



連繫社區 同心向前

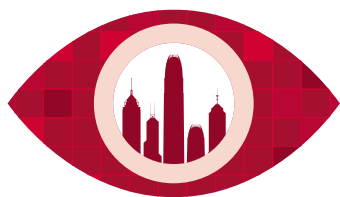
2018年報

股份代號：66

自40年前通車以來，港鐵與香港市民一起成長，成為本港交通基建的重要一環，並在車站上蓋及附近一帶建設全新的綜合社區。由1979年通車的一條鐵路綫起，港鐵不斷拓展，現時在本港營運12條鐵路綫，路綫總長256.6公里，2018年載客量超過20億人次。港鐵還經營一系列不同類型的業務，包括住宅及商業物業發展、物業租賃及管理、廣告、電訊服務、鐵路顧問服務等。自2007年起，我們一直在中國內地、歐洲及澳洲拓展鐵路業務組合。



載生活·再起程



長遠目標

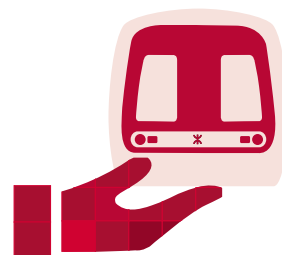
我們以關懷備至的服務，連繫及建設社區，
以成為具領導地位的跨國企業

使命

- 我們致力提升我們在香港的企業公民聲譽
- 我們致力拓展並強化香港核心業務
- 我們致力加快國內及國際業務的發展
- 我們致力啟發、連繫及培育我們的員工

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 – 業務表現
- 4 – 關懷備至
- 6 – 2018年財務
- 8 香港營運網絡及未來支綫
- 10 中國內地及國際業務概覽
- 12 主席函件
- 18 行政總裁回顧及展望
- 39 獎項

業務回顧與分析

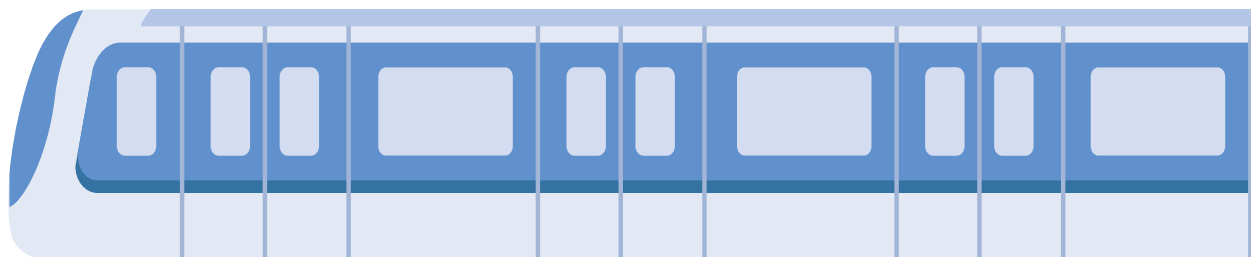
- 業務回顧
- 40 – 香港客運業務
- 54 – 香港車站商務
- 60 – 香港物業及其他業務
- 72 – 香港網絡拓展
- 80 – 中國內地及國際業務
- 90 財務回顧
- 102 十年統計數字
- 104 投資者關係
- 106 企業責任
- 112 人力資源
- 116 港鐵學院

企業管治

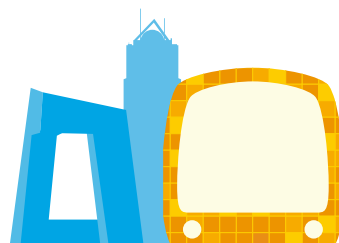
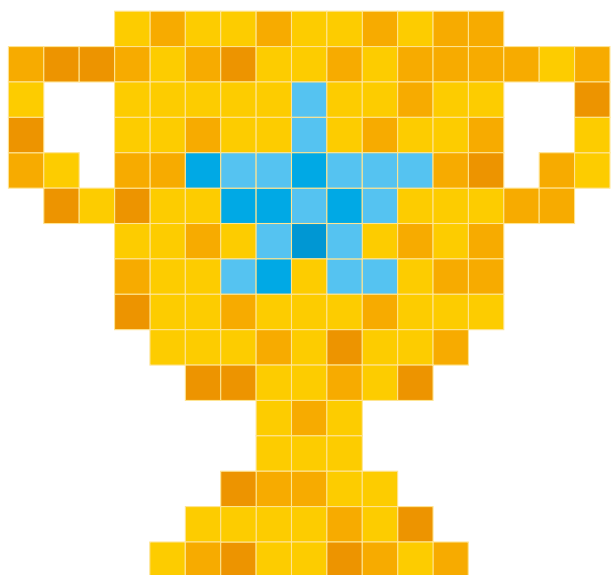
- 117 公司管治報告書
- 139 審核委員會報告書
- 142 風險管理
- 146 風險委員會報告書
- 148 工程委員會報告書
- 149 薪酬委員會報告書
- 154 董事局及執行總監會
- 172 主要管理人員
- 173 董事局報告書

財務及其他資料

- 205 綜合帳項及帳項附註目錄
- 206 獨立核數師報告
- 211 綜合損益表
- 212 綜合全面收益表
- 213 綜合財務狀況表
- 214 綜合權益變動表
- 215 綜合現金流量表
- 216 綜合帳項附註
- 307 專用詞彙

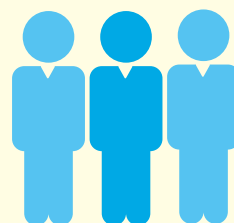


業務表現



高速鐵路(香港段)

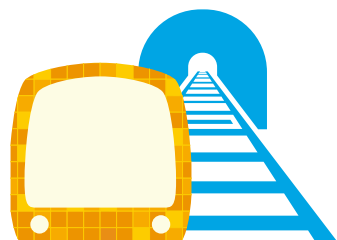
於9月通車



香港總乘客量

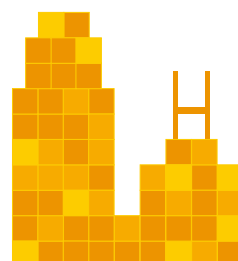
超過

20億人次



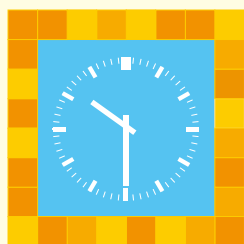
沙田至中環綫

完成 **88.7%**



批出 3 個

物業發展項目



乘客車程
準時程度

99.9%



重鐵網絡須呈報
事故數目

減少 8%



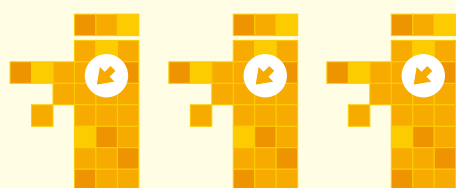
獲批

澳門輕軌系統氹仔線

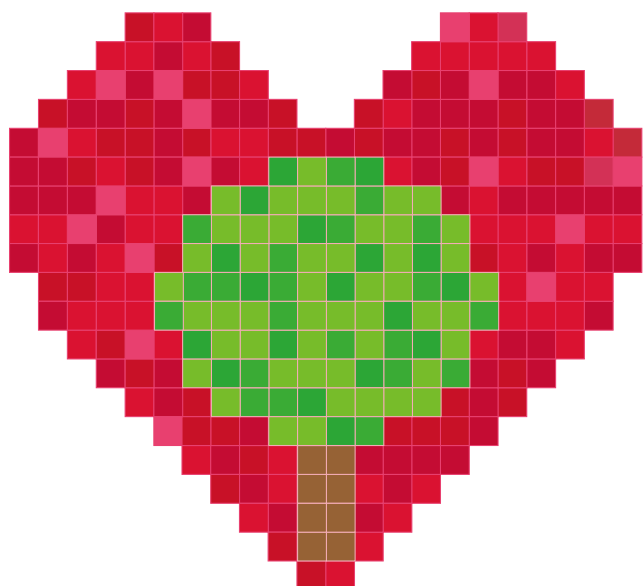


香港以外地區總乘客量

超過 **21 億** 人次



關懷備至



我們的員工

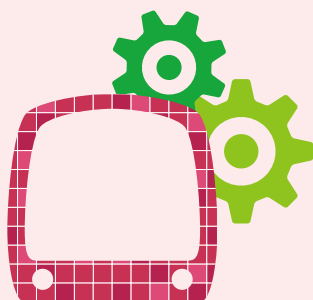


為超過

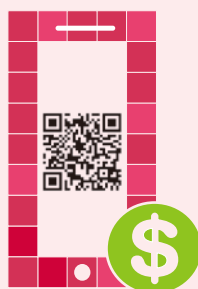
47,000名
位處世界各地的員工

提供一個讓他們盡展所長的工作環境

我們的顧客



93列新列車及
40輛輕鐵

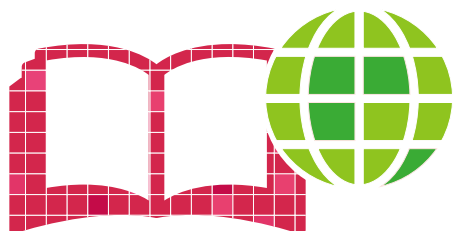


將推出以
二維碼
購買車票

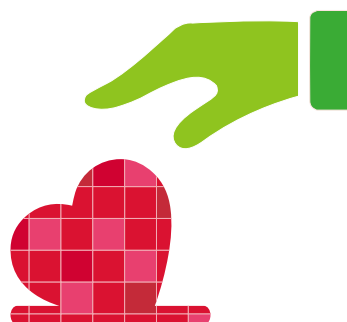


繼續推展約
20,000
個住宅單位
及
3個新建商場項目

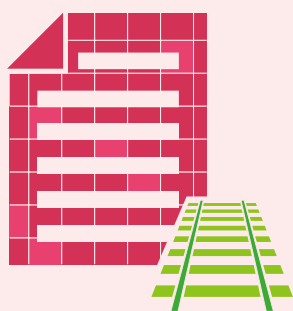
我們的社區



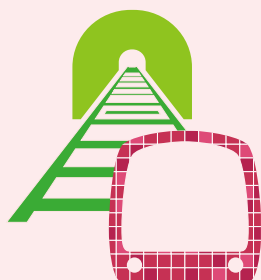
超過 **12,000** 名
年輕人參加 **STEM創未來**
等青少年計劃



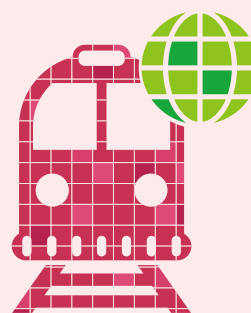
2,800 萬港元
社區投資



已提交
5個鐵路
項目建議書



繼續進行全長
17公里
的沙田至中環綫工程



在香港以外地區將開通
3條新綫

2018年財務

財務表現

總收入



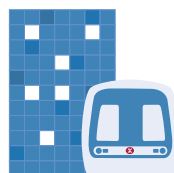
539億港元

基本業務利潤



113億港元

淨資產



1,806億港元

淨負債權益比率

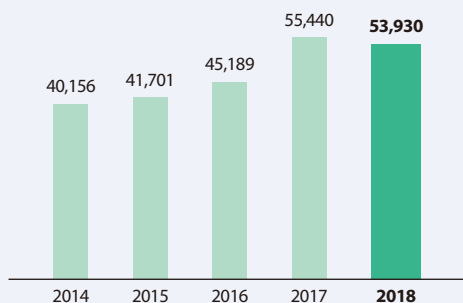


18.1 %

過往表現摘要

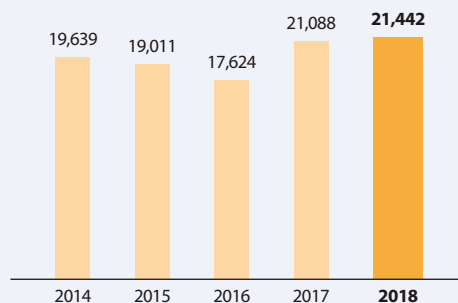
總收入

(百萬港元)



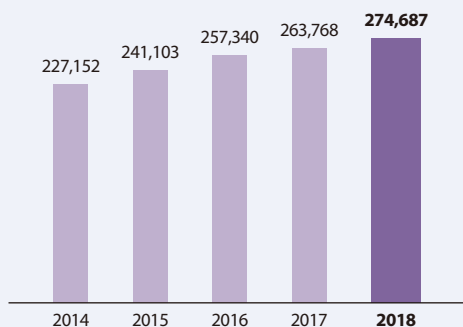
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤

(百萬港元)



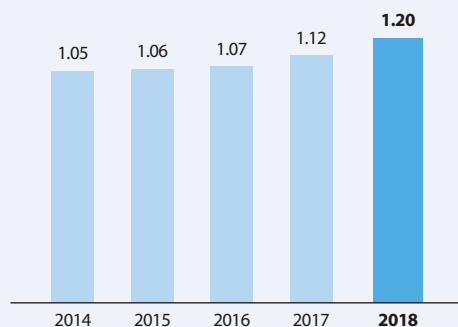
資產總值

(百萬港元)



每股普通股息

(港元)



主要數據

| | 2018 | 2017 | 增/(減)百分率 |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|-----------|
| 財務摘要(百萬港元) | | | |
| 收入 | | | |
| – 香港客運業務 | 19,490 | 18,201 | 7.1 |
| – 香港車站商務 | 6,458 | 5,975 | 8.1 |
| – 香港物業租賃及管理業務 | 5,055 | 4,900 | 3.2 |
| – 中國內地及國際的鐵路，物業租賃及管理業務附屬公司 | 20,877 | 17,194 | 21.4 |
| – 中國內地的物業發展 | 60 | 6,996 | (99.1) |
| – 其他業務 | 1,990 | 2,174 | (8.5) |
| 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 | 18,868 | 19,991 | (5.6) |
| 香港物業發展利潤 | 2,574 | 1,097 | 134.6 |
| 未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 | 21,442 | 21,088 | 1.7 |
| 來自基本業務的公司股東應佔利潤 | 11,263 | 10,515 | 7.1 |
| 資產總值 | 274,687 | 263,768 | 4.1 |
| 貸款、其他負債及銀行透支 | 40,205 | 42,043 | (4.4) |
| 服務經營權負債 | 10,409 | 10,470 | (0.6) |
| 公司股東應佔總權益 | 180,447 | 166,304 | 8.5 |
| 財務比率 | | | |
| 經營毛利率(%) | 35.0 | 36.1 | (1.1)個百分點 |
| 經營毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司)(%) | 54.5 | 53.5 | 1.0個百分點 |
| 淨負債權益比率*(%) | 18.1 | 20.6 [#] | (2.5)個百分點 |
| 來自基本業務的平均公司股東資金回報率(%) | 6.5 | 6.7 | (0.2)個百分點 |
| 利息保障(倍數) | 13.6 | 15.0 | (1.4)倍 |
| 股份資料 | | | |
| 每股基本盈利(港元) | 2.64 | 2.83 | (6.7) |
| 來自基本業務的每股基本盈利(港元) | 1.86 | 1.77 | 5.1 |
| 每股普通股股息(港元) | 1.20 | 1.12 | 7.1 |
| 於12月31日的股價(港元) | 41.20 | 45.80 | (10.0) |
| 於12月31日的市值(百萬港元) | 252,947 | 275,156 | (8.1) |
| 營運摘要 | | | |
| 在香港的總乘客人次(百萬計) | | | |
| – 本地鐵路服務 | 1,670.0 | 1,637.9 | 2.0 |
| – 過境服務 | 117.4 | 112.5 | 4.4 |
| – 高速鐵路(香港段) | 5.3 [®] | – | 不適用 |
| – 機場快綫 | 17.7 | 16.6 | 6.5 |
| – 輕鐵及巴士 | 230.4 | 229.2 | 0.5 |
| 平均乘客人次(千計) | | | |
| – 本地鐵路服務(周日) | 4,862 | 4,772 | 1.9 |
| – 過境服務(每日) | 321.8 | 308.4 | 4.4 |
| – 高速鐵路(香港段)(每日) | 53.0 [^] | – | 不適用 |
| – 機場快綫(每日) | 48.5 | 45.5 | 6.5 |
| – 輕鐵及巴士(周日) | 652.9 | 649.2 | 0.6 |
| 每名乘客車費收入(港元) | | | |
| – 本地鐵路服務 | 7.92 | 7.84 | 1.1 |
| – 過境服務 | 29.56 | 29.11 | 1.6 |
| – 高速鐵路(香港段) | 89.44 | – | 不適用 |
| – 機場快綫 | 65.25 | 64.75 | 0.8 |
| – 輕鐵及巴士 | 3.14 | 3.08 | 1.8 |
| 佔專營公共交通載客量比率(%) | 49.3 | 49.1 | 0.2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。

倘從發展商收到有關支付黃竹坑站第二期地價的款項(已於2018年支付政府)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%。

® 高速鐵路(香港段)於2018年9月23日投入服務。

^ 2018年9月23日至2018年12月31日之平均。

香港營運網絡及未來支綫

地圖說明

- 車站
- 建議車站
- 轉綫車站
- ⋯ 建議轉車站
- 深圳地鐵網絡
- * 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
- 高速鐵路

興建中項目

- 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
- ⋯ 洪水橋站
- ⋯ 南港島綫(西段)
- ⋯ 屯門南延綫
- ⋯ 北港島綫
- ⋯ 東九龍綫

公司所擁有/發展/管理的物業

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 01 德福花園/德福廣場一期及二期 02 環球大廈 03 海富中心 04 旺角中心 05 綠楊新邨/綠楊坊 06 新葵芳花園 07 新葵興花園 08 東昌大廈 09 康怡花園/康山花園 10 康澤花園 11 康威花園/無限極廣場 12 峻峰花園 13 新翠花園 14 修頓花園 15 杏花邨/杏花園/杏花新城 16 柏景臺 17 欣景花園 18 盈翠半島/青衣城1期/青衣城2期 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 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 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 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 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 24 蔚藍灣畔/連理街 25 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場 26 都會駅 27 駿景園/駿景廣場 28 海趣坊 29 新屯門中心/新屯門商場 30 恒福花園/恒福商場 | <ul style="list-style-type: none"> 31 連城廣場 32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場 33 策誠軒 34 首都/領都/緻藍天 35 御龍山 36 銀湖·天峰 37 名城 38 漆岸8號 39 瓏門 42 The Austin/Grand Austin 45 海之戀/柏傲灣/環宇海灣 46 匯璽 47 朗屏8號 |
|---|---|

發展中/計劃中的物業

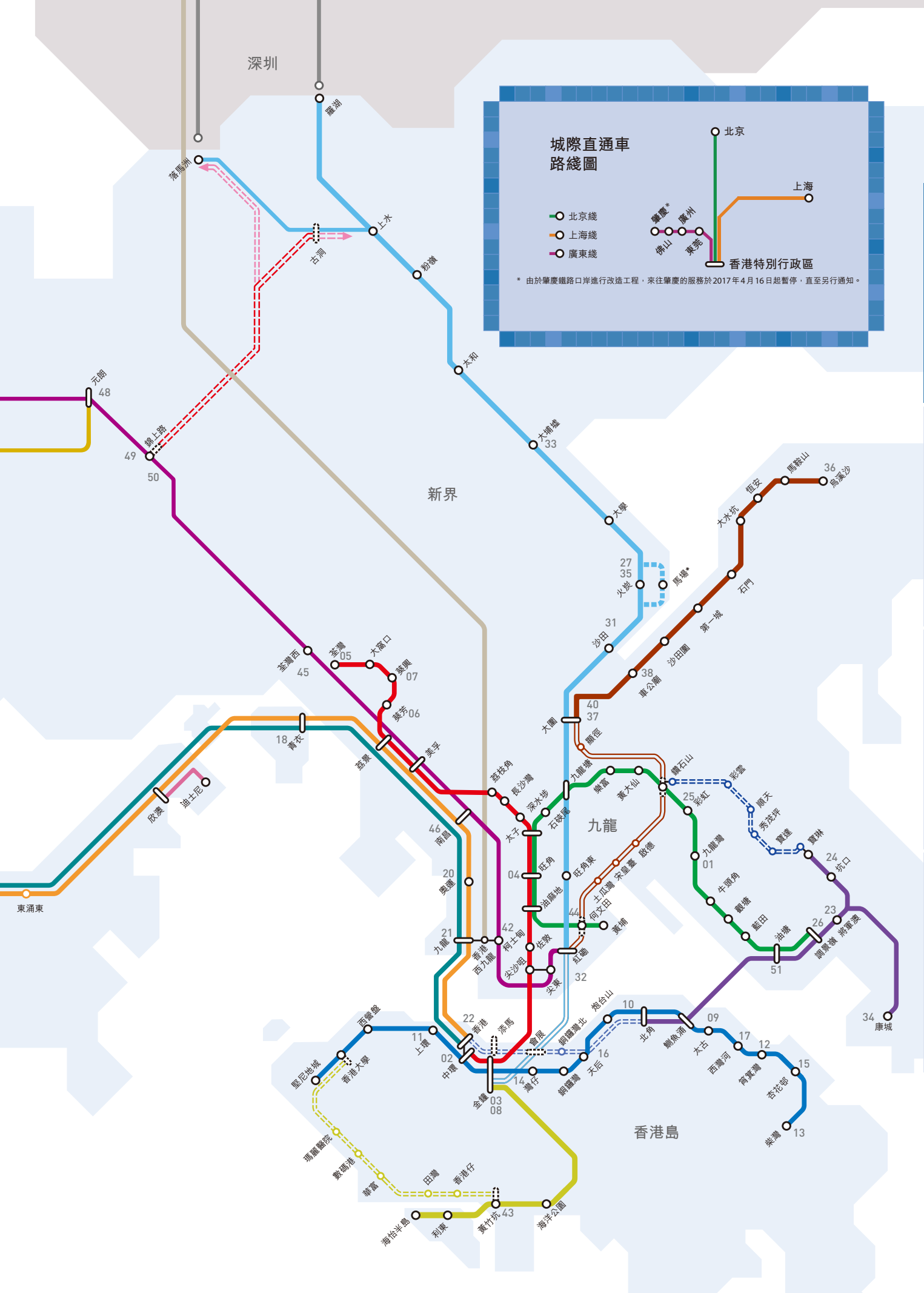
- 34 日出康城物業發展組合
- 40 大圍站
- 41 天樂站
- 43 黃竹坑站物業發展組合
- 44 何文田站物業發展組合
- 51 油塘通風樓

西鐵綫物業發展

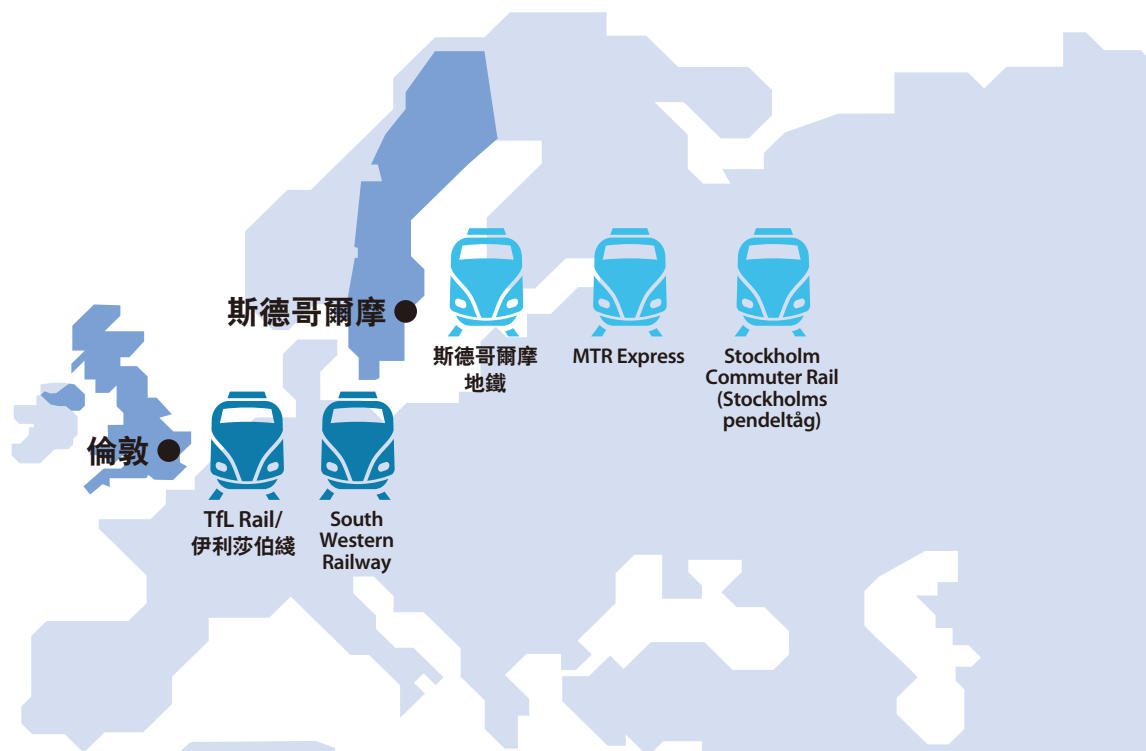
(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

- 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/朗城匯
- 48 元朗站
- 49 錦上路站物業發展組合
- 50 八鄉維修中心






中國內地及國際業務概覽




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(興建中)


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(興建中)

澳門

-  輕軌系統氹仔綫(興建中)
11個車站 9.3公里

歐洲

英國

-  TfL Rail/伊利莎伯綫**
41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

澳洲

墨爾本

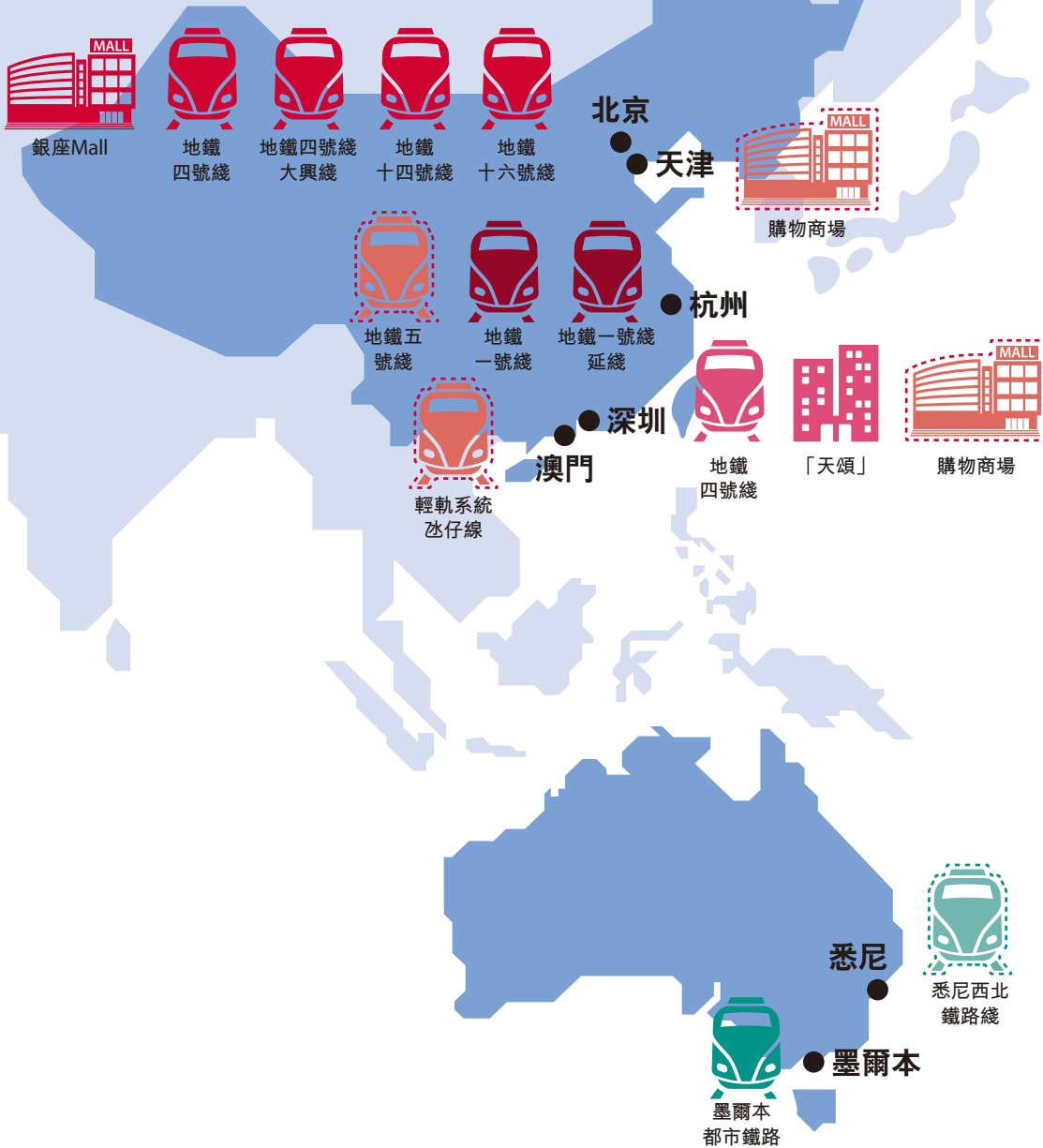
-  墨爾本都市鐵路
222個車站 409公里

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

^ 部分車站不為港鐵附屬/聯營/合營公司管理，詳情請參閱第89頁



主席函件



致各股東及其他有關人士：

「充滿挑戰」這四個字在主席函件類的文件中屢見不鮮，但用來形容港鐵公司2018年的境況，我認為是非常貼切。首先我必須承認，有一些情況未如預期般推進。沙田至中環綫（「沙中綫」）是「鐵路2.0」之下最後一個項目，儘管建造工程持續有進展，但個別車站，尤其是紅磡站出現了若干施工問題，卻引起港鐵上下以至公眾的關注。我會在下文詳細討論有關事宜，而我們亦正努力處理有關問題。

香港業務方面，在2018年10月發生的一宗重大事故，令四條鐵路綫的服務受阻，大批乘客受到影響。這事故凸顯防患於未然的重要性，我們正積極採取措施防止類似事故再次發生。最後，我們在歐洲的其中兩項業務面對營運挑戰，當中有一

些挑戰，例如工業行動、推行較複雜的列車時間表，以及由第三方提供的基礎設施表現欠佳等，都是超出我們可控制的範圍，令致業務表現未如理想。

我們的車務營運在個別範疇上顯然仍有可以改進的空間，但不應因此而抹煞我們在2018年取得的成果，尤其是廣州—深圳—香港高速鐵路(香港段)(「高速鐵路(香港段)」)的客運服務於9月23日開通。這是香港自1997年回歸以來最重要的基建項目之一，將香港連接到中國內地龐大的高鐵網絡。

港鐵公司一直以來提供優質的鐵路服務，但香港鐵路網絡是一個全球數一數二、十分繁忙的鐵路系統，每周日服務588萬人次，故此必然會遇到不少挑戰，但我有信心車務團隊會竭盡所能，為公眾提供安全可靠和快捷的鐵路服務。港鐵的願景是在可持續鐵路運輸服務的領域上成為世界級營運者，而我們在這方面整體上已取得良好進展，並得到同儕稱許。

在不足四個月後，本人將完成三年半的主席任期，交棒下任主席。能夠在港鐵公司這段快速擴展的時期領導公司向前邁進，實在是我至今最有成就感的工作之一，而公司亦已大致實現董事局訂下的目標。我們在香港開通了三條新鐵路綫，包括高速鐵路(香港段)、南港島綫和觀塘綫延綫，並同步擴展在其他市場的業務。我們批出了七個物業發展項目，將提供約6,000個住宅單位以回應香港住宅市場的迫切需求。我們在中國內地的首個物業發展項目亦已落成及交付，市場反應熱烈。此外，我們成立了港鐵學院，培養未來的鐵路人才，為中國的「一帶一路」倡議作出貢獻。公司能取得這些成就，全賴我們的員工發揮才幹、全情投入。

然而，這些回報得來不易。如何成功平衡公眾與股東的需求，亦非易事。2017年，我們提早完成檢討票價調整機制。該機制對維持公司的財務可持續性至關重要，使票價保持在公眾可負擔的水平，並為社會上需要額外援助或支援的人士，提供更多票價優惠。與此同時，港鐵公司承諾會繼續提供優質、以客為本的服務。

在達成上述所有目標的同時，我們憑藉穩健的財務狀況，以及多元、靈活的經營模式，為股東提供穩定且持續增長的股息。

今年公司慶祝40周年。港鐵公司在這段歷程上，從一間在香港經營單一鐵路綫的本地公司，發展成為一家跨國企業，更獲全球公認為世界級的鐵路營運者。去年，香港的鐵路網絡全長256.6公里，周日平均乘客量為588萬人次；而中國內地及國際業務的鐵路網絡全長2,008.7公里，周日平均乘客量約為683萬人次。展望2019年，將再有三條新鐵路綫通車，包括澳洲的悉尼西北鐵路綫、澳門輕軌系統氹仔綫及中國內地的杭州地鐵五號綫。這些項目標誌著港鐵公司擴展策略的重要里程碑，見證我們繼續在中國內地及全球各地開拓業務。

沙田至中環綫

我們當務之急，是完成沙中綫工程。該項目已成為整個香港社會的焦點，主要與其中三個車站，尤其是紅磡站擴建部分的施工質量情況有關，我們對此深表關注。

在獲悉有關沙中綫的情況後，本人及董事局同寅一直非常認真處理。自2018年6月以來，除了定期的董事局及工程委員會會議外，董事局還召開了三次特別會議，研究及檢討相關事宜，並確保採取適當措施來充分了解事件及加以妥善處理。從一開始，我已強調保障公眾安全一向是我們的首要目標，同時重申我們進行的調查及所採取的行動必須透明。在整個過程中，公司一直履行維持透明度的承諾，並將繼續如是。令人遺憾的是，我們於2018年6月15日就紅磡站擴建部分月台層板向政府提交的報告中，有不準確之處。在此事上我們的處理確實是有欠妥善。對此本人及董事局深表失望。工程管理表現未符公眾期望，令公司的聲譽受到影響。

除進行內部調查及採取改善措施外，我們亦與香港特區行政長官會同行政會議委任的調查委員會通力合作，並繼續與政府一起努力，解決事件。經考慮政府、其專家顧問小組及公司委任的外部工程顧問的意見後，公司已制定一項全面評估策略建議，並獲政府批准，以核實及確認紅磡站

擴建部分的竣工狀況及施工質量。核實和確認工作按照協定程序進行，而政府亦定期公布有關結果，供公眾查閱。

政府在今年2月宣布擴大調查委員會的職權範圍，以涵蓋有關北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處的情況。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記錄不完整，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。調查委員會於2019年2月25日向行政長官提交了中期報告，截至本年報發表之日期，政府尚未公布該份中期報告。與此同時，董事局已要求公司管理層加強監察及監督所有項目管理工作，尤其是沙中綫。此外，我們已更新公司工程委員會的職權範圍，以加強監督所有主要工程項目的質素。

因此，這條新綫的通車日期將須視乎多項因素而定，而我們正探討屯馬綫分階段通車的可行性。

在港鐵公司過去40年的發展過程中，我們成功為香港市民帶來多個優質的鐵路項目，包括最近通車並獲公眾好評的高速鐵路(香港段)。縱然公司成就斐然，但總有繼續改進的空間。在不斷向前邁進之時，我們亦須從痛苦的教訓中學習，為未來40年，以至更長遠的未來繼續服務港人作好準備，繼續力臻卓越，服務社群。

財務表現

我們於2018年的財務業績穩健，而香港經濟增長理想，為港鐵公司擴展業務提供了良好的條件。

財務表現方面，來自經常性業務的股東應佔利潤增加5.1%至90.20億港元。年內的物業發展利潤增加15.9%至22.43億港元。因此，來自基本業務的股東應佔利潤增加7.1%至112.63億港元。投資物業重估所產生的收益較2017年為低，若包括這項收益，公司股東應佔淨利潤下跌4.9%至160.08億港元，即包括重估收益後每股盈利為2.64港元。

董事局建議派發末期普通股息每股0.95港元，連同中期股息每股0.25港元，全年股息共每股1.20港元。

儘管出現與沙中綫有關的事宜，按全年總回報計算，港鐵公司在2018年的股價跑贏恒生指數。對公司獲得股東的信任及不斷支持，本人在此衷心致謝。

營運及票價

我在港鐵公司出任主席期間，最重要的活動之一是2018年9月22日舉行的高速鐵路(香港段)通車儀式，當日我與香港特區行政長官林鄭月娥女士、廣東省省長馬興瑞先生，以及四百多位嘉賓，在曾獲獎譽的香港西九龍站聯袂通過一地兩檢的出入境及海關檢查站，登上港鐵「動感號」高速列車往返廣州南站。

自2018年9月23日投入客運服務以來，高速鐵路(香港段)的表現令人滿意，截至年底的乘客量已超過500萬人次。本人謹代表董事局，感謝所有參與高鐵項目的港鐵公司員工，他們的辛勤努力使高速鐵路(香港段)開通取得圓滿成績。從公司的層面來說，我們很高興能夠參與高鐵項目，並獲批十年的特許經營權。高速鐵路(香港段)通車譜寫了香港歷史的新篇章，並將在未來創造龐大機遇。我們會致力提供安全、可靠及舒適的高鐵服務。

與此同時，公司在現有業務方面的表現良好。年內，重鐵乘客車程準時程度維持在99.9%。正如上文所述，能達到這個服務水平並不容易，不但需要公司每年投放大量資源興建新路綫及車站，同時亦要為現有路綫及車站進行升級和維修工程。「鐵路2.0」標誌着香港新一代的鐵路服務，我們根據此願景展開的主要工程項目現已逐漸成形。

然而，投資是需要資金。因此票價調整機制對公司以至香港都非常重要，因為該機制讓港鐵公司能夠取得平衡，既能夠回應乘客對票價負擔能力的關注，同時又能夠維持公司在財政上的可持續性。

以票價調整機制為基礎的票價結構，不但讓我們有能力投資於新鐵路項目，同時亦可為現有網絡進行重大改善工

程，包括更換列車、信號系統及空調系統等。該票價機制亦能為許多較小型的增置及翻新項目提供資金，例如增置升降機、閘門及座椅，讓乘客每日的乘車體驗更加舒適愉快。

按票價調整機制，公司路綫於2017年並無上調票價，至2018年6月起整體才上調+3.14%，但升幅仍遠低於過去兩年香港住戶入息的11.89%整體平均增幅，因此票價實際上比以前更為市民大眾所能負擔。再者，公司在2018/2019年度推出票價推廣計劃，為顧客節省5億港元的車費，加上逾27億港元的恆常港鐵車費優惠與折扣，我們在截至2019年6月底止的12個月期間，為顧客提供超過30億港元的車費優惠。

我之前建議政府利用來自港鐵公司的股息為乘客提供車費補貼。政府現以某種形式採納此建議，本人對此深感欣喜。《2017年施政報告》推出的免入息審查公共交通費用補貼計劃，為每月公共交通開支超過400港元的市民，就超出400港元的金額提供25%車費補貼，補貼金額以每月300港元為上限。該計劃由2019年1月1日起實施，預計將惠及超過200萬名乘搭公共交通工具的市民。

增長

儘管我們在過去數月面對重重挑戰，我們仍必須繼續專注於公司未來的發展，以及為香港社會服務的重任。鐵路運輸是一項十分長遠的業務，我們會與政府合作，進行數以

十年計的長遠規劃，確保香港鐵路網絡可持續發展。香港特區行政長官在《2018年施政報告》中重申，政府致力以鐵路作為香港交通運輸系統的骨幹。我們根據《鐵路發展策略2014》，亦提交了五條新鐵路綫的建議書。公司就此與政府進行的討論正處於不同階段。更長遠來說，政府的《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》及「明日大嶼願景」計劃提議增建運輸走廊，我們亦期待參與政府計劃於2019年展開的「跨越2030年的鐵路策略性研究——可行性研究」，為發展香港未來運輸網絡出力。

公司憑藉本身的技術及聲譽進軍新市場，近年的業務增長不少是來自香港以外地區的各個專營權。年內，我們獲批澳門首條鐵路——澳門輕軌系統氹仔線的營運及維護服務合約。中國內地方面，我們與不同地方當局簽署一系列協議，在北京、杭州、成都、順德等城市，以及浙江省等不同區份開拓鐵路和物業發展的機遇。在海外市場方面，我們已就英國West Coast Partnership的鐵路專營權提交標書，當中包括HS2高速鐵路服務。在澳洲，我們正爭取悉尼地鐵第二期——悉尼城市及西南鐵路綫的發展機會。在加拿大方面，我們正著眼多倫多與咸美頓走廊的鐵路系統升級及擴建項目。

我們的人才

我們的員工經驗豐富、盡忠職守，是公司最寶貴的資產，也是港鐵公司得以長期維持世界級營運水平的關鍵。我們

「廣州－深圳－香港」高速鐵路(香港段) 開通儀式

Opening Ceremony for "Guangzhou – Shenzhen – Hong Kong" High Speed Rail (Hong Kong Section)



主席函件

努力營造衷誠合作、和諧共融的工作環境，並為員工提供具競爭力的薪酬福利，以及持續成長與發展的機會。

在2018年，多項人力資源活動都以「鞏固港鐵文化以追求卓越及增長」為主題，其中包括「多向溝通」、「高效創新」、「共同協作」及「靈活變通」四個重點。在這個瞬息萬變的世界，創新是企業締造佳績的不二法門。年內，我們在這方面的其中一項創新之舉，是推出「#propUP」初創計劃，建構一個集思廣益的平台，為商場引入創新意念。「#propUP」計劃是建基於「Innovation Bootcamp」的成功上所作出的突破。「Innovation Bootcamp」於2017年為物業業務首次推出，並於2018年再次舉辦。「#propUP」計劃吸引逾百家初創企業參與，其中五間勝出的初創企業獲選在四個港鐵商場推出產品及服務以測試市場，並獲得港鐵公司提供的專業導師和團隊全力協助。

港鐵學院對全球鐵路行業的貢獻亦日益顯著。愈來愈多鐵路專才報讀學院的課程。年內，港鐵學院更與本地院校合作，讓青年人一嘗從事鐵路工作的滋味，從而培養他們日後投身鐵路業的興趣。在國際上，港鐵學院已與中國內地、泰國、印尼、菲律賓及英國等地的機構簽訂協議，進行各種合作計劃。

為社區作出貢獻

港鐵公司的鐵路服務及相關業務在連繫本地社群、促進經濟增長方面發揮重要作用，而我們的「心繫社區」平台則以其他方式提供協助，並特別關注青少年在成長過程中所面對的挑戰及如何應付逆境。

2018年7月，我們在香港站推出全新青少年項目「週末『躍匯』藝文青」，為大專生提供展現才華的平台。踏入第二年的「STEM創未來」計劃，讓中學生參與現實世界的工程挑戰，計劃至今已接觸超過12,000名學生，規模亦不斷擴大。我們的青少年暑期活動「Train' 出光輝每一程」慶祝了十周年紀念，參加人數更創下新高。參加者在去年7月為期八天的訓練活動中挑戰自己，了解港鐵公司的運作及體驗不同崗位。

文化有助推動一個城市從優秀邁向卓越，因此我們亦透過「港鐵·藝術」計劃，致力為香港人的生活增添藝術色彩。除了在港鐵網絡的82件藝術作品外，我們年內亦透過該計劃，在各車站舉行不同類型的活動。

公司關懷社區，透過「鐵路人 鐵路心」計劃於2018年舉辦了292項義工活動，參與的義工超過5,600人次，為有需要人士伸出援手。在2018年年底舉行的港鐵義工月，展示我們對保護環境的承諾。我們再度榮獲香港社會服務聯會頒發「10年Plus『商界展關懷』標誌」。同時，香港公益金在2017/2018年度商業及僱員募捐計劃頒獎禮上，向港鐵公司頒發「公益榮譽獎」、「鑽石獎」及「最高籌款機構第十名」獎項，表揚我們熱心支持各項慈善及籌款活動。

電氣化鐵路系統是最環保的交通模式之一，港鐵公司的服務能令市民減少使用路面的化石燃料交通工具，每天對保護地球環境作出貢獻。此外，我們還推行一連串帶來正面影響的計劃，例如提升能源效益的項目。2018年，我們透過綠色融資計劃合共集資約35億港元，包括簽署首筆綠色貸款，而所得資金已分配至不同的環保項目。我們很榮幸這些努力得到認同，我們的成就於2018年喜獲各方表揚，包括在環境局及機電工程署舉辦的「擘神創科大比拼」中獲頒多個獎項。

董事局

傑出的企業亦需以強大的董事局作後盾。對於港鐵董事局能夠吸納所需的優秀人才，本人感到欣慰。由2018年起迄今，董事局出現以下數項重要變動。

我歡迎歐陽伯權先生於今天成為港鐵公司非執行董事。財政司司長法團在董事局作出有關任命後，知會港鐵公司，在歐陽先生於2019年周年成員大會上獲推選為公司董事的前提下，委任歐陽先生為新主席，任期於2019年7月1日起生效，至2021年12月31日。我恭賀歐陽先生獲委任為新主席，並祝願歐陽先生的新工作一切順利。公司在歐陽先生的領導下，必定再創高峰！而本人將在2019年6月30日，於主席任期屆滿時退任。

公司行政總裁梁國權先生於2018年8月7日通知公司有關提早退休的意願。經全球招聘程序後，董事局決定委任現任常務總監——車務及中國內地業務金澤培博士為新任行政總裁，於2019年4月1日起生效。我深信，憑藉金博士在車務、工程及其他業務方面擁有的豐富經驗，加上對鐵路

運輸行業的熱誠，金博士必定能夠帶領港鐵公司克服眼前的挑戰。梁國權先生將於2019年3月31日後退休。我再次感謝梁先生自2002年加入公司擔任財務總監以來，對公司的英明領導和重大貢獻。在梁先生的領導下，公司的鐵路營運一直提供世界級的服務表現，並順利完成及開通觀塘綫延綫、南港島綫及高速鐵路(香港段)。此外，在梁先生的推動下，香港車站商務，以及物業發展和租賃業務均有可觀增長。梁先生亦在中國內地及國際市場的業務發展上貢獻良多。

文禮信先生在服務董事局逾七年後，已於2018年5月16日的公司周年成員大會完結後，退任公司獨立非執行董事。對於文禮信先生多年來提供的意見及支持，本人致以衷心謝意。李慧敏女士由同日起出任獨立非執行董事，以填補文禮信先生的空缺。

我亦正式歡迎林世雄先生加入董事局。林先生自2018年10月13日起獲委任為發展局常任秘書長(工務)，因此自同日起成為本公司非執行董事。林先生接替於同日卸任董事局職務的韓志強先生，在此，我衷心向韓先生於擔任董事局成員期間的貢獻表示謝意。

最後，我謹向董事局同寅在過去一年投入寶貴時間，以及全體員工的辛勤努力及敬業精神，表示衷心謝忱。

結語

本人自2013年7月起擔任港鐵公司獨立非執行董事，並於2016年1月1日起擔任非執行主席，至今服務港鐵公司已近六年，對此本人深感榮幸。我在港鐵公司服務期間，十分充實和繁忙。港鐵公司紮根香港，每日周而復始地服務市民，連繫社區，值得大家珍視。

沙中綫項目個別車站出現一些建造工程方面的關注，特別是紅磡站的擴建工程，確實令我感到很痛心，但我深信無論個人或公司總會遇到挫折，就好像2007年發生的昂坪360纜車墮下事故，即使當時車上沒有乘客，但一夜間公眾對昂坪360纜車信心頓失，當時我出任商務及經濟發展局局長，必須盡快挽回公眾對昂坪360纜車服務的信心，

經過港府及港鐵團隊的共同努力，終於千帆盡過，今日昂坪360更贏得「世界十大最佳纜車」的美譽。

沙中綫項目亦不會例外，我深信港鐵團隊憑著「做得到」的精神，上下一心朝著共同目標，一定可以再次克服挑戰，重拾公眾信心，迎接未來40年，甚至更長遠的挑戰與機遇，帶領公司再創高峰。



主席

馬時亨教授

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，兩列列車在中環站附近發生碰撞。本人及董事局同寅對今次事件十分關注，而董事局亦已於2019年3月19日召開特別會議，並對管理層作出三點批示，第一，盡快恢復荃灣綫來往金鐘站至中環站的列車服務(相關服務已於2019年3月20日恢復正常)；第二，成立專家小組進行詳細調查；第三，公司會保留對承辦商追究的權利。安全一直是港鐵公司的首要考慮。影響安全的事故絕對不能接受。董事局會繼續監督今次事故的跟進工作。

2019年3月26日，政府公布調查委員會所呈交的中期報告。調查委員會釐定和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。公司歡迎及知悉調查委員會中期報告內的調查結果及建議，並將繼續與政府合作，為推進沙中綫項目及服務市民而努力。

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。

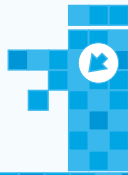
儘管調查委員會信納車站結構安全，為進一步加強外界的信心，公司會按照已獲政府接納的全面評估建議，繼續進行核實工作。

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。

獎項

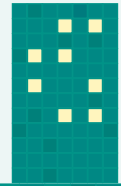
香港客運業務

- 香港經典品牌2018「經典品牌」獎
- 香港服務大獎2018「公共交通工具組別大獎」
《東周刊》
- 服務第壹大獎2018公共交通工具組別
《壹週刊》
- 優質顧客服務大獎2018「服務數碼優化獎」銅獎
香港優質顧客服務協會
- 卓越流動市場推广大獎2018獲得八個獎項
Marketing magazine
- 2018 香港資訊及通訊科技獎智慧出行(智慧交通)
優異證書
政府資訊科技總監辦公室
- 香港高鐵 — 金獎, 2018 GOV Design Awards
- 香港高鐵 — 金獎, 2018 Hong Kong Design
DRIVENxDESIGN



香港物業及其他業務

- 德福廣場 — 優秀市場
「卓越推廣活動(消費者)」組別 — 銀獎
- 德福廣場 — 卓越公關大獎
「最佳公關活動獎項 — 消費者」組別 — 銅獎
Marketing Magazine
- 圓方 — 數碼體驗營銷大獎2018「十大商場最佳數碼體
驗營銷大獎」
新城財經台
- 圓方 — 香港服務大獎2018「尊尚服務之選」
《東周刊》
- PopCorn — 卓越公關大獎「最佳公關活動獎項2018
— 生活模式」組別 — 金獎
Marketing Magazine
- 國際金融中心二期 — RICS香港年度大獎2018
「物業管理團隊」大獎
皇家特許測量師學會



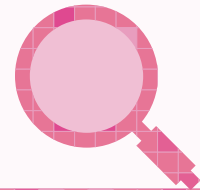
企業責任

- 「10年Plus『商界展關懷』標誌」
香港社會服務聯會
- 《有能者·聘之約章》及共融機構嘉許計劃
「友善聘用獎」
勞工及福利局
- 2017/2018年度商業及僱員募捐計劃「公益榮譽獎」、
「鑽石獎」及「最高籌款機構第十名」
香港公益金
- 香港服務大獎2018「企業責任大獎」
《東周刊》



人力資源

- 「2018香港最具吸引力僱主」亞軍
Randstad Group
- 「ERB人才企業嘉許計劃」2017 - 2018人才企業 —
企業大獎
僱員再培訓局



投資者關係

- 2018年最佳年報獎「工商企業類」銅獎
香港管理專業協會
- 2018年國際年報大獎中贏取了十個獎項
MerComm, Inc.



香港客運業務



目標

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於港鐵的網絡、維持高水平服務，以及滿足顧客不斷變化的期望。「鐵路2.0」計劃涵蓋投資更新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。

挑戰

- 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，例如信號系統及空調冷卻裝置
- 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

香港周日平均乘客量
588 萬人次

重鐵網絡須呈報
事故數目

減少 8%

乘客車程準時程度

99.9%



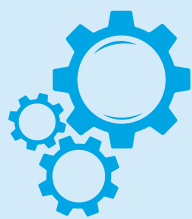
策略

- 安全第一，優質服務：維持我們卓越的往績和企業文化，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。透過針對性的推廣活動及資訊，提升顧客的安全意識
- 保持極高的表現水平：達致世界級水平的服務，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

展望

政府承諾以鐵路作為本港公共運輸骨幹，加上公眾對鐵路的環保效益的認識不斷加深，均為我們在本港的鐵路營運帶來支持。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，將支持乘客量的增長。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。

以車費收入為基礎，並以與政府協定的票價調整機制為支柱，香港客運業務對整體經濟環境的變化具有高度抗跌力，票價亦自2018年6月起上調3.14%。



EBITDA
81.71億港元
+ 9.3%



EBIT
19.85億港元
+ 19.9%

財務表現

| 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%。

我們舉辦一系列專為兒童而設的活動，培養小乘客的安全和有禮好行為。2018年3月起，港鐵與樂在棋中社會企業有限公司合作，在青衣站推出全新的「港鐵安全體驗天地」互動計劃，向小朋友宣揚乘搭港鐵時應注意的安全要點。此外，在2018年7月，我們更贊助樂在棋中在2018年香港書展的會場設立「安全天地」遊戲攤位。截至2018年年底，參加「安全天地」互動計劃的人次超過45,000人，透過互動遊戲學習月台和扶手電梯的安全事項、正確使用升降機等鐵路

安全有禮好行為。我們亦於2018年11月再度推出「港鐵小站長」計劃，參與計劃的小朋友有機會參觀指定車站的幕後運作，並以車站大使身份宣揚安全訊息及派發小禮品。

推廣安全使用扶手電梯的訊息，是我們另一項宣傳重點。2018年7月，港鐵推出2018年扶手電梯安全運動，透過新的宣傳海報和短片，凸顯不正確使用扶手電梯的嚴重後果。扶手電梯安全大使亦於指定港鐵站提醒乘客在使用扶手電梯時握緊扶手和站穩。

港鐵與香港電台第五台再度聯手，於2018年11月舉辦年度長者活動推廣鐵路安全，多位著名藝人出席支持，參與互動遊戲及參觀港鐵車站。活動除了吸引百名長者到場參加外，港鐵更透過香港電台第五台的多個廣播節目，向聽眾廣泛宣揚鐵路安全訊息。

輕鐵方面，由港鐵工程師研發的「車速及位置監督綜合系統」現時處於測試階段。該系統能實時監察輕鐵車速，並具備其他先進功能可進一步提升輕鐵服務的安全性及營運效率。



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 | | 增/(減)百分率 |
|---------------|---------------|--------|----------|
| | 2018 | 2017 | |
| 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。

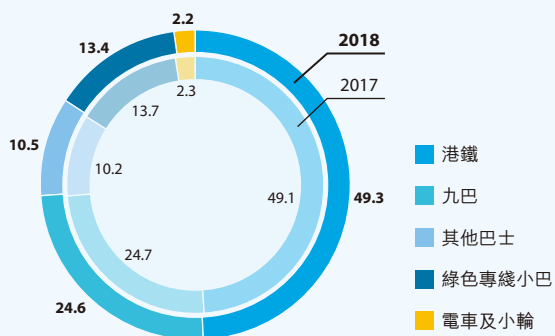
公司的本地鐵路服務(包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫、馬鞍山綫及南港島綫)12個月的總乘客量達16.700億人次，較2017年增加2.0%。由於訪港內地旅客人數繼續增加，羅湖及落馬洲過境服務的乘客量上升4.4%至1.174億人次。隨著航空旅客量上升，機場快綫的乘客量因此增加6.5%，至1,770萬人次。由2018年9月23日通車至年底為止，高速鐵路(香港段)的總乘客量達530萬人次。

公司所有鐵路和巴士服務的周日平均乘客量上升2.0%至588萬人次。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量增加1.9%至486萬人次。

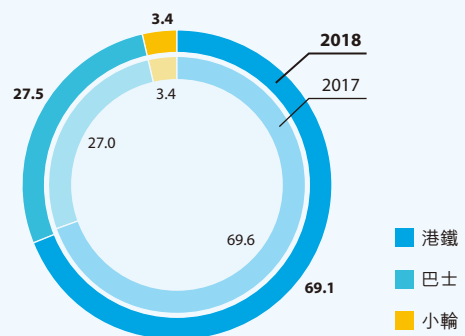




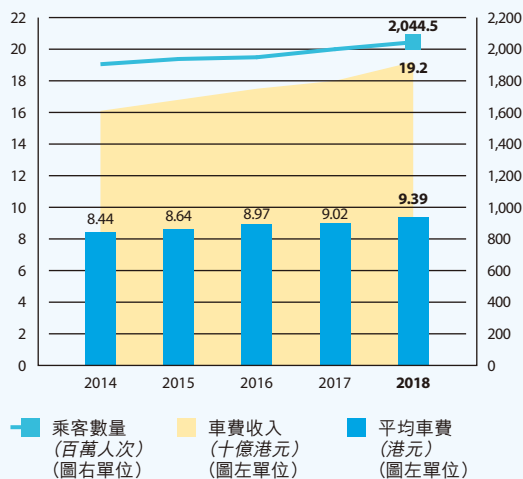
香港主要交通工具市場佔有率
(百分率)



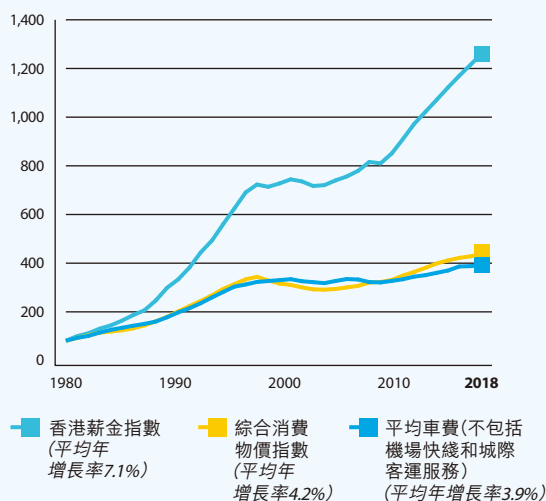
主要過海交通工具市場佔有率
(百分率)



乘客及車費



車費趨勢



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。該計劃料將惠及超過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



業務回顧 香港客運業務

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。





我們透過定期的意見調查和研究，了解乘客對港鐵服務及票價的滿意程度，而有關的滿意程度由服務質素指數及票價指數反映出來：

| 服務質素指數 | 2018 | 2017 |
|-------------|------|------|
| 本地鐵路服務及過境服務 | 70 | 69 |
| 機場快綫 | 82 | 83 |
| 輕鐵 | 67 | 69 |
| 巴士 | 71 | 70 |

| 票價指數 | 2018 | 2017 |
|-------------|------|------|
| 本地鐵路服務及過境服務 | 59 | 58 |
| 機場快綫 | 75 | 73 |
| 輕鐵 | 68 | 68 |
| 巴士 | 68 | 66 |

港鐵的卓越服務屢獲殊榮，部分獎項載列於本年報「獎項」部分(第39頁)。

國際鐵路系統表現比較：18個繁忙市區地下鐵路系統(國際都市鐵路聯會)

| 2017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 | 鐵路 R |
|-------------|-------|-------|------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|------|-------|------|-------|------|------|
| 乘客車程(百萬次計) | 1,750 | 1,618 | 563 | 926 | 1,643 | 1,377 | 1,616 | 625 | 2,443 | 1,768 | 1,573 | 503 | 686 | 2,107 | 818 | 2,038 | 878 | 746 |
| 車卡公里(百萬計) | 302 | 463 | 128 | 219 | 280 | 591 | 376 | 190 | 841 | 562 | 262 | 113 | 138 | 355 | 142 | 502 | 113 | 126 |
| 路線長度(公里) | 200 | 460 | 146 | 229 | 380 | 427 | 226 | 286 | 349 | 535 | 215 | 115 | 118 | 303 | 137 | 637 | 72 | 131 |
| 車站數目 | 91 | 233 | 173 | 164 | 199 | 270 | 163 | 248 | 193 | 428 | 303 | 66 | 107 | 242 | 83 | 325 | 64 | 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、Seoul Metro、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。

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)



■ 2017 ■ 2016

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)



■ 2017 ■ 2016

最佳表現 = 100

2018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 |
|---|--------|---------|------------------|
| 列車按照編定班次行走(列車服務供應) | | | |
| - 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% | 99.8% |
| - 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% |
| 乘客車程準時程度 | | | |
| - 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% |
| 列車服務準時程度 | | | |
| - 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% | 99.8% |
| - 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% |
| 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 | | | |
| - 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 | 3,472,084 |
| - 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫 | 不適用 | 650,000 | 7,648,765 |
| 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 | | | |
| - 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 | 10,500 | 55,976 |
| 增值機可靠程度 | | | |
| - 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% |
| 自動售票機可靠程度 | | | |
| - 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% | 99.7% |
| - 輕鐵 | 不適用 | 99.0% | 99.9% |
| 出入閘機可靠程度 | | | |
| - 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% |
| 輕鐵月台八達通收費器可靠程度 | | | |
| | 不適用 | 99.0% | 99.9% |
| 扶手電梯可靠程度 | | | |
| - 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% |
| 乘客升降機可靠程度 | | | |
| - 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% | 99.8% |
| - 東鐵綫(包括馬鞍山綫) | 98.5% | 99.5% | 99.9% |
| - 西鐵綫 | 98.5% | 99.5% | 99.8% |
| 溫度及通風 | | | |
| - 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 | 93.0% | 99.8% |
| 清潔程度 | | | |
| - 列車車廂：每天清潔 | 不適用 | 99.0% | 100.0% |
| - 列車車身：平均每兩天清洗一次 | 不適用 | 99.0% | 100.0% |
| 西北鐵路服務範圍內之巴士服務 | | | |
| - 按照編定班次行走 | 不適用 | 99.0% | 99.5% |
| - 車身清潔：每天清洗 | 不適用 | 99.0% | 100.0% |
| 六個工作天內回覆乘客查詢 | | | |
| | 不適用 | 99.0% | 100.0% |

「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，以及透過利用科技提升顧客體驗的多項措施。2018年，公司投放逾92億港元為香港的鐵路資產進行維修、提升及更新工程。

新鐵路項目

新鐵路項目方面，廣深港高速鐵路香港段於2018年9月竣工後，只剩下沙田至中環綫仍在施工中。有關上述兩個項目的更多資訊，請參閱「香港網絡拓展」一節（第72頁至第79頁）。

現有網絡的大型資產提升和更新工程

新列車

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。

新輕鐵車輛

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。

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。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。

更換空調系統

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。

主要聯接工程

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，為顧客建議港鐵路綫和車站出口有關資訊。我們隨後於2018年10月推出「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

業務回顧

香港客運業務

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。

其他鐵路網絡改善工程

提供更頻密的列車班次

為了讓顧客享有更舒適的旅程，由 2018 年 4 月 23 日起，我們於荃灣綫、觀塘綫及港島綫展開新一輪的加密列車班次計劃，每星期額外增加 238 班列車班次，使不同時段，特別是晚間的班次更加頻密。

提升車站設施

2018 年，我們將位於北角站、灣仔站及炮台山站的三部液壓升降機改裝為牽引式升降機，並開放供公眾使用。荃灣站的一部新站內升降機已經竣工，並於 2018 年 5 月開放供公眾使用，而沙田站一部牽引式升降機的翻新工程亦已於 2018 年 11 月完成。

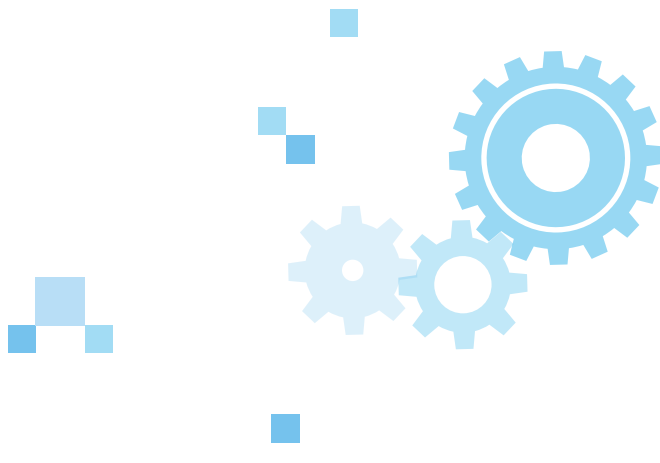
我們在九個車站一共翻新了 25 部扶手電梯，並於 2018 年 12 月開放供公眾使用。年內，我們亦在 14 個車站增設 16 部闊閘機。2018 年 11 月，我們在西營盤站和香港大學站安裝了新座位。

年內，大學站和羅湖站的車站改善工程繼續進行，目標完工日期分別為 2019 年年底和 2020 年年初。

回應不斷變化的需求

正如《2030 顧客體驗願景藍圖》所述，我們透過加深對顧客的了解，從而回應他們的訴求。隨著年長人口增加，為盡力滿足長者的需要，我們制定了相關的長者友善措施，並會將其納入未來新鐵路綫的設計中。這些措施以洗手間設施和資訊服務為著眼點，將於未來數年在港鐵網絡內逐步推行。

除了長者友善措施外，我們於 2018 年 10 月初以東涌站作為安裝飲水機的試點，在大堂的非付費區設置飲水機，以進一步提升乘客的乘車體驗，並鼓勵市民使用可循環再用的水瓶。

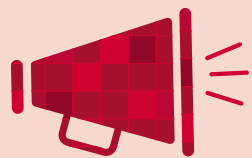




鐵路系統資料

| 車務運作資料 | | 2018 | | 2017 | |
|--|---------------|---------------|--|---------------|---------------|
| 路線總長度 (公里) | | 256.6 | | 230.9 | |
| 車卡數目 | | 2,268 | | 2,244 | |
| 每日營運時數 | | | | | |
| 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 | | 19.0 | | 19.0 | |
| 東鐵綫及馬鞍山綫 | | 19.5 | | 19.5 | |
| 繁忙時間列車間距 (秒計) | | | | | |
| | 早上繁忙時間 | 晚上繁忙時間 | | 早上繁忙時間 | 晚上繁忙時間 |
| - 荃灣綫 | 120 | 120 | | 120 | 120 |
| - 觀塘綫 | 126 | 138 | | 126 | 140 |
| - 港島綫 | 112 | 124 | | 112 | 124 |
| - 南港島綫 | 200 | 200 | | 200 | 200 |
| - 東鐵綫 | | | | | |
| 紅磡至上水 | 212 | 200 | | 212 | 200 |
| 紅磡至羅湖 | 327 | 327 | | 327 | 327 |
| 紅磡至落馬洲 | 600 | 600 | | 600 | 600 |
| - 馬鞍山綫 | 180 | 240 | | 180 | 240 |
| - 將軍澳綫 | 133 | 133 | | 133 | 133 |
| - 東涌綫 | | | | | |
| 香港至東涌 | 400 | 360 | | 360 | 360 |
| 香港至青衣 | 212 | 240 | | 240 | 240 |
| - 機場快綫 | 600 | 600 | | 600 | 600 |
| - 西鐵綫 | 171 | 210 | | 171 | 210 |
| - 迪士尼綫 | 270 | 270 | | 270 | 270 |
| - 輕鐵 | 270 | 300 | | 270 | 300 |

香港車站商務



47,777
個廣告點

4G
數據網絡覆蓋全程



目標

我們提供各種鐵路相關服務，致力優化顧客旅程體驗，服務主要包括車站零售商店、廣告業務及電訊服務。

挑戰

車站商務

- 嶄新形式的電子商貿為傳統零售商帶來更多挑戰

廣告業務

- 流動廣告支出持續上升，削弱了傳統媒體的廣告收入
- 經濟前景近來充滿挑戰，令廣告商對廣告支出轉趨審慎

電訊服務

- 市場對流動數據的需求龐大，加重系統負荷，有需要加快連接速度及擴大頻寬。然而，為避免服務受到影響，鐵路網絡內的基建升級工程每天大多只限在非行車時段的兩小時內進行

車站商店達 **1,470** 間 總面積達 **66,292** 平方米

SHOP



策略

車站商務

- 制定有效策略，優化現有鐵路綫及新鐵路綫上的舖面和零售價值
- 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，以提升顧客服務和租金水平

廣告業務

- 向廣告商推廣線上及線下的廣告套餐及量身制定的方案，以配合廣告商不斷轉變的需要及投資回報
- 繼續推行廣告產品、受眾分類和營銷傳訊方面的數碼轉型
- 投資進行升級工程，並推動傳統廣告點現代化，以保持廣告點的吸引力

電訊服務

- 與電訊營運商探索新技術及推出5G服務，以優化顧客於鐵路網絡內的流動通訊體驗

展望

香港車站商務收入主要來自車站零售設施，而車站零售設施收入則來自租賃港鐵車站零售設施的租金。車站商店業務前景受市況影響，但一般受三年租金周期保障。此外，2018年開業的新商店，尤其是於2018年9月開業的35間位於香港西九龍站的商店，將會為車站零售設施帶來全年租金收入。



EBITDA
58.91 億港元

7.6%



EBIT
50.25 億港元

6.4%

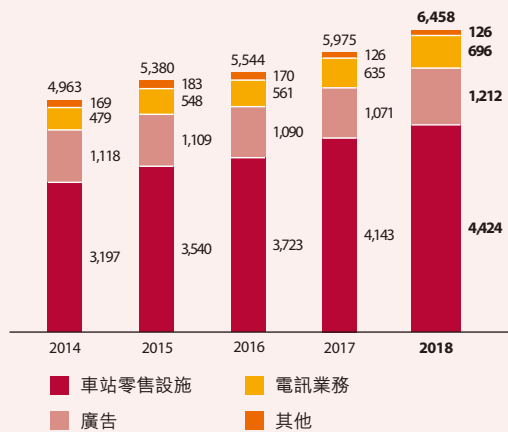
財務表現

| 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 |
| 未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」) | 5,891 | 5,474 | 7.6 |
| 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」) | 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。

香港車站商務收入

(百萬港元)



車站零售設施

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。

廣告業務

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。

我們加強數碼廣告服務，年內於中環站和旺角站設置兩個數碼區，並於香港站增設30平方米的LED廣告牌及55吋液晶觸控式廣告牌。此外，整個港鐵網絡再添置29對65吋高清液晶數碼廣告牌，截至2018年12月31日，19個車站的高清液晶數碼廣告牌總數增至91對。2018年亦翻新了457個站內廣告牌，使外觀變得更明亮和富現代感。





電訊業務

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。



香港物業及其他業務

管理超過

99,000

個住宅單位



目標

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。

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
- 隨著市況的不斷變化，例如電子商貿的發展，消費者行為和零售設施的需求均出現變化
- 中美貿易關係緊張以及股市大幅波動的不明朗因素，均對市場情緒和旅客消費造成影響

物業管理

- 法例的改變，包括發牌、採購和維修，均對香港住宅物業管理行業造成影響

物業發展

- 市場容易受到利率上升的可能性和全球資本流量波動所影響

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

- 透過優化現有購物商場的商戶組合及新增優質的零售設施，以增加應佔總樓面面積，為投資物業組合增值
- 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

繼續推展約

20,000

個住宅單位



繼續推展

3 個新建商場項目



投資物業組合包括

13 個商場



SHOPPING MALL



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
- 準時交付已批出的物業發展項目，並確保達到優質標準及符合預算
- 透過銳意創新及把握新發展機遇，不斷提升自身的標準

展望

我們的物業業務利潤來自多個不同來源。物業租賃業務收入將視乎市況而定，但其部分影響會被典型三年租賃周期所提供穩定的租金收入結構所抵銷。物業管理業務收入屬經常性收入，視乎公司所管理的物業而定，並將於新項目落成時增加。物業發展利潤視乎物業發展項目的銷情及建築進度而入帳，每年不同。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。



物業發展除稅前利潤



25.74億港元

物業租賃及管理



EBITDA
42.42億港元

3.5%



EBIT
42.25億港元

3.5%

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 |
|------------------------------------|--------------|-------|----------|
| | 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 |
| 未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」) | 4,242 | 4,098 | 3.5 |
| 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」) | 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 |

物業租賃

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，公司的商業物業組合屢獲殊榮，其中部分獎項載於「獎項」部分(第39頁)。



業務回顧
香港物業及其他業務

香港的投資物業組合(於2018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 | 19,057 | - | 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 | 15,397 | - | 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 | 28,535 | - | 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 | 39,410 | - | 100% |
| | - 國際金融中心一期及二期 | - | 1,308 | 51% |
| 香港鰂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 | 45,578 | - | 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2018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15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

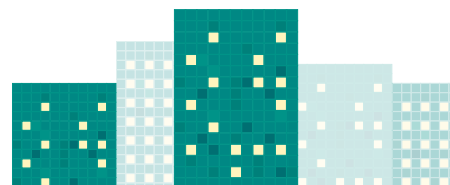
待售物業(於2018年12月31日)

| 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% |
| 九龍深旺道八號君匯港 | 幼稚園 | 1,299 | - | 50% |
| 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% |
| 將軍澳日出康城緻藍天 | 停車場 | - | 1 | 100% |
| 將軍澳日出康城晉海及晉海II | 住宅 | 140,747*** | - | 20.1% |
| | 停車場 | - | 435 | 20.1% |
| | 電單車停車場 | - | 46 | 20.1% |
| 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% |
| 沙田美田路一號名城 | 停車場 | - | 85 | 100% |
| 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% |
| 沙田車公廟路八號濠岸8號 | 停車場 | - | 3 | 87% |

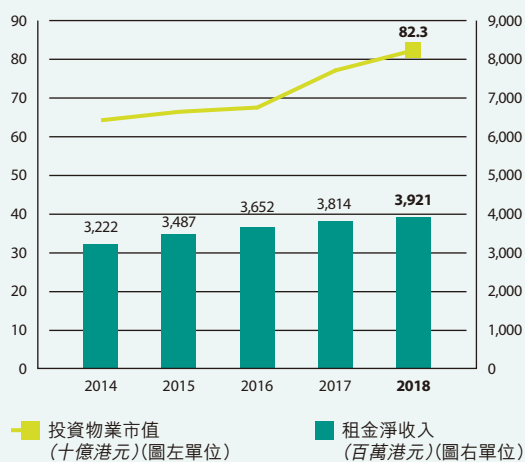
* 可出租樓面面積

** 之前發放的售樓說明書內所載之建築面積

*** 實用面積

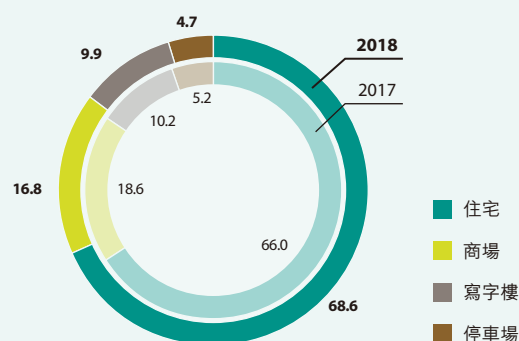


投資物業



香港物業管理收入分佈

(百分率)



物業管理

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。

一如往年，港鐵卓越的物業管理再次獲得多項殊榮，其中部分獎項載於「獎項」部分(第39頁)。

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。

預售

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

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。

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 |
| 何文田站第一期 | 👍 完成 | 🔄 進行中 | |
| 何文田站第二期 | 🔄 進行中 | | |
| 日出康城第四期 | 👍 完成 | 👍 完成 | 👍 完成 |
| 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 |
| 日出康城第七期 | 👍 完成 | 👍 完成 | 🔄 進行中 |
| 日出康城第八期 | 👍 完成 | | 🔄 進行中 |
| 日出康城第九期 | 👍 完成 | 👍 完成 | 🔄 進行中 |
| 日出康城第十期 | 👍 完成 | 👍 完成 | 🔄 進行中 |
| 大圍站 | 👍 完成 | 🔄 進行中 | 🔄 進行中 |
| 天榮站 | 👍 完成 | 🔄 進行中 | |
| 黃竹坑站第一期 | 👍 完成 | 🔄 進行中 | |
| 黃竹坑站第二期 | 🔄 進行中 | | |
| 黃竹坑站第三期 | 🔄 進行中 | | |
| 油塘通風樓 | 🔄 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 |
|------------------|--------------|---------------|----------------------|
| 已批出物業發展項目 | | | |
| 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 |
| 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 |
| | 28.12 | | |
| 待批出物業發展項目 | | | |
| 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 |
| | 28.73 | | |
| 總額 | 56.85 | | |

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 |
|--------------|--|-----------------|----------------------------|----------|----------------------|
| 何文田站 | | | | | |
| 第一期 | 高銀金融(集團)有限公司 | 住宅 | 69,000 | 2016年12月 | 2022年 |
| 第二期 | 華懋集團 | 住宅 | 59,400 | 2018年10月 | 2024年 |
| 康城站 | | | | | |
| 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年 |
| MALIBU | 會德豐有限公司 | 住宅 | 102,336 | 2014年11月 | 2019年 |
| LP6 | 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 |
| 大圍站 | | | | | |
| 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 |
| 天榮站 | | | | | |
| 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 |
| 黃竹坑站 | | | | | |
| 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 |
| 第三期 | 長江實業集團有限公司 | 住宅 商場 | 92,900 47,000 | 2018年8月 | 2024年 |
| 油塘通風樓 | | | | | |
| 油塘通風樓 | 信和置業有限公司和 資本策略地產有限公司 | 住宅 | 30,225 | 2018年5月 | 2025年 |
| 錦上路站# | | | | | |
| 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 |
| 朗屏站# | | | | | |
| 朗城匯 | 華懋集團 | 住宅 | 41,990 | 2013年6月 | 2019年 |
| 南昌站# | | | | | |
| 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 |
| 荃灣西站# | | | | | |
| 全·城匯 | 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 |
| 元朗站# | | | | | |
| 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^{附註1和2}

| 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 | 約320,000 | 2019 – 2021年 | 2024 – 2026年 |
| 黃竹坑站 | 住宅 | 165,200 | | |

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

香港鐵路網絡的不斷擴大，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

「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。公司將為整個物業發展項目投入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。整個項目完成後，公司會保留商場業權，以及分享「日出康城」第七期發展項目的利潤。

大圍商場

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。公司已為整個物業發展項目投入75億港元及會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。

黃竹坑商場

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。公司會承擔商場之裝修費用，在整個物業發展項目落成後會保留商場業權，及分享黃竹坑站第三期發展項目的利潤。





物業發展

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。

其他業務

昂坪360

由於遊客人數回升以及使用新港珠澳大橋的人流，昂坪纜車和昂坪市集(「昂坪360」)的旅客量及收入強勁回升。昂坪纜車於2018年的每日平均客量為5,385人次，創2007年後的新高。昂坪360於2018年的收入增長81.0%至4.76億港元，亦是自開業起計錄得最高的收入。整體旅客量上升75.3%至183萬人次。昂坪360總收入及旅客人數的顯著上升，部分亦反映了昂坪纜車因進行大型纜索更換工程而於2017年停業五個月的影響。

360VR體驗館，是昂坪360於2018年2月推出的一個包含虛擬實景體驗及多媒體互動遊戲的全新景點，這是一項結

合本地旅遊、電影、時尚和創新科技等多個產業的創新跨界別項目。年內，昂坪360屢獲殊榮，其中包括香港市務學會頒發的「2017/2018年度市場領袖大獎——旅遊目的地類別」。

八達通

公司於2018年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、本地項目及投資收入均有所上升。截至2018年12月31日，在香港採用八達通的商戶逾17,000家。年內，八達通卡及其他儲值八達通產品的總流通量達3,610萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,500萬宗及2.089億港元。

香港網絡拓展

沙田至中環綫

全長 **17** 公里
10 個車站



鐵路發展策略2014

已提交 **5** 個項目建議書



目標

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。

挑戰

- 繼續推展沙田至中環綫項目
- 繼續全力配合有關當局(包括調查委員會)就沙田至中環綫的相關調查工作
- 進行屯馬綫分階段開通的可行性研究，並需仔細研究多項問題
- 吸收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



策略

- 交付目標：執行良好的項目管理實務，以確保沙田至中環綫進展良好及安全
- 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中鐵路時，加強協調運作
- 增長和發展：創造一個動態的互動平台以發展新鐵路項目，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

展望

項目能否準時交付和符合預算，需視乎多項公司可控制範圍內及外的因素而定，包括承建商的施工進度及質量，以及地勢和考古等工地事宜。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。《鐵路發展策略2014》中的項目仍然處於規劃階段。



沙田至中環綫



整體

88.7% 完成



大圍至紅磡段

99.5% 完成



紅磡至金鐘段

75.7% 完成

「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。



業務回顧

香港網絡拓展

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

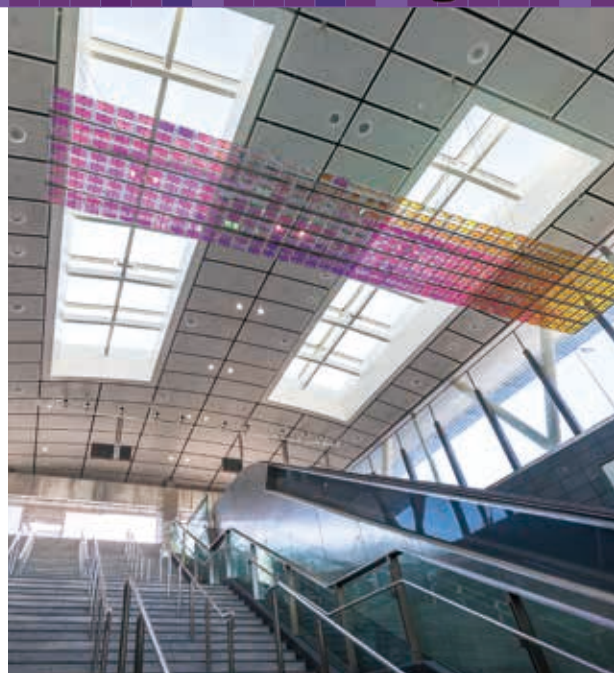


會的程序包括聽取事實證人的證據，並審閱項目管理和結構工程問題專家的證據。政府於2019年1月29日向調查委員會提交了結束聆訊陳詞，當中表示其認為公司應該提供具專業而能勝任的工程項目管理人員在合理的期望下應具備的技能和看管水平，但公司卻未能達到要求。

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



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



業務回顧 香港網絡拓展

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。



工程造價

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價估算的詳細評估，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(即較原來的主體工程造價上升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。

「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。

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
總載客量約

21.86 億人次

目標

公司為了成為一間具領導地位的跨國企業，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—中國、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。

挑戰

- 由於許多鐵路營運商都在其本土市場外競爭，所以中國內地和海外客運鐵路市場的競爭日漸加劇
- 客戶和顧客對鐵路服務的顧客滿意度和營運表現有更高期望
- 中國內地和海外市場需要不同的營運和投資模式
- 把表現欠佳的英國和瑞典業務轉虧為盈

香港以外地區鐵路業務
周日平均乘客量約

683 萬人次



香港以外地區營運鐵路綫總長度

2,008.7 公里



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
- 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
- 在新市場尋求合適的發展機遇
- 繼續加強與各地客戶和當地持份者的合作關係
- 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

展望

中國內地及國際業務的收入主要來自附屬公司及聯營公司提供的鐵路及鐵路相關服務。對這些服務的需求部分取決於有關市場的經濟環境，而不同地區的需求各異。收入的增長將受不同因素影響，其中包括我們能否克服 Stockholm commuter rail 和 South Western Railway 專營權所面臨的嚴峻挑戰。於 2019 年，我們預期會有三條鐵路綫通車，即悉尼西北鐵路綫、澳門輕軌系統氹仔線及杭州地鐵五號綫。然而，這些鐵路綫預期於 2019 年將不會作出重大財務貢獻。我們將繼續在中國內地和海外市場尋找增長的新機遇。



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

中國內地鐵路、物業
租賃及物業管理業務

11.85 億港元

39.1%



國際鐵路業務

3.52 億港元

46.9%



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。

財務表現

| 中國內地及國際 — 經常性業務 | | | | | | | | | |
|--|------------------------|------------|--------------|------------|------------|---------------|--------------|--------------|--------------|
| 截至12月31日止年度 百萬港元 | 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

業務回顧

中國內地及國際業務

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%。

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134萬人次，與2017年相若。

北京地鐵十四號綫

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

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

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。

杭州地鐵五號綫

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，以及在全綫開通後的25年負責營運維修和更新。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。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

深圳

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。

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

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。

物業租賃及管理業務

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

TfL Rail / 伊利莎伯綫

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。

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。我們正與擁有基建設施的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

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。

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。

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，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。

Stockholm commuter rail

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

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。

悉尼西北鐵路綫

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綫提供營運及維護服務。合

約為期80個月，服務範圍涵蓋氹仔綫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。氹仔綫全長9.3公里，將設有11個車站。

香港以外的增長

中國內地

北京

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(包括南兆路車廠)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

業務回顧

中國內地及國際業務

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、南兆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。

浙江

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。

成都

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。

杭州

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。

英國

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。

北歐地區

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。

我們已於2018年3月第一次在挪威投標，遞交Traffic Package South(「Trafikkpakke Sør」)營運專營權的標書，惟標書未能晉身下一個競投階段。

澳洲

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。

加拿大

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。

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) |
|----------------------------|--------------|------------------------------|--|---------------------------|--|-------------------------------------|
| 正在營運 | | | | | | |
| 中國內地 | | | | | | |
| 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 ^{附註14} | 一期西段：7 二期東段：12 ^{附註1} 三期中段：11 ^{附註1} | 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 ^{附註2} | 一期：10 ^{附註2} | 一期：19.6 |
| 深圳地鐵四號綫 | 100% | 建設、營運 ^{附註3} 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 |
| 歐洲 | | | | | | |
| 英國 TfL Rail/ 伊利莎伯綫 | 100% | 營運及 維修專營權 | 2015年5月 | 8 | 41 ^{附註4} | 118 |
| 英國 South Western Railway | 30% | 營運及 維修專營權 | 2017年8月 | 7 | 203 ^{附註5} | 998 |
| 瑞典斯德哥爾摩地鐵 | 100% | 營運及 ^{附註6} 維修專營權 | 2009年11月 | 14 ^{附註7} | 100 | 108 |
| 瑞典 MTR Express | 100% | 非專營營運 | 2015年3月 ^{附註8} | 不適用 ^{附註9} | 6 ^{附註10} | 457 |
| 瑞典 Stockholm commuter rail | 100% | 營運及 ^{附註11} 維修專營權 | 2016年12月 | 10 | 53 ^{附註12} | 247 |
| 澳洲 | | | | | | |
| 墨爾本都市鐵路 | 60% | 營運及 維修專營權 | 2009年11月 | 15 ^{附註13} | 222 | 409 |
| 進展中項目 | | | | | | |
| 中國內地北京地鐵十四號綫 | 49% | 公私合營 | 全綫：目標2021年 | 30 ^{附註14} | 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：目標2021年 | 30 ^{附註15} | 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 ^{附註16} | 25 | 38 | 51.5 |
| 澳門輕軌系統氹仔綫 | 100% | 營運及 維修專營權 | 2019年 | 6.67 ^{附註17} | 11 | 9.3 |
| 澳洲悉尼西北鐵路綫 | 混合 | 公私合營 (營運、列車 及系統) | 2019年 ^{附註18} | 15 | 13 ^{附註19} | 36 ^{附註19} |

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 深圳市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41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 為期80個月的服務，範圍涵蓋氹仔綫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。
- 18 根據澳洲新南威爾斯省政府的安排。
- 19 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7.1%至

112.63
億港元

優越信貸評級

AA+

標準普爾(長期)

經常性業務的
總收入上升

11.2%



溢利與虧損

集團的基本業務包括 (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。

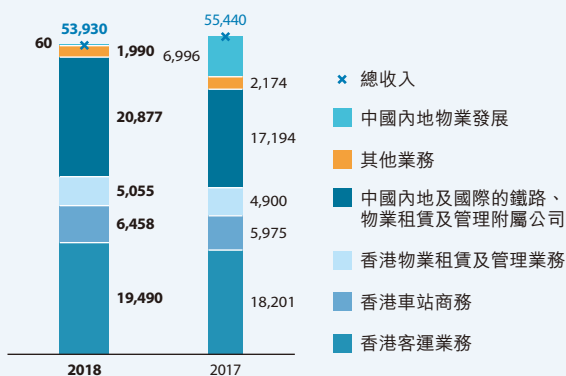
公司股東應佔淨利潤是將基本業務利潤就投資物業重估 (非現金會計項目) 產生的任何損益作出調整後而得出。

於 2018 年，集團的基本業務錄得穩健的財務業績。基本業務利潤上升 7.1% 至 112.63 億港元。投資物業重估收益於 2018 年減少，使公司股東應佔淨利潤減少 4.9% 至 160.08 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)



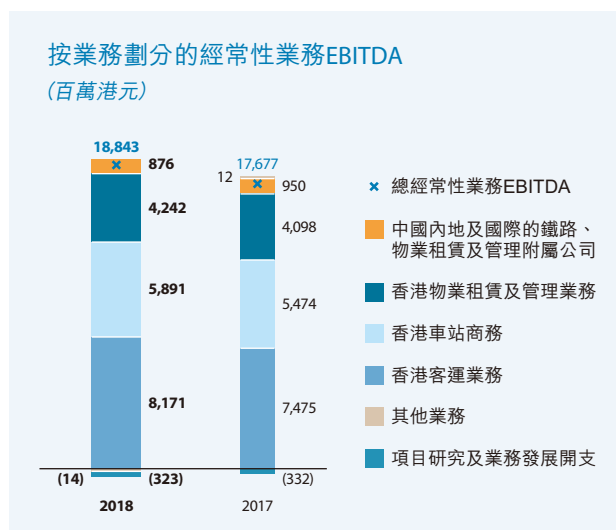
於 2018 年，集團經常性業務的總收入上升 11.2% 至 538.70 億港元，主要反映澳洲 MTM 在專營權獲得續期後專營權款項及項目收入有所增加，以及高速鐵路 (香港段) 於 2018 年 9 月開始客運服務後帶來的額外貢獻。計及中國內地物業發展的收入後，總收入減少 2.7% 至 539.30 億港元，主要由於 2018 年未有錄得如 2017 年來自「天頌」的顯著收入。

基本業務利潤及公司股東應佔淨利潤

| 百萬港元 | 2018 | 2017 | 2018 vs 2017 增/(減) | |
|---|---------------|---------------|-----------------------|---------------|
| 經常性業務 | | | | |
| EBITDA | 18,843 | 17,677 | 1,166 | 6.6% |
| 折舊及攤銷 | (4,985) | (4,855) | 130 | 2.7% |
| 每年非定額付款 | (2,305) | (1,933) | 372 | 19.2% |
| EBIT | 11,553 | 10,889 | 664 | 6.1% |
| 利息及財務開支 | (1,208) | (1,051) | 157 | 14.9% |
| 應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損 | 658 | 494 | 164 | 33.2% |
| 所得稅 | (1,835) | (1,696) | 139 | 8.2% |
| 非控股權益 | (148) | (56) | 92 | 164.3% |
| 經常性業務利潤 | 9,020 | 8,580 | 440 | 5.1% |
| 物業發展業務 | | | | |
| 除稅後物業發展利潤 | | | | |
| – 香港物業發展 | 2,153 | 916 | 1,237 | 135.0% |
| – 中國內地物業發展 | 90 | 1,019 | (929) | (91.2%) |
| 除稅後物業發展利潤 | 2,243 | 1,935 | 308 | 15.9% |
| 基本業務利潤 | 11,263 | 10,515 | 748 | 7.1% |
| 投資物業重估 | 4,745 | 6,314 | (1,569) | (24.8%) |
| 公司股東應佔淨利潤 | 16,008 | 16,829 | (821) | (4.9%) |
| 每股盈利(港元) | 2.64港元 | 2.83港元 | (0.19)港元 | (6.7%) |
| 來自基本業務利潤的每股盈利(港元) | 1.86港元 | 1.77港元 | 0.09港元 | 5.1% |
| 總EBITDA毛利率(%) | 35.0% | 36.1% | (1.1) | 個百分點 |
| 總EBITDA毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司)(%) | 54.5% | 53.5% | 1.0 | 個百分點 |
| 總EBIT毛利率 [^] (%) | 21.5% | 23.8% | (2.3) | 個百分點 |
| 總EBIT毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司) [^] (%) | 32.8% | 32.2% | 0.6 | 個百分點 |
| 來自基本業務的平均公司股東資金回報率(%) | 6.5% | 6.7% | (0.2) | 個百分點 |

[^] 不包括香港物業發展利潤及應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損

經常性業務EBITDA



經常性業務利潤

經常性業務利潤增加5.1%至90.20億港元，主要由於香港客運業務、香港車站商務及香港物業租賃及管理業務的

EBIT上升，以及應佔聯營公司及合營公司利潤增加，惟部分分幅被中國內地及國際附屬公司和其他業務的EBIT減少以及利息及財務開支上升所抵銷。利息及財務開支上升是由於2018年利率上調及未有錄得如2017年的匯兌收益。個別業務業績的進一步詳情載列於以下段落。

除稅後物業發展利潤

2018年的除稅後物業發展利潤為22.43億港元，主要來自「晉海」及「晉海II」(「日出康城」第四期)的利潤入帳、出售存貨車位，以及為已完成項目結算發展成本及撥回撥備而錄得之進一步盈餘。

股息

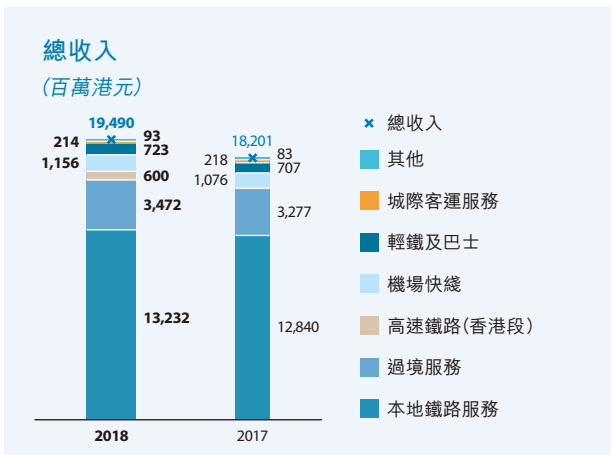
按公司漸進式的普通股股息政策，董事局建議派發末期普通股股息每股0.95港元(股東亦可選擇以股代息)。全年普通股股息合共每股1.20港元，高於2017年的每股1.12港元。

經常性業務

香港客運業務

| 百萬港元 | 2018 | 2017 | 2018 vs 2017 增/(減) | |
|---------------|-----------------|----------|-----------------------|-------|
| 總收入 | 19,490 | 18,201 | 1,289 | 7.1% |
| 總開支 | (11,319) | (10,726) | 593 | 5.5% |
| EBITDA | 8,171 | 7,475 | 696 | 9.3% |
| EBIT* | 1,985 | 1,656 | 329 | 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 |

* EBIT代表EBITDA扣除折舊、攤銷及每年非定額付款

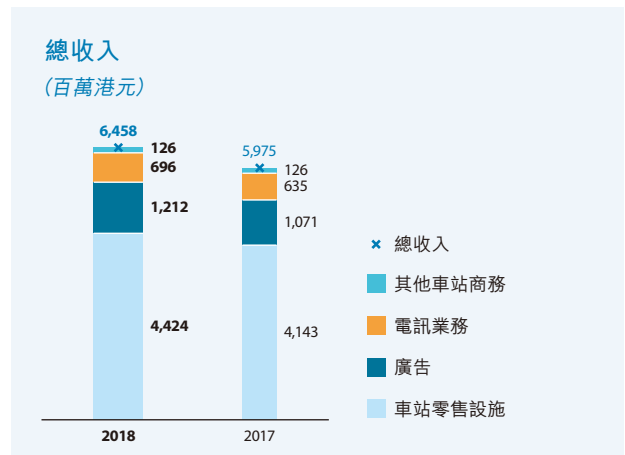


總收入增加7.1%，主要由於高速鐵路(香港段)於2018年9月開始客運服務後帶來了額外貢獻、按照票價調整機制調整了車費(經扣除票價優惠)，以及整體乘客量有所增長。平均票價方面，本地鐵路服務上升1.1%、過境服務1.6%、輕鐵2.0%，以及巴士服務1.0%。至於不受票價調整機制規限的機場快綫和城際客運服務的平均票價分別上升0.8%及下跌0.1%。公司所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量上升2.2%，年度總乘客量達20.4億人次。總開支上升5.5%，主要由於高速鐵路(香港段)帶來了額外營運成本，以及能源成本增加，而部分升幅被2018年並未如2017年為年度獎金作出一次性會計撥備、營運效率有所改善以及政府於2018年內退還地租和差餉所抵銷。折舊及攤銷費用上升2.2%至45.78億港元，主要由於香港鐵路網絡新增資產所致。每年向九鐵公司支付的非定額付款上升20.0%至16.08億港元，因增長的收入(包括來自高速鐵路(香港段)的收入)根據漸進比率內最高的35%支付。因此，EBIT上升19.9%至19.85億港元，而EBIT毛利率則上升1.1個百分點至10.2%。

香港車站商務

| 百萬港元 | 2018 | 2017 | 2018 vs 2017 增/(減) | |
|---------------|--------------|-------|-----------------------|-------|
| 總收入 | 6,458 | 5,975 | 483 | 8.1% |
| 總開支 | (567) | (501) | 66 | 13.2% |
| EBITDA | 5,891 | 5,474 | 417 | 7.6% |
| EBIT* | 5,025 | 4,722 | 303 | 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 |

* EBIT代表EBITDA扣除折舊、攤銷及每年非定額付款

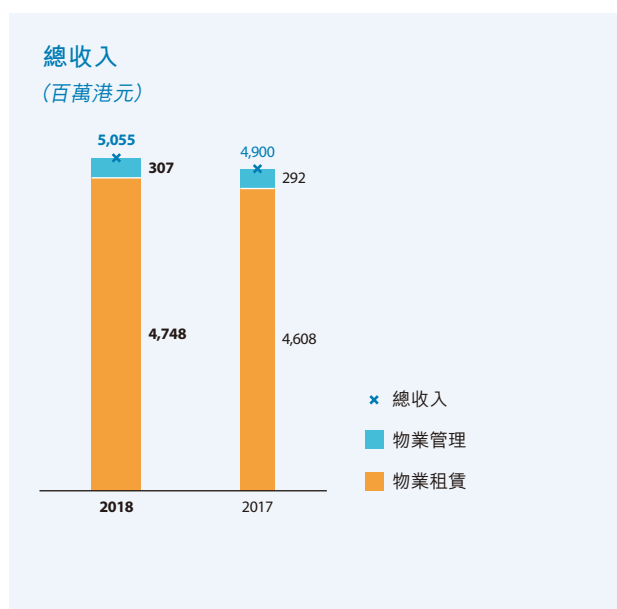


總收入增加8.1%，主要由於車站零售及廣告業務的收入上升。車站零售業務方面，收入上升主要反映來自落馬洲站免稅店的租金收入增長、高速鐵路(香港段)所帶來的額外貢獻，以及因車站商店組合更具抗逆能力而令新訂租金上升。廣告業務方面，收入增長主要由於自2017年最後一季以來旅遊業強勁及消費市場暢旺。總開支增加13.2%，主要來自廣告代理佣金上升(升幅與有關收入增長相符)及高速鐵路(香港段)的額外營運成本。每年向九鐵公司支付的非定額付款上升17.5%至6.92億港元，因須支付每年非定額付款的收入上升所致。因此，EBIT上升6.4%至50.25億港元，而EBIT毛利率則下跌1.2個百分點至77.8%。

香港物業租賃及管理業務

| 百萬港元 | 2018 | 2017 | 2018 vs 2017 增/(減) | |
|----------------|--------------|-------|-----------------------|------|
| 總收入 | 5,055 | 4,900 | 155 | 3.2% |
| 總開支 | (813) | (802) | 11 | 1.4% |
| EBITDA | 4,242 | 4,098 | 144 | 3.5% |
| EBIT* | 4,225 | 4,082 | 143 | 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 |

* EBIT代表EBITDA扣除折舊、攤銷及每年非定額付款

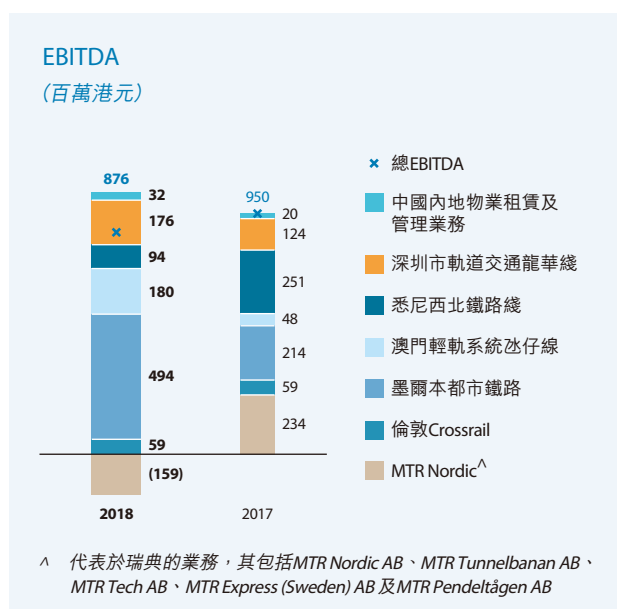


物業租賃收入上升3.0%，主要反映於2017年下半年開幕的「德福廣場」二期七至八樓及「青衣城」2期的全年貢獻，以及租金按租約調升。公司在香港的商場組合於2018年的新訂租金錄得1.5%的升幅。於2018年全年，公司的商場及「國際金融中心」二期的18層寫字樓維持接近100%的出租率。物業管理收入上升5.1%，是由於管理物業的開支增加令管理人酬金收入上升及新增管理單位所致。總開支溫和增加1.4%。因此，EBIT上升3.5%至42.25億港元，而EBIT毛利率則輕微上升0.3個百分點至83.6%。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司

| 百萬港元 | 2018 | 2017 | 2018 vs 2017 增/(減) | |
|----------------|-----------------|----------|-----------------------|---------|
| 總收入 | 20,877 | 17,194 | 3,683 | 21.4% |
| 總開支 | (20,001) | (16,244) | 3,757 | 23.1% |
| EBITDA | 876 | 950 | (74) | (7.8%) |
| EBIT* | 722 | 814 | (92) | (11.3%) |
| EBITDA 毛利率 (%) | 4.2% | 5.5% | (1.3) | 個百分點 |
| EBIT* 毛利率 (%) | 3.5% | 4.7% | (1.2) | 個百分點 |

* EBIT代表EBITDA扣除折舊及攤銷



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

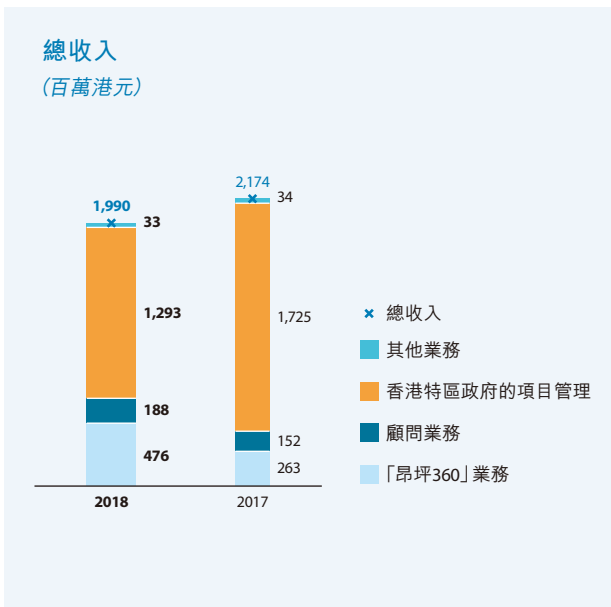
總收入增加21.4%，總開支增加23.1%，總EBITDA減少7.8%。EBITDA的減少主要是由於MTR Pendeltågen AB於瑞典營運的Stockholm commuter rail服務因車長短缺、列車供應問題及行車時間表改動導致生產力下降及遭重大罰款而錄得顯著營運虧損。澳洲方面，MTM的EBITDA增加是因為在續訂專營權協議後營運毛利提高，以及項目活動增加令項目工程的貢獻上升；惟部分升幅被悉尼西北鐵路綫的EBITDA減少(首次利潤於2017年入帳)所抵銷。中國內地方面，深圳市軌道交通龍華綫的EBITDA主要由於乘客量增長而增加。澳門方面，EBITDA主要由於項目管理收入上升而增加。

總折舊及攤銷費用上升13.2%至1.54億港元。因此，EBIT減少11.3%至7.22億港元，而EBIT毛利率則下跌1.2個百分點至3.5%。

其他業務

| 百萬港元 | 2018 | 2017 | 2018 vs 2017 增/(減) | |
|----------------|----------------|---------|-----------------------|---------|
| 總收入 | 1,990 | 2,174 | (184) | (8.5%) |
| 總開支 | (2,004) | (2,162) | (158) | (7.3%) |
| EBITDA | (14) | 12 | (26) | 不適用 |
| EBIT* | (81) | (53) | (28) | (52.8%) |
| EBITDA 毛利率 (%) | -ve | 0.6% | 不適用 | |
| EBIT* 毛利率 (%) | -ve | -ve | 不適用 | |

* EBIT代表EBITDA扣除折舊及攤銷



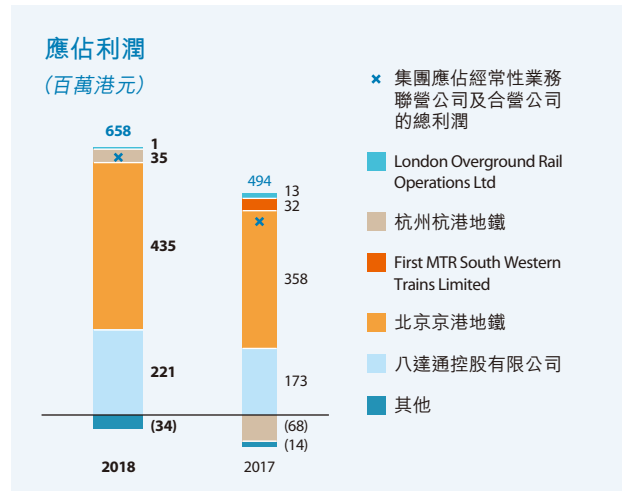
總收入減少8.5%，主要由於公司於2018年為政府提供的項目管理服務減少。項目管理服務收入是來自高速鐵路(香港段)及沙田至中環綫的政府委託工程，並以收回成本的原則入帳。來自「昂坪360」的收入因2017年完成纜車纜索更換工程而增加81.0%。來自顧問業務的收入上升23.7%，主要由於公司為香港國際機場的旅客捷運系統進行的工程增加。總開支減少7.3%，如上文所述，主要由於所提供的項目管理服務減少所致。

EBIT錄得8,100萬港元虧損，相比2017年錄得5,300萬港元虧損。

折舊及攤銷

折舊及攤銷費用上升，主要由於香港鐵路網絡新增資產。

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上升，主要由於杭州杭港地鐵首次轉虧為盈，此乃受惠於乘客量增長，而北京京港地鐵亦錄得良好的營運和財務表現。上述增長部分被First MTR South Western Trains Limited因乘客量增幅放緩、營運成本增加及專營權費用上升以致應佔利潤由2017年的3,200萬港元變為2018年的收支平衡所抵銷。

物業發展業務

香港物業發展除稅後利潤

於2018年，香港物業發展除稅後利潤主要包括「晉海」及「晉海II」的利潤入帳、出售存貨車位，以及為已完成項目結算發展成本及撥回撥備而錄得之進一步盈餘。上述利潤較2017年增加12.37億港元(2017年的利潤來自不同來源，並無來自新物業發展項目的利潤入帳)。

中國內地物業發展除稅後利潤

於2018年，中國內地物業發展除稅後利潤主要來自「天頌」的利息收入，較2017年交付佔「天頌」大部分的多層住宅大廈單位時入帳的利潤低9.29億港元。

財務狀況表

| 百萬港元 | 於2018年 12月31日 | 於2017年 12月31日 | 2018 vs 2017 增/(減) | |
|-------------|------------------|------------------|-----------------------|---------------|
| 固定資產 | 215,925 | 209,772 | 6,153 | 2.9% |
| 發展中物業 | 14,840 | 14,810 | 30 | 0.2% |
| 聯營公司及合營公司權益 | 8,756 | 6,838 | 1,918 | 28.0% |
| 應收帳項及其他應收款項 | 9,576 | 7,058 | 2,518 | 35.7% |
| 現金、銀行結餘及存款 | 18,022 | 18,354 | (332) | (1.8%) |
| 其他資產 | 7,568 | 6,936 | 632 | 9.1% |
| 總資產 | 274,687 | 263,768 | 10,919 | 4.1% |
| 貸款及其他債務總額 | (40,205) | (42,043) | (1,838) | (4.4%) |
| 應付帳項及其他應付款項 | (25,947) | (28,166) | (2,219) | (7.9%) |
| 應付關連人士款項 | (2,676) | (2,226) | 450 | 20.2% |
| 服務經營權負債 | (10,409) | (10,470) | (61) | (0.6%) |
| 遞延稅項負債 | (12,979) | (12,760) | 219 | 1.7% |
| 其他負債 | (1,852) | (1,677) | 175 | 10.4% |
| 總負債 | (94,068) | (97,342) | (3,274) | (3.4%) |
| 淨資產 | 180,619 | 166,426 | 14,193 | 8.5% |
| 代表： | | | | |
| 公司股東應佔總權益 | 180,447 | 166,304 | 14,143 | 8.5% |
| 非控股權益 | 172 | 122 | 50 | 41.0% |
| 總權益 | 180,619 | 166,426 | 14,193 | 8.5% |

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。

聯營公司及合營公司權益

聯營公司及合營公司權益增加，主要來自向杭州地鐵五號綫注資及應佔聯營公司及合營公司利潤。

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「晉海」及「晉海II」的利潤入帳，令應收款項增加。

現金、銀行結餘及存款

現金、銀行結餘及存款減少，主要由於資本性開支、向政府支付與黃竹坑站第二期有關的地價，以及借貸淨償還。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減少，主要由於淨償還借貸(主要為銀行貸款)。

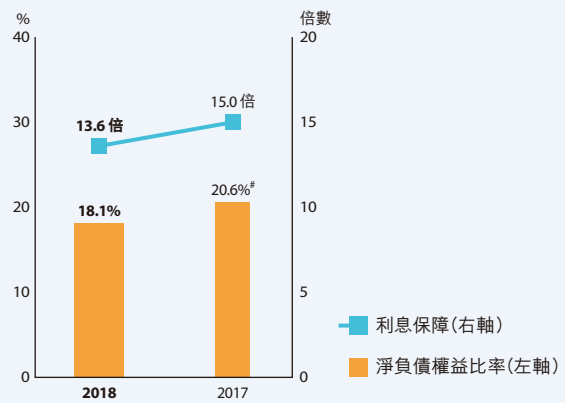
應付帳項及其他應付款項

應付帳項及其他應付款項減少，主要是由於向政府支付了與黃竹坑站第二期有關的地價。部分跌幅被從物業發展商收到的款項所抵銷。

總權益

總權益增加141.93億港元，主要來自於年內錄得的利潤，惟部分被於年內派發2017年末期普通股息及2018中期普通股息所抵銷。

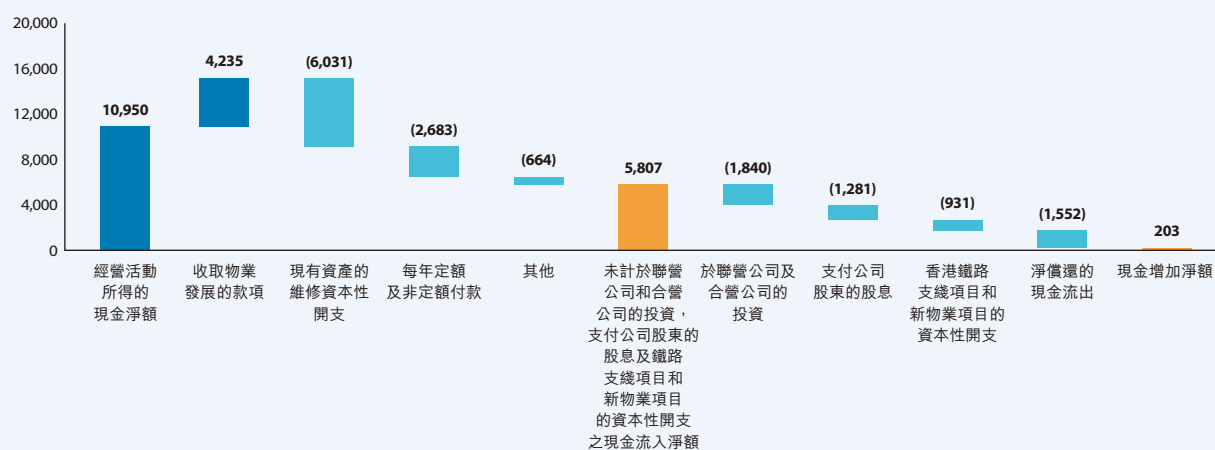
債務償還能力



倘從發展商收到有關支付黃竹坑站第二期地價的款項(已於2018年支付政府)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%。

截至2018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 | 2018 | 2017 |
|---------------------------|-----------------|-----------------|
| 經營活動所得的現金淨額 | 10,950 | 19,603 |
| 收取香港和深圳物業發展的款項 | 4,235 | 3,344 |
| 收取其他款項 | 493 | 517 |
| 收取現金淨額 | 15,678 | 23,464 |
| 資本性開支 | (6,962) | (8,523) |
| 每年定額付款 | (750) | (750) |
| 每年非定額付款 | (1,933) | (1,787) |
| 利息付款淨額 | (842) | (578) |
| 於聯營公司及合營公司的投資 | (1,840) | (310) |
| 其他付款 | (239) | (92) |
| 已付公司股東股息 | (1,281) | (15,358) |
| 已付非控股權益持有者股息 | (76) | (102) |
| 現金流出總額 | (13,923) | (27,500) |
| 融資前現金流入/(流出)淨額 | 1,755 | (4,036) |
| 淨(償還)/借貸所得的現金(流出)/流入 | (1,552) | 1,494 |
| 現金增加/(減少) | 203 | (2,542) |
| 於1月1日的現金、銀行結餘及存款 | 18,354 | 20,290 |
| 現金增加/(減少) | 203 | (2,542) |
| 匯率變動的影響 | (535) | 606 |
| 於12月31日的現金、銀行結餘及存款 | 18,022 | 18,354 |

收取物業發展的款項

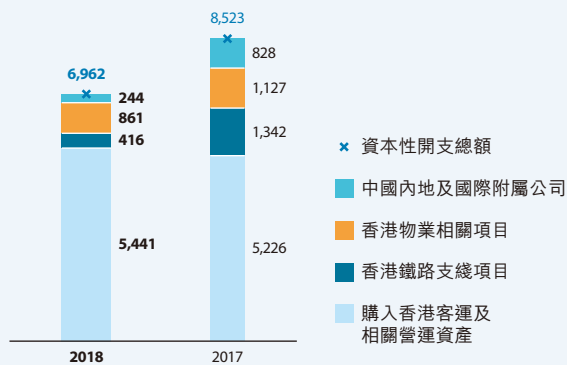
從物業發展項目收取的款項主要來自「緻藍天」(「日出康城」第三期)、油塘通風樓、黃竹坑站第三期、何文田站第二期及西鐵的物業發展項目。

於聯營公司及合營公司的投資

2018年於聯營公司及合營公司的投資主要是我們向杭州地鐵五號綫投資項目的注資。

資本性開支

(百萬港元)

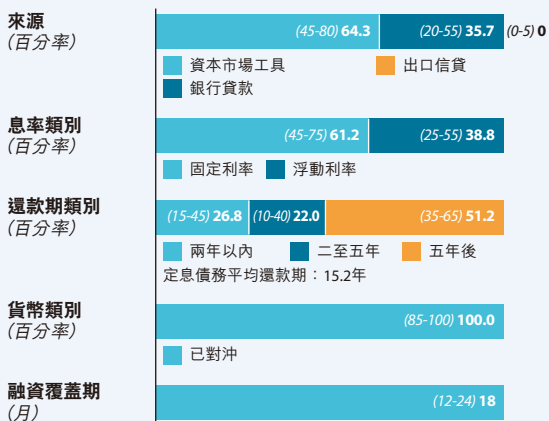


融資活動

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2018年12月31日



美國聯邦儲備局於2018年四次上調聯邦基金目標利率，每次增幅為0.25個百分點。三個月美元倫敦銀行同業拆息相應從年初的1.69%(年率，下同)逐步上升至年底時的2.81%。三個月港元香港銀行同業拆息亦跟隨美元息率從1.31%上升至2.33%。

另一方面，長期美元利率的波幅較大，10年期國庫債券孳息率從年初的2.41%低位，攀升至11月的3.24%高位，繼而大幅下跌，最終於年底收報2.68%。同樣地，10年期港元掉期利率於年初低見2.26%，到10月升至3.17%高位，其後顯著回落，於年底收報2.45%。

在此環境下，債券投資者要求較高的信貸息差，Markit iTraxx亞洲(日本除外)投資級指數由年初的66.82攀升至年底收報96.03。

2018年上半年，在信貸息差大幅提升前，公司把握港元市場資金充裕的時機，完成了年內大部分的融資活動。集團以私人配售形式發行了多項總額為15億港元的定息票據，年期由1年至30年不等。集團同時與數家銀行安排了雙邊貸款，部分用以取代還款期較短但融資成本較高的現有貸款。

集團在2016年成功訂立綠色債券框架後，於2018年6月制定了綠色融資框架，將綠色貸款及其他綠色融資工具納入其中。年內，集團發行了三項總值10億港元的綠色債券，也簽署了一項25億港元的綠色雙邊循環信貸。

借貸成本

集團綜合負債總額由2017年年底的420.43億港元減至2018年年底的402.05億港元。由於港元浮動利率上升及定息債務比例提高，集團的加權平均借貸成本由2.5%升至2.8%。

融資能力

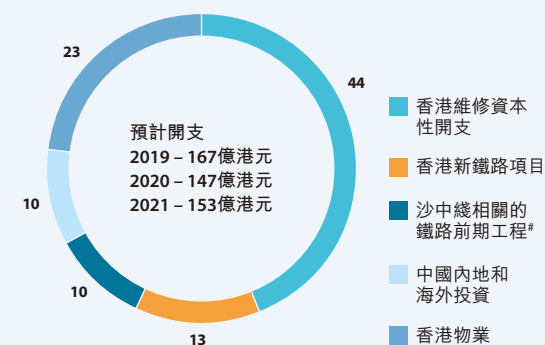
集團的資本性開支及投資主要包括三類項目 — 香港鐵路項目(包括維修)、香港物業投資及發展項目以及中國內地和海外投資項目。預計2019至2021年的總開支為467億港元。

香港鐵路項目的資本性開支(包括香港鐵路系統的維修成本)將繼續佔2019至2021年資本性開支的大部分。香港物業投資及發展項目的開支主要與「日出康城」第七期項目的投入及「日出康城」的準備工程有關。中國內地和海外投資項目的開支主要是北京地鐵十六號綫、杭州地鐵五號綫及可能收購北運河站商場所需要的資本金。

集團相信，憑藉其現金結餘及已獲銀行承諾貸出的可動用貸款額，加上可從貸款及債券資本市場隨時集資的能力，集團將足以應付其資本性開支及投資計劃。

資本性開支及投資(2019至2021年)

(百分率)



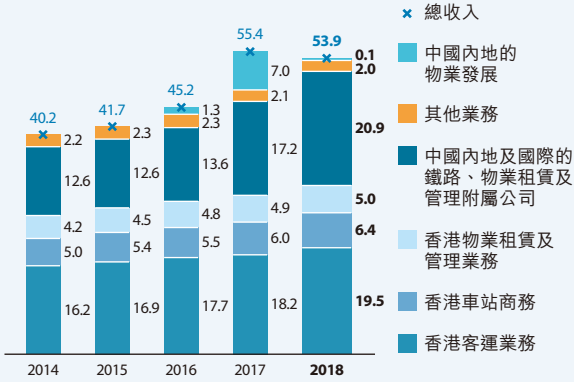
鐵路前期工程涉及港鐵與九鐵公司現有的服務經營權協議內所覆蓋由港鐵負責的資產修改、改善或擴展工程。此資本開支將大部分抵銷港鐵於沙中綫項目建造期間本應承擔的維修資本開支。

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

* 分別為港元/外幣債項的評級

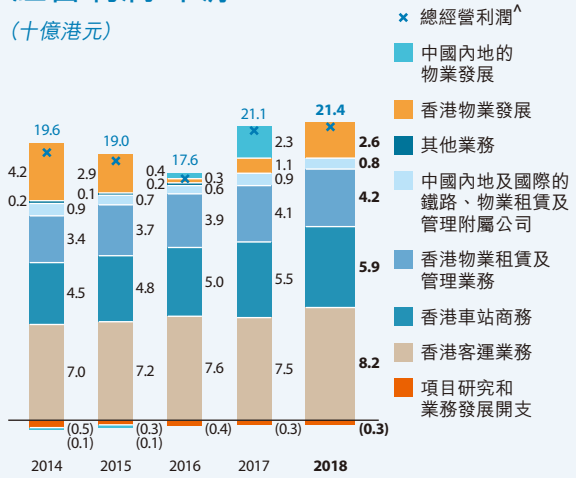
總收入

(十億港元)



經營利潤[△]來源

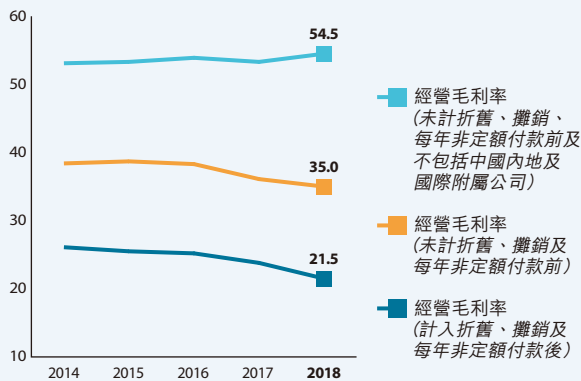
(十億港元)



[△] 代表未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤

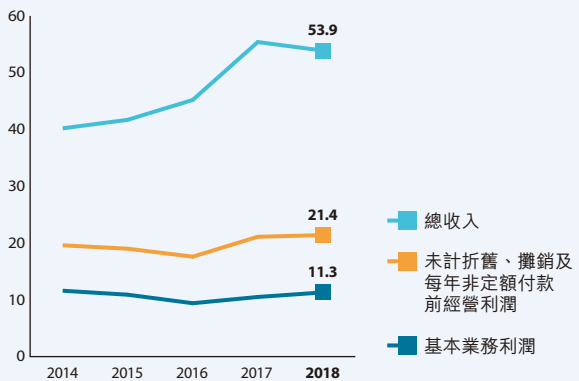
經營毛利率

(百分率)



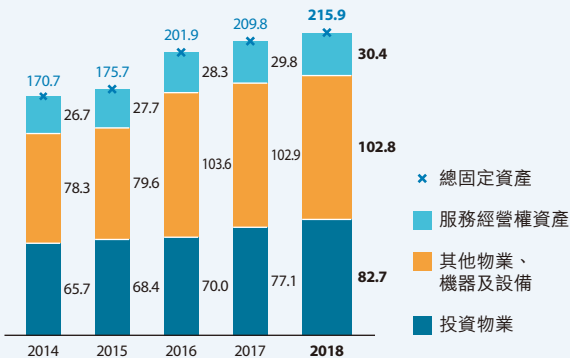
基本業務淨業績

(十億港元)



固定資產增長

(十億港元)



十年統計數字

| | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 |
|------------------------------|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 財務 | | | | | | | | | | |
| 綜合損益表 (百萬港元) | | | | | | | | | | |
| 總收入 | 53,930 | 55,440 | 45,189 | 41,701 | 40,156 | 38,707 | 35,739 | 33,423 | 29,518 | 18,797 |
| 未計折舊、攤銷及每年 非定額付款前經營利潤 | 21,442 | 21,088 | 17,624 | 19,011 | 19,639 | 15,795 | 16,133 | 17,058 | 14,951 | 13,069 |
| 折舊及攤銷 | 4,985 | 4,855 | 4,127 | 3,849 | 3,485 | 3,372 | 3,208 | 3,206 | 3,120 | 2,992 |
| 利息及財務開支 | 1,074 | 905 | 612 | 599 | 545 | 732 | 879 | 921 | 1,237 | 1,504 |
| 投資物業重估收益 | 4,745 | 6,314 | 808 | 2,100 | 4,035 | 4,425 | 3,757 | 5,088 | 4,074 | 2,798 |
| 年內利潤 | 16,156 | 16,885 | 10,348 | 13,138 | 15,797 | 13,208 | 13,514 | 15,688 | 12,844 | 10,101 |
| 來自基本業務的公司股東應佔利潤 | 11,263 | 10,515 | 9,446 | 10,894 | 11,571 | 8,600 | 9,618 | 10,468 | 8,657 | 7,303 |
| 建議及已宣派之普通股息 | 7,359 | 6,728 | 6,317 | 6,207 | 6,116 | 5,335 | 4,575 | 4,396 | 3,405 | 2,977 |
| 每股盈利 (港元) | 2.64 | 2.83 | 1.74 | 2.22 | 2.69 | 2.25 | 2.31 | 2.69 | 2.21 | 1.77 |
| 綜合財務狀況表 (百萬港元) | | | | | | | | | | |
| 資產總值 | 274,687 | 263,768 | 257,340 | 241,103 | 227,152 | 215,823 | 206,687 | 197,684 | 181,660 | 176,492 |
| 貸款、其他負債及銀行透支 | 40,205 | 42,043 | 39,939 | 20,811 | 20,507 | 24,511 | 23,577 | 23,168 | 21,057 | 23,868 |
| 服務經營權負債 | 10,409 | 10,470 | 10,507 | 10,564 | 10,614 | 10,658 | 10,690 | 10,724 | 10,749 | 10,625 |
| 公司股東應佔總權益 | 180,447 | 166,304 | 149,461 | 170,055 | 163,325 | 152,557 | 142,904 | 131,907 | 121,914 | 110,479 |
| 財務比率 | | | | | | | | | | |
| 經營毛利率 (%) | 35.0 | 36.1 | 38.3 | 38.7 | 38.4 | 37.2 | 36.1 | 36.3 | 37.0 | 50.6 |
| 經營毛利率 (不包括中國內地及國際附屬公司)(%) | 54.5 | 53.5 | 54.0 | 53.3 | 53.1 | 53.4 | 53.6 | 55.6 | 55.1 | 53.8 |
| 淨負債權益比率 (%) | 18.1 | 20.6 | 20.2 | 11.3 | 7.6 | 11.8 | 11.0 | 11.6 | 12.3 | 24.9 |
| 利息保障 (倍數) | 13.6 | 15.0 | 12.7 | 14.4 | 15.2 | 11.5 | 13.0 | 14.5 | 10.5 | 7.1 |
| 僱員 | | | | | | | | | | |
| 香港 | | | | | | | | | | |
| 管理及支援部門 | 1,932 | 1,882 | 1,837 | 1,792 | 1,756 | 1,676 | 1,600 | 1,486 | 1,362 | 1,319 |
| 車站商務 | 204 | 191 | 192 | 182 | 170 | 158 | 148 | 144 | 144 | 137 |
| 車務 | 11,948 | 11,591 | 11,349 | 10,891 | 10,404 | 10,033 | 9,460 | 9,244 | 9,026 | 8,789 |
| 項目 | 1,711 | 2,144 | 2,615 | 2,684 | 2,764 | 2,804 | 2,495 | 2,109 | 1,794 | 1,365 |
| 物業及其他業務 | 1,500 | 1,440 | 1,416 | 1,384 | 1,350 | 1,305 | 1,273 | 1,282 | 1,291 | 1,242 |
| 中國內地及國際業務 | 331 | 276 | 230 | 194 | 180 | 182 | 224 | 179 | 212 | 239 |
| 香港以外 | | | | | | | | | | |
| 海外員工 | 14,270 | 10,781 | 9,866 | 8,157 | 7,530 | 7,078 | 6,955 | 6,851 | 6,672 | 7,059 |
| 總計 | 31,896 | 28,305 | 27,505 | 25,284 | 24,154 | 23,236 | 22,155 | 21,295 | 20,501 | 20,150 |

| | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 |
|------------------------------|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 香港客運業務 | | | | | | | | | | |
| 載客車卡行車公里總數(千計) | | | | | | | | | | |
| 本地鐵路及過境服務 | 308,742 | 301,541 | 287,828 | 284,487 | 273,771 | 269,141 | 260,890 | 254,407 | 253,067 | 247,930 |
| 機場快綫 | 23,190 | 23,202 | 23,276 | 23,242 | 23,232 | 23,216 | 23,134 | 19,603 | 19,833 | 19,643 |
| 輕鐵 | 11,139 | 11,145 | 11,152 | 11,034 | 10,728 | 10,554 | 10,453 | 10,166 | 9,586 | 8,950 |
| 總乘客人次(千計) | | | | | | | | | | |
| 本地鐵路服務 | 1,669,973 | 1,637,898 | 1,586,522 | 1,577,457 | 1,547,757 | 1,474,659 | 1,431,040 | 1,366,587 | 1,298,714 | 1,218,796 |
| 過境服務 | 117,448 | 112,549 | 113,274 | 114,241 | 113,049 | 111,362 | 109,707 | 103,881 | 99,954 | 94,016 |
| 高速鐵路(香港段) | 5,302 [◎] | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 機場快綫 | 17,710 | 16,621 | 16,133 | 15,725 | 14,881 | 13,665 | 12,695 | 11,799 | 11,145 | 9,869 |
| 輕鐵 | 179,411 | 178,502 | 178,709 | 176,149 | 174,199 | 171,652 | 167,210 | 161,289 | 154,522 | 143,489 |
| 巴士 | 51,025 | 50,744 | 50,413 | 50,537 | 50,404 | 47,738 | 45,962 | 43,956 | 40,883 | 37,522 |
| 城際客運 | 3,630 | 3,698 | 3,739 | 4,080 | 4,348 | 4,324 | 4,028 | 3,787 | 3,244 | 2,921 |
| 平均乘客人次(千計) | | | | | | | | | | |
| 本地鐵路服務—周日平均 | 4,862 | 4,772 | 4,608 | 4,577 | 4,490 | 4,297 | 4,148 | 3,968 | 3,770 | 3,544 |
| 過境服務—每日平均 | 322 | 308 | 309 | 313 | 310 | 305 | 300 | 285 | 274 | 258 |
| 高速鐵路(香港段)—每日平均 | 53 [#] | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 機場快綫—每日平均 | 49 | 46 | 44 | 43 | 41 | 37 | 35 | 32 | 31 | 27 |
| 輕鐵—周日平均 | 506 | 503 | 500 | 493 | 487 | 482 | 466 | 451 | 433 | 402 |
| 巴士—周日平均 | 147 | 146 | 144 | 145 | 144 | 137 | 131 | 126 | 118 | 107 |
| 城際客運—每日平均 | 10 | 10 | 10 | 11 | 12 | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 |
| 乘客平均乘搭公里數 | | | | | | | | | | |
| 本地鐵路及過境服務 | 10.8 | 10.8 | 10.9 | 11.0 | 11.0 | 11.0 | 10.9 | 10.9 | 10.9 | 10.7 |
| 機場快綫 | 28.3 | 28.5 | 28.4 | 28.4 | 28.6 | 29.0 | 29.0 | 29.4 | 29.4 | 29.5 |
| 輕鐵 | 2.7 | 2.7 | 2.7 | 2.7 | 2.7 | 2.8 | 2.8 | 2.8 | 2.8 | 2.9 |
| 巴士 | 4.5 | 4.5 | 4.5 | 4.5 | 4.5 | 4.5 | 4.5 | 4.5 | 4.5 | 4.6 |
| 每車卡平均載客量(乘客人次) | | | | | | | | | | |
| 本地鐵路及過境服務 | 62 | 63 | 64 | 65 | 67 | 65 | 65 | 63 | 60 | 57 |
| 機場快綫 | 22 | 20 | 20 | 19 | 18 | 17 | 16 | 18 | 17 | 15 |
| 輕鐵 | 44 | 44 | 44 | 44 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 46 |
| 佔專營公共交通載容量比率(%) | | | | | | | | | | |
| 每車卡公里之港元(香港客運業務) | 49.3 | 49.1 | 48.4 | 48.5 | 48.1 | 46.9 | 46.4 | 45.4 | 44.3 | 42.6 |
| 每車卡平均載客量(乘客人次) | | | | | | | | | | |
| 總收入 | 53.4 [*] | 52.5 | 53.0 | 51.3 | 51.0 | 48.4 | 47.6 | 45.9 | 43.2 | 40.8 |
| 經營開支 | 28.2 [*] | 28.5 | 27.7 | 27.2 | 26.8 | 24.9 | 24.2 | 23.1 | 21.5 | 21.5 |
| 經營利潤 | 25.2 [*] | 24.0 | 25.3 | 24.1 | 24.2 | 23.5 | 23.4 | 22.8 | 21.7 | 19.3 |
| 每名乘客之港元(香港客運業務) | | | | | | | | | | |
| 總收入 | 9.26 [*] | 9.10 | 9.06 | 8.73 | 8.52 | 8.31 | 8.20 | 7.99 | 7.86 | 7.74 |
| 經營開支 | 4.89 [*] | 4.93 | 4.73 | 4.63 | 4.47 | 4.27 | 4.18 | 4.02 | 3.91 | 4.08 |
| 經營利潤 | 4.37 [*] | 4.17 | 4.33 | 4.10 | 4.05 | 4.04 | 4.02 | 3.97 | 3.95 | 3.66 |
| 安全表現 | | | | | | | | | | |
| 本地鐵路服務、過境服務及機場快綫 | | | | | | | | | | |
| 須呈報事故數目 [△] | 1,056 | 1,148 | 1,134 | 1,246 | 1,327 | 1,408 | 1,761 | 1,769 | 1,592 | 1,539 |
| 每百萬載客人次的須呈報事故數目 [△] | 0.58 | 0.65 | 0.66 | 0.73 | 0.79 | 0.88 | 1.13 | 1.19 | 1.13 | 1.16 |
| 公司及承建商的員工意外事故次數 [△] | 50 | 46 | 61 | 64 | 57 | 67 | 58 | 44 | 46 | 60 |
| 輕鐵 | | | | | | | | | | |
| 須呈報事故數目 [△] | 87 | 104 | 191 | 157 | 122 | 118 | 151 | 164 | 165 | 146 |
| 每百萬載客人次的須呈報事故數目 [△] | 0.48 | 0.58 | 1.07 | 0.89 | 0.70 | 0.69 | 0.90 | 1.02 | 1.07 | 1.02 |
| 公司及承建商的員工意外事故次數 [△] | 2 | 5 | 8 | 6 | 4 | 4 | 2 | 7 | 5 | 11 |

◎ 高速鐵路(香港段)於2018年9月23日投入服務。

2018年9月23日至2018年12月31日之平均。

* 不包括高速鐵路(香港段)服務。

△ 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。

△ 根據香港鐵路規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

自成立以來，港鐵活躍於國際資本市場已有40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公認的領先楷模。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。於2018年，公司在香港及海外與機構投資者及研究分析員進行約250次會面，並參與香港及全球其他主要金融市場的投資者會議和路演。

公司的周年成員大會乃與股東溝通的主要渠道之一。有關2018年周年成員大會的詳情，載於本年報第136頁至第137頁「公司管治報告書」一節「周年成員大會」內。

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、乘容量，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，公司的專責熱線亦於2018年處理了個別股東約33,000個電話查詢。

指數及認可

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。

公司年報每年亦因清晰呈報公司表現及策略而獲得充分肯定，獲得的部分獎項載於本年報「獎項」一節(第39頁)。

股價表現



2019年度財政紀要

| | |
|----------------|-------------|
| 2018年度全年業績公布 | 3月7日 |
| 周年成員大會 | 5月22日 |
| 2018年度末期股息截止 | 5月27日 |
| 登記日期股份截至過戶日 | 5月28日至5月31日 |
| 派發2018年度末期股息日 | 7月16日 |
| 2019年度中期業績公布 | 8月 |
| 派發2019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)

| | |
|---------------|------|
| 2017年度全年普通股股息 | 1.12 |
| 2018年中期普通股股息 | 0.25 |
| 2018年度末期普通股股息 | 0.95 |

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2018年12月31日持股狀況

普通股

| | |
|------------|-------------------------|
| 已發行股份 | 6,139,485,589股 |
| 香港特區政府的持股量 | 4,634,173,932股 (75.48%) |
| 自由流通量 | 1,505,311,657股 (24.52%) |

市值

| | |
|---------------|-------------|
| 截至2018年12月31日 | 2,529.47億港元 |
|---------------|-------------|

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線服務：

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

2018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

每名重鐵網絡乘客的每公里用電量
較2008年減少 **17%**



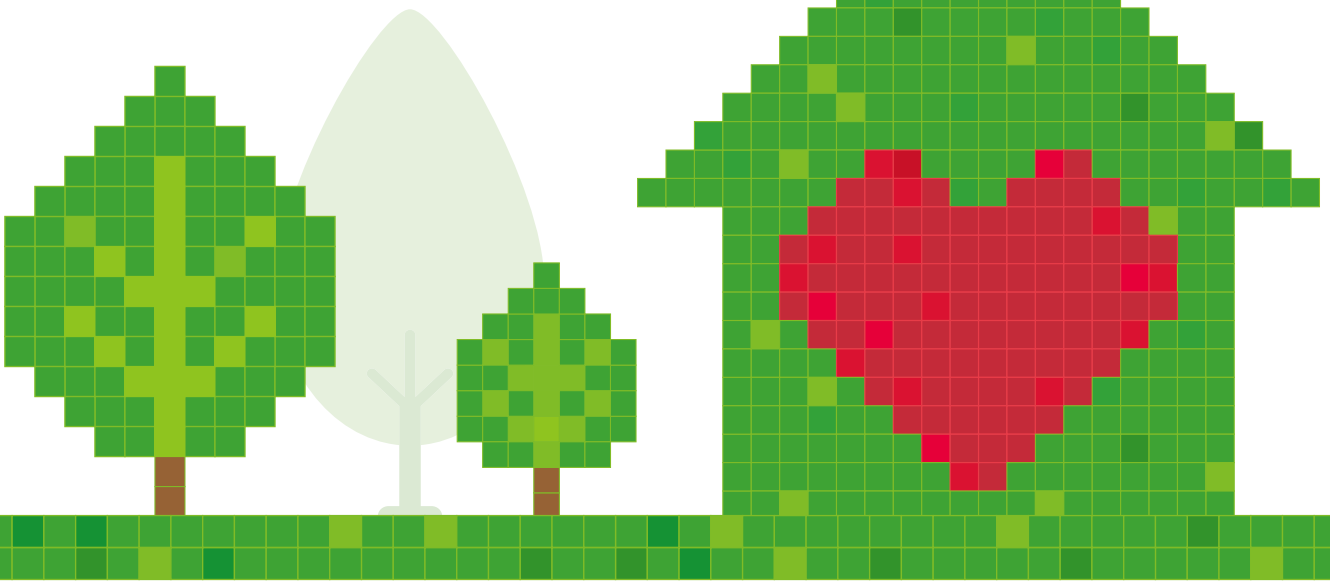
292
個義工項目，服務人次達
61,014



捐贈
2,600 萬港元
物資予非政府機構和
社區組織



社區投資達
2,800 萬港元



港鐵有一套清晰明確的長遠目標、使命和信念，此乃我們企業行為的指導原則，亦令我們締造業務成果。我們深明企業責任是維持我們作為一家對社會作出貢獻之負責任企業所不可或缺的要素。

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。在可持續的財務模式支持下，履行企業責任代表我們

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。

近二十年來，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。報告詳情載於獨立的可持續發展網頁中，該網頁為《可持續發展報告》的補充，並提供有關本公司作為負責任企業公民惠澤社群方面之舉措的進一步資料。

《2018年可持續發展報告》載有由安永會計師事務所就若干可持續發展表現數據進行獨立有限審驗後撰寫的《獨立審驗報告》。這包括香港、中國內地以及國際業務有關溫室

氣體排放量、員工流失率和培訓天數等指標、營運安全表現，以及員工、承包商及供應鏈管理數量等資料。《2018年可持續發展報告》將於2019年5月上載可持續發展網頁。

2018年增值及分配圖表(百萬港元)

已創造經濟價值



已分配經濟價值



總額：56,530

總額：56,530

註：

- 1 未計及2,600萬港元的員工薪酬。
- 2 不包括與香港鐵路系統維修有關的21.69億港元、予以資本化作為資產的11.78億港元及可收回的5.66億港元員工薪酬。
- 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18.93億港元經營成本。
- 4 不包括予以資本化作為資產的4.07億港元利息開支。
- 5 代表本期稅項，不包括遞延稅項。
- 6 包括捐贈、贊助及其他社區參與貢獻，並不包括27.69億港元恆常車費優惠及推廣和2,600萬港元實物捐贈。
- 7 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分者及投放於香港鐵路系統的資產維修、更新及提升的金額。

管治及政策

我們所有企業責任措施均符合我們的業務目標及企業價值觀，並以企業管治框架作為藍本。

公司的企業責任管理方針包括多項政策，其中包括企業責任政策(已於2017年更新)、安全政策、綠色採購政策及氣候變化聲明。董事局的企業責任委員會對上述政策進行監督，負責提供策略指引以及檢討公司企業責任方面的實務和表現。請參閱本年報「企業管治報告」(第123頁至第124頁)中的「企業責任委員會」，以了解其主要職責。我們的企業責任督導委員會透過提供指引和建議，促進各處別負責任地經營實務，從而協助我們在企業責任方面的工作。



我們如何營運業務

安全

顧客、僱員以及業務夥伴的安全是公司的首要目標。我們透過促進安全第一的文化、推動持續改進以及接觸並教育持份者遵守安全政策及其目標下之要求，確保創造一個安全和健康的環境。每四年檢討並制定一次的「公司安全策略計劃」有助我們管理所有業務範疇的安全問題，並配合公司的急速發展和全球擴張的業務。公司行之有效的「公司安全管理模式」，為監督公司業務八大核心元素的安全表現，提供高效而完善的框架。

我們在確保持續改進顧客安全方面的工作，令香港重鐵和輕鐵網絡於2018年的須呈報事故較前一年減少。有關顧客安全的進一步詳情載於本年報「香港客運業務」(第43頁)

以及《2018年可持續發展報告》和可持續發展網站的安全章節。港鐵為員工、承建商和系統貫徹執行同樣嚴謹的安全方針。為了向所有同事推廣安全第一的文化，我們每年均會舉辦「公司安全月」，並透過各種措施處理個別的安全事宜。我們在資產維護方面作出龐大投資，並於項目周期的每一個階段評估對營運安全的影響。

環境及天然資源

我們致力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可為城市的大量人口提供客運服務，被公認為最符合環境可持續性的運輸方式。因此，港鐵對環境最大的貢獻是避免例如路邊廢氣排放等污染。在這基礎上，我們致力減少直接排



放、有效使用資源及減低公司業務的環境影響。我們在企業責任政策中載列有關主要環境範疇的詳細指引。在香港展開任何項目之前，我們都會進行環境影響評估，並確保引入及執行紓緩措施。在建造和營運期間，我們會執行經獨立審核及認證符合ISO 14001標準的環境管理系統。

在早前建立的綠色債券框架的基礎上，我們於2018年6月訂立了新的綠色融資框架，以涵蓋更多類型的綠色融資(包括綠色貸款和綠色信貸)。新框架採納了亞太區貸款市場公會於2018年3月發出的《綠色貸款原則》內的建議，使公司能夠進一步推進公共交通基礎設施的可持續發展，同時展現我們對綠色融資舉措的支持。相關投資的更多詳情將會刊載於2019年5月在可持續發展網頁內發布的年度《綠色債券報告》。

減少用電量是本公司的重要目標。我們訂立了目標，使重鐵網絡每乘客每公里的用電量在2020年之前，從2008年的水平降低21%。到2018年年底為止，公司已減少了17%的用電量。我們實施了一系列措施來提高能源效益，包括將車站的空調冷卻裝置更換為較具能源效益的型號。

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，以及其他國際機構發布的指引。

此外，我們在建造新鐵路時，一直致力保護及締造綠化環境。為此，我們在新建的香港西九龍站種植超過700棵樹木及灌木。我們亦透過於落馬洲濕地的管理工作，展示我們在生物多樣性方面的承諾。

我們的人才

港鐵的員工是公司最寶貴的資產。我們致力營造一個投入度高、彼此支持、共融關懷及歡迎創新思維的工作環境。我們提供各種專業及個人發展機會，確保維持技能熟練的工作團隊，以配合公司目前和未來的需要。詳情載於本年報「人力資源」(第112頁至第115頁)。

我們的顧客

我們致力提供優質的服務及良好的顧客體驗。我們透過定期的溝通和反饋活動了解顧客的需要，並不斷改善顧客服務，包括在香港西九龍站啟用不久後設立意見區，以收集顧客的意見。公司在香港的服務的周日平均容量為588萬人次，在中國內地及國際鐵路業務的周日平均容量約為683萬人次。進一步詳情載於本年報「香港客運業務」(第40頁至第53頁)以及「中國內地及國際業務」(第80頁至第89頁)。

我們的供應商

所有供應商與承包商均須遵守我們的《供應商行為守則》，守則訂立一個強制性的行為框架，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。我們的綠色採購政策促進公司內部以及供應商和承包商達致高水平的環保及可持續發展標準。

我們如何為社會作出貢獻

我們透過「心繫社區」平台，推行措施扶助社群。我們的計劃與活動均經精心設計，幫助並吸引全港18區的社群。此外，我們透過「港鐵·藝術」計劃提升乘客的旅程體驗，並為本地及國際藝術家提供一個展示作品的場所。

青少年

我們為青年人投放資源，因為青年人是我們的顧客、未來的領導者以及創新者。我們的目標是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2018年，逾12,000名年輕人參與了我們的青少年計劃。

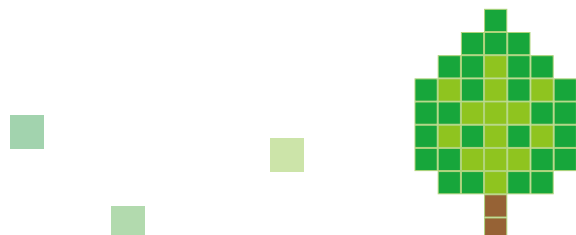
2017年，公司推出了「STEM創未來」計劃，鼓勵中學生將他們在科學、科技、工程及數學（「STEM」）科目學到的知識，運用到現實世界的挑戰中。我們的同事與學生分享如

何將STEM知識應用到每天為數以百萬計乘客提供的客運服務中。於2018年4月28日舉行的「STEM創未來」概念展示日，是這個橫跨整個學年的計劃所舉行的最後一個環節。同學們展示了他們對「共融及可持續發展社區」的願景。三支表現最優秀的隊伍於2018年夏季前往瑞典，了解港鐵在當地的業務。

「週末『躍匯』藝文青」計劃是我們於2018年內推出的新活動，旨在支持具表演才華的大專生，開拓年輕人的藝術領域。在香港青年協會的支持下，我們希望在香港站的「港鐵藝術舞臺」為樂隊、舞蹈團、無伴奏合唱團等提供定期的表演平台。

我們亦繼續舉辦「青思聚」，讓青少年可與港鐵管理層交流意見，而我們的「從校園到就業」計劃則讓青少年更容易適應從校園到職場的轉變。

2018年，公司每年舉辦的暑期計劃「Train' 出光輝每一程」踏入十周年，超過200名中學生參與了為期八天的活動。計劃透過體驗營、工作坊、社區服務及工作體驗，增強參加者的信心，提升他們的溝通和領導技巧，擴闊他們的人脈網絡，以及加深他們對事業發展不同選項的了解。



關懷社區

「鐵路人 鐵路心」是「心繫社區」計劃的核心項目，鼓勵員工利用工餘時間服務社區。我們的員工和退休員工於2018年籌辦了292個義工項目，超過5,600人次參與。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。我們於2018年年底舉辦以環保為主題的「港鐵義工月」。義工隊的其中一項特別活動，是捐贈落馬洲濕地捕獲的大魚，為長者製作飯餐。

除了舉辦多項義工活動外，我們亦透過向社區項目投入2,800萬港元，以示對社區的支持，而我們的員工向香港公益金、香港癌症基金以及香港救助兒童會等慈善機構共捐出264,000港元善款。

在2018年，港鐵繼續為約66個非牟利組織提供免費廣告位，以支持他們的工作。公司亦在西鐵綫沿綫合共提供12間商店，以優惠租金租予社會企業。

此外，港鐵由2018年10月開始繼續舉辦「18區 x 港鐵昂坪360『耆趣』遊」計劃，與18區區議會合作，邀請超過12,000名長者免費乘坐纜車，並在昂坪市集享用免費午餐，以及參與互動遊戲，以加強長者的鐵路安全意識。

文化藝術

公司的「港鐵·藝術」計劃，旨在透過優秀的藝術作品和藝術活動，提升乘客的旅程體驗，為生活注入色彩。我們於年內舉辦了多場藝術展覽活動，包括在「德福廣場」與香港知專設計學院共同舉辦「Cream of the Crop」展覽，展出香港知專設計學院學生的作品。

此外，三件新的車站藝術作品亦向公眾展出。英國街頭藝術家Remi Rough創作的「動感清晨」為鰂魚涌站其中一條長的地下通道增添色彩。在深水埗站，「城市的特性」和「深水埗之椅」是港鐵員工與薩凡納藝術設計大學攜手合作的作品，學生透過「SCAD X MTR」項目將他們的創意設計活現出來。香港西九龍站通車亦為港鐵網絡新增六件藝術品，進一步提升乘客的旅程體驗。

2018年7月，港鐵在亞洲協會香港中心舉行的「The Rise of Public Art in Hong Kong」上推出「港鐵·藝術」第二輯。該書收錄了自2012年以來於港鐵網絡中增設的29件新藝術作品，並記錄了受委託在港鐵車站設置藝術的創作過程。



指數及認可

公司繼續是全球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及富時社會責任指數。公司亦再次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，以及在最新一期的「香港企業可持續發展指數」（香港中文大學開展的一項獨立調查）中名列第三。

2018年，我們在履行企業責任方面繼續獲得廣泛的肯定，部分獎項載於本年報的「獎項」（第39頁）。

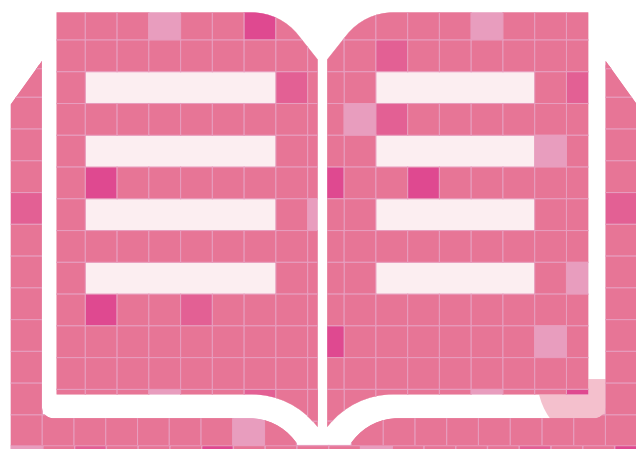
人力資源

每名香港員工的平均
培訓日數

8.2天

香港員工自願離職率

4.7%



員工的熱誠盡忠是港鐵賴以成功的最寶貴資產，因此我們致力啟發、連繫及培育員工。我們於年內榮獲多個獎項，肯定我們在這方面的努力，詳情載於「獎項」部分（第39頁）。

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。聯營公司在香港及全球各地共僱用15,431名員工。

羅致、培育及挽留人才

年內，我們透過多項措施招攬人才、加強員工聯繫和激勵員工，並推行不同的培訓課程和人才發展計劃。2018年，公司在香港聘請了1,790名新員工，而員工自願離職率維持在4.7%的低水平。

為配合目前及未來的營運需要，公司透過各項活動招攬人才，包括舉辦一系列招聘日，並更新網上招聘平台，優化求職者使用體驗。為確保人才供應充裕，公司透過多項見習人員發展計劃招聘了22名優秀的畢業生，同時聘請了75名學徒及19名見習技術員。

為推動青少年發展及參與，公司於2018年提供了162個實習生職位予於本港就讀學士學位或高級文憑課程的學生。港鐵亦與政府合作，推行「企業內地與海外暑期實習先導計劃」，並與香港中文大學協辦「中大寰宇暑期實習計劃2018」，為11名學生提供到港鐵在中國內地及海外業務單位工作的機會。

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。公司透過「企業人才評核程序」及「企業人才管道計劃」甄選及培育各級人才，為他們制定個人化的發展計劃，提供處別內、跨處別和跨地域的職位輪調，拓闊員工視野。這不但有助豐富員工經驗以配合長遠事業發展，亦有助配合公司繼任計劃。

為維持市場競爭力及挽留人才，港鐵繼續提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期的獎勵計劃，以及廣泛的事業發展機會。我們定期進行檢討，以提升薪酬競爭力，並於2018年1月推行新的管理人員「核心獎勵計劃」。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員工激勵計劃及獎勵，肯定及獎勵員工的表現及貢獻。



激勵和聯繫員工

公司於2018年2月於全公司展開名為「鞏固文化」的大型活動，以助港鐵蓬勃發展，迎接新的挑戰。活動涵蓋「多向溝通」、「高效創新」、「共同協作」及「靈活變通」四個核心重點。公司於2018年3月更推出「文化里數」宣傳計劃，向員工闡述上述四個重點，逾50名倡導先鋒及專責小組成員協助向不同處別的同事傳達加強企業文化的訊息。

公司的員工協商機制有超過900名由員工選出的代表參與其中，作為管理層與員工之間的主要溝通橋樑。公司於每季發放經管理層與員工代表積極溝通後所採取的行動詳情。

年內，公司亦舉行了兩次管理層溝通會，2018年9月舉行的溝通會有750名在香港的經理出席，另有300名在海外的經理觀看會議直播。

公司繼續透過內部跨國溝通平台「MTRconnects」與全球同事分享公司的最新發展和港鐵故事。截至2018年12月31日，平台錄得逾140萬瀏覽人次，單一訪客超過28,300人。年內，「增進員工溝通計劃」亦推出新平台，以便部門經理傳達企業訊息。



持續學習及發展的文化

港鐵為員工提供各種培訓及發展課程，使員工可盡展所長。於2018年，我們在香港舉辦了7,549項培訓課程，為每名員工提供平均8.2天的培訓。此外，我們亦設有網上平台，

鼓勵員工在課堂以外學習。作為全球員工投入度調查的跟進行動之一，我們於2018年1月推出「逆向師徒計劃」。

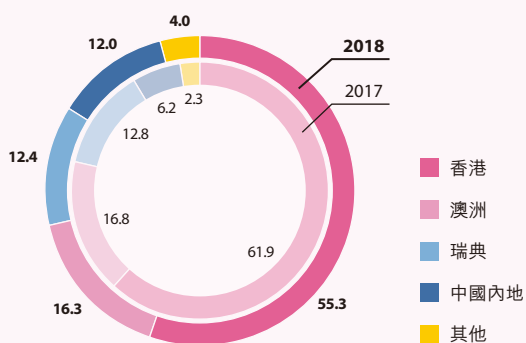
推動精益求精

「臻善圈」計劃繼續促進創新，鼓勵員工精益求精。於2018年，公司開辦超過55個以「創意匯聚在今天，臻善成就在明天」為主題的培訓班，而員工所提交的提案超過

930項。港鐵臻善圈周年發布大會首次加入由三個國際業務單位負責的臻善圈提案分享環節。「員工創意計劃」已推行37年，一直是鼓勵員工於工作間發揮創意的有效渠道。

按地域劃分的員工數目分佈

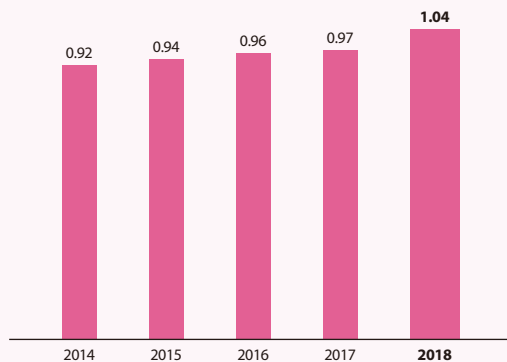
(百分率)



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)



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」國家。港鐵學院亦於香港提供愈來愈多經評審課程和短期課程，為社區培育新一代的鐵路專才。

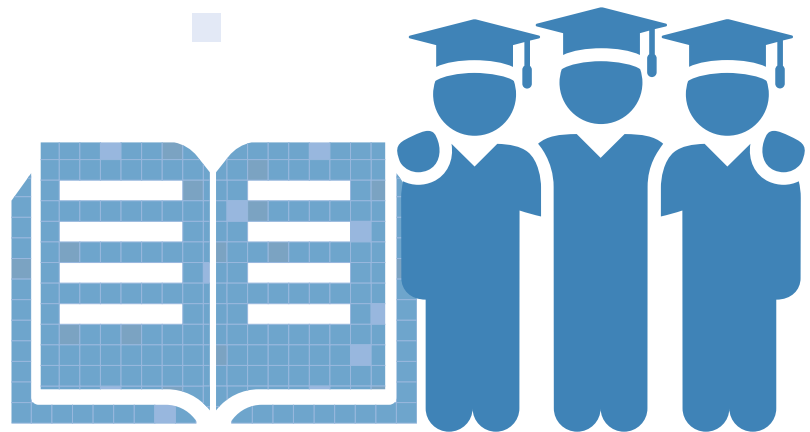
2018年，企業課程的第三階段已完成，吸引35名參加者，他們來自澳洲、巴西、法國、德國、香港、印度、日本、馬來西亞、菲律賓、新加坡及瑞典等11個國家和地區。學院的第三個經評審課程「運輸營運及管理高等文憑」，已於2018年4月獲授認證資格。2018年10月，「運輸學文憑」課程的第一屆學員修畢課程，成為學院的首批畢業生。總結全年，港鐵學院的培訓課程吸引逾1,100名來自香港及海外的學生報讀。

香港方面，港鐵學院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)。學院亦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。該課程獲得教育局批准，獲納入香港中學文憑考試的科目，並已於2018/2019中學學年推出。港鐵學院亦一直透過短期課程和本地學校課程接觸年輕人，對課程的反應亦非常正面。

2018年6月，觀塘區議會議員參觀港鐵學院，以進一步了解學院設施、課程及願景。

港鐵學院繼續加強在海外的業務發展，特別是「一帶一路」國家。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。我們正就有關規劃及詳細的合作安排進行討論。在泰國，港鐵學院一直為曼谷亞洲理工學院提供有關鐵路的碩士課程提供協助。2018年2月，計劃興建印尼首個集體運輸系統的PT Mass Rapid Transit Jakarta就開辦雅加達運輸學院與港鐵學院簽署了一項顧問協議。2018年4月，港鐵學院與菲律賓Far East Air Transport Incorporated University簽訂諒解備忘錄，合作培育當地鐵路專才。同月，學院與英國伯明翰大學簽訂諒解備忘錄，為香港及其他國家的學員提供遙距學習課程。

港鐵學院亦繼續支持軌道交通卓越交流平台的發展。「一帶一路」國家的鐵路營運商可以透過港鐵創辦的這個多層面平台建立聯繫。



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。董事局注重持續努力不懈地為公司改進公司管治，並迅速採取行動以回應已辨識可改進的機會。

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。

就沙田至中環綫(「沙中綫」)工程項目於2018年發生的事件，公司已進行分析，以認清公司風險管理與內部監控系統可持續改善的地方。以下為已制定的主要行動摘要：

(a) 「新鐵路項目交付及成本」是公司早已辨識的其中一個主要風險管理範疇，當中已包括施工質量的考慮。有見於高鐵香港段工程項目遇上工期延誤和超支情況，相關企業風險以往聚焦於工程進度計劃及成本控制方面。自沙中綫工程項目施工質量問題浮現後，「新鐵路項目交付及成本」這一風險管理範疇已被更新為「新鐵路項目質量、交付及成本」，以突顯質量的重要性，並確保其得到適當的重視。

(b) 為確保在董事局層面上的相應監督，公司工程委員會在獲得董事局的授權下負責監督公司的重大資本性工程項目，並於2018年審閱及更新其職權範圍以擴大其監管範圍，涵蓋與質量管理相關事宜。此外，工程委員會在外聘顧問協助下進行了檢討，辨識了48個可行的項目，包括短期及長期改善措施，以供實施。公司已推行了一個積極的改善行動，其中15項改善措施已於2019年2月完成，當中特別包括：

- 將質量保證職能由工程處轉移至技術工程處以提升獨立的質量保證；
- 採用科技以加強工地監督及監測的活動並增強對相關工作記錄的可追溯性，並以使工程項目管理團隊及執行總監能實時檢測工程項目的關鍵表現指標；
- 為工程處內不同組別的工作人員提供一系列培訓計劃，特別針對工地監督和質量監督的責任；及
- 成立審核小組，對現有工程項目管理程序進行深入審核並作出重新草擬，以確保其仍然符合目的及與行業最佳常規一致。

這些建議已按既定目標推行，並由工程委員會監督其執行的進度；

(c) 公司的審核委員會亦已要求管理層，在外聘顧問協助下，對香港營運業務的內部監控及風險管理系統作出檢討，以作持續改善。基於不同的調查、驗證及改進行動正分別進行中，是次檢討並不包括公司工程處別內的流程及程序。此次檢討會分階段進行，第一階段已於2019年2月展開。

(d) 在2019年，內部審核部將擴大其審核範圍以涵蓋新建鐵路工程項目的建造質量管理。審核範圍將特別涵蓋上文所提及由工程委員會所作的檢討而引申出針對制衡程序的改進行動。

有關沙中綫事件的背景與最新情況以及沙中綫帳項處理的概要分別載於本年報第75頁至第79頁及第255頁至第256頁。

遵守《企業管治守則》

在截至2018年12月31日止年度內，公司已遵守守則。

公司持續關注外界對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。

正如上年度年報所述，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、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。自諮詢開始，公司已作出預備，以確保其對遵守新要求已準備就緒。聯交所於2018年7月公布了諮詢總論，而新要求已於2019年1月1日起生效，公司已遵守所有新要求。

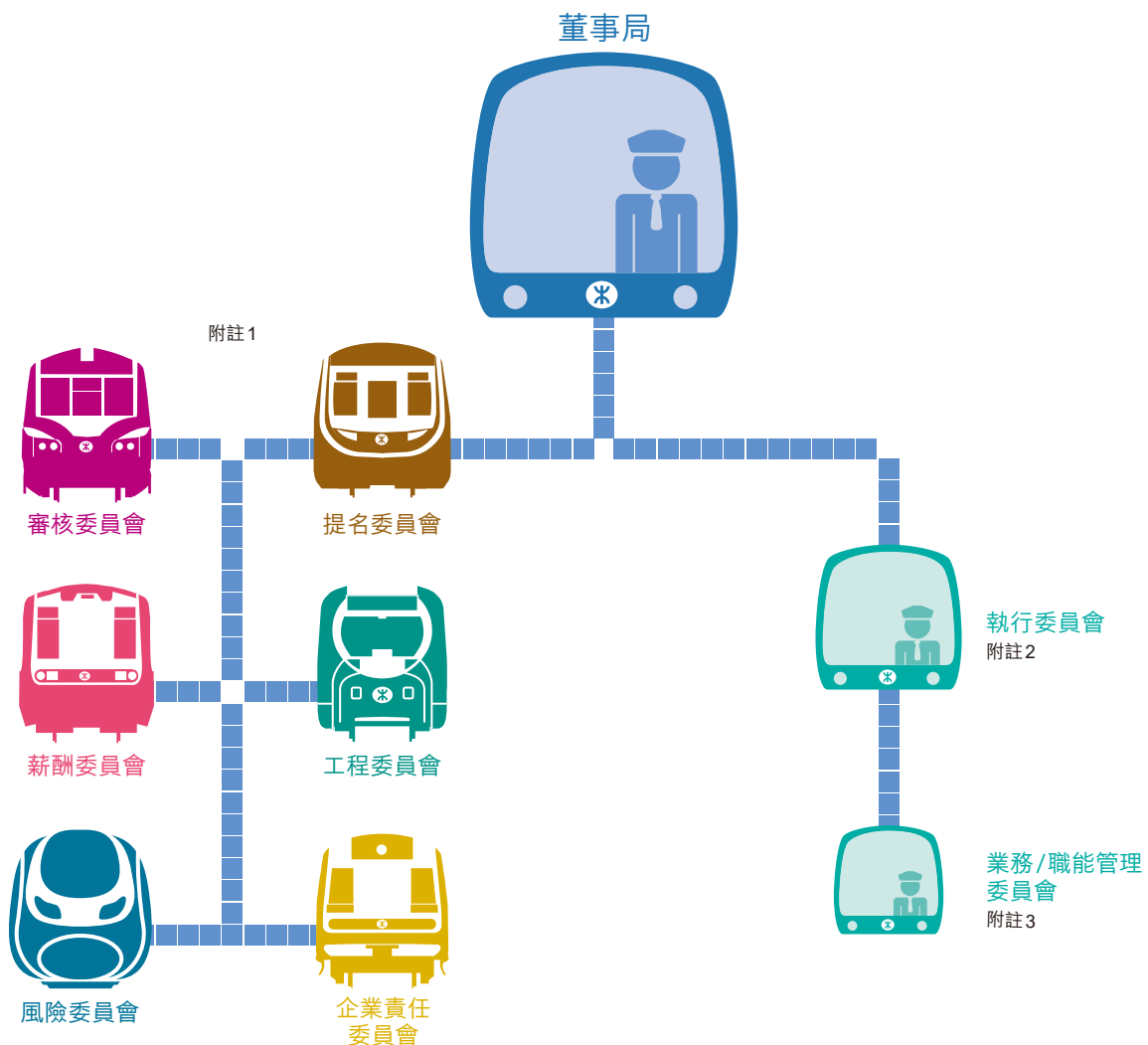
董事局

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。

於2018年，理解到公眾對沙中綫項目相關事件的關注，董事局及公司的工程委員會(獲董事局授權)舉行了多次特別會議以考慮和監督與沙中綫項目相關的事件和問題。

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)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；及執行委員會由行政總裁領導以及由其他九名執行總監會成員組成。
3. 主要的業務/職能管理委員會列載於本年報第131頁至第132頁。

董事局及執行總監會成員 於2018年出席會議和培訓之記錄

| 會議總次數 | 出席會議 | | | | | | | | | | 2018周年 成員大會 | 培訓 ^a |
|--|-------|------|------|------------------|------------------|------------------|--------------------|------------------|------------------|-----|----------------|-----------------|
| | 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 | | | |
| 會議總次數 | 7 | 4 | 5 | 4 | 1 | 2 | 10 | 4 | 2 | 1 | | |
| 董事局成員 | | | | | | | | | | | | |
| 非執行董事 | | | | | | | | | | | | |
| 馬時亨教授 ⁽¹⁾ (主席) | 7/7 | 4/4 | 5/5 | | 1/1 | 2/2 | | | 2/2 ^c | 1/1 | √ | |
| 劉怡翔 ⁽²⁾ (財經事務及庫務局局長) | 3/7 | 0/4 | 2/5 | | 0/1 | 1/2 | | | | 0/1 | √ | |
| 運輸及房屋局局長 (陳帆) ⁽³⁾ | 4/7 | 2/4 | 3/5 | | 0/1 | 0/2 | | | | 0/1 | √ | |
| 發展局常任秘書長(工務) (林世雄) ⁽⁴⁾ | 1/1 | 不適用 | 0/1 | | | | 1/1 | 1/1 | | 不適用 | √ | |
| 運輸署署長 (陳美寶) ⁽⁵⁾ | 6/7 | 3/4 | 5/5 | 4/4 | | | | 4/4 | | 0/1 | √ | |
| 獨立非執行董事 | | | | | | | | | | | | |
| 包立賢 ⁽⁶⁾ | 6/7 | 4/4 | 4/5 | 4/4 | | | | 4/4 ^c | | 1/1 | √ | |
| 陳黃穗博士 | 7/7 | 4/4 | 5/5 | | 1/1 | | | | 2/2 | 1/1 | √ | |
| 陳阮德徽博士 ⁽⁷⁾ | 6/7 | 2/4 | 3/5 | | | 2/2 ^c | 9/10 | | | 1/1 | √ | |
| 鄭海泉 ⁽⁸⁾ | 7/7 | 3/4 | 3/5 | | | 2/2 | | | 1/2 | 1/1 | √ | |
| 周永健博士 ⁽⁹⁾ | 6/7 | 3/4 | 3/5 | | | 2/2 | 8/10 | | | 0/1 | √ | |
| 方正博士 | 7/7 | 3/4 | 4/5 | 4/4 ^c | 1/1 | | | | | 1/1 | √ | |
| 關育材 | 7/7 | 4/4 | 5/5 | | | | 9/10 | 3/4 | | 1/1 | √ | |
| 劉炳章 | 5/7 | 3/4 | 4/5 | | | | 9/10 | | 1/2 | 1/1 | √ | |
| 李慧敏 ⁽¹⁰⁾ | 4/4 | 4/4 | 3/4 | 2/3 | | | | 3/3 | | 不適用 | √ | |
| 李李嘉麗 | 7/7 | 4/4 | 5/5 | 3/4 | | | | | 2/2 | 1/1 | √ | |
| 石禮謙 ⁽¹¹⁾ | 7/7 | 4/4 | 5/5 | | 1/1 ^c | | 9/10 | | | 1/1 | √ | |
| 鄧國斌 | 6/7 | 3/4 | 4/5 | | | 2/2 | | 4/4 | | 1/1 | √ | |
| 黃子欣博士 ⁽¹²⁾ | 7/7 | 3/4 | 4/5 | | 1/1 | | 10/10 ^c | | | 1/1 | √ | |
| 周元 ⁽¹³⁾ | 7/7 | 2/4 | 4/5 | 3/4 | | | | 3/4 | | 1/1 | √ | |
| 執行董事 | | | | | | | | | | | | |
| 梁國權(行政總裁) ⁽¹⁴⁾ | 7/7 | 4/4 | 5/5 | | | | | | 2/2 | 1/1 | √ | |
| 執行總監會及執行委員會成員 | | | | | | | | | | | | |
| 梁國權 | 7/7 | 4/4 | 5/5 | | | | | | 2/2 | 1/1 | √ | |
| 金澤培博士 ⁽¹⁵⁾ | | | | | | | | | | 1/1 | √ | |
| 鄭惠貞 | | | | | | | | | 2/2 | 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 | √ | |
| 楊美珍 | | | | | | | | | | 1/1 | √ | |
| 2018年度內之變更 | | | | | | | | | | | | |
| 非執行董事 | | | | | | | | | | | | |
| 前發展局常任秘書長(工務) (韓志強) ⁽¹⁶⁾ | 4/6 | 3/4 | 3/4 | | | | 5/9 | 2/3 | | 0/1 | √ | |
| 獨立非執行董事 | | | | | | | | | | | | |
| 文禮信 ⁽¹⁷⁾ | 3/3 | 不適用 | 1/1 | 1/1 | | | | 1/1 ^c | | 0/1 | √ | |
| 執行總監會及執行委員會成員 | | | | | | | | | | | | |
| 張少華 ⁽¹⁸⁾ | | | | | | | | | | 1/1 | √ | |
| 黃唯銘博士 ⁽¹⁹⁾ | | | | | | | | | | 1/1 | √ | |

說明：

董事局會議

定期會議
特別會議
私人會議

C - 各董事局委員會會議主席

Ω - 包括：(i) 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(ii) 出席為新任的董事而設的先導計劃及熟悉計劃

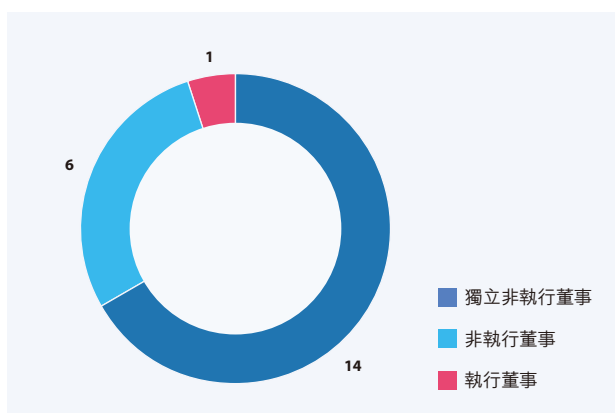
董事局委員會會議

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

附註：

- 馬時亨教授獲財政司司長法團續任為董事局主席，任期為六個月，由2019年1月1日起至2019年6月30日止(包括首尾兩日)。公司於2019年3月7日宣布，馬教授將會在其任期於2019年6月30日屆滿後退任主席一職，並退任公司董事局成員、企業責任委員會主席，提名委員會成員以及薪酬委員會成員。
- 劉怡翔先生(財經事務及庫務局局長)的替任董事代表他出席了四次定期會議、三次特別會議、三次私人會議、一次提名委員會會議、一次薪酬委員會會議及於2018年5月16日舉行的2018周年成員大會(「2018周年成員大會」)。劉先生沒有出席於2018年8月20日就高鐵香港段營運安排而舉行的特別會議，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
- 陳帆先生(運輸及房屋局局長)的替任董事代表他出席了三次定期會議、一次特別會議、一次私人會議、一次提名委員會會議及一次薪酬委員會會議。陳先生沒有出席於2018年8月20日就高鐵香港段營運安排而舉行的特別會議，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
- 自2018年10月13日起，林世雄先生獲委任為發展局常任秘書長(工務)，憑藉該委任於同日起成為公司非執行董事、工程委員會成員及風險委員會成員。
- 陳美寶女士沒有出席於2018年8月20日就高鐵香港段營運安排而舉行的特別會議，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
- 包立賢先生原為風險委員會成員，獲董事局委任為風險委員會主席，於2018周年成員大會完結後生效。他有一次定期會議及一次特別會議以電話會議方式參與。
- 陳阮德徵博士有一次工程委員會會議以電話會議方式參與。
- 鄭海泉先生有一次特別會議以電話會議方式參與。
- 周永健博士有一次定期會議、一次特別會議及一次私人會議以電話會議方式參與。
- 李慧敏女士於2018周年成員大會獲推選為董事局新成員及於該會完結後成為公司獨立非執行董事，她亦同時間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。
- 石禮謙先生有三次定期會議、一次特別會議、兩次私人會議及一次工程委員會會議以電話會議方式參與。
- 黃子欣博士有一次工程委員會會議以電話會議方式參與。
- 周元先生有兩次特別會議、一次審核委員會會議及一次風險委員會會議以電話會議方式參與。
- 公司於2019年3月7日宣布梁國權先生將於2019年4月1日退任行政總裁一職，並退任公司董事局成員、企業責任委員會成員及執行總監會成員。
- 自2018年8月7日起，在新的工程總監獲委任及履新前，金澤培博士負責監督公司工程處的管理。公司於2019年3月7日宣布金博士將由2019年4月1日起獲委任為公司行政總裁、董事局成員以及企業責任委員會成員。
- 自2018年10月13日起，韓志強先生不再擔任發展局常任秘書長(工務)，因此自同日起亦不再出任公司非執行董事、工程委員會成員及風險委員會成員。韓先生的替任董事代表他出席了兩次定期會議、一次私人會議、三次工程委員會會議及一次風險委員會會議。在得到工程委員會的同意下，政府委派陳福耀先生代表韓先生出席了一次工程委員會會議。韓先生沒有出席於2018年8月20日就高鐵香港段營運安排而舉行的特別會議，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
- 文禮信先生於2018周年成員大會完結後，退任公司獨立非執行董事、風險委員會主席及審核委員會成員。
- 張少華先生與公司的服務合約已於2018年7月17日屆滿，在同時間起，不再擔任港鐵學院校長及公司執行總監會成員。
- 黃唯銘博士於2018年8月7日辭去公司工程總監之職務，並不再擔任執行總監會成員。

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報告的「董事局及執行總監會成員」一節內(第154頁至第169頁)。

董事局現有21位成員，由14位獨立非執行董事、六位非執行董事及一位執行董事組成。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。

於2018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75.48%，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)(現由林世雄先生擔任)；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(根據章程細則下須輪值退任的要求除外)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。

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2018年的出席記錄載於本年報第120頁至第121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139頁至第141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146頁至第147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148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149頁至第153頁)。

提名委員會

主要職責：

- 至少每年對董事局的架構、人數及組成(包括觀點、技能、多元化、知識及經驗方面)進行檢討，並按公司的企業策略向董事局作出任何改動建議；
- 物色具備合適資格可擔任董事局成員的人士，並挑選提名有關人士出任董事或就此向董事局提出建議；
- 評核獨立非執行董事的獨立性，及在被建議提名為董事的候選人將會出任其第七間(或以上)上市公司的董事職位時，評估該候選人是否能夠投入足夠時間處理董事局事務；
- 就董事局成員的委任或重選以及董事局成員繼任計劃向董事局提出建議；及
- 向董事局提名及推薦人選，以填補行政總裁、財務總監及營運總監(倘營運總監的職位存在)的職位。

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：

- 董事局的人數、架構及組成以及董事局所擬定應有的技巧、經驗及觀點與角度的列表；
- 於2018周年成員大會由股東委任董事局新成員；
- 重選於2018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。

提名委員會已對董事局的人數、架構及組成作出年度檢討，認為現有組合對公司的策略是合適的。提名委員會亦評估了並認為董事局現時擁有均衡的技巧、經驗及多元化的觀點與角度，及能有效率及有效益地持續支持執行公司業務策略。

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；
 - 檢視和監察公司推行企業責任的政策及相關舉措；
 - 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的更新向董事局匯報。
- 另請參閱本年報「企業責任」一節(第106頁至第111頁)。

本年度內執行的工作：

- 檢視公司於香港及海外就青年、長者以及其他地區層面不同的社區活動及投資計劃的進展；
- 審閱2017年可持續發展報告並向董事局提出批核建議；

公司管治報告書

- 研究公司在本地及國際不同的可持續發展指數的表現；及
- 審閱可持續發展報告的新框架。

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、替任董事及執行總監會成員在上任時，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。

2018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。

經董事局於年內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。

提名政策

公司現行相關的程序和常規已編寫成提名政策(「提名政策」)，於2019年1月獲董事局批准，並已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

提名政策列出提名董事局成員的流程及程序，適用於委任董事局新成員及重新委任董事局成員的情況(由香港特別行政區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條作出的委任及由公司股東依據公司章程作出的提名則除外)。

董事局已授權提名委員會可經不同方式及渠道(包括董事局成員的建議、聘用外部獵頭公司，以及任何其認為適當的其他方式或渠道)物色及評估董事局成員的人選。

提名程序

對於由董事局或由股東於成員大會上作出的委任，提名委員會將會要求該人選提供他/她的履歷及提名委員會認為需要的其他資料。提名委員會會就有關人選的資料作出評估，並會採取合理的步驟以核實該人選的資料，並在有需要時尋求澄清。提名委員會可酌情決定邀請有關人選與委員

會成員會面，以助委員會就提名的建議作出考量或推薦意見。其後，提名委員會會向董事局提交有關提名的建議以供考量及批准或向股東作出推薦批准。

對於周年成員大會上參與重新委任為董事局成員的人選，提名委員會將會評估各同意參與重新委任的董事局成員之個人履歷，並因應公司當時的策略及董事局的架構、人數及組成，考量該董事局成員是否合適被重新委任。提名委員會會將其推薦意見提交董事局考慮。而董事局將酌情向股東作出推薦意見。

甄選原則

在評估擬建議的人選(包括合資格獲重新委任的董事局成員)時，提名委員會將會考慮下列各因素(下文所列並非全部因素)：

- (i) 公司的策略；
- (ii) 董事局及各董事局委員會當時的架構、人數、組成及需要，以及董事局成員繼任計劃(如合適)；
- (iii) 所需的技能，應與現任董事局成員互相補足；
- (iv) 董事局不時採納/修訂的公司董事局多元化政策《多元政策》；
- (v) 從第三方取得的參考資料或背景審查；
- (vi) 任何其他可作為評估擬建議的人選適合性的參考因素，包括但不限於該人選的信譽、成就，以及可投入的時間及關注；

(vii) 如擬建議人選將會出任第七間(或以上)的上市公司董事，該人選是否能夠投放足夠時間處理董事局的事務；及

(viii) 擬建議獲委任為獨立非執行董事人選的獨立性，特別是《上市規則》所述的獨立性要求作為參考。

提名委員會已獲賦予酌情權對其他其認為恰當的甄選因素作出考慮。

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。公司關注維持董事局由大多數獨立非執行董事組成，當中包括適當比率的董事局女成員。公司雖致力遵守其關注承諾，但所有委任最終以人選的優點及長處為選擇準則。

董事局對多元政策作出定期檢討以確保其持久成效。

提名委員會於2018周年成員大會上提名委任李慧敏女士為公司的新任獨立非執行董事時，已將多元政策考慮在內。委員會認為李慧敏女士在上市公司及銀行界的豐富經驗，以及過往她曾於多個橫跨中港兩地貿易發展委員會擔任顧問，皆對董事局有所裨益，並能進一步豐富董事局的技能，經驗和觀點與角度多元化，從而加強董事局的多元化及效能。

性別



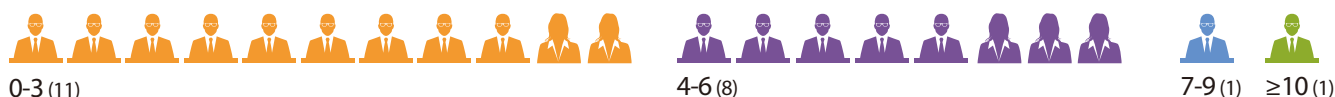
職銜



年齡



出任董事局成員年資(年)



出任外界董事(公司數目)



法規方面的確認

截至2018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，有關其獨立性的確認書。因《上市規則》當中的新修訂已於2019年1月1日生效，各獨立非執行董事亦需確認其直系家屬的利益(定義載於《上市規則》)。

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其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，以及有關的公眾公司或組織的名稱和其擔任有關職務所需投入的時間(「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。

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。2018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2019年3月舉行。以下為截至2018年12月31日止年度及截至本報告日期進行的工作概要：

- 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，多元政策和提名政策；
- 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。

儘管在沙中綫事件中辨識了有待改進之處(載於本年報「企業管治常規」(第117頁至第118頁))，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總體上是足夠及適合的。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)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。

每月向董事局提交的行政總裁報告(前稱「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。於年內，行政總裁報告的內容更見豐富，增加了撮要報告，向董事局提供集團於不同業務的安全表現、財務活動、或有負債、人力資源發展及新鐵路項目的主要資料。行政總裁報告的內容亦加以重新編輯，透過更仔細的內容區分和使用更多的附件，令讀者更易掌握資料。此報告連同董事局會議中的討論，可確保董事局成員對公司業務及其他主要資料有一定的了解，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況下，與執行總監會成員直接接觸。

從2017年開始，公司的董事局會議和執行委員會會議已採用電子會議程式。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183頁至第202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，均由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2018年舉行了16次會議(包括七次定期會議、四次特別會議及五次私人會議)，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。

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及營運表現的事項。

此外，在2018年的董事局會議中亦討論了其他主要事項，包括：

- 公司管治事宜，包括：
 - 收取股東分析及投資者意見；
 - 批准董事手冊的更新；
 - 檢討董事局架構、人數及組成；
 - 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2017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2017可持續發展報告；
 - 批准董事局委員會成員的變更；及
 - 批准修訂工程委員會的職權範圍。
- 2018周年成員大會：
 - 建議推選及重選退任的董事局成員；及
 - 建議推選董事局新成員；
- 工程項目：
 - 批准公司就《鐵路發展策略2014》向政府遞交各項鐵路項目建議書；及
- 收取沙中綫項目及相關事項的更新；
- 車務：
 - 收取訊號系統更換項目及工程管理辦公室項目的更新；
 - 收取重大事故的更新；
 - 收取若干鐵路路綫加強營運的建議的更新；
 - 批准有關更換和提升資產項目；
 - 批准高鐵香港段項目的營運安排；及
 - 收取高速鐵路初期運作的更新；
- 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，以及批准潛在的業務投資和合作機會；
 - 批准提交投標海外鐵路項目；
 - 批准對一項澳洲項目的額外投資；及
 - 批准簽訂為澳門輕軌系統氹仔線提供營運及維護服務的合約；
- 地產：
 - 批出於香港的物業發展招標合約；及
 - 收取於香港的物業發展項目的更新；
- 人力資源：
 - 批准2018年度薪酬檢討；
- 商務及市場：
 - 批出部分香港鐵路路綫的廣告銷售代理服務的合約；
 - 檢討按票價調整機制下修訂公司票價的原則；
 - 根據票價調整機制，批准受管制的2018年票價；及
 - 批出香港西九龍站的免稅店的投標合約；

- 財務：
 - 批准2017年報及帳目；
 - 批准2018中期報告及帳目；
 - 收取昂坪360有限公司的2017年度業績；
 - 批准2019年預算及長期預測；及
 - 批准更新50億美元債務發行計劃。

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

於2018年共舉行了四次特別會議，其中三次是專為考量有關沙中綫項目的事宜、公司高級管理層變動及相關臨時架構的安排。餘下的一次會議則為討論高鐵香港段的營運安排。

私人會議

主席於2018年舉行了五次私人會議，討論和考慮了有關管理層架構及人事事宜，沙中綫項目及公司的若干內部政策及常規。此外，主席在沒有其他董事局成員列席的情況下與獨立非執行董事會面，討論公司的一般策略事宜。

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120頁至第121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業務及營運的主要範疇。

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2019年1月8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。

培訓

有關公司管治事宜之資料及聯交所提供的董事網上培訓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。

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、網上學習、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升，這計劃持續安排著名大學商業學院教授分享當前商業、領導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2018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2018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2018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136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適當。

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
- 澳門業務管理委員會
- 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
- 鐵路發展督導小組

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不同附屬公

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142頁至第145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管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2018年內執行的工作分別載於本年報「風險委員會報告書」(第146頁至第147頁)及「審核委員會報告書」(第139頁至第141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，公司已制訂公司一般指示、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。

公司亦制訂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：

- 公司一般指示列明了：
 - (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。於2018年10月已經再舉行電腦培訓課程。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

公司已超越了守則內最佳常規，除公司及其各間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2018年12月31日止年度企業風險管理體系，並認為系統

總體上是有效及適當的。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145頁)。然而，誠如在公司管治常規一節所述(本年報第117頁至第118頁)就沙中綫工程項目於2018年發生的事件，公司已進行分析，以認清公司風險管理和內部監控系統可持續改善的地方。已制定的主要行動摘要已載於本年報第117頁至第118頁。

內部監控系統的效益評估

就截至2018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各間附屬公司的內部監控系統的效益作出評估的結果。

審核委員會總結內部監控系統總體上是有效的。然而，沙中綫事件顯示公司就工程項目管理方面有改善空間，公司正推行改善監控行動以加強有關工程項目的管理架構及流程。

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2018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，以監管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管。而就截至2018年12月31日止的年度評估，董事局認為公司與其附屬公司及主要聯營公司的風險管理及內部監控系統總體上是有效及適當的，雖然公司在工程項目管理流程和執行上有不足之處，但亦已訂定了相關改善措施。

就截至2018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，每當遇上危機便會啟動危機管理小組；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，包括適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由一套資訊系統來輔助記錄及追蹤最新的危機形勢、相關事項和策略行動，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。

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，實行了一項管理管治體系（「管治體系」），以確保其行使適當程度的監控及監察。

於2018年，公司優化了管治體系，以促進公司與附屬公司和聯營公司在相關職能的合作及提升了實施程序，致使附屬公司和聯營公司在開展新的業務營運或投資時採用合適的管治體系。

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，以便進行監控及監管。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2017年對該指引進行了一次定期檢討，並於2018年5月初向所有員工發布了修訂本。公司亦設立了不同的培訓計劃，包括講座及必修電腦

培訓課程，以提高員工對工作操守的認識。為了鼓勵員工舉報已發生或疑似違法或不當的行為，公司已根據舉報政策訂立了適當的舉報程序，確保內容完全保密，讓舉報者能在安全的環境下進行舉報。

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，新入職員工須於入職後三個月內完成有關的必修電腦培訓課程。而《工作操守指引》亦已上載至公司網站(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233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。

2018周年成員大會於2018年5月16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)。

2019周年成員大會已預定於2019年5月22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。公司致力提供會議設施令所有合資格人士能夠參與周年成員大會。因此，公司將於2019周年成員大會上首次提供即時手語傳譯。

2018周年成員大會上通過的決議案

主席建議了在2018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2018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2018周年成員大會，共12項決議案(決議案第3號包含六項獨立決議案)獲得通過，每項決議案均於會上獲得超過99%票數支持。決議案全文載於日期為2018年4月12日的2018周年成員大會通函內(包括2018周年成員大會通告)。

為方便未能出席2018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2017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2017年12月31日止年度的末期股息每股0.87港元；
- (3) (a) 重選方正博士為公司董事局成員；
(b) 重選關育材先生為公司董事局成員；
(c) 重選梁國權先生為公司董事局成員；
(d) 重選李李嘉麗女士為公司董事局成員；
(e) 重選鄧國斌先生為公司董事局成員；
(f) 推選劉怡翔先生為公司董事局成員；
- (4) 推選李慧敏女士為公司董事局新成員；
- (5) 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；
- (6) 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
- (7) 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2018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104頁至第105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2018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，2019年3月7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。2018年期間的委員會成員及成員的出席記錄載於本年報第120頁至第121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其認為有需要時可要求舉行額外會議。委員會在收到有關要求時會予以考慮，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。

委員會的職權範圍

根據《企業管治守則》於2019年1月1日生效的一項修訂，委員會的職權範圍(「職權範圍」)已作出更新，將公司現任核數師的前合夥人、主事人、股東或專業僱員可擔任委員會成員的冷靜期由一年延長至兩年。更新後的「職權範圍」可於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站閱覽。

委員會的職責

依據「職權範圍」，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

- 向董事局建議公司外聘核數師的委任、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的獨立性、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
- 對非核數服務作事前批准，並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可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；

審核委員會報告書

- 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131頁至第135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。

於委員會每年第一次定期會議前，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。

2018年委員會的工作

委員會在2018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於財務總監的財務報告，以及總經理—採購及合約(工程)就公司興建中的鐵路項目最新造價的匯報。

誠如公司管治報告書所述，就沙田至中環綫工程項目於2018年發生的事件，公司已進行分析，以認清公司風險管理和內部監控系統可持續改善的地方。已制定的主要行動摘要已載於本年報第117頁至第118頁。未來的審核範圍將特別涵蓋圍繞建造工程質量管理的制衡程序而制定的改進行動的執行情況。

委員會亦已要求管理層，在外聘顧問協助下，對香港營運業務的內部監控及風險管理系統作出檢討，以作持續改善。是次檢討並不包括公司工程處別內的流程及程序，是因為不同的調查、驗證及改進行動正分別在進行中。此次檢討會分階段進行，第一階段已於2019年2月展開。

委員會於2018年的其他主要工作包括：

財務

- 審閱2017年報與帳項及2018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；
- 聽取集團固定資產的帳面價值的更新；
- 聽取就公司興建中的鐵路項目的最新造價的匯報；

- 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2017年獎金的財務數目》；及
- 預覽2018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；
- 審閱及背書呈予董事會有關2017年的風險管理及內部監控系統成效的文件(聚焦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審閱)；
- 審閱並背書呈予董事局有關2017持續關連交易的文件；
- 審閱舉報進度報告；
- 審閱2017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及審核程序的最新資訊；
- 核准2019年內部審核計劃；
- 聽取有關內部審核部質量保證的檢討結果；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2018年12月31日止年度的審核計劃及策略；
- 聽取畢馬威會計師事務所向公司提供的服務及所收取費用的概要；
- 事前批准畢馬威會計師事務所提供核數及非核數的服務；
- 聽取由畢馬威會計師事務所提交的2017年的年度帳項及2018中期帳項的主要事項；
- 審閱2017年核數師報告；

- 審閱及批准畢馬威會計師事務所2018年審核工作、其他與審核相關及稅務服務的收費建議；
- 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；並聽取/備悉畢馬威會計師事務所於2017年度帳目和2018年中期帳目的審計報告中對其獨立性的確認；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

- 聽取就有關未決訴訟/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的2017年報告；及
- 收取公司不同附屬公司的審核/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2019年度的外聘核數師，惟待公司股東於2019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，2019年3月7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

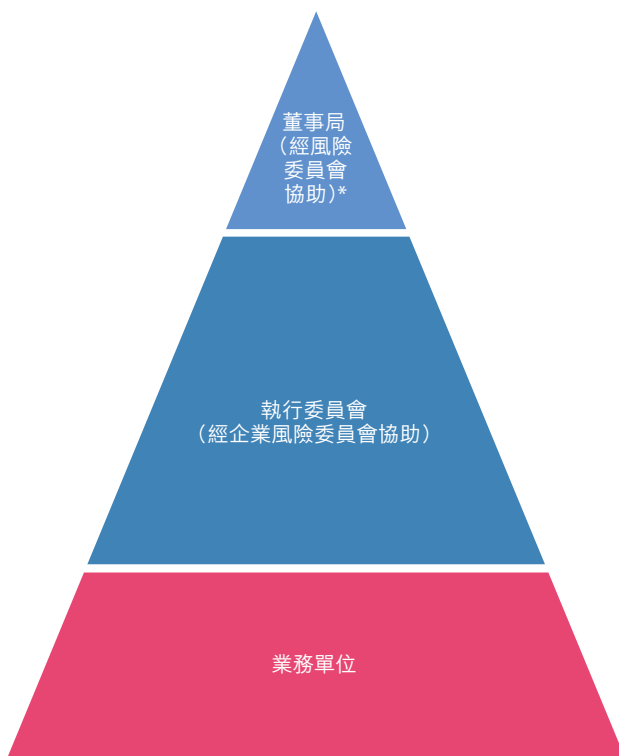
公司各業務單位在其日常業務過程中採納公司的「企業風險管理體系」。該體系為各業務單位提供簡單而有效的管理程序得以：

- 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，監管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。

自2017年成立起，由總監會成員輪流出席的風險監察小組定期舉行會議，加強了自上而下的風險管理討論。2018年內，總監共舉行了兩次前瞻性工作坊，就選定的風險管理範疇作深入討論。

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。



- 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2018年內執行的工作，載於本年報的風險委員會報告書中(第146頁至第147頁)

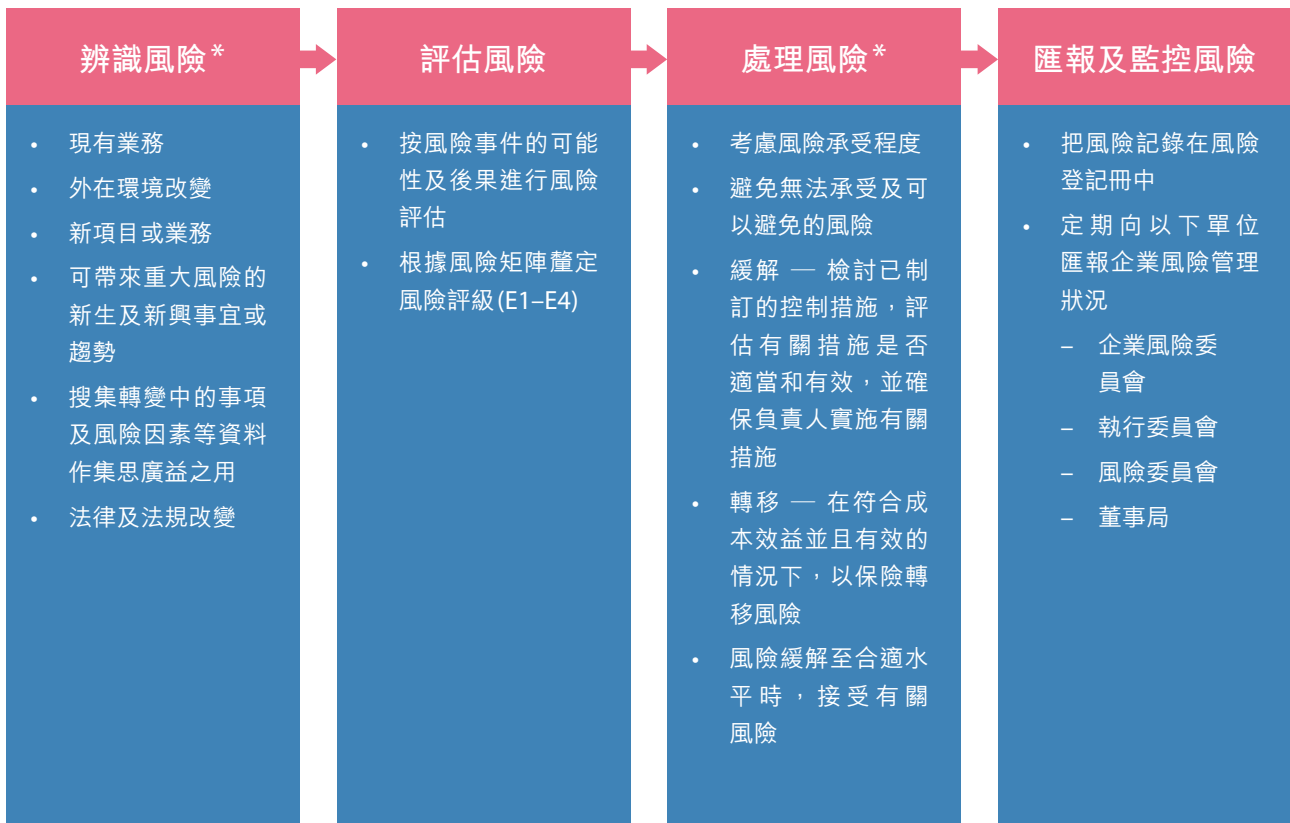
在營運過程中，雖然難免承受風險，但公司在不同範疇釐定了不同的風險承受程度，例如涉及安全及提供可靠運輸服務等方面，就釐定了特別低的風險承受程度。

「新鐵路項目交付及成本」是公司早已辨識的其中一個主要風險管理範疇，當中已包括施工質量的考慮。有見於高鐵香港段工程項目遇上工期延誤和超支情況，相關企業風險以往聚焦於工程進度計畫及成本控制方面。自沙田至中環綫工程項目施工質量問題浮現後，「新鐵路項目交付及成本」這主要風險管理範疇，已被更新為「新鐵路項目質量、交付及成本」，以突顯質量的重要性，並確保其得到適當的重視。針對公司工程項目管理相關流程及程序中的檢測及制衡措施，亦已制定改善措施。

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

公司的主要風險管理範疇包括：

| 與持份者維持有效及平衡的關係 | |
|---------------------|--|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none"> 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 |
| 主要控制措施 | <ul style="list-style-type: none"> 落實針對主要持份者的溝通計劃，以維持有效溝通渠道 履行公司的營運責任及維持良好的業務表現 |
| 營運安全及服務事故 | |
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none"> 重大鐵路服務事故 人流管理 |
| 主要控制措施 | <ul style="list-style-type: none"> 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 加強現時的人流管理計劃 進行信號系統升級工程，以便長遠可加密列車班次 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 |
| 新鐵路項目質量、交付及成本 | |
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none"> 恪守質量標準 建造工程十分接近營運中的鐵路及市區發展項目 管理與各方的銜接安排 恪守項目的進度計畫和成本預算 恪守有關記錄保存的要求 |
| 主要控制措施 | <ul style="list-style-type: none"> 定期就流程及程序進行審核及合規保證 為公司員工提供培訓，以確保他們熟悉相關的流程及程序 為需於鐵路及其他發展項目旁工作的承建商員工提供安全施工培訓 採用科技以加強記錄保存工作 與連接工程的各參與方緊密協調，並優化設計及施工方法 嚴格控制備用資金 通過對比既定表現指標監督工程項目的進度 |
| 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"> 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 一些工作崗位出現人手短缺和挽留人才困難 |
| 主要控制措施 | <ul style="list-style-type: none"> 積極招聘人手及作出繼任安排 提升員工技術和能力 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 發掘創新解決方案以紓緩人手短缺問題 |
| 新商業模式/科技衝擊/競爭 | |
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none"> 新科技衝擊現有商業模式 管理來自其他運輸模式的競爭 |
| 主要控制措施 | <ul style="list-style-type: none"> 運用電子商務和科技探索新的商業模式 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 |
| 落實業務增長策略 | |
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none"> 反思香港未來新鐵路項目的商業模式 在香港以外地方發展業務面對強大競爭 業務遜於投標時預計的表現 |
| 主要控制措施 | <ul style="list-style-type: none"> 為香港新鐵路項目制定創新的商業模式 擴大公司的品牌效應 為物色香港以外地方的新商機定期進行環境視察 為業績未達如期的業務制定並實施業務改善計畫 |
| 保安威脅(網絡/實體) | |
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none"> 針對車務和資訊科技系統的網絡攻擊 恐怖襲擊威脅，尤其是對公司在香港以外地方的鐵路營運 |
| 主要控制措施 | <ul style="list-style-type: none"> 加強資訊科技網絡的抗逆力，保障公司免受網絡攻擊 為資訊科技和鐵路營運系統實施網絡保安防護系統 已優化的企業保安的管治體系 |

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2018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2019年1月31日獲得執行委員會確認。風險委員會亦於2019年2月25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2018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總體具有成效及適當性的結論。然而，沙田至中環綫事件顯示公司就工程項目管理方面有改善空間，就此，公司亦已制定了改善措施。

檢討已考慮的因素

- 《企業管治守則》內有關董事局在進行年度風險管理系統檢討時可考慮的檢討範疇
- 部門主管及附屬公司、聯營公司主管對風險管理成效進行的年度內部確認
- 2018年企業風險管理公司內部問卷調查結果
- 附屬公司及聯營公司的風險管理
- 借鑒參考/企業風險管理體系會議/經驗交流
- 2018年內舉辦的風險管理培訓及推廣活動

結論

截至2018年12月31日止的年度內，企業風險管理系統整體是有成效及適當的，雖然公司在工程項目管理流程和執行上有不足之處，但亦已定了相關改善措施。

持續改善程序

公司於2018年內就企業風險管理系統落實了以下主要改進措施：

- 檢討並更新企業風險矩陣以確定其能符合最新的內部程序
- 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2018年10月，公司連續第五年舉辦了「風險意識周」活動，向公司內各級人員推廣風險意識。活動包括由總監會成員及高級經理參予的工作坊以探討一些漸現風險及其對公司業務的相關性、以有效風險管理系統及網路威脅為主題的午間講座、為不同級別員工包括高級經理、經理、督導及一般員工所安排的一系列企業風險管理半天互動工作坊，及網上遊戲等。「風險意識周」活動備受好評並獲超過1,000人次參與。

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經驗交流，包括參與第十一次英國企業風險管理體系會議和第十次香港企業風險管理體系會議，以緊貼風險管理的最新發展。

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2018年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第120頁至第121頁。

委員會在董事局授權下，評估了公司的企業風險管理系統，並認為系統總體是有成效及適當的。然而，考慮到沙田至中環綫工程項目所揭示的問題，委員會認同並支持審核委員會的建議，誠如公司管治報告書所述，對公司的內部監控及風險管理系統作出檢討，以作持續改善。此檢討會分階段進行，第一階段已於2019年2月展開。

再者，誠如公司管治報告書所述，就沙田至中環綫工程項目於2018年發生的事件，公司已進行分析，以認清公司風險管理和內部監控系統可持續改善的地方。已制定的主要行動摘要已載於本年報第117頁至第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) 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管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142頁至第145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2019年舉行合共四次的季度會議。

2018年委員會的工作

委員會在2018年舉行了四次會議。委員會檢討了公司截至2017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2019年2月25日檢討了截至2018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。

特別就沙田至中環綫工程項目浮現的施工質量問題，「新鐵路項目交付及成本」這主要風險管理範疇，已被更新為「新鐵路項目質量、交付及成本」，以突顯質量的重要性，並確保其得到適當的重視。針對公司工程項目管理相關流程及程序中的檢測及制衡措施，亦已制定改善措施。

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2018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2018年考慮了以下事項：

- 輕鐵與巴士的風險管理
- 擁擠情況與車站內的人流管理
- 會展站地盤發現未引爆炸彈
- 高鐵香港段2018年9月開通前的準備
- 有關保安及網路安全的企業保安管治架構的更新
- 資訊科技及香港鐵路營運系統的網絡安全
- 中國內地及國際業務的策略性風險
- 應對未來極端天氣、人口老化及自動化需求的設計
- 建築資訊模擬系統於一新鐵路項目上的應用
- 保險安排的最新情況
- 電子商貿挑戰
- 物業資產泡沫
- 環球重大鐵路事故概覽

包立賢

風險委員會主席

香港，2019年3月7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2018年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第120頁至第121頁。

委員會的職責

委員會在2018年間曾審議並更新了委員會的職權範圍，包括加入監察有關品質管理事項的職責。最新的委員會職權範圍已在2018年10月獲得董事局通過及登載於公司網站(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；檢視對此類項目在品質、交付及管理上可能產生重大影響的事項，包括本公司用以監管和管理項目的流程和規程以及有關材料、施工和流程不合規的情況；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此類項目所制定的企業傳訊策略及規程，以及危機管理方案；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。

2018年委員會的工作

在2018年，委員會舉行了十次會議，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發展項目的工程進度及成本狀況的半年度報告書，及大圍站物業發展的季度最新情況
- 有關沙田至中環綫會展站、土瓜灣站及紅磡站的特別報告
- 委任獨立顧問 Turner & Townsend 進行的工程品質流程和規程檢視

誠如公司管治報告書所述，就沙中綫工程項目於2018年發生的事件，公司已進行分析，以認清公司風險管理和內部監控系統可持續改善的地方。已制定的主要行動摘要已載於本年報第117頁至第118頁。

在2018年，工程總監在8月提出請辭前共出席了六次會議，技術工程總監共出席了九次會議，常務總監 — 車務及中國內地業務共出席了四次會議，及總經理 — 採購及合約共出席了四次會議，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，2019年3月7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核心獎勵計劃、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，以及固定薪酬與工作表現掛鈎薪酬的理想組合。

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) |
|---------------------------------------|-----------|
| 董事局 | |
| - 主席 | 1,500,000 |
| - 其他成員 | 300,000 |
| 審核委員會及工程委員會 | |
| - 主席 | 150,000 |
| - 其他成員 | 90,000 |
| 風險委員會、薪酬委員會、 提名委員會及企業責任委員會 | |
| - 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

於2017年，公司委任一所獨立顧問就浮動獎金計劃進行全面檢討，並獲薪酬委員會批准自2018年1月1日起實施核心獎勵計劃。核心獎勵計劃代替全體高級管理人員(包括行政總裁及執行總監會其他成員)的特別獎金及浮動獎金計劃，以及管理人員的特別獎金。根據公司的核心獎勵計劃，行政總裁、執行總監會其他成員，以及公司的管理層成員均有資格獲取年度獎金。有關計劃的條款及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：

財務因素

- 經營利潤；
- EBITDA 毛利率；以及
- 香港物業發展利潤。

非財務因素

- 顧客意見問卷的結果；
- 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及顧客意見問卷結果而作出調整。

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績表現。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。

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25%至35%。

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2018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2018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年認股權計劃於2007年6月7日舉行的公司周年成員大會上獲股東通過及採納，並於2014年6月6日終止。根據2007年計劃的條款，於2014年6月6日下午5時後，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2018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44。

(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，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，以推動達成本公司策略目標。

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2018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。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。

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於預定表現期的公司業務表現及任何其它表現條件來決定。

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。

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44。

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：

(i) 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。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。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。

(ii) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃是一項按《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。

(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，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。

(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，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2017年報中所載的2017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2017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；
- 就執行總監會成員在2018年7月生效的薪酬作出年度檢討；

- 檢討及審批執行總監會成員的續約及約滿安排；及
- 批准委任「2007年認股權計劃」及「行政人員股份獎勵計劃」的服務供應商

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 | 2018 | 2017 |
|----------------|-------|-------|
| 袍金 | 10.0 | 9.8 |
| 基本薪金、津貼及其他實物收益 | 61.4 | 61.0 |
| 與表現掛鈎的薪酬 | 23.1 | 19.5 |
| 退休金計劃供款 | 7.7 | 11.7 |
| 總計 | 102.2 | 102.0 |

有關截至2018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，2019年2月21日

董事局及執行總監會



非執行主席

Chairman



行政總裁

CEO



非執行董事

NED



獨立非執行
董事

INED



審核委員會
成員

AC



提名委員會
成員

NC



薪酬委員會
成員

RC



工程委員會
成員

CWC



風險委員會
成員

RiskC



企業責任
委員會成員

CRC



港鐵附屬公司
董事

MTR Sub



相關董事局
委員會主席

董事局成員



馬時亨教授

67歲



他是行政長官創新及策略發展顧問團非官方成員、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。

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、加拿大赫斯基能源公司董事，以及新風天域公司的提名董事(獨立)。

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。



梁國權

58歲



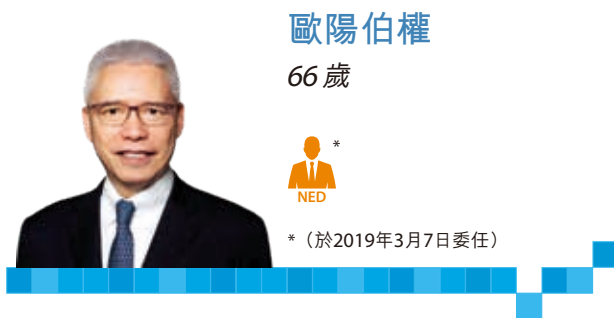
梁先生於2002年2月加入本公司為財務總監並出任執行總監會成員。於2008年5月，他的職銜更改為財務及業務拓展總監，並分別於2012年7月及2014年8月獲委任為副行政總裁及署理行政總裁。梁先生於2015年3月獲委任為行政總裁並自當日起成為董事局成員。作為行政總裁，他負責本集團在香港及其以外的整體業務表現。

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，以及香港公益金名譽副會長。梁先生曾任香港房屋協會副主席。

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）。



歐陽伯權

66 歲



* (於2019年3月7日委任)

歐陽先生自 2019 年 3 月 7 日起加入董事局。

他現為標準人壽保險（亞洲）有限公司、日本財產保險（中國）有限公司及中國建設銀行（亞洲）股份有限公司的獨立非執行董事，並為 Athenex Inc.（一間於美國納斯達克交易所上市的公司）的策略及業務高級顧問。

歐陽先生於加拿大及香港的保險業界擁有超過 40 年經驗。他於 2017 年 6 月退休前為《財富》世界 500 強公司之一的美國信安金融集團（「信安集團」）亞洲區主席，負責信安集團整體在亞洲的業務。任職信安集團期間，歐陽先生代表信安集團及其亞洲成員公司，建立和拓展信安集團與其客戶、合作伙伴及策略投資者的關係，並協助發展信安集團的產品系列的業務。

他亦積極參與公共事務，現任嶺南大學校董會主席，獨立監察警方處理投訴委員會觀察員計劃的觀察員，以及證券

及期貨事務監察委員會轄下投資者及理財教育委員會之管治委員會成員。此外，歐陽先生是香港公益金投資小組委員會委員，小寶慈善基金（惜食堂）的董事局成員及賽馬會「e 健樂」電子健康管理計劃的召集人。

他曾擔任香港金融理財知識和能力策略持份者協調和合作小組委員會主席及香港專營巴士服務獨立檢討委員會委員。

歐陽先生持有加拿大滑鐵盧大學環境研究（城市與區域規劃）榮譽學士學位。

他於 2013 年獲香港城市大學頒授榮譽院士銜，及於 2018 年獲委任為太平紳士。



包立賢

62 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。

董事局及執行總監會

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

72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、私營骨灰安置所上訴委員會成員、司法人員推薦委員會委員，以及香港城市大學社會及行為科學系顧問委員會主席。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

69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，以及香港大學專業進修學院保良局何鴻燊社區書院校董會成員。陳博士現任進智公共交通控股有限公司獨立非執行董事、農業持續發展基金諮詢委員會主席、TWGHs E-Co Village Limited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。

陳博士曾任物流及供應鏈多元技術研發中心有限公司董事、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

70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、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、太古地產有限公司的非執行董事，以及中國民生銀行股份有限公司的獨立非執行董事。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銜。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銜。他亦於2005年獲頒金紫荊星章。



周永健博士

68歲



周博士自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。周博士於香港擔任執業律師超逾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。周博士現為香港賽馬會董事局主席、信星鞋業集團有限公司的非執行董事、順豐控股股份有限公司的獨立董事及平安健康醫療科技有限公司的獨立非執行董事。

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及香港律師會會長，亦為香港證監會程序覆檢委員會前任主席。

周博士於2018年獲香港公開大學頒授榮譽社會科學博士。於1998年，他獲委任為太平紳士，並於2003年獲頒銀紫荊星章。



方正博士

72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，直至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

67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。



劉炳章

67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、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全國委員會委員，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、前經濟發展委員會委員及長遠房屋策略督導委員會委員，以及中國人民政治協商會議上海市委員會委員。

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。



李慧敏

66歲



李女士自2018年5月16日起加入董事局。

她現為長江和記實業有限公司及太古股份有限公司的獨立非執行董事。李女士亦是第十三屆全國人民代表大會代表選舉會議成員、西九文化區管理局董事局成員，以及香港公益金董事會成員及執行委員會副主席。

她曾擔任恒生銀行有限公司執行董事、副董事長兼行政總裁、和記黃埔有限公司獨立非執行董事、滙豐控股有限公司集團總經理、香港上海滙豐銀行有限公司董事、何梁何利基金信託委員會委員，以及恒生管理學校校董會主席。此外，李女士曾出任香港銀行學會副會長、深圳市前海深港現代服務業合作區管理局第一屆金融專業諮詢委員會副主任委員、中國（廣東）自由貿易試驗區深圳前海蛇口片區及深圳市前海深港現代服務業合作區諮詢委員會委員，以及香港貿易發展局金融服務諮詢委員會委員。

她是香港銀行學會資深會士。

李女士持有夏威夷大學工商管理學士學位。她於2014年獲委任為太平紳士。



李李嘉麗

64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。



石禮謙

73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、光大永年有限公司，及資本策略地產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。

石先生持有悉尼大學文學士學位及教育文憑。他於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

67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。

鄧先生畢業於香港大學經濟及社會學系。他亦曾在牛津大學、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，鄧先生獲頒授金紫荊星章。



黃子欣博士

68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

63歲



周先生自2017年5月17日起加入董事局。

他為花旗銀行(中國)有限公司的獨立董事。

周先生於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。他於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，周先生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，他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，周先生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，他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，周先生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，他於美國布蘭迪斯大學任教。

周先生於中國北京大學及美國布蘭迪斯大學接受教育。



劉怡翔

68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、香港按揭證券有限公司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)

61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。他亦是香港按揭證券有限公司非執行董事。

陳先生於1982年8月加入前電機工程處，任職助理電子工程師。他在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。陳先生於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。

他為英國機械工程師學會的榮譽資深會員及香港工程師學會的資深會員。

陳先生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) (林世雄)

57歲



發展局常任秘書長(工務)(林世雄自2018年10月13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。

林先生於1986年8月加入香港政府，並於2016年9月至2018年10月期間出任土木工程拓展署署長。

他現時為香港工程師學會、英國土木工程師學會及中國香港鐵道學會資深會員。林先生亦是香港大學客席教授。

他為香港大學畢業生並持有工程學理學士學位。



運輸署署長 (陳美寶)

53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、許亮華、梁國權、金澤培博士、
蘇家碧、鄧智輝、劉天成、鄭惠貞、楊美珍

執行總監會成員

梁國權

他的個人履歷載於第 154 頁及第 155 頁。

金澤培博士

常務總監 – 車務及中國內地業務
57 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



海怡半島站的合成照片。

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、香港品質保證局董事局董事，以及香港公益金董事會成員。

他持有英國南安普敦大學土木工程理學士學位及英國倫敦大學機械工程博士學位。

鄭惠貞

人力資源總監

53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、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、香港學術及職業資歷評審局大會成員、勞工處勞工顧問委員會轄下就業輔導委員會委員，以及僱員再培訓局「ERB人才企業嘉許計劃」的榮譽顧問。

鄭女士持有美國加州州立大學文學士(工商管理)學位。

顏永文博士

技術工程總監

59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

56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

59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。

馬琳

法律及歐洲業務總監

46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

51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

54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。鄧先生亦是八達通控股有限公司及其兩間成員公司的董事及替任董事。

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及西九文化區管理局董事局轄下公私營合作項目委員會的增選成員。

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。

楊美珍

商務總監

54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種類的非票價業務。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、促進殘疾人士就業諮詢委員會成員、香港管理專業協會 – 銷售管理委員會委員、香港貿易發展局 – 基建發展服務諮詢委員會委員、香港數碼港管理有限公司(「香港數碼港」)數碼港顧問委員會成員，以及入境事務處使用服務人士委員會非官方成員。

她曾出任香港數碼港的董事及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。

楊女士持有香港大學社會科學學士學位，主修管理學。

資料變更

於2018年度及截至本報告日期止，根據《上市規則》作出有關董事之資料變更的披露載列如下：

(i) 履歷之變更

| 董事名稱 | 變更之資料 | 變更性質及生效日期 |
|--|------------------------------------|--|
| 董事局成員 | | |
| 馬時亨教授 | 行政長官創新及策略發展顧問團(香港) • 非官方成員 | 委任 (2018年3月21日) |
| | 新風天域公司 • 提名董事(獨立) | 委任 (2018年6月27日) |
| 劉怡翔 | 香港按揭證券有限公司 • 非執行董事 | 委任 (2018年4月19日) |
| 運輸及房屋局局長 (陳帆) | 香港按揭證券有限公司 • 非執行董事 | 委任 (2018年4月19日) |
| 發展局常任秘書長(工務) (韓志強) (直至2018年10月12日) | 香港特區行政長官頒授金紫荊星章 | 授勳 (2018年7月1日) |
| 陳黃穗博士 | 香港城市大學 • 社會及行為科學系顧問委員會主席 | 委任 (2018年1月1日) |
| | 保險投訴局(香港) • 主席 | 委任 (2018年1月16日) |
| | 司法人員推薦委員會(香港) • 委員 | 委任 (2018年7月1日) |
| 陳阮德徽博士 | TWGHs E-Co Village Limited • 董事 | 委任 (2018年8月1日) |
| | 物流及供應鏈多元技術研發中心有限公司 • 董事 | 離任 (2018年12月31日) |
| 鄭海泉 | 中國民生銀行股份有限公司 • 獨立非執行董事 | 離任 (2018年6月21日) |
| 周永健博士 | 平安健康醫療科技有限公司 • 獨立非執行董事 | 委任 (2018年5月4日) |
| | 香港賽馬會 • 董事局主席 • 董事局副主席 | 委任 (2018年8月30日) 離任 (2018年8月30日) |
| | 香港公開大學 • 榮譽社會科學博士 | 頒授 (2018年12月) |
| 劉炳章 | 中國人民政治協商會議上海市委員會 • 委員 | 離任 (2018年1月) |
| | 中國人民政治協商會議全國委員會 • 委員 | 委任 (2018年3月) |
| | 經濟發展委員會(香港) • 委員 | 離任 (2018年3月) |
| 李慧敏 | 恒生管理學院 • 校董會主席 | 離任 (2018年7月1日) |
| | 西九文化區管理局(香港) • 董事局成員 | 委任 (2018年10月23日) |
| 李李嘉麗 | 香港特區政府公務員敘用委員會 • 成員 | 離任 (2018年2月1日) |

| 董事名稱 | 變更之資料 | 變更性質及生效日期 |
|-------------------------|--|--|
| 石禮謙 | 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) |
| | 資本策略地產有限公司 • 獨立非執行董事 | 委任 (2018年7月20日) |
| 鄧國斌 | 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) 委任 (2018年1月1日) |
| 執行總監會成員 | | |
| 梁國權 | 香港公益金 • 董事會成員 | 離任 (2018年6月26日) |
| | 香港房屋協會 • 副主席 | 離任 (2018年9月6日) |
| 金澤培博士 | 香港公益金 • 董事會成員 | 委任 (2018年6月26日) |
| 鄭惠貞 | 香港特區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) |
| | 勞工及福利局(香港) • 人力發展委員會委員 | 離任 (2018年4月1日) |
| | 香港人力資源管理學會 • 會長 • 理事會副會長 | 委任 (2018年7月9日) 離任 (2018年7月9日) |
| | 僱員再培訓局(香港) • 「ERB人才企業嘉許計劃」榮譽顧問 | 委任 (2018年11月1日) |
| | 勞工處(香港) • 勞工顧問委員會轄下就業輔導委員會成員 | 委任 (2019年1月1日) |
| 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 | 香港特許秘書公會 • 副會長 | 委任 (2018年3月1日) |
| 鄧智輝 | 西九文化區管理局(香港) • 董事局轄下公私營合作項目委員會增選成員 | 委任 (2019年3月6日) |
| 黃唯銘博士 (於2018年8月7日辭任) | 建造業議會 • 委員會成員 | 離任 (2018年2月1日) |
| | 香港工程師學會 • 理事會會長 • 理事會高級副會長 | 委任 (2018年6月21日) 離任 (2018年6月21日) |
| 楊美珍 | 昂坪360有限公司 • 董事局主席 | 委任 (2018年1月1日) |
| | 香港數碼港管理有限公司 • 董事 • 數碼港顧問委員會成員 | 離任 (2018年4月1日) 委任 (2018年8月3日) |
| | 入境事務處(香港) • 使用服務人士委員會非官方成員 | 委任 (2019年1月1日) |
| | 社會福利署(香港) • 促進殘疾人士就業諮詢委員會成員 | 委任 (2019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149頁至第150頁及第234頁至第238頁。

主要管理人員

梁國權
行政總裁 (至二零一九年三月三十一日止)
金澤培[#]
行政總裁 (二零一九年四月一日起生效)

商務及市場

楊美珍
商務總監
胡潔心
總經理 — 品牌及市場推廣
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
劉偉明
昂坪 360 董事總經理 (署理)

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
陳雲生
副總經理 — 項目及物業傳訊
李家俊
總經理 — 公共事務

技術工程

顏永文
技術工程總監
文若德
總建築師 (ARBUK)
鍾國良
總經理 — 規劃及土木工程
麥兼善
總經理 — 採購及合約
何世傑
公司安全總經理
黃沙
機電工程主管
文禮添
首席合約行政經理 — 高速鐵路
區冠山
首席合約行政經理 — 沙中綫
張小龍
採購及合約經理 — 營運及常務
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
伍翠樂
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)
吳紀穎文
總經理 — 學習及組織發展
蕭慧雯
總經理 — 獎勵管理

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
Leah Waymark
行政總裁 — Metro Trains Australia
(二零一九年一月一日起生效)
Raymond O'Flaherty
行政總裁 — Metro Trains Melbourne
黎清佳
行政總裁 — 悉尼西北鐵路綫 (營運)
林材豐
設計及交付總監 — 悉尼鐵路市區及西南綫項目
任百年
總經理 — 業務拓展
黃偉明
總經理 — 車務策劃 (二零一九年一月一日起生效)

Andrew Lezala
董事總經理 — Metro Trains Australia
(至二零一八年十二月三十一日止)
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 Johansson
行政總裁 — MTR Express
Håkan Nilsson
行政總裁 — MTR Nordic (署理)
(至二零一九年一月六日止)
Mark Jensen
行政總裁 — MTR Nordic (二零一九年一月七日起生效)
Henrik Dahlin
行政總裁 — MTR Pendeltåg
Erika Enestad
行政總裁 — MTR Tech
Johan Oscarsson
行政總裁 — MTR Tunnelbanan
Steve Murphy
董事總經理 — MTR Crossrail

總部

蔡德贊
總經理 — 全球鐵路運營標準

澳門

李俊明
總經理 — 澳門輕軌

中國內地

許慕韓
副總監 — 中國內地業務
易珉
首席顧問 — 中國內地業務
王家明
副總經理 — 運營 (署理) (北京)
(二零一九年一月一日起生效)
呂幹貽
副總經理 — 運營 (杭州)
劉錦強
副總經理 — 項目 (北京)
霍智昌
副總經理 — 項目 (杭州五號綫)
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
何家華
總經理 — 中國內地物業
黃現暉
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)
鄭惠貞
港鐵學院校長 (署理) (二零一八年七月十七日起生效)

車務

劉天成
車務總監
鄭群興
車務營運總監
李聖基
車務營運總監 — 高速鐵路
(至二零一八年十二月三十一日止)
胡瑞華
車務營運總監 — 高速鐵路及城際客運 (署理)
(二零一九年一月一日起生效)
李家潤
車務工程總監
林璧順
總信號工程師 (車務)

李婉玲
副車務營運總監 — 高速鐵路
(二零一九年一月一日起生效)

閻偉霖
副總經理 — 特別職務
梁裕興
副總經理 — 技術及資產工程
陳慶強
副總經理 — 車務及系統工程
李慧貞
總經理 — 高速鐵路及城際客運
(二零一九年一月一日起生效)

黃永健
總經理 — 基建維修
鄭健偉
總經理 — 策劃及發展
黃浩樑
總經理 — 鐵路車輛
陳耿森
總經理 — 工務管理
王凱華
基建工務主管
丁嘉俊
車務營運主管 — 東面及北面網絡

湯濟明
車務營運主管 — 南面網絡
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
冼志文
項目經理 — 信號 (DUAT)

工程

黃唯銘
工程總監 (至二零一八年八月七日止)
包立聲
工程總監 (二零一九年三月十八日起生效)
周蘇鴻
工程處總經理 — 工程項目
劉名瑜
總設計經理 (二零一九年一月十四日起生效)
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
梁志立
機電工程總監
魏欽強
工程技術總監

吳偉亨
主項目經理 — 沙中綫土木工程 (南北綫)
(二零一九年一月十四日起生效)
鄭偉雄
項目經理 — 成本控制 (至二零一九年二月二十八日止)
嚴建安
項目經理 — 高速鐵路總站屋宇裝備
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)
(至二零一九年一月三十一日止)

梁寶寶
項目經理 — 沙中綫土木工程 (東西綫)
(二零一九年二月一日起生效)

林偉德
項目經理 — 沙中綫土木工程 (會展站)
(二零一九年一月十四日起生效)

楊健華
項目經理 — 沙中綫土木工程 (紅磡)

梁志添
項目經理 — 沙中綫機電工程

羅志冲
項目經理 — 信號

物業

鄧智輝
物業總監
賀偉康
物業拓展主管 (至二零一九年三月三十一日止)
龍子豪
投資物業主管 — 東區
陳宛冰
投資物業主管 — 西區
彭美育
物業發展主管
周駿齡
物業管理主管
楊恩偉
物業工程主管

策略、創新及科技

李誌
副總監 — 策略、創新及科技
孫耀遠
首席資訊主管

[#] 金澤培由二零一六年五月一日至二零一九年三月三十一日期間任常務總監 — 車務及中國內地業務。

董事局報告書

董事欣然提呈截至2018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、澳門、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2018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26及27。

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2018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2018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">• 主席函件(第12頁至第17頁)• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第38頁)• 業務回顧(第40頁至第89頁)• 財務回顧(第90頁至第101頁) |
| (2) 於2018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">• 主席函件(第12頁至第17頁)• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第38頁)• 業務回顧(第40頁至第89頁) |
| (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">• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第38頁)• 業務回顧(第40頁至第89頁)• 風險管理(第142頁至第145頁) |
| (4) 集團業務的展望 | <ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第12頁至第17頁)• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第38頁)• 業務回顧(第40頁至第89頁) |
| (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">• 公司管治報告書(第117頁至第138頁) |
| (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">• 主席函件(第12頁至第17頁)• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第38頁)• 業務回顧(第40頁至第89頁)• 投資者關係(第104頁至第105頁)• 企業責任(第106頁至第111頁)• 人力資源(第112頁至第115頁)• 公司管治報告書(第117頁至第138頁)• 公司於2019年5月下旬出版的2018可持續發展報告 |

股息

董事局建議派發末期股息每股0.95港元(2017：每股0.87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2018年度末期股息(附有以股代息選擇)，預計於2019年7月16日派發予於2019年5月31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2018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211頁至第306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102頁至第103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2019 周年成員大會 參與推選/重選 |
|--|------------------|------------------|-----------------------------|
| 非執行董事 | | | |
| 馬時亨教授 ¹ (主席) | 2014 | 2017 | |
| 歐陽伯權 ² (自2019年3月7日) | | | ☑ |
| 劉怡翔 (財經事務及庫務局局長) | 2018 | | |
| 運輸及房屋局局長 (陳帆) | | | 毋須輪值退任* |
| 發展局常任秘書長(工務) (林世雄(自2018年10月13日)及韓志強(直至2018年10月12日)) | | | 毋須輪值退任* |
| 運輸署署長 (陳美寶) | | | 毋須輪值退任* |
| 獨立非執行董事 | | | |
| 包立賢 | 2017 | | |
| 陳黃穗博士 | 2014 | 2017 | |
| 陳阮德徽博士 | 2014 | 2017 | |
| 鄭海泉 ³ | 2010 | 2016 | |
| 周永健博士 | 2016 | | ☑ |
| 方正博士 | 2015 | 2018 | |
| 關育材 | 2015 | 2018 | |

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2019 周年成員大會 參與推選/重選 |
|----------------------|-----------------------------|------------------|-----------------------------|
| 劉炳章 ³ | 2016 | | |
| 李慧敏 (自2018年5月16日) | 2018 | | |
| 李李嘉麗 | 2015 | 2018 | |
| 文禮信 | 已於2018年5月16日舉行的2018周年成員大會退任 | | |
| 石禮謙 ⁴ | 2008 | 2017 | |
| 鄧國斌 | 2015 | 2018 | |
| 黃子欣博士 ⁵ | 2016 | | ☑ |
| 周元 | 2017 | | |
| 執行董事 | | | |
| 梁國權 ⁶ | 2015 | 2018 | |

1 誠如之前所公布，馬時亨教授獲財政司司長法團續任為公司主席，任期由2019年1月1日起至2019年6月30日止(包括首尾兩日)。

2 於2019年3月7日，公司公布歐陽伯權先生於同日獲委任為公司非執行董事，在他於公司2019周年成員大會上獲推選為董事的前提下，歐陽先生獲財政司司長法團委任為公司主席，任期將自2019年7月1日起生效至2021年12月31日止(包括首尾兩日)。在歐陽先生成為公司主席時，他亦會成為企業責任委員會主席、提名委員會成員，以及薪酬委員會成員。

3 鄭海泉先生及劉炳章先生已知會公司彼等將不會於公司2019周年成員大會上參與重選。

4 誠如之前所公布，石禮謙先生已知會公司彼將於公司2019周年成員大會結束後退任。

5 黃子欣博士已知會公司彼將會參與重選連任，任期直至公司的2020周年成員大會結束後止。

6 誠如公司於2019年3月7日所公布，梁國權先生將自2019年4月1日起退任公司行政總裁，以及董事局成員、企業責任委員會成員及執行總監會成員。

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

此外，關於推選陳家樂先生、鄭恩基先生及吳永嘉先生為新董事的決議案將會提呈2019周年成員大會。有關詳情請參與與本年報一同派發並包含2019周年成員大會通告的通函。

各董事局成員的履歷載於第154頁至第163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 | 劉怡翔 |
| (i) 運輸及房屋局副局長(蘇偉文博士) | 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)(潘婷婷及蔡傑銘) | |
| 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(直至2019年3月31日) |
| 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 | 港鐵學院校長(直至2018年7月16日) |
| 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(直至2018年8月7日) |
| 楊美珍 | 商務總監 |

* 於2019年3月7日，公司公布金澤培博士自2019年4月1日起獲委任為公司行政總裁、董事局成員，以及企業責任委員會成員。

於2019年2月8日，公司公布包立聲先生獲委任為公司工程總監，自2019年3月18日起生效。

執行總監會成員的履歷載於第164頁至第169頁。

附屬企業董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，公司之附屬企業的董事載列於第204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

除了就劉怡翔先生(財經事務及庫務局局長)、運輸及房屋局局長(陳帆先生)、發展局常任秘書長(工務)(韓志強先生(直至2018年10月12日)及林世雄先生(自2018年10月13日))，及運輸署署長(陳美寶女士)(皆為政府官員)而言，於第183頁至第202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企業為其中一方、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2018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 [#] | 獎勵股份 數目 [#] | 總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 ^Δ | |
|----------------------------|-----------|-------------------|------------------|-----------------|------------------------|-------------------------|--|---------|
| | 個人權益* | 家族權益 [†] | 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 | 0.00440 |
| 梁國權 (附註2) | 1,540,141 | - | - | 23,000 (附註2) | - | 457,468 | 2,020,609 | 0.03291 |
| 陳黃穗博士 | 9,072 | 1,675 (附註3) | - | - | - | - | 10,747 | 0.00018 |
| 鄭海泉 | 1,675 | 1,675 (附註4) | - | - | - | - | 3,350 | 0.00005 |
| 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 | - | 1,675 (附註7) | - | - | - | - | 1,675 | 0.00003 |
| 金澤培博士 | 258,121 | - | - | - | - | 97,884 | 356,005 | 0.00580 |
| 鄭惠貞 | 81,013 | - | - | - | - | 103,160 | 184,173 | 0.00300 |
| 顏永文博士 | 37,599 | - | - | - | - | 72,734 | 110,333 | 0.00180 |
| 許亮華 | 32,861 | 2,233 (附註8) | - | - | - | 74,784 | 109,878 | 0.00179 |
| 劉天成 | 75,338 | - | - | - | 26,000 | 81,500 | 182,838 | 0.00298 |
| 馬琳 | 89,282 | - | - | - | - | 83,068 | 172,350 | 0.00281 |
| 蘇家碧 | 56,235 | - | - | - | - | 80,318 | 136,553 | 0.00222 |
| 鄧智輝 | 172,693 | - | - | - | - | 84,784 | 257,477 | 0.00419 |
| 楊美珍 | 646,786 | - | - | - | - | 85,884 | 732,670 | 0.01193 |

附註

- 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。
- 梁國權先生將會於2019年4月1日退任公司行政總裁，以及董事局成員、企業責任委員會成員及執行總監會成員。該23,000股股份乃由梁先生全資實益擁有的私人有限公司Linsan Investment Ltd.持有。
- 該1,675股股份乃由陳黃穗博士的配偶持有。
- 該1,675股股份乃由鄭海泉先生的配偶持有。
- 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。
- 該8,058股股份乃由麥成章先生的配偶持有。
- 該1,675股股份乃由蘇偉文博士的配偶持有。
- 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(第179頁至第181頁)內

* 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

^Δ 於2018年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,139,485,589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2018年12月31日，董事局及公司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2018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2018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 | 持有的普通股數目 | 普通股佔所有具投票權之已發行股份百分比 ^A |
|-----------------------|---------------|----------------------------------|
| 財政司司長法團 (代表政府之受託人) | 4,634,173,932 | 75.48% |

^A 於2018年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,139,485,589股

公司已獲香港金融管理局知會，於2018年12月31日，公司約0.38%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2018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2018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2018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2018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 | 30/5/2014 | 80,000 | 23/5/2015 – 23/5/2021 | 26,000 | – | – | – | 28.65 | 26,000 | – |
| 黃唯銘博士 (附註6) | 30/5/2014 | 83,000 | 23/5/2015 – 23/5/2021 | 55,000 | – | 55,000 | – | 28.65 | – | – |
| 其他合資格僱員 | 30/3/2012 | 15,868,500 | 23/3/2013 – 23/3/2019 | 1,793,500 | – | – | 953,500 | 27.48 | 840,000 | 41.69 |
| | 6/5/2013 | 20,331,500 | 26/4/2014 – 26/4/2020 | 4,014,500 | – | – | 1,305,500 | 31.40 | 2,709,000 | 41.70 |
| | 30/5/2014 | 19,812,500 | 23/5/2015 – 23/5/2021 | 7,905,000 | – | – | 3,309,500 | 28.65 | 4,595,500 | 41.86 |

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44(i)。
- 黃唯銘博士於2018年8月7日辭去公司工程總監之職務，並同時不再擔任執行總監會成員。

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2018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」)。

受限制股份是向個別合資格僱員授出，並按比例於三年內均等分批賦予(除非薪酬委員會另有決定)。表現股份一般按每三年的表現週期(「表現週期」)授予合資格僱員，並須經薪酬委員會不時審視及批准。表現股份之賦予，是由薪酬委員會不時按董事局就相關表現週期為衡量公司業務表現及任何其它表現條件所預設的表現基準而決定。

按行政人員股份獎勵計劃下將予授出之獎勵股份乃已發行普通股。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」，以及讓獎勵持有人於2018年1月1日或之後獲授的未賦予受限制股份享有應計的現金股息。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」))已發行的普通股股數的2.5%。

截至2018年12月31日止年度內，就前表現週期(2015年至2017年)所授出的表現股份已賦予合資格僱員。就2018年至2020年表現週期，新的表現股份於2018年4月已授予相關合資格僱員。截至2018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4,061,850股(2017年：2,357,400股)。於2018年12月31日，合共5,758,295股(2017年：6,142,188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0.10%(2017年：0.11%)。

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151頁至第152頁)一節內及綜合帳項附註10C及44(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2018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/ 被沒收的 獎勵股份 數目 | 於2018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 (附註1) | 27/4/2015 | 60,200 | 255,000 | 275,068 | 252,803 | 22,265 | - |
| | 8/4/2016 | 64,850 | - | 43,234 | 21,616 | - | 21,618 |
| | 10/4/2017 | 63,900 | - | 63,900 | 21,300 | - | 42,600 |
| | 16/3/2018 | 80,000 | - | - | - | - | 80,000 |
| | 10/4/2018 | 73,300 | 239,950 | - | - | - | 313,250 |
| 金澤培博士 | 27/4/2015 | 22,050 | 57,600 | 64,950 | 59,920 | 5,030 | - |
| | 8/4/2016 | 21,550 | - | 14,367 | 7,183 | - | 7,184 |
| | 10/4/2017 | 22,050 | - | 22,050 | 7,350 | - | 14,700 |
| | 10/4/2018 | 25,550 | 50,450 | - | - | - | 76,000 |
| 鄭惠貞 | 19/8/2016 | 71,428 | - | 47,619 | 23,809 | - | 23,810 |
| | 10/4/2017 | 16,950 | 30,400 | 47,350 | 33,395 | 2,655 | 11,300 |
| | 10/4/2018 | 17,600 | 50,450 | - | - | - | 68,050 |
| 張少華 (附註2) | 27/4/2015 | - | 28,800 | 28,800 | 26,285 | 2,515 | - |
| | 8/4/2016 | 14,950 | - | 9,967 | 9,967 | - | - |
| | 10/4/2017 | 13,950 | - | 13,950 | 13,950 | - | - |
| | 10/4/2018 | 8,850 | - | - | 8,850 | - | - |
| 顏永文博士 | 8/4/2016 | - | 35,700 | 35,700 | 32,583 | 3,117 | - |
| | 10/4/2017 | 15,050 | - | 15,050 | 5,016 | - | 10,034 |
| | 10/4/2018 | 12,250 | 50,450 | - | - | - | 62,700 |
| | 10/4/2017 | 15,200 | 30,400 | 45,600 | 32,811 | 2,655 | 10,134 |
| 許亮華 | 10/4/2018 | 14,200 | 50,450 | - | - | - | 64,650 |
| | 27/4/2015 | 8,600 | 12,550 | 15,418 | 14,322 | 1,096 | - |
| 劉天成 | 8/4/2016 | 8,400 | - | 5,600 | 2,800 | - | 2,800 |
| | 10/4/2017 | 17,700 | 25,050 | 42,750 | 28,762 | 2,188 | 11,800 |
| | 10/4/2018 | 16,450 | 50,450 | - | - | - | 66,900 |
| | 27/4/2015 | 16,950 | 57,600 | 63,250 | 58,220 | 5,030 | - |
| 馬琳 | 8/4/2016 | 17,300 | - | 11,534 | 5,766 | - | 5,768 |
| | 10/4/2017 | 16,200 | - | 16,200 | 5,400 | - | 10,800 |
| | 10/4/2018 | 16,050 | 50,450 | - | - | - | 66,500 |
| | 8/4/2016 | 16,400 | 44,050 | 54,984 | 45,669 | 3,847 | 5,468 |
| 蘇家碧 | 10/4/2017 | 15,300 | - | 15,300 | 5,100 | - | 10,200 |
| | 10/4/2018 | 14,200 | 50,450 | - | - | - | 64,650 |
| | 27/4/2015 | 18,450 | 57,600 | 63,750 | 58,720 | 5,030 | - |
| 鄧智輝 | 8/4/2016 | 17,950 | - | 11,967 | 5,983 | - | 5,984 |
| | 10/4/2017 | 17,250 | - | 17,250 | 5,750 | - | 11,500 |
| | 10/4/2018 | 16,850 | 50,450 | - | - | - | 67,300 |
| | 27/4/2015 | 21,700 | 57,600 | 64,834 | 59,804 | 5,030 | - |
| 黃唯銘博士 (附註3) | 8/4/2016 | 21,200 | - | 14,134 | 7,066 | 7,068 | - |
| | 10/4/2017 | 19,900 | - | 19,900 | 6,633 | 13,267 | - |
| | 10/4/2018 | 21,500 | 50,450 | - | - | 71,950 | - |
| | 27/4/2015 | 19,350 | 57,600 | 64,050 | 59,020 | 5,030 | - |
| 楊美珍 | 8/4/2016 | 18,850 | - | 12,567 | 6,283 | - | 6,284 |
| | 10/4/2017 | 17,700 | - | 17,700 | 5,900 | - | 11,800 |
| | 10/4/2018 | 17,350 | 50,450 | - | - | - | 67,800 |
| | 27/4/2015 | 2,172,750 | 1,051,650 | 1,524,228 | 1,389,491 | 134,737 | - |
| 其他合資格僱員 | 8/4/2016 | 2,199,700 | 107,450 | 1,420,417 | 786,631 | 44,118 | 589,668 |
| | 10/4/2017 | 1,994,050 | 26,350 | 1,958,750 | 720,097 | 76,060 | 1,162,593 |
| | 10/4/2018 | 1,954,800 | 1,028,450 | - | 32,000 | 166,800 | 2,784,450 |

附註

- 1 梁國權先生將會於2019年4月1日退任公司行政總裁，以及董事局成員、企業責任委員會成員及執行總監會成員。
- 2 張少華先生於2018年7月17日不再擔任港鐵學院校長及公司執行總監會成員。
- 3 黃唯銘博士於2018年8月7日辭去公司工程總監之職務，並同時不再擔任執行總監會成員。

已發行股份

| | 已發行普通股數目 | 代價/價值 (港元) |
|--|---------------|------------------|
| 於2017年12月31日 | 6,007,777,302 | 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44(i)) | 5,568,500 | 1.62億 (由公司收取) |
| 就2017年末期股息而發行之代息股份 | 93,790,912 | 41.75億 |
| 就2018年中期股息而發行之代息股份 | 32,348,875 | 12.98億 |
| 於2018年12月31日 | 6,139,485,589 | 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41。

買賣或贖回上市證券

截至2018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。然而，於本年度內，行政人員股份獎勵計劃的信託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則及信託契約條款，以總額約2.39億港元在聯交所購入了合共5,351,600股普通股(2017年：無)。

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2018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) | 21.37% |
| | 佔集團總收入 百分比 |
| 集團從最大五家客戶所得之總收入 | 34.77% |
| 集團從最大客戶所得之總收入 | 13.76% |

於2018年12月31日，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，包括財政司司長法團(公司的主要股東)，概無於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1,220萬港元(2017年：約2,180萬港元)。

銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至2018年12月31日集團借貸總額為402.05億港元(2017年：420.43億港元)。借貸詳情載於綜合帳項附註35。

發行債券及票據

集團於2018年12月31日止年度內曾發行面額總值14.91億港元等值(2017年：76.55億港元等值)的票據，詳情載於綜合帳項附註35C。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2018年12月31日，附有控股權限制條件的集團借貸合共324.46億港元(2017年：377.70億港元)，到期日介乎2019年至2055年不等，另有已承諾但未動用的銀行信貸97.75億港元(2017年：119億港元)。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64頁至第65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2018年5月18日，公司接受了政府於2018年4月6日所提出的要約，准許公司進行新九龍內地地段第6602號建議發展的油塘通風樓物業發展項目，唯公司須繳付1,514,990,000港元作為地價及按相關交換條件第20325號的條款及條件進行。

B 於2018年8月17日，公司接受了政府於2018年6月29日所提出的要約，准許公司進行香港仔內地地段第467號地盤C建議發展的黃竹坑站第三期物業發展項目，唯公司須繳付12,971,290,000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。

C 於2018年11月1日，公司接受了政府於2018年9月21日所提出的要約，准許公司進行九龍內地地段第11264號地盤B建議發展的何文田站第二期物業發展項目，唯公司須繳付7,486,530,000港元作為地價及按相關交換條件第20296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政府的聯繫人士，同時亦是公司的關連人士。

Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. 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 的聯繫人士，JHL 亦是公司的關連人士。

由於 UGL 及禮頓亞洲均為 CIMIC Group Limited 的間接全資附屬公司，而禮頓亞洲是 UGL 的聯繫人士，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 2018 年，下文 I、II、III 及 IV 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公司下列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)需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185頁至第187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若干交易對手，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。

於年度終結時，由於在美國跨境租約下的購買選擇權已被行使，所有美國跨境租約現已終止。因此，公司在美國跨境租約承擔協議及美國跨境租約分配協議的權利及義務亦已失效。

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201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

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於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

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於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項目管理費；
- 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備有的裝置設備、貨物及材料進行具有技術及謹慎的服務；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

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於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；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

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於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

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2010年1月26日就有關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）。

C1 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日期由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
- 有關係統的營運及維修延伸至新的中場範圍客運廊的條文。

C2 關於向機管局提交二判承判商保證書

於2017年9月25日，新滬運輸系統株式會社(「新滬」)向公司分判現時系統的改裝工程，為期7年(「二判承判合同」)。因此，公司於2018年5月18日，向機管局提交了一份二判承判商保證書。預計每年從新滬獲取的最高金額將不多於6,000萬港元。

二判承判合同載有關於提供及改裝系統中的配電、通訊及控制的子系統的條文，當中包括以下各項：

- 有關現時系統的改裝延伸至新的旅客捷運系統中轉站；
- 提供有關機電系統，包括配電系統、電訊系統、月台幕門及維修器材；及
- 重置現有維修器材於旅客捷運系統車廠。

D 有關西港島綫的財務安排、設計、建造及營運的項目協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於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、由代表政府的運輸及房屋局局長與公司於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日前及於2018年6月29日經公司與政府訂立的第二份補充協議，再延長該期限至2019年3月31日或之前)，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 有關高鐵香港段營運的持續關連交易

下文A及B段(包括有關高鐵香港段營運的持續關連交易)乃根據豁免、與合併相關豁免及《上市規則》第14A.71條的條件而披露。

A 經修訂營運協議

於2018年8月23日，公司及代表政府的運輸及房屋局局長為了修改及補充於2007年8月9日訂立的綜合營運協議(經修訂)(見第201頁至第202頁「兩鐵合併額外資料」D段所述，「現有綜合營運協議」)而訂立經修訂營運協議(「經修訂營運協議」)，以訂明適用於高鐵香港段的營運要求。經修訂營運協議的目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求以大致相同的方式使用於高鐵香港段，除有必要以反映高鐵香港段安排的某些特點而作出的任何修訂外。

就《港鐵條例》而言，經修訂營運協議是一項「營運協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使高鐵香港段根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

經修訂營運協議的主要條款如下：

經修訂營運協議的條款大致基於現有綜合營運協議的條款。經修訂營運協議已於2018年9月23日(「商業營運日期(高鐵香港段)」)生效，並將與公司及九鐵公司於2018年8月23日訂立的補充服務經營權協議(「補充服務經營權協議」)同時屆滿。

經修訂營運協議中與高鐵香港段有關的若干主要條款包括：

- 公司有責任維持與列車服務供應、售票機可靠性、出入閘機可靠性、扶手電梯及乘客升降機可靠性有關的指定服務表現要求；

- 公司有責任公佈與列車服務供應、售票機可靠性、出入閘機可靠性、扶手電梯及乘客升降機可靠性、溫度及通風水平、鐵路清潔程度(僅關乎公司的高鐵香港段列車)及乘客查詢回應時限有關的指定顧客服務承諾；
- 有關在香港境外進行公司高鐵香港段的列車維修的責任；
- 公司有責任進行設計檢測，以驗證內地營運商的高鐵香港段列車是否與公司的基礎設施兼容，並可安全地在地鐵香港段上行駛；
- 與內地營運商建立程序，以批准內地營運商的列車安全地在地鐵香港段上行駛以及就改裝任何該等列車通知政府；
- 為高鐵香港段列車駕駛員制訂及維持一套培訓資歷制度；
- 協助鐵路檢查人員進行檢查，包括在必要時就此與內地營運商聯繫；
- 有關維持內地口岸區範圍及過境限制區的完整和安全的保安責任；及
- 設定高鐵香港段列車旅程票價的機制及政府審批程序，包括：
 - (i) 在商業營運日期(高鐵香港段)之前，公司將在設定各類可提供的高鐵香港段票價之前尋求政府的事先書面同意；及
 - (ii) 其後，未經政府事先同意前，不得調整、引入或撤回票價。

B 補充服務經營權協議

於2018年8月23日，為了補充於2007年8月9日訂立的服務經營權協議(見第201頁「兩鐵合併額外資料」B段所

述，「現有服務經營權協議」)，公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予高鐵香港段的經營權，並訂明適用於高鐵香港段的營運及財務要求。補充服務經營權協議的目的及效力是將適用於公司經營現有九鐵公司鐵路系統的營運要求以大致相同的方式使用於高鐵香港段，除有必要以反映高鐵香港段安排的某些特點而作出的任何修訂外。補充服務經營權協議的財務條文旨在反映現有綜合營運協議內對新經營權項目(如高鐵香港段)的規定，並受限於下文所述。

就《港鐵條例》而言，補充服務經營權協議是一項「服務經營權協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使高鐵香港段根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

補充服務經營權協議的主要條款

補充服務經營權協議的條款大致基於現有服務經營權協議的條款。高鐵香港段的經營期已於商業營運日期(高鐵香港段)開始及於以下各項最早發生之日自動終止：

- (i) 根據《港鐵條例》有關公司鐵路的專營權全部或就高鐵香港段而言撤銷之日；及
- (ii) 緊接商業營運日期(高鐵香港段)的第十個周年日前一天，但公司及九鐵公司可根據補充服務經營權協議所載的機制進一步磋商後延續經營期，在該情況下，則經營期會於公司及九鐵公司協定的其他日期終止(「經營權有效期(高鐵香港段)」)。

補充服務經營權協議中與高鐵香港段有關的若干主要條款包括：

• 高鐵香港段的額外經營權付款

(i) 概況

就高鐵香港段公司向九鐵公司作出或九鐵公司向公司作出額外經營權付款(見下文所述)，旨在反映根據現有綜合營運協議的規定，其中包括公司將從營運高鐵香港段所得現時預計正數貼現現金流量淨額中保留10%(貼現值反映公司就高鐵香港段的商業回報率)。

補充服務經營權協議規定以每年定額付款及每年非定額付款形式作出額外經營權付款，以反映在現有服務經營權協議下現有九鐵公司系統的現有經營權付款結構。

高鐵香港段的額外經營權付款並非取代現有服務經營權協議下就現有九鐵公司系統所作出之付款，而是該等付款以外的附加款項。

(ii) 每年非定額付款

每年非定額付款(由公司向九鐵公司支付的款項)將會根據現有服務經營權協議規定的相同方式計算，據此，公司就各財政年度按九鐵公司系統所產生的收入的某個百分比向九鐵公司付款(即九鐵公司系統產生的首75億港元以上收入的35%)。就計算每年非定額付款而言，九鐵公司系統產生的收入應包

括公司所收取或保留的高鐵香港段車費實際收入以及來自與高鐵香港段相關業務的收入，包括但不限於廣告、電訊、免稅品商店及小賣店租賃業務。

(iii) 高鐵香港段的每年定額付款

鑒於上文第(ii)段所述的每年非定額付款及為了使公司能如以上所述從營運高鐵香港段所得現時預計正數貼現現金流量淨額中保留10%，每年定額付款應包括九鐵公司向公司支付的款項，該等款項在經營權有效期(高鐵香港段)內合計相等於79.65億港元。

該等每年定額付款不會影響公司根據現有服務經營權協議於各財政年度向九鐵公司支付每年定額付款7.5億港元的責任。

• 收入相關安排

此外，補充服務經營權協議載有以下收入相關安排：

(i) 乘客量調整

就高鐵香港段的乘客量實際上偏離現時的預測：

(a) 高鐵香港段的實際乘客量多於或少於現時預計乘客量最多15%，將由公司承擔；及

(b) 高鐵香港段的實際乘客量多於或少於現時預計乘客量超過15%，將由公司與九鐵公司按30%(公司)及70%(九鐵公司)的比例攤分。

(ii) 新增收入調整

就公司現有來往羅湖及落馬洲的過境服務以及現有的城際客運服務的乘客量實際上偏離現時的預測，公司可向九鐵公司收取兩筆款項(分別為由(及包

括)商業營運日期(高鐵香港段)起至(及包括)2023年12月31日止期間及由(及包括)2024年1月1日起至(及包括)緊接商業營運日期(高鐵香港段)的第十個周年日前一天止期間)，該兩筆款項分別以5億港元及10億港元為上限。

(iii) 內地折扣優惠計劃虧損

就內地營運商所採納的內地學生票價折扣優惠及內地殘疾軍人/公安人員折扣優惠計劃所產生的收入虧損，公司將向九鐵公司每年收取償付款項。

九鐵公司與公司亦將以真誠討論倘內地營運商在未來引入任何其他折扣優惠計劃時類似的償付安排。

(iv) 服務費補貼

對於以內地任何鐵路車站為起點及終點的車程，按政府指示應由公司承擔的在西九龍站就售票所收取的服務費的部分，公司將向九鐵公司每年收取償付款項。

• 償付營運前成本

此外，九鐵公司將會就公司與九鐵公司協定的營運前成本給予公司補償，即公司於商業營運日期(高鐵香港段)前合理產生並符合以下所有條件的成本及開支：

(i) 因相關高鐵香港段資產的規劃及開始營運而直接產生的成本及開支；

(ii) 根據任何相關協議政府並未支付及不會或毋須支付予公司的成本及開支，或公司與政府以書面協定應視為營運前成本的成本及開支；

(iii) 根據補充服務經營權協議九鐵公司向公司作出的任何付款中並無涵蓋的成本及開支；及

(iv) 屬於與高鐵香港段營運有關的若干其他類別的協定成本及開支(包括為高鐵香港段通車作準備的動員活動及高鐵香港段通車前的試營運，以及九鐵公司與公司可能協定的其他項目)。

- 均等付款

倘政府於2023年12月31日前撤銷專營權，九鐵公司須向公司支付一筆款項，金額相當於九鐵公司於經營權年期的十年期間應支付的每年定額付款總額，按比例根據終止發生的時間予以削減，並減去已向公司支付的任何金額的每年定額付款。此均等付款之目的是確保倘若高鐵香港段的經營權被提早終止，公司能獲得部分保障。

- 高鐵香港段服務

公司有責任於經營權有效期(高鐵香港段)內按照《港鐵條例》及現有營運協議中所規定的水平經營高鐵香港段(須受另有說明者所限)。倘因內地營運商、任何內地機關或直接受他們控制的人士作出或未有作出任何事宜導致公司未能符合《港鐵條例》或現有綜合營運協議下的規定，公司不會被視為未能符合《港鐵條例》或現有綜合營運協議下的規定。

- 交還規定

倘經營權有效期(高鐵香港段)屆滿或被終止，公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的高鐵香港段經營權財產。

IV 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903

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談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談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、僱員或代表的任何行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根據合約903定下的目標成本加上須向禮頓亞洲支付的費用的百分之十；
- 根據合約903，公司須向禮頓亞洲支付的款項總額包括合約903工程的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；
- 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約為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「承判商全險」及第三者責任限額不少於7億港元的「第三者責任」保險。此外，禮頓亞洲已同意另外增購36.38億港元保額的「第三者責任」保險；及

- 倘若禮頓亞洲違約，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日經補充協議修訂及於2018年12月19日經第二份補充協議修訂)(「合約904」)。最終付款證書於2018年12月19日發出。

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、僱員或代表的任何行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百分之十；
- 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約為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「承判商全險」及第三者責任限額不少於7億港元的「第三者責任」保險。此外，承判商已同意另外增購4.85億澳元保額的「第三者責任」保險；及

- 倘若承判商違約，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、有關高鐵香港段營運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(I)(i)段(就與合併相關的持續關連交易)、(ii)豁免第(B)(I)(iii)(a)段(就非與合併相關的持續關連交易)、(iii)與合併相關豁免第(B)(I)(i)段及豁免第(B)(I)(iii)(a)段(就有關高鐵香港段營運的持續關連交易)；及(iv)《上市規則》第14A.55條(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(I)(ii)段(就與合併相關的持續關連交易)、(ii)豁免第(B)(I)(iii)(b)段(就非與合併相關的持續關連交易)、(iii)與合併相關豁免第(B)(I)(ii)段及豁免第(B)(I)(iii)(b)段(就有關高鐵香港段營運的持續關連交

易)；及(iv)《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；及

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184頁至第185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185頁至第187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185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，除上述付款組成部分及下文有關段落另有說明外，在兩鐵合併的各個組成部分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制；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。

於2018年8月23日，公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予高鐵香港段的經營權，

並訂明適用於高鐵香港段的營運及財務要求。進一步詳情載於上文「持續關連交易」項下「III 有關高鐵香港段營運的持續關連交易」一節內。

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，公司與代表政府的運輸及房屋局局長於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，公司宣布，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。

於2018年8月23日，公司及代表政府的運輸及房屋局局長訂立經修訂營運協議，修改及補充日期為2007年8月9日的綜合營運協議(經修訂)，以訂明適用於高鐵香港段的營運要求。進一步詳情載於上文「持續關連交易」項下「III有關高鐵香港段營運的持續關連交易」一節內。

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2018年12月31日止年度內及於2019年3月7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211頁至第306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2019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，2019年3月7日

附屬企業董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，公司之附屬企業之董事載列如下：

| 姓名 | 董事 | 替任董事 | 姓名 | 董事 | 替任董事 |
|------------------------------|--------|--------|---------------------------------|--------|--------|
| Azzi, Ron | √ | | 梁祖德* | | √ |
| Bailie, William Paul | √ | | 梁廣灝* | √ | |
| Bourke, Chris | √ | | 梁雅儀* | √(已辭任) | |
| Breslin, Malachy | √ | | 梁秉堅 | √(已辭任) | |
| Butcher, Stephen Anthony* | | √ | 梁耀輝 | √ | |
| 陳志輝* | √ | | Lezala, Andrew Peter* | √(已辭任) | |
| 陳智勤 | √ | | 李秀蓮* | | √ |
| 陳偉文* | √ | √ | 盧耀祖 | | √ |
| 陳宛冰* | √ | | Long, Jeremy Paul Warwick* | √ | |
| 陳阮德徽博士 | √ | | 陸觀豪* | √ | |
| 鄭嘉麗* | √ | | 龍子豪* | √ | √ |
| 鄭惠貞* | √ | | Luo Jiancheng | √ | |
| 張文祺* | √ | | 馬時亨教授 | √ | |
| 張少華* | √(已辭任) | | McCusker, Andrew* | √ | |
| 張耀堂* | √ | | McKenzie, Andrew Charles* | | √ |
| 蔡德贊* | | √ | 馬琳* | √ | |
| 周招偉* | | √ | Meyer, Peter* | √ | |
| 周駿齡* | √ | | Moros, Tony Antonio | √ | |
| 朱鳳娟 | √ | | Mortier, Jeremy* | √ | |
| Collis, Charles G. | √ | | Murphy, Stephen John | √ | |
| Damm, Bo Fredrik | √ | | Mylvaganam, Deva Rajan* | √ | |
| 杜博賢* | √ | √ | Nelson, Michael John* | √ | |
| Eldon, David Gordon* | √ | | 吳智光* | √ | |
| Espinoza Ceballos, Natalia | | √ | Nilsson, Per Håkan Lennart* | √ | |
| 顏永文博士 | √ | | Norris, Mark Frederick* | √ | |
| 方正博士 | √ | | O'Flaherty, Raymond Anthony | √ | |
| 傅愛瑜* | √ | | Olsen, Scott | √ | |
| 馮蕙儀* | √ | | Oscarsson, Karl Johan | √ | |
| Hamilton, Alexander Reid* | √(已辭任) | | 彭海興* | √ | |
| Hayward, Darren | √ | | Pira, Tomas* | √(已辭任) | |
| Hellners, Karl Erik Hjalmar* | √ | | 錢宇宏 | √ | |
| 何浩維* | √ | | Rooney, Aidan Gerald* | √(已辭任) | |
| 何家華* | √ | | Rubalcaba, Raquel | √ | |
| 何世基* | √ | | Seabury, Gary George* | | √(已辭任) |
| 何毓永* | | √ | 司徒少華* | √ | √ |
| 賀偉康 | √ | | 邵劍明 | √ | |
| Houghton, Michael David | √(已辭任) | | 沈林冲 | √ | |
| 許亮華* | √ | | 孫耀達 | √ | |
| Jackson, David | √ | | 鄧智輝* | √ | √ |
| Jensen, Frederik Mark* | √ | | Viinapuu, Hans Peter* | √(已辭任) | |
| 姜國娟 | √(已辭任) | | 溫志華 | √(已辭任) | |
| 詹國華* | √ | √ | Warren, Nicholas P. | √(已辭任) | |
| Johnson, Glenn H. | | √(已辭任) | Waymark, Leah Nicole | √ | |
| Jones, Niel L. | | √ | Wennerberg, Matti Sigfrid Hasse | √ | |
| 金澤培博士* | √ | | 黃智聰 | √(已辭任) | |
| 甘志深* | √ | | 黃子欣博士 | √ | |
| 紀穎文 | | √(已辭任) | 黃浩樑* | √ | |
| 喬建輝* | √(已辭任) | | 黃健維* | √ | |
| Kennedy, Paul Michael* | √ | | 黃琨暉* | √ | |
| 關敏怡* | √(已辭任) | | 黃秉修* | √ | |
| 郭家強* | | √ | 黃永健 | √ | |
| 郭麗琪* | √ | √ | Wood, Martin | √ | |
| 鄺松興* | | √ | 夏菁 | √ | |
| 黎清佳 | √ | | 許慕韓* | √ | |
| 劉炳章 | √ | | 任百年* | √ | √ |
| 劉天成* | √ | | 楊美珍* | √ | |
| 劉偉明* | √ | | 葉勁生* | √ | |
| 羅瑞華* | √(已辭任) | | 楊嘉勳 | | √ |
| 李家潤* | √ | | 余漢傑 | √(已辭任) | |
| 李蕙英 | √ | | 袁麗琪* | √ | |
| 李婉玲* | √ | | 元立行 | √ | √(已辭任) |
| 梁國權* | √ | | 朱春雷 | √ | |

* 該名人士於超過一間附屬企業擔任董事及/或替任董事。

綜合帳項及帳項附註目錄

| | | | | |
|-----|-----------------------------|-----|----|--|
| 206 | 獨立核數師報告 | 258 | 26 | 於附屬公司的投資 |
| | 綜合帳項 | 262 | 27 | 聯營公司及合營公司權益 |
| 211 | 綜合損益表 | 264 | 28 | 證券投資 |
| 212 | 綜合全面收益表 | 264 | 29 | 待售物業 |
| 213 | 綜合財務狀況表 | 265 | 30 | 財務衍生工具資產及負債 |
| 214 | 綜合權益變動表 | 269 | 31 | 存料與備料 |
| 215 | 綜合現金流量表 | 269 | 32 | 應收帳項及其他應收款項 |
| | 綜合帳項附註 | 271 | 33 | 應收關連人士款項 |
| 216 | 1 合規聲明 | 271 | 34 | 現金、銀行結餘及存款 |
| 216 | 2 主要會計政策 | 272 | 35 | 貸款及其他債務 |
| 229 | 3 與九廣鐵路公司的合併及高速鐵路(香港段)的營運安排 | 276 | 36 | 應付帳項及其他應付款項 |
| 230 | 4 香港客運業務收入 | 277 | 37 | 應付關連人士款項 |
| 231 | 5 香港車站商務收入 | 277 | 38 | 服務經營權負債 |
| 231 | 6 香港物業租賃及管理業務收入 | 278 | 39 | 非控股權益持有者貸款 |
| 231 | 7 中國內地及國際附屬公司收入及開支 | 278 | 40 | 財務狀況表所示的所得稅 |
| 231 | 8 其他業務收入 | 280 | 41 | 股本、為行政人員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 |
| 232 | 9 經營開支 | 283 | 42 | 其他現金流量資料 |
| 234 | 10 董事局成員及執行總監會成員酬金 | 284 | 43 | 公允價值計量 |
| 238 | 11 香港物業發展利潤 | 287 | 44 | 以股份為基礎的支出 |
| 239 | 12 折舊及攤銷 | 290 | 45 | 退休金計劃 |
| 239 | 13 利息及財務開支 | 292 | 46 | 界定福利退休計劃 |
| 240 | 14 所得稅 | 295 | 47 | 有關香港物業發展的共同業務權益 |
| 241 | 15 股息 | 296 | 48 | 重大關連人士交易 |
| 241 | 16 每股盈利 | 299 | 49 | 承擔 |
| 242 | 17 業務分類資料 | 303 | 50 | 公司層面的財務狀況表 |
| 245 | 18 其他全面收益 | 304 | 51 | 會計估計及判斷 |
| 246 | 19 投資物業 | 306 | 52 | 截至2018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 |
| 247 | 20 其他物業、機器及設備 | 306 | 53 | 綜合帳項核准 |
| 251 | 21 服務經營權資產 | | | |
| 252 | 22 物業管理權 | | | |
| 253 | 23 香港特區政府委託的鐵路工程項目 | | | |
| 256 | 24 發展中物業 | | | |
| 257 | 25 遞延開支 | | | |



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211至306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2018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2018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23以及附註2Z所載列的會計政策

關鍵審計事項

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（「高速鐵路（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。香港特區政府作為高速鐵路（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。

高速鐵路（香港段）

根據2015年11月30日與香港特區政府訂立的協議，貴集團將就高速鐵路（香港段）承擔和支付超出844.2億港元的項目成本（含貴集團的項目管理費用）；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。若發現貴集團在高速鐵路（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。

於2018年9月，高速鐵路（香港段）已於建造完工後開始商業運營。然而，只有在完成結算所有建造合同後才能最終確定項目成本總額，而這可能需要若干年才能達成協議和完成結算。

管理層已委聘獨立專家就管理層對高速鐵路（香港段）完工成本的估計進行獨立的評估。

於2018年12月31日，貴集團已就項目管理成本作出撥備，因為貴集團估計履行高速鐵路（香港段）委託下履約責任的成本總額可能超過香港特區政府將支付的項目管理費用。

沙中綫

於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評估。根據評估結果，最新的成本估計已由708.3億港元增至873.3億港元，並已提交至香港特區政府進行審閱。

於2018年年中，沙中綫的施工質量和是否適時匯報若干建造事宜方面受到質疑。香港特區政府成立了一個調查委員會（「調查委員會」），以調查紅磡站擴建部份的若干建造工程。

與此同時，貴集團正在進行核實和確認工作，以及評估紅磡站擴建部份的整體結構完整性及安全性。

上述事項仍在進行，其最終解決時間及對貴集團的財務影響在現階段尚不確定。

若發現貴集團在沙中綫委託協議下需要承擔責任，貴集團的責任上限暫限於貴集團在沙中綫相關協議下收取的費用總額。然而，根據一般法律原則，倘若貴集團被認定須為其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為造成的任何損失承擔責任，此責任上限則不能被依賴。

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義務可能引致重大財務影響。

我們的審計如何處理該事項

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：

- 審閱貴集團相關委員會的會議記錄，並與管理層商討高速鐵路（香港段）和沙中綫項目的現況，包括以下：
 - (a) 關於高速鐵路（香港段），預測項目成本總額、合同索賠的評估、將進一步發生的內部成本的估計、以及就該項目對貴集團財務影響作出的評估；
 - (b) 關於沙中綫，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）、調查委員會的最新進展及其發現、以及就該項目對貴集團財務影響作出的評估；
- 評估管理層關於確定高速鐵路（香港段）和沙中綫項目成本及向各項目分攤成本的關鍵內部控制的設計和實施；
- 評估管理層就高速鐵路（香港段）委聘的獨立專家的資格、經驗、專長、獨立性和客觀性；
- 與獨立專家商討高速鐵路（香港段）的預測項目成本總額，以及該預測項目成本總額超過844.2億港元的風險；
- 在抽樣基礎上，將管理層就高速鐵路（香港段）和沙中綫評估的項目成本以及獨立專家就高速鐵路（香港段）評估的項目成本與相關文件進行對比；
- 將高速鐵路（香港段）和沙中綫於本年度發生的費用與相關合同及中期或最終支付證書進行對比；
- 與貴集團管理層及其外部法律顧問進行商討，以評估貴公司就高速鐵路（香港段）和沙中綫項目承擔的法律義務和財務風險；
- 審閱相關委託協議，以核實應收項目管理費用。對比本年度已收項目管理費用與銀行對帳單及其他相關文件；及
- 參照現行會計準則的要求，評估綜合帳項中關於高速鐵路（香港段）和沙中綫的披露。

獨立核數師報告

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

截至 2018 年 12 月 31 日，貴集團投資物業的公允價值為 826.76 億港元，截至 2018 年 12 月 31 日止年度的重估收益為數 47.45 億港元已錄入綜合損益表。

貴集團的投資物業主要位於香港並包括購物商場和寫字樓。

貴集團投資物業的公允價值由外部物業估價師根據獨立估值進行評估。

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。

我們的審計如何處理該事項

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：

- 獲取並審查外部物業估價師編制的投資物業估值報告；
- 評估外部物業估價師的獨立性、資格、專長和客觀性；
- 參照其他外部物業估價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；
- 與管理層和外部物業估價師進行商討，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
- 抽樣對比貴集團向外部物業估價師提供的租賃資料(包括出租率和市面租金)與相關合同及文件。

評估固定資產(按重估值列帳的資產除外)的潛在性減值

請參閱綜合帳項附註 20-21 以及附註 2H(ii) 所載列的會計政策

關鍵審計事項

截至 2018 年 12 月 31 日，貴集團固定資產(按重估值列帳的資產除外)的帳面價值總額達到 1,290.15 億港元；截至 2018 年 12 月 31 日止年度，相關折舊和攤銷費用達到 52.82 億港元。

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。對於存在該等跡象的資產，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。

我們把固定資產(按重估值列帳的資產除外)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。

我們的審計如何處理該事項

我們就評估固定資產(按重估值列帳的資產除外)的潛在性的減值的審計程序包括以下程序：

- 獲取、與管理層商討並評估與管理層對該等資產潛在性的減值的評估有關的關鍵假設；
- 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、未來經營計劃和更廣泛的城市具體發展情況，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)；
- 通過對比其他類似公司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；
- 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
- 就所採用的折現率和收入水平假設執行敏感度分析，審查用於獲取最具敏感度假設的信息並考慮管理層在相關選擇中是否存在偏見。

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。

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。

獨立核數師報告

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

2019年3月7日

綜合損益表

| 截至12月31日止年度 百萬港元 | 附註 | 2018 | 2017 |
|--------------------------------------|---------|-----------------|----------|
| 香港客運業務收入 | 4 | 19,490 | 18,201 |
| 香港車站商務收入 | 5 | 6,458 | 5,975 |
| 香港物業租賃及管理業務收入 | 6 | 5,055 | 4,900 |
| 中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入 | 7 | 20,877 | 17,194 |
| 其他業務收入 | 8 | 1,990 | 2,174 |
| | | 53,870 | 48,444 |
| 中國內地的物業發展收入 | 7 | 60 | 6,996 |
| | | 53,930 | 55,440 |
| 香港客運業務開支 | | | |
| – 員工薪酬及有關費用 | 9A | (5,847) | (5,748) |
| – 水電費用 | | (1,670) | (1,543) |
| – 營運鐵路的地租及差餉 | | (117) | (242) |
| – 耗用的存料與備料 | | (559) | (553) |
| – 保養及相關工程 | 9B | (1,638) | (1,436) |
| – 鐵路配套服務 | | (380) | (284) |
| – 一般及行政開支 | | (769) | (607) |
| – 其他費用 | | (339) | (313) |
| | | (11,319) | (10,726) |
| 香港車站商務開支 | | (567) | (501) |
| 香港物業租賃及管理業務開支 | | (813) | (802) |
| 中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支 | 7 | (20,001) | (16,244) |
| 其他業務開支 | | (2,004) | (2,162) |
| 項目研究及業務發展開支 | 9C | (323) | (332) |
| | | (35,027) | (30,767) |
| 中國內地的物業發展開支 | 7 | (35) | (4,682) |
| 未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支 | 9D, E及F | (35,062) | (35,449) |
| 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 | | | |
| – 來自經常性業務 | | 18,843 | 17,677 |
| – 來自中國內地物業發展 | | 25 | 2,314 |
| | | 18,868 | 19,991 |
| 香港物業發展利潤 | 11 | 2,574 | 1,097 |
| 未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 | | 21,442 | 21,088 |
| 折舊及攤銷 | 12 | (4,985) | (4,855) |
| 每年非定額付款 | | (2,305) | (1,933) |
| 未計利息及財務開支前經營利潤 | | 14,152 | 14,300 |
| 利息及財務開支 | 13 | (1,074) | (905) |
| 投資物業重估 | 19 | 4,745 | 6,314 |
| 應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損 | 27 | 658 | 494 |
| 除稅前利潤 | | 18,481 | 20,203 |
| 所得稅 | 14A | (2,325) | (3,318) |
| 年內利潤 | | 16,156 | 16,885 |
| 下列人士應佔： | | | |
| – 公司股東 | | 16,008 | 16,829 |
| – 非控股權益 | | 148 | 56 |
| 年內利潤 | | 16,156 | 16,885 |
| 公司股東應佔年內利潤： | | | |
| – 來自經常性業務 | | 9,020 | 8,580 |
| – 來自物業發展 | | 2,243 | 1,935 |
| – 來自基本業務 | | 11,263 | 10,515 |
| – 來自投資物業重估 | | 4,745 | 6,314 |
| | | 16,008 | 16,829 |
| 每股盈利： | 16 | | |
| – 基本 | | 2.64 港元 | 2.83 港元 |
| – 攤薄 | | 2.64 港元 | 2.82 港元 |

第216至306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 | 2018 | 2017 |
|------------------------------|----|---------------|--------|
| 年內利潤 | | 16,156 | 16,885 |
| 年內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)： | 18 | | |
| 不會重新分類至損益的項目： | | | |
| – 自用土地及樓宇重估盈餘 | | 519 | 253 |
| – 重新計量界定福利計劃淨負債 | | (348) | 838 |
| | | 171 | 1,091 |
| 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 | | (761) | 981 |
| – 非控股權益 | | (22) | 16 |
| – 現金流量對沖：對沖儲備淨變動 | | (27) | (149) |
| | | (810) | 848 |
| | | (639) | 1,939 |
| 年內全面收益總額 | | 15,517 | 18,824 |
| 下列人士應佔： | | | |
| – 公司股東 | | 15,391 | 18,752 |
| – 非控股權益 | | 126 | 72 |
| 年內全面收益總額 | | 15,517 | 18,824 |

第216至306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2018年 12月31日 | 於2017年 12月31日 |
|-------------------|-----|------------------|------------------|
| 資產 | | | |
| 固定資產 | | | |
| – 投資物業 | 19 | 82,676 | 77,086 |
| – 其他物業、機器及設備 | 20 | 102,776 | 102,889 |
| – 服務經營權資產 | 21 | 30,473 | 29,797 |
| | | 215,925 | 209,772 |
| 物業管理權 | 22 | 26 | 26 |
| 商譽 | | 58 | 63 |
| 發展中物業 | 24A | 14,840 | 14,810 |
| 遞延開支 | 25 | 1,878 | 710 |
| 聯營公司及合營公司權益 | 27 | 8,756 | 6,838 |
| 遞延稅項資產 | 40B | 121 | 69 |
| 證券投資 | 28 | 294 | 443 |
| 待售物業 | 29 | 1,369 | 1,347 |
| 財務衍生工具資產 | 30 | 61 | 168 |
| 存料與備料 | 31 | 1,673 | 1,540 |
| 應收帳項及其他應收款項 | 32 | 9,576 | 7,058 |
| 應收關連人士款項 | 33 | 2,088 | 2,570 |
| 現金、銀行結餘及存款 | 34 | 18,022 | 18,354 |
| | | 274,687 | 263,768 |
| 負債 | | | |
| 銀行透支 | 35A | – | 4 |
| 短期貸款 | 35A | 4,424 | 325 |
| 應付帳項及其他應付款項 | 36 | 25,947 | 28,166 |
| 本期所得稅 | 40A | 1,161 | 1,080 |
| 應付關連人士款項 | 37 | 2,676 | 2,226 |
| 貸款及其他債務 | 35A | 35,781 | 41,714 |
| 服務經營權負債 | 38 | 10,409 | 10,470 |
| 財務衍生工具負債 | 30 | 545 | 451 |
| 非控股權益持有者貸款 | 39 | 146 | 146 |
| 遞延稅項負債 | 40B | 12,979 | 12,760 |
| | | 94,068 | 97,342 |
| 淨資產 | | | |
| | | 180,619 | 166,426 |
| 股本及儲備 | | | |
| 股本 | 41 | 57,970 | 52,307 |
| 為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份 | | (265) | (173) |
| 其他儲備 | | 122,742 | 114,170 |
| 公司股東應佔總權益 | | | |
| | | 180,447 | 166,304 |
| 非控股權益 | | | |
| | | 172 | 122 |
| 總權益 | | | |
| | | 180,619 | 166,426 |

於2019年3月7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216至306頁的附註屬本帳項的一部分。

概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

綜合權益變動表

| 截至12月31日止年度 百萬港元 | 附註 | 股本 | 為行政 人員股份 獎勵計劃 而持有的 股份 | 其他儲備 | | 匯兌 儲備 | 保留溢利 | 公司股東 應佔總權益 | 非控股 權益 | 總權益 | |
|------------------------------|-----|--------|-----------------------------------|--------------|----------|----------|---------|---------------|-----------|---------|---------|
| | | | | 固定資產 重估儲備 | 對沖 儲備 | | | | | | |
| 2018 | | | | | | | | | | | |
| 於2018年1月1日結餘 | | 52,307 | (173) | 3,296 | 1 | 203 | (27) | 110,697 | 166,304 | 122 | 166,426 |
| 截至2018年12月31日止年度的 權益變動： | | | | | | | | | | | |
| - 年內利潤 | | - | - | - | - | - | 16,008 | 16,008 | 148 | 16,156 | |
| - 年內其他全面收益 | 18 | - | - | 519 | (27) | - | (761) | (348) | (617) | (22) | (639) |
| - 年內全面收益總額 | | - | - | 519 | (27) | - | (761) | 15,660 | 15,391 | 126 | 15,517 |
| - 2017年末期普通股息 | 15 | - | - | - | - | - | (5,224) | (5,224) | - | (5,224) | |
| - 就2017年末期普通股息 以股代息而發行之股票 | 41A | 4,175 | (4) | - | - | - | - | 4,171 | - | 4,171 | |
| - 2018年中期普通股息 | 15 | - | - | - | - | - | (1,525) | (1,525) | - | (1,525) | |
| - 就2018年中期普通股息 以股代息而發行之股票 | 41A | 1,298 | (1) | - | - | - | - | 1,297 | - | 1,297 | |
| - 為行政人員股份獎勵計劃 購入獎勵股份 | 41B | - | (239) | - | - | - | - | (239) | - | (239) | |
| - 歸屬及沒收行政人員股份 獎勵計劃的獎勵股份 | 41B | 15 | 152 | - | - | (158) | - | (9) | - | - | |
| - 已付非控股權益持有者 普通股息 | | - | - | - | - | - | - | - | (76) | (76) | |
| - 以股份為基礎的僱員支出 | | - | - | - | - | 110 | - | 110 | - | 110 | |
| - 行使的僱員認股權 | 41A | 175 | - | - | - | (13) | - | 162 | - | 162 | |
| 於2018年12月31日結餘 | | 57,970 | (265) | 3,815 | (26) | 142 | (788) | 119,599 | 180,447 | 172 | 180,619 |
| 2017 | | | | | | | | | | | |
| 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 | 41A | 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 | 41A | 137 | (1) | - | - | - | - | 136 | - | 136 | |
| - 歸屬及沒收行政人員股份 獎勵計劃的獎勵股份 | 41B | 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 | 41A | 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 |

第216至306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 | 2018 | 2017 |
|------------------------------|----|-----------------|----------|
| 經營活動現金流量 | | | |
| 經營活動產生的現金 | 42 | 12,929 | 22,239 |
| 收取為營運深圳市軌道交通龍華綫的政府資助 | | 645 | 588 |
| 購買儲稅券 | | (462) | (1,816) |
| 已付本期稅項 | | | |
| – 已付香港利得稅 | | (1,621) | (240) |
| – 已付中國內地及海外稅項 | | (541) | (1,168) |
| 經營活動所得的現金淨額 | | 10,950 | 19,603 |
| 投資活動現金流量 | | | |
| 資本性開支 | | | |
| – 購入香港客運及相關營運資產 | | (5,441) | (5,226) |
| – 深圳市軌道交通龍華綫項目及相關營運 | | (70) | (93) |
| – 香港鐵路延綫項目 | | (416) | (1,342) |
| – 香港及深圳物業發展 | | (515) | (1,040) |
| – 投資物業項目及裝修工程 | | (450) | (713) |
| – 其他資本性工程 | | (70) | (109) |
| 每年定額付款 | | (750) | (750) |
| 每年非定額付款 | | (1,933) | (1,787) |
| 收取與香港及深圳物業發展有關的款項 | | 4,235 | 3,344 |
| 於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款(增加)/減少 | | (4,746) | 8,842 |
| 購入證券投資所付款項 | | (92) | (164) |
| 出售或贖回證券投資所得款項 | | 239 | 93 |
| 清理固定資產所得款項 | | 5 | 5 |
| 於聯營公司及合營公司的投資 | | (1,840) | (310) |
| 給予一間聯營公司的貸款 | | – | (92) |
| 向非控股權益持有者發行股票及收取的貸款 | | 14 | 84 |
| 已收聯營公司股息 | | 165 | 158 |
| 投資活動(耗用)/所得的現金淨額 | | (11,665) | 900 |
| 融資活動現金流量 | | | |
| 根據認股權計劃發行股本所得款項 | | 162 | 341 |
| 為行政人員股份獎勵計劃購入股份 | | (239) | – |
| 貸款及發行資本市場借貸工具所得款項 | | 36,964 | 25,424 |
| 償還貸款及資本市場借貸工具 | | (38,512) | (23,934) |
| 已付利息及財務開支 | | (1,147) | (923) |
| 已收利息 | | 305 | 345 |
| 已付公司股東股息 | | (1,281) | (15,358) |
| 已付非控股權益持有者股息 | | (76) | (102) |
| 融資活動耗用的現金淨額 | | (3,824) | (14,207) |
| 現金及現金等價物淨(減少)/增加 | | (4,539) | 6,296 |
| 於1月1日的現金及現金等價物 | | 13,939 | 7,037 |
| 匯率變動的影響 | | (535) | 606 |
| 於12月31日的現金及現金等價物 | 34 | 8,865 | 13,939 |

第216至306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》(「HKFRSs」)(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》(「HKASs」)和詮釋，及香港公認會計原則)編製。HKFRSs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2018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HKFRSs，因首次應用並與集團有關的該等新增加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))；
- 證券投資(附註2M)；及
- 財務衍生工具(附註2T)。

(ii) 按照HKFRSs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HKFRSs時所作對帳項及估計有重大影響的判斷在附註51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新增HKFRSs及HKFRSs修訂。當中，下列的新增與集團的帳項有關：

- 《香港財務報告準則》第9號「財務工具」
- 《香港財務報告準則》第15號「客戶合約收益」

採納該等新增加HKFRSs及HKFRSs修訂對集團的財務業績及財務狀況並無重大影響。

因採納《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號而產生的任何會計政策變動分別詳列於下文附註2A(iii)(a)及2A(iii)(b)。

(a) 《香港財務報告準則》第9號「財務工具」

《香港財務報告準則》第9號取代《香港會計準則》第39號「財務工具：確認與計量」。該準則列明了確認與計量財務資產、財務負債及某些非財務項目買賣合約的要求。

因採納《香港財務報告準則》第9號所導致的會計政策變動已追溯應用，惟有關比較期間的資料並未經重列。因此，2017年呈列的資料繼續根據《香港會計準則》第39號匯報，因此可能與本期間不具可比性。

- 財務資產及財務負債的分類

《香港財務報告準則》第9號將財務資產劃分為三大分類：以攤銷成本計量、按公允價值計入其他全面收益，以及按公允價值計入損益。該等分類取代了《香港會計準則》第39號的四項分類：持有至到期投資、貸款及應收款、可供出售財務資產及按公允價值計入損益的財務資產。

在《香港財務報告準則》第9號下的財務資產分類是基於管理該財務資產的商業模式及其合約現金流特徵。《香港財務報告準則》第9號的採納不影響集團於2018年1月1日的財務資產的計量基準及賬面金額。

2 主要會計政策(續)

A 帳項編製基準(續)

《香港財務報告準則》第9號大致保留了《香港會計準則》第39號關於財務負債分類及計量的現有規定。因此，《香港財務報告準則》第9號的採納不影響集團於2018年1月1日的財務負債之賬面金額。

集團並未指定或終止指定任何於2018年1月1日以公允價值計入損益的財務資產或財務負債。

- 信用虧損

《香港財務報告準則》第9號以「預期信用虧損」模型，取代《香港會計準則》第39號的「已產生虧損」模型。「預期信用虧損」模型要求持續計量與財務資產有關的信用風險，並因此較《香港會計準則》第39號的「已產生虧損」模型提早確認「預期信用虧損」。「預期信用虧損」模型應用於集團以攤銷成本計量的財務資產及《香港財務報告準則》第15號所界定的合約資產(參閱附註2A(iii)(b))，但沒有應用於集團以公允價值計量的財務資產。有關集團信用虧損之會計政策的進一步詳情，請參閱附註2H(i)。

採納「預期信用虧損」模型沒有對於2018年1月1日確認的減值損失撥備金額造成重大變動。

- 對沖會計

集團已採用《香港財務報告準則》第9號下新訂的一般對沖會計要求。與《香港會計準則》第39號相比，該新訂的會計要求因應對沖的複雜性允許使用更為定性的方法來評估對沖效率，而評估具有前瞻性。採納《香港財務報告準則》第9號沒有對集團的財務帳項造成重大影響。

(b) 《香港財務報告準則》第15號「客戶合約收益」

《香港財務報告準則》第15號建立確認有關成本來自客戶合約的收入及部分成本的全面框架。《香港財務報告準則》第15號取代《香港會計準則》第18號「收入」(包括銷售貨物及提供服務所產生的收入)及《香港會計準則》第11號「建築合約」(規定建造合約之核算)。

- 收入確認的時間

此前根據《香港會計準則》第18號及《香港會計準則》第11號，因提供服務及建築合約產生的收入隨時間確認，而銷售貨物產生的收入一般則在貨物的風險及回報轉移至客戶的時點確認。

在《香港財務報告準則》第15號下，收入於履行了履約責任時確認。這是當客戶獲得合約承諾貨物或服務的控制權時，其可以是於單一時點或隨時間進行。

《香港財務報告準則》第15號定義了在某些情況下承諾貨物或服務的控制權被視為隨時間轉移。而倘合同條款及實體活動並不屬於該等情況中任何一項，則實體於單一時點(即控制權轉移時)確認銷售該貨物或服務的收入。所有權風險及回報的轉移是確定何時發生控制權轉移的考慮指標之一。

採納《香港財務報告準則》第15號對集團確認收入時間不會造成重大影響。

- 列報合約資產及負債

根據《香港財務報告準則》第15號，應收款項僅於集團擁有無條件收取代價的權利時確認。倘集團於有權無條件收取合約中的已承諾商品及服務代價前確認相關收入(參閱附註2Z)，則收取代價的權利被分類為合約資產。同樣，在集團確認相關收入前，客戶已支付不可退還的代價或者根據合約須支付不可退還的代價且該代價已到期支付，則應確認合約負債而非應付款項。就與客戶的單一合約而言，應以合約資產淨額或合約負債淨額呈列。對於多份合約，不相關合約的合約資產及合約負債不能以淨額呈列。

集團已選擇採用累積影響過渡方法。因此，比較資料未經重述，且仍根據《香港會計準則》第11號「建築合約」和《香港會計準則》第18號「收入」報告。倘《香港會計準則》第11號和《香港會計準則》第18號(而非《香港財務報告準則》第15號)於2018年繼續採用，則綜合損益表及綜合財務狀況表中的單列項目不會改變。

(iv) 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52)。

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。

2 主要會計政策(續)

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。

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。

2 主要會計政策(續)

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。

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。

2 主要會計政策(續)

F 固定資產(續)

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。

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) 金融工具、合約資產及租賃應收款的信用虧損

- 自2018年1月1日起適用的政策

對於集團的應收賬款、合約資產及租賃應收款，預期信用虧損的虧損撥備以相等於整個生命週期內預期信用虧損的金額計量(即在預期信用虧損模型適用項目的預計年期內所有可能違約事件產生的預期信用虧損)。對於集團其他以攤銷成本計量的財務工具，虧損撥備以等同於12個月預期信用虧損的金額計量(即報告日後12個月內可能違約事件產生的預期信用虧損)。除非財務工具的信用風險自初始確認後大幅增加，虧損撥備為此則按等同於生命週期的金額計量。以公允價值計量的金融資產毋須進行預期信用虧損評估。

- 計量預期信用虧損

預期信用虧損為信用虧損的概率加權估計。信用虧損按所有預期現金差額(即根據合約應付集團的現金流量與集團預期收到的現金流量之間的差額)的現值計量。

- 信用風險大幅增加

在評估財務工具信用風險是否自初始確認後大幅增加時，集團將於報告日評估的財務工具違約風險與初始確認日評估的風險進行比較。集團會考慮合理可靠的定量及定性資料，包括歷史經驗以及在無需付出過多成本或努力下即可獲得的前瞻性資料。

2 主要會計政策(續)

H 資產減值(續)

預期信用虧損於各報告日進行重新計量，以反映自初始確認後財務工具信用風險的變化情況。預期信用虧損金額的任何變化於損益中確認為減值收益或虧損。集團確認所有財務工具的減值收益或虧損，並透過虧損撥備賬對其賬面金額進行相應調整。

- 於2018年1月1日前適用的政策

於2018年1月1日前，於每個匯報期末審閱不屬於公允價值計量的金融資產，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。

(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，但按重估價值列帳的資產除外)；
- 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。

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：

綜合帳項附註

2 主要會計政策(續)

I 折舊及攤銷(續)

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 | 15 – 42年 |
| 月台幕門 | 20 – 35年 |
| 路軌 | 15 – 50年 |
| 環境控制系統、升降機與扶手電梯、防火及排水系統 | 20 – 45年 |
| 供電系統 | 20 – 45年 |
| 架空纜索系統及纜車車廂 | 10 – 27年 |
| 自動收費系統、金屬車站小商店及其他機械設備 | 9 – 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 – 35年 |
| 車站修飾 | 20 – 30年 |
| 固定裝置及配備 | 10 – 25年 |
| 維修設備 | 10 – 40年 |
| 寫字樓傢具及設備 | 5 – 15年 |
| 電腦軟件許可證及應用軟件 | 5 – 10年 |
| 電腦設備 | 3 – 5年 |
| 清潔用具及工具 | 5年 |
| 車輛 | 5 – 12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，有關的費用會計帳為遞延開支，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。

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有責任。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。

2 主要會計政策(續)

K 合營業務(續)

根據《香港財務報告準則》第11號「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金額，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期間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

證券投資(不包括於其附屬公司、聯營公司及合營公司的投資)分類為按公允價值計入損益的財務資產。證券投資的公允價值變動(包括利息)計入於損益中。

證券投資於集團承諾購買/出售有關的投資時確認/取消確認。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 合約資產及合約負債

根據合約所載列的付款條款有權無條件獲取代價前，合約資產於集團確認收入時確認(參閱附註2Z)。合約資產是根據附註2H(i)所載政策就預期信用虧損進行評估，並於收取代價的權利成為無條件時重新分類為應收款項(參閱附註2Q)。

合約負債於集團確認相關收入前，於客戶支付代價時確認(參閱附註2Z)。倘集團在確認相關收入前擁有無條件收取代價的權利，則亦將確認合約負債。於該等情況，亦將確認相應的應收款項(參閱附註2Q)。

就與客戶的單一合約而言，應以合約資產淨額或合約負債淨額呈列。對於多份合約，不相關合約的合約資產及合約負債不能以淨額呈列。

合約包括重大融資成分時，合約結餘包括根據實際利率法計算的應計利息(參閱附註2Z)。

- 於2018年1月1日前適用的政策

於比較期間，建築合約的合約結餘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數額列示。因此，該等結餘淨額分別根據每項合約記入「應收帳項及其他應收款項」或「應付帳項及其他應付款項」。客戶尚未償付的進度付款則記入「應收帳項及其他應收款項」內。在進行相關工程前已收取的款項記入「應付帳項和其他應付款」內。

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

應收款項於集團有無條件收取代價的權利時確認。如果在支付該代價到期之前只需要通過一段時間，則收取代價的權利是無條件的。如果在集團擁有無條件收取代價的權利之前已確認收入，則該金額將作為合約資產列帳(附註2O)。應收款項採用實際利率法計算攤銷成本並扣除信用虧損列帳(附註2H(i))。

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採用實際利率法按攤銷成本法列帳。利息支出是根據集團有關利息及財務開支的會計政策所確認(參閱附註2BB)。

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。

2 主要會計政策(續)

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。

衍生工具按公允價值確認，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。

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，會貸記於為行政人員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。

集團監控指定債務人的違約風險，並於財務擔保的預期信用虧損高於應付賬款及其他應付款項中就該擔保入賬的金額(即初始確認的金額減去累計攤銷後所得金額)時，計提撥備。為釐定預期信用虧損，集團會考慮指定債務人自該擔保發行以來的違約風險變動，並會計量12個月的預期信用虧損，除非指定債務人的違約風險自擔保發行以來已大幅增加，於該等情況下則會計量整個生命週期內預期信用虧損。對違約的界定及對信用風險大幅增加的評估與附註2H(i)所述者相同。

由於集團僅須在指定債務人違反受擔保工具條款的情況下支付款項，故預期信用虧損是按信用虧損出現時補償持有人的預期款項減去集團預期自擔保持有人、指定債務人或任何其他人士收取的任何款項而估計得出。有關金額其後將使用現時的無風險利率貼現，並就現金流量的特定風險作出調整。

2 主要會計政策(續)

Y 撥備、或有負債及虧損性合約

(i) 撥備及或有負債

當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，集團便會就該負債計提撥備。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。

(ii) 虧損性合約

當集團為達成合約義務所產生的不可避免成本超過其預期可從該合約收取的經濟利益時，即視為存在虧損性合約。虧損性合約撥備按終止合約的預期成本與繼續合約的成本淨額兩者之間較低者的現值計量。

Z 收入確認

當產品或服務的控制權轉移至客戶或承租人有權使用資產時，按集團預期有權收取的承諾代價確認收入，不包括代第三方收取的款項。收入不包括增值稅或其他銷售稅，並已扣除任何營業折扣。集團的收入及其他收益確認政策的進一步詳情載列如下：

(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，除非替代基礎更能代表使用租賃資產所產生的利益的模式，按租賃年內等額分期確認。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。合約收入使用「成本與成本法」逐步確認，即基於相對於估計總成本的實際成本的比例。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。

2 主要會計政策(續)

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关键管理人員；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。

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及高速鐵路(香港段)的營運安排

兩鐵合併

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48C)；
- 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；
- 服務經營權協議亦載有條款，倘九鐵公司向公司授予任何新項目的服務經營權，雙方須就該新項目訂立補充服務經營權協議；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。

3 與九廣鐵路公司的合併及高速鐵路(香港段)的營運安排(續)

高速鐵路(香港段)的營運安排

於2018年8月23日，為了補充現有服務經營權協議，公司與九鐵公司訂立一份補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予廣深港高速鐵路(香港段)(「高速鐵路(香港段)」)的經營權。補充服務經營權協議的主要內容如下：

- 高速鐵路(香港段)的經營期於商業營運日期開始(即2018年9月23日)和初始經營期為10年(「經營權有效期(高速鐵路(香港段))」)。公司及九鐵公司可根據補充服務經營權協議所載的機制進一步磋商後延續經營期；
- 補充服務經營權協議規定以每年定額付款及每年非定額付款形式作出額外經營權付款。高速鐵路(香港段)的額外經營權付款並非取代表現有服務經營權協議下就現有九鐵公司系統所作出之付款，而是該等付款以外的附加款項；
- 每年非定額付款(由公司向九鐵公司支付的款項)將會根據服務經營權協議規定的相同方式計算，公司據此向九鐵公司付款。就計算每年非定額付款而言，九鐵公司系統產生的收入應包括公司所收取或保留的高速鐵路(香港段)車費實際收入以及來自高速鐵路(香港段)相關業務的收入，包括但不限於廣告、電訊、免稅品商店及小賣店租賃業務；
- 每年定額付款應包括九鐵公司向公司支付的款項，該等款項在經營權有效期(高速鐵路(香港段))內合計相等於79.65億港元；
- 就高速鐵路(香港段)的客流量實際上偏離現時的預測(於補充服務經營權協議簽訂日的預測)，高速鐵路(香港段)的實際客流量多於或少於預計客流量超過15%，將由公司與九鐵公司按30%(公司)及70%(九鐵公司)的比例攤分；
- 就公司現有來往羅湖及落馬洲的過境服務以及現有的城際客運服務的客流量實際上偏離預測(於補充服務經營權協議簽訂日的預測)，公司可向九鐵公司收取兩筆款項(分別為由(及包括)商業營運日期(高速鐵路(香港段))起至(及包括)2023年12月31日止期間及由(及包括)2024年1月1日起至(及包括)緊接商業營運日期(高速鐵路(香港段))的第十個周年日前一天止期間)，該兩筆款項分別以5億港元及10億港元為上限；
- 公司向九鐵公司就下列項目每年收取償付款項：i)就內地營運商所採納的內地學生票價折扣優惠及內地殘疾軍人/公安人員折扣優惠計劃所產生的收入虧損；ii)對於以內地任何鐵路車站為起點及終點的車程，在西九龍站就售票所收取的服務費的部分；
- 此外，九鐵公司將會就公司與九鐵公司協定的營運前成本給予公司補償，即公司於商業營運日期(高速鐵路(香港段))前合理產生的成本及開支；
- 倘政府於2023年12月31日前撤銷專營權，九鐵公司須向公司支付一筆款項，金額相當於九鐵公司於經營權年期的10年期間應支付的每年定額付款總額，按比例根據終止發生的時間予以削減，並減去已向公司支付的任何金額的每年定額付款；及
- 倘經營權有效期(高速鐵路(香港段))屆滿或被終止，公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的高速鐵路(香港段)經營權財產。

根據補充服務經營權協議，公司須負責有關高速鐵路(香港段)經營權財產的保養、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(高速鐵路(香港段))」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額(高速鐵路(香港段))」)，公司將於經營權有效期未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。

4 香港客運業務收入

香港客運業務收入包括：

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|-----------|---------------|---------------|
| 本地鐵路服務 | 13,232 | 12,840 |
| 過境服務 | 3,472 | 3,277 |
| 高速鐵路(香港段) | 600 | - |
| 機場快綫 | 1,156 | 1,076 |
| 輕鐵及巴士 | 723 | 707 |
| 城際客運服務 | 214 | 218 |
| 其他 | 93 | 83 |
| | 19,490 | 18,201 |

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。其他主要包括違反鐵路附例的額外罰款和八達通增值服務收入。

5 香港車站商務收入

香港車站商務收入包括：

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|-----------|--------------|--------------|
| 免稅店及小商店租賃 | 4,424 | 4,143 |
| 廣告 | 1,212 | 1,071 |
| 電訊收入 | 696 | 635 |
| 其他車站商務收入 | 126 | 126 |
| | 6,458 | 5,975 |

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 | 2018 | 2017 |
|--------|--------------|--------------|
| 物業租賃收入 | 4,748 | 4,608 |
| 物業管理收入 | 307 | 292 |
| | 5,055 | 4,900 |

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 | 2018 | | 2017 | |
|--------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 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 | 10,994 | 10,500 | 8,673 | 8,459 |
| – MTR Nordic* | 4,891 | 5,050 | 4,982 | 4,748 |
| – 倫敦 Crossrail | 1,782 | 1,723 | 1,173 | 1,114 |
| – 深圳市軌道交通龍華綫 | 776 | 600 | 673 | 549 |
| – Sydney Metro Northwest | 1,752 | 1,658 | 1,351 | 1,100 |
| – 澳門輕軌系統氹仔綫 | 529 | 349 | 204 | 156 |
| | 20,724 | 19,880 | 17,056 | 16,126 |
| 中國內地物業租賃及管理業務 | 153 | 121 | 138 | 118 |
| | 20,877 | 20,001 | 17,194 | 16,244 |
| 中國內地物業發展 | 60 | 35 | 6,996 | 4,682 |
| 中國內地及國際附屬公司總計 | 20,937 | 20,036 | 24,190 | 20,926 |

* 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。

截至2018年12月31日止年度，中國內地物業發展包括了一筆因由待售物業轉至投資物業所產生的6,000萬港元物業收益(2017年：零港元)。

8 其他業務收入

其他業務的收入來自以下業務：

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|-------------|--------------|--------------|
| 「昂坪360」業務 | 476 | 263 |
| 顧問業務 | 188 | 152 |
| 香港特區政府的項目管理 | 1,293 | 1,725 |
| 其他業務 | 33 | 34 |
| | 1,990 | 2,174 |

綜合帳項附註

9 經營開支

A 員工薪酬總額包括：

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|--------------------|--------|--------|
| 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 | 5,847 | 5,748 |
| – 香港客運業務的保養及相關工程 | 131 | 111 |
| – 香港客運業務的其他項目開支 | 115 | 88 |
| – 香港車站商務開支 | 97 | 94 |
| – 香港物業租賃及管理業務開支 | 137 | 136 |
| – 中國內地及國際附屬公司開支 | 8,219 | 7,180 |
| – 其他業務開支 | 1,797 | 2,021 |
| – 項目研究及業務發展開支 | 358 | 363 |
| – 香港物業發展利潤 | 26 | 23 |
| 在下列項目資本化數額： | | |
| – 發展中物業 | 157 | 123 |
| – 在建資產及其他項目 | 634 | 657 |
| – 服務經營權資產 | 387 | 411 |
| 可收回數額 | 566 | 551 |
| 員工薪酬總額 | 18,471 | 17,506 |

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 | 2018 | 2017 |
|-----------------|-------|-------|
| 以股份為基礎的支出 | 110 | 119 |
| 界定供款計劃及強制性公積金供款 | 849 | 770 |
| 界定福利退休計劃確認的開支 | 431 | 454 |
| | 1,390 | 1,343 |

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。

9 經營開支(續)

C 項目研究及業務發展開支包括：

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|----------|------------|------|
| 業務發展開支 | 305 | 303 |
| 其他項目研究開支 | 18 | 29 |
| | 323 | 332 |

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 | 2018 | 2017 |
|------------|-----------|------|
| 核數服務 | 18 | 18 |
| 稅務 | 2 | 2 |
| 其他與核數有關的服務 | 6 | 6 |
| | 26 | 26 |

E 下列支出包括在經營開支內：

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|------------------------------|------|------|
| 出售固定資產虧損 | 45 | 44 |
| 財務衍生工具 — 由對沖儲備(撥出)/撥入(附註18B) | (1) | 2 |
| 重估證券投資的未實現虧損 | 2 | 2 |

F 在綜合損益表內列支的經營租賃費用包括：

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|----------------------------------|--------------|-------|
| 購物中心、寫字樓、員工宿舍及巴士車廠 | 113 | 103 |
| 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 | 1,647 | 1,556 |
| | 1,760 | 1,659 |

綜合帳項附註

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 |
|--------------------------|------|----------------------|----------------|--------------|-------|
| 2018 | | | | | |
| 董事局成員 | | | | | |
| - 馬時亨 | 1.7 | - | - | - | 1.7 |
| - 包立賢 | 0.5 | - | - | - | 0.5 |
| - 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 |
| - 李慧敏(於2018年5月16日委任)* | 0.3 | - | - | - | 0.3 |
| - 李李嘉麗 | 0.5 | - | - | - | 0.5 |
| - 文禮信(於2018年5月16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 | 0.5 | - | - | - | 0.5 |
| - 劉怡翔 | 0.4 | - | - | - | 0.4 |
| - 運輸及房屋局局長 | 0.4 | - | - | - | 0.4 |
| - 發展局常任秘書長(工務) | 0.4 | - | - | - | 0.4 |
| - 運輸署署長 | 0.4 | - | - | - | 0.4 |
| 執行總監會成員 | | | | | |
| - 梁國權 | - | 9.6 | 1.5 | 0.7 | 11.8 |
| - 金澤培 | - | 6.9 | 1.1 | 3.4 | 11.4 |
| - 鄭惠貞 | - | 4.8 | 0.7 | 2.3 | 7.8 |
| - 張少華(於2018年7月17日起退休)*** | - | 3.1 | 0.1 | 1.1 | 4.3 |
| - 顏永文 | - | 4.1 | 0.6 | 1.9 | 6.6 |
| - 許亮華 | - | 4.8 | 0.7 | 2.1 | 7.6 |
| - 劉天成 | - | 4.9 | - [^] | 2.3 | 7.2 |
| - 馬琳 | - | 4.3 | 0.6 | 2.1 | 7.0 |
| - 蘇家碧 | - | 4.0 | 0.5 | 2.1 | 6.6 |
| - 鄧智輝 | - | 4.9 | 0.7 | 2.4 | 8.0 |
| - 黃唯銘(於2018年8月7日退休)*** | - | 5.3 | 0.5 | 0.4 | 6.2 |
| - 楊美珍 | - | 4.7 | 0.7 | 2.3 | 7.7 |
| | 10.0 | 61.4 | 7.7 | 23.1 | 102.2 |

* 李慧敏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她於委任日至2018年12月31日的酬金。

** 文禮信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2018年1月1日至其退休日的酬金。

*** 張少華及黃唯銘分別於上表中相應的日期起分別退休及退任執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他們於2018年1月1日至其退休日或退任日的酬金。

[^] 公司為參與港鐵退休計劃成員劉天成就2018年12月31日止財政年度支付的總供款為58,901.77港元。

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 |
|------------------------------------|-----|----------------------|-------------|--------------|-------|
| 2017 | | | | | |
| 董事局成員 | | | | | |
| - 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(工務) | 0.4 | - | - | - | 0.4 |
| - 運輸署署長 | 0.4 | - | - | - | 0.4 |
| 執行總監會成員 | | | | | |
| - 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 |

[#] 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。

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8條(香港法例第556章)委任為董事的運輸及房屋局局長-陳帆、發展局常任秘書長(工務)-韓志強(自2018年1月1日至2018年10月12日止期間)及林世雄(自2018年10月13日至2018年12月31日止期間)及運輸署署長-陳美寶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-劉怡翔的董事袍金已由香港特區政府代替其本人收取。

替代董事並不獲享董事袍金。

(ii) 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2018年確認歸屬(2017年：無)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值零港元(2017年：零港元)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2018年確認歸屬(2017年：無)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值零港元(2017年：零港元)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2018年確認歸屬(2017年：無)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值零港元(2017年：零港元)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，其中沒有認股權於2018年確認歸屬(2017年：26,000份)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值零港元(2017年：7,108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2018年確認歸屬(2017年：無)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值零港元(2017年：零港元)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2018年確認歸屬(2017年：無)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值零港元(2017年：零港元)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，其中沒有認股權於2018年確認歸屬(2017年：27,000份)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值零港元(2017年：7,381港元)作為以股份為基礎的支出入帳，55,000股股份的認股權於2018年失效或被沒收(2017年：無)；及
- 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2018年確認歸屬(2017年：無)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值零港元(2017年：零港元)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、2017年4月10日及2018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、於2017年4月10日獲授63,900股受限制股份及於2018年4月10日獲授73,300股受限制股份及239,950股表現股份，其中一共62,984股受限制股份及232,735股表現股份於2018年確認歸屬(2017年：41,682股受限制股份)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值560萬港元(2017年：580萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳，22,265股表現股份於2018年失效或被沒收(2017年：無)；
- 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、於2017年4月10日獲授22,050股受限制股份及於2018年4月10日獲授25,550股受限制股份及50,450股表現股份，其中一共21,833股受限制股份及52,570股表現股份於2018年確認歸屬(2017年：14,533股受限制股份)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值160萬港元(2017年：160萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳，5,030股表現股份於2018年失效或被沒收(2017年：無)；

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)

- 鄭惠貞於2016年8月19日獲授71,428股受限制股份、於2017年4月10日獲授16,950股受限制股份及30,400股表現股份及於2018年4月10日獲授17,600股受限制股份及50,450股表現股份，其中一共29,459股受限制股份及27,745股表現股份於2018年確認歸屬(2017年：23,809股受限制股份)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值210萬港元(2017年：280萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳，2,655股表現股份於2018年失效或被沒收(2017年：無)；
- 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、於2017年4月10日獲授13,950股受限制股份及於2018年4月10日獲授8,850股受限制股份，其中一共32,767股受限制股份及26,285股表現股份於2018年確認歸屬(2017年：4,983股受限制股份)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權(連同已歸屬的獎勵股份有關的現金股息)的公允價值80萬港元(2017年：90萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳，2,515股表現股份於2018年失效或被沒收(2017年：無)；
- 顏永文於2016年4月8日獲授35,700股表現股份、於2017年4月10日獲授15,050股受限制股份及於2018年4月10日獲授12,250股受限制股份及50,450股表現股份，其中一共5,016股受限制股份及32,583股表現股份於2018年確認歸屬(2017年：無)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值110萬港元(2017年：100萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳，3,117股表現股份於2018年失效或被沒收(2017年：無)；
- 許亮華於2017年4月10日獲授15,200股受限制股份及30,400股表現股份及於2018年4月10日獲授14,200股受限制股份及50,450股表現股份，其中一共5,066股受限制股份及27,745股表現股份於2018年確認歸屬(2017年：無)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值130萬港元(2017年：130萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳，2,655股表現股份於2018年失效或被沒收(2017年：無)；
- 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、於2017年4月10日獲授17,700股受限制股份及25,050股表現股份及於2018年4月10日獲授16,450股受限制股份及50,450股表現股份，其中一共11,568股受限制股份及34,316股表現股份於2018年確認歸屬(2017年：5,666股受限制股份)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值140萬港元(2017年：150萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳，3,284股表現股份於2018年失效或被沒收(2017年：無)；
- 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、於2017年4月10日獲授16,200股受限制股份及於2018年4月10日獲授16,050股受限制股份及50,450股表現股份，其中一共16,816股受限制股份及52,570股表現股份於2018年確認歸屬(2017年：11,416股受限制股份)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值130萬港元(2017年：140萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳，5,030股表現股份於2018年失效或被沒收(2017年：無)；
- 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、於2017年4月10日獲授15,300股受限制股份及於2018年4月10日獲授14,200股受限制股份及50,450股表現股份，其中一共10,566股受限制股份及40,203股表現股份於2018年確認歸屬(2017年：5,466股受限制股份)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值130萬港元(2017年：140萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳，3,847股表現股份於2018年失效或被沒收(2017年：無)；
- 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、於2017年4月10日獲授17,250股受限制股份及於2018年4月10日獲授16,850股受限制股份及50,450股表現股份，其中一共17,883股受限制股份及52,570股表現股份於2018年確認歸屬(2017年：12,133股受限制股份)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值130萬港元(2017年：140萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳，5,030股表現股份於2018年失效或被沒收(2017年：無)；
- 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、於2017年4月10日獲授19,900股受限制股份及於2018年4月10日獲授21,500股受限制股份及50,450股表現股份，其中一共20,933股受限制股份及52,570股表現股份於2018年確認歸屬(2017年：14,299股受限制股份)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值20萬港元(2017年：160萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳，41,835股受限制股份及55,480股表現股份於2018年失效或被沒收(2017年：無)；及
- 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、於2017年4月10日獲授17,700股受限制股份及於2018年4月10日獲授17,350股受限制股份及50,450股表現股份，其中一共18,633股受限制股份及52,570股表現股份於2018年確認歸屬(2017年：12,733股受限制股份)，而截至2018年12月31日止年度，有關認股權的公允價值130萬港元(2017年：150萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳，5,030股表現股份於2018年失效或被沒收(2017年：無)。

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44披露。

(iii) 截至2018年12月31日止年度內，公司四名(2017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 | 2018 | 2017 |
|--------------|-------------|------|
| 基本薪金、津貼及實物收益 | 31.1 | 29.7 |
| 與表現掛鈎的薪酬 | 11.6 | 16.6 |
| 退休金計劃供款 | 4.0 | 5.4 |
| | 46.7 | 51.7 |

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)

五名最高酬金人士的年度酬金介乎以下範圍內：

| | 2018 | 2017 |
|-------------------------------|----------|----------|
| 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 |
| 9,500,001 港元 – 10,000,000 港元 | – | 2 |
| 11,000,001 港元 – 11,500,000 港元 | 1 | – |
| 11,500,001 港元 – 12,000,000 港元 | 1 | – |
| 14,500,001 港元 – 15,500,000 港元 | – | 1 |
| | 5 | 5 |

(iv) 董事局成員及執行總監會成員在年內的酬金及以股份為基礎的支出總額為 1.215 億港元(2017 年：1.242 億港元)。

(v) 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)和劉怡翔先生，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(如適用)，在公司的股東週年大會輪流退任及重選。於 2018 年 11 月 19 日，香港特別行政區政府再委任馬時亨教授為公司董事局非執行主席，為期六個月，由 2019 年 1 月 1 日至 2019 年 6 月 30 日。

B 認股權

執行總監會每名成員於 2018 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 44(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 2018 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 44(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，而表現股份的頒發，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在預定表現時期的業務表現及任何其他表現條件來決定。

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。

11 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|-------------------------|--------------|--------------|
| 分佔物業發展所得的盈餘 | 2,480 | 609 |
| 西鐵物業發展的代理費及其他收入(附註 24C) | 139 | 535 |
| 其他費用扣除雜項收入的淨額 | (45) | (47) |
| | 2,574 | 1,097 |

12 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|------------------------|--------------|--------------|
| 折舊計提自以下有關的資產： | | |
| – 香港客運業務 | 3,673 | 3,617 |
| – 香港車站商務 | 132 | 125 |
| – 香港物業租賃及管理業務 | 12 | 11 |
| – 中國內地及國際附屬公司 | 142 | 117 |
| – 其他業務 | 67 | 65 |
| | 4,026 | 3,935 |
| 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及高速鐵路 | 947 | 900 |
| – 中國內地及國際附屬公司 | 445 | 447 |
| – 物業管理權 | – | 1 |
| | 1,392 | 1,348 |
| – 已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助 | (433) | (428) |
| | 959 | 920 |
| | 4,985 | 4,855 |

13 利息及財務開支

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|-----------------------|--------------|--------------|
| 關於下列各項的利息開支： | | |
| – 銀行貸款、透支及資本市場貸款 | 1,067 | 986 |
| – 服務經營權負債 | 704 | 707 |
| – 其他債務(附註20F) | 22 | 21 |
| 財務開支 | 71 | 61 |
| 匯兌(收益)/虧損 | (159) | 191 |
| | 1,705 | 1,966 |
| 已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助 | (96) | (126) |
| 財務衍生工具： | | |
| – 公允價值對沖 | 27 | (6) |
| – 現金流量對沖： | | |
| – 由對沖儲備撥入利息開支 | 18 | 4 |
| – 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌收益/(虧損) | 211 | (235) |
| – 投資淨額對沖 | | |
| – 無效部分 | (1) | 1 |
| | 255 | (236) |
| 資本化利息開支 | (407) | (373) |
| | 1,457 | 1,231 |
| 利息收入： | | |
| – 銀行存款 | (381) | (326) |
| – 其他 | (2) | – |
| | (383) | (326) |
| | 1,074 | 905 |

截至2018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2.4%至3.2%不等(2017年：每年2.2%至2.5%)計算。

截至2018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9,600萬港元(2017年：1.26億港元)，已被從深圳市人民政府收取的現金資助所抵銷。

截至2018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1,100萬港元(2017年：1.03億港元)，而來自對沖工具(包括利息掉期及貨幣掉期)的公允價值虧損則為1,600萬港元(2017年：1.09億港元收益)，因此淨虧損為2,700萬港元(2017年：600萬港元淨收益)。

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 | 2018 | 2017 |
|------------------------|-------|-------|
| 本期稅項 | | |
| – 香港利得稅項 | 1,933 | 1,305 |
| – 中國內地及海外稅項 | 325 | 1,650 |
| | 2,258 | 2,955 |
| 減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助 | (69) | (47) |
| | 2,189 | 2,908 |
| 遞延稅項 | | |
| – 有關源自及撥回下列項目的暫時差異： | | |
| – 稅務虧損 | (102) | 4 |
| – 超過相關折舊的折舊免稅額 | 228 | 361 |
| – 撥備及其他 | 10 | 45 |
| | 136 | 410 |
| | 2,325 | 3,318 |

截至2018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%(2017年：16.5%)計算。中國內地及海外附屬公司的稅項乃按相關稅務地區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2018年12月31日止年度內，土地增值稅3,000萬港元(2017年：7.35億港元)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%(2017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稅務地區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32。

B 按適用稅率計算的會計溢利與稅務開支的對帳：

| | 2018 | | 2017 | |
|-----------------------------|---------|-------|---------|-------|
| | 百萬港元 | % | 百萬港元 | % |
| 除稅前利潤 | 18,481 | | 20,203 | |
| 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 | 3,153 | 17.1 | 3,615 | 17.9 |
| 土地增值稅(扣除企業所得稅後淨額) | 30 | 0.2 | 551 | 2.7 |
| 不可扣減支出的稅務影響 | 464 | 2.5 | 685 | 3.4 |
| 非課稅收入的稅務影響 | (1,253) | (6.8) | (1,441) | (7.1) |
| 未使用而且未確認的可抵扣稅務虧損的稅務影響 | – | – | (45) | (0.2) |
| 已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助 | (69) | (0.4) | (47) | (0.2) |
| 實際稅項開支 | 2,325 | 12.6 | 3,318 | 16.5 |

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 | 2018 | 2017 |
|---|-------|-------|
| 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(2017年：每股0.25港元) | 1,526 | 1,501 |
| – 匯報期末後建議派發的末期普通股息每股0.95港元(2017年：每股0.87港元) | 5,833 | 5,227 |
| | 7,359 | 6,728 |
| 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0.87港元(2017年：有關2016年度的每股0.82港元) | 5,228 | 4,848 |

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2018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(「高速鐵路(香港段)協議」)，公司會在以下於高速鐵路(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，或如在該日期前高速鐵路(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23A。

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48O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160.08億港元(2017年：168.29億港元)，及年內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

| | 2018 | 2017 |
|------------------------------------|---------------|---------------|
| 於1月1日已發行普通股 | 6,007,777,302 | 5,905,290,065 |
| 已發行以股代息的影響 | 51,890,075 | 42,276,913 |
| 已行使認股權的影響 | 2,253,653 | 6,517,718 |
| 減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份 | (5,330,351) | (4,968,141) |
| 於12月31日的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份 | 6,056,590,679 | 5,949,116,555 |

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160.08億港元(2017年：168.29億港元)，及就具攤薄效力的公司的認股權計劃及行政人員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行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

| | 2018 | 2017 |
|------------------------------------|----------------------|---------------|
| 於12月31日的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份 | 6,056,590,679 | 5,949,116,555 |
| 認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響 | 3,490,644 | 6,358,526 |
| 按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響 | 5,820,496 | 5,836,521 |
| 於12月31日的加權平均普通股數(攤薄) | 6,065,901,819 | 5,961,311,602 |

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤112.63億港元(2017年：105.15億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利分別為1.86港元(2017年：1.77港元)及1.86港元(2017年：1.76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、廣深港高速鐵路(香港段)(「高速鐵路(香港段)」)、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 | 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 | | |
| 2018 | | | | | | | | | |
| 《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入 | 19,490 | 1,909 | 307 | - | 20,652 | - | 1,974 | - | 44,332 |
| 來自其他來源的收入 | - | 4,549 | 4,748 | - | 225 | 60 | 16 | - | 9,598 |
| 總收入 | 19,490 | 6,458 | 5,055 | - | 20,877 | 60 | 1,990 | - | 53,930 |
| 經營開支 | (11,319) | (567) | (813) | - | (20,001) | (35) | (2,004) | - | (34,739) |
| 項目研究及業務發展開支 | - | - | - | - | - | - | - | (323) | (323) |
| 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/(虧損) | 8,171 | 5,891 | 4,242 | - | 876 | 25 | (14) | (323) | 18,868 |
| 香港物業發展利潤 | - | - | - | 2,574 | - | - | - | - | 2,574 |
| 未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤/(虧損) | 8,171 | 5,891 | 4,242 | 2,574 | 876 | 25 | (14) | (323) | 21,442 |
| 折舊及攤銷 | (4,578) | (174) | (12) | - | (154) | - | (67) | - | (4,985) |
| 每年非定額付款 | (1,608) | (692) | (5) | - | - | - | - | - | (2,305) |
| 未計利息及財務開支前經營 利潤/(虧損) | 1,985 | 5,025 | 4,225 | 2,574 | 722 | 25 | (81) | (323) | 14,152 |
| 利息及財務開支 | - | - | - | - | 2 | 134 | - | (1,210) | (1,074) |
| 投資物業重估 | - | - | 4,745 | - | - | - | - | - | 4,745 |
| 應佔聯營公司及合營公司利潤 或虧損 | - | - | - | - | 437 | - | 221 | - | 658 |
| 所得稅 | - | - | - | (421) | (190) | (69) | - | (1,645) | (2,325) |
| 截至2018年12月31日止年度 利潤/(虧損) | 1,985 | 5,025 | 8,970 | 2,153 | 971 | 90 | 140 | (3,178) | 16,156 |
| 資產 | | | | | | | | | |
| 固定資產 | 123,185 | 2,361 | 82,349 | 1 | 7,300 | 63 | 666 | - | 215,925 |
| 其他分類資產* | 2,572 | 271 | 428 | 1,985 | 6,810 | 4,543 | 1,617 | 13,194 | 31,420 |
| 物業管理權 | - | - | 26 | - | - | - | - | - | 26 |
| 商譽 | - | - | - | - | 58 | - | - | - | 58 |
| 發展中物業 | - | - | - | 14,840 | - | - | - | - | 14,840 |
| 遞延開支 | 77 | - | 41 | - | - | - | 1,760 | - | 1,878 |
| 遞延稅項資產 | - | 2 | - | - | 117 | 2 | - | - | 121 |
| 證券投資 | - | - | - | - | - | - | 294 | - | 294 |
| 待售物業 | - | - | - | 1,156 | - | 213 | - | - | 1,369 |
| 聯營公司及合營公司權益 | - | - | - | - | 7,779 | - | 977 | - | 8,756 |
| 總資產 | 125,834 | 2,634 | 82,844 | 17,982 | 22,064 | 4,821 | 5,314 | 13,194 | 274,687 |
| 負債 | | | | | | | | | |
| 分類負債 | 11,132 | 2,270 | 2,278 | 5,498 | 7,645 | 920 | 2,117 | 51,799 | 83,659 |
| 服務經營權負債 | 10,236 | - | - | - | 173 | - | - | - | 10,409 |
| 總負債 | 21,368 | 2,270 | 2,278 | 5,498 | 7,818 | 920 | 2,117 | 51,799 | 94,068 |
| 其他資料 | | | | | | | | | |
| 以下各項的資本性開支： | | | | | | | | | |
| 固定資產 | 5,302 | 379 | 462 | - | 139 | - | 15 | - | 6,297 |
| 發展中物業 | - | - | - | 1,121 | - | - | - | - | 1,121 |
| 除折舊及攤銷外的非現金開支 | 40 | 2 | - | - | 1 | - | 1 | - | 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)

於2018年12月31日，分配至集團現有合約下剩餘履約責任的交易價格總額為130.53億港元。該金額為預計將來確認的收入，主要來自補充服務經營權協議下與高速鐵路(香港段)有關的固定年度付款，以及與集團客戶訂立的建造、顧問及項目管理合約。集團預期將於未來一至十年內隨著或當完成工作時確認該預期金額為收入。

集團已運用《香港財務報告準則》第15號第121段的實務便利應用，就若干於報告日持有與客戶的合約，如其合約是根據當時完成的工作而開具發票收費，或原來合約預計持續時間為一年或更短，則有關之預期未來確認的收入金額予以豁免披露。

| 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 | |
| 2017 | | | | | | | | | |
| 收入 | 18,201 | 5,975 | 4,900 | - | 17,194 | 6,996 | 2,174 | - | 55,440 |
| 經營開支 | (10,726) | (501) | (802) | - | (16,244) | (4,682) | (2,162) | - | (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/(虧損) | 7,475 | 5,474 | 4,098 | - | 950 | 2,314 | 12 | (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/(虧損) | 7,475 | 5,474 | 4,098 | 1,097 | 950 | 2,314 | 12 | (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/(虧損) | 1,656 | 4,722 | 4,082 | 1,097 | 814 | 2,314 | (53) | (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) | (149) | (1,441) | - | (1,547) | (3,318) |
| 截至2017年12月31日止年度利潤/(虧損) | 1,656 | 4,722 | 10,396 | 916 | 973 | 1,019 | 120 | (2,917) | 16,885 |
| 資產 | | | | | | | | | |
| 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 |
| 負債 | | | | | | | | | |
| 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 |
| 其他資料 | | | | | | | | | |
| 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。

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2018年12月31日止年度內，一名(2017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13.76%(2017年：12.22%)。

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、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 | 自集團以外客戶收入 | | 指定非流動資產 | |
|---------|---------------|--------|----------------|---------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 香港(所屬地) | 32,935 | 31,194 | 226,282 | 218,401 |
| 澳洲 | 12,746 | 10,024 | 446 | 376 |
| 中國內地 | 1,033 | 7,846 | 13,965 | 12,525 |
| 瑞典 | 4,891 | 4,982 | 699 | 807 |
| 英國 | 1,790 | 1,184 | 91 | 110 |
| 其他地區 | 535 | 210 | - | - |
| | 20,995 | 24,246 | 15,201 | 13,818 |
| | 53,930 | 55,440 | 241,483 | 232,219 |

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 | 2018 | | | 2017 | | |
|------------------------|--------------|--------------|--------------|-------|-----------|-------|
| | 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)/利益 | 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 | (761) | - | (761) | 981 | - | 981 |
| - 非控股權益 | (22) | - | (22) | 16 | - | 16 |
| | (783) | - | (783) | 997 | - | 997 |
| 自用土地及樓宇的重估盈餘 | 622 | (103) | 519 | 302 | (49) | 253 |
| 重新計量界定福利計劃淨負債 | (422) | 74 | (348) | 1,004 | (166) | 838 |
| 現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註18B) | (32) | 5 | (27) | (181) | 32 | (149) |
| 其他全面收益 | (615) | (24) | (639) | 2,122 | (183) | 1,939 |

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 | 2018 | 2017 |
|-------------------------|-------|-------|
| 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 | (260) | 50 |
| 轉撥至對沖項目的最初帳面金額 | - | (2) |
| 轉撥(自)/至損益表的金額： | | |
| - 利息及財務開支(附註13) | 229 | (231) |
| - 其他開支(附註9E) | (1) | 2 |
| | (32) | (181) |
| 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 | 43 | (7) |
| - 轉撥至損益表的金額 | (38) | 39 |
| | (27) | (149) |

19 投資物業

集團及公司的投資物業全部位於香港及中國內地並按公允價值列帳，其變動及分析如下：

| 百萬港元 | 集團 | | 公司 | |
|---------|--------|--------|--------|--------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 於1月1日 | 77,086 | 70,060 | 75,352 | 68,517 |
| 添置 | 450 | 712 | 431 | 699 |
| 由待售物業轉入 | 395 | - | - | - |
| 公允價值變更 | 4,745 | 6,314 | 4,613 | 6,136 |
| 於12月31日 | 82,676 | 77,086 | 80,396 | 75,352 |
| 長期租賃 | 16 | 17 | 16 | 17 |
| 中期租賃 | 82,660 | 77,069 | 80,380 | 75,335 |
| | 82,676 | 77,086 | 80,396 | 75,352 |

所有投資物業已於2017年及2018年12月31日重估。相關的公允價值計量詳情列於附註43。因重新估值所產生的公允價值增加淨額47.45億港元(2017年：63.14億港元)已計入綜合損益表。位於香港及中國內地的投資物業每半年分別經由仲量聯行有限公司及戴德梁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2018年12月31日，集團的投資物業包括3.95億港元(2017年：零港元)與中國內地物業有關。

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 |
|------------------|-------|-------------|--------|-----------|---------|---------|
| 2018 | | | | | | |
| 原值或估值 | | | | | | |
| 於2018年1月1日 | 1,757 | 3,748 | 61,981 | 85,717 | 3,786 | 156,989 |
| 添置 | - | - | - | 229 | 3,201 | 3,430 |
| 清理/撇減 | - | - | (5) | (572) | (3) | (580) |
| 重估盈餘 | - | 486 | - | - | - | 486 |
| 其他物業、機器及設備內的重新分類 | - | - | 2 | (2) | - | - |
| 轉撥至額外經營權財產(附註21) | - | - | - | (2) | (12) | (14) |
| 其他投入使用資產 | - | - | 407 | 1,449 | (1,856) | - |
| 匯兌差異 | - | - | - | (123) | (1) | (124) |
| 於2018年12月31日 | 1,757 | 4,234 | 62,385 | 86,696 | 5,115 | 160,187 |
| 原值 | 1,757 | - | 62,385 | 86,696 | 5,115 | 155,953 |
| 於2018年12月31日估值 | - | 4,234 | - | - | - | 4,234 |
| 累計折舊 | | | | | | |
| 於2018年1月1日 | 306 | - | 8,346 | 45,448 | - | 54,100 |
| 年內折舊 | 34 | 136 | 520 | 3,336 | - | 4,026 |
| 清理後撥回 | - | - | (1) | (529) | - | (530) |
| 重估後撥回 | - | (136) | - | - | - | (136) |
| 匯兌差異 | - | - | - | (49) | - | (49) |
| 於2018年12月31日 | 340 | - | 8,865 | 48,206 | - | 57,411 |
| 於2018年12月31日帳面淨值 | 1,417 | 4,234 | 53,520 | 38,490 | 5,115 | 102,776 |
| 2017 | | | | | | |
| 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 |

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 |
|------------------|-------|-------------|--------|-----------|---------|---------|
| 2018 | | | | | | |
| 原值或估值 | | | | | | |
| 於2018年1月1日 | 1,757 | 3,748 | 61,981 | 83,029 | 3,698 | 154,213 |
| 添置 | - | - | - | 175 | 3,016 | 3,191 |
| 清理/撇減 | - | - | (5) | (563) | (3) | (571) |
| 重估盈餘 | - | 486 | - | - | - | 486 |
| 其他物業、機器及設備內的重新分類 | - | - | 2 | (2) | - | - |
| 轉撥至額外經營權財產(附註21) | - | - | - | (2) | (12) | (14) |
| 其他投入使用資產 | - | - | 407 | 1,291 | (1,698) | - |
| 於2018年12月31日 | 1,757 | 4,234 | 62,385 | 83,928 | 5,001 | 157,305 |
| 原值 | 1,757 | - | 62,385 | 83,928 | 5,001 | 153,071 |
| 於2018年12月31日估值 | - | 4,234 | - | - | - | 4,234 |
| 累計折舊 | | | | | | |
| 於2018年1月1日 | 306 | - | 8,346 | 44,156 | - | 52,808 |
| 年內折舊 | 34 | 136 | 520 | 3,149 | - | 3,839 |
| 清理後撥回 | - | - | (1) | (524) | - | (525) |
| 重估後撥回 | - | (136) | - | - | - | (136) |
| 於2018年12月31日 | 340 | - | 8,865 | 46,781 | - | 55,986 |
| 於2018年12月31日帳面淨值 | 1,417 | 4,234 | 53,520 | 37,147 | 5,001 | 101,319 |
| 2017 | | | | | | |
| 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 | - | - | 127 | 1,930 | (2,057) | - |
| 於2017年12月31日 | 1,757 | 3,748 | 61,981 | 83,029 | 3,698 | 154,213 |
| 原值 | 1,757 | - | 61,981 | 83,029 | 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 | 53,635 | 38,873 | 3,698 | 101,405 |

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 | 2018 | 2017 |
|--------|--------------|-------|
| 帳面淨值 | | |
| – 長期租賃 | 122 | 125 |
| – 中期租賃 | 1,295 | 1,326 |
| | 1,417 | 1,451 |

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48A、48B及48C)。

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43。重估盈餘6.22億港元(2017年：3.02億港元)及有關的遞延稅項費用1.03億港元(2017年：4,900萬港元)已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備(附註41F)。倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於2018年12月31日的帳面金額應為7.18億港元(2017年：7.44億港元)。

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826.76億港元(2017年：770.86億港元)及803.96億港元(2017年：753.52億港元)，持作經營租賃用途的車站小商店的成本為7.51億港元(2017年：7.33億港元)，而相關的累計折舊為4.52億港元(2017年：4.15億港元)。

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 | |
|-------|---------------|--------|---------------|--------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 1年內 | 8,388 | 7,852 | 7,937 | 7,393 |
| 1至5年內 | 14,627 | 15,663 | 13,611 | 14,566 |
| 5年後 | 477 | 648 | 40 | 124 |
| | 23,492 | 24,163 | 21,588 | 22,083 |

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 4.10 億港元(2017 年：4.84 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 | 額外經營權財產 (高速鐵路 (香港段)) | 深圳市 軌道交通 龍華綫 | 斯德哥爾摩 地鐵 | 倫敦 Crossrail | 總計 |
| 2018 | | | | | | | |
| 原值 | | | | | | | |
| 於2018年1月1日 | 15,226 | 13,114 | - | 9,000 | 84 | 59 | 37,483 |
| 年內淨增置 | - | 2,353 | 1 | 63 | - | - | 2,417 |
| 清理 | - | (84) | - | (19) | - | - | (103) |
| 由其他物業、機器及設備轉入 (附註20) | - | 14 | - | - | - | - | 14 |
| 匯兌差異 | - | - | - | (457) | - | (3) | (460) |
| 於2018年12月31日 | 15,226 | 15,397 | 1 | 8,587 | 84 | 56 | 39,351 |
| 累計攤銷 | | | | | | | |
| 於2018年1月1日 | 3,070 | 2,242 | - | 2,290 | 62 | 22 | 7,686 |
| 年內攤銷 | 305 | 641 | - | 435 | 3 | 8 | 1,392 |
| 清理後撥回 | - | (58) | - | (6) | - | - | (64) |
| 匯兌差異 | - | - | - | (135) | - | (1) | (136) |
| 於2018年12月31日 | 3,375 | 2,825 | - | 2,584 | 65 | 29 | 8,878 |
| 於2018年12月31日帳面淨值 | 11,851 | 12,572 | 1 | 6,003 | 19 | 27 | 30,473 |
| 2017 | | | | | | | |
| 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 |

深圳市軌道交通龍華綫是深圳地鐵的一部分，由全資附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司經營。但深圳市軌道交通龍華綫自港鐵軌道交通(深圳)有限公司在2010年開始營運以來一直未有調高車費。然而，公司了解到深圳市政府正計劃調整深圳地鐵網絡的車費，現正進行審批程序。於2018年12月31日，根據迄今為止的票價調整進度，並未確認減值虧損。如果未能實施適當的票價調整，預計深圳市軌道交通龍華綫的長期財務可行性將受到影響。

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 | 額外經營權財產 (高速鐵路 (香港段)) | |
| 2018 | | | | |
| 原值 | | | | |
| 於2018年1月1日 | 15,226 | 13,082 | – | 28,308 |
| 年內淨增置 | – | 2,353 | 1 | 2,354 |
| 清理 | – | (84) | – | (84) |
| 由其他物業、機器及設備轉入(附註20) | – | 14 | – | 14 |
| 於2018年12月31日 | 15,226 | 15,365 | 1 | 30,592 |
| 累計攤銷 | | | | |
| 於2018年1月1日 | 3,070 | 2,242 | – | 5,312 |
| 年內攤銷 | 305 | 641 | – | 946 |
| 清理後撥回 | – | (58) | – | (58) |
| 於2018年12月31日 | 3,375 | 2,825 | – | 6,200 |
| 於2018年12月31日帳面淨值 | 11,851 | 12,540 | 1 | 24,392 |
| 2017 | | | | |
| 原值 | | | | |
| 於2017年1月1日 | 15,226 | 10,715 | – | 25,941 |
| 年內淨增置 | – | 2,440 | – | 2,440 |
| 清理 | – | (74) | – | (74) |
| 由其他物業、機器及設備轉入(附註20) | – | 1 | – | 1 |
| 於2017年12月31日 | 15,226 | 13,082 | – | 28,308 |
| 累計攤銷 | | | | |
| 於2017年1月1日 | 2,766 | 1,697 | – | 4,463 |
| 年內攤銷 | 304 | 596 | – | 900 |
| 清理後撥回 | – | (51) | – | (51) |
| 於2017年12月31日 | 3,070 | 2,242 | – | 5,312 |
| 於2017年12月31日帳面淨值 | 12,156 | 10,840 | – | 22,996 |

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。額外經營權財產(高速鐵路(香港段))乃關於高速鐵路(香港段)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 | 2018 | 2017 |
|-----------------|------|------|
| 於1月1日及12月31日的原值 | 40 | 40 |
| 累計攤銷 | | |
| 於1月1日 | 14 | 13 |
| 年內攤銷 | – | 1 |
| 於12月31日 | 14 | 14 |
| 於12月31日帳面淨值 | 26 | 26 |

23 香港特區政府委託的鐵路工程項目

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目

(a) 高速鐵路(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速鐵路(香港段)的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「高速鐵路(香港段)初步委託協議」)。按照高速鐵路(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) 高速鐵路(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速鐵路(香港段)，香港特區政府決定請公司進行高速鐵路(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速鐵路(香港段)的建造及通車試行訂立另一份委託協議(「高速鐵路(香港段)委託協議」)。根據高速鐵路(香港段)委託協議，公司負責進行或促使就高速鐵路(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速鐵路(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2018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。

倘若公司違反高速鐵路(香港段)委託協議(包括，倘若公司違反其對項目管理服務的保證)，香港特區政府有權向公司提出申索，並且根據高速鐵路(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速鐵路(香港段)委託協議的責任或公司違反高速鐵路(香港段)委託協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據高速鐵路(香港段)委託協議，公司就高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(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速鐵路(香港段)委託協議收取的項目管理費用及其他費用，以及公司根據高速鐵路初步委託協議收取的若干費用(「責任上限」)。根據一般法律原則，倘若公司被認為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府保留了對公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議下的目前超支的責任問題(如有)提交仲裁的權利(詳見下文附註23A(c)(iv))，但截至本年報發表之日期，公司並沒有收到由香港特區政府提出的申索。

於2014年4月，公司宣布高速鐵路(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。

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年第三季完成高速鐵路(香港段)工程(包括六個月的計劃緩衝時間)(「高速鐵路(香港段)經修訂工程時間表」)；及
- 根據高速鐵路經(香港段)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」)。有關經修訂造價估算的進一步詳情載於下文附註23A(c)及(e)。

(c) 高速鐵路(香港段)協議：香港特區政府與公司於2015年11月30日訂立有關高速鐵路(香港段)項目進一步資金安排及完成的協議(「高速鐵路(香港段)協議」)。高速鐵路(香港段)協議包含綜合條款組合(受限於根據下文附註23A(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(即高速鐵路(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速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(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。根據高速鐵路(香港段)委託協議，責任上限相等於項目管理費用、公司在高速鐵路(香港段)委託協議下收取的任何其他費用及公司在高速鐵路(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速鐵路(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速鐵路(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：

23 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

- 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) 對高速鐵路(香港段)委託協議作出若干修訂，以反映高速鐵路(香港段)協議所載的安排，包括根據高速鐵路(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速鐵路(香港段)委託協議下與高速鐵路項目相關的責任而產生的內部成本的估計)及以反映高速鐵路(香港段)經修訂工程時間表；

(vi) 高速鐵路(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。

高速鐵路(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。

(d) 高速鐵路(香港段)的營運：於2018年8月23日，公司與九廣鐵路公司訂立補充服務經營權協議，補充現有於2007年8月9日訂立的服務經營權協議以便九鐵公司向公司授予有關高速鐵路(香港段)的特許經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。高速鐵路(香港段)的商業營運於2018年9月23日開始。

(e) 根據公司就此項目協定範圍的經修訂造價估算844.2億港元的最新評估及經考慮獨立專家評估經修訂造價估算後的意見，公司目前不相信有任何需要就此項目協定範圍進一步修訂經修訂造價估算844.2億港元。但是，項目最終造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定，其中一些合同將涉及解決商業問題，根據過去的經驗，可能需要幾年時間才能達成協議和解決。

在考慮了尚未最終確定完結的合約數目及現時的備用資金後，不能絕對保證最終項目造價不會超過844.2億港元，特別是如果在談判最終帳目過程中於解決商業問題時出現無法預料的困難。在此情況下，根據高速鐵路(香港段)委託協議條款，公司將須承擔及支付超出844.2億港元項目造價的超出部分(如有)，但不包括若干經協定的例外費用(詳見上述附註23A(c)(ii))。

(f) 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，原因是根據截至目前可獲得資料，公司相信現時無需對高速鐵路(香港段)經修訂造價估算844.2億港元作進一步修訂。但是，項目最終造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定，其中一些合同將涉及解決商業問題，可能需要幾年時間才能達成協議和解決；

(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23A(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(因高速鐵路(香港段)協議緣故，須待高速鐵路(香港段)開始投入商業營運後方可進行)的任何通知(截至2018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)由於高速鐵路(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；

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)。

(g) 截至2018年12月31日止年度內，項目管理費收入4.02億港元(2017年：7.33億港元)已在綜合損益表中確認。於2018年12月31日，項目管理費收入及上述額外費用收入合共64.70億港元(2017年12月31日：60.68億港元)已在綜合損益表中確認。就項目管理費收入的充足性而言，公司估計公司完成履行其與高速鐵路(香港段)有關責任的總成本將可能超過項目管理費收入。因此，已在2018年的綜合損益表中確認了適當金額的撥備。

23 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

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月批准該額外撥款。

(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2018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。

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价估算的詳細評估，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，包括增加應付公司的項目管理費用(惟有待同意及批准程序)。公司自提交該最新估算以來，一直與香港特區政府保持聯繫，以助其進行檢討及核實程序。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)考慮下文所述核實和確認工作及相關延誤的結果)。

接近2018年上半年末，沙中綫的其中三個車站的施工質量和是否適時匯報若干建造事宜方面受到質疑，尤其是有關紅磡站擴建部分的工程。公司立即調查事件、向香港特區政府報告調查結果，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指控，公司已向香港特區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。香港特區政府於2019年1月29日向調查委員會作出結束聆訊陳詞，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，香港特區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。香港特區政府表示，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，香港特區政府尚未全部或部分公佈該份中期報告。香港特區政府現正就沙中綫項目的建造工程的施工文件/紀錄進行審閱。

23 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

倘若公司違反沙中綫協議(包括,倘若公司違反其對項目管理服務的保證),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。根據一般法律原則,倘若公司被認定為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責,而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成,此上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利,並於上述向調查委員會作出的結束聆訊陳詞中表述,但截至本年報發表之日期,公司並沒有收到由香港特區政府提出的申索。

沙中綫大圍至紅磡段的目標完成取決於紅磡站擴建部分以及上文提及香港特區政府/法定審批機關認為有需要的沙中綫的任何其他部分的檢視和確認程序。鑑於檢視和確認程序結果的不確定性,公司應香港特區政府的要求,現正進行屯馬綫分階段開通的可行性進行研究。

這些事情正在發展中,其最終解決方案和最終結果的時間在目前階段極不確定。

(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;

(ii) (截至2018年12月31日及截至本年報發表之日期)雖然香港特區政府已表示保留對公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利,並於上述向調查委員會作出的結束聆訊陳詞中表述,但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;

(iii) 應付予公司的項目管理費的增加仍待沙中綫委託協議所載的協議及批准程序;及

如適用,因為所涉及的重大不確定因素,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),公司並無就沙中綫於公司帳項作出任何撥備。

(e) 截至2018年12月31日止年度內,項目管理收入8.91億港元(2017年:9.92億港元)已在綜合損益表中確認。於2018年12月31日,項目管理收入合共64.71億港元(2017年12月31日:55.80億港元)已在綜合損益表中確認。

此外,截至2018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4.01億港元(2017年:12.68億港元)。於2018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11.07億港元(2017年:13.18億港元)。

24 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2018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。於2017年,該物業發展項目已完成,而於發展中物業的相關金額已轉出至待售物業或損益。

24 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 |
|-------------|---------------|--------------|--------------|---------|--------------|------|---------------|
| 2018 | | | | | | | |
| 香港物業發展項目 | 14,810 | 1,121 | (912) | - | (179) | - | 14,840 |
| 2017 | | | | | | | |
| 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 |

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 | 轉撥至利潤或虧損 | 於12月31日結餘 |
|-------------|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 2018 | | | | | |
| 香港物業發展項目 | 14,810 | 1,121 | (912) | (179) | 14,840 |
| 2017 | | | | | |
| 香港物業發展項目 | 14,479 | 483 | (152) | - | 14,810 |

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2018年12月31日止年度內，確認保管資金為120.75億港元(2017年：39.50億港元)。

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2018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1.39億港元(2017年：5.35億港元)(附註11)。截至2018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9,400萬港元(2017年：1.02億港元)。

25 遞延開支

集團及公司

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|-----------|--------------|------|
| 於1月1日結餘 | 710 | 463 |
| 年內開支 | 1,168 | 247 |
| 於12月31日結餘 | 1,878 | 710 |

26 於附屬公司的投資

公司

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|----------------|-------|-------|
| 非上市股份或註冊資本，按成本 | 1,784 | 1,455 |

於2018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 | | |
| 2018年全年擁有的附屬公司 | | | | | | |
| 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 |
| 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 |
| 港鐵杭州五號綫投資控股(香港)有限公司 | 1,000 港元 | 100% | 100% | – | 香港 | 投資控股 |
| 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 MDP Company Limited | 1,000 港元 | 100% | 100% | – | 香港 | 投資控股 |
| MTR MDP Management Company Limited | 1,000 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 |

26 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 | | |
| 港鐵房地產諮詢(香港)有限公司 | 1 港元 | 100% | 100% | - | 香港 | 投資控股 |
| 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 |
| 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 |
| 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 Ltd* | 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 |

綜合帳項附註

26 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 | | |
| 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 & Southwest 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 Operações Ferroviárias (Macau) Sociedade Unipessoal Lda. (又名 MTR Railway Operations (Macau) Company Limited)* | 25,000 澳門幣 | 100% | - | 100% | 澳門 | 鐵路營運、管理及技術支援服務 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |

26 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 | | |
| 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 West Coast Partnership (UK) Limited (前稱 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2018年成立的附屬公司 | | | | | | |
| 大鐵路投資(香港)第一有限公司 | 1港元 | 100% | 100% | - | 香港 | 投資控股 |
| 大鐵路投資(香港)第二有限公司 | 1港元 | 100% | 100% | - | 香港 | 投資控股 |
| 港鐵浙江投資控股(香港)有限公司 | 1港元 | 100% | 100% | - | 香港 | 投資控股 |
| 佛山市大鐵達房地產有限公司* | 1,000,000人民幣 | 100% | - | 100% | 中華人民 共和國 | 房地產開發(不含高爾夫 球場、別墅的建設)、 房地產信息諮詢、 商業管理及諮詢 |
| 大南鐵軌道物業發展(深圳)有限公司* | 500,000人民幣 | 100% | - | 100% | 中華人民 共和國 | 軌道加物業綜合開發的 諮詢、物業管理、經濟 信息諮詢、商務信息 諮詢、企業管理諮詢 |
| MTR UK Investment Holdings Limited ^{**} | 1英鎊 | 100% | 100% | - | 英國 | 投資控股 |
| MTR West Coast Partnership Limited | 100英鎊 | 75% | - | 75% | 英國 | 項目競投 |

* 並非由畢馬威會計師事務所審計的附屬公司

[^] 註銷進行中

[#] 剔除註冊進行中

MTR Qatar Transit (Hong Kong) Company Limited 及 MTR Engineering Services Limited 分別已於2018年4月及2018年6月註銷。

27 聯營公司及合營公司權益

| 百萬港元 | 集團 | | 公司 | |
|----------------|-------|-------|------|------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 非上市股份或註冊資本，按成本 | - | - | 24 | 24 |
| 應佔淨資產 | 8,756 | 6,838 | - | - |
| | 8,756 | 6,838 | 24 | 24 |

集團及公司於2018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 | | |
| 2018年全年擁有的聯營公司 | | | | | | |
| 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 |
| 2018年全年擁有的合營公司 | | | | | | |
| 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 | 鐵路機電設備 工程、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。

27 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 | 2018 | 2017 |
|--------|-----------------|----------|
| 資產 | 26,061 | 22,749 |
| 負債 | (17,305) | (15,911) |
| 淨資產 | 8,756 | 6,838 |
| 收入 | 9,340 | 6,691 |
| 支出及其他 | (8,412) | (5,983) |
| 除稅前利潤 | 928 | 708 |
| 所得稅 | (270) | (214) |
| 淨利潤 | 658 | 494 |
| 其他全面收益 | (393) | 394 |
| 全面收益總額 | 265 | 888 |

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線公私聯營項目的特許經營權協議。北京地鐵十四號線的總投資額約為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線對北京京港地鐵所佔的注資為24.5億元人民幣。截至2018年12月底，集團已就北京地鐵十四號線向北京京港地鐵注資10.31億元人民幣。北京地鐵十四號線首三期分別於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線。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線，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線成立了一間全資附屬公司—北京京港十六號線地鐵有限公司，其註冊資本為50億元人民幣。於2015年11月，北京京港十六號線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線公私聯營項目的特許經營權協議。北京地鐵十六號線項目投資總額約為474億元人民幣。項目分A及B兩部分。A部分是有關該線的土木建造工程，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，北京京港十六號線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，北京京港十六號線地鐵有限公司亦將為北京地鐵十六號線提供為期30年的營運及維修服務。北京地鐵十六號線第一期於2016年12月開通，而全綫通車目標為2021年。

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。集團於2018年向NRT Holdings 2 Pty Ltd注資360萬澳元及給予2,230萬澳元貸款。

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。

於2018年，西南部鐵路的財務表現受多項因素影響，包括鐵路業的乘客數量增長放緩、工業行動、延遲更改行車時間表，以及涉及第三方控制的基建事故。

若上述因素繼續為西南部鐵路帶來負面影響，並且未能根據特許經營協議或相關第三方得到適當改善，則預計西南部鐵路的長期財務可行性將受到影響。

27 聯營公司及合營公司權益(續)

於2017年10月，杭州杭港地鐵五號線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線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，杭州杭港地鐵五號線有限公司將負責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。截至2018年12月底，集團已向杭州杭港地鐵五號綫有限公司注資16.74億元人民幣。

截至2018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20萬港元(2017年：2,000萬港元)。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2.75億澳元(16.08億港元)(2017年：2.20億澳元或13.07億港元)。Metro Trains Sydney Pty. Limited亦就Sydney Metro Northwest向NRT Pty. Limited提供動員服務，合共收取2,500萬澳元(1.44億港元)(2017年：700萬澳元或4,400萬港元)。London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)向集團派發100萬英鎊(1,000萬港元)(2017年：250萬英鎊或2,600萬港元)的股息。於2017年，集團則向LOROL提供管理服務，合共收取800萬港元。

截至2018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——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1.56億港元(2017年：1.50億港元)。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5,260萬港元(2017年：4,340萬港元)。年內，八達通控股向集團派發1.55億港元(2017年：1.32億港元)的股息。

28 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按公允價值計入損益。於2018年12月31日，除了2.40億港元(2017年：3.61億港元)預期於一年後到期，所有交易證券預期於一年內到期。

29 待售物業

集團

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|----------|-------|-------|
| 待售物業 | | |
| – 按原值 | 1,179 | 1,099 |
| – 按可實現淨值 | 190 | 248 |
| | 1,369 | 1,347 |
| 代表： | | |
| 香港物業發展 | 1,156 | 876 |
| 中國內地物業發展 | 213 | 471 |
| | 1,369 | 1,347 |

公司

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|----------|-------|------|
| 待售物業 | | |
| – 按原值 | 966 | 628 |
| – 按可實現淨值 | 190 | 248 |
| | 1,156 | 876 |

於2018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日出康城的「晉海」及「晉海II」、烏溪沙站的「銀湖·天峰」以及何東樓的「御龍山」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2017年及2018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1,800萬港元(2017年：3,800萬港元)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。

30 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 | |
| 2018 | | | | | | | |
| 財務衍生工具資產 | | | | | | | |
| 總額繳付： | | | | | | | |
| 外匯遠期合約 | | | | | | | |
| - 現金流量對沖： | 137 | 1 | | | | | |
| - 流入 | | | 20 | 19 | 99 | - | 138 |
| - 流出 | | | (19) | (19) | (99) | - | (137) |
| - 不符合對沖會計： | 73 | - | | | | | |
| - 流入 | | | 37 | 36 | - | - | 73 |
| - 流出 | | | (37) | (36) | - | - | (73) |
| 貨幣掉期 | | | | | | | |
| - 現金流量對沖： | 277 | 25 | | | | | |
| - 流入 | | | 12 | 12 | 36 | 332 | 392 |
| - 流出 | | | (8) | (8) | (22) | (329) | (367) |
| 淨額繳付： | | | | | | | |
| 利率掉期 | | | | | | | |
| - 公允價值對沖 | 961 | 5 | 5 | 7 | (1) | - | 11 |
| - 現金流量對沖 | 1,350 | 30 | 11 | 12 | 7 | 2 | 32 |
| | 2,798 | 61 | 21 | 23 | 20 | 5 | 69 |
| 財務衍生工具負債 | | | | | | | |
| 總額繳付： | | | | | | | |
| 外匯遠期合約 | | | | | | | |
| - 現金流量對沖： | 1,169 | 13 | | | | | |
| - 流入 | | | 546 | 520 | 87 | 3 | 1,156 |
| - 流出 | | | (554) | (524) | (88) | (3) | (1,169) |
| - 投資淨額對沖： | 2,039 | 14 | | | | | |
| - 流入 | | | 2,022 | - | - | - | 2,022 |
| - 流出 | | | (2,036) | - | - | - | (2,036) |
| - 不符合對沖會計： | 202 | 6 | | | | | |
| - 流入 | | | 196 | - | - | - | 196 |
| - 流出 | | | (202) | - | - | - | (202) |
| 貨幣掉期 | | | | | | | |
| - 公允價值對沖： | 698 | 9 | | | | | |
| - 流入 | | | 1 | 1 | 5 | 675 | 682 |
| - 流出 | | | - | - | - | (698) | (698) |
| - 現金流量對沖： | 10,935 | 469 | | | | | |
| - 流入 | | | 311 | 310 | 1,203 | 11,534 | 13,358 |
| - 流出 | | | (312) | (312) | (1,278) | (11,948) | (13,850) |
| - 投資淨額對沖： | 64 | 3 | | | | | |
| - 流入 | | | 3 | 67 | - | - | 70 |
| - 流出 | | | (2) | (71) | - | - | (73) |
| 淨額繳付： | | | | | | | |
| 利率掉期 | | | | | | | |
| - 公允價值對沖 | 1,550 | 31 | (6) | (8) | (16) | (2) | (32) |
| | 16,657 | 545 | (33) | (17) | (87) | (439) | (576) |
| 總計 | 19,455 | | | | | | |

綜合帳項附註

30 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 | |
| 2017 | | | | | | | |
| 財務衍生工具資產 | | | | | | | |
| 總額繳付： | | | | | | | |
| 外匯遠期合約 | | | | | | | |
| - 現金流量對沖： | 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 |
| | <u>5,771</u> | <u>168</u> | <u>64</u> | <u>35</u> | <u>92</u> | <u>34</u> | <u>225</u> |
| 財務衍生工具負債 | | | | | | | |
| 總額繳付： | | | | | | | |
| 外匯遠期合約 | | | | | | | |
| - 現金流量對沖： | 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) |
| | <u>15,970</u> | <u>451</u> | <u>(50)</u> | <u>(10)</u> | <u>(57)</u> | <u>(248)</u> | <u>(365)</u> |
| 總計 | <u>21,741</u> | | | | | | |

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2017年及2018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2.110%至2.485%(2017年：1.191%至2.470%)，美元所用利率介乎2.411%至3.005%(2017年：1.480%至2.490%)，而澳元所用利率介乎1.868%至2.735%(2017年：1.710%至3.003%)，而日圓所用利率介乎0.008%至0.380%(2017年：-0.034%至0.475%)。

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43。

30 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资。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 | 2018 | | | | 2017 | | | |
|----------------|---------------|---------------|--------------|---------------|--------------|-------------|-------|--------|
| | 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 |
| 貸款及其他債務 | | | | | | | | |
| 5年後須償還的款項 | 25,830 | 1,225 | 610 | 27,665 | 26,902 | 1,495 | 1,053 | 29,450 |
| 2年至5年內須償還的款項 | 4,470 | 6,583 | 529 | 11,582 | 5,136 | 4,440 | 162 | 9,738 |
| 1年至2年內須償還的款項 | 2,310 | 371 | 46 | 2,727 | 971 | 11,475 | 49 | 12,495 |
| 1年內須償還的款項 | 1,199 | 8,345 | 29 | 9,573 | 1,946 | 950 | 49 | 2,945 |
| | 33,809 | 16,524 | 1,214 | 51,547 | 34,955 | 18,360 | 1,313 | 54,628 |

30 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

公司

| 百萬港元 | 2018 | | | | 2017 | | | |
|----------------|--------------|---------------|------------|---------------|--------------|-------------|-----|--------|
| | 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 |
| 貸款及其他債務 | | | | | | | | |
| 5年後須償還的款項 | 5,253 | – | 610 | 5,863 | 5,985 | – | 610 | 6,595 |
| 2年至5年內須償還的款項 | 322 | 5,862 | – | 6,184 | 323 | 3,710 | – | 4,033 |
| 1年至2年內須償還的款項 | 108 | 126 | – | 234 | 108 | 11,223 | – | 11,331 |
| 1年內須償還的款項 | 108 | 8,062 | – | 8,170 | 613 | 600 | 3 | 1,216 |
| | 5,791 | 14,050 | 610 | 20,451 | 7,029 | 15,533 | 613 | 23,175 |

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45%至75%(2017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2018年12月31日,計入未完約貨幣及利率掉期後,61%(2017年:61%)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2018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1.17億港元/1.09億港元,而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約8,900萬港元/9,700萬港元。

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2017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。

(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。

30 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32。

31 存料與備料

| 百萬港元 | 集團 | | 公司 | |
|------------------|-------|-------|-------|-------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 預計於下列時間耗用的存料與備料： | | | | |
| – 1年內 | 1,134 | 1,039 | 729 | 708 |
| – 1年後 | 553 | 511 | 451 | 421 |
| | 1,687 | 1,550 | 1,180 | 1,129 |
| 減：陳舊存貨撥備 | (14) | (10) | (14) | (10) |
| | 1,673 | 1,540 | 1,166 | 1,119 |

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。

32 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(除了來自高速鐵路(香港段)之外，如下文附註32(ii)所述)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) 在高速鐵路(香港段)方面，其車票由公司及內地其他列車營運商出售。中國鐵路總公司的清算中心負責管理廣深港高速鐵路的收入分配及結算系統，和按「分段清算」模式分配高速鐵路的收入予公司，並於下一個月結算。
- (iii) 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。
- (iv) 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。

32 應收帳項及其他應收款項(續)

(v) 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。

(vi) 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。

(vii) 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。

(viii) 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。

(ix) 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 | |
|-----------|-------|-------|-------|-------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 未到期款項 | 2,807 | 2,322 | 1,069 | 784 |
| 30日過期未付 | 275 | 359 | 151 | 237 |
| 60日過期未付 | 34 | 47 | 6 | 11 |
| 90日過期未付 | 10 | 62 | 2 | 45 |
| 超過90日過期未付 | 91 | 16 | 63 | 3 |
| 應收帳項總額 | 3,217 | 2,806 | 1,291 | 1,080 |
| 其他應收款項 | 6,334 | 4,252 | 4,452 | 2,380 |
| 合約資產 | 25 | - | - | - |
| | 9,576 | 7,058 | 5,743 | 3,460 |

於採納《香港財務報告準則》第15號後，於2018年1月1日作出期初結餘的調整，將應收帳項總額內的1,800萬港元重新分類為合約資產。比較資料未經重述。

於2018年12月31日，其他應收款項內與按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可從保管資金派發的香港物業發展利潤有關的款項為19.59億港元(2017年：3.81億港元)。

截至2017年及2018年12月31日止年度內，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2017/2018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2017年及2018年內分別購買18.16億港元及4.62億港元的儲稅券。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。集團於截至2017年及2018年12月31日止年度內並無就上述的評稅/額外評稅通知書作額外稅務撥備。

集團對於應收帳款及其他應收帳項的信貨風險主要與其於香港的租賃應收帳款及與其於香港以外的專營權費/項目費之應收帳款有關。由於集團的政策是會收取其香港租戶租賃按金，而其與香港以外的專營權費/項目費應收帳款有關的債務人為與政府相關的個體，因此集團認為其信貨風險為低和預期信貸虧損並不重大。

於2018年12月31日，集團除了若干按金及其他應收帳項為24.29億港元(2017年：19.78億港元)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。

32 應收帳項及其他應收款項(續)

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 | |
|-----|------|------|------|------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 澳元 | 8 | 7 | 8 | 7 |
| 澳門幣 | 63 | 208 | 63 | 208 |
| 美元 | 8 | 8 | 8 | 8 |

33 應收關連人士款項

| 百萬港元 | 集團 | | 公司 | |
|----------------|-------|-------|--------|--------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 應收下列關連人士的款項： | | | | |
| – 香港特區政府 | 1,713 | 2,378 | 1,713 | 2,378 |
| – 九鐵公司 | 215 | 6 | 215 | 6 |
| – 聯營公司 | 160 | 186 | 129 | 149 |
| – 附屬公司(扣除減值虧損) | – | – | 14,179 | 12,612 |
| | 2,088 | 2,570 | 16,236 | 15,145 |

於2018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24C)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，以及與高速鐵路(香港段)相關的金額。

於2018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(9,000萬港元)(2017年：900萬元英鎊或9,500萬港元)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。

由於應收關連人士款項的債務人主要為香港特區政府及與政府相關的個體，集團認為其信貸風險為低和預期信貸虧損並不重大。

於2018年12月31日，除了3.33億港元(2017年：1.25億港元)預期於多於一年後收回外，所有應收關連人士款項預期於一年內收回。應收香港特區政府及其他關連人士的款項的賬面值與其公允價值並無重大差異。

34 現金、銀行結餘及存款

| 百萬港元 | 集團 | | 公司 | |
|--------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 銀行及其他財務機構存款 | 11,229 | 12,095 | 10,337 | 10,897 |
| 銀行存款及現金 | 6,793 | 6,259 | 420 | 402 |
| 現金、銀行結餘及存款 | 18,022 | 18,354 | 10,757 | 11,299 |
| 減：於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款(附註35E) | (9,157) | (4,411) | (9,022) | (3,625) |
| 減：銀行透支(附註35A) | – | (4) | – | (4) |
| 現金流量表所示的現金及現金等價物 | 8,865 | 13,939 | 1,735 | 7,670 |

綜合帳項附註

34 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 | |
|------|------|------|------|------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 澳元 | 49 | 68 | 45 | 68 |
| 歐元 | 11 | 100 | 10 | 99 |
| 英鎊 | 6 | 56 | 6 | 56 |
| 人民幣 | 160 | 1 | 160 | - |
| 瑞士法郎 | 1 | 23 | 1 | 23 |
| 美元 | 3 | 145 | 1 | 139 |

35 貸款及其他債務

A 分類

集團

| 百萬港元 | 2018 | | | 2017 | | |
|---|---------------|---------------|---------------|--------|--------|--------|
| | 帳面金額 | 公允價值 | 償還金額 | 帳面金額 | 公允價值 | 償還金額 |
| 資本市場借貸工具 | | | | | | |
| 上市或公開買賣： | | | | | | |
| 2026年至2047年到期的債務發行計劃票據 (2017年：2026年至2047年到期) | 8,738 | 9,367 | 8,853 | 8,769 | 9,649 | 8,853 |
| 非上市： | | | | | | |
| 2019年至2055年到期的債務發行計劃票據 (2017年：2018年至2055年到期) | 14,803 | 16,269 | 15,293 | 14,682 | 16,232 | 15,017 |
| 資本市場借貸工具總計 | 23,541 | 25,636 | 24,146 | 23,451 | 25,881 | 23,870 |
| 銀行貸款 | 11,312 | 11,312 | 11,331 | 17,313 | 17,313 | 17,376 |
| 融資租賃 | 450 | 553 | 450 | 492 | 635 | 492 |
| 其他 | 478 | 540 | 478 | 458 | 537 | 458 |
| 貸款及其他債務 | 35,781 | 38,041 | 36,405 | 41,714 | 44,366 | 42,196 |
| 銀行透支 | - | - | - | 4 | 4 | 4 |
| 短期貸款 | 4,424 | 4,424 | 4,424 | 325 | 325 | 325 |
| 總計 | 40,205 | 42,465 | 40,829 | 42,043 | 44,695 | 42,525 |

35 貸款及其他債務(續)

A 分類(續)

公司

| 百萬港元 | 2018 | | | 2017 | | |
|---|---------------|---------------|---------------|--------|--------|--------|
| | 帳面金額 | 公允價值 | 償還金額 | 帳面金額 | 公允價值 | 償還金額 |
| 資本市場借貸工具 | | | | | | |
| 上市或公開買賣： | | | | | | |
| 2043年至2047年到期的債務發行計劃票據 (2017年：2043年至2047年到期) | 2,996 | 3,447 | 3,062 | 2,996 | 3,593 | 3,062 |
| 非上市： | | | | | | |
| 2028年到期的債務發行計劃票據(2017年： 2018年至2028年到期) | 355 | 400 | 391 | 812 | 906 | 857 |
| 資本市場借貸工具總計 | 3,351 | 3,847 | 3,453 | 3,808 | 4,499 | 3,919 |
| 銀行貸款 | 8,981 | 8,981 | 9,000 | 14,537 | 14,537 | 14,600 |
| 其他 | 478 | 540 | 478 | 458 | 537 | 458 |
| 貸款及其他債務 | 12,810 | 13,368 | 12,931 | 18,803 | 19,573 | 18,977 |
| 銀行透支 | - | - | - | 4 | 4 | 4 |
| 短期貸款 | 4,395 | 4,395 | 4,395 | 325 | 325 | 325 |
| 總計 | 17,205 | 17,763 | 17,326 | 19,132 | 19,902 | 19,306 |

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43。

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 | |
|----|--------|--------|-------|------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 澳元 | 431 | 431 | - | - |
| 日圓 | 15,000 | 15,000 | - | - |
| 美元 | 1,030 | 1,090 | - | - |

公司

| 百萬 | 對沖活動前 | | 對沖活動後 | |
|----|-------|-------|-------|------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 日圓 | 5,000 | 5,000 | - | - |
| 美元 | 350 | 410 | - | - |

綜合帳項附註

35 貸款及其他債務(續)

B 還款期分析

集團

| 百萬港元 | 2018 | | | | | 2017 | | | | |
|-------------------------|---------------|---------------|------------|------------|---------------|---------------|---------------|------------|------------|---------------|
| | 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 |
| 貸款及其他債務 | | | | | | | | | | |
| 5年後須償還的款項 | 19,238 | 1,218 | – | 478 | 20,934 | 19,055 | 1,517 | 344 | 455 | 21,371 |
| 2年至5年內須償還的款項 | 2,760 | 6,164 | 404 | – | 9,328 | 3,300 | 4,300 | 81 | – | 7,681 |
| 1年至2年內須償還的款項 | 1,648 | 221 | 46 | – | 1,915 | 300 | 11,234 | 46 | – | 11,580 |
| 1年內須償還的款項 | 500 | 3,728 | – | – | 4,228 | 1,215 | 325 | 21 | 3 | 1,564 |
| | 24,146 | 11,331 | 450 | 478 | 36,405 | 23,870 | 17,376 | 492 | 458 | 42,196 |
| 銀行透支 | – | – | – | – | – | – | 4 | – | – | 4 |
| 短期貸款 | – | 4,424 | – | – | 4,424 | – | 325 | – | – | 325 |
| | 24,146 | 15,755 | 450 | 478 | 40,829 | 23,870 | 17,705 | 492 | 458 | 42,525 |
| 減：未經攤銷的折價/ 溢價/財務開支餘額 | (155) | (19) | – | – | (174) | (160) | (63) | – | – | (223) |
| 因財務工具的公允價值 變動之調整 | (450) | – | – | – | (450) | (259) | – | – | – | (259) |
| 債務帳面總額 | 23,541 | 15,736 | 450 | 478 | 40,205 | 23,451 | 17,642 | 492 | 458 | 42,043 |

公司

| 百萬港元 | 2018 | | | | 2017 | | | |
|-------------------------|--------------|---------------|------------|---------------|--------------|---------------|------------|---------------|
| | 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 |
| 貸款及其他債務 | | | | | | | | |
| 5年後須償還的款項 | 3,453 | – | 478 | 3,931 | 3,454 | – | 455 | 3,909 |
| 2年至5年內須償還的款項 | – | 5,500 | – | 5,500 | – | 3,600 | – | 3,600 |
| 1年至2年內須償還的款項 | – | – | – | – | – | 11,000 | – | 11,000 |
| 1年內須償還的款項 | – | 3,500 | – | 3,500 | 465 | – | 3 | 468 |
| | 3,453 | 9,000 | 478 | 12,931 | 3,919 | 14,600 | 458 | 18,977 |
| 銀行透支 | – | – | – | – | – | 4 | – | 4 |
| 短期貸款 | – | 4,395 | – | 4,395 | – | 325 | – | 325 |
| | 3,453 | 13,395 | 478 | 17,326 | 3,919 | 14,929 | 458 | 19,306 |
| 減：未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額 | (52) | (19) | – | (71) | (54) | (63) | – | (117) |
| 因財務工具的公允價值變動之調整 | (50) | – | – | (50) | (57) | – | – | (57) |
| 債務帳面總額 | 3,351 | 13,376 | 478 | 17,205 | 3,808 | 14,866 | 458 | 19,132 |

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。

35 貸款及其他債務(續)

C 已發行及贖回的債券及票據

截至2017年及2018年12月31日止年度內發行的票據包括：

集團

| 百萬港元 | 2018 | | 2017 | |
|----------|-------|-------|-------|-------|
| | 本金 | 實收金額 | 本金 | 實收金額 |
| 債務發行計劃票據 | 1,491 | 1,488 | 7,655 | 7,600 |

在截至2018年12月31日止年度內，附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行了14.91億港元(2017年：46.37億港元及2.01億澳元(或11.98億港元))的票據，而公司並沒有發行票據(2017年：3.38億港元及1.90億美元(或14.82億港元))。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2018年12月31日止年度內，集團贖回非上市債券7.50億港元及6,000萬美元(或4.65億港元)(2017年：5.00億港元及5,000萬澳元(或4.17億港元))，及沒有贖回上市債券(2017年：5.50億美元(或42.68億港元))。

D 融資租賃負債

本集團於2017年及2018年12月31日的應付融資租賃負債如下：

| 百萬港元 | 2018 | | 2017 | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 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 | – | 22 | 21 | 48 |
| 1至2年內 | 46 | 89 | 46 | 96 |
| 2至5年內 | 404 | 451 | 81 | 155 |
| 5年後 | – | – | 344 | 350 |
| | 450 | 540 | 471 | 601 |
| | 450 | 562 | 492 | 649 |
| 減：未來總利息開支 | | (112) | | (157) |
| 融資租賃債務現值 | | 450 | | 492 |

E 擔保及抵押

(i) 於2017年及2018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。

(ii) 於2018年12月31日，公司在中國內地之間接全資附屬公司 — 港鐵軌道交通(深圳)有限公司以深圳市軌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20.41億元人民幣(2017年：22.36億元人民幣)的銀行貸款提供抵押。

(iii) 於2018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720萬澳元(2017年：120萬澳元)的銀行存款為一項總額720萬澳元(2017年：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2018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。

36 應付帳項及其他應付款項

| 百萬港元 | 集團 | | 公司 | |
|-----------|--------|--------|--------|--------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 應付帳項及應計費用 | 18,525 | 24,687 | 14,114 | 19,726 |
| 其他應付款項 | 5,306 | 3,479 | 4,680 | 2,625 |
| 合約負債 | 2,116 | – | 982 | – |
| | 25,947 | 28,166 | 19,776 | 22,351 |

於採納《香港財務報告準則》第15號後，於2018年1月1日作出期初結餘的調整，將應付帳項及應計費用內的25.25億港元重新分類為合約負債，比較資料未經重述。

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 | |
|------------|--------|--------|--------|--------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 30日內到期或即期 | 6,152 | 11,274 | 3,457 | 8,747 |
| 30日至60日內到期 | 1,142 | 1,290 | 1,052 | 1,216 |
| 60日至90日內到期 | 911 | 1,332 | 520 | 546 |
| 90日後到期 | 4,398 | 4,766 | 3,538 | 3,539 |
| | 12,603 | 18,662 | 8,567 | 14,048 |
| 租金及其他可退還按金 | 3,209 | 3,946 | 3,076 | 3,866 |
| 應計僱員福利 | 2,713 | 2,079 | 2,471 | 1,812 |
| | 18,525 | 24,687 | 14,114 | 19,726 |

集團的一般付款期限為帳單日後一至兩個月。

截至2018年12月31日止年度內，集團之合約負債的變動如下：

| 百萬港元 | 2018 |
|----------------------------------|---------|
| 於1月1日結餘 | 2,525 |
| 提前結算導致合約負債增加 | 1,582 |
| 因確認年度內確認的收入在期初時包含在合約負債中而導致合約負債減少 | (1,943) |
| 匯兌差異 | (48) |
| 於12月31日結餘 | 2,116 |

合約負債主要來自建造合約及其他項目安排，當集團於工作活動開始前收到按金，直至項目確認收入超過所收取按金金額為止。付款限期條款是根據個別合約與客戶協商的。

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 | |
|------|------|------|------|------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 澳元 | 11 | 10 | 3 | 3 |
| 歐元 | 14 | 10 | 14 | 10 |
| 英鎊 | 3 | 5 | 3 | 5 |
| 人民幣 | 140 | 2 | 140 | 2 |
| 瑞士法郎 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 美元 | 17 | 18 | 4 | 5 |

36 應付帳項及其他應付款項(續)

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2018年12月31日，集團除了113.81億港元(2017年：83.27億港元)((包含合約負債5.02億港元(2018年1月1日：4.23億港元))預期於一年後清還或確認為收入外，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2018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。

37 應付關連人士款項

| 百萬港元 | 集團 | | 公司 | |
|---------------|-------|-------|--------|--------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 應付予下列關連人士的款項： | | | | |
| – 香港特區政府 | 70 | 78 | 70 | 78 |
| – 九鐵公司 | 2,475 | 1,997 | 2,475 | 1,997 |
| – 聯營公司 | 131 | 151 | – | – |
| – 附屬公司 | – | – | 20,723 | 20,252 |
| | 2,676 | 2,226 | 23,268 | 22,327 |

於2018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2018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203.17億港元(2017年：197.78億港元)，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35C)。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2018年12月31日，應付予附屬公司的總款項包括198.19億港元(2017年：190.41億港元)預期於一年後清還。

38 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 | |
|------------|--------|--------|--------|--------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 於1月1日結餘 | 10,470 | 10,507 | 10,292 | 10,343 |
| 加：應付利息淨額增加 | 3 | 3 | – | – |
| 減：年內償還的款項 | (56) | (51) | (56) | (51) |
| 匯兌差額 | (8) | 11 | – | – |
| 於12月31日結餘 | 10,409 | 10,470 | 10,236 | 10,292 |

綜合帳項附註

38 服務經營權負債(續)

於2017年及2018年12月31日應償還及未付結餘如下：

集團

| 百萬港元 | 2018 | | | 2017 | | |
|--------------|------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|
| | 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 | 10,064 | 15,637 | 25,701 | 10,154 | 16,323 | 26,477 |
| 2年至5年內須償還的款項 | 223 | 2,061 | 2,284 | 202 | 2,084 | 2,286 |
| 1年至2年內須償還的款項 | 63 | 698 | 761 | 59 | 697 | 756 |
| 1年內須償還的款項 | 59 | 697 | 756 | 55 | 701 | 756 |
| | 10,409 | 19,093 | 29,502 | 10,470 | 19,805 | 30,275 |

公司

| 百萬港元 | 2018 | | | 2017 | | |
|--------------|------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|
| | 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 | 9,898 | 15,539 | 25,437 | 9,976 | 16,212 | 26,188 |
| 2年至5年內須償還的款項 | 216 | 2,034 | 2,250 | 202 | 2,048 | 2,250 |
| 1年至2年內須償還的款項 | 63 | 687 | 750 | 59 | 691 | 750 |
| 1年內須償還的款項 | 59 | 691 | 750 | 55 | 695 | 750 |
| | 10,236 | 18,951 | 29,187 | 10,292 | 19,646 | 29,938 |

39 非控股權益持有者貸款

於2018年12月31日，非控股權益持有者貸款主要是指授予Metro Trains Australia Pty. Ltd. (「MTA」)的股東貸款總額6,000萬澳元(3.32億港元)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。

40 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2018年12月31日止年度，按香港利得稅稅率16.5%(2017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 | |
|------------------|-------|-------|-------|-------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 年內香港利得稅項撥備(附註14) | 1,933 | 1,305 | 1,876 | 1,256 |
| 已付的香港利得稅預繳稅款 | (912) | (596) | (871) | (563) |
| | 1,021 | 709 | 1,005 | 693 |
| 中國內地及海外的相關稅項餘額 | 140 | 371 | 1 | 2 |
| | 1,161 | 1,080 | 1,006 | 695 |
| 代表： | | | | |
| 本期所得稅 | 1,161 | 1,080 | 1,006 | 695 |

40 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 | |
| 2018 | | | | | | |
| 於2018年1月1日結餘 | 12,158 | 648 | (107) | - | (8) | 12,691 |
| 在綜合損益表內列支/(計入) | 228 | - | 10 | - | (102) | 136 |
| 在儲備列支/(計入) | - | 103 | (74) | (5) | - | 24 |
| 匯兌差額 | (1) | - | 1 | - | 7 | 7 |
| 於2018年12月31日結餘 | 12,385 | 751 | (170) | (5) | (103) | 12,858 |
| 2017 | | | | | | |
| 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 |

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 | |
| 2018 | | | | | |
| 於2018年1月1日結餘 | 12,097 | 648 | (96) | - | 12,649 |
| 在綜合損益表內列支/(計入) | 221 | - | (91) | - | 130 |
| 在儲備列支/(計入) | - | 103 | (74) | (5) | 24 |
| 於2018年12月31日結餘 | 12,318 | 751 | (261) | (5) | 12,803 |
| 2017 | | | | | |
| 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 |

| 百萬港元 | 集團 | | 公司 | |
|----------|--------|--------|--------|--------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 遞延稅項資產淨額 | (121) | (69) | - | - |
| 遞延稅項負債淨額 | 12,979 | 12,760 | 12,803 | 12,649 |
| | 12,858 | 12,691 | 12,803 | 12,649 |

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1.58億港元(2017年：1.13億港元)確認為遞延稅項資產。

41 股本、為行政人員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

| | 2018 | | 2017 | |
|-----------------------------|----------------------|---------------|---------------|--------|
| | 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 | 6,007,777,302 | 52,307 | 5,905,290,065 | 47,929 |
| 就2017/2016年末期普通股息以股代息而發行之股票 | 93,790,912 | 4,175 | 87,794,562 | 3,863 |
| 就2018/2017年中期普通股息以股代息而發行之股票 | 32,348,875 | 1,298 | 3,032,675 | 137 |
| 行政人員股份獎勵計劃授予的股份 | – | 15 | – | 2 |
| 根據認股權計劃發行股本 | 5,568,500 | 175 | 11,660,000 | 376 |
| 於12月31日 | 6,139,485,589 | 57,970 | 6,007,777,302 | 52,307 |

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 為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

截至2018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44(ii))。就此，共有1,772,900股表現股份(2017年：112,200股表現股份)和2,208,950股受限制股份(2017年：2,245,200股受限制股份)於2018年4月10日(2017年：2017年4月10日)授出及被承授人所接受。這些獎勵股份於2018年的公允價值為每股42.80港元(2017年：44.45港元)。

截至2018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，於香港聯交所購入5,351,600股公司普通股份(2017年：無)，總代價為2.39億港元(2017年：無)。截至2018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102,904股公司普通股份(2017年：110,053股普通股份)，總額為500萬港元(2017年：500萬港元)。

截至2018年12月31日止年度內，合共3,866,255股的公司股份(2017年：1,570,047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1.52億港元(2017年：5,900萬港元)。截至2018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1,500萬港元(2017年：200萬港元)計入股本。截至2018年12月31日止年度內，合共579,488股的獎勵股份(2017年：169,764股獎勵股份)失效/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 | 5,568,500 | 29.094 |

於2018年12月31日，公司尚未行使之認股權詳情載列於附註44。

41 股本、為行政人員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595.51億港元(2017年：549.38億港元)並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2018年12月31日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為537.26億港元(2017年：503.78億港元)。

於2018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20.29億港元(2017年：15.36億港元)。

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2018年12月31日持有4,634,173,932股股份，佔公司權益總額75.48%。

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2017年12月31日的20.6%，及2018年12月31日的18.1%。

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2018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

41 股本、為行政人員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 | 為行政人員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 | | |
| 2018 | | | | | | | | |
| 於2018年1月1日結餘 | 50 | 52,307 | (173) | 3,296 | (143) | 203 | 105,458 | 160,948 |
| 年內利潤 | | - | - | - | - | - | 15,052 | 15,052 |
| 年內其他全面收益 | | - | - | 519 | 44 | - | (376) | 187 |
| 年內全面收益總額 | | - | - | 519 | 44 | - | 14,676 | 15,239 |
| 2017年末期普通股息 | | - | - | - | - | - | (5,224) | (5,224) |
| 就2017年末期普通股息以股代息而發行之股票 | | 4,175 | (4) | - | - | - | - | 4,171 |
| 2018年中期普通股息 | | - | - | - | - | - | (1,525) | (1,525) |
| 就2018年中期普通股息以股代息而發行之股票 | | 1,298 | (1) | - | - | - | - | 1,297 |
| 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份 | | - | (239) | - | - | - | - | (239) |
| 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份 | | 15 | 152 | - | - | (158) | (9) | - |
| 以股份為基礎的僱員支出 | | - | - | - | - | 110 | - | 110 |
| 行使的僱員認股權 | | 175 | - | - | - | (13) | - | 162 |
| 於2018年12月31日結餘 | 50 | 57,970 | (265) | 3,815 | (99) | 142 | 113,376 | 174,939 |
| 2017 | | | | | | | | |
| 於2017年1月1日結餘 | | 47,929 | (227) | 3,043 | 150 | 182 | 96,101 | 147,178 |
| 年內利潤 | | - | - | - | - | - | 14,892 | 14,892 |
| 年內其他全面收益 | | - | - | 253 | (293) | - | 827 | 787 |
| 年內全面收益總額 | | - | - | 253 | (293) | - | 15,719 | 15,679 |
| 特別股息 | | - | - | - | - | - | (20) | (20) |
| 2016年末期普通股息 | | - | - | - | - | - | (4,844) | (4,844) |
| 就2016年末期普通股息以股代息而發行之股票 | | 3,863 | (4) | - | - | - | - | 3,859 |
| 2017年中期普通股息 | | - | - | - | - | - | (1,500) | (1,500) |
| 就2017年中期普通股息以股代息而發行之股票 | | 137 | (1) | - | - | - | - | 136 |
| 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份 | | 2 | 59 | - | - | (63) | 2 | - |
| 以股份為基礎的僱員支出 | | - | - | - | - | 119 | - | 119 |
| 行使的僱員認股權 | | 376 | - | - | - | (35) | - | 341 |
| 於2017年12月31日結餘 | 50 | 52,307 | (173) | 3,296 | (143) | 203 | 105,458 | 160,948 |

42 其他現金流量資料

A 集團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的經營利潤與經營活動產生的現金對帳如下：

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|---------------------------------------|----------------|--------|
| 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 | 18,843 | 17,677 |
| 調整項目： | | |
| – 出售固定資產虧損 | 45 | 44 |
| – 攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益 | (24) | (21) |
| – 衍生工具公允價值(增加)/減少 | (27) | 46 |
| – 重估證券投資的未實現收益 | 2 | 2 |
| – 以股份為基礎的僱員支出 | 110 | 119 |
| – 匯兌(收益)/虧損 | (4) | 25 |
| 未計營運資金變動前經營利潤 | 18,945 | 17,892 |
| 應收帳項及其他應收款項增加 | (1,183) | (767) |
| 存料與備料增加 | (169) | (31) |
| 應付帳項及其他應付款項(減少)/增加 | (4,664) | 5,145 |
| 經營活動產生的現金 | 12,929 | 22,239 |

B 集團的融資活動產生的負債對帳如下：

| 百萬港元 | 貸款及其他債務 | | | | | | 總計 |
|-------------------------|----------------|-----------------|-------------|------------|--------------|----------------|-----------------|
| | 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 | |
| 2018 | | | | | | | |
| 於2018年1月1日 | 23,451 | 17,313 | 492 | 458 | 325 | 123 | 42,162 |
| 融資現金流量變動： | | | | | | | |
| – 貸款及資本市場借貸工具所得款項 | 1,488 | 31,377 | – | – | 4,099 | – | 36,964 |
| – 償還貸款及資本市場借貸工具 | (1,215) | (37,292) | (5) | – | – | – | (38,512) |
| – 利息及財務開支 | – | – | – | – | – | (1,147) | (1,147) |
| | 273 | (5,915) | (5) | – | 4,099 | (1,147) | (2,695) |
| 匯兌調整 | – | (128) | (37) | 2 | – | 2 | (161) |
| 其他變動： | | | | | | | |
| – 未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額 | 4 | 42 | – | – | – | – | 46 |
| – 財務工具的公允價值變動之調整 | (190) | – | – | – | – | – | (190) |
| – 利息及財務開支 | – | – | – | 18 | – | 1,138 | 1,156 |
| – 發行資本市場借貸工具折扣 | 3 | – | – | – | – | (3) | – |
| | (183) | 42 | – | 18 | – | 1,135 | 1,012 |
| 於2018年12月31日 | 23,541 | 11,312 | 450 | 478 | 4,424 | 113 | 40,318 |

42 其他現金流量資料(續)

| 百萬港元 | 貸款及其他債務 | | | | 短期貸款 | 利息及財務 應付款項 | 總計 |
|-------------------------|--------------|----------|----------|-----|---------|---------------|----------|
| | 資本市場 借貸工具 | 銀行 貸款 | 融資 租賃 | 其他 | | | |
| 2017 | | | | | | | |
| 於2017年1月1日 | 20,677 | 17,018 | 460 | 434 | 1,350 | 101 | 40,040 |
| 融資現金流量變動： | | | | | | | |
| – 貸款及資本市場借貸工具所得款項 | 7,601 | 17,823 | – | – | – | – | 25,424 |
| – 償還貸款及資本市場借貸工具 | (5,185) | (17,705) | (19) | – | (1,025) | – | (23,934) |
| – 利息及財務開支 | – | – | – | – | – | (923) | (923) |
| | 2,416 | 118 | (19) | – | (1,025) | (923) | 567 |
| 匯兌調整 | 1 | 207 | 51 | 3 | – | (48) | 214 |
| 其他變動： | | | | | | | |
| – 未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額 | (35) | (30) | – | – | – | – | (65) |
| – 財務工具的公允價值變動之調整 | 338 | – | – | – | – | – | 338 |
| – 利息及財務開支 | – | – | – | 21 | – | 1,047 | 1,068 |
| – 發行資本市場借貸工具折扣 | 54 | – | – | – | – | (54) | – |
| | 357 | (30) | – | 21 | – | 993 | 1,341 |
| 於2017年12月31日 | 23,451 | 17,313 | 492 | 458 | 325 | 123 | 42,162 |

43 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2018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2017年及2018年12月31日由獨立測量師作出重估。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。

43 公允價值計量(續)

A 固定資產的公允價值計量(續)

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2018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5.75%(2017年：3.50%至6.00%)及其加權平均率為4.8%(2017年：4.9%)。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2018年12月31日止年度內的變動載於附註19。所有與2018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。

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2018年 12月31日的 公允價值 | 於2018年12月31日 按公允價值計量 | |
|---------------|---------------------------|-------------------------|-----|
| | | 第一級 | 第二級 |
| 財務資產 | | | |
| 財務衍生工具資產 | | | |
| – 外匯遠期合約 | 1 | – | 1 |
| – 貨幣掉期 | 25 | – | 25 |
| – 利率掉期 | 35 | – | 35 |
| | 61 | – | 61 |
| 證券投資 | 294 | 294 | – |
| | 355 | 294 | 61 |
| 財務負債 | | | |
| 財務衍生工具負債 | | | |
| – 外匯遠期合約 | 33 | – | 33 |
| – 貨幣掉期 | 481 | – | 481 |
| – 利率掉期 | 31 | – | 31 |
| | 545 | – | 545 |
| 於2017年 | | | |
| 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 |
| 財務資產 | | | |
| 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 |
| 財務負債 | | | |
| 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 |

綜合帳項附註

43 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2018年 12月31日的 公允價值 | 於2018年12月31日 按公允價值計量 | |
|-------------|---------------------------|-------------------------|------------|
| | | 第一級 | 第二級 |
| 財務資產 | | | |
| 財務衍生工具資產 | | | |
| – 外匯遠期合約 | 1 | – | 1 |
| – 貨幣掉期 | 25 | – | 25 |
| – 利率掉期 | 35 | – | 35 |
| | 61 | – | 61 |
| 財務負債 | | | |
| 財務衍生工具負債 | | | |
| – 外匯遠期合約 | 33 | – | 33 |
| – 貨幣掉期 | 481 | – | 481 |
| – 利率掉期 | 31 | – | 31 |
| | 545 | – | 545 |

| 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 |
| 財務資產 | | | |
| 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 |
| 財務負債 | | | |
| 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 |

沒有財務工具採用第三級的方式計算公允價值。截至2017年及2018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。

43 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2017年及2018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2018年12月31日 | | 於2017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 | 23,541 | 25,636 | 23,451 | 25,881 |
| 其他債務 | 928 | 1,093 | 950 | 1,172 |

公司

| 百萬港元 | 於2018年12月31日 | | 於2017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 | 3,351 | 3,847 | 3,808 | 4,499 |
| 其他債務 | 478 | 540 | 458 | 537 |

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。

44 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行政人員股份獎勵計劃授出認股權及獎勵股份。於2018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，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。

44 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2018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2018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 |
|--------------------------|-----------|-----------|---------------|
| 2012年授出認股權 2012年3月30日 | 840,000 | 27.48 | 2019年3月23日或以前 |
| 2013年授出認股權 2013年5月6日 | 2,709,000 | 31.40 | 2020年4月26日或以前 |
| 2014年授出認股權 2014年5月30日 | 4,621,500 | 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：

| | 2018 | | 2017 | |
|-------------|--------------------|---------------|--------------|---------------|
| | 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 | 13,794,000 | 29.298 | 25,605,000 | 29.284 |
| 於年內行使 | (5,568,500) | 29.094 | (11,660,000) | 29.267 |
| 於年內沒收 | (55,000) | 28.650 | (151,000) | 29.219 |
| 於年內失效 | - | - | - | - |
| 於12月31日尚未行使 | 8,170,500 | 29.441 | 13,794,000 | 29.298 |
| 於12月31日可行使 | 8,170,500 | 29.441 | 13,794,000 | 29.298 |

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為41.700港元(2017年：45.264港元)。

於2018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 | 2018 | | 2017 | |
|---------|------------------|--------------|------------|--------------|
| | 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 |
| 27.48港元 | 840,000 | - | 1,793,500 | 1 |
| 31.40港元 | 2,709,000 | 1 | 4,014,500 | 2 |
| 28.65港元 | 4,621,500 | 2 | 7,986,000 | 3 |
| | 8,170,500 | | 13,794,000 | |

截至2018年12月31日止年度內，沒有與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(2017年：200萬港元)。

44 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)

(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，而表現股份的頒發，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在預定表現時期的業務表現及任何其他表現條件來決定。

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2018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 | 2,245,200 | 44.45 | 2017年4月3日至2020年4月3日 |
| 2018年4月10日 | 2,208,950 | 42.80 | 2018年4月3日至2021年4月3日 |

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 | 112,200 | 44.45 | 2017年4月3日至2018年4月20日 |
| 2018年4月10日 | 1,772,900 | 42.80 | 2018年4月3日至2021年4月3日 |

尚未行使獎勵股份數目的變動如下：

| | 2018 | | 2017 |
|-------------|--------------------|--------|-------------|
| | 獎勵股份數目 | 獎勵股份數目 | 獎勵股份數目 |
| 於1月1日尚未行使 | 6,142,188 | | 5,524,599 |
| 於年內授出 | 3,981,850 | | 2,357,400 |
| 於年內歸屬 | (3,866,255) | | (1,570,047) |
| 於年內沒收 | (579,488) | | (169,764) |
| 於12月31日尚未行使 | 5,678,295 | | 6,142,188 |

44 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2018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 |
|--------------|--------------|------------------|
| 受限制股份 | | |
| 2016年4月8日 | 0.25 | 644,774 |
| 2016年8月19日 | 0.62 | 23,810 |
| 2017年4月10日 | 1.26 | 1,307,461 |
| 2018年4月10日 | 2.26 | 2,063,800 |
| 表現股份 | | |
| 2018年4月10日 | 2.26 | 1,638,450 |

行政人員股份獎勵計劃之詳情於薪酬報告書中披露。

截至2018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1.10億港元(2017年:1.17億港元)。

45 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2018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。

(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2018年12月31日，成員總數為3,600名(2017年:3,858名)。於2018年，成員向港鐵退休金計劃供款7,200萬港元(2017年:7,400萬港元)，而公司的供款則為1.83億港元(2017年:6.62億港元)。於2018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86.62億港元(2017年:99.03億港元)。

於2017年及2018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46。

於2017年及2018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2018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1.17%(2017年:1.00%)，以及預計死亡率、離職率及退休率。韋萊韜悅於評估日即2018年12月31日作出下列結論：

(a) 倘若所有成員在享有應享的離職福利下離職，該計劃未有足夠的償付能力。計劃的資產只足夠支付成員的既得福利總值的98.6%，償付能力的不足額為1.22億港元；及

(b) 港鐵退休金計劃按照於2016年12月31日之精算評估所釐定的公司最低供款水平作出供款，連同僱員的供款，在正常情況下，該計劃預期能在評估日起計算之三年內將會有足夠資產支付成員的既得福利總值及過去服務總負債。

45 退休金計劃(續)

A 由公司在香港實施的退休金計劃(續)

(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2018年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為10,177名(2017年：9,662名)。於2018年，成員供款總額為1.38億港元(2017年：1.25億港元)，公司供款總額為3.35億港元(2017年：3.12億港元)。於2018年12月31日，資產淨值為59.92億港元(2017年：62.47億港元)。

(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2018年12月31日，參加港鐵強積金計劃的僱員總人數為5,809名(2017年：6,109名)。於2018年，成員供款總額為5,000萬港元(2017年：5,300萬港元)，而公司供款總額為5,500萬港元(2017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2018年12月31日，參加九鐵強積金計劃的僱員總人數為429名(2017年：515名)。於2018年，成員供款總額為500萬港元(2017年：600萬港元)，而公司供款總額為500萬港元(2017年：600萬港元)。

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2018年12月31日，集團參與該計劃的僱員總人數為575名(2017年：611名)。於2018年，成員供款總額為2,600萬港元(2017年：2,500萬港元)，集團供款總額為5,400萬港元(2017年：4,600萬港元)。

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2018年12月31日，集團參與該計劃的僱員總人數為607名(2017年：670名)。於2018年，集團供款總額為2,300萬港元(2017年：2,000萬港元)。

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2018年12月31日，集團參與該計劃的僱員總人數為535名(2017年：394名)。於2018年，成員供款總額為1,700萬港元(2017年：1,000萬港元)，集團供款總額為2,600萬港元(2017年：1,500萬港元)。於損益確認的退休金費用為5,300萬港元(2017年：2,900萬港元)及於其他全面收益表確認的精算收益為2,800萬港元(2017年：1,100萬港元)。

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2018年12月31日，集團參與該等計劃的僱員總數為12,875名(2017年：11,655名)。於2018年，成員供款總額為9,500萬港元(2017年：9,900萬港元)，集團供款總額為4.54億港元(2017年：3.94億港元)。

46 界定福利退休計劃

截至2018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45)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 | 2018 | 2017 |
|-----------|----------|----------|
| 界定福利責任現值 | (10,022) | (10,672) |
| 計劃資產的公允價值 | 8,662 | 9,903 |
| 負債淨額 | (1,360) | (769) |

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2019年就港鐵退休金計劃支付3.56億港元供款。

B 計劃資產包括下列各項：

集團及公司

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|-----------|-------|--------|
| 股票證券 | | |
| – 金融機構 | 638 | 901 |
| – 非金融機構 | 3,697 | 4,778 |
| | 4,335 | 5,679 |
| 債券 | | |
| – 政府 | 2,229 | 1,821 |
| – 非政府 | 1,851 | 2,212 |
| | 4,080 | 4,033 |
| 現金 | 415 | 366 |
| | 8,830 | 10,078 |
| 自願供款單位之價值 | (168) | (175) |
| | 8,662 | 9,903 |

於2018年12月31日，計劃資產沒有投資於公司的普通股股票(2017年：無)。除此之外，於2017年及2018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2018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(2017年：52.5%的股票證券及47.5%的債券和現金)。

46 界定福利退休計劃(續)

C 界定福利責任現值的變動

集團及公司

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|-----------------------|----------------|--------|
| 於1月1日 | 10,672 | 10,455 |
| 重新計量： | | |
| – 因負債經驗改變所致的精算(收益)/虧損 | (97) | 232 |
| – 因人口假設改變所致的精算虧損 | 13 | 1 |
| – 因財務假設改變所致的精算(收益)/虧損 | (172) | 168 |
| | (256) | 401 |
| 成員向計劃作出的供款 | 72 | 74 |
| 由計劃支付的福利 | (1,002) | (853) |
| 本年度服務成本 | 303 | 328 |
| 利息成本 | 233 | 267 |
| 於12月31日 | 10,022 | 10,672 |

界定福利責任現值的加權平均時間為6.3年(2017年：6.6年)。

D 計劃資產的變動

集團及公司

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|-----------------|----------------|-------|
| 於1月1日 | 9,903 | 8,413 |
| 公司向計劃作出的供款 | 183 | 662 |
| 成員向計劃作出的供款 | 72 | 74 |
| 由計劃支付的福利 | (1,002) | (853) |
| 由計劃資產支付的行政費用 | (6) | (6) |
| 利息收入 | 218 | 222 |
| 計劃資產回報(不包括利息收入) | (706) | 1,391 |
| 於12月31日 | 8,662 | 9,903 |

綜合帳項附註

46 界定福利退休計劃(續)

E 於損益表及其他全面收益確認的開支如下：

| 百萬港元 | 2018 | 2017 |
|-----------------|-------|---------|
| 本年度服務成本 | 303 | 328 |
| 界定福利負債淨額的淨利息 | 15 | 45 |
| 由計劃資產支付的行政費用 | 6 | 6 |
| | 324 | 379 |
| 減：資本化金額 | (40) | (47) |
| 確認於損益表的淨額 | 284 | 332 |
| 精算(收益)/虧損 | (256) | 401 |
| 計劃資產回報(不包括利息收入) | 706 | (1,391) |
| 確認於其他全面收益 | 450 | (990) |

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：

| | 2018 | 2017 |
|---------------|-------|-------|
| 貼現率 | 2.65% | 2.29% |
| 未來薪酬升幅 | 4.08% | 4.00% |
| 港鐵退休金計劃的單位值升幅 | 5.25% | 5.00% |

如上述的重要精算假設改變0.25%，於2018年12月31日的界定福利責任之現值的增加/(減少)分析如下：

| | 2018 | | 2017 | |
|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | 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 | (153) | 157 | (171) | 176 |
| 未來薪酬升幅 | 131 | (124) | 129 | (121) |
| 港鐵退休金計劃的單位值升幅 | 22 | (18) | 48 | (42) |

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。

47 有關香港物業發展的共同業務權益

於2018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* |
|------------------------|----------------------------|--------------|--------------------|
| 香港站 | 寫字樓/商場/酒店 | 415,894 | 已於1998 – 2005年分期落成 |
| 九龍站 | | | |
| 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 |
| 奧運站 | | | |
| 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 |
| 青衣站 | 住宅/商場/幼稚園 | 292,795 | 已於1999年落成 |
| 東涌站 | | | |
| 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 |
| 坑口站 | 住宅/商場 | 142,152 | 已於2004年落成 |
| 調景嶺站 | 住宅/商場 | 253,765 | 已於2006 – 2007年分期落成 |
| 將軍澳站 | | | |
| 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 |
| 將軍澳八十六區(日出康城) | | | |
| 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 | 2018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 |
| 彩虹站泊車轉乘公共交通工具項目 | 住宅/商場 | 21,574 | 已於2005年落成 |
| 車公廟站 | 住宅/商場/幼稚園 | 90,655 | 已於2012年落成 |
| 柯士甸站 | | | |
| 地塊C及D | 住宅 | 119,116 | 已於2014年落成 |
| 大圍站 | 住宅/商場/單車公園 | 252,480 | 2022年 |
| 天榮站 | 住宅/商場 | 91,256 | 2021年 |
| 何文田站 | | | |
| 第一期 | 住宅 | 69,000 | 2022年 |
| 第二期 | 住宅 | 59,400 | 2024年 |
| 黃竹坑站 | | | |
| 第一期 | 住宅 | 53,600 | 2022年 |
| 第二期 | 住宅 | 45,800 | 2023年 |
| 第三期 | 住宅/商場 | 139,900 | 2024年 |
| 油塘通風大樓 | 住宅 | 30,225 | 2025年 |

* 以入伙紙發出日期為準

47 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2018年12月31日止年度內，共同經營業務確認的利潤為24.80億港元(2017年：6.09億港元)(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。

48 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75.48%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48C。

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。

C 於2007年8月9日，公司因應兩鐵合併(附註3)在上文附註48A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(「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」)。營運協議詳列經擴大專營權下之鐵路设计、建造、維修及經營。根據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。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。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。

48 重大關連人士交易(續)

D 除上文附註 48C 所載的營運協議外，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 49E。

以上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 公司與九鐵公司及香港特區政府就高速鐵路(香港段)的營運訂立以下主要協議：

- (i) 於 2018 年 8 月 23 日與香港特區政府訂立的經修訂營運協議修訂經營協議，修改及補充現有營運協議，以訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運要求。
- (ii) 於 2018 年 8 月 23 日與九鐵公司訂立的補充服務經營權協議，補充現有服務經營權協議以便九鐵公司向公司授予特許權有關高速鐵路(香港段)的經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。截至 2018 年 12 月 31 日止年度，九鐵公司就高速鐵路(香港段)收取或應收的淨收入為 1.04 億港元(2017 年：零港元)。

以上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。

F 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。公司與香港特區政府於 2016 年 12 月 23 日訂立補充協議延長償還機制的時限至不遲於 2018 年 6 月 30 日，公司並於 2018 年 6 月 29 日與香港特區政府訂立第二份補充協議進一步延長償還機制的時限至 2019 年 3 月 31 日或之前。截至 2018 年 12 月 31 日止年度，本公司並無根據還款機制向香港特區政府付款(2017 年：零港元)。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。項目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。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

48 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。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。

G 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2018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)(「高速鐵路(香港段)」)於2008年11月24日簽訂的高速鐵路(香港段)初步委託協議及於2010年1月26日簽訂的高速鐵路(香港段)委託協議。該兩項協議委託公司對高速鐵路(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2018年12月31日止年度內確認的項目管理費載列於附註23A；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2018年12月31日止年度內確認的工程管理費用載列於附註23B。

香港特區政府與公司於2015年11月30日訂立有關高速鐵路(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23A。

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。

H 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。

I 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2018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33及37。

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 |
|-----------------|--------------------|-------------|-------------|
| 油塘通風大樓 | 2018年5月18日 | 151 | 2018年5月18日 |
| | | 1,364 | 2018年8月3日 |
| | | 1,515 | |
| 香港仔內地段第467號地塊C | 2018年8月17日 | 12,971 | 2018年9月24日 |
| 九龍內地段第11264號地塊B | 2018年11月1日 | 7,487 | 2018年12月13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。

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旅客捷運系統之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，就實行旅客捷運系統之測試及輸送帶的啟用工作再簽訂附加協議。截至2018年12月31日止年度內，因提供服務而確認的顧問收入為9,700萬港元(2017年：7,000萬港元)。

48 重大關連人士交易(續)

於2018年5月18日，公司因從第三方取得一份於2017年9月25日起為期七年為現有旅客捷運系統進行修改工程的分包合約(「分包合約」)，而向香港機場管理局提供一份分包商保證。分包合約包含提供和修改有關旅客捷運系統的配電，通信和控制子系統。

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。

M 除了載列於附註48A至48L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27、33及37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 | 2018 | 2017 |
|--------|--------------|-------|
| 短期僱員福利 | 94.5 | 90.3 |
| 離職後福利 | 7.7 | 11.7 |
| 股份補償福利 | 19.3 | 22.2 |
| | 121.5 | 124.2 |

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 | 2018 | 2017 |
|--------------|--------------|--------|
| 普通股息 | | |
| – 已付現金普通股息 | – | 1,129 |
| – 以股代息而配發的股份 | 5,081 | 3,636 |
| | 5,081 | 4,765 |
| 已付現金特別股息 | – | 9,756 |
| | 5,081 | 14,521 |

49 承擔

A 資本性承擔

(i) 於2018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 |
|---------------------|------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| 於2018年12月31日 | | | | | |
| 已核准但未簽約 | 8,444 | – | 2,560 | 19 | 11,023 |
| 已核准及已簽約 | 14,109 | 194 | 4,756 | 16 | 19,075 |
| | 22,553 | 194 | 7,316 | 35 | 30,098 |
| 於2017年12月31日 | | | | | |
| 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 |
| | 20,004 | 298 | 7,365 | 52 | 27,719 |

除上述外，集團就其於聯營公司及合營公司的投資有若干資本性承擔。詳情請參閱附註27。

綜合帳項附註

49 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 |
|---------------------|------------------------|--------------|---------------|---------------|
| 於2018年12月31日 | | | | |
| 已核准但未簽約 | 8,388 | – | 2,522 | 10,910 |
| 已核准及已簽約 | 14,109 | 194 | 4,743 | 19,046 |
| | 22,497 | 194 | 7,265 | 29,956 |
| 於2017年12月31日 | | | | |
| 已核准但未簽約 | 6,214 | – | 1,821 | 8,035 |
| 已核准及已簽約 | 13,758 | 298 | 5,482 | 19,538 |
| | 19,972 | 298 | 7,303 | 27,573 |

(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 |
|---------------------|----------------|----------------|--------------|---------------|
| 於2018年12月31日 | | | | |
| 已核准但未簽約 | 4,577 | 573 | 3,294 | 8,444 |
| 已核准及已簽約 | 10,113 | 250 | 3,746 | 14,109 |
| | 14,690 | 823 | 7,040 | 22,553 |
| 於2017年12月31日 | | | | |
| 已核准但未簽約 | 3,081 | 614 | 2,551 | 6,246 |
| 已核准及已簽約 | 9,767 | 79 | 3,912 | 13,758 |
| | 12,848 | 693 | 6,463 | 20,004 |

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 |
|---------------------|----------------|----------------|--------------|---------------|
| 於2018年12月31日 | | | | |
| 已核准但未簽約 | 4,521 | 573 | 3,294 | 8,388 |
| 已核准及已簽約 | 10,113 | 250 | 3,746 | 14,109 |
| | 14,634 | 823 | 7,040 | 22,497 |
| 於2017年12月31日 | | | | |
| 已核准但未簽約 | 3,049 | 614 | 2,551 | 6,214 |
| 已核准及已簽約 | 9,767 | 79 | 3,912 | 13,758 |
| | 12,816 | 693 | 6,463 | 19,972 |

49 承擔(續)

B 經營租賃費用承擔

於2018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 | |
|-------------|------|------|------|------|
| | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 |
| 1年內應付的費用 | 132 | 148 | 14 | 24 |
| 1年至5年內應付的費用 | 5 | 13 | 1 | 8 |
| | 137 | 161 | 15 | 32 |

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86.98億港元(2017年：105.57億港元)。其中一年內應付的金額為15.34億港元(2017年：16.15億港元)，一至五年內應付的金額為55.18億港元(2017年：59.49億港元)，而超過五年後應付的金額為16.46億港元(2017年：29.93億港元)。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2018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27.67億港元(2017年：25.65億港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用合共24.96億港元現金(2017年：22.32億港元)，用以應付工程與服務開支。

D 重大財務及履約擔保

於2018年12月31日，公司就有關MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券(附註35C)向投資者提供擔保金額約為241.46億港元(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2018年12月31日，該等備用信用證總額為9,720萬美元(7.61億港元)。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，該抵銷證券先前用作支付集團於租賃交易中的長期租金。於2018年12月31日，該等備用信用證總額為5,600萬美元(4.39億港元)。

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(1,400萬港元)的銀行擔保及5,250萬元人民幣(6,000萬港元)的母公司擔保。

關於深圳市軌道交通龍華綫經營權，集團根據經營權協議為港鐵軌道交通(深圳)有限公司的履約及其他責任向深圳市政府提供母公司擔保，如果未能履約及其他責任可被召喚。關於一份顧問協議，集團亦向深圳市政府提供1,530萬元人民幣(1,700萬港元)的履約擔保。

關於悉尼的物業租賃，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1.473億澳元(8.15億港元)的共同及分別的母公司擔保及5,630萬澳元(3.12億港元)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(2,400萬港元)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(8.75億港元)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。

49 承擔(續)

D 重大財務及履約擔保(續)

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(8.75億港元)的擔保，若承擔該專營權的集團全資附屬公司—MTR Pendeltågen 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。

關於倫敦Crossrail的專營權，集團向Rail for London Limited提供8,000萬英鎊(7.99億港元)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2,500萬英鎊(2.50億港元)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的籌備階段，向聯營公司NRT Pty. Limited提供責任上限為15.58億澳元(86.22億港元)的母公司擔保(上限通常不應用於因故意不當行為，欺詐和犯罪行為以及因放棄合約而引起的損失)。集團亦就設計及建造分判合約的履約及其他責任，提供5,350萬澳元(2.96億港元)的履約保證金。於2018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2,550萬澳元(1.41億港元)的備用信用證。

於2018年12月31日，集團亦向地方政府機關提供兩項母公司擔保，作為整體Sydney Metro City & Southwest投標程序的一部分。其中一項母公司擔保的上限為5,200萬澳元(2.88億港元)(上限通常不應用於因故意不當行為，欺詐和犯罪行為而引起的損失)，而另一項則提供與本身投標程序文件相關的支持，不對公司帶來任何財務責任，及僅用作集團向投標程序提供公司承擔。該等母公司擔保將於投標的財務結算日(預計於2019年稍後時候)到期。

關於South Western Trains的專營權，於2018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(2.62億港元)的母公司擔保、450萬英鎊(4,500萬港元)的履約保證金及2,350萬英鎊(2.35億港元)的季票保證金。

關於澳門輕軌系統氹仔線，集團為履行項目的履約及其他責任向澳門運輸當局提供多項合共2.592億澳門幣(2.52億港元)的銀行擔保。

關於杭州地鐵1號綫和5號綫專營權，集團需要在專營權期限結束前向杭州市政府提供為期三年的移交銀行債券，以彌補專營權協議下的任何不符合移交要求的情況。

於2018年12月31日，並無就上述財務及履約保證確認撥備。

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。

50 公司層面的財務狀況表

| 百萬港元 | 附註 | 於2018年 12月31日 | 於2017年 12月31日 |
|-------------------|-----|------------------|------------------|
| 資產 | | | |
| 固定資產 | | | |
| – 投資物業 | 19 | 80,396 | 75,352 |
| – 其他物業、機器及設備 | 20 | 101,319 | 101,405 |
| – 服務經營權資產 | 21 | 24,392 | 22,996 |
| | | 206,107 | 199,753 |
| 物業管理權 | 22 | 26 | 26 |
| 發展中物業 | 24A | 14,840 | 14,810 |
| 遞延開支 | 25 | 1,878 | 710 |
| 於附屬公司的投資 | 26 | 1,784 | 1,455 |
| 聯營公司權益 | 27 | 24 | 24 |
| 待售物業 | 29 | 1,156 | 876 |
| 財務衍生工具資產 | 30 | 61 | 168 |
| 存料與備料 | 31 | 1,166 | 1,119 |
| 應收帳項及其他應收款項 | 32 | 5,743 | 3,460 |
| 應收關連人士款項 | 33 | 16,236 | 15,145 |
| 現金、銀行結餘及存款 | 34 | 10,757 | 11,299 |
| | | 259,778 | 248,845 |
| 負債 | | | |
| 銀行透支 | 35A | – | 4 |
| 短期貸款 | 35A | 4,395 | 325 |
| 應付帳項及其他應付款項 | 36 | 19,776 | 22,351 |
| 本期所得稅 | 40A | 1,006 | 695 |
| 應付關連人士款項 | 37 | 23,268 | 22,327 |
| 貸款及其他債務 | 35A | 12,810 | 18,803 |
| 服務經營權負債 | 38 | 10,236 | 10,292 |
| 財務衍生工具負債 | 30 | 545 | 451 |
| 遞延稅項負債 | 40B | 12,803 | 12,649 |
| | | 84,839 | 87,897 |
| | | 174,939 | 160,948 |
| 淨資產 | | | |
| 股本及儲備 | | | |
| 股本 | 41 | 57,970 | 52,307 |
| 為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份 | | (265) | (173) |
| 其他儲備 | | 117,234 | 108,814 |
| | | 174,939 | 160,948 |
| 總權益 | | | |
| | | 174,939 | 160,948 |

於2019年3月7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

概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

51 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45A(i)及46F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29)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48C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雙者之較高者。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。

51 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2018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32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。除了附註23所列，於2018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。

52 截至2018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2018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 |
|---------------------------------------|-------------------|
| 《香港財務報告準則》第16號「租賃」 | 2019年1月1日 |
| 《香港財務報告準則詮釋》第23號「所得稅處理的不確定性」 | 2019年1月1日 |
| 《香港財務報告準則》修訂「2015至2017週期的HKFRSs的年度改進」 | 2019年1月1日 |
| 《香港會計準則》第28號修訂「聯營公司及合營公司長期權益」 | 2019年1月1日 |

到目前為止，除了《香港財務報告準則》第16號「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。

預期《香港財務報告準則》第16號不會對集團作為出租人時的租賃權利及義務的會計處理產生重大影響。《香港財務報告準則》第16號將主要影響集團作為其他物業、廠房和設備租賃（現時劃分為經營租賃）的承租人的會計處理。預期應用新會計模式將導致資產及負債均有所增加，並影響租賃期內於綜合損益表確認開支的時點。

集團計劃選用經修訂的追溯法來應用《香港財務報告準則》第16號，並將首次應用的累積影響確認為對2019年1月1日權益期初結餘的調整，且不會重述比較資料。正如附註49B所披露，於2018年12月31日，集團根據不可取消的經營租賃而應付的未來最低租金總額為88.35億港元，大部分須於報告日後一至五年內或五年後支付。初始應用《香港財務報告準則》第16號後，租賃負債及相應的使用權資產於2019年1月1日的期初結餘將根據貼現影響進行相應調整。除確認租賃負債及使用權資產外，集團預計初始應用《香港財務報告準則》第16號時不會作出重大的過渡調整。

上述評估基於集團現時可獲取的信息作出，初始採納該項準則的實際影響可能不同於迄今為止已完成的評估，而在相關準則初始應用於集團截至2019年6月30日止六個月的中期財務報告前，可能會發現進一步影響。集團可能會改變其對會計政策的選擇，包括過渡方案，直至相關準則初始應用於該財務報告中。

53 綜合帳項核准

本綜合帳項已於2019年3月7日經董事局核准。

專用詞彙

| | |
|------------------------|---|
| 機場快綫 | 博覽館站與香港站之間的列車服務 |
| 指定日期或合併日期 | 2007年12月2日，兩鐵合併完成之時 |
| 章程細則 | 公司的組織章程細則 |
| 董事局 | 公司的董事局 |
| 巴士 | 支援西鐵綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務 |
| 公司或港鐵或地鐵 | 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 |
| 公司條例 | 《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) |
| 中央證券登記 | 公司的股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司 |
| 過境服務或過境 | 目的地/起點為羅湖站及落馬洲站的列車服務 |
| 顧客服務目標 | 根據營運協議每年公布的表現目標 |
| 董事或董事局成員 | 董事局成員 |
| 本地鐵路服務 | 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 |
| 高鐵香港段或高速鐵路(香港段) | 廣深港高速鐵路香港段，於2018年9月23日開通客運服務後亦稱為廣州—深圳—香港高速鐵路(香港段) |
| 票價指標 | 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 |
| 財政司司長法團 | 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 |
| 政府 | 香港特區政府 |
| 集團 | 公司及其附屬公司 |
| 聯交所 | 香港聯合交易所有限公司 |
| 重鐵 | 本地鐵路服務、過境服務及機場快綫的統稱 |
| 香港或香港特區 | 中華人民共和國香港特別行政區 |
| 城際客運服務或城際客運 | 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 |
| 利息保障倍數 | 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) |

| | |
|--------------------|--|
| 九鐵公司 | 九廣鐵路公司 |
| 九龍南綫 | 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 |
| 輕鐵 | 服務新界西北部的輕鐵系統 |
| 上市規則 | 香港聯合交易所有限公司證券上市規則 |
| 香港鐵路條例 | 香港法例第556章《香港鐵路條例》(前稱《地下鐵路條例》) |
| 淨負債權益比率 | 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 |
| 營運協議 | 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 |
| 經營毛利率 | 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 |
| 普通股 | 公司股本中的普通股 |
| 兩鐵合併或合併 | 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，詳情載於兩鐵合併通函中。兩鐵合併已於2007年12月2日完成 |
| 《兩鐵合併條例》 | 《兩鐵合併條例》(2007年第11號條例) |
| 平均公司股東資金回報率 | 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 |
| 服務經營權 | 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，詳情載於兩鐵合併通函；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經營權協議，於特定期間提供若干特定服務的經營權 |
| 服務質素指標 | 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 |

概念及設計：YELLOW CREATIVE (HK) LIMITED 印刷：中華商務安全印務有限公司

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