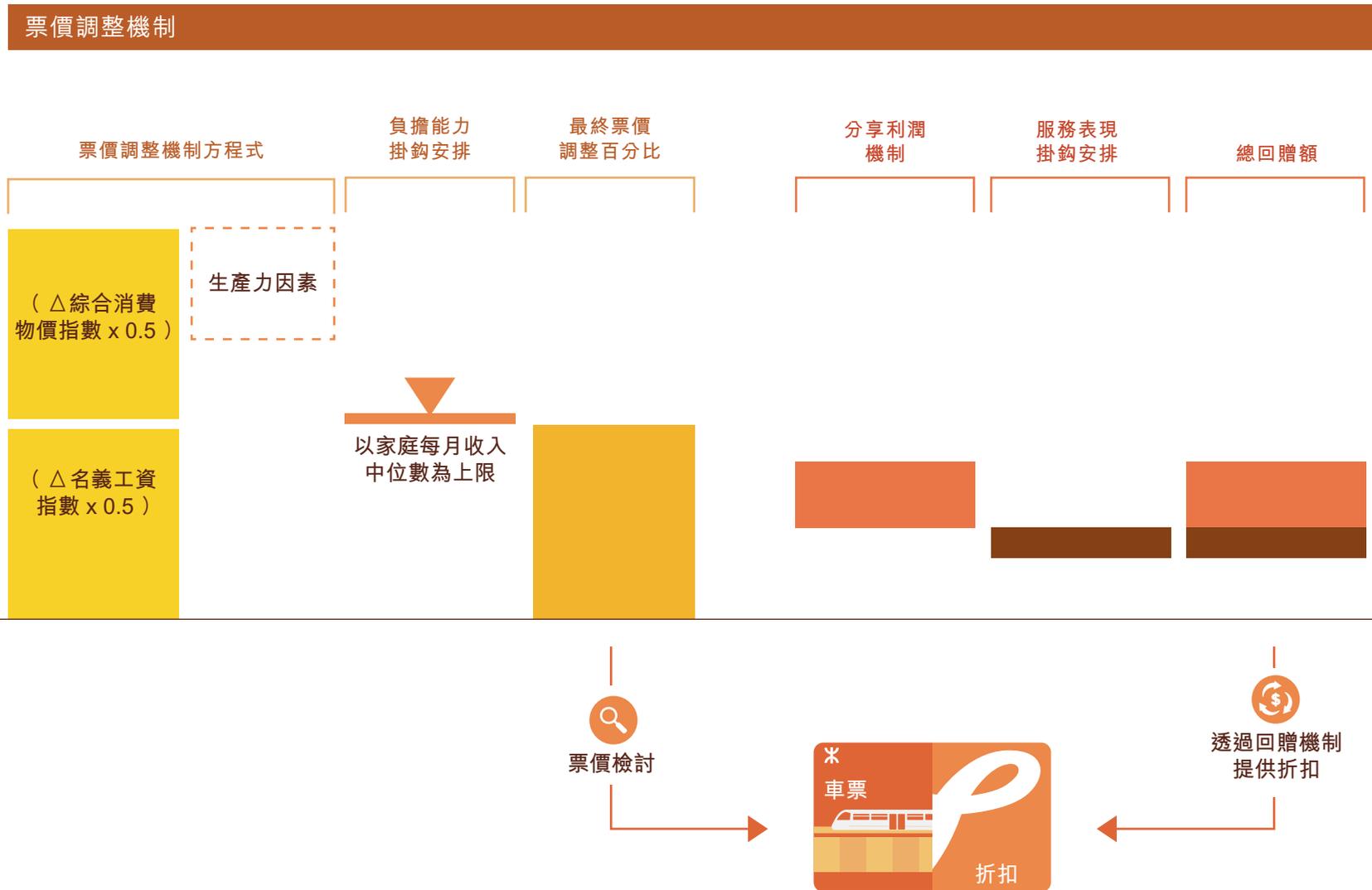
可持續發展表現指標

票價調整機制

票價調整機制方程式

票價調整機制建基於一個客觀、具透明度及直接驅動的方程式，讓我們可因應經濟狀況訂立票價，因此票價的變動有一定程度的可預測性，而該機制有助我們在履行對股東的財務責任與社會期望之間取得平衡。機

制適用於重鐵、輕鐵、港鐵巴士的票價，以及向乘搭機場快綫的機場員工所收取的票價。



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

- ▶ 香港客運業務票價
- 「鐵路加物業」模式
- 綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

票價調整機制方程式包含多個組成部分。政府統計處所公佈的綜合消費物價指數和運輸業名義工資指數的變動，反映了港鐵營運成本的變化。而透過引入生產力因素，乘客便可分享到港鐵提升生產力所帶來的裨益。

檢討票價調整機制

根據我們的營運協議，票價調整機制一般每五年檢討一次。票價調整機制於 2013 年完成首次檢討，對預設的「生產力因素」作出修訂，並引入以下三項因素：

- 生產力因素：於 2008 至 2012 年的五年內，港鐵鐵路業務合併後，生產力增加了 1.2%。我們於首次的票價調整機制檢討中，與乘客分享港鐵提升生產力所帶來的裨益，把生產力因素設定為 0.6%。
- 負擔能力掛鈎安排：整體調整幅度計算出來後，會與政府前一年第四季的家庭每月收入中位數進行比較，並以此中位數為上限。假如家庭收入中位數的按年變動為 0 或負值，則票價將被凍結。這項安排將於經濟低迷時提供票價援助，其提供的負擔能力折扣會在兩年內逐步撤銷。
- 服務表現掛鈎安排：對因設備故障或人為失誤所引致的每宗超過 30 分鐘的列車服務延誤，我們將撥出預先釐定的金額（根據服務延誤時間按比例增減），並於隨後一年透過既定機制向乘客提供回贈。
- 分享利潤機制：按照港鐵相關業務產生的利潤按比例增減，撥出預先釐定的一個金額，再透過回贈機制，向客戶提供折扣作為分享的利潤。

了解更多……

提前檢討票價調整機制

根據我們的營運協議，票價調整機制一般每五年檢討一次。雖然下次檢討原定於 2017/18 年進行，但在 2016 年 3 月接獲政府發出的要求後，我們根據雙方於 2016 年 4 月達成的協議，提前一年與政府共同檢討票價調整機制。檢討結果已於 2017 年 3 月公佈。

在現行票價調整機制方程式的基礎上，公司推出惠及所有乘客的新安排，同時確保港鐵公司具有可持續的財政能力，以繼續為乘客提供安全可靠及效率卓越的鐵路服務。此外，我們亦制定具吸引力的票價方案，惠及港鐵所服務的各類乘客。

了解更多有關港鐵與香港特區政府共同檢討票價調整機制的詳細結果，可按[此處](#)。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

- ▶ 香港客運業務票價
- 「鐵路加物業」模式
- 綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

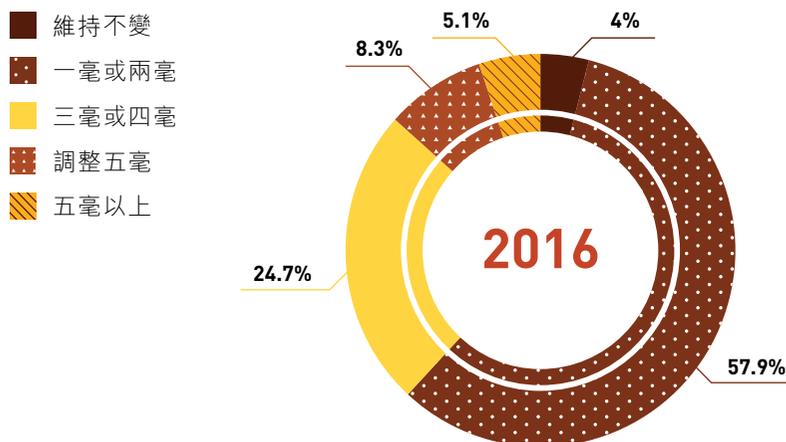
2016 年的票價調整

最新的票價調整方案於 2016 年 6 月生效，整體票價調整幅度 +2.65%，反映

- 義工資指數按年上升 4.1%，
- 2015 年 12 月，綜合消費物價指數按年變動為 2.4%；及
- 生產力因素為 0.6%。

2016 年的調整幅度，較 2015 年第四季「家庭每月收入中位數」按年升幅 3.33% 為低。

2016 年票價調整後乘客車程票價調整所佔比例



優惠和折扣

恆常票價推廣和優惠

2016 年，我們向相信最能受惠於調低票價的目標乘客，提供總值超過 25 億港元的恆常票價優惠和推廣，其中包括：

- 長者及合資格殘疾人士
- 港鐵學生乘車優惠計劃
- 港鐵轉乘優惠

票價調整機制下的車費優惠計劃

作為 2013 年票價調整機制檢討的一部分，我們同意透過某些計劃，撥出部分利潤以限時票價優惠的方式回饋乘客，與乘客分享商業經營的成果。

2016 年，我們透過「即日第二程車費九折」優惠，向鐵路客運服務的顧客提供服務表現和盈利能力掛鉤安排下的特定金額。

2016 年的折扣

2016 年，我們宣佈總值超過 5 億港元的額外、加強或延長車費優惠。其中包括：

- 「港鐵都會票」優惠延長 — 專為經常於市區範圍內乘搭中、長距離過海車程的乘客提供 11% 至 25% 的車費折扣。優惠已延長一年至 2017 年 6 月 30 日。
- 港鐵特惠站 — 我們設置港鐵特惠站，鼓勵乘客使用港鐵網絡。只需用成人八達通輕拍港鐵特惠站讀卡機，乘客下次乘搭港鐵便可節省兩元。

了解更多……

查詢港鐵特惠站的位置，請瀏覽[公司網站](#)。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

▶ 香港客運業務票價

「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

- 「早晨折扣」優惠延長 — 乘客於早上 7 時 15 分至 8 時 15 分期間出閘，可享有 25% 車費折扣；成人乘客在普通周日於 35 個指定車站出閘，可享有票價折扣；優惠已延長一年至 2017 年 5 月 31 日。
- 特惠星期六 — 由 2016 年 11 月至 2017 年 3 月，每個月的第一個星期六使用成人八達通乘搭港鐵本地車程可享小童特惠車費，而其他享有八達通特惠票價優惠的乘客則一律每程只需 1 港元。

2016 年的其他折扣計劃包括「全月通加強版」及「全日通」。為支持「長者日」及「國際復康日」，我們亦於當日分別讓長者及殘疾人士免費乘坐港鐵。

了解更多……

有關車票、車費、特別計劃和常客車票計劃的最新資訊，請瀏覽公司的客戶網站。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

▶ 「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

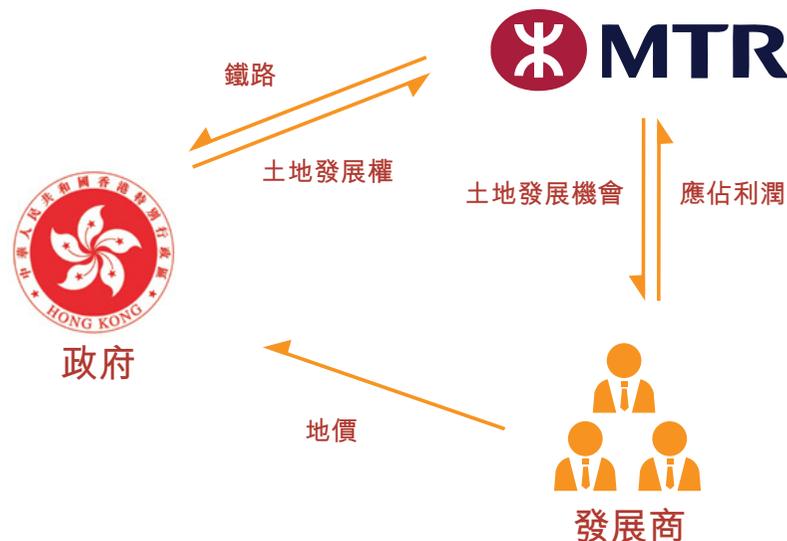
中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

「鐵路加物業」模式

公司透過「鐵路加物業」模式提供可靠的世界級鐵路服務。這個模式是公司於 40 年前為首條鐵路綫籌集資金而訂立的，今天仍然是港鐵香港業務的基石。繳交地價後，我們獲授予鐵路沿綫的土地發展權，在結合鐵車站、車廠及發展項目的基礎上建設綜合社區，包括住宅、寫字樓、商場、學校、綠化地帶及其他社區設施，使各持份者都能受惠於港鐵為周邊社區帶來的好處。

香港的「鐵路加物業」模式



註：模型經過簡化，只用以闡釋「鐵路加物業」模式的一般架構。實際的落實方式可能有異。

除了透過「鐵路加物業」資產（如投資物業）的收入為鐵路業務提供資金外，「鐵路加物業」模式亦有助彌補建造新鐵路綫時的資金短缺。根據這個模式發展的項目接近鐵路車站和其他設施，為當地居民提供交通便利。

香港「鐵路加物業」模式的可持續發展效益概要



目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

▶ 「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

以鐵路運輸為導向的發展

以鐵路運輸為導向的發展是政府一項以鐵路為核心的發展模式。按照這項策略，香港的公共運輸以鐵路作為骨幹。其中一個主要目標，是帶動車站附近地區的發展，使香港有限的土地資源得到審慎運用。在為香港市民提供高效、環保的集體運輸服務之餘，更使鐵路設施周圍的土地得以善用。

為配合「鐵路加物業」發展模式，港鐵在鐵路網絡車站全面落實以鐵路運輸為導向的發展。以下是其中的一些成功例子。



港鐵「鐵路加物業」模式在香港的成功例子

- 德福花園
- 東涌綫沿綫發展
- 日出康城
- 大圍站發展項目
- 何文田站發展項目
- 活化黃竹坑

了解更多……

有關港鐵鐵路沿綫物業發展項目的詳情，請參閱共建未來章節，或點擊[此處](#)瀏覽公司網站。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

▶ 「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

以鐵路運輸為導向的發展

以鐵路運輸為導向的發展是政府一項以鐵路為核心的發展模式。按照這項策略，香港的公共運輸以鐵路作為骨幹。其中一個主要目標，是帶動車站附近地區的發展，使香港有限的土地資源得到審慎運用。在為香港市民提供高效、環保的集體運輸服務之餘，更使鐵路設施周圍的土地得以善用。

為配合「鐵路加物業」發展模式，港鐵在鐵路網絡車站全面落實以鐵路運輸為導向的發展。以下是其中的一些成功例子。



港鐵「鐵路加物業」模式在香港的成功例子

德福花園

觀塘綫九龍灣站和車廠是鐵路導向發展模式早期的成功例子之一。德福花園於 80 年代初落成，包括多幢大廈和一個地區商場，並有多塊連接車站的休憩用地。

東涌綫沿綫發展

日出康城

大圍站發展項目

何文田站發展項目

活化黃竹坑

了解更多……

有關港鐵鐵路沿綫物業發展項目的詳情，請參閱共建未來章節，或點擊[此處](#)瀏覽公司網站。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

▶ 「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

以鐵路運輸為導向的發展

以鐵路運輸為導向的發展是政府一項以鐵路為核心的發展模式。按照這項策略，香港的公共運輸以鐵路作為骨幹。其中一個主要目標，是帶動車站附近地區的發展，使香港有限的土地資源得到審慎運用。在為香港市民提供高效、環保的集體運輸服務之餘，更使鐵路設施周圍的土地得以善用。

為配合「鐵路加物業」發展模式，港鐵在鐵路網絡車站全面落實以鐵路運輸為導向的發展。以下是其中的一些成功例子。



港鐵「鐵路加物業」模式在香港的成功例子

- 德福花園
- 東涌綫沿綫發展

香港站上蓋的國際金融中心透過增加世界級甲級寫字樓的樓面面積，擴大了香港的核心商業區。同樣，在維港彼岸，環球貿易廣場所在的西九龍以往交通不便，但現在從中環乘搭東涌綫或機場快綫只需 10 分鐘便可抵達。青衣城和盈翠半島竣工後，成為了青衣的新焦點，新鐵路綫為東涌多個住宅物業發展項目提供與市中心的便利交通聯繫，並有助推動香港經濟持續發展及增長。

- 日出康城
- 大圍站發展項目
- 何文田站發展項目
- 活化黃竹坑

了解更多……

有關港鐵鐵路沿綫物業發展項目的詳情，請參閱共建未來章節，或點擊[此處](#)瀏覽公司網站。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

▶ 「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

以鐵路運輸為導向的發展

以鐵路運輸為導向的發展是政府一項以鐵路為核心的發展模式。按照這項策略，香港的公共運輸以鐵路作為骨幹。其中一個主要目標，是帶動車站附近地區的發展，使香港有限的土地資源得到審慎運用。在為香港市民提供高效、環保的集體運輸服務之餘，更使鐵路設施周圍的土地得以善用。

為配合「鐵路加物業」發展模式，港鐵在鐵路網絡車站全面落實以鐵路運輸為導向的發展。以下是其中的一些成功例子。



港鐵「鐵路加物業」模式在香港的成功例子

- 德福花園
- 東涌綫沿綫發展
- 日出康城

作為港鐵至今最大型的發展項目之一，「日出康城」正發展成為一個全面規劃的綜合社區。日出康城站於 2009 年啓用，是區內的主要交通樞紐，並有有蓋行人通道網絡方便約 68,000 名居民出入。2016 年，公司批出多一個新的物業發展項目，進一步拓展日出康城。

- 大圍站發展項目
- 何文田站發展項目
- 活化黃竹坑

了解更多……

有關港鐵鐵路沿綫物業發展項目的詳情，請參閱共建未來章節，或點擊[此處](#)瀏覽公司網站。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

▶ 「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

以鐵路運輸為導向的發展

以鐵路運輸為導向的發展是政府一項以鐵路為核心的發展模式。按照這項策略，香港的公共運輸以鐵路作為骨幹。其中一個主要目標，是帶動車站附近地區的發展，使香港有限的土地資源得到審慎運用。在為香港市民提供高效、環保的集體運輸服務之餘，更使鐵路設施周圍的土地得以善用。

為配合「鐵路加物業」發展模式，港鐵在鐵路網絡車站全面落實以鐵路運輸為導向的發展。以下是其中的一些成功例子。



港鐵「鐵路加物業」模式在香港的成功例子

- 德福花園
- 東涌綫沿綫發展
- 日出康城
- 大圍站發展項目
- 何文田站發展項目
- 活化黃竹坑

作為東鐵綫和馬鞍山綫的轉綫車站，大圍站預期將成為區內的主要交通樞紐。這個匯聚車站、公共運輸交匯處、零售/住宅物業及專上學院的綜合項目，將成為可持續鐵路導向發展概念的楷模。

了解更多……

有關港鐵鐵路沿綫物業發展項目的詳情，請參閱共建未來章節，或點擊[此處](#)瀏覽公司網站。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

▶ 「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

以鐵路運輸為導向的發展

以鐵路運輸為導向的發展是政府一項以鐵路為核心的發展模式。按照這項策略，香港的公共運輸以鐵路作為骨幹。其中一個主要目標，是帶動車站附近地區的發展，使香港有限的土地資源得到審慎運用。在為香港市民提供高效、環保的集體運輸服務之餘，更使鐵路設施周圍的土地得以善用。

為配合「鐵路加物業」發展模式，港鐵在鐵路網絡車站全面落實以鐵路運輸為導向的發展。以下是其中的一些成功例子。



港鐵「鐵路加物業」模式在香港的成功例子

- 德福花園
- 東涌綫沿綫發展
- 日出康城
- 大圍站發展項目
- 何文田站發展項目

香港首條地鐵綫觀塘綫，現已增設何文田站及黃埔站。何文田站現為港鐵網絡中面積最大的車站，日後亦將成為沙田至中環綫的轉乘站，設有行人天橋連接車站附近一帶的屋邨。何文田站上蓋的全新物業發展項目，將分期提供約1,400至1,800個住宅單位，為何文田區注入新動力。

活化黃竹坑

了解更多……

有關港鐵鐵路沿綫物業發展項目的詳情，請參閱共建未來章節，或點擊此處瀏覽公司網站。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

▶ 「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

以鐵路運輸為導向的發展

以鐵路運輸為導向的發展是政府一項以鐵路為核心的發展模式。按照這項策略，香港的公共運輸以鐵路作為骨幹。其中一個主要目標，是帶動車站附近地區的發展，使香港有限的土地資源得到審慎運用。在為香港市民提供高效、環保的集體運輸服務之餘，更使鐵路設施周圍的土地得以善用。

為配合「鐵路加物業」發展模式，港鐵在鐵路網絡車站全面落實以鐵路運輸為導向的發展。以下是其中的一些成功例子。



港鐵「鐵路加物業」模式在香港的成功例子

- 德福花園
- 東涌綫沿綫發展
- 日出康城
- 大圍站發展項目
- 何文田站發展項目
- 活化黃竹坑

我們計劃在黃竹坑興建的大型發展項目將會是促進南區改造的催化劑。項目將成為區內的矚目焦點，為社區帶來便利和活力，同時也將推動區內的旅遊活動。根據這個舊屋邨重建項目的總綱發展藍圖，該項目可容納一個車站、一間鐵路車廠、政府、機構及社區設施、一個佔地 47,000 平方米的商場及約 4,700 個住宅單位。

了解更多……

有關港鐵鐵路沿綫物業發展項目的詳情，請參閱 [共建未來](#) 章節，或 [點擊此處](#) 瀏覽公司網站。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

▶ 「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

放眼世界

我們認為「鐵路加物業」模式亦能配合不同的市場情況，適用於全球各地其他城市。舉例說，我們在深圳市軌道交通龍華綫車廠上蓋自行發展的物業項目，一天頗引起市場的熱烈反應。項目位於車廠上蓋的第一批低密度住宅單位已於 2016 年 12 月移交買家，而多層住宅大廈將如期於 2017 年年中交付。

我們現正於中國內地（天津和北京）進一步拓展商機。2016 年 11 月，我們與北京市基礎設施投資有限公司（京投）、北京京港地鐵有限公司（京港地鐵）簽署合作框架協議，對北京地鐵四號綫和大興綫若干現有車站及車廠用地的綜合開發，聯手進行前期的可行性研究。我們以車廠上蓋發展為著眼點，展開研究。我們於 2017 年 1 月與京投簽署了諒解備忘錄，將戰略性合作關係擴展至北京其他主要與鐵路相關的物業發展項目。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

綠色債券

為了把港鐵的環境、社會及公司管治納入融資決策過程中，港鐵決定發行綠色債券，並於 2016 年 10 月訂立港鐵綠色債券框架，有關框架符合國際資本市場協會制定的綠色債券原則的核心元素，為日後發行綠色債券提供指引。

綠色債券有助公司開拓全新且增長迅速的債券投資者基礎及令其債券投資者更多元化，並提供與傳統債券同樣具有成本效益的資金，為「鐵路 2.0」下的一系列綠色服務和網絡提升項目提供所需資金。綠色債券亦有助推廣本港的綠色債券市場，並符合香港政府「香港氣候行動藍圖 2030+」的策略，支持香港金融發展局有關發展「香港成為區域性綠色金融樞紐」的建議。

了解更多……

根據《巴黎協議》，香港特區政府環境局於 2017 年 1 月發表了《香港氣候行動藍圖 2030+》報告，當中訂立香港於 2030 年減少碳排放的新目標（在 2030 年之前把碳強度從 2005 年的基準水平降低，達致相當於 36% 的絕對減排量），以及各方為達到這目標而共同制訂的計劃。

該計劃亦有助香港金融發展局發展香港成為區域綠色融資翹楚的建議，有望在本港經濟由「棕色」過渡到「綠色」的進程中發揮重要作用。

有關香港金融發展局的詳細建議，請參閱發展局於 2016 年 5 月發表的報告。

首次發行綠色債券

港鐵於 2016 年 11 月首次發行總值 6 億美元的 10 年期綠色債券。該綠色債券以面額 5 億美元於 10 月下旬推出接受認購，引起了亞洲和歐洲各機構投資者的熱烈反應，其中不乏專攻綠色債券的投資者，最終獲得超過 14 億美元認購。集團決定將發行規模增至 6 億美元，並按指引息差下限，即 10 年期美國國庫債券孳息率 1.737% 加 80 個基點，以年息率 2.537% 作為定價。港鐵綠色債券榮獲《亞洲金融》評選為 2016 年度亞洲區「最佳綠色債券」。

發行詳情

發行人：	MTR Corporation (C.I.) Limited
擔保人：	香港鐵路有限公司
名義本金額：	6 億美元
發售價：	99.675%
淨募集資金：	5.9805 億美元
定價日：	2016 年 10 月 24 日
發行日：	2016 年 11 月 2 日
到期日：	2026 年 11 月 2 日
票息率：	年利率 2.50%，每半年派息一次
ISIN 代碼：	XS1509084775
上市：	香港聯交所

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

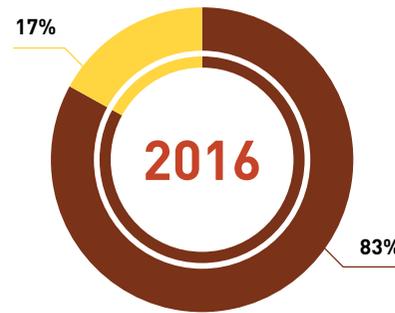
中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

配額及分銷統計數據

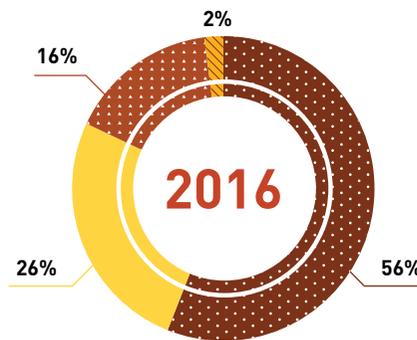
按地區劃分

- 亞洲
- 歐洲



按投資者類型劃分

- 資產經理
- 銀行
- 保險
- 其他 / 私人銀行



您知道嗎？

綠色債券指數

港鐵首批綠色債券已獲納入以下的綠色債券指數：

- 巴克萊明晟綠色債券指數 (Barclays MSCI Green Bond Index)
- 美銀美林綠色債券指數 (BofA Merrill Lynch Green Bond Index)
- Solactive 綠色債券指數 (Solactive Green Bond Index)
- 標普綠色債券指數 (S&P Green Bond Index)

港鐵綠色債券框架

港鐵企業責任政策和框架訂明公司廣泛的環境目標。港鐵訂立綠色債券框架，旨在專為綠色債券的發行、集資用途及匯報提供指引。

港鐵綠色債券框架

- 於 2016 年 10 月訂立
- 訂明港鐵綠色債券所籌集的資金將全部或部分作為合資格投資項目的資金或再融資
- 港鐵綠色債券所籌集的資金，在還未分配予合資格投資項目時，可用於償還港鐵一般信貸額度下的借款
- 合資格投資項目包括以下範疇的項目：
 - » 低碳運輸
 - » 能源效益
 - » 可持續鐵路車站及物業發展
 - » 適應氣候變化
 - » 生物多樣性和保育
 - » 水的管理
 - » 廢物管理
 - » 防止污染

了解更多……

下載港鐵綠色債券框架 (僅提供英文版)

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

符合綠色債券原則

港鐵的綠色債券框架符合國際資本市場協會制定的綠色債券原則。

綠色債券原則（2016年6月更新版本）是一套自願性的流程指引，透過釐清綠色債券的發行方式，就綠色債券的透明度和訊息披露作出建議，並推動綠色債券市場的完善發展。

了解更多……

框架概述及獨立意見

[Sustainalytics 就港鐵綠色債券框架提供獨立意見](#)（僅提供英文版），並確定其符合綠色債券原則的四大支柱，且屬可靠及穩健。

識別和確定集資所得的使用資格的程序

港鐵綠色債券集資所得的潛在用途將根據以下流程審核，並指定相關用途：

項目部門申請

希望使用綠色債券集資金額的港鐵部門須填寫綠色投資表格

資格審核

庫務部及企業責任部 - 持續發展部審核綠色投資表格，以確保：

- 投資符合港鐵綠色債券框架內的合資格投資準則
- 可持續發展裨益的合理證據（港鐵明白業務及項目可能在某些重要方面為環境帶來裨益，但亦有可能在其他方面損害環境，所以需要在兩者之間取得平衡）

審核標準

評估合資格投資時會考慮：

- 投資的技術參數
- 關鍵績效指標
- 比較同業或參考基準投資項目及計劃
- 使用週期分析
- 可持續發展風險
- 庫務部及企業責任部 - 持續發展部要求按規定提交綠色投資表格的港鐵部門提供進一步資料

批准

必須經過庫務部及企業責任部同意，投資項目才能根據綠色債券框架被指定為合資格投資。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

「鐵路加物業」模式

▶ 綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

綠色債券的集資用途和項目最新進展

綠色債券的集資淨額已被指定用於兩個主要項目的資本性開支，並總結如下。有關項目各自的最新情況，請參閱以下兩頁。

投資	指定金額	類別
觀塘綫延綫	1.6774 億美元	低碳運輸
南港島綫（東段）	4.3031 億美元	低碳運輸 能源效益
總計	5.9805 億美元	
指定金額的餘額：	零	

了解更多……

對港鐵綠色債券的審驗

德勤已就港鐵首次發行的綠色債券之集資用途及特定環境關鍵表現指標提供審驗報告（僅提供英文版）。

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

「鐵路加物業」模式

▶ 綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

綠色債券項目最新進展

投資項目一的名稱	觀塘綫延綫
投資總額	69 億港元
撥自綠色債券的投資額	13 億港元 (1.6774 億美元)
合資格投資項目類別	低碳運輸
投資項目介紹	<p>公司與香港特別行政區政府於 2011 年 5 月 17 日就觀塘綫延綫的融資、設計、建設及營運訂立項目協議。這條全長 2.6 公里的觀塘綫延綫已於 2016 年 10 月 23 日投入服務，是現有的觀塘綫（油麻地站至黃埔站，並在何文田設有轉車站）的延綫。</p> <p>觀塘綫延綫落成後，黃埔站現為觀塘綫總站，而何文田站將成為興建中的沙田至中環綫的轉綫車站。</p> <p>透過港鐵觀塘綫延綫，往返黃埔站與油麻地站只需約 5 分鐘，而乘搭其他公共道路交通工具則需要 15 至 20 分鐘。預期這條新延綫將顯著紓緩何文田與黃埔地區的交通擠塞情況。</p>
估計為環境帶來的正面影響	<ol style="list-style-type: none"> 1) 每年減少 19,000 公噸的二氧化碳當量排放量 2) 其他正面影響： <p>紓緩道路交通及擠塞情況，因而減低路面車輛造成的環境影響，如路邊空氣污染。香港政府已確定路邊空氣質素欠佳和交通擠塞日益惡化是導致香港空氣質素問題（包括影響公共健康）的原因之一（資料來源：http://www.enb.gov.hk/tc/files/New_Air_Plan_tc.pdf）</p> 3) 公司已所有新建的車站（包括該延綫的車站）採取多項措施，例如列車再生制動、全月台幕門及高效空調冷卻設備等，以達致節約能源及減少污染的目標

目錄

引言

主席的話

行政總裁的信

安全

顧客

社區

環境

員工

供應鏈

財務及經濟表現

引言

香港客運業務票價

「鐵路加物業」模式

綠色債券

公司管治

共建未來

中國內地及國際業務

可持續發展表現指標

投資項目二的名稱	南港島綫（東段）
投資總額	172 億港元
撥自綠色債券的投資額	4.3031 億美元（33 億港元）
合資格投資項目類別	低碳運輸及能源效益
投資項目介紹	<p>公司與香港特別行政區政府於 2011 年 5 月 17 日就南港島綫（東段）的融資、設計、建設及營運訂立項目協議。該項目隨即動工。這條全長 7 公里的南港島綫（東段）已於 2016 年 12 月 28 日投入服務。南港島綫為一中型鐵路系統，由金鐘伸延至南區，途經海洋公園、黃竹坑、利東並以海怡半島為終點站。這條新綫在設計上回應市民對改善南區交通的需要，把南區與香港現有的鐵路網絡連繫起來，同時推動南區的旅遊及經濟發展。</p> <p>來往金鐘站與海洋公園站只需約 4 分鐘，而來往金鐘站與海怡半島站則只需約 11 分鐘。南港島綫（東段）預期將顯著紓緩香港仔隧道的交通擠塞情況。</p>
估計為環境帶來的正面影響	<ol style="list-style-type: none"> 1) 每年減少 18,900 公噸二氧化碳排放量 2) 透過列車再生制動和軌道旁能源儲存系統，每年可節省 629,600 度電（附註 1） 3) 採取相關措施，例如改善及擴大指定區域的隔音屏障以滿足街坊的特殊需要、採用綠化天台及外牆設計，以及在奇力灣設立「南堤綠徑」公眾休憩空間 4) 其他正面影響： <p>紓緩路面交通及擠塞情況，因而減低路面車輛造成的環境影響，如路邊空氣污染。香港政府已確定，路邊空氣質素欠佳和交通擠塞日益惡化是導致香港空氣質素問題（包括香港市民的健康問題）的原因之一（資料來源：http://www.enb.gov.hk/tc/files/New_Air_Plan_tc.pdf）</p>

附註 1：全年節省的用電量，是根據 2017 年第一季實地測量的數據推算而得。