

**MTR CORPORATION LIMITED****香港鐵路有限公司**

(「本公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

**截至 2020 年 12 月 31 日止年度  
經審核業績公告****業績**

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		變動
	2020 年	2019 年	
經常性業務收入	<b>42,541</b>	<b>54,504</b>	-21.9%
經常性業務（虧損）/ 利潤 <sup>^</sup>	<b>(1,126)</b>	4,980	n/m
物業發展利潤	<b>5,507</b>	5,580	-1.3%
投資物業重估（虧損）/ 收益	<b>(9,190)</b>	1,372	n/m
本公司股東應佔（虧損）/ 利潤	<b>(4,809)</b>	<b>11,932</b>	n/m

<sup>^</sup>：包括應佔聯營公司及合營公司業績

n/m：並無意義

- 建議末期普通股息為每股 0.98 港元。全年普通股息合共每股 1.23 港元，與 2019 年相同

**摘要****香港業務**

- 持續的新型冠狀病毒大流行對本集團 2020 年的財務表現造成了重大影響。乘客量下跌 31.5%，而商場、免稅店、其他車站商店及車站廣告業務均受到不利影響。縱使面對這些挑戰，本公司向乘客提供了車費扣減和向租戶提供了租金減免，以表我們在困難時期對社區的支持
- 儘管病毒大流行，重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度仍維持於 99.9% 的世界級水平
- 屯馬綫第一期已於 2020 年 2 月通車，而預計將於 2021 年第三季全綫通車
- 東鐵綫新信號系統及新九卡列車已於 2021 年 2 月 6 日投入運作
- 沙田至中環綫項目撥款已獲立法會批准（不包括 13.71 億港元額外項目管理費用）。本公司將會履行其項目管理責任，並在不影響其法律責任為原則的基礎上負擔相關費用，令沙中綫項目能取得進展，而本公司亦已就該項目管理費用作出了撥備
- 已獲政府邀請展開 (i) 東涌綫延綫、屯門南延綫、古洞站及北環綫的詳細規劃和設計工作，以及 (ii) 小蠔灣車廠地塊的技術研究

## 摘要 (續)

### 香港業務 (續)

- 已於 2020 年 3 月完成收購「德福廣場二期」及「PopCorn 2」餘下的權益，而我們的「The LOHAS 康城」已於 2020 年 8 月開幕
- 香港物業發展利潤為 54 億港元，並已於 2020 年及 2021 年分別批出兩項及一項新物業發展項目

### 中國內地及國際業務

- 四項已投入運作的新項目：兩項位於杭州，各一項位於深圳及北京
- 已獲得兩項新項目專營權：深圳地鐵十三號綫公私合營項目及瑞典 Mälartåg 列車的營運及維修服務專營權

### 企業策略及展望

- 我們的新企業策略「變·造未來」將通過強調創新和環境、社會及管治原則，支持我們的可持續發展，並為股東和持份者創造價值
- 新型冠狀病毒大流行的疫情發展仍然不明朗，而其對本集團經常性業務的不利影響將可能會在 2021 年持續
- 位於「日出康城」的 MONTARA、SEA TO SKY 及 MARINI 的利潤入帳將視乎建築進度而定。於未來 12 個月左右，視乎市況及必須的政府批准而定，我們預期將為四項物業發展項目進行招標

本公司董事宣布本公司及其附屬公司（「本集團」）截至 2020 年 12 月 31 日止年度的經審核業績如下：

## 綜合損益表

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2020 年	2019 年
香港客運業務收入	11,896	19,938
香港車站商務收入	3,269	6,799
香港物業租賃及管理業務收入	5,054	5,137
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	21,428	21,085
其他業務收入	894	1,545
	<b>42,541</b>	<b>54,504</b>
中國內地物業發展收入	-	-
<b>總收入</b>	<b>42,541</b>	<b>54,504</b>
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(6,317)	(6,489)
- 保養及相關工程	(2,085)	(2,662)
- 水電費用	(1,671)	(1,841)
- 一般及行政開支	(888)	(1,209)
- 鐵路配套服務	(295)	(630)
- 耗用的存料與備料	(572)	(613)
- 政府地租及差餉	(284)	(256)
- 其他費用	(206)	(329)
	<b>(12,318)</b>	<b>(14,029)</b>

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2020 年	2019 年
香港車站商務開支	(509)	(680)
香港物業租賃及管理業務開支	(850)	(851)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	(20,895)	(19,760)
其他業務開支	(2,496)	(3,557)
項目研究及業務發展開支	(279)	(276)
	<u>(37,347)</u>	<u>(39,153)</u>
中國內地物業發展開支	(13)	(25)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	<u>(37,360)</u>	<u>(39,178)</u>
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	5,194	15,351
- 來自中國內地物業發展	(13)	(25)
	<u>5,181</u>	<u>15,326</u>
香港物業發展利潤	<u>6,491</u>	<u>5,707</u>
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	11,672	21,033
折舊及攤銷	(5,365)	(5,237)
每年非定額付款	(238)	(2,583)
應佔聯營公司及合營公司利潤	605	288
未計利息、財務開支及稅項前利潤	<u>6,674</u>	<u>13,501</u>
利息及財務開支	(1,004)	(859)
投資物業重估（虧損）/ 收益	(9,190)	1,372
除稅前（虧損）/ 利潤	<u>(3,520)</u>	<u>14,014</u>
所得稅	(1,301)	(1,922)
年內（虧損）/ 利潤	<u><u>(4,821)</u></u>	<u><u>12,092</u></u>
下列人士應佔：		
- 本公司股東	(4,809)	11,932
- 非控股權益	(12)	160
年內（虧損）/ 利潤	<u><u>(4,821)</u></u>	<u><u>12,092</u></u>
本公司股東應佔年內（虧損）/ 利潤：		
- 來自經常性業務	(1,126)	4,980
- 來自物業發展	5,507	5,580
- 來自基本業務	4,381	10,560
- 來自投資物業重估	(9,190)	1,372
	<u><u>(4,809)</u></u>	<u><u>11,932</u></u>
每股（虧損）/ 盈利：		
- 基本	(0.78 港元)	1.94 港元
- 攤薄	(0.78 港元)	1.94 港元

## 綜合全面收益表

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2020 年	2019 年
年內（虧損）/ 利潤	(4,821)	12,092
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（虧損）/ 盈餘	(274)	121
- 重新計量界定福利計劃淨資產/負債	752	730
	478	851
其後可能重新分類至損益的項目：		
- 匯兌折算差額：		
• 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司 財務報表	1,282	(344)
• 非控股權益	13	(15)
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	(73)	244
	1,222	(115)
	1,700	736
年內全面（虧損）/ 收益總額	(3,121)	12,828
下列人士應佔：		
- 本公司股東	(3,122)	12,683
- 非控股權益	1	145
年內全面（虧損）/ 收益總額	(3,121)	12,828

## 綜合財務狀況表

百萬港元	於 2020 年 12 月 31 日	於 2019 年 12 月 31 日
<b>資產</b>		
固定資產		
- 投資物業	86,058	91,712
- 其他物業、機器及設備	101,999	102,632
- 服務經營權資產	32,875	31,261
	<u>220,932</u>	<u>225,605</u>
商譽及物業管理權	79	77
發展中物業	11,942	12,022
遞延開支	1,116	1,948
聯營公司及合營公司權益	11,592	10,359
遞延稅項資產	470	134
證券投資	468	386
待售物業	1,800	1,245
財務衍生工具資產	480	198
存料與備料	2,014	1,844
應收帳項及其他應收款項	13,313	11,169
應收關連人士款項	5,462	3,041
現金、銀行結餘及存款	20,906	21,186
	<u>290,574</u>	<u>289,214</u>
<b>負債</b>		
短期貸款	3,357	3,371
應付帳項、其他應付款項及撥備	36,837	33,315
本期所得稅	1,004	2,024
應付關連人士款項	453	2,990
貸款及其他負債	46,983	36,085
服務經營權負債	10,295	10,350
財務衍生工具負債	381	408
非控股權益持有者貸款	158	144
遞延稅項負債	14,125	13,729
	<u>113,593</u>	<u>102,416</u>
<b>淨資產</b>	<u>176,981</u>	<u>186,798</u>
<b>股本及儲備</b>		
股本	59,666	58,804
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(262)	(263)
其他儲備	117,384	128,065
本公司股東應佔總權益	<u>176,788</u>	<u>186,606</u>
非控股權益	193	192
總權益	<u>176,981</u>	<u>186,798</u>

附註：

## 1. 核數師報告

截至 2020 年 12 月 31 日止年度的業績已由本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未經修訂之核數師報告載於即將寄發予股東的年報內。此外，業績已由本集團審核委員會審閱。

於初步公告內所載列的本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合財務狀況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本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。

本年度業績之初步公告所載有關截至 2020 年 12 月 31 日及 2019 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《公司條例》第 662(3)條及附表 6 第 3 部，本公司已將截至 2019 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 2020 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本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》及香港公認會計原則編製。

香港會計師公會頒布了數項《香港財務報告準則》修訂，該等新訂準則及修訂在本集團本會計期間首次生效。然而，並無任何修訂對本集團的業績及財務狀況產生重大影響。

本集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新增準則或《香港財務報告準則》修訂。

### 3. 保留溢利

截至 2020 年 12 月 31 日止及截至 2019 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2020 年	2019 年
於 1 月 1 日結餘	124,880	119,591
本公司股東應佔年內（虧損）/ 利潤	(4,809)	11,932
本公司股東應佔年內其他全面收益	752	730
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份 宣派及已批准股息（扣除與為行政人員股份獎 勵計劃而持有的股份相關的以股代息）	(2)	(2)
	(7,578)	(7,371)
於 12 月 31 日結餘	113,243	124,880

### 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	
	2020 年	2019 年
分佔物業發展所得的盈餘、收入及未出售物業 的權益	6,481	4,376
收取物業作投資用途所得的收入	-	1,211
西鐵物業發展的代理費及其他收入	42	182
其他費用及雜項研究	(32)	(62)
	6,491	5,707

### 5. 所得稅

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2020 年	2019 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	958	1,191
- 香港以外稅項	328	264
	1,286	1,455
減：已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	(28)	(71)
	1,258	1,384
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	(20)	(1)
- 超過相關折舊的折舊免稅額	356	620
- 物業重估	(1)	(5)
- 撥備及其他	(292)	(76)
	43	538
	1,301	1,922

除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司外，截至 2020 年 12 月 31 日止年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損（如有）後，按稅率 16.5%（2019 年：16.5%）計算。根據利得稅兩級制，本公司首 200 萬港元的應評稅利潤按 8.25%計稅，而餘下的應評稅利潤則按 16.5%計稅。本公司的香港利得稅撥備於 2020 年及 2019 年按此相同基準計算。

香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區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%（2019 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。

本公司就兩鐵合併有關的若干付款可否扣稅已購買儲稅券，詳情請參閱本公告附註 10A。

## 6. 股息

董事局建議派發末期股息每股 0.98 港元，並提議向所有本公司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本公司應屆周年成員大會上批准，而建議的 2020 年度末期股息（附有以股代息的選擇），預計於 2021 年 7 月 20 日派發予於 2021 年 6 月 4 日營業時間結束時名列本公司成員登記冊的股東。

## 7. 每股（虧損）/ 盈利

每股基本（虧損）/ 盈利以截至 2020 年 12 月 31 日止年度內的本公司股東應佔虧損 48.09 億港元（2019 年：利潤 119.32 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 6,162,529,663 股（2019 年：6,142,546,733 股）計算。

每股攤薄（虧損）/ 盈利以截至 2020 年 12 月 31 日止年度內的本公司股東應佔虧損 48.09 億港元（2019 年：利潤 119.32 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 6,162,529,663 股（2019 年：6,150,524,696 股）計算。截至 2020 年 12 月 31 日止年度內，本集團的認股權計劃（1,055,658 股）和行政人員股份獎勵計劃（5,836,013 股）會導致每股虧損減少，因此具反攤薄作用。

若根據來自本公司股東應佔基本業務利潤 43.81 億港元（2019 年：105.60 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利為 0.71 港元（2019 年：1.72 港元）。

## 8. 業務分類資料

本集團的業務包括(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）。

本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，本集團將業務分為下列須呈報的類別：



(i) 香港客運業務：為香港本地集體運輸鐵路系統、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）、新界西北區為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士，以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，包括車站商務活動以及在中國內地的零售舖位租賃及物業管理服務。

(vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。

(vii) 其他業務：與客運或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪 360」（包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務）、鐵路顧問業務及提供予香港特別行政區政府（「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		(虧損) / 利潤貢獻	
	截至 12 月 31 日止年度 2020 年	2019 年	截至 12 月 31 日止年度 2020 年	2019 年
香港客運業務	11,896	19,938	(5,408)	(591)
香港車站商務	3,269	6,799	2,502	5,122
香港物業租賃及管理業務	5,054	5,137	4,185	4,264
中國內地及國際鐵路、物業 租賃及管理業務	21,428	21,085	261	1,089
中國內地物業發展	-	-	(13)	(25)
其他業務	894	1,545	(1,670)	(2,077)
	<b>42,541</b>	<b>54,504</b>	<b>(143)</b>	<b>7,782</b>
香港物業發展			6,491	5,707
項目研究及業務發展開支			(279)	(276)
應佔聯營公司及合營公司利潤			605	288
未計利息、財務開支及稅項前 利潤			6,674	13,501
利息及財務開支			(1,004)	(859)
投資物業重估 (虧損) / 收益			(9,190)	1,372
所得稅			(1,301)	(1,922)
年內 (虧損) / 利潤			<b>(4,821)</b>	<b>12,092</b>

百萬港元	資產		負債	
	於 12 月 31 日		於 12 月 31 日	
	2020 年	2019 年	2020 年	2019 年
香港客運業務	131,291	127,361	18,159	21,871
香港車站商務	3,517	2,910	2,090	2,126
香港物業租賃及管理業務	86,475	91,597	2,588	2,379
中國內地及國際鐵路、物業 租賃及管理業務	28,253	25,615	11,205	9,622
中國內地物業發展	4,982	4,770	875	864
其他業務	4,418	5,502	3,417	3,162
香港物業發展	16,929	15,906	12,924	10,434
	<b>275,865</b>	<b>273,661</b>	<b>51,258</b>	<b>50,458</b>
未予分類的資產／負債	14,709	15,553	62,335	51,958
總額	<b>290,574</b>	<b>289,214</b>	<b>113,593</b>	<b>102,416</b>

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

截至 2020 年 12 月 31 日止年度內，兩名（2019 年：一名）屬中國內地及國際聯屬公司業務類別的客戶為本集團帶來的收入超過本集團總收入之 10%。該兩名客戶分別佔本集團之總收入約 16.49% 及 10.60%（2019 年：該名客戶佔本集團之總收入約 14.47%）。

下表列示來自本集團以外的客戶收入及指定的非流動資產（包括本集團的固定資產、商譽及物業管理權、發展中物業、遞延開支及聯營公司及合營公司權益）按區域分佈的資料。本集團以外的客戶之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投資物業、其他物業、機器及設備和發展中物業乃按照該資產的所在地區分。遞延開支乃按照該建議中的資本性工程的所在地區分。至於服務經營權及商譽及物業管理權，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	來自本集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	截至 12 月 31 日止年度		於 12 月 31 日	
	2020 年	2019 年	2020 年	2019 年
香港特別行政區（所屬地）	21,043	33,357	227,537	233,019
澳洲	12,482	12,305	1,309	941
中國內地及澳門特別行政區	1,896	1,934	15,935	15,155
瑞典	4,747	4,862	819	786
英國	2,373	2,046	61	110
	<b>21,498</b>	<b>21,147</b>	<b>18,124</b>	<b>16,992</b>
	<b>42,541</b>	<b>54,504</b>	<b>245,661</b>	<b>250,011</b>

## 9. 香港特區政府委託的鐵路工程項目

### A 廣深港高速鐵路香港段（「高速鐵路（香港段）」）項目

#### (a) 高速鐵路（香港段）初步委託協議

於 2008 年 11 月 24 日，香港特區政府與本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本公司支付本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，基於理解到本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），香港特區政府決定委託本公司進行高速鐵路（香港段）的建造、測試及通車試行。於 2010 年 1 月 26 日，香港特區政府與本公司就高速鐵路（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，本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本公司支付一筆費用（「**高速鐵路（香港段）項目管理費用**」）（對該等安排隨後之修訂於以下描述）。截至 2020 年 12 月 31 日，本公司已收到香港特區政府清繳的所有高速鐵路（香港段）項目管理費用。

倘若本公司違反高速鐵路（香港段）委託協議（包括，倘若本公司違反其對項目管理服務的保證），香港特區政府有權向本公司提出申索，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本公司疏忽履行其根據高速鐵路（香港段）委託協議的責任或本公司違反高速鐵路（香港段）委託協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據高速鐵路（香港段）委託協議，本公司就高速鐵路（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，此上限相等於本公司根據高速鐵路（香港段）委託協議收取的高速鐵路（香港段）項目管理費用及其他費用，以及本公司根據高速鐵路（香港段）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，倘若本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本公司在高速鐵路（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（如下所述）（如有）提交仲裁的權利（詳見下文附註 9A(c)(iv)），但截至年度報告之日期，本公司並沒有收到由香港特區政府提出的申索。

於 2014 年 4 月，本公司宣布高速鐵路（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，本公司向香港特區政府匯報，指出本公司估計：

- 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（香港段）經修訂工程時間表，項目總造價為 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，香港特區政府與本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 9A(c)及(e)。

(c) 高速鐵路（香港段）協議

香港特區政府與本公司於 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 9A(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，本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、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用）；
- (iii) 本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）（「**特別股息**」）。第一期股息已於 2016 年 7 月 13 日支付，而第二期股息亦已於 2017 年 7 月 12 日支付；
- (iv) 香港特區政府保留對本公司在高速鐵路（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，責任上限相等於高速鐵路（香港段）項目管理費用、本公司在高速鐵路（香港段）委託協議下收取的任何其他費用及本公司在高速鐵路（香港段）初步委託協議下收取的若干費用。因此，責任上限由原先最多為 49.4 億港元，及後因高速鐵路（香港段）項目管理費用根據高速鐵路（香港段）協議增加後，而上升至最多為 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高速鐵路（香港段）項目管理費用 63.4 億港元加上上述額外費用）。倘若仲裁員並無裁定責任上限為無效，並裁定若非因責任上限，而在委託協議下本公司就目前超支的責任超出責任上限，則本公司須：
  - 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）批准本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，本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）委託協議應向本公司支付的高速鐵路（香港段）項目管理費用增加至合共 63.4 億港元（反映了本公司預期因履行高速鐵路（香港段）委託協議下與高速鐵路（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）已於 2016 年 2 月 1 日舉行的成員大會上獲本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，本公司與九鐵公司就高速鐵路（香港段）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本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) 根據本公司就此項目協定範圍的經修訂造價估算的最新評估及經考慮獨立專家的意見（其中包括一項經修訂造價估算的最新評估），本公司認為儘管最新的最終項目造價可能接近經修訂造價估算，但經修訂造價估算仍可實現，並且目前無需要進一步修訂該估算。但是，最終項目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，可能需要多年時間才能解決。

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經修訂造價估算，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，本公司將須承擔及支付超出經修訂造價估算的超出部分（如有），但不包括若干經協定的例外費用（詳見上述附註 9A(c)(ii)）。

- (f) 本公司並無就下列各項於本公司綜合帳項作出任何撥備：

- (i) 本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的資料，本公司相信現時無需對高速鐵路（香港段）經修訂造價估算作進一步修訂。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，可能需要多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，本公司可能須承擔的任何可能責任（於上文附註 9A(c)(iv)更具體說明）：原因是(a)本公司並未接獲香港特區政府針對本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 2020 年 12 月 31 日及截至年度報告之日期）；(b)本公司受責任上限所保障；及(c)由於高速鐵路（香港段）協議，本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)（如適用）因本公司未能有足夠的可靠性去估算本公司的責任或負債金額（如有）。
- (g) 截至 2020 年 12 月 31 日止年度內，在綜合損益表中確認的高速鐵路（香港段）項目管理費用收入為零（2019 年：7,800 萬港元）。截至 2020 年 12 月 31 日，高速鐵路（香港段）項目管理費用收入及上述額外費用收入合共 65.48 億港元（截至 2019 年 12 月 31 日：65.48 億港元）已在綜合損益表中確認。

就高速鐵路（香港段）項目管理費用收入的充足性而言，本公司估計本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高速鐵路（香港段）項目管理費用收入。因此，已於以往年度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) 沙中綫協議

香港特區政府與本公司就沙中綫於 2008 年簽訂沙中綫初步委託協議（「沙中綫委託協議一」）、於 2011 年簽訂沙中綫前期工程委託協議（「沙中綫委託協議二」）、及於 2012 年簽訂沙中綫委託協議（「沙中綫委託協議三」）（統稱「沙中綫協議」）。

根據沙中綫委託協議一，本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。

根據沙中綫委託協議二，本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本公司支付所有工程成本（「委託協議二的前期工程成本」）。委託協議二的前期工程成本和銜接工程成本（如下所述）應由香港特區政府支付給本公司。截至 2020 年 12 月 31 日止年度內，本公司因此而產生的費用並其後應由香港特區政府向本公司支付的金額合共 1.22 億港元（2019 年：3.43 億港元）。截至 2020 年 12 月 31 日，香港特區政府尚未支付的費用合共 10.35 億港元（於 2019 年 12 月 31 日：12.19 億港元）。

於 2012 年就沙中綫的建造及通車試行簽訂沙中綫委託協議三。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本公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議三中指定的所有工程成本包括承建商成本及本公司成本（「銜接工程成本」）（本公司會先支付並向香港特區政府收回）。本公司將會分擔上述有關修改、升級或擴展工程的費用，而此費用主要透過本公司於將來減

少支付本應承擔的維修資本開支來抵銷。本公司就沙中綫委託協議三內的主要建造工程（包括項目管理費用），獲得香港特區政府 708.27 億港元撥款（「**原本委託金額**」）。

本公司負責進行或促使他人進行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（「**原本項目管理費用**」）。截至 2020 年 12 月 31 日及截至年度報告之日期，本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原本項目管理費用。截至 2020 年 12 月 31 日止年度內，5.65 億港元的原本項目管理費用（2019 年：8.57 億港元）已在綜合損益表中確認。截至 2020 年 12 月 31 日，原本項目管理費用合共 78.93 億港元（截至 2019 年 12 月 31 日：73.28 億港元）已在綜合損益表中確認。

(b) 沙中綫委託協議三的超支

(i) 造價

本公司之前已公布，由於持續面對外在因素帶來的挑戰，沙中綫委託協議三的原本委託金額將不足以支付估計的總造價（「**造價**」），及將需要顯著上調。於 2017 年，本公司對主要建造工程的造價估算進行了詳細評估，本公司已於 2017 年 12 月 5 日把 873.28 億港元（包括上調了應付予本公司的項目管理費用）的經修訂總造價估計（「**2017 年造價估算**」）提交香港特區政府，此估算考慮到若干因素（包括考古文物、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）。

本公司隨後已進行並完成對造價的進一步評估和重新確認，並已根據沙中綫委託協議三的條款於 2020 年 2 月 10 日通知香港特區政府最新造價估算為 829.99 億港元（「**2020 年造價估算**」）（此款項包括應支付予本公司 13.71 億港元的額外項目管理費用（「**額外項目管理費用**」），即本公司根據沙中綫委託協議三履行餘下的項目管理責任所需的額外費用（詳見下文附註 9B(b)(ii)），但不包括本公司已於其截至 2019 年 12 月 31 日止年度內的綜合損益表中就紅磡事件相關費用已撥備的 20 億港元（詳見下文附註 9B(c)(iii)）。2020 年造價估算表示原本委託金額的 708.27 億港元上調了 121.72 億港元，但較本公司在 2017 年 12 月公佈的估計上調的 165.01 億港元為少。

根據沙中綫委託協議三的條款，香港特區政府於 2020 年 3 月 18 日發出文件尋求立法會批准沙中綫項目所需的 108.01 億港元額外撥款（「**額外撥款**」），使沙中綫項目可以竣工。立法會於 2020 年 6 月 12 日批准了沙中綫項目的額外撥款。為免生疑問，香港特區政府尋求並獲得立法會批准的額外撥款並不包括紅磡事件相關費用（詳見下文附註 9B(c)(iii)），亦不包括支付予本公司的任何額外項目管理費用（詳見下文附註 9B(b)(ii)）。

(ii) 額外項目管理費用

如上文附註 9B(b)(i)所述以及本公司之前已披露，沙中綫項目的通車計劃受到若干主要外圍因素的嚴重影響。這些因素不單增加了工程成本，也增加了本公司根據相關的沙中綫委託協議履行其項目管理責任所需的費用，增加的金額估計約為 13.71 億港元。

於 2020 年 12 月，香港特區政府根據第三份委託協議中所載的付款時間表向本公司已支付的項目管理費用總額大致接近原本項目管理費用（為免生疑問，該總額並不包括本公司早前尋求發放的 13.71 億港元額外項目管理費用），並已被本公司全數使用。香港特區政府已獲得立法會批准的額外撥款並不包括本公司早前尋求香港特區政府發放的任何額外項目管理費用。因此，作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上，本公司目前會負擔本公司繼續履行第三份委託協議下的項目管理責任所產生的費用（務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展）。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據第三份委託協議可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。

然而，鑒於本公司認為項目計劃嚴重延誤和因而引致本公司的項目管理費用上調，本公司最近致函香港特區政府，重申本公司（根據第三份委託協議的條款及在本公司取得獨立專家意見後）認為本公司有權收取上調的項目管理費用，而上調的幅度應由雙方真誠磋商協定或根據第三份委託協議的規定釐定。然而，香港特區政府對本公司作出回應，重申香港特區政府認為對第三份委託協議中包含的任何工程範圍、委託活動和／或委託計劃均沒作出任何重大修改。因此，香港特區政府保持其不同意增加任何項目管理費用的立場。

儘管此事仍需待解決，作為現階段安排，本公司在不影響其法律責任的原則為基礎上已經繼續及打算繼續履行其於第三份委託協議下的項目管理責任，並且已經繼續及打算繼續負擔相關費用，務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展，令沙中綫能在合理切實可行情況下盡快達致全面通車。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據第三份委託協議可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。

### (iii) 沙中綫管理費用的撥備

鑒於上文附註 9B(b)(ii)所述的事項，尤其是作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上（同時本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據第三份委託協議可採取相關行動和可尋求的補救措施等事上保留其權利），本公司會負擔本公司繼續履行其項目管理責任所產生的費用。本集團已在截至 2020 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表中作出 13.71 億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的額外費用。截至 2020 年 12 月 31 日止年度內，本公司已耗用 4,500 萬港元的撥備，而且沒有回撥任何撥備。該撥備（扣除已耗用的金額）已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

此撥備金額並無計算任何可能支付予本公司的額外管理費用在內（不論是在未能達成整體解決方案的情況下及／或因某項裁決、和解或其他原因）。因此，如果任何該等潛在追討能得到實際確定，任何該等追討的金額將被確認並計入本公司有關財政期間的綜合損益表。

### (c) 紅磡事件

正如本公司於 2019 年 7 月 18 日的公告所述，接近 2018 年上半年末，紅磡站擴建部分的施工質量被指出現問題（「**第一次紅磡事件**」）。本公司當時立即調查事件、向香港特區政府報告調查結果，以及保留本公司對有關承建商追究的權利。



為回應第一次紅磡事件，本公司已向香港特區政府就檢視和確認紅磡站擴建部分的實際建造狀況，以及施工質量提交了全面評估策略建議。

在 2018 年年底及 2019 年年初，本公司告知香港特區政府，紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處的工程記錄不完整，並且出現一些建造工程方面的問題，成為第一次紅磡事件的後續事件（「第二次紅磡事件」）。為回應第二次紅磡事件，本公司已向香港特區政府就檢視有關區域的實際建造狀況，及施工質量提交了檢視建議。

(i) 調查委員會

在 2018 年 7 月 10 日，香港特區行政長官會同行政會議根據《調查委員會條例》（香港法例第 86 章）成立調查委員會。本公司一直全面配合調查委員會。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的專家證據。於 2019 年 1 月 29 日，香港特區政府向調查委員會提交了第一期的結束聆訊陳詞，當中指出本公司應該提供專業並稱職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，但本公司卻未能達到要求。

於 2019 年 2 月 25 日，調查委員會就原來職權範圍所涵蓋的事宜的調查結果及建議向行政長官提交中期報告。於 2019 年 3 月 26 日，香港特區政府公布了經遮蓋的調查委員會中期報告。儘管調查委員會表明該報告為中期報告，其在報告中指出雖然「紅磡站擴建部分的連續牆和月台層板建造工程達到安全水平」，但有關工程在要項上並沒有按照相關合約的規定執行。調查委員會亦就本公司的表現和系統給予若干意見，並就未來提出若干建議。

於 2019 年 7 月 18 日，本公司已完成並向香港特區政府分別提交了兩份最終報告，一份為關於第一次紅磡事件，而另一份則關於第二次紅磡事件，當中載有（其中包括）為符合相關作業守則而須在若干地點採取的適當措施的建議方案。現階段已經進行這些適當措施，以使沙中綫項目能夠按照最新的項目計劃完成以供公眾使用。

於 2020 年 1 月 22 日，香港特區政府在其向調查委員會就事實證供的結束聆訊陳詞（延伸調查研訊）中重申，本公司和承辦商禮頓建築（亞洲）有限公司均未履行在沙中綫項目中其所承擔的責任，並且本公司作為香港特區政府所委託的沙中綫項目之項目管理人，應提供達到在合理的期望下專業並稱職的項目管理人所具備的技能和看管水平。

於 2020 年 3 月 27 日，調查委員會向行政長官提交其根據原來職權範圍和擴大後的職權範圍所涵蓋的事宜的調查結果和建議的最終報告。2020 年 5 月 12 日，香港特區政府發表了最終報告，當推行了適當的措施後，車站箱形構築物便會安全和適合作預定用途。調查委員會還表示，它亦信納當適當措施完成後，紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處構築物便會安全及適合作預定用途。針對車站箱形構築物的適當措施已於 2020 年 6 月完成。對紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處構築物的適當措施亦已於 2020 年 5 月完成。調查委員會還對施工過程發表了多項意見（包括施工過程缺失，例如令人無法接受的造工差劣事件加上監督不力的問題，而在某些範疇，建造工程的管理水平亦未能達到合理標準），並向公司就未來提出建議。

(ii) 專家顧問團（「顧問團」）

香港特區政府於 2018 年 8 月成立沙中綫項目的顧問團，專責就本公司的項目管理系統進行整體檢討，並就推展沙中綫項目時應採取的額外管理和監察措施向本公司和相關政府部門提出建議。於 2021 年 2 月 1 日，顧問團向香港特區政府提交其最終報告。報告指出紅磡站已落成的相關結構，在完成所需的適當措施後，而作其預定用途，實際上是安全的。顧問團亦在報告向本公司和香港特區政府提出建議，以持續改善鐵路項目管理。

(iii) 紅磡事件相關費用的撥備

於 2019 年 7 月，香港特區政府接納本公司就分階段啟用屯馬綫（沙中綫大圍至紅磡段）（「分階段啟用」）的建議，第一階段涉及屯馬綫大圍站至啟德站的商業服務，並已於 2020 年 2 月 14 日通車。

為了繼續推進沙中綫項目，以及促使於 2020 年第一季的分階段啟用，本公司已於 2019 年 7 月公布，作為現階段安排，本公司將在不影響其法律責任的原則為基礎下先就紅磡事件以及分階段啟用屯馬綫支付相關的若干費用（即改建工程及試營運的費用以及其他與分階段啟用的準備活動相關的費用）（「紅磡事件相關費用」），同時就最終承擔相關費用責任一事上保留其權利。

本公司與香港特區政府將繼續進行磋商，務求就紅磡事件以及雙方各自就造價和紅磡事件相關費用的付款責任達成整體解決方案。本公司與香港特區政府如未能在合理期間內達成整體解決方案，則沙中綫委託協議三的條款應繼續（如現時般）適用（包括與該等費用有關的條款），而相關費用的付款責任應按照沙中綫委託協議三來裁定。

考慮到上文附註 9B(c)所述情況及有鑑於作為現階段安排，特別是作為現階段的安排及在不影響其法律責任的原則為基礎，本公司先支付紅磡事件相關費用的決定，本公司已於其截至 2019 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表內作出了一項 20 億港元的撥備。截至 2020 年 12 月 31 日，本公司已耗用 5.66 億港元（2019 年：2.84 億港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2019 年：零）。該撥備（扣除已耗用的金額）已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

該撥備金額並無計算可向任何其他人士（不論是在未能達成整體解決方案的情況下及／或因某項裁決、和解或其他原因）提出的任何潛在追討在內。因此，如果任何該等潛在追討能得到實際確定，任何該等追討的金額將被確認並計入本公司有關財政期間的綜合損益表。

(d) 混合車隊營運事件

於 2020 年 9 月 11 日，本公司就東鐵綫新信號系統投入服務前作出檢視後宣布，暫緩原定於 2020 年 9 月 12 日進行的新信號系統及新九卡列車的轉換安排（統稱「混合車隊營運事件」）。

於 2020 年 9 月 13 日，本公司宣布成立調查委員會負責調查該混合車隊營運事件及向香港特區政府提交調查報告。於 2021 年 1 月 21 日，本公司將調查委員會的報告提交予香港特區政府審閱。本公司確認並接納調查委員會的調查結果，包括認為有關情況並不是安全問題，惟涉及服務可靠性。本公司亦接納和並會落實報告中提出的建議。在順利完成進一步測試並通過相關政府部門的審批後，東鐵綫新信號系統和新九卡列車於 2021 年 2 月 6 日一併投入運作，為東鐵綫延伸過海至金鐘站作出準備。

(e) 香港特區政府可能提出的申索及彌償

倘若本公司違反沙中綫協議（包括倘若本公司違反其對項目管理服務所作出的保證），香港特區政府有權向本公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或本公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據沙中綫委託協議三，本公司對香港特區政府就沙中綫協議或與該等協議相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於本公司根據沙中綫協議下收到的費用。根據一般法律原則，倘若本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。雖然香港特區政府已表示保留對本公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利，並於向調查委員會作出的結束聆訊陳詞中表述（如上文附註 9B(c)(i)所述），但截至年度報告之日期，本公司並沒有收到香港特區政府就有關任何沙中綫協議對本公司提出的申索。目前不確定將來會否向本公司提出此申索，以及（如果提出申索）此申索的性質和金額。

本公司與香港特區政府就若干事項磋商的最終結果，包括就紅磡事件及雙方各自就紅磡事件相關費用的付款責任和達成任何整體解決方案的時間，以及向相關人士作出追討的程度，在現階段而言仍極不確定。由於涉及重大不確定性，本公司目前未能有足夠的可靠性去估算本公司因整體沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額。因此，本公司除上述的撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於 2020 年 12 月 31 日本公司並無就除上述以外的沙中綫事宜確認其他撥備，本公司在今後未來將會按事態發展持續地評估確認任何進一步撥備的需要。

(f) 分階段啟用沙中綫

於 2020 年 2 月 11 日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，補充及修改現有協議，使本公司能夠以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫一期，從 2020 年 2 月 14 日起為期兩年，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議。在屯馬綫全面通車之前，雙方有義務真誠地展開獨家磋商，以期就整條屯馬綫的補充服務經營權協議條款達成一致（擬取代於 2020 年 2 月 11 日簽訂的補充服務經營權協議）。

## 10. 應收及應付帳項

A 於 2020 年 12 月 31 日，本集團的應收帳項及其他應收款項為 133.13 億港元（2019 年：111.69 億港元），其中應收帳項為 37.82 億港元（2019 年：32.20 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 日到期不等。有關香港以外的鐵路附

屬公司收入之應收款項主要於 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 2020 年 12 月 31 日，應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	於 12 月 31 日	
	2020 年	2019 年
未到期款項	3,343	2,775
30 日過期未付	209	153
60 日過期未付	80	59
90 日過期未付	24	41
超過 90 日過期未付	126	192
應收帳項總額	3,782	3,220
其他應收款項及合約資產	9,531	7,949
	<b>13,313</b>	<b>11,169</b>

截至 2018 年及 2017 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本公司作出提問後，就 2010/2011 至 2017/2018 課稅年度向本公司發出評稅／額外評稅通知書。

根據外聘資深大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司董事已決定就稅務局的評稅提出強烈爭議。本公司對這些評稅已提出反對，並已就這些額外徵收的稅款申請暫緩繳款。稅務局已同意暫緩徵收該額外稅款，惟本公司須於 2017 年及 2018 年內分別購買 18.16 億港元及 4.62 億港元的儲稅券，而購買儲稅券並不影響本公司在稅務上的權利。已購買的儲稅券已計入本集團綜合財務狀況表的應收帳項及其他應收款項。截至 2019 年 12 月 31 日及 2020 年 12 月 31 日止年度內，本集團並無就上述的評稅／額外評稅通知書作額外稅務撥備。

**B** 於 2020 年 12 月 31 日，應付帳項、其他應付款項及撥備為 368.37 億港元（2019 年：333.15 億港元），其中應付帳項及應計費用為 194.19 億港元（2019 年：193.15 億港元）。於 2020 年 12 月 31 日，以到期日劃分應付帳項的分析如下：

百萬港元	於 12 月 31 日	
	2020 年	2019 年
30 日內到期或即期	8,024	7,157
30 日至 60 日內到期	1,450	1,559
60 日至 90 日內到期	638	774
90 日後到期	4,844	4,978
	14,956	14,468
租金及其他可退還按金	2,989	2,857
應計僱員福利	1,474	1,990
	<b>19,419</b>	<b>19,315</b>

## 11. 買賣或贖回上市證券

截至 2020 年 12 月 31 日止年度內，本集團並無買賣或贖回任何本集團的上市證券。然而，截至 2020 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 2,020,000 股本公司普通股份，總代價為約 8,600 萬港元。

## 12. 集團資產押記

於2020年12月31日，本公司在中國內地之間接全資附屬公司－港鐵軌道交通（深圳）有限公司以深圳地鐵四號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16.53億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，本集團於2020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。

## 13. 周年成員大會

本公司擬於2021年5月26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2021年4月15日刊發的周年成員大會通告。

## 14. 公司管治

在截至2020年12月31日止年度內，本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。

董事局建議修訂本公司組織章程細則部分內容，旨在（i）賦予本公司可以混合會議方式及於多於一個地點舉行成員大會從而提供更大靈活性，使本公司股東除可親身出席成員大會外，亦可選擇透過電訊設施於該等會議地點參與成員大會，以代替親身出席；（ii）授權予董事局及成員大會主席作出管理股東出席及/或參與成員大會及/或成員大會上投票所需的安排；（iii）簡化根據本公司不時生效之以股代息計劃之有關價值的計算方式；（iv）提供額外方式予董事批准書面決議；以及（v）若干文字修飾的修改使本公司組織章程細則與《公司條例》及上述建議修訂一致。

建議修訂須由本公司股東於周年成員大會上以特別決議案通過。詳情將載於一份與2020年報一同派發給股東的通函內。

## 15. 發表業績公告及年報

本業績公告登載於本公司的網址 [www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk) 及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）的網址。年報將於2021年4月中向股東寄發，並在本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	
	2020 年	2019 年
香港客運的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	1,145.0	1,568.2
- 過境服務	7.6	104.2
- 高速鐵路（香港段）	1.0	16.9
- 機場快綫	3.1	15.8
- 輕鐵及巴士	154.0	207.3
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	3,406.0	4,658.1
- 過境服務（每日）	20.9	285.4
- 高速鐵路（香港段）（每日）	35.6 <sup>(1)</sup>	46.4
- 機場快綫（每日）	8.4	43.2
- 輕鐵及巴士（周日）	438.0	598.6
EBITDA 邊際比率 <sup>^</sup>		
- 包括中國內地及國際附屬公司	12.2%	28.1 %
- 不包括中國內地及國際附屬公司 <sup>°</sup>	22.1%	42.0 %
EBIT 邊際比率 <sup>*</sup>		
- 包括中國內地及國際附屬公司	(1.0%)	13.8%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 <sup>°</sup>	(3.2%)	19.3%

<sup>(1)</sup> 2020 年 1 月 1 日至 2020 年 1 月 29 日的平均數

<sup>^</sup> 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之百分率

<sup>°</sup> 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入及開支分別為 214.28 億港元及 209.08 億港元（2019 年：210.85 億港元及 197.85 億港元）

<sup>\*</sup> 未計利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的利潤（不包括香港物業發展利潤和應佔聯營公司及合營公司利潤）佔總收入之百分率

<sup>°</sup> 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入、開支、折舊及攤銷分別為 214.28 億港元、209.08 億港元及 2.72 億港元（2019 年：210.85 億港元、197.85 億港元及 2.36 億港元）

## 管理層回顧及展望

過去一年是港鐵有史以來其中最艱難的一年。新型冠狀病毒疫情肆虐，為公司的營運和業務帶來嚴峻挑戰。港鐵致力確保香港在疫情最嚴峻的期間仍然保持正常運作，為此我們採取了果斷的回應措施，並堅決執行。

儘管境況維艱，我們一班敬業樂業的同事奮起應對，表現出色。我們竭盡所能，以穩健的服務表現及對健康與安全的堅定承諾，為社區帶來支持。最重要的是，我們為港鐵和

香港的長遠前景，訂定了未來發展的企業策略願景，強調創新精神、持續發展，特別是環境、社會及管治原則的重要性，以支持公司未來的發展並為股東和持份者創造價值。

## 企業策略：「變·造未來」

社會經濟趨勢、科技進步和聯繫日益緊密的社區，正掀起全球變革。港鐵會致力落實全新企業策略，正因我們不只預見和應對變化，而且更參與其中，成為引領未來的先驅企業。

我們的企業策略以「變·造未來」為主題，在完善的環境、社會及管治框架下確立明確的業務、社會和環境目標、推動業務持續發展，並與營運所在社區建立健康、長遠、共生共榮的關係。該策略有助我們尋求業務增長機遇，支持地方經濟發展及推動各地城市不斷前行，同時培育以靈活和關懷備至的態度應對外來轉變的企業文化。

新企業策略明確界定我們的三大核心支柱，並說明這些支柱對公司的重要性以及我們如何加以推動這三大支柱。

- **支柱一：香港核心業務。**透過擴展我們現有的業務至關連範疇，確保順利交付項目以及提升成本效益，將可繼續充分發揮香港業務的潛力。我們亦會努力減少碳排放、促進社會共融、為社區創造機會，同時建設新鐵路、發展物業和拓展商業活動，以提升持份者的價值，並確保業務持續發展，與服務地區共同成長。
- **支柱二：中國內地及國際業務。**我們將繼續保持中國內地及全球業務穩定增長，憑藉我們的企業文化、技術專長，以及尤為重要的公司品牌，這支柱讓我們在內地及國際市場建立業務。
- **支柱三：新增長引擎。**長久以來，科技和創新對港鐵的成功發揮了關鍵作用。在此支柱之下，我們投資新技術和出行服務以實現業務長期增長。新的增長引擎既造就業務發展增長，亦是新商機的來源。

三大支柱得到五個推動元素的支持，從而令公司的營運基礎更加堅穩。

- **科技：**利用數據和分析作出決策和識別商機，並投資於科技以提升效益和效率及探索新商機
- **組織架構及流程：**加強組織結構，以利作出更快速而清晰問責的業務決策
- **人才：**投入資源培養人才，以及採用創新的方法及技術，讓工作更趨智能化
- **財務：**加強問責並專注於可持續的財務目標
- **改革發展辦公室：**為實現企業策略提供指引

我們以企業策略為路綫圖，以可持續、更有效的方式繼續「讓城市前行」，並有助公司、其股東和持份者共同打造更美好的未來。為支援企業策略的落實執行，新管理組織架構將分階段實施，旨在釐清執行企業策略之權責及加強公司之內部監控及風險管理體系。於 2021 年 2 月 10 日公布的第一階段重組經已實施。

## 新型冠狀病毒疫情和「新常態」

隨著各地政府頒布強制居家令、限制外遊並執行其他各種抗疫指引，新型冠狀病毒疫情令香港和全球其他市場陷入停頓，導致旅遊、零售、餐飲、運輸和許多其他行業的市道急劇衰退。

疫情爆發後，我們立即採取果斷而徹底的措施，以確保港鐵設施合乎公眾健康和​​安全。我們更頻密、更全面地進行日常清潔工作。我們使用消毒機械人為列車進行消毒，特別是針對清潔人員難以觸及的地方。我們運用科技，進一步提升車站公共設施的衛生程度，包括加強使用光觸媒塗層和引入客用升降機無接觸按鈕。我們要求乘客在列車和車站內佩戴口罩，更提供搓手液，甚至加裝自動售賣機，方便公眾購買口罩。除了為員工提供個人防護裝備，公司更自設口罩生產綫，確保為員工提供穩定的口罩供應。我們適當地制定靈活工作安排，在疫情下保障員工的健康和安全。在香港以外的城市，我們亦致力為員工和顧客提供一個安全及清潔的環境。

重要的是，疫情凸顯企業責任和管治原則對確保港鐵可持續營運起著重大的作用。面對時艱，為彰顯我們對服務社群的承諾和對本地企業的支持，我們推出一系列的支援措施，包括為乘客提供車費扣減，亦從 2 月至年底為大部分我們的商場和車站商店租戶提供租金寬減，尤其優先支援中小型租戶。年初，我們向有需要的社區人士捐出 100,000 個口罩，而公司董事局和執行總監會成員更將部分薪酬捐給本地慈善團體。我們亦在 20 個車站設置自動派發機，方便公眾領取免費的新型冠狀病毒疫情樣本收集包。種種舉措顯示我們對營運所在社區的關懷備至及投入。

多項防疫措施導致乘客量大幅下跌，港鐵亦因此在財務方面受到影響。由於經濟放緩，加上向受到過境車站關閉和商場以及車站因人流減少所影響的租戶提供租金寬減，我們的租金收入亦告下跌。廣告收入亦因零售銷售額及市道低迷而面對沉重壓力。年內，我們推出多項措施以紓緩影響，包括及時調整非繁忙時間班次以應付相應需求、確保出行更為健康及安全、提升 MTR Mobile 應用程式的獎賞計劃和生活資訊、將租約變得更為靈活和較短租期以提升其吸引力、為租戶(特別是中小型租戶)提供租金補助以建立租戶的忠誠度，以及實行嚴格的成本控制。

隨著世界各地政府繼續努力對抗疫情，香港社會所經歷的多種變化預料會持續下去。佩戴口罩、社交距離限制、在家工作政策、電子商貿更為頻繁、加強日常清潔和消毒工作，都是「新常態」的潛在一部分。我們透過數碼化發展以對應「新常態」，包括透過 MTR Mobile 應用程式進一步改善顧客體驗、在閘機提供更多付費選項、發展更多有效和嶄新的衛生措施以維持公眾信心、透過運用科技改善成本效益、推出「綫上綫下」的廣告方案、開展嶄新的零售模式，以及繼續我們的數據策略以把握商機及改善營運。港鐵作為香港和海外一個重要的運輸服務營運商，需方便大眾每天自由出行及保持連繫，我們充分汲取了疫情的教訓，並將繼續協力為公眾健康和​​安全乃至員工的健康福祉帶出新的標桿。

### 《2020 年施政報告》和《鐵路發展策略 2014》

香港鐵路業務方面，港鐵繼續努力協助政府實現《2020 年施政報告》和《鐵路發展策略 2014》中有關城市交通基建的未來發展目標。



就年內較早時獲政府邀請為兩個鐵路項目所作的詳細規劃和設計工作，我們已批出《鐵路發展策略 2014》下東涌綫延綫和屯門南延綫(將來會成為屯馬綫延綫)項目的設計顧問合約。我們亦獲政府邀請，就古洞站及北環綫進行詳細的規劃及設計工作。

為配合政府的房屋供應政策，我們獲政府邀請，就小蠔灣車廠用地的發展展開詳細的技術性研究，計劃將提供約 20,000 個住宅單位以及社區和零售設施，前期工作及設計正在進行中。

2020 年，我們向政府提交了《鐵路發展策略 2014》下其餘兩個項目洪水橋站及南港島綫（西段）的建議書。

## 克服挑戰

我們於 2020 年 9 月決定延遲啓用新信號系統及暫緩將新九卡列車逐步投入東鐵綫，以妥善處理系統重複設定路綫的狀況，有關狀況並不涉及行車安全。在順利完成額外測試及通過相關政府部門審批後，東鐵綫新信號系統及新列車已於 2021 年 2 月 6 日投入運作。

沙田至中環綫項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會的最終報告，及沙田至中環綫項目專家顧問團的最終報告，已分別於 2020 年 5 月及 2021 年 2 月發布。調查委員會報告的結論是完成適當措施後，紅磡站擴建部分及其鄰近的相關結構，是安全及適合作預定用途。另外，沙田至中環綫的專家顧問團的結論也是紅磡站擴建部分及其鄰近的相關已落成結構，在完成適當措施後而作預定用途，實際上是安全。過去兩年，我們已引進一系列改善現有項目管理制度的措施，當中不少改善措施亦已納入標準項目管理流程當中，並將應用於完成沙田至中環綫項目及新鐵路項目中落實。

我們在 2020 年 3 月發布關於東鐵綫紅磡站附近發生的列車出軌事故的調查報告後，亦迅速採取一系列改進措施。

## 業務摘要和表現

儘管過去一年境況艱難，但仍有一些亮點值得注意。我們的列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度，均再次維持 99.9% 的出色表現。同時，科技繼續對我們的營運發揮日益重要的作用。於回顧年度內，我們提升了 MTR Mobile 應用程式的資訊、最新消息和其他功能，為顧客提供更佳體驗，並增加使用智能資產管理技術，以提高鐵路服務的可靠性。屯馬綫一期已於 2020 年 2 月通車，屯馬綫全綫將按計劃於 2021 年第三季通車。

港鐵在香港物業發展方面取得良好進展。年內，我們批出「日出康城」第十二期及第十三期物業發展項目，繼而於 2021 年 1 月批出「港島南岸」（即黃竹坑站物業發展項目）第五期，而「The LOHAS 康城」商場已於 2020 年 8 月開幕。

中國內地和國際業務方面，我們獲批深圳地鐵十三號綫公私合營項目，涵蓋鐵路投資、建設及竣工後為期 30 年的營運及維修服務。我們在瑞典獲得 Mälartåg 列車服務的營運及維修專營權，將於 2021 年 12 月起接手營運，為期八年。我們亦於 4 月開通杭州地鐵五號綫全綫、10 月開通深圳地鐵四號綫北延綫，以及於 12 月開通杭州地鐵一號綫三期(機場延伸段)和北京地鐵十六號綫中段。

正如 2021 年 1 月 19 日所公告，我們的財務表現因新冠病毒疫情而受嚴重影響。2020 年，來自經常性業務的虧損為 11.26 億港元。年內的物業發展利潤減少 1.3% 至 55.07 億港元。因此，來自基本業務的利潤減少 58.5% 至 43.81 億港元。若包括投資物業重估所產生的虧

損（此為非現金的會計項目），公司股東應佔淨虧損為 48.09 億港元，相當於計及物業重估後每股虧損 0.78 港元。

董事局建議派發末期普通股息每股 0.98 港元，連同中期股息每股 0.25 港元，全年股息共每股 1.23 港元，與 2019 年相同。

## 香港業務

港鐵的「香港核心業務」是公司的三大策略支柱之一。透過多元化的業務，我們的「鐵路加物業」經營模式推動此支柱的收入，使公司及其股東能夠參與並受惠於香港不斷擴展的交通網絡及其相關發展。

## 客運業務

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		
	2020	2019	增／（減）百分率
<b>香港客運業務</b>			
總收入	<b>11,896</b>	<b>19,938</b>	(40.3)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營（虧損）／利潤（「EBITDA」）	(422)	5,909	n/m
未計利息、財務開支及和計及每年非定額付款後的（虧損）／利潤（「EBIT」）	<b>(5,408)</b>	(591)	(815.1)
EBITDA 邊際比率(%)	<b>(3.5)%</b>	29.6%	(33.1)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	<b>(45.5)%</b>	(3.0)%	(42.5)個百分點

n/m: 並無意義

2020 年，香港客運業務的總收入由 2019 年的 199.38 億港元減少 40.3% 至 118.96 億港元。未計利息和財務開支和計及每年非定額付款後的虧損為 54.08 億港元。有關業績主要反映自 2020 年初起疫情肆虐對乘客量及平均車費產生的負面影響。

## 乘客量和收入

香港客運業務	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	2020	增／（減） 百分率	2020	增／（減） 百分率
本地鐵路服務	1,145.0	(27.0)	9,229	(27.4)
過境服務	7.6	(92.7)	516	(83.7)
高速鐵路（香港段）	1.0	(93.9)	1,277	(39.1)
機場快綫	3.1	(80.5)	140	(86.2)
輕鐵及巴士	154.0	(25.8)	481	(29.0)
城際客運	0.1	(94.5)	20	(88.6)
	<b>1,310.8</b>	<b>(31.5)</b>	<b>11,663</b>	<b>(41.2)</b>
其他			233	135.4
總計			<b>11,896</b>	<b>(40.3)</b>

港鐵所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量較 2019 年減少 31.5%至 13.108 億人次。周日平均乘客量減少 30.9%至 388 萬人次。在疫情下，過境服務和高速鐵路（香港段）關閉，對過境乘客量產生重大影響。政府和工作場所強制執行社交距離限制措施及學校停課，導致更多人在家工作和學習，令本地鐵路服務乘客量減少 27.0%至 11.45 億人次。旅遊限制亦嚴重影響進出香港的航空旅客數量，導致機場快綫乘客量減少 80.5%。

我們為刺激乘客量以應對疫情帶來的挑戰，推廣非繁忙時間乘車，並推出具吸引力的車費、車票和月票優惠。我們正利用不斷完善的 MTR Mobile 應用程式，有效地為用戶帶來最新的推廣資訊。我們比以往更加重視定期檢討列車時間表，以配合需求變動及確保顧客便利。我們亦致力向本地市民推廣港鐵作為首選的交通工具，方便他們探索香港眾多的旅遊和觀光景點。

### **市場佔有率**

公司於 2020 年在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為 45.3%，而 2019 年為 47.4%。跌幅主要由於疫情導致過境服務、高速鐵路（香港段）和機場快綫的乘客量急劇下跌，而這三項服務我們所佔市場比率較其他專營公共交通營運商為高。我們在過海交通工具市場的佔有率為 66.1%，而 2019 年為 67.5%。2020 年，港鐵的過境服務和高速鐵路（香港段）在過境業務的市場佔有率由 51.3%下跌至 47.2%。我們在往返機場交通工具市場的佔有率由 20.5%下跌至 16.3%。

### **車費調整、推廣及優惠**

由於八達通乘客享有「程程 3.3%車費扣減」，即使根據票價調整機制於 2019/2020 年度將票價上調 3.3%，他們的車費支出實際上沒有任何增加。於 2020 年，我們不但沒有調整各種車票和月票的價格，更提供折扣推廣，並向長者、小童、學生和殘疾人士提供 17 億港元的恆常車費優惠。

港鐵於 2020 年 4 月宣布推出為期六個月的經濟支援措施，包括為使用八達通的乘客提供「程程 20%車費扣減」，以及乘客購買「港鐵都會票」及「全月通加強版」可享有 100 港元扣減；於 2020 年 11 月，這兩項措施分別延長至 2021 年 3 月和 2021 年 6 月。政府同意承擔由 2020 年 7 月至 2021 年 3 月期間、從上述措施所引致的實際總收入損失的一半。

由於家庭月入中位數出現負增長，公司於 2020 年並無上調票價，根據票價調整機制，已宣布的 2020/2021 年度調整幅度（+2.55%）或會於隨後兩年，即 2021/2022 年度及 2022/2023 年度實施，幅度分別為+1.28%及+1.27%。根據票價調整機制得出的 2019/2020 年度調整幅度，當中餘下的+0.3%或會於 2021/2022 年度實施。上述的調整將視乎票價調整機制的條款而定。

### **服務表現**

港鐵以可靠、卓越的列車服務為榮。2020 年，重鐵網絡乘客車程準時程度和列車按照編定班次行走均達到 99.9%，表現優異。乘客車程準時程度指按照原定車程時間五分鐘以內完成的所有乘客車程，而列車按照編定班次行走是衡量實際開出班次相對所編定班次的指標。

2020 年，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾 178 萬及逾 100 萬班次的列車服務。由港鐵可控制的因素導致 31 分鐘或以上的延誤分別為八宗及零宗。輕鐵網絡延續了自 2019 年以

來沒有由港鐵可控制的因素導致 31 分鐘或以上的延誤的紀錄。對於所有延誤個案，我們都徹底調查有關狀況並採取必要措施，確保類似事故在未來不會重演。

啓用新信號系統及逐步將新列車投入東鐵綫是沙田至中環綫項目的重要一環。我們成立了調查委員會，以研究延遲啓用新信號系統及暫緩新列車逐步投入東鐵綫的事件，調查報告已於 2021 年 1 月提交。安全亦得到技術調查的確認。技術調查指出，有關情況是由於一個為公司專門編訂、為車務控制中心提供額外列車監控數據的新軟件模塊，令一個不涉及安全因素的軟件模塊出現超荷載的情況而引致。承辦商已透過升級軟件並停用新軟件模塊以解決有關情況。新信號系統所有進一步測試已順利完成，同時通過相關政府部門就新信號系統達致安全及良好狀態的審批。新信號系統及新列車已於 2021 年 2 月 6 日投入運作。

港鐵於 2020 年 3 月 3 日向公眾發表調查報告，詳細說明 2019 年 9 月在紅磡站附近發生的列車出軌事故。調查人員總結出軌事故是由紅磡站附近一個道岔的動態軌距擴闊所致。報告發布後，公司立即採取行動以防止類似事故重演。

### ***提升顧客乘車體驗***

港鐵非常重視提供世界一流的顧客體驗。在回顧年度內，我們一如既往推進多個列車和車站改善項目。此外，為配合公司其中一個核心策略支柱，不遺餘力發展智慧出行，以及智能營運和維修，推動未來業務增長。

#### 提升乘客便利度

2020 年 2 月 14 日，我們開通了屯馬綫一期，新車站包括顯徑站和啟德站，以及鑽石山站擴建部分亦投入服務。由通車起至 2020 年年底為止，這三個車站的每日平均乘客量為 125,000 人次。

疫情期間，我們力求在保障公眾健康與維持充足服務需求之間取得平衡，根據社交距離措施以及工作和學校指引，增減非繁忙時間服務。我們繼續密切留意事態發展，以提供充足服務，並同時保障公眾健康。

#### 提升乘客舒適體驗

港鐵已訂購 93 列全新八卡重鐵列車和 40 輛全新輕鐵車輛，以淘汰使用周期即將屆滿的較舊列車和車輛。九列全新重鐵列車已經交付，另有兩列將按計劃於 2021 年年初交付。首批兩輛全新輕鐵車輛已於 2020 年 11 月投入服務；截至 2020 年年底，另有八輛已經交付並正在進行測試和試運行。

自 2017 年以來，我們一直有系統地更換所有車站和車廠的空調系統，確保為乘客和員工提供舒適的環境。更換工程預計於 2023 年完成。

我們亦正提升信號系統以增加載客量。位於加拿大的承辦商受疫情引致的封城措施所影響，荃灣綫信號系統的軟件重整及檢測工作進展緩慢。港島綫、觀塘綫和將軍澳綫的信號系統更換工程亦在進行中，而東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的信號系統更換工程，將與《鐵路發展策略 2014》下的東涌綫延綫項目一併規劃。

## 提升車站設施

為了令乘客更感舒適和便利，我們於 2020 年 2 月在屯馬綫一期的車站，以及於 2020 年 6 月和 2020 年 9 月分別在油麻地站和北角站新設了客用洗手間及育嬰間。我們亦繼續在選定車站安裝飲水機，滿足乘客需求及減少塑膠廢物。我們提供新升降機和扶手電梯，以進一步改善車站的無障礙設施。網絡內現已有逾 100 部客用升降機配備「無觸式」按鈕感應器，於疫情期間為顧客帶來更全面的保護。

年內，我們將免費 Wi-Fi 服務覆蓋範圍由站內熱點擴展至所有車站的月台和大堂，讓乘客在旅程中保持連繫。我們亦會繼續增加車站內的流動裝置充電設施，當中包括 USB 充電插座和無線充電板，現時包括所有轉綫站在內有 29 個車站均設有流動裝置充電設施。

## 智慧出行提升顧客旅程體驗

港鐵致力緊貼最新技術和趨勢，幫助市民保持連繫及智慧出行。全新 MTR Mobile 應用程式提供鐵路及其他交通資訊和功能、港鐵商場和車站商店的最新資訊和優惠，以及各種生活資訊。「MTR 分」獎賞計劃，讓顧客賺取「MTR 分」，用以換領免費車程和其他精彩獎賞。「Next Train」功能現時顯示特定的重鐵和輕鐵路綫的預計到達時間。「行程指南」功能現可建議最多三個車程選項。而「Traffic News」功能讓乘客在輸入點對點路綫的自選時間和日期後，如該路程上遇到服務受阻將會推送消息通知用戶。

我們在 2020 年推出了一系列的措施，將顧客接觸點數碼化和自動化，提供更智能化、更緊密無縫的出行體驗。例如乘客可透過 MTR Mobile 應用程式提前購買全月通，避免排隊購票。學生現可使用該應用程式延續其八達通上的「學生身份」，繼續享受優惠票價。自 2021 年 1 月 23 日起，乘客可透過 MTR Mobile 應用程式上的車票二維碼或 AlipayHK 上的「易乘碼」進出閘機，標誌著港鐵在推動智慧出行方面的新里程碑。

## 智慧營運及維修

2020 年，我們為啟德站營運團隊引進五款配備人工智能科技的「智能見習生」機械人，繼續透過創新提升服務水平。機械人的功能包括為乘客引路、幫助規劃行程，以及檢查車站設施及執行清潔任務。我們在九龍灣車廠啟動 InnoEtronic 創新專區和機械人共享工作間，透過這些策略合作夥伴項目探索列車維修的創新智能技術。八鄉和柴灣車廠安裝了自動空調濾網清潔機，除了可以取代不斷重複的人手清洗工作，亦能夠令空調濾網的清潔質素和效率達致劃一標準。我們在八鄉車廠開始試用車底智能檢測機械人，使用圖像識別分析、人工智能和精準動作控制來識別和報告異常情況，使部分列車檢測流程自動化。我們亦在屯馬綫一期開始試用智能列車車頂及集電弓監控系統(Smart Train Roof and Pantograph Monitoring System)，系統能夠自動拍攝列車集電弓和列車車頂的完整圖像，並使用圖像識別技術來識別潛在異常及向用戶發出警報，以防止故障進一步升級。

港鐵亦探索和採用智慧資產管理技術，以提高鐵路服務的可靠度。我們目前正在試用 SmartChain，該平台以區塊鏈為基礎，可以優化供應鏈管理和工作流程的透明度。我們發展了屢獲殊榮的維修雲端系統與狀態監控硬件(Maintenance Cloud System and Condition Monitoring Hardware)，以管理人手並實時監控列車繼電器的電子性能。2020 年 10 月推出的智慧列車計劃(Smart Train Planning)，這個應用雲端技術的自我調節人工智能平台，可透過優化列車的調度和維修來縮短列車停運時間。我們正在開發用於車間流程的數碼監控系統，以幫助員工規劃和監控列車維修。我們亦開始使用 Smart Forms 手機應用程式將資料和記錄數碼化，從而提高維修工作的效率和質素。

## 車站商務

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		
	2020	2019	增／(減) 百分率
<b>香港車站商務</b>			
車站零售設施收入	2,021	4,800	(57.9)
廣告收入	516	1,130	(54.3)
電訊業務收入	640	743	(13.9)
其他車站商務收入	92	126	(27.0)
總收入	<b>3,269</b>	<b>6,799</b>	(51.9)
EBITDA	2,760	6,119	(54.9)
EBIT	2,502	5,122	(51.2)
EBITDA 邊際比率(%)	84.4%	90.0%	(5.6) 個百分點
EBIT 邊際比率(%)	76.5%	75.3%	1.2 個百分點

2020 年，來自全港車站商務活動的總收入減少 51.9%至 32.69 億港元，主要由於我們在新型冠狀病毒疫情下向受車站關閉及口岸關閉後跨境鐵路服務停運所影響的租戶以及向其他車站商店租戶提供租金寬減。

年內，由於推行防疫措施、旅遊限制以及經濟疲弱，導致港鐵車站租戶業務急劇下滑，令商店生意大減、海外和跨境旅客幾乎絕跡。廣告收入亦受嚴重影響。有見及此，港鐵向廣告商提供更進取的廣告套餐以及綫上綫下組合廣告方案，讓租戶透過更多綫上綫下零售活動，令顧客能夠經數碼渠道接收優惠並於店內享用優惠，在減少面對面互動的情況下刺激銷售額。我們亦將廣告牌及後端系統數碼化，以提升廣告產品的視覺效果和數碼創意來吸引廣告客戶。

車站零售設施收入因租金寬減和邊境車站免稅店關閉而減少 57.9%至 20.21 億港元。除了為受跨境鐵路服務停運所影響的租戶提供租金寬減外，港鐵亦為其他車站商店的中小租戶提供租金寬減，從 2020 年 2 月至 4 月減免了每月一半租金。大型企業的租金減免則按個別情況考慮。從 2020 年 5 月至 12 月，我們繼續向所有租戶提供租金減免。2020 年，車站商店新訂租金升幅及平均出租率分別約為-8%和 98.3%。

年內，公司繼續採用創新的市場推廣活動來刺激零售活動。2020 年 5 月，我們推出「MTR 分」獎賞計劃，鼓勵客戶乘搭港鐵及在指定的車站商店和港鐵商場購物，並用賺取的 MTR 分來兌換禮品。我們亦不時舉辦推廣活動，以車站商店優惠來刺激消費。同時，我們在九龍站和青衣站的兩個「v-smart」無人全自動化車站商店繼續為顧客提供新的購物體驗。

於 2020 年 12 月 31 日，按出租面積分析車站商店（包括免稅店）的租約到期概況為約 32%於 2021 年到期、47%於 2022 年到期、21%於 2023 年或之後到期。

於 2020 年 12 月 31 日，按出租面積分析車站商店（不包括免稅店）的租戶組合為餐飲類別約佔 22%、餅店約佔 16%、便利店約佔 14%、乘客服務約佔 11%及其他類別約佔 37%。

由於疫情爆發導致旅遊活動和零售銷售額銳減，廣告商推遲或取消宣傳活動，因此廣告收入於 2020 年下降 54.3%至 5.16 億港元。為了在艱難的市況下刺激廣告銷售額，公司提供了增值套餐，以吸引預算有限和延後預訂的客戶。

2020 年，電訊業務收入下降 13.9%至 6.40 億港元，歸因於公司在疫情爆發及其後經濟低迷期間提供特別費用寬減和合約到期後重新訂定收費。為提升電訊數據容量，我們繼續在 31 個車站安裝新的商業電訊系統；截至 2020 年 12 月 31 日，已有 26 個車站完成有關工程。截至年底，部分電訊營運商已在 40 個車站推出 5G 服務。

## 物業業務

### 物業租賃及管理

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		
	2020	2019	增／（減）百分率
<b>香港物業租賃及物業管理業務</b>			
物業租賃業務收入	<b>4,817</b>	4,833	(0.3)
物業管理業務收入	<b>237</b>	304	(22.0)
總收入	<b>5,054</b>	5,137	(1.6)
EBITDA	<b>4,204</b>	4,286	(1.9)
EBIT	<b>4,185</b>	4,264	(1.9)
EBITDA 邊際比率(%)	<b>83.2%</b>	83.4%	(0.2) 個百分點
EBIT 邊際比率(%)	<b>82.8%</b>	83.0%	(0.2) 個百分點

2020 年的物業租賃業務收入按年減少 0.3%至 48.17 億港元，主要由於我們在疫情期間向租戶提供紓困措施，按照租戶的個別情況給予租金減免，並優先考慮中小型租戶，而來自新開業和新購入的商場所作出的額外貢獻，抵銷了部分租金紓困措施帶來的跌幅。2020 年，由於零售市道嚴峻，港鐵商場的新訂租金錄得約 21%的跌幅。公司的商場(不計及在 2020 年 8 月開業的「The LOHAS 康城」)及「國際金融中心二期」的 18 層寫字樓分別錄得 99%及 98%的平均出租率。

於 2020 年 12 月 31 日，按出租面積分析我們商場的租約到期概況為約 33%於 2021 年到期、30%於 2022 年到期，20%於 2023 年到期和 17%於 2024 年或之後到期。

於 2020 年 12 月 31 日，按出租面積分析商場的租戶組合為餐飲類別約佔 29%、時裝、美容配飾類別約佔 22%、服務類別約佔 22%、休閒娛樂類別約佔 17%，以及百貨公司和超市類別約佔 10%。

旅客人數和本地消費銳減，對我們的商場租賃業務造成不利影響，而居家辦公安排和疲弱的經濟環境，亦壓抑寫字樓租戶的業務擴張意欲和對空間需求。港鐵深切了解商場租戶的經營困難，尤其是從事餐飲和非必需品行業的租戶，因此與他們合作推出會員獎勵計劃以推廣業務。我們亦協助電子商貿和網上商店在港鐵旗下物業開設期間限定店，以提升商場的客流量。我們亦考慮擴大商場的目標商戶類型，令商戶種類更為多元化。

年內，公司在旗下商場物業組合中舉行多項市場推廣計劃，其中多項活動乃透過 MTR Mobile 應用程式進行，提供與港鐵商場的購物、餐飲及泊車服務相關的資訊及優惠推廣。

2020 年 8 月，港鐵「The LOHAS 康城」商場第一期開業，以滿足居民的日常需要。商場第二期則於 2020 年 11 月開業，設有電影院、全新期間限定零售店專區，以及一系列智能服務和數碼互動動感體驗區。2020 年，公司亦購入「德福廣場」二期及「PopCorn 2」商場之餘下收益權，現同時擁有這兩個商場 100% 的收益權，因此增加的租金收入可紓緩疫情和經濟下滑的影響。在「德福廣場」二期四樓和五樓，翻新工程已經完成，所有商店現已開業。

香港物業管理業務收入為 2.37 億港元，較 2019 年減少 22.0%。

### **物業開發及招標**

年內，香港物業發展錄得 54.42 億港元的利潤，主要來自「日出康城」第六期所錄得的分佔盈餘及出售存貨單位。

港鐵的物業預售進展順利，位於大圍站的「柏傲莊 I」和「柏傲莊 II」，截至 2020 年 12 月 31 日，分別售出約 97% 和 95% 的單位。截至 2020 年 12 月 31 日，亦已售出「SEA TO SKY」（「日出康城」第八期）約 70% 的單位，以及「MARINI」、「GRAND MARINI」和「OCEAN MARINI」（「日出康城」第九期）約 97% 的單位。「LP10」（「日出康城」第十期）已於 2021 年 1 月展開預售。

西鐵物業方面，由港鐵擔任九廣鐵路公司代理人的「匯璽 III」（南昌站）及「朗城滙」（朗屏站（南））亦繼續進行銷售。我們正為元朗站物業發展項目（第一期）申請預售樓花同意書。

港鐵於 2020 年 2 月批出「日出康城」第十二期物業發展項目，由會德豐有限公司的附屬公司成功投得。公司於 2020 年 10 月批出「日出康城」第十三期物業發展項目，由信和置業有限公司、嘉里建設有限公司、嘉華國際集團有限公司及招商局置地有限公司合組之財團成功投得。於 2021 年 1 月，公司批出「港島南岸」第五期物業發展項目，由新世界發展有限公司、Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、CSI Properties Limited 及麗新發展有限公司合組之財團成功投得。港鐵公司與高銀地產控股有限公司及鷹君集團已就何文田站第一期物業發展項目的發展事宜達成協議，並簽訂更替合約。港鐵會與鷹君集團攜手完成此項目工程。

### **拓展香港業務**

作為業務支柱之一，港鐵的「香港核心業務」是由「鐵路加物業」模式所支持。該模式令公司、其股東及持份者能夠受惠於香港不斷擴展的交通網絡及相關的住宅和商業發展。於回顧年度內，我們繼續拓展香港業務，推展沙田至中環綫以及政府《鐵路發展策略 2014》涵蓋的新項目，可令公司的鐵路網絡增加 35 公里。

### **沙田至中環綫**

港鐵代表政府管理全長 17 公里的沙田至中環綫項目，是一項極其重要的基建計劃，不但大大提升現有鐵路網絡，更可大幅縮短來往本港人口密集地區的交通時間。



截至 2020 年 12 月 31 日，沙田至中環綫的大圍至紅磡段已完成 99.99%。屯馬綫一期已於 2020 年 2 月通車，連繫顯徑站、鑽石山站和啟德站周圍的社區。屯馬綫全綫預計於 2021 年第三季通車，屆時，屯馬綫一期將可經由宋皇臺站、土瓜灣站、何文田站及紅磡站連接西鐵綫。屯馬綫全綫已於 2021 年 2 月進入試營運階段，標誌著邁向全面投入服務的一個重要里程碑。

由於未來的紅磡至金鐘段將與現有的東鐵綫連接，因此東鐵綫的信號系統須因應此延伸段進行更新以達致所需的兼容性。如前所述，我們在 2020 年 9 月決定暫緩啟用新信號系統，在順利完成所有進一步測試及在相關政府部門批准後，新信號系統已於 2021 年 2 月投入運作。經研究調查委員會的報告後，公司已成立專責的「沙田至中環綫項目保證監督組」，以監察沙田至中環綫項目在技術及服務方面的各項準備工作，並找出對沙田至中環綫餘下工程有任何重要影響的潛在事項，以便作適時匯報及跟進。公司亦會引入全新的服務可靠性報告作為政府審批新綫路投入服務的評估機制的一部分，以確保對服務可靠性有重大影響的潛在情況作適時通報及處理。港鐵公司亦會落實在調查委員會報告中提出的其他建議。

截至 2020 年 12 月 31 日，紅磡至金鐘段已完成 91.2%。2020 年 7 月，我們已完成紅磡站至金鐘站的軌道鋪設工程，而會展中心站的平頂儀式亦已於 2020 年 11 月舉行。由於面對重大挑戰，2022 年第一季的目標通車日期會有相當風險。公司正盡其所能，務求盡快開通此鐵路綫。

2020 年 5 月 12 日，政府公布沙田至中環綫項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會的最終報告。根據該報告，在完成適當措施，紅磡站擴建部分及其鄰近的相關結構均屬安全和適合作預定用途。該等措施已於 2020 年年中完成，隨後亦進行了紅磡站的重置工程。另外，沙田至中環綫的專家顧問團的結論也是紅磡站擴建部分及其鄰近的相關已落成結構，在完成適當措施後用作其預定用途，實際上是安全。

本集團已在截至 2020 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表中作出 14 億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的估計額外費用。詳情可參考本公告的「9B 沙田至中環綫（「沙中綫」）項目」。

### **其他新鐵路項目**

根據為香港鐵路網絡未來發展訂立框架的《鐵路發展策略 2014》，我們分別於 2020 年 4 月、5 月及 12 月獲政府邀請就東涌綫延綫、屯門南延綫和古洞站及北環綫進行詳細規劃及設計。我們於 2020 年 6 月及 10 月分別批出東涌綫延綫及屯門南延綫的設計顧問合約，土地勘測和環境影響評估亦已展開。古洞站和北環綫的設計顧問採購流程亦已開始。

2020 年 5 月，我們向政府提交了洪水橋站的項目建議書，並繼續向政府提供更多資料和細節。我們亦於 2020 年 12 月提交了南港島綫（西段）的項目建議書。目前，我們正與政府合作，應對東九龍綫和北港島綫項目的技術挑戰。

### **擴展物業組合**

#### **投資物業**

我們位於大圍和黃竹坑（現已命名為「The Southside」）的商場預期於 2023 年開業。這兩個全新商場項目，將為截至 2020 年 12 月 31 日的現有商場組合增加 107,620 平方米的應佔總樓面面積，增幅約 30%。

## 住宅物業發展

合共 17 個新建住宅物業項目正處於發展階段，預計將於未來五年為市場提供逾 23,000 個單位，以配合政府增加房屋供應的努力。

我們獲政府邀請，為小蠔灣車廠地塊上蓋發展進行技術性研究，將在中長期內提供約 20,000 個住宅單位，其中約一半將為資助出售單位。此發展項目亦將有社區設施及一個面積達 30,000 平方米的商場，此發展項目的設計和規劃前期工程已經展開。

東涌牽引配電站及百勝角通風樓用地的分區計劃大綱核准圖的修訂建議已於 2020 年 6 月刊憲。待完成土地用途改劃和後續發展所需的批地程序後，我們將在未來十二個月左右為這兩個地塊進行招標。當與政府簽訂項目合同後，我們將在未來十二個月左右為東涌東站第一期招標。同時，我們正探討現有及未來鐵路綫沿綫的土地發展潛力，包括東涌綫延綫、屯門南延綫，以及古洞站和北環綫。

## 中國內地及國際業務

港鐵的中國內地及國際業務共同構成企業策略的三大策略支柱之一。2020 年，公司透過各附屬公司和聯營公司為中國內地、澳門、歐洲和澳洲共約 13.8 億人次提供服務。儘管乘客人數受到新冠病毒疫情影響，乘客量減少對公司財務表現的影響程度則視乎不同業務合約所採用的經營模式而有所不同。

截至12月31日止年度 百萬港元	中國內地及國際業務								
	中國內地和澳門的鐵路、 物業租賃及物業管理業務			國際鐵路業務			總計		
	2020	2019	增/ (減) 百分率	2020	2019	增/ (減) 百分率	2020	2019	增/ (減) 百分率
<b>經常性業務</b>									
<u>附屬公司</u>									
收入	1,836	1,881	(2.4)	19,592	19,204	2.0	21,428	21,085	1.6
EBITDA	224	529	(57.7)	309	796	(61.2)	533	1,325	(59.8)
EBIT	212	517	(59.0)	49	572	(91.4)	261	1,089	(76.0)
EBIT (已扣除非控股權益)	212	517	(59.0)	61	412	(85.2)	273	929	(70.6)
EBITDA 毛利率 (%)	12.2%	28.1%	(15.9)個百分點	1.6%	4.1%	(2.5)個百分點	2.5%	6.3%	(3.8)個百分點
EBIT 毛利率 (%)	11.5%	27.5%	(16.0)個百分點	0.3%	3.0%	(2.7)個百分點	1.2%	5.2%	(4.0)個百分點
經常性業務利潤/ (虧損)	174	472	(63.1)	(4)	200	n/m	170	672	(74.7)
<u>聯營公司及合營公司</u>									
應佔EBIT	844	1,005	(16.0)	63	(403)	n/m	907	602	50.7
應佔利潤/ (虧損)	363	457	(20.6)	61	(403)	n/m	424	54	685.2
<u>附屬公司EBIT</u> (已扣除非控股權益)									
<u>和應佔聯營公司及</u> <u>合營公司EBIT</u>	1,056	1,522	(30.6)	124	9	1,277.8	1,180	1,531	(22.9)
<b>公司股東應佔年內 (虧損) / 利潤</b>									
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支前)							594	726	(18.2)
- 業務發展開支							(183)	(201)	(9.0)
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支後)							411	525	(21.7)
- 來自中國內地物業發展							65	49	32.7
- 來自基本業務							476	574	(17.1)

n/m: 並無意義

2020年，中國內地及澳門方面，公司的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經常性業務利潤下跌63.1%至1.74億港元，主要由於新冠病毒疫情對深圳地鐵四號綫的車費收入造成影響，以及為商場租戶提供的租金寬減。

國際業務方面，港鐵的鐵路附屬公司年內出現400萬港元的經常性業務虧損，而2019年則錄得經常性業務利潤2億港元，主要由於新冠病毒疫情導致墨爾本 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.及MTRX（前稱「MTR Express」）的票務收入減少及悉尼地鐵西北綫營運及維修業務錄得初期營運虧損。該等影響部分被Stockholms pendeltåg大幅改善的營運表現所抵銷。

2020年，來自應佔聯營公司和合營公司的貢獻，由去年的5,400萬港元利潤增至4.24億港元，主要原因是由於2019年曾為First MTR South Western Trains Limited虧損性合約計提4.36億港元的一次性撥備，但此因素的影響被新冠病毒疫情對杭州和北京業務的負面影響所部分抵銷。

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（扣除業務發展開支後）、聯營公司和合營公司於2020年錄得應佔除稅後淨利潤為4.11億港元，較2019年減少21.7%。

## **中國內地鐵路業務**

### 北京

在北京，我們的聯營公司營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫的首三期及北京地鐵十六號綫北段和中段。年內，新冠病毒疫情影響了各鐵路綫的乘客量。

年內，北京地鐵十四號綫及北京地鐵十六號綫全綫繼續施工。北京地鐵十六號綫中段於2020年12月通車。北京地鐵十四號綫全綫及北京地鐵十七號綫第一期計劃於2021年年底通車。北京地鐵十六號綫預計最早於2022年年底全綫通車。

### 深圳

由於疫情關係，公司全資附屬公司營運的深圳地鐵四號綫於2020年的乘客量下跌。自我們在2010年開始營運以來，深圳地鐵四號綫一直未有調高車費。2020年7月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》並於2021年1月1日實施，為期五年。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。倘若適當的車費增加及調整機制未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

公司於2020年10月23日簽署了深圳地鐵四號綫北延綫的營運及維修協議，該延綫於2020年10月28日正式通車。

### 杭州

我們在杭州的業務包括杭州地鐵一號綫及其下沙延伸段和杭州地鐵五號綫。杭州地鐵一號綫三期（機場延伸段）已於2020年12月底正式通車。杭州地鐵五號綫已於2020年4月開始全綫營運。

## 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「蒼港尊邸」住宅發展項目，超過 98%的單位已經售出並交付予買家。

公司在北京的「銀座 Mall」商場及在深圳的「頌薈」商場的出租率及客流受到新冠病毒疫情的不利影響。公司為合資格的商戶提供租金寬減，以助抵銷疫情下對商戶的影響。

天津方面，由於建造地庫時需進行額外鐵路安全保障工程，北運河站商場發展項目的完工日期已延至 2024 年。

## 澳門鐵路業務

由港鐵負責營運及維護的澳門首個輕軌系統澳門輕軌系統氹仔綫，已於 2019 年 12 月通車。我們亦為澳門其他輕軌綫和延綫提供項目管理和技術支援。

## 歐洲鐵路業務

### 英國

在倫敦，公司的全資附屬公司現以「TfL Rail」品牌營運 Crossrail 專營權。港鐵繼續為 TfL Rail 分階段通車提供支援，而此鐵路服務將在開通中央營運段後易名為「伊利莎伯綫」。雖然載客量有所下跌，TfL Rail 仍然透過安排服務班次，以減低新冠病毒疫情帶來的風險。由於此專營權不受車費收入風險所影響，財務收益能受到合理的保障。

港鐵的聯營公司經營英國最大鐵路網絡之一 South Western Railway（「SWR」）的專營權。由於新冠病毒疫情的影響，SWR 亦在封城期間縮減班次。從 2020 年 9 月起至 2021 年 5 月，SWR 過渡至《緊急補救措施協議》。

### 瑞典

按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。公司透過全資附屬公司經營三項鐵路業務：斯德哥爾摩地鐵、MTRX 及斯德哥爾摩通勤鐵路。

於疫情期間，斯德哥爾摩地鐵繼續提供全面服務，並錄得優異的營運表現。由於旅遊限制和需求減少，MTRX 自 2020 年 3 月起縮減班次。斯德哥爾摩通勤鐵路繼續提供全面服務之餘，準時程度亦達到高水平。

## 澳洲鐵路業務

2020 年，墨爾本都市鐵路網絡的乘客量在疫情下急劇減少。我們的附屬公司於 2020 年 5 月與省政府就提供財務支持達成協議，以紓緩疫情影響。

悉尼地鐵西北綫在 2020 年繼續提供全面服務。儘管乘客量受到疫情影響，但根據該專營權的條款，我們不需要承擔票價收入風險。年內的服務表現持續提升。雖然疫情對國家之間的人員和物料流動造成一些限制，但悉尼地鐵城市及西南綫項目的工程仍然繼續按計劃推展，並達成進度目標。

## 香港以外的增長

在深圳，由港鐵全資附屬公司牽頭的財團獲批深圳地鐵十三號綫公私合營項目。該項目包括投資、建設及在 2023 年竣工後為期 30 年的營運及維修服務。正式的公私合營合約

已於 2020 年 10 月 30 日簽署。在成都，公司與成都軌道交通集團成立了一家新公司，以研究和發展成都的車站商務及相關業務。在杭州，我們與杭州中車數字科技有限公司等財團成立的列車維修公司，取得一些杭州及深圳地鐵綫的列車架修項目合約。

我們持續就粵港澳大灣區交通基建及物業和社區建設項目的潛在合作機會進行討論。我們現時為東莞濱海灣新區政府交通（鐵路）為導向發展（「TOD」）項目擔任顧問，負責高鐵濱海灣站 TOD 的概念規劃。在大灣區的其他城市，我們正開拓與鐵路相關項目的機會。憑藉我們的經驗，我們會繼續積極參與大灣區的 TOD 綜合發展。

2021 年 3 月，港鐵與合作夥伴已共同取得杭州西站南側的 TOD 項目的建設用地使用權，該綜合物業發展項目包含公寓、辦公室、零售設施及酒店等用途，可發展的總樓面面積約 688,210 平方米。港鐵佔該項目 10% 的權益，投資額為 3.5 億元人民幣。

在瑞典，我們的附屬公司於 2020 年 12 月獲得 Mälartåg 列車服務的營運及維修專營權。我們的附屬公司將從 2021 年 12 月開始營運此服務，營運期八年後或可續期一年。其他參與投標的公司正在就投標程序提出法律訴訟。

## 財務回顧

除了以上的集團業績及營運簡要報告外，本章節會詳細闡述及分析有關業績。

## 損益

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增／(減)	
	2020	2019	百萬港元	%
總收入	<b>42,541</b>	<b>54,504</b>	(11,963)	(21.9)
經常性業務(虧損)/利潤 <sup>ζ</sup>				
EBIT				
香港客運業務	(5,408)	(591)	(4,817)	(815.1)
香港車站商務	2,502	5,122	(2,620)	(51.2)
香港物業租賃及管理業務	4,185	4,264	(79)	(1.9)
中國內地及國際鐵路、物業租賃 及管理附屬公司	261	1,089	(828)	(76.0)
其他業務、以及項目研究及業務 發展開支	(1,949)	(2,353)	404	17.2
應佔聯營公司及合營公司利潤	605	288	317	110.1
總經常性 EBIT	196	7,819	(7,623)	(97.5)
利息及財務開支	(1,097)	(939)	158	16.8
所得稅	(237)	(1,740)	(1,503)	(86.4)
非控股權益	12	(160)	(172)	n/m
經常性業務(虧損)/利潤	<b>(1,126)</b>	<b>4,980</b>	<b>(6,106)</b>	<b>n/m</b>
除稅後的物業發展利潤				
香港	5,442	5,531	(89)	(1.6)
中國內地	65	49	16	32.7
除稅後的物業發展利潤	<b>5,507</b>	<b>5,580</b>	<b>(73)</b>	<b>(1.3)</b>
基本業務利潤 <sup>ε</sup>	<b>4,381</b>	<b>10,560</b>	<b>(6,179)</b>	<b>(58.5)</b>
投資物業重估(虧損)/收益	(9,190)	1,372	(10,562)	n/m
公司股東應佔淨(虧損)/利潤	<b>(4,809)</b>	<b>11,932</b>	<b>(16,741)</b>	<b>n/m</b>

<sup>ζ</sup> : 經常性業務(虧損)/利潤代表集團的香港客運業務、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及其他業務的(虧損)/利潤。

<sup>ε</sup> : 基本業務利潤代表集團的經常性業務及物業發展業務的(虧損)/利潤之統稱。

n/m : 並無意義

## 總收入

持續的新型冠狀病毒大流行和整體經濟環境惡化對集團業務造成的不利影響是前所未見的。集團於 2020 年的總收入為 425.41 億港元，較 2019 年下跌 21.9%，主要由於新型冠狀病毒大流行對香港客運業務的車費收入所造成的不利影響，以及香港車站商務的租金收入減少所致。

## 經常性業務虧損

香港及全球的政府機關就新型冠狀病毒大流行實施各種應對措施，導致本地及國際旅遊需求及消費力大幅降低。此外，香港特別行政區與中國內地之間的主要邊境客運口岸更長期關閉，對集團的經常性業務造成進一步不利影響。因此，集團於 2020 年錄得經常性業務虧損 11.26 億港元，而 2019 年則錄得經常性業務利潤 49.80 億港元。

### EBIT

香港客運業務的 EBIT 大幅減少 48.17 億港元以致錄得 54.08 億港元虧損，主要由於新型冠狀病毒大流行及相關的政府措施，例如香港特別行政區與中國內地之間的數個邊境口岸（包括羅湖、落馬洲和香港西九龍過境站，以及紅磡站的城際客運管制點）關閉、保持社交距離、在家工作安排、學校停課、入境管制及隔離措施，以致總乘客量大幅減少 31.5%。

香港車站商務的 EBIT 下跌 51.2%至 25.02 億港元，主要由於集團就香港特別行政區與中國內地之間的數個邊境口岸關閉，向免稅經營權持有人及其他車站商店提供的租金寬減，以及就本地鐵路綫車站人流減少對車站商店帶來不利影響的零售租戶，所給予的租金寬減對集團損益表之影響，以及廣告收入顯著下跌所致。

香港物業租賃及管理業務的 EBIT 微跌 1.9%至 41.85 億港元，主要由於集團向商場租戶提供的租金寬減對集團損益表之影響所致，然而大部分跌幅已被於 2020 年 8 月和 11 月分階段開幕的新商場「The LOHAS 康城」及於 2020 年 3 月購入「德福廣場二期」及「PopCorn 2」餘下收益權所帶來的利潤貢獻所抵銷。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司的 EBIT 因新型冠狀病毒大流行及業務所在不同城市的相關政府措施而受到不同程度的不利影響（墨爾本鐵路所受的影響最為嚴重），導致 EBIT 下跌 76.0%至 2.61 億港元。

於 2020 年，其他業務、以及項目研究及業務發展開支的 EBIT 錄得虧損 19.49 億港元（2019 年的虧損為 23.53 億港元）。2020 年的虧損主要由於就香港沙田至中環綫（「沙中綫」）項目的額外項目管理費用而作出的 14 億港元撥備，以及「昂坪 360」因新型冠狀病毒大流行而暫停服務所造成的虧損所致。另外，2019 年的虧損主要由於就沙中綫項目紅磡事件而作出的 20 億港元撥備。

### 應佔聯營公司及合營公司利潤

於 2020 年，應佔聯營公司及合營公司利潤為 6.05 億港元（2019 年為 2.88 億港元利潤，已包括就英國西南部鐵路專營權協議的虧損性合約作出的 4.36 億港元撥備）。如撇除 2019 年的撥備，2020 年的應佔利潤將較 2019 年減少 1.19 億港元或 16.4%，主要由於新型冠狀病毒大流行對集團於杭州的聯營公司及香港的八達通控股有限公司造成不利的財務影響所致，但部分跌幅已被集團於 2020 年 4 月全綫通車的杭州地鐵五號綫合營業務帶來的利潤貢獻所抵銷。

### 除稅後的物業發展利潤

除稅後的物業發展利潤由 2019 年的 55.80 億港元微跌至 2020 年的 55.07 億港元，主要來自 LP6（「日出康城」第六期）的分佔盈餘，以及出售存貨單位。

## 投資物業重估虧損

經獨立專業估值公司重估集團於香港及中國內地的投資物業後，2020 年的重估虧損為 91.90 億港元，而 2019 年則錄得重估收益 13.72 億港元。重估虧損（屬非現金項目）主要反映因新型冠狀病毒大流行及整體經濟環境惡化所導致預期的續租租金下降。

## 公司股東應佔淨虧損

計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業重估後，集團於 2020 年錄得公司股東應佔淨虧損 48.09 億港元，而 2019 年則錄得淨利潤 119.32 億港元。

## 財務狀況

百萬港元	於	於	增／（減）	
	2020 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日	百萬港元	%
淨資產	176,981	186,798	(9,817)	(5.3)
總資產	290,574	289,214	1,360	0.5
總負債	113,593	102,416	11,177	10.9
負債總額 <sup>△</sup>	50,340	39,456	10,884	27.6
淨負債權益比率 <sup>δ</sup>	22.5%	15.4%	7.1 個百分點	

△：負債總額代表貸款及其他債務和短期貸款。

δ：淨負債權益比率代表淨負債總額 398.87 億港元（2019 年：為 287.64 億港元）（包括綜合財務狀況表的貸款及其他債務、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款），佔總權益 1,769.81 億港元（2019 年：為 1,867.98 億港元）的百分率。

## 淨資產

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產由 2019 年 12 月 31 日的 1,867.98 億港元下跌 5.3% 至 2020 年 12 月 31 日的 1,769.81 億港元，主要反映集團投資物業組合的重估虧損。

## 總資產

總資產由 2,892.14 億港元微升 0.5% 至 2,905.74 億港元。主要由以下因素所致：

- 應收關連人士款項增加；
- 應收賬項及其他應收款項增加，主要由於：(i) 所提供的租金寬減部分尚未在損益表中攤銷，以及(ii) 「LP6」的物業發展利潤入帳，令物業發展應收款項增加；
- 九鐵公司系統的服務經營權資產增加；而這些升幅部分被以下項目所抵銷：
- 現有投資物業組合的重估虧損導致投資物業淨減少（當中部分跌幅被購入「德福廣場二期」及「PopCorn 2」分別 50% 和 30% 之餘下收益權所抵銷）。

## 總負債

總負債由 1,024.16 億港元上升 10.9% 至 1,135.93 億港元。主要由以下因素所致：

- 發行 12 億美元的十年期綠色債券，以及提取貸款淨額及發行其他債券/票據；



- 應付帳項、其他應付款項及撥備增加，主要由於：(i)預收物業發展項目現金，及(ii)就沙中綫項目管理費撥備 13.71 億港元；部分升幅被以下項目所抵銷：
- 年內收入減少導致每年非定額付款減少，應付關連人士款項因而減少。

### 負債總額及借貸成本

集團負債總額（包括貸款及其他債務總額、銀行透支及其他短期貸款）上升 27.6% 至 2020 年 12 月 31 日的 503.40 億港元。集團帶息借貸的加權平均借貸成本為年率 2.3%，2019 年則為年率 2.8%。

### 淨負債權益比率

於 2020 年 12 月 31 日，淨負債權益比率為 22.5%，較 2019 年 12 月 31 日的 15.4% 增加 7.1 個百分點，原因是(i)為購入「德福廣場二期」及「PopCorn 2」餘下收益權、香港鐵路及相關營運的資本性開支，以及經營活動所耗用現金淨額而增加的借貸，以及(ii)主要由於確認集團投資物業組合的重估虧損而令權益減少。

### 現金流量

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2020	2019
經營活動（耗用）/ 產生的現金淨額，扣除每年定額及非定額付款	(2,561)	13,988
收取物業發展項目的淨額	8,171	5,916
投資活動的其他現金流出淨額	(9,326)	(7,490)
借貸 / （償還）負債淨額，扣除租賃租金和利息付款	9,661	(2,362)
已付公司股東股息	(6,808)	(6,649)
現金、銀行結餘及存款（減少）/ 增加#	(872)	3,286

#： 不包括匯率變動的影響

### 經營活動（耗用）/ 產生的現金淨額，扣除每年定額及非定額付款

經營活動耗用的現金淨額（扣除與香港鐵路和相關營運有關的每年定額及非定額付款）為 25.61 億港元，而 2019 年則產生現金淨額 139.88 億港元，主要由於新型冠狀病毒的不利影響導致經營利潤減少。

### 收取與物業發展有關的淨額

收取與物業發展有關的淨額為 81.71 億港元，主要來自「日出康城」物業發展項目所收取的現金款項。

### 投資活動的其他現金流出淨額

投資活動的其他現金流出淨額為 93.26 億港元，主要包括資本性開支 92.49 億港元（包括 52.26 億港元用於投資香港現有鐵路及相關業務資產、35.39 億港元用於香港投資物業、2.50 億港元用於香港鐵路延綫項目，以及 2.34 億港元用於中國內地及海外附屬公司）。

## 環境、社會及管治

儘管過去一年充滿挑戰，港鐵仍繼續落實各項環境、社會及管治措施，為所服務城市的安全、環保、健康和福祉作出貢獻。我們亦竭力確保我們的服務能夠兼顧不同年齡或能力的顧客的需要。

作為全球首屈一指的鐵路營運商之一，以對環境友善的方式提供便捷及有效率的運輸服務，是我們其中一個主要的關注點。2020年8月，我們榮幸發行新一批為數12億美元的10年期綠色債券，成為亞太區企業界規模最大的單筆綠色債券，為鐵路相關的保育和能源效益項目提供資金。我們亦於年內展開一項顧問研究，以助制定減少溫室氣體排放的長期路線圖；我們的目標是在2021年內推出一項全面的方案。我們亦發表了《氣候變化策略》，概述我們如何以三管齊下的方法應對此關鍵問題。

為了保障股東與持份者的最佳利益，公司致力在旗下所有業務恪守最高標準的企業管治。我們已制定完善的架構、機制和管理實務，確保達致負責任且符合道德規範的決策行為及透明度。

### 安全

作為香港主要的運輸和房地產綜合企業，港鐵以顧客、員工和訪客的安全與健康為首要考慮。我們每年力求作出改善與改進，確保秉持業界領先的安全標準，以符合公司全面的企業安全政策和最佳實務的要求。

回顧過去一年，我們經歷始自2019年的公眾活動到2020年初以來迅速散播的新型冠狀病毒疫情，備受嚴峻挑戰。我們引入雙氧水霧化消毒機械人對列車和車站進行深度清潔，凸顯我們對健康和安全的重視以及積極採用最新的創新技術。我們亦在乘客經常接觸的位置塗上特殊塗層，以消滅病毒和細菌。

為了讓乘客更感便利和安心，我們在14個車站安裝自動售賣機，方便市民購買口罩和搓手液等個人防護用品。為確保優質口罩的穩定供應，港鐵在小蠔灣車廠一間經ISO認證的潔淨室開設一條生產綫，每月可生產超過300,000片口罩。於回顧年度內，我們亦優化港鐵列車、車站和商場的通風、過濾器清潔和更換程序。我們亦在20個車站設置自動派發機，方便公眾領取免費的新型冠狀病毒疫情樣本收集包。

重鐵網絡和輕鐵網絡的須呈報事故數目較2019年減少45%，重鐵網絡和輕鐵網絡於2020年的每百萬載客人次須呈報事故數目亦有所改善並下跌至0.58。

### 企業風險管理

風險管理的重要性於2020年相比任何一年尤為明顯。為應對前所未有的挑戰，港鐵各業務單位在日常業務過程中採納公司的「企業風險管理」體系，確保業務持續性、健康及安全。各總監及風險委員會定期檢討公司的風險組合、重大風險及主要新興風險，並每半年向董事局匯報一次。公司於年內選定主要風險範疇進行「深入」檢討，並按需要制定或調整風險緩解措施，以確保有效的風險管理。

新型冠狀病毒疫情仍然是港鐵及其營運業務方面的重大風險，並將延續至2021年。我們在2020年採取了一系列措施應對疫情的影響，盡量迅速及有效地將營運業務納回正軌。往後，我們將繼續監察最新發展，以盡力控制與疫情相關的風險，並保障公司業務及持份者的利益。

## 人力資源

於 2020 年 12 月 31 日，港鐵與其附屬公司在香港及香港以外地區分別僱用 17,288 和 16,921 名員工。另外，聯營公司在全球共各地聘用 17,121 名員工。

員工的忠誠服務是港鐵賴以成功的最寶貴的資產。我們提供具競爭力的薪酬和福利、短期及長期的獎勵計劃，以及多元化的事業發展機會，以吸引、挽留和激勵公司員工。我們亦設有完善的薪酬檢討機制，透過與工作表現掛鈎制度及各項員工激勵和獎勵計劃，肯定和獎勵員工的表現。於 2020 年，香港員工的自願流失率維持在 3.4% 的低水平，穩定的員工團隊反映我們悉心推動該等措施的成效。年內，公司為每名香港員工提供平均 4.8 天的培訓。

面對疫情和宏觀經濟疲弱帶來的前所未見的挑戰，我們的首要任務是確保員工的健康和安全、保障他們就業，並確保業務持續發展。為與員工一同抗疫，我們加強了保護措施，適當地制定靈活工作安排，及推行多項提升員工身心健康的計劃。自 2020 年 1 月初，我們審慎地進行有限度招聘方針，以應付公司的營運需求並控制成本。

## 港鐵學院

儘管疫情對營運帶來挑戰，港鐵學院仍透過網上學習和虛擬考試，向中國內地、一帶一路沿綫國家和其他地區的鐵路專業人員和環球客戶提供課程和專業知識。2020 年 9 月，港鐵學院亦開始開辦提供全日制文憑課程。

## 展望

2020 年，新型冠狀病毒疫情席捲全球，帶來長遠影響，對我們的業務和營運構成前所未有的挑戰，對集團亦帶來不利財務影響。

各界攜手協力遏制和消除疫情傳播，直至執筆之際，旅遊限制、隔離規定、口罩令和保持社交距離的指引在不同程度上仍然繼續生效。即使世界各國已開始安排接種疫苗，但事態在未來幾個月將如何發展，現在仍然無法看清。全球經濟復甦的速度和規模，仍然主要取決於對抗疫情的發展以及各國政府的財政和貨幣政策。

2020 年，新冠疫情對經常性業務的財務表現產生重大影響。乘客量大跌，而商場、免稅店、車站商店和廣告業務均受到嚴重衝擊，同時亦導致我們的投資物業組合出現較低的估值。由於乘客量（特別是來自遊客的乘客量）並不會馬上回復至正常水平，預計回復需時長達一年以上，疫情的不利影響可能會持續到 2021 年。受到去年的新訂租金跌幅，以及根據會計準則要求將去年的租金減免攤銷至 2021 年及以後數年的後續影響，我們的商場及車站零售租賃業務將會繼續充滿挑戰。免稅店業務完全視乎邊境口岸重開的時間以及過境客運量的復甦情況所影響，而廣告業務收入則視乎經濟復甦及零售市況而定。疫情對我們的投資物業組合資產估值的影響或會持續，直至市況穩定為止。

雖然短期內仍然充滿挑戰，但我們有理由對公司的中長期前景感到樂觀。儘管 2020 年的業務受到不同程度的影響，但公司的財務狀況穩健，我們將繼續推動多項深具潛力的項目及發展計劃。

視乎市況和所需的政府審批進度而定，我們計劃在未來十二個月左右為「港島南岸」（即黃竹坑站物業發展項目）第六期、東涌牽引配電站用地、百勝角通風樓用地以及東

涌東站第一期（取決於我們與政府簽訂項目合同）進行招標。這些物業發展項目預計將總共提供大約 4,800 個住宅單位。我們正為「港島南岸」第一、二期物業發展項目及「柏傲莊 III」申請預售樓花同意書。視乎施工進度，「日出康城」第七、八、九期的物業發展利潤預計會在 2021 年入帳。

我們期待屯馬綫預計於 2021 年第三季的全綫通車。根據政府為擴展本港鐵路網絡訂立框架的《鐵路發展策略 2014》，我們會繼續推展東涌綫延綫和屯門南延綫的設計工作，並將會開始進行古洞站及北環綫的詳細規劃及設計工作。

此外，我們將會對小蠔灣車廠地塊及其鄰近車站進行詳細設計工作，並探索在現有和未來鐵路綫沿綫發展住宅和商業物業的潛在用地。

為了繼續向顧客提供世界級服務及讓我們所服務的城市不斷前行，我們必須在「新常態」下繼續保持安全和高效率的運作。我們新的企業策略以穩健的環境、社會及管治原則為指引，確保未來營運的可持續性及盈利能力，將在我們向前邁進的軌道上發揮關鍵作用。新策略力求加強以下三個支柱的業務和利潤增長：(i) 香港核心業務方面，全力提升世界級的服務表現，以及充分發揮成本優化和新創收入項目的潛力；(ii) 利用我們的競爭優勢，透過開拓新產品和新市場來保持穩定增長，尤其在中國內地，亦包括國際業務；(iii) 採用新技術推動現有業務發展，並以其作為促進長遠增長的新引擎。

我衷心感謝已於 2021 年 2 月 22 日榮休的技術工程總監顏永文博士於任內為公司作出的貢獻。

最後，我對員工的出色表現深懷感激，這點無論如何強調都不為過。多年來他們克服重重挑戰，甚至在極為困難的 2020 年，仍然持續提供世界級服務。雖然未來的日子仍然艱難，但我相信，只要大家齊心協力，實現企業策略所訂下的目標，港鐵公司乃至香港定將擺脫逆境，且實力更勝從前。

承董事局命  
金澤培博士  
行政總裁

香港，2021 年 3 月 11 日

### 暫停辦理成員登記手續

### 2021 周年成員大會

本公司成員登記冊將於 2021 年 5 月 20 日至 2021 年 5 月 26 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理本公司的股份過戶登記手續。凡擬出席本公司於 2021 年 5 月 26 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 2021 年 5 月 18 日下午 4 時 30 分（香港時間）或之前送達本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。

## 2020 年度末期股息

本公司成員登記冊將於 2021 年 6 月 1 日至 2021 年 6 月 4 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理本公司的股份過戶登記手續。為符合收取建議的 2020 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 2021 年 5 月 31 日下午 4 時 30 分（香港時間）或之前送達本公司的股份過戶登記處（地址見上文）。建議的 2020 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 2021 年 7 月 20 日派發予於 2021 年 6 月 4 日營業時間結束時名列本公司成員登記冊的股東。

於本公告日期：

*董事局成員*：歐陽伯權博士（主席）\*\*、金澤培博士（行政總裁）、包立賢\*、陳振彬博士\*、陳家樂\*、陳黃穗博士\*、陳阮德徽博士\*、鄭恩基\*、周永健博士\*、方正博士\*、關育材\*、李慧敏\*、李李嘉麗\*、吳永嘉\*、鄧國斌\*、周元\*、許正宇（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（羅淑佩）\*\*

*執行總監會成員*：金澤培博士、劉天成、包立聲、鄭惠貞、蔡少綿、許亮華、李家潤博士、馬琳、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。

---

## 關於港鐵公司

每天，港鐵聯繫市民及社區。作為世界級可持續鐵路運輸服務的營運商，港鐵公司在安全、可靠程度、顧客服務和效益方面都處於領導地位。

由設計、規劃和建設，以至開通、維修和營運，港鐵擁有全方位的鐵路專業知識和四十多年的鐵路項目發展經驗。除了參與各項鐵路項目及營運，港鐵透過鐵路、商業和物業發展的無縫整合，建設並管理鐵路沿線充滿活力的新社區。

港鐵在香港、英國、瑞典、澳洲和中國內地擁有超過四萬名員工\*，每週日的全球客運量超過一千三百萬人次。港鐵更致力發展和連繫社區，創建更美好未來。

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽 [www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)。

\* 包括香港及全球各地的附屬和聯營公司