

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**
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)

内幕消息

盈利警告

沙田至中環綫

估計財務業績及盈利警告

董事局預計本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的本公司股東應佔淨虧損將約為 48 億港元（為介乎 46 億港元至 50 億港元的估計虧損範圍的中間數），而截至 2019 年 12 月 31 日止年度本公司股東應佔淨利潤為 119 億港元。

下表載列了預計本公司股東應佔淨虧損有關的預期數字：

十億港元	截至 2020 年 12 月 31 日止 年度 估計*	截至 2020 年 6 月 30 日止 六個月 實際	截至 2019 年 12 月 31 日止 年度 實際
經常性業務（虧損） / 利潤	(1.1) [#]	0.4	5.0
物業發展業務利潤	5.5	5.2	5.6
投資物業組合重估（虧損） / 收益	(9.2)	(6.0)	1.4
本公司股東應佔淨（虧損） / 利潤	(4.8) [△]	(0.3)	11.9

*數字乃根據現時已獲得的管理資料（包括對本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的最新未經審核管理賬目的初步評估）。本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的實際業績尚未最終確定，而且須經本集團的核數師審核。本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的經審核業績可能有別於本公告內所載的資料。

[#] 經常性業務虧損為介乎 9 億港元至 13 億港元的估計虧損範圍的中間數。

[△] 本公司股東應佔淨虧損為介乎 46 億港元至 50 億港元的估計虧損範圍的中間數。

^Φ 由於四捨五入關係，上表中的數字相加後可能不相等於總數。

- 預計淨虧損約 48 億港元（為介乎 46 億港元至 50 億港元的估計虧損範圍的中間數）主要是由於：(i)正如早前所公布，持續的新型冠狀病毒大流行和整體經濟環境惡化對本集團（在香港及其他地方的）經常性業務造成重大不利影響，(ii)本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的投資物業組合重估虧損（此乃非現金會計項目）預計約為 92 億港元，及(iii)正如下文第 2 節所述，本集團在其截至 2020 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表中就沙田至中環綫項目作出 14 億港元的撥備。
- 在考慮了本集團的整體鐵路和物業業務後，董事局認為本集團的整體財務狀況保持穩健。

本公告由本公司根據上市規則第 13.09(2)條及《證券及期貨條例》（香港法例第 571 章）第 XIVA 部的內幕消息條文（定義見上市規則）而作出。

投資者在買賣本公司證券時務請謹慎行事。本公司股份的價格可能會有所波動。

本公告由本公司根據上市規則第 13.09(2)條及《證券及期貨條例》（香港法例第 571 章）第 XIVA 部的內幕消息條文（定義見上市規則）而作出。

茲提述本公司於 2020 年 2 月 11 日、2020 年 2 月 28 日、2020 年 3 月 5 日、2020 年 7 月 7 日及 2020 年 8 月 6 日的公告，這些公告的內容討論（其中包括）新型冠狀病毒大流行對本集團及其業務造成的重大影響，以及在第三份委託協議下，本公司就完成其沙中綫項目之餘下項目管理責任所產生的項目管理費用。

1. 估計財務業績及盈利警告

根據董事局現時已獲得的管理資料（包括對本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的最新未經審核管理賬目的初步評估），董事局預計本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的本公司股東應佔淨虧損將約為 48 億港元（為介乎 46 億港元至 50 億港元的估計虧損範圍的中間數），而截至 2019 年 12 月 31 日止年度本公司股東應佔淨利潤為 119 億港元。

下表載列了預計本公司股東應佔淨虧損有關的預期數字：

十億港元	截至 2020 年 12 月 31 日止 年度 估計*	截至 2020 年 6 月 30 日止 六個月 實際	截至 2019 年 12 月 31 日止 年度 實際
經常性業務（虧損） / 利潤	(1.1) [#]	0.4	5.0
物業發展業務利潤	5.5	5.2	5.6
投資物業組合重估（虧損） / 收益	(9.2)	(6.0)	1.4
本公司股東應佔淨（虧損） / 利潤	(4.8) ^A	(0.3)	11.9

*數字乃根據現時已獲得的管理資料（包括對本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的最新未經審核管理賬目的初步評估）。本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的實際業績尚未最終確定，而且須經本集團的核數師審核。本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的經審核業績可能有別於本公告內所載的資料。

經常性業務虧損為介乎 9 億港元至 13 億港元的估計虧損範圍的中間數。

△ 本公司股東應佔淨虧損為介乎 46 億港元至 50 億港元的估計虧損範圍的中間數。

◊ 由於四捨五入關係，上表中的數字相加後可能不相等於總數。

預計截至 2020 年 12 月 31 日止年度的本公司股東應佔淨虧損主要是由於以下所致：

- (i) 正如早前所公布，持續的新型冠狀病毒大流行和整體經濟環境惡化對本集團（在香港及其他地方的）經常性業務造成重大不利影響；
- (ii) 由於新型冠狀病毒大流行和整體經濟環境惡化的重大不利影響及因此對零售及寫字樓租金構成下調壓力，本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的投資物業組合重估虧損（此乃非現金會計項目）預計約為 92 億港元；及
- (iii) 本集團在其截至 2020 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表中就沙中綫項目作出 14 億港元的撥備（如下文第 2 節所述）。

本集團預計截至 2020 年 12 月 31 日止年度確認的物業發展業務利潤約為 55 億港元。

因此，本集團預計截至 2020 年 12 月 31 日止年度的基本業務利潤將較 2019 年減少，而且預計有關利潤將不足以抵銷本公告內所述的本集團投資物業組合的預期投資物業重估虧損，以致預期產生上述的截至 2020 年 12 月 31 日止年度的本公司股東應佔淨虧損。

進一步詳情載於下文。

持續的新型冠狀病毒大流行和整體經濟環境惡化對經常性業務造成的重大不利影響

持續的新型冠狀病毒大流行和整體經濟環境惡化對本集團經常性業務造成的重大不利影響是前所未見的。香港及全球的政府機關實施各種應對措施，例如保持社交距離、在家工作安排、學校停課、入境管制及隔離措施，導致本地及國際旅遊需求及消費力大幅降低。此外，香港與中國內地之間的主要邊境客運口岸（包括羅湖、落馬洲和香港西九龍過境站，以及紅磡站的城際客運管制點）長期關閉，對本集團的經常性業務造成進一步不利影響。

按本公司早前所公布，由於香港的第一波和第二波新型冠狀病毒疫情，截至 2020 年 6 月 30 日止六個月，本公司的香港總乘客量較 2019 年同期下跌 37.7%。2020 年 7 月底香港受到第三波新型冠狀病毒疫情的影響，而本公司在 2020 年 8 月份的香港乘客量因此受到不利影響。然而，當香港本地防疫限制措施放寬後，本公司乘客量於 2020 年 9 月回升，並在 2020 年 10 月和 11 月持續上升。2020 年 11 月底香港再出現第四波新型冠狀病毒疫情，政府因此收緊社交距離措施，導致本公司在 2020 年 12 月的乘客量下跌。

新型冠狀病毒大流行在 2020 年持續發生，對本集團的經常性業務造成前所未見的不利影響，導致：

- (i) 自從新型冠狀病毒大流行在 2020 年 1 月底爆發後，使用本公司服務的乘客量大幅下跌。下表載列 2019 年及 2020 年各年於 1 月至 12 月（首尾月份包括在內）的香港乘客量水平：

月份	2019 年乘客量* (百萬)	2020 年乘客量* (百萬)	乘客量變動 (%)
1 月	182.2	140.2	- 23.1%
2 月	155.0	81.4	- 47.5%
3 月	177.8	95.3	- 46.4%
4 月	164.1	85.1	- 48.1%
5 月	175.6	110.1	- 37.3%
6 月	167.7	125.1	- 25.4%
7 月	169.5	103.9	- 38.7%
8 月	159.9	89.6	- 44.0%
9 月	155.3	114.6	- 26.2%
10 月	130.0 [#]	129.4	- 0.5%
11 月	129.6 [#]	130.1	+ 0.4%
12 月	147.6 [#]	106.0 [^]	-28.2% [^]
合計 (1 月至 12 月 (首尾 月份包括在內))	1,914.3	1,310.8 [^]	-31.5% [^]

* 該數字代表以下在香港服務的總乘客量：本地鐵路服務、機場快綫、過境服務、城際客運、輕鐵、巴士及高速鐵路，該數字每月於本公司的網站公布。

[#] 2019 年 10 月、11 月和 12 月的乘客量下跌主要是由於香港公眾活動的不利影響。

[^] 暫定數字，或有變更

- (ii) 由於(a)香港與中國內地之間的數個邊境口岸關閉，本集團提供租金寬減予免稅經營權持有人及其他車站商店；及(b)乘客量下跌導致本地鐵路服務的車站人流減少，對車站商店的零售租戶帶來不利影響，本集團向受影響之零售租戶提供租金寬減，因此香港車站商務的租金收入大幅減少；
- (iii) 由於限制人群聚集及晚市堂食限制，導致購物人士和食客減少，本集團向港鐵商場內受到不利影響的零售租戶持續提供租金寬減，因此香港物業租賃業務的租金收入減少；及
- (iv) 新型冠狀病毒大流行和相關的政府措施對本集團在香港以外的經常性業務造成不同程度的不利影響。

經常性業務利潤／虧損

經考慮上文所述的事項及本集團在截至 2020 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表中就沙中綫項目確認 14 億港元的撥備（如下文第 2 節所述），並根據董事局現時已獲得的管理資料（包括對本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的最新未經審核管理賬目的初步評估），董事局預計本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的經常性業務虧損將為大約 11 億港元（為介乎 9 億港元至 13 億港元的估計虧損範圍的中間數），而截至 2019 年 12 月 31 日止年度則錄得 50 億港元利潤。

物業發展利潤

董事局預計本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度將確認的物業發展業務利潤約為 55 億港元，包括早前公布來自 LP6（「日出康城」第六期）所入賬的利潤，而截至 2019 年 12 月 31 日止年度則錄得 56 億港元利潤。

投資物業組合重估

由於新型冠狀病毒大流行和整體經濟環境惡化造成的不利影響，導致零售及寫字樓租金受到下調壓力，根據本集團外聘獨立估值師進行的初步物業重估，董事局預計本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度將錄得的投資物業重估虧損約 92 億港元（此乃非現金會計項目，這是由於本集團的投資物業組合在 2019 年 12 月 31 日的估值 917 億港元下跌大約 10%所致），而截至 2019 年 12 月 31 日止年度則錄得 14 億港元的重估收益。

預期淨虧損

考慮到上述本集團經常性業務（其中包括截至 2020 年 12 月 31 日止年度就沙中綫項目作出 14 億港元的撥備）、物業發展業務和投資物業組合重估的預期財務業績後，本集團預計截至 2020 年 12 月 31 日止年度的本公司股東應佔淨虧損將約為 48 億港元（為介乎 46 億港元至 50 億港元的估計虧損範圍的中間數），而截至 2019 年 12 月 31 日止年度的淨利潤為 119 億港元。

2. 2020 年就沙中綫項目作出撥備

(i) 項目管理費用

按本公司早前所披露，沙中綫項目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委託協議履行其項目管理責任所需的費用。

正如本公司在 2020 年 2 月 28 日、2020 年 3 月 5 日、2020 年 7 月 7 日及 2020 年 8 月 6 日的公告中所述，鑒於本公司對額外項目管理費用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確認撥備，以反映本公司完成其餘下項目管理責任所產生的額外費用。

在作出該等公告後：

(a) 於 2020 年 12 月，政府根據第三份委託協議中所載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（為避免疑義，該總額並不包括本公司早前尋求發放的 14 億港元額外項目管理費用），並已被本公司全數使用。政府已尋求並獲立法會批准的額外撥款並不包括本公司早前尋求政府發放的 14 億港元額外項目管理費用。因此，作為現階段安排，本公司目前會在不影響其法律責任的原則為基礎上，負擔本公司繼續履行第三份委託協議下的項目管理責任所產生的費用（務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展）。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據第三份委託協議可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利；及

(b) 本公司最近致函政府，重申本公司（根據第三份委託協議的條款及在本公司取得獨立專家意見後）認為本公司有權收取上調的項目管理費用，而上調的幅度應由雙方真誠磋商協定或根據第三份委託協議的規定釐定。然而，政府對本公司作出回應，重申政府認為對第三份委託協議中包含任何的工程範圍、委託活動和 / 或委託計劃均沒作出任何重大修改。因此，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及將會繼續履行其於第三份委託協議下的項目管理責任，並且已經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第三份委託協議可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。

(ii) 撥備

鑒於上文第 2(i)節所述的事項，尤其是作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上（同時本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據第三份委託協議可採取相關行動和尋求享有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 14 億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的額外費用。

3. 一般事項

於考慮本集團的整體鐵路和物業業務後，董事局認為本集團的整體財務狀況保持穩健。

本公告所載的財務資料乃基於本集團的初步未經審核管理賬目及本集團現時已獲得的資料，這些資料可能會作出調整。本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的實際業績尚未最終確定，而且並未經過本集團的核數師審核。本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的經審核業績可能有別於本公告內所載的資料。

董事局將繼續監察本集團的財務狀況及業務前景，並將會在適當時候另行作出公告。

投資者在買賣本公司證券時務請謹慎行事。本公司股份的價格可能會有所波動。

獲政府根據《香港鐵路條例》（香港法例第 556 章）第 8 條委任或在政府擔任公職的本公司董事局成員並沒有就本公告的內容給予意見或批准本公告的內容。

釋義

「機場快綫」	指博覽館站與香港站之間的列車服務；
「董事局」	指本公司的董事局；
「巴士」	指支援西鐵綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務；
「本公司」	指香港鐵路有限公司；
「過境服務」	指目的地 / 起點為羅湖站及落馬洲站的列車服務；
「本地鐵路服務」	指荃灣綫、港島綫、南港島綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、東鐵綫（不包括過境服務）、屯馬綫一期和西鐵綫；
「第三份委託協議」	指政府與本公司於 2012 年 5 月 29 日就沙中綫的建造及通車試行簽訂的委託協議；
「本集團」	指本公司及其附屬公司；
「政府」	指香港特別行政區政府；
「高速鐵路」	指廣州—深圳—香港高速鐵路（香港段）；
「城際客運」	指香港與中國內地主要城市例如北京、上海及廣州之間的城際客運服務；
「輕鐵」	指服務新界西北部的輕鐵系統的列車服務；
「上市規則」	指《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》；
「原本項目管理費用」	指政府就本公司執行沙中綫協議中指定的工程而應支付予本公司的 78.93 億港元項目管理費用；
「經常性業務」	指本集團的香港客運業務、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；
「沙中綫」	指沙田至中環綫；

「沙中綫協議」	指：(i)政府與本公司於2008年11月24日簽訂有關沙中綫的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議；(ii)政府與本公司於2011年5月17日簽訂有關沙中綫預先工程的委託協議；及(iii)第三份委託協議；
「沙中綫項目」	指沙中綫建造項目；及
「基本業務」	指經常性業務及本集團的物業發展業務的統稱。

承董事局命
公司秘書
馬琳

香港，2021年1月19日

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*、關育材*、李慧敏*、李李嘉麗*、吳永嘉*、鄧國斌*、周元*、許正宇（財經事務及庫務局局長）**、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（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、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。