



股份代號：66

# 不斷前行

2019年報



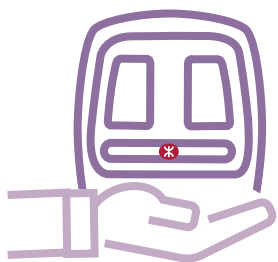


## 長遠目標

我們以關懷備至的服務，  
連繫及建設社區，  
以成為具領導地位的跨國企業

## 使命

- 我們致力提升我們在香港的企業公民聲譽
- 我們致力拓展並強化香港核心業務
- 我們致力加快國內及國際業務的發展
- 我們致力啟發、連繫及培育我們的員工



## 信念

- 優質服務
- 互敬互重
- 創造價值
- 勇於進取

# 目錄

## 概覽

- 2 摘要
- 4 主要數據
- 6 香港營運網絡及未來支綫
- 8 中國內地及國際業務概覽
- 10 主席函件
- 14 行政總裁回顧及展望

## 業務回顧與分析

### 業務回顧

- 34 – 香港客運業務
- 44 – 香港車站商務
- 48 – 香港物業及其他業務
- 58 – 香港網絡拓展
- 62 – 中國內地及國際業務
- 70 財務回顧
- 80 十年統計數字
- 82 投資者關係
- 84 企業責任
- 90 人力資源
- 93 港鐵學院

## 企業管治

- 94 公司管治報告書
- 115 審核委員會報告書
- 118 風險管理
- 122 風險委員會報告書
- 124 工程委員會報告書
- 125 薪酬委員會報告書
- 130 董事局及執行總監會
- 145 主要管理人員
- 146 董事局報告書

## 財務及其他資料

- 177 綜合帳項及帳項附註目錄
- 178 獨立核數師報告
- 182 綜合損益表
- 183 綜合全面收益表
- 184 綜合財務狀況表
- 185 綜合權益變動表
- 186 綜合現金流量表
- 187 綜合帳項附註
- 263 專用詞彙

# 摘要

自40年前通車以來，港鐵與香港市民一起成長，成為本港交通基建的重要一環，並在車站上蓋及附近一帶建設全新的綜合社區。由1979年通車的一條鐵路綫起，港鐵不斷拓展，現時在香港營運的鐵路網絡總長262.6公里，於2019年載客量超過19億人次。港鐵亦經營一系列不同類型的業務，包括住宅及商業物業發展、物業租賃及管理、廣告、電訊服務、鐵路顧問服務等。自2007年起，我們一直在中國內地、歐洲及澳洲拓展鐵路業務組合。



載生活·再起程



香港總乘客量  
超過19億人次



99.9%  
乘客車程準時程度



屯馬綫一期  
通車

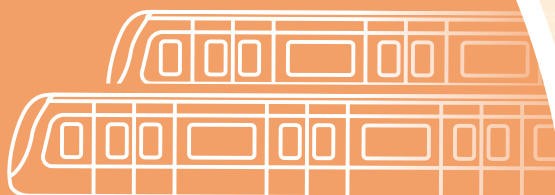
澳洲悉尼地鐵西北綫、  
杭州地鐵五號綫首通段及  
澳門輕軌系統氹仔綫

通車



批出3個  
物業發展項目

## 業務表現



悉尼地鐵城市及西南綫  
達成協議及獲批  
北京地鐵十七號綫





新型冠狀病毒疫情  
帶來的挑戰

## 增長及展望



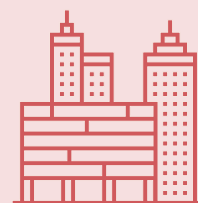
港鐵車費  
在2020年餘下時間  
不會有實際調整



推動**數碼轉型**，  
實現未來移動出行願景



與政府合作，就  
**三條新鐵路綫**  
進行詳細規劃及設計



繼續推展約  
**22,000**  
個住宅單位及  
**3**個新建商場  
項目



以每名乘客每公里計，  
與2008年比較  
**重鐵用電量**  
**-21%**



不計及由公眾活動  
所導致的事故，  
重鐵及輕鐵網絡  
**須呈報事故**  
**-2%**

## 環境、社會 及管治



約**83,000**人  
參與青少年及兒童計劃



採納**公司管治**  
**最佳常規**

# 主要數據

	2019		2018		增/(減) 百分率
	百萬港元	百分率	百萬港元	百分率	
<b>總收入</b>					
經常性業務					
– 香港客運業務	19,938	36.6	19,490	36.1	2.3
– 香港車站商務	6,799	12.5	6,458	12.0	5.3
– 香港物業租賃及管理業務	5,137	9.4	5,055	9.4	1.6
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	21,085	38.7	20,877	38.7	1.0
– 其他業務	1,545	2.8	1,990	3.7	(22.4)
	<b>54,504</b>	<b>100.0</b>	<b>53,870</b>	<b>99.9</b>	<b>1.2</b>
非經常性業務					
– 中國內地物業發展	–	–	60	0.1	(100.0)
總收入	<b>54,504</b>	<b>100.0</b>	<b>53,930</b>	<b>100.0</b>	<b>1.1</b>
<b>總 EBITDA<sup>(1)</sup></b>					
經常性業務 EBITDA					
– 香港客運業務	5,909	28.1	8,171	38.1	(27.7)
– 香港車站商務	6,119	29.1	5,891	27.5	3.9
– 香港物業租賃及管理業務	4,286	20.4	4,242	19.8	1.0
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	1,325	6.3	876	4.1	51.3
– 其他業務和項目研究及業務發展開支	(2,288)	(10.9)	(337)	(1.6)	(578.9)
	<b>15,351</b>	<b>73.0</b>	<b>18,843</b>	<b>87.9</b>	<b>(18.5)</b>
非經常性業務 EBITDA					
– 香港物業發展	5,707	27.1	2,574	12.0	121.7
– 中國內地物業發展	(25)	(0.1)	25	0.1	n/m
	<b>5,682</b>	<b>27.0</b>	<b>2,599</b>	<b>12.1</b>	<b>118.6</b>
總 EBITDA	<b>21,033</b>	<b>100.0</b>	<b>21,442</b>	<b>100.0</b>	<b>(1.9)</b>
<b>總 EBIT<sup>(2)</sup></b>					
經常性業務 EBIT					
未計利息、財務開支及稅項前經營和計及 每年非定額付款後的利潤					
– 香港客運業務	(591)	(4.4)	1,985	13.4	n/m
– 香港車站商務	5,122	37.9	5,025	33.9	1.9
– 香港物業租賃及管理業務	4,264	31.6	4,225	28.5	0.9
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	1,089	8.1	722	4.9	50.8
– 其他業務和項目研究及業務發展開支	(2,353)	(17.4)	(404)	(2.7)	(482.4)
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損	288	2.1	658	4.4	(56.2)
	<b>7,819</b>	<b>57.9</b>	<b>12,211</b>	<b>82.4</b>	<b>(36.0)</b>
非經常性業務 EBIT					
– 香港物業發展	5,707	42.3	2,574	17.4	121.7
– 中國內地物業發展	(25)	(0.2)	25	0.2	n/m
	<b>5,682</b>	<b>42.1</b>	<b>2,599</b>	<b>17.6</b>	<b>118.6</b>
總 EBIT	<b>13,501</b>	<b>100.0</b>	<b>14,810</b>	<b>100.0</b>	<b>(8.8)</b>
利息及財務開支	(859)		(1,074)		(20.0)
投資物業重估	1,372		4,745		(71.1)
除稅前利潤	14,014		18,481		(24.2)
所得稅	(1,922)		(2,325)		(17.3)
<b>年內利潤</b>	<b>12,092</b>		<b>16,156</b>		<b>(25.2)</b>
非控股權益	(160)		(148)		8.1
<b>公司股東應佔年內利潤</b>	<b>11,932</b>		<b>16,008</b>		<b>(25.5)</b>
<b>公司股東應佔年內利潤來自：</b>					
經常性業務 <sup>(3)</sup>	4,980		9,020		(44.8)
非經常性業務	5,580		2,243		148.8
基本業務 <sup>(3)</sup>	10,560		11,263		(6.2)
投資物業重估	1,372		4,745		(71.1)
公司股東應佔年內利潤總額 <sup>(3)</sup>	<b>11,932</b>		<b>16,008</b>		<b>(25.5)</b>

附註 1 EBITDA 代表未計折舊、攤銷、每年非定額付款及應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損前經營利潤。

附註 2 EBIT 代表未計利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的利潤。

附註 3 按正常化基準計算業績，公司股東應佔的經常性業務利潤、基本業務利潤和總利潤本應分別增長 7.7%、35.8% 和 4.1%。「按正常化基礎計算業績」乃基於若干假設下的估算，以代表若不包括香港公眾活動對集團香港業務所造成的不利影響(23 億港元)，以及不包括就香港沙中綫項目的紅磡事件(20 億港元)及英國西南部鐵路專管權協議(4 億港元)所記入的撥備後之財務表現。

n/m：並無意義

	2019	2018	增/(減) 百分率
<b>財務比率</b>			
EBITDA 邊際比率 <sup>(4)</sup> (%)	28.1	35.0	(6.9)個百分點
EBITDA 邊際比率 <sup>(4)</sup> (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	42.0	54.5	(12.5)個百分點
EBIT 邊際比率 <sup>(5)</sup> (%)	13.8	21.5	(7.7)個百分點
EBIT 邊際比率 <sup>(5)</sup> (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	19.3	32.8	(13.5)個百分點
淨負債權益比率 <sup>(6)</sup> (%)	15.4	18.1	(2.7)個百分點
來自基本業務的平均公司股東資金回報率 (%)	5.8	6.5	(0.7)個百分點
利息保障 <sup>(7)</sup> (倍數)	15.3	13.6	1.7 倍
<b>股份資料</b>			
每股基本盈利(港元)	1.94	2.64	(26.5)
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	1.72	1.86	(7.5)
每股普通股股息(港元)	1.23	1.20	2.5
於12月31日的股價(港元)	46.05	41.20	11.8
於12月31日的市值(百萬港元)	283,574	252,947	12.1
<b>營運摘要</b>			
香港的總乘客人次(百萬計)			
本地鐵路服務	1,568.2	1,670.0	(6.1)
過境服務	104.2	117.4	(11.3)
高速鐵路(香港段)	16.9	5.3 <sup>@</sup>	219.2
機場快綫	15.8	17.7	(11.0)
輕鐵及巴士	207.3	230.4	(10.0)
平均乘客人次(千計)			
本地鐵路服務(周日)	4,658	4,862	(4.2)
過境服務(每日)	285.4	321.8	(11.3)
高速鐵路(香港段)(每日)	46.4	53.0 <sup>^</sup>	(12.6)
機場快綫(每日)	43.2	48.5	(11.0)
輕鐵及巴士(周日)	598.6	652.9	(8.3)
平均車費(港元)			
本地鐵路服務	8.11	7.92	2.3
過境服務	29.08	29.56	(1.7)
高速鐵路(香港段)	88.73	89.44	(0.8)
機場快綫	64.16	65.25	(1.7)
輕鐵及巴士	3.27	3.14	4.1
估專營公共交通載客量比率 (%)	47.4	49.0 <sup>#</sup>	(1.6)個百分點

附註 4 EBITDA 邊際比率代表總EBITDA(不包括香港物業發展利潤)佔總收入之百分率。

附註 5 EBIT 邊際比率代表總EBIT(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或虧損)佔總收入之百分率。

附註 6 淨負債權益比率代表綜合財務狀況表的貸款及其他債務、銀行透支、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的百分率。

附註 7 利息保障代表未計折舊、攤銷、每年非定額付款及應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損前經營利潤，除以利息及財務開支總額(未扣除資本化利息及深圳市軌道交通龍華綫營運之政府資助)。

<sup>@</sup> 高速鐵路(香港段)於2018年9月23日投入服務。

<sup>^</sup> 2018年9月23日至2018年12月31日之平均。

<sup>#</sup> 2018年的市場佔有率已調整以反映香港—珠海—澳門大橋開通的影響。

# 香港營運網絡及未來支綫

## 地圖說明

- 車站
- 建議車站
- 深圳地鐵網絡
- ◻ 轉綫車站
- ◻ 建議轉車站
- \* 只限賽馬日

## 現有網絡

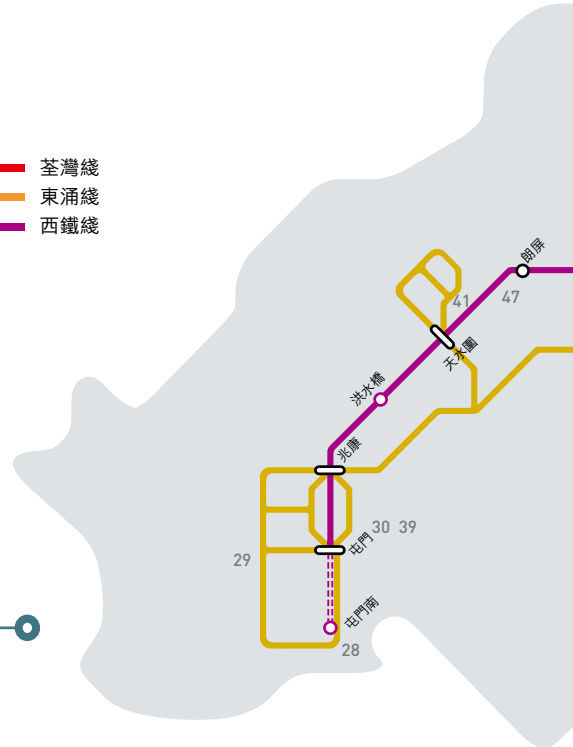
- 機場快綫
- 港島綫
- 屯馬綫一期
- 荃灣綫
- 迪士尼綫
- 觀塘綫
- 南港島綫
- 東涌綫
- 東鐵綫
- 輕鐵
- 將軍澳綫
- 西鐵綫
- 高速鐵路

## 興建中項目

- 沙田至中環綫(大圍至紅磡段)
- 沙田至中環綫(紅磡至金鐘段)

## 根據《鐵路發展策略2014》的未來可建支綫

- 北環綫及古洞站
- 東涌西延綫及可能興建的東涌東站
- 洪水橋站
- 南港島綫(西段)
- 屯門南延綫
- 北港島綫
- 東九龍綫



## 公司所擁有/發展/管理的物業

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>01 德福花園/德福廣場一期及二期</li> <li>02 環球大廈</li> <li>03 海富中心</li> <li>04 旺角中心</li> <li>05 綠楊新邨/綠楊坊</li> <li>06 新葵芳花園</li> <li>07 新葵興花園</li> <li>08 東昌大廈</li> <li>09 康怡花園/康山花園</li> <li>10 康澤花園</li> <li>11 康威花園/無限極廣場</li> <li>12 峻峰花園</li> <li>13 新翠花園</li> <li>14 修頓花園</li> <li>15 杏花邨/杏花園/杏花新城</li> <li>16 柏景臺</li> <li>17 欣景花園</li> <li>18 盈翠半島/青衣城1期/青衣城2期</li> <li>19 東堤灣畔/東薈城/諾富特東薈城酒店/海堤灣畔/藍天海岸/映灣園</li> <li>20 帝柏海灣/維港灣/柏景灣/君滙港/中銀中心/滙豐中心/奧海城一期/奧海城二期</li> <li>21 漾日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景滙/香港W酒店/環球貿易廣場/香港麗思卡爾頓酒店</li> <li>22 國際金融中心一期/國際金融中心二期/國際金融中心商場/四季酒店/Four Seasons Place</li> <li>23 將軍澳豪庭/君傲灣/天晉/PopCorn 1/PopCorn 2/香港九龍東皇冠假日酒店/香港九龍東智選假日酒店/星峰薈</li> <li>24 蔚藍灣畔/連理街</li> <li>25 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場</li> <li>26 都會駅</li> <li>27 駿景園/駿景廣場</li> <li>28 海趣坊</li> <li>29 新屯門中心/新屯門商場</li> <li>30 恒福花園/恒福商場</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>31 連城廣場</li> <li>32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場</li> <li>33 策誠軒</li> <li>34 首都/領都/緻藍天/晉海</li> <li>35 御龍山</li> <li>36 銀湖·天峰</li> <li>37 名城</li> <li>38 漆岸8號</li> <li>39 瓏門</li> <li>42 The Austin/Grand Austin</li> <li>45 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣</li> <li>46 匯璽</li> <li>47 朗屏8號</li> </ul> |
|---|---|

## 發展中/計劃中的物業

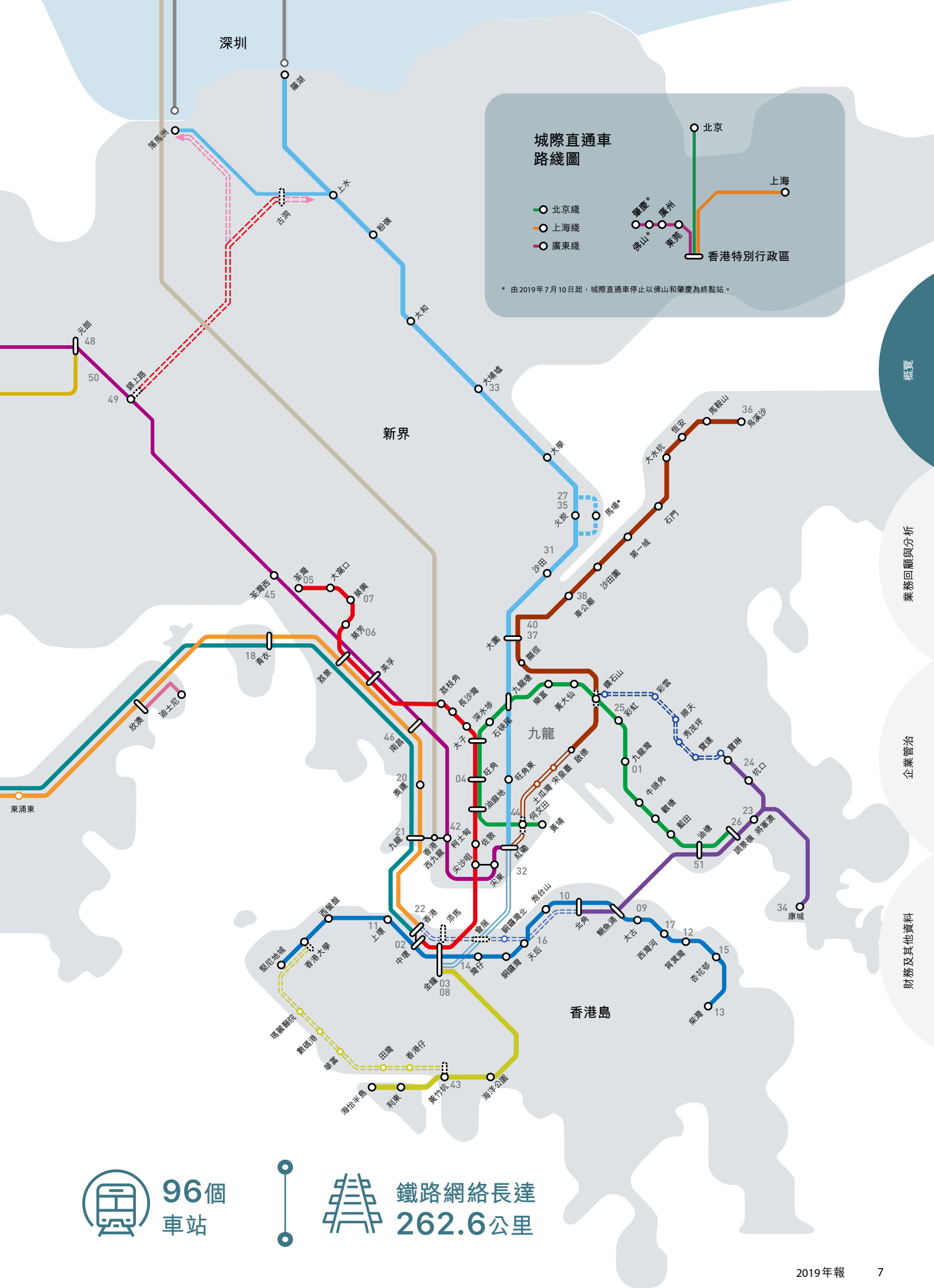
- 34 日出康城物業發展組合
- 40 大圍站
- 41 天樂站
- 43 黃竹坑站物業發展組合
- 44 何文田站物業發展組合
- 51 油塘通風樓

## 西鐵綫物業發展

(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

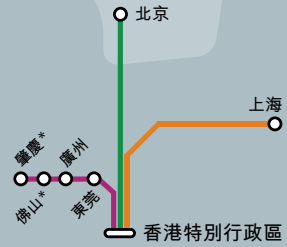
- 39 瓏門
- 45 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣
- 46 匯璽
- 47 朗屏8號/朗城滙
- 48 元朗站
- 49 錦上路站物業發展組合
- 50 八鄉維修中心





城際直通車  
路線圖

- 北京綫
- 上海綫
- 廣東綫



\* 由2019年7月10日起，城際直通車停止以佛山和肇慶為終點站。



96個  
車站



鐵路網絡長達  
262.6公里

概覽

業務回顧與分析

企業管治



財務及其他資料

# 中國內地及國際業務概覽




## 中國內地

### 北京

-  地鐵四號綫  
24個車站 28.2公里
-  地鐵四號綫大興綫  
11個車站 21.8公里
-  地鐵十四號綫\*  
37個車站 47.3公里
-  地鐵十六號綫\*  
29個車站 49.8公里
-  地鐵十七號綫(興建中)  
21個車站 49.7公里
-  銀座Mall




### 天津

-  購物商場(興建中)


### 杭州

-  地鐵一號綫  
31個車站 48公里
-  地鐵一號綫延綫  
3個車站 5.6公里
-  地鐵五號綫\*  
38個車站 51.5公里

### 深圳

-  地鐵四號綫  
15個車站 20.5公里
-  天頌
-  頌薈

### 澳門

-  輕軌系統氹仔綫  
11個車站 9.3公里

## 歐洲

### 英國

-  TfL Rail/伊利莎伯綫\*\*  
41個車站 118公里
-  South Western Railway^  
203個車站 998公里


### 瑞典

-  斯德哥爾摩地鐵  
100個車站 108公里
-  MTR Express^  
6個車站 457公里

-  Stockholm Commuter Rail^ (Stockholms pendeltåg)  
54個車站 247公里

## 澳洲

### 墨爾本

-  墨爾本都市鐵路  
222個車站 409公里

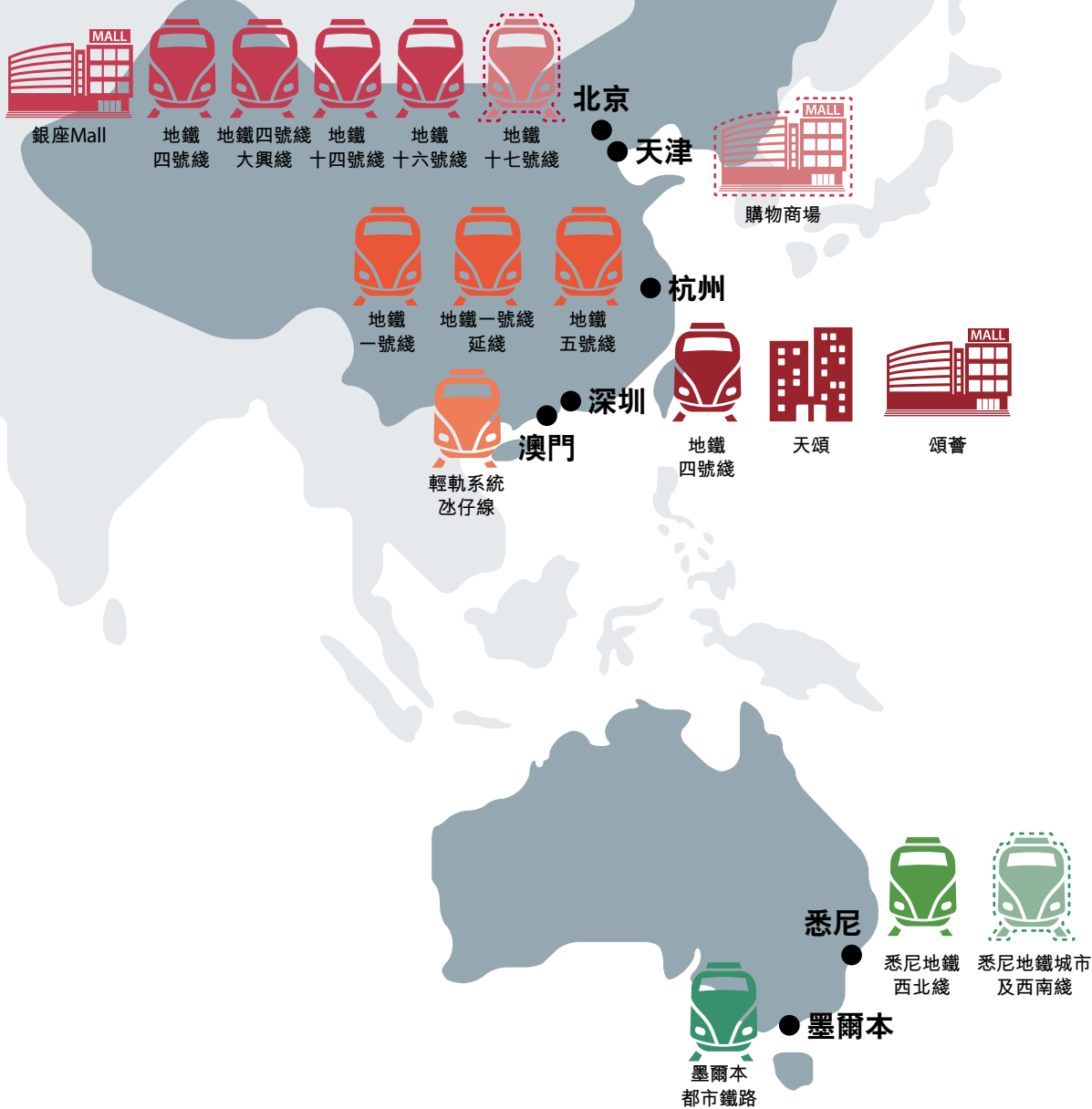
### 悉尼

-  悉尼地鐵西北綫  
13個車站 36公里
-  悉尼地鐵城市及西南綫(興建中)  
18個車站 30公里

\* 現時部分路段營運中

^ 部分車站不為港鐵附屬/聯營/合營公司管理，詳情請參閱第69頁







## 主席函件

### 致各股東及其他有關人士：

無論以任何標準衡量，2019年都是港鐵通車40年來最艱難的一年，主要由於公眾活動對公司乃至整個香港社會造成衝擊。自2019年7月出任主席以來，我一直與董事局成員和高級管理層緊密合作，制定公司的策略方向。我們正竭盡全力，恢復香港市民對港鐵的信心及維持公司在國際鐵路業界上的領先地位，以保持業務的持續增長和成功。

2019年下半年發生的公眾活動，導致港鐵列車和車站造成嚴重破壞，並干擾到服務運作，令我們深感困擾。我們特別關注並把保障顧客、員工及基礎建設的安全作為港鐵的首要目標。全賴員工的使命感和專業精神，其中不少同事更經常通宵工作，盡力於翌日早上恢復客運服務，令公司得以在最艱難的時期讓香港繼續前行。

我們亦需應對近期爆發的新型冠狀病毒疫情，並已實施廣泛措施，務求在此嚴重疫情威脅下，保障顧客與員工的健康和安全。港鐵各員工在這艱難時期仍表現專業，我謹此致以崇高敬意。

公司乃至廣大市民同樣關注的事件，還包括紅磡站附近發生的列車出軌事件、兩列列車在非行車時間進行新信號系統測試期間發生碰撞，以及紅磡站擴建項目引發的持續爭議。

回顧去年的種種事態，我們汲取了寶貴的經驗並正採取行動防止類似事故重演。我們亦正研究採取新措施以進一步提升港鐵的公司管治和企業文化。

## 業務表現和增長

儘管2019年挑戰重重，我們繼續在香港、中國內地及海外不斷努力，擴展港鐵領先全球的鐵路網絡。

在香港，沙田至中環綫項目取得穩定進展。屯馬綫一期已於2020年2月14日成功開通，而兩個新車站，即顯徑站和啟德站，以及鑽石山站擴建部分亦同時啟用。屯馬綫一期投入服務後，在沙田至中環綫於2022年全面通車之前，來往新界、東九龍以及港島東的乘客可享有更便利的交通和縮短車程時間。

2019年3月26日，政府公布調查委員會就沙田至中環綫紅磡站擴建工程質量所發出並經遮蓋的中期報告。儘管該報告為中期報告，調查委員會指出，紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程雖然達到安全水平，但在要項上並沒有按照有關合約執行。調查委員會亦就公司的表現和系統給予若干意見，並就未來提出若干建議。預計調查委員會將於2020年3月31日或之前提交最終報告予政府。

公司對沙田至中環綫造價估算進行了進一步評估和重新確認，並已於2020年2月份提交政府審核。公司提交的評估包括額外項目管理費，而政府反對相關安排。公司現正與政府商討有關事宜。

我們欣悉行政長官於《2019年施政報告》中表明政府有意根據《鐵路發展策略2014》展開三個新鐵路項目的詳細規劃和設計，其中包括東涌綫延綫、屯門南延綫及北環綫（及古洞站）。這些項目對香港社會而言非常重要，我們期待與政府合作推動有關項目。

年內，我們透過提升現有綫路的車站設施、服務及車廂環境，繼續努力為顧客提供更完善的乘車體驗。提升設施包括增設通風系統、育嬰間、洗手間、飲水機、加裝更多闊閘機、座椅和流動裝置充電插座，以及為有需要的顧客提供無障礙設施。此外，我們繼續致力推動數碼化應用，透過採用最新的數碼技術和智慧出行措施，例如於MTR Mobile應用程式內推出更多個人化服務，以幫助顧客更有效地規劃行程。

公司在香港以外的業務亦取得良好進展，其中悉尼地鐵西北綫、杭州地鐵五號綫首通段及澳門輕軌系統氹仔綫均已投入服務。在北京，我們的聯營公司獲批北京地鐵十七號綫的營運及維修專營權；而在澳洲，港鐵作為領導成員的Northwest Rapid Transit財團，已就涵蓋悉尼地鐵城市及西南綫的項目工程及營運的公私合營項目達成協議。

## 財務表現

除了2019上半年就沙田至中環綫項目及英國South Western Railway專營權作出的撥備外，下半年的公眾活動所導致的乘客量下跌以及對公司的車站商務及物業租賃業務的收益影響亦為公司的盈利帶來負面影響。

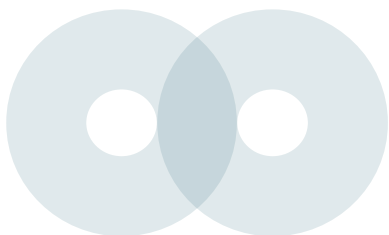
來自經常性業務的股東應佔利潤減少44.8%至49.80億港元。年內的物業發展業務利潤增加148.8%至55.80億港元，而來自基本業務的股東應佔利潤則下跌6.2%至105.60億港元。投資物業重估所產生的收益較2018年為低，若包括這項收益，公司股東應佔淨利潤下跌25.5%至119.32億港元。包括重估收益的每股盈利為1.94港元。董事局建議派發末期普通股息每股0.98港元，連同中期股息每股0.25港元，全年股息共每股1.23港元，較去年上升2.5%。

## 港鐵的未來方向

40年來，港鐵與香港並肩成長，未來亦繼續會如此。多年來，港鐵已成為香港社會不可或缺的一部分，周日乘客量超過550萬，在香港專營公共交通工具市場的佔有率接近五成。港鐵對香港的成功發展起關鍵作用，亦為香港成為一個充滿活力的安居樂業之所出一分力。

在香港以外地區，港鐵已成為世界主要地鐵營運商中的領導者之一，以可靠度、服務質素、保養完善的地鐵系統及可持續發展表現備受肯定。港鐵確是香港市民可引以為傲的國際品牌。雖然公司將繼續以香港為核心市場，但當中國內地及國際市場為我們的業務提供日益重要的增長動力，我們亦須發掘香港以外地區的機遇。其中一個例子就是中國內地的「一帶一路」倡議，我們透過成立港鐵學院提供支持，與區內分享我們的鐵路專業知識。

無論在香港還是世界各地，公司的環境、社會及管治表現肯定是公司策略的重要一環。作為香港的主要企業之一，我們以環境保護作為首要目標，在環境、社會及管治方面扮演領導角色。隨著越來越多人意識到氣候變化帶來的威脅，我們須加大保護環境和自然資源的力度，並透過採用新技術進一步減低耗電量及碳排放。



與此同時，我們透過舉辦企業課程、工作坊、研討會及企業參觀等持續培訓及發展活動，讓員工為未來做好準備。對外方面，我們會貫徹心繫社區的承諾，舉辦更多惠及年輕人的社區計劃，例如「STEM創未來」及「Train出光輝每一程」，同時亦繼續推動「鐵路人 鐵路心」義工計劃，以及向慈善機構捐款。

確立及維持高水平的公司管治，亦同樣重要。董事局堅信良好的公司管治，是確保公司的營運符合所有持份者的利益之基石。董事局意識到公司必須採納最佳的企業管治實務，在公司管治方面精益求精，以回應持份者不斷提升的期望及已識別的機遇。

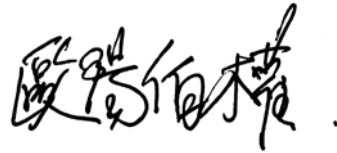
## 展望

儘管香港、中國內地和海外市場現時存在社會、政治、經濟和公共健康的挑戰，未來一年，我和董事局連同港鐵的高級管理層將攜手努力，提升企業聲譽，並在拓展業務方面取得進展。最近爆發的新型冠狀病毒疫情尤其對香港及集團多方面的業務構成影響，本集團已採取多項控制成本措施，減低相關負面財務影響。有見新型冠狀病毒疫情對香港社會各界造成極大挑戰，公司決定推出多項特別支援措施，與社會共度時艱。有關措施包括港鐵車費在2020年餘下時間不會有實際調整，以及港鐵全綫車站及十三個商場中小型租戶可獲減免2020年2月及3月一半租金。

同時，我深信港鐵員工將秉持專業精神，使港鐵繼續成為世界級的鐵路公司。同事們的貢獻成就了今日的港鐵，我對大家在面對重重挑戰時莊敬自強的表現深感自豪。對所有員工為港鐵、香港市民以至港鐵所服務的環球社區竭誠服務，我謹表衷心謝意。

港鐵董事局一直有效運作，我藉此機會，感謝馬時亨教授擔任董事局成員及主席期間為港鐵貢獻良多，並感謝已於2019年5月22日卸任董事局職務的鄭海泉先生、劉炳章先生及石禮謙先生。他們在任期內對公司作出了寶貴貢獻。此外，我歡迎於2019年5月22日獲委任為董事局獨立非執行董事的陳家樂先生、鄭恩基先生及吳永嘉先生。我亦熱烈歡迎於2019年4月1日獲委任為公司行政總裁的金澤培博士，並衷心感謝已於2019年3月31日後榮休的梁國權先生於任內為公司作出的貢獻。

我熱切期待與董事局和全體同事攜手合作，踏上邁向更美好未來的新征程。



主席

歐陽伯權

香港，2020年3月5日





## 行政總裁回顧及展望

### 致各股東及其他有關人士：

2019年對於公司而言是別具意義的一年。這一年標誌著港鐵服務香港市民踏入第40個年頭，但同時也是港鐵有史以來最具挑戰的一年，尤其是我們的鐵路營運及發展項目方面。但即使面對眾多在社會上前所未有的挑戰以及艱難的宏觀經濟環境，我們仍然竭盡所能，讓香港繼續前行。

我在出任行政總裁一職時，曾表示有三件事需要優先處理，包括恢復公眾對港鐵的信心、繼續為顧客提供安全可靠、物有所值的服務，以及確保公司多元的業務得到完善管理、營運暢順。

為維持我們的核心業務以及應對未來的挑戰，我們正為不同的策略領域進行企業策略檢討，為日後出現的挑戰及機遇作好萬全準備。我們將加強若干策略目標領域，並繼續提升港鐵的香港核心業務，因為香港的業務是我們長遠成功發展的基石。憑藉我們一貫優良的鐵路營運表現，我們將繼續拓展中國內地及國際業務，利用創新科技，發掘新的業務增長引擎，



為集團發展注入動力。同時，我們會密切關注可持續發展、環境、社會及管治，以及多元共融等範疇，以加強我們對可持續發展的承諾，為我們服務的社區增值。

2019年下半年，香港的一些公眾活動令我們的本地業務受到不利影響。儘管我們的鐵路網絡遭受破壞與干擾，公司員工仍然繼續堅守崗位，在可行的情況下盡量維持客運服務。為了讓香港繼續前行，同事縱然置身充滿風險的處境，仍然全情投入，充份發揮專業精神，令我深受感動。

最近爆發的新型冠狀病毒疫情已對香港及集團多方面的業務構成影響。為確保顧客與員工的健康和安全，我們已實施廣泛措施，包括加強清潔車站、列車、公司管理的物業及商場，為前線員工提供防護裝備，以及為辦公室員工作出特別工作安排。此外，我們應政府要求，暫停所有過境服務，包括通往羅湖及落馬洲的過境服務、廣州—深圳—香港高速鐵路(香港段)(「高速鐵路(香港段)」)及城際客運服務。

本文撰寫時，這場疫症危機仍未止息。港鐵管理層衷心感謝各位港鐵員工，在這艱難時期仍表現專業及竭誠奉獻，謹此致以崇高敬意。

2019年，我們亦非常關注9月份在紅磡站附近發生的列車出軌事故，以及3月份在中環站附近於非服務時間進行新信號系統測試期間，兩列非載客列車發生碰撞的事故。為調查兩宗事故成因，公司分別成立調查委員會，邀請香港及海外專家提供協助。我們十分重視這些事故，並已採取行動防止類似事故重演。

物業發展業務方面，我們於年內批出「日出康城」第十一期及黃竹坑站第四期物業發展項目。「日出康城」第十二期物業發展項目亦已於2020年2月批出。

新鐵路項目方面，沙田至中環綫繼續取得良好進展，當中屯馬綫一期已於2020年2月14日成功開通。

我們歡迎行政長官在《2019年施政報告》中宣布，政府有意就三條新鐵路綫展開詳細規劃和設計，包括東涌綫延綫、屯門南延綫和北環綫(及古洞站)。我們期待與政府攜手合作，令這三個新鐵路項目得以落實。

年內，中國內地及國際業務亦取得成果，包括開通澳洲悉尼地鐵西北綫、杭州地鐵五號綫首通段，以及澳門輕軌系統氹仔線。倫敦TfL Rail亦開始營運Paddington站至Reading站的服務，未來全綫將易名為「伊利莎伯綫」。

在中國內地，我們的聯營公司獲批北京地鐵十七號綫營運及維修服務的專營權。在澳洲，公司作為Northwest Rapid Transit (「NRT」)財團成員，已就延伸現有NRT悉尼地鐵公私合營項目達成協議，並會涵蓋城市及西南綫的項目工程及營運。當城市及西南綫於預期的2024年開通後，屆時將與現時的西北綫以單一路綫營運。

財務表現方面，來自經常性業務的股東應佔利潤減少44.8%至49.80億港元。年內的物業發展利潤增加148.8%至55.80億港元。因此，來自基本業務的股東應佔利潤減少6.2%至105.60億港元。2019年來自基本業務的平均股東資金回報率為5.8%，2018年則為6.5%。若包括投資物業重估所產生的收益，公司股東應佔淨利潤下跌25.5%至119.32億港元，即包括投資物業重估收益後每股盈利為1.94港元。

尚不包括就沙田至中環綫項目作出的20億港元撥備、就South Western Railway(西南部鐵路)專營權作出的4.36億港元撥備，以及香港的公眾活動導致的23億港元不利影響，來自經常性業務的淨利潤本應上升7.7%至97.12億港元、來自基本業務的淨利潤應上升35.8%至152.92億港元、

## 行政總裁回顧及展望

公司股東應佔淨利潤將上升4.1%至166.64億港元，而2019年來自基本業務的平均股東資金回報率應為8.2%。

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，較去年上升2.5%。

### 香港業務

港鐵的香港業務建基於行之有效的「鐵路加物業」業務模式，除了透過鐵路網絡提供服務之外，亦包括車站和車廠上蓋及周邊的車站商務、物業租賃及物業發展。「鐵路加物業」業務模式不只是一個填補新鐵路綫資金落差的融資模式，同時有助在鐵路沿綫建立和發展以完善交通聯繫為重心的社區及城市。

### 公眾活動對香港業務造成的影響

如前所述，我們的香港業務(包括客運業務、車站商務及物業租賃業務)受到本港公眾活動的不利影響。香港客運業

務方面，周日乘客量較2018年下跌4.5%至561萬人次，而總乘客量於2019年上半年增長2.5%，但下半年卻下跌14.8%；加上期內增聘人手及進行大量復修及更換工程的支出，均對財務及營運業績造成不利影響。此外，車站和商場在公眾活動期間提早關閉，車站和商場的部分租戶因此獲得租金補助，亦使車站商務及物業租賃業務的業績受到影響。

由於有不少鐵路車站、輕鐵站及其他鐵路設施遭受破壞而損毀，我們因此不得不提早關閉大量車站或縮短服務時間，在10月5日更被迫全綫停駛，是我們通車40年來的首次。關閉這些車站，主要是為了保障乘客和員工的安全。

在重建港鐵設施的過程中，我們審視車站設計方針時會考慮保安的需要，例如暫時以金屬圍板代替破裂受損的玻璃屏，並探討在日後的車站設計中提升保安措施。

### 客運業務

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2019	2018	增/(減)百分率
<b>香港客運業務</b>			
總收入	<b>19,938</b>	19,490	2.3
EBITDA	<b>5,909</b>	8,171	(27.7)
EBIT	<b>(591)</b>	1,985	n/m
EBITDA邊際比率(%)	<b>29.6%</b>	41.9%	(12.3)個百分點
EBIT邊際比率(%)	<b>(3.0)%</b>	10.2%	(13.2)個百分點

2019年香港客運業務的總收入上升2.3%至199.38億港元，主要是因為高速鐵路(香港段)在2018年9月通車後作出全年度貢獻，足以抵銷公眾活動所造成的不利影響。但

是受到香港公眾活動影響，乘客量減少，以及額外營運和維修的開支增加，導致5.91億港元的未計利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的虧損。

## 乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	2019	增/(減) 百分率	2019	增/(減) 百分率
<b>香港客運業務</b>				
本地鐵路服務	1,568.2	(6.1)	12,714	(3.9)
過境服務	104.2	(11.3)	3,164	(8.9)
高速鐵路(香港段)	16.9	219.2	2,098	249.7
機場快綫	15.8	(11.0)	1,011	(12.5)
輕鐵及巴士	207.3	(10.0)	677	(6.4)
城際客運	1.9	(48.2)	175	(18.2)
	<b>1,914.3</b>	(6.4)	<b>19,839</b>	2.3
其他			99	6.5
總計			<b>19,938</b>	2.3

因香港於2019年下半年有公眾活動，加上經濟轉弱及訪港旅客減少，導致本地鐵路服務總乘客量從前一年的16.700億人次，下跌6.1%至15.682億人次。羅湖及落馬洲過境服務的乘客量亦下跌11.3%至1.042億人次，主要由於訪港內地旅客人數大幅下滑。同樣地，隨著訪港旅客減少，機場快綫的乘客量於年內下跌11.0%。

2019年，公司所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量較2018年減少6.4%至19.143億人次，而周日平均乘客量較前一年的588萬人次下跌4.5%，至561萬人次。

### 市場佔有率

公司於2019年在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為47.4%，而2018年為49.0%。主要由於公眾活動導致所有鐵路服務的乘客量減少，市場佔有率因而下降。當中，我們在過海交通工具市場的佔有率為67.5%，而2018年為69.1%。港鐵的過境服務和高速鐵路(香港段)，在2019年過境業務的市場佔有率由52.1%下跌至51.3%。我們在往返機場交通工具市場的佔有率則由22.0%下跌至20.5%。

### 車費調整、推廣及優惠

根據票價調整機制，港鐵票價於2019/2020年度的調整幅度為+3.3%。為配合港鐵慶祝通車40周年，我們由2019年6月30日至2020年4月4日推出「程程3.3%車費扣減」

優惠，因應近期新型冠狀病毒疫情，此優惠將延長至2020年6月底，所有八達通用戶乘搭港鐵、輕鐵及港鐵巴士，每一段付費車程均可享有3.3%折扣；換言之，使用八達通的乘客在優惠期間不會有實際車費上調。「港鐵都會票」、「全月通加強版」及「屯門—南昌全日通」的售價亦維持不變至2020年6月底為止，使經常使用港鐵服務的顧客也能受惠。

2019/2020年度的車費推廣計劃，令顧客節省的總金額由上年同期超過5億港元增至超過9億港元。連同超過26億港元的恆常車費優惠和其他轉乘優惠，公司在2019/2020年度回饋乘客的車費優惠將超過35億港元。

因應新型冠狀病毒疫情，雖然2020/2021年度的票價調整幅度，仍有待政府統計處於2020年第一季稍後時間公布2019年12月運輸業名義工資指數按年變動幅度和其他相關數據後，才可按票價調整機制計算出來，但公司已決定透過車費扣減優惠或其他安排，令港鐵車費在2020年餘下時間不會有實際調整。具體安排詳情待2020年3月底相關統計數字出爐後公布。實行此計劃後，使用八達通乘車的票價自2019年1月起至2020年底維持不變。

### 服務表現

不計及公眾及非港鐵控制的外在因素影響，重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持於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。列車按照編定班次行走是衡量實際開出班次相對公司所編定班次的指標，而乘客車程準時程度則量度按照原定車程時間五分鐘以內完成的所有乘客車程。

2019年，我們的重鐵和輕鐵網絡分別提供逾207萬及逾96萬班次的列車服務，其中由港鐵可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤分別有10宗和零宗，較上一年減少16.7%。

其中一項影響服務表現的事故，是發生在9月17日東鐵綫紅磡站附近的列車出軌事故。事發後，我們即時暫停東鐵綫來往紅磡站及旺角東站的列車服務，經維修人員通宵搶修後，翌日已恢復列車服務。我們就這次事故成立了成員包括港鐵資深人員和香港及海外專家的調查委員會，調查結果已於2020年3月3日公布，調查總結事故是由紅磡站附近一個道岔的動態軌距擴闊所致。公司已接納委員會提出的建議，並正採取行動防止類似事故重演。

在此事故發生前的3月份，新信號系統於非行車時間進行測試時，有兩列非載客列車在荃灣綫中環站附近發生碰撞。公司其後成立了由港鐵資深人員及本地和海外專家組成的調查委員會，調查報告已於2019年7月公布。經詳細調查後，總結事故是新信號系統承辦商在修改軟件時出現軟件編程上的執行錯誤所致，並向承辦商建議了一系列改善措施。港鐵公司會監督承辦商落實改善措施，並會提高警覺，對承辦商供應的信號系統加強監察。

### 提升顧客體驗

#### 服務班次更頻密

為使顧客的旅程更便捷，我們於2019年4月及7月推行新一輪港鐵加密列車班次計劃，當中港島綫、荃灣綫、觀塘綫及東鐵綫每星期額外增加了合共101班列車班次。

為應付繁忙時間對列車班次的需求，我們正在提升信號系統以加密列車班次，其中荃灣綫、港島綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的信號系統更換工程於年內繼續進行。自2019年3月於非服務時間進行新信號系統測試期間發生列車碰撞事故之後，所有與新信號系統有關的行車測試已暫停進行。安全一直是公司的首要考慮，因此我們只會在獲得政府同意後，才會恢復行車測試。

港鐵會繼續盡力應對繁忙時間對列車班次的需求所帶來的挑戰。然而，待新建的沙田至中環綫過海段完成後，現時荃灣綫過海段的擠塞情況才會略為舒緩。

#### 乘客舒適體驗

為營造更舒適的乘車體驗，公司訂購了全新列車及輕鐵車輛。在購入的93列列車及40輛輕鐵車輛中，有7列列車及2輛輕鐵車輛已運抵香港，並於年內進行測試和試運行。新購輕鐵車輛目標是於2020年及以後陸續投入客運服務。

為了向乘客提供更舒適的車站環境，我們已著手在更換網絡中大約一半的空調系統。有關的空調冷卻裝置分五期更換，截至2019年已完成首兩期工程，更換了61部空調冷卻裝置。餘下各期的更換工程，目標完工日期為2022年。

#### 提升車站設施

我們一直致力優化車站設施以提升顧客的乘車體驗，包括增設育嬰間、洗手間、飲水機，以及加裝闊閘機、座椅及流動裝置充電插座等。

為配合人口老化的需要，我們在指定車站推出更多方便長者出行的新措施及提供洗手間和適切資訊。有關的提升措施包括在較長的通道內增設扶手和座椅、換上大型指示

牌、在客務中心提供放大鏡和字母卡，以幫助有需要的顧客識別車站出入口。

### 透過科技豐富乘客旅程

我們應用新數碼技術以提升顧客在列車上和車站內的體驗，繼續取得進展。我們為乘客在改善安全、交通聯繫及便捷體驗上不遺餘力，貫徹港鐵「智慧城市，智慧出行」的願景。

我們在各個手機應用程式裡，透過人工智能(AI)及物聯網科技(IoT)，提供一系列個人化服務，包括全新落車提示功能、金鐘站預計候車時間，以及港鐵巴士實時到站時間表。我們亦已提升行程指南的功能，提供點對點交通建議，包括接駁公共交通工具資料，而MTR Mobile機場快綫功能的用戶介面亦已革新。2019年，MTR Mobile的每月活躍用戶約為140萬。

內部方面，我們一直應用科技以改善內部流程和維修，其中包括透過聊天機械人與機械人流程自動化(RPA)工具，幫助我們減少重複性的辦公室工作。此外，我們一直利用大數據及人工智能技術優化規劃及工程工作調度，並借助視像和圖像分析監控我們鐵路資產的狀況。我們並於培訓課程中引入了增強實境(AR)和虛擬實境(VR)技術，透過身歷其境的三維空間模擬實際工作環境。

出行即服務(MaaS)概念，是我們透過數碼技術提升客戶體驗的另一個探討方向。該平台在歐洲處於開發或營運階段，用戶可以在同一平台上一次過購買不同交通工具的車票。港鐵將繼續與其他交通營運商探索機遇，希望為顧客開發出行即服務解決方案。

## 車站商務

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2019	2018	增/(減)百分率
<b>香港車站商務</b>			
車站零售設施收入	<b>4,800</b>	4,424	8.5
廣告收入	<b>1,130</b>	1,212	(6.8)
電訊業務收入	<b>743</b>	696	6.8
其他車站商務收入	<b>126</b>	126	-
總收入	<b>6,799</b>	6,458	5.3
EBITDA	<b>6,119</b>	5,891	3.9
EBIT	<b>5,122</b>	5,025	1.9
EBITDA 邊際比率(%)	<b>90.0%</b>	91.2%	(1.2) 個百分點
EBIT 邊際比率(%)	<b>75.3%</b>	77.8%	(2.5) 個百分點

香港車站商務於2019年的總收入為67.99億港元，較對上一年的64.58億港元增加5.3%，主要由於高速鐵路(香港段)帶來額外的車站零售設施收入。

車站零售設施收入增長8.5%至48.00億港元，主要原因是香港西九龍站新開業的免稅店作出全年度貢獻、改進商戶組合而令租金水平上升，以及租戶續租且大多數於2019年年中前簽訂新租約。年內，公司繼續進行車站翻新工程及

重新設計商店間隔，以在車站內增闢零售面積。我們亦推出無人店，以嶄新零售業務模式引入創新科技應用。2019年，車站商店新訂租金升幅及平均出租率分別為3.7%和超過99%。

隨著旅遊業及零售市場於2019年下半年出現收縮，2019年的廣告收入下跌6.8%至11.30億港元。為抵銷廣告銷售的跌勢，我們推出了一系列進取而靈活的銷售套餐以及銷售獎勵計劃。



## 行政總裁回顧及展望

受惠於新訂服務合約及數據容量提升工程帶來的收入，2019年的電訊業務收入上升6.8%至7.43億港元。年內，

我們與電訊營運商合作，探討在車站內提供5G無線技術，以改善鐵路網絡的流動通訊服務。

## 物業業務

### 物業租賃及管理

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2019	2018	
<b>香港物業租賃及物業管理業務</b>			
物業租賃業務收入	<b>4,833</b>	4,748	1.8
物業管理業務收入	<b>304</b>	307	(1.0)
總收入	<b>5,137</b>	5,055	1.6
EBITDA	<b>4,286</b>	4,242	1.0
EBIT	<b>4,264</b>	4,225	0.9
EBITDA邊際比率(%)	<b>83.4%</b>	83.9%	(0.5)個百分點
EBIT邊際比率(%)	<b>83.0%</b>	83.6%	(0.6)個百分點

2019年的物業租賃業務收入增加1.8%至48.33億港元，主要是來自商場的租金增長，而為受公眾活動所影響的部分商場租戶所提供的租金補助，抵銷了部分收入增長。公司在香港的商場之新訂租金於2019年錄得3.1%的升幅(若計及一個特別租賃個案則為7%)。於2019年12月31日，公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的18層寫字樓錄得接近100%的出租率。

2019年下半年，公司密切注視公眾活動的情況，並在旗下商場實施了多項保安措施。為與我們建立了長期合作關係的租戶共度時艱，我們根據個別情況給予租金補助，當中優先考慮中小型租戶。在未來的一年，我們將繼續加強市場推廣工作，以保持商場的競爭力。

2019年，香港物業管理業務收入輕微減少1.0%至3.04億港元。於2019年12月31日，港鐵在香港管理的住宅單位總數逾104,000個，而管理的辦公室及商用面積逾772,000平方米。

### 物業發展

2019年，香港物業發展錄得55.31億港元的利潤，主要來自「MALIBU」所錄得的分佔盈餘及「The LOHAS康城」的攤分物業，以及出售存貨單位。

2019年，多個物業發展項目的預售活動取得理想進展，當中以上半年表現尤其突出，其中「日出康城」第七期「MONTARA」和「GRAND MONTARA」已全數售出，而第四期之「晉海」及「晉海II」、第五期之「MALIBU」以及第六期之「LP6」的剩餘單位繼續預售，其中已售出約97%。「日出康城」第九期之「MARINI」及「GRAND MARINI」於2019年第三季推出預售，分別售出約83%及約49%的單位。

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，「匯璽III」(南昌站)於2019年9月推出預售，「朗城匯」(朗屏站(南)地塊)單位的預售亦繼續進行。

物業招標活動方面，公司於2019年4月批出「日出康城」第十一期物業發展項目，由信和置業有限公司、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。我們亦於2019年10月批出黃竹坑站第四期物業發展項目予由嘉里建設有限公司、太古地產有限公司及信和置業有限公司合組之財團。至於「日出康城」第十二期物業發展項目則於2020年2月批出予會德豐有限公司之附屬公司。



## 香港業務增長

### 沙田至中環綫

截至2019年年底，我們已完成沙田至中環綫項目大圍至紅磡段的99.8%及紅磡至金鐘段的82.3%。當全長17公里的沙田至中環綫全綫竣工後，新界、九龍與港島的交通聯繫將大為加強，並顯著縮短交通時間。

於2020年2月11日，公司與政府和九鐵公司訂立了相關協議以補充現有協議，以便公司能夠從2020年2月14日開始，以與現有鐵路網絡大致相同的形式營運屯馬綫一期，為期兩年。於2020年2月14日開通的屯馬綫一期，令原有馬鞍山綫的乘客可以經顯徑站及鑽石山站直達位於九龍東的啟德站。擴建後的鑽石山站成為屯馬綫及觀塘綫的新轉綫站，方便新界北和新界東的乘客前往九龍東以至港島東一帶。屯馬綫全綫預計可於2021年通車。紅磡至金鐘段（即東鐵綫過海至金鐘）於2022年第一季通車的目標仍充滿挑戰，公司會繼續致力達致此工程時間表的目標。

由於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沙田至中環綫項目進行更新，近日公眾活動令東鐵綫設施遭受破壞，導致原定在非服務時間進行的新信號系統行車測試受到阻延。

紅磡站擴建部分的工程質量問題方面，政府於2019年3月26日公布調查委員會所呈交的中期報告，當中有部分內容被遮蓋。調查委員會的最終報告預料將於2020年3月31日或之前提交政府。

公司已於2019年7月份向政府提交兩份有關紅磡站擴建部分、紅磡站北面連接隧道及南面連接隧道，以及紅磡列車停放處的建造工程事件的最終報告。

公司對沙田至中環綫造價估算進行了進一步評估和重新確認，並已於2020年2月11日提交政府審核。公司提交的評估包括額外項目管理費，政府已回覆並要求進一步資料及澄清，同時反對在評估內包含任何額外管理費用。公司於2020年2月28日的公告中提及，公司注意到政府已就沙田至中環綫項目增加撥款第一階段的立法會批准程序發出文件，而該份政府文件中並未有包括政府就公司的額外項目管理費用而預留任何金額。公司現正與政府商討有關事宜。當有關事宜得到解決後，公司會就此發出公告。公司會繼續嚴格控制成本，務求將建造成本盡量遏制。

### 其他新鐵路項目

除了行政長官在《2019年施政報告》中提及的三個新鐵路項目外，我們繼續與政府就多個新鐵路項目緊密合作，我們亦已提供東九龍綫和北港島綫所需的技術和財務資料。

至於《鐵路發展策略2014》中建議進行的餘下兩個新鐵路項目，即洪水橋站項目及南港島綫（西段）項目，我們於2019年獲邀提交建議書，現時正進行技術性研究，準備於2020年提交相關建議書。

我們亦期望於2020年能參與其他鐵路策略性研究。

### 擴展物業組合

#### 投資物業

位於「日出康城」的商場已正式命名為「The LOHAS康城」，年內我們為該商場於2020年下半年開業作好準備，並正進行預租。

## 行政總裁回顧及展望

年內，我們另外兩個商場項目進度理想，其中大圍商場的地基工程已經完成，而黃竹坑商場則已展開地基工程。兩個項目符合施工進度，預計可於2023年完成。

當這三個新商場全數開業，我們的商場組合應佔總樓面面積將較2019年12月31日增長約49%。

公司於2020年2月26日宣布，已與新世界發展有限公司和周大福企業有限公司簽訂協議，購入其所持有的九龍灣「德福廣場」二期商場及將軍澳「PopCorn 2」商場之收益權，作價共30億港元。當有關交易於2020年3月31日或之前完成後，公司將全數持有此兩商場之所有收益權，為公司的鐵路業務提供可持續的財務資源。

## 住宅物業發展

公司於未來六年左右將透過16個物業發展項目，為香港市場供應約22,000個住宅單位。這些項目包括最近批出的「日出康城」第十一期及第十二期，以及黃竹坑站第四期物業發展項目，合共提供約4,650個住宅單位，總樓面面積約237,448平方米。

「日出康城」第十一期及第十二期物業發展項目成功招標，標誌著「日出康城」物業發展組合絕大部分已經批出，並處於不同的發展階段。

小蠔灣車廠地塊將會發展為一個社區，設有約14,000個公私營住宅單位、社區設施及一個樓面面積達30,000平方米的商場。我們正與政府探討最適合的推展方案。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

### 中國內地及國際業務

截至12月31日止年度 百萬港元	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		
	2019	2018	增/(減) 百分率	2019	2018	增/(減) 百分率	2019	2018	增/(減) 百分率
<b>經常性業務</b>									
<b>附屬公司</b>									
收入	<b>1,881</b>	1,458	29.0	<b>19,204</b>	19,419	(1.1)	<b>21,085</b>	20,877	1.0
EBITDA	<b>529</b>	388	36.3	<b>796</b>	488	63.1	<b>1,325</b>	876	51.3
EBIT	<b>517</b>	376	37.5	<b>572</b>	346	65.3	<b>1,089</b>	722	50.8
EBIT(已扣除非控股權益)	<b>517</b>	376	37.5	<b>412</b>	198	108.1	<b>929</b>	574	61.8
EBITDA 邊際比率(%)	<b>28.1%</b>	26.6%	1.5 個百分點	<b>4.1%</b>	2.5%	1.6 個百分點	<b>6.3%</b>	4.2%	2.1 個百分點
EBIT 邊際比率(%)	<b>27.5%</b>	25.8%	1.7 個百分點	<b>3.0%</b>	1.8%	1.2 個百分點	<b>5.2%</b>	3.5%	1.7 個百分點
<b>經常性業務利潤</b>	<b>472</b>	<b>338</b>	<b>39.6</b>	<b>200</b>	<b>48</b>	<b>316.7</b>	<b>672</b>	<b>386</b>	<b>74.1</b>
<b>聯營公司及合營公司</b>									
應佔EBIT	<b>1,005</b>	989	1.6	<b>(403)</b>	(26)	(1,450.0)	<b>602</b>	963	(37.5)
應佔利潤/(虧損)	<b>457</b>	<b>470</b>	<b>(2.8)</b>	<b>(403)</b>	<b>(33)</b>	<b>(1,121.2)</b>	<b>54</b>	<b>437</b>	<b>(87.6)</b>
<b>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</b>	<b>1,522</b>	1,365	11.5	<b>9</b>	172	(94.8)	<b>1,531</b>	1,537	(0.4)
<b>公司股東應佔年內利潤</b>									
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支前)							<b>726</b>	<b>823</b>	<b>(11.8)</b>
– 業務發展開支							<b>(201)</b>	(263)	(23.6)
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支後)							<b>525</b>	<b>560</b>	<b>(6.3)</b>
– 來自中國內地物業發展							<b>49</b>	90	(45.6)
– 總計							<b>574</b>	<b>650</b>	<b>(11.7)</b>
公司在香港以外的鐵路附屬公司、聯營公司及合營公司錄得的乘客量(百萬人次)							<b>2,276</b>	2,186	4.1

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2019年的周日平均乘客量約為720萬人次。

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上升39.6%至4.72億港元，主要是來自為澳門輕軌系統氹仔線提供營運及維護服務和項目管理服務的額外收入。

國際業務方面，來自鐵路附屬公司的經常性業務利潤上升316.7%至2.00億港元，主要是來自悉尼城市及西南綫前期工程契約錄得的利潤，以及MTR Pendeltågen AB的虧損減少。

應佔聯營公司和合營公司利潤減少87.6%至5,400萬港元，主要來自First MTR South Western Trains Limited虧損性合約的撥備。

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在2019年錄得應佔除稅後淨利潤為5.25億港元，較2018年下跌6.3%，佔2019年總經常性利潤10.5%。

## 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。該四條鐵路綫於2019年的列車服務準時程度平均為99.9%。

2019年，北京地鐵四號綫和大興綫的總乘客量約為4.55億人次，周日平均乘客量超過135萬人次，與2018年相若。

北京地鐵十四號綫的首三期於2019年錄得總乘客量約為2.51億人次，周日平均乘客量約為788,000人次，較2018年增長6%。

北京地鐵十六號綫及北京地鐵十四號綫餘下路段的工程在年內繼續取得進展，兩綫的全綫通車目標日期均為2021年以後。

### 深圳

深圳地鐵四號綫乘客量增長3%至2.39億人次，周日平均乘客量為666,000人次，服務準時程度為99.9%。

雖然乘客量在年內持續上升，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。深圳市政府現正計劃落實車費調整機制，倘未能早日落實適當的車費調整機制，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

深圳地鐵四號綫北延綫方面，我們繼續與深圳市政府商討營運及維修安排，為2020年年底通車作好準備。

### 杭州

杭州地鐵一號綫的乘客量上升9.6%至2.96億人次，周日平均乘客量為822,000人次。列車服務的準時度維持在99.9%。

杭州地鐵五號綫首通段已於2019年6月通車，獲得乘客正面評價。自通車日起計的乘客量為1,600萬人次，周日平均乘客量為92,000人次。後通段預計於2020年上半年投入服務。

### 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」住宅發展項目，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。「天頌」商場已於2019年8月正式開業，而期內的平均出租率為74%。

天津方面，北運河站商場的買賣協議已於2018年簽訂。按施工進度，由於建造地庫時需進行額外鐵路安全保障工程，該項目的完工日期預料會由2022年延至2024年。

在粵港澳大灣區，我們正為一個位於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。

在中國內地，公司亦管理港鐵開發的物業和其他第三方物業，於2019年12月31日，管理的總樓面面積為390,000平方米。我們在北京的商場「銀座Mall」，於2019年內的平均出租率為98%。

### 澳門鐵路業務

澳門輕軌系統氹仔線是澳門首個輕軌系統，我們負責提供營運及維護服務。自氹仔線於2019年12月10日投入服務後，深受公眾及乘客歡迎。氹仔線全長9.3公里，從氹仔碼頭站到海洋站共設有11個車站。

### 歐洲鐵路業務

#### 英國

在倫敦，公司的附屬公司以「TfL Rail」品牌營運Crossrail專營權。於2019年，TfL Rail的整體表現令人滿意，仍然是英國最可靠的鐵路服務之一。除了TfL Rail現有往來倫敦

東部Liverpool Street站與Shenfield站之間，以及往來倫敦西部Paddington站與希斯路機場之間的兩段服務，由2019年12月開始，TfL Rail亦開始營運Paddington站至Reading站一段全長57公里的鐵路服務。當全綫通車後，此鐵路服務將會易名為「伊利莎伯綫」。作為此鐵路綫的營運商，我們繼續就其分階段開通向倫敦運輸局提供支援。

港鐵透過聯營公司First MTR South Western Trains Ltd營運South Western Railway專營權。South Western Railway是英國最大的鐵路網絡之一，於2019年，此專營權的財務表現繼續受多項因素拖累，我們已公布並作出一筆4,300萬英鎊的撥備，相當於我們在專營權協議下應佔的最高的潛在損失。

First MTR South Western Trains Ltd正與英國運輸部就商業及合約上的潛在補救方案進行磋商，當中涉及多項影響專營權表現的不確定因素，包括基建的可靠性問題、延遲更改行車時間表以及工業行動。這些討論雖然富有建設性，但仍在進行中，磋商的結果以至其對聯營公司繼續經營專營權的影響尚未確定。

#### 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(Stockholms pendeltåg)。

年內，斯德哥爾摩地鐵在營運服務及顧客滿意度方面的表現保持穩定。

根據瑞典創新指數，MTR Express名列瑞典最具創意公司第二名，其乘客量於2019年持續增長，虧損亦有所減少。我們已推出新的市場推廣措施，力求提升乘客量。

Stockholms pendeltåg 於 2018 年曾面對挑戰，其營運與財務表現於 2019 年獲得顯著改善。負責營運 Stockholms pendeltåg 的全資附屬公司 MTR Pendeltågen AB 在 2019 年的虧損有所減少，然而我們預計此公司在未來一年左右仍會繼續出現虧損。年內，MTR Tech AB 收購了負責 Stockholms pendeltåg 列車維修服務的 Emtrain AB 另外 50% 股權，得以全權管理 Stockholms pendeltåg 的列車維修服務。

## 澳洲鐵路業務

在墨爾本，墨爾本都市鐵路網絡的營運表現受到一系列因素影響，當中包括由市政府牽頭的網絡改善工程。我們其後制定糾正計劃並投入所需資源，務求將服務表現回復到以往水平。事實上，我們在上一個專營權期內的良好表現，正是我們的專營權獲續期至 2024 年 11 月、且期滿後或可獲續期最多三年的其中一個原因。

悉尼地鐵西北綫已於 2019 年 5 月投入服務，是澳洲首條無人駕駛地鐵，營運初期在顧客滿意度方面已取得優異的評分。該地鐵綫採用最先進的設計，包括全自動的無人駕駛列車和月台閘門，除了獲得新南威爾斯省省長的讚揚外，更深受公眾歡迎。

## 香港以外的增長

在香港以外地區，公司致力爭取鐵路專營權及與鐵路相關的物業發展機遇。

中國內地方面，我們於 2019 年 12 月獲批全長 49.7 公里的北京地鐵十七號綫的營運及維修專營權。此項專營權為期 20 年（最遲不超過 2045 年 12 月 31 日），將於第一期通車時生效，目標通車日期為 2021 年年底。我們將於 20 年專營權期內租用列車，列車租賃費用將分兩期於每期通車後支付。年內，我們繼續努力發掘在北京、杭州，尤其是粵港澳大灣區的發展機會。

成都軌道交通集團邀請公司與其合營車站商業業務，並於 2020 年 1 月 14 日簽訂意向協議書。雙方均期待能達成合營協議，如能通過業務方案評審，我們將在中國內地開展這項新業務。

在英國，我們早提交標書競逐 West Coast Partnership 鐵路專營權，但未能成功中標。

在斯德哥爾摩，我們已參與投標 Roslagsbanan 的營運及維修服務，Roslagsbanan 是一條連接斯德哥爾摩與城市以北地區的通勤鐵路。預計投標結果將於 2020 年第二季揭曉。

澳洲方面，公司作為 NRT 財團成員之一，財團已於 2019 年 11 月與新南威爾斯省政府就延伸現有 NRT 悉尼地鐵公私合營項目達成協議。NRT 公私合營項目的合同包括新列車及核心鐵路系統，以及營運及維修合併後的地鐵西北綫與城市及西南綫至 2034 年。地鐵城市及西南綫及西北綫將於 2024 年起合併為同一綫路，港鐵將參與投資，主導 NRT 公私合營項目工程及營運和維修。



## 財務回顧

集團的業績及業務回顧已於前面章節提及。本章節詳細闡述及分析相關業績。

### 損益

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)	
	2019	2018	百萬港元	%
<b>總收入</b>	<b>54,504</b>	<b>53,930</b>	574	1.1
<b>經常性業務利潤</b>				
EBIT				
香港客運業務	(591)	1,985	(2,576)	n/m
香港車站商務	5,122	5,025	97	1.9
香港物業租賃及管理業務	4,264	4,225	39	0.9
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	1,089	722	367	50.8
其他 <sup>#</sup>	(2,353)	(404)	(1,949)	(482.4)
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損	288	658	(370)	(56.2)
未計利息、財務開支及稅項前利潤	7,819	12,211	(4,392)	(36.0)
利息及財務開支	(939)	(1,208)	(269)	(22.3)
所得稅	(1,740)	(1,835)	(95)	(5.2)
非控股權益	(160)	(148)	12	8.1
<b>經常性業務利潤</b>	<b>4,980</b>	<b>9,020</b>	<b>(4,040)</b>	<b>(44.8)</b>
<b>非經常性業務利潤</b>				
物業發展利潤(除稅後)				
香港	5,531	2,153	3,378	156.9
中國內地	49	90	(41)	(45.6)
<b>非經常性業務利潤</b>	<b>5,580</b>	<b>2,243</b>	<b>3,337</b>	<b>148.8</b>
<b>基本業務利潤</b>	<b>10,560</b>	<b>11,263</b>	<b>(703)</b>	<b>(6.2)</b>
投資物業重估	1,372	4,745	(3,373)	(71.1)
<b>公司股東應佔淨利潤</b>	<b>11,932</b>	<b>16,008</b>	<b>(4,076)</b>	<b>(25.5)</b>
<b>按正常化基準計算業績<sup>^</sup></b>				
經常性業務利潤	9,712	9,020	692	7.7
物業發展利潤	5,580	2,243	3,337	148.8
基本業務利潤	15,292	11,263	4,029	35.8
投資物業重估	1,372	4,745	(3,373)	(71.1)
<b>公司股東應佔淨利潤</b>	<b>16,664</b>	<b>16,008</b>	<b>656</b>	<b>4.1</b>

n/m：並無意義

<sup>#</sup> 其他代表「其他業務，以及項目研究及業務發展開支」。

<sup>^</sup> 「按正常化基準計算業績」乃基於若干假設下的估算，以代表若不包括香港公眾活動對集團香港業務所造成的不利影響(23億港元)，以及不包括就香港沙中綫項目的紅磡站事件(20億港元)及英國西南部鐵路專營權協議(4億港元)所記入的撥備後之財務表現。



## 總收入

於2019年，集團的總收入為545.04億港元，較2018年微升1.1%，主要由於高速鐵路(香港段)的全年貢獻和中國內地及國際附屬公司的收入貢獻增加，惟大部分升幅被因自2019年6月起的香港公眾活動所引致的香港客運業務車費收入減少和需向部分車站商店及商場租戶提供的租金優惠所抵銷。

## 經常性業務利潤

經常性業務利潤下跌44.8%至49.80億港元。如撇除香港公眾活動及該等撥備的不利影響，經常性業務利潤應可上升7.7%至97.12億港元。

## EBIT

於2019年，香港客運業務的EBIT錄得虧損5.91億港元，而2018年的盈利為19.85億港元，主要由於總乘客量下跌6.4%，以及香港公眾活動導致的額外營運、維修及保養費用所致。

香港車站商務的EBIT上升1.9%至51.22億港元，主要由於香港西九龍站新免稅店的全年租金收入及車站商店租金收入增長，惟部分升幅由於受香港公眾活動之不利影響而導致的廣告收入下跌及需向部分車站商店租戶提供的租金優惠所抵銷。

香港物業租賃及管理業務的EBIT微升0.9%至42.64億港元，主要由於集團商場租金收入增長，惟部分升幅由於受香港公眾活動之不利影響而需向部分租戶提供的租金優惠所抵銷。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司業務的EBIT上升50.8%至10.89億港元，主要由於Stockholms pendeltåg的業績改善及澳門輕軌系統氹仔線項目管理和營運及維護服務的經營利潤增長。

於2019年，其他的EBIT(主要包括香港特區政府委託的項目管理服務、「昂坪360」及顧問業務，經扣除項目研究及業務發展開支)錄得虧損23.53億港元，而2018年則為虧損4.04億港元，主要由於就香港沙中綫項目的紅磡事件於2019年作出的20億港元撥備。

## 應佔聯營公司及合營公司利潤

應佔聯營公司及合營公司利潤下跌56.2%至2.88億港元，主要由於就英國西南部鐵路專營權協議的虧損性合約於2019年作出的4.36億港元撥備所致。如撇除該撥備，應佔利潤應可增加6,600萬港元或10.0%，升幅主要來自集團於澳洲及杭州的聯營公司之貢獻。

## 非經常性業務利潤

物業發展利潤增加148.8%至55.80億港元，主要來自「MALIBU」(「日出康城」第五期)的盈餘和收取「The LOHAS康城」的攤分物業，以及出售存貨單位。

## 公司股東應佔淨利潤

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，2019年的重估收益為13.72億港元，較2018年下跌71.1%。跌幅主要由於中美貿易關係緊張導致經濟下滑及香港公眾活動所致。公司股東應佔淨利潤較2018年下跌25.5%。如撇除香港公眾活動及撥備的不利影響，公司股東應佔淨利潤應可上升4.1%至166.64億港元。

## 財務狀況

百萬港元	於2019年 12月31日	於2018年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
淨資產	<b>186,798</b>	180,619	6,179	3.4
總資產	<b>289,214</b>	274,687	14,527	5.3
總負債	<b>102,416</b>	94,068	8,348	8.9
負債總額	<b>39,456</b>	40,205	(749)	(1.9)
淨負債權益比率(%)	<b>15.4%</b>	18.1%		(2.7)個百分點

### 淨資產

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產上升3.4%，由2018年12月31日的1,806.19億港元增至2019年12月31日的1,867.98億港元。

### 總資產

總資產上升5.3%，由2,746.87億港元增至2,892.14億港元。升幅主要由於：

- (i) 收取「日出康城」第七期的新商場及(ii)現有投資物業組合的投資重估收益，令投資物業增加；
- 「MALIBU」物業發展利潤入帳，令物業發展應收款項增加；
- 保留現金增加；惟部分升幅被下列原因抵銷
- 集團物業發展利潤入帳，令發展中物業減少。

### 總負債

總負債上升8.9%，由940.68億港元增至1,024.16億港元。主要由於：

- 收取與香港物業發展項目有關的款項增加；及
- 就香港沙中綫項目紅磡事件作出20億港元撥備。

### 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)下跌1.9%至394.56億港元。集團帶息借貸的加權平均借貸成本維持年率2.8%，與2018年相同。

### 淨負債權益比率

於2019年12月31日，淨負債權益比率為15.4%，較2018年12月31日的18.1%下跌2.7個百分點，主要受經營活動所得的現金結餘增加所帶動，以及收取與香港物業發展有關的現金款項。

## 現金流量

百萬港元	2019	2018
經營活動產生的現金淨額，扣除每年定額及非定額付款	<b>13,988</b>	8,267
收取物業發展項目的淨額	<b>5,916</b>	3,720
投資活動的其他現金流出	<b>(7,490)</b>	(7,956)
償還負債淨額及利息付款淨額	<b>(2,362)</b>	(2,390)
已付公司股東股息	<b>(6,649)</b>	(1,281)
<b>現金、銀行結餘及存款增加<sup>#</sup></b>	<b>3,286</b>	<b>207</b>

<sup>#</sup> 不包括匯率變動的影響

### 經營活動所得的現金淨額，扣除每年定額及非定額付款

經營活動所得的現金淨額，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139.88億港元，較2018年增加57.21億港元，主要由於2018年向政府支付黃竹坑站物業發展項目的補地價款項52.14億港元（於2019年不需要支付）。

### 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59.16億港元，主要來自「日出康城」、烏溪沙站及黃竹坑物業發展項目所收取的現金款

項，惟部分款項被公司就「日出康城」物業發展項目支付的款項所抵銷。

### 投資活動的其他現金流出

投資活動的其他現金流出為74.90億港元，主要包括資本性開支60.72億港元（包括52.91億港元用於投資香港現有鐵路及相關業務資產、3.08億港元用於香港投資物業、2.92億港元用於香港鐵路延綫項目，以及1.81億港元用於中國內地及海外附屬公司），及14.16億港元用於投資聯營公司及合營公司。

## 環境、社會及管治

在港鐵的營運中，環境、社會及管治的重要性不斷提高，這不僅是在我們的環境和社會表現方面，還包括我們的企業管治工作。這些範疇是我們經營業務的必要條件，並有助公司維持作為一家負責任企業的聲譽，在連繫社區之餘，更致力改善乘客、顧客和員工的生活質素。

我們正探討有關可持續發展措施，例如具共融性、碳中和交通運輸、紓緩擠塞情況、更方便的多模式交通，以及多元共融的當前趨勢。此外，我們鼓勵各業務單位提升環境、社會及管治意識，以及訂立合適的環境、社會及管治目標。

以電力驅動的集體鐵路運輸系統，在城市的龐大客運方式之中，被廣泛視為最符合環境可持續發展標準，而我們亦致力成為業內其中一個最注重資源效益和生態可持續發展的鐵路營運商。我們為減低用電量訂立目標，在重鐵網絡方面，2020年每名乘客每公里用電量需較2008年減少21%；而在投資物業組合方面，2023年的用電量需較2013年減少12%。除了減少能源耗用外，我們在現有的鐵路網絡和未來的鐵路發展項目中均採取了環保措施，減少對環境的影響。我們亦已制訂綠色融資框架，支持綠色融資措施，提升能源效益、以可持續方式使用天然資源和應對氣候變化。

## 行政總裁回顧及展望

與此同時，我們深明與我們所服務社區的持份者保持緊密溝通的重要性。安全是港鐵上下的首要責任，我們積極向員工、顧客與承辦商推廣「安全第一」文化。我們亦舉辦一連串社區參與活動，連繫年輕人、兒童、長者，以及弱勢社群。另外，由於員工是港鐵最寶貴的資產，我們亦致力建立一個注重參與並支持員工的工作環境。

為了與持份者利益保持一致，確保和維持高水平的企業管治標準同樣重要。公司已採納最佳的企業管治實務，包括清晰明確的管治架構、多元化的董事局及有效的危機管理機制。

過去20年來，我們每年都會發表一份《可持續發展報告》，向持份者概述我們在可持續發展方面的表現，以及在環境、社會及管治方面所推出的措施、取得的進展，包括相關目標。該報告根據全球報告倡議組織發布的匯報標準：核心選項編寫，並符合聯交所《環境、社會及管治報告指引》的披露要求，該報告可於獨立的可持續發展網頁內查閱。

### 安全第一

港鐵一直以安全為首要目標，這也是我們環境、社會及管治策略的一個重要元素。年內，我們推出一個以提高顧客、員工和承辦商安全意識的「零傷害」願景行動，為員工提供清晰指引和完善培訓，以宣揚預防性的「零傷害」安全文化，保障員工和顧客的安全。

有關行動是實踐「公司安全策略計劃」的強化劑。每四年回顧及修訂一次的「公司安全策略計劃」為我們管理的所有業務範疇提供安全指引，並配合實施「公司安全管理模式」，從而提供一個高效而完善的框架，以確保營運層面的安全績效。

受香港公眾活動所影響，我們的香港重鐵及輕鐵網絡於2019年的須呈報事故<sup>1</sup>增加了16%。若不計及由公眾活動所導致的事故，須呈報事故數目應下降2%。

### 企業風險管理

基於業務本質，公司難免承受各種風險和不確定因素，其中很多風險會隨時間而變化，尤其在過去一年我們的營運受公眾活動的相關事件所影響時，這個說法更見真切。因此，我們採取多項措施以進一步加強車站、乘客和員工的保安及安全，包括提早關閉車站和增聘保安人員。

公司各業務單位在其日常業務過程中採納公司的「企業風險管理體系」。風險委員會，作為董事局轄下其中一個委員會，檢討企業風險管理體系、政策及公司的重大風險及新興風險，以及相應的緩解措施。

現時公司面對的首三位主要風險管理範疇包括與持份者維持有效及平衡的關係、人身及營運安全，以及新鐵路項目交付及成本。公司所有高級管理人員都充分意識到我們所面對的主要風險，並致力實現最高水平的企業管治，以確保我們能夠掌握這些風險並迅速採取相應行動。

<sup>1</sup> 根據香港鐵路規例，須呈報事故是指凡影響鐵路處所、機械裝置及設備或直接影響人(受傷或沒有受傷)，並須向政府運輸及房屋局局長及機電工程處處長呈報的事故。此事故包括自殺/企圖自殺、侵入路軌，以至在扶手電梯、升降機及行人輸送帶上發生的意外。

## 我們的人才

公司與其附屬公司於2019年12月31日在香港及香港以外地區分別僱用17,742和16,521名員工，聯營公司則在香港及香港以外地區共僱用16,534名員工。

我們積極培育同事，以配合公司的業務發展、繼任需要，以及員工的個人成長。我們關懷員工，並致力為他們提供愉快的工作環境，以激勵和推動他們達到更佳工作表現和事業發展。公司的人手保持穩定，於2019年，香港的員工自願流失率維持在4.4%的低水平。年內，公司為每名香港員工提供平均7.1天的培訓。我們在香港、中國內地及國際業務所在地各單位均制定了完善的人力資源策略，以持續肯定及嘉許同事的竭誠付出和專業精神。

## 港鐵學院

我們成立港鐵學院，旨在培訓鐵路管理及營運人才，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，同時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。2019年，這些課程吸引接近1,100名學生報讀。

## 展望

正如我在開首所說，2019年是港鐵通車40年，以及我在港鐵公司工作24年以來最具挑戰性的一年。

展望未來，現有環境的多個不明朗因素，預期將為全球及本地經濟前景帶來重重挑戰，例如主要經濟體增長放緩、環球地緣政局不明，以及香港持續的公眾活動和新型冠狀病毒疫情。

在香港客運業務方面，雖然我們的乘客量對經濟增長放緩有一定的抗跌力，但我們需應對不少風險及不明朗因素，包括失業率上升、訪港旅客減少，尤其是近期爆發新型冠狀病毒疫情。

公司早前已公布，集團的香港客運業務、車站商務及物業租賃業務，均受本港公眾活動的不利影響，包括乘客量下跌、一些車站及鐵路設施遭受破壞和損毀而需要維修或更換、增聘人手及保安而引致的其他支出，以及提供租金補助及寬減。

從2020年年初起，新型冠狀病毒疫情為香港以及世界各地帶來重大影響。作為香港一份子，我們與香港人同心抗疫，一路同行。

## 行政總裁回顧及展望

近來，由於爆發新型冠狀病毒疫情，香港與內地的邊境口岸關閉，包括羅湖、落馬洲和香港西九龍站的邊境口岸、以及紅磡站城際直通車出入境管制站均停止開放，期間不會有過境的鐵路乘客，上述車站的車站商店亦停止營業。此外，再加上僱員在家工作、學校停課、遊客及本地休閒乘客人數顯著減少，因此本地鐵路服務乘客量也受到重大負面影響。

2020年1月和2月，本集團在香港客運業務的鐵路和巴士總乘客量較2019年同期下跌34%，主要來自新型冠狀病毒疫情的影響及公眾活動的後續影響。剛通車的屯馬綫一期所帶來的容量增長輕微，因此對2020年的財務表現幫助不大。我們亦已於最近公布港鐵車費在2020年餘下時間不會有實際調整。

車站零售和物業租賃業務的表現將取決於零售市道，鑑於香港公眾活動及近期新型冠狀病毒疫情，預料業務表現將會倒退。在現有租約方面，本公司已為租戶實施多項租金減免措施，中小型租戶可獲減免2020年2月及3月一半租金。在續訂租約方面，我們預料租金收入將面對下調壓

力。位於「日出康城」的商場「The LOHAS康城」，仍然預期於2020年下半年開業，但由於新型冠狀病毒疫情影響，預租情況較預期放緩。新型冠狀病毒疫情及香港公眾活動對我們的投資物業組合估值的長遠影響，需待市況穩定後才能確定。

如前所述，尤其因新型冠狀病毒疫情爆發，集團的香港客運業務、香港車站商務及物業租賃業務，以及中國內地業務均受到嚴重影響。根據初步未經審核之內部管理帳目（集團的核數師並未就此進行審閱或審核），新型冠狀病毒疫情和香港公眾活動的後續影響對集團的經常性業務淨利潤在2020年首兩個月的財務影響預計約為13億港元，主要來自乘客量下跌帶來的收入下跌、因車站關閉而為租戶提供的寬減、減免中小型租戶2月份一半租金、廣告收入下跌，以及中國內地業務的負面財務影響。為應對重重挑戰，減低相關財務影響，並令香港繼續前行，本集團已採取多項控制成本措施。新型冠狀病毒疫情爆發對集團的影響預期將會持續一段時間，但其影響的準確時間及規模難以預測，並需視乎情況發展而定。



考慮到公司整體的鐵路及物業業務，董事局認為集團整體財務狀況穩健。董事局現時建議維持漸進式的普通股股息政策。董事局會繼續監察集團的財務狀況及業務前景，並在適當時候作出公布。

物業發展方面，在2020年2月批出「日出康城」第十二期物業發展項目後，於未來12個月左右，視乎市況，我們計劃推出三個物業發展項目招標，當中包括「日出康城」最後一期及黃竹坑站第五期及第六期物業發展項目，合共提供約4,050個住宅單位。「日出康城」第六期的物業發展利潤，現將視乎施工進度決定入帳時間。視乎市場情況，我們預計於未來12個月內預售「日出康城」第八期、第九C期「OCEAN MARINI」和第十期，以及大圍站物業發展項目。

在香港新鐵路項目方面，我們將繼續進行沙田至中環綫項目其餘路段的工程，並為屯馬綫於2021年全綫通車進行準備工作。紅磡至金鐘段（即東鐵綫過海至金鐘）於2022年第一季通車的目標仍充滿挑戰，公司會繼續致力達致此工程時間表的目標。我們期待與政府緊密合作，推動《2019年施政報告》中提及的三個新鐵路項目，同時尋求香港以外市場的發展新機遇。

本人藉此機會祝賀之前擔任車務總監的劉天成先生獲委任為車務及中國內地業務常務總監；之前擔任副車務總監的李家潤博士則接任車務總監一職。此外，本人歡迎蔡少綿女士接替蘇家碧女士，出任公司事務總監。本人衷心感謝蘇家碧女士多年來為公司作出的貢獻。

最後，我要再次衷心感謝全體員工在過去九個月在重重挑戰的環境下，繼續盡忠職守地服務我們的顧客及社區。他們秉持最專業的精神，致力維持列車及物業服務正常運作。

我們會繼續與社區同心協力，使香港和其他有我們服務的城市在未來一年不斷邁步向前。



行政總裁  
金澤培博士  
香港，2020年3月5日



不計及由公眾活動  
所導致的事故  
須呈報事故減少

2%



乘客車程準時  
程度

99.9%



周日平均乘客量

561萬人次

# 香港客運業務



## 目標

我們致力成為全港最佳的公共運輸服務營運者，為顧客提供安全可靠、關懷備至的服務。同時致力締造可持續的回報，確保我們可以繼續投資於港鐵的網絡、進一步提升我們的高水平服務，以及滿足顧客不斷變化的期望。這些投資項目包括更新及提升現有的鐵路資產，以及建設新鐵路綫，成為新世代鐵路運輸發展計劃的一部分，有助推動香港的經濟及社會發展。

## 挑戰

- 鐵路營運的安全性
- 在不影響服務表現或顧客體驗下，管理大型資產提升和更新工程
- 員工更替以及如何就我們引進的創新技術，向車務員工提供廣泛的培訓

## 策略

- 檢討風險管理及車站設計的方針，以提升安全水平
- 維持我們卓越的往績和安全文化，為同事提供清晰指引及完善培訓，以滿足營運和顧客的需要。透過針對性的推廣活動及資訊，提升顧客的安全意識
- 保持極高的表現水平，超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標中所列明的表現目標。港鐵繼續執行非常嚴謹的維修保養制度，並為更新及提升鐵路資產作出重大投資

- 了解和回應顧客最重視的訴求、提升上班一族的旅程體驗，以及配合人口老化所帶來的乘車需要
- 啟發、鼓勵及培育員工，同時繼續在多方面的職能範疇上提供長遠及具吸引力的事業發展機會

## 展望

儘管港鐵在年內面對嚴峻挑戰，但我們相信鐵路在可見將來將繼續是本港公共運輸骨幹。

雖然我們的業務對經濟環境改變有一定的抗跌力，但我們需應對不少風險，包括失業率上升、訪港旅客減少，尤其是近期新型冠狀病毒疫情等不明朗因素。由於爆發新型冠狀病毒疫情，香港與內地的邊境口岸關閉，包括羅湖、落馬洲和香港西九龍站的邊境口岸，以及紅磡站城際直通車出入境管制站亦停止開放，期間並不會有過境的鐵路乘客，上述車站的車站商店亦停止營業。加上僱員在家工作、學校停課、遊客及本地休閒乘客人數顯著減少，導致本地鐵路服務乘客量受到重大負面影響。

年內，我們根據票價調整機制將票價上調3.3%，但同時推出「程程3.3%車費扣減」優惠，令八達通乘客於2019/2020的車費不會有實質加幅。因應新型冠狀病毒疫情，我們亦決定透過車費扣減優惠或其他安排，令港鐵車費在2020年餘下時間不會有實際調整。

在沙田至中環綫全綫通車前，屯馬綫一期已於2020年2月14日投入營運，馬鞍山綫的乘客可直達東九龍的啟德站。

## 財務表現

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2019	2018	
<b>香港客運業務</b>			
總收入	<b>19,938</b>	19,490	2.3
EBITDA	<b>5,909</b>	8,171	(27.7)
EBIT	<b>(591)</b>	1,985	n/m
EBITDA邊際比率(%)	<b>29.6%</b>	41.9%	(12.3)個百分點
EBIT邊際比率(%)	<b>(3.0)%</b>	10.2%	(13.2)個百分點

2019年香港客運業務的總收入上升2.3%至199.38億港元，主要是因為高速鐵路(香港段)在2018年9月通車後作出全年度貢獻，足以抵銷公眾活動所造成的不利影響。

但是受到香港公眾活動影響，乘客量減少，以及額外營運和維修的開支增加，導致5.91億港元的未計利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的虧損。

## 安全

2019年，我們繼續以顧客安全為首要目標。然而，香港重鐵及輕鐵網絡的須呈報事故數目增加16%，主要由於公眾活動所致。若不計及由公眾活動所導致的事故，須呈報事故數目應下降2%。有關安全表現的進一步資料，請參閱本年報的「十年統計數字」。

為提升公眾的鐵路安全意識，我們繼續支持樂在棋中社會企業有限公司，在香港書展設置展覽攤位，宣揚鐵路安全及有禮行為。

於2019年7月，我們透過港鐵大使「鐵仔」開展2019年扶手電梯安全運動，包括推出WhatsApp貼圖、宣傳海報及短片，以推廣扶手電梯安全訊息。此外，我們還與扶手電梯安全專責小組進行四次扶手電梯巡查，以推廣扶手電梯安

全的重要性。其他扶手電梯宣傳活動包括在車站設置推廣扶手電梯安全的攤位，以及在扶手電梯事故發生後舉辦預防意外的計劃。

為改善月台空隙的安全程度，我們成立了月台空隙安全專責小組，並發布有關月台空隙的安全訊息。

我們繼續舉辦「港鐵小站長」計劃，參與計劃的小朋友以車站大使身份，在指定港鐵車站宣揚安全訊息及派發小禮品。

輕鐵方面，公司已將創新的「綜合車速與位置監督系統」投入運作。該系統能實時監察輕鐵車速，藉此進一步提升營運安全及效率。

## 乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	2019	增/(減)百分率	2019	增/(減)百分率
<b>香港客運業務</b>				
本地鐵路服務	<b>1,568.2</b>	(6.1)	<b>12,714</b>	(3.9)
過境服務	<b>104.2</b>	(11.3)	<b>3,164</b>	(8.9)
高速鐵路(香港段)	<b>16.9</b>	219.2	<b>2,098</b>	249.7
機場快綫	<b>15.8</b>	(11.0)	<b>1,011</b>	(12.5)
輕鐵及巴士	<b>207.3</b>	(10.0)	<b>677</b>	(6.4)
城際客運	<b>1.9</b>	(48.2)	<b>175</b>	(18.2)
	<b>1,914.3</b>	(6.4)	<b>19,839</b>	2.3
其他			<b>99</b>	6.5
總計			<b>19,938</b>	2.3

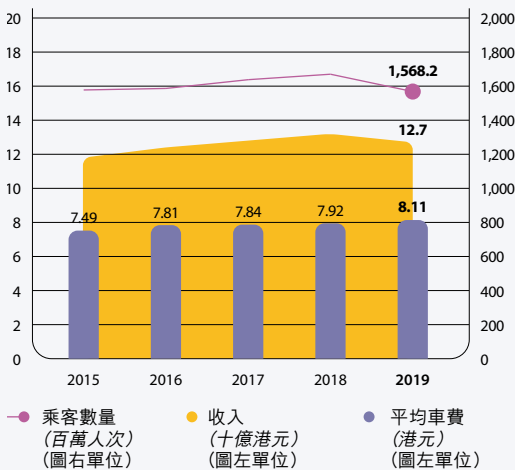
因香港於2019年下半年有公眾活動，加上經濟轉弱及訪港旅客減少，公司在2019年所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量減少6.4%至19.143億人次。

按上述數字劃分，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)於2019年12個月的總乘客量為15.682億人次，較去年減少6.1%。

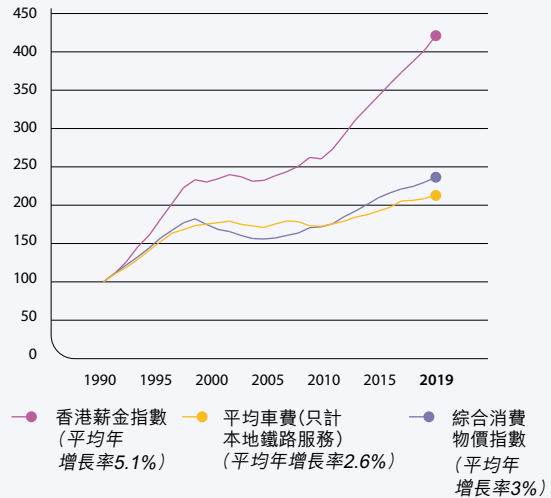
羅湖及落馬洲過境服務的乘客量下跌11.3%至1.042億人次，主要由於訪港內地旅客人數大幅下滑。高速鐵路(香港段)的乘客量為1,690萬人次。隨著訪港旅客減少，機場快綫的乘客量於年內亦下跌11.0%至1,580萬人次。

2019年，公司所有鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量下跌4.5%至561萬人次，而本地鐵路服務的周日平均乘客量則下跌4.2%至466萬人次。

### 本地鐵路服務 — 乘客及車費



### 車費趨勢

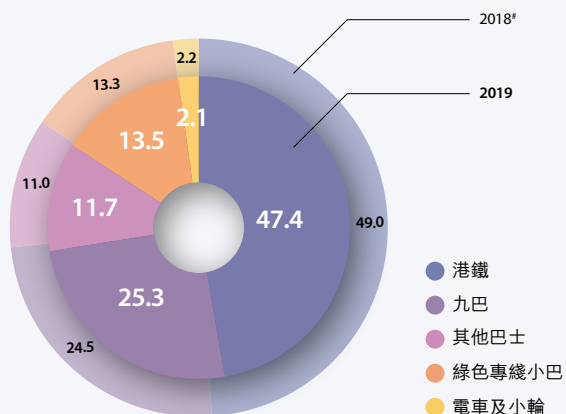




## 市場佔有率

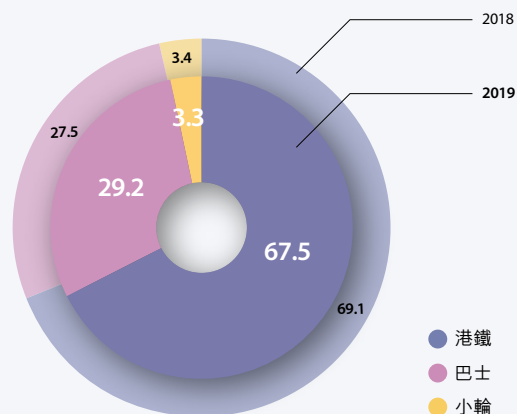
### 香港主要交通工具市場佔有率

(百分率)



### 主要過海交通工具市場佔有率

(百分率)



\* 2018年的市場佔有率已調整以反映香港 — 珠海 — 澳門大橋開通的影響。

公司於2019年在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為47.4%，較2018年的49.0%下跌1.6%。主要由於公眾活動導致所有鐵路服務的乘客量減少，市場佔有率因而下降。當中，我們在過海交通工具市場的佔有率為67.5%，而2018年為69.1%。

港鐵的過境服務和高速鐵路(香港段)，在2019年過境業務的市場佔有率由52.1%下跌至51.3%。我們在往返機場交通工具市場的佔有率則由22.0%下跌至20.5%。



## 車費調整、推廣及優惠

根據票價調整機制，港鐵票價於2019/2020年度的整體調整幅度為+3.3%。為答謝乘客的支持、慶祝港鐵通車40周年及因應近期新型冠狀病毒疫情，港鐵推出下列大規模的車費推廣活動，令乘客節省的车費總額較上年同期逾5億港元增至超過9億港元：

- 由2019年6月30日至2020年6月底，港鐵向八達通乘客提供為期「程程3.3%車費扣減」優惠，金額超過5億港元
- 維持「港鐵都會票」及「屯門—南昌全日通」現行售價至2020年6月底
- 維持「全月通加強版」現行售價至2020年6月底
- 延長「早晨折扣優惠」計劃一年至2020年5月31日，並於2019年10月起將折扣率增至六五折，享有該優惠的車站數目現增至45個

透過上述車票推廣計劃，所有八達通乘客每次付款乘搭港鐵、輕鐵及港鐵巴士時，均享有每程3.3%的車費扣減。

連同為長者、小童、合資格學生及殘疾人士等不同群體提供的其他恆常車費優惠和轉乘優惠超過26億港元，港鐵於2019/2020年度為乘客提供的車費優惠將超過35億港元。

因應新型冠狀病毒疫情，雖然2020/2021年度的票價調整幅度，仍有待政府統計處於2020年第一季稍後時間公布2019年12月運輸業名義工資指數按年變動幅度和其他相關數據後，才可按票價調整機制計算出來，但公司已決定透過車費扣減優惠或其他安排，令港鐵車費在2020年餘下時間不會有實際調整。具體安排詳情待2020年3月底相關統計數字出爐後公布。實行此計劃後，使用八達通乘車的票價自2019年1月起至2020年年底維持不變。

## 服務表現

不計及公眾及非港鐵控制的外在因素影響，重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持於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。列車按照編定班次行走是衡量實際開出班次相對公司所編定班次的指標，而乘客車程準時程度則量度按照原定車程時間五分鐘以內完成的所有乘客車程。

2019年，我們的重鐵和輕鐵網絡分別提供逾207萬及逾96萬班次的列車服務，其中由港鐵可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤分別有10宗和零宗，較上一年減少16.7%。

年內，港鐵發生兩宗事故，對服務表現造成了負面影響。首宗事故在3月18日發生，當時新信號系統在非行車時間進行測試期間，有兩列非載客列車在荃灣綫中環站附近發生碰撞。事發後，港鐵成立由港鐵資深人員和本地及海外專家組成的委員會來調查事故成因，調查結果已於2019年7月公布。經詳細調查後，總結事故是新信號系統承辦商在修改軟件時出現軟件編程上的執行錯誤所致，並向承辦商建議了一系列改善措施。港鐵公司會監督承辦商落實改善措施，並會提高警覺，對承辦商供應的信號系統加強監察。

## 2019年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
<b>列車按照編定班次行走(列車服務供應)</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	<b>99.8%</b>
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
<b>乘客車程準時程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 機場快綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 西鐵綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>列車服務準時程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	700,000	<b>3,400,912</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	700,000	<b>8,798,055</b>
<b>車票可靠程度：乘客使用智能車票多少次才遇到一次車票失誤</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	10,500	<b>49,140</b>
<b>增值機可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>自動售票機可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫	97.0%	99.0%	<b>99.7%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.7%</b>
<b>出入閘機可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>輕鐵月台八達通收費器可靠程度*</b>			
- 輕鐵月台八達通收費器	不適用	不適用	<b>不適用</b>
<b>扶手電梯可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>乘客升降機可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	<b>99.7%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	<b>99.8%</b>
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
<b>溫度及通風</b>			
- 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏26度或以下	不適用	97.5%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	<b>0</b>
- 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏27度或以下，車站大堂則在攝氏29度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	93.0%	<b>99.8%</b>
<b>清潔程度</b>			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
- 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>
<b>西北鐵路服務範圍內之巴士服務</b>			
- 按照編定班次行走	不適用	99.0%	<b>99.8%</b>
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>
<b>六個工作天內回覆乘客查詢</b>			
- 六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>

\* 輕鐵服務表現數據將於輕鐵月台八達通收費器完成安裝、測試及試行後再作公布。

第二宗事故在9月17日發生，東鐵綫一列駛往紅磡方向的列車在紅磡站附近出軌，其中三卡車廂偏離路軌，而第四、五卡車廂分開。

事發後，我們就今次事故成立了成員包括港鐵資深人員和香港及海外專家的調查委員會，調查結果已於2020年3月3日公布，調查總結事故是由紅磡站附近一個道岔的動態軌距擴闊所致。公司已接納委員會提出的建議，並正採取行動防止類似事故重演。

我們透過定期的意見調查和研究，了解乘客對港鐵服務及票價的滿意程度，而有關結果在服務質素指數及票價指數中公布。2019年的表現主要受香港公眾活動期間調整列車服務所影響。

服務質素指數	2019	2018
本地鐵路服務及過境服務	66	70
機場快綫	79	82
輕鐵	58	67
巴士	68	71
高速鐵路(香港段)	83	-

票價指數	2019	2018
本地鐵路服務及過境服務	56	59
機場快綫	70	75
輕鐵	58	68
巴士	66	68
高速鐵路(香港段)	78	-

年內，港鐵的卓越服務再次屢獲殊榮，部分獎項載列如下：

- 服務第壹大獎 2019長期傑出服務獎  
《壹週刊》
- 香港服務大獎 2019「公共交通組別大獎」  
《東周刊》
- 星鑽服務大獎 2018公共交通服務大獎  
《星島日報》
- 公共交通國際聯會市場推廣活動獎 2019  
公共交通國際聯會
- 18/19年度無障礙網頁嘉許計劃網站組別及流動應用程式組別 — 三年卓越表現獎  
香港互聯網註冊管理有限公司

港鐵為國際都市鐵路聯會的參與機構之一。該聯會包括全球19個地下鐵路系統，以比較各地鐵路系統的表現及提升服務水平。在各參與機構當中，我們於2018年的服務可靠性、列車準時程度以及成本效益表現均名列前茅。國際都市鐵路聯會2018年的比較結果，載於可持續發展網頁的「表現指標」內。





## 提升顧客體驗

為實現我們對香港未來鐵路服務的願景，我們繼續為現有鐵路網絡進行大型升級和更新工程，並利用各種科技提升顧客體驗。2019年，公司投放逾98億港元為香港的鐵路資產進行維修、提升及更新工程。

### 提供更頻密的列車班次

#### 額外增加班次

為了讓顧客享有更舒適的旅程，於2019年4月及7月，港鐵於港島綫、荃灣綫、觀塘綫及東鐵綫展開新一輪的加密列車班次計劃，每星期額外增加101班列車班次。

自2012年起，港鐵重鐵網絡及輕鐵網絡每星期分別累計增加逾3,200及逾600班車。

#### 信號系統升級

為配合加密班次的需要，公司於年內繼續進行信號系統升級工程。於2015年批出的更換荃灣綫、港島綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的信號系統工程合約，價值約33億港元。

自2019年3月，於非行車時間進行新信號系統演練測試期間，發生無載客列車碰撞事故後，所有與新信號系統有關的列車測試即時暫停。安全一直是公司的首要考慮，因此我們只會在獲得政府同意後，才會恢復行車測試。

我們亦已完成東鐵綫新信號系統的可靠性測試，該系統與荃灣綫的新系統並不相同。

## 提升旅程的舒適程度

### 新列車

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。除了已交付的五列列車外，另有七列列車已於2019年運抵香港。所有新列車均進行嚴謹的測試及試運行。

### 新輕鐵車輛

由於市民對輕鐵服務的需求日增，我們正斥資合共7.45億港元，更換30輛輕鐵車輛，同時添置10輛輕鐵車輛。2019年，最先更換的兩輛輕鐵車輛進入最後的測試和試運行階段，準備於2020年投入客運服務。而添置的10輛新輕鐵車輛將用以擴大輕鐵車隊的規模，使輕鐵車輛數目於2023年達到150輛。

為提升乘客的體驗，新輕鐵的車廂內設有先進的LED照明系統，以及更完善的扶手及吊環分佈。

### 更換空調系統

為乘客的舒適著想，我們已著手更換各車站的空調系統。工程涉及更換160部更節能的全新空調冷卻裝置，約佔所有空調冷卻裝置的一半。

更換工程分五期進行，目標於2022年完成。公司已在第一、二期工程期間完成更換位於11個車站及四間車廠的61部空調冷卻裝置。第三期工程將於2019年至2020年進行，涵蓋位於10個車站及一間車廠的31部現有空調冷卻裝置。



## 提升車站設施

在轉綫車站進行大型翻新工程之時，我們為這些車站設置洗手間。

年內，中環站、調景嶺站、油塘站及荔景站增設了洗手間。油麻地站及北角站的洗手間亦計劃於2020年下半年啟用，而尖沙咀站的洗手間將於2021年第三季之前開放。而這些洗手間內亦將設有育嬰間。

其他設施升級工程包括增設闊閘機及座椅、流動裝置充電插座、供水瓶添水用的飲水機，以及新的行人天橋及出入口。

隨著香港人口日漸老化，我們亦盡力配合長者的需要，着重暢通度、行走時的輔助設施、提供洗手間和適切資訊這四個主要方面，在指定車站推出了方便長者出行的新措施。這些新措施包括在長通道增設扶手及座椅、設置大型指示牌，以及在客務中心設置放大鏡及字母卡。

## 透過科技提升乘客的旅程體驗

為提升顧客體驗，我們還投資新科技，為所有顧客提供更個人化的服務和更舒適的旅程。

我們在各個手機應用程式裡，透過人工智能(AI)及物聯網科技(IoT)，提供一系列個人化服務，包括全新落車提示功能、金鐘站預計候車時間，以及港鐵巴士實時到站時間

表。我們亦已提升行程指南的功能，提供點對點交通建議，包括接駁公共交通工具資料，而MTR Mobile機場快綫功能的用戶介面亦已革新。2019年，MTR Mobile的每月活躍用戶約為140萬。

內部方面，我們一直應用科技以改善內部流程和維修工作，其中包括透過聊天機械人與機械人流程自動化(RPA)工具，幫助我們減少重複性的辦公室工作。此外，我們一直利用大數據及人工智能技術優化規劃及工程工作調度，並借助視像和圖像分析監控我們鐵路資產的狀況。我們並於培訓課程中引入了增強實境(AR)和虛擬實境(VR)技術，透過身歷其境的三維空間模擬實際工作環境。

為緊貼手機支付日益普及的趨勢，港鐵車站的指定售票機已開始接納支付寶、支付寶HK、微信支付和WeChat Pay HK付款。



48,148 個  
廣告點



4G  
數據網絡  
覆蓋全程



車站商店達  
1,492 間  
總面積達  
67,337  
平方米

## 香港車站商務

## 目標

我們提供各種鐵路相關服務，致力優化顧客旅程體驗，服務主要包括車站零售商店、廣告業務及電訊服務。

## 挑戰

### 車站商務

- 港鐵車站在公眾活動進行期間受到破壞，影響了零售商戶的業務
- 嶄新形式的電子商貿為傳統零售商帶來更多挑戰

### 廣告業務

- 本地及全球經濟轉弱，廣告商嚴控支出，令港鐵的廣告收入下降
- 車站環境因公眾活動而受破壞，導致客戶的預約滯後
- 與流動廣告的競爭持續加劇，削弱了傳統媒體的廣告收入

### 電訊服務

- 市場對流動數據的需求急速增長，加重電訊系統的負荷

## 策略

### 車站商務

- 在公眾活動期間，公司優先為獨資經營人士和中小型租戶提供租金優惠，以維持與商戶的良好關係
- 優化現有及新鐵路綫上的商舖面積及其價值

- 擴展商戶基礎，提升業務增長空間
- 優化商戶組合，以提升顧客服務和租金水平

### 廣告業務

- 推出更進取、更靈活的廣告套餐，以及增加銷售獎勵
- 迅速維修受破壞的廣告點
- 繼續推行廣告產品的數碼轉型

### 電訊服務

- 與電訊營運商探索在港鐵推出5G服務，以優化顧客於鐵路網絡內的流動通訊體驗
- 繼續促使電訊營運商進行電訊基建升級工程

## 展望

面對不明朗的經濟環境、以及公眾活動和近期新型冠狀病毒疫情所帶來的影響，香港車站商務於未來一年將面對更多挑戰。

目前，每日有數以百萬計市民穿梭往來港鐵車站，人流暢旺，故長遠來看，市場對港鐵車站空間的需求應會維持穩健。除了2018年在香港西九龍站開設的35間商店外，屯馬綫一期於2020年2月14日通車，亦為鐵路網絡增加了32間新商店。

屯馬綫一期通車後新增703個廣告點，將會帶來額外收入，而廣告媒體數碼化將會為廣告收入帶來長遠的增長。



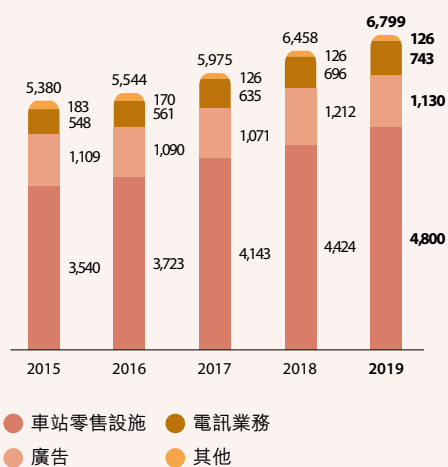


## 財務表現

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2019	2018	增/(減)百分率
<b>香港車站商務</b>			
車站零售設施收入	<b>4,800</b>	4,424	8.5
廣告收入	<b>1,130</b>	1,212	(6.8)
電訊業務收入	<b>743</b>	696	6.8
其他車站商務收入	<b>126</b>	126	-
總收入	<b>6,799</b>	6,458	5.3
EBITDA	<b>6,119</b>	5,891	3.9
EBIT	<b>5,122</b>	5,025	1.9
EBITDA邊際比率(%)	<b>90.0%</b>	91.2%	(1.2)個百分點
EBIT邊際比率(%)	<b>75.3%</b>	77.8%	(2.5)個百分點

### 香港車站商務收入

(百萬港元)



香港車站商務於2019年的總收入為67.99億港元，較對上一年增加5.3%，主要由於高速鐵路(香港段)帶來額外的車站零售設施收入。



### 車站零售設施

車站零售設施收入增長8.5%至48.00億港元，主要原因是香港西九龍站新開業的免稅店作出全年度貢獻、改進商戶組合而令租金水平上升，以及租戶續租且大多數於2019年

年中前簽訂新租約。2019年，車站商店新訂租金升幅及平均出租率分別為3.7%和超過99%。

截至2019年12月31日，港鐵的車站商店數目達1,492間，而零售設施的總面積為67,337平方米，較2018年12月31日

分別增加22間及1,045平方米可出租面積，主要由於在大學站、北角站、九龍站、羅湖站、荃灣西站、柯士甸站、南昌站及香港西九龍站的商店開業。

為助其向市民提供關懷備至的服務，港鐵讓非政府組織及社會企業以象徵式租金租用西鐵綫指定車站的商店來經營業務。2019年，公司以優惠租金租出10間車站商店。

## 廣告業務

隨著旅遊業及零售市場於2019年下半年出現收縮，2019年的廣告收入下跌6.8%至11.30億港元。為抵銷廣告銷售的跌勢，我們推出了一系列進取而靈活的銷售套餐以及銷售獎勵計劃。我們亦繼續進行廣告媒體數碼化的策略，為長遠增長帶來動力。

截至2019年12月31日，車站及列車內的廣告點總數增至48,148個，包括在中環站、銅鑼灣站及九龍塘站裝設的108吋發光二極體(LED)廣告區。2019年，港鐵繼續為51個非牟利組織提供免費廣告位，以支持它們的工作。



## 電訊業務

受惠於新訂服務合約及數據容量提升工程帶來的收入，2019年的電訊業務收入上升6.8%至7.43億港元。

此外，我們年內繼續與電訊營運商合作，探討在港鐵車站內提供5G服務。

為了提升電訊數據容量，電訊營運商正在31個車站展開全新商業電訊系統的安裝工程。截至2019年12月31日，已有21個車站完成有關工程。





管理超過  
**104,000**個  
住宅單位



投資物業組合  
包括  
**13**個商場



繼續推展約  
**22,000**  
個住宅單位及  
**3**個新建  
商場項目

## 香港物業及其他業務



## 目標

港鐵除了與社區建立聯繫，更在鐵路網絡沿綫創造綜合社區，致力躋身業界領先地位。港鐵發揮全面的物業發展及管理專長，為這些物業發展項目提供卓越的服務，並與社區建立緊密聯繫。

## 挑戰

### 物業租賃

- 在不影響現有鐵路營運和新鐵路項目的情況下，擴展投資物業組合
- 隨著市況不斷變化，例如電子商貿的發展，消費者行為和零售設施的需求均出現變化
- 中美貿易關係緊張、香港公眾活動及近期爆發新型冠狀病毒疫情的不明朗因素，均對市場情緒和旅客消費造成影響

### 物業管理

- 法例的改變，包括發牌、採購和維修，均對香港住宅物業管理行業造成影響

### 物業發展

- 物業發展市場受到近期新型冠狀病毒疫情和全球資本流量波動所影響

## 策略

### 物業安全

- 確保旗下建築地盤、投資和管理物業，以及毗鄰鐵路設施的安全是我們的首要目標
- 密切監察公眾活動，並在商場內採取適當的應對措施

### 物業租賃

- 透過優化現有購物商場的商戶組合及新增優質的零售設施，以增加應佔總樓面面積，為投資物業組合增值
- 制定可持續及創新的策略，以應對電子商貿的衝擊

### 物業管理

- 提供世界級的物業管理服務，以符合甚至超越顧客的要求和期望
- 為住戶和租戶的健康著想，進一步發展並推廣能提升能源效益的綠色項目

### 物業發展

- 優化旗下物業發展項目與鐵路網絡及其他交通工具的緊密連繫
- 擴大物業發展規模，包括對現有鐵路綫的可行用地進行用地改劃，並採用行之有效的「鐵路加物業」綜合發展模式來開發具潛力的新鐵路項目
- 準時交付符合優質標準及預算的物業發展項目
- 透過銳意創新及把握新發展機遇，不斷提升自身的標準

## 展望

物業租賃業務收入將視乎市況而定，但其部分影響會被典型三年租賃周期所提供的穩定租金收入結構所抵銷。預計本港零售業銷售額會受到公眾活動以及近期爆發的新型冠狀病毒疫情的負面影響。在現有租約方面，公司已為租戶實施多項租金減免措施，中小型租戶可獲減免2020年2月及3月一半租金。在續訂租約方面，我們預料租金收入將面對下調壓力。位於「日出康城」的新商場「The LOHAS康城」，預計將於2020年下半年開業。由於新型冠狀病毒疫情影響，預租情況較預期放緩。物業管理業務收入屬經常性收入，並視乎公司所管理的物業而定，將於新項目落成時增加。

物業發展利潤視乎物業發展項目的銷售及建築進度而入帳，每年不同。「日出康城」第六期的物業發展利潤，現將視乎施工進度決定入帳時間。在2020年2月批出「日出康城」第十二期物業發展項目後，於未來12個月左右，視乎市況，我們計劃推出三個物業發展項目招標，當中包括「日出康城」最後一期及黃竹坑站第五期及第六期物業發展項目，合共提供約4,050個住宅單位。

## 財務表現

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2019	2018	
<b>香港物業租賃及物業管理業務</b>			
物業租賃業務收入	<b>4,833</b>	4,748	1.8
物業管理業務收入	<b>304</b>	307	(1.0)
總收入	<b>5,137</b>	5,055	1.6
EBITDA	<b>4,286</b>	4,242	1.0
EBIT	<b>4,264</b>	4,225	0.9
EBITDA邊際比率 (%)	<b>83.4%</b>	83.9%	(0.5)個百分點
EBIT邊際比率 (%)	<b>83.0%</b>	83.6%	(0.6)個百分點

## 物業租賃

2019年的物業租賃業務收入增加1.8%至48.33億港元，主要是來自商場的租金增長，而為受公眾活動所影響的部分商場租戶所提供的租金補助，抵銷了部分收入增長。公司在香港的商場之新訂租金於2019年錄得3.1%的升幅(若計及一個特別租賃個案則為7%)，主要是由於在2019年到期的

租約，已於2018年年底及2019年年初、市況較為樂觀時簽訂新租約或重新出租。

於2019年12月31日，公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的18層寫字樓錄得接近100%的出租率。

於2019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組合的應佔份額包括217,774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。

年內，我們的零售物業再次獲得多個獎項。「德福廣場」在《香港經濟日報》主辦的「我最喜愛商場2019」榮獲全港25大「我最喜愛商場活動」；「圓方」在新城財經台主辦的「數碼體驗營銷大獎2019」榮獲「十大商場最佳數碼體驗營銷大獎」。

減少能源消耗是公司的重要目標。我們於2013年訂立目標，投資物業組合在2023年的能源消耗需較2013年減少12%。於2019年，公司已達成能源使用量減少12%的目標。有關詳情，請參閱公司的《2019可持續發展報告》。



## 香港的投資物業組合(於2019年12月31日)

地點	類別	可出租樓面 面積 (平方米)	車位數目	公司收益權	
九龍九龍灣德福廣場一期	商場	39,331	-	100%	
	停車場	-	993	100%	
九龍九龍灣德福廣場二期7-8樓	商場	2,397	-	100%	
九龍九龍灣德福廣場二期3-6樓	商場	19,057	-	50%	
	停車場	-	136	50%	
新界荃灣綠楊坊	商場	11,094	-	100%	
	停車場	-	651	100%	
香港杏花邨杏花新城	商場	15,410	-	100%	
	街市	1,216	-	100%	
	幼稚園	2,497	-	100%	
	停車場	-	415	100%	
青衣青衣城1期	商場	28,547	-	100%	
	幼稚園	920	-	100%	
	停車場	-	220	100%	
	電單車停車場	-	50	100%	
青衣青衣城2期	商場	6,448	-	100%	
	停車場	-	65	100%	
	電單車停車場	-	21	100%	
坑口連理街	商場	2,629	-	100%	
	停車場	-	16	100%	
	電單車停車場	-	1	100%	
將軍澳PopCorn 2	商場	8,456	-	70%	
	停車場	-	50	70%	
將軍澳PopCorn 1	商場	12,173	-	50%	
	停車場	-	115	50%	
	電單車停車場	-	16	50%	
九龍彌敦道三百零八號地下	舖位	70	-	100%	
九龍彌敦道七百八十三號地下	舖位	36	-	100%	
新界葵涌新葵芳花園	幼稚園	540	-	100%	
	停車場	-	126	100%	
香港中環國際金融中心	- 國際金融中心二期	寫字樓	39,410	-	100%
	- 國際金融中心一期及二期	停車場	-	1,308	51%
香港鰂魚涌康怡花園停車場大廈第一期	停車場	-	292	100%	
香港夏愨道十八號海富中心天台廣告板	廣告板	-	-	100%	
香港夏愨道十八號海富中心一樓商場舖位十個	舖位	286	-	50%	
九龍大角咀奧海城一期	室內運動場	13,512	-	100%	
九龍大角咀奧海城二期	舖位	1,096	-	100%	
九龍彩虹清水灣道八號彩虹泊車轉乘公眾停車場	停車場	-	54	100%	
	電單車停車場	-	10	100%	
	泊車轉乘港鐵車位	-	450	100%	
九龍柯士甸道西一號圓方	商場	45,510	-	81%	
	停車場	-	898	81%	
九龍柯士甸道西一號過境巴士總站	過境巴士總站	5,113	-	100%	
九龍柯士甸道西一號幼稚園	幼稚園	1,045	-	81%	
火炭駿景廣場	商場	7,720	-	100%	
	停車場	-	67	100%	
火炭駿景園	住宅	2,784	-	100%	
	停車場	-	20	100%	
屯門海趣坊	商場	6,083	-	100%	
	停車場	-	32	100%	
屯門新屯門商場	商場	9,022	-	100%	
	停車場	-	421	100%	

概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

業務回顧  
香港物業及其他業務

香港的投資物業組合(於2019年12月31日)(續)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司收益權
屯門恒福商場	商場	1,924	-	100%
	停車場	-	22	100%
沙田連城廣場零售樓層及1至6樓	商場	12,154	-	100%
將軍澳日出康城首都	舖位	391	-	100%
	長者護理中心	2,571	-	100%
將軍澳日出康城領都	幼稚園	800	-	100%
	停車場	-	2	100%
車公廟濠岸8號	舖位	154	-	100%
	幼稚園	708	-	100%
	停車場	-	5	100%
將軍澳日出康城緻藍天	幼稚園	985	-	100%

註：除下列之外，所有公司及其附屬公司物業批地租約均超過50年

- 德福廣場一、二期、綠楊坊、青衣城1、2期、新葵芳花園、國際金融中心、奧海城、圓方、位於柯士甸道西一號的過境巴士總站及幼稚園、駿景廣場、駿景園、海趣坊、新屯門商場及恒福商場的批地租約期限至2047年6月30日
- 彩虹泊車轉乘公眾停車場的批地租約期限至2051年11月11日
- 連理街的批地租約期限至2052年10月21日
- PopCorn 2的批地租約期限至2052年3月27日
- 日出康城的批地租約期限至2052年5月15日
- 連城廣場的批地租約期限至2057年12月1日
- 車公廟濠岸8號的舖位及幼稚園的批地租約期限至2058年7月21日

待售物業(於2019年12月31日)

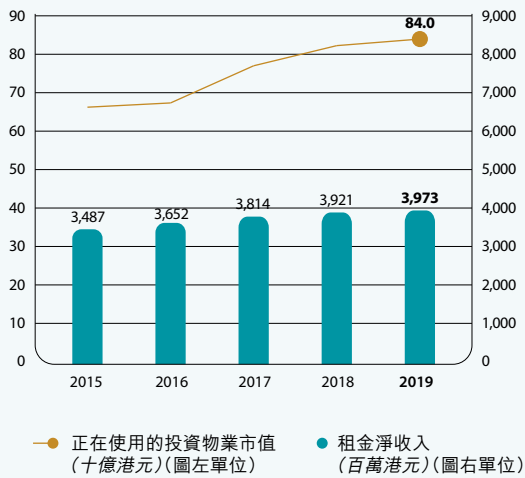
地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	公司收益權
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	6,026*	-	40%
	停車場	-	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	-	117	40%
九龍柯士甸道西一號凱旋門	住宅	548**	-	1%
	停車場	-	12	1%
九龍深旺道八號君匯港	幼稚園	1,299	-	50%
將軍澳坑口培成路十五號蔚藍灣畔	電單車停車場	-	5	71%
將軍澳唐俊街九號君傲灣	電單車停車場	-	24	70%
將軍澳日出康城晉海及晉海II	住宅	4,725***	-	20.1%
	停車場	-	435	20.1%
	電單車停車場	-	46	20.1%
將軍澳日出康城MALIBU	住宅	2,394***	-	47%
	停車場	-	157	47%
	電單車停車場	-	7	47%
沙田樂景街二十八號御龍山	住宅	285***	-	55%
	零售	2,000	-	55%
	停車場	-	11	55%
	電單車停車場	-	5	55%
沙田美田路一號名城	停車場	-	79	100%
沙田西沙路五百九十九號銀湖·天峰	住宅	1,198***	-	92.88%
	停車場	-	18	92.88%
沙田車公廟路八號濠岸8號	停車場	-	2	87%

\* 可出租樓面面積

\*\* 之前發放的售樓說明書內所載之建築面積

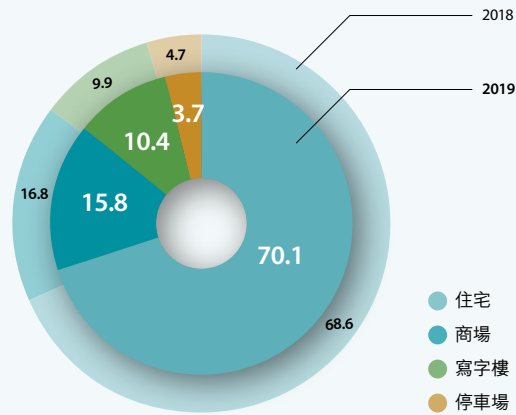
\*\*\* 實用面積

## 香港的投資物業



## 香港物業管理收入分佈

(百分率)



## 擴展零售物業組合

在未來數年，我們將有三個新商場項目陸續開業，使現有零售物業組合的應佔總樓面面積較2019年12月31日增加約49%，即合共增加152,120平方米。「The LOHAS康城」的目標開業日期是2020年下半年，而大圍商場及黃竹坑商場則預計於2023年開業。

公司於2020年2月26日宣布，已與新世界發展有限公司和周大福企業有限公司簽訂協議，購入其所持有的九龍灣「德福廣場」二期商場及將軍澳「PopCorn 2」商場之收益權，作價共30億港元。當有關交易於2020年3月31日或之前完成後，公司將全數持有此兩商場之所有收益權，為公司的鐵路業務提供可持續的財務資源。

### The LOHAS康城

「The LOHAS康城」是位於「日出康城」的一座三層高、面積達44,500平方米的購物商場，將會與康城站和附近的住宅

樓宇無縫連接，並設有全港最大的室內溜冰場及將軍澳區內最大型的戲院，匯聚近150個商戶，提供娛樂、消閒及社區服務。

截至2019年12月31日，「The LOHAS康城」的裝修工程仍在進行中，預計可如期於2020年下半年開幕。

### 大圍商場

大圍商場的總樓面面積達60,620平方米，建造工程於2019年繼續進行。由於需要處理大圍站東鐵綫南行月台個別位置所出現的沉降情況，該商場的地基工程曾經暫停，但其後於2019年1月復工。預計該項目將於2023年完成。

### 黃竹坑商場

黃竹坑商場的總樓面面積達47,000平方米，地基工程已於年內展開。項目的目標完成日期為2023年年底。

## 物業管理

2019年，香港物業管理業務收入輕微減少1.0%至3.04億港元。於2019年12月31日，港鐵在香港管理的住宅單位

總數逾104,000個，而管理的辦公室及商用面積逾772,000平方米。



## 物業發展

2019年，香港物業發展錄得55.31億港元的利潤，主要來自「MALIBU」所錄得的分佔盈餘及「The LOHAS康城」的攤分物業，以及出售存貨單位。

### 預售

年內，公司推售位於「日出康城」的物業發展項目，引起市場的熱烈反應。

- 於2019年9月推出的第九B期「GRAND MARINI」：503個單位中已售出約49%
- 於2019年8月推出的第九A期「MARINI」：647個單位中已售出約83%
- 於2019年6月推出的第七B期「GRAND MONTARA」：504個單位已全部售出
- 於2019年5月推出的第七A期「MONTARA」：616個單位已全部售出

年內，第四A期「晉海」、第四B期「晉海II」、第五期「MALIBU」及第六期「LP6」繼續進行預售。

西鐵物業發展項目方面，作為九鐵公司相關附屬公司代理人，截至2019年12月31日，「匯璽III」(南昌站)1,172個預售單位中已售出75%，而「朗城匯」(朗屏站(南))亦繼續進行預售。

## 物業招標和未來發展

「日出康城」第十二期物業發展項目於2020年2月批出，由會德豐有限公司之附屬公司投得。

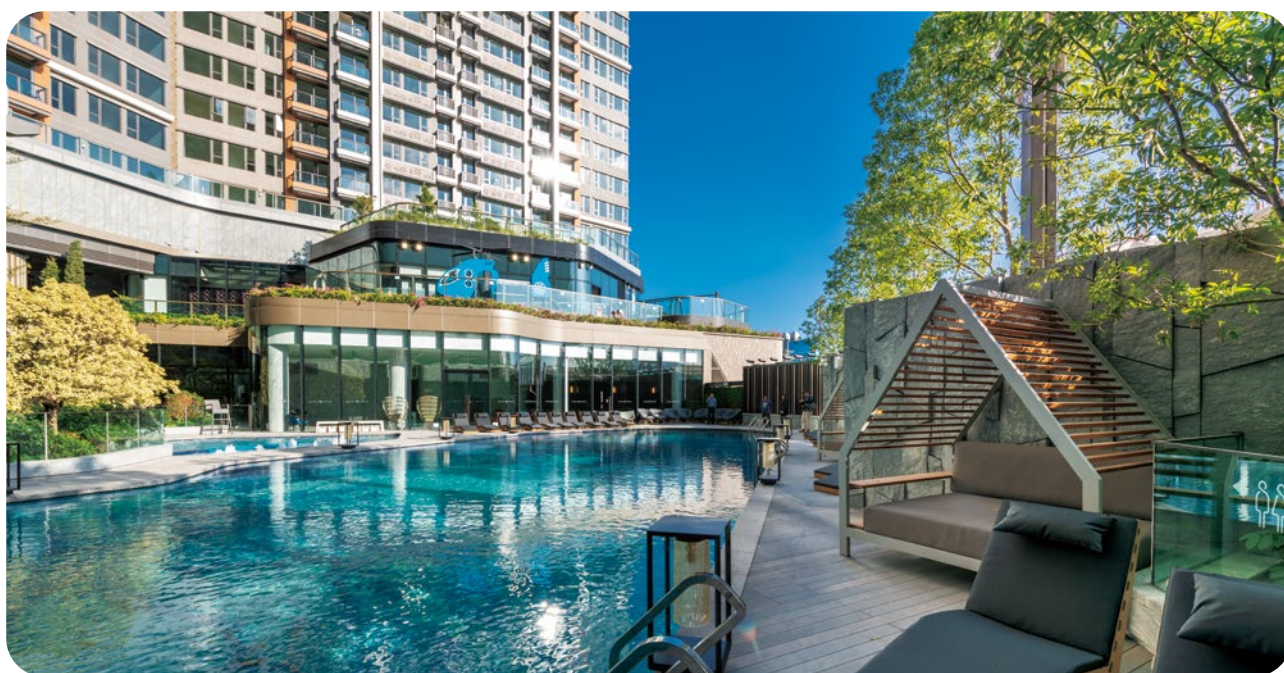
公司於2019年10月批出黃竹坑站第四期物業發展項目予由嘉里建設有限公司、太古地產有限公司及信和置業有限公司合組之財團。

而於2019年4月，「日出康城」第十一期物業發展項目則批予由信和置業有限公司、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。

「日出康城」第十一期及第十二期物業發展項目成功招標，標誌著「日出康城」物業發展組合絕大部分已經批出，並處於不同的發展階段。

合共16個新建住宅物業項目正處於發展階段，落成後將為市場提供約22,000個新單位，將於未來六年左右交付。

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。小蠔灣車廠地塊將會發展為一個社區，設有約14,000個公私營住宅單位，以及一個樓面面積達30,000平方米的商場。我們正在為該項目作詳細技術性研究，並繼續與政府進行磋商。在此初步階段，公司不能保證該項目的商業可行性。





## 已批出的物業發展項目進度

地點	項目進度		
	設計	地基工程	上蓋工程
何文田站第一期	完成	進行中	
何文田站第二期	進行中		
日出康城第四期	完成	完成	完成
日出康城第五期	完成	完成	完成
日出康城第六期	完成	完成	進行中
日出康城第七期	完成	完成	進行中
日出康城第八期	完成		進行中
日出康城第九期	完成	完成	進行中
日出康城第十期	完成	完成	進行中
日出康城第十一期	進行中		
大圍站	完成	完成	進行中
天榮站	完成	進行中	
黃竹坑站第一期	完成	完成	進行中
黃竹坑站第二期	完成	完成	進行中
黃竹坑站第三期	完成	進行中	
黃竹坑站第四期	進行中		
油塘通風樓	進行中		

## 西鐵綫物業發展計劃

公司擔任西鐵沿綫物業發展項目的代理。

車站/地塊	土地面積 (公頃)	實際/預計 批出日期	實際/預計 落成日期
<b>已批出物業發展項目</b>			
屯門	2.65	2006年8月	2012 – 2014年 分期落成
荃灣西(七區)	2.37	2008年9月	2014年
南昌	6.18	2011年10月	2017 – 2019年 分期落成
朗屏(北)	0.99	2012年10月	2017年
荃灣西(五區)城畔	1.34	2012年1月	2018年
荃灣西(五區)灣畔	4.29	2012年8月	2018年
荃灣西(六區)	1.38	2013年1月	2018年
朗屏(南)	0.84	2013年6月	2019年
元朗	3.91	2015年8月	2022年
錦上路第一期	4.17	2017年5月	2025年
	<b>28.12</b>		
<b>待批出物業發展項目</b>			
錦上路第二期	約5.17	2024 – 2025年	2031 – 2032年
八鄉維修中心	約23.56	尚待確定	尚待確定
	<b>28.73</b>		
<b>總額</b>	<b>56.85</b>		

## 已批出及於年內落成之物業發展項目

地點	發展商	類別	總樓面面積 (平方米)	批出日期	預計落成日期
<b>何文田站</b>					
第一期	高銀地產控股有限公司	住宅	69,000	2016年12月	2022年
第二期	華懋集團	住宅	59,400	2018年10月	2024年
<b>康城站</b>					
MALIBU	會德豐有限公司	住宅	102,336	2014年11月	2019年
LP6	南豐集團控股有限公司	住宅	136,970	2015年1月	2020年
MONTARA 和 GRAND MONTARA	會德豐有限公司	住宅 商場 幼稚園	70,260 44,500 1,160	2015年6月	2021年分期落成 2019年 2019年
第八期	長江實業集團有限公司	住宅	97,000	2015年10月	2021年
MARINI, GRAND MARINI 和第九C期「OCEAN MARINI」	會德豐有限公司	住宅 幼稚園	104,110 810	2015年12月	2021年分期落成
第十期	南豐集團控股有限公司	住宅	75,400	2016年3月	2022年
第十一期	信和置業有限公司， 嘉華國際集團有限公司和 招商局置地有限公司	住宅	88,858	2019年4月	2025年
第十二期	會德豐有限公司	住宅	89,290	2020年2月	2026年
<b>大圍站</b>					
大圍	新世界發展有限公司	住宅 商場	190,480 60,620*	2014年10月	2022年
<b>天榮站</b>					
天榮	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	91,051 205	2015年2月	2024年
<b>黃竹坑站</b>					
第一期	路勁基建有限公司和 平安不動產有限公司	住宅	53,600	2017年2月	2022年
第二期	嘉里建設有限公司和 信和置業有限公司	住宅	45,800	2017年12月	2023年
第三期	長江實業集團有限公司	住宅 商場	92,900 47,000	2018年8月	2024年
第四期	嘉里建設有限公司， 太古地產有限公司和 信和置業有限公司	住宅	59,300	2019年10月	2025年
<b>油塘通風樓</b>					
油塘通風樓	信和置業有限公司和 資本策略地產有限公司	住宅	30,225	2018年5月	2025年
<b>錦上路站#</b>					
第一期	信和置業有限公司， 中國海外發展有限公司和 嘉華國際集團有限公司	住宅	114,896	2017年5月	2025年
<b>朗屏站#</b>					
朗城匯	華懋集團	住宅	41,990	2013年6月	2019年
<b>南昌站#</b>					
匯璽	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 幼稚園	214,700 26,660 1,000	2011年10月	2017-2019年 分期落成
<b>元朗站#</b>					
元朗	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	126,455 11,535^	2015年8月	2022年

# 作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

\* 不包括單車停放處及通道

^ 包括24小時行人通道及有蓋園景廣場

## 待批出之物業發展項目 附註1和2

地點	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計 落成日期
康城站	住宅	約140,000	2020 - 2021年	2025 - 2026年
黃竹坑站	住宅	105,900		

註：

1 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展組合。

2 物業發展組合尚待確定規劃許可、批地條款及相關法定程序。

## 其他業務

### 昂坪360

受到本港公眾活動及來港遊客減少影響，昂坪纜車和昂坪市集(「昂坪360」)的遊客量及收入均有所下跌。昂坪360的收入減少17.6%至3.92億港元，而乘客量則下跌20.6%至145萬人次。

年內，昂坪360針對不同的客戶群推出多項推廣活動，包括為香港居民提供優惠，以及與高速鐵路(香港段)和港珠澳大橋合辦推廣項目。昂坪360亦舉行其他推廣活動，以吸引一家大小於農曆新年、復活節及聖誕假期期間到來遊玩。

### 八達通

公司於2019年應佔八達通控股有限公司的利潤上升5.9%至2.34億港元，主要由於交易業務的收入增加、八達通配飾、旅客八達通(銷售版)及企業版八達通的銷情不俗，以及投資收入上升。截至2019年12月31日，在香港採用八達通的商戶逾22,000家。年內，八達通卡及其他儲值八達通產品的總流通量達3,590萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,490萬宗及2.149億港元。



沙田至中環綫  
大圍至紅磡段  
**99.8%**  
完成



紅磡至金鐘段  
**82.3%**  
完成



與政府合作，  
就鐵路發展策略2014的  
**三條新鐵路綫**  
進行詳細規劃及設計

## 香港網絡拓展



## 目標

我們拓展香港鐵路網絡，以達致加強交通連繫及滿足未來交通需求的目標。所有新鐵路項目均經過多年的精心策劃和積極執行，務求滿足社會大眾對安全、效率及環境的期望。

## 挑戰

- 屯馬綫全綫預計可於2021年通車，紅磡至金鐘段於2022年第一季通車的目標仍充滿挑戰
- 繼續全力配合有關當局(包括調查委員會)就沙田至中環綫項目紅磡站事件的調查工作
- 吸收在建設項目中累積的知識、專長和經驗，運用於《鐵路發展策略2014》中提出的未來鐵路項目，包括《2019年施政報告》所述的三條新鐵路綫

## 策略

- 交付目標：啟動現代化的數碼項目管理平台，確保沙田至中環綫進展良好及安全

- 聯接工作的成效：加強公司內各部門以至與外部主要持份者的共同協作。在移交鐵路延綫項目至營運中鐵路時，加強協調運作
- 增長和發展：創造一個動態的互動平台以發展新鐵路項目，並籌劃一系列香港未來的鐵路項目。把握新項目所提供的機會，提升員工的能力，為公司業務的多元化及長遠持續發展作出貢獻

## 展望

年內，沙田至中環綫項目取得穩步進展，但其最終交付日期需視乎公司可控制範圍內及外的多項因素而定，包括承建商的施工進度及質量、與現有營運中鐵路綫的聯接及整合工作，以及維修在公眾活動中受到破壞的設施。隨著屯馬綫一期於2020年2月通車後，我們將努力完成沙田至中環綫的餘下路段。我們亦預期與政府緊密合作，為《鐵路發展策略2014》中的三個新鐵路項目進行詳細規劃及設計。

沙田至中環綫於2019年繼續取得進展，除了沙田至中環綫外，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。我們歡迎政府如《2019

年施政報告》所述，計劃為東涌綫延綫、屯門南延綫及北環綫(及古洞站)三條新鐵路綫展開詳細規劃及設計。



## 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提升現有的鐵路網絡，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。

第一期大圍至紅磡段將現有的馬鞍山綫經鑽石山站及紅磡站連接至西鐵綫，成為「屯馬綫」。當第二期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，大大縮短新界北、九龍和港島之間的车程。新增的鐵路綫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。

### 項目進度

截至 2019 年 12 月 31 日，大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段已分別完成 99.8% 及 82.3%。

會展站方面，所有大型挖掘工程已於 2019 年 6 月完成。年內，公司繼續進行餘下的地基工程，包括車站入口及附近設施的打樁工程，以及車站上蓋、西面連接隧道及相關通風設施的建造工程。

採用沉管隧道的過海隧道工程，以及港島段的鑽挖隧道工程，均已於 2019 年完成。工程團隊於年底進行軌道鋪設及機電安裝工程，為裝設架空電纜及軌旁設施作好準備。

### 通車計劃

於 2020 年 2 月 11 日，公司與政府和九鐵公司訂立了相關協議以補充現有協議，以便公司能夠從 2020 年 2 月 14 日開始，以與現有鐵路網絡大致相同的形式營運屯馬綫一期，為期兩年。

於 2020 年 2 月 14 日開通的屯馬綫一期，令原有馬鞍山綫的乘客可以經顯徑站及鑽石山站直達位於九龍東的啟德站。擴建後的鑽石山站成為屯馬綫及觀塘綫的新轉綫站，方便新界北和新界東的乘客前往九龍東以至港島東一帶。

屯馬綫全綫預計可於 2021 年通車。紅磡至金鐘段（即東鐵綫過海至金鐘）於 2022 年第一季通車的目標仍充滿挑戰，公司會繼續致力達致此工程時間表的目標。

由於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沙田至中環綫項目進行更新，近日公眾活動令東鐵綫設施遭受破壞，導致原定在非服務時間進行的新信號系統行車測試受到阻延。

### 建造工程相關事宜

於 2018 年上半年，沙田至中環綫其中三個車站若干建造事宜的施工質量受到質疑，尤其是有關紅磡站擴建部分的工程。

我們立即調查事件、向政府報告調查結果，以及保留對相關承建商追究的權利。

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。

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。

2019 年 3 月 26 日，政府公布調查委員會就紅磡站擴建部分的工程質量問題所提交的經遮蓋的中期報告。調查委員會

在此中期報告內表示紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程達到安全水平。

調查委員會亦就公司的表現和系統給予若干意見，並就未來提出若干建議。公司歡迎有關建議，當中大部分為與董事局轄下的工程委員會提出之建議一致。公司已開始落實部分建議，並將繼續加強項目管理制度。

調查委員會的最終報告預計將於2020年3月31日或之前提交政府。

公司已於2019年7月份就紅磡站擴建部分、紅磡站北面連接隧道及南面連接隧道，以及紅磡列車停放處的相關事件，向政府提交兩份最終報告，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。

## 工程造價

根據公司與政府於2012年5月29日就沙田至中環綫的建造及通車試行所簽訂的委託協議(「委託協議」)，政府負責委託協議列明的所有工程費用，而公司則負責與九鐵公司訂立的現有服務經營權協議下的若干費用。

## 其他新鐵路項目

除了沙田至中環綫外，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。

港鐵將繼續與政府合作，就行政長官在《2019年施政報告》中宣布的三條新鐵路綫，即東涌綫延綫、屯門南延綫及北環綫，進行詳細規劃及設計。我們預計將在2020年展開這些新鐵路綫的詳細規劃及設計工作，並將繼續向政府提供更多資料及細節，更期待政府可正式作出政策支持。

公司已完成對委託協議下沙田至中環綫主要建造工程造價進行的更新估算，並已於2017年12月5日提交政府審核。公司已把估算上調165.01億港元，由708.27億港元增至873.28億港元。公司自提交更新估算以來，一直與政府保持聯繫，以助其進行檢討及核實程序。

公司對沙田至中環綫造價估算進行了進一步評估和重新確認，並已於2020年2月11日提交政府審核。公司提交的評估包括額外項目管理費，政府已回覆並要求進一步資料及澄清，同時反對在評估內包含任何額外管理費用。公司於2020年2月28日的公告中提及，公司注意到政府已就沙田至中環綫項目增加撥款第一階段的立法會批准程序發出文件，而該份政府文件中並未有包括政府就公司的額外項目管理費用而預留任何金額。公司現正與政府商討有關事宜。當有關事宜得到解決後，公司會就此發出公告。公司會繼續嚴格控制成本，務求將建造成本盡量遏制。

東九龍綫及北港島綫方面，我們將繼續就先前向政府提交的項目建議書提供補充資料。未來一年，我們將與政府部門緊密合作，按要求應對技術及財務事宜。

我們已於2019年5月及6月獲政府邀請，分別就《鐵路發展策略2014》所述的餘下兩個項目(即洪水橋站和南港島綫(西段))提交建議書。公司正進行技術性研究，為2020年提交項目建議書作好準備。

長遠來說，我們期待參與政府即將於2020年進行的策略性規劃及運輸研究工作，以支持鐵路網絡的持續發展。





在4個國家  
營運  
11個鐵路服務



香港以外地區  
營運鐵路綫總長度  
2,102公里



香港以外地區  
鐵路業務總載客量  
22.76 億人次

## 中國內地及國際業務



## 目標

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

## 挑戰

- 由於許多鐵路營運商都在其本土市場外競爭，所以中國內地和海外客運鐵路市場的競爭日漸加劇
- 客戶和顧客對鐵路服務的顧客滿意度和營運表現有更高期望
- 中國內地和海外市場需要不同的營運和投資模式
- 把表現欠佳的英國和瑞典業務轉虧為盈

## 策略

- 繼續發揮我們領先全球的綜合鐵路服務表現，在現有業務市場上把握建造、營運和維修項目的機遇
- 調整我們的業務模式，例如「鐵路加物業」，來配合內地和海外市場的景況

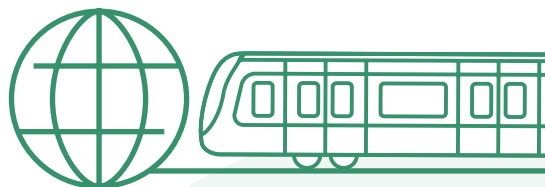
- 在新市場尋求合適的發展機遇
- 繼續加強與各地客戶和當地持份者的合作關係
- 確保香港及香港以外地區的業務部門互相分享最佳實務，幫助公司實現成為具領導地位的跨國企業的目標

## 展望

中國內地及國際業務的收入主要來自附屬公司及聯營公司提供的鐵路及鐵路相關服務。對這些服務的需求部分取決於有關市場的經濟環境，而不同地區的需求各異。盈利的增長將受不同因素影響，其中包括我們能否克服 Stockholm commuter rail 和 South Western Railway 專營權所面臨的嚴峻挑戰。隨著三條新鐵路綫於 2019 年通車，即悉尼地鐵西北綫、杭州地鐵五號綫首通段及澳門輕軌系統氹仔綫，我們預期這些鐵路綫將於 2020 年開始作出財務貢獻。我們將繼續在香港以外的其他市場尋找增長的新機遇。

由於新型冠狀病毒疫情在全球爆發，集團的中國內地及國際業務亦受到影響。集團現在正努力減低因疫情爆發對相關業務在財務及營運上的影響，並同時致力繼續保持營運，以服務必須上班及出行的市民。

我們憑藉在香港建立的專長及經驗，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 2019 年的周日平均乘客量約為 720 萬人次。





## 財務表現

中國內地及國際業務									
截至12月31日止年度 百萬港元	中國內地及澳門的鐵路、 物業租賃及物業管理業務			國際鐵路業務			總計		
	2019	2018	增/(減) 百分率	2019	2018	增/(減) 百分率	2019	2018	增/(減) 百分率
<b>經常性業務</b>									
<b>附屬公司</b>									
收入	<b>1,881</b>	1,458	29.0	<b>19,204</b>	19,419	(1.1)	<b>21,085</b>	20,877	1.0
EBITDA	<b>529</b>	388	36.3	<b>796</b>	488	63.1	<b>1,325</b>	876	51.3
EBIT	<b>517</b>	376	37.5	<b>572</b>	346	65.3	<b>1,089</b>	722	50.8
EBIT(已扣除非控股權益)	<b>517</b>	376	37.5	<b>412</b>	198	108.1	<b>929</b>	574	61.8
EBITDA邊際比率(%)	<b>28.1%</b>	26.6%	1.5 個百分點	<b>4.1%</b>	2.5%	1.6 個百分點	<b>6.3%</b>	4.2%	2.1 個百分點
EBIT邊際比率(%)	<b>27.5%</b>	25.8%	1.7 個百分點	<b>3.0%</b>	1.8%	1.2 個百分點	<b>5.2%</b>	3.5%	1.7 個百分點
<b>經常性業務利潤</b>	<b>472</b>	<b>338</b>	<b>39.6</b>	<b>200</b>	<b>48</b>	<b>316.7</b>	<b>672</b>	<b>386</b>	<b>74.1</b>
<b>聯營公司及合營公司</b>									
應佔EBIT	<b>1,005</b>	989	1.6	<b>(403)</b>	(26)	(1,450.0)	<b>602</b>	963	(37.5)
應佔利潤/(虧損)	<b>457</b>	<b>470</b>	<b>(2.8)</b>	<b>(403)</b>	<b>(33)</b>	<b>(1,121.2)</b>	<b>54</b>	<b>437</b>	<b>(87.6)</b>
<b>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</b>	<b>1,522</b>	1,365	11.5	<b>9</b>	172	(94.8)	<b>1,531</b>	1,537	(0.4)
<b>公司股東應佔年內利潤</b>									
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支前)							<b>726</b>	<b>823</b>	<b>(11.8)</b>
– 業務發展開支							<b>(201)</b>	(263)	(23.6)
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支後)							<b>525</b>	<b>560</b>	<b>(6.3)</b>
– 來自中國內地物業發展							<b>49</b>	90	(45.6)
– 總計							<b>574</b>	<b>650</b>	<b>(11.7)</b>
公司在香港以外的鐵路附屬公司、聯營公司及合營公司錄得的乘容量(百萬人次)							<b>2,276</b>	2,186	4.1

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上升39.6%至4.72億港元，主要是來自為澳門輕軌系統氹仔線提供營運及維護服務和項目管理服務的額外收入。

國際業務方面，來自鐵路附屬公司的經常性業務利潤上升316.7%至2.00億港元，主要是來自悉尼城市及西南綫前期工程契約錄得的利潤，以及MTR Pendeltågen AB的虧損減少。

應佔聯營公司和合營公司利潤減少87.6%至5,400萬港元，主要來自First MTR South Western Trains Limited虧損性合約的撥備。

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在2019年錄得應佔除稅後淨利潤為5.25億港元，較2018年下跌6.3%，佔2019年總經常性利潤10.5%。

## 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2019年的列車服務準時程度平均為99.9%。

#### 北京地鐵四號綫和大興綫

年內，北京地鐵四號綫和大興綫的總乘客量約為4.55億人次，周日平均乘客量超過135萬人次，與2018年相若。

#### 北京地鐵十四號綫

北京地鐵十四號綫的首三期於2019年錄得總乘客量約為2.51億人次，周日平均乘客量超過788,000人次，較2018年增長6%。該綫預計於2021年後全綫通車。

#### 北京地鐵十六號綫

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。2019年，北京地鐵十六號綫錄得總乘客量約為3,900萬人次，周日平均乘客量超過120,000人次。北京地鐵十六號綫暫定於2021年後全綫通車，特許經營期亦會隨即生效。

### 深圳

由港鐵軌道交通(深圳)有限公司營運的深圳地鐵四號綫於2019年的乘客量增長3%至2.39億人次，周日平均乘客量增至666,000人次。列車服務準時程度維持在99.9%。

如以往報告所述，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。此項目是以政府現金撥款作為資助方式。目前，深圳市政府正計劃落實車費調整機制。倘未能早日落實適當的車費調整機制，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

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。該項目由深圳市政府出資興建。由於土木及機電工程的完工進度理想，公司繼續與深圳市政府討論這條延綫的營運和維護安排，為2020年年底通車作好準備。

### 杭州

#### 杭州地鐵一號綫及延綫

公司在杭州佔49%股權的聯營公司杭港地鐵有限公司營運杭州地鐵一號綫及其延綫。2019年，該鐵路綫的乘客量上升9.6%至2.96億人次，周日平均乘客量為822,000人次。列車服務的準時度維持在99.9%。

#### 杭州地鐵五號綫

全長51.5公里的杭州地鐵五號綫是一條地下鐵路綫，由杭州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。

杭州地鐵五號綫首通段於2019年6月開通，獲得乘客正面評價。自通車日起計的乘客量為1,600萬人次，周日平均乘客量為92,000人次。於年末，杭州地鐵五號綫的後通段仍在施工中，預計於2020年上半年投入服務。

該項目是公司佔60%股權的合營公司杭州杭港地鐵五號綫有限公司的公私合營合約項目。根據合約，合營公司將負責列車和機電系統(包括信號和其他系統)、裝修，以及其後25年的營運、維修和更新。

合營公司在此項目的總投資額估計為109億元人民幣，資金將由銀行貸款和股東合資提供。港鐵向合營公司投入的股本為26.16億元人民幣。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

### 深圳

位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」住宅發展項目，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。

「天頌」商場已於2019年8月正式開業，而期內的平均出租率為74%。

### 天津

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。根據施工進度，由於建造地庫時需進行額外鐵路安全保障工程，預計此項目的完工日期將由2022年延至2024年。

### 粵港澳大灣區

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。該項目完工後的總樓面面積約391,500平方米。

### 物業租賃及管理業務

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2019年12月31日，管理的總面積為390,000平方米。我們在北京的商場「銀座Mall」於2019年內的平均出租率為98%。

## 澳門

港鐵的全資附屬公司獲批一份總值58.8億澳門元(折合57.1億港元)的合約，為澳門首個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通車前測試及啟用系統、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。

全長9.3公里的氹仔線來往氹仔碼頭站與海洋站，共設有11個車站。該輕鐵線自2019年12月10日通車以來，廣為公眾受落。



## 歐洲鐵路業務

### 英國

#### TfL Rail/伊利莎伯綫

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。

現時TfL Rail往來倫敦東部Liverpool Street站與Shenfield站，以及連接倫敦西部Paddington站與希斯路機場的服務開通後，貫通Paddington站與Reading站一段全長57公里的鐵路服務亦已於2019年12月開始營運。該鐵路綫將在全綫開通後易名為「伊利莎伯綫」，而作為營運商，我們會繼續就有關鐵路綫的分階段開通向倫敦運輸局提供支援。

TfL Rail於2019年的整體表現令人滿意，仍是英國最可靠的鐵路服務之一。

#### South Western Railway

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。該專營權於2019年的財務表現繼續受多項因素影響，我們已公布並作出一筆4,300萬英鎊的撥備，相當於我們在專營權協議下應佔的最高潛在損失。

First MTR South Western Trains Ltd正與英國運輸部就商業及合約上的潛在補救方案進行磋商，當中涉及多項影響專營權表現的不確定因素，包括基建的可靠性問題、延遲更改行車時間表以及工業行動。這些討論雖然富有建設性，但仍在進行中，磋商的結果以至其對聯營公司繼續經營專營權的影響尚未確定。

### 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 (Stockholms pendeltåg)。

#### 斯德哥爾摩地鐵

2019年，斯德哥爾摩地鐵在營運服務及顧客滿意度方面的表現保持穩定。

#### MTR Express

港鐵的全資附屬公司MTR Express (Sweden) AB經營往來斯德哥爾摩與哥德堡的MTR Express城際鐵路服務，在瑞典創新指數(Swedish Innovation Index)中名列瑞典最具創意公司第二位。該鐵路綫於2019年的乘客量取得穩定增長，虧損亦有所減少。我們已推出新的市場推廣措施，力求提升乘客量。

#### Stockholm commuter rail

我們的全資附屬公司MTR Pendeltågen AB營運Stockholms pendeltåg，覆蓋大斯德哥爾摩地區，設有54個車站，路綫全長247公里。

這項通勤鐵路服務曾於2018年面對挑戰，但其營運及財務表現於2019年獲得顯著改善。儘管2019的虧損已見縮窄，但MTR Pendeltågen AB預計在未來一年左右仍會繼續出現虧損。

MTR Pendeltågen AB於2016年獲授十年期營運專營權，有效期至2026年12月，期滿後或可獲公共交通機構續期四年。

#### MTR Tech AB及Emtrain AB

港鐵的全資附屬公司MTR Tech AB為斯德哥爾摩地鐵提供列車維修服務，其於2019年的表現令人滿意。

Stockholm commuter rail服務的專營權包括列車維修，而相關服務是透過與Euromaint Rail AB各佔50%股權的Emtrain AB提供的。2019年，MTR Tech AB向Euromaint Rail AB購入其餘的50%股權後，Emtrain AB現已成為MTR Tech AB的全資附屬公司。



## 澳洲

### 墨爾本都市鐵路

在墨爾本，公司佔60%股權的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd 經營全長409公里的墨爾本都市鐵路網絡。

墨爾本都市鐵路網絡的營運表現受到一系列因素影響，當中包括由市政府牽頭的網絡改善工程。我們其後制定糾正計劃並投入所需資源，務求將服務表現回復到以往水平。事實上，我們在上一個專營權期內的良好表現，正是我們的專營權獲續期至2024年11月、且期滿後或可獲續期最多三年的其中一個原因。

### 悉尼地鐵西北綫

悉尼地鐵西北綫是悉尼地鐵的第一階段，港鐵在悉尼參與的Northwest Rapid Transit(「NRT」)財團負責該鐵路綫的設計、融資、建造，以及營運和維修。

這條全長36公里的悉尼地鐵西北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。該地鐵綫於2019年5月投入服務後，初期已錄得高水平的顧客滿意度。悉尼地鐵西北綫採用最先進的鐵路服務設施，包括全自動控制(無人駕駛)列車和月台閘門，除了獲得新南威爾斯省省長的讚揚，更廣受公眾歡迎。

## 香港以外的增長

### 中國內地

北京方面，我們於2019年12月獲批北京地鐵十七號綫的營運及維修專營權。北京地鐵十七號綫全長49.7公里，將設有21個車站，覆蓋北京東部地區。此項專營權為期20年(最遲不超過2045年12月31日)，將於第一期通車時生效，目標通車日期為2021年年底。我們將於20年專營權期內租用列車，列車租賃費用將分兩期於每期通車後支付。

成都軌道交通集團邀請公司與其合營車站商業業務，並於2020年1月14日簽訂意向協議書。雙方均期待能達成合營協議，如能通過業務方案評審，我們將在中國內地開展這項新業務。

我們將繼續在北京、杭州，尤其是粵港澳大灣區探索進一步的發展機遇。

### 英國

在英國，我們早前提交標書競逐West Coast Partnership鐵路專營權，但未能成功中標。

### 北歐地區

在斯德哥爾摩，我們已投標Roslagsbanan的營運及維修服務，Roslagsbanan是一條連接斯德哥爾摩與城市以北地區的通勤鐵路。預計投標結果將於2020年第二季揭曉。

### 澳洲

澳洲方面，公司作為NRT財團成員之一，財團已於2019年11月與新南威爾斯省政府就延伸現有NRT悉尼地鐵公私合營項目達成協議。NRT公私合營項目分為新列車及核心鐵路系統，以及營運及維修合併後的地鐵西北綫與城市及西南綫至2034年。地鐵城市及西南綫及西北綫將於2024年起合併為同一綫路，港鐵將參與投資，主導NRT公私合營項目工程及營運和維修。

## 中國內地及國際鐵路業務概覽

	港鐵公司 所佔權益	業務模式	專營權開始日期或 預計通車日期	專營權期限	車站總數 (管理的車站)	路線長度 (公里)
<b>中國內地</b>						
北京地鐵四號綫	49%	公私合營	2009年9月	30年	24	28.2
北京地鐵四號綫 大興綫	49%	營運及 維修專營權	2010年12月	10年	11	21.8
北京地鐵十四號綫	49%	公私合營	一期至三期： 2013年5月至 2015年12月 分階段開通 全綫：目標 2021年以後	由2015年12月起 計30年	一期至三期：30 <sup>附註1</sup> 全綫：37	一期至三期： 43.8 全綫：47.3
北京地鐵十六號綫	49%	一期：營運及 維修專營權 全綫：公私合營	一期： 2016年12月 全綫： 目標2021年以後	一期： 直至全綫開通 全綫：30年	一期：10 全綫：29	一期：19.6 全綫：49.8
北京地鐵十七號綫	49%	營運及 維修專營權	視乎當地政府 安排而定	服務開通後 起計20年 (最遲不超過2045 年12月31日)	全綫：21	全綫：49.7
深圳地鐵四號綫	100%	建設、 營運及轉移 <sup>附註2</sup>	一期及二期：2010 年7月至2011年 6月分階段開通	30年	全綫：15	全綫：20.5
杭州地鐵一號綫	49%	公私合營	2012年11月	25年	31	48
杭州地鐵一號綫延綫	49%	營運及 維修專營權	2015年11月	跟杭州地鐵一號 綫專營權期限 同時完結	3	5.6
杭州地鐵五號綫	60%	公私合營	首通段： 2019年6月 後通段： 2020年上半年	25年	首通段：12 後通段：26	首通段：17.8 後通段：33.7
<b>澳門</b>						
澳門輕軌系統氹仔綫	100%	營運及 維護服務合約	2019年12月	80個月	11	9.3
<b>歐洲</b>						
英國 TfL Rail/ 伊利莎伯綫	100%	營運及 維修專營權	2015年5月	8年	截至2019年 年底：33 (23) 全綫：41 (32)	截至2019年 年底：97 全綫：118
英國 South Western Railway	30%	營運及 維修專營權	2017年8月	7年	203 (186)	998
瑞典斯德哥爾摩地鐵	100%	營運及 維修專營權	2009年11月	8年至2017年， 再延長6年至 2023年	100	108
瑞典 MTR Express	100%	非專營營運	初步服務： 2015年3月 全面運作： 2015年8月	營運牌照需要續期	6 (0)	457
瑞典 Stockholm commuter rail	100%	營運及 維修專營權	2016年12月	10年	54 (50)	247
<b>澳洲</b>						
墨爾本都市鐵路	60%	營運及 維修專營權	2009年11月	8年至2017年， 再延長7年至 2024年	222	409
悉尼地鐵西北綫	混合	公私合營 (營運、列車 及系統)	2019年5月	15年	13	36
悉尼地鐵城市及 西南綫	混合	公私合營 (營運、列車 及系統)	視乎當地政府 安排而定，目標 為2024年	服務開通後 起計10年	18	30

附註：

1 在北京地鐵十四號綫二期東段的12個車站中，11個已經啟用(其中一個目前不停站)。在北京地鐵十四號綫三期中段的11個車站中，十個已經啟用(其中一個目前不停站)。

2 深圳地鐵四號綫一期的資產由深圳市政府擁有，而港鐵軌道交通(深圳)有限公司已於2010年7月接管其營運。



**HK\$545.04**  
億港元  
總收入增加1.1%



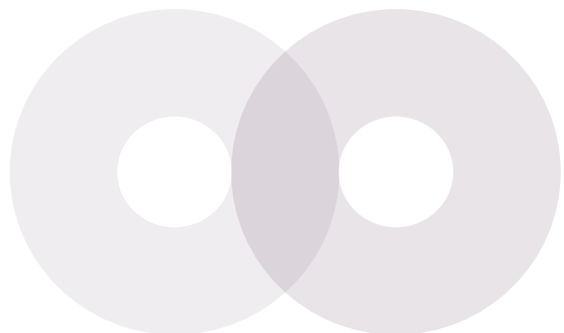
**HK\$105.60**  
億港元  
基本業務利潤減少  
6.2%



優越  
信貸評級  
**AA+**  
標準普爾(長期)

## 財務回顧

集團的業績及業務回顧已於前面章節提及。本章節詳細闡述及分析相關業績。





## 損益

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)	
	2019	2018	百萬港元	%
<b>總收入</b>	<b>54,504</b>	53,930	574	1.1
<b>經常性業務</b>				
香港業務以及中國內地及國際附屬公司的EBIT	<b>7,807</b>	11,876	(4,069)	(34.3)
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損	<b>288</b>	658	(370)	(56.2)
項目研究及業務發展開支	<b>(276)</b>	(323)	(47)	(14.6)
<b>總經常性EBIT</b>	<b>7,819</b>	12,211	(4,392)	(36.0)
利息及財務開支	<b>(939)</b>	(1,208)	(269)	(22.3)
所得稅	<b>(1,740)</b>	(1,835)	(95)	(5.2)
非控股權益	<b>(160)</b>	(148)	12	8.1
<b>經常性業務利潤</b>	<b>4,980</b>	9,020	(4,040)	(44.8)
<b>非經常性業務利潤</b>	<b>5,580</b>	2,243	3,337	148.8
<b>基本業務利潤</b>	<b>10,560</b>	11,263	(703)	(6.2)
EBIT邊際比率# (%)	<b>13.8%</b>	21.5%	(7.7) 個百分點	
EBIT邊際比率#(不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	<b>19.3%</b>	32.8%	(13.5) 個百分點	
<b>按正常化基準計算業績(「正常化基準」)^</b>				
<b>經常性業務</b>				
香港業務以及中國內地及國際附屬公司的EBIT	<b>12,554</b>	11,876	678	5.7
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損	<b>724</b>	658	66	10.0
項目研究及業務發展開支	<b>(276)</b>	(323)	(47)	(14.6)
<b>總經常性EBIT</b>	<b>13,002</b>	12,211	791	6.5
利息及財務開支	<b>(939)</b>	(1,208)	(269)	(22.3)
所得稅	<b>(2,191)</b>	(1,835)	356	19.4
非控股權益	<b>(160)</b>	(148)	12	8.1
<b>經常性業務利潤</b>	<b>9,712</b>	9,020	692	7.7
<b>非經常性業務利潤</b>	<b>5,580</b>	2,243	3,337	148.8
<b>基本業務利潤</b>	<b>15,292</b>	11,263	4,029	35.8
EBIT邊際比率# (%)	<b>21.7%</b>	21.5%	0.2 個百分點	
EBIT邊際比率#(不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	<b>31.6%</b>	32.8%	(1.2) 個百分點	

# 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或虧損。

^ 「按正常化基準計算業績」乃基於若干假設下的估算，以代表若不包括香港公眾活動對集團香港業務造成的不利影響(23億港元)，以及不包括就香港沙中綫項目紅磡站事件(20億港元)及英國西南部鐵路專營權協議(4億港元)所記入的撥備後之財務表現。



## 總收入

於2019年，集團的總收入為545.04億港元，較2018年微升1.1%，主要由於高速鐵路(香港段)的全年貢獻和中國內地及國際附屬公司收入的貢獻增加，惟大部分升幅被因自2019年6月起的香港公眾活動所引致的香港客運業務車費收入減少和需向部分車站商店及商場租戶提供的租金優惠所抵銷。

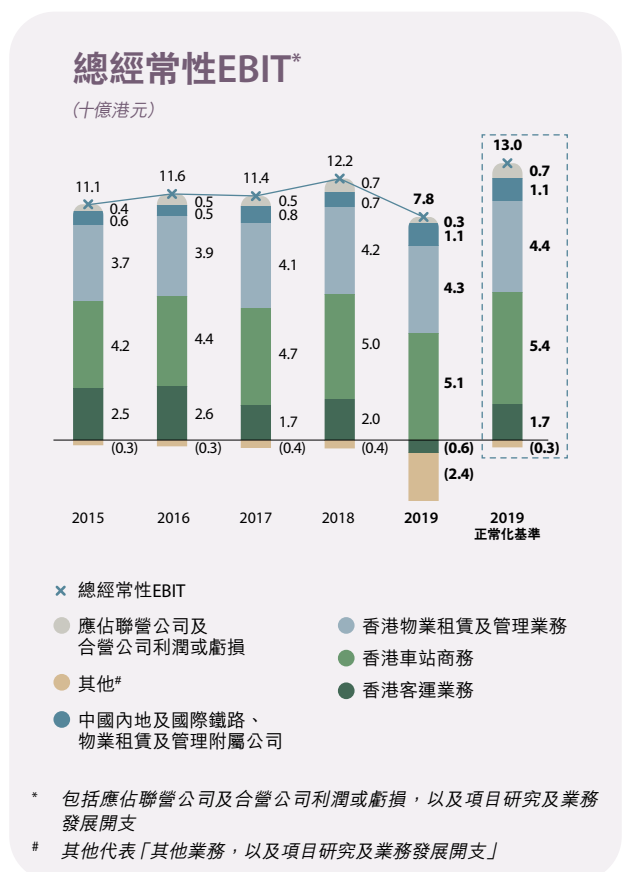


## 總經常性EBIT

於2019年，集團的總經常性EBIT(包括應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損，以及項目研究及業務發展開支)下跌36.0%至78.19億港元，該跌幅主要由於香港公眾活動對香港業務造成影響，以及就香港沙中綫項目紅磡站事件及英國西南部鐵路專營權協議所作出的撥備所致。

如撇除上述的不利影響，以正常化基準計算的總經常性EBIT應可上升6.5%至130.02億港元。

按正常化基準計算，香港客運業務佔正常化基準的總經常性EBIT的貢獻本應下跌2.9個百分點至13.4%，主要由於香港鐵路網絡新增資產導致折舊及攤銷費用上升，以及2019年並未如2018年般獲得政府一次性退還地租和差餉所致。



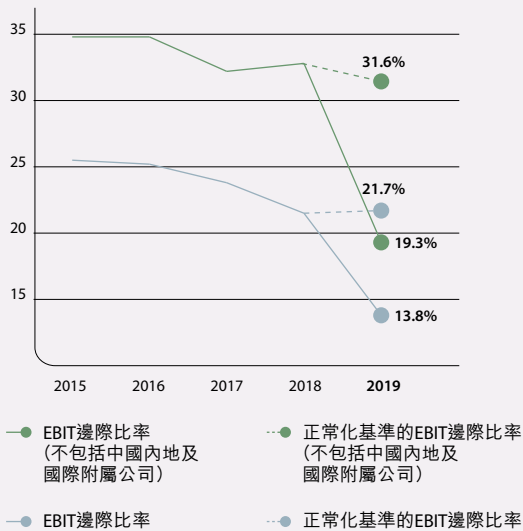
至於中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司，其貢獻本應增加2.5個百分點至8.4%，主要由於Stockholm commuter rail (Stockholms pendeltåg) 業績改善，以及澳門輕軌系統氹仔線項目管理和營運及維護服務的經營利潤增長。

## EBIT 邊際比率

按正常化基準計算，總EBIT邊際比率(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或虧損)本應增加0.2個百分點至21.7%，與2018年的實際表現相若。該升幅主要由於中國內地及國際附屬公司業務的EBIT邊際比率改善，惟部分升幅被香港業務的EBIT邊際比率下跌所抵銷。中國內地及國際附屬公司的EBIT邊際比率有所改善，主要由於Stockholms pendeltåg 業績改善，以及澳門輕軌系統氹仔線項目管理和營運及維護服務的經營利潤增長所致。香港業務的EBIT邊際比率下跌，主要由於香港鐵路網絡新增資產導致折舊及攤銷費用上升，以及2019年並未如2018年般獲得政府一次性退還地租和差餉所致，以上如前文所述。

### EBIT 邊際比率<sup>^</sup>

(百分率)



<sup>^</sup> 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或虧損

## 利息及財務開支

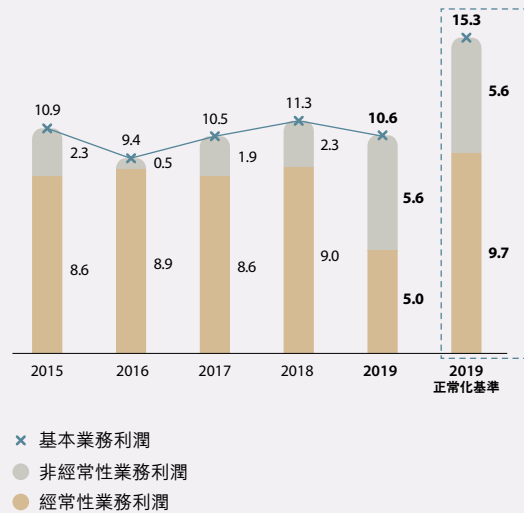
經常性業務的利息及財務開支為9.39億港元，較2018年下降22.3%，主要由於存款利息收入上升，以及平均未償還債務減少而節省了利息支出所致。集團融資活動的詳細回顧載列於下一章節。

## 基本業務利潤

集團基本業務利潤為105.60億港元，較2018年減少6.2%。按正常化基準計算，基本業務利潤為152.92億港元，較2018年增加35.8%。

### 基本業務利潤

(十億港元)



## 財務狀況表

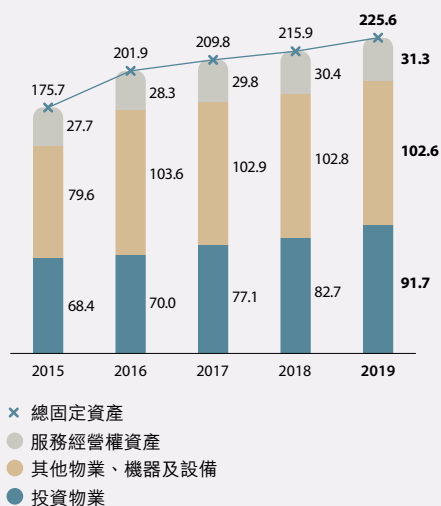
百萬港元	於2019年 12月31日	於2018年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
固定資產	<b>225,605</b>	215,925	9,680	4.5
發展中物業	<b>12,022</b>	14,840	(2,818)	(19.0)
聯營公司及合營公司權益	<b>10,359</b>	8,756	1,603	18.3
應收帳項及其他應收款項	<b>11,169</b>	9,576	1,593	16.6
現金、銀行結餘及存款	<b>21,186</b>	18,022	3,164	17.6
其他資產	<b>8,873</b>	7,568	1,305	17.2
<b>總資產</b>	<b>289,214</b>	274,687	14,527	5.3
貸款及其他債務總額	<b>(39,456)</b>	(40,205)	(749)	(1.9)
應付帳項及其他負債	<b>(38,881)</b>	(30,475)	8,406	27.6
服務經營權負債	<b>(10,350)</b>	(10,409)	(59)	(0.6)
遞延稅項負債	<b>(13,729)</b>	(12,979)	750	5.8
<b>總負債</b>	<b>(102,416)</b>	(94,068)	8,348	8.9
<b>淨資產</b>	<b>186,798</b>	180,619	6,179	3.4
代表：				
公司股東應佔總權益	<b>186,606</b>	180,447	6,159	3.4
非控股權益	<b>192</b>	172	20	11.6
<b>總權益</b>	<b>186,798</b>	180,619	6,179	3.4

### 固定資產

固定資產增加4.5%至2,256.05億港元，主要由於收取「日出康城」第七期商場及現有投資物業重估收益、採納《香港財務報告準則》第16號後確認的使用權資產，以及為現有香港鐵路網絡的設施更新及升級工程。由於我們的香港鐵路網絡新增了資產，折舊及攤銷費用上升5.1%。

#### 固定資產增長

(十億港元)



### 發展中物業

發展中物業減少，主要由於「MALIBU」及「The LOHAS 康城」的利潤入帳所致。

### 聯營公司及合營公司權益

聯營公司及合營公司權益增加，主要由於向杭州地鐵五號綫合營項目和悉尼西北鐵路綫注資，以及應佔聯營公司利潤所致。

### 應收帳項及其他應收款項

應收帳項及其他應收款項增加，主要由於「MALIBU」物業發展利潤入帳，令物業發展應收款項增加所致。

### 現金、銀行結餘及存款

現金、銀行結餘及存款增加，主要來自經營活動所得的現金流入及收取與香港物業發展有關的現金收入，惟部分增幅被資本性開支及派發股息所抵銷。

### 貸款及其他債務總額

貸款及其他債務總額減少，主要由於借貸淨償還(主要為銀行貸款)，惟部分跌幅被採納《香港財務報告準則》第16號後確認的租賃負債所抵銷。

## 應付帳項及其他債務

應付帳項及其他債務增加，主要來自收取與香港物業發展有關的款項、就沙中綫項目紅磡事件的撥備，以及暫繳稅款的時間性差異所致。

## 總權益

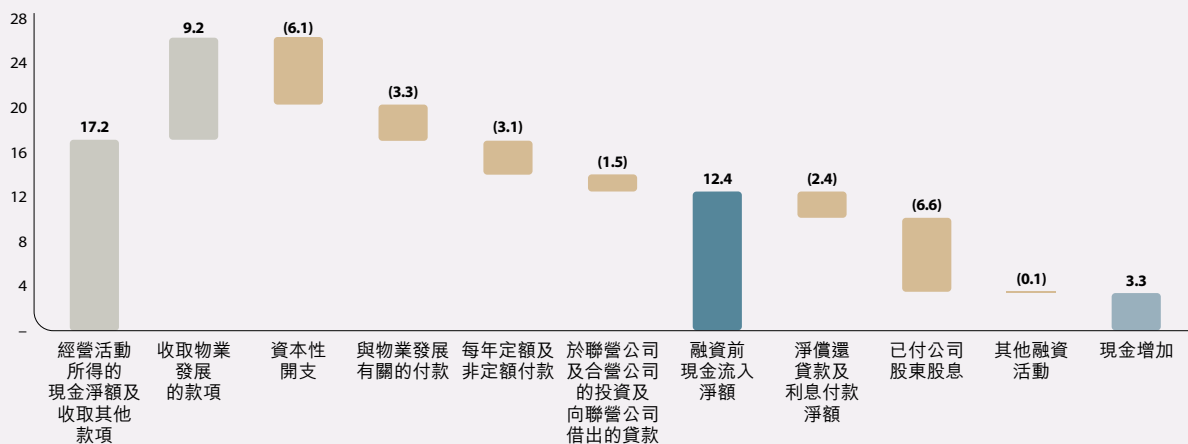
總權益增加61.79億港元，主要來自於年內錄得的利潤，惟部分被於年內派發的2018年末期普通股股息及2019中期普通股股息所抵銷。

## 現金流量

百萬港元	2019	2018
經營活動所得現金淨額及收取其他款項	17,164	11,281
收取物業發展的款項	9,175	4,235
<b>收取現金淨額</b>	<b>26,339</b>	15,516
資本性開支	(6,072)	(6,447)
與物業發展有關的付款	(3,259)	(515)
每年定額付款	(750)	(750)
每年非定額付款	(2,305)	(1,933)
於聯營公司及合營公司的投資及向聯營公司借出的貸款	(1,539)	(1,840)
<b>現金流出總額</b>	<b>(13,925)</b>	(11,485)
<b>融資前現金流入淨額</b>	<b>12,414</b>	4,031
淨償還貸款及資本市場工具	(1,678)	(1,548)
利息付款淨額	(684)	(842)
淨償還貸款及利息付款淨額	(2,362)	(2,390)
已付公司股東股息	(6,649)	(1,281)
其他融資活動	(117)	(153)
<b>現金增加</b>	<b>3,286</b>	207
於1月1日的現金、銀行結餘及存款(包括銀行透支)	18,022	18,350
現金增加	3,286	207
匯率變動的影響	(122)	(535)
於12月31日的現金、銀行結餘及存款(包括銀行透支)	21,186	18,022

## 截至2019年12月31日止年度的現金流量

(十億港元)





### 經營活動所得的現金淨額及收取其他款項

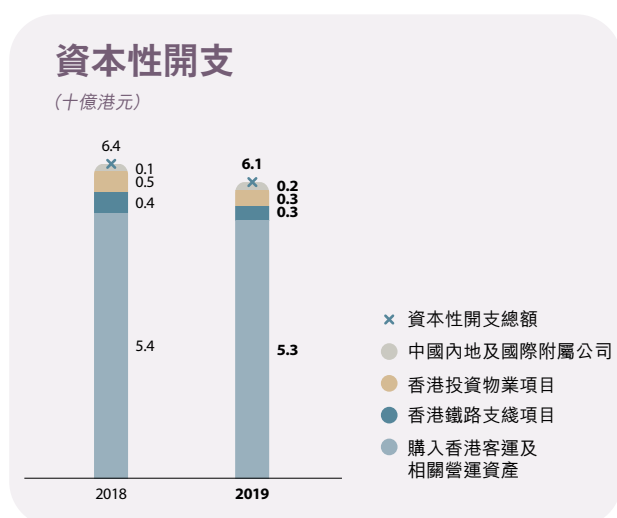
經營活動所得的現金淨額及收取其他款項上升58.83億港元，主要由於2019年並未如2018年般向香港特區政府支付黃竹坑站物業發展項目地價52.14億港元，以及2019年暫繳稅款的時間性差異所致。

### 收取物業發展的款項

收取與物業發展項目有關的款項增加，主要來自「日出康城」物業發展項目的現金收入。

### 資本性開支

2019年的資本性開支，主要包括用於香港客運項目及相關業務的52.91億港元、用於香港鐵路延綫項目的2.92億港元，以及用於香港投資物業項目的3.08億港元。



### 與物業發展有關的付款

與物業發展有關的付款增加，主要由於為「日出康城」物業發展項目支付的款項所致。

### 於聯營公司及合營公司的投資及向聯營公司借出的貸款

2019年於聯營公司及合營公司的投資及向聯營公司借出的貸款，主要與向杭州地鐵五號綫合營項目及悉尼西北鐵路的注資有關。

### 淨償還貸款及利息付款淨額

2019年的淨償還貸款及利息付款淨額包括 (i) 主要為償還銀行貸款的133.37億港元，(ii) 支付主要來自資本市場工具的116.59億港元，用以加入融資組合來降低利息開支，及(iii) 利息付款淨額6.84億港元。

集團融資活動的詳細回顧載列於下一章節。

### 已付公司股東股息

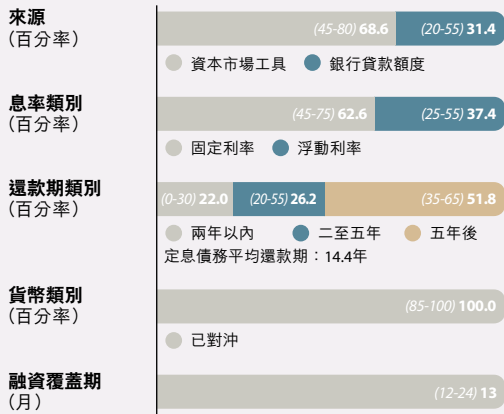
集團支付現金股息66.49億港元(2018年：12.81億港元)，2018年末期股息為每股0.95港元，而2019年中期股息為每股0.25港元。集團派發的現金股息增加，是由於香港特區政府於2019年就2018年末期及2019年中期股息選擇了現金股息，而於2018年則就2017年末期及2018年中期股息選擇了以股代息。

## 融資活動

### 理想融資模式及債務結構

理想融資模式反映公司的債務管理方針，有助確保債務結構審慎和穩健

(理想融資模式)與實際債務結構的比較  
於2019年12月31日



受中美貿易戰影響，全球經濟增長放緩。國際貨幣基金會在2020年1月將2019年全球經濟增長預測下調至2.9%，是2008-2009年度以來最低的預測水平。2020年的增長預測亦下調至3.3%，預期新興市場經濟會率先反彈，而美國、中國、日本及印度等主要經濟體將進一步放緩。

在沒有通脹壓力的情況下，各主要中央銀行都一直推行寬鬆貨幣政策，以紓緩經濟增長的下行風險。美國聯儲局於2019年三度減息，而歐洲央行則在11月重啟債券購買計劃，同時把銀行儲備金利率降至歷史低位。然而，貿易關係和地緣政局持續緊張，打擊經濟活動，也令風險情緒不時急劇轉變。近期新型冠狀病毒疫情爆發，使情況更加惡化。

短期美元利率下跌，三個月美元倫敦銀行同業拆息從2019年初的2.81%(年率，下同)下跌至年底的1.91%。香港金融管理局亦於2019年三次下調基準利率，但港元短期利率波動較大，其中三個月港元香港銀行同業拆息從年初的2.33%下跌至2月的1.56%低位，其後下半年於2.12%至2.66%之間徘徊，年底收報2.43%。

長期美元及港元利率均出現下行趨勢，並大幅波動。10年期美國國庫債券孳息率從年初的2.68%，大幅回落至9月的1.46%，其後反彈，最終於年底收報1.92%。而10年期港元掉期利率則從年初的2.45%，下跌至8月時的1.45%低位，最終於年底收報2.04%。

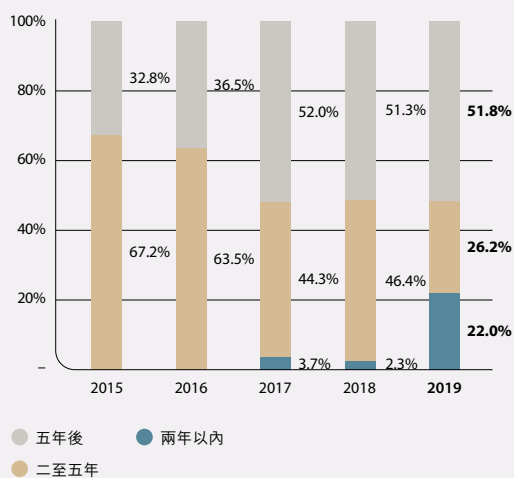
公司於2019年主要進行降低借貸成本的融資交易，在融資組合中加入兩項中期票據(合共相當於12億港元)及數項雙邊銀行貸款(合共23億港元)，年期介乎6至12個月。

在香港以外地區，集團於6月為杭州地鐵五號綫項目簽訂了一項人民幣65億元的25年期銀行貸款。集團亦於11月為悉尼市與西南鐵路綫項目及悉尼西北鐵路綫項目完成安排一項27億澳元的融資。

## 借貸還款期概況

下圖顯示公司有息貸款於2015年底至2019年底的還款期概況，反映公司還款年期分散，有效管控再融資風險。在2019年短於兩年還款期的借貸比例增加，目的是降低借貸成本。

### 還款期概況



\* 公司按已獲銀行承諾貸出的可動用貸款額監察再融資風險(即借貸還款期概況)。2015-2018年的還款期概況已按此基準重列。

## 槓桿比率及利息覆蓋率

集團的槓桿比率(按淨負債權益比率衡量)由2018年底的18.1%，下跌2.7個百分點至2019年底的15.4%，主要由於年內錄得強勁的淨現金流入。集團利息覆蓋率由13.6倍增至15.3倍。

下圖顯示公司於過去五年的槓桿水平及履行付息的能力。

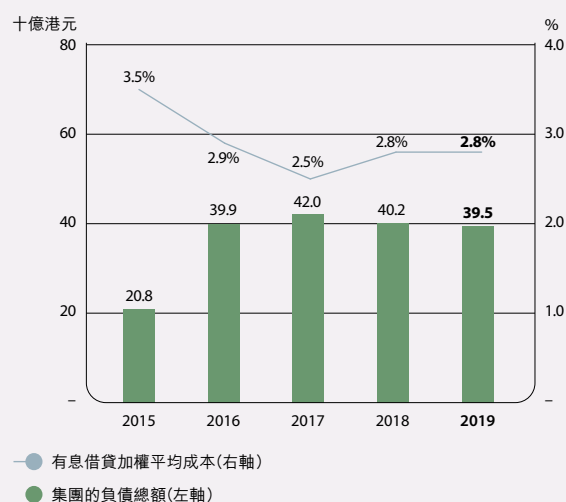
## 淨負債權益比率及利息覆蓋率



## 借貸成本

集團綜合負債總額由2018年年底的402.05億港元減至2019年年底的394.56億港元。集團有息借貸加權平均成本維持2.8%。

## 集團的負債總額及有息借貸加權平均成本

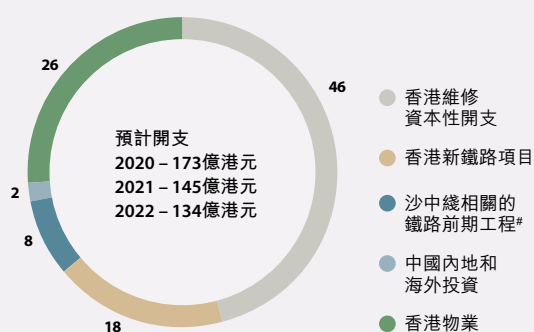


## 融資能力

集團的資本性開支及投資主要包括三類項目：香港鐵路項目(包括維修)、香港物業投資及發展項目，以及中國內地和海外投資項目。預計2020至2022年的總開支為452億港元。

### 資本性開支及投資(2020至2022年)

(百分率)



\* 鐵路前期工程涉及港鐵與九鐵公司現有的服務經營權協議內所覆蓋由港鐵負責的資產修改、改善或擴展工程。此資本開支將大部分抵銷港鐵於沙中綫項目建造期間本應承擔的維修資本開支。

香港鐵路項目的資本性開支(包括香港鐵路系統的維修成本)將繼續佔2020至2022年資本性開支的大部分。香港物業投資及發展項目的開支主要與「日出康城」的準備工程及購入「德福廣場」二期商場及「PopCorn 2」商場之餘下的收益權有關。

集團相信，憑藉其現金結餘及已獲銀行承諾貸出的可動用貸款額，加上隨時可從銀行獲得貸款及債券資本市場集資的能力，集團將足以應付其資本性開支及投資計劃。

### 信貸評級(截至2020年3月5日)

信貸評級	短期*	長期*
標準普爾	A-1+/A-1+	AA+/AA+
穆迪	-/P-1	Aa3/Aa3
評級投資中心	a-1+	AA+

\* 分別為港元/外幣債項的評級





# 十年統計數字

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
<b>財務</b>										
綜合損益(百萬港元)										
總收入										
- 香港客運業務	19,938	19,490	18,201	17,655	16,916	16,223	15,166	14,523	13,509	12,635
- 香港車站商務	6,799	6,458	5,975	5,544	5,380	4,963	4,588	3,680	3,422	2,853
- 香港物業租賃及管理業務	5,137	5,055	4,900	4,741	4,533	4,190	3,778	3,401	3,083	2,845
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	21,085	20,877	17,194	13,562	12,582	12,627	13,246	12,786	12,411	10,260
- 其他業務	1,545	1,990	2,174	2,339	2,290	2,153	1,929	1,349	998	925
- 經常性業務	54,504	53,870	48,444	43,841	41,701	40,156	38,707	35,739	33,423	29,518
- 中國內地物業發展	-	60	6,996	1,348	-	-	-	-	-	-
- 總額	54,504	53,930	55,440	45,189	41,701	40,156	38,707	35,739	33,423	29,518
總EBITDA										
- 經常性業務	15,351	18,843	17,677	16,947	16,260	15,478	14,399	12,895	12,124	10,917
- 香港物業發展	5,707	2,574	1,097	311	2,891	4,216	1,396	3,238	4,934	4,034
- 中國內地物業發展	(25)	25	2,314	366	(140)	(55)	-	-	-	-
- 總額	21,033	21,442	21,088	17,624	19,011	19,639	15,795	16,133	17,058	14,951
折舊及攤銷										
	(5,237)	(4,985)	(4,855)	(4,127)	(3,849)	(3,485)	(3,372)	(3,208)	(3,206)	(3,120)
每年非定額付款										
	(2,583)	(2,305)	(1,933)	(1,787)	(1,649)	(1,472)	(1,247)	(883)	(647)	(45)
總EBIT										
- 經常性業務										
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										
香港客運業務	(591)	1,985	1,656	2,572	2,493	2,710	2,716	2,881	2,701	2,877
香港車站商務	5,122	5,025	4,722	4,362	4,230	3,927	3,668	2,969	2,799	2,441
香港物業租賃及管理業務	4,264	4,225	4,082	3,912	3,650	3,427	3,092	2,764	2,490	2,280
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	1,089	722	814	490	640	782	704	520	381	259
其他業務	(2,077)	(81)	(53)	58	53	129	86	(7)	23	111
項目研究及業務發展開支	(276)	(323)	(332)	(361)	(304)	(454)	(486)	(323)	(123)	(216)
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損	288	658	494	537	361	121	158	456	297	139
小計	7,819	12,211	11,383	11,570	11,123	10,642	9,938	9,260	8,568	7,891
- 非經常性業務										
物業發展	5,682	2,599	3,411	675	2,751	4,161	1,396	3,238	4,934	4,034
- 總額	13,501	14,810	14,794	12,245	13,874	14,803	11,334	12,498	13,502	11,925
公司股東應佔利潤：										
- 經常性業務	4,980	9,020	8,580	8,916	8,565	8,024	7,437	6,914	6,243	5,397
- 物業發展	5,580	2,243	1,935	530	2,329	3,547	1,163	2,704	4,225	3,260
- 基本業務	10,560	11,263	10,515	9,446	10,894	11,571	8,600	9,618	10,468	8,657
- 投資物業重估	1,372	4,745	6,314	808	2,100	4,035	4,425	3,757	5,088	4,074
- 總額	11,932	16,008	16,829	10,254	12,994	15,606	13,025	13,375	15,556	12,731
年內利潤										
	12,092	16,156	16,885	10,348	13,138	15,797	13,208	13,514	15,688	12,844
每股盈利(港元)										
	1.94	2.64	2.83	1.74	2.22	2.69	2.25	2.31	2.69	2.21
每股普通股股息(港元)										
	1.23	1.20	1.12	1.07	1.06	1.05	0.92	0.79	0.76	0.59
建議及已宣派之普通股股息										
	7,574	7,359	6,728	6,317	6,207	6,116	5,335	4,575	4,396	3,405
於12月31日的股價(港元)										
	46.05	41.20	45.80	37.70	38.40	31.80	29.35	30.50	25.15	28.30
於12月31日的市值(百萬港元)										
	283,574	252,947	275,156	222,629	224,956	185,284	170,187	176,692	145,490	163,364
綜合財務狀況(百萬港元)										
資產總值										
	289,214	274,687	263,768	257,340	241,103	227,152	215,823	206,687	197,684	181,660
貸款、其他負債及銀行透支										
	39,456	40,205	42,043	39,939	20,811	20,507	24,511	23,577	23,168	21,057
服務經營權負債										
	10,350	10,409	10,470	10,507	10,564	10,614	10,658	10,690	10,724	10,749
公司股東應佔總權益										
	186,606	180,447	166,304	149,461	170,055	163,325	152,557	142,904	131,907	121,914
財務比率										
EBITDA 邊際比率 <sup>◊</sup> (%)										
	28.1	35.0	36.1	38.3	38.7	38.4	37.2	36.1	36.3	37.0
EBITDA 邊際比率 <sup>◊</sup> (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)										
	42.0	54.5	53.5	54.0	53.3	53.1	53.4	53.6	55.6	55.1
EBIT 邊際比率 <sup>◊</sup> (%)										
	13.8	21.5	23.8	25.2	25.5	26.1	25.3	24.6	24.7	26.3
EBIT 邊際比率 <sup>◊</sup> (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)										
	19.3	32.8	32.2	34.8	34.8	35.4	35.6	36.1	37.5	38.9
淨負債權益比率(%)										
	15.4	18.1	20.6	20.2	11.3	7.6	11.8	11.0	11.6	12.3
來自基本業務的平均公司股東 資金回報率(%)										
	5.8	6.5	6.7	5.9	6.5	7.3	5.8	7.0	8.2	7.7
利息保障(倍數)										
	15.3	13.6	15.0	12.7	14.4	15.2	11.5	13.0	14.5	10.5

<sup>◊</sup> 不包括香港物業發展利潤。

<sup>◊</sup> 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或虧損。

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
<b>香港客運業務</b>										
載客車卡行車公里總數(千計)										
本地鐵路及過境服務	<b>301,552</b>	308,742	301,541	287,828	284,487	273,771	269,141	260,890	254,407	253,067
機場快綫	<b>22,971</b>	23,190	23,202	23,276	23,242	23,232	23,216	23,134	19,603	19,833
輕鐵	<b>10,592</b>	11,139	11,145	11,152	11,034	10,728	10,554	10,453	10,166	9,586
總乘客人次(千計)										
本地鐵路服務	<b>1,568,196</b>	1,669,973	1,637,898	1,586,522	1,577,457	1,547,757	1,474,659	1,431,040	1,366,587	1,298,714
過境服務	<b>104,183</b>	117,448	112,549	113,274	114,241	113,049	111,362	109,707	103,881	99,954
高速鐵路(香港段)	<b>16,923</b>	5,302 <sup>◎</sup>	–	–	–	–	–	–	–	–
機場快綫	<b>15,764</b>	17,710	16,621	16,133	15,725	14,881	13,665	12,695	11,799	11,145
輕鐵	<b>155,885</b>	179,411	178,502	178,709	176,149	174,199	171,652	167,210	161,289	154,522
巴士	<b>51,484</b>	51,025	50,744	50,413	50,537	50,404	47,738	45,962	43,956	40,883
城際客運	<b>1,880</b>	3,630	3,698	3,739	4,080	4,348	4,324	4,028	3,787	3,244
平均乘客人次(千計)										
本地鐵路服務 — 周日平均	<b>4,658</b>	4,862	4,772	4,608	4,577	4,490	4,297	4,148	3,968	3,770
過境服務 — 每日平均	<b>285</b>	322	308	309	313	310	305	300	285	274
高速鐵路(香港段) — 每日平均	<b>46</b>	53 <sup>#</sup>	–	–	–	–	–	–	–	–
機場快綫 — 每日平均	<b>43</b>	49	46	44	43	41	37	35	32	31
輕鐵 — 周日平均	<b>448</b>	506	503	500	493	487	482	466	451	433
巴士 — 周日平均	<b>151</b>	147	146	144	145	144	137	131	126	118
城際客運 — 每日平均	<b>5</b>	10	10	10	11	12	12	11	10	9
乘客平均乘搭公里數										
本地鐵路及過境服務	<b>10.6</b>	10.8	10.8	10.9	11.0	11.0	11.0	10.9	10.9	10.9
機場快綫	<b>28.2</b>	28.3	28.5	28.4	28.4	28.6	29.0	29.0	29.4	29.4
輕鐵	<b>2.7</b>	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.8	2.8	2.8	2.8
巴士	<b>4.5</b>	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5
每車卡平均載容量(乘客人次)										
本地鐵路及過境服務	<b>59</b>	62	63	64	65	67	65	65	63	60
機場快綫	<b>19</b>	22	20	20	19	18	17	16	18	17
輕鐵	<b>40</b>	44	44	44	44	45	45	45	45	45
佔專營公共交通載容量比率(%)	<b>47.4</b>	49.0 <sup>⊗</sup>	49.1	48.4	48.5	48.1	46.9	46.4	45.4	44.3
<b>每車卡公里之港元(香港客運業務)</b>										
總收入	<b>51.7*</b>	53.4*	52.5	53.0	51.3	51.0	48.4	47.6	45.9	43.2
經營開支	<b>33.0*</b>	28.2*	28.5	27.7	27.2	26.8	24.9	24.2	23.1	21.5
經營利潤	<b>18.7*</b>	25.2*	24.0	25.3	24.1	24.2	23.5	23.4	22.8	21.7
<b>每名乘客之港元(香港客運業務)</b>										
總收入	<b>9.40*</b>	9.26*	9.10	9.06	8.73	8.52	8.31	8.20	7.99	7.86
經營開支	<b>5.99*</b>	4.89*	4.93	4.73	4.63	4.47	4.27	4.18	4.02	3.91
經營利潤	<b>3.41*</b>	4.37*	4.17	4.33	4.10	4.05	4.04	4.02	3.97	3.95
<b>安全表現</b>										
本地鐵路服務、過境服務及機場快綫										
須呈報事故數目 <sup>△</sup>	<b>1,164</b>	1,056	1,148	1,134	1,246	1,327	1,408	1,761	1,769	1,592
每百萬載客人次的須呈報事故數目 <sup>△</sup>	<b>0.69</b>	0.58	0.65	0.66	0.73	0.79	0.88	1.13	1.19	1.13
公司及承建商的員工意外事故次數 <sup>△</sup>	<b>81</b>	50	46	61	64	57	67	58	44	46
輕鐵										
須呈報事故數目 <sup>△</sup>	<b>163</b>	87	104	191	157	122	118	151	164	165
每百萬載客人次的須呈報事故數目 <sup>△</sup>	<b>1.05</b>	0.48	0.58	1.07	0.89	0.70	0.69	0.90	1.02	1.07
公司及承建商的員工意外事故次數 <sup>△</sup>	<b>8</b>	2	5	8	6	4	4	2	7	5
<b>僱員</b>										
香港										
管理及支援部門	<b>1,899</b>	1,932	1,882	1,837	1,792	1,756	1,676	1,600	1,486	1,362
車站商務	<b>234</b>	204	191	192	182	170	158	148	144	144
車務	<b>12,211</b>	11,948	11,591	11,349	10,891	10,404	10,033	9,460	9,244	9,026
項目	<b>1,531</b>	1,711	2,144	2,615	2,684	2,764	2,804	2,495	2,109	1,794
物業及其他業務	<b>1,549</b>	1,500	1,440	1,416	1,384	1,350	1,305	1,273	1,282	1,291
中國內地及國際業務	<b>318</b>	331	276	230	194	180	182	224	179	212
香港以外										
海外員工	<b>16,521</b>	14,270	10,781	9,866	8,157	7,530	7,078	6,955	6,851	6,672
總計	<b>34,263</b>	31,896	28,305	27,505	25,284	24,154	23,236	22,155	21,295	20,501

◎ 高速鐵路(香港段)於2018年9月23日投入服務。

# 2018年9月23日至2018年12月31日之平均。

⊗ 2018年的市場佔有率已調整以反映香港—珠海—澳門大橋開通的影響。

\* 不包括高速鐵路(香港段)服務。

△ 根據香港鐵路規例，須呈報事故是指凡影響鐵路處所、機械裝置及設備或直接影響人(受傷或沒有受傷)，並須向政府運輸及房屋局局長及機電工程處處長呈報的事故。此事故包括自殺/企圖自殺、侵入路軌、以至在扶手電梯、升降機及行人輸送帶上發生的意外。

△ 根據香港鐵路規例而須通知機電工程署鐵路科，與鐵路運作或維修有關的任何意外，而該意外引致港鐵公司的僱員或港鐵公司承辦商的僱員，在意外中死亡、嚴重受傷，或於意外發生後的一段超過3天的期間內，不能全面執行其正常職責。

# 投資者關係

自成立以來，港鐵活躍於國際資本市場已有40年。

我們以嚴謹的公司管治與披露標準著稱，成為亞洲區內在投資者關係實務方面公認的領先楷模。我們相信，以清晰、透明及積極的方式向投資者傳達公司策略、業務發展及前景展望，有助提升股東價值。因此，我們致力維繫與機構及零售投資者的定期溝通。

## 與投資者的溝通

我們與投資界保持緊密聯繫，使港鐵成為香港最廣為人知的上市公司之一。多家本地及國際經紀商、研究分析員以及各類機構投資者，均以公司作為研究對象。

港鐵管理層竭力確保投資者對公司業務有透徹的了解。於2019年，公司在香港及海外與機構投資者及研究分析員進行359次會面，並參與香港及全球其他主要金融市場舉行的投資者會議和路演。

公司以周年成員大會作為與股東溝通的主要渠道之一。有關2019年周年成員大會的詳情，載於本年報第113頁至第114頁「公司管治報告書」的「周年成員大會」一節內。

## 獲取資訊

我們透過公司網站，確保投資者可平等及適時地獲得公司的重要資訊。公司網站內的投資資料欄提供的財務表現資料詳盡而且易於查閱。財務報告、乘客量，連同其他公司新聞以及證券交易所的檔案，均可於公司網站內查閱。

除了中央證券登記所提供的股東服務外，公司的專責熱綫亦於2019年處理了個別股東約43,000個電話查詢。

## 指數上市股份及認可

公司自2000年起在香港聯合交易所上市，並自2001年起一直是恒生指數的成份股之一。

公司年報每年亦因清晰呈報公司表現及策略而獲得充分肯定。公司的2018年報在香港管理專業協會舉辦的「2019年最佳年報獎」中榮獲「工商企業類」銅獎，並在MerComm, Inc舉辦的2019年國際年報大獎中贏得十個獎項。

## 股價表現



## 2020年度財政紀要

2019年度全年業績公布	3月5日
周年成員大會	5月20日
2019年度末期股息截止登記日期	5月25日
股份截止過戶日	5月26日至5月29日
派發2019年度末期股息日	7月16日
2020年度中期業績公布	8月
派發2020年度中期股息日期	10月
財政年度結算日	12月31日

## 股息表現

每股股息	(港元)
2018年度全年普通股股息	1.20
2019年中期普通股股息	0.25
2019年度末期普通股股息	0.98

## 股息政策

公司採取漸進式的股息政策。政策目的是每年穩步增加或最少維持以港元計的每股普通股股息。不過，潛在的股息增長仍然取決於公司的財務表現以及將來的融資需要。

## 截至2019年12月31日 持股狀況

### 普通股

已發行股份	6,157,948,911股
香港特區政府的持股量	4,634,173,932股 (75.26%)
自由流通量	1,523,774,979股 (24.74%)

### 市值

(截至2019年12月31日) 283,574百萬港元

## 股份資料

### 股份代號

普通股	
香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66 HK Equity

## 聯絡資料

### 股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓  
香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628  
傳真：(852) 2529 6087

### 股東查詢

公司歡迎股東隨時在任何時間致函向董事局及管理層查詢及索取已公開的資料(只限於已公開的資料)。股東須於信封封面註明「股東通訊」，並寄交公司秘書，地址為：香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓香港鐵路有限公司。

公司在辦公時間設有查詢熱線服務：  
電話：(852) 2881 8888

### 投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓  
香港鐵路有限公司投資客戶關係部

電郵：investor@mtr.com.hk

### 2019年報

股東如欲索取公司的年報，可致函：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓  
香港中央證券登記有限公司

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓  
香港鐵路有限公司公司事務處

公司年報/中期報告及帳項均可在網上查閱，  
網址：<http://www.mtr.com.hk>

### 主要營業地點及註冊辦事處

香港鐵路有限公司，在香港註冊成立及營業  
香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓

電話：(852) 2993 2111  
傳真：(852) 2798 8822





捐贈  
1,800 萬港元  
物資予非政府機構  
和社區組織



舉辦 259 個  
義工活動



社區投資達  
2,100 萬港元

## 企業責任

港鐵的成功，建基於一套清晰明確的長遠目標、使命和信念，此乃我們企業行為的指導方針，亦引領我們締造業務成果。我們亦深明企業責任是維持我們作為一家貢獻社會、惠澤社群的負責任企業之關鍵要素。

港鐵以連繫市民與社區為己任，我們的鐵路及物業服務，與所服務社區的市民生活息息相關。在可持續的財務模式支持下，履行企業責任代表我們在各業務範疇貫徹安全及負責任的營運方式，以及為我們業務所在社區的發展作出積極貢獻。

我們日益重視港鐵在環境、社會及管治方面的行為和實務。年內，我們對業務策略展開全面檢討，包括就如何鞏固企業聲譽進行研究。

過去20年來，我們每年都會發表一份《可持續發展報告》，向持份者概述我們在環境、社會及管治方面的表現。該報告根據聯交所《環境、社會及管治報告指引》及全球報告倡議組織發布的匯報標準：核心選項的披露要求編寫。此外，我們另設與《可持續發展報告》相輔相成的可持續發展網頁，詳述我們的可持續發展方針，作為公司相關資料的一個集中點。

《可持續發展報告》載有由外聘審核員就主要可持續發展表現數據進行獨立有限審驗後撰寫的《獨立審驗報告》。這包括香港、中國內地以及國際業務有關

溫室氣體排放量、員工流失率和培訓天數等指標、營運安全表現，以及員工、承辦商及供應鏈管理等數據。

## 2019年增值及分配圖表(百萬港元)

### 已創造經濟價值

香港客運業務收入	19,938
香港車站商務收入	6,799
香港物業租賃及管理業務收入	5,137
中國內地及國際附屬公司收入	21,085
其他業務收入 <sup>1</sup>	1,833
香港物業發展利潤 <sup>2</sup>	5,731

**總額：60,523**

### 已分配經濟價值

員工薪酬 <sup>3</sup>	僱員	15,418
現有香港鐵路系統的維修、更新及提升開支	現有香港鐵路系統	9,845
其他經營成本 <sup>4</sup>	供應商及業務夥伴	18,549
每年定額及非定額付款	九鐵公司	3,333
利息及財務成本 <sup>5</sup>	貸款者	720
稅項 <sup>6</sup>	政府	1,384
普通股息	香港特區政府 其他股東	5,561 1,813
社區投資(不包括車費優惠和實物捐贈) <sup>7</sup>	社區	21
已保留用以再投資的經濟價值 <sup>8</sup>		3,879

56,644

**總額：60,523**

註：

1 包括應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損。

2 未計及2,400萬港元的員工薪酬。

3 不包括與香港鐵路系統維修有關的24.43億港元、予以資本化作為資產的12.86億港元及可收回的6.02億港元員工薪酬。

4 以簡便為由，經營成本包括利息收入，並已扣除非控股權益應佔利潤。不包括與香港鐵路系統維修有關的23.20億港元經營成本。

5 不包括予以資本化作為資產的4.99億港元利息開支。

6 代表本期稅項，不包括遞延稅項。

7 包括捐贈、贊助及其他社區參與貢獻，並不包括26.75億港元恆常車費優惠及推廣和1,800萬港元實物捐贈。

8 為已保留經濟價值用以再投資創造未來經濟價值。其代表年內已保留公司股東應佔基本業務利潤(未計及折舊、攤銷及遞延稅項)，並已計及已分配予公司的持分者及投放於香港鐵路系統的資產維修、更新及提升的金額。

### 管治及政策

我們所有企業責任措施均符合我們的業務目標及企業價值觀，並以企業管治框架作為藍本。

公司的企業責任管理方針涵蓋多項政策，其中包括企業責任政策、安全政策、綠色採購政策、氣候變化策略，以及反現代奴役和人口販賣聲明。董事局的企業責任委員會對

上述政策進行監督，並負責提供策略指導以及檢討公司企業責任方面的實務和表現。請參閱本年報「企業管治報告」（第99頁至第100頁）中的「企業責任委員會」，了解其主要職責。我們的企業責任策導委員會為各處別提供有關負責任營運實務的指引，從而協助我們在企業責任方面的工作。

### 我們的安全焦點

顧客、員工以及業務夥伴的安全一向是公司的首要目標。我們透過培養安全第一的文化，推動持續改進，並讓持份者參與，教育他們遵守公司安全政策之要求，確保創造一個安全和健康的環境。

每四年回顧及修訂一次的「公司安全策略計劃」有助我們管理的所有業務範疇提供安全指引，並配合公司的發展和全球擴張的業務。我們亦利用「公司安全管理模式」內的八大安全核心元素，為審視公司安全表現提供一個框架。

有關如何提升顧客安全的詳情，請參閱本年報「香港客運業務」（第36頁）。

我們亦為員工、承辦商和系統貫徹執行同樣嚴謹的安全方針。為了推廣安全第一的文化，我們每年均會舉辦「公司安全月」，並透過各種持續措施處理個別的安全事宜。另一方面，我們推出「零傷害」願景行動，透過提供清晰指引及安全培訓，提高客戶、員工及承辦商的安全意識。

此外，我們在資產維護方面作出龐大投資，並於項目周期的每一個階段，評估營運安全受到的影響。

### 環保

港鐵經營電動的集體運輸鐵路，為城市的大量人口提供低碳及符合環境可持續性的客運服務。因此，港鐵對環境最大的貢獻，是避免例如由公司車隊（包括巴士）所排放的廢氣等污染。

除了減少直接排放外，我們還根據公司的企業責任政策，致力提升資源的使用效益，並盡量減低公司業務對環境造成的其他影響。

我們建設新鐵路綫及物業發展項目。在展開任何新項目之前，會認真考慮我們的環境責任。在香港，展開任何指定項目之前，我們都會進行環境影響評估，並確保採取適當的緩解措施。我們亦執行經獨立審核及認證符合ISO 14001標準的環境管理系統。



在早前建立的綠色債券框架的基礎下，我們於2018年6月訂立了新的綠色融資框架，以涵蓋更多類型的綠色融資(例如綠色貸款和綠色信貸)。該框架採納了亞太區貸款市場公會於2018年3月發出的《綠色貸款原則》內的建議。透過這個框架，公司能夠推進公共交通基礎設施的可持續發展項目，同時展現我們對綠色融資舉措的支持。有關可持續投資的詳情，載於2020年5月在可持續發展網頁內發布的年度《綠色融資報告》。

我們的一個重要目標，是持續降低用電量及採取節能措施以減少碳排放。我們為此訂立了目標，使重鐵網絡每乘客

每公里的用電量在2020年或之前，較2008年的水平降低21%。作為減排措施之一，我們為香港鐵路網絡的空調系統換上能源效益更高的空調冷卻裝置。截至2019年年底，公司每乘客每公里的用電量較基準年減少了12%。

我們亦自2002年起匯報我們的溫室氣體排放量。我們根據世界資源研究所和世界可持續發展工商理事會制定的《溫室氣體議定書》，同時亦參照香港環境保護署和機電工程署，以及其他國際機構發布的指引，計算範疇1、2和3的溫室氣體排放量。

## 我們的供應商

所有供應商與承辦商均須遵守我們的《供應商行為守則》。該守則訂立一個強制性的行為框架，當中涵蓋道德標準、人權和勞工權益，以及供應鏈管理方面的要求。我們的綠色採購政策，促進公司內部以及供應商和承辦商達致高水

平的環保及可持續發展標準。為符合英國《現代奴役法》的規定，我們對《反現代奴役和人口販賣聲明》作出更新，以闡明我們致力防止我們的供應鏈及業務方面，出現任何現代奴役或人口販賣事件。





## 我們如何為社會作出貢獻

我們透過「心繫社區」平台，推行措施扶助廣大社群，同時改善我們所在城市的宜居程度。我們推出的各種計劃與活動均經精心設計，以幫助並吸引全港18區的社群。此外，我們透過「港鐵·藝術」計劃提升乘客的旅程體驗，並為本地及國際藝術家提供展示作品的平台。

我們亦鼓勵員工從事義工服務，造福社群，並在企業層面與非牟利組織及社會企業合作，回應不斷轉變的社區需求。

## 青少年、兒童及長者

多年來，我們一直舉辦青少年計劃，支持青年人追求更美好的未來。這些計劃旨在讓青年人吸收所需技能及知識，以應付日益複雜的社會環境，同時為他們提供成功發展事業的機會。在2019年，大約83,000人參與了我們的青少年及兒童計劃。

公司的其中一項青少年計劃，是自2017年起推出的「STEM創未來」，以提升中學生對STEM(科學、科技、工

程及數學)科目的興趣。2018/19年度的「STEM創未來」計劃吸引了來自132支隊伍的逾700名學生參加，他們就可持續發展基建為題提交建議書。來自14支入圍隊伍的同學於2019年5月舉行的概念展示日向評審團進行了展示，當中三支表現最優秀的隊伍獲邀前往倫敦，考察港鐵在當地的鐵路運作。

公司在8月舉辦一連串以STEAM(科學、科技、工程、藝術及數學)為主題的工作坊，讓家長及子女參加及挑戰特別設計的互動活動。

公司每年舉辦的暑期計劃「Train' 出光輝每一程」已踏入十一周年。計劃透過一連串互動工作坊、歷奇訓練營及在港鐵的工作體驗，協助中學生培養多方面的人際關係技巧，增強自信心。匯集在職青年、學生及港鐵管理層的「青思聚」，亦提供了一個與青少年接觸交流的平台，並有助了解他們的觀點。

我們亦繼續舉辦兩項以幼童為對象的活動。「港鐵小站長」計劃讓小朋友化身車站大使，在指定車站宣揚安全訊息及



派發小禮品；位於青衣站的「港鐵安全體驗天地」，以互動形式向小朋友宣揚乘搭港鐵時應注意的安全要點。

除了以小乘客為對象的計劃外，我們還舉辦各類長者活動，當中包括「18區 x 港鐵昂坪360『耆趣』遊」計劃，邀請18區的長者免費乘坐纜車，並在昂坪市集享用免費午餐。在2018/2019年度計劃中，約有12,000名長者參與這項深受歡迎的活動。年內，除了一系列的長者安全講座外，其他以長者為對象的活動還包括「社區老友大使」計劃，以培訓長者協助同輩充分提升乘車體驗。

## 關懷社區

我們透過「鐵路人 鐵路心」計劃，鼓勵員工善用工餘時間服務社區。我們的義工同事和退休義工於2019年共籌辦了259個義工項目，參與義工人次約4,400，服務長者、弱

能和傷健人士、兒童、青少年及基層家庭。為慶祝港鐵40周年，我們亦為基層兒童舉辦一系列以港鐵為主題的義工活動。

集團於年內向慈善機構及其他團體捐出及贊助共1,270萬港元。

## 文化藝術

公司舉辦「港鐵·藝術」計劃，在多個車站提供藝術展覽空間，以培養藝術人才及提升大眾的藝術鑑賞力。

我們透過「港鐵·藝術」計劃，為駐賽馬會創意藝術中心的藝術家舉辦展覽。此外，我們支持世界綠色組織以應對土地短缺問題為主題的設計比賽，並在上環站及西灣河站展出比賽的得獎作品。

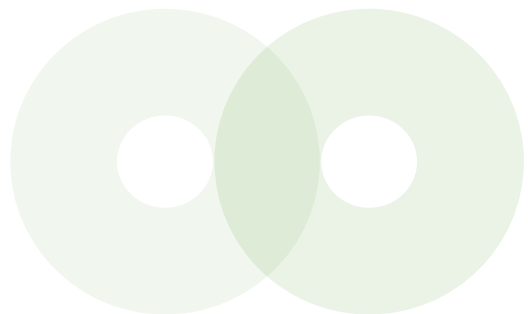
## 企業責任獲嘉許

在2019年，公司繼續躋身全球投資者相關可持續發展指數的成份股之列，包括道瓊斯亞太區可持續發展指數及富時社會責任指數。我們亦於摩根士丹利資本國際環球可持續發展指數中獲得「AAA」評級。

港鐵在2019年連續第五年榮獲香港社會服務聯會頒發「10年Plus『商界展關懷』標誌」，表揚公司對社區、僱員及環境關懷備至。

我們亦獲香港公益金頒發2018/19年度商業及僱員募捐計劃的「公益卓越獎」、「鑽石獎」及「傑出獎」。這些獎項表揚員工及公司的貢獻，並反映我們對服務社群的堅定承諾。

我們對企業責任的承諾，亦在《東周刊》主辦的「香港服務大獎2019」榮獲「企業責任大獎」中予以肯定。







每名香港員工  
的平均培訓日數  
7.1天

世界各地的員工  
總數超過  
50,000人

## 人力資源

員工是公司成功的關鍵。我們致力啟發、連繫及培育人才。於2019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17,742和16,521名員工。聯營公司在香港及全球各地共聘用16,534名員工。

### 羅致、培育及挽留人才

公司推行多項連繫及激勵員工的措施，並舉辦不同的培訓課程和人才發展計劃，為員工提供良好的工作環境。2019年，公司在香港聘請了1,699名員工，員工自願流失率則維持在4.4%的低水平。

為配合目前及未來的營運需要，我們推出多項計劃招聘最優秀的人才，包括舉辦一系列招聘日、建立網上招聘平台及各種社交媒體渠道。我們於2019年1月推出全新的「員工推薦計劃」，反應理想。

為滿足公司長遠的繼任安排及人手需求，我們於年內透過多項見習人員發展計劃吸納高質素的畢業生，當中包括7名見習工程師、5名見習管理主任和10名見習管理人員。同時亦聘請了59名學徒和15名見習技術員。同年，我們在車務處推出「鐵路營運管理人才培育計劃」，以培育可外派的專業人員的常務管理技巧來配合公司未來業務發展。我們亦為見習管理人員及管理人員安排海外職位輪調，加深他們對公司中國內地及國際業務的認識，並汲取有助其事業發展的重要經驗。

為支持公司加強發展及聯繫青少年的目標，我們年內向在本港就讀學士學位、副學士學位或高級文憑課程的學生提供156個實習生職位。此外，公司透

過「青年議會」這個跨處別的諮詢平台，讓年輕一代擔當智囊團，就人力資源措施提出創新理念。

我們亦全力支持香港特區政府的「企業內地與海外暑期實習計劃」，為12名本地大學生提供到港鐵在中國內地及國際業務單位工作的寶貴機會，讓他們發展新技能及擴闊國際視野。此外，我們繼續支持《有能者·聘之約章》及「共融機構嘉許計劃」，為有特殊學習需要的學生提供暑期實習機會。

為了維持公司的市場競爭力及增強挽留人才，我們定期進行檢討，提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期獎勵計劃，以及提供多元化的事業發展機會。

## 激勵和聯繫員工

為慶祝港鐵通車40周年，我們舉辦了一系列的員工活動，包括為員工及其親友於主題公園舉辦多場港鐵同樂日，並派發特別周年紀念品，深受員工歡迎。

我們推出「新入職同事資訊平台」，幫助新入職員工認識及適應新的工作環境。公司亦製作了一系列影片，讓新員工透過虛擬旅程參觀公司各辦公大樓及公司周邊的主要地點。

於2019年初，我們推出了多項措施，推廣員工身心健康，包括「VitaMe 我有我健康」計劃、健康日，以及與身心及財務健康相關的講座。

自2019年6月發生連串公眾活動事件，管理層與前綫員工及員工代表舉辦多場溝通會，直接回應員工的關注及採取相應措施支援員工。公司亦推出了多項員工嘉許計劃，包括發放「特別嘉許獎」及「一次性的特別鼓勵獎金」，感謝員工堅守崗位，齊心克服前所未見的挑戰，並秉持專業服務，讓香港繼續前行。公司亦建立內聯網專頁為員工提供相關資訊，同時透過大型溝通渠道感謝員工的付出，並以廣泛的溝通渠道向同事致謝及更新資訊。

## 用心聆聽及回應員工

公司奉行開放溝通的精神，設有完善的兩層員工協商機制，包括公司層面的員工評議會和部門或組別層面的45個聯席協商會。透過這個機制，管理層與超過1,000名由員工直接選出的代表交換意見，並討

論共同關注的議題。公司亦定期向員工發放經員工評議會和聯席協商會透過建設性及坦誠溝通所取得的成果。



## 人力資源

我們亦為經理級員工提供溝通渠道，當中包括面對面的行政經理論壇和一年兩次的管理層溝通會，讓來自香港、中國內地及國際業務單位的經理級員工參與。此外，年內舉辦過幾節焦點小組會議，讓行政總裁加深對管理人員的了解，並分享其管理理念。主席、行政總裁及各總監亦利用

多種渠道定期與員工溝通聯繫，當中包括主席函件及行政總裁網誌。

港鐵員工可透過內部跨國溝通平台「MTRconnects」與全球同事分享公司的最新發展和港鐵故事。這平台於2019年錄得約20萬瀏覽人次。

## 持續學習的文化

公司為新入職及在職員工提供多種培訓及發展課程，讓他們盡展所長。在2019年，我們在香港舉辦了7,382項培訓課程，為每名員工提供平均7.1天的培訓。此外，我們亦設有網上平台，鼓勵員工在課堂以外學習。

在香港管理專業協會主辦的「2019年最佳管理培訓及發展獎」中榮獲「優異獎」，並被評為「Best in Application of Technology」。

我們在2019年繼續加強科技應用，包括引入不同的模擬應用工具，更充分利用擴真實境和虛擬實境技術，以及更廣泛運用電腦培訓課程教材，提升同事的學習效率。公司

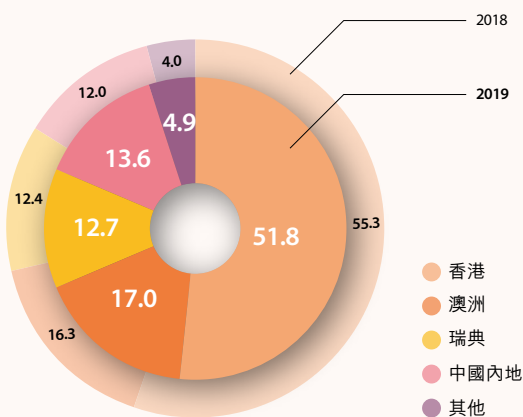
## 推動精益求精

港鐵的「臻善圈」計劃在促進創新及推動持續改善方面發揮重要作用。年內，公司舉辦超過70個臻善圈培訓班，又開展逾755個項目。「員工創意計劃」至今已推行38年，一直是鼓勵員工於工作間發揮創意的有效渠道。

網上討論平台「ID Pitch」於2019年首季推出，匯聚創新構思及推動嶄新的工作模式。首個活動以「綠色環保」為主題，吸引了2,100位來自不同處別的員工參加，並在48小時內收集了超過1,200個構思和3,500則帖文。部分獲獎構思經過製作成原型及測試後已付諸實行。

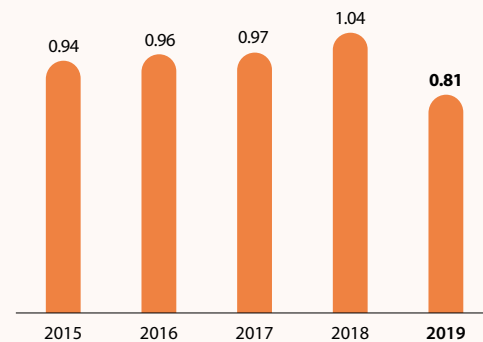
### 按地域劃分的員工數目分佈

(百分率)



### 員工生產力 — 盈利與員工人數之比率\*

\* 不包括物業發展的香港業務  
(百萬港元)



# 港鐵學院

港鐵學院已發展成為鐵路管理及工程中心，獲得鐵路業界的廣泛認可。港鐵學院在中國內地及「一帶一路」國家和香港開辦高質素課程，更於香港提供愈來愈多的經評審課程和短期課程，致力培育新一代的鐵路專才。

2019年10月，港鐵學院舉行第二屆畢業典禮，向49名「鐵路工程高等文憑」、「運輸營運及管理高等文憑」及「運輸學文憑」畢業生頒發獎項。當日出席的嘉賓包括主席歐陽伯權先生及行政總裁金澤培博士，以及署理機電工程署署長彭耀雄先生(太平紳士)。

港鐵學院亦開始為9月入學(2019 — 2021)的第二批學員提供「鐵路學」應用學習課程及教學支援。該課程開設兩班次。

年內，港鐵學院繼續積極培育本地鐵路人才，並與其他目標一致的企業型學院合作創建一個平台。這個平台名為「企業技術學院網絡」(CTAN)，旨在推廣職業及專才教育

和培訓，為年輕人提供多一個培訓渠道。年內，港鐵學院聯同其他CTAN成員繼續向本地中學生招手。

## 未來計劃

學院計劃招收香港中學文憑試畢業生，因此將於2020/2021學年為兩個經評審課程計劃開辦全日制課程，以擴展課程組合。

學院目標發展多樣化課程，憑藉我們的專長及經驗，開拓不同程度的保安服務及物業管理課程，以培育業界新血，並為業內人士創造終身學習的機會。

此外，我們繼續與英國伯明翰大學的伯明翰鐵路研究及教育中心商討，希望將該校的鐵路安全及控制系統理科碩士/研究生文憑課程引入香港，並於不久將來以課堂教學和網路學習相結合的模式提供該課程。

# 公司管治報告書

## 公司管治常規

公司管治是董事局全體成員的集體責任，董事局深信良好的公司管治為公司奠定適當管理的基礎，以符合所有持份者的利益。董事局注重持續努力不懈地為公司改進公司管治，並迅速採取行動以回應已辨識可改進的機會。

本報告闡述公司所採納的公司管治最佳常規，並加以說明公司如何應用《上市規則》附錄 14 的《企業管治守則》(「守則」) 的各項原則。

於 2018 年發現沙田至中環綫(「沙中綫」) 項目中紅磡站擴建工程部分所引致的各種問題後，公司在工程項目管理流程及程序上已定出改善的地方，於 2019 年及其後逐步實施。為了加強對公司工程項目管理制度中相關流程及程序的制衡，公司進行了一次外部檢討，並成立了一個特別工作小組以推動和跟進由外聘顧問所提出的建議的實施情況。建議已按有關完成日期分類，並已分配給指定的工作小組負責。公司亦已引入數碼工地管理工具以加強工地記錄的存檔、溝通及監督，技術工程處亦設立了新的質量保證職能以對工程項目的施工質量提供更强保證。

就香港營運部分的公司內部監控及風險管理系統的檢討(不包括已覆蓋於上文提及另一檢討與工程項目有關的流程及程序)，羅兵咸永道會計師事務所已完成第一階段的檢討，

並提出了七項舉措。就羅兵咸永道會計師事務所就有關上述的檢討結果，管理層將展開一系列進一步的檢討。該等進一步檢討的建議時間表及優先次序會於 2020 年呈交董事局批准。

## 遵守《企業管治守則》

在截至 2019 年 12 月 31 日止年度內，公司已遵守守則。

正如上年度年報所述，公司已提早就符合聯交所的一份名為「有關檢討《企業管治守則》及相關《上市規則》條文」的諮詢意見總結所提到於 2019 年 1 月 1 日生效的新要求作好準備，當中包括將董事局成員多元化的守則條文提升為《上市規則》條文、要求在「企業管治報告」中披露提名政策及擴闊評估非執行董事的獨立性時應考慮的因素。

公司在編製可持續發展報告時，已遵循《上市規則》附錄 27 所載的《環境、社會及管治報告指引》，並已參考不同的國際報告編製標準和指引，因此公司很大程度上已符合聯交所於 2019 年 12 月刊發的一份名為「有關檢討《環境、社會及管治報告指引》及相關《上市規則》條文」的諮詢意見總結內，對《環境、社會及管治報告指引》所作出的新要求，而該新要求將於 2020 年 7 月 1 日或之後開始的財政年度實施。

公司持續關注外界對公司管治方面的發展，以確保在不斷演變的商業及監管環境下，公司的公司管治體系仍然恰當和穩健，兼且符合持份者的期望。

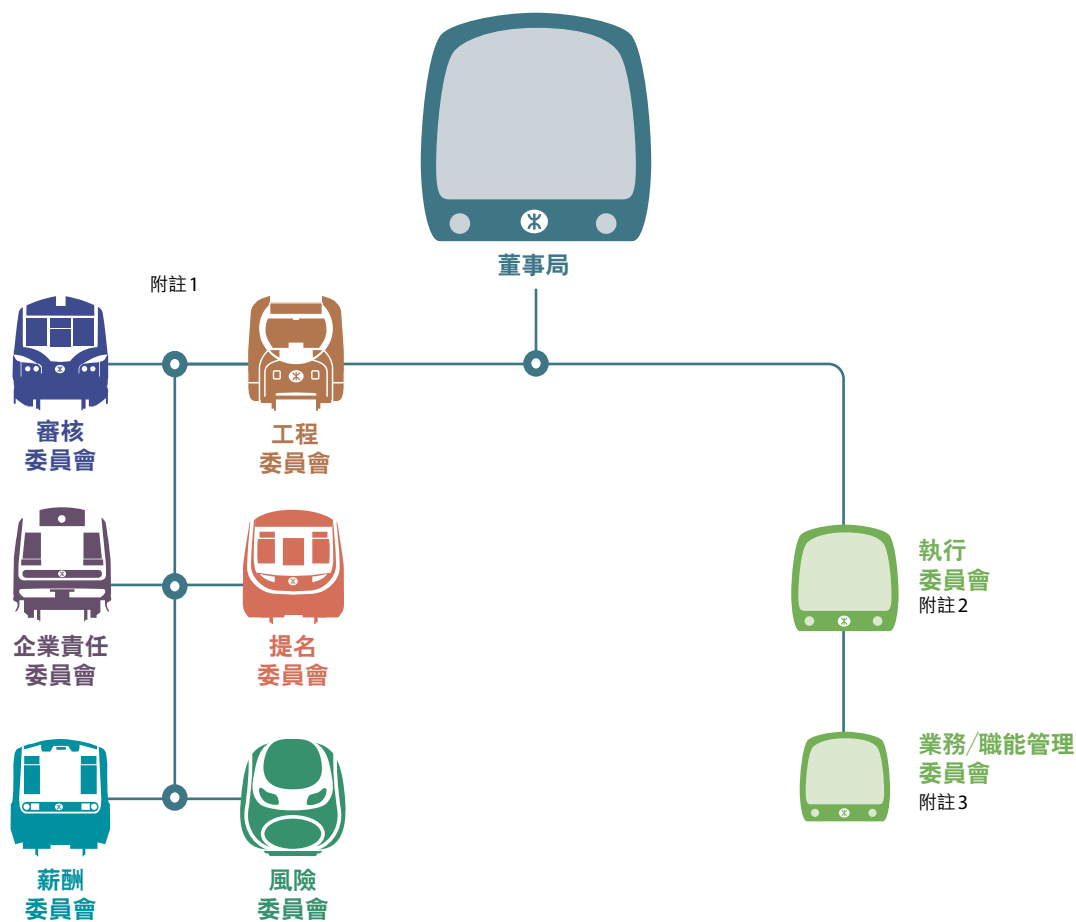
## 董事局

### 整體業務管理

董事局負責管理公司的整體業務。根據章程細則及董事局採納的規程，董事局授權執行委員會管理公司的日常事務，而其本身則專注處理可影響公司整體策略政策、公司管治、財務及股東的事項，其中包括財務報表、派息政策、會計政策的重大修改、每年營運預算、若干重要合約、未來發展策略、重大融資安排及重大投資、公司管治職能、風險管理及內部監控系統、庫務政策及票價結構。

於2019年，理解到公眾對沙中綫項目、3月荃灣綫在信號測試期間發生的列車碰撞事故，以及9月東鐵綫紅磡站附近發生的列車偏離路軌事件的關注，董事局舉行了多次特別會議以考慮和監督上述提及的事件和相關問題。此外，公司的工程委員會(獲董事局授權)舉行了一次額外會議以討論與沙中綫項目相關的問題。

以下為公司的管治架構圖：



附註：

1. 所有董事局委員會均獲提供充足資源以履行其職責及(如有需要)可尋求獨立專業意見，以協助他們履行其責任，有關費用將由公司負責。各委員會的職權範圍已登載於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))及聯交所的網站。
2. 根據章程細則及董事局採納的規程，董事局授權執行委員會負責公司業務的日常管理；及執行委員會由行政總裁領導以及由其他十名執行總監會成員組成。
3. 主要的業務/職能管理委員會列載於本年報第108頁至第109頁。



## 董事局及執行總監會成員 於2019年出席會議和培訓之記錄

	出席會議										2019周年 成員大會	培訓 <sup>□</sup>	
	董事局會議			董事局委員會會議									審核委員會及 風險委員會的 聯合會議
	定期 會議	特別 會議	私人 會議	審核 委員會	提名 委員會	薪酬 委員會	工程 委員會	風險 委員會	企業責任 委員會				
會議總次數	7	8	3	4	2	4	5	4	2	1	1		
<b>董事局成員</b>													
<b>非執行董事</b>													
歐陽伯權 <sup>(1)</sup> (主席)	5/5	7/7	1/1			1/1				1/1 <sup>c</sup>		1/1	√
劉怡翔 <sup>(2)</sup> (財經事務及庫務局局長)	6/7	6/8	3/3		2/2	1/4						0/1	√
運輸及房屋局局長 (陳帆) <sup>(3)</sup>	5/7	2/8	2/3		2/2	3/4						0/1	√
發展局常任秘書長(工務) (林世雄) <sup>(4)</sup>	3/7	3/8	2/3				4/5	2/4		1/1		0/1	√
運輸署署長 (陳美寶) <sup>(5)</sup>	5/7	6/8	2/3	4/4				3/4		1/1		0/1	√
<b>獨立非執行董事</b>													
包立賢	6/7	6/8	3/3	4/4				4/4 <sup>c</sup>		1/1		1/1	√
陳家樂 <sup>(6)</sup>	4/4	6/6	1/1							1/1		不適用	√
陳黃穗博士 <sup>(7)c</sup>	7/7	7/8	3/3		2/2					2/2		1/1	√
陳阮德徽博士	6/7	6/8	3/3			4/4 <sup>c</sup>	4/5					1/1	√
鄭恩基 <sup>(8)</sup>	4/4	5/6	1/1			2/2	3/3					不適用	√
周永健博士	5/7	5/8	1/3			4/4	5/5					1/1	√
方正博士	7/7	6/8	3/3	4/4 <sup>c</sup>	2/2					1/1		1/1	√
關育材	7/7	7/8	3/3				5/5	4/4		1/1		1/1	√
李慧敏 <sup>(9)</sup>	6/7	8/8	2/3	4/4				4/4		1/1		1/1	√
李李嘉麗	7/7	8/8	3/3	4/4						2/2	1/1	1/1	√
吳永嘉 <sup>(10)</sup>	4/4	3/6	1/1				3/3			1/1		不適用	√
鄧國斌	7/7	7/8	3/3			3/4		4/4		0/1		1/1	√
黃子欣博士	6/7	7/8	2/3		2/2		5/5 <sup>c</sup>					1/1	√
周元 <sup>(11)</sup>	7/7	3/8	3/3	4/4				3/4		1/1		1/1	√
<b>執行董事</b>													
金澤培博士 (行政總裁) <sup>(12)</sup>	5/5	5/6	1/1							2/2		1/1	√
<b>執行總監會及執行委員會成員</b>													
金澤培博士 (行政總裁) <sup>(12)</sup>	5/5	5/6	1/1							2/2		1/1	√
劉天成 <sup>(13)</sup>												1/1	√
包立聲 <sup>(14)</sup>												1/1	√
鄭惠貞										2/2		1/1	√
顏永文博士												1/1	√
許亮華												1/1	√
馬琳												1/1	√
蘇家碧 <sup>(15)</sup>										2/2		1/1	√
鄧智輝												1/1	√
楊美珍												1/1	√
<b>2019年度內離任的成員</b>													
<b>非執行董事</b>													
馬時亨教授 (主席) <sup>(16)</sup>	2/3	3/3	1/2		2/2	1/3				1/1 <sup>c</sup>		1/1	√
<b>獨立非執行董事</b>													
鄭海泉 <sup>(17)</sup>	3/3	2/2	1/2			2/2				1/1		0/1	×
劉炳章 <sup>(18)</sup>	1/3	2/2	0/2				2/2			0/1		1/1	×
石禮謙 <sup>(19)</sup>	3/3	2/2	2/2		2/2 <sup>c</sup>		1/2					1/1	√
<b>執行董事、執行總監會及執行委員會成員</b>													
梁國權 (行政總裁) <sup>(20)</sup>	2/2	1/2	2/2							不適用		不適用	√

說明：

董事局會議  
定期會議  
特別會議  
私人會議

董事局委員會會議  
審核委員會  
提名委員會  
薪酬委員會  
工程委員會  
風險委員會  
企業責任委員會

2019周年成員大會 — 公司於2019年5月22日舉行的周年成員大會

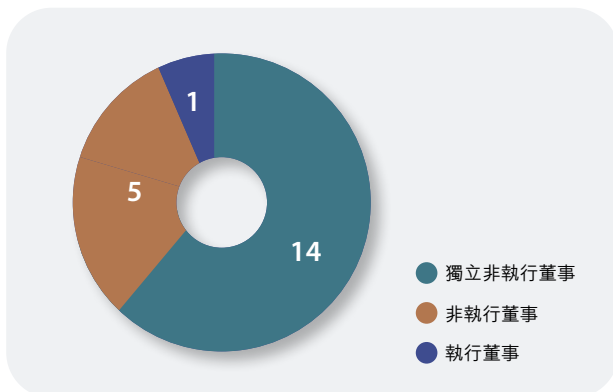
C – 各董事局委員會主席

Ω – 包括：(i) 透過出席由公司或外界機構安排與公司業務或董事職責有關的專家簡報會/研討會/會議的持續專業發展，以及閱讀條例/公司管治或與行業相關的更新；及(ii) 出席為新委任的董事而設的先導計劃及熟悉計劃

附註：

1. 自2019年3月7日起，歐陽伯權先生獲委任為公司非執行董事。根據章程細則第117(a)條，財政司司長法團委任歐陽先生為公司主席，任期自2019年7月1日起至2021年12月31日止(包括首尾兩日)。歐陽先生亦同時間自2019年7月1日起成為企業責任委員會主席、提名委員會成員及薪酬委員會成員。
2. 劉怡翔先生的替任董事代表他出席了一次定期會議、三次薪酬委員會會議及2019周年成員大會。劉先生及其替任董事均未有出席討論有關沙中綫項目、高鐵香港段項目或一項物業發展建議而舉行的董事會會議(或相關部分的董事會會議)，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
3. 陳帆先生的替任董事代表他出席了兩次定期會議、四次特別會議、一次私人會議及一次薪酬委員會會議。陳先生及其替任董事均未有出席討論有關沙中綫項目、高鐵香港段項目或一項物業發展建議而舉行的董事會會議(或相關部分的董事會會議)，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
4. 林世雄先生的替任董事代表他出席了兩次定期會議、三次特別會議及兩次風險委員會會議。林先生及其替任董事均未有出席討論有關沙中綫項目、高鐵香港段項目或一項物業發展建議而舉行的董事會會議(或相關部分的董事會會議)，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
5. 陳美寶女士的替任董事代表她出席了兩次定期會議。陳女士及其替任董事均未有出席討論有關沙中綫項目、高鐵香港段項目或一項物業發展建議而舉行的董事會會議(或相關部分的董事會會議)，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
6. 陳家樂先生獲推選為董事局成員並成為公司獨立非執行董事，自2019周年成員大會完結後生效，他亦獲董事局委任為公司提名委員會成員及企業責任委員會成員，於同時間生效。就建議陳先生委任為董事一職，彼以嘉賓身份出席了2019周年成員大會。
7. 陳黃穗博士獲董事局委任為提名委員會主席，於2019周年成員大會完結後生效。
8. 鄭恩基先生獲推選為董事局成員並成為公司獨立非執行董事，自2019周年成員大會完結後生效，他亦獲董事局委任為公司薪酬委員會成員及工程委員會成員，於同時間生效。就建議鄭先生委任為董事一職，彼以嘉賓身份出席了2019周年成員大會。
9. 李慧敏女士有一次審核委員會會議以電話會議方式參與。
10. 吳永嘉先生獲推選為董事局成員並成為公司獨立非執行董事，自2019周年成員大會完結後生效，他亦獲董事局委任為公司工程委員會成員及企業責任委員會成員，於同時間生效。就建議吳先生委任為董事一職，彼以嘉賓身份出席了2019周年成員大會。
11. 周元先生有三次特別會議、一次審核委員會會議及於審核委員會及風險委員會的聯合會議以電話會議方式參與。
12. 金澤培博士獲委任為公司行政總裁、董事局成員以及企業責任委員會成員，全部自2019年4月1日起生效。
13. 劉天成先生自2020年1月1日起獲委任為公司常務總監 — 車務及中國內地業務，且不再擔任公司車務總監。誠如公司於2019年12月12日宣布，自2020年1月1日起，車務總監一職由李家潤博士接任。
14. 包立聲先生自2019年3月18日起獲委任為公司工程總監，並成為公司執行總監會成員。
15. 誠如公司於2019年8月20日宣布，自2020年1月16日起，蘇家碧女士辭任公司的公司事務總監，並不再擔任執行總監會成員及企業責任委員會成員。公司其後於2020年1月23日宣布，蔡少綿女士獲委任為公司的公司事務總監、執行總監會成員及企業責任委員會成員，全部自2020年3月2日起生效。
16. 馬時亨教授於2019年6月30日屆滿後退任主席一職，並同時間退任公司董事局成員、企業責任委員會主席、提名委員會成員以及薪酬委員會成員。
17. 鄭海泉先生於2019周年成員大會完結後，退任公司獨立非執行董事、薪酬委員會成員及企業責任委員會成員。
18. 劉炳章先生於2019周年成員大會完結後，退任公司獨立非執行董事、工程委員會成員及企業責任委員會成員。
19. 石禮謙先生於2019周年成員大會完結後，退任公司獨立非執行董事、提名委員會主席及工程委員會成員。
20. 梁國權先生於2019年4月1日退任行政總裁，亦同時間不再擔任公司董事局成員、執行總監會成員及企業責任委員會成員。

## 董事局組合



董事局及執行總監會成員的名單、角色和職能均分別登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。每名董事局及執行總監會成員的個人履歷載於本年報第130頁至第142頁。

董事局現有20位成員，由14位獨立非執行董事、五位非執行董事及一位執行董事組成。如上圖所示，現時獨立非執行董事人數佔超過公司董事局人數的三分之二。該比例遠高於《上市規則》要求獨立非執行董事人數佔董事局人數至少三分之一的規定。

於2019年12月31日，政府透過財政司司長法團持有公司已發行股份約75.26%，為公司的主要股東。香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條行使其權利，委任了三位人士為公司的增補董事(「增補董事」)。名單如下：

- 運輸及房屋局局長(現由陳帆先生擔任)；
- 發展局常任秘書長(工務)(現由林世雄先生擔任)；及
- 運輸署署長(現由陳美寶女士擔任)。

增補董事全部均為非執行董事及在任何情況下(根據章程細則下須輪值退任的要求除外)應被視為與其他董事無異，因此受董事的普通法責任規限，包括以公司的最佳利益為行事依歸。

另外一位非執行董事劉怡翔先生，為財經事務及庫務局局長。

董事局成員來自不同商業及專業背景，均積極向董事局提供其寶貴經驗，以提升公司及其股東的最佳利益。再者，獨立非執行董事均致力確保董事局維護公司全體股東的利益，並客觀冷靜地考慮有關問題。

### 主席及行政總裁

主席及行政總裁的職位各不相同且相互獨立。

非執行主席負責：

- 主持及管理董事局的運作；
- 監察行政總裁及執行總監會其他成員的表現；
- 確保董事局適時獲得與公司業務有關的充足訊息；
- 領導董事局及提倡公開的文化；
- 確保所有董事局成員適時就所有事宜交換意見；
- 鼓勵董事局成員對董事局會議上的討論作出全面而有效的貢獻；及
- 制定良好公司管治常規及程序。

行政總裁：

- 作為執行總監會領導人；
- 兼為執行委員會主席；
- 向董事局負責公司業務的管理；及
- 肩負董事局及執行總監會之間橋樑的作用。

## 董事局委員會

董事局委員會成員名單及每名董事局成員於2019年的出席記錄載於本年報第96頁至第97頁。

### 審核委員會

審核委員會的詳情包括其職責和年度內的工作載於本年報「審核委員會報告書」(第115頁至第117頁)。

### 風險委員會

風險委員會的詳情包括其職責和年度內的工作載於本年報「風險委員會報告書」(第122頁至第123頁)。

### 工程委員會

工程委員會的詳情包括其職責和年度內的工作載於本年報「工程委員會報告書」(第124頁)。

### 薪酬委員會

薪酬委員會的詳情包括其職責和年度內的工作載於本年報「薪酬委員會報告書」(第125頁至第129頁)。

### 提名委員會

主要職責:

- 至少每年對董事局的架構、人數及組成(包括觀點、技能、多元化、知識及經驗方面)進行檢討,向董事局作出任何改動建議,以配合公司的企業策略;
- 物色具備合適資格可擔任董事局成員的人士,並挑選提名有關人士出任董事或就此向董事局提出建議;
- 評核獨立非執行董事的獨立性,及在被建議提名為董事的候選人將會出任其第七間(或以上)上市公司的董事職位時,評估該候選人是否能夠投入足夠時間處理董事局事務;

- 就董事局成員的委任或重選以及董事局成員繼任計劃向董事局提出建議;及
- 向董事局提名及推薦人選,以填補行政總裁、財務總監及營運總監(倘營運總監的職位存在)的職位。

於年內,委員會就下列事宜進行檢討及向董事局作出相關建議:

- 提名(i)由董事局於2019年內委任;及(ii)由股東於2019周年成員大會上推選的董事局新成員;
- 董事局的架構、人數及組成以及董事局應有的技巧、經驗及觀點與角度的列表;
- 年度評估公司每名獨立非執行董事的獨立性;及
- 重選於2019周年成員大會上退任的董事局成員。

提名委員會已作出其年度檢討,包括(i)董事局現時的架構、人數及組成,並認為現有組合就公司的策略而言是合適的;及(ii)董事局的技能清單,並議決向董事局建議增加一項新的技能。提名委員會亦評估了並認為董事局現時擁有均衡的技巧、經驗及多元化的觀點與角度,與公司的董事局多元化政策(「多元化政策」)一致,及能有效率及有效益地持續支持執行公司業務策略。

### 企業責任委員會

主要職責:

- 監察與公司持份者交流及對外溝通的策略;
- 向董事局建議批准企業責任政策;
- 檢視和監察推行公司企業責任的政策及相關舉措;



## 公司管治報告書

- 識別由外在的企業責任管理趨勢帶來的挑戰；
- 審閱公司可持續發展年報並向董事局提出批核建議；
- 檢討公司在環境和社會項目上的表現；及
- 在有需要時就委員會負責的事宜的更新向董事局匯報。

另請參閱本年報「企業責任」一節(第84頁至第89頁)。

本年度內執行的工作：

- 檢視青年、長者以及其他地區層面不同的社區活動及投資計劃的進展；
- 審閱2018年可持續發展報告並向董事局提出批核建議；
- 審閱新的可持續發展報告出版時間表；
- 研究公司在本地及國際不同的可持續發展指數的表現；及
- 核准可持續採購路線圖。

### 公司秘書

馬琳女士為法律及歐洲業務總監及執行總監會成員，向行政總裁匯報。她的公司秘書角色包括：

- 向董事局成員提供意見及服務；
- 確保正確的董事局會議程序得以遵守；
- 就所有公司管治事宜向董事局提出意見；
- 安排董事局成員、其替任董事及執行總監會成員在上任時，接受一項全面、正式兼特為其而設的先導計劃，內容關於公司主要業務的營運及實務，以及在一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》下董事的一般及特定職責；
- 建議董事局成員、其替任董事及執行總監會成員參加相關研討會及課程；及

- 安排在董事局會議上提供相關的新頒布或修訂的法規或其他規例的培訓。

2019年內，馬琳女士接受了共超過15小時更新其技能及知識的專業培訓。

### 董事局成員的委任、重選及罷免

任何人士可於任何時間經以下其中一項方式獲委任為董事局成員：

- 股東於成員大會按「公司的董事局成員委任程序」委任，該程序已登載於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))；或
- 董事局按公司提名委員會推薦；或
- 香港特區行政長官就關於增補董事的委任。

經董事局於年內委任的董事局成員必須於獲委任後的首屆周年成員大會上退任及可於該周年成員大會上被推選連任。

除了增補董事外，所有其他董事局成員須輪值退任。在每次公司周年成員大會上輪值退任的董事局成員，須為在該次周年成員大會三年前所舉行的周年成員大會上獲推選或重選的董事局成員。

增補董事只可由香港特區行政長官撤任，並不受任何輪值退任規定的管限。

除增補董事外，公司與每名非執行董事及獨立非執行董事均訂有服務合約，訂明他/她繼續獲委任為非執行董事或獨立非執行董事及相關董事局委員會的主席或成員的條款，為期不超過三年。

### 提名政策

提名政策(「提名政策」)依據公司已採納的程序和常規編寫而成，於2019年1月獲董事局批准，並已登載於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))。

提名政策列出提名董事局成員的流程及程序，適用於委任董事局新成員及重新委任董事局成員的情況(由香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條作出的委任及由公司股東依據章程細則作出的提名則除外)。

董事局已授權提名委員會可經不同方式及渠道(包括董事局成員的建議、聘用外部招聘公司，以及任何其認為適當的其他方式或渠道)物色及評估董事局成員的人選。

### 提名程序

對於由董事局或由股東於成員大會上作出的委任，提名委員會將會要求該人選提供他/她的履歷及提名委員會認為需要的其他資料。提名委員會會就有關人選的資料作出評估，並會採取合理的步驟以核實該人選的資料，並在有需要時尋求澄清。提名委員會可酌情決定邀請有關人選與委員會成員會面，以助委員會就提名的建議作出考量或推薦意見。其後，提名委員會會向董事局提交有關提名的建議以供考量及批准或向股東作出推薦批准。

對於周年成員大會上參與重新委任為董事局成員的人選，提名委員會將會評估各同意參與重新委任的董事局成員之個人履歷，並因應公司當時的策略及董事局的架構、人數及組成，考量該董事局成員是否合適被重新委任。提名委員會會將其推薦意見提交董事局考慮。而董事局將酌情向股東作出推薦意見。

### 甄選原則

在評估擬建議的人選(包括合資格獲重新委任的董事局成員)時，提名委員會將會考慮下列各因素(下文所列並非全部因素)：

(i) 公司的策略；

- (ii) 董事局及各董事局委員會當時的架構、人數、組成及需要，以及董事局成員繼任計劃(如合適)；
- (iii) 所需的技能，應與現任董事局成員互相補足；
- (iv) 經董事局不時修訂的公司多元化政策；
- (v) 從第三方取得的參考資料或背景審查；
- (vi) 任何其他可作為評估擬建議的人選適合性的參考因素，包括但不限於該人選的信譽、成就，以及可投入的時間及關注；
- (vii) 如擬建議人選將會出任第七間(或以上)的上市公司董事，該人選是否能夠投放足夠時間處理董事局的事務；及
- (viii) 擬建議獲委任為獨立非執行董事人選的獨立性，特別是《上市規則》所述的獨立性要求作為參考。

提名委員會已獲賦予酌情權對其認為恰當的其他甄選因素作出考慮。

### 董事局多元化

公司已登載其多元化政策於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))。多元化政策訂下清晰目標，使公司竭力確保其董事局成員在技巧、經驗及觀點與角度多元化方面保持適當的平衡，以支持執行其業務策略及令董事局有效地運作。公司關注維持董事局由大多數獨立非執行董事組成，當中包括適當比率的董事局女成員。公司雖致力遵守其關注承諾，但所有委任最終以人選的優點及長處為選擇準則。

董事局對多元化政策作出定期檢討以確保其持久成效。於年內，董事局批准多元化政策的一項更新，以納入公司明確承諾維持女性董事局成員在一個適當水平。

性別



職銜



年齡



出任董事局成員年資(年)



出任外界董事(上市公司數目)



提名委員會及董事局於年內就以下新委任，已將多元化政策及董事局成員的技巧/經驗/觀點與角度的列表考慮在內：

- (i) 歐陽伯權先生作為新非執行董事；
- (ii) 金澤培博士作為新執行董事；及
- (iii) 陳家樂先生、鄭恩基先生及吳永嘉先生作為新獨立非執行董事。

提名委員會及董事局認為上述各位各自在保險業、法律、城市規劃、物業發展、工程及複雜建設項目方面擁有豐富經驗，以及他們於公營界別和政界所獲得的經驗，皆對董事局有所裨益，並能進一步豐富董事局的技能、經驗和觀點與角度多元化，從而加強董事局的多元化及效能。

法規方面的確認

截至2019年12月31日止年度，公司已收到各獨立非執行董事有關其獨立性及根據已於2019年1月1日生效的《上市規則》要求，其直系家屬的利益(定義載於《上市規則》)的年度確認書。

作為其職權範圍一部分的工作，提名委員會審閱了該等確認書及評估了獨立非執行董事們的獨立性，並繼續認定其各自的獨立性。

各董事局成員均確保他/她能付出足夠時間及專注處理公司事務，並透過提出獨立、具建設性及清晰的意見為公司的策略及政策發展作出貢獻。

有關董事局成員須向公司披露其於公眾公司或組織擔任職位的數目和性質、其他重大承擔，以及有關的公眾公司或組織的名稱和其擔任有關職務所需投入的時間（「職務承擔」），所有董事局成員均已適時向公司披露他們的職務承擔。

公司在每次定期會議前會提醒每名董事局成員更新其「其他董事職務、主要委任及權益聲明」（「聲明」）。每位替任董事的聲明亦會按季度發送給他/她更新。另外，每位董事局成員及每位替任董事須每年兩次向公司確認他/她的其他董事職務、主要委任及權益。

除本年報另有披露外，董事局及執行總監會成員之間概無任何關係（包括財務、業務、家屬或其他重大或相關的關係）。此外，於2019年12月31日，董事局成員均沒有擔任七家（或以上）上市公司（包括公司）的董事職位或互相擔任對方公司董事職務或透過參與其他公司或組織而與其他董事有重大聯繫。

## 上市發行人董事進行證券交易的標準守則

公司已採納《上市規則》附錄10所載之標準守則（「《標準守則》」）。在作出特定查詢後，公司確認所有董事局成員及其替任董事（如適用）以及所有執行總監會成員在年內一直遵守《標準守則》。

因在公司所擔任的職位而可能擁有公司的內幕消息（此詞彙與香港法律第571章《證券及期貨條例》（「《證券條例》」）內的詞彙具相同涵義）的高級經理、其他指定經理及員工（統稱「《標準守則》經理」），亦已被要求遵守《標準守則》的規定。

為加強監察及成效，公司於年內推出一個新的《標準守則》經理管理系統，讓《標準守則》經理透過該電子平台可以一站式接觸到有助遵守《標準守則》的主要流程。《標準守則》經理亦需要完成定期培訓。

## 董事保險

按章程細則所允許，公司一直有投保董事與高級人員責任保險，對此公司董事局成員及高級人員均無須承擔此保單所列明之免賠額。為確保提供足夠保額，公司根據保險市場的最近趨勢及其他有關因素作年度檢討。該檢討與其他同類型公司的投保金額作比較及考慮是否需要為執行總監會成員或董事局成員購買獨立保險。2019年度的檢討結果是現有的保額已經足夠，除此保額外，公司亦已向董事局成員提供彌償保證，加上廣泛的保險條文及財務穩健的保險公司，因此，不需要購買額外保險。

## 檢討公司管治職能

董事局根據公司管治職能的職權範圍，對公司管治職能進行年度檢討，而最近一次的檢討於2020年3月進行。以下為截至2019年12月31日止年度及截至本報告日期進行的工作概要：

- 發展和檢討公司的公司管治政策及常規，包括公司管治體系，多元化政策和提名政策；
- 檢討及監察為董事局成員及高級管理人員安排的培訓及持續的專業發展；
- 檢討及監察公司對遵守法律及監管規定方面的政策及常規；



## 公司管治報告書

- 建立、審閱及監察《工作操守指引》及董事手冊；及
- 檢討公司遵守守則的情況。

董事局在考慮了公司現時的企業策略後，認為公司的公司管治職能總體上是足夠及適合的。以上職能將按法律及監管環境的改變以及公司業務上的變更而作出檢討。

公司管治職能的職權範圍已登載於公司網站 ([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)) 及聯交所網站。

### 董事局會議程序

董事局定期舉行會議，而所有董事局成員均獲完整及適時的相關資料，並在有必要時可按照已核准的程序，獲取獨立專業人士的意見，費用由公司支付。

董事局的定期會議的起草議程由公司秘書(即法律及歐洲業務總監)編製，並經公司主席核准。倘若董事局成員希望將某事項列入會議議程中，須在有關董事局會議最少一星期前通知主席或公司秘書。議程連同董事局文件一般於董事局會議擬定日期不少於三日前送出。

董事局在下年度的會議日期一般由公司秘書於每年第三季訂定，並經主席同意，然後與董事局其他成員聯繫。

在董事局定期會議上，執行總監會成員與高級經理一同向董事局匯報其各自業務範疇的事宜。

每月向董事局提交的行政總裁報告，內容涵蓋公司整體策略、相關月份的主要議題及重要事宜，並提供包括集團於

不同業務的安全表現、財務活動、或有負債、人力資源發展及新鐵路項目的主要資料，以及未來三至六個月內重要議題或事項的前瞻。為使行政總裁報告內的資料更易掌握，於年內其編排有所修改，上述資料的撮要會收納於《行政總裁概覽》中，而詳細資料及附加數據則分別列載於附錄及附件中。此報告連同董事局會議中的討論，可確保董事局成員對公司業務及其他主要資料有一定的了解，並可提供最新資料幫助他們作出符合公司利益的決策。

所有董事局成員均可獲得公司秘書的意見及服務，而公司秘書負責確保正確的董事局會議程序獲得遵從，並就所有公司管治事宜向董事局提出意見。董事局成員亦可於其認為必要的情況下，與執行總監會成員直接接觸。

從2017年開始，公司的董事局會議和執行委員會會議已採用電子會議程式，隨後更擴展至董事局委員會會議。除了為公司在環保方面的努力盡一分力外，透過使用電子會議程式，董事局成員和執行委員會成員能夠以安全、高效和便捷的方式查看會議文件和遠距離以虛擬方式參加會議。

### 重大權益及投票事宜

所有董事局及執行總監會成員均須遵守其普通法責任，以公司的最佳利益為行事依歸，並特別考慮公司股東的整體利益。為此，他們須申報其於任何將由董事局在董事局會議上考慮的合約、交易、安排或其他建議下的權益的性質及程度(如有)。

除非章程細則特別批准，董事局成員不得就他/她在當中擁有權益及其知悉屬性質重大的任何合約、交易、安排或任何其他種類的建議進行投票。就此而言，董事局成員(包括他/她的任何聯繫人士)的關連人士之權益會被視為他/她的權益。純粹因擁有公司的股份、債券或其他證券的權益，概不計算在內。凡會議表決某決議案而某董事局成員不得對該決議案表決時，他/她不會被計算在該部分會議的法定人數內，但他/她會被計算在該會議所有其他部分的法定人數內。此舉有助減少公司業務與個別董事局成員的其他權益或任命之間可能出現的潛在衝突。

倘公司與政府的利益出現衝突時，每一位政府委任的董事及任何於政府擔任高級職位的董事將不被計入董事局考慮有關合約、交易、安排或其他建議的會議部分的法定人數內，亦不得就有關決議案投票。

公司與政府(及/或其相關實體)已訂立若干合約安排，部分合約為持續性質。由於政府為公司的主要股東，根據《上市規則》，該等合約安排屬關連交易(部分為持續關連交易)。載於本年報的「關連交易」及「持續關連交易」(第154頁至第174頁)解釋如何根據《上市規則》處理該等交易。

須於董事局會議表決的事宜，均由可對該決議案作出表決的董事局成員以過半票數決定，惟慣常情況是董事局根據共識作出決定。

## 董事局會議

董事局在2019年舉行了18次會議(包括七次定期會議、八次特別會議及三次私人會議)，遠超於守則要求發行人每年舉行至少四次董事局會議的規定。

## 定期會議

在每次定期會議中，董事局檢討、討論及適當時批核公司不同業務及財務及營運表現的事項。

此外，其他在2019年的董事局會議中討論了主要事項包括：

- 公司管治事宜，包括：
  - 檢討董事局架構及組成及其公司管治職能；年度評估包括(i)獨立非執行董事的獨立性；及(ii)公司風險管理與內部監控系統的成效；
  - 2019年董事局新成員的委任；
  - 批准提名政策；董事局委員會成員的變更；審核委員會及提名委員會職權範圍的修訂；
  - 向股東建議於2019周年成員大會上批准重續以股代息計劃；推選董事局新成員和推選/重選退任的董事局成員；
  - 收取及考量管理層有關安全、風險管理及可持續發展等關鍵事項的報告；及
  - 收取股東分析及投資者意見；

## 公司管治報告書

- 工程項目：
  - 收取沙中綫項目及相關事項的更新；
- 車務：
  - 檢討2018年列車服務的表現；
  - 收取2019年內發生重大事故的更新；
  - 批出有關維修服務及更換提升資產項目的合約；及
  - 收取數碼項目進展及發展路綫圖(包括乘客體驗及鐵路資產管理)的更新；
- 中國內地及國際業務：
  - 收取公司在澳門、中國內地及國際的業務以及業務發展機會的更新，以及批准潛在的業務投資和合作機會；及
  - 批准海外的項目及投資；
- 地產：
  - 批出有關投資物業工作的合約；
  - 批出香港物業發展的招標合約；及
  - 收取香港物業發展項目的更新；
- 人力資源：
  - 批准2019年度薪酬檢討；
- 商務及市場：
  - 檢討按票價調整機制下修訂公司票價的原則及根據票價調整機制，批准受管制的2019年票價；及
  - 審閱屯馬綫新車站的建議票價；

- 財務：
  - 批准2018年報及帳目及2019中期報告及帳目；
  - 批准更新50億美元債務發行計劃；及
  - 批准2020年預算及長期預測。

董事局會議記錄由公司秘書或其授權人預備，記錄董事局所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括董事局成員提出的任何關注事宜或表達的不同意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予所有董事局成員以便提出意見。按核准的程序，董事局在下一個會議上正式採納會議記錄草稿。如董事局成員對會議記錄草稿有任何意見，可在下一個會議上討論，達成的有關協定將於有關會議的正式會議記錄中反映。董事局會議記錄由公司秘書備存於公司註冊辦事處，以供所有董事局成員查閱。

### 特別會議

於2019年共舉行了八次特別會議，當中討論了有關沙中綫項目的事宜、年內於香港發生有關車務的重大事故、有關香港物業發展項目的投標事宜及公眾活動對公司的影響。

### 私人會議

主席於2019年舉行了三次私人會議，討論和考慮了一系列事情，包括為僱員提供法律支援的內部政策、管理架構及管治事宜、行政總裁和一名高級行政人員的委任。此外，主席在沒有其他董事局成員列席的情況下與獨立非執行董事會面，討論董事局職能、獨立非執行董事所需的參與及其是否投放足夠時間於公司的事務上、公司的一般策略及架構事宜。

各董事局成員(及各執行總監會成員)在年內的出席記錄列載於本年報第96頁至第97頁。

## 先導計劃及其他培訓

### 先導計劃

每位新董事局成員(包括政府委任董事)、替任董事及執行總監會成員於獲委任時，均獲提供一項全面、正式兼特為其而設的先導計劃，內容包括：

- 董事在策略、規劃和管理方面的角色，以及公司管治的要素及其趨勢；及
- 在一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》下董事的一般及特定職責。

除此之外，公司亦為新成員提供了一項熟悉計劃，以幫助他們了解公司業務及營運的主要範疇。

所有董事局成員、替任董事及執行總監會成員於獲委任時均獲發一套董事手冊，當中列載董事職責及董事局於公司管治職能上及各董事局委員會之職權範圍。董事手冊亦會不時作出更新以反映最新發展。董事手冊最近期之更新已於2020年1月7日獲董事局批准。更新後的董事手冊經重新整理後更易掌握。內容方面，加強了對董事的角色和責任及其在法例及規管範疇的主要責任的聚焦。新增部分方面包括了公司管治框架、反賄賂、董事投放時間的承諾及其利益申報、公司對平等機會的承諾以及公司的舉報政策。

## 培訓和持續專業發展

### 董事局及執行總監會成員

為協助董事局及執行總監會成員之持續專業發展，公司秘書會向他們建議參加相關研討會及課程，費用由公司承擔。

### 培訓

有關公司管治事宜之資料及聯交所提供的董事網上培訓會不時提供予董事局成員、替任董事及執行總監會成員，使他們緊貼這方面的最新發展。

每位董事局及執行總監會成員均已向公司提供其於年度內接受培訓的記錄，並載於本年報第96頁至第97頁。

### 高級行政人員

公司高級行政人員均獲安排參與一個全面和按其特定需要而設的培訓計劃。這計劃包括一系列的工作坊、研討會、網上學習、企業參訪等，而這些培訓活動將會持續舉行。

為了支持高級行政人員在商業觸覺、領導能力和管理技巧的提升，這計劃持續安排著名大學商業學院教授分享引領轉變、數碼化轉型與創新以及當前商業、領導和管理學最新的研究和見解。此外，公司於2019年亦為部分主要高級行政人員舉辦了一個全球領導培訓課程，以提升他們在以客為中心、策略性思維和領導方面的能力。



## 問責性

董事局成員負責集團的綜合帳項。綜合帳項是按持續經營準則編製，並真實及公平反映集團於2019年12月31日的綜合財務狀況及集團於年內的綜合財務表現和綜合現金流量。於編製截至2019年12月31日止年度的綜合帳項時，董事局成員選擇適當的會計政策，並連貫應用於以往財政期間(截至2019年12月31日止年度的綜合帳項附註披露的新及經修訂會計政策除外)。各項判斷及估計均已作出審慎合理的評估。公司外聘核數師的匯報職責載於本年報第178頁至第181頁。

為此，呈交董事局的綜合帳項均已由執行總監會成員審閱。於編製年報、中期報告及綜合帳項時，財務處負責與外聘核數師及審核委員會跟進查核事宜。此外，集團所採納的新及經修訂會計政策及規定，以及任何會計政策的變動，均在採納前經審核委員會討論及批准。

## 風險管理與內部監控系統

董事局須對公司及其附屬公司的內部監控系統及風險管理系統(「企業風險管理系統」)負責，並制定合適的政策及檢討該等系統的有效性。由董事局、管理層及有關人士所推行的內部監控系統與企業風險管理系統，旨在管理(而非消除)未能達致以下範疇的目標的風險，而且只能就不會有重大的失實陳述或損失作出合理而非絕對的保證：

- 營運的效益及效率
- 財務匯報的可靠性
- 遵守適用的法律及規例
- 風險管理的成效

## 系統概覽

執行委員會負責：

- 實施董事局的風險管理及內部監控政策；
- 辨識及評估公司所面對的風險以供董事局考慮；
- 設計、推行及監察一套適當的內部監控系統與企業風險管理系統；及
- 向董事局保證已履行其相關職責，及確認該等系統為有效及適當。

此外，所有僱員在其責任範疇內均負有內部監控與風險管理的責任。

## 業務/職能管理委員會

公司成立了多個委員會，協助執行委員會處理公司各項核心業務和職能的管理及控制。主要的委員會包括：

- 車務執行管理委員會
- 物業執行管理委員會
- 項目控制小組
- 投資委員會
- 歐洲業務管理委員會
- 澳洲及國際顧問業務管理委員會
- 中國內地業務管理委員會
- 澳門業務管理委員會
- 資訊科技執行管理委員會
- 公司安全管理委員會

- 企業風險委員會
- 招標執行委員會/招標委員會
- 企業責任策導委員會
- 成本監控委員會(項目)
- 成本控制執行管理委員會(項目)
- 公司網路安全委員會
- 企業保安全管理委員會
- 鐵路發展督導小組
- 技術管理督導小組
- 商務租賃委員會

## 內部審核

內部審核部提供獨立、客觀的核證和顧問服務，旨在增值及改善公司的業務營運。該部門主要職責包括：

- 分析及獨立評估公司的風險管理及內部監控系統是否足夠及有效；
- 就改善現行的管理控制及資源運用方面提供建議；及
- 應公司管理層或審核委員會的要求作特別審視、調查及就公司企業管治及監控提供諮詢服務。

內部審核部主管直接向行政總裁及審核委員會匯報。內部審核部可全面查閱資料，以檢討公司風險管理、監控及管治程序各方面之情況。該部門定期對公司及其附屬公司之財務、營運及合規之監控程式以及風險管理職能進行審核。相關管理層需負責在合理期限內糾正從內部審核中發現的監控不足之處。內部審核部每年會以風險評估為基礎，制定年度內部審核計劃以涵蓋高風險業務活動，供審核委員會審批。內部審核部主管須每半年一次向審核委員會匯報公司的內部監控系統是否足夠及有效。

## 企業風險管理系統

公司的「企業風險管理系統」是公司管治體系中不可或缺的重要一環，有助保持業務佳績，並為各持份者創優增值。於公司全面執行的系統化風險辨識及管理程序，旨在協助執行委員會及各業務單位經理管理公司面對的主要風險，並支援董事局履行其公司管治職能。

有關「企業風險管理系統」的詳情，辨識、評估及管理重大風險的程序，及檢討企業風險管理系統成效的程序，載於本年報「風險管理」一節(第118頁至第121頁)。

## 董事局的監督工作

董事局於風險委員會及審核委員會協助下持續監督公司的企業風險管理系統及內部監控系統，並最少每年對其效益作出檢討。風險委員會及審核委員會的職責及於2019年內執行的工作分別載於本年報「風險委員會報告書」(第122頁至第123頁)及「審核委員會報告書」(第115頁至第117頁)。

## 監控活動和程序

### 遵從法規及規例

就各業務單位之營運效益及效率、鐵路營運及建造之安全，公司已制定公司一般指示、處別/部門程序及手冊、設立委員會、工作小組以及各有關品質保證單位，以監察及執行內部監控及評估其效益。

公司亦制定公司一般指示及各有關部門程序及手冊，以防止或偵測未授權的開支/付款，保障公司資產，確保會計帳目的準確及完整性及能按時編製可靠的財務資料。

所有部門主管，包括負責海外附屬公司/項目的總經理/項目經理，均需確保其職能及部門遵從適用的法規及規例。在所需的法律支援下，他們須：

## 公司管治報告書

- 辨識任何新頒布或更新的法規；
- 評估其對公司營運的影響；
- 至少每年檢討一次其對相關法規及規例的遵從；及
- 報告潛在和實際的不合規情況，而嚴重情況須上報有關的處別總監和執行委員會。

有關遵守法規及規例的事宜，包括潛在和實際的不合規情況、有關的糾正措施及為避免事件重演而採取的行動之狀況，須每年向執行委員會及審核委員會報告。

處別總監、部門主管(包括負責海外附屬公司/項目的總經理/項目經理)需要對其負責的內部監控與風險管理系統作每年評估及效益的確認。

### 舉報政策

公司亦就對公司財政、法律或聲譽上構成或可能構成重大不利影響的欺詐或不道德行為或違反法律或公司政策的事宜制定了有關舉報政策。此政策適用於所有僱員、與公司進行交易的人士及一般公眾。執行委員會和審核委員會每半年收到一份關於經舉報小組處理的舉報個案、人力資源管理部處理的員工投訴、及其他內部調查的總結報告。

### 內幕消息政策

公司已建立了一個涵蓋各有關處別及部門的系統，內容包括已制定的政策、流程及程序，以符合處理及發布內幕消息的責任，其中包含下述各項：

- 公司一般指示列明：
  - (i) 識別、評估及向上匯報至執行委員會及董事局有關潛在內幕消息之內部流程；

- (ii) 《標準守則》經理的責任，包括對內幕消息保密，向上級通報潛在內幕消息及向相關下屬員工傳達訊息及其責任；及

- (iii) 發布內幕消息的流程；

- 不時為董事局及執行總監會成員、行政經理、部門主管及《標準守則》經理(因其在公司所擔任的職位而可能擁有公司內幕消息)提供培訓。另外，執行總監會成員、行政經理、部門主管及《標準守則》經理亦需要定期完成一項經電腦進行有關內幕消息的培訓課程；及
- 公司會按《證券條例》的最新發展/要求適時安排持續培訓。

再加上合規機制以保證公司及其高級人員遵守其披露內幕消息時的責任，董事局認為公司現行的系統及措施是有效及合適。

### 風險管理系統成效的評估

公司已超越了守則內最佳常規，除公司及其附屬公司完成了檢討企業風險管理系統的成效外，公司於中國內地及海外營運的聯營公司也完成了相關對企業風險管理系統成效的檢討。風險委員會經董事局授權審議了公司截至2019年12月31日止年度企業風險管理系統，並認為系統總體上是有效及適當的。

作為一家學習型機構，公司透過內部和外部的檢討及研究，並從事故中學習，不斷尋求進步。

2019年內，公司面對多項營運挑戰，包括3月荃灣綫在信號測試期間發生的列車碰撞事故，以及9月東鐵綫紅磡站附近發生的列車偏離路軌事件。公司就上述各事故俱已作

出深入調查從中學習，不斷尋求進步，並加強風險控制措施。

系統成效檢討程序的詳情，已載於本年報「風險管理」一節內(第121頁)。

## 內部監控系統的效益評估

就截至2019年12月31日止年度，審核委員會就董事局賦予之權責，對公司及其附屬公司的內部監控系統的效益作出評估，其程序包括：

- 檢討由內部審核報告及外聘核數師報告所提出的重大問題；
- 與內部審核師和外聘核數師單獨會晤；
- 審閱執行總監會成員、海外附屬公司的管理層及部門主管按其職責範圍進行的年度內部監控評估及認證；
- 審閱執行委員會及內部審核部提交/準備的文件，包括定期財務報告及帳目、年度財務匯報及帳目事項預覽、年度內部審核計劃、內部審核部半年報告、有關舉報的報告、公司風險管理與內部監控系統報告、內部審核部的效益評估報告和未決訴訟及合規事項報告；及
- 在本年度內部審核對公司及其附屬公司的內部監控系統的效益作出評估的結果。

審核委員會總結內部監控系統總體上是有效的。

## 公司會計、財務匯報及內部審核職能的資源評估

財務處及內部審核部就截至2019年12月31日止年度已檢討並認為公司的會計、財務匯報及內部審核職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及有關預算均足夠合適。

公司承諾聘用、培訓及發展一支合資格而能幹的會計師隊伍，以監管集團的財務匯報及其他會計相關事宜。公司已制定一套程序，以便掌握及更新適用於匯報及會計職能的法律、規則及規例。專責人員將確保相關的標準及條例得到遵守，其中包括《香港財務報告準則》、《上市規則》及《公司條例》。於編製年度預算時，嚴格檢討履行會計及財務匯報職能所需的資源及預算。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制定一套員工招聘程序及發展計劃。專責人員每年向財務總監確認已遵從此項程序，而財務總監會進行正規的年度檢討和向審核委員會匯報有關結果。基於以上各項，審核委員會認為在公司會計及財務匯報職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及其培訓計劃及預算均屬足夠。

與此同時，公司亦承諾聘用、培訓及發展一支合資格而能幹的內部審核隊伍，提供獨立、客觀之核證及顧問服務，旨在增值及改善公司的業務營運。公司已制定一套程序，以便掌握及更新適用於內部審核的規則與最佳常規。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制定一套合適的員工招聘程序及發展計劃。內部審核主管就內部審核職能方面的員工資源、資歷及經驗是否足夠會進行正式的年度檢討和向審核委員會匯報有關結果。基於以上各項，審核委員會認為在公司內部審核職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及其培訓計劃及預算均屬足夠。

## 董事局之年度檢討

董事局透過風險委員會和審核委員會已對公司的風險管理及內部監控系統作持續監管。而就截至2019年12月31日



止的年度評估，董事局認為公司與其附屬公司及主要聯營公司的風險管理及內部監控系統總體上是有效及適當的。

就截至2019年12月31日止的年度，董事局亦已檢討並認為公司的會計、財務匯報及內部審核職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及有關預算均足夠合適。

### 危機管理

公司已設定機制，每當遇上危機便會啟動危機管理小組；這樣不但能維護公司作為全球鐵路營運業的先驅之一的聲譽，並有助確保公司能有組織及高效地應對危機，包括適時與政府部門和股東等主要持份者溝通。危機管理小組由相關執行總監會成員及行政經理組成，其運作由列載各成員職責及其他事宜的《危機管理計劃》所規範。該計劃透過定時檢討及根據世界級標準進行更新。危機管理小組的運作是由一套資訊系統來輔助記錄及追蹤最新的危機形勢、相關事項和策略行動，並發放與危機相關的信息。危機管理小組定時進行演習，以確認危機管理的組織和安排的有效性，並為成員提供實習機會。

為應對於2019年下半年在香港持續發生的公眾活動對公司業務的影響，公司啟動危機管理小組以監察情況，並協調公司回應及行動方向，以確保客戶、員工和承包商的安全時刻放在首位。而為應對2020年1月新型冠狀病毒疾病(COVID-19)的疫情，公司再啟動危機管理小組以處理其對公司運營的潛在影響。

### 附屬公司及聯營公司的管治

公司有多間附屬公司及聯營公司於香港、中國內地以及海外獨立經營業務。儘管這些附屬公司及聯營公司為獨立的法人實體，公司作為這些附屬公司及聯營公司的股東，實行了一項管理管治體系(「管治體系」)，以確保其行使適當程度的監控及監察。

公司優化了的管治體系促進了公司與附屬公司和聯營公司在相關職能的合作及提升了實施程序，致使附屬公司和聯營公司在開展新的業務營運或投資時採用合適的管治體系。

根據管治體系，公司透過(i)在主要範疇實施若干內部控制；及(ii)採納與其業務性質及當地情況符合的適用管理守則及政策，為個別附屬公司及聯營公司規劃了特別為其制定的管治框架，以便進行監控及監管。因此，附屬公司及聯營公司會採納適當的內部監控，公司在重要事情上亦會被諮詢及知會，並收到定期的匯報及保證。經營重要業務的附屬公司及聯營公司，每年均有匯報已遵守有關管治框架。

### 商業操守

堅守誠信和商業道德，以負責任的態度營商是公司持續成功之道。公司制定的《工作操守指引》清晰說明了公司對道德操守的要求，並規定員工必須把公平、公正和廉潔奉公視為最高原則，在公司所有業務地區以公開透明的方式營運。

公司定期檢討和更新《工作操守指引》，以確保其內容恰當並符合公司和法規的要求。公司自2018年5月初向所有員工發出經修訂的《工作操守指引》後，推出了培訓計劃，包括講座及必修電腦培訓課程以提高員工對工作操守指引的認識。於2019年11月，公司在《工作操守指引》必修電腦培訓課程系列中，增設了一個認識《個人資料(私隱)條例》的部分，新課程並設有簡短測驗。為了鼓勵員工舉報已發生或疑似違法或不當的行為，公司已根據其舉報政策訂立了適當的舉報程序，讓員工能在安全及完全保密的環境下舉報其真實懷疑的不當行為。

讓新入職員工能了解公司的價值觀和道德承諾，公司已將《工作操守指引》的內容簡介納入員工入職課程，新入職員工須於入職後三個月內完成有關的必修電腦培訓課程。而《工作操守指引》亦已上載至公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))。

此外，公司以《工作操守指引》作參考準則，為香港、中國內地及海外的附屬公司及聯營公司建立相約的道德文化。

## 外聘核數師

公司聘任畢馬威會計師事務所為外聘核數師。審核委員會按其職權範圍，預先批准由畢馬威會計師事務所按適用標準提供的所有核數服務，確保畢馬威會計師事務所的獨立性、客觀性及核數程序的有效性，並於核數工作開始前，與畢馬威會計師事務所討論其核數性質和範疇以及匯報責任。

審核委員會亦檢討及預先批准聘任畢馬威會計師事務所提供任何非核數服務，以遵守相關法律規定，並在保持客觀性與經濟利益之間取得平衡。

畢馬威會計師事務所提供的核數與非核數服務性質，及已付予畢馬威會計師事務所(包括與畢馬威會計師事務所處於同一控制權、所有權或管理權之下的任何機構，或一個合理並知悉所有有關資料的第三方，在合理情況下會斷定該機構屬於畢馬威會計師事務所的本土或國際業務一部分的任何機構)的費用載於本年報之綜合帳項附註10B(第206頁)。

為了保持作為公司外聘核數師的誠信和客觀性，畢馬威會計師事務所執行政策和程序以確保其提供的服務符合適用的專業操守及有關獨立性的政策和要求。此外，根據香港會計師公會/國際會計師聯合會道德守則，畢馬威會計師事務所亦要求其服務集團的核數合夥人不能為集團連續擔任這項工作逾七年。

## 與股東的溝通

### 周年成員大會

公司的周年成員大會乃與股東溝通的主要渠道之一，為股東提供機會與董事進行面對面的溝通，詢問董事有關公司表現和營運的事宜。一貫做法是公司主席、各董事局委員會主席、全體執行總監會成員及公司外聘核數師均有出席周年成員大會，並回答股東的提問。

2019周年成員大會於2019年5月22日舉行。除採用即時廣東話、英語及普通話傳譯外，公司還首次提供即時手語傳譯。為了方便未能出席周年成員大會之公司股東，公司已於當日傍晚把整個會議過程登載於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))。

2020周年成員大會已預定於2020年5月20日舉行。為了使公司股東與董事及管理層有更流暢及直接的溝通，公司計劃繼續採用上述的即時傳譯。公司會致力提供會議設施令所有合資格人士能夠參與周年成員大會。

### 2019周年成員大會上通過的決議案

主席建議了在2019周年成員大會上各個別主要事項均以獨立決議案方式提呈表決。於考慮決議案之前，主席亦已根據章程細則第71條，行使其作為2019周年成員大會主席的權利，要求就所有決議案以投票表決方式，並用電子投票方式進行。

於2019周年成員大會，共13項決議案(決議案第3號包含四項獨立決議案)獲得通過，每項決議案均於會上獲得超過98%票數支持。決議案全文載於日期為2019年4月12日的2019周年成員大會通函內(包括2019周年成員大會通告)，而周年成員大會投票表決結果已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

### 召開成員大會

公司董事可召開成員大會。

股東佔全體有權在成員大會上表決的股東的總表決權的最少5%可向公司董事提出要求召開成員大會。

提出要求的股東須在其要求述明有待在有關成員大會上處理的事務的一般性質；及可包含可在該成員大會上恰當地動議並擬在該成員大會上動議的決議的文本。該要求可包含若干份格式相近的文件；及該要求可採用印本形式或電子形式送交公司；並且須經提出該要求的人認證。

公司董事須於公司收到該等要求後的21日內召開成員大會，及成員大會須在召開該成員大會的通知的發出日期後的28日內舉行。如該等要求包括一項可在有關成員大會上恰當地動議並擬在該成員大會上動議的決議，則關於該成員大會的通知，須包含關於該決議的通知。如有關決議採用特別決議的形式提出，公司董事須於成員大會的通知內，指明擬採用特別決議的形式提出該決議的意向。

倘公司董事於公司收到所要求後的21日內，未有妥為安排召開成員大會，則要求召開成員大會的股東，或佔該等股東全體的一半以上總表決權的股東，可自行召開成員大會，但如此召開的成員大會須於公司收到所要求後三個月內舉行。

### 股東提呈建議的程序

股東可根據《公司條例》及章程細則向成員大會提呈建議。

關於建議某人參選董事的事宜，請參閱登載於公司網站(www.mtr.com.hk)的「公司的董事局成員委任程序」。

### 股東查詢

公司制定了股東通訊政策(登載於公司網站(www.mtr.com.hk))，旨在向股東提供有關公司的資料，讓他們可與公司有效建立密切關係及在知情情況下行使作為股東的權利。

公司的股東通訊政策，當中亦說明股東可透過來函公司的公司秘書，接觸董事局及管理層。

有關其他與股東溝通的途徑，亦請參閱本年報「投資者關係」一節(第82頁至第83頁)。

### 組織章程文件

章程細則(中英文版本)已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。截至2019年12月31日止年度內，章程細則並無任何變動。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2020年3月5日

# 審核委員會報告書

於本報告書日期，公司的審核委員會(於本報告書稱為「委員會」)由六位非執行董事組成，其中五位為公司的獨立非執行董事。2019年期間的委員會成員及成員的出席記錄載於本年報第96頁至第97頁。委員會成員中並無公司外聘核數師畢馬威會計師事務所的合夥人或前合夥人。

財務總監、內部審核部主管及外聘核數師代表列席所有委員會會議。委員會亦可酌情邀請其他人士列席會議。委員會一般每年舉行四次會議，而委員會主席、外聘核數師或財務總監在其認為有需要時可要求舉行額外會議。委員會在收到有關要求時會予以考慮，並在其認為合適情況下，批准委任公司外聘核數師執行非核數工作。

## 委員會的職權範圍

委員會的職權範圍(「職權範圍」)可於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))及聯交所網站閱覽。

## 委員會的職責

依據「職權範圍」，委員會的職責主要包括下述項目：

- 監察與公司外聘核數師的關係，包括但不限於向董事局建議公司外聘核數師的委任及任何變更，以及與外聘核數師就公司財務事宜溝通；
- 審閱公司的財務資料，包括但不限於監察財務報表的整全性；

- 監察公司的財務匯報及內部監控系統，包括但不限於監察公司在會計及財務匯報職能方面的資源和能力是否充足；及
- 監察公司內部審核職能，包括但不限於與內部審核部主管聯繫、批准公司年度內部審核計劃及聽取內部審核部主管的定期報告。

有關委員會職責的更多詳情已載列於「職權範圍」，而進一步資料可參閱本年報第108頁至第112頁公司管治報告書內「風險管理與內部監控系統」一節。

## 向董事局報告

委員會主席於每次委員會會議後，向董事局匯報委員會會議的撮要及指出當中浮現的相關問題。

委員會會議記錄由會議秘書預備，記錄委員會成員考慮過的事宜及所作出決策的詳情，包括委員會成員提出的任何關注事宜、不同意見的表達及提升公司在管治及內部監控系統的建議。在每次會議結束後，會議記錄草稿會發送予委員會成員以便提出意見。委員會在下一個會議上，經考慮委員會成員提出的意見後，會正式採納會議記錄草稿。委員會會議記錄備存在公司註冊辦事處，以供委員會成員查閱。

於委員會每年第一次定期會議前，會議秘書會與委員會主席預先商定該年主要會議議程，而委員會主席對委員會定期會議議程作出最終決定。



### 2019年委員會的工作

委員會在2019年舉行了四次定期會議。外聘核數師代表、財務總監及內部審核部主管均出席所有四次定期會議，報告彼等工作並回答有關提問。委員會分別在2月和8月的會議上專注審閱公司的年度及中期業績公告/帳項，以預留更多時間在5月和11月的定期會議上檢討及討論公司的內部監控、內部審核及其他事務。

委員會不時邀請相關的執行總監會成員列席於財務總監的財務報告，以及總經理 — 採購及合約就公司受香港特區政府委託的鐵路興建項目最新造價的匯報。

誠如去年報告所述，委員會已要求管理團隊在外聘顧問羅兵咸永道會計師事務所的協助下，對公司香港業務(非鐵路項目)的內部監控及風險管理系統進行檢討(「檢討」)。於年內，委員會和風險委員會原則上共同認可羅兵咸永道會計師事務所於檢討中的建議，並聚焦於檢視和加強三道防線上。此外，委員會要求內部審核部就海外業務招標過程中的內部監控進行了一項特別審查(「海外審查」)。內部審核部已向委員會提交了一份報告。因應檢討和海外審查的調查發現，管理層將著手進行一系列的第三階段檢討。有關第三階段檢討的建議時間表和優先次序將會於2020年提交董事會作批准。

委員會於2019年的其他主要工作包括：

### 財務

- 審閱2018年報與帳項及2019中期報告與帳項的草稿，包括就香港特區政府委託公司興建的鐵路項目所帶來的財務影響和相關帳項作出的披露附註，並建議董事局批准；
- 聽取集團固定資產的帳面價值的更新；
- 聽取公司獲香港特區政府委託興建的鐵路項目最新造價的匯報；及
- 預覽2019年的中期及年度會計及財務匯報事宜。

### 內部審核

- 審閱內部審核部的報告；
- 審視及認可呈予董事局有關2018年的風險管理及內部監控系統成效的評估文件(聚焦於內部監控系統；因風險管理系統的成效，由公司的風險委員會另行審視及認可)；
- 審閱並認可呈予董事局有關2018年持續關連交易的文件；
- 審閱舉報進度報告；
- 審閱2018年有關內部審核部的效益評估報告；
- 聽取內部審核部所需資源的檢討；
- 聽取有關一項歐洲項目的特別審查報告；
- 核准2020年內部審核計劃；
- 核准內部審核規章的更新；及
- 在沒有管理層列席的情況下，會晤內部審核部主管。

## 外聘核數師

- 審閱畢馬威會計師事務所截至2019年12月31日止年度的審核計劃及策略；
- 聽取畢馬威會計師事務所向公司提供的服務及所收取費用的概要；
- 事前批准畢馬威會計師事務所提供核數及非核數的服務；
- 聽取由畢馬威會計師事務所提交的2018年的年度帳項及2019年的中期帳項的主要事項；
- 聽取有關服務經營權付款及稅務事宜的更新；
- 審閱2018年核數師報告；
- 審閱及批准畢馬威會計師事務所2019年的年度審核及2020年的中期審閱，以及其他與審核相關及稅務服務的收費建議；
- 在批准委任畢馬威會計師事務所提供非核數服務時，考慮其獨立性和其他相關因素；並備悉畢馬威會計師事務所分別於2018年的年度帳目和2019年的中期帳目的審計報告中對其獨立性的確認；及
- 在沒有管理層列席的情況下，會晤畢馬威會計師事務所代表。

## 管治

- 聽取就有關未決訴訟/潛在訴訟，法規及規例、營運協議和兩鐵合併相關的協議的合規事宜的2018年報告；
- 聽取羅兵咸永道會計師事務所對公司內部監控及風險管理體系檢討的中期更新；
- 聽取有關鐵路項目保證框架和資本性工程項目第二道防線監控的更新；及
- 收取公司不同附屬公司的審核/風險/管治委員會會議記錄。

## 重新委任外聘核數師

委員會對畢馬威會計師事務所的工作、其獨立性及客觀性均感滿意。因此，建議重新委任畢馬威會計師事務所(該會計師事務所已表示願意留任)出任集團2020年度的外聘核數師，惟待公司股東於2020年周年成員大會上批准通過。

方正博士

審核委員會主席

香港，2020年3月5日

委員會已檢討及確認此審核委員會報告書。

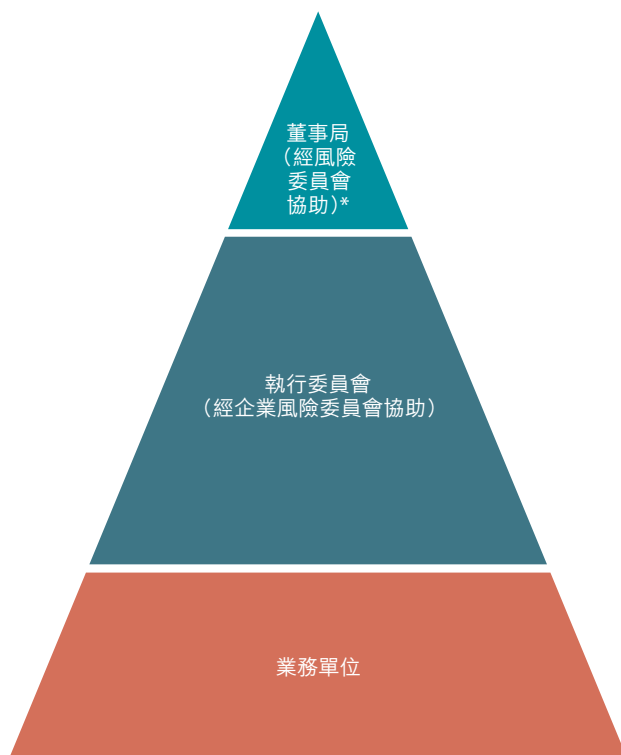
# 風險管理

## 系統功能

公司各業務單位在其日常業務過程中採納公司的「企業風險管理體系」。該體系為各業務單位提供簡單而有效的管理程序得以：

- 辨識和檢討公司各業務單位中的風險
- 定出資源分配優先次序作風險管理
- 讓管理層清晰掌握公司所面對的重大風險
- 支援決策和項目執行以達致更佳業務表現

董事局在風險委員會的協助下，監管公司的企業風險管理體系及重大風險；執行委員會則在企業風險委員會的協助下，整體負責企業風險管理政策及系統的實施及持續改善工作。



\* 委員會的職責及其在2019年內執行的工作，載於本年報的風險委員會報告書中(第122頁至第123頁)

總監通過就企業風險季度報告的討論，對公司的主要風險作出自上而下的意見。2019年內，總監共舉行了兩次前瞻性工作坊，以討論 (i) 企業風險管理功能的目的及預期成效；及(ii) 香港近期公眾活動可引致的較長遠風險及可行的風險控制措施。

公司對其風險作出嚴格辨識、評估和管理。在考慮已制定的風險控制措施後，按已辨識的風險的可能性及風險事件的後果，評估每項風險。根據風險矩陣釐定風險評級(E1-E4)，極高風險為E1，低風險為E4。風險評級考慮公司的風險承受程度，反映管理層處理相應風險須作出的關注及風險調控力度。最高類別的「E1」風險受董事局、風險委員會及執行委員會監察。

- 持續監察風險
- 制訂合適的風險管理策略
- 監察企業風險管理體系
- 檢討重大風險及新興風險
- 每年檢討企業風險管理系統的成效

- 實施及持續改善企業風險管理體系
- 企業風險委員會
  - 主席為法律及歐洲業務總監
  - 由主要業務範疇的管理層代表組成
  - 督導體系的實施和改善工作
  - 檢討公司的重大風險及主要的新興風險
  - 按季向執行委員會及風險委員會匯報，及每六個月向董事局匯報

- 制訂安排及實施與公司企業風險管理體系及政策相符的風險管理流程
- 把已辨識的風險記錄在風險登記冊中，以便作定期檢討及監控

在營運過程中，雖然難免承受風險，但公司在不同範疇釐定了不同的風險承受程度，例如涉及安全及提供可靠運輸服務等方面，就釐定了特別低的風險承受程度。

公司的企業風險管理系統提供了重要的內部監控，以辨識及管理影響公司的企業風險。作為一家學習型機構，公司透過內部和外部的檢討及研究，並從營運事故中學習，不斷尋求進步。就重大事故，如沙田至中環綫工程項目所揭示的問題、荃灣綫在信號測試期間發生的列車碰撞事故，以及東鐵綫紅磡站附近發生的列車偏離路軌事故，公司俱已作出調查並落實改善措施。

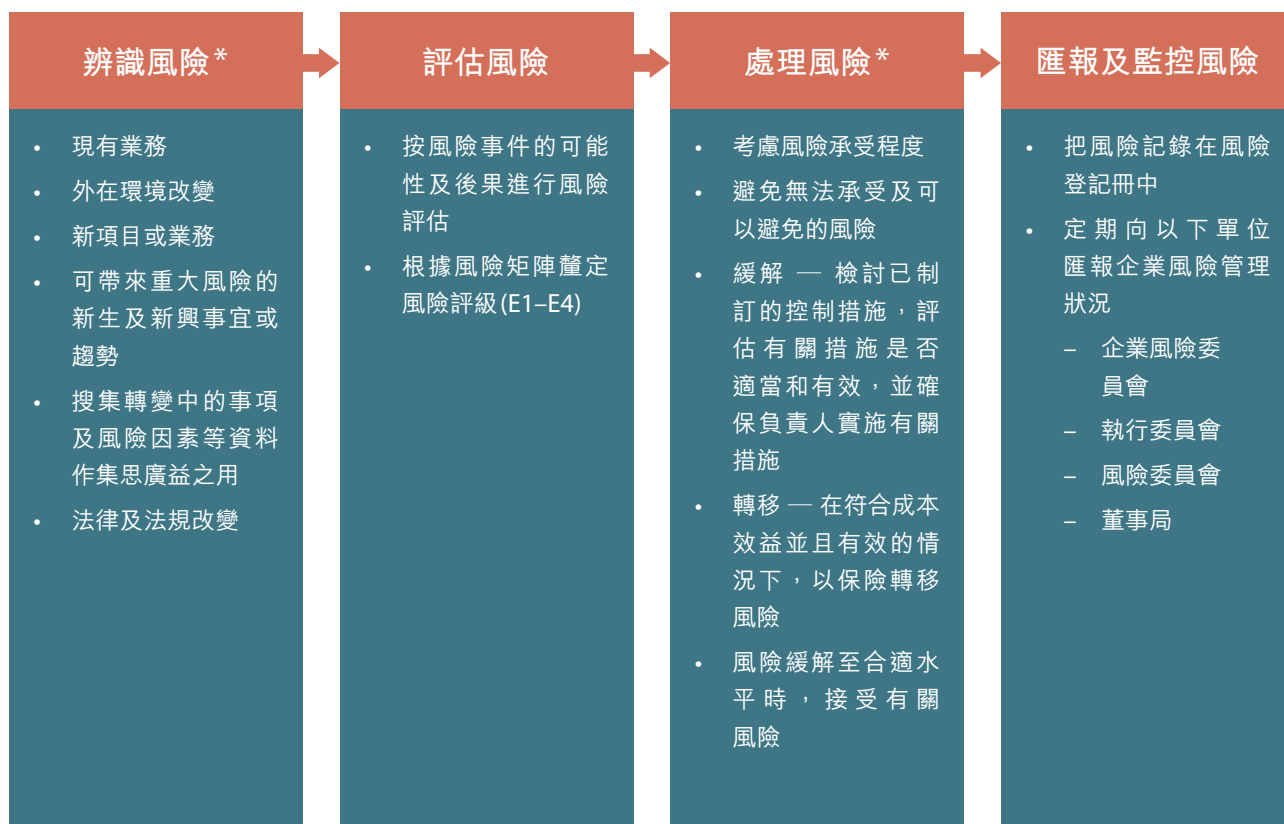
## 重大風險管理程序

公司採取主動的措施以辨識、評估和管理來自經常性和增長業務，以及經常轉變的營商環境下所產生的重大風險。公司已就不同範疇制定風險管理策略，包括但不限於建造、業務營運、財務、庫務、安全及保險等。

法律及秘書處的企業風險管理團隊搜集與轉變中的營商環境和外在環境有關的事項及風險因素等資料，以助企業風險委員會辨識可能出現的潛在風險。

2019年內，企業風險管理團隊檢討了波音737-Max飛機事故的個案，對當中所揭示的問題作出瞭解，並從中加以學習。

此外，企業風險委員會、執行委員會和風險委員會按季檢討公司的企業風險組合，並就新興風險集思廣益，以確保掌握重大以及影響不同業務範疇的風險。



\* 範疇並未盡列



## 風險管理

公司的主要風險管理範疇包括：

與持份者維持有效及平衡的關係	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"><li>更具挑戰性的政治環境及持份者多方面的期望</li><li>繼沙田至中環綫事件、公眾活動和營運事故後，維持公眾對公司的信任和信心</li></ul>
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"><li>落實針對不同持份者的溝通計劃，以維持有效溝通及諒解</li><li>履行公司的營運責任及維持良好的業務表現</li></ul>
人身與營運安全	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"><li>與公眾活動有關的安全及保安威脅</li><li>員工的多元化背景及兩極化觀點，令處理員工關係的工作更具挑戰性</li><li>冠狀病毒傳染病引發的健康威脅及生產力損失</li></ul>
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"><li>加強保安安排</li><li>檢討資產及設計標準</li><li>透過強化溝通渠道，主動與員工溝通</li><li>落實業務持續安排</li><li>加強在各業務處所(包括列車)的清潔和消毒，並為員工提供個人健康防護裝備</li></ul>
新鐵路項目質量、交付及成本	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"><li>恪守項目的進度計劃和成本預算</li><li>恪守質量標準和記錄保存的要求</li></ul>
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"><li>進行週期性審核和保證，確保符合流程及程序要求</li><li>採用關鍵表現指標監察項目質量和進度</li><li>協助員工熟悉與其工作有關的流程及程序，並鼓勵分享學習經驗</li><li>採用科技以加強監督及記錄保存工作</li><li>嚴格控制備用資金</li></ul>
新商業模式/科技衝擊/競爭	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"><li>新科技衝擊現有商業模式</li><li>管理來自其他運輸模式的競爭</li></ul>
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"><li>運用電子商務和科技探索新的商業模式</li><li>監察來自其他運輸模式的競爭，並落實措施維持市場佔有率</li></ul>
落實業務增長策略	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"><li>反思香港未來新鐵路項目的商業模式</li><li>在香港以外地方發展業務面對激烈競爭</li><li>業務遜於投標時預計的表現</li></ul>
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"><li>為香港新鐵路項目制定創新的商業模式</li><li>擴大公司的品牌效應</li><li>為物色香港以外地方的新商機定期進行環境視察</li><li>為業績未達如期的業務制定並實施業務改善計畫及作出監察</li></ul>
保安威脅(網絡/實體)	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"><li>與公眾活動有關的威脅</li><li>針對車務和資訊科技系統的網絡攻擊</li><li>恐怖襲擊威脅，尤其是對公司在香港以外地方的鐵路營運</li></ul>
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"><li>加強保安措施</li><li>加強資訊科技網絡的抗逆力，保障公司免受網絡攻擊</li><li>為資訊科技和鐵路營運系統實施網絡保安防護系統</li><li>優化的企業保安的管治體系</li></ul>

## 系統成效的檢討程序

企業風險委員會代表執行委員會對企業風險管理系統的成效至少每年作出一次評估。法律及歐洲業務總監作為企業風險委員會主席，已向執行委員會提交截至2019年12月31日止年度的企業風險管理系統成效檢討結果，並於2020年2月6日獲得執行委員會確認。風險委員會亦於2020年2月18日獲提交成效檢討結果。

風險委員會在董事局授權下，評估了公司的企業風險管理系統截至2019年12月31日止年度內的成效及適當性，並基於多個檢討範疇得出該系統總體具有成效及適當性的結論。

### 檢討已考慮的因素

- 《企業管治守則》內有關董事局在進行年度風險管理系統檢討時可考慮的檢討範疇
- 部門主管及附屬公司、聯營公司主管對風險管理成效進行的年度內部確認
- 附屬公司及聯營公司的風險管理
- 借鑒參考/企業風險管理體系會議/經驗交流
- 2019年內舉辦的風險管理培訓及推廣活動

### 結論

截至2019年12月31日止的年度內，企業風險管理系統總體是有成效及適當的。

## 持續改善程序

公司於2019年內就企業風險管理系統落實了以下主要改進措施：

- 企業風險管理團隊繼續為全體員工編製企業風險管理季度通訊，分享風險管理的熱門話題，以提高員工的風險意識，並鼓勵分享良好的風險管理做法及從個案研究中汲取教訓。
- 以一連三輯故事形式的動畫短片，推廣對風險管理原則的認識及應用。首兩輯短片已推出，而最後一輯已於2020年初播出。富趣味性及創意的形式獲得很好反應，超過2,000名員工已觀看短片，並完成相關測試。
- 董事局透過審核委員會及風險委員會對公司香港業務的內部監控及風險管理系統作出檢討(「檢討」)。羅兵咸永道會計師事務所受聘進行並經已完成第一階段的檢討，結果已於2019年9月向審核委員會及風險委員會作出匯報。執行計劃將於2020年內提交董事局，而其中一項主要建議是就企業風險管理的定位和架構進行深入探討。

我們亦通過與企業風險管理體系使用者共同檢討、進行跨行業的借鑒參考及經驗交流，包括參與英國企業風險管理體系會議和香港企業風險管理體系會議，以緊貼風險管理的最新發展。

# 風險委員會報告書

於本報告書的日期，公司的風險委員會(於本報告書稱為「委員會」)由七位非執行董事組成，其中五位為公司的獨立非執行董事(「獨立非執行董事」)。委員會成員及其2019年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第96頁至第97頁。

委員會在董事局授權下，評估了公司的企業風險管理系統，並認為系統總體是有成效及適當的。

## 委員會的職責

委員會的職權範圍登載於公司網站 ([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)) 及香港聯合交易所有限公司網站。

委員會的主要職責，包括檢討公司的企業風險管理體系，以及風險評估和風險管理的指引、政策和程序；檢討公司的重大風險及主要新興風險，及為了緩解此類風險而制定的監控措施；監察公司的風險組合；選定主要風險範疇進行「深入」檢討；檢討企業風險管理功能的成效；及檢討公司的危機管理安排。

委員會協助董事局持續監管公司的企業風險管理系統。委員會每年檢討企業風險管理系統的成效，並向董事局就有關檢討作出匯報。有關企業風險管理系統的功能及程序詳

情、管理中的重大風險、及檢討企業風險管理系統成效的程序，已載於本年報第118頁至第121頁「風險管理」一節。委員會每年根據公司年內的活動，議定一系列圍繞主要風險範疇而定出的專題檢討及介紹，邀請相關的管理人員作出匯報和參與互動的討論。專題系列應年內的熱點題目或可能發生的潛在風險按需要而予以更新。委員會根據檢討及討論的結果向管理層提供合適的建議。

會議秘書參考委員會已議定的專題檢討及介紹，及當其時的熱點題目，與委員會主席商定每次會議議程。

委員會主席於每次委員會會議後，會向董事局匯報委員會議題的撮要及指出當中浮現的相關問題。

委員會會議記錄由會議秘書預備，詳細記錄委員會成員考慮過的事宜，包括委員會成員的建議及觀察。會議記錄草稿會發送予委員會成員，在考慮委員會成員就會議記錄草稿所提出的意見後，委員會在下一個委員會會議上正式採納會議記錄草稿。

委員會已安排在2020年舉行合共四次的季度會議。

## 2019年委員會的工作

委員會在2019年舉行了四次會議。委員會檢討了公司截至2018年12月31日年度的企業風險管理季度報告及企業風險管理系統成效，並於2020年2月18日檢討了截至2019年12月31日年度的企業風險管理年度報告及企業風險管理系統成效。

委員會在每次會議中，對公司的風險組合、重大風險及主要新興的風險作出檢討。在委員會的第一次會議，委員會就主要風險範疇議定了一系列「深入」檢討及介紹的議題（於年內按需要而予以更新），而這些檢討和介紹已按計劃完成。有關的執行總監會成員和經理應邀出席了委員會會議作出專題匯報，及聽取委員會的相關意見及建議作出相應跟進。

董事局透過委員會及審核委員會對公司香港業務的內部監控及風險管理系統作出檢討（「檢討」）。羅兵咸永道會計師事務所受聘進行並經已完成第一階段的檢討，結果已於2019年9月向委員會及審核委員會作出匯報。執行計劃將於2020年內提交董事局，而其中一項主要建議是就企業風險管理的定位和架構進行深入探討。

法律及歐洲業務總監，總經理 — 管治及風險管理和高級經理 — 企業風險，作為企業風險管理功能的代表，參與了2019年內委員會全部的四次會議，就企業風險管理相關的提問作出匯報和解答。

委員會於2019年考慮了以下主要事項：

- 流行病對鐵路營運的影響
- 應對超級颱風和服務恢復
- 更換信號系統項目風險的更新
- 屯馬綫分階段通車方案的風險檢討
- 悉尼地鐵西北綫、杭州地鐵五號綫首通段和澳門輕軌系統氹仔綫的通車準備
- 高速鐵路營運
- 財務可持續性風險的更新
- 保險安排的更新
- 網絡威脅的環境視察
- 數據保護、修復和應變
- 八達通的網絡安全
- 重大網絡事故概覽
- 環球重大鐵路事故概覽
- 波音737-Max個案討論

包立賢

風險委員會主席

香港，2020年3月5日

委員會已檢討及確認風險委員會報告書。



# 工程委員會報告書

於本報告書的日期，公司的工程委員會(於本報告書稱為「委員會」)由七位非執行董事組成，其中六位為公司的獨立非執行董事(「獨立非執行董事」)。委員會成員及其2019年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第96頁至第97頁。

## 委員會的職責

委員會的委員會職權範圍登載於公司網站 ([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))。

委員會的主要職責包括監察公司在香港及香港以外任何涉及設計及/或建造工程(「相關工程項目」)且涉及超逾100億港元資金的資本性工程項目、以及任何其他整體施工計劃出現四個月或以上延期的相關工程項目；從施工計劃及成本角度，檢視此類項目的進度；檢視對此類項目在品質、交付及管理上可能產生重大影響的事項，包括本公司用以監管和管理項目的流程和規程以及有關材料、施工和流程不合規的情況；核查此類項目是否具備足夠的資源及獲得充分監管；持續檢視公司對各個此類項目所制定的企業傳訊策略及規程，以及危機管理方案；以及每季向董事局匯報上述事宜，如委員會認為合適，亦可向董事局作出非預設的匯報。

委員會秘書依據委員會主席的指示制定每次會議議程，其中會考慮當其時的有關工程事項。

委員會主席於每次委員會會議後總結委員會活動，並向董事局匯報撮要事宜。

委員會會議記錄由會議秘書預備，詳細記錄委員會成員考慮過的事宜，包括委員會成員的建議及觀察。會議記錄草稿會預先送予委員會成員審閱。在考慮委員會成員就會議記錄草稿所提出的意見後，委員會在下一個委員會會議上正式採納會議記錄草稿。

## 2019年委員會的工作

在2019年，委員會舉行了五次會議，審議和考慮了以下主要事項：

- 報告公司正在興建的資本性工程項目包括高鐵香港段及沙田至中環綫的工程進度及成本狀況
- 公司內部審計部審查有關項目工程的半年度報告書
- 公司物業處批出所有於香港發展項目的工程進度及成本狀況的半年度報告書，及大圍站物業發展的季度最新情況
- 有關沙田至中環綫會展站、土瓜灣站及紅磡站的特別報告
- 工程處轉型計劃及落實由獨立顧問 Turner & Townsend 提出的建議的進度

在2019年，工程總監在三月上任後共出席了四次會議，技術工程總監共出席四次會議，常務總監 — 車務及中國內地業務共出席了一次會議，及總經理 — 採購及合約共出席了四次會議，匯報和回答有關項目工程進展和成本的事宜。其他總監和高級經理也按需要獲邀出席會議。

黃子欣博士

工程委員會主席

香港，2020年3月5日

委員會已檢討及確認工程委員會報告書。

# 薪酬委員會報告書

## 引言

薪酬委員會獲授權負責審議公司的薪酬政策及非執行董事的薪酬，並向董事局提出建議，同時檢討及釐定行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬。

於本年度內，委員會定期舉行會議，按公司薪酬政策討論及審批與公司核心獎勵計劃、長期獎勵計劃，以及行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬有關的薪酬事宜，並考慮非執行董事的薪酬及向董事局提出有關建議。委員會在釐定行政總裁的薪酬時會諮詢主席的意見，而在釐定執行總監會其他成員的薪酬時，則會諮詢主席及行政總裁的建議。

委員會現有七位非執行董事，其中四位是獨立非執行董事。薪酬委員會主席為獨立非執行董事。在有需要時及經薪酬委員會主席同意下，薪酬委員會獲授權尋求獨立專業意見，以協助委員會處理相關事宜。各董事或其任何聯繫人士均不會參與釐定其本人的薪酬。

薪酬委員會的主要職責包括：

- 制定有利於僱用優秀人才的薪酬政策及守則；
- 向董事局建議非執行董事的薪酬；
- 獲授權負責釐定執行總監會成員的薪酬；以及
- 參照董事局的公司目標和目的，檢討及批核執行總監會成員與表現掛鈎的薪酬。

委員會的職責載於其職責範圍內，並且符合守則規定。

本薪酬委員會報告書已獲公司薪酬委員會審批。

## 薪酬政策

公司的薪酬政策旨在確保薪酬水平恰當，並與公司所制定的目標、目的及業績表現一致。為此，公司考慮了多項相關因素，例如相類公司的薪酬、工作職責、職務及範圍、公司及附屬公司的聘用條款、市場做法、財務及非財務表現，以及固定薪酬與工作表現掛鈎薪酬的理想組合。

公司致力實行有效的公司管治及聘用和激勵優秀人才，並確認推行一套正規、具透明度及涵蓋董事局及執行總監會成員的薪酬政策的重要性。

## 非執行董事的薪酬

薪酬委員會不時就董事局非執行董事成員的薪酬向董事局提出建議。非執行董事的薪酬以年度董事袍金的形式支付。

為確保就非執行董事為公司服務的時間及所承擔的責任給予適當的報酬，委員會定期進行檢討，並在向董事局提出建議時，考慮以下因素：

- 相類公司支付的袍金；
- 投入的時間；
- 非執行董事的責任；以及
- 公司的聘用條款。

非執行董事的薪酬詳情列載於帳項附註 11。現行的非執行董事薪酬架構自 2017 年 1 月 1 日起實施，詳情如下：

	(港元)
<b>董事局</b>	
- 主席	1,500,000
- 其他成員	300,000
<b>審核委員會及工程委員會</b>	
- 主席	150,000
- 其他成員	90,000
<b>風險委員會、薪酬委員會、提名委員會及企業責任委員會</b>	
- 主席	110,000
- 其他成員	60,000

## 僱員薪酬

公司為其僱員(包括行政總裁及其他執行總監會成員)所制定的薪酬架構包括：

- 固定薪酬 — 基本薪金、津貼及實物收益(如醫療)；
- 浮動獎金 — 特別獎金或按工作表現釐定的獎金，以及其他特定業務的獎金計劃；
- 長期獎勵 — 如受限制股份及表現股份；以及
- 退休金計劃。

有關各項薪酬項目的具體內容列載如下。

### 固定薪酬

公司按年制定及檢討基本薪金及津貼。年度檢討程序所考慮的因素包括公司的薪酬政策、市場競爭定位、市場做法，以及公司業績與個人的工作表現。實物收益則會視乎情況按市場做法而適時進行檢討。

### 浮動獎金

根據公司的核心獎勵計劃，行政總裁、執行總監會其他成員，以及公司的管理層成員均有資格獲取與工作表現掛鈎的年度獎金。有關計劃的條款及細則由薪酬委員會定期檢討。

根據計劃的現行細則，獎金金額乃按公司業績及個人工作表現而定。公司業績表現是根據財務及非財務因素衡量，包括：

### 財務因素

- 經營利潤；
- EBITDA 邊際比率；以及
- 香港物業發展利潤。

## 非財務因素

- 顧客意見問卷的結果；
- 達致顧客服務承諾；以及
- 達致營運協議附表2第1部分所定有關「列車按照編定班次行走」、「乘客車程準時程度」及「列車服務準時程度」的營運表現要求。

如公司未能達致任何一項或多項營運表現要求，則獎金會自動減少。獎金亦會根據公司履行所有顧客服務承諾的情況而作出調整。

於財政年度完結後，公司會委聘獨立專家按照營運表現要求及顧客服務承諾，檢閱及審計公司的業績表現。審計結果將通知薪酬委員會，以使其決定是否適宜調整計劃的獎金金額。

個人工作表現評級屬公司整體年度表現評級程序的一部分。工作表現評級及評估反映個人職責範疇內的各項因素，包括營運、其他非財務及財務因素。行政總裁的個人工作表現評級由主席評定，而執行總監會其他成員的個人工作表現評級則由行政總裁決定。

行政總裁及執行總監會其他成員的目標獎金約為整體現金薪酬的25%至35%。

此外，公司設有其他特定業務的獎勵計劃，以激勵相關僱員達到公司的特定業務目標。

## 特別獎金

在2019年，公司發放特別獎金予工作表現稱職或優秀的非管理層員工，以獎勵他們在過去一年為公司取得優異表現

及成就所作的貢獻，並激勵他們為持續業務拓展而繼續努力。此外，公司於2019年向全體員工(包括管理人員)發放一次性特別獎金，以答謝他們多年來的貢獻。

## 長期獎勵

在2019年，公司設有「2007年認股權計劃」及「行政人員股份獎勵計劃」(前稱「2014年股份獎勵計劃」)。

### (i) 2007年認股權計劃

2007年認股權計劃於2007年6月7日舉行的公司周年成員大會上獲股東通過及採納，並於2014年6月6日終止。根據2007年計劃的條款，於2014年6月6日下午5時後，不可授予新的認股權。本計劃包含條款訂明除非公司已全部達致營運協議中所規定的三項主要營運表現要求，否則不能行使本計劃下的認股權。

有關各執行總監會成員截至2019年12月31日於2007年計劃下已行使及已發行的認股權，已列載於董事局報告書「董事於公司股份及相關股份的權益」一段。

有關2007年計劃及根據該計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的認股權詳情，則列載於帳項附註11及42。

### (ii) 行政人員股份獎勵計劃

隨著2007年認股權計劃於2014年6月6日屆滿，董事局已於2014年8月15日批准採納行政人員股份獎勵計劃。行政人員股份獎勵計劃由2015年1月1日起生效，為期十年(本公司提前終止除外)。

行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與公司的長遠成功一致，以推動達成公司的策略目標。

薪酬委員會可不時依據行政人員股份獎勵計劃的規則，按其絕對酌情權決定基準，讓任何合資格僱員以獎勵持有人身份參與行政人員股份獎勵計劃。獎勵持有人可獲授予受限制股份及/或表現股份。公司於2019年根據行政人員股份獎勵計劃向公司選定的僱員授予獎勵，當中包括執行總監會成員。獎勵持有人享有於2018年1月1日或之後獲授的未歸屬受限制股份的應計現金股息。

受限制股份乃按相關合資格僱員的個別表現授出。表現股份之歸屬結果，由薪酬委員會不時按董事局通過的表現基準及表現期而衡量於預定表現期的公司業務表現及任何其他表現條件來決定。

一般來說，本公司將向第三方信託人（「信託人」）支付款項並指示或建議信託人運用有關款項及/或源自作為信託的部分基金所持股份的其他現金淨額以購買市場上的現有股份。相關獎勵持有人的股份由信託人以信託形式持有。信託人不得就在信託中所持的任何股份行使投票權，而獎勵持有人無權指示信託人就任何未歸屬的獎勵股份行使投票權。

為監督行政人員股份獎勵計劃的運作，公司定期檢討計劃，確保計劃持續適用並具有效益。

有關行政人員股份獎勵計劃及根據該計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的股份詳情，則列載於帳項附註11及42。

## 退休金計劃

公司在香港設有四項以信託契約形式運作的退休金計劃，分別為香港鐵路有限公司退休金計劃（簡稱「港鐵退休金計劃」）、香港鐵路有限公司公積金計劃（簡稱「港鐵公積金計劃」）及兩項強制性公積金計劃（簡稱「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」）。各項退休金計劃的詳情如下：

### (i) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃是一項已按香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊的界定福利計劃，且已獲強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免證明書。

港鐵退休金計劃自1999年4月1日起已不接受新僱員加入。該計劃由管理層代表、員工代表及獨立非僱主信託人所組成的信託人委員會根據「信託契約及規例」管理。計劃按成員最後薪金的若干倍數乘以服務年資與某一因數乘以累積成員供款連投資回報兩者中的較大者計算福利。成員的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定，而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

### (ii) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃是一項按《職業退休計劃條例》註冊的界定供款計劃，且已獲強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免證明書。港鐵公積金計劃所支付的福利乃根據成員本人的供款及公司供款，以及該等供款的投資回報計算。成員及公司的供款額是根據成員基本薪金的固定百分率釐定。



### (iii) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃是一項於強制性公積金計劃管理局註冊且在強制性公積金集成信託下界定的供款計劃。其成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》(香港法例第485章)(簡稱《強積金條例》)規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。公司亦因應個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出高於強制標準的額外供款。

### (iv) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃是於強制性公積金計劃管理局註冊且在強制性公積金集成信託下界定的供款計劃。其成員包括原屬九鐵強積金計劃以及合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的前九鐵員工。成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

公司於1999年4月1日前聘請的執行總監會成員，有資格參加港鐵退休金計劃。其他執行總監會成員均合資格參加港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃。

由2019年4月1日起擔任公司行政總裁的金澤培博士為港鐵公積金計劃的成員。

公司為設於香港、澳門、中國內地、英國、瑞典及澳洲的附屬公司按《強積金條例》(適用於香港的附屬公司)及當地法例(適用於澳門、中國內地及海外的附屬公司)設立退休金計劃。

## 薪酬委員會於年內的工作

- 批核2018年報中所載的2018年薪酬委員會報告書；
- 就公司按表現而釐定的核心獎勵計劃，檢討及審批2018年表現期的獎金；
- 檢討及審批合資格僱員按「行政人員股份獎勵計劃」可獲授予的受限制股份和/或表現股份；
- 就執行總監會成員在2019年7月生效的薪酬作出年度檢討；及
- 檢討及審批執行總監會成員的委任、續約及約滿安排

## 非執行董事與執行董事的薪酬

董事局成員及執行總監會成員的酬金總額(不包括以股份為基礎的支出)如下表所示。有關酬金的詳細資料則列載於帳項附註11。

百萬港元	2019	2018
袍金	10.0	10.0
基本薪金、津貼及其他實物收益	55.1	61.4
與表現掛鈎的浮動薪酬	8.1	23.1
退休金計劃供款	6.2	7.7
總計	79.4	102.2

有關截至2019年12月31日年度公司五位最高酬金僱員的資料，請參閱帳項附註11。

陳阮德徽博士  
薪酬委員會主席  
香港，2020年2月26日

# 董事局及執行總監會

各董事局及執行總監會成員的履歷的全文載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

## 董事局成員

### 歐陽伯權\*

67歲

主席 — 自2019年7月1日

非執行董事 —

自2019年3月7日

企業責任委員會(主席)

提名委員會(成員)

薪酬委員會(成員)



歐陽先生現為 HSBC Provident Fund Trustee (Hong Kong) Limited 及中國建設銀行(亞洲)股份有限公司的獨立非執行董事。

歐陽先生於加拿大及香港的保險業界擁有超過40年經驗。他於2017年6月退休前為《財富》世界500強公司之一的美國信安金融集團(「信安集團」)亞洲區主席，負責信安集團整體在亞洲的業務。

歐陽先生亦積極參與公共事務，現任獨立監察警方處理投訴委員會觀察員計劃的觀察員，以及證券及期貨事務監察委員會轄下投資者及理財教育委員會之董事局成員。此外，他是香港公益金投資小組委員會委員，小寶慈善基金(惜食堂)的董事局成員及賽馬會「e健樂」電子健康管理計劃的召集人。

歐陽先生曾擔任標準人壽保險(亞洲)有限公司及日本財產保險(中國)有限公司的獨立非執行董事、香港金融理財知識和能力策略持份者協調和合作小組委員會主席、香港專營巴士服務獨立檢討委員會委員、嶺南大學校董會主席，以及 Athenex Inc. (一間於美國納斯達克交易所上市的公司) 的策略及業務高級顧問。

### 金澤培博士\*

58歲

行政總裁 —

自2019年4月1日

企業責任委員會(成員)



金博士於1995年加入本公司，並曾在車務處、工程處以及中國內地及國際業務處擔任不同管理職位。

作為行政總裁，金博士負責本公司及其集團成員公司在香港及其以外的所有業務表現。

金博士現為國際公共交通聯會區域及郊區鐵路分會 (Regional and Suburban Railways Division) 主席、香港職業訓練局理事會成員、香港品質保證局董事局董事、香港公益金董事會成員，以及香港總商會理事會理事。

金博士於1989年取得英國特許工程師資格。

### 包立賢^

63歲

獨立非執行董事 —

自2017年5月17日

風險委員會(主席)

審核委員會(成員)



包立賢先生為嘉道理父子有限公司的主席。他於2000年至2013年期間出任中電控股有限公司的集團常務董事及行政總裁、於2013年10月至2014年4月期間擔任執行董事，

現任該公司非執行董事。包立賢先生亦是香港上海大酒店有限公司的非執行副主席及太平地氈國際有限公司的非執行董事。他現時亦為漢基國際學校董事會主席。

包立賢先生於2000年加入中電控股有限公司前為投資銀行家，其最後擔任的有關職務為施羅德亞太區駐港企業財務主管。他曾任香港總商會主席及香港廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會成員。

包立賢先生是英格蘭及威爾斯特許會計師公會會員。

## 陳家樂

66歲

獨立非執行董事 —  
自2019年5月22日

提名委員會(成員)  
企業責任委員會(成員)



陳先生是一名擁有逾37年經驗的執業律師，並現任蘇龍律師事務所及鄒陳律師行顧問。他亦是一名中國委托公證人。陳先生現為香港房屋協會主席、公務員事務局轄下退休金上訴委員會召集人兼委員會成員，及香港電台顧問委員會成員，以及離職公務員就業申請諮詢委員會委員。

陳先生曾任上訴審裁團(建築物)主席、市區重建局非執行董事、房屋委員會委員、城市規劃委員會成員，以及海濱事務委員會成員。

## 陳黃穗博士<sup>^</sup>

73歲

獨立非執行董事 —  
自2013年7月4日

提名委員會(主席)  
企業責任委員會(成員)



陳博士現任保險投訴局主席、香港小童群益會副主席、香港旅遊業議會獨立理事、司法人員推薦委員會委員、私營骨灰安置所上訴委員會成員、香港城市大學社會及行為科學系顧問委員會主席，以及香港公益金董事會成員。她現時亦為國際消費者聯會的贊助人。

陳博士曾為消費者委員會總幹事、香港存款保障委員會主席、香港浸會大學校董會暨諮議會副主席、瑪嘉烈醫院管治委員會主席、香港法律改革委員會成員、醫院管理局成員、香港房屋委員會委員及地產代理監管局成員。

## 陳阮德徽博士<sup>^\*</sup>

70歲

獨立非執行董事 —  
自2013年7月4日

薪酬委員會(主席)  
工程委員會(成員)



陳博士現任香港大學專業進修學院常務副院長(行政及資源)、物流及運輸課程中心總監及其國際學院顧問，以及香港大學專業進修學院保良局何鴻樂社區書院校董會成

## 董事局及執行總監會

員。她現任進智公共交通控股有限公司獨立非執行董事、農業持續發展基金諮詢委員會主席、TWGHs E-Co Village Limited 董事、信佳集團管理有限公司策略顧問、香港公共行政學院理事會成員，以及國際物流與運輸學會總會的婦女組織的全球主席及全球顧問。

陳博士曾任物流及供應鏈多元技術研發中心有限公司董事、香港特區政府社會福利諮詢委員會及環境諮詢委員會的成員，及國際物流與運輸學會總會會長。在1995年與2002年間，她曾擔任政府的運輸署副署長。在2000年與2002年間，陳博士曾擔任本公司非執行董事運輸署署長的替任董事。

### 鄭恩基

65歲

獨立非執行董事 —  
自2019年5月22日

薪酬委員會(成員)  
工程委員會(成員)



鄭先生是一名執業土木及結構工程師，並為《建築物條例》的認可人士及註冊結構工程師。他亦為中華人民共和國的一級註冊結構工程師。

鄭先生現為鄭漢鈞顧問工程師有限公司的董事，以及離職公務員就業申請諮詢委員會委員。

鄭先生曾為劍虹集團控股有限公司獨立非執行董事、英國結構工程師學會會長、香港浸會大學校董會主席，以及廉政公署防止貪污諮詢委員會主席。他亦曾出任醫院管理局成員、城市規劃委員會成員及香港房屋委員會委員。

### 周永健博士

69歲

獨立非執行董事 —  
自2016年5月18日

工程委員會(成員)  
薪酬委員會(成員)



周博士為香港和英格蘭及威爾士認可的執業律師。他於香港擔任執業律師超逾34年，現為觀韜律師事務所(香港)之高級顧問及全球主席。周博士是中國委託公證人協會會員及華南國際經濟貿易仲裁委員會(深圳國際仲裁院)仲裁員。他現為香港賽馬會董事局主席、香港演藝學院校董會副主席、信星鞋業集團有限公司的非執行董事、順豐控股股份有限公司的獨立董事及平安健康醫療科技有限公司的獨立非執行董事。

周博士曾任中國城建集團股份有限公司的非執行董事、福田實業(集團)有限公司的獨立非執行董事及香港律師會會長，亦為香港證監會程序覆檢委員會前任主席。

## 方正博士\*

73歲

獨立非執行董事 —  
自2015年1月13日  
審核委員會(主席)  
提名委員會(成員)



方博士現為渣打銀行(香港)有限公司、渣打銀行(中國)有限公司及SC Digital Solutions Limited的獨立非執行董事。

方博士於2006年至2012年間獲委任為證券及期貨事務監察委員會非執行主席，並曾任香港公開大學校董會主席以及規管強制性公積金中介人程序覆檢委員會的主席。他過往擔任的其他公職包括香港按揭證券有限公司、強制性公積金計劃管理局和外匯基金投資有限公司的董事，以及香港房屋委員會委員、大珠三角商務委員會委員及香港演藝學院校董會的成員。方博士曾為羅兵咸永道會計師事務所資深審計合夥人，專責處理香港及中國內地資本市場工作，直至2003年退休。

方博士是英格蘭及威爾斯特許會計師公會及香港會計師公會的會員。

## 關育材

68歲

獨立非執行董事 —  
自2014年10月14日  
工程委員會(成員)  
風險委員會(成員)



關先生現為港華燃氣有限公司的獨立非執行董事。

關先生曾出任香港中華煤氣有限公司的高級顧問、執行董事暨營運總裁，及深圳市燃氣集團股份有限公司的董事。他亦曾於2000/2001年度擔任英國氣體工程師學會(現名為英國燃氣專業學會)會長及2004/2005年度之香港工程師學會會長。關先生亦為建造業議會、交通諮詢委員會、職業訓練局，以及香港特區政府紀律人員薪俸及服務條件常務委員會的前委員。

關先生是英國認許工程師。



## 董事局及執行總監會

### 李慧敏

67歲

獨立非執行董事 —  
自2018年5月16日  
審核委員會(成員)  
風險委員會(成員)



李女士現為長江和記實業有限公司及太古股份有限公司的獨立非執行董事。她亦是第十三屆全國人民代表大會代表選舉會議成員、西九文化區管理局董事局成員，以及香港公益金名譽副會長。李女士是香港銀行學會資深會士。

李女士曾出任恒生銀行有限公司副董事長兼行政總裁、滙豐控股有限公司集團總經理、香港上海滙豐銀行有限公司董事，以及恒生大學校董會主席。李女士曾出任香港銀行學會副會長、香港公益金董事會董事、執行委員會副主席，及香港貿易發展局金融服務諮詢委員會委員。

### 李李嘉麗

65歲

獨立非執行董事 —  
自2014年10月14日  
審核委員會(成員)  
企業責任委員會(成員)



李女士是退休公務員。她於2003年10月至2009年1月期間出任香港特區政府庫務署署長。李女士曾擔任公務員敘用委員會成員、通訊事務管理局成員、中英劇團有限公司

的董事局成員及司庫，以及由創新科技署署長成立以跟進《審計署署長第六十一號報告書》有關小型企業研究資助計劃的專責小組成員。

李女士是香港會計師公會資深會員。

### 吳永嘉

50歲

獨立非執行董事 —  
自2019年5月22日  
工程委員會(成員)  
企業責任委員會(成員)



吳先生為香港執業律師及現為董吳謝林律師事務所合夥人。他是現任代表工業界(第二)功能界別立法會議員。吳先生為延長石油國際有限公司及旭日企業有限公司的獨立非執行董事。他為香港—台灣商貿合作委員會及香港特別行政區護照上訴委員會主席，亦為香港科技園公司董事、香港理工大學校董會成員、工業貿易署中小型企業委員會委員及中華人民共和國中國人民政治協商會議重慶市委員會委員。

吳先生曾任中國織材控股有限公司的獨立非執行董事。

## 鄧國斌

68歲

獨立非執行董事 —  
自2014年10月14日  
薪酬委員會(成員)  
風險委員會(成員)



鄧先生現為廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會的主席及貪污問題諮詢委員會委員、通訊事務管理局成員，以及永和再保險有限公司的獨立非執行董事。

鄧先生於1974年加入香港政府工作。他自1990年代後期至2000年代初，曾出任政府印務局局長及保險業監理專員。鄧先生於2003年12月獲中華人民共和國中央人民政府委任為香港特區審計署署長至2012年7月退任。於2012年，他獲委任為南丫島海難調查委員會委員，並於2013年4月向行政長官提交委員會報告。

## 黃子欣博士<sup>#\*</sup>

69歲

獨立非執行董事 —  
自2015年8月11日  
工程委員會(主席)  
提名委員會(成員)



黃博士為偉易達集團主席兼集團行政總裁、東亞銀行有限公司副主席及獨立非執行董事、並為中港照相器材集團有限公司及利豐有限公司獨立非執行董事。

## 周元<sup>^</sup>

64歲

獨立非執行董事 —  
自2017年5月17日  
審核委員會(成員)  
風險委員會(成員)



周先生為花旗銀行(中國)有限公司的獨立董事。

周先生於2016年6月退休前為中國投資有限責任公司(「中投」)的首席策略官。他於2008年加入中投並負責不同範疇的職務包括另類資產、直接投資、資產配置，以及金融和庫務。在這之前，周先生帶領芝加哥商業交易所的亞洲業務發展部。自2001年至2005年期間，他任職財務研究員及顧問，工作範疇涵蓋資產管理、私募基金、對沖基金、風險模式、金融軟體架構及財務市場改革；並且曾為中國證券監督管理委員會及上海期貨交易所及多間外資公司提供顧問服務。自1998年至2001年期間，周先生為香港期貨結算有限公司的行政總裁及香港期貨交易所有限公司的財務總監，負責交易所的財務、庫務、風險及結算部門。自1994年至1998年期間，他擔任瑞士銀行中國區主管負責該銀行於中國的投資銀行、商業銀行、資產管理及私人銀行業務。自1988年至1994年期間，周先生任職於波士頓的道富銀行，並創立及主管其研究部門。在這之前，他於美國布蘭迪斯大學任教。

**劉怡翔**  
(財經事務及庫務局局長)

69歲

非執行董事 —  
自2017年7月4日  
提名委員會(成員)  
薪酬委員會(成員)



劉先生現時以官方身份出任數個公共機構的董事，包括香港機場管理局、強制性公積金計劃管理局、香港按揭證券有限公司及西九文化區管理局，並為九廣鐵路公司主席及香港金融發展局當然成員。他亦以官方身份出任香港國際主題樂園有限公司董事。

劉先生於1979年加入香港政府成為政務主任，於1988年4月晉升至首長級丙級政務官，他於1993年4月加入香港金融管理局(「金管局」)，至2004年期間出任金管局不同部門的主管及助理總裁。於2004年7月，劉先生獲借調到香港按揭證券有限公司出任該公司總裁，並於2012年年底退休。他在2014年1月至2017年6月期間擔任財經事務及庫務局副局長。

**替任董事**

- (i) 黎志華(自2017年7月10日)
- (ii) 陳浩濂(自2019年5月2日)
- (iii) 劉焯(自2019年5月2日)

**運輸及房屋局局長<sup>®</sup>**  
(陳帆)

62歲

非執行董事 —  
自2017年7月1日  
提名委員會(成員)  
薪酬委員會(成員)



陳先生以其官方身份擔任香港房屋委員會主席及香港機場管理局董事會成員。他亦是香港按揭證券有限公司非執行董事。

陳先生於1982年8月加入前電機工程處，任職助理電子工程師。他在2001年2月晉升為總電子工程師，並在2005年5月晉升為政府機電工程師。陳先生於2009年1月晉升為機電工程署副署長，及於2011年12月至2017年6月期間出任機電工程署署長，並兼任機電工程營運基金總經理。

陳先生為英國機械工程師學會的榮譽資深會員及香港工程師學會的資深會員。

**替任董事**

- (i) 運輸及房屋局副局長  
(蘇偉文博士 — 自2017年9月25日)
- (ii) 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)  
(黎以德 — 自2012年5月28日)
- (iii) 運輸及房屋局副秘書長(運輸)  
(蔡傑銘 — 自2017年9月11日及  
葉李杏怡 — 自2019年7月15日)

## 發展局常任秘書長(工務)<sup>@</sup> (林世雄)

58歲

非執行董事一  
自2018年10月13日  
工程委員會(成員)  
風險委員會(成員)



林先生於1986年8月加入香港政府，並於2016年9月至2018年10月期間出任土木工程拓展署署長。

林先生現時為香港工程師學會、英國土木工程師學會及中國香港鐵道學會資深會員。

### 替任董事

發展局副秘書長(工務)<sup>2</sup>  
(麥成章 — 自2016年10月5日)

## 運輸署署長<sup>@</sup> (陳美寶)

54歲

非執行董事一  
自2017年10月11日  
審核委員會(成員)  
風險委員會(成員)



陳女士於1989年加入香港政府政務職系及曾在多個決策局及部門服務。她亦以官方身份出任若干運輸相關公司董事，包括九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、新世界第一巴士服務有限公司、新大嶼山巴士(1973)有限公司、城巴有限公司、天星小輪有限公司、新香港隧道有限公司、香港西區隧道有限公司，及三號幹線(郊野公園段)有限公司。

### 替任董事

運輸署副署長/公共運輸事務及管理  
(李萃珍 — 自2016年9月1日)

附註：

\* 亦為公司之附屬公司董事。

^ 將於公司即將舉行的周年成員大會(「周年成員大會」)上輪值退任，並有資格參與重選連任。

# 董事將於公司即將舉行的周年成員大會結束後退任。

@ 根據章程細則，由香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條委任的董事毋須輪值退任。





## 執行總監會成員

### 金澤培博士\*

58歲

行政總裁 (自2019年4月1日)  
企業責任委員會(成員)

他的個人履歷載於第 130 頁。

### 劉天成\*

60歲

常務總監 — 車務及中國內地業務  
(自2020年1月1日)

劉先生於1982年加入本公司，並曾出任本公司於其在香港鐵路系統的設計、建造、營運和維修，以及本公司於中國內地的鐵路業務方面的不同管理崗位。





#### 執行總監會成員

由左至右：

蔡少綿、楊美珍、許亮華、  
鄧智輝、金澤培博士、顏永文博士、  
馬琳、劉天成、鄭惠貞、  
包立聲、李家潤博士

顯徑站的合成照片。

劉先生負責管理和監督本公司在香港的鐵路相關業務，以及本公司在中國內地的鐵路和物業業務，並且負責監督本公司在全球的鐵路營運標準及促進本公司各地最佳作業模式的分享及交流。

劉先生現擔任中國香港鐵道學會理事長、國際公共交通聯合會亞太委員會副會長，並為該會亞太城市軌道交通平台會議前主席。

劉先生是特許工程師，以及英國土木工程師學會的法定會員和香港工程師學會的資深會員。

## 包立聲

62歲

工程總監(自2019年3月18日)

包立聲先生負責監督本公司所有在香港鐵路網絡拓展的項目。

包立聲先生在項目管理、執行和交付香港、中國內地及英國大型基建及鐵路工程項目方面擁有40年經驗。於1992年至2004年期間，他任職於本公司，負責管理數個建造合約直至項目竣工，達成了大嶼山機場鐵路、將軍澳支綫及昂坪360的交付。於2004年，包立聲先生加入BAA plc. (現稱LHR Airports Limited)，之後在2007年加入英國Skanska。於加入本公司前，他曾為Skanska AB(一間於瑞典上市的公司)的營運效益高級副總裁，負責推動營運效益和數碼業務的策略發展。

包立聲先生現時為香港工程師學會及英國土木工程師學會的資深會員。

## 鄭惠貞\*

54歲

人力資源總監(自2016年6月1日)  
企業責任委員會(成員)

鄭女士負責本公司所有的人力資源及行政事務。

鄭女士是一位具豐富人力資源管理經驗的管理專才。她於1993年至1997年間在花旗銀行出任不同人力資源職位；其後於1997年至2001年間加入摩根大通擔任人力資源副總裁。鄭女士於2001年至2013年間任職香港上海滙豐銀行有限公司，離職時為該公司的人力資源香港區主管及環球業務人力資源亞太區主管。於加入本公司前，她曾擔任香港交易及結算所有限公司的集團人力資源主管。

## 董事局及執行總監會

鄭女士身兼香港特區政府教育局資歷架構「人力資源管理」跨行業培訓諮詢委員會副主席、香港特區政府紀律人員薪俸及服務條件常務委員會委員及其警務人員小組委員會主席、以及香港特區政府勞工處勞工顧問委員會轄下就業輔導委員會委員。她亦是香港管理專業協會理事會委員、香港學術及職業資歷評審局大會成員，以及僱員再培訓局「ERB人才企業嘉許計劃」的榮譽顧問。

鄭女士現為香港人力資源管理學會會長及資深會員。

### 蔡少綿

49歲

公司事務總監(自2020年3月2日)  
企業責任委員會(成員)

蔡女士負責監督與本公司持份者聯繫的活動、對外傳訊及本公司企業責任方面的工作。

蔡女士於公共事務及傳訊、與公眾聯繫及新聞工作等範疇擁有豐富經驗。她於1992年開展其事業，任職南華早報記者。她於1998年至2004年期間加入香港特區政府政務主任職系，職務涉及多個政策局。蔡女士在2004年再次加入南華早報，出任中國新聞編輯，其後並躍升為總採訪主任。她於2007年轉任香港迪士尼樂園管理有限公司(「香港迪士尼」)政府事務總監。並於2008年離任後，獲香港特區政府委任為環境局局長政治助理直到2012年，隨後再次加入香港迪士尼，在2013年至2020年1月期間擔任傳訊及公共事務副總裁。

蔡女士現為願望成真基金有限公司主席，她亦曾任香港遊樂園及景點協會有限公司主席及大嶼山發展聯盟有限公司副主席。

### 顏永文博士\*

60歲

技術工程總監(自2016年2月22日)

顏永文博士負責推動本公司在技術工程方面的優化及加強監控和制衡程序，以及監督採購及合約行政的職能。

顏永文博士於1976年加入英國皇家空軍開始其職業生涯，其後擢升至空軍少將。他曾擔任不同崗位，包括職工支援主管、行政主管及總工程師(空軍)。在其最後出任空中支援處長期間，顏永文博士主責皇家空軍大型飛機艦隊的採購、內部支援和適航安排(包括空運戰略及戰術、空中加油、海上巡邏，以及情報、監視和偵察目標)。於加入本公司前，他曾先後擔任英國運輸局(鐵路)的鐵路特許經營採購顧問及英國空中客車防務與航天公司的航空主管。

顏永文博士是特許工程師。

### 許亮華\*

57歲

財務總監(自2016年7月2日)

許先生於2016年6月加入本公司。他負責本公司所有財務管理事項，包括財務策劃與控制、預算、會計與申報、企業財務及庫務等。許先生亦帶領本公司的投資客戶關係和物資及倉務部門。

許先生擁有豐富的企業財務及投資銀行經驗。他於1988年加入摩根士丹利亞洲有限公司開始其事業，直至1990年離任。隨後，許先生加入獲多利企業財務有限公司(其後稱為香港上海滙豐銀行有限公司企業銀行、投資銀行及資本市場部)，投身企業財務領域，於2004年離職時為該公司的投資銀行亞太區營運總裁及企業財務執行部聯席主管。他曾在2004至2011年間出任本公司的總經理 — 企業財務，及在2011至2012年間出任神州數碼控股有限公司的首席財務官。於2016年再次加入本公司前，許先生為嘉華國際集團有限公司的財務總裁。

許先生是特許財務分析師。

## 李家潤博士\*

59歲

車務總監(自2020年1月1日)

李博士於1991年加入本公司，並曾出任本公司於其在香港鐵路系統的設計、建造、營運和維修等不同管理崗位。

李博士負責管理本公司在香港的鐵路相關營運工作。

李博士是特許工程師，並分別為香港工程師學會以及國際工程技術學會會員。他亦是香港工程師學會電機界別顧問小組成員、香港專業教育學院工程學科顧問委員會委員，以及香港城市大學「高速鐵路和鐵道系統的安全性、可靠性及应急管理研究」榮譽顧問委員會成員。

## 馬琳\*

47歲

法律及歐洲業務總監(自2016年7月1日)

馬琳女士於2004年8月加入本公司任職法律顧問。她自2016年7月1日起出任法律及歐洲業務總監。出任現職前，馬琳女士於2010年12月獲委任副法律總監及於2011年9月至2016年6月期間為法律總監及公司秘書。

馬琳女士負責為本公司在業務上的所有方面提供商業法律支援及意見。她除了負責本公司各項保險計劃的策略管理以及公司管治與風險管理的職能外，亦負責管理及監督本公司歐洲業務的發展。

在加入本公司前，馬琳女士分別出任英國倫敦 Metronet Rail SSL Limited 的法律事務總監及英國倫敦 CMS Cameron McKenna 律師事務所的律師。

馬琳女士是香港總商會法律委員會副主席，以及公司法改革常務委員會委員。

馬琳女士擁有香港、英格蘭及威爾斯的執業律師資格。她是香港特許秘書公會會長。

### 鄧智輝\*

55歲

物業總監(自2011年10月1日)

鄧先生於2004年8月加入本公司出任合約及商務經理 — 中國業務。在獲委任為物業總監前，鄧先生曾於法律及採購處、以及中國及國際業務處擔任高級管理職位，其後於2009年調任物業處，並於2011年7月獲委任為副物業總監。

鄧先生負責本公司所有香港物業發展項目，由配置規劃、計劃設計至項目建造完成，以及投資物業的資產及租務管理(包括購物商場及寫字樓)與寫字樓和住宅單位的物業管理。他亦是八達通控股有限公司及其兩間成員公司的董事及替任董事。

在加入本公司前，鄧先生曾任職於 Acciona, S.A.，並分別擔任商務經理 — 香港及中國區，以及副總經理 — 香港及中國區。他的事業始於在 George Wimpey Plc. 當集團實習生，其後於英國及香港擁有接近20年合約行政、項目管理以及測量方面的工作經驗。

鄧先生現為香港特區政府西九文化區管理局董事局轄下公私營合作項目委員會的增選成員及市區重建局的前非執行董事。

鄧先生是特許測量師。

### 楊美珍\*

55歲

商務總監(自2011年9月1日)

楊女士於1999年11月加入本公司。她負責本公司鐵路服務的市務工作，並管理及提升港鐵的品牌。楊女士亦負責客戶服務發展及管理車站商店租賃、廣告媒體及其他種類的非票務業務。此外，她監督本公司在澳門的業務及擔任昂坪360有限公司的主席。

加入本公司前，楊女士在香港曾先後於渣打銀行(香港)有限公司及花旗銀行擔任不同的市務及業務發展職位。

楊女士為「伙伴倡自強」社區協作計劃諮詢委員會成員、促進殘疾人士就業諮詢委員會成員、香港管理專業協會 — 銷售管理委員會委員、香港貿易發展局 — 基建發展服務諮詢委員會委員、香港數碼港管理有限公司(「香港數碼港」)數碼港顧問委員會成員，以及入境事務處使用服務人士委員會非官方成員。她亦是SC Digital Solutions Limited的獨立非執行董事。楊女士曾出任香港數碼港的董事及香港旅遊發展局成員。

楊女士為英國特許市務學會的資深會員。

\* 亦為公司之附屬公司董事。

## 資料變更

於2019年度及截至本報告日期止，根據《上市規則》作出有關董事之資料變更的披露載列如下：

### (i) 履歷之變更

姓名	變更	變更性質及生效日期
歐陽伯權	投資者及理財教育委員會(香港) • 董事局(前稱管治委員會)成員	管治機構名稱變更 (2019年3月29日)
	Athenex Inc. • 策略及業務高級顧問	離任(2019年5月6日)
	HSBC Provident Fund Trustee (Hong Kong) Limited • 獨立非執行董事	委任(2019年6月14日)
	標準人壽保險(亞洲)有限公司 • 獨立非執行董事	離任(2019年6月30日)
	日本財產保險(中國)有限公司 • 獨立非執行董事	離任(2019年7月31日)
陳家樂	嶺南大學 • 校董會主席	離任(2019年10月8日)
	海濱事務委員會(香港) • 成員	離任(2019年7月1日)
陳黃穗博士	香港公益金 • 董事會成員	委任(2019年6月27日)
陳阮德徽博士	國際物流與運輸學會總會 • 全球婦女組織主席	委任(2019年6月16日)
鄭恩基	離職公務員就業申請諮詢委員會(香港) • 委員	委任(2019年7月14日)
	香港浸會大學 • 榮譽工商管理博士	頒授(2019年11月18日)
周永健博士	香港演藝學院 • 校董會副主席	委任(2020年1月1日)
方正博士	SC Digital Solutions Limited • 獨立非執行董事	委任(2019年4月26日)
	強制性公積金計劃管理局(香港) • 規管強制性公積金中介人程序覆檢委員會主席	離任(2019年11月1日)
李慧敏	香港公益金 • 名譽副會長	委任(2019年6月27日)
	• 董事會成員	離任(2019年6月27日)
	• 執行委員會副主席	離任(2019年6月27日)
李李嘉麗	香港特區政府創新科技署 • 專責小組成員(跟進《審計署署長第六十一號報告書》 有關小型企業研究資助計劃)	離任(2019年6月30日)



(i) 履歷之變更(續)

姓名	變更	變更性質及生效日期
吳永嘉	旭日企業有限公司 • 獨立非執行董事	委任(2019年6月8日)
	保安局(香港) • 香港特別行政區護照上訴委員會	委任(2019年7月1日)
	中國織材控股有限公司 • 獨立非執行董事	離任(2019年12月30日)
石禮謙	莊士中國投資有限公司 • 榮譽主席 • 董事會主席	委任(2019年4月29日) 離任(2019年4月29日)
	鄧國斌	裘槎基金會 • 審核委員會成員
金澤培博士	香港總商會 • 理事會理事	委任(2019年4月1日)
劉天成	國際公共交通聯會 • 亞太城市軌道交通平台會議主席	離任(2019年3月22日)
鄭惠貞	勞工處(香港) • 勞工顧問委員會轄下就業輔導委員會成員	委任(2019年1月1日)
	教育局(香港) • 語文教育及研究常務委員會委員	離任(2019年7月1日)
馬琳	香港特許秘書公會 • 會長 • 副會長	委任(2020年1月1日) 離任(2020年1月1日)
	蘇家碧	香港公益金 • 公共關係委員會委員
鄧智輝	西九文化區管理局(香港) • 董事局轄下公私營合作項目委員會增選成員	委任(2019年3月6日)
	市區重建局(香港) • 非執行董事	離任(2019年5月1日)
楊美珍	入境事務處(香港) • 使用服務人士委員會非官方成員	委任(2019年1月1日)
	社會福利署(香港) • 促進殘疾人士就業諮詢委員會成員	委任(2019年1月1日)
	SC Digital Solutions Limited • 獨立非執行董事	委任(2019年5月2日)
	香港旅遊發展局 • 成員	離任(2019年4月1日)

(ii) 董事酬金之變更

董事酬金之變更詳情，請參閱本年報第207頁至第211頁。

# 主要管理人員

金澤培

行政總裁

劉天成

常務總監 – 車務及中國內地業務

(二零二零年一月一日起生效)

## 商務及市場

楊美珍

商務總監

胡潔心

總經理 – 品牌及市場推廣

梁靜雯

總經理 – 客戶體驗拓展

元立行

總經理 – 商務及策劃

朱鳳娟

總經理 – 車站商舖業務

劉偉明

昂坪 360 董事總經理

## 公司事務

蘇家碧

公司事務總監(至二零二零年一月十五日止)

蔡少錦

公司事務總監(二零二零年三月二日起生效)

關永祥

副總經理 – 傳媒關係及企業傳訊

陳霖生

副總經理 – 項目及物業傳訊

李家俊

總經理 – 公共事務

## 技術工程

顏永文

技術工程總監

文若德

總建築師(ARBUK)

鍾國良

總經理 – 規劃及土木工程

麥兼善

總經理 – 採購及合約

何世傑

公司安全總經理

黃沙

機電工程主管

康浩文

技術策略及保證主管

文禮添

首席合約行政經理 – 高速鐵路

區冠山

首席合約行政經理 – 沙中綫

張小龍

採購及合約經理 – 營運及常務

## 財務

許亮華

財務總監

詹國華

總經理 – 企業財務

譚立君

總經理 – 財務控制

伍翠樂

投資客戶關係及退休福利主管

彭海興

司庫

## 人力資源及行政

鄭惠貞

人力資源總監

吳山河

總經理 – 企業保安

王婉芬

總經理 – 人力資源

池文欣

總經理 – 人力資源(國際業務及人才管理)

吳紀穎文

總經理 – 學習及組織發展

蕭慧雯

總經理 – 獎勵管理

## 內部審核

周遠明

內部審核主管

## 法律及秘書

馬琳

法律及歐洲業務總監

鄭月芳

總經理 – 管治及風險管理

杜博賢

總經理 – 法律(營運及業務拓展)

李秀蓮

總經理 – 法律(物業)

## 中國內地及國際業務

### 澳洲

黃秉修

副總監 – 澳洲業務

Leah Waymark

行政總裁 – Metro Trains Australia

Raymond O' Flaherty

行政總裁 – Metro Trains Melbourne

Nigel Holness

行政總裁 – Metro Trains Sydney

林材豐

設計及交付總監 – 悉尼鐵路市區及西南綫項目

任百年

總經理 – 業務拓展

黎清佳

連管總經理 – 中國內地及國際業務

### 歐洲

郎俊明

行政總裁 – 歐洲業務

Mats Johansson

行政總裁 – MTR Express

Mark Jensen

行政總裁 – MTR Nordic

Henrik Dahlin

行政總裁 – MTR Pendeltågen

Erika Enestad

行政總裁 – MTR Tech / Emtrain

Johan Oscarsson

行政總裁 – MTR Tunnelbanan

(至二零二零年一月三十一日止)

Steve Murphy

董事總經理 – MTR Elizabeth Line

### 總部

蔡德贊

總經理 – 全球鐵路運營標準

(至二零一九年十二月三十一日止)

黃偉明

總經理 – 特別職務

### 澳門

陳宇釗

總經理 – 澳門輕軌(二零二零年二月一日起生效)

### 中國內地

許慕韓

副總監 – 中國內地業務

易珉

首席顧問 – 中國內地業務

王家明

工程總管(北京)

湯濟明

副總經理 – 運營(北京)

呂幹貽

副總經理 – 運營(杭州)

劉錦強

副總經理 – 項目(北京)

霍智昌

副總經理 – 項目(杭州五號綫)

邵信明

總經理 – 京津冀

賈軍

總經理 – 中國內地業務拓展

劉追明

總經理 – 杭州

吳偉鴻

總經理 – 杭州五號綫

何家華

總經理 – 中國內地物業

黃永健

總經理 – 深圳四號綫

謝志明

工程總管(杭州)

### 港鐵學院

鄭惠貞

港鐵學院校長(署理)

### 車務

李家潤

車務總監(二零二零年一月一日起生效)

李婉玲

高速鐵路及城際客運總管

(二零二零年一月一日起生效)

黃琨璋

車務營運總管(二零二零年一月一日起生效)

喬建輝

車務工程總管(署理)

林璧順

總信號工程師(車務)

冼志文

總信號設計經理

黃浩樑

副車務工程總管

梁裕興

副總經理 – 技術及資產工程

陳慶強

副總經理 – 車務及系統工程

李慧貞

總經理 – 高速鐵路及城際客運

閻偉霖

總經理 – 基建維修

鄭健偉

總經理 – 策劃及發展

劉興漢

總經理 – 安全及品質(二零二零年一月一日起生效)

鄭群興

總經理 – 特別職務

胡瑞華

總經理 – 特別職務

陳國偉

總經理 – 工務管理

王凱華

基建工務主管

丁嘉俊

車務營運主管 – 南面網絡

張志強

車務營運主管 – 西面網絡

鄧濟民

車務策略管理主管

李劍雄

工場主管

## 工程

包立聲

工程總監

劉名瑜

總設計經理

沈鵬博

工程處總經理 – 工程項目

周蘇鴻

工程處總經理 – 工程建造

梁民發

總經理 – 營運鐵路項目

黃健維

總經理 – 工程項目

楊恆利

總經理 – 工程管理辦公室

梁志立

機電工程總監

魏欽強

工程技術總監

吳偉亨

主項目經理 – 沙中綫土木工程(南北綫)

陳振聲

項目經理 – 鐵路車輛

梁寶實

項目經理 – 沙中綫土木工程(東西綫)

林偉德

項目經理 – 沙中綫土木工程(會展站)

楊健華

項目經理 – 沙中綫土木工程(紅磡)

梁志添

項目經理 – 沙中綫機電工程

羅志冲

項目經理 – 信號

## 物業

鄧智輝

物業總監

李俊明<sup>#</sup>

首席發展總監(二零二零年一月一日起生效)

黃冠邦

副總經理 – 物業工程(二零二零年三月一日起生效)

陳苑冰

總經理 – 投資物業

龍子豪

總經理 – 投資物業

彭美育

總經理 – 物業發展

周駿齡

總經理 – 物業管理

楊思偉

總經理 – 物業工程

## 策略、創新及科技

李喆

副總監 – 策略、創新及科技

孫耀達

首席資訊主管

黃伽衛

總經理 – 全球創新

<sup>#</sup> 由二零二零年一月一日起，李俊明獲調派到八達通公司及八達通卡有限公司擔任首席發展總監一職。

# 董事局報告書

董事欣然提呈截至2019年12月31日止財政年度的董事報告及經審核綜合帳項。

## 集團主要業務

集團主要經營下列核心業務 — 於香港、澳門、中國內地和數個海外城市參與鐵路設計、建造、營運、維修及投資；在香港及中國內地提供與鐵路及物業發展業務相關的項目管理；經營香港鐵路網絡內的車站商務，包括商舖租賃、列車與車站內的廣告位租賃，以及鐵路沿綫電訊服務的接通；於香港及中國內地經營物業業務，包括物業發展及投資，以及投資物業（包括購物商場及寫字樓）的物業管理及租賃管理；投資於八達通控股有限公司；以及提供鐵路管理、工程及技術培訓。

截至2019年12月31日，公司轄下主要附屬公司及聯營公司的主要業務載於綜合帳項附註24及25。

## 業務審視

公司一直致力在其年報中不同的章節內提供有關集團業務及表現的全面審視。現按照《公司條例》的要求把公司2019年報內就業務審視需作出披露的相關章節摘要載列如下，以供參閱。

需作披露事項	相關章節
(1) 截至2019年12月31日止年度內集團業務的中肯審視及集團表現的討論及分析	<ul style="list-style-type: none"><li>• 主席函件(第10頁至第13頁)</li><li>• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第33頁)</li><li>• 業務回顧(第34頁至第69頁)</li><li>• 財務回顧(第70頁至第79頁)</li></ul>
(2) 於2019年財政年度完結後發生，並對集團有影響的重大事項的詳情	<ul style="list-style-type: none"><li>• 主席函件(第10頁至第13頁)</li><li>• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第33頁)</li><li>• 業務回顧(第34頁至第69頁)</li></ul>
(3) 集團面對的重大風險及不明朗因素的敘述	<ul style="list-style-type: none"><li>• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第33頁)</li><li>• 業務回顧(第34頁至第69頁)</li><li>• 風險管理(第118頁至第121頁)</li><li>• 財務風險 – 綜合帳項附註28B(第231頁至第232頁)</li></ul>
(4) 集團業務的展望	<ul style="list-style-type: none"><li>• 主席函件(第10頁至第13頁)</li><li>• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第33頁)</li><li>• 業務回顧(第34頁至第69頁)</li></ul>
(5) 集團遵守對其有重大影響的相關法律及法例的詳情	<ul style="list-style-type: none"><li>• 公司管治報告書(第94頁至第114頁)</li></ul>
(6) 集團與其主要持份者的關係的陳述	<ul style="list-style-type: none"><li>• 主席函件(第10頁至第13頁)</li><li>• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第33頁)</li><li>• 業務回顧(第34頁至第69頁)</li><li>• 投資者關係(第82頁至第83頁)</li><li>• 企業責任(第84頁至第89頁)</li><li>• 人力資源(第90頁至第92頁)</li><li>• 公司管治報告書(第94頁至第114頁)</li><li>• 公司之2019可持續發展報告(與本年報同時於2020年4月出版)</li></ul>
(7) 集團的環保政策及表現的陳述	<ul style="list-style-type: none"><li>• 主席函件(第10頁至第13頁)</li><li>• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第33頁)</li><li>• 企業責任(第84頁至第89頁)</li><li>• 公司之2019可持續發展報告(與本年報同時於2020年4月出版)</li></ul>

## 股息

董事局建議派發末期股息每股0.98港元(2018：每股0.95港元)，並提議向所有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公司應屆周年成員大會上批准，而建議的2019年度末期股息(附有以股代息的選擇)，預計於2020年7月16日派發予於2020年5月29日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

## 帳項

集團截至2019年12月31日的財務狀況，以及集團本年度的財務表現及現金流量，載於第182頁至第262頁的綜合帳項。

## 十年統計數字

集團過去十年業績及資產負債概要，連同若干主要車務統計數字載於第80頁至第81頁。

## 董事

截至本報告日期止，公司董事局(包括替任董事)及執行總監會成員載列如下：

### 董事局成員

- 歐陽伯權(主席)
  - 金澤培博士(行政總裁)
  - 包立賢
  - 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
  - 黃子欣博士
  - 周元
  - 劉怡翔(財經事務及庫務局局長)
- 替任董事：**
- 黎志華
  - 陳浩濂
  - 劉焯
- 運輸及房屋局局長(陳帆)
- 替任董事：**
- 運輸及房屋局副局長(蘇偉文博士)
  - 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(黎以德)
  - 運輸及房屋局副秘書長(運輸)(蔡傑銘及葉李杏怡\*)
- 發展局常任秘書長(工務)(林世雄)
- 替任董事：**
- 發展局副秘書長(工務)2(麥成章)
- 運輸署署長(陳美寶)
- 替任董事：**
- 運輸署副署長/公共運輸事務及管理(李萃珍)

\* 該職位出任人由潘婷婷變更為葉李杏怡，生效日期為2019年7月15日。

### 執行總監會成員

- 金澤培博士(行政總裁)
- 劉天成(常務總監 – 車務及中國內地業務)
- 包立聲(工程總監)
- 鄭惠貞(人力資源總監)
- 蔡少綿(公司事務總監)
- 顏永文博士(技術工程總監)
- 許亮華(財務總監)
- 李家潤博士(車務總監)
- 馬琳(法律及歐洲業務總監)
- 鄧智輝(物業總監)
- 楊美珍(商務總監)

截至本報告日期止，各董事局及執行總監會成員的履歷載於第130頁至第142頁。

## 董事局報告書

此外，關於推選陳振彬博士為新董事的決議案將會提呈2020周年成員大會。有關詳情請參閱與本年報一同派發並包含2020周年成員大會通告的通函。

以下為2019年度內曾任公司董事局/執行總監會之成員，其已於下述日期分別退任/辭任：

- 馬時亨教授(2019年7月1日退任)
- 梁國權(2019年4月1日退任)
- 鄭海泉(2019年5月22日退任)
- 劉炳章(2019年5月22日退任)
- 石禮謙(2019年5月22日退任)
- 蘇家碧(2020年1月16日辭任)

## 附屬企業董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，公司之附屬企業的董事載列於第176頁。

## 董事服務合約

擬於應屆周年成員大會被推選或參與重選連任的董事，概無訂立不可由公司或其任何附屬公司於一年內終止而毋須作賠償(法定賠償除外)的服務合約。

## 董事於交易、安排或合約中的重大權益

除了就劉怡翔先生(財經事務及庫務局局長)、運輸及房屋局局長(陳帆先生)、發展局常任秘書長(工務)(林世雄先生)，及運輸署署長(陳美寶女士)(皆為政府官員)而言，於第154頁至第174頁所述的公司與政府(及/或其聯繫人)之間的關連交易及持續關連交易外，於本年度內並無訂立及於本年度內任何時間並無存在公司或其任何附屬企業為其中一方、且董事局或執行總監會成員或與該成員有關連的實體在當中擁有重大權益(不論直接或間接)的而與集團業務有關之重大交易、安排或合約。

## 董事於公司股份及相關股份的權益

根據香港法例第571章《證券及期貨條例》(「《證券條例》」)第352條須予備存的登記冊所載，或根據《上市規則》附錄10所載之標準守則(「《標準守則》」)向公司及聯交所具報的資料，董事局及執行總監會成員於2019年12月31日於公司股份、相關股份及債券中擁有的權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)的詳情如下：

董事局成員/ 替任董事/ 執行總監會成員	持有的普通股數目			認股權 數目 <sup>#</sup>	獎勵股份 數目 <sup>#</sup>	權益合計	總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 <sup>△</sup>
	個人權益*	家族權益†	其他權益	個人權益*	個人權益*		
金澤培博士	281,171	-	-	-	333,984	615,155	0.00999
陳黃穗博士	9,072	1,675 (附註1)	-	-	-	10,747	0.00017
鄭恩基	-	2,000 (附註2)	-	-	-	2,000	0.00003
李慧敏	3,350	-	-	-	-	3,350	0.00005



## 董事於公司股份及相關股份的權益(續)

董事局成員/ 替任董事/ 執行總監會成員	持有的普通股數目			認股權 數目 <sup>#</sup>	獎勵股份 數目 <sup>#</sup>	權益合計	總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 <sup>Δ</sup>
	個人權益*	家族權益 <sup>†</sup>	其他權益	個人權益*	個人權益*		
李李嘉麗	-	1,614 (附註3)	2,215 (附註3)	-	-	3,829	0.00006
劉焯	1,116	-	-	-	-	1,116	0.00002
麥成章	558	8,058 (附註4)	-	-	-	8,616	0.00014
蘇偉文博士	-	1,675 (附註5)	-	-	-	1,675	0.00003
劉天成	91,495	-	-	26,000	83,567	201,062	0.00327
包立聲	-	-	-	-	30,150	30,150	0.00049
鄭惠貞	116,339	-	-	-	84,384	200,723	0.00326
顏永文博士	46,698	-	-	-	76,135	122,833	0.00199
許亮華	42,707	2,233 (附註6)	-	-	78,785	123,725	0.00201
馬琳	108,141	-	-	-	79,950	188,091	0.00305
蘇家碧	71,536	-	-	-	79,817	151,353	0.00246
鄧智輝	193,985	-	-	-	84,634	278,619	0.00452
楊美珍	664,753	-	-	-	84,267	749,020	0.01216

### 附註

截至2019年12月31日止，

1 該1,675股股份乃由陳黃穗博士的配偶持有。

2 該2,000股股份乃由鄭恩基先生的配偶持有。

3 該1,614股股份乃由李李嘉麗女士的配偶持有及該2,215股股份乃由李女士及其配偶共同持有。

4 該8,058股股份乃由麥成章先生的配偶持有。

5 該1,675股股份乃由蘇偉文博士的配偶持有。

6 該2,233股股份乃由許亮華先生的配偶持有。

# 認股權及獎勵股份的詳情分別載於標題為「2007年認股權計劃」及「行政人員股份獎勵計劃」的章節(第150頁至第152頁)內

\* 實益擁有人之權益

† 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

Δ 於2019年12月31日，公司已發行具投票權股份總數為6,157,948,911股

除上文及於標題為「2007年認股權計劃」及「行政人員股份獎勵計劃」的章節中的披露外，根據《證券條例》第352條而備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料：

A 於2019年12月31日，公司董事局及執行總監會成員概無於公司或其任何相聯法團的股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)；及

B 截至2019年12月31日止年度內，公司董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

## 主要股東權益

按公司根據《證券條例》第336條而備存的登記冊所載，於2019年12月31日擁有公司所有具投票權之已發行股份5%或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	持有的 普通股數目	普通股佔所有具投票權之 已發行股份百分比 <sup>A</sup>
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	75.26%

<sup>A</sup> 於2019年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,157,948,911股

公司已獲香港金融管理局知會，於2019年12月31日，公司約0.33%已發行普通股(並未包括在上述財政司司長法團之持股量)乃為外匯基金持有。外匯基金是根據《外匯基金條例》(香港法例第66章)成立的基金，由財政司司長控制。

## 其他人士權益

根據《證券條例》第337條，公司已備存登記冊以記錄有關人士就公司根據《證券條例》第329條之要求而提供的持股量資料。

除上文及於標題為「董事於公司股份及相關股份的權益」及「主要股東權益」的章節中所披露外，於2019年12月31日，公司並無獲悉尚有其他人士於公司股份或相關股份中擁有任何權益或淡倉，而須登記於根據《證券條例》第336條規定備存的登記冊內。

## 2007年認股權計劃

截至2019年12月31日止年度內，根據2007年認股權計劃授出而尚未行使以認購普通股的認股權的變動載列如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目 (附註1至3)	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2019年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2019年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之 每股加權 平均收市價 (港元)
劉天成	30/5/2014	80,000	23/5/2015 – 23/5/2021	26,000	–	–	–	28.65	26,000	–
其他合資格僱員	30/3/2012	15,868,500	23/3/2013 – 23/3/2019	840,000	–	–	840,000	27.48	–	46.40
	6/5/2013	20,331,500	26/4/2014 – 26/4/2020	2,709,000	–	–	1,323,500	31.40	1,385,500	47.67
	30/5/2014	19,812,500	23/5/2015 – 23/5/2021	4,595,500	–	–	1,098,000	28.65	3,497,500	48.26

附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後七年，而自2007年6月7日採納2007年認股權計劃起計七年後，不得再授出任何認股權。2007年認股權計劃自2014年6月6日下午5時屆滿後，再無授出任何認股權。
- 除非按《上市規則》規定獲股東批准，否則於任何12個月內，在2007年認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同公司任何其他認股權計劃下授予該合資格僱員的認股權(包括各認股權計劃下之已行使及未經行使的認股權)獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過2007年認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的0.2%。
- 授出的認股權須按既定的歸屬時間表，由授出認股權日期滿一周年(「授出周年」)開始，每周年日按三分之一的比例歸屬，並於第三授出周年全數歸屬。
- 根據2007年認股權計劃的條款，每名承授人須按公司向公司支付1.00港元，作為獲授認股權的代價。
- 2007年認股權計劃的其他詳情載於綜合帳項附註11B及42(i)。

## 股票掛鈎協議

除於上文標題「2007年認股權計劃」所披露外，公司於截至2019年12月31日止年度內並無訂立或於本年度終結時並無存在任何股票掛鈎協議。

## 行政人員股份獎勵計劃

公司於2014年8月15日採納了行政人員股份獎勵計劃(前稱「2014年股份獎勵計劃」)。行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。

薪酬委員會可不時依據行政人員股份獎勵計劃的規則，按其絕對酌情權決定基準，讓任何合資格僱員以獎勵持有人身份參與行政人員股份獎勵計劃。獎勵持有人可獲授予受限制股份及/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。

受限制股份是向個別合資格僱員授出，並按比例於三年內均等分批賦予(除非薪酬委員會另有決定)。表現股份一般按每三年的表現週期(「表現週期」)授予合資格僱員，並須經薪酬委員會不時審視及批准。表現股份之賦予，是由薪酬委員會不時按董事局就相關表現週期為衡量公司業務表現及任何其它表現條件所預設的表現基準而決定。

按行政人員股份獎勵計劃下將予授出之獎勵股份乃已發行普通股。一般來說，公司將向第三方信託人(「信託人」)支付款項並指示或建議信託人運用有關款項及/或源自作為信託的部分基金所持普通股的其他現金淨額以購買市場上的現有普通股。而該等普通股將由信託人以信託形式代獎勵持有人持有。信託人不得就在信託中所持的任何普通股行使投票權，而獎勵持有人無權指示信託人就任何未賦予的獎勵股份行使投票權。

為監督行政人員股份獎勵計劃的運作，公司定期檢討計劃以確保計劃持續適用並具有效益。

根據行政人員股份獎勵計劃下可不時授出的獎勵股份最高數目不可高於2015年1月1日(該日為行政人員股份獎勵計劃的生效日期(「生效日期」))已發行的普通股股數的2.5%。

截至2019年12月31日止年度，根據行政人員股份獎勵計劃而授出的獎勵股份合共2,306,800股(2018年：4,061,850股(當中包括新表現週期的表現股份))。於2019年12月31日，合共5,659,978股(2018年：5,758,295股)獎勵股份尚未賦予、失效或被沒收，佔於生效日期之已發行普通股0.10%(2018年：0.10%)。

行政人員股份獎勵計劃的進一步詳情載於薪酬委員會報告書標題為「長期獎勵」(第127頁至第128頁)一節內及綜合帳項附註11C及42(ii)。

## 董事局報告書

已授予的獎勵股份詳情如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別		於2019年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	本年度 已賦予的 獎勵股份 數目	本年度 失效及/或 被沒收的 獎勵股份 數目	於2019年 12月31日 未賦予的 獎勵股份 數目	
		受限制股份	表現股份					
金澤培博士	8/4/2016	21,550	-	7,184	7,184	-	-	
	10/4/2017	22,050	-	14,700	7,350	-	7,350	
	10/4/2018	25,550	50,450	76,000	8,516	-	67,484	
	1/4/2019	120,000	-	-	-	-	120,000	
	8/4/2019	47,400	91,750	-	-	-	139,150	
梁國權 (附註1)	8/4/2016	64,850	-	21,618	21,618	-	-	
	10/4/2017	63,900	-	42,600	42,600	-	-	
	16/3/2018	80,000	-	80,000	80,000	-	-	
劉天成	10/4/2018	73,300	239,950	313,250	73,300	-	239,950	
	8/4/2016	8,400	-	2,800	2,800	-	-	
	10/4/2017	17,700	25,050	11,800	5,900	-	5,900	
	10/4/2018	16,450	50,450	66,900	5,483	-	61,417	
包立聲(附註2)	8/4/2019	16,250	-	-	-	-	16,250	
	8/4/2019	-	30,150	-	-	-	30,150	
	鄭惠貞	19/8/2016	71,428	-	23,810	23,810	-	-
	10/4/2017	16,950	30,400	11,300	5,650	-	5,650	
顏永文博士	10/4/2018	17,600	50,450	68,050	5,866	-	62,184	
	8/4/2019	16,550	-	-	-	-	16,550	
	8/4/2016	-	35,700	-	-	-	-	
	10/4/2017	15,050	-	10,034	5,016	-	5,018	
許亮華	10/4/2018	12,250	50,450	62,700	4,083	-	58,617	
	8/4/2019	12,500	-	-	-	-	12,500	
	10/4/2017	15,200	30,400	10,134	5,066	-	5,068	
	10/4/2018	14,200	50,450	64,650	4,733	-	59,917	
馬琳	8/4/2019	13,800	-	-	-	-	13,800	
	8/4/2016	17,300	-	5,768	5,768	-	-	
	10/4/2017	16,200	-	10,800	5,400	-	5,400	
	10/4/2018	16,050	50,450	66,500	5,350	-	61,150	
蘇家碧	8/4/2019	13,400	-	-	-	-	13,400	
	8/4/2016	16,400	44,050	5,468	5,468	-	-	
	10/4/2017	15,300	-	10,200	5,100	-	5,100	
	10/4/2018	14,200	50,450	64,650	4,733	-	59,917	
鄧智輝	8/4/2019	14,800	-	-	-	-	14,800	
	8/4/2016	17,950	-	5,984	5,984	-	-	
	10/4/2017	17,250	-	11,500	5,750	-	5,750	
	10/4/2018	16,850	50,450	67,300	5,616	-	61,684	
楊美珍	8/4/2019	17,200	-	-	-	-	17,200	
	8/4/2016	18,850	-	6,284	6,284	-	-	
	10/4/2017	17,700	-	11,800	5,900	-	5,900	
	10/4/2018	17,350	50,450	67,800	5,783	-	62,017	
其他合資格僱員	8/4/2019	16,350	-	-	-	-	16,350	
	8/4/2016	2,235,850	107,450	589,668	585,532	4,136	-	
	10/4/2017	2,027,900	26,350	1,162,593	598,320	19,423	544,850	
	10/4/2018	1,985,150	1,078,900	2,784,450	641,457	112,288	2,030,705	
	8/4/2019	1,773,900	122,750	-	29,000	38,850	1,828,800	

附註

1 梁國權先生已於2019年4月1日退任公司行政總裁，以及董事局成員、企業責任委員會成員及執行總監會成員。

2 包立聲先生獲委任為公司工程總監，並成為執行總監會成員，自2019年3月18日起生效。

## 已發行股份

	已發行 普通股數目	代價/價值 (港元)
於2018年12月31日	6,139,485,589	不適用
根據2007年認股權計劃而發行之股份 (詳情見綜合帳項附註42(i))	3,261,500	0.96億 (由公司收取)
就2018年末期股息而發行之代息股份	13,707,539	6.54億
就2019年中期股息而發行之代息股份	1,494,283	0.71億
於2019年12月31日	6,157,948,911	不適用

有關公司於年內的股本變動詳情載於綜合帳項附註39。

## 買賣或贖回上市證券

截至2019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，於本年度內，行政人員股份獎勵計劃的信託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則及信託契約條款，以總額約0.88億港元在聯交所購入了合共1,870,000股普通股(2018年：2.39億港元)。

## 公眾持股量

公司於2000年在聯交所主板上市時，獲聯交所授予公司豁免(「公眾持股量規定豁免」)，批准公司無須嚴格遵守《上市規則》第8.08(1)條的規定。根據公眾持股量規定豁免，公眾於公司持有的指定最低股份百分比不得少於公司已發行股份數目總額的10%。根據公司可從公開途徑取得的資料及就董事所知，於本年度內及截至本報告日期止，公司已按公眾持股量規定豁免維持指定的公眾持股量。

## 主要供應商及顧客

截至2019年12月31日止年度內，集團主要供應商及主要客戶的資料如下：

	佔集團總採購量 百分比
集團向最大五家供應商之總採購額(非資本性)	17.60%
	佔集團總收入 百分比
集團從最大五家客戶所得之總收入	34.85%
集團從最大客戶所得之總收入	14.47%

於2019年12月31日，董事局或執行總監會成員或彼等各自的任何緊密聯繫人或就董事局或執行總監會成員所知擁有公司所有具投票權之已發行股份超過5%之任何股東，包括財政司司長法團(公司的主要股東)，概無於本集團最大五家客戶中擁有任何實益權益。

## 捐贈

集團於年內向慈善機構及其他團體捐出及贊助共約1,270萬港元(2018年：約1,220萬港元)。



## 銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至2019年12月31日集團借貸總額為394.56億港元(2018年：402.05億港元)。借貸詳情載於綜合帳項附註33。

## 發行債券及票據

集團於2019年12月31日止年度內曾發行面額總值11.83億港元等值(2018年：14.91億港元等值)的票據，詳情載於綜合帳項附註33C。該等票據乃為集團一般資金需求而發行，包括資本性開支及債務再融資。

## 有關控股股東須履行特定責任的貸款協議

截至2019年12月31日，附有控股權限制條件的集團借貸合共321.83億港元(2018年：324.46億港元)，到期日介乎2020年至2055年不等，另有已承諾但未動用的銀行信貸55.68億港元(2018年：97.75億港元)。限制條件是政府作為公司的控股股東，須維持擁有公司所有具投票權之已發行股份一半以上的股權，否則集團或會被要求即時償還借貸及被取消已承諾但未動用的銀行信貸。

## 物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第51頁至第52頁。

## 關連交易

於回顧年度內，公司與政府訂立以下的交易。按上市規則規定，政府是公司的主要股東，故就上市規則而言，政府因此是公司的「關連人士」，而下列各項交易對公司而言是上市規則所界定的關連交易。

正如公司於2005年1月13日的公告中所披露，聯交所已向公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守上市規則第14A章中本應適用於公司與政府之間的關連交易及持續關連交易的規定(「豁免」)。

有鑑於此，公司根據上市規則第14A.71條及豁免之條件作出如下披露。

### 土地協議

A 於2019年5月7日，公司接受了政府於2019年3月27日所提出的要約，公司可進行將軍澳市地段第70號餘段地盤C2建議發展的「日出康城」第十一期物業發展項目，唯公司須繳付3,054,900,000港元作為地價及按新批地書第9689號相關修訂的條款及條件進行。

B 於2019年11月5日，公司接受了政府於2019年9月25日所提出的要約，公司可進行香港仔內地段第467號地盤D建議發展的黃竹坑站第四期物業發展項目，唯公司須繳付6,757,740,000港元作為地價及按相關交換條件第20304號的條款及條件進行。

C 於2020年2月14日，公司接受了政府於2019年12月30日所提出的要約，公司可進行將軍澳市地段第70號餘段地盤D建議發展的「日出康城」第十二期物業發展項目，唯公司須繳付2,725,000,000港元作為地價及按新批地書第9689號相關修訂的條款及條件進行。

## 持續關連交易

在回顧年度內，以下交易和安排涉及持續或經常，並預期維持一段時間，與政府及/或九鐵公司、機場管理局(「機管局」)、UGL Rail Services Pty Limited(「UGL」)及禮頓建築(亞洲)有限公司(「禮頓亞洲」)所提供的商品或服務。

如上文「關連交易」一節所述，就《上市規則》而言，政府為公司的主要股東。按《上市規則》的定義，九鐵公司和機管局均為政府的聯繫人士，同時亦是公司的關連人士。

Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. 是一家在澳洲成立的公司，並由Metro Trains Australia Pty Ltd (「MTA」)全資擁有。因公司、UGL及John Holland MTA Pty Ltd (「JHMTA」)分別擁有60%、20%及20%的MTA，為MTA的主要股東。因此，UGL及JHMTA為公司的關連人士。

由於UGL及禮頓亞洲均為CIMIC Group Limited的間接全資附屬公司，而禮頓亞洲是UGL的聯繫人士，因此，禮頓亞洲亦是公司的關連人士。

因此，就《上市規則》而言，政府、九鐵公司、機管局、UGL及禮頓亞洲各為公司的「關連人士」，而於2019年，下文I、II、III、IV及V段所述各項交易則根據《上市規則》規定構成公司的持續關連交易。

根據聯交所發出的指引信GL 73-14及參考了聯交所的建議，公司內部審核部已審閱公司下列的持續關連交易及有關的內部監控程序。內部審核部認為公司制定的內部監控程序足夠及有效，並已將此向公司的審核委員會作出匯報，以協助公司的獨立非執行董事根據與合併相關豁免(定義如下)、豁免及《上市規則》(視適用情況而定)需作的年度檢討及確認。

## I 與合併相關的持續關連交易

下文A至C段所列各項交易(統稱為「與合併相關的持續關連交易」)均為兩鐵合併的一部分，並於2007年10月9日舉行的股東特別大會上獲得公司獨立股東批准。這些段落應連同下文「兩鐵合併額外資料」所載的段落一併閱讀。

正如公司於2007年9月3日就兩鐵合併發出的通函所披露，聯交所已向公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章中適用於公司、政府及/或九鐵公司之間因兩鐵合併而產生的持續關連交易之規定(「與合併相關豁免」)。

### A 合併框架協議

公司、九鐵公司與運輸及房屋局局長和財經事務及庫務局局長(代表政府)於2007年8月9日訂立合併框架協議。

合併框架協議載有關於兩鐵合併的整體架構及若干特定範疇的條文，包括關於下列各項：

- 完善整合的轉車計劃；
- 公司於兩鐵合併後的公司管治；
- 與物業前期工程有關的付款；
- 有關就因鐵路物業發展招標而產生的單位生產量制訂一個逐年延展的計劃的安排；
- 有關評估地價金額的安排；
- 有關公司及九鐵公司僱員的安排，包括防止公司以與整合公司及九鐵公司的營運過程有關的任何原因終止聘用相關前綫員工的條文；

- 實行若干票價下調；
- 有關擬建沙田至中環綫的安排；
- 九鐵公司對其現有融資安排的持續責任；
- 處理九鐵公司的跨境租約；
- 就物業組合支付77.9億港元(見第156頁至第157頁及下文C段所述)；
- 分配對第三方提出的任何兩鐵合併前及兩鐵合併後索償的法律責任；及
- 公司保留其英文名稱，而(根據《兩鐵合併條例》規定)其中文名稱改為「香港鐵路有限公司」。

### B 西鐵代理協議

公司、九鐵公司及若干九鐵公司之附屬公司(「西鐵附屬公司」)於2007年8月9日簽訂西鐵代理協議及有關協議。根據西鐵代理協議的條款，公司獲委任：

- 為九鐵公司的代理人及若干授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務；及
- 為各西鐵附屬公司的代理人及該附屬公司出具的授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務。

公司將會就未批出的西鐵發展用地收取相當於總銷售收益0.75%的代理費用，並將會就已批出的西鐵發展用地收取相當於西鐵附屬公司根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用。公司亦將向西鐵附屬公司收回公司就西鐵發展用地所招致的費用(包括內部成本)加16.5%間接費用連同應計利息。

### C 物業組合協議

#### 第2A類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾向九鐵公司提出以零地價批出若干物業(「第2A類物業」)所在土地的政府租契(「該政府租契」)。根據香港法例第372章《九廣鐵路公司條例》，第2A類物業現時由九鐵公司持有作歸屬土地。於2007年8月9日，九鐵公司作出承諾其將會於緊隨上文所述獲批政府租契後，訂立一份買賣協議將第2A類物業售予公司(「該買賣協議」)。第2A類物業其後按該買賣協議轉讓予公司(「該轉讓協議」)。

該政府租契分別於2009年3月27日及2009年3月31日批予九鐵公司。九鐵公司及公司於2009年3月27日及2009年3月31日分別簽訂該買賣協議，而對公司之轉讓協議則分別於2009年3月27日及2009年3月31日簽訂。公司與九鐵公司亦分別於2009年3月27日及2009年3月31日訂立互利及互授權契約，訂下雙方於第2A類物業所在土地上的地役權、權利、享有權、特權及自由權。

#### 第2B類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾向公司提出按協定的條款批出若干物業(「第2B類物業」)的政府租契。

第2B類物業(即策誠軒)的基本條款文件於2009年12月31日發出，並於同日獲公司接納，以及大埔市地段199號的政府租契於2010年3月29日發出，為期50年，由2007年12月2日起生效。

### 第3類物業

於2007年8月9日，公司與九鐵公司訂立三份協議（「第3類協議」）及相關授權書。每份第3類協議均與若干物業（每項均為「第3類物業」）有關。九鐵公司之前曾就每項第3類物業訂立一份發展協議。倘若公司根據第3類協議獲授或承擔的權利及義務只與該項第3類物業上的經營權財產有獨有關係，則公司不可行使或履行該權利及義務。對位於任何第3類物業上的經營權財產構成影響的事宜，將會根據服務經營權協議的條款處理（定義及概要見第172頁至第173頁）。

根據各份第3類協議的條款，公司獲委任出任九鐵公司的代理人及根據授權書為獲授權人，以行使及履行九鐵公司就第3類物業而言的權利及義務（但不包括出售相關的第3類物業的權利或義務）。

公司須在任何時間遵守就第3類物業而言約束九鐵公司的法定限制及義務，並須支付九鐵公司因公司的行動而產生的所有應付九鐵公司款項及應收九鐵公司款項。

於擔任九鐵公司代理人時，公司須根據審慎的商業原則行事，並以就第3類物業盡量取得最高毛利及經營安全有效率的鐵路。為協助公司履行其代理職能，九鐵公司已向公司授予授權書。公司僅可按授權書根據第3類協議行使其獲賦予的權利及履行所承擔的義務。除作為九鐵公司代理人外，凡屬公司因其代理權範圍限制無法作出有關的任何行動或事宜，公司亦有權就各項第3類物業（包括其有關發展協議）向九鐵公司發出指示。凡法律及有關政府批授許可進行該指示，九鐵公司必須即時遵行該指示。

九鐵公司須就第3類物業收取的收入以資產負債表（而非於損益帳）變動方式入帳，但該處理方法必須為法律及會計準則及實務許可。

九鐵公司不得就第3類物業採取任何公司（作為九鐵公司代理人）並無採取，或非根據公司指示或非根據第3類協議的條款以其他方式採取的行動。

作為出任九鐵公司代理的代價，公司將獲支付一筆費用，預期數目將與九鐵公司就有關第3類物業取得的利潤（扣除若干初期及最初付款及顧問貢獻費後，兩者均已經或將會由九鐵公司的有關發展商支付）相近。一般而言，公司的費用將於九鐵公司收訖有關款項後即時分期支付（但或須扣減九鐵公司應付有關第3類物業發展商的指定金額）。

公司同意就各第3類物業對九鐵公司作出若干彌償保證。

公司將為各第3類物業（落成後）的首任管理人，或將確保就有關物業委任管理人。

倘九鐵公司不再擁有有關第3類物業的任何不分割份數（經營權財產除外），及九鐵公司與發展商及擔保人根據關於有關第3類物業的發展協議並無任何進一步權利可行使，亦無責任須履行，公司出任代理人的委任即須終止。

## II 非與合併相關的持續關連交易

下文A1至D段及第三份高鐵香港段協議（定義如下）（統稱為「非與合併相關的持續關連交易」），乃根據豁免之條件及《上市規則》第14A.71條作出披露。

### A1 有關沙田至中環綫的設計及地盤勘測的委託協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2008年11月24日就沙田至中環綫的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份沙中綫協議」)。

第一份沙中綫協議載有關於擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據第一份沙中綫協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本和前期成本)有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府承擔第一份沙中綫協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)以及由政府直接支付該成本的安排；
- 公司進行或促使他人進行有關擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測活動的責任；
- 根據第一份沙中綫協議，公司對政府承擔的責任以6億港元為限，但因公司疏忽而導致的死亡或個人受傷所涉及的責任除外；及
- 倘沙田至中環綫的鐵路計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關沙田至中環綫的融資、建造、竣工、測試、啓用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

### A2 有關沙田至中環綫預先工程的委託協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2011年5月17日就沙田至中環綫的預先工程簽訂了委託協議(「第二份沙中綫協議」)。

第二份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第二份沙中綫協議所載的某些委託活動及履行其在第二份沙中綫協議之下的其他義務的代價。該項目管理費用的金額將由公司與政府議定。在議定之前，政府將按照第二份沙中綫協議計算並在臨時基礎下向公司支付有關的項目管理費用；
- 公司與政府可以同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式，應猶如其為第二份沙中綫協議指定進行的活動的組成部分一樣，並且作為公司自行或促使他人執行該雜項工程(如有)及履行其在第二份沙中綫協議之下有關該雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須向公司支付經公司與政府議定的款項，作為公司設計及建造該雜項工程而政府須向公司支付的項目管理費；
- 政府須承擔所有「工程成本」(定義見第二份沙中綫協議)。為此，政府將會就工程成本向公司作出臨時付款，待工程成本最終結算數目確定時，或須對該臨時付款作出調整；



- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署因沙田至中環綫項目所招致的費用；
- 根據第二份沙中綫協議，政府須向公司支付的最高總額限於每年約30億港元，且總計不得超過約150億港元；
- 公司須自行或促使他人在擴建後的金鐘站及將會建造的何文田站進行若干備置工程和將位於紅磡的國際郵件中心重置於九龍灣以及進行第二份沙中綫協議所述的其他工程；
- 在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及的責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下已經及將會向政府收取的費用總額；
- 根據第二份沙中綫協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告，並在有關工程完成後3個月內向政府提供一個有關第二份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告；
- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止，公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；

- 公司保證：
  - 就涉及第二份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的項目經理提供的服務；
  - 就涉及第二份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的設計工程師提供的服務；及
  - 就涉及第二份沙中綫協議中有關建造活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料而執行；及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

### A3 有關沙田至中環綫的建造及投入服務的委託協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2012年5月29日就沙田至中環綫的建造及投入服務簽訂委託協議(「第三份沙中綫協議」)。

第三份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第三份沙中綫協議中訂明的若干委託活動及履行其在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議下的其他義務的代價。項目管理費用的款額為78.93億港元，將由政府按季度支付給公司；

## 董事局報告書

- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為第三份沙中綫協議指定進行的活動的組成部分一樣。而作為公司自行或促使他人執行該雜項工程(如有)及履行其在第三份沙中綫協議下關於該雜項工程(如有)的其他義務的代價,政府須向公司支付經公司與政府議定的款項,作為應付給公司用以設計及建造該雜項工程而產生的項目管理費用;
- 政府須承擔若干「第三方費用」、任何「新綫聯通工程費用」及任何「直接費用」(各定義均見第三份沙中綫協議);
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署因沙田至中環綫項目所招致的費用;
- 根據第三份沙中綫協議政府須向公司支付的最高總額限於每年30億港元,且總計不得超過150億港元;
- 根據第三份沙中綫協議就政府在第三份沙中綫協議下對若干鐵路工程的貢獻,公司須向政府支付的最高總額限於每年40億港元,且總計不得超過150億港元;
- 在第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下,公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及的責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下已經及將會向政府收取的費用總額;
- 根據第三份沙中綫協議,公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告,並在將沙田至中環綫項目移交給政府後3個月內向政府提供一個有關第三份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告;
- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止,公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責,並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程;
- 公司根據有關已簽訂的工程合約,自簽發竣工證書予第三方後的12年內,須負責修復有關合約保修責任期屆滿後,所發現與該項工程有關的任何缺陷;
- 公司保證:
  - 就涉及第三份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言,執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的項目經理提供的服務;
  - 就涉及第三份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言,執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的設計工程師提供的服務;及
  - 就涉及第三份沙中綫協議中有關建造活動而言,執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料而執行;及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助,包括採取所有合理步驟以促使公司獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

## B1 有關高鐵香港段的設計及地盤勘測的委託協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2008年11月24日就高鐵香港段的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份高鐵香港段協議」)。

第一份高鐵香港段協議載有關於擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據第一份高鐵香港段協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本、前期成本和招聘員工成本)而有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府須承擔第一份高鐵香港段協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)，以及由政府直接支付該成本的安排；
- 公司進行或促使他人進行有關擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測活動的責任；
- 根據第一份高鐵香港段協議，公司對政府承擔的責任以7億港元為限，但因公司疏忽而導致的死亡或個人受傷所涉及的責任除外；及
- 倘高鐵香港段的計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關高鐵香港段的融資、建造、竣工、測試、啓用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

## B2 有關高鐵香港段的建造、測試及投入服務的委託協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2010年1月26日就有關高鐵香港段的建造及投入服務簽訂了委託協議(「第二份高鐵香港段協議」)。

高鐵香港段的方案於2008年11月28日按照香港法例第519章《鐵路條例》首次刊登憲報，其修訂及更新方案於2009年4月30日刊登憲報。行政長官會同行政會議於2009年10月20日批准經作出被視為必要的輕微修改的方案，而相關的資金支持於2010年1月16日獲得立法會財務委員會通過。

第二份高鐵香港段協議包括以下條文：

- 政府須向公司支付45.9億港元(關於修改此條文的進一步詳情載於下文「關於高鐵香港段項目的第三份協議」內)，作為公司自行或促使他人進行在第二份高鐵香港段協議下的若干委託活動及履行在第二份高鐵香港段協議和第一份高鐵香港段協議下的其他義務的代價。政府將按預定時間表每季度預先以現金支付給公司，該金額可按照第二份高鐵香港段協議更改，並受第二份高鐵香港段協議中所訂明的最高付費限額限制(分別為每年20億港元及總付額不超過100億港元(「最高付費限額」))；
- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些已同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為根據第二份高鐵香港段協議所進行指定活動的組成部分一樣。而作為公司自行或促使他人執行雜項工程(如

有)及履行其在第二份高鐵香港段協議下關於雜項工程(如有)的其他義務的代價,政府須不時向公司支付相當於由於雜項工程而產生的第三方費用的有關固定百分比的金額,此金額受最高付費限額限制;

- 根據第二份高鐵香港段協議,公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行委託活動的進度報告,並在將高鐵香港段項目移交給政府或第二份高鐵香港段協議終止(以較先發生者為準)後3個月內向政府提供一個根據第二份高鐵香港段協議進行所需活動的最終報告;
- 從開始施工日起至向政府(或經政府指定的第三方)移交有關工程之日為止,公司須對在高鐵香港段項目下的所有工程負責,並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程;
- 公司根據有關已簽訂的工程合約,自簽發竣工證書予第三方後的12年內,須負責修復有關合約保修責任期屆滿後,所發現與該項工程有關的任何缺陷;
- 公司保證:
  - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關項目管理服務的活動而言,執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的項目經理提供的服務;
  - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關設計服務的活動而言,執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的設計工程師提供的服務;及
  - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關建造活動而言,執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由

一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料而執行;

- 政府須承擔(i)應向第三方支付的任何費用;(ii)根據第二份高鐵香港段協議進行的活動而須向任何政府部門、政策局、機構或團體支付有關的費用、開支或金額;(iii)因公司及/或第三方承辦商根據第二份高鐵香港段協議進行活動對九鐵公司所造成的損害而須向九鐵公司支付作為賠償的任何及一切費用;及(iv)所有土地徵用、清理及相關費用(包括因任何第三方提出任何賠償申索所致的所有費用)及由地政總署因與高鐵香港段項目招致的相關的費用(關於修改此條文的進一步詳情載於下文「關於高鐵香港段項目的第三份協議」內);及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助,包括採取所有合理步驟以促使公司獲給予或授予所有與高鐵香港段的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

政府已經同意基於公司將被邀請以特許經營方式營運高鐵香港段,故由公司根據並按照第二份高鐵香港段協議的條款來進行高鐵香港段的建造、測試及投入服務相關工作。

### 關於高鐵香港段項目的第三份協議

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高鐵香港段契約協議(「第三份高鐵香港段協議」)。第三份高鐵香港段協議載有綜合條款組合及規定:

- (i) 政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價;
- (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)的部分,但不包括若干經協定的例外費用;

(iii) 公司將分兩期等額支付每股合共4.40港元的特別股息（每期特別股息為每股現金2.20港元）；

(iv) 對於2010年訂立有關高鐵香港段項目的現有委託協議將作出若干修訂，包括應向公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元；

(v) 政府保留在高鐵香港段開始通車後對公司目前超支的責任問題(如有)提交仲裁的權利；及

(vi) 第三份高鐵香港段協議取決於獲得(a)公司獨立股東的批准(已於2016年2月1日獲得)及(b)立法會批准政府額外財務承擔(已於2016年3月11日獲得)。

每股2.20港元的第一期特別股息已於2016年7月13日向股東派發，而每股同樣為2.20港元的第二期特別股息已於2017年7月12日派發。

根據第三份高鐵香港段協議，第二份高鐵香港段協議已作出若干修訂，以反映第三份高鐵香港段協議所載的安排，包括(i)修改承擔和支付項目造價的安排；及(ii)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與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計)。

### C1 關於香港國際機場旅客捷運系統的保養協議

於2013年7月5日，公司與機管局就有關香港國際機場的旅客捷運系統(「系統」)訂立一份為期7年的保養合同(「保養合同」)，以延續當時已屆滿的保養協議，由2013年7月6日生效。預計每年根據保養合同可從機管局獲取的最高金額將不多於8,500萬港元。

保養合同載有關於公司對系統的運作和保養以及公司對系統進行若干指定服務的條文，當中包括以下各項：

- 訂明保養合同的有效期由2013年7月6日至2020年7月5日(包括該日)為期7年的條文；
- 有關公司對系統進行定期維修和全面檢修表現的條文；
- 有關監察系統的任何故障及公司於必要時提供維修服務的條文；
- 有關公司必須令系統運作達到一定水平的條文；
- 有關公司在若干情況下為系統進行改善工程(作為一項額外服務)的條文；及
- 有關系統的營運及維修延伸至新的中場範圍客運廊的條文。

### C2 關於向機管局提交二判承判商保證書

於2017年9月25日，新瀉運輸系統株式會社(「新瀉」)向公司分判現時系統的改裝工程，為期7年(「二判承判合同」)。因此，公司於2018年5月18日，向機管局提交了一份二判承判商保證書。預計每年從新瀉獲取的最高金額將不多於6,000萬港元。

二判承判合同載有關於提供及改裝系統中的配電、通訊及控制的子系統的條文，當中包括以下各項：

- 有關現時系統的改裝延伸至新的旅客捷運系統中轉站；
- 提供有關機電系統，包括配電系統、電訊系統、月台幕門及維修器材；及
- 重置現有維修器材於新的旅客捷運系統車廠。



### D 有關西港島綫的財務安排、設計、建造及營運的項目協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2009年7月13日就西港島綫的財務安排、設計、建造及營運簽訂了項目協議(「西港島綫項目協議」)。

西港島綫項目協議包括財務安排條文及公司須自行或促使他人進行設計、建造、竣工、測試及投入服務，以使西港島綫鐵路工程可按照香港鐵路條例、由代表政府的運輸及房屋局局長與公司於2007年8月9日簽訂的營運協議及西港島綫項目協議投入運作。公司將在專營期內為本身擁有、營運及維修西港島綫。最終付款證書於2019年6月28日發出。

西港島綫項目協議包括以下方面的條文：

- 政府將向公司支付西港島綫122.52億港元的補助金，構成政府對公司實行西港島綫項目的財務資助；
- 在西港島綫按賺取收入基準開始商業營運及為公眾提供定期交通運輸服務後24個月內(於2016年12月23日經公司與政府訂立的補充協議，延長該期限至2018年6月30日前、於2018年6月29日經公司與政府訂立的第二份補充協議，再延長該期限至2019年3月31日或之前、以及於2019年3月29日經公司與政府訂立的第三份補充協議，再延長該期限至2019年6月30日)，公司須向政府付還因高估西港島綫鐵路工程及重置、補救及改善工程有關的某些資本支出、價格調整費用、土地成本及應急費用而多付的任何金額(連同利息)；

- 公司須承擔與重建計劃、補救工作及改善工程有關的設計、建造及竣工之成本；政府須承擔與主要公共基建工程有關的成本；
- 公司須承擔因實行西港島綫項目而產生的土地徵用、清理及相關的成本，但第三方提出索償所引起那些的成本除外；及地政總署因參與實行西港島綫項目而招致或支付的所有成本、開支及其他款額；及
- 公司須履行環境影響評估報告及政府於2009年1月12日就西港島綫向公司簽發的環境許可證中所指明的措施。

### III 有關高速鐵路(香港段)(前稱高鐵香港段)營運的持續關連交易

下文A及B段(統稱為「有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易」)乃根據豁免、與合併相關豁免及《上市規則》第14A.71條的條件而披露。

#### A 經修訂營運協議

於2018年8月23日，公司及代表政府的運輸及房屋局局長為了修改及補充於2007年8月9日訂立的綜合營運協議(經修訂)(見第173頁至第174頁「兩鐵合併額外資料」D段所述，「現有綜合營運協議」)而訂立經修訂營運協議(「經修訂營運協議」)，以訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運要求。經修訂營運協議的目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求以大致相同的方式適用於高速鐵路(香港段)，除有必要以反映高速鐵路(香港段)的某些特點和安排而作出的任何修訂外。

就《港鐵條例》而言，經修訂營運協議是一項「營運協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使高速鐵路(香港段)根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

經修訂營運協議的主要條款如下：

經修訂營運協議的條款大致基於現有綜合營運協議的條款。經修訂營運協議已於2018年9月23日(「商業營運日期(高速鐵路(香港段))」)生效，並將與公司及九鐵公司於2018年8月23日訂立的補充服務經營權協議(「補充服務經營權協議」)同時屆滿。

經修訂營運協議中與高速鐵路(香港段)有關的若干主要條款包括：

- 公司有責任維持與列車服務供應、售票機可靠性、出入閘機可靠性、扶手電梯及乘客升降機可靠性有關的指定服務表現要求；
- 公司有責任公布與列車服務供應、售票機可靠性、出入閘機可靠性、扶手電梯及乘客升降機可靠性、溫度及通風水平、鐵路清潔程度(僅關乎公司的高速鐵路(香港段)列車)及乘客查詢回應時限有關的指定顧客服務承諾；
- 有關在香港境外進行公司高速鐵路(香港段)的列車維修的責任；
- 公司有責任進行設計檢測，以驗證內地營運商的高速鐵路(香港段)列車是否與公司的基礎設施兼容，並可安全地在高速鐵路(香港段)上行駛；
- 與內地營運商建立程序，以批准內地營運商的列車安全地在高速鐵路(香港段)上行駛以及就改裝任何該等列車通知政府；
- 為高速鐵路(香港段)列車駕駛員制訂及維持一套培訓資歷制度；

- 協助鐵路檢查人員進行檢查，包括在必要時就此與內地營運商聯繫；
- 有關維持內地口岸區範圍及過境限制區的完整和安全的保安責任；及
- 設定高速鐵路(香港段)列車旅程票價的機制及政府審批程序，包括：
  - (i) 在商業營運日期(高速鐵路(香港段))之前，公司將在設定各類可提供的高速鐵路(香港段)票價之前尋求政府的事先書面同意；及
  - (ii) 其後，未經政府事先同意前，不得調整、引入或撤回票價。

## B 補充服務經營權協議

於2018年8月23日，為了補充於2007年8月9日訂立的服務經營權協議(見第172頁至第173頁「兩鐵合併額外資料」B段所述，「現有服務經營權協議」)，公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予高速鐵路(香港段)的經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。補充服務經營權協議的目的及效力是將適用於公司經營現有九鐵公司鐵路系統的營運要求以大致相同的方式適用於高速鐵路(香港段)，除有必要以反映高速鐵路(香港段)的某些特點和安排而作出的任何修訂外。補充服務經營權協議的財務條文旨在反映現有綜合營運協議內對新經營權項目(如高速鐵路(香港段))的規定，並受限於下文所述。

就《港鐵條例》而言，補充服務經營權協議是一項「服務經營權協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使高速鐵路(香港段)根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

## 補充服務經營權協議的主要條款

補充服務經營權協議的條款大致基於現有服務經營權協議的條款。高速鐵路(香港段)的經營期已於商業營運日期(高速鐵路(香港段))開始及於以下各項最早發生之日自動終止：

- (i) 根據《港鐵條例》有關公司鐵路的專營權全部或就高速鐵路(香港段)而言撤銷之日；及
- (ii) 緊接商業營運日期(高速鐵路(香港段))的第十個周年日前一天，但公司及九鐵公司可根據補充服務經營權協議所載的機制進一步磋商後延續經營期，在該情況下，則經營期會於公司及九鐵公司協定的其他日期終止(「經營權有效期(高速鐵路(香港段))」)。

補充服務經營權協議中與高速鐵路(香港段)有關的若干主要條款包括：

- 高速鐵路(香港段)的額外經營權付款

- (i) 概況

就高速鐵路(香港段)公司向九鐵公司作出或九鐵公司向公司作出額外經營權付款(見下文所述)，旨在反映根據現有綜合營運協議的規定，其中包括公司將從營運高速鐵路(香港段)所得現時預計正數貼現現金流量淨額中保留10%(貼現值反映公司就高速鐵路(香港段)的商業回報率)。

補充服務經營權協議規定以每年定額付款及每年非定額付款形式作出額外經營權付款，以反映在現有服務經營權協議下現有九鐵公司系統的現有經營權付款結構。

高速鐵路(香港段)的額外經營權付款並非取代現有服務經營權協議下就現有九鐵公司系統所作出之付款，而是該等付款以外的附加款項。

- (ii) 每年非定額付款

每年非定額付款(由公司向九鐵公司支付的款項)將會根據現有服務經營權協議規定的相同方式計算，據此，公司就各財政年度按九鐵公司系統所產生的收入的某個百分比向九鐵公司付款(即九鐵公司系統產生的首75億港元以上收入的35%)。就計算每年非定額付款而言，九鐵公司系統產生的收入應包括公司所收取或保留的高速鐵路(香港段)車費實際收入以及來自與高速鐵路(香港段)相關業務的收入，包括但不限於廣告、電訊、免稅品商店及小賣店租賃業務。

- (iii) 高速鐵路(香港段)的每年定額付款

鑒於上文第(ii)段所述的每年非定額付款及為了使公司能如以上所述從營運高速鐵路(香港段)所得現時預計正數貼現現金流量淨額中保留10%，每年定額付款應包括九鐵公司向公司支付的款項，該等款項在經營權有效期(高速鐵路(香港段))內合計相等於79.65億港元。

該等每年定額付款不會影響公司根據現有服務經營權協議於各財政年度向九鐵公司支付每年定額付款7.5億港元的責任。

- 收入相關安排

此外，補充服務經營權協議載有以下收入相關安排：

- (i) 乘客量調整

就高速鐵路(香港段)的乘客量實際上偏離現時的預測：

- (a) 高速鐵路(香港段)的實際乘客量多於或少於現時預計乘客量最多15%，將由公司承擔；及

(b) 高速鐵路(香港段)的實際乘客量多於或少於現時預計乘客量超過15%，將由公司與九鐵公司按30%(公司)及70%(九鐵公司)的比例攤分。

(ii) 新增收入調整

就公司現有來往羅湖及落馬洲的過境服務以及現有的城際客運服務的乘客量實際上偏離現時的預測，公司可向九鐵公司收取兩筆款項(分別為由(及包括)商業營運日期(高速鐵路(香港段))起至(及包括)2023年12月31日止期間及由(及包括)2024年1月1日起至(及包括)緊接商業營運日期(高速鐵路(香港段))的第十個周年日前一天止期間)，該兩筆款項分別以5億港元及10億港元為上限。

(iii) 內地折扣優惠計劃虧損

就內地營運商所採納的內地學生票價折扣優惠及內地殘疾軍人/公安人員折扣優惠計劃所產生的收入虧損，公司將向九鐵公司每年收取償付款項。

九鐵公司與公司亦將以真誠討論倘內地營運商在未來引入任何其他折扣優惠計劃時類似的償付安排。

(iv) 服務費補貼

對於以內地任何鐵路車站為起點及終點的車程，按政府指示應由公司承擔的在西九龍站售票所收取的服務費的部分，公司將向九鐵公司每年收取償付款項。

• 償付營運前成本

此外，九鐵公司將會就公司與九鐵公司協定的營運前成本給予公司補償，即公司於商業營運日期(高速鐵路(香港段))前合理產生並符合以下所有條件的成本及開支：

- (i) 因相關高速鐵路(香港段)資產的規劃及開始營運而直接產生的成本及開支；
- (ii) 根據任何相關協議政府並未支付及不會或毋須支付予公司的成本及開支，或公司與政府以書面協定應視為營運前成本的成本及開支；
- (iii) 根據補充服務經營權協議九鐵公司向公司作出的任何付款中並無涵蓋的成本及開支；及
- (iv) 屬於與高速鐵路(香港段)營運有關的若干其他類別的協定成本及開支(包括為高速鐵路(香港段)通車作準備的動員活動及高速鐵路(香港段)通車前的試營運，以及九鐵公司與公司可能協定的其他項目)。

• 均等付款

倘政府於2023年12月31日前撤銷專營權，九鐵公司須向公司支付一筆款項，金額相當於九鐵公司於經營權年期的十年期間應支付的每年定額付款總額，按比例根據終止發生的時間予以削減，並減去已向公司支付的任何金額的每年定額付款。此均等付款之目的是確保倘若高速鐵路(香港段)的經營權被提早終止，公司能獲得部分保障。

• 高速鐵路(香港段)服務

公司有責任於經營權有效期(高速鐵路(香港段))內按照《港鐵條例》及現有營運協議中所規定的水平經營高速鐵路(香港段)(須受另有說明者所限)。倘因內地營運商、任何內地機關或直接受他們控制的人士作出或未

有作出任何事宜導致公司未能符合《港鐵條例》或現有綜合營運協議下的規定，公司不會被視為未能符合《港鐵條例》或現有綜合營運協議下的規定。

- 交還規定

倘經營權有效期(高速鐵路(香港段))屆滿或被終止，公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的高速鐵路(香港段)經營權財產。

## IV 有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易

下文A及B段(統稱為「有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易」)乃根據豁免、與合併相關豁免及《上市規則》第14A.71條的條件而披露。

### A 經修訂營運協議及補充營運協議

於2020年2月11日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的運輸及房屋局局長訂立經修訂營運協議(「屯馬綫一期經修訂營運協議」)，而公司及代表政府的運輸署署長訂立補充營運協議(「屯馬綫一期補充營運協議」)，以訂明適用於屯馬綫第一期(「屯馬綫一期」)的營運要求(例如服務標準)，將現有馬鞍山鐵路由大圍延伸至啟德，新增顯徑和啟德兩個車站，及在鑽石山設有轉車站。屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議的整體目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求以大致相同的方式適用於屯馬綫一期。

就《港鐵條例》而言，屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議各自是一項「營運協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使屯馬綫一期根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

如上文所解釋，屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議的主要條款令屯馬綫一期被納入現有綜合營運協議所包含的香港鐵路營運的法律及監管機制。屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議的修訂已於2020年2月14日生效。

### B 補充服務經營權協議

於2020年2月11日，為了補充現有服務經營權協議，公司與九鐵公司訂立有關屯馬綫一期的第二份補充服務經營權協議(「屯馬綫一期補充服務經營權協議」)，以使九鐵公司向公司授予屯馬綫一期的經營權，並訂明適用於屯馬綫一期的營運及財務要求。屯馬綫一期補充服務經營權協議的目的及效力是將適用於公司經營現有九鐵公司鐵路系統的營運要求以大致相同的方式適用於屯馬綫一期，除有必要以反映屯馬綫一期的某些特點和安排而作出的任何修訂外。屯馬綫一期補充服務經營權協議的財務條文旨在反映現有綜合營運協議內對新經營權項目(如屯馬綫一期)的原則(見本節上文A段之所述)，但下文所述除外。

就《港鐵條例》而言，屯馬綫一期補充服務經營權協議是一項「服務經營權協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使屯馬綫一期根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

#### 屯馬綫一期補充服務經營權協議的主要條款

如上文所解釋，屯馬綫一期補充服務經營權協議的條款大致基於現有服務經營權協議的條款。屯馬綫一期補充服務經營權協議於2020年2月11日訂立，九鐵公司根據屯馬綫一期補充服務經營權協議的條款向公司授予服務經營權和特許的有效期，以及屯馬綫一期的商業營運於2020年



2月14日開始(「新項目生效日期(屯馬綫一期)」)，並將於以下各項最早發生之日自動終止(即「終止日期(屯馬綫一期)」)：

- (i) 根據《港鐵條例》有關九鐵公司鐵路的專營權撤銷的生效日期；
- (ii) 地政總署署長根據九鐵公司與政府訂立的轉歸契據撤回或撤銷批文以及有關屯馬綫一期的專營權根據《港鐵條例》撤銷的生效日期；
- (iii) 政府根據整條屯馬綫(「屯馬綫二期」)的新補充服務經營權協議(該新協議應取代及代替屯馬綫一期補充服務經營權協議)指定屯馬綫二期通車試行及投入商業營運的首日；及
- (iv) 緊接新項目生效日期(屯馬綫一期)的第二個周年日前一天，或公司、九鐵公司及政府在不遲於新項目生效日期(屯馬綫一期)的第二個周年日或最後經延長日期(如適用)前滿一個月當日分別以書面協議方式同意的較後日期(「自然屆滿日期(屯馬綫一期)」)。

屯馬綫一期補充服務經營權協議中與屯馬綫一期有關的若干主要條款包括：

- 經營權付款

- (i) 每年非定額付款

每年非定額付款(由公司向九鐵公司支付的款項)將會根據現有服務經營權協議規定的相同方式計算，據此，公司就各財政年度按九鐵公司系統所產生的收入的某個百分比向九鐵公司付款(即九鐵公司系

統產生的首75億港元以上收入的35%)。就計算每年非定額付款而言，九鐵公司系統產生的收入應包括公司所收取或保留的屯馬綫一期車費實際收入以及來自屯馬綫一期相關業務的收入，包括但不限於電訊及小賣店租賃業務。

- (ii) 屯馬綫一期的每年定額付款

鑒於上文所述的每年非定額付款及為了使公司能如上述賺取商業回報，屯馬綫一期的每年定額付款應包括九鐵公司向公司支付的款項，該等款項從新項目生效日期(屯馬綫一期)開始，直至終止日期(屯馬綫一期)的前一天結束期間(「經營權有效期(屯馬綫一期)」)內合計相等於4.65億港元(假設經營權有效期(屯馬綫一期)在自然屆滿日期(屯馬綫一期)終止)。該等每年定額付款不會影響公司根據現有服務經營權協議於各財政年度向九鐵公司支付每年定額付款7.5億港元的責任。

- 屯馬綫二期的新補充服務經營權協議

自訂立屯馬綫一期補充服務經營權協議之日期起，直至及包括自然屆滿日期(屯馬綫一期)(在公司、九鐵公司與政府就此結束日期書面同意的任何延期之前或延期之後)前滿四個月之日，政府、公司與九鐵公司應真誠地展開獨家磋商，以期就屯馬綫二期的補充服務經營權協議條款達成一致。補充服務經營權協議應根據現有綜合營運協議使公司可以從屯馬綫二期的營運中取得一定商業回報率(而這屯馬綫二期的新補充服務經營權協議擬取代屯馬綫一期補充服務經營權協議)。

- 交還規定

倘經營權有效期(屯馬綫一期)屆滿或被終止，及並無就屯馬綫二期訂立補充服務經營權協議，公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的屯馬綫一期經營權財產。

## V 與政府無關的持續關連交易

下文(「與政府無關的持續關連交易」)根據《上市規則》第14A.71條而披露。

### 公司與禮頓亞洲簽訂關於南港島綫(東段)某些工程的合約903

如上文所解釋，禮頓亞洲為《上市規則》第14A章所指公司的「關連人士」。因此合約903(定義見下文)為《上市規則》第14A.31條所指的「持續關連交易」。

在2011年5月17日，公司與禮頓亞洲就南港島綫(東段)建造若干涉及香港仔海峽大橋、黃竹坑站及海洋公園站的工程(「合約903工程」)簽訂合約903(於2014年11月14日經補充協議修訂)(「合約903」)。

合約903的形式與公司的標準目標成本工程合約條件大致相同，其中載有下列條款：

- 禮頓亞洲在合約903下的主要責任是負責合約903工程的建造；
- 禮頓亞洲須就由合約903工程引起或與合約903工程相關的、公司所承受的任何損失或開支以及關於任何人士死亡或受傷或財產受損的一切損失及申索，並就關於或涉及該損失、開支及申索的一切申索、法律程序、損害賠償、費用、收費及開支，向公司作出彌償，但因合約903工程永久使用或佔用土地、公司在任何部分土地進行合約903工程的權利、或公司、公司的

代理人、受僱人或並非由禮頓亞洲僱用的其他承判商的任何疏忽而相關的補償或損害賠償則除外；

- 禮頓亞洲須就關於或由於受僱於禮頓亞洲或其次承判商或供應商的任何工人或其他人士在受僱於禮頓亞洲工作期間因該工作遇到任何意外、受傷或患病而在法律上應付的一切損害賠償或補償，並就關於該損害賠償或補償的一切申索、要求、法律程序、費用、收費及開支，向公司作出彌償；
- 禮頓亞洲須就其若干責任購買及繼續持有限額不少於2億港元的保險；
- 禮頓亞洲就其在合約903之下的責任已向公司提交由Chartis Insurance Hong Kong Limited簽發的履約保證書；
- 倘若公司、工程師或受僱於公司與合約903工程有關的任何其他人士、他們各自的代理人、僱員或代表的任何行為或疏忽有份造成有關的死亡、疾病或損害，禮頓亞洲向公司作出彌償的責任將按比例減少。因延誤的緣故，禮頓亞洲須向公司支付一切損害賠償(算定損害賠償及一般損害賠償)的責任總額不應超過根據合約903定下的目標成本加上須向禮頓亞洲支付的費用的百分之十；
- 根據合約903，公司須向禮頓亞洲支付的款項總額包括合約903工程的成本及向禮頓亞洲支付的費用。合約903工程的範圍可能不時改變，因此根據合約的條款，公司將有責任向禮頓亞洲修訂有關的支付費用；
- 按合約903中列明的時間表，公司須向禮頓亞洲支付合約903工程的成本。倘若合約903工程的最後總成本超過或低於工程的目標成本，不足之數或剩餘款項(視乎情況而定)將根據合約903計算而由公司或禮頓亞洲承擔或(視乎情況而定)撥歸公司或禮頓亞洲所有；

- 根據合約903，公司每年須支付的最高總金額約為14億港元。由於公司向禮頓亞洲支付的款項是按合約903中列明的時間表支付，每年須支付的最高總金額是參考公司根據該時間表在任何年份須支付的最高金額而訂定；
- 公司有責任購買「承判商全險」及第三者責任限額不少於7億港元的「第三者責任」保險。此外，禮頓亞洲已同意另外增購36.38億港元保額的「第三者責任」保險；及
- 倘若禮頓亞洲違約，公司可於任何時間透過向禮頓亞洲發出30天的書面通知終止合約903，但這不影響公司就違約提出的任何申索。

就與合併相關的持續關連交易、非與合併相關的持續關連交易、有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易、有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易及與政府無關的持續關連交易(統稱為「該等交易」)，公司確定公司的獨立非執行董事已根據(i)與合併相關豁免第(B)(I)(i)段(就與合併相關的持續關連交易)、(ii)豁免第(B)(I)(iii)(a)段(就非與合併相關的持續關連交易)、(iii)與合併相關豁免第(B)(I)(i)段及豁免第(B)(I)(iii)(a)段(就有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易)、(iv)與合併相關豁免第(B)(I)(i)段及豁免第(B)(I)(iii)(a)段(就有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易)、及(v)《上市規則》第14A.55條(就與政府無關的持續關連交易)，已審閱該等交易，並確認該等交易是按下列條件訂立：

- (1) 在集團的日常業務中訂立(按《上市規則》涵義)；
- (2) 按照一般商務條款或最佳的條款進行(按《上市規則》涵義)；及
- (3) 根據有關交易的協議進行，條款公平合理，並且符合公司股東的整體利益。

公司已委聘其核數師根據香港會計師公會頒布的《香港核證工作準則》第3000號(經修訂)「非審核或審閱過往財務資料之核證工作」，並參考《實務說明》第740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，以匯報該等交易。根據(i)與合併相關豁免第(B)(I)(ii)段(就與合併相關的持續關連交易)、(ii)豁免第(B)(I)(iii)(b)段(就非與合併相關的持續關連交易)、(iii)與合併相關豁免第(B)(I)(ii)段及豁免第(B)(I)(iii)(b)段(就有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易)、(iv)與合併相關豁免第(B)(I)(ii)段及豁免第(B)(I)(iii)(b)段(就有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易)、及(v)《上市規則》第14A.56條(就與政府無關的持續關連交易)，核數師已向董事局遞交函件，確認他們：

- (a) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信交易未獲董事局批准；
- (b) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議而進行；及

另外，就與政府無關的持續關連交易：

- (c) 就涉及集團提供商品或服務的交易而言，並不知悉有任何事宜，致使他們相信該等交易在各重大方面並不符合集團的定價政策；及
- (d) 就該等交易的每一項的總金額而言，並不知悉有任何事宜，致使他們相信該等交易，已超出公司就該等交易的每一項所設定的相關最高年度總額。

### 兩鐵合併額外資料

兩鐵合併包含多項獨立協議，各項此等協議已在公司於2007年9月3日就兩鐵合併而發出的通函中詳細說明，並已整體獲公司的獨立股東於2007年10月9日舉行的股東特別大會上通過。下文A段所載的資料闡述兩鐵合併採用的付款機制，而下文B至E段概述公司就兩鐵合併而訂立，又沒有於上文「與合併相關的持續關連交易」一節內披露的各項協議。

#### A 與合併相關協議有關的支付

公司於2007年12月2日(即合併日期)就兩鐵合併向九鐵公司作出以下的初步付款：

- 根據服務經營權協議(見下文B段所述)應作出的最初付款42.5億港元，作為取得實施服務經營權(定義見下文B段)的權利的最初費用及收購鐵路資產的代價；及
- 根據合併框架協議(見第155頁至第156頁所述)應作出的最初付款77.9億港元，作為簽訂物業組合協議(見第156頁至第157頁及下文E段所述)及根據公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立的買賣協議，將九鐵

公司旗下附屬公司(「九鐵附屬公司」)所售股份轉讓予公司之代價。

除了上文的初步付款外，公司亦須向九鐵公司支付以下款項：

- 每年定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年定額付款7.5億港元；每年定額付款須在經營權有效期內，於緊接每一個合併日期的周年日期之前的一天，就截至及包括該付款到期日的前12個月期間支付；及
- 每年非定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年非定額付款，付款金額按公司每個財政年度從九鐵公司系統所得收入的金額(按照服務經營權協議釐定)分層計算。公司無須就合併日期後首36個月支付每年非定額付款。

作為全面的一籃子交易，除上述付款組成部分及下文有關段落另有說明外，在兩鐵合併的各個組成部分之間沒有作具體分配。

#### B 服務經營權協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立服務經營權協議。

服務經營權協議載有有關服務經營權的授予及實施，以及九鐵公司授予公司的特許(「服務經營權」)的條文，包括有關下列各項的條文：

- 向公司授予服務經營權，以便公司進入、使用及經營經營權財產(緊接於下文所述的九鐵公司鐵路土地除外)至若干指定標準；
- 授予進入及使用若干九鐵公司鐵路土地的特許；

- 服務經營權的期限(即自合併日期起最初期限為50年)以及於經營權有效期屆滿或終止時交還九鐵公司系統。如與九鐵公司鐵路有關的專營權被撤銷，服務經營權將會終止；
- 作出最初付款42.5億港元、每年定額付款及每年非定額付款(見上文A段所述)；
- 九鐵公司繼續為於合併日期的經營權財產法律及實益上的擁有人，而公司為若干未來經營權財產(「額外經營權財產」)法律及實益上的擁有人；
- 假如額外經營權財產於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司，則應由九鐵公司向公司支付補償的相關規定；
- 公司及九鐵公司就經營權財產擁有的權利及須受的限制；及
- 在符合若干條件的前提下，公司承擔與經營權財產及經營權有效期內任何經營權財產所在的土地相關或由此產生的所有風險、法律責任及/或費用。

於2018年8月23日，公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予高速鐵路(香港段)的經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。進一步詳情載於上文「持續關連交易」項下「III 有關高速鐵路(香港段)(前稱高鐵香港段)營運的持續關連交易」一節內。

於2020年2月11日，公司與九鐵公司訂立屯馬綫一期補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予沙田至中環綫的屯馬綫第一期的經營權，並訂明適用於屯馬綫一期的營運及財務要求。進一步詳情載於上文「持續關連交易」項下「IV 有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易」一節內。

## C 買賣協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立買賣協議。

買賣協議訂明公司將向九鐵公司收購若干資產及合約(「收購鐵路資產」)所依據的條款。

出售收購鐵路資產(不包括於九鐵附屬公司的股份)的代價構成最初付款42.5億港元的一部分。出售於九鐵附屬公司(該附屬公司持有下文E段所述的第1A類物業並作為物業管理人)的股份的代價構成支付物業組合款項77.9億港元的一部分(見上文A段及下文E段所述)。

## D 營運協議

根據香港鐵路條例的規定，公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2007年8月9日簽訂營運協議。

營運協議是以2000年6月30日所簽訂的上一份營運協議為依據。營運協議與上一份營運協議之間的差異，旨在(其中包括)因應合併後的地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路的性質事宜作出規定。

營運協議載有有關下列各項的條款：

- 根據香港鐵路條例延續公司的專營權；
- 鐵路的设计、建造及維修；
- 乘客服務；
- 批授新項目及新鐵路營運與擁有權架構的框架；
- 適用於公司若干票價的調整機制；及
- 根據香港鐵路條例就專營權暫時終止、屆滿或終止而應付予公司的補償。



根據營運協議，票價調整機制須定期檢討。首次檢討已於2013年進行，而第二次檢討亦已於2017年進行。於2013年4月16日，公司與政府達成協議修訂票價調整機制。於2017年3月21日，公司宣布，其與政府已同意維持票價調整機制公式及該公式的直接驅動性質，惟因提早一年進行檢討公式引致的相應修訂除外。此外，營運協議的其他條款須每5年檢討一次，而有關的檢討工作亦已於2013年進行。因應上述檢討，公司與政府達成協議加強在營運安排上的溝通和聯絡方法。

於2018年8月23日，公司及代表政府的運輸及房屋局局長訂立經修訂營運協議，修改及補充日期為2007年8月9日的綜合營運協議(經修訂)，以訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運要求。進一步詳情載於上文「持續關連交易」項下「III有關高速鐵路(香港段)(前稱高鐵香港段)營運的持續關連交易」一節內。

於2020年2月11日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的運輸及房屋局局長訂立屯馬綫一期經修訂營運協議，而公司及代表政府的運輸署署長訂立屯馬綫一期補充營運協議，以訂明適用於沙田至中環綫的屯馬綫第一期的營運要求。進一步詳情載於上文「持續關連交易」項下「IV有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易」一節內。

## E 額外物業組合協議

### 第1A類物業

九鐵附屬公司持有第1A類物業。根據買賣協議之條款，公司向九鐵公司收購九鐵附屬公司的股份(從而間接收購「第1A類物業」)。

### 第1B類物業

於2007年8月9日，九鐵公司與公司訂立買賣協議，據此，九鐵公司同意於合併日期將若干物業(「第1B類物業」)轉讓予公司。九鐵公司與公司已於2007年12月2日簽訂有關轉讓協議。

### 第4類物業

於2007年8月9日，政府承諾將於公司與政府協定的期間內，就若干發展用地(「第4類物業」)向公司提出私人協約方式批地的要約。各私人協約方式批地的條款一般由政府釐定，而地價則按十足市值基準評估，且除新界元朗輕鐵天水圍總站外，不計入鐵路的存在因素。

於2007年8月9日，公司向九鐵公司發出函件確認，倘第4類物業上應有任何鐵路處所，則公司會將該鐵路處所轉讓予九鐵公司。

### 國際都會權益從屬參與協議

九鐵公司與公司於2007年8月9日訂立國際都會權益從屬參與協議。九鐵公司須按公司指示行事，及向公司支付任何與其於物業管理公司國際都會物業管理有限公司(「國際都會」)的股權有關的分派或出售所得款項。國際都會的已發行股本為25,500股A股(由九鐵公司持有)及24,500股B股(由長江物業管理有限公司持有)。國際都會從事物業管理業務。

## F 合併相關豁免的應用

根據「合併相關豁免」A段，就營運協議及服務經營權協議，聯交所已向公司授予豁免，據此公司可免嚴格遵守《上市規則》第14A章中有關持續關連交易的所有規定。

## 資本性與經常性開支

主要資本性與經常性開支的評估、檢討及審批均有既定程序。所有超逾公司資產淨值0.2%的項目開支及超逾公司資產淨值0.1%的顧問服務聘用事宜，均須取得董事局批准。

## 匯報及監察

所有營運及業務活動均訂有全面的財政預算制度，並由董事局審批年度預算。公司的營運、業務及工程項目對比預算的結果，每月向董事局呈報，並定期更新年度財政預測數字。

## 庫務管理

公司庫務部按照董事局認可的指引運作，參照理想融資模式管理公司債務組合，該模式界定理想的金融工具、定息和浮息債項組合、還款期、利率風險、貨幣風險及融資準備期。公司定期檢討及改良該模式，以反映公司財務需要及市場狀況所出現的轉變。利率掉期及貨幣掉期等金融衍生工具只會用作對沖工具，以管理集團承受的利率及貨幣風險。為監控公司的衍生工具活動，公司訂立審慎的指引及程序，其中包括全面的信貸風險管理系統，以「風險價值」方法監控交易對手的信貸風險。而公司庫務部的內部職責均適當劃分。

重大的融資交易及衍生工具交易指引(包括信貸風險管理架構)須取得董事局批准。

## 電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序、監控和定期作出品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援、服務台運作及支援服務，以及軟件開發及維修均已獲取ISO 9001:2015認證。每年並就重要應用系統進行災難恢復演習。在網絡安全方面，公司已獲取資訊安全管理系統ISO 27001:2013的認證，符合對電腦系統操作全面有關的安全規定。公司網絡安全委員

會制定了公司網絡安全的方向、策略和政策。該委員會督導和監察所有有關網絡安全的管理和績效的事宜。公司亦已經實施了多項網絡安全監控措施，並定期進行審查，以保護公司免受網絡攻擊。

## 獲准許的彌償條文

根據章程細則的規定，在法規許可的情況下，公司就公司各董事因他/她於執行其職務時導致的任何民事或刑事訴訟中進行辯護所招致的任何法律責任，從公司的資產中向該董事作出彌償。該相關章程細則條文於截至2019年12月31日止年度內及於2020年3月5日(即本報告書獲通過的日期)仍然有效。為了確保提供足夠保額，公司會每年度根據保險市場的最近趨勢及其他有關因素，對公司董事與高級人員責任保險(「董事保險」)進行檢討。該董事保險亦就集團的其他董事作出彌償。

## 持續經營

第182頁至第262頁的綜合帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱集團2020年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並確信集團具備充足資源在可見未來繼續經營。

## 核數師

即將退任的核數師畢馬威會計師事務所已表示願意繼續留任。公司於應屆周年成員大會上將會提呈一項決議案，重新委任畢馬威會計師事務所出任核數師及授權董事釐定其酬金。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2020年3月5日

## 附屬企業董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，本公司附屬企業之董事載列如下：

姓名	董事	替任董事	姓名	董事	替任董事
Altamirano Celis, Sandra Elena	√		廖頌基	√	
Arrowsmith, Stephen		√	盧耀祖		√(已辭任)
歐陽伯權	√		Long, Jeremy Paul Warwick*	√	
Bailie, William Paul	√		龍子豪*	√	√
Butcher, Stephen Anthony*		√	Luo Jiancheng	√	
陳智勤	√		馬時亨教授	√(已辭任)	
陳偉文*	√		McCusker, Andrew*	√	
陳宛冰*	√(已辭任)		McKenzie, Andrew Charles*		√
陳阮德徽博士	√		馬琳*	√	
鄭惠貞*	√		Meyer, Peter*	√	
蔡德贊*		√(已辭任)	Moros, Tony Antonio	√	
周招偉*		√	Murphy, Stephen John	√	
周駿齡*	√		Mylvaganam, Deva Rajan*	√	
朱鳳娟	√		Nelson, Michael John*	√	
Collis, Charles G.	√		吳婉芬		√
Dalin, Bengt Carl Harald Henrik*	√	√	Nilsson, Per Håkan Lennart*	√	
Damm, Bo Fredrik	√		Norris, Mark Frederick*	√	
杜博賢*	√	√	O'Flaherty, Raymond Anthony	√	
Edlund, Lars Anders	√		Oscarsson, Karl Johan*	√(已辭任)	
Elfving, Hans-Åke Börje	√(已辭任)		彭海興*	√	
Espinoza Ceballos, Natalia		√(已辭任)	Pira, Tomas*	√(已辭任)	
顏永文博士	√		錢宇宏	√	
方正博士	√		Schelin, David	√(已辭任)	
傅愛瑜*	√		司徒少華*	√(已辭任)	√(已辭任)
馮蕙儀*	√		邵劍明	√	
Hellners, Karl Erik Hjalmar*	√		沈林冲	√	
何家華*	√		冼碧筠*	√	
Holness, Nigel Graham	√		Söderström, Tim Rafael	√	
賀偉康	√(已辭任)		孫耀達	√	
許亮華*	√		譚立君*	√	√
Jensen, Frederik Mark*	√		鄧智輝*	√	
賈軍	√		Waymark, Leah Nicole	√	
詹國華*	√	√(已辭任)	Wennerberg, Matti Sigfrid Hasse	√(已辭任)	
Jones, Niel L.		√	Wikman, Jens		√(已辭任)
Jubian, Albert	√		黃子欣博士	√	
金澤培博士*	√		黃浩樑*	√	
郭麗琪*	√	√	黃健維	√	
鄺松興*		√	黃琨暉*	√(已停任)	
黎清佳*	√(已辭任)	√	黃秉修*	√	
劉炳章	√(已辭任)		黃永健*	√	
劉天成*	√		夏菁	√	
劉偉明*	√		許慕韓*	√	
李家潤博士*	√		任百年*	√	√
李蕙英	√(已辭任)		楊美珍*	√	
李婉玲*	√		楊嘉勳		√
梁國權*	√(已辭任)		袁麗琪*	√	
梁耀輝	√		元立行	√	
李秀蓮*		√	朱春雷	√	
李喆*	√				

\* 該名人士於超過一間附屬企業擔任董事及/或替任董事。

# 綜合帳項及帳項附註目錄

## 178 獨立核數師報告

### 綜合帳項

#### 182 綜合損益表

#### 183 綜合全面收益表

#### 184 綜合財務狀況表

#### 185 綜合權益變動表

#### 186 綜合現金流量表

### 綜合帳項附註

#### 187 1 合規聲明

#### 187 2 主要會計政策

#### 199 3 與九廣鐵路公司的合併、高速鐵路(香港段)及屯馬綫一期的營運安排

#### 200 4 香港客運業務收入

#### 200 5 香港車站商務收入

#### 201 6 香港物業租賃及管理業務收入

#### 201 7 中國內地及國際附屬公司收入及開支

#### 202 8 其他業務收入

#### 202 9 業務分類資料

#### 206 10 經營開支

#### 207 11 董事局成員及執行總監會成員酬金

#### 211 12 香港物業發展利潤

#### 211 13 折舊及攤銷

#### 212 14 利息及財務開支

#### 213 15 損益表所示的所得稅

#### 214 16 股息

#### 214 17 每股盈利

#### 215 18 其他全面收益

#### 215 19 投資物業及其他物業、機器及設備

#### 219 20 服務經營權資產

#### 220 21 香港特區政府委託的鐵路工程項目

#### 225 22 發展中物業

#### 225 23 遞延開支

#### 226 24 於附屬公司的投資

#### 227 25 聯營公司及合營公司權益

#### 228 26 證券投資

#### 228 27 待售物業

#### 229 28 財務衍生工具資產及負債

#### 233 29 存料與備料

#### 233 30 應收帳項及其他應收款項

#### 234 31 應收關連人士款項

#### 235 32 現金、銀行結餘及存款

#### 235 33 貸款及其他負債

#### 237 34 應付帳項、其他應付款項及撥備

#### 239 35 應付關連人士款項

#### 239 36 服務經營權負債

#### 239 37 非控股權益持有者貸款

#### 240 38 財務狀況表所示的所得稅

#### 241 39 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、公司層面的權益變動表及資本管理

#### 244 40 其他現金流量資料

#### 246 41 公允價值計量

#### 247 42 以股份為基礎的支出

#### 250 43 退休金計劃

#### 251 44 界定福利退休計劃

#### 254 45 重大關連人士交易

#### 257 46 承擔

#### 259 47 無需調整的匯報期間後事項

#### 260 48 公司層面的財務狀況表

#### 261 49 會計估計及判斷

#### 262 50 截至2019年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響

#### 262 51 綜合帳項核准

# 獨立核數師報告



## 獨立核數師報告致香港鐵路有限公司成員

(於香港註冊成立的有限公司)

### 意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第182至262頁的香港鐵路有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合帳項,此帳項包括於2019年12月31日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表,以及綜合帳項附註,包括主要會計政策概要。

我們認為,該等綜合帳項已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於2019年12月31日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量,並已遵照香港《公司條例》妥為擬備。

### 意見的基礎

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計綜合帳項承擔的責任」部分中作進一步闡述。根據香港會計師公會頒布的《專業會計師道德守則》(以下簡稱「守則」),我們獨立於貴集團,並已履行守則中的其他專業道德責任。我們相信,我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

### 關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷,認為對本期綜合帳項的審計最為重要的事項。這些事項是在我們審計整體綜合帳項及出具意見時進行處理的。我們不會對這些事項提供單獨的意見。

受香港政府委託的在建鐵路工程	
請參閱綜合帳項附註21以及附註2AA所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>貴集團與香港特區政府訂立若干委託安排,貴集團受託進行廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)和沙田至中環綫(「沙中綫」)的規劃、設計、建造、測試及通車試行。香港特區政府作為高速鐵路(香港段)和沙中綫的擁有人,負責該兩條鐵路綫發展的融資,而貴集團則獲取項目管理費用。</p> <p><b>高速鐵路(香港段)</b></p> <p>根據2015年11月30日與香港特區政府訂立的協議,貴集團將就高速鐵路(香港段)承擔和支付超出844.2億港元的項目造價(含貴集團的項目管理費用);而香港特區政府保留就其承擔和支付的項目造價(超出650億港元至最高844.2億港元)對貴集團的責任問題(如有)提交仲裁的權利。若發現貴集團在高速鐵路(香港段)相關委託協議下需要承擔責任,貴集團對相關成本的責任暫限於項目管理費用和貴集團在協議下收取的其他額外費用。</p> <p>於2018年9月,高速鐵路(香港段)已於建造完工後開始商業營運。然而,最終項目造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定,而這可能需要若干年才能達成協議和完成結算。</p> <p>管理層已委聘獨立專家就管理層對高速鐵路(香港段)完工造價的估算進行獨立的評估。</p> <p>於2019年12月31日,貴集團已就項目管理成本作出撥備,因為貴集團估計完成履行高速鐵路(香港段)委託下的有關責任的成本總額將可能超過香港特區政府將支付的項目管理費用。貴集團並無為其他項目造價作出撥備。</p>	<p>我們就受香港特區政府委託的在建鐵路工程的審計程序包括以下程序:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 審閱貴集團相關委員會的會議記錄,並與管理層商討高速鐵路(香港段)和沙中綫項目的現況,包括以下:<ul style="list-style-type: none"><li>(a) 關於高速鐵路(香港段),預測項目造價總額、合同索賠的評估、將進一步發生的內部成本的估計、以及就該項目對貴集團財務影響作出的評估;</li><li>(b) 關於沙中綫,迄今為止發生的費用、剩餘的關鍵里程碑節點、估計完工成本(包括合同索賠)、調查委員會的最新進展及其發現、以及就該項目對貴集團財務影響作出的評估;</li></ul></li><li>• 評估管理層關於確定高速鐵路(香港段)和沙中綫項目造價及向各項目分攤成本的關鍵內部控制的設計和實施;</li><li>• 評估管理層就高速鐵路(香港段)委聘的獨立專家的資格、經驗、專長、獨立性和客觀性;</li><li>• 與獨立專家商討高速鐵路(香港段)的預測項目造價總額,以及該預測項目造價總額超過844.2億港元的風險;</li><li>• 在抽樣基礎上,將管理層就高速鐵路(香港段)和沙中綫評估的項目造價以及獨立專家就高速鐵路(香港段)評估的項目造價與相關文件進行對比;</li><li>• 在抽樣基礎上,將高速鐵路(香港段)和沙中綫於本年度發生的費用與相關合同及中期或最終支付證書進行對比;</li></ul>



## 受香港政府委託的在建鐵路工程(續)

請參閱綜合帳項附註 21 以及附註 2AA 所載列的會計政策

### 關鍵審計事項

#### 沙中綫

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。香港特區政府成立了一個調查委員會，以調查紅磡站擴建部份的若干建造工程。隨後，貴公司就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紀錄不完整及若干建造工程方面的問題，向香港特區政府匯報。調查委員會的職權範圍已於 2019 年 2 月擴大。調查委員會於 2019 年 3 月公佈了一份經遮蓋的中期報告，調查委員會在報告中指出紅磡站擴建部分的連續牆及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。調查委員會提交最終報告的時間已延長至 2020 年 3 月 31 日。

於 2019 年 7 月，貴集團已完成並向香港特區政府分別提交了兩份最終報告，除其他外，包括在紅磡站擴建工程的若干地點採取適當措施的建議方案，以符合作業守則。這些適當措施現今正在執行。

於 2019 年 7 月，香港特區政府接受貴集團建議，分階段啟用屯馬綫（「分階段啟用」）。貴集團已宣佈，將在不影響其法律責任的原則為基礎下，先支付就紅磡事件所引致的若干費用及與分階段啟用有關的若干費用，而該等費用總額估計約為 20 億港元，並已將該等估計總額全數記入本年度的綜合損益表。

貴集團亦已通知香港特區政府，完成沙中綫項目的最新造價估計為 829.99 億港元，較原先的 708.27 億港元有所增加。貴集團一直與香港特區政府保持聯繫，協助其審閱和核實完成沙中綫項目的費用。

上述事項仍在進行，其最終解決時間及對貴集團的財務影響在現階段極不確定。

若發現貴集團在委託協議下需要承擔責任，貴集團的責任上限暫限於貴集團在沙中綫相關協議下收取的費用總額。然而，根據一般法律原則，倘若貴集團被認定須為其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為造成的任何損失承擔責任，此責任上限則不能被依賴。

我們把受香港特區政府委託的在建鐵路工程列為關鍵審計事項，是因為這些鐵路項目安排高度複雜，給貴集團帶來的權利和責任可能引致重大財務影響。

### 我們的審計如何處理該事項

- 採用抽樣檢查相關檔案的方法，評估由貴集團承擔與沙中綫有關的紅磡事件和分階段啟用的成本撥備，並在適用的情況下，檢查本年度發生的實際金額；
- 與貴集團管理層及其外部法律顧問進行商討，以評估貴公司就高速鐵路（香港段）和沙中綫項目承擔的法律責任和財務風險；
- 審閱相關委託協議，以核實應收項目管理費用。對比本年度已收項目管理費用與銀行對帳單及其他相關文件；及
- 參照現行會計準則的要求，評估綜合帳項中關於高速鐵路（香港段）和沙中綫的披露。

## 投資物業的估值

請參閱綜合帳項附註 19A 以及附註 2E(i) 所載列的會計政策

### 關鍵審計事項

截至 2019 年 12 月 31 日，貴集團投資物業的公允價值為 917.12 億港元，截至 2019 年 12 月 31 日止年度的重估收益為 13.72 億港元已錄入綜合損益表。

貴集團的投資物業主要位於香港並包括商場和寫字樓。

貴集團投資物業的公允價值由外部物業估價師進行獨立估值評估。

我們把貴集團投資物業的估值列為關鍵審計事項，是因為投資物業對於綜合帳項的重要性，而且公允價值的釐定涉及重大判斷和估計，特別是在選擇恰當的估值方法、市場收益率和市場租金等方面。

### 我們的審計如何處理該事項

我們就評估貴集團投資物業估值的審計程序包括以下程序：

- 獲取並審查外部物業估價師編制的投資物業估值報告；
- 評估外部物業估價師的獨立性、資格、專長和客觀性；
- 參照其他外部物業估價師就類似物業類型採用的估值方法，評估貴集團所採用的估值方法；
- 與管理層和外部物業估價師進行商討，並通過抽樣對比所採用的關鍵估計與現行可比市場數據和政府公開的市場統計數據，質詢估值中所採用的關鍵假設和估計，包括採用的現行市場租金和市場收益率；及
- 抽樣對比貴集團向外部物業估價師提供的租賃資料（包括出租率和市場租金）與相關合同及文件。

# 獨立核數師報告

## 評估固定資產(按重估值列帳的資產除外)的潛在性減值

請參閱綜合帳項附註 19B 及 20 以及附註 21(ii) 所載列的會計政策

### 關鍵審計事項

截至 2019 年 12 月 31 日，貴集團固定資產(按重估值列帳的資產除外)的帳面價值總額達到 1,296.66 億港元；截至 2019 年 12 月 31 日止年度，相關折舊和攤銷費用達到 54.79 億港元。

管理層每年審閱這些資產的帳面價值，以確定是否存在潛在性的減值跡象。對於存在該等跡象的資產，管理層會執行詳細的減值審閱並考慮收入假設的影響以及可能影響資產預計剩餘使用壽命和帳面價值的技術因素。

我們把固定資產(按重估值列帳的資產除外)的潛在性減值列為關鍵審計事項，是因為評估可能涉及管理層在確定諸如預計收入水平等關鍵假設方面作出重大的判斷。

### 我們的審計如何處理該事項

我們就評估固定資產(按重估值列帳的資產除外)的潛在性的減值的審計程序包括以下程序：

- 獲取、與管理層商討並評估與管理層對該等資產潛在性的減值的評估有關的關鍵假設；
- 如果發現潛在性的減值跡象，參照本年度實現的實際收入水平、未來經營計劃和更廣泛的城市具體發展情況，評估管理層的減值評估及評估所採用的假設(包括收入假設)；
- 通過對比其他類似公司的可用財務資料並考慮地區和行業特定風險溢價，評估管理層在減值評估中採用的折現率；
- 將上一年度減值評估所採用的假設與本年度的實際結果進行對比，調查所發現的重要差異並考慮其對本年度減值評估的影響；及
- 就所採用的折現率和收入水平假設執行敏感度分析，審查用於獲取最具敏感度假設的信息並考慮管理層在相關選擇中是否可能存在偏見。

## 綜合帳項及其核數師報告以外的信息

董事需對其他信息負責。其他信息包括刊載於年報內的全部信息，但不包括綜合帳項及我們的核數師報告。

我們對綜合帳項的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

結合我們對綜合帳項的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與綜合帳項或我們在審計過程中所了解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。

## 董事就綜合帳項須承擔的責任

董事須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《公司條例》擬備真實而中肯的綜合帳項，並對其認為為使綜合帳項的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

在擬備綜合帳項時，董事負責評估貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事有意將貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審核委員會協助董事履行監督貴集團的財務報告過程的責任。

## 核數師就審計綜合帳項承擔的責任

我們的目標，是對綜合帳項整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們是按照香港《公司條例》第405條的規定，僅向整體成員報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《香港審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或滙總起來可能影響綜合帳項使用者依賴帳項所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

在根據《香港審計準則》進行審計的過程中，我們運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。我們亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合帳項存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。
- 評價綜合帳項的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合帳項是否中肯反映交易和事項。
- 就貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對綜合帳項發表意見。我們負責貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

除其他事項外，我們與審核委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部控制的任何重大缺陷。

我們還向審核委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及在適用的情況下，相關的防範措施。

從與審核委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期綜合帳項的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是梁思傑。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環  
遮打道十號  
太子大廈八樓  
2020年3月5日

# 綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2019	2018
香港客運業務收入	4	19,938	19,490
香港車站商務收入	5	6,799	6,458
香港物業租賃及管理業務收入	6	5,137	5,055
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	7	21,085	20,877
其他業務收入	8	1,545	1,990
		<b>54,504</b>	53,870
中國內地物業發展收入	7	-	60
<b>總收入</b>		<b>54,504</b>	53,930
香港客運業務開支			
– 員工薪酬及有關費用	10A	(6,489)	(5,847)
– 保養及相關工程		(2,662)	(1,638)
– 水電費用		(1,841)	(1,670)
– 一般及行政開支		(1,209)	(769)
– 鐵路配套服務		(630)	(380)
– 耗用的存料與備料		(613)	(559)
– 政府地租及差餉		(256)	(117)
– 其他費用		(329)	(339)
		<b>(14,029)</b>	(11,319)
香港車站商務開支		(680)	(567)
香港物業租賃及管理業務開支		(851)	(813)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	7	(19,760)	(20,001)
其他業務開支	21B(c)(ii)	(3,557)	(2,004)
項目研究及業務發展開支		(276)	(323)
		<b>(39,153)</b>	(35,027)
中國內地物業發展開支	7	(25)	(35)
<b>未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支</b>	10B及C	<b>(39,178)</b>	(35,062)
<b>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</b>			
– 來自經常性業務		15,351	18,843
– 來自中國內地物業發展		(25)	25
		<b>15,326</b>	18,868
香港物業發展利潤	12	5,707	2,574
<b>未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤</b>		<b>21,033</b>	21,442
折舊及攤銷	13	(5,237)	(4,985)
每年非定額付款		(2,583)	(2,305)
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損	25	288	658
<b>未計利息、財務開支及稅項前利潤</b>		<b>13,501</b>	14,810
利息及財務開支	14	(859)	(1,074)
投資物業重估	19A	1,372	4,745
<b>除稅前利潤</b>		<b>14,014</b>	18,481
所得稅	15A	(1,922)	(2,325)
<b>年內利潤</b>		<b>12,092</b>	16,156
<b>下列人士應佔：</b>			
– 公司股東		11,932	16,008
– 非控股權益		160	148
<b>年內利潤</b>		<b>12,092</b>	16,156
<b>公司股東應佔年內利潤：</b>			
– 來自經常性業務		4,980	9,020
– 來自物業發展		5,580	2,243
– 來自基本業務		10,560	11,263
– 來自投資物業重估		1,372	4,745
		<b>11,932</b>	16,008
<b>每股盈利：</b>	17		
– 基本		1.94 港元	2.64 港元
– 攤薄		1.94 港元	2.64 港元

第187至262頁的附註屬本帳項的一部分。

# 綜合全面收益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2019	2018
<b>年內利潤</b>		<b>12,092</b>	16,156
<b>年內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)：</b>	18		
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用土地及樓宇重估盈餘		121	519
– 重新計量界定福利計劃淨負債		730	(348)
		851	171
其後可能重新分類至損益的項目：			
– 折算的匯兌差異：			
– 海外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表		(344)	(761)
– 非控股權益		(15)	(22)
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		244	(27)
		(115)	(810)
		736	(639)
<b>年內全面收益總額</b>		<b>12,828</b>	15,517
<b>下列人士應佔：</b>			
– 公司股東		12,683	15,391
– 非控股權益		145	126
<b>年內全面收益總額</b>		<b>12,828</b>	15,517

概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料



# 綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2019年 12月31日	於2018年 12月31日
<b>資產</b>			
固定資產			
– 投資物業	19A	91,712	82,676
– 其他物業、機器及設備	19B	102,632	102,776
– 服務經營權資產	20	31,261	30,473
		<b>225,605</b>	215,925
商譽及物業管理權		77	84
發展中物業	22A	12,022	14,840
遞延開支	23	1,948	1,878
聯營公司及合營公司權益	25	10,359	8,756
遞延稅項資產	38B	134	121
證券投資	26	386	294
待售物業	27	1,245	1,369
財務衍生工具資產	28	198	61
存料與備料	29	1,844	1,673
應收帳項及其他應收款項	30	11,169	9,576
應收關連人士款項	31	3,041	2,088
現金、銀行結餘及存款	32	21,186	18,022
		<b>289,214</b>	274,687
<b>負債</b>			
短期貸款	33A	3,371	4,424
應付帳項、其他應付款項及撥備	34	33,315	25,947
本期所得稅	38A	2,024	1,161
應付關連人士款項	35	2,990	2,676
貸款及其他負債	33A	36,085	35,781
服務經營權負債	36	10,350	10,409
財務衍生工具負債	28	408	545
非控股權益持有者貸款	37	144	146
遞延稅項負債	38B	13,729	12,979
		<b>102,416</b>	94,068
<b>淨資產</b>			
		<b>186,798</b>	180,619
<b>股本及儲備</b>			
股本	39	58,804	57,970
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份		(263)	(265)
其他儲備		128,065	122,742
<b>公司股東應佔總權益</b>			
		<b>186,606</b>	180,447
<b>非控股權益</b>			
		<b>192</b>	172
<b>總權益</b>			
		<b>186,798</b>	180,619

於2020年3月5日獲董事局通過及核准發布

歐陽伯權  
主席

金澤培  
行政總裁

許亮華  
財務總監

第187至262頁的附註屬本帳項的一部分。

# 綜合權益變動表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	其他儲備									
		股本	為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	固定資產重估儲備	對沖儲備	以股份為基礎的僱員資本儲備	匯兌儲備	保留溢利	公司股東應佔總權益	非控股權益	總權益
<b>2019</b>											
於2019年1月1日結餘，如前匯報		57,970	(265)	3,815	(26)	142	(788)	119,599	180,447	172	180,619
採納《香港財務報告準則》第16號的影響(除稅後)	2A	-	-	-	-	-	-	(8)	(8)	-	(8)
於2019年1月1日結餘，重列		57,970	(265)	3,815	(26)	142	(788)	119,591	180,439	172	180,611
截至2019年12月31日止年度的權益變動：											
- 年內利潤		-	-	-	-	-	-	11,932	11,932	160	12,092
- 年內其他全面收益	18	-	-	121	244	-	(344)	730	751	(15)	736
- 年內全面收益總額		-	-	121	244	-	(344)	12,662	12,683	145	12,828
- 轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	3	-	-	-	3	-	3
- 2018年末期普通股息	16	-	-	-	-	-	-	(5,835)	(5,835)	-	(5,835)
- 就2018年末期普通股息以股代息而發行之股票	39A	654	(2)	-	-	-	-	2	654	-	654
- 2019年中期普通股息	16	-	-	-	-	-	-	(1,539)	(1,539)	-	(1,539)
- 就2019年中期普通股息以股代息而發行之股票	39A	71	(1)	-	-	-	-	1	71	-	71
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份	39B	-	(88)	-	-	-	-	-	(88)	-	(88)
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	39B	5	93	-	-	(96)	-	(2)	-	-	-
- 已付非控股權益持有者普通股息		-	-	-	-	-	-	-	-	(125)	(125)
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	122	-	-	122	-	122
- 行使的僱員認股權	39A	104	-	-	-	(8)	-	-	96	-	96
於2019年12月31日結餘		58,804	(263)	3,936	221	160	(1,132)	124,880	186,606	192	186,798
<b>2018</b>											
於2018年1月1日結餘		52,307	(173)	3,296	1	203	(27)	110,697	166,304	122	166,426
截至2018年12月31日止年度的權益變動：											
- 年內利潤		-	-	-	-	-	-	16,008	16,008	148	16,156
- 年內其他全面收益	18	-	-	519	(27)	-	(761)	(348)	(617)	(22)	(639)
- 年內全面收益總額		-	-	519	(27)	-	(761)	15,660	15,391	126	15,517
- 2017年末期普通股息	16	-	-	-	-	-	-	(5,224)	(5,224)	-	(5,224)
- 就2017年末期普通股息以股代息而發行之股票	39A	4,175	(4)	-	-	-	-	-	4,171	-	4,171
- 2018年中期普通股息	16	-	-	-	-	-	-	(1,525)	(1,525)	-	(1,525)
- 就2018年中期普通股息以股代息而發行之股票	39A	1,298	(1)	-	-	-	-	-	1,297	-	1,297
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份	39B	-	(239)	-	-	-	-	-	(239)	-	(239)
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	39B	15	152	-	-	(158)	-	(9)	-	-	-
- 已付非控股權益持有者普通股息		-	-	-	-	-	-	-	-	(76)	(76)
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	110	-	-	110	-	110
- 行使的僱員認股權	39A	175	-	-	-	(13)	-	-	162	-	162
於2018年12月31日結餘		57,970	(265)	3,815	(26)	142	(788)	119,599	180,447	172	180,619

第187至262頁的附註屬本帳項的一部分。

# 綜合現金流量表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2019	2018
<b>經營活動現金流量</b>			
經營活動產生的現金	40	17,120	12,929
收取為營運深圳市軌道交通龍華綫的政府資助		608	645
購買儲稅券		(54)	(462)
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(308)	(1,621)
– 已付香港以外稅項		(323)	(541)
<b>經營活動所得的現金淨額</b>		<b>17,043</b>	10,950
<b>投資活動現金流量</b>			
資本性開支			
– 購入香港客運及相關營運資產		(5,291)	(5,441)
– 深圳市軌道交通龍華綫項目及相關營運		(99)	(70)
– 香港鐵路延綫項目		(292)	(416)
– 投資物業項目及裝修工程		(308)	(450)
– 其他資本性工程		(82)	(70)
每年定額及非定額付款		(3,055)	(2,683)
收取與物業發展有關的款項		9,175	4,235
支付與物業發展有關的款項		(3,259)	(515)
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款增加		(3,683)	(4,746)
於聯營公司及合營公司的投資		(1,416)	(1,840)
其他		(2)	331
<b>投資活動耗用的現金淨額</b>		<b>(8,312)</b>	(11,665)
<b>融資活動現金流量</b>			
根據認股權計劃發行股本所得款項		96	162
為行政人員股份獎勵計劃購入股份		(88)	(239)
貸款及發行資本市場借貸工具所得款項		11,659	36,964
償還貸款及資本市場借貸工具		(13,172)	(38,507)
已付利息及財務開支		(1,054)	(1,147)
已收利息		370	305
已支付租賃租金的資本金額		(165)	(5)
已付公司股東股息		(6,649)	(1,281)
已付非控股權益持有者股息		(125)	(76)
<b>融資活動耗用的現金淨額</b>		<b>(9,128)</b>	(3,824)
現金及現金等價物淨減少		(397)	(4,539)
於1月1日的現金及現金等價物		8,865	13,939
匯率變動的影響		(122)	(535)
於12月31日的現金及現金等價物	32	8,346	8,865

第187至262頁的附註屬本帳項的一部分。

# 綜合帳項附註

## 1 合規聲明

本帳項乃按照香港《公司條例》的規定及香港聯合交易所有限公司的《證券上市規則》適用的披露規定而編製。本帳項亦按照所有適用的《香港財務報告準則》(「HKFRSs」)(包括由香港會計師公會頒布之所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》(「HKASs」)和詮釋，及香港公認會計原則)編製。HKFRSs在各重大方面與《國際財務報告準則》完全接軌。集團採納的主要會計政策摘要於附註2披露。

香港會計師公會已頒布若干於2019年1月1日或之後開始的會計期間首次生效或可供提前採用的新增及經修訂的HKFRSs。因首次應用並與集團有關的該等新增或經修訂準則而對本帳項反映的本年及過往會計年度構成的會計政策變動於附註2A(iii)披露。

## 2 主要會計政策

### A 帳項編製基準

(i) 除下列資產及負債是如下文所列的會計政策所述以公允價值入帳外，編製本帳項是以歷史成本作為計量基準：

- 投資物業(附註2E(i))；
- 自用樓宇(附註2E(ii))；
- 證券投資(附註2O)；及
- 財務衍生工具(附註2V)。

(ii) 按照HKFRSs編製帳項需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用和資產與負債及收入與開支的匯報金額。該等估計及相關假設是根據以往經驗和在當時情況下認為合理的多項其他因素作出，其結果構成了管理層就無法從其他途徑實時得知的資產與負債帳面價值所作判斷的基礎。實際結果可能有別於該等估計。

該等估計及相關假設是按持續經營基準檢討。如會計估計需作修訂，而該修訂只會影響作出有關修訂的會計期間，便會在該期間內確認；但如修訂對本年度和未來的會計期間均有影響，則會在作出有關修訂的期間及未來期間確認。

管理層採用HKFRSs時所作對帳項及估計有重大影響的判斷在附註49論述。

(iii) 香港會計師公會頒布了一項新增的《香港財務報告準則》—《香港財務報告準則》第16號「租賃」及數項《香港財務報告準則》修訂，該等新訂準則及修訂在集團本會計期間首次生效。

除《香港財務報告準則》第16號外，並無任何修訂對集團在本年報內本年度或以前年度業績及財務狀況的編製或列報方式產生重大影響。

《香港財務報告準則》第16號取代了《香港會計準則》第17號「租賃」及相關詮釋，包括香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋第4號「釐定安排是否包含租賃」、香港(常設解釋委員會)解釋公告第15號「經營租賃：優惠」、香港(常設解釋委員會)解釋公告第27號「評估涉及以法律形式體現租賃的交易之實質」。

2019年1月1日之前和之後與租賃有關的會計政策在附註2F中詳細說明。出租人的會計要求承繼《香港會計準則》第17號之規定，並大致維持不變。

集團已於2019年1月1日起採用《香港財務報告準則》第16號。在初次應用時，集團選擇(a)採用經修訂的追溯法；(b)對剩餘租期由2019年1月1日起計少於12個月內完結的經營租賃採納確認豁免；(c)對具有相當類似特徵的租賃組合採用單一貼現率。集團將《香港財務報告準則》第16號下的新租賃定義應用於2019年1月1日仍有效的合約。租賃負債方面，過渡至《香港財務報告準則》第16號當日(即2019年1月1日)，集團對租賃釐定剩餘租賃期的長度，並按2019年1月1日的新增貸款利率貼現計算剩餘租賃付款額的現值，而所採用的加權平均貸款利率為4.5%。就2019年1月1日之前訂立為(或包含)租賃的合約，集團確認使用權資產猶如自租賃開始日期起一直採用《香港財務報告準則》第16號，惟使用了2019年1月1日的相關貸款利率貼現。因此，所確認的使用權資產、租賃負債及相關淨遞延稅項之間的任何差異於2019年1月1日確認為權益期初結餘的調整。

比較資料未經重列，並繼續按照《香港會計準則》第17號報告。於集團2018年年度綜合帳項所披露的2018年12月31日的經營租賃費用承擔，與2019年1月1日初始確認的租賃負債之間的差額，主要與根據《香港財務報告準則》第16號被界定為不屬於租賃的承擔安排，以及租賃付款額之貼現影響有關。

# 綜合帳項附註

## 2 主要會計政策(續)

### A 帳項編製基準(續)

於2019年1月1日採用《香港財務報告準則》第16號後，集團就先前分類為經營租賃的租賃，在「其他物業、機器及設備」及「投資物業」確認為使用權資產分別為4.91億港元及3.61億港元，在「貸款及其他負債」確認為租賃負債8.65億港元，並確認相關淨遞延稅項資產500萬港元，而相關的淨差額800萬港元則確認為「保留溢利」期初結餘的減少。

有別於以往在租賃期內以直線法確認在經營租賃租金支出的政策，集團作為承租人於2019年1月1日初步確認使用權資產和租賃負債後，須確認未償還的租賃負債餘額所產生的利息支出，以及使用權資產的折舊。

對於採用《香港財務報告準則》第16號對先前劃分為融資租賃的影響，除更改租賃負債的分類外，集團無須在《香港財務報告準則》第16號的首次應用日作出任何調整。因此，「貸款及其他負債」下的「融資租賃負債」項目已被移除，相關金額4.50億港元已列入「貸款及其他負債」下的「租賃負債」項目中。相關租賃資產及權益的分類和結餘並沒有受到任何影響。

(iv) 集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新增準則或詮釋(附註50)。

### B 合併基準

綜合帳項包括公司及其附屬公司(統稱「集團」)及集團於聯營公司及合營公司(附註2D)的權益編製截至每年12月31日止的帳項。於年內購入或出售的附屬公司業績分別按收購日起或至出售日起或至收購日或出售日止(視乎在適用情況而定)，於綜合損益表內列帳。

### C 附屬公司及非控股權益

附屬公司是由集團控制的實體。集團透過參與實體運作而獲得或承受不固定回報的權利或風險，從而控制實體，並能夠行使其權力影響該等回報。在評估該集團是否有權力時，只考慮(由集團或其他方持有的)實質權利。

於附屬公司的投資由取得控制權當日起合併入綜合帳項內，直至控制權結束當日止。集團內部往來的結餘，交易和現金流量，及因集團內部交易而產生的任何未實現利潤，會於編製綜合帳項時全數抵銷。因集團內部交易而產生的未實現虧損，按應用於未實現收益(惟只限於無減值跡象的金額)的同樣方法抵銷。

附屬公司業績和權益中的非控股權益在綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合財務狀況表中顯示。

當集團失去附屬公司的控制時，會記入為出售附屬公司的整體權益，相關的損益將在損益表中確認。於失去控制日期時在該前附屬公司保留的任何權益將確認為公允價值，此額將被視為最初確認財務資產時的公允價值，或在適當情況，在最初確認投資聯營公司或合營公司時的成本(附註2D)。

於附屬公司的投資是按成本減去任何減值虧損(附註2(iii))後，在公司財務狀況表內入帳。

### D 聯營公司及合營公司

聯營公司是指集團或公司可以對其發揮重大影響力，但不是控制或聯合控制其管理層(包括參與其財務及經營決策)的個體。

合營公司是指集團或公司與其他方在合同上約定對該安排進行分享控制並對該安排的淨資產享有權利的安排。

於聯營公司或合營公司的投資是按權益法記入集團的綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就集團佔該投資對象淨資產在收購後的變動作出調整。集團所佔該投資對象收購後的業績於綜合損益表內確認，而集團所佔該投資對象收購後的其他全面收益項目於綜合全面收益表內確認。

當集團對聯營公司或合營公司虧損的承擔額等同或超出集團於聯營公司或合營公司的權益時，集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損；但如集團須向該投資對象承擔法律或推定責任，或替其支付款項則除外。因此，集團於該投資對象的權益是根據權益法入帳的投資帳面金額連同實質上構成集團於聯營公司或合營公司淨投資一部分，並在應用預期信用虧損模型(如適用)後(附註2(i))的長期權益。

集團與聯營公司或合營公司之間交易所產生的未實現損益，均按集團於該投資對象所佔的權益比率抵銷；但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未實現虧損會即時在損益表內確認。



## 2 主要會計政策(續)

### D 聯營公司及合營公司(續)

如果對聯營公司的投資變成為合營公司的投資，反之亦然，保留的權益不會重新計量。相反，投資仍按權益法入帳。

在其他情況下，當集團終止對聯營公司有重大影響力或終止對合營公司有共同控制權時，會記入為出售該投資對象的整體權益，相關的損益將在損益表中確認。於失去重大影響力或共同控制權日期時在該前投資對象保留的任何權益將確認為公允價值，此額將被視為最初確認財務資產時的公允價值。

在公司財務狀況表所示聯營公司及合營公司的投資，是按成本扣除減值虧損(附註21(ii))後入帳。

### E 固定資產

#### (i) 投資物業

投資物業指根據為賺取租金收入及/或資本增值的租賃權益而擁有或持有的土地及/或樓宇。這些包括現正興建或發展以供日後用作投資的物業。

投資物業按每半年經由獨立專業合資格的估價師釐定的公允價值記入財務狀況表，其公允價值變動所產生的收益或虧損，會在產生期內的綜合損益表中確認。

#### (ii) 其他物業、機器及設備

位於及在香港特別行政區註冊的租賃土地會按成本扣除累計折舊及減值虧損(附註21(ii))後入帳。集團為物業權益的註冊擁有人的自用租賃樓宇會按重估當日的公允價值減任何隨後的累計折舊在財務狀況表中列帳。重估工作每半年由獨立合資格的估價師進行，在重估時產生的公允價值變動，會記入為作固定資產重估儲備的變動，惟下列情況除外：

(a) 若與自用租賃樓宇有關的固定資產重估儲備的結餘不足以彌補該項物業的重估虧損，所超出的虧損數額會記入損益表；及

(b) 若以往曾將重估虧損記入損益表，而其後出現重估盈餘時，此盈餘會先撥入損益表(以過往記入損益表的虧損數額為限)，餘額然後撥入固定資產重估儲備。

土木工程與機器及設備(包括不是由集團作為物業權益註冊擁有人的永久或租賃物業之使用權資產，以及由租賃機器和設備產生的使用權資產)，以原值扣除累計折舊及減值虧損(附註21(ii))列帳。

在建資產(包括與鐵路營運有關的資本性工程項目)以原值扣除減值虧損(附註21(ii))列帳。原值包括直接建造費用，例如物料、員工薪酬與一般費用，以及在建造或安裝與測試期間的資本化利息支出。當資產投入預定用途所需的絕大部分準備工作完成後，上述費用便會停止資本化，並轉列為適當的固定資產類別。

#### (iii) 服務經營權資產

如集團參與服務經營權安排，據此獲得進入、使用及營運若干資產以提供公共服務之權利，所繳付的服務經營權初始款項及直至服務經營權開始前，因購入服務經營權而產生的直接支出會予以資本化為服務經營權資產，並在服務經營權有效期內以直線法攤銷。於服務經營權有效期內支付的每年定額付款，按開始時釐定的新增長期貸款利率作為貼現率計算其現值，並予以資本化為服務經營權資產及於服務經營權有效期內以直線法攤銷，而相應的負債則會確認為服務經營權負債。非固定或於服務經營權開始時未能釐定(而是根據未來收入來釐定)的服務經營權年度付款會於發生期間計入損益表。

如集團在服務經營權安排下建造、使用及營運若干資產以提供公共服務，於損益表中確認的建造收入及成本乃參照於匯報期末的完成階段計算，而所提供的建造服務以公允價值予以資本化及在財務狀況表中列為服務經營權資產，並按資產的使用年限或服務經營權資產預期可供集團使用期間(以較短者為準)以直線法攤銷。

有關服務經營權的資產開支會予以資本化，並在資產的使用年限或服務經營權的剩餘有效期內(以較短者為準)，是按足以攤銷其原值減其估計剩餘價值(如有)的比率，以直線法攤銷。

服務經營權資產乃按原值減去累計攤銷及減值虧損(如有)(附註21(ii))在財務狀況表中列帳。

## 綜合帳項附註

### 2 主要會計政策(續)

#### E 固定資產(續)

(iv) 其後開支以及報廢或處置所產生的收益或虧損

如與替換和/或更新現有資產若干部分有關的其後開支能夠令該項資產為集團帶來未來經濟效益及其成本能準確地計算，則有關開支會計入該項資產的帳面價值內，被替換部分的帳面價值會於帳項中取消確認，所產生的任何收益或虧損會於損益表中處理。

用於恢復或維持現有資產原先評估的表現水平的維修或保養開支，均於產生的期間列作損益表開支。

一項資產因報廢或出售所產生的收益或虧損，以出售所得款項淨額與資產的帳面價值之間的差額釐定，並於報廢或出售當日在損益表內確認為收入或支出。任何相關的重估盈餘會由資產重估儲備轉入保留溢利，並不會在損益表中重新分類。

#### F 租賃資產

集團於合同開始時評估合同是否屬於租賃或包含租賃。如果合同為獲取對價而在一段時間內控制一項已識別資產的使用權，則該合同屬於租賃或包含租賃。在客戶既有權主導已識別資產的使用，及有權從該使用中獲得幾乎全部經濟利益的情況下，控制權視為已確立。

(i) 作為承租人

(a) 2019年1月1日起開始適用的政策

於租賃開始日，集團確認使用權資產和租賃負債，惟租賃期不超過12個月的短期租賃以及低價值資產租賃除外。當集團就一項低價值資產訂立租賃時，集團決定是否按個別租賃對該租賃予以資本化。與未資本化的租賃相關的租賃付款於租賃期按系統基準確認為費用。

若租賃被資本化，租賃負債按照租賃期內的應付租賃付款額按租賃內含利率(若租賃內含利率無法直接確定，則使用相關的增量借款利率)折現後的現值進行初始確認。初始確認後，租賃負債按攤余成本計量，並採用實際利率法計算利息費用。

在資本化租賃時確認的使用權資產按成本初始計量。使用權資產的成本包括租賃負債的初始金額，加上在租賃期開始日或之前支付的租賃付款額以及已發生的初始直接費用。在適用情況下，使用權資產的成本還包括拆卸及移除的資產、復原資產或其所在場所估計將發生的成本折現後的現值，減去收到的租賃優惠。使用權資產其後按成本減去累計折舊和減值虧損(參閱附註2J和2I(ii))後的金額列帳，惟以下類別的使用權資產除外：

- 符合投資物業定義的使用權資產根據附註2E(i)以公允價值列帳；
- 與集團作為租賃權益的註冊擁有人租賃的自住建築物相關的使用權資產根據附註2E(ii)以公允價值列帳；及
- 與作為持作存貨的租賃土地權益相關的使用權資產根據附註2N以成本與可變現淨值兩者中的較低額列帳。

倘指數或比率變化導致未來租賃付款額發生變動，或者集團根據餘值擔保估計的應付金額發生變動，或者對於集團是否合理確定將行使購買、續租或終止租賃選擇權的重估結果發生變化，則應重新計量租賃負債。倘在這種情況下重新計量租賃負債，應對使用權資產的帳面價值作出相應調整；倘使用權資產的帳面價值已減至零，則將相關調整計入損益。

(b) 2019年1月1日之前適用的政策

承租人實質承擔所有權的所有風險和報酬的租賃，劃歸為融資租賃。如果集團是以融資租賃獲得資產的使用權，便會將該資產中相當於租賃資產公允價值或使用租賃內含利率計算的最低租賃付款額的現值(如為較低的數額)，計入固定資產，而扣除融資費用後的相應負債則列為融資租賃承擔。折舊和減值虧損分別按照附註2J和2I(ii)所載的會計政策入帳。租賃付款內含的融資費用會計入租賃期內的損益表中，使每個會計期間的融資費用佔承擔餘額的比率大致相同。

承租人沒有實質轉移所有權的所有風險和報酬的租賃，劃歸為經營租賃。經營租賃下的應付租金於租賃期內按直線法計入損益表，惟鐵路建設、在建物業開發和擬建基建項目的應付租金則予以資本化，分別作為在建鐵路、在建物業開發和遞延支出的一部分。

## 2 主要會計政策(續)

### F 租賃資產(續)

#### (ii) 作為出租人

作為出租人時，集團於租賃開始時確定每項租賃是否屬於融資租賃或經營租賃。如果租賃實質上將資產所有權附帶的所有風險和報酬轉移給承租人，則該租賃劃歸為融資租賃。如果情況並非如此，則該租賃劃歸為經營租賃。

當一項合同包含租賃和非租賃組成部分時，集團將合同中的對價按相對獨立銷售價格基準分攤至各組成部分。經營租賃的租金收入根據附註2AA(ii)確認。

### G 商譽

商譽指當：

- (i) 所轉讓代價公允價值、於被收購者的非控制性權益金額及集團先前持有被收購者權益的公允價值的總和；大於
- (ii) 被收購者的可識別資產及負債於收購當日之淨公允價值。

當(ii)較(i)為大，則該差額即時在損益中確認為優惠承購之收益。

商譽是按成本值減累計減值虧損列帳。來自業務合併的商譽將分配予預期可受惠於合併協同效益的現金生產單位或現金生產單位組合，並會每年進行減值評估(附註2I(ii))。

若於年內出售現金生產單位，任何歸屬予出售項目的收購商譽將被計入出售項目的收益或虧損之內。

### H 物業管理權

如集團購入物業管理權，所付金額會予以資本化並按原值減去累計攤銷及減值虧損(附註2I(ii))在財務狀況表中作為無形資產列帳。物業管理權在管理權的年期內以直線法於損益表中攤銷。

### I 資產減值

#### (i) 金融工具、合約資產及租賃應收款的信用虧損

對於集團的應收帳款、合約資產及租賃應收款，預期信用虧損的虧損撥備以相等於整個生命週期內預期信用虧損的金額計量(即在預期信用虧損模型適用項目的預計年期內所有可能違約事件產生的預期信用虧損)。對於集團其他以攤銷成本計量的財務工具，虧損撥備以等同於12個月預期信用虧損的金額計量(即報告日後12個月內可能違約事件產生的預期信用虧損)。除非財務工具的信用風險自初始確認後大幅增加，虧損撥備為此則按等同於生命週期的金額計量。以公允價值計量的金融資產毋須進行預期信用虧損評估。

預期信用虧損為信用虧損的概率加權估計。信用虧損按所有預期現金差額(即根據合約應付集團的現金流量與集團預期收到的現金流量之間的差額)的現值計量。

在評估財務工具信用風險是否自初始確認後大幅增加時，集團將於報告日評估的財務工具違約風險與初始確認日評估的風險進行比較。集團會考慮合理可靠的定量及定性資料，包括歷史經驗以及在無需付出過多成本或努力下即可獲得的前瞻性資料。

預期信用虧損於各報告日進行重新計量，以反映自初始確認後財務工具信用風險的變化情況。預期信用虧損金額的任何變化於損益中確認為減值收益或虧損。集團確認所有財務工具的減值收益或虧損，並透過虧損撥備帳對其帳面金額進行相應調整。

#### (ii) 其他資產減值

集團在每個匯報期末審閱內部及外間資料，以確定下列資產是否出現減值跡象或，除了商譽，是以往確認的減值虧損不再存在或已經減少：

- 固定資產(包括使用權資產及服務經營權資產，但按重估值列帳的資產除外)；
- 物業管理權；
- 商譽；
- 在建鐵路工程；
- 發展中物業；
- 遞延開支；及
- 於附屬公司、聯營公司及合營公司的投資。

# 綜合帳項附註

## 2 主要會計政策(續)

### I 資產減值(續)

如出現任何減值跡象，便須估計資產的可收回金額。此外，不論是否有任何減值跡象存在，集團也會每年估計商譽的可收回金額。

資產的可收回金額是其公允價值減出售成本與使用價值兩者中的較高額。在評估使用價值時，預期未來現金流量會按可以反映當時市場對時間價值及資產特定風險的評估的稅前貼現率計算其現值。如果資產所產生的現金流入基本上不能與其他資產所產生的現金流入獨立列項，則以能產生獨立現金流入的最小資產組別(即現金產生單位)來釐定可收回金額。

當資產或所附屬的現金產生單位的帳面金額高於可收回金額時，其減值虧損於損益表中確認。相關現金產生單位的減值虧損會先用以減低任何分配至該單一(或一組)現金產生單位的商譽的帳面金額，其後會按比例減低附屬於該單一(或一組)現金產生單位的其他資產的帳面金額，但該資產帳面價值不可被減至低於其個別公允價值扣除出售成本(如可計量)或其使用價值(如可釐定)。

減值虧損在用作釐定資產(不包括商譽)可收回金額的估計出現利好變化時撥回。而與商譽有關的減值虧損一概不予撥回。

所撥回的減值虧損以假設在以往年度沒有確認減值虧損而應已釐定的資產帳面金額為限。所撥回的減值虧損在確認撥回的年度內計入損益表。

### J 折舊及攤銷

(i) 投資物業並不計提折舊。

(ii) 除投資物業、在建資產及在服務經營權的全部或剩餘的有效期內攤銷的服務經營權資產(附註2E(iii))以外的固定資產，是按足以攤銷其原值或估值減其估計剩餘價值(如有)的比率按下列預計可使用年限以直線法計提折舊或攤銷：

#### 土地及樓宇

自用樓宇..... 50年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限  
租賃土地.....尚餘租賃年期

#### 土木工程

挖掘及鑽挖..... 無限期  
隧道內壁鋪砌、地下土木結構、架空結構及海底隧道.....100年  
車站樓宇結構.....100年  
車廠結構.....80年  
車站小商店結構.....20-30年  
纜車站大樓及主題村結構.....27-30年

#### 機器及設備

列車及組件.....15-42年  
月台幕門.....20-35年  
路軌.....15-50年  
環境控制系統、升降機與扶手電梯、防火及排水系統.....20-45年  
供電系統.....20-45年  
架空纜索系統及纜車車廂.....10-27年  
自動收費系統、金屬車站小商店及其他機械設備.....9-25年  
列車控制及訊號儀器、站內公布系統、電訊系統及廣告牌.....5-35年  
車站修飾.....20-30年  
固定裝置及配備.....10-25年  
維修設備.....10-40年  
寫字樓傢具及設備.....5-15年  
電腦軟件許可證及應用軟件.....5-10年  
電腦設備.....3-5年  
清潔用具及工具.....5年  
車輛.....5-12年

若物業、機器及設備的組成部分具有不同的可使用年限，則各組成部分將獨立計提折舊或攤銷。不同類別固定資產的可使用年限會因應資產的實際狀況、使用經驗及當時的資產重置計劃，於每年進行檢討。

(iii) 在建資產並不計提折舊或攤銷，直至建造完成及資產可作預定用途時為止。



## 2 主要會計政策(續)

### K 建造成本

(i) 集團就建議的鐵路建造工程進行可行性研究所產生的費用(包括顧問費、內部員工薪酬與一般費用)的處理方式如下：

- 如建議的工程仍在初步審議階段，不能肯定會否落實，有關的費用會計入損益表；及
- 如建議的工程處於詳細研究階段，並已按照可行的財務計劃獲批准進行，有關的費用會計帳為遞延開支，直至達成項目協議後，即撥入在建鐵路工程。

(ii) 在達成項目協議後，所有有關建造鐵路的費用均列入為在建鐵路工程，直至鐵路啟用後，有關的建造費用即撥入固定資產。

### L 合營業務

合營業務是一種安排。在此安排下，集團與其他方在契約上同意攤分該安排的控制權，並對與該安排相關的資產享有權利及對負債負責任。集團會採用分項總計法，將與其權益有關的資產、負債、收入及開支與類似的项目合併計算，去確認其在合營業務下的權益。集團會採用一致的會計政策去計算相若交易及在類似情況下進行的活動。

根據《香港財務報告準則》第11號「合營安排」，集團與發展商就香港物業發展項目(並無成立獨立組織)達成的安排，均被視為合營業務。按照該等物業發展安排，集團通常自行負責本身的開支，包括內部員工薪酬及準備工程的開支；至於土地補價(或集團未支付之部分)、建造成本、專業費用等一切其他工程開支，一般由發展商承擔。集團會就本身所擁有該等業務的權益，將已扣除收取款項後的发展權購入價、準備工程開支(包括應計利息)及支付的地價(包括任何土地補價)列作發展中物業。如來自發展商的款項超出集團有關開支，超出的數額會記入遞延收益。集團就物業發展所作出的員工薪酬、一般費用及顧問費用等開支，亦會予以資本化並確認為發展中物業。集團所享有該等業務賺取的收入，會按照附註2M(iii)所列的基礎，在扣除當時發展中物業的有關結餘後，記入損益表內。

### M 物業發展

(i) 集團就物業發展項目進行地盤準備工作所產生的費用、支付的地價、購入物業發展權的代價、建築發展的總成本、資本化的借貸成本，撥備及其他直接費用均列入為發展中物業。

(ii) 向發展商收取的物業發展款項，將用以沖銷該發展項目在發展中物業有關的金額。向發展商收取的款項如超出發展中物業結餘，餘額會撥入遞延收益(包含在應付帳項及其他應付款項之內)。在此等情況下，集團就有關該發展項目的進一步開支，均會自在遞延收益中扣除。

(iii) 與物業發展商共同在香港發展物業的利潤，將在下列情況下在損益表內確認：

- 如集團向發展商收取款項，當地基和地盤準備工程完竣並可進行發展上蓋物業，及計入預計集團在該等項目所需承擔的風險和責任(如有)後，該款項所產生的利潤才會獲確認；
- 如集團獲得分攤發展項目的淨盈餘的權利，當收入(包括任何未出售物業之公允價值)及發展項目的整體成本能可靠地估計時，集團獲得分攤之利潤才會獲確認。集團任何未出售物業之權益其後會根據附註2N所列政策的基礎重新計算，並包含在持有作待售用途的物業之內；及
- 如集團收取發展項目分攤的資產，利潤會按收取該等物業時其公允價值，並計入集團在該等項目所需承擔的風險和責任後才會獲確認。

於確認利潤時，與該發展項目有關的遞延收益或發展中物業結餘會按情況記入損益表作為收益或支出。

(iv) 出售中國內地物業的收入在法律轉讓完成後(這是在買家有能力主導物業的使用並獲得物業大致餘下利益時)，方予確認。收入確認日之前就已售物業收取之按金及分期付款將列帳於綜合財務狀況表之「應付帳項及其他應付款項」。

(v) 如收取在建物業作為發展項目資產並作為投資用途，該等物業會按公允價值確認為投資物業。其後資產所產生的建造費用及有關裝修費用將予以資本化為投資物業。



## 綜合帳項附註

### 2 主要會計政策(續)

#### N 待售物業

如物業持有作待售用途，該等物業會以原值入帳，其後以物業的原值或可實現淨值兩者中的較低者列帳。

對於在香港的物業，其成本是指當確認物業發展利潤時(根據附註2M(iii))，參考獨立公開市場估值而釐定之公允價值。

對於在中國內地的物業，其成本是由未出售物業所分攤的發展成本而釐定。

可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。

因物業減值至可實現淨值而產生的任何金額，於減值年度確認作開支。因可實現淨值增加引致任何物業減值的回撥於該回撥期間確認作物業出售成本的減少。

當持有作待售用途的物業出售時，該等物業的帳面金額會記入損益表內。

#### O 證券投資

證券投資(不包括於其附屬公司、聯營公司及合營公司的投資)分類為按公允價值計入損益的財務資產。證券投資的公允價值變動(包括利息)計入於損益中。

證券投資於集團承諾購買/出售有關的投資時確認/取消確認。出售證券投資所產生的利潤或虧損按出售所得款項淨額與投資的帳面價值之間的差額計算，並於產生時計入損益表。

#### P 存料與備料

用作業務營運的存料與備料分為經常性及資本性。經常性備料以加權平均成本法，按成本列入財務狀況表內，並於其耗用期間內確認為開支。在適當時候集團會為陳舊存貨作出撥備。資本性備料則按成本減去累計折舊及減值虧損列為固定資產(附註2I(ii))，其折舊會計入儲備的資本性備料的相關固定資產所適用的折舊比率計算。

#### Q 合約資產及合約負債

根據合約所載列的付款條款有權無條件獲取代價前，合約資產於集團確認收入時確認(參閱附註2AA)。合約資產是根據附註2I(i)所載政策就預期信用虧損進行評估，並於收取代價的權利成為無條件時重新分類為應收款項(參閱附註2S)。

合約負債於集團確認相關收入前，於客戶支付代價時確認(參閱附註2AA)。倘集團在確認相關收入前擁有無條件收取代價的權利，則亦將確認合約負債。於該等情況，亦將確認相應的應收款項(參閱附註2S)。

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。

合約包括重大融資成分時，合約結餘包括根據實際利率法計算的應計利息(參閱附註2AB)。

#### R 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他財務機構的活期存款及短期高流動性的投資(此等投資可隨時換算為已知的現金額及就價值變動方面的風險不大及於購入日起三個月內到期)。就編製綜合現金流量表而言，現金及現金等價物也包括須於接獲通知時償還，並構成集團現金管理一部分的銀行透支。

#### S 應收帳項及其他應收款項

應收款項於集團有無條件收取代價之權利時確認。如果在支付該代價到期之前只需要通過一段時間，則收取代價的權利是無條件的。如果在集團擁有無條件收取代價的權利之前已確認收入，則該金額將作為合約資產列帳(附註2Q)。應收款項採用實際利率法計算攤銷成本並扣除信用虧損列帳(附註2I(i))。

## 2 主要會計政策(續)

### T 附息貸款

附息貸款初值按公允價值扣除交易成本後入帳。不受公允價值對沖的附息貸款隨後將採用實際利率法按攤銷成本法列帳。利息支出是根據集團有關利息及財務開支的會計政策所確認(參閱附註2AB)。

最初確認後，受公允價值對沖的附息貸款之帳面價值會重新計算，並就對沖風險所產生的公允價值變動於損益表內確認，以抵銷相關對沖工具的損益影響。

### U 應付帳項及其他應付款項

若貼現的影響重大，應付帳項及其他應付款項將按攤銷成本法列帳，否則按成本列帳。

### V 財務衍生工具及對沖活動

集團利用財務衍生工具，如利率掉期及貨幣掉期，以管理其利率及外匯風險。根據集團政策，此類工具純粹用作減低或消除集團投資及負債的有關財務風險，而非用作買賣或投機用途。

衍生工具按公允價值確認，於各匯報期末重新計算其公允價值。相關損益的確認方法將視乎衍生工具是否被指定為對沖工具及其對沖項目的性質而定。

倘對沖會計方法適用，集團將指定所用的衍生工具為：(1)公允價值對沖：對沖已確認負債的公允價值；(2)現金流量對沖：對沖已確認負債的現金流量的變動或確實承擔的外匯風險；或(3)淨投資對沖：對沖應收或應付一項境外經營貨幣項目的現金流量易變性，其中貨幣項目的結算不僅未曾計劃，而且在可預見的未來不太可能發生。

#### (i) 公允價值對沖

被指定作為及符合公允價值對沖條件的衍生工具，其公允價值的變動，連同與被對沖資產或負債就相關風險所產生的公允價值變動，會計入損益表。

#### (ii) 現金流量對沖

被指定作為及符合現金流量對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分會確認為其他全面收益，從而分開累計於股東權益內之對沖儲備。而非有效部分的公允價值變動則即時在損益表中確認。

當被對沖項目於損益表中確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的金額會撥入損益表。然而，當有關被對沖項目的交易導致非財務資產或負債的確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的相關損益會從股東權益中轉出，並撥入非財務資產或負債的最初成本或帳面金額。

當對沖工具過期或被售出、終止或被行使，或集團取消其對沖關係但與被對沖項目有關的交易仍預計會發生時，當時在股東權益中的累計損益仍會保留在股東權益內，直至該項交易發生時才根據上述政策確認。然而，若預期有關被對沖項目的交易不會發生，被計入股東權益的累計損益會即時撥入損益表。

#### (iii) 淨投資對沖

被指定作為及符合境外經營淨投資對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分會確認為其他全面收益，從而分開累計於股東權益中的匯兌儲備。而非有效部分的公允價值變動則即時在損益表中確認。

於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的金額會撥入損益表，作為出售或部分出售境外經營的重新分類調整。

#### (iv) 不符合對沖會計方法的衍生工具

任何不符合對沖會計方法的衍生工具的公允價值變動即時於損益表中確認。

## 綜合帳項附註

### 2 主要會計政策(續)

#### W 僱員福利

(i) 薪金、年假、其他津貼、界定供款退休計劃的供款，包括根據香港《強制性公積金計劃條例》的規定作出的強制性公積金(「強積金」)供款，及其他非貨幣性福利成本在集團僱員提供相關服務的期間內計提。就從事建造項目、資本性項目及物業發展的員工所作出的此等福利成本，則予以資本化作為認可資產成本的一部分。在其他情況下，此等成本在損益表中確認為開支。

(ii) 集團就界定福利退休計劃承擔的責任淨額是按每個計劃獨立計算，計算方法是估計僱員在本年度及過往年度提供服務所賺取未來福利的數額；將預期累積福利數額貼現以釐定現值，及扣除任何計劃資產的公允價值。計算由合資格精算師採用預計單位成本法進行。如計算的結果為集團帶來效益，則確認的資產以日後從計劃所得的任何退款或供款扣減形式所得的經濟效益之現值為限。界定福利負債/資產的服務成本及淨利息開支/收入將視情況而確認為損益表的支出，或被資本化為相關建造項目、資本性項目及物業發展的成本。本年度服務成本會按本年度的僱員服務所帶來的界定福利責任現值之增加計算。該期間的淨利息支出/收入是按用以計算匯報期間開始時界定福利責任的貼現率應用於淨界定福利負債/資產而決定。貼現率是根據優質公司債券於匯報期間終結時的收益率釐定；所參考公司債券的年期與福利退休計劃的加權平均時間相若。

當計劃的福利改變或計劃遭縮減時，有關僱員過去服務的福利改變之部分，或因縮減計劃帶來的損益，會在計劃修訂或縮減時，以及相關重組成本或合約終止補償獲確認兩者中較早時，在損益表中確認為支出或予以資本化。

界定福利退休計劃引致的重新計量會確認為其他全面收益，並即時在保留溢利中反映。重新計量包含精算損益、計劃資產的回報(不包括包含在淨界定福利負債/資產內的淨利息金額)及資產上限影響的任何改變(不包括包含在淨界定福利負債/資產內的淨利息金額)。

(iii) 以股份為基礎的支出按認股權派發日期的公允價值計算。

- 關於認股權，於派發日期釐定的公允價值會在計及認股權被授出的可能性後，在授出期間按直線法確認為一項員工成本(除非該等員工支出符合條件確認為資產)，同時股東權益中以股份為基礎的僱員資本儲備將相應增加。認股權的公允價值採用「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，並計及派發認股權時所依據的條款及條件計算。模式中所採用的預期年限已根據管理層就不可轉讓性、行使限制及行為因素的影響的最佳估計作出調整。

在授出期間，集團會檢討預計授出的認股權數目。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的損益表中計入/扣除(除非該等員工支出符合條件確認為資產)，並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整。於授出日，確認為支出的金額會被調整，以反映實際授出的認股權數目(並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整)。股本金額會在以股份為基礎的僱員資本儲備中確認，直至認股權獲行使時轉入股本帳項或認股權失效(於認股權到期)時直接計入保留溢利。

- 關於行政人員股份獎勵計劃下的獎勵股份，計入員工薪酬計為開支的金額是參照授出的獎勵股份的公允價值所釐定，並考慮到與授出相關的所有不賦予條件。總開支於相關歸屬期間內確認，而相應貸記在權益的以股份為基礎的僱員資本儲備中。

關於那些於歸屬年內攤銷的獎勵股份，集團根據每個匯報期末的歸屬條件，修訂其對預期最終會賦予的獎勵股份數目的估計。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的損益表中計入/扣除，並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整。獎勵股份歸屬後，由市場購入的歸屬獎勵股份(「購入股份」)及由以股代息而獲得的股份和用所得現金普通股息購入的股份(「普通股息股份」)的相關成本，會貸記於為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，並相應減少以股份為基礎的僱員資本儲備(如為購入股份)及減少保留溢利(如為普通股息股份)。

關於以股份為基礎而將以現金支付的支出，相等於已獲提供的服務部分的負債會按每個匯報期末釐定的股份公允價值確認。

(iv) 合約終止補償在集團不能撤回授予該等補償，以及在其確認涉及支付合約終止補償的重組成本兩者中較早時獲確認。

## 2 主要會計政策(續)

### X 所得稅

(i) 年內所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。所得稅會於損益表中確認，但與被確認為其他全面收益或直接與股東權益項目有相關的所得稅，則確認為其他全面收益或直接確認為股東權益。

(ii) 本期稅項是按年內應課稅收入根據在匯報期末已生效或實際上已生效的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。

(iii) 遞延稅項是根據綜合財務報表中資產和負債的帳面價值與計算應課稅利潤時使用的相應稅基之間的暫時差異而確認。遞延稅項資產也可以由未利用可稅項虧損和未利用稅款抵減產生。遞延稅項負債一般按所有應課稅暫時差異確認；而遞延稅項資產的確認一般只限於很可能獲得應課稅利潤並用以抵扣暫時差異的情況。如果暫時差異是由於在既不影響應課稅利潤也不影響會計利潤(若其不屬於企業合併的一部分)的交易中初始確認資產和負債而產生的，則不確認該等資產和負債。

遞延稅項負債按於附屬公司和聯營公司的投資相關的應課稅暫時差異，以及在合營企業中的權益予以確認，惟倘集團可控制暫時差異的撥回及暫時差異在可預見的未來很可能不會撥回則除外。與該等投資和權益相關的可抵扣暫時差異產生的遞延稅項資產，只有在很可能獲取足夠的應課稅利潤用於抵扣暫時差異，並且預計在可預見的未來會撥回的情況下才予以確認。

當投資物業根據附註 2E(i) 所載會計政策以公允價值入帳時，除非該等物業可予以折舊並按商業模式持有，目的是把該等物業絕大部分的經濟利益隨著時間消耗，而非通過出售消耗，否則，已確認遞延稅額會在報告期末按照以帳面金額出售該等資產時適用的稅率計量。在所有其他情況下，已確認遞延稅額是按照資產與負債帳面價值的預期實現或結算方式，根據已執行或於報告期末實質上已執行的稅率計量。遞延稅項資產與負債均不折現計算。

集團會於報告期末審閱遞延稅項資產的帳面價值。如果集團預期不再可能獲得足夠的應課稅利潤以抵扣相關的稅項利潤，該遞延稅項資產的帳面價值便會調低；但是如果日後有可能獲得足夠的應課稅利潤，有關減額便會轉回。

### Y 財務擔保合約

財務擔保乃指集團須於擔保持有人因指定債務人未能根據債務工具的原有或經修訂條款支付到期款項而蒙受損失時，向持有人償付指定款項的合約。

當集團提供有重大影響的財務擔保時，其初值按公允價值並於抵扣任何在提供擔保時已收或應收的款項後，分別計入損益表和應付帳項及其他應付款項內的遞延收益。在提供財務擔保時的公允價值，在可獲取有關資料時，以參考同類服務的公平交易所收取的費用而釐定，或在可獲取有關資料的可靠估值時，以參考比較放債人在能提供擔保時收取的實際利率與放債人在未能提供擔保時可能收取的估計利率而得來的利率差額而估計。

最初確認為遞延收益的擔保數額會於擔保期內在損益表攤銷，作為提供財務擔保的收入。

集團監控指定債務人的違約風險，並於財務擔保的預期信用虧損高於應付帳款及其他應付款項中就該擔保入帳的金額(即初始確認的金額減去累計攤銷後所得金額)時，計提撥備。為釐定預期信用虧損，集團會考慮指定債務人自該擔保發行以來的違約風險變動，並會計量12個月的預期信用虧損，除非指定債務人的違約風險自擔保發行以來已大幅增加，於該等情況下則會計量整個生命週期內預期信用虧損。對違約的界定及對信用風險大幅增加的評估與附註21(i)所述者相同。

由於集團僅須在指定債務人違反受擔保工具條款的情況下支付款項，故預期信用虧損是按信用虧損出現時補償持有人的預期款項減去集團預期自擔保持有人、指定債務人或任何其他人士收取的任何款項而估計得出。有關金額其後將使用現時的無風險利率貼現，並就現金流量的特定風險作出調整。

## 綜合帳項附註

### 2 主要會計政策(續)

#### Z 撥備、或有負債及虧損性合約

##### (i) 撥備及或有負債

當集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，集團便會就該負債計提撥備。如果貨幣時間值重大，則按預計清償債項所需支出的現值計列撥備。

當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。當集團的責任須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。

##### (ii) 虧損性合約

當集團為達成合約義務所產生的不可避免成本超過其預期可從該合約收取的經濟利益時，即視為存在虧損性合約。虧損性合約撥備按終止合約的預期成本與繼續合約的成本淨額兩者之間較低者的現值計量。

#### AA 收入確認

當產品或服務的控制權轉移至客戶或承租人有權使用資產時，按集團預期有權收取的承諾代價確認收入，不包括代第三方收取的款項。收入不包括增值稅或其他銷售稅，並已扣除任何營業折扣。集團的收入及其他收益確認政策的進一步詳情載列如下：

##### (i) 車費在向乘客提供車程服務後確認為收入。

(ii) 經營租賃出租的投資物業、車站小商店及其他鐵路物業的租金收入，除非替代基礎更能代表使用租賃資產所產生的利益的模式，按租賃年內等額分期確認。批出的租金優惠於損益表內確認為應收租賃淨付款總額的組成部分。不受指數或比率影響的非定額租賃付款會在其賺取的會計期間內確認為收入。

(iii) 合約收入於顧問、工程或服務合約的結果能夠可靠地估計時確認為收入。合約收入使用「成本與成本法」逐步確認，即基於相對於估計總成本的實際成本的比例。當不能可靠地估計顧問、工程或服務合約的結果，則只會根據已產生的合約成本可能收回的程度來確認收入。

##### (iv) 其他鐵路及車站商務業務、物業管理、鐵路專營權及服務經營權收入，在提供服務後確認為收入。

#### AB 利息及財務開支

由資本性工程所需融資直接產生的利息收入及開支，在資產建成或投入使用前予以資本化。用作購置資產的外幣貸款所產生的匯兌差異，亦會予以資本化並作為對資本化利息的調整。其他用途產生的利息開支則會記入損益表。

租賃負債的融資費用於租賃期內記入損益表，致使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

#### AC 外幣折算

年內的外幣交易按交易日的匯率折算為港元入帳。以外幣為單位的貨幣性資產及負債則按匯報期末的匯率折算為港元。匯兌損益在損益表內確認。

海外企業的業績按年內的平均匯率折算為港元。財務狀況表項目則按匯報期末的收市匯率折算為港元。所產生的匯兌差異確認為其他全面收益及獨立列項於股東權益中的匯兌儲備。



## 2 主要會計政策(續)

### AD 業務分類報告

在帳項中呈報的經營類別及每項類別金額是以定期給予集團最高級行政管理人員用作按各業務及地域來分配資源及評估表現的財務資料來釐定。

在財務匯報中，個別重大的經營類別不會合計匯報，除非這些類別擁有類似的經濟特徵，並且在服務及產品性質、客戶類型及類別、提供服務或分銷產品的方法，以及監管環境的性質方面相類似。倘一些個別並不重大的經營類別符合大部分上述特徵，則可合計匯報。

### AE 關連人士

就本帳項而言，如個人對集團有控制權、共同控制權或重大影響，或是集團的關鍵管理人員，其個人或其關係密切的家庭成員均被視作與集團相關。

如(i)個體與集團為同一集團成員；(ii)個體是集團的聯營公司或合營公司；(iii)個體是集團僱員或作為集團關連人士的任何個體的離職後福利計劃；(iv)集團的關連人士對此個體有控制權或共同控制權；(v)對集團擁有控制權或共同控制權的個人或其關係親密的家庭成員對該個體具有重大影響，或是該個體的關鍵管理人員；或(vi)該個體或其所屬集團的任何成員，向集團或集團母公司提供關鍵管理人員服務，此個體會被視作與集團有關連。

### AF 政府現金資助

政府現金資助是指以資源轉撥形式作出的政府資助，而集團須遵守該資助的附帶條件。當政府現金資助代表對資產成本的彌補，該資助會在計算資產帳面價值時在資產成本中扣除，惟扣除的金額將以匯報期末已收及應收金額為限。當政府現金資助代表對開支或損失的彌補，該資助會在有關的開支中扣除。倘已收或應收資助金額超出於匯報期末的資產成本或開支或損失，超出部分會被視為預收款項或遞延收益，用以抵銷未來資產成本或將來的開支或損失。

## 3 與九廣鐵路公司的合併、高速鐵路(香港段)及屯馬綫一期的營運安排

### 兩鐵合併

於2007年12月2日(「指定日期」)，公司與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)合併業務(「兩鐵合併」)。兩鐵合併的結構及主要條款載於由香港特別行政區政府(「香港特區政府」)、九鐵公司及公司等訂約方訂立的一系列交易協議內，當中包含服務經營權協議、物業組合協議及合併框架協議。

根據訂立服務經營權協議，九鐵公司授權公司進入、使用及營運九鐵公司系統，為期50年(「經營權有效期」)。倘九鐵系統的專營權有效期獲延長，此服務經營權有效期亦將被延長。根據服務經營權協議的條款，公司將於指定日期向九鐵公司支付整筆過的前期款項，並須於經營權有效期內向九鐵公司作出每年定額付款，並須根據九鐵公司系統所賺取而超出若干額度的收入向九鐵公司繳付以分層方法計算的每年非定額付款。

根據服務經營權協議，公司須負責有關九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額」)，公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準。

兩鐵合併的詳情於2007年9月3日的公司通函內披露。

## 綜合帳項附註

### 3 與九廣鐵路公司的合併、高速鐵路(香港段)及屯馬綫一期的營運安排(續)

#### 高速鐵路(香港段)的營運安排

於2018年8月23日，公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，補充及修改當時的協議，以便公司能夠以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營廣深港高速鐵路(香港段)(「高速鐵路(香港段)」)。根據於2018年8月23日簽訂的補充服務經營權協議(「補充服務經營權協議 – 高速鐵路(香港段)」)，高速鐵路(香港段)的經營期於商業營運日期開始(即2018年9月23日)和初始經營期為10年(「經營權有效期(高速鐵路(香港段))」)。公司及九鐵公司可根據補充服務經營權協議 – 高速鐵路(香港段)所載的機制進一步磋商後延續經營期。根據補充服務經營權協議，公司須負責有關高速鐵路(香港段)經營權財產的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產(高速鐵路(香港段))」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額(高速鐵路(香港段))」)，公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準。

補充服務經營權協議 – 高速鐵路(香港段)的詳情於2018年8月23日的公司公告內披露。

#### 屯馬綫一期的營運安排

於2020年2月11日，公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，補充及修改當時的協議，以便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日開始為期兩年。在屯馬綫全面通車之前，雙方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(「補充服務經營權協議 – 沙中綫」))。根據補充服務經營權協議 – 沙中綫，公司須負責有關屯馬綫一期經營權財產的保養、維修、替換及升級的支出。

補充服務經營權協議 – 沙中綫的詳情於2020年2月11日的公司公告內披露。

### 4 香港客運業務收入

香港客運業務收入包括：

百萬港元	2019	2018
本地鐵路服務	12,714	13,232
過境服務	3,164	3,472
高速鐵路(香港段)	2,098	600
機場快綫	1,011	1,156
輕鐵及巴士	677	723
城際客運服務	175	214
其他	99	93
	19,938	19,490

本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫。其他主要包括違反鐵路附例的額外罰款和八達通增值服務收入。

### 5 香港車站商務收入

香港車站商務收入包括：

百萬港元	2019	2018
免稅店及小商店	4,800	4,424
廣告	1,130	1,212
電訊收入	743	696
其他車站商務收入	126	126
	6,799	6,458

## 6 香港物業租賃及管理業務收入

香港物業租賃及管理業務收入包括：

百萬港元	2019	2018
物業租賃收入	4,833	4,748
物業管理收入	304	307
	<b>5,137</b>	5,055

## 7 中國內地及國際附屬公司收入及開支

有關中國內地及國際附屬公司的收入及開支包括：

百萬港元	2019		2018	
	收入	開支	收入	開支
香港以外與鐵路有關的業務				
– 墨爾本鐵路	10,680	10,154	10,994	10,500
– Sydney Metro Northwest	1,110	1,073	1,752	1,658
– Sydney Metro City & Southwest	515	450	–	–
– MTR Nordic*	4,862	4,832	4,891	5,050
– TfL Rail/伊利莎伯綫(前稱倫敦 Crossrail)	2,037	1,899	1,782	1,723
– 深圳市軌道交通龍華綫	761	599	776	600
– 澳門輕軌系統氹仔綫	949	687	529	349
	<b>20,914</b>	<b>19,694</b>	20,724	19,880
中國內地物業租賃及管理業務	171	66	153	121
	<b>21,085</b>	<b>19,760</b>	20,877	20,001
中國內地物業發展	–	25	60	35
	<b>21,085</b>	<b>19,785</b>	20,937	20,036

\* MTR Nordic 由在瑞典營運的斯德哥爾摩地鐵、MTR Tech、MTR Express、Stockholm Commuter Rail(「Stockholms pendeltåg」)及 Emtrain(於2019年9月集團收購餘下50%權益後成為集團的附屬公司)組成。

集團擁有60%權益的附屬公司 Metro Trains Sydney Pty Ltd 於2019年5月26日開始提供悉尼西北鐵路綫的客運服務。

集團的全資附屬公司港鐵軌道營運(澳門)一人有限公司於2019年12月10日開始提供澳門輕軌系統氹仔綫的客運服務。

## 綜合帳項附註

### 8 其他業務收入

其他業務的收入來自以下業務：

百萬港元	2019	2018
「昂坪360」業務	392	476
顧問業務	184	188
香港特區政府的项目管理	935	1,293
其他業務	34	33
	<b>1,545</b>	<b>1,990</b>

### 9 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及其他業務)及(ii)物業發展業務(連同經常性業務稱為基本業務)。

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)(「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區政府的项目管理服務。

## 9 業務分類資料(續)

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：

百萬元	香港		香港	香港	中國內地及 國際聯屬公司		其他業務	未予 分類金額	總計
	客運業務	車站商務	物業租賃 及管理業務		物業發展	中國內地 及國際 鐵路、 物業租賃 及管理業務			
<b>2019</b>									
《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入	19,938	2,026	304	-	20,902	-	1,529	-	44,699
- 在某一時點確認	19,174	49	-	-	2,701	-	387	-	22,311
- 隨時間確認	764	1,977	304	-	18,201	-	1,142	-	22,388
來自其他來源的收入	-	4,773	4,833	-	183	-	16	-	9,805
- 定額或取決於指數或 比率的租賃付款	-	4,511	4,702	-	182	-	14	-	9,409
- 不取決於指數或比率的 非定額租賃付款	-	262	131	-	1	-	2	-	396
總收入	19,938	6,799	5,137	-	21,085	-	1,545	-	54,504
經營開支	(14,029)	(680)	(851)	-	(19,760)	(25)	(3,557)	-	(38,902)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(201)	-	-	(75)	(276)
未計香港物業發展、折舊、 攤銷及每年非定額付款前 經營利潤/(虧損)	5,909	6,119	4,286	-	1,124	(25)	(2,012)	(75)	15,326
香港物業發展利潤	-	-	-	5,707	-	-	-	-	5,707
未計折舊、攤銷及每年非 定額付款前經營利潤/ (虧損)	5,909	6,119	4,286	5,707	1,124	(25)	(2,012)	(75)	21,033
折舊及攤銷	(4,728)	(192)	(16)	-	(236)	-	(65)	-	(5,237)
每年非定額付款	(1,772)	(805)	(6)	-	-	-	-	-	(2,583)
應佔聯營公司及合營公司 利潤或虧損	-	-	-	-	54	-	234	-	288
未計利息、財務開支和 稅項前利潤/(虧損)	(591)	5,122	4,264	5,707	942	(25)	(1,843)	(75)	13,501
利息及財務開支	-	-	-	-	(57)	80	-	(882)	(859)
投資物業重估	-	-	1,449	-	(77)	-	-	-	1,372
所得稅	-	-	-	(176)	(200)	(6)	-	(1,540)	(1,922)
截至2019年12月31日止 年度利潤/(虧損)	(591)	5,122	5,713	5,531	608	49	(1,843)	(2,497)	12,092
<b>資產</b>									
固定資產	123,669	2,598	91,110	-	7,544	58	626	-	225,605
其他分類資產*	3,552	310	459	2,850	8,549	4,500	1,665	15,553	37,438
商譽及物業管理權	-	-	21	-	56	-	-	-	77
發展中物業	-	-	-	12,022	-	-	-	-	12,022
遞延開支	140	-	7	-	-	-	1,801	-	1,948
遞延稅項資產	-	2	-	-	131	1	-	-	134
證券投資	-	-	-	-	-	-	386	-	386
待售物業	-	-	-	1,034	-	211	-	-	1,245
聯營公司及合營公司權益	-	-	-	-	9,335	-	1,024	-	10,359
總資產	127,361	2,910	91,597	15,906	25,615	4,770	5,502	15,553	289,214
<b>負債</b>									
分類負債	11,694	2,126	2,379	10,434	9,449	864	3,162	51,958	92,066
服務經營權負債	10,177	-	-	-	173	-	-	-	10,350
總負債	21,871	2,126	2,379	10,434	9,622	864	3,162	51,958	102,416
<b>其他資料</b>									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	5,085	449	311	-	204	-	28	-	6,077
發展中物業	-	-	-	3,819	-	-	-	-	3,819
除折舊及攤銷外的 非現金開支	29	1	-	-	19	-	2	-	51

\* 其他分類資產主要指為個別業務營運而取用的應收帳項、存料與備料、現金及現金等價物和其他資產。



# 綜合帳項附註

## 9 業務分類資料(續)

百萬港元	香港 客運業務	香港 車站商務	香港 物業租賃 及管理業務	香港 物業發展	中國內地及 國際聯屬公司			未予 分類金額	總計
					中國內地 及國際 鐵路、 物業租賃 及管理業務	中國內地 物業發展	其他業務		
<b>2018</b>									
《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入	19,490	1,909	307	-	20,640	-	1,974	-	44,320
- 在某一時點確認	19,258	52	-	-	2,801	-	469	-	22,580
- 隨時間確認	232	1,857	307	-	17,839	-	1,505	-	21,740
來自其他來源的收入	-	4,549	4,748	-	237	60	16	-	9,610
總收入	19,490	6,458	5,055	-	20,877	60	1,990	-	53,930
經營開支	(11,319)	(567)	(813)	-	(20,001)	(35)	(2,004)	-	(34,739)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(263)	-	-	(60)	(323)
未計香港物業發展、折舊、 攤銷及每年非定額付款前 經營利潤/(虧損)	8,171	5,891	4,242	-	613	25	(14)	(60)	18,868
香港物業發展利潤	-	-	-	2,574	-	-	-	-	2,574
未計折舊、攤銷及每年非 定額付款前經營利潤/ (虧損)	8,171	5,891	4,242	2,574	613	25	(14)	(60)	21,442
折舊及攤銷	(4,578)	(174)	(12)	-	(154)	-	(67)	-	(4,985)
每年非定額付款	(1,608)	(692)	(5)	-	-	-	-	-	(2,305)
應佔聯營公司及合營公司 利潤或虧損	-	-	-	-	437	-	221	-	658
未計利息、財務開支和 稅項前利潤/(虧損)	1,985	5,025	4,225	2,574	896	25	140	(60)	14,810
利息及財務開支	-	-	-	-	2	134	-	(1,210)	(1,074)
投資物業重估	-	-	4,745	-	-	-	-	-	4,745
所得稅	-	-	-	(421)	(190)	(69)	-	(1,645)	(2,325)
截至2018年12月31日止 年度利潤/(虧損)	1,985	5,025	8,970	2,153	708	90	140	(2,915)	16,156
<b>資產</b>									
固定資產	123,185	2,361	82,349	1	7,300	63	666	-	215,925
其他分類資產*	2,572	271	428	1,985	6,810	4,543	1,617	13,194	31,420
商譽及物業管理權	-	-	26	-	58	-	-	-	84
發展中物業	-	-	-	14,840	-	-	-	-	14,840
遞延開支	77	-	41	-	-	-	1,760	-	1,878
遞延稅項資產	-	2	-	-	117	2	-	-	121
證券投資	-	-	-	-	-	-	294	-	294
待售物業	-	-	-	1,156	-	213	-	-	1,369
聯營公司及合營公司權益	-	-	-	-	7,779	-	977	-	8,756
總資產	125,834	2,634	82,844	17,982	22,064	4,821	5,314	13,194	274,687
<b>負債</b>									
分類負債	11,132	2,270	2,278	5,498	7,645	920	2,117	51,799	83,659
服務經營權負債	10,236	-	-	-	173	-	-	-	10,409
總負債	21,368	2,270	2,278	5,498	7,818	920	2,117	51,799	94,068
<b>其他資料</b>									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	5,302	379	462	-	139	-	15	-	6,297
發展中物業	-	-	-	1,121	-	-	-	-	1,121
除折舊及攤銷外的 非現金開支	40	2	-	-	1	-	1	-	44

\* 其他分類資產主要指為個別業務營運而取用的應收帳項、存料與備料、現金及現金等價物和其他資產。

## 9 業務分類資料(續)

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2019年12月31日止年度內，一名(2018年：一名)屬中國內地及國際聯屬公司業務類別的客戶為集團帶來的收入超過集團總收入之10%。這名客戶佔集團之總收入約14.47%(2018年：13.76%)。

下表列示來自集團以外的客戶收入及指定的非流動資產(包括集團的固定資產、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。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中的資本性工程的所在地區分。至於服務經營權、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	來自集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	2019	2018	2019	2018
香港特別行政區(所屬地)	<b>33,357</b>	32,935	<b>233,019</b>	226,282
澳洲	<b>12,305</b>	12,746	<b>941</b>	446
中國內地及澳門特別行政區	<b>1,934</b>	1,568	<b>15,155</b>	13,965
瑞典	<b>4,862</b>	4,891	<b>786</b>	699
英國	<b>2,046</b>	1,790	<b>110</b>	91
	<b>21,147</b>	20,995	<b>16,992</b>	15,201
	<b>54,504</b>	53,930	<b>250,011</b>	241,483

於2019年12月31日，分配至集團現有合約下剩餘履約責任的交易價格總額為421.83億港元(於2018年12月31日：130.53億港元)。該金額為預計將來確認的收入，主要來自補充服務經營權協議 - 高速鐵路(香港段)下與高速鐵路(香港段)有關的固定年度付款，以及與集團客戶訂立的建造、顧問及項目管理合約。集團預期將於未來一至十五年內隨著或當完成工作時確認該預期金額為收入。

集團已運用《香港財務報告準則》第15號第121段的實務便利應用，就若干於報告日持有與客戶的合約，如其合約是根據當時完成的工作而開具發票收費，或原來合約預計持續時間為一年或更短，則有關之預期未來確認的收入金額予以豁免披露。

## 綜合帳項附註

### 10 經營開支

#### A 員工薪酬總額包括：

百萬港元	2019	2018
在下列綜合損益表項目列支數額：		
– 香港客運業務的員工薪酬及有關費用	6,489	5,847
– 香港客運業務的保養及相關工程	117	131
– 香港客運業務的其他項目開支	304	115
– 香港車站商務開支	117	97
– 香港物業租賃及管理業務開支	149	137
– 中國內地及國際附屬公司開支	9,006	8,219
– 其他業務開支	1,384	1,797
– 項目研究及業務發展開支	271	358
– 香港物業發展利潤	24	26
在下列項目資本化數額：		
– 發展中物業	194	157
– 在建資產及其他項目	733	634
– 服務經營權資產	359	387
可收回數額	602	566
員工薪酬總額	19,749	18,471

可收回數額與物業管理、委託工程及其他協議有關。

下列開支包括在員工薪酬總額內：

百萬港元	2019	2018
以股份為基礎的支出	122	110
界定供款計劃及強制性公積金供款	907	849
界定福利退休計劃確認的開支	469	431
	1,498	1,390

#### B 在綜合損益表內列支的核數師酬金包括：

百萬港元	2019	2018
核數服務	19	18
稅務	2	2
其他與核數有關的服務	6	6
	27	26

#### C 出售固定資產的虧損港幣5,700萬港元(2018年：4,500萬港元)已計入經營開支。

# 11 董事局成員及執行總監會成員酬金

## A 董事局成員及執行總監會成員酬金

(i) 公司董事局成員及執行總監會成員酬金如下：

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的浮動薪酬	總計
<b>2019</b>					
<b>董事局成員</b>					
- 馬時亨(於2019年7月1日退任)*	0.9	-	-	-	0.9
- 歐陽伯權(於2019年3月7日委任)**	0.9	-	-	-	0.9
- 包立賢	0.5	-	-	-	0.5
- 陳家樂(於2019年5月22日委任)**	0.2	-	-	-	0.2
- 陳黃穗	0.4	-	-	-	0.4
- 陳阮德徽	0.5	-	-	-	0.5
- 鄭恩基(於2019年5月22日委任)**	0.3	-	-	-	0.3
- 鄭海泉(於2019年5月22日退任)*	0.2	-	-	-	0.2
- 周永健	0.5	-	-	-	0.5
- 方正	0.5	-	-	-	0.5
- 關育材	0.5	-	-	-	0.5
- 劉炳章(於2019年5月22日退任)*	0.2	-	-	-	0.2
- 李慧敏	0.4	-	-	-	0.4
- 李李嘉麗	0.5	-	-	-	0.5
- 吳永嘉(於2019年5月22日委任)**	0.3	-	-	-	0.3
- 石禮謙(於2019年5月22日退任)*	0.2	-	-	-	0.2
- 鄧國斌	0.4	-	-	-	0.4
- 黃子欣	0.5	-	-	-	0.5
- 周元	0.5	-	-	-	0.5
- 劉怡翔	0.4	-	-	-	0.4
- 運輸及房屋局局長	0.4	-	-	-	0.4
- 發展局常任秘書長(工務)	0.4	-	-	-	0.4
- 運輸署署長	0.4	-	-	-	0.4
<b>執行總監會成員</b>					
- 梁國權(於2019年4月1日退任)***	-	4.4	0.3	-	4.7
- 金澤培	-	8.1	1.2	1.4	10.7
- 包立聲(於2019年3月18日委任)****	-	4.0	~	0.6	4.6
- 鄭惠貞	-	5.0	0.7	0.8	6.5
- 顏永文	-	4.5	0.6	0.7	5.8
- 許亮華	-	5.0	0.7	0.7	6.4
- 劉天成	-	5.1	~~	0.9	6.0
- 馬琳	-	4.5	0.7	0.7	5.9
- 蘇家碧	-	4.5	0.6	0.7	5.8
- 鄧智輝	-	5.1	0.7	0.8	6.6
- 楊美珍	-	4.9	0.7	0.8	6.4
	<b>10.0</b>	<b>55.1</b>	<b>6.2</b>	<b>8.1</b>	<b>79.4</b>

\* 馬時亨、鄭海泉、劉炳章及石禮謙分別於上表中相應的日期退任董事局成員。在上表中呈列的金額為他們由2019年1月1日至其退任日止期間的酬金。

\*\* 歐陽伯權、陳家樂、鄭恩基及吳永嘉分別於上表中相應的日期獲委任為董事局成員。在上表中呈列的金額為他們由委任日至2019年12月31日止期間的酬金。

\*\*\* 梁國權於上表中的日期退任執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他由2019年1月1日至其退任日止期間的酬金。梁國權同意放棄他於2019年與表現掛鈎的薪酬，大約為6,613,020港元。

\*\*\*\* 包立聲於上表中的日期獲委任為執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他由委任日至2019年12月31日止期間的酬金。

~ 公司為參與強制性公積金計劃成員包立聲就2019年12月31日止財政年度支付的總供款為15,000港元。

~~ 根據港鐵退休計劃之規定，公司為參與退休計劃成員劉天成就2019年12月31日止財政年度支付的總供款為零港元。

## 綜合帳項附註

### 11 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

#### A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的浮動薪酬	總計
<b>2018</b>					
<b>董事局成員</b>					
- 馬時亨	1.7	-	-	-	1.7
- 包立賢	0.5	-	-	-	0.5
- 陳黃穗	0.4	-	-	-	0.4
- 陳阮德徽	0.5	-	-	-	0.5
- 鄭海泉	0.4	-	-	-	0.4
- 周永健	0.5	-	-	-	0.5
- 方正	0.5	-	-	-	0.5
- 關育材	0.5	-	-	-	0.5
- 劉炳章	0.5	-	-	-	0.5
- 李慧敏(於2018年5月16日委任)*	0.3	-	-	-	0.3
- 李李嘉麗	0.5	-	-	-	0.5
- 文禮信(於2018年5月16日退任)**	0.2	-	-	-	0.2
- 石禮謙	0.5	-	-	-	0.5
- 鄧國斌	0.4	-	-	-	0.4
- 黃子欣	0.5	-	-	-	0.5
- 周元	0.5	-	-	-	0.5
- 劉怡翔	0.4	-	-	-	0.4
- 運輸及房屋局局長	0.4	-	-	-	0.4
- 發展局常任秘書長(工務)	0.4	-	-	-	0.4
- 運輸署署長	0.4	-	-	-	0.4
<b>執行總監會成員</b>					
- 梁國權	-	9.6	1.5	0.7	11.8
- 金澤培	-	6.9	1.1	3.4	11.4
- 鄭惠貞	-	4.8	0.7	2.3	7.8
- 張少華(於2018年7月17日退休)***	-	3.1	0.1	1.1	4.3
- 顏永文	-	4.1	0.6	1.9	6.6
- 許亮華	-	4.8	0.7	2.1	7.6
- 劉天成	-	4.9	- <sup>^</sup>	2.3	7.2
- 馬琳	-	4.3	0.6	2.1	7.0
- 蘇家碧	-	4.0	0.5	2.1	6.6
- 鄧智輝	-	4.9	0.7	2.4	8.0
- 黃唯銘(於2018年8月7日退任)***	-	5.3	0.5	0.4	6.2
- 楊美珍	-	4.7	0.7	2.3	7.7
	10.0	61.4	7.7	23.1	102.2

\* 李慧敏於上表中的日期獲委任為董事局成員。在上表中呈列的金額為她由委任日至2018年12月31日止期間的酬金。

\*\* 文禮信於上表中的日期退任董事局成員。在上表中呈列的金額為他由2018年1月1日至其退任日止期間的酬金。

\*\*\* 張少華及黃唯銘分別於上表中相應的日期退休及退任執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他們由2018年1月1日至其退休日或退任日止期間的酬金。

<sup>^</sup> 公司為參與港鐵退休計劃成員劉天成就2018年12月31日止財政年度支付的總供款為58,901.77港元。



# 11 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

## A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

上述酬金不包括於行政人員股份獎勵計劃下授予獎勵股份的公允價值。

獲香港特別行政區行政長官依據《香港鐵路條例》第8條委任為董事的運輸及房屋局局長 – 陳帆、發展局常任秘書長(工務) – 韓志強(自2018年1月1日至2018年10月12日止期間)及林世雄(自2018年10月13日至2019年12月31日止期間)及運輸署署長 – 陳美寶的董事袍金已由香港特區政府代替有關人士收取。

香港特區政府財經事務及庫務局局長 – 劉怡翔的董事袍金已由香港特區政府代替其本人收取。

替代董事並不獲享董事袍金。

(ii) 根據公司行政人員股份獎勵計劃，執行總監會成員於2015年4月27日、2016年4月8日、2016年8月19日、2017年4月10日、2018年3月16日、2018年4月10日、2019年4月1日及2019年4月8日獲授受限制股份及表現股份。每次授予執行總監會成員的表現股份所涉期間一般為自授予日期起計三年。各執行總監會成員的權益如下：

- 梁國權於2015年4月27日獲授60,200股受限制股份及255,000股表現股份、於2016年4月8日獲授64,850股受限制股份、於2017年4月10日獲授63,900股受限制股份、於2018年3月16日獲授80,000股約滿受限制股份及於2018年4月10日獲授73,300股受限制股份及239,950股表現股份，其中合共217,518股受限制股份於2019年確認歸屬(2018年：62,984股受限制股份及232,735股表現股份)，而截至2019年12月31日止年度，相關的公允價值650萬港元(2018年：830萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2019年失效或被沒收(2018年：22,265股表現股份)；
- 金澤培於2015年4月27日獲授22,050股受限制股份及57,600股表現股份、於2016年4月8日獲授21,550股受限制股份、於2017年4月10日獲授22,050股受限制股份、於2018年4月10日獲授25,550股受限制股份及50,450股表現股份、於2019年4月1日獲授120,000股約滿受限制股份及於2019年4月8日獲授47,400股受限制股份及91,750股表現股份，其中合共23,050股受限制股份於2019年確認歸屬(2018年：21,883股受限制股份及52,570股表現股份)，而截至2019年12月31日止年度，相關的公允價值550萬港元(2018年：160萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2019年失效或被沒收(2018年：5,030股表現股份)；
- 鄭惠貞於2016年8月19日獲授71,428股受限制股份、於2017年4月10日獲授16,950股受限制股份及30,400股表現股份、於2018年4月10日獲授17,600股受限制股份及50,450股表現股份及於2019年4月8日獲授16,550股受限制股份，其中合共35,326股受限制股份於2019年確認歸屬(2018年：29,459股受限制股份及27,745股表現股份)，而截至2019年12月31日止年度，相關的公允價值170萬港元(2018年：210萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2019年失效或被沒收(2018年：2,655股表現股份)；
- 顏永文於2016年4月8日獲授35,700股表現股份、於2017年4月10日獲授15,050股受限制股份、於2018年4月10日獲授12,250股受限制股份及50,450股表現股份及於2019年4月8日獲授12,500股受限制股份，其中合共9,099股受限制股份於2019年確認歸屬(2018年：5,016股受限制股份及32,583股表現股份)，而截至2019年12月31日止年度，相關的公允價值130萬港元(2018年：110萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2019年失效或被沒收(2018年：3,117股表現股份)；
- 許亮華於2017年4月10日獲授15,200股受限制股份及30,400股表現股份、於2018年4月10日獲授14,200股受限制股份及50,450股表現股份及於2019年4月8日獲授13,800股受限制股份，其中合共9,799股受限制股份於2019年確認歸屬(2018年：5,066股受限制股份及27,745股表現股份)，而截至2019年12月31日止年度，相關的公允價值130萬港元(2018年：130萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2019年失效或被沒收(2018年：2,655股表現股份)；
- 劉天成於2015年4月27日獲授8,600股受限制股份及12,550股表現股份、於2016年4月8日獲授8,400股受限制股份、於2017年4月10日獲授17,700股受限制股份及25,050股表現股份、於2018年4月10日獲授16,450股受限制股份及50,450股表現股份及於2019年4月8日獲授16,250股受限制股份，其中合共14,183股受限制股份於2019年確認歸屬(2018年：11,568股受限制股份及34,316股表現股份)，而截至2019年12月31日止年度，相關的公允價值150萬港元(2018年：140萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2019年失效或被沒收(2018年：3,284股表現股份)；
- 馬琳於2015年4月27日獲授16,950股受限制股份及57,600股表現股份、於2016年4月8日獲授17,300股受限制股份、於2017年4月10日獲授16,200股受限制股份、於2018年4月10日獲授16,050股受限制股份及50,450股表現股份及於2019年4月8日獲授13,400股受限制股份，其中合共16,518股受限制股份於2019年確認歸屬(2018年：16,816股受限制股份及52,570股表現股份)，而截至2019年12月31日止年度，相關的公允價值140萬港元(2018年：130萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2019年失效或被沒收(2018年：5,030股表現股份)；
- 蘇家碧於2016年4月8日獲授16,400股受限制股份及44,050股表現股份、於2017年4月10日獲授15,300股受限制股份、於2018年4月10日獲授14,200股受限制股份及50,450股表現股份及於2019年4月8日獲授14,800股受限制股份，其中合共15,301股受限制股份於2019年確認歸屬(2018年：10,566股受限制股份及40,203股表現股份)，而截至2019年12月31日止年度，相關的公允價值140萬港元(2018年：130萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2019年失效或被沒收(2018年：3,847股表現股份)；

## 綜合帳項附註

### 11 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

#### A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

- 鄧智輝於2015年4月27日獲授18,450股受限制股份及57,600股表現股份、於2016年4月8日獲授17,950股受限制股份、於2017年4月10日獲授17,250股受限制股份、於2018年4月10日獲授16,850股受限制股份及50,450股表現股份及於2019年4月8日獲授17,200股受限制股份，其中合共17,350股受限制股份於2019年確認歸屬(2018年：17,883股受限制股份及52,570股表現股份)，而截至2019年12月31日止年度，相關的公允價值150萬港元(2018年：130萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2019年失效或被沒收(2018年：5,030股表現股份)；
- 楊美珍於2015年4月27日獲授19,350股受限制股份及57,600股表現股份、於2016年4月8日獲授18,850股受限制股份、於2017年4月10日獲授17,700股受限制股份、於2018年4月10日獲授17,350股受限制股份及50,450股表現股份及於2019年4月8日獲授16,350股受限制股份，其中合共17,967股受限制股份於2019年確認歸屬(2018年：18,633股受限制股份及52,570股表現股份)，而截至2019年12月31日止年度，相關的公允價值150萬港元(2018年：130萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2019年失效或被沒收(2018年：5,030股表現股份)；及
- 包立聲於2019年4月8日獲授30,150股表現股份，其中沒有股份於2019年確認歸屬(2018年：無)，而截至2019年12月31日止年度，相關的公允價值50萬港元(2018年：無)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2019年失效或被沒收(2018年：無)。

授予執行總監會成員的表現股份概無於2019年間確認歸屬。

各董事局成員及執行總監會成員於公司股份的權益詳情，在董事局報告書中及附註42披露。

(iii) 截至2019年12月31日止年度內，公司三名(2018年：四名)執行總監會成員為年度五名最高酬金人士之中，其酬金已在上文披露。五名最高酬金人士的總酬金如下：

百萬港元	2019	2018
基本薪金、津貼及實物收益	30.1	31.1
與表現掛鈎的薪酬	6.2	11.6
退休金計劃供款	2.6	4.0
	38.9	46.7

五名最高酬金人士的年度酬金介乎以下範圍內：

	2019	2018
6,000,001 港元 – 6,500,000 港元	1	–
6,500,001 港元 – 7,000,000 港元	2	–
7,500,001 港元 – 8,000,000 港元	–	3
8,000,001 港元 – 8,500,000 港元	1	–
10,500,001 港元 – 11,000,000 港元	1	–
11,000,001 港元 – 11,500,000 港元	–	1
11,500,001 港元 – 12,000,000 港元	–	1
	5	5

(iv) 董事局成員及執行總監會成員在年內的酬金及以股份為基礎的支出總額為1.035億港元(2018年：1.242億港元)。

(v) 公司與每名獨立非執行董事/非執行董事(不包括根據香港鐵路條例第8條獲委任的三名額外董事)均有服務合約訂明其作為獨立非執行董事/非執行董事及執行總監會成員不超過三年的連續委任任期。該董事亦須按公司的組織章程細則(如適用)，在公司的股東週年大會輪流退任及重選。於2018年11月19日，財政司司長法團再委任馬時亨教授為公司董事局非執行主席，為期六個月，由2019年1月1日至2019年6月30日。財政司司長法團委任歐陽伯權先生為公司董事局非執行主席，任期為2019年7月1日至2021年12月31日(包括首尾兩日)。

## 11 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

### B 認股權

執行總監會每名成員於2019年12月31日的已行使及尚未行使認股權詳情，載列於董事局報告書中。

根據附註42(i)所述的2007年認股權計劃，所有執行總監會成員由2007年至2014年期間獲授認股權。

根據認股權之歸屬條款，授出的認股權將由認股權的授予日期起計三年內，平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。由於所有向執行總監會成員授出的認股權已在2018之前確認歸屬，截至2019年12月31日止年度，相關認股權的公允價值零港元(2018：零港元)作為以股份為基礎的支出入帳。

### C 獎勵股份

執行總監會每名成員於2019年12月31日的尚未行使獎勵股份的詳情，載列於董事局報告書中。

在行政人員股份獎勵計劃下(於附註42(ii)所述)，所有執行總監會成員可獲授受限制股份和/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。受限制股份是根據個別表現基準頒發，而表現股份的頒發，由薪酬委員會不時按董事局通過的表現基準及表現期而衡量的公司在預定表現時期的業務表現及任何其他表現條件來決定。

授出的受限制股份將會按比例於三年內均等分批確認歸屬(除非薪酬委員會另行決定)。授出的表現股份將會於薪酬委員會確認已達到相關表現基準及表現條件後確認歸屬。

## 12 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	2019	2018
分佔物業發展所得的盈餘及未出售物業的權益	4,376	2,480
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(附註22C)	182	139
其他費用及雜項研究	(62)	(45)
	<b>5,707</b>	<b>2,574</b>

截至2019年12月31日止年度內，共同經營業務確認的利潤為55.87億港元(2018年：24.80億港元)。

## 13 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2019	2018
折舊計提自：		
- 擁有的物業、機器及設備	3,865	3,837
- 使用權資產	332	189
	<b>4,197</b>	<b>4,026</b>
攤銷計提自：		
- 服務經營權資產和其他無形資產的攤銷計提	1,439	1,392
- 已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(399)	(433)
	<b>1,040</b>	<b>959</b>
	<b>5,237</b>	<b>4,985</b>

## 綜合帳項附註

### 14 利息及財務開支

百萬港元	2019	2018
關於下列各項的利息開支：		
– 銀行貸款、透支及資本市場借貸工具	1,053	1,042
– 服務經營權負債	700	704
– 租賃負債	58	25
– 其他	23	22
財務開支	42	71
匯兌收益	(53)	(159)
	<b>1,823</b>	1,705
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(70)	(96)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	1	27
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入利息開支	(32)	18
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌收益	69	211
– 投資淨額對沖		
– 無效部分	(1)	(1)
	<b>37</b>	255
資本化利息開支	(449)	(406)
	<b>1,341</b>	1,458
利息收入：		
– 銀行存款	(466)	(382)
– 其他	(16)	(2)
	<b>(482)</b>	(384)
	<b>859</b>	1,074

截至2019年12月31日止年度內，資本化利息開支按每月預定借貸成本及/或按集團中有關公司的借貸成本，以每年2.5%至2.9%不等(2018年：每年2.4%至3.2%)計算。

截至2019年12月31日止年度內，有關深圳市軌道交通龍華綫的利息及財務開支扣除資本化利息後為7,000萬港元(2018年：9,600萬港元)，已全被從深圳市人民政府收取的現金資助所抵銷。

截至2019年12月31日止年度內，被對沖的財務資產及負債的公允價值變動所帶來的虧損為4,500萬港元(2018年：1,100萬港元)，而來自對沖工具(包括利息掉期及貨幣掉期)的公允價值收益則為4,400萬港元(2018年：1,600萬港元虧損)，因此淨虧損為100萬港元(2018年：2,700萬港元淨虧損)。

## 15 損益表所示的所得稅

### A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	2019	2018
本期稅項		
– 香港利得稅項	1,191	1,933
– 香港以外稅項	264	325
	1,455	2,258
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(71)	(69)
	1,384	2,189
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	(1)	(102)
– 超過相關折舊的折舊免稅額	620	228
– 物業重估	(5)	–
– 撥備及其他	(76)	10
	538	136
	1,922	2,325

截至2019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%(2018年：16.5%)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。

公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司。根據利得稅兩級制，首200萬港元的應課稅溢利按8.25%徵稅，而餘下的應課稅溢利則按16.5%徵稅。公司的香港利得稅撥備於2019年及2018年按此相同基準計算。

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2019年12月31日止年度內，並沒有土地增值稅(2018年：3,000萬港元)計入損益表。

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%(2018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。

公司就兩鐵合併有關的若干付款可否扣稅購買儲稅券。詳情請參閱綜合帳項附註30。

### B 按適用稅率計算的會計溢利與稅務開支的對帳：

	2019		2018	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前利潤	14,014		18,481	
按照在相關國家獲得除稅前溢利並以適用稅率計算的名義稅項	2,330	16.6	3,153	17.1
土地增值稅(扣除企業所得稅後淨額)	–	–	30	0.2
不可扣減支出的稅務影響	1,241	8.8	464	2.5
非課稅收入的稅務影響	(1,562)	(11.1)	(1,253)	(6.8)
未使用而且未確認的可抵扣稅務虧損的稅務影響	(16)	(0.1)	–	–
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(71)	(0.5)	(69)	(0.4)
實際稅項開支	1,922	13.7	2,325	12.6



## 綜合帳項附註

### 16 股息

年內，已付及建議派發予公司股東的普通股息如下：

百萬港元	2019	2018
與年內有關的普通股息		
– 宣派的中期普通股息每股0.25港元(2018年：每股0.25港元)	1,539	1,526
– 匯報期末後建議派發的末期普通股息每股0.98港元(2018年：每股0.95港元)	6,035	5,833
	7,574	7,359
有關去年的普通股息		
– 於年內批准及應付/已付的末期普通股息每股0.95港元 (2018年：有關2017年度的每股0.87港元)	5,835	5,228

於匯報期末後建議派發的末期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

關於2019年末期普通股息，董事局建議向所有於2020年5月29日營業時間結束時名列公司成員登記冊的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)。

支付予財政司司長法團的普通股息詳情於附註45O披露。

### 17 每股盈利

#### A 每股基本盈利

每股基本盈利以年內股東應佔利潤119.32億港元(2018年：160.08億港元)，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，計算如下：

	2019	2018
於1月1日已發行普通股	6,139,485,589	6,007,777,302
已發行以股代息的影響	6,682,480	51,890,075
已行使認股權的影響	2,130,711	2,253,653
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(5,752,047)	(5,330,351)
於12月31日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	6,142,546,733	6,056,590,679

#### B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤119.32億港元(2018年：160.08億港元)，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期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，計算如下：

	2019	2018
於12月31日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	6,142,546,733	6,056,590,679
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	2,218,657	3,490,644
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	5,759,306	5,820,496
於12月31日的加權平均普通股數(攤薄)	6,150,524,696	6,065,901,819

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤105.60億港元(2018年：112.63億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利為1.72港元(2018年：1.86港元)。

## 18 其他全面收益

A 與集團之其他全面收益各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	2019			2018		
	除稅前金額	稅項支出	除稅後金額	除稅前金額	稅項(支出)/利益	除稅後金額
於折算以下項目時產生的匯兌差異：						
– 海外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表	(344)	–	(344)	(761)	–	(761)
– 非控股權益	(15)	–	(15)	(22)	–	(22)
	(359)	–	(359)	(783)	–	(783)
自用土地及樓宇的重估盈餘	145	(24)	121	622	(103)	519
重新計量界定福利計劃淨負債	869	(139)	730	(422)	74	(348)
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註18B)	292	(48)	244	(32)	5	(27)
其他全面收益	947	(211)	736	(615)	(24)	(639)

B 來自集團其他全面收益的現金流量對沖各組成部分如下：

百萬港元	2019	2018
現金流量對沖：		
年內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	255	(260)
計入損益的金額：		
– 利息及財務開支(附註14)	37	229
– 其他開支	–	(1)
	292	(32)
因以下項目稅務影響：		
– 年內確認對沖項目工具的公允價值變動	(42)	43
– 計入損益的金額	(6)	(38)
	244	(27)

## 19 投資物業及其他物業、機器及設備

### A 投資物業

集團的投資物業全部位於香港及中國內地並按公允價值列帳，其變動及分析如下：

百萬港元	2019	2018
於1月1日，如前匯報	82,676	77,086
採納《香港財務報告準則》第16號的影響	361	–
於1月1日，重列	83,037	77,086
添置	7,316	450
由待售物業轉入	–	395
公允價值變更	1,372	4,745
匯兌虧損	(13)	–
於12月31日	91,712	82,676

所有投資物業已於2019年及2018年12月31日重估。相關的公允價值計量詳情列於附註41。因重新估值所產生的公允價值增加淨額為13.72億港元(2018年：47.45億港元)，並已計入綜合損益表。位於香港及中國內地的投資物業每半年分別經由仲量聯行有限公司及戴德梁行有限公司重新評估，未來的市況轉變可能產生的進一步損益，會於往後期間在損益表中確認。

於2019年12月31日，集團的投資物業包括6.70億港元(2018年：3.95億港元)與中國內地物業有關。

## 綜合帳項附註

### 19 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

#### B 其他物業、機器及設備

##### 集團

百萬港元	租賃土地	自用樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
<b>2019</b>						
原值或估值						
於2019年1月1日，如前匯報	1,757	4,234	62,385	86,696	5,115	160,187
採納《香港財務報告準則》第16號的影響	-	363	-	128	-	491
於1月1日，重列	1,757	4,597	62,385	86,824	5,115	160,678
添置	-	60	-	292	3,173	3,525
清理/撇減	-	-	(2)	(315)	(6)	(323)
重估盈餘	-	(7)	-	-	-	(7)
轉撥至存料與備料	-	-	-	(12)	-	(12)
轉撥至額外經營權財產(附註20)	-	-	-	(4)	(2)	(6)
其他投入使用資產	8	-	(5)	1,441	(1,444)	-
匯兌差異	-	-	-	(51)	(1)	(52)
於2019年12月31日	1,765	4,650	62,378	88,175	6,835	163,803
原值	1,765	423	62,378	88,175	6,835	159,576
於2019年12月31日估值	-	4,227	-	-	-	4,227
累計折舊						
於2019年1月1日	340	-	8,865	48,206	-	57,411
年內折舊	34	226	523	3,414	-	4,197
清理後撥回	-	-	-	(270)	-	(270)
重估後撥回	-	(152)	-	-	-	(152)
匯兌差異	-	-	-	(15)	-	(15)
於2019年12月31日	374	74	9,388	51,335	-	61,171
於2019年12月31日帳面淨值	1,391	4,576	52,990	36,840	6,835	102,632
<b>2018</b>						
原值或估值						
於2018年1月1日	1,757	3,748	61,981	85,717	3,786	156,989
添置	-	-	-	229	3,201	3,430
清理/撇減	-	-	(5)	(572)	(3)	(580)
重估盈餘	-	486	-	-	-	486
其他物業、機器及設備內的重新分類	-	-	2	(2)	-	-
轉撥至額外經營權財產(附註20)	-	-	-	(2)	(12)	(14)
其他投入使用資產	-	-	407	1,449	(1,856)	-
匯兌差異	-	-	-	(123)	(1)	(124)
於2018年12月31日	1,757	4,234	62,385	86,696	5,115	160,187
原值	1,757	-	62,385	86,696	5,115	155,953
於2018年12月31日估值	-	4,234	-	-	-	4,234
累計折舊						
於2018年1月1日	306	-	8,346	45,448	-	54,100
年內折舊	34	136	520	3,336	-	4,026
清理後撥回	-	-	(1)	(529)	-	(530)
重估後撥回	-	(136)	-	-	-	(136)
匯兌差異	-	-	-	(49)	-	(49)
於2018年12月31日	340	-	8,865	48,206	-	57,411
於2018年12月31日帳面淨值	1,417	4,234	53,520	38,490	5,115	102,776

## 19 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

### C 使用權資產

使用權資產的帳面淨值按相關資產類別分析如下：

百萬港元	附註	2019年12月31日	2019年1月1日
自用的租賃土地的所有權權益，餘下租賃年期為：	(i)		
– 少於50年		1,391	1,417
自用樓宇的所有權權益，餘下租賃年期為：	(i)		
– 少於50年		4,227	4,234
其他租賃自用樓宇，餘下租賃年期為：	(ii)		
– 少於10年		349	363
機器及設備，餘下租賃年期為：	(iii)		
– 少於10年		503	523
		<b>6,470</b>	<b>6,537</b>
租賃投資物業的所有權權益，餘下租賃年期為：			
– 50年以上		15	16
– 少於50年		91,412	82,660
		<b>91,427</b>	<b>82,676</b>
其他租賃投資物業，餘下租賃年期為：			
– 少於10年		285	361
		<b>91,712</b>	<b>83,037</b>
		<b>98,182</b>	<b>89,574</b>

確認於損益表與租賃有關的開支項目分析如下：

百萬港元	2019	2018
按相關資產類別分類的使用權資產折舊：		
自用的租賃土地的所有權權益	34	34
自用樓宇的所有權權益	152	136
其他租賃自用樓宇	74	–
機器及設備	72	19
	<b>332</b>	<b>189</b>
租賃負債的利息支出	58	25
剩餘租賃期於2019年12月31日或之前結束的短期租賃及其他租賃開支	37	–
低價值資產的租賃開支(不包括低價值資產的短期租賃)	22	–
先前按照《香港會計準則》第17號分類為經營租賃的最低租賃付款總額	–	1,760

於年內，使用權資產的添置為74.38億港元。金額主要為投資物業的添置。

與租賃相關的現金流出總額及租賃負債的到期分析分別於附註40C及33D詳述。

#### (i) 自用的租賃土地及樓宇的所有權權益

與公司香港客運業務有關的土木工程、機器及設備所坐落的土地以持續租賃批予公司，並與公司在營運協議下的鐵路專營權同時屆滿(附註45A、45B及45C)。

根據租賃條款，公司須自行承擔包括地下及架空結構等所有租賃用地的維修保養開支。至於坐落於與其他用戶共用結構(如青嶼幹線等)內的鐵路段，公司只須負責與鐵路有關的維修。按租賃條款所支付的一切維修費用，均記入綜合損益表內作為香港客運業務的相關開支。

集團的所有自用樓宇均位於香港，以中期租賃持有，並以公允價值列帳。相關的公允價值計量詳情列於附註41。重估盈餘1.45億港元(2018年：6.22億港元)及有關的遞延稅項費用2,400萬港元(2018年：1.03億港元)已確認為其他全面收益並累計於固定資產重估儲備(附註39D)。倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用樓宇於2019年12月31日的帳面金額應為6.92億港元(2018年：7.18億港元)。

## 綜合帳項附註

### 19 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

#### C 使用權資產(續)

##### (ii) 其他租賃自用樓宇

集團通過租賃協議獲得使用其他物業作為辦公室的權利。租約一般為期4至7年。

##### (iii) 其他租賃

集團租用了機器及設備，其租賃期將於2至20年期間屆滿。對於當中的一些租約，集團可選擇於重新商討所有條款時續約，而另外一些租約，集團可選擇於租賃期屆滿時按個別議價購入該租賃設備。沒有租賃包含非定額租賃付款。

#### D 按經營租賃形式出租的物業

集團按經營租賃形式將投資物業及車站小商店(包括免稅店)出租。租約一般為期1至10年，並有權選擇於租約期屆滿後續約，而屆時將重新商訂所有條款。租賃款項會定期調整以反映市場租值。若干租賃包含按營業額計算的額外租金，部分根據指定額度釐定。授予租戶的租金優惠會於綜合損益表中攤銷，作為應收租賃款項淨額的一部分。

集團持作經營租賃用途的投資物業帳面總值為 846.24億港元(2018年：826.76億港元)，持作經營租賃用途的車站小商店的原值為 7.75 億港元(2018年：7.51億港元)，而相關的累計折舊為 4.93億港元(2018年：4.52億港元)。

根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金總額如下：

百萬港元	2019	2018
1年內	8,466	8,388
1至2年內	6,629	6,364
2至3年內	4,234	4,638
3至4年內	985	2,971
4至5年內	305	651
5年後	341	481
	20,960	23,493

E 於2003年3月，集團與無關連第三方訂立一連串結構式交易，將若干載客車卡租出及租回(「租賃交易」)，涉及的資產於2003年3月31日的原值總額為25.62億港元，帳面淨值總額為16.74億港元。根據租賃交易，集團將資產租予美國機構投資者(「投資者」)，後者已預付所有與租賃協議有關的租金。同時，集團從投資者按21年至29年不等的租賃期租回有關資產，並須按預定付款時間表支付租金。集團可選擇於租賃期屆滿時按固定金額購入投資者於有關資產中的租賃權益。部分從投資者收取的預付租金款項已用作投資債券以支付集團租賃債務及按租賃交易行使其中購買權所應付的金額。倘若這些債券未能符合某些信貸評級要求，集團須以其他債券替代。此外，集團已提供備用信用證給投資者以保證集團能支付因交易提前於到期日終止而產生的額外金額。

集團保留資產的法定所有權，而集團於鐵路業務中動用該等資產亦不受限制。

由於訂立租賃交易，一筆為數約36.88億港元的金額已收訖在投資戶口內，並用以購入債券(「抵銷證券」)。抵銷證券的收益將用於支付長期租金，這些租金於2003年3月的預期淨現值約為35.33億港元。因此，集團於2003年由租賃交易所獲得的金額扣除成本後為1.41億港元。由於集團不能按集團自身目的操控投資戶口，而上述債券所得的收入將用以支付集團應付的租金，因此，該等債務及抵銷證券的投資在2003年3月並無確認為集團的債項和資產。集團所收取的現金淨額作遞延收益入帳，並以租賃期限於綜合損益表攤銷入帳至2008年，其時，因某些抵銷證券的信貸評級被調低，集團以備用信用證替代這些證券，並將相關開支全數抵銷剩餘的遞延收益。



## 20 服務經營權資產

集團的服務經營權資產變動及分析如下：

### 集團

百萬港元	與九鐵公司的兩鐵合併		額外經營權財產 (高速鐵路 (香港段))	深圳市 軌道交通 龍華綫	斯德哥爾摩 地鐵	TfL Rail/ 伊利莎伯綫	總計
	最初 經營權財產	額外 經營權財產					
<b>2019</b>							
原值							
於2019年1月1日	15,226	15,397	1	8,587	84	56	39,351
年內淨增置	-	2,232	50	75	-	-	2,357
清理	-	(53)	-	(45)	(4)	-	(102)
由其他物業、機器及設備轉入 (附註19)	-	6	-	-	-	-	6
匯兌差異	-	-	-	(157)	(4)	2	(159)
於2019年12月31日	15,226	17,582	51	8,460	76	58	41,453
累計攤銷							
於2019年1月1日	3,375	2,825	-	2,584	65	29	8,878
年內攤銷	305	719	-	401	2	7	1,434
清理後撥回	-	(35)	-	(27)	(1)	-	(63)
匯兌差異	-	-	-	(55)	(3)	1	(57)
於2019年12月31日	3,680	3,509	-	2,903	63	37	10,192
於2019年12月31日帳面淨值	11,546	14,073	51	5,557	13	21	31,261
<b>2018</b>							
原值							
於2018年1月1日	15,226	13,114	-	9,000	84	59	37,483
年內淨增置	-	2,353	1	63	-	-	2,417
清理	-	(84)	-	(19)	-	-	(103)
由其他物業、機器及設備轉入 (附註19)	-	14	-	-	-	-	14
匯兌差異	-	-	-	(457)	-	(3)	(460)
於2018年12月31日	15,226	15,397	1	8,587	84	56	39,351
累計攤銷							
於2018年1月1日	3,070	2,242	-	2,290	62	22	7,686
年內攤銷	305	641	-	435	3	8	1,392
清理後撥回	-	(58)	-	(6)	-	-	(64)
匯兌差異	-	-	-	(135)	-	(1)	(136)
於2018年12月31日	3,375	2,825	-	2,584	65	29	8,878
於2018年12月31日帳面淨值	11,851	12,572	1	6,003	19	27	30,473

深圳市軌道交通龍華綫是深圳地鐵的一部分，由全資附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司經營。但深圳市軌道交通龍華綫自港鐵軌道交通(深圳)有限公司在2010年開始營運以來一直未有調高車費。深圳市政府現在計劃落實有關深圳地鐵網絡的車費調整機制。於2019年12月31日，根據迄今為止的票價調整進度，並未確認減值虧損。如果未能實施適當的票價調整機制，預計深圳市軌道交通龍華綫的長期財務可行性將受到影響。

最初經營權財產乃關於與九鐵公司的兩鐵合併於開始日確認的支出，而額外經營權財產乃關於與兩鐵合併的開始日之後最初經營權財產升級的支出。額外經營權財產(高速鐵路(香港段))乃關於高速鐵路(香港段)經營權財產升級的支出。

### 21 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(「**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2019年12月31日及截至本年報之日期，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高速鐵路(香港段)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)委託協議收取的高速鐵路(香港段)項目管理費用及其他費用，以及公司根據高速鐵路(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(如下所述)(如有)提交仲裁的權利(詳見下文附註21A(c)(iv))，但截至本年報之日期，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(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**」)。有關經修訂造價估算的進一步詳情載於下文附註21A(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21A(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)(「**特別股息**」)。第一期股息已於2016年7月13日支付，而第二期股息已於2017年7月12日支付；

## 21 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

### A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

(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,責任上限相等於高速鐵路(香港段)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)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,公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議(高速鐵路(香港段)),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),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,可能需要幾年時間才能解決。

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,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21A(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21A(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2019年12月31日及截至本年報之日期);(b)公司受責任上限所保障;及(c)由於高速鐵路(香港段)協議,公司將不會在未獲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)。

## 綜合帳項附註

### 21 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

#### A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

(g) 截至2019年12月31日止年度內，高速鐵路(香港段)項目管理費收入0.78億港元(2018年：4.02億港元)已在綜合損益表中確認。截至2019年12月31日，高速鐵路(香港段)項目管理費收入及上述額外費用收入合共65.48億港元(截至2018年12月31日：64.70億港元)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高速鐵路(香港段)項目管理費收入。因此，已在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，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，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(「委託協議二的前期工程成本」)。

香港特區政府已獲得沙中綫委託協議一和沙中綫委託協議二所需的撥款。

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」)(公司會先支付並向香港特區政府收回)。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。公司就沙中綫委託協議三內的主要建造工程(包括項目管理費)，獲得香港特區政府708.27億港元撥款(「原本委託金額」)。

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合共78.93億港元(「原本項目管理費」)。截至2019年12月31日及截至本年報之日期，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原本項目管理費。截至2019年12月31日止年度，8.57億港元的原本項目管理費(2018年：8.91億港元)已在綜合損益表中確認。截至2019年12月31日，原本項目管理費合共73.28億港元(截至2018年12月31日：64.71億港元)已在綜合損益表中確認。

如上文所述，委託協議二的前期工程成本和銜接工程成本由香港特區政府支付。截至2019年12月31日止年度內，香港特區政府應付公司該等成本的金額為3.43億港元(2018年：4.01億港元)。截至2019年12月31日，香港特區政府仍須向公司支付該等成本的結欠金額為12.19億港元(截至2018年12月31日：11.07億港元)。

##### (b) 沙中綫委託協議三的超支

###### (i) 造價

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，公司對主要建造工程的造價估算進行了詳細評估，公司已於2017年12月5日把873.28億港元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)。2017年造價估算表示造價估計上調了165.01億港元(包括上調了應付公司的沙中綫項目管理費)。公司自提交2017年造價估算予香港特區政府以來，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。

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公司13.71億港元的額外項目管理費(「額外項目管理費」)，即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21B(b)(ii))，但不包括公司已於其截至2019年12月31日止年度的綜合損益表中就紅磡事件相關費用撥備的20億港元(詳見下文附註21B(c))。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，但較公司在2017年12月公佈的估計上調的165.01億港元為少。



## 21 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

### B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

根據沙中綫委託協議三的條款，香港特區政府現時將會尋求立法會批准沙中綫項目所需的額外撥款，使沙中綫項目可以竣工。為避免疑問，香港特區政府尋求的撥款金額將不包括紅磡事件相關費用(詳見下文附註21B(c)(ii))，(按香港特區政府所通知，並反映於其就沙中綫項目增加撥款第一階段的立法會批准程序的文件內)亦不包括支付予公司的任何額外項目管理費(詳見下文附註21B(b)(ii))。

#### (ii) 額外項目管理費

如上文所述，公司負責進行或促使他人執行有關沙中綫項目的現有委託協議內指定的工程，而香港特區政府作為沙中綫的擁有人則負責承擔該等活動的全部費用及就此進行融資，以及按照協定付款時間表向公司支付78.93億港元的原本項目管理費。如上文附註21B(b)(i)所述以及公司之前已披露，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，包括宋皇臺站一帶發現考古文物、對附加工程範圍的要求、以及第三方延遲向公司移交工地或移交的工地上有工程尚未完成。這些事件不單增加了工程成本，也增加了公司根據相關的沙中綫委託協議履行項目管理責任所需的費用，增加的金額估計將約為13.71億港元。公司已就沙中綫項目通車計劃的延誤及對造價的相關影響(包括額外項目管理費)定期向香港特區政府提供最新資料及與香港特區政府進行討論。

由於此項目計劃之重大修改及公司項目管理費的相應增加，以及在公司取得獨立專家意見後，公司認為(根據沙中綫委託協議三)公司有資格獲得上調項目管理費，上調的幅度應按雙方真誠磋商後協定或根據沙中綫委託協議三的規定而釐定。因此，如上所述，公司在其通知政府的2020年造價估算中已包括額外項目管理費13.71億港元，以反映附加的工程範圍及計劃之延期。

香港特區政府已告知公司：(i)香港特區政府認為沙中綫項目並無出現重大修改，故此香港特區政府不同意在造價中包括任何額外項目管理費；及(ii)在香港特區政府就沙中綫項目向立法會提出增加撥款的申請中，香港特區政府將不會預留任何金額作為公司的額外項目管理費。

公司注意到香港特區政府已就沙中綫項目增加撥款第一階段的立法會批准程序發出文件，而該份香港特區政府文件並未有包括香港特區政府就公司的額外項目管理費而預留任何金額。

董事局認為就公司是否有資格獲得任何額外項目管理費一事，應根據沙中綫委託協議三的條款與香港特區政府一起解決此事。

儘管此事仍需待解決，公司將會於此段期間內繼續履行其於沙中綫委託協議三之下的項目管理責任及負擔相關費用，務求使(在項目工程費用取得額外撥款的前設下)沙中綫項目能按照最新計劃取得進展。

鑑於公司對額外項目管理費金額存在不確定性以及其對公司潛在的財務影響，在此事取得進一步發展後的適當時間，公司將在其綜合損益表中作出金額最多13.71億港元的撥備，以反映公司就完成其餘下項目管理責任所產生的額外費用。

#### (c) 紅磡事件

正如公司於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」)。公司當時立即調查事件、向香港特區政府報告調查結果，以及保留公司對有關承建商追究的權利。為回應第一次紅磡事件，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，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，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。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，並批准將調查委員會向行政長官提交報告的期限再延至2019年8月30日或行政長官會同行政會議准予的時間。期後，行政長官會同行政會議批准將調查委員會向行政長官提交最終報告的期限延至2020年3月31日。



## 綜合帳項附註

### 21 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

#### B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

##### (i) 調查委員會(續)

於2019年2月25日，調查委員會就原來的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，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。現階段正在進行這些適當措施，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，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所承擔的責任，並且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。截至本年報之日期，公司並沒有收到由香港特區政府提出有關任何沙中綫協議對公司提出的申索(詳情載於下文附註21B(c)(iii))。

##### (ii) 紅磡事件相關費用

於2019年7月，香港特區政府接納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，公司已於2019年7月公布，作為現階段安排，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。公司現時對該等費用的最佳估計為合共約20億港元。然而，現時不能確定該金額最終是否需要全數支付。

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。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。

考慮到上述情況及有鑑於作為現階段安排，公司將在不影響其法律責任的原則為基礎先支付紅磡事件相關費用的決定，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2019年12月31日，公司已承擔及/或支付了紅磡事件相關費用合共為9.15億港元，年度內未回撥任何撥備。該撥備已列帳於綜合損益表中的「其他業務開支」項目及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公司有關財政期間的綜合損益表。

##### (iii) 香港特區政府可能提出的申索及彌償

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所作出的保證)，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疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據沙中綫委託協議三，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，倘若公司被認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21B(b)所述)，但截至本年報之日期，公司並沒有收到香港特區政府就有關任何沙中綫協議對公司提出的申索。目前不確定將來會否向公司提出此申索，以及(如果提出申索)此申索的性質和金額。

(iv) 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、向相關人士作出追討的程度，以及有關應付予公司的額外項目管理費(如上文附註21B(b)(ii)所述)的發展及最終結果，在現階段而言仍極不確定。由於涉及重大不確定性，公司目前未能有足夠的可靠性去估算公司因整體沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額。公司因此除上述的20億港元撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於2019年12月31日公司並無就沙中綫事宜確認其他撥備，但公司將會按事態發展持續地評估在今後未來確認進一步撥備的需要。

## 21 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

### B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

#### (d) 分階段啟用沙中綫

於2020年2月11日，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。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)。

## 22 發展中物業

根據建造鐵路支綫的項目協議及兩鐵合併中的物業組合協議，公司獲香港特區政府授予鐵路沿綫車站的土地發展權。

於2019年12月31日，公司尚未完成的香港物業發展項目包括位於將軍澳第八十六區(「日出康城」)車廠及在油塘的通風大樓之將軍澳支綫物業發展項目、位於黃竹坑地塊的南港島綫物業發展項目、位於何文田地塊的觀塘綫延綫物業發展項目，及位於相關鐵路沿綫的東鐵綫/輕鐵物業發展項目。

### A 發展中物業

#### 集團

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷從發展商 收取的款項	轉撥至 利潤或虧損	於12月31日 結餘
<b>2019</b>					
香港物業發展項目	<b>14,840</b>	<b>3,819</b>	<b>(662)</b>	<b>(5,975)</b>	<b>12,022</b>
<b>2018</b>					
香港物業發展項目	14,810	1,121	(912)	(179)	14,840

包含於發展中物業的香港租賃土地以中期租賃方式持有。

### B 保管資金

作為機場鐵路、將軍澳支綫及東鐵綫若干物業發展項目的資金保管者，公司收取及管理售賣該等發展物業的訂金與收入。有關款項會存入指定的獨立銀行戶口，並連同所得利息發放予發展商，以償付發展商分別按香港特區政府同意方案及發展協議的條款所墊支的發展成本。任何餘額只會在履行所有與該等物業發展有關的責任後才會發放。因此，所保管的資金及有關銀行存款的結餘，並未列入集團及公司的財務狀況表內。截至2019年12月31日止年度內，確認保管資金為212.83億港元(2018年：120.75億港元)。

### C 西鐵物業發展

作為兩鐵合併的一部分，公司獲委任為九鐵公司及其若干附屬公司(「西鐵附屬公司」)的代理人，發展西鐵沿綫的指定發展用地。就屯門發展項目，公司可收取根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用；就其他發展項目，公司可收取相當於銷售收入總額0.75%的代理費用。同時，公司可向西鐵附屬公司追償其就西鐵發展項目所產生的全部費用另加16.5%的間接費用連同應計利息。截至2019年12月31日止年度內，確認有關西鐵物業發展的代理費收入及其他收入為1.82億港元(2018年：1.39億港元)(附註12)。截至2019年12月31日止年度內，公司產生的可追償費用包括間接費用及應計利息為8,100萬港元(2018年：9,400萬港元)。

## 23 遞延開支

#### 集團

百萬港元	2019	2018
於1月1日結餘	<b>1,878</b>	710
年內開支	<b>70</b>	1,168
於12月31日結餘	<b>1,948</b>	1,878

## 綜合帳項附註

### 24 於附屬公司的投資

下表列出對集團業績、資產或負債有重大項獻的主要附屬公司之詳細資料：

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本	所佔權益比例			註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司持有		
港鐵學院(香港)有限公司	10,000 港元	100%	-	100%	香港	管理港鐵學院的運作
MTR Telecommunication Company Limited	100,000,000 港元	100%	100%	-	香港	無線電訊服務
昂坪360有限公司	2 港元	100%	100%	-	香港	經營東涌至昂坪 纜車系統及昂坪 主題市集運作
海翠花園物業管理有限公司	50,000 港元	100%	100%	-	香港	物業投資
TraxComm Limited	15,000,000 港元	100%	100%	-	香港	固定電訊網絡 及相關服務
Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.*	39,999,900 澳元 100 澳元	60% 於 普通股， 30% 於 A類股	-	100% 於 普通股， 100% 於 A類股	澳洲	鐵路營運及維修
Metro Trains Sydney Pty Ltd*	100 澳元	60%	-	60%	澳洲	鐵路營運及維修
MTR Corporation (Sydney) NRT Pty Limited	2 澳元	100%	-	100%	澳洲	設計及遞送鐵路 有關系統
MTR Corporation (C.I.) Limited	1,000 美元	100%	100%	-	開曼群島/ 香港	財務
MTR Consultadoria (Macau) Sociedade Unipessoal Lda.	25,000 澳門幣	100%	-	100%	澳門	鐵路顧問服務
港鐵軌道營運(澳門)一人有限公司	25,000 澳門幣	100%	-	100%	澳門	鐵路營運、管理及 技術支援服務
MTR Express (Sweden) AB	10,050,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運與維修、 物業投資及管理
MTR Pendeltågen AB	10,050,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運、維修 及車站管理
MTR Tech AB	30,000,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路維修
MTR Tunnelbanan AB	40,000,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運及維修
港鐵(北京)商業設施管理 有限公司^	93,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業租賃及管理
港鐵軌道交通(深圳)有限公司^	2,636,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	鐵路建造、 營運及管理
港鐵物業發展(深圳)有限公司#	2,180,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業發展、營運、 租賃、管理及顧問服務
MTR Corporation (Crossrail) Limited	1,000,000 英鎊	100%	-	100%	英國	鐵路營運與維修

\* 並非由畢馬威會計師事務所審計的附屬公司

^ 根據中華人民共和國法律註冊的外商獨資企業

# 根據中華人民共和國法律註冊的中外合資企業

## 25 聯營公司及合營公司權益

下表列出主要聯營公司和合營公司(均為沒有市場報價的未上市公司)的詳細資料:

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本	所佔權益比例			註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司持有		
<b>聯營公司</b>						
八達通控股有限公司	42,000,000 港元	57.4%	57.4%	-	香港	作為於香港經營 非接觸式智能卡 通用收費系統及從事 顧問服務的集團公司 之控股公司
北京京港地鐵有限公司 <sup>~</sup>	6,380,000,000 人民幣	49%	-	49%	中華人民 共和國	地鐵投資、建設、 營運及客運服務
北京京港十六號綫地鐵有限公司 <sup>⊙</sup>	5,000,000,000 人民幣	49%	-	49%	中華人民 共和國	地鐵投資、 建設及營運
杭州杭港地鐵有限公司 <sup>*~</sup>	4,540,000,000 人民幣	49%	-	49%	中華人民 共和國	鐵路營運及管理
First MTR South Western Trains Limited <sup>*</sup>	100 英鎊	30%	-	30%	英國	鐵路營運及管理
<b>合營公司</b>						
杭州杭港地鐵五號綫有限公司 <sup>~</sup>	4,360,000,000 人民幣	60%	-	60%	中華人民 共和國	鐵路機電設備 工程、 營運及管理

\* 並非由畢馬威會計師事務所審計的公司

~ 根據中華人民共和國法律註冊的中外合作合營企業

⊙ 根據中華人民共和國法律註冊的有限責任公司(由法人全資擁有)

集團已按權益法把所有聯營公司及合營公司記入其綜合帳項，並認為此等聯營公司及合營公司並非個別重大。

## 綜合帳項附註

### 25 聯營公司及合營公司權益(續)

集團實際擁有的聯營公司及合營公司權益之簡要財務資料如下：

百萬港元	2019	2018
資產	28,085	26,061
負債	(17,765)	(17,305)
淨資產	10,320	8,756
收入	8,424	9,340
支出及其他	(7,794)	(8,412)
除稅前利潤	630	928
所得稅	(342)	(270)
淨利潤	288	658
其他全面收益	(185)	(393)
全面收益總額	103	265
集團所佔聯營公司及合營公司淨資產	10,320	8,756
商譽	39	–
綜合財務狀況表上的帳面價值	10,359	8,756

於2017年3月，英國運輸局(「英國運輸局」)將營運英國西南部鐵路的專營權(「專營權」)批予First MTR South Western Trains Limited(「SWR」)。SWR為公司的聯營公司，當中公司持股百分之三十，而英國FirstGroup plc持股百分之七十。根據與英國運輸局訂立的專營權協議(「專營權協議」)，專營權由2017年8月20日起計，為期七年，英國運輸局可行使其權利，延長專營權11個月。如公司2018年年報中所述，SWR的財務表現受多項不利因素影響，而這個情況自2019年3月以來仍然持續。SWR繼續與英國運輸局及相關第三方進行磋商，尋求就商業及合約上的潛在補救方案達成協議，但根據目前情況而言，可能出現多種潛在結果。鑑於有關結果的不確定程度，以及部分可能出現的情況的潛在財務影響，專營權協議被視為虧損合約處理。因此，集團已將一筆約4,300萬英鎊(4.36億港元)的撥備記入截至2019年12月31日止年度綜合損益表中的「應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損」項目內，該撥備款額相當於公司在專營權協議下應佔最高潛在損失的百分之三十。

### 26 證券投資

證券投資乃指位於海外的一間保險包銷附屬公司持有的交易證券按公允價值計入損益。於2019年12月31日，除了3.32億港元(2018年：2.40億港元)預期於一年後到期，所有交易證券預期於一年內到期。

### 27 待售物業

集團

百萬港元	2019	2018
待售物業		
– 按原值	1,125	1,179
– 按可實現淨值	120	190
	1,245	1,369
代表：		
香港物業發展	1,034	1,156
中國內地物業發展	211	213
	1,245	1,369

於2019年12月31日，集團的待售物業由香港及中國內地物業發展的物業所組成。

在香港物業發展方面，於2018年及2019年12月31日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行於該日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，集團的待售物業的可實現淨值已扣除1,200萬港元(2018年：1,800萬港元)的撥備。包含於待售物業的香港租賃土地以中期租賃方式持有。



## 28 財務衍生工具資產及負債

### A 公允價值

財務衍生工具的合約名義數額、公允價值及到期日(按合約之未貼現現金流量作計算)如下：

#### 集團

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
<b>2019</b>							
<b>財務衍生工具資產</b>							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 現金流量對沖：	51	1					
- 流入			42	10	-	-	52
- 流出			(41)	(10)	-	-	(51)
- 不符合對沖會計：	721	19					
- 流入			640	84	-	-	724
- 流出			(622)	(82)	-	-	(704)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	698	9					
- 流入			1	1	5	700	707
- 流出			-	-	-	(698)	(698)
- 現金流量對沖：	8,430	139					
- 流入			244	245	737	9,276	10,502
- 流出			(218)	(218)	(657)	(9,214)	(10,307)
- 投資淨額對沖：	64	1					
- 流入			67	-	-	-	67
- 流出			(66)	-	-	-	(66)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	8,841	12	14	2	2	-	18
- 現金流量對沖	1,250	14	11	4	-	-	15
- 不符合對沖會計	1,913	3	2	2	2	-	6
	<b>21,968</b>	<b>198</b>	<b>74</b>	<b>38</b>	<b>89</b>	<b>64</b>	<b>265</b>
<b>財務衍生工具負債</b>							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 現金流量對沖：	321	11					
- 流入			150	135	22	2	309
- 流出			(154)	(142)	(23)	(2)	(321)
- 投資淨額對沖：	1,984	16					
- 流入			1,984	-	-	-	1,984
- 流出			(2,000)	-	-	-	(2,000)
- 不符合對沖會計：	783	15					
- 流入			650	118	-	-	768
- 流出			(663)	(120)	-	-	(783)
貨幣掉期							
- 現金流量對沖：	5,446	350					
- 流入			78	79	504	8,136	8,797
- 流出			(101)	(100)	(633)	(8,343)	(9,177)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	3,785	11	(14)	(3)	(2)	-	(19)
- 現金流量對沖	100	3	-	-	(1)	(1)	(2)
- 不符合對沖會計	783	2	-	-	-	-	-
	<b>13,202</b>	<b>408</b>	<b>(70)</b>	<b>(33)</b>	<b>(133)</b>	<b>(208)</b>	<b>(444)</b>
<b>總計</b>	<b>35,170</b>						

## 綜合帳項附註

### 28 財務衍生工具資產及負債(續)

#### A 公允價值(續)

##### 集團

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
<b>2018</b>							
<b>財務衍生工具資產</b>							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 現金流量對沖：	137	1					
- 流入			20	19	99	-	138
- 流出			(19)	(19)	(99)	-	(137)
- 不符合對沖會計：	73	-					
- 流入			37	36	-	-	73
- 流出			(37)	(36)	-	-	(73)
貨幣掉期							
- 現金流量對沖：	277	25					
- 流入			12	12	36	332	392
- 流出			(8)	(8)	(22)	(329)	(367)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	961	5	5	7	(1)	-	11
- 現金流量對沖	1,350	30	11	12	7	2	32
	<u>2,798</u>	<u>61</u>	<u>21</u>	<u>23</u>	<u>20</u>	<u>5</u>	<u>69</u>
<b>財務衍生工具負債</b>							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 現金流量對沖：	1,169	13					
- 流入			546	520	87	3	1,156
- 流出			(554)	(524)	(88)	(3)	(1,169)
- 投資淨額對沖：	2,039	14					
- 流入			2,022	-	-	-	2,022
- 流出			(2,036)	-	-	-	(2,036)
- 不符合對沖會計：	202	6					
- 流入			196	-	-	-	196
- 流出			(202)	-	-	-	(202)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	698	9					
- 流入			1	1	5	675	682
- 流出			-	-	-	(698)	(698)
- 現金流量對沖：	10,935	469					
- 流入			311	310	1,203	11,534	13,358
- 流出			(312)	(312)	(1,278)	(11,948)	(13,850)
- 投資淨額對沖：	64	3					
- 流入			3	67	-	-	70
- 流出			(2)	(71)	-	-	(73)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	1,550	31	(6)	(8)	(16)	(2)	(32)
	<u>16,657</u>	<u>545</u>	<u>(33)</u>	<u>(17)</u>	<u>(87)</u>	<u>(439)</u>	<u>(576)</u>
<b>總計</b>	<b>19,455</b>						

集團的財務衍生工具主要包括公司專有的利率及貨幣掉期，並採用於2018年及2019年12月31日的相關利率掉期曲線貼現財務工具的現金流。港元所用利率介乎1.760%至2.666%(2018年：2.110%至2.485%)，美元所用利率介乎1.630%至2.010%(2018年：2.411%至3.005%)，而澳元所用利率介乎0.809%至1.768%(2018年：1.868%至2.735%)，而日圓所用利率介乎0.012%至0.124%(2018年：0.008%至0.380%)。

上表詳列集團於財務狀況表匯報期末的財務衍生工具資產及負債的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據匯報期末的現有利率計算的利息付款)及可要求集團支付的最早日期計算。公允價值計量的詳情列於附註41。

## 28 財務衍生工具資產及負債(續)

### B 財務風險

在營運及融資活動中，集團主要面對四類財務風險，即流動性風險、利率風險、外匯風險及信貸風險。集團的整體風險管理政策針對金融市場的不可預測性，盡量減低這些財務風險對集團財務表現構成的不良影響。

董事局規定整體風險管理的原則，及批准特定範圍的政策，例如流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、財務衍生工具與非財務衍生工具的運用，以及剩餘流動資金的投資。集團對公司的理想融資模式(簡稱「模式」)是風險管理政策的一部分。這模式設定(其中包括)理想的定息及浮息債務組合，准許的外幣債務水平，及為滿足未來資金需求的備用資金覆蓋時段，用以衡量、監察及控制公司在融資方面的流動性、利率及外幣風險。董事局定期檢討，並在有需要時按營運、市場情況及其他有關因素而更改風險管理政策。作為財政預算的一部分，董事局也會每年檢討，並在有需要時按市場情況及實際需要更改該模式。

運用財務衍生工具來控制和對沖利率及外匯風險，是集團風險管理策略的重要一環。按照董事局的政策，這些工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。公司所採用的衍生工具全部為場外衍生工具，主要包括利率掉期、貨幣掉期和外匯遠期合約。

#### (i) 流動性風險

流動性風險指因現金流入及流出的時間及金額的差異而導致負債到期時無足夠資金償還的風險。

集團運用預期現金流量分析來管理流動性風險，通過預測營運資金、償還貸款、股息派付、資本性開支及新投資項目等現金需求，及維持足夠現金結餘及/或已獲銀行承諾貸出而尚未動用的信貸額度，以確保這些現金需求能夠得到滿足。集團採取審慎方針，維持足夠的現金結餘及銀行信貸承諾，以達到模式在母公司水平所要求的最少12至24個月的預期現金需求。公司亦為其預期現金流進行壓力測試，以分析流動性風險。假如壓力測試顯示有重大的現金流短缺風險，集團會安排額外的銀行信貸、發行債券或採取其他適當行動。

下表詳列集團於財務狀況表匯報期末的貸款及租賃負債以外的其他負債的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據匯報期末的現有利率計算的利息付款)及可要求集團支付的最早日期計算：

#### 集團

百萬港元	2019				2018			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
<b>貸款及其他負債</b>								
5年後須償還的款項	25,138	887	-	26,025	25,830	1,225	610	27,665
2年至5年內須償還的款項	4,517	3,001	624	8,142	4,470	6,583	-	11,053
1年至2年內須償還的款項	1,029	254	-	1,283	2,310	371	-	2,681
1年內須償還的款項	3,513	9,489	-	13,002	1,199	8,345	-	9,544
	34,197	13,631	624	48,452	33,809	16,524	610	50,943

其他是指租出/租回交易債務(附註19E)。

## 綜合帳項附註

### 28 財務衍生工具資產及負債(續)

#### B 財務風險(續)

##### (ii) 利率風險

集團的利率風險主要來自母公司層面的借貸活動(包括其融資工具)。固定及浮動利率貸款會由於市場利率波動為集團帶來公允價值及現金流量利率風險。集團主要透過維持模式所指定的定息債務佔未償還總債項的45%至75%(2018年:45%至75%)來管理及控制母公司層面的利率風險。倘實際的定息債務水平大幅偏離模式,則會運用財務衍生工具如利率掉期來調整定息及浮息的比例,務求使其貼近模式。於2019年12月31日,計入未完約貨幣及利率掉期後,63%(2018年:61%)的公司未償還總債項(包括融資工具)為定息或已轉換為定息。附屬公司、聯營公司及合營公司的利率風險是根據其個別的借貸需求,環境和市場做法各自管理。

於2019年12月31日,在其他因素維持不變的情況下,如利率整體上升100點子/下調100點子,估計集團的除稅後利潤及保留溢利將減少/增加約4,600萬港元/5,100萬港元,而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約3,000萬港元/3,000萬港元。

上述敏感度分析乃假設利率的變動於匯報期末出現並已用於計算該日存在的財務衍生工具及非財務衍生工具的利率風險。管理層所假設的利率,是對直至下一個財務年度期間可能出現利率變動的評估。

於2018年,根據利率分別為上升100點子/下調100點子的假設進行類似分析,估計集團的除稅後利潤及保留溢利將增加/減少約1.17億港元/1.09億港元,而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約8,900萬港元/9,700萬港元。

##### (iii) 外匯風險

當資產與負債以集團旗下公司所屬的功能貨幣以外的貨幣入帳時,將產生外匯風險。對集團而言,有關風險主要來自借貸以及海外投資和採購活動。

集團把無對沖的非港元債項維持於模式在母公司水平所指定的較低水平,及盡量減少集團因海外投資和採購而產生的外匯未平倉結存,從而管理及控制其外匯風險。當債項所採用的貨幣未能與償還該債項的預期現金流所用的貨幣相符時,公司會透過貨幣掉期把債項所產生的外匯風險轉換至港幣風險。在採用外幣進行投資和採購時,集團會預先購買外幣或訂立外匯遠期合約以預先訂立的匯率確定在結算時所需要的外幣。

公司來自外匯借貸的美元風險被其持有的美元現金結餘、銀行存款及投資所抵銷。

由於集團大部分應收及應付款項均以各集團公司之功能貨幣(港元、人民幣、澳元、英鎊或瑞典克朗)或美元(港元的掛鈎貨幣)計值,而大部分以外幣計值的付款承擔均得到外匯遠期合約對沖,管理層預期該等項目不會涉及任何重大的貨幣風險。

##### (iv) 信貸風險

信貸風險指交易對手在債務到期時無力全數償還的風險。集團的信貸風險主要來自其存款及集團與多間銀行及交易對手所訂立的財務衍生工具,及集團根據租出/租回交易而購入的抵銷證券(附註19E)。為控制信貸風險,集團僅與具有良好投資信貸評級或保證人的金融機構存放存款及訂立財務衍生工具,並通過分散交易來減低交易對手風險。

所有財務衍生工具交易均受制於交易對手的交易上限,該等上限是根據董事局通過的政策,因應有關交易對手的信貸評級而制訂。根據「風險價值」概念,集團按該等工具的公允市值及最大潛在虧損計算信貸風險,及因應各自交易對手的限額來衡量、監察及控制信貸風險。為了進一步減低交易對手風險,集團亦就同一交易對手的各種財務衍生工具及其他財務交易採用對銷及除淨安排。

所有存款及投資均受制於類似的個別交易對手/發行人交易上限,有關上限是根據各交易對手/發行人的信貸評級及/或香港發鈔銀行地位而制訂。集團於某一交易對手存放款項或發行人投資的時間長短亦因應有關交易對手/發行人的信貸評級而受到限制。存款/投資額及年期均受到定期監察,確保符合為有關交易對手/發行人所設定的限制。此外,集團積極監察交易對手/發行人的信用違約掉期水平及其每日的變動,並可能會根據觀察所得及其他考慮因素調整可承受有關交易對手/發行人的風險及/或交易上限。

於匯報期末,集團就財務衍生工具資產及銀行存款所承受的最高信貸風險,於財務狀況表中分別以財務衍生工具資產的帳面值及存款總額呈列。於匯報期末,集團並無於任何單一交易對手有任何高度集中的風險。

此外,公司亦管理及控制與應收款項所涉及的信貸風險,有關資料載於附註30。

## 29 存料與備料

於2019年12月31日，經扣除2,100萬港元(2018年：1,400萬港元)陳舊存貨撥備後的存料與備料的淨額為18.44億港元(2018年：16.73億港元)，當中預計13.10億港元(2018年：11.34億港元)將於一年內耗用，另外預計5.34億港元(2018年：5.39億港元)將於一年後耗用。預計於一年後耗用的存料與備料主要包括為供週期保養用途所存放的緊急存料及備料。

## 30 應收帳項及其他應收款項

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港客運業務車費收入(除了來自高速鐵路(香港段)之外，如下文附註30(ii)所述)乃經八達通卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取，小部分車費收入是經代理預售車票並於21日內到期繳清金額。
- (ii) 在高速鐵路(香港段)方面，其車票由公司及內地其他列車營運商出售。中國鐵路總公司的清算中心負責管理廣深港高速鐵路的收入分配及結算系統，和按「分段清算」模式分配高速鐵路的收入予公司，並於下一個月結算。
- (iii) 深圳市軌道交通龍華綫車費收入乃經深圳通卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。MTR Express車費收入乃經由一間第三者財務機構於14日內收取，經代理預售車票則於下一個月繳清金額。
- (iv) 在墨爾本的特許經營權收入乃按其收入性質而於每日或每月收取。大部分於斯德哥爾摩營運的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。MTR Crossrail的服務經營權收入於每四週收取一次。澳門輕軌系統氹仔綫的服務收入乃每月結算，而到期日乃根據相關服務合約的條款而訂。
- (v) 集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至50日不等。集團的投資物業及車站小商店的租戶須於簽訂租約時繳付三個月租金作按金。
- (vi) 與財務機構訂立的利率及貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。
- (vii) 顧問服務收入乃於工作完成後，或按顧問合約內的其他規定每月寄發帳單，並於30日內繳付。
- (viii) 除協定的保證金外，委託予集團承辦的合約及資本性工程的相關應收帳項，於在建工程確認後的30日內到期繳付。
- (ix) 物業發展的應收帳項乃根據相關發展協議或買賣合約條款而到期繳付。

應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	2019	2018
未到期款項	2,775	2,807
30日過期未付	153	275
60日過期未付	59	34
90日過期未付	41	10
超過90日過期未付	192	91
應收帳項總額	3,220	3,217
其他應收款項及合約資產	7,949	6,359
	11,169	9,576

於2019年12月31日，其他應收款項內與按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可從保管資金派發的香港物業發展利潤有關的款項為28.13億港元(2018年：19.59億港元)。

截至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，於年內就2010/2011至2017/2018課稅年度向公司發出評稅/額外評稅通知書。



## 綜合帳項附註

### 30 應收帳項及其他應收款項(續)

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。集團於截至2018年及2019年12月31日止年度內並無就上述的評稅/額外評稅通知書作額外稅務撥備。

於2017年3月23日，港鐵天津第一與首創置業股份有限公司的全資附屬公司—天津興泰吉鴻置業有限公司(「天津興泰」)訂立一項框架協議，其中包括一項以13億元人民幣作價出售港鐵天津第一於天津城鐵港鐵49%股權的股權轉讓協議，而港鐵天津第一將來會有條件以13億元人民幣收購一個位於相同地點的待發展購物商場，該協議有待天津城鐵港鐵同意。股權轉讓協議中的條件已得到滿足，出售港鐵天津第一49%權益的交易已於2017年7月10日完成，繼而於綜合財務狀況表計入為預付款項。天津興泰向港鐵天津第一提供了由一家香港持牌銀行發出，總額為16億元人民幣的履約保證金以擔保其在框架協議下的責任。

集團對於應收帳款及其他應收帳項的信貨風險主要與其於香港的租賃應收帳款及與其於香港以外的專營權費/項目費之應收帳款有關。由於集團的政策是會收取其香港租戶租賃按金，而其與香港以外的專營權費/項目費應收帳款有關的債務人為與政府相關的個體，因此集團認為其信貨風險為低和預期信貸虧損並不重大。

於2019年12月31日，集團除了若干按金及其他應收帳項為25.48億港元(2018年：24.29億港元)預期於多於一年後收回外，所有應收帳項及其他應收款項預期於一年內收回。由於帳面價值減去信貸虧損後的貼現結果並不明顯，故以非貼現價值入帳。

應收帳項及其他應收款項包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	2019	2018
澳元	8	8
人民幣	66	—
澳門幣	—	63
美元	8	8

### 31 應收關連人士款項

百萬港元	2019	2018
應收下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	1,783	1,713
– 九鐵公司	1,159	215
– 聯營公司	99	160
	<b>3,041</b>	2,088

於2019年12月31日，應收香港特區政府款項主要包括與沙田至中環綫預備工作有關的可收回帳款、南港島綫及觀塘綫延綫項目的必要公共基建工程可收回支出，有關「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」的車票收入差額的應收款項，有關西鐵物業發展(附註22C)應收代理費及可收回支出，以及其他基建和維修工程的應收帳項及保證金。

應收九鐵公司款項主要包括在若干兩鐵合併協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程費用，以及與高速鐵路(香港段)相關的金額。

於2019年12月31日，集團應收聯營公司款項包括給予First MTR South Western Trains Limited的未償還貸款(除減值虧損後)餘額為零英鎊(零港元)(2018年：900萬英鎊或9,000萬港元)，償還到期日為2023年3月31日。

由於應收關連人士款項的債務人主要為香港特區政府及與政府相關的個體，集團認為其信貨風險為低和預期信貸虧損並不重大。

於2019年12月31日，除了11.56億港元(2018年：3.33億港元)預期於多於一年後收回外，所有應收關連人士款項預期於一年內收回。應收香港特區政府及其他關連人士的款項的帳面值與其公允價值並無重大差異。

## 32 現金、銀行結餘及存款

百萬港元	2019	2018
銀行及其他財務機構存款	13,892	11,229
銀行存款及現金	7,294	6,793
現金、銀行結餘及存款	21,186	18,022
減：於存入時到期日超過三個月的銀行存款或已抵押存款(附註33E)	(12,840)	(9,157)
現金流量表所示的現金及現金等價物	8,346	8,865

綜合財務狀況表所示的現金、銀行結餘及存款包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	2019	2018
澳元	16	49
歐元	8	11
日圓	893	109
英鎊	8	6
人民幣	1	160

## 33 貸款及其他負債

### A 分類

#### 集團

百萬港元	2019			2018		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
<b>資本市場借貸工具</b>						
上市或公開買賣：						
2026年至2047年到期的債務發行計劃票據 (2018年：2026年至2047年到期)	8,712	10,110	8,852	8,738	9,367	8,853
非上市：						
2020年至2055年到期的債務發行計劃票據 (2018年：2019年至2055年到期)	15,492	17,418	15,973	14,803	16,269	15,293
<b>資本市場借貸工具總計</b>	<b>24,204</b>	<b>27,528</b>	<b>24,825</b>	23,541	25,636	24,146
<b>銀行貸款</b>	<b>10,141</b>	<b>10,142</b>	<b>10,147</b>	11,312	11,312	11,331
<b>租賃負債</b>	<b>1,241</b>	<b>1,311</b>	<b>1,241</b>	450	553	450
<b>其他</b>	<b>499</b>	<b>573</b>	<b>499</b>	478	540	478
<b>貸款及其他負債</b>	<b>36,085</b>	<b>39,554</b>	<b>36,712</b>	35,781	38,041	36,405
<b>短期貸款</b>	<b>3,371</b>	<b>3,371</b>	<b>3,371</b>	4,424	4,424	4,424
<b>總計</b>	<b>39,456</b>	<b>42,925</b>	<b>40,083</b>	40,205	42,465	40,829

其他項目包括租出/租回交易中的非抵銷債務(附註19E)。

公允價值是按貼現現金流量估值法以集團可採用的同類財務工具的現行市場利率及外匯匯率貼現未來合約的現金流量列值。短期貸款及銀行透支的帳面金額與其公允價值相若。公允價值計量詳情列於附註41。

## 綜合帳項附註

### 33 貸款及其他負債(續)

#### A 分類(續)

以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的貸款款項在進行對沖活動前後的外幣數額如下：

##### 集團

百萬	對沖活動前		對沖活動後	
	2019	2018	2019	2018
澳元	431	431	-	-
日圓	15,000	15,000	-	-
美元	1,130	1,030	-	-

#### B 還款期分析

##### 集團

百萬港元	2019					2018				
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	租賃 負債	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	租賃 負債	其他	總計
<b>貸款及其他負債</b>										
5年後須償還的款項	18,738	978	27	-	19,743	19,238	1,218	-	478	20,934
2年至5年內須償還的款項	2,847	2,952	788	499	7,086	2,760	6,164	404	-	9,328
1年至2年內須償還的款項	413	217	194	-	824	1,648	221	46	-	1,915
1年內須償還的款項	2,827	6,000	232	-	9,059	500	3,728	-	-	4,228
	24,825	10,147	1,241	499	36,712	24,146	11,331	450	478	36,405
<b>短期貸款</b>	-	3,371	-	-	3,371	-	4,424	-	-	4,424
	24,825	13,518	1,241	499	40,083	24,146	15,755	450	478	40,829
減：未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額	(148)	(6)	-	-	(154)	(155)	(19)	-	-	(174)
因財務工具的公允價值變動之調整	(473)	-	-	-	(473)	(450)	-	-	-	(450)
<b>債務帳面總額</b>	24,204	13,512	1,241	499	39,456	23,541	15,736	450	478	40,205

由於集團打算為一年內須償還的資本市場借貸工具及銀行貸款作長期再融資，該筆款額被納入長期貸款。

#### C 已發行及贖回的債券及票據

截至2018年及2019年12月31日止年度內發行的票據包括：

##### 集團

百萬港元	2019		2018	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	1,183	1,183	1,491	1,488

截至2019年12月31日止年度內，附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited並沒有發行任何票據(2018年：14.91億港元)，而公司發行了4億港元及1億美元(或7.83億港元)的非上市債券(2018年：無)。由此附屬公司發行的票據之責任屬直接和無抵押，及與此附屬公司的其他無抵押債務享有同等權益，並獲公司無條件及不可撤銷的擔保。公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

截至2019年12月31日止年度內，集團贖回非上市債券5億港元(2018年：7.50億港元及6,000萬美元(或4.65億港元))，及沒有贖回任何上市債券(2018年：無)。

## 33 貸款及其他負債(續)

### D 租賃負債

集團於2018年及2019年12月31日的應付租賃負債如下：

百萬港元	2019		2018	
	最低租賃 付款額現值	最低租賃 付款額總額	最低租賃 付款額現值	最低租賃 付款額總額
1年內	232	276	–	22
1至2年內	194	235	46	89
2至5年內	788	876	404	451
5年後	27	28	–	–
	1,009	1,139	450	540
	1,241	1,415	450	562
減：未來總利息開支		(174)		(112)
租賃債務現值		1,241		450

### E 擔保及抵押

(i) 於2018年及2019年12月31日，香港特區政府並無就集團所得的信貸提供任何擔保。

(ii) 於2019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18.47億元人民幣(2018年：20.41億元人民幣)的銀行貸款提供抵押。

除上述披露及在本帳項別處披露的押記外，集團於2019年12月31日既無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

## 34 應付帳項、其他應付款項及撥備

百萬港元	2019	2018
應付帳項及應計費用	19,315	18,525
其他應付款項及撥備(附註21B(c)(ii))	11,787	5,306
合約負債	2,213	2,116
	33,315	25,947

### A 應付帳項及應計費用

以到期日劃分上述應付帳項的分析如下：

百萬港元	2019	2018
30日內到期或即期	7,157	6,152
30日至60日內到期	1,559	1,142
60日至90日內到期	774	911
90日後到期	4,978	4,398
	14,468	12,603
租金及其他可退還按金	2,857	3,209
應計僱員福利	1,990	2,713
	19,315	18,525

集團的一般付款期限為帳單日後一至兩個月。

## 綜合帳項附註

### 34 應付帳項、其他應付款項及撥備(續)

#### A 應付帳項及應計費用(續)

截至2019年12月31日止年度內，集團之合約負債的變動如下：

百萬港元	2019	2018
於1月1日結餘	2,116	2,525
提前結算導致合約負債增加	1,520	1,582
因確認為在期初時包含在合約負債中的年度內收入而導致合約負債減少	(1,410)	(1,943)
匯兌差異	(13)	(48)
於12月31日結餘	2,213	2,116

合約負債主要來自建造合約及其他項目安排，當集團於工作活動開始前收到按金，直至項目確認收入超過所收取按金金額為止。付款限期條款是根據個別合約與客戶協商的。

應付帳項及其他應付款項的名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

應付帳項及其他應付款項包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	2019	2018
澳元	9	11
歐元	9	14
英鎊	3	3
人民幣	8	140
美元	12	17

#### B 其他應付款項

其他應付款項包括工程合約保證金和遞延收益。遞延收益包括向發展商收取款項較相關發展中物業結餘超出的金額、客戶轉撥入資產的遞延收益之餘額以及有關深圳市軌道交通龍華綫營運未耗用的政府現金資助。

於2019年12月31日，集團除了162.04億港元(2018年：113.81億港元)(包含合約負債8.01億港元(2018年：5.02億港元))預期於一年後清還或確認為收入外，所有應付帳項及其他應付款項均預期於一年內清還或確認為收入。於2019年12月31日，集團於一年後到期的款項主要是從投資物業及車站小商店租戶收取的租賃按金，當中大部分款項會在三年內清還。集團認為該等按金的貼現影響並不重大。



## 35 應付關連人士款項

百萬港元	2019	2018
應付予下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	117	70
– 九鐵公司	2,873	2,475
– 聯營公司	–	131
	<b>2,990</b>	<b>2,676</b>

截至2019年12月31日，應付香港特區政府款項乃關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

截至2019年12月31日，應付九鐵公司款項乃主要關於預期於12個月內清還的每年定額付款及非定額付款的應計部分。

截至2018年12月31日，應付聯營公司款項乃主要有關對NRT Holding 2 Pty Ltd的股權投資的應付費用，已於2019年12月31日止年度內繳清。

## 36 服務經營權負債

有關集團的服務經營權負債變動如下：

百萬港元	2019	2018
於1月1日結餘	10,409	10,470
加：應付利息淨額增加	3	3
減：年內償還的款項	(59)	(56)
匯兌差異	(3)	(8)
於12月31日結餘	<b>10,350</b>	<b>10,409</b>

於2018年及2019年12月31日應償還及未付結餘如下：

### 集團

百萬港元	2019			2018		
	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額
5年後須償還的款項	9,978	15,013	24,991	10,064	15,637	25,701
2年至5年內須償還的款項	238	1,990	2,228	223	2,061	2,284
1年至2年內須償還的款項	69	692	761	63	698	761
1年內須償還的款項	65	696	761	59	697	756
	<b>10,350</b>	<b>18,391</b>	<b>28,741</b>	<b>10,409</b>	<b>19,093</b>	<b>29,502</b>

## 37 非控股權益持有者貸款

於2019年12月31日，非控股權益持有者貸款主要是指授予Metro Trains Australia Pty. Ltd. (「MTA」)的股東貸款總額6,000萬澳元(3.28億港元)之非控股權益持有者所屬部分。此項貸款以6.2%的年利率計息，可於MTA酌情決定的時間或於2024年12月1日(以較早者為準)償還。

## 綜合帳項附註

### 38 財務狀況表所示的所得稅

**A** 綜合財務狀況表所示的本期所得稅包括公司及若干附屬公司，按香港利得稅稅率16.5%(2018年：16.5%)計算並扣除已付預繳稅款後的香港稅務撥備，及按相關國家適用的現行稅率計算的香港以外稅項。

百萬港元	2019	2018
香港利得稅的相關稅項餘額	1,904	1,021
香港以外的相關稅項餘額	120	140
	<b>2,024</b>	1,161
代表：		
本期所得稅	<b>2,024</b>	1,161

### B 已確認遞延稅項資產及負債

已在綜合財務狀況表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及年內變動如下：

#### 集團

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過 相關折舊的 折舊免稅額	物業重估	撥備及其他 暫時差異	現金流量 對沖	稅務虧損	
<b>2019</b>						
於2019年1月1日結餘，如前匯報	12,385	751	(170)	(5)	(103)	12,858
採納《香港財務報告準則》第16號的影響	–	8	(13)	–	–	(5)
於2019年1月1日結餘，重列	12,385	759	(183)	(5)	(103)	12,853
在綜合損益表內列支/(計入)	620	(5)	(76)	–	(1)	538
在儲備列支	–	24	139	48	–	211
收購附屬公司	–	–	–	–	(12)	(12)
匯兌差異	2	–	(3)	–	6	5
於2019年12月31日結餘	<b>13,007</b>	<b>778</b>	<b>(123)</b>	<b>43</b>	<b>(110)</b>	<b>13,595</b>
<b>2018</b>						
於2018年1月1日結餘	12,158	648	(107)	–	(8)	12,691
在綜合損益表內列支/(計入)	228	–	10	–	(102)	136
在儲備列支/(計入)	–	103	(74)	(5)	–	24
匯兌差異	(1)	–	1	–	7	7
於2018年12月31日結餘	12,385	751	(170)	(5)	(103)	12,858

百萬港元	2019	2018
遞延稅項資產淨額	(134)	(121)
遞延稅項負債淨額	13,729	12,979
	<b>13,595</b>	12,858

**C** 由於部分附屬公司不可能於其位處的稅務地區及實體產生未來應稅溢利作抵扣稅務虧損之用，集團因此並未就該等附屬公司的累計稅務虧損3.26億港元(2018年：1.58億港元)確認為遞延稅項資產。

## 39 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、公司層面的權益變動表及資本管理

### A 股本

	2019		2018	
	股份數目	百萬港元	股份數目	百萬港元
普通股，已發行及繳足：				
於1月1日	<b>6,139,485,589</b>	<b>57,970</b>	6,007,777,302	52,307
就2018/2017年末期普通股息以股代息而發行之股票	<b>13,707,539</b>	<b>654</b>	93,790,912	4,175
就2019/2018年中期普通股息以股代息而發行之股票	<b>1,494,283</b>	<b>71</b>	32,348,875	1,298
行政人員股份獎勵計劃授予的股份	-	<b>5</b>	-	15
根據認股權計劃發行股本	<b>3,261,500</b>	<b>104</b>	5,568,500	175
於12月31日	<b>6,157,948,911</b>	<b>58,804</b>	6,139,485,589	57,970

根據《公司條例》第135條，公司的普通股並不具有面值。

### B 為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

截至2019年12月31日止年度內，公司在行政人員股份獎勵計劃下，向公司若干合資格僱員授予表現股份和受限制股份獎勵(附註42(ii))。就此，共有244,650股表現股份(2018年：1,772,900)和2,062,150股受限制股份(2018年：2,288,950)於2019年4月1日及2019年4月8日(2018年：2018年3月16日，2018年4月10日)授出及被承授人所接受。這些獎勵股份於2019年4月1日的公允價值為每股48.90港元及於2019年4月8日的公允價值為每股48.40港元(2018年3月16日：43.70港元，2018年4月10日：42.80港元)。

截至2019年12月31日止年度內，行政人員股份獎勵計劃的受託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1,870,000股公司普通股份(2018年：5,351,600股公司普通股份)，總代價為8,800萬港元(2018年：2.39億港元)。截至2019年12月31日止年度內，向行政人員股份獎勵計劃就以股代息發行了64,088股公司普通股份(2018年：102,904股普通股份)，總額為300萬港元(2018年：500萬港元)。

截至2019年12月31日止年度內，合共2,230,420股公司股份(2018年：3,866,255股公司股份)在若干獎勵股份歸屬時根據行政人員股份獎勵計劃轉予承授人。有關的已歸屬股份成本總額為9,300萬港元(2018年：1.52億港元)。截至2019年12月31日止年度內，公司已就若干已歸屬股份的公允價值高於其成本的金額500萬港元(2018年：1,500萬港元)計入股本。截至2019年12月31日止年度內，合共174,697股獎勵股份(2018年：579,488股獎勵股份)失效/被沒收。

於2019年12月31日，若計及根據信託持有的股份所獲股息而取得的股份，受託人根據行政人員股份獎勵計劃以信託方式持有的股份為5,853,726股(不包括已歸屬但尚未轉讓予承授人的股份)。

### C 年內已發行及繳足的新股

	股份數目	加權平均行使價 港元
已行使的僱員認股權：		
- 2007年認股權計劃	<b>3,261,500</b>	<b>29.465</b>

於2019年12月31日，公司尚未行使之認股權詳情載列於附註42。

## 綜合帳項附註

### 39 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、公司層面的權益變動表及資本管理(續)

**D** 固定資產重估儲備乃用作處理重估自用樓宇所產生的盈餘或虧損(附註2E(ii))。

對沖儲備包括在現金流量對沖中使用的對沖工具之公允價值累計淨變動的有效部分，此部分將在隨後根據附註2V(ii)所解述的現金流量對沖會計政策，跟被對沖的現金流量一同確認。

以股份為基礎的僱員資本儲備包括在認股權計劃下未行使之認股權，和在行政人員股份獎勵計劃下已授予但未歸屬的獎勵股份之已確認的以股份為基礎的支出，有關解釋見附註2W(iii)的會計政策。該款項將在認股權被行使時轉撥至股本帳，若認股權失效，則直接轉入保留溢利。

匯兌儲備包括所有因折算海外企業的帳項而產生的匯兌差異。此儲備是根據附註2AC的會計政策處理。

除保留溢利外，其他儲備並不屬於已實現利潤，因此不可派發予股東。此外，公司認為包括在保留溢利內的投資物業重估累計盈餘609.64億港元(2018年：595.51億港元)並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2019年12月31日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為565.46億港元(2018年：537.26億港元)。

於2019年12月31日，集團的保留溢利包括聯營公司及合營公司的保留溢利24.31億港元(2018年：20.29億港元)。

### E 資本管理

集團在資本管理方面的首要目標為保障其可持續經營的能力及賺取足夠利潤以維持增長，並為股東帶來合理回報。

集團按所承受風險程度來管理資本，並會透過派付股東的股息金額、發行代息股份和新股份，以及管理債務組合與預計融資需求來調整其資本架構。香港特區政府財政司司長法團為公司的最大股東，於2019年12月31日持有4,634,173,932股股份，佔公司權益總額75.26%。

集團以淨負債權益比率為基準監察其資本狀況，淨負債權益比率乃按照淨借貸總額佔權益總額的百分比計算，淨借貸總額乃總貸款及其他負債、銀行透支、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款的總和，扣除現金及現金等價物和銀行中期票據。於過去年度，集團的淨負債權益比率自兩鐵合併以來持續下跌，由2007年12月31日的46.5%下降至2018年12月31日的18.1%，及2019年12月31日的15.4%。

Fasttrack Insurance Ltd. 須按照百慕達《保險條例》的規定維持最低股東權益。根據特許經營權協議，港鐵軌道交通(深圳)有限公司的最底註冊資本須達深圳市軌道交通龍華綫項目總投資額的40%或以上。根據建房〔2015〕122號，港鐵物業發展(深圳)有限公司的最底註冊資本須維持在總投資額的33%或以上。根據專營權協議，Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. 須維持特定金額的股東總權益。根據瑞典《公司法例》，集團所有位於瑞典的附屬公司的股東總權益均須維持在其註冊股本的50%或以上。香港鐵路旅遊有限公司須維持一定的繳足股本以維持其於香港旅遊業議會的會籍。於2019年12月31日，所有資本需求均已達到。除此以外，公司及任何其他附屬公司均毋須承擔來自集團以外的資本需求。

## 39 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、公司層面的權益變動表及資本管理(續)

### F 公司層面的權益變動表

集團綜合權益各組成項目的年初及年底結餘之對帳，載列於綜合權益變動表中。公司權益個別組成項目於年初及年底間之變動詳情載列如下：

百萬元	附註	股本	為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	其他儲備			保留溢利	總權益
				固定資產重估儲備	對沖儲備	以股份為基礎的僱員資本儲備		
<b>2019</b>								
於2019年1月1日結餘	48	57,970	(265)	3,815	(99)	142	113,376	174,939
年內利潤		-	-	-	-	-	10,805	10,805
年內其他全面收益		-	-	121	271	-	702	1,094
年內全面收益總額		-	-	121	271	-	11,507	11,899
轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	3	-	-	3
2018年末期普通股息		-	-	-	-	-	(5,835)	(5,835)
就2018年末期普通股息以股代息而發行之股票		654	(2)	-	-	-	2	654
2019年中期普通股息		-	-	-	-	-	(1,539)	(1,539)
就2019年中期普通股息以股代息而發行之股票		71	(1)	-	-	-	1	71
為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		-	(88)	-	-	-	-	(88)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		5	93	-	-	(96)	(2)	-
以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	122	-	122
行使的僱員認股權		104	-	-	-	(8)	-	96
於2019年12月31日結餘	48	58,804	(263)	3,936	175	160	117,510	180,322
<b>2018</b>								
於2018年1月1日結餘		52,307	(173)	3,296	(143)	203	105,458	160,948
年內利潤		-	-	-	-	-	15,052	15,052
年內其他全面收益		-	-	519	44	-	(376)	187
年內全面收益總額		-	-	519	44	-	14,676	15,239
2017年末期普通股息		-	-	-	-	-	(5,224)	(5,224)
就2017年末期普通股息以股代息而發行之股票		4,175	(4)	-	-	-	-	4,171
2018年中期普通股息		-	-	-	-	-	(1,525)	(1,525)
就2018年中期普通股息以股代息而發行之股票		1,298	(1)	-	-	-	-	1,297
為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		-	(239)	-	-	-	-	(239)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		15	152	-	-	(158)	(9)	-
以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	110	-	110
行使的僱員認股權		175	-	-	-	(13)	-	162
於2018年12月31日結餘	48	57,970	(265)	3,815	(99)	142	113,376	174,939



## 綜合帳項附註

### 40 其他現金流量資料

**A** 集團來自經常性業務的未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤與經營活動產生的現金對帳如下：

百萬港元	2019	2018
來自經常性業務的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	15,351	18,843
調整非現金項目	1,836	102
未計營運資金變動前經營利潤	17,187	18,945
應收帳項及其他應收款項增加	(1,372)	(1,183)
存料與備料增加	(188)	(169)
應付帳項及其他應付款項增加/(減少)	1,493	(4,664)
經營活動產生的現金	17,120	12,929

**B** 集團的融資活動產生的負債對帳如下：

百萬港元	貸款及其他負債						總計
	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	租賃 負債	其他	短期貸款	利息及財務 應付款項	
<b>2019</b>							
於2019年1月1日，如前匯報	23,541	11,312	450	478	4,424	113	40,318
採納《香港財務報告準則》第16號的影響	-	-	865	-	-	-	865
於2019年1月1日，重列	23,541	11,312	1,315	478	4,424	113	41,183
融資現金流量變動：							
- 貸款及資本市場借貸工具所得款項	1,182	10,477	-	-	-	-	11,659
- 償還貸款及資本市場借貸工具	(500)	(11,619)	-	-	(1,053)	-	(13,172)
- 已支付租賃租金的資本金額	-	-	(165)	-	-	-	(165)
- 利息及財務開支	-	-	-	-	-	(1,054)	(1,054)
	682	(1,142)	(165)	-	(1,053)	(1,054)	(2,732)
匯兌差異	(3)	(42)	(54)	(2)	-	(8)	(109)
其他變動：							
- 財務工具的公允價值變動之調整	(16)	13	-	-	-	-	(3)
- 確認租賃負債	-	-	145	-	-	-	145
- 利息及財務開支	-	-	-	23	-	1,094	1,117
	(16)	13	145	23	-	1,094	1,259
於2019年12月31日	24,204	10,141	1,241	499	3,371	145	39,601

## 40 其他現金流量資料(續)

百萬港元	貸款及其他負債				短期貸款	利息及財務 應付款項	總計
	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	租賃 負債	其他			
<b>2018</b>							
於2018年1月1日	23,451	17,313	492	458	325	123	42,162
融資現金流量變動：							
– 貸款及資本市場借貸工具所得款項	1,488	31,377	–	–	4,099	–	36,964
– 償還貸款及資本市場借貸工具	(1,215)	(37,292)	(5)	–	–	–	(38,512)
– 利息及財務開支	–	–	–	–	–	(1,147)	(1,147)
	273	(5,915)	(5)	–	4,099	(1,147)	(2,695)
匯兌差異	–	(128)	(37)	2	–	2	(161)
其他變動：							
– 未經攤銷的折價/溢價/財務開支 餘額	4	42	–	–	–	–	46
– 財務工具的公允價值變動之調整	(190)	–	–	–	–	–	(190)
– 利息及財務開支	–	–	–	18	–	1,138	1,156
– 發行資本市場借貸工具折扣	3	–	–	–	–	(3)	–
	(183)	42	–	18	–	1,135	1,012
於2018年12月31日	23,541	11,312	450	478	4,424	113	40,318

## C 租賃現金流出總額

包含在現金流量表中與租賃有關的金額包括以下各項：

百萬港元	2019	2018
在經營活動現金流量內	50	1,760
在融資活動現金流量內	213	30
	263	1,790

與以下租賃有關：

百萬港元	2019	2018
樓宇	189	424
機器及設備	74	1,366
	263	1,790

## 綜合帳項附註

### 41 公允價值計量

根據HKFRS 13「公允價值計量」，公允價值定期計量的級別是按照用以估值的數據之可觀察性和重要性來釐定。有關級別如下：

第一級：公允價值以第一級別的數據來計算，即於計算日以相同資產或負債在活躍市場中未經調整的報價

第二級：公允價值以第二級別的數據來計算，即未能符合第一級別的可觀察到的數據及不使用不可觀察到的重要數據。不可觀察到的數據是市場未能提供的數據

第三級：公允價值以不可觀察得到的重要數據來計算

#### A 固定資產的公允價值計量

集團所有以公允價值定期計量的投資物業及自用樓宇會在公允價值級別架構下分類為第三級。

截至2019年12月31日止年度內，集團的投資物業及自用樓宇的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。集團的政策是於匯報期末確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

集團的所有投資物業及自用樓宇已於2018年及2019年12月31日由獨立測量師作出重估。於每年中期及週年匯報期末，集團的高級管理層成員會與測量師就估值假設及估值結果作出討論。

集團所有自用樓宇的公允價值主要是以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售來定期釐定。

集團持作投資物業的所有商場及寫字樓的物業權益是以收益資本法進行估值。根據此法，市場價值是以現有租約的租金收入及現有租約屆滿時預期可收到的市場租值，並參照估值日按當時市場租金水平而定的單一市場收益率予以資本化計算。於2019年12月31日，主要投資物業的估值所採用之市場收益率為3.5%至5.75%(2018年：3.5%至5.75%)及其加權平均率為4.8%(2018年：4.8%)。公允價值計量與市場收益率存在相反關係。

投資物業於截至2019年12月31日止年度內的變動載於附註19A。所有與2019年12月31日集團持有的投資物業有關的公允價值調整已於綜合損益表之投資物業重估內確認。

#### B 財務工具的公允價值計量

(i) 按公允價值列帳的財務資產及負債

集團的所有證券投資均按第一級的計算方式以公允價值計量，於2019年12月31日，財務資產的公允價值為3.86億港元(2018年：2.94億港元)。集團的財務衍生工具採用第二級的計算方式以公允價值計量，於2019年12月31日，財務衍生工具資產和負債的公允價值分別為1.98億港元(2018年：6,100萬港元)和4.08億港元(2018年：5.45億港元)。

沒有財務工具採用第三級的方式計算公允價值。截至2018年及2019年12月31日止年度內，財務工具的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。集團的政策是於匯報期末確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定借貸及財務衍生工具的公允價值。對於利率掉期合約、貨幣掉期合約和外匯遠期合約，所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線及相關貨幣對於匯報期末的貨幣基準曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。

## 41 公允價值計量(續)

### B 財務工具的公允價值計量(續)

#### (ii) 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2018年及2019年12月31日，除下列資本市場借貸工具和其他負債外(其帳面金額及公允價值如下)，集團不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面金額與其公允價值並無重大分別。

#### 集團

百萬港元	於2019年12月31日		於2018年12月31日	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	24,204	27,528	23,541	25,636
其他負債	1,740	1,884	928	1,093

以上公允價值計量屬第二級。集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定資本市場借貸工具及其他負債的公允價值。所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。

## 42 以股份為基礎的支出

### 以股份為基礎而按股本結算的支出

集團向執行總監會成員及若干僱員按認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃授出認股權及獎勵股份。於2019年12月31日，公司維持2007年認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃，該等計劃的詳情如下：

#### (i) 2007年認股權計劃

隨著新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)於2007年5月屆滿，2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)於2007年股東週年大會獲呈交及批准。該計劃旨在提高公司吸引最佳人才的能力，挽留及激勵關鍵及主要僱員，使其利益與公司的長遠成功一致，並為其提供公平及具有市場競爭力的報酬。根據2007年認股權計劃的規則，在2007年6月7日後，因在所有認股權計劃(包括2007年認股權計劃)中的認股權被行使而須發行最多277,461,072股股份。授出的認股權將由有關認股權提出日起計至少一年後才獲歸屬以認購有關股份。根據2007年認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由公司於提出授予認股權時釐定，但行使價不會低於下列各項中最高者：(i)於緊接提出授予該認股權當日前五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii)在該認股權的提出日期(必須為交易日)，港鐵股份的收市價；及(iii)港鐵股份面值。

根據2007年認股權計劃的規定，公司於計劃期內可隨時酌情向任何合資格僱員授予認股權。根據2007年認股權計劃，授出日期界定為接納授予認股權當日。2007年認股權計劃已於2014年6月屆滿。所有認股權已在2018年之前確認歸屬。

下表概述2007年認股權計劃自實施以來所授出而於2019年12月31日仍然有效的認股權：

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2013年授出認股權 2013年5月6日	1,385,500	31.40	2020年4月26日或以前
2014年授出認股權 2014年5月30日	3,523,500	28.65	2021年5月23日或以前

## 綜合帳項附註

### 42 以股份為基礎的支出(續)

#### 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

尚未行使認股權數目的變動及其相關加權平均行使價如下：

	2019		2018	
	認股權數目	加權平均行使價 港元	認股權數目	加權平均行使價 港元
於1月1日尚未行使	<b>8,170,500</b>	<b>29.441</b>	13,794,000	29.298
於年內行使	<b>(3,261,500)</b>	<b>29.465</b>	(5,568,500)	29.094
於年內沒收	–	–	(55,000)	28.650
於12月31日尚未行使	<b>4,909,000</b>	<b>29.426</b>	8,170,500	29.441
於12月31日可行使	<b>4,909,000</b>	<b>29.426</b>	8,170,500	29.441

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為47.750港元(2018年：41.700港元)。

於2019年12月31日尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2019		2018	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數	認股權數目	剩餘合約年限 年數
27.48港元	–	–	840,000	–
31.40港元	<b>1,385,500</b>	–	2,709,000	1
28.65港元	<b>3,523,500</b>	<b>1</b>	4,621,500	2
	<b>4,909,000</b>		8,170,500	

截至2019年12月31日止年度內，沒有與2007年認股權計劃有關的以股份為基礎而按股本結算的支出(2018年：無)。

#### (ii) 行政人員股份獎勵計劃

隨著2007年認股權計劃於2014年6月6日屆滿後，董事局於2014年8月15日批准採納行政人員股份獎勵計劃。行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與本公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。行政人員股份獎勵計劃由2015年1月1日起生效，為期十年；在此計劃下，獎勵持有人可獲授受限制股份和/或表現股份（統稱「獎勵股份」）。受限制股份是根據個別表現基準頒發，而表現股份的頒發，由薪酬委員會不時按董事局通過的表現基準及表現期而衡量的公司在預定表現時期的業務表現及任何其他表現條件來決定。

在計劃規則的規限下，薪酬委員會須不時決定賦予準則及條件或賦予獎勵股份的歸屬年期。授出受限制股份將會按比例於三年內均等分批賦予(除非薪酬委員會另行決定)。授出表現股份將會於薪酬委員會確認已達到相關表現基準及表現條件後賦予。行政人員股份獎勵計劃將由公司按照計劃規則管理及公司已就實施計劃與信託人訂立信託契據。獎勵股份數目由受託人於市場上購買，計入公司之成本。獎勵股份由受託人以信託形式持有直至每一歸屬年期完結。



## 42 以股份為基礎的支出(續)

### 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

於2019年12月31日，根據行政人員股份獎勵計劃授予公司執行總監會成員及個別僱員的股份如下：

授出日期	所授出獎勵股份數目		每股平均 公允價值	歸屬期間	
	受限制股份	表現股份	港元	由	至
2015年4月27日	2,348,150	1,681,050	38.60	2015年4月20日	2018年4月20日(受限制股份) 2018年4月20日(表現股份)
2016年4月8日	2,401,150	187,200	38.65	2016年4月1日	2019年4月1日(受限制股份) 2018年4月20日(表現股份)
2016年8月19日	71,428	-	42.50	2016年8月15日	2019年8月15日
2017年4月10日	2,245,200	112,200	44.45	2017年4月3日	2020年4月3日(受限制股份) 2018年4月20日(表現股份)
2018年3月16日	80,000	-	43.70	2018年3月16日	2019年3月31日
2018年4月10日	2,208,950	1,772,900	42.80	2018年4月3日	2021年4月3日(受限制股份) 2021年4月3日(表現股份)
2019年4月1日	120,000	-	48.90	2019年4月1日	2022年3月31日
2019年4月8日	1,942,150	244,650	48.40	2019年4月1日	2022年4月1日(受限制股份) 2021年4月3日(表現股份)

尚未行使獎勵股份數目的變動如下：

	2019	2018
	獎勵股份數目	獎勵股份數目
於1月1日尚未行使	5,758,295	6,142,188
於年內授出	2,306,800	4,061,850
於年內歸屬	(2,230,420)	(3,866,255)
於年內沒收	(174,697)	(579,488)
於12月31日尚未行使	5,659,978	5,758,295

於2019年12月31日尚未行使獎勵股份的剩餘歸屬年期如下：

獎勵股份	剩餘歸屬期間 年數	獎勵股份數目
<b>受限制股份</b>		
2017年4月10日	0.26	595,986
2018年4月10日	1.26	1,239,092
2019年4月1日	2.25	120,000
2019年4月8日	2.25	1,884,800
<b>表現股份</b>		
2018年4月10日	1.26	1,585,950
2019年4月8日	1.26	234,150

行政人員股份獎勵計劃之詳情於薪酬報告書中披露。

截至2019年12月31日止年度內，與行政人員股份獎勵計劃有關的以股份為基礎而按股本結算的支出合共1.22億港元(2018年:1.10億港元)。

### 43 退休金計劃

集團於香港、中國內地、英國、瑞典及澳洲均設有退休金計劃。這些計劃的資產乃按獨立的信託安排條款而持有，以確保計劃資產與集團資產分開管理。集團大多數僱員都由公司實施的退休金計劃所保障。

#### A 由公司在香港實施的退休金計劃

截至2019年12月31日止年度內，公司在香港有四個以信託形式設立的退休金計劃，包括香港鐵路有限公司退休金計劃（「港鐵退休金計劃」）、香港鐵路有限公司公積金計劃（「港鐵公積金計劃」），以及兩個強制性公積金（「強積金」）計劃，分別為「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」。

現時，合資格的新聘僱員可選擇參與港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃，而港鐵強積金計劃是提供予不選擇或未符合資格參與港鐵公積金計劃的僱員。

##### (i) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃為一個界定福利計劃，該計劃按照《職業退休計劃條例》（第426章）註冊，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免證明。

港鐵退休金計劃自1999年4月1日起終止接受新成員。該計劃由管理層代表、員工代表及獨立非僱主信託人所組成的信託人委員會根據「信託契約及規例」管理。所提供福利按照最終薪金的若干倍數乘以服務年期或以一個基數乘以累積成員供款連投資回報兩者中的較高者計算。成員向港鐵退休金計劃作出的供款額，是根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定；而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估後釐定。於2019年12月31日，成員總數為3,356名（2018年：3,600名）。於2019年，成員向港鐵退休金計劃供款6,900萬港元（2018年：7,200萬港元），而公司的供款則為3.51億港元（2018年：1.83億港元）。於2019年12月31日，港鐵退休金計劃（不包括成員自願供款部分）的資產淨值為94.17億港元（2018年：86.62億港元）。

於2018年及2019年12月31日的精算評估由獨立精算顧問公司韋萊韜悅以「預計單位給付成本法」及按照HKAS 19「僱員福利」的規定來釐定會計責任，而評估結果詳列於附註44。

於2018年及2019年12月31日的精算評估亦由韋萊韜悅以「到達年齡籌資方法」進行，以計算所需現金儲備。於2019年12月31日之評估所採用的主要精算假設包括長線投資回報率減去估計薪酬增幅後為每年-0.25%（2018年：1.17%），以及預計死亡率、離職率及退休率。韋萊韜悅於評估日即2019年12月31日作出下列結論：

(a) 倘若所有成員在享有應享的離職福利下離職，該計劃有足夠的償付能力。計劃的資產足夠支付成員的既得福利總值的105.8%（2018年：98.6%），償付能力的過剩額為5.29億港元；及

(b) 假設港鐵退休金計劃繼續有效，該計劃有足夠資產支付成員的過去服務總負債值的101.3%（2018年：98.0%），代表前期服務盈餘為1.27億港元。

##### (ii) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃是一項按照《職業退休計劃條例》註冊的界定供款計劃，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免證明。港鐵公積金計劃的所有應付福利乃根據成員本身及公司的供款連同該等供款的投資回報計算。成員及公司供款則按照成員基本薪金的固定百分率計算。

於2019年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為10,571名（2018年：10,177名）。於2019年，成員供款總額為1.53億港元（2018年：1.38億港元），公司供款總額為3.62億港元（2018年：3.35億港元）。於2019年12月31日，資產淨值為68.43億港元（2018年：59.92億港元）。

##### (iii) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。港鐵強積金計劃成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員，成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》（第485章）（「強積金條例」）規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。公司亦根據個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出超過強制標準的額外供款。

於2019年12月31日，參加港鐵強積金計劃的僱員總人數為5,747名（2018年：5,809名）。於2019年，成員供款總額為5,000萬港元（2018年：5,000萬港元），而公司供款總額為5,600萬港元（2018年：5,500萬港元）。

##### (iv) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託下於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。此計劃的成員包括先前為九鐵強積金計劃成員並符合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的前九鐵公司僱員。成員及公司分別按「強積金條例」規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

於2019年12月31日，參加九鐵強積金計劃的僱員總人數為372名（2018年：429名）。於2019年，成員供款總額為500萬港元（2018年：500萬港元），而公司供款總額為500萬港元（2018年：500萬港元）。

## 43 退休金計劃(續)

### B 中國內地和海外辦事處及附屬公司僱員的退休金計劃

不符合資格參加公司在香港實施的退休金計劃的僱員，受其各自附屬公司設立的退休金計劃或各自適用的勞動法規所保障。

服務於集團在澳洲附屬公司的若干僱員，有權從澳洲營辦的緊急服務退休金計劃中，獲享退休金福利。福利金額根據僱員的服務年資及最終平均薪金計算。由於集團並無法律或推定義務支付其僱員的未來福利，其唯一的責任是繳付到期應付的供款，因此集團沒有確認任何有關該計劃的界定福利責任。於2019年12月31日，集團參與該計劃的僱員總人數為546名(2018年：575名)。於2019年，成員供款總額為2,300萬港元(2018年：2,600萬港元)，集團供款總額為5,900萬港元(2018年：5,400萬港元)。

服務於集團在瑞典附屬公司的若干僱員，有權從瑞典營辦的ITP 2退休金計劃中，獲享退休金福利。福利金額根據僱員的服務年資及年薪計算。由於集團並無法律或推定義務支付其僱員的未來福利，其唯一的責任是繳付到期應付的供款，因此集團沒有確認任何有關該計劃的界定福利責任。於2019年12月31日，集團參與該計劃的僱員總人數為741名(2018年：607名)。於2019年，集團供款總額為2,300萬港元(2018年：2,300萬港元)。

服務於集團附屬公司MTR Crossrail的若干僱員，有權加入英國鐵路退休金計劃的MTR Corporation (Crossrail)部分。該計劃以應佔成本為安排，集團僅負責應佔的成本。福利金額根據僱員的服務年資及最終平均薪金計算。由於集團對該計劃的任何赤字並無法律或推定義務，因此集團沒有確認任何有關該計劃的淨界定福利責任。其唯一的責任是繳付到期應付的供款。於2019年12月31日，集團參與該計劃的僱員總人數為621名(2018年：535名)。於2019年，成員供款總額為2,200萬港元(2018年：1,700萬港元)，集團供款總額為3,200萬港元(2018年：2,600萬港元)。於損益確認的退休金費用為6,700萬港元(2018年：5,300萬港元)及於其他全面收益表確認的精算收益為2,800萬港元(2018年：2,800萬港元)。

除以上所述的退休金計劃外，涵蓋海外辦事處或香港、中國內地、澳門或海外附屬公司僱員之所有其他退休金計劃皆為界定供款計劃。對於香港僱員，該等計劃乃根據「強積金條例」註冊；對於中國內地、澳門或海外僱員，該等計劃乃根據各自的地方法律及法規營辦。於2019年12月31日，集團參與該等計劃的僱員總數為14,015名(2018年：12,875名)。於2019年，成員供款總額為9,500萬港元(2018年：9,500萬港元)，集團供款總額為4.84億港元(2018年：4.54億港元)。

## 44 界定福利退休計劃

截至2019年12月31日止年度內，公司向港鐵退休金計劃供款及確認界定福利負債，並於僱員退休或因其他原因終止服務(附註43)時向他們提供福利。這個界定福利計劃令集團面對精算風險，例如利率、薪酬增加及投資風險。這個港鐵退休金計劃的資料概述如下：

### A 綜合財務狀況表確認的金額

集團

百萬港元	2019	2018
界定福利責任現值	(9,905)	(10,022)
計劃資產的公允價值	9,417	8,662
負債淨額	(488)	(1,360)

負債淨額於綜合財務狀況表之「應付帳項、其他應付款項及撥備」內確認。上述部分負債預期超過一年後支付。然而，要將該數額與未來12個月內可支付的款項分開並不可行，因為未來供款將與未來提供的服務和精算假設及市況的未來變動相關。公司預期在2020年就港鐵退休金計劃支付2.63億港元供款。

## 綜合帳項附註

### 44 界定福利退休計劃(續)

#### B 計劃資產

##### 集團

百萬港元	2019	2018
股票證券		
– 金融機構	482	638
– 非金融機構	4,046	3,697
	4,528	4,335
債券		
– 政府	2,173	2,229
– 非政府	2,614	1,851
	4,787	4,080
現金	297	415
	9,612	8,830
自願供款單位之價值	(195)	(168)
	9,417	8,662

於2019年12月31日，計劃資產沒有投資於公司的普通股股票(2018年：無)。除此之外，於2018年及2019年12月31日，計劃資產中並沒有投資於公司其他的股票及債務證券。所有股票證券及債券均有活躍市場的報價。

港鐵退休金計劃會定期進行資產負債模式檢討以分析其投資策略。根據最新的研究，於2019年12月31日，港鐵退休金計劃的策略資產分配為42.5%的股票證券及57.5%的債券和現金(2018年：52.5%的股票證券及47.5%的債券和現金)。

#### C 界定福利責任現值的變動

##### 集團

百萬港元	2019	2018
於1月1日	10,022	10,672
重新計量：		
– 因負債經驗改變所致的精算虧損/(收益)	252	(97)
– 因人口假設改變所致的精算虧損	–	13
– 因財務假設改變所致的精算收益	(96)	(172)
	156	(256)
成員向計劃作出的供款	69	72
由計劃支付的福利	(876)	(1,002)
本年度服務成本	285	303
利息成本	249	233
於12月31日	9,905	10,022

於2019年12月31日，界定福利責任現值的加權平均時間為6.0年(2018年：6.3年)。

## 44 界定福利退休計劃(續)

### D 計劃資產的變動

集團

百萬港元	2019	2018
於1月1日	8,662	9,903
公司向計劃作出的供款	351	183
成員向計劃作出的供款	69	72
由計劃支付的福利	(876)	(1,002)
由計劃資產支付的行政費用	(5)	(6)
利息收入	219	218
計劃資產回報(不包括利息收入)	997	(706)
於12月31日	9,417	8,662

### E 損益表及其他全面收益確認的開支

百萬港元	2019	2018
本年度服務成本	285	303
界定福利負債淨額的淨利息	30	15
由計劃資產支付的行政費用	5	6
	320	324
減：資本化金額	(41)	(40)
確認於損益表的淨額	279	284
精算虧損/(收益)	156	(256)
計劃資產回報(不包括利息收入)	(997)	706
確認於其他全面收益	(841)	450

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及相關費用一項內確認。

### F 重要精算假設(以加權平均數呈列)及敏感度分析

	2019	2018
貼現率	2.61%	2.65%
未來薪酬升幅	4.00%	4.08%
港鐵退休金計劃的單位值升幅	3.75%	5.25%

如上述的重要精算假設改變0.25%，於2019年12月31日的界定福利責任之現值的增加/(減少)分析如下：

	2019		2018	
	增加0.25% 百萬港元	減少0.25% 百萬港元	增加0.25% 百萬港元	減少0.25% 百萬港元
貼現率	(142)	146	(153)	157
未來薪酬升幅	127	(122)	131	(124)
港鐵退休金計劃的單位值升幅	13	(11)	22	(18)

上述的敏感度分析是基於假設精算假設的變動並不關聯而因此沒有計及精算假設之間的關聯性。

概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料



## 綜合帳項附註

### 45 重大關連人士交易

財政司司長法團為香港特區政府以信託形式持有公司約75.26%的已發行股本，為公司的最大股東。根據HKAS 24(修訂)「關連人士的披露」，除香港特區政府與集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，集團與香港特區政府部門、機關或香港特區政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，須於本帳項中另行申明。

集團訂立並與本財政年度相關的重大關連人士交易包括：

**A** 於2000年6月30日，公司獲香港特區政府批予一項專營權，起始為期50年，以營運當時的地下鐵路，以及經營及建造任何鐵路支綫。同日，公司與香港特區政府簽訂一項營運協議，詳列在該專營權下就鐵路的设计、建造、維修及經營方面的條文。隨著兩鐵合併，該營運協議於2007年12月2日起被另一份新的營運協議取代，詳情見下述附註45C。

**B** 於2000年7月14日，公司接獲香港特區政府發出的函件，表示香港特區政府同意延長若干公司的土地權益，使這些土地權益的期限與公司的專營權的期限一致。於2007年8月3日，為預備兩鐵合併，香港特區政府致函九鐵公司確認待獲得所有必要的批准後，九鐵公司若干土地權益(即兩鐵合併下服務經營權的主題)的期限將會延長，使其與兩鐵合併的經營權期限一致。

**C** 於2007年8月9日，公司因應兩鐵合併(附註3)在上文附註45A所述當時的營運協議的基礎上，與香港特區政府訂立新的營運協議(「營運協議」)。於指定日期，公司在《香港鐵路條例》下當時的專營權獲擴展至覆蓋當時地鐵系統以外的鐵路，由指定日期起最初為期50年(「經擴大專營權」)。營運協議詳載於有關召開股東特別大會以批准兩鐵合併的致股東通函內。以上交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。

**D** 除上文附註45C所載的營運協議外，公司與九鐵公司及香港特區政府就兩鐵合併訂立了主要協議。這些主要協議包括：(i) 合併框架協議、(ii) 服務經營權協議、(iii) 買賣協議、(iv) 西鐵代理協議及(v) 物業組合協議。截至2019年12月31日止年度內，公司根據西鐵代理協議及物業組合協議可收回或所發出單據的金額分別為8,400萬港元(2018年：1.05億港元)及300萬港元(2018年：500萬港元)。公司根據服務經營權協議應付或已付金額為33.33億港元(2018年：30.55億港元)。

以上根據西鐵代理協議及物業組合協議的交易均被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

**E** 公司與九鐵公司及香港特區政府就高速鐵路(香港段)的營運訂立以下主要協議：

- (i) 於2018年8月23日與香港特區政府訂立的經修訂營運協議，修改及補充營運協議，以訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運要求。
- (ii) 於2018年8月23日與九鐵公司訂立的補充服務經營權協議，補充服務經營權協議以使九鐵公司向公司授予有關高速鐵路(香港段)的經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。截至2019年12月31日止年度內，公司就高速鐵路(香港段)向九鐵公司收取或應收的淨收入為7.17億港元(2018年：1.04億港元)。

以上交易均被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

## 45 重大關連人士交易(續)

**F** 公司與九鐵公司及香港特區政府就屯馬綫一期的營運訂立以下主要協議：

- (i) 於2020年2月11日與香港特區政府訂立的經修訂營運協議及補充營運協議，分別修改及補充營運協議，以訂明適用於屯馬綫一期的營運要求。
- (ii) 於2020年2月11日與九鐵公司訂立的補充服務經營權協議，補充服務經營權協議以使九鐵公司向公司授予有關屯馬綫一期的經營權，並訂明適用於屯馬綫一期的營運及財務要求。

以上交易均被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

**G** 公司與香港特區政府於2008年2月6日簽訂港島綫西延的初步項目協議及於2009年7月13日簽訂項目協議。根據該等協議，公司已向香港特區政府收取總數126.52億港元的政府現金資助作為財務資助。該財務資助受一項還款機制所規限。根據公司與香港特區政府之間的若干補充協議，還款的期限延長至2019年6月30日或之前。截至2019年12月31日止年度內，公司根據還款機制向香港特區政府作出最後一筆本金1.14億港元和利息5,900萬港元(2018年：無)的還款。此項交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。項目協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

**H** 公司與香港特區政府簽訂有關高速鐵路(香港段)及沙中綫的設計、地盤勘測、採購活動、建造、測試及運行的委託協議。該等協議的詳情及於截至2019年12月31日止年度內確認的工程管理費用載列於附註21A及21B。此外，根據沙中綫委託協議三與香港特區政府和若干承辦商的付款安排，公司於2019年支付/應付予香港特區政府的金額為8.91億港元(2018年：12.21億港元)。

以上交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

**I** 有關鐵路系統沿綫的若干物業發展，香港特區政府年內授予公司或允許公司進行發展以下地塊：

物業發展地塊	土地授予日期/ 地價要約接受日	總地價 百萬港元	地價支付日期
將軍澳市地段第70號餘下部分 – 地塊C2	2019年5月7日	3,055	2019年6月21日
香港仔內地段第467號地塊D	2019年11月5日	6,758	2019年12月11日

**J** 於2020年2月14日，公司接受了香港特區政府所提出的要約，按新批地書第9689號相關修訂的條款及條件進行將軍澳市地段第70號餘下部分 – 地塊D建議發展的日出康城第十二期物業發展項目，地價為27.25億港元。地價及修訂預計將於2020年3月31日或之前繳付及執行。

## 綜合帳項附註

### 45 重大關連人士交易(續)

**K** 於2013年7月5日，公司與香港機場管理局於有關香港國際機場的旅客捷運系統之5年維修保養合約完結後續約，續約期為七年並於2013年7月6日起生效。截至2019年12月31日止年度內，因提供服務而確認的顧問收入為8,200萬港元(2018年：9,700萬港元)。

於2018年5月18日，公司因從第三方取得一份於2017年9月25日起為期七年為現時旅客捷運系統進行修改工程的分包合約(「二判承判合約」)，而向香港機場管理局提供一份二判承判商保證書。二判承判合約包含提供和改裝旅客捷運系統的配電、通訊和控制的子系統。

以上交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

**L** 截至2019年12月31日止年度內，集團就八達通控股有限公司(「八達通控股」)的全資附屬公司—八達通卡有限公司(「八達通公司」)提供的中央結算服務所產生的開支為1.48億港元(2018年：1.56億港元)。八達通公司就集團的增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務以及提供倉庫存儲服務所產生的費用為4,200萬港元(2018年：5,600萬港元)。年內，八達通控股向集團派發1.87億港元(2018年：1.55億港元)的股息。

截至2019年12月31日止年度內，MTR Corporation (Sydney) NRT Pty. Limited的共同業務向NRT Pty. Limited提供項目設計及運送機電系統及列車服務，合共收取1.06億澳元(5.87億港元)(2018年：2.75億澳元或16.08億港元)。Metro Trains Sydney Pty. Limited亦就Sydney Metro Northwest向NRT Pty. Limited提供動員、營運及維修服務，合共收取9,600萬澳元(5.23億港元)(2018年：2,500萬澳元或1.44億港元)。

**M** 除了載列於附註45A至45L的交易外，公司在日常業務中與香港特區政府及其相關實體、公司的聯營公司之間進行的商業交易詳情及在匯報期間所涉及的金額於附註31及35披露。

**N** 集團支付予董事局成員及執行總監會成員的酬金詳情，見附註11A。此外，執行總監會成員根據公司的2007年認股權計劃獲授予認股權及行政人員股份獎勵計劃獲授予獎勵股份。該等條款詳情於附註11B、11C及董事局報告書中披露。其計入損益表的酬金總額概括如下：

百萬港元	2019	2018
短期僱員福利	73.2	94.5
離職後福利	6.2	7.7
股份補償福利	24.1	22.0
	103.5	124.2

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內，並於附註10A披露。

**O** 年內，已向香港特區政府財政司司長法團支付的股息如下：

百萬港元	2019	2018
普通股息		
– 已付現金普通股息	5,561	–
– 以股代息而配發的股份	–	5,081
	5,561	5,081

## 46 承擔

### A 資本性承擔

(i) 於2019年12月31日未償付而又未在帳項內撥備的資本性承擔如下：

#### 集團

百萬港元	香港客運 業務、車站 商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目	香港物業 租賃及發展	中國內地及 海外業務	總計
<b>於2019年12月31日</b>					
已核准但未簽約	8,476	-	2,442	9	10,927
已核准及已簽約	13,558	170	1,183	20	14,931
	<b>22,034</b>	<b>170</b>	<b>3,625</b>	<b>29</b>	<b>25,858</b>
<b>於2018年12月31日</b>					
已核准但未簽約	8,444	-	2,560	19	11,023
已核准及已簽約	14,109	194	4,756	16	19,075
	<b>22,553</b>	<b>194</b>	<b>7,316</b>	<b>35</b>	<b>30,098</b>

除上述外，集團就其於聯營公司及合營公司的投資有以下的資本性承擔：

集團就北京地鐵十四號綫所佔的注資為24.5億元人民幣。截至2019年12月底，集團已就北京地鐵十四號綫向北京京港地鐵注資23.32億元人民幣。

關於Sydney Metro City & Southwest，集團所佔的投資份額預計為約1,270萬澳元的股權投資及提供約4,750萬澳元的貸款。截至2019年12月31日，集團尚未向該項目注資或給予貸款。

(ii) 香港客運業務、車站商務及其他業務方面的承擔包括：

#### 集團

百萬港元	改善、提升及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
<b>於2019年12月31日</b>				
已核准但未簽約	4,090	746	3,640	8,476
已核准及已簽約	10,267	246	3,045	13,558
	<b>14,357</b>	<b>992</b>	<b>6,685</b>	<b>22,034</b>
<b>於2018年12月31日</b>				
已核准但未簽約	4,577	573	3,294	8,444
已核准及已簽約	10,113	250	3,746	14,109
	<b>14,690</b>	<b>823</b>	<b>7,040</b>	<b>22,553</b>

### B 經營租賃費用承擔

於2018年12月31日，集團持有寫字樓、員工宿舍、巴士車廠以及一個位於北京的購物中心的經營租賃合約。集團根據不可取消的經營租賃而應付的未來最低租金合共為1.37億港元，其中一年內應付的金額為1.32億港元，而一至五年內應付的金額為500萬港元。

於2018年12月31日，集團在香港以外與鐵路有關的附屬公司於其專營期內的未來經營租賃承擔合共為86.98億港元。其中一年內應付的金額為15.34億港元，一至五年內應付的金額為55.18億港元，而超過五年後應付的金額為16.46億港元。這些鐵路相關附屬公司會為集團產生專營權收入。

## 綜合帳項附註

### 46 承擔(續)

#### C 有關物業管理合約的負債及承擔

一直以來，集團與物業發展商攜手於鐵路車廠及沿綫車站上蓋或毗鄰發展物業。根據大部分的物業發展協議，集團在物業落成後可保留其管理權。集團以物業管理人的身份，與外界承包商簽訂服務合約，由承包商提供保安、清潔、維修及其他服務予公司所管理的物業。該等合約的責任，主要由集團承擔；但任何與合約有關的開支，會由受管理物業的業主及租戶償付予集團，補償的款項會在收取管理費後儘快撥出。

於2019年12月31日，集團有關此等工程及服務的未償還負債及未履行合約承擔共值31.01億港元(2018年：27.67億港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用合共28.20億港元現金(2018年：24.96億港元)，用以應付工程與服務開支。

#### D 重大財務及履約擔保

於2019年12月31日，公司就有關MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券(附註33C)向投資者提供擔保金額約為197.63億港元(名義金額)。發行此債務證券的款項已借予公司。因此，其主要負債已記入公司的財務狀況表內。

關於租出/租回交易(「租賃交易」)(附註19E)，集團向投資者提供備用信用證以保證集團能支付因交易早於到期日前終止而產生的額外金額。於2019年12月31日，該等備用信用證總額為8,920萬美元(6.94億港元)。集團亦提供備用信用證予若干租賃交易的投資者以替代某些被調低信貸評級的抵銷證券，該抵銷證券先前用作支付集團於租賃交易中的長期租金。於2019年12月31日，該等備用信用證總額為5,920萬美元(4.61億港元)。

關於北京購物中心的租賃，集團為支付季度租金而向業主提供1,250萬元人民幣(1,400萬港元)的銀行擔保及5,250萬元人民幣(5,900萬港元)的母公司擔保。

關於深圳市軌道交通龍華綫經營權，集團根據經營權協議為港鐵軌道交通(深圳)有限公司的履約及其他責任向深圳市政府提供母公司擔保，如果未能履約及其他責任可被召喚。關於一份顧問協議，集團亦向深圳市政府提供1,530萬元人民幣(1,700萬港元)的履約擔保。

關於悉尼的物業租賃，集團向業主提供10萬澳元(50萬港元)的租金擔保。

關於墨爾本鐵路專營權，集團及集團擁有60%權益的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)的其他股東，就MTM在專營權協議下履約及承擔其他責任，向Public Transport Victoria提供1.473億澳元(8.04億港元)的共同及分別的母公司擔保及5,700萬澳元(3.11億港元)的履約擔保，而各股東根據在MTM的股權比例承擔相應的責任。關於辦公室的租賃，MTM為每月租金付款向業主提供240萬澳元(1,300萬港元)的銀行擔保。

關於斯德哥爾摩地鐵專營權，集團向斯德哥爾摩運輸部提供10.00億瑞典克朗(8.33億港元)的擔保，若承擔該專營權的集團全資附屬公司－MTR Tunnelbanan AB因違約而引致專營權被提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。

關於Stockholms pendeltåg專營權，集團向斯德哥爾摩運輸部提供10.00億瑞典克朗(8.33億港元)的擔保，若承擔該專營權的集團全資附屬公司－MTR Pendeltågen AB因違約而引致專營權被提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。

關於倫敦Crossrail的專營權，集團向Rail for London Limited提供8,000萬英鎊(8.19億港元)的母公司擔保，及根據專營權協議，集團為MTR Corporation (Crossrail) Limited的履約及其他責任，提供2,500萬英鎊(2.56億港元)的履約保證金。

關於Sydney Metro North West的專營權，集團為設計和建造合約及營運和維修合約的籌備階段，向集團的聯營公司NRT Pty. Limited提供責任上限為15.26億澳元(83.30億港元)的母公司擔保(上限通常不應用於因故意不當行為、欺詐和犯罪行為，以及因放棄合約而引起的損失)。集團亦就設計及建造分判合約的履約及其他責任，提供1,780萬澳元(9,700萬港元)的履約保證金。集團亦就Sydney Metro North West的營運和維修，提供責任上限為1.476億澳元(8.06億港元)的母公司擔保，若承擔該專營權的Metro Trains Sydney Pty Limited因違約而引致專營權被提早終止，NRT Pty. Limited可要求沒收擔保。於2019年12月31日，集團亦就Sydney Metro North West的營運和維修，提供2,530萬澳元(1.38億港元)的銀行擔保。



## 46 承擔(續)

### D 重大財務及履約擔保(續)

關於Sydney Metro City & Southwest的專營權，集團為整合合約內的整合工程，向集團的聯營公司NRT CSW Pty. Limited提供責任上限約為6.02億澳元(32.86億港元)的母公司擔保(上限通常不應用於因故意不當行為、欺詐和犯罪行為，以及因放棄合約而引起的損失)。集團亦就Sydney Metro City & Southwest的營運和維修的籌備階段，提供責任上限約為2,750萬澳元(1.50億港元)的母公司擔保。集團就Sydney Metro Northwest及Sydney Metro City & Southwest的銜接工程，向Metro Trains Sydney Pty Ltd提供責任上限約為2.21億澳元(12.06億港元)的母公司擔保及向MTR Corporation (Sydney) SMCSW Pty Limited提供責任上限約為2.21億澳元(12.06億港元)的母公司擔保。

關於South Western Trains的專營權，於2019年12月31日，集團就專營權合約的履約及其他責任向the Secretary of State for Transport提供1,310萬英鎊(1.34億港元)的母公司擔保、110萬英鎊(1,100萬港元)的母公司貸款保證、480萬英鎊(4,900萬港元)的履約保證金及2,250萬英鎊(2.30億港元)的季票保證金。

關於澳門輕軌系統氹仔線，於2019年12月31日，集團為項目的履約及其他責任向Macao Light Rapid Transit Corporation, Limited提供多項合共2.474億澳門幣(2.41億港元)的銀行擔保。

關於杭州地鐵一號綫和五號綫專營權，集團需要在專營權期限結束前向杭州市政府提供為期三年的移交銀行債券，以涵蓋專營權協議下的任何不符合移交要求的情況。

於2019年12月31日，除附註25中所論述的SWR撥備外，並無就上述財務及履約保證確認其他撥備。

### E 有關兩鐵合併服務經營權

根據兩鐵合併，在經營權有效期內，公司須根據服務經營權協議向九鐵公司作出每年定額付款7.50億港元。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵系統所得超出若干額度的收入向九鐵公司繳付每年非定額付款。再者，根據服務經營權協議，公司須於服務經營權有效期內負責九鐵系統的保養、維修、替換及/或升級，並於經營權有效期屆滿時交還九鐵系統。

## 47 無需調整的匯報期間後事項

### A 新型冠狀病毒疫情對集團的影響

新型冠狀病毒疫情於2020年爆發，此對集團的香港客運業務、香港車站商務和物業租賃業務，以及中國內地業務造成重大影響。

#### (i) 過境服務及相關業務

由於香港特區政府宣布分階段關閉香港與中國內地之邊境口岸，公司因此：(a)關閉東鐵綫羅湖站及落馬洲站；(b)暫停高速鐵路服務；(c)暫停往來香港至廣東、上海及北京的城際客運服務；以及(d)關閉羅湖站、落馬洲站及西九龍站的車站商舖。這些措施導致於實施有關措施期間沒有過境乘客及該車站的商舖的租金收入損失。

#### (ii) 本地鐵路服務

由於：(a)香港特區政府及若干商業機構採取措施容許僱員在家工作；(b)農曆新年假期後，學校延遲至最早2020年4月20日(有待進一步評估)才復課；以及(c)到訪香港的旅客及香港境內休閒往來人數顯著減少，導致集團本地鐵路服務的乘客量受到重大負面影響。

考慮到公司整體的鐵路及物業業務，公司董事認為集團整體財務狀況穩健。公司會繼續監察新型冠狀病毒疫情對集團的財務狀況及業務前景的影響。

### B 公司洽購兩個位於香港的商業項目(現名為「德福廣場二期」及「PopCorn 2」)的餘下收益權

於2020年2月26日，公司與Joint Profit Limited及新世界發展有限公司(「新世界發展」)訂立補充契約，購入其所持有位於新九龍內地地段6201號的商業項目(現名為「德福廣場二期」)的收益權，以及與翠盈企業有限公司、周大福企業有限公司及新世界發展訂立進一步補充契約，購入其所持有位於將軍澳市地段第75號的商業項目(現名為「PopCorn 2」)的收益權，作價合共30億港元。當完成上述洽購後(於2020年3月31日或之前完成)，德福廣場二期及PopCorn 2的100%收益權將全數由公司擁有。

## 綜合帳項附註

### 48 公司層面的財務狀況表

百萬港元	於2019年 12月31日	於2018年 12月31日
<b>資產</b>		
固定資產		
– 投資物業	89,105	80,396
– 其他物業、機器及設備	100,681	101,319
– 服務經營權資產	25,638	24,392
	<b>215,424</b>	206,107
物業管理權	21	26
發展中物業	12,022	14,840
遞延開支	1,948	1,878
於附屬公司的投資	1,955	1,784
聯營公司權益	24	24
待售物業	1,034	1,156
財務衍生工具資產	198	61
存料與備料	1,200	1,166
應收帳項及其他應收款項	6,727	5,743
應收關連人士款項	18,413	16,236
現金、銀行結餘及存款	12,934	10,757
	<b>271,900</b>	259,778
<b>負債</b>		
短期貸款	3,342	4,395
應付帳項、其他應付款項及撥備	25,829	19,776
本期所得稅	1,842	1,006
應付關連人士款項	23,322	23,268
貸款及其他負債	13,117	12,810
服務經營權負債	10,177	10,236
財務衍生工具負債	408	545
遞延稅項負債	13,541	12,803
	<b>91,578</b>	84,839
<b>淨資產</b>	<b>180,322</b>	174,939
<b>股本及儲備</b>		
股本	58,804	57,970
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(263)	(265)
其他儲備	121,781	117,234
<b>總權益</b>	<b>180,322</b>	174,939

於2020年3月5日獲董事局通過及核准發布

歐陽伯權  
主席

金澤培  
行政總裁

許亮華  
財務總監

## 49 會計估計及判斷

**A** 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：

(i) 物業、機器及設備及服務經營權資產的估計可使用年限及折舊與攤銷

集團依據各類物業、機器及設備及服務經營權資產的設計年限、資產維修計劃及實際使用經驗來估計其可使用的年限。折舊是以足以攤銷其原值或估值的比率按其估計可使用年限(附註2J)以直線法計算。

(ii) 長期資產減值

集團在每個匯報期末根據附註21(ii)所載會計政策檢討其長期資產是否出現減值跡象。當每個匯報期末或任何事件或環境變化時，如資產的帳面金額高於其可收回金額，長期資產會作減值檢討。資產的可回收金額是其公允價值減出售成本及使用價值的較高者。在估計使用價值時，集團依據管理層指定可以反映當時市場對時間價值的評估及資產特定風險的稅前貼現率來預測資產的未來現金流量。

(iii) 退休金開支

集團聘請獨立專業估值人士每年評估港鐵退休金計劃的精算狀況。集團對該等計劃的界定福利部分承擔的責任及開支之釐定取決於公司提供的若干假設及因素，該等假設及因素於附註43A(i)及44E披露。

(iv) 香港物業發展利潤確認

香港物業發展利潤的確認需要管理層估計項目在完成時的最終成本，尚未完成的交易及尚未售出單位的市值，若屬物業攤分，則須估計物業於確認時的公允價值。在估計完成項目的最終成本時，集團會考慮獨立合資格測量師報告及有關過往銷售和市場推廣成本的經驗，而於釐定物業攤分的估計公允價值時，則依據專業合資格估價師的報告。

(v) 待售物業

集團的待售物業按原值及匯報期末的可實現淨值(附註27)兩者中較低者計算。在進行評估物業的可實現淨值(即估計售價減去出售物業時產生的成本)時，集團聘用獨立專業估價師評估物業的市值，並根據以往經驗及參照一般市場慣例，估計出售及持有該等物業的成本。

(vi) 投資物業估值

投資物業估值要求管理層對估值有關的各項假設及因素提供意見。集團聘用獨立專業合資格的估價師依據採納前與估價師協定的該等假設，對其投資物業進行每半年度的評估。

(vii) 香港的專營權

集團現時在香港經營的專營權允許集團營運集體運輸鐵路系統至2057年12月1日。根據營運協議的條款及港鐵條例，公司可以申請延續該專營權，在公司符合若干資本性開支要求而無須支付任何額外費用以延續該專營權的情況下，運輸及房屋局局長應根據若干條款向行政長官會同行政會議建議該專營權可獲延續多另外一個50年期(由有關資本性開支要求之日起計)。若該專營權不獲延續，該專營權將於2057年12月1日到期。到期後，香港特區政府有權接管鐵路財產(及當香港特區政府接管任何不是經營權財產的該等財產，公司可要求香港特區政府接管任何其他香港特區政府有權接管但沒有接管的財產)，但必須賠償予公司：(i)若該等財產不是經營權財產，則賠償公允價值及折舊帳面值兩者之較高者，及(ii)若該等財產是經營權財產，而若其資本支出超過議定的限額(「資本性開支限額」)，則賠償金額相等於專營期結束時任何高於限額的支出，該金額應以折舊後的帳面價值為基礎。集團就不是經營權財產而使用年限跨越2057年的該等財產的折舊政策(附註2J)反映以上所述。

(viii) 所得稅

集團於以往年度在香港利得稅報稅表中採納的若干處理方法尚待香港稅務局最終定案。集團基本上遵循在這些報稅表中採納的稅務處理方法來評估其於2019年帳項中的所得稅及遞延稅項，而該等方法可能與日後的最終結果有所不同。

如附註30所詳述，稅務局就有關某些開支及付款可否扣稅向公司作出提問，而截至本年報之日期，相關的最終稅項釐定並未確定。集團以最終會否有到期應繳額外稅款的估計而確認稅項撥備。倘該等事宜之最終稅務結果與初步記錄的金額有所分別時，有關差異將影響釐定作出之時期的所得稅費用。

## 綜合帳項附註

### 49 會計估計及判斷(續)

**A** 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：(續)

(ix) 項目撥備

集團設立項目撥備，以清償可能因重大建築合約而常見的時間延誤、額外成本或其他不可預見情況產生的估計索償。索償撥備由合資格專業人士依據對集團在各合約下的負債評估而預計，可能與實際償付的索償額有所不同。

(x) 遞延開支

根據附註2K(i)所披露，當建議的鐵路和物業工程處於詳細研究階段，並已按照可行的財務計劃獲批准進行時，集團會將建議鐵路及物業發展項目的費用予以資本化並撥入遞延開支。該等決定牽涉董事局對建議工程結果的判斷。

(xi) 財務衍生工具及其他財務工具的公允價值

在確定財務工具的公允價值時，集團會按判斷選用不同的計量方法，以及基於每個結算日的市況作出假設。對於不在活躍市場買賣的財務工具，其公允價值採用貼現現金流量估值法，即利用當時能提供予集團的類似財務工具的現有市場利率或外匯匯率(如適用)，貼現未來合約現金流量來釐定。

(xii) 服務經營權負債

在釐定服務經營權負債的現值時所採用的貼現率為集團中有關公司的長期新增借貸成本，此項成本乃經過適當考慮集團中有關公司現時的一定息借貸成本、未來的利率及通脹趨勢，於服務經營權開始時作出估計。

(xiii) 釐定租賃期

於租賃開始日釐定包含集團可行使續期或終止選擇權的租賃期限時，集團評估行使續期或終止選擇權的可能性，並考慮就集團行使選擇權會產生經濟激勵的所有相關事實和情況，包括有利條款、已承擔的租賃改良及資產對集團經營的重要性。當發生集團控制範圍內的重大事務或情況發生重大變化時，須重新評估租賃期限。租賃期限的延長或縮短均會影響未來年度將確認的租賃負債和使用權資產金額。

**B** 應用集團會計政策時的主要會計判斷包括如下：

撥備及或有負債

當集團須就已發生的事件(包括有關委託安排下的事件)承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，集團便會就該時間或數額不定的負債計提撥備。當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計時，便會將該責任披露為或有負債。除了附註21所列，於2019年12月31日，集團認為並無可予披露的或有負債，因為集團並無出現可能導致重大含有經濟效益資源外流的未決訴訟或負有潛在責任的事件。

### 50 截至2019年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響

截至此帳項頒布日，香港會計師公會頒布了數項《香港財務報告準則》修訂及一項新增的《香港財務報告準則》—《香港財務報告準則》第17號「保險合同」，於截至2019年12月31日止年度仍未生效，且仍未採納在本帳項中，包括以下可能會適用於集團的新訂及修訂：

	於下列日期或之後開始的會計期間生效
《香港財務報告準則》第17號「保險合同」	2020年1月1日
《香港財務報告準則》第3號修訂「業務的定義」	2020年1月1日
《香港會計準則》第1號及第8號修訂「材料的定義」	2020年1月1日

集團目前正在評估該等新訂或修訂的會計準則於初次應用時預期會產生的影響。到目前為止，集團認為採納這些會計準則將不會對集團的帳項產生重大影響。

### 51 綜合帳項核准

本綜合帳項已於2020年3月5日經董事局核准。

# 專用詞彙

<b>機場快綫</b>	博覽館站與香港站之間的列車服務
<b>指定日期或合併日期</b>	2007年12月2日，兩鐵合併完成之時
<b>章程細則</b>	公司的組織章程細則
<b>董事局</b>	公司的董事局
<b>巴士</b>	支援西鐵綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務
<b>公司或港鐵或地鐵</b>	香港鐵路有限公司(前稱地鐵有限公司)，於2000年4月26日根據公司條例於香港註冊成立的公司
<b>公司條例</b>	《公司條例》(香港法例第622章)或前《公司條例》(香港法例第32章)(視情況而定)
<b>中央證券登記</b>	公司的股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司
<b>過境服務或過境</b>	目的地/起點為羅湖站及落馬洲站的列車服務
<b>顧客服務目標</b>	根據營運協議每年公布的表現目標
<b>董事或董事局成員</b>	董事局成員
<b>本地鐵路服務</b>	觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫的統稱
<b>EBITDA</b>	未計折舊、攤銷、每年非定額付款及應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損前經營利潤
<b>EBITDA邊際比率</b>	EBITDA佔收入之百分率
<b>EBIT</b>	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
<b>EBIT邊際比率</b>	EBIT佔收入之百分率
<b>高鐵香港段或高速鐵路(香港段)</b>	廣深港高速鐵路香港段，於2018年9月23日開通客運服務後亦稱為廣州—深圳—香港高速鐵路(香港段)
<b>票價指標</b>	顧客對本地鐵路及過境服務，高速鐵路(香港段)，機場快綫，輕鐵及巴士票價的滿意程度的量度指標，乃以各票價項目的滿意程度及其相關的重要性加權釐定
<b>財政司司長法團</b>	根據香港法例第1015章《財政司司長法團條例》成立的單一法團
<b>政府</b>	香港特區政府
<b>集團</b>	公司及其附屬公司
<b>聯交所</b>	香港聯合交易所有限公司
<b>重鐵</b>	本地鐵路服務、過境服務及機場快綫的統稱



## 專用詞彙

<b>香港或香港特區</b>	中華人民共和國香港特別行政區
<b>城際客運服務或城際客運</b>	香港與中國內地主要城市例如北京、上海及廣州之間的城際直通車服務
<b>利息保障倍數</b>	未計折舊、攤銷、每年非定額付款及應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損前經營利潤，除以利息及財務開支總額(未扣除資本化利息，深圳市軌道交通龍華綫營運之政府資助及給予物業發展商貸款的利息收入)
<b>九鐵公司</b>	九廣鐵路公司
<b>畢馬威會計師事務所</b>	畢馬威會計師事務所(執業會計師)是公司獨立核數師。畢馬威會計師事務所為《財務匯報局條例》下的註冊公眾利益實體核數師
<b>輕鐵</b>	服務新界西北部的輕鐵系統
<b>上市規則</b>	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
<b>香港鐵路條例</b>	香港法例第556章《香港鐵路條例》(前稱《地下鐵路條例》)
<b>淨負債權益比率</b>	綜合財務狀況表的貸款及其他債務、銀行透支、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、及銀行中期票據投資佔總權益的百分率
<b>營運協議</b>	公司與政府於2000年6月30日就公司的鐵路服務於兩鐵合併前的營運而訂立的協議，及於2007年8月9日就公司所有鐵路和巴士客運服務於兩鐵合併後的營運而訂立的新協議
<b>普通股</b>	公司股本中的普通股
<b>兩鐵合併或合併</b>	地鐵及九鐵公司鐵路營運的合併及地鐵向九鐵公司收購若干物業權益，詳情載於兩鐵合併通函中。兩鐵合併已於2007年12月2日完成
<b>《兩鐵合併條例》</b>	《兩鐵合併條例》(2007年第11號條例)
<b>平均公司股東資金回報率</b>	公司股東應佔利潤佔期初及期末公司股東應佔權益平均數的百分率
<b>服務經營權</b>	公營部門授予營運商於一個特定期間內提供服務的合約，就香港的經營權項目而言，服務經營權指九鐵公司及/或政府授予或即將授予公司根據服務經營協議或補充服務經營協議營運、維修及翻新若干鐵路綫的經營權，詳情載於兩鐵合併通函；就中國內地及海外的經營權項目而言，服務經營權指政府或相關公營部門授予公司一間附屬公司或聯營公司根據經磋商的經營權協議，於特定期間提供若干特定服務的經營權
<b>服務質素指標</b>	顧客對本地鐵路及過境服務，高速鐵路(香港段)，機場快綫，輕鐵及巴士所提供服務的滿意程度的量度指標，乃以各服務項目(不包括車費)的滿意程度及其相關的重要性加權釐定

#### **股東服務**

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓

香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628 傳真：(852) 2529 6087



香港鐵路有限公司

香港九龍灣

德福廣場港鐵總部大樓

香港郵政總局信箱 9916 號

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

[www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)

