

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 2016 年 12 月 31 日止年度
經審核業績公告
末期股息及第二次特別股息 -
截止過戶日期、記錄日期及支付日期**

摘要

財務

- | | | |
|---|------------|----------|
| - 集團總收入 | 451.89 億港元 | 上升 8.4% |
| - 除稅後公司股東應佔利潤： | | |
| 經常性業務利潤 | 89.16 億港元 | 上升 4.1% |
| 計入投資物業重估後利潤 | 102.54 億港元 | 下跌 21.1% |
| - 建議末期普通股息每股 0.82 港元（可選擇以股代息）；全年普通股息合共每股 1.07 港元（不包括根據高鐵香港段協議下第一期每股 2.20 港元的特別股息） | | |

香港業務

- 觀塘綫延綫及南港島綫（東段）於 2016 年通車，連接全港 18 區
- 列車服務準時程度維持於世界級 99.9%的水平，鐵路服務可靠度更是自 2007 年與九廣鐵路公司鐵路合併以來取得的最佳表現
- 和政府同意提前進行票價調整機制的聯合檢討。現正就此次檢討進行磋商
- 「日出康城」第十期及何文田站第一期的項目招標已於 2016 年批出。黃竹坑站第一期發展項目亦於 2017 年 2 月批出
- 「港鐵學院」於 2016 年 11 月成立
- 首份《鐵路發展策略 2014》下屯門南延綫的建議書已於 2016 年 12 月提交

中國內地及國際業務

- 於 2016 年 12 月，開始北京地鐵十六號綫第一期營運服務及展開 Stockholms pendeltåg 專營權
- 深圳「天頌」第一批單位之物業發展利潤已於 2016 年入帳
- 已就英國和瑞典的新專營權及就延長澳洲墨爾本都市鐵路專營權提交三份計劃書，並就英國及杭州另外兩個專營權持續進行磋商

展望

- 觀塘綫延綫及南港島綫（東段）通車後將對乘客量有利好影響，然而亦將使相關的折舊和利息支出增加
- 「青衣城」及「德福廣場」二期的商場擴建部分計劃於 2017 年下半年開幕
- 計劃於 2017 年年中如期交付深圳「天頌」項目的多層住宅單位
- 在未來 12 個月左右，視乎市場情況，公司計劃就六個位於香港的物業發展項目招標，及作為九鐵公司代理人，就錦上路站地塊第一期項目招標

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2016 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	
	2016 年	2015 年
香港客運業務收入	17,655	16,916
香港車站商務收入	5,544	5,380
香港物業租賃及管理業務收入	4,741	4,533
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	13,478	12,572
中國內地的物業發展附屬公司收入	1,348	-
其他業務收入	2,423	2,300
	45,189	41,701
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(5,191)	(4,906)
- 水電費用	(1,511)	(1,482)
- 營運鐵路的地租及差餉	(149)	(231)
- 耗用的存料與備料	(538)	(557)
- 保養及相關工程	(1,379)	(1,324)
- 鐵路配套服務	(277)	(274)
- 一般及行政開支	(659)	(610)
- 其他費用	(318)	(318)
	(10,022)	(9,702)
香港車站商務開支	(532)	(550)
香港物業租賃及管理業務開支	(811)	(865)
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	(12,890)	(11,846)
中國內地的物業發展附屬公司開支	(982)	(140)
其他業務開支	(2,278)	(2,174)
項目研究及業務發展開支	(361)	(304)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(27,876)	(25,581)
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	16,947	16,260
- 來自中國內地物業發展	366	(140)
	17,313	16,120
香港物業發展利潤	311	2,891
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	17,624	19,011
折舊及攤銷	(4,127)	(3,849)
每年非定額付款	(1,787)	(1,649)
未計利息及財務開支前經營利潤	11,710	13,513
利息及財務開支	(612)	(599)
投資物業重估	808	2,100

	截至 12 月 31 日止年度	
	2016 年	2015 年
應佔聯營公司利潤或虧損	535	361
除稅前利潤	12,441	15,375
所得稅	(2,093)	(2,237)
年內利潤	10,348	13,138
下列人士應佔：		
- 公司股東	10,254	12,994
- 非控股權益	94	144
年內利潤	10,348	13,138
公司股東應佔年內利潤：		
- 來自未計及物業發展利潤前基本業務	8,916	8,565
- 來自物業發展	530	2,329
- 來自基本業務	9,446	10,894
- 來自投資物業重估	808	2,100
	10,254	12,994
每股盈利：		
- 基本	1.74 港元	2.22 港元
- 攤薄	1.74 港元	2.22 港元

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2016 年	2015 年
年內利潤	10,348	13,138
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	131	271
- 重新計量界定福利計劃淨負債	123	(580)
	254	(309)
其後可能重新分類至損益的項目：		
- 折算的匯兌差額：		
- 海外附屬公司及聯營公司財務報表	(856)	(570)
- 非控股權益	(7)	(28)
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	375	(134)
	(488)	(732)
	(234)	(1,041)
年內全面收益總額	10,114	12,097

	截至 12 月 31 日止年度	
	2016 年	2015 年
下列人士應佔：		
- 公司股東	10,027	11,981
- 非控股權益	87	116
年內全面收益總額	10,114	12,097

綜合財務狀況表（百萬港元）

	於 2016 年 12 月 31 日	於 2015 年 12 月 31 日
資產		
固定資產		
- 投資物業	70,060	68,388
- 其他物業、機器及設備	103,613	79,576
- 服務經營權資產	28,269	27,755
	201,942	175,719
物業管理權	27	28
商譽	57	-
在建鐵路工程	-	19,064
發展中物業	17,484	17,983
遞延開支	463	288
聯營公司權益	7,015	5,912
遞延稅項資產	25	91
證券投資	370	336
待售物業	1,394	1,139
財務衍生工具資產	183	81
存料與備料	1,484	1,373
應收帳項、按金及預付款項	4,073	5,135
應收關連人士款項	2,171	1,636
應收稅項	362	-
現金、銀行結餘及存款	20,290	12,318
	257,340	241,103
負債		
銀行透支	-	50
短期貸款	1,350	1,599
應付帳項及應計費用	30,896	22,860
本期所得稅	123	953
工程合約保證金	1,012	994
應付關連人士款項	11,783	1,858
貸款及其他債務	38,589	19,162
服務經營權負債	10,507	10,564
財務衍生工具負債	569	830
非控股權益持有者貸款	109	110
遞延收益	721	743

	於 2016 年 12 月 31 日	於 2015 年 12 月 31 日
遞延稅項負債	12,125	11,209
	107,784	70,932
淨資產	149,556	170,171
股本及儲備		
股本	47,929	46,317
為股份獎勵計劃而持有的股份	(227)	(151)
其他儲備	101,759	123,889
公司股東應佔總權益	149,461	170,055
非控股權益	95	116
總權益	149,556	170,171

附註：

1. 核數師報告

截至 2016 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 2016 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

本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 2017 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 2016 年 12 月 31 日及 2015 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料，並不構成本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：

- 根據香港《公司條例》第 662(3)條及附表 6 第 3 部，本公司已將截至 2015 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 2016 年 12 月 31 日止年度的帳項。

- 本公司核數師畢馬威會計師事務所已對集團該兩年度的帳項作出匯報。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》（「HKFRS」）及香港公認會計準則編製。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。其中下列的修訂與集團的財務帳項有關：

- HKFRSs 修訂「HKFRS 2012至2014年週期之年度改進」
- HKFRS 11 修訂「收購合營業務權益之會計處理」
- HKAS 1 修訂「披露計劃」
- HKAS 16 及 38 修訂「澄清可接受之折舊及攤銷方法」

於本會計期間採納該等修訂對集團的綜合帳項並無影響。

3. 保留溢利

截至2016年12月31日止及2015年12月31日止年度的保留溢利變動如下：

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
沒收的股份獎勵計劃股份	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>

百萬港元	
於2015年1月1日結餘	114,863
公司股東應佔年內利潤	12,994
年內其他全面收益	(580)
沒收的僱員認股權	1
宣派及批准股息	(6,134)
於2015年12月31日結餘	<u>121,144</u>

4. 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至12月31日止年度	
	2016年	2015年
分佔物業發展所得的盈餘	270	2,898
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	48	30
其他費用扣除雜項收入的淨額	(90)	(37)
	<u>311</u>	<u>2,891</u>

5. 所得稅

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2016 年	2015 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	989	1,791
- 中國內地及海外稅項	326	190
	<u>1,315</u>	<u>1,981</u>
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(75)	(23)
	<u>1,240</u>	<u>1,958</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	49	(36)
- 超過相關折舊的折舊免稅額	771	435
- 撥備及其他	33	(120)
	<u>853</u>	<u>279</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>2,093</u>	<u>2,237</u>
應佔聯營公司稅項支出	<u>141</u>	<u>121</u>

截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，香港利得稅的本期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%（2015 年：16.5%）計算。中國內地及海外附屬公司的本期稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

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%（2015 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 0.82 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及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 2016 年度末期股息（附有以股代息的選擇），預計於 2017 年 7 月 12 日派發予於 2017 年 5 月 26 日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

董事局亦宣布第二次特別股息（此詞彙與公司於 2016 年 1 月 7 日刊發的通函具相同涵義）每股 2.20 港元，預計在同一時間與 2016 年度末期股息一起派發，第二次特別股息將不設以股代息的選擇。

7. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2016 年 12 月 31 日止年度的股東應佔利潤 102.54 億港元（2015 年：129.94 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 5,878,480,682 股（2015 年：5,840,842,013 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2016 年 12 月 31 日止年度的股東應佔利潤 102.54 億港元（2015 年：129.94 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 5,892,940,736 股（2015 年：5,855,204,923 股）計算。

若根據來自基本業務的公司股東應佔利潤 94.46 億港元（2015 年：108.94 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利分別為 1.61 港元（2015 年：1.87 港元）及 1.60 港元（2015 年：1.86 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、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	營業額		利潤貢獻	
	截至 12 月 31 日止年度 2016 年	2015 年	截至 12 月 31 日止年度 2016 年	2015 年
香港客運業務	17,655	16,916	2,572	2,493
香港車站商務	5,544	5,380	4,362	4,230
香港物業租賃及管理業務	4,741	4,533	3,912	3,650

百萬港元	營業額		利潤貢獻	
	截至 12 月 31 日止年度 2016 年	2015 年	截至 12 月 31 日止年度 2016 年	2015 年
中國內地及國際的鐵路、物業 租賃及管理業務	13,478	12,572	468	633
中國內地的物業發展	1,348	-	366	(140)
其他業務	2,423	2,300	80	60
	45,189	41,701	11,760	10,926
香港物業發展			311	2,891
項目研究及業務發展開支			(361)	(304)
			11,710	13,513
利息及財務開支			(612)	(599)
投資物業重估			808	2,100
應佔聯營公司利潤或虧損			535	361
所得稅			(2,093)	(2,237)
年內利潤			10,348	13,138

百萬港元	資產		負債	
	於 12 月 31 日 2016 年	2015 年	於 12 月 31 日 2016 年	2015 年
香港客運業務	123,739	116,952	34,705	20,845
香港車站商務	2,358	2,239	2,989	1,996
香港物業租賃及管理業務	70,487	68,795	2,005	1,858
中國內地及國際的鐵路、物業 租賃及管理業務	16,545	15,986	7,389	7,790
中國內地的物業發展	10,570	8,956	7,267	5,689
其他業務	4,132	3,381	2,019	1,805
香港物業發展	16,087	17,392	2,339	1,289
	243,918	233,701	58,713	41,272
不予分類的資產／負債	13,422	7,402	49,071	29,660
總額	257,340	241,103	107,784	70,932

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

截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，一名（2015 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 14.38%（2015 年：17.17%）。

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、遞延開支及聯營公司權益）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、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 於 12 月 31 日	
	2016 年	2015 年	2016 年	2015 年
香港（所屬地）	30,246	29,070	210,120	201,258
澳洲	8,641	8,248	355	305
中國內地	2,176	850	15,702	16,590
瑞典	2,952	2,792	719	750
英國	1,086	730	92	91
其他國家	88	11	-	-
	14,943	12,631	16,868	17,736
	45,189	41,701	226,988	218,994

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 2016 年 12 月 31 日止年度內，公司根據還款機制確認並預付了本金 4,800 萬港元及利息 1,800 萬港元予香港特區政府（2015 年：本金 1.42 億港元及利息 4,400 萬港元）。

截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，西營盤站奇靈里出入口於 2016 年 3 月 27 日啟用。於 2016 年 12 月 31 日，公司就有關項目並無已批准但未完成合約承擔（2015 年：2,500 萬港元）。

B. 南港島綫（東段）項目

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

於 2016 年 12 月 31 日，項目造價估算由 169 億港元修訂至 172 億港元（未計算 10 億港元的資本化利息支出）。

於 2016 年 12 月 31 日，公司就此項目的累計開支為 176 億港元（2015 年：137 億港元）。截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，隨着南港島綫（東段）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。於 2016 年 12 月 31 日，公司就有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為 4 億港元（2015 年：9 億港元）。

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。

於 2016 年 12 月 31 日，項目造價估算由 72 億港元修訂至 69 億港元（未計算 3 億港元的資本化利息支出）。

於 2016 年 12 月 31 日，公司就此項目的累計開支為 68 億港元（2015 年：53 億港元）。截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，隨着觀塘綫延綫於 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。於 2016 年 12 月 31 日，公司就有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為 400 萬港元（2015 年：2 億港元）。

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

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。

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 2016 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」）。

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（受限於根據附註 10A(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）。第一期股息將於高鐵香港段協議成無條件及生效後的合理時間內以現金支付（第一期股息已於 2016 年 7 月 13 日支付），第二期股息將於其後大約 12 個月（預期於 2017 年下半年）以現金支付。特別股息將不設以股代息選擇；
- (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。

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(vi)段更具體說明），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 2016 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）。

截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，項目管理收入 8.11 億港元（2015 年：8.23 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

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。

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較原先估算的 73.50 億港元超出 12.74 億港元（包含備用資金）。於 2016 年 2 月，公司已通知香港特區政府超支估算將會調整至 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。香港特區政府於 2017 年向立法會工務小組委員會提交額外撥款申請之前，已於 2016 年 12 月就該額外撥款要求，諮詢立法會交通事務委員會轄下之鐵路事宜小組委員會。

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 2016 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。

於 2014 年 5 月，公司就東西走廊以及南北走廊完工期的延誤事宜已通知香港特區政府。沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。東西走廊土瓜灣站工地的考古發現，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，東西走廊的完工日期預期為 2019 年年中。至於南北走廊，公司早前已公布 6 個月的工程延誤是由幾項外在因素造成，包括預期第三方對會展站部分工地的延遲移交。公司亦表示若工地移交有任何比之前已公布之外出現進一步延誤，南北走廊的落成日期亦將進一步押後。現在，由於另一名第三方承辦商因延遲移交灣仔北的工地和工地上有委託工程尚未完成，令南北走廊的完工期會出現額外 3 個月的延誤（即預期延誤合共 9 個月）。然而，南北走廊的完工期仍以 2021 年為目標。若任何第三方在移交工地、或所移交的工地有尚未完成的工序而再出現進一步的延誤，可能會導致南北走廊的落成日期進一步押後。

關於沙中綫委託協議，考慮到持續的困難和挑戰（包括上述的因素），公司認為沙中綫委託協議的造價估算將需要顯著上調以顧及(i) 早前就土瓜灣站工地考古發現時曾公布的額外 41 億港元、(ii) 會展站工地延遲移交、(iii) 會展站早前未預計的車站上蓋相關的地基工程、(iv) 另一名第三方承辦商因延遲移交灣仔北的工地和工地上有委託工程尚未完成、以及 (v) 其他因素例如香港建築業勞動力供應短缺。公司已知會香港特區政府，公司會就此進行一項詳細的評估，以檢討沙中綫委託協議有關項目的造價估算。

由於工程複雜，而上述部分問題當中的不確定因素仍然存在，加上南北走廊現只完成了 45.4%，此評估只能於 2017 年下半年完成，之後公司將正式向香港特區政府提交檢討結果。

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。

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 2016 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，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）。

截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，項目管理收入 9.79 億港元（2015 年：9.13 億港元）已在綜合損益表中確認。此外，截至 2016 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 15.97 億港元（2015 年：14.42 億港元）。於 2016 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 13.59 億港元（2015 年：9.84 億港元）。

11. 應收及應付帳項

A 於 2016 年 12 月 31 日，集團的應收帳項、按金及預付款項為 40.73 億港元（2015 年：51.35 億港元），其中應收帳項為 29.02 億港元（2015 年：42.83 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 2016 年 12 月 31 日，5.40 億港元（2015 年：4.67 億港元）已逾期未付，當中 1.10 億港元（2015 年：7,900 萬港元）已逾期超過 30 日。

B 於 2016 年 12 月 31 日，應付帳項及應計費用為 308.96 億港元（2015 年：228.60 億港元）。於 2016 年 12 月 31 日，50.00 億港元（2015 年：40.98 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

於截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。然而，於截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，2014 股份獎勵計劃的受托人根據 2014 股份獎勵計劃的規則及信托契約條款，以約 9,900 萬港元（2015 年：1.50 億港元）在香港聯合交易所購入合共 2,588,350 普通股（2015 年：4,029,200 普通股）公司股份。

13. 集團資產押記

於 2016 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 27.34 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，集團於 2016 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

公司現擬於 2017 年 5 月 17 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 2017 年 4 月 7 日刊發的周年成員大會通告。

15. 公司管治

在截至 2016 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 2017 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	
	2016 年	2015 年
在香港的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	1,586.5	1,577.5
- 過境服務	113.3	114.2
- 機場快綫	16.1	15.7
- 輕鐵及巴士	229.1	226.7
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,608	4,577
- 過境服務（每日）	309.5	313.0
- 機場快綫（每日）	44.1	43.1
- 輕鐵及巴士（周日）	644.7	637.4
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前 經營利潤佔營業額百分率（經營毛利率）		
- 不包括中國內地及國際附屬公司	53.9%	53.3%
- 包括中國內地及國際附屬公司	38.3%	38.7%

管理層回顧及展望

港鐵在 2016 年碩果纍纍，成就斐然。由第一季廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）獲通過撥款，以至最後一季，香港和北京分別有兩條及一條新鐵路綫開通、以及接手營運瑞典 Stockholm commuter rail（「Stockholms pendeltåg」）專營權等，港鐵於年內創造了多項重要里程碑。其中，港鐵於 11 月成立港鐵學院，標誌著公司就建立國際培訓中心以培育鐵路相關專才的願景邁出了重要一步。

港鐵取得上述重要成就的同時，繼續在香港提供世界級的服務，其中重鐵網絡於 2016 年的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%。自 2007 年與九廣鐵路公司（「九鐵公司」）合併以來，雖然乘客量增加了 31.0%，但於 2016 年的鐵路服務可靠度是自合併以來表現最佳的一年。

雖然受到經濟增長全面放緩影響，但香港業務的表現合理。香港客運業務方面，乘客量增長 0.5%，較過去五年平均年增長 2.4%遜色，而票價已根據票價調整機制作出調整。按照公司營運協議的規定，票價調整機制一般每隔五年檢討一次，原定的下一次檢討本應於 2018 年 6 月實施，但港鐵和政府於 2016 年 4 月同意提前一年進行聯合檢討，現正就此次檢討進行磋商。車站商務及物業租賃業務亦難免受到經濟增長放緩及香港零售業銷情持續下滑的影響，但由於業務具有抗跌能力，收入得以持續錄得正增長。

在香港物業招標活動方面，公司於 2016 年內批出兩個港鐵物業發展項目，包括「日出康城」第十期和何文田站第一期項目。公司亦於 2017 年 2 月批出黃竹坑站第一期發展項目。

本地及海外的發展機會均是公司業務增長策略的目標。在香港，我們於 2016 年克服重重挑戰，令觀塘綫延綫及南港島綫（東段）（「南港島綫」）分別順利於 10 月 23 日及 12 月 28 日通車。這是我們首次在香港於同一年內開通兩條新綫，港鐵全體員工皆引以為榮。這兩條鐵路綫令香港數以萬計市民從此得以享用鐵路服務，縮短他們的旅程時間，令旅程更添便利。隨著南港島綫通車，港鐵的服務現已覆蓋全港 18 區。

在香港以外地區，2016 年港鐵的周日平均乘客量為 560 萬人次，公司在所有地點的鐵路業務均獲得表揚，當中不少更因卓越服務表現而榮獲獎項。年內，公司創下重要里程，包括中國內地北京地鐵十六號綫第一期通車和北京地鐵十四號綫多加一個車站啟用、接管瑞典 Stockholms pendeltåg 的營運，以及開始交付在香港以外首個物業發展項目—深圳「天頌」的落成單位。

我們在堅實的基礎上，繼續在本地及海外建立長遠業務。在香港，「鐵路 2.0」是我們對新一代鐵路服務的願景。這包括餘下兩個興建中的鐵路項目—高鐵香港段及沙田至中環綫，截至 2016 年年底分別完成了 87.4%及 68.1%。除了新鐵路項目外，「鐵路 2.0」還包括在現有網絡進行的多項大型資產更新，如列車和訊號系統。年內，這些項目均取得良好進展。「鐵路 2.0」計劃完成後，將為香港顧客提供更完善的交通聯繫和服務。此外，政府《鐵路發展策略 2014》建議興建七個新鐵路項目，為港鐵在香港的長遠發展帶來支持。我們已於 2016 年 12 月提交首份《鐵路發展策略 2014》下有關西鐵綫屯門南延綫的建議書。

在香港以外地區，我們已就中國內地、瑞典、英國和澳洲的多項新鐵路合約提交標書或正進行磋商，同時亦探討在中國內地以綜合鐵路運輸為導向的發展機會。我們正在等待招標和磋商的結果。

財務業績方面，公司於 2016 年的總收入上升 8.4%至 451.89 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 4.2%至 169.47 億港元。若不包括公司在中國內地及國際的附屬公司，收入增加 4.2%，經營利潤增加 5.3%，而經營毛利率則上升 0.6 個百分點至 53.9%。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上升 4.1%至 89.16 億港元。除稅後物業發展利潤（包括來自香港和中國內地）為 5.30 億港元，主要來自交付「天頌」首批單位所得利潤入帳，以及香港多個不同項目的收入，包括攤分在「緻藍天」幼稚園所佔的資產。主要由於今年的物業發展利潤減少，不包括投資物業重估的股東應佔基本業務淨利潤減少 13.3%至 94.46 億港元，即每股盈利 1.61 港元。投資物業重估收益為 8.08 億港元，2015 年則為 21.00 億港元。因此，股東應佔淨利潤為 102.54 億港元，即包括投資物業重估收益後的每股盈利為 1.74 港元。

董事局建議派發末期普通股息每股 0.82 港元，全年普通股息為每股 1.07 港元。港鐵就高鐵香港段的額外撥款安排與政府達成了協議（「高鐵香港段協議」），有關的第一期特別股息（每股 2.20 港元）已於 2016 年 7 月 13 日向股東派發，而第二期特別股息（同樣為每股 2.20 港元）將於 2017 年下半年在同一時間與 2016 年末期普通股息一起派發。

香港客運業務

安全

一如以往，公司以安全為首要目標，並於 2016 年維持世界級的安全表現。香港重鐵網絡的須呈報事故數目，於 2015 年已達致的全球領先安全水平，於 2016 年再減少 9.1%。

在 2017 年 2 月 10 日，我們的一部列車發生縱火事件。我們處理事件的反應，充分展示公司安全第一的精神。當時在星期五晚上的繁忙時間，調查顯示一名人士在由金鐘站開往尖沙咀站的荃灣綫列車車廂內點燃易燃液體並引致起火，期間列車車長冷靜地將列車駛至尖沙咀站，並預先通知車務控制中心的同事，通報車站職員。列車抵達尖沙咀站後，職員疏散列車上的乘客，並協助處理傷者，車站內的顧客於數分鐘內迅速及有秩序地疏散。我們的同事堅定、專業及迅速的反應，與警方和消防署攜手合作，令受傷人數及損害減至最低。很不幸地，今次事故連同疑犯在內共有 19 名乘客受傷。我們對傷者致以深切慰問，並祝願傷者能早日康復。我們職員的反應充分反映公司提供安全培訓的成效，當中包括提供清晰的安全指引以及定期的訓練和演習。除此之外，列車所使用的防火內裝有效減低類似事故的潛在傷害。對港鐵同事和香港應急服務人員，他們的專業精神值得嘉許。對於乘客在事件中反應冷靜和井然有序，以及他們提供的協助，我們深表謝意。

年內，我們在重鐵網絡推出多項安全推廣活動，當中重點是扶手電梯的安全使用。我們亦在輕鐵網絡推出安全措施，致力提升在道路交匯處的安全意識。

乘客量

香港經濟增長放緩對乘客量造成的影響，部分被香港兩條新鐵路綫開通所抵銷，令公司所有鐵路和巴士客運服務於 2016 年的總乘客量增加 0.5%至 19.488 億人次。

公司的本地鐵路服務（包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫、馬鞍山綫及南港島綫）的總乘客量達至 15.865 億人次，於年內增加 0.6%。由於內地訪港旅客數目下降，羅湖及落馬洲過境服務的乘客量減少 0.8%至 1.133 億人次。隨著航空旅客量溫和增長，機場快綫的乘客量增加 2.6%，至 1,610 萬人次。

年內，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量增加 0.6%至 559 萬人次。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升 0.7%至 461 萬人次。

市場佔有率

公司於 2016 年在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為 48.4%，而 2015 年為 48.5%。當中，我們在過海交通工具市場的佔有率為 68.6%，而 2015 年為 68.8%。由於面對其他交通工具的競爭，公司於年內在過境業務的市場佔有率由 51.3%微跌至 51.2%，而在往返機場交通工具市場的佔有率亦由 21.5%微跌至 21.4%。

車費收入、推廣及優惠

公司香港客運業務的車費收入概述如下：

車費收入 (百萬港元)	截至 12 月 31 日止年度		增/(減) 百分率
	2016 年	2015 年	
本地鐵路服務	12,395	11,819	4.9
過境服務	3,252	3,172	2.5
機場快綫	998	950	5.1
輕鐵及巴士	707	671	5.4
城際客運	137	142	(3.5)
車費總收入	17,489	16,754	4.4

公司按票價調整機制調整票價。我們於 2016 年 6 月 26 日對適用票價作出調整，整體調整幅度為 2.65%。同時，我們宣布推出 2016/2017 年票價推廣計劃，於 2016 年 6 月至 2017 年 6 月期間為顧客進一步節省逾 5 億港元車費。這也是港鐵於 2016 年向長者及學生等人士提供約 25.36 億港元的恆常優惠及推廣以外所提供的優惠。

為維持公司鐵路服務的質素及擴建鐵路網絡來滿足日後的需求，公司需要對人力資源、現有鐵路綫以及新鐵路綫作出龐大投資。2016 年，公司投入逾 80 億港元為現有鐵路網絡進行維修、更新及升級工程。公司每年在這方面的支出將會隨時日顯著上升。

港鐵需要一個可持續的票價調整架構，即票價調整機制，才能作出上述投資。這個具透明度的機制是於 2007 年港鐵與九鐵公司合併時經政府同意，並獲香港特別行政區立法會（「立法會」）通過。該機制採用客觀標準計算票價調整，為港鐵提供進行升級、更新和投資所需的資金，不單止令公司的表現位於全球前列，更為乘客提供相對全球領先鐵路公司而言非常實惠的票價。再者，自 2008 年開始實施票價調整機制起至 2016 年間，港鐵按照票價調整機制，使票價平均每年調升 2.9%¹，低於綜合消費物價指數錄得的 3.4% 年均消費物價通脹率，以及按香港薪金指數計算的 4.5% 薪金年均增幅。

我們現正繼續與政府就提前檢討的票價調整機制進行磋商。

服務表現

2016 年，我們的服務表現維持世界級水平，鐵路服務可靠度更是自 2007 年與九鐵公司合併以來的最佳表現。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%，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。年內，公司重鐵和輕鐵網絡分別提供超過 191 萬及 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只有六宗和兩宗。

投資改善鐵路網絡

「鐵路 2.0」

於 2016 年年初，港鐵宣布推出「鐵路 2.0」，透過這項大型計劃擴展「新一代」鐵路，提供更完善的乘車體驗。「鐵路 2.0」計劃涵蓋四個新鐵路項目和現有鐵路網絡的大型升級工程，包括新列車和輕鐵車輛、更換訊號系統和空調冷卻系統，及聯接工程。有關四個新鐵路項目的進一步資料，請參閱「香港網絡拓展」一節。

¹ 不包括推廣及優惠。若包括港鐵提供的推廣及優惠，於相同時期票價平均每年只調升 2.4%。

大型資產更新計劃

公司正斥資 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。列車車身製造工程已於 2017 年 2 月展開，並將於 2018 年至 2023 年間交付。

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訊號系統，工程耗資 33 億港元，將使上述鐵路綫的載客量提高約 10%。其中，荃灣綫將會首先完成訊號系統升級，工程正在進行，預計於 2018 年年底竣工。港島綫、觀塘綫和將軍澳綫亦已於 2016 年較早時展開工地勘察。

「鐵路 2.0」計劃還包括更換 30 輛輕鐵及添置十輛新輕鐵，以滿足不斷增長的需求。涉及 40 輛輕鐵總值 7.45 億港元的採購合約已於 2016 年 7 月批出。首批新輕鐵車輛預計將於 2019 年投入客運服務。

灣仔站於 2016 年 11 月開始安裝全新的空調冷卻裝置，工程預計將於 2017 年完成，而其他車站及鐵路車廠的 160 部空調冷卻裝置將隨後於 2017 年至 2023 年間更換。為乘客的舒適著想，我們將更換工程安排於冬季進行。

主要聯接工程

沙田至中環綫的工程包括改裝西鐵綫列車，從現有的 28 列七卡列車逐步改裝為八卡列車，以提升現有列車服務，並配合將來東西走廊的運作。截至 2016 年年底，已有 11 列八卡列車投入服務。所有改裝列車將預計於 2018 年間投入服務。馬鞍山綫沿綫各車站的延伸月台已於 2016 年 11 月 20 日投入服務。首列由現有東鐵綫列車改裝而成的八卡列車已於 2016 年 4 月運送到大圍車廠進行測試及試運行。馬鞍山綫現有的四卡列車亦將於 2017 年 1 月起陸續由八卡列車取代。

紅磡站正進行大型改建工程，令其日後成為沙田至中環綫其中一個轉乘站。紅磡站南面及北面大堂現已重開。

回應乘客訴求

年內，公司繼續加強與顧客的溝通。公司於繁忙時段在金鐘站播放由著名演藝人作出的車站廣播，以管理顧客對繁忙時段擠塞程度的預期。公司在某些車站閘機上的乘客資訊顯示屏提供列車班次實時資訊，並有職員於繁忙時段在出入閘機利用手提裝置解決乘客的票務問題。公司的「MTR Mobile」智能手機應用程式亦已加強顧客介面功能，提供更多旅客資訊。公司還努力確保顧客在兩條新鐵路綫通車期間獲得良好的乘車體驗。

公司規劃未來，透過《2030 顧客體驗願景藍圖》為公司提供框架，制定資產升級工程及其他項目，以改善未來的顧客乘車體驗。

財務表現

香港客運業務的財務表現概述如下：

香港客運業務 (百萬港元)	截至 12 月 31 日止年度		增/(減) 百分率
	2016 年	2015 年	
總收入	17,655	16,916	4.4

香港客運業務 (百萬港元)	截至 12 月 31 日止年度		增/(減) 百分率
	2016 年	2015 年	
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	7,633	7,214	5.8
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」)	2,572	2,493	3.2
EBITDA 毛利率(%)	43.2%	42.6%	0.6 個百分點
EBIT 毛利率(%)	14.6%	14.7%	(0.1)個百分點

香港車站商務

如下圖所示，香港車站商務於 2016 年的財務表現穩定。

香港車站商務 (百萬港元)	截至 12 月 31 日止年度		增/(減) 百分率
	2016 年	2015 年	
車站零售設施收入	3,723	3,540	5.2
廣告收入	1,090	1,109	(1.7)
電訊業務收入	561	548	2.4
其他車站商務收入	170	183	(7.1)
總收入	5,544	5,380	3.0
EBITDA	5,012	4,830	3.8
EBIT	4,362	4,230	3.1
EBITDA 毛利率(%)	90.4%	89.8%	0.6 個百分點
EBIT 毛利率(%)	78.7%	78.6%	0.1 個百分點

車站零售設施於年內的租金收入較去年增加，原因是優化商戶組合令租金上升、新訂車站商店租金調升，以及羅湖站及紅磡站免稅店根據租約上調租金所致。於 2016 年 11 月，經過廣泛的招標程序後，所有免稅店的租約已批出予現有營辦商康瑋有限公司，該公司為新創建集團有限公司全資擁有。落馬洲免稅店的新租約將於 2017 年 8 月開始生效，而羅湖站及紅磡站免稅店新租約的生效日期則為 2018 年 1 月。

截至 2016 年年底，港鐵的車站商店數目達 1,392 間，而零售設施的總面積為 57,151 平方米，較 2015 年分別增加 30 間及 913 平方米，主要由於新建觀塘綫延綫及南港島綫沿綫新增 31 間商店。

經濟環境轉差令廣告市場萎縮，導致廣告收入輕微減少。截至 2016 年年底，車站及列車內的廣告點總數達 46,232 個。為把握在線與離線相結合的趨勢，方便顧客在網上購票和購物的「e-shop」網絡已擴展至 20 個車站。

公司的電訊業務收入上升，主要由於電訊營運商進行流動網絡升級工程令數據容量上升。全新流動電話網絡的架設工程已經展開，將有助提供更高的流動數據容量及更多 4G 服務。工程初期於八個繁忙車站進行。年內，公司亦協助電訊營運商提升在 84 個車站的 Wi-Fi 設備，以提升服務水平。

香港物業業務

公司的香港物業租賃及管理業務的財務表現概述如下：

香港物業租賃及管理業務 (百萬港元)	截至 12 月 31 日止年度		增/(減) 百分率
	2016 年	2015 年	
物業租賃業務收入	4,451	4,267	4.3
物業管理業務收入	290	266	9.0
總收入	4,741	4,533	4.6
EBITDA	3,930	3,668	7.1
EBIT	3,912	3,650	7.2
EBITDA 毛利率(%)	82.9%	80.9%	2.0 個百分點
EBIT 毛利率(%)	82.5%	80.5%	2.0 個百分點

商用物業方面，2016 年的甲級寫字樓租金繼續受內地銀行和企業的需求支持而表現理想。然而，由於來港旅客人數及其消費減少，零售業繼續受到影響。2016 年，香港零售業總銷貨價值較 2015 年下跌 8.1%。

2016 年首三個月，住宅交投量和樓價均告下跌，其後於下半年回升。由於加息幅度保持溫和，加上發展商提供具競爭力的融資計劃，一手市場尤其在交投量錄得強勁復甦。而二手市場的復甦步伐穩定，中原城市領先指數年初為 135.8，並曾於 2016 年 3 月低見 127.5，於年底時為 144.7。由 2016 年 11 月 5 日起，政府向非首次置業的香港居民的所有住宅物業交易徵收 15%印花稅，亦對市場造成影響，令交投量銳減。

香港物業租賃及管理業務

年內，港鐵公司在香港所擁有的商場之新訂租金錄得平均 3.4%的升幅。截至年底，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。

因應港島東區人口模式的不斷變化，公司為「杏花新城」東翼一樓進行改建工程，設立全新的「運動及健康」專區，自 2016 年 9 月開業以來，市場反應理想。

於 2016 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 212,538 平方米的零售物業、39,410 平方米的寫字樓，以及 15,267 平方米的其他用途物業。

在未來五年左右，我們將大力擴展在香港的投資物業組合，為商場組合增加約 120,620 平方米的總樓面面積，令商場組合應佔總樓面面積增長約 40%。

新建的「日出康城」商場預計於 2020 年下半年開幕，而大圍商場則預計於 2022 年開幕。兩個項目的地基工程正在進行中。大圍商場的地基工程位於兩條營運中的鐵路綫之間，受工程複雜所影響而引致有部份延誤，但我們現正實行延誤補救措施，務求將延誤盡量減少。「青衣城」擴建項目預計於 2017 年下半年落成啟用，機電安裝工程進展良好。「德福廣場」二期上位於七樓和八樓的港鐵寫字樓正改建作零售用途，完成擴建後的「德福廣場」二期亦預計於 2017 年下半年開幕。

於 2016 年 12 月 31 日，公司管理的住宅單位總數為 96,066 個，而管理的商用面積逾 758,000 平方米。

香港物業發展

於 2016 年，香港物業發展錄得溫和利潤，為 3.11 億港元，主要來自多個不同的項目，包括攤分來自「緻藍天」幼稚園所得的資產。

西鐵項目方面，作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們於 2016 年 3 月展開「朗屏 8 號」（朗屏站（北）地塊）的預售。截至 2017 年 2 月底，912 個單位中已售出約 91%。我們亦於 2017 年 1 月展開「柏傲灣」（荃灣西站（六區）地塊）的預售。截至 2017 年 2 月底，983 個單位中已售出約 78%。

物業招標活動方面，公司已於 2016 年 3 月向南豐集團控股有限公司的一間附屬公司批出「日出康城」第十期，並於 2016 年 12 月向高銀金融（集團）有限公司牽頭之財團批出何文田站第一期。2017 年 2 月，公司已向由路勁基建有限公司及平安不動產資本有限公司合組之財團批出黃竹坑站第一期。

過去三年左右，港鐵相繼批出 11 個物業發展項目。這些項目現正處於不同的計劃及施工階段，完成後將於未來四至六年提供約 18,000 個住宅單位，總樓面面積超過 110 萬平方米。

為回應本地住屋需求上升，公司繼續研究鐵路沿綫可供物業發展的地塊。其中一個地點位於大嶼山小蠔灣車廠上蓋，在完成必要的規劃及其他批准後，將可興建大約 14,000 個住宅單位。港鐵已接近完成小蠔灣用地的環境影響評估，法定規劃程序預計於 2017 年開展。另一處地點位於油塘通風大樓，可興建約 500 個住宅單位。有關土地正處於用地改劃程序。在此初步階段，公司不能保證上述兩個項目的商業可行性。

香港網絡拓展

隨著觀塘綫延綫和南港島綫通車，香港鐵路網絡已由 220.9 公里增至 230.9 公里。在未來數年，正在興建中的餘下兩個新鐵路項目，即高鐵香港段及沙田至中環綫，將使香港整體鐵路網絡增加 43 公里。

由港鐵擁有的新鐵路項目

觀塘綫延綫

香港市民熱切期待，全長 3 公里的觀塘綫延綫經過全面的試行和測試後，已於 10 月 23 日通車。觀塘綫由油麻地站延伸 3 公里至新建的何文田站及黃埔站後，令來往黃埔站和油麻地站之間的車程時間縮短，由以前乘搭其他交通工具時所需的 15 至 20 分鐘，減少至只需五分鐘。

自觀塘綫延綫通車以來，截至 2017 年 2 月底，約 1,300 萬乘客已乘搭該延綫，每日平均乘客量為超過 10 萬人次。

南港島綫

全長 7 公里的南港島綫將港鐵服務由金鐘站伸延至港島南區。新綫已於 12 月 28 日通車，受到南區居民及乘客歡迎。南港島綫共有四個新車站（包括海洋公園站、黃竹坑站、利東站及海怡半島站），令港鐵服務貫通全港 18 區。年內，港鐵團隊克服不少施工上的挑戰，包括金鐘站的大型擴建工程，使新綫得以順利於年底通車。

自南港島綫通車以來，截至 2017 年 2 月底，約 700 萬乘客已乘搭該延綫，每日平均乘客量為超過 11 萬人次。

由政府委託港鐵進行的新鐵路項目

高鐵香港段

高鐵香港段全長 26 公里，將提供跨境的高速鐵路服務，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總站開出。西九龍總站的總樓面面積約為 380,000 平方米，是世界上最大的地下高速鐵路車站之一。截至 2016 年 12 月 31 日，整個項目已完成 87.4%、總站已完成 82.8%，而所有隧道工程已大致完成。主隧道內的軌道鋪設工程已於 2016 年 11 月完竣，整體而言，95.7%的軌道已於 2016 年年底前完成鋪設。

高鐵香港段項目採購的九列列車當中，首列列車已於 2016 年 9 月由青島經海路運抵本港。第一階段的列車動態測試，已於香港的試行段隧道內完成。第二列列車已於 2017 年 1 月底運抵本港。

高鐵香港段的目標通車日期仍然是 2018 年第三季。

公司的項目管理責任載於公司與政府簽訂的兩份委託協議當中。第一份委託協議（「高鐵香港段初步委託協議」）包括初步設計、詳細設計及地盤勘測及其他事宜，而第二份委託協議（「高鐵香港段委託協議」）則包括完成高鐵香港段的詳細設計、建造、測試及至投入服務，以及其他事宜。

高鐵香港段協議中有關項目所需的額外資金安排，已獲本公司獨立股東在 2016 年 2 月 1 日通過，而立法會財務委員會於 2016 年 3 月 11 日批准政府的額外財務承擔後，高鐵香港段協議已成為無條件。

根據高鐵香港段協議，政府將承擔及支付最高達 844.2 億港元的項目造價（較原先的項目造價估算 650 億港元增加最多 194.2 億港元（「現時造價上升」））。如項目超出 844.2 億港元，港鐵將承擔及支付超出 844.2 億港元的任何項目造價（如有），但高鐵香港段協議所指明的有限情況例外。港鐵亦會派發每股合計 4.40 港元的特別現金股息，當中，第一期共 129.4 億港元的特別股息（每股 2.20 港元），已於 2016 年 7 月 13 日派發；第二期同為每股 2.20 港元的特別股息，將於 2017 年下半年派發。除了為反映高鐵香港段協議所建議的安排而作出的修訂外，高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議（統稱「委託協議」）的其他條款維持不變。有關修訂亦包括把根據高鐵香港段委託協議應付予公司的項目管理費（由 45.9 億港元）上調至 63.4 億港元，以及把高鐵香港段項目的完工計劃修訂至 2018 年第三季。此外，政府保留權利，在新綫投入商業營運後，就公司在委託協議下對現時造價上升的責任問題（如有）訴諸仲裁（「仲裁」）。

倘若(i)政府就公司在委託協議下對現時造價上升的責任問題（如有）訴諸仲裁；及(ii)仲裁員並無裁定高鐵香港段委託協議所載的責任上限（「責任上限」）無效，且裁定若非設有責任上限，公司在委託協議下就現時造價上升的責任會超出責任上限，則公司須承擔政府獲裁定可取得的金額，最多不超過責任上限；及尋求獨立股東批准公司承擔高於責任上限的超出金額；以及在獲得獨立股東批准的情況下，向政府支付超出責任的金額。

沙田至中環綫

全長 17 公里的沙田至中環綫，將現有鐵路綫連接成東西走廊及南北走廊，設有合共十個車站，包括六個轉綫車站。該鐵路綫將為香港提供更完善的交通網絡聯繫。截至年底，該項目整體已完成約 68.1%，而東西走廊及南北走廊分別完成 83.1%及 45.4%。

東西走廊方面，由大圍至紅磡全長 11 公里的隧道已於 2016 年 8 月貫通，是一個重要里程碑。軌道安裝工程現正進行中，當中 54%的軌道經已鋪設。東西走廊當中三個車站已平頂，其餘車站的工程進展良好。

南北走廊方面，第一台隧道鑽挖機已於 2016 年 3 月投入運作。從銅鑼灣到會展站的上下行隧道鑽挖工程至年底皆已完成。沉管式過海隧道方面，紅磡圍堰的打樁工程已於 2016 年 6 月完成，脫水工作亦已於其後一個月展開。過海隧道走綫的水底挖泥工程已完成約 75%。沉管式隧道組件的混凝土結構已完成，相關工作亦正在進行中。我們預計於 2017 年上半年展開沉放及其後連接有關隧道組件的工程。

會展站垂直隔牆及相關鐵路設施的建造工程正在進行中。由於灣仔北地盤空間有限，為擴展工地範圍，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，行車綫數目在繁忙時間會維持不變，以減低對公眾的影響。

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轉綫中心。南港島綫於 2016 年 12 月底開通後，未來沙田至中環綫在金鐘站的月台及大堂的工地已移交至沙田至中環綫的項目團隊。上述月台和大堂範圍的土木及屋宇設備工程已於 2017 年 1 月展開。

作為南北走廊項目的一部分，現有東鐵綫將會更換訊號系統。新訊號系統的測試已於 2016 年 10 月開始在東鐵綫列車非行車時間分階段進行。

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。東西走廊土瓜灣站工地的考古發現，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，東西走廊的完工日期預期為 2019 年年中。至於南北走廊，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，包括預期第三方對會展站部分工地的延遲移交。公司亦表示若工地移交有任何比之前已公布之外出現進一步延誤，南北走廊的落成日期亦將進一步押後。現在，由於另一名第三方承辦商因延遲移交灣仔北的工地和工地上有委託工程尚未完成，令南北走廊的完工期會出現額外三個月的延誤（即預期延誤合共九個月）。然而，南北走廊的完工期仍以 2021 年為目標。若任何第三方在移交工地、或所移交的工地有尚未完成的工序而再出現進一步的延誤，可能會導致南北走廊的落成日期進一步押後。

公司的工程團隊一直就東西走廊及南北走廊工程努力不懈，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。

建造沙田至中環綫的撥款安排載於與政府簽訂的兩份委託協議。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」）列明主要在金鐘站及何文田站進行的沙田至中環綫前期工程。隨後有關沙田至中環綫建造及通車試行的委託協議（「沙中綫委託協議」）列明沙田至中環綫有關建造及通車試行的撥款安排。

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 億港元通知政府。政府於 2017 年向立法會工務

小組委員會提交額外撥款申請之前，已於 2016 年 12 月就該額外撥款要求，諮詢立法會交通事務委員會轄下之鐵路事宜小組委員會。

關於沙中綫委託協議，考慮到持續的困難和挑戰（包括上述的因素），公司認為沙中綫委託協議的造價估算將需要顯著上調以顧及(i)早前就土瓜灣站工地考古發現時曾公布的額外 41 億港元、(ii)會展站工地延遲移交、(iii)會展站早前未預計的車站上蓋相關的地基工程、(iv)另一名第三方承辦商因延遲移交灣仔北的工地和工地上有委託工程尚未完成，以及(v)其他因素例如香港建築業勞動力供應短缺。公司已知會政府，公司會就此進行一項詳細的評估，以檢討沙中綫委託協議有關項目的造價估算。

由於工程複雜，而上述部分問題當中的不確定因素仍然存在，加上南北走廊現只完成了 45.4%，此評估只能於 2017 年下半年完成，之後公司將正式向政府提交檢討結果。

討論中的新鐵路項目

除了目前興建中的餘下兩個「鐵路 2.0」新鐵路項目外，政府於《鐵路發展策略 2014》概述了七個新增鐵路項目。政府已邀請我們為其中四個項目提交項目建議書，分別為屯門南延綫、北環綫（及古洞站）、東九龍綫和東涌西延綫（及東涌東站）。公司已於 2016 年 12 月向政府提交屯門南延綫的項目建議書，並正就北環綫（及古洞站）及東九龍綫進行技術研究，以準備於 2017 年提交項目建議書，東涌西延綫（及東涌東站）的項目建議書將於其後提交。

中國內地及國際業務

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 年	2015 年	
中國內地業務			
鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司			
總收入	814	819	0.6
EBITDA	167	164	1.8
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
國際業務			
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

(百萬港元)	截至 12 月 31 日止年度		增/(減) 百分率
	2016 年	2015 年	
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 相關及物業租賃及管理附屬公司 EBIT 及 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

中國內地鐵路業務

北京

在北京，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。

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

公司在杭州佔 49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司（「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。

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」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如期於 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。

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伙伴）、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。

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，在發展天津地鐵六號綫北運河站項目方面取得進展。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。

歐洲鐵路業務

英國

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）。

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。

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的競爭性討論階段，並預期於 2017 年下半年進行正式招標。

瑞典

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。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。

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。

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，路綫全長 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。

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

在墨爾本，公司佔 60%股權的附屬公司 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.（「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。

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。

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。

財務回顧

溢利與虧損

2016 年，集團各項業務均錄得收入增長。總收入增加 8.4%至 451.89 億港元，反映主要來自「天頌」、香港以外地區鐵路附屬公司，以及按照票價調整機制調整車費（經扣除票價優惠）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 4.2%至 169.47 億港元。該升幅主要由於按照票價調整機制調整車費、車站商店的新訂租金上升、免稅店根據租約上調基本租金，以及香港商場的新訂租金平均上升 3.4%所致，惟部份升幅被香港客運業務因列車班次加密和員工加薪而引致成本上升，以及澳洲 MTM 因準備延長特許經營權的成本而導致利潤貢獻減少所抵銷。集團經常性業務的經營毛利率下跌 0.3 個百分點至 38.7%。若不包括公司的中國內地及國際附屬公司，經營毛利率則上升 0.6 個百分點至 53.9%。

香港物業發展利潤為 3.11 億港元，主要來自多個不同的項目收入，包括攤分位於「緻藍天」幼稚園所得的資產，以及出售尚餘單位。上述利潤較 2015 年（年內有來自「緻藍天」的較大物業發展利潤入帳）減少 25.80 億港元。

集團在中國內地物業發展的經營利潤為 3.66 億港元，乃來自交付「天頌」首批單位所得利潤入帳。於 2015 年，「天頌」錄得經營虧損 1.40 億港元，主要為銷售及市場推廣費用。

折舊及攤銷費用上升 7.2%至 41.27 億港元，主要來自香港鐵路網絡的新增資產。由於額外的收入根據最高的 35%漸進比率支付，每年向九鐵公司支付的非定額付款上升 8.4%至 17.87 億港元。

若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，未計利息及稅項前經營利潤因而減少 13.3%至 117.10 億港元。

利息及財務開支為 6.12 億港元，較 2015 年微升 2.2%。投資物業重估收益為 8.08 億港元。集團應佔八達通控股有限公司利潤增加 6.0%至 2.49 億港元。集團應佔其他聯營公司的利潤為 2.86 億港元，較 2015 年增加 1.60 億港元，主要受惠於杭州地鐵一號綫的乘客量增長，以致杭港地鐵公司的業績有所改善，以及主要來自北京地鐵公司十四號綫專營權完整 12 個月的利潤貢獻，以致集團應佔京港地鐵公司的利潤上升。

在扣除所得稅 20.93 億港元及非控股權益應佔利潤 9,400 萬港元後，公司股東應佔淨利潤下跌 21.1%至 102.54 億港元。每股盈利因而由 2.22 港元下跌 21.6%至 1.74 港元。不包括投資物業重估（非現金會計調整），股東應佔基本利潤為 94.46 億港元，每股基本盈利為 1.61 港元。在這個總額之中，集團經常性利潤增長 4.1%至 89.16 億港元，而除稅後物業發展利潤則由 23.29 億港元下降至 5.30 億港元。2016 年來自基本業務的平均股東資金回報率為 5.9%，而 2015 年則為 6.5%。

財務狀況表

集團的財務狀況表整體上持續強健。截至 2016 年 12 月 31 日，集團淨資產減少 206.15 億港元至 1,495.56 億港元，主要由於計入有關高鐵香港段協議的特別股息 259.02 億港元。

資產總值增加 162.37 億港元至 2,573.40 億港元，主要由於現金結餘增加、南港島綫及觀塘綫延綫進一步建造成本的資本化、現有香港鐵路網絡的設備更新及升級工程，以及向京港地鐵公司投入資本以支持集團於北京地鐵十四號綫的投資。

負債總額增加 368.52 億港元至 1,077.84 億港元，主要由於計提了高鐵香港段協議第二期應付特別股息 129.78 億港元，以及借貸總額增加 191.28 億港元至 399.39 億港元。集團的淨負債權益比率由 2015 年 12 月 31 日的 11.3%上升至 2016 年 12 月 31 日的 20.2%。

流動現金

2016年從經營活動產生的現金淨額增加21.94億港元至171.35億港元，主要反映了較高的經營EBITDA及批出何文田站物業發展項目後收取的按金。此外，從物業發展項目收取的款項為54.03億港元，較2015年減少28.31億港元，主要由於2016年收取自深圳「天頌」的現金款項減少。計入其他現金款項11.60億港元（主要來自根據認股權計劃發行新股所得的款項），2016年的現金收入淨額為236.98億港元。

集團的資本性開支總額為119.39億港元，其中46.15億港元用於購入香港現有鐵路及相關業務的資產、52.43億港元用於興建香港鐵路延綫項目、10.59億港元用於投資予香港物業相關業務，以及10.22億港元用於投資予中國內地及海外附屬公司。資本性開支總額較2015年減少97.31億港元，主要由於2015年向大圍站及「日出康城」第七期物業發展項目一次性投入合共99.40億港元的資金。

根據與九鐵公司達成的服務經營權協議，集團亦支付了23.99億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一期特別股息合共185.08億港元。計入集團向京港地鐵公司投放11.91億港元的現金投資及其他付款後，集團於2016年的現金流出總額為348.58億港元。

因此，未計融資前的現金流出淨額為111.60億港元。計入來自提取250億港元銀團貸款的其中部分，和6.00億美元綠色債券所得的款項後，淨借貸為194.31億港元。計入匯率變動對外幣現金狀況的影響，集團於2016年12月31日的現金結餘增加79.72億港元至202.90億港元。

人力資源

公司與其附屬公司於2016年年底在香港及香港以外地區分別僱用17,639和9,866名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用10,216名員工。

員工是港鐵最寶貴的資產，我們透過全面的培訓課程，悉心培育人才，同時亦為員工提供大量的個人及事業發展機會。公司於2016年為每名香港員工提供平均7.1天的培訓。為了讓員工增進了解及共同達致公司目標，公司於年內舉辦了超過8,600場員工溝通會。

公司致力提升員工的投入度及培育員工，以挽留人才。於2016年，員工流失率為3.5%，是近年來的最低水平。公司在人力資源及培訓亦屢獲本地及國際殊榮，包括獲HR Asia Magazine評選為「2016年亞洲最理想工作公司」之一，在任仕達集團舉辦的「香港最具吸引力僱主」評選中榮獲第二名，在香港管理專業協會舉辦的「最佳管理培訓及發展獎」中獲得三項殊榮，以及獲美國人才發展協會頒發的「卓越實踐獎」。

改善及創新文化

公司不斷發掘新意念，並於2016年11月贊助「HackTrain 香港」活動。這項鐵路編程馬拉松活動是亞洲首次舉辦，40位參賽者以隊伍形式參加，集思廣益，共同發掘能夠提升港鐵服務質素的創新意念。透過支持這些活動，公司可以將精益求精的客運服務文化發揚光大。

港鐵學院

2016年11月，公司慶祝「港鐵學院」（「學院」）正式開幕，香港校舍選址港鐵紅磡大樓經翻新的場地。學院是港鐵的全資附屬公司，目標是在鐵路管理及工程方面，成為世界公認的卓越培訓中心，透過提供高質素的課程，將我們的鐵路專業知識由香港帶到其他「一帶一路」國家。

學院的第一個經評審課程為「鐵路工程高等文憑」，其他經評審課程和一系列獨立短期課程正在籌劃中，以供公眾人士報讀。學院正與香港理工大學、職業訓練局、香港專業進修學校及香港文匯管理學院合作，合作機構的數目預計於未來數月會陸續增加。

學院向鐵路行政人員及專業人士提供培訓課程，亦將開辦一個「軌道交通卓越交流平台」，讓鐵路運營者及機構可以透過此平台上稱為「卓越中心」的不同群組，包括有關安全、資產管理、客戶服務、系統工程及車務訓練等，展開交流。

展望

2017年，環球經濟充斥不明朗因素，美國加息和地緣政治問題，抵銷了某些國家推行刺激經濟財政政策所產生的利好作用。作為開放的貿易經濟體，香港將感受到上述趨勢和轉變的影響，其本地生產總值增長已見放緩，零售業銷售額亦持續下跌。

公司在香港的很多業務對經濟增長放緩都具有一定程度的抗跌力。儘管香港客運業務的乘客量增長放緩，但觀塘綫延綫及南港島綫通車的全年效應，將對乘客量有利好影響。然而，這兩條鐵路綫通車亦將使折舊和利息支出大幅增加，並對利潤造成負面影響。車站商務及物業租賃業務將因應市況釐定新租金，而公司的廣告業務將受到經濟狀況和零售業銷售情況的影響。按照商場組合擴展計劃，「青衣城」及「德福廣場」的商場擴建部分目標於2017年下半年啓用。

由於年內公司並無新的物業發展項目落成，預計香港物業發展利潤的低水平將由2016年延續至2017年。香港物業招標活動方面，視乎市場情況，我們正考慮在未來12個月左右推出六個物業發展項目，當中或包括「日出康城」第十一及十二期、黃竹坑站第二及三期、何文田站第二期，及視乎用地改劃和其他法定批核而定的油塘通風大樓地塊物業發展項目。若這些物業發展項目全數批出，將提供約6,380個住宅單位。作為九鐵公司相關附屬公司代理人，視乎市場情況，我們計劃於2017年推出錦上路站地塊第一期，將提供約1,650個住宅單位。

至於香港以外的業務方面，由於海外利潤採用公司的匯報貨幣（即港元）來折算，因此業務表現將受到匯率變動所影響。然而，公司的海外收入將因為最近通車的北京地鐵十六號綫第一期和Stockholms pendeltåg而有所增加。在澳洲，我們正等候有關延長MTM專營權的結果。中國內地物業發展方面，我們計劃於2017年年中交付佔深圳「天頌」項目大部分的多層住宅單位。所得利潤將於交付單位時入帳。

如上所述，與高鐵香港段協議有關每股2.20港元的第二期特別股息，將於今年下半年在同一時間與2016年末期普通股息一併派發。

最後，本人向董事局一直以來的支持衷心鳴謝，更重要的是要感謝全體港鐵同事發揮拼搏、專業的精神，鼎力支持，使港鐵得以於2016年迭創重要里程碑。本人高度讚揚港

鐵職員於 2 月發生的縱火事件當中，反應迅速而冷靜，其表現令我們深感自豪。他們是港鐵的真英雄。

承董事局命
梁國權
行政總裁

香港，2017 年 3 月 7 日

暫停辦理成員登記手續

公司成員登記冊將於 2017 年 5 月 23 日至 2017 年 5 月 26 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 2016 年度末期股息及第二次特別股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在 2017 年 5 月 22 日下午 4 時 30 分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。建議的 2016 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及美國或其任何領土或屬土的股東除外））及第二次特別股息（將不設以股代息的選擇），預計於 2017 年 7 月 12 日派發予於 2017 年 5 月 26 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)、陳黃穗*、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*、吳亮星*、石禮謙*、鄧國斌*、黃子欣博士*、陳家強教授(財經事務及庫務局局長)**、運輸及房屋局局長(張炳良教授)**、發展局常任秘書長(工務)(韓志強)**及運輸署署長(楊何蓓茵)**

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。