



港鐵公司

二零一九年業績報告

二零二零年三月五日

前瞻性陳述

本公布內部分陳述可被視為**前瞻性陳述**。此等**前瞻性陳述**包含已知及未知的風險、不明朗情況及其他因素，而這些風險、不明朗情況及其他因素有機會導致公司的實際表現、財務狀況或業績與此等**前瞻性陳述**所隱含的任何日後表現、財務狀況或業績存在重大差異。



業績摘要及業務綜覽

行政總裁金澤培博士

二零一九年摘要

財務業績

- 經常性業務利潤下跌44.8%，主要是受香港公眾活動的影響，以及就沙田至中環綫項目紅磡站工程事件和英國South Western Railway專營權作出撥備所致
- 基本業務利潤下跌 6.2%，其中物業發展利潤的增長抵銷了部分經常性業務利潤的跌幅

摘要

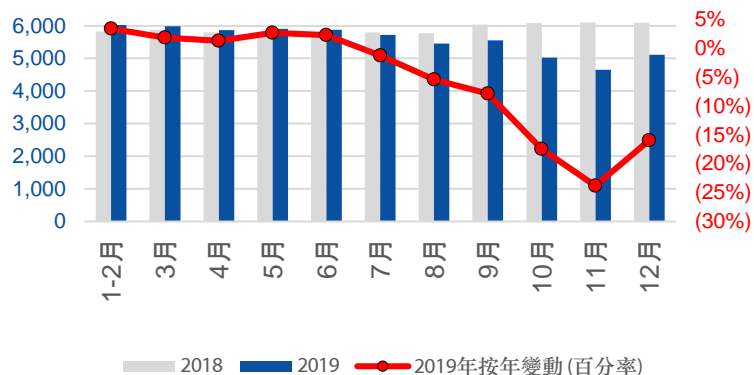
- 我們專心致志、力臻卓越表現，讓香港繼續前行
- 撇除公眾活動及非港鐵控制的事件影響，重鐵網絡的列車班次及乘客車程準時度均維持於99.9%的世界級水平
- 屯馬綫一期已於二零二零年二月十四日通車
- 沙中綫項目最新造價估算已呈交政府，政府已開始向立法會申請額外撥款
- 二零一九年批出了兩個物業發展項目，二零二零年二月亦批出了一個項目
- 澳洲悉尼地鐵西北綫、杭州地鐵五號綫首通段及澳門輕軌系統氹仔線通車，倫敦亦開通了Paddington至Reading段的服務
- 獲批北京地鐵十七號綫營運和維修服務的專營權
- 就悉尼地鐵城市及西南綫公私合聯項目達成合作協議



香港客運業務

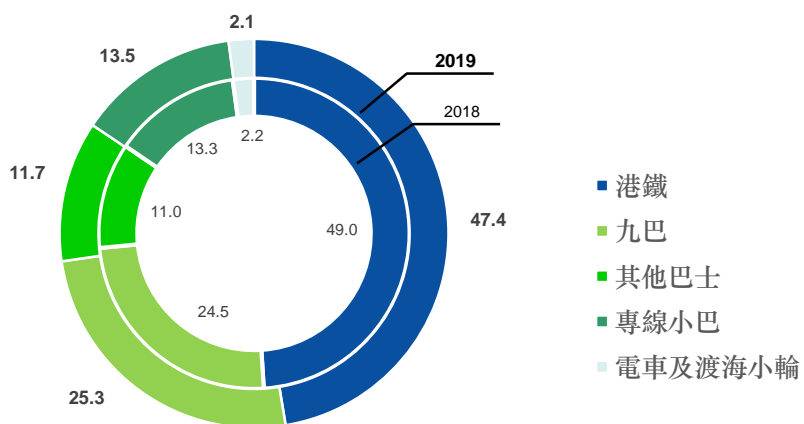
客運業務

本地鐵路服務周日平均乘客量
('000)



- 周日平均乘客量下跌 4.5%至五百六十一萬人次
(二零一九年上半年: +2.5%; 下半年: -11.4%)
- 就兩宗事故成立了調查委員會
- 二零一九年六月將車費上調 3.3%，但同時向使用八達通的乘客推出「程程 3.3% 車費扣減」優惠

主要交通營運商的市場佔有率



港鐵公司

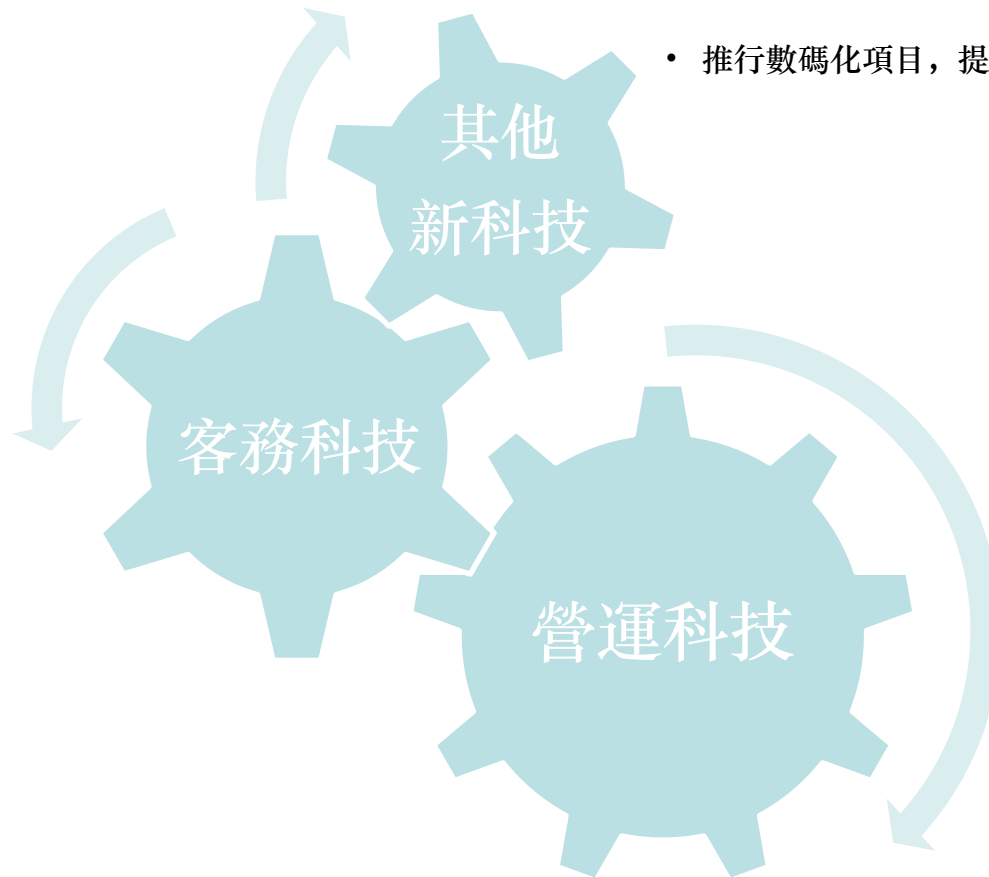


資產更新及提升客戶體驗



科技／人工智能項目

- 預計候車時間
- 車票建議
- MTR Mobile Chatbot 互動查詢
- 站內搜尋
- 落車提示
- 進階版行程指南
- 港鐵巴士「實時到站時間」



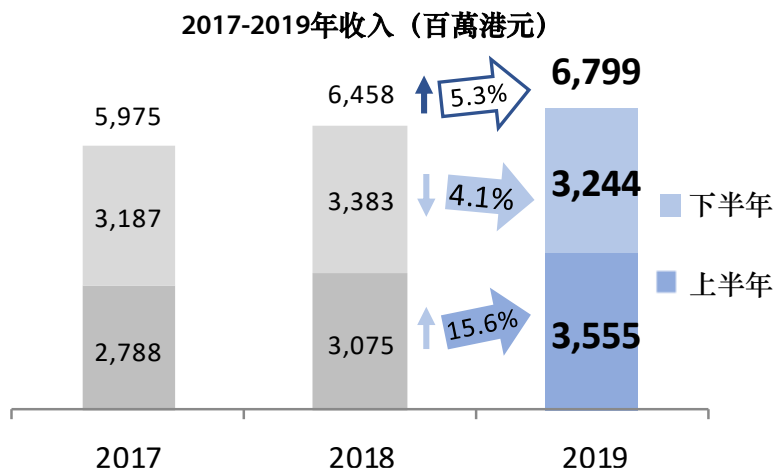
- 推行數碼化項目，提升內部流程效率

- 智能規劃列車檢修
- 透過影像分析進行客流管理
- 「洞穴式自動虛擬環境」(CAVE) 系統
- 工程及行車管理系統 (ETMS)
- 扶手電梯梳防夾裝置



香港車站商務

車站商務



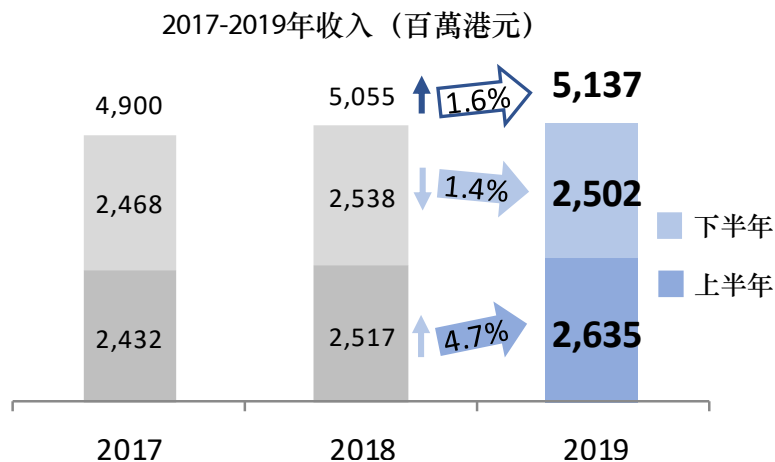
- 收入增長主要來自高速鐵路（香港段）的額外貢獻及商舖的新訂租金輕微上升
- 商舖出租超過99%
- 為受影響租戶提供租金減免，共度時艱





香港物業發展

物業租賃及管理業務



- 商場新訂租金輕微上升
- 商場及國際金融中心二期十八層寫字樓之出租率接近100%
- 為受影響租戶提供租金減免，共度時艱



圓方

物業發展

物業發展利潤

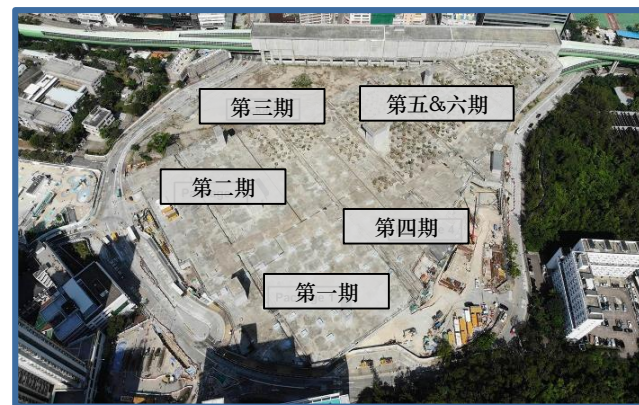
- 五十五億港元的稅後利潤，來自「MALIBU」所錄得的分佔盈餘及「The LOHAS康城」的攤分物業

已招標項目

| 項目 | 批出日期 | 發展商 |
|-----------------------|----------|----------------|
| 「日出康城」第十一期 (1,850個單位) | 2019年4月 | 信和置業、嘉華、招商局 |
| 黃竹坑站第四期項目 (800個單位) | 2019年10月 | 嘉里建設、太古地產、信和置業 |
| 「日出康城」第十二期 (2,000個單位) | 2020年2月 | 會德豐 |

物業發展項目預售

| 物業發展項目 | 推售日期 | 已售出單位 (截至二零一九年十二月底) |
|---------------------------|----------|------------------------|
| ■ 港鐵公司 | | |
| GRAND MARINI (「日出康城」第九期) | 2019年9月 | 503個單位已售出 49% |
| MARINI (「日出康城」第九期) | 2019年8月 | 647個單位已售出 83% |
| GRAND MONTARA (「日出康城」第七期) | 2019年6月 | 504個單位已全部售罄 |
| MONTARA (「日出康城」第七期) | 2019年5月 | 616個單位已全部售罄 |
| LP6 (「日出康城」第六期) | 2018年9月 | 2,392個單位已售出97.7% |
| MALIBU (「日出康城」第五期) | 2018年3月 | 1,600個單位已售出98.1% |
| ■ 作為九廣鐵路公司的代理人 | | |
| 朗城滙 (朗屏站項目) | 2018年10月 | 720個單位已售出80.3% |
| 匯璽III (南昌站項目) | 2019年9月 | 1,172個單位已售出75.1% |



黃竹坑站項目



香港業務拓展

沙田至中環綫

沙田至中環綫（沙中綫）

大圍至紅磡段- 已完成 99.8%

- 「屯馬綫一期」(大圍至啟德站段), 已於今年二月十四日通車
- 就屯馬綫一期營運及服務經營權訂立了安排, 服務經營權為期兩年
- 屯馬綫全綫預計於二零二一年通車
- 紅磡列車停放處的適當措施已於二零二零年一月大致完成, 而紅磡站擴建部分及南面連接隧道的適當措施, 現正按照計劃進行, 目標於二零二零年年中完成

紅磡至金鐘段 - 已完成 82.3%

- 預計於二零二二年第一季通車的目標仍充滿挑戰, 會繼續致力達致工程時間表的目標



「屯馬綫一期」通車



過海隧道

沙田至中環綫

工程造价

- 政府作為項目擁有人，須負責沙中綫項目的開支
- 港鐵公司已就沙中綫項目的造價完成進一步估算，並已呈交政府
- 最新估算上調一百二十一億七千二百三十萬港元（包括十三億七千一百萬港元額外管理費用，但不包括與紅磡站工程事件相關的費用），較二零一七年十二月公佈估計上調的一百六十五億一百萬港元為少
- 政府已經向立法會提交文件，申請沙中綫工程的額外撥款。港鐵公司會盡力配合政府的申請工作，希望議員批准撥款



鐵路發展策略2014

七個新鐵路項目：

- 已提交(1) 屯門南延綫、(2) 北環綫（及古洞站）、(3) 東九龍綫、(4) 東涌綫延綫及 (5) 北港島綫的建議書
- 將於二零二零年提交(1) 洪水橋站及 (2) 南港島綫（西段）的建議書

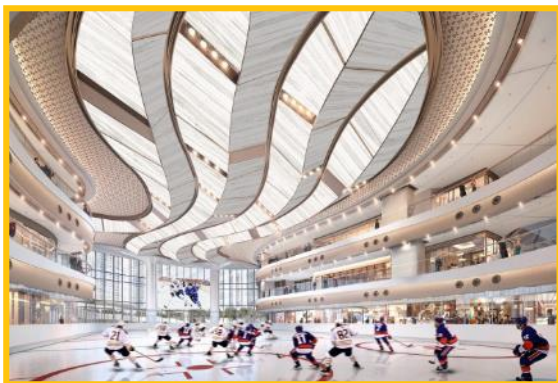
將就屯門南延綫、北環綫（及古洞站）和東涌綫延綫展開詳細規劃和設計



| 項目 | 路線長度 (公里) |
|------------|--------------|
| 屯門南延綫 | 2.4 |
| 北環綫（及古洞站） | 10.7 |
| 東涌綫延綫 | 1.5 |
| 東九龍綫 | 7.8 |
| 北港島綫 | 5.0 |
| 洪水橋站 | - |
| 南港島綫（西段） | 7.4 |
| 總長度 | 34.8 |

新投資物業項目

為現時商場組合增加應佔總樓面面積49%



The LOHAS 商場藝術模擬圖

The LOHAS

「日出康城」商場

總樓面面積：四萬四千五百平方米

目標開業日期：二零二零年下半年

設有本港最大型的室內溜冰場及將軍澳區內最大型的戲院

大圍商場

總樓面面積：六萬零六百二十平方米

預計項目完工日期：二零二三年



大圍商場藝術模擬圖



黃竹坑商場藝術模擬圖

黃竹坑商場

總樓面面積：四萬七千平方米

預計項目完工日期：二零二三年

物業發展

未入賬的港鐵發展項目：提供約二萬二千個住宅單位（總樓面面積：逾一百三十五萬平方米）
將於未來六至七年落成

| | 物業招標 | 批出日期 | 發展商（附屬公司） | 住宅總樓面面積（平方米） | 單位數目 | 最新項目進度 | | | |
|----|--------------|----------|----------------|--------------|-------|--------|------|------|-----|
| | | | | | | 設計 | 地基工程 | 上蓋工程 | 預售 |
| 1 | 大圍站 | 2014年10月 | 新世界 | 190,480 | 3,090 | 完成 | 進展中 | 進展中 | |
| 2 | 「日出康城」第六期項目 | 2015年1月 | 南豐 | 136,970 | 2,392 | 完成 | 完成 | 進展中 | 進展中 |
| 3 | 天榮站 | 2015年2月 | 新鴻基 | 91,051 | 1,976 | 完成 | 進展中 | | |
| 4 | 「日出康城」第七期項目 | 2015年6月 | 會德豐 | 70,260 | 1,120 | 完成 | 完成 | 進展中 | 完成 |
| 5 | 「日出康城」第八期項目 | 2015年10月 | 長實 | 97,000 | 1,422 | 完成 | 完成 | 進展中 | |
| 6 | 「日出康城」第九期項目 | 2015年12月 | 會德豐 | 104,110 | 1,653 | 完成 | 完成 | 進展中 | |
| 7 | 「日出康城」第十期項目 | 2016年3月 | 南豐 | 75,400 | 893 | 完成 | 完成 | 進展中 | |
| 8 | 何文田站第一期項目 | 2016年12月 | 高銀地產 | 69,000 | 918 | 完成 | 進展中 | | |
| 9 | 黃竹坑站第一期項目 | 2017年2月 | 路勁基建及平安不動產 | 53,600 | 800 | 完成 | 完成 | 進展中 | |
| 10 | 黃竹坑站第二期項目 | 2017年12月 | 信和置業及嘉里建設 | 45,800 | 600 | 完成 | 完成 | | |
| 11 | 油塘通風樓項目 | 2018年5月 | 信和置業及資本策略地產 | 30,225 | 500 | 完成 | | | |
| 12 | 黃竹坑站第三期項目 | 2018年8月 | 長實 | 92,900 | 1,200 | 進展中 | | | |
| 13 | 何文田站第二期項目 | 2018年10月 | 華懋 | 59,400 | 900 | 進展中 | | | |
| 14 | 「日出康城」第十一期項目 | 2019年4月 | 信和置業、嘉華、招商局 | 88,858 | 1,850 | 進展中 | | | |
| 15 | 黃竹坑站第四期項目 | 2019年10月 | 嘉里建設、太古地產、信和置業 | 59,300 | 800 | 進展中 | | | |
| 16 | 「日出康城」第十二期項目 | 2020年2月 | 會德豐 | 89,290 | 2,000 | 進展中 | | | |

大嶼山小蠔灣車廠

- 於二零一九年二月獲批分區計劃大綱
- 在獲得其他法定的批准後，將可興建約一萬四千個公共及私人住宅單位、社區設施及一個三萬平方米的購物商場



大嶼山小蠔灣車廠



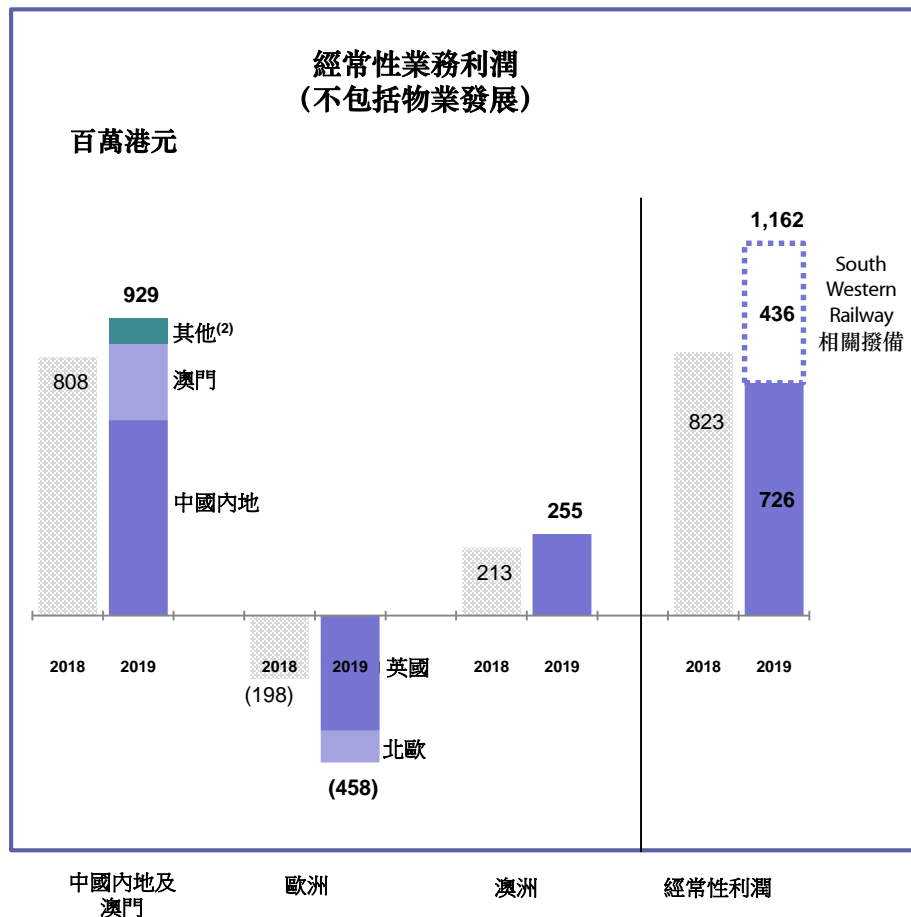
中國內地及 國際業務

中國內地及國際業務

經常性利潤（不包括業務發展開支）⁽¹⁾：七億二千六百萬港元

11.8%

經常性利潤撇除South Western Railway撥備⁽¹⁾：十一億六千二百萬港元，+41.2%



中國內地

- 北京京港地鐵及杭州杭港地鐵 – 營運及財務表現穩定
- 港鐵軌道交通（深圳） – 營運及財務表現穩定。然而，倘未能早日落實適當的車費調整機制，長遠財務可行性將會受到影響

澳門

- 澳門輕軌系統氹仔線 – 來自項目管理的貢獻提高

歐洲

- 瑞典 Stockholms pendeltåg – 虧損收窄，主要由於營運表現和顧客滿意度改善，以及成本下降
- 瑞典 MTR Express – 乘客量持續改善，虧損進一步收窄
- 英國 South Western Railway專營權 – 作出四千三百萬英鎊的撥備，相當於在專營權協議下應佔的最高潛在損失
- 英國 MTR Crossrail – 貢獻提高，主要來自較高的經營權付款

澳洲

- 悉尼地鐵西北綫 (SMNW) – 建造階段的利潤上升
- Metro Trains Melbourne (MTM) – 因服務受阻而導致營運貢獻下跌，部分被工程項目帶來的更高利潤抵銷
- 悉尼地鐵城市及西南綫 (SMCSW) – 確認早期工程的利潤

1. 包含中國內地及國際業務附屬公司扣除非控股權益後的淨利潤及應佔中國內地及國際業務的聯營公司和合營公司利潤或虧損。不包括業務發展開支
2. 中國內地物業租賃及管理

香港以外的增長

已簽署項目

北京

北京地鐵十七號綫

- 我們於二零一九年十二月獲批北京地鐵十七號綫的營運及維修專營權，路綫全長四十九點七公里

具潛力新項目

成都

成都車站零售業務

- 於二零二零年一月十四日簽訂意向書，獲成都軌道交通集團邀請合資經營車站零售業務

澳洲

悉尼地鐵城市及西南綫 (SMCSW)

- 屬悉尼地鐵西北綫的延綫，全長三十公里，將新增十八個車站，途經商業中心區的地底車站，並直達Bankstown
- 於二零一九年十一月達成合作協議
- 預計於二零二四年通車

斯德哥爾摩

Roslagsbanan的營運及維修服務

- 我們已參與競投Roslagsbanan的營運及維修服務，這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
- 預計投標結果將於二零二零年第二季揭曉



財務業績

財務總監許亮華先生

財務摘要

經常性業務的貢獻

| 2019 (百萬港元) | 經常性業務 | | |
|---|-------------------|---------------------|---------|
| | 香港 ⁽¹⁾ | 香港以外 ⁽¹⁾ | 總額 |
| 收入 | 33,419 | 21,085 | 54,504 |
| 變動 (按年百分比) | 1.3% | 1.0% | 1.1% |
| 經常性利潤 | 4,455 | 525 | 4,980 |
| 變動 (按年百分比) | (47.3%) | (6.3%) | (44.8%) |
| 經常性利潤撇除沙中綫及South Western Railway撥備，以及香港公眾活動所帶來的不利影響 | 8,751 | 961 | 9,712 |
| 變動 (按年百分比) | 3.4% | 71.6% | 7.7% |

淨利潤

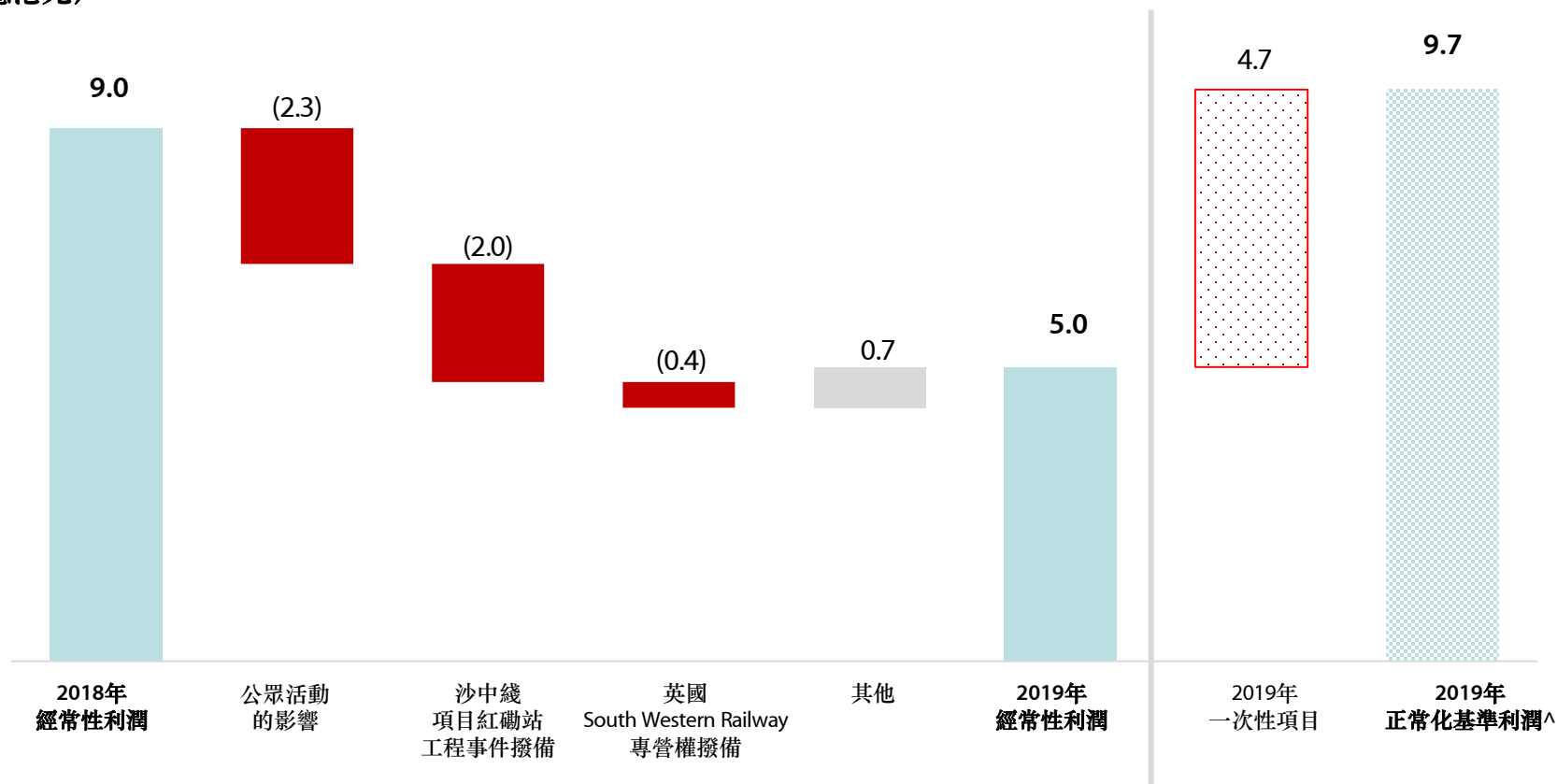
| (百萬港元) | 2019 | 變動 (按年百分比) |
|-----------------------------|--------|------------|
| 經常性業務利潤 ⁽²⁾ | 4,980 | (44.8%) |
| 除稅後物業發展利潤 | | |
| 香港 | 5,531 | 156.9% |
| 中國內地 | 49 | (45.6%) |
| 小計 | 5,580 | 148.8% |
| 基本業務利潤 ⁽²⁾ | 10,560 | (6.2%) |
| 投資物業重估 | 1,372 | (71.1%) |
| 公司股東應佔淨利潤 ⁽²⁾ | 11,932 | (25.5%) |
| 每股盈利(港元) ⁽²⁾ | 1.94 | (26.5%) |
| 基本業務每股盈利(港元) ⁽²⁾ | 1.72 | (7.5%) |
| 普通股股息每股(港元) | 1.23 | 2.5% |

1. 香港經常性業務利潤包括香港客運業務、香港車站商務、香港物業租賃及管理、其他業務 (主要包括向政府提供的項目管理服務、昂坪360及顧問業務) 和項目研究及業務發展開支；香港以外的經常性業務利潤包括業務發展開支。

2. 已扣除非控股權益 (二零一九年：一億六千萬港元；二零一八年：一億四千八百萬港元)

經常性業務利潤

(十億港元)



[^]「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（二十三億港元），以及不包括就香港沙中綫項目的紅磡站工程事件（二十億港元）及英國西南部鐵路專營權協議（四億港元）所記入的撥備後的財務表現。

基本業務分類利潤

| | 2019 | 2018 | 利好／(不利) 變動 | |
|--|---------------|---------------|----------------|---------------|
| (百萬港元) | | | 百萬港元 | 百分率 |
| 香港客運業務 ⁽¹⁾ | (591) | 1,985 | (2,576) | n/m |
| 香港車站商務 ⁽¹⁾ | 5,122 | 5,025 | 97 | 1.9 |
| 香港物業租賃及管理業務 ⁽¹⁾ | 4,264 | 4,225 | 39 | 0.9 |
| 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理 (包括應佔鐵路聯營公司及合營公司的EBIT) ⁽²⁾ | 1,330 | 1,274 | 56 | 4.4 |
| 項目研究及業務發展開支 | (75) | (60) | (15) | (25.0) |
| 其他 ⁽³⁾ | (1,884) | 104 | (1,988) | n/m |
| 經常性業務EBIT | 8,166 | 12,553 | (4,387) | (34.9) |
| 經常性業務利息及財務開支 ⁽⁴⁾ | (1,104) | (1,428) | 324 | 22.7 |
| 經常性業務稅項 ⁽⁵⁾ | (2,082) | (2,105) | 23 | 1.1 |
| 除稅後經常性業務利潤 | 4,980 | 9,020 | (4,040) | (44.8) |
| 除稅後香港物業發展利潤 | 5,531 | 2,153 | 3,378 | 156.9 |
| 除稅及利息後中國內地物業發展利潤 | 49 | 90 | (41) | (45.6) |
| 除稅後物業發展利潤 | 5,580 | 2,243 | 3,337 | 148.8 |
| 基本業務利潤 | 10,560 | 11,263 | (703) | (6.2) |

註：

n/m: 並無意義

上述所有業務分類利潤為除稅前利潤

1. 已扣除折舊、攤銷及每年向九鐵公司支付的非定額付款

2. 已扣除非控股權益及包括業務發展開支

3. 包括顧問業務、昂坪360、香港特區政府的項目管理、應佔八達通控股有限公司的EBIT以及就沙田至中環綫紅磡站工程事件有關的二十億港元撥備

4. 包括應佔鐵路聯營公司及合營公司的利息及財務開支

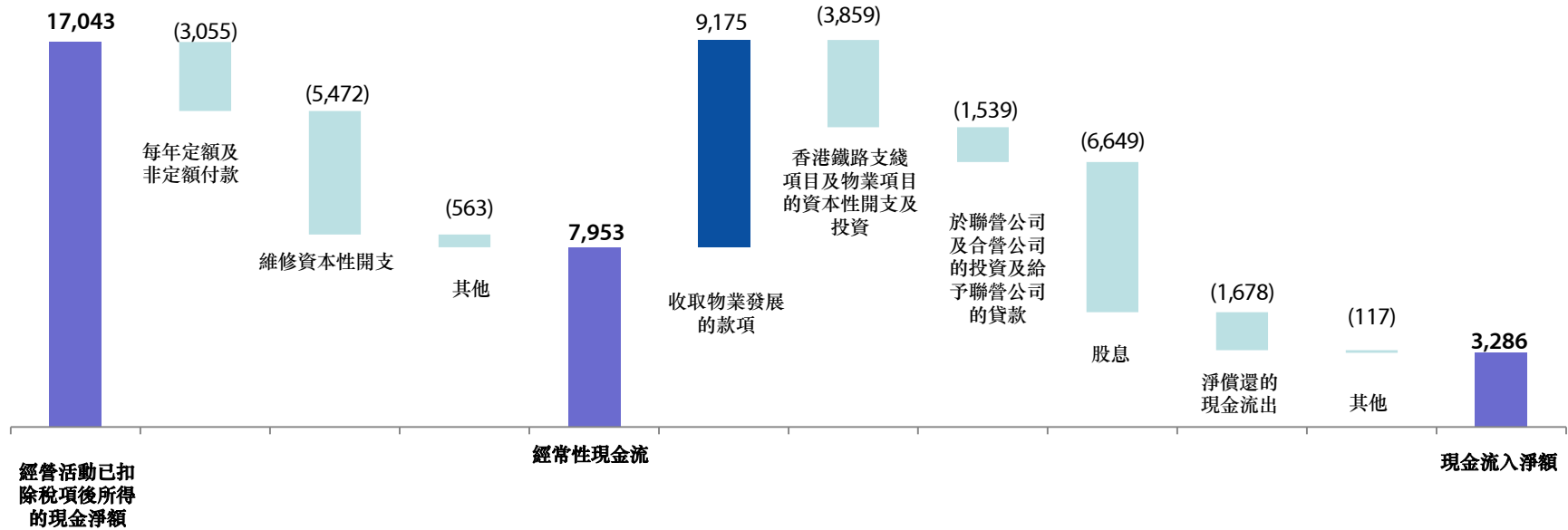
5. 包括應佔鐵路聯營公司及合營公司的稅項

綜合財務狀況表

| | 2019年12月31日 | 2018年12月31日 | 增加／(減少) | |
|----------------|----------------|----------------|---------------|------------|
| | | | 百萬港元 | 百分率 |
| <i>(百萬港元)</i> | | | | |
| 資產 | | | | |
| 投資物業 | 91,712 | 82,676 | 9,036 | 10.9 |
| 其他物業、機器及設備 | 102,632 | 102,776 | (144) | (0.1) |
| 服務經營權資產 | 31,261 | 30,473 | 788 | 2.6 |
| 發展中物業 | 12,022 | 14,840 | (2,818) | (19.0) |
| 聯營公司及合營公司權益 | 10,359 | 8,756 | 1,603 | 18.3 |
| 待售物業 | 1,245 | 1,369 | (124) | (9.1) |
| 應收帳項及其他應收款項 | 11,169 | 9,576 | 1,593 | 16.6 |
| 應收關連人士款項 | 3,041 | 2,088 | 953 | 45.6 |
| 現金、銀行結餘及存款 | 21,186 | 18,022 | 3,164 | 17.6 |
| 其他 | 4,587 | 4,111 | 476 | 11.6 |
| 總資產 | 289,214 | 274,687 | 14,527 | 5.3 |
| 負債 | | | | |
| 債項 | 39,456 | 40,205 | (749) | (1.9) |
| 應付帳項、其他應付款項及撥備 | 33,315 | 25,947 | 7,368 | 28.4 |
| 本期所得稅 | 2,024 | 1,161 | 863 | 74.3 |
| 應付關連人士款項 | 2,990 | 2,676 | 314 | 11.7 |
| 服務經營權負債 | 10,350 | 10,409 | (59) | (0.6) |
| 遞延稅項負債 | 13,729 | 12,979 | 750 | 5.8 |
| 其他 | 552 | 691 | (139) | (20.1) |
| 總負債 | 102,416 | 94,068 | 8,348 | 8.9 |
| 總權益 | 186,798 | 180,619 | 6,179 | 3.4 |

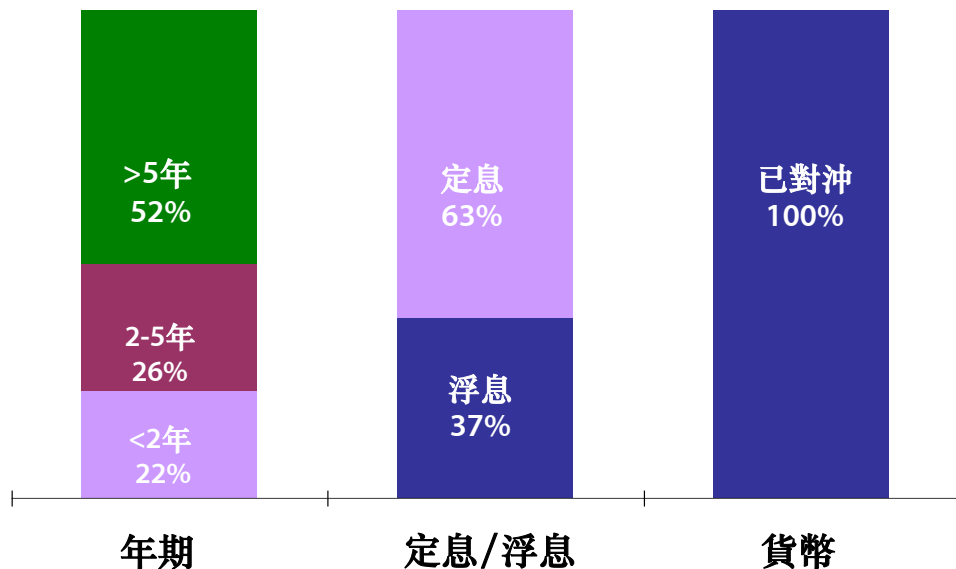
現金流量 (截至二零一九年十二月三十一日止年度)

(百萬港元)



財務及信貸比率

公司債務結構 (2019年12月31日)⁽¹⁾



綜合集團未償還貸款額及其他負債⁽²⁾：
三百九十四億五千六百萬港元

(二零一八年十二月三十一日為四百零二億五百萬港元)

平均信貸成本及其他負債⁽²⁾：**2.9%**⁽³⁾

利息及財務開支：八億五千九百萬港元⁽⁴⁾

| 淨負債權益比率 ⁽⁵⁾ | 2019年12月31日 | 2018年12月31日 |
|------------------------|-------------|-------------|
| | 15.4% | 18.1% |
| 利息保障 | 2019年 | 2018年 |
| | 15.3x | 13.6x |

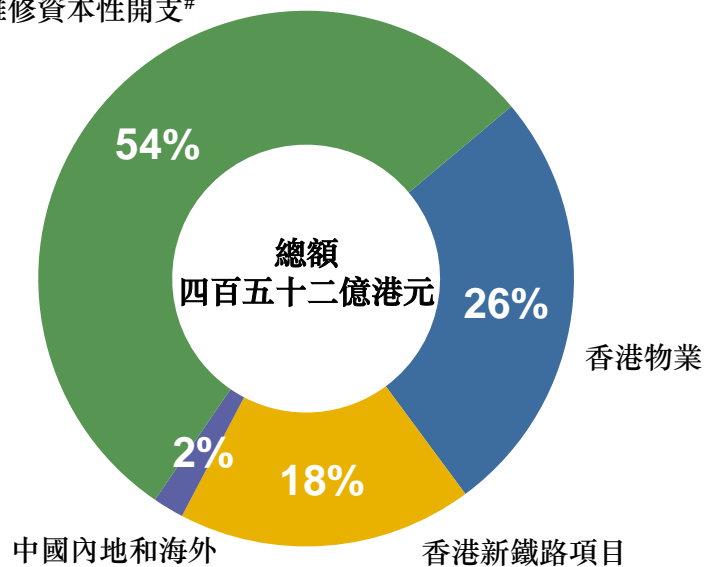
1. 不包括中國內地及海外附屬公司的債務
2. 不包括服務經營權負債
3. 與二零一八年沒有直接比較。不包括租賃負債及服務經營權負債，集團於二零一九年的加權平均借貸成本為百分之二點八，與二零一八年相同
4. 與二零一八年沒有直接比較。不包括香港財務報告準則第十六號認可的租賃負債，二零一九年的利息及財務開支為八億二千萬港元，而二零一八年為十億七千四百萬港元
5. 計入來自租賃負債、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款作為債務的一部份

資本性開支及投資



2020-2022

香港維修資本性開支#



預計開支：

2020 - 一百七十三億港元

2021 - 一百四十五億港元

2022 - 一百三十四億港元

總額 - 四百五十二億港元

包括現有鐵路資產的維修資本性開支及沙中綫相關的前期鐵路工程與沙中綫相關的鐵路前期工程涉及港鐵與九鐵公司現有的服務經營權協議內所覆蓋，由港鐵負責的資產修改、更新或擴展工程。此資本開支主要透過公司於將來產生的公司本應承擔的維修資本開支的減少以抵付。

環境、社會及管治策略及措施

環境

環保運輸

E1

有效使用能源和
土地資源

E2

應對氣候變化

E3

預防污染及
生物多樣性

E4

綠色融資

社會

與持份者交流

S1

安全為先 –
客戶、承辦商和員工

S2

客戶體驗

S3

社區投資

S4

為員工投放資源

管治

與最佳實務作基準比較

G1

良好管治架構
及多元化

G2

企業風險管理

G3

與持份者的利益
保持一致

G4

操守及誠信

我們積極滿足和平衡各持份者目前和將來的需要，透過集團的業務推進過程以促進社區的可持續發展

提升能源效益:

- 與2008年比較，重鐵網絡每名乘客公里的用電量減少12%



與2008年比較，重鐵網絡每名乘客公里的用電量

應對氣候變化:

- 制定了《氣候變化策略》，將氣候變化考量納入業務策略，以確保在運營過程中妥善應對氣候風險

預防污染及維持生物多樣性:

- 持續採用空氣過濾技術以改善室內空氣質素，採取多項噪音緩減措施減少滋擾，以及積極管理高生態價值的濕地，保護生物多樣性



社會

「安全第一」文化：

- 與2018年比較，2019年香港重鐵網絡涉及顧客需要住院的受傷事故(以每1億次計乘客車程)減少了20%

提升顧客體驗：

- 在7個轉綫車站提供育嬰間

社區投資：

- 繼續提供多項用心設計的社區計劃和活動，透過「心繫社區」平台服務社區。我們特別關注作為未來主人翁的青年人。2019年約有83,000名青年和兒童計劃的參與者受惠。



董事局架構及多元化：

- 更新了《董事局多元化政策》，並因應董事局的專業技能矩陣，更新了董事局成員

企業風險管理：

- 定期識別和檢視所有業務單位的企業風險，並優化資源分配以管理重大新興風險

操守及誠信：

- 舉辦教育培訓，包括研討會和電腦培訓課程，向員工講解《工作操守》，確保員工符合公司價值觀的高道德及誠信水平



展望

行政總裁金澤培博士

展望

香港客運業務

- 僱員在家工作、學校停課，加上遊客及本地休閒乘客人數顯著減少，導致本地鐵路服務乘客量受到重大負面影響
- 八達通乘客直至二零二零年年底實際車費維持不變
- 在立法會通過經修訂造價估算後，完成沙中綫的建造工程，並確保市民可早日享用新鐵路服務
- 將就《鐵路發展策略2014》建議進行的三條新鐵路綫展開詳細規劃和設計

車站商務及物業租賃

- 受公眾事件及近期新型冠狀病毒疫情影響，預料業務表現將會倒退
- 特別為中小型租戶推出租金減免措施
- 新鐵路項目將帶來新商機及收入
- The LOHAS 康城將於二零二零年下半年開業

香港以外的業務

- 將繼續尋求香港以外市場的新機遇

物業發展業務

- LP6 於二零二零年的利潤入帳時間將視乎施工進度而定
- 展開「日出康城」第八期、第9C期、第十期，以及大圍站項目的預售
- 視乎市況，在未來十二個月推出「日出康城」第十三期以及黃竹坑站第五期和第六期項目的招標



附錄

綜合損益表

| | 2019 | 2018 | 有利/(不利)變動 | |
|--|-----------------|-----------------|----------------|---------------|
| | | | 百萬港元 | 百分率 |
| (百萬港元) | | | | |
| 香港客運業務 | 19,938 | 19,490 | 448 | 2.3 |
| 香港車站商務、香港物業租賃及管理業務 | 11,936 | 11,513 | 423 | 3.7 |
| 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司 | 21,085 | 20,877 | 208 | 1.0 |
| 其他業務 | 1,545 | 1,990 | (445) | (22.4) |
| | 54,504 | 53,870 | 634 | 1.2 |
| 中國內地物業發展 | - | 60 | (60) | (100.0) |
| 總收入 | 54,504 | 53,930 | 574 | 1.1 |
| 經營開支不包括中國內地及國際附屬公司 ⁽¹⁾ | (19,393) | (15,026) | (4,367) | (29.1) |
| 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支 ⁽²⁾ | (19,760) | (20,001) | 241 | 1.2 |
| 中國內地物業發展開支 | (25) | (35) | 10 | 28.6 |
| 總經營開支 | (39,178) | (35,062) | (4,116) | (11.7) |
| EBITDA 不包括中國內地及國際附屬公司 | 14,026 | 17,967 | (3,941) | (21.9) |
| EBITDA 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司 | 1,325 | 876 | 449 | 51.3 |
| EBITDA 中國內地物業發展 | (25) | 25 | (50) | n/m |
| 總EBITDA | 15,326 | 18,868 | (3,542) | (18.8) |
| 香港物業發展利潤 | 5,707 | 2,574 | 3,133 | 121.7 |
| 總經營利潤 | 21,033 | 21,442 | (409) | (1.9) |
| 折舊及攤銷 | (5,237) | (4,985) | (252) | (5.1) |
| 每年非定額付款 | (2,583) | (2,305) | (278) | (12.1) |
| 應佔聯營公司及合營公司利潤 | 288 | 658 | (370) | (56.2) |
| 利息及財務開支 | (859) | (1,074) | 215 | 20.0 |
| 投資物業重估 | 1,372 | 4,745 | (3,373) | (71.1) |
| 除稅前利潤 | 14,014 | 18,481 | (4,467) | (24.2) |
| 所得稅 | (1,922) | (2,325) | 403 | 17.3 |
| 非控股權益 | (160) | (148) | (12) | (8.1) |
| 公司股東應佔淨利潤 | 11,932 | 16,008 | (4,076) | (25.5) |
| 每股盈利(港元) | 1.94 | 2.64 | (0.70) | (26.5) |
| 基本業務利潤 | 10,560 | 11,263 | (703) | (6.2) |
| 基本業務每股盈利(港元) | 1.72 | 1.86 | (0.14) | (7.5) |
| 末期每股普通股息(港元) | 0.98 | 0.95 | 0.03 | 3.2 |
| 全年每股普通股息(港元) | 1.23 | 1.20 | 0.03 | 2.5 |

n/m: 並無意義

註1: 包括項目研究及業務發展開支

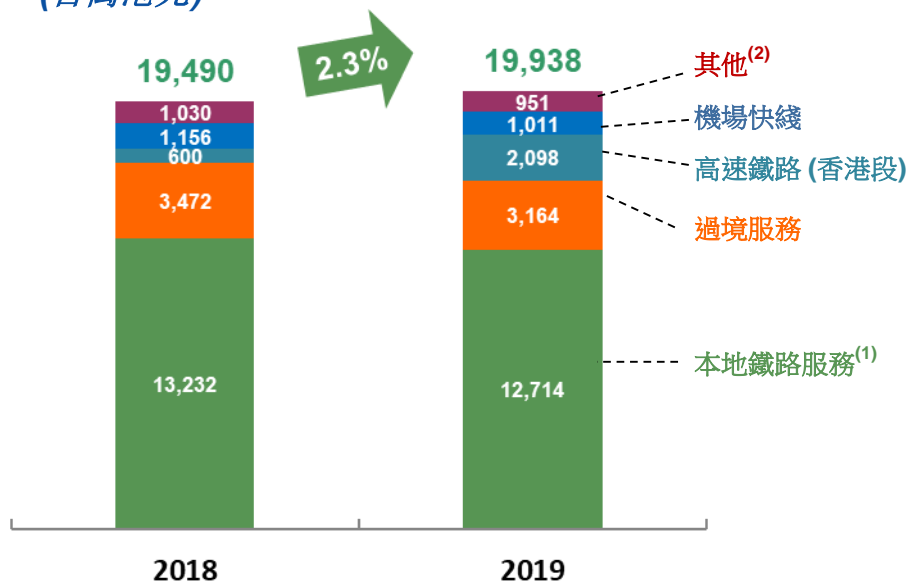
註2: 不包括項目研究及業務發展開支

港鐵公司

香港客運業務

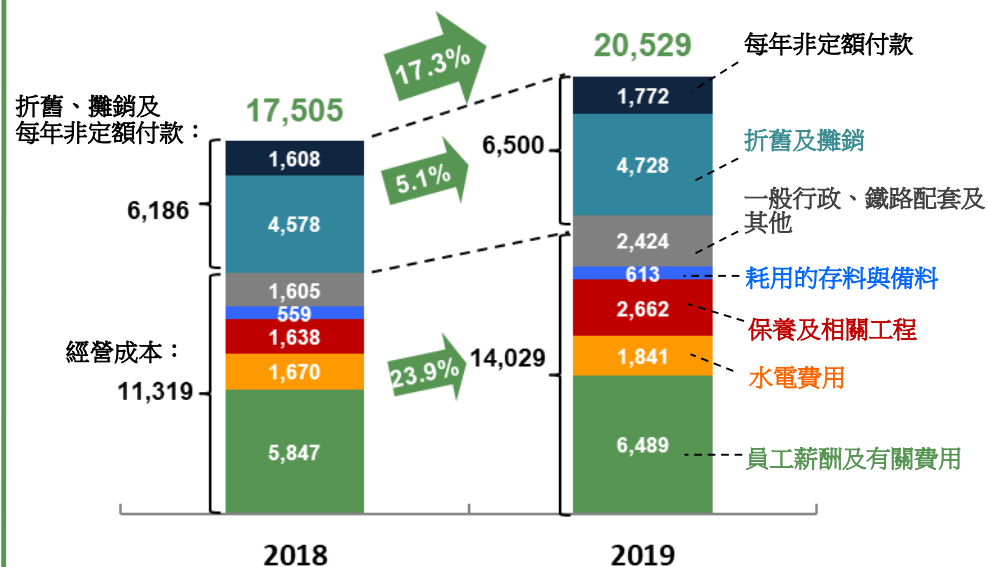
收入

(百萬港元)



成本

(百萬港元)



EBITDA:
五十九億
零九百萬港元

↓ 27.7%

毛利率:
29.6%

↓ 12.3個
百分點

EBIT (虧損)^{(3) (4):}
五億九千
一百萬港元

↓ 13.2個
百分點

毛利率:
-3.0%

- 本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(過境服務除外)、西鐵綫和馬鞍山綫
- 其他包括輕鐵、巴士、城際客運及其他鐵路相關收入
- 已扣除折舊、攤銷及每年向九鐵公司支付的非定額付款
- 2018年EBIT為十九億八千五百萬港元

香港客運業務

總乘客量：十九億一千萬人次

6.4%

本地鐵路服務⁽¹⁾：

一百二十七億
一千四百萬港元

3.9%

過境服務⁽²⁾：

三十一億
六千四百萬港元

8.9%

機場快綫：

十億
一千一百萬港元

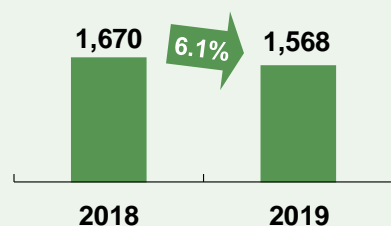
12.5%

高速鐵路(香港段)：

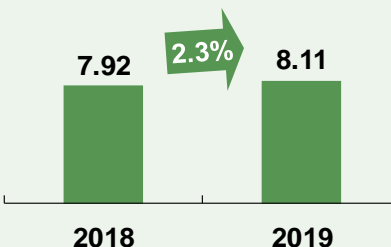
二十億
九千八百萬港元

250%

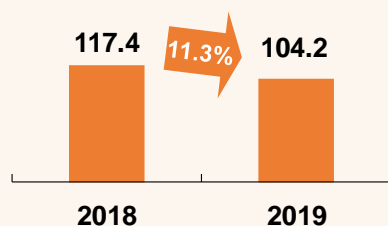
本地鐵路服務⁽¹⁾乘客量
(百萬人次)



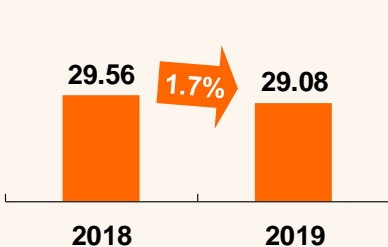
本地鐵路服務平均車費
(港元)



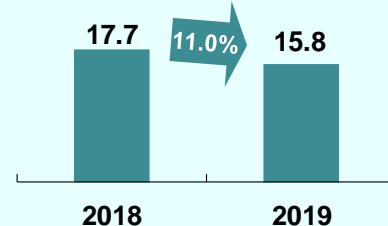
過境服務⁽²⁾乘客量
(百萬人次)



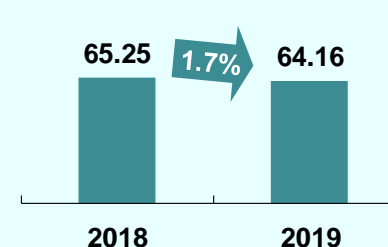
過境服務平均車費
(港元)



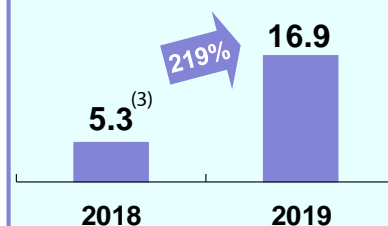
機場快綫乘客量
(百萬人次)



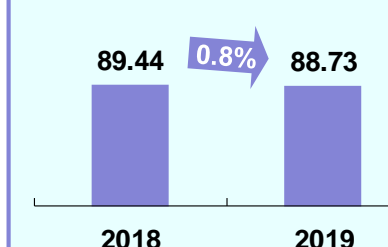
機場快綫平均車費
(港元)



高速鐵路(香港段)乘客量
(百萬人次)



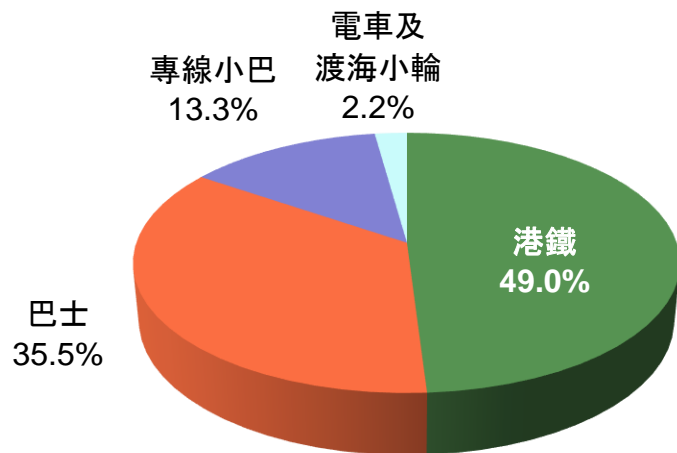
高速鐵路(香港段)平均車費
(港元)



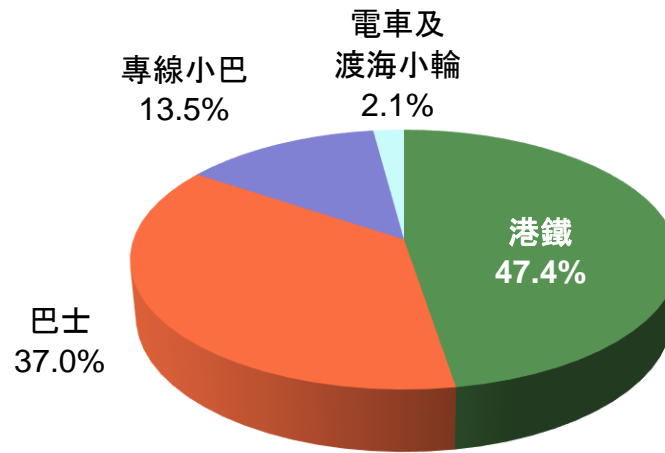
1. 本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(過境服務除外)、西鐵綫和馬鞍山綫
2. 不包括高速鐵路(香港段)
3. 高速鐵路(香港段)於二零一八年九月二十三日開始營運

市場佔有率

香港專營公共交通工具



2018年1月至12月⁽²⁾



2019年1月至12月

過海服務

69.1%

67.5%

2018年1月至12月

2019年1月至12月

過境服務及高速鐵路 (香港段)

52.1%

51.0%

2018年1月至12月

2019年1月至12月

機場快綫

22.0%

21.0%

2018年1月至12月⁽¹⁾

2018年1月至12月⁽¹⁾

資料來源：運輸署 / 入境事務處 / 香港機場管理局

1. 根據香港機場管理局公布的航空旅客總數，計算出當中使用機場快綫的乘客比例

2. 二零一八年的市場佔有率已調整以反映港珠澳大橋開通的影響

香港車站商務

收入:
六十七億九千
九百萬港元

5.3%

經營成本:
六億
八千萬港元

19.9%

EBITDA:
六十一億一千
九百萬港元

3.9%

毛利率:
90.0%
1.2個
百分點

折舊及攤銷:
一億九千
二百萬港元

10.3%

每年非定額付款:
八億零
五百萬港元

16.3%

EBIT⁽¹⁾:
五十一億二千
二百萬港元

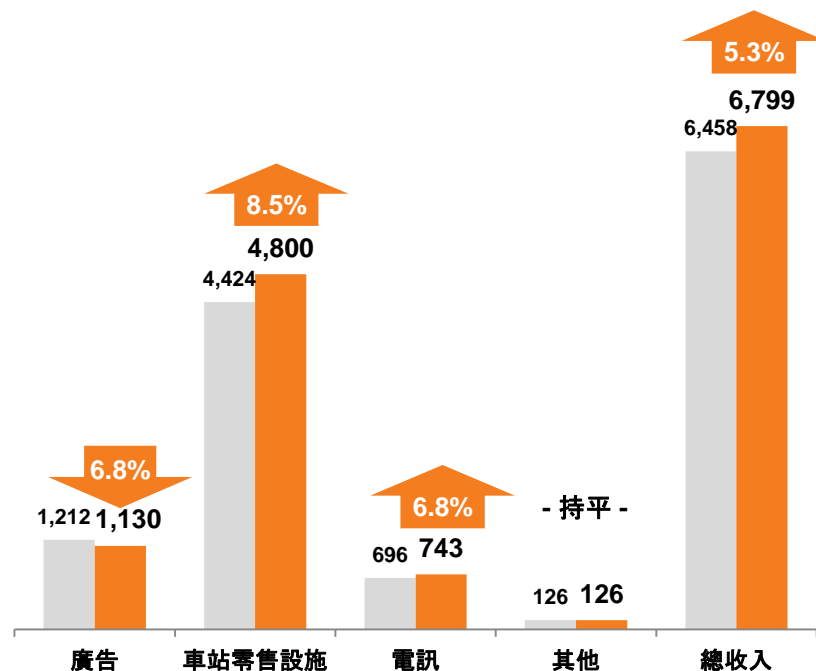
1.9%

毛利率:
75.3%
2.5個百分點

(百萬港元)

收入

■ 2018 ■ 2019



■ **廣告** 旅遊業及零售市場於下半年出現收縮。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。

■ **車站零售設施**

- 收入上升，原因為
 - 高速鐵路(香港段)帶來的額外貢獻
 - 新訂租金上升
- 截至二零一九年十二月三十一日，車站的商店數目為一千四百九十二間，零售設施總面積為六萬七千三百三十七平方米

■ **電訊業務** 新服務合約及數據容量提升工程帶來額外收入

1. 已扣除折舊、攤銷及每年向九鐵公司支付的非定額付款

香港物業租賃及管理業務

收入：
五十一億三千
七百萬港元
↑1.6%

經營成本：
八億五千
一百萬港元
↑4.7%

EBITDA：
四十二億八千
六百萬港元
↑1.0%

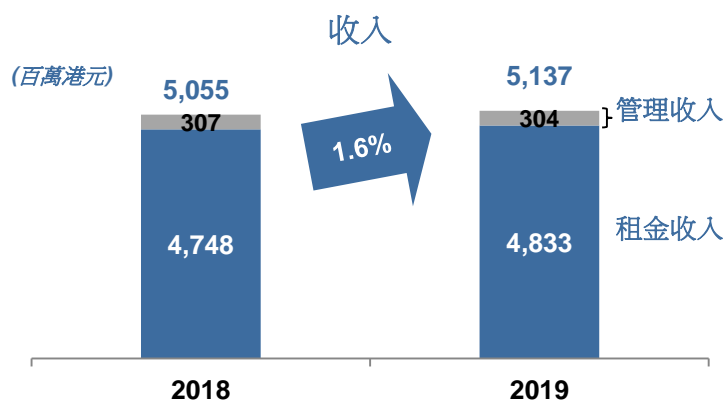
毛利率：
83.4%
↓0.5個百分點

折舊及攤銷：
一千六百萬港元
↑33.3%

每年非定額付款：
六百萬港元
↑20.0%

EBIT⁽¹⁾：
四十二億六千
四百萬港元
↑0.9%

毛利率：
83.0%
↓0.6個百分點



- 商場新訂租金輕微上升
- 於二零一九年，十三個港鐵商場及國際金融中心二期十八層寫字樓之出租率接近百分之一百
- 在二零一九年到期的租約在市場氣氛理想時已經續租或重新出租
- 投資物業可出租樓面面積 – 於二零一九年十二月三十一日
 - 香港零售：二十一萬七千七百七十四平方米⁽²⁾
 - 香港寫字樓：三萬九千四百一十平方米⁽²⁾
 - 其他：一萬七千七百六十四平方米⁽²⁾



杏花新城



青衣城

1. 已扣除折舊、攤銷及每年向九鐵公司支付的非定額付款

2. 港鐵公司應佔可出租樓面面積