

行政總裁回顧及展望



致各股東及其他有關人士：

在港鐵籌備通車40周年誌慶之際，本人欣然報告公司於2018年錄得令人滿意的財務及營運業績，並正努力克服重重挑戰。年內，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。

2018年9月23日，廣州—深圳—香港高速鐵路(香港段)(「高速鐵路(香港段)」)通車，為香港鐵路運輸及本港與內地的交通聯繫開啟重要新篇章。高速鐵路(香港段)通車加上香港於2018年的經濟擴展，帶動香港客運業務的總乘客量增長

2.2%，周日平均載客量達588萬人次。港鐵在加密列車班次的同時，重鐵網絡[#]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%的世界級水平。雖然2018年10月的信號系統事故導致四條鐵路綫的服務嚴重受阻，但我們仍取得卓越的總體表現。按照乘客車程準時程度來衡量，港鐵列車服務的整體表現於2018年1月至9月乃2007年合併以來按年同期最佳表現。我們的安全紀錄亦維持世界級水平，須呈報事故進一步減少。

年內，車站商務及物業租賃業務受惠於香港零售業持續復甦。作為全球最大的地下高鐵站之一，香港西九龍站有35間新商店開張，加上「德福廣場」二期七樓和八樓，以及「青衣城」2期的新增零售設施作出全年度貢獻，均進一步推動上述兩項業務的發展。

2018年，香港物業發展利潤來自「日出康城」第四期之「晉海」及「晉海II」的利潤入帳、出售存貨車位，以及已完成之物業發展項目所錄得的進一步盈餘。「日出康城」第五期之「MALIBU」於2018年3月展開預售，市場反應相當熱烈，而「日出康城」第六期之「LP6」已於2018年9月推出預售。在物業招標活動方面，我們於年內批出三個發展項目，包括油塘通風樓、黃竹坑站第三期物業發展項目，以及何文田站第二期物業發展項目。

在香港以外地區，我們的鐵路業務有不同表現。其中Stockholm commuter rail及South Western Railway專營權均面對嚴峻挑戰。有關詳情載於「中國內地及國際業務」一節。然而，其他業務的表現均符合或超出預期。在英國，MTR Crossrail已經開始營運倫敦柏靈頓站與希斯路機場之間的列車服務。2018年4月，我們獲批澳門輕軌系統氹仔線的營運和維護服務合約。

「鐵路2.0」是我們對新一代鐵路服務的願景。我們在過去四年半交付了四個新鐵路項目（包括高速鐵路（香港段）），現正全力進行第五個亦是最後一個施工中的鐵路項目，即沙田至中環綫。該項目繼續取得進展，所有沉管隧道組件已成功安裝在維多利亞港海床上，車站工程亦整體上進展至最後階段。不過，此鐵路綫的其中三個車站（尤其是紅磡站擴建部分的工程）的施工質素、文件記錄及若干建造事宜的匯報時間備受公眾關注和某些質疑。我們已聘請外界顧問和進行內部檢討，以加強項目匯報及有關流程，並繼續全力配合調查委員會的調查工作。調查委員會已於2019年2月25日向香港特區行政長官提交中期報告。

「鐵路2.0」亦包括現有網絡的重大資產更新計劃，主要是更換列車、空調系統和信號系統。這些計劃於2018年內取得了進一步進展。這些改善措施落實後，預計將使多條鐵路綫的列車可載客量提高約10%，以及改善車站環境。我們亦繼續採用適當的新科技來提高數碼化水平，藉此提升營運效率，並為顧客提供更方便的旅程。

政府重申繼續以鐵路作為本港公共交通骨幹的願景，此策略在2018年10月10日香港特別行政區行政長官發表的施政報告中再次獲得肯定。政府在《鐵路發展策略2014》中建議進行七個新鐵路項目。我們正向政府提供進一步資料，以協助政府推展五個已提交建議書的項目，即屯門南延綫、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。我們正在等待政府就《鐵路發展策略2014》的餘下兩個項目（即洪水橋站和南港島綫（西段））邀請我們提交建議書。

[#] 重鐵網絡只包括本地鐵路服務、過境服務以及機場快綫。輕鐵、高速鐵路（香港段）及城際客運服務並不包括在內。

行政總裁回顧及展望

我們繼續擴展投資物業組合，其中位於「日出康城」及大圍的兩個新建商場項目正在施工中，而第三個位於黃竹坑的商場項目亦正處於規劃階段。這三個新建商場項目將為我們的應佔總樓面面積增加152,120平方米，帶來約49%的增長。物業發展業務方面，亦繼續取得進展，我們正與發展商合作繼續建造或規劃大約20,000個住宅單位，其中大部分將於未來六年左右推出市場。此外，我們正與政府探討小蠔灣車廠發展計劃的最佳推展方案，該發展項目或可提供14,000個公營和私營房屋單位以及社區設施。我們亦正尋求更多機會，以利用我們其他鐵路資產為香港提供更多房屋。

在香港以外地區，我們繼續在中國內地和海外爭取鐵路專營權以及鐵路相關物業的發展機會。在中國內地，我們年內與北京、杭州、成都、順德，以及浙江省等不同省、市、區級別的當局簽署協議，共同開發鐵路和鐵路相關物業的發展項目。英國方面，我們已遞交競投West Coast Partnership鐵路專營權的標書。在加拿大，我們亦已遞交大多倫多區及咸美頓區鐵路網絡升級項目的資格預審標書。而在澳洲，我們已簽署悉尼城市及西南鐵路綫系統交付和營運的合同最終確定契約。

公司於2018年的總收入為539.30億港元，較2017年減少2.7%，主要原因是深圳「天頌」發展項目於2017年出售住宅單位所作的貢獻於2018年並沒重複。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上升6.6%至188.43億港元。若不包括中國內地及國際鐵路、物業發展，以及物業租賃與管理業務的貢獻，來自香港的收入增加5.6%，經營利潤增加7.4%，而經營毛利率則增加1.0個百分點至54.5%。股東應佔經常性利潤，即不包括來自香港和中國內地的物業發展利潤和投資物業重估的淨利潤，為90.20億港元，較2017年增加5.1%。除稅後物業發展利潤為22.43億港元。由於經常性利潤增加及香港物業發展利潤強勁，不包括投資物業重估收益的股東應佔基本業務淨利潤增加7.1%至112.63億港元。投資物業重估收益為47.45億港元，2017年則為63.14億港元。因此，股東應佔淨利潤為160.08億港元，即包括投資物業重估收益後的每股盈利為2.64港元。董事局建議派發末期股息每股0.95港元，連同每股0.25港元的中期股息，全年股息為每股1.20港元，相對2017年的每股1.12港元上升7.1%。

香港業務

港鐵秉持行之有效的「鐵路加物業」業務模式，以鐵路網絡為香港業務的重心，並包括車站商務、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

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2018	2017	增/(減)百分率
香港客運業務			
總收入	19,490	18,201	7.1
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	8,171	7,475	9.3
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」)	1,985	1,656	19.9
EBITDA 毛利率 (%)	41.9%	41.1%	0.8個百分點
EBIT 毛利率 (%)	10.2%	9.1%	1.1個百分點

受惠於經濟增長帶動乘客量上升以及於2018年9月開通的高速鐵路(香港段)，香港客運業務於2018年的總收入增加7.1%至194.90億港元。因此，EBITDA增加9.3%至81.71億港元。雖然高速鐵路(香港段)的開通導致折舊、攤銷以及每年非定額付款增加，EBIT年內仍增加19.9%至19.85億港元。

安全

我們對安全第一的堅定重視，促使香港重鐵網絡及輕鐵網絡的須呈報事故數目在2018年分別減少8%和16%。

我們推出多項提升安全行為意識的活動，其中包括專為兒童而設的「港鐵安全體驗天地」，已於2018年3月在青衣站啟用，以及於2018年7月在香港書展推出互動區。年內，港鐵還舉辦其他以扶手電梯安全、輕鐵安全及長者乘客為主題的安全推廣活動。

乘客量和收入

公司香港客運業務的收入概述如下：

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2018	2017	增/(減)百分率
香港客運業務			
本地鐵路服務	13,232	12,840	3.1
過境服務	3,472	3,277	6.0
高速鐵路(香港段)	600	–	不適用
機場快綫	1,156	1,076	7.4
輕鐵及巴士	723	707	2.3
城際客運	214	218	(1.8)
其他	93	83	12.0
總收入	19,490	18,201	7.1

2018年，公司所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量增加2.2%，至20.445億人次，而周日平均乘客量上升2.0%，至588萬人次。

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)12個月的總乘客量達

行政總裁回顧及展望

16.700億人次，較2017年增加2.0%。由於訪港內地旅客人數繼續增加，羅湖及落馬洲過境服務的乘客量上升4.4%至1.174億人次。隨著航空旅客量上升，機場快綫的乘客量因此增加6.5%，至1,770萬人次。由2018年9月23日通車至年底為止，高速鐵路(香港段)的總乘客量達530萬人次。

市場佔有率

公司於2018年在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為49.3%，而2017年為49.1%。當中，我們在過海交通工具市場的佔有率為69.1%，而2017年為69.6%。港鐵的過境服務和高速鐵路(香港段)，在2018年過境業務的市場佔有率由50.8%上升至52.1%。我們在往返機場交通工具市場的佔有率則由21.5%上升至22.0%。

車費調整、推廣及優惠

根據票價調整機制，港鐵票價於2018/2019年度的調整幅度為+3.14%，由2018年6月30日起生效。由於2017/2018年度的票價調整幅度低於1.5%的門檻，因此該調整幅度轉撥至2018年一併計算，即包括在2018/2019年度3.14%的調整幅度內。

港鐵於2018年5月28日公布的2018/2019年度票價推廣計劃，為顧客額外節省逾5億港元車費，其中包括：

- 向八達通乘客提供為期六個月的「程程3%車費扣減」至2019年1月1日
- 2018年內不調整「港鐵都會票」、「全月通加強版」及「屯門—南昌全日通」的售價
- 由2018年6月3日起，為轉乘港鐵及綠色專綫小巴路綫的八達通乘客提供每程0.3港元的折扣優惠
- 延長「早晨折扣優惠」計劃至2019年5月31日

連同每年為長者、小童、合資格學生及殘疾人士等不同群體提供的恆常優惠和其他轉乘優惠合共超過27億港元，港鐵於截至2019年6月止的12個月期間為乘客提供的車費優惠將超過30億港元。

香港特區行政長官在施政報告中所述的「公共交通費用補貼計劃」已於2019年1月1日實施。我們歡迎並全力配合落實這項計劃。每月公共交通開支超過400港元的市民，

均可享有由政府提供的公共交通費用補貼。補貼金額為超出400港元的實際開支的25%，每月以300港元為上限。該計劃將惠及超過200萬名市民。

服務表現

2018年，重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持於99.9%的世界級水平，超越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。2018年，公司重鐵和輕鐵網絡分別提供超過212萬及大約109萬班次的列車服務，其中由港鐵可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤分別有11宗和一宗。雖然乘客量在過去十年內增長了37.9%，但乘客車程準時程度於2018年1月至9月期間是合併以來的最佳表現。

但不幸的是，此良好的服務表現於2018年10月16日受影響。當日港鐵發生信號系統事故，導致四條鐵路綫的服務嚴重受阻，對乘客帶來不便，我們對此深表歉意。事故導致港島綫、荃灣綫、觀塘綫及將軍澳綫的班次嚴重延誤，並影響其他交通服務。於2018年12月19日向政府提交該事故的調查報告中，提及我們已在事後實施多項改進措施，包括在相關鐵路綫聯繫的位置安裝手動開關，以及定期檢查軟件計數器的運作。高級別檢討委員會提出的其他主要建議包括檢討及執行維護計劃，以人手重置鐵路系統的所有軟件計數器，以及成立由有關專家組成的專責團隊，在日後加強關鍵鐵路系統的軟件整合。

車站商務

香港車站商務的財務表現概況如下：

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2018	2017	增/(減)百分率
香港車站商務			
車站零售設施收入	4,424	4,143	6.8
廣告收入	1,212	1,071	13.2
電訊業務收入	696	635	9.6
其他車站商務收入	126	126	-
總收入	6,458	5,975	8.1
EBITDA	5,891	5,474	7.6
EBIT	5,025	4,722	6.4
EBITDA 毛利率 (%)	91.2%	91.6%	(0.4) 個百分點
EBIT 毛利率 (%)	77.8%	79.0%	(1.2) 個百分點

香港車站商務於2018年的總收入較2017年增加8.1%至64.58億港元，所有主要的車站商務業務均錄得強勁增長。

車站零售設施租金收入增長6.8%至44.24億港元，主要原因是免稅店租金上升及車站商店數目增加。截至2018年12月31日，港鐵的車站商店數目達1,470間，而零售設施的總面積為66,292平方米，較2017年12月31日分別增加54間及7,576平方米可出租面積，主要由於35間位於新建的高速鐵路(香港段)香港西九龍站的商店開業。車站商戶組合中，合共增加了39個新零售品牌。

2018年的廣告收入增加13.2%至12.12億港元，原因是零售業消費及旅遊業的進一步增長帶動市場情緒好轉，使整體廣告支出繼續回升，而高速鐵路(香港段)亦作出貢獻。截至2018年12月31日，車站及列車內的廣告點總數增至47,105個，而高速鐵路(香港段)亦增加了672個廣告點。

受惠於新訂服務合約及數據容量提升工程帶來的額外收入，2018年的電訊業務收入上升9.6%至6.96億港元。為了提升營運商的電訊數據容量，全新商業電訊系統的安裝工程正在31個車站展開，截至2018年12月31日，已有12個車站完成有關工程。

物業業務

商用物業方面，2018年的中環甲級寫字樓需求保持強勁，主要受到來自中國內地和其他地方的金融服務公司所帶動。然而，面對不斷上漲的租金，租戶繼續遷往港島東及九龍東等非核心商業區。因此，中環以外地區的租金升勢更為急速。於2018年下半年，零售業的復甦速度減慢，即使旅客人數回升，亦未能帶來更高的銷售額。中美貿易關係緊張以及股市大幅波動的不明朗因素，均對市場情緒產生影響。

雖然住宅物業市場於2018年上半年保持暢旺，但隨著利率逐漸上調、股市下滑，再加上中美貿易關係緊張導致經濟前景不明朗，住宅物業市場於下半年開始放緩。儘管發展商提供促銷優惠和折扣，新項目的銷情仍然淡靜。在二手市場，樓價的升勢於第三季停止。反映二手樓價表現的中原城市大型屋苑領先指數，於2018年7月底錄得191.67的高位後，回落至2018年12月31日的173.08，但仍高於2017年12月31日錄得的166.73。

物業租賃及管理業務

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
	2018	2017	
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	4,748	4,608	3.0
物業管理業務收入	307	292	5.1
總收入	5,055	4,900	3.2
EBITDA	4,242	4,098	3.5
EBIT	4,225	4,082	3.5
EBITDA毛利率(%)	83.9%	83.6%	0.3個百分點
EBIT毛利率(%)	83.6%	83.3%	0.3個百分點

2018年的物業租賃業務收入增加3.0%至47.48億港元，主要由於租金按租約調升，以及2017年開業的新零售設施作出全年度貢獻。公司在香港的商場組合之新訂租金於2018年錄得1.5%的升幅。年內，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。

於2018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217,486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。

「青衣城」2期於2018年2月7日隆重開幕，所有商店已於2018年第一季全面開業。「青衣城」1期地下已於年內翻新，並自2018年10月起陸續開業。「杏花新城」隨著「運動及健康專區」落成，以及新增了提供消閒娛樂設施的租戶，商場成功重新定位，銷售營業額和客流量均見提升。

2018年，香港物業管理業務收入增加5.1%至3.07億港元。於2018年12月31日，港鐵在香港管理的住宅單位總數逾99,000個，而管理的商用面積逾772,000平方米。

物業發展

2018年，香港物業發展錄得25.74億港元的除稅前利潤，主要來自「日出康城」第四期之「晉海」及「晉海II」的利潤入帳、出售存貨車位，以及已完成之物業發展項目所錄得的進一步盈餘。

年內，兩個新發展項目進行預售，包括於2018年3月推出的「日出康城」第五期之「MALIBU」以及於2018年9月推出的「日出康城」第六期之「LP6」。兩個發展項目均獲得買家熱烈反應。截至2018年12月31日，「MALIBU」的1,600個單位中已售出約97.4%，而「LP6」的2,392個單位中則售出64.9%。與此同時，於2017年推出的「日出康城」第四期之「晉海」及「晉海II」繼續進行預售。截至2018年12月31日，「晉海」的1,040個單位中已售出約97.4%，而「晉海II」的1,132個單位中則售出約81.4%。「晉海」及「晉海II」的入伙紙已於2018年12月12日發出。

西鐵物業發展項目方面，作為九廣鐵路公司（「九鐵公司」）相關附屬公司代理人，我們繼續進行「柏傲灣」（荃灣西站（六區）地塊），以及「海之戀·愛炫美」（荃灣西站（五區）灣畔地塊）的預售。上述項目的單位已大致售罄。「匯璽II」（南昌站地塊二期）剩餘的未售單位於2018年8月重新推出，截至2018年12月31日，1,188個單位中已售出95%。「朗城滙」（朗屏站（南）地塊）於2018年10月展開預售，截至2018年12月31日，720個單位中約30%已經售出。

物業招標活動方面，公司已於2018年5月批出油塘通風樓項目，由信和置業有限公司及資本策略地產有限公司合組之財團Top Oasis Limited投得。我們亦於2018年8月批出黃竹坑站第三期項目予長江實業集團有限公司之附屬公司。作為此項目的招標條件之一，當總樓面面積為47,000平方米的黃竹坑商場落成(目標完工日期為2023年年底)，公司將會保留該商場的業權。於2018年10月23日，公司將何文田站第二期物業發展項目批予華懋集團的聯屬公司。

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。除了仍在施工中的沙田至中環綫項目外，該計劃還包括現有鐵路網絡的大規模升級和更新工程，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，政府公布的《鐵路發展策略2014》所涵蓋的項目將可能為香港鐵路網絡再增加35公里。長遠來說，政府將於2019年開展的「跨越2030年的鐵路策略性研究 — 可行性研究」或會使鐵路網絡進一步延伸，覆蓋《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》(「香港2030+」)及「明日大嶼願景」中的策略性發展區域。

「鐵路2.0」

由港鐵管理的新鐵路項目

高速鐵路(香港段)於2018年9月通車後，香港鐵路網絡已伸延至256.6公里，而建造中的沙田至中環綫將使鐵路網絡於未來數年再增加17公里。

廣州 — 深圳 — 香港高速鐵路(香港段)

我們很榮幸能擔任廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)的項目管理人。除了項目管理外，我們亦於2018年8月23

日與九鐵公司訂立為期10年的高速鐵路(香港段)服務經營權協議，並於2018年9月23日展開客運服務。全長26公里的高速鐵路(香港段)連接香港與深圳、廣州以至中國內地29,000公里的高速鐵路網絡。

高速鐵路(香港段)開啟了香港鐵路運輸的新篇章，為前往內地的旅客提供舒適便捷的交通服務。乘客可在香港西九龍站完成一地兩檢通關程序。高速鐵路(香港段)直接連接香港西九龍站與內地44個車站，中途無需換乘，為休閒或商務旅客提供絕佳的交通選擇。

於2018年9月23日至2018年12月31日期間，高速鐵路(香港段)的客運量約530萬人次，每日平均超過53,000人次。

高鐵香港段的傑出設計於2018年11月榮獲由DRIVENx DESIGN舉辦的「2018 Hong Kong Design Awards」和國際「2018 GOV Design Awards」社區 — 服務類別金獎。

沙田至中環綫

由港鐵代表政府管理的沙田至中環綫工程全長17公里，設有十個車站。這條策略性鐵路將會拓展現有的鐵路網絡，並改善本港的交通聯繫。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，現有的馬鞍山綫將由大圍經六個車站延伸至西鐵綫，成為「屯馬綫」。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。

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聯繫。新界北、九龍和港島之間的車程將大大縮短。新增的鐵路綫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2018年12月31日，該項目整體已完成88.7%，其中大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段分別完成99.5%及75.7%。

大圍至紅磡段方面，所有車站的結構工程均已大致完成。除紅磡站仍繼續進行結構完整性測試及評估外，其他車站內的裝修、屋宇設備及機電工程已經大致完成。

紅磡至金鐘段方面，過海隧道的全部11個沉管組件已於2018年4月安裝在維多利亞港海床上，並將會於2019年第二季開始軌道安裝工程。

會展站工程受工地延遲移交、其他各方未完成之委託工程，以及不利的地質條件影響，截至2018年12月31日，會展站工程已完成約69%。會展站及相關鐵路設施的建造工程正在進行中，大型挖掘工程預計於2019年上半年完成。

為釋除公眾因建造工程引致樓宇沉降的疑慮，會展站的挖掘工程曾於2018年8月10日暫停，但經港鐵工程團隊確認工地附近的樓宇、構築物及公用設施的完整性及持續安全，以及政府有關部門接納港鐵提交的修訂指標後，工程已於2018年9月29日恢復。

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站。該站擴建部分的內部結構工程、裝修及屋宇設備安裝工程正在進行中。

作為沙田至中環綫工程範圍的一部分，東鐵綫正更換其現有信號系統。新信號系統的動態測試，已連同現有列車及新列車於非行車時間內在東鐵綫全綫進行，進展良好，預計該工程將於2019年下半年完成。

建造工程相關事宜

接近2018年上半年末，沙田至中環綫其中三個車站的施工質量和是否適時匯報若干建造事宜等方面受到質疑，尤其是有關紅磡站擴建部分的工程。公司立即調查事件、向政府報告調查結果，以及保留對承建商追究的權利。為回應對紅磡站擴建部分月台的關注，公司已向政府就檢視和確認紅磡站擴建部分的竣工狀況以及施工質量提交了全面評估策略建議。核實和確認工作正在進行，而紅磡站擴建部分的整體結構完整性和安全性將會基於核實過程中收集的詳細數據進行評估。香港特區行政長官會同行政會議委任的調查委員會就有關紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板的事宜，公司的項目管理和監督制度是否完備及相關事項進行調查，公司正全力配合調查委員會的工作。調查委員會的程序包括聽取事實證人的證據，並審閱項目管理和結構工程問題專家的證據。政府於2019年1月29日向調查委員會提交了結束聆訊陳詞，當中表示其認為公司應該提供具專業而能勝任的工程項目管理人員在合理的期望下應具備的技能和看管水平，但公司卻未能達到要求。

於2019年2月19日，政府宣布擴大調查委員會的職權範圍，以涵蓋合約編號1112下有關北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處的問題。政府表示，就北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處工程，近期發現部分工程相關文件紀錄不完整，亦可能有部分已進行的工程偏離了路政署或建築事務監督所接納的設計、圖則或繪圖。由於調查委員會的職權範圍擴大，行政長官會同行政會議已批准將調查委員會向行政長官提交報告的期限再次延展，至2019年8月30日或行政長官會同行政會議准予的

時間。調查委員會若認為合適，可根據其委任條款，就調查的任何範疇提交中期報告。於2019年2月25日，調查委員會向行政長官提交中期報告，就原來的職權範圍所涵蓋的事宜提交調查結果和建議。截至本年報發表之日期，政府尚未全部或部分公布該份中期報告。政府現正就沙田至中環綫項目的建造工程的施工文件/紀錄進行審閱。

為加強公眾信心，董事局轄下的工程委員會在獨立顧問協助下，檢討公司的項目管理流程和程序，工程委員會建議的改善措施，當中有大部分亦已實施。董事局亦已指示公司管理層加強監察及監督沙田至中環綫的所有合約。

通車計劃

沙田至中環綫的通車計劃須視乎多項因素而定，包括之前提及的紅磡站擴建部分全面評估工作的結果。

工程造价

政府負責沙田至中環綫的融資(本公司根據現有與九鐵公司達成的經營權協議須負責的若干費用除外)，而公司就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共同面對的困難，沙田至中環綫造價將須顯著上調。

公司已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，並已於2017年12月5日提交政府審核，最新估算為873.28億港元，上調165.01億港元(即較原來的主体工程造價上升23%)。公司自提交估算以來，一直與政府保持聯繫，以協助其進行檢視及核實程序。公司擬

於2019年對造價進行進一步評估和重新確認(包括(但不限於)考慮上文所述的核實和確認工作和相關延誤的結果)。公司會繼續嚴格控制成本，務求將建造成本盡量遏制。

現有網絡的大型資產提升和更新工程

每年，港鐵投放大量資金為香港鐵路網絡進行多項大型資產提升和更新工程。目前，該等正進行中的項目包括購置新列車和輕鐵車輛，以及更換信號系統和空調系統等。為確保列車服務暢順無阻，港鐵員工把握鐵路服務每晚終止至翌日重啟之間的「黃金兩小時」空檔，進行相關工程。

公司正斥資合共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。截至2018年12月31日，已有五列八卡列車交付到香港。在2019年投入客運服務前，所有交付的列車均會進行一系列嚴謹的試運行，以確保安全運行和可靠表現。列車信號系統的動態界面測試現正在荃灣綫及港島綫進行，並取得良好進展。

為了滿足輕鐵服務日益增長的需求，我們正斥資共7.45億港元，更換30輛輕鐵，同時額外添置十輛輕鐵。首批兩輛輕鐵已經交付，並已展開測試和試運行。新輕鐵車輛將於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。荃灣綫的信號系統安裝工程已經完成，而涵蓋全綫及多列列車的動態測試繼續進行。新系統預計於2019年投入運作。港島綫的信號系統安裝工程已大致完成，動態測

行政總裁回顧及展望

試一直穩步推進。觀塘綫的信號系統安裝工程亦已展開。所有鐵路綫的整體竣工目標日期為2026年。我們正密切監察有關計劃，以確保現有鐵路服務安全可靠。

東鐵綫於2018年亦已就新信號系統及新列車的功能及整合展開全綫測試。東鐵綫新系統的可靠性測試已於2018年第四季展開，預計於2019年內完成。

空調系統的更換計劃正在進行。第一期工程包括更換位於七個車站及兩間車廠的29部空調冷卻裝置，已於2018年4月完成。第二期工程已於2018年11月展開，包括更換位於四個車站及兩間車廠的32部空調冷卻裝置。

在沙田至中環綫項目中，西鐵綫原有的28列七卡列車已於2018年5月底前全部改裝為八卡列車，以提升現有列車服務，並配合未來屯馬綫的列車運作，為乘客營造更舒適的乘車環境之餘，更將西鐵綫的整體載客量提升14%。

提升顧客體驗

在「鐵路2.0」計劃下，我們透過科技，以回應不斷改變的顧客需求，從而提升顧客的乘車體驗。

我們在將軍澳綫車站大堂閘機上方的乘客資訊顯示屏，顯示該站往後四班列車的實時資訊。該項服務已在2018年12月至2019年1月期間逐步推展至五個車站，以方便乘客規劃行程。這亦是我們加強乘客資訊服務的措施之一，尤其是列車班次較疏及有不同終點站的車站。

我們亦繼續採用新科技，為所有顧客提供更個人化的服務，同時亦使鐵路旅程更加順暢。

MTR Mobile 智能手機應用程式的每月活躍用戶現已超過120萬，在2018年1月亦推出了「Chatbot」互動查詢功能，根據顧客所提供的目的地，為顧客建議港鐵綫和車站出口有關資訊。我們隨後於2018年10月推出了「預計候車時間」的功能，為金鐘站兩個人流最多的月台提供實時的候車時間估計。

隨著電子支付日益普及，我們就特定的售票機引入手機支付功能。截至2018年12月31日，在羅湖站、落馬洲站、

尖沙咀站、尖東站、銅鑼灣站、旺角東站、沙田站及柯士甸站，共有20部售票機接受二維碼付款。顧客現時可使用支付寶、支付寶HK、微信支付及WeChat Pay HK在上述售票機購買單程車票。

為進一步提升服務，由2020年年中起，顧客可使用手機支付入閘，乘搭港鐵列車。AlipayHK於2018年11月獲批合約，為重鐵網絡（不包括機場快綫車站）設計及構建新的電子支付系統。自2021年年中起，新系統將兼容其他三家服務供應商（即TNG (Asia) Limited、銀聯海外事業股份有限公司及WeChat Pay Hong Kong Limited）的二維碼支付系統，為乘客提供更多付款選擇。

「鐵路2.0」以外的新鐵路項目

除了正在興建的最後一個鐵路項目外，政府在《鐵路發展策略2014》中建議進行七個新鐵路項目，我們已就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。

我們亦已應政府要求，就已提交建議書的屯門南延綫、北環綫（及古洞站）及東九龍綫提供補充資料。東涌西延綫（及東涌東站）和北港島綫的項目建議書也分別於2018年1月及7月提交。我們正與政府部門就技術、營運和財務事宜緊密合作，以推展這些項目進入下一階段。

政府計劃於2019年展開「跨越2030年的鐵路策略性研究—可行性研究」，當中預計會興建主要運輸走廊，以滿足來自「香港2030+」及「明日大嶼願景」的長遠交通需求，包括新界的策略性增長地區及中部水域的大型填海工程。

擴展物業組合

香港鐵路網絡不斷擴大，帶來不少住宅和商業物業發展的機會，從而擴大我們的投資物業組合。

在未來數年，我們的商場組合將增加三個項目，總樓面面積增加152,120平方米，令應佔總樓面面積增長約49%。



該三個正在推展的新建商場項目分別位於「日出康城」、大圍及黃竹坑。

「日出康城」商場的總樓面面積達44,500平方米，工程於2018年12月31日已經完成50%，仍然以2020年下半年完工為目標。

大圍商場的總樓面面積達60,620平方米，工程於2018年12月31日已經完成20%。由於需要處理東鐵綫大圍站南行月台個別位置所出現的沉降情況，大圍商場的地基工程進度比預期緩慢。該項目現時的預計完成日期為2023年。

黃竹坑商場的總樓面面積達47,000平方米，工程預計於2023年年底完成。

住宅物業發展方面，於過去五年，港鐵批出的14個物業發展項目正處於不同的規劃及施工階段，大約20,000個住宅

單位將於未來六年左右推出市場，總樓面面積約為122萬平方米。

我們亦正研究在若干現有鐵路設施上作物業發展，為香港提供更多私營房屋。當中首個項目為油塘通風樓上蓋發展項目，並已於2018年5月批出。

香港特別行政區行政長官在2018年施政報告中，宣布政府計劃將小蠔灣車廠地塊發展為一個包括公私營房屋及社區設施的社區。我們十分理解本港市民對增加房屋供應(包括公屋)的需求，並正與政府探討最合適的推展方案。小蠔灣分區計劃大綱草圖已於2018年3月29日刊憲，而城市規劃委員會已於2018年10月26日舉行首次聆聽會議。行政長官會同行政會議已於2019年2月12日核准小蠔灣分區計劃大綱草圖。在此初步階段，公司不能保證該項目的商業可行性。

中國內地及國際業務

在香港以外地區，我們憑藉專長及經驗，在中國內地、澳門、歐洲及澳洲已經成功建立並不斷擴展鐵路相關的業務組合。我們在香港以外地區的鐵路業務於2018年的周日平均乘客量約為683萬人次。

截至12月31日止年度 百萬港元	中國內地及國際 — 經常性業務								
	中國內地鐵路、物業租賃及物業 管理業務			國際鐵路業務			總計		
	2018	2017	增/(減) 百分率	2018	2017	增/(減) 百分率	2018	2017	增/(減) 百分率
附屬公司									
收入	929	811	14.5	19,948	16,383	21.8	20,877	17,194	21.4
EBITDA	208	144	44.4	668	806	(17.1)	876	950	(7.8)
EBIT	196	137	43.1	526	677	(22.3)	722	814	(11.3)
EBIT (已扣除非控股權益)	196	137	43.1	378	621	(39.1)	574	758	(24.3)
EBITDA 毛利率 (%)	22.4%	17.8%	4.6個百分點	3.3%	4.9%	(1.6)個百分點	4.2%	5.5%	(1.3)個百分點
EBIT 毛利率 (%)	21.1%	16.9%	4.2個百分點	2.6%	4.1%	(1.5)個百分點	3.5%	4.7%	(1.2)個百分點
聯營公司及合營公司									
應佔EBIT	989	715	38.3	(26)	42	不適用	963	757	27.2
應佔利潤/(虧損)	470	290	62.1	(33)	31	不適用	437	321	36.1
附屬公司EBIT(已扣除非控股權益)和 應佔聯營公司及合營公司EBIT	1,185	852	39.1	352	663	(46.9)	1,537	1,515	1.5

中國內地 — 物業發展	截至12月31日止年度			
	百萬港元	2018	2017	增/(減)百分率
附屬公司				
收入		60	6,996	(99.1)
EBITDA		25	2,314	(98.9)
EBIT		25	2,314	(98.9)
EBITDA 毛利率 (%)		41.7%	33.1%	8.6個百分點
EBIT 毛利率 (%)		41.7%	33.1%	8.6個百分點
聯營公司				
應佔EBIT		-	(1)	100.0
應佔利潤/(虧損)		-	-	不適用

中國內地及國際 — 經常性業務及物業發展	截至12月31日止年度			
	百萬港元	2018	2017	增/(減)百分率
公司股東應佔年內利潤*				
– 來自經常性業務		823	917	(10.3)
– 來自中國內地物業發展		90	1,019	(91.2)
總計		913	1,936	(52.8)
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)		2,186	1,940	12.7

* 不包括業務發展開支

中國內地業務方面，公司的鐵路、物業租賃及管理附屬公司的2018年EBITDA增加44.4%至2.08億港元，主要由於深圳市軌道交通四號綫（「深圳地鐵四號綫」）的乘客量增加。國際業務方面，來自鐵路附屬公司的EBITDA下降17.1%至6.68億港元，主要因為Stockholm commuter rail營運專營權錄得顯著虧損，但其部分影響被墨爾本都市鐵路服務的營運及項目工程收入增加，以及澳門輕軌系統顧問服務收入增加所抵銷。應佔聯營公司和合營公司的利潤上升36.1%至4.37億港元，主要來自杭州杭港地鐵有限公司（「杭港地鐵公司」）和北京京港地鐵有限公司（「京港地鐵公司」）的收入改善。若不包括中國內地物業發展及業務發展開支，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在2018年錄得的應佔除稅後淨利潤，較2017年下跌10.3%至8.23億港元，佔總經常性利潤9.1%。

中國內地鐵路業務

北京

在北京，公司佔49%股權的聯營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。四條鐵路綫於2018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134萬人次，與2017年相若。

北京地鐵十四號綫的首三期於2018年錄得總乘客量2.36億人次，周日平均乘客量約為741,000人次，較2017年增長8%。

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月投入運作。2018年，北京地鐵十六號綫錄得總乘客量3,400萬人次，周日平均乘客量約為105,000人次。北京地鐵十六號綫暫定於2021年全綫通車，特許經營期亦會隨即生效。

深圳

由港鐵軌道交通（深圳）有限公司（「港鐵（深圳）公司」）營運的深圳地鐵四號綫於2018年的乘客量增長11%至2.32億人次，周日平均乘客量增至643,000人次。列車服務準時程度維持在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正計劃調整深圳地鐵網絡的車費，現正進行法定諮詢和審批程序。倘若合適的車費調整及調整機制未能盡快落實，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。該項目將由深圳市政府出資興建。土木及機電工程繼續如期進行，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%股權的聯營公司杭港地鐵公司營運杭州地鐵一號綫。2018年，該鐵路綫的乘客量上升20%至2.71億人次，周日平均乘客量為749,000人次。列車服務的準時度維持在99.9%。受惠於乘客量增長，2018年應佔杭港地鐵公司的利潤為3,500萬港元，而2017年錄得應佔虧損6,800萬港元。

全長51.5公里的杭州地鐵五號綫為另一公私合營項目，港鐵的合營公司於2017年獲批經營權。此地下鐵路綫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。該鐵路綫現正進行施工，預計於2019年年底通車。根據公私合營項目合約，公司佔60%股權的合營公司負責列車和機電系統（包括信號和其他系統）、裝修，以及日後的營運維修和更新。土木工程（例如車站和隧道建造）則由杭州市地鐵集團負責。

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」，其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。超過98%的住宅單位已售出並交付予買家。商場現正進行裝修工程，計劃於2019年上半年開業。

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49%權益，並附帶條件於日後收購於北運河站待發展的商場，其總樓面面積約為91,000平方米。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日簽訂有關商場的買賣協議。地庫挖掘工程正在進行。此項目的目標完工日期為2022年年底。

粵港澳大灣區方面，我們正為碧桂園集團和佛山市順德區地鐵有限公司的聯屬公司，在廣東省佛山市順德區陳村站毗鄰的綜合物業發展項目，提供以地鐵為導向發展的技術支援。該發展項目的總樓面面積約391,500平方米。

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2018年12月31日，管理的面積為390,000平方米。我們在北京的商場銀座Mall已於2018年完成局部翻新工程，於2018年內的出租率為99%。

歐洲鐵路業務

英國

在倫敦，公司的全資附屬公司MTR Corporation (Crossrail) Limited (「MTR Crossrail」) 現以「TfL Rail」品牌營運Crossrail專營權的兩個營運階段。第一個營運階段為往來Liverpool Street站與Shenfield站的鐵路綫，全長32.5公里，設有14個車站，於2015年5月由MTR Crossrail開始營運。在第二階段，該公司於2018年5月開始營運柏靈頓站與希斯路機場之間的列車服務。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」。該鐵路綫最終會由英國西部的Reading貫通至倫敦東部，延伸至118公里，服務41個車站。TfL Rail於2018年表現良好，仍是英國最可靠的鐵路服務之一。

由於倫敦運輸局需要完成最終的基建工程及所需的大量測試，以確保伊利莎伯綫於開通後提供安全可靠的列車服務，因此伊利莎伯綫未能按之前所公布於2019年秋季開通。作為營運商，MTR Crossrail已相應調整其營運計劃，並繼續為倫敦運輸局的分階段開通提供支援。開通日期的延遲，不會對MTR Crossrail造成任何重大財務影響。

港鐵透過佔30%股權的聯營公司First MTR South Western Trains Ltd，與FirstGroup plc合作經營South Western Railway專營權。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。2018年的財務表現受多項因素影響，包括鐵路業的乘客量增長放緩、工業行動、延遲更改行車時間表，以及涉及由第三方控制的基建事故。若上述因素持續為South Western Railway帶來負面影響，而相關第三方或我們未能根據專營權協議作出適當改善，South Western Railway的長遠財務可行性預計會受到影響。

英國政府已於2018年4月展開獨立調查，範圍包括South Western Railway及相關鐵路基建，以確定是否已採取一切可行措施來提升表現及乘客體驗。調查報告確定多項措施，包括改善績效管理系統、改善控制中心、加強及改進監察及維修基建的工作，以及取消速度限制。我們正與擁有基礎設施的Network Rail合作，落實上述建議。

瑞典

按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。我們在瑞典經營三大鐵路業務，即斯德哥爾摩地鐵、MTR Express及Stockholm commuter rail。

斯德哥爾摩地鐵於2018年保持令人滿意的營運表現，顧客滿意度創下紀錄新高。2018年，負責營運斯德哥爾摩地鐵的MTR Tunnelbanan，第二次獲得瑞典品質獎(Swedish Quality Award)的殊榮。2018年斯德哥爾摩地鐵的總乘客量為3.55億人次。

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，是提供往來兩個城市之間最準時的列車服務營運商，自2018年3月以來，其列車班次已由每周104班增至每周110班。雖然乘客量持續上升，但車費收入仍比預期為低，令該鐵路綫於2018年繼續錄得虧損。我們已推出新的市場推廣措施，力求提升乘客量。

我們的全資附屬公司MTR Pendeltågen AB營運Stockholm commuter rail服務，十年期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。Stockholm commuter rail覆蓋大斯德哥爾摩地區，設有53個車站，路綫全長247公里。

儘管2018年下半年的情況有所好轉，但MTR Pendeltågen AB於2018年仍面對營運和財務方面的挑戰。由於全國各地車長短缺、列車供應及維修出現問題、新行車時間表比以往複雜，再加上由第三方控制的鐵路基建表現差劣，令MTR Pendeltågen AB的營運成本上升，並在準時度及顧客滿意度方面承擔重大罰款，導致MTR Pendeltågen AB於2018年錄得顯著虧損。為此，我們已採取多項糾正措施，並取得初步成果。這些措施包括強化內部管理系統、加強與鐵路基建持有人的合作，以及推出新的客戶服務措施以提供更佳的服務資訊。然而，我們預計此附屬公司未來數年仍會繼續出現虧損。

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409公里的墨爾本都市鐵路網絡。年內營運表現良好。MTM專營權獲得續批，由2017年11月起為期七年，期滿後或可獲續期最多三年。根據獲續批的專營權，MTM需進一步提升服務水平，並為維多利亞省政府的基建項目提供支援。

在悉尼，悉尼西北鐵路綫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公里的悉尼西北鐵路綫包括八個新建地鐵車站，以及將五個現有車站提升至符合地鐵系統標準。所有軌道鋪設工程已於年內完成。車廠和車站的建造工程及項目的營運前規劃工作正穩步邁進，以配合於2019年第二季通車的目標。列車及系統測試正在進行，列車亦於2019年1月首次完成由Tallawong站至Chatswood站全長36公里的行程。

澳門鐵路業務

在澳門，港鐵除提供技術顧問服務外，其全資附屬公司於2018年4月獲批一份總值58.8億澳門元(折合57.1億港元)的合約，為澳門輕軌系統氹仔線提供營運及維護服務。合約為期80個月，服務範圍涵蓋氹仔線的通車前測試及啟用系統、營運列車服務，以及列車、信號系統及其他基礎設施的維修保養。氹仔線全長9.3公里，將設有11個車站。

香港以外的增長

中國內地

根據合作框架協議，我們繼續與北京市基礎設施投資有限公司(「京投」，京港地鐵公司的合作夥伴之一)及京港地鐵公司合作，聯手進行北京地鐵四號綫和大興綫沿綫(包括南北路車廠)現有若干車站及車廠上蓋綜合物業發展的前期可行性研究。此外，我們與京投簽署了合作意向書，將策略性合作範圍推展至北京其他主要與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，攜手研究北京地鐵大興綫南延、南北路車廠擴建及車廠上蓋綜合物業的發展。

基於這些早前訂立的協議，我們在2018年10月與北京市交通委員會、京投和京港地鐵公司簽署一份合作備忘錄，以深化在提升地鐵服務方面的合作。在北京城市鐵路方面，我們亦正在探討多個潛在公私合營項目及營運維修項目的發展機會。

2018年7月，港鐵購入浙江省軌道交通運營管理集團9%的股權，藉以開拓浙江省城際鐵路和通勤鐵路的業務。

2017年8月，我們與成都軌道交通集團簽署合作意向書，涉及地鐵、地鐵相關物業發展及地鐵營運人才培訓的策

略性合作。我們繼而就成都公私合營項目進行討論，並於2018年5月簽署了一份諒解備忘錄，共同研究成都地鐵沿綫車站的潛在綜合發展機會。

在杭州，我們正在爭取第三個地鐵項目，以及與地鐵有關的物業發展機會。2018年9月，我們與杭州市交通投資集團有限公司簽署合作框架協議，探討高速鐵路杭州西站以地鐵為導向發展的合作機會。

我們將繼續在中國內地其他城市探索進一步的發展機遇。

國際

在英國，我們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，競逐West Coast Partnership鐵路專營權。我們於2018年7月提交標書後，於2018年11月提交了第二輪標書。獲批專營權的公司將於2019年至2031年期間營運West Coast Main Line的鐵路服務，並將以「影子營運商」的身份，就籌備及營運來往倫敦與伯明翰及預期於2026年通車的初期High Speed Two服務，向High Speed Two Limited及英國運輸局提供意見。營運商繼而將根據管理合約，以整合方式營運以上兩項鐵路服務，直至2031年。我們亦正在英國探索競逐其他鐵路專營權及參與公私合營項目的機會，以及探索當地鐵路車站上蓋及周邊有潛質的物業發展項目。

在北歐地區，我們在瑞典現有業務的基礎上，繼續尋求鐵路專營權及物業發展方面的機會。

澳洲方面，由港鐵及悉尼西北鐵路綫其他成員組成的悉尼城市及西南鐵路綫財團已於2018年12月7日與悉尼地鐵簽署一份合同最終確定契約。悉尼城市及西南鐵路綫屬悉尼西北鐵路綫的延綫，全長30公里，貫穿市中心商業區，預計將於2024年通車。此契約正式確立了悉尼地鐵擴展進

程的步驟，包括訂立初步的設計和技術工程合約，以及為該項目的Sydenham至Bankstown路段，制定進一步的營運、列車和系統採購流程。悉尼城市及西南鐵路綫財團將於2019年年中向悉尼地鐵遞交更新後的擴展建議書。

在加拿大，港鐵已於2017年12月通過投標預審，取得競逐多倫多區域快綫項目(Toronto Regional Express Rail)營運權的資格。該項目其後修訂為設計—建設—融資—營運—維修項目，我們與合作夥伴亦已提交資格預審標書。如果港鐵成功獲批最終投標，該項目將成為港鐵在北美洲的首個項目。多倫多區域快綫項目將現時以柴油推動的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。

財務回顧

溢利與虧損

2018年，集團經常性業務收入(不包括物業發展收入)上升11.2%至538.70億港元，主要反映澳洲MTM在專營權續期後專營權款項及項目收入有所增加、高速鐵路(香港段)於2018年9月23日開始客運服務後帶來額外的收入貢獻，以及香港客運業務的乘客量增長和按照票價調整機制的票價調整。2018年未有錄得如2017年來自深圳「天頌」物業發展項目的顯著收入。因此，集團總收入下跌2.7%至539.30億港元。

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6.6%至188.43億港元。該升幅主要由於香港客運業務的經營利潤增加(由於2017年就年度獎金作出的一次性會計撥備於2018年未有重複、營運效率提高，及於2018年獲政府退還地租及差餉)，以及香港車站商務及物業租賃和管理業務

的貢獻上升(由於集團的免稅店、車站商店及商場租金收入增長)。惟部分升幅被中國內地及國際業務的經營利潤下跌所抵銷，主要由於MTR Pendeltågen AB的顯著經營虧損。經常性業務的經營毛利率下跌1.5個百分點至35.0%，主要由於毛利率較低的中國內地及國際業務之營運及維修業務的貢獻增加，以及MTR Pendeltågen AB的顯著經營虧損所致。若不包括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上升1.0個百分點至54.5%，主要由於香港客運業務下，2017年就年度獎金作出的一次性會計撥備、營運效率提高，以及於2018年獲政府退還地租及差餉。

香港物業發展稅前利潤為25.74億港元，主要來自「晉海」及「晉海II」(「日出康城」第四期)所得的利潤入帳、出售存貨車位，以及來自已完成之物業發展項目所釋放之進一步利潤。

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2,500萬港元，較2017年減少22.89億港元，原因是來自「天頌」已售絕大部分單位的利潤已於2017年入帳。

折舊及攤銷費用上升2.7%至49.85億港元。由於與高速鐵路(香港段)有關的車費及業務的額外收入亦根據最高的35%比率支付，故每年向九鐵公司支付的非定額付款上升19.2%至23.05億港元。

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下跌1.0%至141.52億港元。

利息及財務開支為10.74億港元，較2017年上升18.7%，原因是利率上升，以及未有如去年般錄得匯兌收益。投資

物業重估收益為47.45億港元。集團應佔八達通控股有限公司的利潤上升27.7%至2.21億港元，主要由於交易量上升，以及來自本地項目及投資的收入。集團應佔其他聯營公司及合營公司的利潤增加36.1%至4.37億港元，主要由於杭港地鐵公司首次錄得利潤及京港地鐵公司的利潤增長。

在扣除所得稅23.25億港元及非控股權益應佔利潤1.48億港元後，2018年公司股東應佔淨利潤下跌4.9%至160.08億港元。因此，每股盈利由2.83港元下跌6.7%至2.64港元。不包括投資物業重估(此投資物業重估為非現金會計調整)，公司股東應佔基本利潤上升7.1%至112.63億港元，每股基本盈利為1.86港元。在這個總額之中，集團經常性利潤上升5.1%至90.20億港元，而除稅後物業發展利潤則上升15.9%至22.43億港元。2018年來自基本業務的平均股東資金回報率為6.5%，而2017年則為6.7%。

財務狀況表

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產由2017年12月31日的1,664.26億港元增加141.93億港元至2018年12月31日的1,806.19億港元。

資產總值增加109.19億港元至2,746.87億港元，主要由於投資物業重估收益、「晉海」及「晉海II」利潤入帳使應收帳項增加，以及向杭州地鐵五號綫的合營公司投入資本金。

負債總額減少32.74億港元至940.68億港元，主要由於支付與黃竹坑站第二期地價有關的應付款項，以及淨償還借貸，但部分減幅被從發展商收到的款項令遞延收益上升所抵銷。

集團於2018年12月31日的淨負債權益比率為18.1%，較2017年12月31日的備考淨負債權益比率23.7%(此備考淨負債權益比率撇除從發展商收到與支付黃竹坑站第二期地價有關的現金，而此地價金額已於2018年付予政府)減少5.6個百分點。

流動現金

2018年，從經營活動產生的現金淨額為109.50億港元，主要為經營活動的現金流入淨額，並扣除營運資金的變動(主要與支付黃竹坑站第二期項目的52.14億港元地價有關)。從物業發展項目收取的款項為42.35億港元，主要來自「日出康城」第三期、油塘通風樓、黃竹坑站第三期、何文田站第二期，以及西鐵的物業發展項目。計入其他現金款項收入4.93億港元，2018年的現金收入淨額為156.78億港元。現金收入淨額較2017年減少77.86億港元，主要由於2017年從發展商收到黃竹坑站第二期地價有關的現金，而此地價金額已於2018年付予政府。

集團的資本性開支總額為69.62億港元，其中54.41億港元用於購入香港現有鐵路及相關業務的資產、4.16億港元用於香港鐵路延綫項目、8.61億港元用於投資香港物業相關的業務，以及2.44億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2017年減少15.61億港元，原因是2017年南港島綫及觀塘綫延綫的項目付款金額較多。

集團亦根據與九鐵公司達成的服務經營權協議支付了26.83億港元的每年定額及非定額付款予九鐵公司。計入集團向杭州地鐵五號綫的合營公司投放的16.87億港元現金投資及其他付款後，集團於2018年的現金流出總額為139.23億港元。

因此，未計融資前的現金流入淨額為17.55億港元。計入淨借貸償還15.52億港元及匯率變動對所持有之外幣現金的影響後，集團於2018年12月31日的現金結餘減少3.32億港元至180.22億港元。

人力資源

公司與其附屬公司於2018年12月31日在香港及香港以外地區分別僱用17,626和14,270名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用15,431名員工。

人力資源是港鐵最寶貴的資產。我們致力培育人才，以配合公司的業務發展。我們關懷員工，並承諾為他們提供愉快的工作環境，激勵他們持續發展。公司保持穩定的人手水平，於2018年，香港的員工自願流失率為4.7%。

我們設有完善的績效管理制度，透過與工作表現掛鈎的薪酬檢討機制、各項員工激勵計劃及不同獎賞，肯定及嘉許表現出色、熱誠盡責及努力貢獻的員工。

隨著公司在中國內地及海外的業務不斷擴展，我們繼續透過各種方式，連繫世界各地的員工。此外，我們亦繼續加強全球各業務單位同事彼此之間的聯繫，促進跨部門協作和人才發展。

我們全面的培訓計劃，於年內再度屢獲殊榮。2018年，港鐵每名員工平均享有8.2天的培訓時間，體現我們在全公司廣泛推行的「鞏固港鐵文化」，著眼「多向溝通」、「共同協作」、「高效創新」及「靈活變通」四個重點，力臻卓越服務及達致業務增長。

我們樹立優秀僱主品牌的成績備受肯定，在任仕達集團(Randstad Group)舉辦的「2018香港最具吸引力僱主」調查中，港鐵榮獲亞軍，這亦是我們連續第六年躋身前五名，及第五年位列首兩強。

港鐵學院

港鐵學院致力培養鐵路管理及營運專才，並為本港及海外學員提供與鐵路相關的服務、維修及管理課程。我們透過港鐵學院開辦的課程，將港鐵的鐵路專業知識帶到中國內地及「一帶一路」沿線國家。

展望

2018年大部分時間，全球經濟穩健增長，香港的零售及旅遊業亦見回升。然而，2019年的前景卻有欠明朗，尤其是美國利率、全球經濟增長放緩、地緣政治局勢緊張等不明朗因素，都將對香港構成影響。然而，對港鐵來說，持續加快的都市化進程及不斷提高的環保意識，將為業務提供有力支持，並帶來發展機遇。

香港客運業務方面，經濟增長持續及高速鐵路(香港段)的全年營運，將推動乘客量的增長。儘管沙田至中環綫的通車計劃須視乎多項因素而定，包括之前提及的紅磡站擴建部分全面評估工作的結果，我們正探討屯馬綫分階段通車的可行性，並需仔細研究多項問題，當中包括在信號系統作出必要的改動。車站商務及物業租賃業務的前景將視乎市況而定，但三年租賃周期所提供穩定的租金收入結構將抵銷部分影響。

物業發展業務方面，已售出約97%單位的「日出康城」第五期以及「日出康城」第七期商場的物業發展利潤，現將視乎建築進度而或於2019年入帳。視乎市場情況，我們計劃在未來12個月左右，推出三個物業發展項目招標，包括「日出康城」第十一期和第十二期，以及黃竹坑站第四期物業發展項目，預計共可提供約4,500個住宅單位。我們預計於2019年上半年展開「日出康城」第七期物業發展項目的預售。

行政總裁回顧及展望

在香港以外地區，業務的整體表現應會維持在合理水平。然而，我們仍在努力解決Stockholm commuter rail及South Western Railway營運專營權所面對的嚴峻營運挑戰，以及比預期為低的MTR Express乘客量。公司預計於2019年在香港以外地區開通三條新綫，分別是悉尼西北鐵路綫、澳門輕軌系統氹仔綫及杭州地鐵五號綫。不過，預計這三條新綫不會在2019年對港鐵作出重大的財務貢獻。我們將繼續尋覓在中國內地及海外市場的新機遇。

隨著我們繼續進行沙田至中環綫工程以及香港以外地區三條新綫陸續開通，港鐵於2019年將會十分忙碌。這樣來慶祝港鐵通車40周年，看來合適不過。在這段期間，港鐵已發展成為一間跨國企業，令港人引以自豪。

本人藉此歡迎將於2019年3月18日成為工程總監的包立聲先生。

本人將於2019年3月31日後退休，現謹藉此機會向港鐵所有持份者道別。本人還要特別感謝全球各地的47,000名港鐵同事。有賴他們的辛勤努力、鼎力支持、逆境自強，以及客戶至上的工作態度，令港鐵繼續履行承諾，在全球各地提供安全、可靠、優質的服務。在這個繁忙及複雜的世界裏，英雄並非總能得到認同。我要向港鐵的英雄致敬，你們應當為自己所取得的成就而自豪，並從錯誤中汲取教訓，不斷求進。最後，本人熱烈歡迎金澤培博士接任港鐵行政總裁。金博士在港鐵有多年經驗，並曾帶領多項主要業務。他對工作充滿熱誠，在同事的支持下，定必能帶領公司更上一層樓。



行政總裁

梁國權

香港，2019年3月7日

截至2019年3月26日最新補充

2019年3月18日，荃灣綫於非行車時間進行新信號系統演練試驗期間，一列港鐵列車在經渡綫準備進入中環站時，碰撞到另一列從中環站開出正駛經渡綫的列車第三至四卡位置。事後在非行車時間進行的所有新信號系統演練試驗即時暫停，直至確認今次事故成因及確保新系統的安全。我們已責成承辦商就此事件提交詳細報告及修正方案。影響安全的事務絕不能接受，公司會成立專家小組進行詳細調查，並保留向新信號系統承辦商採取追究行動的權利。對乘客帶來不便，我們對此深表歉意。

2019年3月26日，政府公布調查委員會所呈交的中期報告。調查委員會釐定並信納紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程達到安全水平，認為無須重建或進行加固工程。調查委員會亦信納工程中被指剪短鋼筋末端螺紋部分的情況，只屬個別行為，而非有系統事件。

儘管調查委員會信納車站結構安全，為進一步加強外界的信心，公司會按照已獲政府接納的全面評估建議，繼續進行核實工作。

公司亦歡迎及知悉調查委員會中期報告內的其他調查結果及建議，會就其結果及建議作出進一步的改善措施。安全一直是公司的首要原則。公司會繼續以安全及嚴謹的態度，推展沙田至中環綫項目。