

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 2019 年 12 月 31 日止年度
經審核業績公告

内幕消息

新型冠狀病毒疫情及香港公眾活動對本集團的影響

業績	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年	2018 年	變動
百萬港元			
總收入	54,504	53,930	+1.1%
經常性業務利潤	4,980	9,020	-44.8%
基本業務利潤	10,560	11,263	-6.2%
本公司股東應佔利潤	11,932	16,008	-25.5%

- 撇除香港公眾活動、香港沙田至中環綫項目及英國西南部鐵路的撥備之不利影響，經常性及基本業務利潤本應分別增加 7.7% 及 35.8%

- 建議末期普通股息每股 0.98 港元。全年普通股息合共每股 1.23 港元，上升 2.5%

摘要

香港業務

- 來自客運業務收入增長 2.3%，主要由於高速鐵路（香港段）自 2018 年 9 月通車的全年影響，惟被公眾活動的不利影響所抵銷。總乘客量下跌 6.4%，上半年增長 2.5%，而下半年則下跌 14.8%
- 不計及公眾及非港鐵控制的因索影響，重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持於 99.9% 的世界級水平
- 作為沙田至中環綫（「沙中綫」）的一部分之屯馬綫第一期（由三個車站組成）於 2020 年 2 月 14 日成功通車。已於 2020 年 2 月 11 日提交沙中綫造價估算予香港特區政府，而我們現正與香港特區政府商討項目管理費
- 來自車站商務和物業租賃業務收入增長 5.0%，主要由於高速鐵路（香港段）的全年貢獻，足以抵銷公眾活動所帶來的不利影響，主要與向租戶提供的租金優惠有關
- 物業發展利潤為 55 億港元，主要來自 MALIBU（「日出康城」第五期）和「The LOHAS 康城」（「日出康城」第七期商場）。已於 2019 年及 2020 年分別批出兩項及一項新物業發展項目

摘要 (續)

中國內地及國際業務

- 位於杭州、澳門、悉尼和倫敦的四條新鐵路綫或鐵路段已經通車
- 獲得了兩項新專營權：北京地鐵十七號綫營運和維修專營權，和延伸現有悉尼地鐵合約至城市及西南綫
- 就英國西南部鐵路作出了 4.36 億港元的虧損性合約撥備

展望

- 在多個不明朗因素下，例如主要經濟體增長放緩、環球地緣政局不明、以及香港持續公眾活動和新型冠狀病毒疫情爆發等，全球和本地經濟的前景預期將面臨重重挑戰
- 「日出康城」第六期的利潤入帳視乎建築進度而定。於未來12個月左右，視乎市況而定，我們希望為三項物業發展項目進行招標

新型冠狀病毒疫情及香港公眾活動對本集團的影響

- 在這些不明朗因素下，尤其是近期的新型冠狀病毒疫情爆發，我們多項業務均受到了嚴重影響。根據初步未經審核之內部管理帳目，新型冠狀病毒疫情及香港公眾活動的後續影響對本集團經常性業務淨利潤在2020年首兩個月的財務影響預計約為13億港元。新型冠狀病毒疫情爆發對我們業務的影響預期將會持續一段時間，但其影響的確切時間及規模難以預測，並需視乎情況發展而定。我們已採取多項成本控制措施以減低當前挑戰所引致的財務影響

本公司董事欣然宣布本公司及其附屬公司（「本集團」）截至 2019 年 12 月 31 日止年度經審核業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2019 年	2018 年
香港客運業務收入	19,938	19,490
香港車站商務收入	6,799	6,458
香港物業租賃及管理業務收入	5,137	5,055
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	21,085	20,877
其他業務收入	1,545	1,990
	54,504	53,870
中國內地物業發展收入	-	60
	54,504	53,930
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(6,489)	(5,847)
- 保養及相關工程	(2,662)	(1,638)
- 水電費用	(1,841)	(1,670)
- 一般及行政開支	(1,209)	(769)
- 鐵路配套服務	(630)	(380)
- 耗用的存料與備料	(613)	(559)

	截至 12 月 31 日止年度	
	2019 年	2018 年
- 政府地租及差餉	(256)	(117)
- 其他費用	(329)	(339)
	(14,029)	(11,319)
香港車站商務開支	(680)	(567)
香港物業租賃及管理業務開支	(851)	(813)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	(19,760)	(20,001)
其他業務開支	(3,557)	(2,004)
項目研究及業務發展開支	(276)	(323)
	(39,153)	(35,027)
中國內地物業發展開支	(25)	(35)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(39,178)	(35,062)
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	15,351	18,843
- 來自中國內地物業發展	(25)	25
	15,326	18,868
香港物業發展利潤	5,707	2,574
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	21,033	21,442
折舊及攤銷	(5,237)	(4,985)
每年非定額付款	(2,583)	(2,305)
應佔聯營公司及合營公司利潤	288	658
未計利息、財務開支及稅項前利潤	13,501	14,810
利息及財務開支	(859)	(1,074)
投資物業重估	1,372	4,745
除稅前利潤	14,014	18,481
所得稅	(1,922)	(2,325)
年內利潤	12,092	16,156
下列人士應佔：		
- 本公司股東	11,932	16,008
- 非控股權益	160	148
年內利潤	12,092	16,156
本公司股東應佔年內利潤：		
- 來自經常性業務	4,980	9,020
- 來自物業發展	5,580	2,243
- 來自基本業務	10,560	11,263
- 來自投資物業重估	1,372	4,745
	11,932	16,008
每股盈利：		
- 基本	1.94 港元	2.64 港元
- 攤薄	1.94 港元	2.64 港元

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2019 年	2018 年
年內利潤	12,092	16,156
年內其他全面收益（除稅及重新分類調整後）：		
不會重新分類至損益的項目：		
- 自用土地及樓宇重估盈餘	121	519
- 重新計量界定福利計劃淨負債	730	(348)
	851	171
其後可能重新分類至損益的項目：		
- 折算的匯兌差額：		
- 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司 財務報表	(344)	(761)
- 非控股權益	(15)	(22)
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	244	(27)
	(115)	(810)
	736	(639)
年內全面收益總額	12,828	15,517
下列人士應佔：		
- 本公司股東	12,683	15,391
- 非控股權益	145	126
年內全面收益總額	12,828	15,517

綜合財務狀況表（百萬港元）

	於 2019 年 12 月 31 日	於 2018 年 12 月 31 日
資產		
固定資產		
- 投資物業	91,712	82,676
- 其他物業、機器及設備	102,632	102,776
- 服務經營權資產	31,261	30,473
	225,605	215,925
商譽及物業管理權	77	84
發展中物業	12,022	14,840
遞延開支	1,948	1,878
聯營公司及合營公司權益	10,359	8,756
遞延稅項資產	134	121
證券投資	386	294
待售物業	1,245	1,369

	於 2019 年 12 月 31 日	於 2018 年 12 月 31 日
財務衍生工具資產	198	61
存料與備料	1,844	1,673
應收帳項及其他應收款項	11,169	9,576
應收關連人士款項	3,041	2,088
現金、銀行結餘及存款	21,186	18,022
	289,214	274,687
負債		
短期貸款	3,371	4,424
應付帳項、其他應付款項及撥備	33,315	25,947
本期所得稅	2,024	1,161
應付關連人士款項	2,990	2,676
貸款及其他負債	36,085	35,781
服務經營權負債	10,350	10,409
財務衍生工具負債	408	545
非控股權益持有者貸款	144	146
遞延稅項負債	13,729	12,979
	102,416	94,068
淨資產	186,798	180,619
股本及儲備		
股本	58,804	57,970
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(263)	(265)
其他儲備	128,065	122,742
本公司股東應佔總權益	186,606	180,447
非控股權益	192	172
總權益	186,798	180,619

附註：

1. 核數師報告

截至 2019 年 12 月 31 日止年度的業績已由本集團的核數師畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。而畢馬威會計師事務所發出的未經修訂之核數師報告載於即將寄發予股東的年報內。此外，業績已由本集團審核委員會審閱。

於初步公告內所載列的本集團截至 2019 年 12 月 31 日止年度的綜合財務狀況表、綜合損益表及綜合全面收益表及其相關附註所列的財務數字，已由畢馬威會計師事務所與本集團該年度經審核綜合帳項所載之金額作比較，兩者金額一致。根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》、《香港審閱工作準則》或《香港核證工作準則》，畢馬威會計師事務所就此所進行之工作，並不構成審核、審閱或其他委聘保證，因此核數師不會就本公告發表任何保證意見。

2. 帳項編製基準

本公司年度業績之初步公告是按照《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的適用披露規定編製，並於 2020 年 3 月 5 日獲授權發布。

本年度業績之初步公告所載有關截至 2019 年 12 月 31 日及 2018 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料，並不構成本公司於該等財政年度的法定年度綜合帳項，但這些財務資料均取自該等帳項。按照香港《公司條例》第 436 條須就該等法定帳項作進一步披露的資料如下：

- 根據《公司條例》第 662(3)條及附表 6 第 3 部，本公司已將截至 2018 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 2019 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，以強調的方式促請有關人士注意的任何事宜之提述；亦未載有按香港《公司條例》第 406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

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

香港會計師公會頒布了一項新增的《香港財務報告準則》—《香港財務報告準則》第 16 號「租賃」及數項《香港財務報告準則》修訂，該等新訂準則及修訂在本集團本會計期間首次生效。

除《香港財務報告準則》第 16 號外，並無任何修訂對本集團在年報內本年度或以前年度業績及財務狀況的編製或列報方式產生重大影響。

《香港財務報告準則》第 16 號取代了《香港會計準則》第 17 號「租賃」及相關詮釋，包括香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋第 4 號「釐定安排是否包含租賃」、香港（常設解釋委員會）解釋公告第 15 號「經營租賃：優惠」、香港（常設解釋委員會）解釋公告第 27 號「評估涉及以法律形式體現租賃的交易之實質」。出租人的會計要求承繼《香港會計準則》第 17 號之規定，並大致維持不變。

本集團已於 2019 年 1 月 1 日起採用《香港財務報告準則》第 16 號。在初次應用時，本集團選擇 a) 採用經修訂的追溯法；b) 對剩餘租期由 2019 年 1 月 1 日起計少於 12 個月內完結的經營租賃採納確認豁免；c) 對具有相當類似特徵的租賃組合採用單一貼現率。本集團將《香港財務報告準則》第 16 號下的新租賃定義應用於 2019 年 1 月 1 日仍有效的合約。租賃負債方面，過渡至《香港財務報告準則》第 16 號當日（即 2019 年 1 月 1 日），本集團對租賃釐定剩餘租賃期的長度，並按 2019 年 1 月 1 日的新增貸款利率貼現計算剩餘租賃付款額的現值，而所採用的加權平均貸款利率為 4.5%。就 2019 年 1 月 1 日之前訂立為（或包含）租賃的合約，本集團確認使用權資產猶如自租賃開始日期起一直採用《香港財務報告準則》第 16 號，惟使用了 2019 年 1 月 1 日的相關貸款利率貼現。因此，所確認的使用權資產、租賃負債及相關淨遞延稅項之間的任何差異於 2019 年 1 月 1 日確認為權益期初結餘的調整。

比較資料未經重列，並繼續按照《香港會計準則》第 17 號報告。於本集團 2018 年年度綜合帳項所披露的 2018 年 12 月 31 日的經營租賃費用承擔，與 2019 年 1 月 1 日初始確認的租賃負債之間的差額，主要與根據《香港財務報告準則》第 16 號被界定為不屬於租賃的承擔安排，以及租賃付款額之貼現影響有關。

於 2019 年 1 月 1 日採用《香港財務報告準則》第 16 號後，本集團就先前分類為經營租賃的租賃，在「其他物業、機器及設備」及「投資物業」確認為使用權資產分別為 4.91 億港元及 3.61 億港元，在「貸款及其他負債」確認為租賃負債 8.65 億港元，並確認相關淨遞延稅項資產 500 萬港元，而相關的淨差額 800 萬港元則確認為「保留溢利」期初結餘的減少。

有別於以往在租賃期內以直線法確認在經營租賃租金支出的政策，本集團作為承租人於 2019 年 1 月 1 日初步確認使用權資產和租賃負債後，須確認未償還的租賃負債餘額所產生的利息支出，以及使用權資產的折舊。

對於採用《香港財務報告準則》第 16 號對先前劃分為融資租賃的影響，除更改租賃負債的分類外，本集團無須在《香港財務報告準則》第 16 號的首次應用日作出任何調整。因此，「貸款及其他負債」下的「融資租賃負債」項目已被移除，相關金額 4.5 億港元已列入「貸款及其他負債」下的「租賃負債」項目中。相關租賃資產及權益的分類和結餘並沒有受到任何影響。

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詮釋。

3. 保留溢利

截至 2019 年 12 月 31 日止及截至 2018 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2019 年 1 月 1 日結餘（如前匯報）	119,599
採納《香港財務報告準則》第 16 號的影響（除稅後）	(8)
於 2019 年 1 月 1 日結餘（重列）	119,591
本公司股東應佔年內利潤	11,932
本公司股東應佔年內其他全面收益	730
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(2)
宣派及批准股息（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）	(7,371)
於 2019 年 12 月 31 日結餘	124,880
百萬港元	
於 2018 年 1 月 1 日結餘	110,697
本公司股東應佔年內利潤	16,008
本公司股東應佔年內其他全面收益	(348)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(9)
宣派及批准股息（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）	(6,749)
於 2018 年 12 月 31 日結餘	119,599

4. 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2019 年	2018 年
分佔物業發展所得的盈餘及未出售物業的權益	4,376	2,480
收取物業作投資用途所得的收入	1,211	-
西鐵物業發展的代理費及其他收入	182	139
其他費用及雜項研究	(62)	(45)
	5,707	2,574

截至 2019 年 12 月 31 日止年度內，共同經營業務確認的利潤為 55.87 億港元（2018 年：24.80 億港元）。

5. 所得稅

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2019 年	2018 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	1,191	1,933
- 香港以外稅項	264	325
	1,455	2,258
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(71)	(69)
	1,384	2,189
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	(1)	(102)
- 超過相關折舊的折舊免稅額	620	228
- 物業重估	(5)	-
- 撥備及其他	(76)	10
	538	136
綜合損益表中的所得稅	1,922	2,325
應佔聯營公司及合營公司稅項支出	342	270

截至 2019 年 12 月 31 日止年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損（如有）後，按稅率 16.5%（2018 年：16.5%）計算。香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司。根據利得稅兩級制，首 200 萬港元的應課稅溢利按 8.25%徵稅，而餘下的應課稅溢利則按 16.5%徵稅。本公司的香港利得稅撥備於 2019 年及 2018 年按此相同基準計算。

土地增值稅撥備是根據有關中國內地稅法及條例所載之規定而估算。土地增值稅已按增值額之累進稅率範圍撥備，而有若干可扣減項目。截至 2019 年 12 月 31 日止年度內，並沒有土地增值稅（2018 年：3,000 萬港元）計入損益。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率 16.5%（2018 年：16.5%）計算，而在香港以外產生的遞延稅項則按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

有關本公司購買儲稅券之詳情請參閱本公告附註 11A。

6. 股息

董事局建議派發末期股息每股 0.98 港元，並提議向所有本公司股東提供以股代息的選擇（惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外）。有關建議有待股東於本公司應屆周年成員大會上批准，而建議的 2019 年度末期股息（附有以股代息的選擇），預計於 2020 年 7 月 16 日派發予於 2020 年 5 月 29 日營業時間結束時名列本公司成員登記冊的股東。

7. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2019 年 12 月 31 日止年度內的股東應佔利潤 119.32 億港元（2018 年：160.08 億港元），及年內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，合共 6,142,546,733 股（2018 年：6,056,590,679 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2019 年 12 月 31 日止年度內的股東應佔利潤 119.32 億港元（2018 年：160.08 億港元），及就具攤薄效力的公司的認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃作出調整的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 6,150,524,696 股（2018 年：6,065,901,819 股）計算。

若根據來自基本業務股東應佔利潤 105.60 億港元（2018 年：112.63 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利為 1.72 港元（2018 年：1.86 港元）。

8. 業務分類資料

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

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

(i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、廣深港高速鐵路（香港段）、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士，以及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸，提供客運及相關服務。

(ii) 香港車站商務：於香港客運業務網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。

- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動以及在中國內地的零售舖位租賃及物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 其他業務：與客運或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪 360」（包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務）、鐵路顧問業務及提供予香港特別行政區政府（「香港特區政府」）的項目管理服務。

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	收入		利潤貢獻	
	截至 12 月 31 日止年度 2019 年	2018 年	截至 12 月 31 日止年度 2019 年	2018 年
香港客運業務	19,938	19,490	(591)	1,985
香港車站商務	6,799	6,458	5,122	5,025
香港物業租賃及管理業務	5,137	5,055	4,264	4,225
中國內地及國際鐵路、物業 租賃及管理業務	21,085	20,877	1,089	722
中國內地物業發展	-	60	(25)	25
其他業務	1,545	1,990	(2,077)	(81)
	54,504	53,930	7,782	11,901
香港物業發展			5,707	2,574
項目研究及業務發展開支			(276)	(323)
應佔聯營公司及合營公司 利潤			288	658
未計利息、財務開支及稅項 前利潤			13,501	14,810
利息及財務開支			(859)	(1,074)
投資物業重估			1,372	4,745
所得稅			(1,922)	(2,325)
年內利潤			12,092	16,156

百萬港元	資產		負債	
	於 12 月 31 日		於 12 月 31 日	
	2019 年	2018 年	2019 年	2018 年
香港客運業務	127,361	125,834	21,871	21,368
香港車站商務	2,910	2,634	2,126	2,270
香港物業租賃及管理業務	91,597	82,844	2,379	2,278
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務	25,615	22,064	9,622	7,818
中國內地物業發展	4,770	4,821	864	920
其他業務	5,502	5,314	3,162	2,117
香港物業發展	15,906	17,982	10,434	5,498
	273,661	261,493	50,458	42,269
未予分類的資產／負債	15,553	13,194	51,958	51,799
總額	289,214	274,687	102,416	94,068

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

截至 2019 年 12 月 31 日止年度內，一名（2018 年：一名）屬中國內地及國際聯屬公司業務類別的客戶為本集團帶來的收入超過本集團總收入之 10%。這名客戶佔本集團之總收入約 14.47%（2018 年：13.76%）。

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物業、機器及設備及發展中物業乃按照該資產的所在地區分。遞延開支乃按照該建議中的資本性工程的所在地區分。至於服務經營權及商譽及物業管理權，則按照有關的經營所在地區分。而聯營公司及合營公司權益，是按照經營所在地區分。

百萬港元	來自本集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	截至 12 月 31 日止年度		於 12 月 31 日	
	2019 年	2018 年	2019 年	2018 年
香港特別行政區（所屬地）	33,357	32,935	233,019	226,282
澳洲	12,305	12,746	941	446
中國內地及澳門特別行政區	1,934	1,568	15,155	13,965
瑞典	4,862	4,891	786	699
英國	2,046	1,790	110	91
	21,147	20,995	16,992	15,201
	54,504	53,930	250,011	241,483

9. 在建鐵路工程

港島綫西延項目

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（2018 年：無）的還款。

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），香港特區政府決定請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 2019 年 12 月 31 日及截至年報之日期，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 10A(c)(iv)），但截至年報之日期，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，項目總成本為 853 億港元（包含備用資金）。

因對本公司於 2015 年 6 月 30 日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與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，責任上限由最多為 49.4 億港元

及因高速鐵路（香港段）項目管理費用根據高速鐵路（香港段）協議增加後上升至最多為 66.9 億港元（原因是其將相等於高速鐵路（香港段）委託協議下所增加的高速鐵路（香港段）項目管理費用 63.4 億港元加上上述額外費用）。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限，在委託協議下本公司就日前超支的責任將超出責任上限，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）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，本公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議（高速鐵路（香港段）），補充現有於 2007 年 8 月 9 日訂立的服務經營權協議以便九鐵公司向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，可能需要幾年時間才能解決。

在考慮了尚未最終確定完結的合約數目及現時的備用資金後，不能絕對保證最終項目造價不會超過經修訂造價估算，特別是如果在談判最終帳目過程中於解決商業問題時出現無法預料的困難。在此情況下，根據高速鐵路（香港段）委託協議條款，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，可能需要幾年時間才能解決；
 - (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) 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 2019 年 12 月 31 日及截至年報之日期）；(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）。
- (g) 截至 2019 年 12 月 31 日止年度內，高速鐵路（香港段）項目管理費收入 7,800 萬港元（2018 年：4.02 億港元）已在綜合損益表中確認。截至 2019 年 12 月 31 日，高速鐵路（香港段）項目管理費收入及上述額外費用收入合共 65.48 億港元（截至 2018 年 12 月 31 日：64.70 億港元）已在綜合損益表中確認。

就高速鐵路（香港段）項目管理費收入的充足性而言，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）項目管理費收入。因此，已在綜合損益表中確認了適當金額的撥備。

B 沙田至中環綫（「沙中綫」）項目

- (a) 沙中綫協議：

香港特區政府與本公司就沙中綫於 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」)。

香港特區政府已獲得沙中綫委託協議一和沙中綫委託協議二所需的撥款。

於 2012 年就沙中綫的建造及通車試行簽訂沙中綫委託協議三。除了因屬於現有與九鐵公司訂立的服務經營權協議下的若干資產（包括列車、訊號、無線電及主要控制系統）修改、升級或擴展工程的若干費用，由本公司支付以外，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）。本公司將會就有關修改、升級或擴展工程的費用分擔一定金額。該金額主要透過本公司於將來產生的本公司本應承擔的維修資本開支的減少以抵付。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），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合共 78.93 億港元（「原本項目管理費」）。截至 2019 年 12 月 31 日及截至年報之日期，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。截至 2019 年 12 月 31 日止年度，8.57 億港元的原本項目管理費（2018 年：8.91 億港元）已在綜合損益表中確認。截至 2019 年 12 月 31 日，原本項目管理費合共 73.28 億港元（截至 2018 年 12 月 31 日：64.71 億港元）已在綜合損益表中確認。

如上文所述，委託協議二的前期工程成本和銜接工程成本由香港特區政府支付。截至 2019 年 12 月 31 日止年度內，香港特區政府應付本公司該等成本的金額為 3.43 億港元（2018 年：4.01 億港元）。截至 2019 年 12 月 31 日，香港特區政府仍須向本公司支付該等成本的結欠金額為 12.19 億港元（截至 2018 年 12 月 31 日：11.07 億港元）。

(b) 沙中綫委託協議三的超支

(i) 造價

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 億港元的經修訂總造價估計（「2017 年造價估算」）提交香港特區政府，此估算考慮到若干因素（包括考古文物、香港特區政府對附加工程範圍的要求、延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成等問題）。2017 年造價估算表示造價估計上調了 165.01 億港元（包括上調了應付本公司的沙中綫項目管理費）。本公司自提交 2017 年造價估算予香港特區政府以來，一直與香港特區政府保持聯繫，以助其進行檢討及核實程序。

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（「額外項目管理費」），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日止年度的綜合損益表中就紅磡事件相關費用撥備的20億港元（詳見下文附註10B(c)）。2020年造價估算表示原本委託金額的708.27億港元上調了121.72億港元，但較本公司在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，香港特區政府現時將會尋求立法會批准沙中綫項目所需的額外撥款，使沙中綫項目可以竣工。為避免疑問，香港特區政府尋求的撥款金額將不包括紅磡事件相關費用（詳見下文附註10B(c)(ii)），（按香港特區政府所通知、並反映於其就沙中綫項目增加撥款第一階段的立法會批准程序的文件內）亦不包括支付予本公司的任何額外項目管理費（詳見下文附註10B(b)(ii)）。

(ii) 額外項目管理費

如上文所述，本公司負責進行或促使他人執行有關沙中綫項目的現有委託協議內指定的工程，而香港特區政府作為沙中綫的擁有人則負責承擔該等活動的全部費用及就此進行融資，以及按照協定付款時間表向本公司支付78.93億港元的原本項目管理費。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，包括宋皇臺站一帶發現考古文物、對附加工程範圍的要求、以及第三方延遲向本公司移交工地或移交的工地上有工程尚未完成。這些事件不單增加了工程成本，也增加了本公司根據相關的沙中綫委託協議履行項目管理責任所需的費用，增加的金額估計將約為13.71億港元。本公司已就沙中綫項目通車計劃的延誤及對造價的相關影響（包括額外項目管理費）定期向香港特區政府提供最新資料及與香港特區政府進行討論。

由於此項目計劃之重大修改及本公司項目管理費的相應增加，以及在本公司取得獨立專家意見後，本公司認為（根據沙中綫委託協議三）本公司有資格獲得上調項目管理費，上調的幅度應按雙方真誠磋商後協定或根據沙中綫委託協議三的規定而釐定。因此，如上述，本公司在其通知政府的2020年造價估算中已包括額外項目管理費13.71億港元，以反映附加的工程範圍及計劃之延期。

香港特區政府已告知本公司：(i)香港特區政府認為沙中綫項目並無出現重大修改，故此香港特區政府不同意在造價中包括任何額外項目管理費；及(ii)在香港特區政府就沙中綫項目向立法會提出增加撥款的申請中，香港特區政府將不會預留任何金額作為本公司的額外項目管理費。

本公司注意到香港特區政府已就沙中綫項目增加撥款第一階段的立法會批准程序發出文件，而該份香港特區政府文件並未有包括香港特區政府就本公司的額外項目管理費而預留任何金額。

董事局認為就本公司是否有資格獲得任何額外項目管理費一事，應根據沙中綫委託協議三的條款與香港特區政府一起解決此事。

儘管此事仍需待解決，本公司將會於此段期間內繼續履行其於沙中綫委託協議三之下的項目管理責任及負擔相關費用，務求使（在項目工程費用取得額外撥款的前設下）沙中綫項目能按照最新計劃取得進展。

鑑於本公司對額外項目管理費金額存在不確定性以及其對本公司潛在的財務影

響，在此事取得進一步發展後的適當時間，本公司將在其綜合損益表中作出金額最多 13.71 億港元的撥備，以反映本公司就完成其餘下項目管理責任所產生的額外費用。

(c) 紅磡事件：

正如本公司於 2019 年 7 月 18 日的公告所述，接近 2018 年上半年末，紅磡站擴建部分的施工質量被指出現問題（「**第一次紅磡事件**」）。本公司當時立即調查事件、向香港特區政府報告調查結果，以及保留本公司對有關承建商追究的權利。為回應第一次紅磡事件，本公司已向香港特區政府就檢視和確認紅磡站擴建部分的實際建造狀況，以及施工質量提交了全面評估策略建議。

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

(i) 調查委員會：

在 2018 年 7 月 10 日，香港特區行政長官會同行政會議根據《調查委員會條例》（香港法例第 86 章）成立調查委員會。本公司一直全面配合調查委員會。調查委員會的程序包括聽取事實證人的證據，並審閱項目管理和結構工程問題的專家證據。於 2019 年 1 月 29 日，香港特區政府向調查委員會提交了第一期的結束聆訊陳詞，當中指出本公司應該提供專業並稱職的工程項目管理人在合理的期望下應具備的技能和看管水平，但本公司卻未能達到要求。於 2019 年 2 月 19 日，香港特區政府宣布擴大調查委員會的職權範圍，並批准將調查委員會向行政長官提交報告的期限再延至 2019 年 8 月 30 日或行政長官會同行政會議准予的時間。期後，行政長官會同行政會議批准將調查委員會向行政長官提交最終報告的期限延至 2020 年 3 月 31 日。

於 2019 年 2 月 25 日，調查委員會就原來的職權範圍所涵蓋的事宜的調查結果及建議向行政長官提交中期報告。於 2019 年 3 月 26 日，香港特區政府公布了經遮蓋的調查委員會中期報告。儘管調查委員會表明該報告為中期報告，其在報告中指出雖然「紅磡站擴建部分的連續牆和月台層板建造工程達到安全水平」，但有關工程在要項上並沒有按照相關合約的規定執行。調查委員會亦就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。現階段正在進行這些適當措施，以使沙中綫項目能夠按照最新的項目計劃完成以供公眾使用。

於 2020 年 1 月 22 日，香港特區政府在其向調查委員會就事實證供的結束聆訊陳詞（延伸調查研訊）中重申，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。截至年報之日期，本公司並沒有收到由香港特區政府提出有關任何沙中綫協議對本公司提出的申索（詳情載於下文附註 10B(c)(iii)）。

(ii) 紅磡事件相關費用：

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。本公司現時對該等費用的最佳估計為合共約 20 億港元。然而，現時不能確定該金額最終是否需要全數支付。

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。

考慮到上述情況及有鑑於作為現階段安排，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 2019 年 12 月 31 日，本公司已承擔及 / 或支付了紅磡事件相關費用合共為 9.15 億港元，年度內未回撥任何撥備。該撥備已列帳於綜合損益表中的「其他業務開支」項目及綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

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

(iii) 香港特區政府可能提出的申索及彌償：

倘若本公司違反沙中綫協議（包括倘若本公司違反其對項目管理服務所作出的保證），香港特區政府有權向本公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或本公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據沙中綫委託協議三，本公司對香港特區政府就沙中綫協議或與該等協議相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於本公司根據沙中綫協議下收到的費用。根據一般法律原則，倘若本公司被認定為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對本公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利，並於向調查委員會

作出的結束聆訊陳詞中表述（如上文附註 10B(b)所述），但截至年報之日期，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。

(iv) 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、向相關人士作出追討的程度，以及有關應付予本公司的額外項目管理費（如上文附註 10B(b)(ii)所述）的發展及最終結果，在現階段而言仍極不確定。由於涉及重大不確定性，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。本公司因此除上述的 20 億港元撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於 2019 年 12 月 31 日本公司並無就沙中綫事宜確認其他撥備，但本公司將會按事態發展持續地評估在今後未來確認進一步撥備的需要。

(d) 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。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）。

11. 應收及應付帳項

A 於 2019 年 12 月 31 日，本集團的應收帳項及其他應收款項為 111.69 億港元（2018 年：95.76 億港元），其中應收帳項為 32.20 億港元（2018 年：32.17 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項由立即到期至 50 日到期。有關香港以外的鐵路附屬公司收入之應收款項主要於 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 2019 年 12 月 31 日，應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	2019	2018
未到期款項	2,775	2,807
30 日過期未付	153	275
60 日過期未付	59	34
90 日過期未付	41	10
超過 90 日過期未付	192	91
應收帳項總額	3,220	3,217
其他應收款項及合約資產	7,949	6,359
	11,169	9,576

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，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。

根據外聘資深的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，並就這些額外徵收的稅款已申請暫緩繳款。稅務局已同意暫緩徵收該額外稅款，惟本公司須於 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。購買儲稅券不會影響本公司在稅務上所持的立場，而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 2018 年 12 月 31 日及 2019 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 2019 年 12 月 31 日，應付帳項、其他應付款項及撥備為 333.15 億港元（2018 年：259.47 億港元），其中應付帳項及應計費用為 193.15 億港元（2018 年：185.25 億港元）。於 2019 年 12 月 31 日，以到期日劃分應付帳項的分析如下：

百萬港元	2019	2018
30 日內到期或即期	7,157	6,152
30 日至 60 日內到期	1,559	1,142
60 日至 90 日內到期	774	911
90 日後到期	4,978	4,398
	14,468	12,603
租金及其他可退還按金	2,857	3,209
應計僱員福利	1,990	2,713
	19,315	18,525

12. 買賣或贖回上市證券

截至 2019 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 2019 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 1,870,000 股公司普通股份，總代價為約 8,800 萬港元。

13. 集團資產押記

於 2019 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）有限公司以深圳市軌道交通龍華綫二期相關票務及非票務收入及保險合約權益為一項總額 18.47 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，本集團於 2019 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 2020 年 5 月 20 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 2020 年 4 月 9 日刊發的周年成員大會通告。

15. 公司管治

在截至 2019 年 12 月 31 日止年度內，本公司已遵守香港聯合交易所有限公司《證券上市規則》附錄 14《企業管治守則》所載的守則條文。

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 2020 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	
	2019 年	2018 年
香港客運的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	1,568.2	1,670.0
- 過境服務	104.2	117.4
- 高速鐵路（香港段）	16.9	5.3
- 機場快綫	15.8	17.7
- 輕鐵及巴士	207.3	230.4
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,658	4,862
- 過境服務（每日）	285.4	321.8
- 高速鐵路（香港段）（每日）	46.4	53.0 [#]
- 機場快綫（每日）	43.2	48.5
- 輕鐵及巴士（周日）	598.6	652.9
EBITDA 邊際比率 [^]		
- 不包括中國內地及國際附屬公司	42.0%	54.5 %
- 包括中國內地及國際附屬公司	28.1%	35.0 %
EBIT 邊際比率 [*]		
- 不包括中國內地及國際附屬公司	19.3%	32.8%
- 包括中國內地及國際附屬公司	13.8%	21.5%

[#] 2018 年 9 月 23 日至 2018 年 12 月 31 日之平均

[^] 未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤佔總收入之百分率

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

管理層回顧及展望

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

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

為維持我們的核心業務以及應對未來的挑戰，我們正為不同的策略領域進行企業策略檢討，為日後出現的挑戰及機遇作好萬全準備。我們將加強若干策略目標領域，並繼續提升港鐵的香港核心業務，因為香港的業務是我們長遠成功發展的基石。憑藉我們一貫優良的鐵路營運表現，我們將繼續拓展中國內地及國際業務，利用創新科技，發掘新的業務增長引擎，為集團發展注入動力。同時，我們會密切關注可持續發展、環境、社會及管治，以及多元共融等範疇，以加強我們對可持續發展的承諾，為我們服務的社區增值。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

倘不包括就沙田至中環綫項目作出的 20 億港元撥備、就 South Western Railway (西南部鐵路) 專營權作出的 4.36 億港元撥備，以及香港的公眾活動導致的 23 億港元不利影響，來自經常性業務的淨利潤本應上升 7.7%至 97.12 億港元、來自基本業務的淨利潤應上升 35.8%至 152.92 億港元、公司股東應佔淨利潤將上升 4.1%至 166.64 億港元，而 2019 年來自基本業務的平均股東資金回報率應為 8.2%。

董事局建議派發末期普通股息每股 0.98 港元，連同中期股息每股 0.25 港元，全年股息共每股 1.23 港元，較去年上升 2.5%。

香港業務

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

公眾活動對香港業務造成的影響

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

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

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

客運業務

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		
	2019	2018	增/(減)百分率
香港客運業務			
總收入	19,938	19,490	2.3
未計折舊、攤銷及每年非定額付款 前經營利潤(「EBITDA」)	5,909	8,171	(27.7)
未計利息、財務開支及稅項前和計 及每年非定額付款後的(虧損)/ 利潤(「EBIT」)	(591)	1,985	n/m
EBITDA 邊際比率(%)	29.6%	41.9%	(12.3)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	(3.0)%	10.2%	(13.2) 個百分點

2019 年香港客運業務的總收入上升 2.3%至 199.38 億港元，主要是因為高速鐵路（香港段）在 2018 年 9 月通車後作出全年度貢獻，足以抵銷公眾活動所造成的不利影響。但是受到香港公眾活動影響，乘客量減少，以及額外營運和維修的開支增加，導致 5.91 億港元的未計利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的虧損。

乘客量和收入

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

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

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

市場佔有率

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

車費調整、推廣及優惠

根據票價調整機制，港鐵票價於 2019/2020 年度的調整幅度為+3.3%。為配合今年港鐵慶祝通車 40 周年，我們由 2019 年 6 月 30 日至 2020 年 4 月 4 日推出「程程 3.3%車費扣減」優惠，因應近期新型冠狀病毒疫情，此優惠將延長至 6 月底，所有八達通用戶乘搭港鐵、輕鐵及港鐵巴士，每一段付費車程均可享有 3.3%折扣；換言之，使用八達通的乘客在優惠期間不會有實際車費上調。「港鐵都會票」、「全月通加強版」及「屯門—南昌全日通」的售價亦維持不變至 2020 年 6 月底為止，使經常使用港鐵服務的顧客也能受惠。

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

因應新型冠狀病毒疫情，雖然 2020/21 年度的票價調整幅度，仍有待政府統計處於 2020 年第一季稍後時間公佈 2019 年 12 月運輸業名義工資指數按年變動幅度和其他相關數據後，才可按票價調整機制計算出來，但公司已決定透過車費扣減優惠或其他安排，令八達通車費在 2020 年餘下時間不會有實際調整。具體安排詳情待 2020 年 3 月底相關統計數字出爐後公佈。實行此計劃後，使用八達通乘車的票價自 2019 年 1 月起至 2020 年底維持不變。

服務表現

不計及公眾及非港鐵控制的外在因素影響，重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於 99.9%，超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標所列明的表現目標。列車按照編定班次行走是衡量實際開出班次相對公司所編定班次的指標，而乘客車程準時程度則量度按照原定到達時間五分鐘以內完成的所有乘客車程。

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

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

故重演。

在此事故發生前的 3 月份，一組新信號系統於非行車時間進行測試時，有兩列沒有載客的列車在荃灣綫中環站附近發生碰撞。公司其後成立了由港鐵資深人員及本地和海外專家組成的調查委員會，調查報告已於 2019 年 7 月公布。經詳細調查後，總結事故是新信號系統承辦商在修改軟件時出現軟件編程上的執行錯誤所致，並向承辦商建議了一系列改善措施。港鐵公司會監督承辦商落實改善措施，並會提高警覺，對承辦商供應的信號系統加強監察。

提升顧客體驗

服務班次更頻密

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

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

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

乘客舒適體驗

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

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

提升車站設施

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

為配合人口老化的需要，我們在指定車站推出方便長者出行的新措施及提供洗手間和適切資訊。有關的提升措施包括在較長的通道內增設扶手和座椅、換上大型指示牌、在客務中心提供放大鏡和字母卡，以幫助有需要的顧客識別車站出入口。

透過科技豐富乘客旅程

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

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

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

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

車站商務

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

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

車站零售設施收入增長 8.5%至 48.00 億港元，主要原因是香港西九龍站新開業的免稅店作出全年度貢獻、改進商戶組合而令租金水平上升，以及租戶續租且大多數於 2019 年年中前簽訂新租約。年內，公司繼續進行車站翻新工程及重新設計商店間隔，以在車站內增闢零售面積。我們亦推出無人店，以嶄新零售業務模式引入創新科技應用。2019 年，車站商店新訂租金升幅及平均出租率分別為 3.7%和超過 99%。

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

受惠於新訂服務合約及數據容量提升工程帶來的收入，2019 年的電訊業務收入上升 6.8%至 7.43 億港元。年內，我們與電訊營運商合作，探討在車站內提供 5G 無線技術，以改善鐵路網絡的流動通訊服務。

物業業務

物業租賃及管理

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		
	2019	2018	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	4,833	4,748	1.8
物業管理業務收入	304	307	(1.0)
總收入	5,137	5,055	1.6
EBITDA	4,286	4,242	1.0
EBIT	4,264	4,225	0.9
EBITDA 邊際比率(%)	83.4%	83.9%	(0.5)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	83.0%	83.6%	(0.6)個百分點

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

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

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

物業發展

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

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

西鐵物業發展項目方面，作為九廣鐵路公司（「九鐵公司」）相關附屬公司代理人，「匯璽 III」（南昌站）於 2019 年 9 月推出預售，「朗城滙」（朗屏站（南）地塊）單

位的預售亦繼續進行。

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

香港業務增長

沙田至中環綫

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

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

由於紅磡至金鐘段將與現有的東鐵綫連接，因此東鐵綫的信號系統須因應沙田至中環綫項目進行更新，近日公眾活動令東鐵綫設施遭受破壞，導致原定在非服務時間進行的新信號系統行車測試受到阻延。

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

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

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

其他新鐵路項目

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

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

我們亦期望於 2020 年能參與其他鐵路策略性研究。

擴展物業組合

投資物業

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

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

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

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

住宅物業發展

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

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

小蠔灣車廠地塊將會發展為一個社區，設有約 14,000 個公私營住宅單位、社區設施及一個樓面面積達 30,000 平方米的商場。我們正與政府探討最適合的推展方案。在此初步階段，公司不能保證該項目的商業可行性。

中國內地及國際業務

在香港以外地區，我們憑藉專長及經驗，在中國內地、澳門、歐洲及澳洲已經建立並不斷擴展鐵路相關的業務組合。我們在香港以外地區的鐵路業務於 2019 年的周日平均乘客量約為 720 萬人次。

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

中國內地及澳門方面，公司的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經常性業務利潤上升 39.6%至 4.72 億港元，主要是來自為澳門輕軌系統氹仔線提供營運及維護服務和項目管理服務的額外收入。

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

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

若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司(扣除業務發展開支後)、聯營公司和合營公司在 2019 年錄得應佔除稅後淨利潤為 5.25 億港元，較 2018 年下跌 6.3%，佔 2019 年總經常性利潤 10.5%。

中國內地鐵路業務

北京

在北京，我們的聯營公司營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫的首三期及北京地鐵十六號綫北段。該四條鐵路綫於 2019 年的列車服務準時程度平均為 99.9%。

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

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

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

深圳

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

雖然乘客量在年內持續上升，但深圳地鐵四號綫自我們在 2010 年開始營運以來一直未有調高車費。深圳市政府現正計劃落實車費調整機制，倘未能早日落實適當的車費調整機制，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

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

杭州

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

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

中國內地物業業務

位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」住宅發展項目，其可發展總樓面面積約為 206,167 平方米，當中包括一個總樓面面積約 10,000 平方米的商場。超過 98% 的住宅單位已售出並交付予買家。「天頌」商場已於 2019 年 8 月正式開業，而期內的平均出租率為 74%。

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

在粵港澳大灣區，我們正為一個位於廣東省佛山市順德區，陳村站毗鄰的綜合物業發展項目，提供以地鐵為導向發展的技術支援。

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

澳門鐵路業務

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

歐洲鐵路業務

英國

在倫敦，公司的附屬公司以「TfL Rail」品牌營運 Crossrail 專營權。於 2019 年，TfL Rail 的整體表現令人滿意，仍然是英國最可靠的鐵路服務之一。除了 TfL Rail 現有往來倫敦東部 Liverpool Street 站與 Shenfield 站之間，以及往來倫敦西部 Paddington 站與希斯路機場之間的兩段服務，由 2019 年 12 月開始，TfL Rail 亦開始營運 Paddington 站至 Reading 站一段全長 57 公里的鐵路服務。當全綫通車後，此鐵路服務將會易名為「伊利莎伯綫」。作為此鐵路綫的營運商，我們繼續就其分階段開通向倫敦運輸局提供支援。

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

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

瑞典

按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。我們在瑞典經營三大鐵路業務，即斯德哥爾摩地鐵、MTR Express 及 Stockholm commuter rail（Stockholms pendeltåg）。

年內，斯德哥爾摩地鐵在營運服務及顧客滿意度方面的表現保持穩定。

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

Stockholms pendeltåg 於 2018 年面對營運與財務困難，其表現於 2019 年獲得顯著改善。我們繼續採取多項糾正措施，務求使服務達致所承諾的水平。負責營運 Stockholms pendeltåg 的全資附屬公司 MTR Pendeltågen AB 在 2019 年的虧損有所減少，然而我們預計此公司在未來一年左右仍會繼續出現虧損。年內，MTR Tech AB 收購了負責 Stockholms pendeltåg 列車維修服務的 Emtrain AB 另外 50% 股權，得以全權管理 Stockholms pendeltåg 的列車維修服務。

澳洲鐵路業務

在墨爾本，墨爾本都市鐵路網絡的營運表現受到一系列因素影響，當中包括由市政府牽頭的網絡改善工程。我們其後制定糾正計劃並投入所需資源，務求將服務表現回復到以往水平。事實上，我們在上一個專營權期內的良好表現，正是我們的專營權獲續

期至 2024 年 11 月、且期滿後或可獲續期最多三年的其中一個原因。

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

香港以外的增長

在香港以外地區，公司致力爭取鐵路專營權及與鐵路相關的物業發展機遇。

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

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

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

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

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

財務回顧

集團的業績及業務回顧已於前面章節提及。本章節詳細闡述及分析相關業績。

損益

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

n/m: 並無意義

#其他代表「其他業務，以及項目研究及業務發展開支」。

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

總收入

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

經常性業務利潤

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

EBIT

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

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

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

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

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

應佔聯營公司及合營公司利潤

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

非經常性業務利潤

物業發展利潤增加 148.8%至 55.80 億港元，主要來自「MALIBU」（「日出康城」第五期）的盈餘及收取「The LOHAS 康城」（「日出康城」第七期商場）的攤分物業。

公司股東應佔淨利潤

經獨立專業估值公司重估集團於香港及中國內地的投資物業後，2019 年的重估收益為 13.72 億港元，較 2018 年下跌 71.1%。跌幅主要由於中美貿易關係緊張導致經濟下滑及香港公眾活動所致。公司股東應佔淨利潤較 2018 年下跌 25.5%。如撇除香港公眾活動及撥備的不利影響，公司股東應佔淨利潤應可上升 4.1%至 166.64 億港元。

財務狀況

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

淨資產

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

總資產

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

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

總負債

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

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

負債總額及借貸成本

集團負債總額（包括貸款及其他負債總額、銀行透支及其他短期貸款）下跌 1.9%至 394.56 億港元。集團帶息借貸的加權平均借貸成本維持年率 2.8%，與 2018 年相同。

淨負債權益比率

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

有關的現金款項。

現金流量

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

不包括匯率變動的影響

經營活動所得的現金淨額，扣除每年定額及非定額付款

經營活動所得的現金淨額，扣除與香港鐵路和相關營運有關的每年定額及非定額付款，為 139.88 億港元，較 2018 年增加 57.21 億港元，主要由於 2018 年向政府支付黃竹坑站物業發展項目的補地價款項 52.14 億港元（於 2019 年不需要支付）。

收取與物業發展有關的淨額

收取與物業發展有關的淨額為 59.16 億港元，主要來自「日出康城」、烏溪沙站及黃竹坑物業發展項目所收取的現金款項，惟部分款項被公司就「日出康城」物業發展項目支付的款項所抵銷。

投資活動的其他現金流出

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

環境、社會及管治

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

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

以電力驅動的集體鐵路運輸系統，在城市的龐大客運方式之中，被廣泛視為最符合環境可持續發展標準，而我們亦致力成為業內其中一個最注重資源效益和生態可持續發展的鐵路營運商。我們為減低用電量訂立目標，在重鐵網絡方面，2020 年每名乘客每

公里用電量需較 2008 年減少 21%；而在投資物業組合方面，2023 年的用電量需較 2013 年減少 12%。除了減少能源耗用外，我們在現有的鐵路網絡和未來的鐵路發展項目中均採取了環保措施，減少對環境的影響。我們亦已制定綠色融資框架，支持綠色融資措施，提升能源效益、以可持續方式使用天然資源和應對氣候變化。

與此同時，我們深明與我們所服務社區的持份者保持緊密溝通的重要性。安全是港鐵上下的首要責任，我們積極向員工、顧客與承辦商推廣「安全第一」文化。我們亦舉行一連串社區參與活動，連繫年輕人、兒童、長者，以及弱勢社群。另外，由於員工是港鐵最寶貴的資產，我們亦致力建立一個注重參與並支持員工的工作環境。

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

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

安全第一

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

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

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

企業風險管理

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

公司各業務單位在其日常業務過程中採納公司的「企業風險管理體系」。作為董事局轄下其中一個委員會的風險管理委員會，檢討企業風險管理體系、政策及公司的重大

1

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

風險及新興風險，以及相應的緩解措施。

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

我們的人才

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

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

港鐵學院

我們成立港鐵學院，旨在培訓鐵路管理及營運人才，並為本港及海外學員提供與鐵路相關的服務、維修及管理課程，同時將港鐵的鐵路專業知識帶到中國內地及「一帶一路」沿線國家。2019 年，這些課程吸引接近 1,100 名學生報讀。

展望

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

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

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

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

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

近來，由於爆發新型冠狀病毒疫情，香港與內地的邊境口岸關閉，包括羅湖、落馬洲和香港西九龍站的邊境口岸、以及紅磡站城際直通車出入境管制站均停止開放，期間不會有過境的鐵路乘客，上述車站的車站商店亦停止營業。此外，再加上僱員在家工

作、學校停課、遊客及本地休閒乘客人數顯著減少，因此本地鐵路服務乘客量也受到重大負面影響。

2020年1月和2月，本集團在香港客運業務的鐵路和巴士總乘客量較2019年同期下跌34%，主要來自新型冠狀病毒疫情的影響及公眾活動的後續影響。剛通車的屯馬綫一期所帶來的客量增長輕微，因此對2020年的財務表現幫助不大。我們亦已於最近公布2020年八達通車費不會有實際調整。

車站零售和物業租賃業務的表現將取決於零售市道，鑑於香港公眾活動及近期新型冠狀病毒疫情，預料業務表現將會倒退。在現有租約方面，本公司已為租戶實施多項租金減免措施，中小型租戶可獲減免2020年2月及3月一半租金。在續訂租約方面，我們預料租金收入將面對下調壓力。位於「日出康城」的商場「The LOHAS 康城」，仍然預期於2020年下半年開業，但由於新型冠狀病毒疫情影響，預租情況較預期放緩。新型冠狀病毒疫情及香港公眾活動對我們的投資物業組合估值的長遠影響，需待市況穩定後才能確定。

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

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

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

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

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

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

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

承董事局命
金澤培博士
行政總裁

香港，2020年3月5日

暫停辦理成員登記手續

2020 周年成員大會

本公司成員登記冊將於2020年5月14日至2020年5月20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2020年5月20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2020年5月13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。

2019 年度末期股息

本公司成員登記冊將於2020年5月26日至2020年5月29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2019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2020年5月25日下午4時30分（香港時間）或之前送達本公司的股份過戶登記處（地址見上文）。建議的2019年度末期股息（附有以股代息的選擇（惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外）），預計於2020年7月16日派發予於2020年5月29日營業時間結束時名列本公司成員登記冊的股東。

於本公告日期：

*董事局成員：歐陽伯權（主席）**、金澤培博士（行政總裁）、包立賢*、陳家樂*、陳黃穗博士*、陳阮德徽博士*、鄭恩基*、周永健博士*、方正博士*、關育材*、李慧敏*、李李嘉麗*、吳永嘉*、鄧國斌*、黃子欣博士*、周元*、劉怡翔（財經事務及庫務局局長）**、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）***

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

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。

關於港鐵公司

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

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

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

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽 www.mtr.com.hk。

* 包括香港及全球各地的附屬和聯營公司