

主席函件



攝於西九龍站

「在過去一年，我們貫徹三管齊下的策略，即強化和拓展香港業務、加快中國內地及國際業務發展，以及提升公司聲譽，並取得全面的成果。」

致各股東及其他有關人士：

我就任主席至今超過兩年。港鐵在過去兩年間，克服了重重挑戰，成績斐然。港鐵的願景是在可持續鐵路運輸服務的領域上，成為備受推崇的世界級營運者。我欣然向大家報告，港鐵正朝著此願景，努力邁進。

在過去一年，我們貫徹三管齊下的策略，即強化和拓展香港業務、加快中國內地及國際業務發展，以及提升公司聲譽，並取得全面的成果。在我們根基所在地香港，兩個興建中的鐵路項目——廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）和沙田至中環綫均取得良好進展。同時，我們已就《鐵路發展策略2014》，向政府提交了四個擬建新鐵路項目的建議書。2017年3月，我們應政府要求，與政府完成了提早檢討的票價調整機制。檢討後的票價調整機制不僅可維持及優化現有的網絡，更可令我們有能力投資新的鐵路基建。這個新安排，不但確保港鐵財政穩健，同時亦令乘客受惠。

紮根香港的營運佳績，支持著我們在中國內地及海外拓展業務。我們去年獲得三個重要項目，包括杭州地鐵五號綫公私合營項目、英國 South Western Railway 為期七年的專營權，以及澳洲墨爾本都市鐵路服務專營權續期七年。

與此同時，港鐵的品牌聲譽日隆，亦令我感到很欣慰。港鐵著力透過應用程式及各類數碼化項目

提升顧客服務，因而在 IDC 數位轉型大獎 (Digital Transformation Awards) 中獲選為「2017 年度亞太區數位轉型綜合領導者」(Asia Pacific Digital Transformer of the Year 2017)。另外，我們亦是唯一入選《財富》「改變世界企業」(Change the World) 50 強的香港公司。港鐵的入選，肯定了我們「鐵路加物業」業務模式所帶來的莫大益處，我們為此感到榮幸。

港鐵 2016 年報贏得香港管理專業協會頒發的「銀獎」，印證了公司在保持透明度、與持份者緊密溝通，以及披露全面資訊方面的努力。

公司於 2017 年的財務業績令人滿意。年內，來自經常性業務的股東應佔利潤減少 3.8% 至 85.80 億港元，主要是中期報告所述兩條新鐵路綫通車後產生的折舊及利息支出所致。由於我們首個中國內地物業發展項目——深圳「天頌」所得利潤入帳及香港不同來源的收入，物業發展利潤由 2016 年的 5.30 億港元增至 2017 年的 19.35 億港元。因此，來自基本業務的股東應佔利潤增加 11.3% 至 105.15 億港元。若包括投資物業重估所產生的收益，公司股東應佔淨利潤增加 64.1% 至 168.29 億港元，即包括重估後每股盈利為 2.83 港元。董事局建議派發末期普通股息每股 0.87 港元，連同中期股息每股 0.25 港元，全年股息共每股 1.12 港元。

我們的網絡

港鐵在營運方面，一直將安全放在首位。本人欣然匯報，我們的安全表現進一步提升，重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故數目整體減少了5.5%。港鐵重鐵全年列車按照編定班次行走的可靠程度維持在99.9%，表現確實領先全球。然而，我們不會因此而自滿，亦十分重視2017年內數宗為乘客帶來不便的事故，包括在8月發生的觀塘綫信號系統故障。我們已就有關事故的成因進行調查，並設法減低日後類似事故再次發生的機會。

為確保服務安全可靠，港鐵需要在人才及資產上不斷投資。「鐵路2.0」包含了多項大型投資，包括建設新鐵路綫和提升及更新現有鐵路綫的主要資產，目的是為顧客提供卓越服務。

高鐵香港段維持於今年第三季完工的目標，而港鐵正與政府商討未來的營運及維修安排。政府於2017年7月公布建議在西九龍站實施「一地兩檢」安排，而全國人民代表大會常務委員會於2017年12月批准了中國內地與港府簽訂有關協議。這兩項大動作，都對高鐵香港段發揮最大的利民便民效益有著重要作用。至於沙田至中環綫方面，我們預計大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段將分別於2019年年中及2021年完成。正如同早前所述，該項目受到一些我們無法控制的事件影響。經過詳細檢討，我們於2017年12月5日向政府提交了經修訂的項目成本估算，主體建造工程造價的最新估算調高165億港元至873億港元。

根據《鐵路發展策略2014》，香港未來數年將增建七個新鐵路項目，政府至今已邀請我們提交其中五個項目的建議書。我們已提交當中四份，並正在與政府討論這些建議書。長遠而言，政府按《香港2030+》的規劃遠景，提議增建運輸走廊，我們期望能夠在未來參與有關項目。

隨著港鐵在香港以外地區的業務持續擴展，我們在中國內地及海外的專營權業務於2017年的周日平均乘客量約為649萬人次。我們會繼續在香港以外地區，尋求更多

鐵路及相關物業發展的機會。在中國內地，我們在粵港澳大灣區、成都、杭州和北京，都不斷探索發展機遇；在英國，我們正在競投Wales and Borders和West Coast Partnership的鐵路專營權；在北歐，我們亦正在競投挪威Traffic Package South (Trafikkpakke Sør)營運專營權，並研究發展更多位於北歐地區的項目；在澳洲，我們也積極爭取位於悉尼的第二個地鐵項目——悉尼城市及西南鐵路綫(Sydney Metro City and Southwest)。此外，我們在北美正在研究發展位於加拿大多倫多的一個鐵路項目。

我們的顧客

我們的宗旨是在可負擔的票價下，為顧客提供世界級的鐵路服務，而且會不斷繼續投資，維持網絡質素及滿足未來需求。全速進行的「鐵路2.0」涵蓋總值逾100億港元的資產更換計劃，當中包括購買新列車及提升信號系統的工程。

我們致力引進新服務，提升顧客體驗，當中包括在指定車站提供流動裝置充電服務，以及在轉綫車站提供哺乳間。我們亦會不斷善用科技，務求在提升安全水平及效率的同時，亦可進一步改善顧客體驗。我們深明作為一家企業，需要保持高透明度及應變能力，並正在為這方面努力。

就票價調整機制提前進行的檢討已於2017年完成，我們平衡了不同持份者的需要，特別是回應公眾對減低票價調整幅度的期望，同時確保港鐵財政穩定。我們於年內向不同乘客群提供超過26億港元的恆常優惠。考慮到社會大眾的利益，我們會繼續確保票價維持在市民可負擔水平。為此，我們歡迎香港特區行政長官於2017年10月在她首份施政報告中公布的「公共交通費用補貼計劃」。我們會全力支持配合政府落實該項計劃。

我們的人才

我們的員工素來受過良好訓練、盡忠職守，港鐵的員工一直是公司最寶貴的資產。我們對員工關懷備至，致力提

供一個能讓他們盡展所長的工作環境。公司於2017年獲Randstad Group評為香港最具吸引力的僱主，肯定了我們的努力。

我們利用公司豐厚的專業知識資產，透過港鐵學院(「學院」)為香港、中國內地及「一帶一路」國家培訓未來所需的人才。學院剛剛成立超過一年，現正為不同國家培育鐵路行業專才。我們於2017年10月與杭州市地鐵集團簽署在杭州設立學院分校的意向協議書，目前雙方正磋商詳細安排。

為社區作出貢獻

公司致力透過鐵路業務，連繫及建設社區。我們的「心繫社區」平台將此理念進一步推廣至社會，並重點著力培養青年。為鼓勵學生探索科學、技術、工程及數學科目(「STEM」)，我們與青年成就香港部及香港教育城共同推出「STEM創未來」計劃，讓中學生理解現實世界中的工程挑戰。此外，我們在夏季舉辦的「Train'出光輝每一程」計劃，協助了160名中學生為他們的職業與生涯作規劃，而「從校園到就業」計劃則為考慮未來出路的年青人提供額外支援。

我們亦投放資源，透過「港鐵·藝術」計劃，令社區的文化生活更為豐富。公司與薩凡納藝術設計大學攜手為深水埗站創作新的藝術品。我們又於2017年12月在圓方舉行了由瑞典駐香港總領事館和瑞典對外交流委員會(Swedish Institute)合辦題為「瑞典爸爸」的獲獎攝影展。

港鐵同事超卓的義務工作精神反映在我們的「鐵路人 鐵路心」計劃。港鐵義工隊榮獲義務工作發展局與路訊通合辦的「第七屆香港傑出義工獎」。此獎項肯定了義工們的努力。

我們致力以成為良好的企業公民為目標，並推動可持續的營運範例。我很高興港鐵贏得了香港管理專業協會首屆的「香港可持續發展獎」(2016/2017年度)，代表我們的努力獲得了肯定。

董事局交替

董事局的實力及其對公司業務的有效監督，對港鐵能否持續屢創佳績至關重要。

本人謹藉此機會，熱烈歡迎新的董事局成員，並衷心向在任期內作出寶貴貢獻的退任董事表示感謝。獨立非執行董事吳亮星先生在服務董事局逾九年後，已於2017年5月17日的周年股東大會上卸任。包立賢先生和周元先生於同日加入董事局成為獨立非執行董事；陳帆先生(運輸及房屋局局長)和劉怡翔先生(財經事務及庫務局局長)亦於2017年7月加入董事局成為非執行董事，接替卸任的張炳良教授(前任運輸及房屋局局長)和陳家強教授(前任財經事務及庫務局局長)。楊何蓓茵女士由2017年7月15日起不再擔任運輸署署長，因此於同日起不再擔任本公司非執行董事。陳美寶女士則自2017年10月11日起獲委任為運輸署署長，因此自同日起成為本公司非執行董事。

最後，我謹衷心感謝董事局同寅在過去一年給予的睿智意見，以及港鐵每一位員工的共同努力，使港鐵成為一間服務社群、緊貼社區的跨國企業。我深信只要大家目標一致、齊心協力，我們定能在2018年攜手創輝煌。



主席

馬時亨教授

香港，2018年3月8日