





中國內地鐵路業務



中國內地物業業務



歐洲鐵路業務



澳洲鐵路業務

# 中國內地及國際業務

## 我們的目標和成就

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

2016年，我們現時在中國內地、英國、瑞典和澳洲的業務的服務可靠度和顧客滿意度持續錄得提升，惠澤社群。年內，我們開始營運兩條新鐵路綫，包括北京地鐵十六號綫第一期和Stockholm commuter rail (「Stockholms pendeltåg」)，後者將瑞典首都與周邊郊區連繫起來。此外，港鐵在香港以外的首個物業發展項目 — 深圳「天頌」的已售單位，部分已交付買家。



## 我們的策略

- 繼續在業務所在地的市場上把握鐵路建造、營運和維修項目的機遇
- 在新市場尋求合適的發展機遇
- 確保香港及香港以外地區的不同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
- 探討在這些市場實施其他發展模式，例如以「鐵路加物業」綜合發展經營模式，紓緩不斷增長的城市人口對鐵路和住屋的需求



## 英國

- 於2015年接手營運  
TfL Rail /  
伊利莎伯綫

## 瑞典

- 營運斯德哥爾摩地鐵、  
MTR Express 和  
Stockholms pendeltåg  
3個鐵路服務

## 中國內地

- 於北京、深圳及杭州  
營運鐵路服務
- 深圳「天頌」  
是我們首個  
在中國內地的物業發展項目



我們在香港以外的6個城市的  
鐵路服務載客人次超過

18億

香港以外的鐵路綫  
營運總長度超過

960公里

## 澳洲

- 於2009年接手營運  
墨爾本都市鐵路服務
- 悉尼西北鐵路綫  
預計於2019年投入服務







## 財務表現

中國內地及國際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
	2016	2015	
<b>中國內地業務</b>			
鐵路、物業租賃及管理附屬公司			
總收入	814	819	(0.6)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	167	164	1.8
未計利息及財務開支前和計及每年非定額付款後的經營利潤(「EBIT」)	159	155	2.6
物業發展附屬公司			
總收入	1,348	-	不適用
EBITDA	366	(140)	不適用
EBIT	366	(140)	不適用
應佔聯營公司利潤	226	85	165.9
<b>國際業務</b>			
鐵路附屬公司			
總收入	12,664	11,753	7.8
EBITDA	421	562	(25.1)
EBIT	309	478	(35.4)
應佔聯營公司利潤	60	41	46.3
總EBITDA	954	586	62.8
總EBIT	834	493	69.2
總EBITDA毛利率(%)	6.4%	4.7%	1.7個百分點
總EBIT毛利率(%)	5.6%	3.9%	1.7個百分點
已扣除非控股權益的中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司EBIT和應佔鐵路聯營公司(未計利息及稅項前)利潤	888	852	4.2
公司在香港以外的鐵路附屬及聯營公司錄得的乘客量(百萬人次)	1,828	1,598	14.4

中國內地業務方面，鐵路、物業租賃及管理附屬公司的經營利潤維持穩定。物業發展的經營利潤來自交付「天頌」低密度住宅單位所得利潤的入帳。應佔聯營公司的利潤增加，主要受惠於杭州地鐵一號綫的乘客量增長，杭州杭港地鐵有限公司(「杭港地鐵公司」)的業績有所改善，以及主要來自北京地鐵十四號綫專營權開始後，令應佔北京京港

地鐵有限公司(「京港地鐵公司」)的利潤上升。

國際業務方面，鐵路附屬公司的經營利潤下降，主要由於澳洲Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)就延長特許經營權準備計劃書的成本，及來自維修及檢修活動的貢獻減少，導致利潤貢獻減少。

### 中國內地鐵路業務

#### 北京

在中國的首都，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最近通車的北京地鐵十六號綫第一期。京港地鐵公司營運的鐵路綫保持高水平的營運表現，三條鐵路綫（不包括於2016年12月31日通車的北京地鐵十六號綫）於2016年的列車服務準時程度平均超過99.9%。

#### 北京地鐵四號綫和大興綫

北京地鐵四號綫和大興綫於2016年的總乘客量約為4.42億人次，周日平均乘客量超過129萬人次，比去年同期分別增長了3%和4%。

#### 北京地鐵十四號綫

北京地鐵十四號綫的首三期現已投入服務。在北京地鐵十四號綫第三期中段於2015年12月通車後，為期30年的專營權已於2015年12月31日正式生效。位於朝陽公園的一個車站已於2016年12月啓用。於2016年，此三期錄得總乘客量1.91億人次，周日平均乘客量約為591,000人次。港鐵向京港地鐵公司投入作北京地鐵十四號綫的資本，估計達24.5億元人民幣。

#### 北京地鐵十六號綫

京港地鐵公司於2015年11月簽署了北京地鐵十六號綫公私合營項目的特許經營協議。第一期營運的北段，長19.6公里，已於2016年12月31日投入運作。服務專營權預計將於2018年後全綫通車時生效。

#### 深圳

由公司的全資附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司(「港鐵(深圳)公司」)經營的深圳市軌道交通四號綫(「深圳四號綫」)於年內的乘客量增長5%至約1.99億人次，周日平均乘客量約為550,000人次，並保持穩健的營運及安全表現。於2016年的列車服務準時程度維持在99.9%的高水平。

雖然乘客量持續上升，但深圳四號綫自2010年我們開始營運以來一直未有調高車費。而與公司在北京及杭州的鐵路業務不同，港鐵(深圳)公司並無受惠於影子票價補償機制。公司了解深圳市政府內部一直有討論車費調整。倘若車費調整不能落實，將影響深圳四號綫的長遠財務可行性。

2016年8月，公司在深圳的顧問公司簽署項目管理協議，以監督深圳四號綫北延綫的施工。這條延綫將由深圳市政府出資興建。

#### 杭州

#### 杭州地鐵一號綫及其延綫

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，年內的乘客量上升12%至1.99億人次，周日平均乘客量約為537,000人次。營運表現維持在高水平，列車服務的準時度達99.9%。杭州地鐵一號綫於2015年11月延長5.7公里，延綫由杭州市政府出資興建，並由杭港地鐵公司以營運及維修專營權方式營運。

杭港地鐵公司因乘客量低於最初預期，以致錄得淨虧損。然而，虧損已見減少，主要因乘客人數上升令收入增加。

#### 杭州地鐵五號綫

杭州地鐵五號綫為另一公私合營項目，公司已於2016年5月遞交此項目的標書。於2016年11月，由於招標後已無其他合資格的投標者，杭州市政府終止了競爭性磋商程序。公司現正與杭州市地鐵集團有限公司磋商杭州地鐵五號綫日後的發展。

#### 「一帶一路」倡議

港鐵與中國鐵路總公司於2016年12月簽署意向書，共同尋求戰略合作契機，重點圍繞中國境內外高速鐵路項目建設、營運和相應綜合物業開發，以及鐵路專業人員的培訓。在這個戰略合作夥伴基礎下，我們可以抓緊內地「一帶一路」倡議所帶來的機遇。



## 中國內地物業發展業務

### 深圳

位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」於2015年取得美滿的預售成績後，第一批位於車廠上蓋的低密度住宅單位已於2016年12月移交買家。而佔項目大部分樓面的多層住宅大廈單位將於2017年年中移交買家。「天頌」項目的可發展總樓面面積約為206,167平方米，當中包括一個總樓面面積約10,000平方米的商場。

### 天津

天津方面，公司佔49%股權的聯營公司天津城鐵港鐵建設有限公司，參與發展天津地鐵六號綫北運河站項目。該項目面對一些障礙，包括天津房地產尤其是寫字樓市場的需求疲弱(此綜合發展項目的寫字樓總樓面面積約為60,000

平方米)，加上地庫工程較為複雜，使造價估算大幅上升。公司現正探討多個方案，其中包括透過引入第三方，改組天津城鐵港鐵建設有限公司及有關項目。

### 業務發展

於2016年下半年，我們與北京市基礎設施投資有限公司(「京投」，京港地鐵公司的其中一個合作夥伴)、京港地鐵公司簽署合作框架協議，聯手進行北京地鐵四號綫、大興綫現有沿綫車廠及車站上蓋物業綜合開發的前期可行性研究。以車廠上蓋物業開發為重點的研究已經展開。我們又於2017年1月與京投簽署了合作意向書，將戰略合作範圍推展至北京的其他主要和鐵路有關的物業發展項目，以及其他鐵路項目的投資，建設及運營。

## 中國內地物業租賃及管理業務

截至2016年12月31日，公司在北京的商場銀座Mall的出租率為99%。公司在中國內地亦管理港鐵開發的物業

和第三方物業，截至2016年12月31日的總樓面面積達520,000平方米，比2015年年底上升290,000平方米。

## 歐洲鐵路業務

### 英國

#### London Overground

港鐵佔50%股權的聯營公司London Overground Rail Operations Limited(「LOROL」)，經營了London Overground鐵路網絡九年，成績斐然。隨著專營權結束，加上公司未能成功投得新專營權，鐵路網絡的管理工作已於2016年11月移交予新的營運商。在移交業務前，我們很榮幸LOROL在「英國國家鐵路大獎」(UK National Rail Awards)中榮獲「年度最佳客運營運商獎」(Passenger Operator of the Year)。

#### TfL Rail/伊利莎伯綫

隨著Crossrail專營權於2015年開始，MTR Corporation (Crossrail) Limited(「MTRXR」)以「TfL Rail」的品牌名稱營運由前Greater Anglia專營權業務移交的14個車站及列車服務。當倫敦中心段的隧道段落成，並預計於2018年年底開通後，TfL Rail將易名為「伊利莎伯綫」。伊利莎伯綫於2019年全綫整合及通車後，將服務40個車站，路綫總長度將達118公里。在2016年，MTRXR的營運表現持續有進步。



### 瑞典

#### 斯德哥爾摩地鐵

斯德哥爾摩地鐵於2016年的營運表現理想，所有地鐵綫的準時度持續高於合約指標，而顧客滿意度更創下紀錄新高。年內的總乘客量估計為3.49億人次，周日平均乘客量估計為123萬人次。

#### MTR Tech

2016年2月15日，港鐵向合作夥伴Mantena AS 購入所持Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)餘下的50%股權，其後TBT易名為MTR Tech AB。透過該項收購，港鐵已全面掌管斯德哥爾摩地鐵列車的維修服務。

#### MTR Express

經營往來斯德哥爾摩與哥德堡鐵路服務的MTR Express亦錄得非常高水平的營運表現，準時度亦持續比市場表現為佳。乘客量不斷上升，客戶滿意度仍然維持在高水平。於2017年，公司正透過全面的計劃以繼續改善乘客量。2016年，MTR Express於一項獨立調查中被評選為瑞典最佳鐵路營運商。

#### Stockholm commuter rail (「Stockholms pendeltåg」)

2015年12月，公司獲得Stockholms pendeltåg的十年期鐵路營運專營權，期滿後或可獲續期四年。專營權還包括透過和EuroMaint Rail AB分別持有50%股權的聯營公司Emtrain AB提供的列車維修服務。Stockholms pendeltåg覆蓋斯德哥爾摩城市和周邊地區，路線全長241公里，設有53個車站。港鐵的全資附屬公司MTR Pendeltågen AB已於2016年12月開始營運該項服務，截至目前為止其營運表現令人滿意。

### 業務發展

在英國，公司與FirstGroup合作，以佔30%股權的少數股東身份共同競投South Western Rail專營權。我們已於2016年9月遞交標書，結果將於2017年4月公布。公司亦已取得競逐Wales and Borders鐵路專營權的資格。威爾士政府將於2017年上半年邀請合資格競投的公司進入競投程序中的競爭性討論階段，並預期於2017年下半年進行正式招標。

在瑞典，公司於2016年12月提交了Skåne county commuter rail(「Pågatåg」)專營權的標書，結果預期於2017年下半年公布。

## 澳洲鐵路業務

### 墨爾本都市鐵路服務

在墨爾本，公司佔60%股權的附屬公司MTM經營的墨爾本鐵路網絡錄得穩定的營運表現，並超越專營權要求。這專營權將於2017年11月期滿，憑藉良好的營運表現，MTM符合直接與維多利亞省政府商討延長專營權的資格。MTM已於2016年12月23日就續期七年(其後可選擇續期三年)提交建議書，結果將於2017年上半年公布。

### 悉尼西北鐵路綫

在悉尼，港鐵參與的財團負責悉尼西北鐵路綫(「SMNW」)公私合營項目的設計、建造、融資，以及未來的營運和維修服務。項目落成後，將成為澳洲首個全自動捷運系統，預計於2019年上半年投入服務。

### 業務發展

全長30公里的悉尼城市及西南鐵路綫(「SMCSW」)是SMNW的延綫。該延綫初期建造工程計劃於2017年展開，並預計於2024年投入營運。港鐵正探討參與SMCSW項目的機會。



## 中國內地及國際鐵路業務概覽

	港鐵公司 所佔權益	業務模式	專營權開始日期 或預計通車日期	專營權期限 (年)	車站數目	路線長度 (公里)
<b>正在營運項目</b>						
<b>中國內地</b>						
北京地鐵四號綫	49%	公私合營	2009年9月	30	24	28.2
北京地鐵四號綫大興綫	49%	營運及 維修專營權	2010年12月	10	11	21.8
北京地鐵十四號綫	49%	公私合營	一期西段： 2013年5月 二期東段： 2014年12月 三期中段： 2015年12月	30 <sup>附註11</sup>	一期西段：7 二期東段：12 <sup>附註1</sup> 三期中段：11 <sup>附註1</sup>	一期西段： 12.4 二期東段： 14.8 三期中段： 16.6
北京地鐵十六號綫	49%	營運及 維修專營權	一期： 2016年12月	直至全綫開通 <sup>附註2</sup>	一期：10 <sup>附註2</sup>	一期：19.6
深圳市軌道交通龍華綫	100%	建設、 <sup>附註3</sup> 營運及轉移	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	5.7
<b>歐洲</b>						
英國 TfL Rail/ 伊利莎伯綫	100%	營運及 維修專營權	2015年5月	8	40 (28) <sup>附註4</sup>	118
瑞典斯德哥爾摩地鐵	100%	營運及 <sup>附註5</sup> 維修專營權	2009年11月	14 <sup>附註6</sup>	100	110
瑞典 MTR Express	100%	非專營營運	2015年3月 <sup>附註7</sup>	不適用 <sup>附註8</sup>	5 <sup>附註9</sup>	455
瑞典 Stockholm commuter rail (Stockholms pendeltåg)	100%	營運及 <sup>附註10</sup> 維修專營權	2016年12月	10	53	241
<b>澳洲</b>						
墨爾本都市鐵路服務	60%	營運及 維修專營權	2009年11月	8	218	390
<b>進展中項目</b>						
中國內地北京地鐵 十四號綫	49%	公私合營	全綫：2018年後	30 <sup>附註11</sup>	全綫：37	全綫：47.3
中國內地北京地鐵 十六號綫	49%	公私合營	全綫：2018年後	30 <sup>附註12</sup>	全綫：29	全綫：49.8
澳洲悉尼西北鐵路綫	混合	公私合營 (營運、列車 及系統)	2019年 <sup>附註13</sup>	15	13 <sup>附註14</sup>	36 <sup>附註14</sup>

附註：

- 1 在北京地鐵十四號綫二期東段的12個車站中，11個已經啟用(其中一個目前不停站)。在北京地鐵十四號綫三期中段的11個車站中，九個已經啟用(其中兩個目前不停站)。
- 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，現有十個車站中，九個已經啟用(其中一個目前不停站)。
- 3 深圳市軌道交通龍華綫一期的資產由深圳市政府擁有，而港鐵軌道交通(深圳)有限公司已於2010年7月接管其營運。
- 4 MTR Crossrail 將負責管理伊利莎伯綫全綫40個車站的其中28個。
- 5 列車維修服務由附屬公司MTR Tech AB負責。
- 6 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)至總共14年。
- 7 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。
- 8 營運此服務的列車路線使用權須按程序每年更新。
- 9 MTR Express並不負責管理這些車站。
- 10 列車維修服務由港鐵與EuroMaint Rail AB 各佔50%股權的聯營公司Emtrain AB負責。
- 11 北京地鐵十四號綫公私合營特許協議於2015年12月31日起生效。
- 12 北京地鐵十六號綫公私合營特許協議將於全綫開通後生效。
- 13 視乎澳洲新南威爾斯省政府的安排。
- 14 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。