

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



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 2018 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	538.70 億港元	上升 11.2%
中國內地的物業發展業務收入	0.60 億港元	下跌 99.1%
集團總收入	539.30 億港元	下跌 2.7%
- 除稅後公司股東應佔利潤：		
經常性業務利潤	90.20 億港元	上升 5.1%
基本業務利潤	112.63 億港元	上升 7.1%
計入投資物業重估後利潤	160.08 億港元	下跌 4.9%
- 建議末期普通股息每股 0.95 港元（可選擇以股代息）；全年普通股息合共每股 1.20 港元，上升 7.1%		

香港業務

- 廣州—深圳—香港高速鐵路（香港段）（「高速鐵路（香港段）」）於 2018 年 9 月 23 日成功通車，為香港鐵路運輸及其與中國內地的聯繫開啟了新篇章
- 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於 99.9% 的世界級水平
- 香港車站商務及物業的租賃業務分別增長 6.8% 及 3.0%
- 物業發展利潤主要來自「日出康城」第四期「晉海」及「晉海 II」。已於年內批出三項物業發展項目
- 沙田至中環綫項目繼續取得進展。公司繼續與調查委員會合作，而調查委員會的中期報告已於 2019 年 2 月 25 日提交行政長官
- 就《鐵路發展策略 2014》的五個新項目向政府提供進一步資料

中國內地及國際業務

- 鐵路業務有不同表現，歐洲業務面對嚴峻挑戰，而其他業務表現則符合或超出預期
- 集團獲批澳門輕軌系統氹仔線的營運及維護服務合約
- 就英國 West Coast Partnership 鐵路專營權遞交了標書

展望

- 儘管經濟存在不明朗因素，但都市化及環保意識的持續增長趨勢將為我們的鐵路業務提供有力支持和帶來發展機遇
- 持續的經濟增長和高速鐵路（香港段）的全年貢獻將推動乘客量的增長
- 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，集團仍在努力解決在歐洲所面對的挑戰
- 視乎市場情況，公司計劃在未來 12 個月左右為三項合共可提供約 4,500 個住宅單位的物業發展項目進行招標

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2018 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	
	2018 年	2017 年
香港客運業務收入	19,490	18,201
香港車站商務收入	6,458	5,975
香港物業租賃及管理業務收入	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	20,877	17,194
其他業務收入	1,990	2,174
	53,870	48,444
中國內地的物業發展收入	60	6,996
	53,930	55,440
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(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	(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	(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	(323)	(332)
	(35,027)	(30,767)
中國內地的物業發展開支	(35)	(4,682)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(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	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	(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	(1,074)	(905)

	截至 12 月 31 日止年度	
	2018 年	2017 年
投資物業重估	4,745	6,314
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損	658	494
除稅前利潤	18,481	20,203
所得稅	(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：		
- 基本	2.64 港元	2.83 港元
- 攤薄	2.64 港元	2.82 港元

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2018 年	2017 年
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）：		
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

	截至 12 月 31 日止年度	
	2018 年	2017 年
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

綜合財務狀況表（百萬港元）

	於 2018 年 12 月 31 日	於 2017 年 12 月 31 日
資產		
固定資產		
- 投資物業	82,676	77,086
- 其他物業、機器及設備	102,776	102,889
- 服務經營權資產	30,473	29,797
	215,925	209,772
物業管理權	26	26
商譽	58	63
發展中物業	14,840	14,810
遞延開支	1,878	710
聯營公司及合營公司權益	8,756	6,838
遞延稅項資產	121	69
證券投資	294	443
待售物業	1,369	1,347
財務衍生工具資產	61	168
存料與備料	1,673	1,540
應收帳項及其他應收款項	9,576	7,058
應收關連人士款項	2,088	2,570
現金、銀行結餘及存款	18,022	18,354
	274,687	263,768
負債		
銀行透支	-	4
短期貸款	4,424	325
應付帳項及其他應付款項	25,947	28,166
本期所得稅	1,161	1,080
應付關連人士款項	2,676	2,226
貸款及其他債務	35,781	41,714
服務經營權負債	10,409	10,470
財務衍生工具負債	545	451
非控股權益持有者貸款	146	146
遞延稅項負債	12,979	12,760
	94,068	97,342

	於 2018 年 12 月 31 日	於 2017 年 12 月 31 日
淨資產	180,619	166,426
股本及儲備		
股本	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

附註：

1. 核數師報告

截至 2018 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 2018 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 2019 年 3 月 7 日獲授權發布。

本年度業績之初步公告所載有關截至 2018 年 12 月 31 日及 2017 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料，並不構成公司於該等財政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 2017 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 2018 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匯報。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》（「HKFRSs」）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 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 2(a)及(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 日的財務資產之計量基準及賬面金額。

《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，但沒有應用於集團以公允價值計量的財務資產。

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，則實處於單一時點（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，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，比較資料未經重列，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。

集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的任何新訂準則或詮釋。

3. 保留溢利

截至 2018 年 12 月 31 日止及截至 2017 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2018 年 1 月 1 日結餘	110,697
公司股東應佔年內利潤	16,008
年內其他全面收益	(348)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(9)
宣派及批准股息	(6,749)
於 2018 年 12 月 31 日結餘	119,599

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
歸屬及沒收行政人員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	110,697

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	
	2018 年	2017 年
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	139	535
其他費用及雜項研究	(45)	(47)
	2,574	1,097

5. 所得稅

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2018 年	2017 年
本期稅項		
- 香港	1,933	1,305
- 香港以外	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

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2018 年	2017 年
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
	<u>136</u>	<u>410</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>2,325</u>	<u>3,318</u>
應佔聯營公司及合營公司稅項支出	<u>270</u>	<u>214</u>

截至 2018 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%（2017 年：16.5%）計算。香港以外附屬公司的年內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）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，而在香港以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。

有關公司購買儲稅券之詳情請參閱本公告附註 11A。

6. 股息

董事局建議派發末期股息每股 0.95 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（附有以股代息的選擇），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。

7. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2018 年 12 月 31 日止年度的股東應佔利潤 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，合共 6,056,590,679 股（2017 年：5,949,116,555 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2018 年 12 月 31 日止年度的股東應佔利潤 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，合共 6,065,901,819 股（2017 年：5,961,311,602 股）計算。

若根據來自基本業務的公司股東應佔利潤 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）。

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（加上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、廣深港高速鐵路（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 2018 年	2017 年	截至 12 月 31 日止年度 2018 年	2017 年
香港客運業務	19,490	18,201	1,985	1,656
香港車站商務	6,458	5,975	5,025	4,722
香港物業租賃及管理業務	5,055	4,900	4,225	4,082
中國內地及國際的鐵路、物業 租賃及管理業務	20,877	17,194	722	814
中國內地的物業發展	60	6,996	25	2,314
其他業務	1,990	2,174	(81)	(53)
	53,930	55,440	11,901	13,535
香港物業發展			2,574	1,097
項目研究及業務發展開支			(323)	(332)
			14,152	14,300

百萬港元	收入		利潤貢獻	
	截至 12 月 31 日止年度 2018 年	2017 年	截至 12 月 31 日止年度 2018 年	2017 年
利息及財務開支			(1,074)	(905)
投資物業重估			4,745	6,314
應佔聯營公司及合營公司利潤 或虧損			658	494
所得稅			(2,325)	(3,318)
年內利潤			16,156	16,885

百萬港元	資產		負債	
	於 12 月 31 日		於 12 月 31 日	
	2018 年	2017 年	2018 年	2017 年
香港客運業務	125,834	124,218	21,368	19,711
香港車站商務	2,634	2,412	2,270	3,242
香港物業租賃及管理業務	82,844	77,536	2,278	2,091
中國內地及國際的鐵路、物業 租賃及管理業務	22,064	19,330	7,818	7,853
中國內地的物業發展	4,821	5,921	920	1,217
其他業務	5,314	4,607	2,117	2,201
香港物業發展	17,982	16,403	5,498	8,433
	261,493	250,427	42,269	44,748
不予分類的資產／負債	13,194	13,341	51,799	52,594
總額	274,687	263,768	94,068	97,342

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 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益約 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、聯營公司及合營公司權益）按區域分佈的資料。集團以外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 截至 12 月 31 日止年度		指定非流動資產 截至 12 月 31 日止年度	
	2018 年	2017 年	2018 年	2017 年
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

9. 建設鐵路工程

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。根據於 2018 年 6 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 2019 年 3 月 31 日。截至 2018 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（2017 年：無）。

10. 由香港特區政府委託的鐵路建造工程

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 10A(c)(iv)），但截至年報發表之日期，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 10A(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 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：

- 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 10A(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 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。

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。自向香港特區政府提交最新估計數後，本公司一直與香港特區政府聯絡，以協助他們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。

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）。

11. 應收及應付帳項

A 於 2018 年 12 月 31 日，集團的應收帳項及其他應收款項為 95.76 億港元（2017 年：70.58 億港元），其中應收帳項為 32.17 億港元（2017 年：28.06 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 2018 年 12 月 31 日，4.10 億港元（2017 年：4.84 億港元）已逾期未付，當中 1.35 億港元（2017 年：1.25 億港元）已逾期超過 30 日。

於 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，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 年內分別購買合共 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。集團並無就上述的評稅／額外評稅通知書於截至 2017 年及 2018 年 12 月 31 日止年度內作額外稅務撥備。

B 於 2018 年 12 月 31 日，應付帳項及其他應付款項為 259.47 億港元（2017 年：281.66 億港元），其中應付帳項及應計費用為 185.25 億港元（2017 年：246.87 億港元）。於 2018 年 12 月 31 日，61.52 億港元（2017 年：112.74 億港元）為即期或於 30 日內到期的款項，而餘下款項則仍未到期繳付。

12. 買賣或贖回上市證券

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，截至 2018 年 12 月 31 日止年度內，行政人員股份獎勵計劃的受托人根據行政人員股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯合交易所購入共 5,351,600 股公司普通股份，總代價為約 2.39 億港元。

13. 集團資產押記

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 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

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 萬澳元的銀行存款為一項總額 720 萬澳元的銀行擔保提供抵押。

除上述披露外，集團於 2018 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 2019 年 5 月 22 日舉行周年成員大會。有關周年成員大會的詳情，請參閱預計大約於 2019 年 4 月 11 日刊發的周年成員大會通告。

15. 公司管治

在截至 2018 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 2019 年 4 月中向股東寄發，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	
	2018 年	2017 年
在香港的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	1,670.0	1,637.9
- 過境服務	117.4	112.5
- 高速鐵路（香港段）	5.3	-
- 機場快綫	17.7	16.6
- 輕鐵及巴士	230.4	229.2
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,862	4,772
- 過境服務（每日）	321.8	308.4
- 高速鐵路（香港段）（每日） [#]	53.0	-
- 機場快綫（每日）	48.5	45.5
- 輕鐵及巴士（周日）	652.9	649.2
[#] 2018 年 9 月 23 日至 2018 年 12 月 31 日之平均		
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收入百分率（「經營毛利率」）		
- 不包括中國內地及國際附屬公司	54.5 %	53.5%
- 包括中國內地及國際附屬公司	35.0 %	36.1%

管理層回顧及展望

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，即強化及拓展香港業務、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的準時程度均維持於 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。按照乘客車程的準時程度衡量，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。

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多個鐵路專營權以及鐵路相關物業發展機會。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 年並沒重覆。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		增/ (減)
	2018 年	2017 年	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車費收入概述如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增/ (減)
	2018 年	2017 年	百分率
車費收入			
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
車費總收入	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 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的準時程度均維持於 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、長達 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%，但乘客車程的準時程度，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述如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增/ (減) 百分率
	2018 年	2017 年	
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

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 年	2017 年	
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，主要由於租金按現有租約調升，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%。「朗城匯」（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 平方米的黃竹坑站商場落成（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 DRIVENxDESIGN 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 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。

工程造價

政府負責沙田至中環綫的融資，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，已有五輛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。在荃灣綫及港島綫，信號系統的動態界面測試取得良好進展。

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 10 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，為顧客建議港鐵路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%。我們正在推展三個分別位於「日出康城」、大圍及黃竹坑的新建商場項目。

「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達 683 萬人次。

	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
截至12月31日止年度 百萬港元									
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		
			增/(減)
百萬港元	2018	2017	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		
			增/(減)
百萬港元	2018	2017	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。隨著獲得施工許可證，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)此項殊榮。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 月首次完成全長 36 公里、由 Tallawong 站至 Chatswood 站的全綫測試。

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測試及通車前的試運行、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諒解備忘錄，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諒解備忘錄，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，透過與工作表現掛勾的薪酬檢討機制、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於 2019 年入帳，現將視乎建築進度而定。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。

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。

承董事局命
梁國權
行政總裁

香港，2019 年 3 月 7 日

暫停辦理成員登記手續

2019 周年成員大會

公司成員登記冊將於 2019 年 5 月 16 日至 2019 年 5 月 22 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理公司的股份過戶登記手續。凡擬出席公司於 2019 年 5 月 22 日舉行的周年成員大會並於會上發言及投票，所有填妥之股份過戶文件連同有關的股票必須在 2019 年 5 月 15 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，其地址為香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 17 樓 1712 至 1716 室。

2018 年度末期股息

公司成員登記冊將於 2019 年 5 月 28 日至 2019 年 5 月 31 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理公司的股份過戶登記手續。為符合收取建議的 2018 年度末期股息的資格，所有填妥之股份過戶文件連同有關的股票必須在 2019 年 5 月 27 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（地址見上文）。建議的 2018 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 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。

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)、歐陽伯權**、包立賢*、陳黃穗博士*、陳阮德徽博士*、鄭海泉*、周永健博士*、方正博士*、關育材*、劉炳章*、李慧敏*、李李嘉麗*、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）（林世雄）**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、顏永文、許亮華、劉天成、馬琳、蘇家碧、鄧智輝及楊美珍

* 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。