

# 行政總裁回顧及展望



顯徑站的合成照片

## 「建基於過去多年的成功基礎，港鐵業務於2017年 穩步發展、不斷邁進。」

### 致各股東及其他有關人士：

建基於過去多年的成功基礎，港鐵業務於2017年穩步發展、不斷邁進。我們繼續貫徹三管齊下的策略，即強化和拓展香港業務、加快中國內地和國際業務發展，以及提升公司的聲譽。我們在去年年初進行的全面檢討中，重申並肯定了此策略。多年來，此策略已證明卓有成效。有賴此策略，港鐵的業務現已擴展至世界各地，於2017年的全球周日平均載客量達1,200萬人次，自2008年起計的增幅達180%。

2017年，香港經濟增強，為港鐵的本地業務帶來支持。香港客運業務的乘客量增加3.0%，周日平均載客量達576萬人次，部分增長來自觀塘綫延綫及南港島綫的首個全年度營運。港鐵在加密列車班次的同時，重鐵網絡於列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度均維持於99.9%。我們的安全表現亦是世界級水平。2017年3月，我們與政府就提前檢討票價調整機制完成磋商，作出了惠及所有乘客的安排，同時繼續維持公司在財政上的可持續性，是港鐵一個重要的里程碑。香港零售業在2017年下半年回暖，加上新增的零售設施和鐵路車站商店，支持車站商務及物業租賃業務的增長。新增的零售設施包括2017年7月開幕的「德福廣場」二期七樓和八樓，以及於2017年12月開幕的「青衣城」2期(前稱

「青衣城」擴建項目)。香港物業發展利潤主要來自出售存貨單位和車位，以及多個不同的來源。在預售方面，我們推出了「日出康城」第四期之「晉海」及「晉海II」。在物業招標活動方面，我們於2017年2月和12月分別批出黃竹坑站第一期及第二期物業發展項目，而作為九廣鐵路公司(「九鐵公司」)相關附屬公司代理人，我們亦於2017年5月批出錦上路站第一期項目。

在香港以外地區，我們的鐵路業務於2017年錄得約649萬人次的周日平均乘客量。我們在這些地區提供可靠及優化的服務，令顧客滿意，同時把握合適的機遇，以擴展業務。在中國內地，我們與杭州市政府及杭州市地鐵集團就杭州地鐵五號綫「公私合營」項目簽署了特許經營協議。在英國，我們持有30%股權的聯營公司獲批South Western Railway專營權，自2017年8月起營運七年。在澳洲，我們的墨爾本都市鐵路服務專營權獲延長七年，期滿後或可獲續期三年。在中國內地物業發展業務方面，我們已向買家交付深圳「天頌」項目的多層住宅單位，為公司的財務業績帶來利潤進帳。

「鐵路2.0」是我們對新一代鐵路服務的願景，涵蓋我們在香港近期的鐵路拓展。目前，兩個正在施工中的新鐵路項目—廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香

## 行政總裁回顧及展望

港段)及沙田至中環綫，截至2017年12月31日，兩個項目已分別完成了98.6%及81.2%。2017年12月，我們向政府提交了經修訂的沙田至中環綫造價估算。政府正在審視有關估算。「鐵路2.0」亦包括大型的資產更新計劃，主要是更換現有網絡中的列車和信號系統。這些計劃正取得合理進展。政府繼續以鐵路作為香港公共交通運輸骨幹的策略，在其《鐵路發展策略2014》中建議發展七個新的鐵路項目，涵蓋香港鐵路拓展的中期目標。我們已就其中四個項目提交了建議書，包括西鐵綫屯門南延綫、北環綫(及古洞站)、東九龍綫及東涌西延綫(及東涌東站)。我們亦獲得政府邀請，將於2018年下半年就第五個項目，即北港島綫，提交建議書。展望未來，政府將參照「香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略」中所描繪的願景，計劃於2018年展開「跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究」，開拓包括鐵路在內的主要運輸走廊，以支持香港長遠土地使用策略。

我們亦繼續研究如何充分利用現有的鐵路設施進行更多住宅物業發展，以滿足房屋需求。我們就大嶼山小蠔灣車廠發展計劃提出的環境影響評估報告，已於2017年11月獲政府通過，法定規劃程序已於2018年1月展開。另一發展用地油塘通風大樓，道路工程計劃的刊憲已於2017年8月獲得通過。

在香港以外地區，我們正在中國內地、北歐國家、英國和澳洲爭取多個鐵路專營權，同時評估在這些國家的潛在鐵路相關物業發展項目。

公司於2017年的總收入上升22.7%至554.40億港元，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4.3%至176.77億港元。如中期

報告所述，收入大增主要是由於深圳「天頌」發展項目的銷售款項入帳。若不包括中國內地物業發展，年內收入上升10.5%。若不包括公司在中國內地及國際的附屬公司，收入增加3.6%，經營利潤增加2.5%，而經營毛利率則下降0.6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(包括來自香港和中國內地)和投資物業重估的淨利潤，減少3.8%至85.80億港元，主要由於香港的兩條新鐵路綫於2016年最後一季通車後，成本(尤其是折舊及利息支出)上升所致。除稅後物業發展利潤(包括來自香港和中國內地)為19.35億港元，主要來自深圳「天頌」項目所得利潤入帳，以及香港多個不同來源的收入。不包括投資物業重估的股東應佔基本業務淨利潤增加11.3%至105.15億港元，主要由於年內物業發展利潤增加。投資物業重估收益為63.14億港元，2016年則為8.08億港元。因此，股東應佔淨利潤為168.29億港元，即包括投資物業重估收益後的每股盈利為2.83港元。董事局建議派發末期普通股息每股0.87港元，連同每股0.25港元的中期股息，全年股息為每股1.12港元，上升4.7%。此外，港鐵就高鐵香港段的額外撥款安排與政府達成協議(「高鐵香港段協議」)，有關的第二期，即最後一期特別股息每股2.20港元，已於2017年7月12日與2016年末期普通股息一起派發。

## 香港業務

憑藉「鐵路加物業」業務模式，香港業務除了集中在鐵路網絡之外，亦包括重要的車站商務、物業租賃，以及車站和車廠上蓋及周邊的物業發展。

## 客運業務

### 財務表現

| 百萬港元                               | 截至12月31日止年度   |        | 增/(減)百分率   |
|------------------------------------|---------------|--------|------------|
|                                    | 2017          | 2016   |            |
| <b>香港客運業務</b>                      |               |        |            |
| 總收入                                | <b>18,201</b> | 17,655 | 3.1        |
| 未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)     | <b>7,475</b>  | 7,633  | (2.1)      |
| 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」) | <b>1,656</b>  | 2,572  | (35.6)     |
| EBITDA 毛利率 (%)                     | <b>41.1%</b>  | 43.2%  | (2.1) 個百分點 |
| EBIT 毛利率 (%)                       | <b>9.1%</b>   | 14.6%  | (5.5) 個百分點 |

受惠於乘客量增加，香港客運業務於2017年的總收入增加3.1%至182.01億港元。由於員工成本的上升及2017/2018年度的票價調整轉撥至2018/2019年度，EBITDA下跌2.1%至74.75億港元。但正如先前所述，兩條新鐵路綫通車使折舊及攤銷費用大增，導致EBIT下跌35.6%至16.56億港元。

### 安全

港鐵絕對以安全為首要目標。於2017年，香港重鐵網絡及輕鐵網絡繼續錄得超卓的安全表現，須呈報事故數目較2016年減少5.5%。年內，我們推出多項推廣鐵路網絡安全的活動。除了繼續推行加強扶手電梯安全使用的計劃，我

們還設立了月台空隙特別工作組，以研究進一步提升有關的安全表現。

2017年2月10日，港鐵的一列列車發生縱火事件，我們對事件的反應充分展現了公司的「安全第一」精神。負責進行調查的高級別檢討委員會認為，公司在事故中的應變處理穩健、有序、迅速及有效。委員會已於2017年4月25日向政府提交報告，提出多項提升公眾安全意識和加強風險管理的建議。2017年，我們推出多項宣傳計劃來加強顧客的防火安全意識，以及提高他們對車站疏散程序的認識，同時在車站設置更多手提滅火器。

### 乘客量和收入

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 |
|-------------|---------------|--------|----------|
|             | 2017          | 2016   |          |
| <b>車費收入</b> |               |        |          |
| 本地鐵路服務      | <b>12,840</b> | 12,395 | 3.6      |
| 過境服務        | <b>3,277</b>  | 3,252  | 0.8      |
| 機場快綫        | <b>1,076</b>  | 998    | 7.8      |
| 輕鐵及巴士       | <b>707</b>    | 707    | -        |
| 城際客運        | <b>135</b>    | 137    | (1.5)    |
| 車費總收入       | <b>18,035</b> | 17,489 | 3.1      |

## 行政總裁回顧及展望

我們的乘客量受惠於香港經濟向好以及2016年兩條新鐵路綫通車。2017年，公司所有鐵路和巴士客運服務的年度總乘客量增加2.6%，並首次超越20億人次，而周日平均乘客量增加3.0%至576萬人次。

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16.379億人次，較2016年增加3.2%。羅湖及落馬洲過境服務的乘客量減少0.6%至1.125億人次，主要由於其他交通工具的持續競爭。隨著航空旅客量增長，機場快綫的乘客量增加3.0%，至1,660萬人次。

### 市場佔有率

公司於2017年在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為49.1%，而2016年為48.4%。當中，我們在過海交通工具市場的佔有率為69.6%，而2016年為68.6%。由於面對其他交通工具的競爭，公司於2017年在過境業務的市場佔有率由51.2%下跌至50.8%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由21.4%輕微上升至21.5%。

### 車費調整、推廣及優惠

我們於2017年3月21日公布，港鐵就票價調整機制提前與政府進行的共同檢討已經完成，經修訂的有關安排，不但使所有乘客受惠，而且確保了公司在財政上的可持續性。在檢討過程中，我們廣泛聽取了不同持份者，包括乘客和股東的意見。票價調整機制的兩個重要支柱均維持不變，包括票價調整機制的方程式，和以直接驅動方式來實施票價調整的形式。同時，公司推出多項惠及所有乘客的新猷，包括：由2017/2018年度至2022/2023年度的六年期間，每年額外將票價調整幅度特別扣減0.6個百分點，及於2017/2018年度的票價調整幅度再額外扣減10%；同期至2022/2023年度的六年期間，每年在最少六個月為使用八達通搭乘港鐵的乘客提供每程車費3%的回扣。公司亦將於2018年第二季開始為使用八達通轉乘綠色專綫小巴的乘客，提供0.3港元的優惠。

下一次的定期票價調整機制檢討將在2022/2023年度進行，並將於2023年年中實施。

根據票價調整機制方程式、當計入每年特別扣減0.6個百分點及一次性的九折優惠後，計算所得的2017/2018年度整體票價調整幅度為+1.49%。由於此調整幅度介乎±1.5%之間，故按照票價調整機制將會轉撥至隨後一年(即2018/2019年度)的票價調整一併計算，2017/2018年度港鐵票價因此不作調整。

經常搭乘港鐵前往市區及過海的中、長途乘客可使用五款「全月通加強版」及「港鐵都會票」，繼續節省車費。此外，自2017年7月1日起出售的「港鐵都會票」，由首次使用日期起計的有效期，已由30日延長至40日。「早晨折扣優惠」計劃亦已延長一年至2018年5月31日。

除了優惠計劃以外，港鐵亦於2017年向長者及學生等合資格乘客提供超過26億港元的恆常優惠及推廣。目前，港鐵是全港唯一為學生提供每程車費優惠的主要交通服務營運商。

自2017年6月18日起，機場快綫票價平均上調9.6%，是該服務自1998年通車以來的首次票價調整。

2017年10月11日，香港特區行政長官在其首份施政報告中建議推出「公共交通費用補貼計劃」。我們歡迎並將全力配合落實這項計劃。

### 服務表現

2017年，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%的世界級水平，優於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211萬及大約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有九宗和一宗。我們將繼續盡全力減少延誤的次數和減低延誤為乘客帶來的影響。

2017年8月5日，觀塘綫發生信號系統問題，導致服務延誤。我們設立了高級別檢討委員會，研究事故成因和處理程序，同時查找改善提升的地方。委員會認為有關人員已按照既定程序，在符合安全原則下處理有關事故。調查發現，牛頭角站附近一個接綫盒內有鏽蝕情況，使數據傳輸

間歇性出現問題，造成信號故障。為降低日後發生類似信號故障事件的風險，有關的銅製數據傳輸系統已於2017年10月更換為光纖系統，加強系統的穩定性。公司現正落實委員會的其他建議，包括改善在出現特殊情況下(如這次事故)的乘客溝通和資訊發放，並加強數據綫的定期保養。

## 車站商務

### 財務表現

香港車站商務於2017年的財務表現理想。

| 百萬港元           | 截至12月31日止年度  |       |          |
|----------------|--------------|-------|----------|
|                | 2017         | 2016  | 增/(減)百分率 |
| <b>香港車站商務</b>  |              |       |          |
| 車站零售設施收入       | <b>4,143</b> | 3,723 | 11.3     |
| 廣告收入           | <b>1,071</b> | 1,090 | (1.7)    |
| 電訊業務收入         | <b>635</b>   | 561   | 13.2     |
| 其他車站商務收入       | <b>126</b>   | 170   | (25.9)   |
| 總收入            | <b>5,975</b> | 5,544 | 7.8      |
| EBITDA         | <b>5,474</b> | 5,012 | 9.2      |
| EBIT           | <b>4,722</b> | 4,362 | 8.3      |
| EBITDA 毛利率 (%) | <b>91.6%</b> | 90.4% | 1.2個百分點  |
| EBIT 毛利率 (%)   | <b>79.0%</b> | 78.7% | 0.3個百分點  |

2017年，香港車站商務總收入增加7.8%至59.75億港元。收入增長的原因是持續優化商戶組合令租金調升、觀塘綫延綫及南港島綫通車後商店數目增加，以及免稅店的租金收入上升。

截至2017年12月31日，港鐵的車站商店數目達1,416間，而零售設施的總面積為58,716平方米，較2016年12月31日分別增加24間及1,565平方米，主要由於11間位於紅磡站、九龍站及灣仔站的新商店開業，及15間位於不同車站、之前關閉進行翻新的商店開業所致。

2017年的廣告收入輕微減少1.7%至10.71億港元，主要由於整體廣告支出下滑，以及來自線上廣告的競爭加劇。整體廣告支出已於2017年最後一季開始回升。截至2017年

12月31日，車站及列車內的廣告點總數增至46,735個。為提高競爭力，我們一直在發展創新的廣告方案及嶄新的數碼廣告模式，以配合市場需求。年內，我們於香港站和機場站設置兩個數碼區，分別安裝了16塊和14塊全新65吋高清液晶數碼廣告牌，並在港島綫、荃灣綫、馬鞍山綫及西鐵綫，翻新了逾900個廣告燈箱。

2017年的電訊業務收入上升13.2%至6.35億港元，主要來自新訂合約和數據容量提升工程，以及來自新通車的觀塘綫延綫及南港島綫所帶來的額外收入。年內，網絡商完成裝設全新的流動電話網絡，覆蓋十個車站的大堂及四個隧道段，提供更大數據容量及更多4G服務。自Wi-Fi設備升級工程於2017年4月完成後，乘客可以在84個車站享有更優質的服務。

## 行政總裁回顧及展望

### 物業業務

商用物業方面，2017年的中環甲級寫字樓租金繼續表現理想。內地企業和跨國公司的需求依然強勁，但有跡象顯示租戶對成本的意識有所提高。然而，零售物業方面，儘管來港旅客數目回升以及零售業銷情好轉，但租金依然受壓。零售業租金跌幅於2017年年底有所緩和，但旅客消費及電子商務的普及將繼續影響零售業前景。

2017年的住宅物業價格依然強勁，但一手和二手物業市場的需求出現明顯差異。新項目的發展商提供具競爭力的付款或按揭計劃，刺激一手市場的交投量。政府一系列樓市降溫措施逐步發揮作用，對二手市場造成較大影響。儘管首六個月的銷量錄得強勁復甦，但下半年的交投量卻按年下降。然而，住宅物業樓價繼續上漲，中原城市大型屋苑領先指數由2017年年初的146.16升至年底的166.73。

### 物業租賃及管理業務

#### 財務表現

公司的香港物業租賃及物業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 |
|----------------------|--------------|-------|----------|
|                      | 2017         | 2016  |          |
| <b>香港物業租賃及物業管理業務</b> |              |       |          |
| 物業租賃業務收入             | <b>4,608</b> | 4,451 | 3.5      |
| 物業管理業務收入             | <b>292</b>   | 290   | 0.7      |
| 總收入                  | <b>4,900</b> | 4,741 | 3.4      |
| EBITDA               | <b>4,098</b> | 3,930 | 4.3      |
| EBIT                 | <b>4,082</b> | 3,912 | 4.3      |
| EBITDA 毛利率 (%)       | <b>83.6%</b> | 82.9% | 0.7個百分點  |
| EBIT 毛利率 (%)         | <b>83.3%</b> | 82.5% | 0.8個百分點  |

2017年的物業租賃業務收入增加3.5%，主要由於租金按租約調升，而港鐵在香港的商場組合之新訂租金於年內錄得1.7%的跌幅。截至2017年12月31日，公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的18層寫字樓的出租率為100%。

於2017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218,251平方米的零售物業、39,410平方米的寫字樓，以及17,764平方米的其他用途物業。零售物業的可出租樓面面積增長，是來自於2017年7

月開幕的「德福廣場」二期擴展商戶組合所新增的3,400平方米總樓面面積，以及於2017年12月開幕的「青衣城」2期所新增的12,100平方米總樓面面積。設於「杏花新城」的「運動及健康專區」第二期，已於2017年第四季陸續開業。

2017年，香港物業管理業務收入增加0.7%至2.92億港元。於2017年12月31日，公司管理的住宅單位總數逾96,000個，而管理的商用面積逾772,000平方米。

## 物業發展

2017年，香港物業發展錄得10.97億港元的利潤，來自不同的來源，例如西鐵物業發展(包括「匯璽」、「匯璽II」、「海之戀」、「海之戀·愛炫美」、「柏傲灣」、「全·城滙」及「朗屏8號」)的代理費收入及出售存貨單位及車位，以及已完成的物業發展項目的工程帳目結算所帶來之利潤入帳。

「日出康城」第四期之「晉海」及「晉海II」分別於2017年9月和10月展開預售。截至年底，「晉海」的1,040個單位中已售出約97%，而「晉海II」的1,132個單位中則售出約36%。「日出康城」第五期之「MALIBU」亦計劃於2018年3月展開預售。

西鐵物業發展項目方面，作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們於年內展開多個項目的預售。「柏傲灣」(荃灣西站(六區)地塊)於2017年1月展開預售，截至2017年底，983個單位中已售出約98%。南昌站「匯璽」和「匯璽II」分別於2017年3月和11月展開預售，截至年底，1,050個單位和1,188個單位中分別已售出約92%和約44%。「海之戀」和「海之戀·愛炫美」(荃灣西站(五區)灣畔地塊)分別於2017年5月和7月展開預售，截至年底，970個單位和1,436個單位中分別已售出約99%和87%。「全·城滙」(荃灣西站(五區)城畔地塊)於2017年8月展開預售，953個單位已經售罄。「朗屏8號」(朗屏站(北)地塊)的預售亦在繼續，截至年底，912個單位中已售出約96%。

物業招標活動方面，公司已於2017年2月向由路勁基建有限公司及平安不動產有限公司合組之財團批出黃竹坑站第一期。於2017年12月，公司向由嘉里建設有限公司及信和置業有限公司合組之財團批出黃竹坑站第二期。作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們於2017年5月向由信和置業有限公司、中國海外發展有限公司及嘉華國際集團有限公司合組之財團批出錦上路站第一期。

## 香港業務增長

### 拓展香港鐵路業務

「鐵路2.0」涵蓋了公司近期的香港鐵路業務發展。除了兩個施工中的新鐵路項目外，該計劃還包括現有鐵路網絡的大型升級和更換工程，以及透過科技提升顧客體驗的多項措施。除了「鐵路2.0」以外，《鐵路發展策略2014》以鐵路作為公共交通骨幹，其涵蓋的項目將可能為香港鐵路網絡再增加35公里，而長遠來說，政府的「跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究」或會帶來更多的鐵路發展。

### 「鐵路2.0」

#### 正在興建的新鐵路綫

香港鐵路網絡長達230.9公里。在未來數年，正在興建中的兩個「鐵路2.0」鐵路項目，即高鐵香港段及沙田至中環綫，將為香港整體鐵路網絡增加43公里。

#### 高鐵香港段

全長26公里的高鐵香港段，將提供跨境高速鐵路服務，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站開出。西九龍站的可用樓面面積約為400,000平方米，是世界上最大的地下高速鐵路車站之一。港鐵獲政府委託管理高鐵香港段的建造工程。

截至2017年12月31日，該重點項目整體上已完成98.6%，其中西九龍站土木工程已完成97.8%，隧道內的軌道鋪設工程已全部完成，架空電纜亦已通電。消防處已於2017年5月對該站展開法定檢測，其他法定檢測亦已陸續進行。香港段及內地段的鐵路綫之信號及通訊系統已於2017年7月5日接通。車站入口大樓設計具地標性的屋頂玻璃嵌板安裝工程已於2017年7月完成。

## 行政總裁回顧及展望

西九龍站結構工程已大致完成。屋宇裝配及裝修工程以及屋宇設備工程正在進行中。當中，海關、出入境及檢疫設施範圍內屬於港鐵管轄的工程正按計劃進行，但按時完成所有海關、出入境及檢疫設施仍然至關重要。

該新鐵路綫的所有九列列車均已於2017年8月從青島車廠運抵香港，並於2017年12月完成跨境動態測試。為讓市民率先體驗高鐵列車，我們於2017年10月在石崗列車停放處舉行高鐵列車開放日，讓訪客參與導賞團進入列車車廂參觀體驗。

高鐵香港段的目標通車日期仍為2018年第三季，試營運預期於第二季展開。公司正就該路綫未來的營運和維修安排與政府進行磋商。

我們歡迎政府於2017年7月25日就高鐵香港段「一地兩檢」安排所作的公布。有關安排將令高鐵服務為乘客帶來最大的便利，充分發揮高鐵香港段的運輸、社會及經濟效益。

根據「一地兩檢」安排的「三步走」程序，香港特別行政區政府於2017年11月18日與廣東省人民政府簽署了《內地與香港特別行政區關於在廣深港高鐵西九龍站設立口岸實施「一地兩檢」的合作安排》（《合作安排》），共同推進落實高鐵香港段的通關程序的相關工作。其後，全國人民代表大會常務委員會亦已於2017年12月27日批准《合作安排》。我們歡迎此兩步程序，並期望能完成第三及最後一步，即香港特別行政區立法會（「立法會」）立法通過所需法案。

### 沙田至中環綫

由政府委託港鐵進行的沙田至中環綫全長17公里，設有十個車站，將為香港的交通創建重要的新聯繫，這條策略性鐵路亦將會連接及拓展現有的鐵路網絡。沙田至中環綫第一期為大圍至紅磡段，全長11公里，第二期為紅磡至金鐘段，全長6公里。當大圍至紅磡段完成後，現有的馬鞍山綫將從大圍經六個站延伸至西鐵綫，成為「東西走廊」。當紅磡至金鐘段完成後，現有的東鐵綫將經紅磡延伸過海至會展站和金鐘站，成為「南北走廊」。

沙田至中環綫項目完成後，將連接多條現有鐵路綫，加強整個香港鐵路網絡的交通聯繫。新界北、九龍和香港之間的車程將大大縮短。新增的鐵路綫除了為乘客提供更多選擇，亦讓乘客可以選乘其他鐵路綫，將有助疏導繁忙的荃灣綫過海段及東鐵綫大圍至九龍塘段。

截至2017年12月31日，該項目整體上已完成約81.2%，其中大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段分別完成約93.9%及63.6%。

大圍至紅磡段方面，軌道鋪設工程以及最後兩個新車站，即土瓜灣站（前稱馬頭圍站）及宋皇臺站（前稱土瓜灣站）的結構工程均已完成。這標誌著此路段的所有土木及結構工程已大致完成。古物古蹟辦事處於2017年6月接納了宋皇臺站工地考古工作的最終報告。目前，各車站的機電工程及內部裝修工程正穩步邁進。由於新路段將連接現有的西鐵綫及馬鞍山綫，鐵路走廊的試運和測試工作極為複雜，涉及不同範疇的聯接工程，並需與營運中鐵路的各種新舊系統相結合。為確保現有鐵路綫的正常運行不受影響，包括動態測試在內的部分必要工序已安排在夜間非行車時段進行。

紅磡至金鐘段的所有隧道鑽挖工程現已完成。至於連接紅磡站與銅鑼灣地區的過海鐵路隧道，維多利亞港海床上將安裝11個沉管式組件，截至2018年2月，其中九個已經完成安裝。

會展站工程受工地延遲移交、其他各方未完成之委託工程、及不利的地質條件影響，截至2017年年底已完成54.8%。會展站垂直隔牆的建造工程已大致完成，現正進行車站的全面挖掘工程。由於灣仔北地盤空間有限，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，以擴展工地範圍，同時盡量減少對道路使用者的影響。

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主要轉綫中心。為配合沙田至中環綫，金鐘站擴建部分的結構工程及屋宇裝備工程正在進行中。

作為紅磡至金鐘段的一部分，現有的東鐵綫將會更換信號系統。新信號系統的動態測試，已連同東鐵綫列車於非行車時間內在東鐵綫全綫全速進行，預計該工程將於2019年年中完工。

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。大圍至紅磡段宋皇臺站工地的考古發現，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，此段的完工日期預期提前六個月至2019年年中。至於紅磡至金鐘段，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，包括第三方對會展站部分工地的延遲移交。由於灣仔北另一處工地上有第三方承辦商移交的委託工程尚未完成，令此段的完工期出現額外三個月的延誤(即預期延誤合共九個月)。然而，紅磡至金鐘段的完工期仍以2021年為目標。

公司的工程團隊一直就大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段工程努力不懈，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。

公司就2011年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」)內的前期工程，獲得政府73.5億港元撥款。於2017年1月，政府向立法會工務小組委員會申請額外撥款以應付超出政府原先保留的撥款金額的部分，立法會財務委員會於2017年6月批准額外撥款8.48億港元。

公司就2012年有關沙田至中環綫工程及通車試行的委託協議(「沙中綫委託協議」)內的主要建造工程，獲得政府708.27億港元撥款。公司之前已公布，由於持續面對外在因素帶來的挑戰及與香港其他主要基建工程面對的共同困難，沙田至中環綫造價將需要顯著上調。

公司完成對有關沙中綫委託協議下主要建造工程造价估算的詳細評估，最新估算已於2017年12月5日提交政府審核。考慮到若干因素(包括考古發現、政府對附加工程範圍的要求、延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成等問題)，公司已把沙中綫主要建造工程的最新造價估算上調165.01億港元，由708.27億港元增至873.28億港元，比原來的主体工程造價上升23%。根據我們的評估，外在因素佔扣除應急費用後的額外工程開支約70%，包括宋皇臺站工地的考古發現、灣仔北一帶延遲或未能完整交接工地、以及未納入工程開支的額外工程，當中包括為會展站日後車站上蓋發展而進行的地基工程。

## 行政總裁回顧及展望

### 現有網絡的大型資產提升和更新工程

香港鐵路網絡的大型資產提升和更新工程包括購置新列車和輕鐵車輛、更換信號系統及空調冷卻系統等。2017年，公司投放逾86億港元為香港的鐵路資產進行維修、提升及更新。

公司正斥資共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。首列列車已於2018年1月交付到香港，而最後一批列車將於2023年交付。列車投入服務之前將會在香港進行嚴謹的測試及試運行。

為應付與日俱增的輕鐵服務需求，我們正斥資7.45億港元，更換30輛輕鐵並額外添置10輛輕鐵。首批輕鐵車輛將於2018年交付到香港，並於2019年至2023年間逐步投入客運服務。

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信號系統，工程耗資33億港元。信號系統更換工程率先於荃灣綫展開，在軌道旁和室內設備房的新信號系統安裝工程已大致完成。公司正於非行車時間進行列車測試。荃灣綫信號系統更換工程預計將於2018年年底或2019年年初完成。其餘鐵路綫的信號系統更換工程將會陸續開展，預計整個項目將於2026年完成。

公司批出合約，更換位於38個車站及四間車廠的160部空調冷卻裝置。2017年12月，我們展開安裝工程，首先更換七個車站及兩間車廠的29部空調冷卻裝置，工程預計於2018年4月完成，隨後將更換其他車站及車廠的空調冷卻裝置。

在沙田至中環綫項目中，西鐵綫現有的28列七卡列車正改裝為八卡列車，以提升現有的列車服務，並配合將來東西走廊的運作。截至2017年12月31日，西鐵綫有24列已改裝八卡列車投入服務，所有列車預計將於2018年年中投入服務。截至2017年12月，所有馬鞍山綫的四卡列車已更換為八卡列車。而馬鞍山綫自動月台閘門的改裝工程亦已於2017年12月完成，比原定時間提早一年完成。

### 透過科技提升顧客體驗

根據「鐵路2.0」，除了新鐵路綫及大型資產升級工程外，我們還希望透過應用新科技提升顧客的乘車體驗。我們推出的一系列數碼新猷，採用嶄新科技優化港鐵智能手機應用程式，從而為顧客提供更個人化的服務，同時亦使鐵路營運更加順暢。

憑藉這些改進，港鐵於IDC數碼轉型大獎中獲選為「2017年度亞太區數位轉型綜合領導者」(Asia Pacific Digital Transformer of the Year 2017)。此獎項是表揚亞太區工商機構採用數位化和顛覆性技術以達至市場改變。

港鐵智能手機應用程式現已獲得每月逾100萬活躍用戶，並於2017年9月新增「站內搜尋」和「快捷出站」兩項新功能。「站內搜尋」功能以金鐘站作為先導車站，透過此功能，用戶可更容易尋找轉綫月台和車站設施的位置。「快捷出站」則適用於所有鐵路車站，向乘客建議距離目的地出口最近的車卡和車門。「Traffic News」加強版現可於列車服務出現較長時間的延誤時，更適時地向乘客提供列車運行和替代交通工具方面的資訊。港鐵智能手機應用程式和港鐵網站採用綠、黃和紅燈指示，顯示每條鐵路綫的實時狀況，令乘客更容易預先計劃行程。2017年6月，港鐵智能

手機應用程式和港鐵網站亦推出全新的「車票建議」功能，當乘客輸入他們的乘車習慣資料後，功能會自動建議最低票價的車票給乘客參考。2018年1月，港鐵智能手機應用程式推出Chatbot互動查詢功能，透過個人化體驗為乘客提供有關目的地的資訊。

隨著電子支付日益普遍，公司於2017年12月推出試行計劃，在羅湖及落馬洲車站的部分自動售票機接受以支付寶和微信支付付款，試行計劃將於2018年上半年陸續推廣至尖沙咀站、尖東站及銅鑼灣站。

### 「鐵路2.0」以外的新鐵路項目

除了正在興建的兩個「鐵路2.0」新項目外，政府在《鐵路發展策略2014》中建議進行七個新鐵路項目，並已邀請我們為其中五個提交建議書，分別為屯門南延綫、北環綫（及古洞站）、東九龍綫、東涌西延綫（及東涌東站）和北港島綫。

目前，我們正就多個已提交的項目建議書與政府進行磋商，包括屯門南延綫、北環綫（及古洞站），以及東九龍綫。我們亦已提交了東涌西延綫（及東涌東站）的項目建議書，而北港島綫的項目建議書將於2018年下半年提交。我們正在等待政府就餘下兩個項目（即洪水橋站和南港島綫（西段））向我們發出邀請。

政府正在進行《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》規劃研究，以探討香港未來的發展。為滿足較長遠的交通需求並以鐵路為公共交通骨幹，政府正計劃於2018年進行「跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究」，探討包括鐵路在內的策略交通基建網絡，以符合2030年後的交通需

求，當中包括來自東大嶼都會和新界北兩個策略性增長地區的交通需求。

### 擴展物業組合

香港鐵路網絡不斷擴大，帶來更多住宅和商業物業發展的機會。

在未來四年左右，我們將擴展在香港的投資物業組合，包括為商場組合增加105,120平方米的總樓面面積，令商場組合應佔總樓面面積增長約34%。「青衣城」2期及「德福廣場」二期七樓和八樓竣工後，仍有兩個新建商場項目在進行中，分別為「日出康城」商場和大圍商場。這兩個項目的地基和上蓋工程正在進行中，預計將分別於2020年年底和2022年完成。

住宅物業發展方面，於過去四年左右，港鐵相繼批出12個物業發展項目，這些項目現正處於不同的規劃及施工階段，於未來六年完成後將提供逾18,000個住宅單位，總樓面面積超過115萬平方米。

我們繼續研究鐵路沿綫其他物業發展機會。其中一個地點位於大嶼山小蠔灣車廠上蓋，在獲得所需的規劃及其他批准後，將可興建大約14,000個住宅單位。2017年11月，政府通過了小蠔灣用地的環境影響評估報告。法定規劃程序已經展開，而城市規劃委員會已於2018年1月5日通過小蠔灣分區計劃大綱草圖以提交予區議會進行諮詢。另一處地點位於油塘通風大樓，其用地改劃程序已於2017年4月完成，而道路工程計劃的刊憲則於2017年8月獲得通過。在此初步階段，公司不能保證上述兩個項目的商業可行性。

## 行政總裁回顧及展望

### 中國內地及國際業務

我們在香港以外地區發揮專長，建立了一個鐵路相關的業務組合，遍及中國內地、歐洲和澳洲。我們在香港以外地區的鐵路業務於2017年的周日平均乘客量約為649萬人次。

#### 財務表現

| 百萬港元   | 截至12月31日止年度   |        | 增/(減)百分率 |
|--|---------------|--------|----------|
|  | 2017          | 2016   |          |
| <b>中國內地業務</b>  |               |        |          |
| 鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司   |               |        |          |
| 收入   | <b>811</b>    | 814    | (0.4)    |
| EBITDA   | <b>144</b>    | 167    | (13.8)   |
| EBIT   | <b>137</b>    | 159    | (13.8)   |
| 物業發展附屬公司   |               |        |          |
| 收入   | <b>6,996</b>  | 1,348  | 419.0    |
| EBITDA   | <b>2,314</b>  | 366    | 532.2    |
| EBIT   | <b>2,314</b>  | 366    | 532.2    |
| 應佔聯營公司及合營公司利潤  | <b>290</b>    | 226    | 28.3     |
| <b>國際業務</b>  |               |        |          |
| 鐵路附屬公司   |               |        |          |
| 收入   | <b>16,179</b> | 12,664 | 27.8     |
| EBITDA   | <b>758</b>    | 421    | 80.0     |
| EBIT   | <b>629</b>    | 309    | 103.6    |
| 應佔聯營公司利潤   | <b>31</b>     | 60     | (48.3)   |
| <b>中國內地及國際業務</b>   |               |        |          |
| 總EBITDA  | <b>3,216</b>  | 954    | 237.1    |
| 總EBIT  | <b>3,080</b>  | 834    | 269.3    |
| 總EBITDA毛利率(%)  | <b>13.4%</b>  | 6.4%   | 7.0個百分點  |
| 總EBIT毛利率(%)  | <b>12.8%</b>  | 5.6%   | 7.2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和合營公司(未計利息及稅項前)利潤 | <b>1,467</b>  | 888    | 65.2     |
| 公司股東應佔年內利潤：  |               |        |          |
| – 來自中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務                                      | <b>879</b>    | 516    | 70.3     |
| – 來自中國內地物業發展業務   | <b>1,019</b>  | 263    | 287.5    |
| 總額   | <b>1,898</b>  | 779    | 143.6    |
| 公司在香港以外的鐵路附屬公司及聯營公司錄得的乘客量(百萬人次)                              | <b>1,940</b>  | 1,828  | 6.1      |

中國內地方面，公司的鐵路、物業租賃及管理附屬公司於2017年的EBITDA減少13.8%至1.44億港元，主要是由於深圳市軌道交通四號綫（「深圳地鐵四號綫」）的經營開支增加。深圳「天頌」多層住宅大廈單位及平台住宅單位移交買家後，售樓收入及相關成本已於年內入帳。國際業務方面，來自鐵路附屬公司的EBITDA增加80.0%至7.58億港元，主要由於悉尼西北鐵路綫（Sydney Metro Northwest，「SMNW」）公私合營項目的設計及交付工程所得首次利潤入帳，以及瑞典MTR Pendeltågen AB自2016年12月起接管專營權營運而作出全年度貢獻。應佔聯營公司利潤減少，主要由於London Overground Rail Operations Ltd.（「LOROL」）的專營權於2016年11月結束，其部分影響被自2017年8月起營運South Western Railway專營權所作的貢獻抵銷。若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司、聯營公司和合營公司錄得應佔除稅後淨利潤共達8.79億港元，佔總經常性利潤10.2%。

## 中國內地鐵路業務

### 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北京地鐵十六號綫北段。

四條鐵路綫於2017年的列車服務準時程度平均為99.9%。年內，北京地鐵四號綫和大興綫的總乘客量約為4.51億人次，周日平均乘客量超過133萬人次，較2016年分別增長2.1%和3.1%。

北京地鐵十四號綫的首三期現已投入服務，2017年錄得總乘客量2.20億人次，周日平均乘客量約為687,000人次。其中新建的平樂園站已於2017年12月投入服務。

北京地鐵十六號綫是公私合營項目，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。2017年，北

段錄得總乘客量2,500萬人次，周日平均乘客量約為77,000人次。特許經營期預計將於2018年後全綫通車時生效。該綫的農大南路站已於2017年12月通車。

### 深圳

由港鐵軌道交通（深圳）有限公司（「港鐵（深圳）公司」）經營的深圳地鐵四號綫於2017年錄得良好的營運表現，乘客量增長5.4%至約2.10億人次，周日平均乘客量為580,000人次。列車服務準時程度為99.9%。

如前所述，雖然乘客量持續上升，但深圳地鐵四號綫自我們在2010年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的事宜。倘若合適的車費調整未能於短期內落實，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性預計會受到影響。

公司在深圳的顧問附屬公司簽署項目管理協議，以監督深圳地鐵四號綫北延綫的施工。這條延綫將由深圳市政府出資興建。該項目的土木工程繼續取得進展，項目預計於2020年年底前完成。港鐵（深圳）公司正在與深圳市政府討論這條延綫的營運安排。

### 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營運杭州地鐵一號綫。該鐵路綫的乘客量正在增長，於2017年上升13%至2.25億人次，周日平均乘客量為616,000人次。營運表現優秀，列車服務的準時度達99.9%。2017年的應佔虧損增加至6,800萬港元，主要來自一次性撥備。

杭州地鐵五號綫為另一公私合營項目，公司與杭州市政府和杭州市地鐵集團已於2017年6月26日簽署特許經營協議。杭州地鐵五號綫是地下鐵路綫，全長51.5公里，由蕭山區的香樟路站通往餘杭區的綠汀路站，沿綫共有38個車站。該綫路預計於2019年年底左右通車。

## 行政總裁回顧及展望

杭州地鐵五號綫項目的建設分為A部分和B部分。A部分為土木建造工程，B部分則為機電設備系統和列車。杭州市地鐵集團負責A部分的投資及建設。2017年9月，我們與杭州市地鐵集團成立合營公司，以參與B部分的投資和建設，以及在客運服務開展後的25年負責營運和維修服務。我們持有合營公司60%股權。杭州地鐵五號綫B部分項目的總投資額估計為109億元人民幣，資金將由合營公司透過銀行貸款和股東合資提供。港鐵向合營公司投入的股本，預計為26.16億元人民幣。該地鐵綫的招標和建造工作正在全速進行中。

### 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」，先期售出佔項目大部分的多層住宅大廈單位，已於2017年6月移交予買家。「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，若取得深圳市政府批准，商場預計可於2018年年底開幕。所有已移交予買家的單位，其有關利潤已於2017年內入帳。

2017年3月，我們與首創置業股份有限公司的附屬公司簽署了一份框架協議，出售我們於天津城鐵港鐵建設有限公司中的全數49%權益，並附帶條件於日後收購於北運河站待發展的商場。我們出售49%權益的事宜已於2017年7月取得相關的政府批准，並已於2018年1月26日簽署有關商場的買賣協議。

由於與「天頌」發展項目有關的售樓收益入帳，中國內地物業發展業務的收入和利潤錄得可觀的增長。公司在中國內地亦管理港鐵開發的物業和其他第三方物業，截至2017年12月31日，管理的總樓面面積為390,000平方米。我們在北京的商場銀座Mall正在進行局部翻新工程，其截至2017年12月31日的出租率為99%(不包括翻新部分)。

### 歐洲鐵路業務

#### 英國

公司的全資附屬公司MTR Corporation (Crossrail) Limited以「TfL Rail」品牌營運往來Liverpool Street站與Shenfield站的鐵路綫，鐵路綫為Crossrail專營權的第一個營運階段，長32.5公里，設有14個車站。在下一個階段，該公司預期於2018年5月開始營運Paddington站與希斯路機場之間的列車服務。預計於2018年12月，當倫敦市中心的隧道段落成並開通後，TfL Rail將易名為「伊利莎伯綫」。該鐵路綫最終會將倫敦由東部至西部貫通，延伸至118公里，服務40個車站。新列車已自2017年6月開始逐步投入服務。

港鐵透過佔30%股權的聯營公司First MTR South Western Trains Ltd，與FirstGroup plc合作取得South Western Railway專營權。英國運輸局於2017年3月批出該專營權後，我們已於2017年8月接管營運。South Western Railway是英國最大的鐵路網絡之一，全長998公里，設有203個車站，覆蓋倫敦和英格蘭西南部。自聯營公司接管專營權以來，服務多次受工業行動所影響，這些工業行動亦同時影響多個英國鐵路專營權。我們正盡力維持我們的鐵路服務，減低對乘客造成的相關不便。

#### 北歐地區

按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。我們在瑞典經營三個重要鐵路業務，即斯德哥爾摩地鐵、MTR Express及Stockholm commuter rail(「Stockholms pendeltåg」)。

斯德哥爾摩地鐵於2017年的營運表現理想，營運表現和顧客滿意度均創下紀錄新高。總年度乘客量估計為3.53億人次，周日平均乘客量估計為125萬人次。

MTR Tech AB為斯德哥爾摩地鐵提供列車維修服務，其表現亦令人滿意，並獲批合約為部分地鐵列車進行中期提升計劃。

港鐵的全資附屬公司MTR Express (Sweden) AB經營往來斯德哥爾摩與哥德堡的MTR Express城際鐵路服務，在營運和顧客服務方面亦表現出色，因而成為2017年瑞典品質指數(「Swedish Quality Index」)中的領先鐵路營運商。自2016年12月以來，列車班次已增至每周104班。雖然乘客量持續上升，但仍比原定預計為低，令附屬公司於2017年繼續錄得虧損。我們正致力繼續提供優質服務、加強市場推廣及利用自家會員計劃，以增加乘客量及減少虧損。

我們的全資附屬公司MTR Pendeltågen AB營運Stockholms pendeltåg服務，為期十年的營運專營權有效期至2026年12月，期滿後或可獲續期四年。該專營權包括由Emtrain AB(與EuroMaint Rail AB各佔50%股權的聯營公司)提供列車維修服務。Stockholms pendeltåg覆蓋大斯德哥爾摩地區，設有53個車站，路線全長247公里。Stockholms pendeltåg的財務表現令人滿意。自接管營運專營權後，營運表現及顧客服務均有所改善。但由於在2017年12月實行新推出的行車時間表為營運帶來挑戰，導致服務酬金被委託方扣起。我們正全力以赴，務求達致已承諾的服務水平。

## 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」)經營全長390公里的墨爾本鐵路網絡。2017年的營運表現令人滿意，準時度達92%，而2009年接管專營權時的準時度為87%。最初為期八年的專營權已於2017年11月結束，而MTM已於2017年9月獲維多利亞省政府批出為期七年的新專營權，期滿後或可獲

續期三年。根據新的營運及維修協議，MTM會致力進一步提升墨爾本的鐵路營運、資產維修及顧客服務，包括加密繁忙時段的班次、加強維修以改善鐵路基建及列車的可靠度、提升閉路電視鏡頭、提供更多乘客資訊及更清潔的列車和車站，以及創造更多就業機會。

在悉尼，SMNW公私合營項目是悉尼地鐵的第一階段，港鐵參與的財團負責該項目的設計、建造、融資，以及未來的營運和維修服務。這條全長36公里的SMNW綫包括八個新建地鐵車站，及將五個現有車站提升至鐵路系統標準。車廠和車站的建造工程以及項目的營運前規劃工作正在進行中。首列列車已於2017年9月運抵悉尼，並正進行測試。悉尼地鐵未來階段的工作包括將地鐵服務擴展至中心商業區，最終能夠提供每兩分鐘一班的對開班次。

## 香港以外的增長

在拓展香港本土以外的市場方面，公司在開拓現有市場時，不單涵蓋現有業務，更發掘新機遇，例如鐵路相關的物業發展及公私合營項目，及爭取進入新市場的機會。

## 中國內地與澳門

港鐵已於2016年11月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)及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和大興綫沿綫(包括南兆路車廠)現有若干車廠及車站上蓋物業綜合發展的前期可行性研究。2017年1月，我們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、建設及營運。

2017年11月，公司與北京市大興區人民政府、京投和京港地鐵公司簽署合作意向書，聯手研究北京地鐵大興綫南延、南兆路車廠擴建及車廠上蓋綜合物業發展。

## 行政總裁回顧及展望

京港地鐵公司亦正在尋求北京其他鐵路發展機會，以進一步拓展其網絡。

2017年8月，我們與成都軌道交通集團簽署了合作意向書，涉及地鐵、地鐵相關物業發展及地鐵人才培訓的戰略合作。目前，我們正在研究成都市的地鐵公私合營項目以及以地鐵為導向發展的機會。

在杭州，我們現正商討另一地鐵公私合營項目，並探討和地鐵有關的物業發展機會。

此外，憑藉公司在深圳和香港積累的經驗及往績，我們現正積極與粵港澳大灣區地方政府及其他機構進行討論，探討鐵路和車站及車廠周邊的物業發展機會。

在澳門，我們於2016年獲澳門特別行政區政府運輸基建辦公室批出服務合約，為全長9.3公里、設有11個車站的澳門輕軌系統氹仔線提供項目管理及技術援助。

### 國際

在英國，公司於2017年12月遞交了Wales and Borders鐵路專營權的標書，結果預計於2018年第二季公布。我們亦與中國鐵路總公司的聯屬公司廣深鐵路股份有限公司合作，入圍競逐英國West Coast Partnership鐵路專營權。獲批專營權的公司將自2019年4月起營運West Coast Main Line的鐵路服務，並以「影子營運商」的身份，就籌備及營運來往倫敦與伯明翰、預期於2026年開展的初期High Speed Two服務，向High Speed Two Limited及英國運輸局提供意見。有關的招標預計將於2018年第一季開展。此外，我們正探索英國鐵路車站上蓋及周邊的物業發展機會。

在北歐地區，有見及挪威多個鐵路服務將會進行私營化，我們已於2018年3月遞交挪威Traffic Package South (「Trafikkpakke Sør」)營運專營權的標書。此外，我們正在研究斯德哥爾摩鐵路車站上蓋及周邊的物業發展機會。

在澳洲，我們正在推展悉尼城市及西南鐵路綫(「SMCSW」)項目，該鐵路綫全長30公里，屬悉尼西北鐵路綫的延綫。新南威爾斯省交通運輸局(「TfNSW」)已經展開初期工程，預計該鐵路綫將於2024年通車。港鐵以及某些SMNW的投資者(「SMCSW財團」)已於2017年3月向TfNSW遞交參與SMCSW項目的不具約束力的初步建議書。隨後，SMCSW財團於2017年12月與TfNSW簽署了一份承諾書，SMCSW財團將於2018年年底呈交有關交付及整合列車和系統，以及營運SMCSW綫的最新建議書。

作為進軍北美市場的一項試點，公司已於2017年12月取得競逐加拿大多倫多區域快綫項目(Toronto Regional Express Rail)的資格。該項目將會為現時以柴油推動的GO Transit commuter system，改造為電氣化的鐵路網絡，為大多倫多區及咸美頓區提供服務。此項目(包括營運商)的招標程序預計於2018年稍後開始。

## 財務回顧

### 溢利與虧損

2017年，集團的收入大幅增長22.7%至554.40億港元，主要反映來自「天頌」、MTR Pendeltågen AB自2016年12月專營權開始後接手Stockholms pendeltåg完整12個月的營運，以及SMNW公私合營項目的設計及建造工程增加所作出的貢獻。

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4.3%至176.77億港元。該升幅主要由於集團的免稅店、車站商店及商場租金收入增長令香港車站商務及物業租賃業務的EBITDA增加，以及由於SMNW公私合營項目的設計及建造

工程營運利潤入帳令中國內地及國際業務的EBITDA增加。惟部分升幅被香港客運業務的EBITDA下跌(主要由於員工成本上升及根據票價調整機制2017/2018年度的票價調整延後至2018/2019年度)，以及「昂坪360」的EBITDA下跌(由於昂坪纜車於2017年1月9日至2017年6月4日暫停服務以進行纜索更換工程)所抵銷。集團經常性業務的經營毛利率下跌2.2個百分點至36.5%，主要由於中國內地及國際業務(其營運及維修業務的經營毛利率較低)的利潤貢獻上升，以及香港客運業務員工成本上升加上票價調整延後所致。若不包括公司在中國內地及國際的附屬公司，來自經常性業務的經營毛利率則下跌0.6個百分點至53.3%。

香港物業發展利潤為10.97億港元，來自西鐵物業發展項目(主要包括「匯璽」、「匯璽II」、「海之戀」、「海之戀·愛炫美」、「柏傲灣」、「全·城滙」及「朗屏8號」)的代理費收入、出售存貨單位及車位，以及結算已完成之物業發展目的發展成本而錄得之進一步盈餘。

集團在中國內地物業發展的經營利潤在扣除與深圳市政府分享「天頌」發展項目利潤後為23.14億港元，主要來自交付佔「天頌」大部分的多層住宅單位所得的利潤入帳。

折舊及攤銷費用上升17.6%至48.55億港元，主要由於觀塘綫延綫及南港島綫於2016年最後一季通車。由於增長的收入根據漸進比率內最高的35%支付，每年向九鐵公司支付的非定額付款上升8.2%至19.33億港元。

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後，未計利息及稅項前經營利潤因而增加22.1%至143.00億港元。

利息及財務開支為9.05億港元，較2016年上升47.9%，原因是自觀塘綫延綫及南港島綫於2016年年底通車後，有關的利息成本不再予資本化。投資物業重估收益為63.14億港元，主要反映收益率收縮(尤其是寫字樓方面)。來自八達通控股有限公司的應佔利潤減少30.5%至1.73億港元。集團應佔其他聯營公司及合營公司的利潤為3.21億港元，較2016年增加12.2%，主要由於京港地鐵公司收入改善以致集團應佔其利潤上升，惟部分增幅被LOROL在2016年11月專營權結束後的利潤貢獻減少所抵銷。

在扣除所得稅33.18億港元及非控股權益應佔利潤5,600萬港元後，2017年公司股東應佔淨利潤上升64.1%至168.29億港元。因此，每股盈利由1.74港元上升62.6%至2.83港元。不包括投資物業重估(非現金會計調整)，股東應佔基本利潤上升11.3%至105.15億港元，每股基本盈利為1.77港元。在這個總額之中，集團經常性利潤下跌3.8%至85.80億港元，而除稅後物業發展利潤則由5.30億港元上升至19.35億港元。2017年來自基本業務的平均股東資金回報率為6.7%，而2016年則為5.9%。

## 財務狀況表

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產由2016年12月31日的1,495.56億港元增加168.70億港元至2017年12月31日的1,664.26億港元。

資產總值增加64.28億港元至2,637.68億港元，主要由於投資物業重估收益、現有香港鐵路網絡的設施更新及升級工程而令固定資產增加，以及主要因購買儲稅券而令應收帳項及其他應收款項增加。惟部分資產總值的增幅被因「天

## 行政總裁回顧及展望

頌」利潤入帳後致使發展中物業減少，以及派發股息後現金結餘減少所抵銷。負債總額減少104.42億港元至973.42億港元，主要由於支付之前已計提的第二期特別股息，惟部分減幅被貸款總額增加所抵銷。集團的淨負債權益比率由2016年12月31日的20.2%上升至2017年12月31日的20.6%。如將黃竹坑站第二期涉及的地價(已於2018年1月支付)自現金結餘中扣取，集團於2017年12月31日的淨負債權益比率則為23.7%。

### 流動現金

2017年從經營活動產生的現金淨額增加24.68億港元至196.03億港元，主要反映了經營EBITDA上升及稅務付款減少。從物業發展項目收取的款項為33.44億港元，較2016年減少20.59億港元，主要由於2016年收取來自「天頌」發展項目的大量現金款項，部分減幅因2017年香港物業發展有較高的現金收入而被抵銷。計入其他現金款項收入5.17億港元(主要來自根據認股權計劃發行新股所得的款項及從八達通控股有限公司收到的股息)，2017年的現金收入淨額為234.64億港元。

集團的資本性開支總額為85.23億港元，其中52.26億港元用於購入香港現有鐵路及相關業務的資產、13.42億港元用於支付與香港鐵路延綫項目有關的應付款項、11.27億港元用於投資香港物業相關的業務，以及8.28億港元用於投資中國內地及海外附屬公司。資本性開支總額較2016年減少34.16億港元，主要由於2016年用於香港鐵路延綫項目的資本性開支較大。

集團亦根據與九鐵公司達成的服務經營權協議支付了25.37億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二期特別股息

合共153.58億港元。計入集團向杭州地鐵五號綫的合營公司投放的3.10億港元現金投資及其他付款後，集團於2017年的現金流出總額為275.00億港元。

因此，未計融資前的現金流出淨額為40.36億港元。計入來自淨借貸的現金流入14.94億港元及匯率變動對外幣現金狀況的影響後，集團於2017年12月31日的現金結餘減少19.36億港元至183.54億港元。

### 人力資源

公司與其附屬公司於2017年12月31日在香港及香港以外地區分別僱用17,524和10,781名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用15,317名員工。公司的人手穩定，於2017年，香港的員工流失率在4.5%的低水平。

我們深信員工是港鐵最寶貴的資產。我們致力支持員工的個人成長及事業發展，以配合業務上不斷轉變的人力需求。為支持目前的營運需求及未來的業務發展，我們在香港、中國內地及國際各業務單位制定了完善的人力資源策略。我們悉心培育人才，發掘其潛能，並透過導師指導、職位輪調及海外工作等各種方式，配合其特定的發展需要。我們亦為員工提供全面的培訓及發展課程，於2017年內為每名香港員工提供平均7.1天的培訓。為了連繫員工和聽取他們的看法，公司於2017年舉辦了超過7,800場雙向員工溝通會，以收集意見和建議。

年內，我們在啟發、連繫及培育員工方面所作出的努力獲得數個獎項。在「Randstad Employer Brand Awards 2017」中，港鐵獲選為香港最具吸引力的僱主，不但連續五年位列前五名，更二度榮登榜首。公司憑藉人才招聘和管理方面的成就，亦在Human Resources Magazine舉

辦的「Human Resources Asia Recruitment Awards 2017」中榮獲五個獎項。公司在香港管理專業協會舉辦的「最佳管理培訓及發展獎 2017」中獲頒兩項殊榮，肯定了公司在培育人才方面所作出的努力。

## 港鐵學院

作為鐵路管理及工程方面的卓越培訓中心，港鐵學院繼續發展，透過提供高質素的課程，將公司的鐵路專業知識由香港帶到中國內地及其他「一帶一路」國家。港鐵學院亦提供經評審課程和短期課程，為社會培育新一代的鐵路專才。2017年，逾1,000名來自香港及海外的學員修讀港鐵學院的課程。

港鐵學院在全球各地獲得的認可與日俱增，並為各國商業機構提供專業支持，例如PT MRT Jakarta正為興建印尼首個集體運輸系統而尋求港鐵學院的支援。2017年10月，港鐵與杭州市地鐵集團簽署意向協議書，將在杭州設立港鐵學院分校，以向鐵路行政人員及專業人士提供高質素的培訓課程，並進行鐵路運輸研究工作。我們正就有關規劃及詳細的合作安排進行討論。

## 展望

2017年，全球經濟加速增長，升勢預料會在2018年持續。香港的經濟亦有所改善，抵港旅客人數、零售業銷售額及出口均有所回升，這些趨勢將有可能在2018年延續。儘管如此，美國利率上升及地緣政治不明朗仍然值得關注。

經濟增長及訪港旅客人數回升，將帶動乘客量繼續增長，惠及我們的香港客運業務。由於2017/2018年度的票價調整機制調整幅度轉撥至2018/2019年度，2018年年中的票價調整亦將計入轉結自2017年的1.49%。倘若能夠與政府達成營運協議，我們期望高鐵香港段可於2018年第三季通

車。車站商務及物業租賃業務將因應市況釐定新租金，但在正常的三年租賃周期內，要維持2015年取得的高水平租金並不容易。公司的廣告業務將取決於香港的經濟狀況。隨著「青衣城」2期開幕，我們繼續推展「日出康城」及大圍兩個新建商場項目。

2018年，香港物業發展利潤將取決於「日出康城」第四期發展項目「晉海」及「晉海II」能否獲發入伙紙，目前我們預計將於2018年年底獲發入伙紙。視乎市場情況，我們正計劃在未來12個月左右為四項物業發展項目進行招標，當中或包括何文田站第二期、「日出康城」第11期、黃竹坑站第三期、以及油塘通風大樓發展項目。以上的物業發展項目預計共可提供約4,200個住宅單位。

英國South Western Railway專營權作出全年度貢獻及澳洲墨爾本都市鐵路服務專營權獲得續期，將為香港以外地區業務在2018年的財務表現帶來支持。為加快在中國內地和國際業務發展，我們正在爭取多個鐵路專營權的機會，同時評估鐵路相關的潛在物業發展項目。

最後，我衷心感謝全體港鐵同事在過去一年的貢獻。他們辛勤努力、追求卓越的精神，正是我們得以維持一貫優越表現的基石。



行政總裁

梁國權

香港，2018年3月8日