

財務回顧

基本業務利潤上升
11.3%至 **105.15**
億港元

總收入上升
22.7%



優越信貸評級
AA+
標準普爾(長期)

溢利與虧損

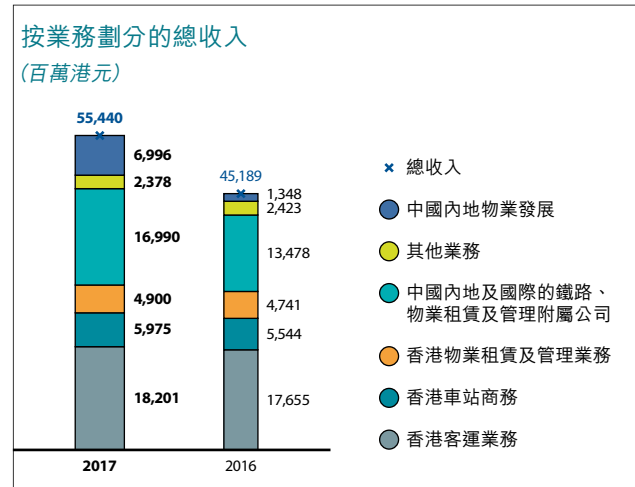
集團的業務包括 (i) 經常性業務 (包括香港客運業務、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務以及其他業務)；及 (ii) 物業發展業務 (連同經常性業務統稱為基本業務)。

公司股東應佔淨利潤是就投資物業重估 (非現金會計項目) 產生的任何損益，對基本業務利潤作出調整而得出。

於 2017 年，集團取得合理的財務業績，基本業務利潤上升 11.3% 至 105.15 億港元，而公司股東應佔淨利潤則上升 64.1% 至 168.29 億港元。

有關集團總收入、基本業務利潤及公司股東應佔淨利潤的財務回顧載列於以下部分。

總收入



於 2017 年，集團的總收入錄得整體增長。總收入上升 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，以及悉尼西北鐵路綫 (SMNW) 公私合營項目的設計及建造工程增加所作出的貢獻。

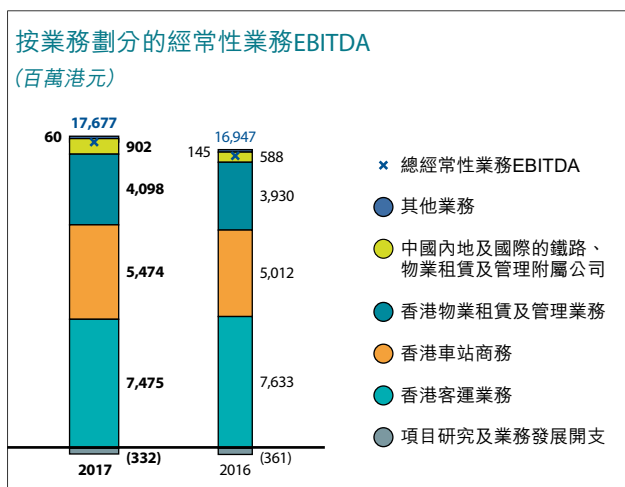
財務回顧

基本業務利潤及公司股東應佔淨利潤

百萬港元	2017	2016	2017 vs 2016 增/(減)	
經常性業務				
EBITDA	17,677	16,947	730	4.3%
折舊及攤銷	(4,855)	(4,127)	728	17.6%
每年非定額付款	(1,933)	(1,787)	146	8.2%
EBIT	10,889	11,033	(144)	(1.3%)
利息及財務開支	(1,051)	(702)	349	49.7%
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損	494	537	(43)	(8.0%)
所得稅	(1,696)	(1,858)	(162)	(8.7%)
非控股權益	(56)	(94)	(38)	(40.4%)
經常性業務利潤	8,580	8,916	(336)	(3.8%)
物業發展業務				
除稅後物業發展利潤				
– 香港物業發展	916	267	649	243.1%
– 中國內地物業發展	1,019	263	756	287.5%
除稅後物業發展利潤	1,935	530	1,405	265.1%
基本業務利潤	10,515	9,446	1,069	11.3%
投資物業重估	6,314	808	5,506	681.4%
公司股東應佔淨利潤	16,829	10,254	6,575	64.1%
每股盈利(港元)	2.83 港元	1.74 港元	1.09 港元	62.6%
來自基本業務利潤的每股盈利(港元)	1.77 港元	1.61 港元	0.16 港元	9.9%
總EBITDA毛利率(%)	36.1%	38.3%	(2.2)	個百分點
總EBITDA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毛利率 [^] (%)	23.8%	25.2%	(1.4)	個百分點
總EBIT毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司) [^] (%)	32.2%	34.8%	(2.6)	個百分點
來自基本業務的平均公司股東資金回報率(%)	6.7%	5.9%	0.8	個百分點

[^] 不包括香港物業發展利潤及應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損

經常性業務EBITDA



經常性業務利潤

經常性業務利潤減少3.8%至85.80億港元，主要由於觀塘綫延綫及南港島綫通車完整12個月令折舊及攤銷費用上

升，以及由於自該兩條鐵路綫通車後有關的利息成本不再予資本化，令利息及財務開支上升。這些影響部分被香港車站商務、香港物業租賃及管理業務，以及中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司的EBIT上升所抵銷。部門業績的進一步詳情載列於以下段落。

除稅後物業發展利潤

2017年的除稅後物業發展利潤為19.35億港元，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及香港不同來源的收入。

股息

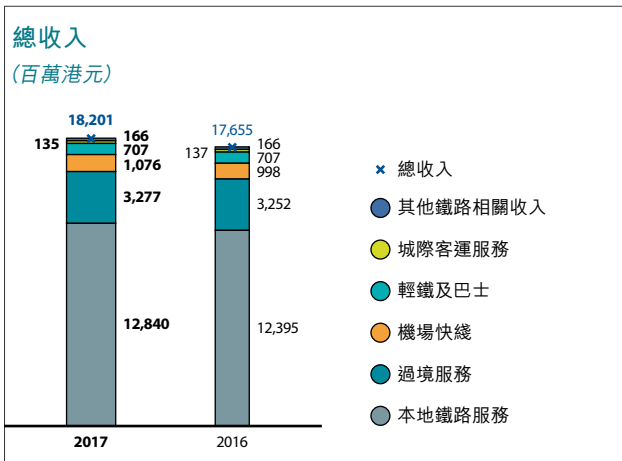
按公司漸進式的普通股股息政策，董事局建議派發末期普通股股息每股0.87港元(股東亦可選擇以股代息)，全年普通股股息合共每股1.12港元，高於2016年的每股1.07港元。

經常性業務

香港客運業務

百萬港元	2017	2016	2017 vs 2016 增/(減)	
總收入	18,201	17,655	546	3.1%
總開支	(10,726)	(10,022)	704	7.0%
EBITDA	7,475	7,633	(158)	(2.1%)
EBIT*	1,656	2,572	(916)	(35.6%)
EBITDA 毛利率(%)	41.1%	43.2%	(2.1)	個百分點
EBIT* 毛利率(%)	9.1%	14.6%	(5.5)	個百分點

* EBIT代表EBITDA扣除折舊、攤銷及每年非定額付款

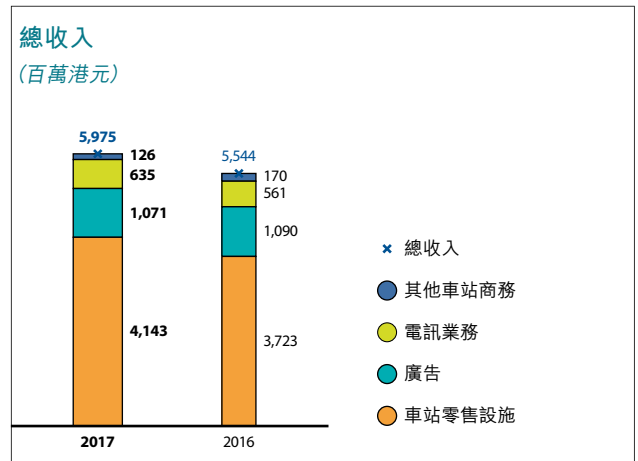


儘管根據票價調整機制於2017年6月的票價提升延後，總收入仍然增加3.1%。增幅主要來自觀塘綫延綫及新南港島綫於2016年第四季通車後帶來的乘客量貢獻。本地鐵路服務的平均車費上升0.3%、過境服務上升1.4%，而輕鐵則下跌0.1%，以及巴士服務下跌0.5%。至於不受票價調整機制規限的機場快綫和城際客運服務的平均票價分別上升4.7%及下跌0.1%。公司所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量上升2.6%，年度總乘客量超越20億人次。總開支上升，主要由於員工成本上升、兩條新鐵路綫於2017年營運完整12個月的成本，以及於2016年獲政府退還地租及差餉所致。折舊及攤銷費用大幅上升18.5%至44.79億港元，主要由於兩條新鐵路綫通車及新增資產。由於增長的車費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4.6%至13.40億港元。因此，EBIT下跌35.6%至16.56億港元，而EBIT毛利率則下跌5.5個百分點至9.1%。

香港車站商務

百萬港元	2017	2016	2017 vs 2016 增/(減)	
總收入	5,975	5,544	431	7.8%
總開支	(501)	(532)	(31)	(5.8%)
EBITDA	5,474	5,012	462	9.2%
EBIT*	4,722	4,362	360	8.3%
EBITDA 毛利率(%)	91.6%	90.4%	1.2	個百分點
EBIT* 毛利率(%)	79.0%	78.7%	0.3	個百分點

* EBIT代表EBITDA扣除折舊、攤銷及每年非定額付款

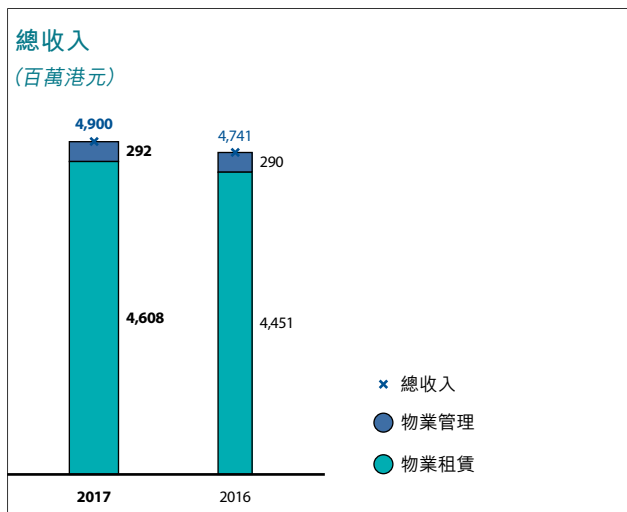


總收入增加7.8%，主要由於車站零售設施收入上升。這反映了租金收入增長，而有關增長來自落馬洲站免稅店的新租約及羅湖站免稅店的原有租約、兩條新鐵路綫通車而令車站商店增加，以及因車站商店組合更具抗逆能力而令新訂租金上升。此外，電訊業務收入上升是由於兩條新鐵路綫帶來額外收入、新服務合約和數據容量提升工程。惟部分升幅被廣告及其他車站商務收入下跌所抵銷。總開支由於與廣告及其他車站商務相關的營運成本下跌(跌幅與有關收入下跌相符)而減少。港鐵每年向九鐵公司支付的非定額付款上升17.3%至5.89億港元，因須支付每年非定額付款的收入上升所致。因此，EBIT上升8.3%至47.22億港元，而EBIT毛利率則增加0.3個百分點至79.0%。

香港物業租賃及管理業務

百萬港元	2017	2016	2017 vs 2016 增/(減)	
總收入	4,900	4,741	159	3.4%
總開支	(802)	(811)	(9)	(1.1%)
EBITDA	4,098	3,930	168	4.3%
EBIT*	4,082	3,912	170	4.3%
EBITDA 毛利率 (%)	83.6%	82.9%	0.7	個百分點
EBIT* 毛利率 (%)	83.3%	82.5%	0.8	個百分點

* EBIT代表EBITDA扣除折舊、攤銷及每年非定額付款

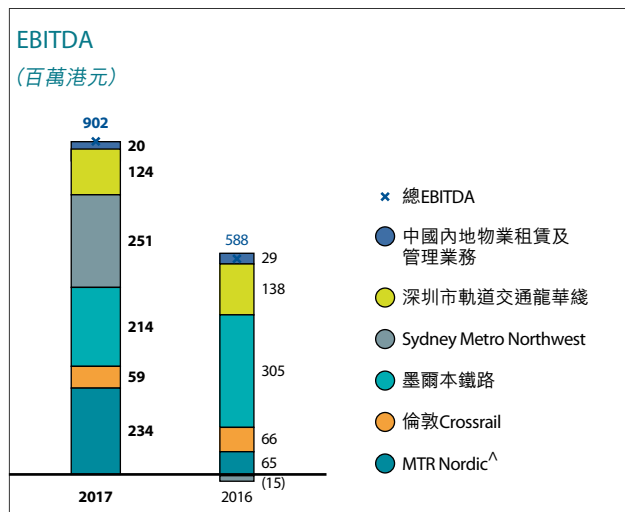


物業租賃收入於2017年上升3.5%，部分升幅是由於「德福廣場」二期七至八樓於2017年7月開幕及「青衣城」二期於2017年12月開幕所致。上述原因加上公司的香港商場之新訂租金於2016年錄得上調3.4%的全年影響，足以抵銷2017年商場的新訂租金下跌1.7%的影響有餘。於2017年12月31日，公司在香港的商場及「國際金融中心」二期的18層寫字樓維持接近100%的出租率。物業管理收入輕微增加，而總開支則主要由於2016年的一項一次性撥備而減少。因此，EBIT上升4.3%至40.82億港元，而EBIT毛利率則上升0.8個百分點至83.3%。

中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司

百萬港元	2017	2016	2017 vs 2016 增/(減)	
總收入	16,990	13,478	3,512	26.1%
總開支	(16,088)	(12,890)	3,198	24.8%
EBITDA	902	588	314	53.4%
EBIT#	766	468	298	63.7%
EBITDA 毛利率 (%)	5.3%	4.4%	0.9	個百分點
EBIT# 毛利率 (%)	4.5%	3.5%	1.0	個百分點

EBIT代表EBITDA扣除折舊及攤銷



[^] 代表於瑞典的業務，其包括MTR Nordic AB、MTR Tunnelbanan AB、MTR Tech AB、MTR Express (Sweden) AB及MTR Pendeltågen AB

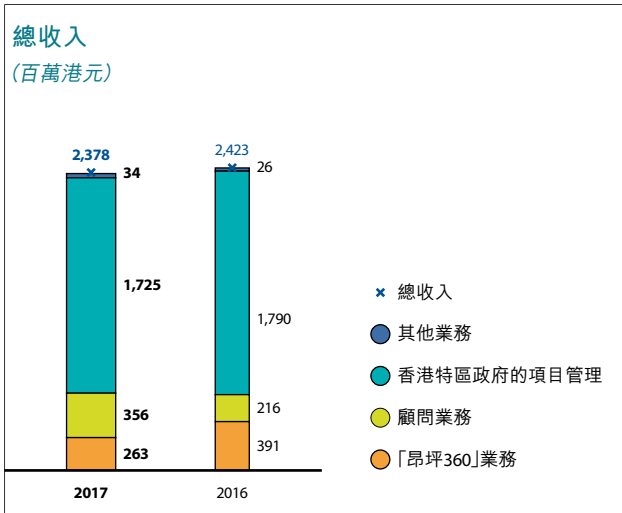
總收入增加26.1%，總開支增加24.8%，總EBITDA增加53.4%。澳洲方面，SMNW公私合營項目錄得2.51億港元的EBITDA入帳。然而，MTM的EBITDA則下跌，主要由於營運支出上升及項目活動的毛利下降所致。瑞典方面，Nordic Group的EBITDA增加，主要是得益於MTR Pendeltågen AB帶來的貢獻。英國方面，倫敦Crossrail的EBITDA維持與2016年相若的水平。中國內地方面，深圳市軌道交通龍華綫的EBITDA下跌，主要由於營運成本上升。

總折舊及攤銷費用上升13.3%至1.36億港元。因此，EBIT增加63.7%至7.66億港元，而EBIT毛利率則上升1.0個百分點至4.5%。

其他業務

百萬港元	2017	2016	2017 vs 2016 增/(減)	
總收入	2,378	2,423	(45)	(1.9%)
總開支	(2,318)	(2,278)	40	1.8%
EBITDA	60	145	(85)	(58.6%)
EBIT*	(5)	80	(85)	不適用
EBITDA 毛利率 (%)	2.5%	6.0%	(3.5)	個百分點
EBIT* 毛利率 (%)	-ve	3.3%		不適用

* EBIT 代表 EBITDA 扣除折舊及攤銷



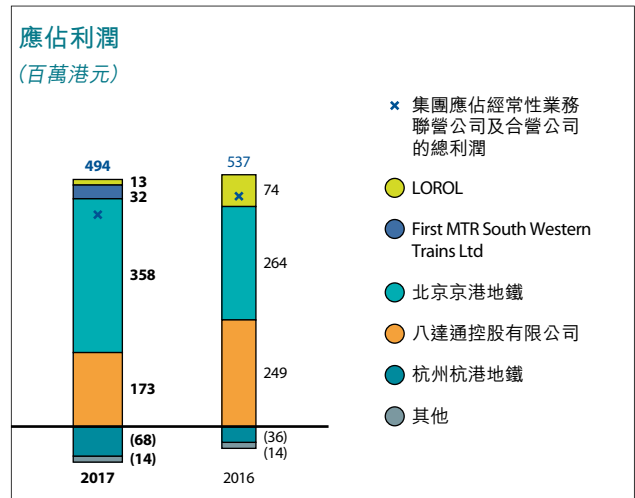
項目管理服務收入是來自高鐵香港段及沙田至中環綫的政府委託工程，並以收回成本的原則入帳。「昂坪360」的收入減少32.7%，是由於昂坪纜車於2017年1月9日至2017年6月4日期間暫停服務，以進行纜索更換工程。來自顧問業務的收入上升64.8%，主要來自公司為澳門輕軌列車項目提供管理及技術援助的合約所帶來之利潤貢獻。總開支上升是由顧問業務的活動增加所致。

計入「昂坪360」的折舊費用後，2017年的EBIT錄得500萬港元虧損，相對2016年則有8,000萬港元的EBIT利潤。

折舊及攤銷

折舊及攤銷費用上升，主要由於觀塘綫延綫及南港島綫完整12個月的營運。

集團應佔經常性業務聯營公司及合營公司的利潤



集團應佔經常性業務聯營公司及合營公司的利潤下跌，主要由於應佔八達通控股有限公司的利潤減少，加上LOROL的專營權在2016年11月結束令利潤貢獻減少。部分跌幅被京港地鐵公司收入改善以致集團應佔其利潤上升所抵銷。

財務回顧

物業發展業務

香港物業發展除稅後利潤

於2017年，香港物業發展除稅後利潤主要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項目的發展成本而錄得之進一步盈餘。上述利潤較2016年增加6.49億港元，主要由於2017年錄得較高的代理費收入。

中國內地物業發展除稅後利潤

於2017年，中國內地物業發展除稅後利潤主要來自交付佔「天頌」大部分的多層住宅大廈單位所得的利潤入帳，較2016年交付「天頌」首批單位時入帳的利潤高7.56億港元。

財務狀況表

百萬港元	於2017年 12月31日	於2016年 12月31日	2017 vs 2016 增/(減)	
固定資產	209,772	201,942	7,830	3.9%
發展中物業	14,810	17,484	(2,674)	(15.3%)
聯營公司及合營公司權益	6,838	7,015	(177)	(2.5%)
應收帳項及其他應收款項	7,058	4,073	2,985	73.3%
現金、銀行結餘及存款	18,354	20,290	(1,936)	(9.5%)
其他資產	6,936	6,536	400	6.1%
總資產	263,768	257,340	6,428	2.5%
貸款及其他債務總額	(42,043)	(39,939)	2,104	5.3%
應付帳項及其他應付款項	(28,166)	(32,629)	(4,463)	(13.7%)
應付關連人士款項	(2,226)	(11,783)	(9,557)	(81.1%)
服務經營權負債	(10,470)	(10,507)	(37)	(0.4%)
遞延稅項負債	(12,760)	(12,125)	635	5.2%
其他負債	(1,677)	(801)	876	109.4%
總負債	(97,342)	(107,784)	(10,442)	(9.7%)
淨資產	166,426	149,556	16,870	11.3%
代表：				
公司股東應佔總權益	166,304	149,461	16,843	11.3%
非控股權益	122	95	27	28.4%
總權益	166,426	149,556	16,870	11.3%

固定資產

固定資產增加，主要由於投資物業重估收益以及現有香港鐵路網絡的設施更新及升級工程。

發展中物業

發展中物業減少，主要由於「天頌」的利潤入帳。

應收帳項及其他應收款項

應收帳項及其他應收款項增加，主要由於購買儲稅券及為日後收購位於天津地鐵六號綫北運河站地塊將落成的商場之預付款項。

現金、銀行結餘及存款

現金、銀行結餘及存款減少，主要由於按高鐵香港段協議支付第二期特別股息、普通股息及資本性開支。部分跌幅被經營活動產生的現金流入及與香港物業發展有關的現金收入所抵銷。

貸款及其他債務總額

貸款及其他債務總額增加，主要由於公司發行定息票據，當中超過30億港元是依據我們的綠色債券框架所發行的。

應付帳項及其他應付款項

應付帳項及其他應付款項減少，主要由於早前收取並入帳列作應付帳項之「天頌」的售樓款項現於損益表中確認，以及按高鐵香港段協議向獨立股東支付第二期特別股息。部分跌幅被收取來自香港物業發展的現金款項所抵銷。

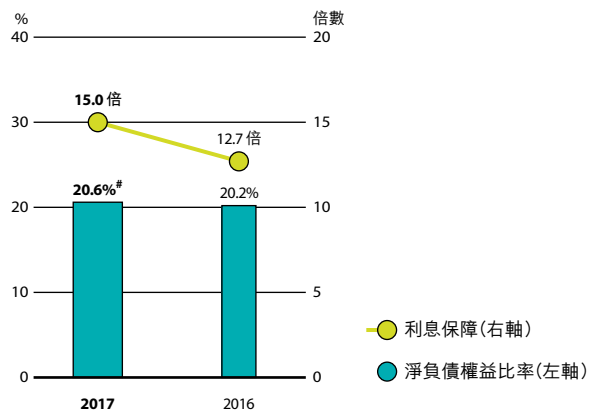
應付關連人士款項

應付關連人士款項減少，主要由於按高鐵香港段協議向政府支付第二期特別股息。

總權益

總權益增加168.70億港元，主要是由於年內錄得的利潤，部分被於年內派發2016年末期普通股息及2017中期普通股息所抵銷。

債務償還能力

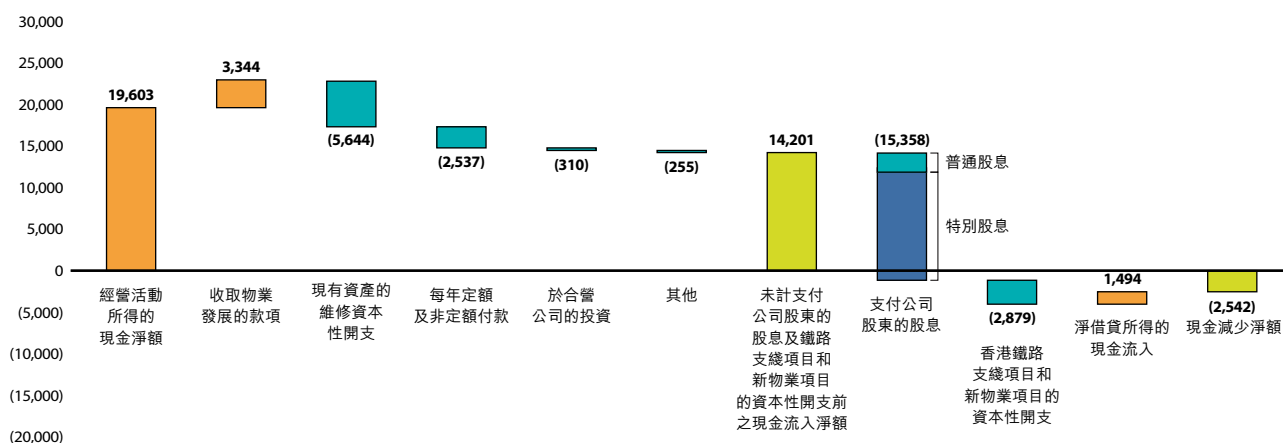


[#] 倘黃竹坑站第二期的地價金額(已於2018年1月支付)不包括於2017年12月31日的現金結餘內，集團於2017年12月31日的淨負債權益比率將會是23.7%。

財務回顧

截至2017年12月31日止年度的現金流量

(百萬港元)

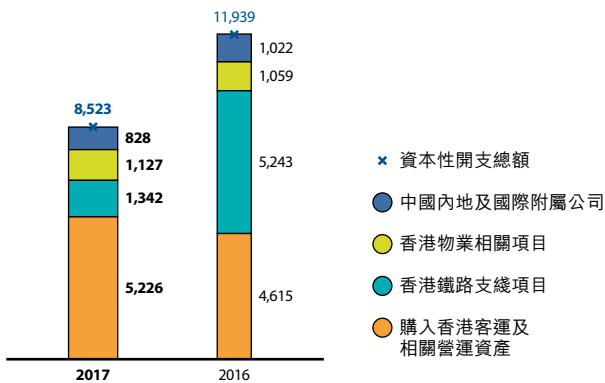


現金流量

百萬港元	2017	2016
經營活動所得的現金淨額	19,603	17,135
收取香港和深圳物業發展的款項	3,344	5,403
收取其他款項	517	1,160
收取現金淨額	23,464	23,698
資本性開支	(8,523)	(11,939)
每年定額付款	(750)	(750)
每年非定額付款	(1,787)	(1,649)
利息付款淨額	(578)	(519)
於聯營公司及合營公司的投資	(310)	(1,273)
其他付款	(92)	(112)
已付公司股東股息	(15,358)	(18,508)
已付非控股權益持有者股息	(102)	(108)
現金流出總額	(27,500)	(34,858)
融資前現金流出淨額	(4,036)	(11,160)
淨借貸所得的現金流入	1,494	19,431
現金(減少)/增加	(2,542)	8,271
於1月1日的現金、銀行結餘及存款	20,290	12,318
現金(減少)/增加	(2,542)	8,271
匯率變動的影響	606	(299)
於12月31日的現金、銀行結餘及存款	18,354	20,290

資本性開支

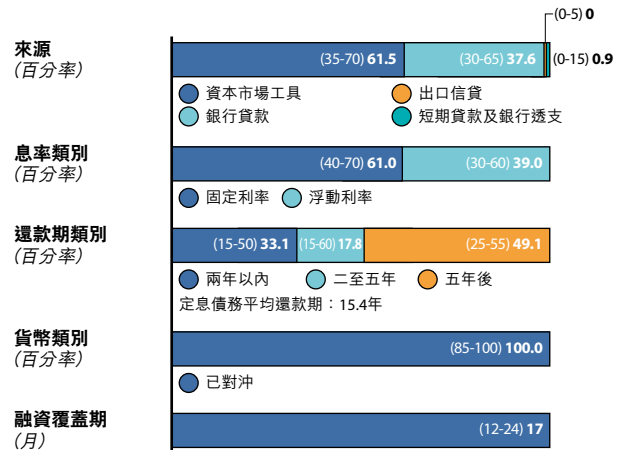
(百萬港元)



理想融資模式及債務結構

理想融資模式反映公司的審慎債務管理方針，有助確保債務結構審慎和穩健

(理想融資模式)與實際債務結構的比較
於2017年12月31日



於合營公司的投資

2017年於合營公司的投資是與我們注資於杭州地鐵五號綫項目有關。

支付公司股東的股息

2017年已付公司股東股息包括根據高鐵香港段協議支付的第二期，即最後一期特別股息共130.09億港元。

融資活動

美國經濟持續強勢及穩健，勞工市場表現良好，但通脹仍然低迷。儘管如此，美國聯邦儲備局視低通脹率為暫時性狀況，在2017年三度加息0.25%，並在10月份開始縮減資產負債表。

在這背景下，雖然三個月美元倫敦銀行同業拆息從1.00%（年率，下同）上升至1.69%，但長期美元利率並未呈現相同趨勢。10年期國庫債券孳息率於9月份觸及2.04%低位後，在年底收報2.41%，略低於年初的2.44%；而30年期國庫債券孳息率則在年內從3.07%跌至2.74%。

香港的利率孳息曲線亦呈類似的趨平狀況。本地流動資金因香港金融管理局發行800億港元外匯基金票據而減少，三個月港元香港銀行同業拆息從1.02%上升至1.31%。5年期、10年期及15年期港元掉期利率於年底分別收報2.12%、2.28%及2.47%，較年初的2.32%、2.63%及2.79%低，年內低位分別為1.44%、1.79%及1.93%。

公司把握長期利率較低的機會，以私人配售形式發行了多項港元、美元及澳元長期定息票據，年期由5年至30年不等，總額為77億港元。這些票據有助於進一步延長及分散公司整體的債務還款期。公司於2016年首次發行綠色債券後，投資者對投資於公司的綠色債券的興趣日益濃厚，因此本年度發行的票據中超過30億港元是依據公司綠色債券框架所發行的。值得一提的是公司透過私人配售發行了亞洲首項離岸澳元綠色中期票據及首項港元綠色債券。為表揚我們在社會責任方面的努力，mtn-i遴選集團為「年度亞洲社會責任投資發行商」(Asia SRI Issuer of the Year)。《財富》也將集團列入「改變世界」50強，公司綠色債券的發行為其中一項考慮因素。

財務回顧

借貸成本

集團綜合負債總額由2016年年底的399.39億港元增至2017年年底的420.43億港元。集團的加權平均借貸成本

由2.9%跌至2.5%，主要由於債務組合中新的定息借貸利率較低。

融資能力

集團的資本性開支包括三大類 — 香港鐵路項目(包括維修)、香港物業投資和發展項目，以及內地和海外投資項目。

香港鐵路項目的資本性開支包括公司所擁有的新項目涉及的開支，以及維持及提升現有鐵路系統的支出。廣深港高速鐵路(「高鐵香港段」)和沙田至中環綫(「沙中綫」)等專營權項目的資本性開支在一般情況下由政府承擔，因此不納入集團的資本性開支；惟若高鐵香港段總開支超過844.2億港元，公司或需承擔一部分支出，而沙中綫項目用於東鐵綫及馬鞍山綫列車及訊號系統的開支也將由集團承擔一部分。

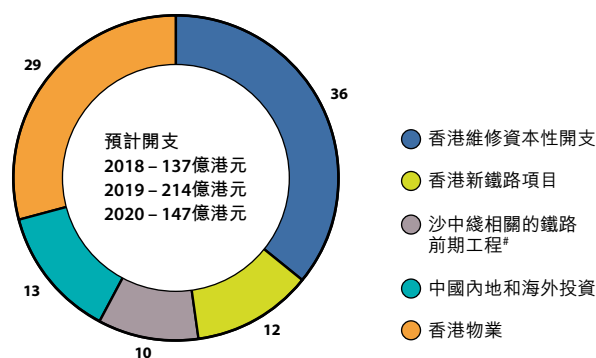
香港物業投資及發展項目的資本性開支主要包括有關物業發展工程、商場裝修及翻新工程的成本，以及若干物業發展項目的部分開發成本。中國內地和海外投資項目的開支主要為北京地鐵十六號綫、杭州五號綫及悉尼西北鐵路投入的資本金。

集團相信，憑藉可動用的現金結餘及已獲銀行承諾貸出但尚未動用的貸款額，加上其可隨時從貸款及債務資本市場集資的能力，集團的融資能力將足以應付上述資本性開支。

資本性開支及投資(2018至2020年)

預計2018至2020未來三年的總開支為498億港元

(百分率)



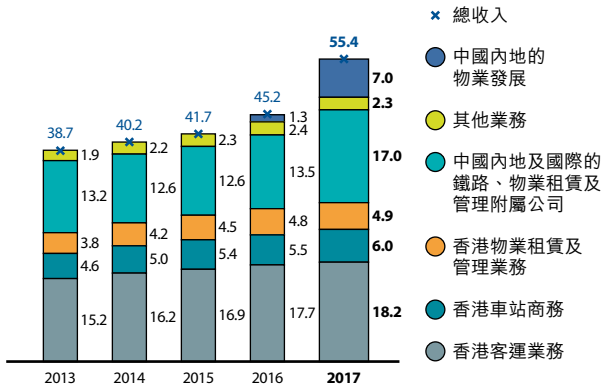
[#] 鐵路前期工程涉及港鐵與九鐵公司現有的服務經營權協議內所覆蓋由港鐵負責的資產修改、改善或擴展工程。此資本開支將大部分抵銷港鐵於沙中綫項目建造期間本應承擔的維修資本開支。

信貸評級	短期*	長期*
標準普爾	A-1+/A-1+	AA+/AA+
穆迪	-/P-1	Aa2/Aa2
評級投資中心	a-1+	AA+

* 分別為港元/外幣債項的評級

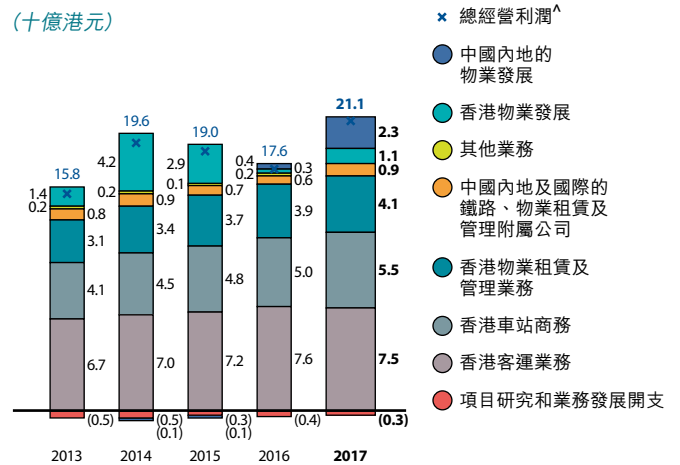
總收入

(十億港元)



經營利潤[^]來源

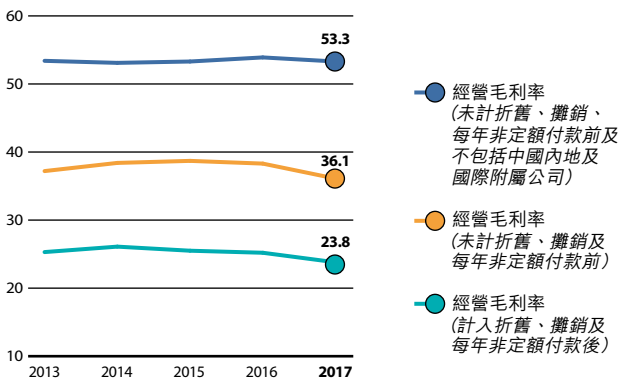
(十億港元)



[^] 代表未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤

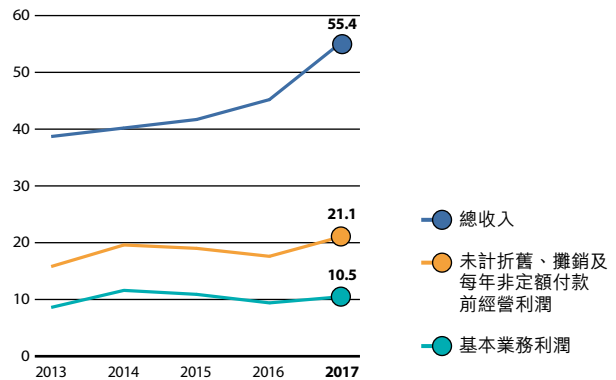
經營毛利率

(百分率)



基本業務淨業績

(十億港元)



固定資產增長

(十億港元)

