

应届生 校园招聘 2019 招聘

求职大礼包

香港地铁篇

应届生论坛香港地铁版:

<http://bbs.yingjiesheng.com/forum-125-1.html>

应届生求职大礼包 2019 版-其他行业及知名企业资料下载区:

<http://bbs.yingjiesheng.com/forum-436-1.html>

应届生求职招聘论坛 (推荐):

<http://bbs.yingjiesheng.com>

目录

第一章 香港地铁简介.....	3
1.1 香港地铁概况.....	3
1.2 香港地铁历史概览.....	7
1.3 香港地铁的收费与服务.....	8
1.4 香港地铁近年发展.....	10
1.5 香港地铁未来发展.....	11
第二章 香港地铁笔试面试经验.....	12
2.1 行政助理面试面试过程.....	12
2.2 面试香港地铁的 实习生.....	12
2.3 11.18 一面面经~.....	13
2.4 2013.11.8 做的港铁 SHL 笔试.....	13
2.5 11.18 一面面经.....	14
2.6 关于二面 AC 面.....	14
2.7 刚做完 MTRA 的网测.....	15
2.8 bj 初面面经.....	15
2.9 港铁一面通用套路.....	15
2.10 11.14bj 一面面经~.....	16
2.11 2012 graduate trainee SHL 笔经.....	16
2.12 上海 SHL 笔经.....	17
2.13 2012 GT 电面面经.....	17
2.14 香港地铁 MTR 一面.....	17
2.15 港铁一面+二面面经.....	18
2.16 刚面完港铁一面.....	19
第三章 香港地铁综合求职经验.....	19
3.1 上海世纪商贸大厦一面+测试.....	19
3.2 关于香港、港铁的几个事实.....	20
3.3 有关 MTR 的薪酬问题（看帖子回复）.....	20
3.4 新港铁人感言--1 个 09GT 的分享.....	21
3.5 香港地铁 MTR 笔经+电面面经.....	22
附录：更多求职精华资料推荐.....	23

内容声明：

本文由应届生求职网 YingJieSheng.COM (<http://www.yingjiesheng.com>) 收集、整理、编辑，内容来自于相关企业的官方网站及论坛热心同学贡献，内容属于我们广大的求职同学，欢迎大家与同学好友分享，让更多同学得益，此为编写这套应届生大礼包 2019 的本义。

祝所有同学都能顺利找到合适的工作！

应届生求职网 YingJieSheng.COM

第一章 香港地铁简介

1.1 香港地铁概况

香港地铁官网：

<http://www.mtr.com.hk/>

香港地铁简介

香港的地铁（MTR），原称地下鐵路（Mass Transit Railway），是香港的通勤铁路线（捷运），由地铁有限公司（MTR Corporation Limited）营运。自 1979 年开通以来，香港地铁已经发展成有 7 条路线，全长 91.0 公里的铁路系统网络。系统共有 53 个车站，其中 14 个为转车站。

网络

观塘线：油麻地站↔调景岭站

荃湾线：荃湾站↔中环站

港岛线：上环站↔柴湾站

将军澳线：宝琳站↔北角站

东涌线：东涌站↔香港站（中环）

迪士尼线：欣澳站↔迪士尼站

机场快线：博览馆站↔香港站（中环）

昂坪 360：来往东涌站及昂坪的旅游吊车系统（2006 年中会启用）

历史

概览

经济急速发展

1960 年代，香港经济急速发展，人口不断增加，公共交通的需求越来越大。因此，香港*于 1964 年邀请了来自英国的道路研究部门，就香港交通未来发展进行研究，并在 1967 年发表《香港乘客运输研究》（Hong Kong passenger transport survey），交代香港有必需兴建一种集体运输系统，以解决当时的交通问题。

早期系统

1967年9月，英国的费尔文霍士顾问工程公司（Freeman, Fox, Wilbur Smith & Associates）发表了《香港集体运输研究》，提议香港兴建地底集体运输城市轨道交通系统（地下铁路系统），全长51公里，4条路线分9期兴建，耗资150亿港元。当时建议的4条路线如下：

荃湾线：荃湾↔海军船坞（金钟）

观塘线：马游塘↔上环街市

港岛线：坚尼地城↔柴湾

沙田线：禾寮坑（火炭）↔尖沙咀

1968年，顾问公司就研究所倡议之集体运输系统的建造估价作出修正，以作进一步之研究。

1970年，顾问公司完成对兴建地下铁路系统的进一步研究，发表《集体运输计划总报告书》，具体提出建造铁路的建议。研究报告建议兴建一个全长52.7公里的地下铁路系统，分成3条主要行车线：港九线、港岛线及东九龙线，以及两条港九线支线：荃湾支线、观塘支线。

港九线：中环↔旺角

荃湾支线：旺角↔荃湾西

观塘支线：旺角↔马游塘

港岛线：坚尼地城↔柴湾

东九龙线：钻石山↔林士（上环）

顾问公司同时亦建议以“分期兴建”方式兴建首4期共长20公里的路线，为“早期系统”。早期系统包括港岛线（上环街市↔海军船坞）、港九线（海军船坞↔旺角）、观塘支线（旺角↔彩虹）。

1972年，香港*成立了集体运输临时管理局，原则上同意先行兴建“早期系统”。

1973年3月，香港*曾于属地铁沿线的港岛旧海军船坞、尖沙咀半岛酒店、荔枝角及乐富的地底兴建试验隧道以试验地质。该试验隧道由英国财团投得，以900万兴建，合约条款中亦注明该财团3年内不参与其他地铁承建项目，以示公允。同一时间，香港*亦为工程进行招标，共有8个财团投标，而*则初步选定了四个国际财团。当时的计划是将工程以固定价格的单一合约形式批出。

1974年初，*财团签署了承投工程的意向书，但在同年11月因石油危机问题而对投资前景悲观，决定退出，引致有关计划一度暂停。

修正早期系统

香港地铁钻石山站 1975年初，香港*属下的集体运输临时管理局宣布，将“早期系统”略予缩减至15.6公里，

为“修正早期系统”。同时亦放弃采用单一承建合约的方法，将工程分为 25 主要土木工程合约及 10 个电机及机械工程合约。由香港*全资拥有的地下铁路公司于同期正式成立，取代临时管理局监督工程的进行，并打算在通车后，以审慎商业原则负责经营铁路。

“修正早期系统”连接中环至观塘，于 1975 年 11 月动工兴建。路线将香港岛中环与九龙的主要住宅及工业区联接起来。路线其中 12.8 公里在地底建造，其余的 2.8 公里则为架空路段。全线有 15 个车站，包括 12 个地底车站及 3 个架空车站。

经过近 4 年的工程，修正早期系统的北段（石硤尾↔观塘）于 1979 年 9 月 30 日完工，并于 10 月 1 日正式通车。当时地铁只以 4 卡列车行走，最低票价为港币 1 元，相对于巴士票价 0.2 元，对一般市民来说地铁是一种奢侈品。同年 12 月 31 日，路线伸延至尖沙咀。1980 年 2 月 12 日，全段修正早期系统“观塘至中环段”通车，通车日期比原定提前 7 星期，成为香港首条过海铁路。由于过海乘客的庞大需求，地铁列车便由通车初期的 4 卡增至 6 卡。

兴建修正早期系统的总费用为 58 亿港元。由于路线建在世界人口最稠密的地区之一，施工遇上的困难很多。当时需克服地底的不同地质以及较高的地下水位，部份路段亦曾出现地陷等情况，但能保持没有超出预算这项骄人成绩。

荃湾线

香港地铁太子站 1977 年 7 月，香港*正式批准兴建荃湾线，并于 1978 年 11 月开始动工。荃湾线全长约 10.5 公里，由太子站至荃湾站。路线将地铁版图总长度增至 26.1 公里。全线有 10 个车站，包括 6 个地底车站、1 个地面车站及 3 个架空车站。1982 年 5 月 10 日，荃湾线“荃湾至太子段”开放通车。工程费用为 41 亿港元。

荃湾线通车后，于 1982 年 5 月 17 日取代修正早期系统，经尖沙咀直达中环。同日起，修正早期系统余下路段命名为观塘线，并需要缩短至油麻地。这是由于在“修正早期系统”相关文件及 1976 年《香港整体交通研究》指出，荃湾线在需求量、必要性、技术上的要求进行的。此预计于 1998 年前都是正确的，直至东涌线通车后，分流了来往香港岛及荔景以北的大批乘客。

港岛线

香港地铁中环站 1980 年 12 月，香港*正式批准兴建港岛线，并于 1982 年 10 月开始动工。实际兴建的港岛线由上环至柴湾，并与荃湾线的中环及金钟交汇成为转车站。这条路线将地下铁路之路线增至 37 公里。港岛线共有 14 个车站，包括 12 个地底车站、1 个地面车站及 1 个架空车站，而鲗鱼涌站是在 1981 年 12 月才落实兴建。

1985 年 5 月 31 日，港岛线“金钟至柴湾段”通车。同一时间，地铁列车全面增至 8 卡。因兴建行车管道时出错引致延误，上环站需要延至 1986 年 5 月 23 日才启用。同日，部份地铁车站的名称作出改动。“荔湾站”改为“美孚站”，中环站（Chater→Central）、旺角站（Argyle→Mong Kok）及油麻地站（Waterloo→Yau Ma Tei）的英文名称也作出修改。

东隧延线

当年地铁打算在为港岛线通车后休养生息，暂不再作大投资，而*财团提出以民间兴建营运后转移模式（BOT，建造-营运-移交）形式建东隧，地铁当然乐观其成欣然答允。1984 年初，*财团提出东隧方案并主动同地铁接洽，

当时地铁属意东隧与还有一年通车港岛线的太古站交汇。当*跟地铁研究这条铁、陆两用的隧道后，认为东隧应迁就行车管道跟东区走廊的交汇处，铁路管道根本无法连接太古站，最后地铁唯有大幅度改建鲗鱼涌车站成为一个根本不合香港标准的转车站。

因此，观塘线被安排经东隧延长至鲗鱼涌。而鲗鱼涌站则成为港岛线及观塘线之转车站。有关工程于 1985 年 12 月开始动工兴建。1989 年 8 月 6 日，东区海底隧道竣工，观塘线观塘至鲗鱼涌段通车。而新增的蓝田站于同年 10 月 1 日正式开启使用。

机场铁路

香港地铁香港站东涌线大堂 1989 年 10 月，当时港督卫奕信爵士落实将启德机场的香港国际机场迁往远离市区的大屿山，并提出了机场核心计划，兴建机场铁路连接。然而，因为*与英国*在造价问题出现分歧，故这条路线拖延至 1994 年 11 月才开始兴建。

机场铁路在定线初期，只有一条主线，在大壕才分成 2 条支线前往机场或东涌新市镇，因未来发展需要，故把机场铁路分为两部份：机场快线（通车前原命名为“飞翔快线”）及东涌线，有助利用东涌线作服务延伸之用。

1998 年 6 月 22 日，东涌线通车，成为第一条延伸到大屿山的铁路。1998 年 7 月 6 日，即香港国际机场启用当日，机场快线通车，成为香港第一条来回机场至市区的铁路，当时由机场往返中环市区只需 23 分钟。

为配合九广西铁的兴建，东涌线于深水埗增设南昌站，该车站由九广铁路公司兴建，由地铁和九铁共同管理，南昌站已于 2003 年 12 月 16 日启用。

2005 年 6 月 1 日开始，欣澳站启用，以准备迪士尼线于 8 月启用。机场快线及东涌线的全程行车时间分别修定为 24 及 28 分钟。

东涌线和机场快线通车初期设 7 列车卡，东涌线列车于 2003 年初改为 8 卡列车，以配合南昌站启用后所增长的客量。机场快线列车于 2005 年 10 月起改为 8 卡列车，以配合博览馆站启用后所增长的客量。

东涌线和机场快线的列车是由德国的 Adtranz 公司及西班牙的 CAF 公司联合制造，行车时速可达每小时 135 公里，成为全球最快的铁路系统。地铁向韩国的 Rotem 株式会社订购了 4 部 8 卡高速列车，为迪士尼线通车后乘客的增加而购入，而首列新列车已于 2006 年 3 月抵港。

将军澳线

香港地铁调景岭站 1998 年，*落实将将军澳线交由地铁兴建，同时间亦决定把东隧路段交由将军澳线，而观塘线总站由港岛改至新界调景岭站。

基于将军澳线工程需时，地铁将先进行鲗鱼涌站转线通道纾缓工程，以解决转线通道的挤塞情况及未来将军澳线乘客的增加，暂时将观塘线总站由鲗鱼涌站延伸到北角站，直至将军澳线落成后一并交回。工程期间曾出现火灾，故于 2001 年 9 月 27 日才落成启用，工程共拖延了约 1 年。

为配合方便观塘线乘客适应在油塘站转乘将军澳线列车前往港岛，将军澳线及观塘线来往北角站及蓝田站至油塘站的路段于 2002 年 8 月 4 日启用，列车在离开鲗鱼涌站及东区海底隧道路段之后，不再前往蓝田站，改行一

段新建的铁路前往新的油塘站。另一方面，原属于兴建东隧时从鲗鱼涌往蓝田的路段亦废置。

直至 2002 年 8 月 18 日，将军澳线正式启用，路线延长至宝琳站，而观塘线亦同时延长至调景岭站。

通车初期，很多乘客都未习惯繁琐的转车过程、以及将军澳线的列车班次过于疏落，一度引起混乱。位于油塘的转车站最高峰时曾经有 3 班来自观塘线的乘客在月台上等候转车。另一方面，因新路轨与列车的配合问题，加上新路段较多急弯，使新路段的嘈音特别大，有关问题直到现在还未有妥善的解决方案。

1.2 香港地铁历史概览

1960 年代，香港经济急速发展，人口不断增加，公共交通的需求越来越大。因此，香港政府于 1964 年邀请了来自英国的道路研究部门，就香港交通未来发展进行研究，并在 1967 年发表《香港乘客运输研究》(Hong Kong passenger transport survey)，交代香港有必需兴建一种集体运输系统，以解决当时的交通问题。早期系统 1967 年 9 月，英国的费尔文霍士顾问工程公司 (Freeman, Fox, Wilbur Smith & Associates) 发表了《香港集体运输研究》，提议香港兴建地底集体运输城市轨道交通系统 (地下铁路系统)，全长 51 公里，4 条路线分 9 期兴建，耗资 150 亿港元。当时建议的 4 条路线如下：

荃湾线：荃湾↔金钟

观塘线：马游塘↔上环街市

港岛线：坚尼地城↔柴湾

沙田线：火炭↔尖沙咀

1968 年，顾问公司就研究所倡议之集体运输系统的建造估价作出修正，以作进一步之研究。1970 年，顾问公司完成对兴建地下铁路系统的进一步研究，发表《集体运输计划总报告书》，具体提出建造铁路的建议。研究报告建议兴建一个全长 52.7 公里的地下铁路系统，分成 3 条主要行车线：港九线、港岛线及东九龙线，以及两条港九线支线：荃湾支线、观塘支线。

港九线：中环↔旺角

荃湾支线：旺角↔荃湾西

观塘支线：旺角↔马游塘

港岛线：坚尼地城↔柴湾

东九龙线：钻石山↔上环

顾问公司同时亦建议以“分期兴建”方式兴建首 4 期共长 20 公里的路线，为“早期系统”。早期系统包括港岛线 (上环街市↔海军船坞)、港九线 (海军船坞↔旺角)、观塘支线 (旺角↔彩虹)。

1972 年，香港政府成立了集体运输临时管理局，原则上同意先行兴建“早期系统”。

1973 年 3 月，香港政府曾于属地铁沿线的港岛旧海军船坞、尖沙咀半岛酒店、荔枝角及乐富的地底兴建试验隧道以试验地质。该试验隧道由英国财团投得，以 900 万兴建，合约条款中亦注明该财团 3 年内不参与其他地铁承建项目，以示公允。同一时间，香港政府亦为工程进行招标，共有 8 个财团投标，而政府则初步选定了四个国际财团。当时的计划是将工程以固定价格的单一合约形式批出。

1974 年初，日本财团签署了承投工程的意向书，但在同年 11 月因石油危机问题而对投资前景悲观，决定退出，引致有关计划一度暂停。

1.3 香港地铁的收费与服务

收费

截至 2005 年初，香港地铁收费分成人及特惠两种。12 岁以下的小童、65 岁或以上的长者、12-25 岁的全日制学生才可使用特惠票。3 岁以下的小童则可免费乘搭。不同于其他不少地铁系统，香港地铁收费并非划一，而是根据路程长短而定。所乘搭的站数越多，收费就会越高。一般路线的成人单程收费由 HK.8 至 HK.1 不等。特惠票价约为成人票价之一半。

付款方法有 3 种：八达通、单程票及旅客票。

八达通

主条目：八达通

八达通是香港其中一种电子收费系统，卡片的大小和信用卡相同，内置芯片，使用时把卡片放在接收器上即可完成付款过程。而香港地铁就是一个最常用到八达通的服务。除了机场快线，香港地铁为八达通使用者提供优惠。例如来往金钟及尖沙咀，成人八达通收费为 HK.9，但单程票收费则需 HK.0。

单程票

单程票是一种附有磁带的车票，于入闸前先行购买。车站大堂设有自动售票机，售卖各种单程票。然而，香港地铁不设有双程票，机场快线除外。

旅客票

旅客票分为两种，分别是一日内任意乘搭的通行票（售价 HK），及 3 日内任意乘搭，附有机场快线来回程的通行票(售价 HK0)。旅客在购买旅客票时，需要提供旅客证明文件，例如护照。

特别版纪念票

每逢新年或是有新的卡通片上映或地铁公司周年纪念，地铁都会推出新的车票。这些车票表面印上了特别图案，每张都可支付一程或来回费用（大部分不包括机场快线）。

地铁服务

香港地铁于 2006 年 3 月，每日乘客量超过 245 万人次，成为世界上最繁忙的铁路系统之一。

香港地铁在大部份日子提供每日 19 小时的列车服务，大约由上午 6 时至午夜 1 时，非行车时间则进行轨道及轨旁维修工程。在一些假期，例如平安夜及大除夕，地铁更会通宵行走。

地铁系统

香港地铁铁路系统网络全长 91.0 公里，包括超过 129.1 公里长的隧道所组成。而 53 个车站中，其中 10 个为地面车站，8 个为架空车站，其余 35 个则为地底车站，建于距离地面 12 至 37 米之下。每个车站的设计各有不同，不少车站采用较为简单的箱形结构，以 2 至 3 层的结构容纳大堂及月台，亦有部份车站则采用较为复杂的布局结构，月台设于钻挖隧道内，而大堂则位于路面以下，更有多层的地库结构，以提供更多空间给容纳车站大堂售票设施、商店、控制室及机房等设施。

香港地铁使用的重型铁路系统，能有效应付众多的乘客需求量。地铁列车共有 8 个车卡，可载 2500 名乘客。于繁忙时间，市区线每小时最多可开出 34 班列车，即每 1.75 分钟一班，载客量达 85000 人次。而地铁列车数目已由刚通车时的 140 卡，增加至 2002 年的 1050 卡(包括机场快线的 88 卡和迪士尼线的 12 卡)。而每日早上的繁忙时间，会有 86% 的车卡投入服务。

地铁安全

香港地铁一直都举行不少活动，确保乘客注意使用地铁时的安全。例如在各个地铁车站内有不少海报，月台及车厢亦有广播提醒乘客。此外，地铁引入附例来防止乘客进行不当或危险的行为，例如禁止携带易燃物品，违规者可被罚款甚至入狱。值得注意的是，地铁禁止携带金属气球进入车厢范围，以免影响架空电缆运作。

由 2002 年 8 月起，香港地铁开始引入月台幕门到各个地底月台，已于 2005 年 10 月全部完成。而东涌线、机场快线及将军澳线在落成时均已装设了月台幕门。月台幕门能防止乘客堕轨，及防止月台的冷气流失。

由于欣澳站及迪士尼站车站设计以开放式为主，并无安装空调设备，则引入月台闸门。月台闸门的高度只有 1.5 米（约月台幕门的一半）。月台闸门能防止乘客堕轨，成本亦较便宜，无需顾及车站设计。

每个月台两端均有压力感应器，一旦有人经月台两端的楼梯步行到路轨，感应器便会传送信号到站长室，通知职员。此外，每个月台都设有紧急停车掣，防止有人堕到路轨而被列车辗过。

地铁设施

由于每日有大量乘客使用，因此香港地铁的月台均设有大量扶手电梯，虽然早期由于认为伤残人士不适合搭地铁而未设旅客用升降机，但因应机场快线的开通，现在绝大部分车站最少有一部，以方便携带大型行李的旅客之余，同时亦方便伤健人士。与此同时，为配合无障碍运输，地铁在 1998 年起作出多项改善措施，以方便伤健人士使用地铁。包括在车厢内加设轮椅专用位置、盲人引导径、阔闸机及升降机等。然而，有别于世界各大地铁系统，香港地铁基于卫生及安全理由，于大部份车站均不设洗手间设施，只有机场快线及迪士尼线是例外。

香港地铁车站拥有不少商店，而且自从地铁私营化后，种类不断增多。在大部份香港地铁车站内，都有以下服务：

恒生银行分行及自动柜员机

中国银行自动柜员机

7-11 便利店或 OK 便利站

美心西饼

此外，每个地铁站亦设有收费电话、自助售卖机及自助照相机。而站内的报刊派发处，则免费派发四份免费报刊：新闻娱乐报章《都市日报》、《快线周报》、《都市流行》以及求职招聘刊物《招职》。

地铁列车

香港地铁列车为动力分散动车组，全部设有 8 个车厢，由 1500 伏直流电的架空电缆推动，于轨距为 1432 毫米的路轨上行走（与伦敦地铁一样比标准轨 1435 毫米窄一点）。地铁车厢采用的设计，能有效应付高流量的乘客，除了机场快线外，其余皆设有横向座位安排及额外通风设施，而每个车厢均设有 10 道车门。

荃湾线、港岛线和将军澳线全线及观塘线大部份用车使用由英国都城嘉慕制造的列车，最高时速达 80 公里。由于列车投入服务初期的设计已不合时宜，所以地铁于 1998 年起把所有英制列车全面翻新，翻新工程于 2001 年 8 月完成。

为配合将军澳线通车，地铁购 13 列由韩国 Rotem 及三菱重工株式会社制造的列车。这批列车原本是行走将军澳线，但地铁把负责将军澳线列车维修的将军澳车厂的维修合约外判给负责英制列车翻新工程的澳洲 United Goninan 公司，最终 13 列日韩列车行走观塘线，地铁重组英制列车的车卡排列，把于大部分于 1989 年从英国都城嘉慕和于 1994 年至 1998 年间购入的 GEC Alstom 所制造的列车车卡调动至将军澳线行走。

东涌线及机场快线使用西班牙制造(西班牙 CAF 及德国 ADTranz 联合制造)特别设计的车厢，当中迪士尼线的车厢，是从市区线调动 GEC Alstom 所制造的列车车卡进行改装，以配合香港迪士尼乐园而被重新设计，例如车厢窗户及车厢内的扶手皆为米奇老鼠头部的形状。

为配合九广西铁及迪士尼线通车，引致东涌线载客量持续上升，地铁再增订 4 列列车（第一列列车已于 2006 年第 1 季度交付，于 2006 年 4 月尾试车，最后一列列车将于 2007 年初交付）。由于时间紧迫且订货量小，因此地铁只以市区线韩制列车为蓝本，向韩国 Rotem 订购增强型韩制列车。

香港地铁列车的维修工作，目前由 5 个车厂负责，分别为九龙湾车厂、荃湾车厂、柴湾车厂、将军澳车厂及小蚝湾车厂。每个车厂除了负责为相应行车线的电动车组提供电力外，亦设有停车设施、洗车设施与预防及纠正性维修设施，例如起重及顶升设备。

1.4 香港地铁近年发展

2003 年 12 月 16 日，为配合九广西铁通车，东涌线荔景站与奥运站之间新增南昌站，是香港第一个地铁与九广铁路共享的车站；美孚的转车通道启用。

2004 年 10 月 24 日，为配合九铁尖东站（现为九广东铁的一部份）启用，来往尖东站及尖沙咀站之间的行人隧道随著尖东站启用；尖沙咀站成为第 4 个与九铁连接的转车站。

2005 年 6 月 1 日，与迪士尼线交汇的东涌线欣澳站正式开幕，欣澳站启用后，机场快线与东涌线的车程将会稍为增加，分别为 24 分钟及 28 分钟。

2005 年 8 月 1 日，往返欣澳及迪士尼站之无人驾驶铁路迪士尼线开始投入服务。市民纷纷趁暑假周末，带同

子女前往试搭新车，并参观迪士尼站及附近的迪欣湖等设施。

2005年12月20日，机场快线博览馆站开始投入服务，以配合亚洲国际博览馆启用。

1.5 香港地铁未来发展

两铁合并

为提高香港铁路运输系统的效率，*正计划把地铁与九广铁路合并。2004年2月24日，*邀请两间公司就合并计划进行商讨，预计6个月内完成磋商，可望于2005/06年度落实两铁合并安排。对此，社会各界有不同看法。有人认为合并后可节省行政开支，使票价有下调空间。有人则认为合并会令该系统成为“独立王国”，造成垄断局面。

2006年4月11日，香港行政长官曾荫权公布，行政会议通过两铁合并方案，决定将九广铁路公司的经营权转交地铁公司，提供一连串车费减免方案（包括取消转车闸费及引入“可加可减机制”），并尽早处理沙中线转车问题及除部份两铁转车站转车闸机。进一步工作正咨询市民意见及修改准备有关条例，并等待新条例在立法会通过及地铁有限公司股东同意，两铁合并方可落实。

新路线

香港地铁迪士尼线车厢为应付香港长远的发展，地铁有多条新铁路的发展计划。

将军澳线支线：由将军澳至将军澳南，是现将军澳线的第二期工程，经百胜角隧道直达将军澳地铁车厂（未来大型住宅发展计划梦幻之城）隔邻的新车站。通车后，将军澳线列车将会“一分为二”，分别为“北角至宝琳”及“北角至将军澳南”，以梅花间竹形式开出。地铁曾经有意在将军澳与将军澳南之间兴建多一个百胜角站，但因百胜角发展计划有变而被搁置。预计于2009年前落成启用。

西港岛线：已于2005年6月30日拍板兴建。路线将会把现在的港岛线延长，由上环经西营盘，大学西延至坚尼地城，预计于2012年前落成启用。

南港岛线：分为两段，西段由大学至黄竹坑，东段由海怡半岛至金钟（从车站海洋公园往金钟途中或会经跑马地或湾仔），预计于2016年前落成启用。

北港岛线：由香港站（中环）至炮台山，并与东涌线及港岛线东段合并，为东涌线延线。将军澳线同时也将延长至天后与港岛线西段合并，为将军澳线延线，两线未有落成启用时间。

观塘线延线：由油麻地经何文田（与计划中的沙中线交汇）至黄埔，将来更可以第五条过海铁路连接炮台山。有关油麻地至黄埔的路段，地铁现在与*洽商，有待两铁合并的最新规划；而过海路段需在未来的过海铁路需要才有定案。

车站改善工程

机场站翔天廊工程：由于香港机场管理局正为香港国际机场兴建二号客运大楼（离境）及其他基础设施，合称翔天廊。为应付离境旅客直接进入翔天廊，故地铁公司于机场站上行线月台对面兴建一个全新月台（三号月台），

主程预计于 2006 年 7 月与翔天廊同步完工。

主要行人通道工程：地铁公司计划与香港*及各地产发展商于各建筑物地底兴建主要行人通道连接各地铁站，增强了车站可达度。

地铁金钟站行人隧道工程：连接太古广场第三期及金钟站现有通往太古广场的行人隧道，长 280 米，隧道内设有行人运输带，预计在 2006 年 9 月完工。

地铁太子站行人隧道延展工程：将现时太子站 B 出口行人隧道于西洋菜南街向车延伸 160 米，连接始创中心和太子站 B2 入口，现有的太子站 B2 入口将重建，预计于 2006 年 2 月开始施工。

地铁荔枝角站行人隧道工程：新出行人隧道于荔枝角长荔街下，长 300 米，连接升悦居、宇晴轩新物业发展区与荔枝角站。长荔街将设有两个新地铁出入口。

如果你想了解更多香港地铁的概况，你可以访问香港地铁官方网站：<http://www.mtr.com.hk/>

第二章 香港地铁笔试面试经验

2.1 行政助理面试面试过程

本文原发于应届生 BBS，发布时间：2017 年 7 月 12 日

地址：<http://bbs.yingjiesheng.com/thread-2108186-1-1.html>

较为顺畅难度一般。

首先是到公司 5 楼的 HR 处，她会带你到小会议室去填写一份简历，记住简历上的内容一定要全部真实，因为后期如果面试成功将会有很多入职前准备要办理。然后就是叫名字去单独面试，会有 3 个人，一个是 Hr，一个是用人部门经理，另一个是用人部门负责人，然后就是简要的自我介绍，然后面试官就会就你的简历提几个问题，都很和蔼，面试难度一般，真实的表达自己就行了。

面试官的问题：

问如果其他部门经理让你去做一件超出自己职能范围外的工作，你会怎么做？

2.2 面试香港地铁的 实习生

本文原发于应届生 BBS，发布时间：2016 年 7 月 25 日

地址：<http://bbs.yingjiesheng.com/thread-2048794-1-1.html>

我是十月份网申的香港地铁。之后收到其在复旦大学宣讲会的邮件。但是那天有课就没去。

上周日收到他家邀请做在线笔试的通知，一起收到的还有可口可乐的在线测试通知。当时在家，就关起门来做题。先做的是可口可乐的 sh1 题，没什么感觉，因为招的人太少，信心不大。之后就是香港地铁的 sh1 题。第一道英文

阅读竟然是刚刚测试做过的。不过后面的题目不一样。觉得还顺利，真是做题目多了，自然就有感觉了。11/7 收到邮件说我笔试通过了，会在两天内电面我，大概十分钟全英文。收到消息之后，我上网查了查公司的情况，还好都是英文，不用翻译。

之后的两天手机一直放身边，很怕会错过电话。在第二天下午四点左右终于收到电话，是男生打来，问题是很 general 的，自我介绍，爱好，对公司的期望，希望薪酬。我还是有些紧张，不过还是说到他不耐烦，呵呵。记得就在阳台上讲了十分钟的英文，还好，要是在路上讲，肯定被人以为是疯了。

最后 gg 说两周内给消息。我上网查了一下面经，说去年全国招了 10 个人，觉得自己希望渺茫，不过有了这个经历我还是很开心的。

祝各位求职路上顺利！

2.3 11.18 一面面经~

地址: <http://bbs.yingjiesheng.com/thread-1773142-1-1.html>

筒子们~由于咱们港铁的版块实在是太冷清啦~

今天早上面试的~在银泰中心，真是高大上~
面我的是两个男士，一个是 X 总，一个是经理。
用中文寒暄了几句以后，开始英文面试~

内容主要是 自我介绍 职业发展规划 最有成就的事情 有什么缺点 了解 GT 项目吗 了解港铁吗
就是主要是这些问题~然后楼主面了 25min 的英文哟~表示口干舌燥了哟~
面试官英语都很好的，不存在沟通障碍，而且会在你的描述中跟你互动的~

面试等待的时候遇到了两个北大的男纸 一个北理的女纸~

另外要说一下 面试等候区的工作人员 gg 人超级好的呀 面试结束走的时候还跟大家握手呢~ ps: 这个 gg 貌似也是北大的

港铁是很高大上的~汇报完毕~

2.4 2013.11.8 做的港铁 SHL 笔试

地址: <http://bbs.yingjiesheng.com/thread-1763778-1-1.html>

昨天下午收到邮件，说是要在 11 月 8 日中午 12 点前完成网测。恰巧之前几个小时在看德勤的 SHL 网测，于是就接着进行练习。猜想香港地铁估计是全英文的，于是就只看英文的，果然是这样。

但是我准备 SHL 太晚了，就是昨天才开始练习，verbal 部分真是头疼啊，完全抓不住要点，练了一下午、一晚上，头都大了，还是不行。Numerical 部分晚上开始练习，进度也很慢，因为语言环境、专业背景的关系，连汉语都要反应半天的题，加上英文的专业词汇，就完全不知所云了，看了一个图看了 20 分钟，才懂是在说啥。

心里忐忑忐忑，又很希望能通过网测，于是早起继续背单词、做题，可是这种需要平时积累的东西，考前再怎么准备都收效甚微啊。12 点要结束，于是心一狠，10 点半，什么也不管了，上吧。

于是，就悲剧了.....唉，结果跟预想的差不多.....

时间不够截图，于是就拍照了，没有拍全，而且由于附件大小的关系，不得不对照片进行了尺寸和大小压缩，所以有些照片效果不怎么样，把拍到的一些题给大家分享一下，凑合看吧.....

说说注意要点:

- 1、未雨绸缪，一定先自己练习。建议能搜集到多少 SHL 的题，就做多少。对于 verbal 部分来说，把能收集到的所有的文字性材料都看懂，考试的时候心里比较有底气，而且会碰到一些原题。我就碰到了好几个原题，于是翻答案去了.....Numerical 的也是一样，多做、多想，培养 sense，不然真心时间不够。像这次给我的时间，不到一天的准备，确实挺困难。所以，一定要提前准备啊！
- 2、多积累相关词汇。英文单词真是用时方很少，平时多背吧，想应聘这样的企业，没个单词量是不行的。有人说这些题是六级的水平，个人感觉比六级难多了.....
- 3、还是多联系！一定要在平时就开始培养自己的这个能力啊!!! 还找到校内上一篇关于 SHL 的解题技巧，跟大家分享吧 <http://blog.renren.com/blog/287134298/417586719>



[MTR 香港地铁 verbal&numerical.zip](#)

2.31 MB, 下载次数: 108, 下载积分: 应届生币 -2 枚

2.5 11.18 一面面经

地址: <http://bbs.yingjiesheng.com/thread-1773142-1-1.html>

筒子们~由于咱们港铁的版块实在是太冷清啦~

今天早上面试的~在银泰中心，真是高大上~

面我的是两个男士，一个是 X 总，一个是经理。

用中文寒暄了几句以后，开始英文面试~

内容主要是 自我介绍 职业发展规划 最有成就的事情 有什么缺点 了解 GT 项目吗 了解港铁吗

就是主要是这些问题~然后楼主面了 25min 的英文哟~表示口干舌燥了哟~

面试官英语都很好的，不存在沟通障碍，而且会在你的描述中跟你互动的~

面试等待的时候遇到了两个北大的男纸 一个北理的女纸~

另外要说一下 面试等候区的工作人员 gg 人超级好的呀 面试结束走的时候还跟大家握手呢~ ps: 这个 gg 貌似也是北大的

港铁是很高大上的~汇报完毕~

2.6 关于二面 AC 面

地址: <http://bbs.yingjiesheng.com/thread-1773142-1-1.html>

AC 面就是俗称的群面，先阅读材料，然后小组内成员给出自己的意见，之后就是 30 分钟左右的自由讨论，最后三分钟总结，这是基本通用的套路。讨论中间有人担任负责计时的角色，有人担当俗称 leader 的角色，有人最后被推选出来总结，有人在讨论中总是能够想到很多关键点对整个团队的贡献非常大！无领导小组讨论很多人一下子就盯在了领导两个字上面，其实 leader 的角色一般很难当，也不是想当就能当，而且 leader 也不见得就加分，所以最重要的是找到自己的定位，只要能够让 HR 感觉得到你在讨论过程中的逻辑分析力，富有建设性的观点，

善于沟通，最好能在节点上面引导一下团队讨论方向，那 AC 面成功性就非常大了！祝好运~

2.7 刚做完 MTRA 的网测

如题，只能说难度挺大，是真的!!! 是 U 家的好多倍，比 KPMG 经典 24+36 要难好几倍。不知道是 lz 状态不好还是怎么的了....时间完全不够嘛，verbal 共 10 篇文章两三篇稍短其余都挺长，字数有点多，感觉需要有 G 阿姨的阅读水平才能应付~ (∇) numerical 的图表好难懂，有汽车燃油的，有用电的。。。和 practice 完全不是一个等级嘛（可能小夸张了点，但在这么紧的时间里做那么大容量的题，at least 高一级。。practice 起码也全做对了- -害我还小开心了下）奇迹啊奇迹，应该不会出现了。。。吐槽完毕，上传了 practice 的答案，其实多试几次也知道答案，不用下载，以防万一咯。well, wish everyone good luck :P

2.8 bj 初面面经

面试我的是两个香港人，一男一女

问题：自我介绍+career goal，最大的 achievement，最大的 setback 以及如何 overcome 【一定要好好准备啊啊啊】，对 mtr 了解多少 【MTR 与其他地铁的不同，主要业务有什么】，location 需求
比起往年多了个 mini case，这部分楼主有点 hold 不住，说得磕磕巴巴的，面官就允许我说中文了==，具体内容是如果你成为了 GT 成员，领导一些比你有经验的人，他们对这件事很有意见，你会如何处理

后面的 shl 与网测时不同，也与其他家的 shl 不同，所以不太可能做到重复的题目的 T T
求 rp~~~据说是本周末 bj 地区进行 final assessment

2.9 港铁一面通用套路

今早的面试，问了几个同在等候的战友，几个清华的，还有一个北邮的。

全英文，具体面试问题如下，大家都是这些问题：

- 1.自我介绍和 career objectives
- 2.最大的 achievement
3. setback & overcome
4. why MTR? what do you know about MTR? what do you know about GT programme?
5. case:

如果你的上级分配给了一些很艰巨费时的任务，而且另外一个部门主管交代了你一些其他的任务，时间不够充裕，你该如何应对？

形势严峻，大家一起加油!! 拿到 good offer

2.10 11.14bj 一面面经~

貌似港铁的板块很冷清，本人来做点贡献，也好攒点 RP.....

在银泰写字楼面试，邮件没写清楚，找了好大一圈，急冲冲到了以后发现排在我前面半个小时的人都没面.....坐下后旁边两个同学开始聊，一个清华一个人大，本人顿时为自己是悲催理工科大学的文科学子而森森自卑，顿时噤声鸟~

之后一个香港 HR 过来检查证件啥的，让我们继续等~本人是 4:50 的，大约 5 点 10 的样子进去了。面试的有两个，一男一女，男问女记录，貌似是大陆人，普通话很标准。寒暄方式是“这里好找吗好像他们发邮件没写清楚”，本意大概是道歉吧，但是此面试官说的好像跟他没关系是我太笨了所以找不到地方.....

寒暄完毕开始全部英文面，屋子很狭小，所以三人挨得很近，一下子不淡定了啊，而且大叔看起来很威严，发问很有压迫感，一次几个问题的问：“虽然看过你的简历，但是还是想让你自己来说一下啊”，“职业规划是啥？”“你在学生时代的经验如何体现你适合做一个 GT，你有神马领导才能”“你对 MTR 神马认识，你为神马选择 MTR，肿么不选别的，你对这个项目有啥了解”“你最成功和最失败的”“你以后想上哪工作？”“你以后想干神马工作？”一个 open question 是“你已经很忙，另一个经理找你去办一个重要的 party，你怎么办？”

这些是楼主事后回忆的，其实都是基本的问题啊，但是当时回答的时候就是脑子空白，紧张和准备不足的杯具啊~说好 20 分钟的面试被楼主罗里吧嗦和英文不灵光词不达意搞成了 35+分钟.....从来没一次说过这么多英语啊~出来的时候脸都烧了八百遍了~

紧接着进入另一个小房间，开始 verification test，就是一套短一点的 SHL 试题，Verbal 10 分钟，12 还是 15 个题好像，Q 是 12 分钟 10 个题，全部是没见过题！Q 的部分还是不同材料的题穿插着考的。幸运的是楼主居然做完了.....

希望有下一轮啊~攒 RP 攒 RP 攒 RP

2.11 2012 graduate trainee SHL 笔经

刚做完 shl, 发个笔经攒人品

两个部分，邮件上说是 verbal, numerical 各自 45 分钟，其实包含了做练习的时间，真正测试部分 verbal 18 分钟 30 题，numerical 25 分钟 18 题（好像）

verbal 部分文章 第一个是关于 galaxy 的，第二个关于商店橱窗设计的，还有一个关于 negative feedback，还有一个 insurance company，其他忘了，想起来再补~ 楼主 verbal 太烂，又是连做带蒙.....其中几个文章不知道谁家的 shl 也考过，眼熟的很~

numerical 部分难度一般，经典的表格和图题，见到了一个关于距离的新题还不错，其他都是关于 turnover、增长率啊、汇率啊、平均数啊之类的，先看选项，再大致估计下就好，尤其是选项差别特别大的，千万别都按计算器，浪费时间的~里面好像有几道题都是这种类型的，排除法就好~

大家好运~

2.12 上海 SHL 笔经

这个版一直人气不旺啊，希望大家可以多交流下哈。

白天做了 MTR 的 SHL 测试，感觉一般。港铁还是很负责的，之前给我发了三次邮件，今天上午还打电话过来提醒不要错过测试，搞得我很不好意思~

说一下笔试吧。Verbal 19 分钟，30 道题，10 篇文章；Numerical 25 分钟，18 道题。上来做 verbal 的联系，错了一半，汗.....重新做一遍找找状态。然后开始正式测试，发现 verbal 的练习题比试题略微难一些，所以大家别太紧张。中间有两篇实在生词太多，做的我脑子转不开了，就随便选了继续做下去，直接导致做完之后什么感觉没有.....

Numerical 也是练习题算得我想死，开始测试之后反而简单的有点不敢相信。做了两篇之后，感觉还是比较简单，就开始提速，后来回想起来有道题做错了.....中间碰到一个题目，貌似说的是五家矿业厂商的各月产量云云，要算 30 个数据的加减乘除法，看了一遍答案，还是放弃计算，直接估算答案。时间比较紧，做完的时候倒计时到还剩 30 秒了。整体感觉不是非常难，不过难度差别比较大，大家不要大意。

BTW，我选择的是英文 test。本来想选中文的，想想 verbal 测试的中文翻译实在不靠谱，不想碰到看得懂题目选不出答案的悲剧，就直接做英文了。本想后面做 numerical 再选一次中文，可惜没机会了，就这么做下来了。

结果就随它去吧，还是很 care 港铁的。希望还有缘再见。

祝各位都能拿到心仪的 Offer!

2.13 2012 GT 电面面经

刚刚电面完，分享个面经~

继续是温柔的 Hr manager，声音甜美，整个过程中不断肯定和回应你，让人没那么紧张

全英文电面，持续 30 分钟左右，会有很多结构化的问题，与其他公司的极其相似，这个可以提前准备，省的现场抓瞎

当 hr 小姐问到想在哪里工作的时候，我十分肯定的说：“北方”~ 然后就听到一句难掩失望的“嗯哼.....” 然后楼主赶紧补充说去其他地儿也可以.....还是一句失望的“嗯哼”.....

anyway, 电面的过程让人还是比较轻松愉悦的，无论结果为何了

祝大家好运

2.14 香港地铁 MTR 一面

我很早就到了银泰，在周围找了家咖啡厅，到点了上银泰 15 层

刚上去看到一外国帅哥坐前台，很诧异

然后跟香港了 HR 姐姐搭了一下讪，问我是不是下回写中文地址比较好

面的人非常多。

一北大研究生进去做 SHL，我就偷看他的简历

一直在看，因为完全被迷住了……

然后我就知道今天的使命就是来玩，因而非常放松

面试是全英文，而且很礼貌地提醒我，如果她觉得回答得足够充分的话会打断我

她的英文说得很快，搞得我也说得很快，潜在的口语能力完全被激发了……

问题都是根据她手上的表来提的，她填完了就问下一个

不过具体什么问题貌似很随机。

我在自己介绍中说 MTR is a good company，她就问 what's the definition of a good company?

然后就引导我说 MTR 为什么会这么成功

接下来问我最自豪的一件事情，以及自己的缺点

还问了一下对部门和地点的选择

接下来又是 SHL。

11min for 18 Verbal, 15min for 10 numerical

数学我感觉能作全对哈，不过 verbal 还是分不清 cannot say 和 no……

几天之后会有通知。

对 MTR 这个公司感觉非常好。今年的就业形势大部分企业都做得很恶心，可是 MTR 很不错，面试官非常友好，虽然我有两个问题回答得不是很充分，但她会不断引导我，直到我说到点子上

补充一下有人对再考一次 SHL 的异议

老实说，online test 还真的是可以找人做的，我就帮别人做过

大概 MTR 想确认是不是你做的

而且面试的人很多，笔试可以筛一些人

我今天面得很 HIGH，差点想跟 HR 说我们不要停，一直练口语吧

对 MTR 的印象很好

finally, bless all

2.15 港铁一面+二面面经

同志也请来看一下！

昨天下午 4:45 一面，本来晚上就想写面经，可是实在是太累了，在地铁里一直站一直站...现在补上吧，希望对之后一面的同志们能有所帮助啊！

一面过程是全英文的，一共 20 分钟左右，进去之后先把 ID 学生证拿给 HR 看，之后 HR 会拿一个表边问边填。问题大概有这么几个：

1. 自我介绍
2. 对港铁的基本情况和业务的了解
3. 对你所申报职位的了解，有没有什么其他感兴趣的方向
4. 流动性如何，愿不愿意在非第一志愿省份常驻。这一点大家要想清楚啊，因为这个常驻可不是几个月，而是几年...
5. 最大的成就和缺点都是什么

差不多就这些啦，都是比较基本的问题，英语好的应该很容易过了~

我刚接到二面的电话，好像还有一个性格测试，过了才算正式进二面。不过还是在这里先召集一下吧，因为根据我面德勤的经验，参加小组面试的人先认识一下非常有好处，组里会很和谐，讨论效果要好的多~我的 qq 是 1051641370，感兴趣的加我，这里回帖讨论也行啊！

希望这个坛子能更热闹一些~大家都来贡献面经吧~一起加油！

2.16 刚面完港铁一面

原以为港铁在北京有办事处，看来不是，租了银泰的地方笔试。

我觉得他们面试组织挺好的，每个人都有自己的时间段，先是 interview，全英，general question, 不难。原来印象觉得香港人英语不咋好，今天感觉这个 hr 还是不错。最后强调一定要对 relocate 有充足心理准备，莫非是暗示我有戏？哈哈，臭屁了。

之后就是 sh1 考试，单领一屋，ibm 笔记本做，题量比自己在家做的时候少，单位时间差不多。我的数学有个图没看懂，两道题废掉，不知道怎么样，比自己在家的时候差。说几天后给通知，总体感觉他们效率很高，对公司印象不错。

第三章 香港地铁综合求职经验

3.1 上海世纪商贸大厦一面+测试

下午 15:25 的面试，刚回到寝室就收到 HR 的二面通知，效率好高呀~~

面试官是位超级 nice 的 Sir，问题也比较简单，全程英文，先自我介绍，再讲讲对港铁的认识，知道港铁在哪些国家有业务啊，这个 GT 的培养内容了解多少 啊等等；还问了在实习中最大的成就是什么，遇到的最大 failure 是什么；若选中的话，选择哪个岗位，为什么？对 Location 有没有要求等

整个过程的感觉就是 be ease, and be yourself

面试结束后会做一个测评，是 SHL 的，感觉跟其他公司的 SHL 比起来难度还行，但以我的水平，肯定正确率也是不怎可观的。。诶

竟然收到二面消息，开心~~ 写下这次经历，增加 RP 吧，各位同仁们加油~

3.2 关于香港、港铁的几个事实

1. 薪酬

坛子上很多朋友都很关心港铁的工资水平

其实香港本地的报纸已经公布过 所以说出来也不算泄漏机密（工资理论上来说应该是严格保密的）

工程类 16700 管理培训生 20000 单位港币 均为应届起点 注意这里所说 是港铁面向香港本地招聘的应届毕业生

而面向国内招聘的计划 因为没有被媒体公布过 所以具体数字不好说 但据说算上各种福利 包括汇率 待遇和香港的毕业生也差不多

2. 签证

其实客观的说 对于大部分国内毕业的同学来说 想常驻在香港就业 基本上是不可能的

这主要受制于香港的入境政策

1. 需要证明申请人所从事的工作 香港本地人无法胜任

2. 需要申请人的公司 提交详细的财务、税务报表给政府以供审查

聪明的同学们 很容易就发现 有了这两条 基本上应届国内毕业生去香港工作的路子 就锁的很死了

所以港铁提供的一年在香港工作 实际上 严格意义 应该叫做“受训” 根据香港入境事务处规定 母公司在香港的企业，可以为国内子公司的员工申请为期一年的“受训”签证 签证期满以后 一般不可续签

当然，只有一种人例外 就是在香港本地院校取得 学士 硕士 文凭的内地同学 他们可以享受到宽松的就业政策

3. 生活

有人说 10000 香港 不如 3000 北京

我个人觉得不能这么看

其一，只要不考虑在香港买房 香港的普遍物价 没有到国内 3 倍那么高 况且还有临近的深圳 购物非常方便

其二，如上所说 10000 左右的薪水在香港的确微不足道 但一年之后回到国内 这样的薪水水平相对同龄人 算是非常优越的了

其三，大公司来说，一般工资的升幅 都是用一定的百分比计算的 3000 得起点 和 10000 得起点。。对比一下 呵呵 不说了

暂时想到的就这么多~~~

3.3 有关 MTR 的薪酬问题（看帖子回复）

今年香港经济环境不好，毕业生薪酬大约在 8500-12000 之间~一般情况下，10000 港币吧。其实对于新人来说，只要你别租那么贵的房子，10000 块也能凑合着活~ 也得益于经济环境不好，好多房子房租也便宜许多了，比如香港比较大的居住社区沙田第一城，房租就从年初 6700 港币滑落到 6000 以下~不幸的是，应届生薪水也滑落了~

3.4 新港铁人感言--1 个 09GT 的分享

一转眼，我加入港铁已经快 3 个月了。在这里想借助 BBS 这样一个平台，和各位分享一下我自己作为一个新港铁人对这份工作的体会，以供大家参考。

其实当时我加入港铁，是一种幸运。之前几次去香港，也经常坐港铁，但真的也没想到成为了一名港铁员工。一年前找工作的时候，雷曼刚刚倒掉，金融海啸刚刚开始，在不断的笔试面试中往往收获的是失望。当时投港铁的时候，也是抱着试试看的态度来着，但是当开始经历港铁的面试时，才发现港铁很与众不同：每一名港铁的员工都很 Relaxed，面试官很心平气和，既 Professional 也不乏 Gentle。接下来的 Assessment Center 也很有含金量，每一个环节衔接很紧凑内容也很有挑战，真的是把一个人的各个方面都测了出来（在入职一个多月后的 Feedback Session 中看到自己厚厚的两本的评测报告，感慨在这样全面的面试中，一个人的特质真的是藏不住的）。最后在终面之前，又幸运地赶上了两位公司的 Director 来北京出差，在特意安排的 Cocktail Reception 中和各位 Director、Manager 还有上几届的培训生一起交流，感觉到港铁真的是很用心很仔细地在招募新人，每一个细节都做得令应聘者很舒服。终面结束后，拿到 Offer，又发现港铁的待遇还是蛮不错的，简单考虑了一下就签下了。但是具体数字属于公司机密不便透露。前几天还和一个在港铁做实习的内地港校生吃饭时，他也说在全香港，港铁的培训生项目算是整体待遇最好的了，因此每年都有很多毕业生来投这个项目。但是我从应届生 BBS 上感觉到，港铁的内地培训生项目真的是被大家低估了，希望大家今年不要再错过这样一家好公司。

铁路这个行业的特点是资金和工程量庞大、涉及面众多、每一个决策都影响深远、项目周期也比较长。未来几十年内，中国内地铁路和城市轨道交通会有一个世界铁路史上“大跃进”式的发展，这个行业的巨大空间无法估量。而港铁又是“以审慎的商业原则运营”的世界上最成功的铁路公司之一。这里有好多能够学习的东西，有很多管理原则、工程技术和实践案例，都是各个行业都可采用的，比如其独特的“地铁+地产”商业模式、资产管理系统，对铁路商务的开发，乃至优秀的客户服务等很多很多。当我们放眼未来 30 年乃至更久的职业生涯，而不是仅仅想赚几年经验去读 MBA 的时候，其实这样的行业，这样的一家公司，真的是一个蛮不错的选择。

也许正是因为行业的特点和公司的地位，以及香港相对成熟富足的社会环境，港铁公司里面的文化是很温和的，人际关系也是相对简单的。几乎每一天我们都会见到不同的同事，会听他们讲课问他们很多问题，但是每一个人都会（注意，是每一个人，不是“几乎”每一个人）很热情耐心的把他知道的讲给我们听。相比很多公司的培训生项目，这么好的成长环境真的好难得。而其内地培训生项目的第一年，恰好是在香港又是以学习培训为主，我认为也正好给刚刚离开校园的各位提供了一个很好的过渡期，逐渐完成一个校园人到职业人的转变，而不会受到一个很大的冲击。而至于 GT、GE、OMA 这三个项目的选择，我觉得各有各的特色，关键还是看自己的职业定位和规划了。

我有一些朋友提出对于学习粤语困难的担心。首先我发现我们的香港同事们很多人普通话都很好。每次交流的时候，香港同事们经常会说的一句话就是：“我们中国人在一起说中国话，不过，我的普通话往往很普通。”结果往往他们所谓“普通”的普通话很是地道，因为港铁有很多与内地铁道部、铁路设计院、城市地铁以及铁路设备供货商的商业往来、咨询项目以及交流访问，每天港铁也有不少乘客是讲普通话的。其次粤语也没有那么难学，每一天耳濡目染不可小视，连我在纯粹北方官话语境长大的人，三个月后基本就能够听懂很多了，加上香港粤语往往有很多的英文词汇，所以相比广东粤语更容易听懂，当然要会说还需要一些努力。

笔者简单的几段话，不如胡总书记半个月前说过的一句话：“香港的地铁管理水平是一流的，希望你们将先进的管理理念带过来，进一步扩大香港和内地的合作空间。”希望有更多的朋友们前来聆听港铁的宣讲会，更希望能够和更多新朋友们成为同事，一起拥抱在港铁广阔的发展前景，丰富的成长资源，以及平和但不乏进取的企业文化。

祝大家求职成功。

3.5 香港地铁 MTR 笔经+电面面经

我是十月份网申的香港地铁。之后收到其在复旦大学宣讲会的邮件。但是那天有课就没去。

上周日收到他家邀请做在线笔试的通知，一起收到的还有可口可乐的在线测试通知。当时在家，就关起门来做题。先做的是可口可乐的 sh1 题，没什么感觉，因为招的人太少，信心不大。之后就是香港地铁的 sh1 题。第一道英文阅读竟然是刚刚测试做过的。不过后面的题目不一样。觉得还顺利，真是做题目多了，自然就有感觉了。

11/7 收到邮件说我笔试通过了，会在两天内电面我，大概十分钟全英文。收到消息之后，我上网查了查公司的情况，还好都是英文，不用翻译。

之后的两天手机一直放身边，很怕会错过电话。在第二天下午四点左右终于收到电话，是男生打来，问题是很 general 的，自我介绍，爱好，对公司的期望，希望薪酬。我还是有些紧张，不过还是说到他不耐烦，呵呵。记得就在阳台上讲了十分钟的英文，还好，要是在路上讲，肯定被人以为是疯了。

最后 gg 说两周内给消息。我上网查了一下面经，说去年全国招了 10 个人，觉得自己希望渺茫，不过有了这个经历我还是很开心的。

祝各位求职路上顺利！

附录：更多求职精华资料推荐

强烈推荐： [应届生求职全程指南（第十三版，2019 校园招聘冲刺）](#)

下载地址： <http://download.yingjiesheng.com>

该电子书特色： 内容涵盖了包括职业规划、简历制作、笔试面试、企业招聘日程、招聘陷阱、签约违约、户口问题、公务员以及创业等求职过程中的每一个环节，同时包含了各类职业介绍、行业及企业介绍、求职准备及技巧、网申及 Open Question、简历中英文模板及实例点评、面试各类型全面介绍、户口档案及报到证等内容，2019 届同学求职推荐必读。

应届生求职网 YingJieSheng.COM，中国领先的大学生求职网站

<http://www.yingjiesheng.com>

应届生求职网 APP 下载，扫扫看，随时随地找工作

<http://vip.yingjiesheng.com/app/index.html>

