

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



MTR CORPORATION LIMITED

香港鐵路有限公司

(「本公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

截至 2021 年 12 月 31 日止年度 經審核業績公告

業績

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		利好 / (不利) 變動
	2021 年	2020 年	
經常性業務收入	46,849	42,541	10.1%
經常性業務利潤 / (虧損)	1,808	(1,126)	n/m
物業發展利潤	9,343	5,507	69.7%
投資物業公允價值計量虧損	(1,599)	(9,190)	82.6%
本公司股東應佔淨利潤 / (虧損)	9,552	(4,809)	n/m

n/m : 並無意義

- 建議末期普通股息為每股 1.02 港元。全年普通股息合共每股 1.27 港元，較 2020 年增加 3.3%

摘要

香港業務

- 經常性利潤較 2020 年有所改善，主要是由於 2021 年下半年新型冠狀病毒疫情緩和，本地乘客量回升，以及 2021 年並未如 2020 年般就沙田至中環綫項目作出了一次性的撥備
- 重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度維持於 99.9% 的世界級水平
- 屯馬綫全綫已於 2021 年 6 月通車，加強了東西兩面的聯繫
- 已於 2021 年 5 月獲政府邀請就洪水橋站進行詳細規劃和設計工作
- 香港物業發展利潤為 93 億港元，主要來自「日出康城」第七、八和九期。已批出「港島南岸」第五期和第六期新物業發展項目

中國內地及國際業務

- 經常性利潤隨著新型冠狀病毒疫情發展而有所改善，其中在中國內地和澳洲的業務表現較好
- 北京地鐵十四號綫全綫及北京地鐵十七號綫首段已於 2021 年 12 月通車
- 已於 2021 年 12 月接管了瑞典 Mälartåg 的服務

摘要 (續)

企業策略及展望

- 為進一步加強董事局的管治和成效，董事局已成立新的財務及投資委員會和科技顧問小組，並已將審核委員會改稱為審核及風險委員會。此外，我們已建立新管理組織架構以提升問責和共同協作，以及加強「三道防線」。明確的環境、社會及管治原則目標亦已融入我們的運營中，為我們的所有持份者創造價值
- 隨著 Omicron 病毒疫情的出現，新型冠狀病毒疫情的發展因此仍然極不明朗，而其對本集團業務的不利影響將可能會在 2022 年持續
- 沙田至中環綫的紅磡至金鐘段預計於 2022 年 6 月/7 月通車
- 繼續推進《鐵路發展策略 2014》的多項鐵路項目及小蠔灣車廠的物業發展
- 本公司全力配合政府的《北部都會區發展策略》（包括五個新鐵路項目）和沿東鐵綫之新科學園/白石角站的興建
- LP10（「日出康城」第十期）、晉環（「港島南岸」第一期）及揚海（「港島南岸」第二期）的利潤入帳將視乎建築進度而定。我們現正邀請有興趣的發展商提交百勝角通風樓物業發展項目的發展意向書。視乎市場情況，我們計劃在未來 12 個月左右就東涌牽引配電站用地、東涌東站第一期（取決於與政府簽訂項目協議）及小蠔灣車廠第一期項目（取決於與政府簽訂項目協議及批地文件的簽署）進行招標

本公司董事宣布本公司及其附屬公司（「本集團」）截至 2021 年 12 月 31 日止年度的經審核業績如下：

綜合損益表

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2021 年	2020 年
香港車務營運收入	13,177	11,896
香港車站商務收入	3,208	3,269
香港物業租賃及管理業務收入	5,036	5,054
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	25,045	21,428
其他業務收入	383	894
	46,849	42,541
中國內地物業發展收入	353	-
總收入	47,202	42,541
香港車務營運開支		
- 員工薪酬及有關費用	(6,155)	(6,317)
- 保養及相關工程	(2,339)	(2,085)
- 水電費用	(1,801)	(1,671)
- 一般及行政開支	(838)	(888)
- 鐵路配套服務	(244)	(295)
- 耗用的存料與備料	(588)	(572)
- 政府地租及差餉	(156)	(284)
- 其他費用	(222)	(206)
	(12,343)	(12,318)
香港車站商務開支	(480)	(509)

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2021 年	2020 年
香港物業租賃及管理業務開支	(970)	(850)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	(24,155)	(20,895)
其他業務開支	(570)	(2,496)
項目研究及業務發展開支	(312)	(279)
	(38,830)	(37,347)
中國內地物業發展開支	(224)	(13)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(39,054)	(37,360)
未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 / (虧損)		
- 來自經常性業務	8,019	5,194
- 來自中國內地物業發展	129	(13)
	8,148	5,181
香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益	11,097	6,491
投資物業公允價值計量虧損	(1,616)	(9,190)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	17,629	2,482
折舊及攤銷	(5,430)	(5,365)
每年非定額付款	(260)	(238)
應佔聯營公司及合營公司利潤	968	605
未計利息、財務開支及稅項前利潤 / (虧損)	12,907	(2,516)
利息及財務開支	(967)	(1,004)
除稅前利潤 / (虧損)	11,940	(3,520)
所得稅	(2,261)	(1,301)
年內利潤 / (虧損)	9,679	(4,821)
下列人士應佔：		
- 本公司股東	9,552	(4,809)
- 非控股權益	127	(12)
年內利潤 / (虧損)	9,679	(4,821)
本公司股東應佔年內利潤 / (虧損)：		
- 來自經常性業務	1,808	(1,126)
- 來自物業發展	9,343	5,507
- 來自基本業務	11,151	4,381
- 來自投資物業公允價值計量	(1,599)	(9,190)
	9,552	(4,809)
每股盈利 / (虧損)：		
- 基本	1.55 港元	(0.78 港元)
- 攤薄	1.54 港元	(0.78 港元)

綜合全面收益表

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2021 年	2020 年
年內利潤 / (虧損)	9,679	(4,821)
年內其他全面收益 / (虧損) (除稅及重新分類調整後) :		
不會重新分類至損益的項目 :		
- 自用土地及樓宇重估盈餘 / (虧損)	119	(274)
- 重新計量界定福利計劃淨資產 / 負債	253	752
	372	478
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	279	1,282
- 非控股權益	3	13
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	(143)	(73)
	139	1,222
	511	1,700
年內全面收益 / (虧損) 總額	10,190	(3,121)
下列人士應佔 :		
- 本公司股東	10,060	(3,122)
- 非控股權益	130	1
年內全面收益 / (虧損) 總額	10,190	(3,121)

綜合財務狀況表

百萬港元	於 2021 年 12 月 31 日	於 2020 年 12 月 31 日
資產		
固定資產		
- 投資物業	84,801	86,058
- 其他物業、機器及設備	101,517	101,999
- 服務經營權資產	34,714	32,875
	221,032	220,932
商譽及物業管理權	69	79
發展中物業	11,215	11,942
遞延開支	1,964	1,116
聯營公司及合營公司權益	12,442	11,592
遞延稅項資產	599	470
證券投資	1,479	468
待售物業	639	1,800
財務衍生工具資產	363	480
存料與備料	2,129	2,014
應收帳項及其他應收款項	14,797	13,313
應收關連人士款項	4,384	5,462
現金、銀行結餘及存款	20,970	20,906
	292,082	290,574
負債		
短期貸款	1,650	3,357
應付帳項、其他應付款項及撥備	40,077	36,837
本期所得稅	2,381	1,004
應付關連人士款項	479	453
貸款及其他負債	42,102	46,983
服務經營權負債	10,231	10,295
財務衍生工具負債	561	381
非控股權益持有者貸款	146	158
遞延稅項負債	14,418	14,125
	112,045	113,593
淨資產	180,037	176,981
股本及儲備		
股本	60,184	59,666
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(245)	(262)
其他儲備	119,775	117,384
本公司股東應佔總權益	179,714	176,788
非控股權益	323	193
總權益	180,037	176,981

附註：

1. 核數師報告

截至 2021 年 12 月 31 日止年度的綜合帳項已由本公司的核數師畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。而畢馬威會計師事務所發出的未經修訂之核數師報告載於即將寄發予股東的年報內。此外，綜合帳項已由本公司審核及風險委員會審閱。

於本初步公告內所載列的本集團截至 2021 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合財務狀況表及其相關附註所列的財務數字，已由畢馬威會計師事務所與本集團本年度經審核綜合帳項所載之金額作比較，兩者金額一致。根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》、《香港審閱工作準則》或《香港核證工作準則》，畢馬威會計師事務所就此所進行之工作，並不構成審核、審閱或其他委聘保證，因此畢馬威會計師事務所不會就本公告發表任何保證意見。

2. 帳項編製基準

本公司年度業績之初步公告是按照《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的適用披露規定編製。

本年度業績之初步公告所載有關截至 2021 年 12 月 31 日及 2020 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料，並不構成本公司於該等財政年度的法定年度綜合帳項，但這些財務資料均取自該等帳項。按照香港《公司條例》(第 622 章)第 436 條須就該等法定帳項作進一步披露的資料如下：

- 根據《公司條例》第 662(3)條及附表 6 第 3 部，本公司已將截至 2020 年 12 月 31 日止年度的帳項交付公司註冊處處長，並將適時交付截至 2021 年 12 月 31 日止年度的帳項。
- 本公司核數師畢馬威會計師事務所已對本集團該兩年度的綜合帳項作出匯報。該核數師報告並無保留意見；並無含有該核數師在其報告不作保留意見之情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事宜之提述；亦未載有按《公司條例》第 406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

本綜合帳項按照所有由香港會計師公會頒布並適用的《香港財務報告準則》及香港公認會計原則編製。

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

本集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新訂準則或詮釋。

若干比較數字已重新分類，以符合本年度之呈列方式。

3. 保留溢利

截至 2021 年 12 月 31 日止及截至 2020 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2021 年	2020 年
於 1 月 1 日結餘	113,243	124,880
本公司股東應佔年內利潤 / (虧損)	9,552	(4,809)
來自重新計量界定福利計劃淨資產 / 負債的其他全面收益	253	752
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份已宣派及已批准股息 (扣除與為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份相關的以股代息)	(3)	(2)
	(7,606)	(7,578)
於 12 月 31 日結餘	<u>115,439</u>	<u>113,243</u>

4. 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益

香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益包括：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2021 年	2020 年
分佔物業發展所得的盈餘、收入及未出售物業的權益	11,048	6,481
西鐵物業發展的代理費及其他收入	67	42
其他費用及雜項研究	(18)	(32)
	<u>11,097</u>	<u>6,491</u>

5. 投資物業公允價值計量虧損

投資物業公允價值計量虧損包括：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2021 年	2020 年
投資物業公允價值重新計量虧損	(2,161)	(9,190)
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	545	-
	<u>(1,616)</u>	<u>(9,190)</u>

6. 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2021 年	2020 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	1,803	958
- 香港以外稅項	375	328
	<u>2,178</u>	<u>1,286</u>
減：已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	-	(28)
	<u>2,178</u>	<u>1,258</u>
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	36	(20)
- 超過相關折舊的折舊免稅額	302	356
- 物業重估	(30)	(1)
- 撥備及其他	(225)	(292)
	<u>83</u>	<u>43</u>
	<u>2,261</u>	<u>1,301</u>

除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司外，截至 2021 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%（2020 年：16.5%）計算。根據利得稅兩級制，本公司首 200 萬港元的應評稅利潤按 8.25% 計稅，而餘下的應評稅利潤則按 16.5% 計稅。本公司的香港利得稅撥備於 2021 年及 2020 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%（2020 年：16.5%）計算，而在香港以外產生的暫時差異則按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

本公司就兩鐵合併有關的若干付款可否扣稅已購買儲稅券，詳情請參閱本公告附註 11A。

7. 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	截至 12 月 31 日止年度	
	2021 年	2020 年
與年內有關的普通股息		
- 已宣派及已付的中期普通股息每股 0.25 港元 (2020 年：每股 0.25 港元)	1,548	1,545
- 匯報期末後建議派發的末期普通股息每股 1.02 港元 (2020 年：每股 0.98 港元)	6,317	6,057
	7,865	7,602
有關去年的普通股息		
- 年內已批准及已付的末期普通股息 每股 0.98 港元 (2020 年：有關 2019 年度的 每股 0.98 港元)	6,060	6,036

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。

董事局建議派發末期股息每股 1.02 港元，並提議向所有本公司股東提供以股代息的選擇（惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外）。有關建議有待股東於本公司應屆周年成員大會上批准，而建議的 2021 年度末期股息（附有以股代息的選擇），預計於 2022 年 7 月 19 日派發予於 2022 年 6 月 6 日營業時間結束時名列本公司成員登記冊的股東。

8. 每股盈利 / (虧損)

每股基本盈利 / (虧損) 以截至 2021 年 12 月 31 日止年度內的本公司股東應佔利潤 95.52 億港元 (2020 年：虧損 48.09 億港元)，及年內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，合共 6,181,426,675 股 (2020 年：6,162,529,663 股) 計算。

每股攤薄盈利 / (虧損) 以截至 2021 年 12 月 31 日止年度內的本公司股東應佔利潤 95.52 億港元 (2020 年：虧損 48.09 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年內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，合共 6,187,030,555 股 (2020 年：6,162,529,663 股) 計算。截至 2020 年 12 月 31 日止年度內，本公司的認股權計劃 (1,055,658 股) 和行政人員股份獎勵計劃 (5,836,013 股) 會導致每股虧損減少，因此具反攤薄作用。

若根據來自本公司股東應佔基本業務利潤 111.51 億港元 (2020 年：43.81 億港元) 計算，每股基本盈利及攤薄盈利為 1.80 港元 (2020 年：0.71 港元)。

9. 業務分類資料

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

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

- (i) 香港車務營運：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的過境鐵路、廣深港高速鐵路（香港段）、新界西北區為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士，以及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸，提供客運及相關服務。
- (ii) 香港車站商務：於香港車務營運網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。
- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動以及在中國內地的零售舖位租賃及物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 其他業務：與客運服務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、投資於八達通控股有限公司及提供予香港特別行政區政府（「香港特區政府」）的項目管理服務。

須呈報業務類別的業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	收入		利潤 / (虧損) 貢獻	
	截至 12 月 31 日止年度 2021 年	2020 年	截至 12 月 31 日止年度 2021 年	2020 年
香港客運服務				
- 香港車務營運	13,177	11,896	(4,262)	(5,408)
- 香港車站商務	3,208	3,269	2,488	2,502
香港物業租賃及管理業務	5,036	5,054	4,048	4,185
中國內地及國際鐵路、物業 租賃及管理業務	25,045	21,428	622	261
中國內地物業發展	353	-	129	(13)
其他業務	383	894	(255)	(1,670)
	47,202	42,541	2,770	(143)
香港物業發展			11,097	6,491
項目研究及業務發展開支			(312)	(279)
投資物業公允價值計量虧損			(1,616)	(9,190)
應佔聯營公司及合營公司利潤			968	605
未計利息、財務開支及稅項前 利潤 / (虧損)			12,907	(2,516)
利息及財務開支			(967)	(1,004)
所得稅			(2,261)	(1,301)
年內利潤 / (虧損)			9,679	(4,821)

截至 2021 年 12 月 31 日止年度本公司股東應佔來自物業發展的利潤 93.43 億港元（2020 年：55.07 億港元）代表香港物業發展利潤 110.97 億港元（2020 年：64.91 億港元）、中國內地物業發展利潤 1.29 億港元（2020 年：虧損 1,300 萬港元）及扣除其相關利息、財務開支和所得稅 18.83 億港元（2020 年：9.71 億港元）。

截至 2021 年 12 月 31 日止年度本公司股東應佔來自投資物業公允價值計量的虧損 15.99 億港元（2020 年：91.90 億港元）代表投資物業公允價值計量虧損 16.16 億港元（2020 年：91.90 億港元）扣除其相關所得稅 1,700 萬港元（2020 年：零港元）。

百萬港元	資產		負債	
	於 12 月 31 日		於 12 月 31 日	
	2021 年	2020 年	2021 年	2020 年
香港客運服務				
- 香港車務營運	132,774	131,291	18,252	18,159
- 香港車站商務	3,769	3,517	1,643	2,090
香港物業租賃及管理業務	85,451	86,475	2,645	2,588
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務	29,418	28,253	11,129	11,205
中國內地物業發展	5,703	4,982	950	875
其他業務	3,201	4,418	2,357	3,417
香港物業發展	16,101	16,929	17,137	12,924
	276,417	275,865	54,113	51,258
未予分類的資產／負債	15,665	14,709	57,932	62,335
總額	292,082	290,574	112,045	113,593

未予分類的資產及負債主要包括現金、銀行結餘及存款、銀行中期票據投資、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 2021 年 12 月 31 日止年度內，兩名（2020 年：兩名）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 15.10% 及 11.75%（2020 年：16.49% 及 10.60%）。

下表列示來自本集團以外的客戶收入及指定非流動資產（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、商譽及物業管理權和聯營公司及合營公司權益，則按照有關的經營所在地區分。

百萬港元	來自本集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	截至 12 月 31 日止年度		於 12 月 31 日	
	2021 年	2020 年	2021 年	2020 年
香港特別行政區（所屬地）	21,755	21,043	227,462	227,537
澳洲	14,360	12,482	1,169	1,309
中國內地及澳門特別行政區	3,077	1,896	17,360	15,935
瑞典	5,489	4,747	696	819
英國	2,521	2,373	35	61
	25,447	21,498	19,260	18,124
	47,202	42,541	246,722	245,661

10. 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 2021 年 12 月 31 日，本公司已收到香港特區政府清繳的所有高速鐵路（香港段）項目管理費用。

倘若本公司違反高速鐵路（香港段）委託協議（包括，倘若本公司違反其對項目管理服務的保證），香港特區政府有權向本公司提出申索，並且根據高速鐵路（香港段）委託協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據高速鐵路（香港段）委託協議的責任或本公司違反高速鐵路（香港段）委託協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據高速鐵路（香港段）委託協議，本公司就高速鐵路（香港段）初步委託協議及高速鐵路（香港段）委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於本公司根據高速鐵路（香港段）委託協議收取的高速鐵路（香港段）項目管理費用及其他費用，以及本公司根據高速鐵路（香港段）初步委託協議收取的若干費用（「**責任上限**」）。根據一般法律原則，倘若本公司被認定為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府保留了對本公司在高速鐵路（香港段）初步委託協議及高速鐵路（香港段）委託協議下的目前超支的責任問題（如下所述）（如有）提交仲裁的權利（詳見下文附註 10A(c)(iv)），但截至年度報告發表之日期，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10A(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10A(c)(vi)列明的條件）並規定：

- (i) 香港特區政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價（包括原有的造價預算650億港元加上經協定增加的194.2億港元項目造價估算（委託費用（最高為844.2億港元）中超過650億港元的部分為「**目前超支**」））；
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元，本公司將承擔和支付超出該金額（如有）的項目造價部分（「**進一步超支**」），但不包括若干經協定的例外費用（即高速鐵路（香港段）協議中規定由於法律改變、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用）；
- (iii) 本公司將以同等金額分兩期以現金支付每股合共4.40港元的特別股息（每期特別股息為每股現金2.20港元）（「**特別股息**」）。第一期股息已於2016年7月13日支付，而第二期股息亦已於2017年7月12日支付；
- (iv) 香港特區政府保留對本公司在高速鐵路（香港段）初步委託協議及高速鐵路（香港段）委託協議（「**委託協議**」）下的目前超支的責任問題（如有）（包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題）提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制，包括將爭議提交仲裁的權利。根據高速鐵路（香港段）委託協議，責任上限相等於高速鐵路（香港段）項目管理費用、本公司在高速鐵路（香港段）委託協議下收取的任何其他費用及本公司在高速鐵路（香港段）初步委託協議下收取的若干費用。因此，責任上限由原先最多為49.4億港元，及後因高速鐵路（香港段）項目管理費用根據高速鐵路（香港段）協議增加後，而上升至最多為66.9億港元（原因是其將相等於高速鐵路（香港段）委託協議下所增加的高速鐵路（香港段）項目管理費用63.4億港元加上上述額外費用）。倘若仲裁員並無裁定責任上限為無效，並裁定若非因責任上限，而在委託協議下本公司就目前超支的責任超出責任上限，則本公司須：
 - 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額，最高至責任上限；
 - 尋求獨立股東在另一次成員大會上（在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票）批准本公司承擔該超出責任；及
 - 在取得上文剛述的獨立股東批准後，向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准，本公司將不會向香港特區政府支付該金額；

- (v) 對高速鐵路（香港段）委託協議作出若干修訂，以反映高速鐵路（香港段）協議所載的安排，包括根據高速鐵路（香港段）委託協議應向本公司支付的高速鐵路（香港段）項目管理費用增加至合共 63.4 億港元（反映了本公司預期因履行高速鐵路（香港段）委託協議下與高速鐵路（香港段）項目相關的責任而產生的內部成本的估計）及以反映高速鐵路（香港段）經修訂工程時間表；
- (vi) 高速鐵路（香港段）協議下的安排（包括支付特別股息）取決於：
- 獨立股東批准（已於 2016 年 2 月 1 日舉行的成員大會上尋求）；及
 - 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔。

高速鐵路（香港段）協議（及特別股息）已於 2016 年 2 月 1 日舉行的成員大會上獲本公司的獨立股東批准，並於 2016 年 3 月 11 日獲得立法會批准香港特區政府的額外財務承擔而成為無條件。

(d) 高速鐵路（香港段）的營運

於 2018 年 8 月 23 日，本公司與九鐵公司就高速鐵路（香港段）訂立補充服務經營權協議，補充現有於 2007 年 8 月 9 日訂立的服務經營權協議以便九鐵公司向本公司授予有關高速鐵路（香港段）的特許經營權，並訂明適用於高速鐵路（香港段）的營運及財務要求。高速鐵路（香港段）的商業營運於 2018 年 9 月 23 日開始。

- (e) 根據本公司就此項目協定範圍的經修訂造價估算的最新評估及經考慮獨立專家的意見（其中包括一項經修訂造價估算的最新評估），本公司認為儘管最新的最終項目造價可能接近經修訂造價估算，但經修訂造價估算仍可實現，並且目前無需要進一步修訂該估算。但是，最終項目造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定，其中一些合同將涉及解決商業問題，根據過去的經驗，可能需要多年時間才能解決。

在考慮了尚未最終確定完結的合約數目及現時的備用資金後，不能絕對保證最終項目造價不會超過經修訂造價估算，特別是如果在談判最終帳目過程中於解決商業問題時出現無法預料的困難。在此情況下，根據高速鐵路（香港段）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 10A(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 10A(c)(iv)更具體說明），原因是 (a) 截至 2021 年 12 月 31 日及截至年度報

告發表之日期，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的任何通知；(b) 本公司受責任上限所保障；及 (c) 由於高速鐵路（香港段）協議，本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及

(iii)（如適用）因本公司未能有足夠的可靠性去估算本公司的責任或負債金額（如有）。

(g) 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 億港元已於以往年度的綜合損益表中確認。

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 2021 年 12 月 31 日止年度內，本公司因此而產生的該等費用並其後應由香港特區政府向本公司支付的金額合共 1.24 億港元（2020 年：1.22 億港元）。截至 2021 年 12 月 31 日，香港特區政府尚未支付的費用合共 2.46 億港元（於 2020 年 12 月 31 日：10.35 億港元）。

於 2012 年就沙中綫的建造及通車試行簽訂沙中綫委託協議三。除了因屬於現有與九鐵公司訂立的服務經營權協議下的若干資產（包括列車、訊號、無線電及主要控制系統）修改、升級或擴展工程的若干費用由本公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議三中指定的所有工程成本包括承建商成本及本公司成本（「銜接工程成本」）（本公司會先支付並向香港特區政府收回）。本公司將會分擔上述有關修改、升級或擴展工程的費用，而此費用主要透過本公司於將來減少支付本應承擔的維修資本開支來抵銷。本公司就沙中綫委託協議三內的主要建造工程（包括項目管理費用），獲得香港特區政府 708.27 億港元撥款（「原本委託金額」）。

本公司負責進行或促使他人進行沙中綫協議內指定的工程，從而獲得項目管理費用合共 78.93 億港元（「原本項目管理費用」）。截至 2021 年 12 月 31 日，本公司已全數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 2021 年 12 月 31 日止年度內，沒有原本項目管理費用在綜合損益表中確認（2020 年：5.65 億港元在綜合損益表中確認）。原本項目管理費用合共 78.93 億港元（截至 2020 年 12 月 31 日：78.93 億港元）已於以往年度全數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 10B (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 10B (c)(iii)））。2020 年造價估算表示原委託金額的 708.27 億港元上調了 121.72 億港元，但較本公司在 2017 年 12 月公布的估計上調的 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 10B(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 10B(b)(ii)）。

(ii) 額外項目管理費用

如上文附註 10B (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，香港特區政府根據沙中綫委託協議三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沙中綫委託協議三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沙中綫委託協議三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，本公司已經致函香港特區政府，重申本公司（根據沙中綫委託協議三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沙中綫委託協議三的規定釐定。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沙中綫委託協議三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將會繼續履行其於沙中綫委託協議三下的項目管理責任，並且已經繼續及將會繼續負擔相關費用，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沙中綫委託協議三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 10B(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沙中綫委託協議三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 2021 年 12 月 31 日止年度內，本公司已耗用 5.33 億港元（2020 年：4,500 萬港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2020 年：零港元）。7.93 億港元的撥備（2020 年：13.26 億港元）（扣除了已耗用的金額）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，紅磡站擴建部分的施工質量在 2018 年被指出現問題（「**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。

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**」）。

為回應第一次紅磡事件和第二次紅磡事件，本公司已向香港特區政府就檢視有關的實際建造狀況及施工質量提交了建議。

(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。於 2019 年 1 月 29 日，香港特區政府向調查委員會提交了第一期的結束聆訊陳詞，當中指出本公司應該提供專業並稱職的工程項目管理人在合理的期望下應具備的技能和看管水平，但本公司卻未能達到要求。

於 2019 年 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。調查委員會在報告中指出雖然「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。

於 2019 年 7 月 18 日，本公司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。現階段已經實施這些適當措施。

於 2020 年 1 月 22 日，香港特區政府在其向調查委員會的結束聆訊陳詞中重申，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 5 月 12 日，香港特區政府發表了調查委員會的最終報告。調查委員會裁定並信納，當推行了適當的措施後，車站箱形、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和適合作預定用途。針對這些構築物的適當措施已於 2020 年完成。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），並向本公司就未來提出建議。

(ii) 專家顧問團（「顧問團」）

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

(iii) 紅磡事件相關費用的撥備

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

為了繼續推進沙中綫項目，以及促使於 2020 年第一季的分階段啟用，本公司已於 2019 年 7 月公布，作為現階段安排，本公司將在不影響其法律責任的原則為基礎下先就紅磡事件以及分階段啟用屯馬綫支付相關的若干費用（即改建工程及試營

運的費用以及其他與分階段啟用的準備活動相關的費用) (「紅磡事件相關費用」)，同時就最終承擔相關費用責任一事上保留其權利。

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

考慮到上文附註 10B(c)所述情況，特別是鑑於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 2021 年 12 月 31 日止年度內，本公司已耗用 2.06 億港元(2020 年：5.66 億港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2020 年：零港元)。9.44 億港元的撥備(2020 年：11.50 億港元)(扣除已耗用的金額)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

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

(d) 混合車隊營運事件

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

於 2020 年 9 月 13 日，本公司宣布成立調查委員會負責調查該混合車隊營運事件及向香港特區政府提交調查報告。於 2021 年 1 月 21 日，本公司將調查委員會的報告提交予香港特區政府審閱。本公司確認並接納調查委員會的調查結果，包括認為有關情況並不是安全問題，惟涉及服務可靠性。本公司亦接納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 10B(c)(i)所述)，但截至年度報告發表

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 2021 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，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議（「沙中綫補充服務經營權協議一」），以補充及修改現有協議，使本公司能夠從 2020 年 2 月 14 日起為期兩年內以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫一期。

於 2021 年 6 月 21 日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議（「沙中綫補充服務經營權協議二」），以補充及修改現有協議，使本公司能夠從 2021 年 6 月 27 日起為期兩年內以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫全綫。沙中綫補充服務經營權協議二已取代了沙中綫補充服務經營權協議一。在沙中綫全面通車之前，雙方有義務真誠地展開獨家磋商，以期就整條沙中綫的補充服務經營權協議條款達成一致（擬取代沙中綫補充服務經營權協議二，除非雙方同意條文於新協議日期後應繼續有效）。

11. 應收帳項及應付帳項

A 於 2021 年 12 月 31 日，本集團的應收帳項及其他應收款項為 147.97 億港元（2020 年：133.13 億港元），其中應收帳項為 42.97 億港元（2020 年：37.82 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項由立即到期至 60 日到期不等。有關香港以外的鐵路附屬公司收入之應收款項主要於 30 日或隨後的一個月內到期。有關顧問服務及委託工程之應收款項於 30 日內到期。有關利率及貨幣掉期合約之應收款項按相關合約的條款而到期繳付。與物業發展有關的應收款項則按相關的發展協議或買賣合約條款而到期繳付。於 2021 年 12 月 31 日，以到期日劃分應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	於 12 月 31 日	
	2021 年	2020 年
未到期款項	3,779	3,343
過期 30 日內未付	283	209
過期多於 30 日但於 60 日內未付	62	80
過期多於 60 日但於 90 日內未付	34	24
過期超過 90 日未付	139	126
應收帳項總額	4,297	3,782
其他應收款項及合約資產	10,500	9,531
	14,797	13,313

截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度內，香港稅務局（「稅務局」）就與兩鐵合併有關的若干付款可否扣稅向本公司作出提問後，就 2010／2011 至 2017／2018 課稅年度向本公司發出評稅／額外評稅通知書。

根據外聘資深大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司董事已決定就稅務局的評稅提出強烈爭議。本公司對這些評稅已提出反對，並已就這些額外徵收的稅款申請暫緩繳款。稅務局已同意暫緩徵收該額外稅款，惟本公司須於 2017 年及 2018 年內分別購買 18.16 億港元及 4.62 億港元的儲稅券，而購買儲稅券並不影響本公司在稅務上的權利。已購買的儲稅券已計入本集團綜合財務狀況表的應收帳項及其他應收款項。截至 2020 年 12 月 31 日及 2021 年 12 月 31 日止年度內，本集團並無就上述的評稅／額外評稅通知書作額外稅務撥備。

B 於 2021 年 12 月 31 日，應付帳項、其他應付款項及撥備為 400.77 億港元（2020 年：368.37 億港元），其中應付帳項及應計費用為 186.20 億港元（2020 年：194.19 億港元）。於 2021 年 12 月 31 日，以到期日劃分應付帳項的分析如下：

百萬港元	於 12 月 31 日	
	2021 年	2020 年
30 日內到期或即期	7,631	8,024
30 日至 60 日內到期	1,754	1,450
60 日至 90 日內到期	730	638
90 日後到期	4,088	4,844
	14,203	14,956
租金及其他可退還按金	2,818	2,989
應計僱員福利	1,599	1,474
	18,620	19,419

12. 買賣或贖回上市證券

截至 2021 年 12 月 31 日止年度內，本集團並無買賣或贖回任何本集團的上市證券。然而，截至 2021 年 12 月 31 日止年度內，行政人員股份獎勵計劃的受托人根據行政人員股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯合交易所購入共 2,650,000 股本公司普通股份，總代價為約 1.16 億港元。

13. 集團資產押記

於 2021 年 12 月 31 日，本公司在中國內地之全資附屬公司－港鐵軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌道交通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 9.88 億元人民幣（12.08 億港元）的銀行貸款提供抵押。

於 2021 年 12 月 31 日，本公司在中國內地之附屬公司－港鐵中鐵電化軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌道交通十三號綫相關票務及非票務收入為一項總額 32 億元人民幣（39.14 億港元）的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，本集團於 2021 年 12 月 31 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

14. 周年成員大會

本公司擬於 2022 年 5 月 25 日舉行周年成員大會。有關周年成員大會的詳情，請參閱預計大約於 2022 年 4 月 13 日刊發的周年成員大會通告。

15. 公司管治

在截至 2021 年 12 月 31 日止年度內，本公司已遵守載於當時有效的《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》（「上市規則」）附錄 14（《企業管治守則》及《企業管治報告》）的守則條文。

年內，本公司委任了獨立顧問進行董事局評核，以提升董事局效能並確立董事局在推動實施新企業策略上得以相配合。根據評核結果和顧問的建議，成立了新的財務及投資委員會和新的科技顧問小組，自 2022 年 2 月 1 日起生效，並同時擴大或輕微調整了現有董事局委員會的角色和職責，以確保委員會架構更適合並有助董事局對實施新企業策略進行充分監督。

此外，基於以下原因，董事局建議將載於本公司組織章程細則的董事袍金上限提升至 11,000,000 港元，讓本公司能更靈活地檢討董事的袍金，並有助本公司董事袍金可與市場更相若，令本公司能繼續吸納合適的董事：

1. 現時本公司組織章程細則第 100 條規定支付予董事就其履行董事職能而提供服務的袍金總額不能超過 (i) 每年 10,000,000 港元（「上限」）；或 (ii) 在成員大會上以普通決議案釐定的任何更高金額。
2. 現時的上限於本公司 2014 年周年成員大會經股東批准後獲上調，而每位董事的袍金於 2017 年 1 月作出調整。自 2014 年，(a) 董事局成員人數（執行董事兼執行總監會成員除外）由 14 位增至 19 位；(b) 於 2022 年 2 月新成立了董事局顧問小組；及 (c) 同類公司支付予董事的袍金普遍呈上升趨勢。
3. 目前相關董事局成員於港鐵學院理事會擔任顧問角色並沒有收取酬金。現時支付予董事（執行董事兼執行總監會成員除外）的袍金總額已達每年 9,970,000 港元，非常接近上限。

在現有非執行董事薪酬架構下，本公司並無即時計劃調整董事的袍金。

建議修訂須由本公司股東於周年成員大會上以特別決議案通過。詳情將載於一份與 2021 年報一同派發給股東的通函內。

16. 發表業績公告及年報

本業績公告登載於本公司的網址 www.mtr.com.hk 及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）的網址。年報將於 2022 年 4 月中向股東寄發，並在本公司網址及聯交所網址可供查閱。

主要統計數字

	截至 12 月 31 日止年度	
	2021 年	2020 年
香港車務營運的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	1,421.7	1,145.0
- 過境服務	0.5	7.6
- 高速鐵路（香港段）	-	1.0
- 機場快綫	2.2	3.1
- 輕鐵及巴士	191.9	154.0
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,188.8	3,406.0
- 過境服務（每日）	1.3	20.9
- 高速鐵路（香港段）（每日）	-	35.6 ⁽¹⁾
- 機場快綫（每日）	5.9	8.4
- 輕鐵及巴士（周日）	548.2	438.0
EBITDA 邊際比率 [^]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	17.3%	12.2%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	32.7%	22.1%
EBIT 邊際比率 [*]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	5.2%	(1.0%)
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	7.8%	(3.2%)

⁽¹⁾ 2020 年 1 月 1 日至 2020 年 1 月 29 日的平均數

[^] 未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤佔總收入之百分率

[°] 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 253.98 億港元及 243.79 億港元（2020 年：214.28 億港元及 209.08 億港元）

^{*} 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）（不包括香港物業發展利潤一分佔盈餘及未出售物業的權益、投資物業公允價值計量虧損和應佔聯營公司及合營公司利潤）佔總收入之百分率

[°] 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 253.98 億港元、243.79 億港元及 2.68 億港元（2020 年：214.28 億港元、209.08 億港元及 2.72 億港元）

管理層回顧及展望

本人在此向大家報告香港鐵路有限公司在 2021 年的表現。年內，公司為未來發展而開展的多個重要項目都取得穩健進展，並使整體財務表現得以改善，但營商環境仍因為新型冠狀病毒疫情反覆不定而充滿挑戰。

2021 年全年，過境口岸繼續關閉，旅客入境香港仍然受到限制，導致來港的過境服務班次及乘客量銳減，無可避免地對車費收入及租金收入造成衝擊。然而，公司年內錄得強勁的物業利潤，而本地鐵路網絡的營運表現亦能維持穩定。

此外，企業策略「變·造未來」呈現正面的發展勢頭。2020 年推行變革，引入矩陣式工作架構，有助公司提升問責性，加強共同協作。我們的期望是成為一個可以憑藉卓越的營運表現、科技的應用，以及創新精神來推動可持續增長的機構。同時，我們致力制定環境、社會及管治（「ESG」）的長遠目標。我們在整合新管理架構方面亦取得良好進展，這將有助加強我們的「三道防線」。

2021 年，我們繼續推進和擴展企業策略的三大支柱，進度令人鼓舞。此三大支柱為「香港核心業務」（包括本地鐵路網絡、車站商務和物業業務）、「中國內地及國際業務」及「新增長引擎」（鐵路技術、智能服務及出行的新增長領域）。我們於 2021 年推出「載·向未來」宣傳企劃，強調新鐵路項目、創新精神、科技和可持續發展對我們未來發展的重要性。

全港最長的鐵路綫屯馬綫於 2021 年 6 月 27 日全綫開通。屯馬綫全長 56 公里，共有 27 個車站，將更多社區連繫起來，使更多市民可以享用便捷、高效、環保的交通服務，創下香港鐵路網絡發展史上又一重要里程碑。

儘管疫情持續帶來挑戰，港鐵仍努力維持車務營運在各方面的卓越表現，年內在香港繼續取得 99.9% 的服務表現。公司一直聚焦於顧客體驗，著力於 MTR Mobile 應用程式的持續提升，讓港鐵乘客享有更方便、更體貼和更具效益的出行和購物服務。同時，我們亦就資產管理採用多項智能技術，令整個鐵路網絡的運作更為安全可靠。

2021 年上半年，我們批出黃竹坑「港島南岸」第五期和第六期。這些項目將合共為市場帶來超過一千個新住宅單位。

沙田至中環綫已接近竣工。這是我們最重要的鐵路項目之一，紅磡至金鐘段於 2021 年年底已完成 97.2%。我們會繼續努力，爭取東鐵綫過海段可按目標於 2022 年 6 月/7 月通車。

港鐵在政府《鐵路發展策略 2014》下的多個鐵路項目亦取得良好進展。東涌綫延綫及屯門南延綫（未來的屯馬綫延綫）已分別於 2021 年 12 月及 2022 年 1 月按照《鐵路條例》刊憲。我們亦繼續推進東鐵綫新古洞站和全長 10.7 公里的北環綫項目，以及洪水橋站的設計工作。我們正就推展《鐵路發展策略 2014》下各個鐵路項目的條款及細則，與政府進行磋商。

我們多個物業發展項目於 2021 年創下重要里程碑。城市規劃委員會已於 2021 年 12 月批准小蠔灣車廠上蓋發展項目的發展藍圖，詳細的設計和前期工程亦已展開。當與政府簽訂項目協議及通過批地程序後，我們會為小蠔灣車廠上蓋物業發展第一期（即第一期第一批次）進行招標工作。我們亦會在與政府簽訂項目協議後，預期於 2022 年為東涌車站第一期物業發展項目進行招標工作。我們現正邀請有興趣的發展商提交百勝角通風樓物業發展項目的發展意向書。

在香港以外地區，北京地鐵十四號綫全綫和北京地鐵十七號綫首段已於 2021 年 12 月開始投入服務。深圳地鐵十三號綫的建造工程也在繼續進行，多項重大採購合同亦已批出。同時，我們接手營運瑞典 Mälartåg 區域交通服務，暫定期限為兩年。我們會繼續在中國內地和海外探索以鐵路交通為導向發展（「TOD」）及其他業務的增長機遇。

2021 年的財務表現繼續受到新冠病毒疫情及其對過境交通及租賃業務的衝擊所影響，但本地乘客量回升和物業發展利潤抵銷了部分影響。來自經常性業務的利潤為 18.08 億港元，而物業發展利潤增加 69.7%至 93.43 億港元。因此，來自基本業務的利潤增加 154.5%至 111.51 億港元。若包括投資物業公允價值計量所產生的虧損，公司股東應佔淨利潤為 95.52 億港元，相當於每股盈利為 1.55 港元。

董事局建議派發末期普通股息每股 1.02 港元，連同中期股息每股 0.25 港元，全年股息共每股 1.27 港元，較 2020 年增加 3.3%。

視乎公司財務表現和未來資金需要，我們預計於每個財政年度派發兩次股息，分別約於 10 月及 7 月派發中期及末期股息，而中期股息約佔全年派發總股息的三分之一。

香港業務

港鐵在香港的業務包括鐵路及巴士服務及相關車站商務（合稱為「香港客運服務」），以及與鐵路相連物業組合的發展、租賃及管理。此「鐵路加物業」經營模式實現了 TOD，令公司及其股東，以至廣大社群受惠。

2021 年的本地乘客量及車費收入較 2020 年有所提升。然而，疫情導致口岸持續關閉和過境交通往來中斷，令商務和租金收入仍然受到影響。

香港客運服務

百萬港元	截至		增／（減） 百分率
	12 月 31 日止年度 2021	2020	
香港車務營運			
總收入	13,177	11,896	10.8
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 ／（虧損）（「EBITDA」）	834	(422)	n/m
未計利息、財務開支、稅項和計及每年非定額 付款後的（虧損）／利潤（「EBIT」）	(4,262)	(5,408)	21.2
EBITDA 邊際比率(%)	6.3%	(3.5)%	n/m
EBIT 邊際比率(%)	(32.3)%	(45.5)%	13.2 個百分點

n/m: 並無意義

2021 年，香港車務營運的總收入由 2020 年的 118.96 億港元增加 10.8%至 131.77 億港元。未計利息、財務開支、稅項和計及每年非定額付款後的虧損為 42.62 億港元。有關業績主要反映疫情爆發後持續造成的負面影響，尤其對過境服務的影響。

乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	2021	增／(減) 百分率	2021	增／(減) 百分率
本地鐵路服務	1,421.7	24.2	11,067	19.9
過境服務	0.5	(93.6)	5	(99.0)
高速鐵路（香港段）	-	n/m	1,363	6.7
機場快綫	2.2	(30.0)	89	(36.4)
輕鐵及巴士	191.9	24.6	583	21.2
城際客運	-	n/m	-	n/m
	1,616.3	23.3	13,107	12.4
其他			70	(70.0)
總計			13,177	10.8

港鐵鐵路和巴士服務的總乘客量較 2020 年的 13.108 億人次增加 23.3% 至 16.163 億人次，主要由於疫情好轉（包括推出疫苗接種計劃、社交距離及其他防疫措施放寬，以及上班族重返辦公室和學生復課），令客運服務乘客量有所增加。周日平均乘客量上升 22.4% 至 475 萬人次。香港與中國內地之間的口岸仍然關閉，持續影響過境服務、高速鐵路（香港段）和城際客運的乘客量。防疫措施繼續影響航空旅客的數量，繼而影響機場快綫的乘客量。

年內，我們致力透過特別優惠、車費折扣及鼓勵本地乘客在非繁忙時間出行，以抵銷口岸關閉及旅遊限制造成的影響。其中多項推廣活動是透過我們備受歡迎的 MTR Mobile 應用程式進行。儘管過境服務和高速鐵路（香港段）暫停，但港鐵在 2021 年 5 月至 6 月及 10 月至 12 月期間，於香港西九龍站及石崗列車停放處舉辦社區導賞團，務求維持這些服務在市民心目中的良好形象。

市場佔有率

公司於 2021 年在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率增加至 47.3%，而 2020 年為 45.3%。這主要是由於本地乘客量復甦，尤其是通勤旅程，以及屯馬綫通車的額外貢獻。港鐵在過海交通工具市場的佔有率為 67.6%，而 2020 年為 66.1%。由於年內口岸持續關閉，港鐵的高速鐵路（香港段）和過境服務於 2021 年在過境業務的市場佔有率為 0%。公司在往返機場交通工具市場的佔有率為 21.6%，而去年同期為 16.3%。

車費調整、推廣及優惠

為協助社區渡過疫情帶來的困境，港鐵為顧客提供 20% 車費扣減至 2021 年 3 月為止，其後由 2021 年 4 月 1 日至 6 月 26 日期間提供 5% 車費扣減。港鐵於 2021 年 6 月根據票價調整機制修訂 2021/2022 年度整體票價調整幅度後，自 2021 年 6 月 27 日起調減票價 1.85%，公司亦同時宣布額外 3.8% 的車費扣減，意味著到 2022 年 1 月 1 日為止，乘客實際可節省車費約 5%。公司及後宣布延長 3.8% 的車費扣減至 2022 年 6 月底，令實際車費可節省約 5%。為配合公司支持社會共融理念的環境、社會及管治目標，我們亦於年內向長者、小童、合資格學生及殘疾人士提供合共超過 22 億港元的恆常優惠。

服務表現

2021年，港鐵的重鐵網絡乘客車程準時程度和列車按照編定班次行走又一次達到99.9%的世界級標準，充分體現公司對精益求精及服務可靠度的承諾。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。

年內，港鐵重鐵和輕鐵網絡每日分別提供逾4,600及2,600班次，及每日分別行走約760,000和28,000車卡公里。在2021年，重鐵網絡出現16宗延誤（延誤指由公司可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤），輕鐵網絡則無延誤。12月在銅鑼灣站發生一宗因廣告牌組件移位而令一對車門飛脫的事故後，公司已迅速採取措施，移走同類組件以減低風險。我們在2022年1月發布的調查報告中提出的改進措施亦正在落實。港鐵將一如既往，以確保乘客安全為首要任務。

提升乘客便利度

2021年6月27日，屯馬綫全綫投入服務，是香港最長的鐵路線，貫通新界東及新界西。屯馬綫大大提升了香港鐵路系統的便利性和連繫，九龍城和土瓜灣的居民現可經由港鐵的新車站更方便到達香港各區。屯馬綫亦同時縮短了車程時間，為乘客帶來更大便利。

年內，我們繼續優化包括非繁忙時段服務在內的列車服務，以配合市民的出行需要。

提升乘客舒適體驗

我們因應資產更新的需要，以及提升服務的目標，於2021年繼續進行車隊升級工程。港鐵已合共訂購了93列全新八卡重鐵列車和40輛全新輕鐵車輛。輕鐵方面，其中10輛輕鐵車輛已於2021年內交付，而自2020年起已有12輛全新輕鐵車輛投入客運服務。重鐵方面，兩列全新八卡列車已於2021年運抵香港，新列車將於2022年開始在未來數年分階段投入客運服務。

我們又繼續進行空調冷卻裝置更換計劃，第四期工程已於2021年4月完成，第五期工程則預計於2022年底前完成。全數154部空調冷卻裝置的更換工程預計於2023年底前全部完成，屆時乘客可享更舒適的環境，並有助提升車站及車廠的能源效益，每年可減少碳排放達15,000公噸。

2021年，四條市區綫（港島綫、將軍澳綫、觀塘綫及荃灣綫）現有信號系統（「SACEM系統」）的更換工程正繼續進行。截至2021年12月31日，此項工程的開支約為24億港元。

路軌沿綫的信號硬件更換進展順利，但由於涉及複雜的技術事宜和疫情關係，承辦商需要較預期更長的時間才可完成公司要求的軟件安全保證工作。此項工作對確保新信號系統的安全性至關重要，我們將繼續與承辦商密切合作，推動工程向前邁進。

考慮到信號系統更換工程在時間表和造價上均面對重大挑戰，我們現正：

- 採取行動以確保新列車可按計劃投入服務。我們會分階段為93列新列車配備SACEM系統，並預計首列新列車於2022年投入服務；
- 開始為SACEM系統進行若干資產更新工作，使短期內可繼續提供優質、可靠的列車服務；及

- 研究其他方案及相關費用，除了全面採用新信號系統以外，探討替代方案，包括升級現有SACEM系統作長期使用的可行性。

年內，我們繼續進行多項重要計劃，為車站進行升級工程，以方便乘客出入車站，令乘客更感舒適。大學站及鑽石山站已進行改善工程，上水站及柯士甸站則增設了新出入口，以便乘客進出車站、改善人流和紓緩擠迫情況。我們又翻新或安裝全新的扶手電梯及升降機，並於月台增添座椅，令乘客出入車站更感便利。我們亦繼續按計劃在鐵路網絡增設育嬰間及免費飲水機。

智慧出行提升顧客旅程體驗

創新及科技對港鐵的營運日益重要，不單塑造了公司的業務策略，亦改變我們如何與顧客互動及提供服務。2021年，港鐵推出了「載·向未來」企劃，闡述公司透過新科技和對社會有利的可持續環保實務，努力建立一個共融、以社區為本和更連繫您我的未來。

年內，我們為MTR Mobile應用程式加入多項新功能，協助顧客緊貼重要交通資訊，並在乘搭港鐵網絡時倍感方便。顧客現時可利用MTR Mobile應用程式的「Next Bus」新功能，除港鐵巴士以外，更可查看公共巴士及綠色專線小巴的實時到站資訊，顧客亦可利用「預約的士」功能來預訂的士，這些新功能讓顧客可於單一平台上查看資訊及完成行程規劃。至於車票二維碼，則為乘客提供新選擇，乘客可透過電子平台進出港鐵閘機。其他創新的智慧出行功能亦廣受顧客好評，包括「車廂載客情況顯示」、覆蓋更多路綫的「Next Train」功能、「預計候車時間」亦已擴展至其他較為繁忙的月台。

我們的目標是為市民在乘搭港鐵以及其他公共交通工具時，提供更輕鬆、便捷和智能化的服務。公司於2022年1月24日在收購新巴及城巴所持有的6.6%八達通控股有限公司（「八達通公司」）的股份後，現持有八達通公司的股權約64%。對公司而言，是次收購除了是一項有合理回報的投資外，同時亦代表著港鐵和八達通公司之間的合作關係更為緊密。

智慧營運及維修

「載·向未來」亦展現於港鐵的鐵路營運及維修之中。年內，我們繼續將最新的智能科技融入營運中，以確保世界級的鐵路服務及效率。以公司的智慧列車規劃（Smart Train Planning）為例，這個屢獲殊榮的雲端人工智能平台提供列車調度、維修及列車指派的優化時間表。同時，屯馬綫繼續試用智能列車車頂及集電弓監控系統，系統自動拍攝列車集電弓及列車車頂圖像，維修人員透過登入網絡，便可迅速對車隊進行遙距檢查。

車站商務

百萬港元	截至		增／(減) 百分率
	2021	2020	
香港車站商務			
車站零售設施收入	1,594	2,021	(21.1)
廣告收入	894	516	73.3
電訊業務收入	631	640	(1.4)
其他車站商務收入	89	92	(3.3)
總收入	3,208	3,269	(1.9)
EBITDA	2,728	2,760	(1.2)
EBIT	2,488	2,502	(0.6)
EBITDA 邊際比率(%)	85.0%	84.4%	0.6 個百分點
EBIT 邊際比率(%)	77.6%	76.5%	1.1 個百分點

2021年，來自全香港車站商務活動的總收入減少1.9%至32.08億港元，主要因為過境鐵路服務持續停運及相關車站關閉令租金收入減少、向業務受疫情影響的其他車站商店租戶提供租金寬減，以及新訂租金較以往遜色，而廣告收入的增加抵銷了部分跌幅。

來自車站商店的租金收入減少21.1%至15.94億港元。為挽留及吸引租戶，我們繼續提供靈活及／或短期的租約，尤其是中小型租戶。2021年，車站商店新訂租金跌幅約為17.0%，平均出租率約為98.0%。免稅店的新訂租金因市場環境仍然充滿挑戰而受到影響。

年內，我們繼續發掘創新方法，在新常態下為顧客提供服務。其中包括與嘉里電子商貿合作推出新的綫上到綫下（「O2O」）零售方案，顧客可在網上選購優質合作品牌的產品，下單後在我們鐵路網絡內指定車站的電子儲物櫃中提取。

於2021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45%於2022年到期、26%於2023年到期、22%於2024年到期，以及7%於2025年或之後到期。

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39%、餅店約佔12%、便利店約佔12%、乘客服務約佔10%及其他類別約佔27%。

2021年，廣告收入增加73.3%至8.94億港元，主要由於本地零售市道逐漸復甦。廣告開支於下半年增加，主要因為疫情於下半年持續相對受控，以及政府於期內推出消費券計劃，刺激本地消費。為了在不確定的經濟環境中推動收入，我們繼續擬定目標明確的銷售方案，並深化與MTR Mobile應用程式的整合，為廣告商提供更多綫上至綫下的方案。我們亦透過推出全新數碼模式及含實時動態內容的量身制定的數碼方案，繼續落實廣告媒體數碼轉型，讓我們在廣告商增加的開支中，爭取到理想的份額。

2021年的電訊業務收入為6.31億港元，較2020年下跌1.4%。2021年9月，我們已於31個車站完成新商業電訊系統的安裝工程。我們會繼續協助電訊商推出5G服務。截至2021年年底，共有70個車站推出了5G服務。除此之外，我們與合作夥伴在將軍澳開展的新業務數據中心，預期於2022年第一季投入服務。

物業業務

物業租賃及管理

百萬港元	截至		增／(減) 百分率
	12月31日止年度 2021	2020	
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	4,787	4,817	(0.6)
物業管理業務收入	249	237	5.1
總收入	5,036	5,054	(0.4)
EBITDA	4,066	4,204	(3.3)
EBIT	4,048	4,185	(3.3)
EBITDA 邊際比率(%)	80.7%	83.2%	(2.5)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	80.4%	82.8%	(2.4)個百分點

2021 年的物業租賃業務收入受我們因疫情向租戶提供的租金寬減所影響，按年減少 0.6% 至 47.87 億港元。相關的寬減是按個別情況提供，並按各商戶的剩餘租期在損益表中攤銷。然而，新開幕的「The LOHAS 康城」商場，以及九龍灣「德福廣場」二期及將軍澳「PopCorn 2」商場（公司已於 2020 年全部購入這兩個商場的餘下收益權）所帶來的全年貢獻，部分抵銷了上述租金寬減。港鐵商場新訂租金錄得 8.6% 的跌幅，而平均出租率為 98%。公司在「國際金融中心二期」的 18 層寫字樓錄得 98% 的平均出租率。

按出租面積分析，商場的租約到期概況為約 34% 於 2022 年到期、28% 於 2023 年到期，21% 於 2024 年到期，以及 17% 於 2025 年或之後到期。

於 2021 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%、服務類別約佔 23%、時裝、美容及配飾類別約佔 22%、休閒娛樂類別約佔 17%，以及百貨公司和超市類別約佔 9%。

儘管 2021 年的零售市道普遍改善，但由於來港遊客減少，本地顧客的消費模式亦有所改變，商場人流和租金與疫情前水平相比仍然疲弱。為應對此情況，我們利用 MTR Mobile 應用程式，因應顧客的習慣進行針對性的營銷活動以刺激消費。我們亦推出「電子禮券」，讓顧客毋須排隊領取實體禮券，便可於港鐵商場和車站商店兌換及使用電子現金券。我們一如既往繼續檢視我們的租戶組合，以確保其配合當前的市場趨勢和人口結構。

年內，公司在旗下商場物業組合中舉行多項市場推廣計劃，以提升銷售額。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。

香港物業管理業務收入為 2.49 億港元，較 2020 年增加 5.1%。

物業發展及招標

年內，香港物業發展錄得 92.77 億港元的利潤，主要來自「日出康城」第七期、第八期及第九期所錄得的分佔盈餘。

年內，多個重要項目繼續進行預售。於 2021 年 12 月 31 日，已分別售出「晉環」（「港島南岸」第一期）78%的單位、「揚海」（「港島南岸」第二期）76%的單位，及「LP10」（「日出康城」第十期）87%的單位。「MARINI」、「GRAND MARINI」和「OCEAN MARINI」（「日出康城」第九期）的 1,653 個單位以及「SEA TO SKY」（「日出康城」第八期）的 1,422 個單位已全部售出。

「港島南岸」的最後一期為第六期（750 個單位），此物業發展項目於 2021 年 4 月由會德豐地產有限公司之附屬公司成功投得。「港島南岸」第五期物業發展項目（1,050 個單位）則於 2021 年 1 月由新世界發展有限公司、Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、資本策略地產有限公司及麗新發展有限公司合組之財團成功投得。我們為東涌牽引配電站物業發展項目進行了招標，並於 2021 年 10 月 28 日接獲五份標書。然而，我們決定不接納任何投標，並將於適當時間為此項目重新招標。

我們繼續評估「柏傲莊 III」的混凝土質量事故，並確保新世界發展有限公司（「發展商」）採取所有必需行動，保證該項目符合設計及法定要求。港鐵在交通服務營運及鐵路相關物業發展上處於領導地位，安全是公司的首要任務，我們正要求發展商盡快落實已獲法定審批的補救方案。我們亦要求發展商充分考慮受影響買家的利益，並採取所需的跟進舉措。

拓展香港業務

2021 年，港鐵在香港核心市場的多個重要鐵路及物業項目取得實質進展。這些項目將帶來更便捷的交通聯繫，提供有助滿足城市對優質房屋需求的住宅單位，以及引進具吸引力的商場發展項目，迎合我們網絡沿綫不同社群的需要。

沙田至中環綫

由港鐵代表政府進行項目管理的沙田至中環綫竣工後，將可大幅擴大香港的鐵路網絡服務範圍，縮短往來人口稠密地區的交通時間。2021 年 6 月，全港最長的鐵路綫屯馬綫全綫通車，亦標誌著沙田至中環綫的大圍至紅磡段竣工。

沙田至中環綫的紅磡至金鐘段為東鐵綫過海段，於 2021 年 12 月 31 日已完成 97.2%。為確保現有東鐵綫與此過海段的兼容性，公司已就東鐵綫的信號系統進行升級工程，新信號系統及首列新車已於 2021 年 2 月 6 日投入運作。紅磡至金鐘段的擬定通車日期為 2022 年 6 月/7 月，我們正致力盡快、安全地達致此目標。東鐵綫列車已於 2022 年 1 月起開始試運行至將來的金鐘終點站。

其他新鐵路項目

《鐵路發展策略 2014》為政府旨在提升及擴大香港的鐵路網絡的廣泛基建計劃，港鐵亦參與了其中多個項目。公司亦樂意支持政府新公布的《北部都會區發展策略》，當中包括五個鐵路項目，旨在推動全港以鐵路為基礎的社區發展，以及興建新的東鐵綫科學園／白石角站。

東涌綫延綫初步設計已於 2020 年 6 月展開，並於 2021 年 12 月按《鐵路條例》刊憲。建造工程預計於 2023 年展開，於 2029 年竣工。

屯門南延綫的詳細規劃及設計已於 2020 年第四季展開，並於 2022 年 1 月按《鐵路條例》刊憲。建造工程預計於 2023 年展開，於 2030 年竣工。

我們於 2020 年 12 月獲政府邀請就北環綫項目進行詳細規劃及設計。東鐵綫古洞站已於 2021 年 4 月委任設計顧問，預計建造工程於 2023 年展開，於 2027 年竣工。我們亦已於 2021 年 7 月為北環綫主綫項目委任設計顧問，預計建造工程於 2025 年展開，於 2034 年竣工。

我們於 2021 年 5 月獲政府邀請就洪水橋站項目進行詳細規劃及設計，並於 2021 年 10 月批出該項目的設計顧問合約。預計建造工程於 2024 年展開，於 2030 年竣工。

就東涌綫延綫項目、屯門南延綫項目、北環綫項目及洪水橋站項目而言，公司與政府正處於不同的商討階段，尚未簽署任何項目協議。政府亦已表達了希望港鐵以行之有效的「鐵路加物業」模式推展其中的部分項目的意願。

目前，我們正與政府緊密合作，應對東九龍綫和北港島綫在技術上的挑戰。至於我們於 2020 年 12 月就南港島綫（西段）提交的建議書，我們亦繼續與政府進行商討。

行政長官於《2021 年施政報告》中，勾劃出五個在政府的《北部都會區發展策略》下可作進一步探討的鐵路項目。就這些包括擴大本地及過境鐵路網絡，以及透過「交通運輸基建先行」模式推展長遠土地發展策略，促進經濟增長的計劃，作為低碳集體運輸服務營運商，港鐵表示歡迎，並會支持政府推進這項重要策略。在這五個項目中，公司於 2021 年年初應政府邀請，已開始就連接河套區和深圳新皇崗口岸的北環綫支綫進行研究。公司亦獲邀請就興建新的東鐵綫科學園／白石角站進行研究。

擴展物業組合

投資物業

港鐵位於大圍的「The Wai 圍方」和位於黃竹坑的「THE SOUTHSIDE」兩個新商場，將使公司現有商場組合的應佔總樓面面積增加約 30%。「THE SOUTHSIDE」上蓋工程已經展開，預期於 2023 年開業。鑑於「柏傲莊 III」的施工事宜，發展商已就事件提交報告，而「The Wai 圍方」現時正進行上蓋工程，預期將於 2023 年開業。

住宅物業發展

2021 年，我們多個住宅物業發展項目繼續取得進展。小蠔灣車廠上蓋發展的發展藍圖已於 2021 年 12 月獲城市規劃委員會批准。詳細的設計及前期工程已經展開，並正在進行批地程序。當與政府簽訂項目協議及通過批地程序後，我們會為小蠔灣車廠上蓋物業發展第一期（即第一期第一批次）進行招標工作。百勝角通風樓的城市規劃程序已於 2021 年 6 月完成，我們現正邀請有興趣的發展商提交該物業發展項目的發展意向書。此外，在與政府簽訂東涌綫延綫項目協議後，我們將為東涌車站第一期進行招標。總括而言，因應市場對優質房屋的殷切需求，公司正在進行的 15 個住宅物業發展項目應可為市場提供約 20,000 個單位。

同時，我們繼續探討現有及未來鐵路綫沿綫的土地，包括屯門南延綫、古洞站及北環綫，以及洪水橋站。我們亦正就行政長官於《2021年施政報告》中公布的《北部都會區發展策略》和新的科學園／白石角站項目，探討當中的發展機遇。

中國內地及國際業務

港鐵以香港為家，同時亦貫徹其企業策略，透過服務香港以外的多個重要市場，推動業務的增長。公司定期探討在中國內地及國際市場拓展業務的機會，以環保的集體運輸服務連繫世界各地社區，同時令收入來源多元化，並在全球各地建立港鐵品牌。

2021年，中國內地及國際業務透過各附屬公司、聯營公司和合營公司，在中國內地、澳門、歐洲和澳洲為合共約 17 億乘客人次提供服務。儘管各地的乘客量繼續受到新冠疫情影響，但新冠疫情對不同業務的財務影響則要視乎當地採用的經營模式而有所不同。

截至12月31日止年度 百萬港元	中國內地及國際業務								
	中國內地和澳門的鐵路、 物業租賃及物業管理業務			國際鐵路業務			總計		
	增/(減)			增/(減)			增/(減)		
	2021	2020	百分率	2021	2020	百分率	2021	2020	百分率
經常性業務									
附屬公司									
收入	2,686	1,836	46.3	22,359	19,592	14.1	25,045	21,428	16.9
EBITDA	216	224	(3.6)	674	309	118.1	890	533	67.0
EBIT	203	212	(4.2)	419	49	755.1	622	261	138.3
EBIT (已扣除非控股權益)	203	212	(4.2)	292	61	378.7	495	273	81.3
EBITDA 邊際比率 (%)	8.0%	12.2%	(4.2)個百分點	3.0%	1.6%	1.4 個百分點	3.6%	2.5%	1.1 個百分點
EBIT 邊際比率 (%)	7.6%	11.5%	(3.9)個百分點	1.9%	0.3%	1.6 個百分點	2.5%	1.2%	1.3 個百分點
經常性業務利潤/(虧損)	157	174	(9.8)	155	(4)	n/m	312	170	83.5
聯營公司及合營公司									
應佔EBIT	1,386	844	64.2	47	63	(25.4)	1,433	907	58.0
應佔利潤	692	363	90.6	44	61	(27.9)	736	424	73.6
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	1,589	1,056	50.5	339	124	173.4	1,928	1,180	63.4
公司股東應佔年內利潤									
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支前)							1,048	594	76.4
- 業務發展開支							(219)	(183)	19.7
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支後)							829	411	101.7
- 來自中國內地物業發展							66	65	1.5
- 來自基本業務							895	476	88.0

n/m: 並無意義

若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司（扣除業務發展開支後）、聯營公司和合營公司在 2021 年錄得應佔除稅後淨利潤為 8.29 億港元，較 2020 年增加 101.7%。

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減少 9.8% 至 2021 年的 1.57 億港元，主要由於澳門業務的貢獻減少，而深圳鐵路業務的營運有所改善則抵銷了部份影響。

國際業務方面，來自鐵路附屬公司的經常性業務利潤為 1.55 億港元，而 2020 年為虧損 400 萬港元，主要由於 Metro Trains Melbourne Pty Ltd 及悉尼地鐵西北綫營運及維修業務表現有所改善，惟部分利潤被 Mälartåg 的初期營運虧損所抵銷。

由於北京及杭州的業務表現從疫情中恢復而有所改善，來自應佔聯營公司和合營公司的利潤增加 73.6%至 2021 年的 7.36 億港元。

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、北京地鐵十六號綫北段和中段，以及北京地鐵十七號綫首段。北京地鐵十四號綫最終段及北京地鐵十七號綫首段已於 2021 年 12 月通車。北京地鐵十四號綫全綫亦已通車。北京地鐵十六號綫繼續展開建造工程，全綫預計最快於 2022 年以後通車。

年內，我們在北京營運的五條地鐵綫，營運維持穩定。由於市場逐漸從新冠疫情中復甦，2021 年的乘客量亦較 2020 年增加。

深圳

深圳地鐵四號綫（包括深圳地鐵四號綫北延綫）由公司全資附屬公司營運。此地鐵綫的營運於年內維持穩定。

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。2020 年 7 月，深圳市政府發布新的《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並已於 2021 年 1 月 1 日開始生效，為期五年。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。然而，我們已連續一段時間，重複提醒市場，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

公司全資附屬公司牽頭的財團於 2020 年獲批深圳地鐵十三號綫公私合營項目合約，該項目目前正在施工，多項主要合約亦已批出。

杭州

我們在杭州的業務包括杭州地鐵一號綫(包括杭州地鐵一號綫下沙延伸段及機場延伸段)和杭州地鐵五號綫。所有鐵路綫的營運均表現穩定。

中國內地物業業務

截至 2021 年 12 月 31 日，港鐵位於深圳地鐵四號綫車廠一期地段的「薈港尊邸」（推廣名稱為「天頌」）住宅發展項目剩餘的 32 個單位中，26 個單位已經售出。

天津北運河站商場發展項目建造工程進展順利，預計於 2024 年完工。

澳門鐵路業務

由港鐵負責營運及維護的澳門輕軌系統氹仔線是澳門首個輕軌系統。澳門輕軌系統氹仔線由 2021 年 10 月 20 日起暫停列車服務六個月，以便由負責的第三方公司進行更換高壓電纜的工程。

歐洲鐵路業務

英國

公司位於倫敦的全資附屬公司營運 TfL Rail 的 Crossrail 專營權。港鐵繼續為 TfL Rail 分階段通車提供支援，而 TfL Rail 將在中央營運段通車後易名為「伊利莎伯綫」。年內，營運表現穩定，我們繼續為客戶提供協助，中央營運段已於 2021 年 11 月展開試營運，並協助客戶達成於 2022 年上半年開始提供客運服務的目標。儘管 TfL Rail 於 2021 年的乘客量受到疫情影響，但由於此專營權不受車費收入風險影響，財務收益得到合理保障。

港鐵的聯營公司經營英國最大鐵路網絡之一 South Western Railway 的專營權。年內，服務維持穩定。2021 年較早前，我們簽署了一份為期兩年的國家鐵路合約，合約期至 2023 年 5 月，而根據合約英國運輸局將承擔所有收入風險及絕大部分成本風險。

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四項鐵路業務：斯德哥爾摩地鐵、MTRX、斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 區域交通。

疫情期間，斯德哥爾摩地鐵和斯德哥爾摩通勤鐵路維持全綫服務。因疫情而發出旅遊警示和限制載客量，令 MTRX 的票務收入大幅減少，我們現正探討應對的可能方案。

於 2021 年 12 月，我們根據臨時協議，接管 Mälartåg 區域交通的營運，為期兩年，而經公共交通管理局酌情批准，可延長一年，另再加一年。視乎訴訟結果，臨時協議或可回復至八年的營運協議，期滿後或可獲續期一年。

澳洲鐵路業務

由於封城和其他防疫措施，墨爾本都市鐵路網絡在 2021 年的乘客量持續減少。

悉尼地鐵西北綫達致穩定的服務表現。儘管乘客量因新冠疫情而受到重大影響，但根據專營權條款，此項鐵路業務不需承擔車費收入的風險。同時，雖然疫情對所有建造及供應鏈活動構成嚴重影響，公司的悉尼地鐵城市及西南綫項目仍然繼續取得進展。

香港以外地區的增長

在中國內地，公司於 2021 年 3 月取得杭州西站南側的建設土地使用權後，繼續在杭州西站 TOD 項目上取得進展。該綜合物業發展項目可發展的總樓面面積約 688,210 平方米。公司亦繼續尋求在中國內地建設交通基建、物業發展和社區項目的潛在合作機會，並探索海外增長機遇。

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		利好／（不利） 變動	
	2021	2020	百萬港元	%
總收入	47,202	42,541	4,661	11.0
經常性業務利潤／（虧損） ^ζ				
EBIT				
香港客運服務				
- 香港車務營運	(4,262)	(5,408)	1,146	21.2
- 香港車站商務	2,488	2,502	(14)	(0.6)
香港物業租賃及管理業務	4,048	4,185	(137)	(3.3)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及 管理附屬公司	622	261	361	138.3
其他業務、以及項目研究及業務發 展開支	(567)	(1,949)	1,382	70.9
應佔聯營公司及合營公司利潤	968	605	363	60.0
總經常性 EBIT	3,297	196	3,101	n/m
利息及財務開支	(1,045)	(1,097)	52	4.7
所得稅	(317)	(237)	(80)	(33.8)
非控股權益	(127)	12	(139)	n/m
經常性業務利潤／（虧損）	1,808	(1,126)	2,934	n/m
除稅後的物業發展利潤				
香港	9,277	5,442	3,835	70.5
中國內地	66	65	1	1.5
除稅後的物業發展利潤	9,343	5,507	3,836	69.7
基本業務利潤 ^ε	11,151	4,381	6,770	154.5
投資物業公允價值計量虧損	(1,599)	(9,190)	7,591	82.6
公司股東應佔淨利潤／（虧損）	9,552	(4,809)	14,361	n/m

ζ：經常性業務利潤／（虧損）代表集團的香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃和管理業務、中國內地及國際鐵路、物業租賃和管理業務及其他業務之利潤／（虧損）。

ε：基本業務利潤代表集團的經常性業務利潤及物業發展業務利潤之統稱。

n/m：並無意義

隨著集團的業務和所在市場繼續從新型冠狀病毒疫情的影響中復甦（直到 2022 年初香港出現 Omicron 病毒疫情前），我們於 2021 年的整體財務表現有所改善。

總收入

集團於 2021 年的總收入較 2020 年增加 11.0% 至 472.02 億港元。收入增加主要由於(i)香港車務營運的本地車費收入增加；(ii)墨爾本客運業務的收入上升，以及與墨爾本「平交道口移除項目」有關的項目活動增加；(iii)深圳地鐵十三號綫項目的工程收入增加；及(iv)由於匯

率較為有利，海外業務的收入增加；惟部分增幅被停止就沙田至中環綫（「沙中綫」）的項目管理費收入入帳所抵銷。

儘管香港本地乘客量於 2021 年下半年隨著本地疫情緩和而錄得良好的復甦現象，但香港與中國內地之間的主要過境客運口岸全年關閉，以及各項航空旅遊限制，令抵港遊客幾近絕跡，因而對我們的過境服務和機場快綫車費、免稅店及其他租金收入仍持續造成重大不利影響。

經常性業務利潤

隨著全球疫情好轉，2021 年的商業及社交活動持續復甦。集團的經常性業務於年內錄得 18.08 億港元的利潤，而 2020 年則錄得 11.26 億港元的虧損，這主要是由於香港的本地乘客量回升、中國內地和澳洲鐵路業務的營運錄得不同程度的改善，以及於 2020 年就沙中綫項目的額外項目管理費用而所作出的一次性撥備所致。

EBIT

香港車務營運：集團於 2021 年繼續錄得 42.62 億港元的重大 EBIT 虧損，但與 2020 年比較，虧損已收窄 11.46 億港元。這方面的改善，主要由於新型冠狀病毒疫情於 2021 年下半年的影響有所舒緩令本地乘客量回升，以及我們共同努力執行嚴格的成本控制措施。

儘管本地乘客量回升，但香港車務營運繼續錄得重大虧損，這是由於過境服務、高速鐵路及城際客運乘客量仍受到香港與中國內地之間的過境客運口岸自 2020 年 2 月以來持續關閉的嚴重衝擊，而各項航空旅遊限制持續，亦導致機場快綫乘客量大幅減少。

香港車站商務：EBIT 微跌 1,400 萬港元（0.6%）至 24.88 億港元。香港車站商務自 2020 年 2 月起一直受到疫情的不利影響，當時集團開始向因數個過境站關閉而受影響的免稅店經營權持有人及其他車站商店，以及向本地鐵路綫車站內受疫情影響的其他車站商店提供租金寬減。EBIT 較 2020 年同期進一步下跌，主要是由於受到 2020 年 1 月效應的影響（2020 年 1 月仍然是新型冠狀病毒疫情爆發前的正常月份），加上有更多租金寬減在損益中攤銷，然而 EBIT 的跌幅已大部分被廣告收入回升所抵銷。廣告收入回升，這是由於 2021 年下半年市場氣氛好轉，政府放寬社交距離限制措施及推出消費券計劃令經濟活動復甦，刺激廣告支出上升。

香港物業租賃及管理業務：EBIT 下跌 1.37 億港元（3.3%）至 40.48 億港元。EBIT 較 2020 年同期進一步下跌，主要由於更多租金寬減於 2021 年攤銷，以及續租和新訂租約的租金下跌所致。惟部分跌幅已被我們新商場「The LOHAS 康城」，以及集團於 2020 年 3 月購入「德福廣場」二期及「PopCorn 2」餘下收益權的全年貢獻所抵銷。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司：這些附屬公司已從新型冠狀病毒的不利影響中有著不同程度的復甦，具體視乎我們業務所在的不同城市的疫情程度，以及不同業務合約的經營模式而定。EBIT 較 2020 年同期上升 3.61 億港元（138.3%）至 6.22 億港元，主要由於墨爾本都市鐵路網絡、澳洲悉尼地鐵西北綫營運及維修業務，以及中國內地深圳地鐵四號綫的鐵路業務表現改善所致。

其他業務、以及項目研究及業務發展開支：於 2021 年，有關業務的 EBIT 錄得虧損 5.67 億港元（2020 年的虧損為 19.49 億港元）。EBIT 虧損收窄了 13.82 億港元，主要由於集團在 2020 年就沙中綫項目的額外項目管理費用作出 14 億港元的一次性撥備，以及「昂坪 360」從疫情中復甦令虧損收窄。

應佔聯營公司及合營公司利潤

2021年，應佔聯營公司及合營公司利潤增加3.63億港元（60.0%）至9.68億港元，主要由於2021年杭州和北京業務改善、於2020年4月開始全綫通車的新建杭州地鐵五號綫所帶來的全年利潤貢獻，以及2021年零售業復甦帶動八達通卡交易量上升，令應佔八達通控股有限公司的利潤增加。

除稅後的物業發展利潤

除稅後的物業發展利潤由2020年的55.07億港元增加至2021年的93.43億港元，主要來自MONTARA和GRAND MONTARA（「日出康城」第七期）、SEA TO SKY（「日出康城」第八期）以及MARINI、GRAND MARINI和OCEAN MARINI（「日出康城」第九期）的分佔盈餘及收入，以及出售存貨單位。

投資物業公允價值計量虧損

2021年投資物業公允價值計量虧損為15.99億港元，其中投資物業重估虧損為20.65億港元，而部分虧損被初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益4.66億港元所抵銷。經獨立專業估值公司重估集團位於香港及中國內地的投資物業後，重估虧損為21.61億港元（或除稅後的應佔重估虧損為20.65億港元），較2020年12月31日的估值下跌約2.5%。此虧損主要由於2021年錄得持續的新訂租金下跌所致。

公司股東應佔淨利潤

計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業公允價值計量後，集團於2021年錄得公司股東應佔淨利潤為95.52億港元，而2020年則錄得淨虧損48.09億港元。

財務狀況

百萬港元	於2021年 12月31日	於2020年 12月31日	增／（減）	
			百萬港元	%
淨資產	180,037	176,981	3,056	1.7
總資產	292,082	290,574	1,508	0.5
總負債	112,045	113,593	(1,548)	(1.4)
負債總額 [^]	43,752	50,340	(6,588)	(13.1)
淨負債權益比率 ^δ	18.1%	22.5%	(4.4)%	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326.60億港元（2020年：398.87億港元）（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，及銀行中期票據投資）佔總權益1,800.37億港元（2020年：1,769.81億港元）的百分率。

淨資產

集團的財務狀況持續強健，較2020年有所改善。集團的淨資產由2020年12月31日的1,769.81億港元增加1.7%至2021年12月31日的1,800.37億港元，主要由於年內確認的淨利潤，惟部分升幅被2020年末期和2021年中期普通股息的派付所抵銷。

總資產

總資產由 2,905.74 億港元微升 0.5%至 2,920.82 億港元，這是由於與《鐵路發展策略 2014》的多個鐵路項目有關的遞延支出增加、年內分佔利潤而使聯營公司及合營公司權益增加，以及購買銀行中期票據而使證券投資增加，部分升幅已被年內待售物業減少和於若干「日出康城」物業發展項目利潤確認後在建物業發展項目金額減少所抵銷。

總負債

總負債由 1,135.93 億港元微跌 1.4%至 1,120.45 億港元，主要由於償還貸款淨額所致，惟部分跌幅被預收與香港物業發展項目有關的現金增加所抵銷。

債務總額及借貸成本

集團負債總額（包括貸款及其他債務總額和短期貸款）減少 13.1%至 2021 年 12 月 31 日的 437.52 億港元。集團帶息借貸的加權平均借貸成本由 2020 年的年率 2.3%跌至 2021 年的年率 2.2%。

淨負債權益比率

於 2021 年 12 月 31 日，淨負債權益比率為 18.1%，較 2020 年 12 月 31 日的 22.5%下降 4.4 個百分點，主要由於香港物業發展業務的現金收入令淨負債減少所致。

現金流量

百萬港元	截至	
	2021	2020
經營活動產生／（耗用）的現金淨額和扣除每年定額及非定額付款	6,484	(2,561)
收取與物業發展有關的淨額	16,642	8,171
投資活動的其他現金流出淨額	(8,489)	(9,326)
（償還）／借貸負債淨額，扣除租賃租金和利息付款	(7,317)	9,661
已付公司股東股息	(7,165)	(6,808)
現金、銀行結餘及存款增加／（減少）#	106	(872)

#： 不包括匯率變動的影響

經營活動產生／（耗用）的現金淨額和扣除每年定額及非定額付款

經營活動產生的現金淨額（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 64.84 億港元，而 2020 年則耗用現金淨額 25.61 億港元，主要由於 2021 年用於償付 2020 年每年非定額付款所耗用的現金減少、2021 年繳納的稅款較少，以及集團的業務從新型冠狀病毒疫情的不利影響中復甦，令 2021 年經營利潤上升所致。

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 166.42 億港元，主要來自「港島南岸」、「日出康城」及何文田站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 84.89 億港元，主要包括資本性開支 77.85 億港元（包括 57.20 億港元用於投資香港現有鐵路及相關業務資產、10.69 億港元用於中國內地及海外附屬公司、7.16 億港元用於香港鐵路延綫項目，以及 2.80 億港元用於香港投資物業）。

環境、社會及管治

環境、社會及管治是港鐵企業策略的核心，為減少溫室氣體排放、社會共融、以及創造機遇這些主要範疇的政策和企業行動提供指引。年內，我們繼續採取多項舉措來推進這方面的發展，目的是加強與我們服務的社區的連繫，並為對抗氣候變化作出貢獻。

有鑑於氣候變化對企業帶來的影響，我們最近完成了減碳的研究，全面地剖析多項因素，當中包括最近的氣候科學、科技趨勢、《香港氣候行動藍圖 2050》、對業務的風險及機會，以及主要企業內外持份者的意見。研究完成後，我們將為 2030 年訂立科學基礎減碳目標，以達致於 2050 年實現碳中和的長遠目標。

這些目標將會包括香港鐵路營運在範疇 1 和 2 的溫室氣體排放量及範疇 3 的溫室氣體排放量，將會透過實施一系列的節能和減碳措施而達成，當中包括對最新科技作出投資和採納創新工作方式，以及與主要持份者（包括香港的電力公司）攜手合作，減低碳排放。

我們認為，作為低碳集體運輸的領導者，我們有責任協助社會在環境方面建立更符合可持續發展的未來。2021 年，我們榮獲香港品質保證局頒發「傑出綠色和可持續債券發行機構（交通運輸行業）—最大規模單一綠色債券」獎項，該獎項肯定了我們在為鐵路相關的節能和能源效益項目提供資金及支援方面所作出的努力。我們透過手機平台正式推出「Carbon Wallet」和「碳足跡大挑戰」，向已登記用戶宣傳減碳的重要性。

每年，港鐵都會透過一系列活動，致力實現社會共融。2021 年，這些活動包括向青少年及長者宣傳鐵路安全，以及與夥伴機構合作推廣無障礙藝術欣賞。我們一如既往地向長者、小童、合資格學生及殘疾人士提供車費優惠及推廣，並改善列車和車站設施，令出入更為方便。在達致公司連繫及建設社區的長遠目標的同時，公司亦為員工及社區的年青人創造機遇，培育人才，與他們一起成長。每年一度的「Train'出光輝每一程」計劃，繼續為學生提供全面的職業及人生規劃體驗，協助他們制定未來的發展目標。與此同時，外界對公司就可持續發展融入業務及營運之中，讓城市繼續前行的努力，給予肯定。公司在香港管理專業協會舉辦的香港可持續發展獎 2020/21 中，獲頒香港可持續發展獎和五個特別獎。

嚴謹的企業管治是公司業務和決策的核心，確保我們以合乎道德、具透明度的方式經營業務，以保障股東和持份者的利益。我們榮獲《資本金融國際》頒發「2021 年香港最佳公共服務財務管理團隊」獎，肯定了我們採取積極主動的財務管理和多元化業務模式，使我們儘管面對新冠疫情的挑戰，在過去兩年仍能穩定派發股息。

安全

港鐵於各主要大都會地區提供世界級的公共運輸服務。確保乘客和員工的安全、健康及安妥是公司營運業務的重中之重，亦是公司的環境、社會及管治策略的關鍵部份。

港鐵每年都會根據既定的全球標準和公司的企業安全政策，檢討及更新其健康和 safety 實務。公司亦透過培訓和面向公眾的對外宣傳活動，向員工和廣大社群宣揚鐵路安全的重要性。

2021 年，我們在公司內部及整個社區繼續努力應對新冠疫情。重點領域包括為列車和車站進行消毒和深層清潔、加強維護通風及空氣濾網、增設升降機按鈕自動感應器，為使用車站升降機的顧客提供安心的選項，並為員工生產口罩等。我們亦宣布分階段要求員工及承辦商人員接種新冠疫苗，有關計劃有助保護員工和社區，以應對新冠疫情。

2021 年，香港重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故數目為 820 宗，較 2020 年同期上升 11%，反映出行次數主要由於防疫措施放寬，以及上班族重返辦公室和學生復課而增加。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。此事故包括自殺或企圖自殺、擅自進入路軌，以及在扶手電梯、升降機和行人輸送帶上發生的意外。

企業風險管理

擁有有效的「企業風險管理」體系，可確保我們能識別、評估和減輕對公司，包括企業聲譽、業務的持續營運、公眾和僱員的安全和健康、法律合規和持份者承諾的潛在風險。為了加強我們應對各種潛在挑戰的準備和能力，我們持續檢討公司的風險組合、重大風險和新冒起的關鍵風險，包括與環境、社會及管治相關的風險。

作為企業策略的一部分，我們過去一年還進一步完善了我們的「三道防綫」體系，以符合國際最佳實務，加強管治，及識別未緩解的重大風險，並予以解決。

目前，應對新冠疫情對我們的業務、顧客和員工的影響；以及推進沙田至中環綫紅磡至金鐘段的工程，是我們主要風險管理的其中兩大重點範疇。我們將繼續監控和評估現有和新興風險，以確保我們的控制策略足夠及有效。

人力資源

於 2021 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 16,863 和 15,105 名員工。另外，聯營公司及合營公司在香港及全球各地共聘用 19,887 名員工。香港員工於 2021 年的自願流失率為 5.6%。

為吸納、挽留和發展員工，以配合公司的長遠業務發展及員工繼任安排的需要，我們提供具競爭力的薪酬及多元化的發展機會。我們設有完善的薪酬檢討機制，透過與工作表現掛鈎的績效制度及各項員工激勵和獎勵計劃，肯定和獎勵員工的貢獻及表現。我們亦提供全面的培訓和發展課程，年內為每名香港員工提供平均 5.2 天的培訓。為收集員工的意見及提升員工投入度，公司於 12 月進行了「2021 年員工投入度調查」，調查的整體參與率接近 80%。根據調查所收集的意見和分析，我們將在 2022 年制定和落實行動計劃以回應當中所需。

在新冠疫情期間，保障員工就業和他們的健康為公司的首要目標。我們透過推行家庭友善的僱傭措施、舉辦各種健康推廣計劃及提供資源，持續促進員工的全面身心健康。公司於年內獲得多個人力資源獎項，肯定我們積極聯繫、培育和激勵員工所作出的努力和決心。

港鐵學院

港鐵學院旨在為未來培育人才，推動鐵路行業進一步發展，將港鐵的技能、專業知識和品牌輸往中國內地和全球市場。2021 年，學院在本地高等教育機構建立了銜接高等教育的新途徑，從而使港鐵學院的畢業生能夠繼續深造，並透過與專業機構和顧問合作，大大增加各類持續專業發展課程的數目。未來，學院計劃與學術研究機構合作，推進應用研究和開發，並繼續在大灣區開展合作，以支持「一帶一路」倡議。

展望

在執筆之時，最近第五波由 Omicron 引致的新冠病毒疫情席捲全港，對日常生活帶來重大挑戰及對本地乘客量構成嚴重影響。新冠病毒出現變種，而防疫指引亦不斷演變，均反映疫情在持續兩年（甚至在 2022 年持續）仍然反覆不定，我們仍須密切注視和迅速應對，使我們能以領先業界的表現讓城市繼續前行，不負大眾的期望。

面對新冠病毒疫情的衝擊，我們自疫情爆發初期起便採取一系列措施，以確保乘客、員工和商業夥伴的健康和安全，並繼續以抗疫工作為重中之重。新一波疫情肆虐，我們最近宣布將續推出多項新措施，包括惠及車站及商場的租戶、醫護、弱勢社群，以及便利的士業界的措施。同時，公司亦會加強對同事和承辦商員工的支援，爭取確保服務的可持續性，冀能在疫情期間支持社會不同層面人士的需要，與港人攜手跨過逆境。我們亦繼續審慎控制成本，確保營運效率，保障股東價值。

儘管本地乘客量於 2021 年底（未有 Omicron 病毒疫情之前）已回升至接近疫情前的水平，但由於過境口岸依然關閉，防疫措施繼續實施，整體車費收入將繼續受壓。我們正期待東鐵綫過海段通車，其目標通車日期為 2022 年 6 月/7 月。當實現此里程碑時，本港鐵路網絡將更為通達，為公眾提供更多出行選擇。

過境口岸關閉和旅遊限制措施導致遊客量（尤其是來自中國內地的遊客）減少，壓抑了零售客流和消費支出，令新訂租金水平無可避免地受到衝擊。我們的免稅店業務亦受到過境車站持續關閉的拖累，有關租約在市道低迷下續訂，預料將影響相關業務在未來的表現。截至執筆之時，當局因應新一波疫情而需要實施更嚴格的防疫措施，令致旅遊限制何時放寬仍未明朗。但無論疫情形勢如何，我們將在恪守最嚴格的防疫措施下，確保為旅遊活動最終重開作好準備。

我們現正邀請有興趣的發展商提交百勝角通風樓物業發展項目的發展意向書。視乎市況，在未來 12 個月左右，我們預期亦會為東涌牽引配電站、東涌車站第一期（需與政府簽訂項目協議）及小蠔灣車廠上蓋物業發展第一期（即第一期第一批次）（需與政府簽訂項目協議及獲批地程序通過）進行招標。上述三個項目將為本地物業市場帶來約 4,580 個住宅單位。「日出康城」第十一期、「港島南岸」第四期及何文田站第二期亦計劃於 2022 年推出預售。此外，我們預計會將「日出康城」第十期、「港島南岸」第一期和「港島南岸」第二期的利潤入帳。

在未來一年，我們預計《鐵路發展策略 2014》下的項目將取得進一步進展。我們亦致力探討港鐵如何配合政府推進行政長官在《2021 年施政報告》中提出的《北部都會區發展策略》及擬建的白石角新車站。這些全面、高瞻遠矚的倡議將對推動本港未來的經濟發展起關鍵作用。我們將一如以往在中國內地和國際上探索鐵路和 TOD 機會，協助我們服務的城市邁步前行，並擴大我們在香港以外地區的業務版圖。

我們在過去一年締造的成績，實有賴董事局同寅的睿智意見和英明領導、管理層和各同事的辛勤努力，以及我們服務的社區的理解和支持。我尤感自豪的是，雖然大家面對時艱，但依然努力不懈，確保公司能夠憑藉穩健的基礎迎向未來，持續地與社會同步發展，讓城市繼續前行。

承董事局命
金澤培博士
行政總裁

香港，2022年3月10日

暫停辦理成員登記手續

2022 周年成員大會

本公司成員登記冊將於 2022 年 5 月 19 日至 2022 年 5 月 25 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理本公司的股份過戶登記手續。凡擬出席本公司於 2022 年 5 月 25 日舉行的周年成員大會並於會上發言及投票，所有填妥之股份過戶文件連同有關的股票必須在 2022 年 5 月 18 日下午 4 時 30 分（香港時間）或之前送達本公司的股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司，其地址為香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 17 樓 1712 至 1716 室。

2021 年度末期股息

本公司成員登記冊將於 2022 年 5 月 31 日至 2022 年 6 月 6 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理本公司的股份過戶登記手續。為符合收取建議的 2021 年度末期股息的資格，所有填妥之股份過戶文件連同有關的股票必須在 2022 年 5 月 30 日下午 4 時 30 分（香港時間）或之前送達本公司的股份過戶登記處（地址見上文）。

於本公告日期：

董事局成員：歐陽伯權博士（主席）**、金澤培博士（行政總裁）、包立賢*、陳振彬博士*、陳家樂*、陳黃穗博士*、陳阮德徽博士*、鄭恩基*、周永健博士*、方正博士*、許少偉*、李慧敏博士*、吳永嘉*、鄧國斌*、黃冠文*、周元*、許正宇（財經事務及庫務局局長）**、運輸及房屋局局長（陳帆）**、發展局常任秘書長（工務）（劉俊傑）**及運輸署署長（羅淑佩）**

執行總監會成員：金澤培博士、劉天成、包立聲、鄭惠貞、蔡少綿、許亮華、李家潤博士、馬琳、鄧智輝及楊美珍

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。