

編號零一二/一八 二零一八年三月八日

MTR CORPORATION LIMITED**香港鐵路有限公司**

(「公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

截至 2017 年 12 月 31 日止年度

經審核業績公告

摘要**財務**

- 經常性業務收入	484.44 億港元	上升 10.5%
中國內地的物業發展收入	69.96 億港元	上升 56.48 億港元
集團總收入	554.40 億港元	上升 22.7%
- 除稅後公司股東應佔利潤：		
經常性業務利潤	85.80 億港元	下跌 3.8%
基本業務利潤	105.15 億港元	上升 11.3%
計入投資物業重估後利潤	168.29 億港元	上升 64.1%
- 建議末期普通股息每股 0.87 港元（可選擇以股代息）；全年普通股息合共每股 1.12 港元（不包括根據高鐵香港段協議下第二期每股 2.20 港元的特別股息）		

香港業務

- 香港客運業務的總乘客量錄得 2.6% 增長，年度乘客量首次超越 20 億人次
- 公司重鐵網絡列車按照編定班次行走的可靠程度和乘客車程準時程度均維持在世界級 99.9% 的水平
- 票價調整機制提前檢討已於 2017 年 3 月完成，惠及所有乘客同時繼續維持公司在財政上的可持續性
- 香港車站商務及物業租賃業務受惠於「德福廣場」二期新增的零售設施，以及「青衣城」2 期的開幕
- 黃竹坑站第一期及第二期的物業發展項目分別已於 2017 年 2 月及 12 月批出
- 就《鐵路發展策略 2014》提交四個新鐵路項目建議書

中國內地及國際業務

- 已於 2017 年 6 月簽署杭州地鐵五號綫的特許經營協議
- 於 2017 年就深圳「天頌」的物業發展利潤進一步入帳
- 公司持有 30% 股權的聯營公司 First MTR South Western Trains Limited 獲批英國 South Western 鐵路專營權，並自 2017 年 8 月起營運
- 公司的附屬公司 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. 已於 2017 年 9 月就營運墨爾本都市鐵路服務獲批延長七年

展望

- 隨著經濟增長及訪港旅客人數增加，惠及公司的香港客運業務
- 高鐵香港段按預期可於 2018 年第三季完成
- 視乎市場情況，公司正計劃在未來 12 個月左右為四項共可提供約 4,200 個住宅單位的物業發展項目進行招標
- 在香港以外地區，我們正就多項有潛力的鐵路或與鐵路相關之物業發展項目商討投標前的準備工作

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2017 年 12 月 31 日止年度經審核業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2017 年	2016 年
香港客運業務收入	18,201	17,655
香港車站商務收入	5,975	5,544
香港物業租賃及管理業務收入	4,900	4,741
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	16,990	13,478
其他業務收入	2,378	2,423
	48,444	43,841
中國內地的物業發展收入	6,996	1,348
	55,440	45,189
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(5,748)	(5,191)
- 水電費用	(1,543)	(1,511)
- 營運鐵路的地租及差餉	(242)	(149)
- 耗用的存料與備料	(553)	(538)
- 保養及相關工程	(1,436)	(1,379)
- 鐵路配套服務	(284)	(277)
- 一般及行政開支	(607)	(659)
- 其他費用	(313)	(318)
	(10,726)	(10,022)
香港車站商務開支	(501)	(532)
香港物業租賃及管理業務開支	(802)	(811)
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	(16,088)	(12,890)
其他業務開支	(2,318)	(2,278)
項目研究及業務發展開支	(332)	(361)
	(30,767)	(26,894)
中國內地的物業發展開支	(4,682)	(982)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(35,449)	(27,876)
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	17,677	16,947
- 來自中國內地物業發展	2,314	366
	19,991	17,313
香港物業發展利潤	1,097	311
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	21,088	17,624
折舊及攤銷	(4,855)	(4,127)
每年非定額付款	(1,933)	(1,787)
未計利息及財務開支前經營利潤	14,300	11,710

	截至 12 月 31 日止年度	
	2017 年	2016 年
利息及財務開支	(905)	(612)
投資物業重估	6,314	808
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損	494	535
除稅前利潤	20,203	12,441
所得稅	(3,318)	(2,093)
年內利潤	16,885	10,348
下列人士應佔：		
- 公司股東	16,829	10,254
- 非控股權益	56	94
年內利潤	16,885	10,348
公司股東應佔年內利潤：		
- 來自經常性業務	8,580	8,916
- 來自物業發展	1,935	530
- 來自基本業務	10,515	9,446
- 來自投資物業重估	6,314	808
	16,829	10,254
每股盈利：		
- 基本	2.83 港元	1.74 港元
- 攤薄	2.82 港元	1.74 港元

綜合全面收益表（百萬港元）

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

	截至 12 月 31 日止年度	
	2017 年	2016 年
下列人士應佔：		
- 公司股東	18,752	10,027
- 非控股權益	72	87
年內全面收益總額	18,824	10,114

綜合財務狀況表（百萬港元）

	於 2017 年 12 月 31 日	於 2016 年 12 月 31 日
資產		
固定資產		
- 投資物業	77,086	70,060
- 其他物業、機器及設備	102,889	103,613
- 服務經營權資產	29,797	28,269
	209,772	201,942
物業管理權	26	27
商譽	63	57
發展中物業	14,810	17,484
遞延開支	710	463
聯營公司及合營公司權益	6,838	7,015
遞延稅項資產	69	25
證券投資	443	370
待售物業	1,347	1,394
財務衍生工具資產	168	183
存料與備料	1,540	1,484
應收帳項及其他應收款項	7,058	4,073
應收關連人士款項	2,570	2,171
應收稅項	-	362
現金、銀行結餘及存款	18,354	20,290
	263,768	257,340
負債		
銀行透支	4	-
短期貸款	325	1,350
應付帳項及其他應付款項	28,166	32,629
本期所得稅	1,080	123
應付關連人士款項	2,226	11,783
貸款及其他債務	41,714	38,589
服務經營權負債	10,470	10,507
財務衍生工具負債	451	569
非控股權益持有者貸款	146	109
遞延稅項負債	12,760	12,125
	97,342	107,784

	於 2017 年 12 月 31 日	於 2016 年 12 月 31 日
淨資產	166,426	149,556
股本及儲備		
股本	52,307	47,929
為股份獎勵計劃而持有的股份	(173)	(227)
其他儲備	114,170	101,759
公司股東應佔總權益	166,304	149,461
非控股權益	122	95
總權益	166,426	149,556

附註：

1. 核數師報告

截至 2017 年 12 月 31 日止年度的業績已由集團的核數師畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。而畢馬威會計師事務所發出的無重大修訂核數師報告載於即將寄發予股東的年報內。此外，業績已由集團審核委員會審閱。

於初步公告內所載列的集團截至 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合財務狀況表、綜合損益表及綜合全面收益表及其相關附註所列的財務數字，已由畢馬威會計師事務所與集團該年度經審核綜合帳項所載之金額作比較，兩者金額一致。根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》、《香港審閱工作準則》或《香港核證工作準則》，畢馬威會計師事務所就此所進行之工作，並不構成審核、審閱或其他委聘保證，因此核數師不會就本公告發表任何保證意見。

2. 帳項編製基準

公司年度業績之初步公告是按照香港聯合交易所有限公司《證券上市規則》的適用披露規定編製，並於 2018 年 3 月 8 日獲授權發布。

本年度業績之初步公告所載有關截至 2017 年 12 月 31 日及 2016 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料，並不構成公司於該等年度的法定年度綜合帳項，但這些財務資料均取自該等帳項。按照香港《公司條例》第 436 條須就該等法定帳項作進一步披露的資料如下：

- 根據《公司條例》第 662(3)條及附表 6 第 3 部，公司已將截至 2016 年 12 月 31 日止年度的帳項交付公司註冊處處長，並將適時交付截至 2017 年 12 月 31 日止年度的帳項。
- 公司核數師畢馬威會計師事務所已對集團該兩年度的綜合帳項作出滙報。該核數師報告並無保留意見；並無含有該核數師在其報告不作保留意見之情況下，以強調的方式促請有關人士注意的任何事宜之提述；亦未載有按香港《公司條例》第 406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

本綜合帳項按照所有由香港會計師公會頒布並適用的《香港財務報告準則》（「HKFRS」）及香港公認會計原則編製。香港會計師公會頒布了數項於集團本會計年度首次生效的 HKFRS 修訂。這些修訂對集團的會計政策並無重大影響。然而，為符合 HKAS 7 修訂「現金流量表：披露計劃」引入的新披露要求（該修訂要求實體作出披露，以使財務報表使用者可評估融資活動所產生之負債變動，包括現金流量及非現金變動），集團已於年報作出相應的額外披露。

集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的任何新訂或修訂準則或詮釋。

3. 保留溢利

截至 2017 年 12 月 31 日止及截至 2016 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2017 年 1 月 1 日結餘	99,392
公司股東應佔年內利潤	16,829
年內其他全面收益	838
歸屬及沒收股份獎勵計劃的獎勵股份	2
宣派及批准股息	(6,364)
於 2017 年 12 月 31 日結餘	<u>110,697</u>

百萬港元	
於 2016 年 1 月 1 日結餘	121,144
公司股東應佔年內利潤	10,254
年內其他全面收益	123
歸屬及沒收股份獎勵計劃的獎勵股份	3
沒收的僱員認股權	1
宣派及批准股息	(32,133)
於 2016 年 12 月 31 日結餘	<u>99,392</u>

4. 除稅前香港物業發展利潤

除稅前香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2017 年	2016 年
分佔物業發展所得的盈餘	609	270
收取物業作投資用途所得的收入	-	83
西鐵物業發展的代理費及其他收入	535	48
其他費用扣除雜項收入的淨額	(47)	(90)
	<u>1,097</u>	<u>311</u>

5. 所得稅

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2017 年	2016 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	1,305	989
- 中國內地及海外稅項	1,650	326
	<u>2,955</u>	<u>1,315</u>
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(47)	(75)
	<u>2,908</u>	<u>1,240</u>
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	4	49
- 超過相關折舊的折舊免稅額	361	771
- 撥備及其他	45	33
	<u>410</u>	<u>853</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>3,318</u>	<u>2,093</u>
應佔聯營公司及合營公司所得稅支出	<u>214</u>	<u>141</u>

截至 2017 年 12 月 31 日止年度內，香港利得稅的年內稅項撥備乃以年內估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損（如有）後，按稅率 16.5%（2016 年：16.5%）計算。中國內地及海外附屬公司的年內稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

土地增值稅撥備是根據有關中國內地稅法及條例所載之規定而估算。土地增值稅已按增值額之累進稅率範圍撥備，而有若干可扣減項目。截至 2017 年 12 月 31 日止年度內，土地增值稅 7.35 億港元（2016 年：8,400 萬港元）已計入損益。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率 16.5%（2016 年：16.5%）計算，而在中國內地及海外產生的遞延稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

6. 股息

董事局建議派發末期股息每股 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 2017 年度末期股息（附有以股代息的選擇），預計於 2018 年 7 月 11 日派發予於 2018 年 5 月 28 日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

7. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2017 年 12 月 31 日止年度的股東應佔利潤 168.29 億港元（2016 年：102.54 億港元），及年內已發行的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份，合共 5,949,116,555 股（2016 年：5,878,480,682 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2017 年 12 月 31 日止年度的股東應佔利潤 168.29 億港元（2016 年：102.54 億港元），及就具攤薄效力的公司的認股權計劃及股份獎勵計劃作出調整的年內已發行的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份，合共 5,961,311,602 股（2016 年：5,892,940,736 股）計算。

若根據來自基本業務的公司股東應佔利潤 105.15 億港元（2016 年：94.46 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利分別為 1.77 港元（2016 年：1.61 港元）及 1.76 港元（2016 年：1.60 港元）。

8. 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、中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務以及其他業務）；及(ii)物業發展業務（連同經常性業務統稱為基本業務）。

集團由多個業務執行委員會來管理業務。根據為分配資源及評估表現而向內部最高級行政管理人員匯報資料的方式，集團將業務分為下列須呈報的類別：

- (i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士、及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸，提供客運及相關服務。
- (ii) 香港車站商務：於香港客運業務網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。
- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。
- (vi) 中國內地的物業發展：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別行政區政府（「香港特區政府」）的項目管理服務。

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	收入		利潤貢獻	
	截至 12 月 31 日止年度 2017 年	2016 年	截至 12 月 31 日止年度 2017 年	2016 年
香港客運業務	18,201	17,655	1,656	2,572
香港車站商務	5,975	5,544	4,722	4,362
香港物業租賃及管理業務	4,900	4,741	4,082	3,912
中國內地及國際的鐵路、物業 租賃及管理業務	16,990	13,478	766	468
中國內地的物業發展	6,996	1,348	2,314	366
其他業務	2,378	2,423	(5)	80
	55,440	45,189	13,535	11,760
香港物業發展			1,097	311
項目研究及業務發展開支			(332)	(361)
			14,300	11,710
利息及財務開支			(905)	(612)
投資物業重估			6,314	808
應佔聯營公司及合營公司利潤 或虧損			494	535
所得稅			(3,318)	(2,093)
年內利潤			16,885	10,348

百萬港元	資產		負債	
	於 12 月 31 日 2017 年	2016 年	於 12 月 31 日 2017 年	2016 年
香港客運業務	124,218	123,739	19,711	34,705
香港車站商務	2,412	2,358	3,242	2,989
香港物業租賃及管理業務	77,536	70,487	2,091	2,005
中國內地及國際的鐵路、物業 租賃及管理業務	19,330	16,545	7,853	7,389
中國內地的物業發展	5,921	10,570	1,217	7,267
其他業務	4,607	4,132	2,201	2,019
香港物業發展	16,403	16,087	8,433	2,339
	250,427	243,918	44,748	58,713
不予分類的資產／負債	13,341	13,422	52,594	49,071
總額	263,768	257,340	97,342	107,784

不予分類的資產／負債主要包括現金、銀行結餘及存款、儲稅券、財務衍生工具資產及負債、附帶利息的借貸、本期所得稅以及遞延稅項負債。

截至 2017 年 12 月 31 日止年度內，一名（2016 年：一名）屬中國內地及國際聯屬公司業務類別的客戶為集團帶來的收入超過集團總收入之 10%。這名客戶佔集團之總收入約 12.22%（2016 年：14.38%）。

下表列示來自集團以外客戶收入及指定非流動資產（包括集團的固定資產、物業管理權、商譽、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支、聯營公司及合營公司權益）按區域分佈的資料。客戶的區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。指定非流動資產內的物業、機器及設備、在建鐵路工程及發展中物業乃按照該資產的所在地區分。遞延開支乃按照該建議資本性工程的所在地區分。至於服務經營權資產、物業管理權及商譽，則按照有關的經營所在地區分。而聯營公司及合營公司權益，是按照經營所在地區分。

百萬港元	來自集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	截至 12 月 31 日止年度 2017 年	2016 年	截至 12 月 31 日止年度 2017 年	2016 年
香港（所屬地）	31,194	30,246	218,401	210,120
澳洲	10,024	8,641	376	355
中國內地	7,846	2,176	12,525	15,702
瑞典	4,982	2,952	807	719
英國	1,184	1,086	110	92
其他國家	210	88	-	-
	24,246	14,943	13,818	16,868
	55,440	45,189	232,219	226,988

9. 在建鐵路工程

A. 港島綫西延項目

於 2009 年 7 月 13 日，公司與香港特區政府就港島綫西延的融資安排、設計、建造及包括相關服務和設施的營運簽訂了工程項目協議。

根據協議，香港特區政府於 2010 年 3 月提供 123 億港元的現金資助予公司（根據初步項目協議，另外 4 億港元的現金資助已於 2008 年 2 月收訖）。此現金資助受一項還款機制所規限，根據該機制，公司將於港島綫西延開始商業營運後 24 個月內，即 2016 年 12 月（按照於 2014 年 12 月 28 日開始商業營運），向香港特區政府支付鐵路及相關工程中若干資本性開支、價格上漲成本、土地成本及或有費用的實際成本低於原先估計的金額（連同利息）。根據於 2016 年 12 月簽訂的補充協議，公司及香港特區政府同意延長還款機制的時間框架至不遲於 2018 年 6 月 30 日。截至 2017 年 12 月 31 日止年度內，公司根據還款機制並沒有預付任何款項予香港特區政府（2016 年：本金 4,800 萬港元及利息 1,800 萬港元）。

B. 南港島綫項目

於 2011 年 5 月 17 日，香港特區政府與公司就南港島綫的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，隨著南港島綫於 2016 年 12 月 28 日啟用，176 億港元已由在建鐵路工程轉撥至其他物業、機器及設備。

C. 觀塘綫延綫項目

於 2011 年 5 月 17 日，香港特區政府與公司就觀塘綫延綫的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，隨著觀塘綫延綫於 2016 年 10 月 23 日啟用，68 億港元已由在建鐵路工程轉撥至其他物業、機器及設備。

10. 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程

A. 廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）項目

- a) 高鐵香港段初步委託協議：於 2008 年 11 月 24 日，香港特區政府與公司簽訂有關高鐵香港段的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議（「高鐵香港段初步委託協議」）。按照高鐵香港段初步委託協議，香港特區政府負責向公司支付公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。
- b) 高鐵香港段委託協議：於 2009 年，基於理解到公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段，香港特區政府決定請公司進行高鐵香港段的建造、測試及通車試行。於 2010 年 1 月 26 日，香港特區政府與公司就高鐵香港段的建造及通車試行訂立另一份委託協議（「高鐵香港段委託協議」）。根據高鐵香港段委託協議，公司負責進行或促使就高鐵香港段的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高鐵香港段的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用（「委託費用」）及就此進行融資，並按照協定付款時間表向公司支付一筆費用（「項目管理費用」）（對該等安排隨後之修訂於以下描述）。截至 2017 年 12 月 31 日及截至年報發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的項目管理費用。

倘若公司違反高鐵香港段委託協議，香港特區政府有權向公司提出申索，並且根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府可就其因公司疏忽履行其根據高鐵香港段委託協議的責任或公司違反高鐵香港段委託協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據高鐵香港段委託協議，公司就高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於公司根據高鐵香港段委託協議收取的項目管理費用及其他費用，以及公司根據高鐵香港段初步委託協議收取的若干費用（「責任上限」）。截至年報發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

於 2014 年 4 月，公司宣布高鐵香港段項目的建造期需要延長，客運服務的目標通車時間修訂為 2017 年年底。

於 2015 年 6 月 30 日，公司向香港特區政府匯報，指出公司估計：

- 將在 2018 年第三季完成高鐵香港段工程（包括六個月的計劃緩衝時間）（「高鐵香港段經修訂工程時間表」）；及
- 根據高鐵香港段經修訂工程時間表，項目總成本為 853 億港元（包含備用資金）。

因對本公司於 2015 年 6 月 30 日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與公司已同意項目造價估算減少至 844.2 億港元（「經修訂造價估算」）。

- c) 高鐵香港段協議：香港特區政府與公司於 2015 年 11 月 30 日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的協議（「高鐵香港段協議」）。高鐵香港段協議包含綜合條款組合（受限於根據下文附註 10A(c)(vi)列明的條件）並規定：
- (i) 香港特區政府將承擔和支付最高 844.2 億港元的項目造價（包括原有的造價預算 650 億港元加上經協定增加的 194.2 億港元項目造價估算（委託費用（最高為 844.2 億港元）中超過 650 億港元的部分為「目前超支」））；
 - (ii) 如項目造價超過 844.2 億港元，公司將承擔和支付超出該金額（如有）的項目造價部分（「進一步超支」），但不包括若干經協定的例外費用（即高鐵香港段協議中規定由於法律改變、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用）；
 - (iii) 公司將以同等金額分兩期以現金支付每股合共 4.40 港元的特別股息（每期特別股息為每股現金 2.20 港元）。第一期股息已於 2016 年 7 月 13 日支付，而第二期股息已於 2017 年 7 月 12 日支付；
 - (iv) 香港特區政府保留對公司在高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議（「委託協議」）下的目前超支的責任問題（如有）（包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題）提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制，包括將爭議提交仲裁的權利。根據高鐵香港段委託協議，責任上限相等於項目管理費用、公司在高鐵香港段委託協議下收取的任何其他費用及公司在高鐵香港段初步委託協議下收取的若干費用。因此，責任上限由最多為 49.4 億港元及因項目管理費用根據高鐵香港段協議增加後上升至最多為 66.9 億港元（原因是其將相等於高鐵香港段委託協議下所增加的項目管理費用 63.4 億港元加上上述額外費用）。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限，在委託協議下公司就目前超支的責任將超出責任上限，則公司須：
 - 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額，最高至責任上限；
 - 尋求獨立股東在另一次成員大會上（在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票）批准公司承擔該超出責任；及
 - 在取得上文剛述的獨立股東批准後，向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准，公司將不會向香港特區政府支付該金額。
 - (v) 對高鐵香港段委託協議作出若干修訂，以反映高鐵香港段協議所載的安排，包括根據高鐵香港段委託協議應向公司支付的項目管理費用增加至合共 63.4 億港元（反映了公司預期因履行高鐵香港段委託協議下與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計）及以反映高鐵香港段經修訂工程時間表；及
 - (vi) 高鐵香港段協議下的安排（包括支付特別股息）取決於：

- 獨立股東批准（已於 2016 年 2 月 1 日舉行的成員大會上尋求）；及
- 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔。

高鐵香港段協議（及特別股息）於 2016 年 2 月 1 日舉行的成員大會上獲公司的獨立股東批准，並於 2016 年 3 月 11 日獲得立法會批准香港特區政府的額外財務承擔而成為無條件。

- d) 公司並無就下列各項於公司帳項作出任何撥備：
- (i) 公司須承擔任何進一步超支（如有）的任何可能責任，原因是公司相信現時無需對高鐵香港段經修訂工程時間表或經修訂造價估算 844.2 億港元作進一步修訂；
 - (ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，公司可能須承擔的任何可能責任（於上文附註 10A(c)(iv)更具體說明），原因是(a)公司並未接獲香港特區政府針對公司提出任何索償或仲裁（因高鐵香港段協議緣故，須待高鐵香港段開始投入商業營運後方可進行）的任何通知（截至 2017 年 12 月 31 日及截至年報發表之日期）；(b)公司受責任上限所保障；及(c)由於高鐵香港段協議，公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及
 - (iii) 任何項目管理費用可能不足以使公司全數收回其因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本，原因是基於目前已知情況，公司估計根據高鐵香港段協議增加後的項目管理費用應足以支付該等成本，

而且（如適用）因公司未能有足夠的可靠性去估算公司的責任或負債金額（如有）。

- e) 截至 2017 年 12 月 31 日止年度內，項目管理收入 7.33 億港元（2016 年：8.11 億港元）已在綜合損益表中確認。

B. 沙田至中環綫（「沙中綫」）項目

- a) 沙中綫初步委託協議：於 2008 年 11 月 24 日，香港特區政府與公司簽訂有關沙中綫的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議（「沙中綫初步委託協議」）。按照沙中綫初步委託協議，公司負責進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而香港特區政府則負責直接支付該等工作的總成本。
- b) 沙中綫前期工程委託協議：於 2011 年 5 月 17 日，香港特區政府與公司就沙中綫的若干備置工程之融資、建造、服務與設備採購及其他事項訂立另一份委託協議（「沙中綫前期工程委託協議」）。根據沙中綫前期工程委託協議，公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向公司支付所有工程成本（「沙中綫前期工程成本」）。

於 2015 年 8 月，公司已通知香港特區政府公司就沙中綫前期工程委託協議下的工程的成本估算將超出原先估算的 73.50 億港元。於 2016 年 2 月，公司已通知香港特區政府超支金額估算將會是 12.67 億港元（包含備用資金）。於 2016 年 12 月，公司完成對沙中綫前期工程委託協議下項目造價估算的評估，並就公司對該等工作的委託成本修訂至 86.171 億港元通知香港特區政府。於 2017 年 1

月，香港特區政府向立法會工務小組委員會申請額外撥款以應付超出香港特區政府原先保留的撥款金額的部分，立法會財務委員會於 2017 年 6 月批准額外撥款 8.48 億港元。

- c) 沙中綫委託協議：於 2012 年 5 月 29 日，公司與香港特區政府就沙中綫簽訂有關建造及通車試行的委託協議（「沙中綫委託協議」）。按照沙中綫委託協議，除了因屬於現有與九鐵公司訂立的服務經營權協議下的若干資產（包括列車、訊號、無線電及主要控制系統）修改、升級或擴展工程的若干費用，由公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議中指定的所有工程成本，包括承建商成本及公司成本（「銜接工程成本」）。公司將會就有關修改、升級或擴展工程的費用分擔一定金額。該金額主要透過公司於將來產生的公司本應承擔的維修資本開支的減少以抵付。公司負責進行或促使他人進行沙中綫初步委託協議、沙中綫前期工程委託協議和沙中綫委託協議（統稱「沙中綫協議」）內指定的工程，從而獲得項目管理費用合共 78.93 億港元。截至 2017 年 12 月 31 日及截至年報發表之日期，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。

就沙中綫委託協議內由香港特區政府委託予公司的主要建造工程撥款為 708.27 億港元。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一項詳細評估，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（包括例如考古發現、政府對附加工程範圍的要求、延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成等問題），公司已把沙中綫主要建造工程的最新造價估算上調 165.01 億港元，由 708.27 億港元增至 873.28 億港元。

倘若公司違反沙中綫協議，香港特區政府有權向公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因公司在履行相關的沙中綫協議下之義務所犯的疏忽所產生的虧損而獲得彌償。根據沙中綫委託協議，公司就沙中綫協議所產生或相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於公司在沙中綫協議下收到的費用。截至年報發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

- d) 鑑於(i)沙中綫協議列明，香港特區政府須全數承擔相關上述成本；及(ii)（截至 2017 年 12 月 31 日及截至年報發表之日期）公司並未收到香港特區政府就任何沙中綫協議向公司提出任何申索通知（如適用），故此公司未能有足夠的可靠性去估算公司因上述事項而產生的責任或負債金額（如有）。
- e) 截至 2017 年 12 月 31 日止年度內，項目管理收入 9.92 億港元（2016 年：9.79 億港元）已在綜合損益表中確認。

此外，截至 2017 年 12 月 31 日止年度內，香港特區政府應付公司的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本為 12.68 億港元（2016 年：15.97 億港元）。於 2017 年 12 月 31 日，香港特區政府仍須向公司支付的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本金額為 13.18 億港元（2016 年：13.59 億港元）。

11. 應收及應付帳項

A 於 2017 年 12 月 31 日，集團的應收帳項及其他應收款項為 70.58 億港元（2016 年：40.73 億港元），其中應收帳項為 31.87 億港元（2016 年：29.02 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項由立即到期至 50 日到期。有關香港以外的鐵路附屬公司收入之應收款項於 30 日或隨後的一個月內到期。有關顧問服務及委託工程之應收款項於 30 日內到期。有關利率及貨幣掉期合約之應收款項按相關合約的條款而到期繳付。與物業發展有關的應收款項則按相關的發展協議或買賣合約條款而到期繳付。於 2017 年 12 月 31 日，4.84 億港元（2016 年：5.40 億港元）已逾期未付，當中 1.25 億港元（2016 年：1.10 億港元）已逾期超過 30 日。

B 於 2017 年 12 月 31 日，應付帳項及其他應付款項為 281.66 億港元（2016 年：326.29 億港元），其中應付帳項及應計費用為 246.87 億港元（2016 年：308.96 億港元）。於 2017 年 12 月 31 日，112.74 億港元（2016 年：50.00 億港元）為於 30 日內到期或即期的款項，而餘下款項則仍未到期繳付。

12. 買賣或贖回上市證券

公司之全資附屬公司 — MTR Corporation (C.I.) Limited 於 2017 年 4 月 12 日以票面值贖回其 5.50 億美元債券。該債券在贖回之前於香港聯合交易所上市。除上述披露外，截至 2017 年 12 月 31 日止年度內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。於同期內，行政人員股份獎勵計劃（前稱「2014 年股份獎勵計劃」）的受托人並無於香港聯合交易所購入公司任何普通股份。

13. 集團資產押記

於 2017 年 12 月 31 日，公司在中國內地之間接全資附屬公司 — 港鐵軌道交通（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 22.36 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

於 2017 年 12 月 31 日，公司在澳洲之間接全資附屬公司 — MTR Corporation (Sydney) NRT Pty Limited 以 120 萬澳元的銀行存款為一項總額 120 萬澳元的銀行擔保提供抵押。

除上述披露外，集團於 2017 年 12 月 31 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

14. 周年成員大會

公司擬於 2018 年 5 月 16 日舉行周年成員大會。有關周年成員大會的詳情，請參閱預期於 2018 年 4 月 11 日刊發的周年成員大會通告。

15. 公司管治

在截至 2017 年 12 月 31 日止年度內，公司已遵守香港聯合交易所有限公司《證券上市規則》附錄 14《企業管治守則》所載的守則條文。

16. 發表業績公告及年報

本業績公告登載於公司的網址 www.mtr.com.hk 及聯交所的網址。年報將於 2018 年 4 月中向公司股東寄發，並在公司網址及聯交所網址可供查閱。

主要統計數字

	截至 12 月 31 日止年度	
	2017 年	2016 年
在香港的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	1,637.9	1,586.5
- 過境服務	112.5	113.3
- 機場快綫	16.6	16.1
- 輕鐵及巴士	229.2	229.1
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,772	4,608
- 過境服務（每日）	308.4	309.5
- 機場快綫（每日）	45.5	44.1
- 輕鐵及巴士（周日）	649.2	644.7
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前 經營利潤佔總收入百分率（「經營毛利率」）		
- 不包括中國內地及國際附屬公司	53.3%	53.9%
- 包括中國內地及國際附屬公司	36.1%	38.3%

管理層回顧及展望

建基於過去多年的成功基礎，港鐵業務於 2017 年穩步發展、不斷邁進。我們繼續貫徹三管齊下的策略，即強化和拓展香港業務、加快中國內地和國際業務發展，以及提升公司的聲譽。我們在去年年初進行的全面檢討中，重申並肯定了此策略。多年來，此策略已證明卓有成效。有賴此策略，港鐵的業務現已擴展至世界各地，於 2017 年的全球周日平均載客量達 1,200 萬人次，自 2008 年起計的增幅達 180%。

2017 年，香港經濟增強，為港鐵的本地業務帶來支持。香港客運業務的乘客量增加 3.0%，周日平均載客量達 576 萬人次，部分增長來自觀塘綫延綫及南港島綫的首個全年度營運。港鐵在加密列車班次的同時，重鐵網絡於列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度均維持於 99.9%。我們的安全表現亦是世界級水平。2017 年 3 月，我們與政府就提前檢討票價調整機制完成磋商，作出了惠及所有乘客的安排，同時繼續維持公司在財政上的可持續性，是港鐵一個重要的里程碑。香港零售業在 2017 年下半年回暖，加上新增的零售設施和鐵路車站商店，支持車站商務及物業租賃業務的增長。新增的零售設施包括 2017 年 7 月開幕的「德福廣場」二期七樓和八樓，以及於 2017 年 12 月開幕的「青衣城」2 期（前稱「青衣城」擴建項目）。香港物業發展利潤主要來自出售存貨單位和車位，以及多個不同的來源。在預售方面，我們推出了「日出康城」第四期之「晉海」及「晉海 II」。在物業招標活動方面，我們於 2017 年 2 月和 12 月分別批出黃竹坑站第一期及第二期物業發展項目，而作為九廣鐵路公司（「九鐵公司」）相關附屬公司代理人，我們亦於 2017 年 5 月批出錦上路站第一期項目。

在香港以外地區，我們的鐵路業務於 2017 年錄得 649 萬人次的周日平均乘客量。我們在這些地區提供可靠及優化的服務，令顧客滿意，同時把握合適的機遇，以擴展業務。在中國內地，我們與杭州市政府及杭州市地鐵集團就杭州地鐵五號綫「公私合營」項目簽署了特許經營協議。在英國，我們持有 30% 股權的聯營公司獲批 South Western 鐵路專營權，自 2017 年 8 月起營運七年。在澳洲，我們的墨爾本都市鐵路服務專營權獲延長七年，期滿後或可獲續期三年。在中國內地物業發展業務方面，我們已向買家交付深圳「天頌」項目的多層住宅單位，為公司的財務業績帶來利潤進帳。

「鐵路 2.0」是我們對新一代鐵路服務的願景，涵蓋我們在香港近期的鐵路拓展。目前，兩個正在施工中的新鐵路項目—廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）及沙田至中環綫，截至 2017 年 12 月 31 日，兩個項目已分別完成了 98.6% 及 81.2%。2017 年 12 月，我們向政府提交了經修訂的沙田至中環綫造價估算。政府正在審視有關估算。「鐵路 2.0」亦包括大型的資產更新計劃，主要是更換現有網絡中的列車和信號系統。這些計劃正取得合理進展。政府繼續以鐵路作為香港公共交通運輸骨幹的策略，在其《鐵路發展策略 2014》中建議發展七個新的鐵路項目，涵蓋香港鐵路拓展的中期目標。我們已就其中四個項目提交了建議書，包括西鐵綫屯門南延綫、北環綫（及古洞站）、東九龍綫及東涌西延綫（及東涌東站）。我們亦獲得政府邀請，將於 2018 年下半年就第五個項目，即北港島綫，提交建議書。展望未來，政府將參照「香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略」中所描繪的願景，計劃於 2018 年展開「跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究」，開拓包括鐵路在內的主要運輸走廊，以支持香港長遠土地使用策略。

我們亦繼續研究如何充分利用現有的鐵路設施進行更多住宅物業發展，以滿足房屋需求。我們就大嶼山小蠔灣車廠發展計劃提出的環境影響評估報告，已於 2017 年 11 月獲政府通過，法定規劃程序已於 2018 年 1 月展開。另一發展用地油塘通風大樓，道路工程計劃的刊憲已於 2017 年 8 月獲得通過。

在香港以外地區，我們正在中國內地、北歐國家、英國和澳洲爭取多個鐵路專營權，同時評估在這些國家的潛在鐵路相關物業發展項目。

公司於 2017 年的總收入上升 22.7% 至 554.40 億港元，而未計香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤則上升 4.3% 至 176.77 億港元。如中期報告所述，收入大增主要是由於深圳「天頌」發展項目的銷售款項入帳。若不包括中國內地物業發展，年內收入上升 10.5%。若不包括公司在中國內地及國際的附屬公司，收入增加 3.6%，經營利潤增加 2.5%，而經營毛利率則下降 0.6 個百分點至 53.3%。股東應佔經常性利潤，即不包括物業發展利潤（包括來自香港和中國內地）和投資物業重估的淨利潤，減少 3.8% 至 85.80 億港元，主要由於香港的兩條新鐵路綫於 2016 年最後一季通車後，成本（尤其是折舊及利息支出）上升所致。除稅後物業發展利潤（包括來自香港和中國內地）為 19.35 億港元，主要來自深圳「天頌」項目所得利潤入帳，以及香港多個不同來源的收入。不包括投資物業重估的股東應佔基本業務淨利潤增加 11.3% 至 105.15 億港元，主要由於年內物業發展利潤增加。投資物業重估收益為 63.14 億港元，2016 年則為 8.08 億港元。因此，股東應佔淨利潤為 168.29 億港元，即包括投資物業重估收益後的每股盈利為 2.83 港元。董事局建議派發末期普通股息每股 0.87 港元，連同每股 0.25 港元的中期股息，全年股息為每股 1.12 港元，上升 4.7%。此外，港鐵就高鐵香港段的額外撥款安排與政府達成協議（「高鐵香港段協議」），有關的第二期，即最後一期特別股息每股 2.20 港元，已於 2017 年 7 月 12 日與 2016 年末期普通股息一起派發。

香港業務

憑藉「鐵路加物業」業務模式，香港業務除了集中在鐵路網絡之外，亦包括重要的車站商務、物業租賃，以及車站和車廠上蓋及周邊的物業發展。

客運業務

財務表現

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增/ (減) 百分率
	2017 年	2016 年	
香港客運業務			
總收入	18,201	17,655	3.1
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 (「EBITDA」)	7,475	7,633	(2.1)
未計利息及財務開支前和計及每年非定額付款後的經營利潤 (「EBIT」)	1,656	2,572	(35.6)
EBITDA 毛利率 (%)	41.1%	43.2%	(2.1)個百分點
EBIT 毛利率 (%)	9.1%	14.6%	(5.5)個百分點

受惠於乘客量增加，香港客運業務於 2017 年的總收入增加 3.1% 至 182.01 億港元。由於員工成本的上升及 2017/2018 年度的票價調整轉撥至 2018/2019 年度，EBITDA 下跌 2.1% 至 74.75 億港元。但正如先前所述，兩條新鐵路綫通車使折舊及攤銷費用大增，導致 EBIT 下跌 35.6% 至 16.56 億港元。

安全

港鐵絕對以安全為首要目標。於 2017 年，香港重鐵網絡及輕鐵網絡繼續錄得超卓的安全表現，須呈報事故數目較 2016 年減少 5.5%。年內，我們推出多項推廣鐵路網絡安全的活動。除了繼續推行加強扶手電梯安全使用的計劃，我們還設立了月台空隙特別工作組，以研究進一步提升有關的安全表現。

2017 年 2 月 10 日，港鐵的一列列車發生縱火事件，我們對事件的反應充分展現了公司的「安全第一」精神。負責進行調查的高級別檢討委員會認為，公司在事故中的應變處理穩健、有序、迅速及有效。委員會已於 2017 年 4 月 25 日向政府提交報告，提出多項提升公眾安全意識和加強風險管理的建議。2017 年，我們推出多項宣傳計劃來加強顧客的防火安全意識，以及提高他們對車站疏散程序的認識，同時在車站設置更多手提滅火器。

乘客量和收入

公司香港客運業務的車費收入概述如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增/(減) 百分率
	2017 年	2016 年	
車費收入			
本地鐵路服務	12,840	12,395	3.6
過境服務	3,277	3,252	0.8
機場快綫	1,076	998	7.8
輕鐵及巴士	707	707	-
城際客運	135	137	(1.5)
車費總收入	18,035	17,489	3.1

我們的乘客量受惠於香港經濟向好以及 2016 年兩條新鐵路綫通車。2017 年，公司所有鐵路和巴士客運服務的年度總乘客量增加 2.6%，並首次超越 20 億人次，而周日平均乘客量增加 3.0%至 576 萬人次。

公司的本地鐵路服務（包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫、馬鞍山綫及南港島綫）的總乘客量達 16.379 億人次，較 2016 年增加 3.2%。羅湖及落馬洲過境服務的乘客量減少 0.6%至 1.125 億人次，主要由於其他交通工具的持續競爭。隨著航空旅客量增長，機場快綫的乘客量增加 3.0%，至 1,660 萬人次。

市場佔有率

公司於 2017 年在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為 49.1%，而 2016 年為 48.4%。當中，我們在過海交通工具市場的佔有率為 69.6%，而 2016 年為 68.6%。由於面對其他交通工具的競爭，公司於 2017 年在過境業務的市場佔有率由 51.2%下跌至 50.8%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由 21.4%輕微上升至 21.5%。

車費調整、推廣及優惠

我們於 2017 年 3 月 21 日公布，港鐵就票價調整機制提前與政府進行的共同檢討已經完成，經修訂的有關安排，不但使所有乘客受惠，而且確保了公司在財政上的可持續性。在檢討過程中，我們廣泛聽取了不同持份者，包括乘客和股東的意見。票價調整機制的兩個重要支柱均維持不變，包括票價調整機制的方程式，和以直接驅動方式來實施票價調整的形式。同時，公司推出多項惠及所有乘客的新猷，包括：由 2017/2018 年度至 2022/2023 年度的六年期間，每年額外將票價調整幅度特別扣減 0.6 個百分點，及於 2017/2018 年度的票價調整幅度再額外扣減 10%；同期至 2022/2023 年度的六年期間，每年在最少六個月為使用八達通搭乘港鐵的乘客提供每程車費 3%的回扣。公司亦將於 2018 年第二季開始為使用八達通轉乘綠色專綫小巴的乘客，提供 0.3 港元的優惠。

下一次的定期票價調整機制檢討將在 2022/2023 年度進行，並將於 2023 年年中實施。

根據票價調整機制方程式、當計入每年特別扣減 0.6 個百分點及一次性的九折優惠後，計算所得的 2017/2018 年度整體票價調整幅度為+1.49%。由於此調整幅度介乎±1.5%之間，故按照票價調整機制將會轉撥至隨後一年（即 2018/2019 年度）的票價調整一併計算，2017/2018 年度港鐵票價因此不作調整。

經常搭乘港鐵前往市區及過海的中、長途乘客可使用五款「全月通加強版」及「港鐵都會票」，繼續節省車費。此外，自 2017 年 7 月 1 日起出售的「港鐵都會票」，由首

次使用日期起計的有效期，已由 30 日延長至 40 日。「早晨折扣優惠」計劃亦已延長一年至 2018 年 5 月 31 日。

除了優惠計劃以外，港鐵亦於 2017 年向長者及學生等合資格乘客提供超過 26 億港元的恆常優惠及推廣。目前，港鐵是全港唯一為學生提供每程車費優惠的主要交通服務營運商。

自 2017 年 6 月 18 日起，機場快綫票價平均上調 9.6%，是該服務自 1998 年通車以來的首次票價調整。

2017 年 10 月 11 日，香港特區行政長官在其首份施政報告中建議推出「公共交通費用補貼計劃」。我們歡迎並將全力配合落實這項計劃。

服務表現

2017 年，重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於 99.9% 的世界級水平，優於在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標所列明的表現目標。年內，公司重鐵和輕鐵網絡分別提供超過 211 萬及大約 109 萬班次的列車服務，其中由港鐵可控制的因素導致、長達 31 分鐘或以上的延誤分別有九宗和一宗。我們將繼續盡全力減少延誤的次數和減低延誤為乘客帶來的影響。

2017 年 8 月 5 日，觀塘綫發生信號系統問題，導致服務延誤。我們設立了高級別檢討委員會，研究事故成因和處理程序，同時查找改善提升的地方。委員會認為有關人員已按照既定程序，在符合安全原則下處理有關事故。調查發現，牛頭角站附近一個接綫盒內有鏽蝕情況，使數據傳輸間歇性出現問題，造成信號故障。為降低日後發生類似信號故障事件的風險，有關的銅製數據傳輸系統已於 2017 年 10 月更換為光纖系統，加強系統的穩定性。公司現正落實委員會的其他建議，包括改善在出現特殊情況下（如這次事故）的乘客溝通和資訊發放，並加強數據綫的定期保養。

車站商務

財務表現

香港車站商務於 2017 年的財務表現理想。

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增/(減)
	2017 年	2016 年	百分率
香港車站商務			
車站零售設施收入	4,143	3,723	11.3
廣告收入	1,071	1,090	(1.7)
電訊業務收入	635	561	13.2
其他車站商務收入	126	170	(25.9)
總收入	5,975	5,544	7.8
EBITDA	5,474	5,012	9.2
EBIT	4,722	4,362	8.3
EBITDA 毛利率 (%)	91.6%	90.4%	1.2 個百分點
EBIT 毛利率 (%)	79.0%	78.7%	0.3 個百分點

2017 年，香港車站商務總收入增加 7.8%至 59.75 億港元。收入增長，原因是持續優化商戶組合令租金調升、觀塘綫延綫及南港島綫通車後商店數目增加，以及免稅店的租金收入上升。

截至 2017 年 12 月 31 日，港鐵的車站商店數目達 1,416 間，而零售設施的總面積為 58,716 平方米，較 2016 年 12 月 31 日分別增加 24 間及 1,565 平方米，主要由於 11 間位於紅磡站、九龍站及灣仔站的新商店開業，及 15 間位於不同車站、之前關閉進行翻新的商店開業所致。

2017 年的廣告收入輕微減少 1.7%至 10.71 億港元，主要由於整體廣告支出下滑，以及來自綫上廣告的競爭加劇。整體廣告支出已於 2017 年最後一季開始回升。截至 2017 年 12 月 31 日，車站及列車內的廣告點總數增至 46,735 個。為提高競爭力，我們一直在發展創新的廣告方案及嶄新的數碼廣告模式，以配合市場需求。年內，我們於香港站和機場站設置兩個數碼區，分別安裝了 16 塊和 14 塊全新 65 吋高清液晶數碼廣告牌，並在港島綫、荃灣綫、馬鞍山綫及西鐵綫，翻新了逾 900 個廣告燈箱。

2017 年的電訊業務收入上升 13.2%至 6.35 億港元，主要來自新訂合約和數據容量提升工程，以及來自新通車的觀塘綫延綫及南港島綫所帶來的額外收入。年內，網絡商完成裝設全新的流動電話網絡，覆蓋十個車站的大堂及四個隧道段，提供更大數據容量及更多 4G 服務。自 Wi-Fi 設備升級工程於 2017 年 4 月完成後，乘客可以在 84 個車站享有更優質的服務。

物業業務

商用物業方面，2017 年的中環甲級寫字樓租金繼續表現理想。內地企業和跨國公司的需求依然強勁，但有跡象顯示租戶對成本的意識有所提高。然而，零售物業方面，儘管來港旅客數目回升以及零售業銷情好轉，但租金依然受壓。零售業租金跌幅於 2017 年年底有所緩和，但旅客消費及電子商務的普及將繼續影響零售業前景。

2017 年的住宅物業價格依然強勁，但一手和二手物業市場的需求出現明顯差異。新項目的發展商提供具競爭力的付款或按揭計劃，刺激一手市場的交投量。政府一系列樓市降溫措施逐步發揮作用，對二手市場造成較大影響。儘管首六個月的銷量錄得強勁復甦，但下半年的交投量卻按年下降。然而，住宅物業樓價繼續上漲，中原城市大型屋苑領先指數由 2017 年年初的 146.16 升至年底的 166.73。

物業租賃及管理業務

財務表現

公司的香港物業租賃及物業管理業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增/(減) 百分率
	2017 年	2016 年	
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	4,608	4,451	3.5
物業管理業務收入	292	290	0.7
總收入	4,900	4,741	3.4

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增/(減) 百分率
	2017 年	2016 年	
EBITDA	4,098	3,930	4.3
EBIT	4,082	3,912	4.3
EBITDA 毛利率 (%)	83.6%	82.9%	0.7 個百分點
EBIT 毛利率 (%)	83.3%	82.5%	0.8 個百分點

2017 年的物業租賃業務收入增加 3.5%，主要由於租金按租約調升，而港鐵在香港的商場組合之新訂租金於年內錄得 1.7% 的跌幅。截至 2017 年 12 月 31 日，公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的 18 層寫字樓的出租率為 100%。

於 2017 年 12 月 31 日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業的應佔份額包括 218,251 平方米的零售物業、39,410 平方米的寫字樓，以及 17,764 平方米的其他用途物業。零售物業的可出租樓面面積增長，是來自於 2017 年 7 月開幕的「德福廣場」二期擴展商戶組合所新增的 3,400 平方米總樓面面積，以及於 2017 年 12 月開幕的「青衣城」2 期所新增的 12,100 平方米總樓面面積。設於「杏花新城」的「運動及健康專區」第二期，已於 2017 年第四季陸續開業。

2017 年，香港物業管理業務收入增加 0.7% 至 2.92 億港元。於 2017 年 12 月 31 日，公司管理的住宅單位總數逾 96,000 個，而管理的商用面積逾 772,000 平方米。

物業發展

2017 年，香港物業發展錄得 10.97 億港元的利潤，來自不同的來源，例如西鐵物業發展（包括「匯璽」、「匯璽 II」、「海之戀」、「海之戀·愛炫美」、「柏傲灣」、「全·城滙」及「朗屏 8 號」）的代理費收入及出售存貨單位及車位，以及已完成的物業發展項目的工程帳目結算所帶來之利潤入帳。

「日出康城」第四期之「晉海」及「晉海 II」分別於 2017 年 9 月和 10 月展開預售。截至年底，「晉海」的 1,040 個單位中已售出約 97%，而「晉海 II」的 1,132 個單位中則售出約 36%。「日出康城」第五期之「MALIBU」亦計劃於 2018 年 3 月展開預售。

西鐵物業發展項目方面，作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們於年內展開多個項目的預售。「柏傲灣」（荃灣西站（六區）地塊）於 2017 年 1 月展開預售，截至 2017 年底，983 個單位中已售出約 98%。南昌站「匯璽」和「匯璽 II」分別於 2017 年 3 月和 11 月展開預售，截至年底，1,050 個單位和 1,188 個單位中分別已售出約 92% 和約 44%。「海之戀」和「海之戀·愛炫美」（荃灣西站（五區）灣畔地塊）分別於 2017 年 5 月和 7 月展開預售，截至年底，970 個單位和 1,436 個單位中分別已售出約 99% 和 87%。「全·城滙」（荃灣西站（五區）城畔地塊）於 2017 年 8 月展開預售，953 個單位已經售罄。「朗屏 8 號」（朗屏站（北）地塊）的預售亦在繼續，截至年底，912 個單位中已售出約 96%。

物業招標活動方面，公司已於 2017 年 2 月向由路勁基建有限公司及平安不動產有限公司合組之財團批出黃竹坑站第一期。於 2017 年 12 月，公司向由嘉里建設有限公司及信和置業有限公司合組之財團批出黃竹坑站第二期。作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們於 2017 年 5 月向由信和置業有限公司、中國海外發展有限公司及嘉華國際集團有限公司合組之財團批出錦上路站第一期。

香港業務增長

拓展香港鐵路業務

「鐵路 2.0」涵蓋了公司近期的香港鐵路業務發展。除了兩個施工中的新鐵路項目外，該計劃還包括現有鐵路網絡的大型升級和更換工程，以及透過科技提升顧客體驗的多項措施。除了「鐵路 2.0」以外，《鐵路發展策略 2014》以鐵路作為公共交通骨幹，其涵蓋的項目將可能為香港鐵路網絡再增加 35 公里，而長遠來說，政府的「跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究」或會帶來更多的鐵路發展。

「鐵路 2.0」

正在興建的新鐵路綫

香港鐵路網絡長達 230.9 公里。在未來數年，正在興建中的兩個「鐵路 2.0」鐵路項目，即高鐵香港段及沙田至中環綫，將為香港整體鐵路網絡增加 43 公里。

高鐵香港段

全長 26 公里的高鐵香港段，將提供跨境高速鐵路服務，連接香港與深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡。香港段的列車將由西九龍站開出。西九龍站的可用樓面面積約為 400,000 平方米，是世界上最大的地下高速鐵路車站之一。港鐵獲政府委託管理高鐵香港段的建造工程。

截至 2017 年 12 月 31 日，該重點項目整體上已完成 98.6%，其中西九龍站土木工程已完成 97.8%，隧道內的軌道鋪設工程已全部完成，架空電纜亦已通電。消防處已於 2017 年 5 月對該站展開法定檢測，其他法定檢測亦已陸續進行。香港段及內地段的鐵路綫之信號及通訊系統已於 2017 年 7 月 5 日接通。車站入口大樓設計具地標性的屋頂玻璃嵌板安裝工程已於 2017 年 7 月完成。

西九龍站結構工程已大致完成。屋宇裝配及裝修工程以及屋宇設備工程正在進行中。當中，海關、出入境及檢疫設施範圍內屬於港鐵管轄的工程正按計劃進行，但按時完成所有海關、出入境及檢疫設施仍然至關重要。

該新鐵路綫的所有九列列車均已於 2017 年 8 月從青島車廠運抵香港，並於 2017 年 12 月完成跨境動態測試。為讓市民率先體驗高鐵列車，我們於 2017 年 10 月在石崗列車停放處舉行高鐵列車開放日，讓訪客參與導賞團進入列車車廂參觀體驗。

高鐵香港段的目標通車日期仍為 2018 年第三季，試營運預期於第二季展開。公司正就該路綫未來的營運和維修安排與政府進行磋商。

我們歡迎政府於 2017 年 7 月 25 日就高鐵香港段「一地兩檢」安排所作的公布。有關安排將令高鐵服務為乘客帶來最大的便利，充分發揮高鐵香港段的運輸、社會及經濟效益。

根據「一地兩檢」安排的「三步走」程序，香港特別行政區政府於 2017 年 11 月 18 日與廣東省人民政府簽署了《內地與香港特別行政區關於在廣深港高鐵西九龍站設立口岸實施「一地兩檢」的合作安排》（《合作安排》），共同推進落實高鐵香港段的通關程序的相關工作。其後，全國人民代表大會常務委員會亦已於 2017 年 12 月 27 日批

准《合作安排》。我們歡迎此兩步程序，並期望能完成第三及最後一步，即香港特別行政區立法會（「立法會」）立法通過所需法案。

沙田至中環綫

由政府委託港鐵進行的沙田至中環綫全長 17 公里，設有十個車站，將為香港的交通創建重要的新聯繫，這條策略性鐵路連接及拓展現有的鐵路網絡。沙田至中環綫第一期為大圍至紅磡段，全長 11 公里，第二期為紅磡至金鐘段，全長 6 公里。當大圍至紅磡段完成後，現有的馬鞍山綫將從大圍經六個站延伸至西鐵綫，成為「東西走廊」。當紅磡至金鐘段完成後，現有的東鐵綫將經紅磡延伸過海至會展站和金鐘站，成為「南北走廊」。

沙田至中環綫項目完成後，將連接多條現有鐵路綫，加強整個香港鐵路網絡的交通聯繫。新界北、九龍和香港之間的車程將大大縮短。新增的鐵路綫除了為乘客提供更多選擇，亦讓乘客可以選乘其他鐵路綫，將有助疏導繁忙的荃灣綫過海段及東鐵綫大圍至九龍塘段。

截至 2017 年 12 月 31 日，該項目整體上已完成約 81.2%，其中大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段分別完成約 93.9%及 63.6%。

大圍至紅磡段方面，軌道鋪設工程以及最後兩個新車站，即土瓜灣站（前稱馬頭圍站）及宋皇臺站（前稱土瓜灣站）的結構工程均已完成。這標誌著此路段的所有土木及結構工程已大致完成。古物古蹟辦事處於 2017 年 6 月接納了宋皇臺站工地考古工作的最終報告。目前，各車站的機電工程及內部裝修工程正穩步邁進。由於新路段將連接現有的西鐵及馬鞍山綫，鐵路走廊的試運和測試工作極為複雜，涉及不同範疇的聯接工程，並需與營運中鐵路的各種新舊系統相結合。為確保現有鐵路綫的正常運行不受影響，包括動態測試在內的部分必要工序已安排在夜間非行車時段進行。

紅磡至金鐘段的所有隧道鑽挖工程現已完成。至於連接紅磡站與銅鑼灣地區的過海鐵路隧道，維多利亞港海床上將安裝 11 個沉管式組件，截至 2018 年 2 月，其中九個已經完成安裝。

會展站工程受工地延遲移交、其他各方未完成之委託工程、及不利的地質條件影響，截至 2017 年年底已完成 54.8%。會展站垂直隔牆的建造工程已大致完成，現正進行車站的全面挖掘工程。由於灣仔北地盤空間有限，會議道、菲林明道及博覽道現正分階段實施臨時交通管理措施，以擴展工地範圍，同時盡量減少對道路使用者的影響。

金鐘站將會成為沙田至中環綫、港島綫、荃灣綫及南港島綫的主要轉綫中心。為配合沙田至中環綫，金鐘站擴建部分的結構工程及屋宇裝備工程正在進行中。

作為紅磡至金鐘段的一部分，現有的東鐵綫將會更換信號系統。新信號系統的動態測試，已連同東鐵綫列車於非行車時間內在東鐵綫全綫全速進行，預計該工程將於 2019 年年中完工。

儘管施工進度符合預期，但正如之前多次公布，沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。大圍至紅磡段宋皇臺站工地的考古發現，原本令致工程延誤 11 個月，但憑著有關團隊的努力及成功實行多項追回落後進度措施，確定可追回部分延誤，此段的完工日期預期提前六個月至 2019 年年中。至於紅磡至金鐘段，公司早前已公布六個月的工程延誤是由幾項外在因素造成，包括第三方對會展站部分工地的延遲移交。

由於灣仔北另一處工地上有第三方承辦商移交的委託工程尚未完成，令此段的完工期出現額外三個月的延誤（即預期延誤合共九個月）。然而，紅磡至金鐘段的完工期仍以 2021 年為目標。

公司的工程團隊一直就大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段工程努力不懈，探討及採取適當措施以改善進度，並追回因外在因素及第三方而引致的滯後。

公司就 2011 年有關沙田至中環綫的前期工程委託協議（「沙中綫前期工程委託協議」）內的前期工程，獲得政府 73.5 億港元撥款。於 2017 年 1 月，政府向立法會工務小組委員會申請額外撥款以應付超出政府原先保留的撥款金額的部分，立法會財務委員會於 2017 年 6 月批准額外撥款 8.48 億港元。

公司就 2012 年有關沙田至中環綫工程及通車試行的委託協議（「沙中綫委託協議」）內的主要建造工程，獲得政府 708.27 億港元撥款。公司之前已公布，由於持續面對外在因素帶來的挑戰及與香港其他主要基建工程面對的共同困難，沙田至中環綫造價將需要顯著上調。

公司完成對有關沙中綫委託協議下主要建造工程造价估算的詳細評估，最新估算已於 2017 年 12 月 5 日提交政府審核。考慮到若干因素（包括考古發現、政府對附加工程範圍的要求、延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成等問題），公司已把沙中綫主要建造工程的最新造價估算上調 165.01 億港元，由 708.27 億港元增至 873.28 億港元，比原來的主體工程造价上升 23%。根據我們的評估，外在因素佔扣除應急費用後的額外工程開支約 70%，包括宋皇臺站工地的考古發現、灣仔北一帶延遲或未能完整交接工地、以及未納入工程開支的額外工程，當中包括為會展站日後車站上蓋發展而進行的地基工程。

現有網絡的大型資產提升和更新工程

香港鐵路網絡的大型資產提升和更新工程包括購置新列車和輕鐵車輛、更換信號系統及空調冷卻系統等。2017 年，公司投放逾 86 億港元為香港的鐵路資產進行維修、提升及更新。

公司正斥資共 60 億港元，購置 93 列更舒適的全新八卡列車，以取代現時行走觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的列車。首列列車已於 2018 年 1 月交付到香港，而最後一批列車將於 2023 年交付。列車投入服務之前將會在香港進行嚴謹的測試及試運行。

為應付與日俱增的輕鐵服務需求，我們正斥資 7.45 億港元，更換 30 輛輕鐵並額外添置 10 輛輕鐵。首批輕鐵車輛將於 2018 年交付到香港，並於 2019 年至 2023 年間逐步投入客運服務。

公司正在更換港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的現有信號系統，工程耗資 33 億港元。信號系統更換工程率先於荃灣綫展開，在軌道旁和室內設備房的新信號系統安裝工程已大致完成。公司正於非行車時間進行列車測試。荃灣綫信號系統更換工程預計將於 2018 年年底或 2019 年年初完成。其餘鐵路綫的信號系統更換工程將會陸續開展，預計整個項目將於 2026 年完成。

公司批出合約，更換位於 38 個車站及四間車廠的 160 部空調冷卻裝置。2017 年 12 月，我們展開安裝工程，首先更換七個車站及兩間車廠的 29 部空調冷卻裝置，工程預計於 2018 年 4 月完成，隨後將更換其他車站及車廠的空調冷卻裝置。

在沙田至中環綫項目中，西鐵綫現有的 28 列七卡列車正改裝為八卡列車，以提升現有的列車服務，並配合將來東西走廊的運作。截至 2017 年 12 月 31 日，西鐵綫有 24 列已改裝八卡列車投入服務，所有列車預計將於 2018 年年中投入服務。截至 2017 年 12 月，所有馬鞍山綫的四卡列車已更換為八卡列車。而馬鞍山綫自動月台閘門的改裝工程亦已於 2017 年 12 月完成，比原定時間提早一年完成。

透過科技提升顧客體驗

根據「鐵路 2.0」，除了新鐵路綫及大型資產升級工程外，我們還希望透過應用新科技提升顧客的乘車體驗。我們推出的一系列數碼新猷，採用嶄新科技優化港鐵智能手機應用程式，從而為顧客提供更個人化的服務，同時亦使鐵路營運更加順暢。

憑藉這些改進，港鐵於 IDC 數碼轉型大獎中獲選為「2017 年度亞太區數位轉型綜合領導者」（Asia Pacific Digital Transformer of the Year 2017）。此獎項是表揚亞太區工商機構採用數位化和顛覆性技術以達至市場改變。

港鐵智能手機應用程式現已獲得每月逾 100 萬活躍用戶，並於 2017 年 9 月新增「站內搜尋」和「快捷出站」兩項新功能。「站內搜尋」功能以金鐘站作為先導車站，透過此功能，用戶可更容易尋找轉綫月台和車站設施的位置。「快捷出站」則適用於所有鐵路車站，向乘客建議距離目的地出口最近的車卡和車門。「Traffic News」加強版現可於列車服務出現較長時間的延誤時，更適時地向乘客提供列車運行和替代交通工具方面的資訊。港鐵智能手機應用程式和港鐵網站採用綠、黃和紅燈指示，顯示每條鐵路綫的實時狀況，令乘客更容易預先計劃行程。2017 年 6 月，港鐵智能手機應用程式和港鐵網站亦推出全新的「車票建議」功能，當乘客輸入他們的乘車習慣資料後，功能會自動建議最低票價的車票給乘客參考。2018 年 1 月，港鐵智能手機應用程式推出 Chatbot 功能，透過個人化體驗為乘客提供有關目的地的資訊。

隨著電子支付日益普遍，公司於 2017 年 12 月推出試行計劃，在羅湖及落馬洲車站的若干自動售票機內接受以支付寶和微信支付付款，試行計劃將於 2018 年上半年陸續推廣至尖沙咀站、尖東站及銅鑼灣站。

「鐵路 2.0」以外的新鐵路項目

除了正在興建的兩個「鐵路 2.0」新項目外，政府在《鐵路發展策略 2014》中建議進行七個新鐵路項目，並已邀請我們為其中五個提交建議書，分別為屯門南延綫、北環綫（及古洞站）、東九龍綫、東涌西延綫（及東涌東站）和北港島綫。

目前，我們正就多個已提交的項目建議書與政府進行磋商，包括屯門南延綫、北環綫（及古洞站），以及東九龍綫。我們亦已提交了東涌西延綫（及東涌東站）的項目建議書，而北港島綫的項目建議書將於 2018 年下半年提交。我們正在等待政府就餘下兩個項目（即洪水橋站和南港島綫（西段））向我們發出邀請。

政府正在進行《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》規劃研究，以探討香港未來的發展。為滿足較長遠的交通需求並以鐵路為公共交通骨幹，政府正計劃於 2018 年進行「跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究」，探討包括鐵路在內的策略交通基建網絡，以符合 2030 年後的交通需求，當中包括來自東大嶼都會和新界北兩個策略性增長地區的交通需求。

擴展物業組合

香港鐵路網絡不斷擴大，帶來更多住宅和商業物業發展的機會。

在未來四年左右，我們將擴展在香港的投資物業組合，包括為商場組合增加 105,120 平方米的總樓面面積，令商場組合應佔總樓面面積增長約 34%。「青衣城」2 期及「德福廣場」二期七樓和八樓竣工後，仍有兩個新建商場項目在進行中，分別「日出康城」商場和大圍商場。這兩個項目的地基和上蓋工程正在進行中，預計將分別於 2020 年年底和 2022 年完成。

住宅物業發展方面，於過去四年左右，港鐵相繼批出 12 個物業發展項目，這些項目現正處於不同的規劃及施工階段，於未來六年完成後將提供逾 18,000 個住宅單位，總樓面面積超過 115 萬平方米。

我們繼續研究鐵路沿綫其他物業發展機會。其中一個地點位於大嶼山小蠔灣車廠上蓋，在獲得所需的規劃及其他批准後，將可興建大約 14,000 個住宅單位。2017 年 11 月，政府通過了小蠔灣用地的環境影響評估報告。法定規劃程序已經展開，而城市規劃委員會已於 2018 年 1 月 5 日通過小蠔灣分區計劃大綱草圖以提交予區議會進行諮詢。另一處地點位於油塘通風大樓，其用地改劃程序已於 2017 年 4 月完成，而道路工程計劃的刊憲則於 2017 年 8 月獲得通過。在此初步階段，公司不能保證上述兩個項目的商業可行性。

中國內地及國際業務

我們在香港以外地區發揮專長，建立了一個鐵路相關的業務組合，遍及中國內地、歐洲和澳洲。我們在香港以外地區的鐵路業務於 2017 年的周日平均乘客量約為 649 萬人次。

財務表現

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增/(減)
	2017 年	2016 年	百分率
中國內地業務			
鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司			
總收入	811	814	(0.4)
EBITDA	144	167	(13.8)
EBIT	137	159	(13.8)
物業發展附屬公司			
總收入	6,996	1,348	419.0
EBITDA	2,314	366	532.2
EBIT	2,314	366	532.2
應佔聯營公司及合營公司利潤	290	226	28.3
國際業務			
鐵路附屬公司			
總收入	16,179	12,664	27.8
EBITDA	758	421	80.0
EBIT	629	309	103.6
應佔聯營公司利潤	31	60	(48.3)

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增/(減) 百分率
	2017 年	2016 年	
總 EBITDA	3,216	954	237.1
總 EBIT	3,080	834	269.3
總 EBITDA 毛利率 (%)	13.4%	6.4%	7.0 個百分點
總 EBIT 毛利率 (%)	12.8%	5.6%	7.2 個百分點
已扣除非控股權益的中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司 EBIT 和應佔鐵路聯營公司和合營公司（未計利息及稅項前）利潤	1,467	888	65.2
公司股東應佔年內利潤：			
- 來自中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務	879	516	70.3
- 來自中國內地物業發展業務	1,019	263	287.5
總額	1,898	779	143.6
公司在香港以外的鐵路附屬公司及聯營公司錄得的乘客量（百萬人次）	1,940	1,828	6.1

中國內地方面，公司的鐵路、物業租賃及管理附屬公司於 2017 年的 EBITDA 減少 13.8% 至 1.44 億港元，主要是由於深圳市軌道交通四號綫（「深圳地鐵四號綫」）的經營開支增加。深圳「天頌」多層住宅大廈單位及平台住宅單位移交買家後，售樓收入及相關成本已於年內入帳。國際業務方面，來自鐵路附屬公司的 EBITDA 增加 80.0% 至 7.58 億港元，主要由於悉尼西北鐵路綫（「SMNW」）公私合營項目的設計及交付工程所得首次利潤入帳，以及瑞典 MTR Pendeltågen AB 自 2016 年 12 月起接管專營權營運而作出全年度貢獻。應佔聯營公司利潤減少，主要由於 London Overground Rail Operations Ltd.（「LOROL」）的專營權於 2016 年 11 月結束，其部分影響被自 2017 年 8 月起營運 South Western 鐵路專營權所作的貢獻抵銷。若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司、聯營公司和合營公司錄得應佔除稅後淨利潤共達 8.79 億港元，佔總經常性利潤 10.2%。

中國內地鐵路業務

北京

公司佔 49% 股權的聯營公司北京京港地鐵有限公司（「京港地鐵公司」）營運四條地鐵綫，即北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫及北京地鐵十六號綫北段。

四條鐵路綫於 2017 年的列車服務準時程度平均為 99.9%。年內，北京地鐵四號綫和大興綫的總乘客量約為 4.51 億人次，周日平均乘客量超過 133 萬人次，較 2016 年分別增長 2.1% 和 3.1%。

北京地鐵十四號綫的首三期現已投入服務，2017 年錄得總乘客量 2.20 億人次，周日平均乘客量約為 687,000 人次。其中新建的平樂園站已於 2017 年 12 月投入服務。

北京地鐵十六號綫是公私合營項目，第一期營運的北段長 19.6 公里，已於 2016 年 12 月 31 日投入運作。2017 年，北段錄得總乘客量 2,500 萬人次，周日平均乘客量約為 77,000 人次。特許經營權預計將於 2018 年後全綫通車時生效。該綫的農大南路站已於 2017 年 12 月通車。

深圳

由港鐵軌道交通（深圳）有限公司（「港鐵（深圳）公司」）經營的深圳地鐵四號綫於 2017 年錄得良好的營運表現，乘客量增長 5.4%至約 2.10 億人次，周日平均乘客量為 580,000 人次。列車服務準時程度為 99.9%。

如前所述，雖然乘客量持續上升，但深圳地鐵四號綫自我們在 2010 年開始營運以來一直未有調高車費。而與公司在北京及杭州的鐵路業務不同，港鐵（深圳）公司並無受惠於影子票價補償機制。公司了解深圳市政府內部一直有討論車費調整的事宜。倘若合適的車費調整未能於短期內落實，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性預計會受到影響。

公司在深圳的顧問附屬公司簽署項目管理協議，以監督深圳地鐵四號綫北延綫的施工。這條延綫將由深圳市政府出資興建。該項目的土木工程繼續取得進展，項目預計於 2020 年年底完成。港鐵（深圳）公司正在與深圳市政府討論這條延綫的營運安排。

杭州

公司在杭州佔 49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司營運杭州地鐵一號綫。該鐵路綫的乘客量正在增長，於 2017 年上升 13%至 2.25 億人次，周日平均乘客量為 616,000 人次。營運表現優秀，列車服務的準時度達 99.9%。2017 的應佔虧損增加至 6,800 萬港元，主要來自一次性撥備。

杭州地鐵五號綫為另一公私合營項目，公司與杭州市政府和杭州市地鐵集團已於 2017 年 6 月 26 日簽署特許經營協議。杭州地鐵五號綫是地下鐵路綫，全長 51.5 公里，由蕭山區的香樟路站通往餘杭區的綠汀路站，沿綫共有 38 個車站。該綫路預計於 2019 年年底左右通車。

杭州地鐵五號綫項目的建設分為 A 部分和 B 部分。A 部分為土木建造工程，B 部分則為機電設備系統和列車。杭州市地鐵集團負責 A 部分的投資及建設。2017 年 9 月，我們與杭州市地鐵集團成立合營公司，以參與 B 部分的投資和建設，以及在客運服務開展後的 25 年負責營運和維修服務。我們持有合營公司 60%股權。杭州地鐵五號綫 B 部分項目的總投資額估計為 109 億元人民幣，資金將由合營公司透過銀行貸款和股東合資提供。港鐵向合營公司投入的股本，預計為 26.16 億元人民幣。該地鐵綫的招標和建造工作正在全速進行中。

中國內地物業業務

位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」，先前售出佔項目大部分的多層住宅大廈單位，已於 2017 年 6 月移交予買家。「天頌」項目的可發展總樓面面積約為 206,167 平方米，當中包括一個總樓面面積約 10,000 平方米的商場，若取得深圳市政府

批准，商場預計可於 2018 年年底開幕。所有已移交予買家的單位，其有關利潤已於 2017 年內入帳。

2017 年 3 月，我們與首創置業股份有限公司的附屬公司簽署了一份框架協議，出售我們於天津城鐵港鐵建設有限公司中的全數 49%權益，並附帶條件於日後收購於北運河站待發展的商場。我們出售 49%權益的事宜已於 2017 年 7 月取得相關的政府批准，並已於 2018 年 1 月 26 日簽署有關商場的買賣協議。

由於與「天頌」發展項目有關的售樓收益入帳，中國內地物業發展業務的收入和利潤錄得可觀的增長。公司在中國內地亦管理港鐵開發的物業和其他第三方物業，截至 2017 年 12 月 31 日，管理的總樓面面積為 390,000 平方米。我們在北京的商場銀座 Mall 正在進行局部翻新工程，其截至 2017 年 12 月 31 日的出租率為 99%（不包括翻新部分）。

歐洲鐵路業務

英國

公司的全資附屬公司 MTR Corporation (Crossrail) Limited 以「TfL Rail」品牌營運往來 Liverpool Street 站與 Shenfield 站的鐵路綫，鐵路綫為 Crossrail 專營權的第一個營運階段，長 32.5 公里，設有 14 個車站。在下一個階段，該公司預期於 2018 年 5 月開始營運 Paddington 站與希斯路機場之間的列車服務。預計於 2018 年 12 月，當倫敦市中心的隧道段落成並開通後，TfL Rail 將易名為「伊利莎伯綫」。該鐵路綫最終會將倫敦由東部至西部貫穿，延伸至 118 公里，服務 40 個車站。新列車已自 2017 年 6 月開始逐步投入服務。

港鐵透過佔 30%股權的聯營公司 First MTR South Western Trains Ltd，與 FirstGroup plc 合作取得 South Western 鐵路專營權。英國運輸局於 2017 年 3 月批出該專營權後，我們已於 2017 年 8 月接管營運。South Western 鐵路是英國最大的鐵路網絡之一，全長 998 公里，設有 203 個車站，覆蓋倫敦和英格蘭西南部。自聯營公司接管專營權以來，服務多次受工業行動所影響，這些工業行動亦同時影響多個英國鐵路專營權。我們正盡力維持我們的鐵路服務，減低對乘客造成的相關不便。

北歐地區

按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。我們在瑞典經營三個重要鐵路業務，即斯德哥爾摩地鐵、MTR Express 及 Stockholm commuter rail（「Stockholms pendeltåg」）。

斯德哥爾摩地鐵於 2017 年的營運表現理想，營運表現和顧客滿意度均創下紀錄新高。總年度乘客量估計為 3.53 億人次，周日平均乘客量估計為 125 萬人次。

MTR Tech AB 為斯德哥爾摩地鐵提供列車維修服務，其表現亦令人滿意，並獲批合約為部分地鐵列車進行中期提升計劃。

港鐵的全資附屬公司 MTR Express (Sweden) AB 經營往來斯德哥爾摩與哥德堡的 MTR Express 城際鐵路服務，在營運和顧客服務方面亦表現出色，因而成為 2017 年瑞典品質指數（「Swedish Quality Index」）中的領先鐵路營運商。自 2016 年 12 月以來，列車班次已增至每周 104 班。雖然乘客量持續上升，但仍比原定預計為低，令附屬公司於

2017 年繼續錄得虧損。我們正致力繼續提供優質服務、加強市場推廣及利用自家會員計劃，以增加乘客量及減少虧損。

我們的全資附屬公司 MTR Pendeltågen AB 營運 Stockholms pendeltåg 服務，為期十年的營運專營權有效期至 2026 年 12 月，期滿後或可獲續期四年。該專營權包括由 Emtrain AB（與 EuroMaint Rail AB 各佔 50% 股權的聯營公司）提供列車維修服務。Stockholms pendeltåg 覆蓋大斯德哥爾摩地區，設有 53 個車站，路線全長 247 公里。Stockholms pendeltåg 的財務表現令人滿意。自接管營運專營權後，營運表現及顧客服務均有所改善。但由於在 2017 年 12 月實行新推出的行車時間表為營運帶來挑戰，導致服務酬金被委託方扣起。我們正在各範疇全力以赴，務求達致已承諾的服務水平。

澳洲鐵路業務

在墨爾本，公司佔 60% 股權的附屬公司 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.（「MTM」）經營全長 390 公里的墨爾本鐵路網絡。2017 年的營運表現令人滿意，準時度達 92%，而 2009 年接管專營權時的準時度為 87%。最初為期八年的專營權已於 2017 年 11 月結束，而 MTM 已於 2017 年 9 月獲維多利亞省政府批出為期七年的新專營權，期滿後或可獲續期三年。根據新的營運及維修協議，MTM 會致力進一步提升墨爾本的鐵路營運、資產維修及顧客服務，包括加密繁忙時段的班次、加強維修以改善鐵路基建及列車的可靠度、提升閉路電視鏡頭、提供更多乘客資訊及更清潔的列車和車站，以及創造更多就業機會。

在悉尼，SMNW 公私合營項目是悉尼地鐵的第一階段，港鐵參與的財團負責該項目的設計、建造、融資，以及未來的營運和維修服務。這條全長 36 公里的 SMNW 綫包括八個新建地鐵車站，及將五個現有車站提升至鐵路系統標準。車廠和車站的建造工程以及項目的營運前規劃工作正在進行中。首列列車已於 2017 年 9 月運抵悉尼，並正進行測試。悉尼地鐵未來階段的工作包括將地鐵服務擴展至中心商業區，最終能夠提供每兩分鐘一班的對開班次。

香港以外的增長

在拓展香港本土以外的市場方面，公司在開拓現有市場時，不單涵蓋現有業務，更發掘新機遇，例如鐵路相關的物業發展及公私合營項目，及爭取進入新市場的機會。

中國內地與澳門

港鐵已於 2016 年 11 月與北京市基礎設施投資有限公司（「京投」，京港地鐵公司的其中一個合作夥伴）及京港地鐵公司簽署合作框架協議，聯手進行北京地鐵四號綫和大興綫沿綫（包括南兆路車廠）現有車廠及若干車站上蓋物業綜合發展的前期可行性研究。2017 年 1 月，我們與京投簽署了合作意向書，將戰略合作範圍推展至北京的其他主要和鐵路有關的物業發展項目，以及其他鐵路項目的投資、建設及營運。

2017 年 11 月，公司與北京市大興區人民政府、京投和京港地鐵公司簽署合作意向書，聯手研究北京地鐵大興綫南延、南兆路車廠擴建及車廠上蓋綜合物業發展。

京港地鐵公司亦正在尋求北京其他鐵路發展機會，以進一步拓展其網絡。

2017 年 8 月，我們與成都軌道交通集團簽署了合作意向書，涉及地鐵、地鐵相關物業發展及地鐵人才培訓的戰略合作。目前，我們正在研究成都市的地鐵公私合營項目以及以地鐵為導向發展的機會。

在杭州，我們現正商討另一地鐵公私合營項目，並探討和地鐵有關的物業發展機會。

此外，憑藉公司在深圳和香港積累的經驗及往績，我們現正積極與粵港澳大灣區地方政府及其他機構進行討論，探討鐵路和車站及車廠周邊的物業發展機會。

在澳門，我們於 2016 年獲澳門特別行政區政府運輸基建辦公室批出服務合約，為全長 9.3 公里、設有 11 個車站的澳門輕軌系統氹仔線提供項目管理及技術援助。

國際

在英國，公司於 2017 年 12 月遞交了 Wales and Borders 鐵路專營權的標書，結果預計於 2018 年第二季公布。我們亦與中國鐵路總公司的聯屬公司廣深鐵路股份有限公司合作，入圍競逐英國 West Coast Partnership 鐵路專營權。獲批專營權的公司將自 2019 年 4 月起營運 West Coast Main Line 的鐵路服務，並以「影子營運商」的身份，就籌備及營運來往倫敦與伯明翰、預期於 2026 年開展的初期 High Speed Two 服務，向 High Speed Two Limited 及英國運輸局提供意見。有關的招標預計將於 2018 年第一季度開展。此外，我們正探索英國鐵路車站上蓋及周邊的物業發展機會。

在北歐地區，有見及挪威多個鐵路服務將會進行私營化，我們已於 2018 年 3 月遞交挪威 Traffic Package South（「Trafikkpakke Sør」）營運專營權的標書。此外，我們正在研究斯德哥爾摩鐵路車站上蓋及周邊的物業發展機會。

在澳洲，我們正在進展悉尼城市及西南鐵路綫（「SMCSW」）項目，該鐵路綫全長 30 公里，屬悉尼西北鐵路綫的延綫。新南威爾斯省交通運輸局（「TfNSW」）已經展開初期工程，預計該鐵路綫將於 2024 年通車。港鐵以及某些 SMNW 的投資者（「SMCSW 財團」）已於 2017 年 3 月向 TfNSW 遞交參與 SMCSW 項目的不具約束力的初步建議書。隨後，SMCSW 財團於 2017 年 12 月與 TfNSW 簽署了一份承諾書，SMCSW 財團將於 2018 年年底呈交有關交付及整合列車和系統，以及營運 SMCSW 綫的最新建議書。

作為進軍北美市場的一項試點，公司已於 2017 年 12 月取得競逐加拿大多倫多區域快綫項目（Toronto Regional Express Rail）的資格。該項目將會為現時以柴油推動的 GO Transit commuter system，改造為電氣化的鐵路網絡，為大多倫多區及咸美頓區提供服務。此項目（包括營運商）的招標程序預計於 2018 年稍後開始。

財務回顧

溢利與虧損

2017 年，集團的收入大幅增長 22.7%至 554.40 億港元，主要反映來自「天頌」、MTR Pendeltågen AB 自 2016 年 12 月專營權開始後接手 Stockholms pendeltåg 完整 12 個月的營運，以及 SMNW 公私合營項目的設計及建造工程增加所作出的貢獻。

經常性業務的經營利潤（即未計香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤）上升 4.3%至 176.77 億港元。該升幅主要由於集團的免稅店、車站商店及商場租金收入增長令香港車站商務及物業租賃業務的 EBITDA 增加，以及由於 SMNW 公私合營項目的設計及建造工程營運利潤入帳令中國內地及國際業務的 EBITDA

增加。惟部分升幅被香港客運業務的 EBITDA 下跌（主要由於員工成本上升及根據票價調整機制 2017/2018 年度的票價調整延後至 2018/2019 年度），以及「昂坪 360」的 EBITDA 下跌（由於昂坪纜車於 2017 年 1 月 9 日至 2017 年 6 月 4 日暫停服務以進行纜索更換工程）所抵銷。集團經常性業務的經營毛利率下跌 2.2 個百分點至 36.5%，主要由於中國內地及國際業務（其營運及維修業務的經營毛利率較低）的利潤貢獻上升，以及香港客運業務員工成本上升加上票價調整延後所致。若不包括公司在中國內地及國際的附屬公司，來自經常性業務的經營毛利率則下跌 0.6 個百分點至 53.3%。

香港物業發展利潤為 10.97 億港元，來自西鐵物業發展項目（主要包括「匯璽」、「匯璽 II」、「海之戀」、「海之戀·愛炫美」、「柏傲灣」、「全·城滙」及「朗屏 8 號」）的代理費收入、出售存貨單位及車位，以及結算已完成之物業發展項目的發展成本而錄得之進一步盈餘。

集團在中國內地物業發展的經營利潤在扣除與深圳市政府分享「天頌」發展項目利潤後為 23.14 億港元，主要來自交付佔「天頌」大部分的多層住宅單位所得的利潤入帳。

折舊及攤銷費用上升 17.6%至 48.55 億港元，主要由於觀塘綫延綫及南港島綫於 2016 年最後一季通車。由於增長的收入根據漸進比率內最高的 35%支付，每年向九鐵公司支付的非定額付款上升 8.2%至 19.33 億港元。

計入香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款後，未計利息及稅項前經營利潤因而增加 22.1%至 143.00 億港元。

利息及財務開支為 9.05 億港元，較 2016 年上升 47.9%，原因是自觀塘綫延綫及南港島綫於 2016 年年底通車後，有關的利息成本不再予資本化。投資物業重估收益為 63.14 億港元，主要反映收益率收縮（尤其是寫字樓方面）。來自八達通控股有限公司的應佔利潤減少 30.5%至 1.73 億港元。集團應佔其他聯營公司及合營公司的利潤為 3.21 億港元，較 2016 年增加 12.2%，主要由於京港地鐵公司收入改善以致集團應佔其利潤上升，惟部分增幅被 LOROL 在 2016 年 11 月專營權結束後的利潤貢獻減少所抵銷。

在扣除所得稅 33.18 億港元及非控股權益應佔利潤 5,600 萬港元後，2017 年公司股東應佔淨利潤上升 64.1%至 168.29 億港元。因此，每股盈利由 1.74 港元上升 62.6%至 2.83 港元。不包括投資物業重估（非現金會計調整），股東應佔基本利潤上升 11.3%至 105.15 億港元，每股基本盈利為 1.77 港元。在這個總額之中，集團經常性利潤下跌 3.8%至 85.80 億港元，而除稅後物業發展利潤則由 5.30 億港元上升至 19.35 億港元。2017 年來自基本業務的平均股東資金回報率為 6.7%，而 2016 年則為 5.9%。

財務狀況表

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產由 2016 年 12 月 31 日的 1,495.56 億港元增加 168.70 億港元至 2017 年 12 月 31 日的 1,664.26 億港元。

資產總值增加 64.28 億港元至 2,637.68 億港元，主要由於投資物業重估收益、現有香港鐵路網絡的設施更新及升級工程而令固定資產增加，以及主要因購買儲稅券而令應收帳項及其他應收款項增加。惟部分資產總值的增幅被因「天頌」利潤入帳後致使發展中物業減少，以及派發股息後現金結餘減少所抵銷。負債總額減少 104.42 億港元至 973.42 億港元，主要由於支付之前已計提的第二期特別股息，惟部分減幅被貸款總額增加所抵銷。集團的淨負債權益比率由 2016 年 12 月 31 日的 20.2%上升至 2017 年 12

月 31 日的 20.6%。如將黃竹坑站第二期涉及的地價（已於 2018 年 1 月支付）自現金結餘中扣取，集團於 2017 年 12 月 31 日的淨負債權益比率則為 23.7%。

流動現金

2017 年從經營活動產生的現金淨額增加 24.68 億港元至 196.03 億港元，主要反映了經營 EBITDA 上升及稅務付款減少。從物業發展項目收取的款項為 33.44 億港元，較 2016 年減少 20.59 億港元，主要由於 2016 年收取來自「天頌」發展項目的大量現金款項，部分減幅因 2017 年香港物業發展有較高的現金收入而被抵銷。計入其他現金款項收入 5.17 億港元（主要來自根據認股權計劃發行新股所得的款項及從八達通控股有限公司收到的股息），2017 年的現金收入淨額為 234.64 億港元。

集團的資本性開支總額為 85.23 億港元，其中 52.26 億港元用於購入香港現有鐵路及相關業務的資產、13.42 億港元用於支付與香港鐵路延綫項目有關的應付款項、11.27 億港元用於投資香港物業相關的業務，以及 8.28 億港元用於投資中國內地及海外附屬公司。資本性開支總額較 2016 年減少 34.16 億港元，主要由於 2016 年用於香港鐵路延綫項目的資本性開支較大。

集團亦根據與九鐵公司達成的服務經營權協議支付了 25.37 億港元的每年定額及非定額付款予九鐵公司，並向公司股東派付普通股息及有關高鐵香港段協議的第二期特別股息合共 153.58 億港元。計入集團向杭州地鐵五號綫的合營公司投放的 3.10 億港元現金投資及其他付款後，集團於 2017 年的現金流出總額為 275.00 億港元。

因此，未計融資前的現金流出淨額為 40.36 億港元。計入來自淨借貸的現金流入 14.94 億港元及匯率變動對外幣現金狀況的影響後，集團於 2017 年 12 月 31 日的現金結餘減少 19.36 億港元至 183.54 億港元。

人力資源

公司與其附屬公司於 2017 年 12 月 31 日在香港及香港以外地區分別僱用 17,524 和 10,781 名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用 15,317 名員工。公司的人手穩定，於 2017 年，香港的員工流失率在 4.5% 的低水平。

我們深信員工是港鐵最寶貴的資產。我們致力支持員工的個人成長及事業發展，以配合業務上不斷轉變的人力需求。為支持目前的營運需求及未來的業務發展，我們在香港、中國內地及國際各業務單位制定了完善的人力資源策略。我們悉心培育人才，發掘其潛能，並透過導師指導、職位輪調及海外工作等各種方式，配合其特定的發展需要。我們亦為員工提供全面的培訓及發展課程，於 2017 年內為每名香港員工提供平均 7.1 天的培訓。為了連繫員工和聽取他們的看法，公司於 2017 年舉辦了超過 7,800 場雙向員工溝通會，以收集意見和建議。

年內，我們在啟發、連繫及培育員工方面所作出的努力獲得數個獎項。在「Randstad Employer Brand Awards 2017」中，港鐵獲選為香港最具吸引力的僱主，不但連續五年位列前五名，更二度榮登榜首。公司憑藉人才招聘和管理方面的成就，亦在 Human Resources Magazine 舉辦的「Human Resources Asia Recruitment Awards 2017」中榮獲五個獎項。公司在香港管理專業協會舉辦的「最佳管理培訓及發展獎 2017」中獲頒兩項殊榮，肯定了公司在培育人才方面所作出的努力。

港鐵學院

作為鐵路管理及工程方面的卓越培訓中心，港鐵學院繼續發展，透過提供高質素的課程，將公司的鐵路專業知識由香港帶到中國內地及其他「一帶一路」國家。港鐵學院亦提供經評審課程和短期課程，為社會培育新一代的鐵路專才。2017年，逾1,000名來自香港及海外的學員修讀港鐵學院的課程。

港鐵學院在全球各地獲得的認可與日俱增，並為各國商業機構提供專業支持，例如 PT MRT Jakarta 正為興建印尼首個集體運輸系統而尋求港鐵學院的支援。2017年10月，港鐵與杭州市地鐵集團簽署意向協議書，將在杭州設立港鐵學院分校，以向鐵路行政人員及專業人士提供高質素的培訓課程，並進行鐵路運輸研究工作。我們正就有關規劃及詳細的合作安排進行討論。

展望

2017年，全球經濟加速增長，升勢預料會在2018年持續。香港的經濟亦有所改善，抵港旅客人數、零售業銷售額及出口均有所回升，這些趨勢將有可能在2018年延續。儘管如此，美國利率上升及地緣政治不明朗仍然值得關注。

經濟增長及訪港旅客人數回升，將帶動乘客量繼續增長，惠及我們的香港客運業務。由於2017/2018年度的票價調整機制調整幅度轉撥至2018/2019年度，2018年年中的票價調整亦將計入轉結自2017年的1.49%。倘若能夠與政府達成營運協議，我們期望高鐵香港段可於2018年第三季通車。車站商務及物業租賃業務將因應市況釐定新租金，但在正常的三年租賃周期內，要維持2015年取得的高水平租金並不容易。公司的廣告業務將取決於香港的經濟狀況。隨著「青衣城」2期開幕，我們繼續推展「日出康城」及大圍兩個新建商場項目。

2018年，香港物業發展利潤將取決於「日出康城」第四期發展項目「晉海」及「晉海II」能否獲發入伙紙，目前我們預計將於2018年年底獲發入伙紙。視乎市場情況，我們正計劃在未來12個月左右為四項物業發展項目進行招標，當中或包括何文田站第二期、「日出康城」第11期、黃竹坑站第三期、以及油塘通風大樓發展項目。以上的物業發展項目預計共可提供約4,200個住宅單位。

英國 South Western 鐵路專營權作出全年度貢獻及澳洲墨爾本都市鐵路服務專營權獲得續期，將為香港以外地區業務在2018年的財務表現帶來支持。為加快在中國內地和國際發展，我們正在爭取多個鐵路專營權的機會，同時評估鐵路相關的潛在物業發展項目。

最後，我衷心感謝全體港鐵同事在過去一年的貢獻。他們辛勤努力、追求卓越的精神，正是我們得以維持一貫優越表現的基石。

承董事局命
梁國權
行政總裁

香港，2018年3月8日

暫停辦理成員登記手續

2018 周年成員大會

公司成員登記冊將於 2018 年 5 月 10 日至 2018 年 5 月 16 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理股份過戶登記手續。凡擬出席公司於 2018 年 5 月 16 日舉行的周年成員大會並於會上發言及投票，所有過戶文件連同有關的股票必須在 2018 年 5 月 9 日下午 4 時 30 分（香港時間）或之前送達公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司辦理登記，地址為香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 17 樓 1712 至 1716 室。

2017 年度末期股息

公司成員登記冊將於 2018 年 5 月 23 日至 2018 年 5 月 28 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理股份過戶登記手續。為符合收取建議的 2017 年度末期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在 2018 年 5 月 21 日下午 4 時 30 分（香港時間）或之前送達公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司(地址見上文)辦理登記。建議的 2017 年度末期股息（附有以股代息的選擇（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）），預計於 2018 年 7 月 11 日派發予於 2018 年 5 月 28 日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

於本公告日期：

*董事局成員：馬時亨教授(主席)**、梁國權(行政總裁)、包立賢*、陳黃穗博士*、陳阮德徽博士*、鄭海泉*、周永健*、方正博士*、關育材*、劉炳章*、李李嘉麗*、文禮信*、石禮謙*、鄧國斌*、黃子欣博士*、周元*、劉怡翔(財經事務及庫務局局長)**、運輸及房屋局局長(陳帆)**、發展局常任秘書長(工務)(韓志強)**及運輸署署長(陳美寶)***

執行總監會成員：梁國權、金澤培、鄭惠貞、張少華、顏永文、許亮華、劉天成、馬琳、蘇家碧、鄧智輝、黃唯銘及楊美珍

** 獨立非執行董事*

*** 非執行董事*

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。

關於港鐵公司

港鐵公司在安全、可靠程度、顧客服務和成本效益之表現卓越，被公認為全球首屈一指的鐵路系統。港鐵植根香港，共營運十條客運鐵路綫、一個輕鐵網絡及一條高速的機場快綫，每周日的總乘客量約 560 萬人次。公司在中國內地、英國、瑞典及澳洲營運的鐵路綫，每天服務的乘客亦達 560 萬人次。此外，港鐵公司在世界各地參與鐵路建造項目，以及提供顧問及承包服務。港鐵公司運用在鐵路方面的專業知識，參與發展與鐵路相關的住宅及商業物業項目，並提供物業管理、商場租賃及管理、車廂及車站內的廣告媒體和電訊服務。

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽 www.mtr.com.hk。