

讓城市前行

2020年報

股份代號：66



可持續性



關懷備至



創新求變

目錄

過去四十多年，港鐵已發展成為領先的鐵路運輸系統之一，以卓越的服務可靠度、舒適度及安全性，將香港、中國內地以及世界各地的社區連繫起來。在《2020年報》中，我們回顧了港鐵有史以來其中最具挑戰性的一年，面對世紀疫症公司仍然努力不懈，繼續維持高水平的營運服務，同時保障乘客及同事的福祉。我們將一如既往，讓城市不斷前行。

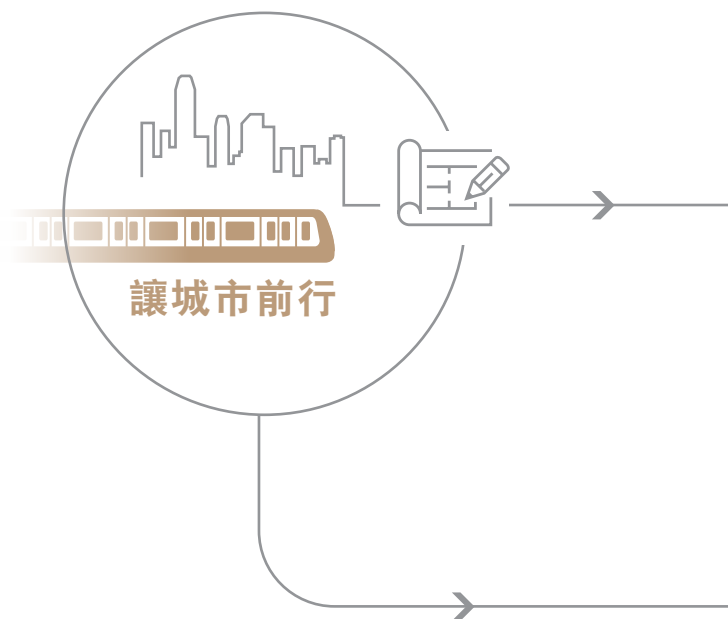
儘管面對逆境，我們仍然能夠達致規劃令人振奮的策略方向之目標。本報告亦介紹了我們的企業策略「變·造未來」，概述創新、科技，以及最重要的可持續發展和完善的環境、社會及管治實務，將如何引領港鐵未來的發展。此外，我們誠邀您細閱我們的《2020年可持續發展報告》，該報告闡述如何管理與公司相關及重要的可持續發展議題，並將其納入業務策略中。我們希望這些報告能為大家提供寶貴的啟示，讓大家了解過去一年發生的事情，以及我們計劃採取的舉措，協助香港及其他服務所在的城市長遠實現一個充滿希望的未來。



2020年報



2020年可持續發展報告

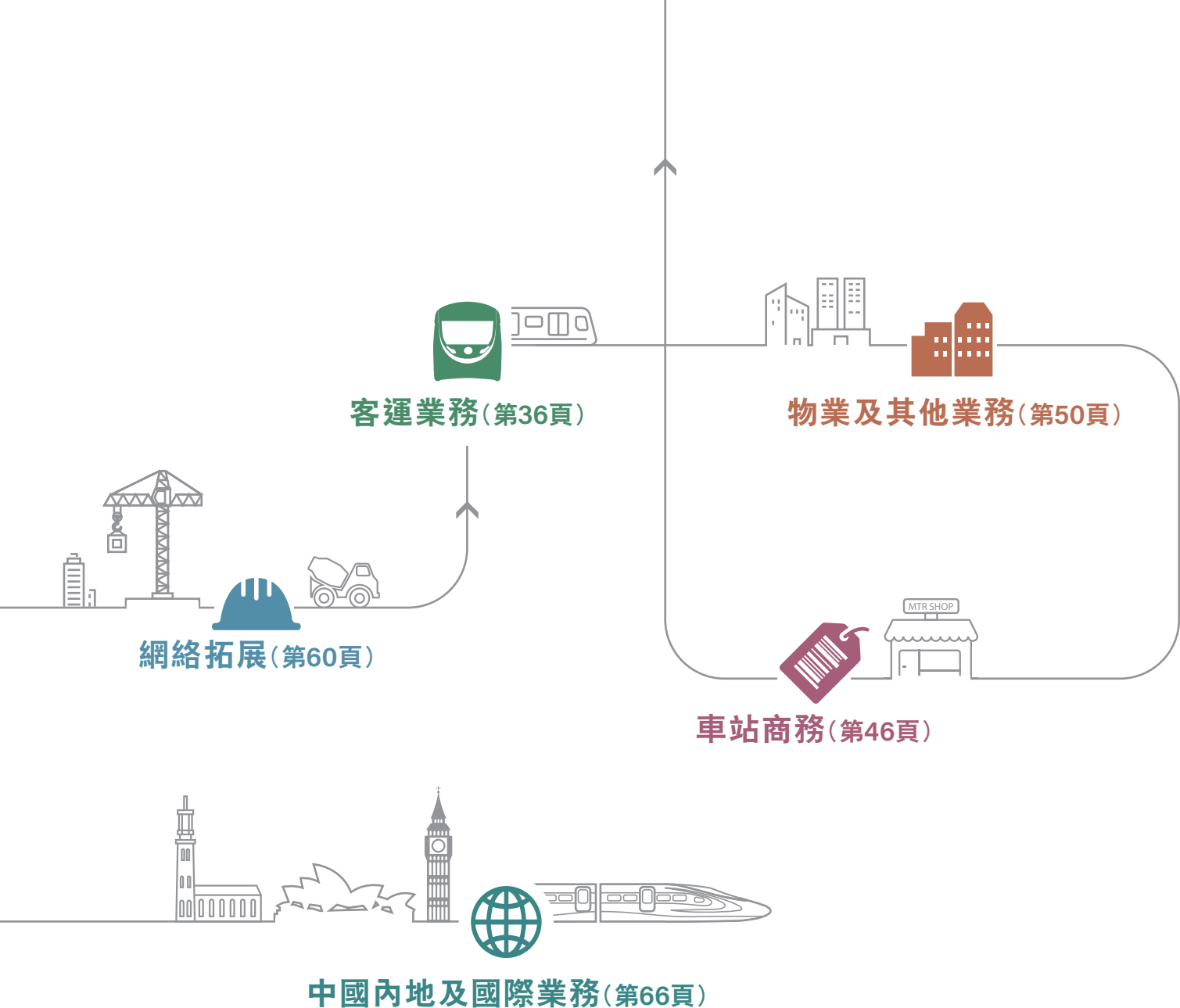


概覽

- 2 企業策略
- 4 摘要
- 7 主要獎項
- 8 主要數據
- 10 我們的網絡
- 12 主席函件
- 16 行政總裁回顧及展望

業務回顧與分析

- 業務回顧
- 36 – 香港客運業務
- 46 – 香港車站商務
- 50 – 香港物業及其他業務
- 60 – 香港網絡拓展
- 66 – 中國內地及國際業務
- 74 企業責任
- 80 人力資源
- 83 港鐵學院
- 84 財務回顧
- 94 十年統計數字
- 96 投資者關係



企業管治

- 98 公司管治報告書
- 123 審核委員會報告書
- 126 風險管理
- 130 風險委員會報告書
- 132 工程委員會報告書
- 133 薪酬委員會報告書
- 138 董事局及執行總監會
- 153 主要管理人員
- 154 董事局報告書

財務及其他資料

- 185 綜合帳項及帳項附註目錄
- 186 獨立核數師報告
- 190 綜合損益表
- 191 綜合全面收益表
- 192 綜合財務狀況表
- 193 綜合權益變動表
- 194 綜合現金流量表
- 195 綜合帳項附註
- 271 專用詞彙

企業策略



我們的 長遠目標

我們用關懷備至、創新及可持續的服務，連繫及建設社區，以成為廣受國際認可的企業。



我們的使命

讓城市前行



我們的信念

- 優質服務
- 創造價值
- 互敬互重
- 勇於進取



我們的 文化重點

- 多向溝通
- 共同協作
- 高效創新
- 靈活變通



香港核心業務

充分發揮香港核心業務的潛力以及推動社會目標

TRANSFORMING
THE FUTURE 變·造未來

我們的 企業策略

我們將可持續發展與環境、社會及管治理念融入我們的業務及營運中，旨在為我們的所有持份者創造價值。



中國內地及國際業務

拓展中國內地及國際業務的新樞紐及新產品，保持穩定增長

三大策略支柱



新增長引擎

投資新技術及出行服務，以鞏固我們的核心業務，以實現長期增長

五大推動元素



改革發展辦公室

- 致力推進及實現策略轉變
- 與公司持份者保持聯繫，以建立信任、作出承諾及取得成效



組織架構及流程

- 更清晰的問責制及更有效的決策過程
- 簡化及精簡流程



科技

- 利用數據及分析作出決策，把握機遇
- 投資重點領域及系統，以提高效能及效率



財務

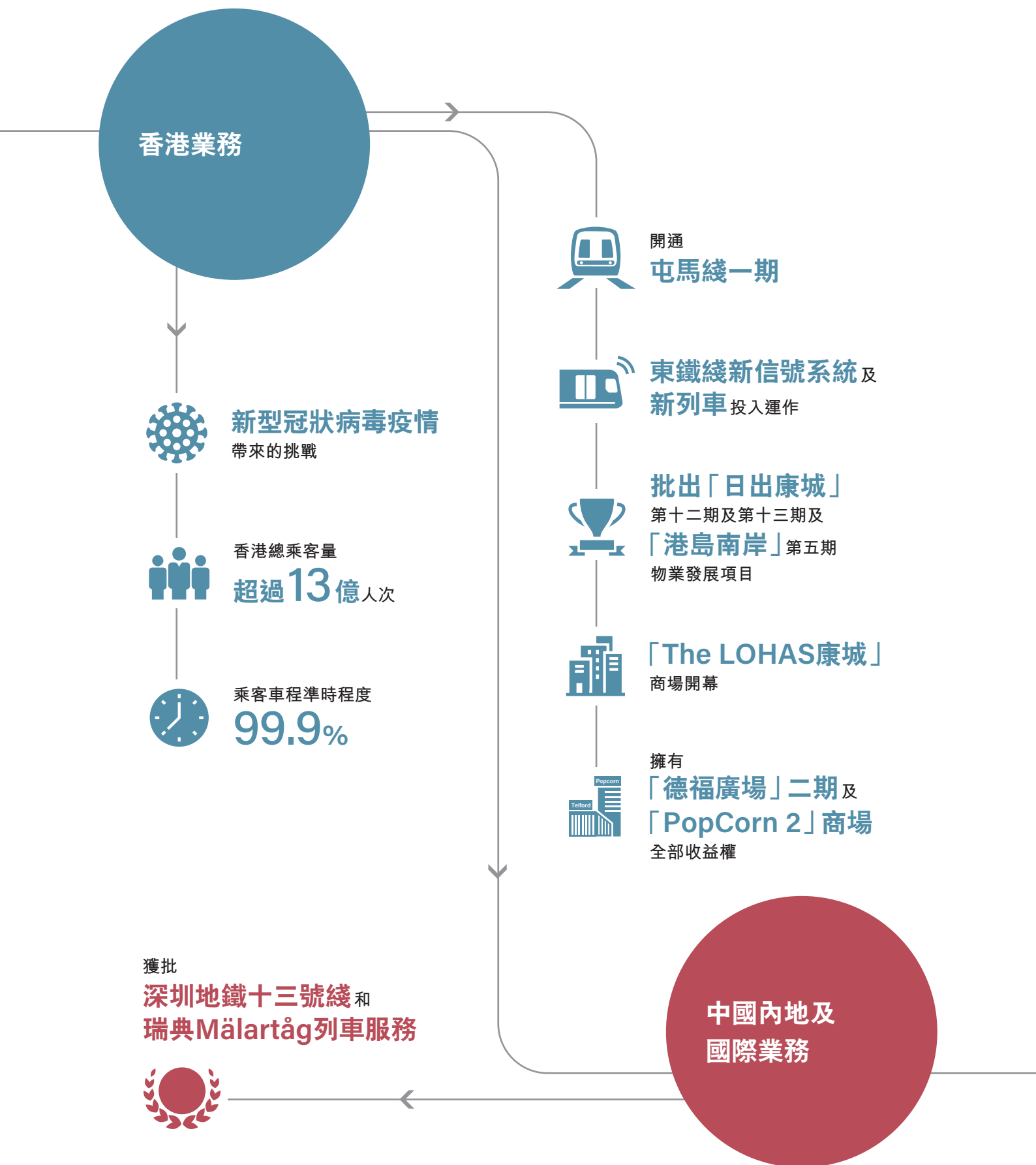
- 重新界定業務單位的責任及損益歸屬
- 設定並追蹤長期財務目標，以實現財務的可持續性



人才

- 支援員工建立新技能，達致人才發展
- 採用創新的方法及技術，讓工作更趨智能化

摘要



大瓜灣



屯馬綫全綫 預計於
2021年第三季 開通



開展 東涌綫延綫，屯門南延綫 和
古洞站及北環綫



為 小蠔灣車廠地塊
上蓋物業發展進行技術性研究



繼續推展超過
23,000 個住宅單位 及
2 個新建商場項目



智慧出行
提升顧客體驗



新型冠狀病毒疫情
帶來的挑戰和「新常態」

增長與展望

環境、
社會及管治



推出支援措施
為乘客**提供車費扣減**



為車站商店和商場租戶
提供租金寬減



發行
12億美元的
十年期綠色債券



重鐵及輕鐵網絡
每百萬載客人次
須呈報事故
0.58

香港員工
自願流失率
3.4%



為每名香港員工提供
平均**4.8**天的培訓



向慈善機構及其他
團體捐出及贊助
1,540萬港元



採納
公司管治最佳常規



主要獎項



香港客運業務

- 香港服務大獎2020「公共交通大獎」
《東周刊》
- 星鑽服務大獎2019「公共交通服務大獎」
《星島日報》
- 星級企業大獎2019「星級公共交通大獎」
《明報周刊》
- Hong Kong Power Brand Award，
市場領袖大獎2019/2020
香港市務學會
- 香港數位轉型綜合領導者，
IDC數位轉型大獎2020
International Data Corporation



香港物業及其他業務

- 圓方 — 香港服務大獎2020 — 尊尚服務之選
《東周刊》
- 圓方 — 第七屆最佳職安健物業管理大獎
最佳職安健物業管理大獎 — 提升業戶裝修及維修安全(金獎)
職業安全健康局
- 德福廣場 — 香港服務大獎2020 —
「溫情洋溢組別的購物商場 — 香港服務大獎」
《東周刊》
- 德福廣場 — 全港25大我最喜愛商場活動
《香港經濟日報》
- 杏花新城 — 最佳運用意見領袖獎，
Digital EX 數碼體驗營銷大獎2020
新城財經台
- 國際金融中心二期 — 傑出團隊(私營房屋 — 非住宅) — 卓越獎，
香港房屋經理學會精英大獎 2020
香港房屋經理學會



中國內地及國際業務

- 京港地鐵 — 金蜜蜂企業社會責任中國榜 — 「金蜜蜂企業獎」
金蜜蜂智庫
- 港鐵(深圳) — 深圳經濟特區40周年突出貢獻外資企業獎
深圳市商務局，深圳外商投資企業協會
- MTRX — 瑞典創新指數2019排名第三
CTF Service Research Centre and Karlstad Business School
- 悉尼地鐵西北綫 — 2020年國家基礎設施獎「年度基礎設施項目」
悉尼地鐵城市及西南綫 — 2020年國家基礎設施獎「政府卓越合
作夥伴獎」
Infrastructure Partnerships Australia



環境、社會及管治

- 2020《財資》3A國家大獎
 - 香港「最佳綠色債券」獎
 - 香港「最佳可持續金融集資者」
《財資》
- 15年Plus「商界展關懷」標誌
香港社會服務聯會
- 2019/2020年度商業及僱員募捐計劃
 - 鑽石獎
 - 「僱員樂助計劃最高籌款獎」第三名
 - 「十大最高籌款機構」第四名
香港公益金
- HR Appreciation Awards 2020
 - Grand Winner – COVID-19 Special Award
(Corporate)
 - Winner – COVID-19 Special Award (Corporate)
 - Winner – HR Best Practice – Compensation &
Benefits
 - Winner – HR Best Practice – Training &
Development (兩個獎項)
 - Winner – HR Best Practice – Business Partner
Classified Post
- 灣區企業可持續發展大獎2020，傑出灣區企業大獎
 - 社會可持續發展大獎 — 可持續城市和社區
 - 綠色可持續發展大獎 — 氣候行動
新城財經台
- 香港服務大獎2020「企業責任大獎」
《東周刊》
- 01企業金動大獎2020 — 公用事業組別 —
傑出無障礙設施品牌，傑出防疫措施品牌和
傑出社會責任品牌
《香港01》
- InnoESG獎2020
香港聯合國教科文組織協會和平中心、香港國金獅子會、
扶輪和平行動小組及SocietyNext Foundation



投資者關係

- 2020年最佳年報獎「工商企業類」銅獎
香港管理專業協會
- 2020年國際年報大獎中贏取了兩個獎項
MerComm, Inc.

主要數據

	2020		2019		增/(減) 百分率
	百萬港元	百分率	百萬港元	百分率	
總收入					
經常性業務收入					
– 香港客運業務	11,896	28.0	19,938	36.6	(40.3)
– 香港車站商務	3,269	7.7	6,799	12.5	(51.9)
– 香港物業租賃及管理業務	5,054	11.9	5,137	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	21,428	50.3	21,085	38.7	1.6
– 其他業務	894	2.1	1,545	2.8	(42.1)
	42,541	100.0	54,504	100.0	(21.9)
物業發展業務收入					
– 中國內地物業發展	–	–	–	–	n/m
總收入	42,541	100.0	54,504	100.0	(21.9)
總 EBITDA⁽¹⁾					
經常性業務 EBITDA					
– 香港客運業務	(422)	(3.6)	5,909	28.1	n/m
– 香港車站商務	2,760	23.6	6,119	29.1	(54.9)
– 香港物業租賃及管理業務	4,204	36.0	4,286	20.4	(1.9)
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	533	4.6	1,325	6.3	(59.8)
– 其他業務、項目研究及業務發展開支	(1,881)	(16.1)	(2,288)	(10.9)	17.8
	5,194	44.5	15,351	73.0	(66.2)
物業發展業務 EBITDA					
– 香港物業發展	6,491	55.6	5,707	27.1	13.7
– 中國內地物業發展	(13)	(0.1)	(25)	(0.1)	48.0
	6,478	55.5	5,682	27.0	14.0
總 EBITDA	11,672	100.0	21,033	100.0	(44.5)
總 EBIT⁽²⁾					
經常性業務 EBIT					
EBIT					
– 香港客運業務	(5,408)	(81.0)	(591)	(4.4)	(815.1)
– 香港車站商務	2,502	37.5	5,122	37.9	(51.2)
– 香港物業租賃及管理業務	4,185	62.7	4,264	31.6	(1.9)
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	261	3.9	1,089	8.1	(76.0)
– 其他業務、項目研究及業務發展開支	(1,949)	(29.2)	(2,353)	(17.4)	17.2
應佔聯營公司及合營公司利潤	605	9.1	288	2.1	110.1
	196	3.0	7,819	57.9	(97.5)
物業發展業務 EBIT					
– 香港物業發展	6,491	97.2	5,707	42.3	13.7
– 中國內地物業發展	(13)	(0.2)	(25)	(0.2)	48.0
	6,478	97.0	5,682	42.1	14.0
總 EBIT	6,674	100.0	13,501	100.0	(50.6)
利息及財務開支	(1,004)		(859)		16.9
投資物業重估(虧損)/收益	(9,190)		1,372		n/m
除稅前(虧損)/利潤	(3,520)		14,014		n/m
所得稅	(1,301)		(1,922)		(32.3)
年內(虧損)/利潤	(4,821)		12,092		n/m
非控股權益	12		(160)		n/m
公司股東應佔年內(虧損)/利潤	(4,809)		11,932		n/m
公司股東應佔年內(虧損)/利潤來自：					
經常性業務	(1,126)		4,980		n/m
物業發展業務	5,507		5,580		(1.3)
基本業務	4,381		10,560		(58.5)
投資物業重估(虧損)/收益	(9,190)		1,372		n/m
公司股東應佔年內(虧損)/利潤總額	(4,809)		11,932		n/m

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前經營利潤/(虧損)。

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/(虧損)。

n/m：並無意義

	2020	2019	增/(減) 百分率
財務比率			
EBITDA 邊際比率 ⁽³⁾ (%)	12.2	28.1	(15.9)個百分點
EBITDA 邊際比率 ⁽³⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^δ)(%)	22.1	42.0	(19.9)個百分點
EBIT 邊際比率 ⁽⁴⁾ (%)	(1.0)	13.8	(14.8)個百分點
EBIT 邊際比率 ⁽⁴⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^φ)(%)	(3.2)	19.3	(22.5)個百分點
淨負債權益比率 ⁽⁵⁾ (%)	22.5	15.4	7.1 個百分點
來自基本業務的平均公司股東資金回報率(%)	2.4	5.8	(3.4)個百分點
利息保障 ⁽⁶⁾ (倍數)	8.2	15.3	(7.1)倍
股份資料			
每股基本(虧損)/盈利(港元)	(0.78)	1.94	n/m
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	0.71	1.72	(58.7)
每股普通股股息(港元)	1.23	1.23	-
於12月31日的股價(港元)	43.35	46.05	(5.9)
於12月31日的市值(百萬港元)	267,943	283,574	(5.5)
營運摘要			
香港的總乘客人次(百萬計)			
本地鐵路服務	1,145.0	1,568.2	(27.0)
過境服務	7.6	104.2	(92.7)
高速鐵路(香港段)	1.0	16.9	(93.9)
機場快綫	3.1	15.8	(80.5)
輕鐵及巴士	154.0	207.3	(25.8)
平均乘客人次(千計)			
本地鐵路服務(周日)	3,406	4,658	(26.9)
過境服務(每日)	20.9	285.4	(92.7)
高速鐵路(香港段)(每日)	35.6 [^]	46.4	(23.2)
機場快綫(每日)	8.4	43.2	(80.6)
輕鐵及巴士(周日)	438.0	598.6	(26.8)
平均車費(港元)			
本地鐵路服務	7.82	8.11	(3.6)
過境服務	27.23	29.08	(6.4)
高速鐵路(香港段)	86.44	88.73	(2.6)
機場快綫	45.52	64.16	(29.1)
輕鐵及巴士	3.12	3.27	(4.4)
佔專營公共交通載客量比率(%)	45.3	47.4	(2.1) 個百分點

附註

3 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。

4 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)佔總收入之百分率。

5 淨負債權益比率代表綜合財務狀況表的貸款及其他債務、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款佔總權益的百分率。

6 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地鐵四號綫營運之政府資助)。

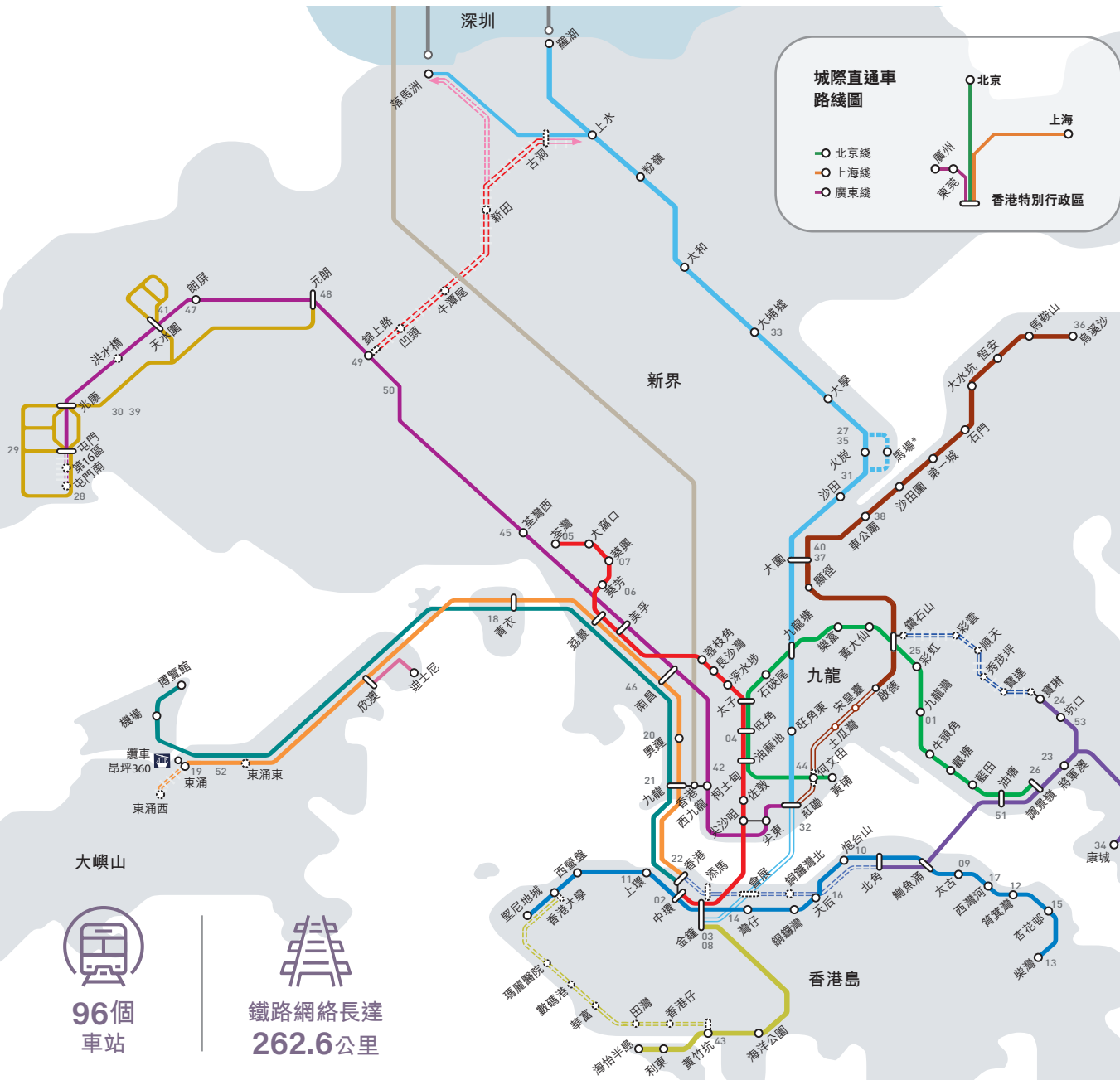
^δ 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入及開支分別為214.28億港元及209.08億港元(2019年：210.85億港元及197.85億港元)。

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

[^] 2020年1月1日至29日之平均。

我們的網絡

香港營運網絡及未來支綫



地圖說明

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

現有網絡

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

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
- ==== 東涌綫延綫
- ==== 南港島綫(西段)
- ==== 屯門南延綫
- ==== 洪水橋站
- ==== 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"> 01 德福花園/德福廣場一期及二期 02 環球大廈 03 海富中心 04 旺角中心 05 綠楊新邨/綠楊坊 06 新葵芳花園 07 新葵興花園 08 東昌大廈 09 康怡花園/康山花園 10 康澤花園 11 康威花園/無限極廣場 12 峻峰花園 13 新翠花園 14 修頓花園 15 杏花邨/杏花園/杏花新城 16 柏景臺 17 欣景花園 18 盈翠半島/青衣城1期/青衣城2期 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 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 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 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 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 24 蔚藍灣畔/連理街 25 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場 26 都會駅 27 駿景園/駿景廣場 28 海趣坊 29 新屯門中心/新屯門商場 30 恒福花園/恒福商場 31 連城廣場 | <ul style="list-style-type: none"> 32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場 33 策誠軒 34 首都/領都/緻藍天/晉海/MALIBU/LP6/The LOHAS康城 35 御龍山 36 銀湖·天峰 37 名城 38 溱岸8號 39 瓏門 42 The Austin/Grand Austin 45 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣 46 匯豐 47 朗屏8號/朗城滙 |
|--|---|

發展中/計劃中的物業

- 34 日出康城物業發展組合
- 40 大圍站物業發展組合
- 41 天榮站
- 43 港島南岸
- 44 何文田站物業發展組合
- 51 油塘通風樓
- 52 東涌牽引配電站
- 53 百勝角通風樓

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 匯豐
- 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

中國內地及國際業務



中國內地及澳門

北京

- 地鐵四號綫
- 地鐵四號綫大興綫
- 地鐵十四號綫
- 地鐵十六號綫
- 地鐵十七號綫(興建中)
- 銀座Mall

杭州

- 地鐵一號綫
- 地鐵一號綫下沙延伸段
- 地鐵一號綫三期(機場延伸段)
- 地鐵五號綫
- 地鐵五號綫西延伸段
- 杭州西站物業發展項目(興建中)

深圳

- 地鐵四號綫
- 地鐵四號綫北延綫
- 地鐵十三號綫(興建中)
- 蒼海尊邸(推廣名稱為「天頌」)
- 頌薈

天津

- 購物商場(興建中)

澳門

- 輕軌系統氹仔綫

歐洲

英國

- TfL Rail(未來的伊利莎伯綫)
- South Western Railway

瑞典

- 斯德哥爾摩地鐵
- MTRX
- 斯德哥爾摩通勤鐵路
- Mälartåg(即將接管)

澳洲

墨爾本

- 墨爾本都市鐵路

悉尼

- 悉尼地鐵西北綫
- 悉尼地鐵城市及西南綫(興建中)

主席函件



致各股東及其他有關人士：

過去四十多年，港鐵一直貫徹「讓城市前行」的承諾。在過去兩年，這個使命備受空前嚴峻的考驗。從2019年發生連串公眾活動到2020年爆發新型冠狀病毒疫情，對一間致力連繫社區的公司來說，的確是一段異常艱難的日子。

在世界各地，疫情令商業活動陷於停頓、學校停課，僱員被迫留在家中。在香港，列車乘客量急劇下降、港鐵的商場及車站商店的人流減少，商場及商店租戶受經濟下滑影響而要求租金寬減，均對港鐵多項業務的收入帶來衝擊。

儘管如此，我們仍竭盡所能確保向市民提供安全、可靠、衛生，且符合他們負擔能力的交通服務。我們為員工提供合適的個人防護裝備，以確保員工的健康和安全。我們加強列車和鐵路設施的清潔工作，並採用創新的消毒技術來保障公眾健康。我們調整服務班次以配合政府的抗疫目標。我們為乘客提供車費扣減，並向零售租戶提供租金寬減，幫助他們度過經濟難關。

事實上，我們在2020年全年較以往更為重視以企業責任和健全的企業管治原則作為行事的指導方針，在公司不斷邁進的過程中，完善的環境、社會及管治制度肯定會發揮更大的作用，不負持份者的期望。這點在公司的企業策略中可見一斑，新企業策略已於2020年6月獲董事局批准，為公司未來的發展樹立方向。

年內，雖然面對重重困難，在多個重要項目上，港鐵都能夠取得進展。沙田至中環綫的工程繼續進行。我們批出在政府《鐵路發展策略2014》下兩個新項目的設計顧問合約。香港住宅單位的預售活動進展理想，而我們的投資物業組合繼續擴展。

全憑一群出色員工的貢獻，我們才能屢創佳績。儘管面對巨大挑戰，他們仍然辛勤工作和發揮專業精神，推動港鐵和香港不斷前行，我在此向他們表達最衷心的謝意。

企業策略

面前的挑戰，無礙我們致力規劃未來，確保港鐵和我們服務的所有城市成功發展的決心。公司的新企業策略「變·造未來」勾劃未來方向，訂立業務、環境、社會及管治的目標，從而為公司及所服務社區的長遠可持續發展作出貢獻。策略亦明確描繪一個更能迎合未來需要的架構，由我們賴以成功的三大策略支柱來支撐，其中包括繼續強大香港核心業務、擴展中國內地及國際業務範疇，以及發掘新增長引擎。

我們致力以關懷備至、創新和可持續的服務，連繫及建設社區的企業，冀能獲得國際認可。我也相信，大家齊心協力落實企業策略，將能夠建立一個效益更強、效率更高、反應更靈敏的機構，以應對明天的挑戰，幫助我們創造更美好的未來。在可持續地營運我們的業務以及遵循世界級的管治原則的同時，我們會著力為對抗氣候變化作出貢獻，並締造個人和社區發展的機會。

業務表現和增長

2020年，港鐵繼續進行多個鐵路和物業項目，以推動本港交通基建發展和公司未來的業務增長。

我們於2020年順利開通屯馬綫一期及其新車站。我們獲政府邀請，就東涌綫延綫、屯門南延綫（將來會成為屯馬綫延綫），以及古洞站及北環綫，進行詳細規劃和設計。我們已批出首兩條延綫的設計顧問合約，並正就第三個項目的設計顧問合約展開採購流程。小蠔灣車廠地塊的未來物業發展，規劃工作繼續取得進展。除了繼續推進以上四個項目外，我們亦向政府提交了洪水橋站和南港島綫（西段）的項目建議書。

作為鐵路運輸的全球領導者，港鐵致力貫徹強健的企業管治實務及恪守卓越營運的最高標準。對於沙田至中環綫項目紅磡站擴建部分，我們一直努力執行調查委員會最終報告中提出的建議。根據報告的結論，在採取適當措施的情況下，有關構築物是安全及適合作預定用途。上述的措施經已完成。另外，由政府委任的沙田至中環綫的專家顧問團近期發表的報告，結論也是紅磡站擴建部分及其鄰近的相關結構，在完成適當措施後用作預定用途，實際上是安全的。我們於2020年3月公布對紅磡站附近發生的列車出轨事故的調查結果後，採取即時的應對措施，防止類似事故重演。在2020年9月，我們對暫緩啟用東鐵綫新信號系統及新列車展開詳細的內部調查，經過調查後，公司已落實多項改善措施，並於2021年2月6日開始啟用東鐵綫新信號系統及新列車。展望未來，港鐵將繼續審視本身的營運實務，確保新項目和資產更新工程等達到世界級的設計、建造和營運水平。我們亦尋求透過實施一套「三道防線」框架，改善我們的風險管理流程。有關模式在保留業務單位層面問責性的同時，亦加強在總監會及董事局層面的保證，從而改進公司的風險管理應對深度。

對於現有鐵路綫，我們繼續透過提升設施和服務，為顧客提供世界級的乘車體驗。我們透過新科技和智慧出行措施，令旅程比以前更加輕鬆，並提升便利度和顧客體驗，其中包括車票二維碼，MTR Mobile應用程式提供列車服務資訊、行程規劃和票務功能，以至購物和時尚生活推廣等。我們一直擴展車站的Wi-Fi覆蓋範圍和流動裝置充電設施，確保乘客在行程中保持連繫。我們正在增設升降機按鈕感應器、飲水機、洗手間和育嬰間，為乘客提供更舒適的旅程。我們致力在設計旅程時能切合不同乘客需要，確

保最終人人均能使用我們的鐵路系統，當中包括長者友善的政策及確保殘疾人士可無障礙使用我們的鐵路系統。例如在港鐵網絡中，全新和經翻新的座椅為顧客提供更多休息的地方。

我們很高興「The LOHAS 康城」商場於8月開幕，擴展我們毗鄰鐵路綫，坐擁鐵路交通之便的優質香港商場物業組合。2020年，我們批出「日出康城」第十二期及第十三期物業發展項目，並於2021年1月批出「港島南岸」(即黃竹坑站物業發展項目)第五期。我們亦繼續開拓更多元化的國際業務(包括大灣區和中國內地其他地區)收入來源。2020年8月，港鐵全資附屬公司牽頭的財團獲深圳市政府批出深圳地鐵十三號綫項目。內地市場不斷增長，該公私合營項目將為我們帶來更多乘客。年內，公司在中國內地開通了其他鐵路綫，包括深圳地鐵四號綫北延綫、杭州地鐵五號綫全綫、杭州地鐵一號綫三期(機場延伸段)和北京地鐵十六號綫中段。在瑞典，港鐵的附屬公司獲得Mälartåg列車服務的營運及維修專營權，預計將於2021年12月開始接手營運服務。

財務表現

正如2021年1月19日所公告，新型冠狀病毒疫情令客流量大減，公司在2020年來自車站商務及物業租賃業務的收入下降。因此，來自經常性業務的股東應佔虧損為11.26億港元。連同公司物業發展業務利潤減少1.3%至55.07億港元，來自基本業務的股東應佔利潤為43.81億港元，較去年減少58.5%。計及投資物業組合錄得的重估虧損後，公司於2020年股東應佔淨虧損為48.09億港元，即每股虧損0.78港元。儘管經濟環境充滿挑戰，董事局仍建議派發末期普通股息每股0.98港元，連同中期股息每股0.25港元，全年股息共每股1.23港元，與2019年相同。董事局會繼續監察集團的財務表現和狀況以及未來資本需求，現時董事局仍然建議維持漸進式的普通股股息政策。

環境、社會及管治

環境、社會及管治為各持份者創造共享價值、促進公司與其服務對象和社區之間共生共榮的關係。根據我們最新的企業策略，我們會將三項環境、社會及管治的目標融入我們的業務及營運中，包括推動社會共融、減低溫室氣體排放，以及開拓發展機遇。我們支持社會共融，根本的原則是確保我們的服務能夠兼顧不同年齡、能力或社會經濟地位的服務對象的需要。為對抗氣候變化及在未來達致碳中和，我們在各業務中減低溫室氣體排放。在不斷拓展和擴大我們的網絡的同時，我們亦致力為我們的員工、供應鏈和社區創造機遇。

環境

2020年8月，港鐵根據新訂的可持續發展融資框架發行了綠色債券，進一步支持公司的可持續發展。該批為數12億美元的十年期債券，為節能、環保及提升和拓展低碳鐵路服務的項目提供資金。這是亞太區企業界最大的單筆企業綠色債券，在「2020《財資》3A國家大獎」(The Asset Triple A Country Awards 2020)中，奪得香港「最佳綠色債券」獎；而港鐵作為籌集可持續發展資金的先驅，亦在該大獎中獲得香港「最佳可持續金融集資者」(Best Issuer for Sustainable Finance)的稱號。

為了保護地球的自然資源，我們繼續減低旗下所有業務的耗電量。我們亦在公司總部安裝一套93.24千瓦的太陽能系統，作為公司支持香港的可再生能源發展的首個項目。各項的措施將有助香港在未來達致碳中和的目標。

社會

作為香港社區不可或缺的一份子，港鐵為培育下一代及助貧扶弱的慈善及社會項目提供支援，回饋社會。面對新型冠狀病毒疫情，公司推出了多項特別紓困措施，包括車費扣減、商場和車站商店租戶租金寬減等。面對疫情，董事局及執行總監會成員從酬金中捐出430萬港元，捐贈非政府機構及慈善組織，造福社群。在防疫物資供應緊絀之時，我們捐出了100,000個外科口罩。我們亦在20個車站安裝了自動派發機，方便廣大市民領取新型冠狀病毒樣本

收集包。自2020年3月起，我們免費提供往返博覽館站和市區的機場快綫車票，透過醫院管理局分發給有需要的醫護人員。截至2021年1月底，已提供超過16,900張車票。我們亦捐贈200部平板電腦予低收入家庭學生，方便他們在家學習。

疫情期間，我們採用網上渠道，安全地舉辦活動連繫社區，其中包括「Train出光輝每一程」職業與人生輔導計劃，和透過有趣活動向兒童介紹鐵路知識的「暑期網上鐵路學堂」等。而「聖誕網上『樂』不停！」工作坊則透過手語聖誕歌表演和DIY樂器升級改造課程，推廣綠色生活和社會共融。港鐵亦在長者活動中心舉辦講座，並繼續與香港電台合辦長者活動，向「老友記」宣傳鐵路安全。

2020年，我們很榮幸能繼續將藝術家和他們出色的藝術作品帶進車站，與乘客共賞。我們在海仔站、調景嶺站及屯馬綫一期沿綫車站陳列了新的藝術品，並在上環站、西灣河站及中環站舉辦展覽。當中的重點活動包括歌壇傳奇鄧麗君的紀念展覽，在社會上更引起熱烈迴響。

我們透過「鐵路人 鐵路心」計劃，鼓勵員工發起及參與義工活動，服務社群。於2020年，儘管新型冠狀病毒疫情持續不息，我們舉辦了64項義工活動，總義工時數達6,344小時，為弱勢社群的家庭提供適時支援，紓解他們的困難。

我們在環境、社會及管治方面作出的努力榮獲新城財經台舉辦的「灣區企業可持續發展大獎2020」的「社會可持續發展」及「綠色可持續發展」界別傑出灣區企業大獎。我們亦榮獲香港社會服務聯會頒發「15年Plus『商界展關懷』標誌」，表揚公司對社區、環境及員工關懷備至。我們亦獲香港公益金頒發2019/2020年度商業及僱員募捐計劃的「鑽石獎」、「十大最高籌款機構第四名」，及「僱員樂助計劃最高籌款獎第三名」。這些獎項反映公司及員工對服務社群

的堅定承諾。在Classified Post舉辦的HR Appreciation Award 2020中，公司榮獲Grand Winner – COVID-19 Special Award (Corporate)及其他獎項。

管治

為達致企業策略的目標需要一個良好的管治框架，以保障港鐵、其股東及持份者的最佳利益。我們定期檢討業務營運，確保以最高水平的企業管治和最佳實務營運，例如董事局職能和企業風險管理等。

致意與感謝

我們高度重視睿智的意見與智慧，以助安然渡過順境逆境。對董事局同寅在面對困境時給予的支持，我在此衷心致謝。

我也希望再次感謝已於2020年5月20日退任獨立非執行董事職務的黃子欣博士、自2020年6月1日起辭任非執行董事的劉怡翔先生，以及自2020年8月1日起辭任非執行董事的陳美寶女士。我亦再次歡迎自2020年5月20日起擔任董事局獨立非執行董事的陳振彬博士、自2020年6月1日起獲委任為非執行董事的新任財經事務及庫務局局長許正宇先生。最後，我要歡迎自2020年9月9日起獲委任為非執行董事的新任運輸署署長羅淑佩小姐。

雖然2020年帶來的許多挑戰至今依然存在，但我確信，只要齊心協力，我們定能再一次為香港以及所有我們服務的城市締造充滿希望、繁榮昌盛的未來。我們的優秀員工以心為家，對所在的城市作出了堅定承諾，我能成為港鐵大家庭的一分子，更深感自豪。



主席

歐陽伯權

香港，2021年3月11日

行政總裁回顧 及展望



致各股東及其他有關人士：

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

儘管境況維艱，我們一班敬業樂業的同事奮起應對，表現出色。我們竭盡所能，以穩健的服務表現及對健康與安全的堅定承諾，為社區帶來支持。最重要的是，我們為港鐵和香港的長遠前景，訂定了未來發展的企業策略願景，強調創新精神、持續發展，特別是環境、社會及管治原則的重要性，以支持公司未來的發展並為股東和持份者創造價值。

企業策略：「變·造未來」

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

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

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

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

三大支柱得到五個推動元素的支持，從而令公司的營運基礎更加堅穩。

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

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

新型冠狀病毒疫情和「新常態」

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

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

重要的是，疫情凸顯企業責任和管治原則對確保港鐵可持續營運起著重大的作用。面對時艱，為彰顯我們對服務社群的承諾和對本地企業的支持，我們推出一系列的支援措

行政總裁回顧及展望

施，包括為乘客提供車費扣減，亦從2月至年底為我們的商場和車站商店的大部份租戶提供租金寬減，尤其優先支援中小型租戶。年初，我們向有需要的社區人士捐出100,000個口罩，而公司董事局和執行總監會成員更將部分薪酬捐給本地慈善團體。我們亦在20個車站設置自動派發機，方便公眾領取免費的新型冠狀病毒疫情樣本收集包。以上的措施，在在顯示我們對營運所在社區的關懷和投入。

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

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

大眾每天自由出行及保持連繫，我們充分汲取了疫情的教訓，並將繼續協力為公眾健康和安安全全乃至員工的健康福祉帶出新的標桿。

《2020年施政報告》和《鐵路發展策略2014》

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

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

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

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

克服挑戰

我們於2020年9月決定延遲啟用新信號系統及暫緩將新九卡列車逐步投入東鐵綫，以妥善處理系統重複設定行車路綫的狀況，有關狀況並不涉及行車安全。在完成額外測試

及通過相關政府部門審批後，東鐵綫新信號系統及新列車已於2021年2月6日投入運作。

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

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

業務摘要和表現

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

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

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

正如2021年1月19日所公告，我們的財務表現因新冠病毒疫情而受嚴重影響。2020年，來自經常性業務的虧損為11.26億港元。年內的物業發展利潤減少1.3%至55.07億港元。因此，來自基本業務的利潤減少58.5%至43.81億港元。若包括投資物業重估所產生的虧損(此為非現金的會計項目)，公司股東應佔淨虧損為48.09億港元，相當於計及物業重估後每股虧損0.78港元。

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

香港業務

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

客運業務

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

n/m: 並無意義

2020年，香港客運業務的總收入由2019年的199.38億港元減少40.3%至118.96億港元。未計利息、財務開支和計及每年非定額付款後的虧損為54.08億港元。有關業績主要

反映自2020年初起疫情肆虐對乘客量及平均車費產生的負面影響。

乘客量和收入

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

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

我們為刺激乘客量以應對疫情帶來的挑戰，推廣非繁忙時間乘車，並推出具吸引力的車費、車票和月票優惠。我們

正利用不斷完善的MTR Mobile應用程式，有效地為用戶帶來最新的推廣資訊。我們比以往更加重視定期檢討列車時間表，以配合需求變動及確保顧客便利。我們亦致力向本地市民推廣港鐵作為首選的交通工具，方便他們探索香港眾多的旅遊和觀光景點。

市場佔有率

公司於2020年在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為45.3%，而2019年為47.4%。跌幅主要由於疫情導致過境服務、高速鐵路(香港段)和機場快綫的乘客量急劇下跌，而這三項服務我們所佔市場比率較其他專營公

公共交通營運商為高。我們在過海交通工具市場的佔有率為66.1%，而2019年為67.5%。2020年，港鐵的過境服務和高速鐵路(香港段)在過境業務的市場佔有率由51.3%下跌至47.2%。我們在往返機場交通工具市場的佔有率由20.5%下跌至16.3%。

車費調整、推廣及優惠

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

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

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

服務表現

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

2020年，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾178萬及逾100萬班次的列車服務，由港鐵可控制的因素導致31分鐘或以

上的延誤分別為八宗及零宗。輕鐵網絡延續了自2019年以來沒有由港鐵可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤的紀錄。對於所有延誤個案，我們都徹底調查有關狀況並採取必要措施，確保類似事故在未來不會重演。

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

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

提升顧客乘車體驗

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

提升乘客便利度

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

行政總裁回顧及展望

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

提升乘客舒適體驗

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

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

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

提升車站設施

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

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

智慧出行提升顧客旅程體驗

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

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

智慧營運及維修

2020年，我們為啟德站營運團隊引進五款配備人工智能科技的「智能見習生」機械人，繼續透過創新提升服務水平。機械人的功能包括為乘客引路、幫助規劃行程，以及

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

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

>

車站商務

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

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

年內，由於推行防疫措施、旅遊限制以及經濟疲弱，導致港鐵車站租戶業務急劇下滑，令商店生意大減、海外和跨境旅客幾乎絕跡。廣告收入亦受嚴重影響。有見及此，港鐵向廣告商提供更進取的廣告套餐以及線上綫下組合廣告方案，讓租戶透過更多綫上綫下零售活動，令顧客能夠經數碼渠道接收優惠並於店內享用優惠，在減少面對面互

動的情況下刺激銷售額。我們亦將廣告牌及後端系統數碼化，以提升廣告產品的視覺效果和數碼創意來吸引廣告客戶。

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

行政總裁回顧及展望

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

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

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

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

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

物業業務

物業租賃及管理

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

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

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

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

旅客人數和本地消費銳減，對我們的商場租賃業務造成不利影響，而居家辦公安排和疲弱的經濟環境，亦壓抑寫

字樓租戶的業務擴張意欲和對空間需求。港鐵深切了解商場租戶的經營困難，尤其是從事餐飲和非必需品行業的租戶，因此與他們合作推出會員獎勵計劃以推廣業務。我們亦協助電子商貿和網上商店在港鐵旗下物業開設期間限定店，以提升商場的客流量。我們亦考慮擴大商場的目標商戶類型，令商戶種類更為多元化。

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

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

香港物業管理業務收入為2.37億港元，較2019年減少22.0%。

物業開發及招標

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

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

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

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

拓展香港業務

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

沙田至中環綫

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

截至2020年12月31日，沙田至中環綫的大圍至紅磡段已完成99.99%。屯馬綫一期已於2020年2月通車，連繫顯徑站、鑽石山站和啟德站周圍的社區。屯馬綫全綫預計於

行政總裁回顧及展望

2021年第三季通車，屆時，屯馬綫一期將可經由宋皇臺站、土瓜灣站、何文田站及紅磡站連接西鐵綫。屯馬綫全綫已於2021年1月進入試營運階段，標誌著邁向全面投入服務的一個重要里程碑。

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

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

2020年5月12日，政府公布沙田至中環綫項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會的最終報告。根據該報告，在完成適當措施，紅磡站擴建部分及其鄰近的相關結構均屬安全和適合作預定用途。該等措施已於2020年年中完成。另外，沙田至中環綫的專家顧問團的結論也是

紅磡站擴建部分及其鄰近的相關已落成結構，在完成適當措施後用作其預定用途，實際上是安全的。

本集團已在截至2020年12月31日止年度的綜合損益表中作出14億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的估計額外費用。詳情可參考本年報之綜合帳項附註21B。

其他新鐵路項目

根據為香港鐵路網絡未來發展訂立框架及可能令公司的鐵路網絡增加35公里的《鐵路發展策略2014》，我們分別於2020年4月、5月及12月獲政府邀請就東涌綫延綫、屯門南延綫和古洞站及北環綫進行詳細規劃及設計。我們於2020年6月及10月分別批出東涌綫延綫及屯門南延綫的設計顧問合約，土地勘測和環境影響評估亦已展開。古洞站和北環綫的設計顧問採購流程亦已開始。

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

擴展物業組合

投資物業

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

住宅物業發展

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

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

東涌牽引配電站及百勝角通風樓用地的分區計劃大綱核准圖的修訂建議已於2020年6月刊憲。待完成土地用途改劃

和後續發展所需的批地程序後，我們將在未來十二個月左右為這兩個地塊進行招標。當與政府簽訂項目合同後，我們將在未來十二個月左右為東涌東站第一期招標。同時，我們正探討現有及未來鐵路綫沿綫的土地發展潛力，包括屯門南延綫，以及古洞站和北環綫。

中國內地及國際業務

港鐵的中國內地及國際業務共同構成企業策略的三大策略支柱之一。2020年，公司透過各附屬公司和聯營公司為中國內地、澳門、歐洲和澳洲共約13.8億人次提供服務。

儘管乘客人數受到新冠病毒疫情影響，乘客量減少對公司財務表現的影響程度則視乎不同業務合約所採用的經營模式而有所不同。

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		
	2020	2019	增/(減) 百分率	2020	2019	增/(減) 百分率	2020	2019	增/(減) 百分率
經常性業務									
附屬公司									
收入	1,836	1,881	(2.4)	19,592	19,204	2.0	21,428	21,085	1.6
EBITDA	224	529	(57.7)	309	796	(61.2)	533	1,325	(59.8)
EBIT	212	517	(59.0)	49	572	(91.4)	261	1,089	(76.0)
EBIT(已扣除非控股權益)	212	517	(59.0)	61	412	(85.2)	273	929	(70.6)
EBITDA邊際比率(%)	12.2%	28.1%	(15.9) 個百分點	1.6%	4.1%	(2.5) 個百分點	2.5%	6.3%	(3.8) 個百分點
EBIT邊際比率(%)	11.5%	27.5%	(16.0) 個百分點	0.3%	3.0%	(2.7) 個百分點	1.2%	5.2%	(4.0) 個百分點
經常性業務利潤/(虧損)	174	472	(63.1)	(4)	200	n/m	170	672	(74.7)
聯營公司及合營公司									
應佔EBIT	844	1,005	(16.0)	63	(403)	n/m	907	602	50.7
應佔利潤/(虧損)	363	457	(20.6)	61	(403)	n/m	424	54	685.2
附屬公司EBIT (已扣除非控股權益)和 應佔聯營公司及 合營公司EBIT	1,056	1,522	(30.6)	124	9	1,277.8	1,180	1,531	(22.9)
公司股東應佔年內(虧損)/利潤									
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支前)							594	726	(18.2)
- 業務發展開支							(183)	(201)	(9.0)
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支後)							411	525	(21.7)
- 來自中國內地物業發展							65	49	32.7
- 來自基本業務							476	574	(17.1)

n/m：並無意義

2020年，中國內地及澳門方面，公司的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經常性業務利潤下跌63.1%至1.74億

港元，主要由於新冠病毒疫情對深圳地鐵四號綫的車費收入造成影響，以及為商場租戶提供的租金寬減。

行政總裁回顧及展望

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

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

若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司(扣除業務發展開支後)、聯營公司和合營公司於2020年錄得應佔除稅後淨利潤為4.11億港元，較2019年減少21.7%。

中國內地鐵路業務

北京

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

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

深圳

由於疫情關係，公司全資附屬公司營運的深圳地鐵四號綫於2020年的乘客量下跌。自我們在2010年開始營運以來，深圳地鐵四號綫一直未有調高車費。2020年7月，深

圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》並於2021年1月1日實施，為期五年。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。倘若適當的車費增加及調整機制未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

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

杭州

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

中國內地物業業務

位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「蒼港尊邸」(推廣名稱為「天頌」)住宅發展項目，超過98%的單位已經售出並交付予買家。

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

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

澳門鐵路業務

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

歐洲鐵路業務

英國

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

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

瑞典

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

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

澳洲鐵路業務

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

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

香港以外的增長

在深圳，由港鐵全資附屬公司牽頭的財團獲批深圳地鐵十三號綫公私合營項目。該項目包括投資、建設及在 2023 年竣工後為期 30 年的營運及維修服務。正式的公私合營合約已於 2020 年 10 月 30 日簽署。在成都，公司與成都軌道交通集團成立了一家新公司，以研究和發展成都的車站商務及相關業務。在杭州，我們與杭州中車數字科技有限公司等財團成立的列車維修公司，取得一些杭州及深圳地鐵綫的列車架修項目合約。

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

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

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

財務回顧

除了以上的集團業績及營運簡要報告外，本章節會詳細闡述及分析有關業績。

損益

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

ζ：經常性業務(虧損)/利潤代表集團的香港客運業務、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務及其他業務的(虧損)/利潤。

ε：基本業務利潤代表集團的經常性業務及物業發展業務的(虧損)/利潤之統稱。

n/m：並無意義

總收入

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

經常性業務虧損

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

EBIT

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

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

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

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

於2020年，其他業務、以及項目研究及業務發展開支的EBIT錄得虧損19.49億港元(2019年的虧損為23.53億港元)。2020年的虧損主要由於就香港沙田至中環綫(「沙中

綫」)項目的額外項目管理費用而作出的14億港元撥備，以及「昂坪360」因新型冠狀病毒大流行而暫停服務所造成的虧損所致。另外，2019年的虧損主要由於就沙中綫項目紅磡事件而作出的20億港元撥備。

應佔聯營公司及合營公司利潤

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

除稅後的物業發展利潤

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

投資物業重估虧損

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

公司股東應佔淨虧損

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

財務狀況

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

△：負債總額代表貸款及其他債務和短期貸款。

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

淨資產

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

總資產

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

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

總負債

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

- 發行12億美元的十年期綠色債券，以及提取貸款淨額及發行其他債券/票據；
- 應付帳項、其他應付款項及撥備增加，主要由於：(i)預收物業發展項目現金，及(ii)就沙中綫項目管理費撥備13.71億港元；部分升幅被以下項目所抵銷：
- 年內收入減少導致每年非定額付款減少，應付關連人士款項因而減少。

負債總額及借貸成本

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

淨負債權益比率

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

現金流量

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

#：不包括匯率變動的影響

經營活動(耗用)/產生的現金淨額，扣除每年定額及非定額付款

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

收取與物業發展有關的淨額

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

投資活動的其他現金流出淨額

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

環境、社會及管治

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

作為全球首屈一指的鐵路營運商之一，以對環境友善的方式提供便捷及有效率的運輸服務，是我們一個主要的關注點。2020年8月，我們榮幸發行新一批為數12億美元的十年期綠色債券，成為亞太區企業界規模最大的單筆綠色債券，為鐵路相關的保育和能源效益項目提供資金。我們亦於年內展開一項顧問研究，以助制定減少溫室氣體排放的長期路線圖；我們的目標是在2021年內推出一項全面的方案。我們亦發表了《氣候變化策略》，概述我們如何以三管齊下的方法應對此關鍵問題。

為了保障股東與持份者的最佳利益，公司致力在旗下所有業務恪守最高標準的企業管治。我們已制定完善的架構、

機制和管理實務，確保達致負責任且符合道德規範的決策行為及透明度。

安全

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

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

行政總裁回顧及展望

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

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

企業風險管理

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

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

人力資源

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

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

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

港鐵學院

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

展望

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

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

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

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

視乎市況和所需的政府審批進度而定，我們計劃在未來12個月左右為「港島南岸」（即黃竹坑站物業發展項目）第六期、東涌牽引配電站用地、百勝角通風樓用地以及東涌東站第一期（取決於我們與政府簽訂項目合同）進行招標。這些物業發展項目預計將總共提供大約4,800個住宅單位。我們正為「港島南岸」第一、二期物業發展項目及「柏傲莊III」申請預售樓花同意書。視乎施工進度，「日出康城」第七、八、九期的物業發展利潤預計會在2021年入帳。

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

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

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

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

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



行政總裁

金澤培博士

香港，2021年3月11日

香港客運業務



啟德站的合成照片

須呈報事故
減少45%

乘客車程準時程度
99.9%

周日平均乘客量
388萬人次

目標

我們用關懷備至、創新及可持續的服務，連繫及建設社區，以成為廣受國際認可的企業。我們亦希望透過賺取回報，得以投資於世界級的鐵路網絡、進一步提升我們的高水平服務，並繼續滿足顧客不斷變化的需要和期望。這些投資包括提升和更新現有的鐵路資產、建造能夠縮短車程時間及加強連繫社區的新鐵路綫，從而擴展網絡來支持香港未來的經濟和社會發展。

挑戰

- 在新冠病毒疫情期間保持鐵路服務高水平的健康、安全和可靠性
- 乘客量受到社交距離限制、居家工作安排和邊境口岸關閉的影響
- 在不影響安全和服務表現或顧客體驗下，管理大型資產提升和更新工程

策略

- 秉承以客為本的精神，調整和優化列車服務、採取成本控制措施、推行更多智慧營運、智能維修和自動化措施，以紓緩疫情下乘客量減少的影響

- 加強清潔和消毒工作，並採用領先科技來確保車站和列車清潔。為員工和顧客的健康與安全著想，生產及提供個人防護用品
- 推出宣傳活動鼓勵市民在非繁忙時段出行，並推動港鐵作為本地遊的交通工具。利用 MTR Mobile 應用程式，鼓勵市民使用港鐵服務
- 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
- 憑藉強大的安全文化，實現卓越營運。為員工提供營運和顧客服務方面的清晰指引及完善培訓，並透過針對性的推廣活動和資訊，提高公眾的鐵路安全意識
- 將創新和科技融入營運之中，以推動卓越的顧客服務及迎接未來發展
- 將內部流程數碼化，以提升顧客體驗並優化營運和工作流程

展望

新冠病毒疫情對顧客行為或有深遠的長期影響。由於出行限制和邊境口岸關閉，來港的中國內地和海外遊客幾乎絕跡，令機場快綫和高速鐵路(香港段)的乘客量首當其衝。由於隔離措施、居家工作及學習安排，以及市民減少在商店消費，均導致本港重鐵和輕鐵網絡的本地乘客量減少。此狀況預計在不同程度上將持續至2021年內。

作為鐵路業界領先營運者的其中一員，我們將繼續竭力確保車站、列車和設施達到最高的清潔和衛生標準，讓旅客安心出行。在屯馬綫進一步邁向全綫通車之際，我們亦將繼續力求達致卓越的服務可靠性和安全性，並保持世界級的營運標準。

公司的企業策略規劃了港鐵及其運輸業務的未來路向。我們將秉持堅定不移，以促進社區發展、互惠互利為目標的環境、社會及管治原則，致力締造可持續的業務成果。在2021年，這方面的工作將包括檢討班次編排和票價來刺激乘客量，同時密切留意政府最新的指引和經濟狀況。MTR Mobile 應用程式將更方便市民規劃行程，提升他們的乘車體驗。一如以往，提供舒適、貼心及共融的顧客服務仍然是我們的主要關注點。



安全

安全一向是公司首要目標。與2019年同期比較，今年的須呈報事故減少45%，重鐵網絡和輕鐵網絡於2020年的每百萬載客人次須呈報事故數目亦有所改善並下跌至0.58。儘管我們在2020年的乘客安全表現良好，但必須指出的是，前一年的須呈報事故數目受到公眾活動所影響。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」。

扶手電梯安全專責小組繼續在事故發生後舉辦預防意外的計劃，以防止類似事故重演。專責小組亦積極主動，教育公眾有關扶手電梯安全的重要性，包括於年內在多個車站設置推廣扶手電梯安全的攤位，以及進行扶手電梯巡查。我們透過港鐵大使「鐵仔」在5月推出2020年扶手電梯安全運動。我們還推行試驗計劃，為九龍灣站、南昌站及銅鑼灣站的所有扶手電梯貼上安全標籤。

年內，月台空隙安全專責小組行了多次實地巡查，以查找改善空間和探討月台空隙事故控制措施。除了採取各種提升乘客安全意識的措施外，我們還舉行內部宣傳活動，向員工宣揚安全問題的重要性，鼓勵他們主動提醒乘客注意安全。

為了提高輕鐵營運的安全性，我們在兩個輕鐵地點的行人過路處安裝了配備矚目黃色閃光帶的智能閃爍護柱。我們亦採用創新的「綜合車速與位置監督系統」，透過實時監控輕鐵車速來幫助提高輕鐵營運的安全性和效率。

乘客量和收入

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

港鐵所有鐵路和巴士客運服務在2020年的總乘客量較2019年減少31.5%至13.108億人次。這是由於在疫情下，本港客運和旅遊市場受到防疫措施、過境服務停運、國際旅遊限制以及整體經濟下滑等因素的不利影響所致。

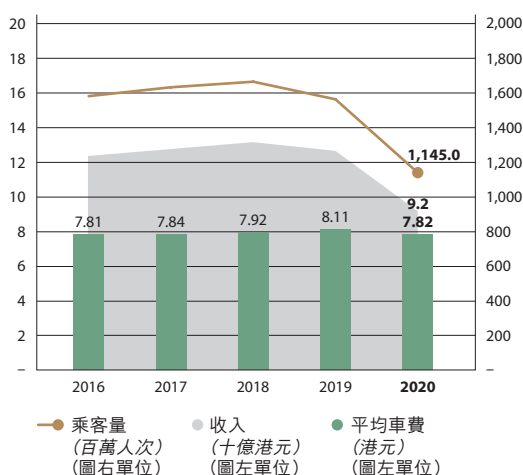
於2020年，公司的本地鐵路服務(包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫、南港島綫及屯馬綫一期)的總乘客量達11.45億人次，較去年同期下跌27.0%。

由於疫情爆發及其後邊境口岸關閉，導致內地旅客銳減，羅湖及落馬洲過境服務的乘客量減少92.7%至760萬人次。高速鐵路(香港段)乘客量為100萬人次，較2019年減少93.9%。由於航空旅客人數暴跌，機場快綫的乘客量減少80.5%至310萬人次。

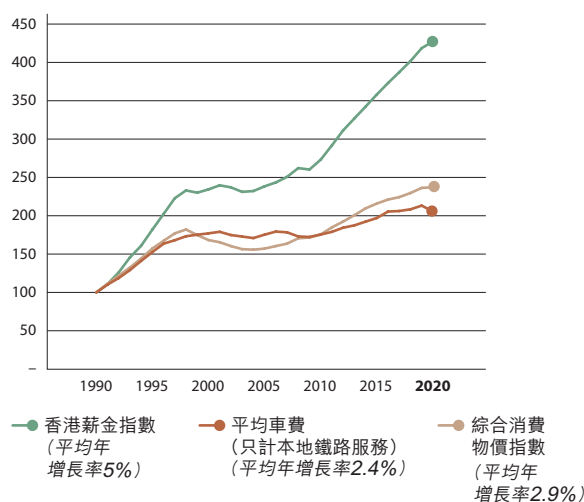
我們所有鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量減少30.9%至388萬人次，而本地鐵路服務的周日平均乘客量則減少26.9%至341萬人次。

我們為刺激乘客量以應對疫情帶來的挑戰，推出優惠如早晨折扣，以推廣非繁忙時間乘車。我們亦推出具吸引力的車費、車票和月票推廣活動，例如為八達通的乘客提供「程程20%車費扣減」，以及乘客購買「港鐵都會票」及「全月通加強版」可享有100港元扣減。我們利用不斷完善的MTR Mobile應用程式，為用戶帶來更具吸引力的優惠和其他資訊。我們比往常更加重視定期檢討列車時間表，以配合需求變動及確保顧客便利。我們亦致力向本地市民推廣港鐵作為首選的交通工具，方便他們探索香港眾多的旅遊和觀光景點。

本地鐵路服務 — 乘客量及平均車費



車費趨勢

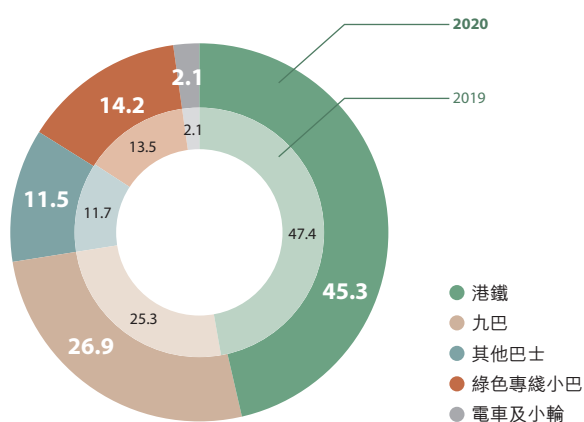


市場佔有率

公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為45.3%，而2019年為47.4%。跌幅主要由於疫情導致過境服務、高速鐵路(香港段)和機場快綫的乘客量急劇下跌，而这三項服務我們所佔市場比率較其他專營公共交通營運商為高。我們在過海交通工具市場的佔有率為66.1%，而2019年為67.5%。

香港主要交通工具市場佔有率

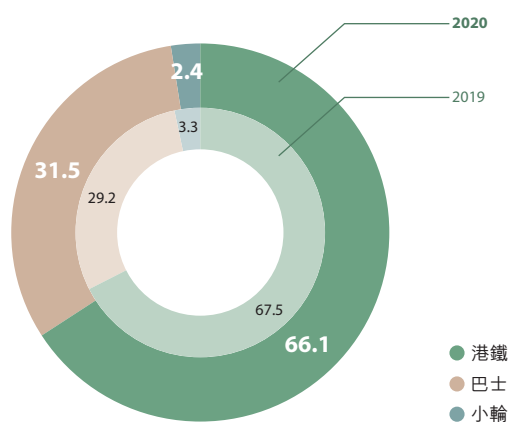
(百分率)



2020年，港鐵的過境服務和高速鐵路(香港段)在過境業務的市場佔有率由51.3%下跌至47.2%。我們在往返機場交通工具市場的佔有率由20.5%下跌至16.3%。

主要過海交通工具市場佔有率

(百分率)



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%。然而，港鐵於2019年6月30日至2020年4月4日期間提供八達通「程程3.3%車費扣減」，因此使用八達通的乘客支付的车費實際上並沒有增加。已宣布及根據票價調整機制得出的2019/2020年度調整幅度，當中餘下的+0.3%或會於2021/2022年度實施。上述的調整將視乎票價調整機制的條款而定。

我們於2020年3月宣布，根據票價調整機制，2020/2021年度的票價調整幅度為+2.55%。但由於家庭月入中位數出現負增長，基於「負擔能力上限」機制，2020年的票價不作調升，而+2.55%的調整幅度或會於隨後兩年，即2021/2022年度及2022/2023年度實施，幅度分別為+1.28%及+1.27%。上述的調整將視乎票價調整機制的條款而定。

我們在2020/2021年的車費推廣計劃，其中包括於2020年3月宣布將「程程3.3%車費扣減」延長至2021年1月1日。

其他推廣活動包括「港鐵都會票」和「屯門 — 南昌全日通」票價在2021年1月1日之前不作調整、「全月通加強版」票價維持不變至2020年12月(及於2020年11月宣布延長安排至2021年6月)，並將「早晨折扣優惠」計劃延長至2021年5月31日。我們於2020年為長者、小童、學生及殘疾人士提供17億港元的恆常車費優惠。

為幫助香港市民應對疫情對經濟的不利影響，港鐵於2020年4月宣布為期六個月的連串支援措施，於2020年7月1日至2021年1月1日期間生效，其中包括將八達通「程程3.3%車費扣減」大幅提高至「程程20%車費扣減」。其他支援措施包括「港鐵都會票」100港元折扣，以及「全月通加強版」

100港元折扣(有效期由2020年7月至12月)。港鐵於2020年11月宣布延長上述支援措施後，「程程20%車費扣減」優惠將延續至2021年3月，而「港鐵都會票」和「全月通加

強版」優惠將延續至2021年6月。政府同意承擔由2020年7月至2021年3月期間，從上述措施所引致的實際總收入損失的一半。

服務表現

儘管在疫情下境況維艱，但2020年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中所列明的表現目標。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。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。

2020年，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾178萬及逾100萬班次的列車服務。其中重鐵網絡和輕鐵網絡分別錄得八宗和零宗由公司可控制的因素導致、長達31分鐘或以上的延誤。輕鐵網絡延續了自2019年以來沒有由港鐵可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤的紀錄。

我們於2020年9月11日宣布延遲啟動新信號系統及暫緩新列車逐步投入東鐵綫，以妥善處理系統重複設定行車路綫的狀況，有關狀況並不涉及行車安全。公司為此成立了調查委員會，而調查報告已於2021年1月提交。安全亦得到技術調查的確認。技術調查指出，有關情況是由於一個為公司專門編訂、為車務控制中心提供額外列車監控數據的新軟件模塊，令一個不涉及安全因素的軟件模塊出現超荷載的情況而引致。承辦商已透過升級軟件並停用新軟件模塊以解決有關情況。新信號系統所有進一步測試已順利完成，同時通過相關政府部門就新信號系統達致安全及良好狀態的審批。新信號系統及新列車已於2021年2月6日投入運作。

港鐵於2020年3月3日向公眾發表調查報告，當中載述列車出軌事故詳情。事故緣於在2019年9月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，導致第四、五卡車廂分開。根據調查人員的結論，事故是由紅磡站附近一個道岔的動態軌距擴闊所致。報告發布後，公司根據委員會的建議落實相關的措施，防止類似事故重演。

我們透過定期的意見調查和活動，了解乘客對港鐵服務和票價的滿意程度，而有關結果在服務質素指數及票價指數中公布。

服務質素指數	2020	2019
本地鐵路服務及過境服務	64 [^]	66
機場快綫	不適用*	79
輕鐵	62	58
巴士	75	68
高速鐵路(香港段)	不適用*	83

票價指數	2020	2019
本地鐵路服務及過境服務	59 [^]	56
機場快綫	不適用*	70
輕鐵	61	58
巴士	74	66
高速鐵路(香港段)	不適用*	78

[^] 由於來回羅湖和落馬洲的過境服務從2020年2月初起關閉，只計算本地鐵路服務。

* 由於2020年爆發疫情，我們於2020年暫停進行機場快綫和高速鐵路(香港段)的「顧客心聲」意見調查。

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20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。我們在2019年的表現受到公眾活動的重大影響，部分關鍵表現指標的表現受到嚴重影響。國際都市鐵路聯會2019年的比較結果，載於港鐵可持續發展網站的「表現指標」內。

2020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
列車按照編定班次行走(列車服務供應)			
- 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%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.5%	99.5%	99.8%
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 輕鐵	98.5%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
- 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%	99.9%
- 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.5%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
列車服務準時程度			
- 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%	99.8%
- 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
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			
- 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	5,267,876
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)及西鐵綫	不適用	700,000	8,877,544
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			
- 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(包括屯馬綫一期)及西鐵綫	不適用	10,500	34,919
增值機可靠程度			
- 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%	99.8%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
自動售票機可靠程度			
- 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%	99.8%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	97.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
- 輕鐵 [^]	不適用	不適用	不適用
出入閘機可靠程度			
- 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%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	97.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度*			
- 輕鐵	不適用	不適用	不適用
扶手電梯可靠程度			
- 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%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.0%	99.0%	99.8%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度			
- 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%	99.8%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.5%	99.5%	99.9%
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
溫度及通風			
- 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%	99.9%
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	0
- 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%	99.9%
清潔程度			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	99.9%
- 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	100.0%
西北鐵路服務範圍內之巴士服務			
- 按照編定班次行走	不適用	99.0%	99.7%
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	100.0%
六個工作天內回覆乘客查詢			
	不適用	99.0%	100.0%

[^] 受破壞的輕鐵自動售票機的修復工作正在進行中，服務表現數據將於修復及測試完成後再作公布。

* 輕鐵月台八達通收費器更換工程正在進行中，服務表現數據將於新收費器完成安裝、測試及試行後再作公布。



提升顧客體驗

我們精益求精，為來自社會各界的乘客提供更加舒適便利的服務，而提供世界級的顧客體驗是港鐵的特色之一，也是我們企業策略的一個重點。於回顧年度內，我們投資超過109億港元為香港的鐵路資產進行維護、升級或更換工程。

為乘客增添便利

開通新鐵路線

港鐵於2020年2月14日開通屯馬綫一期，新車站包括顯徑站和啟德站，以及鑽石山站擴建部分亦投入服務。原有馬鞍山綫的乘客無須轉車便可以經顯徑站及鑽石山站直達位於九龍東的啟德站。為了慶祝通車，我們為乘客提供特別車費推廣活動。由通車起至2020年年底為止，上述三個車站的平均每日乘客量為125,000人次。

年內，列車班次受到新冠疫情下在家工作安排、社交距離措施和旅遊限制的影響。因此，我們根據最新情況適時調整班次，以滿足乘客不斷轉變的需求，並提供最為便利的服務。

乘客舒適體驗

新列車

港鐵早前訂購了93列全新八卡重鐵列車。於執筆之時，當中有九列已交付，另有兩列計劃於2021年年初交付。我們繼續進行測試和試運行，以淘汰使用周期即將屆滿的較舊列車。

新輕鐵車輛

公司訂購了40輛全新輕鐵車輛，以淘汰較舊車輛並滿足輕鐵服務不斷增長的需求。其中兩輛輕鐵車輛已於2020年11月投入使用，另外八輛已經交付，於2020年年底仍在進行測試和試運行。我們預計輕鐵車隊的規模到2023年將擴大到150輛。

更換空調系統

年內，我們繼續進行工程，將車站和車廠內約半數的空調系統更換為能源效益更高的較新型號。於2020年11月，我們完成第三期工程，現已總共更換了18個車站和四個車廠

業務回顧 香港客運業務

中的92部空調冷卻裝置。第四期工程已於2020年第四季展開，更換八個車站和一個車廠的另外32部空調冷卻裝置，預計將於2021年4月完成。所有空調系統更換工程預計於2023年完成，屆時乘客將能享有更加舒適的列車和車站環境。

信號系統升級

為提升整體的服務能力，我們正在進行信號系統升級工程。位於加拿大的承辦商受疫情引致的封城措施所影響，荃灣綫信號系統的軟件重整及檢測工作進展緩慢。港島綫、觀塘綫和將軍澳綫的信號系統更換工程亦在進行中，而東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的信號系統更換工程，將與《鐵路發展策略2014》下的東涌綫延綫項目一併規劃。

提升車站設施

年內，我們繼續努力為乘客提供最舒適、最便利的乘車體驗。在新開通的屯馬綫一期沿綫，車站的新洗手間和育嬰室均於2020年2月投入服務，其後油麻地站及北角站的同類設施亦分別於2020年6月及2020年9月啟用。尖沙咀站新設的洗手間和育嬰室，則預計於2022年啟用。我們提供新升降機和扶手電梯，以進一步改善車站的無障礙設施。網絡內現已有逾100部客用升降機配備「無觸式」按鈕感應器，於疫情期間為顧客帶來更全面的保護。

為滿足乘客對公共飲水設施不斷增長的需求，支持環保及政府推行相關政策，我們年內繼續在選定車站安裝飲水機。於2020年，有七台新安裝的飲水機投入使用。我們計劃於2022年之前在18個車站安裝飲水機。

為了配合本港人口老化的需要，我們在車站大堂和月台增設座位，以提供更多的休息的地方。年內，我們亦完成

17個輕鐵車站的月台粉刷和座椅更換工程，以改善車站環境和舒適度。其餘輕鐵車站的工程計劃於2025年之前完成。

年內，我們將免費Wi-Fi服務覆蓋範圍由站內熱點擴展至所有車站的大堂和月台，讓乘客在旅程中保持連繫。此外，現有29個車站設有流動裝置充電設施，包括USB充電插座和無線充電板。

透過科技提升顧客的旅程體驗

智慧出行

在全力落實企業策略之時，新創意和新科技都是我們未來增長的基石。2020年5月，我們推出新版MTR Mobile應用程式，為顧客提供鐵路及其他交通資訊與功能、港鐵商場和車站商店的最新消息和優惠，以及各種生活資訊。該應用程式還提供「MTR分」獎賞計劃，讓顧客賺取及兌換「MTR分」。

2020年8月，MTR Mobile的「Next Train」功能擴展至輕鐵網絡。現在，乘客可以實時查看任何輕鐵車站月台，多達五條輕鐵路綫的預計到達時間。

應用程式內的「行程指南」已於2020年10月作出提升，現可建議多達三個車程選項以供選擇，提供估計車程時間、轉乘所需步行時間，以及轉乘次數。「Traffic News」功能亦有所提升，乘客可選擇當預設的行程路綫遇到服務受阻，系統會透過推送通知告知乘客。

港鐵還致力提供最新的智慧出行科技。我們於2020年推出了一系列的措施，將顧客的接觸點數碼化與自動化，並提供更智能化、更緊密無縫的出行體驗。例如乘客現可於MTR Mobile應用程式購買月票，無需到車站排隊。學生

亦可以使用該應用程式延續八達通上的「學生身份」，繼續享有優惠票價。從2021年1月23日開始，我們在重鐵網絡推出全新的二維碼支付服務，乘客可以使用MTR Mobile上的車票二維碼或AlipayHK上的「易乘碼」，通過閘機進出車站。

智能營運與維修

港鐵繼續探索機械人技術和自動化技術，以提高各種維修和後勤流程的效益及效率。於2020年第三季，我們在啟德站引進五款配備人工智能科技的「智能見習生」機械人，負責執行清潔、檢查和顧客關係等工作。5月，我們在九龍灣車廠成立InnoEtronic創新專區和機械人共享工作間。這是我們與13家本地初創企業和業界解決方案專家建立的策略性合作夥伴項目，目的是支持創新智能維修技術的開發與應用、啟迪未來創新者，並為他們提供驗證概念開發項目和進行試驗的工作空間。

我們在八鄉車廠成功引進自動空調濾網清潔機後，隨後亦引入到柴灣車廠。自動空調濾網清潔機除了取代不斷重複的人手清洗工作，亦令空調濾網的清潔質素和效率達致劃

一標準。我們在八鄉車廠開始試用車底智能檢測機械人，透過圖像識別分析、人工智能和精準動作控制等尖端技術，識別和報告機車底架的異常情況。此外，我們在屯馬綫一期開始試用智能列車車頂和集電弓監控系統，系統能夠自動拍攝列車集電弓和車頂的完整圖像，並使用圖像識別技術來識別潛在的異常情況，而且會向用戶發出警報，防止故障進一步升級。

年內，港鐵引進區塊鏈、雲計算、人工智能等領先的智能資產管理技術，以精簡供應鏈、改善工作流程和協作，並優化列車調動和維護。我們亦繼續應用數碼技術以改善維修記錄和流程。港鐵更為東鐵綫列車引入智能軌道動態性能系統，以實時監控沿綫的關鍵軌道幾何參數和振動測量數據，以便進行預測和規範性維修工作。我們於2020年4月開始使用Smart Forms手機應用程式，將維修資料和記錄數碼化，以提升維修工程的效率和質量。

輕鐵方面，公司已將創新的綜合車速與位置監督系統加以提升，以實時監控輕鐵車速，從而進一步改善運作安全及效率。



香港車站商務



車站商務

廣告業務

電訊業務

49,519個
廣告點

40個車站提供
5G服務

車站商店達
1,529個
總面積達
67,746平方米

目標

公司致力透過鐵路網絡沿綫各式各樣的車站零售商店，以及先進多樣化的廣告模式及電訊服務，為顧客及商業夥伴提供增值服務。

挑戰

車站商務

- 新冠病毒疫情爆發及其後經濟低迷，嚴重影響商戶業務及銷售額，令公司車站商務業務受到影響
- 公司提供租金寬減，幫助租戶應對車站關閉及人流減少的影响，導致租金收入減少，而續租亦因市場狀況有下調壓力，租金收入大幅下跌

廣告業務

- 疫情爆發後廣告商大幅縮減開支，令廣告收入減少超過50%
- 傳統廣告媒體繼續受到網絡媒體的挑戰

電訊業務

- 顧客日益要求更快更先進的網絡及更廣闊的覆蓋範圍，繼續對電訊基建成構壓力
- 電訊服務行業收入減少，令續約條款受壓

策略

車站商務

- 公司提供靈活及較短期的租約，幫助零售商戶(尤其是中小型商戶)度過經濟困境，亦促進與現有租戶的關係以及吸引新租戶
- 在人流和店內購物減少的情況下，幫助租戶利用綫上至綫下商業模式，促進銷情，包括透過 MTR Mobile 應用程式和「MTR分」獎賞計劃提供優惠
- 繼續檢討車站租戶組合，以提高對顧客的吸引力，並推動租金收入
- 繼續引進新品牌進駐車站

廣告業務

- 推出更具針對性、更進取、更靈活的廣告套餐，同時增加銷售獎勵，以爭取廣告商有限的廣告預算
- 繼續將數碼廣告模式融入我們的廣告組合中，以爭取網上廣告預算，並透過數碼方案以提高媒體價值和我們媒體產品的吸引力，從而推動企業策略所述新增長領域的業務發展

電訊業務

- 繼續與電訊營運商合作提升數據網絡容量，並在鐵路網絡推出5G服務，為顧客提供更優質的流動通訊服務

展望

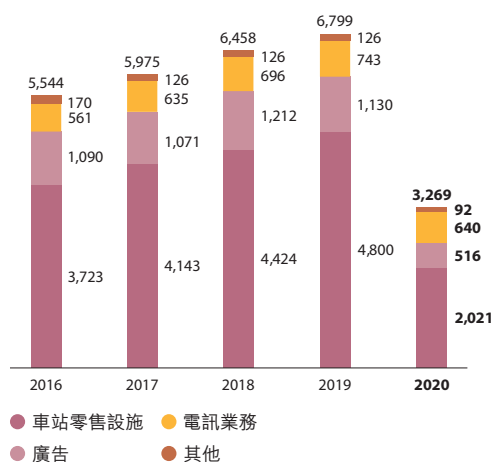
由於零售市道在短期內料將持續低迷，新冠病毒疫情將繼續在2021年對車站商店租戶和租金收入產生重大影響。去年的新訂租金跌幅，以及根據會計準則要求將去年的租金減免攤銷至2021年及以後數年的後續影響，我們的車站零售租賃業務會繼續充滿挑戰。免稅店業務的復甦完全視乎邊境口岸重開的時間以及過境客運量的復甦所影響。長遠而言，隨著香港鐵路網絡新增更多鐵路綫和車站，將會增加車站客流量，而來自租戶的租金收入可望有所增長，因此公司仍具備良好條件把握增長機遇。

廣告業務收入將視乎經濟復甦及零售市況而定。為爭取客戶的廣告預算，我們將繼續在廣告組合中加入更多數碼媒體，以提供動態、靈活及針對性的廣告產品，以及網上和流動商貿服務，滿足消費者的需求。

我們亦會繼續與電訊提供商合作提升我們的網絡，以確保為乘客提供最佳的服務。

香港車站商務收入

(百萬港元)



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

車站零售設施

車站零售設施收入因租金寬減和邊境車站免稅店關閉而減少57.9%至20.21億港元。

除了為受跨境鐵路服務停運所影響的租戶提供租金寬減外，為彰顯我們對社群的承擔和支持本地企業共渡時艱，港鐵為其他車站商店的中小租戶提供租金寬減，從2020年2月至4月減免了每月一半租金。大型企業的租金減免則按個別情況考慮。從2020年5月至12月，我們繼續向所有租戶提供租金減免。2020年，車站商店新訂租金升幅及平均出租率分別約為-8%和98.3%。

年內，公司繼續推出創新的市場推廣活動以刺激零售活動。2020年5月，我們推出MTR Mobile應用程式的「MTR分」獎賞計劃，鼓勵顧客在指定的車站商店和港鐵商場購物，並用賺取的「MTR分」來兌換禮品。我們亦不時舉辦推廣活動，以車站商店優惠來刺激消費。同時，我們在九龍站和青衣站的兩個「v-smart」無人全自動化車站商店，繼續為顧客提供新的購物體驗。2020年內亦引進22個新品牌進駐車站網絡。

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

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

截至2020年12月31日，港鐵的車站商店數目達1,529間，而零售設施的總面積為67,746平方米，較2019年12月31日分別增加37間及409平方米可出租面積，主要由於屯馬綫一期新啟用的顯徑站、啟德站及鑽石山站擴建部分，以及金鐘站和九龍站的商店開業。

港鐵讓非政府組織及社會企業以象徵式租金租用西鐵綫及其他鐵路綫的指定車站商店，以助其向市民提供服務。2020年，公司以優惠租金租出九間車站商店。

廣告業務

由於疫情爆發導致旅遊活動和零售銷售額銳減，廣告商推遲或取消宣傳活動，因此廣告收入於2020年下降54.3%至5.16億港元。

截至2020年12月31日，車站及列車內的廣告點總數增至49,519個。今年，我們在港島綫和觀塘綫沿綫車站的大堂裝設了全新的108吋發光二極體(「LED」)廣告網絡，並在中環站及尖沙咀站軌道旁裝設了兩個全新的108吋LED廣告區。我們亦在東鐵綫、屯馬綫一期及西鐵綫推出全新的

86吋4K超高清數碼廣告網絡。隨著屯馬綫一期通車，廣告點數目亦有所增加。

為更有效推動廣告商戶的業務，我們推出線上綫下廣告模式，結合MTR Mobile應用程式和車站廣告平台的銷售套餐。我們還與廣告商合作，透過MTR Mobile應用程式的獎賞計劃設計不同的推廣活動。

港鐵向非牟利組織提供免費廣告位，2020年有64個機構受惠，以協助推廣它們的服務。



電訊業務

2020年，電訊業務收入下降13.9%至6.40億港元，歸因於公司在疫情爆發及其後經濟低迷期間提供特別費用寬減和合約到期後重新訂定收費。

年內，新商業電訊系統的安裝工程繼續在31個車站進行，截至2020年12月31日，已有26個車站完成有關工程。截至年底，部分電訊營運商已在40個車站推出5G服務。

香港物業及其他業務



物業發展

物業租賃

物業管理

繼續推展超過
23,000個
住宅單位及
2個新建商場項目

投資物業組合包括
14個
商場

管理超過
111,000個
住宅單位

目標

我們的目標是透過探索物業發展、租賃、管理和收購機遇，以及在我們的世界級鐵路網絡沿綫創造和諧共融的綜合社區，以創造股東價值，充分提升公司資產的潛力。港鐵亦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

- 新冠病毒疫情導致旅客人數和本地消費銳減，對我們的商場租賃業務帶來負面影響
- 居家工作安排以及經濟環境疲弱，亦壓抑業務擴張意欲和對寫字樓的需求
- 由於疫情驅使更多人上網購物，電子商貿的興起繼續影響消費者行為和對零售商舖的需求

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

- 新冠病毒疫情繼續擾亂全球經濟，並引致資金流量波動

策略

物業租賃

- 繼續為租戶（尤其是中小型商戶）提供租金減免和靈活的租賃安排，以進一步建立長遠合作關係並維持出租率

- 深切了解商場租戶的經營困難，尤其是從事餐飲和非必需品行業的租戶，並與他們緊密合作，例如推出會員獎勵計劃
- 擴大商場的目標商戶類型，令商戶種類更為多元化

物業管理

- 繼續在港鐵旗下屋邨、建築物和商場推行防疫措施，以確保健康和安全
- 透過檢討營運流程和開支，以優化成本
- 繼續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
- 根據公司的企業策略中的可持續發展和環境目標，為住戶、租戶及社區的健康著想，進一步發展並推廣能提升能源效益的綠色項目

物業發展

- 繼續發揮行之有效的「鐵路加物業」綜合發展模式的競爭優勢，吸引對住宅單位要求質素良好兼有便捷交通配套的買家
- 對現有鐵路綫的可行用地進行用地改劃，以發展具潛力的項目，擴大物業發展規模
- 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

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

展望

在旅遊限制下，來港旅客，尤其是內地遊客數目大減，加上在家工作和社交距離政策令本地市民減少在店內購物，導致新冠病毒疫情將繼續影響商場的租金水平。我們的企業策略強調要發動新的增長引擎，例如以數碼零售作為核心增長支柱，因此我們透過優化的MTR Mobile應用程式和新的「MTR分」獎賞計劃，通知用戶有關商場租戶的優惠活動，帶動線上至線下的銷情。我們亦將分析我們的商戶組合，以決定如何令商戶種類更為多元化及更切合生活所需，為商場吸引更多人流。去年的新訂租金跌幅，以及根據會計準則要求將去年的租金減免攤銷至2021年及以後數年的後續影響，我們的商場租賃業務或會繼續充滿挑戰。我們期待「The LOHAS康城」餘下店舖陸續開幕，及位於大圍和黃竹坑（現已命名為「The Southside」）的商場於2023年開業。疫情對我們的投資物業組合資產估值的影響或會持續，直至市況穩定為止。由於居家工作安排以及經濟環境疲弱，亦壓抑業務擴張意欲和對寫字樓的需求，寫字樓租金將繼續承受壓力。

儘管疫情肆虐和經濟低迷，我們物業發展業務的表現仍相對良好。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。視乎施工進度，「日出康城」第七、八、九期的物業發展利潤預計會在2021年入帳。視乎市況和所需的政府審批進度而定，我們計劃在未來十二個月左右為「港島南岸」（即黃竹坑站物業發展項目）第六期、東涌牽引配電站用地、百勝角通風樓用地以及東涌東站第一期（取決於我們與政府簽訂項目合同）進行招標。這些物業發展項目預計將總共提供大約4,800個住宅單位。我們正為「港島南岸」第一、二期物業發展項目及「柏傲莊III」申請預售樓花同意書。

物業管理業務收入屬於經常性收入，並視乎公司所管理的物業而定。這項收入將於新項目落成時增加。

顧客、員工、租戶及居民的健康和安全是公司的首要目標。我們預期新冠病毒疫情對社會的影響將持續到2021年內，並將繼續採取一切必要的預防措施，確保旗下屋邨、商場和寫字樓的衛生。

業務回顧

香港物業及其他業務

物業租賃

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

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

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

於2020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257,692平方米的零售物業、39,410平方米的寫字樓，以及18,905平方米的其他用途物業。

旅客人數和本地消費銳減，對我們的商場租賃業務造成不利影響，而居家辦公安排和疲弱的經濟環境，亦壓抑寫字樓租戶的業務擴張意欲和空間需求。港鐵深切了解商場租戶的經營困難，尤其是從事餐飲和非必需品行業的租戶，因此與他們合作推出會員獎勵計劃以推廣業務。我們亦協

助電子商貿和網上商店在港鐵旗下物業開設期間限定店，以提升商場的客流量。我們亦考慮擴大商場的目標商戶類型，令商戶種類更為多元化。

年內，公司舉行推廣活動以吸引商場人流，幫助租戶應對疫情造成的不利影響。其中許多推廣活動均透過升級版MTR Mobile應用程式和新的「MTR分」獎賞計劃進行。MTR Mobile應用程式是一個涵蓋港鐵商場及港鐵商店相關資訊和時尚生活內容的綜合平台，而新的「MTR分」獎賞計劃讓顧客在指定的港鐵商店和商場購物，賺取MTR分以兌換禮品。

「The LOHAS康城」一期和二期分別於2020年8月及11月開業。「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，與康城站和附近的住宅樓宇無縫連接，匯聚近140個商戶，設有全港最大的室內溜冰場、將軍澳區內最大型的戲院，及全港首個家庭娛樂中心項目。

2020年，公司向新世界發展有限公司和周大福企業有限公司購入九龍灣「德福廣場」二期及將軍澳「PopCorn 2」商場之餘下收益權，作價共30億港元，公司現同時擁有這兩個商場100%的收益權。在「德福廣場」二期四樓和五樓，翻新工程已經完成，所有商店現已開業。

港鐵的環境目標是減少旗下投資物業組合的能源用量，因此在我們管理的物業內致力安裝具節能效益的照明、水泵、空調系統和冷卻裝置。2013年，我們訂立了使旗下投資物業組合的能源用量於2023年前減少12%的目標。截至2020年，我們的投資物業組合已超越上述目標。有關詳情，請參閱公司的《2020年可持續發展報告》。

香港的投資物業組合(於2020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七至八樓	商場	2,397	-	100%
九龍九龍灣德福廣場二期三至六樓	商場	19,057	-	100%
	停車場	-	136	100%
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	-	100%
	停車場	-	50	100%
將軍澳PopCorn 1	商場	12,174	-	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	39,410	-	100%
	- 國際金融中心一期及二期	-	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%

業務回顧

香港物業及其他業務

香港的投資物業組合(於2020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%
沙田車公廟路八號溱岸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%
將軍澳The LOHAS康城	商場	27,852	-	100%
	幼稚園	1,141	-	100%
	停車場	-	333	100%
	電單車停車場	-	33	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
- 溱岸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2020年12月31日)

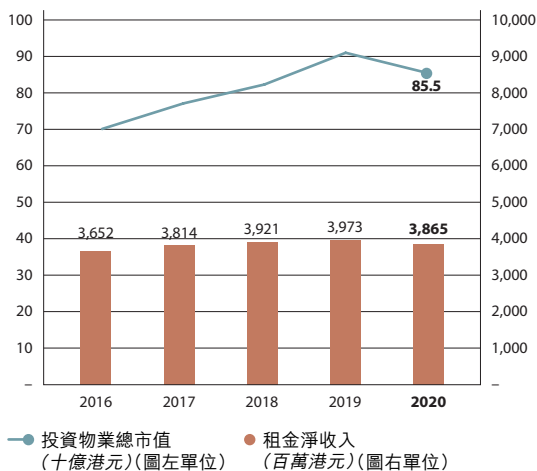
地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	公司收益權
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	6,026*	-	40%
	停車場	-	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	-	117	40%
九龍柯士甸道西一號凱旋門	住宅	548**	-	1%
	停車場	-	12	1%
九龍深旺道八號君匯港	幼稚園	1,299	-	50%
將軍澳坑口培成路十五號蔚藍灣畔	電單車停車場	-	5	71%
將軍澳唐俊街九號君傲灣	電單車停車場	-	24	70%
將軍澳日出康城晉海及晉海II	住宅	2,847***	-	20.1%
	停車場	-	300	20.1%
	電單車停車場	-	46	20.1%
將軍澳日出康城MALIBU	住宅	1,058***	-	47%
	停車場	-	111	47%
將軍澳日出康城LP6	住宅	5,238***	-	63.3%
	停車場	-	479	63.3%
	電單車停車場	-	50	63.3%
沙田樂景街二十八號御龍山	零售	2,000	-	55%
	停車場	-	9	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	停車場	-	2	92.88%
沙田車公廟路八號溱岸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

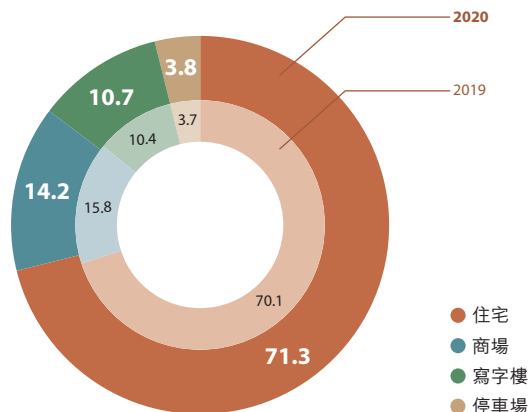
*** 實用面積

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

我們有兩個新商場項目將陸續開業，使現有零售物業組合的應佔總樓面面積較2020年12月31日增加約30%，即合共增加107,620平方米。

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2020年繼續取得進展，正進行地庫及上蓋的建造工程。該項目計劃於2023年竣工。

The Southside

公司於2021年1月宣布，將位於黃竹坑的商場命名為「The Southside」。商場的總樓面面積達47,000平方米，地基工程繼續進行，項目的目標完成日期為2023年年底。



業務回顧

香港物業及其他業務

物業管理

香港物業管理業務收入為2.37億港元，較2019年減少22.0%。於2020年12月31日，港鐵在香港管理的住宅單位

總數逾111,000個，而管理的辦公室及商用面積逾772,000平方米。

物業發展

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

預售

儘管疫情肆虐和經濟低迷，公司物業發展業務的表現相對良好，銷情理想。於2020年，我們在「日出康城」及大圍站的物業發展項目繼續受到市場歡迎。

物業發展項目	推出預售日期	於2020年12月31日已售出單位數目
柏傲莊I(大圍站)	2020年10月	783個單位中的97%
柏傲莊II(大圍站)	2020年11月	1,415個單位中的95%
SEA TO SKY (「日出康城」第八期)	2020年6月	1,422個單位中的70%
MARINI、GRAND MARINI 及 OCEAN MARINI (「日出康城」第九期)	2019年8月、 2019年9月及 2020年3月	1,653個單位中的97%

「LP10」(「日出康城」第十期)於2021年1月開始預售。

我們作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理人，「匯璽III」(南昌站)及「朗城匯」(朗屏站(南))物業發展項目亦繼續進行銷售。截至2020年12月31日，「匯璽III」的1,172個單位的83%和「朗城匯」的720個單位的93%已售出。我們正為元朗站物業發展項目(第一期)申請預售樓花同意書。

物業招標

港鐵於2020年2月批出「日出康城」第十二期物業發展項目，由會德豐有限公司的附屬公司成功投得。「日出康城」的最後一期物業發展項目第十三期，已於2020年10月批出，由信和置業有限公司、嘉里建設有限公司、嘉華國際集團有限公司及招商局置地有限公司合組之財團成功投得。於2021年1月，公司批出「港島南岸」第五期物業發

展項目，由新世界發展有限公司、Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、CSI Properties Limited及麗新發展有限公司合組之財團成功投得。港鐵公司與高銀地產控股有限公司及鷹君集團已就何文田站第一期物業發展項目的發展事宜達成協議，並簽訂更替合約。港鐵會與鷹君集團攜手完成此項目工程。

未來發展

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

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

東涌牽引配電站及百勝角通風樓用地的分區計劃大綱核准圖的修訂建議已於2020年6月刊憲。待土地用途改劃程序完成和後續發展所需的批地後，我們將在未來十二個月左右為這兩塊地塊進行招標。當與政府簽訂項目合同後，我們將在未來十二個月左右為東涌東站第一期招標。同時，我們正探討現有及未來鐵路綫沿綫的土地發展潛力，包括屯門南延綫，以及古洞站和北環綫。

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
何文田站					
第一期	鷹君集團	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
康城站					
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	2019 – 2021年 分期落成
SEA TO SKY	長江實業集團有限公司	住宅	97,000	2015年10月	2021年
MARINI、GRAND MARINI 和 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
LP10	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
第十三期	信和置業有限公司、 嘉里建設有限公司、 嘉華國際集團有限公司及 招商局置地有限公司	住宅	143,694	2020年10月	2026年
大圍站					
大圍	新世界發展有限公司	住宅 商場	190,480 60,620*	2014年10月	2022 – 2023年 分期落成
天榮站					
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
黃竹坑站					
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
第五期	新世界發展有限公司、 Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、CSI Properties Limited和 麗新發展有限公司	住宅	59,100	2021年1月	2026年
油塘通風樓					
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
錦上路站#					
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
元朗站#					
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
黃竹坑站	住宅	46,800	2021年	2027年

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。

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	🔄 進行中	
日出康城第六期	👍 完成	👍 完成	👍 完成
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	👍 完成		🔄 進行中
日出康城第十二期	🔄 進行中		
日出康城第十三期	🔄 進行中		
大圍站	👍 完成	👍 完成	🔄 進行中
天榮站	👍 完成	🔄 進行中	
港島南岸第一期	👍 完成	👍 完成	🔄 進行中
港島南岸第二期	👍 完成	👍 完成	🔄 進行中
港島南岸第三期	👍 完成	🔄 進行中	
港島南岸第四期	👍 完成	🔄 進行中	
港島南岸第五期	🔄 進行中		
油塘通風樓	👍 完成	🔄 進行中	

[^] 此項目的商場「The LOHAS康城」於2020年8月開幕。

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
已批出物業發展項目			
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
	28.12		
待批出物業發展項目			
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
	28.73		
總額	56.85		



其他業務

昂坪360

因疫情影響，昂坪纜車和昂坪市集(「昂坪360」)的收入減少83.4%至6,500萬港元，而乘客量則下跌82.1%至26萬人次。年內，因疫情影響，於2020年纜車約有150天縮減營運時數或暫停服務，其餘日子則繼續提供服務，而昂坪市集的室內景點自2020年1月27日起關閉。

2020年9月，我們與運動服裝品牌FILA聯合推出360 FILA Sports Fest戶外體育活動，以紓緩疫情對財務的影響。公司亦視乎疫情情況而推出不同的優惠纜車套票和產品。

八達通

公司應佔八達通控股有限公司的利潤下跌22.6%至1.81億港元，主要由於交通運輸交易數量和旅客八達通及八達通配飾銷售量減少所致。截至2020年12月31日，在香港採用八達通的商戶逾31,000家。八達通卡及其他儲值八達通產品的總流通量達3,410萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,160萬宗及1.937億港元。

香港網絡拓展



大圍至紅磡段
99.99%
完成

紅磡至金鐘段
91.2%
完成

開展鐵路發展
策略2014的
3條鐵路綫

目標

網絡拓展是我們「香港核心業務」策略支柱的關鍵一環，為我們未來的增長奠定良好基礎，讓我們透過改善交通連接，滿足本港市民不斷提高的交通需求。我們致力根據最高質量標準設計和建設新鐵路項目，著重安全、成本控制、效率及環境可持續性。

挑戰

- 為《鐵路發展策略2014》中提出的鐵路項目進行設計工作，令港鐵鐵路網絡在未來數年可能再增加35公里，並創造更多發展機遇
- 推進工程，力求於2021年第三季開通屯馬綫全綫，至於沙田至中環綫紅磡至金鐘段，由於面對重大挑戰，2022年第一季的目標通車日期會有相當風險

展望

我們繼續推進全長17公里的沙田至中環綫的工程，力求完工令本港人口密集地區之間的車程時間大幅縮短。我們預計屯馬綫將於2021年第三季全綫通車，使屯馬綫一期經宋皇臺站、土瓜灣站、何文田站及紅磡站與西鐵綫連接，令極為重要的沙田至中環綫項目向竣工邁進一步。我們亦在該項目的紅磡至金鐘段繼續努力。

另外，我們正在進行東涌綫延綫和屯門南延綫的設計工作，而古洞站及北環綫的設計顧問採購流程已經開始。我們繼續與政府緊密合作，進行《鐵路發展策略2014》中提出的其他鐵路項目。

策略

- 進一步改善項目管理系統和流程，以確保現有及未來項目的交付質量良好
- 透過現今的系統和科技，繼續將項目管理數碼化
- 繼續加強公司內各部門之間以至外部主要持份者的共同協作
- 利用及發揮過往的項目經驗來取得未來項目，以確保公司未來的成功，同時將業務多元化，並對長遠的可持續增長作出貢獻

業務回顧 香港網絡拓展

屯馬綫一期的通車，使沙田至中環綫在2020年取得進一步進展。為香港鐵路發展奠定框架的《鐵路發展策略2014》，

我們亦就此與政府繼續緊密合作，本港鐵路網絡將可能增加35公里，並帶來更多發展和開拓業務的機遇。

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，並改善本港的交通連繫。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。

大圍至紅磡段將前稱為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。

沙田至中環綫項目全綫完成後，將連接多條現有鐵路綫，大大縮短新界北、九龍和港島之間的車程時間。新增的鐵路綫亦讓乘客有更多的鐵路綫選擇，尤其是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2020年12月31日，大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段已分別完成99.99%及91.2%。

於2020年2月11日，公司與政府和九廣鐵路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，令前稱為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，令乘客更方便往返新界北和新界東及九龍東以至港島東一帶。

屯馬綫全綫已於2021年1月進入試營運階段，標誌著邁向全面投入服務的一個重要里程碑。

2020年內，全長6公里的紅磡至金鐘段完成軌道鋪設工程。為紀念這里程碑，公司於2020年7月17日在會展站隧道內舉行一個小型慶祝活動。2020年11月，公司舉行會展站平頂儀式。



由於未來的紅磡至金鐘段將與現有的東鐵綫連接，因此東鐵綫的信號系統須因應此延伸段進行更新以達致所需的兼容性。如前所述，我們在2020年9月決定暫緩啟用新信號系統，在順利完成所有進一步測試及在相關政府部門批准後，新信號系統已於2021年2月投入運作。

經研究調查委員會的報告後，公司已成立專責的「沙田至中環綫項目保證監督組」，以監察沙田至中環綫項目在技術及服務方面的各項準備工作，並找出對沙田至中環綫餘下工程有任何重要影響的潛在事項，以便作適時匯報及跟進。公司亦會引入全新的服務可靠性報告作為政府審批新綫路投入服務的評估機制的一部分，以確保對服務可靠性有重大影響的潛在情況作適時通報及處理。港鐵公司亦會落實在調查委員會報告中提出的其他建議。

通車計劃

屯馬綫預計可於2021年第三季全綫通車。至於紅磡至金鐘段（即東鐵綫延伸至金鐘站），由於面對重大挑戰，2022年第一季的目標通車日期會有相當風險。公司正盡其所能，務求盡快開通此鐵路綫。

建造工程相關事宜

2020年5月12日，政府公布沙田至中環綫紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會的最終報告。報告的結論

是完成適當措施後，紅磡站擴建部分及其鄰近的相關結構均屬安全和適合作預定用途。紅磡站的相關適當措施工程亦已於2020年年中完成。

另外，沙田至中環綫的專家顧問團的結論也是紅磡站擴建部分及其鄰近的相關已落成結構，在完成適當措施後用作其預定用途，實際上是安全的。

調查委員會在最終報告中指出在紅磡站及其相連結構施工過程中有所不足（包括施工過程缺失，例如造工差劣事件和監督不力的問題，而建造工程的管理水平亦在某些範疇未能達到預期及合理標準），並就公司的項目管理提出建議。過去兩年，公司按調查委員會中期報告以及董事局轄下工程委員會在其委聘的顧問Turner & Townsend（「T&T」）協助下於2018年所提出的建議為藍本，在項目管理方面持續更新及引進了改善措施，當中不少亦已納入日常項目管理流程當中。在T&T建議的38項改善措施當中，有31項已經實施，其餘七項建議正在實施當中。公司亦將調查委員會在最終報告中提出的意見及建議，納入我們一直就項目管理及質素保證流程所持續進行的改善工作之內，以推展新的鐵路項目。

同時，我們將繼續與承辦商就履行其合約責任展開磋商，並將會考慮我們在法律上的立場。



工程造價

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10日提交政府。公司提交的評估包括額外項目管理費。然而，政府已告知公司政府認為沙田至中環綫項目並無出現重大修改，故此政府不同意在造價估算中包括任何額外項目管理費。於2020年6月12日，政府要求增加的撥款獲得立法會批准，但當中並未有包含公司的額外項目管理費用。政府最近對公司作出回應，重申政府保持其不同意增加任何項目管理費用的立場。公司認

為本公司有權(根據相關的沙中綫委託協議及在公司取得獨立專家意見後)收取上調的項目管理費用，而上調的幅度應由雙方真誠磋商協定或根據相關的沙中綫委託協議的規定釐定。儘管此事仍需待解決，作為現階段安排，公司在不影響其法律責任的原則為基礎上繼續履行其於沙田至中環綫委託協議之下的項目管理責任及負擔相關費用，務求使沙田至中環綫項目能取得進展，同時就承擔相關費用以及就可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。公司會繼續嚴格控制成本，務求將建造成本盡量遏制。

鑑於上述事件，本集團已在截至2020年12月31日止年度的綜合損益表中作出14億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的估計額外費用。詳情可參考本年報之綜合帳項附註21B。

其他新鐵路項目

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

東涌綫延綫項目包括兩部分：第一部分是設於欣澳站及東涌站之間的東涌東站，第二部分是將現時的東涌綫延伸至東涌西，成為新的終點站，工程預計於2023年動工。公司亦同意政府要求興建機場鐵路掉頭隧道延展段，以配合將來東涌綫增加班次的需求。

屯門南延綫項目將現時西鐵綫（即將來的屯馬綫）由屯門站向南面延伸約2.4公里至位於屯門南的新終點站，並於屯門站與新增的屯門南站之間擬議一個中途站。工程預計於2023年動工。

古洞站及北環綫項目將分為兩個階段：第一階段先興建一個位於落馬洲支綫上的古洞站，新增車站設於落馬洲站及上水站之間；第二階段會興建一條長10.7公里的鐵路綫，以連接西鐵綫（將來屯馬綫）的錦上路站及新增的古洞站，途經三個設於新田、牛潭尾及凹頭的中途站。項目完工後，東鐵綫及將來屯馬綫會在新界西北部連接並形成一個環狀網絡，加強新界西部和東部的交通連接。

2020年5月，我們向政府提交洪水橋站項目的建議書，並繼續向政府提供更多資訊及細節。我們亦於2020年12月提交南港島綫（西段）的項目建議書。

年內，我們繼續與政府合作，應對東九龍綫及北港島綫項目的技術挑戰。

中國內地及國際業務



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
2,183公里

香港以外地區
鐵路業務總載客量
13.8億人次

目標

作為企業策略的三大核心支柱之一，中國內地及國際業務讓我們得以在香港以外市場不斷擴展及連繫社區。港鐵銳意成為領先的跨國鐵路服務營運商，在中國內地、歐洲和澳洲等廣泛地區提供世界級水平的業務營運。

挑戰

- 在新冠病毒疫情下，受居家令政策和封鎖協議影響，乘客量和服務班次減少
- 隨著越來越多的鐵路營運商放眼本土以外的市場，中國內地和國際客運鐵路市場的競爭日益加劇
- 鐵路營運商需因應不同的營運和投資模式作出調整，以參與中國內地和海外市場

- 營運商亦需不斷提升服務和設施，以達致顧客對滿意度日益提高的要求

策略

- 繼續提供卓越營運來履行和延續現有合約並贏取新合約，以把握建造和營運及維修方面的業務機遇
- 繼續探索以交通(鐵路)為導向發展(「TOD」)的機遇，以開拓中國內地業務並進一步參與大灣區的發展
- 探索歐洲和澳洲的鐵路加物業發展機遇
- 把握選定市場的資產更新、維修和公私合營基建發展的機遇，以進一步分散收入來源

展望

在世界各國傾力控制新冠病毒疫情及回復正常商業和旅遊活動之時，新冠病毒疫情將繼續影響中國內地及國際業務一段時間。因此，我們預計在2021年，乘客需求及業務收入會視乎不同業務合約所訂的經營模式而出現不同程度的波動。同時，我們必須不斷調整在不同市場的業務營運，繼續為海外顧客提供世界級的鐵路服務。

杭州地鐵一號綫三期(機場延伸段)、杭州地鐵五號綫全綫、北京地鐵十六號綫中段和深圳地鐵四號綫北延綫於2020年內不同時間通車。這些鐵路綫及其相關業務應會開始作出財務貢獻。

放眼未來，我們將努力擴展中國內地市場的業務，並繼續積極參與大灣區的發展進程。我們亦將在歐洲和澳洲探索新機遇。為達此目標，我們將三管齊下：提供卓越營運、在內地和海外市場探索更多TOD發展機遇，以及提升我們在鐵路產業價值鏈的能力。

業務回顧

中國內地及國際業務

多年來，我們向香港以外多個市場，包括中國內地、澳門、歐洲及澳洲等，輸出了在世界級鐵路網絡的建造、

營運及維修方面相當的專長及經驗。這些鐵路業務於2020年的總載客量為13.8億人次，周日平均乘客量約為440萬人次。

中國內地鐵路業務

北京

在北京，我們的聯營公司營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫的首三期及北京地鐵十六號綫北段和中段。該四條鐵路綫於2020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，新冠病毒疫情爆發影響了北京地鐵四號綫和大興綫的乘客量。2020年，兩條鐵路綫的總乘客量約為2.39億人次，而周日平均乘客量為742,000人次，按年分別減少47.5%和45%。大興綫的營運及維修合約已延長至2022年12月29日。

北京地鐵十四號綫

2020年，北京地鐵十四號綫的首三期錄得總乘客量約為1.48億人次，周日平均乘客量超過479,000人次，較2019年分別減少40.8%和39.2%。北京地鐵十四號綫的全綫通車目標日期最早為2021年底。

北京地鐵十六號綫

2020年，北京地鐵十六號綫北段錄得乘客量約為2,500萬人次，周日平均乘客量超過81,000人次。北京地鐵十六號綫中段於2020年12月31日通車，全綫通車目標日期最早為2022年底。

北京地鐵十七號綫

北京地鐵十七號綫第一期的目標通車日期為2021年底。我們的聯營公司將租用列車20年，列車租賃費用將分期於每期通車後支付。

深圳

深圳地鐵四號綫及北延綫

由公司全資附屬公司營運的深圳地鐵四號綫，於2020年的乘客量因新冠病毒疫情而錄得跌幅。乘客量下跌35%至約為1.56億人次，周日平均乘客量降至約為446,000人次。該條鐵路綫再次錄得卓越的服務準時程度達99.9%。

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。在2020年7月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》並於2021年1月1日實施，為期五年。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。倘若適當的車費增加及調整機制未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

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

杭州

杭州地鐵一號綫及下沙延伸段

我們的聯營公司營運杭州地鐵一號綫及其下沙延伸段。2020年，兩條鐵路綫的乘客量按年下跌27.4%至約為2.15億人次，周日平均乘客量降至約為612,000人次。列車服務的準時程度維持在99.9%。杭州地鐵一號綫三期(機場延伸段)已於2020年12月底正式通車。

杭州地鐵五號綫

杭州地鐵五號綫已於2020年4月開始全綫營運。2020年，總乘客量約為1.08億人次，周日平均乘客量約為332,000人次。



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「蒼港尊邸」(推廣名稱為「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。

2020年，公司的「頌蒼」商場的出租率及客流受到新冠病毒疫情的不利影響。公司為合資格的商戶提供租金寬減，以助抵銷疫情對商戶的影響。

北京

年內，公司在北京的「銀座Mall」商場的出租率下降至84%。公司為合資格的商戶提供租金寬減，以助抵銷疫情對商戶的影響。

天津

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

物業管理業務

公司在中國內地管理由港鐵開發的物業和其他第三方物業，截至2020年12月31日，管理的總面積約為406,000平方米。

澳門

由港鐵負責營運及維護的澳門首個輕軌系統 — 澳門輕軌系統氹仔線已於2019年12月通車。我們亦為澳門其他輕軌線和延線提供項目管理和技術支援。

>

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以「TfL Rail」品牌營運Crossrail專營權。有關服務包括Liverpool Street站至Shenfield站、Paddington站至希斯路機場及Paddington站至Reading站，其中Paddington站至Reading站一段全長57公里，已於2019年底開始包括在TfL Rail服務中。港鐵繼續支援TfL Rail分階段通車，而TfL Rail將在中央營運段通車後易名為「伊利莎伯綫」。我們最近將新的Class 345 Full Length Unit列車，投入希斯路機場段的列車服務。

雖然載客量有所下跌，TfL Rail仍然透過安排服務班次，以減低新冠病毒疫情帶來的風險。由於此專營權不受車費收入風險所影響，財務收益能受到合理的保障。

South Western Railway

港鐵的聯營公司經營英國最大鐵路網絡之一South Western Railway(「SWR」)的專營權。由於新冠病毒疫情的影響，SWR亦在封城期間縮減班次。從2020年9月起至2021年5月，SWR過渡至《緊急補救措施協議》。我們已就SWR專營權的終止金額與客戶達成協議，該款項將在《緊急補救措施協議》期滿時支付予客戶。在2019年的財務報表中，我們已為SWR專營權承擔的風險全數計提撥備。

瑞典

按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。公司透過全資附屬公司經營三項鐵路業務，即斯德哥爾摩地鐵；MTRX（前稱「MTR Express」），提供斯德哥爾摩與哥特堡之間的城際客運服務；及斯德哥爾摩通勤鐵路，覆蓋大斯德哥爾摩地區。

斯德哥爾摩地鐵

於疫情期間，斯德哥爾摩地鐵繼續提供全面服務，營運表現優異。

MTRX

MTRX在2020年較早時候成功重塑品牌，最近在瑞典創新指數名列第三。受因疫情引致的旅遊限制和需求減少影響，MTRX自2020年3月起縮減行車班次。

斯德哥爾摩通勤鐵路

於疫情期間，斯德哥爾摩通勤鐵路在取得高準時程度之餘，繼續提供全面服務。

澳洲鐵路業務

墨爾本都市鐵路服務

墨爾本方面，我們的附屬公司經營墨爾本都市鐵路網絡。2020年，乘客量在疫情爆發期間急劇下跌。我們的附屬公司於2020年5月與省政府就提供財務支援達成協議，以紓緩疫情影響。

悉尼地鐵西北綫

悉尼方面，港鐵是Northwest Rapid Transit(「NRT」)財團的一員，負責悉尼地鐵西北綫的公私合營合同，包括設計、融資、建造，以及往後的營運和維修。悉尼地鐵西北

綫於2019年5月開通，在2020年繼續提供全面服務。儘管乘客量受到疫情的影響，但根據該專營權的條款，NRT不需要承擔車費收入風險。年內服務表現持續提升。

悉尼地鐵城市及西南綫項目

NRT財團於2019年取得公私合營合同，負責新列車及核心鐵路系統，以及營運及維修合併後的悉尼地鐵西北綫與悉尼城市及西南綫至2034年。雖然疫情對國家之間的人員和物料流動造成一些限制，但悉尼地鐵城市及西南綫項目的工程仍然繼續按計劃推展，並達成進度目標。





香港以外的增長

中國內地

2020年8月，由我們的全資附屬公司牽頭的財團獲批深圳地鐵十三號綫公私合營項目。有關合約已於2020年10月正式簽署。該項目包括投資、建造及鐵路竣工後為期30年的營運及維修服務。建造項目涵蓋該22.4公里長鐵路綫的鋪軌工程、鐵路車輛，以及包括信號系統和自動售檢票系統在內的機電設備。總投資額約49.1億元人民幣，將由貸款及股本提供資金。港鐵的全資附屬公司將持有該公私合營項目公司的83%股權。深圳地鐵十三號綫預計於2023年投入服務。我們並未成功投得深圳地鐵十二號綫。

2020年6月，公司與成都軌道交通集團簽訂了一份合資經營合同，成立一家新公司以研究和發展成都的車站商務及相關業務。新公司的其中一個重點領域是展示港鐵如何為車站商務業務增添價值。

同樣於2020年6月，我們與杭州中車數字科技有限公司財團成立的列車維修公司取得一些杭州及深圳地鐵綫的列車架修項目合約。

我們持續就粵港澳大灣區交通基建及物業和社區建設項目的潛在合作機會進行討論。我們現時為東莞濱海灣新區政府就TOD項目擔任顧問，負責高鐵濱海灣站TOD的概念規

劃。在大灣區的其他城市，我們正開拓與鐵路相關項目的投資機會。憑藉我們的經驗，我們會繼續積極參與大灣區的TOD綜合發展。

2021年3月，港鐵與三家合作夥伴已共同取得杭州西站南側的TOD項目的建設用地使用權，該綜合物業發展項目包含公寓、辦公室、零售設施及酒店等用途，可發展的總樓面面積約688,210平方米。港鐵佔該項目10%的權益，投資額為3.5億元人民幣。

瑞典

2020年12月，我們的全資附屬公司已獲批Mälartåg列車服務的營運及維修專營權，營運期八年後或可獲續期一年。目前其他參與投標的公司正在就投標程序提出法律訴訟，視乎訴訟結果，列車服務將在2021年12月或以後開始。目前Mälartåg網絡每年的乘客量約1,100萬人次，並將斯德哥爾摩與主要城鎮連接起來，包括南部的Linköping、北部的Uppsala和西部的Örebro。視乎法律訴訟結果，從2022年年中起Mälartåg網絡將會向北伸延以涵蓋另一鐵路綫Upptåget的列車服務。

我們並未成功投得Roslagsbanan的營運及維修服務。Roslagsbanan是一條連接斯德哥爾摩與該城市以北地區的通勤網絡。

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	路線長度 (公里)
中國內地						
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年至2020年， 再延長2年至 2022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 年底	由2015年12月 起計30年	一期至三期：30 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 二期：2020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 二期：7 全綫：29	一期：19.6 二期：10.9 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 ^{附註2}	一期及二期：2010年 7月至2011年6月 分階段開通 2020年10月	30年	全綫：15	全綫：20.5
深圳地鐵四號綫 北延綫	100%	營運及 維修專營權	2023年	跟深圳地鐵四號綫 專營權期限同時完結	8	10.8
深圳地鐵十三號綫	83%	公私合營	2023年	30年	16	22.4
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 下沙延伸段	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
杭州地鐵一號綫三期 (機場延伸段)	49%	營運及 維修專營權	2020年12月	跟杭州地鐵一號綫 專營權期限 同時完結	5	11.2
杭州地鐵五號綫	60%	公私合營 ^{附註3}	前通段：2019年6月 後通段(包括西延伸 段)：2020年4月	25年	39	56.2
澳門						
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
歐洲						
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2021年 年底：31 全綫：41	截至2021年 年底：99 全綫：128
英國South Western Railway	30%	營運及 ^{附註4} 維修專營權	2017年8月	7年	216	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MTRX	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	7	462
瑞典斯德哥爾摩 通勤鐵路	100%	營運及 維修專營權	2016年12月	10年	54	247
瑞典Mälartåg	100%	營運及 維修專營權	2021年12月	8年	46	1,060
澳洲						
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)	目標為2024年	服務開通後 起計10年	18	30

附註：

- 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)。在北京地鐵十六號綫二期的七個車站中，五個已經啟用(其中兩個目前不停站)。
- 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。
- 杭州地鐵五號綫西延伸段並不在公私合營範圍內。
- South Western Railway從2020年9月起已過渡至《緊急補救措施協議》。

企業責任



環保

社區投資

向慈善機構
及其他團體

捐出及贊助

1,540萬港元

舉辦

64個
義工活動

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「讓城市前行」為使命，我們的鐵路及物業服務，與市民生活息息相關。因此，在可持續的財務模式支持下，

企業責任策略和努力著眼於確保我們在各業務範疇貫徹安全及負責任的營運方式，以及為社區發展作出積極貢獻。

正如我們的企業策略所述，公司比以往任何時候都更加重視環境、社會及管治方面的行為和實務。展望未來，我們的目標是在滿足不斷變化的社會和環境需求、共同開創更好未來的同時，增強企業責任感。

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。該報告根據香港聯交所《環境、社會及管治報告指引》及全球報告倡議組織發布的披露標準：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站，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。《2020年可持續發展報告》已於公司的可持續發展網站公布。

>

抗疫措施

疫情肆虐全球之際，尤其彰顯了企業在發揮社會責任的力量，以堅實的行動幫助社區對抗逆境。我們的責任，是為社區提供安全可靠的服務，讓城市在疫情之下繼續前行。疫情爆發後，社會上口罩供應緊絀，我們旋即向有需要的社區人士捐出100,000個外科口罩。我們亦在車站安裝自動售賣機，讓公眾人士更容易取得可保護生命的個人防護裝備。我們更自設生產綫製造口罩，向員工提供個人防護裝備，以保障他們在工作場所的安全，並適當地制定靈活工作安排。

新冠疫情對本地經濟產生嚴重衝擊，影響民生。有見及此，我們宣布了多項車費扣減優惠，以提高公眾對交通服務的負擔能力，同時向不少車站和商場租戶提供租金寬

減，幫助他們度過難關。董事局和執行總監會成員從酬金中捐出430萬港元予本地慈善團體，為約50,000名受惠者提供食物、學習用具及收容中心等特別抗疫支援。除了該等舉措外，我們亦在日常營運中努力紓解市民對健康和安全的關注，包括要求前線員工在列車和車站內佩戴口罩，並定時徹底清潔和消毒列車、車站和其他設施。我們亦在20個車站安裝了自動派發機，方便廣大市民領取新型冠狀病毒樣本收集包。自2020年3月起，我們免費提供往返博覽館站和市區的機場快綫車票，透過醫院管理局分發給有需要的醫護人員。截至2021年1月底，已提供超過16,900張車票。我們亦捐贈200部平板電腦予低收入家庭學生，方便他們在家學習。

>

企業策略

我們的企業策略概述一個全新的業務發展方針，進一步將完善的環境、社會及管治原則深深植根於業務和營運之中，為所有持份者創造價值。我們希望在三個首要範疇肩負領導角色：社會共融、溫室氣體排放，以及員工及社區的發展機遇。

- 社會共融：我們在設計旅程時細心考慮每個人的需要，包括提供方便所有人使用的鐵路系統、訂立善待長者的政策等。在宣揚多元文化之同時，我們亦推動多元共融，以凸顯香港及其社區的獨特性。

企業責任

- 溫室氣體排放：港鐵鐵路網絡提供了一種環保、低碳的交通方式，但我們希望加強現行措施，進一步減少碳排放。我們的長期策略著眼於繼續發展低碳交通網絡，以進一步減少碳排放，並建立對氣候變化的適應力和抗逆力。
- 發展機遇：為幫助大眾，我們設法努力滿足他們的社會需要，並提供新發展機遇。我們亦積極倡導創意和創新，以支持個人成長和社區發展，從而建設繁榮社會和更美好的將來。

2020年增值及分配圖表 (百萬港元)

已創造經濟價值



已分配經濟價值



總額：53,578

總額：53,578

註：

- 1 包括應佔聯營公司及合營公司利潤。
- 2 未計及1,800萬港元的員工薪酬。
- 3 不包括與香港鐵路系統維修有關的24.30億港元、予以資本化作為資產的14.12億港元及可收回的5.96億港元員工薪酬。
- 4 以簡便為由，其他經營成本包括利息收入，並已扣除非控股權益。不包括與香港鐵路系統維修有關的24.24億港元經營成本。
- 5 不包括予以資本化作為資產的3.60億港元利息開支。
- 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2,000萬港元的實物捐贈。此外，這金額並未計及(i)恆常車費優惠及推廣總價17.10億港元，(ii)就向香港乘客提供的額外車費推廣(包括向使用八達通的乘客提供「程程20%車費扣減」以及「港鐵都會票」和「全月通加強版」的100港元扣減)而港鐵所承擔的金額，以及(iii)向車站商店和商場租戶提供的租金寬減。

社區投資

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。我們精心設計各種計劃和活動，以幫助並吸引全港18區的社群。此外，我們推行「港鐵·藝術」計劃，藉此提升顧客的旅程體驗，推動藝術共賞。

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

青少年、兒童及長者

我們的青少年及兒童計劃旨在支持青年人追求更美好的未來、促進教育並傳播有關鐵路安全和禮節的重要訊息。

公司每年舉辦的暑期計劃「Train' 出光輝每一程」已踏入13周年。計劃透過一連串互動工作坊、歷奇訓練營及港鐵工作體驗，協助中學生培養多方面的人際關係技巧，增強自信心。由於新冠病毒疫情持續影響上學安排，該活動延後至2020年10月1日至4日在網上舉行。為期四天的計劃深受歡迎，共有近百名中三至中五學生參加各種工作坊和分享會。

自新冠病毒疫情肆虐以來，今年我們為「2019 – 2020年港鐵 x 香港話劇團劇場教育計劃」製作了有關鐵路安全和有禮行為的網上話劇，取代面對面表演，並獲得24,000名幼稚園、小學和特殊學校學生收看。年內，我們亦在社交媒體平台上推出一項手機應用程式和在社交媒體平台上推出網上活動，在兒童留家期間向其推廣鐵路安全。

為促進STEAM(科學、科技、工程、藝術及數學)教育，港鐵於2020年8月及12月分別安排直播「暑期網上鐵路學堂」及「聖誕網上工作坊」，透過鐵路知識推廣環保及社會共融。工作坊獲得網民的正面評價。

除了以小乘客為對象的計劃外，我們亦再次舉辦各類長者活動。我們每年與香港電台第五台合辦的「長者港鐵安全運動」，在港鐵網絡展出一系列海報，並在香港電台的節目中，向長者宣揚鐵路安全訊息。我們還定期在長者中心舉辦綫上及綫下外展活動，提供鐵路和安全訊息。

關懷社區

由於新冠病毒疫情，多項社區服務計劃被迫取消，但港鐵義工隊仍繼續透過「鐵路人 鐵路心」義工計劃，利用工餘時間服務社會。儘管挑戰重重，我們於2020年共舉辦了64項義工活動，總義工時數達6,344小時，以幫助有需要人士，參與義工人次超過900。

為支援弱勢社群渡過疫情，港鐵義工隊協助香港社會服務聯會和其他非政府機構展開多項特別義工活動，包括包裝及派發抗疫物資予有需要人士、向低收入家庭和長者派發食物，以及為有特殊學習需要的兒童準備學習用品，讓他們在家學習。

年內，我們向慈善機構及其他團體捐出及贊助共1,540萬港元。

文化藝術

我們舉辦「港鐵·藝術」計劃，在客流量多的車站為藝術家提供展示作品的場地，以培養藝術人才、提升大眾的藝術鑑賞力，並為乘客帶來更具啟發性、更愉快的旅程。

我們希望將藝術品融入車站，為乘客的旅程增添色彩。2020年，我們於屯馬綫一期通車後在啟德站、鑽石山站和顯徑站，並在灣仔站和調景嶺站展出七件新藝術品。這些

藝術作品以不同的藝術形式展示本土傳承、歷史和習俗，例如時光隧道、彩色玻璃簷篷、月台座椅，以及與香港芭蕾舞團合作的芭蕾舞街景攝影作品。我們亦舉辦多個展覽，包括在上環站及西灣河站展出的「生命與希望 — 凌子軒攝影展」及明月「風雨同路 • 同心共耕」畫展，為社區注入正能量。我們在中環站舉辦傳奇歌星鄧麗君的回憶展，獲得各界好評。

環保

港鐵經營電動化集體運輸鐵路服務，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。為使營運更環保，我們根據公司的《企業責任政策》，致力將車隊(包括巴士)的排放量降至最低、提升資源的使用效益，並盡量減少或紓緩公司業務對環境造成的其他影響。

在過去一年，我們推出了企業策略，當中為未來業務發展制定路線圖，並為環境、社會及管治確立穩健的指導方針。我們公布了氣候變化策略，訂下三管齊下的方針以對抗氣候變化：1) 提供低碳交通網絡；2) 進一步減少碳排放；及3) 建立對氣候變化的適應力及持續的抗逆力。根據該方針，我們計劃加大現行措施的力度，並制定長期路線圖，以實踐更具影響力的溫室氣體減排目標。為此，我們展開一項顧問研究來制定長遠的溫室氣體減排目標，並擬於2021年內推出有關計劃。新目標將於稍後時間公布。

我們自2002年起匯報公司的溫室氣體排放量。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。

為了保護地球的自然資源，我們繼續減低旗下所有業務的耗電量。我們亦繼續積極為本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。我們亦在公司總部安裝一個93.24千瓦太陽能系統，以支持香港可再生能源的發展。這種舉措有助香港在未來實現碳中和。

2020年，我們根據新的可持續融資框架發行新一批為數12億美元的十年期綠色債券，為節能和環保項目提供資金，同時提升和擴展低碳鐵路服務，是亞太區企業界最大的單筆企業綠色債券。我們的可持續融資框架涵蓋更多合資格投資項目，以支持聯合國的可持續發展目標。有關可持續投資的詳情，載於在可持續發展網站內發布的年度《綠色融資報告》。

作為建設新鐵路綫及物業發展項目的一分子，我們在展開任何新項目時，都會認真考慮我們的環境責任。在香港，展開所有指定項目之前，我們都必須進行環境影響評估，

並採取適當的緩解措施。我們亦以經獨立審核及認證符合 ISO 14001 標準的環境管理系統作為指引。

安全第一

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，確保創造一個安全和健康的環境。

每四年檢討及修訂一次的「公司安全策略計劃」有助我們聚焦所有業務範疇的安全事宜，以維持優秀的安全表現，配合公司發展和全球業務擴張。我們亦應用「公司安全管理模式」，為審視業務安全管理及管治提供一個框架。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38頁)。

我們為員工、承辦商和顧客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關鍵安全事宜。另一方面，我們優先確保人員的安全、健康和福祉，以構建零傷害的經營和工作環境為長期目標，營造強而有力的預防文化。

我們亦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。

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》、《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「公司管治報告書」中的「企業責任委員會」(第103頁)，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，以及促進各處別的協作。

負責任的採購

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。

人力資源



香港員工
自願流失率
3.4%

為每名香港員工提供
平均4.8天
的培訓

世界各地的員工
總數超過
50,000人

員工是公司最寶貴的資產，我們致力啟發、連繫及培育人才。於2020年12月31日，公司與其附屬公司在香港及香港

以外地區分別僱用17,288和16,921名員工。此外，聯營公司在香港及全球各地共聘用17,121名員工。

招攬、培育及保留人才

年內，我們透過多項措施來加強招攬人才、聯繫及激勵員工，以及培育人才。香港員工於2020年的自願流失率維持在3.4%的低水平，穩定的工作團隊反映我們悉心推動該等措施的成效。

新冠病毒疫情席捲全球，為公司的業務表現帶來前所未見的挑戰。儘管乘客量和收入減少，我們仍盡力保障就業及確保業務持續發展。從2020年1月初開始，我們審慎地進

行有限度招聘以應付公司的營運需求並控制成本。我們亦推行了對員工影響較輕微，但能產生實質財務效果的成本控制措施。

為配合公司長遠的人手需求及繼任安排，並為本地青年提供事業發展機會，我們在疫情期間加強使用網上平台招聘畢業生。年內，我們在職業學院舉辦了20多場網上招聘講座，及舉行超過350場網上面試。我們成功招攬了30名優

秀的大學畢業生加入公司不同的見習人員發展計劃及招募了67名學徒和見習技術員參加公司的學徒計劃。

為支持公司致力發展及聯繫青年人，我們於2020年向在本港就讀學士學位及副學士學位課程的學生提供了74個實習生職位。我們亦透過在中國內地不同城市的校園招聘活動，為深圳地鐵四號綫北延綫的開通成功招募了約500名員工。

為了吸納、保留及激勵人才，公司在整體獎酬框架下提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期的獎勵計劃，以及多元化的事業發展機會。我們亦定期進行薪酬檢討，以確保薪酬福利具市場競爭力。

公司設有完善的績效管理制度，並透過與工作表現掛鈎的薪酬檢討機制及多項員工激勵和獎勵計劃，肯定和獎勵員工的表現。

激勵和聯繫員工

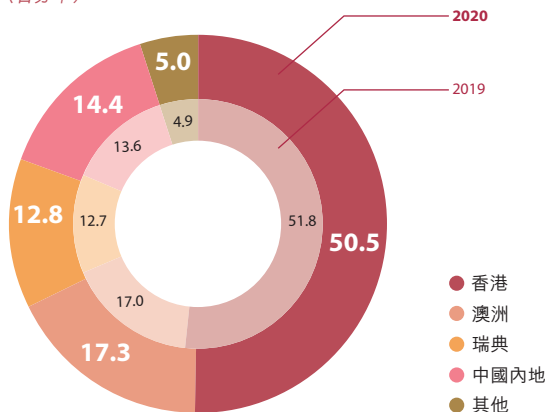
為提升新入職員工的體驗，及介紹公司在員工發展及康樂設施的資訊，我們在「新入職同事資訊平台」推出一系列有關工作場所及員工設施的虛擬導覽影片。由2020年5月起，我們向新入職員工贈送港鐵康樂會一年免費會籍作為迎新禮物，並推出「新入職員工意見調查」，了解他們的入職體驗以作出持續改進。

年內，公司推出多項措施支援員工以對抗疫情。2020年2月，當時個人防護裝備供應緊張，我們向員工派發包括口罩和消毒搓手液的「關愛包」。為加強員工個人防護裝備，我們於2020年下旬在小蠔灣車廠自設口罩生產綫，以滿足本地員工日常工作所需。於8月，逾2,000名車務處員工參加了運輸署提供的2019冠狀病毒病自願檢測，全部測試結果均為陰性。我們亦向派駐中國內地和國際業務工作的員工提升相關醫療及情緒輔導服務，以保障他們的健康和安全。

我們亦推行其他措施來促進員工全面的身心健康，包括新增有薪「身心健康假」一天，推出「靈活福利網上平台」讓員工換領健康產品和服務，以及將辦公室員工的彈性上班時間政策常規化。2020年極具挑戰，為幫助員工紓壓，我們除了舉辦健康講座和發放內部通訊等多種增強員工身心健康的措施外，更推出「情緒健康一站式學習網站」以提供多種資源，如自我壓力評估網上問卷、專題學習短片，以及按不同情境為題所編製的網上課程。

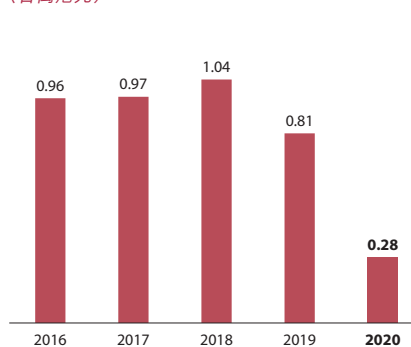
按地域劃分的員工數目分佈

(百分率)



員工生產力 — 盈利與員工人數之比率*

(百萬港元)



* 不包括物業發展的香港業務

用心聆聽及回應員工

年內，公司全力推展新企業策略「變·造未來」，並透過不同渠道與員工溝通，包括主席函件、行政總裁網誌及改革發展辦公室特別設立的專屬網站。我們亦由2020年12月起推出季度問卷調查向員工收集意見，並於公司和部門層面舉行會議和溝通會。

在疫情期間我們仍維持緊密的業務溝通，為在世界各地的行政管理人員和經理舉辦了多場網上論壇和會議。我們的員工協商機制一直是管理層和員工之間的重要溝通渠道，為應對疫情，我們與員工代表及工會定期舉行溝通會，積極聯繫員工及適時制定措施，回應員工的關注。

為增進同事之間互相欣賞及鼓勵共同協作，我們於2020年5月舉辦了「我讚我撐」和「活出信念獎」計劃的推廣活動。為提升員工對《工作操守指引》的意識及有效應用於工作場所，我們於2020年7月舉辦了一系列推廣活動，並以生活實例融入互動遊戲之中。

港鐵員工亦可透過內部跨國溝通平台「MTRconnects」與全球不同業務單位的同事分享公司的最新發展和港鐵故事。這平台於2020年錄得約178,000瀏覽人次。同時，我們的「員工創意計劃」亦一直鼓勵員工發揮創意。

持續學習的文化

公司為新入職及在職員工提供多元化的學習及發展課程。於2020年，我們在香港共舉辦6,787項培訓課程，為每名員工提供平均4.8天的培訓。此外，我們亦增加自學資源，並推出全新學習管理平台，鼓勵員工隨時隨地學習。

在疫情爆發後，公司更廣泛地利用科技，透過虛擬課堂、網上和電子學習平台，為員工提供培訓活動和課程。在多個培訓項目上把虛擬學習與小組實習的訓練模式結合起來，當中包括車務員工訓練、學徒在職訓練以至管理培訓

專案，以確保無間斷地提供培訓，維持業務正常運作及確保公司持續發展。

於2020年，我們為所有新入職和晉升的員工推出有系統的企業發展階梯，目的是為他們提供更多學習機會，提升他們的管理技巧和能力。同時亦加深他們對港鐵的長遠目標、信念和企業特質的認識、增強自我了解，及擴展人際網絡，以促進共同協作。我們亦推出「學習及發展部學習文摘」網上通訊，為同事提供有關學習和發展的實用竅門、推廣學習文化及鼓勵自學。

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75個臻善圈培訓班，並開展680個項目。

港鐵學院

作為重要的鐵路管理及工程中心，港鐵學院的角色獲得鐵路業界的廣泛認可。港鐵學院在中國內地、香港乃至「一帶一路」沿綫國家開辦高質素課程，更提供行政證書課程，致力培育新一代的鐵路專才。

2020年9月，港鐵學院擴大經評審課程的範圍，納入全日制課程。運輸及營運管理高等文憑和運輸學文憑分別獲評審為達到資歷架構第四級和第三級的水平。港鐵學院亦成功獲得香港理工大學專業進修學院和香港城市大學專業進修學院的課程認可，為畢業生創造了更多進修途徑。

港鐵學院於2020學年共招收了120名學生，其中近一半為全日制學生。今年共有48名畢業生獲授高等文憑和文憑。

新高中(中學文憑試)的應用學習(鐵路學)課程於2020年誕生第一批畢業生，有30名學生修畢課程。

作為「一帶一路」沿綫國家和環球客戶的企業課程的一部分，港鐵學院於2020年6月和7月開辦兩個行政證書課程，吸引來自鐵路公司的43名高級管理人員以及美國、新加坡、香港和中國內地的相關政府官員修讀。這亦是該等課程首次在網上直播。課程採用單元式設計，方便學生靈活選擇學習項目。

未來計劃

香港軌道交通創新研究院已在紅磡中心建立軌道交通控制模擬系統。該系統將於2021年上半年投入使用，除了作研究用途外，還可為學院各類課程提供模擬設施。該研究院的成員是北京交通大學、香港理工大學、港鐵、港鐵學院和交控科技股份有限公司。

此外，港鐵學院將於2021年開始提供經評審的保安培訓課程，這是為保安工種而設的自資證書課程。當港鐵學院獲僱員再培訓局認可為委任培訓機構後，將可以向範圍更廣的受眾提供有關課程，包括希望重投就業市場的學員。

財務回顧



收入

業務表現

HK\$425.41億港元

總收入
減少**21.9%**

HK\$43.81億港元

基本業務利潤
減少**58.5%**

優越信貸評級

AA+

標準普爾(長期)

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)	
	2020	2019	百萬港元	%
總收入	42,541	54,504	(11,963)	(21.9)
經常性業務(虧損)/利潤				
EBIT				
香港客運業務	(5,408)	(591)	(4,817)	(815.1)
香港車站商務	2,502	5,122	(2,620)	(51.2)
香港物業租賃及管理業務	4,185	4,264	(79)	(1.9)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	261	1,089	(828)	(76.0)
其他業務、以及項目研究及業務發展開支	(1,949)	(2,353)	404	17.2
應佔聯營公司及合營公司利潤	605	288	317	110.1
總經常性EBIT	196	7,819	(7,623)	(97.5)
利息及財務開支	(1,097)	(939)	158	16.8
所得稅	(237)	(1,740)	(1,503)	(86.4)
非控股權益	12	(160)	(172)	n/m
經常性業務(虧損)/利潤	(1,126)	4,980	(6,106)	n/m
除稅後的物業發展利潤	5,507	5,580	(73)	(1.3)
基本業務利潤	4,381	10,560	(6,179)	(58.5)
投資物業重估(虧損)/收益	(9,190)	1,372	(10,562)	n/m
公司股東應佔淨(虧損)/利潤	(4,809)	11,932	(16,741)	n/m
總經常性EBIT邊際比率#(%)	(1.0%)	13.8%	(14.8)個百分點	
總經常性EBIT邊際比率#(不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	(3.2%)	19.3%	(22.5)個百分點	

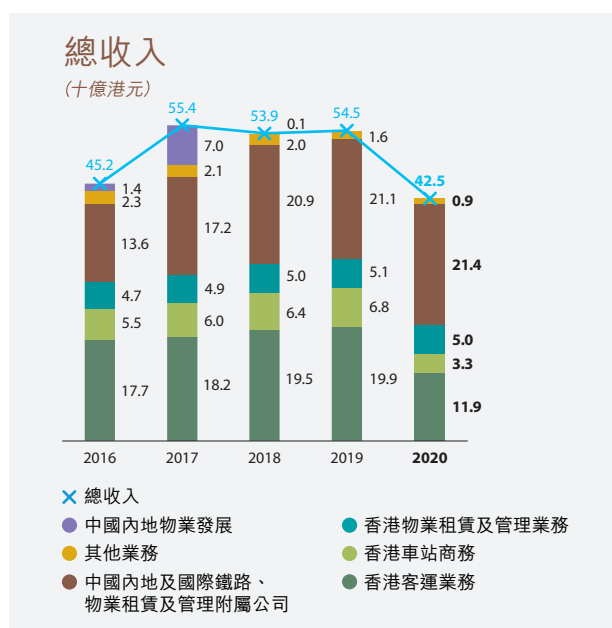
: 不包括應佔聯營公司及合營公司利潤

n/m : 並無意義

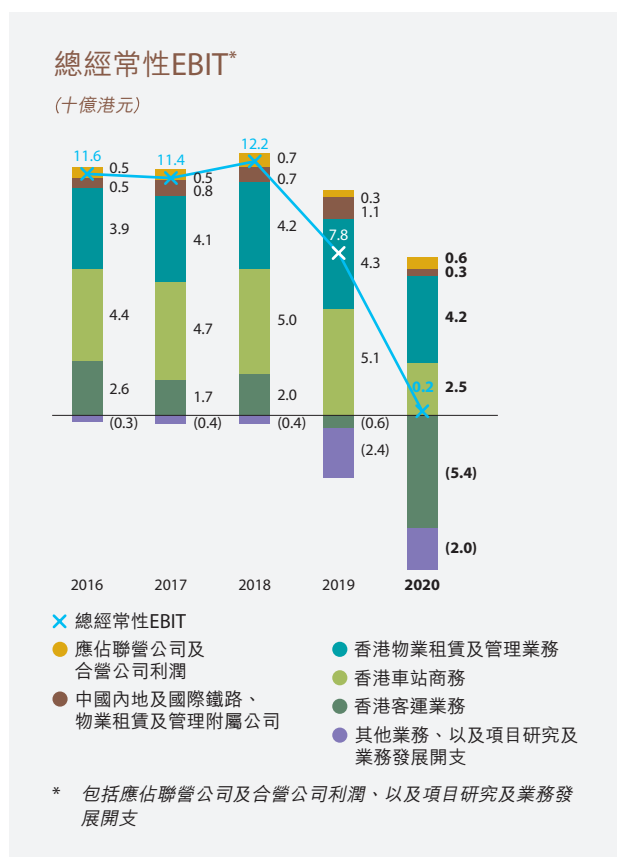
新型冠狀病毒疫情爆發成為病毒全球大流行，對我們有業務營運所在的所有城市造成了不利影響。香港及全球政府機關所採取的防疫措施，例如保持社交距離及旅遊限制等，均對社會、經濟及旅遊活動造成了廣泛的負面影響，因而嚴重影響了集團的業務。

總收入

於2020年，集團的總收入為425.41億港元，較2019年減少21.9%，主要由於新型冠狀病毒大流行和整體經濟環境惡化造成的不利影響，對我們的香港客運業務的車費收入及香港車站商務業務的車站零售設施租金收入減少所致。



經常性業務虧損



總經常性EBIT

於2020年，集團的總經常性EBIT(包括應佔聯營公司及合營公司利潤、以及項目研究及業務發展開支)較2019年下跌97.5%至1.96億港元，該跌幅主要由於持續的新型冠狀病毒大流行及整體經濟環境惡化所致。

香港客運業務的EBIT大幅減少48.17億港元以致錄得54.08億港元虧損，主要由於新型冠狀病毒大流行所致。香港政府實施的防疫措施(例如關閉香港特別行政區與中國內地之間的數個邊境口岸、保持社交距離、在家工作安排、學校

停課、入境管制及隔離措施等)導致本地及國際旅遊需求大幅下降，乘客量因而前所未見的下跌31.5%。在這艱難時期，公司向乘客提供了多項支援措施，包括於2020年7月1日至2021年3月31日期間，將八達通「程程3.3%車費扣減」大幅提升至「程程20%車費扣減」，以及於2020年7月1日至2021年6月30日期間，為「港鐵都會票」和「全月通加強版」提供扣減。公司亦採取了積極措施來節省成本及提高營運效率。

香港車站商務的EBIT下跌51.2%至25.02億港元。車站零售設施業務的租金收入大幅減少，主要由於集團(i)就香港特別行政區與中國內地之間的數個邊境口岸關閉，向免稅店經營權持有人及其他車站商店提供的租金寬減，以及(ii)就本地鐵路綫車站人流減少對車站商店帶來不利影響的零售租戶，所給予的租金寬減對集團損益表之影響。我們的廣告收入亦大幅下跌，主要由於零售及旅遊業市道受疫情影響而持續低迷，導致廣告開支減少。

香港物業租賃及管理業務的EBIT微跌1.9%至41.85億港元。EBIT下跌主要由於集團就零售市道低迷及不時實施的社交距離措施帶來不利影響的商場租戶，所提供的租金寬減對集團損益表之影響。所提供的租金寬減將於個別租戶餘下的租約期內在損益表中攤銷，其中部分已於2020年的損益表中反映。新型冠狀病毒大流行對集團物業租賃業務的不利影響大部分已被以下因素所抵銷：(i)集團於2020年3月購入「德福廣場二期」和「PopCorn 2」餘下收益權所帶

來的利潤貢獻、(ii)集團於2020年8月和11月分階段開幕的新商場「The LOHAS 康城」所帶來的利潤貢獻，以及(iii)就公眾活動所提供的租金寬減於2020年大幅減少。

集團的中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司業務的EBIT因新型冠狀病毒大流行亦受到不同程度的不利影響，導致EBIT下跌76.0%至2.61億港元。受疫情影響，我們在澳洲的墨爾本鐵路於2020年錄得少量虧損，而中國內地的深圳地鐵四號綫於2020年亦錄得輕微虧損。Stockholm commuter rail (Stockholms pendeltåg) 因繼續執行嚴格的成本控制措施而令虧損大為減少。

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

於2020年，應佔聯營公司及合營公司利潤為6.05億港元（2019年為2.88億港元利潤，已包括就英國西南部鐵路專營權協議的虧損性合約作出的4.36億港元撥備）。如撇除2019年的撥備，2020年的應佔利潤將較2019年減少1.19億港元或16.4%，主要由於新型冠狀病毒大流行對集團於杭

州的聯營公司及香港的八達通控股有限公司造成不利的財務影響所致，但部分跌幅已被於2020年4月全綫通車的杭州地鐵五號綫合營業務帶來的利潤貢獻所抵銷。

總經常性EBIT邊際比率

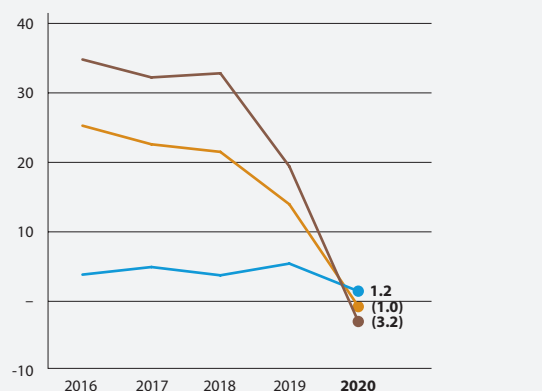
2016年至2018年，總經常性EBIT邊際比率保持穩定趨勢，而於2019年和2020年則有所下降。

於2019年，總經常性EBIT邊際比率下降主要是由於香港公眾活動事件的不利影響，以及就香港沙中綫項目紅磡事件而作出的20億港元撥備和就英國西南部鐵路專營權協議而作出4.36億港元撥備所致。

於2020年，總經常性EBIT邊際比率進一步下降，主要是由於香港及全球新型冠狀病毒大流行的不利影響，以及就沙中綫項目管理費用而作出的14億港元撥備所致。

總經常性EBIT邊際比率[△]

(百分率)



● 總經常性業務EBIT邊際比率(不包括中國內地及國際附屬公司)

● 總經常性業務EBIT邊際比率

● 總經常性業務EBIT邊際比率(中國內地及國際附屬公司)

[△] 不包括應佔聯營公司及合營公司利潤

財務回顧

利息及財務開支

經常性業務的利息及財務開支為 10.97 億港元，較 2019 年上升 16.8%，主要由於平均淨借貸額增加，導致淨利息支出上升。集團融資活動的詳細回顧載列於下一章節。

所得稅

由於財務表現下滑，經常性業務的所得稅為 2.37 億港元，較 2019 年減少 86.4%。

除稅後的物業發展利潤

集團除稅後的物業發展利潤為 55.07 億港元，較 2019 年減少 1.3%。2020 年的物業發展利潤主要來自 LP6（「日出康城」第六期）的分佔盈餘，以及出售存貨單位。

基本業務利潤

由於持續的新型冠狀病毒大流行及整體經濟環境惡化，集團的基本業務利潤為 43.81 億港元，較 2019 年減少 58.5%。

投資物業重估虧損

經獨立專業估值公司重估集團於香港及中國內地的投資物業後，截至 2020 年 12 月 31 日止年度的重估虧損為 91.90 億港元，而 2019 年則錄得重估收益 13.72 億港元。

此重估虧損（屬非現金項目）導致我們在香港的投資物業價值下跌 10%，主要反映因新型冠狀病毒大流行及整體經濟環境惡化所導致預期的續租租金下降。

公司股東應佔淨虧損

計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業重估後，截至 2020 年 12 月 31 日止年度，集團的公司股東應佔淨虧損為 48.09 億港元，而 2019 年則錄得淨利潤 119.32 億港元。

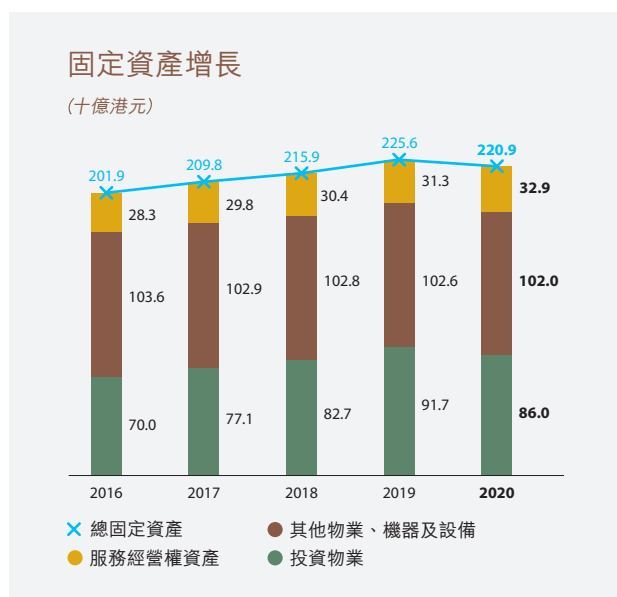


財務狀況表

百萬港元	於2020年 12月31日	於2019年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
固定資產	220,932	225,605	(4,673)	(2.1)
發展中物業	11,942	12,022	(80)	(0.7)
聯營公司及合營公司權益	11,592	10,359	1,233	11.9
應收帳項及其他應收款項	13,313	11,169	2,144	19.2
現金、銀行結餘及存款	20,906	21,186	(280)	(1.3)
其他資產	11,889	8,873	3,016	34.0
總資產	290,574	289,214	1,360	0.5
貸款及其他債務總額	(50,340)	(39,456)	10,884	27.6
應付帳項及其他負債	(38,833)	(38,881)	(48)	(0.1)
服務經營權負債	(10,295)	(10,350)	(55)	(0.5)
遞延稅項負債	(14,125)	(13,729)	396	2.9
總負債	(113,593)	(102,416)	11,177	10.9
淨資產	176,981	186,798	(9,817)	(5.3)
代表：				
公司股東應佔總權益	176,788	186,606	(9,818)	(5.3)
非控股權益	193	192	1	0.5
總權益	176,981	186,798	(9,817)	(5.3)

固定資產

固定資產減少2.1%至2,209.32億港元，主要由於集團投資物業組合的重估虧損91.90億港元，部分跌幅被(i)以總作價30.00億港元購入「德福廣場二期」及「PopCorn 2」餘下收益權及(ii)現有香港鐵路網絡的設施更新及升級工程所抵銷。由於我們的香港鐵路網絡新增了資產，折舊及攤銷費用總額上升了2.4%。



聯營公司及合營公司權益

聯營公司及合營公司權益增加，主要由於應佔聯營公司及合營公司的利潤、向悉尼地鐵城市及西南綫及北京地鐵注資，以及主要因人民幣升值對面值帶來匯兌收益。

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(i)部分所提供的租金寬減尚未在損益表中攤銷，以及(ii)「LP6」的物業發展利潤入帳，令物業發展的應收款項增加。

其他資產

其他資產增加，主要由於應收關連人士款項和待售物業增加。

貸款及其他債務總額

貸款及其他債務總額增加，主要由於發行12億美元的10年期綠色債券，以及提取貸款淨額及發行其他債券/票據。

總權益

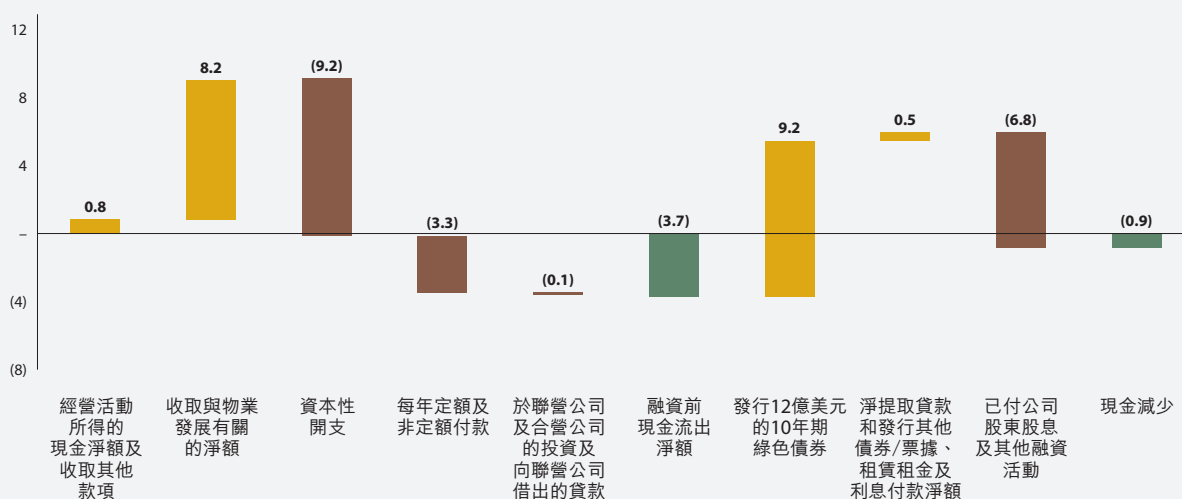
總權益減少98.17億港元，主要由於投資物業重估虧損及年內派發的2019年末期普通股息及2020年中期普通股息，部分被年內錄得的基本業務利潤所抵銷。

現金流量

百萬港元	2020	2019
經營活動所得現金淨額及收取其他款項	835	17,164
收取物業發展的款項	8,583	9,175
收取現金淨額	9,418	26,339
資本性開支	(9,249)	(6,072)
與物業發展有關的付款	(412)	(3,259)
每年定額付款	(750)	(750)
每年非定額付款	(2,583)	(2,305)
於聯營公司及合營公司的投資及向聯營公司借出的貸款	(140)	(1,539)
現金流出總額	(13,134)	(13,925)
融資前現金(流出)/流入淨額	(3,716)	12,414
淨提取/(償還)貸款和資本市場工具，以及租賃租金付款	10,145	(1,678)
利息付款淨額	(484)	(684)
淨提取/(償還)貸款、租賃租金及利息付款淨額	9,661	(2,362)
已付公司股東股息	(6,808)	(6,649)
其他融資活動	(9)	(117)
現金(減少)/增加	(872)	3,286
於1月1日的現金、銀行結餘及存款	21,186	18,022
現金(減少)/增加	(872)	3,286
匯率變動的影響	592	(122)
於12月31日的現金、銀行結餘及存款	20,906	21,186

截至2020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

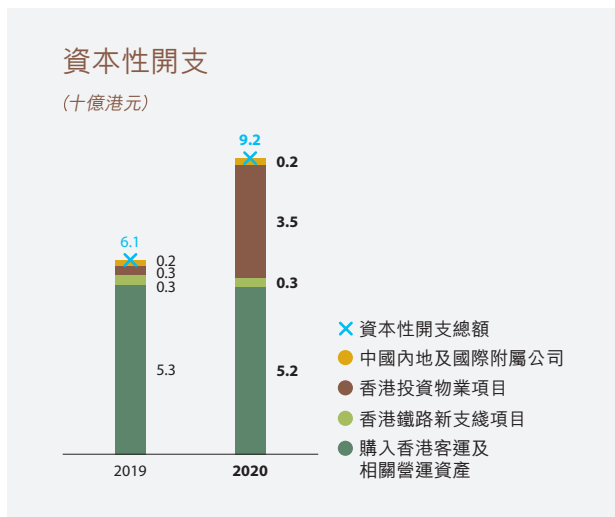
與2019年經營活動所得的現金淨額及收取其他款項171.64億港元相比，經營活動所得的現金淨額及收取其他款項減少163.29億港元至8.35億港元，主要由於新型冠狀病毒大流行的不利影響導致經營利潤減少。

收取與物業發展有關的淨額

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

資本性開支

2020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52.26億港元、用於香港投資物業項目的35.39億港元(主要用作於2020年購入「德福廣場二期」及「PopCorn 2」商場餘下收益權)、用於香港鐵路新延綫項目的2.50億港元，以及用於中國內地及海外附屬公司的2.34億港元。



於聯營公司及合營公司的投資及向聯營公司借出的貸款

2020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，主要與向悉尼地鐵城市及西南綫注資有關。

淨提取貸款和發行其他債券/票據、租賃租金及利息付款淨額

2020年的淨提取貸款和發行其他債券/票據、租賃租金及利息付款淨額包括(i)主要來自資本市場工具的268.72億港元(包括發行12億美元的10年期綠色債券)，(ii)主要為償還164.95億港元的貸款，以及(iii)利息付款淨額4.84億港元。

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

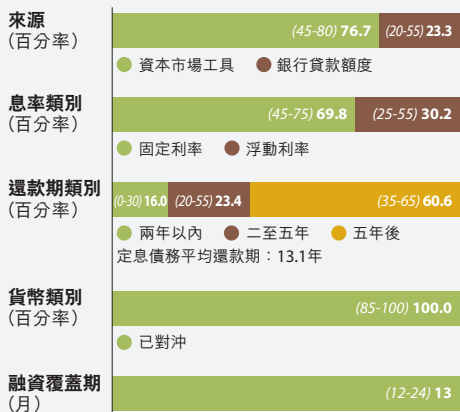
集團支付現金股息68.08億港元(2019年：66.49億港元)，代表2019年的末期股息每股0.98港元和2020年的中期股息每股0.25港元。

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2020年12月31日



2020年對於全球不同行業的公司都是充滿挑戰的一年。許多城市因應新型冠狀病毒疫情作出不同程度的封鎖，導致企業倒閉和大量職位流失。疫苗研發在史上最短時間內完成，多個國家亦於2020年底推出疫苗接種計劃。然而，有關計劃可能需要一段時間才能達致預期效果。

美國聯儲局於2020年3月把聯邦基金利率的目標區間下調至0-0.25%(年率，下同)，並採取一系列的措施應對疫情對經濟的影響，包括恢復購買大量債券。預計聯邦基金利率會在0-0.25%維持一段時間，直到平均年通脹率升至2%。

財務回顧

2020年內利率普遍下跌。三個月美元倫敦銀行同業拆息從年初的1.91%下跌至年底的0.24%。同樣，三個月港元香港銀行同業拆息亦從2.43%下跌至0.35%。10年期美國國庫債券孳息率從年初的1.92%下跌至年底的0.91%，10年期港元掉期利率則由2.04%下跌至0.86%。

公司於年初進行較短期限的融資以降低整體借貸成本。因應營商環境在3月中旬急轉直下，公司的融資轉為集中於年期較長和提款靈活性較高的工具。公司也在8月制定了「可持續融資框架」，將綠色、社會及可持續融資納入框架內，彰顯公司對環境及社區可持續發展的承諾。

公司於2020年共安排了約292億港元的融資，包括12億美元的10年期綠色債券、相當於53億港元年期介乎6個月至35年的票據，以及相當於146億港元年期介乎1至5年的銀行貸款。

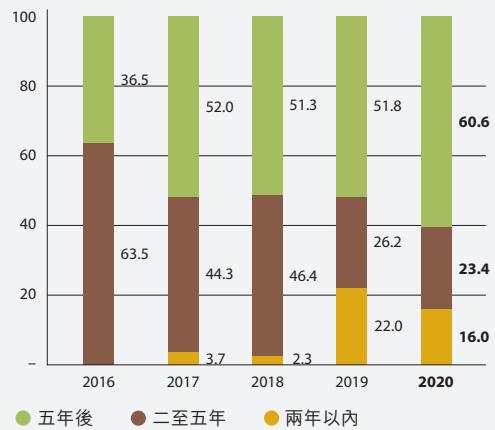
公司於2020年8月根據「可持續融資框架」發行的12億美元的綠色債券，為亞太區最大宗的企業綠色債券。債券於《財資》國家獎2020中被評為香港的「最佳綠色債券」，公司也當選為香港的「最佳可持續金融發行商」。

借貸還款期概況

下圖顯示公司有息貸款於2016年底至2020年底的還款期概況，反映公司還款年期較為分散，有效管控再融資風險。公司在2020年發行的10年期的美元債券推高了五年以上還款期的借貸比例。

還款期概況

(百分率)



* 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)。

槓桿比率及淨利息覆蓋率

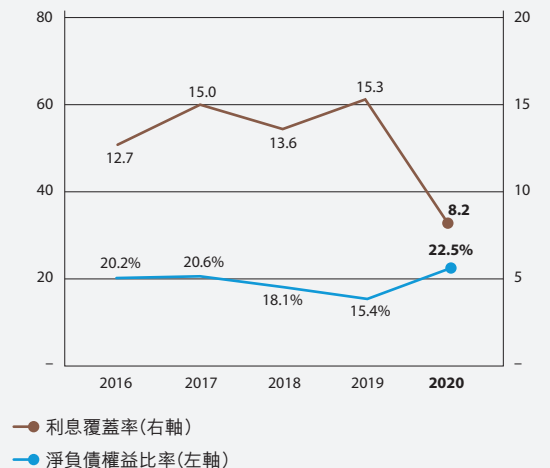
集團的槓桿比率(按淨負債權益比率衡量)由2019年年底的15.4%，上升7.1個百分點至2020年年底的22.5%，主要由於淨負債的增長。集團利息覆蓋率由15.3倍下降至8.2倍。

下圖顯示集團於過去五年的槓桿水平及履行付息的能力。集團在2020年的淨負債權益比率和利息覆蓋率分別為過去五年的最高和最低，然而這些指標仍處於健康水平。

淨負債權益比率及利息覆蓋率

(百分率)

(倍數)



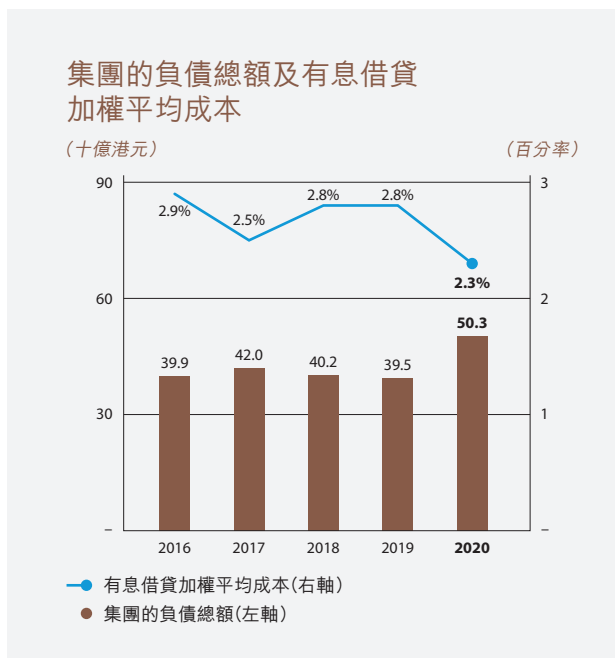
— 利息覆蓋率(右軸)

— 淨負債權益比率(左軸)

借貸成本

集團綜合負債總額由2019年年底的394.56億港元增至2020年年底的503.40億港元。集團有息借貸加權平均成本由2019年的2.8%下降至2020年的2.3%。

下圖顯示集團的負債總額及有息借貸加權平均成本。

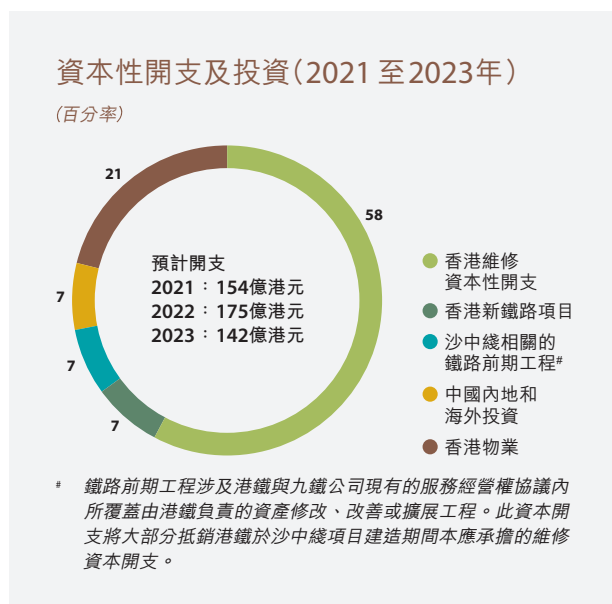


資本性開支及投資

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2021至2023年的總開支為471億港元。

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2021至2023年資本性開支的大部分。

集團於2020年12月31日有合共超過300億港元的現金結餘及可動用貸款額，加上可從銀行獲得貸款及在債券資本市場集資的能力，相信集團將足以應付其資本性開支及投資計劃。



信貸評級(截至2021年3月11日)

信貸評級	短期評級*	長期評級*
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

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
財務										
綜合損益 (百萬港元)										
總收入										
- 香港客運業務	11,896	19,938	19,490	18,201	17,655	16,916	16,223	15,166	14,523	13,509
- 香港車站商務	3,269	6,799	6,458	5,975	5,544	5,380	4,963	4,588	3,680	3,422
- 香港物業租賃及管理業務	5,054	5,137	5,055	4,900	4,741	4,533	4,190	3,778	3,401	3,083
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	21,428	21,085	20,877	17,194	13,562	12,582	12,627	13,246	12,786	12,411
- 其他業務	894	1,545	1,990	2,174	2,339	2,290	2,153	1,929	1,349	998
- 經常性業務	42,541	54,504	53,870	48,444	43,841	41,701	40,156	38,707	35,739	33,423
- 中國內地物業發展	-	-	60	6,996	1,348	-	-	-	-	-
- 總額	42,541	54,504	53,930	55,440	45,189	41,701	40,156	38,707	35,739	33,423
總EBITDA										
- 經常性業務	5,194	15,351	18,843	17,677	16,947	16,260	15,478	14,399	12,895	12,124
- 香港物業發展	6,491	5,707	2,574	1,097	311	2,891	4,216	1,396	3,238	4,934
- 中國內地物業發展	(13)	(25)	25	2,314	366	(140)	(55)	-	-	-
- 總額	11,672	21,033	21,442	21,088	17,624	19,011	19,639	15,795	16,133	17,058
折舊及攤銷										
(5,365)										
(238)										
每年非定額付款										
(238)										
總EBIT										
- 經常性業務EBIT										
EBIT										
香港客運業務	(5,408)	(591)	1,985	1,656	2,572	2,493	2,710	2,716	2,881	2,701
香港車站商務	2,502	5,122	5,025	4,722	4,362	4,230	3,927	3,668	2,969	2,799
香港物業租賃及管理業務	4,185	4,264	4,225	4,082	3,912	3,650	3,427	3,092	2,764	2,490
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	261	1,089	722	814	490	640	782	704	520	381
其他業務	(1,670)	(2,077)	(81)	(53)	58	53	129	86	(7)	23
項目研究及業務發展開支	(279)	(276)	(323)	(332)	(361)	(304)	(454)	(486)	(323)	(123)
應佔聯營公司及合營公司利潤	605	288	658	494	537	361	121	158	456	297
小計	196	7,819	12,211	11,383	11,570	11,123	10,642	9,938	9,260	8,568
- 物業發展業務EBIT	6,478	5,682	2,599	3,411	675	2,751	4,161	1,396	3,238	4,934
- 總額	6,674	13,501	14,810	14,794	12,245	13,874	14,803	11,334	12,498	13,502
公司股東應佔(虧損)/利潤：										
- 經常性業務	(1,126)	4,980	9,020	8,580	8,916	8,565	8,024	7,437	6,914	6,243
- 物業發展業務	5,507	5,580	2,243	1,935	530	2,329	3,547	1,163	2,704	4,225
- 基本業務	4,381	10,560	11,263	10,515	9,446	10,894	11,571	8,600	9,618	10,468
- 投資物業重估(虧損)/收益	(9,190)	1,372	4,745	6,314	808	2,100	4,035	4,425	3,757	5,088
- 總額	(4,809)	11,932	16,008	16,829	10,254	12,994	15,606	13,025	13,375	15,556
年內(虧損)/利潤										
(4,821)										
每股(虧損)/盈利(港元)										
(0.78)										
每股普通股息(港元)										
1.23										
建議及已宣派之普通股息										
7,602										
於12月31日的股價(港元)										
43.35										
於12月31日的市值(百萬港元)										
267,943										
綜合財務狀況(百萬港元)										
資產總值										
290,574										
貸款、其他負債及銀行透支										
50,340										
服務經營權負債										
10,295										
公司股東應佔總權益										
176,788										
財務比率										
EBITDA邊際比率 [◇] (%)										
12.2										
EBITDA邊際比率 [◇] (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)										
22.1										
EBIT邊際比率 ^φ (%)										
(1.0)										
EBIT邊際比率 ^φ (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)										
(3.2)										
淨負債權益比率(%)										
22.5										
來自基本業務的平均公司股東 資金回報率(%)										
2.4										
利息保障(倍數)										
8.2										

◇ 不包括香港物業發展利潤。

φ 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。

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
香港客運業務										
載客車卡行車公里總數(千計)										
本地鐵路及過境服務	268,492	301,552	308,742	301,541	287,828	284,487	273,771	269,141	260,890	254,407
機場快綫	12,631	22,971	23,190	23,202	23,276	23,242	23,232	23,216	23,134	19,603
輕鐵	10,385	10,592	11,139	11,145	11,152	11,034	10,728	10,554	10,453	10,166
總乘客人次(千計)										
本地鐵路服務	1,145,035	1,568,196	1,669,973	1,637,898	1,586,522	1,577,457	1,547,757	1,474,659	1,431,040	1,366,587
過境服務	7,647	104,183	117,448	112,549	113,274	114,241	113,049	111,362	109,707	103,881
高速鐵路(香港段)	1,033	16,923	5,302 [@]	-	-	-	-	-	-	-
機場快綫	3,070	15,764	17,710	16,621	16,133	15,725	14,881	13,665	12,695	11,799
輕鐵	111,865	155,885	179,411	178,502	178,709	176,149	174,199	171,652	167,210	161,289
巴士	42,077	51,484	51,025	50,744	50,413	50,537	50,404	47,738	45,962	43,956
城際客運	103	1,880	3,630	3,698	3,739	4,080	4,348	4,324	4,028	3,787
平均乘客人次(千計)										
本地鐵路服務— 周日平均	3,406	4,658	4,862	4,772	4,608	4,577	4,490	4,297	4,148	3,968
過境服務— 每日平均	21	285	322	308	309	313	310	305	300	285
高速鐵路(香港段)— 每日平均	36##	46	53 [#]	-	-	-	-	-	-	-
機場快綫— 每日平均	8	43	49	46	44	43	41	37	35	32
輕鐵— 周日平均	317	448	506	503	500	493	487	482	466	451
巴士— 周日平均	121	151	147	146	144	145	144	137	131	126
城際客運— 每日平均	4##	5	10	10	10	11	12	12	11	10
乘客平均乘搭公里數										
本地鐵路及過境服務	10.5	10.6	10.8	10.8	10.9	11.0	11.0	11.0	10.9	10.9
機場快綫	25.8	28.2	28.3	28.5	28.4	28.4	28.6	29.0	29.0	29.4
輕鐵	2.8	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.8	2.8	2.8
巴士	4.1	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5
每車卡平均載客量(乘客人次)										
本地鐵路及過境服務	45	59	62	63	64	65	67	65	65	63
機場快綫	6	19	22	20	20	19	18	17	16	18
輕鐵	30	40	44	44	44	44	45	45	45	45
佔專營公共交通載客量比率(%)	45.3	47.4	49.0 ^{&}	49.1	48.4	48.5	48.1	46.9	46.4	45.4
每車卡公里之港元(香港客運業務*)										
總收入	35.6	51.7	53.4	52.5	53.0	51.3	51.0	48.4	47.6	45.9
經營開支	33.3	33.0	28.2	28.5	27.7	27.2	26.8	24.9	24.2	23.1
經營利潤	2.3	18.7	25.2	24.0	25.3	24.1	24.2	23.5	23.4	22.8
每名乘客之港元(香港客運業務*)										
總收入	8.11	9.40	9.26	9.10	9.06	8.73	8.52	8.31	8.20	7.99
經營開支	7.60	5.99	4.89	4.93	4.73	4.63	4.47	4.27	4.18	4.02
經營利潤	0.51	3.41	4.37	4.17	4.33	4.10	4.05	4.04	4.02	3.97
安全表現										
本地鐵路服務、過境服務及機場快綫										
須呈報事故數目 [^]	656	1,164	1,056	1,148	1,134	1,246	1,327	1,408	1,761	1,769
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	0.57	0.69	0.58	0.65	0.66	0.73	0.79	0.88	1.13	1.19
公司及承建商的員工意外事故次數 ^Δ	51	81	50	46	61	64	57	67	58	44
輕鐵										
須呈報事故數目 [^]	80	163	87	104	191	157	122	118	151	164
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	0.72	1.05	0.48	0.58	1.07	0.89	0.70	0.69	0.90	1.02
公司及承建商的員工意外事故次數 ^Δ	10	8	2	5	8	6	4	4	2	7
僱員										
香港										
管理及支援部門	1,852	1,899	1,932	1,882	1,837	1,792	1,756	1,676	1,600	1,486
車站商務	224	234	204	191	192	182	170	158	148	144
車務	11,983	12,211	11,948	11,591	11,349	10,891	10,404	10,033	9,460	9,244
項目	1,426	1,531	1,711	2,144	2,615	2,684	2,764	2,804	2,495	2,109
物業及其他業務	1,548	1,549	1,500	1,440	1,416	1,384	1,350	1,305	1,273	1,282
中國內地及國際業務	255	318	331	276	230	194	180	182	224	179
香港以外										
海外員工	16,921	16,521	14,270	10,781	9,866	8,157	7,530	7,078	6,955	6,851
總計	34,209	34,263	31,896	28,305	27,505	25,284	24,154	23,236	22,155	21,295

[@] 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。

^{##} 2020年1月1日至29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)，並須向香港特別行政區政府運輸及房屋局局長及機電工程署署長呈報的事故。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。

^Δ 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三天的期間內，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經超過 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 2020 年，公司與全球機構投資者及研究分析員進行 271 次會面，由於社交距離措施關係，大部分會面均以科技輔助。

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 2020 年周年成員大會的詳情，載於本年報第 121 頁「公司管治報告書」的「周年成員大會」一節。

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。

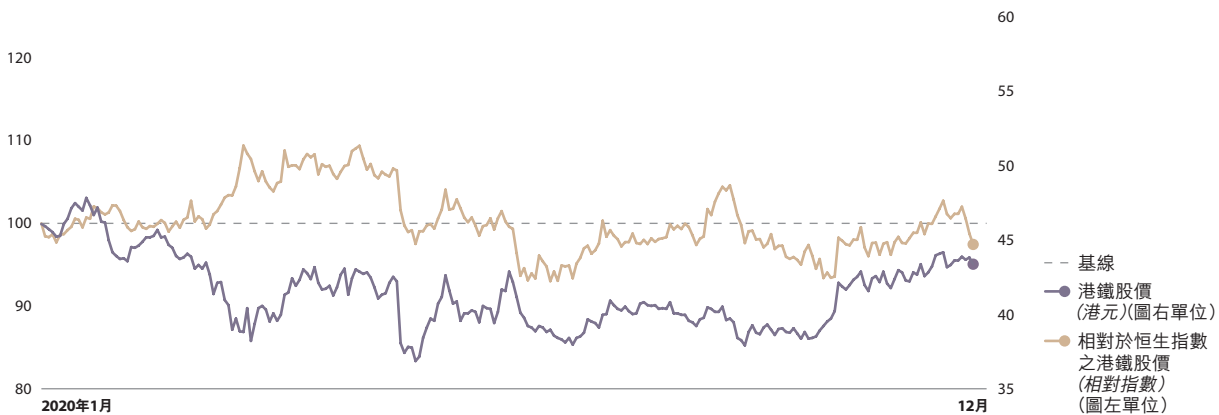
除了中央證券登記所提供的股東服務外，公司的專責熱綫亦於 2020 年處理了個別股東約 26,000 個電話查詢。

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。相關獎譽載列於本年報第 7 頁「主要獎項」一節。

股價表現



2021年度財政紀要

2020年度全年業績公布	3月11日
周年成員大會	5月26日
2020年度末期股息截止登記日期	5月31日
股份截至過戶日	6月1日至6月4日
派發2020年度末期股息日	7月20日
2021年度中期業績公布	8月
派發2021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

2019年度全年普通股股息	1.23
2020年度中期普通股股息	0.25
2020年度末期普通股股息	0.98

(港元)

過往股息派發紀錄載列於本年報第94頁「十年統計數字」一節和本公司網站。



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2020年12月31日持股狀況

普通股

已發行股份	6,180,927,873股
香港特區政府的持股量	4,634,173,932股 (74.98%)
自由流通量	1,546,753,941股 (25.02%)

市值

(截至2020年12月31日) 267,943百萬港元

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

2020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/中期報告書及帳項均可
在公司網站查閱。



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

公司管治報告書

強健的公司管治對公司達致其願景及實現宗旨非常重要，亦可為持份者帶來長期可持續增長。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。

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。董事局積極尋找機會不斷改進公司管治，並對可改進地方採取迅速回應。根據香港董事學會於2020年5月公布的「香港上市公司企業管治水準報告」2020，公司為企業管治水準十大得分最高的上市公司之一。

在2018年發現沙田至中環綫項目中紅磡站擴建工程部分所引致的各種問題後，公司已自2019年起逐步落實已辨識的改進地方。於2020年3月，調查委員會發出最終報告，而工作進度摘要如下：

- 已成立若干工作小組監管落實調查委員會中期報告及最終報告(「調查委員會報告」)的建議；
- 已就調查委員會報告提出的建議、政府委派專家顧問團的建議及公司就加強其項目管理系統方面的建議，進行對照參考，以確立共同目標；

- 卓建新未來質量工作小組負責協調和每月向卓建新未來委員會及每季向工程委員會匯報有關建議的落實情況；及
- 公司已外聘顧問審核調查委員會報告內提出的建議的落實情況。

董事局透過風險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。繼2019年完成第一階段的檢討後，外聘顧問Arthur D Little對公司現有的三道防綫體系作了深入的評估，旨在識別該體系的不足之處並提出改善建議。評估結果已於2020年較後時間向風險委員會及審核委員會匯報並取得確認。下一階段的工作將通過成立新的技術及工程卓越中心及採納新的保證體系，以特別加強於某些主要風險範疇的第二道防綫。工作進展將於2021年中向風險委員會及審核委員會匯報。

此外，在外聘顧問的協助下，已於2020年第三季度開始進行董事局評核，目的為確定公司董事局適合推動新企業策略。此評核將會審閱董事局的組成、董事局委員會的架構、組成及權力、向董事局提供之資料及董事局的決策過程及其成效。

公司知悉環境、社會及管治事宜對評估一間公司的長遠可持續性及表現日趨重要，公司每年另外刊發一份可持續發展報告，讓其持份者掌握公司於環境、社會及管治領域之措施及表現。

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。公司很大程度上已符合聯交所對《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。公司可持續發展報告已登載於公司網站 (www.mtr.com.hk) 及聯交所網站。

遵守《企業管治守則》

在截至 2020 年 12 月 31 日止年度內，公司已遵守守則。就以下公司管治範疇，公司的常規已超越相關守則/《上市規則》之規定：

公司管治範疇	超越的詳情
獨立非執行董事數目	獨立非執行董事數目佔董事局人數超過三分之二，該比例遠高於《上市規則》對獨立性的要求
審核委員會成員數目	審核委員會由五位獨立非執行董事組成，該比例遠高於《上市規則》對獨立性的要求
董事局定期會議次數	公司每年召開七次董事局定期會議；再者，在有需要時亦會召開董事局特別會議，該比例遠高於守則要求
召開董事局定期會議的通知 《標準守則》的確認	董事局定期會議在下一年度的會議日期一般於前一年第三季訂定 <ul style="list-style-type: none"> • 每位董事及《標準守則》經理每半年需確認一次遵守《標準守則》 • 建立了一個電子平台可以一站式接觸到有助遵守《標準守則》的相關主要流程
風險管理系統的成效評估	除公司及其附屬公司完成了檢討其風險管理系統的成效外，公司於中國內地及海外營運的主要聯營公司也完成了相關的檢討

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。

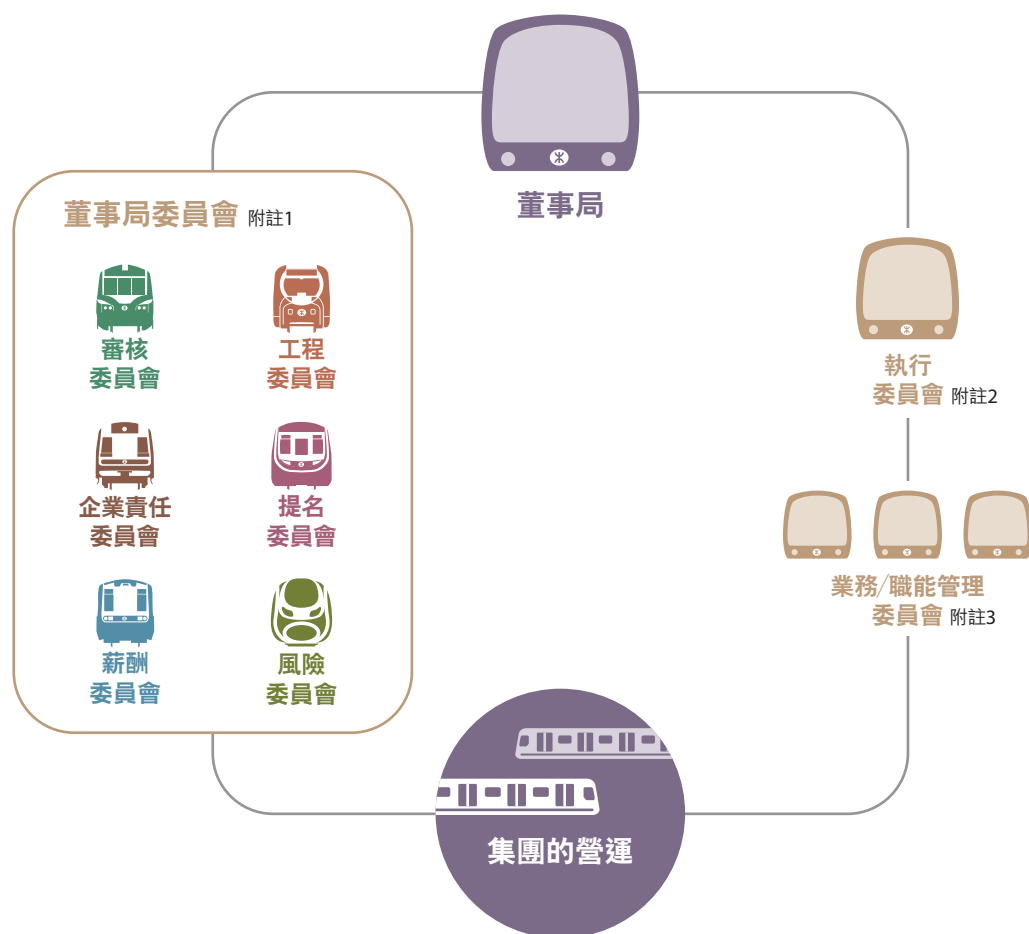
董事局

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。

作為沙田至中環綫工程項目的一部分，東鐵綫的新信號系統及陸續引入的九卡列車原定於 2020 年 9 月中旬投入服務，但由於一信號系統問題可能會對服務造成影響，故啟用日期延至 2021 年 2 月。在董事局監督下公司完成調查，而且已收取及詳細檢閱相關調查報告，並落實改善措施。

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)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;而執行委員會是由行政總裁領導,以及由其他九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115頁至第116頁。

董事局組成

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138頁至第150頁。

截至本報告日期,董事局共有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。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。此架構有效確保董事局主要由獨立成員組成,有助維持獨立及客觀的決策過程。

於2020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74.98%，是公司的主要股東。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（現由羅淑佩小姐擔任）。

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。

另一位公司非執行董事許正宇先生，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實貴經驗，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事宜。

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。彼等各自之角色及職責載列如下：

主席（非執行董事）

- › 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（執行董事）

- › 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

董事局透過授權及適當監督下讓各董事局委員會履行其部分職責。董事局委員會成員名單及每名董事局成員於2020年的出席記錄載於本年報第112頁至第113頁。

審核委員會、風險委員會、工程委員會及薪酬委員會的職責和年內的工作已載於本年報內相關報告書中：

- 「審核委員會報告書」於第123頁至第125頁；
- 「風險委員會報告書」於第130頁至第131頁；
- 「工程委員會報告書」於第132頁；及
- 「薪酬委員會報告書」於第133頁至第137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(包括視野、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，並向董事局作出相關建議：

- 年度檢討董事局的架構、人數及組成以及董事局應有的技巧、經驗及視野的列表；
- 年度評估公司每名獨立非執行董事的獨立性；
- 重選於2020年5月20日舉行的公司周年成員大會(「2020周年成員大會」)上退任的董事局成員；及
- 提名新董事局成員(i)於2020年內由董事局委任；及(ii)於2020周年成員大會上由股東推選。

截至本報告日期，提名委員會已作出年度檢討，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和業務需要而言是合適的；(ii)公司的董事局多元化政策(「多元化政策」)；及(iii)董事局的技能列表。提名委員會亦評估了董事局(1)現時擁有均衡的技巧、經驗及多元化視野，(2)與公司的多元化政策一致，及(3)能有效率及有效益地持續支持執行公司業務策略。此外，待於即將舉行的周年成員大會上獲股東推選的一名新獨立非執行董事後，彼與公司的兩位非執行董事將同時擔任公司及機場管理局董事職務。由於他們三人並非直接參與機場管理局的日常運作，提名委員會認為他們相互擔任對方公司董事職務的行為應不會影響擔任公司獨立非執行董事的獨立性。

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；
- 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74頁至第79頁)。

本年度內執行的工作：

- 檢視推展社會共融、溫室氣體減排、發展與機遇的新社會目標情況；
- 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；
- 審閱多項應對新型冠狀病毒疫情的特別措施及協作活動，支援社會一同跨過逆境；
- 審閱「鐵路人 鐵路心」港鐵義工隊的發展及未來策略；

- 審閱2019年可持續發展報告並向董事局提出批核建議；
- 研究公司在本地及國際不同的可持續發展指數的表現；及
- 核准開展一項減少碳排放的研究。

公司秘書

馬琳女士為法律及管治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。

於2020年，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)；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。

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

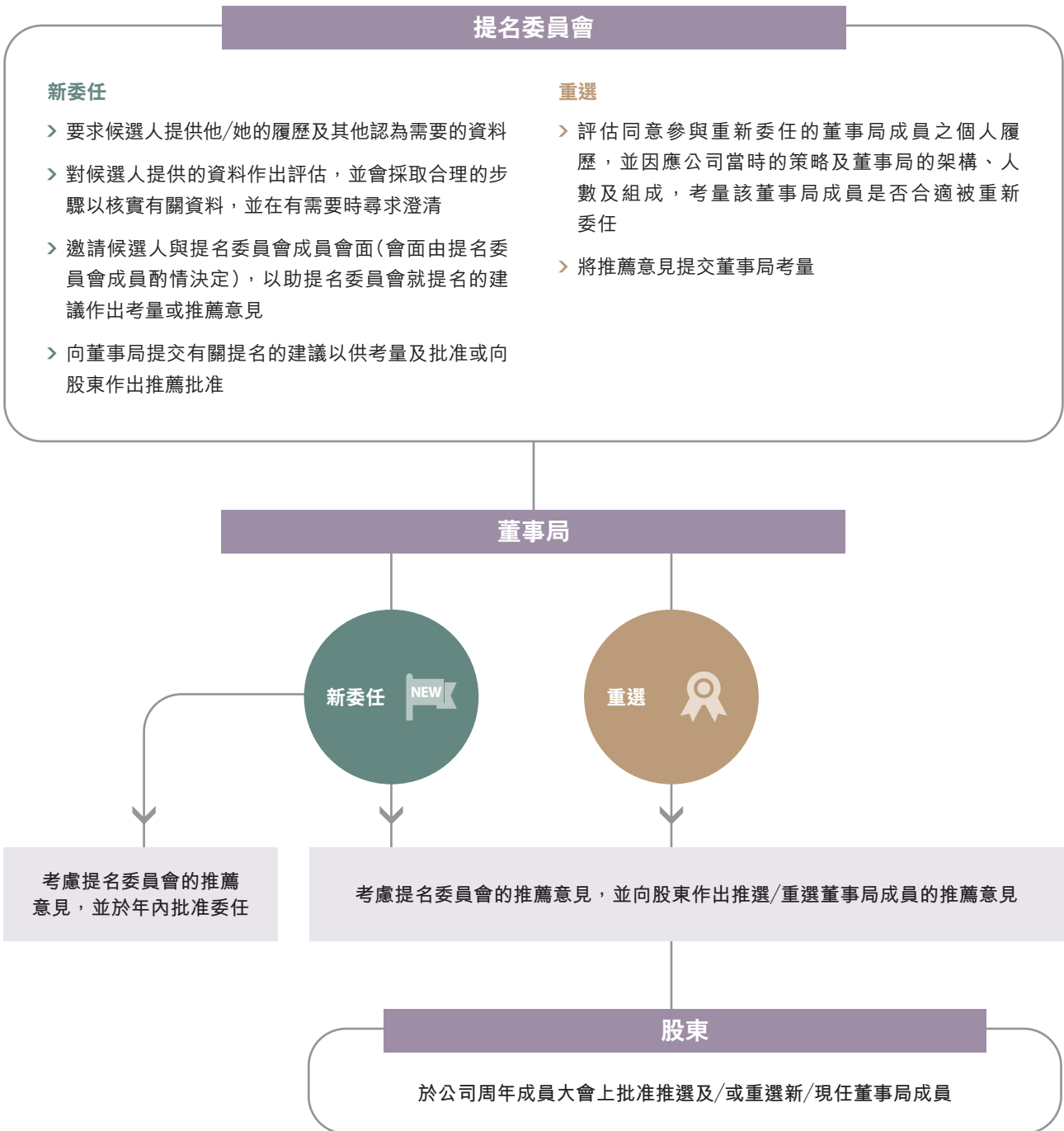
提名政策依據公司已採納的程序和常規編寫而成，並已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

提名政策列出提名董事局成員的流程及程序，適用於委任新董事局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

下圖說明公司提名新委任及重選董事局成員的提名程序：



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) 擬建議委任為獨立非執行董事的人選獨立性,特別是以前《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

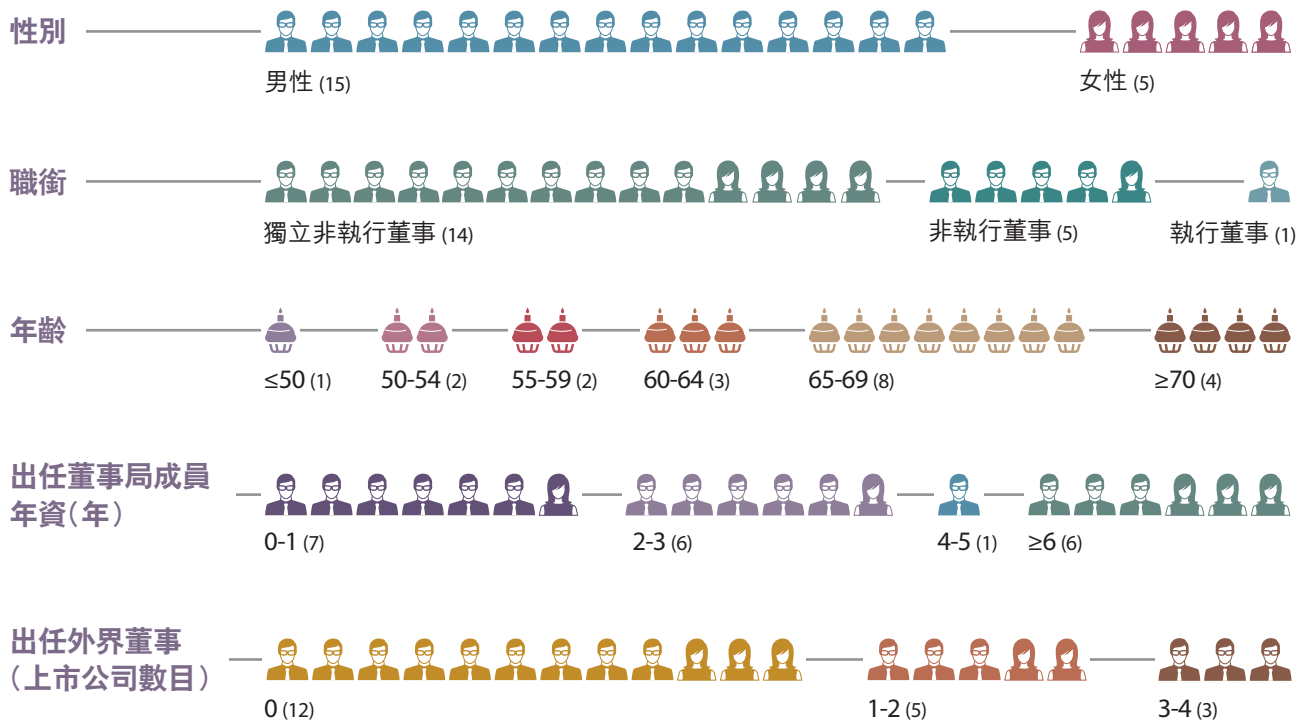
公司已登載其多元化政策於公司網站(www.mtr.com.hk)。多元化政策訂下清晰目標,使公司可竭力確保其董事局成員在技巧、經驗及多元化視野方面取得適當平衡,以支持執行其業務策略及令董事局有效地運作。公司意識到維持董事局由大多數獨立非執行董事組成,同時董事局女性成員亦在適當水平。儘管公司致力履行其承諾,但所有委任最終是在考慮到人選的優點及合適,以用人唯才為準則。

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,以下新委任經提名委員會及董事局考慮了多元化政策及董事局成員的技巧/經驗/視野的列表後作出:

- (i) 陳振彬博士為獨立非執行董事;及
- (ii) 許正宇先生為非執行董事。

提名委員會及董事局認為上述每位新董事局成員各自擁有不同的背景和專業知識,他們分別擁有豐富經驗及積極參與社區服務(包括青年發展、社會福利和區議會事務),皆對董事局有所裨益,並能進一步豐富董事局的技能、經驗和多元化視野,從而加強董事局的多元化及效能。



法規方面的確認

截至2020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其直系家屬(定義載於《上市規則》)的利益(如適用)的年度確認書。提名委員會審閱了所述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。有關董事局成員中有兩名董事局成員同時擔任公司及另一間於聯交所上市的公司之獨立非執行董事，提名委員會於年內已評估所述相互擔任對方公司的董事職務應不會影響他們的獨立性。

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2020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。

公司在 2019 年較後時間推出了一個《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》的主要流程及加強監察有關遵守《標準守則》的成效。《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。2020 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 2021 年 3 月進行。以下為截至 2020 年 12 月 31 日止年度及直至本報告日期進行的工作概要：

- 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；
- 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) 及聯交所網站。

董事局會議程序

董事局一般會定期親身出席會議。鑒於2020年爆發2019冠狀病毒病(「新型冠狀病毒」)，在章程細則允許下，董事局成員亦獲提供以電子方式參與會議，以減少面對面的接觸。所述安排亦適用於執行委員會會議及其他董事局委員會會議。公司自2017年於董事局會議和執行委員會會議上採用電子會議方案(隨後更擴展至其他董事局委員會會議)，亦使董事局成員、執行委員會成員和其他董事局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。

所有董事局成員均獲完整及適時的相關董事局會議資料，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。董事局成員亦可於其認為有需要時，與執行總監會成員直接接觸。

董事局會議的議程草案由公司秘書編製，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，須在不少於有關董事局會議前一星期通知主席或公司秘書。議程連同董事局會議文件一般於董事局會議擬定日期前最少三日送出。

董事局在下年度的會議日期一般由公司秘書於前一年第三季訂定，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。此報告在董事局會議一起討論，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。

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。由於政府是公司的主要股東，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161頁至第182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2020年舉行了15次會議(包括七次定期會議及八次特別會議)，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。

此外，按《上市規則》要求，主席於年內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，討論議題圍繞董事局及管理層的職能、以及公司的策略方向及架構事宜。

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，在2020年的董事局會議中討論了其他的主要事項包括：

- 策略：
 - 收取新企業策略及重點改革計劃項目的最新發展的匯報；
- 公司管治事宜，包括：
 - 年度檢討董事局架構、人數及組成，以及其2019年公司管治職能；年度評估包括(i)獨立非執行董事的獨立性；及(ii)2019年公司風險管理與內部監控系統的成效；
 - 向股東建議2020周年成員大會上批准委任新董事局成員及重選退任的董事局成員；
 - 批准董事局委員會成員的變更及董事手冊的年度更新；
 - 收取及考量管理層提交有關安全、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；
- 車務：
 - 檢討2019年列車服務的表現；
 - 收取於2019年發生的紅磡列車偏離路軌事件的更新匯報；
 - 批出資產更新項目的合約；及
 - 收取更換信號系統項目的最新情況及批出所述項目的撥款；

- 顧問服務：
 - 批准延伸及延續機場管理局旅客捷運系統的保養合同；
- 工程項目：
 - 收取沙田至中環綫項目及相關事項的更新匯報；
 - 收取就有關北大嶼山東涌綫延綫項目建議書的更新及批准預算顧問費用；及
 - 收取更新/檢視/批准《鐵路發展策略2014》中建議鐵路路綫的有關技術及財務建議/資金；
- 中國內地及國際業務：
 - 收取澳門、中國內地及國際業務的更新匯報；及
 - 批准有關中國內地及海外的項目合同/投標；
- 地產：
 - 批出關於香港物業發展招標的安排；及
 - 收取香港物業發展項目的更新匯報；
- 商務及市場：
 - 批准根據票價調整機制公司的2020年票價建議及其實施；及
 - 批准一項延續車站商用面積的專營權協議；
- 財務：
 - 批准2019年報及帳項及2020中期報告及帳項；
 - 收取新型冠狀病毒疫情對財務及其他方面的影響及相關緩解措施的更新匯報；
 - 批准更新70億美元債務發行計劃；及
 - 批准2021年預算及長期預測；
- 人力資源：
 - 批准2020年度薪酬檢討。

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2020年共舉行了八次特別會議，以考慮不同事宜，其中包括於香港收購房地產物業權益、沙田至中環綫的鐵路項目、應對新型冠狀病毒疫情及其對公司財務狀況的影響、就新型冠狀病毒疫情向乘客提供的援減措施、《鐵路發展策略2014》下北大嶼山東涌綫延綫項目及有關中國內地的投資項目。

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112頁至第113頁。

董事局及執行總監會成員 於2020年出席會議和培訓之記錄

	出席會議								2020周年 成員大會	培訓 ^a
	董事局會議		董事局委員會會議							
	定期會議	特別會議	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	4	2	4	4	4	2	1	
董事局成員										
非執行董事										
歐陽伯權博士(主席)	7/7	8/8		2/2	4/4			2/2 ^c	1/1	√
許正宇 ⁽¹⁾ (財經事務及庫務局局長)	4/4	1/2		不適用	1/3				不適用*	√
運輸及房屋局局長 (陳帆) ⁽²⁾	4/7	3/8		2/2	2/4				不適用#	√
發展局常任秘書長(工務) (林世雄) ⁽³⁾	5/7	4/8				4/4	3/4		不適用#	√
運輸署署長 (羅淑佩) ⁽⁴⁾	2/2	1/1	1/1				1/1		不適用*	√
獨立非執行董事										
包立賢	7/7	5/8	3/4				4/4 ^c		1/1	√
陳振彬博士 ⁽⁵⁾	3/4	2/2						1/1	不適用*	√
陳家樂	7/7	6/8		2/2				2/2	不適用#	√
陳黃穗博士	7/7	8/8		2/2 ^c				2/2	1/1	√
陳阮德徽博士	7/7	7/8			4/4 ^c	4/4			1/1	√
鄭恩基 ⁽⁶⁾	7/7	8/8			4/4	4/4 ^c			不適用#	√
周永健博士	7/7	8/8			4/4	2/4			不適用#	√
方正博士	7/7	5/8	4/4 ^c	2/2					1/1	√
關育材	7/7	7/8				3/4	4/4		不適用#	√
李慧敏	7/7	8/8	3/4				3/4		不適用#	√
李李嘉麗 ⁽⁷⁾	7/7	6/8	4/4	1/1				1/1	不適用#	√
吳永嘉	7/7	7/8				4/4		2/2	不適用#	√
鄧國斌	6/7	7/8			4/4		2/4		不適用#	√
周元	6/7	1/8	2/4				2/4		不適用#	√
執行董事										
金澤培博士(行政總裁)	7/7	8/8						2/2	1/1	√
執行總監會及執行委員會成員										
金澤培博士(行政總裁)	7/7	8/8						2/2	1/1	√
劉天成 ⁽⁸⁾									1/1	√
包立聲 ⁽⁹⁾									1/1	√
鄭惠貞								2/2	不適用#	√
蔡少綿 ⁽¹⁰⁾								1/1	1/1	√
顏永文博士 ⁽¹¹⁾									不適用#	√
許亮華									1/1	√
李家潤博士 ⁽¹²⁾									不適用#	√
馬琳 ⁽¹³⁾									1/1	√
鄧智輝 ⁽¹⁴⁾									1/1	√
楊美珍									1/1	√
2020年度內離任的成員										
非執行董事										
劉怡翔 ⁽¹⁵⁾ (財經事務及庫務局局長)	1/3	2/6		1/2	0/1				0/1	x
運輸署署長 (陳美寶) ⁽¹⁶⁾	4/4	2/7	2/3				2/3		不適用#	√
獨立非執行董事										
黃子欣博士 ⁽¹⁷⁾	2/3	5/6		1/1		1/1 ^c			1/1	x
執行總監會及執行委員會成員										
蘇家碧 ⁽¹⁸⁾									不適用	√

說明：

董事局會議
定期會議
特別會議

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

2020周年成員大會 — 公司於2020年5月20日舉行的周年成員大會

* – 於2020周年成員大會結束後委任

– 因新型冠狀病毒疫情需要保持社交距離，而未獲邀出席2020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. 許正宇先生(財經事務及庫務局局長)獲董事局委任為公司非執行董事、提名委員會成員及薪酬委員會成員，全部自2020年6月1日起生效。

許正宇先生的替任董事代表他出席了一次特別會議及兩次薪酬委員會會議。許先生未有出席討論有關南港島綫(西段)項目相關部分的董事局會議，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。

2. 運輸及房屋局局長(陳帆先生)的替任董事代表他出席了三次定期會議、兩次特別會議及兩次薪酬委員會會議。陳先生及其替任董事均未有出席討論有關沙田至中環綫項目及相關事宜、北大嶼山東涌綫延綫項目、洪水橋站提交事項、北環綫項目及南港島綫(西段)項目而舉行的董事局會議(或相關部分的董事局會議)，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。

3. 發展局常任秘書長(工務)(林世雄先生)未有出席討論有關沙田至中環綫項目及相關事宜、北大嶼山東涌綫延綫項目、洪水橋站提交事項、北環綫項目及南港島綫(西段)項目而舉行的董事局會議(或相關部分的董事局會議)，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。

4. 羅淑佩小姐於2020年9月9日起出任運輸署署長的同時成為公司非執行董事。羅小姐並自同日起成為公司審核委員會成員及風險委員會成員。羅小姐未有出席討論有關南港島綫(西段)項目相關部分的董事局會議，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。

5. 陳振彬博士獲推選為董事局成員並成為公司獨立非執行董事，自2020周年成員大會完結後生效，他亦獲董事局委任為公司企業責任委員會成員，於同日生效。

6. 鄭恩基先生獲董事局委任為公司工程委員會主席，於2020周年成員大會完結後生效。

7. 李李嘉麗女士獲董事局委任為公司提名委員會成員，並同時不再擔任公司企業責任委員會成員，於2020周年成員大會完結後生效。

8. 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。

9. 包立聲先生自2021年2月22日起獲委任為公司項目及工程拓展總監，且不再擔任公司工程總監。

10. 蔡少綿女士自2020年3月2日起獲委任為公司事務總監，並成為公司執行總監會成員及企業責任委員會成員。

11. 緊隨顏永文博士於2021年2月21日後退休，顏博士自2021年2月22日起不再擔任公司技術工程總監及執行總監會成員。

12. 李家潤博士自2020年1月1日起獲委任為公司車務總監及執行總監會成員。

13. 馬琳女士自2021年2月22日起獲委任為公司法律及管治總監，且不再擔任公司法律及歐洲業務總監。

14. 鄧智輝先生自2021年2月22日起獲委任為公司物業及國際業務總監，在此之前，鄧先生自2020年10月1日起獲委任為公司物業及澳洲業務總監，且不再擔任公司物業總監。

15. 劉怡翔先生辭任並不再擔任公司非執行董事、提名委員會成員及薪酬委員會成員，全部自2020年6月1日起生效。

劉怡翔先生的替任董事代表他出席了兩次定期會議、一次特別會議、一次提名委員會會議、一次薪酬委員會會議及2020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田至中環綫項目及相關事宜、北大嶼山東涌綫延綫項目、洪水橋站提交事項及北環綫項目而舉行的董事局會議(或相關部分的董事局會議)，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。

16. 陳美寶女士自2020年8月1日起不再擔任運輸署署長，因此自同日起她亦不再出任公司非執行董事、審核委員會成員及風險委員會成員。

運輸署署長(陳美寶女士)的替任董事代表她出席了兩次特別會議，一次審核委員會會議及一次風險委員會會議。陳女士及其替任董事均未有出席討論有關沙田至中環綫項目及相關事宜、北大嶼山東涌綫延綫項目、洪水橋站提交事項及北環綫項目而舉行的董事局會議(或相關部分的董事局會議)，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。

在羅淑佩小姐出任運輸署署長前，運輸署署長的替任董事出席了一次定期會議。

17. 黃子欣博士退任公司獨立非執行董事，並不再擔任公司工程委員會主席及提名委員會成員，全部於2020周年成員大會完結後生效。

18. 蘇家碧女士自2020年1月16日起辭任公司事務總監，並不再擔任執行總監會成員及企業責任委員會成員。

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，當中列載董事角色和職責、董事在法定及監管角度上的主要義務、以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。董事手冊會定期進行更新以確保內容與時並進，讓董事緊貼與董事及公司相關的法律及規例的變更及最新發展。董事局已於2021年1月批准董事手冊的最新更新，以反映公司的最新宗旨，並新增章節涵蓋了董事局評核和環境、社會及管治範疇。

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。

董事局實地視察

於2020年10月，部分董事局及執行總監會成員視察了「The LOHAS 康城」、Malibu(日出康城第五期)及日出康城內的公共運輸交匯處，以便他們了解公司在日出康城最新的物業發展。

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112頁至第113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2020年亦為主要高級行政人員舉辦了多個不同的網上直播領導培訓課程，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2020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2020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2020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186頁至第189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風險管理及內部監控系統負責。董事局於風險委員會及審核委員會協助下持續監管公司的風險管理系統(「企業風險管理系統」)及內部監控系統，並制定合適的政策及檢討該等系統的有效性，並最少每年對其效益作出檢討。

由董事局、管理層及有關人士所推行的企業風險管理系統與內部監控系統，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風險管理與內部監控的責任。

業務/職能委員會

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

公司管治報告書

- 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
- 科技創新策導委員會
- 商務租賃委員會
- 高速鐵路執行管理委員會

內部審核

內部審核部主管經審核委員會直接向董事局匯報並就部門行政事宜向行政總裁匯報。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。

內部審核部定期對公司及其附屬公司之財務、營運、合規監控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126頁至第129頁)。

監控活動和程序

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。

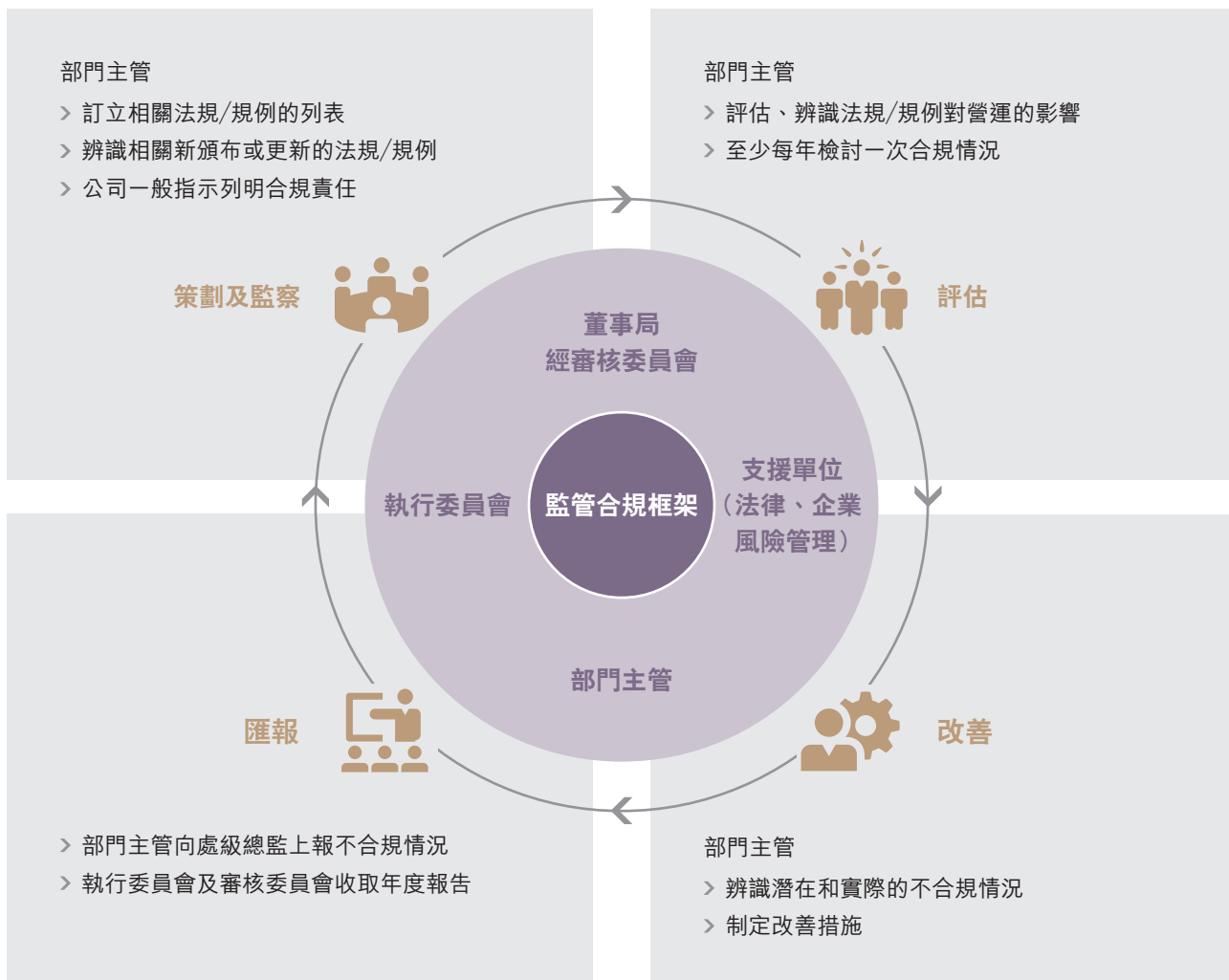
公司亦制定公司一般指示及各有關部門程序及手冊，以防止或偵測未授權的開支/付款，保障公司資產，確保會計帳項的準確及完整性及能按時編製可靠的財務資料。

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)需要對其負責的風險管理與內部監控系統作每年評估及效益的確認。

遵從法規及規例

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)均須根據「監管合規框架」，並在所需的法律支援下，確保其職能及部門遵從適用的法規及規例。

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匯報。



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：
 - 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；
 - 《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
 - 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。於2020年9月重新推出一項經電腦進行有關內幕消息的培訓課程，為提升他們對內幕消息政策的意識；及
- 公司會按《證券條例》的最新發展/要求適時安排持續培訓。

風險管理系統成效的評估

公司已超越了守則要求，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主要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2020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。

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129頁)。

內部監控系統的效益評估

就截至2020年12月31日止年度，審核委員會基於以下工作對公司與其附屬公司及主要聯營公司的內部監控系統的效益作出如下年度檢討評估：

- 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、海外附屬公司及主要聯營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確認

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2020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屬足夠。

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。

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2020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，再加上合規機制以保證公司及其高級人員遵守有關披露內幕消息的責任。

就截至2020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2020年初起的新型冠狀病毒疫情，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，致力保障客戶、員工和承包商的健康及安全並減低其對公司運營的影響。

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、澳門、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。

公司管治報告書

公司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。公司於2020年7月發出更新的《工作操守指引》，並推出了一系列新的員工意識提升計劃，透過動畫影片及以生活實例融入之互動遊戲，讓員工更容易掌握指引的原則及分辨某些行為是否屬於違法或不能接受。公司分別於2020年7月及11月推出以外間工作及職場騷擾為主題的動畫影片，配合其他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。

為了鼓勵員工舉報已發生或疑似違反《工作操守指引》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。

為了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並加以講解。新入職員工亦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)。

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

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214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。然而，鑒於新型冠狀病毒疫情及香港法律第599G章《預防及控制疾病(禁止羣組聚集)規例》，2020周年成員大會只有公司主席、各董事局委員會主席、部分執行總監會成員和外聘核數師獲邀出席。

2020周年成員大會於2020年5月20日舉行。除採用即時廣東話、英語及普通話傳譯外，公司繼續提供即時手語傳譯。公司亦就2020周年成員大會實施了多項防疫措施，包括透過預先登記限制親身出席2020周年成員大會的股東人數及於大會前需預先提交問題。為了方便未能親身出席周年成員大會之公司股東，公司首次安排了網上直播周年成員大會，並設有三種語言選擇(廣東話、英語及普通話)。公司亦於當日傍晚把整個會議過程登載於公司網站。

2021周年成員大會擬定於2021年5月26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。此外，由於新型冠狀病毒疫情持續，公司將繼續留意羣組聚集規例的限制並將作出適當安排，以保障2021周年成員大會出席者的健康及安全，同時顧及股東的出席、提問及投票的基本權利。

2020周年成員大會上通過的決議案

主席建議了在2020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2020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2020周年成員大會，共10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2020年4月14日的2020周年成員大會通函內(包括2020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。

公司管治報告書

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96頁至第97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2020年12月31日止年度內，章程細則並無任何變動。

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

建議修訂須由公司股東於即將舉行的周年成員大會上以特別決議案通過。詳情將載於一份與本年報一同發給股東的通函內。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2021年3月11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。2020年期間的委員會成員及其出席記錄載於本年報第112頁至第113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。委員會在收到要求委任公司外聘核數師處理非核數工作時，可批准有關的委任。

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)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115頁至第119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。

2020年委員會的工作

委員會在2020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。此外，相關的執行總監會成員會獲邀列席若干向委員會的匯報。於年內，委員會亦在沒有管理層列席的情況下，與外聘核數師會晤。

委員會分別在2月和7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。

董事局透過風險委員會和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。於2020年，外聘顧問對公司現有的三道防綫體系作了深入的評估，旨在識別該體系的不足之處並提出改善建議。評估結果已於2020年較後時間向風險委員會及委員會匯報並取得確認。下一階段的工作將通過成立新的技術及工程卓越中心及採納新的保證體系，以特別加強於某些主要風險範疇的第二道防綫。工作進展將於2021年中向兩個委員會匯報。

委員會於2020年已審閱/考慮/確認(相關的)的主要事項如下：

財務

- 2019年報與帳項及2020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；
- 集團物業及鐵路固定資產的帳面價值的更新；
- 公司獲香港特區政府委託興建的鐵路項目最新情況的匯報；
- 有關服務經營權付款及稅務事宜的更新；
- 2020年節約成本的分析；及
- 預覽2020年的中期及年度會計及財務匯報事宜。

內部審核及內部監控

- 呈予董事局有關2019年的風險管理及內部監控系統成效的評估(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)；
- 2019年有關內部審核部的效益評估報告；
- 2019年的持續關連交易；
- 內部審核部的報告；
- 舉報進度報告；及
- 核准2021年內部審核計劃。

外聘核數師

- 由畢馬威會計師事務所提交的2019年的年度帳項及2020年的中期帳項的主要事項；
- 2019年核數師報告；
- 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；預先批准委任畢馬威會計師事務所提供非核數的服務；及考慮畢馬威會計師事務所分別於2019年的年度帳項的審計報告和2020年的中期帳項中對其獨立性的確認；
- 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；
- 批准畢馬威會計師事務所2020年的年度審核及2021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；及
- 畢馬威會計師事務所截至2020年12月31日止年度的審核計劃及策略。

管治

- 有關2019年遵從法規及規例、營運協議和兩鐵合併相關的協議之報告及未決訴訟/潛在訴訟；
- 公司三道防綫的更新；及
- 公司不同附屬公司的審核/風險/管治委員會會議記錄主要事項的概要。

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2021年度的外聘核數師，惟待公司股東於2021周年成員大會上批准通過。

方正博士

審核委員會主席

香港，2021年3月11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。

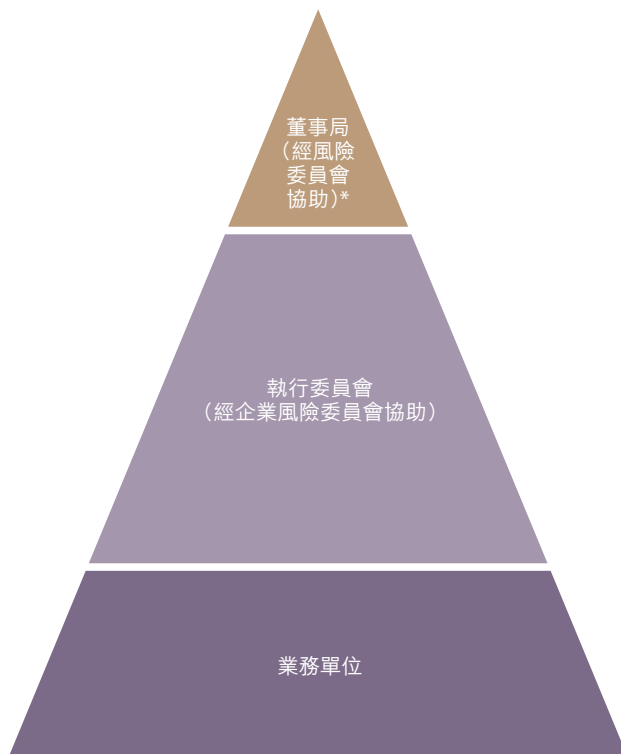
總監通過討論企業風險季度報告，對公司的主要風險提出自上而下的意見。2020年2月及8月，總監以「前瞻性」的思維模式共舉行了兩次「Blue Sky」工作坊。在2月的工作坊上，總監檢討了環境、社會及管治範疇的最新挑戰，

為公司制定新的企業策略提供重要資料。如本年報有關章節所披露，新型冠狀病毒疫情的出現嚴重影響了公司的業務。儘管新型冠狀病毒疫情最終影響多久及其規模仍存不確定性，在8月的工作坊上，總監討論了疫情可引致的中長期風險，並制定了跟進措施以緩解相關影響。

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。

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



- 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
 - 主席為法律及管治總監
 - 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

* 委員會的職責及其在2020年內執行的工作，載於本年報的風險委員會報告書中(第130頁至第131頁)

求進步。作為沙田至中環綫項目的一部分，東鐵綫的新信號系統及陸續引入的九卡列車原定於2020年9月中旬投入服務，但由於一信號系統問題可能會對服務造成影響，故啟用日期延至2021年2月。公司已完成調查，並落實改善措施。

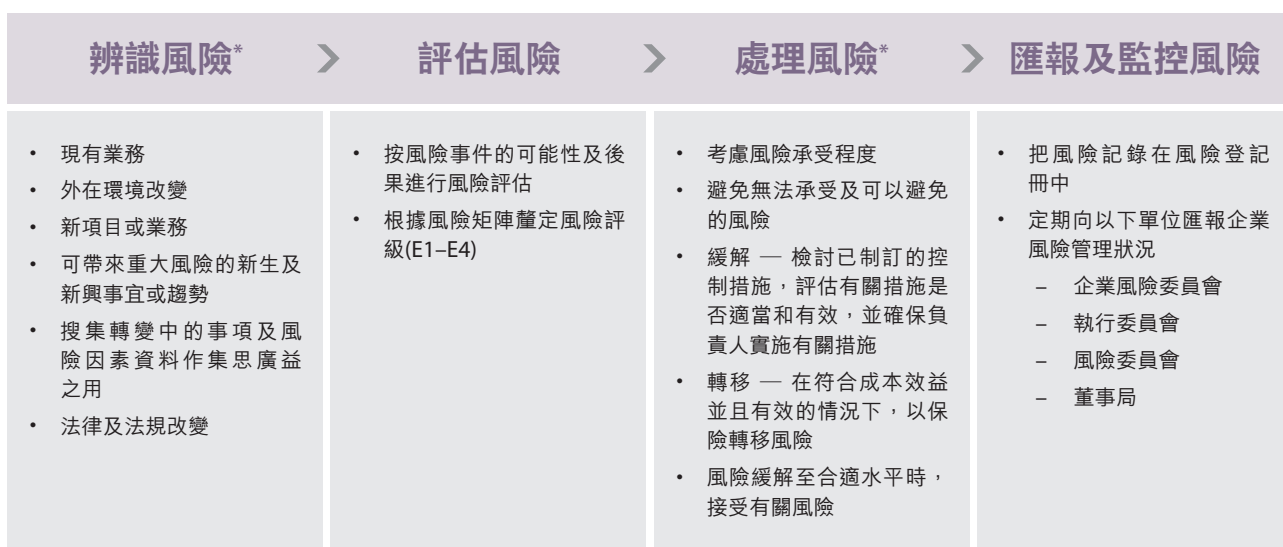
重大風險管理程序

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。

法律及管治職能的企業風險管理團隊搜集與轉變中的營商環境和外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。

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

2020年，新型冠狀病毒疫情成了嚴重影響公司業務的一主要風險，並須審慎管理，以減緩其對財務、營運、人力資源和社會的影響。公司已啟動傳染病管理小組，根據「傳染病業務持續性計劃」協調全公司的策略性應對措施，包括監察個人防護裝備的庫存量、建議有助減低風險的工作安排，以及編製通告和情況報告與員工保持溝通。公司亦已加大力度並增撥資源，為員工及顧客保持環境衛生，包括採用新科技，例如「雙氧水霧化消毒機械人」，於公司範圍、車站及列車內進行消毒。

執行委員會和董事局持續監察公司長遠的財務可持續性。如前所述，2019年的公眾活動和持續的新型冠狀病毒疫情為公司業務帶來了短期財務影響。為了緩解這些影響，公司實行了一系列成本控制措施，包括調整服務，凍結招聘和減低非必要開支。此外，公司在現時的難關之中，仍繼續維持低負債水平。公司的整體財務狀況保持穩健。公司亦已開始實施改革方案，以進一步改善公司的長遠盈利及確保長遠的財務可持續性。

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">具挑戰性的政治環境及持份者多方面的期望繼早前沙田至中環綫事件、公眾活動和營運事故後，維持公眾對公司的信任和信心
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none">落實針對不同持份者的溝通計劃，以維持有效溝通及諒解履行公司的營運責任及維持良好的業務表現
人身與營運安全	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none">新型冠狀病毒疫情威脅員工健康、令生產力損失，並對正常營運帶來潛在影響員工的觀點更趨多元化及兩極化，令處理員工關係的工作更具挑戰性與潛在進一步的公眾活動有關的安全及保安威脅
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none">加強工作場所的清潔和消毒，包括辦公室、車廠、車站和列車，為員工提供口罩和個人防護裝備，制定特別工作安排，例如固定工作小組、分組輪流上班和在家工作針對員工確診或密切接觸個案制定完善的追蹤和管理安排落實業務持續安排透過各種溝通渠道主動與僱員溝通，包括虛擬會議、與員工團體保持密切聯繫等加強保安安排檢討資產及設計標準
新鐵路項目質量、交付及成本	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none">恪守項目的進度計劃、成本預算及質量
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none">進行週期性審核和保證，確保符合流程及程序要求採用關鍵表現指標監察項目質量和進度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採用科技以加強監督及記錄保存工作嚴格控制備用資金
新商業模式/科技衝擊/競爭	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none">新科技衝擊現有商業模式管理來自其他運輸模式的競爭
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none">投資於科技及數碼方案，以強化業務模式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
落實業務增長策略	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none">反思香港未來新鐵路項目的商業模式在香港以外地方發展業務面對激烈競爭業務遜於投標時預計的表現地緣政治風險加劇
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none">為香港新鐵路項目制定創新的商業模式擴大公司的品牌效應及加強與持份者溝通在香港以外地方拓展業務，並定期視察環境以物色新商機為業績未達預期的業務制定並實施業務改善計畫及作出監察
保安威脅(網絡/實體)	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none">針對車務和資訊科技系統的網絡攻擊與公眾活動有關的威脅恐怖襲擊威脅，尤其是對公司在香港以外地方的鐵路營運
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none">加強資訊科技網絡的抗逆力，保障公司免受網絡攻擊為資訊科技和鐵路營運系統實施網絡保安防護系統加強保安措施優化的企業保安管治體系

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。法律及管治總監作為企業風險委員會主席，已向執行委員會提交截至2020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2021年2月11日獲得執行委員會確認。風險委員會亦於2021年2月26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2020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
- 2020年內舉辦的風險管理培訓及推廣活動

結論

截至2020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2020年內就企業風險管理系統落實了以下主要措施：

- 企業風險管理團隊繼續為全體員工編製企業風險管理通訊，分享風險管理的熱門話題，以提高員工的風險意識，及鼓勵分享良好的風險管理做法。
- 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。最後一輯短片已於2020年3月播出。富趣味性及創意的形式獲得良好反應，員工觀看短片總人次超過6,000次。
- 2020年11月，公司以「前瞻性風險管理」為題舉辦了「風險意識網上研討會」，內容包括使用非接觸式科技應對出行新常态和前瞻性思維工具。網上研討會獲得良好反應，約有150名高級經理參與。
- 董事局透過風險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。繼2019年完成第一階段的檢討後，外聘顧問 Arthur D Little 對公司現有的三道防綫體系作了深入的評估，旨在識別體系的不足之處並提出改善建議。評估結果已於2020年較後時間向風險委員會及審核委員會匯報並取得確認。下一階段的工作將通過成立新的技術及工程卓越中心及採納新的保證體系，以特別加強於某些主要風險範疇的第二道防綫。工作進展將於2021年中向風險委員會及審核委員會匯報。

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2020年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第112頁至第113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) 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126頁至第129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2021年舉行合共四次的季度會議。

2020年委員會的工作

委員會在2020年舉行了四次會議。委員會檢討了公司截至2019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2021年2月26日檢討了截至2020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。繼2019年完成第一階段的檢討後，外聘顧問Arthur D Little對公司現有的三道防綫體系作了深入的評估，旨在識別體系的不足之處並提出改善建議。評估結果已於2020年較後時間向委員會及審核委員會匯報並取得確認。下一階段的工作將通過成立新的技術及工程卓越中心及採納新的保證體系，以特別加強於某些主要風險範疇的第二道防綫。工作進展將於2021年中向委員會及審核委員會匯報。

法律及管治總監，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2020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2020年考慮了以下主要事項：

- 公眾活動對票務、人力資源、車站運作及資產管理及維修的影響
- 新型冠狀病毒疫情下的特別工作安排
- 新型冠狀病毒疫情引致的中、長期影響及相關風險
- 2019年12月9日撞進高速鐵路範圍事件檢討報告
- 管理列車出軌風險
- 信號系統的網絡安全管理
- 東鐵綫混合車隊營運時的擁擠情況
- 《鐵路發展策略2014》項目
- 杭州地鐵五號綫全綫的通車準備
- 三道防綫檢討中期報告
- 保險安排的更新
- 重大網絡安全事故概覽
- 環球重大鐵路事故概覽

包立賢

風險委員會主席

香港，2021年3月11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

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」)由六位非執行董事組成，其中五位為公司的獨立非執行董事(「獨立非執行董事」)。鄭恩基先生於2020年5月20日接替黃子欣博士出任委員會主席。委員會成員及其2020年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第112頁至第113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)。

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；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。

每次會議議程會考慮當其時的有關工程事項而制定。

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。

2020年委員會的工作

在2020年，建造工程調查委員會完成有關紅磡站的聆訊及公布最終報告。上半年內，委員會會議主要研究了建造工程調查委員會的意見及有關的跟進措施。此外，委員會於年度內亦有關注東涌綫延綫和屯門南延綫的顧問甄選，以及有關信號系統的重大議題。委員會舉行了四次會議，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、沙田至中環綫及市區綫信號系統更新工程的工程進度及成本狀況
- 有關建造工程調查委員會及位於紅磡站的適當措施之特別報告及跟進工作
- 東涌綫延綫和屯門南延綫的規劃工作
- 卓建新未來之轉型計劃的進度，以便提升公司在鐵路資本性工程項目的管理能力
- 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
- 公司內部審計部審查有關項目工程的半年度報告書

在2020年，工程總監、技術工程總監、工程處總經理-新工程項目及總經理-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。我感謝委員會成員和各位同事的支持和辛勤工作。

鄭恩基先生
工程委員會主席
香港，2021年3月11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企業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
- 適用於其他僱員的聘用條款。

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)
董事局	
- 主席	1,500,000
- 其他成員	300,000
審核委員會及工程委員會	
- 主席	150,000
- 其他成員	90,000
風險委員會、薪酬委員會、提名委員會及企業責任委員會	
- 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，核心獎勵計劃的整體獎金金額乃按公司業績而定。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

- 顧客滿意度問卷的結果；
- 達致顧客服務目標；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，則核心獎勵計劃的整體獎金金額會自動減少。整體獎金金額亦會根據公司履行所有顧客服務目標的情況而作出調整。最終的獎金金額將按僱員的個人工作表現而調整。

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目標，檢閱及審計公司的表現。審計結果將通知薪酬委員會，以便其決定是否適宜調整計劃的整體獎金金額。

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水平約為整體現金薪酬的25%至35%。

此外，公司設有其他與業務有關的獎勵計劃，以激勵相關僱員達到公司的特定業務目標。

特別獎金

在2020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業績及成就

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2020年向全體員工（不包括主要管理人員）發放一次性特別獎金，以答謝他們無懼疫情帶來的種種挑戰，緊守崗位勤勉工作，讓香港繼續前行。

長期獎勵

在2020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2020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41。

(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2020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，並按比例於三年內均等分批歸屬(除非薪酬委員會另有決定)。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，以購入市場上的現有股份。相關獎勵持有人的股份將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，公司定期檢討計劃內容，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僱員的股份之詳情，列載於帳項附註11及41。

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則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2019年報中所載的2019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，檢討及批核2019年表現期的獎金；

- 檢討及批核合資格僱員按「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2020年7月生效的薪酬作出年度檢討；
- 檢討執行總監會成員的薪酬(如適當)；及
- 批核於2021年生效的核心獎勵計劃改善建議，以及認可「行政人員股份獎勵計劃」下釐定表現股份歸屬(涵蓋2021年至2023年表現期)的表現基準。

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列載於帳項附註11。

百萬港元	2020	2019
袍金	9.3	10.0
基本薪金、津貼及其他實物收益	54.2	55.1
與表現掛鈎的浮動薪酬	3.5	8.1
退休金計劃供款	6.6	6.2
總計	73.6	79.4

有關截至2020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，2021年2月22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

歐陽伯權博士*

68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)

歐陽博士現為中國建設銀行(亞洲)股份有限公司及希瑪眼科醫療控股有限公司的獨立非執行董事。

歐陽博士於加拿大及香港的保險業界擁有超過40年經驗。歐陽博士於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。

歐陽博士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」電子健康管理計劃諮詢委員會召集人。

歐陽博士曾擔任HSBC Provident Fund Trustee (Hong Kong) Limited、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*

59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、香港品質保證局董事局董事、香港公益金董事會成員、香港總商會理事會理事，以及香港管理專業協會理事會委員。

金博士於1989年取得英國特許工程師資格。

包立賢

64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。

陳振彬博士

63歲



獨立非執行董事 — 自2020年5月20日
企業責任委員會(成員)

陳博士擁有超過30年製衣界經驗並為寶的集團有限公司的創辦人及主席。他為李寧有限公司、榮豐聯合控股有限公司、迅捷環球控股有限公司及旭日企業有限公司的獨立非執行董事。陳博士現為中華人民共和國全國人民代表大會香港代表。他亦為香港青少年軍總會的主席及創會人之一、

九龍社團聯會會長、香港公開大學諮議會委員，及團結香港基金顧問。

陳博士於2004年獲委任為青年事務委員會委員並於2009年至2015年為其主席。他於2007年成立香港青少年發展聯會及為觀塘區議會前主席和扶貧委員會關愛基金專責小組副主席。陳博士也曾服務於財務匯報局、社會福利諮詢委員會、個人資料(私隱)諮詢委員會及可持續發展委員會。

陳家樂

67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39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，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、海濱事務委員會成員，以及香港電台顧問委員會成員。

陳黃穗博士

74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、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、地產代理監管局成員及私營骨灰安置所上訴委員會成員。

陳阮德徽博士*

71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燊社區書院校董會成員。

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榮譽資深會員。

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，以及國際物流與運輸學會總會會長及其婦女組織的全球主席及全球顧問。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*

66歲



獨立非執行董事 — 自2019年5月22日
工程委員會(主席)
薪酬委員會(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

70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。他現為香港演藝學校校董會副主席、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、平安健康醫療科技有限公司的獨立非執行董事，以及壹賬通金融科技有限公司的獨立董事。

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。他亦為香港證監會程序覆檢委員會及香港賽馬會董事局的前任主席。

方正博士^{*A}

74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；香港房屋委員會和大珠三角商務委員會委員；以及香港演藝學校校董會的成員。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[#]

69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。

關先生是英國特許工程師。

李慧敏[^]

68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及執行委員會副主席，及香港貿易發展局金融服務諮詢委員會委員。

李李嘉麗[#]

66歲



獨立非執行董事 — 自2014年10月14日
審核委員會(成員)
提名委員會(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

51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、獨立監察警方處理投訴委員會副主席，亦為香港科技園公司董事、香港大學校董會委員、香港理工大學校董會成員、競爭事務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及工業貿易署中小型企業委員會委員。

鄧國斌[^]

69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，以及通訊事務管理局成員及其轄

下廣播投訴委員會主席。他亦是永和再保險有限公司及建安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。

周元

65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

董事局及執行總監會

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。

許正宇[^] (財經事務及 庫務局局長)

44歲



非執行董事 — 自2020年6月1日
提名委員會(成員)
薪酬委員會(成員)

許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金融發展局(「金發局」)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。此外，許先生為民主建港協進聯盟委員。

許先生於1999年至2003年期間出任香港特區政府政務主任，曾被調派到經濟發展科、香港特區政府駐北京辦事處和民政事務總署擔任不同職位。許先生在2003年離開香港特區政府後曾任職銀行界，並於2006年加入香港交易及結算所有限公司(「港交所」)。於2006年至2018年期間，許先生於港交所市場發展科及上市科擔任不同要職，離職時為港交所董事總經理。他在2019年至2020年期間出任金發局行政總監。

替任董事

- (i) 陳浩濂(自2020年6月1日)
- (ii) 劉焯(自2020年6月1日)
- (iii) 羅淦華(自2020年8月10日)

運輸及 房屋局局長[@] (陳帆)

63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)
(陳美寶 — 自2020年8月1日)
- (iii) 運輸及房屋局副秘書長(運輸)
(黃珮玟 — 自2020年12月14日及
葉李杏怡 — 自2019年7月15日)

發展局常任秘書長 (工務)[@] (林世雄)

59歲



非執行董事 — 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)2
(麥成章 — 自2016年10月5日)

運輸署署長[@] (羅淑佩)

53歲



非執行董事 — 自2020年9月9日
審核委員會(成員)
風險委員會(成員)

羅小姐以其運輸署署長官方身份出任若干與運輸相關公司的董事，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。

羅小姐於1989年加入香港政府及曾在多個決策局及部門服務，包括於2007年3月至2009年8月出任環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)(後改稱運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸))，於2010年8月至2016年9月出任旅遊事務副專員，並於2016年9月至2020年9月出任政制及內地事務局副秘書長。

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/推選連任。

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。

董事局及執行總監會



執行總監會成員

由左至右：

蔡少綿、鄭惠貞、李家潤博士、劉天成、金澤培博士、
許亮華、楊美珍、鄧智輝、馬琳、包立聲

啟德站的合成照片。

執行總監會成員

金澤培博士*

59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138頁。

劉天成*

61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。



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

64歲

項目及工程拓展總監(自2021年2月22日)

包立聲先生自2019年3月加入本公司出任工程總監。

包立聲先生負責帶領項目及工程拓展業務單位，監督本公司的項目工程，包括新鐵路延綫及營運鐵路項目。

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超過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*

55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；

董事局及執行總監會

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。

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、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，以及根據《勞資關係條例》獲委任之仲裁人小組成員。她亦是醫院管理局成員、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、社區參與綠化委員會非官方成員、香港電台顧問委員會成員、公共圖書館諮詢委員會成員，及香港紅十字會顧問團成員。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。

蔡少綿

50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。

許亮華*

58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。

許先生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。他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*

60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、國際工程技術學會以及香港董事學會會員。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*

48歲

法律及管治總監(自2021年2月22日)

馬琳女士於2004年8月加入本公司任職法律顧問。出任現職前，馬琳女士於2011年9月至2016年6月期間為法律總監及公司秘書，以及於2016年7月至2021年2月期間出任法律及歐洲業務總監。

馬琳女士負責監督本公司法律、公司秘書事務、保險及風險管理職能，以及中央採購及供應鏈職能。她亦負責領導本公司的保證職能，為本公司的主要風險領域提供更強的第二道防綫。

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*

56歲

物業及國際業務總監(自2021年2月22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。出任現職前，鄧先生於2011年10月獲委任為物業總監及於2020年10月出任物業及澳洲業務總監，

董事局及執行總監會

並在此之前曾於當時的法律及採購處、中國及國際業務處、以及物業處擔任不同高級管理職位。

鄧先生負責本公司於香港的所有物業發展項目、投資物業的資產及租務管理(包括購物商場及寫字樓)以及物業管理業務，以及監督本公司的澳洲及歐洲業務。他亦負責香港物業及國際業務的表現。

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，並為市區重建局的前非執行董事。他亦是香港大學房地產及建設系客席教授。

鄧先生是特許測量師。

楊美珍*

56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。楊女士現為八達通控股有限公司及其兩間成員公司的董事。

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 Mox Bank 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2020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
歐陽伯權博士	香港公益金 • 投資小組委員會委員	離任(2020年6月22日)
	HSBC Provident Fund Trustee (Hong Kong) Limited • 獨立非執行董事	離任(2020年8月14日)
	希瑪眼科醫療控股有限公司 • 獨立非執行董事	委任(2020年11月6日)
	嶺南大學 • 榮譽工商管理學博士	頒授(2020年11月19日)
陳振彬博士	可持續發展委員會(香港) • 成員	離任(2021年3月1日)
陳家樂	香港電台 • 顧問委員會成員	離任(2020年9月1日)
陳黃穗博士	私營骨灰安置所上訴委員會(香港) • 成員	離任(2020年9月29日)
陳阮德徽博士	國際物流與運輸學會總會 • 婦女組織全球主席及全球顧問	離任(2020年7月1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)
	香港賽馬會 • 董事局主席	離任(2020年6月22日)
	壹賬通金融科技有限公司 • 獨立董事	委任(2020年10月1日)
方正博士	Mox Bank Limited(前稱SC Digital Solutions Limited) • 獨立非執行董事	離任(2020年7月26日)
	渣打銀行(中國)有限公司 • 獨立非執行董事	離任(2020年11月4日)
許正宇	香港按揭證券有限公司 • 非執行董事	委任(2020年5月25日)
吳永嘉	競爭事務委員會(香港) • 委員	委任(2020年5月1日)
	香港大學 • 校董會委員	委任(2020年6月5日)
	獨立監察警方處理投訴委員會(香港) • 副主席	委任(2021年1月1日)
	工業貿易署(香港) • 中小型企業委員會委員	離任(2021年1月1日)

(i) 履歷之變更(續)

姓名	變更	變更性質及生效日期
劉怡翔 (於2020年6月1日辭任)	香港特區政府 • 財經事務及庫務局局長	離任(2020年4月22日)
	九廣鐵路公司 • 主席	離任(2020年4月22日)
	香港國際主題樂園有限公司 • 董事	離任(2020年4月22日)
	強制性公積金計劃管理局(香港) • 董事	離任(2020年4月22日)
	香港機場管理局 • 董事局成員	離任(2020年4月22日)
	西九文化區管理局(香港) • 董事局成員	離任(2020年4月22日)
	金融發展局(香港) • 當然成員	離任(2020年4月22日)
	香港按揭證券有限公司 • 非執行董事	離任(2020年5月25日)
鄧國斌	建安保險有限公司 • 獨立非執行董事	委任(2020年2月13日)
	通訊事務管理局(香港) • 廣播投訴委員會主席	委任(2020年4月8日)
金澤培博士	香港職業訓練局 • 理事會成員	離任(2020年7月1日)
	香港管理專業協會 • 理事會委員	委任(2020年7月2日)
鄭惠貞	醫院管理局(香港) • 成員	委任(2020年4月1日)
	勞工及福利局(香港) • 《勞資關係條例》仲裁人小組成員	委任(2020年10月1日)
蔡少綿	公共圖書館諮詢委員會(香港) • 成員	委任(2020年5月1日)
	香港紅十字會 • 顧問團成員	委任(2020年9月1日)
	社區參與綠化委員會(香港) • 非官方成員	委任(2021年3月1日)
李家潤博士	香港董事學會 • 會員	認可(2020年5月7日)
馬琳	香港特許秘書公會 • 會長	委任(2020年1月1日)
	• 副會長	離任(2020年1月1日)
鄧智輝	香港大學 • 房地產及建設系客席教授	委任(2020年6月1日)
	八達通控股有限公司及其兩間成員公司 • 董事及替任董事	離任(2021年3月1日)
楊美珍	八達通控股有限公司及其兩間成員公司 • 董事	委任(2021年3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215頁至第219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

顏永文

技術工程總監(至二零二一年二月二十一日止)

項目及工程拓展

包立聲

項目及工程拓展總監(二零二一年二月二十二日起生效)

文若德

總建築師(ARBUK)

劉名瑜

總設計經理

沈鵬博

工程處總經理 — 新工程項目

周蘇鴻

工程處總經理 — 工程建造

麥兼善

總經理 — 項目及工程商務管理
(二零二一年二月二十二日起生效)

梁民發

總經理 — 營運鐵路項目

鍾國良

總經理 — 規劃及土木工程

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

機電工程總管

黃沙

機電工程主管

魏欽強

工程技術總管(至二零二零年十二月三十一日止)

黃冠生

項目及工程技術總管(二零二一年二月二十二日起生效)

吳偉亨

主項目經理 — 沙中綫土木工程(南北綫)

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

陳振聲

項目經理 — 鐵路車輛

林偉德

項目經理 — 沙中綫土木工程(會展站)

梁志添

項目經理 — 沙中綫機電工程

羅志冲

項目經理 — 信號

楊健華

項目經理 — 屯門南延綫

梁寶寶

項目經理 — 東涌綫延綫

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

趙敏

總經理 — 商業發展及增長

梁靜雯

總經理 — 客戶體驗拓展

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)

蔡少綿

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

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

香港物業及國際業務

鄧智輝

物業及國際業務總監(二零二一年二月二十二日起生效)

澳洲

黃秉修

副總監 — 澳洲業務

Raymond O' Flaherty

行政總裁 — Metro Trains Melbourne

Nigel Holness

行政總裁 — Metro Trains Sydney
(至二零二一年二月十九日止)

Daniel Williams

行政總裁 — Metro Trains Sydney
(二零二一年一月二十五日起生效)

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

歐洲

Joakim Sundh

行政總裁 — MTR Express(二零二一年三月八日起生效)

Mark Jensen

行政總裁 — MTR Nordic(至二零二一年二月二十八日止)

Henrik Dahlin

行政總裁 — MTR Nordic(二零二一年三月一日起生效)

Mats Johannesson

行政總裁 — MTR Pendeltåg
(二零二一年三月八日起生效)

Erika Enestad

行政總裁 — MTR Tech / Emtrain

Caroline Astrand

行政總裁 — MTR Tunnelbanan

Steve Murphy

行政總裁 — MTR UK

Richard Schofield

審理董事總經理 — MTR Elizabeth Line
(至二零二一年三月十四日止)

Nigel Holness

董事總經理 — MTR Elizabeth Line
(二零二一年三月十五日起生效)

香港物業

李俊明*

行政總裁 — 八達通控股有限公司

黃冠邦

副總經理 — 物業工程

陳宛冰

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

廖頌基

總經理 — 城市規劃(二零二一年三月一日起生效)

人力資源及行政

鄭惠貞

人力資源總監

文達成

總經理 — 企業保安

蕭慧雯

總經理 — 人力資源

吳紀穎文

總經理 — 學習及人力資源變革

伍樂宜

總經理 — 績效及獎勵

內部審核

周遠明

內部審核主管

法律及管治

馬琳

法律及管治總監(二零二一年二月二十二日起生效)

康浩文

總工程師(二零二一年二月二十二日起生效)

杜博賢

副總監 — 法律、採購及供應鏈
(二零二一年二月二十二日起生效)

李澤文

總經理 — 企業安全(二零二一年二月十六日起生效)

鄭月芳

總經理 — 管治及風險管理

李秀蓮

總經理 — 法律(物業)

張小龍

總經理 — 採購及供應鏈
(二零二一年二月二十二日起生效)

何世傑

公司安全總經理(至二零二零年十二月三十一日止)

澳門及中國內地業務

澳門

陳宇劍

總經理 — 澳門輕軌

中國內地

許慕韓

副總監 — 中國內地業務

王家明

工程總管(北京)

謝志明

工程總監(杭州)

湯濟明

副總經理 — 運營(北京)

梅偉明

副總經理 — 運營(杭州)(二零二一年二月一日起生效)

孟榮輝

副總經理 — 運營(深圳)

劉錦強

副總經理 — 項目(北京)

賈軍

總經理 — 中國內地業務拓展

劉追明

總經理 — 杭州

邵信明

總經理 — 京津冀

何家華

總經理 — 中國內地地產業務

黃永健

總經理 — 深圳

港鐵學院

鄭惠貞

港鐵學院校長(署理)

車務

李家潤

車務總監

黃瓊璋

車務營運總監

吳偉鴻

車務工程總管

林璧順

總信號工程師(車務)

冼志文

總信號設計經理

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

鄭健偉

總經理 — 策劃及發展(至二零二零年十二月三十一日止)

丁嘉俊

總經理 — 策劃及發展(二零二一年一月一日起生效)

劉興漢

總經理 — 安全及品質

閻偉霖

總經理 — 特別職務(至二零二零年十二月三十一日止)

陳國偉

總經理 — 工務管理

呂幹貽

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

王凱華

軌道資產更換主管(二零二一年一月一日起生效)

李劍雄

工場主管

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

吳婉鴻

總經理 — 企業策略

黃伽衛

總經理 — 全球創新

元立行

改革發展辦公室主管 — 香港業務

池文欣

改革發展辦公室主管 — 人力資源

李婉玲

改革發展辦公室 — 項目總管

* 李俊明獲調派到八達通控股有限公司及八達通卡有限公司擔任行政總裁一職。

董事局報告書

董事欣然提呈截至2020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2020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23及24。

業務審視

公司一直致力在其年報中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2020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2020年財政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">• 主席函件(第12頁至第15頁)• 行政總裁回顧及展望(第16頁至第35頁)• 業務回顧(第36頁至第73頁)• 財務回顧(第84頁至第93頁)
(2) 於2020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">• 主席函件(第12頁至第15頁)• 行政總裁回顧及展望(第16頁至第35頁)• 業務回顧(第36頁至第73頁)
(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">• 行政總裁回顧及展望(第16頁至第35頁)• 業務回顧(第36頁至第73頁)• 風險管理(第126頁至第129頁)• 財務風險 — 綜合帳項附註27B(第240頁至第241頁)
(4) 集團業務的展望	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第12頁至第15頁)• 行政總裁回顧及展望(第16頁至第35頁)• 業務回顧(第36頁至第73頁)
(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">• 公司管治報告書(第98頁至第122頁)
(6) 集團與其主要持份者的關係的陳述	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第12頁至第15頁)• 行政總裁回顧及展望(第16頁至第35頁)• 業務回顧(第36頁至第73頁)• 投資者關係(第96頁至第97頁)• 企業責任(第74頁至第79頁)• 人力資源(第80頁至第82頁)• 2020可持續發展報告(www.mtr.com.hk)
(7) 集團的環保政策及表現的陳述	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第12頁至第15頁)• 行政總裁回顧及展望(第16頁至第35頁)• 企業責任(第74頁至第79頁)• 2020可持續發展報告(www.mtr.com.hk)

股息

董事局建議派發末期股息每股0.98港元(2019：每股0.98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2020年度末期股息(附有以股代息選擇)，預計於2021年7月20日派發予於2021年6月4日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

帳項

集團截至2020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190頁至第270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94頁至第95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

- 歐陽伯權博士(主席)
 - 金澤培博士(行政總裁)
 - 包立賢
 - 陳振彬博士
 - 陳家樂
 - 陳黃穗博士
 - 陳阮德徽博士
 - 鄭恩基
 - 周永健博士
 - 方正博士
 - 關育材
 - 李慧敏
 - 李李嘉麗
 - 吳永嘉
 - 鄧國斌
 - 周元
 - 許正宇(財經事務及庫務局局長)
- 替任董事：
- 陳浩濂
 - 劉焯
 - 羅淦華
- 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)(陳美寶^{附註1})
 - 運輸及房屋局副秘書長(運輸)(黃珮玟^{附註2}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(羅淑佩^{附註3})
- 替任董事：
- 運輸署副署長/公共運輸事務及管理(李萃珍)

附註

- 1 該職位出任人由黎以德變更為陳美寶，生效日期為2020年8月1日。
- 2 該職位出任人由蔡傑銘變更為黃珮玟，生效日期為2020年12月14日。
- 3 該職位出任人由陳美寶(於2020年8月1日離任)變更為羅淑佩(於2020年9月9日委任)。

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(項目及工程拓展總監)
- 鄭惠貞(人力資源總監)
- 蔡少綿(公司事務總監)
- 許亮華(財務總監)
- 李家潤博士(車務總監)
- 馬琳(法律及管治總監)
- 鄧智輝(物業及國際業務總監)
- 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138頁至第150頁。

董事局報告書

此外，關於推選許少偉先生及黃冠文先生為新董事的決議案將會提呈2021周年成員大會。有關詳情請參閱與本年報一同派發並包含2021周年成員大會通告的公司通函。

以下為2020年度內曾任公司之董事局成員/替任董事/執行總監會成員，其已於下述日期分別離任：

- 黃子欣博士(2020年5月20日退任)
- 劉怡翔(2020年6月1日辭任)
- 黎志華(2020年7月25日離任)
- 蘇家碧(2020年1月16日辭任)
- 顏永文博士(2021年2月22日退任)

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184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(直至2020年5月31日)及許正宇先生(自2020年6月1日)(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(直至2020年7月31日)及羅淑佩小姐(自2020年9月9日))(皆為政府官員)而言，於第161頁至第182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2020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 [#]	獎勵股份 數目 [#]	權益合計	總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 ^Δ
	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	312,837	-	-	-	391,618	704,455	0.01140
陳黃穗博士	9,072	1,675 (附註1)	-	-	-	10,747	0.00017
鄭恩基	-	2,000 (附註1)	-	-	-	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 [#]	獎勵股份 數目 [#]	權益合計	總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 ^Δ
	個人權益*	家族權益 [†]	其他權益	個人權益*	個人權益*		
李李嘉麗	-	1,614 (附註1)	2,215 (附註2)	-	-	3,829	0.00006
劉焯	1,116	-	-	-	-	1,116	0.00002
羅淦華	588	-	-	-	-	588	0.00001
麥成章	558	8,058 (附註1)	-	-	-	8,616	0.00014
蘇偉文博士	-	1,675 (附註1)	-	-	-	1,675	0.00003
劉天成	138,637	-	-	-	105,868	244,505	0.00396
包立聲	-	-	-	-	60,400	60,400	0.00098
鄭惠貞	133,371	-	-	-	99,802	233,173	0.00377
顏永文博士	99	-	-	-	89,368	89,467	0.00145
許亮華	57,109	2,233 (附註1)	-	-	93,434	152,776	0.00247
李家潤博士	41,910	-	-	47,500	34,168	123,578	0.00200
馬琳	127,347	-	-	-	91,734	219,081	0.00354
鄧智輝	211,084	-	-	-	98,885	309,969	0.00501
楊美珍	681,886	-	-	-	99,784	781,670	0.01265

附註

截至2020年12月31日止，

1 該等股份乃由董事的配偶持有。

2 該2,215股股份乃由李李嘉麗女士及其配偶共同持有。

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158頁至第159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2020年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,180,927,873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2020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2020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2020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 ^Δ
財政司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	74.98%

Δ 於2020年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,180,927,873股

公司已獲香港金融管理局知會，於2020年12月31日，公司約0.30%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2020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2020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2020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2020年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之前 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	–	–	26,000	28.65	–	42.50
李家潤博士	30/5/2014	71,500	23/5/2015 – 23/5/2021	47,500	–	–	–	28.65	47,500	–
其他合資格僱員	6/5/2013	20,331,500	26/4/2014 – 26/4/2020	1,385,500	–	–	1,385,500	31.40	–	42.08
	30/5/2014	19,812,500	23/5/2015 – 23/5/2021	3,450,000	–	14,000	1,136,000	28.65	2,300,000	41.86

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，每名承授人須按要求向公司支付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41(i)。

股票掛鈎協議

除於上文標題「2007年認股權計劃」的章節所披露外，公司於截至2020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

公司採納了行政人員股份獎勵計劃，由2015年1月1日(「生效日期」)起生效，為期十年。有關行政人員股份獎勵計劃的目的及運作詳情載於本年報中的薪酬委員會報告書標題為「長期獎勵」(第135頁至第136頁)一節內及綜合帳項附註11C及41(ii)。

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生效日期當日已發行的普通股股數的2.5%。

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 (附註1)		於2020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/ 被沒收的 獎勵股份 數目	於2020年 12月31日 未賦予的 獎勵股份 數目
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)				
金澤培博士	10/4/2017	22,050	-	7,350	7,350	-	-
	10/4/2018	25,550	50,450	67,484	8,516	-	58,968
	1/4/2019	120,000	-	120,000	-	-	120,000
	8/4/2019	47,400	91,750	139,150	15,800	-	123,350
	8/4/2020	89,300	-	-	-	-	89,300
劉天成	10/4/2017	17,700	25,050	5,900	5,900	-	-
	10/4/2018	16,450	50,450	61,417	5,483	-	55,934
	8/4/2019	16,250	-	16,250	5,416	-	10,834
	8/4/2020	39,100	-	-	-	-	39,100
包立聲	8/4/2019	-	30,150	30,150	-	-	30,150
	8/4/2020	30,250	-	-	-	-	30,250
鄭惠貞	10/4/2017	16,950	30,400	5,650	5,650	-	-
	10/4/2018	17,600	50,450	62,184	5,866	-	56,318
	8/4/2019	16,550	-	16,550	5,516	-	11,034
	8/4/2020	32,450	-	-	-	-	32,450
顏永文博士	10/4/2017	15,050	-	5,018	5,018	-	-
	10/4/2018	12,250	50,450	58,617	4,083	-	54,534
	8/4/2019	12,500	-	12,500	4,166	-	8,334
	8/4/2020	26,500	-	-	-	-	26,500
許亮華	10/4/2017	15,200	30,400	5,068	5,068	-	-
	10/4/2018	14,200	50,450	59,917	4,733	-	55,184
	8/4/2019	13,800	-	13,800	4,600	-	9,200
	8/4/2020	29,050	-	-	-	-	29,050
李家潤博士	10/4/2017	6,800	-	2,268	2,268	-	-
	10/4/2018	7,900	10,500	15,767	2,633	-	13,134
	8/4/2019	8,300	-	8,300	2,766	-	5,534
	8/4/2020	15,500	-	-	-	-	15,500
馬琳	10/4/2017	16,200	-	5,400	5,400	-	-
	10/4/2018	16,050	50,450	61,150	5,350	-	55,800
	8/4/2019	13,400	-	13,400	4,466	-	8,934
	8/4/2020	27,000	-	-	-	-	27,000
鄧智輝	10/4/2017	17,250	-	5,750	5,750	-	-
	10/4/2018	16,850	50,450	61,684	5,616	-	56,068
	8/4/2019	17,200	-	17,200	5,733	-	11,467
	8/4/2020	31,350	-	-	-	-	31,350
楊美珍	10/4/2017	17,700	-	5,900	5,900	-	-
	10/4/2018	17,350	50,450	62,017	5,783	-	56,234
	8/4/2019	16,350	-	16,350	5,450	-	10,900
	8/4/2020	32,650	-	-	-	-	32,650
其他合資格僱員	10/4/2017	2,100,300	26,350	547,682	538,582	9,100	-
	10/4/2018	2,064,750	1,358,800	2,314,805	599,955	139,534	1,575,316
	8/4/2019	1,780,400	122,750	1,835,300	624,783	83,639	1,126,878
	8/4/2020	1,981,600	6,950	-	70,800	51,400	1,866,350

附註

- 1 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。
- 2 受限制股份是向個別合資格僱員授出，並於三年內均等分批賦予(除非薪酬委員會另有決定)。
- 3 表現股份一般按每三年的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。

已發行股份

	已發行 普通股數目	代價/價值 (港元)
於2019年12月31日	6,157,948,911	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 41(i))	2,547,500	0.77億 (由公司收取)
就2019年末期股息而發行之代息股份	18,426,649	6.92億
就2020年中期股息而發行之代息股份	2,004,813	0.81億
於2020年12月31日	6,180,927,873	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38。

買賣或贖回上市證券

截至2020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0.86億港元在聯交所購入了合共2,020,000股普通股(2019年：0.88億港元)。

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2020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)	19.94%
	佔集團總收入 百分比
集團從最大五家客戶所得之總收入	38.95%
集團從最大客戶所得之總收入	16.49%

於2020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1,540萬港元(2019年：約1,270萬港元)。

銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至2020年12月31日集團借貸總額為503.40億港元(2019年：394.56億港元)。借貸詳情載於綜合帳項附註32。

發行債券及票據

集團於2020年12月31日止年度內曾發行面額總值146.42億港元等值(2019年：11.83億港元等值)的票據，詳情載於綜合帳項附註32C。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2020年12月31日，附有控股權限制條件的集團借貸合共5億港元(2019年：321.83億港元)，於2022年到期，而集團並沒有附控股權限制條件之已承諾但未動用的銀行信貸(2019年：55.68億港元)。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53頁至第54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。

B 於2020年11月6日，公司接受了政府於2020年9月29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KL建議發展的「日出康城」第十三期物業發展項目，唯公司須繳付5,568,000,000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。

C 於2021年2月8日，公司接受了政府於2020年12月29日所提出的要約，公司可進行香港仔內地段第467號地盤E建議發展的黃竹坑站第五期物業發展項目，唯公司須繳付6,437,310,000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。

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」）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 Rail Services Pty Limited（「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、機管局及禮頓亞洲各為公司的「關連人士」，而於 2020 年，下文 I、II、III、IV 及 V 節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

本節下文 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「兩鐵合併額外資料」一節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；
- 就物業組合協議支付77.9億港元(見第163頁至第164頁C段及下文「兩鐵合併額外資料」一節E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180頁至第181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人的代價，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

本節下文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之責任除外)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；

- 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「關於高鐵香港段項目的第三份協議」一節內），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「關於高鐵香港段項目的第三份協議」一節內)；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保養香港國際機場的旅客捷運系統(「系統」)訂立一份為期 7 年的合同(「現

有合同」)，由 2013 年 7 月 6 日生效。預計每年根據現有合同可從機管局獲取的最高金額將不多於 8,500 萬港元。

現有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：

- 訂明現有合同的有效期限由 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中場範圍客運廊的條文。

隨著新型冠狀病毒疫情的出現及其對航空業的破壞，現有合同已延長 6 個月至 2021 年 1 月 5 日，並且於 2020 年 7 月 2 日，公司與機管局就系統保養簽訂了一份為期 7 年的新合同(「新合同」)，自 2021 年 1 月 6 日起生效。預計每年根據新合同可從機管局獲取的最高金額將不多於 1.3 億港元。

新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：

- 訂明新合同的有效期限由 2021 年 1 月 6 日至 2028 年 1 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
- 有關機管局人員的操作培訓和相應資格的條文。

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

本節下文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181頁「兩鐵合併額外資料」一節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180頁至第181頁「兩鐵合併額外資料」一節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就售票所收取的服務費的部分，公司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

本節下文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所述賺取商業回報，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日經第一份補充協議和於2020年10月8日經第二份補充協議修訂)(「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；

董事局報告書

- 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。

於2020年9月，合約903的最終付款證明書已發給禮頓亞洲，並已支付有關款項。並且就合約903的最終總結算金額公司與禮頓亞洲已同意並達成協議，而由Chartis Insurance Hong Kong Limited簽發的履約保證書已於2020年10月退還給禮頓亞洲。

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「該等關連交易」)，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更佳的條款進行(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」，以匯報該等關連交易。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，致使他們相信該等關連交易未獲董事局批准；
- (b) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信該等關連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。本節下文A段所載的資料闡述兩鐵合併採用的付款機制，而本節下文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」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(見本節下文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(定義見本節下文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162頁至第163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163頁至第164頁及本節下文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本節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(見本節上文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「持續關連交易」一節項下「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」分段內。

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「持續關連交易」一節項下「IV有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易」分段內。

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（該附屬公司持有本節下文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（見本節上文A段及本節下文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「持續關連交易」一節項下「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」分段內。

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「持續關連交易」一節項下「IV有關屯馬綫第一期營運的持續關連交易」分段內。

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。截至2020年12月31日止年度內，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2020年12月31日止年度內及於2021年3月11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190頁至第270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2021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，2021年3月11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	√		李喆*	√	
Arrowsmith, Stephen		√	廖頌基	√(已辭任)	
歐陽伯權博士	√		Long, Jeremy Paul Warwick*	√(已辭任)	
Bailie, William Paul	√		龍子豪*	√	√
Butcher, Stephen Anthony*		√	Luo Jiancheng	√	
陳智勤	√		McCusker, Andrew*	√	
陳慶強	√		McKenzie, Andrew Charles*		√(已辭任)
陳偉文*	√		馬琳*	√	
陳宛冰*	√(已辭任)		Meyer, Peter*	√	
陳阮德徽博士	√		Moros, Tony Antonio	√	
陳蕾	√		Murphy, Stephen John*	√	
鄭惠貞*	√		Mylvaganam, Deva Rajan*	√	
鄭恩基	√		Nelson, Michael John*	√(已辭任)	
周招偉*		√	吳婉芬		√
周駿齡*	√		Nilsson, Per Håkan Lennart*	√	
朱鳳娟	√		Norris, Mark Frederick*	√(已辭任)	
Collis, Charles G.	√		O'Flaherty, Raymond Anthony*	√	
Dalin, Bengt Carl Harald Henrik*	√	√(已辭任)	Oscarsson, Karl Johan*	√(已辭任)	
Damm, Bo Fredrik	√		彭海興*	√	
杜博賢*	√	√	潘啟宗*	√	
Edlund, Lars Anders	√(已辭任)		Quarrie, Ian Roger*		√
顏永文博士*	√(已辭任)		邵劍明	√	
方正博士	√		沈林冲	√	
傅愛瑜	√		冼碧筠	√	
馮蕙儀*	√		Söderström, Tim Rafael		√
高玲	√		蘇頌禮	√	
Hellners, Karl Erik Hjalmar*	√		孫耀達	√	
何家華*	√		譚立君*	√	√
Holness, Nigel Graham	√(已辭任)		鄧智輝*	√	
許亮華*	√		Waymark, Leah Nicole	√(已辭任)	
Jensen, Frederik Mark*	√(已辭任)		魏麗萍	√	
賈軍	√		Williams Daniel	√	
詹國華*	√		黃子欣博士	√(已辭任)	
Johannesson, Mats Göran	√		黃伽衛*	√	
Jones, Niel L.		√	黃浩樑*	√(已辭任)	
Jubian, Albert*	√		黃健維*	√	
金澤培博士*	√		黃琨暉	√	
King, Andrew Lewis*	√		王傲翔	√	
郭麗琪*	√	√	黃秉修*	√	
鄺松興*		√	黃永健*	√	
黎清佳*		√	夏菁	√	
劉貴顯*	√		許慕韓*	√	
劉天成*	√		任百年*	√	√
劉偉明*	√		楊美珍*	√	
李家潤博士*	√		楊嘉勳		√
李婉玲*	√		袁麗琪*	√	
梁行健	√(已辭任)		元立行	√	
梁耀輝	√		張凌	√	
李秀蓮*		√	朱春雷	√	

* 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

186 獨立核數師報告

綜合帳項

190 綜合損益表

191 綜合全面收益表

192 綜合財務狀況表

193 綜合權益變動表

194 綜合現金流量表

綜合帳項附註

195 1 合規聲明

195 2 主要會計政策

207 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

208 4 香港客運業務收入

209 5 香港車站商務收入

209 6 香港物業租賃及管理業務收入

209 7 中國內地及國際附屬公司收入及開支

210 8 其他業務收入

210 9 業務分類資料

214 10 經營開支

215 11 董事局成員及執行總監會成員酬金

219 12 香港物業發展利潤

219 13 折舊及攤銷

220 14 利息及財務開支

221 15 綜合損益表所示的所得稅

222 16 股息

222 17 每股(虧損)/盈利

223 18 其他全面收益

223 19 投資物業及其他物業、機器及設備

227 20 服務經營權資產

228 21 香港特區政府委託的鐵路工程項目

234 22 發展中物業

235 23 於附屬公司的投資

236 24 聯營公司及合營公司權益

237 25 證券投資

237 26 待售物業

238 27 財務衍生工具資產及負債

242 28 存料與備料

242 29 應收帳項及其他應收款項

243 30 應收關連人士款項

244 31 現金、銀行結餘及存款

244 32 貸款及其他負債

246 33 應付帳項、其他應付款項及撥備

248 34 應付關連人士款項

248 35 服務經營權負債

248 36 非控股權益持有者貸款

249 37 綜合財務狀況表所示的所得稅

250 38 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

253 39 其他現金流量資料

255 40 公允價值計量

256 41 以股份為基礎的支出

259 42 退休金計劃

260 43 界定福利退休計劃

263 44 重大關連人士交易

265 45 承擔

268 46 公司層面的財務狀況表

269 47 會計估計及判斷

270 48 截至2020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

270 49 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190至270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2020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2020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

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，負責該兩條鐵路發展發展的融資，而貴集團則獲取項目管理費用。

高速鐵路(香港段)

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。

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。

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。

於2020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。

我們的審計如何處理該事項

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：

- 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：
 - (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；
 - (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、估計完工成本及將進一步發生的內部成本、以及就該項目對貴集團財務影響作出的評估；
- 評估管理層關於確定高速鐵路(香港段)和沙中綫項目造價的關鍵內部控制的設計和實施；
- 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；
- 與獨立專家商討高速鐵路(香港段)的預測項目造價總額和該預測項目造價總額超過844.2億港元的風險，以及在抽樣基礎上，將高速鐵路(香港段)經估算的項目造價與相關文件進行對比；
- 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；

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，貴集團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。經遮蓋的調查委員會最終報告於2020年5月公布，調查委員會在報告中信納，在採取適當措施後，相關結構便會安全和適合作預定用途。管理層認為就相關工程結構所採取的適當措施已於年內完成。

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」)。貴集團已宣布，將在不影響其法律責任的原則為基礎上，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(「紅磡事件相關費用」)，而該等費用總額估計約為20億港元，已全數列帳於截至2019年12月31日止年度的綜合損益表。

於2020年2月，貴集團通知香港特區政府，完成沙中綫項目的最新造價估計為829.99億港元(含應付貴集團的額外項目管理費用13.71億港元)，較原先的708.27億港元有所增加。立法會於2020年6月通過香港特區政府追加的撥款108.01億港元(不含紅磡事件相關費用和貴集團的額外項目管理費用)，而香港特區政府保持其不同意增加任何項目管理費用的立場。貴集團宣布，將在不影響其法律責任的原則為基礎上，會負擔貴集團繼續履行在委託協議下其項目管理責任所產生的費用，估計相關費用約為13.71億港元(「項目管理費用」)，該估計金額已全數列帳於截至2020年12月31日止年度綜合損益表。

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，則不能依賴此責任上限。

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

- 審查相關委託協議，以核實應收項目管理費用，以及將本年度已收項目管理費用與銀行對帳單及其他相關文件進行對比；
- 抽樣檢查相關文件，並在適用的情況下，檢查本年度發生的實際金額，以評估貴集團就支付紅磡事件相關費用和繼續負擔項目管理費用所作的撥備；
- 與貴集團管理層及其外部法律顧問進行商討，以評估貴集團就高速鐵路(香港段)和沙中綫項目承擔的法律責任和財務風險；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。

獨立核數師報告

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	我們的審計如何處理該事項
<p>截至2020年12月31日，貴集團投資物業的公允價值為860.58億港元，截至2020年12月31日止年度的重估虧損為91.90億港元已錄入綜合損益表。</p> <p>貴集團的投資物業主要位於香港並包括商場和寫字樓。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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：</p> <ul style="list-style-type: none">• 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；• 參照現行會計準則以及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，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。
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2I(ii)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>截至2020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1,311.27億港元；截至2020年12月31日止年度，相關折舊和攤銷費用達到55.89億港元。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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：</p> <ul style="list-style-type: none">• 與管理層商討固定資產的減值跡象，如果發現此類跡象，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，我們沒有任何報告事項。

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，以及為消除對獨立性的威脅所採取的行動或防範措施（若適用）。

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

2021年3月11日

綜合損益表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	2020	2019
香港客運業務收入	4	11,896	19,938
香港車站商務收入	5	3,269	6,799
香港物業租賃及管理業務收入	6	5,054	5,137
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	7	21,428	21,085
其他業務收入	8	894	1,545
		42,541	54,504
中國內地物業發展收入	7	-	-
總收入		42,541	54,504
香港客運業務開支			
– 員工薪酬及有關費用	10A	(6,317)	(6,489)
– 保養及相關工程		(2,085)	(2,662)
– 水電費用		(1,671)	(1,841)
– 一般及行政開支		(888)	(1,209)
– 鐵路配套服務		(295)	(630)
– 耗用的存料與備料		(572)	(613)
– 政府地租及差餉		(284)	(256)
– 其他費用		(206)	(329)
		(12,318)	(14,029)
香港車站商務開支		(509)	(680)
香港物業租賃及管理業務開支		(850)	(851)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	7	(20,895)	(19,760)
其他業務開支	21B(b)(iii)及(c)(iii)	(2,496)	(3,557)
項目研究及業務發展開支		(279)	(276)
		(37,347)	(39,153)
中國內地物業發展開支	7	(13)	(25)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	10B及C	(37,360)	(39,178)
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤			
– 來自經常性業務		5,194	15,351
– 來自中國內地物業發展		(13)	(25)
		5,181	15,326
香港物業發展利潤	12	6,491	5,707
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		11,672	21,033
折舊及攤銷	13	(5,365)	(5,237)
每年非定額付款		(238)	(2,583)
應佔聯營公司及合營公司利潤	24	605	288
未計利息、財務開支及稅項前利潤		6,674	13,501
利息及財務開支	14	(1,004)	(859)
投資物業重估(虧損)/收益	19A	(9,190)	1,372
除稅前(虧損)/利潤		(3,520)	14,014
所得稅	15A	(1,301)	(1,922)
年內(虧損)/利潤		(4,821)	12,092
下列人士應佔：			
– 本公司股東		(4,809)	11,932
– 非控股權益		(12)	160
年內(虧損)/利潤		(4,821)	12,092
本公司股東應佔年內(虧損)/利潤：			
– 來自經常性業務		(1,126)	4,980
– 來自物業發展		5,507	5,580
– 來自基本業務		4,381	10,560
– 來自投資物業重估		(9,190)	1,372
		(4,809)	11,932
每股(虧損)/盈利：	17		
– 基本		(0.78港元)	1.94港元
– 攤薄		(0.78港元)	1.94港元

第195至270頁的附註屬本綜合帳項的一部分。

綜合全面收益表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	2020	2019
年內(虧損)/利潤		(4,821)	12,092
年內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)：	18		
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用土地及樓宇重估(虧損)/盈餘		(274)	121
– 重新計量界定福利計劃淨資產/負債		752	730
		478	851
其後可能重新分類至損益的項目：			
– 匯兌折算差額：			
– 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表		1,282	(344)
– 非控股權益		13	(15)
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		(73)	244
		1,222	(115)
		1,700	736
年內全面(虧損)/收益總額		(3,121)	12,828
下列人士應佔：			
– 本公司股東		(3,122)	12,683
– 非控股權益		1	145
年內全面(虧損)/收益總額		(3,121)	12,828

綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2020年 12月31日	於2019年 12月31日
資產			
固定資產			
– 投資物業	19A	86,058	91,712
– 其他物業、機器及設備	19B	101,999	102,632
– 服務經營權資產	20	32,875	31,261
		220,932	225,605
商譽及物業管理權		79	77
發展中物業	22A	11,942	12,022
遞延開支		1,116	1,948
聯營公司及合營公司權益	24	11,592	10,359
遞延稅項資產	37B	470	134
證券投資	25	468	386
待售物業	26	1,800	1,245
財務衍生工具資產	27	480	198
存料與備料	28	2,014	1,844
應收帳項及其他應收款項	29	13,313	11,169
應收關連人士款項	30	5,462	3,041
現金、銀行結餘及存款	31	20,906	21,186
		290,574	289,214
負債			
短期貸款	32A	3,357	3,371
應付帳項、其他應付款項及撥備	33	36,837	33,315
本期所得稅	37A	1,004	2,024
應付關連人士款項	34	453	2,990
貸款及其他負債	32A	46,983	36,085
服務經營權負債	35	10,295	10,350
財務衍生工具負債	27	381	408
非控股權益持有者貸款	36	158	144
遞延稅項負債	37B	14,125	13,729
		113,593	102,416
淨資產			
		176,981	186,798
股本及儲備			
股本	38	59,666	58,804
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份		(262)	(263)
其他儲備		117,384	128,065
本公司股東應佔總權益			
		176,788	186,606
非控股權益			
		193	192
總權益			
		176,981	186,798

於2021年3月11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195至270頁的附註屬本綜合帳項的一部分。

綜合權益變動表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	股本	為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	其他儲備							非控股權益	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	匯兌儲備	保留溢利	本公司股東應佔總權益			
2020												
於2020年1月1日結餘		58,804	(263)	3,936	221	160	(1,132)	124,880	186,606	192	186,798	
截至2020年12月31日止年度的權益變動：												
- 年內虧損		-	-	-	-	-	-	(4,809)	(4,809)	(12)	(4,821)	
- 年內其他全面收益	18	-	-	(274)	(73)	-	1,282	752	1,687	13	1,700	
- 年內全面虧損總額		-	-	(274)	(73)	-	1,282	(4,057)	(3,122)	1	(3,121)	
- 2019年末期普通股息	16	-	-	-	-	-	-	(6,036)	(6,036)	-	(6,036)	
- 就2019年末期普通股息以股代息而發行之股票	38A	692	(2)	-	-	-	-	2	692	-	692	
- 2020年中期普通股息	16	-	-	-	-	-	-	(1,545)	(1,545)	-	(1,545)	
- 就2020年中期普通股息以股代息而發行之股票	38A	81	(1)	-	-	-	-	1	81	-	81	
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份	38B	-	(86)	-	-	-	-	-	(86)	-	(86)	
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	38B	6	90	-	-	(94)	-	(2)	-	-	-	
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	121	-	-	121	-	121	
- 僱員行使認股權	38A	83	-	-	-	(6)	-	-	77	-	77	
於2020年12月31日結餘		59,666	(262)	3,662	148	181	150	113,243	176,788	193	176,981	
2019												
於2019年1月1日結餘		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	38A	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	38A	71	(1)	-	-	-	-	1	71	-	71	
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份	38B	-	(88)	-	-	-	-	-	(88)	-	(88)	
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	38B	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	
- 僱員行使認股權	38A	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	

第195至270頁的附註屬本綜合帳項的一部分。

綜合現金流量表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	2020	2019
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	39	2,548	17,120
收取為營運深圳地鐵四號綫的政府資助		587	608
購買儲稅券		(57)	(54)
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(1,964)	(308)
– 已付香港以外稅項		(342)	(323)
經營活動所得的現金淨額		772	17,043
投資活動現金流量			
資本性開支			
– 購入香港客運及相關營運資產		(5,226)	(5,291)
– 香港鐵路延綫項目		(250)	(292)
– 投資物業項目及裝修工程		(3,539)	(308)
– 其他資本性工程		(234)	(181)
每年定額及非定額付款		(3,333)	(3,055)
收取與物業發展有關的款項		8,583	9,175
支付與物業發展有關的款項		(412)	(3,259)
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款減少/(增加)		3,813	(3,683)
於聯營公司及合營公司的投資		(210)	(1,416)
其他		133	(2)
投資活動耗用的現金淨額		(675)	(8,312)
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		77	96
為行政人員股份獎勵計劃購入股份		(86)	(88)
貸款及發行資本市場借貸工具所得款項		26,872	11,659
償還貸款及資本市場借貸工具		(16,495)	(13,172)
已付利息及財務開支		(1,039)	(1,054)
已收利息		555	370
已支付租賃租金的資本金額		(232)	(165)
已付本公司股東股息		(6,808)	(6,649)
已付非控股權益持有者股息		-	(125)
融資活動所得/(耗用)的現金淨額		2,844	(9,128)
現金及現金等價物淨增加/(減少)		2,941	(397)
於1月1日的現金及現金等價物		8,346	8,865
匯率變動的影響		592	(122)
於12月31日的現金及現金等價物	31	11,879	8,346

第195至270頁的附註屬本綜合帳項的一部分。

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》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。本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2020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。然而，並無任何修訂對本集團在本年度報告內當期或前期業績及財務狀況的編製或列報方式產生重大影響。本集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新增準則或經修訂準則(附註48)。

2 主要會計政策

A 綜合帳項編製基準

(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，編製本綜合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編製綜合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時所作對綜合帳項及估計有重大影響的判斷在附註47論述。

B 合併基準

綜合帳項包括本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)及本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

附屬公司是由本集團控制的實體。本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。在評估該本集團是否有權力時，只考慮(由本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。本集團內部往來的結餘，交易和現金流量，及因本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。因本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。

當本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，相關的損益將在綜合損益表中確認。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2I(ii))後，在本公司財務狀況表內入帳。

綜合帳項附註

2 主要會計政策(續)

D 聯營公司及合營公司

聯營公司是指本集團或本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。

合營公司是指本集團或本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本集團的綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就本集團佔該投資對象淨資產在收購後的變動及任何與該投資相關的減值虧損(附註21(ii))作出調整。本集團於每一匯報日期判斷是否存在客觀證據證明該投資已減值。本集團所佔該投資對象收購後及除稅後的業績及任何減值虧損於綜合損益表內確認，而本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。

當本集團對聯營公司或合營公司虧損的承擔額等同或超出本集團於聯營公司或合營公司的權益時，本集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損；但如本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，本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本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21(i))的長期權益。

本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，均按本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綜合損益表內確認。

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，當本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，相關的損益將在綜合損益表中確認。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。

在本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列帳，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。本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扣除任何隨後的累計折舊列帳。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綜合損益表；及
- (b) 若以往曾將重估虧損記入綜合損益表，而其後出現重估盈餘時，此盈餘會先撥入綜合損益表(以過往記入綜合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(包括不是由本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。

2 主要會計政策(續)

E 固定資產(續)

(iii) 服務經營權資產

如本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綜合損益表。

如本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，於綜合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綜合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本集團使用期間(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)列帳(附註21(ii))。

(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本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綜合損益表中處理。

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綜合損益表開支。

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綜合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，並不會在綜合損益表中重新分類。

F 租賃資產

本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

於租賃開始日，本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。當本集團就一項低價值資產訂立租賃時，本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，並扣除收到的租賃優惠。使用權資產其後按成本減去累計折舊和減值虧損(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；
- 與本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。

綜合帳項附註

2 主要會計政策(續)

F 租賃資產(續)

倘指數或比率變化導致未來租賃付款額發生變動，或者本集團根據餘值擔保估計的應付金額發生變動，或者對於本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。

當租賃範疇發生變化或租賃合同原先並無規定的租賃代價發生變化(「租賃修改」)，且未作為單獨的租賃入帳時，則亦要對租賃負債進行重新計量。在此情況下，租賃負債會根據經修訂的租賃付款和租賃期限，使用經修訂的貼現率在修改生效日重新計量。

(ii) 作為出租人

作為出租人時，本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，本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本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2(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2(ii))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綜合損益表中攤銷。

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

對於本集團的應收帳款、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)。對於本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(即根據合約應付本集團的現金流量與本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，本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。本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。本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。

2 主要會計政策(續)

I 資產減值(續)

(ii) 其他資產減值

本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，或者(除了商譽)以往確認的減值虧損是否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。

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，本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，其減值虧損於綜合損益表中確認。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綜合損益表。

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

綜合帳項附註

2 主要會計政策(續)

J 折舊及攤銷(續)

機器及設備

列車及組件.....	6 – 42年
月台幕門.....	10 – 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.....	7 – 45年
供電系統.....	5 – 40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更新計劃，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。

K 建造成本

(i) 本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，有關的費用會計入綜合損益表；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，有關的費用會記帳為遞延開支，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，本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有責任。本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。本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」，本集團與發展商就香港物業發展項目(並無成立獨立個體)達成的安排，均被視為合營業務。按照該等物業發展安排，本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。本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發展權購入價、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本集團有關開支，超出的數額會記入遞延收益。本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。本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，記入綜合損益表內。

2 主要會計政策(續)

M 物業發展

- (i) 本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，將在下列情況下在綜合損益表內確認：
- 如本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，及計入預計本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；
 - 如本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，本集團獲得分攤之利潤才會獲確認。本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
 - 如本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，並計入本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綜合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。

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，於減值年度確認為開支。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為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綜合損益表內。

綜合帳項附註

2 主要會計政策(續)

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。

證券投資於本集團承諾購買/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，並於產生時計入綜合損益表。

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帳，並於其耗用期間內確認為開支。在適當時候本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21(ii))，其折舊會按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，合約資產於本集團確認收入時確認(附註2AA)。合約資產是根據附註21(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(附註2S)。

合約負債於本集團確認相關收入前，於客戶支付代價時確認(附註2AA)。倘本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(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(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的高流動性投資(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，並構成本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

應收款項於本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。如果在本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21(i))。

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。利息支出是根據本集團有關利息及財務開支的會計政策所確認(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綜合損益表內確認，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

本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。根據本集團政策，此類工具純粹用作減低或消除本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。

2 主要會計政策(續)

V 財務衍生工具及對沖活動(續)

倘對沖會計方法適用，本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，會計入綜合損益表。

(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綜合損益表中確認。

當被對沖項目於綜合損益表中確認時，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綜合損益表。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，或本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綜合損益表。

(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綜合損益表中確認。

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綜合損益表，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綜合損益表中確認。

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本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，此等成本在綜合損益表中確認為開支。

(ii) 本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。如計算的結果為本集團帶來效益，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綜合損益表的支出，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末的收益率釐定；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。

綜合帳項附註

2 主要會計政策(續)

W 僱員福利(續)

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，在綜合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，本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綜合損益表中計入/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。

關於那些於歸屬年期內攤銷的獎勵股份，本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綜合損益表中扣除/計入，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) 合約終止補償在本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。

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。所得稅會於綜合損益表中確認，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。

2 主要會計政策(續)

X 所得稅(續)

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，惟倘本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着時間消耗，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。

本集團會於匯報期末審閱遞延稅項資產的帳面價值。如果本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，有關減額便會撥回。

Y 財務擔保合約

財務擔保乃指本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。

當本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，分別計入綜合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綜合損益表攤銷，作為提供財務擔保的收入。

本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，本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全期預期信用虧損。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。

由於本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本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。

Z 撥備、或有負債及虧損性合約

(i) 撥備及或有負債

當本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，本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。當本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

當本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。

綜合帳項附註

2 主要會計政策(續)

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，按本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。本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) 車費收入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。批出的租金優惠於綜合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額，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綜合損益表。

租賃負債的融資費用於租賃期內記入綜合損益表，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。匯兌損益在綜合損益表內確認。

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。所產生的匯兌差額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

在綜合帳項中呈報的經營類別及每項類別金額是以定期給予本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，如個人對本集團有控制權、共同控制權或重大影響，或是本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本集團相關。

如(i)個體與本集團為同一集團成員；(ii)個體是本集團的聯營公司或合營公司；(iii)個體是本集團僱員或作為本集團關連人士的任何個體的離職後福利計劃；(iv)本集團的關連人士對此個體有控制權或共同控制權；(v)對本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，向本集團或本集團母公司提供關鍵管理人員服務，此個體會被視作與本集團有關連。

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，而本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」)，本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」)、九鐵公司及本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，九鐵公司授權本公司進入、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，本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，本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」)，本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日的本公司通函內披露。

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，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，補充及修改當時的協議，以便本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))」)。本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，本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))」)，本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日的本公司公告內披露。

屯馬綫一期的營運安排

於2020年2月11日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議(包括與九鐵公司的補充服務經營權協議(「補充服務經營權協議－沙中綫」))，補充及修改當時的協議，以便本公司能夠以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫一期，從2020年2月14日開始為期兩年。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－沙中綫)。根據補充服務經營權協議－沙中綫，本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日的本公司公告內披露。

4 香港客運業務收入

香港客運業務收入包括：

百萬港元	2020	2019
本地鐵路服務	9,229	12,714
過境服務	516	3,164
高速鐵路(香港段)	1,277	2,098
機場快綫	140	1,011
輕鐵及巴士	481	677
城際客運服務	20	175
其他	233	99
	11,896	19,938

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、馬鞍山綫及屯馬綫一期。其他主要包括違反鐵路附例的額外罰款、八達通增值服務收入及其他鐵路相關收入。

5 香港車站商務收入

香港車站商務收入包括：

百萬港元	2020	2019
免稅店及小商店	2,021	4,800
廣告	516	1,130
電訊收入	640	743
其他車站商務收入	92	126
	3,269	6,799

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	2020	2019
物業租賃收入	4,817	4,833
物業管理收入	237	304
	5,054	5,137

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	2020		2019	
	收入	開支*	收入	開支*
– 墨爾本鐵路	10,308	10,280	10,680	10,154
– 悉尼地鐵西北綫	681	752	1,110	1,073
– 悉尼地鐵城市及西南綫	1,493	1,474	515	450
– 瑞典業務(「MTR Nordic」)**	4,747	4,600	4,862	4,832
– TfL Rail/伊利莎伯綫	2,363	2,177	2,037	1,899
– 深圳地鐵四號綫	692	719	761	599
– 其他	1,144	893	1,120	753
	21,428	20,895	21,085	19,760
中國內地物業發展	–	13	–	25
中國內地及國際附屬公司總計	21,428	20,908	21,085	19,785

* 開支包括員工薪酬總額92.60億港元(2019年：90.06億港元)(附註10A)、保養及相關工程費用28.50億港元(2019年：33.22億港元)及水電費用7.82億港元(2019年：8.76億港元)。

** MTR Nordic由在瑞典營運的斯德哥爾摩地鐵、MTR Tech、MTRX(前稱「MTR Express」)、斯德哥爾摩通勤鐵路及Emtrain組成。

綜合帳項附註

8 其他業務收入

其他業務的收入來自：

百萬港元	2020	2019
「昂坪360」業務	65	392
顧問業務	231	184
香港特區政府的项目管理	565	935
其他業務	33	34
	894	1,545

9 業務分類資料

本集團的業務包括(i)經常性業務(包括香港客運業務、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務及其他業務)及(ii)物業發展業務(連同經常性業務稱為基本業務)。

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

- (i) 香港客運業務：為香港本地集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、廣深港高速鐵路(香港段)(「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綜合帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	中國內地及國際聯屬公司								總計
	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	中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務	中國內地物業發展	其他業務	未予分類金額	
2020									
《香港財務報告準則》第15號範圍內與客戶的合約收入	11,896	1,262	315	-	21,289	-	886	-	35,648
- 在某一時點確認	11,140	29	-	-	1,994	-	67	-	13,230
- 隨時間確認	756	1,233	315	-	19,295	-	819	-	22,418
來自其他來源的收入	-	2,007	4,739	-	139	-	8	-	6,893
- 定額或取決於指數或比率的租賃付款	-	1,971	4,664	-	137	-	7	-	6,779
- 不取決於指數或比率的非定額租賃付款	-	36	75	-	2	-	1	-	114
總收入	11,896	3,269	5,054	-	21,428	-	894	-	42,541
經營開支	(12,318)	(509)	(850)	-	(20,895)	(13)	(2,496)	-	(37,081)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(183)	-	-	(96)	(279)
未計香港物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營(虧損)/利潤	(422)	2,760	4,204	-	350	(13)	(1,602)	(96)	5,181
香港物業發展利潤	-	-	-	6,491	-	-	-	-	6,491
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營(虧損)/利潤	(422)	2,760	4,204	6,491	350	(13)	(1,602)	(96)	11,672
折舊及攤銷	(4,810)	(197)	(18)	-	(272)	-	(68)	-	(5,365)
每年非定額付款	(176)	(61)	(1)	-	-	-	-	-	(238)
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	424	-	181	-	605
未計利息、財務開支和稅項前(虧損)/利潤	(5,408)	2,502	4,185	6,491	502	(13)	(1,489)	(96)	6,674
利息及財務開支	-	-	-	-	(62)	93	-	(1,035)	(1,004)
投資物業重估虧損	-	-	(9,090)	-	(100)	-	-	-	(9,190)
所得稅	-	-	-	(1,049)	(41)	(15)	-	(196)	(1,301)
截至2020年12月31日止年度(虧損)/利潤	(5,408)	2,502	(4,905)	5,442	299	65	(1,489)	(1,327)	(4,821)
資產									
固定資產	124,355	2,928	85,532	-	7,473	58	586	-	220,932
其他分類資產*	6,610	587	911	3,412	9,739	4,447	1,760	14,709	42,175
商譽及物業管理權	-	-	16	-	63	-	-	-	79
發展中物業	-	-	-	11,942	-	-	-	-	11,942
遞延開支	326	-	16	3	-	-	771	-	1,116
遞延稅項資產	-	2	-	-	443	-	25	-	470
證券投資	-	-	-	-	5	249	214	-	468
待售物業	-	-	-	1,572	-	228	-	-	1,800
聯營公司及合營公司權益	-	-	-	-	10,530	-	1,062	-	11,592
總資產	131,291	3,517	86,475	16,929	28,253	4,982	4,418	14,709	290,574
負債									
分類負債	8,045	2,090	2,588	12,924	11,024	875	3,417	62,335	103,298
服務經營權負債	10,114	-	-	-	181	-	-	-	10,295
總負債	18,159	2,090	2,588	12,924	11,205	875	3,417	62,335	113,593
其他資料									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	5,928	497	3,516	-	249	-	30	-	10,220
發展中物業	-	-	-	687	-	-	-	-	687

* 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		其他業務	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			
2019									
《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(虧損)/利潤	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(虧損)/ 利潤	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	-	-	-	-	54	-	234	-	288
未計利息、財務開支和 稅項前(虧損)/利潤	(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)
投資物業重估收益/(虧損)	-	-	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(虧損)/利潤	(591)	5,122	5,713	5,531	608	49	(1,843)	(2,497)	12,092
資產									
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
負債									
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
其他資料									
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

* 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2020年12月31日止年度內，兩名(2019年：一名)屬中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務類別的客戶為本集團帶來的收入超過本集團總收入之10%。該兩名客戶分別佔本集團之總收入約16.49%及10.60%(2019年：該名客戶佔本集團之總收入約14.47%)。

下表列示來自本集團以外的客戶收入及指定的非流動資產(包括本集團的固定資產、商譽及物業管理權、發展中物業、遞延開支及聯營公司及合營公司權益)按區域分佈的資料。本集團以外的客戶之區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。指定非流動資產內的投資物業、其他物業、機器及設備和發展中物業乃按照該資產的所在地區分。遞延開支乃按照該建議中的資本性工程的所在地區分。至於服務經營權、商譽及物業管理權，則按照有關的經營所在地區分。而聯營公司及合營公司權益，是按照經營所在地區分。

百萬港元	來自本集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	2020	2019	2020	2019
香港特別行政區(所屬地)	21,043	33,357	227,537	233,019
澳洲	12,482	12,305	1,309	941
中國內地及澳門特別行政區	1,896	1,934	15,935	15,155
瑞典	4,747	4,862	819	786
英國	2,373	2,046	61	110
	21,498	21,147	18,124	16,992
	42,541	54,504	245,661	250,011

於2020年12月31日，分配至本集團現有合約下剩餘履約責任的交易價格總額為419.13億港元(2019年：421.83億港元)。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，以及與本集團客戶訂立的建造、顧問及項目管理合約。本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。

本集團已運用《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	2020	2019
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	6,317	6,489
– 香港客運業務的保養及相關工程	105	117
– 香港客運業務的其他項目開支	505	304
– 香港車站商務開支	120	117
– 香港物業租賃及管理業務開支	147	149
– 中國內地及國際附屬公司開支	9,260	9,006
– 其他業務開支	884	1,384
– 項目研究及業務發展開支	212	271
– 香港物業發展利潤	18	24
在下列項目資本化數額：		
– 發展中物業	204	194
– 在建資產及其他項目	759	733
– 服務經營權資產	449	359
可收回數額	596	602
員工薪酬總額	19,576	19,749

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	2020	2019
以股份為基礎的支出	121	122
界定供款計劃及強制性公積金供款	921	907
界定福利退休計劃確認的開支	451	469
	1,493	1,498

B 在綜合損益表內列支的核數師酬金包括：

百萬港元	2020	2019
核數服務	19	19
稅務服務	2	2
其他與核數有關的服務	6	6
	27	27

C 出售固定資產的虧損1.04億港元(2019年：5,700萬港元)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) 本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 的薪酬	總計
2020					
董事局成員					
- 歐陽伯權	1.6	-	-	-	1.6
- 包立賢	0.5	-	-	-	0.5
- 陳振彬(於2020年5月20日委任)**	0.2	-	-	-	0.2
- 陳家樂	0.4	-	-	-	0.4
- 陳黃穗	0.5	-	-	-	0.5
- 陳阮德徽	0.5	-	-	-	0.5
- 鄭恩基	0.5	-	-	-	0.5
- 周永健	0.4	-	-	-	0.4
- 方正	0.5	-	-	-	0.5
- 關育材	0.4	-	-	-	0.4
- 李慧敏	0.4	-	-	-	0.4
- 李李嘉麗	0.4	-	-	-	0.4
- 吳永嘉	0.4	-	-	-	0.4
- 鄧國斌	0.4	-	-	-	0.4
- 黃子欣(於2020年5月20日退任)*	0.2	-	-	-	0.2
- 周元	0.4	-	-	-	0.4
- 劉怡翔(於2020年6月1日辭任)	0.2	-	-	-	0.2
- 許正宇(於2020年6月1日委任)	0.2	-	-	-	0.2
- 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
執行總監會成員					
- 金澤培	-	8.0	1.2	0.8	10.0
- 劉天成	-	5.6	-	0.3	5.9
- 包立賢	-	4.6	-	0.3	4.9
- 鄭惠貞	-	5.2	0.7	0.3	6.2
- 蔡少綿(於2020年3月2日委任)****	-	3.2	0.5	0.2	3.9
- 顏永文(於2021年2月22日退任)	-	4.3	0.7	0.2	5.2
- 許亮華	-	4.8	0.7	0.3	5.8
- 李家潤(於2020年1月1日委任)****	-	4.2	0.7	0.2	5.1
- 馬琳	-	4.3	0.7	0.3	5.3
- 蘇家碧(於2020年1月16日辭任)***	-	0.5	-	-	0.5
- 鄧智輝	-	4.8	0.7	0.3	5.8
- 楊美珍	-	4.7	0.7	0.3	5.7
	9.3	54.2	6.6	3.5	73.6

* 黃子欣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由2020年1月1日至其退任日止期間的酬金。

** 陳振彬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由委任日至2020年12月31日止期間的酬金。

*** 蘇家碧於上表中相應的日期辭任執行總監會成員。在上表中呈列的金額為她由2020年1月1日至其辭任日止期間的酬金。

**** 蔡少綿及李家潤於上表中相應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們由相應之委任日至2020年12月31日止期間的酬金。

- 根據港鐵退休計劃之規定，本公司為參與退休計劃成員劉天成就2020年12月31日止財政年度支付的總供款為20,475港元。

- 本公司為參與強制性公積金計劃成員包立賢就2020年12月31日止財政年度支付的總供款為18,000港元。

- 本公司為參與港鐵退休計劃成員蘇家碧就2020年1月1日至其辭任日止期間支付的總供款與表現掛鈎的薪酬分別為24,024港元及10,174港元。

除陳振彬(於2020年5月20日委任)和許正宇(於2020年6月1日委任)外，所有董事局成員於2020年12月31日止年度放棄收取各自25,000港元的袍金。本公司已經捐贈該等已放棄的酬金總額作慈善用途。該等已放棄的金額並不包括在上表內。

除蘇家碧(於2020年1月16日辭任)外，所有執行總監會成員均放棄收取其部分有關2020年12月31日止年度的酬金(金澤培：566,040港元；劉天成：378,000港元；包立賢：329,220港元；鄭惠貞：326,400港元；蔡少綿：270,000港元；顏永文：299,580港元；許亮華：325,560港元；李家潤：282,000港元；馬琳：309,120港元；鄧智輝：345,600港元；楊美珍：337,320港元)。本公司已經捐贈該等已放棄的酬金總額作慈善用途。該等已放棄的金額並不包括在上表內。

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 的薪酬	總計
2019					
董事局成員					
- 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
執行總監會成員					
- 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
	10.0	55.1	6.2	8.1	79.4

* 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日至其相應之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相應之委任日至2019年12月31日止期間的酬金。

*** 梁國權於上表中相應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。

**** 包立聲於上表中相應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。

[^] 本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，本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。

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) — 林世雄及運輸署署長 — 陳美寶(由2020年1月1日至2020年7月31日止期間)及羅淑佩(由2020年9月9日至2020年12月31日止期間)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(由2020年1月1日至2020年5月31日止期間)及許正宇(由2020年6月1日至2020年12月31日止期間)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) 執行總監會成員根據本公司行政人員股份獎勵計劃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(如有並屬於2019年12月31日和2020年12月31日止年度的歸屬期間)如下：

- 金澤培於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、於2019年4月8日獲授47,400股受限制股份及91,750股表現股份及於2020年4月8日獲授89,300股受限制股份，其中合共31,666股受限制股份於2020年確認歸屬(2019年：23,050股受限制股份)，而截至2020年12月31日止年度，相關的公允價值760萬港元(2019年：550萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2020年失效或被沒收(2019年：無)；
- 劉天成於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、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、2019年4月8日獲授16,250股受限制股份及於2020年4月8日獲授39,100股受限制股份，其中合共16,799股受限制股份於2020年確認歸屬(2019年：14,183股受限制股份)，而截至2020年12月31日止年度，相關的公允價值190萬港元(2019年：150萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2020年失效或被沒收(2019年：無)；
- 包立聲於2019年4月8日獲授30,150股表現股份及於2020年4月8日獲授30,250股受限制股份，其中沒有股份於2020年確認歸屬(2019年：無)，而截至2020年12月31日止年度，相關的公允價值130萬港元(2019年：50萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2020年失效或被沒收(2019年：無)；
- 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、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、於2019年4月8日獲授16,550股受限制股份及於2020年4月8日獲授32,450股受限制股份，其中合共17,032股受限制股份於2020年確認歸屬(2019年：35,326股受限制股份)，而截至2020年12月31日止年度，相關的公允價值180萬港元(2019年：170萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2020年失效或被沒收(2019年：無)；
- 顏永文於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、於2019年4月8日獲授12,500股受限制股份及於2020年4月8日獲授26,500股受限制股份，其中合共13,267股受限制股份於2020年確認歸屬(2019年：9,099股受限制股份)，而截至2020年12月31日止年度，相關的公允價值160萬港元(2019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2020年失效或被沒收(2019年：無)；
- 許亮華於2017年4月10日獲授15,200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、於2019年4月8日獲授13,800股受限制股份及於2020年4月8日獲授29,050股受限制股份，其中合共14,401股受限制股份於2020年確認歸屬(2019年：9,799股受限制股份)，而截至2020年12月31日止年度，相關的公允價值160萬港元(2019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2020年失效或被沒收(2019年：無)；
- 李家潤於2016年4月8日獲授7,150股受限制股份、於2017年4月10日獲授6,800股受限制股份、於2018年4月10日獲授7,900股受限制股份及10,500股表現股份、於2019年4月8日獲授8,300股受限制股份及於2020年4月8日獲授15,500股受限制股份，其中合共7,667股受限制股份於2020年確認歸屬(2019年：7,283股受限制股份)，而截至2020年12月31日止年度，相關的公允價值60萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2020年失效或被沒收；
- 馬琳於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、於2019年4月8日獲授13,400股受限制股份及於2020年4月8日獲授27,000股受限制股份，其中合共15,216股受限制股份於2020年確認歸屬(2019年：16,518股受限制股份)，而截至2020年12月31日止年度，相關的公允價值160萬港元(2019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2020年失效或被沒收(2019年：無)；
- 蘇家碧於2016年4月8日獲授16,400股受限制股份、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，沒有受限制股份於2020年確認歸屬(2019年：15,301股受限制股份)，而截至2019年12月31日止年度，相關的公允價值140萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。79,817獎勵股份於2020年失效或被沒收(2019年：無)；
- 鄧智輝於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、於2019年4月8日獲授17,200股受限制股份及於2020年4月8日獲授31,350股受限制股份，其中合共17,099股受限制股份於2020年確認歸屬(2019年：17,350股受限制股份)，而截至2020年12月31日止年度，相關的公允價值180萬港元(2019年：150萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2020年失效或被沒收(2019年：無)；

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)

- 楊美珍於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、於2019年4月8日獲授16,350股受限制股份及於2020年4月8日獲授32,650股受限制股份，其中合共17,133股受限制股份於2020年確認歸屬(2019年：17,967股受限制股份)，而截至2020年12月31日止年度，相關的公允價值180萬港元(2019年：150萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2020年失效或被沒收(2019年：無)；及
- 梁國權於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，而截至2019年12月31日止年度，相關的公允價值650萬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。

授予執行總監會成員的表現股份概無於2020年間確認歸屬(2019年：無)。

各董事局成員及執行總監會成員於本公司股份的權益詳情，在董事局報告書中及附註41披露。

(iii) 截至2020年12月31日止年度內，本公司兩名(2019年：三名)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	2020	2019
基本薪金、津貼及實物收益	29.6	30.1
與表現掛鈎的薪酬	2.0	6.2
退休金計劃供款	4.3	2.6
	35.9	38.9

五名最高酬金人士的年度酬金介乎以下範圍內：

	2020	2019
6,000,001港元 – 6,500,000港元	3	1
6,500,001港元 – 7,000,000港元	–	2
7,000,001港元 – 7,500,000港元	1	–
8,000,001港元 – 8,500,000港元	–	1
10,000,001港元 – 10,500,000港元	1	–
10,500,001港元 – 11,000,000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9,520萬港元(2019年：1.035億港元)。

(v) 本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。該董事亦須按本公司的組織章程細則(如適用)，在本公司的股東周年大會輪流退任及重選。財政司司長法團委任歐陽伯權博士為本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)。

B 認股權

執行總監會每名成員於2020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41(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。2007年認股權計劃於2014年6月6日限期屆滿後，並沒有再授出認股權。

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年之前確認歸屬，截至2020年12月31日止年度，相關認股權的公允價值零港元(2019年：零港元)作為以股份為基礎的支出入帳。

11 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

C 獎勵股份

執行總監會每名成員於2020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41(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本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	2020	2019
分佔物業發展所得的盈餘、收入及未出售物業的權益	6,481	4,376
收取物業作投資用途所得的收入	-	1,211
西鐵物業發展的代理費及其他收入(附註22C)	42	182
其他費用及雜項研究	(32)	(62)
	6,491	5,707

截至2020年12月31日止年度內，共同經營業務確認的利潤為64.81億港元(2019年：55.87億港元)。

13 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2020	2019
折舊計提自：		
- 擁有的物業、機器及設備	3,788	3,865
- 使用權資產	357	332
	4,145	4,197
攤銷計提自：		
- 服務經營權資產和其他無形資產的攤銷計提	1,601	1,439
- 已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	(381)	(399)
	1,220	1,040
	5,365	5,237

綜合帳項附註

14 利息及財務開支

百萬港元	2020	2019
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	1,001	1,053
– 服務經營權負債	696	700
– 租賃負債	56	58
– 其他	25	23
財務開支	52	42
匯兌虧損/(收益)	234	(53)
	2,064	1,823
已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	(58)	(70)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	2	1
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入利息開支	(21)	(32)
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌(虧損)/收益	(240)	69
– 投資淨額對沖：		
– 無效部分	–	(1)
– 沒有採納對沖會計方法的衍生工具	1	–
	(258)	37
資本化利息開支	(360)	(449)
	1,388	1,341
利息收入：		
– 銀行存款	(348)	(466)
– 其他	(36)	(16)
	(384)	(482)
	1,004	859

截至2020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/或按本集團中有關公司的借貸成本，以每年2.0%至2.9%不等(2019年：每年2.5%至2.9%)計算。

截至2020年12月31日止年度內，有關深圳地鐵四號綫的利息及財務開支扣除資本化利息後為5,800萬港元(2019年：7,000萬港元)，已全數被從深圳市人民政府收取的現金資助所抵銷。

截至2020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1.40億港元(2019年：4,500萬港元)，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1.38億港元(2019年：4,400萬港元)，因此淨虧損為200萬港元(2019年：100萬港元)。

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

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

香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率16.5%(2019年：16.5%)計算，而在香港以外產生的遞延稅項則按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

本公司就兩鐵合併有關的若干付款可否扣稅購買儲稅券，詳情請參閱綜合帳項附註29。

B 按適用稅率計算的會計溢利與稅務開支的對帳：

	2020		2019	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前(虧損)/利潤	(3,520)		14,014	
按照在相關稅務地區獲得除稅前(虧損)/利潤並以適用稅率計算的名義稅項	(728)	(20.7)	2,330	16.6
不可扣減支出的稅務影響	2,232	63.4	1,241	8.8
非課稅收入的稅務影響	(207)	(5.9)	(1,562)	(11.1)
未使用而且未確認的可抵扣稅務虧損的稅務影響	32	0.9	(16)	(0.1)
已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	(28)	(0.8)	(71)	(0.5)
實際稅項開支	1,301	36.9	1,922	13.7

綜合帳項附註

16 股息

年內，已付及建議派發予本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	2020	2019
與年內有關的普通股息		
– 已宣派的中期普通股息每股0.25港元(2019年：每股0.25港元)	1,545	1,539
– 匯報期末後建議派發的末期普通股息每股0.98港元(2019年：每股0.98港元)	6,057	6,035
	7,602	7,574
有關去年的普通股息		
– 年內批准及應付/已付的末期普通股息每股0.98港元 (2019年：有關2018年度的每股0.95港元)	6,036	5,835

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2020年末期普通股息，董事局建議向所有於2021年6月4日營業時間結束時名列本公司成員登記冊的本公司股東提供以股代息的選擇(惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外)。

支付予財政司司長法團的普通股息詳情於附註44O披露。

17 每股(虧損)/盈利

A 每股基本(虧損)/盈利

每股基本(虧損)/盈利以年內股東應佔虧損48.09億港元(2019年：利潤119.32億港元)，及年內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

	2020	2019
於1月1日已發行普通股	6,157,948,911	6,139,485,589
已發行以股代息的影響	8,968,601	6,682,480
已行使認股權的影響	1,399,931	2,130,711
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(5,787,780)	(5,752,047)
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	6,162,529,663	6,142,546,733

B 每股攤薄(虧損)/盈利

每股攤薄(虧損)/盈利以年內股東應佔虧損48.09億港元(2019年：利潤119.32億港元)，及就具攤薄效力的本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：

	2020	2019
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	6,162,529,663	6,142,546,733
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	–	2,218,657
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	–	5,759,306
於12月31日的加權平均普通股數(攤薄)	6,162,529,663	6,150,524,696

截至2020年12月31日止年度內，本集團的認股權計劃(1,055,658股)及行政人員股份獎勵計劃(5,836,013股)會導致每股虧損減少，因此具反攤薄作用。

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤43.81億港元(2019年：105.60億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利為0.71港元(2019年：1.72港元)。

18 其他全面收益

A 與本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	2020			2019		
	除稅前 金額	稅項 利益/(支出)	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項 (支出)	除稅後 金額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 海外附屬公司、聯營公司及合營公司 財務報表	1,282	–	1,282	(344)	–	(344)
– 非控股權益	13	–	13	(15)	–	(15)
	1,295	–	1,295	(359)	–	(359)
自用土地及樓宇的重估(虧損)/盈餘	(328)	54	(274)	145	(24)	121
重新計量界定福利計劃淨資產/負債	893	(141)	752	869	(139)	730
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註18B)	(87)	14	(73)	292	(48)	244
其他全面收益	1,773	(73)	1,700	947	(211)	736

B 來自本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	2020	2019
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	174	255
(計入)/列支損益的金額：		
– 利息及財務開支(附註14)	(261)	37
	(87)	292
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	(29)	(42)
– 列支/(計入)損益的金額	43	(6)
	(73)	244

19 投資物業及其他物業、機器及設備

A 投資物業

本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	2020	2019
於1月1日	91,712	83,037
添置	3,501	7,316
公允價值變更	(9,190)	1,372
匯兌收益/(虧損)	35	(13)
於12月31日	86,058	91,712

所有投資物業已於2020年及2019年12月31日重估。相關的公允價值計量詳情列於附註40。因重新估值所產生的公允價值淨減少為91.90億港元(2019年：淨增加13.72億港元)，並已列支(2019年：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高力國際物業顧問(香港)有限公司(2019年：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，會於往後期間在綜合損益表中確認。

於2020年12月31日，本集團的投資物業包括6.05億港元(2019年：6.70億港元)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

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
2020						
原值或估值						
於2020年1月1日	1,765	4,650	62,378	88,175	6,835	163,803
添置	-	30	3	348	3,401	3,782
清理/撇減	-	(1)	-	(544)	(3)	(548)
重估虧損	-	(480)	-	-	-	(480)
轉撥至額外經營權財產(附註20)	-	-	(4)	1	(8)	(11)
其他投入使用資產	-	-	76	1,798	(1,874)	-
匯兌差額	-	23	-	195	4	222
於2020年12月31日	1,765	4,222	62,453	89,973	8,355	166,768
原值	1,765	475	62,453	89,973	8,355	163,021
於2020年12月31日估值	-	3,747	-	-	-	3,747
累計折舊						
於2020年1月1日	374	74	9,388	51,335	-	61,171
年內折舊	34	233	521	3,357	-	4,145
清理後撥回	-	(1)	-	(491)	-	(492)
重估後撥回	-	(152)	-	-	-	(152)
匯兌差額	-	4	-	93	-	97
於2020年12月31日	408	158	9,909	54,294	-	64,769
於2020年12月31日帳面淨值	1,357	4,064	52,544	35,679	8,355	101,999
2019						
原值或估值						
於2019年1月1日	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)
重估虧損	-	(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)	-
匯兌差額	-	-	-	(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)
匯兌差額	-	-	-	(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

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	2020年12月31日	2019年12月31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		1,357	1,391
自用樓宇的所有權權益，餘下租賃年期為：	(i)		
– 少於50年		3,747	4,227
其他租賃自用樓宇，餘下租賃年期為：	(ii)		
– 少於10年		317	349
機器及設備，餘下租賃年期為：	(iii)		
– 少於10年		507	503
		5,928	6,470
租賃投資物業的所有權權益，餘下租賃年期為：			
– 50年以上		14	15
– 少於50年		85,801	91,412
		85,815	91,427
其他租賃投資物業，餘下租賃年期為：			
– 少於10年		243	285
		86,058	91,712
		91,986	98,182

確認於損益與租賃有關的開支項目分析如下：

百萬港元	2020	2019
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	152
其他租賃自用樓宇	81	74
機器及設備	90	72
	357	332
租賃負債的利息支出	56	58
剩餘租賃期於12月31日或之前結束的短期租賃及其他租賃開支	14	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	22

年內，使用權資產的添置為35.66億港元(2019年：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39C及32D詳述。

(i) 自用的租賃土地及樓宇的所有權權益

與本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本公司，並與本公司在營運協議下的鐵路專營權同時屆滿(附註44A、44B及44C)。

根據租賃條款，本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，本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。

本集團的所有自用樓宇均位於香港，並以公允價值列帳。相關的公允價值計量詳情列於附註40。重估虧損3.28億港元(2019年：盈餘1.45億港元)及有關的遞延稅項抵免5,400萬港元(2019年：費用2,400萬港元)已確認為其他全面收益並累計於固定資產重估儲備(附註38D)。倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用樓宇於2020年12月31日的帳面金額應為6.65億港元(2019年：6.92億港元)。

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

本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

本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，本集團可選擇於重新商討所有條款時續約，而另外一些租約，本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

本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。

本集團持作經營租賃用途的投資物業帳面總值為860.58億港元(2019年：846.24億港元)，持作經營租賃用途的車站小商店的原值為8.18億港元(2019年：7.75億港元)，而相關的累計折舊為5.19億港元(2019年：4.93億港元)。

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	2020	2019
1年內	8,436	8,466
1至2年內	6,038	6,629
2至3年內	2,666	4,234
3至4年內	1,440	985
4至5年內	1,077	305
5年後	1,903	341
	21,560	20,960

E 於2003年3月，本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，本集團從投資者按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。本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本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，本集團須以其他債券替代。此外，本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。

本集團保留資產的法定所有權，而本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，本集團於2003年由租賃交易所獲得的金額扣除成本後為1.41億港元。由於本集團不能按本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本集團應付的租金，因此，該等債務及抵銷證券的投資在2003年3月並無確認為本集團的債項和資產。本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，本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：

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))	額外 經營權財產 (屯馬綫)	深圳地鐵 四號綫	MTR Nordic	TfL Rail/ 伊利莎伯綫	總計
	最初 經營權財產	額外 經營權財產						
2020								
原值								
於2020年1月1日	15,226	17,582	51	-	8,460	76	58	41,453
年內淨增置	-	2,741	129	10	57	-	-	2,937
清理	-	(97)	-	-	(91)	-	-	(188)
由其他物業、機器及設備轉入 (附註19)	-	3	-	8	-	-	-	11
服務經營權內重新分類	-	(9)	-	9	-	-	-	-
匯兌差額	-	-	-	-	511	10	2	523
於2020年12月31日	15,226	20,220	180	27	8,937	86	60	44,736
累計攤銷								
於2020年1月1日	3,680	3,509	-	-	2,903	63	37	10,192
年內攤銷	305	894	4	1	384	2	6	1,596
清理後撥回	-	(82)	-	-	(53)	-	-	(135)
匯兌差額	-	-	-	-	198	9	1	208
於2020年12月31日	3,985	4,321	4	1	3,432	74	44	11,861
於2020年12月31日帳面淨值	11,241	15,899	176	26	5,505	12	16	32,875
2019								
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
匯兌差額	-	-	-	-	(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)
匯兌差額	-	-	-	-	(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

深圳地鐵四號綫是深圳地鐵的一部分，由全資附屬公司港鐵轨道交通(深圳)有限公司經營。深圳地鐵四號綫自港鐵轨道交通(深圳)有限公司在2010年開始營運以來一直未有調高車費。於2020年7月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》並於2021年1月1日實施。辦法羅列票價制定機制及定價程序。於2020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。倘未能實施適當的車費調整及調整機制，預計深圳地鐵四號綫的長遠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))及額外經營權財產(屯馬綫)乃分別關於高速鐵路(香港段)及屯馬綫經營權財產升級的支出。

綜合帳項附註

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，香港特區政府與本公司簽訂有關高速鐵路(香港段)的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「**高速鐵路(香港段)初步委託協議**」)。按照高速鐵路(香港段)初步委託協議，香港特區政府負責向本公司支付本公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。

(b) 高速鐵路(香港段)委託協議

於2009年，基於理解到本公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高速鐵路(香港段)，香港特區政府決定委託本公司進行高速鐵路(香港段)的建造、測試及通車試行。於2010年1月26日，香港特區政府與本公司就高速鐵路(香港段)的建造及通車試行訂立另一份委託協議(「**高速鐵路(香港段)委託協議**」)。根據高速鐵路(香港段)委託協議，本公司負責進行或促使就高速鐵路(香港段)的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高速鐵路(香港段)的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用(「**委託費用**」)及就此進行融資，並按照協定付款時間表向本公司支付一筆費用(「**高速鐵路(香港段)項目管理費用**」)(對該等安排隨後之修訂於以下描述)。截至2020年12月31日，本公司已收到香港特區政府清繳的所有高速鐵路(香港段)項目管理費用。

倘若本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議(包括，倘若本公司違反其對項目管理服務的保證)，香港特區政府有權向本公司提出申索，並且根據高速鐵路(香港段)委託協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據高速鐵路(香港段)委託協議的責任或本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據高速鐵路(香港段)委託協議，本公司就高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據高速鐵路(香港段)委託協議收取的高速鐵路(香港段)項目管理費用及其他費用，以及本公司根據高速鐵路(香港段)初步委託協議收取的若干費用(「**責任上限**」)。根據一般法律原則，倘若本公司被認為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府保留了對本公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議下的目前超支的責任問題(如下所述)(如有)提交仲裁的權利(詳見下文附註21A(c)(iv))，但截至本年報之日期，本公司並沒有收到由香港特區政府提出的申索。

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

於2015年6月30日，本公司向香港特區政府匯報，指出本公司估計：

- 將在2018年第三季完成高速鐵路(香港段)工程(包括六個月的計劃緩衝時間)(「**高速鐵路(香港段)經修訂工程時間表**」)；及
- 根據高速鐵路(香港段)經修訂工程時間表，項目總造價為853億港元(包含備用資金)。

因對本公司於2015年6月30日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與本公司已同意項目造價估算減少至844.2億港元(「**經修訂造價估算**」)。有關經修訂造價估算的進一步詳情載於下文附註21A(c)及(e)。

(c) 高速鐵路(香港段)協議

香港特區政府與本公司於2015年11月30日訂立有關高速鐵路(香港段)項目進一步資金安排及完成的協議(「**高速鐵路(香港段)協議**」)。高速鐵路(香港段)協議包含綜合條款組合(受限於根據下文附註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，本公司將承擔和支付超出該金額(如有)的項目造價部分(「**進一步超支**」)，但不包括若干經協定的例外費用(即高速鐵路(香港段)協議中規定由於法律改變、不可抗力事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用)；
- (iii) 本公司將以同等金額分兩期以現金支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)(「**特別股息**」)。第一期股息已於2016年7月13日支付，而第二期股息亦已於2017年7月12日支付；

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本公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議(「委託協議」)下的目前超支的責任問題(如有)(包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制,包括將爭議提交仲裁的權利。根據高速鐵路(香港段)委託協議,責任上限相等於高速鐵路(香港段)項目管理費用、本公司在高速鐵路(香港段)委託協議下收取的任何其他費用及本公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議下收取的若干費用。因此,責任上限由原先最多為49.4億港元,及後因高速鐵路(香港段)項目管理費用根據高速鐵路(香港段)協議增加後,而上升至最多為66.9億港元(原因是其將相等於高速鐵路(香港段)委託協議下所增加的高速鐵路(香港段)項目管理費用63.4億港元加上該額外費用)。倘若仲裁員並無裁定責任上限為無效,並裁定若非因責任上限,而在委託協議下本公司就目前超支的責任超出責任上限,則本公司須:

- 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額,最高至責任上限;
- 尋求獨立股東在另一次成員大會上(在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票)批准本公司承擔該超出責任;及
- 在取得上文剛述的獨立股東批准後,向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准,本公司將不會向香港特區政府支付該金額;

(v) 對高速鐵路(香港段)委託協議作出若干修訂,以反映高速鐵路(香港段)協議所載的安排,包括根據高速鐵路(香港段)委託協議應向本公司支付的高速鐵路(香港段)項目管理費用增加至合共63.4億港元(反映了本公司預期因履行高速鐵路(香港段)委託協議下與高速鐵路(香港段)項目相關的責任而產生的內部成本的估計)及以反映高速鐵路(香港段)經修訂工程時間表;

(vi) 高速鐵路(香港段)協議下的安排(包括支付特別股息)取決於:

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

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

(d) 高速鐵路(香港段)的營運

於2018年8月23日,本公司與九鐵公司就高速鐵路(香港段)訂立補充服務經營權協議,補充現有於2007年8月9日訂立的服務經營權協議以便九鐵公司向本公司授予有關高速鐵路(香港段)的特許經營權,並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。高速鐵路(香港段)的商業營運於2018年9月23日開始。

(e) 根據本公司就此項目協定範圍的經修訂造價估算的最新評估及經考慮獨立專家的意見(其中包括一項經修訂造價估算的最新評估),本公司認為儘管最新的最終項目造價可能接近經修訂造價估算,但經修訂造價估算仍可實現,並且目前無需要進一步修訂該估算。但是,最終項目造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定,其中一些合同將涉及解決商業問題,根據過去的經驗,可能需要多年時間才能解決。

在考慮了尚未最終確定完結的合約數目及現時的備用資金後,不能絕對保證最終項目造價不會超過經修訂造價估算,特別是如果在談判最終帳目過程中於解決商業問題時出現無法預料的困難。在此情況下,根據高速鐵路(香港段)委託協議條款,本公司將須承擔及支付超出經修訂造價估算的超出部分(如有),但不包括若干經協定的例外費用(詳見上述附註21A(c)(ii))。

(f) 本公司並無就下列各項於本公司綜合帳項作出任何撥備:

(i) 本公司須承擔任何進一步超支(如有)的任何可能責任,原因是根據截至目前可獲得的資料,本公司相信現時無需對高速鐵路(香港段)經修訂造價估算作進一步修訂。但是,項目最終造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定,其中一些合同將涉及解決商業問題,可能需要多年時間才能達成協議和解決;

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決,本公司可能須承擔的任何可能責任(於上文附註21A(c)(iv)更具體說明),原因是(a)本公司並未接獲香港特區政府針對本公司提出任何索償或仲裁(因高速鐵路(香港段)協議緣故,須待高速鐵路(香港段)開始投入商業營運後方可進行)的任何通知(截至2020年12月31日及截至本年報之日期);(b)本公司受責任上限所保障;及(c)由於高速鐵路(香港段)協議,本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項;及

(iii) (如適用)因本公司未能有足夠的可靠性去估算本公司的責任或負債金額(如有)。

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2020年12月31日止年度內，在綜合損益表中確認的高速鐵路(香港段)項目管理費用收入為零港元(2019年：7,800萬港元)。截至2020年12月31日，高速鐵路(香港段)項目管理費用收入及上述額外費用收入合共65.48億港元(截至2019年12月31日：65.48億港元)已在綜合損益表中確認。

就高速鐵路(香港段)項目管理費用收入的充足性而言，本公司估計本公司完成履行其與高速鐵路(香港段)有關責任的總成本將可能超過高速鐵路(香港段)項目管理費用收入。因此，已於以往年度的綜合損益表中確認了適當金額的撥備。

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

(a) 沙中綫協議

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

根據沙中綫委託協議一，本公司負責進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而香港特區政府則負責直接支付該等工作的總成本。

根據沙中綫委託協議二，本公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向本公司支付所有工程成本(「委託協議二的前期工程成本」)。委託協議二的前期工程成本和銜接工程成本(如下所述)應由香港特區政府支付給本公司。截至2020年12月31日止年度內，本公司因此而產生的費用並其後應由香港特區政府向本公司支付的金額合共1.22億港元(2019年：3.43億港元)。截至2020年12月31日，香港特區政府尚未支付的費用合共10.35億港元(於2019年12月31日：12.19億港元)。

於2012年就沙中綫的建造及通車試行簽訂沙中綫委託協議三。除了因屬於現有與九鐵公司訂立的服務經營權協議下的若干資產(包括列車、訊號、無線電及主要控制系統)修改、升級或擴展工程的若干費用由本公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議三中指明的所有工程成本包括承建商成本及本公司成本(「銜接工程成本」)(本公司會先支付並向香港特區政府收回)。本公司將會分擔上述有關修改、升級或擴展工程的費用，而此費用主要透過本公司於將來減少支付本應承擔的維修資本開支來抵銷。本公司就沙中綫委託協議三內的主要建造工程(包括項目管理費用)，獲得香港特區政府708.27億港元撥款(「原本委託金額」)。

本公司負責進行或促使他人進行沙中綫協議內指定的工程，從而獲得項目管理費用合共78.93億港元(「原本項目管理費用」)。截至2020年12月31日及截至本年報之日期，本公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的原本項目管理費用。截至2020年12月31日止年度內，5.65億港元的原本項目管理費用(2019年：8.57億港元)已在綜合損益表中確認。截至2020年12月31日，原本項目管理費用合共78.93億港元(截至2019年12月31日：73.28億港元)已在綜合損益表中確認。

(b) 沙中綫委託協議三的超支

(i) 造價

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

本公司隨後已進行並完成對造價的進一步評估和重新確認，並已根據沙中綫委託協議三的條款於2020年2月10日通知香港特區政府最新造價估算為829.99億港元(「2020年造價估算」)(此款項包括應支付予本公司13.71億港元的額外項目管理費用(「額外項目管理費用」)，即本公司根據沙中綫委託協議三履行餘下的項目管理責任所需的額外費用(詳見下文附註21B(b)(ii))，但不包括本公司已於其截至2019年12月31日止年度內的綜合損益表中就紅磡事件相關費用已撥備的20億港元(詳見下文附註21B(c)(iii))。2020年造價估算表示原本委託金額的708.27億港元上調了121.72億港元，但較本公司在2017年12月公佈的估計上調的165.01億港元為少。

根據沙中綫委託協議三的條款，香港特區政府於2020年3月18日發出文件尋求立法會批准沙中綫項目所需的108.01億港元額外撥款(「額外撥款」)，使沙中綫項目可以竣工。立法會於2020年6月12日批准了沙中綫項目的額外撥款。為免生疑問，香港特區政府尋求並獲得立法會批准的額外撥款並不包括紅磡事件相關費用(詳見下文附註21B(c)(iii))，亦不包括支付予本公司的任何額外項目管理費用(詳見下文附註21B(b)(ii))。

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)

(ii) 額外項目管理費用

如上文附註21B(b)(i)所述以及本公司之前已披露，沙中綫項目的通車計劃受到若干主要外圍因素的嚴重影響。這些因素不單增加了工程成本，也增加了本公司根據相關的沙中綫委託協議履行其項目管理責任所需的費用，增加的金額估計約為13.71億港元。

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

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

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

(iii) 沙中綫管理費用的撥備

鑒於上文附註21B(b)(ii)所述的事項，尤其是作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上(同時本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據第三份委託協議可採取相關行動和可尋求的補救措施等事上保留其權利)，本公司會負擔本公司繼續履行其項目管理責任所產生的費用。本集團已在截至2020年12月31日止年度的綜合損益表中作出13.71億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的額外費用。截至2020年12月31日止年度內，本公司已耗用4,500萬港元的撥備，而且沒有回撥任何撥備。該撥備(扣除已耗用的金額)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

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

(c) 紅磡事件

正如本公司於2019年7月18日的公告所述，接近2018年上半年末，紅磡站擴建部分的施工質量被指出現問題(「第一次紅磡事件」)。本公司當時立即調查事件、向香港特區政府報告調查結果，以及保留本公司對有關承建商追究的權利。為回應第一次紅磡事件，本公司已向香港特區政府就檢視和確認紅磡站擴建部分的實際建造狀況，以及施工質量提交了全面評估策略建議。

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

(i) 調查委員會

在2018年7月10日，香港特區行政長官會同行政會議根據《調查委員會條例》(香港法例第86章)成立調查委員會。本公司一直全面配合調查委員會。調查委員會的程序包括聽取事實證人的證據，並審閱項目管理和結構工程問題的專家證據。於2019年1月29日，香港特區政府向調查委員會提交了第一期的結束聆訊陳詞，當中指出本公司應該提供專業並稱職的工程項目管理人在合理的期望下應具備的技能和看管水平，但本公司卻未能達到要求。

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)

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

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

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

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

(ii) 專家顧問團(「顧問團」)

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

(iii) 紅磡事件相關費用的撥備

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

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

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

考慮到上文附註21B(c)所述情況及有鑑於作為現階段安排，特別是作為現階段的安排及在不影響其法律責任的原則為基礎，本公司先支付紅磡事件相關費用的決定，本公司已於其截至2019年12月31日止年度的綜合損益表內作出了一項20億港元的撥備。截至2020年12月31日，本公司已耗用5.66億港元(2019年：2.84億港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2019年：零港元)。該撥備(扣除已耗用的金額)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

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

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) 混合車隊營運事件

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

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

(e) 香港特區政府可能提出的申索及彌償

倘若本公司違反沙中綫協議(包括倘若本公司違反其對項目管理服務所作出的保證)，香港特區政府有權向本公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或本公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據沙中綫委託協議三，本公司對香港特區政府就沙中綫協議或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據沙中綫協議下收到的費用。根據一般法律原則，倘若本公司被認為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對本公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利，並於向調查委員會作出的結束聆訊陳詞中表述(如上文附註21B(c)(i)所述)，但截至本年報之日期，本公司並沒有收到香港特區政府就有關任何沙中綫協議對本公司提出的申索。目前不確定將來會否向本公司提出此申索，以及(如果提出申索)此申索的性質和金額。

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

(f) 分階段啟用沙中綫

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

綜合帳項附註

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，本公司獲香港特區政府授予鐵路沿綫車站的土地發展權。

於2020年12月31日，本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

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
2020					
香港物業發展項目	12,022	687	(276)	(491)	11,942
2019					
香港物業發展項目	14,840	3,819	(662)	(5,975)	12,022

包含於發展中物業的香港租賃土地租賃期為10至50年。

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，本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，並未列入綜合財務狀況表內。截至2020年12月31日止年度內，保管資金餘額為160.34億港元(2019年：212.83億港元)。

C 西鐵物業發展

作為兩鐵合併的一部分，本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，本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，本公司可收取相當於銷售收入總額0.75%的代理費用。同時，本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2020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4,200萬港元(2019年：1.82億港元)(附註12)。截至2020年12月31日止年度內，本公司產生的可追償費用包括間接費用及應計利息為7,000萬港元(2019年：8,100萬港元)。

23 於附屬公司的投資

下表列出本公司主要附屬公司的詳細資料：

公司名稱	已發行股本/ 已繳註冊資本	所佔權益比例			註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		本集團 實際權益	由本公司 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	設計及配置鐵路 有關係統
MTR Corporation (Sydney) SMCSW Pty Limited	1澳元	100%	-	100%	澳洲	設計、配置及整合 鐵路有關係統
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
MTR Operações Ferroviárias (Macau) Sociedade Unipessoal Lda.(又名MTR Railway Operations (Macau) Company Limited)	25,000澳門幣	100%	-	100%	澳門	鐵路營運及管理
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

綜合帳項附註

23 於附屬公司的投資(續)

本公司董事認為將全部附屬公司資料列出過於冗長，故此以上只列出董事認為對本集團業績有重大貢獻或持有重大部分資產或負債之附屬公司。

24 聯營公司及合營公司權益

下表僅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	所佔權益比例			註冊/成立及經營地點	主要業務
	本集團實際權益	由本公司持有	由附屬公司持有		
聯營公司					
八達通控股有限公司	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~	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#	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*~	49%	-	49%	中華人民共和國	鐵路營運及管理
First MTR South Western Trains Limited*	30%	-	30%	英國	鐵路營運及管理
NRT Pty Ltd*	27.55%	-	27.55%	澳洲	融資、鐵路營運與維修
合營公司					
杭州杭港地鐵五號綫有限公司~	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)

本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。

24 聯營公司及合營公司權益(續)

本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	2020	2019
資產	30,576	28,085
負債	(19,036)	(17,765)
淨資產	11,540	10,320
收入	6,228	8,424
支出及其他	(5,412)	(7,794)
除稅前利潤	816	630
所得稅	(211)	(342)
淨利潤	605	288
其他全面收益	600	(185)
全面收益總額	1,205	103
本集團所佔聯營公司及合營公司淨資產	11,540	10,320
商譽	52	39
綜合財務狀況表上的帳面價值	11,592	10,359

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為本公司的聯營公司，當中本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。如本公司2019年報中所述，本集團已將一筆約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/(虧損)」項目內，該撥備款額相當於本公司在專營權協議下應佔最高潛在損失的百分之三十。自2020年3月開始，專營權乃根據英國政府實施的緊急措施協議及其後的緊急補救措施協議(「ERMA」)營運。根據ERMA的要求，SWR跟英國運輸局同意終止先前訂定的專營權協議的須付金額，而此金額將於ERMA終結時到期。先前訂定的專營權協議亦會在該時候根據協議終止。在2020年底，SWR正在跟英國運輸局磋商一份直接批出的新管理協議，該協議會在ERMA終結時生效。有關SWR的ERMA會實施至5月29日。

25 證券投資

於2020年12月31日，證券投資包括由中國內地附屬公司持有的非上市股本投資2.54億港元(2019年：零港元)和位於海外的一間保險包銷附屬公司持有並以公允價值的計入損益的債務證券2.14億港元(2019年：3.86億港元)。於2020年12月31日，除了1.54億港元(2019年：3.32億港元)債務證券預期於一年後到期，所有債務證券預期於一年內到期。

26 待售物業

百萬港元	2020	2019
待售物業		
– 按原值	1,159	1,125
– 按可實現淨值	641	120
	1,800	1,245
代表：		
香港物業發展	1,572	1,034
中國內地物業發展	228	211
	1,800	1,245

於2020年12月31日，本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2020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高力國際物業顧問(香港)有限公司(2019年：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，本集團的待售物業的可實現淨值已扣除800萬港元(2019年：1,200萬港元)的撥備。包含於待售物業的香港租賃土地的剩餘租賃期為10至50年。

綜合帳項附註

27 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：

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流到期日於				總計
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
2020							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 現金流量對沖：	386	11					
- 流入			269	78	40	9	396
- 流出			(263)	(75)	(39)	(9)	(386)
- 不符合對沖會計：	482	19					
- 流入			471	30	1	-	502
- 流出			(453)	(28)	(1)	-	(482)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	2,333	110					
- 流入			1,274	14	478	705	2,471
- 流出			(1,176)	(3)	(466)	(698)	(2,343)
- 現金流量對沖：	12,797	277					
- 流入			279	280	840	16,629	18,028
- 流出			(249)	(248)	(746)	(16,432)	(17,675)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	4,390	62	55	21	15	-	91
- 現金流量對沖	250	1	(2)	(2)	(2)	7	1
- 不符合對沖會計	413	-	-	-	-	-	-
	21,051	480	205	67	120	211	603
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	1,960	25					
- 流入			1,960	-	-	-	1,960
- 流出			(1,985)	-	-	-	(1,985)
- 現金流量對沖：	7	1					
- 流入			-	1	5	-	6
- 流出			-	(2)	(5)	-	(7)
- 不符合對沖會計：	1,390	6					
- 流入			1,371	19	-	-	1,390
- 流出			(1,377)	(19)	-	-	(1,396)
貨幣掉期							
- 現金流量對沖：	5,730	301					
- 流入			126	127	649	5,728	6,630
- 流出			(146)	(146)	(759)	(5,873)	(6,924)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 現金流量對沖	3,250	47	(21)	(16)	(33)	22	(48)
- 不符合對沖會計	1,734	1	1	-	(1)	-	-
	14,071	381	(71)	(36)	(144)	(123)	(374)
總計	35,122						

27 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流到期日於				
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	總計
2019							
財務衍生工具資產							
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
	21,968	198	74	38	89	64	265
財務衍生工具負債							
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	-	-	-	-	-
	13,202	408	(70)	(33)	(133)	(208)	(444)
總計	35,170						

本集團的財務衍生工具主要包括本公司專有的利率及貨幣掉期，並採用於2020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0.163%至1.105%(2019年：1.760%至2.666%)，美元所用利率介乎0.164%至1.189%(2019年：1.630%至2.010%)，而澳元所用利率介乎0.020%至1.325%(2019年：0.809%至1.768%)，而日圓所用利率介乎-0.058%至0.183%(2019年：0.012%至0.124%)。

上表詳列本集團於匯報期末的財務衍生工具資產及負債的剩餘合約年期，此乃根據按合約之未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬淨息則根據匯報期末的現有利率計算的利息付款)及可要求本集團支付的最早日期計算。公允價值計量的詳情列於附註40。

綜合帳項附註

27 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，本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。本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本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资。本集團對本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、監察及控制本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，是本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。本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。

本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。本集團採取審慎方針，維持足夠的現金結餘及銀行信貸承諾，以達到模式所指定的在母公司層面所要求的最少12至24個月的預期現金需求。本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，本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。

下表詳列本集團於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，此乃根據按合約之未貼現現金流(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)及可要求本集團支付的最早日期計算：

百萬港元	2020				2019			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款	其他	總計
貸款及其他負債								
5年後須償還的款項	35,782	731	-	36,513	25,138	887	-	26,025
2年至5年內須償還的款項	3,881	1,979	618	6,478	4,517	3,001	624	8,142
1年至2年內須償還的款項	3,220	234	-	3,454	1,029	254	-	1,283
1年內須償還的款項	4,985	9,608	-	14,593	3,513	9,489	-	13,002
	47,868	12,552	618	61,038	34,197	13,631	624	48,452

其他是指租出/租回交易債務(附註19E)。

27 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

(ii) 利率風險

本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本集團帶來公允價值及現金流量利率風險。本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%(2019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2020年12月31日,計入未完約貨幣及利率掉期後,70%(2019年:63%)的本公司未償還總債項(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2020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25點子,估計本集團的除稅後虧損將減少/增加及保留溢利將增加/減少約7,300萬港元/1,800萬港元,而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約1.95億港元/5,200萬港元。

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2019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,估計本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。

(iii) 外匯風險

當資產與負債以本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。

本集團把在母公司層面的無對沖非港元債項維持於模式所指定的較低水平,及盡量減少本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,本公司會透過貨幣掉期把債項所產生的外匯風險轉換至港元風險。在採用外幣進行投資和採購時,本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。

本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。

由於本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。本集團的信貸風險主要來自其存款及本集團與多間銀行及交易對手所訂立的財務衍生工具,及本集團根據租出/租回交易而購入的抵銷證券(附註19E)。為控制信貸風險,本集團僅與具有良好投資信貸評級或保證人的金融機構投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,本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,本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。本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,本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,本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,於綜合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,本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,本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29。

綜合帳項附註

28 存料與備料

於2020年12月31日，經扣除1,900萬港元(2019年：2,100萬港元)陳舊存貨撥備後的存料與備料的淨額為20.14億港元(2019年：18.44億港元)，當中預計14.34億港元(2019年：13.10億港元)將於一年內耗用，另外預計5.80億港元(2019年：5.34億港元)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。

29 應收帳項及其他應收款項

本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29(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，其車票由本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本公司，並於下一個月結算。
- (iii) 深圳地鐵四號綫車費收入乃經深圳通卡或二維碼付款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。MTRX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) 在澳洲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。TfL Rail/伊利莎伯綫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) 本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。本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，委託予本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	2020	2019
未到期款項	3,343	2,775
30日過期未付	209	153
60日過期未付	80	59
90日過期未付	24	41
超過90日過期未付	126	192
應收帳項總額	3,782	3,220
其他應收款項及合約資產	9,531	7,949
	13,313	11,169

於2020年12月31日，其他應收款項內包括與香港物業發展利潤有關的款項為33.87億港元(2019年：28.13億港元)，當中包括與按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可派發保管資金及應收物業買家的帳項。

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

29 應收帳項及其他應收款項(續)

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

於2017年3月23日，港鐵物業(天津)第一有限公司(「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建設有限公司(「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。

本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。由於本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，故此本集團認為其信貨風險為低和預期信貸虧損並不重大。

於2020年12月31日，本集團除了若干按金及其他應收帳項48.44億港元(2019年：25.48億港元)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	2020	2019
澳元	8	8
人民幣	12	66
美元	12	8

30 應收關連人士款項

百萬港元	2020	2019
應收下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	2,504	1,783
– 九鐵公司	2,859	1,159
– 聯營公司	99	99
	5,462	3,041

於2020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、有關香港特區政府就八達通「程程20%車費扣減」分擔的車費收入差額、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。

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，本集團認為其信貨風險為低和預期信貸虧損並不重大。

於2020年12月31日，除了20.77億港元(2019年：11.56億港元)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。

綜合帳項附註

31 現金、銀行結餘及存款

百萬港元	2020	2019
銀行及其他財務機構存款	10,869	13,892
銀行存款及現金	10,037	7,294
現金、銀行結餘及存款	20,906	21,186
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32E)	(9,027)	(12,840)
現金流量表所示的現金及現金等價物	11,879	8,346

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	2020	2019
澳元	33	16
歐元	13	8
日圓	957	893
英鎊	210	8
美元	442	2

32 貸款及其他負債

A 分類

百萬港元	2020			2019		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2023年至2047年到期的債務發行計劃票據 (2019年：2026年至2047年到期)	18,382	21,555	18,575	8,712	10,110	8,852
非上市：						
2021年至2055年到期的債務發行計劃票據 (2019年：2020年至2055年到期)	17,614	21,143	17,767	15,492	17,418	15,973
資本市場借貸工具總計	35,996	42,698	36,342	24,204	27,528	24,825
銀行貸款	9,287	9,287	9,293	10,141	10,142	10,147
租賃負債	1,180	1,240	1,180	1,241	1,311	1,241
其他	520	611	520	499	573	499
貸款及其他負債	46,983	53,836	47,335	36,085	39,554	36,712
短期貸款	3,357	3,357	3,357	3,371	3,371	3,371
總計	50,340	57,193	50,692	39,456	42,925	40,083

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本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40。

32 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：

百萬	對沖活動前		對沖活動後	
	2020	2019	2020	2019
澳元	431	431	-	-
日圓	15,000	15,000	-	-
人民幣	1,130	-	-	-
美元	2,290	1,130	-	-

B 還款期分析

百萬港元	2020					2019				
	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	租賃 負債	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	租賃 負債	其他	總計
貸款及其他負債										
5年後須償還的款項	28,119	807	15	-	28,941	18,738	978	27	-	19,743
2年至5年內須償還的款項	1,732	2,024	192	520	4,468	2,847	2,952	788	499	7,086
1年至2年內須償還的款項	2,430	231	322	-	2,983	413	217	194	-	824
1年內須償還的款項	4,061	6,231	651	-	10,943	2,827	6,000	232	-	9,059
	36,342	9,293	1,180	520	47,335	24,825	10,147	1,241	499	36,712
短期貸款	-	3,357	-	-	3,357	-	3,371	-	-	3,371
	36,342	12,650	1,180	520	50,692	24,825	13,518	1,241	499	40,083
減：未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額	(286)	(6)	-	-	(292)	(148)	(6)	-	-	(154)
因財務工具的公允價值變動之調整	(60)	-	-	-	(60)	(473)	-	-	-	(473)
債務帳面總額	35,996	12,644	1,180	520	50,340	24,204	13,512	1,241	499	39,456

由於本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2020年及2019年12月31日止年度內發行的票據包括：

百萬港元	2020		2019	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	14,642	14,511	1,183	1,183

截至2020年12月31日止年度內，本公司以所屬的貨幣發行了36.30億港元、7.20億元人民幣(或7.82億港元)及6,000萬美元(或4.65億港元)的非上市債券(2019年：4.00億港元及1.00億美元(或7.83億港元)的非上市債券)及4.10億元人民幣(或4.65億港元)及12.00億美元(或93.00億港元)的上市債券(2019年：零港元)。

於2020年12月31日，本集團尚有其全資附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited(「MTRCI」)發行的票據未予償還。由MTRCI發行的票據為直接和無抵押，及與MTRCI的其他無抵押債務享有同等權益，並獲本公司無條件及不可撤銷的擔保。本公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與本公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

截至2020年12月31日止年度內，本集團贖回23.48億港元及1.00億美元(或7.83億港元)的非上市債券(2019年：5.00億港元)。本集團沒有贖回任何上市債券(2019年：零港元)。

綜合帳項附註

32 貸款及其他負債(續)

D 租賃負債

本集團於2020年及2019年12月31日的應付租賃負債如下：

百萬港元	2020		2019	
	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	651	704	232	276
1至2年內	322	343	194	235
2至5年內	192	206	788	876
5年後	15	16	27	28
	529	565	1,009	1,139
	1,180	1,269	1,241	1,415
減：未來總利息開支		(89)		(174)
租賃債務現值		1,180		1,241

E 擔保及抵押

(i) 於2020年及2019年12月31日，香港特區政府並無就本集團所得的信貸提供任何擔保。

(ii) 於2020年12月31日，本公司在中國內地之間接全資附屬公司－港鐵軌道交通(深圳)有限公司以深圳地鐵四號綫二期相關票務及非票務收入及保險合約權益為一項總額16.53億元人民幣(2019年：18.47億元人民幣)的銀行貸款提供抵押。

除上述披露及在本綜合帳項別處披露的押記外，本集團於2020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。

33 應付帳項、其他應付款項及撥備

百萬港元	2020	2019
應付帳項及應計費用	19,419	19,315
其他應付款項及撥備(附註21B(b)(iii)及(c)(iii))	14,974	11,787
合約負債	2,444	2,213
	36,837	33,315

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

本集團的一般付款期限為帳單日後一至兩個月。

33 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2020年12月31日止年度內，本集團之合約負債的變動如下：

百萬港元	2020	2019
於1月1日結餘	2,213	2,116
提前結算導致合約負債增加	981	1,520
因確認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	(836)	(1,410)
匯兌差額	86	(13)
於12月31日結餘	2,444	2,213

合約負債主要來自建造合約及其他項目安排，當本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	2020	2019
澳元	9	9
歐元	18	9
英鎊	4	3
人民幣	113	8
美元	28	12

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，以及有關深圳地鐵四號綫營運未耗用的政府現金資助。

於2020年12月31日，本集團除了160.43億港元(2019年：162.04億港元)(包含合約負債9.63億港元(2019年：8.01億港元))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2020年12月31日，本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。本集團認為該等按金的貼現影響並不重大。

綜合帳項附註

34 應付關連人士款項

百萬港元	2020	2019
應付予下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	94	117
– 九鐵公司	301	2,873
– 聯營公司	58	–
	453	2,990

截至2020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2020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。

35 服務經營權負債

有關本集團的服務經營權負債變動如下：

百萬港元	2020	2019
於1月1日結餘	10,350	10,409
減：年內償還的款項淨額	(65)	(56)
匯兌差額	10	(3)
於12月31日結餘	10,295	10,350

於2020年及2019年12月31日應償還及未付結餘如下：

百萬港元	2020			2019		
	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	9,904	14,346	24,250	9,978	15,013	24,991
2年至5年內須償還的款項	247	1,976	2,223	238	1,990	2,228
1年至2年內須償還的款項	74	688	762	69	692	761
1年內須償還的款項	70	692	762	65	696	761
	10,295	17,702	27,997	10,350	18,391	28,741

36 非控股權益持有者貸款

於2020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(3.59億港元)(2019年：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。

37 綜合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：

百萬港元	2020	2019
香港利得稅的相關稅項餘額	898	1,904
香港以外的相關稅項餘額	106	120
	1,004	2,024

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：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					
	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	總計
2020						
於2020年1月1日結餘	13,007	778	(123)	43	(110)	13,595
在綜合損益表內列支/(計入)	356	(1)	(292)	-	(20)	43
在儲備(計入)/列支	-	(54)	141	(14)	-	73
匯兌差額	2	-	(40)	-	(18)	(56)
於2020年12月31日結餘	13,365	723	(314)	29	(148)	13,655
2019						
於2019年1月1日結餘	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)
匯兌差額	2	-	(3)	-	6	5
於2019年12月31日結餘	13,007	778	(123)	43	(110)	13,595
百萬港元						
遞延稅項資產淨額					(470)	(134)
遞延稅項負債淨額					14,125	13,729
					13,655	13,595

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，本集團因此並未就該等附屬公司的累計稅務虧損4.10億港元(2019年：3.26億港元)確認為遞延稅項資產。

綜合帳項附註

38 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

	2020		2019	
	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	6,157,948,911	58,804	6,139,485,589	57,970
就2019/2018年末期普通股息以股代息而發行之股票	18,426,649	692	13,707,539	654
就2020/2019年中期普通股息以股代息而發行之股票	2,004,813	81	1,494,283	71
行政人員股份獎勵計劃授予的股份	–	6	–	5
根據認股權計劃發行股本	2,547,500	83	3,261,500	104
於12月31日	6,180,927,873	59,666	6,157,948,911	58,804

根據《公司條例》第135條，本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2020年12月31日止年度內，本公司在行政人員股份獎勵計劃下，向本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41(ii)）。就此，共有6,950股表現股份（2019年：244,650）和2,334,750股受限制股份（2019年：2,062,150）於2020年4月8日（2019年：2019年4月1日及2019年4月8日）授出及被承授人所接受。這些獎勵股份的公允價值為每股41.90港元（2019年：2019年4月1日：48.90港元及2019年4月8日：48.40港元）。

截至2020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2,020,000股本公司普通股份（2019年：1,870,000股本公司普通股份），總代價為8,600萬港元（2019年：8,800萬港元）。截至2020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58,339股本公司普通股份（2019年：64,088股普通股份），總額為300萬港元（2019年：300萬港元）。

截至2020年12月31日止年度內，合共1,984,400股本公司股份（2019年：2,230,420股本公司股份）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9,000萬港元（2019年：9,300萬港元）。截至2020年12月31日止年度內，本公司已就若干已歸屬股份的公允價值高於其成本的金額600萬港元（2019年：500萬港元）計入股本。截至2020年12月31日止年度內，合共283,673股獎勵股份（2019年：174,697股獎勵股份）失效/被沒收。

於2020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5,947,665股（2019年：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	2,547,500	30.146

於2020年12月31日，本公司尚未行使之認股權詳情載列於附註41。

38 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)所所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或獎勵股份被歸屬時轉撥至股本帳，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額。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，本公司認為包括在保留溢利內的投資物業重估累計盈餘519.35億港元(2019年：609.64億港元)並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2020年12月31日，本公司認為本公司可供派發予股東的儲備總額為543.47億港元(2019年：565.46億港元)。

於2020年12月31日，本集團的保留溢利包括聯營公司及合營公司的保留溢利26.56億港元(2019年：24.31億港元)。

E 資本管理

本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。

本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2020年12月31日持有4,634,173,932股股份，佔本公司權益總額74.98%。

本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、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2020年12月31日，本集團的淨負債權益比率為22.5%(2019年：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地鐵四號綫項目總投資額的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》，本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2020年12月31日，所有資本需求均已達到。除此以外，本公司及任何其他附屬公司均毋須承擔來自本集團以外的資本需求。

綜合帳項附註

38 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

本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。本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：

百萬港元	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		
2020								
於2020年1月1日結餘	46	58,804	(263)	3,936	175	160	117,510	180,322
年內虧損		-	-	-	-	-	(4,311)	(4,311)
年內其他全面收益		-	-	(274)	(227)	-	715	214
年內全面虧損總額		-	-	(274)	(227)	-	(3,596)	(4,097)
2019年末期普通股息		-	-	-	-	-	(6,036)	(6,036)
就2019年末期普通股息以股代息而發行之股票		692	(2)	-	-	-	2	692
2020年中期普通股息		-	-	-	-	-	(1,545)	(1,545)
就2020年中期普通股息以股代息而發行之股票		81	(1)	-	-	-	1	81
為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		-	(86)	-	-	-	-	(86)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		6	90	-	-	(94)	(2)	-
以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	121	-	121
僱員行使認股權		83	-	-	-	(6)	-	77
於2020年12月31日結餘	46	59,666	(262)	3,662	(52)	181	106,334	169,529
2019								
於2019年1月1日結餘		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
僱員行使認股權		104	-	-	-	(8)	-	96
於2019年12月31日結餘	46	58,804	(263)	3,936	175	160	117,510	180,322

39 其他現金流量資料

A 本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	2020	2019
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	5,194	15,351
調整非現金項目	1,519	1,836
未計營運資金變動前經營利潤	6,713	17,187
應收帳項及其他應收款項增加	(3,583)	(1,372)
存料與備料增加	(119)	(188)
應付帳項及其他應付款項(減少)/增加	(463)	1,493
經營活動產生的現金	2,548	17,120

B 本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					利息及財務應付款項	總計
	資本市場借貨工具	銀行貸款	租賃負債	其他	短期貸款		
2020							
於2020年1月1日	24,204	10,141	1,241	499	3,371	145	39,601
融資現金流量變動：							
– 貸款及資本市場借貨工具所得款項	14,511	12,287	–	–	74	–	26,872
– 償還貸款及資本市場借貨工具	(3,130)	(13,274)	–	–	(91)	–	(16,495)
– 已支付租賃租金的資本金額	–	–	(232)	–	–	–	(232)
– 利息及財務開支	–	–	–	–	–	(1,039)	(1,039)
	11,381	(987)	(232)	–	(17)	(1,039)	9,106
匯兌差額	4	133	107	(4)	3	(7)	236
其他變動：							
– 財務工具的公允價值變動之調整	407	–	–	–	–	–	407
– 確認租賃負債	–	–	64	–	–	–	64
– 利息及財務開支	–	–	–	25	–	1,051	1,076
	407	–	64	25	–	1,051	1,547
於2020年12月31日	35,996	9,287	1,180	520	3,357	150	50,490

綜合帳項附註

39 其他現金流量資料(續)

B 本集團的融資活動產生的負債對帳如下(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			
2019							
於2019年1月1日	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)
匯兌差額	(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

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	2020	2019
在經營活動現金流量內	36	50
在融資活動現金流量內	288	213
	324	263

與以下租賃有關：

百萬港元	2020	2019
樓宇	197	189
機器及設備	127	74
	324	263

40 公允價值計量

根據《香港財務報告準則》第13號「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

本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2020年12月31日止年度內，本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。本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。

本集團的所有投資物業及自用樓宇已於2019年及2020年12月31日由獨立測量師作出重估。於每年中期及周年匯報期末，本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。

本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。

本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2020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%(2019年：3.5%至5.75%)及其加權平均率為4.8%(2019年：4.8%)。公允價值計量與市場收益率存在反向關係。

投資物業於截至2020年12月31日止年度內的變動載於附註19A。所有與2020年12月31日本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(虧損)/收益」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

本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2020年12月31日，財務資產的公允價值為2.14億港元(2019年：3.86億港元)。財務衍生工具採用第二級的計算方式以公允價值計量，於2020年12月31日，財務衍生工具資產和財務衍生工具負債的公允價值分別為4.80億港元(2019年：1.98億港元)和3.81億港元(2019年：4.08億港元)。非上市股本投資則以第三級的方式計算。

本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。

非上市股本投資於年內增加2.54億港元(2019年：零港元)。於2020年12月31日，本集團的非上市股本投資的公允價值為2.54億港元(2019年：零港元)。非上市股本投資的公允價值以經調整淨資產值來釐定。估值所涉及之不可觀察得到的重要數據包括(已確認及未確認的)個別資產和負債的公允價值。公允價值的計量與(已確認及未確認的)個別資產和負債的公允價值存在正向關係。於2020年12月31日，倘(已確認及未確認的)個別資產和負債的公允價值上升/下跌百分之五，在其他因素不變的情況下，本集團的除稅後虧損估計會減少/上升1,300萬港元。

以第三級的方式計算的財務工具估值會於每一個中期報告和年報期末進行，本集團的管理層會審閱估值所涉及之假設和估值結果。

截至2019年及2020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。本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。

綜合帳項附註

40 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2019年及2020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)，本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。

百萬港元	於2020年12月31日		於2019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	35,996	42,698	24,204	27,528
其他負債	1,700	1,851	1,740	1,884

以上公允價值計量屬第二級。本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。

41 以股份為基礎的支出

以股份為基礎而按股本結算的支出

本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2020年12月31日，本公司維持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年股東周年大會獲呈交及批准。該計劃旨在提高本公司吸引最佳人才的能力，挽留及激勵關鍵及主要僱員，使其利益與本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，將由本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，本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2020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
2014年授出認股權 2014年5月30日	2,347,500	28.65	2021年5月23日或以前

41 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：

	2020		2019	
	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	4,909,000	29.426	8,170,500	29.441
於年內行使	(2,547,500)	30.146	(3,261,500)	29.465
於年內沒收	(14,000)	28.650	-	-
於12月31日尚未行使	2,347,500	28.650	4,909,000	29.426
於12月31日可行使	2,347,500	28.650	4,909,000	29.426

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為42.138港元(2019年：47.750港元)。

於匯報期末尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2020		2019	
	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
31.40港元	-	-	1,385,500	0.3
28.65港元	2,347,500	0.4	3,523,500	1.4
	2,347,500		4,909,000	

截至2020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(2019年：零港元)。

(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，以及推動達成本公司策略目標。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本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本公司按照計劃規則管理及本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，計入本公司之成本。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。

綜合帳項附註

41 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2020年12月31日，根據行政人員股份計劃授予本公司執行總監會成員及個別僱員的股份(並屬於截至2019年和2020年12月31日止年度的歸屬期間)如下：

授出日期	所授出獎勵股份數目		每股平均 公允價值 港元	歸屬期間	
	受限制股份	表現股份		由	至
2016年4月8日	2,401,150	–	38.65	2016年4月1日	2019年4月1日
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	–	44.45	2017年4月3日	2020年4月3日
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)
2020年4月8日	2,334,750	6,950	41.90	2020年4月1日	2023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：

	2020	2019
	獎勵股份數目	獎勵股份數目
於1月1日尚未行使	5,659,978	5,758,295
於年內授出	2,341,700	2,306,800
於年內歸屬	(1,984,400)	(2,230,420)
於年內沒收	(283,673)	(174,697)
於12月31日尚未行使	5,733,605	5,659,978

於2020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
受限制股份		
2018年4月10日	0.26	543,990
2019年4月1日	1.25	120,000
2019年4月8日	1.25	1,122,465
2020年4月8日	2.25	2,212,550
表現股份		
2018年4月10日	0.26	1,493,500
2019年4月8日	0.25	234,150
2020年4月8日	0.25	6,950

行政人員股份獎勵計劃之詳情於薪酬報告書中披露。

截至2020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1.21億港元(2019年：1.22億港元)。

42 退休金計劃

本集團於香港、中國內地、澳門、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，以確保計劃資產與本集團資產分開管理。本集團大多數僱員都由本公司實施的退休金計劃所保障。

A 由本公司在香港實施的退休金計劃

截至2020年12月31日止年度內，本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；而本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2020年12月31日，成員總數為3,100名（2019年：3,356名）。於2020年，成員向港鐵退休金計劃供款6,500萬港元（2019年：6,900萬港元），而本公司的供款則為2.53億港元（2019年：3.51億港元）。於2020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98.55億港元（2019年：94.17億港元）。

於2019年及2020年12月31日的精算評估經獨立精算顧問公司韋萊韜悅（由美國精算師學會會士雷詠芬女士作代表）以「預計單位給付成本法」及按照《香港會計準則》第19號「僱員福利」的規定來釐定會計責任，而評估結果詳列於附註43。

於2019年及2020年12月31日的精算評估亦由韋萊韜悅的雷詠芬女士以「到達年齡籌資方法」進行，以計算所需現金儲備。於2020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%（2019年：-0.25%），以及預計死亡率、離職率及退休率。於2020年12月31日：

- (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113.8%（2019年：105.8%），償付能力的過剩額為12.18億港元；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113.2%（2019年：101.3%），代表前期服務盈餘為11.73億港元。

(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本公司的供款連同該等供款的投資回報計算。成員及本公司供款則按照成員基本薪金的固定百分率計算。

於2020年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為10,614名（2019年：10,571名）。於2020年，成員供款總額為1.59億港元（2019年：1.53億港元），本公司供款總額為3.72億港元（2019年：3.62億港元）。沒有僱員離職時被沒收之供款於年內已被動用以抵銷年內供款（2019年：零港元）。於匯報期末，可用作減少未來之應付供款的被沒收之供款為7,500萬港元（2019年：5,400萬港元）。於2020年12月31日，資產淨值為75.23億港元（2019年：68.43億港元）。

(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，成員及本公司分別按《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。本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2020年12月31日，參加港鐵強積金計劃的僱員總人數為5,068名（2019年：5,747名）。於2020年，成員供款總額為4,900萬港元（2019年：5,000萬港元），而本公司供款總額為5,200萬港元（2019年：5,600萬港元）。沒有僱員離職時被沒收之供款於年內已被動用以抵銷年內供款（2019年：零港元）。於匯報期末，並沒有被沒收之供款可用作減少未來之應付供款（2019年：零港元）。

綜合帳項附註

42 退休金計劃(續)

A 由本公司在香港實施的退休金計劃(續)

(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。成員及本公司分別按「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2020年12月31日，參加九鐵強積金計劃的僱員總人數為329名(2019年：372名)。於2020年，成員供款總額為400萬港元(2019年：500萬港元)，而本公司供款總額為400萬港元(2019年：500萬港元)。沒有僱員離職時被沒收之供款於年內已被動用以抵銷年內供款(2019年：零港元)。於匯報期末，並沒有被沒收之供款可用作減少未來之應付供款(2019年：零港元)。

B 中國內地和海外辦事處及附屬公司僱員的退休金計劃

不符合資格參加本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。

服務於本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。由於本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，因此本集團沒有確認任何有關該計劃的界定福利責任。於2020年12月31日，本集團參與該計劃的僱員總人數為533名(2019年：546名)。於2020年，成員供款總額為1,100萬港元(2019年：2,300萬港元)，本集團供款總額為6,200萬港元(2019年：5,900萬港元)。

服務於本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。由於本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，因此本集團沒有確認任何有關該計劃的界定福利責任。於2020年12月31日，本集團參與該計劃的僱員總人數為786名(2019年：741名)。於2020年，本集團供款總額為2,000萬港元(2019年：2,300萬港元)。

服務於本集團MTR Crossrail附屬公司的若干僱員，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，本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。由於本集團對該計劃的任何赤字並無法律或推定義務，因此本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2020年12月31日，本集團參與該計劃的僱員總人數為736名(2019年：621名)。於2020年，成員供款總額為2,600萬港元(2019年：2,200萬港元)，本集團供款總額為3,900萬港元(2019年：3,200萬港元)。於損益確認的退休金費用為8,600萬港元(2019年：6,700萬港元)及於其他全面收益表確認的精算收益為3,700萬港元(2019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2020年12月31日，本集團參與該等計劃的僱員總數為16,161名(2019年：14,015名)。於2020年，成員供款總額為1.1億港元(2019年：9,500萬港元)，本集團供款總額為4.93億港元(2019年：4.84億港元)。於截至2019年和2020年12月31日止年度內，並沒有重大的根據該等計劃規定(如適用)被沒收之供款。

43 界定福利退休計劃

截至2020年12月31日止年度內，本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42)時向他們提供福利。這個界定福利計劃令本集團面對精算風險，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 於綜合財務狀況表確認的金額

百萬港元	2020	2019
界定福利責任現值	(9,517)	(9,905)
計劃資產的公允價值	9,855	9,417
資產/(負債)淨額	338	(488)

資產淨額(2019年：負債淨額)於綜合財務狀況表之「應收帳項及其他應收款項」(2019年：「應付帳項、其他應付款項及撥備」)內確認。上述部分福利責任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。本公司預期在2021年就港鐵退休金計劃支付2,900萬港元供款。

43 界定福利退休計劃(續)

B 計劃資產

百萬港元	2020	2019
股票證券		
– 金融機構	396	482
– 非金融機構	4,091	4,046
	4,487	4,528
債券		
– 政府	1,831	2,173
– 非政府	3,384	2,614
	5,215	4,787
現金	367	297
	10,069	9,612
自願供款單位之價值	(214)	(195)
	9,855	9,417

於2020年12月31日，計劃資產並不包括任何本公司的普通股股票(2019年：零港元)。除此之外，於2019年及2020年12月31日，計劃資產中並沒有投資於本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2020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(2019年：42.5%的股票證券及57.5%的債券和現金)。

C 界定福利責任現值的變動

百萬港元	2020	2019
於1月1日	9,905	10,022
重新計量：		
– 因負債經驗改變所致的精算(收益)/虧損	(127)	252
– 因人口假設改變所致的精算(收益)/虧損	-	-
– 因財務假設改變所致的精算虧損/(收益)	163	(96)
	36	156
成員向計劃作出的供款	65	69
由計劃支付的福利	(1,000)	(876)
本年度服務成本	269	285
利息成本	242	249
於12月31日	9,517	9,905

於2020年12月31日，界定福利責任現值的加權平均時間為5.6年(2019年：6.0年)。

綜合帳項附註

43 界定福利退休計劃(續)

D 計劃資產的變動

百萬港元	2020	2019
於1月1日	9,417	8,662
本公司向計劃作出的供款	253	351
成員向計劃作出的供款	65	69
由計劃支付的福利	(1,000)	(876)
由計劃資產支付的行政費用	(5)	(5)
利息收入	233	219
計劃資產回報(不包括利息收入)	892	997
於12月31日	9,855	9,417

E 於損益及其他全面收益確認的開支

百萬港元	2020	2019
本年度服務成本	269	285
界定福利負債淨額的淨利息	9	30
由計劃資產支付的行政費用	5	5
	283	320
減：資本化金額	(49)	(41)
確認於損益的淨額	234	279
精算虧損	36	156
計劃資產回報(不包括利息收入)	(892)	(997)
確認於其他全面收益的金額	(856)	(841)

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 採用的重要精算假設及敏感度分析

	2020	2019
貼現率	1.17%	2.61%
未來薪酬升幅	2.75%	4.00%
港鐵退休金計劃的單位值升幅	3.00%	3.75%

如上述的重要精算假設改變0.25%，於12月31日的界定福利責任之現值的增加/(減少)分析如下：

	2020		2019	
	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	(131)	135	(142)	146
未來薪酬升幅	103	(98)	127	(122)
港鐵退休金計劃的單位值升幅	32	(29)	13	(11)

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。

44 重大關連人士交易

於2020年12月31日，財政司司長法團為香港特區政府以信託形式持有本公司約74.98%的已發行股本，為本公司的最大股東。根據《香港會計準則》第24號(修訂)「關連人士的披露」，除香港特區政府與本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，本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。

本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，本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線。同日，本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44C。

B 於2000年7月14日，本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本公司的土地權益，使這些土地權益的期限與本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，本公司因應兩鐵合併(附註3)在上文附註44A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，本公司在《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44C所載的營運協議外，本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2020年12月31日止年度內，本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5,700萬港元(2019年：8,400萬港元)及零港元(2019：300萬港元)，而與服務經營權有關的本公司應付或已付淨金額為8.30億港元(2019年：33.33億港元)。

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 本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，修改及補充現有營運協議，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，補充現有服務經營權協議以便九鐵公司向本公司授予有關高速鐵路(香港段)的經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。截至2020年12月31日止年度內，本公司就高速鐵路(香港段)向九鐵公司收取或應收的淨收入為15.36億港元(2019年：7.17億港元)。

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。

F 本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和補充營運協議，修改及補充現有營運協議，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，補充現有服務經營權協議以便九鐵公司向本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。於截至2020年12月31日止年度內，本公司就屯馬綫一期從九鐵公司收取或應收的淨收入為2.76億港元(2019年：零港元)。

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。

綜合帳項附註

44 重大關連人士交易(續)

G 本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，本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。根據本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，本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 本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2020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，本公司於2020年支付/應付予香港特區政府的金額為5.80億港元(2019年：8.91億港元)。

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本公司或允許本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 - 地盤D	2020年2月14日	2,725	2020年3月19日
將軍澳市地段第70號餘下部分 - 地盤KL	2020年11月6日	5,568	2020年12月4日

J 於2021年2月8日，本公司接受了香港特區政府所提出的要約，按相關交換條件第20304號的條款及條件進行香港仔內地段第467號地盤E建議發展的「港島南岸」(或黃竹坑站)第五期物業發展項目，地價為64.3731億港元。地價預計將於2021年3月中或之前繳付。

K 於2013年7月5日，本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年維修保養合同完結後續約，續約期為七年並於2013年7月6日起生效。原有合同於年內延長6個月至2021年1月5日。於2020年7月2日，本公司與香港機場管理局簽訂了一份為期七年的新合同，自2021年1月6日起生效。截至2020年12月31日止年度內，因提供服務而確認的顧問收入為1.22億港元(2019年：8,200萬港元)。

於2018年5月18日，本公司因從第三方取得一份於2017年9月25日起為期七年為現有旅客捷運系統進行改裝工程的二判承辦商合同(「二判承辦商合同」)，而向香港機場管理局提供一份二判承辦商保證書。二判承辦商合同包含提供和改裝系統中的配電、通訊及控制的子系統。

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2020年12月31日止年度內，本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8,200萬港元(2019年：1.48億港元)。八達通公司就本集團的增值、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2,500萬港元(2019年：4,200萬港元)。年內，八達通控股向本集團派發1.44億港元(2019年：1.87億港元)的股息。

截至2020年12月31日止年度內，MTR Corporation (Sydney) NRT Pty Ltd的共同業務向NRT Pty Ltd提供項目設計及配置機電系統及列車服務，合共收取1,300萬澳元(6,800萬港元)(2019年：1.06億澳元或5.87億港元)。Metro Trains Sydney Pty. Limited亦就悉尼地鐵西北綫向NRT Pty Ltd提供動員、營運及維修服務，合共收取9,900萬澳元(5.26億港元)(2019年：9,600萬澳元或5.23億港元)，並就悉尼地鐵城市及西南綫向NRT CSW Pty Ltd提供動員服務，合共收取600萬澳元(3,000萬港元)。MTR Corporation (Sydney) SMCSW Pty Limited亦向NRT CSW Pty Ltd提供配置機電系統及列車，以及鐵路系統整合服務，合共收取2.86億澳元(15.40億港元)(2019年：零港元)。

44 重大關連人士交易(續)

M 除了載列於附註44A至44L的交易外，本公司在日常業務中與香港特區政府及其相關實體、本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30及34披露。

N 本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本公司的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。其計入綜合損益表的酬金總額概括如下：

百萬港元	2020	2019
短期僱員福利	67.0	73.2
離職後福利	6.6	6.2
股份補償福利	21.6	24.1
	95.2	103.5

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	2020	2019
普通股息		
– 已付現金股息	5,700	5,561

45 承擔

A 資本性承擔

(i) 於2020年12月31日未償付而又未在綜合帳項內撥備的資本性承擔如下：

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
於2020年12月31日					
已核准但未簽約	10,799	–	2,127	67	12,993
已核准及已簽約	19,473	115	991	9	20,588
	30,272	115	3,118	76	33,581
於2019年12月31日					
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
	22,034	170	3,625	29	25,858

除上述外，本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：

本集團就深圳地鐵十三號綫需注資最多14.28億元人民幣。截至2020年12月底，本集團尚未向該項目注資。

關於悉尼地鐵城市及西南綫，本集團就所佔的投資份額，預計尚需注資約1,270萬澳元的股權投資及提供約1,330萬澳元的貸款。

綜合帳項附註

45 承擔(續)

A 資本性承擔(續)

(ii) 香港客運業務、車站商務及其他業務方面的承擔包括：

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
於2020年12月31日				
已核准但未簽約	5,395	1,533	3,871	10,799
已核准及已簽約	16,121	491	2,861	19,473
	21,516	2,024	6,732	30,272
於2019年12月31日				
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
	14,357	992	6,685	22,034

B 有關物業管理合約的負債及承擔

一直以來，本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，本集團在物業落成後可保留其管理權。本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、維修及其他服務予本公司所管理的物業。該等合約的責任，主要由本集團承擔；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本集團，補償的款項會在收取管理費後儘快撥出。

於2020年12月31日，本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27.18億港元(2019年：31.01億港元)。本集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用合共30.10億港元現金(2019年：28.20億港元)，用以應付工程與服務開支。

C 重大財務及履約擔保

於2020年12月31日，本公司就有關MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券(附註32C)向投資者提供擔保金額約為185.44億港元(名義金額)。發行此債務證券的款項已借予本公司。因此，其主要負債已記入本公司的財務狀況表內。

關於租出/租回交易(「租賃交易」)(附註19E)，本集團向投資者提供備用信用證以保證本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2020年12月31日，該等備用信用證總額為7,650萬美元(5.93億港元)。本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本集團於租賃交易中的長期租金。於2020年12月31日，該等備用信用證總額為6,250萬美元(4.85億港元)。

關於北京購物中心的租賃，本集團為支付季度租金而向業主提供1,250萬元人民幣(1,500萬港元)的銀行擔保及5,250萬元人民幣(6,200萬港元)的母公司擔保。

關於深圳地鐵四號綫的經營權，本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沒收。

關於墨爾本鐵路專營權，本集團及本集團擁有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(8.80億港元)的共同及分別的母公司擔保及5,700萬澳元(3.41億港元)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260萬澳元(1,600萬港元)的銀行擔保。

關於斯德哥爾摩地鐵專營權，本集團向斯德哥爾摩運輸部提供10.00億瑞典克朗(9.45億港元)的擔保，若承擔該專營權的本集團全資附屬公司－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。

關於斯德哥爾摩通勤鐵路專營權，本集團向斯德哥爾摩運輸部提供10.00億瑞典克朗(9.45億港元)的擔保，若承擔該專營權的本集團全資附屬公司－MTR Pendeltåg 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。

於2020年12月，本集團獲得瑞典斯德哥爾摩Mälartåg的專營權。本集團承諾於簽訂專營權協議時向斯德哥爾摩運輸部提供3.00億瑞典克朗(2.84億港元)的銀行擔保。若承擔該專營權的本集團全資附屬公司MTR Jota AB(將更改名稱為MTR Mälartåg AB)因違約而導致專營權被提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。

45 承擔(續)

C 重大財務及履約擔保(續)

關於倫敦 TfL Rail/伊利莎伯綫的專營權，本集團向 Rail for London Limited 提供 8,000 萬英鎊(8.47 億港元)的母公司擔保，及根據專營權協議，本集團為 MTR Corporation (Crossrail) Limited 的履約及其他責任，提供 2,500 萬英鎊(2.65 億港元)的履約保證金。

關於悉尼地鐵西北綫的專營權，本集團為設計和建造合約及營運和維修合約的籌備階段，向本集團的聯營公司 NRT Pty Ltd 提供責任上限為 15.26 億澳元(91.18 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)。本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(1.06 億港元)的履約保證金。本集團亦就悉尼地鐵西北綫的營運和維修，提供責任上限為 1.476 億澳元(8.82 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 Ltd 可要求沒收擔保。於 2020 年 12 月 31 日，本集團亦就悉尼地鐵西北綫的營運和維修，提供 2,530 萬澳元(1.51 億港元)的銀行擔保。

關於悉尼地鐵城市及西南綫的專營權，本集團為整合合約內的整合工程，向本集團的聯營公司 NRT CSW Pty Ltd 提供責任上限約為 6.02 億澳元(35.97 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)。本集團亦就悉尼地鐵城市及西南綫的營運和維修的籌備階段，提供責任上限約為 2,750 萬澳元(1.64 億港元)的母公司擔保。本集團就悉尼地鐵西北綫及悉尼地鐵城市及西南綫的銜接工程，向 Metro Trains Sydney Pty Ltd 提供責任上限約為 2.21 億澳元(13.21 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(13.21 億港元)的母公司擔保。

關於 South Western Trains 的專營權，於 2020 年 12 月 31 日，本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(1.39 億港元)的母公司擔保、110 萬英鎊(1,200 萬港元)的母公司貸款保證、480 萬英鎊(5,100 萬港元)的履約保證金及 2,080 萬英鎊(2.21 億港元)的季票保證金。

關於澳門輕軌的若干鐵路綫，於 2020 年 12 月 31 日，本集團為項目的履約及其他責任向 Macao Light Rapid Transit Corporation, Limited 及澳門特別行政區政府建設發展辦公室(Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas)提供數項合共 2.773 億澳門幣(2.69 億港元)的銀行擔保。

關於杭州地鐵一號綫和五號綫專營權，本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 2020 年 12 月 31 日，除附註 24 中所述就 SWR 的撥備外，並無就上述財務及履約保證確認其他撥備。

D 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，本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，本公司須根據九鐵公司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，本公司須於服務經營權有效期內負責九鐵公司系統的保養、維修、替換及/或升級，並於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司系統。

綜合帳項附註

46 公司層面的財務狀況表

百萬港元	於2020年 12月31日	於2019年 12月31日
資產		
固定資產		
– 投資物業	83,560	89,105
– 其他物業、機器及設備	99,865	100,681
– 服務經營權資產	27,311	25,638
	210,736	215,424
物業管理權	16	21
發展中物業	11,942	12,022
遞延開支	1,116	1,948
於附屬公司的投資	2,175	1,955
聯營公司權益	24	24
待售物業	1,572	1,034
財務衍生工具資產	480	198
存料與備料	1,378	1,200
應收帳項及其他應收款項	8,381	6,727
應收關連人士款項	21,524	18,413
現金、銀行結餘及存款	11,769	12,934
	271,113	271,900
負債		
短期貸款	3,259	3,342
應付帳項、其他應付款項及撥備	27,781	25,829
本期所得稅	898	1,842
應付關連人士款項	19,800	23,322
貸款及其他負債	25,422	13,117
服務經營權負債	10,114	10,177
財務衍生工具負債	381	408
遞延稅項負債	13,929	13,541
	101,584	91,578
淨資產	169,529	180,322
股本及儲備		
股本	59,666	58,804
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(262)	(263)
其他儲備	110,125	121,781
總權益	169,529	180,322

於2021年3月11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

47 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

本集團依據各類物業、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

本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。資產的可收回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，本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

本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。本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本公司提供的若干假設及因素，該等假設及因素於附註42A(i)及43F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，本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

本集團持有權益的待售物業按原值及匯報期末的可實現淨值(附註26)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，本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。本集團聘用獨立專業合資格的估價師依據於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

本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香港港鐵條例，本公司可以申請延續該專營權，在本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，本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)，但必須賠償予本公司：(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。本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

本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稅務局最終定案。本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綜合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29所詳述，稅務局就有關某些開支及付款可否扣稅向本公司作出提問，而截至本年報之日期，相關的最終稅項釐定並未確定。本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。

(ix) 項目撥備

本集團設立項目撥備，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本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。

綜合帳項附註

47 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)

(x) 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，本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本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。

(xi) 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本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本集團中有關公司現時的定息借貸成本、未來的利率及通脹趨勢，於服務經營權開始時作出估計。

B 應用集團會計政策時的主要會計判斷包括如下：

(i) 撥備及或有負債

當本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，本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2020年12月31日，本集團認為並無可予披露的或有負債，因為本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。

48 截至2020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2020年12月31日止年度仍未生效，且仍未採納在本帳項中。其中包括以下修訂及新增準則可能會適用於本集團：

	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16號修訂「與2019新型冠狀病毒相關的租金寬減」	2020年6月1日
《香港財務報告準則》第3號、《香港會計準則》第16號、《香港會計準則》第37號修訂「狹義修訂」	2022年1月1日
《香港財務報告準則2018－2020週期的年度改進》	2022年1月1日
《香港財務報告準則》第1號修訂「將負債分類為流動或非流動」	2023年1月1日
《香港財務報告準則》第17號「保險合同」	2023年1月1日

本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，本集團認為採納這些會計準則將不會對本集團的帳項產生重大影響。

49 綜合帳項核准

本綜合帳項已於2021年3月11日經董事局核准。

專用詞彙

機場快綫	博覽館站與香港站之間的列車服務
指定日期或合併日期	2007年12月2日，兩鐵合併完成之時
章程細則	公司的組織章程細則
董事局	公司的董事局
巴士	支援西鐵綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務
公司或港鐵或地鐵	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
公司條例	《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)
中央證券登記	公司的股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司
過境服務或過境	目的地/起點為羅湖站及落馬洲站的列車服務
顧客服務目標	根據營運協議每年公布的表現目標
董事或董事局成員	董事局成員
本地鐵路服務	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)、西鐵綫及屯馬綫一期的統稱
EBITDA	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/(虧損)
EBITDA邊際比率	EBITDA佔收入之百分率
EBIT	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/(虧損)
EBIT邊際比率	EBIT佔收入之百分率
高鐵香港段或高速鐵路(香港段)	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)
票價指標	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
財政司司長法團	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
政府	香港特區政府
集團	公司及其附屬公司
聯交所	香港聯合交易所有限公司
重鐵	本地鐵路服務、過境服務及機場快綫的統稱

專用詞彙

香港或香港特區	中華人民共和國香港特別行政區
城際客運服務或城際客運	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
利息保障倍數	未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤，除以利息及財務開支總額(未扣除資本化利息，深圳地鐵四號綫營運之政府資助及給予物業發展商貸款的利息收入)
九鐵公司	九廣鐵路公司
畢馬威會計師事務所	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
輕鐵	服務新界西北部的輕鐵系統
上市規則	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
香港鐵路條例或港鐵條例	香港法例第556章《香港鐵路條例》(前稱《地下鐵路條例》)
淨負債權益比率	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權益的百分率
營運協議	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
普通股	公司股本中的普通股
兩鐵合併或合併	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
《兩鐵合併條例》	《兩鐵合併條例》(2007年第11號條例)
來自基本業務的平均公司股東資金回報率	來自基本業務的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
服務經營權	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
服務質素指標	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

