



港鐵公司

二零二一年業績報告

二零二二年三月十日

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。

2021年業績報告

業務回顧

財務業績

展望



業務回顧

二零二一年摘要

企業策略

- 董事局委員會及新管理架構方面取得良好進展
- 加強「三道防線」

香港經常性業務

- 過境口岸繼續關閉、旅遊活動仍受限制，但本地乘客量亦見回升
- 屯馬綫已全綫開通
- 維持服務表現，乘客車程準時度為 99.9%

物業發展

- 批出「港島南岸」第五期及第六期物業發展項目
- 小蠔灣車廠上蓋發展項目的發展藍圖已獲批

新鐵路項目*

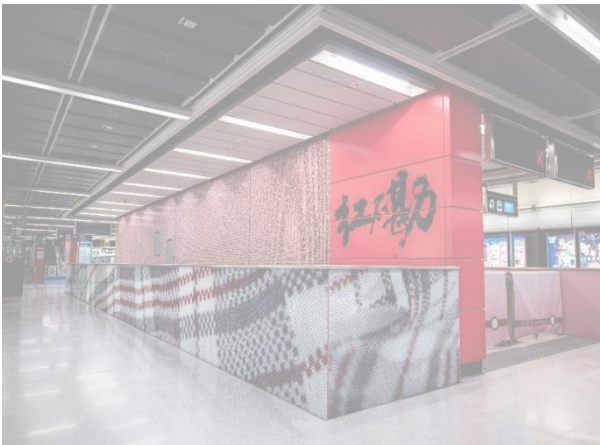
- 東鐵綫過海段目標於2022年6月/7月通車
- 東涌綫延綫及屯門南延綫已刊憲
- 繼續推展北環綫和洪水橋站(視乎與政府簽訂項目協議)

香港以外的業務

- 中國內地和澳洲的客流量和業務持續恢復中
- 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繼續進行，多項主要採購合同亦已批出
- 已接手營運瑞典Mälartåg 區域交通

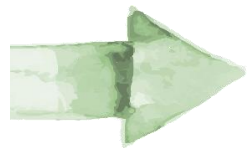
* 視乎簽訂項目協議
港鐵公司

屯馬綫全綫通車

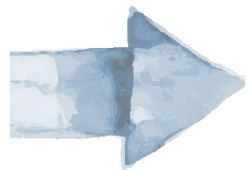


屯馬綫 全綫通車

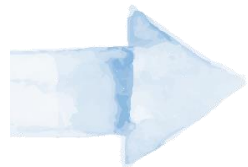
同心抗疫



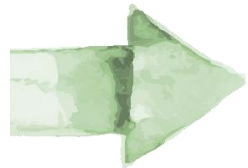
向市民提供票務優惠



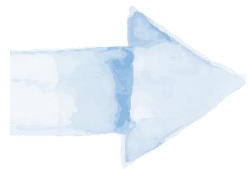
向業務夥伴提供租金寬減



加強清潔消毒
保障顧客員工安全



疫苗外展接種服務



送出全年車票
鼓勵接種疫苗



為未來的復甦和增長奠定基礎



提升客戶體驗

- 推出車票二維碼
- MTR Mobile應用程式加入多項新功能，例如「車廂載客情況顯示」及「預約的士」功能
- 增設育嬰間及洗手間



關懷持份者

- 加強防疫保護，保障員工和顧客
- 票務優惠
- 員工外展疫苗接種服務
- 為業務夥伴提供租金寬減



智慧維修

- 智慧列車規劃-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



新零售模式及廣告

- 「Kerry Express@MTR Shops」自取點已投入服務
- 廣告媒體數碼化

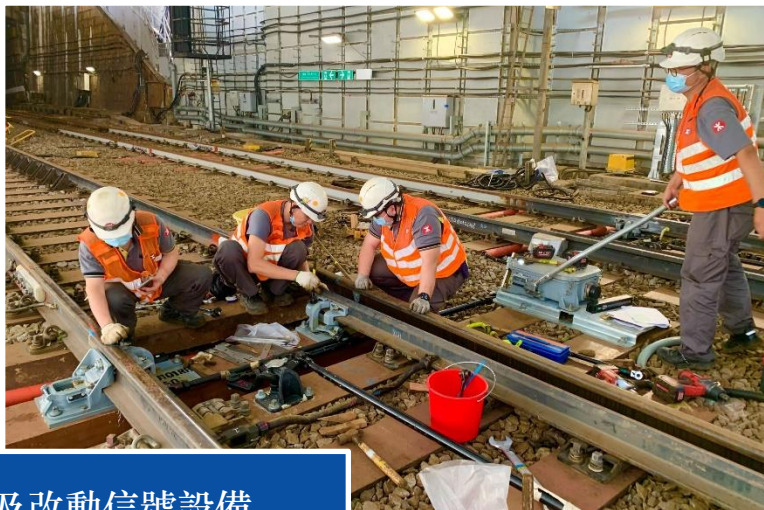
紅磡站新軌道接駁工程已完成



裝設新架空電纜



安裝連接東鐵綫與新南北綫
路段的轍叉



安裝及改動信號設備



軌道接駁到新路段

信號系統更換工程

- 2021年，我們繼續為四條市區綫的現有信號系統（「SACEM系統」）進行更換工程，截至2021年12月31日已投入共約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所需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，推動工程邁進
- 考慮到信號系統更換工程在方案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。我們會分階段為新列車配備SACEM系統，93列新列車中，首列預計於2022年投入服務；
 - 開始為SACEM系統進行若干資產更新工程，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，替代方案包括檢視升級現有SACEM系統作長期使用的可行性

Go Smart Go Beyond 載. 向未來

MTR 心繫生活每一程

Go smart Go beyond
載向綠色未來

- 大型綠化天台
- 天然採光及通風

致力節能減排及加強車站綠化，推動環保低碳生活！

智慧車站
Smart Station

Go smart Go beyond
載·向未來

MTR 心繫生活每一程

Go smart Go beyond
載向自在未來

- 車廂載客情況顯示
- 行程指南

不斷提升MTR Mobile及站內智慧科技，讓你享受更貼心旅程。
Continuous upgrade of MTR Mobile and smart initiatives at stations, to deliver a more personalised journey!

智慧車站
Smart Station

MTR 心繫生活每一程

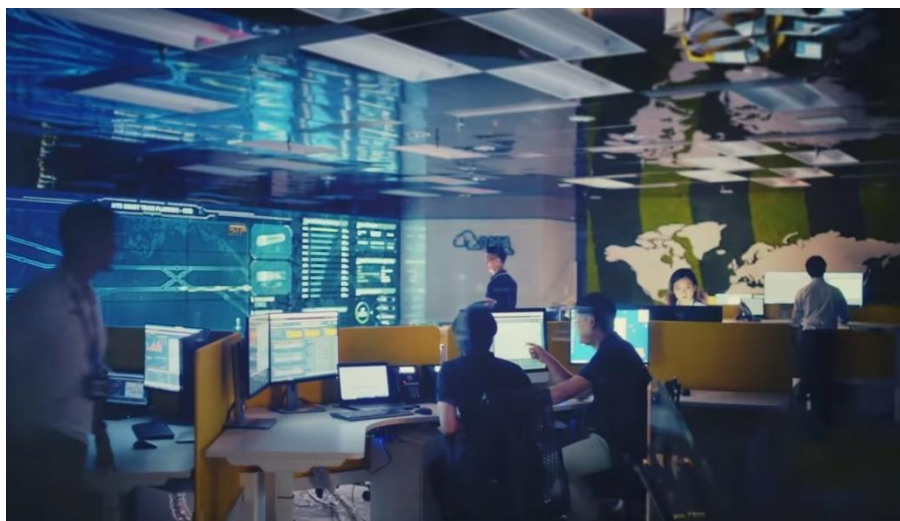
Go smart Go beyond
載向共融未來

- 月台設置扶手座椅
- 無障礙環境

全力提供友善車站設施及服務，推動多元共融社會。
Continuously enhance facilities and services at stations, to foster a diverse & inclusive society!

智慧車站
Smart Station

Go Smart – 智慧出行, 智慧維修



Go Beyond - 多元共融 及 可持續發展

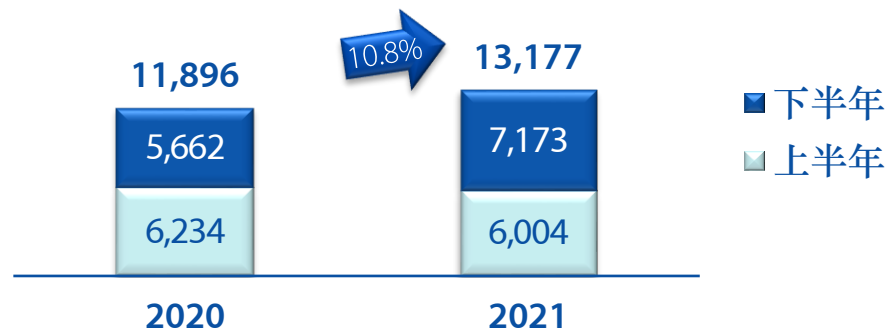


2050年實現碳中和

- 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
- 研究完成後，我們將制定於2030年實現科學基礎減碳的目標，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，而範疇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和創新工作方式作出投資，尤其與主要持份者（包括香港的電力公司）攜手合作，減低碳排放

香港車務營運

收入 (百萬港元)



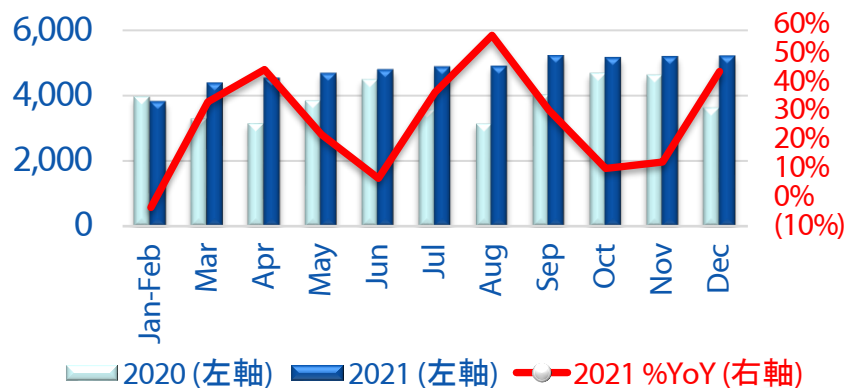
2021

- 周日平均乘客量按年上升22.4%至475萬人次
- 主要由於疫情好轉，令本地鐵路服務乘客量有所增加
- 過境服務、高速鐵路（香港段）和城際客運仍然暫停

票價調整、推廣及優惠

- 為顧客提供20%車費扣減(聯同政府)至2021年3月，港鐵其後由2021年4月1日至6月26日期間提供5%車費扣減
- 自2021年6月27日起，乘客可享有1.85%*的車費調減，加上額外的3.8%車費扣減。該優惠已延長至2022年6月

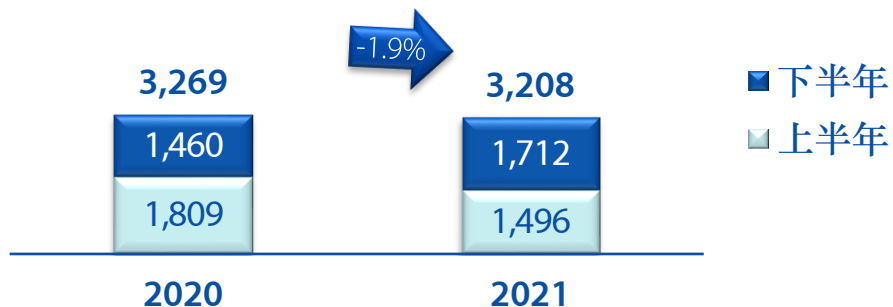
周日平均乘客量 ('000)



* 因應政府修訂綜合消費物價指數2021/2022年度整體票價調整幅度修訂為-1.85%，新票價於2021年6月27日生效

香港車站商務

收入 (百萬港元)

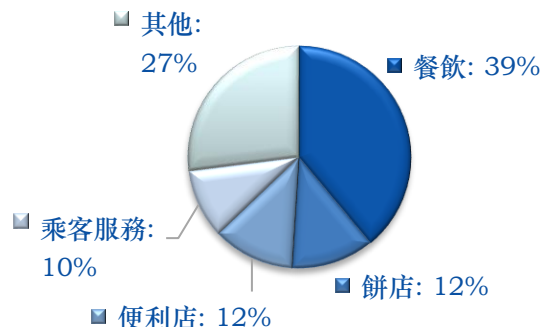
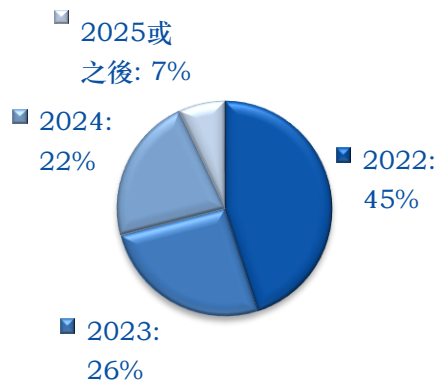


2021

- 由於過境口岸關閉所帶來的租金收入損失，以及持續租金寬減
- 繼續提供靈活及/或短期的租約，尤其是中小型租戶
- 商舖平均出租率為 98.0%
- 新訂租金錄得17.0%的跌幅
- 免稅店的新訂租金因市場環境仍然充滿挑戰而受到影響
- 與嘉里物流聯網有限公司攜手推出綫上到綫下（「O2O」）零售平台
- 繼續推出以受眾為目標的解決方案及更進取、更靈活的廣告套餐，以應對廣告商預算有限及延遲預訂的問題

按出租面積的租約到期概況*

按出租面積的租戶組合**



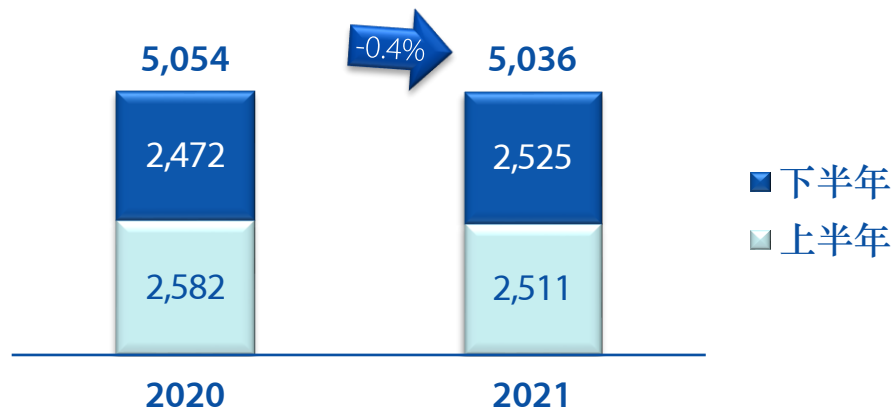
* 車站商店及免稅店

** 車站商店，不包括免稅店

港鐵公司

香港物業租賃及管理業務

收入 (百萬港元)

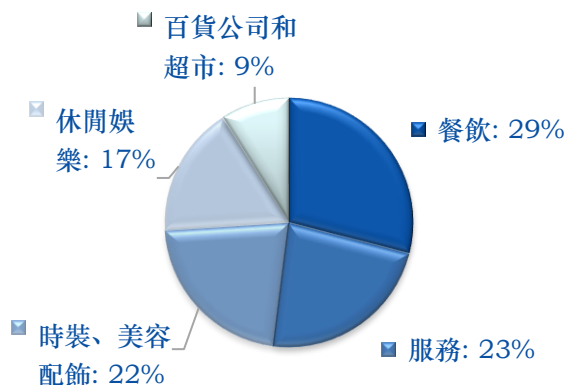
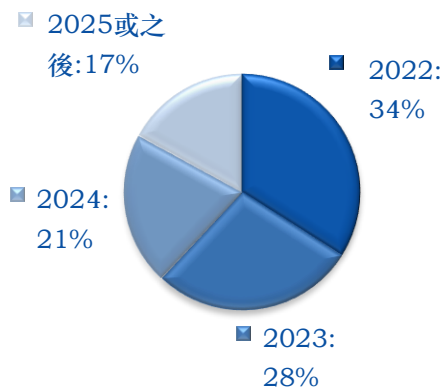


2021

- 收入受我們因疫情向租戶提供的租金寬減所影響，有關寬減會按個別情況提供
- 「德福廣場」二期及「PopCorn 2」商場以及新開幕的「The LOHAS康城」商場，所帶來的全年貢獻，部分抵銷了上述租金寬減的影響
- 商場新訂租金錄得8.6%的跌幅，年度平均出租率為98%
- 國際金融中心二期寫字樓錄得98%的年度平均出租率
- 儘管2021年的零售市道普遍改善，但由於來港遊客減少以及本地顧客的消費模式有所改變，商場人流和租金與疫情前水平相比仍然疲弱
- 利用MTR Mobile 應用程式，配合顧客的習慣進行針對性的營銷活動，以刺激消費
- 推出「電子禮券」，讓顧客兌換及於港鐵商場和車站商店使用電子現金券

按出租面的租約到期概況*

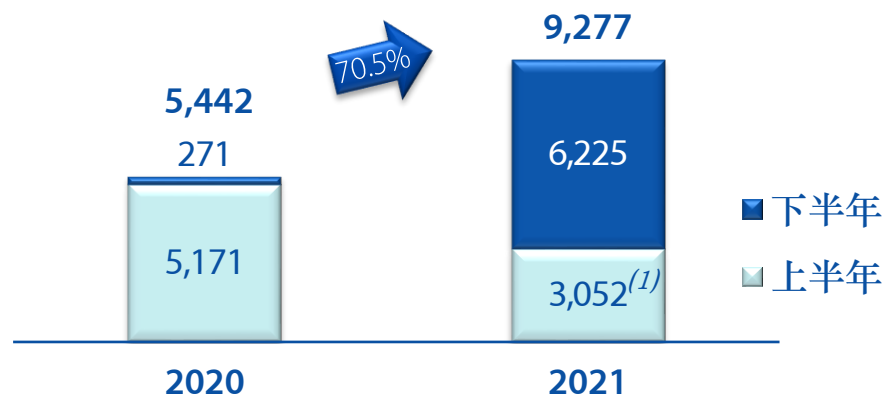
按出租面積的租戶組合*



* 商場

香港物業發展

香港物業發展稅後利潤 (百萬港元)



2021

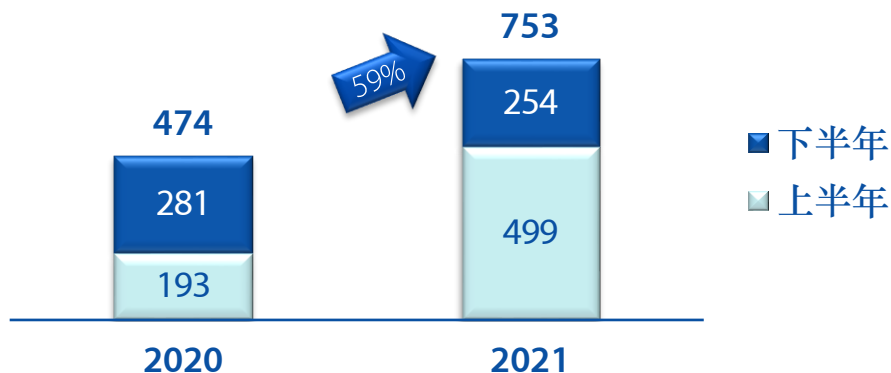
- 物業發展利潤主要來自「日出康城」第七期、第八期及第九期
- 預售「LP10」、「晉環」、「揚海」和「柏傲莊III」
- 批出「港島南岸」第五期及第六期物業發展項目
- 決定不接納東涌牽引配電站物業發展項目的任何投標，並將於適當時間為此項目重新招標
- 繼續評估「柏傲莊III」的混凝土質量事故，並要求發展商採取所有必需行動，保證該項目符合設計及法定要求

物業發展項目	推售日期	已售出單位 (截至2021年12月底)
揚海 (「港島南岸」第二期)	2021年9月	600個單位已售出76%
柏傲莊 (大圍站)	2020年10月 -2021年6月	3,090個單位已售出98% (截至2021年7月)
晉環 (「港島南岸」第一期)	2021年5月	800個單位已售出78%
LP10 (「日出康城」第十期)	2021年1月	893個單位已售出87%
SEA TO SKY (「日出康城」第八期)	2020年6月	1,422個單位已售出100%
MARINI, GRAND MARINI, OCEAN MARINI (「日出康城」第九期)	2019年8月 -2020年3月	1,653個單位已售出100%

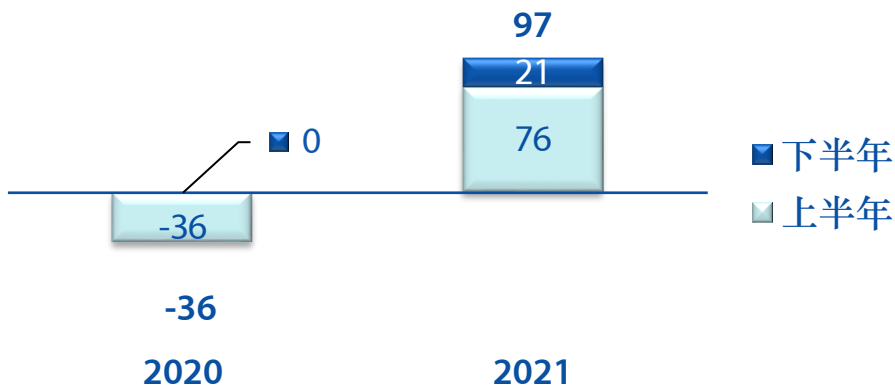
1. 該金額已從中期業績所披露的金額調整，以符合全年度之呈列方式

中國內地及國際業務

中國內地和澳門經常性業務利潤* (百萬港元)



國際鐵路經常性業務利潤* (百萬港元)



* 扣除總部開支2,100,000港元 (2020年: 2,700,000港元) 後, 中國內地及國際業務經常性業務利潤為8.29億港元 (2020年: 4.11億港元)

2021

- 香港以外的附屬、聯營及合營公司乘客量上升22.5%至約17億
- 在中國內地和澳門, 經常性業務利潤上升主要由北京、杭州和深圳帶動
- 國際鐵路方面, 經常性業務利潤扭虧為盈, 主要由於MTM及悉尼地鐵西北綫營運及維修業務表現有所改善
- 北京地鐵十四號綫最終段、北京地鐵十七號綫首段及北京地鐵十六號綫其中一個車站已於2021年12月通車
- 於2021年12月, 根據一項臨時協議, 已接管Mälartåg區域交通的營運, 為期兩年

最近進展

- 北京地鐵十六號綫預計最早將於2022年年底全綫通車
- 就深圳地鐵四號綫, 倘若適當的車費增加及調整機制未能早日實施, 其長遠財務可行性將會受到影響
- 深圳地鐵十三號綫公私合營項目, 該項目目前正在施工, 多項主要合約已批出

沙中綫

屯馬綫全綫通車

- 屯馬綫全綫已於2021年6月27日通車
- 標誌著香港最長的鐵路綫，全長56公里，設有27個車站
- 與政府和九鐵公司訂立營運協議，為期兩年

紅磡至金鐘段 - 已完成 97.2%

- 東鐵綫的新信號系統及九卡列車於2021年2月投入運作
- 目標於2022年6月/7月通車

質量保證

- 成立專責的「沙田至中環綫項目保證監督組」



新鐵路項目- 《鐵路發展策略2014》

洪水橋站
 預算造價: 41億元***
 預計竣工: 2030

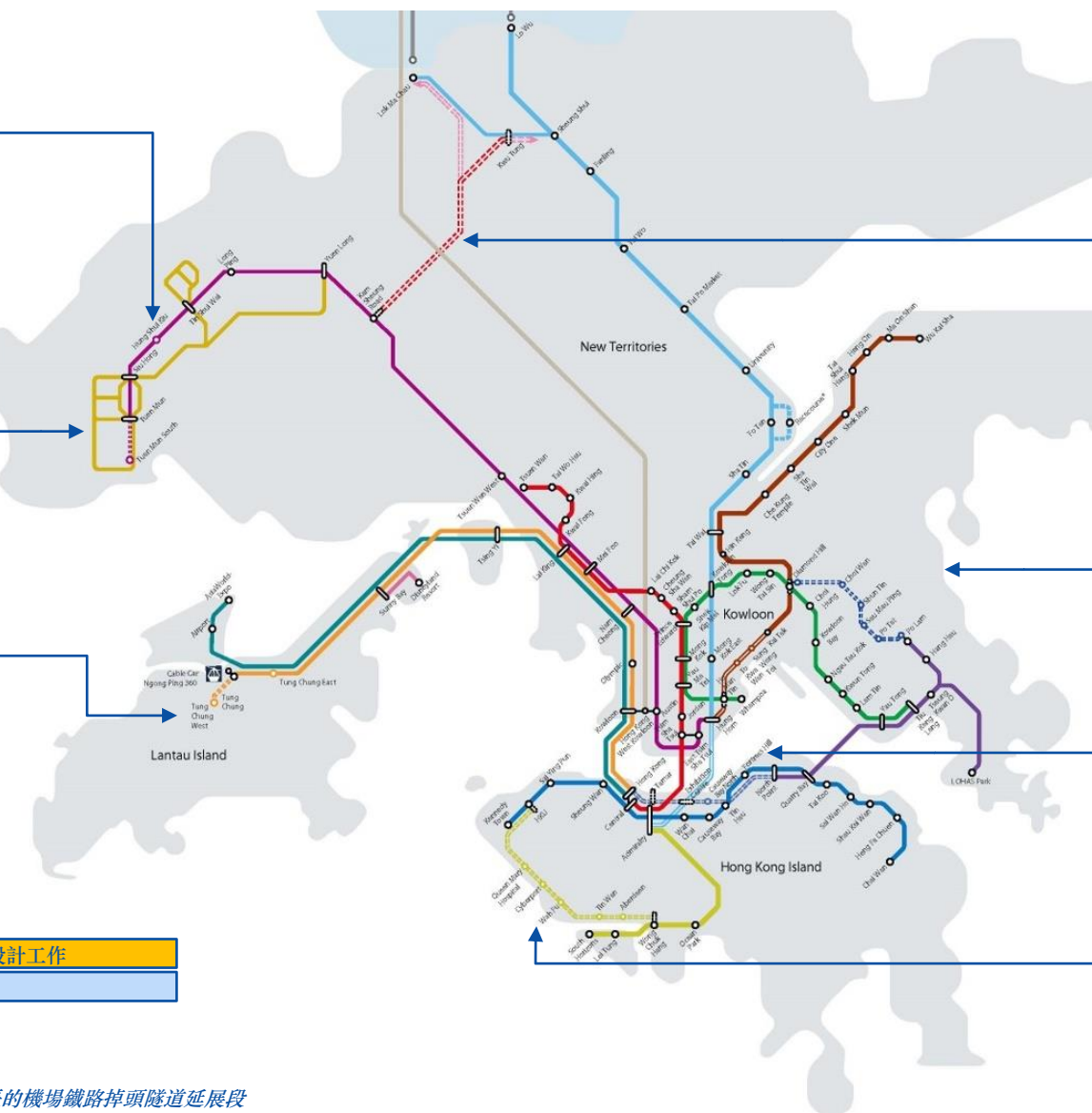
屯門南延綫
 路線長度: 2.4公里
 預算造價: 114億元*
 預計竣工: 2030

東涌綫延綫
 路線長度: 1.3公里****
 預算造價: 187億元**
 預計竣工: 2029

已提交建議書, 政府邀請展開詳細規劃和設計工作
 已提交建議書

* 預算造價為2015年12月的價格
 ** 預算造價為2016年12月的價格
 *** 預算造價為2018年12月的價格
 **** 1.3公里的路線長度不包括約460米長的機場鐵路掉頭隧道延展段

資料來源: 立法會文件
 港鐵公司



古洞站及與北環綫
 路線長度: 10.7公里
 預算造價: 620億元*
 預計竣工: 2027, 2034

東九龍綫
 路線長度: 7.8公里

北港島綫
 路線長度: 5.0公里

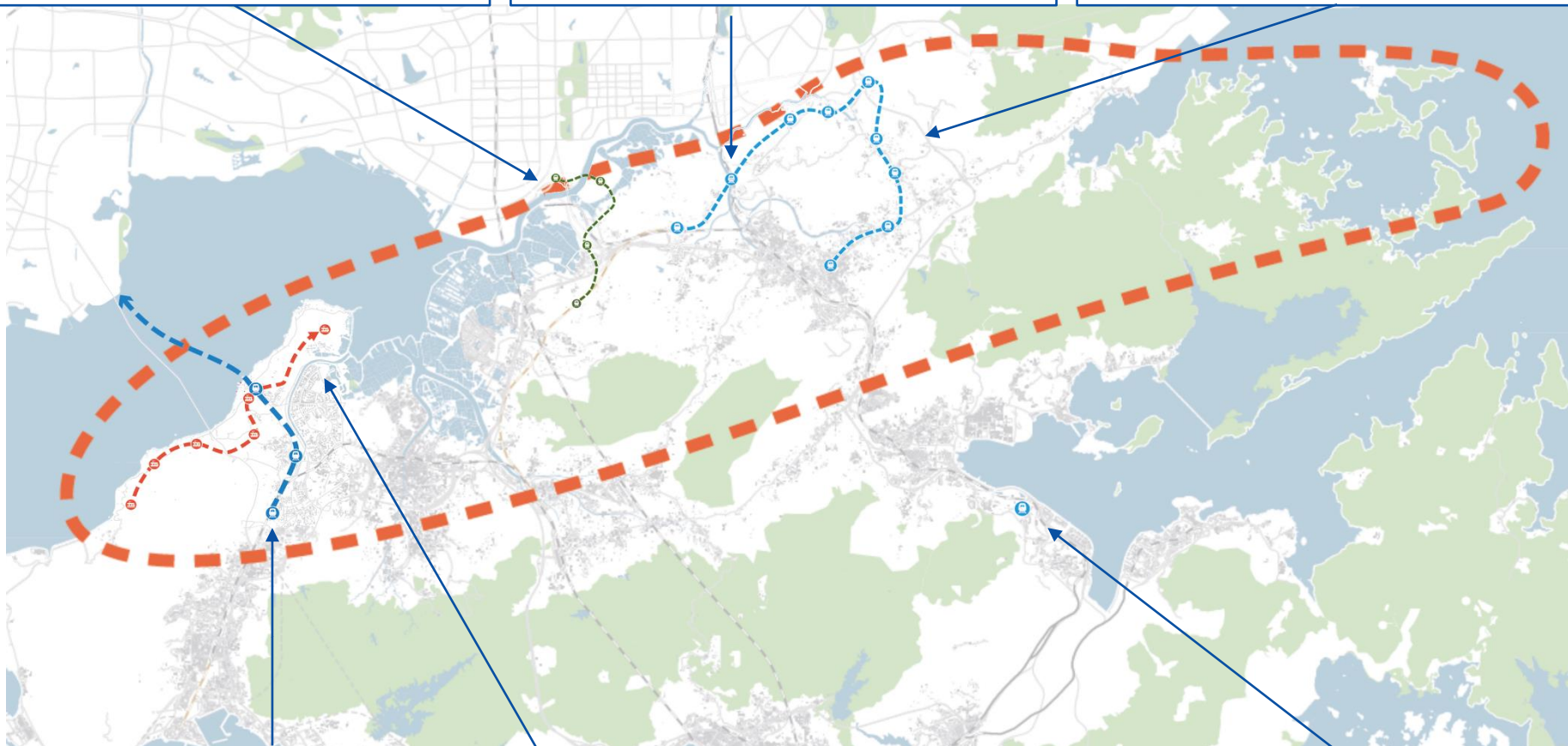
南港島綫 (西段)
 路線長度: 7.4公里

北部都會區

北環線支線
連接深圳新皇崗口岸

羅湖南站
現有羅湖站及上水站之間設置一個新鐵路站

北環線東延
從古洞站接駁新界北新市鎮



港深西部鐵路
連接洪水橋／厦村至深圳前海

自動捷運系統
連接尖鼻咀至白泥，以此帶動流浮山一帶發展

科學園/白石角站
興建新的東鐵線科學園/白石角車站

資料來源：北部都會區發展策略 (Combined by MTRC)

土地儲備

天榮站
已批出：總樓面面積
9萬平方米

大圍站
已批出：總樓面面積
25萬平方米

何文田站
已批出：總樓面面積
13萬平方米

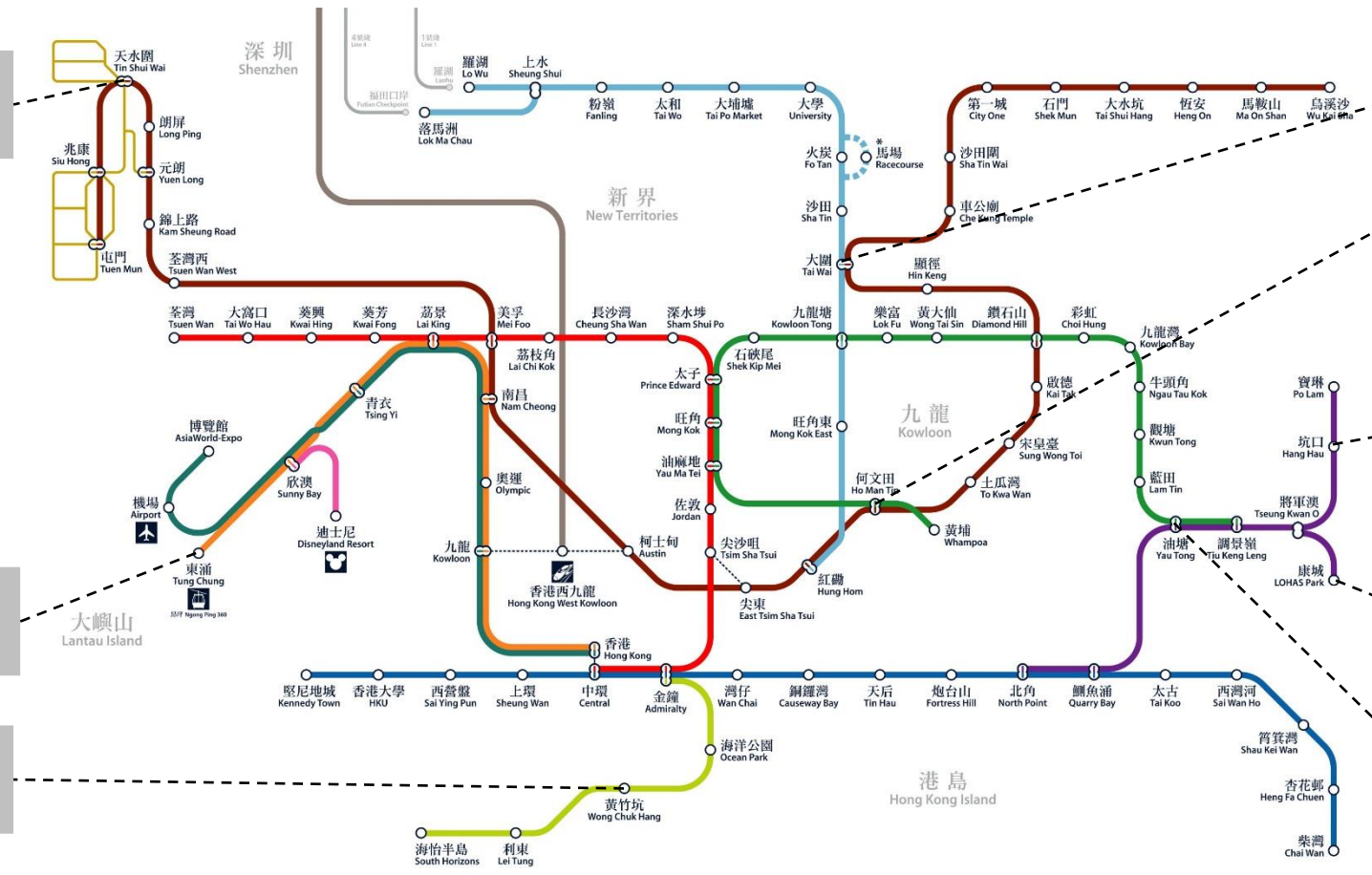
百勝角通風大樓*
待批出：總樓面面積
3萬平方米

日出康城
已批出：總樓面面積
40萬平方米

油塘通風樓
已批出：總樓面面積
3萬平方米

東涌牽引配電站*
待批出：總樓面面積
9萬平方米

港島南岸
已批出：總樓面面積
41萬平方米



* 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，以及我們將視乎市況為東涌牽引配電站發展項目進行招標
 註：住宅總樓面面積：131萬平方米 (已批出：119萬平方米；待批出：12萬平方米)
 商場總樓面面積：11萬平方米

持續推展物業發展



港島南岸商場藝術模擬圖

新購物商場 - 圍方 (大圍) / 港島南岸 (黃竹坑)

- 總樓面面積：分別為60,620及47,000平方米，為現有商場組合總樓面面積增加30%
- 預計落成：圍方 (2023) / 港島南岸 (2023)

即將招標項目

- 小蠔灣車廠上蓋發展項目的發展藍圖已獲批，詳細的設計和前期工程亦已展開，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進行招標工作，批地程序正在進行中
- 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
- 在與政府簽訂項目協議後，預期於2022年為東涌東站第一期進行招標工作



小蠔灣車廠

ESG – 環境

- 減少溫室氣體排放:

- 於2021年安排了48億港元的綠色再融資，為各種與鐵路相關的節能和能源效益項目提供再資金
- 推出「Carbon Wallet」手機應用程式，讓用戶透過採取減碳措施賺取積分，用以換領環保產品及服務，體現企業策略對環境和創新的承諾
- 將於2030年實現科學基礎減碳目標，以達致於2050年實現碳中和的長遠目標
- 將顯徑站作為「綠色車站」的試點，在站內安裝不同種類的太陽能板，從而評估其效益

ESG – 社會

- 社會共融:

- 我們積極連繫社區，致力推動社會共融，確保與業務所在社區同步成長發展
- 舉辦多項與青少年及長者聯繫的活動、在車站及設施推廣藝術欣賞，並宣傳鐵路安全的重要性

- 發展及機遇:

- 繼續舉辦「‘Train’ 出光輝每一程」暑期計劃，透過與港鐵員工及年輕見習人員交流，協助中學生展開生涯及職場規劃；接觸社區不同群體的有需要人士，推動社區共融

ESG – 管治

- 管治:

- 致力貫徹最高水平的企業管治，確保以合乎道德、清晰透明的方式經營業務，實現業務目標
- 在外部顧問對董事會進行評估後，成立了一個新的財務和投資委員會和技術諮詢小組，以加強董事會治理和有效性
- 正在制定「三道防綫」體系，以進一步提升公司的風險管理能力。在該體系下，我們能夠在業務單位層面作出更有力和更主動的行動，並對執行總監會及董事局作出更強而有力的系統性保證



財務業績

財務摘要

2021年 (百萬港元)	經常性業務		
	香港 ⁽¹⁾	香港以外 ⁽¹⁾	總額
經常性業務收入	21,804	25,045	46,849
變動 (按年百分比)	3.3	16.9	10.1
經常性業務利潤 ⁽²⁾	979	829	1,808
變動 (按年百分比)	n/m	101.7	n/m

(百萬港元)	2021年	利好 / (不利) 按年百分比
經常性業務利潤 ⁽²⁾	1,808	n/m
除稅後物業發展利潤		
香港	9,277	70.5
中國內地	66	1.5
小計	<u>9,343</u>	69.7
基本業務利潤 ⁽²⁾	11,151	154.5
投資物業公允價值計量虧損 ⁽³⁾	(1,599)	82.6
公司股東應佔淨利潤 ⁽²⁾	9,552	n/m
每股盈利 (港元)	1.55	n/m
基本業務每股盈利(港元)	1.80	153.5
全年普通股股息每股 (港元)	1.27	3.3

註:

- 香港經常性業務利潤包括香港車務營運、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
 - 已扣除非控股權益 (2021年: 1.27億港元利潤; 2020年: 1,200萬港元虧損)
 - 投資物業公允價值計量虧損包括(i) 投資物業的公允價值重新計量, (ii) 初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量, 以及(iii) 相關所得稅
 - 若干比較數字已重新分類, 以符合本年度之呈列方式
- n/m: 並無意義

基本業務分類利潤/(虧損)

	2021年	2020年	利好/(不利) 百萬港元	變動 %
<i>(百萬港元)</i>				
香港車務營運 ⁽¹⁾	(4,262)	(5,408)	1,146	21.2
香港車站商務 ⁽¹⁾	2,488	2,502	(14)	(0.6)
香港物業租賃及管理業務 ⁽¹⁾	4,048	4,185	(137)	(3.3)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	622	261	361	138.3
其他業務、以及項目研究及業務發展開支 ⁽²⁾	(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
除稅後物業發展利潤	9,343	5,507	3,836	69.7
基本業務利潤	11,151	4,381	6,770	154.5

註:

上述所有業務分類利潤/(虧損)為扣除利息、財務開支、及稅項前利潤/(虧損)

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. 包括顧問業務、昂坪360、香港特區政府的項目管理
3. 若干比較數字已重新分類，以符合本年度之呈列方式

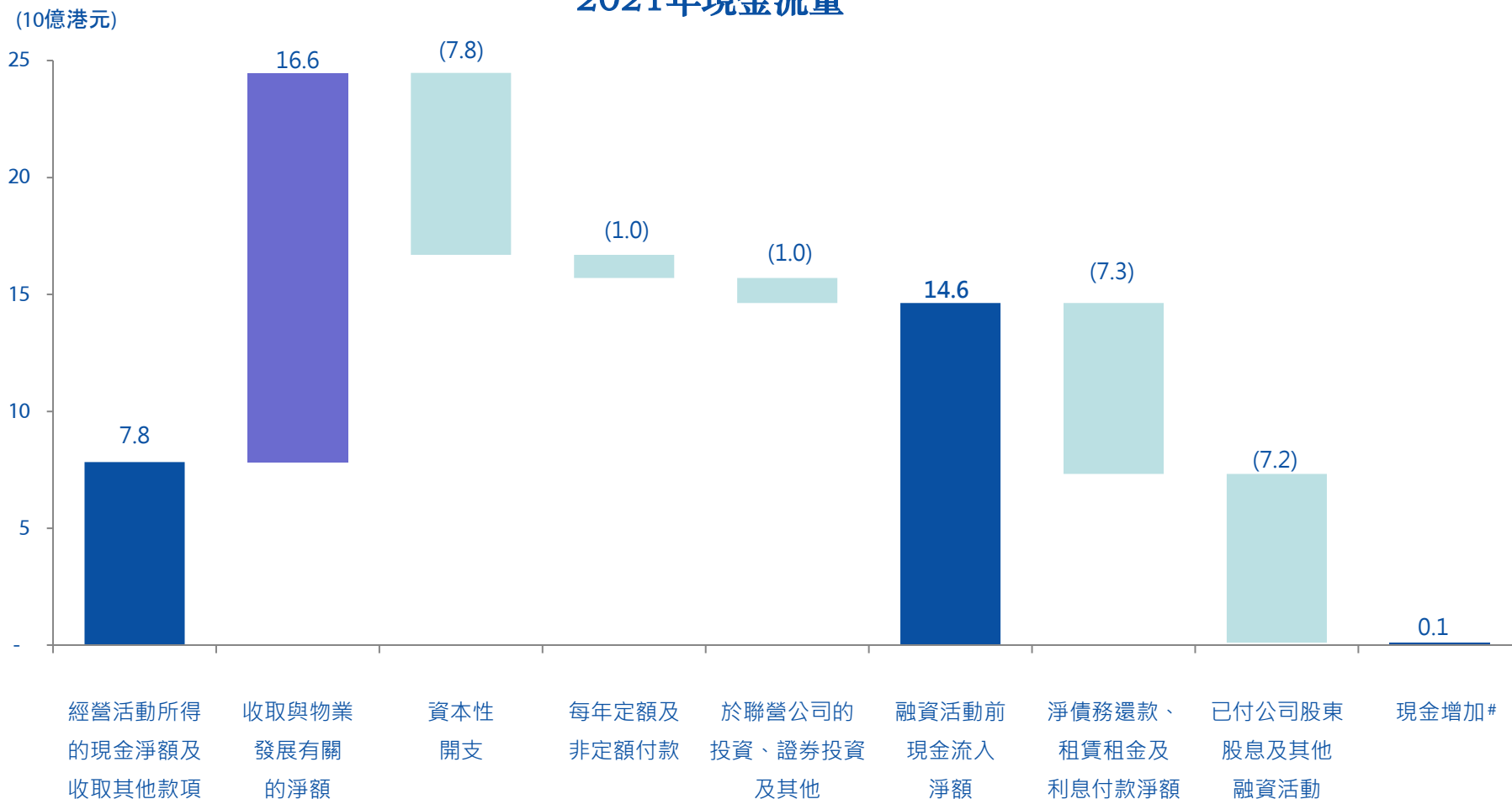
n/m: 並無意義

綜合財務狀況表

	2021年12月31日	2020年12月31日	增加／(減少)	
			百萬港元	%
<i>(百萬港元)</i>				
資產				
投資物業	84,801	86,058	(1,257)	(1.5)
其他物業、機器及設備	101,517	101,999	(482)	(0.5)
服務經營權資產	34,714	32,875	1,839	5.6
發展中物業	11,215	11,942	(727)	(6.1)
聯營公司及合營公司權益	12,442	11,592	850	7.3
待售物業	639	1,800	(1,161)	(64.5)
應收帳項及其他應收款項	14,797	13,313	1,484	11.1
應收關連人士款項	4,384	5,462	(1,078)	(19.7)
現金、銀行結餘及存款	20,970	20,906	64	0.3
其他	6,603	4,627	1,976	42.7
總資產	292,082	290,574	1,508	0.5
負債				
債項	43,752	50,340	(6,588)	(13.1)
應付帳項、其他應付款項及撥備	40,077	36,837	3,240	8.8
本期所得稅	2,381	1,004	1,377	137.2
應付關連人士款項	479	453	26	5.7
服務經營權負債	10,231	10,295	(64)	(0.6)
遞延稅項負債	14,418	14,125	293	2.1
其他	707	539	168	31.2
總負債	112,045	113,593	(1,548)	(1.4)
總權益	180,037	176,981	3,056	1.7

現金流量

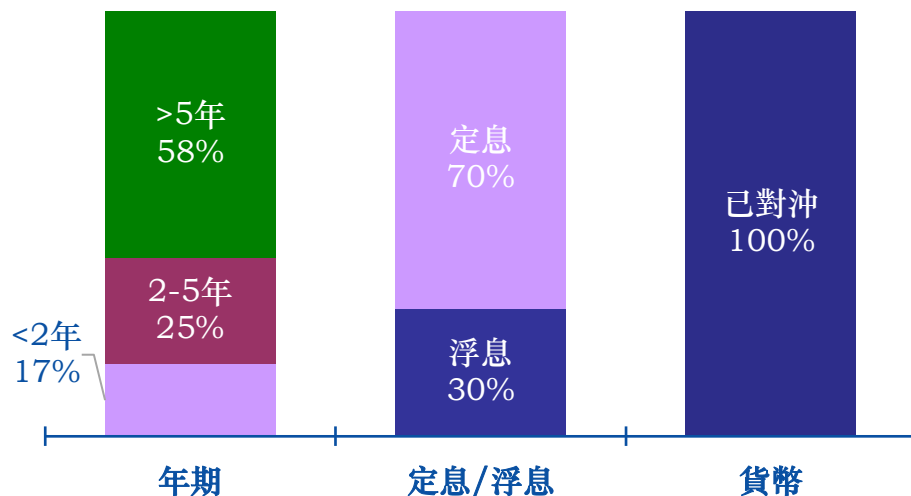
2021年現金流量



不包括匯率變化影響

財務及信貸比率

公司債務結構 (2021年12月31日)⁽¹⁾



集團綜合債務總額⁽²⁾：

437.52億港元

(2020年12月31日為503.40億港元)

帶息借貸的平均借貸成本：

2.2% (按年下跌0.1個百份點)

利息及財務開支：9.67億港元

(按年減少 3.7%)

淨負債權益比率⁽³⁾

2021年12月31日

2020年12月31日

18.1%

22.5%

利息保障⁽⁴⁾

2021年

2020年

14.4x

8.2x

註：

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. 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

4. 未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、每年非定額付款、應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損、利息、財務開支及稅項前經營利潤，除以利息及財務開支總額（未扣除資本化利息，及深圳地鐵四號綫營運之政府資助）

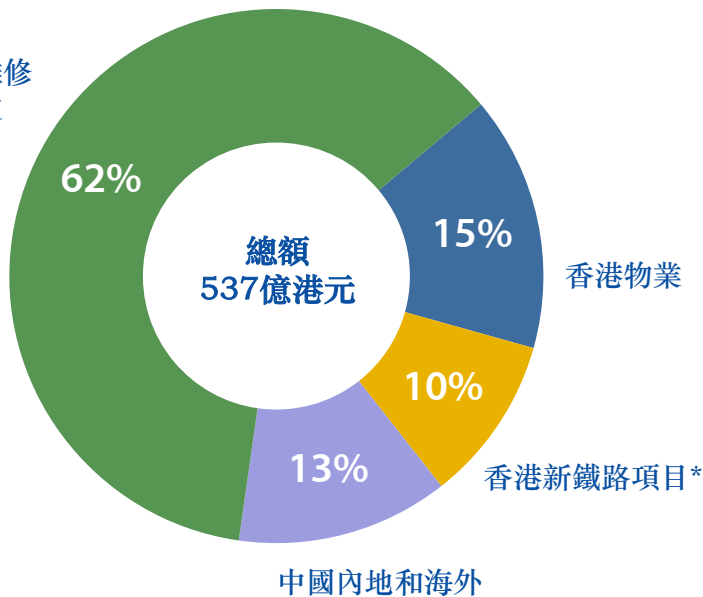
港鐵公司

資本性開支及投資



2022-2024

香港鐵路維修
資本性開支



預計開支(億港元):

2022: 177

2023: 205

2024: 155

總額: 537

* 包括新鐵路項目的規劃和設計工作資本開支，但不包括相關工程資本開支，相關開支視乎簽訂項目協議而定



展望

展望

香港經常性業務

- 最近Omicron疫情席捲全港，對本地乘客量和日常生活帶來重大挑戰及嚴重影響
- 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，令新訂租金水平無可避免地受到衝擊
- 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，將影響相關業務在未來的表現
- 東鐵綫過海段目標通車日期為2022年6月/7月通車

物業發展業務

- 計劃推出何文田站第二期、「日出康城」第十一期及「港島南岸」第四期於2022年預售
- 預計會將「日出康城」LP10、「港島南岸」晉環及揚海的利潤入帳
- 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（需與政府簽訂項目協議），為東涌牽引配電站、東涌車站第一期及小蠔灣車廠上蓋物業發展第一期進行招標

香港新鐵路項目*

- 預計《鐵路發展策略2014》下的項目將取得進一步進展
- 致力探討港鐵如何配合政府推進《北部都會區發展策略》及擬建的白石角新車站

香港以外的業務

- 將一如既往在中國內地和國際上探索鐵路和TOD 機會

* 視乎簽訂項目協議
港鐵公司



附錄

綜合損益表

	2021年	2020年	利好/(不利) 變動	
(百萬港元)			百萬港元	%
香港車務營運	13,177	11,896	1,281	10.8
香港車站商務	3,208	3,269	(61)	(1.9)
香港物業租賃及管理業務	5,036	5,054	(18)	(0.4)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	25,045	21,428	3,617	16.9
中國內地物業發展	353	-	353	n/m
其他業務	383	894	(511)	(57.2)
總收入	47,202	42,541	4,661	11.0
經營開支不包括中國內地及國際附屬公司 ⁽¹⁾	(14,675)	(16,452)	1,777	10.8
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支 ⁽²⁾	(24,155)	(20,895)	(3,260)	(15.6)
中國內地物業發展開支	(224)	(13)	(211)	n/m
總經營開支	(39,054)	(37,360)	(1,694)	(4.5)
EBITDA 不包括中國內地及國際附屬公司	7,129	4,661	2,468	53.0
EBITDA 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	890	533	357	67.0
EBITDA 中國內地物業發展	129	(13)	142	n/m
EBITDA*	8,148	5,181	2,967	57.3
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	4,606	71.0
投資物業公允價值計量虧損	(1,616)	(9,190)	7,574	82.4
總經營利潤	17,629	2,482	15,147	n/m
折舊及攤銷	(5,430)	(5,365)	(65)	(1.2)
每年非定額付款	(260)	(238)	(22)	(9.2)
應佔聯營公司及合營公司利潤	968	605	363	60.0
利息及財務開支	(967)	(1,004)	37	3.7
除稅前利潤/(虧損)	11,940	(3,520)	15,460	n/m
所得稅	(2,261)	(1,301)	(960)	(73.8)
非控股權益	(127)	12	(139)	n/m
公司股東應佔淨利潤/(虧損)	9,552	(4,809)	14,361	n/m
每股盈利/(虧損) (港元)	1.55	(0.78)	2.33	n/m
基本業務利潤	11,151	4,381	6,770	154.5
基本業務每股盈利(港元)	1.80	0.71	1.09	153.5
全年普通股股息每股 (港元)	1.27	1.23	0.04	3.3

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

n/m: 並無意義

* 未計及香港物業發展利潤 - 分佔盈餘及未出售物業的權益

現金流量

(百萬港元)	2021年	2020年	利好/(不利) 百萬港元	變動 %
經營活動所得的現金淨額及收取其他款項	7,833	916	6,917	755.1
收取與物業發展有關的款項	<u>17,779</u>	<u>8,583</u>	9,196	107.1
收取現金淨額	25,612	9,499	16,113	169.6
資本性開支	(7,785)	(9,249)	1,464	15.8
與物業發展有關的付款	(1,137)	(412)	(725)	n/m
每年定額付款	(750)	(750)	-	-
每年非定額付款	(238)	(2,583)	2,345	90.8
於聯營公司的投資及證券投資	(1,013)	(140)	(873)	(623.6)
其他付款	<u>(52)</u>	<u>(81)</u>	29	35.8
現金流出總額	(10,975)	(13,215)	2,240	16.9
融資活動前現金流入/(流出)淨額	14,637	(3,716)	18,353	n/m
淨(償還)/提取貸款，以及租賃租金付款利息付款淨額	(6,583)	10,145	(16,728)	n/m
利息付款淨額	<u>(734)</u>	<u>(484)</u>	(250)	(51.7)
淨(償還)/提取貸款，租賃租金及利息付款淨額	(7,317)	9,661	(16,978)	n/m
已付公司股東股息	(7,165)	(6,808)	(357)	(5.2)
其他融資活動	<u>(49)</u>	<u>(9)</u>	(40)	(444.4)
現金增加/(減少)#	<u>106</u>	<u>(872)</u>	978	n/m

不包括匯率變化影響
n/m: 並無意義

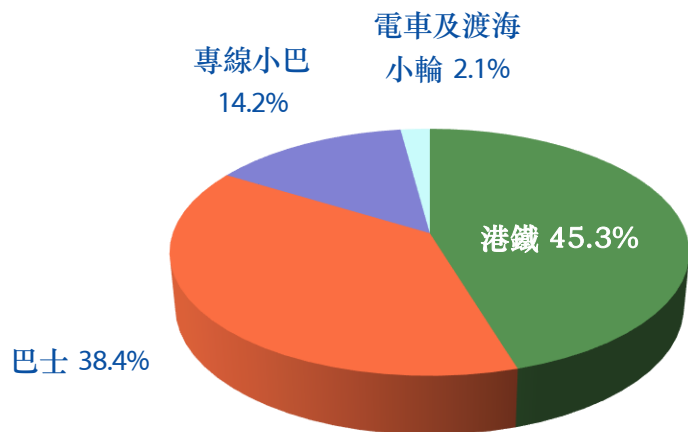
香港車務營運

	2021	2020	利好／(不利) 變動 (%)
乘客量 (百萬)			
- 本地鐵路服務	1,421.7	1,145.0	24.2
- 過境服務	0.5	7.6	(93.6)
- 高速鐵路 (香港段)	-	1.0	n/m
- 機場快綫	2.2	3.1	(30.0)
- 輕鐵及巴士	191.9	154.0	24.6
- 城際客運	-	0.1	n/m
總數	1,616.3	1,310.8	23.3
平均車費 (港元)			
- 本地鐵路服務	7.64	7.82	(2.3)
- 過境服務	9.9	27.2	(63.8)
- 高速鐵路 (香港段)	-	86.4	n/m
- 機場快綫	41.3	45.5	(9.3)
損益 (百萬港元)			
- 本地鐵路服務	11,067	9,229	19.9
- 過境服務	5	516	(99.0)
- 高速鐵路 (香港段)	1,363	1,277	6.7
- 機場快綫	89	140	(36.4)
- 輕鐵及巴士	583	481	21.2
- 城際客運	-	20	n/m
- 其他	70	233	(70.0)
總收入	13,177	11,896	10.8
EBITDA	834	(422)	n/m
折舊及攤銷	(4,882)	(4,810)	(1.5)
每年非定額付款	(214)	(176)	(21.6)
EBIT	(4,262)	(5,408)	21.2
EBITDA 邊際比率 (%)	6.3%	(3.5%)	+9.8百份點
EBIT 邊際比率 (%)	(32.3%)	(45.5%)	+13.2百份點

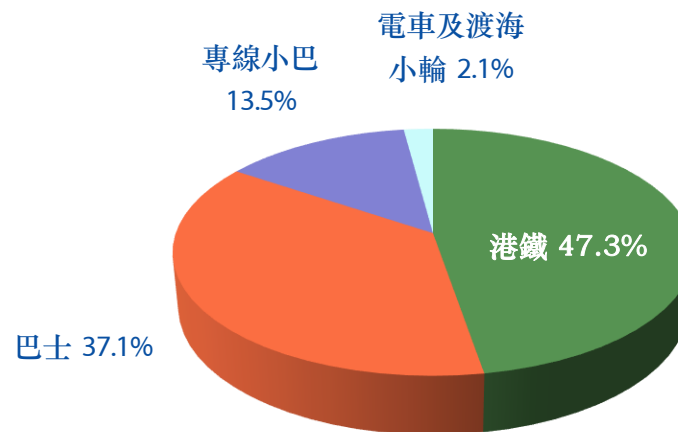
n/m: 並無意義

香港車務營運：市場佔有率

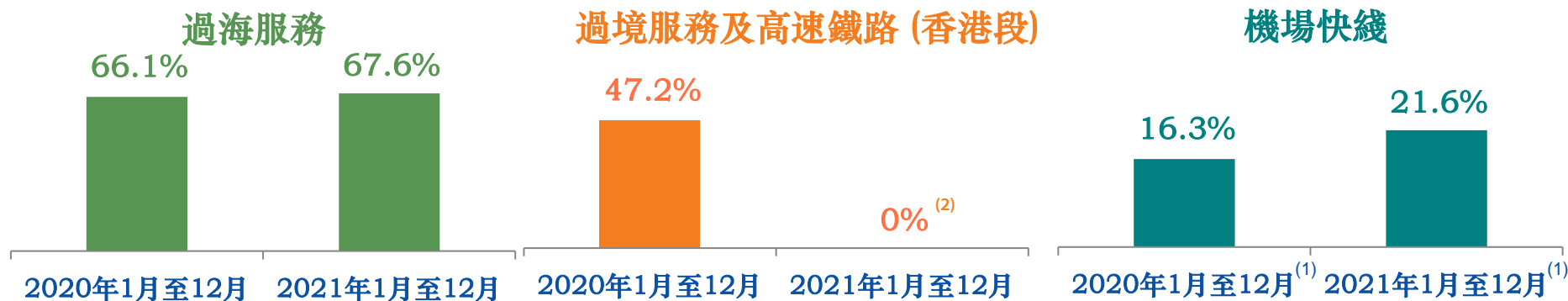
香港專營公共交通工具



2020年1月至12月



2021年1月至12月



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. 期內過境服務及高速鐵路(香港段)暫停

香港車站商務

香港車站商務 (百萬港元)	2021	2020	利好／(不利) 變動 (%)
- 車站零售設施	1,594	2,021	(21.1)
- 廣告	894	516	73.3
- 電訊業務	631	640	(1.4)
- 其他車站商務	89	92	(3.3)
總收入	3,208	3,269	(1.9)
EBITDA	2,728	2,760	(1.2)
折舊及攤銷	(195)	(197)	1.0
每年非定額付款	(45)	(61)	26.2
EBIT	2,488	2,502	(0.6)
EBITDA 邊際比率 (%)	85.0%	84.4%	+0.6百份點
EBIT 邊際比率 (%)	77.6%	76.5%	+1.1百份點
平均出租率 (%，車站商店)	98.0%	98.3%	-0.3百份點
新訂租金幅度 (%，車站商店)	-17.0%	-8.0%	-9.0百份點

註：在新型冠狀病毒疫情下向受車站關閉及口岸關閉後跨境鐵路服務停運所影響的租戶以及向其他車站商店租戶提供租金寬減。

香港物業租賃及管理及物業發展

香港物業租賃及管理 (百萬港元)	2021	2020	利好／(不利) 變動 (%)
- 物業租賃	4,787	4,817	(0.6)
- 物業管理	249	237	5.1
總收入	5,036	5,054	(0.4)
EBITDA	4,066	4,204	(3.3)
折舊及攤銷	(17)	(18)	5.6
每年非定額付款	(1)	(1)	-
EBIT	4,048	4,185	(3.3)
EBITDA 邊際比率 (%)	80.7%	83.2%	-2.5百份點
EBIT 邊際比率 (%)	80.4%	82.8%	-2.4百份點
平均出租率(%，商場)	98.0%	99.0%	-1.0百份點
平均出租率(%，國際金融中心二期)	98.0%	98.3%	-0.3百份點
新訂租金 (%，商場)	-8.6%	-21.4%	+12.8百份點

香港物業發展 (百萬港元)	2021	2020	利好／(不利) 變動 (%)
- 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	70.5
- 西鐵物業發展的代理費及其他收入	67	42	59.5
- 其他費用及雜項研究	(18)	(32)	43.8
EBIT	11,097	6,491	71.0

註：在疫情期間向租戶提供紓困措施。我們按租戶的個別情況給予租金寬減，並優先考慮中小型租戶。而來自新開業和新購入的商場所作出的額外貢獻，抵消了大部分跌幅。

2021年香港物業發展利潤，主要來自「日出康城」第7至9期所錄得的分佔盈餘、收入及出售存貨單位。若干比較數字已重新分類，以符合本年度之呈列方式

n/m: 並無意義

中國內地及國際業務

(百萬港元)	2021	2020	利好／(不利) 變動 (%)
附屬公司經常性業務收入	25,045	21,428	16.9
- 墨爾本都市鐵路	332	28	n/m
- 悉尼地鐵西北綫	41	(71)	n/m
- 悉尼地鐵城市及西南綫	15	19	(21.1)
- Nordic Group	164	147	11.6
- TfL Rail/伊利莎伯綫	122	186	(34.4)
- 深圳地鐵四號綫	61	(27)	n/m
- 其他	155	251	(38.2)
EBITDA	890	533	67.0
折舊及攤銷	(268)	(272)	1.5
EBIT	622	261	138.3
EBIT (已扣除非控股權益)	495	273	81.3
EBITDA 邊際比率 (%)	3.6%	2.5%	+1.1百份點
EBIT 邊際比率 (%)	2.5%	1.2%	+1.3百份點
經常性業務利潤	312	170	83.5
聯營公司及合營公司			
應佔EBIT	1,433	907	58.0
應佔利潤	736	424	73.6
淨利潤			
- 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
香港以外淨利潤	895	476	88.0

n/m: 並無意義

註: 乘客人數受到新冠病毒疫情影響, 但乘客量減少對公司財務表現的影響並不相同, 程度視乎不同業務合約所採用的經營模式而定

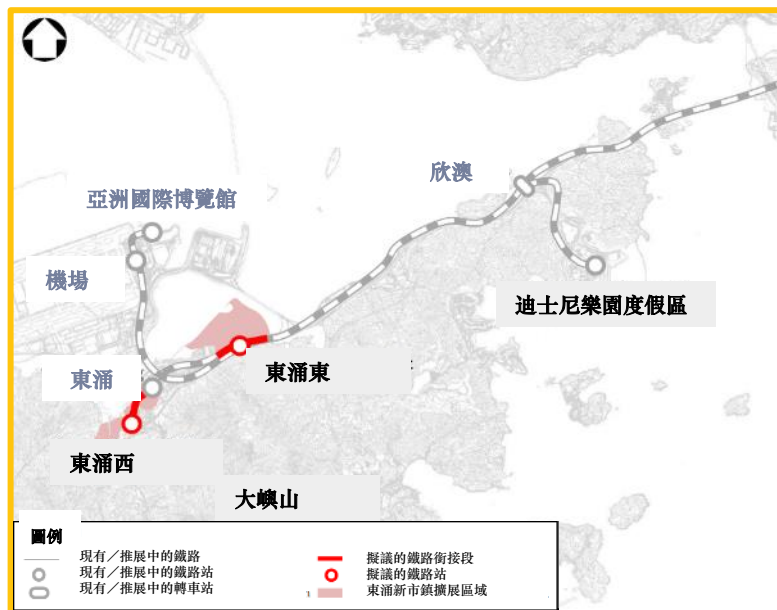
香港物業發展(至2021年12月31日)

未入賬的港鐵發展項目：提供約20,000個住宅單位（總樓面面積：約119萬平方米）

	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	利潤模式			預售進度*	預計落成日期
						整筆過款項前期和/或後期	分佔盈餘	物業攤分		
1	大圍站	2014年10月	新世界	190,480	3,090		✓	✓	預售，已售出98%	待定
2	天榮站	2015年2月	新鴻基	91,051	1,976		✓			2024
3	「日出康城」第十期項目	2016年3月	南豐	75,400	893	✓	✓		預售，已售出87%	2022
4	何文田站第一期項目	2016年12月	鷹君	69,000	990	✓	✓			2024
5	「港島南岸」第一期項目	2017年2月	路勁基建及平安不動產	53,600	800	✓	✓		預售，已售出78%	2022
6	「港島南岸」第二期項目	2017年12月	信和置業及嘉里建設	45,800	600	✓	✓		預售，已售出76%	2022
7	油塘通風樓項目	2018年5月	信和置業及資本策略地產	30,225	792	✓	✓			2025
8	「港島南岸」第三期項目	2018年8月	長實	92,900	1,200	✓	✓	✓		2024
9	何文田站第二期項目	2018年10月	華懋	59,400	845	✓	✓			2024
10	「日出康城」第十一期項目	2019年4月	信和置業、嘉華及招商局	88,858	1,880	✓	✓			2025
11	「港島南岸」第四期項目	2019年10月	嘉里建設、太古地產及信和置業	59,300	800	✓	✓			2025
12	「日出康城」第十二期項目	2020年2月	會德豐	89,290	2,000	✓	✓			2026
13	「日出康城」第十三期項目	2020年9月	信和置業、嘉里建設、嘉華及招商局	143,694	2,550	✓	✓			2026
14	「港島南岸」第五期項目	2021年1月	新世界、帝國發展、資本策略地產及麗新發展	59,100	1,050	✓	✓			2026
15	「港島南岸」第六期項目	2021年4月	會德豐	46,800	750	✓	✓			2027

東涌綫延綫項目

- 2020年4月7日，政府邀請港鐵展開東涌綫延綫項目的詳細規劃和設計工作
- 東涌東站將會是服務位於填海區的東涌新市鎮擴展計劃 (東面)的重要交通基建
- 東涌西站，將位於現時逸東邨的西面，以服務當區居民和配合未來附近的房屋發展，包括東涌新市鎮擴展計劃(西面)中的規劃地區
- 將按照擁有權模式商討撥款安排



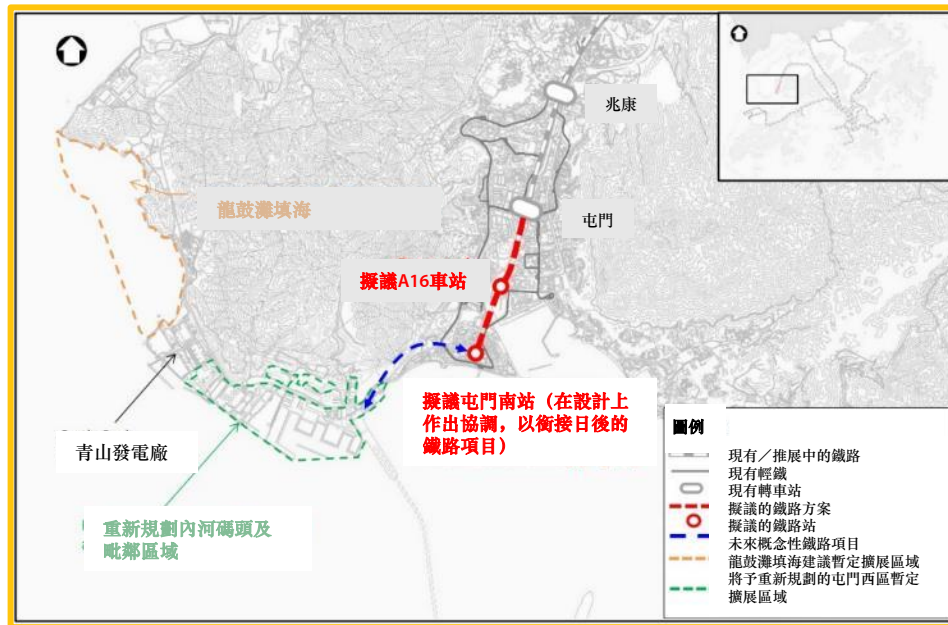
資源來源：立法會文件

* 預算造價187億港元 (2016年12月的價格) 包括機場鐵路掉頭隧道延展段 (餘下路段)。
1.3公里的路綫長度不包括約460米長的機場鐵路掉頭隧道延展段。
機場鐵路掉頭隧道延展段 (餘下路段) 預計於2032年啟用。

東涌綫延綫	
路綫長度	1.3 公里*
新車站數目	2
預算造價	187億港元*
預計工程動工	2023年
預計竣工	2029年*

屯門南延綫項目

- 2020年5月29日，政府邀請港鐵展開屯門南延綫項目的詳細規劃和設計工作
- 屯門南站位於屯門碼頭附近，將改善現時屯門南社區一帶的鐵路服務
- 擬議的中途站，位於屯門第十六區，將釋放第十六區用地的住宅發展潛力
- 將按照擁有權模式商討撥款安排



資料來源：立法會文件

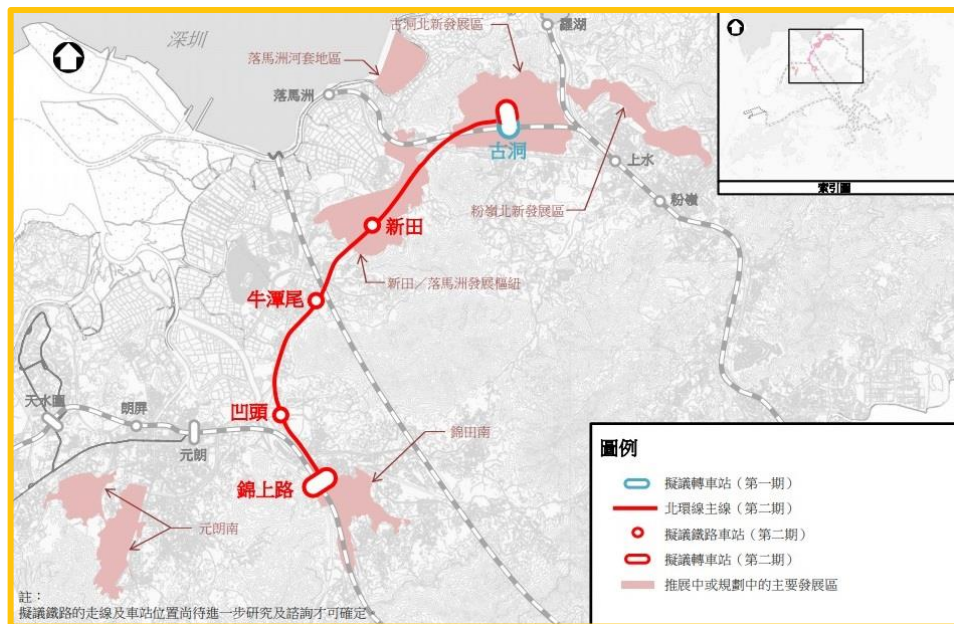
* 預算造價為114億港元 (2015年12月的價格)

港鐵公司

屯門南延綫	
路線長度	2.4公里
新車站數目	2
預算造價	114億港元*
預計工程動工	2023年
預計竣工	2030年

古洞站及北環綫

- 2020年12月16日，政府邀請港鐵公司展開北環綫項目的詳細規劃和設計工作
- 項目將分為兩個階段：第一階段新增古洞站；第二階段會興建一條約長10.7公里的鐵路綫，以連接屯馬綫的錦上路站及新增的古洞站
- 項目完工後，會在新界西北部連接並形成一個環狀網絡，加強新界東部和西部的交通連接
- 將按照擁有權模式商討撥款安排



資料來源：立法會文件

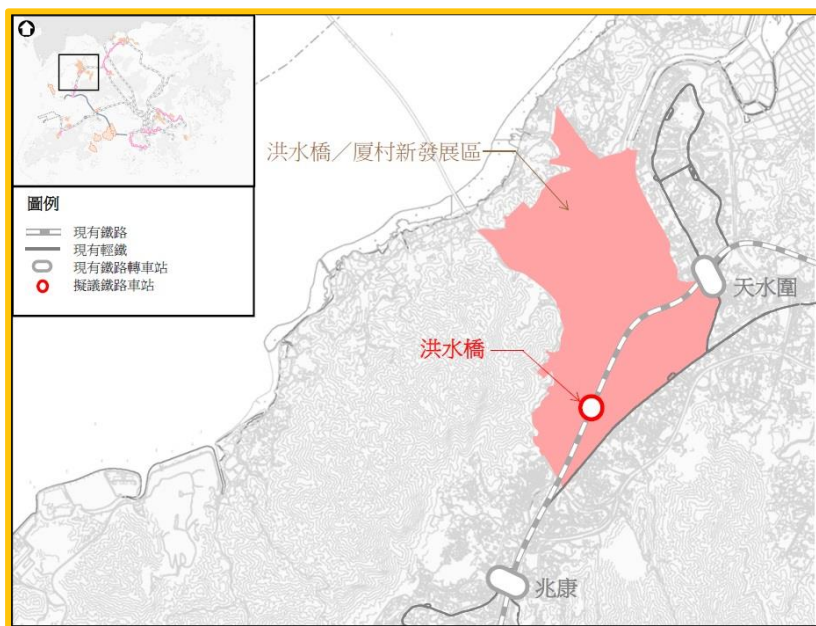
* 第一、第二階段預算造價分別為35億港元和585億港元（2015年12月的價格）

港鐵公司

北環綫	
路線長度	10.7公里
新車站數目	4
預算造價	620億港元*
預計工程動工 - 第一階段	2023年
預計竣工 - 第一階段	2027年
預計工程動工 - 第二階段	2025年
預計竣工 - 第二階段	2034年

洪水橋站

- 2021年5月27日，政府邀請展開洪水橋站項目的詳細規劃和設計工作
- 項目將會在屯馬綫的天水圍站及兆康站之間新增一個洪水橋站。這個位處於未來的洪水橋／厦村新發展區市中心的新車站，將主要服務當區的新增人口，成為區內一項重要的運輸基建
- 將按照擁有權模式商討撥款安排



資料來源：立法會文件

* 預算造價為41億港元 (2018年12月的價格)

港鐵公司

洪水橋站	
路線長度	不適用
新車站數目	1
預算造價	41億港元*
預計工程動工	2024年
預計竣工	2030年



港鐵公司

www.mtr.com.hk
investor@mtr.com.hk