



香港車站商務



中國內地及國際業務

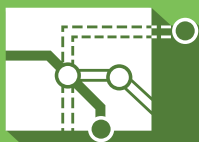


香港客運業務



2017年報

股份代號：66



香港網絡拓展



香港物業及其他業務



連繫未來  
迎接機遇



## 長遠目標

用關懷備至的服務，連繫及建設社區，  
以成為具領導地位的跨國企業

## 企業策略

### 提高企業聲譽

- 與客戶建立更密切的關係
- 成為香港的驕傲
- 打造國際品牌

### 鞏固並拓展香港業務

- 拓闊網絡
- 拓展非票務業務
- 推動港鐵現代化

### 加快中國內地及國際業務發展

- 深化現有業務所在地區的業務基礎
- 開拓新的業務地區
- 探索物業發展機遇



## 信念

- 優質服務
- 互敬互重
- 創造價值
- 勇於進取

# 目錄

## 概覽

- 摘要
- 2 - 表現
- 4 - 關懷備至
- 6 - 我們的未來
- 8 - 2017年財務
- 10 香港營運網絡及未來支綫
- 12 中國內地及國際業務概覽
- 14 主席函件
- 18 行政總裁回顧及展望

## 業務回顧與分析

- 業務回顧
- 38 - 香港客運業務
- 52 - 香港車站商務
- 58 - 香港物業及其他業務
- 70 - 香港網絡拓展
- 78 - 中國內地及國際業務
- 88 財務回顧
- 100 十年統計數字
- 102 投資者關係
- 104 企業責任
- 110 人力資源
- 114 港鐵學院

## 企業管治

- 115 公司管治報告書
- 135 審核委員會報告書
- 138 風險管理
- 142 風險委員會報告書
- 144 工程委員會報告書
- 145 薪酬委員會報告書
- 150 董事局及執行總監會
- 166 主要管理人員
- 167 董事局報告書

## 財務及其他資料

- 197 綜合帳項及帳項附註目錄
- 198 獨立核數師報告
- 201 綜合損益表
- 202 綜合全面收益表
- 203 綜合財務狀況表
- 204 綜合權益變動表
- 205 綜合現金流量表
- 206 綜合帳項附註
- 295 專用詞彙

摘要

# 表現



乘客車程準時程度

99.9%

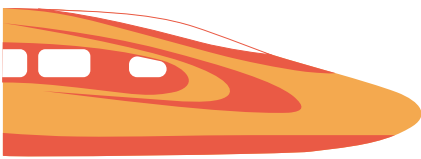


## 安全

須呈報事故數目  
減少 5.5%

高鐵  
香港段

完成 98.6%



沙田至  
中環綫

完成 81.2%



新零售設施

## 落成啓用

「德福廣場」二期

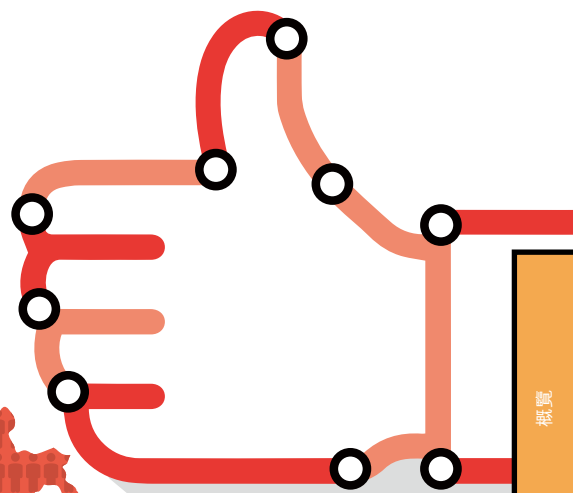
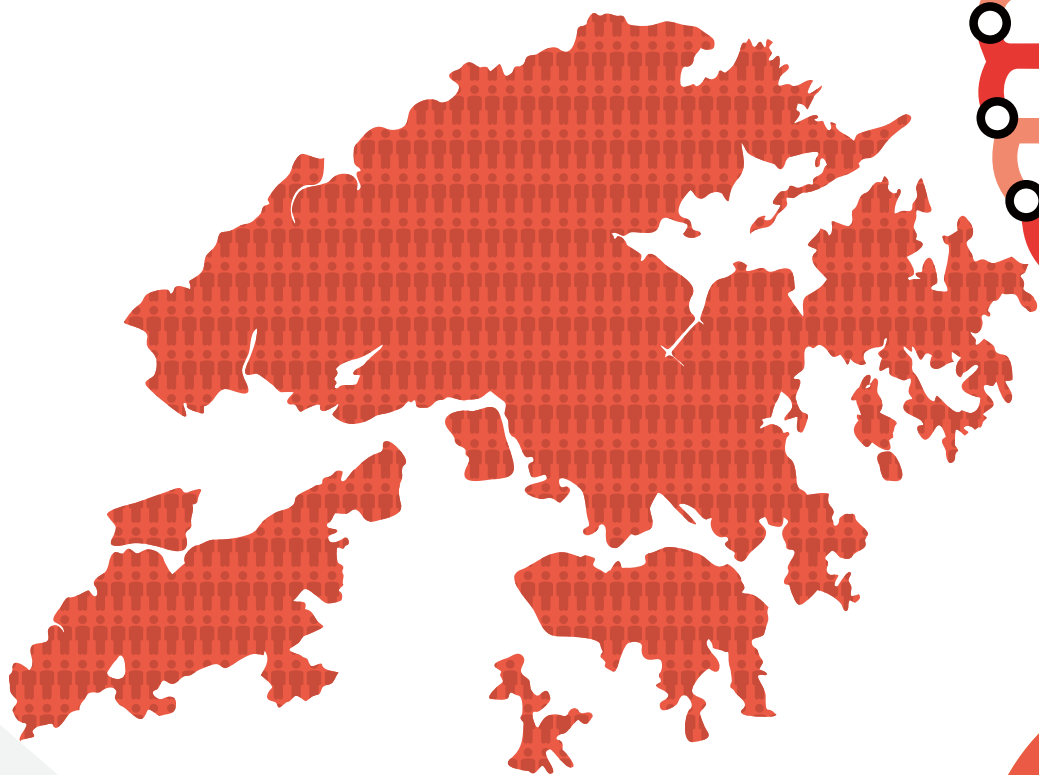


## 批出

2個 黃竹坑站  
物業發展項目







香港總乘客量

超過 **20**  
億人次



自2008年以來，全球  
周日平均乘客量



**↑ 180%**



概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料



簽署

杭州地鐵  
五號綫

特許經營協議



深圳「天頌」

的多層住宅大廈單位  
已移交予買家

獲批 



South Western  
Railway  
專營權



墨爾本都市  
鐵路服務  
專營權獲得延長

摘要

# 關懷備至

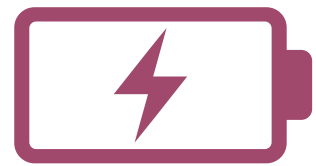
## 顧客體驗



智能手機應用程式  
「MTR Mobile」新增功能  
提供更個人化體驗



於20個轉綫車站提供  
哺乳間



在13個車站提供免費  
流動裝置充電服務

## 心繫社區



3,100 萬港元  
社區投資



295個

「鐵路人 鐵路心」項目

超過 6,800 義工參與  
人次



73件藝術品

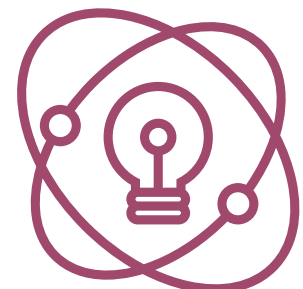
在45個車站展示

超過

7,000

名青少年  
參加青少年計劃，  
包括

STEM  
創未來

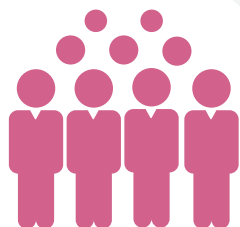


# 員工

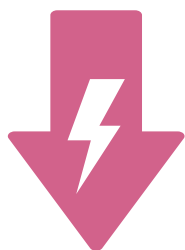


## 為 43,622

名位處世界各地的員工提供一個讓他們盡展所長的工作環境

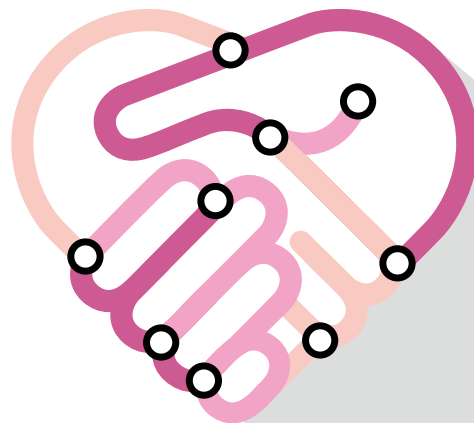


# 環境



每名重鐵網絡乘客的每公里用電量較2008年減少

## 15.1%

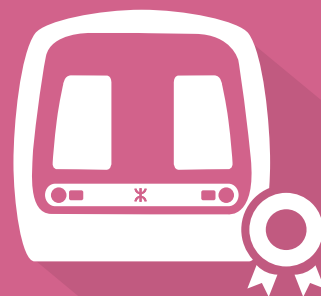


FORTUNE  
CHANGE  
THE WORLD  
2017

© 2017 Time Inc.  
Used under license.

入選《**財富**》  
2017年「改變世界」  
排行榜第**33**位

躋身頭  
五十位的  
唯一香港  
企業



車程準時度維持在  
99.9%

在不倚賴納稅人直接資助下，為乘客提供低車費服務



發行綠色債券，推動未來的  
低碳運輸項目

摘要

# 我們的未來

## 「鐵路 2.0」

投入 60 億港元購買



93

列 8 卡列車

投入 33 億港元  
提升信號系統



投入 7.45 億港元購買



40

輛輕鐵



更換 160 部  
空調冷卻裝置

2 個新鐵路  
項目  
取得進展

將為香港鐵路網絡  
增加 43 公里

## 在香港以外的地區

尋求發展機會



# 《鐵路發展策略2014》

中的7個鐵路項目



## 香港的物業



已批出的物業發展項目將興建

超過 **18,000** 個住宅單位

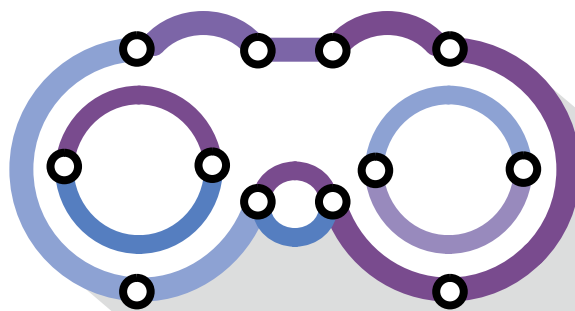
小蠔灣車廠發展項目或可興建

**14,000** 個單位



**2** 個新商場

令公司投資物業組合擴大約34%



## 高鐵香港段

西九龍站將直接連接  
全國高速鐵路網

### 預計行車時間

來往香港至  
深圳福田 **14** 分鐘

來往香港至  
深圳北 **23** 分鐘

來往香港至  
廣州南 **48** 分鐘

香港段全長

**26** 公里

預計於**2018**年第三季完成



# 2017年財務

## 財務表現

經常性業務收入



484 億港元

總收入



554 億港元

基本業務利潤



105 億港元

淨資產



1,664 億港元

淨負債權益比率

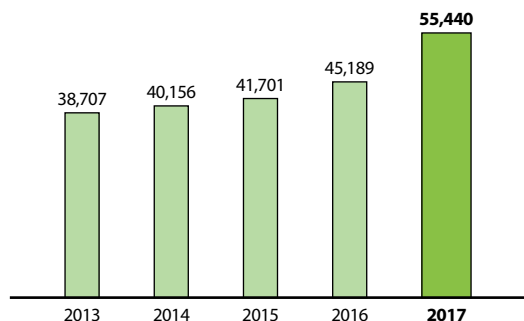


20.6 %

## 過往表現摘要

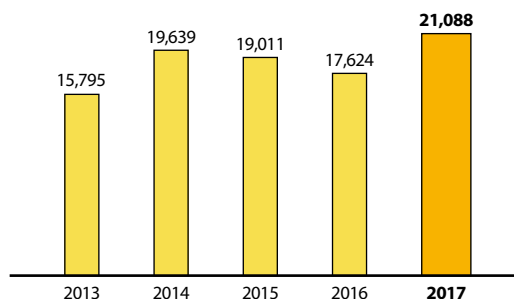
### 總收入

(百萬港元)



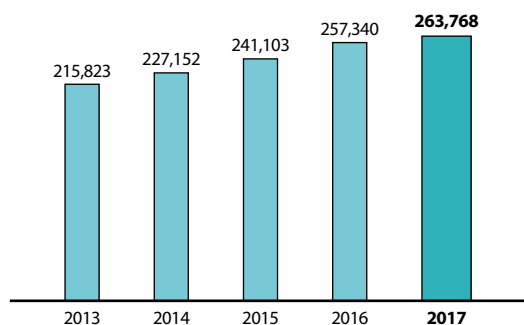
### 未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤

(百萬港元)



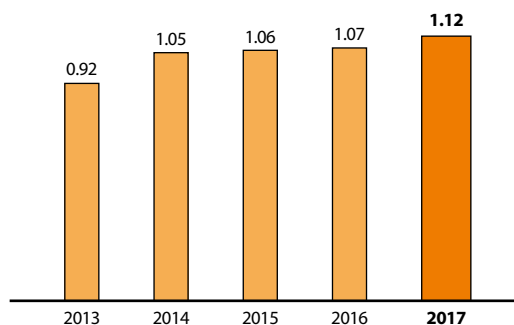
### 資產總值

(百萬港元)



### 每股普通股息

(港元)





## 主要數據

	2017	2016	增/(減)百分率
<b>財務摘要(百萬港元)</b>			
收入			
– 香港客運業務	18,201	17,655	3.1
– 香港車站商務	5,975	5,544	7.8
– 香港物業租賃及管理業務	4,900	4,741	3.4
– 中國內地及國際的鐵路，物業租賃及管理業務附屬公司	16,990	13,478	26.1
– 中國內地的物業發展	6,996	1,348	419.0
– 其他業務	2,378	2,423	(1.9)
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	19,991	17,313	15.5
香港物業發展利潤	1,097	311	252.7
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	21,088	17,624	19.7
來自基本業務的公司股東應佔利潤	10,515	9,446	11.3
資產總值	263,768	257,340	2.5
貸款、其他負債及銀行透支	42,043	39,939	5.3
服務經營權負債	10,470	10,507	(0.4)
公司股東應佔總權益	166,304	149,461	11.3
<b>財務比率</b>			
經營毛利率(%)	36.1	38.3	(2.2)個百分點
經營毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	53.3	53.9	(0.6)個百分點
淨負債權益比率*(%)	20.6 <sup>#</sup>	20.2 <sup>^</sup>	0.4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
利息保障(倍數)	15.0	12.7	2.3倍
<b>股份資料</b>			
每股基本盈利(港元)	2.83	1.74	62.6
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	1.77	1.61	9.9
每股普通股息(港元)	1.12	1.07	4.7
於12月31日的股價(港元)	45.80	37.70	21.5
於12月31日的市值(百萬港元)	275,156	222,629	23.6
<b>營運摘要</b>			
在香港的總乘客人次(百萬計)			
– 本地鐵路服務	1,637.9	1,586.5	3.2
– 過境服務	112.5	113.3	(0.6)
– 機場快綫	16.6	16.1	3.0
– 輕鐵及巴士	229.2	229.1	0.1
平均乘客人次(千計)			
– 本地鐵路服務(周日)	4,772	4,608	3.6
– 過境服務(每日)	308.4	309.5	(0.4)
– 機場快綫(每日)	45.5	44.1	3.3
– 輕鐵及巴士(周日)	649.2	644.7	0.7
每名乘客車費收入(港元)			
– 本地鐵路服務	7.84	7.81	0.3
– 過境服務	29.11	28.71	1.4
– 機場快綫	64.75	61.85	4.7
– 輕鐵及巴士	3.08	3.09	(0.2)
估專營公共交通載容量比率(%)	49.1	48.4	0.7個百分點

\* 計入服務經營權負債及非控股權益持有者貸款作為債務的一部分。

# 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%。

<sup>^</sup> 倘於2016年12月31日每股合共2.20港元總數為130億港元的第二期應付特別股息於2016年12月31日已悉數支付，集團於2016年12月31日的淨負債權益比率將由20.2%增加至28.9%。

# 香港營運網絡及未來支綫

## 地圖說明

- 車站
- 建議車站
- 深圳地鐵網絡
- 轉綫車站
- 建議轉車站
- \* 只限賽馬日

## 現有網絡

- 機場快綫
- 港島綫
- 馬鞍山綫
- 荃灣綫
- 迪士尼綫
- 觀塘綫
- 南港島綫
- 東涌綫
- 東鐵綫
- 輕鐵
- 將軍澳綫
- 西鐵綫

## 興建中項目

- 廣深港高速鐵路
- 沙田至中環綫(大圍至紅磡段)
- 沙田至中環綫(紅磡至金鐘段)

## 根據《鐵路發展策略2014》的未來可建支綫

- - - 北環綫及古洞站
- - - 東涌西延綫及可能興建的東涌東站
- - - 屯門南延綫
- 洪水橋站
- - - 南港島綫(西段)
- - - 東九龍綫
- - - 北港島綫

## 公司所擁有/發展/管理的物業

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>01 德福花園/德福廣場一期及二期</li> <li>02 環球大廈</li> <li>03 海富中心</li> <li>04 旺角中心</li> <li>05 綠楊新邨/綠楊坊</li> <li>06 新葵芳花園</li> <li>07 新葵興花園</li> <li>08 東昌大廈</li> <li>09 康怡花園/康山花園</li> <li>10 康澤花園</li> <li>11 康威花園/無限極廣場</li> <li>12 峻峰花園</li> <li>13 新翠花園</li> <li>14 修頓花園</li> <li>15 杏花邨/杏花園/杏花新城</li> <li>16 柏景臺</li> <li>17 欣景花園</li> <li>18 盈翠半島/青衣城1期/青衣城2期</li> <li>19 東堤灣畔/東薈城/諾富特東薈城酒店/海堤灣畔/藍天海岸/映灣園</li> <li>20 帝柏海灣/維港灣/柏景灣/君滙港/中銀中心/滙豐中心/奧海城一期/奧海城二期</li> <li>21 漾日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景滙/香港W酒店/環球貿易廣場/香港麗思卡爾頓酒店</li> <li>22 國際金融中心一期/國際金融中心二期/國際金融中心商場/四季酒店/Four Seasons Place</li> <li>23 將軍澳豪庭/君傲灣/天晉/PopCorn 1/PopCorn 2/香港九龍東皇冠假日酒店/香港九龍東智選假日酒店/星峰薈</li> <li>24 蔚藍灣畔/連理街</li> <li>25 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場</li> <li>26 都會駅</li> <li>27 駿景園/駿景廣場</li> <li>28 海趣坊</li> <li>29 新屯門中心/新屯門商場</li> <li>30 恒福花園/恒福商場</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>31 連城廣場</li> <li>32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場</li> <li>33 策誠軒</li> <li>34 首都/領都/緻藍天</li> <li>35 御龍山</li> <li>36 銀湖·天峰</li> <li>37 名城</li> <li>38 濠岸8號</li> <li>39 瓏門</li> <li>42 The Austin/Grand Austin</li> <li>45 環宇海灣</li> </ul> |
|---|---|

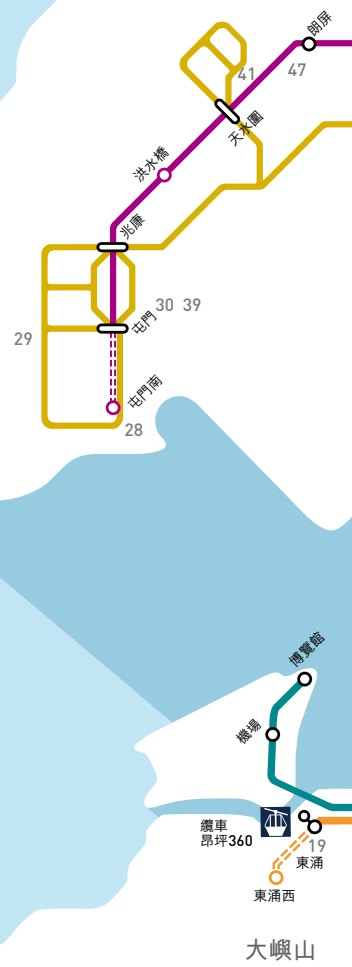
## 發展中/計劃中的物業

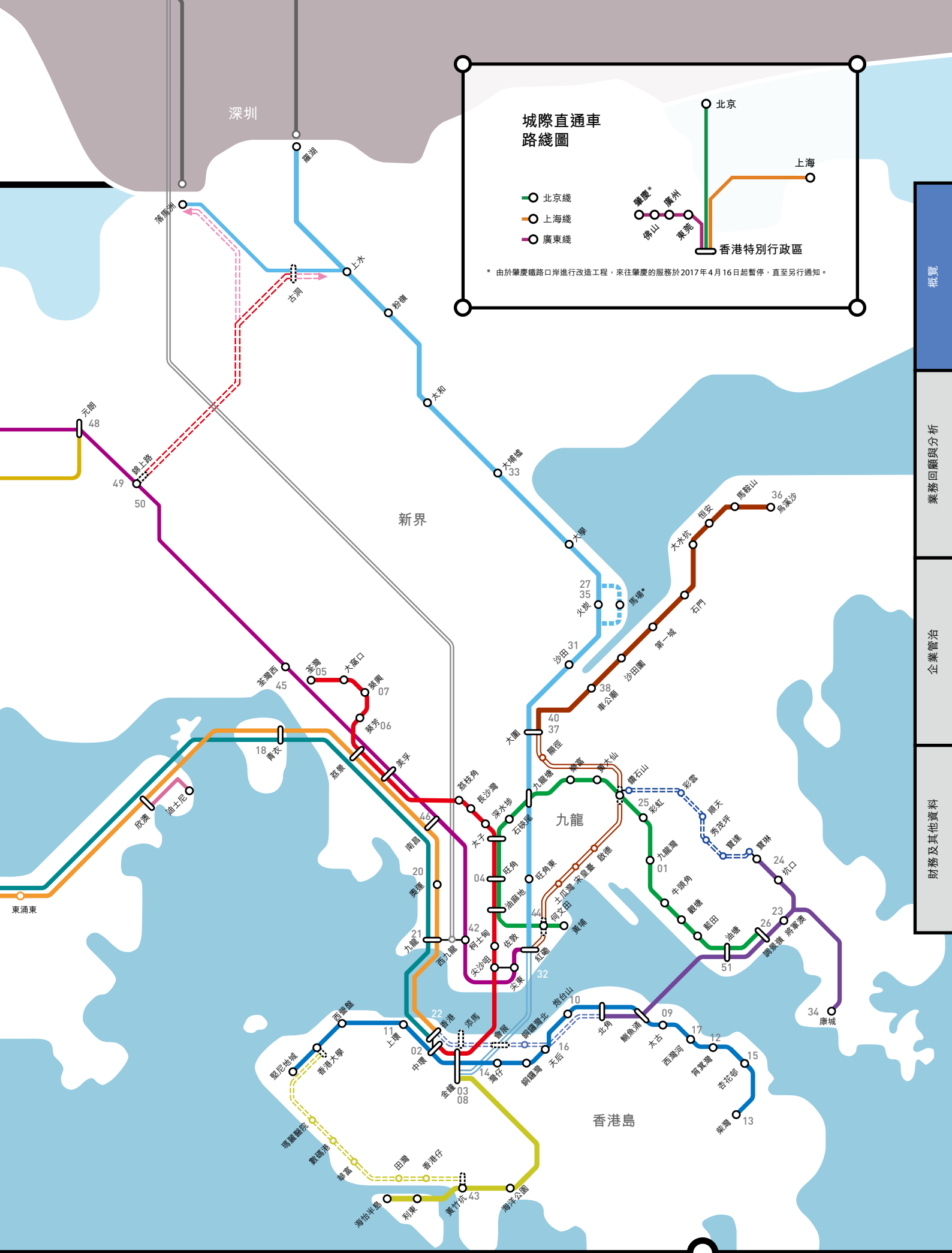
- 34 日出康城物業發展組合
- 40 大圍站
- 41 天樂站
- 43 黃竹坑站物業發展組合
- 44 何文田站物業發展組合
- 51 油塘通風大樓

## 西鐵綫物業發展

(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

- 39 瓏門
- 45 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣
- 46 匯璽
- 47 朗屏8號/朗屏站(南)
- 48 元朗站
- 49 錦上路站物業發展組合
- 50 八鄉維修中心





### 城際直通車 路線圖

- 北京線
- 上海線
- 廣東線

北京  
上海  
南京\*  
廣州  
佛山  
東莞  
香港特別行政區

\* 由於肇慶鐵路口岸進行改造工程，來往肇慶的服務於2017年4月16日起暫停，直至另行通知。

概覽  
業務回顧與分析  
企業管治  
財務及其他資料

# 中國內地及國際業務概覽



倫敦

TfL Rail/  
伊利莎伯綫

South  
Western  
Railway

斯德哥爾摩

斯德哥爾摩地鐵

MTR Express

Stockholm  
Commuter Rail  
(Stockholms pendeltåg)

## 中國內地

### 北京

- 地鐵四號綫  
24個車站 28.2公里
- 地鐵四號綫大興綫  
11個車站 21.8公里
- 地鐵十四號綫\*  
37個車站 47.3公里
- 地鐵十六號綫\*  
29個車站 49.8公里
- 銀座Mall

### 天津

購物商場

### 杭州

- 地鐵一號綫  
31個車站 48公里
- 地鐵一號綫延綫  
3個車站 5.6公里
- 地鐵五號綫(興建中)  
38個車站 51.5公里

### 深圳

- 地鐵四號綫  
15個車站 20.5公里
- 「天頌」
- 購物商場

### 澳門

輕軌系統氹仔綫  
(顧問服務)

## 歐洲

### 英國

- TfL Rail/伊利莎伯綫\*  
40個車站 118公里
- South Western Railway  
203個車站 998公里

### 瑞典

- 斯德哥爾摩地鐵  
100個車站 108公里
- MTR Express  
6個車站 457公里

- Stockholm  
Commuter Rail  
(Stockholms pendeltåg)  
53個車站 247公里

## 澳洲

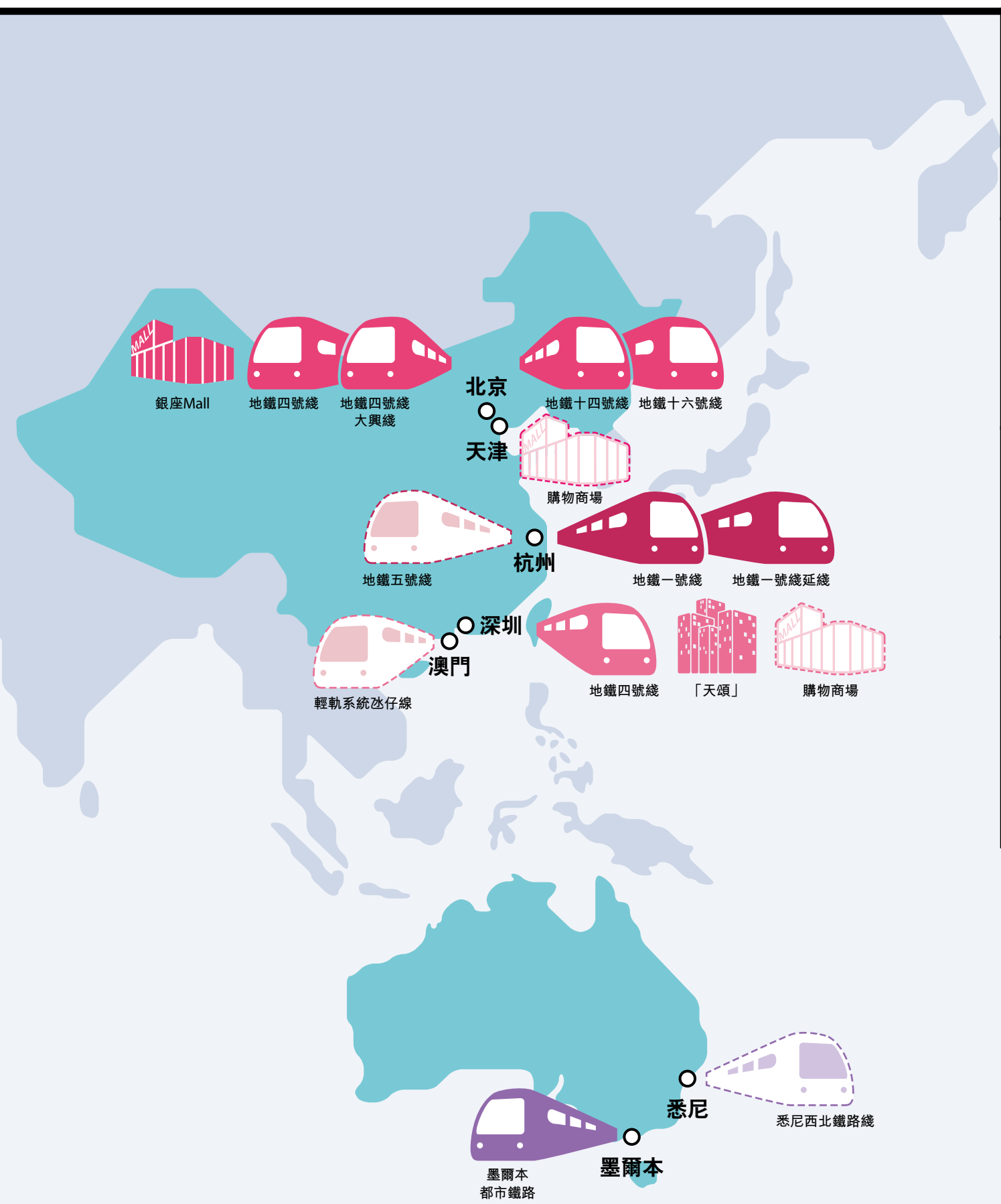
### 墨爾本

- 墨爾本都市鐵路  
219個車站 390公里

### 悉尼

- 悉尼西北鐵路綫(興建中)  
13個車站 36公里

\* 現時部分路段營運中



# 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



# 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。但正如先前提述，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，涉及不同範疇的連接工程，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	811	814	(0.4)
EBITDA	144	167	(13.8)
EBIT	137	159	(13.8)
物業發展附屬公司			
收入	6,996	1,348	419.0
EBITDA	2,314	366	532.2
EBIT	2,314	366	532.2
應佔聯營公司及合營公司利潤	290	226	28.3
<b>國際業務</b>			
鐵路附屬公司			
收入	16,179	12,664	27.8
EBITDA	758	421	80.0
EBIT	629	309	103.6
應佔聯營公司利潤	31	60	(48.3)
<b>中國內地及國際業務</b>			
總EBITDA	3,216	954	237.1
總EBIT	3,080	834	269.3
總EBITDA毛利率(%)	13.4%	6.4%	7.0個百分點
總EBIT毛利率(%)	12.8%	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	1,467	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	879	516	70.3
– 來自中國內地物業發展業務	1,019	263	287.5
總額	1,898	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)	1,940	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

# 香港客運業務

乘客車程準時程度

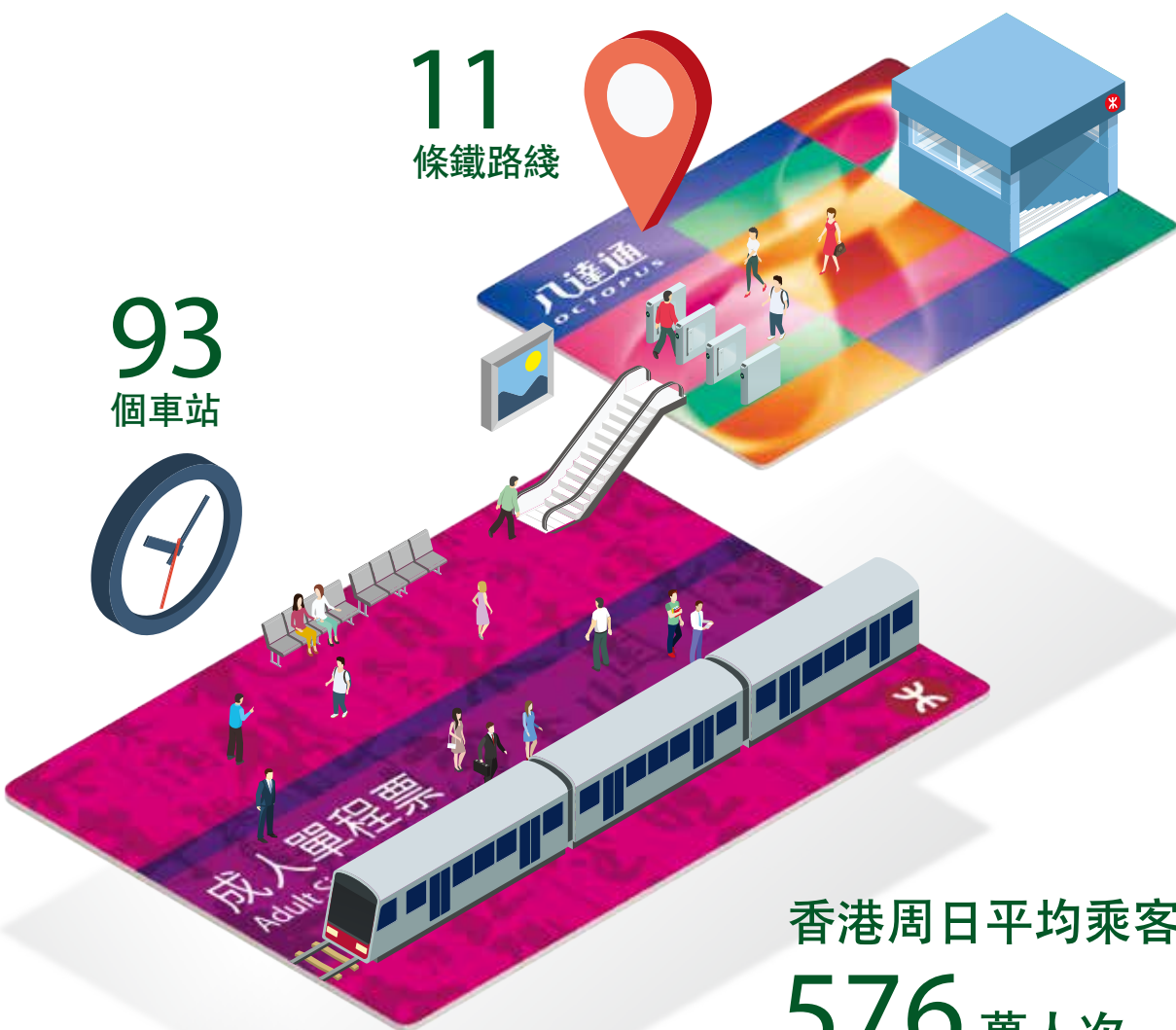
99.9%

路綫總長度

230.9 公里

11  
條鐵路綫

93  
個車站



香港周日平均乘客量

576 萬人次

完成提前檢討  
票價調整機制

使所有乘客受惠



## 我們的目標和成就

我們致力成為全港最佳的公共運輸服務營運者，為顧客提供安全可靠、關懷備至的服務。我們同時致力締造可持續的回報，確保我們可以繼續投資，以提供高水平服務及滿足顧客現在及未來的需要。「鐵路2.0」計劃涵蓋投資更換及提升現有的鐵路資產，以及建設新鐵路綫。這標誌著鐵路交通運輸進入新世代，有助推動香港的經濟及社會發展。

2017年，港鐵服務在安全性和可靠度繼續躋身全球鐵路行業的領先行列。我們繼續加深對顧客需要的了解，並正如《2030顧客體驗願景藍圖》所述，讓我們能夠及早計劃，推出更多措施優化我們的服務。為配合國家「一帶一路」倡議，港鐵學院將為促進在香港鐵路專業技能和知識的輸出扮演策略性的角色。

## 我們的挑戰

- **高鐵香港段於2018年第三季通車：**  
為客運服務的營運作準備，並於2018年第三季為公眾提供高效益及可靠的高速鐵路服務
- **管理大型資產提升和更新工程：**  
在不影響服務表現或顧客體驗下，進行所需的大型資產提升和更新工程
- **聯接項目的安全性：**  
確保項目從完成到營運的平穩過渡，以保障各方的安全
- **員工更替和數碼化：**  
我們就引進的創新技術，向車務員工提供廣泛的培訓課程

## 我們的策略

- **安全第一，優質服務：**  
我們在公司深化已穩固的「安全第一」文化，並為同事提供清晰指引及完善培訓，以滿足營運和顧客的需要。我們亦繼續提升顧客的安全意識
- **保持極高的表現水平：**  
港鐵的服務維持世界級水平，並超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標中所列明的表現目標。港鐵繼續執行非常嚴謹的維修保養制度，並為更新及提升鐵路資產作出重大投資
- **加強聯繫顧客，提升乘車體驗：**  
了解和滿足顧客最重視的訴求、提升旅程體驗、以及回應因人口老化和服務數碼化所帶來的需要
- **員工發展：**  
員工是公司最寶貴的資產，我們致力啟發、鼓勵及培育員工，並在多方面的職能範疇上提供長遠及具吸引力的事業發展機會
- **港鐵學院：**  
「港鐵學院」致力成為世界公認培育鐵路管理及工程優秀人才的中心，為員工、香港和全球鐵路行業提供課程

業務回顧

# 香港客運業務



EBITDA  
74.75億港元

↓2.1%

EBIT  
16.56億港元

↓35.6%



## 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因此下跌2.1%至74.75億港元。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出色的安全表現，須呈報事故數目較2016年減少5.5%。

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。

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。另外，月台空隙安全標誌計劃已在觀塘站試行，該計劃隨後亦已擴展至金鐘站、灣仔站及銅鑼灣站。







## 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

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。

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。

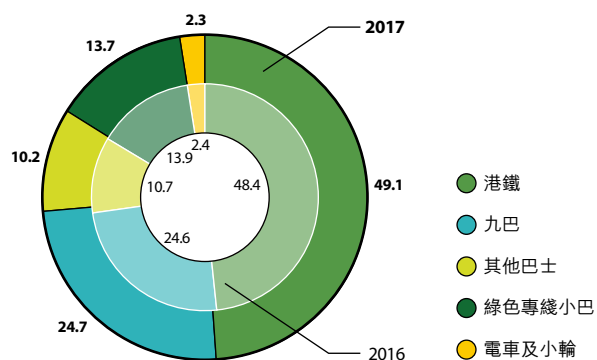
2017年，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量增加3.0%至576萬人次。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升3.6%至477萬人次。





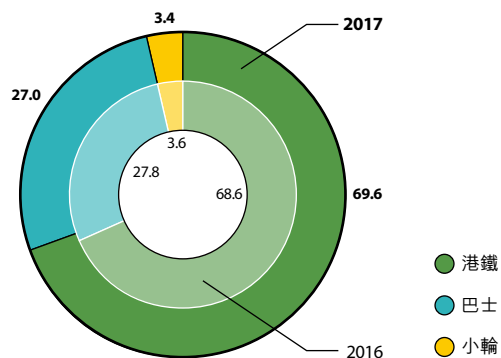
## 香港主要交通工具市場佔有率

(百分率)



## 主要過海交通工具市場佔有率

(百分率)



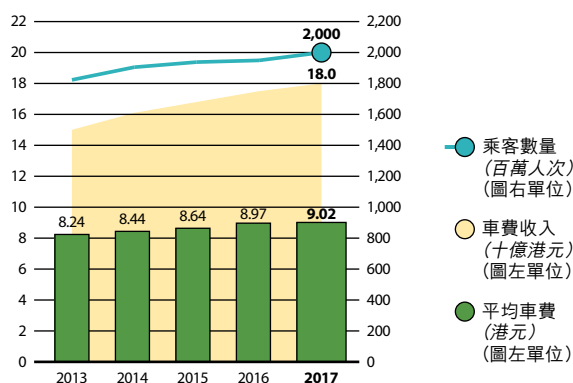
## 市場佔有率

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%。

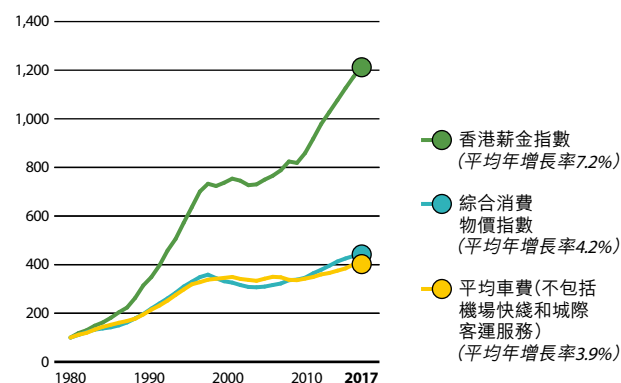
由於面對其他交通工具的競爭，公司於2017年在過境業務的市場佔有率由51.2%下跌至50.8%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由21.4%輕微上升至21.5%。



## 乘客及車費



## 車費趨勢



## 車費調整、推廣及優惠

公司按票價調整機制調整票價，並定期檢討機制。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，並修訂有關安排，使所有乘客受惠，同時確保公司在財政上的可持續性。於檢討過程中，我們廣泛聽取不同持份者的意見，包括乘客和股東。票價調整機制的兩個重要支柱，包括票價調整機制的方程式，及以直接驅動方式來實施票價調整的形式，均維持不變。同時，公司推出直接惠及乘客的兩項主要新猷：

- 為期六年的特別調減。由2017/2018年度至2022/2023年度，每年額外將票價調整幅度特別扣減0.6個百分點。於2017/2018年度已額外將整體票價調整幅度扣減10%

- 直接與利潤掛鈎的回贈。在2017/2018年度至2022/2023年度的期間，每年為使用八達通搭乘港鐵的乘客提供最少六個月的每程車費扣減3%。假如所需款項超出與分享利潤機制及服務表現安排下撥出的款項，港鐵將會補足差額。2017/2018年度回贈已於2017年12月17日結束

除上述兩項新措施外，港鐵為轉乘全港超過五百條綠色專線小巴路綫及使用八達通的乘客，提供每程車費扣減0.3港元的優惠，此項優惠安排將於2018年第二季開始推出。

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、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



## 國際鐵路系統表現比較：17個繁忙市區地下鐵路系統(國際都市鐵路聯會)

2016年 鐵路網絡數據	港鐵*	鐵路 A	鐵路 B	鐵路 C	鐵路 D	鐵路 E	鐵路 F	鐵路 G	鐵路 H	鐵路 I	鐵路 J	鐵路 K	鐵路 L	鐵路 M	鐵路 O	鐵路 P	鐵路 Q
乘客車程(百萬次計)	<b>1,700</b>	1,593	553	1,008	1,543	1,399	1,663	581	2,367	1,785	1,552	489	672	768	1,970	888	740
車卡公里(百萬計)	<b>288</b>	455	128	199	251	585	383	180	821	559	262	110	135	135	487	115	127
路線長度(公里)	<b>200</b>	460	146	187	301	427	226	286	339	532	206	115	104	130	588	69	131
車站數目	<b>91</b>	232	173	147	164	270	163	248	189	425	303	66	100	79	305	61	108

\* 納入國際地鐵系統表現比較之港鐵綫包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫、馬鞍山綫及西鐵綫，機場快綫並不納入比較之列。

註：其他參與國際地鐵系統表現比較的機構包括London Underground、New York City Transit、Sistema de Transporte Colectivo、Régie Autonome des Transports Parisiens Metro、Régie Autonome des Transports Parisiens Réseau Express Régional、Metropolitano de São Paulo、Moscow Metro、Metro de Madrid、Metro de Santiago、Berliner Verkehrsbetriebe、SMRT Corporation Limited、Delhi Metro Rail Corporation Limited、上海地鐵運營有限公司、北京市地鐵運營有限公司、臺北大眾捷運股份有限公司及廣州地鐵集團有限公司。根據協議，參與比較的機構只能以不記名方式披露個別成員的資料。

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，並加強數據線的定期保養。

我們透過定期調查和研究了解乘客對港鐵服務及票價的滿意程度，而服務質素指數及票價指數反映如下：

服務質素指數	2017	2016
本地鐵路服務及過境服務	69	69
機場快綫	83	83
輕鐵	69	69
巴士	70	69

票價指數	2017	2016
本地鐵路服務及過境服務	58	58
機場快綫	73	74
輕鐵	68	68
巴士	66	66

## 卓越服務獲表揚

港鐵的卓越服務屢獲殊榮，下表載列部分獎項：

獲得的獎項	主辦機構
<b>香港服務大獎 2017</b> • 公共交通組別大獎 • 企業責任大獎 • 超卓榮譽 10 年大獎	《東周刊》
<b>星鑽服務大獎 2016</b> • 公共交通組別大獎 • 企業義工團隊組別大獎	《星島日報》
<b>服務第壹大獎 2017</b> • 公共交通工具組別 • 最佳服務員工季軍	《壹週刊》
<b>IDC 數位轉型大獎 2017</b> • 香港數位轉型綜合領導者 • 亞太區數位轉型綜合領導者	International Data Corporation
<b>優質顧客服務大獎 2017</b> • 卓越大獎 金獎	香港優質顧客服務協會
<b>2016 最佳 .hk 網站獎</b> • 「商業」企業組 金獎 • 最喜愛 .hk 網站獎	香港互聯網註冊管理有限公司

## 標準借鑑

### 港鐵表現與最佳表現比較

服務可靠性  
(乘客準時抵步)



列車準時程度  
(準時到達百分率)



系統使用率  
(乘客公里相對載容量公里)



載客密度  
(每公里軌道載客人次)



● 2016 ● 2015

最佳表現 = 100

## 成本效益及員工效率

### 港鐵表現與最佳表現比較

成本效益  
(收入與總開支之比率)



員工效率  
(載客量公里與員工工作時數之比率)



● 2016 ● 2015

最佳表現 = 100



## 2017年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
<b>列車按照編定班次行走(列車服務供應)</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.9%
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 輕鐵	98.5%	99.5%	99.9%
<b>乘客車程準時程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
<b>列車服務準時程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫	98.0%	99.0%	99.7%
- 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
<b>列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	650,000	5,202,676
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	650,000	8,158,284
<b>車票可靠程度：乘客使用智能車票多少次才遇到一次車票失誤</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	9,500	68,442
<b>增值機可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.8%
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.8%
- 輕鐵	不適用	99.0%	99.7%
<b>自動售票機可靠程度*</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫	97.0%	99.0%	99.7%
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.8%
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.5%
<b>出入閘機可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
<b>輕鐵月台八達通收費器可靠程度</b>			
	不適用	99.0%	99.9%
<b>扶手電梯可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
<b>乘客升降機可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.7%
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.8%
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.7%
<b>溫度及通風</b>			
- 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏26度或以下	不適用	97.5%	99.9%
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	0
- 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏27度或以下，車站大堂則在攝氏29度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	92.0%	99.8%
<b>清潔程度</b>			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	99.9%
- 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	100.0%
<b>西北鐵路服務範圍內之巴士服務</b>			
- 按照編定班次行走	不適用	99.0%	99.6%
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	100.0%
<b>六個工作天內回覆乘客查詢</b>			
	不適用	99.0%	100.0%

\* 輕鐵服務表現數據將於新售票機完成安裝、測試及試行後再作公布。

## 「鐵路2.0」

「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。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。

### 新鐵路項目

正在建造的餘下兩個新鐵路項目，即廣深港高速鐵路香港段及沙田至中環綫，項目竣工後將改善全港各區及與中國內地的交通連繫。以上項目的詳情載於「香港網絡拓展」。

### 現有網絡的大型資產提升和更新工程

#### 新列車

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。

#### 新輕鐵車輛

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。

#### 信號系統升級

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。荃灣綫信號系統升級工程預計將於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。

### 更換空調冷卻裝置

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。

### 主要聯接工程

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，包括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。

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。

## 其他鐵路網絡改善工程

### 提供更頻密的列車班次

港鐵於2017年2月起進一步增加列車班次，為觀塘綫、荃灣綫及港島綫每星期額外增加148班列車班次，使乘客享受更頻密、更方便的列車服務，尤其是週五及週末。

### 提升車站設施

旺角站的改善工程已於2017年8月完工，當中包括安裝了一部新扶手電梯。九龍塘站於2017年12月安裝了一部新升降機。觀塘站、鰂魚涌站、銅鑼灣站、九龍塘站及粉嶺站的六部液壓升降機亦已改裝為牽引式升降機，並於年內開放供公眾使用。

連接慈正邨與慈雲山中心的行人天橋於2017年10月19日開放供公眾使用。這條全長300米的新建行人天橋是沙田至中環綫項目最後一個落成啟用的行人設施，旨在改善慈雲山地區行人的步行環境。灣仔站的新行人隧道及出入口於2017年12月開放，以完善車站與周邊的連繫。

### 回應不斷變化的需求

正如《2030顧客體驗願景藍圖》所述，我們不斷加深了解顧客的需要，從而回應顧客的訴求。為實現這一願景，我們在2017年加強改善服務，包括在13個車站的「iCentre」推出



免費流動設備充電服務，並在羅湖及落馬洲站安裝了額外的「免費Wi-Fi」熱點。我們亦回應了社區對母乳餵哺設施的需求上升。在車站同事的諒解及共同努力下，自2017年12月起，我們在20個轉綫車站的職員休息室內增設了哺乳間，為有需要的乘客提供更舒適的環境餵哺母乳。在七個轉綫車站進行大型翻新工程時，我們亦會一併加設公共洗手間及育嬰間。

隨著年長人口增加，我們將針對四方面作出改善，包括暢通度、行走時的輔助設施、洗手間設施和資訊提供。我們現正規劃一些有關長者友善措施，並於2018年開始逐步推行。於2017年9月，公司試行免費無障礙接駁服務，協助輪椅乘客更便捷地前往太古城道的D1出入口，以使用該處的無障礙通道進出車站。兩個轉綫車站(即調景嶺站及油塘站)的公共洗手間安裝工程已於2017年10月開展，預期將於2019年

上半年完工。在紅磡站城際直通車離境大堂範圍內，公司已於2017年重新配置男女及無障礙洗手間，以及增設育嬰室。

深受歡迎、長達12個月的「開心搭·生日獎」活動已於2017年3月31日圓滿結束。港鐵每月抽出一天為幸運日，凡於當天出生並持有香港身份證的顧客，均可獲贈生日禮品包一份，包括一張特別設計、可供全日無限次乘搭港鐵本地鐵路服務的全日通車票，一張50港元的港鐵商場現金券，以及其他商戶優惠券。

## 加強與乘客溝通

我們不斷努力，確保為乘客提供適時及相關資訊。於2017年，我們已大致完成在觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的車站安裝新一代乘客資訊顯示屏的工程。我們亦為機場快綫及巴士上的車載資訊作出改進。

## 鐵路系統資料

車務運作資料		2017		2016	
<b>路綫總長度 (公里)</b>		<b>230.9</b>		230.9	
<b>車卡數目</b>		<b>2,244</b>		2,146	
<b>每日營運時數</b>					
港島綫、荃灣綫、觀塘綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、西鐵綫、機場快綫及輕鐵		<b>19.0</b>		19.0	
東鐵綫及馬鞍山綫		<b>19.5</b>		19.5	
<b>繁忙時間列車間距 (秒計)</b>		<b>早上繁忙時間</b>	<b>晚上繁忙時間</b>	<b>早上繁忙時間</b>	<b>晚上繁忙時間</b>
- 荃灣綫		<b>120</b>	<b>120</b>	120	120
- 觀塘綫		<b>126</b>	<b>140</b>	126	140
- 港島綫		<b>112</b>	<b>124</b>	112	124
- 南港島綫		<b>200</b>	<b>200</b>	200	200
- 東鐵綫					
紅磡至上水		<b>212</b>	<b>200</b>	212	200
紅磡至羅湖		<b>327</b>	<b>327</b>	327	327
紅磡至落馬洲		<b>600</b>	<b>600</b>	600	600
- 馬鞍山綫		<b>180</b>	<b>240</b>	180	240
- 將軍澳綫		<b>133</b>	<b>133</b>	133	133
- 東涌綫					
香港至東涌		<b>360</b>	<b>360</b>	360	360
香港至青衣		<b>240</b>	<b>240</b>	240	240
- 機場快綫		<b>600</b>	<b>600</b>	600	600
- 西鐵綫		<b>171</b>	<b>210</b>	171	210
- 迪士尼綫		<b>270</b>	<b>270</b>	270	270
- 輕鐵		<b>270</b>	<b>300</b>	270	300

# 香港車站商務

車站及列車內的  
廣告點達  
**46,735** 個

車站商店達  
**1,416** 間  
總面積  
**58,716** 平方米

**4G**  
數據服務  
覆蓋全程



## 我們的目標和成就

我們提供鐵路相關服務，致力優化顧客旅程體驗。鐵路相關服務包括車站零售商店、廣告業務和電訊服務。我們的策略是探索如何能有效地利用港鐵車站、列車及其他資產以提供相關服務，同時為公司帶來非票務相關收入。

2017年，港鐵新增的商店及品牌為顧客帶來更多選擇。我們引入全新的廣告形式，令顧客在旅程中更容易留意到。我們已增加電子商店廣告套餐的數目，以把握在綫與離綫綜合營銷模式的趨勢。香港站和機場站設置了嶄新的數碼屏幕，有部分屏幕配有多點觸控式功能，以便與顧客進行互動。我們繼續與電訊營運商合作，為流動電話及Wi-Fi服務進行升級工程。

儘管零售市道疲弱及租金持續受壓，車站商店的新訂租金仍然錄得增長，原因是車站商戶組合多元化，而且切合市民日常生活的需要。

## 我們的挑戰

### 車站商務

- 嶄新形式的電子商貿為傳統零售商帶來新挑戰
- 零售業銷情從2016年低位溫和回升，但零售商對擴展業務仍持審慎態度

### 廣告業務

- 廣告商對廣告支出態度審慎，並較喜歡進行店內促銷

- 流動平台的廣告支出持續急升，削弱了傳統媒體的廣告收入

### 電訊服務

- 為應付市場對提高數據容量的需求，電訊營運商正在進行系統升級工程。為防止服務受中斷，升級工程每天只限在非行車時段的兩小時內進行

## 我們的策略

### 車站商務

- 進行策略性發展，優化現有鐵路綫及新鐵路綫上的鋪面和零售價值
- 拓展業務，以擴展商戶基礎和提升業務增長空間
- 優化商戶組合，以提升顧客服務和新訂租金水平

### 廣告業務

- 為廣告商提供靈活、適時的銷售套餐及創新方案，以滿足他們不斷轉變的需求。例如推出結

合互動手機應用程式的宣傳活動，當中運用擴增實景和Beacon技術

- 繼續推行產品開發、營銷傳訊和銷售套餐方面的數碼轉型

### 電訊服務

- 與電訊營運商探索新技術，以優化顧客的流動通訊體驗



業務回顧  
香港車站商務



EBITDA  
54.74億港元

↑ 9.2%

EBIT  
47.22億港元

↑ 8.3%





## 財務表現

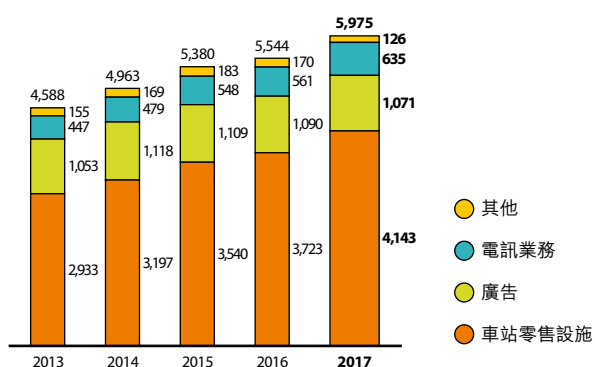
如下列表所示，香港車站商務於2017年的財務表現取得佳績。

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2017	2016	
<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
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	<b>5,474</b>	5,012	9.2
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>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。

## 香港車站商務收入

(百萬港元)







## 車站零售設施

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間位於南昌站、天水圍站、青衣站、荃灣西站、石門站、屯門站、落馬洲站及元朗站，之前關閉進行翻新的商店開業。

為加強港鐵商店「隨行隨買」的品牌定位，公司於2017年推出有兩位本地藝人參與的品牌推廣活動。年內共引入24個新品牌，並透過海報在整個網絡中推廣。



## 廣告

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。

## 電訊

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。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。

# 香港物業及其他業務

已批出的物業發展  
項目將提供超過

**18,000** 個住宅單位

管理超過

**96,000**

個住宅單位

我們的投資物業  
組合包括

**13** 個商場





## 我們的目標和成就

港鐵致力為香港市民創造可持續發展的綜合社區，以躋身業界領先地位。我們的成功之道是透過發展鐵路網絡沿綫土地，並作為這些物業發展項目的物業管理者，提供卓越的物業管理服務，以創建可持續發展的社區。建設這些社區，有賴港鐵發揮全面的物業發展及管理專長，以及與社區建立緊密聯繫。

2017年，港鐵批出兩個物業發展項目，即黃竹坑站第一期及第二期。作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們批出錦上路站第一期項目。我們繼續研究鐵路網絡沿綫的新發展機會，以增加房屋供應。我們的物業管理業務繼續獲得多項殊榮。我們將繼續擴展旗下的投資物業組合，而「青衣城」2期及「德福廣場」二期七樓和八樓，已於年內啟用。

## 我們的挑戰

### 物業租賃

- 在不影響現有鐵路營運和新鐵路項目的情況下，擴展投資物業組合
- 隨著電子商貿的發展，消費者行為和零售設施的需求均出現變化

### 物業管理

- 法例的改變，包括發牌、採購和維修，將為香港住宅物業管理行業帶來機遇和挑戰

### 物業發展

- 市場容易受到利率可能上升和全球資本市場波動所影響

## 我們的策略

### 物業安全

- 確保旗下建築地盤、投資和管理物業，以及毗鄰鐵路設施的安全是我們的首要目標

### 物業租賃

- 持續提升公司香港投資物業組合的利潤及資本價值
- 透過優化我們的購物商場以維持投資物業組合的價值，並新增優質的零售設施，使應佔總樓面面積增長34%
- 制定可持續和創新的策略，以應對電子商貿的衝擊

### 物業管理

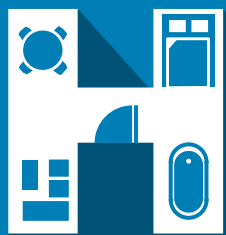
- 提升物業管理服務，以符合甚至超越顧客的要求和期望

- 推廣能提升能源效益的綠色項目，為旗下所管理的物業提供健康及可持續發展的環境

### 物業發展

- 優化旗下物業發展項目與鐵路網絡及其他交通工具的緊密連繫
- 擴大物業發展規模，包括對現有鐵路綫的可行用地進行用地改劃，並根據《鐵路發展策略2014》所建議的新鐵路項目，採用行之有效的「鐵路加物業」綜合發展經營模式來開發沿綫物業發展項目
- 在符合預算和優質標準的情況下，準時交付已批出的物業發展項目
- 透過銳意創新及把握新發展機遇，不斷提升港鐵自身的標準





## 物業租賃 及管理

EBITDA  
40.98億港元

↑ 4.3%

EBIT  
40.82億港元

↑ 4.3%

## 物業發展 利潤

10.97億港元



## 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		
	2017	2016	增/(減)百分率
<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
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	<b>4,098</b>	3,930	4.3
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>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

## 物業租賃

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。

年內，我們的零售物業再次獲得多個獎項。「圓方」及「德福廣場」在《東週刊》主辦的「香港服務大獎2017」中分別榮獲「溫情洋溢購物商場」和「尊尚服務之選」兩個獎項；並同時於《蘋果動新聞》舉辦的「動MALL王大獎」中獲獎。「圓方」亦獲《香港經濟日報》之「我最喜愛商場大獎2016/17」。「德福廣場」亦在中華電力有限公司主辦的「環保節能機構嘉許計劃2017」當中獲得「物業管理 — 工商業」組別獎。「杏花新城」憑藉成功的重新定位及改建工程，榮獲「皇家特許測量師學會(RICS)香港年度大獎2017」的「零售團隊 — 優秀證書」殊榮。

## 在香港的投資物業組合(於2017年12月31日)

地點	類別	可出租樓面 面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍九龍灣德福廣場一期	商場	39,305	-	100%
	停車場	-	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期7-8樓	商場	2,397	-	100%
九龍九龍灣德福廣場二期3-6樓	商場	19,063	-	50%
	停車場	-	136	50%
新界荃灣綠楊坊	商場	11,094	-	100%
	停車場	-	651	100%
香港杏花邨杏花新城	商場	15,353	-	100%
	街市	1,216	-	100%
	幼稚園	2,497	-	100%
	停車場	-	415	100%
青衣青衣城1期	商場	29,161	-	100%
	幼稚園	920	-	100%
	停車場	-	220	100%
	電單車停車場	-	50	100%
青衣青衣城2期	商場	6,448	-	100%
	停車場	-	65	100%
	電單車停車場	-	21	100%
坑口連理街	商場	2,629	-	100%
	停車場	-	16	100%
	電單車停車場	-	1	100%
將軍澳「PopCorn 2」	商場	8,456	-	70%
	停車場	-	50	70%
將軍澳「PopCorn 1」	商場	12,173	-	50%
	停車場	-	115	50%
	電單車停車場	-	16	50%
九龍彌敦道三百零八號地下	舖位	70	-	100%
九龍彌敦道七百八十三號地下	舖位	36	-	100%
新界葵涌新葵芳花園	幼稚園	540	-	100%
	停車場	-	126	100%
香港中環國際金融中心 - 國際金融中心二期 - 國際金融中心一期及二期	寫字樓	39,410	-	100%
	停車場	-	1,308	51%
香港鯉魚涌康怡花園停車場大廈第一期	停車場	-	292	100%
香港夏慤道十八號海富中心天台廣告板	廣告板	-	-	100%
香港夏慤道十八號海富中心一樓商場舖位十個	舖位	286	-	50%
九龍大角咀奧海城一期	室內運動場	13,219	-	100%
九龍大角咀奧海城二期	舖位	1,096	-	100%
九龍彩虹清水灣道八號彩虹泊車轉乘公眾停車場	停車場	-	54	100%
	電單車停車場	-	10	100%
	泊車轉乘港鐵車位	-	450	100%
九龍柯士甸道西一號圓方	商場	45,800	-	81%
	停車場	-	898	81%
九龍柯士甸道西一號過境巴士總站	過境巴士總站	5,113	-	100%
九龍柯士甸道西一號幼稚園	幼稚園	1,045	-	81%
火炭駿景廣場	商場	7,720	-	100%
火炭駿景園	住宅	2,784	-	100%
	停車場	-	20	100%
屯門海趣坊	商場	6,083	-	100%
	停車場	-	32	100%
屯門新屯門商場	商場	9,022	-	100%
	停車場	-	421	100%



## 在香港的投資物業組合(於2017年12月31日)(續)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
屯門恒福商場	商場	1,924	-	100%
	停車場	-	22	100%
沙田連城廣場零售樓層及1至6樓	商場	12,154	-	100%
將軍澳日出康城首都	舖位	391	-	100%
	長者護理中心	2,571	-	100%
將軍澳日出康城領都	幼稚園	800	-	100%
	停車場	-	2	100%
車公廟濠岸8號	舖位	154	-	100%
	幼稚園	708	-	100%
將軍澳日出康城緻藍天	幼稚園	985	-	100%

註：除下列之外，所有公司及其附屬公司物業批地租約均超過50年

- 德福廣場一、二期、綠楊坊、青衣城1、2期、新葵芳花園、國際金融中心、奧海城、圓方、位於柯士甸道西一號的過境巴士總站及幼稚園、駿景廣場、駿景園、海趣坊、新屯門商場及恒福商場的批地租約期限至2047年6月30日
- 彩虹泊車轉乘公眾停車場的批地租約期限至2051年11月11日
- 連理街的批地租約期限至2052年10月21日
- PopCorn 2的批地租約期限至2052年3月27日
- 日出康城的批地租約期限至2052年5月16日
- 連城廣場的批地租約期限至2057年12月1日
- 車公廟濠岸8號的舖位及幼稚園的批地租約期限至2058年7月21日

## 待售物業(於2017年12月31日)

地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	6,026*	-	40%
	停車場	-	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	-	117	40%
九龍柯士甸道西一號凱旋門	住宅	548**	-	38.5%
	停車場	-	12	38.5%
將軍澳坑口培成路十五號蔚藍灣畔	電單車停車場	-	18	71%
將軍澳唐俊街九號君傲灣	電單車停車場	-	24	70%
九龍深旺道八號君匯港	幼稚園	1,299	-	50%
沙田樂景街二十八號御龍山	住宅	749***	-	55%
	零售	2,000	-	55%
	停車場	-	15	55%
	電單車停車場	-	5	55%
沙田西沙路五百九十九號銀湖·天峰	住宅	1,674**	-	92.88%
	零售	3,000	-	92.88%
	幼稚園	1,000	-	92.88%
	停車場	-	38	92.88%
沙田美田路一號名城	停車場	-	137	100%
將軍澳日出康城緻藍天	住宅	1,476***	-	73.10%
	停車場	-	240	100%
沙田車公廟路八號濠岸8號	住宅	212***	-	87%
	停車場	-	5	87%

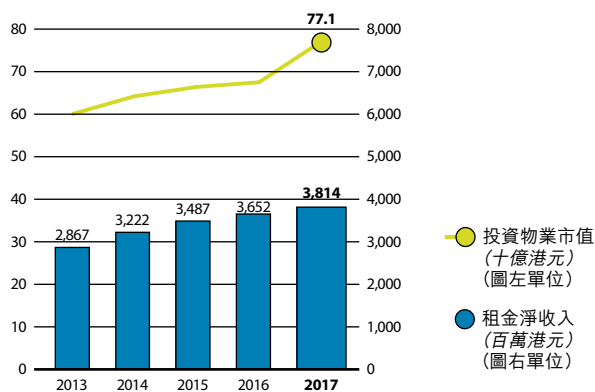
\* 可出租樓面面積

\*\* 之前發放的售樓說明書內所載之建築面積

\*\*\* 實用面積

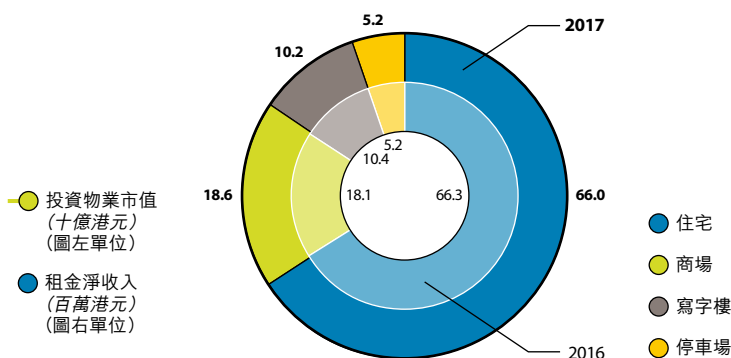


## 投資物業



## 香港物業管理收入分佈

(百分率)



## 物業管理

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。

一如以往，我們卓越的物業管理於2017年獲得多個獎項。我們所管理的兩個物業獲職業安全健康局頒發的獎項。「御龍山」在「最佳職安健物業管理大獎2016-2017」中獲「安全文化大獎金獎」，而「凱旋門」榮獲「最佳物業管理獎」優異獎。

## 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。



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。

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。

## 業務回顧 香港物業及其他業務

### 已批出的物業發展項目進度

地點	項目進度		
	設計	地基工程	上蓋工程
日出康城第四期	👍 完成	👍 完成	🔄 進行中
大圍站	👍 完成	🔄 進行中	🔄 進行中
日出康城第五期	👍 完成	👍 完成	🔄 進行中
日出康城第六期	👍 完成	👍 完成	🔄 進行中
天榮站	👍 完成	🔄 進行中	✅ 於2018年上半年展開
日出康城第七期	👍 完成	👍 完成	🔄 進行中
日出康城第八期	👍 完成		✅ 於2018年上半年展開
日出康城第九期	👍 完成	👍 完成	✅ 於2018年上半年展開
日出康城第十期	👍 完成	👍 完成	✅ 於2018年上半年展開
何文田站第一期	🔄 進行中	✅ 於2018年上半年展開	
黃竹坑站第一期	🔄 進行中		
黃竹坑站第二期	🔄 進行中		

### 西鐵綫物業發展計劃

公司擔任西鐵沿綫物業發展項目的代理。

車站/地塊	土地面積 (公頃)	實際/預計 批出日期	實際/預計 落成日期
<b>已批出物業發展項目</b>			
屯門	2.65	2006年8月	2012 – 2014年 分期落成
荃灣西(七區)	2.37	2008年9月	2014年
南昌	6.18	2011年10月	2017 – 2019年 分期落成
朗屏(北)	0.99	2012年10月	2017年落成
荃灣西(五區)城畔	1.34	2012年1月	2018年
荃灣西(五區)灣畔	4.29	2012年8月	2018年
荃灣西(六區)	1.38	2013年1月	2018年
朗屏(南)	0.84	2013年6月	2019年
元朗	3.91	2015年8月	2022年
錦上路第一期	4.17	2017年5月	2025年
	<b>28.12</b>		
<b>待批出物業發展項目</b>			
錦上路第二期	約5.17	2024 – 2025年	2031 – 2032年
八鄉維修中心	約23.56	尚待確定	尚待確定
	<b>28.73</b>		
<b>總額</b>	<b>56.85</b>		

## 已批出及於年內落成之物業發展項目

地點	發展商	類別	總樓面面積 (平方米)	批出日期	預計落成日期
<b>何文田站</b> 第一期	高銀金融(集團)有限公司	住宅	69,000	2016年12月	2022年
<b>康城站</b> 晉海及晉海II	新鴻基地產發展有限公司	住宅	122,302	2014年4月	2018 – 2019年 分期落成
第五期	會德豐有限公司	住宅	102,336	2014年11月	2019年
第六期	南豐集團控股有限公司	住宅	136,970	2015年1月	2020年
第七期	會德豐有限公司	住宅 商場 幼稚園	70,260 44,500 1,160	2015年6月	2022年
第八期	長江實業集團有限公司	住宅	97,000	2015年10月	2021年
第九期	會德豐有限公司	住宅 幼稚園	104,110 810	2015年12月	2022年
第十期	南豐集團控股有限公司	住宅	75,400	2016年3月	2022年
<b>大圍站</b> 大圍	新世界發展有限公司	住宅 商場	190,480 60,620*	2014年10月	2022年
<b>天榮站</b> 天榮	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	91,051 205	2015年2月	2021年
<b>黃竹坑站</b> 第一期	路勁基建有限公司和 平安不動產有限公司	住宅	53,600	2017年2月	2022年
第二期	嘉里建設有限公司和 信和置業有限公司	住宅	45,800	2017年12月	2023年
<b>錦上路站#</b> 第一期	信和置業有限公司， 中國海外發展有限公司和 嘉華國際集團有限公司	住宅	114,896	2017年5月	2025年
<b>朗屏站#</b> 朗屏8號	嘉華國際集團有限公司和 信和置業有限公司	住宅	48,675	2012年10月	2017年
朗屏(南)	華懋集團	住宅	41,990	2013年6月	2019年
<b>南昌站#</b> 匯璽	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 幼稚園	214,700 26,660 1,000	2011年10月	2017 – 2019年 分期落成
<b>荃灣西站#</b> 全·城滙	華懋集團	住宅 商場	66,114 11,210	2012年1月	2018年
海之戀及海之戀·愛炫美	長江實業集團有限公司	住宅 商場 幼稚園	167,100 40,000 550	2012年8月	2018年
柏傲灣	新世界發展有限公司和 萬科置業(海外)有限公司	住宅	62,711	2013年1月	2018年
<b>元朗站#</b> 元朗	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	126,455 11,535^	2015年8月	2022年

# 作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

\* 不包括單車停放處及通道

^ 包括24小時行人通道及有蓋園景廣場

## 待批出之物業發展項目<sup>附註1和2</sup>

地點	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計 落成日期
康城站	住宅	大約 320,000	2018 – 2021年	2023 – 2026年
黃竹坑站	住宅	258,100		
	商場	47,000		
何文田站	住宅	59,400		

註：

1. 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展組合。
2. 物業發展組合尚待確定規劃許可、批地條款及相關法定程序。





## 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。

### 投資物業

在未來四年左右，隨著零售設施陸續增加，我們在香港的投資物業組合將有顯著擴展。「青衣城」2期及「德福廣場」二期七樓和八樓於2017年竣工後，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。這兩個項目將為商場組合增加105,120平方米的總樓面面積。

大圍商場的總樓面面積將達60,620平方米，預計於2022年落成。地基及上蓋工程正如期進行。公司已為該發展項目投入75億港元及承擔商場之裝修費用，並於項目完成後保留商場業權，及分享該發展項目的利潤。

日出康城商場的總樓面面積將達44,500平方米，預計將於2020年年底完成。地基及上蓋工程正如期進行。公司將為該發展項目投入49.8億港元，當中已投入24.4億港元。餘

下的25.4億港元預計於2019年商場建造工程完成後投入。公司亦會承擔商場之裝修費用。項目完成後，公司會保留商場業權及分享該發展項目的利潤。

### 物業發展

我們繼續研究鐵路沿綫可供物業發展的地塊。

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。



## 其他業務

### 昂坪360

昂坪纜車於2017年1月9日至6月4日因已計劃的纜索更換工程而關閉，期間昂坪市集仍向公眾開放。在纜索更換工程順利完成後，纜車已於2017年6月5日恢復服務。因此，昂坪纜車和昂坪市集（「昂坪360」）於2017年的收入下降32.7%至2.63億港元。年內的旅客量下跌38.9%至104萬人次。

昂坪360於2017年6月獲《今日美國報》評為「世界十大最佳纜車」之一，是繼2014年及2015年分別獲《英國電訊報》及美國CNN.com頒發的類似獎譽後，亞洲唯一榮獲三個「世界十大最佳纜車」美譽的纜車。

### 八達通

公司於2017年應佔八達通控股有限公司的淨利潤下跌30.5%至1.73億港元。截至年底為止，在香港採用八達通

的商戶逾10,000家。八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達3,440萬張。每日平均交易量及交易金額分別為1,450萬宗及1.936億港元。

新發行的租用版成人八達通新措施已於2017年10月1日起生效。新發行的租用版八達通將「備用限額」由35港元增加至50港元，令客戶使用時更方便。同時，新發行的租用版成人八達通已引入「不常用八達通行政費」，以鼓勵客戶經常使用八達通。

### 顧問服務

作為世界頂尖的鐵路營運商之一，我們繼續為香港及海外客戶提供顧問服務。顧問業務於2017年的收入上升64.8%至3.56億港元，主要來自為澳門輕軌項目提供項目管理及技術支援的服務合約。



# 香港網絡拓展

## 《鐵路發展策略 2014》

已提交 **4** 個項目建議書

### 高鐵香港段

全長 **26** 公里

目標

**2018** 年第三季完工



### 沙田至中環綫

全長 **17** 公里 **10** 個車站

### 大圍至紅磡段

目標 **2019** 年年中完工

### 紅磡至金鐘段

目標 **2021** 年完工

## 我們的目標和成就

我們拓展香港鐵路網絡，以達致加強交通連繫及滿足未來交通需求的目標。所有新鐵路項目，無論是港鐵擁有的，抑或是政府委託港鐵進行的，都經過多年的精心策劃和積極執行，務求滿足社會大眾對安全、效率及環境的期望。

繼觀塘綫延綫及南港島綫(東段)於2016年通車後，我們全力進行高鐵香港段及沙田至中環綫的建造工程。這些項目規模龐大而複雜，因此特別具挑戰性。有見這些項目對香港非常重要並引起公眾廣泛關注，我們與各界持份者進行公開、有效的溝通。這兩個項目正取得重大進展，向目標通車日期穩步邁進。

我們繼續配合政府以鐵路作為發展本港公共運輸骨幹的策略。政府於《鐵路發展策略2014》中列出了七個新鐵路項目。公司已向政府提交當中四條鐵路綫的項目建議書，並正在編製第五條鐵路綫的項目建議書。

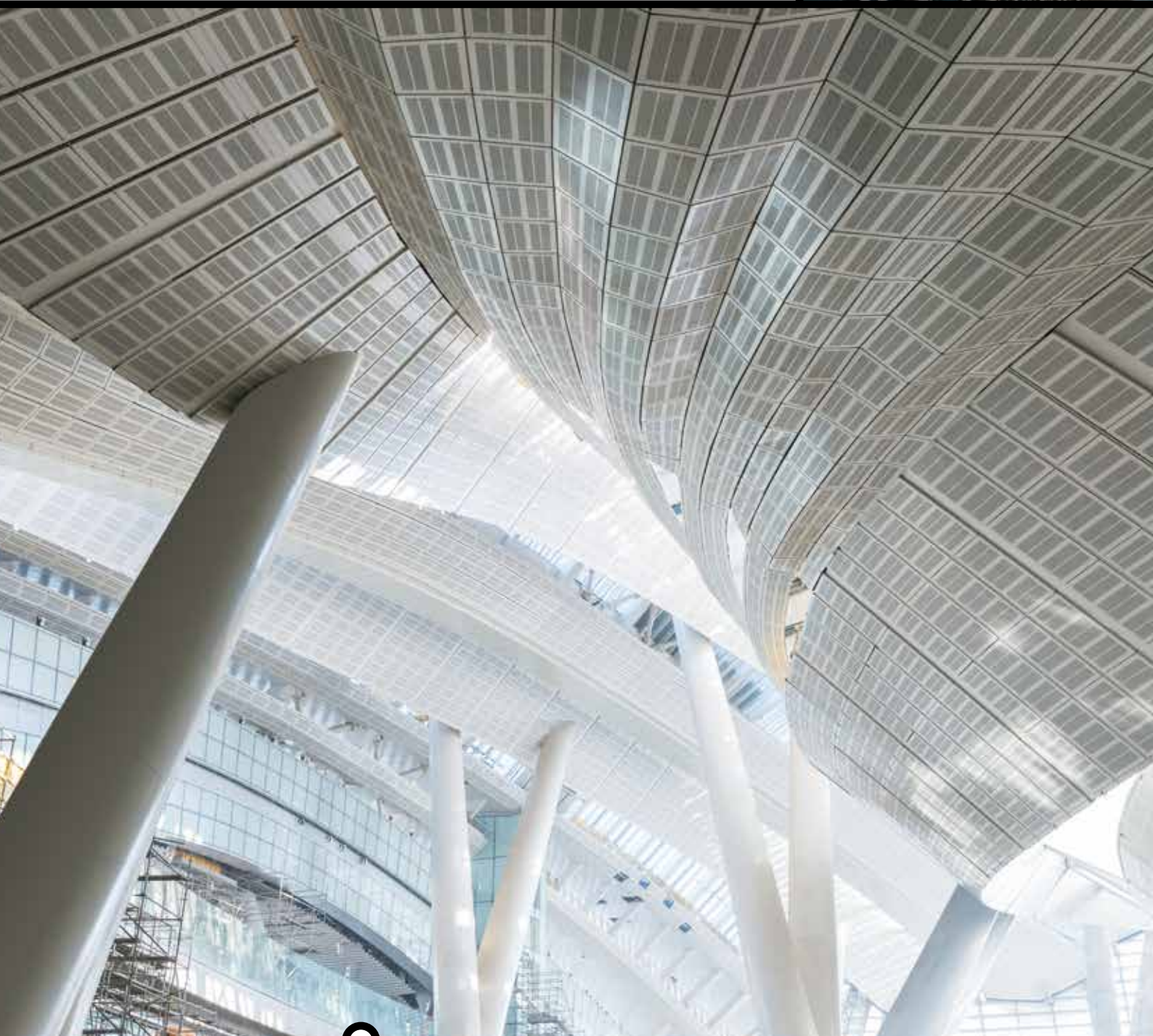
## 我們的挑戰

- 對所有列車和系統進行跨境測試和調試，並聯繫內地當局，以完成法定檢查，確保高鐵香港段如期通車
- 確保所有系統和列車平穩交接，使現有的西鐵綫能通過新的沙田至中環綫無縫連接至現有的馬鞍山綫
- 在建造項目各方面採用創新設計和技術。例如，西九龍站在設計上，可以讓充足的陽光照進大樓的不同區域
- 保留在施工過程中累積的知識和經驗，在未來《鐵路發展策略2014》的發展機遇中得以應用

## 我們的策略

- **交付目標：**  
執行良好的項目管理實務，確保政府委託的兩個項目進度良好。高鐵香港段預期於2018年第三季開通，沙田至中環綫大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段預期分別於2019年年中及2021年開通
- **增長和發展：**  
創造一個動態的互動平台，為《鐵路發展策略2014》帶來的新鐵路項目編製具效益的項目建議書，並籌劃一系列香港未來的鐵路項目。把握新項目所提供的機會，提升員工的能力，為公司業務的多元化及長遠持續發展作出貢獻
- **聯接工作的成效：**  
加強公司內各部門以至與外部主要持份者的共同協作。在移交鐵路延綫項目至營運鐵路時，加強協調運作





高鐵  
香港段

98.6%  
完成

沙田至中環綫

大圍至紅磡段

93.9%  
完成

紅磡至金鐘段

63.6%  
完成

「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，即廣深港高速鐵路香港段（「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。

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、九龍和香港之間的车程將大大縮短。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，

涉及不同範疇的連接工程，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。





## 業務回顧

### 香港網絡拓展



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。



## 「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。

# 中國內地及國際業務

在 **4** 個國家營運  
**9** 個鐵路服務

香港以外地區的鐵路業務

總載客量

**19.40** 億人次

周日平均乘客量約

**649** 萬人次



香港以外的營運鐵路線總長度

約 **1,960** 公里

## 我們的目標和成就

我們致力成為一間具領導地位的跨國企業，當中，我們將建設及連繫社區的策略引進香港以外市場。我們已在三個主要地區 — 即中國內地、歐洲和澳洲經營業務，並透過專注滿足客戶的真正需要，致力成為世界上公認為最佳的鐵路營運者。

2017年，我們在中國內地、英國、瑞典和澳洲的現有業務的服務可靠度和顧客滿意度持續錄得提升。年內，我們獲批英國 South Western Railway 專營權，而墨爾本都市鐵路服務專營權獲延長七年。我們亦簽署了杭州地鐵五號綫專營權協議，並交付我們在香港以外地區的第一個物業發展項目 — 深圳「天頌」中的大部分單位。

## 我們的挑戰

- 由於許多鐵路營運商走出其本土市場，中國內地和海外客運鐵路市場的競爭日漸加劇
- 中國內地和海外市場需要不同的營運和投資模式
- 委托方和顧客對鐵路服務的客戶滿意度和營運表現有更高期望

## 我們的策略

- 繼續發揮我們領先全球的綜合鐵路服務表現，在現有業務市場上把握建造、營運和維修項目的機遇
- 在新市場尋求合適的發展機遇
- 繼續加強與各地顧客和持份者的合作關係
- 調整我們的業務模式，例如「鐵路加物業」，來配合內地和海外市場的景況
- 確保香港及香港以外地區的業務部門互相分享最佳實務，幫助公司實現成為具領導地位的跨國企業的目標



業務回顧  
中國內地及國際業務



EBITDA  
32.16億港元

↑ 237.1%

EBIT  
30.80億港元

↑ 269.3%

## 財務表現

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2017	2016	增/(減)百分率
<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	811	814	(0.4)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 (「EBITDA」)	144	167	(13.8)
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」)	137	159	(13.8)
物業發展附屬公司			
收入	6,996	1,348	419.0
EBITDA	2,314	366	532.2
EBIT	2,314	366	532.2
應佔聯營公司及合營公司利潤	290	226	28.3
<b>國際業務</b>			
鐵路附屬公司			
收入	16,179	12,664	27.8
EBITDA	758	421	80.0
EBIT	629	309	103.6
應佔聯營公司利潤	31	60	(48.3)
<b>中國內地及國際業務</b>			
總EBITDA	3,216	954	237.1
總EBIT	3,080	834	269.3
總EBITDA毛利率(%)	13.4%	6.4%	7.0個百分點
總EBIT毛利率(%)	12.8%	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	1,467	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	879	516	70.3
– 來自中國內地物業發展業務	1,019	263	287.5
總額	1,898	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)	1,940	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.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專營權所作的貢獻部分抵銷。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%。

#### 北京地鐵四號綫和大興綫

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

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

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

### 杭州地鐵一號綫及延綫

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

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。

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

由於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「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。

### 深圳

「天頌」先前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。

### 天津

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。

## 物業租賃及管理業務

公司在中國內地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

#### TfL Rail / 伊莉莎伯綫

在倫敦，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「伊莉莎伯綫」。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。

#### South Western Railway

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。

### 瑞典

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

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

港鐵的全資附屬公司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。

## MTR Express

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。

## Stockholm commuter rail

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，路綫全長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

### 墨爾本都市鐵路

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。

### 悉尼西北鐵路綫

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

### 中國內地與澳門

#### 北京

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。

# 中國內地及國際業務

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。

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。

### 成都

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。

### 杭州

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。

### 粵港澳大灣區

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。

### 英國

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。

### 北歐地區

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。

### 澳洲

在澳洲，我們正在推展悉尼城市及西南鐵路綫(Sydney Metro City and Southwest, 「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。

### 北美

在北美，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。

## 中國內地及國際鐵路業務概覽

	港鐵公司 所佔權益	業務模式	專營權開始日期 或預計通車日期	專營權期限 (年)	車站數目	路線長度 (公里)
<b>正在營運</b>						
<b>中國內地</b>						
北京地鐵四號綫	49%	公私合營	2009年9月	30	24	28.2
北京地鐵四號綫大興綫	49%	營運及 維修專營權	2010年12月	10	11	21.8
北京地鐵十四號綫	49%	公私合營	一期西段： 2013年5月 二期東段： 2014年12月 三期中段： 2015年12月	30 <sup>附註14</sup>	一期西段：7 二期東段：12 <sup>附註1</sup> 三期中段：11 <sup>附註1</sup>	一期西段： 12.4 二期東段： 14.8 三期中段： 16.6
北京地鐵十六號綫	49%	營運及 維修專營權	一期： 2016年12月	直至全綫開通 <sup>附註2</sup>	一期：10 <sup>附註2</sup>	一期：19.6
深圳地鐵四號綫	100%	建設、營運 <sup>附註3</sup> 及轉移	一期： 2010年7月 二期： 2011年6月	30	一期：5 二期：10	一期：4.5 二期：16
杭州地鐵一號綫	49%	公私合營	2012年11月	25	31	48
杭州地鐵一號綫延綫	49%	營運及 維修專營權	2015年11月	跟杭州地鐵一 號綫專營權期 限同時完結	3	5.6
<b>歐洲</b>						
英國 TfL Rail/ 伊利莎伯綫	100%	營運及 維修專營權	2015年5月	8	40 <sup>附註4</sup>	118
英國 South Western Railway	30%	營運及 維修專營權	2017年8月	7	203 <sup>附註5</sup>	998
瑞典斯德哥爾摩地鐵	100%	營運及 <sup>附註6</sup> 維修專營權	2009年11月	14 <sup>附註7</sup>	100	108
瑞典 MTR Express	100%	非專營營運	2015年3月 <sup>附註8</sup>	不適用 <sup>附註9</sup>	6 <sup>附註10</sup>	457
瑞典 Stockholm commuter rail	100%	營運及 <sup>附註11</sup> 維修專營權	2016年12月	10	53 <sup>附註12</sup>	247
<b>澳洲</b>						
墨爾本都市鐵路	60%	營運及 維修專營權	2009年11月	15 <sup>附註13</sup>	219	390
<b>進展中項目</b>						
中國內地北京地鐵十四號綫	49%	公私合營	全綫：2018年後	30 <sup>附註14</sup>	全綫：37	全綫：47.3
中國內地北京地鐵十六號綫	49%	公私合營	全綫：2018年後	30 <sup>附註15</sup>	全綫：29	全綫：49.8
中國內地杭州地鐵五號綫	60%	公私合營	2019年 <sup>附註16</sup>	25	38	51.5
澳洲悉尼西北鐵路綫	混合	公私合營 (營運、列車 及系統)	2019年 <sup>附註17</sup>	15	13 <sup>附註18</sup>	36 <sup>附註18</sup>

附註：

- 1 在北京地鐵十四號綫二期東段的12個車站中，11個已經啟用(其中一個目前不停站)。在北京地鐵十四號綫三期中段的11個車站中，十個已經啟用(其中一個目前不停站)。
- 2 北京地鐵十六號綫一期以營運及維修專營權運作直至全綫開通。
- 3 深圳地鐵四號綫一期的資產由深圳市政府擁有，而港鐵軌道交通(深圳)有限公司已於2010年7月接管其營運。
- 4 MTR Crossrail將負責管理伊利莎伯綫全綫40個車站的其中28個。
- 5 First MTR South Western Trains負責管理South Western Railway全綫203個車站的其中186個。
- 6 列車維修服務由子公司MTR Tech AB負責。
- 7 瑞典斯德哥爾摩當局於2015年9月決定把本身為期八年的斯德哥爾摩地鐵營運及維修專營權延長六年(由2017年延長至2023年)至合共14年。
- 8 MTR Express於2015年3月21日開展初步服務，然後於2015年8月開始全面投入運作。
- 9 這項服務的營運牌照需要續期。
- 10 MTR Express並不負責管理這些車站。
- 11 列車維修服務由MTR Nordic與EuroMaint Rail AB各佔50%股權的合營公司負責。
- 12 MTR Pendeltågen AB負責管理Stockholm commuter rail全綫53個車站的其中50個。
- 13 澳洲維多利亞省政府於2017年9月決定把本身為期八年的墨爾本鐵路營運及維修專營權延長七年(由2017年延長至2024年)至合共15年。
- 14 北京地鐵十四號綫特許經營期於2015年12月31日起生效。
- 15 北京地鐵十六號綫特許經營期將於全綫開通後生效。
- 16 根據杭州市政府的安排。
- 17 根據澳洲新南威爾斯省政府的安排。
- 18 悉尼西北鐵路綫包括八個新車站和五個翻新車站，13公里長的現有鐵路段和23公里長的新鐵路段。



# 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)。

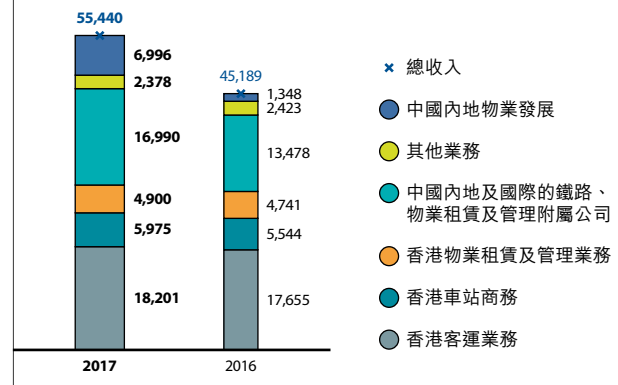
公司股東應佔淨利潤是就投資物業重估 (非現金會計項目) 產生的任何損益，對基本業務利潤作出調整而得出。

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

按業務劃分的總收入  
(百萬港元)



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。

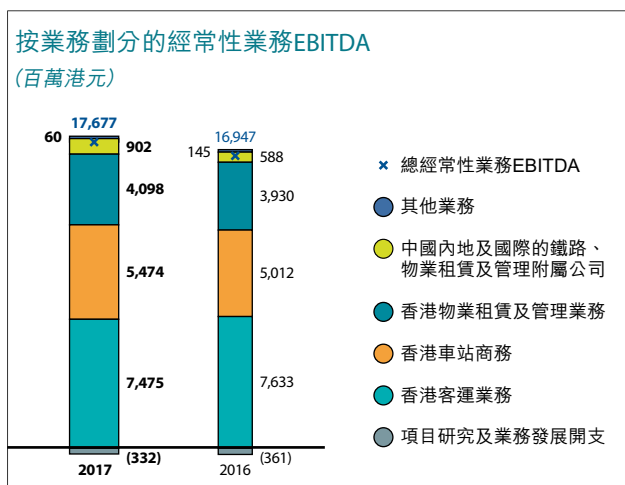
## 財務回顧

### 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%)
<b>經常性業務利潤</b>	<b>8,580</b>	<b>8,916</b>	<b>(336)</b>	<b>(3.8%)</b>
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%
<b>除稅後物業發展利潤</b>	<b>1,935</b>	<b>530</b>	<b>1,405</b>	<b>265.1%</b>
<b>基本業務利潤</b>	<b>10,515</b>	<b>9,446</b>	<b>1,069</b>	<b>11.3%</b>
投資物業重估	6,314	808	5,506	681.4%
<b>公司股東應佔淨利潤</b>	<b>16,829</b>	<b>10,254</b>	<b>6,575</b>	<b>64.1%</b>
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 <sup>^</sup> (%)	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) <sup>^</sup> (%)	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

<sup>^</sup> 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

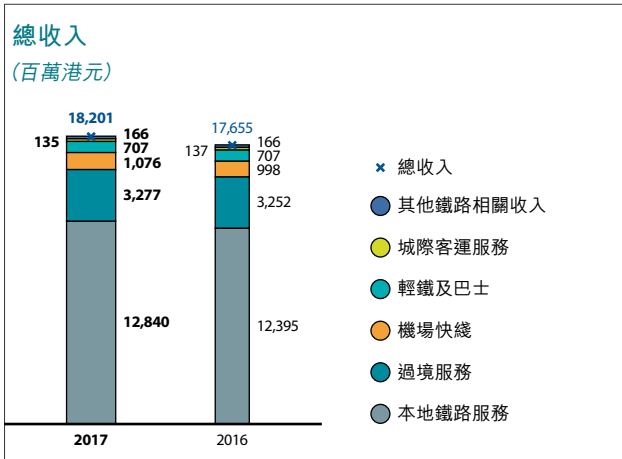
按公司漸進式的普通股股息政策，董事局建議派發末期普通股股息每股0.87港元(股東亦可選擇以股代息)，全年普通股股息合共每股1.12港元，高於2016年的每股1.07港元。

## 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	<b>18,201</b>	17,655	546	3.1%
總開支	<b>(10,726)</b>	(10,022)	704	7.0%
EBITDA	<b>7,475</b>	7,633	(158)	(2.1%)
EBIT*	<b>1,656</b>	2,572	(916)	(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

\* EBIT代表EBITDA扣除折舊、攤銷及每年非定額付款

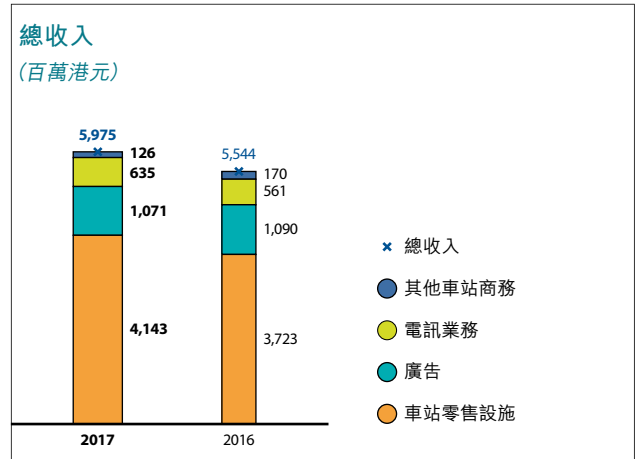


儘管根據票價調整機制於2017年6月的票價提升延後，總收入仍然增加3.1%。增幅主要來自觀塘綫延綫及新南港島綫於2016年第四季通車後帶來的乘客量貢獻。本地鐵路服務的平均車費上升0.3%、過境服務上升1.4%，而輕鐵則下跌0.1%，以及巴士服務下跌0.5%。至於不受票價調整機制規限的機場快綫和城際客運服務的平均票價分別上升4.7%及下跌0.1%。公司所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量上升2.6%，年度總乘客量超越20億人次。總開支上升，主要由於員工成本上升、兩條新鐵路綫於2017年營運完整12個月的成本，以及於2016年獲政府退還地租及差餉所致。折舊及攤銷費用大幅上升18.5%至44.79億港元，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	<b>5,975</b>	5,544	431	7.8%
總開支	<b>(501)</b>	(532)	(31)	(5.8%)
EBITDA	<b>5,474</b>	5,012	462	9.2%
EBIT*	<b>4,722</b>	4,362	360	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

\* EBIT代表EBITDA扣除折舊、攤銷及每年非定額付款



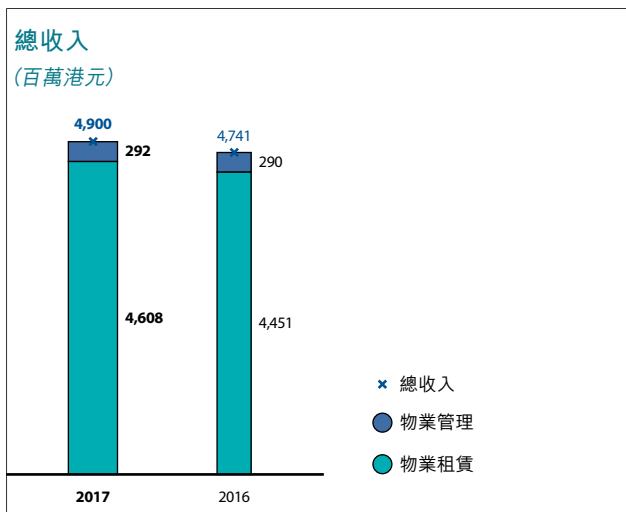
總收入增加7.8%，主要由於車站零售設施收入上升。這反映了租金收入增長，而有關增長來自落馬洲站免稅店的新租約及羅湖站免稅店的原有租約、兩條新鐵路綫通車而令車站商店增加，以及因車站商店組合更具抗逆能力而令新訂租金上升。此外，電訊業務收入上升是由於兩條新鐵路綫帶來額外收入、新服務合約和數據容量提升工程。惟部分升幅被廣告及其他車站商務收入下跌所抵銷。總開支由於與廣告及其他車站商務相關的營運成本下跌(跌幅與有關收入下跌相符)而減少。港鐵每年向九鐵公司支付的非定額付款上升17.3%至5.89億港元，因須支付每年非定額付款的收入上升所致。因此，EBIT上升8.3%至47.22億港元，而EBIT毛利率則增加0.3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	<b>4,900</b>	4,741	159	3.4%
總開支	<b>(802)</b>	(811)	(9)	(1.1%)
EBITDA	<b>4,098</b>	3,930	168	4.3%
EBIT*	<b>4,082</b>	3,912	170	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

\* EBIT代表EBITDA扣除折舊、攤銷及每年非定額付款

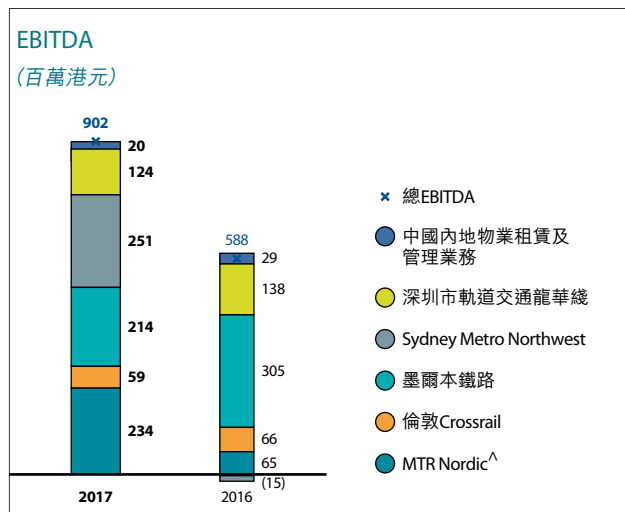


物業租賃收入於2017年上升3.5%，部分升幅是由於「德福廣場」二期七至八樓於2017年7月開幕及「青衣城」二期於2017年12月開幕所致。上述原因加上公司的香港商場之新訂租金於2016年錄得上調3.4%的全年影響，足以抵銷2017年商場的新訂租金下跌1.7%的影響有餘。於2017年12月31日，公司在香港的商場及「國際金融中心」二期的18層寫字樓維持接近100%的出租率。物業管理收入輕微增加，而總開支則主要由於2016年的一項一次性撥備而減少。因此，EBIT上升4.3%至40.82億港元，而EBIT毛利率則上升0.8個百分點至83.3%。

## 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	<b>16,990</b>	13,478	3,512	26.1%
總開支	<b>(16,088)</b>	(12,890)	3,198	24.8%
EBITDA	<b>902</b>	588	314	53.4%
EBIT#	<b>766</b>	468	298	63.7%
EBITDA 毛利率(%)	<b>5.3%</b>	4.4%	0.9	個百分點
EBIT# 毛利率(%)	<b>4.5%</b>	3.5%	1.0	個百分點

# EBIT代表EBITDA扣除折舊及攤銷



<sup>^</sup> 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

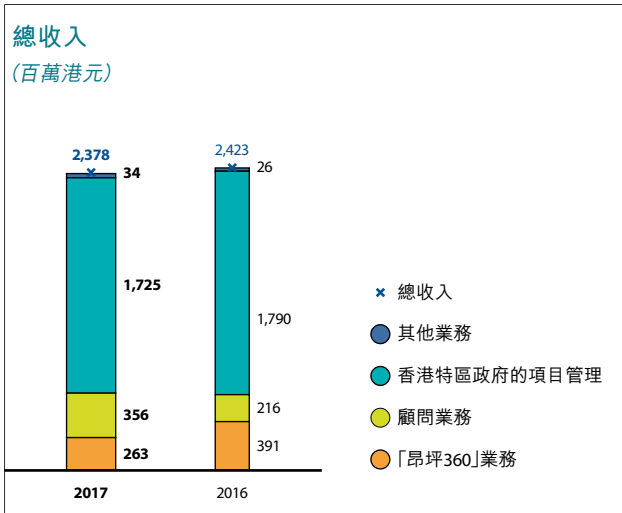
總收入增加26.1%，總開支增加24.8%，總EBITDA增加53.4%。澳洲方面，SMNW公私合營項目錄得2.51億港元的EBITDA入帳。然而，MTM的EBITDA則下跌，主要由於營運支出上升及項目活動的毛利下降所致。瑞典方面，Nordic Group的EBITDA增加，主要是得益於MTR Pendeltågen AB帶來的貢獻。英國方面，倫敦Crossrail的EBITDA維持與2016年相若的水平。中國內地方面，深圳市軌道交通龍華綫的EBITDA下跌，主要由於營運成本上升。

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	<b>2,378</b>	2,423	(45)	(1.9%)
總開支	<b>(2,318)</b>	(2,278)	40	1.8%
EBITDA	<b>60</b>	145	(85)	(58.6%)
EBIT*	<b>(5)</b>	80	(85)	不適用
EBITDA 毛利率(%)	<b>2.5%</b>	6.0%	(3.5)	個百分點
EBIT* 毛利率(%)	<b>-ve</b>	3.3%		不適用

\* EBIT代表EBITDA扣除折舊及攤銷



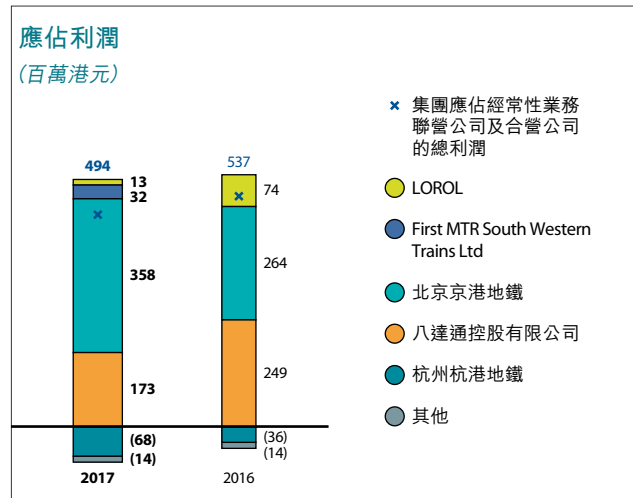
項目管理服務收入是來自高鐵香港段及沙田至中環綫的政府委託工程，並以收回成本的原則入帳。「昂坪360」的收入減少32.7%，是由於昂坪纜車於2017年1月9日至2017年6月4日期間暫停服務，以進行纜索更換工程。來自顧問業務的收入上升64.8%，主要來自公司為澳門輕軌列車項目提供管理及技術援助的合約所帶來之利潤貢獻。總開支上升是由顧問業務的活動增加所致。

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%
<b>總資產</b>	<b>263,768</b>	<b>257,340</b>	<b>6,428</b>	<b>2.5%</b>
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%
<b>總負債</b>	<b>(97,342)</b>	<b>(107,784)</b>	<b>(10,442)</b>	<b>(9.7%)</b>
<b>淨資產</b>	<b>166,426</b>	<b>149,556</b>	<b>16,870</b>	<b>11.3%</b>
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%
<b>總權益</b>	<b>166,426</b>	<b>149,556</b>	<b>16,870</b>	<b>11.3%</b>

## 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。

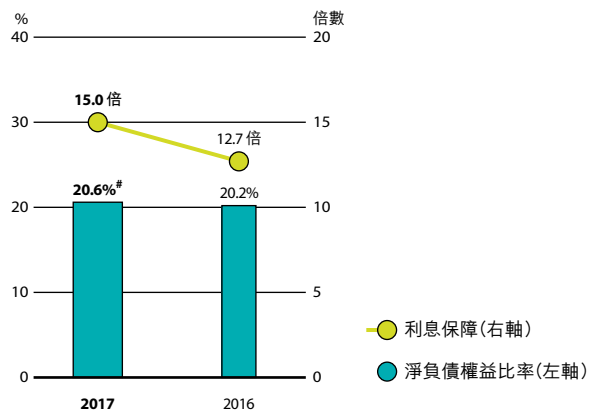
## 應付關連人士款項

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



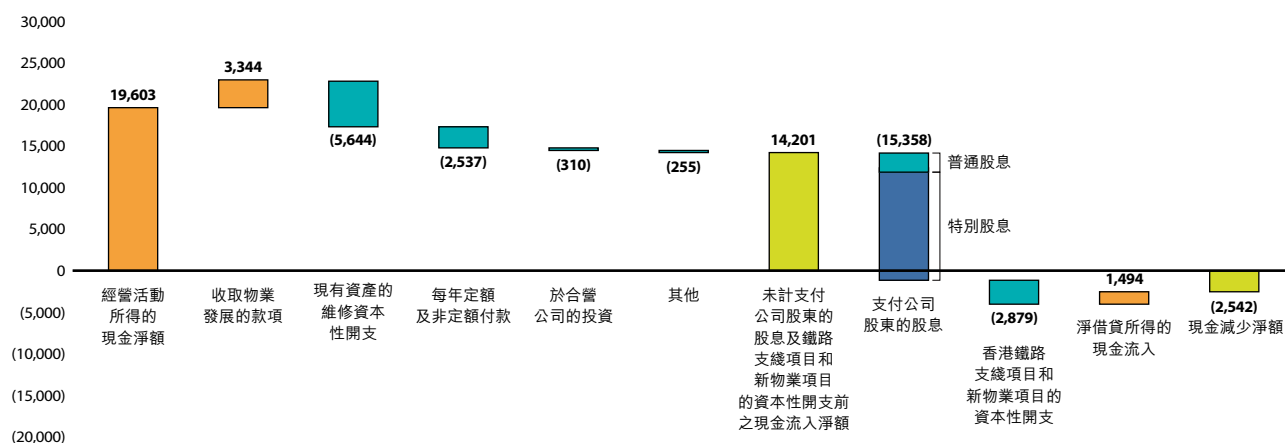
<sup>#</sup> 倘黃竹坑站第二期的地價金額(已於2018年1月支付)不包括於2017年12月31日的現金結餘內，集團於2017年12月31日的淨負債權益比率將會是23.7%。



## 財務回顧

### 截至2017年12月31日止年度的現金流量

(百萬港元)

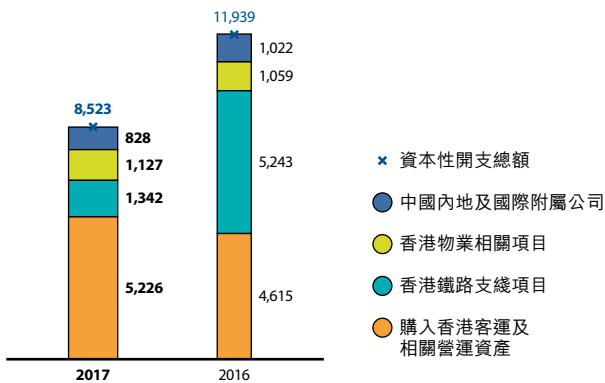


## 現金流量

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
<b>收取現金淨額</b>	<b>23,464</b>	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)
<b>現金流出總額</b>	<b>(27,500)</b>	(34,858)
<b>融資前現金流出淨額</b>	<b>(4,036)</b>	(11,160)
淨借貸所得的現金流入	1,494	19,431
<b>現金(減少)/增加</b>	<b>(2,542)</b>	8,271
<b>於1月1日的現金、銀行結餘及存款</b>	<b>20,290</b>	12,318
現金(減少)/增加	(2,542)	8,271
匯率變動的影響	606	(299)
<b>於12月31日的現金、銀行結餘及存款</b>	<b>18,354</b>	20,290

## 資本性開支

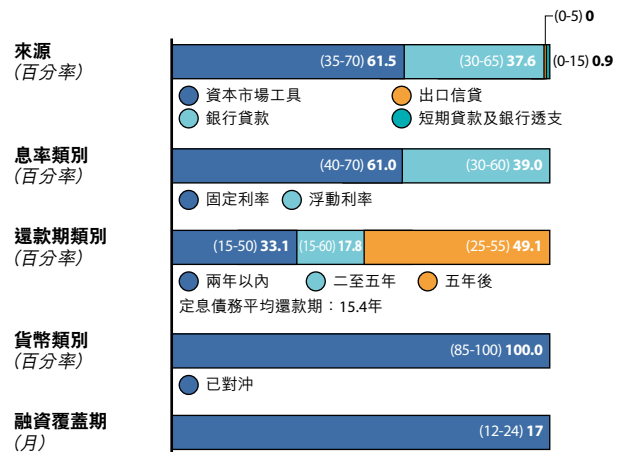
(百萬港元)



## 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。

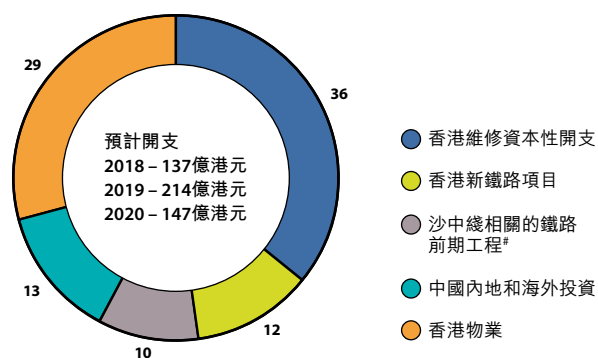
香港物業投資及發展項目的資本性開支主要包括有關物業發展工程、商場裝修及翻新工程的成本，以及若干物業發展項目的部分開發成本。中國內地和海外投資項目的開支主要為北京地鐵十六號綫、杭州五號綫及悉尼西北鐵路投入的資本金。

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)



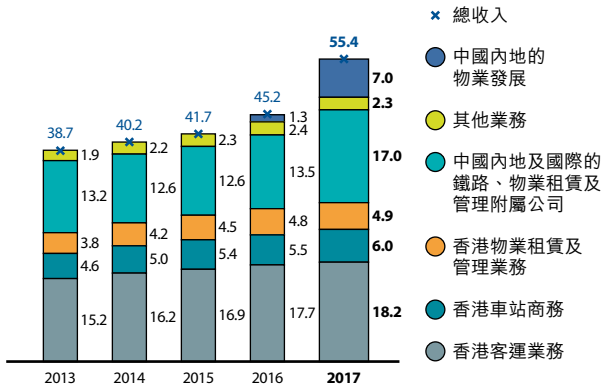
<sup>#</sup> 鐵路前期工程涉及港鐵與九鐵公司現有的服務經營權協議內所覆蓋由港鐵負責的資產修改、改善或擴展工程。此資本開支將大部分抵銷港鐵於沙中綫項目建造期間本應承擔的維修資本開支。

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

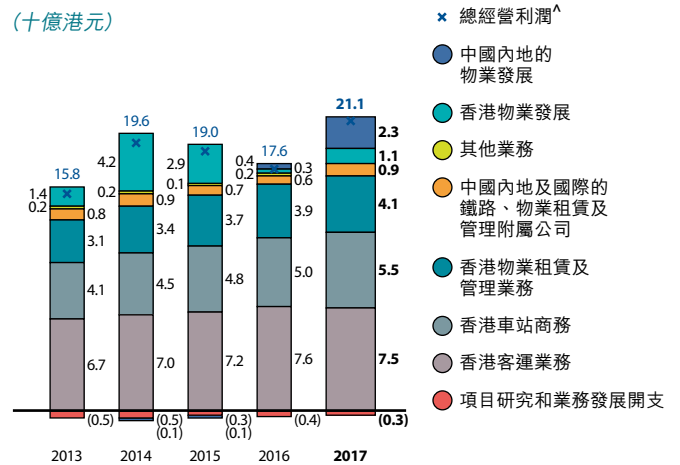
## 總收入

(十億港元)



## 經營利潤<sup>△</sup>來源

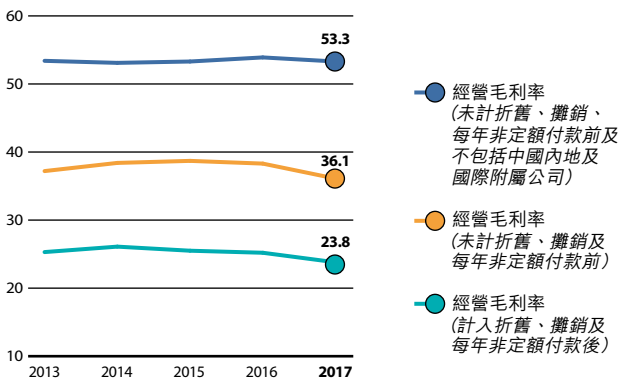
(十億港元)



<sup>△</sup> 代表未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤

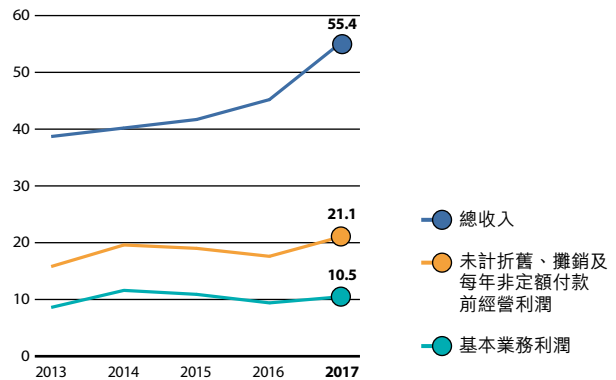
## 經營毛利率

(百分率)



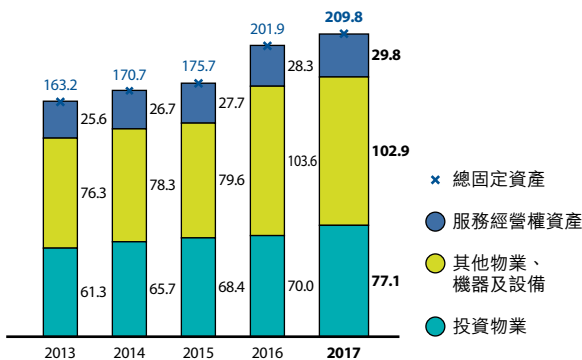
## 基本業務淨業績

(十億港元)



## 固定資產增長

(十億港元)





# 十年統計數字

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
<b>財務</b>										
<b>綜合損益表 (百萬港元)</b>										
總收入	<b>55,440</b>	45,189	41,701	40,156	38,707	35,739	33,423	29,518	18,797	17,628
未計折舊、攤銷及每年 非定額付款前經營利潤	<b>21,088</b>	17,624	19,011	19,639	15,795	16,133	17,058	14,951	13,069	14,009
折舊及攤銷	<b>4,855</b>	4,127	3,849	3,485	3,372	3,208	3,206	3,120	2,992	2,944
利息及財務開支	<b>905</b>	612	599	545	732	879	921	1,237	1,504	1,998
投資物業重估收益/(虧損)	<b>6,314</b>	808	2,100	4,035	4,425	3,757	5,088	4,074	2,798	(146)
年內利潤	<b>16,885</b>	10,348	13,138	15,797	13,208	13,514	15,688	12,844	10,101	8,035
來自基本業務的公司股東應佔利潤	<b>10,515</b>	9,446	10,894	11,571	8,600	9,618	10,468	8,657	7,303	8,185
建議及已宣派之普通股息	<b>6,728</b>	6,317	6,207	6,116	5,335	4,575	4,396	3,405	2,977	2,715
每股盈利 (港元)	<b>2.83</b>	1.74	2.22	2.69	2.25	2.31	2.69	2.21	1.77	1.43
<b>綜合財務狀況表 (百萬港元)</b>										
資產總值	<b>263,768</b>	257,340	241,103	227,152	215,823	206,687	197,684	181,660	176,492	159,345
貸款、其他負債及銀行透支	<b>42,043</b>	39,939	20,811	20,507	24,511	23,577	23,168	21,057	23,868	31,289
服務經營權負債	<b>10,470</b>	10,507	10,564	10,614	10,658	10,690	10,724	10,749	10,625	10,656
公司股東應佔總權益	<b>166,304</b>	149,461	170,055	163,325	152,557	142,904	131,907	121,914	110,479	101,431
<b>財務比率</b>										
經營毛利率 (%)	<b>36.1</b>	38.3	38.7	38.4	37.2	36.1	36.3	37.0	50.6	53.0
經營毛利率 (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	<b>53.3</b>	53.9	53.3	53.1	53.4	53.6	55.6	55.1	53.8	53.2
淨負債權益比率 (%)	<b>20.6</b>	20.2	11.3	7.6	11.8	11.0	11.6	12.3	24.9	40.6
利息保障 (倍數)	<b>15.0</b>	12.7	14.4	15.2	11.5	13.0	14.5	10.5	7.1	6.0
<b>僱員</b>										
<b>香港</b>										
管理及支援部門	<b>1,882</b>	1,837	1,792	1,756	1,676	1,600	1,486	1,362	1,319	1,235
車站商務	<b>191</b>	192	182	170	158	148	144	144	137	125
車務	<b>11,591</b>	11,349	10,891	10,404	10,033	9,460	9,244	9,026	8,789	8,708
項目	<b>2,144</b>	2,615	2,684	2,764	2,804	2,495	2,109	1,794	1,365	995
物業及其他業務	<b>1,440</b>	1,416	1,384	1,350	1,305	1,273	1,282	1,291	1,242	1,170
中國內地及國際業務	<b>276</b>	230	194	180	182	224	179	212	239	197
<b>香港以外</b>										
海外員工	<b>10,781</b>	9,866	8,157	7,530	7,078	6,955	6,851	6,672	7,059	1,646
總計	<b>28,305</b>	27,505	25,284	24,154	23,236	22,155	21,295	20,501	20,150	14,076

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
<b>香港客運業務</b>										
<b>載客車卡行車公里總數(千計)</b>										
本地鐵路及過境服務	<b>301,541</b>	287,828	284,487	273,771	269,141	260,890	254,407	253,067	247,930	245,856
機場快綫	<b>23,202</b>	23,276	23,242	23,232	23,216	23,134	19,603	19,833	19,643	19,891
輕鐵	<b>11,145</b>	11,152	11,034	10,728	10,554	10,453	10,166	9,586	8,950	8,984
<b>總乘客人次(千計)</b>										
本地鐵路服務	<b>1,637,898</b>	1,586,522	1,577,457	1,547,757	1,474,659	1,431,040	1,366,587	1,298,714	1,218,796	1,205,448
過境服務	<b>112,549</b>	113,274	114,241	113,049	111,362	109,707	103,881	99,954	94,016	93,401
機場快綫	<b>16,621</b>	16,133	15,725	14,881	13,665	12,695	11,799	11,145	9,869	10,601
輕鐵	<b>178,502</b>	178,709	176,149	174,199	171,652	167,210	161,289	154,522	143,489	137,730
巴士	<b>50,744</b>	50,413	50,537	50,404	47,738	45,962	43,956	40,883	37,522	34,736
城際客運服務	<b>3,698</b>	3,739	4,080	4,348	4,324	4,028	3,787	3,244	2,921	3,220
<b>平均乘客人次(千計)</b>										
本地鐵路服務—周日平均	<b>4,772</b>	4,608	4,577	4,490	4,297	4,148	3,968	3,770	3,544	3,514
過境服務—每日平均	<b>308</b>	309	313	310	305	300	285	274	258	255
機場快綫—每日平均	<b>46</b>	44	43	41	37	35	32	31	27	29
輕鐵—周日平均	<b>503</b>	500	493	487	482	466	451	433	402	385
巴士—周日平均	<b>146</b>	144	145	144	137	131	126	118	107	99
城際客運服務—每日平均	<b>10</b>	10	11	12	12	11	10	9	8	9
<b>乘客平均乘搭公里數</b>										
本地鐵路及過境服務	<b>10.8</b>	10.9	11.0	11.0	11.0	10.9	10.9	10.9	10.7	10.4
機場快綫	<b>28.5</b>	28.4	28.4	28.6	29.0	29.0	29.4	29.4	29.5	29.4
輕鐵	<b>2.7</b>	2.7	2.7	2.7	2.8	2.8	2.8	2.8	2.9	3.0
巴士	<b>4.5</b>	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.6	4.6
<b>每車卡平均載客量(乘客人次)</b>										
本地鐵路及過境服務	<b>63</b>	64	65	67	65	65	63	60	57	55
機場快綫	<b>20</b>	20	19	18	17	16	18	17	15	16
輕鐵	<b>44</b>	44	44	45	45	45	45	45	46	46
<b>佔專營公共交通載客量比率(%)</b>										
	<b>49.1</b>	48.4	48.5	48.1	46.9	46.4	45.4	44.3	42.6	42.0
<b>每車卡公里之港元(香港客運業務)</b>										
總收入	<b>52.5</b>	53.0	51.3	51.0	48.4	47.6	45.9	43.2	40.8	40.9
經營開支	<b>28.5</b>	27.7	27.2	26.8	24.9	24.2	23.1	21.5	21.5	21.2
經營利潤	<b>24.0</b>	25.3	24.1	24.2	23.5	23.4	22.8	21.7	19.3	19.7
<b>每名乘客之港元(香港客運業務)</b>										
總收入	<b>9.10</b>	9.06	8.73	8.52	8.31	8.20	7.99	7.86	7.74	7.83
經營開支	<b>4.93</b>	4.73	4.63	4.47	4.27	4.18	4.02	3.91	4.08	4.07
經營利潤	<b>4.17</b>	4.33	4.10	4.05	4.04	4.02	3.97	3.95	3.66	3.76
<b>安全表現</b>										
<b>本地鐵路服務、過境服務及機場快綫</b>										
須呈報事故數目 <sup>△</sup>	<b>1,148</b>	1,134	1,246	1,327	1,408	1,761	1,769	1,592	1,539	1,514
每百萬載客人次的須呈報事故數目 <sup>△</sup>	<b>0.65</b>	0.66	0.73	0.79	0.88	1.13	1.19	1.13	1.16	1.16
公司及承建商的員工意外事故次數 <sup>△</sup>	<b>46</b>	61	64	57	67	58	44	46	60	42
<b>輕鐵</b>										
須呈報事故數目 <sup>△</sup>	<b>104</b>	191	157	122	118	151	164	165	146	136
每百萬載客人次的須呈報事故數目 <sup>△</sup>	<b>0.58</b>	1.07	0.89	0.70	0.69	0.90	1.02	1.07	1.02	0.99
公司及承建商的員工意外事故次數 <sup>△</sup>	<b>5</b>	8	6	4	4	2	7	5	11	5

<sup>△</sup> 根據香港鐵路規例，須呈報事故是指凡影響鐵路處所、機械裝置及設備或直接影響人(受傷或沒有受傷)，並須向香港特別行政區政府運輸及房屋局局長呈報的事故。此事故包括自殺/企圖自殺、侵入路軌，以至在扶手電梯、升降機及行人輸送帶上發生的意外。

<sup>△</sup> 根據《香港鐵路條例》而須通知機電工程署鐵路科，與鐵路運作或維修有關的任何意外，而該意外引致港鐵公司的僱員或港鐵公司承辦商的僱員，在意外中死亡，嚴重受傷，或於意外發生後的一段超過3天的期間內，不能全面執行其正常職責。

# 投資者關係

## 投資者與港鐵公司

港鐵活躍於國際資本市場逾30年。我們以嚴謹的公司管治與披露標準著稱，成為亞洲區內在投資者關係實務方面廣獲認可的領先楷模。我們相信，透過清晰傳達公司策略、業務發展及前景展望，可以提升股東價值。因此，我們致力維繫與機構及零售投資者的定期溝通。

## 與機構投資者的溝通

我們與投資界保持緊密聯繫，使港鐵成為香港最廣為人知的上市公司之一。多家本地及國際經紀商以及各類機構投資者，均以公司作為研究對象。

管理層竭力確保投資者對公司的業務有透徹的了解。為此，公司定期參與投資者會議和路演。於2017年，公司在香港及海外與機構投資者及研究分析員進行逾370次會面。

## 獲取資訊

我們透過公司網站，確保所有投資者均可平等及適時地獲得公司的重要資訊。公司網站內的投資資料欄提供的資料詳盡而且易於查閱。財務報告、乘客量，連同公司其他新聞以及證券交易所的檔案，均可輕易於公司網站內查閱。

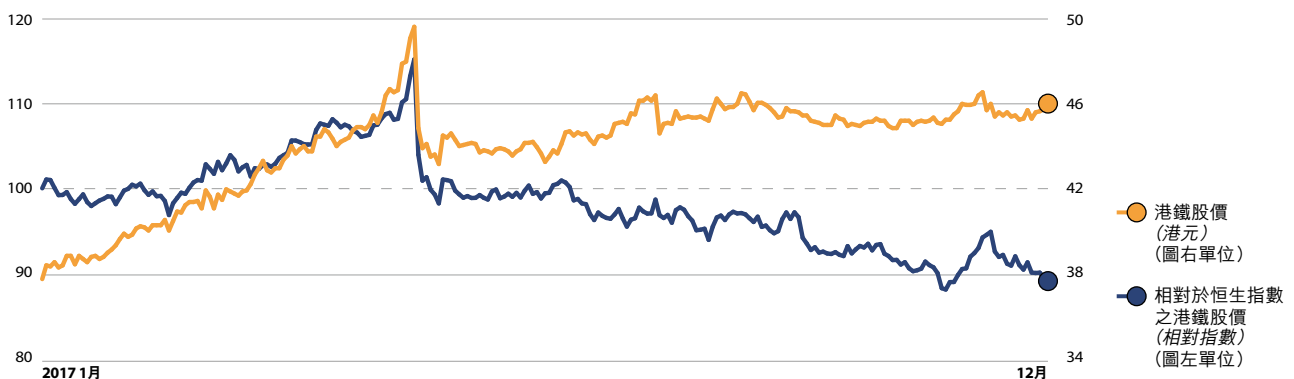
除了中央證券登記所提供的股東服務外，公司的專責熱綫亦於2017年處理了個別股東超過36,000個電話查詢。

## 指數及認可

港鐵公司自2000年起在香港聯合交易所上市，自2001年起一直是恒生指數的成份股之一。

公司年報亦獲得充分肯定。公司的2016年報在香港管理專業協會舉辦的2017年「最佳年報比賽」中獲得「工商企業類銀獎」。上述年報在MerComm, Inc.於紐約舉行的2017年「國際年報大獎」(「International ARC Awards」)中亦贏得十個獎項。

## 股價表現



## 2018年度財政紀要

2017年度全年業績公布	3月8日
周年成員大會	5月16日
2017年度末期股息截止登記日期	5月21日
股份截至過戶日	5月23日至5月28日
派發2017年度末期股息日	7月11日或前後
2018年度中期業績公布	8月
派發2018年度中期股息日期	10月
財政年度結算日	12月31日

## 股息表現

每股股息	(港元計)
2016年度全年普通股股息	1.07
2017年中期普通股股息	0.25
2017年度末期普通股股息	0.87
第二期及最終特別股息 (已於2017年7月12日派發)	2.20

## 股息政策

公司採取漸進式的股息政策。政策目的是每年穩步增加或最少維持以港元計的每股普通股股息。不過，潛在的股息增長仍然取決於公司的財務表現以及將來的融資需要。

## 截至2017年12月31日持股狀況

### 普通股

已發行股份	6,007,777,302股
香港特區政府的持股量	4,517,196,134股(75.19%)
自由流通量	1,490,581,168股(24.81%)

### 市值

截至2017年12月31日	2,751.56億港元
---------------	-------------

## 股份資料

### 股份代號

#### 普通股

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66 HK Equity

## 聯絡資料

### 股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓  
香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628  
傳真：(852) 2529 6087

### 股東查詢

公司歡迎股東隨時在任何時間致函向董事局及管理層查詢及索取已公開的資料(只限於已公開的資料)。股東須於信封封面註明「股東通訊」，並寄交公司秘書，地址為：香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓香港鐵路有限公司。

公司在辦公時間設有查詢熱綫服務：  
電話：(852) 2881 8888

### 投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓  
香港鐵路有限公司投資客戶關係部  
電郵：investor@mtr.com.hk

### 2017年報

股東如欲索取公司的年報，可致函：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓  
香港中央證券登記有限公司

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓  
香港鐵路有限公司公司事務處

公司年報/中期報告書及帳項均可在網上查閱，網址：  
<http://www.mtr.com.hk>

### 主要營業地點及註冊辦事處

香港鐵路有限公司，在香港註冊成立及營業  
香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓

電話：(852) 2993 2111  
傳真：(852) 2798 8822



# 企業責任

295 個義工項目  
服務人次達  
94,238

社區投資達  
3,100  
萬港元



每名重鐵網絡乘客的每公里  
用電量較2008年  
減少 15.1%

捐贈  
2,400 萬港元  
物資予非政府機構和  
社區組織

港鐵的鐵路和物業服務與我們所服務的市民及社區息息相關。港鐵以可持續的財務模式為基礎，履行企業責任，即代表我們在各業務範疇貫徹安全及負責任的營運方式，以及為我們業務所在社區的發展作出積極貢獻。

我們的貢獻不止於為股東創造利潤。我們同時透過為顧客提供運輸、物業及其他服務來創造經濟價

值，然後將這些服務產生的收入分派給持份者，包括供應商、僱員、資本提供者、股東、政府，以至整個社區。

過去18年來，我們透過每年的《可持續發展報告》，按照香港聯合交易所《環境、社會及管治報告指引》的披露要求，詳述我們在可持續發展領域的方針和表現。

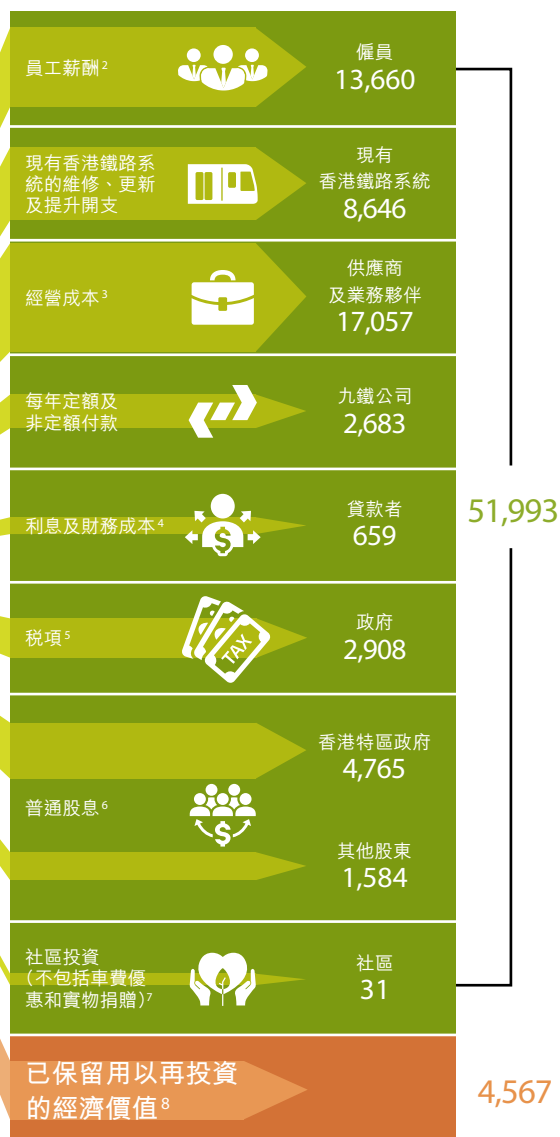
## 2017年增值及分配圖表(百萬港元)

### 已創造經濟價值



總額：56,560

### 已分配經濟價值



總額：56,560

註：

- 1 未計及2,300萬港元的員工薪酬。
- 2 不包括與香港鐵路系統維修有關的21.04億港元員工薪酬及予以資本化作為資產的11.91億港元員工薪酬。
- 3 以簡便為由，經營成本包括利息收入及應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損，並已扣除非控股權益應佔利潤。不包括與香港鐵路系統維修有關的16.78億港元經營成本。
- 4 不包括予以資本化作為資產的3.73億港元利息開支。
- 5 代表本期稅項，不包括遞延稅項。
- 6 代表年內已付普通股息。不包括根據高鐵香港段協議所支付的130億港元第二期，即最後一期特別股息(97.56億港元予香港特區政府財政司司長法團及32.53億港元予其他股東)。
- 7 包括捐贈、贊助及其他社區參與貢獻(包含向2017年2月10日發生的縱火事件之傷者捐出的680萬港元)，並不包括26.72億港元恆常車費優惠及推廣和2,400萬港元實物捐贈。
- 8 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及投放於香港鐵路系統的資產維修、更新及提升的金額，但未包括根據高鐵香港段協議所支付的130億港元第二期，即最後一期特別股息。

## 企業責任

### 管治及政策

我們的「長遠目標、使命和信念」(Vision, Mission and Values)體現我們對行為負責的承諾，並建基於一個穩固的企業管治架構。

我們恪守公司一般訓示及企業責任政策(已於2017年7月更新)下的清晰政策及管理指令。董事局的企業責任委員會對我們所作的企業責任承諾進行策略性監督，並就有關事宜向董事局作出匯報。我們的企業責任督導委員會協助執行總監會檢討、監察和確保各處別負責任地執行及經營實務。

我們於2008年公布的《供應商行為守則》，為供應商提供一個基本和強制性的行為框架，當中涵蓋道德標準、人權和勞工權利，以及供應鏈管理方面的要求。港鐵所有採購合約均訂明供應商須全面遵從守則的規定，並有責任確保他們本身的供應商亦一同恪守。我們已更新該守則，加入公司的綠色採購政策，鼓勵供應商採納可持續發展的營運模式。

### 我們如何營運業務

#### 安全

為顧客提供安全可靠的鐵路服務是公司營運的核心。我們「安全第一」的文化包括關心顧客、員工、承建商以及任何有合理原因進入港鐵鐵路設施的人士。我們在維修方面作出龐大投資，確保港鐵資產達致高安全水平，同時亦採取各種措施來應對具體的安全議題。我們不斷努力提升顧客安全表現，使香港重鐵和輕鐵網絡於2017年的須呈報事故數目較對上一年減少5.5%。有關顧客安全的更多詳情，載於「香港客運業務」一節。

港鐵為員工、承建商和系統貫徹執行同樣嚴謹的安全方針。我們的安全保證程序於整個項目周期的每一個階段作出連貫一致的檢查，以評估對營運安全的影響。我們採用自上而下及自下而上的方法來綜合、核實及驗證安全規定，包括訂立有關的合約規定、對安全相關及具安全關鍵性的系統及設計進行安全完整性評估，以及實地進行核實及驗證活動。我們還僱用獨立安全評估人員，查核公司的安全關鍵性系統的開發過程是否適當及有效。這些評估人員在建造項目和安裝工程的所有階段均有參與。

#### 環境及天然資源

公司的目標是成為世界上最具資源運用效益和生態可持續性的鐵路和物業服務供應商之一。電氣化集體運輸鐵路被公認為最符合環境可持續性的運輸方式，可為大城市數以百萬計的人口提供客運服務。因此，港鐵對環境最大的貢獻是避免污染，例如讓更多市民使用鐵路服務，從而紓緩路邊廢氣排放和道路擠塞的情況，以及提升有限土地資源的運用效益。我們在香港的新鐵路綫令市民可使用鐵路完成更多旅程，增加對環境的貢獻。

我們的企業責任政策要求我們承擔管理環境的責任。我們透過獨立審核的ISO 14001環境管理系統認證程序，培養僱員及合作夥伴的問責性。我們亦根據專家的建議，採取應對氣候變化的措施，包括檢討我們的設計標準及訂立應對極端天氣事件的程序。

我們對環境議題的應對，始於展開大型建造及營運活動之前的環境影響評估。我們還實施全面的環境管理和監察計劃，紓緩噪音、空氣及水質、廢物、能源使用以及生物多樣化方面的影響。



提升環境效益是公司的重要目標。我們繼續尋找方法減少能源用量，並訂立目標，使重鐵網絡每乘客每公里的能源用量在2020年之前，從2008年的水平降低21%。到2017年年底為止，公司已減少了15.1%的能源用量。港鐵正在進行一項大型的空調冷卻裝置更換計劃，在車站和車廠安裝更先進、更環保的設備，藉此提升能源效益。我們亦利用新科技(如人工智能)以提升效率。

我們自2002年起匯報我們的溫室氣體排放量。我們根據世界資源研究所和世界可持續發展工商理事會制定的《溫室氣體議定書》，監控範疇1、2和3的溫室氣體排放，同時亦參照香港政府環境保護署和機電工程署以至其他國際機構發布的指引。

## 我們的人才

港鐵的成功，全賴一群全心全意、專注投入的員工。我們提供各類培訓及發展機會，培育人才並幫助他們盡展所長，從而確保我們有一支專業團隊為顧客提供關懷備至的服務。詳情載於「人力資源」一節。

## 我們的顧客

港鐵在香港的周日平均乘客量為576萬人次，可見我們的列車服務對廣大市民的日常生活有莫大影響。我們不斷努力了解顧客的需要，為他們提供更優質的服務。詳情載於「香港客運業務」一節。在香港以外地區，於2017年，我們的周日平均乘客量約為649萬人次。有關我們如何努力提高服務水平，詳情載於「中國內地及國際業務」一節。





### 我們如何為社會作出貢獻

作為企業公民，我們運用公司資產、技術及資源來聯繫業務所在地的社區，並促進及支持其繁榮發展。

我們透過「心繫社區」平台，推行措施支援青少年和長者，同時改善我們所在城市的居住環境。我們所有的活動均經過精心策劃，扶植全港18區的社群。我們投資於年輕人，因為他們是我們的顧客、未來的領導者、創新者及主人翁。我們透過企業義工隊及與非牟利機構及社會企業合作，舉辦各項社區計劃，為社會上不同的需要出一分力。我們將藝術融入車站的建築設計當中，藉以提升乘客的旅程體驗，亦在車站及商場內展示藝術作品和舉辦現場藝術表演。

#### 青少年

我們對青少年發展的願景是激發青少年的潛能，讓他們擁有為自己和社區創造光明前景所需的技能、知識和機會。在2017年，逾7,000名年輕人參與了我們的青少年計劃。

其中一個主要項目是每年舉辦的暑期計劃「Train'出光輝每一程」。在2017年，來自93間學校的160名中學生完成了為期十天的活動。計劃透過工作坊、體驗營以及在港鐵的工作體驗，增強參加者的信心、提升他們的溝通和領導技巧、擴闊他們的社交圈子，以及加深他們對事業發展的了解。

我們亦不斷徵詢青少年對公司計劃的意見。我們的青年智囊團「青思聚」與港鐵管理層定期交流意見。「從校園到就業」計劃方面，由公眾選出的五個項目中，有四個正在全速進行。為了讓青少年更容易適應從校園到就業的轉變，我們的社區夥伴向中學女生教授編碼、支援教師改善學生學習環境、培養年輕人支持兒童權利，以及扶育從事手藝工作的年輕人，實踐創業的願景。

最後一點，港鐵於2017年推出了「STEM創未來」計劃，鼓勵中學生探索科學、科技、工程及數學(STEM)科目。我們與青年成就香港部及香港教育城一起設計該計劃，其目的

是讓學生更深入地了解STEM科目的實際應用。我們還邀請就讀中三或以上的學生組隊，分享他們對「共融及可持續發展社區」的願景。三支優秀隊伍將有機會於2018年夏季參觀我們在海外的業務。

## 關懷社區

「鐵路人 鐵路心」是「心繫社區」計劃的核心項目。我們的員工和退休員工於2017年發起及籌辦了295個社區項目，較2016年增加12%，超過6,800義工參與人次。項目主要惠及長者、傷健和智障人士、兒童、青少年及弱勢家庭。年內，我們推出了一項新計劃，透過超過400名區議員，安排來自18區的10,000名長者遊覽剛完成翻新的昂坪360。此外，我們於2017年11月舉辦首個「港鐵義工月」，約100名義工參加了四項具港鐵特色的義工活動。

除了支持多項社區和義工活動外，我們亦於年內提供約3,100萬港元的社區投資，當中包括向於2017年2月尖沙咀縱火事件中受傷的乘客捐出180萬港元，公司其後於2017年9月再捐出500萬港元善款。

此外，港鐵為超過60個非牟利組織提供免費廣告位，以支持他們的工作。由2016年起，公司亦在西鐵綫沿綫提供12間商舖，以優惠租金租予非政府機構營辦的社會企業，當中有九間商店已於2017年開業。

## 文化藝術

公司透過「港鐵·藝術」計劃，在車站展出優秀藝術作品，為乘車環境增添姿彩。2017年，我們在香港各個車站舉行了64個不同類型的活動。年內，在45個車站展示的本地及國際藝術家的常設藝術作品增至73件。

年內，我們與薩凡納藝術設計大學香港分校的14名設計學生合作，構思在深水埗站設立藝術品。在學生們提出的七份提案中，「Urban Identity」和「Chairs of Sham Shui Po」兩份提案獲選為最終設計。藝術品將於2018年完成裝置。

2017年，公司亦與不同的藝術和設計機構合作，透過「心繫社區」平台舉辦了四個不同藝術主題的展覽。

## 企業責任獲嘉許

2017年，我們在履行企業責任方面繼續獲得國際性的肯定。

港鐵於2017年躋身《財富》「改變世界」排行榜，嘉許公司高質素、低碳運輸服務及可持續發展的鐵路及物業商業模式。我們是首50間上榜的跨國機構中的唯一一間香港公司，在企業責任的貢獻得到表揚。《財富》讚揚港鐵高達99.9%的車程準時度，以及為乘客提供低車費，而毋需倚賴納稅人的直接資助。

年內，我們亦獲頒多個獎項，包括香港生產力促進局舉辦的第八屆「香港傑出企業公民獎」的銀獎，以及香港管理

專業協會的「香港可持續發展獎」。港鐵亦連續三年獲頒發「10年Plus『商界展關懷』標誌」，以嘉許我們在關懷社區、僱員及環境方面努力不懈。

公司仍然是投資者相關指數的成份股，包括道瓊斯亞太區可持續發展指數、富時社會責任指數，以及恒生可持續發展企業指數。公司亦於摩根士丹利資本國際環球可持續發展指數中獲得「AAA」評級，標誌著港鐵在全球道路及鐵路運輸行業的領先地位。

# 人力資源

獲 Randstad Group 評選為  
「香港最具吸引力僱主」

於2017年，  
我們在香港舉辦了

**7,154**  
項員工培訓課程



公司與其附屬公司及聯營  
公司在香港及全球各地共  
僱用 **43,622** 名員工

員工是港鐵最寶貴的資產，我們致力啟發、連繫及培育員工。我們在這方面的努力獲得多個獎項，包括於2017年獲Randstad Group評選為「香港最具吸引力僱主」，為港鐵在此評選中第二度榮登榜首。在Human Resources Magazine舉辦的「Human Resources Asia Recruitment Awards 2017」中，公司亦憑藉人才招聘和管理方面的成就而榮獲五個獎項。

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。聯營公司在香港及全球各地共僱用15,317名員工。

## 羅致及挽留人才

為配合目前的營運需要及未來的業務增長，公司於2017年透過各項活動積極招攬人才，包括舉辦一系列招聘日、社區招聘及參加職業博覽等。年內，公司在香港聘請了1,558名新員工，而員工流失率則維持在4.5%的低水平。

為配合公司長遠的繼任及人力需求，公司於2017年透過多項見習人員發展計劃招聘了30名高質素的畢業生。為填補未來的技術及維修職位空缺，公司增聘了165名學徒及見習技術員。公司亦與勞工處合作，在其「展翅青見計劃」下招募年青人參加為期一年的「初級見習技工培訓計劃」。



為支持香港的《有能者・聘之約章》，公司繼續為有殘疾或特殊學習需要的本地大學生提供暑期實習機會。2017年7月及8月，公司與心光盲人院暨學校合作為其學生推出試點實習計劃，以推廣平等機會及青少年就業。為推動青少年發展及參與，公司亦於2017年提供了179個實習生職位予就讀學士學位、副學士學位或高級文憑課程的學生。

公司繼續加強人手，以配合香港、中國內地和海外的業務擴展，並透過綜合人力資源規劃制定策略性招聘計劃。於2017年，公司就人才靈活調配政策作出檢討，以滿足人手需求，鼓勵跨業務單位的人才調動及支持員工的事業發展。

為吸納、挽留及激勵員工，公司提供具競爭力的薪酬福利，包括短期及長期的獎勵計劃，以及廣泛的事業發展機會。公司亦設有完善的績效管理制度、與工作表現掛鈎的薪酬檢討機制及多項激勵計劃，以獎勵員工，並對其表現及貢獻作肯定。

公司透過「企業人才管道」甄選及培育各級人才，並提供跨處別和跨地域的職位輪調，以助員工拓闊視野及豐富他們在公司不同範疇的工作經驗。





## 人力資源

### 激勵和聯繫員工

公司每年推行各項活動及計劃，以激勵和聯繫員工。公司於2016年年底進行首次全球員工投入度調查後，制定了公司層面跟進行動計劃，包括九項跟進行動，並且在公司、處別及部門層面設立50多個工作小組，以推動改善措施。

公司設有行之有效的員工協商機制，作為管理人員與員工之間的有效溝通渠道。公司亦每年舉行兩次管理層溝通會，讓中國內地及海外的管理人員透過直播參加會議。於2017年，公司透過「增進員工溝通計劃」舉辦超過7,800

場雙向溝通會。公司正全面更新該項計劃，以進一步提升傳達企業訊息方面的成效。其他加強溝通的措施包括舉辦管理層溝通會和論壇，以及安排員工與高級管理人員共進午餐。

公司繼續透過內部溝通平台「MTRconnects」，與全球員工分享公司的最新發展和員工故事。截至2017年12月31日，平台錄得逾1,177,000瀏覽人次，其中單一訪客超過20,600人。

### 持續學習及發展的文化

公司為員工提供各種培訓及發展課程，涵蓋顧客服務、營運及管理技巧、個人發展等範疇，協助員工盡展潛能。於2017年，我們在香港舉辦了7,154項培訓課程，為每名員工提供平均7.1天的培訓。

2017年，公司在員工培訓和發展方面的努力獲得多個本地及國際獎項表揚，包括在香港管理專業協會舉辦的「最佳管理培訓及發展獎」中榮獲兩個獎項。公司亦憑藉對「退役運動員生活技能培訓計劃」所作的貢獻，榮獲國際奧委會（國際奧林匹克委員會）獎盃，是東亞地區唯一的得獎者。

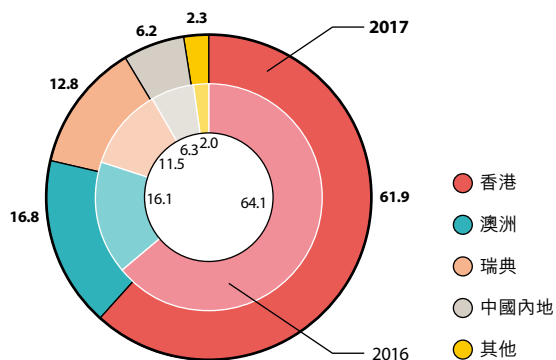
### 推動精益求精

公司繼續透過「臻善圈」計劃鼓勵員工發揮集體創意、在工作流程上精益求精，並加強聯繫員工。年內，公司開辦超過60個培訓班，鼓勵員工創新及不斷求進。員工所提交的計劃超過1,000項，合計節省約4,600萬港元成本。公司於

2017年7月舉行臻善圈周年發布大會，共有900多名員工出席，包括來自中國內地及海外業務單位的代表。此外，我們透過「員工創意計劃」繼續推動同事不斷求進及培養創新精神。

## 按地域劃分的員工數目分佈

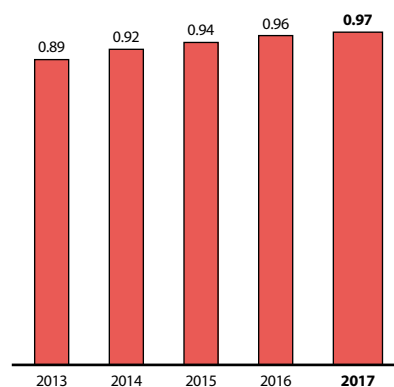
(百分率)



## 員工生產力 — 盈利與員工人數之比率\*

\*不包括物業發展的香港業務

(百萬港元)



## 2017 港鐵傑出貢獻嘉獎 - 最高榮譽大獎 MTR Grand Awards for Outstanding Contribution – Top Award



# 港鐵學院

港鐵學院繼續發展成為鐵路管理及工程中心，透過開辦高質素課程，將公司的鐵路專業知識從香港帶到中國內地及「一帶一路」沿途國家。港鐵學院亦提供經評審課程和短期課程，為社區培育新一代的鐵路專才。2017年，逾1,000名來自香港的學員參加了港鐵學院的課程。

學院目前提供兩個認可課程，分別為「鐵路工程高等文憑」及「運輸學文憑」，共超過100位兼讀制學生修讀。學院的第一屆學員將於2018年10月畢業。

印尼、澳門和卡塔爾的鐵路公司亦向港鐵學院尋求定制的培训及發展的協助。來自17個國家，超過100位行政人員參加了港鐵學院舉辦的企業及專題課程，提高他們的知識以追求卓越營運。參加者來自巴西、丹麥、印度、日本、韓國、緬甸、星加坡和英國等國家。

港鐵學院還與香港及海外多間大專院校簽署了諒解備忘錄，合作開辦不同層面的學術課程。年內，學院為泰國亞洲理工學院提供鐵路系統工程與管理專業碩士學位的前導課程，並繼續與香港理工大學合辦電機工程學理學碩士學位(鐵路系統)。

學院為香港專業進修學校「鐵路學」應用學習課程的開辦和發展提供支援。該課程於2017年9月獲得教育局批准後，成為高中選修課程之一，亦是首個獲納入香港中學文憑考試的鐵路相關應用學習課程。該課程於2017年11月開始於各中學推廣，並將於2018/2019中學學年首次推出。

在海外，港鐵學院獲得越來越多的國際認可，並為各國組織提供專業支援，例如PT MRT Jakarta正尋求港鐵支持其發展印尼首個集體運輸系統。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，向鐵路公司行政人員及專業人士提供高質素培訓課程，並進行鐵路運輸研究工作。雙方正就有關規劃及詳細的合作安排進行洽談。

港鐵學院亦在軌道交通卓越交流平台(「RTEC」)發揮關鍵作用。「一帶一路」沿途國家的鐵路營運商可以透過港鐵創辦的這個多層面平台以建立聯繫。該平台目前由港鐵及七個來自泰國、馬來西亞、印尼、菲律賓、澳門、沙特阿拉伯和土耳其的其他鐵路集團組成。軌道交通卓越交流平台有利於促進在軌道交通最佳範例、管理系統及卓越營運方面的合作。港鐵於2017年10月舉辦了首屆軌道交通卓越交流平台會議。



# 公司管治報告書

## 公司管治常規

公司管治是董事局全體成員的集體責任，董事局深信良好的公司管治為公司奠定適當管理的基礎，以符合所有持份者的利益。因此，董事局持續努力不懈為公司識別和落實應採納的最佳常規。

本報告闡述公司所採納的公司管治最佳常規，並加以說明公司如何應用《上市規則》附錄 14 的《企業管治守則》(「守則」) 的各項原則。

## 遵守《企業管治守則》

在截至 2017 年 12 月 31 日止年度內，公司已遵守守則。

根據聯交所發出的指引信 GL 73-14 並參考了聯交所於 2016 年 1 月發出的建議，公司內部審核部自 2017 年開始審閱公司的持續關連交易及有關的內部監控程序。內部審核部基於年內所作的檢視，認為公司制定的內部監控程序是足夠及有效的，並就此向公司的審核委員會作出匯報，以協助公司的獨立非執行董事對公司 2017 年內的持續關連交易作出年度檢討及確認。

公司持續關注公司管治方面的發展，以確保在不斷演變的商業及監管環境下，公司的公司管治體系仍然恰當和穩健，兼且符合持份者的期望。公司支持聯交所於 2017 年 11 月在一份名為「有關檢討《企業管治守則》及相關《上市規則》條文」的諮詢文件中提出的建議，當中包括將現行董事局成員多元化的守則條文提升為《上市規則》條文，並要求在「企業管治報告」中披露提名政策及擴闊評估非執行董事的獨立性時應考慮的因素。在等待公布諮詢意見之前，公司正因應將推出的新要求作出準備。

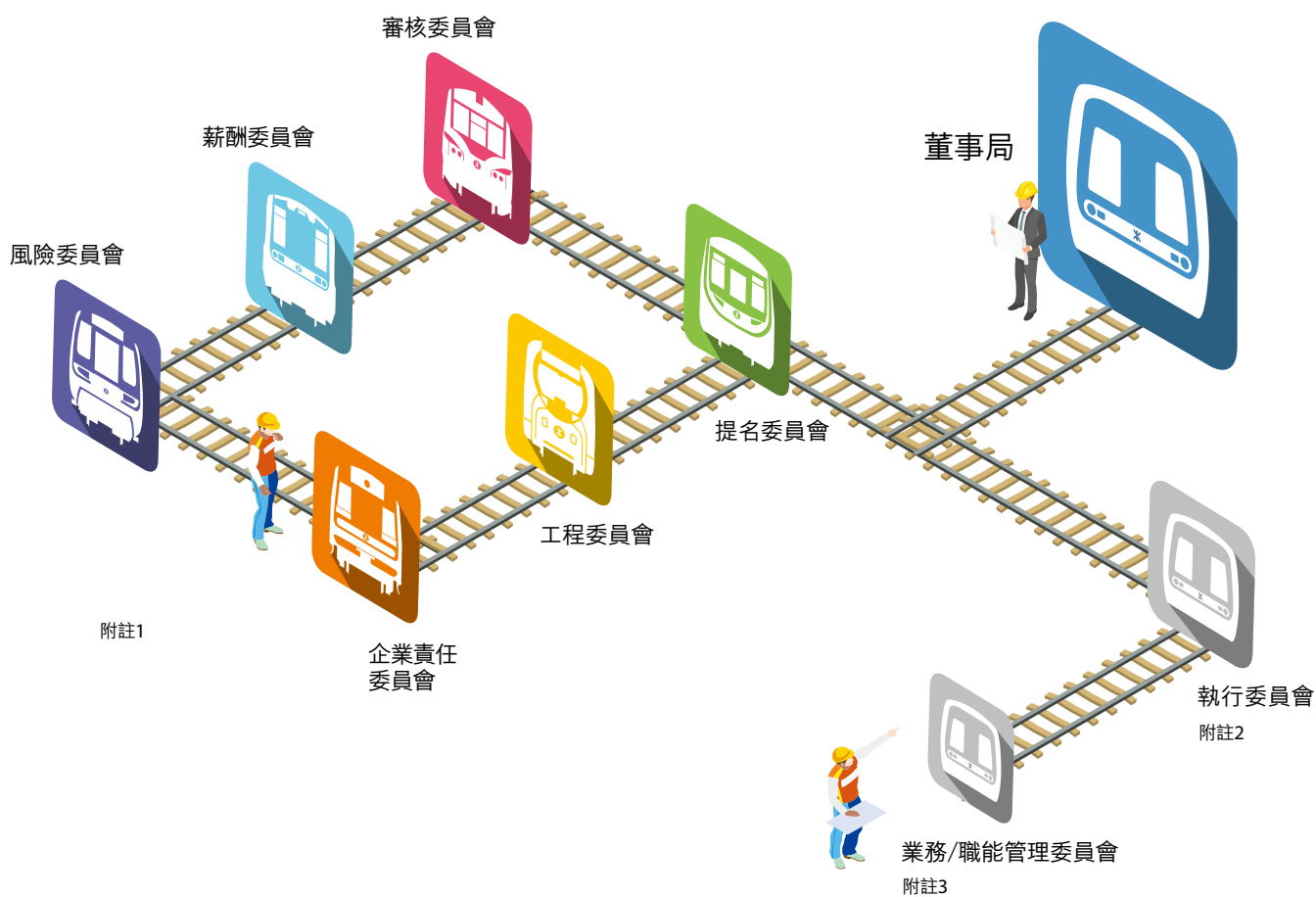


## 董事局

### 整體業務管理

董事局負責管理公司的整體業務。根據章程細則及董事局採納的規程，董事局授權執行委員會管理公司的日常事務，而其本身則專注處理可影響公司整體策略政策、公司管治、財務及股東的事項，其中包括財務報表、派息政策、會計政策的重大修改、每年營運預算、若干重要合約、未來發展策略、重大融資安排及重大投資、公司管治職能、風險管理及內部監控系統、庫務政策及票價結構。

以下為公司的管治架構圖：



附註：

1. 所有董事局委員會均獲提供充足資源以履行其職責及(如有需要)可尋求獨立專業意見，以協助他們履行其責任，有關費用將由公司負責。各委員會的職權範圍已登載於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))及聯交所的網站。
2. 根據公司章程細則及董事局採納的規程，董事局授權執行委員會負責公司業務的日常管理；及由行政總裁(在其他11名執行總監會成員的輔助下)領導。
3. 主要業務/職能管理委員會列載於本年報第128頁。

## 董事局及執行總監會成員 於2017年出席會議和培訓之記錄

	出席會議										2017周年 成員大會	培訓 <sup>a</sup>
	董事局會議			董事局委員會會議								
	定期會議	特別會議	私人會議	審核 委員會	提名 委員會	薪酬 委員會	工程 委員會	風險 委員會	企業責任 委員會			
<b>會議總次數</b>	7	2	1	4	2	4	5	5	2	1		
<b>董事局成員</b>												
<b>非執行董事</b>												
馬時亨教授 <sup>(1)</sup> (主席)	7/7	2/2	1/1		2/2	4/4			2/2 <sup>c</sup>	1/1	√	
劉怡翔 <sup>(2)</sup> (財經事務及庫務局局長)	2/4	不適用	0/1		不適用	0/2				不適用	√	
運輸及房屋局局長 (陳帆) <sup>(3)</sup>	3/4	不適用	0/1		不適用	0/2				不適用	√	
發展局常任秘書長(工務) (韓志強) <sup>(4)</sup>	7/7	1/2	1/1				2/5	2/5		0/1	√	
運輸署署長 (陳美實) <sup>(5)</sup>	1/1	不適用	1/1	1/1				1/1		不適用	√	
<b>獨立非執行董事</b>												
包立賢 <sup>(6)</sup>	4/4	不適用	1/1	3/3				2/3		不適用	√	
陳黃穗博士	7/7	2/2	1/1		2/2				2/2	1/1	√	
陳阮德徽博士	7/7	2/2	1/1			4/4 <sup>c</sup>	5/5			1/1	√	
鄭海泉 <sup>(7)</sup>	5/7	0/2	1/1			3/4			1/2	1/1	√	
周永健 <sup>(8)</sup>	6/7	2/2	1/1			4/4	4/5			1/1	√	
方正博士	7/7	2/2	1/1	4/4 <sup>c</sup>	2/2					1/1	√	
關育材	6/7	2/2	1/1				5/5	5/5		1/1	√	
劉炳章 <sup>(9)</sup>	6/7	1/2	1/1				5/5		2/2	1/1	√	
李李嘉麗 <sup>(10)</sup>	7/7	2/2	1/1	4/4					1/1	1/1	√	
文禮信 <sup>(11)</sup>	7/7	2/2	1/1	4/4				5/5 <sup>c</sup>		1/1	√	
石禮謙 <sup>(12)</sup>	6/7	1/2	1/1		2/2 <sup>c</sup>		5/5			1/1	√	
鄧國斌	7/7	2/2	1/1			3/4		4/5		1/1	√	
黃子欣博士 <sup>(13)</sup>	7/7	2/2	1/1		0/1		5/5 <sup>c</sup>			1/1	√	
周元 <sup>(14)</sup>	4/4	不適用	1/1	3/3				3/3		不適用	√	
<b>執行董事</b>												
梁國權(行政總裁) <sup>(15)</sup>	7/7	2/2							2/2	1/1	√	
<b>執行總監會及執行委員會成員</b>												
梁國權	7/7	2/2							2/2	1/1	√	
金澤培博士										1/1	√	
鄭惠貞									2/2	1/1	√	
張少華										1/1	√	
顏永文博士										1/1	√	
許亮華										1/1	√	
劉天成										1/1	√	
馬琳										1/1	√	
蘇家碧									2/2	1/1	√	
鄧智輝										1/1	√	
黃唯銘博士										1/1	√	
楊美珍										1/1	√	
<b>2017年度內之變更</b>												
<b>非執行董事</b>												
陳家強教授 <sup>(16)</sup> (前財經事務及庫務局局長)	2/3	2/2			1/2	2/2				0/1	√	
前運輸及房屋局局長 (張炳良教授) <sup>(17)</sup>	2/3	0/2			2/2	2/2				0/1	√	
前運輸署署長(楊何蓓茵) <sup>(18)</sup>	2/4	2/2		2/2				3/3		0/1	√	
運輸署署長 <sup>(19)</sup>	0/2			0/1				0/1		不適用	√	
<b>獨立非執行董事</b>												
吳亮星 <sup>(20)</sup>	2/3	2/2			1/1			1/2		1/1	√	
<b>審核委員會成員</b>												
黃子欣博士 <sup>(13)</sup>				1/1						1/1	√	
<b>風險委員會成員</b>												
李李嘉麗 <sup>(10)</sup>								2/2		1/1	√	

概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

# 公司管治報告書

說明：

## 董事局會議

定期會議

私人會議

特別會議

C – 各董事局委員會會議主席

## 董事局委員會會議

審核委員會

提名委員會

薪酬委員會

工程委員會

風險委員會

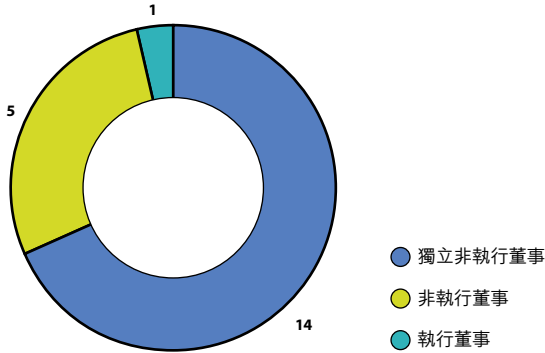
企業責任委員會

Ω – 包括：(1) 透過出席由公司或外界機構安排與公司業務或董事職責有關的專家簡報會/研討會/會議的持續專業發展；以及閱讀條例/公司管治或與行業相關的更新；及(2) 出席為新委任的董事而設的先導計劃及熟悉計劃

附註：

1. 馬時亨教授有一次特別會議以電話會議方式參與。
2. 自2017年7月4日起，劉怡翔先生(財經事務及庫務局局長)獲委任為公司非執行董事、提名委員會成員及薪酬委員會成員。劉先生的替任董事代表他出席了一次定期會議及兩次薪酬委員會會議。
3. 自2017年7月1日起，陳帆先生獲委任為運輸及房屋局局長，憑藉該委任於同日起成為公司非執行董事、提名委員會成員及薪酬委員會成員。陳先生的替任董事代表他出席了一次定期會議、一次私人會議及兩次薪酬委員會會議。
4. 韓志強先生有一次定期會議以電話會議方式參與。韓先生的替任董事代表他出席了一次工程委員會會議及兩次風險委員會會議。
5. 自2017年10月11日起，陳美寶女士獲委任為運輸署署長，憑藉該委任於同日起成為公司非執行董事、審核委員會成員及風險委員會成員。
6. 包立賢先生於2017年5月17日舉行的2017周年成員大會(「2017周年成員大會」)獲推選為董事局新成員及成為公司獨立非執行董事，於2017周年成員大會完結後即生效，亦同時獲獲董事局委任為公司的審核委員會成員及風險委員會成員。他有一次定期會議以電話會議方式參與。
7. 鄭海泉先生有一次薪酬委員會會議以電話會議方式參與。
8. 周永健先生有一次薪酬委員會會議以電話會議方式參與。
9. 劉炳章先生有一次企業責任委員會會議以電話會議方式參與。
10. 李李嘉麗女士於2017周年成員大會完結後，退任公司風險委員會成員；及成為公司企業責任委員會成員。
11. 文禮信先生有一次定期會議及一次特別會議以電話會議方式參與。
12. 石禮謙先生有一次定期會議及一次工程委員會會議以電話會議方式參與。
13. 黃子欣博士於2017周年成員大會完結後，退任公司審核委員會成員；及成為公司提名委員會成員。
14. 周元先生於2017周年成員大會獲推選為董事局新成員及成為公司獨立非執行董事，於2017周年成員大會完結後即生效，亦同時獲獲董事局委任為公司的審核委員會成員及風險委員會成員。他有一次審核委員會會議以電話會議方式參與。
15. 梁國權先生有一次特別會議以電話會議方式參與。梁先生未有被邀請出席由主席舉行的私人會議。
16. 於2017年7月4日起，陳家強教授辭任公司非執行董事、提名委員會成員及薪酬委員會成員。陳教授有一次特別會議以電話會議方式參與。陳教授的替任董事代表他出席了一次定期會議、一次提名委員會會議及2017周年成員大會。就提早檢討票價調整機制，陳教授沒有出席於2017年3月20日舉行的特別會議的第一節，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
17. 自2017年7月1日起，張炳良教授不再擔任運輸及房屋局局長，因此自同日起亦不再出任公司非執行董事、提名委員會成員及薪酬委員會成員。張教授的替任董事代表他出席了一次定期會議及兩次特別會議。就提早檢討票價調整機制，張教授的替任董事沒有出席於2017年3月20日舉行的特別會議的第一節，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
18. 自2017年7月15日起，楊何蓓茵女士不再擔任運輸署署長，因此自同日起亦不再出任公司非執行董事、審核委員會成員及風險委員會成員。楊女士的替任董事代表她出席了一次定期會議。就提早檢討票價調整機制，楊女士沒有出席於2017年3月20日舉行的特別會議的第一節，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
19. 運輸署署長的替任董事出席了兩次定期會議(其中一次以電話會議方式參與)、一次審核委員會會議及一次風險委員會會議。
20. 吳亮星先生於2017周年成員大會完結後，退任公司獨立非執行董事、提名委員會成員及風險委員會成員。

## 董事局組合



董事局及執行總監會成員的名單、角色和職能均分別登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。每名董事局及執行總監會成員的個人履歷載於本年報的「董事局及執行總監會成員」一節內(第150頁至第165頁)。

董事局現有20位成員，由獨立非執行董事、非執行董事及執行董事組成。提名委員會就董事局的架構、規模及組成方面(包括董事局成員的技巧及經驗)進行年度檢討，考慮到公司的策略，認為現有董事局的組成合適。

如上圖所示，現時獨立非執行董事人數佔超過公司董事局人數的三分之二。該比例遠高於《上市規則》要求獨立非執行董事人數佔董事局人數至少三分之一的規定。此外，如上文所述，提名委員會的檢討亦確認公司的董事局現時在技巧及經驗方面，擁有恰當的平衡及足夠的多元化，以支持其有效率地執行公司業務策略。

於2017年12月31日，政府透過財政司司長法團持有公司已發行股份約75.19%，為公司的主要股東。香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條行使其權利，委任了三位人士為公司的增補董事(「增補董事」)。名單如下：

- 運輸及房屋局局長(現由陳帆先生擔任)；
- 發展局常任秘書長(工務)(現由韓志強先生擔任)；及

- 運輸署署長(現由陳美寶女士擔任)。

增補董事全部均為非執行董事及在任何情況下應被視為與其他董事無異，因此受董事的普通法責任規限，包括以公司的最佳利益為行事依歸。

另外一位非執行董事劉怡翔先生，為財經事務及庫務局局長。

董事局成員來自不同商業及專業背景，均積極向董事局提供其寶貴經驗，以提升公司及其股東的最佳利益。再者，獨立非執行董事均致力確保董事局維護公司全體股東的利益，並客觀冷靜地考慮有關問題。

### 主席及行政總裁

主席及行政總裁的職位各不相同且相互獨立。

非執行主席負責：

- 主持及管理董事局的運作；
- 監察行政總裁及執行總監會其他成員的表現；
- 確保董事局適時獲得與公司業務有關的充足訊息；
- 領導董事局及提倡公開的文化；
- 確保所有董事局成員適時就所有事宜交換意見；
- 鼓勵董事局成員對董事局會議上的討論作出全面而有效的貢獻；及
- 制定良好公司管治常規及程序。

行政總裁：

- 作為執行總監會領導人；
- 兼為執行委員會主席；
- 向董事局負責公司業務的管理；及
- 肩負董事局及執行總監會之間橋樑的作用。



# 公司管治報告書

## 董事局委員會

董事局委員會成員名單及每名董事局成員於2017年的出席記錄載於本年報第117頁至第118頁。

## 審核委員會

審核委員會的職責和其年度的工作的詳情載於本年報「審核委員會報告書」(第135頁至第137頁)。

## 風險委員會

風險委員會的職責和其年度的工作的詳情載於本年報「風險委員會報告書」(第142頁至第143頁)。

## 工程委員會

工程委員會的職責和其年度的工作的詳情載於本年報「工程委員會報告書」(第144頁)。

## 薪酬委員會

薪酬委員會的職責和其年度的工作的詳情載於本年報「薪酬委員會報告書」(第145頁至第149頁)。

## 提名委員會

主要職責：

- 向董事局提名及推薦人選，以填補董事局的空缺，以及行政總裁、財務總監及營運總監(倘營運總監的職位存在)的職位；
- 就財務總監及營運總監的職位而言，委員會可考慮由行政總裁推薦的人選，或任何其他入選(行政總裁有權首先同意該其他人選)；
- 向董事局推薦董事局成員的任命或再任命，以及董事局成員的繼任計劃；
- 在物色適當及合資格人選成為董事局成員時，委員會在繼續以人選的優點及長處為選擇準則的同時，亦會把董事局多元化政策(「多元政策」)納入考慮；
- 對董事局的規模、架構及組成進行年度檢討；
- 協助董事局檢討多元政策達標的情況；

- 協助董事局檢討董事局所擬定應有的技巧、經驗及觀點與角度的列表(「該列表」)；及
- 評估獨立非執行董事的獨立性。

於年內，委員會就下列事宜進行檢討及向董事局作出相關建議：

- 董事局的規模、架構及組成以及該列表；
- 於2017周年成員大會由股東委任新董事局成員；
- 重選於2017周年成員大會上退任的董事；及
- 年度評估公司每名獨立非執行董事的獨立性。

## 企業責任委員會

主要職責：

- 監察與公司持份者交流及對外溝通的策略；
- 向董事局建議批准企業責任政策；
- 檢視和監察公司的企業責任政策及相關舉措；
- 識別由外在的企業責任管理趨勢帶來的挑戰；
- 審閱公司可持續發展年報並向董事局提出批核建議；
- 檢討公司在環境和社會項目上的表現；及
- 在有需要時就委員會負責的事宜向董事局匯報更新。

另請參閱本年報「企業責任」一節(第104頁至第109頁)。

本年度內執行的工作：

- 批准一項為中學而設的新計劃；
- 審議員工義工隊的新方向和舉措；
- 檢視就青年、長者以及其他地區層面的社區活動及投資計劃的進展；
- 審閱2016年可持續發展報告並向董事局提出批核建議；及
- 研究公司在本地及國際可持續發展指數的表現。

## 公司秘書

馬琳女士為法律及歐洲業務總監及執行總監會成員，向行政總裁匯報。她的公司秘書角色包括：

- 向董事局成員提供意見及服務；
- 確保正確的董事局會議程序得以遵守；
- 就所有公司管治事宜向董事局提出意見；
- 安排董事局成員/替任董事在上任時，接受一項全面、正式兼特為其而設的先導計劃，內容關於公司主要業務的營運及實務，以及在一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》下董事的一般及特定職責；
- 建議董事局成員、其替任董事及執行總監會成員參加相關研討會及課程；及
- 安排在董事局會議上提供相關的新頒布或修訂的法規或其他規例的培訓。

2017年內，馬琳女士接受了共超過15小時更新其技能及知識的專業培訓。

## 董事局成員的委任、重選及罷免

任何人士可於任何時間經以下其中一項方式獲委任為董事局成員：

- 股東於成員大會按「公司董事局成員委任程序」委任，該程序已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)；或
- 董事局按公司提名委員會推薦；或
- 香港特區行政長官就關於增補董事的委任。

經董事局委任的董事局成員必須於獲委任後的首屆周年成員大會上退任及可於該周年成員大會上被推選連任。

除了增補董事外，所有其他董事局成員須輪值退任。在每次公司周年成員大會上輪值退任的董事局成員，須為在該次周年成員大會三年前所舉行的周年成員大會上獲推選或重選的董事局成員。

增補董事只可由香港特區行政長官撤任，並不受任何輪值退任規定的管限。

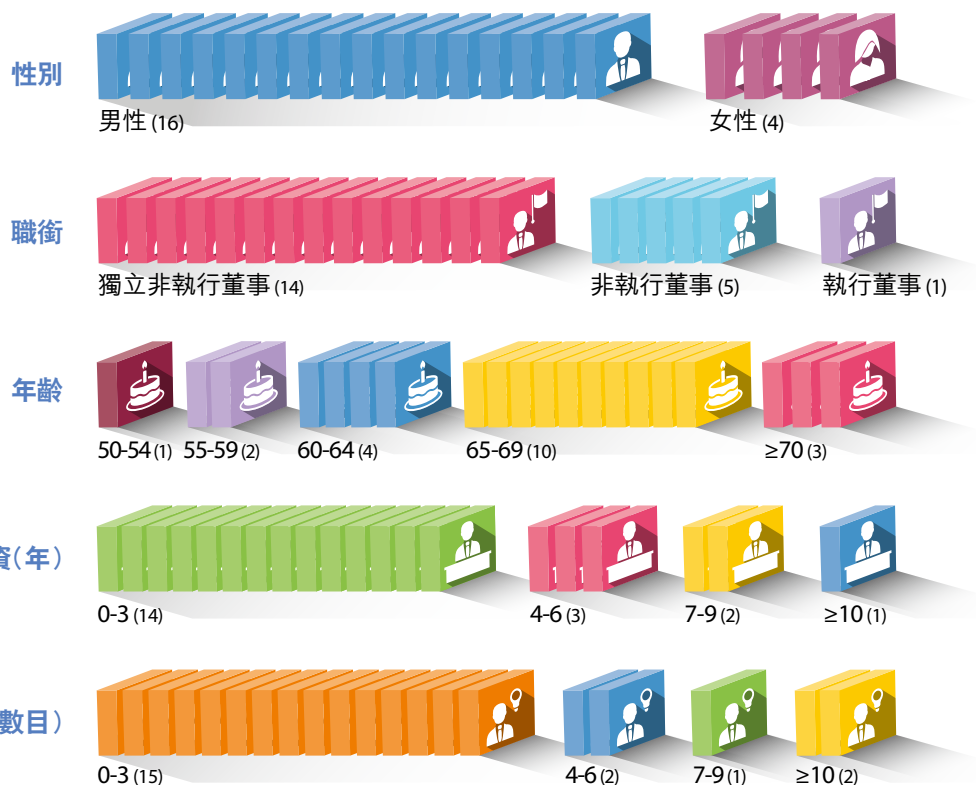
除增補董事外，公司與每名非執行董事及獨立非執行董事均訂有服務合約，訂明他/她繼續獲委任為非執行董事或獨立非執行董事及相關董事局委員會的主席或成員的條款，為期不超過三年。

## 董事局多元化

公司已登載其多元政策於公司網站(www.mtr.com.hk)。多元政策訂下清晰目標，使公司竭力確保其董事局成員在技巧、經驗及觀點與角度多元化方面保持適當的平衡，以支持執行其業務策略及令董事局有效地運作。公司亦關注維持董事局女成員適當的比率，但所有委任最終以人選的優點及長處為選擇準則。

如上文提及，提名委員會協助董事局對多元政策進行年度檢討以確保其持久成效。

提名委員會於2017年5月提名委任包立賢先生及周元先生為公司的新任獨立非執行董事時，已將多元政策考慮在內。委員會認為包立賢先生在公營及私營機構(尤其是在公用事業領域上)的廣泛經驗，及周元先生於香港、中國內地及美國金融界以及監管機構的豐富經驗，皆對董事局有所裨益，從而可加強董事局的多元化及效能。



## 法規方面的確認

截至2017年12月31日止年度內，公司已收到各獨立非執行董事根據《上市規則》要求，有關他/她的獨立性的確認書。作為其職權範圍一部分的工作，提名委員會審閱了該等確認書及評估了獨立非執行董事們的獨立性，並繼續認定其各自的獨立性。

各董事局成員均確保他/她能付出足夠時間及專注處理公司事務，並透過提出獨立、具建設性及清晰的意見為公司的策略及政策發展作出貢獻。

有關董事局成員須向公司披露其於公眾公司或組織擔任職位的數目和性質、其他重大承擔，以及所涉及的公眾公司或組織的名稱和其擔任有關職務所涉及的時間(「職務承擔」)，所有董事局成員均已適時向公司披露他們的職務承擔。

鑑此，主席於2017年12月舉行了一次私人會議(詳情列載於本報告第126頁的「私人會議」標題下)，當中包括檢討各董事在向公司履行其職責時需付出的貢獻，以及各董事有否付出足夠時間履行其職責。該檢討亦評核董事局的整體表現，及總結所有董事局成員均向董事局及公司作出了正面的貢獻。

公司在每次定期會議前會提醒每名董事局成員更新其「其他董事職務、主要委任及權益聲明」(「聲明」)。每名替任董事的聲明亦會按季度發送給他/她更新。另外，每名董事局成員及每名替任董事須每年兩次向公司確認他/她的其他董事職務、主要委任及權益。

除本年報另有披露外，董事局及執行總監會成員之間概無任何關係(包括財務、業務、家屬或其他重大或相關的關係)。

## 上市發行人董事進行證券交易的標準守則

公司已採納《上市規則》附錄10所載之標準守則(「《標準守則》」)。在作出特定查詢後，公司確認所有董事局成員及其替任董事(如適用)以及所有執行總監會成員在年內一直遵守《標準守則》。

因在公司所擔任的職位而可能擁有公司的內幕消息(此詞彙與香港法律第571章《證券及期貨條例》(「《證券條例》」)內的詞彙具相同涵義)的高級經理、其他指定經理及員工，亦已被要求遵守《標準守則》的規定。

## 董事保險

按章程細則所允許，公司一直有投保董事與高級人員責任保險，對此公司董事局成員及高級人員均無須承擔此保單所列明之免賠額。為確保提供足夠保額，公司根據保險市場的最近趨勢及其他有關因素作年度檢討。該檢討與其他同類型公司的投保金額作比較及考慮是否需要為執行總監會成員或董事局成員購買獨立保險。2017年度的檢討結果是現有的保額已經足夠，除此保額外，公司亦已向董事局成員提供彌償保證，加上廣泛的保險條文及財務穩健的保險公司，因此，不需要購買額外保險。

## 檢討公司管治職能

董事局根據公司管治職能的職權範圍，對公司管治職能進行年度檢討，而最近一次的檢討於2018年3月舉行。以下為截至2017年12月31日止年度進行的工作概要：

- 建立和檢討公司的公司管治政策及常規，包括公司管治體系和多元政策；
- 檢討及監察為董事局成員及高級管理人員安排的培訓及持續的專業發展；
- 檢討及監察公司對遵守法律及監管規定方面的政策及常規；
- 建立、審閱及監察《工作操守指引》及董事手冊；及
- 檢討公司遵守守則的情況。

董事局在考慮了公司現時的企業策略後，認為公司的公司管治職能是足夠及適合的。以上職能將按法律及監管環境的改變以及公司業務上的變更而作出檢討。

公司管治職能的職權範圍已登載於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))及聯交所網站。

## 董事局會議程序

董事局定期舉行會議，而所有董事局成員均獲完整及適時的相關資料，並在有必要時可按照已核准的程序，獲取獨立專業人士的意見，費用由公司支付。

董事局的定期會議的起草議程由公司秘書(即法律及歐洲業務總監)編製，並經公司主席核准。倘若董事局成員希望將某事項列入會議議程中，須在有關董事局會議最少一星期前通知主席或公司秘書。議程連同董事局文件一般於董事局會議擬定日期不少於三日前送出。

董事局在下一年度的會議日期一般由公司秘書於每年第三季訂定，並經主席同意，然後與董事局其他成員聯繫。

在董事局定期會議上，執行總監會成員與高級經理一同向董事局匯報其各自業務範疇的事宜。



## 公司管治報告書

每月向董事局提交的行政總裁執行摘要，內容涵蓋公司整體策略、相關月份的主要議題及重要事宜，以及未來三至六個月內重要議題或事項的前瞻。此摘要連同董事局會議中的討論，可確保董事局成員對公司業務有一定的了解，並可提供最新資料幫助他們作出符合公司利益的決策。

所有董事局成員均可獲得公司秘書的意見及服務，而公司秘書負責確保正確的董事局會議程序獲得遵從，並就所有公司管治事宜向董事局提出意見。董事局成員亦可於其認為必要的情况下，與執行總監會成員直接接觸。

從2017年第三季開始，公司的董事局會議和執行委員會會議已引入電子會議程式。除了為公司在環保方面的努力盡一分力外，透過使用電子會議程式，董事局成員和執行委員會成員能夠以安全、高效和便捷的方式查看會議文件和遠距離以虛擬方式參加會議。

### 重大權益及投票事宜

所有董事局及執行總監會成員均須遵守其普通法責任，以公司的最佳利益為行事依歸，並特別考慮公司股東的整體利益。為此，他們須申報其於任何將由董事局在董事局會議上考慮的合約、交易、安排或其他建議下的權益的性質及程度(如有)。

除非章程細則特別批准，董事局成員不得就他/她在當中擁有權益及其知悉屬性質重大的任何合約、交易、安排或任何其他種類的建議進行投票。就此而言，董事局成員(包括他/她的任何聯繫人士)的關連人士之權益會視為他/她的權益。純粹因擁有公司的股份、債券或其他證券的權益，概不計算在內。凡會議表決某決議案而某董事局成員不得對該決議案表決時，他/她不會被計算在該部分會議的法定人

數內，但他/她會被計算在該會議所有其他部分的法定人數內。此舉有助減少公司業務與個別董事局成員的其他權益或任命之間可能出現的潛在衝突。

倘公司與政府的利益出現衝突時，每一位政府委任的董事及任何於政府擔任高級職位的董事將不被計入董事局考慮有關合約、交易、安排或其他建議的會議部分的法定人數內，亦不得就有關決議案投票。

公司與政府(及其相關實體)已訂立若干合約安排，部分合約為持續性質。由於政府為公司的主要股東，根據《上市規則》，該等合約安排屬關連交易(部分為持續關連交易)。載於本年報的「關連交易」及「持續關連交易」(第177頁至第194頁)解釋如何根據《上市規則》處理該等交易。

須於董事局會議表決的事宜，均可對該決議案作出表決的董事局成員以過半票數決定，惟慣常情況是董事局根據共識作出決定。

### 董事局會議

董事局在2017年舉行了10次會議(包括七次定期會議、兩次特別會議及一次私人會議)，遠超於守則要求發行人每年舉行至少四次董事局會議的規定。

於2017年10月，董事局於杭州舉行會議，隨後亦到了北京進行考察，藉此機會實地了解公司於該兩個城市的投資及將來的投資機會。

### 定期會議

在每次定期會議中，董事局檢討、討論及適當時批核公司不同業務及財務表現的事項。

此外，在2017年的董事局會議中亦討論了其他事項，主要包括：

- 公司管治事宜：
  - 收取股東分析及投資者意見；
  - 批准董事手冊的更新；
  - 檢討非執行董事及獨立非執行董事的董事袍金；
  - 檢討董事局架構、規模及組成；
  - 檢討董事局的公司管治職能；
  - 審閱企業風險管理報告；
  - 檢討公司風險管理與內部監控系統的成效；
  - 評估獨立非執行董事的獨立性；
  - 收取企業安全管治年報；
  - 收取個別董事局委員會及港鐵學院理事會的會議議程摘要；
  - 批准2016可持續發展報告；及
  - 批准董事及相關董事局委員會成員的變更；
- 2017周年成員大會：
  - 建議重選退任的董事局成員；及
  - 建議提名兩位新董事局成員；
- 工程項目：
  - 批出有關鐵路項目的合約；
  - 批准公司就《鐵路發展策略2014》向政府遞交建議書；
  - 收取就政府的《香港2030+》及落馬洲河套地區計劃的更新；
  - 收取沙田至中環綫的進度更新，以及批准向政府提交的修訂造價估算；及
  - 收取有關高鐵香港段進度的更新；
- 車務：
  - 收取2016年度列車服務表現摘要；
  - 收取訊號系統更換項目及工程管理辦公室其他項目的更新；
  - 收取重大事故的更新；
  - 收取檢討附例的更新；及

- 批出公司車站及車廠內更換設備的合約及清潔服務合約；
- 中國內地及國際業務：
  - 收取公司在中國內地及國際的業務以及業務發展機會的更新；及
  - 批准於海外及中國內地就有關鐵路項目提交的投標/投資建議書；
- 地產：
  - 批出於香港的物業發展招標合約；
  - 收取於香港的物業發展項目的更新；及
  - 批准就海外物業發展項目作出投標；
- 人力資源：
  - 批准2017年度薪酬檢討及新的員工股份獎勵計劃；
- 商務及市場：
  - 批出部分香港鐵路綫的廣告銷售代理服務的合約；
- 財務：
  - 批准2016年報及帳目；
  - 批准2017中期報告及帳目；
  - 收取昂坪360有限公司的2016年業績檢討；
  - 收取八達通業務表現檢討；及
  - 批准2018年預算及長期預測。

董事局會議記錄由公司秘書或其授權人預備，記錄董事局所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括董事局成員提出的任何關注事宜或表達的不同意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予所有董事局成員以便提出意見。按核准的程序，董事局在下一個會議上正式採納會議記錄草稿。如董事局成員對會議記錄草稿有任何意見，可在下一個會議上討論，達成的有關協定將於有關會議的正式會議記錄中反映。董事局會議記錄由公司秘書備存於公司註冊辦事處，以供所有董事局成員查閱。

## 特別會議

兩次特別會議討論了若干事項，包括：

- 批出在香港的物業發展招標合約；
- 檢討票價調整機制；
- 批准按票價調整機制下修訂公司票價的原則；
- 批准調整機場快綫票價；及
- 批准提交一項海外專營權的投標。

## 私人會議

主席於2017年12月舉行了一次私人會議。

私人會議的第一部份在沒有行政總裁和執行總監會其他成員列席的情況下，董事局：

- 討論了執行總監會成員的表現；
- 檢討了各董事在向公司履行其職責時所需付出的貢獻，以及各董事有否付出足夠時間履行其職責；及
- 評估了整體董事局的表現。

董事局經討論後總結所有董事局成員向董事局及公司均作出了正面貢獻。

在私人會議的第二部份，人力資源總監及法律及歐洲業務總監被邀出席，董事局審閱及批准了行政總裁續任的合約建議條款，新任期由2018年3月16日起至2020年3月31日止（包括首尾兩日），其條款先前已獲公司薪酬委員會支持。

各董事局成員（及各執行總監會成員）在年內的出席記錄列載於本年報第117頁至第118頁。

## 先導計劃及其他培訓

### 先導計劃

每位新董事局成員（包括政府委任董事）、替任董事及執行總監會成員於獲委任時，均獲提供一項全面、正式兼特為其而設的先導計劃，內容包括：

- 董事在策略、規劃和管理方面的角色，以及公司管治的要素及其趨勢；及
- 在一般法律（普通法及成文法）及《上市規則》下董事的一般及特定職責。

除此之外，公司亦為新成員提供了一項熟悉計劃，以幫助他們了解公司的主要業務及營運。

所有董事局成員、替任董事及執行總監會成員於獲委任時均獲發一套董事手冊，當中列載董事職責及董事局於公司管治職能上及各董事局委員會之職權範圍。董事手冊亦會不時作出更新以反映最新發展。董事手冊最近期之更新已於2018年1月16日獲董事局批准。

### 培訓和持續專業發展

#### 董事局及執行總監會成員

為協助董事局及執行總監會成員之持續專業發展，公司秘書會向他們建議參加相關研討會及課程，費用由公司承擔。

#### 董事局實地視察

於2017年9月，部分董事局及執行總監會成員視察了西九龍總站及石崗列車停放處，以便他們得到第一手資料了解高鐵綫香港段的進度。

於2017年10月，董事局於杭州舉行了一次定期會議，公司同時亦安排董事局及執行總監會成員視察公司於杭州和北



董事局於杭州實地視察

京的鐵路營運。於視察期間，到訪成員得以知悉當地鐵路營運的最新業務及服務表現的情況，以及對新的商機加深瞭解。

### 培訓

有關公司管治事宜之資料會不時提供予董事局成員、替任董事及執行總監會成員，使他們緊貼這方面的最新發展。

每位董事局及執行總監會成員均已向公司提供其於年度內接受培訓的記錄。他們於年內的培訓記錄載於本年報第117頁至第118頁。

### 高級行政人員

公司高級行政人員均獲安排參與一個全面和按其特定需要而設的培訓計劃。這計劃包括一系列的工作坊、研討會、企業參訪等，而這些培訓活動將會持續舉行。

為了支持高級行政人員在商業觸覺、領導能力和管理技巧的提昇，這計劃持續安排著名大學商業學院教授分享當前商業和管理學最新的研究和見解。此外，港鐵與其他企業

成立了一個卓越學習聯盟，為高級行政人員持續提供跨企業學習平台，與香港的優秀企業互相學習及分享卓越營商和管理模式。高級行政人員均積極參與各項的培訓活動。

## 問責性

董事局成員負責集團的綜合帳項。截至2017年12月31日止之綜合帳項是按持續經營準則編製，並真實及公平反映集團的綜合財務狀況及集團於年內的綜合財務表現和綜合現金流量。於編製截至2017年12月31日止年度的綜合帳項時，董事局成員選擇適當的會計政策，並連貫應用於以往財政期間(截至2017年12月31日止的綜合帳項附註披露的新及經修訂會計政策除外)。各項判斷及估計均已作出審慎合理的評估。公司外聘核數師的匯報職責載於本年報第132頁。

為此，呈交董事局的綜合帳項均已由執行總監會成員審閱。於編製年報、中期報告及綜合帳項時，財務處負責與外聘核數師及審核委員會跟進查核事宜。此外，集團所採



# 公司管治報告書

納的新及經修訂會計政策及規定，以及任何會計政策的變動，均在採納前經審核委員會討論及批准。

## 風險管理與內部監控系統

董事局須對公司及其附屬公司的內部監控系統及風險管理系統(「企業風險管理體系」)負責，並制定合適的政策及檢討該等系統的有效性。由董事局、管理層及有關人士所推行的內部監控系統與企業風險管理體系，旨在管理(而非消除)未能達致以下範疇的目標的風險，而且只能就不會有重大的失實陳述或損失作出合理而非絕對的保證：

- 營運的效益及效率
- 財務匯報的可靠性
- 遵守適用的法律及規例
- 風險管理的成效

## 系統概覽

執行委員會負責：

- 實施董事局的風險管理及內部監控政策；
- 辨識及評估公司所面對的風險以供董事局考慮；
- 設計、推行及監察一套適當的內部監控系統與企業風險管理體系；及
- 向董事局保證已履行其相關職責，及確認該等系統為有效及足夠。

此外，所有僱員在其責任範疇內均負有內部監控與風險管理的責任。

## 業務/職能委員會

公司成立了多個委員會，協助執行委員會處理公司各項核心業務和職能的管理及控制。主要的委員會包括：

- 車務執行管理委員會
- 物業執行管理委員會
- 項目控制小組
- 投資委員會
- 歐洲業務管理委員會
- 澳洲及國際顧問業務管理委員會
- 中國內地業務管理委員會
- 資訊科技執行管理委員會
- 財務規劃委員會
- 公司安全管理委員會
- 企業風險委員會
- 招標執行委員會/招標委員會
- 企業責任策導委員會
- 成本監控委員會(項目)
- 成本控制執行管理委員會(項目)
- 公司網路安全委員會
- 企業保安全管理委員會

## 內部審核

內部審核部提供獨立、客觀的核證和顧問服務，旨在增值及改善公司的業務營運。該部門主要職責包括：

- 分析及獨立評估公司的風險管理及內部監控系統是否足夠及有效；
- 就改善現行的管理控制及資源運用方面提供建議；及
- 應公司管理層或審核委員會的要求作特別審視、調查及就公司企業管治及監控提供諮詢服務。

內部審核部主管直接向行政總裁及審核委員會匯報。內部審核部可全面查閱資料，以檢討公司風險管理、監控及管

治程序各方面之情況。該部門定期對公司及其附屬公司之財務、營運及合規之監控程式以及風險管理職能進行審核。相關管理層需負責在合理期限內糾正從內部審核中發現的監控不足之處。內部審核部每年會以風險評估為基礎，制定年度內部審核計劃以涵蓋高風險業務活動，供審核委員會審批。內部審核部主管須每半年一次向審核委員會匯報公司的內部監控系統是否足夠及有效。

## 企業風險管理體系

公司的「企業風險管理體系」是公司管治中不可或缺的重要一環，有助保持業務佳績，並為各持份者創優增值。於公司全面執行的系統化風險管理程序，旨在協助執行委員會及各業務單位經理管理公司面對的主要風險，並支援董事局履行其公司管治職責。

有關「企業風險管理體系」的詳情，辨識、評估及管理重大風險的程序，及檢討企業風險管理體系成效的程序，載於本年報「風險管理」一節(第138頁至第141頁)。

## 董事局的監督工作

董事局於風險委員會及審核委員會協助下持續監督公司的企業風險管理體系及內部監控系統，並最少每年對其效益作出檢討。風險委員會及審核委員會的職責及於2017年內執行的工作分別載於本年報「風險委員會報告書」(第142頁至第143頁)及「審核委員會報告書」(第135頁至第137頁)。

## 監控活動和程序

### 遵從法規及規例

就各業務單位之營運效益及效率、鐵路營運及建造之安全，公司已制定公司一般指示、處別/部門程序及手冊、設

立委員會、工作小組以及各有關品質保證單位，以實踐、監察及執行內部監控及評估其效益。

公司亦制定公司一般指示及各有關部門程序及手冊，以防止或偵測未授權的開支/付款，保障公司資產，確保會計帳目的準確及完整性及能按時編製可靠的財務資料。

所有部門主管，包括負責海外附屬公司/項目的總經理/項目經理，均需確保其職能及部門遵從適用的法規及規例。在所需的法律支援下，他們須：

- 辨識任何新頒布或更新的法規；
- 評估其對公司營運的影響；
- 至少每年檢討一次其對相關法規及規例的遵從；及
- 報告潛在和實際的不合規情況，而嚴重情況須上報有關的處別總監和執行委員會。

有關遵守法規及規例的事宜，包括潛在和實際的不合規情況、有關的糾正措施及為避免事件重演而採取的行動之狀況，須每年向執行委員會及審核委員會報告。

處別總監，部門主管，包括負責海外附屬公司/項目的總經理/項目經理，需要對其負責的內部監控與風險管理系統作每年評估及效益的確認。

### 舉報政策

公司亦就對公司財政、法律或聲譽上構成或可能構成重大不利影響的欺詐或不道德行為或違反法律或公司政策的事宜制定了有關舉報政策。此政策適用於所有僱員、與公司進行交易的人士及一般公眾。執行委員會和審核委員會每半年收到一份關於經舉報小組處理的舉報個案、人力資源管理部處理的員工投訴、及其他內部調查的總結報告。

## 內幕消息政策

公司已建立了一個涵蓋各有關處別及部門的系統，內容包括已制定的政策、流程及程序，以符合處理及發布內幕消息的責任。該系統包含下述各項：

- 公司於2016年發出的一般指示，當中說明了：
  - (i) 識別、評估及向上匯報至執行委員會及董事局有關潛在內幕消息之內部流程；
  - (ii) 「標準守則」經理(定義見下文)的責任，包括對內幕消息保密，向上級通報潛在內幕消息及向相關下屬員工傳達訊息及其責任；及
  - (iii) 發布內幕消息的流程；
- 不時為董事局及執行總監會成員、行政經理、部門主管及被列入為統稱「標準守則」經理(因其在公司所擔任的職位而可能擁有公司內幕消息)提供培訓。另外，執行總監會成員、行政經理、部門主管及「標準守則」經理亦需要完成一項經電腦進行的培訓課程。為提供持續培訓，電腦培訓課程將定期進行；及
- 公司會按《證券條例》的最新發展/要求安排持續培訓。

董事局認為公司現行的系統及措施是有效及合適的合規機制，足以保證公司及其高級人員遵守其披露內幕消息時的責任。

## 風險管理系統成效的評估

公司超越了守則內最佳常規，除公司及其附屬公司完成了檢討企業風險管理體系的成效外，公司於中國內地及海外營運的聯營公司也完成了相關對企業風險管理體系成效的檢討。風險委員會經董事局授權審議了公司截至2017年12月31日止年度企業風險管理體系，並確認了體系的成

效。審議體系成效的詳情，已載於本年報「風險管理」一節內的「系統成效的檢討程序」(第141頁)。

## 內部監控系統的效益評估

就截至2017年12月31日止年度，審核委員會就董事局賦予之權責，對公司及其附屬公司的內部監控系統的效益作出評估，其程序包括：

- 檢討由內部審核報告及外聘核數師報告所提出的重大問題；
- 與內部審核師和外聘核數師單獨會晤；
- 審閱執行總監會成員、海外附屬公司的管理層及部門主管按其職責範圍進行的年度內部監控評估及認證；
- 審閱執行委員會及內部審核部提交的文件，包括定期財務報告及帳目、年度財務匯報及帳目事項預覽、年度內部審核計劃、內部審核部半年報告、有關舉報的報告、公司風險管理與內部監控系統報告、內部審核部的效益評估報告和未決訴訟及合規事項報告；及
- 在本年度內部審核對公司及其附屬公司的內部監控系統的效益作出評估的結果。

審核委員會總結出內部監控系統為有效的。

## 公司會計、財務匯報及內部審核職能的資源評估

財務處及內部審核部就截至2017年12月31日止年度已檢討並認為公司的會計、財務匯報及內部審核職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及有關預算均足夠合適。

公司承諾聘用、培訓及發展一支合資格而能幹的會計師隊伍，以監察集團的財務匯報及其他會計相關事宜。公司已制定一套程序，以便掌握及更新適用於匯報及會計職能的

法律、規則及規例。專責人員將確保相關的標準及條例得到遵守，其中包括《香港財務報告準則》、《上市規則》及《公司條例》。於編製年度預算時，嚴格檢討履行會計及財務匯報職能所需的資源及預算。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制定一套員工招聘程序及發展計劃。專責人員每年向財務總監確認已遵從此項程序，而財務總監會進行正規的年度檢討和向審核委員會匯報有關結果。基於以上各項，審核委員會認為在公司會計及財務匯報職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及其培訓計劃及預算均屬足夠。

與此同時，公司亦承諾聘用、培訓及發展一支合資格而能幹的內部審核隊伍，提供獨立、客觀之核證及顧問服務，旨在增值及改善公司的業務營運。公司已制定一套程序，以便掌握及更新適用於內部審核的規則與最佳常規。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制定一套合適的員工招聘程序及發展計劃。內部審核主管就內部審核職能方面的員工資源、資歷及經驗是否足夠會進行正式的年度檢討和向審核委員會匯報有關結果。基於以上各項，審核委員會認為在公司內部審核職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及其培訓計劃及預算均屬足夠。

## 董事局之年度檢討

董事局透過風險委員會和審核委員會已對公司的風險管理及內部監控系統作持續監督。而就截至2017年12月31日止的年度評估，董事局認為公司及其附屬公司的風險管理及內部監控系統是有效及足夠。同時期間亦沒有重大監控失誤、弱項或關注事項。

就截至2017年12月31日止的年度，董事局亦已檢討並認為公司的會計、財務匯報及內部審核職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及有關預算均足夠合適。

## 危機管理

公司已設定機制，每當遇上危機便會成立危機管理小組；這樣不但能維護公司作為全球鐵路營運業的先驅之一的聲譽，並有助確保公司能有組織及高效地應對危機，包括及時與政府部門和股東等主要持份者溝通。危機管理小組由相關執行總監會成員及行政經理組成，其運作由列載各成員職責及其他事宜的《危機管理計劃》所規範。該計劃透過定時檢討及根據世界級標準進行更新。危機管理小組的運作是藉着資訊系統來監察最新的危機形勢、問題和策略行動，並發放與危機相關的信息。危機管理小組定時進行演習，以確認危機管理的組織和安排的有效性，並為成員提供實習機會。危機管理小組及其影子小組成員分別於2017年9月及12月各進行過一次演習。

## 附屬公司及聯營公司的管治

公司有多間附屬公司及聯營公司於香港、中國內地以及海外獨立經營業務。儘管這些附屬公司及聯營公司為獨立的法人實體，公司作為這些附屬公司及聯營公司的股東，已



## 公司管治報告書

實行了一項管理管治體系(「管治體系」)，以確保行使適當程度的監控及監察。

於2017年，公司進行了管治體系檢討，以完善管理管治規定及實施的過程，並推廣加強公司與附屬公司和聯營公司在相關職能的合作。

根據管治體系，公司透過(i)在主要範疇實施若干內部控制；及(ii)採納與其業務性質及當地情況符合的適用管理守則及政策，為個別附屬公司及聯營公司規劃了特別為其制定的管治框架，以便進行監控及監察。因此，附屬公司及聯營公司會採納了適當的內部監控，公司在重要事情上亦會被諮詢及知會，並收到定期的匯報及保證。經營重要業務的附屬公司及聯營公司，每年均須匯報已遵守有關管治框架。

### 商業操守

堅守誠信和商業道德，以負責任的態度營商是公司持續成功之道。公司制定的《工作操守指引》清晰說明了公司對道德操守的要求，並規定員工必須把公平、公正和廉潔奉公視為最高原則，在公司所有業務地區以公開透明的方式營運。

公司定期檢討和更新《工作操守指引》，以確保其內容恰當及符合公司和法規的要求。公司於2015年重新編寫《工作操守指引》後，現正就其內容進行定期檢討，並計劃於2018年第一季推出修訂本。公司除了提供培訓計劃，包括講座及必修電腦培訓課程，以提高員工對商業操守的認識外，亦鼓勵員工舉報已發生或認為已發生的違法或不當行

為，並已根據公司的舉報政策訂立適當的程序，讓員工可以在完全保密及安全的環境下舉報他們懷疑不當的行為。

為了讓新入職員工能了解公司的價值觀和道德承諾，公司已將《工作操守指引》的內容簡介納入員工入職課程。而《工作操守指引》亦已上載至公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))。

此外，公司以《工作操守指引》作參考準則，為香港、中國內地及海外的附屬公司及聯營公司建立相約的道德文化。

### 外聘核數師

公司聘任畢馬威會計師事務所為外聘核數師。審核委員會按其職權範圍，預先批准由畢馬威會計師事務所按適用標準提供的所有核數服務，確保畢馬威會計師事務所的獨立性、客觀性及核數程序的有效性，並於核數工作開始前，與畢馬威會計師事務所討論其核數性質和範疇以及匯報責任。

審核委員會亦檢討及預先批准聘任畢馬威會計師事務所提供任何非核數服務，以遵守相關法律規定，並在保持客觀性與經濟利益之間取得平衡。

畢馬威會計師事務所提供的核數與非核數服務性質，及已付予畢馬威會計師事務所(包括與畢馬威會計師事務所處於同一控制權、所有權或管理權之下的任何機構，或一個合理並知悉所有有關資料的第三方，在合理情況下會斷定該機構屬於畢馬威會計師事務所的本土或國際業務一部分的任何機構)的費用載於本年報之綜合帳項附註9D(第220頁)。

為了保持作為公司外聘核數師的誠信和客觀性，畢馬威會計師事務所執行政策和程序以確保其提供的服務符合適用的專業操守及有關獨立性的政策和要求。此外，根據香港會計師公會/國際會計師聯合會道德守則，畢馬威會計師事務所亦要求其服務集團的核數合夥人不能為集團連續擔任這項工作逾七年。

## 與股東的溝通

### 周年成員大會

公司的周年成員大會乃與股東溝通的主要渠道之一，為股東提供機會與董事進行面對面的溝通，詢問董事有關公司表現和營運的事宜。一貫做法是公司主席、各董事局委員會主席、全體執行總監會成員及公司外聘核數師均有出席周年成員大會，並回答股東的提問。

2017周年成員大會於2017年5月17日假座香港九龍灣的九龍灣國際展覽中心展覽廳3(6樓)舉行。為了方便未能出席周年成員大會之公司股東，公司已於當日傍晚把整個會議過程登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

2018周年成員大會已預定於2018年5月16日舉行。為了使公司股東與董事及管理層有更流暢及直接的溝通，公司計劃繼續採用即時傳譯。

### 2017周年成員大會上通過的決議案

主席建議了在2017周年成員大會上各個別主要事項均以獨立決議案方式提呈表決。於考慮決議案之前，主席亦已根據章程細則第71條，行使其作為2017周年成員大會主席的權利，要求就所有決議案以投票表決方式，並用電子投票方式進行。

於2017周年成員大會，共12項決議案(決議案第3號包含五項獨立決議案)獲得通過，每項決議案均於會上獲得超過95%票數支持。決議案全文載於日期為2017年4月10日的2017周年成員大會通函內(包括2017周年成員大會通告)。

為方便未能出席2017周年成員大會之股東，現載列獲通過的決議案摘要如下：

- (1) 接納公司截至2016年12月31日止年度之經審核財務報表、董事局報告及核數師報告；
- (2) 宣派截至2016年12月31日止年度的末期股息每股0.82港元；

- (3) (a) 重選馬時亨教授為公司董事局成員；
- (b) 重選陳黃穗博士為公司董事局成員；
- (c) 重選陳阮德徽博士為公司董事局成員；
- (d) 重選文禮信先生為公司董事局成員；
- (e) 重選石禮謙先生為公司董事局成員；
- (4) 推選包立賢先生為公司董事局新成員；
- (5) 推選周元先生為公司董事局新成員；
- (6) 重新委任畢馬威會計師事務所為公司核數師，並授權董事局釐定其酬金；
- (7) 向董事局授予一般授權，以分配、發行、授出、分派及以其他方式處理公司的額外股份，該等額外股份的數量不得超過此項決議案通過日期公司已發行股份總數的百分之十\*；及
- (8) 向董事局授予一般授權，以購回公司的股份，所購回的股份不得超過此項決議案通過日期公司已發行股份總數的百分之十\*。

\* (決議案全文載於2017周年成員大會通告內。)

投票表決結果於會後同日登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

### 召開成員大會

公司董事可召開成員大會。

股東佔全體有權在成員大會上表決的股東的總表決權的最少5%可向公司董事提出要求召開成員大會。

提出要求的股東須在其要求述明有待在有關成員大會上處理的事務的一般性質；及可包含可在該成員大會上恰當地動議並擬在該成員大會上動議的決議的文本。該要求可包含若干份格式相近的文件；及該要求可採用印本形式或電子形式送交公司；並且須經提出該要求的人認證。

## 公司管治報告書

公司董事須於公司收到該等要求後的21日內召開成員大會，及成員大會須在召開該成員大會的通知的發出日期後的28日內舉行。如該等要求包括一項可在有關成員大會上恰當地動議並擬在該成員大會上動議的決議，則關於該成員大會的通知，須包含關於該決議的通知。如有關決議採用特別決議的形式提出，公司董事須於成員大會的通知內，指明擬採用特別決議的形式提出該決議的意向。

倘公司董事於公司收到所要求後的21日內，未有妥為安排召開成員大會，則要求召開成員大會的股東，或佔該等股東全體的一半以上總表決權的股東，可自行召開成員大會，但如此召開的成員大會須於公司收到所要求後三個月內舉行。

### 股東提呈建議的程序

股東可根據《公司條例》及章程細則向成員大會提呈建議。

關於建議某人參選董事的事宜，請參閱登載於公司網站(www.mtr.com.hk)的「公司董事局成員委任程序」。

### 股東查詢

公司制定了股東通訊政策(登載於公司網站(www.mtr.com.hk))，旨在向股東提供有關公司的資料，讓他們可與公司有效建立密切關係及在知情情況下行使作為股東的權利。

公司的股東通訊政策，當中亦說明股東可透過來函公司的公司秘書，接觸董事局及管理層。

有關其他與股東溝通的途徑，亦請參閱本年報「投資者關係」一節(第102頁至第103頁)。

## 組織章程文件

公司章程細則(中英文版本)已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。截至2017年12月31日止，章程細則並無任何變動。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2018年3月8日

# 審核委員會報告書

於本報告書日期，公司的審核委員會(於本報告書稱為「委員會」)由六位非執行董事組成，其中五位為公司的獨立非執行董事。2017年期間的委員會成員及成員的出席記錄載於本年報第117頁至第118頁。委員會成員中並無公司外聘核數師畢馬威會計師事務所的合夥人或前合夥人。

財務總監、內部審核部主管及外聘核數師代表列席所有委員會會議。委員會亦可酌情邀請其他人士列席會議。委員會每年舉行四次會議，而委員會主席、外聘核數師或財務總監在有需要時亦可要求舉行額外會議。委員會亦會在收到有關要求時考慮，並在其認為合適的情況下，批准委任公司外聘核數師執行非核數工作。

## 委員會的職責

依據委員會的職權範圍(登載於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))及聯交所網站)，委員會的職責主要包括下述項目：

### 監察與公司外聘核數師的關係

- 向董事局建議外聘核數師的委任、重新委任及罷免，以及批准其酬金及聘用條款；
- 按適用的標準檢討及監察外聘核數師獨立性、客觀性及其核數程序的成效；
- 於核數工作開始前，與外聘核數師討論其核數的性質及範圍與匯報的責任；及

- 對非核數服務作出事前批准，以確保外聘核數師在提供非核數服務的同時不會削弱其獨立性或客觀性。

### 審閱公司的財務資料

- 監察財務報表、中期報告及年報與帳項，連同初步業績公告及向公眾披露與公司財務資料有關的其他公告的完整性；
- 處理公司財務資料時，與董事局及執行總監會聯繫。委員會主席在有需要時隨時進一步與內部審核部主管、外聘核數師代表及管理層會面；及
- 私下或與執行總監會成員及任何其他人士一起討論由內部審核部主管或外聘核數師提出的任何事宜。

### 監管公司的財務申報系統及內部監控程序

- 透過至少每年一次對公司的財務控制系統及內部監控系統進行檢討，以協助董事局持續監察公司財務控制系統及內部監控系統的成效，並向董事局匯報已進行有關檢討。董事局藉着這些監控及系統以監察公司的整體財務狀況及保障公司的資產；
- 監察管理層就公司在會計及財務匯報職能方面的資源、員工資歷和經驗是否足夠，以及其培訓課程和預算是否充足的檢討；



## 審核委員會報告書

- 審閱及批准年度內部審核計劃，其中包括對經選定的公司活動或運作的效率的審核；
- 審閱內部審核部主管的定期報告及其所建議的主要行動方案的跟進，並在合適的情況下向董事局提出建議；及
- 審閱由內部審核部主管就公司內部審核職能方面的資源、員工資歷和經驗是否足夠，以及其培訓課程和預算是否充足的年度評估。

有關以上的詳情已載列於本年報第128頁至第131頁公司管治報告書內「風險管理及內部監控系統」一節。

### 向董事局報告

委員會主席於每次委員會會議後，向董事局匯報委員會會議的撮要及指出當中浮現的相關問題。

委員會會議記錄由會議秘書預備，記錄委員會成員考慮過的事宜及所作出決策的詳情，包括委員會成員提出的任何關注事宜、不同意見的表達及提升公司在管治及內部監控系統的建議。在每次會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿會發送予委員會成員以便提出意見。在考慮委員會成員就會議記錄草稿所提出的意見後，委員會在下一個會議上會正式採納會議記錄草稿。委員會會議記錄備存在公司註冊辦事處，以供委員會成員查閱。

於每年1月，會議秘書會與委員會主席預先商定該年主要會議議程，而委員會主席對委員會定期會議議程作出最終決定。

### 2017年委員會的工作

委員會在2017年舉行了四次會議。外聘核數師代表、財務總監及內部審核部主管均出席所有四次會議，報告彼等工作並回答有關提問。委員會分別在2月和8月的會議上專注審閱公司的年度及中期業績公告/帳項，以預留更多時間在5月和11月的會議上檢討及討論公司的內部監控、內部審核及其他事務。委員會不時邀請相關的執行總監會成員列席財務總監的財務簡介部份。而總經理 — 採購及合約(工程)亦會應邀參與工程總監向委員會就興建中的鐵路項目的匯報以提供項目最新造價的情況。

委員會於2017年的主要工作包括：

### 財務

- 審閱2016年報與帳項及2017中期報告與帳項的草稿，包括公司在興建中的新鐵路項目所帶來的財務影響和相關帳項的披露附註，並建議董事局批准；
- 審閱集團固定資產的帳面價值及收取就公司興建中的鐵路項目的造價的匯報；

- 審閱及建議呈予薪酬委員會的文件，標題為《確認「2008年浮動獎金計劃」支付有關2016年獎金的財務數目》；及
- 預覽2017年的中期及年度會計及財務匯報事宜。

## 內部審核

- 審閱內部審核部的報告；
- 檢討2016年的風險管理及內部監控系統的成效(只專注於內部監控系統的檢討，因風險管理系統的成效由公司的風險委員會另行檢討)；
- 審閱2016持續關連交易；
- 審閱舉報進度報告；
- 審閱2016年有關內部審核部的效益評估報告；
- 聽取有關香港鐵路項目保證體系的最新資訊；
- 核准2018年內部審核計劃；及
- 在沒有管理層列席的情況下，會晤內部審核部主管。

## 外聘核數師

- 審閱畢馬威會計師事務所截至2017年12月31日止年度的審核計劃及策略；
- 檢討畢馬威會計師事務所向公司提供的服務及收費的概要；
- 事前批准畢馬威會計師事務所提供核數及非核數的服務；
- 審閱由畢馬威會計師事務所提交的2016年的年度帳項及2017中期帳項的主要事項；
- 審閱2016年核數師報告(根據上市公司新審核規則而編製)；
- 檢討及批准畢馬威會計師事務所2017年審核工作的收費建議；

- 在批准委任畢馬威會計師事務所提供非核數服務時，考慮其獨立性和其他相關因素；並分別聽取/知悉畢馬威會計師事務所在其關於2016年度帳目和2017年中期帳目的審計報告中確認其獨立性；及
- 在沒有管理層列席的情況下，會晤畢馬威會計師事務所代表。

## 其他

- 審閱就有關未決訴訟/潛在訴訟，法規及規例、營運協議和兩鐵合併相關的協議的合規事宜；及
- 收取港鐵附屬公司的審核/風險/管治委員會會議記錄。

## 重新委任外聘核數師

委員會對畢馬威會計師事務所的工作、其獨立性及客觀性均感滿意。因此，建議重新委任畢馬威會計師事務所(該會計師事務所已表示願意留任)出任集團2018年度的外聘核數師，惟待公司股東於2018年周年成員大會上批准通過。

方正博士  
審核委員會主席  
香港，2018年3月8日

委員會已檢討及確認審核委員會報告書。

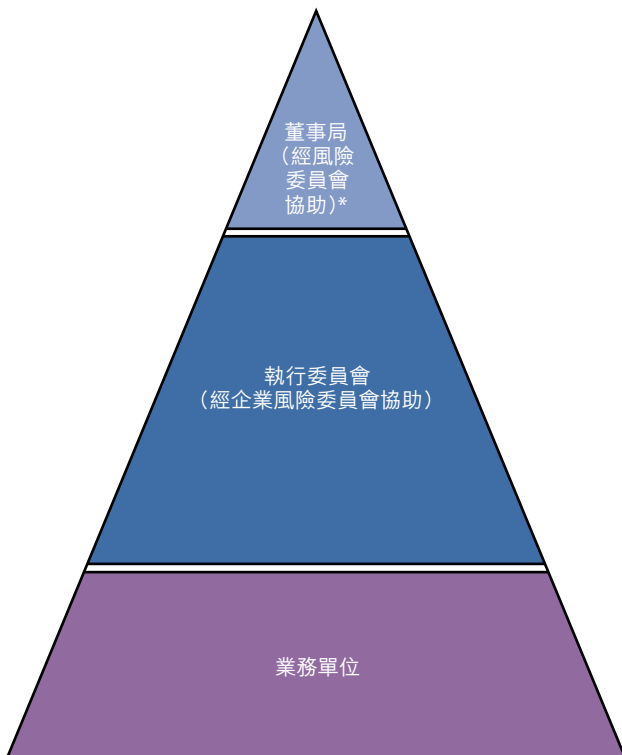
# 風險管理

## 系統功能

公司各業務單位在其日常業務過程中採納公司的「企業風險管理體系」。該體系為各業務單位提供簡單而有效的管理程序得以：

- 辨識和檢討公司各業務單位中的風險
- 定出資源分配優先次序作風險管理
- 讓管理層清晰掌握公司所面對的重大風險
- 支援決策和項目執行以達致更佳業務表現

董事局在風險委員會的協助下，監督公司的企業風險管理體系及重大風險；執行委員會則在企業風險委員會的協助下，整體負責企業風險管理政策及系統的實施及持續改善工作。



公司於2017通過會議成立由三至四位總監輪流出席的風險監察小組按季討論風險，及為所有總監每半年舉行一次前瞻性工作坊，加強了自上而下的風險管理討論。

公司對其風險作出嚴格辨識、評估和管理。在考慮已制定的風險控制措施後，按已辨識的風險的可能性及風險事件的後果，評估每項風險。根據風險矩陣釐定風險評級(E1-E4)，極高風險為E1，低風險為E4。風險評級考慮公司的風險承受程度，反映管理層處理相應風險須付出的關注及風險調控力度。最高類別的「E1」風險受董事局、風險委員會及執行委員會監察。

在營運過程中，雖然難免承受風險，但公司在不同範疇釐定了不同的風險承受程度，例如涉及安全及提供可靠運輸服務等方面，就釐定了特別低的風險承受程度。

- 持續監察風險
- 制訂合適的風險管理策略
- 監察企業風險管理體系
- 檢討重大風險及新興風險
- 每年檢討企業風險管理系統的成效

- 實施及持續改善企業風險管理體系
- 企業風險委員會
  - 主席為法律及歐洲業務總監
  - 由主要業務範疇的管理層代表組成
  - 督導體系的實施和改善工作
  - 檢討公司的重大風險及主要的新興風險
  - 按季向執行委員會及風險委員會匯報，及每六個月向董事局匯報

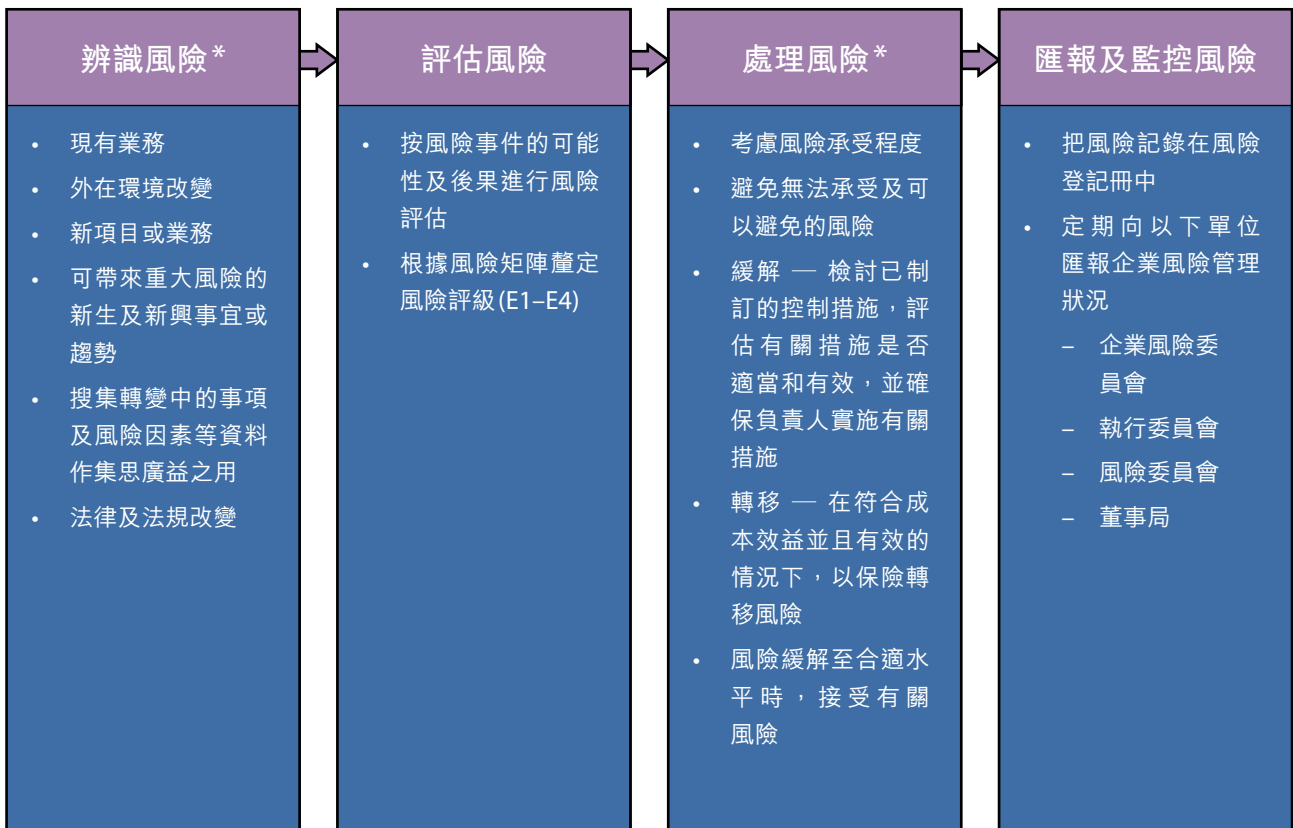
- 制訂安排及實施與公司企業風險管理體系及政策相符的風險管理流程
- 把已辨識的風險記錄在風險登記冊中，以便作定期檢討及監控

\* 委員會的職責及其在2017年內執行的工作，載於本年報的風險委員會報告書中(第142頁至第143頁)

## 重大風險管理程序

公司採取主動的措施以辨識、評估和管理來自經常性和增長業務，以及經常轉變的營商環境下所產生的重大風險。公司已就不同範疇制定風險管理策略，包括但不限於建造、業務營運、財務、庫務、安全及保險等。

法律及秘書處的企業風險管理團隊搜集與轉變中的營商環境和外環境有關的事項及風險因素等資料，以助企業風險委員會辨識可能出現的潛在風險。此外，企業風險委員會、執行委員會和風險委員會按季檢討公司的企業風險組合，並就新興風險集思廣益，以確保掌握重大以及影響不同業務範疇的風險。



\* 範疇並未盡列



## 風險管理

公司的重大風險管理範疇包括：

與持份者維持有效及平衡的關係	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> <li>在公司主要持份者時有互相競爭的要求當中致力尋求平衡</li> </ul>
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> <li>落實針對主要持份者的溝通計劃，以維持有效溝通渠道</li> <li>履行公司的營運責任及維持良好的業務表現</li> </ul>

營運安全及服務事故	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> <li>重大鐵路服務事故</li> <li>人流管理</li> </ul>
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> <li>就個別事故展開調查或進行技術性研究，以識別不斷改進的機會</li> <li>加強現時的人流管理計劃</li> <li>進行信號系統升級工程，以便長遠可加密列車班次</li> <li>成立工務管理辦公室，綜合管理同時間進行而可能影響營運鐵路的大型資本性工程的整體風險</li> </ul>

新鐵路項目的成本及交付	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> <li>承建商工人短缺及日漸年老</li> <li>建造工程十分接近營運中的鐵路及市區發展項目</li> <li>管理與各方的銜接安排</li> <li>恪守項目的進度計畫和成本預算</li> </ul>
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> <li>與政府合作加快招聘工人及輸入外勞安排</li> <li>與連接工程的各參與方緊密協調，並優化設計及施工方法</li> <li>為承建商工人及員工提供鐵路安全培訓</li> <li>嚴格控制備用資金</li> </ul>

人力資源交替安排/能力/機構知識/資源	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> <li>港鐵列車服務自1979年營運至今，一批員工將在未來數年達到退休年齡</li> <li>一些工作崗位出現人手短缺和挽留人才困難</li> </ul>
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> <li>積極招聘人手及作出繼任安排</li> <li>提升員工技術和能力</li> <li>提供具靈活性的人才庫，並因應業務增長加強員工的流動性</li> <li>發掘創新解決方案以紓緩人手短缺問題</li> </ul>

新商業模式/科技衝擊/競爭	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> <li>新科技衝擊現有商業模式</li> <li>管理來自其他運輸模式的競爭</li> </ul>
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> <li>運用電子商務和科技探索新的商業模式</li> <li>監察來自其他運輸模式的競爭，並落實措施維持市場佔有率</li> </ul>

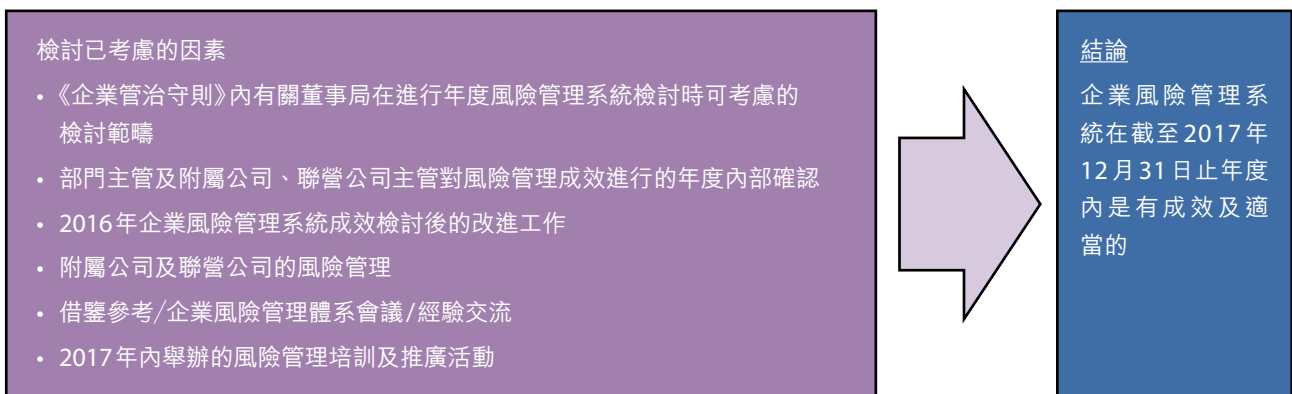
落實業務增長策略	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> <li>反思香港未來新鐵路項目的商業模式</li> <li>在香港以外地方發展業務面對強大競爭</li> </ul>
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> <li>為香港新鐵路項目制定創新的商業模式</li> <li>擴大公司的品牌效應</li> <li>為物色香港以外地方的新商機進行定期檢視</li> </ul>

保安威脅(網絡/實體)	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> <li>針對車務和資訊科技系統的網絡攻擊</li> <li>恐怖襲擊威脅，尤其是對公司在香港以外地方的鐵路營運</li> </ul>
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> <li>加強資訊科技網絡的抗逆力，保障公司免受網絡攻擊</li> <li>為鐵路營運系統實施網絡保安防護系統</li> <li>優化企業保安的管治體系</li> </ul>

## 系統成效的檢討程序

企業風險委員會代表執行委員會對企業風險管理系統的成效至少每年作出一次評估。法律及歐洲業務總監作為企業風險委員會主席，已向執行委員會提交截至2017年12月31日止年度的企業風險管理系統成效檢討結果，並於2018年2月8日獲得執行委員會確認。風險委員會亦於2018年2月23日獲提交成效檢討結果。

風險委員會在董事局授權下，評估了公司的企業風險管理系統截至2017年12月31日止年度內的成效及適當性，並基於多個檢討範疇得出該系統具有成效及適當性的結論。



## 持續改善程序

公司於2017年內就企業風險管理系統落實了以下主要改進措施：

- 優化風險登記冊的設計並輔以指引，加強對風險及風險控制措施的闡釋、風險控制措施的成效評估、及風險前瞻性趨勢的考慮
- 檢討企業風險並從企業風險圖剔除那些業務單位能更有效於日常業務中監察及管理的風險，以促使更專注的企業風險討論
- 於2017年6月，舉辦一系列為期半天的風險管理工作坊，吸引超過100名部門主管、高級經理、企業風險委員會成員及處別風險聯絡員出席，工作坊探討影響全球的風險趨勢及討論從外部機構真實個案所汲取的教訓；並另外舉辦為期半天的工作坊，吸引超過110名經理及督導人員出席，工作坊集中探討風險管理原則及風險意識
- 於2017年10月，公司第四年舉辦「風險意識周」活動，向公司內各級人員推廣風險意識。活動包括有助風險管理的前瞻性思考工具工作坊、風險評估工具午餐研討會、多個為期半天的互動工作坊、及網上遊戲等活動，吸引400多名員工參加。香港以外地方的主要業務單位也舉辦了推廣風險意識的活動，以示響應。

我們亦透過與企業風險管理體系使用者共同檢討、進行跨行業的借鑒參考及通過不同渠道交流經驗，緊貼風險管理的最新發展：

- 在第十次英國企業風險管理體系會議和第九次香港企業風險管理體系會議上，就最佳實踐方法進行交流及相互學習
- 透過於2017年6月在香港舉行的內部「審核和風險論壇」及定期電話會議，讓來自不同業務單位(包括中國內地和海外的附屬公司及聯營公司)的風險管理人員互相學習

# 風險委員會報告書

於本報告書的日期，公司的風險委員會（於本報告書稱為「委員會」）由七位非執行董事組成，其中五位為公司的獨立非執行董事（「獨立非執行董事」）。委員會成員及其2017年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第117至118頁。

## 委員會的職責

委員會的職權範圍登載於公司網站 ([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)) 及香港聯合交易所有限公司網站。

委員會的主要職責，包括檢討公司的企業風險管理體系，以及風險評估和風險管理的指引、政策和程序；檢討公司的重大風險及主要新興風險，及為了緩解此類風險而制定的監控措施；監察公司的風險組合；選定主要風險範圍進行「深入」檢討；檢討企業風險管理功能的成效；及檢討公司的危機管理安排。

委員會協助董事局持續監察公司的企業風險管理系統。委員會每年檢討企業風險管理系統的成效，並向董事局就有關檢討作出匯報。有關企業風險管理系統的功能及程序詳情、管理中的重大風險、及檢討企業風險管理系統成效的程序，已載於本年報第138至141頁「風險管理」一節。委員會每年根據公司年內的活動，議定一系列圍繞主要風險而定出的專題檢討及介紹，邀請相關的管理人員作出匯報

和參與互動的討論。專題系列應年內的熱點題目或可能發生的潛在風險按需要而予以更新。委員會根據檢討及討論的結果向管理層提供合適的建議。

會議秘書參考委員會已議定的專題檢討及介紹，及當其時的熱點題目，與委員會主席商定每次會議議程。

委員會主席於每次委員會會議後，會向董事局匯報委員會議題的撮要及指出當中浮現的相關問題。

委員會會議記錄由會議秘書預備，詳細記錄委員會成員考慮過的事宜，包括委員會成員的建議及觀察。會議記錄草稿會發送予委員會成員，在考慮委員會成員就會議記錄草稿所提出的意見後，委員會在下一個委員會會議上正式採納會議記錄草稿。

委員會已安排在2018年舉行合共四次的季度會議。

## 2017年委員會的工作

委員會在2017年舉行了四次會議。委員會檢討了公司截至2016年12月31日年度的企業風險管理季度報告及企業風險管理系統成效，並於2018年2月23日檢討了截至2017年12月31日年度的企業風險管理年度報告及企業風險管理系統成效。

委員會在每次會議中，對公司的風險組合、重大風險及主要新興的風險作出檢討。在委員會的第一次會議，委員會就主要風險範圍議定了一系列「深入」檢討及介紹的議題，而這些檢討和介紹已按計劃完成。有關的執行總監會成員和經理應邀出席了委員會會議作出專題檢討或介紹，及聽取委員會的相關意見及建議作出相應跟進。

法律及歐洲業務總監，總經理 — 管治及風險管理和高級經理 — 企業風險，作為企業風險管理功能的代表，參與了2017年內委員會全部的四次會議，就企業風險管理相關的提問作出匯報和解答。

委員會於2017年考慮了以下主要事項：

- 港鐵附屬公司及聯營公司的網絡安全(包括鐵路營運系統)
- 恐怖襲擊風險管理
- 2017年2月10日縱火事件
- 營運鐵路及物業的扶手電梯安全
- 觀塘綫延綫和南港島綫(東段)的營運及人流管理
- 輕鐵安全及人流管理

- 主要工程的管治安排
- 政治環境與挑戰
- 應付人口老化為鐵路營運帶來的挑戰
- 策略性人手規劃
- 中國內地物業發展項目的管治措施
- 新鐵路延綫項目
- 建築資訊模擬的應用
- 環球重大鐵路事故概覽

文禮信  
風險委員會主席  
香港，2018年3月8日

委員會已檢討及確認風險委員會報告書。



# 工程委員會報告書



於本報告書的日期，公司的工程委員會（於本報告書稱為「委員會」）由七位非執行董事組成，其中六位為公司的獨立非執行董事（「獨立非執行董事」）。委員會成員及其2017年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第117至118頁。

## 委員會的職責

委員會的職權範圍登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

委員會的主要職責包括監察公司在香港及香港以外任何涉及設計及/或建造工程（「相關工程項目」）且涉及超逾100億港元資金的資本性工程項目、以及任何其他整體施工計劃出現四個月或以上延期的相關工程項目；從施工計劃及成本角度，檢視此類項目的進度；核查此類項目是否具備足夠的資源及獲得充分監管；持續檢視公司對各個項目所制定的企業傳訊策略及危機管理方案；以及每季向董事局匯報上述事宜，如委員會認為合適，亦可向董事局作出非預設的匯報。

委員會秘書依據委員會主席的指示制定每次會議議程，其中會考慮當其時的有關工程事項。

委員會主席於每次委員會會議後總結委員會活動，並向董事局匯報撮要事宜。

委員會會議記錄由會議秘書預備，詳細記錄委員會成員考慮過的事宜，包括委員會成員的建議及觀察。會議記錄草稿會預先送予委員會成員審閱。在考慮委員會成員就會議記錄草稿所提出的意見後，委員會在下一個委員會會議上正式採納會議記錄草稿。

## 2017年委員會的工作

2017年，委員會舉行了五次會議，審議和考慮了以下主要事項：

- 報告公司正在興建的資本性工程項目包括高鐵香港段及沙田至中環綫的工程進度及成本狀況
- 公司內部審計部審查有關項目工程的半年度報告書
- 公司物業處批出所有於香港的發展項目的工程進度及成本狀況的半年度報告書，特別是大圍站物業發展的最新情況

工程總監及總經理 — 採購及合約（項目）出席了2017年的所有五次會議，匯報和回答有關項目工程進展和成本的事宜。其他總監和高級經理也按需要獲邀出席會議。

黃子欣博士  
工程委員會主席  
香港，2018年3月8日

委員會已檢討及確認工程委員會報告書。

# 薪酬委員會報告書

## 引言

薪酬委員會獲授權負責審議公司的薪酬政策及非執行董事的薪酬，並向董事局提出建議，同時檢討及釐定行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬。

年內，委員會定期舉行會議，按公司薪酬政策討論及審批與公司浮動獎金計劃、長期獎勵計劃，以及行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬有關的薪酬事宜，並考慮非執行董事的薪酬及向董事局提出有關建議。委員會在釐定行政總裁的薪酬時會諮詢主席意見，而在釐定執行總監會其他成員的薪酬時，則會諮詢主席及行政總裁的建議。

委員會現有七位非執行董事，其中四位是獨立非執行董事。薪酬委員會主席為獨立非執行董事。在有需要時及經主席同意下，薪酬委員會會被授權尋求獨立專業意見，以協助委員會處理相關事宜。各董事或其任何聯繫人士均不會參與釐定其本人的薪酬。

薪酬委員會的主要職責包括：

- 制定有利於僱用優秀人才的薪酬政策及守則；
- 向董事局建議董事局非執行董事成員的薪酬；
- 獲授權負責釐定執行總監會成員的薪酬；以及
- 參照董事局的公司目標和目的，檢討及核准執行總監會成員與表現掛鈎的薪酬。

委員會的職責載於其職責範圍內，並且符合守則規定。

本薪酬委員會報告書已獲公司薪酬委員會審批。

## 薪酬政策

公司的薪酬政策旨在確保薪酬水平恰當，並與公司所制定的目標、目的及業績表現一致。為此，公司考慮了多項相關因素，例如相類公司的薪酬、工作職責、職務及範圍、公司及附屬公司的聘用條款、市場做法、財務及非財務表現，以及與工作表現掛鈎的薪酬安排的可取性。

公司致力實行有效的公司管治及聘用和激勵優秀人才，並確認推行一套正規、具透明度及涵蓋董事局及執行總監會成員的薪酬政策的重要性。

## 非執行董事的薪酬

薪酬委員會不時就董事局非執行董事成員的薪酬向董事局提出建議。非執行董事的薪酬是以年度董事袍金的形式支付。

為確保就非執行董事為公司服務的時間及所承擔的責任給予適當的報酬，委員會定期進行檢討，並在向董事局提出建議時，考慮以下因素：

- 相類公司支付的袍金；
- 投入的時間；

## 薪酬委員會報告書

- 非執行董事的責任；以及
- 公司的聘用條款。

非執行董事的薪酬詳情列載於帳項附註10。現行的非執行董事薪酬架構自2017年1月1日起實施，詳情如下：

(港元)	
<b>董事局</b>	
- 主席	1,500,000
- 其他成員	300,000
<b>審核委員會及工程委員會</b>	
- 主席	150,000
- 其他成員	90,000
<b>風險委員會、薪酬委員會、提名委員會及企業責任委員會</b>	
- 主席	110,000
- 其他成員	60,000

## 僱員薪酬

公司為其僱員，包括行政總裁及其他執行總監會成員所制定的薪酬架構包括：

- 固定薪酬 — 基本薪金、津貼及實物收益(如醫療)；
- 浮動獎金 — 特別獎金或按工作表現釐定的獎金，以及其他特定業務的獎金計劃；
- 長期獎勵 — 如受限制股份及表現股份；以及
- 退休金計劃。

有關各項薪酬項目的具體內容列載如下。

## 固定薪酬

公司按年制定及檢討基本薪金及津貼。年度檢討程序所考慮的因素包括公司的薪酬政策、市場競爭定位、市場做法，以及公司業績與個人的工作表現。實物收益則會視乎情況於適當時候，按市場做法而定期檢討。

## 浮動獎金

根據公司的浮動獎金計劃，行政總裁、執行總監會其他成員，以及公司甄選的管理層成員均有資格獲取年度獎金。有關計劃的細則由薪酬委員會定期檢討。

根據計劃的現行細則，獎金金額乃按公司業績及個人工作表現而定。公司業績表現是根據財務及非財務因素衡量，包括：

- 固定資產收益；
- 三年的滾動經營利潤；
- 達致顧客服務承諾；以及
- 達致營運協議附表2第1部分所定有關「列車按照編定班次行走」、「乘客車程準時程度」及「列車服務準時程度」的營運表現要求。

如公司未能達致任何一項或多項營運表現要求，則獎金會被自動減少。獎金亦會根據公司履行顧客服務承諾的情況而作出調整。

於每年結算日後，公司會委聘獨立專家按照營運表現要求及顧客服務承諾，檢閱及審計公司的業務表現。審計結果將通知薪酬委員會，以便其決定是否適宜調整計劃的獎金金額。

個人工作表現評級屬公司整體年度表現評級程序的一部分。工作表現評級及評估反映個人職責範疇內的各項因素，包括營運、其他非財務及財務因素。執行總監會各成員的個人工作表現評級由行政總裁決定，而行政總裁的個人工作表現評級則由主席評定。

計劃中的部分目標獎金是由參加計劃的僱員原有的第十三個月薪金及部分固定津貼組成。若業務表現超越預定標準，按計劃應得的獎金將按年發放。

行政總裁及執行總監會其他成員的目標獎金約為整體現金薪酬的15%至30%。

此外，公司設有其他特定業務的獎勵計劃，以激勵相關僱員達到公司的特定業務目標。

## 特別獎金

在2017年，公司發放特別獎金予工作表現稱職或優秀的僱員，包括執行總監會成員，以獎勵他們在過去一年為公司取得優異表現及成就所作的貢獻，並激勵他們為持續業務拓展而繼續努力。

## 長期獎勵

在2017年，公司設有「2007年認股權計劃」及「行政人員股份獎勵計劃」(前稱「2014年股份獎勵計劃」)。

### (i) 2007年認股權計劃

2007年認股權計劃(「2007年計劃」)於2007年6月7日舉行的公司股東週年大會上獲股東通過及採納。2007年計劃旨在讓公司及其附屬公司的僱員有機會分享公司的增長及成功。根據2007年計劃的條款，於2014年6月6日下午5時(「2007年計劃期滿」)後，不可授予新的認股權。本計劃包含條款訂明除非公司已全部達致營運協議中所規定的三項主要營運表現要求，否則認股權不能行使。

有關各執行總監會成員截至2017年12月31日於2007年計劃下已行使及已發行的認股權，已列載於董事局報告書「董事於公司股份及相關股份的權益」一段。

有關2007年計劃及根據該計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的認股權詳情，則列載於帳項附註10及45。

### (ii) 行政人員股份獎勵計劃

隨著2007年計劃於2014年6月6日屆滿，董事局已於2014年8月15日批准採納行政人員股份獎勵計劃。計劃由2015年1月1日起生效，為期十年(本公司提前終止除外)。

行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與本公司的長遠成功一致，以推動達成公司策略目標。

薪酬委員會可不時依據行政人員股份獎勵計劃的規則，按其絕對酌情權決定基準，讓任何合資格僱員以獎勵持有人身份參與行政人員股份獎勵計劃。獎勵持有人可獲授予受限制股份及/或表現股份。公司於2017年根據行政人員股份獎勵計劃向公司選定的僱員授予股份，當中包括執行總監會成員。

受限制股份乃按相關合資格僱員的個別表現授出。表現股份之賦予，由薪酬委員會不時按董事局通過的表現基準及表現期而衡量的公司業務表現及任何其它表現條件來決定。



## 薪酬委員會報告書

一般來說，本公司將向第三方信託人（「信託人」）支付款項並指示或建議信託人運用有關款項及/或源自作為信託的部分基金所持股份的其他現金淨額以購買市場上的現有股份。獎勵持有人的股份由信託人以信託形式持有。信託人不得就在信託中所持的任何股份行使投票權，而獎勵持有人無權指示信託人就任何未賦予的獎勵股份行使投票權。

為監督行政人員股份獎勵計劃的運作，公司定期檢討計劃以確保計劃持續適用並具有效益。於2017年，公司委任一所獨立顧問就行政人員股份獎勵計劃進行檢討，並獲薪酬委員會批准自2018年1月1日起採納若干修訂。有關變更包括將2014年股份獎勵計劃易名為「行政人員股份獎勵計劃」，以及讓獎勵持有人享有於2018年1月1日或之後獲授的未賦予受限制股份的應計現金股息。為簡化行政人員股份獎勵計劃的行政操作，計劃內若干行政規定亦有所更新。

有關行政人員股份獎勵計劃及根據該計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的股份詳情，則列載於帳項附註10及45。

### 退休金計劃

公司在香港設有四項以信託契約形式運作的退休金計劃，分別為香港鐵路有限公司退休金計劃（簡稱「港鐵退休金計劃」）、香港鐵路有限公司公積金計劃（簡稱「港鐵公積金計劃」）及兩個強制性公積金計劃（簡稱「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」）。各退休金計劃的詳情如下：

#### (a) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃是一項已按香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊的界定福利計劃，且已獲強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免證明書。

港鐵退休金計劃自1999年4月1日起已不接受新僱員加入。計劃按成員最後薪金的若干倍數乘以服務年資與某一因數乘以累積成員供款連投資回報兩者中的較大者計算福利。成員的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定，而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

#### (b) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃已是一項按《職業退休計劃條例》註冊的界定供款計劃，且已獲強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免證明書。按港鐵公積金計劃支付的所有福利乃根據成員本人的供款及公司供款，以及該供款的投資回報計算。成員及公司的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定。

#### (c) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃，其成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》（香港法例第485章）（簡稱《強積金條例》）規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。公司亦因應個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出高於強制標準的額外供款。

#### (d)九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃，其成員包括原屬九鐵強積金計劃以及合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

公司於1999年4月1日前聘請的執行董事，有資格參加港鐵退休金計劃。其他執行董事均合資格參加港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃。

由2015年3月16日起擔任公司行政總裁的梁國權先生為港鐵公積金計劃的成員。

公司為設於香港、澳門、中國內地、英國、瑞典及澳洲的附屬公司按《強積金條例》(適用於香港的附屬公司)及當地法例(適用於澳門、中國內地及海外的附屬公司)設立退休金計劃。

#### 薪酬委員會於年內的工作

- 核准2016年報中所載的2016年薪酬報告書；
- 就公司按表現而釐定的浮動獎金計劃，檢討及審批2016年表現期的獎金；
- 檢討及審批按「行政人員股份獎勵計劃」合資格僱員可獲授予的受限制股份和/或表現股份；
- 檢討及審批執行總監的薪酬架構；

- 就執行總監會成員在2017年7月生效的薪酬作年度檢討；
- 檢討及審批執行總監會成員的續約安排；及
- 批准由2018年起生效的核心獎勵計劃及行政人員股份獎勵計劃的修訂。

#### 非執行董事與執行董事的薪酬

董事局成員及執行總監會成員的酬金總額(不包括以股份為基礎的支出)如下表所示。有關酬金的詳細資料則列載於帳項附註10。

百萬港元	2017	2016
袍金	9.8	6.7
基本薪金、津貼及其他實物收益	61.0	55.7
與表現掛鈎的薪酬	19.5	18.9
退休金計劃供款	11.7	9.6
總計	102.0	90.9

有關截至2017年12月31日年度公司五位最高酬金僱員的資料，請參閱帳項附註10。

陳阮德徽博士

薪酬委員會主席

香港，2018年2月23日

# 董事局及執行總監會



## 董事局成員

### 馬時亨教授

66歲



馬教授持有香港大學文學士(榮譽)學位，主修經濟及歷史。他於2014年10月獲嶺南大學頒授榮譽社會科學博士學位及於2016年10月獲香港城市大學頒授榮譽社會科學博士學位。馬教授於2009年獲頒授金紫荊星章，並於2010年獲委任為太平紳士。

馬教授於2013年7月加入董事局為獨立非執行董事。他其後於2015年11月30日起調任為非執行董事以及自2016年1月1日起出任非執行主席。

馬教授具有銀行及金融界的豐富經驗。他現為富衛集團的獨立非執行董事及加拿大赫斯基能源公司董事。

馬教授曾任中國農業銀行股份有限公司、中國鋁業股份有限公司及Hutchison Port Holdings Management Pte. Limited的獨立非執行董事，以及中國移動通信集團公司及中糧集團有限公司外部董事。在2002年與2007年期間，他曾擔任香港特區政府的財經事務及庫務局局長，以及本公司的非執行董事。在2007年至2008年7月期間，馬教授擔任香港特區政府商務及經濟發展局局長。

他是香港教育大學校董會主席、中國投資有限責任公司國際諮詢委員會委員以及美國銀行集團全球顧問委員會委員。

### 梁國權

57歲



梁先生於2002年2月加入本公司為財務總監並出任執行總監會成員。於2008年5月，他的職銜更改為財務及業務拓展總監，並分別於2012年7月及2014年8月獲委任為副行政總裁及署理行政總裁。梁先生於2015年3月獲委任為行政總裁並自當日起成為董事局成員。作為行政總裁，他負責本集團在香港及其以外的整體業務表現。

在加入本公司前，梁先生曾分別在倫敦、溫哥華及香港任職會計及投資銀行界。

他現任 Mandarin Oriental International Limited 的非執行董事、大學教育資助委員會轄下質素保證局的主席、香港房屋協會副主席，以及香港公益金名譽副會長及董事會成員。梁先生曾任香港飛機工程有限公司的獨立非常務董事。

他分別於 1985 年及 1986 年成為英國及加拿大的特許會計師。梁先生是香港運輸物流學會院士。

他持有英國劍橋大學文學學士學位（其後獲得文學碩士學位）。



## 包立賢

61歲



包立賢先生自 2017 年 5 月 17 日起加入董事局。

他為嘉道理父子有限公司的主席。包立賢先生於 2000 年至 2013 年期間出任中電控股有限公司的集團常務董事及行政總裁、於 2013 年 10 月至 2014 年 4 月期間擔任執行董事，現任該公司非執行董事。他亦是香港上海大酒店有限公司的非執行副主席及太平地氈國際有限公司的非執行董事。

包立賢先生於 2000 年加入中電控股有限公司前為投資銀行家，其最後擔任的有關職務為施羅德亞太區駐港企業財務主管。他曾任香港總商會主席及香港廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會成員。

包立賢先生現時亦為漢基國際學校董事會主席。他是英格蘭及威爾斯特許會計師公會會員。

包立賢先生持有英國劍橋大學現代及中世紀語言文學學士及碩士學位，並持有美國哈佛商學院工商管理碩士學位。

## 陳黃穗博士

71歲



陳博士自 2013 年 7 月起加入董事局。

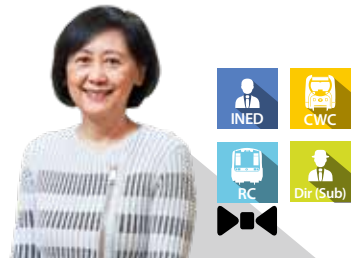
她現任保險投訴局主席、香港小童群益會副主席、香港旅遊業議會獨立理事，及私營骨灰安置所上訴委員會成員。陳博士曾出任香港公益金董事會成員多年，現任其名譽副會長。她現時亦為國際消費者聯會的贊助人。

陳博士曾為消費者委員會總幹事、香港存款保障委員會主席、香港浸會大學校董會暨諮議會副主席、瑪嘉烈醫院管治委員會主席、香港法律改革委員會成員、醫院管理局成員、香港房屋委員會委員及地產代理監管局成員。

她是香港中文大學的畢業生及其榮譽院士，並獲香港浸會大學頒授榮譽社會科學博士。陳博士持有北京大學法學士學位。

## 陳阮德徽博士

68歲



陳博士自 2013 年 7 月起加入董事局。

她現任香港大學專業進修學院常務副院長（行政及資源）、物流及運輸課程中心總監、及其國際學院顧問。陳博士現任進智公共交通控股有限公司獨立非執行董事、農業持續



## 董事局及執行總監會

發展基金諮詢委員會主席、香港物流及供應鏈管理應用技術研發中心有限公司董事、信佳集團管理有限公司顧問及香港公共行政學院理事會成員。她是國際物流與運輸學會總會的榮譽資深會員及該學會婦女組織的全球顧問。

陳博士曾任香港特區政府社會福利諮詢委員會及環境諮詢委員會的成員，及國際物流與運輸學會總會會長。在1995年與2002年間，她曾擔任政府的運輸署副署長。在2000年與2002年間，陳博士曾擔任本公司非執行董事運輸署署長的替任董事。

她持有香港大學社會科學學士學位、社會科學(公共行政)碩士學位及哲學博士學位。

### 鄭海泉

69歲



鄭先生自2009年7月起加入董事局。

他為中電控股有限公司、鷹君集團有限公司、滙賢房託管理有限公司、中國民生銀行股份有限公司、上海實業控股有限公司、永泰地產有限公司、和記黃埔有限公司及長江和記實業有限公司的獨立非執行董事。

鄭先生曾任滙豐控股有限公司的執行董事及其集團行政總裁的顧問，以及太古地產有限公司的非執行董事。在公職方面，他曾任中國銀行業協會副會長、「香港特別行政區行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委

員會」主席、香港金融管理局外匯基金諮詢委員會委員，以及離職公務員就業申請諮詢委員會的委員。鄭先生於2008年獲委任為中國人民政治協商會議(「政協」)第11屆全國委員會委員，及第11屆北京市政協高級顧問。

他持有香港中文大學社會科學(經濟)學士，以及奧克蘭大學經濟學系哲學碩士學位。鄭先生於2005年獲香港中文大學及香港公開大學分別頒授榮譽社會科學博士及榮譽工商管理博士學位。他亦於2005年獲頒金紫荊星章。

### 周永健

67歲



周先生自2016年5月起加入董事局。

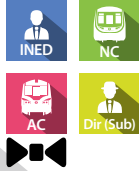
他為香港和英格蘭及威爾士認可的執業律師。周先生於香港擔任執業律師超過34年，現為觀韜律師事務所(香港)之高級顧問及全球主席。他是中國委託公證人協會會員及華南國際經濟貿易仲裁委員會(深圳國際仲裁院)仲裁員。周先生現為香港賽馬會董事局副主席、信星鞋業集團有限公司的非執行董事，及順豐控股股份有限公司的獨立董事。

他曾任中國城建集團股份有限公司的非執行董事、福田實業(集團)有限公司的獨立非執行董事、於1997年至2000年間為香港律師會會長，亦為香港證監會程序覆檢委員會前任主席。

於1998年，周先生獲委任為太平紳士，並於2003年獲頒銀紫荊星章。

## 方正博士

71歲



方博士自2015年1月起加入董事局。

他現為規管強制性公積金中介人程序覆檢委員會的主席，以及渣打銀行(香港)有限公司和渣打銀行(中國)有限公司的獨立非執行董事。

方博士於2006年至2012年間獲委任為證券及期貨事務監察委員會非執行主席，及曾任香港公開大學校董會主席。他過往擔任的其他公職包括香港按揭證券有限公司、強制性公積金計劃管理局和外匯基金投資有限公司的董事，以及香港房屋委員會委員、大珠三角商務委員會委員及香港演藝學院校董會的成員。方博士曾為羅兵咸永道會計師事務所資深審計合夥人，專責處理香港及中國內地資本市場工作，直到2003年退休。

他是英格蘭及威爾斯特許會計師公會及香港會計師公會的會員。

方博士持有英國肯特大學社會科學學士學位，並獲頒授民法學榮譽博士，及香港公開大學社會科學榮譽博士。他於1996年獲委任為太平紳士及在2008年獲頒授金紫荊星章。

## 關育材

66歲



關先生自2014年10月起加入董事局。

他現為港華燃氣有限公司的獨立非執行董事。關先生曾出任香港中華煤氣有限公司的高級顧問、執行董事暨營運總裁，及深圳市燃氣集團股份有限公司的董事。

他亦曾於2000/2001年度擔任英國氣體工程師學會(現名為英國燃氣專業學會)會長及2004/2005年度之香港工程師學會會長。關先生亦為建造業議會、交通諮詢委員會、職業訓練局，以及香港特區政府紀律人員薪俸及服務條件常務委員會的前委員。

他於2011年獲香港科技大學頒授榮譽大學院士，而且是註冊專業工程師(燃氣)、英國認許工程師、香港工程師學會之榮譽資深會員，以及英國機械工程師學會、英國燃氣專業學會、英國能源學會及英國屋宇裝備工程師學會之資深會員。

關先生持有香港大學理學士(工程)學位，以及香港中文大學工商管理碩士學位。

## 董事局及執行總監會

劉炳章  
66歲



劉先生自2015年8月起加入董事局。

他是特許測量師，具備參與香港及中國內地的建造、房地產及基建項目的豐富經驗。目前，劉先生為伯恩資產管理有限公司董事總經理及建滔積層板控股有限公司的獨立非執行董事。他為香港專業聯盟創辦人之一，並自2012年6月起出任主席。劉先生亦為大嶼山發展諮詢委員會委員、經濟發展委員會委員、基本法推廣督導委員會委員、香港理工大學校董會校董、及專業服務協進支援計劃評審委員會副主席。他亦為中國人民政治協商會議上海市委員會委員，及為香港測量師學會資深專業會員。

劉先生曾任香港測量師學會會長、英國皇家特許測量師學會香港分會會長及香港特區立法會議員。他亦曾任市區重建局非執行董事、香港城市大學校董會校董及長遠房屋策略督導委員會委員。

劉先生持有香港理工學院（現稱香港理工大學）的工料測量學高級文憑及香港大學建築管理碩士學位。

李李嘉麗  
63歲



李女士自2014年10月起加入董事局。

她是退休公務員。李女士於2003年10月至2009年1月期間出任香港特區政府庫務署署長。她自2014年7月15日起擔任由創新科技署署長成立的專責小組成員，該專責小組旨在跟進《審計署署長第六十一號報告書》有關小型企業研究資助計劃。

李女士曾擔任公務員敘用委員會成員、通訊事務管理局成員及中英劇團有限公司的董事局成員及司庫。

她是香港會計師公會資深會員。

李女士持有香港中文大學文學碩士學位。她於2009年獲頒授銀紫荊星章。

文禮信  
69歲



文先生自2010年7月起加入董事局。

他亦任太平洋航運集團有限公司獨立非執行董事及貝恩投資(亞洲)有限公司高級顧問。

文先生曾任花旗集團亞太區高級顧問，香港特區政府金融發展局成員，以及英國Grosvenor Group Limited的董事會成員、廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會委員及歐盟經

濟合作委員會香港委員。自1971年至2000年，他任職怡和集團，並自1994年至2000年期間出任該集團的集團常務董事。其後，直至2007年4月，文先生出任摩根士丹利亞洲有限公司主席，常駐於香港，期間兼任摩根士丹利管理委員會成員及摩根士丹利亞洲行政總裁。

他畢業於伊頓公學，並持有英國劍橋大學文學學士學位(其後獲得文學碩士學位)。文先生亦曾於美國哈佛大學商學院修讀管理發展課程。

## 石禮謙

72歲



石先生自2007年12月起加入董事局。

他為百利保控股有限公司、利福國際集團有限公司、莊士機構國際有限公司、新創建集團有限公司、富豪資產管理有限公司、鷹君資產管理(冠君)有限公司、碧桂園控股有限公司、澳門博彩控股有限公司、華潤水泥控股有限公司、四海國際集團有限公司、合興集團控股有限公司、麗豐控股有限公司、高銀金融(集團)有限公司，及光大永年有限公司的獨立非執行董事。石先生是莊士中國投資有限公司之董事會主席及獨立非執行董事，以及德祥地產集團有限公司的副主席及獨立非執行董事。他亦是強制性公積金計劃管理局的非執行董事，以及香港廉政公署貪污問題諮詢委員會委員。

石先生曾任獨立監察警方處理投訴委員會副主席，及香港按揭證券有限公司董事。

他持有悉尼大學文學士學位及教育文憑。石先生於1995年獲委任為太平紳士，並於2013年獲頒授金紫荊星章。

## 鄧國斌

66歲



鄧先生自2014年10月起加入董事局。

他於1974年加入香港政府工作。鄧先生自1990年代後期至2000年代初，曾出任政府印務局局長及保險業監理專員。他於2003年12月獲中華人民共和國中央人民政府委任為香港特區審計署署長至2012年7月退任。於2012年，鄧先生獲委任為南丫島海難調查委員會委員，並於2013年4月向行政長官提交委員會報告。

他現為廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會的主席及貪污問題諮詢委員會委員、通訊事務管理局成員、裘槎基金會審核委員會成員，以及永和再保險有限公司的獨立非執行董事。

鄧先生曾為美國信安保險有限公司獨立非執行董事及香港大學審核委員會成員。

他畢業於香港大學經濟及社會學系。鄧先生亦曾在牛津大學、倫敦商學院及多倫多金融業監管國際領袖中心進修。於2012年，他獲頒授金紫荊星章。



## 董事局及執行總監會

### 黃子欣博士

67歲



黃博士自2015年8月起加入董事局。

他為偉易達集團主席兼集團行政總裁、東亞銀行有限公司副主席及獨立非執行董事、並為中港照相器材集團有限公司及利豐有限公司獨立非執行董事。

黃博士持有香港大學電機工程系理學士學位、麥迪遜威斯康辛大學電機及電腦工程理學碩士學位並獲香港理工大學頒授榮譽科技博士學位。他於1995年獲委任為太平紳士及於1997年獲頒授大英帝國員佐勳章。黃博士分別於2003年及2008年獲頒授銀紫荊星章及金紫荊星章。

### 周元

62歲



周先生自2017年5月17日起加入董事局。

他於2016年6月退休前為中國投資有限責任公司（「中投」）的首席策略官。周先生於2008年加入中投並負責不同範疇的職務包括另類資產、直接投資、資產配置，以及金融和庫務。在這之前，他帶領芝加哥商業交易所的亞洲業務發展部。自2001年至2005年期間，周先生任職財務研究員及顧問，工作範疇涵蓋資產管理、私募基金、對沖基金、風險模式、金融軟體架構及財務市場改革；並且曾為中國證

券監督管理委員會及上海期貨交易所及多間外資公司提供顧問服務。自1998年至2001年期間，他為香港期貨結算有限公司的行政總裁及香港期貨交易所有限公司的財務總監，負責交易所的財務、庫務、風險及結算部門。自1994年至1998年期間，周先生擔任瑞士銀行中國區主管負責該銀行於中國的投資銀行、商業銀行、資產管理及私人銀行業務。自1988年至1994年期間，他任職於波士頓的道富銀行，並創立及主管其研究部門。在這之前，周先生於美國布蘭迪斯大學任教。

他於中國北京大學及美國布蘭迪斯大學接受教育。

### 劉怡翔

67歲



劉先生於2017年7月1日起出任香港特區政府財經事務及庫務局局長，並於2017年7月4日加入董事局。

他現時以官方身份出任數個公共機構的董事，包括香港機場管理局、強制性公積金計劃管理局及西九文化區管理局，並為九廣鐵路公司主席及香港金融發展局當然成員。劉先生亦以官方身份出任香港國際主題樂園有限公司董事。

他於1979年加入香港政府成為政務主任，於1988年4月晉升至首長級丙級政務官，劉先生於1993年4月加入香港金融管理局（「金管局」），至2004年期間出任金管局不同部門的主管及助理總裁。於2004年7月，他獲借調到香港按揭證券有限公司出任該公司總裁，並於2012年年底退休。劉先生在2014年1月至2017年6月期間擔任財經事務及庫務局副局長。

他持有加拿大滑鐵盧大學數學學士及數學碩士學位。

## 運輸及房屋局局長 (陳帆)

60歲



運輸及房屋局局長(陳帆自2017年7月1日起獲香港特區行政長官依據《香港鐵路條例》(香港法例第556章)委任加入董事局為非執行董事。

陳先生以其官方身份擔任香港房屋委員會主席及香港機場管理局董事會成員。

他於1982年8月加入前電機工程處，任職助理電子工程師。陳先生在2001年2月晉升為總電子工程師，並在2005年5月晉升為政府機電工程師。他於2009年1月晉升為機電工程署副署長，及於2011年12月至2017年6月期間出任機電工程署署長，並兼任機電工程營運基金總經理。

陳先生為香港工程師學會及英國機械工程師學會的資深會員。

他持有香港大學工程學學士學位及工商管理學碩士學位，以及英國亞伯丁大學醫學物理學碩士學位。

## 發展局常任秘書長 (工務) (韓志強)

59歲



發展局常任秘書長(工務)(韓志強自2015年4月7日起獲香港特區行政長官依據《香港鐵路條例》(香港法例第556章)委任加入董事局為非執行董事。

韓先生於1983年8月加入香港政府，並自2011年1月起出任土木工程拓展署署長。

他現時為香港工程師學會資深會員、英國特許仲裁員學會資深會員及英國土木工程師學會資深會員。

韓先生持有香港大學工程學理學士學位及公共行政學碩士學位。

## 運輸署署長 (陳美寶)

52歲



運輸署署長(陳美寶自2017年10月11日起獲香港特區行政長官依據《香港鐵路條例》(香港法例第556章)委任加入董事局為非執行董事。

她於1989年加入香港政府政務職系及曾在多個決策局及部門服務。

陳女士亦以官方身份出任若干運輸相關公司董事，包括九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、新世界第一巴士服務有限公司、新大嶼山巴士(1973)有限公司、城巴有限公司、天星小輪有限公司、新香港隧道有限公司、香港西區隧道有限公司、大老山隧道有限公司，及三號幹線(郊野公園段)有限公司。

她持有香港中文大學工商管理學(綜合商業管理)學士學位。



由左至右：馬琳、顏永文博士、楊美珍、張少華、金澤培博士、梁國權、許亮華、鄧智輝、劉天成、蘇家碧、黃唯銘博士、鄭惠貞

## 執行總監會成員

### 梁國權

他的個人簡歷載於第 150 頁及第 151 頁。

### 金澤培博士

#### 常務總監 – 車務及中國內地業務

56 歲



金博士於 1995 年加入本公司，並曾在車務處、工程處以及中國及國際業務處擔任不同管理職位。他於 2011 年 1 月至 2016 年 4 月期間為車務總監。金博士自 2016 年 5 月 1 日起

出任常務總監 – 車務及中國內地業務，並自 2011 年 1 月起出任執行總監會成員。他負責監督本公司於香港的客運業務，以及在中國內地的鐵路和物業業務。此外，金博士亦負責監督本公司在全球的鐵路營運標準及促進各地最佳作業模式的交流。

他於 1989 年取得英國特許工程師資格。金博士是香港運輸物流學會副會長及院士，以及英國職業安全及健康學會特許資深會員。他亦是英國機械工程師學會及香港工程師學會的法定會員。

金博士現為國際公共交通聯會區域及郊區鐵路議會 (Regional and Suburban Railways Assembly) 主席、職業訓練局理事會成員，以及香港品質保證局董事局董事。

他持有英國南安普敦大學土木工程學士學位及英國倫敦大學 (倫敦大學學院) 機械工程博士學位。





西九龍站工地的合成照片。

## 鄭惠貞

### 人力資源總監

52歲



鄭女士自2016年6月1日起出任人力資源總監及執行總監會成員。她負責本公司所有的人力資源及行政事務。

鄭女士是一位具豐富人力資源管理經驗的管理專才。她於1993年至1997年間在花旗銀行出任不同人力資源職位；其後於1997年至2001年間加入摩根大通擔任人力資源副總裁。鄭女士於2001年至2013年間任職香港上海滙豐銀行有限公司，離職時為該公司的人力資源香港區主管及環球業務人力資源亞太區主管。於加入本公司前，她曾擔任香港交易及結算所有限公司的集團人力資源主管。

鄭女士現為香港人力資源管理學會理事會副會長及資深會員，亦是香港管理專業協會理事會委員。她亦身兼香港特區政府教育局資歷架構「人力資源管理」跨行業培訓諮詢委員會副主席、語文教育及研究常務委員會委員、勞工及福利局人力發展委員會委員、紀律人員薪俸及服務條件常務委員會委員及其警務人員小組委員會主席，以及香港學術及職業資歷評審局大會成員。

鄭女士持有美國加州州立大學文學士(工商管理)學位。



## 董事局及執行總監會

### 張少華

#### 港鐵學院校長

56歲



張先生於1983年加入本公司，擔任見習工程師，其後獲晉升至車務處及工程處的高級管理職位。於2007年至2009年，他擔任昂坪360有限公司的董事總經理。張先生在2009年7月獲委任為本公司車務總管，至2011年1月轉任車務工程總管。張先生於2012年7月至2015年6月期間出任人力資源總監及於2015年6月至2016年6月期間出任歐洲業務總監。他自2016年7月1日起出任港鐵學院校長，並自2012年7月起出任執行總監會成員。張先生負責帶領及監督港鐵學院的發展，目標是透過提供有關鐵路管理、營運、工程及客戶服務課程，以及進行鐵路相關研究，培育能幹的鐵路專才及提升本地及區域鐵路服務質素。他擁有豐富管理經驗，對本公司非常熟悉。

張先生現時分別為香港工程師學會資深會員、工程及科技學會資深會員以及香港運輸物流學會院士。

他持有香港大學工程理學學士及工程理學碩士學位、香港城市理工學院(現稱香港城市大學)工商管理學碩士學位，以及香港科技大學財務分析理學碩士學位。

### 顏永文博士

#### 技術工程總監

58歲



顏永文博士自2016年2月22日起出任技術工程總監及執行總監會成員。他負責推動本公司在技術工程方面的優化及加強監控和制衡程序，以及監督採購及合約行政的職能。

顏永文博士於1976年加入英國皇家空軍開始其職業生涯，其後擢升至空軍少將。他曾擔任不同崗位，包括職工支援主管、行政主管及總工程師(空軍)。在其最後出任空中支援處長期間，顏永文博士主責皇家空軍大型飛機艦隊的採購、內部支援和適航安排(包括空運戰略及戰術、空中加油、海上巡邏，以及情報、監視和偵察目標)。於加入本公司前，他曾先後擔任英國運輸局(鐵路)的鐵路特許經營採購顧問及英國空中客車防務與航天公司的航空主管。

顏永文博士是英國皇家航空協會的特許工程師及資深會員。

他持有英國林肯大學工程管理科學學士(一級榮譽)學位及英國國際管理協會哲學博士學位。顏永文博士於2015年獲頒授「最尊貴的巴斯三等勳章」。

## 許亮華

### 財務總監

55歲



許先生於2016年6月1日加入本公司出任候任財務總監及執行委員會成員。他自2016年7月2日起出任財務總監及執行總監會成員。許先生負責本公司所有財務管理事項，包括財務策劃與控制、預算、會計與申報、企業財務及庫務等。他亦帶領本公司的資訊科技、投資客戶關係和物資及倉務部門。

許先生是特許財務分析師，並擁有豐富的企業財務及投資銀行經驗。他於1988年加入摩根士丹利亞洲有限公司開始其事業，直至1990年離任。隨後，許先生加入獲多利企業財務有限公司(其後稱為香港上海滙豐銀行有限公司企業銀行、投資銀行及資本市場部)，投身企業財務領域，於2004年離職時為該公司的投資銀行亞太區營運總裁及企業財務執行部聯席主管。許先生曾在2004至2011年間出任本公司的總經理 – 企業財務，及在2011至2012年間出任神州數碼控股有限公司的首席財務官。於2016年再次加入本公司前，他為嘉華國際集團有限公司的財務總裁。

許先生持有倫敦城市大學商學院商科理學士(一級榮譽)學位及香港中文大學工商管理碩士學位。他亦於賓夕法尼亞大學沃頓商學院完成高級管理課程。

## 劉天成

### 車務總監

58歲



劉先生於1982年加入本公司，並曾出任本公司於其在香港鐵路系統的設計、建造、營運和維修，以及本公司於中國內地的鐵路業務方面的不同管理崗位。他於2011年10月擔任車務營運總管，並於2013年8月至2016年4月期間出任副總監 – 車務營運，以及於2012年1月至2017年12月期間出任昂坪360有限公司董事局主席。劉先生自2016年5月1日起出任車務總監及執行總監會成員。他負責監督本公司在香港的鐵路營運業務。

劉先生是特許工程師，以及英國土木工程師學會的法定會員和香港工程師學會的資深會員。他亦是香港運輸物流學會院士。劉先生現擔任中國香港鐵道學會理事長、國際公共交通聯會亞太執行委員會副會長及該會亞太城市軌道交通平台會議主席。

他持有香港大學土木工程榮譽理學士學位及美國密歇根大學工商管理碩士學位。

## 董事局及執行總監會

### 馬琳

#### 法律及歐洲業務總監

45歲



馬琳女士於2004年8月加入本公司任職法律顧問及於2010年12月獲委任副法律總監。她於2011年9月至2016年6月期間為法律總監及公司秘書。馬琳女士自2016年7月1日起出任法律及歐洲業務總監，並自2011年9月起出任執行總監會成員。她負責為本公司在業務上的所有方面提供商業法律支援及意見。馬琳女士除了負責本公司各項保險計劃的策略管理以及公司管治與風險管理的職能外，她亦負責管理及監督本公司歐洲業務的發展。

在加入本公司前，她分別出任英國倫敦 Metronet Rail SSL Limited 的法律事務總監及英國倫敦 CMS Cameron McKenna 律師事務所的律師。

馬琳女士擁有香港、英格蘭及威爾斯的執業律師資格。她是香港總商會法律委員會副主席、公司法改革常務委員會委員、香港特許秘書公會（「香港秘書公會」）副會長，以及特許秘書及行政人員公會和香港秘書公會的資深會士。

馬琳女士持有英國牛津大學地理學文學碩士學位及取得英國吉爾福特法學院法律深造資格。

### 蘇家碧

#### 公司事務總監

50歲



蘇女士自2015年9月起出任公司事務總監及執行總監會成員。她負責與持份者聯繫、對外傳訊及企業責任方面的工作。

蘇女士具備豐富的行政及公共關係經驗。她在1989年至2013年期間曾在香港政府多個政策局及部門任職，當中包括前憲制事務科、前運輸科及保安局。蘇女士亦於1999年至2001年出任政務司司長及財政司司長的新聞秘書，並於2004年擔任香港特區政府派往泰國協助受海嘯影響香港居民的專責小組發言人及統籌。在她離任政務職系前，蘇女士於2009年至2011年期間出任商務及經濟發展局副秘書長（工商）。在離開政府後，她曾出任香港工業總會總裁。

蘇女士現時為香港公共圖書館諮詢委員會成員及香港紅十字會顧問團成員。

她持有英國劍橋大學經濟學學士學位（其後獲得文學碩士學位）。

### 鄧智輝

#### 物業總監

53歲



鄧先生於2004年8月加入本公司出任合約及商務經理 – 中國業務。他曾於法律及採購處、以及中國及國際業務處擔任高級管理職位，其後於2009年調任物業處。鄧先生於2011年7月獲委任為副物業總監，並自2011年10月起出任物業總監及執行總監會成員。他負責本公司所有香港物業發展項目，由配置規劃、計劃設計至項目建造完成，以及投資物業的資產及租務管理（包括購物商場及寫字樓）與寫字樓和住宅單位的物業管理。

在加入本公司前，鄧先生曾任職於 Acciona, S.A.，並分別擔任商務經理 – 香港及中國區，以及副總經理 – 香港及中國區。他的事業始於在 George Wimpey Plc. 當集團實習生，其後於英國及香港擁有接近 20 年合約行政、項目管理以及測量方面的工作經驗。

鄧先生是特許測量師，亦是英國皇家特許測量師學會及香港測量師學會的會員。他現為香港特區政府市區重建局的非執行董事。

鄧先生持有英國西英格蘭大學(前身為布裏斯托理工學院)測量學理學士(榮譽)學位。

## 黃唯銘博士

### 工程總監

63歲

黃博士於 2011 年 11 月加入本公司，擔任沙中綫總經理，並於 2014 年 8 月獲委任為候任工程總監。他自 2014 年 10 月起獲委任為工程總監及執行總監會成員。黃博士負責監督本公司所有在香港鐵路網絡拓展的項目。

他在香港、中國內地及海外的大型基建項目業務管理、執行及交付方面擁有超過 35 年經驗。

黃博士現為香港工程師學會高級副會長及明建會慈善基金委員會主席。

他曾出任職業訓練局建造工程學士學位銜接課程工程學科顧問委員會主席、建造業議會委員會成員，以及職業性失聰補償管理局的成員。

黃博士為香港工程師學會及英國土木工程師學會的資深會員。

他持有加拿大曼尼托巴大學土木工程學理學士學位、加拿大多倫多大學建築管理及工程學碩士學位，以及澳洲科廷大學工商管理博士學位。

## 楊美珍

### 商務總監

53歲



楊女士於 1999 年 11 月加入本公司擔任市務經理並於 2004 年成為執行委員會成員。其後她獲委任為總經理 – 市務及車站商務直至 2011 年 8 月。楊女士自 2011 年 9 月起出任商務總監及執行總監會成員。她負責本公司鐵路服務的市場推廣，並管理及提升港鐵的品牌。楊女士亦負責客戶服務發展及管理不同類型的非票價業務。她亦為昂坪 360 有限公司董事局主席。

加入本公司前，楊女士在香港曾先後於渣打銀行(香港)有限公司及花旗銀行擔任不同的市務及業務發展職位。

她為英國特許市務學會的資深會員，及香港運輸物流學會院士。楊女士為香港數碼港管理有限公司的董事。她亦為香港旅遊發展局的成員、「伙伴倡自強」社區協作計劃諮詢委員會成員、香港管理專業協會 – 銷售管理委員會委員，以及香港貿易發展局 – 基建發展服務諮詢委員會委員。

楊女士曾出任香港特區政府創新科技署 – 創新科技宣傳及公眾教育諮詢委員會委員。

她持有香港大學社會科學學士學位，主修管理學。



## 資料變更

於2017年度及截至本報告日期止，根據《上市規則》有關董事資料之變更而作出的披露載列如下：

### (i) 簡歷之變更

董事名稱	機構名稱及擔任職位	變更性質及生效日期
<b>董事局成員</b>		
馬時亨教授	香港理工大學 • 高級管理深造學院專業應用教授(金融)	離任 (2017年1月26日)
	香港教育大學 • 校董會主席	委任 (2017年4月25日)
	中糧集團有限公司 • 外部董事	離任 (2017年12月4日)
陳家強教授 (於2017年7月4日辭任)	政府 • 財經事務及庫務局局長	離任 (2017年7月1日)
	香港機場管理局 • 董事	離任 (2017年7月1日)
	強制性公積金計劃管理局(香港) • 董事	離任 (2017年7月1日)
	西九文化區管理局(香港) • 董事	離任 (2017年7月1日)
	九廣鐵路公司 • 主席	離任 (2017年7月1日)
	香港金融發展局 • 當然成員	離任 (2017年7月1日)
	香港國際主題樂園有限公司 • 董事	離任 (2017年7月1日)
陳黃穗博士	香港浸會大學 • 校董會暨諮議會副主席	離任 (2017年1月1日)
	私營骨灰安置所上訴委員會(香港) • 成員	委任 (2017年9月29日)
	保險投訴局(香港) • 主席	委任 (2018年1月16日)
劉炳章	專業服務協進支援計劃評審委員會(香港) • 副主席	委任 (2017年1月1日)
	伯恩資產管理有限公司 • 董事總經理	委任 (2017年11月1日)
	瑞安建業資產管理(香港)有限公司 • 項目發展總監	離任 (2017年11月1日)
李李嘉麗	通訊事務管理局(香港) • 成員	離任 (2017年4月1日)
	政府公務員敘用委員會 • 成員	離任 (2018年2月1日)
吳亮星 (於2017年5月17日退休)	集友銀行 • 副董事長	離任 (2017年3月27日)
石禮謙	廉政公署(香港) • 貪污問題諮詢委員會委員	委任 (2017年1月1日)
	啟迪國際有限公司 • 獨立非執行董事	離任 (2017年1月6日)
	高銀金融(集團)有限公司 • 獨立非執行董事	委任 (2017年1月9日)

董事名稱	機構名稱及擔任職位	變更性質及生效日期
石禮謙(續)	德祥企業集團有限公司 • 獨立非執行董事	離任 (2017年3月28日)
	光大永年有限公司 • 獨立非執行董事	委任 (2018年1月16日)
	勤達集團國際有限公司 • 獨立非執行董事	離任 (2018年1月26日)
鄧國斌	通訊事務管理局(香港) • 成員	委任 (2017年4月1日)
	香港大學 • 審核委員會成員	離任 (2017年11月23日)
	美國信安保險有限公司 • 獨立非執行董事	離任 (2017年12月1日)
	廉政公署(香港) • 審查貪污舉報諮詢委員會主席 • 貪污問題諮詢委員會委員	委任 (2018年1月1日)
<b>執行總監會成員</b>		
金澤培博士	國際公共交通聯會 • 區域及郊區鐵路議會(Regional and Suburban Railways Assembly)主席	委任 (2017年5月)
	香港品質保證局 • 董事局董事	委任 (2017年11月21日)
鄭惠貞	政府教育局 • 語文教育及研究常務委員會委員	委任 (2017年7月1日)
	香港學術及職業資歷評審局 • 大會成員	委任 (2017年10月1日)
	政府紀律人員薪俸及服務條件常務委員會 • 警務人員小組委員會主席	委任 (2018年1月1日)
張少華	國際公共交通聯會 • 亞太區域主席	離任 (2017年5月)
劉天成	昂坪360有限公司 • 董事局主席	離任 (2018年1月1日)
馬琳	公司法改革常務委員會(香港) • 委員	委任 (2017年2月1日)
	香港總商會 • 法律委員會副主席	委任 (2017年6月13日)
	香港特許秘書公會 • 副會長	委任 (2018年3月1日)
蘇家碧	香港紅十字會 • 顧問團成員	委任 (2017年11月24日)
黃唯銘博士	香港工程師學會 • 高級副會長	委任 (2017年6月28日)
	建造業議會 • 委員會成員	離任 (2018年2月1日)
楊美珍	政府創新科技署 • 創新科技宣傳及公眾教育諮詢委員會委員	離任 (2017年7月1日)
	昂坪360有限公司 • 董事局主席	委任 (2018年1月1日)

## (ii) 董事酬金之變更

董事酬金之變更詳情，請參閱本年報第145頁至第146頁及第221頁至第225頁。

# 主要管理人員

梁國權  
行政總裁

金澤培  
常務總監 — 車務及中國內地業務

## 商務及市場

楊美珍  
商務總監

胡潔心  
總經理 — 品牌、中國內地及國際業務市場推廣

梁靜雯  
總經理 — 客戶體驗拓展

元立行  
總經理 — 市場及策劃

朱鳳娟  
總經理 — 車站商舖業務

## 公司事務

蘇家碧  
公司事務總監

關永祥  
副總經理 — 傳媒關係及企業傳訊

陳露生  
副總經理 — 項目及物業傳訊

蘇雯潔  
總經理 — 公司事務

## 企業策略

吳紀穎文  
總經理 — 企業策略

## 技術工程

顏永文  
技術工程總監

唐國威  
設計及交付總監(悉尼鐵路市區及西南綫項目)

戚偉強  
總經理 — 規劃及土木工程

麥兼善  
總經理 — 採購及合約(工程)

何世傑  
公司安全總經理

黃沙  
機電工程主管

李俊明  
工程項目策略分析辦公室主管

區冠山  
首席合約行政經理 — 沙中綫

文禮添  
首席合約行政經理 — 高速鐵路

康浩文  
項目經理 — 技術支援

## 財務

許亮華  
財務總監

詹國華  
總經理 — 企業財務

司徒少華  
總經理 — 財務控制

孫耀達  
資訊科技主管

伍翠榮  
投資客戶關係及退休福利主管

彭海興  
司庫

## 人力資源及行政

鄭惠貞  
人力資源總監

吳山河  
總經理 — 企業保安

王婉芬  
總經理 — 人力資源

池文欣  
總經理 — 人力資源(國際業務及人才管理)

蕭慧雯  
總經理 — 獎勵管理(二零一八年一月一日起生效)

## 內部審核

周遠明  
內部審核主管

## 法律及秘書

馬琳  
法律及歐洲業務總監

鄭月芳  
總經理 — 管治及風險管理

杜博賢  
總經理 — 法律(營運及業務拓展)

李秀蓮  
總經理 — 法律(物業)

## 中國內地及國際業務

### 澳洲

黃秉修  
副總監 — 澳洲業務

Michael Houghton  
行政總裁(Metro Trains Melbourne)

黎清佳  
行政總裁 — 悉尼西北鐵路綫(營運)  
(二零一八年三月一日起生效)

任百年  
總經理 — 業務拓展

Andrew Lezala  
董事總經理(Metro Trains Australia)

何浩維  
列車及系統總監(悉尼西北鐵路綫)

### 歐洲

郎俊明  
行政總裁 — 歐洲業務

Mats Johannesson  
行政總裁 — MTR Express

Peter Viinapuu  
行政總裁 — MTR Nordic(至二零一八年一月十四日止)

Håkan Nilsson  
處理行政總裁 — MTR Nordic  
(二零一八年一月十五日起生效)

Dan Hildebrand  
行政總裁 — MTR Pendeltåg

Johan Oscarsson  
行政總裁 — MTR Tech

Henrik Dahlin  
行政總裁 — MTR Tunnelbanan

Steve Murphy  
董事總經理(MTR Crossrail)

### 總部

蔡德賢  
總經理 — 全球鐵路運營標準

### 中國內地

許慕韓  
副總監 — 中國內地業務

易焜  
首席顧問 — 中國內地業務

王凱華  
工程總監(北京)

黃偉明  
副總經理 — 運營(北京)

呂幹胎  
副總經理 — 運營(杭州)(二零一八年一月一日起生效)

鍾國良  
副總經理 — 項目(北京)

霍智昌  
副總經理 — 項目(杭州五號綫)  
(二零一八年三月一日起生效)

郭初光  
副總經理 — 專責項目  
(至二零一七年十二月三十一日止)

邵信明  
總經理 — 北京及天津

賈軍  
總經理 — 中國內地業務拓展

劉追明  
總經理 — 杭州

吳偉鴻  
總經理 — 杭州五號綫

梁秉堅  
總經理 — 京津冀物業

何家華  
總經理 — 中國內地物業

黃琨晴  
總經理 — 深圳四號綫

### 港鐵學院

張少華  
港鐵學院校長(至二零一八年七月十六日止)

### 車務

劉天成  
車務總監

李聖基  
車務營運總管

李家潤  
車務工程總管

王惠明  
總信號工程師(車務)

鄭群興  
副車務營運總管(二零一八年一月一日起生效)

丁嘉俊  
副總經理 — 策劃及發展

閻偉霖  
副總經理 — 車務及系統工程

黃永健  
總經理 — 基建維修

李慧貞  
城際客運總經理

鄭健偉  
總經理 — 策劃及發展

喬建輝  
總經理 — 鐵路車輛

李婉玲  
總經理 — 安全及品質

陳耿森  
總經理 — 工務管理

黃浩樑  
基建工務主管

張志強  
車務營運主管 — 西面網絡

鄧濟民  
車務策略管理主管

李劍雄  
工場主管

關敏怡  
昂坪360董事總經理

林璧順  
項目經理 — 信號(DUAT)

胡瑞華  
高級車務營運主管 — 東面及北面網絡

## 工程

黃唯銘  
工程總監

文若德  
總建築師(ARBUK)

魏欽強  
總設計經理 — 沙中綫及工程技術總管

楊恆利  
總策劃工程師

梁民發  
總經理 — 營運鐵路項目

黃健維  
總經理 — 工程項目

倫德和  
總經理 — 工程管理辦公室(至二零一八年三月二十日止)

李子文  
總經理 — 沙中綫及機電工程總管

黃智聰  
總經理 — 沙中綫土木工程(東西綫)及工程管理辦公室  
(二零一八年三月二十一日起生效)

胡宏利  
總經理 — 沙中綫土木工程(南北綫)

鄧維勇  
總經理 — 高速鐵路

梁志立  
總經理 — 高速鐵路機電工程

鄭偉雄  
項目經理 — 成本控制

陳振聲  
項目經理 — 鐵路車輛

梳士巴利  
項目經理 — 沙中綫土木工程(東西綫)

吳偉亨  
項目經理 — 沙中綫土木工程(南北綫)

梁志添  
項目經理 — 沙中綫機電工程

羅志冲  
項目經理 — 信號

林材豐  
項目經理 — 高速鐵路鐵路系統

司馬富  
項目經理 — 高速鐵路車站(至二零一八年二月十五日止)

劉錦強  
項目經理 — 高速鐵路車站

嚴建安  
項目經理 — 高速鐵路總站屋宇裝備

## 物業

鄧智輝  
物業總監

彭美育  
副物業發展主管

周蘇鴻  
副物業工程主管

龍子豪  
投資物業主管 — 東區(二零一八年一月一日起生效)

梁雅儀  
投資物業主管 — 西區(至二零一八年一月三十一日止)

賀偉康  
物業發展主管

周駿齡  
物業管理主管

楊思偉  
物業工程主管

姚展  
首席顧問 — 物業規劃

# 董事局報告書

董事欣然提呈截至2017年12月31日止財政年度的董事報告及經審核綜合帳項。

## 集團主要業務

集團主要經營下列核心業務 — 於香港、中國內地和數個海外城市參與鐵路設計、建造、營運、維修及投資；在香港及中國內地提供與鐵路及物業發展業務相關的項目管理；經營香港鐵路網絡內的車站商務，包括商舖租賃、列車與車站內的廣告位租賃，以及鐵路沿綫電訊服務的接通；於香港及中國內地經營物業業務，包括物業發展及投資，以及投資物業(包括購物商場及寫字樓)的物業管理及租賃管理；投資於八達通控股有限公司；以及提供鐵路管理、工程及技術培訓。

截至2017年12月31日，公司轄下附屬公司及聯營公司的主要業務載於綜合帳項附註27及28。

## 業務審視

公司一直致力在其年報中不同的章節內提供有關集團業務及表現的全面審視。現按照《公司條例》的要求把公司2017年報內就業務審視需作出披露的相關章節摘要載列如下，以供參閱。

需作披露事項	相關章節
(1) 截至2017年12月31日止年度內集團業務的中肯審視及集團表現的討論及分析	<ul style="list-style-type: none"><li>• 主席函件(第14頁至第17頁)</li><li>• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第37頁)</li><li>• 業務回顧(第38頁至第87頁)</li><li>• 財務回顧(第88頁至第99頁)</li></ul>
(2) 於2017年財政年度完結後發生，並對集團有影響的重大事項的詳情	<ul style="list-style-type: none"><li>• 主席函件(第14頁至第17頁)</li><li>• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第37頁)</li><li>• 業務回顧(第38頁至第87頁)</li></ul>
(3) 集團面對的重大風險及不明朗因素的敘述	<ul style="list-style-type: none"><li>• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第37頁)</li><li>• 業務回顧(第38頁至第87頁)</li><li>• 風險管理(第138頁至第141頁)</li></ul>
(4) 集團業務的展望	<ul style="list-style-type: none"><li>• 主席函件(第14頁至第17頁)</li><li>• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第37頁)</li><li>• 業務回顧(第38頁至第87頁)</li></ul>
(5) 集團遵守對其有重大影響的相關法律及法例的詳情	<ul style="list-style-type: none"><li>• 公司管治報告書(第115頁至第134頁)</li></ul>
(6) 集團與其主要持份者的關係以及集團的環保政策及表現的陳述	<ul style="list-style-type: none"><li>• 主席函件(第14頁至第17頁)</li><li>• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第37頁)</li><li>• 業務回顧(第38頁至第87頁)</li><li>• 投資者關係(第102頁至第103頁)</li><li>• 企業責任(第104頁至第109頁)</li><li>• 人力資源(第110頁至第113頁)</li><li>• 公司管治報告書(第115頁至第134頁)</li><li>• 公司於2018年5月下旬出版的2017可持續發展報告</li></ul>



# 董事局報告書

## 股息

董事局建議派發末期股息每股0.87港元(2016：每股0.82港元)並提議向所有股東提供以股代息的選擇，惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外。有關建議有待股東於應屆周年成員大會上批准，而建議的2017年度末期股息(附有以股代息選擇)，預計於2018年7月11日派發予於2018年5月28日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

## 帳項

集團截至2017年12月31日的財務狀況，以及集團本年度的財務表現及現金流量，載於第201頁至第294頁的綜合帳項。

## 十年統計數字

集團過去十年業績及資產負債概要，連同若干主要車務統計數字載於第100頁至第101頁。

## 董事局成員

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，董事局成員為：

姓名	首次獲推選 之周年成員大會	上次獲重選 之周年成員大會	將於2018周年 成員大會 參與推選/重選
<b>非執行董事</b>			
馬時亨教授 (主席)	2014	2017	
劉怡翔(自2017年7月4日) (財經事務及庫務局局長)			☑
陳家強教授 (財經事務及庫務局局長)		已於2017年7月4日辭任	
運輸及房屋局局長 (陳帆(自2017年7月1日)及 張炳良教授(直至2017年6月30日))		毋須輪值退任*	
發展局常任秘書長(工務) (韓志強)		毋須輪值退任*	
運輸署署長 (陳美寶(自2017年10月11日)及 楊何蓓茵(直至2017年7月14日))		毋須輪值退任*	
<b>獨立非執行董事</b>			
包立賢 (自2017年5月17日)	2017		
陳黃穗博士	2014	2017	
陳阮德徽博士	2014	2017	
鄭海泉	2010	2016	
周永健	2016		
方正博士	2015		☑
關育材	2015		☑

## 董事局成員(續)

姓名	首次獲推選 之周年成員大會	上次獲重選 之周年成員大會	將於2018周年 成員大會 參與推選/重選
劉炳章	2016		
李李嘉麗	2015		☑
文禮信 <sup>△</sup>	2011	2017	
吳亮星	已於2017年5月17日舉行的2017周年成員大會退任		
石禮謙 <sup>△</sup>	2008	2017	
鄧國斌	2015		☑
黃子欣博士	2016		
周元 (自2017年5月17日)	2017		
<b>執行董事</b>			
梁國權 (行政總裁)	2015		☑

\* 根據章程細則，由香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條委任的董事毋須輪值退任。

△ 誠如之前所披露，文禮信先生及石禮謙先生已知會公司彼等將分別於2018周年成員大會及2019周年成員大會結束後退任。

於2018年2月，公司宣佈梁國權先生獲續任為公司行政總裁至2020年3月31日。

此外，關於推選李慧敏女士為新董事的決議案將會提呈2018周年成員大會。有關詳情請參閱與本年報一同派發並包含2018周年成員大會通告的通函。

各董事局成員的簡歷載於第150頁至第157頁。

## 替任董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，替任董事為：

姓名	其替任之有關董事為
黎志華(自2017年7月10日)	劉怡翔
黎志華(直至2017年7月3日)	陳家強教授
(i) 運輸及房屋局副局長(蘇偉文博士(自2017年9月25日)及邱誠武(直至2017年6月30日))	運輸及房屋局局長
(ii) 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(黎以德)	
(iii) 運輸及房屋局副秘書長(運輸)(潘婷婷、蔡傑銘(自2017年9月11日)及陳帥夫(直至2017年8月2日))	
發展局副秘書長(工務)2 (麥成章)	發展局常任秘書長(工務)
運輸署副署長/公共運輸事務及管理 (李萃珍)	運輸署署長

## 執行總監會

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，執行總監會成員為：

姓名	擔任職位
梁國權	行政總裁兼董事局成員
金澤培博士	常務總監 – 車務及中國內地業務
鄭惠貞	人力資源總監
張少華*	港鐵學校校長
顏永文博士	技術工程總監
許亮華	財務總監
劉天成	車務總監
馬琳	法律及歐洲業務總監
蘇家碧	公司事務總監
鄧智輝	物業總監
黃唯銘博士	工程總監
楊美珍	商務總監

\* 在本報告於2018年3月8日獲董事局通過後並正如公司於2018年3月15日所公告，張少華先生已知會公司其意欲於現有服務合約屆滿後退休，不再擔任港鐵學校校長之職位。

執行總監會成員的簡歷載於第158頁至第163頁。

## 附屬公司董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，公司之附屬公司的所有董事姓名載於第196頁。

## 董事服務合約

擬於應屆周年成員大會被推選或參與重選連任的董事，概無訂立不可由公司或其任何附屬公司於一年內終止而毋須作賠償（法定賠償除外）的服務合約。

## 董事於交易、安排或合約中的重大權益

除了就陳家強教授(直至2017年7月3日)及劉怡翔先生(自2017年7月4日)(財經事務及庫務局局長)、運輸及房屋局局長(張炳良教授(直至2017年6月30日)及陳帆先生(自2017年7月1日))、發展局常任秘書長(工務)(韓志強先生)，及運輸署署長(楊何蓓茵女士(直至2017年7月14日)及陳美寶女士(自2017年10月11日))(皆為政府官員)而言，於第177頁至第194頁所述的公司與政府(及/或其聯繫人)之間的關連交易及持續關連交易外，於本年度內並無訂立及於本年度內任何時間並無存在公司或其任何附屬公司為其中一方、且董事局或執行總監會成員或與該成員有關連的實體在當中擁有重大權益(不論直接或間接)的而與集團業務有關之重大交易、安排或合約。

## 董事於公司股份及相關股份的權益

根據香港法例第571章《證券及期貨條例》(「《證券條例》」)第352條須予備存的登記冊所載，或根據《上市規則》附錄10所載之標準守則(「《標準守則》」)向公司及聯交所具報的資料，董事局及執行總監會成員於2017年12月31日於公司股份、相關股份及債券中擁有的權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)的詳情如下：

董事局成員/替任董事/ 執行總監會成員	持有的普通股數目				認股權 數目 <sup>#</sup>		獎勵股份 數目 <sup>#</sup>		總權益 佔具投票權之 已發行股份總數 百分比 <sup>A</sup>
	個人權益*	家族權益 <sup>1</sup>	其他權益	公司權益	個人權益*	個人權益*	權益合計		
馬時亨教授	-	270,000 (附註1)	270,000 (附註1)	-	-	-	270,000	0.00449	
梁國權	1,221,748	-	-	23,000 (附註2)	-	382,202	1,626,950	0.02708	
陳黃穗博士	9,051	1,675 (附註3)	-	-	-	-	10,726	0.00018	
鄭海泉	1,675	1,675 (附註4)	-	-	-	-	3,350	0.00006	
李李嘉麗	-	1,614 (附註5)	2,215 (附註5)	-	-	-	3,829	0.00006	
麥成章	558	8,058 (附註6)	-	-	-	-	8,616	0.00014	
蘇偉文博士 (附註7)	-	1,675 (附註7)	-	-	-	-	1,675	0.00003	
金澤培博士	183,668	-	-	-	-	101,367	285,035	0.00474	
鄭惠貞	23,809	-	-	-	-	94,969	118,778	0.00198	
張少華	50,909	-	-	-	-	52,717	103,626	0.00172	
顏永文博士	-	-	-	-	-	50,750	50,750	0.00084	
許亮華	50	2,233 (附註8)	-	-	-	45,600	47,883	0.00080	
劉天成	27,892	-	-	-	26,000	63,768	117,660	0.00196	
馬琳	17,643	-	-	-	-	90,984	108,627	0.00181	
蘇家碧	5,466	-	-	-	-	70,284	75,750	0.00126	
鄧智輝	98,943	-	-	-	-	92,967	191,910	0.00319	
黃唯銘博士	21,694	-	-	-	55,000	98,868	175,562	0.00292	
楊美珍	575,583	-	-	-	-	94,317	669,900	0.01115	



## 董事局報告書

### 附註

- 1 該 270,000 股股份乃由馬時亨教授為其及其家族成員所成立的信託(The Ma Family Trust) 間接持有，而他的配偶亦是其中的受益人。
- 2 該 23,000 股股份乃由梁國權先生全資實益擁有的私人有限公司 Linsan Investment Ltd. 持有。
- 3 該 1,675 股股份乃由陳黃禧博士的配偶持有。
- 4 該 1,675 股股份乃由鄭海泉先生的配偶持有。
- 5 該 1,614 股股份乃由李李嘉麗女士的配偶持有及該 2,215 股股份乃由李女士及其配偶共同持有。
- 6 該 8,058 股股份乃由麥成章先生的配偶持有。
- 7 該 1,675 股股份乃由蘇偉文博士的配偶持有。
- 8 該 2,233 股股份乃由許亮華先生的配偶持有。

# 認股權及獎勵股份的詳情分別載於標題為「2007年認股權計劃」及「行政人員股份獎勵計劃」的章節內(第173頁至第175頁)

\* 實益擁有人之權益

† 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

△ 於2017年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,007,777,302股

除上文及於標題為「2007年認股權計劃」及「行政人員股份獎勵計劃」的章節中的披露外，根據《證券條例》第352條而備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料：

- A 於2017年12月31日，公司董事局及執行總監會成員概無於公司或其任何相聯法團的股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)；及
- B 截至2017年12月31日止年度內，董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

## 主要股東權益

按公司根據《證券條例》第336條而備存的登記冊所載，於2017年12月31日擁有公司所有具投票權之已發行股份5%或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	普通股數目	普通股佔所有具投票權之 已發行股份百分比 <sup>△</sup>
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,517,196,134	75.19%

△ 於2017年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,007,777,302股

公司已獲香港金融管理局知會，於2017年12月31日，公司約0.42%已發行普通股(不包括上述財政司司長法團之持股量)乃為外匯基金持有。外匯基金是根據《外匯基金條例》(香港法例第66章)成立的基金，由財政司司長控制。

## 其他人士權益

根據《證券條例》第337條，公司已備存登記冊以記錄有關人士就公司根據《證券條例》第329條之要求而提供的持股量資料。

除上文及於標題為「董事於公司股份及相關股份的權益」及「主要股東權益」的章節中所披露者外，於2017年12月31日，公司並無獲悉尚有其他人士於公司股份或相關股份中擁有任何權益或淡倉，而須登記於根據《證券條例》第336條規定備存的登記冊。

## 2007年認股權計劃

截至2017年12月31日止年度內，根據2007年認股權計劃授出而尚未行使以認購普通股的認股權的變動載列如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目 (附註1至3)	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2017年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2017年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元)
劉天成	6/5/2013	78,000	26/4/2014 – 26/4/2020	78,000	–	–	78,000	31.40	–	46.40
	30/5/2014	80,000	23/5/2015 – 23/5/2021	80,000	26,000	–	54,000	28.65	26,000	46.40
黃唯銘博士	30/5/2014	83,000	23/5/2015 – 23/5/2021	55,000	27,000	–	–	28.65	55,000	–
其他合資格僱員	21/7/2010	270,000	28/6/2011 – 28/6/2017	45,000	–	–	45,000	27.73	–	45.10
	17/12/2010	4,907,000	16/12/2011 – 16/12/2017	594,000	–	–	594,000	28.84	–	45.01
	18/12/2010	673,000	16/12/2011 – 16/12/2017	225,500	–	–	225,500	28.84	–	45.60
	20/12/2010	4,789,500	16/12/2011 – 16/12/2017	552,500	–	25,000	527,500	28.84	–	44.89
	21/12/2010	3,020,000	16/12/2011 – 16/12/2017	485,000	–	–	485,000	28.84	–	45.07
	22/12/2010	975,000	16/12/2011 – 16/12/2017	308,000	–	–	308,000	28.84	–	45.32
	23/12/2010	189,000	16/12/2011 – 16/12/2017	33,000	–	–	33,000	28.84	–	47.03
	30/3/2012	15,868,500	23/3/2013 – 23/3/2019	3,362,000	–	–	1,568,500	27.48	1,793,500	45.09
	6/5/2013	20,331,500	26/4/2014 – 26/4/2020	7,104,000	–	29,500	3,060,000	31.40	4,014,500	45.40
	1/11/2013	188,500	25/10/2014 – 25/10/2020	24,500	–	–	24,500	29.87	–	45.45
	30/5/2014	19,812,500	23/5/2015 – 23/5/2021	12,658,500	5,745,500	96,500	4,657,000	28.65	7,905,000	44.86

### 附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後七年，而自2007年6月7日採納2007年認股權計劃起計七年後，不得再授出任何認股權。2007年認股權計劃自2014年6月6日下午5時屆滿後，再無授出任何認股權。
- 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何12個月內，在2007年認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同公司任何其他認股權計劃下授予該合資格僱員的認股權(包括各認股權計劃下之已行使及未經行使的認股權)獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過2007年認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的0.2%。
- 授出的認股權須按既定的歸屬時間表，由授出認股權日期滿一周年(「授出周年」)開始，每周年日按三分之一的比例歸屬，並於第三授出周年全數歸屬。
- 根據2007年認股權計劃的條款，每名承授人須按公司向公司支付1.00港元，作為獲授認股權的代價。
- 2007年認股權計劃的其他詳情載於綜合帳項附註10B及45(i)。

### 股票掛鈎協議

除於上文標題「2007年認股權計劃」所披露外，公司於截至2017年12月31日止年度內並無訂立或於本年度終結時並無存在任何股票掛鈎協議。

### 行政人員股份獎勵計劃

公司於2014年8月15日採納了行政人員股份獎勵計劃(前稱「2014年股份獎勵計劃」)。行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。

薪酬委員會可不時依據行政人員股份獎勵計劃的規則，按其絕對酌情權決定基準，讓任何合資格僱員以獎勵持有人身份參與行政人員股份獎勵計劃。獎勵持有人可獲授予受限制股份及/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。按行政人員股份獎勵計劃下將予授出之獎勵股份乃公司股本中的已發行普通股。

一般來說，公司將向第三方信託人(「信託人」)支付款項並指示或建議信託人運用有關款項及/或源自作為信託的部分基金所持普通股的其他現金淨額以購買市場上公司的現有普通股。而該等普通股將由信託人以信託形式代獎勵持有人持有。信託人不得就在信託中所持的任何普通股行使投票權，而獎勵持有人無權指示信託人就任何未賦予的獎勵股份行使投票權。

為監督行政人員股份獎勵計劃的運作，公司定期檢討計劃以確保計劃持續適用並具有效益。於2017年，公司委任一所獨立顧問就行政人員股份獎勵計劃進行檢討，並獲薪酬委員會批准由2018年1月1日起採納若干修訂。有關變更包括將2014年股份獎勵計劃易名為「行政人員股份獎勵計劃」，以及讓獎勵持有人享有於2018年1月1日或之後獲授的未賦予受限制股份的應計現金股息。為簡化行政人員股份獎勵計劃的行政操作，計劃內若干行政規定亦有所更新。

根據行政人員股份獎勵計劃下可不時授出的獎勵股份最高數目不可高於於2015年1月1日(該日為行政人員股份獎勵計劃的生效日期(「生效日期」))之已發行普通股總數的2.5%。

截至2017年12月31日止年度內，根據行政人員股份獎勵計劃而授出的獎勵股份合共2,357,400股(2016年：2,659,778股)。於2017年12月31日，合共6,142,188股(2016年：5,524,599股)獎勵股份尚未賦予、失效或被沒收，佔於生效日期之已發行普通股0.11%(2016年：0.09%)。

行政人員股份獎勵計劃的進一步詳情載於薪酬委員會報告書標題為「長期獎勵」(第147頁至第148頁)一節內及綜合帳項附註10C及45(ii)。

已授予的獎勵股份詳情如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別		於2017年 1月1日未 賦予的獎勵 股份數目	本年度 已賦予的 獎勵股份 數目	本年度 失效及/或 被沒收的獎勵 股份數目	於2017年 12月31日未 賦予的獎勵 股份數目
		受限制股份	表現股份				
梁國權	27/4/2015	60,200	255,000	295,134	20,066	-	275,068
	8/4/2016	64,850	-	64,850	21,616	-	43,234
	10/4/2017	63,900	-	-	-	-	63,900
金澤培博士	27/4/2015	22,050	57,600	72,300	7,350	-	64,950
	8/4/2016	21,550	-	21,550	7,183	-	14,367
	10/4/2017	22,050	-	-	-	-	22,050
鄭惠貞	19/8/2016	71,428	-	71,428	23,809	-	47,619
	10/4/2017	16,950	30,400	-	-	-	47,350
張少華	27/4/2015	-	28,800	28,800	-	-	28,800
	8/4/2016	14,950	-	14,950	4,983	-	9,967
	10/4/2017	13,950	-	-	-	-	13,950
顏永文博士	8/4/2016	-	35,700	35,700	-	-	35,700
	10/4/2017	15,050	-	-	-	-	15,050
許亮華	10/4/2017	15,200	30,400	-	-	-	45,600
劉天成	27/4/2015	8,600	12,550	18,284	2,866	-	15,418
	8/4/2016	8,400	-	8,400	2,800	-	5,600
	10/4/2017	17,700	25,050	-	-	-	42,750
馬琳	27/4/2015	16,950	57,600	68,900	5,650	-	63,250
	8/4/2016	17,300	-	17,300	5,766	-	11,534
	10/4/2017	16,200	-	-	-	-	16,200
蘇家碧	8/4/2016	16,400	44,050	60,450	5,466	-	54,984
	10/4/2017	15,300	-	-	-	-	15,300
鄧智輝	27/4/2015	18,450	57,600	69,900	6,150	-	63,750
	8/4/2016	17,950	-	17,950	5,983	-	11,967
	10/4/2017	17,250	-	-	-	-	17,250
黃唯銘博士	27/4/2015	21,700	57,600	72,067	7,233	-	64,834
	8/4/2016	21,200	-	21,200	7,066	-	14,134
	10/4/2017	19,900	-	-	-	-	19,900
楊美珍	27/4/2015	19,350	57,600	70,500	6,450	-	64,050
	8/4/2016	18,850	-	18,850	6,283	-	12,567
	10/4/2017	17,700	-	-	-	-	17,700
其他合資格僱員	27/4/2015	2,172,750	1,051,650	2,239,386	676,202	38,956	1,524,228
	8/4/2016	2,199,700	107,450	2,236,700	731,298	84,985	1,420,417
	10/4/2017	1,994,050	26,350	-	15,827	45,823	1,958,750

概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料



## 已發行股份

	已發行普通股數目	代價/價值 (港元)
於2016年12月31日	5,905,290,065	不適用
根據2007年認股權計劃而發行之股份 (詳情見綜合帳項附註45(i))	11,660,000	3.41億 (由公司收取)
就2016年末期股息而發行之代息股份	87,794,562	38.63億
就2017年中期股息而發行之代息股份	3,032,675	1.37億
於2017年12月31日	6,007,777,302	不適用

有關公司於年內的股本變動詳情載於綜合帳項附註42。

## 買賣或贖回上市證券

公司之全資附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於2017年4月12日以票面值贖回其5.50億美元債券。該債券在贖回之前於聯交所上市。除上述披露外，截至2017年12月31日止年度內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。於本年度內，行政人員股份獎勵計劃的信託人並沒有於聯交所購入任何普通股。

## 公眾持股量

公司於2000年在聯交所主板上市時，獲聯交所授予公司豁免(「公眾持股量規定豁免」)，批准公司無須嚴格遵守《上市規則》第8.08(1)條的規定。根據公眾持股量規定豁免，公眾於公司持有的指定最低股份百分比不得少於公司已發行股份數目總額的10%。根據公司可從公開途徑取得的資料及就董事所知，於本年度內及截至本報告日期止，公司已按公眾持股量規定豁免維持指定的公眾持股量。

## 主要供應商及顧客

截至2017年12月31日止年度內，集團主要供應商及主要客戶的資料如下：

	佔集團總採購量 百分比
集團向最大五家供應商之總採購額(非資本性)	18.01%
	佔集團總收入 百分比
集團從最大五家客戶所得之總收入	30.99%
集團從最大客戶所得之總收入	12.22%

於2017年12月31日，政府作為集團最大五家客戶之一，透過財政司司長法團（其為公司主要股東）持有佔公司所有具投票權之已發行股份約75.19%（詳情可參照上文標題為「主要股東權益」一節）。

於2017年12月31日，除馬時亨教授及所有獨立非執行董事外，公司之其他非執行董事及其替任董事（其姓名載於第168頁及第169頁）皆為政府官員。

除上文所披露者外，於2017年12月31日，其他董事局或執行總監會成員或彼等各自的任何緊密聯繫人或就董事局或執行總監會成員所知擁有公司所有具投票權之已發行股份超過5%之任何股東，並無於本集團最大五家客戶中擁有任何實益權益。

## 捐贈

集團於年內向慈善機構及其他團體捐出及贊助共約2,180萬港元（2016年：約1,350萬港元）。

## 銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至2017年12月31日集團借貸總額為420.43億港元（2016年：399.39億港元）。借貸詳情載於綜合帳項附註36。

## 發行債券及票據

集團於2017年12月31日止年度內曾發行面額總值76.55億港元等值（2016年：78.68億港元等值）的票據，詳情載於綜合帳項附註36C。該等票據乃為集團一般資金需求而發行，包括資本性開支及債務再融資。

## 有關控股股東須履行特定責任的貸款協議

截至2017年12月31日，附有控股權限制條件的集團借貸合共377.70億港元（2016年：347億港元），到期日介乎2018年至2055年不等，另有已承諾但未動用的銀行信貸119億港元（2016年：140億港元）。限制條件是政府作為公司的控股股東，須維持擁有公司所有具投票權之已發行股份一半以上的股權，否則集團或會被要求即時償還借貸及被取消已承諾但未動用的銀行信貸。

## 物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第62頁及第63頁。

## 關連交易

於回顧年度內，公司與政府訂立以下的交易。按上市規則規定，政府是公司的主要股東，故就上市規則而言，政府因此是公司的「關連人士」，而下列各項交易對公司而言是上市規則所界定的關連交易。

正如公司於2005年1月13日的公告中所披露，聯交所已向公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守上市規則第14A章中本應適用於公司與政府之間的關連交易及持續關連交易的規定（「豁免」）。

有鑑於此，公司根據上市規則第14A.71條及豁免之條件作出如下披露。

### 土地協議

A 於2017年1月4日，公司接受了政府於2016年11月24日所提出的要約，准許公司進行九龍內地段第11264號（「地段第11264號」）地盤A建議發展的何文田第一期物業發展項目，地價為6,282,370,000港元，並按公司與政府簽訂的批地文件（「批地文件」）的條款及條件以私人協約方式批出地段第11264號。批地文件已於2017年2月27日簽署。

B 於2017年3月9日，公司接受了政府於2017年1月25日所提出的要約，進行土地交換的建議，建議由公司放棄位於香港仔內地段第464號以交換由政府批出香港仔內地段第467號（「地段第467號」）予公司，地段第467號包含黃竹坑站及黃竹坑車廠，並准許公司進行在地段第467號地盤A建議發展的黃竹坑站第一期物業發展項目，唯公司須繳付4,684,540,000港元作為地段第467號地盤A地價及按相關「交換條件」的條款及條件進行。公司隨後與政府於2017年6月12日簽訂交換條件及於地政總署註冊為交換條件第20304號。

C 於2017年12月14日，公司接受了政府於2017年11月6日所提出的要約，准許公司進行香港仔內地段第467號地盤B建議發展的黃竹坑站第二期物業發展項目，唯公司須繳付5,213,810,000港元作為地價及按相關交換條件第20304號的條款及條件進行。

### 持續關連交易

在回顧年度內，以下交易和安排涉及持續或經常，並預期維持一段時間，與政府及/或九鐵公司、機場管理局（「機管局」）、UGL Rail Services Pty Limited（「UGL」）、禮頓建築（亞洲）有限公司（「禮頓亞洲」）及John Holland Pty Limited（「JHL」）所提供的商品或服務。

如上文「關連交易」一節所述，就《上市規則》而言，政府為公司的主要股東。按《上市規則》的定義，九鐵公司和機管局均為公司的聯繫人士。

Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.（「MTM」）是一家在澳洲成立的公司，並由Metro Trains Australia Pty Ltd（「MTA」）全資擁有。因公司、UGL及John Holland MTA Pty Ltd（「JHMTA」）分別擁有60%、20%及20%的MTA，為MTA的主要股東。因此，UGL及JHMTA為公司的關連人士。此外，由於JHL是JHMTA的聯繫人，JHL亦是公司的關連人士。

由於UGL及禮頓亞洲為CIMIC的間接全資附屬公司，禮頓亞洲是UGL的聯繫人，因此，禮頓亞洲亦是公司的關連人士。

因此，就《上市規則》而言，政府、九鐵公司、機管局、UGL、禮頓亞洲及JHL各為公司的「關連人士」，而於2017年，下文I、II及III段所述各項交易則根據《上市規則》規定構成公司的持續關連交易。

根據聯交所發出的指引信GL 73-14及參考了聯交所於2016年1月發出的建議，公司內部審核部已審閱下列公司的持續關連交易及有關的內部監控程序。內部審核部認為公司

制定的內部監控程序足夠及有效，並已將此向公司的審核委員會作出匯報，以協助公司的獨立非執行董事根據與合併相關豁免(定義如下)、豁免及《上市規則》(視適用情況而定)須作的年度檢討及確認。

## I 與合併相關的持續關連交易

下文A至D段所列各項交易(統稱為「與合併相關的持續關連交易」)均為兩鐵合併的一部分，並於2007年10月9日舉行的股東特別大會上獲得公司獨立股東批准。這些段落應連同下文「兩鐵合併額外資料」所載的段落一併閱讀。

正如公司於2007年9月3日就兩鐵合併發出的通函所披露，聯交所已向公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章中適用於公司、政府及/或九鐵公司之間因兩鐵合併而產生的持續關連交易之規定(「與合併相關豁免」)。

### A 合併框架協議

公司、九鐵公司與運輸及房屋局局長和財經事務及庫務局局長(代表政府)於2007年8月9日訂立合併框架協議。

合併框架協議載有關於兩鐵合併的整體架構及若干特定範疇的條文，包括關於下列各項：

- 完善整合的轉車計劃；
- 公司於兩鐵合併後的公司管治；
- 與物業前期工程有關的付款；

- 有關就因鐵路物業發展招標而產生的單位生產量制訂一個逐年延展的計劃的安排；
- 有關評估地價金額的安排；
- 有關公司及九鐵公司僱員的安排，包括防止公司以與整合公司及九鐵公司的營運過程有關的任何原因終止聘用相關前綫員工的條文；
- 實行若干票價下調；
- 有關擬建沙田至中環綫的安排；
- 九鐵公司對其現有融資安排的持續責任；
- 處理九鐵公司的跨境租約；
- 就物業組合支付77.9億港元(見第180頁至第182頁及下文D段所述)；
- 分配對第三方提出的任何兩鐵合併前及兩鐵合併後索償的法律責任；及
- 公司保留其英文名稱，而(根據《兩鐵合併條例》規定)其中文名稱改為「香港鐵路有限公司」。

### B 西鐵代理協議

公司、九鐵公司及若干九鐵公司之附屬公司(「西鐵附屬公司」)於2007年8月9日簽訂西鐵代理協議及有關協議。根據西鐵代理協議的條款，公司獲委任：

- 為九鐵公司的代理人及若干授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務；及



- 為各西鐵附屬公司的代理人及該附屬公司出具的授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務。

公司將會就未批出的西鐵發展用地收取相當於總銷售收益0.75%的代理費用，並將會就已批出的西鐵發展用地收取相當於西鐵附屬公司根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用。公司亦將向西鐵附屬公司收回公司就西鐵發展用地所招致的費用(包括內部成本)加16.5%間接費用連同應計利息。

### C 九鐵公司跨境租約協議

#### 美國跨境租約承擔協議

於2007年11月30日，公司及九鐵公司分別與下列交易對手：Wilmington Trust Company、Landesbank Sachsen Aktiengesellschaft、Bayerische Landesbank Girozentrale、Banc of America FSC Holdings Inc.、Fluent Asset Limited、Anzeif Limited、Societe Generale、Australia and New Zealand Banking Group Limited、Statesman Asset Limited、State Street Bank and Trust Company及Bowman Asset Limited，就九鐵公司與若干交易對手原先訂立的各項美國跨境租約訂立美國跨境租約承擔協議，由2007年12月3日起生效。根據每項美國跨境租約承擔協議，公司承諾就九鐵公司於各項美國跨境租約協議下須承擔的義務而與九鐵公司共同及分別承擔履行該義務。因此，一般而言，公司須向美國跨境租約交易對手承擔九鐵公司於美國跨境租約下的義務，並有權行使九鐵公司在美國跨境租約下的若干權利。

#### 美國跨境租約分配協議

公司、九鐵公司及九鐵公司之附屬公司(「九鐵附屬公司」)於2007年12月2日訂立美國跨境租約分配協議。根據美國跨境租約分配協議，有關美國跨境租約的權利、義務及風

險責任，將在九鐵公司與公司之間劃定及分配(各方須向指定的跨境租約交易對手承擔共同及個別責任，如上文「美國跨境租約承擔協議」一段所提述)。根據公司與九鐵公司的美國跨境租約分配協議，公司須履行指定的義務。公司與九鐵公司各自於美國跨境租約分配協議下作出聲明，其中包括由九鐵公司就美國跨境租約情況作出的各項聲明。公司與九鐵公司同意彌償彼此有關美國跨境租約的損失。

### D 物業組合協議

#### 第2A類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾向九鐵公司提出以零地價批出若干物業(「第2A類物業」)所在土地的政府租契(「該政府租契」)。根據香港法例第372章《九廣鐵路公司條例》，第2A類物業現時由九鐵公司持有作歸屬土地。於2007年8月9日，九鐵公司作出承諾其將會於緊隨上文所述獲批政府租契後，訂立一份買賣協議將第2A類物業售予公司(「該買賣協議」)。第2A類物業其後按該買賣協議轉讓予公司(「該轉讓協議」)。

該政府租契分別於2009年3月27日及2009年3月31日批予九鐵公司。九鐵公司及公司於2009年3月27日及2009年3月31日分別簽訂該買賣協議，而對公司之轉讓協議則分別於2009年3月27日及2009年3月31日簽訂。公司與九鐵公司亦分別於2009年3月27日及2009年3月31日訂立互利及互授權契約，訂下雙方於第2A類物業所在土地上的地役權、權利、享有權、特權及自由權。

### 第2B類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾向公司提出按協定的條款批出若干物業(「第2B類物業」)的政府租契。

第2B類物業(即策誠軒)的基本條款文件於2009年12月31日發出，並於同日獲公司接納，以及大埔市內地段199號的政府租契於2010年3月29日發出，為期50年，由2007年12月2日起生效。

### 第3類物業

於2007年8月9日，公司與九鐵公司訂立三份協議(「第3類協議」)及相關授權書。每份第3類協議均與若干物業(每項均為「第3類物業」)有關。九鐵公司之前曾就每項第3類物業訂立一份發展協議。倘若公司根據第3類協議獲授或承擔的權利及義務只與該項第3類物業上的經營權財產有獨有關係，則公司不可行使或履行該權利及義務。對位於任何第3類物業上的經營權財產構成影響的事宜，將會根據服務經營權協議的條款處理(定義及概要見第192頁至第193頁)。

根據各份第3類協議的條款，公司獲委任出任九鐵公司的代理人及根據授權書為獲授權人，以行使及履行九鐵公司就第3類物業而言的權利及義務(但不包括出售相關的第3類物業的權利或義務)。

公司須在任何時間遵守就第3類物業而言約束九鐵公司的法定限制及義務，並須支付九鐵公司因公司的行動而產生的所有應付九鐵公司款項及應收九鐵公司款項。

於擔任九鐵公司代理人時，公司須根據審慎的商業原則行事，並以就第3類物業盡量取得最高毛利及經營安全有效率的鐵路。為協助公司履行其代理職能，九鐵公司已向公司授予授權書。公司僅可按授權書根據第3類協議行使其獲賦予的權利及履行所承擔的義務。除作為九鐵公司代理人外，凡屬公司因其代理權範圍限制無法作出有關的任何行動或事宜，公司亦有權就各項第3類物業(包括其有關發展協議)向九鐵公司發出指示。凡法律及有關政府批授許可進行該指示，九鐵公司必須即時遵行該指示。

九鐵公司須就第3類物業收取的收入以資產負債表(而非於損益帳)變動方式入帳，但該處理方法必須為法律及會計準則及實務許可。

九鐵公司不得就第3類物業採取任何公司(作為九鐵公司代理人)並無採取，或非根據公司指示或非根據第3類協議的條款以其他方式採取的行動。

作為出任九鐵公司代理的代價，公司將獲支付一筆費用，預期數目將與九鐵公司就有關第3類物業取得的利潤(扣除若干初期及最初付款及顧問貢獻費後，兩者均已經或將會由九鐵公司的有關發展商支付)相近。一般而言，公司的費用將於九鐵公司收訖有關款項後即時分期支付(但或須扣減九鐵公司應付有關第3類物業發展商的指定金額)。

公司同意就各第3類物業對九鐵公司作出若干彌償保證。

公司將為各第3類物業(落成後)的首任管理人，或將確保就有關物業委任管理人。

倘九鐵公司不再擁有有關第3類物業的任何不分割份數(經營權財產除外)，及九鐵公司與發展商及擔保人根據關於有關第3類物業的發展協議並無任何進一步權利可行使，亦無責任須履行，公司出任代理人的委任即須終止。

## II 非與合併相關的持續關連交易

下文A1至D段及第三份高鐵香港段協議(定義如下)(統稱為「非與合併相關的持續關連交易」)，乃根據豁免之條件及《上市規則》第14A.71條作出披露。

### A1有關沙田至中環綫的設計及地盤勘測的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2008年11月24日就沙田至中環綫的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份沙中綫協議」)。

第一份沙中綫協議載有關於擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據第一份沙中綫協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本和前期成本)有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府承擔第一份沙中綫協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)以及由政府直接支付該成本的安排；
- 公司進行或促使他人進行有關擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測活動的責任；

- 根據第一份沙中綫協議，公司對政府承擔的責任以6億港元為限，但因公司疏忽而引致的傷亡事故除外；及
- 倘沙田至中環綫的鐵路計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關沙田至中環綫的融資、建造、竣工、測試、啓用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

### A2有關沙田至中環綫預先工程的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2011年5月17日就沙田至中環綫的預先工程簽訂了委託協議(「第二份沙中綫協議」)。

第二份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第二份沙中綫協議所載的某些委託活動及履行其在第二份沙中綫協議之下的其他義務的代價。該項目管理費用的金額將由公司與政府議定。在議定之前，政府將按照第二份沙中綫協議中所約定的臨時基數計算向公司支付有關的項目管理費用；
- 公司與政府可以同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式，應猶如其為第二份沙中綫協議指定進行的活動的組成部份一樣，並且作為公司自行或促使他人執行該雜項工程(如有)及履行

其在第二份沙中綫協議之下有關該雜項工程(如有)的其他義務的代價。政府須向公司支付經公司與政府議定的款項，作為公司設計及建造該雜項工程而政府須向公司支付的项目管理費；

- 政府須承擔所有「工程成本」(定義見第二份沙中綫協議)。為此，政府將會就工程成本向公司作出臨時付款，待工程成本最終結算數目確定時，或須對該臨時付款作出調整；
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署招致的與沙田至中環綫項目相關的費用；
- 根據第二份沙中綫協議，政府須向公司支付的最高總額限於每年約30億港元，且總計不得超過約150億港元；
- 公司須自行或促使他人在擴建後的金鐘站及將會建造的何文田站進行若干備置工程和將位於紅磡的國際郵件中心重置於九龍灣以及進行第二份沙中綫協議所述的其他工程；
- 在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及的責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下已經及將會向政府收取的費用總額；
- 根據第二份沙中綫協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告，並在有關工程完成後3個月內向政府提供一個有關第二份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告；
- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止，公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
  - 就涉及第二份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，該活動將由一個專業及稱職的項目經理提供具有技術及謹慎的服務；
  - 就涉及第二份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，該活動將由一個專業及稱職的設計工程師提供具有技術及謹慎的服務；及
  - 就涉及第二份沙中綫協議中有關建造活動而言，該活動將由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料進行具有技術及謹慎的服務。



## 董事局報告書

- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司在可能範圍內盡快獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

### A3有關沙田至中環綫的建造及投入服務的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2012年5月29日就沙田至中環綫的建造及投入服務簽訂委託協議(「第三份沙中綫協議」)。

第三份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第三份沙中綫協議中訂明的若干委託活動及履行其在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議下的其他義務的代價。項目管理費用的款額為78.93億港元，將由政府按季度支付給公司；
- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為第三份沙中綫協議指定進行的活動的組成部份一樣。而作為公司自行或促使他人執行該雜項工程(如有)及履行其在第三份沙中綫協議下關於該雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須向公司支付經公司與政府議定的款項，作為項目管理費用應付給公司用以設計及建造該雜項工程而產生的費用；
- 政府須承擔若干「第三方費用」、任何「新綫聯通工程費用」及任何「直接費用」(各定義均見第三份沙中綫協議)；
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署招致的與沙田至中環綫項目相關的費用；
- 根據第三份沙中綫協議政府須向公司支付的最高總額限於每年30億港元，且總計不得超過150億港元；
- 根據第三份沙中綫協議就政府在第三份沙中綫協議下對若干鐵路工程的貢獻，公司須向政府支付的最高總額限於每年40億港元，且總計不得超過150億港元。
- 在第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及的責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下已經及將會向政府收取的費用總額；
- 根據第三份沙中綫協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告，並在將沙田至中環綫項目移交給政府後3個月內向政府提供一個有關第三份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告；
- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止，公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；

- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
  - 就涉及第三份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，該活動將由一個專業及稱職的項目經理提供具有技術及謹慎的服務；
  - 就涉及第三份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，該活動將由一個專業及稱職的設計工程師提供具有技術及謹慎的服務；及
  - 就涉及第三份沙中綫協議中有關建造活動而言，該活動將由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料進行具有技術及謹慎的服務。
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司在可能範圍內盡快獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

## B1 有關高鐵香港段的設計及地盤勘測的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2008年11月24日就高鐵香港段的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份高鐵香港段協議」)。

第一份高鐵香港段協議載有關於擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據第一份高鐵香港段協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本、前期成本和招聘員工成本)而有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府須承擔第一份高鐵香港段協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)，以及由政府直接支付該成本的安排；
- 公司進行或促使他人進行有關擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測活動的責任；
- 根據第一份高鐵香港段協議，公司對政府承擔的責任以7億港元為限，但因公司疏忽而引致的傷亡事故除外；及
- 倘高鐵香港段的計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關高鐵香港段的融資、建造、竣工、測試、啓用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

## B2 有關高鐵香港段的建造、測試及投入服務的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2010年1月26日就高鐵香港段的建造及投入服務簽訂了協議(「第二份高鐵香港段協議」)。

高鐵香港段的方案於2008年11月28日按照香港法例第519章《鐵路條例》首次刊登憲報，其修訂及更新方案於2009年4月30日刊登憲報。行政長官會同行政會議於2009年10月20日批准經作出被視為必要的輕微修改的方案，而相關的資金支持於2010年1月16日獲得立法會財務委員會通過。

第二份高鐵香港段協議包括以下條文：

- 政府須向公司支付45.9億港元(關於修改此條文的進一步詳情載於下文「關於高鐵香港段項目的第三份協議」內)，作為公司自行或促使他人進行在第二份高鐵香港段協議下的若干委託活動及履行在第二份高鐵香港段協議和第一份高鐵香港段協議下的其他義務的代價。政府將按預定時間表每季度預先以現金支付給公司，該金額可按照第二份高鐵香港段協議更改，並受最高付費限額限制(分別為每年20億港元及總付額不超過100億港元(「最高付費限額」))；
- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些已同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為根據第二份高鐵香港段協議所進行指定活動的組成部份一樣。而作為公司自行或促使他人執行雜項工程(如有)及履行其在第二份高鐵香港段協議下關於雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須向公司支付相當於由於雜項工程而產生的第三方費用的有關固定百分比的金額，此金額不時受最高付費限額限制；
- 根據第二份高鐵香港段協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行委託活動的進度報告，並在將高鐵香港段項目移交給政府或第二份高鐵香港段協議終止(以較先發生者為準)後3個月內向政府提供一個根據第二份高鐵香港段協議進行所需活動的最終報告；
- 從開始施工日起至向政府(或經政府指定的第三方)移交有關工程之日為止，公司須對在高鐵香港段項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
  - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關項目管理服務的活動而言，該活動將由一個專業及稱職的項目經理提供具有技術及謹慎的服務；
  - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關設計服務的活動而言，該活動將由一個專業及稱職的設計工程師提供具有技術及謹慎的服務；及

- 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關建造活動而言，該活動將由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料進行具有技術及謹慎的服務。
- 政府須承擔(i)應向第三方支付的任何費用；(ii)根據第二份高鐵香港段協議進行的活動而須向任何政府部門、政策局、機構或團體支付有關的費用、開支或金額；(iii)因公司及/或第三方承辦商根據第二份高鐵香港段協議進行活動對九鐵公司所造成的損害而須向九鐵公司支付作為賠償的任何及一切費用；及(iv)所有土地徵用、清理及相關費用(包括因任何第三方提出任何賠償申索所致的所有費用)及由地政總署招致的與高鐵香港段項目相關的費用(關於修改此條文的進一步詳情載於下文「關於高鐵香港段項目的第三份協議」內)；及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司在可能範圍內盡快獲給予或授予所有與高鐵香港段的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

政府已經同意基於公司將被邀請以特許經營方式營運高鐵香港段，故由公司根據並按照第二份高鐵香港段協議的條款來進行高鐵香港段的建造、測試及投入服務相關工作。

### 關於高鐵香港段項目的第三份協議

政府與公司於2015年11月30日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的高鐵香港段契約協議(「第三份高鐵香港段協議」)。第三份高鐵香港段協議載有綜合條款組合及規定：

- (i) 政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價；
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元，公司將承擔和支付超出該金額(如有)的部分，但不包括若干經協定的例外費用；
- (iii) 公司將分兩期等額支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)；
- (iv) 對於2010年訂立有關高鐵香港段項目的現有委託協議將作出若干修訂，包括應向公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元；
- (v) 政府保留對公司目前超支的責任問題(如有)提交仲裁的權利。相關仲裁只會在高鐵香港段開始通車後才展開；及
- (vi) 第三份高鐵香港段協議取決於在協定時限內獲得(a)公司獨立股東的批准(已於2016年2月1日獲得)及(b)立法會批准政府額外財務承擔(已於2016年3月11日獲得)。

每股2.20港元的第一期特別股息已於2016年7月13日向股東派發，而每股同樣為2.20港元的第二期特別股息已於2017年7月12日派發。

根據第三份高鐵香港段協議對第二份高鐵香港段協議已作出若干修訂，以反映第三份高鐵香港段協議所載的安排，包括(i)修改承擔和支付項目造價的安排；及(ii)向公司支付的



項目管理費用增加至合共63.4億港元，（反映了公司預期因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計）。

### C 關於香港國際機場旅客捷運系統的保養協議

於2013年7月5日，公司與機管局就有關香港國際機場的旅客捷運系統（「系統」）訂立一份為期7年的保養合同（「保養合同」），以延續當時已屆滿的保養協議，由2013年7月6日生效。預計每年根據保養合同可從機管局獲取的最高金額將不多於8,500萬港元。

保養合同載有關於公司對系統的運作和保養以及公司對系統進行若干指定服務的條文，當中包括以下各項：

- 訂明保養合同的有效期由2013年7月6日至2020年7月5日（包括該日）為期7年的條文；
- 有關公司對系統進行定期維修和全面檢修表現的條文；
- 有關監察系統的任何故障及公司於必要時提供維修服務的條文；
- 有關公司必須令系統運作達到一定水平的條文；
- 有關公司在若干情況下為系統進行改善工程（作為一項額外服務）的條文；及
- 有關系統的營運及維修延伸至新的中場範圍客運廊的條文。

### D 有關西港島綫的財務安排、設計、建造及營運的項目協議

公司與運輸及房屋局局長（代表政府）於2009年7月13日就西港島綫的財務安排、設計、建造及營運簽訂了項目協議（「西港島綫項目協議」）。

西港島綫項目協議包括財務安排條文及公司須自行或促使他人進行設計、建造、竣工、測試及投入服務，以使西港島綫鐵路工程可按照香港鐵路條例、由運輸及房屋局局長（代表政府）與公司於2007年8月9日簽訂的營運協議及西港島綫項目協議投入運作。公司將在專營期內為本身擁有、營運及維修西港島綫。西港島綫項目協議包括以下方面的條文：

- 政府將向公司支付西港島綫122.52億港元的補助金，構成政府對公司實行西港島綫項目的財務資助；
- 在西港島綫按賺取收入基準開始商業營運及為公眾提供定期交通運輸服務後24個月內（於2016年12月23日經公司與政府訂立的補充協議，延長該期限至2018年6月30日前），公司須向政府付還因高估西港島綫鐵路工程及重置、補救及改善工程有關的某些資本支出、價格調整費用、土地成本及應急費用而多付的任何金額（連同利息）；
- 公司須承擔與重建計劃、補救工作及改善工程有關的設計、建造及竣工之成本；政府須承擔與主要公共基建工程有關的成本；

- 公司須承擔因實行西港島綫項目而產生的土地徵用、清理及相關的成本，但第三方提出索償所引起那些的成本除外；及地政總署因參與實行西港島綫項目而招致或支付的所有成本、開支及其他款額；及
- 公司須履行環境影響評估報告及政府於2009年1月12日就西港島綫向公司簽發的環境許可證中所指明的措施。

### III 與政府無關的持續關連交易

下文A及B段(統稱為「與政府無關的持續關連交易」)根據《上市規則》第14A.71條而披露。

#### A 公司與禮頓亞洲簽訂關於南港島綫(東段)某些工程的合約

如上文所解釋，禮頓亞洲為《上市規則》第14A章所指公司的「關連人士」。因此合約903(定義見下文)為《上市規則》第14A.31條所指的「持續關連交易」。

在2011年5月17日，公司與禮頓亞洲就南港島綫(東段)建造若干涉及香港仔海峽大橋、黃竹坑站及海洋公園站的工程(「合約903工程」)簽訂合約903(於2014年11月14日經補充協議修訂)(「合約903」)。

合約903的形式與公司的標準目標成本工程合約條件大致相同，其中載有下列條款：

- 禮頓亞洲在合約903下的主要義務是負責合約903工程的建造；
- 禮頓亞洲須就由合約903工程引起或與合約903工程相關的、公司所承受的任何損失或開支以及關於任何人士死亡或受傷或財產受損的一切損失及申索，並就關於或涉及該損失、開支及申索的一切申索、法律程序、損害

賠償、費用、收費及開支，向公司作出彌償，但因合約903工程永久使用或佔用土地、公司在任何部份土地進行合約903工程的權利、或公司、公司的代理人、受僱人或並非由禮頓亞洲僱用的其他承判商的任何疏忽而相關的補償或損害賠償則除外；

- 禮頓亞洲須就關於或由於受僱於禮頓亞洲或其次承判商或供應商的任何工人或其他人士在受僱於禮頓亞洲工作期間因該工作遇到任何意外、受傷或患病而在法律上應付的一切損害賠償或補償，並就關於該損害賠償或補償的一切申索、要求、法律程序、費用、收費及開支，向公司作出彌償；
- 禮頓亞洲須就其若干責任購買及繼續持有限額不少於2億港元的保險；
- 禮頓亞洲就其在合約903之下的義務將向公司提交由Chartis Insurance Hong Kong Limited簽發的履約保證書；
- 倘若公司、工程師或受僱於公司與合約903工程有關的任何其他人士、他們各自的代理人、僱員或代表的任何作為或疏忽有份造成有關的死亡、疾病或損害，禮頓亞洲向公司作出彌償的責任將按比例減少。因延誤的緣故，禮頓亞洲須向公司支付一切損害賠償(算定損害賠償及一般損害賠償)的責任總額不應超過合約903定下的目標成本的10%加上根據合約903計算須向禮頓亞洲支付的費用；
- 根據合約903，公司須向禮頓亞洲支付的款項總額為合約款額，該款項包括合約903工程的目標成本及向禮頓亞洲支付的費用。合約903工程的範圍可能不時改變，因此根據合約的條款，公司將有義務向禮頓亞洲修訂有關的支付費用；

## 董事局報告書

- 按合約903中列明的時間表，公司須向禮頓亞洲支付合約903工程的目標成本。倘若合約903工程的最後總成本超過或低於工程的目標成本，不足之數或剩餘款項（視乎情況而定）將根據合約903計算而由公司或禮頓亞洲承擔或（視乎情況而定）撥歸公司或禮頓亞洲所有；
- 根據合約903，公司每年須支付的最高總金額為約14億港元。由於公司向禮頓亞洲支付的款項是按合約903中列明的時間表支付，每年須支付的最高總金額是參考公司根據該時間表在任何年份須支付的最高金額而訂定；
- 公司有義務購買第三者責任限額不少於7億港元的「承判商全險」及「第三者責任」保險。此外，禮頓亞洲已同意另外增購36.38億港元的「第三者責任」保險；及
- 公司可於任何時間透過向禮頓亞洲發出30天的書面通知終止合約903，但這不影響公司就違約提出的任何申索。

### B 公司、禮頓亞洲及JHL簽訂關於南港島綫（東段）某些工程的合約904

如上文所解釋，禮頓亞洲及JHL各為《上市規則》第14A章所指的公司的「關連人士」。合約904（定義見下文）因此為《上市規則》第14A.31條所指的「持續關連交易」。

在2011年5月17日，公司、禮頓亞洲及JHL（禮頓亞洲及JHL為「承判商」）就南港島綫（東段）建造若干涉及利東站及海怡半島站的工程（「合約904工程」）簽訂合約904（於2013年6月7日經補充協議修訂）（「合約904」）。

合約904的形式與公司的標準工程合約條件大致相同，其中載有下列條款：

- 承判商的主要義務是負責合約904工程的建造。承判商在合約904之下的義務屬於共同及個別的義務；
- 承判商須就由合約904工程引起或與合約904工程相關的、公司所承受的任何損失或開支以及關於任何人士死亡或受傷或財產受損的一切損失及申索，並就關於或涉及該損失、開支及申索的一切申索、法律程序、損害賠償、費用、收費及開支，向公司作出彌償，但因合約904工程永久使用或佔用土地、公司在任何部份土地進行合約904工程的權利、或公司、公司的代理人、受僱人或並非由合約904的承判商僱用的其他承判商的任何疏忽而相關的補償或損害賠償則除外；
- 承判商須就關於或由於受僱於承判商或其次承判商或供應商的任何工人或其他人士在受僱於承判商工作期間因該工作遇到任何意外、受傷或患病而在法律上應付的一切損害賠償或補償，並就關於該損害賠償或補償的一切申索、要求、法律程序、費用、收費及開支，向公司作出彌償；
- 承判商須就其若干責任購買及繼續持有限額不少於2億港元的保險；
- 承判商就其在合約904之下的義務將向公司提交由Chartis Insurance Hong Kong Limited簽發的履約保證書；

- 倘若公司、工程師或受僱於公司與合約904工程有關的任何其他人士、他們各自的代理人、僱員或代表的任何作為或疏忽有份造成有關的死亡、疾病或損害，承判商向公司作出彌償的責任將按比例減少；
- 因延誤的緣故，承判商須向公司支付一切損害賠償(算定損害賠償及一般損害賠償)的責任總額不應超過合約定下的合約款額的10%；
- 根據合約904，公司須向承判商支付的款項總額為合約款額。工程的範圍可能不時改變，因此，根據合約904的條款公司將有義務修訂合約款額；
- 根據合約904，公司每年須支付的最高總金額為約14億港元。由於公司向承判商支付的款項是按合約904中列明的時間表支付，每年須支付的最高總金額是參考公司根據該時間表在任何年份須支付的最高金額而訂定；
- 公司有義務購買第三者責任限額不少於7億港元的「承判商全險」及「第三者責任」保險。此外，承判商已同意另外增購4.85億澳元的「第三者責任」保險；及
- 公司可於任何時間透過向承判商發出30天的書面通知終止合約904，但這不影響公司就違約提出的任何申索。

就與合併相關的持續關連交易、非與合併相關的持續關連交易及與政府無關的持續關連交易(統稱為「該等交易」)，公司確定公司的獨立非執行董事已根據(i)與合併相關豁免第B(l)(i)段(就與合併相關的持續關連交易)、(ii)豁免第(B)(l)(iii)(a)段(就非與合併相關的持續關連交易)及(iii)《上市規

則》第14A.55段(就與政府無關的持續關連交易)，已審閱該等交易，並確認該等交易是按下列條件訂立：

- (1) 在集團的日常業務中訂立(按《上市規則》涵義)；
- (2) 按照一般商務條款或更佳的條款進行(按《上市規則》涵義)；及
- (3) 根據有關交易的協議進行，條款公平合理，並且符合公司股東的整體利益。

公司已委聘其核數師根據香港會計師公會頒布的《香港核證工作準則》第3000號(經修訂)「非審核或審閱過往財務資料之核證工作」，並參考《實務說明》第740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，審閱該等交易。根據(i)與合併相關豁免第B(l)(ii)段(就與合併相關的持續關連交易)、(ii)豁免第(B)(l)(iii)(b)段(就非與合併相關的持續關連交易)及(iii)《上市規則》第14A.56條(就與政府無關的持續關連交易)，核數師已向董事局遞交函件，確認他們：

- (a) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信交易未獲董事局批准；
- (b) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議而進行；



另外，就與政府無關的持續關連交易：

- (c) 就涉及集團提供商品或服務的交易而言，並不知悉有任何事宜，致使他們相信該等交易在各重大方面並不符合集團的定價政策；及
- (d) 就該等交易的每一項的總金額而言，並不知悉有任何事宜，致使他們相信該等交易，已超出公司就該等交易的每一項所設定的相關最高年度總額。

### 兩鐵合併額外資料

兩鐵合併包含多項獨立協議，各項該協議已在公司於2007年9月3日就兩鐵合併而發出的通函中詳細說明，並已整體獲公司的獨立股東於2007年10月9日舉行的股東特別大會上通過。下文A段所載的資料闡述兩鐵合併採用的付款機制，而下文B至E段概述公司就兩鐵合併而訂立，又沒有於上文「與合併相關的持續關連交易」一節內披露的各項協議。

#### A 與合併相關協議有關的支付

公司於2007年12月2日(即合併日期)就兩鐵合併向九鐵公司作出以下的初步付款：

- 根據服務經營權協議(見下文B段所述)應作出的最初付款42.5億港元，作為取得實施服務經營權(定義見下文B段)的權利的最初費用及收購鐵路資產的代價；及
- 根據合併框架協議(見第179頁所述)應作出的最初付款77.9億港元，作為簽訂物業組合協議(見第180頁

至第182頁及下文E段所述)及根據公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立的買賣協議，將九鐵公司旗下附屬公司(定義見第180頁)所售股份轉讓予公司之代價。

除了上文的初步付款外，公司亦須向九鐵公司支付以下款項：

- 每年定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年定額付款7.5億港元；每年定額付款須在經營權有效期內，於緊接每一個合併日期的周年日期之前的一天，就截至及包括該付款到期日的前12個月期間支付；及
- 每年非定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年非定額付款，付款金額按公司每個財政年度從九鐵公司系統所得收入的金額(按照服務經營權協議釐定)分層計算。公司無須就合併日期後首36個月支付每年非定額付款。

作為全面的一籃子交易，除上述付款組成部份及下文有關段落另有說明外，在兩鐵合併的各個組成部份之間沒有作具體分配。

#### B 服務經營權協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立服務經營權協議。

服務經營權協議載有有關服務經營權的授予及實施，以及九鐵公司授予公司的特許(「服務經營權」)的條文，包括有關下列各項的條文：

- 向公司授予服務經營權，以便公司接觸、使用及經營經營權財產(緊接於下文所述的九鐵公司鐵路土地除外)至若干指定標準；
- 授予接觸及使用若干九鐵公司鐵路土地的特許；
- 服務經營權的期限(即自合併日期起最初期限為50年)以及於經營權有效期屆滿或終止時交還九鐵公司系統。如與九鐵公司鐵路有關的專營權被撤銷，服務經營權將會終止；
- 作出最初付款42.5億港元、每年定額付款及每年非定額付款(見上文A段所述)；
- 九鐵公司繼續為於合併日期的經營權財產法律及實益上的擁有人，而公司為若干未來經營權財產(「額外經營權財產」)法律及實益上的擁有人；
- 假如額外經營權財產於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司，則應由九鐵公司向公司支付補償的相關規定；
- 公司及九鐵公司就經營權財產擁有的權利及須受的限製；及
- 在符合若干條件的前提下，公司承擔與經營權財產及經營權有效期內任何經營權財產所在土地相關或由此產生的所有風險、法律責任及/或費用。

### C 買賣協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立買賣協議。

買賣協議訂明公司將向九鐵公司收購若干資產及合約(「收購鐵路資產」)所依據的條款。

出售收購鐵路資產(不包括於九鐵附屬公司的股份)的代價構成最初付款42.5億港元的一部分。出售於九鐵附屬公司(該附屬公司持有下文E段所述的第1A類物業並出任物業管理人)的股份的代價構成支付物業組合款項77.9億港元的一部分(見上文A段及下文E段所述)。

### D 營運協議

根據香港鐵路條例的規定，公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2007年8月9日簽訂營運協議。

營運協議是以2000年6月30日所簽訂的上一份營運協議為依據。營運協議與上一份營運協議之間的差異，旨在(其中包括)因應合併後的地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路的性質事宜作出規定。營運協議載有有關下列各項的條款：

- 根據香港鐵路條例延續公司的專營權；
- 鐵路的设计、建造及維修；
- 乘客服務；
- 批授新項目及新鐵路營運與擁有權架構的框架；
- 適用於公司若干票價的調整機制；及
- 根據香港鐵路條例就專營權暫時終止、屆滿或終止而應付予公司的補償。

根據營運協議，票價調整機制須定期檢討。首次檢討已於2013年進行，而第二次檢討亦已於2017年進行。於2013年4月16日，公司與政府達成協議修訂票價調整機制。於2017年3月21日，公司宣佈，其與政府已同意維持票價調整機制公式及該公式的直接驅動性質，惟因提早一年進行

檢討公式引致的相應修訂除外。此外，營運協議的其他條款須每5年檢討一次，而有關的檢討工作亦已於2013年進行。公司與政府達成協議加強在營運安排上的溝通和聯絡方法。

### E 額外物業組合協議

#### 第1A類物業

九鐵附屬公司持有第1A類物業。根據買賣協議之條款，公司向九鐵公司收購九鐵附屬公司的股份(從而間接收購「第1A類物業」)。

#### 第1B類物業

於2007年8月9日，九鐵公司與公司訂立買賣協議，據此，九鐵公司同意於合併日期將若干物業(「第1B類物業」)轉讓予公司。九鐵公司與公司已於2007年12月2日簽訂有關轉讓協議。

#### 第4類物業

於2007年8月9日，政府承諾將於公司與政府協定的期間內，就若干發展用地(「第4類物業」)向公司提出私人協約方式批地的要約。各私人協約方式批地的條款一般由政府釐定，而地價則按十足市值基準評估，且除新界元朗輕鐵天水圍總站外，不計入鐵路的存在因素。

於2007年8月9日，公司向九鐵公司發出函件確認，倘第4類物業上應有任何鐵路處所，則公司會將該鐵路處所轉讓予九鐵公司。

### 國際都會權益從屬參與協議

九鐵公司與公司於2007年8月9日訂立國際都會權益從屬參與協議。九鐵公司須按公司指示行事，及向公司支付任何與其於物業管理公司國際都會物業管理有限公司(「國際都會」)的股權有關的分派或出售所得款項。國際都會的已發行股本為25,500股A股(由九鐵公司持有)及24,500股B股(由長江物業管理有限公司持有)。國際都會從事物業管理業務。

### F 合併相關豁免的應用

根據「合併相關豁免」A段，就營運協議及服務經營權協議，聯交所已向公司授予豁免，據此公司可免嚴格遵守《上市規則》第14A章中有關持續關連交易的所有規定。

## 資本性與經常性開支

主要資本性與經常性開支的評估、檢討及審批均有既定程序。所有超逾公司資產淨值0.2%的項目開支及超逾公司資產淨值0.1%的顧問服務聘用事宜，均須取得董事局批准。

## 匯報及監察

所有營運及業務活動均訂有全面的財政預算制度，並由董事局審批年度預算。公司的營運、業務及工程項目對比預算的結果，每月向董事局呈報，並定期更新年度財政預測數字。

## 庫務管理

公司庫務部按照董事局認可的指引運作，參照理想融資模式管理公司債務組合，該模式界定理想的金融工具、定息和浮息債項組合、還款期、利率風險、貨幣風險及融資準備期。公司定期檢討及改良該模式，以反映公司財務需要及市場狀況所出現的轉變。利率掉期及貨幣掉期等金融衍生工具只會用作對沖工具，以管理集團承受的利率及貨幣風險。為監控公司的衍生工具活動，公司訂立審慎的指引及程序，其中包括全面的信貸風險管理系統，以「風險價值」方法監控交易對手的信貸風險。而公司庫務部的內部職責均適當劃分。

重大的融資交易及衍生工具交易指引(包括信貸風險管理架構)須取得董事局批准。

## 電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序、監控和定期作出品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援、服務台運作及支援服務，以及軟件開發及維修均已獲取ISO 9001:2015認證。每年並就重要應用系統進行災難恢復演習。在網絡安全方面，公司已獲取資訊安全管理系統ISO 27001:2013的認證，符合對電腦系統操作全面有關的安全規定。公司網絡安全委員會制定了公司網絡安全的方向、策略和政策。該委員會督導和監察所有有關網絡安全的管理和績效的事宜。公司亦已經實施了多項網絡安全監控措施，並定期進行審查，以保護公司免受網絡攻擊。

## 獲准許的彌償條文

根據章程細則的規定，在法規許可的情況下，公司就公司各董事因他/她於執行其職務時導致的任何民事或刑事訴訟中進行辯護所招致的任何法律責任，從公司的資產中向該董事作出彌償。該相關章程細則條文於截至2017年12月31日止年度內及於2018年3月8日(即本報告書獲通過的日期)仍然有效。為了確保提供足夠保額，公司會每年度根據保險市場的最近趨勢及其他有關因素，對公司董事與高級人員責任保險(「董事保險」)進行檢討。該董事保險亦就集團的其他董事作出彌償。

## 持續經營

第201頁至第294頁的綜合帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱集團2018年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並確信集團具備充足資源在可見未來繼續經營。

## 核數師

即將退任的核數師畢馬威會計師事務所已表示願意繼續留任。公司於應屆周年成員大會上將會提呈一項決議案，重新委任畢馬威會計師事務所出任核數師及授權董事釐定其酬金。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2018年3月8日



## 附屬公司董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，所有本公司附屬公司之董事姓名載列如下：

姓名	董事	替任董事
Beacham, Alan Edward*	√(已辭任)	
Bellette, Irene Vera		√(已辭任)
陳智勤	√	
陳顯滙*	√(已辭任)	
陳偉文*	√	
陳阮德徽博士	√	
鄭健偉	√(已辭任)	
鄭惠貞*	√	
張少華*	√	
蔡德贊*		√
周招偉		√
周駿齡*	√	
朱鳳娟	√	
Collis, Charles G.	√	
Damm, Bo Fredrik	√	
杜博賢*	√	√
Espinoza Ceballos, Nataila		√
顏永文博士	√	
方正博士	√	
馮蕙儀*	√	
Hammarström, Stig Christer		√(已辭任)
Hellners, Karl Erik Hjalmar*	√	
何家華*	√	
Holmberg Wallberg, Lena Cecilia*	√(已辭任)	
賀偉康	√	
Houghton, Michael David	√	
許亮華*	√	
Inglis, Stuart Andrew*		√(已辭任)
Jerbi, Mohamed Moncef		√(已辭任)
詹國華*		√
Johnson, Glenn H.		√(已辭任)
Jones, Niel L.		√
金澤培博士*	√	
紀穎文		√
喬建輝*	√	
關敏怡*	√	
關焯雄	√(已辭任)	
郭麗琪*	√	√
鄺松興*		√
黎清佳	√	
Langridge, Neil Andrew*		√(已辭任)
劉炳章	√	
劉天成	√	
劉偉明	√	
羅瑞華*	√	
李家潤*	√	
李蕙英*	√	
李婉玲*	√	
梁國權*	√	

姓名	董事	替任董事
梁雅儀*	√(已辭任)	
梁秉堅	√	
梁耀輝	√	
Lezala, Andrew Peter*	√	
李秀蓮*	√(已停任)	√
盧耀祖		√
Long, Jeremy Paul Warwick*	√	
Lundqvist, Curt Ove	√(已辭任)	
龍子豪*	√	√
馬時亨教授	√	
McCusker, Andrew*	√	
McKenzie, Andrew Charles*		√
馬琳*	√	
Meyer, Peter*	√	√(已辭任)
Mociak, Karl Heinz*	√(已辭任)	√(已停任)
Moros, Tony Antonio	√	
Murphy, Stephen John	√	
Mylvaganam, Deva Rajan*	√	
Nelson, Michael John*	√	
Nilsson, Per Håkan Lennart*	√	
Norris, Mark Frederick*	√	
Oscarsson, Karl Johan	√	
彭海興*	√	
Pira, Tomas*	√	
錢宇宏	√	
Seabury, Gary George*		√
司徒少華*	√	√
孫耀達	√	
鄧智輝*	√	
唐英輝		√(已辭任)
Viinapuu, Hans Peter*	√(已辭任)	
溫志華	√	
Warren, Nicholas P.	√(已辭任)	
Wennerberg, Matti Sigfrid Hasse	√	
黃智聰	√	
黃子欣博士	√	
黃琨璋*	√	
黃秉修*	√	
黃永健	√	
胡瑞華*	√(已辭任)	
夏菁	√	
許慕韓*	√	
任百年*	√	√
楊美珍*	√	
楊嘉勳		√
余漢傑	√(已辭任)	
余家然*	√(已辭任)	√(已辭任)
袁麗琪*	√	
元立行	√	√(已辭任)

\* 該名人士於超過一間附屬公司擔任董事及/或替任董事。

# 綜合帳項及帳項附註目錄

<b>198</b>	獨立核數師報告	<b>246</b>	26	遞延開支
	<b>綜合帳項</b>	<b>246</b>	27	於附屬公司的投資
<b>201</b>	綜合損益表	<b>250</b>	28	聯營公司及合營公司權益
<b>202</b>	綜合全面收益表	<b>252</b>	29	證券投資
<b>203</b>	綜合財務狀況表	<b>252</b>	30	待售物業
<b>204</b>	綜合權益變動表	<b>253</b>	31	財務衍生工具資產及負債
<b>205</b>	綜合現金流量表	<b>257</b>	32	存料與備料
	<b>綜合帳項附註</b>	<b>257</b>	33	應收帳項及其他應收款項
<b>206</b>	1 合規聲明	<b>259</b>	34	應收關連人士款項
<b>206</b>	2 主要會計政策	<b>259</b>	35	現金、銀行結餘及存款
<b>217</b>	3 與九廣鐵路公司的合併	<b>260</b>	36	貸款及其他債務
<b>217</b>	4 香港客運業務收入	<b>264</b>	37	應付帳項及其他應付款項
<b>218</b>	5 香港車站商務收入	<b>265</b>	38	應付關連人士款項
<b>218</b>	6 香港物業租賃及管理業務收入	<b>265</b>	39	服務經營權負債
<b>218</b>	7 中國內地及國際附屬公司收入及開支	<b>266</b>	40	非控股權益持有者貸款
<b>219</b>	8 其他業務收入	<b>266</b>	41	財務狀況表所示的所得稅
<b>219</b>	9 經營開支	<b>268</b>	42	股本、為股份獎勵計劃而持有的股份、 公司層面的權益變動表及資本管理
<b>221</b>	10 董事局成員及執行總監會成員酬金	<b>271</b>	43	其他現金流量資料
<b>226</b>	11 香港物業發展利潤	<b>272</b>	44	公允價值計量
<b>226</b>	12 折舊及攤銷	<b>275</b>	45	以股份為基礎的支出
<b>227</b>	13 利息及財務開支	<b>278</b>	46	退休金計劃
<b>228</b>	14 所得稅	<b>280</b>	47	界定福利退休計劃
<b>229</b>	15 股息	<b>283</b>	48	有關香港物業發展的共同業務權益
<b>229</b>	16 每股盈利	<b>284</b>	49	重大關連人士交易
<b>230</b>	17 業務分類資料	<b>287</b>	50	承擔
<b>233</b>	18 其他全面收益	<b>291</b>	51	公司層面的財務狀況表
<b>234</b>	19 投資物業	<b>292</b>	52	會計估計及判斷
<b>235</b>	20 其他物業、機器及設備	<b>294</b>	53	截至2017年12月31日止會計年度已發出但並未 生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響
<b>239</b>	21 服務經營權資產	<b>294</b>	54	綜合帳項核准
<b>240</b>	22 物業管理權			
<b>241</b>	23 在建鐵路工程			
<b>241</b>	24 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程			
<b>244</b>	25 發展中物業			

# 獨立核數師報告

## 獨立核數師報告致香港鐵路有限公司成員

(於香港註冊成立的有限公司)

### 意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第 201 至 294 頁的香港鐵路有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合帳項，此帳項包括於 2017 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及綜合帳項附註，包括主要會計政策概要。

我們認為，該等綜合帳項已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於 2017 年 12 月 31 日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量，並已遵照香港《公司條例》妥為擬備。

### 意見的基礎

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計綜合帳項承擔的責任」部分中作進一步闡述。根據香港會計師公會頒布的《專業會計師道德守則》(以下簡稱「守則」)，我們獨立於貴集團，並已履行守則中的其他專業道德責任。我們相信，我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

### 關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷，認為對本期綜合帳項的審計最為重要的事項。這些事項是在我們審計整體綜合帳項及出具意見時進行處理的。我們不會對這些事項提供單獨的意見。

受香港特區政府委託的在建鐵路工程	
請參閱綜合帳項附註 24 以及附註 2Z 所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>貴集團與香港特區政府訂立若干委託安排，貴集團受託繼續進行廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)和沙田至中環綫(「沙中綫」)的規劃、設計、建造、測試及通車試行。</p> <p>香港特區政府作為高鐵香港段和沙中綫的擁有人，負責該兩條鐵路綫發展的融資，而貴集團則獲取項目管理費用。</p> <p>根據 2015 年 11 月 30 日與香港特區政府訂立的協議，貴集團將就高鐵香港段承擔和支付超出 844.2 億港元的項目成本；而香港特區政府保留就其承擔和支付的項目成本(超出 650 億港元至最高 844.2 億港元)對貴集團的責任問題(如有)提交仲裁的權利。若發現貴集團在高鐵香港段相關委託協議下需要承擔責任，貴集團對相關成本承擔的責任暫限於項目管理費用和貴集團在協議下收取的其他額外費用。</p> <p>管理層已委聘獨立的土木工程顧問來就高鐵香港段的完工進度、管理層對高鐵香港段剩餘完工成本的估計、項目索賠以及項目總成本的整體預測進行獨立的評估。</p> <p>2017 年 12 月，貴集團就於 2012 年 5 月 29 日簽訂的有關沙中綫的建造及通車試行委託協議(「沙中綫委託協議」)，對沙中綫的估計完工成本進行詳細的評估。根據評估結果，最新的造價估算從 708.3 億港元增加至 873.3 億港元，並已提交至香港特區政府以供審閱。若發現貴集團在沙中綫委託協議下需要承擔責任，貴集團的責任暫限於貴集團在沙中綫相關協議下收取的費用總額。</p> <p>我們把受香港特區政府委託的在建鐵路工程列為關鍵審計事項，是因為這些鐵路項目高度複雜，給貴集團帶來的權利和責任可能引致重大財務影響。</p>	<p>我們就受香港特區政府委託的在建鐵路工程的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 審閱貴集團相關委員會的會議記錄，並與管理層商討高鐵香港段和沙中綫項目的進展，包括迄今為止發生的費用、剩餘的關鍵里程碑節點、估計完工成本(包括合同索賠)、以及就該等項目對貴集團財務影響作出的評估；</li><li>• 評估管理層關於確定高鐵香港段和沙中綫估計完工成本及向各項目分攤成本的關鍵內部控制的設計和實施；</li><li>• 評估管理層就高鐵香港段委聘的獨立土木工程顧問的資格、經驗、專長、獨立性和客觀性；</li><li>• 與獨立土木工程顧問商討高鐵香港段的項目進度和估計完工成本，包括項目總成本預測和超過 844.2 億港元的風險；</li><li>• 在抽樣基礎上，將管理層就高鐵香港段和沙中綫評估的完工成本以及獨立土木工程顧問就高鐵香港段評估的完工成本與相關文件進行對比；</li><li>• 將高鐵香港段和沙中綫於本年度發生的費用與相關合同及用於證明已執行工作價值的中期支付證書進行對比；</li><li>• 與管理層及其外部法律顧問進行商討以評估貴公司就該等項目承擔的法律義務和財務風險；</li><li>• 審閱相關委託協議以確定應收項目管理費用，比較本年度項目管理費用的收據與銀行對帳單和其他相關文件；及</li><li>• 參照現行會計準則的要求，評估綜合帳項中關於高鐵香港段和沙中綫的披露。</li></ul>

已完成投資物業的估值	
請參閱綜合帳項附註19以及附註2F(i)所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>截至2017年12月31日，貴集團投資物業的公允價值為770.86億港元，截至2017年12月31日止年度的重估收益為數63.14億港元已錄入綜合損益表。</p> <p>貴集團位於香港的投資物業主要包括購物商場和寫字樓。</p> <p>貴集團投資物業的公允價值由外部物業評估師根據獨立估值進行評估。</p> <p>我們把貴集團投資物業的估值列為關鍵審計事項，是因為投資物業對於綜合帳項的重要性，而且公允價值的釐定涉及重大判斷和估計，特別是在選擇恰當的估值方法、市場收益率和市面租金等方面。</p>	<p>我們就評估貴集團投資物業估值的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 獲取並審查外部物業評估師編制的投資物業估值報告；</li> <li>• 評估外部物業評估師的獨立性、資格、專長和客觀性；</li> <li>• 參照其他外部物業評估師就類似物業類型採用的估值方法，評估貴集團所採用的估值方法；</li> <li>• 與管理層和外部物業評估師進行商討，並通過抽樣對比所採用的關鍵估計與現行可比市場數據和政府公開的市場統計數據，質詢估值中所採用的關鍵假設和估計，包括採用的現行市面租金和市場收益率；及</li> <li>• 抽樣比較貴集團向外部業務評估師提供的租賃資料(包括入住率和市面租金)與相關合同及文件中的信息。</li> </ul>
評估固定資產(按重估值列賬的資產除外)的潛在性減值	
請參閱綜合帳項附註20-21以及附註2H所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>截至2017年12月31日，貴集團固定資產(按重估值列賬的資產除外)的帳面價值總額達到1,289.38億港元；截至2017年12月31日止年度，相關折舊和攤銷費用達到51.62億港元。</p> <p>管理層每年審閱這些資產的帳面價值以確定是否存在潛在性的減值跡象。如果這些資產存在減值跡象，管理層會執行詳細的減值審閱並考慮收入假設的影響以及可能影響資產預計剩餘使用壽命和帳面價值的技術因素。</p> <p>我們把固定資產(按重估值列賬的資產除外)的潛在性減值列為關鍵審計事項，是因為評估可能涉及管理層在確定諸如預計收入水平等關鍵假設方面作出重大的判斷。</p>	<p>我們就評估固定資產(按重估值列賬的資產除外)的潛在性減值的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 獲取、與管理層商討並評估與管理層對該等資產潛在性減值的評估有關的關鍵假設；</li> <li>• 如果發現潛在性的減值跡象，參照本年度實現的實際收入水平、未來經營方案和更廣泛的城市具體發展，評估管理層的減值評估及評估所採用的假設，包括收入假設；</li> <li>• 通過對比其他類似企業的可用財務資料並考慮地區和行業特定風險溢價，評估管理層在減值評估中採用的折現率；</li> <li>• 將上一年度減值評估所採用的假設與本年度的實際結果進行對比，調查所發現的重要差異並考慮其對本年度減值評估的影響；及</li> <li>• 就所採用的折現率和收入水平假設執行敏感性分析，審查用於獲取最具敏感性假設的信息並考慮管理層在相關選擇中是否可能存在偏見。</li> </ul>

## 綜合帳項及其核數師報告以外的信息

董事需對其他信息負責。其他信息包括刊載於年報內的全部信息，但不包括綜合帳項及我們的核數師報告。

我們對綜合帳項的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

結合我們對綜合帳項的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與綜合帳項或我們在審計過程中所了解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。



# 獨立核數師報告

## 董事就綜合帳項須承擔的責任

董事須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《公司條例》擬備真實而中肯的綜合帳項，並對其認為為使綜合帳項的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

在擬備綜合帳項時，董事負責評估貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事有意將貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審核委員會協助董事履行監督貴集團的財務報告過程的責任。

## 核數師就審計綜合帳項承擔的責任

我們的目標，是對綜合帳項整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們是按照香港《公司條例》第405條的規定，僅向整體成員報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《香港審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或滙總起來可能影響綜合帳項使用者依賴帳項所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

在根據《香港審計準則》進行審計的過程中，我們運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。我們亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合帳項存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。
- 評價綜合帳項的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合帳項是否中肯反映交易和事項。
- 就貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對綜合帳項發表意見。我們負責貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

除其他事項外，我們與審核委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部控制的任何重大缺陷。

我們還向審核委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及在適用的情況下，相關的防範措施。

從與審核委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期綜合帳項的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是Melissa M C Wu。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環  
遮打道十號  
太子大廈八樓  
2018年3月8日

# 綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2017	2016
香港客運業務收入	4	18,201	17,655
香港車站商務收入	5	5,975	5,544
香港物業租賃及管理業務收入	6	4,900	4,741
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	7	16,990	13,478
其他業務收入	8	2,378	2,423
		<b>48,444</b>	43,841
中國內地的物業發展收入	7	6,996	1,348
		<b>55,440</b>	45,189
香港客運業務開支			
– 員工薪酬及有關費用	9A	(5,748)	(5,191)
– 水電費用		(1,543)	(1,511)
– 營運鐵路的地租及差餉		(242)	(149)
– 耗用的存料與備料		(553)	(538)
– 保養及相關工程	9B	(1,436)	(1,379)
– 鐵路配套服務		(284)	(277)
– 一般及行政開支		(607)	(659)
– 其他費用		(313)	(318)
		<b>(10,726)</b>	(10,022)
香港車站商務開支		(501)	(532)
香港物業租賃及管理業務開支		(802)	(811)
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	7	(16,088)	(12,890)
其他業務開支		(2,318)	(2,278)
項目研究及業務發展開支	9C	(332)	(361)
		<b>(30,767)</b>	(26,894)
中國內地的物業發展開支	7	(4,682)	(982)
<b>未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支</b>	9D, E及F	<b>(35,449)</b>	(27,876)
<b>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</b>			
– 來自經常性業務		17,677	16,947
– 來自中國內地物業發展		2,314	366
		<b>19,991</b>	17,313
香港物業發展利潤	11	1,097	311
<b>未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤</b>		<b>21,088</b>	17,624
折舊及攤銷	12	(4,855)	(4,127)
每年非定額付款		(1,933)	(1,787)
<b>未計利息及財務開支前經營利潤</b>		<b>14,300</b>	11,710
利息及財務開支	13	(905)	(612)
投資物業重估	19	6,314	808
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損	28	494	535
<b>除稅前利潤</b>		<b>20,203</b>	12,441
所得稅	14A	(3,318)	(2,093)
<b>年內利潤</b>		<b>16,885</b>	10,348
<b>下列人士應佔：</b>			
– 公司股東		16,829	10,254
– 非控股權益		56	94
<b>年內利潤</b>		<b>16,885</b>	10,348
<b>公司股東應佔年內利潤：</b>			
– 來自經常性業務		8,580	8,916
– 來自物業發展		1,935	530
– 來自基本業務		10,515	9,446
– 來自投資物業重估		6,314	808
		<b>16,829</b>	10,254
<b>每股盈利：</b>	16		
– 基本		2.83 港元	1.74 港元
– 攤薄		2.82 港元	1.74 港元

第206至294頁的附註屬本帳項的一部分。

# 綜合全面收益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2017	2016
<b>年內利潤</b>		<b>16,885</b>	10,348
<b>年內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)：</b>	18		
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用土地及樓宇重估盈餘		253	131
– 重新計量界定福利計劃淨負債		838	123
		<b>1,091</b>	254
其後可能重新分類至損益的項目：			
– 折算的匯兌差額：			
– 海外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表		981	(856)
– 非控股權益		16	(7)
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		(149)	375
		<b>848</b>	(488)
		<b>1,939</b>	(234)
<b>年內全面收益總額</b>		<b>18,824</b>	10,114
<b>下列人士應佔：</b>			
– 公司股東		<b>18,752</b>	10,027
– 非控股權益		<b>72</b>	87
<b>年內全面收益總額</b>		<b>18,824</b>	10,114

第206至294頁的附註屬本帳項的一部分。

# 綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2017年 12月31日	於2016年 12月31日
<b>資產</b>			
<b>固定資產</b>			
– 投資物業	19	77,086	70,060
– 其他物業、機器及設備	20	102,889	103,613
– 服務經營權資產	21	29,797	28,269
		<b>209,772</b>	201,942
物業管理權	22	26	27
商譽		63	57
發展中物業	25A	14,810	17,484
遞延開支	26	710	463
聯營公司及合營公司權益	28	6,838	7,015
遞延稅項資產	41B	69	25
證券投資	29	443	370
待售物業	30	1,347	1,394
財務衍生工具資產	31	168	183
存料與備料	32	1,540	1,484
應收帳項及其他應收款項	33	7,058	4,073
應收關連人士款項	34	2,570	2,171
應收稅項	41A	–	362
現金、銀行結餘及存款	35	18,354	20,290
		<b>263,768</b>	257,340
<b>負債</b>			
銀行透支	36A	4	–
短期貸款	36A	325	1,350
應付帳項及其他應付款項	37	28,166	32,629
本期所得稅	41A	1,080	123
應付關連人士款項	38	2,226	11,783
貸款及其他債務	36A	41,714	38,589
服務經營權負債	39	10,470	10,507
財務衍生工具負債	31	451	569
非控股權益持有者貸款	40	146	109
遞延稅項負債	41B	12,760	12,125
		<b>97,342</b>	107,784
<b>淨資產</b>			
<b>股本及儲備</b>			
股本	42A	52,307	47,929
為股份獎勵計劃而持有的股份	42	(173)	(227)
其他儲備	42	114,170	101,759
<b>公司股東應佔總權益</b>			
<b>非控股權益</b>			
<b>總權益</b>			
		<b>166,304</b>	149,461
		<b>122</b>	95
		<b>166,426</b>	149,556

於2018年3月8日獲董事局通過及核准發布

馬時亨  
主席

梁國權  
行政總裁

許亮華  
財務總監

第206至294頁的附註屬本帳項的一部分。



# 綜合權益變動表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	其他儲備									總權益
		股本	為股份 獎勵計劃 而持有的 股份	固定資產 重估儲備	對沖 儲備	以股份 為基礎的 僱員 資本儲備	匯兌 儲備	保留 溢利	公司股東 應佔總權益	非控股 權益	
<b>2017</b>											
於2017年1月1日結餘		47,929	(227)	3,043	150	182	(1,008)	99,392	149,461	95	149,556
截至2017年12月31日止年度的 權益變動：											
- 年內利潤		-	-	-	-	-	-	16,829	16,829	56	16,885
- 年內其他全面收益	18	-	-	253	(149)	-	981	838	1,923	16	1,939
- 年內全面收益總額		-	-	253	(149)	-	981	17,667	18,752	72	18,824
- 特別股息	15	-	-	-	-	-	-	(20)	(20)	-	(20)
- 2016年末期普通股息	15	-	-	-	-	-	-	(4,844)	(4,844)	-	(4,844)
- 就2016年末期普通股息 以股代息而發行之股票	42A	3,863	(4)	-	-	-	-	-	3,859	-	3,859
- 2017年中期普通股息	15	-	-	-	-	-	-	(1,500)	(1,500)	-	(1,500)
- 就2017年中期普通股息 以股代息而發行之股票	42A	137	(1)	-	-	-	-	-	136	-	136
- 歸屬及沒收股份獎勵計劃的 獎勵股份		2	59	-	-	(63)	-	2	-	-	-
- 已付非控股權益持有者 普通股息		-	-	-	-	-	-	-	-	(102)	(102)
- 因附屬公司發行股本而增加 的非控股權益		-	-	-	-	-	-	-	-	57	57
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	119	-	-	119	-	119
- 行使的僱員認股權	42A	376	-	-	-	(35)	-	-	341	-	341
於2017年12月31日結餘		52,307	(173)	3,296	1	203	(27)	110,697	166,304	122	166,426
<b>2016</b>											
於2016年1月1日結餘		46,317	(151)	2,912	(225)	210	(152)	121,144	170,055	116	170,171
截至2016年12月31日止年度的 權益變動：											
- 年內利潤		-	-	-	-	-	-	10,254	10,254	94	10,348
- 年內其他全面收益	18	-	-	131	375	-	(856)	123	(227)	(7)	(234)
- 年內全面收益總額		-	-	131	375	-	(856)	10,377	10,027	87	10,114
- 特別股息	15	-	-	-	-	-	-	(25,902)	(25,902)	-	(25,902)
- 2015年末期普通股息	15	-	-	-	-	-	-	(4,758)	(4,758)	-	(4,758)
- 就2015年末期普通股息 以股代息而發行之股票	42A	566	(5)	-	-	-	-	-	561	-	561
- 2016年中期普通股息	15	-	-	-	-	-	-	(1,473)	(1,473)	-	(1,473)
- 就2016年中期普通股息 以股代息而發行之股票	42A	101	(2)	-	-	-	-	-	99	-	99
- 為股份獎勵計劃購入股份		-	(99)	-	-	-	-	-	(99)	-	(99)
- 歸屬及沒收股份獎勵計劃的 獎勵股份		1	30	-	-	(34)	-	3	-	-	-
- 已付非控股權益持有者 普通股息		-	-	-	-	-	-	-	-	(108)	(108)
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	106	-	-	106	-	106
- 行使的僱員認股權	42A	944	-	-	-	(99)	-	-	845	-	845
- 沒收的僱員認股權		-	-	-	-	(1)	-	1	-	-	-
於2016年12月31日結餘		47,929	(227)	3,043	150	182	(1,008)	99,392	149,461	95	149,556

第206至294頁的附註屬本帳項的一部分。

# 綜合現金流量表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2017	2016
<b>經營活動現金流量</b>			
經營活動產生的現金	43	22,239	19,156
收取為營運深圳市軌道交通龍華綫的政府資助		588	625
購買儲稅券		(1,816)	(20)
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(240)	(2,271)
– 已付中國內地及海外稅項		(1,168)	(355)
<b>經營活動所得的現金淨額</b>		<b>19,603</b>	<b>17,135</b>
<b>投資活動現金流量</b>			
資本性開支			
– 購入香港客運及相關營運資產		(5,226)	(4,615)
– 深圳市軌道交通龍華綫項目及相關營運		(93)	(220)
– 香港鐵路延綫項目		(1,342)	(5,243)
– 香港及深圳物業發展		(1,040)	(1,200)
– 投資物業項目及裝修工程		(713)	(589)
– 其他資本性工程		(109)	(72)
每年定額付款		(750)	(750)
每年非定額付款		(1,787)	(1,649)
收取與香港及深圳物業發展有關的款項		3,344	5,403
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款減少/(增加)		8,842	(7,212)
購入證券投資所付款項		(164)	(143)
出售或贖回證券投資所得款項		93	109
清理固定資產所得款項		5	4
收購一間附屬公司扣除所得現金的淨額		–	44
於聯營公司及合營公司的投資		(310)	(1,273)
收取一間聯營公司償還的貸款		–	93
給予一間聯營公司的貸款		(92)	(13)
向非控股權益持有者發行股票及收取的貸款		84	–
已收聯營公司股息		158	208
<b>投資活動所得/(耗用)的現金淨額</b>		<b>900</b>	<b>(17,118)</b>
<b>融資活動現金流量</b>			
根據認股權計劃發行股本所得款項		341	845
為股份獎勵計劃購入股份		–	(99)
貸款及發行資本市場借貸工具所得款項		25,424	41,759
償還貸款及資本市場借貸工具		(23,934)	(22,278)
已付利息及財務開支		(923)	(789)
已收利息		345	270
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)
<b>融資活動(耗用)/所得的現金淨額</b>		<b>(14,207)</b>	<b>1,092</b>
現金及現金等價物淨增加		6,296	1,109
於1月1日的現金及現金等價物		7,037	6,227
匯率變動的影響		606	(299)
於12月31日的現金及現金等價物	35	13,939	7,037

第206至294頁的附註屬本帳項的一部分。

# 綜合帳項附註

## 1 合規聲明

本帳項乃按照香港《公司條例》的規定及香港聯合交易所有限公司的《證券上市規則》適用的披露規定而編製。本帳項亦按照所有適用的《香港財務報告準則》(「HKFRS」)(包括由香港會計師公會頒布之所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》(「HKAS」)和詮釋，及香港公認會計原則)編製。HKFRS在各重大方面與《國際財務報告準則》完全接軌。集團採納的主要會計政策摘要於附註2披露。

香港會計師公會已頒布若干於2017年1月1日或之後開始的會計期間首次生效的新增及經修訂的HKFRS，因首次應用並與集團有關的該等新增或修訂準則而對本帳項反映的本年及過往會計年度構成的會計政策變動於附註2A(iii)披露。

## 2 主要會計政策

### A 帳項編製基準

(i) 除下列資產及負債是如下文所列的會計政策所述以公允價值入帳外，編製本帳項是以歷史成本作為計量基準：

- 投資物業(附註2F(i))；
- 自用土地及樓宇(附註2F(ii))；
- 除有意持有至到期日者以外，被歸類為證券投資的財務工具(附註2M)；及
- 財務衍生工具(附註2T)。

(ii) 按照HKFRS編製帳項需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用和資產與負債及收入與開支的匯報金額。該等估計及相關假設是根據以往經驗和在當時情況下認為合理的多項其他因素作出，其結果構成了管理層就無法從其他途徑實時得知的資產與負債帳面價值所作判斷的基礎。實際結果可能有別於該等估計。

該等估計及相關假設是按持續經營基準檢討。如會計估計需作修訂，而該修訂只會影響作出有關修訂的會計期間，便會在該期間內確認；但如修訂對當期和未來的會計期間均有影響，則會在作出有關修訂的期間及未來期間確認。

管理層採用HKFRS時所作對帳項及估計有重大影響的判斷在附註52論述。

(iii) 香港會計師公會頒布了數項於集團本會計年度首次生效的HKFRS修訂。這些修訂對集團的會計政策並無重大影響。然而，為符合HKAS 7修訂「現金流量表：披露計劃」引入的新披露要求(該修訂要求實體作出披露，以使財務報表使用者可評估融資活動所產生之負債變動，包括現金流量及非現金變動)，集團已於年報作出相應的額外披露(附註43B)。

集團並無應用任何於本會計期間尚未生效的新增或修訂的準則或詮釋(附註53)。

### B 合併基準

綜合帳項包括公司及其附屬公司(統稱「集團」)及集團於聯營公司及合營公司(附註2D)的權益編製截至每年12月31日止的帳項。於年內購入或出售的附屬公司業績分別按收購日起或至出售日起或至收購日或出售日止(視適用情況而定)，於綜合損益表內列帳。

### C 附屬公司及非控股權益

附屬公司是由集團控制的實體。集團透過參與實體運作而獲得或承受不固定回報的權利或風險，從而控制實體，並能夠行使其權力影響該等回報。在評估該集團是否有權力時，只考慮(由集團或其他方持有的)實質權利。

於附屬公司的投資由取得控制權當日起合併入綜合帳項內，直至控制權結束當日止。集團內部往來的結餘，交易和現金流量，及因集團內部交易而產生的任何未實現利潤，會於編製綜合帳項時全數抵銷。因集團內部交易而產生的未實現虧損，按應用於未實現收益(惟只限於無減值跡象的金額)的同樣方法抵銷。

## 2 主要會計政策(續)

### C 附屬公司及非控股權益(續)

非控股權益是指並非由公司直接或間接擁有的附屬公司股權權益，而且當中集團並沒有就任何額外條文與非控股權益持有者達成協議，致使集團須對這些符合財務負債定義的權益承擔合約責任。非控股權益在綜合財務狀況表上的權益內呈報，並與公司股東應佔權益分別呈列。集團業績中的非控股權益於綜合損益表及綜合全面收益表上以分配給非控股權益及公司股東的年內損益及全面收益總額列示。來自非控股權益持有者的貸款及與其相關之其他合約責任會按負債的性質在綜合財務狀況表上呈列為財務負債。

當集團失去附屬公司的控制時，會記入為出售附屬公司的整體權益，相關的損益將在損益表中確認。於失去控制日期時在該前附屬公司保留的任何權益將確認為公允價值，此額將被視為最初確認財務資產時的公允價值，或在適當情況，在最初確認投資聯營公司或合營公司時的成本(附註2D)。

於附屬公司的投資是按成本減去任何減值虧損(附註2H(ii))後，在公司財務狀況表內入帳。

### D 聯營公司及合營公司

聯營公司是指集團或公司可以對其發揮重大影響力，但不是控制或聯合控制其管理層(包括參與其財務及經營決策)的個體。

合營公司是指集團或公司與其他方在合同上約定對該安排進行分享控制並對該安排的淨資產享有權利的安排。

於聯營公司或合營公司的投資是按權益法記入集團的綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就集團佔該投資對象淨資產在收購後的變動作出調整。集團所佔該投資對象收購後的業績於綜合損益表內確認，而集團所佔該投資對象收購後的其他全面收益項目於綜合全面收益表內確認。

當集團對聯營公司或合營公司虧損的承擔額等同或超出集團於聯營公司或合營公司的權益時，集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損；但如集團須向該投資對象承擔法律或推定責任，或替其支付款項則除外。因此，集團於該投資對象的權益是根據權益法入帳的投資帳面金額連同集團的長期權益，而集團的長期權益在實質上為集團於聯營公司或合營公司的淨投資的一部分。

集團與聯營公司或合營公司之間交易所產生的未實現損益，均按集團於該投資對象所佔的權益比率抵銷；但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未實現虧損會即時在損益表內確認。

如果對聯營公司的投資變成為合營公司的投資，反之亦然，保留的利息不會重新計量。相反，投資仍按權益法入帳。

在其他情況下，當集團終止對聯營公司有重大影響力時或對合營公司有共同控制權，會記入為出售該投資對象的整體權益，相關的損益將在損益表中確認。於失去重大影響力或共同控制權日期時在該前投資對象保留的任何權益將確認為公允價值，此額將被視為最初承認財務資產時的公允價值。

公司財務狀況表所示於聯營公司及合營公司的投資，是按成本扣除減值虧損(附註2H(ii))後入帳。

### E 商譽

商譽指當：

- (i) 所轉讓代價公允價值、於被收購者的非控制性權益金額及集團先前持有被收購者權益的公允價值的總和；大於
- (ii) 被收購者的可識別資產及負債於收購當日之淨公允價值。

當(ii)較(i)為大，則該差額即時在損益中確認為優惠承購之收益。

商譽是按成本值減累計減值虧損列賬。來自業務合併的商譽將分配予預期可受惠於合併協同效益的現金生產單位或現金生產單位組合，並會每年進行減值評估(附註2H(ii))。

若於年內出售現金生產單位，任何歸屬予出售項目的收購商譽將被計入出售項目的收益或虧損之內。



## 綜合帳項附註

### 2 主要會計政策(續)

#### F 固定資產

(i) 投資物業指根據為賺取租金收入及/或資本增值的租賃權益而擁有或持有的土地及/或樓宇。這些包括現正興建或發展以供日後用作投資的物業。

投資物業按每半年經由獨立專業合資格的估價師釐定的公允價值記入財務狀況表，其公允價值變動所產生的收益或虧損，會在產生期內的綜合損益表中確認。

(ii) 位於及在香港特別行政區註冊的租賃土地會視作以融資租賃持有，並按成本扣除累計折舊及減值虧損(附註2H(ii))後入帳。若以經營租賃方式持有的自用土地的公允價值無法於租賃開始時與位於其上的樓宇之租賃權益分開計算，該土地及樓宇會被視作根據融資租賃持有，除非該樓宇是明確根據經營租賃持有。就此而言，租賃開始日期指集團首次訂立租約時、或承接先前承租人租約之日、或該等樓宇建造日，以較晚者為準。自用土地及樓宇按重估當日的公允價值減任何隨後的累計折舊在財務狀況表中列帳。重估工作每半年由獨立合資格的估價師進行，在重估時產生的公允價值變動，會記錄作固定資產重估儲備的變動，惟下列情況例外：

(a) 若與自用土地及樓宇有關的固定資產重估儲備的結餘不足以彌補該項物業的重估虧損，所超出的虧損數額會記入損益表；及

(b) 若以往曾將重估虧損記入損益表，而其後出現重估盈餘時，此盈餘會先撥入損益表(以過往記入損益表的虧損數額為限)，然後撥入固定資產重估儲備。

(iii) 土木工程與機器及設備以原值扣除累計折舊及減值虧損(附註2H(ii))列帳。

(iv) 在建資產以原值扣除減值虧損(附註2H(ii))列帳。原值包括直接建造費用，例如物料、員工薪酬與一般費用，以及在建造或安裝與測試期間的資本化利息支出。當資產投入預定用途所需的絕大部分準備工作完成後，上述費用便會停止資本化，並轉列為適當的固定資產類別。

(v) 租賃資產

(a) 融資租賃乃承租人承擔所有權的絕大部分風險及回報的資產租賃。如集團是以融資租賃獲得資產的使用權，便會將相當於租賃資產公允價值或最低租金現值(按租賃內含利率計算)兩者中較低的數額記入固定資產，而扣除財務開支後的相應負債，則列為融資租賃債務。折舊及減值虧損分別按照附註2I(iv)及2H(ii)所列的會計政策入帳。租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，致使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

(b) 除上述附註2F(ii)所提及外，經營租賃乃出租人並未轉讓所有權的絕大部分風險及回報的資產租賃。如集團以經營租賃出租資產，則有關的資產會按其性質列入財務狀況表，並在適當的情況下，按照集團的折舊政策計提折舊。減值虧損按照資產減值虧損的會計政策(附註2H(ii))入帳。經營租賃所產生的收入則根據附註2Z(ii)所載集團收入確認的政策入帳。

(vi) 如與替換現有固定資產若干部分有關的其後開支能夠令該項資產為集團帶來未來經濟效益及其成本能準確地計算，則有關開支會計入該項資產的帳面價值內，被替換部分的帳面價值會於帳項中取消確認，所產生的任何收益或虧損會於損益表中處理。

用於恢復或維持現有固定資產原先評估的表現水平的維修或保養開支，均於產生的期間列作損益表開支。

固定資產或投資物業因報廢或出售所產生的收益或虧損，以出售所得款項淨額與資產的帳面價值之間的差額釐定，並於報廢或出售當日在損益表內確認為收入或支出。任何相關的重估盈餘會由固定資產重估儲備轉入保留溢利，並不會在損益表中重新分類。

(vii) 服務經營權資產

如集團參與服務經營權安排，據此獲得進入、使用及營運若干資產以提供公共服務之權利，所繳付的服務經營權初始款項及直至服務經營權開始前，因購入服務經營權而產生的直接支出會予以資本化為服務經營權資產，並在服務經營權有效期內以直線法攤銷。於服務經營權有效期內支付的每年定額付款，按開始時釐定的新增長期貸款利率作為貼現率計算其現值，並予以資本化為服務經營權資產及於服務經營權有效期內以直線法攤銷，而相應的負債則會確認為服務經營權負債。非固定或於服務經營權開始時未能釐定(而是根據未來收入來釐定)的服務經營權年度付款會於發生期間計入損益表。

## 2 主要會計政策(續)

### F 固定資產(續)

如集團在服務經營權安排下建造、使用及營運若干資產以提供公共服務，於損益表中確認的建造收入及成本乃參照於匯報期末的完成階段計算，而所提供的建造服務以公允價值予以資本化及在財務狀況表中列為服務經營權資產，並按資產的使用年限或服務經營權資產預期可供集團使用期間(以較短者為準)以直線法攤銷。

服務經營權下的資產替換及/或提升開支予以資本化，並在資產的使用年限或服務經營權的剩餘有效期內(以較短者為準)，是按足以攤銷其原值減其估計剩餘價值(如有)的比率，以直線法攤銷。

服務經營權資產乃按原值減去累計攤銷及減值虧損(如有)(附註2H(ii))在財務狀況表中作為無形資產列帳。

有關服務經營權的收入與支出及資產與負債列於集團及公司的損益表及財務狀況表。

### G 物業管理權

如集團購入物業管理權，所付金額會予以資本化並按原值減去累計攤銷及減值虧損(附註2H(ii))在財務狀況表中作為無形資產列帳。物業管理權在管理權的年期內以直線法於損益表中攤銷。

### H 資產減值

#### (i) 應收帳項及其他應收款項減值

集團於每個匯報期末審閱應收帳項及其他流動與非流動應收款項，以確定是否有客觀因素導致有減值跡象。若存在任何該等跡象，減值虧損會按資產的帳面價值與(若貼現的影響重大)根據財務資產的原有實際利率(即最初確認該等資產時所計算的實際利率)貼現的預期未來現金流量的現值之間的差額計算。

其後若減值虧損的數額減少，有關的減值虧損會透過損益表撥回。

#### (ii) 其他資產減值

集團在每個匯報期末審閱內部及外間資料，以確定下列資產是否出現減值跡象或，除了商譽，是以往確認的減值虧損不再存在或已經減少：

- 固定資產(包括服務經營權資產，但按重估值列帳的資產除外)；
- 物業管理權；
- 商譽；
- 在建鐵路工程；
- 發展中物業；
- 遞延開支；及
- 於附屬公司、聯營公司及合營公司的投資。

如出現任何減值跡象，便須估計資產的可收回金額。此外，不論是否有任何減值跡象存在，集團也會每年估計商譽的可收回金額。

資產的可收回金額是其公允價值減出售成本與使用價值兩者中的較高額。在評估使用價值時，預期未來現金流量會按可以反映當時市場對時間價值及資產特定風險的評估的稅前貼現率計算其現值。如果資產所產生的現金流入基本上不能與其他資產所產生的現金流入獨立列項，則以能產生獨立現金流入的最小資產組別(即現金產生單位)來釐定可收回金額。

當資產或所附屬的現金產生單位的帳面金額高於可收回金額時，其減值虧損於損益表中確認。相關現金產生單位的減值虧損會先用以減低任何分配至該單一(或一組)現金產生單位的商譽的帳面金額，其後會按比例減低附屬於該單一(或一組)現金產生單位的其他資產的帳面金額，但該資產帳面價值不可被減至低於其個別公允價值扣除出售成本(如可計量)或其使用價值(如可釐定)。

減值虧損在用作釐定資產(不包括商譽)可收回金額的估計出現利好變化時撥回。而與商譽有關的減值虧損一概不予撥回。

所撥回的減值虧損以假設在以往年度沒有確認減值虧損而應已釐定的資產帳面金額為限。所撥回的減值虧損在確認撥回的年度內計入損益表。

# 綜合帳項附註

## 2 主要會計政策(續)

### I 折舊及攤銷

(i) 投資物業並不計提折舊

(ii) 除投資物業、在建資產及在服務經營權的全部或剩餘的有效期限內攤銷的服務經營權資產(附註2F(vii))以外的固定資產，是按足以攤銷其原值或估值減其估計剩餘價值(如有)的比率按下列預計可使用年限以直線法計提折舊或攤銷：

#### 土地及樓宇

自用土地及樓宇.....50年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限  
租賃土地.....尚餘租賃年期

#### 土木工程

挖掘及鑽挖.....無限期  
隧道內壁鋪砌、地下土木結構、架空結構及海底隧道.....100年  
車站樓宇結構.....100年  
車廠結構.....80年  
車站小商店結構.....20-30年  
纜車站大樓及主題村結構.....27-30年

#### 機器及設備

列車及組件.....4-42年  
月台幕門.....10-35年  
路軌.....7-50年  
環境控制系統、升降機與扶手電梯、防火及排水系統.....7-45年  
供電系統.....7-40年  
架空纜索系統及纜車車廂.....5-27年  
自動收費系統、金屬車站小商店及其他機械設備.....20-25年  
列車控制及訊號儀器、站內公布系統、電訊系統及廣告牌.....5-28年  
車站修飾.....8-30年  
固定裝置及配備.....4-25年  
維修設備.....4-40年  
寫字樓傢具及設備.....2-15年  
電腦軟件許可證及應用軟件.....2-10年  
電腦設備.....3-5年  
清潔用具及工具.....5年  
車輛.....4-8年

若物業、機器及設備的組成部分具有不同的可使用年限，則各組成部分將獨立計提折舊或攤銷。不同類別固定資產的可使用年限會因應資產的實際狀況、使用經驗及當時的資產重置計劃，於每年進行檢討。

(iii) 在建資產並不計提折舊或攤銷，直至建造完成及資產可作預定用途時為止。

(iv) 以融資租賃持有的資產會按租賃年期或上述所列資產的預計可使用年限兩者中較短期限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計提折舊。假若集團在租賃期滿時會取得該等資產的所有權，則只會按資產的預計可使用年限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計提折舊。

### J 建造成本

(i) 集團就建議的鐵路建造工程進行可行性研究所產生的費用(包括顧問費、內部員工薪酬與一般費用)的處理方式如下：

- 如建議的工程仍在初步審議階段，不能肯定會否落實，有關的費用會計入損益表；及
- 如建議的工程處於詳細研究階段，並已按照可行的財務計劃獲批准進行，有關的費用會記帳為遞延開支，直至達成項目協議後，即撥入在建鐵路工程。

(ii) 在達成項目協議後，所有有關建造鐵路的費用均列入為在建鐵路工程，直至鐵路啟用後，有關的建造費用即撥入固定資產。

## 2 主要會計政策(續)

### K 合營業務

合營業務是一種安排。在此安排下，集團與其他方在契約上同意攤分該安排的控制權，並對與該安排相關的資產享有權利及對負債負責任。集團會採用分項總計法，將與其權益有關的資產、負債、收入及開支與類似的項目合併計算，去確認其在合營業務下的權益。集團會採用一致的會計政策去計算相若交易及在類似情況下進行的活動。

根據HKFRS 11「合營安排」，集團與發展商就香港物業發展項目(並無成立獨立組織)達成的安排，均被視為合營業務。按照該等物業發展安排，集團通常自行負責本身的開支，包括內部員工薪酬及準備工程的開支；至於土地補價(或集團未支付之部分)、建造成本、專業費用等一切其他工程開支，一般由發展商承擔。而該等開支會在分攤收益盈餘前，在售樓款項中扣除。集團會就本身所擁有該等業務的權益，將已扣除收取款項後的发展權購入價、準備工程開支(包括應計利息)及支付的地價(包括任何土地補價)列作發展中物業。如來自發展商的款項超出集團有關開支，超出的數額會記入遞延收益。集團就物業發展所作出的員工薪酬、一般費用及顧問費用等開支，亦會予以資本化並確認為發展中物業。集團所享有該等業務賺取的收入，會按照附註2L(iii)所列的基礎，在扣除當時發展中物業的有關結餘後，記入損益表內。

### L 物業發展

(i) 集團就物業發展項目進行地盤準備工作所產生的費用、支付的地價、購入物業發展權的代價、建築發展的總成本、資本化的借貸成本，撥備及其他直接費用均列入為發展中物業。

(ii) 向發展商收取的物業發展款項，將用以沖銷該發展項目在發展中物業有關的金額。向發展商收取的款項如超出發展中物業結餘，餘額會撥入遞延收益(包含在應付帳項及其他應付款項之內)。在此等情況下，集團就有關該發展項目的進一步開支，均會自在應付帳項及其他應付款項內的遞延收益中扣除。

(iii) 與物業發展商共同在香港發展物業的利潤，將在下列情況下在損益表內確認：

- 如集團向發展商收取款項，當地基和地盤準備工程完竣並可進行發展上蓋物業，及計入預計集團在該等項目所需承擔的風險和責任(如有)後，該款項所產生的利潤才會獲確認；
- 如集團獲得分攤發展項目的淨盈餘的權利，當收入(包括任何未出售物業之公允價值)及發展項目的整體成本能可靠地估計時，集團獲得分攤之利潤才會獲確認。集團任何未出售物業之權益其後會根據附註2L(v)所列政策的基礎重新計算，並包含在持有作待售用途的物業之內；及
- 如集團收取發展項目分攤的資產，利潤會按收取該等物業時其公允價值，並計入集團在該等項目所需承擔的風險和責任後才會獲確認。

於確認利潤時，與該發展項目有關的遞延收益或發展中物業結餘會按情況記入損益表作為收益或支出。

(iv) 出售中國內地物業的收入於與物業擁有權相關的風險及回報轉至買家，即有關物業竣工後並將物業交付買家，且能合理確保能收取有關應收款項時，方予確認。收入確認日之前就已售物業收取之按金及分期付款將列帳於綜合財務狀況表之「應付帳項及其他應付款項」。

(v) 如物業持有作待售用途，該等物業會以原值入帳，其後以物業的原值或可實現淨值兩者中的較低者列帳。

對於在香港的物業，其成本是指當確認物業發展利潤時(根據附註2L(iii))，參考獨立公開市場估值而釐定之公允價值。

對於在中國內地的物業，其成本是由未出售物業所分攤的發展成本而釐定。

可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。

因物業減值至可實現淨值而產生的任何虧損，於減值年度確認作開支。因可實現淨值增加引致任何物業減值的回撥於該回撥年度確認作物業出售成本的減少。

當持有作待售用途的物業出售時，該等物業的帳面金額會記入損益表內。

(vi) 如收取在建物業作為發展項目資產並作為投資用途，該等物業會按公允價值確認為投資物業。其後資產所產生的建造費用及有關裝修費用將予以資本化為投資物業。



## 綜合帳項附註

### 2 主要會計政策(續)

#### M 證券投資

集團的證券投資(不包括於其附屬公司及聯營公司的投資)的政策如下：

- (i) 持作買賣用途的證券投資最初按公允價值入帳。集團於每個匯報期末重新計算該等公允價值，並將由此產生的未實現利潤或虧損在損益表確認。
- (ii) 投資於集團承諾購買/出售有關的投資時確認/取消確認。
- (iii) 有關證券投資的利息收入，於產生時採用實際利率法確認。
- (iv) 出售證券投資所產生的利潤或虧損按出售所得款項淨額與投資的帳面價值之間的差額計算，並於產生時計入損益表。

#### N 存料與備料

用作業務營運的存料與備料分為經常性及資本性。經常性備料以加權平均成本法，按成本列入財務狀況表內，並於其耗用期間內確認為開支。在適當時候集團會為陳舊存貨作出撥備。資本性備料則按成本減去累計折舊及減值虧損列為固定資產(附註2H(ii))，其折舊會按計入儲備的資本性備料的相關固定資產所適用的折舊比率計算。

#### O 長期合約

合約收入的會計政策載列於附註2Z(iii)。如果能夠可靠地估計固定價格長期合約的結果，合約成本會參照匯報期末的合約完成程度確認為開支。如果合約總成本可能超過合約總收入，便會即時將預期損失確認為開支。如果不能可靠地估計長期合約的結果，則合約成本在其產生的期間內確認為開支。

於匯報期末的在建長期合約以所產生的成本淨額加上已確認溢利，再減去已確認虧損及按進度開列的帳單數額，記入財務狀況表，並按適用的情況在財務狀況表中以「應收顧客合約工程總額」(作為資產項)或「應付顧客合約工程總額」(作為負債項)列示。顧客尚未償付的進度付款會記入財務狀況表的「應收帳項及其他應收款項」內。在相關工程進行前已收取的款項則記入財務狀況表的「應付帳項及其他應付款項」內列為負債。

#### P 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他財務機構的活期存款及短期高流動性的投資(此等投資可隨時換算為已知的現金額及就價值變動方面的風險不大及於購入日起三個月內到期)。就編製綜合現金流量表而言，現金及現金等價物也包括須於接獲通知時償還，並構成集團現金管理一部分的銀行透支。

#### Q 應收帳項及其他應收款項

應收帳項及其他應收款項初值按公允價值確認，隨後採用實際利率法計算攤銷成本並扣除呆壞帳虧損(附註2H(i))列帳；惟在貼現的影響非常微小或由於有關的應收款項為借給關連人士的免息及無固定償還年期的貸款以致無法計算貼現時，應收款項按成本減呆壞帳減值虧損列帳。

#### R 附息貸款

附息貸款初值按公允價值扣除交易成本後入帳。不受公允價值對沖的附固定利息貸款隨後將按攤銷成本法列帳。所得款項(扣除交易成本)與贖回價值之間的任何差額將採用實際利率法於借貸期間在損益表內確認。

最初確認後，受公允價值對沖的附息貸款之帳面價值會重新計算，並就對沖風險所產生的公允價值變動於損益表內確認，以抵銷相關對沖工具的損益影響。

#### S 應付帳項及其他應付款項

若貼現的影響重大，應付帳項及其他應付款項將按攤銷成本法列帳，否則按成本列帳。

#### T 財務衍生工具及對沖活動

集團利用財務衍生工具，如利率掉期及貨幣掉期，以管理其利率及外匯風險。根據集團政策，此類工具純粹用作減低或消除集團投資及負債的有關財務風險，而非用作買賣或投機用途。

## 2 主要會計政策(續)

### T 財務衍生工具及對沖活動(續)

衍生工具最初按公允價值確認，隨後於各匯報期末重新計算其公允價值。相關損益的確認方法將視乎衍生工具是否被指定為對沖工具及其對沖項目的性質而定。

倘對沖會計方法適用，集團將指定所用的衍生工具為：(1)公允價值對沖：對沖已確認負債的公允價值；(2)現金流量對沖：對沖已確認負債的現金流量的變動或確實承擔的外匯風險；或(3)淨投資對沖：對沖應收或應付一項境外經營貨幣項目的現金流量易變性，其中貨幣項目的結算不僅未曾計劃，而且在可預見的未來不太可能發生。

#### (i) 公允價值對沖

被指定作為及符合公允價值對沖條件的衍生工具，其公允價值的變動，連同與被對沖資產或負債就相關風險所產生的公允價值變動，會計入損益表。

#### (ii) 現金流量對沖

被指定作為及符合現金流量對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分會確認為其他全面收益，從而分開累計於股東權益內之對沖儲備。而非有效部分的公允價值變動則即時在損益表中確認。

當被對沖項目於損益表中確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的金額會撥入損益表。然而，當有關被對沖項目的交易導致非財務資產或負債的確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的相關損益會從股東權益中轉出，並撥入非財務資產或負債的最初成本或帳面金額。

當對沖工具過期或被售出、終止或被行使，或集團取消其對沖關係但與被對沖項目有關的交易仍預計會發生時，當時在股東權益中的累計損益仍會保留在股東權益內，直至該項交易發生時才根據上述政策確認。然而，若預期有關被對沖項目的交易不會發生，被計入股東權益的累計損益會即時撥入損益表。

#### (iii) 淨投資對沖

被指定作為及符合境外經營淨投資對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分會確認為其他全面收益，從而分開累計於股東權益中的匯兌儲備。而非有效部分的公允價值變動則即時在損益表中確認。

於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的金額會撥入損益表，作為出售或部分出售境外經營的重新分類調整。

#### (iv) 不符合對沖會計方法的衍生工具

任何不符合對沖會計方法的衍生工具的公允價值變動即時於損益表中確認。

### U 僱員福利

(i) 薪金、年假、其他津貼、界定供款退休計劃的供款，包括根據香港《強制性公積金計劃條例》的規定作出的強制性公積金(「強積金」)供款，及其他非貨幣性福利成本在集團僱員提供相關服務的期間內計提。就從事建造項目、資本性項目及物業發展的員工所作出的此等福利成本，則予以資本化作為認可資產成本的一部分。在其他情況下，此等成本在損益表中確認為開支。

(ii) 集團就界定福利退休計劃承擔的責任淨額是按每個計劃獨立計算，計算方法是估計僱員在本年度及過往年度提供服務所賺取未來福利的數額；將預期累積福利數額貼現以釐定現值，及扣除任何計劃資產的公允價值。計算由合資格精算師採用預計單位成本法進行。如計算的結果為集團帶來效益，則確認的資產以日後從計劃所得的任何退款或供款扣減形式所得的經濟效益之現值為限。界定福利負債/資產的服務成本及淨利息開支/收入將視情況而確認為損益表的支出，或被資本化為相關建造項目、資本性項目及物業發展的成本。本年度服務成本會按本年度的僱員服務所帶來的界定福利責任現值之增加計算。當計劃的福利改變或計劃遭縮減時，有關僱員過去服務的福利改變之部分，或因縮減計劃帶來的損益，會在計劃修訂或縮減時，以及相關重組成本或合約終止補償獲確認兩者中較早時，在損益表中確認為支出或予以資本化。該期間的淨利息支出/收入是按用以計算匯報期間開始時界定福利責任的貼現率應用於淨界定福利負債/資產而決定。貼現率是根據優質公司債券於匯報期間終結時的收益率釐定；所參考公司債券的年期與福利退休計劃的加權平均時間相若。

## 綜合帳項附註

### 2 主要會計政策(續)

#### U 僱員福利(續)

界定福利退休計劃引致的重新計量會確認為其他全面收益，並即時在保留溢利中反映。重新計量包含精算損益、計劃資產的回報(不包括包含在淨界定福利負債/資產內的淨利息金額)及資產上限影響的任何改變(不包括包含在淨界定福利負債/資產內的淨利息金額)。

(iii) 以股份為基礎的支出按認股權派發日期的公允價值計算。

- 關於認股權，於派發日期釐定的公允價值會在計及認股權被授出的可能性後，在授出期間按直線法確認為一項員工成本(除非該等員工支出符合條件確認為資產)，同時股東權益中以股份為基礎的僱員資本儲備將相應增加。認股權的公允價值採用「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，並計及派發認股權時所依據的條款及條件計算。模式中所採用的預期年限已根據管理層就不可轉讓性、行使限制及行為因素的影響的最佳估計作出調整。

在授出期間，集團會檢討預計授出的認股權數目。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的損益表中計入/扣除(除非該等員工支出符合條件確認為資產)，並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整。於授出日，確認為支出的金額會被調整，以反映實際授出的認股權數目(並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整)。股本金額會在以股份為基礎的僱員資本儲備中確認，直至認股權獲行使時轉入股本帳項或認股權失效(於認股權到期)或被沒收(當歸屬條件未能完成)時直接計入保留溢利。

- 關於行政人員股份獎勵計劃下的獎勵股份，計入員工薪酬計為開支的金額是參照授出的獎勵股份的公允價值所釐定，並考慮到與授出相關的所有不賦予條件。總開支於相關歸屬期間內確認，而相應貸記在權益的以股份為基礎的僱員資本儲備中。

關於那些於歸屬年內攤銷的獎勵股份，本集團根據每個匯報期末的歸屬條件，修訂其對預期最終會賦予的獎勵股份數目的估計。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的損益表中計入/扣除，並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整。獎勵股份歸屬後，由市場購入的歸屬獎勵股份(「購入股份」)及由以股代息而獲得的股份和用所得現金普通股息購入的股份(「普通股息股份」)的相關成本，會貸記於為股份獎勵計劃而持有的股份，並相應減少以股份為基礎的僱員資本儲備(如為購入股份)及減少保留溢利(如為普通股息股份)。

關於以股份為基礎而將以現金支付的支出，相等於已獲提供的服務部分的負債會按每個匯報期末釐定的股份公允價值確認。

(iv) 合約終止補償在集團不能撤回授予該等補償，以及在其確認涉及支付合約終止補償的重組成本兩者中較早時獲確認。

#### V 退休金計劃

集團實施界定供款及界定福利的退休金計劃。

僱主對界定供款的退休金計劃(包括強積金計劃)所作的供款，乃根據附註2U(i)所載政策於帳項內確認。

僱主就界定福利的退休金計劃的僱員所作的已付或應付供款，乃根據退休金計劃規則及《職業退休計劃條例》的條款由獨立精算師每年計算，該筆供款乃用作應付根據附註2U(ii)於帳項內確認的退休金開支。

#### W 所得稅

(i) 年內所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。所得稅會於損益表中確認，但與被確認為其他全面收益或股東權益項目有相關的所得稅，則直接確認為其他全面收益或股東權益。

(ii) 本期稅項是按年內應課稅收入根據在匯報期末已生效或實際上已生效的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。

(iii) 遞延稅項資產和負債由可抵扣和應課稅暫時差異產生。暫時差異是指資產和負債在財務報表上的帳面金額與這些資產和負債的計稅基礎的差異。遞延稅項資產也可以由未使用的稅損和稅項撥回產生。

## 2 主要會計政策(續)

### W 所得稅(續)

除了某些有限的例外情況外，所有遞延稅項負債和遞延稅項資產(只限於很可能獲得未來應稅溢利並用以抵扣的遞延稅項資產)均予確認。支持確認由可抵扣暫時差異所產生遞延稅項資產的未來應稅溢利，包括因轉回現有的應稅暫時差異而產生的數額；但這些差異必須與同一稅務機關及同一應稅個體有關，並預期在可抵扣暫時差異預計轉回的同一期間或遞延稅項資產所產生稅損可向後期或向前期結轉的期間內轉回。在決定現有的應稅暫時差異是否足以支持確認由未使用稅損及稅項撥回所產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關及同一應稅個體有關，並是否預期在能夠使用稅損或稅項撥回的期間內轉回。

不確認為遞延稅項資產和負債的暫時差異是產生自以下有限的例外情況：不影響會計或應稅溢利的資產或負債的最初確認(如屬業務合併的一部分則除外)，以及投資附屬公司(如屬應稅差異，只限於集團可以控制轉回的時間，而且在可預見的將來不大可能轉回的差異；或如屬可抵扣差異，則只限於很可能在將來轉回的差異)。

當投資物業按照會計政策附註2F(i)以公允價值記帳時，除非該物業會被計提折舊並以耗用其絕大部分的經濟利益而非以出售作為持有該物業的商業模式，遞延稅項的金額會以適用於銷售該資產的稅率按匯報期末的帳面值計算。在其他情況下，遞延稅項數額是按照資產和負債帳面金額的預期實現或清償方式，根據已生效或在匯報期末實際上已生效的稅率計量。遞延稅項資產和負債均不貼現計算。

遞延稅項資產的帳面金額會在每個匯報期末作檢討，並扣減至不再可能在未來有足夠的應稅溢利下利用有關稅務利益為止。若檢討顯示重新有足夠的應稅溢利可供利用，則回撥任何此類扣減。

(iv) 本期及遞延稅項結餘和其變動會分開列示，而且不予抵銷。本期和遞延稅項資產只會在公司或集團有法定行使權以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，並且符合以下附帶條件的情況下，才可以分別抵銷本期和遞延稅項負債：

- 就本期稅項資產和負債而言，公司或集團計劃按淨額基準結算，或同時變現該資產和清償該負債；或
- 就遞延稅項資產和負債而言，這些資產和負債必須與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
  - 同一應稅個體；或
  - 不同的應稅個體。這些個體計劃在日後每個預計有大額遞延稅項負債需要清償或大額遞延稅項資產可以收回的期間內，按淨額基準實現本期稅項資產和清償本期稅項負債，或同時變現該資產和清償該負債。

### X 財務擔保合約

財務擔保乃指集團須於擔保持有人因指定債務人未能根據債務工具的原有或經修訂條款支付到期款項而蒙受損失時，向持有人償付指定款項的合約。

當集團提供有重大影響的財務擔保時，其初值按公允價值，並於抵扣任何在提供擔保時已收或應收的款項後，分別計入損益表和應付帳項及其他應付款項內的遞延收益。在提供財務擔保時的公允價值，在可獲取有關資料時，以參考同類服務的公平交易所收取的費用而釐定，或在可獲取有關資料的可靠估值時，以參考比較放債人在能提供擔保時收取的實際利率與放債人在未能提供擔保時可能收取的估計利率而得來的利率差額而估計。

最初確認為遞延收益的擔保數額會於擔保期內在損益表攤銷，作為提供財務擔保的收入。此外，如發生下列兩項情形時，會按附註2Y計提撥備：(i) 合約持有人很可能將會要求集團履行擔保合約；及(ii) 向集團索償的款項預期超過相關擔保在應付帳項及其他應付款項內的現有帳面價值(即最初確認的金額減累計攤銷)。

### Y 撥備及或有負債

當公司或集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，公司或集團便會就該不確定發生時間或數額的負債計提撥備。如果貨幣時間值重大，則按預計清償債項所需支出的現值計列撥備。

當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。當集團的責任須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。



## 綜合帳項附註

### 2 主要會計政策(續)

#### Z 收入確認

收入是以公允價值計算已收或應收代價，如果涉及交易的經濟效益可能會流入集團，而收入又能可靠地計算時，收入便會根據下列基準在損益表內確認：

- (i) 車費在向乘客提供車程服務後確認為收入。
- (ii) 經營租賃出租的投資物業、車站小商店及其他鐵路物業的租金收入按租約條款入帳。批出的租金優惠於損益表內確認為應收租賃淨付款總額的組成部分。或然租金在其賺取的會計期間內確認為收入。
- (iii) 合約收入於顧問、工程或服務合約的結果能夠可靠地估計時確認為收入。合約收入會以完工百分比法確認，並根據有關合約截至匯報期末已產生的合約成本所佔合約估計總成本的百分比計算。當不能可靠地估計顧問、工程或服務合約的結果，則只會根據已產生的合約成本可能收回的程度來確認收入。
- (iv) 其他鐵路及車站商務業務、物業管理、鐵路專營權及服務經營權收入，在提供服務後確認為收入。

#### AA 經營租賃開支

根據經營租賃支付的租金在租賃期內以直線法記入損益表，但就在建鐵路工程、發展中物業及建議中的資本性工程所支付的租金，則分別撥入在建鐵路工程、發展中物業及遞延開支內。

#### BB 利息及財務開支

由資本性工程所需融資直接產生的利息收入及開支，在資產建成或投入使用前予以資本化。用作購置資產的外幣貸款所產生的匯兌差額，亦會予以資本化並作為對資本化利息的調整。其他的利息開支則會記入損益表。

以融資租賃持有的資產，其租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，致使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

#### CC 外幣折算

年內的外幣交易按交易日的匯率折算為港元入帳。以外幣為單位的貨幣性資產及負債則按匯報期末的匯率折算為港元。匯兌損益在損益表內確認。

海外企業的業績按年內的平均匯率折算為港元。財務狀況表項目則按匯報期末的收市匯率折算為港元。所產生的匯兌差額確認為其他全面收益及獨立列項於股東權益中的匯兌儲備。

#### DD 業務分類報告

在帳項中呈報的經營類別及每項類別金額是以定期給予集團最高級行政管理人員用作按各業務及地域來分配資源及評估表現的財務資料來釐定。

在財務匯報中，個別重大的經營類別不會合計匯報，除非這些類別擁有類似的經濟特徵，並且在服務及產品性質、客戶類型及類別、提供服務或分銷產品的方法，以及監管環境的性質方面相類似。倘一些個別並不重大的經營類別符合大部分上述特徵，則可合計匯報。

#### EE 關連人士

就本帳項而言，如個人是集團的關鍵管理人員，其個人或其關係密切的家庭成員均被視作與集團相關。

如(i)個體與集團為同一集團成員；(ii)個體是集團的聯營公司；(iii)個體是集團僱員或作為集團關連人士的任何個體的離職後福利計劃；(iv)集團的關連人士對此個體有控制權或共同控制權或重大影響或是此個體的關鍵管理人員；或(v)個體或所屬集團內的任何成員為向集團(或該集團之母公司)提供主要管理人員服務，此個體會被視作與集團有關連。

## 2 主要會計政策(續)

### FF 政府現金資助

政府現金資助是指以資源轉撥形式作出的政府資助，而集團須遵守該資助的附帶條件。當政府現金資助代表對資產成本的彌補，該資助會在計算資產帳面價值時在資產成本中扣除，惟扣除的金額將以匯報期末已收及應收金額為限。當政府現金資助代表對開支或損失的彌補，該資助會在有關的開支中扣除。倘已收或應收資助金額超出於匯報期末的資產成本或開支或損失，超出部分會被視為預收款項或遞延收益，用以抵銷未來資產成本或將來的開支或損失。

## 3 與九廣鐵路公司的合併

於2007年12月2日(「指定日期」)，公司與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)合併業務(「兩鐵合併」)。兩鐵合併的結構及主要條款載於由香港特別行政區政府(「香港特區政府」)、九鐵公司及公司等訂約方訂立的一系列交易協議內，當中包含服務經營權協議、物業組合協議及合併框架協議。兩鐵合併的主要內容如下：

- 由指定日期起最初50年內(「專營權有效期」)，將公司在《香港鐵路條例》(「港鐵條例」)的現有專營權擴展至覆蓋地鐵公司鐵路以外的鐵路建設、營運及規管，而專營權有效期可根據港鐵條例而延長(附註49C)；
- 訂立服務經營權協議，據此九鐵公司授權公司進入、使用及營運九鐵公司系統，為期50年(「經營權有效期」)。倘若九鐵系統的專營權有效期獲延長，此服務經營權有效期亦將被延長。服務經營權協議亦載明於經營權有效期結束時歸還九鐵公司系統所依據之基礎。根據服務經營權協議的條款，公司將於指定日期向九鐵公司支付整筆過的前期款項，且須於經營權有效期內向九鐵公司作出每年定額付款。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵公司系統所賺取而超出若干額度的收入向九鐵公司繳付以分層方法計算的每年非定額付款；
- 根據服務經營權協議，公司須負責有關九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額」)，公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準；
- 倘經營權有效期獲延長，公司須繼續作出每年定額付款及每年非定額付款。在延長情況下，資本性開支限額亦可能會調整；及
- 訂立物業組合協議及合併框架協議，訂出公司收購若干物業、物業管理權及物業發展權，以及兩鐵合併的框架，包括實施票價調整機制。

## 4 香港客運業務收入

香港客運業務收入包括：

百萬港元	2017	2016
車費收入：		
– 本地鐵路服務	12,840	12,395
– 過境服務	3,277	3,252
– 機場快綫	1,076	998
– 輕鐵及巴士	707	707
– 城際客運服務	135	137
	18,035	17,489
其他鐵路相關收入	166	166
	18,201	17,655

本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫。其他鐵路相關收入主要包括城際客運服務的輔助服務收入、違反鐵路附例的額外罰款和八達通增值服務收入。

## 綜合帳項附註

### 5 香港車站商務收入

香港車站商務收入包括：

百萬港元	2017	2016
免稅店及小商店租賃	4,143	3,723
廣告	1,071	1,090
電訊收入	635	561
其他車站商務收入	126	170
	5,975	5,544

### 6 香港物業租賃及管理業務收入

香港物業租賃及管理業務收入包括：

百萬港元	2017	2016
物業租賃收入	4,608	4,451
物業管理收入	292	290
	4,900	4,741

### 7 中國內地及國際附屬公司收入及開支

有關中國內地及國際附屬公司的收入及開支包括：

百萬港元	2017		2016	
	收入	開支	收入	開支
香港以外與鐵路有關的附屬公司				
– 墨爾本鐵路	8,673	8,459	7,944	7,639
– MTR Nordic*	4,982	4,748	2,952	2,887
– 倫敦 Crossrail	1,173	1,114	1,071	1,005
– 深圳市軌道交通龍華綫	673	549	673	535
– Sydney Metro Northwest	1,351	1,100	697	712
	16,852	15,970	13,337	12,778
中國內地物業租賃及管理業務	138	118	141	112
	16,990	16,088	13,478	12,890
中國內地物業發展	6,996	4,682	1,348	982
中國內地及國際附屬公司總計	23,986	20,770	14,826	13,872

\* MTR Nordic 由在瑞典營運的斯德哥爾摩地鐵、MTR Tech、MTR Express 及 Stockholm Commuter Rail (「Stockholms pendeltåg」) 組成。

2017年9月，集團擁有60%權益的附屬公司 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. 獲得為期七年的新專營權，營運和維修墨爾本鐵路。新專營權於2017年11月30日開始至2024年12月1日，及附有選擇權延長專營權三年。

## 8 其他業務收入

其他業務的收入來自以下業務：

百萬港元	2017	2016
「昂坪360」業務	263	391
顧問業務	356	216
香港特區政府的项目管理	1,725	1,790
其他業務	34	26
	<b>2,378</b>	2,423

## 9 經營開支

A 員工薪酬總額包括：

百萬港元	2017	2016
在下列損益表項目列支數額：		
– 香港客運業務的員工薪酬及有關費用	5,748	5,191
– 香港客運業務的保養及相關工程	111	97
– 香港客運業務的其他項目開支	88	69
– 香港車站商務開支	94	87
– 香港物業租賃及管理業務開支	136	115
– 中國內地及國際附屬公司開支	7,049	5,825
– 其他業務開支	2,152	2,053
– 項目研究及業務發展開支	363	208
– 香港物業發展利潤	23	26
在下列項目資本化數額：		
– 在建鐵路工程(未抵扣政府現金資助前)	–	399
– 發展中物業	123	144
– 在建資產及其他項目	657	487
– 服務經營權資產	411	355
可收回數額	551	559
員工薪酬總額	<b>17,506</b>	15,615

可收回數額與物業管理、委託工程及其他協議有關。

下列開支包括在員工薪酬總額內：

百萬港元	2017	2016
以股份為基礎的支出	119	106
界定供款計劃及強制性公積金供款	770	688
界定福利退休計劃確認的開支	454	442
	<b>1,343</b>	1,236

B 香港客運業務的保養及相關工程費用主要與外判的維修及經常性工程有關。其他例行的維修保養工作由公司內部負責，有關的費用會計入員工薪酬和相關費用，以及耗用的存料與備料內。



## 綜合帳項附註

### 9 經營開支(續)

#### C 項目研究及業務發展開支包括：

百萬港元	2017	2016
業務發展開支	303	333
其他項目研究開支	29	28
	332	361

業務發展開支主要為對中國內地、歐洲及澳洲新業務機會進行研究的支出。

#### D 在綜合損益表內列支的核數師酬金包括：

百萬港元	2017	2016
核數服務	18	17
稅務	2	1
其他與核數有關的服務	6	6
	26	24

#### E 下列支出包括在經營開支內：

百萬港元	2017	2016
出售固定資產虧損	44	65
財務衍生工具 — 由對沖儲備撥入(附註18B)	2	12
重估證券投資的未實現虧損	2	-

#### F 在綜合損益表內列支的經營租賃費用包括：

百萬港元	2017	2016
購物中心、寫字樓、員工宿舍及巴士車廠	103	99
於鐵路附屬公司的列車、車站、寫字樓、車廠、車廠設備及其他少數資產	1,556	995
	1,659	1,094

## 10 董事局成員及執行總監會成員酬金

### A 董事局成員及執行總監會成員酬金

(i) 公司董事局成員及執行總監會成員酬金如下：

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
<b>2017</b>					
<b>董事局成員</b>					
- 馬時亨	1.7	-	-	-	1.7
- 包立賢(於2017年5月17日委任)*	0.3	-	-	-	0.3
- 陳黃穗	0.4	-	-	-	0.4
- 陳阮德徽	0.5	-	-	-	0.5
- 鄭海泉	0.4	-	-	-	0.4
- 周永健	0.5	-	-	-	0.5
- 方正	0.5	-	-	-	0.5
- 關育材	0.5	-	-	-	0.5
- 劉炳章	0.5	-	-	-	0.5
- 李李嘉麗	0.5	-	-	-	0.5
- 文禮信	0.5	-	-	-	0.5
- 吳亮星(於2017年5月17日退休)**	0.2	-	-	-	0.2
- 石禮謙	0.5	-	-	-	0.5
- 鄧國斌	0.4	-	-	-	0.4
- 黃子欣	0.5	-	-	-	0.5
- 周元(於2017年5月17日委任)*	0.3	-	-	-	0.3
- 陳家強(於2017年7月4日退任)	0.2	-	-	-	0.2
- 劉怡翔(於2017年7月4日委任)	0.2	-	-	-	0.2
- 運輸及房屋局局長	0.4	-	-	-	0.4
- 發展局常任秘書長(公務)	0.4	-	-	-	0.4
- 運輸署署長	0.4	-	-	-	0.4
<b>執行總監會成員</b>					
- 梁國權	-	9.3	1.4	4.5	15.2
- 金澤培	-	6.6	1.0	2.2	9.8
- 鄭惠貞	-	4.6	0.6	1.3	6.5
- 張少華	-	4.6	1.5	1.2	7.3
- 顏永文	-	4.0	0.5	1.1	5.6
- 許亮華	-	4.7	0.6	1.1	6.4
- 劉天成	-	4.7	2.8	1.3	8.8
- 馬琳	-	4.2	0.6	1.3	6.1
- 蘇家碧	-	3.7	0.5	1.1	5.3
- 鄧智輝	-	4.5	0.7	1.4	6.6
- 黃唯銘	-	5.6	0.8	1.6	8.0
- 楊美珍	-	4.5	0.7	1.4	6.6
	9.8	61.0	11.7	19.5	102.0

概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

## 綜合帳項附註

### 10 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

#### A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
<b>2016</b>					
<b>董事局成員</b>					
- 馬時亨	1.2	-	-	-	1.2
- 陳黃穗	0.3	-	-	-	0.3
- 陳阮德徽	0.4	-	-	-	0.4
- 鄭海泉	0.3	-	-	-	0.3
- 周永健(於2016年5月18日委任)	0.2	-	-	-	0.2
- 方正	0.4	-	-	-	0.4
- 何承天(於2016年5月18日退任)	0.1	-	-	-	0.1
- 關育材	0.3	-	-	-	0.3
- 劉炳章	0.3	-	-	-	0.3
- 李李嘉麗	0.3	-	-	-	0.3
- 文禮信	0.4	-	-	-	0.4
- 吳亮星	0.3	-	-	-	0.3
- 石禮謙	0.4	-	-	-	0.4
- 鄧國斌	0.3	-	-	-	0.3
- 黃子欣	0.3	-	-	-	0.3
- 陳家強	0.3	-	-	-	0.3
- 運輸及房屋局局長	0.3	-	-	-	0.3
- 發展局常任秘書長(公務)	0.3	-	-	-	0.3
- 運輸署署長	0.3	-	-	-	0.3
<b>執行總監會成員</b>					
- 梁國權	-	8.8	1.4	4.6	14.8
- 金澤培	-	6.1	0.9	2.2	9.2
- 鄭惠貞(於2016年6月1日委任)***	-	2.6	0.3	0.6	3.5
- 張少華	-	4.3	1.3	1.2	6.8
- 顏永文(於2016年2月22日委任)***	-	3.3	0.5	0.9	4.7
- 羅卓堅(截至2016年7月1日)	-	3.5	0.3	0.8	4.6
- 許亮華(於2016年7月2日委任)***	-	2.3	0.3	0.5	3.1
- 劉天成(於2016年5月1日委任)***	-	3.1	1.5	1.0	5.6
- 馬琳	-	4.0	0.6	1.3	5.9
- 蘇家碧	-	3.6	0.5	1.1	5.2
- 鄧智輝	-	4.3	0.6	1.5	6.4
- 黃唯銘	-	5.3	0.8	1.7	7.8
- 楊美珍	-	4.5	0.6	1.5	6.6
	6.7	55.7	9.6	18.9	90.9

\* 包立賢及周元於上表中的日期獲委任為董事局成員。在上表中呈列的金額為他們於委任日至2017年12月31日的酬金。

\*\* 吳亮星於上表中的日期退任董事局成員。在上表中呈列的金額為他於2017年1月1日至其退休日的酬金。

\*\*\* 鄭惠貞、顏永文、許亮華及劉天成於上表中相應的日期起獲委任為執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他們於委任日至2016年12月31日的酬金。

## 10 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

### A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

上述酬金不包括於2007年認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃下分別授予執行總監會成員的認股權及獎勵股份的公允價值。

獲香港特別行政區行政長官依據《香港鐵路條例》第八條(香港法例第556章)委任為董事的運輸及房屋局局長 – 張炳良(自2017年1月1日至2017年7月1日止期間)及陳帆(自2017年7月1日至2017年12月31日止期間)、發展局常任秘書長(公務) – 韓志強及運輸署署長 – 楊何蓓茵(自2017年1月1日至2017年7月15日止期間)及陳美寶(自2017年10月11日至2017年12月31日止期間)的董事袍金已由香港特區政府代替有關人士收取。

香港特區政府財經事務及庫務局局長 – 陳家強教授(自2017年1月1日至2017年7月3日止期間)及劉怡翔(自2017年7月4日至2017年12月31日止期間)於相應期間的董事袍金已由香港特區政府代替有關人士收取。

替代董事並不獲享董事袍金。

根據公司2007年認股權計劃，所有執行總監會成員均獲授認股權，而該等認股權已於2007年12月10日、2008年12月8日、2009年6月12日、2009年12月8日、2010年6月28日、2010年12月16日、2012年3月23日、2013年4月26日及2013年10月25日授予。各成員的權益如下：

- 梁國權於2007年12月12日、2008年12月9日、2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購201,000股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購256,000股股份的認股權，其中沒有認股權於2017年確認歸屬(2016年：85,000份)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值零港元(2016年：20,961港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 金澤培於2007年12月13日獲授可認購75,000股股份的認股權，於2008年12月8日及2009年12月14日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年7月21日獲授可認購50,000股股份的認股權，於2010年12月17日獲授可認購170,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購172,000股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購202,500股股份的認股權，其中沒有認股權於2017年確認歸屬(2016年：67,500份)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值零港元(2016年：16,646港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 張少華於2007年12月12日、2008年12月10日及2009年12月11日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年7月21日獲授可認購35,000股股份的認股權，於2010年12月20日獲授可認購65,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購122,000股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購180,500股股份的認股權，其中沒有認股權於2017年確認歸屬(2016年：59,500份)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值零港元(2016年：14,673港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 劉天成於2007年12月12日獲授可認購75,000股股份的認股權，於2008年12月11日獲授可認購65,000股股份的認股權，於2009年12月11日及2010年12月21日分別獲授可認購75,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購69,000股股份的認股權，於2013年5月6日獲授可認購78,000股股份的認股權及於2014年5月30日獲授可認購80,000股股份的認股權，其中26,000份認股權於2017年確認歸屬(2016年：53,000份)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值7,108港元(2016年：35,876港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 馬琳於2007年12月12日獲授可認購55,000股股份的認股權，於2008年12月11日獲授可認購70,000股股份的認股權，於2009年12月10日獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年12月17日獲授可認購90,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購158,500股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購184,000股股份的認股權，其中沒有認股權於2017年確認歸屬(2016年：61,000份)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值零港元(2016年：15,043港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 鄧智輝於2007年12月13日、2008年12月12日、2009年12月15日及2010年12月17日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購163,500股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購182,500股股份的認股權，其中沒有認股權於2017年確認歸屬(2016年：60,500份)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值零港元(2016年：14,920港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 黃唯銘於2012年3月30日獲授可認購70,500股股份的認股權、2013年5月6日獲授可認購81,000股股份的認股權及於2014年5月30日獲授可認購83,000股股份的認股權，其中27,000份認股權於2017年確認歸屬(2016年：55,000份)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值7,381港元(2016年：37,240港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 楊美珍於2007年12月12日獲授可認購75,000股股份的認股權及於2008年12月10日、2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購161,000股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購187,000股股份的認股權，其中沒有認股權於2017年確認歸屬(2016年：62,000份)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值零港元(2016年：15,290港元)作為以股份為基礎的支出入帳；及
- 羅卓堅於2013年11月1日獲授可認購196,000股股份的認股權，其中65,000份認股權於2016年確認歸屬，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值53,727港元作為以股份為基礎的支出入帳。

根據公司行政人員股份獎勵計劃，執行總監會成員於2015年4月27日、2016年4月8日、2016年8月19日及2017年4月10日獲授受限制股份及表現股份。每次授予執行總監會成員的表現股份所涉期間一般為自授予日期起計三年。各成員的權益如下：

- 梁國權於2015年4月27日獲授60,200股受限制股份及255,000股表現股份、於2016年4月8日獲授64,850股受限制股份及於2017年4月10日獲授63,900股受限制股份，其中一共41,682股受限制股份於2017年確認歸屬(2016年：20,066份)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值580萬港元(2016年：530萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；

## 綜合帳項附註

### 10 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

#### A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

- 金澤培於2015年4月27日獲授22,050股受限制股份及57,600股表現股份、於2016年4月8日獲授21,550股受限制股份及於2017年4月10日獲授22,050股受限制股份，其中一共14,533股受限制股份於2017年確認歸屬(2016年：7,350份)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值160萬港元(2016年：140萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 鄭惠貞於2016年8月19日獲授71,428股受限制股份及於2017年4月10日獲授16,950股受限制股份及30,400股表現股份，其中一共23,809股受限制股份於2017年確認歸屬(2016年：無)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值280萬港元(2016年：70萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 張少華於2015年4月27日獲授28,800股表現股份、於2016年4月8日獲授14,950股受限制股份及於2017年4月10日獲授13,950股受限制股份，其中一共4,983股受限制股份於2017年確認歸屬(2016年：無)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值90萬港元(2016年：60萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 顏永文於2016年4月8日獲授35,700股表現股份及於2017年4月10日獲授15,050股受限制股份，其中沒有受限制股份於2017年確認歸屬(2016年：無)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值100萬港元(2016年：40萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 許亮華於2017年4月10日獲授15,200股受限制股份及30,400股表現股份，其中沒有受限制股份於2017年確認歸屬(2016年：無)。截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值130萬港元(2016年：零港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 劉天成於2015年4月27日獲授8,600股受限制股份及12,550股表現股份、於2016年4月8日獲授8,400股受限制股份及於2017年4月10日獲授17,700股受限制股份及25,050股表現股份，其中一共5,666股受限制股份於2017年確認歸屬(2016年：2,866份)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值150萬港元(2016年：40萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 馬琳於2015年4月27日獲授16,950股受限制股份及57,600股表現股份、於2016年4月8日獲授17,300股受限制股份及於2017年4月10日獲授16,200股受限制股份，其中一共11,416股受限制股份於2017年確認歸屬(2016年：5,650份)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值140萬港元(2016年：130萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 蘇家碧於2016年4月8日獲授16,400股受限制股份及44,050股表現股份及於2017年4月10日獲授15,300股受限制股份，其中一共5,466股受限制股份於2017年確認歸屬(2016年：無)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值140萬港元(2016年：90萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 鄧智輝於2015年4月27日獲授18,450股受限制股份及57,600股表現股份、於2016年4月8日獲授17,950股受限制股份及於2017年4月10日獲授17,250股受限制股份，其中一共12,133股受限制股份於2017年確認歸屬(2016年：6,150份)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值140萬港元(2016年：130萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 黃唯銘於2015年4月27日獲授21,700股受限制股份及57,600股表現股份、於2016年4月8日獲授21,200股受限制股份及於2017年4月10日獲授19,900股受限制股份，其中一共14,299股受限制股份於2017年確認歸屬(2016年：7,233份)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值160萬港元(2016年：140萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 楊美珍於2015年4月27日獲授19,350股受限制股份及57,600股表現股份、於2016年4月8日獲授18,850股受限制股份及於2017年4月10日獲授17,700股受限制股份，其中一共12,733股受限制股份於2017年確認歸屬(2016年：6,450份)，而截至2017年12月31日止年度，有關認股權的公允價值150萬港元(2016年：140萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；及
- 羅卓堅於2015年4月27日獲授16,700股受限制股份及57,600股表現股份，其中一共11,132股受限制股份於2016年確認歸屬，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值20萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。

授予執行總監會成員的表現股份概無於2017年間確認歸屬。

各董事局及執行總監會成員於公司股份的權益詳情，在董事局報告書中及附註45披露。

截至2017年12月31日止年度內，公司三名(2016年：三名)執行總監會成員為年度五名最高酬金人士之中，其酬金已在上文披露。五名最高酬金人士的總酬金如下：

百萬港元	2017	2016
基本薪金、津貼及實物收益	29.7	31.7
與表現掛鈎的薪酬	16.6	10.2
退休金計劃供款	5.4	5.4
	51.7	47.3



## 10 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

### A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

五名最高酬金人士的年度酬金介乎以下範圍內：

	2017	2016
7,500,001 港元 – 8,000,000 港元	–	3
8,000,001 港元 – 8,500,000 港元	1	–
8,500,001 港元 – 9,000,000 港元	1	–
9,000,001 港元 – 9,500,000 港元	–	1
9,500,001 港元 – 10,000,000 港元	2	–
14,500,001 港元 – 15,500,000 港元	1	1
	5	5

(ii) 董事局成員及執行總監會成員在年內的酬金總額為 1.242 億港元(2016 年：1.064 億港元)。

(iii) 公司與每名獨立非執行董事/非執行董事(包括馬時亨教授(委任為非執行主席，由 2016 年 1 月 1 日起為期 3 年)及陳家強教授(截至 2017 年 7 月 3 日)和劉怡翔先生(於 2017 年 7 月 4 日獲委任)，但不包括根據香港法例第 556 章香港鐵路條例第 8 條獲委任的三名額外董事)均有服務合約訂明其作為獨立非執行董事/非執行董事及執行總監會成員不超過三年的連續委任任期。該董事亦須按公司的組織章程細則第 89、91 及 92(a) 條(如適用)，在公司的股東週年大會輪流退任及重選/當選。馬時亨教授獲香港特區政府委任為公司非執行主席，任期三年，於 2016 年 1 月 1 日起生效。

### B 認股權

執行總監會每名成員於 2017 年 12 月 31 日的已行使及尚未行使認股權詳情，載列於董事局報告書中。

根據附註 45(i) 所述的 2007 年認股權計劃，所有執行總監會成員由 2007 年至 2014 年期間獲授認股權(附註 10A(i))。

根據認股權之歸屬條款，授出的認股權將由認股權的授予日期起計三年內，平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。

### C 獎勵股份

執行總監會每名成員於 2017 年 12 月 31 日的尚未行使獎勵股份的詳情，載列於董事局報告書中。

在行政人員股份獎勵計劃下(於附註 45(ii) 所述)，所有執行總監會成員可獲授受限制股份和/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。受限制股份是根據個別表現基準頒發，而表現股份則根據公司業務頒發。量度公司表現時會參考董事會較早前批准的表現及相對的表現時期和其他表現基準。

授出的受限制股份將會按比例於三年內均等分批確認歸屬(除非薪酬委員會另行決定)。授出的表現股份將會於薪酬委員會確認已達到相關表現基準及表現條件後確認歸屬。

## 綜合帳項附註

### 11 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	2017	2016
分佔物業發展所得的盈餘	609	270
收取物業作投資用途所得的收入	–	83
西鐵物業發展的代理費及其他收入(附註25C)	535	48
其他費用扣除雜項收入的淨額	(47)	(90)
	<b>1,097</b>	311

### 12 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2017	2016
折舊計提自以下有關的資產：		
– 香港客運業務	3,617	3,042
– 香港車站商務	125	115
– 香港物業租賃及管理業務	11	13
– 中國內地及國際附屬公司	117	101
– 其他業務	65	65
	<b>3,935</b>	3,336
攤銷計提自以下：		
– 服務經營權的有關資產：		
– 九鐵公司的兩鐵合併	900	771
– 中國內地及國際附屬公司	447	426
– 物業管理權	1	1
	<b>1,348</b>	1,198
– 已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(428)	(407)
	<b>920</b>	791
	<b>4,855</b>	4,127

## 13 利息及財務開支

百萬港元	2017	2016
關於下列各項的利息開支：		
– 銀行貸款、透支及資本市場貸款	986	739
– 服務經營權負債	707	710
– 其他債務(附註20F)	21	20
財務開支	61	74
匯兌虧損	191	75
	<b>1,966</b>	1,618
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(126)	(143)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	(6)	(2)
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入利息開支	4	20
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌虧損	(235)	(11)
– 投資淨額對沖		
– 無效部分	1	–
– 不符合對沖會計的衍生工具	–	5
	<b>(236)</b>	12
資本化利息開支	(373)	(632)
	<b>1,231</b>	855
銀行存款的利息收入	(326)	(243)
	<b>905</b>	612

截至2017年12月31日止年度內，資本化利息開支按每月預定借貸成本及/或按集團中有關公司的借貸成本，以每年2.2%至2.5%不等(2016年：每年2.3%至6.7%)計算。

截至2017年12月31日止年度內，有關深圳市軌道交通龍華綫的利息及財務開支扣除資本化利息後為1.26億港元(2016年：1.43億港元)，已被從深圳市人民政府收取的現金資助所抵銷。

截至2017年12月31日止年度內，被對沖的財務資產及負債的公允價值變動所帶來的虧損為1.03億港元(2016年：3,400萬港元收益)，而來自對沖工具(包括利息掉期及貨幣掉期)的公允價值收益則為1.09億港元(2016年：3,200萬港元虧損)，因此淨收益為600萬港元(2016年：200萬港元)。

## 綜合帳項附註

### 14 所得稅

#### A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	2017	2016
本期稅項		
– 香港利得稅項	1,305	989
– 中國內地及海外稅項	1,650	326
	2,955	1,315
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(47)	(75)
	2,908	1,240
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	4	49
– 超過相關折舊的折舊免稅額	361	771
– 撥備及其他	45	33
	410	853
	3,318	2,093

截至2017年12月31日止年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損(如有)後，按稅率16.5%(2016年：16.5%)計算。中國內地及海外附屬公司的稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

土地增值稅撥備是根據有關中國內地稅法及條例所載之規定而估算。土地增值稅已按增值額之累進稅率範圍撥備，而有若干可扣減項目。截至2017年12月31日止年度內，土地增值稅7.35億港元(2016年：8,400萬港元)已計入損益。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率16.5%(2016年：16.5%)計算，而在中國內地及海外產生的遞延稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

公司於年內購買儲稅券。詳情請參閱綜合帳項附註33。

#### B 按適用稅率計算的會計溢利與稅務開支的對帳：

	2017		2016	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前利潤	20,203		12,441	
按照在相關國家獲得除稅前溢利並以適用稅率計算的名義稅項	3,615	17.9	2,089	16.8
土地增值稅(扣除企業所得稅後淨額)	551	2.7	63	0.5
不可扣減支出的稅務影響	685	3.4	386	3.1
非課稅收入的稅務影響	(1,441)	(7.1)	(415)	(3.3)
未使用而且未確認的可抵扣稅務虧損的稅務影響	(45)	(0.2)	45	0.3
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(47)	(0.2)	(75)	(0.6)
實際稅項開支	3,318	16.5	2,093	16.8

## 15 股息

年內，已付及建議派發予公司股東的普通股息如下：

百萬港元	2017	2016
於年內應付的年度普通股息		
– 宣派的中期普通股息每股0.25港元(2016年：每股0.25港元)	1,501	1,475
– 匯報期末後建議派發的末期普通股息每股0.87港元(2016年：每股0.82港元)	5,227	4,842
	<b>6,728</b>	6,317
已付有關去年的年度普通股息		
– 於年內批准及應付/支付的末期普通股息每股0.82港元(2015年：每股0.81港元)	4,848	4,763

於匯報期末後建議派發的末期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

關於2017年中期及2017年末期普通股息，公司向全體股東提供以股代息選擇，惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬地之股東除外。

按照香港特區政府與公司於2015年11月30日訂立的協議(「高鐵香港段協議」)，公司會在以下於高鐵香港段協議中列明的條件(「條件」)獲滿足的情況下，將分兩期等額支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)：

- (i) 獨立股東批准；及
- (ii) 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔，

上述批准須於最後完成日期(即2016年9月30日，或如在該日期前高鐵香港段委託協議被終止，則於較早日期)前授予。

鑑於公司的獨立股東於2016年2月1日舉行的成員大會上批准，並獲立法會於2016年3月11日批准香港特區政府的額外財務承擔，因此條件已獲滿足。第一期特別股息已於2016年7月13日支付及第二期特別股息已於2017年7月12日支付。不設以股代息選擇。詳情載於附註24A。

支付予財政司司長法團的普通股息和特別股息詳情於附註49O披露。

## 16 每股盈利

### A 每股基本盈利

每股基本盈利以年內股東應佔利潤168.29億港元(2016年：102.54億港元)，及年內已發行的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

	2017	2016
於1月1日已發行普通股	5,905,290,065	5,858,228,236
已發行以股代息的影響	42,276,913	7,891,191
已行使認股權的影響	6,517,718	17,603,974
減：為股份獎勵計劃而持有的股份	(4,968,141)	(5,242,719)
於12月31日的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份	<b>5,949,116,555</b>	5,878,480,682



## 綜合帳項附註

### 16 每股盈利(續)

#### B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤168.29億港元(2016年：102.54億港元)，及就具攤薄效力的公司的認股權計劃及股份獎勵計劃作出調整的期內已發行的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

	2017	2016
於12月31日的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份	<b>5,949,116,555</b>	5,878,480,682
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	<b>6,358,526</b>	9,498,438
按股份獎勵計劃授出股份的影響	<b>5,836,521</b>	4,961,616
於12月31日的加權平均普通股數(攤薄)	<b>5,961,311,602</b>	5,892,940,736

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤105.15億港元(2016年：94.46億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利分別為1.77港元(2016年：1.61港元)及1.76港元(2016年：1.60港元)。

### 17 業務分類資料

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、中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理業務及其他業務)及(ii)物業發展業務(連同經常性業務稱為基本業務)。

集團由多個業務執行委員會來管理業務。根據為分配資源及評估表現而向內部最高級行政管理人員匯報資料的方式，集團將業務分為下列須呈報的類別：

- (i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士、及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸提供客運及相關服務。
- (ii) 香港車站商務：於香港客運業務網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。
- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 其他業務：與客運或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪360」(包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務)、鐵路顧問業務及提供予香港特區政府的項目管理服務。

## 17 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	中國內地及國際聯屬公司								總計
	香港客運業務	香港車站商務	香港物業租賃及管理業務	香港物業發展	中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理業務	中國內地物業發展	其他業務	未予分類金額	
<b>2017</b>									
收入	18,201	5,975	4,900	-	16,990	6,996	2,378	-	55,440
經營開支	(10,726)	(501)	(802)	-	(16,088)	(4,682)	(2,318)	-	(35,117)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	-	(332)	(332)
未計香港物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	7,475	5,474	4,098	-	902	2,314	60	(332)	19,991
香港物業發展利潤	-	-	-	1,097	-	-	-	-	1,097
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	7,475	5,474	4,098	1,097	902	2,314	60	(332)	21,088
折舊及攤銷	(4,479)	(163)	(12)	-	(136)	-	(65)	-	(4,855)
每年非定額付款	(1,340)	(589)	(4)	-	-	-	-	-	(1,933)
未計利息及財務開支前經營利潤	1,656	4,722	4,082	1,097	766	2,314	(5)	(332)	14,300
利息及財務開支	-	-	-	-	(13)	146	-	(1,038)	(905)
投資物業重估	-	-	6,314	-	-	-	-	-	6,314
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損	-	-	-	-	321	-	173	-	494
所得稅	-	-	-	(181)	(139)	(1,441)	-	(1,557)	(3,318)
截至2017年12月31日止年度利潤	1,656	4,722	10,396	916	935	1,019	168	(2,927)	16,885
<b>資產</b>									
固定資產	121,904	2,171	77,148	1	7,760	70	718	-	209,772
其他分類資產*	2,256	239	343	716	5,517	5,380	1,898	13,341	29,690
物業管理權	-	-	26	-	-	-	-	-	26
商譽	-	-	-	-	63	-	-	-	63
發展中物業	-	-	-	14,810	-	-	-	-	14,810
遞延開支	58	-	19	-	-	-	633	-	710
遞延稅項資產	-	2	-	-	64	-	3	-	69
證券投資	-	-	-	-	-	-	443	-	443
待售物業	-	-	-	876	-	471	-	-	1,347
聯營公司及合營公司權益	-	-	-	-	5,926	-	912	-	6,838
總資產	124,218	2,412	77,536	16,403	19,330	5,921	4,607	13,341	263,768
<b>負債</b>									
分類負債	9,419	3,242	2,091	8,433	7,675	1,217	2,201	52,594	86,872
服務經營權負債	10,292	-	-	-	178	-	-	-	10,470
總負債	19,711	3,242	2,091	8,433	7,853	1,217	2,201	52,594	97,342
<b>其他資料</b>									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	4,708	315	726	1	190	70	98	-	6,108
發展中物業	-	-	-	483	-	272	-	-	755
除折舊及攤銷外的非現金開支	38	3	-	-	1	-	2	-	44

\* 其他分類資產主要指為個別業務營運而取用的應收帳項、存料與備料、現金及現金等價物和其他資產。

## 綜合帳項附註

### 17 業務分類資料(續)

百萬港元	香港 客運業務	香港 車站商務	香港 物業租賃 及 管理業務	香港 物業發展	中國內地及 國際聯屬公司			未予分類 金額	總計
					中國內地 及國際 的鐵路、 物業租賃 及管理業務	中國內地 物業發展	其他業務		
<b>2016</b>									
收入	17,655	5,544	4,741	-	13,478	1,348	2,423	-	45,189
經營開支	(10,022)	(532)	(811)	-	(12,890)	(982)	(2,278)	-	(27,515)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	-	(361)	(361)
未計香港物業發展、折舊、 攤銷及每年非定額付款 前經營利潤	7,633	5,012	3,930	-	588	366	145	(361)	17,313
香港物業發展利潤	-	-	-	311	-	-	-	-	311
未計折舊、攤銷及每年非 定額付款前經營利潤	7,633	5,012	3,930	311	588	366	145	(361)	17,624
折舊及攤銷	(3,780)	(148)	(14)	-	(120)	-	(65)	-	(4,127)
每年非定額付款	(1,281)	(502)	(4)	-	-	-	-	-	(1,787)
未計利息及財務開支前 經營利潤	2,572	4,362	3,912	311	468	366	80	(361)	11,710
利息及財務開支	-	-	-	-	(16)	90	-	(686)	(612)
投資物業重估	-	-	808	-	-	-	-	-	808
應佔聯營公司利潤或虧損	-	-	-	-	288	(2)	249	-	535
所得稅	-	-	-	(44)	(130)	(191)	-	(1,728)	(2,093)
截至2016年12月31日止 年度利潤	2,572	4,362	4,720	267	610	263	329	(2,775)	10,348
<b>資產</b>									
固定資產	121,418	2,059	70,116	-	7,659	-	690	-	201,942
其他分類資產*	2,291	297	332	623	3,902	5,915	1,781	13,422	28,563
物業管理權	-	-	27	-	-	-	-	-	27
商譽	-	-	-	-	57	-	-	-	57
發展中物業	-	-	-	14,479	-	3,005	-	-	17,484
遞延開支	30	-	12	-	-	-	421	-	463
遞延稅項資產	-	2	-	-	12	11	-	-	25
證券投資	-	-	-	-	-	-	370	-	370
待售物業	-	-	-	985	-	409	-	-	1,394
聯營公司權益	-	-	-	-	4,915	1,230	870	-	7,015
總資產	123,739	2,358	70,487	16,087	16,545	10,570	4,132	13,422	257,340
<b>負債</b>									
分類負債	24,361	2,989	2,005	2,339	7,226	7,267	2,019	49,071	97,277
服務經營權負債	10,344	-	-	-	163	-	-	-	10,507
總負債	34,705	2,989	2,005	2,339	7,389	7,267	2,019	49,071	107,784
<b>其他資料</b>									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	4,968	285	679	-	183	-	15	-	6,130
在建鐵路工程	5,376	-	-	-	-	-	-	-	5,376
發展中物業	-	-	-	435	-	525	-	-	960
除折舊及攤銷外的 非現金開支	57	5	-	-	3	-	-	-	65

\* 其他分類資產主要指為個別業務營運而取用的應收帳項、存料與備料、現金及現金等價物和其他資產。

## 17 業務分類資料(續)

未予分類的資產及負債主要包括現金、銀行結餘及存款、儲稅券、財務衍生工具資產及負債、附帶利息的借貸、本期所得稅以及遞延稅項負債。

截至2017年12月31日止年度內，一名(2016年：一名)屬中國內地及國際聯屬公司業務類別的客戶為集團帶來的收入超過集團總收入之10%。這名客戶佔集團之總收入約12.22%(2016年：14.38%)。

下表列示來自集團以外客戶收入及指定非流動資產(包括集團的固定資產、物業管理權、商譽、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支及聯營公司及合營公司權益)按區域分佈的資料。客戶的區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。指定非流動資產內的物業、機器及設備、在建鐵路工程及發展中物業乃按照該資產的所在地區分。遞延開支乃按照該建議中的資本性工程的所在地區分。至於服務經營權、資產物業管理權及商譽，則按照有關的經營所在地區分。而聯營公司及合營公司權益，是按照經營所在地區分。

百萬港元	來自集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	2017	2016	2017	2016
香港(所屬地)	<b>31,194</b>	30,246	<b>218,401</b>	210,120
澳洲	<b>10,024</b>	8,641	<b>376</b>	355
中國內地	<b>7,846</b>	2,176	<b>12,525</b>	15,702
瑞典	<b>4,982</b>	2,952	<b>807</b>	719
英國	<b>1,184</b>	1,086	<b>110</b>	92
其他國家	<b>210</b>	88	-	-
	<b>24,246</b>	14,943	<b>13,818</b>	16,868
	<b>55,440</b>	45,189	<b>232,219</b>	226,988

## 18 其他全面收益

A 與集團之其他全面收益各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	2017			2016		
	除稅前金額	稅項(支出)/利益	除稅後金額	除稅前金額	稅項支出	除稅後金額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
- 海外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表	<b>981</b>	-	<b>981</b>	(856)	-	(856)
- 非控股權益	<b>16</b>	-	<b>16</b>	(7)	-	(7)
	<b>997</b>	-	<b>997</b>	(863)	-	(863)
自用土地及樓宇的重估盈餘	<b>302</b>	<b>(49)</b>	<b>253</b>	156	(25)	131
重新計量界定福利計劃淨負債	<b>1,004</b>	<b>(166)</b>	<b>838</b>	149	(26)	123
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註18B)	<b>(181)</b>	<b>32</b>	<b>(149)</b>	450	(75)	375
其他全面收益	<b>2,122</b>	<b>(183)</b>	<b>1,939</b>	(108)	(126)	(234)

## 綜合帳項附註

### 18 其他全面收益(續)

B 來自集團其他全面收益的現金流量對沖各組成部分如下：

百萬港元	2017	2016
現金流量對沖：		
年內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	50	427
轉撥至對沖項目的最初帳面金額	(2)	2
轉撥至損益表的金額：		
– 利息及財務開支(附註13)	(231)	9
– 其他開支(附註9E)	2	12
	(181)	450
因以下項目稅務影響：		
– 年內確認對沖項目工具的公允價值變動	(7)	(71)
– 轉撥至損益表的金額	39	(4)
	(149)	375

### 19 投資物業

集團及公司的投資物業全部位於香港並按公允價值列帳，其變動及分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
於1月1日	70,060	68,388	68,517	66,900
添置	712	672	699	646
由其他物業、機器及設備轉入(附註20)	–	192	–	192
公允價值變更	6,314	808	6,136	779
於12月31日	77,086	70,060	75,352	68,517
長期租賃	17	18	17	18
中期租賃	77,069	70,042	75,335	68,499
	77,086	70,060	75,352	68,517

所有投資物業已於2016年及2017年12月31日重估。相關的公允價值計量詳情列於附註44。因重新估值所產生的公允價值增加淨額63.14億港元(2016年：8.08億港元)已計入綜合損益表。投資物業每半年經由仲量聯行有限公司重新評估，未來的市況轉變可能產生的進一步損益，會於往後期間在損益表中確認。於2016年12月31日止的原值或估值包括25.85億港元的發展中的投資物業。

集團的投資物業根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金，與其他物業的應收租金一併於附註20D披露。



## 20 其他物業、機器及設備

集團

百萬港元	租賃土地	自用土地 及樓宇	土木工程	機器 及設備	在建資產	總計
<b>2017</b>						
原值或估值						
於2017年1月1日	1,757	3,566	61,508	84,146	3,297	154,274
添置	-	-	-	244	2,630	2,874
清理/撇減	-	-	(4)	(461)	(11)	(476)
重估盈餘	-	182	-	-	-	182
其他物業、機器及設備內的重新分類	-	-	350	(348)	(2)	-
轉撥至額外經營權財產(附註21)	-	-	-	(6)	5	(1)
其他投入使用資產	-	-	127	2,010	(2,137)	-
匯兌差異	-	-	-	132	4	136
於2017年12月31日	1,757	3,748	61,981	85,717	3,786	156,989
原值	1,757	-	61,981	85,717	3,786	153,241
於2017年12月31日估值	-	3,748	-	-	-	3,748
累計折舊						
於2017年1月1日	272	-	7,824	42,565	-	50,661
年內折舊	34	120	526	3,255	-	3,935
清理後撥回	-	-	(4)	(418)	-	(422)
重估後撥回	-	(120)	-	-	-	(120)
匯兌差異	-	-	-	46	-	46
於2017年12月31日	306	-	8,346	45,448	-	54,100
於2017年12月31日帳面淨值	1,451	3,748	53,635	40,269	3,786	102,889
<b>2016</b>						
原值或估值						
於2016年1月1日	732	3,721	47,408	73,670	1,967	127,498
添置	-	-	-	285	2,841	3,126
清理/撇減	-	-	(1)	(523)	(19)	(543)
重估盈餘	-	37	-	-	-	37
其他物業、機器及設備內的重新分類	-	-	(2)	2	-	-
轉撥至投資物業(附註19)	-	(192)	-	-	-	(192)
轉撥至額外經營權財產(附註21)	-	-	-	(7)	(10)	(17)
由在建鐵路工程轉入(附註23)	1,025	-	13,822	9,313	280	24,440
其他投入使用資產	-	-	281	1,480	(1,761)	-
匯兌差異	-	-	-	(74)	(1)	(75)
於2016年12月31日	1,757	3,566	61,508	84,146	3,297	154,274
原值	1,757	-	61,508	84,146	3,297	150,708
於2016年12月31日估值	-	3,566	-	-	-	3,566
累計折舊						
於2016年1月1日	258	-	7,414	40,250	-	47,922
年內折舊	14	119	410	2,793	-	3,336
清理後撥回	-	-	-	(459)	-	(459)
重估後撥回	-	(119)	-	-	-	(119)
匯兌差異	-	-	-	(19)	-	(19)
於2016年12月31日	272	-	7,824	42,565	-	50,661
於2016年12月31日帳面淨值	1,485	3,566	53,684	41,581	3,297	103,613

概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

## 綜合帳項附註

### 20 其他物業、機器及設備(續)

公司

百萬港元	租賃土地	自用土地 及樓宇	土木工程	機器 及設備	在建資產	總計
<b>2017</b>						
原值或估值						
於2017年1月1日	1,757	3,566	61,508	81,848	3,218	151,897
添置	-	-	-	64	2,543	2,607
清理/撇減	-	-	(4)	(457)	(11)	(472)
重估盈餘	-	182	-	-	-	182
其他物業、機器及設備內的重新分類	-	-	350	(350)	-	-
轉撥至額外經營權財產(附註21)	-	-	-	(6)	5	(1)
其他投入使用資產	-	-	128	1,929	(2,057)	-
於2017年12月31日	1,757	3,748	61,982	83,028	3,698	154,213
原值	1,757	-	61,982	83,028	3,698	150,465
於2017年12月31日估值	-	3,748	-	-	-	3,748
累計折舊						
於2017年1月1日	272	-	7,824	41,473	-	49,569
年內折舊	34	120	526	3,098	-	3,778
清理後撥回	-	-	(4)	(415)	-	(419)
重估後撥回	-	(120)	-	-	-	(120)
於2017年12月31日	306	-	8,346	44,156	-	52,808
於2017年12月31日帳面淨值	1,451	3,748	53,636	38,872	3,698	101,405
<b>2016</b>						
原值或估值						
於2016年1月1日	732	3,721	47,408	71,424	1,933	125,218
添置	-	-	-	174	2,775	2,949
清理/撇減	-	-	(1)	(518)	(19)	(538)
重估盈餘	-	37	-	-	-	37
其他物業、機器及設備內的重新分類	-	-	(2)	2	-	-
轉撥至投資物業(附註19)	-	(192)	-	-	-	(192)
轉撥至額外經營權財產(附註21)	-	-	-	(7)	(10)	(17)
由在建鐵路工程轉入(附註23)	1,025	-	13,822	9,313	280	24,440
其他投入使用資產	-	-	281	1,460	(1,741)	-
於2016年12月31日	1,757	3,566	61,508	81,848	3,218	151,897
原值	1,757	-	61,508	81,848	3,218	148,331
於2016年12月31日估值	-	3,566	-	-	-	3,566
累計折舊						
於2016年1月1日	258	-	7,414	39,282	-	46,954
年內折舊	14	119	410	2,649	-	3,192
清理後撥回	-	-	-	(458)	-	(458)
重估後撥回	-	(119)	-	-	-	(119)
於2016年12月31日	272	-	7,824	41,473	-	49,569
於2016年12月31日帳面淨值	1,485	3,566	53,684	40,375	3,218	102,328

## 20 其他物業、機器及設備(續)

A 集團及公司的租賃土地的租賃期分析如下：

### 集團及公司

百萬港元	2017	2016
帳面淨值		
– 長期租賃	125	128
– 中期租賃	1,326	1,357
	<b>1,451</b>	<b>1,485</b>

與香港客運業務有關的土木工程、機器及設備所坐落的土地的租賃是根據營運協議批予公司，並與公司的鐵路專營權同時屆滿(附註49A、49B及49C)。

根據租賃條款，公司須自行承擔包括地下及架空結構等所有租賃用地的維修保養開支。至於坐落於如青嶼幹線等與其他用戶共用的結構內的用地，公司只須負責與鐵路有關的維修。按租賃條款所支付的一切維修費用，均記入綜合損益表內作為香港客運業務的相關開支。

B 集團的所有自用土地及樓宇均位於香港，以中期租賃持有，並以公允價值列帳。相關的公允價值計量詳情列於附註44。重估盈餘3.02億港元(2016年：1.56億港元)及有關的遞延稅項費用4,900萬港元(2016年：2,500萬港元)已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備(附註42F)。倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於2017年12月31日的帳面金額應為7.44億港元(2016年：7.70億港元)。

C 在建資產包括與鐵路營運有關的資本性工程項目。

D 集團按經營租賃形式將投資物業及車站小商店(包括免稅店)出租。租約一般為期1至10年，並有權於租約期屆滿後續約，而屆時將重新商訂所有條款。租賃款項會定期調整以反映市場租值。若干租賃包含按營業額計算的額外租金，部分根據指定額度釐定。授予租戶的租金優惠會於綜合損益表中攤銷，作為應收租賃款項淨額的一部分。

集團及公司持作經營租賃用途的投資物業帳面總值分別為770.86億港元(2016年：674.75億港元)及753.52億港元(2016年：659.32億港元)，持作經營租賃用途的車站小商店的成本為7.33億港元(2016年：6.86億港元)，而相關的累計折舊為4.15億港元(2016年：3.77億港元)。

根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金總額如下：

百萬港元	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
1年內	<b>7,852</b>	7,262	<b>7,393</b>	6,934
1至5年內	<b>15,663</b>	15,412	<b>14,566</b>	14,819
5年後	<b>648</b>	2,326	<b>124</b>	2,031
	<b>24,163</b>	25,000	<b>22,083</b>	23,784

### 20 其他物業、機器及設備(續)

**E** 除上述附註20A所提及租賃土地會視作以融資租賃外，集團以融資租賃出租機器及設備，並於2024年到期。集團可選擇於租賃期屆滿時按個別議價收購收益權購入租賃的設備。租賃並不包括為或然租金。

於匯報期末，集團以融資租賃添置的機器及設備帳面淨值為4.84億港元(2016年：4.37億港元)。

**F** 於2003年3月，集團與無關連第三方訂立一連串結構式交易，將若干載客車卡租出及租回(「租賃交易」)，涉及的資產於2003年3月31日的原值總額為25.62億港元，帳面淨值總額為16.74億港元。根據租賃交易，集團將資產租予美國機構投資者(「投資者」)，後者已預付所有與租賃協議有關的租金。同時，集團從投資者按21年至29年不等的租賃期租回有關資產，並須按預定付款時間表支付租金。集團可選擇於租賃期屆滿時按固定金額購入投資者於有關資產中的租賃權益。部分從投資者收取的預付租金款項已用作投資債券以支付集團租賃債務及按租賃交易行使其中購買權所應付的金額。倘若這些債券未能符合某些信貸評級要求，集團須以其他債券替代。此外，集團已提供備用信用證給投資者以保證集團能支付因交易提前於到期日終止而產生的額外金額。

集團保留資產的法定所有權，而集團於鐵路業務中動用該等資產亦不受限制。

由於訂立租賃交易，一筆為數約36.88億港元的金額已收訖在投資戶口內，並用以購入債券(「抵銷證券」)。抵銷證券的收益將用於支付長期租金，這些租金於2003年3月的預期淨現值約為35.33億港元。因此，集團於2003年由租賃交易所獲得的金額扣除成本後為1.41億港元。由於集團不能按集團自身目的操控投資戶口，而上述債券所得的收入將用以支付集團應付的租金，因此，該等債務及抵銷證券的投資在2003年3月並無確認為集團的債項和資產。集團所收取的現金淨額作遞延收益入帳，並以租賃期限於綜合損益表攤銷入帳至2008年，其時，因某些抵銷證券的信貸評級被調低，集團以備用信用證替代這些證券，並將相關開支全數抵銷剩餘的遞延收益。

## 21 服務經營權資產

集團及公司的服務經營權資產變動及分析如下：

### 集團

百萬港元	與九鐵公司的兩鐵合併					
	最初 經營權財產	額外 經營權財產	深圳市 軌道交通 龍華綫	斯德 哥爾摩 地鐵	倫敦 Crossrail	總計
<b>2017</b>						
原值						
於2017年1月1日	15,226	10,747	8,430	65	53	34,521
年內淨增置	-	2,440	52	18	-	2,510
清理	-	(74)	(34)	-	-	(108)
由其他物業、機器及設備轉入(附註20)	-	1	-	-	-	1
資本化調整	-	-	(90)	-	-	(90)
匯兌差異	-	-	642	1	6	649
於2017年12月31日	15,226	13,114	9,000	84	59	37,483
累計攤銷						
於2017年1月1日	2,766	1,697	1,723	54	12	6,252
年內攤銷	304	596	431	8	8	1,347
清理後撥回	-	(51)	(12)	-	-	(63)
匯兌差異	-	-	148	-	2	150
於2017年12月31日	3,070	2,242	2,290	62	22	7,686
於2017年12月31日帳面淨值	12,156	10,872	6,710	22	37	29,797
<b>2016</b>						
原值						
於2016年1月1日	15,226	8,569	9,070	65	64	32,994
年內淨增置	-	2,252	75	5	-	2,332
清理	-	(91)	(8)	-	-	(99)
由其他物業、機器及設備轉入(附註20)	-	17	-	-	-	17
政府對委託工程的收回額	-	-	(125)	-	-	(125)
匯兌差異	-	-	(582)	(5)	(11)	(598)
於2016年12月31日	15,226	10,747	8,430	65	53	34,521
累計攤銷						
於2016年1月1日	2,461	1,294	1,428	51	5	5,239
年內攤銷	305	466	411	7	8	1,197
清理後撥回	-	(63)	(4)	-	-	(67)
匯兌差異	-	-	(112)	(4)	(1)	(117)
於2016年12月31日	2,766	1,697	1,723	54	12	6,252
於2016年12月31日帳面淨值	12,460	9,050	6,707	11	41	28,269



## 綜合帳項附註

### 21 服務經營權資產(續)

公司

百萬港元	與九鐵公司的兩鐵合併		總計
	最初經營權財產	額外經營權財產	
<b>2017</b>			
原值			
於2017年1月1日	<b>15,226</b>	<b>10,715</b>	<b>25,941</b>
年內淨增置	–	<b>2,440</b>	<b>2,440</b>
清理	–	<b>(74)</b>	<b>(74)</b>
由其他物業、機器及設備轉入(附註20)	–	<b>1</b>	<b>1</b>
於2017年12月31日	<b>15,226</b>	<b>13,082</b>	<b>28,308</b>
累計攤銷			
於2017年1月1日	<b>2,766</b>	<b>1,697</b>	<b>4,463</b>
年內攤銷	<b>304</b>	<b>596</b>	<b>900</b>
清理後撥回	–	<b>(51)</b>	<b>(51)</b>
於2017年12月31日	<b>3,070</b>	<b>2,242</b>	<b>5,312</b>
於2017年12月31日帳面淨值	<b>12,156</b>	<b>10,840</b>	<b>22,996</b>
<b>2016</b>			
原值			
於2016年1月1日	15,226	8,569	23,795
年內淨增置	–	2,220	2,220
清理	–	(91)	(91)
由其他物業、機器及設備轉入(附註20)	–	17	17
於2016年12月31日	15,226	10,715	25,941
累計攤銷			
於2016年1月1日	2,461	1,294	3,755
年內攤銷	305	466	771
清理後撥回	–	(63)	(63)
於2016年12月31日	2,766	1,697	4,463
於2016年12月31日帳面淨值	12,460	9,018	21,478

最初經營權財產乃關於與九鐵公司的兩鐵合併於開始日確認的支出，而額外經營權財產乃關於與兩鐵合併的開始日之後最初經營權財產的替換及/或升級的支出。

### 22 物業管理權

物業管理權乃關於由兩鐵合併指定日期起，公司獲得九鐵公司授權管理現時及未來的物業。

集團及公司

百萬港元	2017	2016
於1月1日及12月31日的原值	<b>40</b>	40
累計攤銷		
於1月1日	<b>13</b>	12
年內攤銷	<b>1</b>	1
於12月31日	<b>14</b>	13
於12月31日帳面淨值	<b>26</b>	27

## 23 在建鐵路工程

### A 港島綫西延項目

於2009年7月13日，公司與香港特區政府就港島綫西延的融資安排、設計、建造及包括相關服務和設施的營運簽訂了工程項目協議。

根據協議，香港特區政府於2010年3月提供123億港元的現金資助予公司(根據初步項目協議，另外4億港元的現金資助已於2008年2月收訖)。此現金資助受一項還款機制所規限，根據該機制，公司將於港島綫西延開始商業營運後24個月內，即2016年12月(按照於2014年12月28日開始商業營運)，向香港特區政府支付鐵路及相關工程中若干資本性開支、價格上漲成本、土地成本及或有費用的實際成本低於原先估計的金額(連同利息)。根據於2016年12月簽訂的補充協議，公司及香港特區政府同意延長還款機制的時間框架至不遲於2018年6月30日。截至2017年12月31日止年度內，公司根據還款機制並沒有預付任何款項予香港特區政府(2016年：本金4,800萬港元及利息1,800萬港元)。

### B 南港島綫項目

於2011年5月17日，香港特區政府與公司就南港島綫的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

截至2016年12月31日止年度內，隨著南港島綫於2016年12月28日啟用，176億港元已由在建鐵路工程轉撥至其他物業、機器及設備。

### C 觀塘綫延綫項目

於2011年5月17日，香港特區政府與公司就觀塘綫延綫的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

截至2016年12月31日止年度內，隨著觀塘綫延綫於2016年10月23日啟用，68億港元已由在建鐵路工程轉撥至其他物業、機器及設備。

## 24 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程

### A 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目

(a) 高鐵香港段初步委託協議：於2008年11月24日，香港特區政府與公司簽訂有關高鐵香港段的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「高鐵香港段初步委託協議」)。按照高鐵香港段初步委託協議，香港特區政府負責向公司支付公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。

(b) 高鐵香港段委託協議：於2009年，基於理解到公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段，香港特區政府決定請公司進行高鐵香港段的建造、測試及通車試行。於2010年1月26日，香港特區政府與公司就高鐵香港段的建造及通車試行訂立另一份委託協議(「高鐵香港段委託協議」)。根據高鐵香港段委託協議，公司負責進行或促使就高鐵香港段的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高鐵香港段的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用(「委託費用」)及就此進行融資，並按照協定付款時間表向公司支付一筆費用(「項目管理費用」)(對該等安排隨後之修訂於以下描述)。截至2017年12月31日及截至本年報發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的項目管理費用。

倘若公司違反高鐵香港段委託協議，香港特區政府有權向公司提出申索，並且根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府可就其因公司疏忽履行其根據高鐵香港段委託協議的責任或公司違反高鐵香港段委託協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據高鐵香港段委託協議，公司就高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於公司根據高鐵香港段委託協議收取的項目管理費用及其他費用，以及公司根據高鐵香港段初步委託協議收取的若干費用(「責任上限」)。截至本年報發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

於2014年4月，公司宣布高鐵香港段項目的建造期需要延長，客運服務的目標通車時間修訂為2017年年底。

### 24 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程(續)

#### A 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目(續)

於2015年6月30日，公司向香港特區政府匯報，指出公司估計：

- 將在2018年第三季完成高鐵香港段工程(包括六個月的計劃緩衝時間)(「高鐵香港段經修訂工程時間表」)；及
- 根據高鐵香港段經修訂工程時間表，項目總成本為853億港元(包含備用資金)。

因對本公司於2015年6月30日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與公司已同意項目造價估算減少至844.2億港元(「經修訂造價估算」)。

(c) 高鐵香港段協議：香港特區政府與公司於2015年11月30日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的協議(「高鐵香港段協議」)。高鐵香港段協議包含綜合條款組合(受限於根據下文附註24A(c)(vi)列明的條件)並規定：

(i) 香港特區政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價(包括原有的造價預算650億港元加上經協定增加的194.2億港元項目造價估算(委託費用(最高為844.2億港元)中超過650億港元的部分為「目前超支」))；

(ii) 如項目造價超過844.2億港元，公司將承擔和支付超出該金額(如有)的項目造價部分(「進一步超支」)，但不包括若干經協定的例外費用(即高鐵香港段協議中規定由於法律改變、不可抗力事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用)；

(iii) 公司將以同等金額分兩期以現金支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)。第一期股息已於2016年7月13日支付，而第二期股息已於2017年7月12日支付；

(iv) 香港特區政府保留對公司在高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議(「委託協議」)下的目前超支的責任問題(如有)(包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制，包括將爭議提交仲裁的權利。根據高鐵香港段委託協議，責任上限相等於項目管理費用、公司在高鐵香港段委託協議下收取的任何其他費用及公司在高鐵香港段初步委託協議下收取的若干費用。因此，責任上限由最多為49.4億港元及因項目管理費用根據高鐵香港段協議增加後上升至最多為66.9億港元(原因是其將相等於高鐵香港段委託協議下所增加的項目管理費用63.4億港元加上上述額外費用)。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限，在委託協議下公司就目前超支的責任將超出責任上限，則公司須：

- 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額，最高至責任上限；
- 尋求獨立股東在另一次成員大會上(在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票)批准公司承擔該超出責任；及
- 在取得上文剛述的獨立股東批准後，向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准，公司將不會向香港特區政府支付該金額。

(v) 對高鐵香港段委託協議作出若干修訂，以反映高鐵香港段協議所載的安排，包括根據高鐵香港段委託協議應向公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元(反映了公司預期因履行高鐵香港段委託協議下與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計)及以反映高鐵香港段經修訂工程時間表；及

(vi) 高鐵香港段協議下的安排(包括支付特別股息)取決於：

- 獨立股東批准(已於2016年2月1日舉行的成員大會上尋求)；及
- 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔。

高鐵香港段協議(及特別股息)於2016年2月1日舉行的成員大會上獲公司的獨立股東批准，並於2016年3月11日獲得立法會批准香港特區政府的額外財務承擔而成為無條件。

## 24 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程(續)

### A 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目(續)

(d) 公司並無就下列各項於公司帳項作出任何撥備：

(i) 公司須承擔任何進一步超支(如有)的任何可能責任，原因是公司相信現時無需對高鐵香港段經修訂工程時間表或經修訂造價估算844.2億港元作進一步修訂；

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，公司可能須承擔的任何可能責任(於上文附註24A(c)(iv)更具體說明)，原因是(a)公司並未接獲香港特區政府針對公司提出任何索償或仲裁(因高鐵香港段協議緣故，須待高鐵香港段開始投入商業營運後方可進行)的任何通知(截至2017年12月31日及截至本年報發表之日期)；(b)公司受責任上限所保障；及(c)由於高鐵香港段協議，公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及

(iii) 任何項目管理費用可能不足以使公司全數收回其因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本，原因是基於目前已知情況，公司估計根據高鐵香港段協議增加後的項目管理費用應足以支付該等成本，

而且(如適用)因公司未能有足夠的可靠性去估算公司的責任或負債金額(如有)。

(e) 截至2017年12月31日止年度內，項目管理收入7.33億港元(2016年：8.11億港元)已在綜合損益表中確認。

### B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

(a) 沙中綫初步委託協議：於2008年11月24日，香港特區政府與公司簽訂有關沙中綫的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「沙中綫初步委託協議」)。按照沙中綫初步委託協議，公司負責進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而香港特區政府則負責直接支付該等工作的總成本。

(b) 沙中綫前期工程委託協議：於2011年5月17日，香港特區政府與公司就沙中綫的若干備置工程之融資、建造、服務與設備採購及其他事項訂立另一份委託協議(「沙中綫前期工程委託協議」)。根據沙中綫前期工程委託協議，公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向公司支付所有工程成本(「沙中綫前期工程成本」)。

於2015年8月，公司已通知香港特區政府公司就沙中綫前期工程委託協議下的工程的成本估算將超出原先估算的73.50億港元。於2016年2月，公司已通知香港特區政府超支金額估算將會是12.67億港元(包含備用資金)。於2016年12月，公司完成對沙中綫前期工程委託協議下項目造價估算的評估，並就公司對該等工作的委託成本修訂至86.171億港元通知香港特區政府。於2017年1月，香港特區政府向立法會工務小組委員會申請額外撥款以應付超出香港特區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。

(c) 沙中綫委託協議：於2012年5月29日，公司與香港特區政府就沙中綫簽訂有關建造及通車試行的委託協議(「沙中綫委託協議」)。按照沙中綫委託協議，除了因屬於現有與九鐵公司訂立的服務經營權協議下的若干資產(包括列車、訊號、無線電及主要控制系統)修改、升級或擴展工程的若干費用，由公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議中指定的所有工程成本，包括承建商成本及公司成本(「銜接工程成本」)。公司將會就有關修改、升級或擴展工程的費用分擔一定金額。該金額主要透過公司於將來產生的公司本應承擔的維修資本開支的減少以抵付。公司負責進行或促使他人進行沙中綫初步委託協議、沙中綫前期工程委託協議和沙中綫委託協議(統稱「沙中綫協議」)內指定的工程，從而獲得項目管理費用合共78.93億港元。截至2017年12月31日及截至本年報發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的項目管理費用。

## 綜合帳項附註

### 24 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程(續)

#### B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

公司就沙中綫委託協議內的主要建造工程，獲得香港特區政府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，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價估算的詳細評估，最新估算已於2017年12月5日提交香港特區政府審核。考慮到若干因素(包括考古發現、香港特區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。

倘若公司違反沙中綫協議，香港特區政府有權向公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因公司在履行相關的沙中綫協議下之義務所犯的疏忽所產生的虧損而獲得彌償。根據沙中綫委託協議，公司就沙中綫協議所產生或相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於公司在沙中綫協議下收到的費用。截至本年報發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

(d) 鑑於(i)沙中綫協議列明，香港特區政府須全數承擔相關上述成本；及(ii)(截至2017年12月31日及截至本年報發表之日期)公司並未收到香港特區政府就任何沙中綫協議向公司提出任何申索通知(如適用)，故此公司未能有足夠的可靠性去估算公司因上述事項而產生的責任或負債金額(如有)。

(e) 截至2017年12月31日止年度內，項目管理收入9.92億港元(2016年：9.79億港元)已在綜合損益表中確認。

此外，截至2017年12月31日止年度內，香港特區政府應付公司的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本為12.68億港元(2016年：15.97億港元)。於2017年12月31日，香港特區政府仍須向公司支付的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本金額為13.18億港元(2016年：13.59億港元)。

### 25 發展中物業

根據建造鐵路支綫的項目協議及兩鐵合併中的物業組合協議，公司獲香港特區政府授予鐵路沿綫車站的土地發展權。

於2017年12月31日，公司尚未完成的香港物業發展項目包括位於將軍澳第八十六區(日出康城)車廠及在油塘的通風大樓之將軍澳支綫物業發展項目；位於黃竹坑地塊的南港島綫物業發展項目；位於何文田一幅地塊的觀塘綫延綫物業發展項目及位於相關鐵路沿綫的東鐵綫/輕鐵物業發展項目。

於2011年，公司的兩間全資附屬公司，港鐵軌道交通(深圳)有限公司及港鐵物業(深圳)有限公司，成功投得在深圳市軌道交通龍華綫車廠一號地段的地塊。在2012年5月3日，該兩間附屬公司在中國內地成立一間項目公司—港鐵物業發展(深圳)有限公司，以在該地段進行住宅及商業發展(「深圳市物業發展項目」)。部分來自該物業項目的淨利潤將與深圳市人民政府分攤。



## 25 發展中物業(續)

### A 發展中物業

#### 集團

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷 從發展商 收取的款項	轉出至 待售物業	轉撥至 利潤或虧損	匯兌差異	於12月31日 結餘
<b>2017</b>							
香港物業發展項目	14,479	483	(152)	-	-	-	14,810
深圳市物業發展項目	3,005	272	-	(178)	(3,194)	95	-
	17,484	755	(152)	(178)	(3,194)	95	14,810
<b>2016</b>							
香港物業發展項目	14,046	435	(2)	-	-	-	14,479
深圳市物業發展項目	3,937	525	-	(409)	(791)	(257)	3,005
	17,983	960	(2)	(409)	(791)	(257)	17,484

#### 公司

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷從發展商 收取的款項	於12月31日 結餘
<b>2017</b>				
香港物業發展項目	14,479	483	(152)	14,810
<b>2016</b>				
香港物業發展項目	14,046	435	(2)	14,479

包含於發展中物業的香港租賃土地以中期租賃方式持有。

### B 保管資金

作為機場鐵路、將軍澳支綫及東鐵綫/九龍南綫若干物業發展項目的資金保管者，公司收取及管理售賣該等發展物業的訂金與收入。有關款項會存入指定的獨立銀行戶口，並連同所得利息發放予發展商，以償付發展商分別按香港特區政府同意方案及發展協議的條款所墊支的發展成本。任何餘額只會在履行所有與該等物業發展有關的責任後才會發放。因此，所保管的資金及有關銀行存款的結餘，並未列入集團及公司的財務狀況表內。截至2017年12月31日止年度內，確認保管資金為39.50億港元(2016年：54.14億港元)

### C 西鐵物業發展

作為兩鐵合併的一部分，公司獲委任為九鐵公司及其若干附屬公司(「西鐵附屬公司」)的代理人，發展西鐵沿綫的指定發展用地。就屯門發展項目，公司可收取根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用；就其他發展項目，公司可收取相當於銷售收入總額0.75%的代理費用。同時，公司可向西鐵附屬公司追償其就西鐵發展項目所產生的全部費用另加16.5%的間接費用連同應計利息。截至2017年12月31日止年度內，確認有關西鐵物業發展的代理費收入及其他收入為5.35億港元(2016年：4,800萬港元)(附註11)。截至2017年12月31日止年度內，公司產生的可追償費用包括間接費用及應計利息為1.02億港元(2016年：9,500萬港元)。

## 綜合帳項附註

### 26 遞延開支

#### 集團及公司

百萬港元	2017	2016
於1月1日結餘	463	288
年內開支	247	175
於12月31日結餘	710	463

### 27 於附屬公司的投資

#### 公司

百萬港元	2017	2016
非上市股份，按成本	1,455	1,402

於2017年12月31日，已記入集團綜合帳項的附屬公司之詳情載於下表。

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本	所佔權益比例			註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司 持有		
<b>2017年全年擁有的附屬公司</b>						
地鐵榮標有限公司	10,000 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
恆福花園物業管理有限公司	10,000 港元	100%	100%	–	香港	物業投資及管理
MTR (Estates Management) Limited	1,000 港元	100%	100%	–	香港	投資控股及物業管理
港鐵學院投資控股(香港)有限公司	1 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
港鐵學院(香港)有限公司	10,000 港元	100%	–	100%	香港	管理港鐵學院的運作
MTR Australia Investment Holdings (Hong Kong) Limited	1 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
港鐵北京四號綫投資有限公司	1 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
港鐵建築有限公司	2 港元	100%	100%	–	香港	一般建築、維修 及工程工作
港鐵中國商業管理第一控股有限公司	1,000 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
地鐵中國顧問有限公司	1,000 港元	100%	100%	–	香港	鐵路顧問服務
地鐵中國物業控股有限公司	1 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
地鐵中國物業有限公司	1,000 港元	100%	100%	–	香港	物業管理相關的 顧問服務
港鐵中國服務控股(香港)有限公司	10,000 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
MTR Engineering Services Limited <sup>a</sup>	1,000 港元	100%	100%	–	香港	工程及其他顧問服務
港鐵杭州一號綫投資有限公司	1,000 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
MTR Hangzhou Line 5 Investment Holdings (Hong Kong) Limited	1,000 港元	100%	100%	–	香港	投資控股

## 27 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本	所佔權益比例			註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司 持有		
港鐵信息系統有限公司	1,000 港元	100%	100%	–	香港	向港鐵附屬及 聯營公司 發出港鐵軟件牌照
港鐵澳門投資控股(香港)有限公司	1 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
MTR Northwest Rapid Transit (Sydney) Company Limited	1 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
港鐵物業代理有限公司	2 港元	100%	100%	–	香港	物業代理及 行政服務
港鐵物業(北京)第一有限公司	1 港元	100%	–	100%	香港	物業發展、投資及管理
港鐵物業(深圳)有限公司	1 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
港鐵物業(天津)第一有限公司	1 港元	100%	–	100%	香港	投資控股
MTR Qatar Transit (Hong Kong) Company Limited <sup>^</sup>	1 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
港鐵深圳投資控股有限公司	400,000 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
港鐵深圳六號線投資控股(香港) 有限公司	10,000 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
MTR Telecommunication Company Limited	100,000,000 港元	100%	100%	–	香港	無線電訊服務
香港鐵路旅遊有限公司	2,500,000 港元	100%	100%	–	香港	旅遊服務
昂坪 360 有限公司	2 港元	100%	100%	–	香港	經營東涌至昂坪纜車系 統及昂坪主題市集運作
海翠花園物業管理有限公司	50,000 港元	100%	100%	–	香港	物業投資
駿景園物業管理有限公司	50,000 港元	100%	100%	–	香港	物業管理
新屯門中心物業管理有限公司	50,000 港元	100%	100%	–	香港	物業投資及管理
TraxComm Limited	15,000,000 港元	100%	100%	–	香港	固定電訊網絡 及相關服務
偉絡傳訊有限公司	1,000 港元	100%	100%	–	香港	無線電訊服務
360 假期有限公司	500,000 港元	100%	–	100%	香港	導賞服務
Metro Trains Australia Pty. Ltd.*	23,750,005 澳元	60% 於普 通股； 30% 於 A 類股	–	60% 於 普通股； 30% 於 A 類股	澳洲	投資控股

## 綜合帳項附註

### 27 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本	所佔權益比例			註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司 持有		
Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.*	39,999,900 澳元	60% 於普 通股； 30% 於 A 類股	-	100% 於 普通股； 100% 於 A 類股	澳洲	鐵路營運及維修
Metro Trains Sydney Pty. Limited*	100 澳元	60%	-	60%	澳洲	營運前動員活動，包 括就 Sydney Metro Northwest 營運 及維修的設計許可 及過渡計劃
MTR Corporation (Australia) Pty. Limited*	2 澳元	100%	100%	-	澳洲	與鐵路相關的 顧問服務及業務
MTR Corporation (Sydney) NRT Pty Limited	2 澳元	100%	-	100%	澳洲	設計及遞送鐵路 有關系統
MTR Corporation (Sydney) SMCSW Pty Limited	1 澳元	100%	-	100%	澳洲	Sydney Metro City & South West 項目顧問服務
Fasttrack Insurance Ltd.	77,500,000 港元	100%	100%	-	百慕達	保險業務
Candiman Limited*	1 美元	100%	100%	-	英屬處女 群島	投資控股
MTR Corporation (C.I.) Limited	1,000 美元	100%	100%	-	開曼群島/ 香港	財務
MTR Finance Lease (001) Limited	1 美元	100%	100%	-	開曼群島/ 香港	財務
MTR Consultadoria (Macau) Sociedade Unipessoal Lda.*	25,000 澳門幣	100%	-	100%	澳門	鐵路顧問服務
MTR Express (Sweden) AB	10,050,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運與維修、 物業投資及管理
MTR Nordic AB	40,050,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	透過一間或多間附屬 公司提供鐵路營運與 維修、物業投資及管理
MTR Pendeltågen AB	10,050,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運、維修 及車站管理
MTR Tech AB	30,000,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路維修
MTR Tunnelbanan AB	40,000,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運及維修
MTR Zeta AB	50,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	項目競投
港鐵(北京)商業設施管理有限公司	93,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業租賃及管理

## 27 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通股/註冊資本	所佔權益比例			註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司 持有		
港鐵(北京)房地產管理有限公司*	3,000,000 人民幣	100%	100%	-	中華人民 共和國	物業管理
港鐵商業管理(北京)有限公司	2,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	商業管理、 商業顧問、 商業設施策畫及 顧問服務、 企業管理培訓
港鐵技術諮詢(北京)有限公司	18,200,000 港元	100%	100%	-	中華人民 共和國	鐵路顧問服務、 營銷及推廣
港鐵技術諮詢(深圳)有限公司	1,000,000 港元	100%	100%	-	中華人民 共和國	鐵路顧問服務
港鐵軌道交通(深圳)有限公司	2,636,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	鐵路建造、 營運及管理
深圳港鐵軌道交通培訓中心*	2,000,000 人民幣	100%	-	100%	中華人民 共和國	提供鐵路運輸培訓
港鐵企業管理(深圳)有限公司	32,000,000 人民幣	100%	-	100%	中華人民 共和國	提供營運支援服務
港鐵物業發展(深圳)有限公司	2,180,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業發展、營運、 租賃、管理及顧問服務
MTR Corporation (Crossrail) Limited	1,000,000 英鎊	100%	-	100%	英國	鐵路營運與維修
MTR Corporation (London Overground) Limited*	1 英鎊	100%	-	100%	英國	項目競投
MTR Corporation (Silverlink) Limited	1 英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (Cymru) Limited	1 英鎊	100%	-	100%	英國	項目競投
MTR Corporation (UK) Limited	29 英鎊	100%	100%	-	英國	提供鐵路支援服務
MTR Corporation (UK) NRT Limited	1 英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
於2017年成立的附屬公司						
MTR MPD Company Limited	1,000 港元	100%	100%	-	香港	投資控股
MTR MPD Management Company Limited	1,000 港元	100%	100%	-	香港	投資控股
港鐵房地產諮詢(香港)有限公司	1 港元	100%	100%	-	香港	投資控股
MTR Operações Ferroviárias (Macau) Sociedade Unipessoal Lda.*	25,000 澳門幣	100%	-	100%	澳門	鐵路營運、管理及 技術支援服務
港鐵商業諮詢(北京)有限公司*	8,000,000 人民幣	100%	-	100%	中華人民 共和國	商業顧問

^ 註銷進行中

\* 並非由畢馬威會計師事務所審計的附屬公司

A.C.N. 164 058 002 Pty Ltd, 地鐵(上海項目管理)有限公司及 MTR Corporation (Scotrail) Limited 已於2017年3月註銷。港鐵物業(天津)第二有限公司已於2017年4月註銷。



## 綜合帳項附註

### 28 聯營公司及合營公司權益

百萬港元	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
非上市股份，按成本	-	-	24	24
應佔淨資產	6,838	7,015	-	-
	6,838	7,015	24	24

集團及公司於2017年12月31日擁有下列主要聯營公司及合營公司權益：

公司名稱	已發行及繳足 普通股/註冊資本	所佔權益比例			註冊/成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司持有		
<b>2017年全年擁有的聯營公司</b>						
八達通控股有限公司	42,000,000港元	57.4%	57.4%	-	香港	投資控股
NRT Holdings 2 Pty Ltd*	10澳元	20%	-	20%	澳洲	融資、建設、 鐵路營運及維修
NRT Holdings Pty Ltd*	10澳元	20%	-	20%	澳洲	融資、建設、 鐵路營運及維修
NRT Pty Ltd*	10澳元	20%	-	20%	澳洲	融資、建設、 鐵路營運及維修
Emtrain AB	1,000,000瑞典克朗	50%	-	50%	瑞典	鐵路維修
北京京港地鐵有限公司	6,380,000,000人民幣	49%	-	49%	中華人民 共和國	地鐵投資、建設、 營運及客運服務
北京京港十六號綫地鐵有限公司	5,000,000,000人民幣	49%	-	49%	中華人民 共和國	地鐵投資、 建設及營運
杭州杭港地鐵有限公司*	4,540,000,000人民幣	49%	-	49%	中華人民 共和國	鐵路營運及管理
First MTR South Western Trains Limited	100英鎊	30%	-	30%	英國	鐵路營運及管理
London Overground Rail Operations Ltd*	2英鎊	50%	-	50%	英國	鐵路營運及管理
<b>於2017年成立的合營公司</b>						
杭州杭港地鐵五號綫有限公司*	4,360,000,000人民幣	60%	-	60%	中華人民 共和國	鐵路營運及管理

\* 並非由畢馬威會計師事務所審計的公司

集團已按權益法把所有聯營公司及合營公司記入其綜合帳項並認為此等聯營公司及合營公司並非個別重大。

## 28 聯營公司及合營公司權益(續)

集團實際擁有的聯營公司及合營公司權益之簡要財務資料如下：

百萬港元	2017	2016
資產	<b>22,749</b>	21,682
負債	<b>(15,911)</b>	(14,667)
淨資產	<b>6,838</b>	7,015
收入	<b>6,691</b>	5,251
支出及其他	<b>(5,983)</b>	(4,575)
除稅前利潤	<b>708</b>	676
所得稅	<b>(214)</b>	(141)
淨利潤	<b>494</b>	535
其他全面收益	<b>394</b>	(508)
全面收益總額	<b>888</b>	27

於2014年11月，北京京港地鐵有限公司(「北京京港地鐵」)與北京市人民政府簽訂了關於投資、建造及營運北京地鐵十四號綫公私聯營項目的特許經營權協議。北京地鐵十四號綫的總投資額約為500億元人民幣。北京京港地鐵的另一投資者—北京市基礎設施投資有限公司負責項目的土木建造部分，佔項目總成本約70%。北京京港地鐵負責機電設備工程及列車部分，投資總額約為150億元人民幣，佔項目總成本約30%。集團就北京地鐵十四號綫對北京京港地鐵所佔的注資為24.5億元人民幣。集團向北京京港地鐵為北京地鐵十四號綫於2015年6月、2016年1月及2016年2月分別注資4,900萬元人民幣、7.40億元人民幣及2.40億元人民幣。北京地鐵十四號綫首三期分別於2013年5月、2014年12月及2015年12月通車。根據營運與維修服務協議，北京京港地鐵亦獲授權由2013年5月至2015年12月30日營運北京地鐵十四號綫。根據該特許經營權協議，北京京港地鐵亦會於2015年12月31日起開始負責營運與維修北京地鐵十四號綫，為期30年。

於2015年7月，北京京港地鐵為投資北京地鐵十六號綫成立了一間全資附屬公司—北京京港十六號綫地鐵有限公司，其註冊資本為50億元人民幣。於2015年11月，北京京港十六號綫地鐵有限公司與北京市人民政府簽訂了關於北京地鐵十六號綫公私聯營項目的特許經營權協議。北京地鐵十六號綫項目投資總額約為474億元人民幣。項目分A及B兩部分。A部分是有關該綫的土木建造工程，而工程是由北京市基礎設施投資有限公司負責。根據公私聯營安排，北京京港十六號綫地鐵有限公司將負責B部分，供應機電系統及列車。B部分約值150億元人民幣，相當於工程總額的約30%。根據特許經營權協議，北京京港十六號綫地鐵有限公司亦將為北京地鐵十六號綫提供為期30年的營運及維修服務。北京地鐵十六號綫第一期於2016年12月開通，而全綫通車目標為2018年後。

於2017年3月23日，港鐵天津第一與首創置業股份有限公司的全資附屬公司—天津興泰吉鴻置業有限公司(「天津興泰」)訂立一項框架協議，其中包括一項以13億元人民幣作價出售港鐵天津第一於天津城鐵港鐵49%股權的股權轉讓協議，而港鐵天津第一將來會有條件以13億元人民幣收購一個位於相同地點的待發展購物商場，該協議有待天津城鐵港鐵同意。股權轉讓協議中的條件已得到滿足，出售港鐵天津第一49%權益的交易已於2017年7月10日完成，繼而於綜合財務狀況表計入為預付款項。天津興泰向港鐵天津第一提供了由一家香港持牌銀行發出，總額為16億元人民幣的履約保證金以擔保其在框架協議下的責任。

於2014年9月，澳洲新南威爾斯省政府將Sydney Metro Northwest的營運、列車及系統合約，批予NRT Pty. Limited。這項營運、列車及系統合約是一份公私聯營項目，涵蓋了Sydney Metro Northwest的主要設計、建造、融資及為期15年的營運及維修服務。NRT Pty. Limited將機電系統的配置和列車轉包予一共同業務。在此共同業務中，集團的一間全資附屬公司，MTR Corporation (Sydney) NRT Pty. Limited，擁有其中60%的權益。此外，NRT Pty. Limited亦轉包了Sydney Metro Northwest的營運及維修予集團擁有60%的附屬公司Metro Trains Sydney Pty. Limited。集團在NRT Holdings 2 Pty Ltd所佔的投資份額預計為約2,780萬澳元的股權投資及向NRT Holdings 2 Pty Ltd提供約3,480萬澳元的貸款。

於2015年11月，杭州地鐵一號綫擴建的三個車站(全長5.7公里)開始提供客運服務。在杭州地鐵一號綫擴建開通後，杭州地鐵一號綫現有34個車站(覆蓋54公里)。杭州杭港地鐵有限公司(「杭港地鐵」)獲授杭州地鐵一號綫的營運及維修經營權，為期25年。

於2017年3月，英國運輸部將西南部鐵路的營運及維修專營權批予First MTR South Western Trains Limited。專營權由2017年8月20日開始，為期7年，其後英國運輸部可行使選擇權，延長專營權11個月。

## 綜合帳項附註

### 28 聯營公司及合營公司權益(續)

於2017年10月，杭州杭港地鐵五號綫有限公司與杭州市人民政府簽訂了關於投資、建造及營運杭州地鐵五號綫公私聯營項目的特許經營權協議。項目建造分A及B兩部分。A部分是有關該綫的土木建造工程，而工程是由杭州市地鐵集團有限責任公司負責。根據公私聯營安排，杭州杭港地鐵五號綫有限公司將負責B部分的投資及建造，包括供應機電系統，為杭州地鐵五號綫提供由開始提供客運服務為期25年的營運及維修服務。此新綫預計於2019年年底開通。集團需負責注資最高達26.16億元人民幣。於2017年10月，集團向杭州杭港地鐵五號綫有限公司注資2.62億元人民幣。

截至2017年12月31日止年度內，集團向北京京港地鐵提供員工借調及其他支援服務，合共收取2,000萬港元(2016年：4,800萬港元)。MTR Corporation (Sydney) NRT Pty. Limited的共同業務向NRT Pty. Limited提供項目設計及運送機電系統及列車服務，合共收取2.20億澳元(13.07億港元)(2016年：1.14億澳元或6.57億港元)。Metro Trains Sydney Pty. Limited亦就Sydney Metro Northwest向NRT Pty. Limited提供動員服務，合共收取700萬澳元(4,400萬港元)(2016年：700萬澳元或4,000萬港元)。LOROL向集團派發250萬英鎊(2,600萬港元)(2016年：500萬英鎊或4,700萬港元)的股息，而集團則向LOROL提供管理服務，合共收取800萬港元(2016年：1,500萬港元)。

截至2017年12月31日止年度內，集團就八達通控股有限公司(「八達通控股」)的全資附屬公司一八達通卡有限公司(「八達通公司」)提供的中央結算服務所產生的開支為1.50億港元(2016年：1.47億港元)。八達通公司就集團的增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務以及提供倉庫存儲服務所產生的費用為4,340萬港元(2016年：4,100萬港元)。年內，八達通控股向集團派發1.32億港元(2016年：1.61億港元)的股息。

### 29 證券投資

證券投資乃指位於海外的一間保險包銷附屬公司持有的交易證券。於2017年12月31日，除了3.61億港元(2016：2.92億港元)預期於一年後到期，所有交易證券預期於一年內到期。

### 30 待售物業

#### 集團

百萬港元	2017	2016
待售物業		
– 按原值	1,099	1,068
– 按可實現淨值	248	326
	1,347	1,394
代表：		
香港物業發展	876	985
中國內地物業發展	471	409
	1,347	1,394

#### 公司

百萬港元	2017	2016
待售物業		
– 按原值	628	659
– 按可實現淨值	248	326
	876	985

於2017年12月31日，集團的待售物業由香港及中國內地物業發展的物業所組成。

在香港物業發展方面，待售物業主要包括位於車公廟站的「溱岸8號」、烏溪沙站的「銀湖·天峰」、何東樓的「御龍山」以及康城站的「緻藍天」之住宅單位及/或車位。有關物業為集團就未出售物業之權益或集團收取攤分資產所得的物業(附註2L(iii)及(v))。於2016年及2017年12月31日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行於該日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

在中國內地物業發展方面，待售物業是來自於深圳市軌道交通龍華綫車廠物業發展的物業。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，集團及公司的待售物業的可實現淨值已扣除3,800萬港元(2016年：4,700萬港元)的撥備。包含於待售物業的香港租賃土地以中期租賃方式持有。

## 31 財務衍生工具資產及負債

### A 公允價值

財務衍生工具的合約名義數額、公允價值及到期日(按合約之未貼現現金流量作計算)如下：

#### 集團及公司

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
<b>2017</b>							
<b>財務衍生工具資產</b>							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	225	13					
- 流入			119	58	61	-	238
- 流出			(112)	(57)	(56)	-	(225)
- 不符合對沖會計：	209	7					
- 流入			178	-	39	-	217
- 流出			(173)	-	(36)	-	(209)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	775	3					
- 流入			469	1	2	307	779
- 流出			(465)	-	-	(310)	(775)
- 現金流量對沖：	2,612	98					
- 流入			93	93	276	3,251	3,713
- 流出			(72)	(72)	(217)	(3,215)	(3,576)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	600	10	24	-	-	-	24
- 現金流量對沖	1,350	37	3	12	23	1	39
	<b>5,771</b>	<b>168</b>	<b>64</b>	<b>35</b>	<b>92</b>	<b>34</b>	<b>225</b>
<b>財務衍生工具負債</b>							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	1,107	4					
- 流入			1,093	3	5	5	1,106
- 流出			(1,096)	(3)	(6)	(5)	(1,110)
- 投資淨額對沖：	2,140	22					
- 流入			2,082	-	-	-	2,082
- 流出			(2,104)	-	-	-	(2,104)
- 不符合對沖會計：	1,520	15					
- 流入			1,520	-	-	-	1,520
- 流出			(1,535)	-	-	-	(1,535)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	388	3					
- 流入			1	1	2	381	385
- 流出			-	-	-	(388)	(388)
- 現金流量對沖：	8,601	367					
- 流入			238	240	718	9,487	10,683
- 流出			(247)	(247)	(740)	(9,725)	(10,959)
- 投資淨額對沖：	64	9					
- 流入			3	3	67	-	73
- 流出			(2)	(2)	(79)	-	(83)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	1,550	28	5	(5)	(24)	(3)	(27)
- 現金流量對沖	600	3	(8)	-	-	-	(8)
	<b>15,970</b>	<b>451</b>	<b>(50)</b>	<b>(10)</b>	<b>(57)</b>	<b>(248)</b>	<b>(365)</b>
<b>總計</b>	<b>21,741</b>						

## 綜合帳項附註

### 31 財務衍生工具資產及負債(續)

#### A 公允價值(續)

##### 集團及公司

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
<b>2016</b>							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	1,317	1					
- 流入			1,318	-	-	-	1,318
- 流出			(1,317)	-	-	-	(1,317)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	2,326	17					
- 流入			16	471	4	705	1,196
- 流出			(6)	(465)	-	(698)	(1,169)
- 現金流量對沖：	4,699	81					
- 流入			128	130	391	5,402	6,051
- 流出			(118)	(119)	(356)	(5,344)	(5,937)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	600	27	20	22	-	-	42
- 現金流量對沖	1,350	57	-	9	47	5	61
	10,292	183	41	48	86	70	245
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	2,174	3					
- 流入			2,171	-	-	-	2,171
- 流出			(2,174)	-	-	-	(2,174)
- 現金流量對沖：	324	15					
- 流入			158	53	76	22	309
- 流出			(167)	(55)	(79)	(23)	(324)
- 不符合對沖會計：	197	11					
- 流入			152	-	35	-	187
- 流出			(161)	-	(36)	-	(197)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	1,194	137					
- 流入			1,069	-	-	-	1,069
- 流出			(1,200)	-	-	-	(1,200)
- 現金流量對沖：	2,670	366					
- 流入			75	75	227	3,017	3,394
- 流出			(100)	(100)	(300)	(3,282)	(3,782)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	2,701	32	5	(4)	(23)	(7)	(29)
- 現金流量對沖	600	5	(5)	(6)	-	-	(11)
	9,860	569	(177)	(37)	(100)	(273)	(587)
總計	20,152						

集團的財務衍生工具主要包括公司專有的利率及貨幣掉期，並採用於2016年及2017年12月31日的相關利率掉期曲線貼現財務工具的現金流。港元所用利率介乎1.191%至2.470%(2016年：0.619%至2.790%)，美元所用利率介乎1.480%至2.490%(2016年：0.723%至2.496%)，而澳元所用利率介乎1.710%至3.003%(2016年：1.640%至3.215%)，而日圓所用利率介乎-0.034%至0.475%(2016年：-0.085%至0.444%)。

上表詳列公司於財務狀況表匯報期末的財務衍生工具資產及負債的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據匯報期末的現有利率計算的利息付款)及可要求公司支付的最早日期計算。公允價值計量的詳情列於附註44。



## 31 財務衍生工具資產及負債(續)

### B 財務風險

在營運及融資活動中，集團主要面對四類財務風險，即流動性風險、利率風險、外匯風險及信貸風險。集團的整體風險管理政策針對金融市場的不可預測性，盡量減低這些財務風險對集團財務表現構成的不良影響。

董事局規定整體風險管理的原則，及批准特定範圍的政策，例如流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、財務衍生工具與非財務衍生工具的運用，以及剩餘流動資金的投資。集團對公司的理想融資模式(簡稱「模式」)是風險管理政策的一部分。這模式設定(其中包括)理想的定息及浮息債務組合，准許的外幣債務水平，及為滿足未來資金需求的備用資金覆蓋時段，用以衡量、監察及控制公司在融資方面的流動性、利率及外幣風險。董事局定期檢討，並在有需要時按營運、市場情況及其他有關因素而更改風險管理政策。作為財政預算的一部分，董事局也會每年檢討，並在有需要時按市場情況及實際需要更改該模式。

運用財務衍生工具來控制和對沖利率及外匯風險，是集團風險管理策略的重要一環。按照董事局的政策，這些工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。公司所採用的衍生工具全部為場外衍生工具，主要包括利率掉期、貨幣掉期和外匯遠期合約。

#### (i) 流動性風險

流動性風險指因現金流入及流出的時間及金額的差異而導致負債到期時無足夠資金償還的風險。

集團運用預期現金流量分析來管理流動性風險，通過預測營運資金、償還貸款、股息派付、資本性開支及新投資項目等現金需求，及維持足夠現金結餘及/或已獲銀行承諾貸出而尚未動用的信貸額度，以確保這些現金需求能夠得到滿足。集團採取審慎方針，維持足夠的現金結餘及銀行信貸承諾，以達到模式在母公司水平所要求的最少12至24個月的預期現金需求。公司亦為其預期現金流進行壓力測試，以分析流動性風險。假如壓力測試顯示有重大的現金流短缺風險，集團會安排額外的銀行信貸、發行債券或採取其他適當行動。

下表詳列集團和公司於財務狀況表匯報期末的非財務衍生工具負債的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據匯報期末的現有利率計算的利息付款)及可要求集團和公司支付的最早日期計算：

#### 集團

百萬港元	2017				2016			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
<b>貸款及其他債務</b>								
5年後須償還的款項	<b>26,902</b>	<b>1,495</b>	<b>1,053</b>	<b>29,450</b>	18,617	1,551	1,088	21,256
2年至5年內須償還的款項	<b>5,136</b>	<b>4,440</b>	<b>162</b>	<b>9,738</b>	2,848	14,361	142	17,351
1年至2年內須償還的款項	<b>971</b>	<b>11,475</b>	<b>49</b>	<b>12,495</b>	1,725	1,043	45	2,813
1年內須償還的款項	<b>1,946</b>	<b>950</b>	<b>49</b>	<b>2,945</b>	5,619	1,803	40	7,462
	<b>34,955</b>	<b>18,360</b>	<b>1,313</b>	<b>54,628</b>	28,809	18,758	1,315	48,882

## 綜合帳項附註

### 31 財務衍生工具資產及負債(續)

#### B 財務風險(續)

公司

百萬港元	2017				2016			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
<b>貸款及其他債務</b>								
5年後須償還的款項	<b>5,985</b>	-	<b>610</b>	<b>6,595</b>	2,743	-	625	3,368
2年至5年內須償還的款項	<b>323</b>	<b>3,710</b>	-	<b>4,033</b>	144	13,705	-	13,849
1年至2年內須償還的款項	<b>108</b>	<b>11,223</b>	-	<b>11,331</b>	553	816	3	1,372
1年內須償還的款項	<b>613</b>	<b>600</b>	<b>3</b>	<b>1,216</b>	86	1,568	-	1,654
	<b>7,029</b>	<b>15,533</b>	<b>613</b>	<b>23,175</b>	3,526	16,089	628	20,243

其他是指租出/租回交易債務(附註20F)。

#### (ii) 利率風險

集團的利率風險主要來自母公司層面的借貸活動(包括其融資工具)。固定及浮動利率貸款會由於市場利率波動為集團帶來公允價值及現金流量利率風險。集團主要透過維持模式所指定的定息債務佔未償還總債項的40%至70%(2016年:40%至70%)來管理及控制母公司層面的利率風險。倘實際的定息債務水平大幅偏離模式,則會運用財務衍生工具如利率掉期來調整定息及浮息的比例,務求使其貼近模式。於2017年12月31日,計入未完約貨幣及利率掉期後,61%(2016年:48%)的公司未償還總債項(包括融資工具)為定息或已轉換為定息。附屬公司、聯營公司及合營公司的利率風險是根據其個別的借貸需求,環境和市場做法各自管理。

於2017年12月31日,在其他因素維持不變的情況下,如利率整體上升100點子/下調100點子,估計集團的除稅後利潤及保留溢利將增加/減少約1.13億港元/9,800萬港元,而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約4,300萬港元/4,200萬港元。

上述敏感度分析乃假設利率的變動於匯報期末出現並已用於計算該日存在的財務衍生工具及非財務衍生工具的利率風險。管理層所假設的利率,是對直至下一個財務年度期間可能出現利率變動的評估。

於2016年,根據利率分別為上升100點子/下調100點子的假設進行類似分析,估計集團的除稅後利潤及保留溢利將增加/減少約8,900萬港元/8,200萬港元,而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約5,600萬港元/5,700萬港元。

#### (iii) 外匯風險

當資產與負債以集團旗下公司所屬的功能貨幣以外的貨幣入帳時,將產生外匯風險。對集團而言,有關風險主要來自借貸以及海外投資和採購活動。

集團把無對沖的非港元債項維持於模式在母公司水平所指定的較低水平,及盡量減少集團因海外投資和採購而產生的外匯未平倉結存,從而管理及控制其外匯風險。當債項所採用的貨幣未能與償還該債項的預期現金流所用的貨幣相符時,公司會透過貨幣掉期把債項所產生的外匯風險轉換至港幣風險。在採用外幣進行投資和採購時,集團會預先購買外幣或訂立外匯遠期合約以預先訂立的匯率確定在結算時所需要的外幣。

公司來自外匯借貸的美元風險被其持有的美元現金結餘、銀行存款及投資所抵銷。

由於集團大部分應收及應付款項均以各集團公司之功能貨幣(港元、人民幣、澳元、英鎊或瑞典克朗)或美元(港元的掛鈎貨幣)計值,而大部分以外幣計值的付款承擔均得到外匯遠期合約對沖,管理層預期該等項目不會涉及任何重大的貨幣風險。

## 31 財務衍生工具資產及負債(續)

### B 財務風險(續)

#### (iv) 信貸風險

信貸風險指交易對手在債務到期時無力全數償還的風險。集團的信貸風險主要來自其存款及集團與多間銀行及交易對手所訂立的財務衍生工具，及集團根據租出/租回交易而購入的抵銷證券(附註20F)。為控制信貸風險，集團僅與具有良好投資信貸評級或保證人的金融機構投放存款及訂立財務衍生工具，並通過分散交易來減低交易對手風險。

所有財務衍生工具交易均受制於交易對手的交易上限，該等上限是根據董事局通過的政策，因應有關交易對手的信貸評級而制訂。根據「風險價值」概念，集團按該等工具的公允市值及最大潛在虧損計算信貸風險，及因應各自交易對手的限額來衡量、監察及控制信貸風險。為了進一步減低交易對手風險，集團亦就同一交易對手的各種財務衍生工具及其他財務交易採用對銷及除淨安排。

所有存款及投資均受制於類似的個別交易對手/發行人交易上限，有關上限是根據各交易對手/發行人的信貸評級及/或香港發鈔銀行地位而制訂。集團於某一交易對手存放款項或發行人投資的時間長短亦因應有關交易對手/發行人的信貸評級而受到限制。存款/投資額及年期均受到定期監察，確保符合為有關交易對手/發行人所設定的限制。此外，集團積極監察交易對手/發行人的信用違約掉期水平及其每日的變動，並可能會根據觀察所得及其他考慮因素調整可承受有關交易對手/發行人的風險及/或交易上限。

於匯報期末，集團就財務衍生工具資產及銀行存款所承受的最高信貸風險，於財務狀況表中分別以財務衍生工具資產的帳面值及存款總額呈列。於匯報期末，集團並無於任何單一交易對手有任何高度集中的風險。

此外，公司亦管理及控制與應收款項所涉及的信貸風險，有關資料載於附註33。

## 32 存料與備料

百萬港元	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
預計於下列時間耗用的存料與備料：				
– 1年內	1,039	1,012	708	742
– 1年後	511	478	421	398
	1,550	1,490	1,129	1,140
減：陳舊存貨撥備	(10)	(6)	(10)	(6)
	1,540	1,484	1,119	1,134

預計於一年後耗用的存料與備料主要包括為供週期保養用途所存放的緊急存料及備料。

## 33 應收帳項及其他應收款項

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港客運業務車費收入乃經八達通卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取，小部分車費收入是經代理預售車票並於21日內到期繳清金額。
- (ii) 深圳市軌道交通龍華綫車費收入乃經深圳通卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。MTR Express車費收入乃經由一間第三者財務機構於14日內收取，經代理預售車票則於下一個月繳清金額。
- (iii) 在墨爾本的特許經營權收入乃按其收入性質而於每日或每月收取。大部分於斯德哥爾摩營運的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。MTR Crossrail的服務經營權收入於每四週收取一次。
- (iv) 集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至50日不等。集團的投資物業及車站小商店的租戶須於簽訂租約時繳付三個月租金作按金。

## 綜合帳項附註

### 33 應收帳項及其他應收款項(續)

- (v) 與財務機構訂立的利率及貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。
- (vi) 顧問服務收入乃於工作完成後，或按顧問合約內的其他規定每月寄發帳單，並於30日內繳付。
- (vii) 除協定的保證金外，委託予集團承辦的合約及資本性工程的相關應收帳項，於在建工程確認後的30日內到期繳付。
- (viii) 物業發展的應收帳項乃根據相關發展協議或買賣合約條款而到期繳付。

應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
未到期款項	<b>2,703</b>	2,362	<b>1,165</b>	1,291
30日過期未付	<b>359</b>	430	<b>237</b>	322
60日過期未付	<b>47</b>	52	<b>11</b>	11
90日過期未付	<b>62</b>	16	<b>45</b>	6
超過90日過期未付	<b>16</b>	42	<b>3</b>	19
應收帳項總額	<b>3,187</b>	2,902	<b>1,461</b>	1,649
其他應收款項	<b>3,871</b>	1,171	<b>1,999</b>	123
	<b>7,058</b>	4,073	<b>3,460</b>	1,772

於2017年12月31日，未到期款項中與物業發展有關的款項為3.87億港元(2016年：5.88億港元)，當中包括按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可派發物業發展利潤的應收款項，來自若干正在等待決算的物業發展帳戶的保管資金(附註25B)，及其他可收回雜項開支的應收款項。

香港稅務局(「稅務局」)就與兩鐵合併有關的若干付款可否扣稅向公司作出提問後，於年內就2010/2011至2016/2017課稅年度向公司發出評稅/額外評稅通知書。

根據外聘資深的大律師和稅務顧問給予的意見之力度，公司董事已決定就稅務局的稅評提出強烈爭議。公司對這些評稅已提出反對，並就這些額外徵收的稅款已申請暫緩繳款。稅務局已同意暫緩徵收該額外稅款，惟公司須於年內購買合共18.16億港元的儲稅券。購買儲稅券不會影響公司在稅務上所持的立場，而已購買的儲稅券已計入集團綜合財務狀況表的應收帳項及其他應收款項。集團於年內並無就上述的評稅/額外評稅通知書作額外稅務撥備。

於2017年12月31日，集團及公司除了若干按金及其他應收帳項分別為19.78億港元(2016年：2.47億港元)及18.88億港元(2016年：9,300萬港元)預期於多於一年後收回外，所有應收帳項及其他應收款項預期於一年內收回。由於帳面價值減去呆壞帳減值虧損後的貼現結果並不明顯，故以非貼現價值入帳。

應收帳項及其他應收款項包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
澳門幣	<b>208</b>	87	<b>208</b>	87
美元	<b>8</b>	10	<b>8</b>	10

### 34 應收關連人士款項

百萬港元	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
應收下列關連人士的款項：				
– 香港特區政府	<b>2,378</b>	2,092	<b>2,378</b>	2,092
– 九鐵公司	<b>6</b>	15	<b>6</b>	15
– 聯營公司	<b>186</b>	64	<b>149</b>	43
– 附屬公司(扣除減值虧損)	–	–	<b>12,612</b>	11,878
	<b>2,570</b>	2,171	<b>15,145</b>	14,028

於2017年12月31日，應收香港特區政府款項主要包括與沙田至中環綫預備工作有關的可收回帳款、南港島綫及觀塘綫延綫項目的必要公共基建工程可收回支出，有關「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」的車票收入差額的應收款項，有關西鐵物業發展(附註25C)應收代理費及可收回支出，以及其他基建和維修工程的應收帳項及保證金。

應收九鐵公司款項主要包括在若干兩鐵合併協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程費用。

於2017年12月31日，集團應收聯營公司款項包括給予First MTR South Western Trains Limited的未償還貸款900萬元英鎊(9,500萬港元)(2016年：無)的貸款餘額。貸款之利息會按年利率5.5%計算，償還到期日為2023年3月31日。

所有委託工程的合約保證金將於一年內到期發放。所有應收香港特區政府及其他關連人士的款項預期於24個月內收回。應收香港特區政府及其他關連人士的款項之名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

### 35 現金、銀行結餘及存款

百萬港元	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
銀行及其他財務機構存款	<b>12,095</b>	14,265	<b>10,897</b>	12,475
銀行存款及現金	<b>6,259</b>	6,025	<b>402</b>	360
現金、銀行結餘及存款	<b>18,354</b>	20,290	<b>11,299</b>	12,835
減：於存入時到期日超過三個月或已抵押的 銀行存款(附註36E)	<b>(4,411)</b>	(13,253)	<b>(3,625)</b>	(11,896)
減：銀行透支(附註36A)	<b>(4)</b>	–	<b>(4)</b>	–
現金流量表所示的現金及現金等價物	<b>13,939</b>	7,037	<b>7,670</b>	939



## 綜合帳項附註

### 35 現金、銀行結餘及存款(續)

財務狀況表所示的現金、銀行結餘及存款包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
澳元	68	65	68	62
加拿大元	-	1	-	1
歐元	100	12	99	8
日圓	68	58	68	58
新台幣	17	17	17	17
英鎊	56	6	56	6
人民幣	1	-	-	-
瑞典克朗	3	-	3	-
瑞士法郎	23	1	23	1
美元	145	1,205	139	1,199

### 36 貸款及其他債務

#### A 分類

##### 集團

百萬港元	2017			2016		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
<b>資本市場借貸工具</b>						
上市或公開買賣：						
2026年至2047年到期的債務發行計劃票據 (2016年：2017年至2046年到期)	8,769	9,649	8,891	10,988	11,519	11,125
非上市：						
2018年至2055年到期的債務發行計劃票據 (2016年：2017年至2055年到期)	14,682	16,232	14,979	9,689	10,675	10,274
<b>資本市場借貸工具總計</b>	<b>23,451</b>	<b>25,881</b>	<b>23,870</b>	20,677	22,194	21,399
<b>銀行貸款</b>	<b>17,313</b>	<b>17,313</b>	<b>17,376</b>	17,018	17,018	17,051
<b>融資租賃</b>	<b>492</b>	<b>635</b>	<b>492</b>	460	603	460
<b>其他</b>	<b>458</b>	<b>537</b>	<b>458</b>	434	524	434
<b>貸款及其他</b>	<b>41,714</b>	<b>44,366</b>	<b>42,196</b>	38,589	40,339	39,344
<b>銀行透支</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	-	-	-
<b>短期貸款</b>	<b>325</b>	<b>325</b>	<b>325</b>	1,350	1,350	1,350
<b>總計</b>	<b>42,043</b>	<b>44,695</b>	<b>42,525</b>	39,939	41,689	40,694

## 36 貸款及其他債務(續)

### A 分類(續)

#### 公司

百萬港元	2017			2016		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
<b>資本市場借貸工具</b>						
上市或公開買賣：						
2043年至2047年到期的債務發行計劃票據 (2016年：2043年至2046年到期)	2,996	3,593	3,073	1,195	1,446	1,241
非上市：						
2018年至2028年到期的債務發行計劃票據 (2016年：2018年至2028年到期)	812	906	816	796	897	857
<b>資本市場借貸工具總計</b>	<b>3,808</b>	<b>4,499</b>	<b>3,889</b>	1,991	2,343	2,098
<b>銀行貸款</b>	<b>14,537</b>	<b>14,537</b>	<b>14,600</b>	13,967	13,967	14,000
<b>其他</b>	<b>458</b>	<b>537</b>	<b>458</b>	434	524	434
<b>貸款及其他</b>	<b>18,803</b>	<b>19,573</b>	<b>18,947</b>	16,392	16,834	16,532
<b>銀行透支</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	-	-	-
<b>短期貸款</b>	<b>325</b>	<b>325</b>	<b>325</b>	1,350	1,350	1,350
<b>總計</b>	<b>19,132</b>	<b>19,902</b>	<b>19,276</b>	17,742	18,184	17,882

其他項目包括租出/租回交易中的非抵銷債務(附註20F)。

公允價值是按貼現現金流量估值法以集團可採用的同類財務工具的現行市場利率及外匯匯率貼現未來合約的現金流量列值。短期貸款及銀行透支的帳面金額與其公允價值相若。公允價值計量詳情列於附註44。

以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的貸款款項在進行對沖活動前後的外幣數額如下：

#### 集團

百萬	對沖活動前		對沖活動後	
	2017	2016	2017	2016
澳元	431	280	-	-
日圓	15,000	15,000	-	-
美元	1,090	1,450	-	-

#### 公司

百萬	對沖活動前		對沖活動後	
	2017	2016	2017	2016
日圓	5,000	5,000	-	-
美元	410	220	-	-

## 綜合帳項附註

### 36 貸款及其他債務(續)

#### B 還款期分析

##### 集團

百萬港元	2017					2016				
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資 租賃	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資 租賃	其他	總計
<b>長期貸款及其他</b>										
5年後須償還的款項	19,055	1,517	344	455	21,371	13,400	1,831	335	431	15,997
2年至5年內須償還的款項	3,300	4,300	81	-	7,681	1,600	14,232	68	-	15,900
1年至2年內須償還的款項	300	11,234	46	-	11,580	1,215	744	39	3	2,001
1年內須償還的款項	1,215	325	21	3	1,564	5,184	244	18	-	5,446
	<b>23,870</b>	<b>17,376</b>	<b>492</b>	<b>458</b>	<b>42,196</b>	21,399	17,051	460	434	39,344
<b>銀行透支</b>	-	4	-	-	4	-	-	-	-	-
<b>短期貸款</b>	-	325	-	-	325	-	1,350	-	-	1,350
	<b>23,870</b>	<b>17,705</b>	<b>492</b>	<b>458</b>	<b>42,525</b>	21,399	18,401	460	434	40,694
減：未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額	(160)	(63)	-	-	(223)	(125)	(33)	-	-	(158)
因財務工具的公允價值變動 之調整	(259)	-	-	-	(259)	(597)	-	-	-	(597)
<b>債務帳面總額</b>	<b>23,451</b>	<b>17,642</b>	<b>492</b>	<b>458</b>	<b>42,043</b>	20,677	18,368	460	434	39,939

##### 公司

百萬港元	2017				2016			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
<b>長期貸款及其他</b>								
5年後須償還的款項	3,454	-	455	3,909	1,633	-	431	2,064
2年至5年內須償還的款項	-	3,600	-	3,600	-	13,500	-	13,500
1年至2年內須償還的款項	-	11,000	-	11,000	465	500	3	968
1年內須償還的款項	465	-	3	468	-	-	-	-
	<b>3,919</b>	<b>14,600</b>	<b>458</b>	<b>18,977</b>	2,098	14,000	434	16,532
<b>銀行透支</b>	-	4	-	4	-	-	-	-
<b>短期貸款</b>	-	325	-	325	-	1,350	-	1,350
	<b>3,919</b>	<b>14,929</b>	<b>458</b>	<b>19,306</b>	2,098	15,350	434	17,882
減：未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額	(54)	(63)	-	(117)	(40)	(33)	-	(73)
因財務工具的公允價值變動之調整	(57)	-	-	(57)	(67)	-	-	(67)
<b>債務帳面總額</b>	<b>3,808</b>	<b>14,866</b>	<b>458</b>	<b>19,132</b>	1,991	15,317	434	17,742

由於集團打算為一年內須償還的資本市場借貸工具及銀行貸款作長期再融資，該筆款額被納入長期貸款。

## 36 貸款及其他債務(續)

### C 已發行及贖回的債券及票據

截至2016年及2017年12月31日止年度內發行的票據包括：

#### 集團

百萬港元	2017		2016	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	7,655	7,600	7,868	7,809

在截至2017年12月31日止年度內，附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行了46.37億港元及2.01億澳元(或11.98億港元)(2016年：20.50億港元及6.80億美元(或52.75億港元))的票據，而公司則發行了3.38億港元及1.90億美元(或14.82億港元)的票據(2016年：7,000萬美元(或5.43億港元))。由附屬公司發行的票據獲公司無條件及不可撤銷的擔保，屬於MTR Corporation (C.I.) Limited的直接、無抵押、無條件債務，並與MTR Corporation (C.I.) Limited的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

截至2017年12月31日止年度內，集團贖回非上市債券5.00億港元及5,000萬澳元(或4.17億港元)(2016年：12.00億港元)，及贖回上市債券5.50億美元(或42.68億港元)(2016年：無)。

### D 融資租賃負債

本集團於2016年及2017年12月31日的應付融資租賃負債如下：

百萬港元	2017		2016	
	最低租賃 付款額現值	最低租賃 付款額總額	最低租賃 付款額現值	最低租賃 付款額總額
1年內	21	48	18	40
1至2年內	46	96	39	84
2至5年內	81	155	68	135
5年後	344	350	335	362
	471	601	442	581
	492	649	460	621
減：未來總利息開支		(157)		(161)
融資租賃債務現值		492		460

### E 擔保及抵押

- 於2016年及2017年12月31日，香港特區政府並無就集團所得的信貸提供任何擔保。
- 於2017年12月31日，公司在中國內地之間接全資附屬公司——港鐵轨道交通(深圳)有限公司以深圳市轨道交通龍華綫二期相關票務及非票務收入及保險合約權益為一項總額22.36億元人民幣(2016年：27.34億元人民幣)的銀行貸款提供抵押。
- 於2017年12月31日，公司在澳洲之間接全資附屬公司——MTR Corporation (Sydney) NRT Pty Limited以120萬澳元的銀行存款為一項總額120萬澳元的銀行擔保提供抵押。

除上述披露及在本帳項別處披露的押記外，集團於2017年12月31日既無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

## 綜合帳項附註

### 37 應付帳項及其他應付款項

百萬港元	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
應付帳項及應計費用	<b>24,687</b>	30,896	<b>19,726</b>	20,503
其他應付款項	<b>3,479</b>	1,733	<b>2,625</b>	753
	<b>28,166</b>	32,629	<b>22,351</b>	21,256

#### A 應付帳項及應計費用

以到期日劃分上述應付帳項的分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
30日內到期或即期	<b>11,274</b>	5,000	<b>8,747</b>	2,491
30日至60日內到期	<b>1,290</b>	4,147	<b>1,216</b>	4,101
60日至90日內到期	<b>1,332</b>	1,272	<b>546</b>	811
90日後到期	<b>4,766</b>	10,494	<b>3,539</b>	3,376
	<b>18,662</b>	20,913	<b>14,048</b>	10,779
租金及其他可退還按金	<b>3,946</b>	3,779	<b>3,866</b>	3,712
應計僱員福利	<b>2,079</b>	2,982	<b>1,812</b>	2,790
應付其他股東的股息(附註15)	-	3,222	-	3,222
	<b>24,687</b>	30,896	<b>19,726</b>	20,503

應付帳項及其他應付款項的名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

應付帳項及其他應付款項包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
澳元	<b>10</b>	7	<b>3</b>	2
歐元	<b>10</b>	11	<b>10</b>	11
日圓	<b>102</b>	101	<b>78</b>	78
英鎊	<b>5</b>	2	<b>5</b>	2
人民幣	<b>2</b>	1	<b>2</b>	1
瑞典克朗	<b>1</b>	-	<b>1</b>	-
瑞士法郎	<b>3</b>	1	<b>3</b>	1
美元	<b>18</b>	12	<b>5</b>	3

#### B 其他應付款項

其他應付款項包括工程合約保證金和遞延收益。遞延收益包括向發展商收取款項較相關發展中物業結餘超出的金額、客戶轉撥入資產的遞延收益之餘額以及有關深圳市軌道交通龍華綫營運未耗用的政府現金資助。

於2017年12月31日，集團及公司除了分別83.27億港元(2016年：66.01億港元)及77.13億港元(2016年：60.31億港元)預期於一年後清還外，所有應付帳項及其他應付款項均預期於一年內清還或確認為收入。於2017年12月31日，集團於一年後到期的款項主要是從投資物業及車站小商店租戶收取的租賃按金，以及來自電訊服務營運商的預繳收入，當中大部分款項會在三年內清還。集團認為該等按金的貼現影響並不重大。



### 38 應付關連人士款項

百萬港元	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
應付予下列關連人士的款項：				
– 香港特區政府	78	9,798	78	9,798
– 九鐵公司	1,997	1,852	1,997	1,852
– 聯營公司	151	133	–	–
– 附屬公司	–	–	20,252	19,234
	<b>2,226</b>	11,783	<b>22,327</b>	30,884

於2017年12月31日應付香港特區政府款項乃關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

截至2017年12月31日，應付九鐵公司款項乃主要關於預期於12個月內清還的每年定額付款及非定額付款的應計部分。

應付聯營公司款項乃主要有關對NRT Holding 2 Pty Ltd的股權投資的應付費用。

應付予公司的附屬公司款項包括應付予MTR Corporation (C.I.) Limited的197.78億港元(2016年：188.02億港元)，該款項涉及上述附屬公司發行的債券及票據的所得款項及應計利息，而該等款項乃借予公司作為一般用途，附有指定還款期及利率(附註36C)。由於餘下應付予附屬公司的款項並不附有利息，且沒有固定還款期及數額並不重大，因此該等款項並未予以貼現。於2017年12月31日，應付予附屬公司的總款項包括190.41億港元(2016年：137.44億港元)預期於一年後清還。

### 39 服務經營權負債

有關集團及公司的服務經營權負債變動如下：

百萬港元	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
於1月1日結餘	10,507	10,564	10,343	10,392
加：應付利息淨額增加	3	3	–	–
減：年內償還的款項	(51)	(49)	(51)	(49)
匯兌差額	11	(11)	–	–
於12月31日結餘	<b>10,470</b>	10,507	<b>10,292</b>	10,343

於2016年及2017年12月31日應償還及未付結餘如下：

#### 集團

百萬港元	2017			2016		
	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額
5年後須償還的款項	10,154	16,323	26,477	10,210	17,019	27,229
2年至5年內須償還的款項	202	2,084	2,286	190	2,077	2,267
1年至2年內須償還的款項	59	697	756	55	700	755
1年內須償還的款項	55	701	756	52	704	756
	<b>10,470</b>	<b>19,805</b>	<b>30,275</b>	10,507	20,500	31,007

## 綜合帳項附註

### 39 服務經營權負債(續)

公司

百萬港元	2017			2016		
	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額
5年後須償還的款項	9,976	16,212	26,188	10,047	16,890	26,937
2年至5年內須償還的款項	202	2,048	2,250	189	2,061	2,250
1年至2年內須償還的款項	59	691	750	55	695	750
1年內須償還的款項	55	695	750	52	698	750
	<b>10,292</b>	<b>19,646</b>	<b>29,938</b>	10,343	20,344	30,687

### 40 非控股權益持有者貸款

於2017年12月31日，非控股權益持有者貸款是指授予Metro Trains Australia Pty. Ltd. (「MTA」) 的股東貸款總額6,000萬澳元(3.66億港元)之非控股權益持有者所屬部分。此項貸款以6.2%的年利率計息，可於MTA酌情決定的時間或於2024年12月1日(以較早者為準)償還。

於2016年12月31日，非控股權益持有者貸款是指授予Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (「MTM」) 的股東貸款總額4,875萬澳元(2.73億港元)之非控股權益持有者所屬部分。此項貸款以7.5%的年利率計息。此貸款餘額已於截至2017年12月31日止年度償還。

### 41 財務狀況表所示的所得稅

**A** 綜合財務狀況表所示的本期所得稅包括公司及若干附屬公司截至2017年12月31日止年度，按香港利得稅稅率16.5%(2016年：16.5%)計算並扣除已付預繳稅款後的香港稅務撥備，及按相關國家適用的現行稅率計算的中國內地及海外稅項。

百萬港元	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
年內香港利得稅項撥備(附註14)	1,305	989	1,256	940
已付的香港利得稅預繳稅款	(596)	(1,345)	(563)	(1,303)
	709	(356)	693	(363)
中國內地及海外的相關稅項餘額	371	117	2	1
	1,080	(239)	695	(362)
代表：				
可收回稅項	-	(362)	-	(362)
本期所得稅	1,080	123	695	-
	1,080	(239)	695	(362)

## 41 財務狀況表所示的所得稅(續)

### B 已確認遞延稅項資產及負債

已在財務狀況表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及年內變動如下：

#### 集團

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過 相關折舊的 折舊免稅額	物業重估	撥備及 其他 暫時差異	現金流量 對沖	稅務 虧損	
<b>2017</b>						
於2017年1月1日結餘	11,795	599	(314)	32	(12)	12,100
在綜合損益表內列支	361	-	45	-	4	410
在儲備列支/(計入)	-	49	166	(32)	-	183
匯兌差額	2	-	(4)	-	-	(2)
於2017年12月31日結餘	12,158	648	(107)	-	(8)	12,691
<b>2016</b>						
於2016年1月1日結餘	11,024	574	(372)	(43)	(65)	11,118
在綜合損益表內列支	771	-	33	-	49	853
在儲備列支	-	25	26	75	-	126
匯兌差額	-	-	(1)	-	4	3
於2016年12月31日結餘	11,795	599	(314)	32	(12)	12,100

#### 公司

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過 相關折舊的 折舊免稅額	物業重估	撥備及 其他 暫時差異	現金流量 對沖	稅務 虧損	
<b>2017</b>						
於2017年1月1日結餘	11,730	599	(316)	32	-	12,045
在綜合損益表內列支	367	-	57	-	-	424
在儲備列支/(計入)	-	49	163	(32)	-	180
於2017年12月31日結餘	12,097	648	(96)	-	-	12,649
<b>2016</b>						
於2016年1月1日結餘	10,960	574	(347)	(43)	-	11,144
在綜合損益表內列支	770	-	7	-	-	777
在儲備列支	-	25	24	75	-	124
於2016年12月31日結餘	11,730	599	(316)	32	-	12,045

百萬港元	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
遞延稅項資產淨額	(69)	(25)	-	-
遞延稅項負債淨額	12,760	12,125	12,649	12,045
	12,691	12,100	12,649	12,045

C 由於部分附屬公司不可能於其位處的稅務地區及實體產生未來應稅溢利作抵扣稅務虧損之用，集團因此並未就該等附屬公司的累計稅務虧損1.13億港元(2016年：2.70億港元)確認為遞延稅項資產。

## 綜合帳項附註

### 42 股本、為股份獎勵計劃而持有的股份、公司層面的權益變動表及資本管理

#### A 股本

	2017		2016	
	股份數目	百萬港元	股份數目	百萬港元
普通股，已發行及繳足：				
於1月1日	5,905,290,065	47,929	5,858,228,236	46,317
就2016/2015年末期普通股息以股代息而發行之股票	87,794,562	3,863	15,683,803	566
就2017/2016年中期普通股息以股代息而發行之股票	3,032,675	137	2,382,026	101
股份獎勵計劃授予的股份	–	2	–	1
根據認股權計劃發行股本	11,660,000	376	28,996,000	944
於12月31日	6,007,777,302	52,307	5,905,290,065	47,929

根據香港《公司條例》(第622章)第135條，公司的普通股並不具有面值。

#### B 為股份獎勵計劃而持有的股份

截至2017年12月31日止年度內，公司在行政人員股份獎勵計劃下，向公司若干合資格僱員授予表現股份和受限制股份獎勵(附註45(ii))。就此，共有112,200股表現股份(2016年：187,200股表現股份)和2,245,200股受限制股份(2016年：2,472,578股受限制股份)於2017年4月10日(2016年：2016年4月8日及2016年8月19日)授出及被承授人所接受。這些獎勵股份於2017年的公允價值為每股44.45港元(2016年：38.65港元及42.50港元)。

截至2017年12月31日止年度內，行政人員股份獎勵計劃的受託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，沒有於香港聯交所購入公司普通股份(2016年：2,588,350股公司普通股份，總代價為9,900萬港元)。截至2017年12月31日止年度內，向行政人員股份獎勵計劃就以股代息發行了110,053股公司普通股份(2016年：167,743股普通股份)，總額為500萬港元(2016年：700萬港元)。

截至2017年12月31日止年度內，合共1,570,047股的公司股份(2016年：795,860股公司股份)在若干獎勵股份歸屬時根據行政人員股份獎勵計劃轉予承授人。有關的已歸屬股份成本總額為5,900萬港元(2016年：3,000萬港元)。截至2017年12月31日止年度內，公司已就若干已歸屬股份的公允價值高於其成本的金額200萬港元(2016年：100萬港元)計入股本。截至2017年12月31日止年度內，合共169,764股的獎勵股份(2016年：270,919股獎勵股份)被沒收。

#### C 年內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	加權平均行使價 港元
已行使的僱員認股權：		
– 2007年認股權計劃	11,660,000	29.27

於2017年12月31日，公司尚未行使之認股權詳情載列於附註45。

## 42 股本、為股份獎勵計劃而持有的股份、公司層面的權益變動表及資本管理(續)

**D** 固定資產重估儲備乃用作處理重估自用土地及樓宇所產生的盈餘或虧損(附註2F(ii))。

對沖儲備包括在現金流量對沖中使用的對沖工具之公允價值累計淨變動的有效部分，此部分將在隨後根據附註2T(ii)所所述的現金流量對沖會計政策，跟被對沖的現金流量一同確認。

以股份為基礎的僱員資本儲備包括已授予但未行使認股權的公允價值，有關解釋見附註2U(iii)的會計政策。該款項將在認股權被行使時轉撥至股本帳，若認股權失效或被沒收，則直接轉入保留溢利。

匯兌儲備包括所有因折算海外企業的帳項而產生的匯兌差額。此儲備是根據附註2CC的會計政策處理。

除保留溢利外，其他儲備並不屬於已實現利潤，因此不可派發予股東。此外，公司認為包括在保留溢利內的投資物業重估累計盈餘549.38億港元(2016年：488.03億港元)並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2017年12月31日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為503.78億港元(2016年：474.48億港元)。

於2017年12月31日，集團的保留溢利包括聯營公司及合營公司的保留溢利15.36億港元(2016年：12.05億港元)。

### E 資本管理

集團在資本管理方面的首要目標為保障其可持續經營的能力及賺取足夠利潤以維持增長，並為股東帶來合理回報。

集團按所承受風險程度來管理資本，並會透過派付股東的股息金額、發行代息股份和新股份，以及管理債務組合與預計融資需求來調整其資本架構。香港特區政府財政司司長法團為公司的最大股東，於2017年12月31日持有4,517,196,134股股份，佔公司權益總額75.2%。

集團以淨負債權益比率為基準監察其資本狀況，淨負債權益比率乃按照淨借貸總額佔權益總額的百分比計算，淨借貸總額乃總貸款及其他債務、銀行透支、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款的總和，扣除現金及現金等價物和銀行中期票據。於過去年度，集團的淨負債權益比率自兩鐵合併以來持續下跌，由2007年12月31日的46.5%下降至2016年12月31日的20.2%，及上升至2017年12月31日的20.6%。

Fasttrack Insurance Ltd. 須按照百慕達《保險條例》的規定維持最低股東權益。根據特許經營權協議，港鐵軌道交通(深圳)有限公司的最底註冊資本須達深圳市軌道交通龍華綫項目總投資額的40%或以上。根據建房〔2015〕122號，港鐵物業發展(深圳)有限公司的最底註冊資本須維持在總投資額的33%或以上。根據專營權協議，Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. 須維持特定金額的股東總權益。根據瑞典《公司法例》，MTR Express (Sweden) AB、MTR Nordic AB、MTR Pendeltågen AB、MTR Tech AB、MTR Tunnelbanan AB及MTR Zeta AB的股東總權益均須維持在其註冊股本的50%或以上。香港鐵路旅遊有限公司須維持一定的繳足股本以維持其於香港旅遊業議會的會籍。於2017年12月31日，所有資本需求均已達到。除此以外，公司及任何其他附屬公司均毋須承擔來自集團以外的資本需求。



## 綜合帳項附註

### 42 股本、為股份獎勵計劃而持有的股份、公司層面的權益變動表及資本管理(續)

#### F 公司層面的權益變動表

集團綜合權益各組成項目的年初及年底結餘之對帳，載列於綜合權益變動表中。公司權益個別組成項目於年初及年底間之變動詳情載列如下：

百萬港元	附註	股本	為股份 獎勵計劃 而持有的 股份	其他儲備			保留 溢利	總權益
				固定資產 重估儲備	對沖儲備	以股份 為基礎的 僱員資本 儲備		
<b>2017</b>								
於2017年1月1日結餘	51	<b>47,929</b>	<b>(227)</b>	<b>3,043</b>	<b>150</b>	<b>182</b>	<b>96,101</b>	<b>147,178</b>
年內利潤		-	-	-	-	-	<b>14,892</b>	<b>14,892</b>
年內其他全面收益		-	-	<b>253</b>	<b>(293)</b>	-	<b>827</b>	<b>787</b>
年內全面收益總額		-	-	<b>253</b>	<b>(293)</b>	-	<b>15,719</b>	<b>15,679</b>
特別股息		-	-	-	-	-	<b>(20)</b>	<b>(20)</b>
2016年末期普通股息		-	-	-	-	-	<b>(4,844)</b>	<b>(4,844)</b>
就2016年末期普通股息以股代息 而發行之股票		<b>3,863</b>	<b>(4)</b>	-	-	-	-	<b>3,859</b>
2017年中期普通股息		-	-	-	-	-	<b>(1,500)</b>	<b>(1,500)</b>
就2017年中期普通股息以股代息 而發行之股票		<b>137</b>	<b>(1)</b>	-	-	-	-	<b>136</b>
歸屬及沒收股份獎勵計劃的獎勵股份		<b>2</b>	<b>59</b>	-	-	<b>(63)</b>	<b>2</b>	-
以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	<b>119</b>	-	<b>119</b>
行使的僱員認股權		<b>376</b>	-	-	-	<b>(35)</b>	-	<b>341</b>
於2017年12月31日結餘	51	<b>52,307</b>	<b>(173)</b>	<b>3,296</b>	<b>(143)</b>	<b>203</b>	<b>105,458</b>	<b>160,948</b>
<b>2016</b>								
於2016年1月1日結餘		46,317	(151)	2,912	(225)	210	118,726	167,789
年內利潤		-	-	-	-	-	9,379	9,379
年內其他全面收益		-	-	131	375	-	125	631
年內全面收益總額		-	-	131	375	-	9,504	10,010
特別股息		-	-	-	-	-	(25,902)	(25,902)
2015年末期普通股息		-	-	-	-	-	(4,758)	(4,758)
就2015年末期普通股息以股代息 而發行之股票		566	(5)	-	-	-	-	561
2016年中期普通股息		-	-	-	-	-	(1,473)	(1,473)
就2016年中期普通股息以股代息 而發行之股票		101	(2)	-	-	-	-	99
為股份獎勵計劃購入股份		-	(99)	-	-	-	-	(99)
歸屬及沒收股份獎勵計劃的獎勵股份		1	30	-	-	(34)	3	-
以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	106	-	106
行使的僱員認股權		944	-	-	-	(99)	-	845
沒收的僱員認股權		-	-	-	-	(1)	1	-
於2016年12月31日結餘	51	47,929	(227)	3,043	150	182	96,101	147,178

## 43 其他現金流量資料

A 集團的未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤與經營活動產生的現金對帳如下：

百萬港元	2017	2016
來自經常性業務的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	<b>17,677</b>	16,947
調整項目：		
– 出售固定資產虧損	<b>44</b>	65
– 攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益	<b>(21)</b>	(24)
– 衍生工具公允價值減少/(增加)	<b>46</b>	(38)
– 重估證券投資的未實現收益	<b>2</b>	–
– 以股份為基礎的僱員支出	<b>119</b>	106
– 匯兌虧損	<b>25</b>	53
未計營運資金變動前經營利潤	<b>17,892</b>	17,109
應收帳項及其他應收款項增加	<b>(767)</b>	(625)
存料與備料增加	<b>(31)</b>	(115)
應付帳項及其他應付款項增加	<b>5,145</b>	2,787
經營活動產生的現金	<b>22,239</b>	19,156

B 集團的融資活動產生的負債對帳如下：

百萬港元	資本市場 借貸工具	銀行貸款	融資租賃	其他	短期貸款	利息及 財務應付 款項	總計
<b>2017</b>							
於2017年1月1日	<b>20,677</b>	<b>17,018</b>	<b>460</b>	<b>434</b>	<b>1,350</b>	<b>101</b>	<b>40,040</b>
融資現金流量變動：							
– 貸款及資本市場借貸工具 所得款項	<b>7,601</b>	<b>17,823</b>	–	–	–	–	<b>25,424</b>
– 償還貸款及資本市場借貸工具	<b>(5,185)</b>	<b>(17,705)</b>	<b>(19)</b>	–	<b>(1,025)</b>	–	<b>(23,934)</b>
– 利息及財務開支	–	–	–	–	–	<b>(923)</b>	<b>(923)</b>
	<b>2,416</b>	<b>118</b>	<b>(19)</b>	–	<b>(1,025)</b>	<b>(923)</b>	<b>567</b>
匯兌調整	<b>1</b>	<b>207</b>	<b>51</b>	<b>3</b>	–	<b>(48)</b>	<b>214</b>
其他變動：							
– 未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額	<b>(35)</b>	<b>(30)</b>	–	–	–	–	<b>(65)</b>
– 財務工具的公允價值變動之調整	<b>338</b>	–	–	–	–	–	<b>338</b>
– 利息及財務開支	–	–	–	<b>21</b>	–	<b>1,047</b>	<b>1,068</b>
– 發行資本市場借貸工具折扣	<b>54</b>	–	–	–	–	<b>(54)</b>	–
	<b>357</b>	<b>(30)</b>	–	<b>21</b>	–	<b>993</b>	<b>1,341</b>
於2017年12月31日	<b>23,451</b>	<b>17,313</b>	<b>492</b>	<b>458</b>	<b>325</b>	<b>123</b>	<b>42,162</b>

## 綜合帳項附註

### 44 公允價值計量

根據HKFRS 13「公允價值計量」，公允價值定期計量的級別是按照用以估值的數據之可觀察性和重要性來釐定。有關級別如下：

第一級：公允價值以第一級別的數據來計算，即於計算日以相同資產或負債在活躍市場中未經調整的報價

第二級：公允價值以第二級別的數據來計算，即未能符合第一級別的可觀察到的數據及不使用不可觀察到的重要數據。不可觀察到的數據是市場未能提供的數據

第三級：公允價值以不可觀察得到的重要數據來計算

#### A 固定資產的公允價值計量

集團所有以公允價值定期計量的投資物業及自用土地和樓宇會在公允價值級別架構下分類為第三級。

截至2017年12月31日止年度內，集團的投資物業及自用土地及樓宇的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。集團的政策是於匯報期末確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

集團的所有投資物業、自用土地及樓宇已於2016年及2017年12月31日由擁有香港測量師學會會員的獨立測量師行仲量聯行作出重估。於每年中期及週年匯報期末，集團的高級管理層成員會與測量師就估值假設及估值結果作出討論。

集團所有自用土地及樓宇的公允價值主要是以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售來定期釐定。

集團持作投資物業的所有商場及寫字樓的物業權益是以收益資本法進行估值。根據此法，市場價值是以現有租約的租金收入及現有租約屆滿時預期可收到的市場租值，並參照估值日按當時市場租金水平而定的單一市場收益率予以資本化計算。於2017年12月31日，主要投資物業的估值所採用之市場收益率為3.50%至6.00%(2016年：3.90%至7.00%)及其加權平均率為4.9%(2016年：5.3%)。公允價值計量與市場收益率存在相反關係。

投資物業於截至2017年12月31日止年度內的變動載於附註19。所有與2017年12月31日集團持有的投資物業有關的公允價值調整已於綜合損益表之投資物業重估內確認。

## 44 公允價值計量(續)

### B 財務工具的公允價值計量

(i) 按公允價值列帳的財務資產及負債

公允價值計量以公允價值級別架構分類如下：

#### 集團

百萬港元	於2017年 12月31日的 公允價值	於2017年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
<b>財務資產</b>			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	20	–	20
– 貨幣掉期	101	–	101
– 利率掉期	47	–	47
	168	–	168
證券投資	443	443	–
	611	443	168
<b>財務負債</b>			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	41	–	41
– 貨幣掉期	379	–	379
– 利率掉期	31	–	31
	451	–	451

百萬港元	於2016年 12月31日的 公允價值	於2016年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
<b>財務資產</b>			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	1	–	1
– 貨幣掉期	98	–	98
– 利率掉期	84	–	84
	183	–	183
證券投資	370	370	–
	553	370	183
<b>財務負債</b>			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	29	–	29
– 貨幣掉期	503	–	503
– 利率掉期	37	–	37
	569	–	569

## 綜合帳項附註

### 44 公允價值計量(續)

#### B 財務工具的公允價值計量(續)

公司

百萬港元	於2017年 12月31日的 公允價值	於2017年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
<b>財務資產</b>			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	20	–	20
– 貨幣掉期	101	–	101
– 利率掉期	47	–	47
	<b>168</b>	–	<b>168</b>
<b>財務負債</b>			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	41	–	41
– 貨幣掉期	379	–	379
– 利率掉期	31	–	31
	<b>451</b>	–	<b>451</b>

百萬港元	於2016年 12月31日的 公允價值	於2016年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
<b>財務資產</b>			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	1	–	1
– 貨幣掉期	98	–	98
– 利率掉期	84	–	84
	<b>183</b>	–	<b>183</b>
<b>財務負債</b>			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	29	–	29
– 貨幣掉期	503	–	503
– 利率掉期	37	–	37
	<b>569</b>	–	<b>569</b>

沒有財務工具採用第三級的方式計算公允價值。截至2016年及2017年12月31日止年度內，財務工具的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。集團的政策是於匯報期末確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定借貸及財務衍生工具的公允價值。對於利率掉期合約、貨幣掉期合約和外匯遠期合約，所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線及相關貨幣對於匯報期末的貨幣基準曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。



## 44 公允價值計量(續)

### B 財務工具的公允價值計量(續)

#### (ii) 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2016年及2017年12月31日，除下列資本市場借貸工具和其他債務外，集團及公司不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面金額與其公允價值並無重大分別。有關的帳面金額及公允價值如下：

#### 集團

百萬港元	於2017年12月31日		於2016年12月31日	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	23,451	25,881	20,677	22,194
其他債務	950	1,172	894	1,127

#### 公司

百萬港元	於2017年12月31日		於2016年12月31日	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	3,808	4,499	1,991	2,343
其他債務	458	537	434	524

以上公允價值計量屬第二級。集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定資本市場借貸工具及其他債務的公允價值。所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。

## 45 以股份為基礎的支出

### 以股份為基礎而按股本結算的支出

集團向執行總監會成員及若干僱員按認股權計劃及股份獎勵計劃授出認股權及獎勵股份。於2017年12月31日，公司維持2007年認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃(前稱「2014年股份獎勵計劃」)，該等計劃的詳情如下：

#### (i) 2007年認股權計劃

隨著新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)於2007年5月屆滿，2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)於2007年股東週年大會獲呈交及批准。該計劃旨在提高公司吸引最佳人才的能力，挽留及激勵關鍵及主要僱員，使其利益與公司的長遠成功一致，並為其提供公平及具有市場競爭力的報酬。根據2007年認股權計劃的規則，在2007年6月7日後，因在所有認股權計劃(包括2007年認股權計劃)中的認股權被行使而須發行最多277,461,072股股份。授出的認股權將由有關認股權提出日起計至少一年後才獲歸屬以認購有關股份。根據2007年認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由公司於提出授予認股權時釐定，但行使價不會低於下列各項中最高者：(i) 於緊接提出授予該認股權當日前五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii) 在該認股權的提出日期(必須為交易日)，港鐵股份的收市價；及(iii) 港鐵股份面值。

根據2007年認股權計劃的規定，公司於計劃期內可隨時酌情向任何合資格僱員授予認股權。根據2007年認股權計劃，授出日期界定為接納授予認股權當日。2007年認股權計劃已於2014年6月屆滿。

## 綜合帳項附註

### 45 以股份為基礎的支出(續)

#### 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

於2017年12月31日，根據2007年認股權計劃授予公司執行總監會成員及個別僱員的認股權如下：

授出認股權	授予日期	認股權授予及 接納的數目	接納日期
2008年授出認股權	2007年12月10日 2008年3月26日	8,273,000 2,749,000	2007年12月11日至2008年1月7日期間 2008年3月28日至2008年4月23日期間
2009年授出認股權	2008年12月8日 2009年6月12日	12,712,000 345,000	2008年12月8日至2008年12月30日期間 2009年6月18日至2009年7月9日期間
2010年授出認股權	2009年12月8日 2010年6月28日	15,718,000 355,000	2009年12月9日至2009年12月22日期間 2010年7月21日
2011年授出認股權	2010年12月16日 2011年6月27日	15,546,500 215,000	2010年12月16日至2010年12月23日期間 2011年7月7日
2012年授出認股權	2012年3月23日	16,917,000	2012年3月30日
2013年授出認股權	2013年4月26日 2013年10月25日	21,605,000 384,500	2013年5月6日 2013年11月1日
2014年授出認股權	2014年5月23日	19,895,500	2014年5月30日

下表概述2007年認股權計劃自實施以來所授出而於2017年12月31日仍然有效的認股權：

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
<u>2012年授出認股權</u>			
2012年3月30日	1,793,500	27.48	2019年3月23日或以前
<u>2013年授出認股權</u>			
2013年5月6日	4,014,500	31.40	2020年4月26日或以前
<u>2014年授出認股權</u>			
2014年5月30日	7,986,000	28.65	2021年5月23日或以前

尚未行使認股權數目的變動及其相關加權平均行使價如下：

	2017		2016	
	認股權數目	加權平均 行使價 港元	認股權數目	加權平均 行使價 港元
於1月1日尚未行使	<b>25,605,000</b>	<b>29.284</b>	55,034,500	29.200
於年內行使	<b>(11,660,000)</b>	<b>29.267</b>	(28,996,000)	29.131
於年內沒收	<b>(151,000)</b>	<b>29.219</b>	(388,500)	29.110
於年內失效	-	-	(45,000)	26.850
於12月31日尚未行使	<b>13,794,000</b>	<b>29.298</b>	25,605,000	29.284
於12月31日可行使	<b>13,794,000</b>	<b>29.298</b>	19,755,500	29.471

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為45.264港元(2016年：38.883港元)。

## 45 以股份為基礎的支出(續)

### 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

於2017年12月31日尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2017		2016	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數	認股權數目	剩餘合約年限 年數
27.73 港元	-	-	45,000	1
28.84 港元	-	-	2,198,000	1
27.48 港元	<b>1,793,500</b>	<b>1</b>	3,362,000	2
31.40 港元	<b>4,014,500</b>	<b>2</b>	7,182,000	3
29.87 港元	-	-	24,500	4
28.65 港元	<b>7,986,000</b>	<b>3</b>	12,793,500	4
	<b>13,794,000</b>		25,605,000	

截至2017年12月31日止年度內，與2007年認股權計劃有關的以股份為基礎而按股本結算的支出合共200萬港元(2016年：900萬港元)。

#### (ii) 行政人員股份獎勵計劃

隨著2007年認股權計劃於2014年6月6日屆滿後，董事局於2014年8月15日批准採納行政人員股份獎勵計劃。行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與本公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。行政人員股份獎勵計劃由2015年1月1日起生效，為期十年；在此計劃下，獎勵持有人可獲授受限制股份和/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。受限制股份是根據個別表現基準頒發，而表現股份則根據公司業務頒發。量度公司表現時會參考董事會較早前同意的績效指標，並會考慮該業務週期及任何影響業務的因素。

在計劃規則的規限下，薪酬委員會須不時決定賦予準則及條件或賦予獎勵股份的歸屬年期。授出受限制股份將會按比例於三年內均等分批賦予(除非薪酬委員會另行決定)。授出表現股份將會於薪酬委員會確認已達到相關表現基準及表現條件後賦予。行政人員股份獎勵計劃將由公司按照計劃規則管理及公司已就實施計劃與信託人訂立信託契據。獎勵股份數目由受託人於市場上購買，計入公司之成本。獎勵股份由受託人以信託形式持有直至每一歸屬年期完結。

於2017年11月15日，薪酬委員會批准將2014股份獎勵計劃重新命名為行政人員股份獎勵計劃，由2018年1月1日起生效。

於2017年12月31日，根據行政人員股份獎勵計劃授予公司執行總監會成員及個別僱員的股份如下：

#### 受限制股份

授出日期	所授出獎勵 股份數目	每股平均 公允價值 港元	歸屬期間
2015年4月27日	2,348,150	38.60	2015年4月20日至2018年4月20日
2016年4月8日	2,401,150	38.65	2016年4月1日至2019年4月1日
2016年8月19日	71,428	42.50	2016年8月15日至2019年8月15日
2017年4月10日	<b>2,245,200</b>	<b>44.45</b>	<b>2017年4月3日至2020年4月3日</b>

## 綜合帳項附註

### 45 以股份為基礎的支出(續)

#### 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

##### 表現股份

授出日期	所授出獎勵股份數目	每股平均公允價值 港元	歸屬期間
2015年4月27日	1,681,050	38.60	2015年4月20日至2018年4月20日
2016年4月8日	187,200	38.65	2016年4月1日至2018年4月20日
2017年4月10日	<b>112,200</b>	<b>44.45</b>	<b>2017年4月3日至2018年4月20日</b>

尚未行使獎勵股份數目的變動如下：

	2017		2016
	獎勵股份數目		獎勵股份數目
於1月1日尚未行使	<b>5,524,599</b>		3,931,600
於年內授出	<b>2,357,400</b>		2,659,778
於年內歸屬	<b>(1,570,047)</b>		(795,860)
於年內沒收	<b>(169,764)</b>		(270,919)
於12月31日尚未行使	<b>6,142,188</b>		5,524,599

於2017年12月31日尚未行使獎勵股份的剩餘歸屬年期如下：

獎勵股份	剩餘歸屬期間 年數	獎勵股份數目
<b>受限制股份</b>		
2015年4月27日	0.30	640,598
2016年4月8日	1.25	1,447,271
2016年8月19日	1.62	47,619
2017年4月10日	<b>2.25</b>	<b>2,183,550</b>
<b>表現股份</b>		
2015年4月27日	0.30	1,523,750
2016年4月8日	0.30	187,200
2017年4月10日	<b>0.30</b>	<b>112,200</b>

行政人員股份獎勵計劃之詳情於薪酬報告書中披露。

截至2017年12月31日止年度內，與行政人員股份獎勵計劃有關的以股份為基礎而按股本結算的支出合共1.17億港元(2016年: 9,700萬港元)。

### 46 退休金計劃

集團於香港、中國內地、英國、瑞典及澳洲均設有退休金計劃。這些計劃的資產乃按獨立的信託安排條款而持有，以確保計劃資產與集團資產分開管理。集團大多數僱員都由公司實施的退休金計劃所保障。

#### A 由公司在香港實施的退休金計劃

截至2017年12月31日止年度內，公司在香港有四個以信託形式設立的退休金計劃，包括香港鐵路有限公司退休金計劃(「港鐵退休金計劃」)、香港鐵路有限公司公積金計劃(「港鐵公積金計劃」)，以及兩個強制性公積金(「強積金」)計劃，分別為「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」。

現時，合資格的新聘僱員可選擇參與港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃，而港鐵強積金計劃是提供予不選擇或未符合資格參與港鐵公積金計劃的僱員。

## 46 退休金計劃(續)

### A 由公司在香港實施的退休金計劃(續)

#### (i) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃為一個界定福利計劃，該計劃按照《職業退休計劃條例》(第426章)註冊，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免證明。

港鐵退休金計劃自1999年4月1日起終止接受新成員。該計劃由管理層代表、員工代表及獨立非僱主信託人所組成的信託人委員會根據「信託契約及規例」管理。所提供福利按照最終薪金的若干倍數乘以服務年期或以一個基數乘以累積成員供款連投資回報兩者中的較高者計算。成員向港鐵退休金計劃作出的供款額，是根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定；而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估後釐定。於2017年12月31日，成員總數為3,858名(2016年：4,094名)。於2017年，成員向港鐵退休金計劃供款7,400萬港元(2016年：7,500萬港元)，而公司的供款則為6.62億港元(2016年：4.80億港元)。於2017年12月31日，港鐵退休金計劃(不包括成員自願供款部分)的資產淨值為99.03億港元(2016年：84.13億港元)。

於2016年及2017年12月31日的精算評估由獨立精算顧問公司韋萊韜悅以「預計單位給付成本法」及按照HKAS 19「僱員福利」的規定來釐定會計責任，而評估結果詳列於附註47。

於2016年及2017年12月31日的精算評估亦由韋萊韜悅以「到達年齡籌資方法」進行，以計算所需現金儲備。於2017年12月31日之評估所採用的主要精算假設包括長線投資回報率減去估計薪酬增幅每年1.0%(2016年：0.6%)，以及預計死亡率、離職率及退休率。韋萊韜悅於評估日即2017年12月31日作出下列結論：

- (a) 港鐵退休金計劃有足夠的償付能力，縱使所有成員退出此計劃，港鐵退休金計劃的資產足可支付成員既得福利的總值有餘；及
- (b) 假設港鐵退休金計劃繼續運作，資產值的儲備水平為107.5%(2016年：92.6%)，並足夠支付由成員過去服務所產生的負債總額有餘。

#### (ii) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃是一項按照《職業退休計劃條例》註冊的界定供款計劃，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免證明。港鐵公積金計劃的所有應付福利乃根據成員本身及公司的供款連同該等供款的投資回報計算。成員及公司供款則按照成員基本薪金的固定百分率計算。

於2017年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為9,662名(2016年：9,309名)。於2017年，成員供款總額為1.25億港元(2016年：1.14億港元)，公司供款總額為3.12億港元(2016年：2.92億港元)。於2017年12月31日，資產淨值為62.47億港元(2016年：52.52億港元)。

#### (iii) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。港鐵強積金計劃成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員，成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》(第485章)(「強積金條例」)規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。公司亦根據個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出超過強制標準的額外供款。

於2017年12月31日，參加港鐵強積金計劃的僱員總人數為6,109名(2016年：6,400名)。於2017年，成員供款總額為5,300萬港元(2016年：5,300萬港元)，而公司供款總額為5,800萬港元(2016年：5,800萬港元)。

#### (iv) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託下於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。此計劃的成員包括先前為九鐵強積金計劃成員並合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的前九鐵公司僱員。成員及公司分別按「強積金條例」規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

於2017年12月31日，參加九鐵強積金計劃的僱員總人數為515名(2016年：582名)。於2017年，成員供款總額為600萬港元(2016年：600萬港元)，而公司供款總額為600萬港元(2016年：700萬港元)。



## 綜合帳項附註

### 46 退休金計劃(續)

#### B 中國內地和海外辦事處及附屬公司僱員的退休金計劃

不符合資格參加公司在香港實施的退休金計劃的僱員，受其各自附屬公司設立的退休金計劃或各自適用的勞動法規所保障。

服務於集團在澳洲附屬公司的若干僱員，有權從澳洲營辦的緊急服務退休金計劃中，獲享退休金福利。福利金額根據僱員的服務年資及最終平均薪金計算。由於集團並無法律或推定義務支付其僱員的未來福利，其唯一的責任是繳付到期應付的供款，因此集團沒有確認任何有關該計劃的界定福利責任。於2017年12月31日，集團參與該計劃的僱員總人數為611名(2016年：662名)。於2017年，成員供款總額為2,500萬港元(2016年：2,700萬港元)，集團供款總額為4,600萬港元(2016年：3,600萬港元)。

服務於集團在瑞典附屬公司的若干僱員，有權從瑞典營辦的ITP 2退休金計劃中，獲享退休金福利。福利金額根據僱員的服務年資及年薪計算。由於集團並無法律或推定義務支付其僱員的未來福利，其唯一的責任是繳付到期應付的供款，因此集團沒有確認任何有關該計劃的界定福利責任。於2017年12月31日，集團參與該計劃的僱員總人數為670名(2016年：631名)。於2017年，集團供款總額為2,000萬港元(2016年：300萬港元)。

服務於集團附屬公司MTR Crossrail的若干僱員，有權加入英國鐵路退休金計劃的MTR Corporation (Crossrail)部分。該計劃以應佔成本為安排，集團僅負責應佔的成本。福利金額根據僱員的服務年資及最終平均薪金計算。由於集團對該計劃的任何赤字並無法律或推定義務，因此集團沒有確認任何有關該計劃的淨界定福利責任。其唯一的責任是繳付到期應付的供款。於2017年12月31日，集團參與該計劃的僱員總人數為394名(2016年：261名)。於2017年，成員供款總額為1,000萬港元(2016年：800萬港元)，集團供款總額為1,500萬港元(2016年：1,200萬港元)。於損益確認的退休金費用為2,900萬港元(2016年：1,000萬港元)及於其他全面收益表確認的精算收益為1,100萬港元(2016年：200萬港元精算虧損)。

除以上所述的退休金計劃外，涵蓋海外辦事處或香港、中國內地或海外附屬公司僱員之所有其他退休金計劃皆為界定供款計劃。對於香港僱員，該等計劃乃根據「強積金條例」註冊；對於中國內地或海外僱員，該等計劃乃根據各自的地方法律及法規營辦。於2017年12月31日，集團參與該等計劃的僱員總數為11,655名(2016年：10,965名)。於2017年，成員供款總額為9,900萬港元(2016年：9,600萬港元)，集團供款總額為3.94億港元(2016年：3.36億港元)。

### 47 界定福利退休計劃

截至2017年12月31日止年度內，公司向港鐵退休金計劃供款及確認界定福利負債，並於僱員退休或因其他原因終止服務(附註46)時向他們提供福利。這個界定福利計劃令集團面對精算風險，例如利率、薪酬增加及投資風險。這個港鐵退休金計劃的資料概述如下：

A 於綜合財務狀況表確認的金額如下：

#### 集團及公司

百萬港元	2017	2016
界定福利責任現值	(10,672)	(10,455)
計劃資產的公允價值	9,903	8,413
負債淨額	(769)	(2,042)

上述部分負債預期超過一年後支付。然而，要將該數額與未來12個月內可支付的款項分開並不可行，因為未來供款將與未來提供的服務和精算假設及市況的未來變動相關。公司預期在2018年就港鐵退休金計劃支付1.84億港元供款。

## 47 界定福利退休計劃(續)

B 計劃資產包括下列各項：

### 集團及公司

百萬港元	2017	2016
股票證券		
– 金融機構	901	832
– 非金融機構	4,778	3,598
	5,679	4,430
債券		
– 政府	1,821	1,536
– 非政府	2,212	2,129
	4,033	3,665
現金	366	462
	10,078	8,557
自願供款單位之價值	(175)	(144)
	9,903	8,413

於2017年12月31日，計劃資產沒有投資於公司的普通股股票(2016年：600萬港元)。除此之外，於2016年及2017年12月31日，計劃資產中並沒有投資於公司其他的股票及債務證券。所有股票證券及債券均有活躍市場的報價。

港鐵退休金計劃會定期進行資產負債模式檢討以分析其投資策略。根據最新的研究，於2017年12月31日，港鐵退休金計劃的策略資產分配為52.5%的股票證券及47.5%的債券和現金(2016年：52.5%的股票證券及47.5%的債券和現金)。

## C 界定福利責任現值的變動

### 集團及公司

百萬港元	2017	2016
於1月1日	10,455	10,408
重新計量：		
– 因負債經驗改變所致的精算虧損/(收益)	232	(53)
– 因人口假設改變所致的精算虧損	1	1
– 因財務假設改變所致的精算虧損/(收益)	168	(79)
	401	(131)
成員向計劃作出的供款	74	75
由計劃支付的福利	(853)	(499)
本年度服務成本	328	339
利息成本	267	263
於12月31日	10,672	10,455

界定福利責任現值的加權平均時間為6.6年(2016年：6.8年)。

## 綜合帳項附註

### 47 界定福利退休計劃(續)

#### D 計劃資產的變動

##### 集團及公司

百萬港元	2017	2016
於1月1日	<b>8,413</b>	8,131
公司向計劃作出的供款	<b>662</b>	480
成員向計劃作出的供款	<b>74</b>	75
由計劃支付的福利	<b>(853)</b>	(499)
由計劃資產支付的行政費用	<b>(6)</b>	(5)
利息收入	<b>222</b>	211
計劃資產回報(不包括利息收入)	<b>1,391</b>	20
於12月31日	<b>9,903</b>	8,413

#### E 於損益表及其他全面收益確認的開支如下：

百萬港元	2017	2016
本年度服務成本	<b>328</b>	339
界定福利負債淨額的淨利息	<b>45</b>	52
由計劃資產支付的行政費用	<b>6</b>	5
	<b>379</b>	396
減：資本化金額	<b>(47)</b>	(60)
確認於損益表的淨額	<b>332</b>	336
精算虧損/(收益)	<b>401</b>	(131)
計劃資產回報(不包括利息收入)	<b>(1,391)</b>	(20)
確認於其他全面收益	<b>(990)</b>	(151)

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及相關費用一項內確認。

#### F 採用的重要精算假設(以加權平均數呈列)及敏感度分析如下：

	2017	2016
貼現率	<b>2.3%</b>	2.7%
未來薪酬升幅	<b>4.0%</b>	4.4%
港鐵退休金計劃的單位值升幅	<b>5.0%</b>	5.0%

如上述的重要精算假設改變0.25%，於2017年12月31日的界定福利責任之現值的增加/(減少)分析如下：

	2017		2016	
	增加0.25% 百萬港元	減少0.25% 百萬港元	增加0.25% 百萬港元	減少0.25% 百萬港元
貼現率	<b>(171)</b>	<b>176</b>	(174)	180
未來薪酬升幅	<b>129</b>	<b>(121)</b>	161	(153)
港鐵退休金計劃的單位值升幅	<b>48</b>	<b>(42)</b>	19	(15)

上述的敏感度分析是基於假設精算假設的變動並不關聯而因此沒有計及精算假設之間的關聯性。

## 48 有關香港物業發展的共同業務權益

於2017年12月31日，集團在已批出的香港物業發展項目方面擁有之共同業務如下：

地點/物業發展組合	土地用途	總建築樓面面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
<b>香港站</b>	寫字樓/商場/酒店	415,894	已於1998 – 2005年分期落成
<b>九龍站</b>			
第三期	住宅/過境巴士站	105,113	已於2005年落成
第四期	住宅	128,845	已於2003年落成
第五、六、七期	住宅/寫字樓/商場/酒店/ 服務式住宅/幼稚園	504,345	已於2006 – 2010年分期落成
<b>奧運站</b>			
第一期	住宅/寫字樓/商場/室內運動場	309,069	已於2000年落成
第二期	住宅/商場/街市	268,650	已於2001年落成
第三期	住宅/幼稚園	104,452	已於2006年落成
<b>青衣站</b>	住宅/商場/幼稚園	292,795	已於1999年落成
<b>東涌站</b>			
第一期	住宅/寫字樓/商場/酒店/幼稚園	361,531	已於1999 – 2005年分期落成
第二期	住宅/商場/幼稚園	255,949	已於2002 – 2008年分期落成
第三期	住宅/商場/街市/幼稚園	413,154	已於2002 – 2008年分期落成
<b>坑口站</b>	住宅/商場	142,152	已於2004年落成
<b>調景嶺站</b>	住宅/商場	253,765	已於2006 – 2007年分期落成
<b>將軍澳站</b>			
五十五b區	住宅/商場	96,797	已於2006年落成
五十六區	住宅/酒店/商場/寫字樓	163,130	已於2011 – 2012年分期落成
<b>將軍澳八十六區(日出康城)</b>			
第一期	住宅/商場/長者護理中心	139,840	已於2008年落成
第二期	住宅/幼稚園	310,496	已於2010 – 2012年分期落成
第三期	住宅/幼稚園	129,544	已於2014年落成
第四期	住宅	122,302	2019年
第五期	住宅	102,336	2019年
第六期	住宅	136,970	2020年
第七期	住宅/商場/幼稚園	115,920	2022年
第八期	住宅	97,000	2021年
第九期	住宅/幼稚園	104,920	2022年
第十期	住宅	75,400	2022年
<b>彩虹站泊車轉乘 公共交通工具項目</b>	住宅/商場	21,574	已於2005年落成
<b>車公廟站</b>	住宅/商場/幼稚園	90,655	已於2012年落成
<b>柯士甸站</b>			
地塊C及D	住宅	119,116	已於2014年落成
<b>大圍站</b>	住宅/商場/單車公園	252,480	2022年
<b>天榮站</b>	住宅/商場	91,256	2021年
<b>何文田站</b>			
第一期	住宅	69,000	2022年
<b>黃竹坑站</b>			
第一期	住宅	53,600	2022年
第二期	住宅	45,800	2023年

\* 以入伙紙發出日期為準

概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

## 綜合帳項附註

### 48 有關香港物業發展的共同業務權益(續)

集團就該等共同經營業務所持有的資產包括各地盤地基工程費用及有關的員工薪酬及一般開支、地價、物業發展權購入成本及利息開支。集團在每個物業發展組合的開支，已從發展商收取有關該物業組合的款項沖銷，餘額視乎情況列於財務狀況表的發展中物業或包含在應付帳項及其他應付款項的遞延收益。

截至2017年12月31日止年度內，共同經營業務確認的利潤為6.09億港元(2016年：3.53億港元)(附註11)。

由於兩鐵合併，公司與九鐵公司為以下三個已批出的物業發展項目達成協議：

地點/物業發展組合	土地用途	總建築樓面面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
何東樓	住宅/商場	122,900	已於2008年落成
烏溪沙站	住宅/商場/幼稚園	172,650	已於2009年落成
大圍維修中心	住宅	313,955	已於2010-2011年分期落成

\* 以入伙紙發出日期為準

根據這些協議，公司獲委任為九鐵公司的代理人以行使及履行協議中九鐵公司的權利及責任，而公司則獲得分享售賣這些物業發展項目所得淨收益的權利。

### 49 重大關連人士交易

財政司司長法團為香港特區政府以信託形式持有公司約75.2%的已發行股本，為公司的最大股東。根據HKAS 24(修訂)「關連人士的披露」，除香港特區政府與集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，集團與香港特區政府部門、機關或香港特區政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，須於本帳項中另行申明。

董事局成員與執行總監會成員以及其關連人士(包括其關係密切的家庭成員)，亦被視為集團的關連人士。集團與該等人士之間的交易，均須於帳項中另行申明；惟有關交易涉及董事局成員或其關連人士，而該董事局成員於投票時放棄投票，則另作別論。

集團訂立並與本財政年度相關的重大關連人士交易包括：

**A** 於2000年6月30日，公司獲香港特區政府批予一項專營權，起始為期50年，以營運當時的地下鐵路，以及經營及建造任何鐵路支綫。同日，公司與香港特區政府簽訂一項營運協議，詳列在該專營權下就鐵路的设计、建造、維修及經營方面的條文。隨著兩鐵合併，該營運協議於2007年12月2日起被另一份新的營運協議取代，詳情見下述附註49C。

**B** 於2000年7月14日，公司接獲香港特區政府發出的函件，表示香港特區政府同意延長若干公司的土地權益，使這些土地權益的期限與公司的專營權的期限一致。於2007年8月3日，為預備兩鐵合併，香港特區政府致函九鐵公司確認待獲得所有必要的批准後，九鐵公司若干土地權益(即兩鐵合併下服務經營權的主題)的期限將會延長，使其與兩鐵合併的經營權期限一致。



## 49 重大關連人士交易(續)

**C** 於2007年8月9日，公司因應兩鐵合併(附註3)在上文附註49A所述當時的營運協議的基礎上，與香港特區政府訂立新的營運協議(「新營運協議」)。於指定日期，公司在《香港鐵路條例》下當時的專營權獲擴展至覆蓋當時地鐵系統以外的鐵路，由指定日期起最初為期50年(「經擴大專營權」)。新營運協議詳列經擴大專營權下之鐵路設計、建造、維修及經營。根據新營運協議的條款及港鐵條例，公司可以申請延續該專營權，倘公司符合該等資本性開支要求，而無須支付任何額外費用以延續該專營權，運輸及房屋局局長應根據若干條款向行政長官會同行政會議建議該專營權可獲延續多另外一個50年期(由有關若干資本性開支要求之日起計)。若不延續該專營權，該專營權將於2057年12月1日到期。到期後，香港特區政府有權接管鐵路財產(及當香港特區政府接管任何不是經營權財產的該等財產，公司可要求香港特區政府接管任何其他香港特區政府有權接管但沒有接管的財產)，但必須賠償予公司：(i)若該等財產不是經營權財產，則賠償公允價值及折舊帳面值兩者之較高者，及(ii)若該等財產是經營權財產，則賠償金額相等於附註3所述之償付。新營運協議亦訂立有關批授香港新鐵路項目的框架，並引入定期檢討一次的票價調整機制。新營運協議詳載於有關召開股東特別大會以批准兩鐵合併的致股東通函內。以上交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。

**D** 除上文附註49C所載的新營運協議外，公司與九鐵公司及香港特區政府就兩鐵合併訂立下列主要協議：

- (i) 合併框架協議 — 於2007年8月9日簽訂並載有兩鐵合併的整體結構及若干細節的條文；
- (ii) 服務經營權協議 — 於2007年8月9日簽訂並載有關於服務經營權的授予及營運，以及九鐵公司授予公司許可權的條文；
- (iii) 買賣協議 — 於2007年8月9日簽訂，訂明公司向九鐵公司收購若干資產及合約所依據的條款；
- (iv) 西鐵代理協議 — 於2007年8月9日簽訂，訂明公司獲委任為九鐵公司代理人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務所依據的條款；
- (v) 物業組合協議 — 於2007年8月9日簽訂，列載有關於收購物業組合的安排；及
- (vi) 美國跨境租約承擔協議 — 於2007年11月30日與九鐵公司簽訂，及於2007年12月2日與九鐵公司及其附屬公司簽訂美國跨境租約分配協議，訂明公司承諾與九鐵公司共同及分別履行九鐵公司在各跨境租約下的責任，並劃定和分配與跨境租約有關風險的義務及責任所依據的條款。公司與該協議有關的承擔詳載於附註50E。

以上每項交易均被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

**E** 公司與香港特區政府訂立項目協議，就新鐵路支綫進行設計、建造、融資及營運，並在適當的情況下，向公司授予該等鐵路支綫沿綫的商業用地及住宅物業發展用地。於本年度尚未完成建造的鐵路支綫或物業發展的項目協議包括：

- (i) 於1998年11月4日簽訂有關將軍澳支綫的將軍澳支綫項目協議，包括獲授於沿綫四幅用地的物業發展權；
- (ii) 於2008年2月6日簽訂的港島綫西延的初步項目協議及於2009年7月13日簽訂(經2016年12月23日的補充協議修訂)的項目協議。根據該等協議，公司已向香港特區政府收取總數126.52億港元的政府現金資助作為財務資助。該財務資助受一項還款機制所規限(附註23A)。此項交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。以上協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內；
- (iii) 於2011年5月17日簽訂南港島綫的項目協議，包括獲授一幅位於黃竹坑的地塊之物業發展權(附註23B)。此項交易構成《證券上市規則》界定的持續關連交易，但是依照香港聯合交易所2004年12月21日所準予的豁免(不時修訂)，此項交易可豁免《證券上市規則》第14A章的披露規定；及

## 綜合帳項附註

### 49 重大關連人士交易(續)

(iv) 於2011年5月17日簽訂有關觀塘綫延綫的項目協議，包括獲授一幅位於何文田的地塊之物業發展權(附註23C)。此項交易構成《證券上市規則》界定的持續關連交易，但是依照香港聯合交易所2004年12月21日所準予的豁免(不時修訂)，此項交易可豁免《證券上市規則》第14A章的披露規定。

**F** 公司與香港特區政府簽訂有關新鐵路支綫的設計、地盤勘測、採購活動、建造、測試及運行的委託協議。根據協議，香港特區政府對該等工作的成本提供資助並向公司支付該項目管理服務的費用。截至2017年12月31日止年度在建造中的鐵路支綫委託協議包括：

(i) 有關廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)於2008年11月24日簽訂的高鐵香港段初步委託協議及於2010年1月26日簽訂的高鐵香港段委託協議。該兩項協議委託公司對高鐵香港段進行項目管理直至工程完成。該等協議的詳細說明及於截至2017年12月31日止年度內確認的項目管理費載列於附註24A；及

(ii) 有關沙田至中環綫(「沙中綫」)於2008年11月24日簽訂的沙中綫初步委託協議、於2011年5月17日簽訂的沙中綫前期工程委託協議及於2012年5月29日簽訂沙中綫委託協議。該三項協議委託公司對沙中綫進行項目管理直至工程完成。該等協議的詳情及於截至2017年12月31日止年度內確認的工程管理費用載列於附註24B。

香港特區政府與公司於2015年11月30日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的協議。協議詳情載於附註24A。

以上交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

**G** 於2003年11月19日，公司與香港特區政府訂立一份項目協議，發展東涌纜車系統及位於大嶼山昂坪的主題村，並獲授由2003年12月24日起為期30年的專營權。此項目已完成並於2006年9月18日開始投入服務。

**H** 在建造各鐵路項目中，若干重要項目工程包括在香港特區政府或其若干關連人士所承辦的基建工程範圍內。該等工程已委託予香港特區政府及其關連人士承辦，並根據建築證明書按實際完成進度支付有關開支。另一方面，香港特區政府及其若干關連人士與公司簽訂委託協議，委託公司承辦多項其他基建工程，並同樣根據經核實的已完成工程進度向公司支付有關開支。有關於2017年12月31日的應收款項及已付和應付款項的詳情，分別載列於附註34及38。

**I** 於2016年12月6日，公司接受了香港特區政府於2016年11月7日所提出的要約，去發展位於香港仔內地段第464號(屬南港島綫的一部分)的黃竹坑站及黃竹坑車廠，地價為10.25億港元，並按公司與香港特區政府簽訂的批地文件的條款及條件以私人協約方式批出地段。批地文件已於2016年12月22日簽署。

**J** 有關鐵路系統沿綫的若干物業發展，香港特區政府年內授予公司以下地塊：

物業發展地塊	土地授予日期/ 地價要約接受日	總地價 百萬港元	地價支付日期
九龍內地段第11264號	2017年1月4日	6,282	2017年2月22日
香港仔內地段第467號地塊A	2017年3月9日	4,685	2017年6月8日
香港仔內地段第467號地塊B	2017年12月14日	5,214	2018年1月17日

**K** 於2011年11月16日，公司與九鐵公司簽訂外判協議，而根據該協議，公司向九鐵公司提供若干行政及財務服務。該協議並沒有指定期限，但任何一方可根據協議在給予通知期下終止協議。協議下的費用及服務範圍將每年作出檢討並在雙方同意下進行修訂。

## 49 重大關連人士交易(續)

**L** 於2013年7月5日，公司與香港機場管理局於有關香港國際機場的自動旅客運輸系統之5年維修保養協議完結後續約，續約期為7年並於2013年7月6日起生效(「新維修協議」)。於2015年3月5日，公司與香港機場管理局根據新維修協議，就實行自動旅客運輸系統之測試及輸送帶的啟用工作再簽訂附加協議。截至2017年12月31日止年度內，因提供服務而確認的顧問收入為7,000萬港元(2016年：7,800萬港元)。此項交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。

**M** 除了載列於附註49A至49L的交易外，公司在日常業務中與香港特區政府及其相關實體、公司的聯營公司之間進行的商業交易詳情及在匯報期間所涉及的金額於附註28、34及38披露。

**N** 集團支付予董事局成員及執行總監會成員的酬金詳情，見附註10A。此外，執行總監會成員根據公司的2007年認股權計劃獲授予認股權。該等條款詳情於附註10B及董事局報告書中披露。其計入損益表的酬金總額概括如下：

百萬港元	2017	2016
短期僱員福利	90.3	81.3
離職後福利	11.7	9.6
股份補償福利	22.2	15.5
	<b>124.2</b>	106.4

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內，並於附註9A披露。

**O** 年內，已向香港特區政府財政司司長法團支付的股息如下：

百萬港元	2017	2016
普通股息		
– 已付現金普通股息	1,129	4,701
– 以股代息而配發的股份	3,636	–
	<b>4,765</b>	4,701
已付現金特別股息	9,756	9,756
	<b>14,521</b>	14,457

## 50 承擔

### A 資本性承擔

(i) 於2017年12月31日未償付而又未在帳項內撥備的資本性承擔如下：

#### 集團

百萬港元	香港客運、 車站商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目	香港物業 租賃及發展	中國內地及 海外業務	總計
<b>於2017年12月31日</b>					
已核准但未簽約	6,246	–	1,868	22	8,136
已核准及已簽約	13,758	298	5,497	30	19,583
	<b>20,004</b>	<b>298</b>	<b>7,365</b>	<b>52</b>	<b>27,719</b>
<b>於2016年12月31日</b>					
已核准但未簽約	7,654	–	2,323	10	9,987
已核准及已簽約	14,339	370	6,198	74	20,981
	<b>21,993</b>	<b>370</b>	<b>8,521</b>	<b>84</b>	<b>30,968</b>

## 綜合帳項附註

### 50 承擔(續)

#### A 資本性承擔(續)

##### 公司

百萬港元	香港客運、 車站商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目	香港物業 租賃及發展	總計
<b>於2017年12月31日</b>				
已核准但未簽約	<b>6,214</b>	–	<b>1,821</b>	<b>8,035</b>
已核准及已簽約	<b>13,758</b>	<b>298</b>	<b>5,482</b>	<b>19,538</b>
	<b>19,972</b>	<b>298</b>	<b>7,303</b>	<b>27,573</b>
<b>於2016年12月31日</b>				
已核准但未簽約	7,617	–	2,274	9,891
已核准及已簽約	14,269	370	6,194	20,833
	21,886	370	8,468	30,724

(ii) 香港客運業務、車站商務及其他業務方面的承擔包括：

##### 集團

百萬港元	改善、提升及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
<b>於2017年12月31日</b>				
已核准但未簽約	<b>3,081</b>	<b>614</b>	<b>2,551</b>	<b>6,246</b>
已核准及已簽約	<b>9,767</b>	<b>79</b>	<b>3,912</b>	<b>13,758</b>
	<b>12,848</b>	<b>693</b>	<b>6,463</b>	<b>20,004</b>
<b>於2016年12月31日</b>				
已核准但未簽約	3,543	659	3,452	7,654
已核准及已簽約	9,958	71	4,310	14,339
	13,501	730	7,762	21,993

##### 公司

百萬港元	改善、提升及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
<b>於2017年12月31日</b>				
已核准但未簽約	<b>3,049</b>	<b>614</b>	<b>2,551</b>	<b>6,214</b>
已核准及已簽約	<b>9,767</b>	<b>79</b>	<b>3,912</b>	<b>13,758</b>
	<b>12,816</b>	<b>693</b>	<b>6,463</b>	<b>19,972</b>
<b>於2016年12月31日</b>				
已核准但未簽約	3,506	659	3,452	7,617
已核准及已簽約	9,888	71	4,310	14,269
	13,394	730	7,762	21,886

## 50 承擔(續)

### B 經營租賃費用承擔

於2017年12月31日，集團持有寫字樓、員工宿舍、巴士車廠以及一個位於北京的購物中心的經營租賃合約。根據不可取消的經營租賃而應付的未來最低租金總額如下：

百萬港元	集團		公司	
	2017	2016	2017	2016
1年內應付的費用	148	139	24	25
1年至5年內應付的費用	13	27	8	26
	161	166	32	51

除上述以外，集團在香港以外與鐵路有關的附屬公司於其專營期內的未來經營租賃承擔合共為105.57億港元(2016年：113.59億港元)。其中一年內應付的金額為16.15億港元(2016年：14.54億港元)，一至五年內應付的金額為59.49億港元(2016年：54.65億港元)，而超過五年後應付的金額為29.93億港元(2016年：44.40億港元)。這些鐵路相關附屬公司會為集團產生專營權收入。

### C 有關物業管理合約的負債及承擔

一直以來，集團與物業發展商攜手於鐵路車廠及沿綫車站上蓋或毗鄰發展物業。根據大部分的物業發展協議，集團在物業落成後可保留其管理權。集團以物業管理人的身份，與外界承包商簽訂服務合約，由承包商提供保安、清潔、維修及其他服務予公司所管理的物業。該等合約的責任，主要由集團承擔；但任何與合約有關的開支，會由受管理物業的業主及租戶償付予集團，補償的款項會在收取管理費後儘快撥出。

於2017年12月31日，集團有關此等工程及服務的未償還負債及未履行合約承擔共值25.65億港元(2016年：25.44億港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用合共22.32億港元現金(2016年：20.60億港元)，用以應付工程與服務開支。

### D 重大財務及履約擔保

於2017年12月31日，公司就有關MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券(附註36C)向投資者提供擔保金額約為238.70億港元(名義金額)。發行此債務證券的款項已借予公司。因此，其主要負債已記入公司的財務狀況表內。

關於租出/租回交易(「租賃交易」)(附註20F)，集團向投資者提供備用信用證以保證集團能支付因交易早於到期日前終止而產生的額外金額。於2017年12月31日，該等備用信用證總額為9,400萬美元(7.37億港元)。集團亦提供備用信用證予若干租賃交易的投資者以替代某些被調低信貸評級的抵銷證券，該抵銷證券先用作支付集團於租賃交易中的長期租金。於2017年12月31日，該等備用信用證總額為5,300萬美元(4.17億港元)。

關於北京購物中心的經營租賃，集團為支付季度租金而向業主提供1,250萬元人民幣(1,500萬港元)的銀行擔保及5,250萬元人民幣(6,300萬港元)的母公司擔保。

關於悉尼的物業租賃及任何的存儲牌照，停車場牌照或附屬於租賃的其他權利，集團向業主提供10萬澳元(50萬港元)的租金擔保。

關於墨爾本鐵路專營權，集團及集團擁有60%權益的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)的其他股東，就MTM在專營權協議下履約及承擔其他責任，向Public Transport Victoria提供8,700萬澳元(5.30億港元)的共同及分別的母公司擔保及5,510萬澳元(3.36億港元)的履約擔保，而各股東根據在MTM的股權比例承擔相應的責任。關於辦公室的經營租賃，MTM為每月租金付款向業主提供440萬澳元(2,700萬港元)的銀行擔保。關於項目活動，MTM為合約費付款向承建商提供10萬澳元(40萬港元)的銀行擔保。

關於斯德哥爾摩地鐵專營權，集團向斯德哥爾摩運輸部提供10.00億瑞典克朗(9.48億港元)的擔保，若承擔該專營權的集團全資附屬公司—MTR Tunnelbanan AB因違約而引致專營權被提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。

關於Stockholms pendeltåg專營權，集團向斯德哥爾摩運輸部提供10.00億瑞典克朗(9.48億港元)的擔保，若承擔該專營權的集團全資附屬公司—MTR Pendeltåg AB因違約而引致專營權被提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。



## 綜合帳項附註

### 50 承擔(續)

#### D 重大財務及履約擔保(續)

關於倫敦Crossrail的專營權，集團向Rail for London Limited提供8,000萬英鎊(8.42億港元)的母公司擔保，及根據專營權協議，集團為MTR Corporation (Crossrail) Limited的履約及其他責任，提供1,500萬英鎊(1.58億港元)的履約保證金。

關於Sydney Metro Northwest的專營權，集團為設計和建造合約及營運和維修合約，向聯營公司NRT Pty. Limited提供1.092億澳元(6.65億港元)的母公司擔保。就設計及建造分判合約的履約及其他責任，集團提供5,350萬澳元(3.26億港元)的履約保證金。於2017年12月31日，集團亦為將會投資於Sydney Metro Northwest項目的股本及優先股本，提供合共5,010萬澳元(3.06億港元)的備用信用證。

關於South Western Trains的專營權，於2017年12月31日，集團就專營權合約的履約及其他責任向the Secretary of State for Transport提供2,620萬英鎊(2.76億港元)的母公司擔保、450萬英鎊(4,700萬港元)的履約保證金及2,310萬英鎊(2.43億港元)的季票保證金。

#### E 美國跨境租約協議

因應兩鐵合併，公司就九鐵公司於1998年至2003年期間與其跨境租約交易對手訂立有關若干財產及設備(「跨境租約財產」)的跨境租約簽署數項協議(「美國跨境租約承擔協議」)。根據美國跨境租約承擔協議，公司承諾與九鐵公司共同及分別履行九鐵公司在各跨境租約下的責任。

此外，公司與九鐵公司訂立美國跨境租約分配協議，在公司與九鐵公司之間劃定及分配與跨境租約有關風險的權利、義務及責任。一般而言，公司負責營運事務，例如跨境租約財產的維修、保養及保險，而九鐵公司則承擔所有其他責任，包括支付定期租金及與抵押有關的債務。儘管有此責任分配，公司名義上須共同及分別就九鐵公司一旦未有履行在跨境租約下的責任而向跨境租約交易對手負責。

九鐵公司及香港特區政府同意向公司補償其在妥善及適當地履行在跨境租約下的責任所產生的合理成本(除非該等成本在任何情況下都會產生)。此外，九鐵公司同意補償公司因九鐵公司未有履行跨境租約下的責任或違背其就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

公司同意向香港特區政府及九鐵公司補償因公司違背就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

#### F 有關兩鐵合併服務經營權

根據兩鐵合併，在經營權有效期內，公司須根據服務經營權協議向九鐵公司作出每年定額付款7.50億港元。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵系統所得超出若干額度的收入向九鐵公司繳付每年非定額付款。再者，根據服務經營權協議，公司須於服務經營權有效期內負責九鐵系統的保養、維修、替換及/或升級，並於經營權有效期屆滿時交還九鐵系統。

## 51 公司層面的財務狀況表

百萬港元	附註	於2017年 12月31日	於2016年 12月31日
<b>資產</b>			
<b>固定資產</b>			
– 投資物業	19	<b>75,352</b>	68,517
– 其他物業、機器及設備	20	<b>101,405</b>	102,328
– 服務經營權資產	21	<b>22,996</b>	21,478
		<b>199,753</b>	192,323
物業管理權	22	<b>26</b>	27
發展中物業	25A	<b>14,810</b>	14,479
遞延開支	26	<b>710</b>	463
於附屬公司的投資	27	<b>1,455</b>	1,402
聯營公司權益	28	<b>24</b>	24
待售物業	30	<b>876</b>	985
財務衍生工具資產	31	<b>168</b>	183
存料與備料	32	<b>1,119</b>	1,134
應收帳項及其他應收款項	33	<b>3,460</b>	1,772
應收關連人士款項	34	<b>15,145</b>	14,028
應收稅項	41A	–	362
現金、銀行結餘及存款	35	<b>11,299</b>	12,835
		<b>248,845</b>	240,017
<b>負債</b>			
銀行透支	36A	<b>4</b>	–
短期貸款	36A	<b>325</b>	1,350
應付帳項及其他應付款項	37	<b>22,351</b>	21,256
本期所得稅	41A	<b>695</b>	–
應付關連人士款項	38	<b>22,327</b>	30,884
貸款及其他債務	36A	<b>18,803</b>	16,392
服務經營權負債	39	<b>10,292</b>	10,343
財務衍生工具負債	31	<b>451</b>	569
遞延稅項負債	41B	<b>12,649</b>	12,045
		<b>87,897</b>	92,839
<b>淨資產</b>			
		<b>160,948</b>	147,178
<b>股本及儲備</b>			
股本	42A	<b>52,307</b>	47,929
為股份獎勵計劃而持有的股份	42	<b>(173)</b>	(227)
其他儲備	42	<b>108,814</b>	99,476
<b>總權益</b>			
		<b>160,948</b>	147,178

於2018年3月8日獲董事局通過及核准發布

馬時亨  
主席

梁國權  
行政總裁

許亮華  
財務總監

### 52 會計估計及判斷

**A** 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：

(i) 物業、機器及設備及服務經營權資產的估計可使用年限及折舊與攤銷

集團依據各類物業、機器及設備及服務經營權資產的設計年限、資產維修計劃及實際使用經驗來估計其可使用的年限。折舊是以足以攤銷其原值或估值的比率按其估計可使用年限(附註21)以直線法計算。

(ii) 長期資產減值

集團在每個匯報期末根據附註2H(ii)所載會計政策檢討其長期資產是否出現減值跡象。當每個匯報期末或任何事件或環境變化時，如資產的帳面金額高於其可收回金額，長期資產會作減值檢討。資產的可回收金額是其公允價值減出售成本及使用價值的較高者。在估計使用價值時，集團依據管理層指定可以反映當時市場對時間價值的評估及資產特定風險的稅前貼現率來預測資產的未來現金流量。

(iii) 退休金開支

集團聘請獨立專業估值人士每年評估港鐵退休金計劃的精算狀況。集團對該等計劃的界定福利部分承擔的責任及開支之釐定取決於公司提供的若干假設及因素，該等假設及因素於附註46A(i)及47F披露。

(iv) 香港物業發展利潤確認

香港物業發展利潤的確認需要管理層估計項目在完成時的最終成本，尚未完成的交易及尚未售出單位的市值，若屬物業攤分，則須估計物業於確認時的公允價值。在估計完成項目的最終成本時，集團會考慮獨立合資格測量師報告及有關過往銷售和市場推廣成本的經驗，而於釐定物業攤分的估計公允價值時，則依據專業合資格估價師的報告。

(v) 待售物業

集團的待售物業按原值及匯報期末的可實現淨值(附註30)兩者中較低者計算。在進行評估物業的可實現淨值(即估計售價減去出售物業時產生的成本)時，集團聘用獨立專業估價師評估物業的市值，並根據以往經驗及參照一般市場慣例，估計出售及持有該等物業的成本。

(vi) 投資物業估值

投資物業估值要求管理層對估值有關的各項假設及因素提供意見。集團聘用獨立專業合資格的估價師依據於採納前與估價師協定的該等假設，對其投資物業進行每半年度的評估。

(vii) 香港的專營權

集團現時在香港經營的專營權允許集團營運集體運輸鐵路系統至2057年12月1日。如附註49C所述，根據與香港特區政府所訂立的新營運協議規定的條款，公司可申請延續該專營權，將專營權延長50年。若該專營權不獲延續，香港特區政府有權接管鐵路財產(及當香港特區政府接管任何不是經營權財產的該等財產，公司可要求香港特區政府接管任何其他香港特區政府有權接管但沒有接管的財產)，若該等財產不是經營權財產，必須賠償予公司公允價值及折舊帳面值兩者之較高者。集團就不是經營權財產而使用年限跨越2057年的該等財產的折舊政策(附註21)反映以上所述。

## 52 會計估計及判斷(續)

### A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：(續)

#### (viii) 所得稅

集團於以往年度在香港利得稅報稅表中採納的若干處理方法尚待香港稅務局最終定案。集團基本上遵循在這些報稅表中採納的稅務處理方法來評估其於2017年帳項中的所得稅及遞延稅項，而該等方法可能與日後的最終結果有所不同。

如附註33所詳述，稅務局就有關某些開支及付款可否扣稅向公司作出提問，而截至本年報發表之日期，相關的最終稅項釐定並未確定。集團以最終會否有到期應繳額外稅款的估計而確認稅項撥備。倘該等事宜之最終稅務結果與初步記錄的金額有所分別時，有關差異將影響釐定作出之時期的所得稅費用。

#### (ix) 項目撥備

集團設立項目撥備，以清償可能因重大建築合約而常見的時間延誤、額外成本或其他不可預見情況產生的估計索償。索償撥備由合資格專業人士依據對集團在各合約下的負債評估而預計，可能與實際償付的索償額有所不同。

#### (x) 遞延開支

根據附註2J(i)所披露，當建議的鐵路工程處於詳細研究階段，並已按照可行的財務計劃獲批准進行時，集團會將建議鐵路及物業發展項目的費用予以資本化並撥入遞延開支。該等決定牽涉董事局對建議工程結果的判斷。

#### (xi) 財務衍生工具及其他財務工具的公允價值

在確定財務工具的公允價值時，集團會按判斷選用不同的計量方法，以及基於每個結算日的市況作出假設。對於不在活躍市場買賣的財務工具，其公允價值採用貼現現金流量估值法，即利用當時能提供予集團的類似財務工具的現有市場利率或外匯匯率(如適用)，貼現未來合約現金流量來釐定。

#### (xii) 服務經營權負債

在釐定服務經營權負債的現值時所採用的貼現率為集團中有關公司的長期新增借貸成本，此項成本乃經過適當考慮集團中有關公司現時的定息借貸成本、未來的利率及通脹趨勢，於服務經營權開始時作出估計。

### B 應用集團會計政策時的主要會計判斷包括如下：

#### 撥備及或有負債

當集團須就已發生的事件(包括有關委託安排下的事件)承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，集團便會就該時間或數額不定的負債計提撥備。當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計時，便會將該責任披露為或有負債。於2017年12月31日，集團認為並無可予披露的或有負債，因為集團並無出現可能導致重大含有經濟效益資源外流的未決訴訟或負有潛在責任的事件。

## 綜合帳項附註

### 53 截至2017年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響

截至此帳項頒布日，香港會計師公會頒布了一些修訂及新訂會計準則，於截至2017年12月31日止年度仍未生效，且仍未採納在本帳項中，包括以下可能會適用於集團的會計準則：

	於下列日期或之後開始的會計期間生效
HKFRS 2修訂「以股份為基礎付款的交易的分類及計量」	2018年1月1日
HKFRS 15「客戶合約收益」	2018年1月1日
HKFRS 9「財務工具」	2018年1月1日
HKAS 40修訂「投資物業之轉撥」	2018年1月1日
HK(IFRIC) 22「外幣交易及預付交易款」	2018年1月1日
HKFRS 16「租賃」	2019年1月1日
HK(IFRIC) 23「所得稅處理的不確定性」	2019年1月1日
HKFRS 10及HKAS 28修訂「投資者與其聯營或合營公司之間的資產出售或注資」	待定日期

到目前為止，除了HKFRS 16「租賃」，集團認為採納這些會計準則將不會對集團的帳項產生重大影響。

HKFRS 16「租賃」的應用預期會令資產及負債增加，及於租賃期間影響開支於損益表中確認的時間。

集團的經營租賃費用承擔於附註50B披露，因此一當採納HKFRS 16「租賃」，該承擔的部分可能會被確認為租賃負債及相對應的使用權資產。

HKFRS 16「租賃」預期不會對集團作為租賃出租人時對其權利及責任的解釋方法做成顯著影響。

### 54 綜合帳項核准

本綜合帳項已於2018年3月8日經董事局核准。



# 專用詞彙

<b>機場快綫</b>	博覽館站與香港站之間的列車服務
<b>指定日期或合併日期</b>	2007年12月2日，兩鐵合併完成之時
<b>章程細則</b>	公司的組織章程細則
<b>董事局</b>	公司的董事局
<b>巴士</b>	支援西鐵綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務
<b>公司或港鐵或地鐵</b>	香港鐵路有限公司(前稱地鐵有限公司)，於2000年4月26日根據公司條例於香港註冊成立的公司
<b>公司條例</b>	《公司條例》(香港法例第622章)或前《公司條例》(香港法例第32章)(視情況而定)
<b>中央證券登記</b>	公司的股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司
<b>過境服務或過境</b>	目的地/起點為羅湖及落馬洲站的列車服務
<b>顧客服務目標</b>	根據營運協議每年公布的表現目標
<b>董事或董事局成員</b>	董事局成員
<b>本地鐵路服務</b>	觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫的統稱
<b>高鐵香港段</b>	廣深港高速鐵路香港段
<b>票價指標</b>	顧客對本地鐵路及過境服務，機場快綫，輕鐵及巴士票價的滿意程度的量度指標，乃以各票價項目的滿意程度及其相關的重要性加權釐定
<b>財政司司長法團</b>	根據香港法例第1015章《財政司司長法團條例》成立的單一法團
<b>政府</b>	香港特區政府
<b>集團</b>	公司及其附屬公司
<b>聯交所</b>	香港聯合交易所有限公司
<b>重鐵</b>	本地鐵路服務、過境服務及機場快綫的統稱
<b>香港或香港特區</b>	中華人民共和國香港特別行政區
<b>城際客運服務</b>	香港與中國內地主要城市例如北京、上海及廣州之間的城際客運服務
<b>利息保障倍數</b>	未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤，除以利息及財務開支總額(未扣除資本化利息，深圳市軌道交通龍華綫營運之政府資助及給予物業發展商貸款的利息收入)

## 專用詞彙

<b>九鐵公司</b>	九廣鐵路公司
<b>九龍南綫</b>	將西鐵綫由南昌站途經柯士甸站，伸延至尖東站的項目，完成後乘客可直接穿梭往來東鐵綫及西鐵綫
<b>輕鐵</b>	服務新界西北部的輕鐵系統
<b>上市規則</b>	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
<b>香港鐵路條例</b>	香港法例第556章《香港鐵路條例》(前稱《地下鐵路條例》)
<b>淨負債權益比率</b>	綜合財務狀況表的貸款及其他債務、銀行透支、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款、及銀行中期票據投資佔權益的百分率
<b>營運協議</b>	公司與政府於2000年6月30日就公司的鐵路服務於兩鐵合併前的營運而訂立的協議，及於2007年8月9日就公司所有鐵路和巴士客運服務於兩鐵合併後的營運而訂立的新協議
<b>經營毛利率</b>	未計香港物業發展、折舊、攤銷及鐵路經營權每年非定額付款前經營利潤佔總收入的百分率
<b>普通股</b>	公司股本中的普通股
<b>兩鐵合併或合併</b>	地鐵及九鐵公司鐵路營運的合併及地鐵向九鐵公司收購若干物業權益，詳情載於2007年9月3日的通函中。兩鐵合併已於2007年12月2日完成
<b>《兩鐵合併條例》</b>	《兩鐵合併條例》(2007年第11號條例)
<b>平均公司股東資金回報率</b>	公司股東應佔利潤佔期初及期末公司股東應佔權益平均數的百分率
<b>服務經營權</b>	公營部門授予營運商於一個特定期間內提供服務的合約，就香港的經營權項目而言，服務經營權指九鐵公司及/或政府授予或即將授予公司根據服務經營協議或補充服務經營協議營運、維修及翻新若干鐵路綫的經營權，詳情載於2007年9月3日的通函；就中國內地及海外的經營權項目而言，服務經營權指政府或相關公營部門授予公司一間附屬公司或聯營公司根據經磋商的經營權協議，於特定期間提供若干特定服務的經營權
<b>服務質素指標</b>	顧客對本地鐵路及過境服務，機場快綫，輕鐵及巴士所提供服務的滿意程度的量度指標，乃以各服務項目(不包括車費)的滿意程度及其相關的重要性加權釐定

#### **股東服務**

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓

香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628 傳真：(852) 2529 6087



香港鐵路有限公司

香港九龍灣

德福廣場港鐵總部大樓

香港郵政總局信箱 9916 號

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

[www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)