



股份代號：66



延展動力 創建未來

2021年報

目錄

歡迎閱覽港鐵2021年報，本報告詳述儘管面對全球疫情帶來的持續營運及經濟挑戰，公司仍致力讓城市前行，為股東創優增值。年內，我們亦圍繞企業責任、環境管理和管治以及創新求變、技術進步和業務拓展的原則，在持續轉型、鞏固及重塑組織方面取得長足進展，令港鐵繼續成為安全可靠及環保的集體運輸的全球領導者。



2021年報



2021年可持續
發展報告

此外，我們誠邀您細閱我們的《2021年可持續發展報告》，該報告闡述我們致力在營運中納入相關及重要的可持續發展措施。

我們希望這些報告能讓您清楚了解我們的業務活動、業績及未來策略，以實現港鐵及社區的互惠發展。在股東及持份者的鼎力支持下，我們將一如既往不負重託，實現卓越表現，延展動力，創建未來。

概覽

- 2 摘要
- 4 企業策略進展及計劃
- 6 聯繫持份者
- 8 三個社會及環境目標
- 9 主要獎項
- 10 主要數據
- 12 我們的網絡
- 14 主席函件
- 18 行政總裁回顧及展望

業務回顧與分析

- 業務回顧
- 36 – 香港客運服務 — 車務營運
- 46 – 香港客運服務 — 車站商務
- 50 – 香港物業及其他業務
- 60 – 香港網絡拓展
- 66 – 中國內地及國際業務
- 74 企業責任
- 82 人力資源
- 85 港鐵學院
- 86 財務回顧
- 98 十年統計數字
- 100 投資者關係

延展動力 創建未來



我們的長遠目標

我們用關懷備至、創新及可持續的服務，連繫及建設社區，以成為廣受國際認可的企業。



我們的使命

讓城市前行



我們的信念

- 優質服務
- 創造價值
- 互敬互重
- 勇於進取



我們的文化重點

- 多向溝通
- 共同協作
- 高效創新
- 靈活變通



企業管治

- 102 公司管治報告書
- 132 審核委員會報告書
- 135 風險管理
- 140 風險委員會報告書
- 142 工程委員會報告書
- 143 薪酬委員會報告書
- 148 董事局及執行總監會
- 164 主要管理人員
- 165 董事局報告書

財務及其他資料

- 197 綜合帳項及附註目錄
- 198 獨立核數師報告
- 202 綜合損益表
- 203 綜合全面收益表
- 204 綜合財務狀況表
- 205 綜合權益變動表
- 206 綜合現金流量表
- 207 綜合帳項附註
- 287 專用詞彙

摘要



香港業務



香港總乘客量

超過 **16億** 人次



乘客車程準時程度

99.9%



屯馬綫全綫

開通



批出

**「港島南岸」
第五期及第六期**

物業發展項目

中國內地 及國際業務



**北京地鐵十四號綫最終段
和北京地鐵十七號綫首段**

開始投入服務



中國內地鐵路業務

乘客車程準時程度

99.9%



接手營運瑞典

Mälartåg 區域交通服務

環境、 社會及管治



為**2030年**訂立
科學基礎減碳目標
以達致於**2050年**實現**碳中和**



為應對**新冠病毒疫情**
提供**紓困措施**包括



- 車費扣減
- 租金寬減
- 為醫護人員提供免費車票
- 與慈善機構合作
為有需要人士提供援助

董事局委員會重組
進一步加強管治和成效



增長與展望



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

《鐵路發展策略2014》

下的項目取得進展



支持政府的

《北部都會區發展策略》



繼續推展



20,000個住宅單位
及**2**個新建商場項目



新型冠狀病毒疫情
帶來的挑戰

企業策略進展及計劃

關鍵績效指標

2021年成就

香港 核心業務

- 推進**社會及環境目標**
- **持續增長**現有業務及拓展相鄰業務
- **運用科技**提升顧客體驗及優化工作



- 確立**三個社會及環境目標、十個承諾及超過30個關鍵績效指標**
- **屯馬綫全綫**開通
- **確定**智慧出行及智能維修方面的**機遇**
- 繼續**優化營運**開支
- 繼續推展《**鐵路發展策略2014**》下的項目
- 批出黃竹坑「**港島南岸**」**第五期和第六期**



中國內地及 國際業務

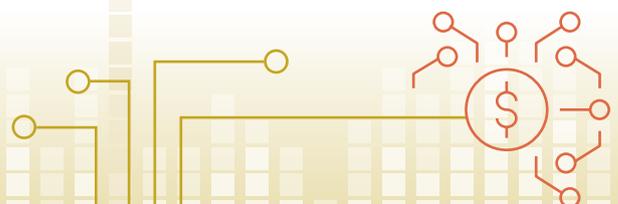
- **探索新業務及城市**，在現有項目方面取得出色表現
- 在香港以外的主要增長市場**建立**鐵路服務**品牌**和**提供專業知識**

- **北京地鐵十四號綫最終段**和**北京地鐵十七號綫首段**開始投入服務
- 取得**杭州西站以鐵路交通為導向發展**項目的建設用地使用權
- 接手營運瑞典**Mälartåg區域交通**服務
- 推出**全球營運標準**，與業務所在的其他城市分享累積多年的營運經驗和專業知識

新增長 引擎

- 設立MTR Lab以促進**技術發展及投資**
- 透過投資**科技初創企業**，鞏固核心業務並實現增長

- 設立**MTR Lab**控股架構、營運及管治模式，和投資框架



於回顧年度內，港鐵繼續在推行新企業策略「變·造未來」方面取得長足進展。成功推行此策略，並建立一個穩健的矩陣組織，管理層可更迅速高效地作出應對、加強協作，並透過經強化的「三道防綫」改善問責制。企業策略亦載列明確界定的環境、社會及管治(「ESG」)目標，為公司營運業務提供指引(包括香港核心業務、中國內地及國際業務，以及新增長引擎)有助我們促進本公司及社區可持續及互惠互利的增長。

2022年及以後的計劃

- 追蹤達成**社會及環境關鍵績效指標**的進展；實施**ESG投資框架**
- 透過科技及精簡/協同效益，繼續**投資於提升生產力**
- **東鐵綫過海段**目標於2022年6月/7月通車
- 全力支持政府的《**北部都會區發展策略**》
- **物業發展項目繼續招標**
- 正在推展約**20,000個住宅單位**及**2個商場項目**
- **新業務數據中心**將投入服務



風險

- **新冠病毒疫情**對日常生活帶來重大挑戰，對本地乘客量以及車站商店和商場的人流構成嚴重影響
- **過境口岸持續關閉和旅遊限制措施**，預料將繼續影響車費收入，免稅店及商場業務



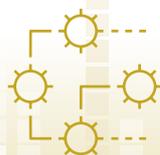
- 繼續**尋求香港以外的增長**機遇，以維持品牌知名度及開拓多元化的收入來源
- 繼續保持**卓越營運**表現以履行及續簽現有合約，並贏取新合約

- **激烈競爭及複雜的地緣政局**
- **疫情**導致商務差旅及/或當地參與活動減少，因此，需要投入更多時間及精力



- **支持港鐵核心業務**以鞏固技術能力，並提供相應技術方案
- **探索合作模式**，以開展研發及合資業務
- 投資處於早期成長階段**的高潛力和鄰近公司**，以提升實力及開拓多元化的收入來源

- **科技領域**本質上屬**高風險**



聯繫持份者



車費優惠
數碼營銷

顧客



網上會議
財務報告
周年成員大會

投資者

持份者組別

香港業務 2021年聯繫活動及成就



顧客

- 提供恆常車費優惠，並提供額外車費扣減以協助市民度過疫情帶來的困境
- 在MTR Mobile應用程式推出個人化及聯繫活動
- 推出智慧出行方案，以解決顧客從行程起點至終點當中的痛點及需求
- 提供無縫連繫的出行體驗，讓顧客在車站商店及毗連商場內享受購物消費的樂趣
- 透過MTR Mobile應用程式進行針對性的數碼營銷活動，並推出「電子禮券」吸引顧客



投資者

- 與投資者舉行超過180場網上會議，就疫情對不同業務造成的空前影響提供意見
- 定期更新公司網站的主要數據以及發表財務報告
- 舉行周年成員大會，提供與董事進行面對面溝通的機會，詢問董事有關公司表現和營運的事宜



政府及監管機構

- 與政府就《鐵路發展策略2014》下的鐵路項目緊密合作，並支持政府的《北部都會區發展策略》
- 為支持立法會和區議會的社區工作，安排各種活動及提供贊助
- 歡迎政府官員及部門參加測試演習及開幕禮等活動



社區

新冠疫情關愛計劃

- 向本地及少數族裔家庭捐贈口罩
- 向當值醫護人員免費提供機場快綫車票
- 為商場及車站商店的租戶提供租金寬減
- 與社企及慈善機構合作為有需要人士提供食物及生活物資等援助

恆常計劃

- 為學生舉辦事業及生涯規劃活動(例如「Train' 出光輝每一程」計劃)
- 為非政府組織及少數族裔提供贊助及義工服務
- 每年與香港電台第五台合作，提升年長乘客的安全意識



承辦商及供應商

- 在新冠疫情期間為供應商提供支援及協助，確保供應商的安全和健康
- 透過供應商評估系統向供應商提供表現反饋，使供應商持續改進其表現
- 與主要供應商舉行供應商管理會議，以鞏固業務關係



僱員

新冠疫情關愛計劃

- 提供防護裝備；辦公室員工試行在家工作安排、採用彈性上班時間及可穿便服上班；推出「情緒健康一站式學習網站」、舉辦健康講座及設立24小時醫療及輔導熱綫；安排新冠病毒疫苗接種外展服務，以及為已接種疫苗的員工提供「身心健康假」

員工投入度調查

- 於2021年12月向香港的所有全職員工及香港以外全資附屬公司的管理人員進行員工投入度調查，整體參與率接近80%

恆常計劃

- 兩層員工協商機制，包括公司層面的員工評議會和部門/組別層面的聯席協商會
- 傑出貢獻嘉獎及長期服務獎
- 港鐵康樂會



2022年及以後的計劃

- 繼續提供恆常車費優惠及其他推廣
- 繼續建立和豐富MTR Mobile的客戶資料，以增強和深化個人特色及參與度，當中包括數碼營銷活動
- 為聯繫不同乘客組別，在港鐵網絡制定更多智慧出行方案，並採納數據分析應用程式，以提升顧客在不同接觸點的體驗
- 借助更先進的數據平台，為一般乘客及特定顧客層提供以數據為本的個人化及應用服務
- 因應最新市場趨勢和顧客喜好，繼續分散及優化租戶組合

- 繼續透過不同渠道發表重要公告及最新資訊，與投資者保持聯繫
- 計劃在疫情許可下舉行實體會議及路演

- 繼續支持政府以鐵路系統為香港交通骨幹的政策
- 知悉及聯繫擬成立的鐵路署和新的政策局
- 繼續推行其他恆常聯繫計劃

- 在疫情期間推出多項措施，為社區提供支援，惠及車站商店及商場的租戶以及醫護人員
- 根據社會及環境目標更新社會及環境參與策略，確保我們的計劃能滿足不同社群的需要
- 拓展鐵路網絡，以安全、環保、實惠及便利的鐵路服務連接更多社區
- 繼續推行其他恆常聯繫計劃

- 對主要供應商進行意見調查，以了解為港鐵公司提供服務支援的挑戰及潛在的改進空間
- 為相關類別的供應商舉辦有關ESG倡議及最佳實務的交流會及培訓會
- 為重點類別及供應商制定長期策略
- 為港鐵公司制定正式的供應商檢討會議計劃及供應商審計計劃
- 為主要新鐵路項目展開採購活動

- 加強新冠疫情關愛計劃並推出新措施
- 於2022年2月/3月向員工傳達調查結果，然後規劃行動來回應員工所提出的意見，並將於2022年年底進行脈搏調查，以追蹤規劃工作的進展。下一次調查將於2024年舉行
- 繼續推行其他恆常聯繫計劃

三個社會及環境目標



社會共融

作為一家服務市民的公共運輸服務營運商，社會共融是我們的工作核心。



發展及機遇

我們致力實現聯繫及發展社區的願景，為市民創造發展機會，與我們一起發揮所長。



減少溫室氣體排放

作為一家低碳運輸服務營運商，我們致力管理環境影響，實現碳中和的目標。

十個承諾和當中的主要關鍵績效指標



基本出行服務

100%

新車站方便所有人士進出
(包括無障礙出入口、闊閘機、
無障礙洗手間及育嬰間)



員工

平均每年為員工提供

最少5天學習日數



碳排放

訂立香港鐵路及物業業務

於**2030年**達致

科學基礎減碳目標



潔淨能源及 能源效益

2023年產生的可再生能源將為

100萬千瓦時



多元及共融

2025年董事局的女性比例將為

25%



業務夥伴

綠色採購的開支

2025年將達至

2.5億港元

2030年將增至3.5億港元



廢物管理

25%

商場餐飲業租戶參與
我們的減少廚餘計劃



平等機會

2022年至2025年
直接投資於本地社區及
捐贈物資將達至

1億港元



未來技能及 創新方案

2022年至2025年投資
於初創企業將會

超過3億港元



環保及低碳 設計

100%

未來的新車站和新物業發展項目
達致「綠建環評」金級或以上認證

主要獎項



香港客運業務

- **香港服務大獎2021「公共交通工具組別大獎」**
《東周刊》
- **星鑽服務大獎2020「公共交通服務大獎」**
《星島日報》
- **星級企業大獎2020「星級公共交通服務大獎」**
《明報周刊》
- **2020至2021年度無障礙網頁嘉許計劃**
「網站組別 — 三連金獎及流動應用程式組別 — 三連金獎」
香港互聯網註冊管理有限公司
- **2021香港資訊及通訊科技獎**
「智慧出行(智慧交通) — 銅獎」
香港貨品編碼協會
- **優質顧客服務大獎2021**
「數碼服務策略獎 — 金獎」及「智能服務獎 — 銀獎」
香港優質顧客服務協會
- **2021智慧生活夥伴大獎「傑出數碼出行體驗」**
經濟通



香港物業及其他業務

- **圓方**
 - **香港服務大獎2021「尊尚服務之選及傑出榮譽大獎」**
《東周刊》
 - **數碼體驗營銷大獎2021**
「十大最佳數碼體驗營銷商場大獎」
「最佳線上宣傳營銷獎及最佳慈善活動獎」
新城財經台
- **德福廣場**
 - **香港服務大獎2021**
「溫情洋溢組別的購物商場 — 香港服務大獎」
《東周刊》
 - **無障礙管理體系證及衛生防疫措施認證**
香港品質保證局
- **The LOHAS康城**
 - 在Galaxy Awards 2021中贏取了六個獎項
 - 在Questar Awards 2021中贏取了五個獎項
Mercomm Inc. International Awards Programs
 - 在Stevie Awards 2021中贏取了七個獎項
Stevie Awards
 - **01企業金動大獎2021「傑出數碼運用購物商場」**
《香港01》
- **青衣城**
 - **01企業金動大獎2021「傑出可持續發展購物商場」**
《香港01》
- **國際金融中心二期**
 - **綠建環評既有建築2.0「綜合評估計劃」— 鉑金級**
香港綠色建築議會
 - **LEED v4 (Gold)**
美國綠色建築委員會及綠色建築認證委員會



環境、社會及管治

- **HR Distinction Awards中贏取了三個獎項**
Human Resources Magazine
- **「平等機會僱主獎」**
性別平等類別、傷健平等共融類別、家庭崗位平等類別
平等機會委員會
- **15年Plus「商界展關懷」標誌**
香港社會服務聯會
- **最高籌款機構第九名**
香港公益金
- **大灣區企業可持續發展大獎2021 — 傑出灣區企業大獎**
 - 「社會可持續發展大獎 — 可持續城市和社區」
 - 「綠色可持續發展大獎 — 氣候行動」
新城財經台
- **香港服務大獎2021「企業責任大獎」**
《東周刊》
- **香港可持續發展獎2020/21中贏取了六個獎項**
香港管理專業協會



中國內地及國際業務

- **TfL Rail**
金哨子獎「金哨子(最佳表現)」
Modern Railways and the Institution of Railway Operators
- **MTM**
新冠疫情下傑出工作「金羽毛筆獎」
International Association of Business Communicators
- **京港地鐵**
2021中國年度最佳僱主百強
智聯招聘和哈佛商業評論
- **港鐵(深圳)**
2020 - 2021年度全國優秀外商投資企業
中國外商投資企業協會和深圳外商投資企業協會



財務及投資者關係

- **2021年香港最佳公共服務財務管理團隊獎**
《資本金融國際》
- **香港綠色和可持續金融大獎2021**
「傑出綠色和可持續債券發行機構(交通運輸行業) — 最大規模單一綠色債券」
香港品質保證局
- **2021年最佳年報獎「工商企業類」銅獎**
香港管理專業協會
- **2021年國際年報大獎中贏取了五個獎項**
MerComm, Inc.

主要數據

	2021		2020		有利/(不利) 變動百分率
	百萬港元	百分率	百萬港元	百分率	
總收入					
經常性業務收入					
– 香港客運服務					
– 香港車務營運	13,177	27.9	11,896	28.0	10.8
– 香港車站商務	3,208	6.8	3,269	7.7	(1.9)
– 香港物業租賃及管理業務	5,036	10.7	5,054	11.9	(0.4)
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	25,045	53.1	21,428	50.3	16.9
– 其他業務	383	0.8	894	2.1	(57.2)
	46,849	99.3	42,541	100.0	10.1
物業發展業務收入					
– 中國內地物業發展	353	0.7	–	–	n/m
總收入	47,202	100.0	42,541	100.0	11.0
總EBITDA⁽¹⁾					
經常性業務EBITDA					
– 香港客運服務					
– 香港車務營運	834	4.3	(422)	(3.6)	n/m
– 香港車站商務	2,728	14.2	2,760	23.6	(1.2)
– 香港物業租賃及管理業務	4,066	21.1	4,204	36.0	(3.3)
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	890	4.7	533	4.6	67.0
– 其他業務和項目研究及業務發展開支	(499)	(2.6)	(1,881)	(16.1)	73.5
	8,019	41.7	5,194	44.5	54.4
物業發展業務EBITDA					
– 香港物業發展	11,097	57.6	6,491	55.6	71.0
– 中國內地物業發展	129	0.7	(13)	(0.1)	n/m
	11,226	58.3	6,478	55.5	73.3
總EBITDA	19,245	100.0	11,672	100.0	64.9
總EBIT⁽²⁾					
經常性業務EBIT					
EBIT					
– 香港客運服務					
– 香港車務營運	(4,262)	(29.4)	(5,408)	(81.0)	21.2
– 香港車站商務	2,488	17.1	2,502	37.5	(0.6)
– 香港物業租賃及管理業務	4,048	27.9	4,185	62.7	(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	4.3	261	3.9	138.3
– 其他業務和項目研究及業務發展開支	(567)	(3.9)	(1,949)	(29.2)	70.9
應佔聯營公司及合營公司利潤	968	6.7	605	9.1	60.0
	3,297	22.7	196	3.0	n/m
物業發展業務EBIT					
– 香港物業發展	11,097	76.4	6,491	97.2	71.0
– 中國內地物業發展	129	0.9	(13)	(0.2)	n/m
	11,226	77.3	6,478	97.0	73.3
總EBIT	14,523	100.0	6,674	100.0	117.6
投資物業公允價值計量虧損	(1,616)		(9,190)		82.4
利息及財務開支	(967)		(1,004)		3.7
除稅前利潤/(虧損)	11,940		(3,520)		n/m
所得稅	(2,261)		(1,301)		(73.8)
年內利潤/(虧損)	9,679		(4,821)		n/m
非控股權益	(127)		12		n/m
公司股東應佔年內利潤/(虧損)	9,552		(4,809)		n/m
公司股東應佔年內利潤/(虧損)來自：					
經常性業務	1,808		(1,126)		n/m
物業發展業務	9,343		5,507		69.7
基本業務	11,151		4,381		154.5
投資物業公允價值計量	(1,599)		(9,190)		82.6
公司股東應佔年內利潤/(虧損)總額	9,552		(4,809)		n/m

附註

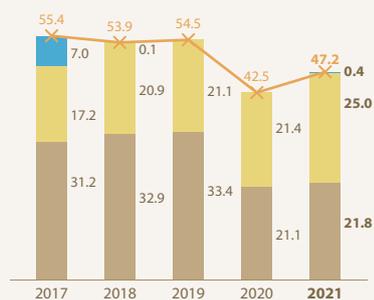
1 EBITDA代表未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、每年非定額付款、應佔聯營公司及合營公司利潤、利息、財務開支及稅項前經營利潤/(虧損)。

2 EBIT代表未計投資物業公允價值計量、利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的利潤/(虧損)。

n/m：並無意義

總收入

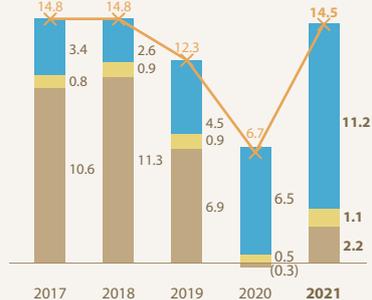
(十億港元)



● 中國內地物業發展
● 經常性業務 — 中國內地及國際
● 經常性業務 — 香港
× 總收入

總EBIT

(十億港元)



● 物業發展業務
● 經常性業務 — 中國內地及國際*
● 經常性業務 — 香港
× 總EBIT
* 包括應佔聯營公司及合營公司利潤、以及項目研究及業務發展開支

公司股東應佔淨利潤/(虧損)

(十億港元)



● 投資物業公允價值計量收益/(虧損)
● 物業發展利潤
● 經常性業務利潤 — 中國內地及國際
● 經常性業務利潤/(虧損) — 香港
× 公司股東應佔淨利潤/(虧損)

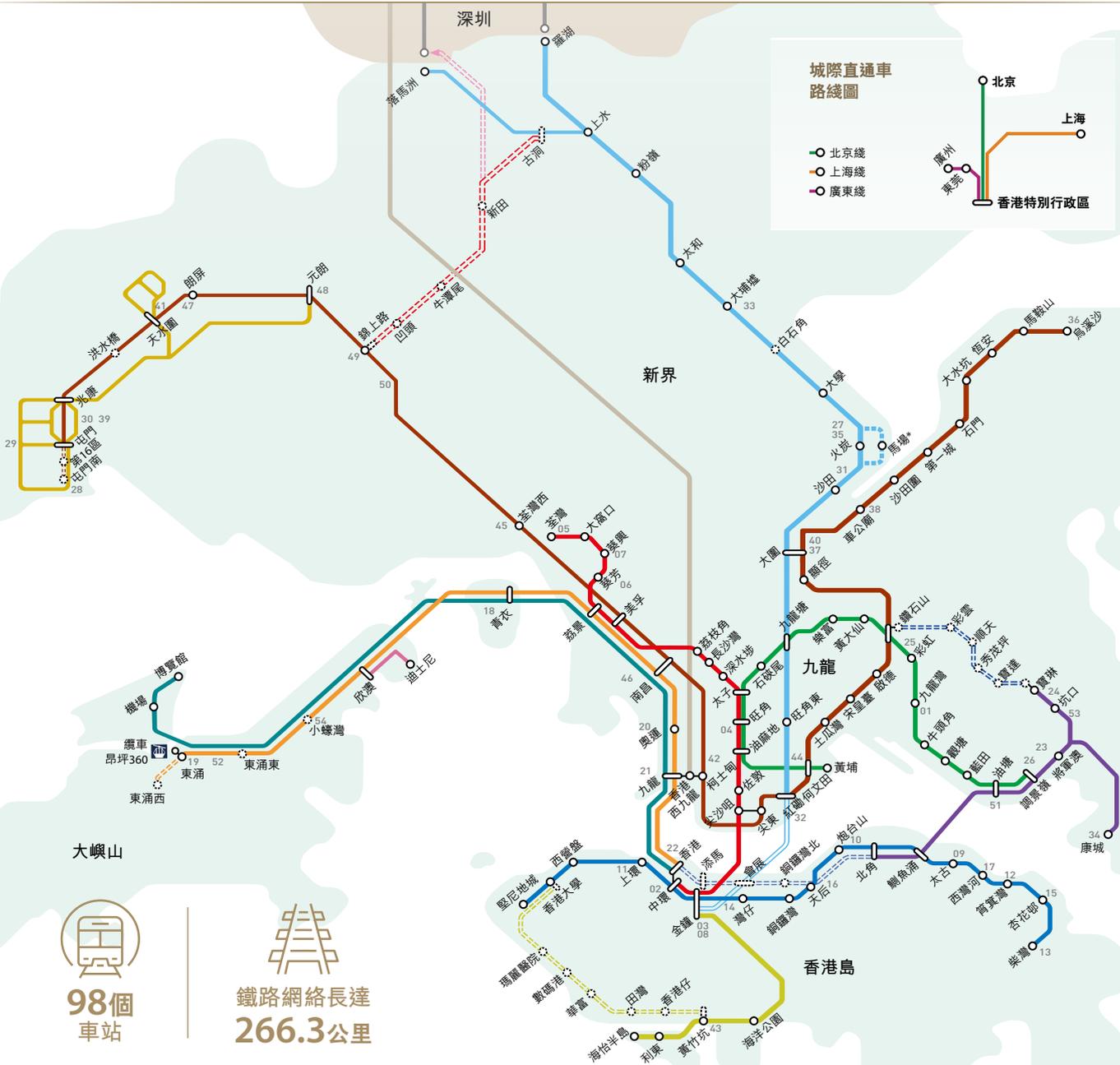
	2021	2020	有利/(不利)變動百分率
財務比率			
EBITDA邊際比率 ⁽³⁾ (%)	17.3	12.2	5.1個百分點
EBITDA邊際比率 ⁽³⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^δ) (%)	32.7	22.1	10.6個百分點
EBIT邊際比率 ⁽⁴⁾ (%)	5.2	(1.0)	n/m
EBIT邊際比率 ⁽⁴⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^φ) (%)	7.8	(3.2)	n/m
淨負債權益比率 ⁽⁵⁾ (%)	18.1	22.5	4.4個百分點
來自基本業務的平均公司股東資金回報率 (%)	6.3	2.4	3.9個百分點
利息保障 ⁽⁶⁾ (倍數)	14.4	8.2	6.2倍
股份資料			
每股基本盈利/(虧損) (港元)	1.55	(0.78)	n/m
來自基本業務的每股基本盈利 (港元)	1.80	0.71	153.5
每股普通股息 (港元)	1.27	1.23	3.3
派息比率 (基於基本業務利潤) (%)	71	173	(102)個百分點
於12月31日的股價 (港元)	41.85	43.35	(3.5)
於12月31日的市值 (百萬港元)	259,196	267,943	(3.3)
香港車務營運			
總乘客人次 (百萬計)			
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
平均乘客人次 (千計)			
本地鐵路服務 (周日)	4,188.8	3,406.0	23.0
過境服務 (每日)	1.3	20.9	(93.6)
高速鐵路 (香港段) (每日)	–	35.6 [^]	n/m
機場快綫 (每日)	5.9	8.4	(29.8)
輕鐵及巴士 (周日)	548.2	438.0	25.2
平均車費 (港元)			
本地鐵路服務	7.64	7.82	(2.3)
過境服務	9.85	27.23	(63.8)
高速鐵路 (香港段)	–	86.44	n/m
機場快綫	41.27	45.52	(9.3)
輕鐵及巴士	3.04	3.12	(2.6)
估專營公共交通載客量比率 (%)	47.3	45.3	2.0個百分點

附註

- 3 EBITDA邊際比率代表總EBITDA (不包括香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益) 佔總收入之百分率。
 4 EBIT邊際比率代表總EBIT (不包括香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益, 以及應佔聯營公司及合營公司利潤) 佔總收入之百分率。
 5 淨負債權益比率代表綜合財務狀況表的貸款及其他債務、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款和銀行中期票據佔總權益的百分率。
 6 利息保障代表未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、每年非定額付款及應佔聯營公司及合營公司利潤前經營利潤, 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)。
 δ 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入及開支分別為253.98億港元及243.79億港元 (2020年: 214.28億港元及209.08億港元)。
 φ 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入、開支、折舊及攤銷分別為253.98億港元、243.79億港元及2.68億港元 (2020年: 214.28億港元、209.08億港元及2.72億港元)。
 ^ 2020年1月1日至2020年1月29日之平均。
 若干比較數字已重新分類, 以符合本年度之呈列方式。

我們的網絡

香港營運網絡及未來支綫



98個
車站

鐵路網絡長達
266.3公里

地圖說明

○ 車站
◯ 轉綫車站

⊙ 建議車站
⊙ 建議轉車站

— 深圳地鐵網絡
* 只限賽馬日

現有網絡

- 機場快綫
- 港島綫
- 屯馬綫
- 荃灣綫
- 迪士尼綫
- 觀塘綫
- 南港島綫
- 東涌綫
- 東鐵綫
- 輕鐵
- 將軍澳綫
- 高速鐵路

興建中項目

- 沙田至中環綫(紅磡至金鐘段)

未來可建支綫

- 東涌綫延綫
- 屯門南延綫
- 北環綫及古洞站
- ==== 東九龍綫
- ==== 南港島綫(西段)
- ==== 北港島綫

- 洪水橋站
- 白石角站
- 小蠔灣站

公司所擁有/發展/管理的物業

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 01 德福花園/德福廣場一期及二期 02 環球大廈 03 海富中心 04 旺角中心 05 綠楊新邨/綠楊坊 06 新葵芳花園 07 新葵興花園 08 東昌大廈 09 康怡花園/康山花園 10 康澤花園 11 康威花園/無限極廣場 12 峻峰花園 13 新翠花園 14 修頓花園 15 杏花邨/杏花園/杏花新城 16 柏景臺 17 欣景花園 18 盈翠半島/青衣城1期/青衣城2期 19 東堤灣畔/東薈城/諾富特東薈城酒店/海堤灣畔/藍天海岸/映灣園 20 帝柏海灣/維港灣/柏景灣/君滙港/中銀中心/滙豐中心/奧海城一期/奧海城二期 21 漾日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景滙/香港W酒店/環球貿易廣場/香港麗思卡爾頓酒店 22 國際金融中心一期/國際金融中心二期/國際金融中心商場/四季酒店/Four Seasons Place 23 將軍澳豪庭/君傲灣/天晉/PopCorn 1/PopCorn 2/香港九龍東皇冠假日酒店/香港九龍東智選假日酒店/星峰薈 24 蔚藍灣畔/連理街 25 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場 26 都會駅 27 駿景園/駿景廣場 28 海趣坊 29 新屯門中心/新屯門商場 30 恒福花園/恒福商場 31 連城廣場 | <ul style="list-style-type: none"> 32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場 33 策誠軒 34 首都/領都/緻藍天/晉海/MALIBU/LP6/MONTARA/SEA TO SKY/MARINI/GRAND MONTARA/GRAND MARINI/The LOHAS康城 35 御龍山 36 銀湖·天峰 37 名城 38 溱岸8號 39 瓏門 42 The Austin/Grand Austin 45 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣 46 匯璽 47 朗屏8號/朗城滙 |
|--|--|

發展中/計劃中的物業

- 34 日出康城物業發展組合
- 40 大圍站物業發展組合
- 41 天樂站
- 43 港島南岸物業發展組合
- 44 何文田站物業發展組合
- 51 油塘通風樓
- 52 東涌牽引配電站
- 53 百勝角通風樓
- 54 小蠔灣車廠

西鐵綫物業發展

(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

- 39 瓏門
- 45 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣
- 46 匯璽
- 47 朗屏8號/朗城滙
- 48 元朗站
- 49 錦上路站物業發展組合
- 50 八鄉維修中心

中國內地及國際業務



中國內地及澳門

北京

- 地鐵四號綫
- 地鐵四號綫大興綫
- 地鐵十四號綫
- 地鐵十六號綫
- 地鐵十七號綫
- 銀座Mall

杭州

- 地鐵一號綫
- 地鐵一號綫下沙延伸段
- 地鐵一號綫三期(機場延伸段)
- 地鐵五號綫
- 地鐵五號綫西延伸段
- 杭州西站物業發展項目(興建中)

深圳

- 地鐵四號綫
- 地鐵四號綫北延綫
- 地鐵十三號綫(興建中)
- 舊港尊邸(推廣名稱為「天頌」)
- 頌薈

天津

- 購物商場(興建中)

澳門

- 輕軌系統氹仔綫

歐洲

英國

- TfL Rail(未來的伊利莎伯綫)
- South Western Railway

瑞典

- 斯德哥爾摩地鐵
- MTRX
- 斯德哥爾摩通勤鐵路
- Mälartåg

澳洲

墨爾本

- 墨爾本都市鐵路

悉尼

- 悉尼地鐵西北綫
- 悉尼地鐵城市及西南綫(興建中)

主席函件



土瓜灣站的合成照片

致各股東及其他有關人士：

在我參加董事局工作第三個年頭即將結束之際，我一直在反思港鐵公司和世界各地發生的許多重大轉變。

我上任時，我們最重要的任務之一是深化港鐵對穩健的企業管治、環境管理及社會責任的承諾，藉此提升公司的營運，並加強與社區的關係。我很高興地向大家報告，迄今為止，有關進度良好。一個顯著的例子是港鐵如何應對有可能延續至2022年的新冠病毒疫情所觸發的巨變。疫情期間，我們作出迅速反應，幫助市民及企業應對前所未有的挑戰。與此同時，我們繼續努力，確保港鐵在任何情況下都能夠秉持著勇於創新、高瞻遠矚的精神，持續向前發展，為市民提供可靠、他們可以負擔，而且環保的公共運輸服務。

儘管在最近Omicron病毒疫情下，業務繼續受到影響，而營運環境亦持續不明朗，但當回顧2021年我們取得的多項成果，仍然令人感到滿意。同事們敬業樂業的精神不斷鼓舞著我。不管境況如何困難，他們都堅定不移，在我們業務的各個方面力求卓越，讓世界各地的城市繼續前行。

企業策略

2020年，我們推出了企業策略「變·造未來」，以此勾劃出我們邁向未來的路向，為公司及所服務的社區構建互惠互利、可持續的發展。自此，企業策略成為我們企業架構、文化及業務營運不可或缺的一部分，並已取得長足進展。

我們的企業策略為我們如何整合穩健的環境、社會及管治原則定下目標，以堅定不移的承諾支持我們三大支柱：香港的核心業務、中國內地及國際業務，以及在新興鐵路技術、「出行即服務」應用等不同領域的新增長引擎。在過去一年，我們一直努力落實此策略，使公司實現企業整體變革，提升在環境、社會及管治方面的實力，並增強我們有效應對問題的能力。在未來歲月裡，我們將專注加速數碼化，探索能夠增強核心業務的創新項目；開發新增長引擎，為港鐵未來提供動力；並進一步將環境、社會及管治融入我們的業務策略和決策之中。

業務表現和增長

對於港鐵在本年內取得多項重大成就，我為此深感自豪。屯馬綫於2021年6月全綫通車，提供一條全長56公里、橫跨全城的鐵路，將本港多個社區連繫起來。我們正繼續推進沙田至中環綫紅磡至金鐘段的工程，目標是使此東鐵綫過海段於2022年6月/7月通車。此外，我們為政府《鐵路發展策略2014》下數個新鐵路項目進行的規劃和設計，亦取得進展，這些項目可使本港的鐵路網絡更為四通八達。我們仍需就這些新項目與政府簽訂項目協議。

物業業務方面，我們批出了兩個發展項目，將為本港市場提供過千個住宅單位，為政府增加房屋供應的目標作出貢獻。中國內地及國際業務於2021年亦取得顯著成績。北京地鐵十四號綫全綫和北京地鐵十七號綫首段已於年底通

車，我們亦於2021年12月接管了瑞典Mälartåg區域交通的營運。與此同時，我們繼續在中國內地及海外尋求進一步發展的機會，以擴大業務範圍，並在本港以外推廣港鐵品牌。

我們歡迎行政長官在2021年10月公布的施政報告中提及的《北部都會區發展策略》，這將有助於香港未來的城市發展，以及與大灣區的經濟融合。我們承諾為政府提供支援，憑藉在鐵路建造及營運的專業知識，為本港長遠發展作出貢獻及提供協助。

憑藉我們在2021年取得的種種成果，加上眾多潛在機遇，我們對港鐵及其服務的社區的前景充滿信心。

財務表現

由於年內新冠病毒疫情受控、疫苗接種率提升，以及若干防疫措施放寬，本地乘客量及零售業務人流得以改善，令2021年整體表現較2020年為佳。然而，過境口岸關閉及多項防疫措施仍然生效，使車費收入、免稅店及新訂租金等方面的財務表現繼續受到影響。

我們經常性業務利潤為18.08億港元。加上物業發展業務利潤（增長69.7%至93.43億港元），基本業務利潤為111.51億港元，較2020年高154.5%。計入投資物業公允價值計量所產生的虧損，2021年的公司股東應佔淨利潤為95.52億港元，相當於每股盈利1.55港元。董事局建議派發每股1.02港元的末期普通股股息，加上每股0.25港元的中期普通股股息，全年股息將達到每股1.27港元（2020年：每股1.23港元）。

我們很高興港鐵獲《資本金國際》(Capital Finance International)頒發「2021年香港最佳公共服務財務管理團隊」獎項，表揚公司透過積極的財務管理及多元化的商業

模式，在疫情下仍然能穩定地派發股息，同時又透過在新項目上作出數以十億元計的投資，促進社會經濟發展。

環境、社會及管治

作為環保集體運輸行業的全球領導者之一，我們希望能以身作則，務求為社會帶來長遠及正面的影響。我們的企業策略為改進公司及其營運所在的社區制訂了三大社會及環境目標：減低溫室氣體排放、推動社會共融，以及為社會創造機遇。每個目標背後都有明確的承諾，引領我們專心致志，達致意義深長的成果，而這些工作乃建基於我們對遵行世界級企業管治標準的堅持，推動公司敢於問責、行事透明，並且勇於承擔責任，為股東和持份者帶來裨益。

溫室氣體減排

港鐵致力於管理其環境足跡，實現碳中和，公司在這些方面繼續取得良好進展。2021年，我們在可持續融資框架下安排了48億港元的綠色融資，為節能、環保、提升並發展低碳鐵路服務的項目提供資金，支持可持續發展。我們在香港品質保證局舉辦的香港綠色和可持續金融大獎2021中，榮獲「傑出綠色和可持續債券發行機構(交通運輸行業)——最大規模單一綠色債券」獎項。此外，我們也在顯徑站試用新太陽能光伏系統，進一步推進溫室氣體減排。

公司充分瞭解氣候變化帶來的挑戰，亦非常重視減低公司的碳排放。最近，我們完成了全面的減碳研究，有助為2030年訂立科學基礎減碳目標，並計劃於2050年實現碳中和。我們將透過多項措施來達致這些目標，例如在最新綠色科技上投放資金，採用創新方案來提升工作效率，以及與主要持份者(特別是香港的電力公司)攜手合作。

我們亦積極參與減廢計劃。2021年，我們參加了環境保護署的「逆向自動售貨機(「入樽機」)先導計劃」，鼓勵市民回收用過的塑膠飲料容器，以獲得即時回贈。現時在「德福廣場」、「杏花新城」、「海富中心」、「青衣城」及「The LOHAS康城」均已安裝入樽機。

社會共融

港鐵一直積極將藝術融入鐵路設計，我們相信此舉既能為乘客的旅程增添色彩，亦有助將藝術普及化。為支持藝術共融的信念，我們去年透過「港鐵·藝術」計劃與香港展能藝術會合作，邀請視障攝影師於香港西九龍站拍攝照片，作品於中環站展出，展覽更提供語音導賞及點字資訊等無障礙藝術服務。我們亦與香港芭蕾舞團合作，推出「地下鐵碰着芭」，呈獻一系列結合舞蹈與車站藝術品的短片，讓大眾能一目了然地欣賞多元藝術。此外，我們又透過「港鐵·藝術」計劃在車站展示藝術作品，並展出了香港藝術館「我們的·藝術館」活動提供的作品。

我們為連繫社區所作出的持續努力感到自豪。每年，港鐵義工隊均透過公司的「鐵路人 鐵路心」計劃，付出時間致力服務社群。我們於2021年加倍努力，舉行了共95項義工活動，參與義工人次超過1,730。2021年9月，港鐵憑藉籌得超過200萬港元善款，榮膺香港公益金十大最高籌款機構之一。

為幫助員工提升對社區內不同群體的特殊需求的認識，我們與社區合作夥伴一同組織網上講座及後續義工活動，在公司內部培育共融文化。

港鐵亦致力提供平等僱傭機會。2021年5月，公司在「性別平等」、「傷健平等共融」及「家庭崗位平等」範疇獲平等機會委員會頒發「平等機會僱主」獎項。

我們每一天都在努力連繫整個香港乃至世界各地的社區，讓人人都能使用到他們能夠負擔的公共交通服務。為應對新冠病毒疫情，我們在2021年為乘客提供車費扣減等各種紓困措施。我們亦為使用博覽館站往返亞洲博覽館社區治療設施的醫護人員提供免費機場快綫車票。

2021年，本港體育界在國際舞台上取得空前成功，我們向參加2020東京奧運會和殘疾人奧運會的香港運動員提供免費乘搭港鐵以作嘉許，我們亦向公眾贈送免費車票，同慶香港健將的佳績。

創造機遇

2021年，我們招聘了一些大學畢業生加入公司不同的見習人員發展計劃，以建立我們的人才梯隊。我們亦繼續推行學徒計劃，為青年人提供就業機會，培養年輕的鐵路行業人才。

我們也推出了全新的「管理潛能發展」計劃，提供完善的人才評估及個人化的發展計劃，培養高潛質的督導人員。

我們繼續投資新鐵路項目，並提升鐵路資產，以服務社區，為香港發展出一分力。我們希望透過為香港市民提供就業機會，以及為我們的供應商、業務夥伴和員工提供發展機會，藉此促進社會流動及進步。

為支援員工應對疫情的困難，我們在過去兩年中迅速採取措施保護和關懷員工，包括提供防護裝備、試行辦公室人員在家工作的安排，推出「情緒健康一站式學習網站」等，並在政府的協助下在九龍灣車廠為員工及其家屬安排新冠疫苗接種外展服務，亦是首家參與疫苗接種外展服務的公共交通機構。在各種鼓勵措施下，截至2021年年底，超過90%需對外工作的「特定群組」員工已經接種疫苗，展示我們致力保障員工、其家屬及公眾健康的決心。

我們繼續為商場及車站商店的租戶提供租金寬減，幫助他們應對疫情帶來的經濟影響。此外，我們正在與多家初創企業建立夥伴關係，探索互惠互利的數碼化及創新機遇。

管治

2021年，董事局聘請外部顧問進行評估，以提升董事局的工作效用，確保董事局能夠為落實企業策略持續作出適切支援。董事局定期進行此類檢討，以確保港鐵持續符合預期，達致大型上市公司的卓越管治標準。

在這次評估後，董事局採取了多項行動，其中最重要為2022年2月1日起生效的董事局委員會結構改革、成立全新的財務及投資委員會和科技顧問小組，以及對董事局其他委員會進行調整。其他行動包括檢討及更新港鐵內部所授予的權限，以及加強關注董事局的繼任規劃。

2021年，透過設立新的保證管理職能，我們在加強「第二道防線」的工作上進展良好。該職能將為港鐵的關鍵風險領域提供保證，確保業務部門正確理解風險，並實施有效的控制措施。

致意與感謝

過去一年，我們努力幫助社區重回正軌，我必須就此讚揚董事局同寅的英明領導。能與諸位同寅一起為我們共同的目標努力，讓港鐵公司更上層樓，我總是感到欣喜。

此外，關育材先生及李李嘉麗女士於2021年5月26日退任董事局獨立非執行董事，我衷心感謝他們曾經作出的非凡貢獻。我也很高興再次歡迎於2021年5月26日加入港鐵為董事局獨立非執行董事的許少偉先生及黃冠文先生。此外，我亦歡迎劉俊傑先生，劉俊傑先生接替林世雄先生出任發展局常任秘書長(工務)，並於2021年10月8日加入港鐵，成為非執行董事。

我欣然宣布行政總裁金澤培博士與港鐵續約三年，本人也很榮幸再獲任命為主席，任期兩年半。雖然面對重重挑戰，包括目前的新一波新冠病毒疫情，但我仍非常期待我們繼續合作，盡力履行承諾，讓公司及香港邁向更光明的未來。

最後，我衷心感謝執行總監會以及全球超過50,000名員工。他們一直以來專心致志，全力以赴，為公司帶來安全、可靠、環保的鐵路服務，領導同儕。



主席
歐陽伯權博士
香港，2022年3月10日

行政總裁回顧及展望



金鐘站的合成照片

致各股東及其他有關人士：

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

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

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

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

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

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

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

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

港鐵在政府《鐵路發展策略2014》下的多個鐵路項目亦取得良好進展。東涌綫延綫及屯門南延綫（未來的屯馬綫延

綫）已分別於2021年12月及2022年1月按照《鐵路條例》刊憲。我們亦繼續推進東鐵綫新古洞站和全長10.7公里的北環綫項目，以及洪水橋站的設計工作。我們正就推展《鐵路發展策略2014》下各個鐵路項目的條款及細則，與政府進行磋商。

我們多個物業發展項目於2021年創下重要里程碑。城市規劃委員會已於2021年12月批准小蠔灣車廠上蓋發展項目的發展藍圖，詳細的設計和前期工程亦已展開。當與政府簽訂項目協議及通過批地程序後，我們會為小蠔灣車廠上蓋物業發展第一期（即第一期第一批次）進行招標工作。我們亦會在與政府簽訂項目協議後，預期於2022年為東涌車站第一期物業發展項目進行招標工作。我們現正為百勝角通風樓物業發展項目進行招標。

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

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

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

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

香港業務

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

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

香港客運服務

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

n/m：並無意義

2021 年，香港車務營運的總收入由 2020 年的 118.96 億港元增加 10.8% 至 131.77 億港元。未計利息、財務開支、稅項和計及每年非定額付款後的虧損為 42.62 億港元。有關業

績主要反映疫情爆發後持續造成的負面影響，尤其對過境服務的影響。

乘客量和收入

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

港鐵鐵路和巴士服務的總乘客量較 2020 年的 13.108 億人次增加 23.3% 至 16.163 億人次，主要由於疫情好轉(包括推出

疫苗接種計劃、社交距離及其他防疫措施放寬，以及上班族重返辦公室和學生復課)，令客運服務乘客量有所增加。

周日平均乘客量上升22.4%至475萬人次。香港與中國內地之間的口岸仍然關閉，持續影響過境服務、高速鐵路(香港段)和城際客運的乘客量。防疫措施繼續影響航空旅客的數量，繼而影響機場快綫的乘客量。

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

市場佔有率

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

車費調整、推廣及優惠

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

服務表現

2021年，港鐵的重鐵網絡乘客車程準時程度和列車按照編定班次行走又一次達到99.9%的世界級標準，充分體現公

司對精益求精及服務可靠度的承諾。乘客車程準時程度指按照原定車程時間五分鐘以內完成的所有乘客車程，而列車按照編定班次行走是衡量實際開出班次相對所編定班次的指標。

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

提升乘客便利度

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

年內，我們繼續優化包括非繁忙時段服務在內的列車服務，以配合市民的出行需要。

提升乘客舒適體驗

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

我們又繼續進行空調冷卻裝置更換計劃，第四期工程已於2021年4月完成，第五期工程則預計於2022年底前完成。

全數 154 部空調冷卻裝置的更換工程預計於 2023 年底前全部完成，屆時乘客可享更舒適的環境，並有助提升車站及車廠的能源效益，每年可減少碳排放達 15,000 公噸。

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

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

考慮到信號系統更換工程在時間表和造價上均面對重大挑戰，我們現正：

- 採取行動以確保新列車可按計劃投入服務。我們會分階段為 93 列新列車配備 SACEM 系統，並預計首列新列車於 2022 年投入服務；
- 開始為 SACEM 系統進行若干資產更新工作，使短期內可繼續提供優質、可靠的列車服務；及
- 研究其他方案及相關費用，除了全面採用新信號系統以外，探討替代方案，包括升級現有 SACEM 系統作長期使用的可行性。

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

智慧出行提升顧客旅程體驗

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

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

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

智慧營運及維修

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

車站商務

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2021	2020	
香港車站商務			
車站零售設施收入	1,594	2,021	(21.1)
廣告收入	894	516	73.3
電訊業務收入	631	640	(1.4)
其他車站商務收入	89	92	(3.3)
總收入	3,208	3,269	(1.9)
EBITDA	2,728	2,760	(1.2)
EBIT	2,488	2,502	(0.6)
EBITDA邊際比率(%)	85.0%	84.4%	0.6個百分點
EBIT邊際比率(%)	77.6%	76.5%	1.1個百分點

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

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

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

於2021年12月31日，按出租面積分析車站商店(包括免稅店)的租約到期概況為約45%於2022年到期、26%於2023年到期、22%於2024年到期，以及7%於2025年或之後到期。

按出租面積分析車站商店(不包括免稅店)的租戶組合為餐飲類別約佔39%、餅店約佔12%、便利店約佔12%、乘客服務約佔10%及其他類別約佔27%。

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

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

物業業務

物業租賃及管理

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

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

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

於2021年12月31日，按出租面積分析，商場的租戶組合為餐飲類別約佔29%、服務類別約佔23%、時裝、美容及配飾類別約佔22%、休閒娛樂類別約佔17%，以及百貨公司和超市類別約佔9%。

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

年內，公司在旗下商場物業組合中舉行多項市場推廣計劃，以提升銷售額。其中多項活動乃透過MTR Mobile應用程式進行，提供與港鐵商場的購物、餐飲及泊車服務相關的資訊及推廣優惠。

香港物業管理業務收入為2.49億港元，較2020年增加5.1%。

物業發展及招標

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

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

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

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

拓展香港業務

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

沙田至中環綫

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

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

其他新鐵路項目

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

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

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

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

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

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

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

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

擴展物業組合

投資物業

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

住宅物業發展

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

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

中國內地及國際業務

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

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

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

n/m: 並無意義

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

中國內地及澳門方面，公司的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經常性業務利潤減少9.8%至2021年的1.57億港元，主要由於澳門業務的貢獻減少，而深圳鐵路業務的營運有所改善則抵銷了部份影響。

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

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

中國內地鐵路業務

北京

在北京，我們的聯營公司營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫、北京地鐵十六號綫北段和中段，以及北京地鐵十七號綫首段。北京地鐵十四號綫最終段及北京地鐵十七號綫首段已於2021年12月通車。北京地鐵十四號綫全綫亦已通車。北京地鐵十六號綫繼續展開建造工程，全綫預計最快於2022年以後通車。

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

深圳

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

深圳地鐵四號綫自我們在2010年開始營運以來一直未有調高車費。2020年7月，深圳市政府發布新的《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並已於2021年1月1日開始生效，為期五年。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。然而，我們已連續一段時間，重複提醒市場，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

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

杭州

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

中國內地物業業務

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

天津北運河站商場發展項目建造工程進展順利，預計於2024年完工。

澳門鐵路業務

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

歐洲鐵路業務

英國

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

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

瑞典

按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。公司透過全資附屬公司經營四項鐵路業務：斯德哥爾摩地鐵、MTRX、斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通。

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

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

澳洲鐵路業務

由於封城和其他防疫措施，墨爾本都市鐵路網絡在2021年的乘客量持續減少。

悉尼地鐵西北綫達致穩定的服務表現。儘管乘客量因新冠疫情而受到重大影響，但根據專營權條款，此項鐵路業務

不需承擔車費收入的風險。同時，雖然疫情對所有建造及供應鏈活動構成嚴重影響，公司的悉尼地鐵城市及西南綫項目仍然繼續取得進展。

香港以外地區的增長

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

財務回顧

除了以上的集團業績及營運簡要報告外，本章節會詳細闡述及分析有關業績。

損益

百萬港元	截至12月31日止年度		利好/(不利)變動	
	2021	2020	百萬港元	%
總收入	47,202	42,541	4,661	11.0
經常性業務利潤/(虧損)^ζ				
EBIT				
香港客運服務				
– 香港車務營運	(4,262)	(5,408)	1,146	21.2
– 香港車站商務	2,488	2,502	(14)	(0.6)
香港物業租賃及管理業務	4,048	4,185	(137)	(3.3)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	622	261	361	138.3
其他業務、以及項目研究及業務發展開支	(567)	(1,949)	1,382	70.9
應佔聯營公司及合營公司利潤	968	605	363	60.0
總經常性EBIT	3,297	196	3,101	n/m
利息及財務開支	(1,045)	(1,097)	52	4.7
所得稅	(317)	(237)	(80)	(33.8)
非控股權益	(127)	12	(139)	n/m
經常性業務利潤/(虧損)	1,808	(1,126)	2,934	n/m
除稅後的物業發展利潤				
香港	9,277	5,442	3,835	70.5
中國內地	66	65	1	1.5
除稅後的物業發展利潤	9,343	5,507	3,836	69.7
基本業務利潤^ε	11,151	4,381	6,770	154.5
投資物業公允價值計量虧損	(1,599)	(9,190)	7,591	82.6
公司股東應佔淨利潤/(虧損)	9,552	(4,809)	14,361	n/m

ζ：經常性業務利潤/(虧損)代表集團的香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃和管理業務、中國內地及國際鐵路、物業租賃和管理業務及其他業務之利潤/(虧損)(不包括在香港及中國內地投資物業公允價值計量)。

ε：基本業務利潤代表集團的經常性業務利潤及物業發展業務利潤之統稱。

n/m：並無意義

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

總收入

集團於2021年的總收入較2020年增加11.0%至472.02億港元。收入增加主要由於(i)香港車務營運的本地車費收入增加；(ii)墨爾本客運業務的收入上升，以及與墨爾本「平交道口移除項目」有關的項目活動增加；(iii)深圳地鐵十三號綫項目的工程收入增加；及(iv)由於匯率較為有利，海外業務的收入增加；惟部分增幅被停止就沙田至中環綫(「沙中綫」)的項目管理費收入入帳所抵銷。

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

經常性業務利潤

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

EBIT

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

儘管本地乘客量回升，但香港車務營運繼續錄得重大虧損，這是由於過境服務、高速鐵路及城際客運乘客量仍受

到香港與中國內地之間的過境客運口岸自2020年2月以來持續關閉的嚴重衝擊，而各項航空旅遊限制持續，亦導致機場快綫乘客量大幅減少。

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

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

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

其他業務、以及項目研究及業務發展開支：

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

應佔聯營公司及合營公司利潤

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

除稅後的物業發展利潤

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

財務狀況

百萬港元	於2021年 12月31日	於2020年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
淨資產	180,037	176,981	3,056	1.7
總資產	292,082	290,574	1,508	0.5
總負債	112,045	113,593	(1,548)	(1.4)
負債總額 [△]	43,752	50,340	(6,588)	(13.1)
淨負債權益比率 ^δ	18.1%	22.5%		(4.4)個百分點

△：負債總額代表貸款及其他債務和短期貸款。

δ：淨負債權益比率代表淨負債總額326.60億港元(2020年：398.87億港元)(包括綜合財務狀況表的貸款及其他債務、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款，及銀行中期票據投資)佔總權益1,800.37億港元(2020年：1,769.81億港元)的百分率。

投資物業公允價值計量虧損

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

公司股東應佔淨利潤

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

淨資產

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

總資產

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

現金流量

百萬港元	截至12月31日止年度	
	2021	2020
經營活動產生/(耗用)的現金淨額和扣除每年定額及非定額付款	6,484	(2,561)
收取與物業發展有關的淨額	16,642	8,171
投資活動的其他現金流出淨額	(8,489)	(9,326)
(償還)/借貸負債淨額，扣除租賃租金和利息付款	(7,317)	9,661
已付公司股東股息	(7,165)	(6,808)
現金、銀行結餘及存款增加/(減少)#	106	(872)

#：不包括匯率變動的影響

經營活動產生的現金淨額和扣除每年定額及非定額付款

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

總負債

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

債務總額及借貸成本

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

淨負債權益比率

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

收取與物業發展有關的淨額

收取與物業發展有關的淨額為166.42億港元，主要來自「港島南岸」、「日出康城」及何文田站物業發展項目所收取的現金款項。

投資活動的其他現金流出淨額

投資活動的其他現金流出淨額為84.89億港元，主要包括資本性開支77.85億港元(包括57.20億港元用於投資香港現有鐵路及相關業務資產、10.69億港元用於中國內地及海外附屬公司、7.16億港元用於香港鐵路延綫項目，以及2.80億港元用於香港投資物業)。

環境、社會及管治

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

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

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

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

每年，港鐵都會透過一系列活動，致力實現社會共融。2021年，這些活動包括向青少年及長者宣傳鐵路安全，

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

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

安全

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

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

2021年，我們在公司內部及整個社區繼續努力應對新冠疫情。重點領域包括為列車和車站進行消毒和深層清潔、加

強維護通風及空氣濾網、增設升降機按鈕自動感應器，為使用車站升降機的顧客提供安心的選項，並為員工生產口罩等。我們亦宣布分階段要求員工及承辦商人員接種新冠疫苗，有關計劃有助保護員工和社區，以應對新冠疫情。

2021年，香港重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故數目為821宗，較2020年同期上升12%，反映出行次數主要由於防疫措施放寬，以及上班族重返辦公室和學生復課而增加。根據香港鐵路規例，須呈報事故是指凡影響鐵路處所、機械裝置及設備或直接影響人（受傷或沒有受傷），並須向運輸及房屋局局長及機電工程署署長呈報的事故。此事故包括自殺或企圖自殺、侵入路軌，以及在扶手電梯、升降機和行人輸送帶上發生的意外。

企業風險管理

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

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

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

人力資源

於2021年12月31日，港鐵與其附屬公司在香港及香港以外地區分別僱用16,863和15,105名員工。另外，聯營公司及

合營公司在香港及全球各地共聘用19,887名員工。香港員工於2021年的自願流失率為5.6%。

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

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

港鐵學院

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

展望

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

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

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

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

我們現正為百勝角通風樓物業發展項目進行招標。視乎市況，在未來12個月左右，我們預期亦會為東涌牽引配電站、東涌東站第一期（需與政府簽訂項目協議）及小蠔灣車廠上蓋物業發展第一期（即第一期第一批次）（需與政府簽訂項目協議及獲批地程序通過）進行招標。上述三個項目將為本地物業市場帶來約4,580個住宅單位。「日出康城」第十一期、「港島南岸」第四期及何文田站第二期亦計劃於2022年推出預售。此外，我們預計會將「日出康城」第十期、「港島南岸」第一期和「港島南岸」第二期的利潤入帳。

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

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



行政總裁

金澤培博士

香港，2022年3月10日



香港客運服務 車務營運



乘客車程準時程度

99.9%

總乘客量

16.163億人次

周日平均乘客量

475萬人次

紅磡站的合成照片

目標

港鐵的使命是以安全可靠、關懷備至及環保的鐵路服務連繫社區。我們亦透過車務營運賺取回報，用以投資於世界級鐵路網絡的提升、擴展及創新，確保公司及業務所在市場達致可持續發展，同時繼續滿足顧客不斷變化的需要。

挑戰

2021年，我們仍需繼續應對新冠病毒疫情對業務造成的影響。主要挑戰是促進本地乘客量以提升車費收入，同時確保乘客和員工的健康及安全，並管理大型資產工程以提升網絡及顧客體驗。

策略

港鐵透過確保鐵路服務的安全、舒適、可靠及採用智能技術來提升車務營運，繼續致力維持高水平的顧客服務及表現。公司亦透過具吸引力的市場推廣活動及屯馬綫全綫通車來刺激乘客量，並定期與社區及員工溝通，以推廣鐵路安全。我們的重點關注範疇仍是為社區提供更好的服務，為此我們不斷更新及提升公司的鐵路資產。

展望

我們對港鐵車務營運的前景持樂觀態度。本地乘客量已回升至接近疫情前的水平(未有第五波疫情之前)。過境交通終會恢復服務，重建香港與中國內地之間的重要業務聯繫，同時會大幅提升過境服務及高速鐵路(香港段)的乘客量。國際旅遊限制將逐步放寬，有助恢復香港的國際旅遊及商業活動，增加機場快綫的乘客量。

我們正盡一切努力為未來作好準備。我們的防疫措施包括定期以機械人清潔和保持列車和車站衛生、舉辦公眾安全意識活動、為員工提供個人防護裝備及推廣疫苗接種計劃等，有關措施均符合或超越國際標準，我們亦會定期檢討這些措施。與此同時，我們的鐵路業務繼續維持在世界級的安全及可靠度。

同時，公司的企業策略亦為港鐵的營運方式帶來變革。公司圍繞環境、社會及管治框架確立了三項主要目標：減低溫室氣體排放、推動社會共融，以及開拓發展機遇。車務營運方面，這意味著提供大眾均可使用及可負擔且舒適便利的低碳鐵路服務，促進港鐵及所服務社區的可持續增長，並繼續採用最新的創新技術以提升顧客體驗，同時繼續採取企業管治的世界級標準。

我們很高興推出「載·向未來」宣傳企劃，公司致力透過創新的智慧科技及可持續的環保實務，努力建立一個更共融、以社區為本和更連繫您的未來。我們的股東及持份者可放心確信，港鐵已準備好隨時恢復提供全面服務。

安全

作為領先的世界級鐵路運輸服務營運商，安全是我們的首要目標。2021年，重鐵網絡和輕鐵網絡的須呈報事故數目為821宗，較2020年增加12%，反映出出行次數增加，主要由於防疫措施放寬，以及上班族重返辦公室和學生復課。有關安全表現的進一步資料，請參閱本年報的「十年統計數字」。

扶手電梯安全專責小組開展了多個旨在提升扶手電梯安全意识及預防意外的活動及措施，包括試行印有安全訊息的新梯級、「鐵仔」安全短片及宣傳活動、推廣扶手電梯安全的攤位、長者中心探訪活動及車站站主與綫路代表聯合進行的扶手電梯巡查。

月台空隙安全專責小組於2021年進行了多次實地巡查，以查找改善空間。年內，我們亦於金鐘站及觀塘站的月台安裝LED閃燈。輕鐵方面，我們於2020年11月至2021年10月期間安裝了55條月台空隙膠條，於2022年中將開始安裝55條新膠條。

為提升輕鐵的安全性，年內我們在七個輕鐵地點的行人過路處安裝了配備矚目黃色閃光帶的智能閃爍護柱，天慈站亦已安裝智能道路交匯處。我們亦在荃灣綫推出智能隧道系統，以提升軌道旁工程的安全性。

乘客量和收入

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

2021年，港鐵所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量提升23.3%至16.163億人次，主要由於若干防疫措施放寬，令客運服務乘客量增加。周日平均乘客量上升22.4%至475萬人次。

2021年，本地鐵路服務的總乘客量達14.217億人次，較去年同期上升24.2%。本地鐵路服務的周日平均乘客量增加23.0%至420萬人次。

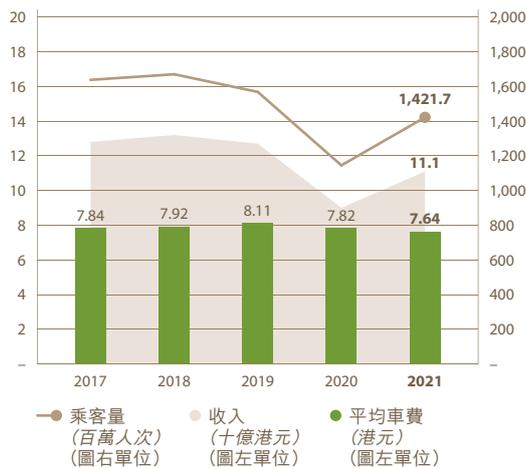
香港與中國內地之間的口岸，包括羅湖、落馬洲和香港西九龍過境站，以及紅磡站的城際客運管制點，於年內仍然關閉，持續影響過境服務、高速鐵路(香港段)和城際客運的乘客量。

2021年，機場快綫的乘客量為220萬人次，較去年同期減少30.0%，主要由於疫情相關措施對航空旅客數量的持續影響。

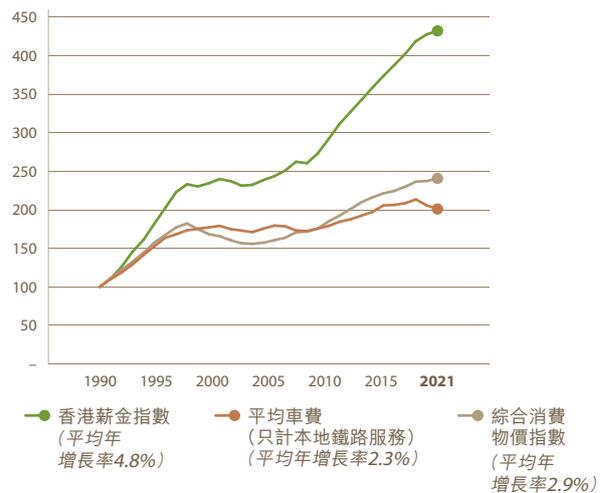
為宣傳屯馬綫於2021年6月27日全綫通車，港鐵推出了一系列的推廣活動，強調乘坐屯馬綫可縮短車程時間並到達沿綫多個休閒景點。「港鐵都會票」、「早晨折扣優惠」及「上水/烏溪沙—尖東全月通加強版」的覆蓋範圍新增屯馬綫的兩個新車站。公司亦向MTR Mobile應用程式的註冊

用戶，以先到先得的方式送出100,000張免費單程票。年內，公司繼續透過MTR Mobile應用程式推廣上述及其他的優惠。我們亦定期檢視客流量以優化列車時間表，為顧客提供便利。

本地鐵路服務 — 乘客量及平均車費



車費趨勢



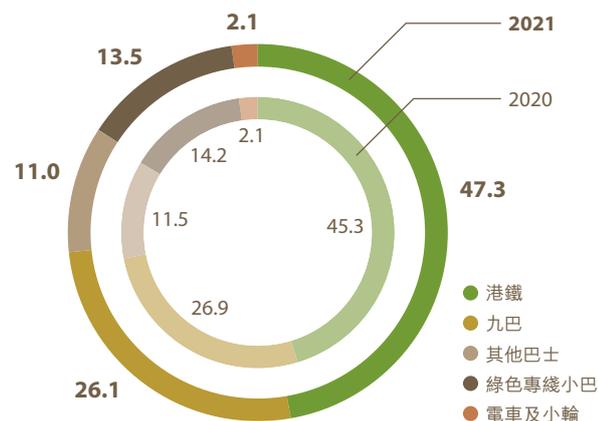
市場佔有率

公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率增加至47.3%，而2020年為45.3%。這主要是由於本地乘客量復甦，尤其是通勤旅程，以及屯馬綫通車的額外貢獻。我們在過海交通工具市場的佔有率為67.6%，而2020年為66.1%。

由於2021年口岸持續關閉，港鐵的過境服務和高速鐵路(香港段)在過境業務的市場佔有率為0%。我們在往返機場交通工具市場的佔有率由2020年16.3%上升至21.6%。

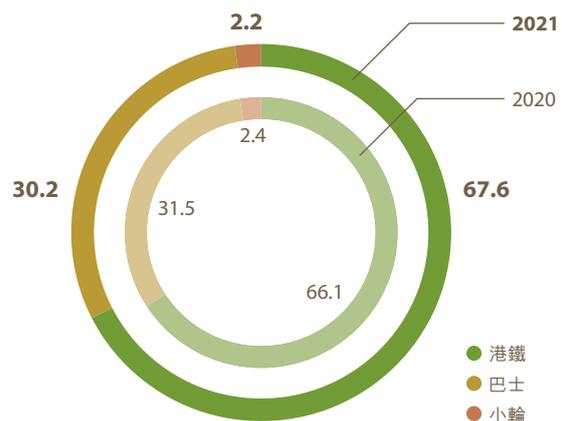
香港主要交通工具市場佔有率

(百分率)



主要過海交通工具市場佔有率

(百分率)



車費調整、推廣及優惠

為協助社區度過疫情帶來的困境，港鐵聯同政府為顧客提供20%車費扣減至2021年3月為止。2021年3月29日，根據運輸業名義工資指數按年變動，公司宣布按照票價調整機制將票價下調1.7%，自2021年6月27日起生效。公司亦宣布落實額外措施，以助紓緩疫情造成的經濟壓力，包括使用八達通及車票二維碼的港鐵乘客，由2021年4月1日至2022年1月1日，維持節省約5%的實際車費。連同其他票價下調及優惠措施，涉及金額預計總值超過9億港元。

2021年6月27日，因應修訂綜合消費物價指數按年變動百分率，港鐵根據票價調整機制得出的2021/2022年度調整幅度已修訂為-1.85%。公司亦同時宣布額外提供3.8%車費

扣減，意味至2022年1月1日為止，乘客實際可節省車費約5%。公司及後宣布延長3.8%的車費扣減至2022年6月底。

作為新冠疫情其中一項經濟支援措施，港鐵為購買「港鐵都會票」及「全月通加強版」的乘客提供100港元折扣，直至2021年6月。2021年6月27日，公司宣布將繼續為購買2021年7月至12月的「全月通加強版」的乘客及購買2021年7月1日至2022年1月1日的「港鐵都會票」的乘客提供50港元車費扣減。六五折「早晨折扣優惠」計劃延長至2022年5月31日。

為推廣環境、社會及管治框架下社會共融的精神，公司於2021年為長者、小童、合資格學生及殘疾人士提供超過22億港元的恆常優惠。



服務表現

2021年，儘管疫情肆虐為營運帶來挑戰，港鐵列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度均達到99.9%的世界級可靠度，超越在公司營運協議和自訂更為嚴格的顧客服務目標中所列明的表現目標。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。乘客車程準時程度則指按照原定車程時間五分鐘以內完成的所有乘客車程。

2021年，港鐵重鐵網絡及輕鐵網絡每日分別提供逾4,600班次及2,600班次，及每日分別行走約760,000車卡公里及28,000車卡公里。年內重鐵網絡錄得16宗延誤，輕鐵網絡則無發生延誤；延誤指由港鐵可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤。輕鐵網絡延續了自2019年以來沒有由港鐵可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤的紀錄。12月在銅鑼灣站發生的一宗因廣告牌組件移位而令一對車門飛脫的事故後，公司已迅速採取措施，移走同類組件以減低風險。我們在2022年1月發布的調查報告中提出的改進措施亦正在落實。港鐵將一如既往，以確保乘客安全為首要任務。

港鐵透過定期的意見調查和活動，了解乘客對港鐵服務和票價的滿意程度。有關結果分別在服務質素指數及票價指數中公布。

服務質素指數	2021	2020
本地鐵路服務及過境服務	66 [^]	64 [^]
機場快綫	不適用*	不適用*
輕鐵	63	62
巴士	72	75
高速鐵路(香港段)	不適用*	不適用*

票價指數	2021	2020
本地鐵路服務及過境服務	62 [^]	59 [^]
機場快綫	不適用*	不適用*
輕鐵	61	61
巴士	72	74
高速鐵路(香港段)	不適用*	不適用*

[^] 由於來回羅湖和落馬洲的過境服務從2020年2月初起關閉，只計算本地鐵路服務。

* 由於2020年爆發疫情，我們於2020年起暫停進行機場快綫和高速鐵路(香港段)的「顧客心聲」意見調查。

港鐵是國際地鐵協會(COMET)的會員之一。該協會制定各地鐵路系統的表現基準，旨在提升行業最佳實務。國際地鐵協會2020年的比較結果將42個鐵路系統的數據納入評估，結果載於港鐵可持續發展網站的「表現指標」內。

提升顧客體驗

自2020年引入企業策略以來，港鐵較以往更專注於秉持堅定不移的環境、社會及管治原則，致力提供世界級的顧客體驗。2021年，港鐵推出「載·向未來」企劃分享對未來的願景，透過創新精神及持續發展，攜手令鐵路運輸的舒適、共融及環保程度達致前所未有的高度。公司亦繼續致力提升本地網絡。2021年，港鐵總共投資超過108億港元為香港的鐵路資產進行維護、升級或更換工程。

為乘客增添便利

2021年6月27日，我們宣布香港最長的鐵路綫正式通車。屯馬綫全長約56公里，設有27個車站，包括六個轉綫站分別接駁東鐵綫、觀塘綫、東涌綫及荃灣綫，提供前所未有的更完善的交通聯繫。新增的宋皇臺站及土瓜灣站，使港鐵的鐵路網絡延伸至九龍城。為增加市民對屯馬綫的認識及鼓勵乘搭，公司推出了一系列強調車程時間縮短及屯馬綫

2021年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
列車按照編定班次行走 (列車服務供應)			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫及南港島綫 ⁽¹⁾	98.5%	99.5%	99.9%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫 ⁽¹⁾	98.5%	99.5%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽²⁾	98.5%	99.5%	99.9%
- 西鐵綫 ⁽³⁾	98.5%	99.5%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽⁴⁾	不適用	不適用	不適用
- 輕鐵	98.5%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽²⁾	98.5%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫 ⁽³⁾	98.5%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽⁴⁾	不適用	不適用	不適用
列車服務準時程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫及南港島綫 ⁽⁵⁾	98.0%	99.0%	99.8%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫 ⁽⁶⁾	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽²⁾	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫 ⁽³⁾	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽⁴⁾	不適用	不適用	不適用
- 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	800,000	4,509,944
- 東鐵綫、屯馬綫一期、西鐵綫及屯馬綫 ⁽⁷⁾	不適用	800,000	5,432,499
車票可靠程度：乘客使用智能車票多少次才遇到一次車票失誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫、屯馬綫一期、西鐵綫及屯馬綫 ⁽⁷⁾	不適用	10,500	34,511
增值機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽²⁾	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫 ⁽³⁾	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	99.9%
自動售票機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.8%
- 東鐵綫 ⁽²⁾	97.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫 ⁽³⁾	97.0%	99.0%	99.8%
- 屯馬綫	97.0%	99.0%	99.8%
- 輕鐵 ⁽⁸⁾	不適用	不適用	不適用
出入閘機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽²⁾	97.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫 ⁽³⁾	97.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	97.0%	99.0%	99.9%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度⁽⁹⁾	不適用	不適用	不適用
扶手電梯可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽²⁾	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫 ⁽³⁾	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.8%
- 東鐵綫 ⁽²⁾	98.5%	99.5%	99.9%
- 西鐵綫 ⁽³⁾	98.5%	99.5%	99.9%
- 屯馬綫	98.5%	99.5%	99.9%
溫度及通風			
- 列車車廂 (不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏26度或以下	不適用	97.5%	99.9%
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	0
- 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏27度或以下，車站大堂則在攝氏29度或以下 (特別炎熱的日子除外)	不適用	93.0%	99.8%
清潔程度			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	99.9%
- 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	100%
西北鐵路服務範圍內之巴士服務			
- 按照編定班次行走	不適用	99.0%	99.7%
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	100%
六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	100%

2021年之營運表現(續)

附註:

- 1 數據反映2021年6月27日至12月31日之實際表現。觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫由2021年1月1日至6月26日的服務表現為99.9%。
- 2 數據包括由2021年1月1日至6月26日屯馬綫一期的服務表現。
- 3 數據反映2021年1月1日至6月26日之實際表現。
- 4 屯馬綫的營運協議目標，顧客服務目標及實際表現結果將於屯馬綫完成首2年的營運後公布。
- 5 數據包括由2021年1月1日至6月26日東涌綫及迪士尼綫的服務表現。
- 6 數據反映2021年6月27日至12月31日之實際表現。機場快綫由2021年1月1日至6月26日的服務表現為99.9%。
- 7 數據包括由2021年1月1日至6月26日屯馬綫一期及西鐵綫的服務表現以及由2021年6月27日至12月31日屯馬綫的服務表現。
- 8 受破壞的輕鐵自動售票機的修復工作正在進行中，服務表現數據將於修復及測試完成後再作公布。
- 9 輕鐵月台八達通收費器更換工程正在進行中，服務表現數據將於新收費器完成安裝、測試及試行後再作公布。

沿綫休閒景點的宣傳活動。我們亦向MTR Mobile應用程式的註冊用戶，以先到先得的方式送出100,000張免費車程票，讓用戶乘搭新綫。

2021年，列車班次繼續受到在家工作安排、社交距離措施及旅遊限制等防疫措施的影響。為了在這困難時期滿足乘客的需要，並提供最便利的服務，我們定期監察情況，並相應調整非繁忙時段的列車服務。

乘客舒適體驗

新列車

為提升顧客體驗，港鐵已訂購93列全新八卡重鐵列車，以更新車隊及更換較舊的列車。截至2021年12月31日，13列全新八卡重鐵列車已經運抵香港。新列車將於2022年開始在未來數年分階段投入客運服務。

新輕鐵車輛

港鐵已訂購40輛全新輕鐵車輛，以更換較舊車輛及擴充車隊。截至2021年12月31日，20輛全新輕鐵車輛已經運抵香港，其中12輛已投入服務。

更換空調系統

我們繼續進行工程，將車站和車廠內約半數的空調系統更換為能源效益更高的較新型號。截至2021年12月31日，已將26個車站及四間車廠的121部空調冷卻裝置，更換為105部能源效益更高的較新空調冷卻裝置。全部154部空調



冷卻裝置的更換工程預計於2023年年底前完成，屆時乘客將能享有更加舒適的列車及車站環境，亦令營運更環保，每年可減少碳排放達15,000公噸。

信號系統升級

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

路軌沿綫的信號硬件更換進展順利，但由於涉及複雜的技術事宜和疫情關係，承辦商需要較預期更長的時間才可完



成公司要求的軟件安全保證工作。此項工作對確保新信號系統的安全性至關重要，我們將繼續與承辦商密切合作，推動工程向前邁進。

考慮到信號系統更換工程在時間表和造價上均面對重大挑戰，我們現正：

- 採取行動以確保新列車可按計劃投入服務。我們會分階段為 93 列新列車配備 SACEM 系統，並預計首列新列車於 2022 年投入服務；
- 開始為 SACEM 系統進行若干資產更新工作，使短期內可繼續提供優質、可靠的列車服務；及
- 研究其他方案及相關費用，除了全面採用新信號系統以外，探討替代方案，包括升級現有 SACEM 系統作長期使用的可行性。

提升車站設施

提供環境舒適、出入便利的列車及車站，是提升顧客體驗及促進社會共融的重要部分。港鐵預計到屯馬綫全綫通車，沿綫將出現大量人流，因此在屯馬綫車站的月台上設置乘客資訊顯示屏，顯示到站列車每卡車廂的實時載客量，讓乘客可以在較多空間的車廂上車。2021 年，我們亦將預計候車時間顯示屏擴展至六個主要轉綫站，包括太子站、旺角站、北角站、油塘站、九龍塘站及大圍站。透過向乘客提供此類資訊，我們可令乘客更感舒適及便利，同時可舒緩月台上的擠迫情況及縮短候車人龍。

首批洗手間加設工程預計將於 2022 年第二季前完成。屯馬綫新的土瓜灣站及宋皇臺站內亦設有洗手間及育嬰間；我們計劃日後的新綫路車站亦會提供這些設施。尖沙咀站新設的客用洗手間及育嬰間預計於 2022 年第二季投入使用。我們亦已開始在中環站試用智能洗手間設施。

2021年，我們完成重鐵網絡30條扶手電梯的翻新工程，以確保安全運作及乘客舒適的旅程體驗。我們亦在東涌站安裝兩條全新的扶手電梯。另外五條扶手電梯的翻新工程，預計於2022年第一季完成。年內，我們亦為58個車站內的125部升降機配置按鈕感應器，為乘客提供更安心的選擇。

為減少塑膠廢物和愛護環境，我們在2021年繼續推行免費飲水機安裝計劃，並會集中在轉綫站及鄰近行山人士會合點的車站。共有12部飲水機已投入服務，另外六部預計在2022年內增設。

2021年，我們在17個重鐵車站加裝月台座椅及在網絡的所有客務中心標明站名，以促進長者友善旅程、提升舒適度，及方便乘客尋找目的地。年內，我們亦完成17個輕鐵車站的月台油漆翻新和座椅更換工程。其餘37個輕鐵車站的工程預計於2025年之前完成。

港鐵響應香港消防處推廣自動體外心臟除顫器的使用，在車站的公共地方加設自動體外心臟除顫器，為拯救生命盡一分力。

透過科技提升顧客旅程體驗

智慧出行

創新是我們提供世界級顧客體驗的關鍵，亦是我們的企業策略與「載·向未來」企劃的重點。年初，我們宣布對與時並進的MTR Mobile應用程式作出多項改善，務求令顧客倍感便利。我們推出了車票二維碼，乘客可透過電子付款平台支付車費，以無接觸方式進出港鐵閘機。「Next Train」功能現在提供屯馬綫全綫的列車預計到達時間及輕鐵每條路綫下兩班車的到站時間。「預計候車時間」經加強後覆蓋六個主要轉綫站。「預約的士」功能讓乘客可召喚的士，而新的「Next Bus」功能為顧客除提供港鐵巴士外，專營公共

巴士及綠色專綫小巴的預計到達時間。這些新功能可讓客戶於單一平台上查看資訊及完成行程規劃。

2021年6月推出的自助失物處理平台，為顧客提供24小時自助登記失物及查詢失物處理最新情況的網上服務。2021年9月，我們亦推出了全面電子化的學生乘車優惠計劃，申請人毋須再親臨客務中心，即可在MTR Mobile應用程式遞交申請及透過八達通應用程式啟動其學生身份。

智慧營運及維修

在協助港鐵定期改善公司營運及維護，以達致更順暢、更可靠的鐵路表現，科技扮演著關鍵角色。我們屢獲殊榮的智慧列車規劃(Smart Train Planning)人工智能平台，將於2022年擴展至屯馬綫，該平台可透過大數據分析以優化列車調度。另外，圖像辨識技術加強了我們的智能資產管理工作，使我們可迅速識別異常情況，並向維修團隊發出通報，避免故障進一步惡化。我們繼續在屯馬綫上試用智能列車車頂及集電弓監控系統，利用科技識別列車集電弓及列車車頂可能出現的異常情況。

港鐵繼續在機械人技術及自動化技術的應用方面發揮帶頭作用，以提高營運效率。年內，無人機技術為檢查高處或難以抵達的地點提供便利。我們亦繼續在多個領域採用機械人技術；例如用於掃描隧道結構以加快識別問題、清潔車站及車廠，以及提供顧客服務及增強安全意識。





香港客運服務 車站商務



車站商店達
1,550個
總面積達
68,279平方米

44,755個
廣告點

70個車站提供
5G服務

九龍站的合成照片

目標

公司致力透過鐵路網絡沿綫各式各樣的優質零售、廣告及電訊服務，提升顧客體驗及為商業夥伴提供增值服務。

挑戰

■ 車站商務

新冠病毒疫情及其造成的廣泛經濟影響，為港鐵車站商務業務持續帶來挑戰。過境車站關閉、租金因市道低迷而面對沉重壓力，加上向租戶提供租金寬減，導致年內租金收入減少。

■ 廣告業務

因零售市況呈復甦跡象，2021年的廣告收入大幅回升。然而，前景仍受新冠病毒疫情形勢影響(尤其是第五波疫情)而不明朗。

■ 電訊業務

顧客日益要求更快的網絡及更廣闊的覆蓋範圍，繼續對電訊基建成構壓力。疫情發展不明朗，令續約條款繼續受壓。

策略

■ 車站商務

年內，我們提供靈活及/或較短期的租約，幫助租戶度過疫情困境，同時促進與租戶的關係。我們亦檢討車站租戶組合，以推動租金收入，並確保我們的租戶組合滿足顧客不斷轉變的需要。措施包括引進新品牌進駐車站，以提高我們的零售服務的吸引力。

■ 廣告業務

為滿足廣告商的需要，港鐵繼續增加數碼媒體服務。公司亦繼續設計目標明確的銷售方案，並深化與MTR Mobile應用程式的整合，為廣告商提供線上至線下(「O2O」)方案，以滿足市場需求。

■ 電訊業務

為滿足顧客不斷增長的需要，公司繼續開發新的商業電訊網絡，同時與電訊營運商合作推出5G服務。

展望

儘管我們預計零售商戶的本地客流量會回升，但經濟低迷可能繼續對新訂租金構成壓力。我們將繼續檢討對租戶的租金寬減，密切注視第五波疫情發展及當前經濟環境，致力創造租金收入的同時，亦確保幫助合作夥伴度過困境。同時，我們的免稅店業務仍然取決於過境客運能否恢復，業務的未來表現預料將受在市道低迷下續訂的租約所影響。

屯馬綫全綫通車對車站商務業務帶來正面影響。隨著更多鐵路綫通車及車站啓用，車站零售客流量將持續增加，進而推動公司及其租戶的收入。

根據企業策略，港鐵將更加重視新的增長推動元素，例如，數碼及網上營銷工具將繼續成為公司的策略方針，原因是公司致力透過流動商貿服務及數碼媒體方案推動廣告收入。

同時，我們繼續在整個網絡逐步推出完善的電訊基礎設施，配置高速5G，預期將有助提高顧客滿意度，讓顧客可使用更優質的流動通訊服務，以及參與商業夥伴推出具吸引力的優惠和推廣活動。



2021年，來自香港所有車站商務活動的總收入減少1.9%至32.08億港元，主要由於過境鐵路服務持續停運及相關車站關閉導致租金收入減少、向業務受疫情影響的其他車站商

香港車站商務收入

(百萬港元)



店租戶提供租金寬減，以及新訂租金較以前遜色，而廣告收入的增加抵銷了部分跌幅。

車站零售設施

2021年，車站零售設施租金收入減少21.1%至15.94億港元，主要是因為2020年1月仍然是疫情爆發前的正常月份。儘管防疫措施放寬、車站客流量增加及政府推出消費券計劃，刺激了本地鐵路服務的車站零售業銷售額，但租金繼續受到過境車站關閉的影響，免稅店業務所受到的挑戰尤為嚴重。

從2021年1月至2月，我們繼續向中小型租戶以及部分大型企業提供租金寬減，以幫助他們應對疫情帶來的業務挑戰。從2021年3月起，隨著客流量逐步開始恢復，我們開始按租戶的個別情況調整援助規模。2021年，車站商店新訂租金下跌17.0%，平均出租率為98.0%。免稅店的新訂租金因市場環境仍然充滿挑戰而受到影響。

年內，我們推出一系列推廣活動，利用「MTR分」顧客獎賞計劃的龐大會員基礎，刺激顧客在車站商店的消費，包括

在香港站及中環站舉辦促銷活動，派發購物券，以及在消費券計劃推行期間舉辦多項活動，以把握消費增長機會。為更加方便顧客，我們亦透過MTR Mobile應用程式為港鐵商店推出電子現金券。我們亦繼續推行「新店海報」計劃，利用車站的燈箱廣告網絡，推廣港鐵車站的新進駐品牌。今年，我們亦推出了「Kerry Express @ MTR Shops」O2O新零售方案，顧客可於嘉里電子商務的優質合作品牌訂購產品，然後在任何一家「Kerry Express @ MTR Shops」自取點取貨。自2021年5月推出以來，全港已有13個港鐵車站自取點投入服務。

於2021年12月31日，按出租面積分析車站商店(包括免稅店)的租約到期概況為約45%於2022年到期、26%於2023年到期、22%於2024年到期，以及7%於2025年及之後到期。

按出租面積分析車站商店(不包括免稅店)的租戶組合為餐飲類別約佔39%、餅店約佔12%、便利店約佔12%、乘客服務約佔10%及其他類別約佔27%。

於2021年12月31日，港鐵的車站商店數目達1,550間，而零售設施的總面積為68,279平方米，較2020年12月31日

分別增加21間及533平方米可出租面積，主要由於紅磡站有商店開業，以及屯馬綫沿綫的新增車站。

港鐵讓非政府組織及社會企業以象徵式租金租用屯馬綫沿綫的指定車站商店，以助其向市民提供服務。2021年，公司以優惠租金租出12間車站商店。



廣告業務

2021年，廣告收入增加73.3%至8.94億港元，主要由於香港零售市道轉趨穩定，消費券計劃帶動更多消費支出。

截至2021年12月31日，車站及列車內的廣告點總數較2020年12月31日減少至44,755個，主要由於新九卡列車的廣告點數量較以前為少。公司於整個網絡的30個車站新增了86個大型數碼螢幕。今年，我們繼續推進港鐵廣告媒體的數碼化轉型，推出了全新的數碼媒體；開發具有實時

動態內容和整合線上至線下量身制定的數碼服務的廣告方案；提升和拓展我們的分銷網絡，包括排程自動化；以及利用數據加強鎖定目標受眾的能力，及加強在網上廣告市場的競爭力。

2021年，公司向76家非牟利組織提供免費廣告位，以協助推廣它們的服務。

電訊業務

2021年，港鐵的電訊業務收入下降1.4%至6.31億港元。9月，我們完成了覆蓋31個車站的新商業電訊系統的安裝工程。為滿足顧客及商業夥伴對更快速的網絡連接的期

望，我們與若干電訊營運商合作，在70個車站推出了5G服務。除此之外，我們與合作夥伴在將軍澳開展的新業務數據中心，預期於2022年第一季投入服務。



香港物業 及其他業務



投資物業組合包括

14個商場

管理超過

114,000個

住宅單位

繼續推展

約20,000個

住宅單位及
2個新建商場項目

「日出康城」的合成照片

目標

我們的目標是透過探索物業發展、管理和租賃項目，致力推動在鐵路網絡沿綫創造和諧共融的綜合社區，為居民和企業創造機會，同時充分提升股東價值。

挑戰

■ 物業租賃

2021年，儘管本地零售客流和消費在第五波新冠病毒疫情發生之前略有回升，但商場租金仍然受到疫情對旅遊業造成的負面影響，以及電子商務發展趨勢的影響。公司繼續按租戶個別情況提供租金寬減，進一步影響了收入。

■ 物業管理

法例的改變，包括發牌、採購和維修，均對香港住宅物業管理行業造成影響。

■ 物業發展

新冠病毒疫情繼續擾亂全球經濟，並引致資金流量波動。

策略

■ 物業租賃

為增加商場人流和提高租賃價值，我們與租戶合作展開各種數碼營銷活動，包括旨在吸引顧客到店享用優惠的線上到線下推廣活動（「O2O」）。為中小型企業提供租金寬減和靈活的租賃安排，以緩解疫情的影響，並進一步建立租戶關係。我們亦繼續檢視我們的租戶組合，以確保對顧客的吸引力。

■ 物業管理

我們致力確保住戶、租戶和顧客的健康和安全，實施全面的防疫措施，同時維持世界級的物業管理標準。我們亦著眼於減碳和其他環保措施，以達致公司的可持續發展目標，並不斷檢視公司的營運效率，以控制成本。

■ 物業發展

為配合以交通（鐵路）為導向的發展，以及滿足買家對質素良好兼有便捷交通配套的單位的需求，我們繼續在現有和未來的鐵路沿綫探索新的物業發展機遇。一如既往，我們務求準時交付符合預算的優質物業發展項目。

展望

由於若干防疫指引放寬，上班族可返回辦公室，學生可重返校園，加上政府在下半年推出消費券計劃，本地商場人流和消費在2021年逐漸增加。然而，我們預期持續關閉過境口岸和旅遊限制，將令前往零售商店消費的遊客減少，因此將繼續影響商場租金。這些措施將持續多久仍屬未知之數。

為配合公司透過創新的新增長引擎推動業務發展的企業策略方針，我們繼續採用具針對性的數碼營銷，與租戶合作推出線上到線下活動，並善用我們用戶人數不斷增長的「MTR分」獎賞計劃。上述措施有助商場租戶應對疫情的影響，同時透過增加商場人流提高我們的商用物業的租賃價值。一如既往，我們將優化旗下的租戶組合，以確保繼續提供具吸引力的零售商戶組合。同時，我們期待新商場於不久將來開幕，包括位於黃竹坑的「THE SOUTHSIDE」和位於大圍的「The Wai圍方」。

公司預期「日出康城」第十期、「港島南岸」第一期和「港島南岸」第二期的利潤將開始入帳。整體而言，物業發展利潤視乎物業發展項目的銷售及建築進度而入帳，每年不同。物業管理業務收入屬於經常性收入，並視乎公司所管理的物業數量而定。這項收入將於新項目落成時增加。

我們現正為百勝角通風樓物業發展項目進行招標。視乎市場情況，在未來12個月左右，我們預期會為東涌牽引配電站、東涌東站第一期（需與政府簽訂項目協議）及小蠔灣車廠上蓋物業發展第一期（即第一期第一批次）（需與政府簽訂項目協議及獲批地程序通過）進行招標。上述三個項目將提供合共約4,580個住宅單位。我們亦計劃在2022年推出「日出康城」第十一期、「港島南岸」第四期及何文田站第二期預售。

物業租賃

2021年的物業租賃業務收入受我們因疫情向租戶提供的租金寬減所影響，按年減少0.6%至47.87億港元。有關寬減按各租戶情況並優先提供予中小型租戶，並按個別租戶的剩餘租期在損益表中攤銷。然而，新開幕的「The LOHAS康城」商場，以及九龍灣「德福廣場」二期及將軍澳「PopCorn 2」商場（兩個商場的餘下收益權已於2020年全部購入）所帶來的全年貢獻，部分抵銷了上述的租金寬減。

港鐵商場新訂租金錄得8.6%的跌幅，而平均出租率為98%。公司在「國際金融中心二期」的18層寫字樓錄得98%的平均出租率。

於2021年12月31日，按出租面積分析我們商場的租約到期概況為約34%於2022年到期、28%於2023年到期，21%於2024年到期和17%於2025年或之後到期。

於2021年12月31日，按出租面積分析商場的租戶組合為餐飲類別約佔29%、服務類別約佔23%、時裝、美容及配飾類別約佔22%、休閒娛樂類別約佔17%，以及百貨公司和超市類別約佔9%。

年底，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合的應佔份額包括256,890平方米的零售物業、39,404平方米的寫字樓，以及19,634平方米的其他用途物業。

年內，持續關閉過境口岸及防疫措施導致遊客稀少，加上本地顧客的消費行為改變，商場租賃業務因而繼續受到影響。為協助商場租戶度過此困難時期，我們推出了若干策略性措施，包括透過MTR Mobile應用程式進行具針對性的數碼營銷活動，推出「電子禮券」，吸引顧客並提升商場人流；與租戶合辦會員獎勵及換領計劃，鼓勵顧客光顧和再次消費；以及協助電商開設期間限定店，把握電子商務的增長趨勢。我們還根據最新的市場趨勢和顧客喜好，繼續優化港鐵商場的租戶組合，使其更加多元化。

多年來，港鐵落實了多項措施，以保護環境，減低公司的碳足跡。2013年，我們公布了使旗下投資物業組合的能源用量於2023年前減少12%的目標，我們提前了三年達成該目標。有關詳情，請參閱公司的《2021年可持續發展報告》。



香港的投資物業組合(於2021年12月31日)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司收益權
九龍九龍灣德福廣場一期	商場	39,331	-	100%
	停車場	-	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期七至八樓	商場	2,397	-	100%
九龍九龍灣德福廣場二期三至六樓	商場	18,253	-	100%
	停車場	-	136	100%
新界荃灣綠楊坊	商場	11,094	-	100%
	停車場	-	651	100%
香港杏花邨杏花新城	商場	15,410	-	100%
	街市	1,216	-	100%
	幼稚園	2,497	-	100%
	停車場	-	415	100%
青衣青衣城1期	商場	28,597	-	100%
	幼稚園	920	-	100%
	停車場	-	220	100%
	電單車停車場	-	50	100%
青衣青衣城2期	商場	6,448	-	100%
	停車場	-	65	100%
	電單車停車場	-	21	100%
坑口連理街	商場	2,629	-	100%
	停車場	-	16	100%
	電單車停車場	-	1	100%
將軍澳PopCorn 2	商場	8,456	-	100%
	停車場	-	50	100%
將軍澳PopCorn 1	商場	12,174	-	50%
	停車場	-	115	50%
	電單車停車場	-	16	50%
九龍彌敦道三百零八號地下	舖位	70	-	100%
九龍彌敦道七百八十三號地下	舖位	36	-	100%
新界葵涌新葵芳花園	幼稚園	540	-	100%
	停車場	-	126	100%
香港中環國際金融中心				
- 國際金融中心二期	寫字樓	39,404	-	100%
- 國際金融中心一期及二期	停車場	-	1,308	51%
香港鰂魚涌康怡花園停車場大廈第一期	停車場	-	292	100%
香港夏愨道十八號海富中心天台廣告板	廣告板	-	-	100%
香港夏愨道十八號海富中心一樓商場舖位十個	舖位	286	-	50%
九龍大角咀奧海城一期	室內運動場	13,512	-	100%
九龍大角咀奧海城二期	舖位	1,096	-	100%
九龍彩虹清水灣道八號彩虹泊車轉乘公眾停車場	停車場	-	54	100%
	電單車停車場	-	10	100%
	泊車轉乘港鐵車位	-	450	100%
九龍柯士甸道西一號圓方	商場	45,510	-	81%
	停車場	-	898	81%
九龍柯士甸道西一號過境巴士總站	過境巴士總站	5,113	-	100%
九龍柯士甸道西一號幼稚園	幼稚園	1,045	-	81%
火炭駿景廣場	商場	7,720	-	100%
	停車場	-	67	100%
火炭駿景園	住宅	2,784	-	100%
	停車場	-	20	100%
屯門海趣坊	商場	6,083	-	100%
	停車場	-	32	100%
屯門新屯門商場	商場	9,022	-	100%
	停車場	-	421	100%
屯門恒福商場	商場	1,924	-	100%
	停車場	-	22	100%

業務回顧

香港物業及其他業務

香港的投資物業組合(於2021年12月31日)(續)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司收益權
沙田連城廣場零售樓層及1至6樓	商場	12,154	-	100%
將軍澳日出康城首都	舖位	391	-	100%
	長者護理中心	2,571	-	100%
將軍澳日出康城領都	幼稚園	800	-	100%
	停車場	-	2	100%
沙田車公廟路八號濠岸8號	舖位	154	-	100%
	幼稚園	708	-	100%
	停車場	-	5	100%
將軍澳日出康城緻藍天	幼稚園	985	-	100%
將軍澳The LOHAS康城	商場	27,804	-	100%
	幼稚園	1,141	-	100%
	停車場	-	333	100%
	電單車停車場	-	33	100%
將軍澳日出康城MONTARA	停車場	-	162	100%
將軍澳日出康城SEA TO SKY	停車場	-	52	100%
將軍澳日出康城MARINI	幼稚園	729	-	100%
	停車場	-	103	100%

除下列之外，所有公司及其附屬公司物業批地租約均超過50年：

- 德福廣場一、二期、綠楊坊、青衣城1、2期、新葵芳花園、國際金融中心、奧海城、圓方、位於柯士甸道西一號的過境巴士總站及幼稚園、駿景廣場、駿景園、海趣坊、新屯門商場及恒福商場的批地租約期限至2047年6月30日
- 彩虹泊車轉乘公眾停車場的批地租約期限至2051年11月11日
- 連理街的批地租約期限至2052年10月21日
- PopCorn 2 的批地租約期限至2052年3月27日
- 日出康城的批地租約期限至2052年5月15日
- 連城廣場的批地租約期限至2057年12月1日
- 濠岸8號的舖位及幼稚園的批地租約期限至2058年7月21日

待售物業(於2021年12月31日)

地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	公司收益權
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	6,026*	-	40%
	停車場	-	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	-	117	40%
九龍柯士甸道西一號凱旋門	住宅	420**	-	1%
	停車場	-	12	1%
九龍深旺道八號君匯港	幼稚園	1,299	-	50%
將軍澳坑口培成路十五號蔚藍灣畔	電單車停車場	-	5	71%
將軍澳唐俊街九號君傲灣	電單車停車場	-	24	70%
將軍澳日出康城晉海及晉海II	住宅	1,390**	-	20.1%
	停車場	-	105	20.1%
	電單車停車場	-	23	20.1%
將軍澳日出康城MALIBU	住宅	-	-	47%
	停車場	-	45	47%
將軍澳日出康城LP6	住宅	-	-	63.3%
	停車場	-	199	63.3%
	電單車停車場	-	4	63.3%
將軍澳日出康城MONTARA及GRAND MONTARA	電單車停車場	-	19	90.1%
將軍澳日出康城SEA TO SKY	電單車停車場	-	27	20.55%
將軍澳日出康城MARINI、GRAND MARINI及OCEAN MARINI	電單車停車場	-	29	38.0%
沙田樂景街二十八號御龍山	零售	2,000	-	55%
	停車場	-	9	55%
	電單車停車場	-	5	55%
沙田美田路一號名城	停車場	-	78	100%
沙田西沙路五百九十九號銀湖·天峰	停車場	-	2	92.88%
沙田車公廟路八號濠岸8號	停車場	-	2	87%

* 可出租樓面面積

** 實用面積

擴展零售物業組合

預計我們兩個新商場將使2021年12月31日零售物業組合的應佔總樓面面積增加約30%。

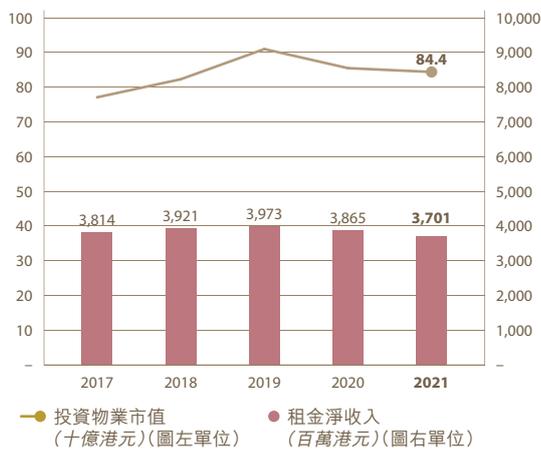
THE SOUTHSIDE

公司於2021年1月宣布，將位於黃竹坑總樓面面積達47,000平方米的商場命名為「THE SOUTHSIDE」。現時該商場正進行上蓋工程，預期將於2023年開業。

The Wai圍方

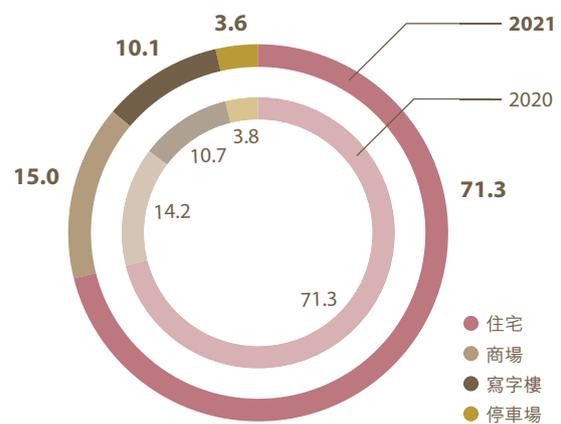
「The Wai圍方」商場位於大圍站，總樓面面積達60,620平方米。「柏傲莊III」的施工事宜為「The Wai圍方」的開業日期帶來不確定性。發展商已就事件提交報告，而「The Wai圍方」現時正進行上蓋工程，預期將於2023年開業。

香港投資物業



香港物業管理收入分佈

(百分率)



物業管理

香港物業管理業務收入為2.49億港元，較2020年增加5.1%。於2021年12月31日，港鐵在香港管理的住宅單位

總數逾114,000個，而管理的辦公室及商用面積逾820,000平方米。

物業發展

2021年，香港物業發展錄得92.77億港元的利潤，主要來自「日出康城」第七期、第八期及第九期所錄得的分佔盈餘。

預售

公司物業發展業務於2021年的表現令人滿意，多個項目的銷情理想。

物業發展項目	於2021年12月31日 已售出單位數目
SEA TO SKY(「日出康城」第八期)	全部1,422個單位
MARINI、GRAND MARINI及 OCEAN MARINI(「日出康城」第九期)	全部1,653個單位
LP10(「日出康城」第十期)	893個單位中的87%
柏傲莊I(大圍站)*	783個單位中的99%
柏傲莊II(大圍站)*	1,415個單位中的99%
柏傲莊III(大圍站)*	892個單位中的95%
晉環(「港島南岸」第一期)	800個單位中的78%
揚海(「港島南岸」第二期)	600個單位中的76%

* 在2021年7月7日暫停銷售之前

年內，由港鐵擔任九廣鐵路公司(「九鐵公司」)相關附屬公司代理人的西鐵物業發展項目亦繼續進行預售活動。截至2021年12月31日，「匯璽II」(南昌站)的1,188個單位的99%和「匯璽III」(南昌站)的1,172個單位的95%已售出。「匯璽」(南昌站)的1,050個住宅單位已全部售罄，而「朗城滙」(朗屏站(南))則已售出全部720個住宅單位。The YOHO Hub(元朗站第一期)於2021年12月26日開售，截至2021年12月31日已售出1,030個單位的26%。我們亦計劃於2022年推出錦上路站物業發展項目第一期供預售。

柏傲莊III(大圍站)的預售於2021年7月暫停。我們繼續評估「柏傲莊III」的混凝土質量事故，並確保新世界發展有限公司(「發展商」)採取所有必需行動，保證該項目符合設計及法定要求。港鐵在交通服務營運及鐵路相關物業發展上處於領導地位，安全是公司的首要任務，我們正要求發展商盡快落實已獲法定審批的補救方案。我們亦要求發展商充分考慮受影響買家的利益，並採取所需的跟進舉措。

物業招標

於2021年1月，「港島南岸」第五期物業發展項目由新世界發展有限公司、Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、資本策略地產有限公司及麗新發展有限公司合組之財團成功投得。「港島南岸」的最後一期為第六期，此物業發展項目於2021年4月由會德豐地產有限公司之附屬公司成功投得。我們為東涌牽引配電站物業發展項目進行了招標，並於2021年10月28日收到五份標書。然而，我們決定不接納任何投標，並將於適當時間對該項目重新招標。

未來發展

公司目前有15個住宅物業項目正處於發展階段，預計將為市場提供約20,000個優質單位，以配合政府增加房屋供應的目標。

小蠔灣車廠上蓋物業發展的發展藍圖已於2021年12月獲城市規劃委員會批准。詳細的設計及前期工程已經展開，並正在進行批地程序。該發展項目20,000個住宅單位中



約一半將為資助出售單位，亦將有社區設施及一個面積達30,000平方米的商場。當與政府簽訂項目協議及通過批地程序後，我們會為小蠔灣車廠上蓋物業發展第一期(即第一期第一批次)進行招標工作。

我們現正為百勝角通風樓物業發展項目進行招標。此外，我們預期與政府簽訂東涌綫延綫項目合同後，將在2022年為東涌東站第一期(1,500個單位)進行招標。

同時，我們會繼續探討現有及未來鐵路綫沿綫的土地發展潛力，包括屯門南延綫、古洞站和北環綫，以及洪水橋站。我們亦正探討行政長官於《2021年施政報告》中公布的《北部都會區發展策略》下的新項目，以及新的科學園/白石角站項目有關的發展機遇。

已批出及於年內落成之物業發展項目

地點	發展商	類別	總樓面面積 (平方米)	批出日期	預計落成日期
何文田站					
第一期	鷹君集團	住宅	69,000	2016年12月	2024年分期落成
第二期	華懋集團	住宅	59,400	2018年10月	2024年分期落成
康城站					
MONTARA 和 GRAND MONTARA	會德豐有限公司	商場 幼稚園 住宅	44,500 1,160 70,260	2015年6月	2019年落成 已於2021年分期落成
SEA TO SKY	長江實業集團有限公司	住宅	97,000	2015年10月	2021年落成
MARINI、GRAND MARINI 和 OCEAN MARINI	會德豐有限公司	住宅 幼稚園	104,110 810	2015年12月	已於2021年分期落成
LP10	南豐集團控股有限公司	住宅	75,400	2016年3月	2022年
第十一期	信和置業有限公司、 嘉華國際集團有限公司和 招商局置地有限公司	住宅	88,858	2019年4月	2025年
第十二期	會德豐有限公司	住宅	89,290	2020年2月	2026年
第十三期	信和置業有限公司、嘉里建設有限公司、 嘉華國際集團有限公司和 招商局置地有限公司	住宅	143,694	2020年10月	2026年
大圍站					
柏傲莊	新世界發展有限公司	住宅 商場	190,480 60,620*	2014年10月	待定
天榮站					
天榮	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	91,051 205	2015年2月	2024年
黃竹坑站 (港島南岸)					
晉環	路勁基建有限公司和平安不動產有限公司	住宅	53,600	2017年2月	2022年
揚海	嘉里建設有限公司和信和置業有限公司	住宅	45,800	2017年12月	2022年
第三期	長江實業集團有限公司	住宅 商場	92,900 47,000	2018年8月	2024年
第四期	嘉里建設有限公司、太古地產有限公司和 信和置業有限公司	住宅	59,300	2019年10月	2025年
第五期	新世界發展有限公司、Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、 資本策略地產有限公司和麗新發展有限公司	住宅	59,100	2021年1月	2026年
第六期	會德豐地產有限公司	住宅	46,800	2021年4月	2027年
油塘通風樓					
油塘通風樓	信和置業有限公司和資本策略地產有限公司	住宅	30,225	2018年5月	2025年
錦上路站#					
第一期	信和置業有限公司、中國海外發展有限公司 和嘉華國際集團有限公司	住宅	114,896	2017年5月	2025年
元朗站#					
元朗	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	126,455 11,535^	2015年8月	於2022及2023年 分期落成

作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

* 不包括單車停放處及通道

^ 包括24小時行人通道及有蓋園景廣場

待批出之物業發展項目附註1和2

地點	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
百勝角通風樓	住宅	27,000	2022年	2031年
東涌牽引配電站	住宅	87,300	2022年	2030 – 2031年

附註：

- 1 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展組合。
- 2 物業發展組合尚待確定批地條款。

西鐵綫物業發展計劃

公司擔任西鐵沿綫物業發展項目的代理。

車站/地塊	土地面積 (公頃)		實際/預計落成日期	
	實際/預計批出日期	實際/預計落成日期		
已批出物業發展項目				
屯門	2.65	2006年8月	2012 – 2014年分期落成	
荃灣西(七區)	2.37	2008年9月	2014年	
南昌	6.18	2011年10月	2017 – 2019年分期落成	
朗屏(北)	0.99	2012年10月	2017年	
荃灣西(五區)城畔	1.34	2012年1月	2018年	
荃灣西(五區)灣畔	4.29	2012年8月	2018年	
荃灣西(六區)	1.38	2013年1月	2018年	
朗屏(南)	0.84	2013年6月	2019年	
元朗	3.91	2015年8月	2022 – 2023年分期落成	
錦上路第一期	4.17	2017年5月	2025年	
	28.12			
待批出物業發展項目				
錦上路第二期	約5.17	2024 – 2025年	2031 – 2032年	
八鄉維修中心	約23.56	尚待確定	尚待確定	
	28.73			
總數	56.85			

其他業務

昂坪360

於回顧年度內，昂坪纜車和昂坪市集(「昂坪360」)的收入增加58.5%至1.03億港元，而乘客量則按年上升78%至46萬人次。由於到訪的中國內地和海外遊客幾乎絕跡，收入和乘客量繼續受到疫情影響。

為吸引本地訪客，我們與本地和國際知名品牌合作舉辦了一系列的季節性活動。我們還為網上預訂纜車票人士提供早鳥折扣優惠，以及兒童和長者車票折扣。

八達通

公司應佔八達通控股有限公司(「八達通公司」)的利潤上升28.2%至2.32億港元，主要由於2021年零售業復甦令交易數量增加。截至2021年12月31日，在香港採用八達通的服務供應商逾71,000家。八達通卡及其他儲值八達通產品的總流通量達2,970萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,410萬宗及2.699億港元。

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



香港網絡拓展



紅磡至金鐘段
97.2%
完成

**東涌綫延綫及
屯門南延綫**
按照《鐵路條例》刊憲

繼續推進東鐵綫
古洞站，北環綫以及
洪水橋站項目的設計工作

目標

港鐵致力發展「香港核心業務」，透過設計及建設優質新鐵路項目來支持城市經濟發展，拓展港鐵的世界級鐵路網絡，同時以安全、環保、實惠及便利的公共交通連接全港越來越多的社區。

挑戰

公司力求實現沙田至中環綫紅磡至金鐘段於2022年6月/7月的預計通車日期，同時推進《鐵路發展策略2014》下的若干重要項目。

展望

繼2021年6月屯馬綫全綫通車後，港鐵仍然專注於完成沙田至中環綫紅磡至金鐘段，以實現項目竣工，並更順利地連接香港主要人口中心。

公司正致力實現沙田至中環綫紅磡至金鐘段於2022年6月/7月的目標通車日期。

公司將繼續推進《鐵路發展策略2014》下的多個項目。東涌綫延綫及屯門南延綫已分別於2021年12月及2022年1月刊憲。我們正進行東鐵綫新古洞站、全長10.7公里的北環綫以及洪水橋站的相關規劃及設計工作。我們亦繼續就《鐵路發展策略2014》下其他項目與政府緊密合作。

同時，公司正進行探討以支持政府推進《2021年施政報告》中公布的《北部都會區發展策略》以及新科學園/白石角站項目。

策略

港鐵將不斷提升其項目設計、建設和管理，以確保其世界級的鐵路網絡能滿足社區的當前及未來需求，整合數碼與前沿科技，同時加強內外部主要持份者之間的合作。

業務回顧 香港網絡拓展

公司於2021年6月27日開通屯馬綫全綫後，香港最長的鐵路綫開始投入服務。公司目前正專注於開通沙田至中環綫紅磡至金鐘過海段，以便完成這項大型基礎設施項目。

作為香港鐵路發展框架的《鐵路發展策略2014》，公司繼續進行當中的多個項目。該等項目將使本港鐵路網絡合共增加35公里，並為港鐵及其服務的社區帶來更多發展機遇。

沙田至中環綫

由公司代表政府進行項目管理的沙田至中環綫工程全長17公里，將連接多條現有鐵路綫，大大縮短新界北、九龍和港島之間的車程時間，提升香港的鐵路網絡。竣工後，該綫將會讓乘客有更多的路綫選擇，尤其是繁忙的荃灣綫過海段及東鐵綫大圍至九龍塘段，從而減少擁堵，為乘客帶來更方便及舒適的旅程。



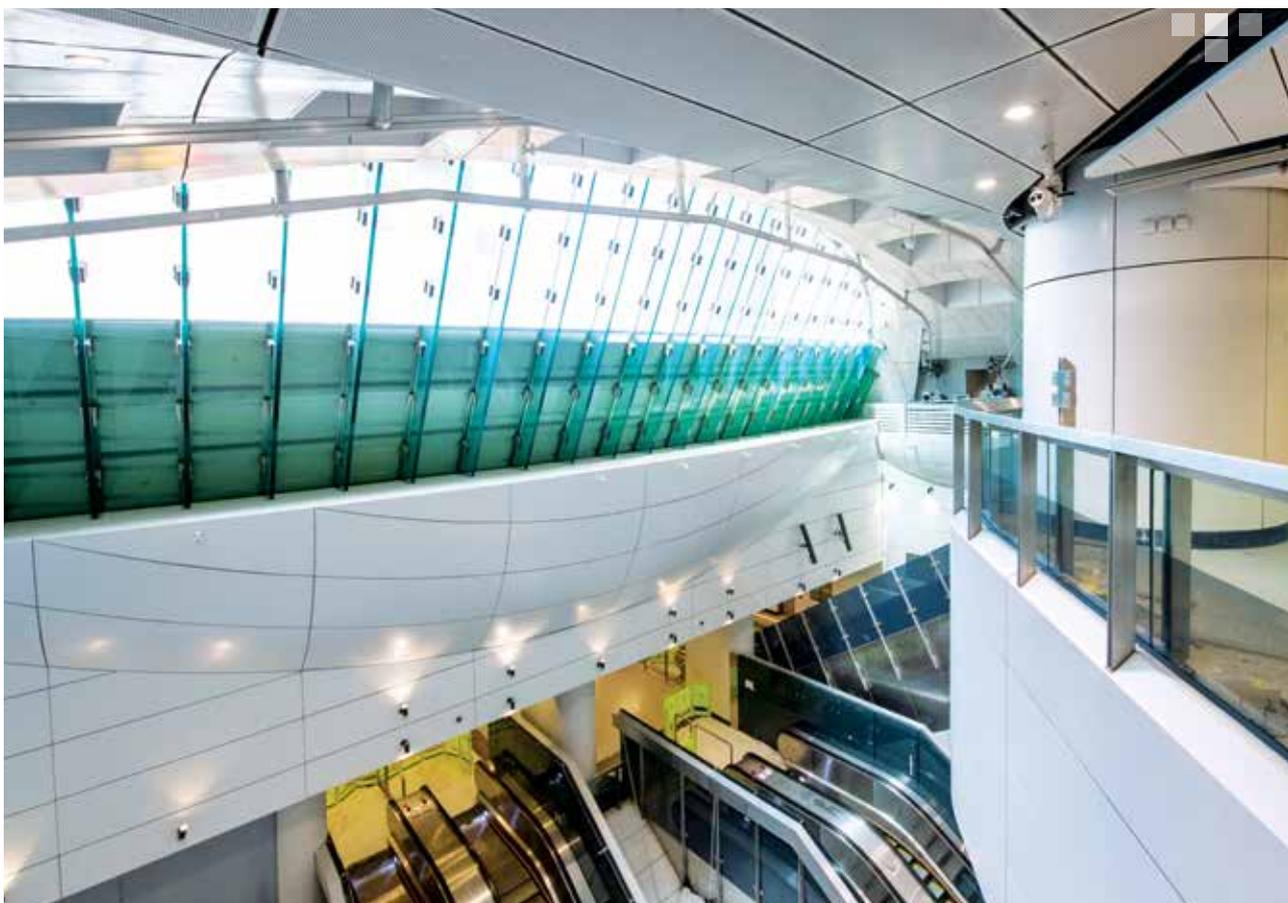
公司與香港均對《北部都會區發展策略》的公布表示歡迎，這一舉措有望為未來增長及與大灣區更緊密的融合提供穩固基礎。

項目進度

沙田至中環綫第一期，即全長11公里的大圍至紅磡段，已隨2021年6月屯馬綫全綫投入服務而開通。新路段經大圍及紅磡站連接前馬鞍山綫至前西鐵綫。2021年6月21日，公司與政府和九鐵公司訂立協議，以便在2021年6月27日起營運屯馬綫為期兩年。

除了出行更方便之外，乘客還可享受各個車站設計中融入的藝術元素。尤其是公司與古物古蹟辦事處合作，在宋皇臺站展示了約400件宋元時期的考古文物。這些文物包括宋代錢幣、陶瓷及建築部件，是在車站建設過程中發掘。

沙田至中環綫第二期，是全長6公里的紅磡至金鐘段，於2021年12月31日已完成97.2%。一旦完成，東鐵綫將會由紅磡延伸過海經會展站至金鐘站。



作為沙田至中環綫項目的一部分，公司已為東鐵綫進行信號系統升級工程，以確保新紅磡至金鐘段與現有東鐵綫的兼容性。新信號系統及首列新列車已於2021年2月6日啟用。紅磡至金鐘段的擬定通車日期為2022年6月/7月，公司正致力盡快、安全地達致此目標。東鐵綫列車已於2022年1月起開始試運行至將來的金鐘終點站。

經研究調查委員會就押後東鐵綫新信號系統啟用的報告後，公司宣布成立專責的「沙田至中環綫項目保證監督組」，以監察項目在技術及服務方面的各項準備工作，並找出對餘下工程有重要影響的事項，以便作適時匯報及跟進。於新綫投入服務前，公司亦將為政府編製全新的服務可靠性報告。

建造工程相關事宜

2021年4月，獨立審計委員會就執行調查委員會最終報告中有關沙田至中環綫項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程的建議所提交的審計報告。報告的結論為公司已實施調查委員會提出的大部分建議。其餘建議主要包括修訂項目管理流程和審視一系列用於將來項目的合約文件，公司在實施上進展良好，以待於興建《鐵路發展策略2014》的新項目時能準備就緒。

同時，我們將繼續與紅磡站承辦商就履行其合約責任展開磋商，並將會考慮我們在法律上的立場。

其他新鐵路項目

《鐵路發展策略2014》

《鐵路發展策略2014》為香港鐵路網絡的未來拓展訂下框架。當中的多個項目，港鐵於年內亦取得進展。

東涌綫延綫項目於2021年12月按照《鐵路條例》刊憲，是《鐵路發展策略2014》中首個刊憲的鐵路項目。公司於2020年4月獲政府邀請進行詳細規劃及設計後，於2020年6月展開初步設計。預計建造工程於2023年展開，於2029年竣工。

該項目包括兩個部分：i) 在欣澳站與東涌站之間新建中途站東涌東站；及ii) 將現時的東涌綫延伸至東涌西，成為新的終點站。公司亦與政府協定建造機場鐵路掉頭隧道延展段，以便日後增設東涌綫列車班次。

屯門南延綫將屯馬綫由現有屯門站延伸約2.4公里至位於屯門南的新終點站，並於屯門站與新增的屯門南站之間擬建一個中途站。公司於2020年5月獲政府邀請進行詳細規劃及設計後，已於2020年第四季展開相關工作。此項目已於2022年1月按《鐵路條例》刊憲。建造工程預計於2023年展開，於2030年竣工。

東鐵綫古洞站及北環綫項目包括兩個階段：i) 在上水站與落馬洲站之間的落馬洲支綫新建古洞站；及ii) 建造一條全長10.7公里的鐵路綫，經由位於新田、牛潭尾和凹頭的三個建議中途站，連接屯馬綫的錦上路站與新建古洞站。在項目竣工後，新界西北將形成環狀鐵路網絡，可增強新界東西的交通網絡聯繫。

在2020年12月獲政府邀請進行詳細規劃及設計後，我們於2021年4月批出東鐵綫古洞站的詳細規劃及設計顧問合約，預計建造工程於2023年展開，於2027年竣工。北環綫主綫及相關車站的初步設計顧問合約已於2021年7月批出，預計建造工程於2025年開展，於2034年竣工。

洪水橋站將位於屯馬綫的天水圍站和兆康站之間，該車站將服務蓬勃發展的洪水橋/廈村新發展區，增加該地區的發展潛力和就業機會。我們於2021年5月獲政府邀請進行詳細規劃及設計，並於2021年10月批出該項目的初步設計顧問合約。預計建造工程將於2024年展開，於2030年竣工。

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

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

《2021年施政報告》中的機遇

行政長官在2021年10月的《施政報告》中，公布了《北部都會區發展策略》計劃，透過加強鐵路網絡及與大灣區的聯繫，促進香港日後的都市及經濟發展。當中的鐵路項目包括：

- 建造港深西部鐵路，連接洪水橋/廈村新發展區與深圳前海；
- 北環綫支綫，即向北延伸北環綫，經由落馬洲河套地區的港深創新及科技園連接深圳的新皇崗口岸；

- 延伸東鐵綫至深圳羅湖；
- 延伸北環綫，由古洞站向東連接羅湖、文錦渡、香園圍以及進一步向南連接至粉嶺；及
- 研究在尖鼻咀至白泥建造自動旅客運輸系統的可行性。

在這五個項目中，公司在2021年初獲政府邀請後，已開始為北環綫支綫進行研究。政府亦邀請港鐵研究在白石角的香港教育大學運動中心地塊，沿東鐵綫新建科學園站/白石角站，以及利用車站站點及毗鄰土地提供更多住宅單位及輔助設施。

公司會支持政府，在鐵路建設及營運方面提供專業意見，以協助實施這些計劃，並為香港的長遠發展出一分力。





中國內地 及國際業務



在4個國家營運

12個鐵路服務

香港以外地區
營運鐵路綫總長度

3,255公里

香港以外地區
鐵路業務總載客量

17億人次

目標

中國內地及國際業務是企業策略的三大核心支柱之一，此業務使我們能夠在香港以外的主要增長市場建立鐵路服務品牌和提供專業知識，開拓多元化的收入來源，並將港鐵定位為全球首屈一指的環保集體運輸服務供應商。

挑戰

儘管地方當局設法令疫情受控，但新冠病毒疫情仍繼續對中國內地和海外各地構成挑戰。同時，不同的營運和投資模式、顧客對服務更高的期望，以及有新參與者進軍國際客運鐵路市場，均使競爭加劇。

策略

年內，公司在中國內地探索以交通（鐵路）為導向發展（「TOD」）的新機遇、及在歐洲和澳洲的鐵路加物業發展機遇，並透過資產更新、維修和基建發展的公私合營機遇，以進一步分散收入來源，同時透過持續的卓越服務維持現有合約。

展望

中國內地和國際業務對公司的未來發展至為重要。因此，我們將繼續探索香港以外的新機遇，這在地理上或營運上均有助拓展公司的業務範疇，令業務更趨多元化，同時我們將透過提供世界級的鐵路建設、營運和維修服務來確保維持現有合約。

新冠病毒疫情預期會影響公司香港以外的業務一段時間，但對收入造成的影響，則視乎當地採用的經營模式而有所不同。有效疫苗的出現、疫苗接種率不斷上升，以及若干市場的乘客量增加，均是正面的跡象，反映市況有可能繼續逐步復甦。

同時，多條新的鐵路綫最近已經通車或計劃快將完工，因此將於短期內乃至日後為公司帶來收入。在中國內地，這些鐵路綫包括於2021年年底通車的北京地鐵十四號綫最終段和北京地鐵十七號綫首段，以及預期最早可於2022年以後竣工的北京地鐵十六號綫全綫。

業務回顧

中國內地及國際業務

港鐵參與中國內地、澳門、歐洲和澳洲鐵路網絡的建造、營運和維修。2021年，港鐵及其附屬公司、聯營公司和合營公司在各重要市場的周日平均乘客量約為530萬人次，

全年的總載客量約為17億人次。公司亦參與中國內地優質物業的發展、租賃及管理。

中國內地鐵路業務

北京

在北京，我們的聯營公司營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫、北京地鐵十六號綫北段和中段，以及北京地鐵十七號綫首段。上述鐵路綫於2021年的列車服務準時程度平均為99.9%。年內，隨著北京逐步從新冠病毒疫情中恢復過來，乘客量較2020年有所增加。

北京地鐵四號綫和大興綫

北京地鐵四號綫和大興綫於2021年均維持穩定營運。兩條鐵路綫的總乘客量約為3.17億人次，而周日平均乘客量為980,000人次，分別較2020年增加32.5%和32%。

北京地鐵十四號綫

2021年，北京地鐵十四號綫的首三期錄得總乘客量約為2.02億人次，周日平均乘客量約為651,000人次，按年分別增加35%和36%。

北京地鐵十四號綫最終段於2021年12月31日通車。該段包括五個車站的鐵路段連接北京地鐵十四號綫的首三期，形成全長50.8公里、共35個車站的北京地鐵十四號綫，貫穿北京西南部、南部和東部多個繁華商業區。

北京地鐵十六號綫

2021年，北京地鐵十六號綫北段和中段錄得總乘客量約為4,500萬人次，周日平均乘客量約為148,000人次，亦是北京地鐵十六號綫中段於2020年12月31日通車後首個完整的

營運年度。北京地鐵十六號綫中段新增的玉淵潭東門站於2021年12月31日啟用。北京地鐵十六號綫全綫預計最早可於2022年以後通車。

北京地鐵十七號綫

北京地鐵十七號綫首段於2021年12月31日通車。全長15.8公里、設有七個車站的北京地鐵十七號綫南段為北京東南部的居民提供服務。我們的聯營公司獲得20年的營運及維修專營權。根據列車租賃協議，列車租賃費用將分期於每期通車後支付。

深圳

深圳地鐵四號綫及北延綫

深圳地鐵四號綫由公司全資附屬公司營運。深圳地鐵四號綫及其北延綫於2021年維持穩定服務，服務準時程度達99.9%。隨著新冠病毒疫情緩和，乘客量按年增長22%至1.89億人次，周日平均乘客量為537,000人次。

深圳地鐵四號綫自我們在2010年開始營運以來一直未有調高車費。2020年7月，深圳市政府發布新的《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並已於2021年1月1日開始生效，為期五年。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。然而，我們已連續一段時間，重複提醒市場，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。



深圳地鐵十三號綫

以我們的全資附屬公司為首的一個財團於2020年獲得深圳地鐵十三號綫的公私合營合約。年內，深圳地鐵十三號綫的工程包括批出訊號和列車合約。該鐵路綫預計將於2023年投入服務。

杭州

杭州地鐵一號綫、下沙延伸段及機場延伸段

我們的聯營公司營運杭州地鐵一號綫、下沙延伸段及機場延伸段。2021年，杭州地鐵一號綫及其延伸段的乘客量按

年上升24%至2.67億人次，周日平均乘客量為753,000人次，列車服務的準時程度維持在99.9%。

杭州地鐵五號綫

2021年，杭州地鐵五號綫的總乘客量為1.86億人次，周日平均乘客量約為565,000人次。

列車維修

我們與杭州中車數字科技有限公司等財團成立的列車維修公司，繼續按照2020年及2021年批出的合約，為杭州及深圳的若干地鐵綫提供列車架修服務。

中國內地物業業務

深圳

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

受新冠病毒疫情影響，「頌薈」商場的人流持續疏落，平均出租率為74%。

北京

2021年，公司在北京的「銀座Mall」商場的出租率受疫情影響下降至70%。

天津

北運河站商場的建造工程繼續取得進展，商場預計將於2024年竣工。

物業管理

公司在中國內地管理由港鐵開發的物業和其他第三方物業，截至2021年12月31日，管理的總面積約為406,000平方米。

澳門鐵路業務

港鐵負責營運及維護澳門首個輕軌系統的澳門輕軌系統氹仔線。我們亦為澳門政府就澳門輕軌延線的設計和項目交付，提供項目管理和技術支援。

自2021年10月20日起，輕軌系統氹仔線已暫停列車服務六個月，以便由負責的第三方公司進行更換高壓電纜的工程。



歐洲鐵路業務

英國

TfL Rail/伊利莎伯綫

在倫敦，公司的全資附屬公司以「TfL Rail」品牌營運 Crossrail 專營權。有關服務包括 Liverpool Street 站至 Shenfield 站、Paddington 站至希斯路機場及 Paddington 站至 Reading 站。港鐵繼續支援 TfL Rail 分階段通車，而 TfL Rail 將在中央營運段通車後易名為「伊利莎伯綫」。TfL Rail 年內的營運表現穩定，列車服務準時。同時，中央營運段的試營運已於 2021 年 11 月開始，港鐵繼續為客戶提供支援並以於 2022 年上半年開始客運服務為目標。疫情繼續影響 TfL Rail 的乘客量，但由於此專營權不受車費收入風險所影響，財務收益得到合理的保障。整體而言，2021 年的財務表現符合我們的預期。

South Western Railway

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

瑞典

按乘客量和需維修的列車數量計，港鐵分別是瑞典最大的鐵路營運商和列車維修公司。公司透過全資附屬公司經營四項鐵路業務，即斯德哥爾摩地鐵；MTRX，提供斯德哥爾摩與哥特堡之間的城際客運服務；斯德哥爾摩通勤鐵路，覆蓋大斯德哥爾摩地區；以及新接管營運的 Mälartåg 區域交通服務，連接斯德哥爾摩與 Mälardalen 地區的所有主要城鎮。

斯德哥爾摩地鐵和斯德哥爾摩通勤鐵路

年內，儘管疫情肆虐，但斯德哥爾摩地鐵及斯德哥爾摩通勤鐵路繼續維持全面服務。

MTRX

由於新冠病毒疫情及相關的載客量限制，以及地方當局發出的旅遊警示，MTRX 的乘客量及收入均錄得顯著跌幅。我們現正探討應對的可能方案。

Mälartåg 區域交通

2020 年 12 月，我們的全資附屬公司已獲批 Mälartåg 列車服務的營運及維修專營權，由 2021 年 12 月起開始營運，營運期八年後或可獲續期一年。其他兩間參與投標的公司就投標程序提出上訴。在訴訟期間，港鐵與當地的公共交通管理局簽訂了一項臨時協議，為期兩年，經公共交通管理局酌情批准可延長一年再加一年。視乎訴訟結果，臨時協議或可回復至八年的營運協議，期滿後或可獲續期一年。

往常 Mälartåg 網絡每年的乘客量約 1,100 萬人次，並將斯德哥爾摩與 Mälardalen 區域內的主要城鎮連接起來，包括南部的 Linköping、北部的 Uppsala 和西部的 Örebro。從 2022 年年中起 Mälartåg 網絡將會向北伸延以涵蓋另一鐵路綫 Upptåget 的列車服務。

澳洲鐵路業務



墨爾本都市鐵路服務

儘管面對封城及其他防疫措施持續對乘客量造成影響，但由我們附屬公司營運的墨爾本都市鐵路網絡於2021年仍然取得令人滿意的營運表現。年內，公司採取多方面改善乘客服務的措施以支援我們的客戶。

悉尼地鐵西北綫

悉尼方面，港鐵是Northwest Rapid Transit(「NRT」)財團的一員，負責地鐵西北綫的公私合營合同，包括設計、融資、建造，以及往後的營運和維修。年內，儘管乘客量繼續受到疫情的影響，但地鐵西北綫仍達致穩定的服務表現，而根據該專營權的條款，此項鐵路業務不需承擔車費收入的風險。

悉尼地鐵城市及西南綫項目

NRT財團於2019年取得公私合營合同，負責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悉尼城市及西南綫至2034年。年內，儘管疫情對所有建造和供應鏈活動構成嚴重影響，公司在該項目上仍然取得進展。

香港以外的增長

公司定期探索在中國內地和國際市場拓展業務的機會，透過環保的集體運輸服務連繫世界各地社區，同時分散收入來源，並在全球各地建立港鐵品牌。

2021年3月，港鐵與三家合作夥伴共同取得杭州西站南側的TOD項目的建設用地使用權，該綜合物業發展項目包括公寓、辦公室、零售設施及酒店等用途，可發展的總樓面面積約688,210平方米。港鐵佔該項目10%的權益，投資額為3.5億元人民幣。

我們繼續探索大灣區交通基建及物業和社區建設TOD項目的潛在合作機會。公司現時為東莞濱海灣新區政府的TOD項目顧問，負責高鐵濱海灣站TOD項目的概念規劃。我們亦正探討大灣區其他城市與鐵路相關項目的投資機會。展望未來，我們將繼續憑藉我們的經驗和專業知識，積極參與大灣區的TOD綜合發展。

我們與成都軌道交通集團附屬公司成立的合營公司亦正在研究車站商務及相關業務。

中國內地及國際鐵路業務概覽

	港鐵公司 所佔權益	業務模式	專營權開始日期 或預計通車日期	專營權期限	車站總數	路線長度 (公里)
中國內地						
北京地鐵四號綫	49%	公私合營	2009年9月	30年	24	28.2
北京地鐵四號綫大興綫	49%	營運及 維修專營權	2010年12月	10年至2020年， 再延長2年至2022年	11	21.8
北京地鐵十四號綫	49%	公私合營	全綫：2013年5月至 2021年12月分階段開通	由2015年12月起計 30年	全綫：35 ⁽¹⁾	全綫：50.8
北京地鐵十六號綫	49%	一期：營運及 維修專營權 全綫：公私合營	一期：2016年12月 二期：2020年12月及 2021年12月 全綫：目標2022年以後	一期：直至全綫開通 全綫：30年	一期及二期：18 ⁽¹⁾ 全綫：29	一期及二期： 31.9 全綫：49.8
北京地鐵十七號綫	49%	營運及 維修專營權	一期：2021年12月 全綫：視乎當地政府 安排而定	由2021年12月起計 20年	一期：7 全綫：21	一期：15.8 全綫：49.7
深圳地鐵四號綫	100%	建設、 營運及轉移 ⁽²⁾	一期及二期： 2010年7月至 2011年6月分階段開通	30年	全綫：15	全綫：20.5
深圳地鐵四號綫北延綫	100%	營運及 維修專營權	2020年10月	跟深圳地鐵四號綫 專營權期限同時完結	8	10.8
深圳地鐵十三號綫	83%	公私合營	2023年	30年	16	22.4
杭州地鐵一號綫	49%	公私合營	2012年11月	25年	25 ⁽³⁾	35.6 ⁽³⁾
杭州地鐵一號綫 下沙延伸段	49%	營運及 維修專營權	2015年11月	跟杭州地鐵一號綫 專營權期限同時完結	3	5.6
杭州地鐵一號綫三期 (機場延伸段)	49%	營運及 維修專營權	2020年12月	跟杭州地鐵一號綫 專營權期限同時完結	5	11.2
杭州地鐵五號綫	60%	公私合營 ⁽⁴⁾	前通段：2019年6月 後通段(包括西延伸段)： 2020年4月	25年	39	56.2
澳門						
澳門輕軌系統氹仔綫	100%	營運及 維護服務合約	2019年12月	80個月	11	9.3
歐洲						
英國TfL Rail/伊莉莎伯綫	100%	營運及 維修專營權	2015年5月	8年	截至2021年 年底：31 全綫：41	截至2021年 年底：99 全綫：128
英國South Western Railway	30%	營運及 ⁽⁵⁾ 維修專營權	2021年5月	2年	210	998
瑞典斯德哥爾摩地鐵	100%	營運及 維修專營權	2009年11月	8年至2017年， 延長6年至2023年， 再延長1.5 - 2年至 2025年 ⁽⁶⁾	100	108
瑞典MTRX	100%	非專營營運	初步服務：2015年3月 全面運作：2015年8月	營運牌照需要續期	7	462
瑞典斯德哥爾摩 通勤鐵路	100%	營運及 維修專營權	2016年12月	10年	54	247
瑞典Mälartåg	100%	營運及 維修專營權	2021年12月	2年+1年+1年 ⁽⁷⁾	44	1,060
澳洲						
墨爾本都市鐵路	60%	營運及 維修專營權	2009年11月	8年至2017年， 再延長7年至 2024年	222	409
悉尼地鐵西北綫	混合	公私合營 (營運、列車 及系統)	2019年5月	15年	13	36
悉尼地鐵城市及西南綫	混合	公私合營 (營運、列車 及系統)	目標為2024年	服務開通後起計 10年	18	30

附註：

- 在北京地鐵十四號綫二期東段的12個車站中，11個已經啟用(其中一個目前不停站)。在北京地鐵十四號綫三期中段的11個車站中，十個已經啟用(其中一個目前不停站)。在北京地鐵十六號綫二期的七個車站中，五個已經啟用(其中兩個目前不停站)。
- 深圳地鐵四號綫一期的資產由深圳市政府擁有，而港鐵軌道交通(深圳)有限公司已於2010年7月接管其營運。深圳地鐵四號綫北延綫的資產由深圳市政府擁有，港鐵軌道交通(深圳)有限公司有營運及維修專營權。
- 杭州地鐵一號綫臨平段於2021年7月起由杭州地鐵九號綫獨立營運。
- 杭州地鐵五號綫西延伸段並不在公私合營範圍內。
- 在2021年5月，South Western Railway簽署了一份為期兩年的國家鐵路合約至2023年5月。
- 在2021年12月，交通管理局決定將此合約延長最少18個月或最多24個月。
- 我們的附屬公司從2021年12月12日起根據一份為期2年的臨時協議，接管Mälartåg的營運，經交通管理局的批准還可酌情延長一年加一年。



企業責任

舉辦
95個
義工活動

向慈善機構及其他團體
捐出及贊助
1,070萬港元

為2030年訂立
科學基礎減碳目標
並計劃於2050年實現
碳中和

港鐵的成功，建基於一套清晰明確的長遠目標、使命和信念，此乃我們企業行為的指導方針，亦引領我們締造業務成果。我們亦深明企業責任是維持我們作為一家對社會發展作出貢獻的良心企業之關鍵要素。

港鐵的鐵路及物業服務與市民生活息息相關，並有助實現「讓城市前行」的使命。在可持續的財務模式支持下，我們在可持續發展方面的工作著眼於確保我們在這些服務及各業務範疇貫徹安全可靠、共融及環保的營運方式。

公司於2020年採納「變·造未來」的企業策略，以確保根據完善的環境、社會及管治原則、卓越營運及創新，實現

長遠的可持續增長。我們致力在滿足不斷變化的社會和環境需求、共同開創更好未來的同時，增強公司上下的企業責任感。

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環境、社會及管治方面的表現。該報告根據香港聯交所《環境、社會及管治報告指引》及全球報告倡議組織發布的披露標準：核心選項的披露要求編寫。此外，我們另設與《可持續發展報告》相輔相成的可持續發展網站，詳述我們的可持續發展方針，作為公司相關資料的一個集中點。

《可持續發展報告》載有由外聘審核員就主要可持續發展表現數據進行獨立有限審驗後撰寫的《獨立審驗報告》。《2021年可持續發展報告》已於公司的可持續發展網站公

布，內容包括香港、中國內地以及國際業務有關溫室氣體排放量、員工流失率和培訓天數等指標、營運安全表現，以及員工、承辦商及供應鏈管理等數據。

以可持續的方式讓城市前行

我們的企業策略概述我們以穩健的環境、社會及管治原則為指引，為所有持份者創造價值的業務發展方針。該策略為改進公司及其業務所在的社區制訂了三個首要目標—溫

室氣體減排、社會共融、發展及機遇，以及十個承諾，進一步界定我們希望帶來改變的領域。策略為每項承諾制定明確範圍，讓我們可集中力量，協助我們取得實質成果。

三個社會及環境目標和十個承諾



社會共融

作為一家服務市民的公共運輸服務營運商，社會共融是我們的工作核心。

支持以下的聯合國可持續發展目標



承諾

- 1 基本出行服務
- 2 多元及共融
- 3 平等機會



發展及機遇

我們致力實現聯繫及發展社區的願景，為他人創造發展機會，與我們一起發揮所長。

支持以下的聯合國可持續發展目標



承諾

- 4 員工
- 5 業務夥伴
- 6 未來技能及創新方案



減少溫室氣體排放

作為一家低碳運輸服務營運商，我們致力管理環境影響，實現碳中和的目標。

支持以下的聯合國可持續發展目標



承諾

- 7 碳排放
- 8 潔淨能源及能源效益
- 9 廢物管理
- 10 環保及低碳設計

社會共融

關懷社區

我們透過「心繫社區」平台，關懷我們服務的社區並提供支援，同時改善我們所在城市的宜居程度。我們精心設計各種計劃和活動，以幫助並吸引全港 18 區的社群。此外，我們推行「港鐵·藝術」計劃，藉此提升顧客的旅程體驗，推動藝術共賞。

在企業層面，我們與非牟利組織及社會企業合作，回應社區不斷轉變的需求。我們亦鼓勵員工參與義工服務，造福社群。港鐵義工隊繼續透過「鐵路人 鐵路心」義工計劃，利用工餘時間服務社區。今年，我們共舉辦了 95 項義工活動幫助有需要人士，參與義工人次達 1,730，總義工時數超過 8,500 小時。港鐵義工隊舉辦了多項支援弱勢社群和長者抗疫的義工活動。此外，港鐵義工隊亦為智障或傷健人士舉辦模擬飛行活動，讓他們一嘗飛行體驗，並參與清潔遠足徑等環保活動。為支持公司的環保、社會及管治策略，港鐵義工月以「開心鐵路 綠也融融」為主題，於 6 月至 7 月期間舉辦了三個社區項目。

2021 年，港鐵向慈善機構及其他團體捐出及贊助共 1,070 萬港元。2021 年 9 月，港鐵憑藉籌得超過 200 萬港元善款，榮膺香港公益金十大最高籌款機構之一，當中約 700,000 港元的善款由員工捐出。

為了更全面照顧不同乘客出行的需要，我們加強與香港社會服務聯會的溝通，並拜訪了多家提供社會服務的支援機構。我們亦向不同組織介紹港鐵設施中的共融元素，並為非政府組織度身訂造參觀活動，參觀石崗列車停放處和「動感號」列車，以收集相關持份者（例如少數族裔家庭成員）的意見。

為加強員工對不同群體的特殊需要的認識，我們與社區合作夥伴協作，為 300 多名員工舉辦了一系列的網上企業責任講座，主題包括智障人士、邊緣青年和露宿者等。在適當的情況下，我們還會安排義工跟進活動，將學習活動變成社區服務。

年內，我們繼續提供車費扣減及特別優惠，以確保我們的鐵路運輸服務仍在市民的負擔能力以內，特別是生計受





新冠病毒疫情影響的人士。我們繼續向受影響的租戶提供租金寬減，並按個別情況考慮，集中向中小型租戶提供租金減免。自疫情開始以來，我們亦提供往返博覽館站和市區的機場快綫車票，透過醫院管理局分發給有需要的醫護人員。

文化藝術

我們舉辦「港鐵·藝術」計劃，在車站為藝術家提供展示作品的場地，以培養藝術人才、將藝術帶進社區，並為乘客帶來知性和更愉快的旅程。

本年度的重點藝術計劃之一，是我們與香港芭蕾舞團攜手推出的「地下鐵碰着芭」，為大眾呈獻充滿歡樂和動感的短片。短片中，彩虹站和灣仔站化身為舞台，一眾香港芭蕾舞團的舞蹈員以芭蕾舞與「港鐵·藝術」車站藝術品結合演出。香港藝術館舉辦的「我們的·藝術館」活動，在港鐵的重鐵車站展出一百幅香港藝術館的藏品影像。年內，我們利用車站的空間，在中環站、上環站和西灣河站舉辦了多場展覽，培養藝術共賞。

為推廣藝術共融的重要性，港鐵與香港展能藝術會（「ADAHK」）於2021年4月舉辦非視覺攝影工作坊，邀請多位視障人士在西九龍站進行攝影創作，相片其後在中環站展出。7月，港鐵和ADAHK在西九龍站接待14名香港演藝學院的學生，讓他們戴著眼罩，體驗非視覺攝影和視障人士的視角。10月，我們與香港口述影像協會合作，邀請10名視障人士在義工的口述影像支援下參觀站內的藝術品。

安全第一

顧客、員工以及業務夥伴的身心健康一向是公司的首要目標。我們透過在整個營運過程中培養安全第一的文化，確保列車、車站和物業的環境安全和健康，並提高公司服務的及可及性和包容性。我們定期清潔和消毒列車、車站和其他設施，並要求前線員工佩戴口罩。年內，我們繼續生產自家口罩，以方便員工。我們亦繼續在鐵路網絡的多處地點向公眾提供新型冠狀病毒樣本收集包和個人防護裝備。



「公司安全策略計劃」已按每四年檢討及修訂一次的周期，就 2021-2024 年作出更新。該計劃有助我們聚焦所有業務範疇的安全事宜，以維持優秀的安全表現，配合公司發展和全球業務擴張。該計劃制定公司的安全目標和策略重點範疇，有序持續推進全球各業務部門、附屬公司和聯營公司的安全狀況，實現安全第一的目標。我們亦應用「公司安全管理模式」，為審視業務安全管理及管治提供框架。

我們為員工、承辦商和顧客貫徹執行嚴謹的安全方針。為推廣安全第一的文化，我們於 2021 年 6 月以「攜手共建更安全的未來」為主題舉辦公司安全月，並透過各種持續措施處理個別的關鍵安全事宜。另一方面，我們優先確保人員的安全、健康和福祉，以構建零傷害的經營和工作環境為長期目標，營造強而有力的預防文化。有關如何提升顧客安全的詳情，請參閱本年報「香港客運業務」(第38頁)。

支持本港運動員

為表揚參加 2020 東京奧運會和殘疾人奧運會的香港運動員，港鐵向勇奪獎牌的香港運動員送贈終生任搭的港鐵車票，並向其他參賽健兒送贈一年有效的港鐵免費車票。此外，公司還送出 1,200 張機場快綫車票予香港殘疾人奧委會暨傷殘人士體育協會，支持本地體育發展，配合香港運動員及其支援隊伍未來三年的備戰計劃，包括東京 2020 殘疾人奧運會、杭州 2022 年亞洲殘疾人運動會及巴黎 2024 殘疾人奧運會。此外，我們還透過 MTR Mobile 應用程式向公眾送贈 100,000 張本地單程車票，讓全城共慶香港在奧運取得非凡佳績。

為進一步表揚本地運動員和他們的成就，我們在 2021 年 9 月至 10 月在香港站和奧運站舉辦了題為「東奧『動』人時刻」相片展覽，更特別邀請了參加東京奧運會和殘疾人奧運會的香港獎牌得主和運動員出席展覽開幕禮。

發展及機遇

青少年及兒童計劃

我們的青少年及兒童計劃旨在支持青年人追求更美好的未來、促進教育並傳播有關鐵路安全和禮節的重要訊息。

儘管新冠病毒疫情對物流構成挑戰，我們仍繼續舉辦每年一度的「Train' 出光輝每一程」暑期計劃，為學生提供全面的職業及人生規劃體驗，協助他們制定未來的發展目標。2021年7月，我們在網上舉行的活動吸引了約120名人士參加。除此之外，我們亦在12月為過去兩年約40位「虛擬」校友安排了一次小型的實體活動。該計劃的內容包括工作坊、社區探訪及港鐵不同工作崗位的分享。

作為我們關懷社區工作的一部分，我們會定期到本港的學校舉行講座，以提高學生對鐵路營運、安全和有禮行為的認識，講解鐵路發展和項目對經濟、社會和環境的益處和影響。2021年，計劃共吸引超過7,100名學生參加。

管治及政策

我們所有的可持續計劃均符合我們的業務目標及企業價值觀，並以企業管治框架作為藍本。

公司的可持續發展管理方針涵蓋多項政策，其中包括《企業責任政策》、《綠色採購政策》、《氣候變化策略》，以及《反現代奴役和人口販賣聲明》。董事局的環境及社會責任委員會（前稱企業責任委員會）對上述政策進行監督，並負責提供策略指導以及檢討公司可持續發展方面的實務和表現。請參閱本年報「公司管治報告書」中的「環境及社會責任委員會」一節（第109頁），了解其主要職責。我們的環境及社會責任策導委員會（前稱企業責任策導委員會）為各處別提供有關負責任營運實務的指引，以及促進各處別的協作。

負責任的採購

所有供應商與承辦商均須遵守我們的《供應商行為守則》。該守則訂立一個強制性的行為框架，當中涵蓋道德標準、人權和勞工權益，以及供應鏈管理方面的要求。我們的《綠色採購政策》，促進公司內部以及供應商和承辦商達致高水平的環保及可持續發展標準。我們對《反現代奴役和人口販賣聲明》作出更新，以闡明我們致力防止我們的供應鏈及業務方面出現任何現代奴役或人口販賣事件。



溫室氣體減排

港鐵經營電動化集體運輸鐵路服務，為城市的大量人口提供低碳及符合環境可持續性的客運服務。為使營運更環保，我們根據公司的《企業責任政策》，致力將車隊的排放量降至最低、提升資源的使用效益，並盡量減少或紓緩公司業務對環境造成的其他影響。

碳排放

我們根據公司企業策略中訂立的目標，最近完成了一項減碳研究，制訂長期路綫圖，以實踐更具影響力的溫室氣體減排目標。研究完成後，我們將為2030年訂立科學基礎減碳目標，以達致於2050年實現碳中和的長遠目標。

我們自2002年起匯報公司的溫室氣體排放量。我們根據世界資源研究所和世界可持續發展工商理事會制定的《溫室氣體議定書》，同時參照香港環境保護署和機電工程署，以及其他國際機構發布的指引，計算範疇1、2和3的溫室氣體排放量。

為提高公眾對減少碳排放的意識，並推廣綠色交通，MTR Mobile應用程式推出了「碳足跡大挑戰」，鼓勵用戶透過乘搭港鐵減碳，賺取MTR分，換領獎賞。截至2021年9月30日，已有超過145,000名註冊用戶參加此項挑戰，減少逾61,000公噸的碳排放量。

我們還推出了「Carbon Wallet」手機應用程式，讓用戶透過採取減碳措施(例如回收再造或自備可重用的水樽在飲水機補充飲用水)賺取積分，用以換領公司業務夥伴所提供的環保產品及/或服務。

潔淨能源及能源效益

我們還致力減低耗電量，措施包括將鐵路網絡的空調系統換上能源效益更高的空調冷卻裝置，以及在顯徑站試用太陽能光伏系統。

廢物管理

我們還積極參與減廢計劃。2021年，我們參加了環境保護署的「逆向自動售貨機(「入樽機」)先導計劃」，鼓勵市民收集用完的塑膠飲料容器，並即時獲得回贈。現時在「德福廣場」、「杏花新城」、「海富中心」、「青衣城」及「The LOHAS康城」均已安裝了入樽機。

環保及低碳設計

作為建設新鐵路綫及物業發展項目的一份子，我們希望在展開任何新項目時，都認真考慮我們的環境責任。在香港，展開所有指定項目之前，我們都必須進行環境影響評估，並採取適當的緩解措施。我們亦以經獨立審核及認證符合ISO 14001標準的環境管理系統作為指引。

綠色融資

2021年，我們安排了48億港元的綠色融資，為各種與鐵路相關的節能和能源效益項目提供資金。我們在這方面的努力獲得香港品質保證局的表揚，並向我們頒發「傑出綠色和可持續債券發行機構(交通運輸行業)——最大規模單一綠色債券」。有關可持續投資的詳情，載於在可持續發展網站內發布的年度《綠色融資報告》。

2021年增值及分配圖表 (百萬港元)

已創造經濟價值



已分配經濟價值



總額: 59,274

總額: 59,274

註:

- 1 包括應佔聯營公司及合營公司利潤。
- 2 未計及700萬港元的員工薪酬。
- 3 不包括與香港鐵路系統維修有關的24.42億港元、予以資本化作為資產的16.33億港元及可收回的5.76億港元員工薪酬。
- 4 以簡便為由，其他經營成本包括利息收入，並已扣除非控股權益。不包括與香港鐵路系統維修有關的25.47億港元經營成本。
- 5 不包括予以資本化作為資產的3.22億港元利息開支。
- 6 代表本期稅項，不包括遞延稅項。
- 7 包括捐贈、贊助及其他社區參與貢獻，並不包括3,200萬港元的實物捐贈。此外，這金額並未計及(i)我們為香港乘客提供的恆常車費優惠及推廣總價22.67億港元，(ii)就向香港乘客提供港鐵承擔的額外車費推廣(包括為使用八達通的乘客提供「程程20%車費扣減」，5%車費下調及扣減，以及「港鐵都會票」和「全月通加強版」的折扣)而港鐵所承擔的金額，以及(iii)為向車站商店和商場租戶提供的租金寬減。
- 8 為已保留經濟價值用以再投資創造未來經濟價值。其代表年內已保留公司股東應佔基本業務利潤(未計及折舊、攤銷及遞延稅項)，並已計及已分配予公司的持份者及投放於香港鐵路系統的資產維修、更新及提升的金額。

2021 港鐵傑出貢獻嘉獎 - 最高榮譽大獎

MTR Grand Awards for Outstanding Contribution Top Award



人力資源

香港員工自願流失率

5.6%

為每名香港員工提供

平均**5.2**天的培訓

世界各地的員工總數超過

50,000人

員工是公司發展的推動力。我們一直積極聯繫和培育員工，建立與時並進的工作間及提供平等僱傭機會。我們於年內獲得多個人力資源獎項，肯定我們致力為員工所作出的努力。

截至2021年12月31日，公司與其附屬公司在香港及香港以外地區分別僱用16,863和15,105名員工。此外，聯營公司及合營公司在香港及全球各地共聘用19,887名員工。

招募、培育及挽留人才

我們著重聯繫及激勵員工，並重視人才招募及發展，以吸納和挽留員工。香港員工於2021年的自願流失率為5.6%。

為達成公司「讓城市前行」的使命，作為負責任的僱主，公司在新冠疫情的危機中以保障員工就業，及確保業務可持續發展為首要目標。我們繼續審慎運用資源，以配合公司

的營運需求及有效控制成本。在公司的整體獎勵框架下，我們提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期的獎勵計劃，以及多元化的發展機會。我們定期進行薪酬檢討，確保薪酬福利具市場競爭力。我們亦設有完善的績效管理制度，並透過與工作表現掛鈎的薪酬檢討機制及多項員工激勵和獎勵計劃，肯定和獎勵員工的表現。

我們積極透過物色及培訓不同資歷的人才，以配合公司長遠的業務增長和可持續發展的需要。公司根據新企業策略所訂的指引，優化及提升了「港鐵領導能力框架」，以提升人力資本的質素及培訓領導人才，為未來作好準備。今年，我們還推出了全新的「管理潛能發展」計劃，提供完善的人才評估及個人化的發展計劃，包括培訓、指導及跨職位的輪調安排，培養高潛質的督導人員。

為了向青年人提供良好的事業發展機會，並為公司建立長遠的人才梯隊，我們在疫情期間繼續以不同的虛擬模式招聘畢業生，包括舉辦網上招聘講座、人才評估中心及面試。今年，我們招募了55名優秀的大學畢業生加入公司不同的見習人員發展計劃。公司亦招募了69名學徒和見習技術員，及35名見習工程師加入公司的學徒計劃及見習工程師計劃，培育年輕的鐵路人才。

激勵和聯繫員工

為營造家庭友善及與時並進的工作環境，公司繼2020年實施了彈性上班時間的政策後，我們亦試行辦公室員工在家工作的安排，並為非制服員工制定了彈性的衣著守則。我們繼續竭盡所能保障員工的健康、安全及情緒健康。為支援他們建立抗逆能力以應對疫情，我們推出「情緒健康一站式學習網站」，讓同事可即時獲取多種資源，包括自我情緒評估問卷、健康資訊短片、電子書及輔導服務資訊。

為與社區共同攜手抗疫，公司是首間公共交通機構參與政府的新冠疫苗接種外展服務，於九龍灣車廠為員工及其家屬提供疫苗接種。為鼓勵更多員工接種疫苗及保障他們的健康，已經在2021年內完成接種兩劑新冠疫苗的員工獲額外提供有薪「身心健康假」一天，公司亦舉辦了一系列的網

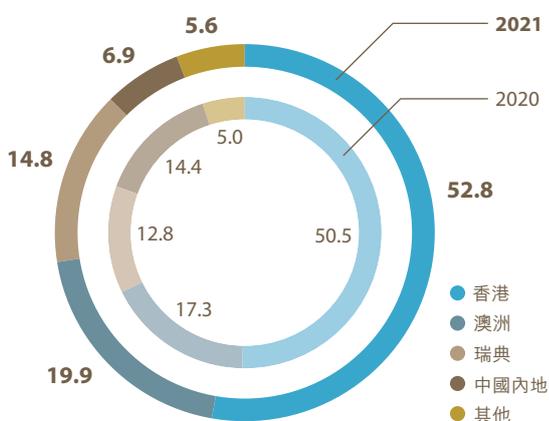
上健康講座，為員工提供醫療資訊。在各種鼓勵措施下，截至2021年年底，超過90%需對外工作的「特定群組」員工已經接種新冠疫苗。

公司於11月舉行「2021港鐵傑出貢獻嘉獎暨長期服務獎」頒獎典禮，表揚員工的卓越表現及對公司的忠誠貢獻。今年獲得40年長期服務獎的得獎者多達44名，創歷年新高。

我們於12月初進行了「2021年員工投入度調查」，收集香港員工及旗下全資子公司經理級員工的意見，調查的整體參與率接近80%。公司將根據調查結果作出跟進，於2022年制訂及執行行動計劃，從而加強員工投入度。

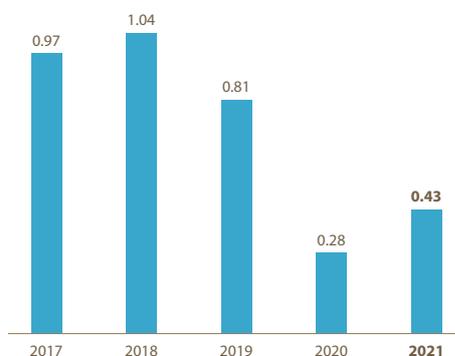
按地域劃分的員工數目分佈

(百分率)



員工生產力 — 盈利與員工人數之比率*

(百萬港元)



* 不包括物業發展的香港業務

用心聆聽及回應員工

公司擁有一支積極投入的員工團隊，反映我們致力聯繫員工及回應他們所需。為了解員工對公司新企業策略的認知及理解，我們推出「變·造未來」的季度問卷調查。調查結果顯示員工對公司的變革的體驗及意見反應正面。我們亦推出「改革領袖」及「與總監對話」等專屬溝通渠道，加強提升員工對公司企業策略的認識。

我們提升了公司的內部溝通平台「MTRconnects」，引入全新數碼功能以分享公司的最新發展和港鐵故事，聯繫在世界各地的員工。公司亦設有多種溝通渠道，如行政總裁的話及網誌、影片、溝通會議及論壇、焦點小組及實地探訪

等，加強多向溝通。在疫情期間公司仍維持緊密的業務溝通，我們在2021年為在世界各地的行政管理人員和經理舉辦了九場網上論壇和會議。

我們的員工協商機制繼續促進管理團隊與一千多名由員工直接選出的員工代表保持緊密溝通，討論共同關心的議題。公司的員工評議會和45個聯席協商會每季度舉行定期會議，公司亦定期向員工發放相關的討論成果。年內，公司與員工代表及工會舉行了12場溝通會，向員工講解公司業務的最新發展，尤其是鐵路營運及應對疫情的措施，以回應員工的關注。

持續學習的文化

優質的學習及發展課程是我們幫助員工盡展潛能及確保公司達致長遠成功的重要一環。於2021年，我們在香港共舉辦了7,360堂培訓課程，為每名員工提供平均5.2天的培訓。此外，我們亦為員工提供新的學習模式，年內共有10,922名員工參加了273項不同的電子學習課程，學習時數達48,280小時。

在疫情下，我們繼續採用不同模式及利用科技來提供學習及培訓課程，確保培訓質素。除了面授課程外，我們亦舉辦網上工作坊及研討會、電腦訓練及虛擬實境培訓。為

在公司培養持續學習的文化，我們的學習管理系統為員工提供一站式平台，讓他們隨時隨地獲得寶貴的技術及管理的自學資源。我們在工作場所安裝了模擬器及虛擬實境設備，為員工練習在職技能提供更大彈性。

我們為新晉升及新入職的經理及督導推出有系統的「企業發展階梯」計劃，培訓員工的領導力及管理技巧。我們於2021年推出為期六個月的「營運轉型領導力發展」計劃，旨在提升逾150名高潛能領袖的領導才能，加強他們的商業觸覺及培養創新思維。

推動精益求精與辦公室數碼化

公司的「臻善圈」計劃在促進創新及推動持續改善方面發揮重要作用。年內，公司舉辦超過75個臻善圈培訓班，並開展598個項目。

我們於6月推出了全新的一站式自助服務網上平台「MyHR」，方便員工隨時隨地搜尋人力資源和行政服務及相關資訊，提交電子表格或查詢，以及了解個案跟進情況。

港鐵學院

港鐵學院(「學院」)被視為世界領先的鐵路管理及工程、下一代專才培訓及培育機構之一，引領行業邁向未來。學院亦是本公司向國際傳揚其品牌的工具。學院在香港、中國內地乃至「一帶一路」沿綫國家開辦課程，更提供廣受認可的行政證書課程。

港鐵學院於2021學年招收了88名學生，其中近一半為全日制學生。今年共有86名畢業生獲授高級文憑和文憑。

2021年，學院推出工作先導計劃，該計劃受到修讀學院認證課程的全日制學生的好評。該計劃讓學生在學習期間透過兼職工作獲得實踐經驗。學院亦引入修讀本地大專院校內的高等教育的新銜接途徑，以幫助畢業生繼續進修。為分享知識及培育本地行業專才，學院亦透過與專業機構及顧問的合作，開發及開辦逾40%的持續專業發展課程。

未來計劃

展望未來，學院擬透過與學術研究機構的合作，推進應用研究和開發。為促進職業及專業教育與培訓，學院聯同企業學院聯盟(統稱「企業技術學院網絡」)於2021年10月為10至18歲本地學生舉辦了一場競賽；我們日後將考慮舉行更多此類精彩活動。同時，學院將繼續在大灣區開展合作，以支持「一帶一路」倡議。



財務回顧

472.02億港元

總收入
增加11.0%

111.51億港元

基本業務利潤
增加154.5%

優越信貸評級

AA+

標準普爾(長期)

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		有利/(不利)變動	
	2021	2020	百萬港元	%
總收入	47,202	42,541	4,661	11.0
經常性業務利潤/(虧損)				
EBIT				
香港客運服務				
– 香港車務營運	(4,262)	(5,408)	1,146	21.2
– 香港車站商務	2,488	2,502	(14)	(0.6)
香港物業租賃及管理業務	4,048	4,185	(137)	(3.3)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	622	261	361	138.3
其他業務、以及項目研究及業務發展開支	(567)	(1,949)	1,382	70.9
應佔聯營公司及合營公司利潤	968	605	363	60.0
總經常性EBIT	3,297	196	3,101	n/m
利息及財務開支	(1,045)	(1,097)	52	4.7
所得稅	(317)	(237)	(80)	(33.8)
非控股權益	(127)	12	(139)	n/m
經常性業務利潤/(虧損)	1,808	(1,126)	2,934	n/m
除稅後的物業發展利潤				
香港	9,277	5,442	3,835	70.5
中國內地	66	65	1	1.5
除稅後的物業發展利潤	9,343	5,507	3,836	69.7
基本業務利潤	11,151	4,381	6,770	154.5
投資物業公允價值計量虧損	(1,599)	(9,190)	7,591	82.6
公司股東應佔淨利潤/(虧損)	9,552	(4,809)	14,361	n/m
總經常性EBIT邊際比率*(%)	5.0%	(1.0%)		n/m
總經常性EBIT邊際比率*(不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	7.8%	(3.2%)		n/m

: 不包括應佔聯營公司及合營公司利潤

n/m: 並無意義

隨著世界各地推出新冠病毒疫苗接種計劃及若干社交距離措施放寬，全球經濟持續復甦並於2021年下半年起有顯著改善。而隨著集團的業務和所在市場繼續從新冠病毒疫情的影響中復甦(直到2022年初香港出現Omicron病毒疫情前)，我們於2021年的整體財務表現有所改善。

總收入

於2021年，集團的總收入為472.02億港元，較2020年增加11.0%。收入增加主要由於(i)香港車務營運因本地乘客

量持續回升而導致本地車費收入有所增加；(ii)墨爾本客運業務復甦和墨爾本「平交道口移除項目」有關的項目活動增加，因而對收入作出較大貢獻；(iii)深圳地鐵十三號綫項目工程收入增加；及(iv)由於匯率較為有利，海外業務的收入增加所致；惟部分增幅被停止就沙田至中環綫(「沙中綫」)的項目管理費收入入帳所抵銷。

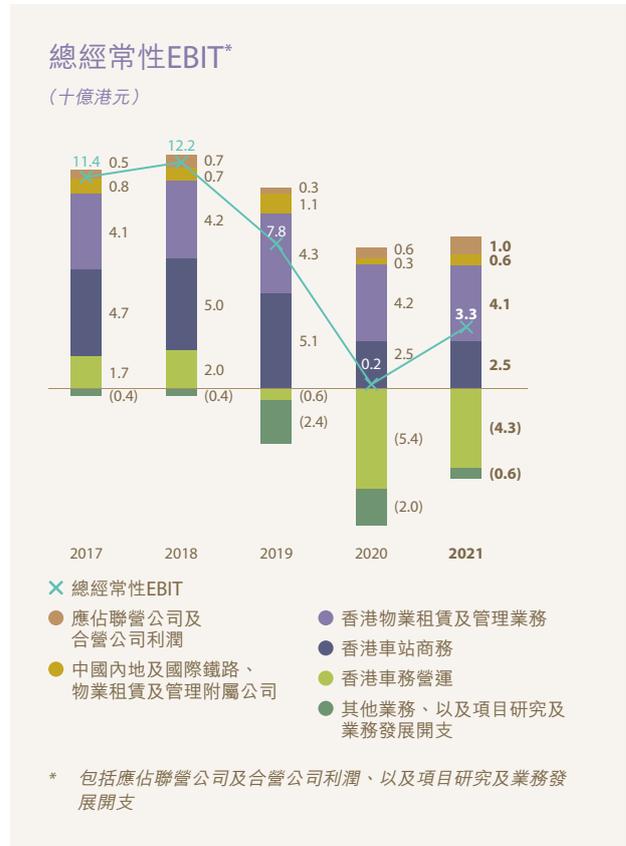
儘管香港本地乘客量於2021年下半年就本地疫情緩和而錄得良好的復甦現象，但香港與中國內地之間的主要過境客運口岸全年關閉，以及各項航空旅遊限制，令抵港旅客幾近絕跡，因而對我們的過境服務和機場快綫車費、免稅店及其他租金收入仍持續造成重大不利影響。



經常性業務利潤

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

總經常性EBIT(按業務劃分)



於2021年，集團的總經常性EBIT(包括應佔聯營公司及合營公司利潤、以及項目研究及業務發展開支)較2020年上升31.01億港元至32.97億港元。各業務的貢獻如下：

香港車務營運：集團於2021年繼續錄得重大EBIT虧損為42.62億港元，但與2020年比較，虧損已收窄11.46億港

元。這方面的改善主要由於多種原因。本地鐵路服務乘客量隨著2021年下半年的疫情緩和而有所回升。社交距離措施亦得以放寬，上班族重返辦公室，學生重返校園，休閒旅客人數亦有所回升。因此，本地乘客量上升24.2%。另一方面，我們執行嚴格的成本控制措施，將營運成本控制在與2020年的相若水平。惟部分有利原因被多項為乘客提供的支援措施所抵銷，包括延長「程程20%車費扣減」三個月至2021年3月31日，以及2021年4月1日至2021年12月31日期間實施的5%票價下調和車費扣減。

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

香港車站商務：EBIT微跌0.6%至24.88億港元。香港車站商務自2020年2月起一直受到疫情的不利影響，當時集團開始向因數個過境站關閉而受影響的免稅店經營權持有人及其他車站商店，以及向本地鐵路綫站內受疫情影響的其他車站商店提供租金寬減，而EBIT的跌幅已大部分被廣告收入的顯著改善所抵銷。租金收入下跌，主要是由於(i)集團就香港與中國內地之間的數個過境口岸關閉，向免稅店經營權持有人及其他車站商店提供的全年租金寬減，

而2020年1月仍然是新冠病毒疫情爆發前的正常月份；(ii)2020年向本地鐵路綫車站內的其他車站商店所提供的租金寬減在2021年的損益表中攤銷；(iii)2021年提供及攤銷的租金寬減；及(iv)續租和新訂租約的租金在2021年下跌17.0%所致。另一方面，由於疫情在下半年持續受控，加上政府的消費券計劃，鼓勵商戶增加在廣告上的支出，令我們的廣告收入回升了73.3%。

香港物業租賃及管理業務：EBIT下跌3.3%至40.48億港元。EBIT下跌主要由於(i)2020年向商場租戶所提供的租金寬減在2021年的損益表中攤銷、(ii)2021年提供及攤銷的租金寬減；及(iii)續租和新訂租約的租金在2021年下跌8.6%所致。新冠病毒疫情帶來的不利影響部分已被(i)2020年8月及11月分階段開幕的新商場「The LOHAS康城」，及(ii)集團於2020年3月購入「德福廣場」二期和「PopCorn 2」餘下收益權的全年貢獻所抵銷。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司：我們香港以外的業務從新冠病毒的不利影響中有著不同程度的復甦。EBIT上升138.3%至6.22億港元，主要由於墨爾本都市鐵路網絡因編定班次變更帶來的特許經營權收入增加和項目活動增加令其表現有所改善、澳洲悉尼地鐵西北綫營運及維修業務的貢獻增加，以及中國內地深圳地鐵四號綫的乘客量回升所致。

其他業務、以及項目研究及業務發展開支：於2021年，有關業務的EBIT錄得虧損5.67億港元，而2020年則錄得虧損19.49億港元。EBIT虧損收窄了13.82億港元，主要由於2021年並未如2020年般就沙中綫項目的額外項目管理費用作出14億港元的一次性撥備，以及「昂坪360」因新冠病毒疫情於2020年曾暫停服務後，訪客人數逐步回升令虧損收窄所致。

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於由2020年的6.05億港元增加3.63億港元(60.0%)至2021年的9.68億港元，主要由於(i)隨著中國內地疫情持續受控，杭州和北京的業務因乘客量增加而有所改善；(ii)於2020年4月開始全綫營運的新建杭州地鐵五號綫所帶來的全年利潤貢獻；及(iii)2021年零售業復甦帶動八達通交易量上升，令應佔八達通控股有限公司的利潤增加所致。

總經常性EBIT邊際比率

總經常性EBIT邊際比率自2019年起下降，於2020年進一步下降，並於2021年有所回升。

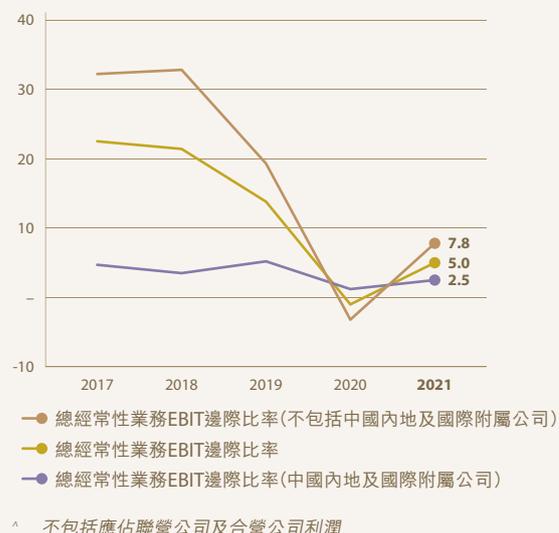
於2019年，總經常性EBIT邊際比率下降，主要是由於香港公眾活動事件的不利影響，以及就香港沙中綫項目紅磡事件和就英國西南部鐵路專營權協議而作出的一次性撥備所致。

於2020年，總經常性EBIT邊際比率進一步下降，主要是受到香港及全球新冠病毒疫情的不利影響，以及就沙中綫項目管理費用作出的14億港元一次性撥備所致。

於2021年，總經常性EBIT邊際比率有所改善，主要由於集團在香港、中國內地及澳洲的業務從新冠病毒疫情的不利影響中逐漸回復過來所致。

總經常性EBIT邊際比率[^]

(百分比)



利息及財務開支

經常性業務的利息及財務開支為10.45億港元，較2020年下降4.7%，主要由於平均淨借貸額減少，導致淨利息支出下降。集團融資活動的詳細回顧載列於下一章節。

所得稅

由於財務表現改善，經常性業務的所得稅為3.17億港元，較2020年增加33.8%。

除稅後的物業發展利潤

集團除稅後的物業發展利潤為93.43億港元，較2020年增加69.7%。2021年的物業發展利潤主要來自「MONTARA」和「GRAND MONTARA」(「日出康城」第七期)、「SEA TO SKY」(「日出康城」第八期)、「MARINI」、「GRAND MARINI」和「OCEAN MARINI」(「日出康城」第九期)的分佔盈餘及收入，以及出售存貨單位，而2020年錄得的利潤則主要來自LP6(「日出康城」第六期)的分佔盈餘及收入。

基本業務利潤

集團的基本業務利潤為111.51億港元，較2020年增加67.70億港元(154.5%)，此升幅分別來自經常性業務利潤的29.34億港元和除稅後的物業發展利潤的38.36億港元。



投資物業公允價值計量虧損

2021年投資物業公允價值計量虧損為15.99億港元，其中投資物業重估虧損為20.65億港元，而部分虧損被初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益4.66億港元所抵銷。經獨立專業估值公司重估集團位於香港及中國內地的投資物業後，截至2021年12月31日止年度的重估虧損為21.61億港元(或除稅後的應佔重估虧損20.65億港元)，而2020年則錄得重估虧損91.90億港元。

此重估虧損(屬非現金項目)代表我們較2020年12月31日錄得的估值約下跌2.5%，主要由於2021年錄得持續的新訂租金下跌所致。

公司股東應佔淨利潤

計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業公允價值計量虧損後，截至2021年12月31日止年度，集團的公司股東應佔淨利潤為95.52億港元，而2020年則錄得淨虧損48.09億港元。

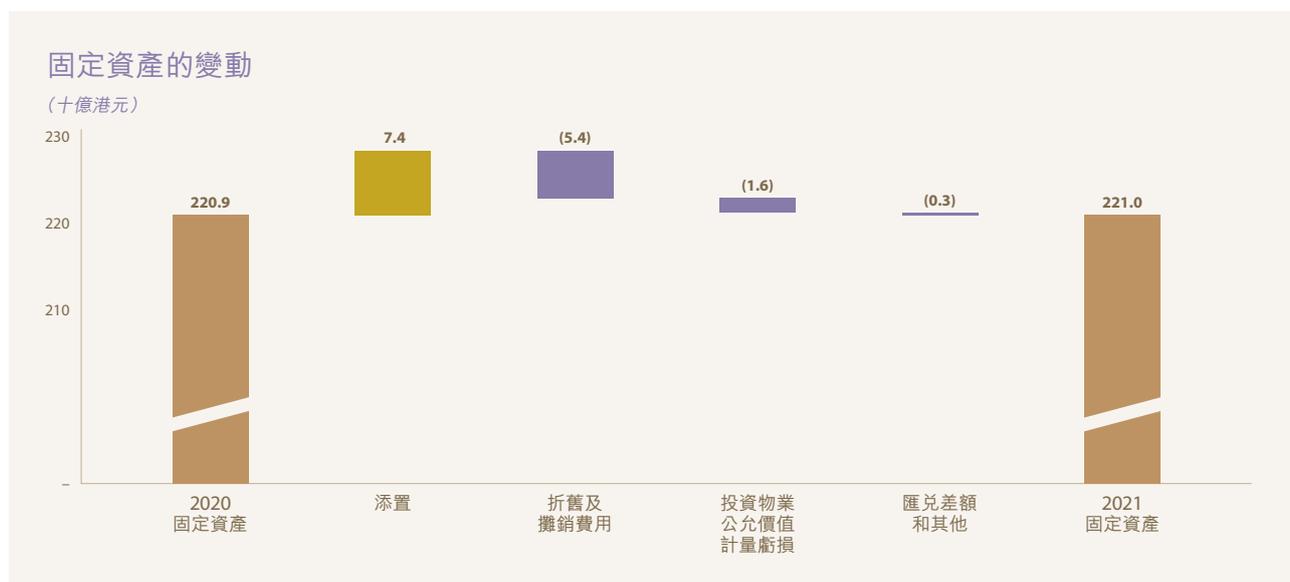
財務狀況表

百萬港元	於2021年 12月31日	於2020年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
固定資產	221,032	220,932	100	0.0
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
應收帳項及其他應收款項	14,797	13,313	1,484	11.1
現金、銀行結餘及存款	20,970	20,906	64	0.3
其他資產	11,626	11,889	(263)	(2.2)
總資產	292,082	290,574	1,508	0.5
貸款及其他債務總額	(43,752)	(50,340)	(6,588)	(13.1)
應付帳項及其他負債	(43,644)	(38,833)	4,811	12.4
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
總負債	(112,045)	(113,593)	(1,548)	(1.4)
淨資產	180,037	176,981	3,056	1.7
代表：				
公司股東應佔總權益	179,714	176,788	2,926	1.7
非控股權益	323	193	130	67.4
總權益	180,037	176,981	3,056	1.7

固定資產

固定資產輕微增加1.00億港元至2,210.32億港元，主要由於作出添置的74.57億港元用作為現有香港鐵路網絡及投資物業組合的設施更新及升級工程，以及深圳地鐵十三號綫

的服務經營權資產所致，惟部分升幅被年內54.30億港元的折舊及攤銷費用總額，以及16.16億港元的投資物業組合公允價值計量虧損所抵銷。



下圖顯示過去五年的固定資產趨勢。



發展中物業

發展中物業減少，主要由於「日出康城」物業發展項目於年內確認利潤。

聯營公司及合營公司權益

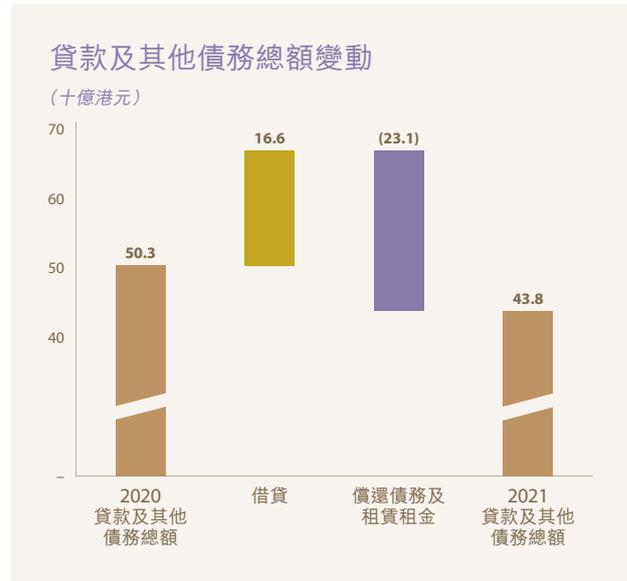
聯營公司及合營公司權益增加，主要由於應佔聯營公司及合營公司的利潤，以及主要因人民幣升值對面值帶來匯兌收益。

應收帳項及其他應收款項

應收帳項及其他應收款項增加，主要由於「日出康城」第七期至第九期的物業發展利潤入帳，令物業發展的應收款項增加。

貸款及其他債務總額

貸款及其他債務總額減少，主要由於償還貸款淨額。



應付帳項及其他負債

應付帳項及其他負債增加，主要由於預收與我們香港物業發展項目有關的現金增加。

總權益

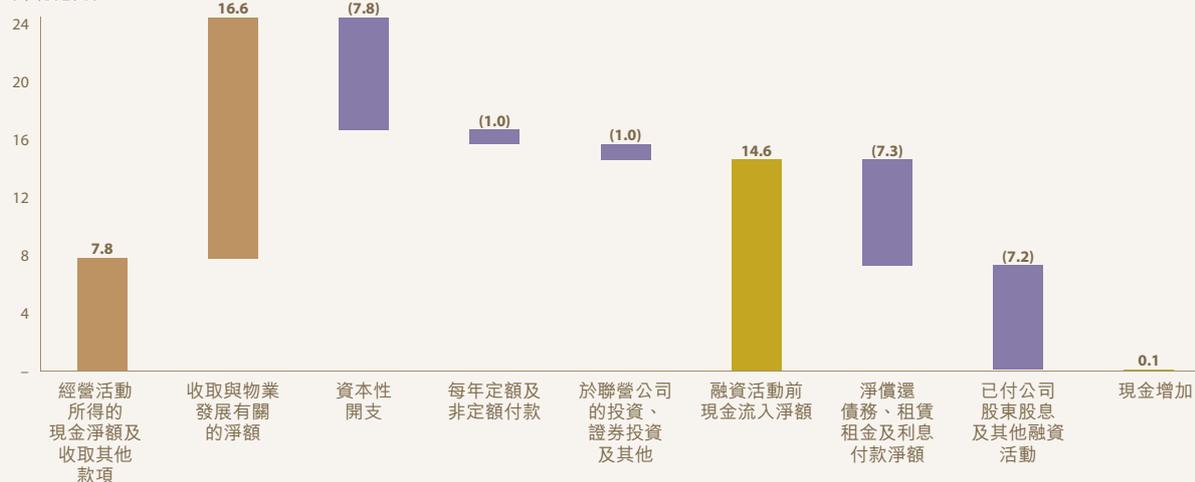
總權益增加30.56億港元，主要由於年內錄得的基本業務利潤，惟部分升幅被投資物業公允價值計量虧損及年內派發的2020年末期及2021年中期普通股息所抵銷。

現金流量

百萬港元	2021	2020
經營活動所得的現金淨額及收取其他款項	7,833	916
收取與物業發展有關的款項	17,779	8,583
收取現金淨額	25,612	9,499
資本性開支	(7,785)	(9,249)
與物業發展有關的付款	(1,137)	(412)
每年定額付款	(750)	(750)
每年非定額付款	(238)	(2,583)
於聯營公司的投資及證券投資	(1,013)	(140)
其他付款	(52)	(81)
現金流出總額	(10,975)	(13,215)
融資活動前現金流入/(流出)淨額	14,637	(3,716)
淨(償還)/提取債務，以及租賃租金付款	(6,583)	10,145
利息付款淨額	(734)	(484)
淨(償還)/提取債務、租賃租金及利息付款淨額	(7,317)	9,661
已付公司股東股息	(7,165)	(6,808)
其他融資活動	(49)	(9)
現金增加/(減少)	106	(872)
於1月1日的現金、銀行結餘及存款	20,906	21,186
現金增加/(減少)	106	(872)
匯率變動的影響	(42)	592
於12月31日的現金、銀行結餘及存款	20,970	20,906

截至2021年12月31日止年度的現金流量

(十億港元)



經營活動所得的現金淨額及收取其他款項

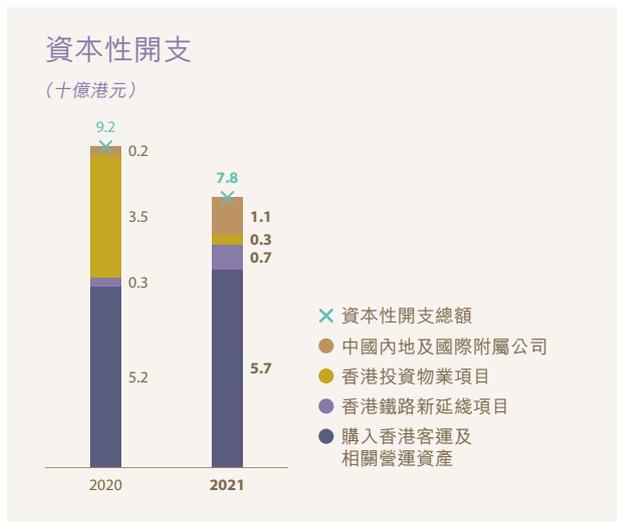
經營活動所得的現金淨額及收取其他款項由2020年的9.16億港元增加69.17億港元至2021年的78.33億港元，主要由於經營利潤因新冠病毒疫情緩和而增加，以及2021年繳納的現金稅款金額較少所致。

收取與物業發展有關的淨額

收取與物業發展有關的淨額為166.42億港元，主要來自「港島南岸」、「日出康城」及何文田站物業發展項目所收取的現金款項。

資本性開支

2021年的資本性開支為77.85億港元，現金流出主要包括用於香港客運項目及相關業務的57.20億港元、用於中國內地及國際附屬公司的10.69億港元、用於香港鐵路新延綫項目的7.16億港元，以及用於香港投資物業項目的2.80億港元。



淨償還債務、租賃租金及利息付款淨額

2021年的淨償還債務、租賃租金及利息付款淨額為73.17億港元，包括(i)償還主要與貸款相關的231.15億港元，(ii)利息付款淨額7.34億港元，部分被(iii)來自貸款和資本市場工具的165.32億港元所抵銷。

集團融資活動的詳細回顧載列於下一章節。

已付公司股東股息

集團支付現金股息71.65億港元(2020年：68.08億港元)，代表2020年的末期股息每股0.98港元和2021年的中期股息每股0.25港元。

融資活動

理想融資模式及債務結構

理想融資模式反映公司的債務管理方針，有助確保債務結構審慎和穩健

(理想融資模式)與實際債務結構的比較
於2021年12月31日



公司業務持續受到過境口岸關閉所影響。然而，物業發展項目的現金流更加鞏固了公司的財務實力。

美元和港元短期利率均維持在低位，而長期基準利率則上升。三個月美元倫敦銀行同業拆息從年初的0.24%(年率，下同)下跌至年底的0.21%。同樣地，三個月港元香港銀行同業拆息亦從0.35%下跌至0.26%。10年期美國國庫債券孳息率則從年初的0.91%上升至年底的1.51%，10年期港元掉期利率也由0.86%上升至1.54%。美國聯儲局於2021年11月開始減少每月淨資產購買量。

過去數年，公司利用低利率的環境，將大部份借貸的利率基礎轉成固定利率以對沖利率風險。於2021年底，公司定息借貸比例為70%，這將有助紓緩預期於2022年加息的影響。

公司於2021年共安排了約96億港元的融資，包括相當於52億港元年期介乎1至3年的票據，以及相當於44億港元年期介乎1至5年的銀行貸款。在2021年的融資總額當中，48億港元乃根據港鐵「可持續融資框架」安排，所得款項將用於合資格的綠色項目。

於2021年4月，集團亦於深圳簽訂了一項32億元人民幣的項目融資，為深圳地鐵十三號綫的建設提供資金。

借貸還款期概況

下圖顯示公司有息貸款於2017年底至2021年底的還款期概況。公司還款年期較為分散，有助降低公司的再融資風險。



槓桿比率及淨利息覆蓋率

集團的槓桿比率(按淨負債權益比率計算)由2020年年底的22.5%，下降4.4個百分點至2021年年底的18.1%，主要由於香港物業發展業務帶來的現金收入，使淨負債減少所致。集團利息覆蓋率由8.2倍上升至14.4倍。

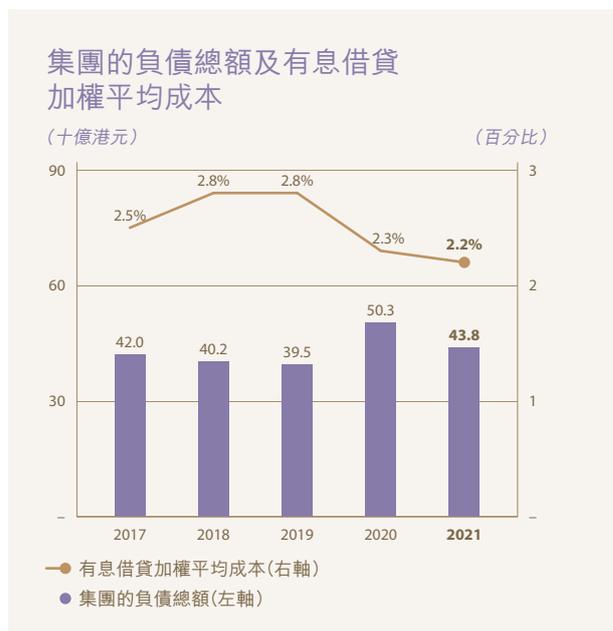
下圖顯示集團於過去五年的槓桿水平及履行付息的能力。



借貸成本

集團綜合負債總額由2020年年底的503.40億港元減少至2021年年底的437.52億港元。集團有息借貸加權平均成本由2020年的2.3%下降至2021年的2.2%，主要由於香港銀行同業拆息下跌導致浮動利率借貸平均成本下降所致。

下圖顯示集團的負債總額及有息借貸加權平均成本。



資本性開支及投資

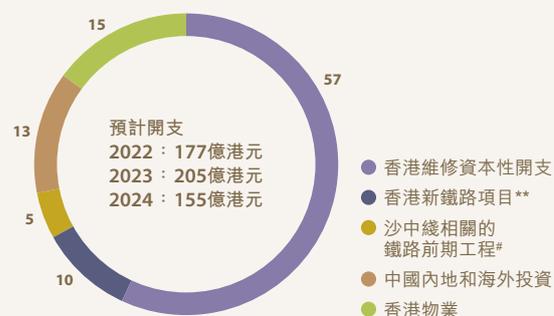
集團的資本性開支及投資主要分為以下項目：香港鐵路項目（細分為現有鐵路的維修工程、沙中綫前期工程及新項目）、香港物業投資及發展項目，以及中國內地和海外投資項目。預計2022至2024年的總開支為537億港元。

2022至2024年的資本性開支，大部分仍為香港鐵路項目的資本性開支，當中新鐵路項目的詳細設計工作和前期工程正全速推進。關於《鐵路發展策略2014》新項目的資本性工程開支和融資條件，需在我們與政府簽訂相關項目協議後才能確定。

集團於2021年12月31日有合共約210億港元的現金結餘及超過150億港元的可動用承諾貸款額，加上可從銀行獲得貸款及在債券資本市場集資的能力，相信集團將足以應付其資本性開支及投資計劃。

資本性開支及投資(2022至2024年)

(百分比)



** 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。

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、改善或擴展工程。此資本開支將大部分抵銷港鐵日後應承擔的維修資本開支。

信貸評級(截至2022年3月10日)

信貸評級	短期評級*	長期評級*
標準普爾	A-1+/A-1+	AA+/AA+
穆迪	-/P-1	Aa3/Aa3
評級投資中心	a-1+	AA+

* 分別為港元/外幣債項的評級

十年統計數字

	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
財務										
綜合損益(百萬港元)										
總收入										
- 香港客運服務										
- 香港車務營運	13,177	11,896	19,938	19,490	18,201	17,655	16,916	16,223	15,166	14,523
- 香港車站商務	3,208	3,269	6,799	6,458	5,975	5,544	5,380	4,963	4,588	3,680
- 香港物業租賃及管理業務	5,036	5,054	5,137	5,055	4,900	4,741	4,533	4,190	3,778	3,401
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	25,045	21,428	21,085	20,877	17,194	13,562	12,582	12,627	13,246	12,786
- 其他業務	383	894	1,545	1,990	2,174	2,339	2,290	2,153	1,929	1,349
- 經常性業務	46,849	42,541	54,504	53,870	48,444	43,841	41,701	40,156	38,707	35,739
- 中國內地物業發展	353	-	-	60	6,996	1,348	-	-	-	-
- 總額	47,202	42,541	54,504	53,930	55,440	45,189	41,701	40,156	38,707	35,739
總EBITDA										
- 經常性業務	8,019	5,194	15,351	18,843	17,677	16,947	16,260	15,478	14,399	12,895
- 香港物業發展	11,097	6,491	4,496	2,574	1,097	228	2,891	4,216	1,352	3,238
- 中國內地物業發展	129	(13)	(25)	25	2,314	366	(140)	(55)	-	-
- 總額	19,245	11,672	19,822	21,442	21,088	17,541	19,011	19,639	15,751	16,133
折舊及攤銷	(5,430)	(5,365)	(5,237)	(4,985)	(4,855)	(4,127)	(3,849)	(3,485)	(3,372)	(3,208)
每年非定額付款	(260)	(238)	(2,583)	(2,305)	(1,933)	(1,787)	(1,649)	(1,472)	(1,247)	(883)
總EBIT										
- 經常性業務 EBIT										
EBIT										
香港客運服務										
- 香港車務營運	(4,262)	(5,408)	(591)	1,985	1,656	2,572	2,493	2,710	2,716	2,881
- 香港車站商務	2,488	2,502	5,122	5,025	4,722	4,362	4,230	3,927	3,668	2,969
香港物業租賃及管理業務	4,048	4,185	4,264	4,225	4,082	3,912	3,650	3,427	3,092	2,764
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	622	261	1,089	722	814	490	640	782	704	520
其他業務	(255)	(1,670)	(2,077)	(81)	(53)	58	53	129	86	(7)
項目研究及業務發展開支	(312)	(279)	(276)	(323)	(332)	(361)	(304)	(454)	(486)	(323)
應佔聯營公司及合營公司利潤	968	605	288	658	494	537	361	121	158	456
小計	3,297	196	7,819	12,211	11,383	11,570	11,123	10,642	9,938	9,260
- 物業發展業務 EBIT	11,226	6,478	4,471	2,599	3,411	592	2,751	4,161	1,352	3,238
- 總額	14,523	6,674	12,290	14,810	14,794	12,162	13,874	14,803	11,290	12,498
投資物業公允價值計量(虧損)/收益	(1,616)	(9,190)	2,583	4,745	6,314	891	2,100	4,035	4,469	3,757
公司股東應佔利潤/(虧損)：										
- 經常性業務	1,808	(1,126)	4,980	9,020	8,580	8,916	8,565	8,024	7,437	6,914
- 物業發展業務	9,343	5,507	4,369	2,243	1,935	447	2,329	3,547	1,119	2,704
- 基本業務	11,151	4,381	9,349	11,263	10,515	9,363	10,894	11,571	8,556	9,618
- 投資物業公允價值計量	(1,599)	(9,190)	2,583	4,745	6,314	891	2,100	4,035	4,469	3,757
- 總額	9,552	(4,809)	11,932	16,008	16,829	10,254	12,994	15,606	13,025	13,375
年內利潤/(虧損)	9,679	(4,821)	12,092	16,156	16,885	10,348	13,138	15,797	13,208	13,514
股份資料										
每股基本盈利/(虧損)(港元)	1.55	(0.78)	1.94	2.64	2.83	1.74	2.22	2.69	2.25	2.31
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	1.80	0.71	1.52	1.86	1.77	1.59	1.87	1.99	1.48	1.66
每股普通股股息(港元)	1.27	1.23	1.23	1.20	1.12	1.07	1.06	1.05	0.92	0.79
派息比率(基於基本業務利潤)(%)	71	173	81	65	63	67	57	53	62	48
建議及已宣派之普通股股息(百萬港元)	7,865	7,602	7,574	7,359	6,728	6,317	6,207	6,116	5,335	4,575
於12月31日的股價(港元)	41.85	43.35	46.05	41.20	45.80	37.70	38.40	31.80	29.35	30.50
於12月31日的市值(百萬港元)	259,196	267,943	283,574	252,947	275,156	222,629	224,956	185,284	170,187	176,692
綜合財務狀況(百萬港元)										
資產總值	292,082	290,574	289,214	274,687	263,768	257,340	241,103	227,152	215,823	206,687
貸款、其他負債及銀行透支	43,752	50,340	39,456	40,205	42,043	39,939	20,811	20,507	24,511	23,577
服務經營權負債	10,231	10,295	10,350	10,409	10,470	10,507	10,564	10,614	10,658	10,690
公司股東應佔總權益	179,714	176,788	186,606	180,447	166,304	149,461	170,055	163,325	152,557	142,904
財務比率										
EBITDA 邊際比率 [◇] (%)	17.3	12.2	28.1	35.0	36.1	38.3	38.7	38.4	37.2	36.1
EBITDA 邊際比率 [◇] (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	32.7	22.1	42.0	54.5	53.5	54.0	53.3	53.1	53.4	53.6
EBIT 邊際比率 ^Φ (%)	5.2	(1.0)	13.8	21.5	23.8	25.2	25.5	26.1	25.3	24.6
EBIT 邊際比率 ^Φ (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	7.8	(3.2)	19.3	32.8	32.2	34.8	34.8	35.4	35.6	36.1
淨負債權益比率(%)	18.1	22.5	15.4	18.1	20.6	20.2	11.3	7.6	11.8	11.0
來自基本業務的平均公司股東資金回報率(%)	6.3	2.4	5.1	6.5	6.7	5.9	6.5	7.3	5.8	13.5
利息保障(倍數)**	14.4	8.2	14.4	13.6	15.0	12.6	14.4	15.2	11.5	13.0

◇ 不包括香港物業發展利潤一分佔盈餘及未出售物業的權益。

Φ 不包括香港物業發展利潤一分佔盈餘及未出售物業的權益，以及應佔聯營公司及合營公司利潤。

** 不包括投資物業公允價值計量。

若干比較數字已重新分類，以符合本年度之呈列方式。

	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
香港車務營運										
載客車卡行車公里總數(千計)										
本地鐵路及過境服務	268,050	268,492	301,552	308,742	301,541	287,828	284,487	273,771	269,141	260,890
機場快綫	10,165	12,631	22,971	23,190	23,202	23,276	23,242	23,232	23,216	23,134
輕鐵	10,245	10,385	10,592	11,139	11,145	11,152	11,034	10,728	10,554	10,453
總乘客人次(千計)										
本地鐵路服務	1,421,737	1,145,035	1,568,196	1,669,973	1,637,898	1,586,522	1,577,457	1,547,757	1,474,659	1,431,040
過境服務	486	7,647	104,183	117,448	112,549	113,274	114,241	113,049	111,362	109,707
高速鐵路(香港段)	-	1,033	16,923	5,302 [@]	-	-	-	-	-	-
機場快綫	2,150	3,070	15,764	17,710	16,621	16,133	15,725	14,881	13,665	12,695
輕鐵	141,581	111,865	155,885	179,411	178,502	178,709	176,149	174,199	171,652	167,210
巴士	50,380	42,077	51,484	51,025	50,744	50,413	50,537	50,404	47,738	45,962
城際客運	-	103	1,880	3,630	3,698	3,739	4,080	4,348	4,324	4,028
平均乘客人次(千計)										
本地鐵路服務— 周日平均	4,189	3,406	4,658	4,862	4,772	4,608	4,577	4,490	4,297	4,148
過境服務— 每日平均	1	21	285	322	308	309	313	310	305	300
高速鐵路(香港段)— 每日平均	-	36 ^{##}	46	53 [#]	-	-	-	-	-	-
機場快綫— 每日平均	6	8	43	49	46	44	43	41	37	35
輕鐵— 周日平均	403	317	448	506	503	500	493	487	482	466
巴士— 周日平均	145	121	151	147	146	144	145	144	137	131
城際客運— 每日平均	-	4 ^{##}	5	10	10	10	11	12	12	11
乘客平均乘搭公里數										
本地鐵路及過境服務	10.5	10.5	10.6	10.8	10.8	10.9	11.0	11.0	11.0	10.9
機場快綫	23.7	25.8	28.2	28.3	28.5	28.4	28.4	28.6	29.0	29.0
輕鐵	2.7	2.8	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.8	2.8
巴士	4.5	4.1	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5
每車卡平均載客量(乘客人次)										
本地鐵路及過境服務	56	45	59	62	63	64	65	67	65	65
機場快綫	5	6	19	22	20	20	19	18	17	16
輕鐵	37	30	40	44	44	44	44	45	45	45
佔專營公共交通載客量比率(%)										
	47.3	45.3	47.4	49.0 ^{&}	49.1	48.4	48.5	48.1	46.9	46.4
每車卡公里之港元(香港車務營運*)										
總收入	40.0	35.6	51.7	53.4	52.5	53.0	51.3	51.0	48.4	47.6
經營開支	34.4	33.3	33.0	28.2	28.5	27.7	27.2	26.8	24.9	24.2
經營利潤	5.6	2.3	18.7	25.2	24.0	25.3	24.1	24.2	23.5	23.4
每名乘客之港元(香港車務營運*)										
總收入	7.31	8.11	9.40	9.26	9.10	9.06	8.73	8.52	8.31	8.20
經營開支	6.28	7.60	5.99	4.89	4.93	4.73	4.63	4.47	4.27	4.18
經營利潤	1.03	0.51	3.41	4.37	4.17	4.33	4.10	4.05	4.04	4.02
安全表現										
本地鐵路服務、過境服務及機場快綫										
須呈報事故數目 [^]	759	656	1,164	1,056	1,148	1,134	1,246	1,327	1,408	1,761
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	0.53	0.57	0.69	0.58	0.65	0.66	0.73	0.79	0.88	1.13
公司及承建商的員工意外事故次數 ^Δ	56	51	81	50	46	61	64	57	67	58
輕鐵										
須呈報事故數目 [^]	62	80	163	87	104	191	157	122	118	151
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	0.44	0.72	1.05	0.48	0.58	1.07	0.89	0.70	0.69	0.90
公司及承建商的員工意外事故次數 ^Δ	5	10	8	2	5	8	6	4	4	2
僱員										
香港										
管理及支援部門	1,923	1,852	1,899	1,932	1,882	1,837	1,792	1,756	1,676	1,600
車站商務	188	224	234	204	191	192	182	170	158	148
車務	11,688	11,983	12,211	11,948	11,591	11,349	10,891	10,404	10,033	9,460
項目	1,335	1,426	1,531	1,711	2,144	2,615	2,684	2,764	2,804	2,495
物業及其他業務	1,528	1,548	1,549	1,500	1,440	1,416	1,384	1,350	1,305	1,273
中國內地及國際業務	201	255	318	331	276	230	194	180	182	224
香港以外										
香港以外僱員	15,105	16,921	16,521	14,270	10,781	9,866	8,157	7,530	7,078	6,955
總計	31,968	34,209	34,263	31,896	28,305	27,505	25,284	24,154	23,236	22,155

[@] 高速鐵路(香港段)於2018年9月23日投入服務。

[#] 2018年9月23日至2018年12月31日之平均。

^{##} 2020年1月1日至29日之平均。

[&] 2018年的市場佔有率已調整以反映香港— 珠海— 澳門大橋開通的影響。

^{*} 不包括高速鐵路(香港段)服務。

[^] 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)，並須向香港特別行政區政府運輸及房屋局局長及機電工程署署長呈報的事故。此事故包括自殺/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。

^Δ 根據香港鐵路規例而須通知機電工程署鐵路科，與鐵路運作或維修有關的任何意外，而該意外引致港鐵公司的僱員或港鐵公司承辦商的僱員，在意外中死亡，嚴重受傷，或於意外發生後的一段超過3天的期間內，不能全面執行其正常職責。

投資者關係

自成立以來，港鐵活躍於國際資本市場已經超過40年。我們以嚴謹的公司管治與披露標準著稱，成為在投資者關係實務方面公認的領先楷模。我們相信，以清晰、透明及積極的方式向投資者傳達公司策略、業務發展及前景展望，有助提升股東價值。因此，我們致力維繫與機構及零售投資者的定期溝通。

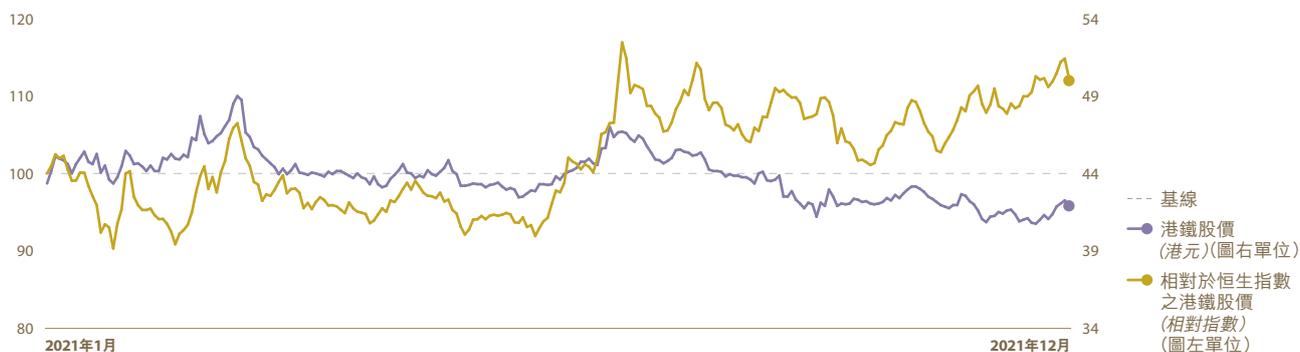
與投資者的溝通

我們與投資界保持緊密聯繫，使港鐵成為香港最廣為人知的上市公司之一。多家本地及國際經紀商、研究分析員以及各類機構投資者，均以公司作為研究對象。

港鐵管理層竭力確保投資者對公司業務有透徹的了解。於2021年，公司與全球機構投資者及研究分析員進行186次會面，由於疫情下需維持社交距離措施關係，大部分會面均透過網上會議進行。

公司以周年成員大會作為與股東溝通的主要渠道之一。有關2021年周年成員大會的詳情，載於本年報第129頁至第130頁「公司管治報告書」的「周年成員大會」一節。

股價表現



獲取資訊

我們透過公司網站，確保投資者可平等及適時地獲得公司的重要資訊。公司網站內的投資資料欄提供的財務表現資料詳盡而且易於查閱。財務報告、乘客量，連同其他公司新聞以及提交聯交所的文件，均可於公司網站內查閱。

除了中央證券登記所提供的股東服務外，公司的專責熱綫亦於2021年處理了個別股東約32,000個電話查詢。

指數上市股份及認可

公司自2000年起在香港聯合交易所上市，並自2001年起一直是恒生指數的成份股之一。

公司年報每年亦因清晰呈報公司表現及策略而獲得充分肯定。相關獎譽載列於本年報第9頁「主要獎項」一節。

2022年度財政紀要

2021年度全年業績公布	3月10日
周年成員大會	5月25日
2021年度末期股息截止登記日期	5月30日
股份截至過戶日	5月31日至6月6日
派發2021年度末期股息日	7月19日
2022年度中期業績公布	8月
派發2022年度中期股息日期	10月
財政年度結算日	12月31日

股息表現

每股股息

	(港元)
2020年度全年普通股股息	1.23
2021年中期普通股股息	0.25
2021年度末期普通股股息	1.02

過往股息派發紀錄載列於本年報第98頁「十年統計數字」一節和本公司網站。



股息政策

公司採取漸進式的股息政策。政策目的是每年穩步增加或最少維持以港元計的每股普通股股息。不過，潛在的股息增長仍然取決於公司的財務表現以及將來的融資需要。

截至2021年12月31日持股狀況

普通股

已發行股份	6,193,462,514股
香港特區政府的持股量	4,634,173,932股(74.82%)
自由流通量	1,559,288,582股(25.18%)

市值

(截至2021年12月31日) 2,591.96億港元

股份資料

股份代號

普通股

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66 HK Equity

聯絡資料

股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓
香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628

傳真：(852) 2529 6087

股東查詢

公司歡迎股東隨時在任何時間致函向董事局及管理層查詢及索取已公開的資料(只限於已公開的資料)。股東須於信封面註明「股東通訊」，並寄交公司秘書，地址為：香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓香港鐵路有限公司。

公司在辦公時間設有查詢熱線服務：

電話：(852) 2881 8888

投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司投資客戶關係部

電郵：investor@mtr.com.hk

2021年報

股東如欲索取公司的年報，可致函：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓
香港中央證券登記有限公司

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司公司事務處

公司年報/中期報告及帳項均可
在公司網站查閱。



主要營業地點及註冊辦事處

香港鐵路有限公司，在香港註冊成立及營業
香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

公司管治報告書

強健的公司管治對公司達致其願景及實現宗旨非常重要，亦可為所有持份者帶來長期可持續的價值。本報告書闡述公司所採納的公司管治最佳常規，並加以說明公司如何應用載於當時生效的《上市規則》附錄14《企業管治守則》及《企業管治報告》的守則條文的各項原則。

由2022年1月1日起，《上市規則》附錄14的結構已更新，並改稱為《企業管治守則》。更新後的《企業管治守則》條文適用於2022年1月1日或之後開始的財政年度，因此公司2022年報將會全面遵守。然而，由於公司已遵守多項新規定，因此本報告書所載資料已包括相應內容。

董事局整體負責有效的企業管治並確保公司管治架構(其詳情描述於本報告書內)可助其監督及處理與公司營運和業務有關的重要環境及社會事宜。最近改稱的環境及社會責任委員會對公司的環保及社會策略作出策略性監督，而且亦負責監察公司對環保及社會承諾的績效，並就有關事宜向董事局匯報。有關環境及社會責任委員會的主要職責和年內的工作，請參閱本報告書第109頁。

每年，公司另外刊發一份《可持續發展報告》，讓持份者了解公司於環境及社會領域的舉措及表現。公司在編製《可持續發展報告》時，已遵循《上市規則》附錄27所載的《環境、社會及管治報告指引》，並參考不同的國際報告編製標準和指引。涵蓋2021年1月1日至12月31日期間的公

司《可持續發展報告》，已同時跟本年報上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

公司每年亦會刊發《可持續融資報告》(該報告上載於公司網站(www.mtr.com.hk))及回應CDP(碳披露項目)有關氣候相關的風險、機遇與披露。

企業策略

公司用關懷備至、創新及可持續的服務，連繫及建設社區，以成為廣受國際認可企業的願景。為使公司可以有長遠發展，公司在2020年中採納了新的公司企業策略：「變·造未來」，清楚訂明公司的業務及社會和環境目標，以維持競爭力並推動公司業務的可持續發展，同時與業務所在社區建立健康、長遠的互惠關係。秉持著「讓城市前行」的使命，公司的企業策略透過強化香港核心業務、保持中國內地及國際業務穩定增長，以及推動強大的新增長引擎三大策略支柱，作為公司在瞬息萬變的商業環境中，保持競爭力的策略，引領公司成為更穩健、更能適應未來發展的機構。

新的企業策略是建基於一套價值觀，這些價值有助所有員工從表現和能力角度訂立明確的指標：

- 優質服務 — 預測、聆聽和回應客戶需求，並提供安全、有效和關懷的服務。
- 互敬互重 — 以信任、共同承諾和尊重的協作環境作為基礎下，進行內部和外部工作。
- 創造價值 — 透過增長、有效執行、持續改善及創新，創造利潤及社區商譽。
- 勇於進取 — 抱著質疑現狀的態度，積極尋求改善，自主克服障礙。

公司定期更新的《工作操守指引》及領導能力框架為員工提供進一步指引，其成為公司績效管理制度的基礎。

在截至2021年12月31日止年度內，董事局已定期檢視新企業策略及相關支柱的執行進度(包括旨在釐清為執行新企業策略的權責而設計的新管理架構，及加強公司的內部監控及風險管理體系)。

公司重視所有收到的反饋，無論是通過較正式的渠道或通過互動溝通的環節由執行總監會成員主持的員工論壇、與管理層溝通會議及與經理和非經理級組別的非正式會議，以便他們分享對公司革新的看法。公司亦委聘一間獨立顧問公司每季進行脈動調查，以不記名方式收集員工就彼等對該轉變的理解、關注及期望的反饋，並且最近已完成了一項由所有員工參與的調查。這些論壇為執行總監會提供重要機會，可以指導繼續執行新企業策略，並確保策略與公司的價值和文化一致。

有關公司人力資本管理(包括培育企業文化以及公司對平等就業機會和多元化的取態)的更多詳情，請參閱《可持續發展報告》。

公司管治常規

公司管治是董事局全體成員的集體責任，董事局深信良好的公司管治為公司奠定適當管理的基礎，以符合所有持份者的利益。董事局積極尋找機會不斷改進公司管治，並對已識別可改進的機遇採取迅速行動。

聯交所於2021年12月公布了對「檢討《企業管治守則》及相關《上市規則》條文」諮詢文件的諮詢總結。經修訂的《上市規則》及新《企業管治守則》已於2022年1月1日生效，而新《企業管治守則》的規定將適用於2022年1月1日或之後開始的財政年度的企業管治報告。公司已遵守大部分新規定，並已實施若干新規定，包括但不限於為反映相關新規定而更新董事局公司管治職能及提名委員會的職權範圍，以及更新提名政策及董事局多元化政策。

透過前風險委員會及審核委員會(現稱審核及風險委員會)，公司於2019年已獲授權檢討公司的內部監控及風險管理系統。有關檢討詳情，請參閱本年報第139頁。

在董事局層面及誠如2020年報所述，公司委聘了外聘顧問進行董事局評核，該工作已於2020年第三季度開始。本檢討旨在評估董事局能有效地支援執行新企業策略。有關董事局評核及其所帶來的提升更多資料，請參閱本報告書第107頁。

遵守《企業管治守則》

在截至2021年12月31日止年度內，公司已遵守載於《上市規則》附錄14《企業管治守則》及《企業管治報告》內當時有效的《企業管治守則》的守則條文（「守則」）。就以下公司管治範疇，公司的常規已超越相關守則/《上市規則》的規定：

公司管治範疇	超越的詳情
獨立非執行董事數目	獨立非執行董事數目佔董事局人數超過三分之二，該比例遠高於《上市規則》對獨立性的要求
審核及風險委員會（前稱審核委員會）成員中獨立非執行董事的數目	審核及風險委員會包括六位獨立非執行董事，該比例遠高於《上市規則》對獨立性的要求
董事局定期會議次數	公司每年召開七次董事局定期會議及在有需要時亦會召開董事局特別會議，該比例遠高於守則要求
召開董事局定期會議的通知	董事局定期會議在下年度的會議日期一般於前一年第三季訂定
《標準守則》的確認	<ul style="list-style-type: none">• 每位董事及《標準守則》經理（定義見下文）每半年需確認一次遵守《標準守則》• 建立了一個電子平台可以一站式接觸到有助遵守《標準守則》的相關主要流程
風險管理系統的成效評估	<ul style="list-style-type: none">• 除公司及其附屬公司完成了檢討其風險管理系統的成效外，公司於中國內地及海外營運的主要聯營公司也完成了相關的檢討• 公司已建立以風險為基礎的三道防綫體系，以確保將適當的重點應用於相關風險，並提供建議以解決已識別的不足及效率不高之處

公司持續關注外界對公司管治方面的發展，以確保在不斷演變的商業及監管環境下，公司的公司管治體系仍然恰當和穩健，兼且符合持份者的期望。

董事局

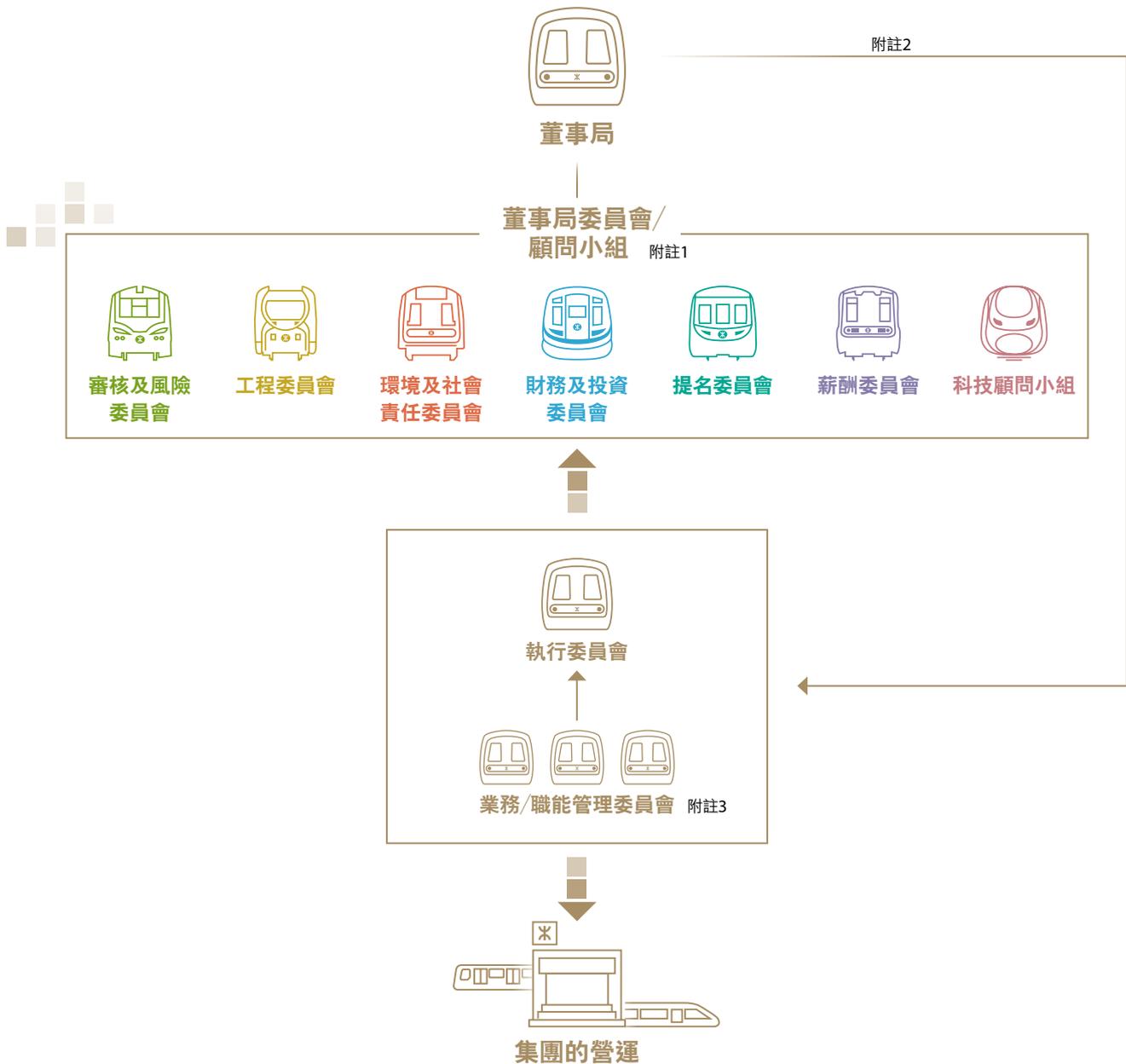
整體業務管理

董事局負責管理公司的整體業務。根據章程細則及董事局採納的《規程：董事局保留事項》（「規程」），董事局授權執行委員會管理公司的日常事務，而其本身則專注處理可影響公司整體策略政策、公司管治、財務及股東的事項，其中包括財務報表、派息政策、會計政策的重大修改、每年營運預算、若干重要合約、未來發展策略、重大融資安排及重大投資、公司管治職能、風險管理及內部監控系統、庫務政策及票價結構。董事局定期檢討授權安排。

繼董事局委員會重組及在2021年底和2022年1月對規程進行審閱後，更新了規程，以便董事局保留其根據規程中不時授權給任何現有的董事局委員會的權利（不論董事局規程是否明確提到該授權）。

為使董事局能維持足夠的監察，董事局定期收到對公司營運及對業務有重大影響的最新資料及簡報，並於有需要時以特別匯報作補充。

以下為公司的管治架構圖：



附註：

1. 所有董事局委員會/顧問小組均獲提供充足資源以履行其職責及(如有需要)可尋求獨立專業意見，以協助他們履行其責任，有關費用將由公司負責。各董事局委員會/顧問小組的職權範圍已分別上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。
2. 根據章程細則及規程，董事局授權執行委員會負責公司業務的日常管理；而執行委員會是由行政總裁領導，以及由其他九名執行總監會成員組成。
3. 業務/職能管理委員會協助執行委員會處理公司各項核心業務和職能的管理及監管。

董事局組成

董事局及執行總監會成員的名單、角色和職能均分別上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。每名董事局及執行總監會成員的個人履歷載於本年報第148頁至第160頁。

截至本報告書日期，董事局共有20位成員，由14位獨立非執行董事、五位非執行董事及一位執行董事組成。現時獨立非執行董事人數佔超過公司董事局人數的三分之二，該比例遠高於《上市規則》要求獨立非執行董事人數佔董事局人數至少三分之一的規定。此架構有效確保董事局主要由獨立成員組成，有助維持獨立及客觀的決策過程。

於2021年12月31日，政府透過財政司司長法團持有公司已發行股份約74.82%，是公司的主要股東。香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條行使其權利，委任了三位人士為公司的增補董事（「增補董事」）。名單如下：

- 運輸及房屋局局長（現由陳帆先生擔任）；
- 發展局常任秘書長（工務）（現由劉俊傑先生擔任）；及
- 運輸署署長（現由羅淑佩小姐擔任）。

增補董事全部均為非執行董事及在任何情況下（根據章程細則下須輪值退任的要求除外）應被視為與其他董事無異，因此受董事的普通法責任規限，包括以公司的最佳利益為行事依歸。

另一位公司非執行董事許正宇先生，為財經事務及庫務局局長。

董事局成員來自不同商業及專業背景，均積極向董事局提供其實貴經驗，以提升公司及其股東的最佳利益。再者，獨立非執行董事均致力確保董事局維護公司全體股東的利益，並客觀冷靜地考慮有關事宜。

主席及行政總裁

主席及行政總裁的職位各不相同且相互獨立。彼等各自之角色及職責載列如下：



- 主持及管理董事局的運作；
- 監察行政總裁及執行總監會其他成員的表現；
- 確保董事局適時獲得與公司業務有關的充足訊息；
- 領導董事局及提倡公開的文化；
- 確保所有董事局成員適時就所有事宜交換意見；
- 鼓勵董事局成員對董事局會議上的討論作出全面而有效的貢獻；及
- 制定良好公司管治常規及程序。



- 作為執行總監會領導人；
- 兼為執行委員會主席；
- 向董事局負責公司業務的管理；及
- 肩負董事局及執行總監會之間橋樑的作用。

董事局評核

在截至2021年12月31日止年度內，公司委聘的外聘顧問已進行了三個階段的董事局評核，主要有四方面：董事局的委任、溝通、架構及組成。



在比對建議(主要是財務授權、董事局委員會、繼任計劃及向董事局匯報新企業策略的執行情況)與其潛在的影響和所需的工作後，建議的執行已按優先次序排序。致使公司董事局委員會的重組及其職權範圍的修訂，以提升董事局效率及確保董事局適合支援實施新企業策略。該等重組及其他變動自2022年2月1日起生效。

董事局委員會	
重組前	重組後
■ 審核委員會	■ 審核及風險委員會
■ 工程委員會	■ 工程委員會
■ 企業責任委員會	■ 環境及社會責任委員會
■ 提名委員會	■ 提名委員會
■ 薪酬委員會	■ 薪酬委員會
■ 風險委員會	■ 財務及投資委員會(新)
	■ 科技顧問小組(新)

有關新成立的財務及投資委員會和科技顧問小組的更多資料，請參閱本報告書第110頁。

董事局將會繼續監察根據董事局評核各項建議的執行進展情況。

董事局委員會/顧問小組

董事局透過授權及適當監督下讓各董事局委員會和顧問小組履行其部分職責。董事局委員會成員名單及每名董事局成員於2021年的出席記錄載於本報告書第119頁至第121頁。

審核委員會(現稱審核及風險委員會)、前風險委員會、工程委員會及薪酬委員會的職責和年內的工作已載於本年報內相關報告書中：

- 「審核委員會報告書」於第132頁至第134頁；
- 「風險委員會報告書」於第140頁至第141頁；
- 「工程委員會報告書」於第142頁；及
- 「薪酬委員會報告書」於第143頁至第147頁。

提名委員會

提名委員會包括七名非執行董事，其中四名為獨立非執行董事。此委員會的主席由一名獨立非執行董事擔任。其職權範圍已於2022年2月更新，並分別上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

主要職責：

- 至少每年對董事局的架構、人數及組成(包括視野、技能、多元化、知識及經驗方面)、公司的董事多元化政策和提名政策的合適性和成效、以及董事局技能清單的充分性和合適性進行檢討，並按公司的企業策略及成員繼任計劃而向董事局提出建議；
- 物色具備合適資格可擔任董事局成員的人士，並挑選提名有關人士出任董事或就此向董事局提出建議；

- 評核獨立非執行董事的獨立性，及在被建議提名為董事的候選人將會出任其第七間(或以上)上市公司的董事職位時，評估該候選人是否能夠投入足夠時間處理董事局事務；
- 就董事局成員的委任或重選以及董事局成員繼任計劃向董事局提出建議；及
- 向董事局提名及推薦人選，以填補行政總裁、財務總監及營運總監(倘營運總監的職位存在)的職位。

於年內，委員會就下列事宜進行檢討，並向董事局作出相關建議：

- 董事局適宜的技能(經考慮董事局評核的發現)；
- 年度檢討董事局的架構、人數及組成以及董事局技能清單；
- 年度評估公司每名獨立非執行董事的獨立性；
- 重選/推選於2021年5月26日舉行的公司周年成員大會(「2021周年成員大會」)上退任的董事局成員；及
- 提名新董事局成員於2021周年成員大會上讓股東推選。

截至本報告書日期，提名委員會已作出，其中包括(i)董事局現時的架構、人數及組成(包括技能/經驗/視野)的年度檢討，並認為現有組合就公司的策略和業務需要及董事局的技能清單而言是合適的；及(ii)審閱公司的提名政策和董事局多元化政策之建議修訂。提名委員會亦評估了董事局(1)現時擁有均衡的技能、經驗及多元化視野，(2)與公司的董事局多元化政策一致，及(3)能有效率及有效益地持續支持執行公司業務策略。

環境及社會責任委員會

隨著董事局委員會的重組，企業責任委員會已改稱為環境及社會責任委員會，自2022年2月1日起生效。其職權範圍已於2022年2月更新，並分別上載於公司網站 (www.mtr.com.hk) 及聯交所網站。

截至本報告書日期，環境及社會責任委員會包括七名成員（由三名獨立非執行董事、一名非執行董事及三名執行總監會成員組成）。環境及社會責任委員會由公司主席擔任主席。

董事局委員會重組後，委員會的主要職責包括：

- 就委員會職權範圍內的事宜參與任何事務並擔任董事局顧問；
- 審批公司的環境和社會策略；
- 監督公司環境和社會策略目標的制定和達標進程；
- 監察和監督公司的環境和社會（包括安全）表現以及相關的框架和措施；
- 根據公司的環境和社會投資框架，審批高出董事局批准限額的環境和社會投資項目；
- 檢視公司與持份者交流的策略；
- 識別因外部趨勢而產生的新興企業責任及可持續發展事宜；
- 審閱公司每年的《可持續發展報告》，並向董事局提出批核建議；及
- 在有需要時就委員會負責的事宜之最新發展向董事局作出匯報。

董事局委員會重組前，主要職責包括：

- 監察與公司持份者交流及對外溝通的策略；
- 向董事局建議批准企業責任政策；
- 檢視和監察推行公司企業責任的政策及相關舉措；
- 識別由外在的企業責任管理趨勢帶來的挑戰；
- 審閱公司每年的《可持續發展報告》，並向董事局提出批核建議；
- 檢討公司在環境和社會項目上的表現；及
- 在有需要時就委員會負責的事宜之最新發展向董事局匯報。

另請參閱本年報「企業責任」一節（第74頁至第81頁）。

本年度內執行的工作：

- 檢視推展社會共融、溫室氣體減排、發展與機遇的新社會及環境目標工作情況；
- 審閱2020年《可持續發展報告》，並向董事局提出批核建議；
- 研究公司在本地及國際不同的可持續發展指數的表現；
- 監察減少碳排放研究的進展；及
- 監察青年、長者以及地區層面不同的社區活動及投資計劃的進展。

財務及投資委員會

財務及投資委員會是於2022年2月1日成立的新董事局委員會。截至本報告書日期，委員會包括六名非執行董事，其中五名為獨立非執行董事，而主席為獨立非執行董事。其職權範圍分別上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

主要職責：

審視公司執行總監會就以下事項作出的建議，並向董事局就該等建議提供評估結果，以供其審議：

- 公司的年度預算及融資計劃；
- 公司的首選融資模式；
- 公司的股息政策；
- 倘若高出董事局批准財務或其他限額的銀行借貸或其他融資協議、投資及出售項目、母公司擔保、支出及收入合約批授；
- 公司在香港物業發展項目的策略(倘若所需投資金額高出董事局批准之限額)和合約批授；
- 公司物業發展項目的單位的平均和最低售價；
- 香港新工程項目的建議書；及
- 公司就中國內地及國際業務及公司任何其他業務設定的投資上限。

科技顧問小組

科技顧問小組是公司於2022年2月1日成立的新小組。截至本報告書日期，小組包括三名董事局成員(其中兩名為獨立非執行董事)及一名外聘顧問。小組主席為獨立非執行董事。

小組的職權範圍分別上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

主要職責：

- 審視並提供建議和方針指導，以制定及實施公司數碼策略和「新引擎增長」策略、公司長遠創科發展計劃及實施方案，以及集團的網路安全定位；及
- 檢視有關數碼化的趨勢及新科技、有關網路安全的發展及事件，並就進一步發展公司的數碼化策略和網路安全定位向公司執行總監會及(如適用)董事局提出建議。

公司秘書

馬琳女士為法律及管治總監及執行總監會成員，並向行政總裁匯報。她的公司秘書角色包括：

- 向董事局成員提供意見及服務；
- 確保正確的董事局會議程序得以遵守；
- 就所有公司管治事宜向董事局提出意見；
- 安排董事局成員、其替任董事及執行總監會成員在上任時，接受一項全面、正式兼特為其而設的先導計劃，內容關於公司主要業務的營運及實務，以及在一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》下董事的一般及特定職責；
- 建議董事局成員、其替任董事及執行總監會成員參加相關研討會及課程；及

- 安排在董事局會議上提供相關的新頒布或修訂的法規或其他規例的培訓。

於2021年，馬琳女士接受了共超過15小時更新其技能及知識的專業培訓。

董事局成員的委任、重選及罷免

任何人士可於任何時間經以下其中一項方式獲委任為董事局成員：

- 股東於成員大會按「公司的董事局成員委任程序」委任，該程序已上載於公司網站 (www.mtr.com.hk)；或
- 董事局按公司提名委員會推薦；或
- 香港特區行政長官就關於增補董事的委任。

經董事局於年內委任的董事局成員必須於獲委任後的首屆周年成員大會上退任及可於該周年成員大會上被推選連任。

除了增補董事外，所有其他董事局成員須輪值退任。在每次公司周年成員大會上輪值退任的董事局成員，須為在該次周年成員大會三年前所舉行的周年成員大會上獲推選或重選的董事局成員。

增補董事只可由香港特區行政長官撤任，並不受任何輪值退任規定。

除增補董事外，公司與每名非執行董事及獨立非執行董事均訂有服務合約，訂明他/她繼續獲委任為非執行董事或獨立非執行董事及相關董事局委員會的主席或成員的條款。

提名政策

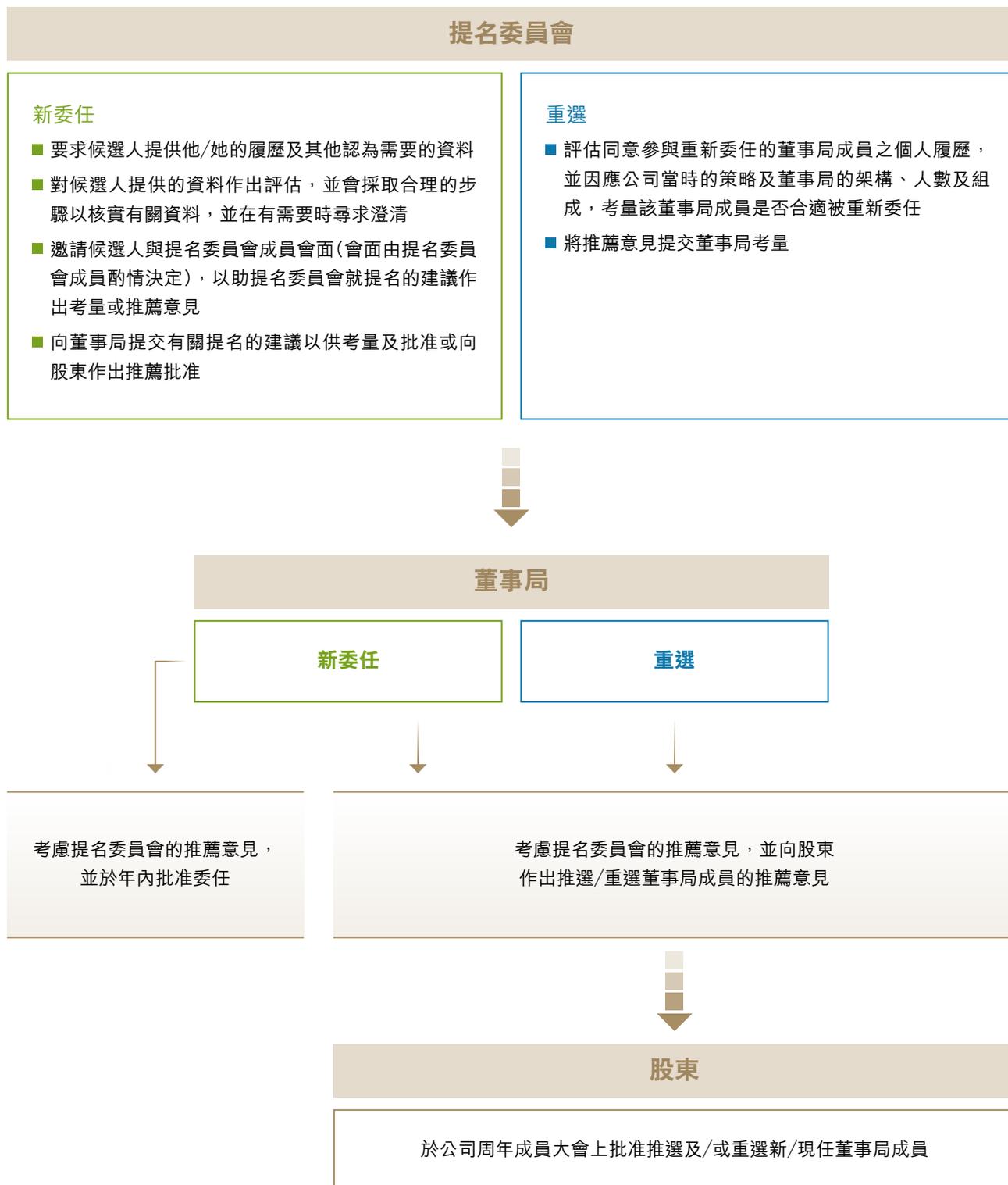
一份依據公司已採納的程序和常規編寫而成的提名政策(於2022年3月更新)，已上載於公司網站 (www.mtr.com.hk)。

提名政策列出提名董事局成員的流程及程序，適用於委任新董事局成員及重新委任董事局成員的情況(由香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條作出的委任及由公司股東依據章程細則作出的提名則除外)。

董事局已授權提名委員會可經不同方式及渠道(包括董事局成員的建議、聘用外部招聘公司，以及任何其認為適當的其他方式或渠道)物色及評估董事局成員的人選。為確保董事局有適當程度的新觀點，提名委員會在提名重新委任已連續出任三屆(每屆為三年)的董事局成員時，需要在其推薦意見列出相關理據給董事局；此外，就連續出任三屆(每屆為三年)董事局的獨立非執行董事而言，提名委員會就其重新委任的推薦意見應說明提名委員會為何認為該名董事仍屬獨立人士及應獲重新委任的原因。

提名程序

下圖說明公司提名新委任及重選董事局成員的提名程序：



甄選原則

在評估擬建議的人選(包括合資格獲重新委任的董事局成員)時,提名委員會將會考慮下列各因素(下文所列並非全部因素):

- (i) 公司的策略;
- (ii) 董事局及各董事局委員會當時的架構、人數、組成及需要(包括獨立非執行董事於董事局的人數),以及董事局成員繼任計劃和董事局成員多元化(如合適);
- (iii) 所需的技能,應與現任董事局成員互相補足;
- (iv) 董事局不時採納/修訂的公司董事局多元化政策;
- (v) 從第三方取得的參考資料或背景審查;
- (vi) 任何其他可作為評估擬建議的人選適合性的參考因素,包括但不限於該人選的信譽、資格、成就、可投入的時間及關注,以及期望對公司的貢獻;
- (vii) 如擬建議人選將會出任第七間(或以上)的上市公司董事,該人選是否能夠投放足夠時間處理董事局的事務;
- (viii) 董事局所需的強大獨立元素;及
- (ix) 擬建議委任為獨立非執行董事的人選獨立性,特別是以前《上市規則》所述的獨立性要求作為參考。

提名委員會已獲賦予酌情權對其認為恰當的其他甄選因素作出考慮。

提名委員會將至少每年檢討提名政策的執行情況,包括相關機制以確保董事局可獲得獨立的觀點和意見,亦就任何擬對董事局作出的變動提出建議,並提交董事局審議和批准以確保本政策的有效性。

董事局多元化

公司已上載其董事局多元化政策(已於2022年3月更新)於公司網站(www.mtr.com.hk)。董事局多元化政策訂下清晰目標,使公司可竭力確保其董事局成員在技能、經驗及多元化視野方面取得適當平衡,以支持執行其業務策略及令董事局有效地運作。公司意識到需要維持董事局由大多數獨立非執行董事組成,且董事局女性成員亦維持在適當水平,不應少於20%,即時生效,並於2025年前達到25%。公司會致力履行其承諾,惟所有委任最終需考慮到可供選擇及合適的人選,以用人唯才為準則。

提名委員會將至少每年檢討董事局多元化政策的執行情況,亦就任何擬對董事局作出的變動提出建議,並提交董事局審議和批准以確保其持續適當和有效。

於年內,以下新委任經提名委員會及董事局考慮了董事局多元化政策及董事局成員適宜的技能/經驗/視野的列表後作出:

- (i) 許少偉先生為獨立非執行董事;及
- (ii) 黃冠文先生為獨立非執行董事。

提名委員會及董事局認為許先生在測量及建築物與建造規例方面,及黃先生在企業融資、房地產及股票投資方面的豐富經驗,他們各自的加入皆對董事局有所裨益,並能進一步豐富董事局的技能、經驗和多元化視野,從而加強董事局的多元化及效能。

性別



職銜



年齡



出任董事局成員年資(年)



出任外界董事(上市公司數目)



獨立非執行董事的獨立性及法規方面的確認

截至2021年12月31日止年度，公司已收到各獨立非執行董事有關其獨立性及其直系家屬(定義載於《上市規則》)的利益(如適用)的年度確認書。提名委員會審閱了所述確認書及評估了獨立非執行董事們的獨立性，並繼續認定其各自的獨立性。

各董事局成員均確保他/她能付出足夠時間及專注處理公司事務，並透過提出獨立、具建設性及清晰的意見為公司的策略及政策發展作出貢獻。

有關董事局成員須向公司披露其於公眾公司或組織擔任職位的數目和性質、其他重大承擔，以及有關的公眾公司或組織的名稱和其擔任有關職務所需投入的時間(「職務承擔」)，所有董事局成員均已適時向公司披露他們的職務承

擔。有關董事局成員中有兩名董事局成員同時擔任公司及另一間於聯交所上市的公司之獨立非執行董事，提名委員會於年內已評估所述相互擔任對方公司的董事職務應不會影響他們的獨立性。

公司在每次定期會議前會提醒每名董事局成員更新其「其他董事職務、主要委任及權益聲明」(「聲明」)。每位替任董事的聲明亦會按季度發送給他/她更新。另外，每位董事局成員及每位替任董事須每年兩次向公司確認他/她的其他董事職務、主要委任及權益。

除本年報另有披露外，董事局及執行總監會成員之間概無任何關係(包括財務、業務、家屬或其他重大或相關的關係)或相互擔任對方公司的董事職務。此外，於2021年12月31日，董事局成員均沒有擔任七家(或以上)上市公司(包括公司)的董事職位或透過參與其他公司或組織而與其他董事有重大聯繫。

上市發行人董事進行證券交易的標準守則

公司已採納《上市規則》附錄 10 所載之標準守則（「《標準守則》」）。在作出特定查詢後，公司確認所有董事局成員及其替任董事（如適用）以及所有執行總監會成員在年內一直遵守《標準守則》。

因在公司所擔任的職位而可能擁有公司的內幕消息（此詞彙與香港法律第 571 章《證券及期貨條例》（「《證券條例》」）內的詞彙具相同涵義）的高級經理、其他指定經理及員工（統稱「《標準守則》經理」），亦已被要求遵守《標準守則》的規定。

為提升監察及成效，公司已採用《標準守則》經理管理系統，為《標準守則》經理提供一站式存取相關主要流程的途徑以助遵守《標準守則》。《標準守則》經理亦需要完成定期培訓。

董事保險

按章程細則所允許，公司一直有投保董事與高級人員責任保險，對此公司董事局成員及高級人員均無須承擔此保單所列明之免賠額。為確保提供足夠保額，公司根據保險市場的最近趨勢及其他有關因素作年度檢討。該檢討與其他同類型公司的投保金額作比較及考慮是否需要為執行總監會成員或董事局成員購買獨立保險。2021 年度的檢討結果是現有的保額已經足夠，除此保額外，公司亦已向董事局成員提供彌償保證，加上廣泛的保險條文及財務穩健的保險公司，因此，不需要購買額外保險。

檢討公司管治職能

董事局根據公司管治職能的職權範圍，對公司管治職能進行年度檢討，而最近一次的檢討於 2022 年 3 月進行。以下為截至 2021 年 12 月 31 日止年度的工作概要：

- 制定及檢討公司的公司管治政策及常規，包括公司管治體系，董事局多元化政策和提名政策；
- 檢討及監察為董事局成員及高級管理人員安排的培訓及持續的專業發展；
- 檢討及監察公司對遵守法律及監管規定方面的政策及常規；
- 制定、審閱及監察《工作操守指引》及董事手冊；及
- 檢討公司遵守守則的情況。

董事局在考慮了公司現時的企業策略後，認為公司的公司管治職能總體上是足夠及適合的。以上職能將按法律及監管環境的改變以及公司業務上的變更而作出檢討。

公司管治職能的職權範圍已於 2022 年 1 月更新，並上載於公司網站 (www.mtr.com.hk) 及聯交所網站。

董事局會議程序

董事局一般會定期親身出席會議。鑒於 2019 冠狀病毒病（「新型冠狀病毒」）疫情持續，在章程細則允許下，董事局成員亦獲提供以電子方式參與會議，以減少面對面的接觸。所述安排亦適用於董事局委員會會議及執行委員會會議。公司自 2017 年於董事局會議和執行委員會會議上採用

電子會議方案(隨後更擴展至董事局委員會會議)，使董事局成員、董事局委員會成員和執行委員會成員亦能夠以安全、高效和便捷的方式查看會議文件和遠距離以虛擬方式參加會議。

所有董事局成員均獲完整及適時的相關董事局會議資料，並在有必要時可按照已核准的程序，獲取獨立專業人士的意見，費用由公司支付。董事局成員亦可於其認為有需要時，與執行總監會成員直接接觸。

董事局會議的議程草案由公司秘書編製，並經公司主席核准。倘若董事局成員希望將某事項列入會議議程中，須在不少於有關董事局會議前一星期通知主席或公司秘書。議程連同董事局會議文件一般於董事局會議擬定日期前最少三日送出。

董事局在下一年度的會議日期一般由公司秘書於前一年第三季訂定，並經主席同意，然後與董事局其他成員聯繫。

在董事局定期會議上，執行總監會成員與高級經理一同向董事局匯報其各自業務範疇的事宜。

每月向董事局提交的行政總裁報告，內容涵蓋公司整體策略、公司改革發展項目進度、重要事宜(包括近期疫情對公司不同地區業務的影響等關注問題)及相關月份的主要議題，並提供包括集團於不同業務的安全表現、財務活動、或有負債、人力資源發展及新鐵路項目的主要資料，以及未來三至六個月內重要議題或事項的前瞻。此報告在董事

局會議一起討論，可確保董事局成員對公司業務及其他主要資料有一定的了解，並可提供最新資料幫助他們作出符合公司利益的決策。

重大權益及投票事宜

所有董事局及執行總監會成員均須遵守其普通法責任，以公司的最佳利益為行事依歸，並特別考慮公司股東的整體利益。為此，他們須申報其於任何將由董事局在董事局會議上考慮的合約、交易、安排或其他建議下的權益的性質及程度(如有)。

除非章程細則特別批准，董事局成員不得就他/她在當中擁有權益及其知悉屬性質重大的任何合約、交易、安排或任何其他種類的建議進行投票。就此而言，董事局成員(包括他/她的任何聯繫人士)的關連人士之權益會被視為他/她的權益。純粹因擁有公司的股份、債券或其他證券的權益，概不計算在內。凡會議表決某決議案而某董事局成員不得對該決議案表決時，他/她不會被計算在該部分會議的法定人數內，但他/她會被計算在該會議所有其他部分的法定人數內。此舉有助減少公司業務與個別董事局成員的其他權益或任命之間可能出現的潛在衝突。

倘公司與政府的利益出現衝突時，每一位政府委任的董事及任何於政府擔任高級職位的董事將不被計入董事局考慮有關合約、交易、安排或其他建議的會議部分的法定人數內，亦不得就有關決議案投票。

公司與政府(及/或其相關實體)已訂立若干合約安排，部分合約為持續性質。由於政府是公司的主要股東，根據《上市規則》，該等合約安排屬關連交易(部分為持續關

連交易)。載於本年報的「關連交易」及「持續關連交易」(第173頁至第194頁)解釋如何根據《上市規則》處理該等交易。

須於董事局會議表決的事宜，均由可對該決議案作出表決的董事局成員以過半票數決定，惟慣常情況是董事局根據共識作出決定。

董事局會議

董事局在2021年舉行了八次會議(包括七次定期會議及一次特別會議)，遠超於守則要求發行人每年舉行至少四次董事局會議的規定。

此外，按《上市規則》要求，主席於年內在沒有其他董事局成員列席的情況下與獨立非執行董事會面，討論議題圍繞新企業策略及改革發展項目之執行、管理團隊之表現、對董事局委員會成員及職權範圍的變動建議、讓董事局成員更了解公司營運的方法、持續關注激勵員工的需要及進一步改善向董事局提呈文件及報告的方法。

定期會議

在每次定期會議中，董事局檢討、討論及適當時批核公司不同業務及財務及營運表現的事項。

此外，在2021年的董事局會議中討論了其他的主要事項包括：

- 企業策略：
 - 收取企業改革發展項目的進度報告及更新；

- 公司管治事宜，包括：
 - 年度檢討董事局架構、人數及組成，以及其在2020年的公司管治職能；年度評估包括(i)獨立非執行董事的獨立性；及(ii)2020年公司風險管理與內部監控系統的成效；
 - 向股東建議於2021周年成員大會上批准委任新董事局成員、重選退任的董事局成員及修訂章程細則；
 - 批准董事局委員會成員的變更；
 - 考量對新的董事局委員會和顧問小組/現有董事局委員會的職權範圍作出新的/擬修訂的建議及對規程提出的修訂；及董事手冊的年度更新；
 - 收取及考量管理層提交有關公司安全管治、企業風險管理及可持續發展等關鍵事項的報告；
 - 收取股東分析及投資者意見；及
 - 收取董事局評核工作的匯報；
- 客運服務：
 - 檢討2020年列車服務的表現；
 - 收取一份東鐵綫新信號系統及混合車隊營運表現報告；
 - 批准有關營運屯馬綫第二期的協議；
 - 批准根據票價調整機制下，2021年公司的票價調整原則；
 - 批准根據票價調整機制下，2021年公司的票價建議；及
 - 批准車站商用地方的續約策略；

- 工程項目：
 - 批准有關北環綫項目的設計顧問、前期工程勘測及相關工作的預算，及批出初步設計合約；
 - 批准有關洪水橋站項目施工前設計顧問及相關合約的預算；
 - 批准小蠔灣車廠物業發展的前期工程預算；及
 - 批准機場鐵路掉頭隧道伸延段之施工前預算；
- 地產：
 - 批出關於香港物業發展招標的安排；
 - 收取小蠔灣車廠物業發展的更新及批准有關詳細設計和前期工程預算；及
 - 收取大圍站物業發展（柏傲莊）混凝土強度不足事件報告；
- 中國內地及國際業務：
 - 批准一項海外項目的投標；
 - 批准一項中國內地項目的融資安排；及
 - 收取澳門、中國內地及國際業務之業務及策略（包括洽談中項目）的更新；
- 財務：
 - 審閱及批准2020年報及帳項及2021中期報告及帳項；
 - 收取新型冠狀病毒疫情對財務影響的定期更新；
 - 批准更新70億美元債務發行計劃；
 - 批准2022年預算及長期預測；
 - 批准新修訂的財務授權框架；及
 - 批准推行企業資源規劃項目；
- 人力資源：
 - 批准2021年度薪酬檢討。

特別會議

於2021年舉行了一次特別會議，所考慮事宜包括向因受新型冠狀病毒影響的一項國際業務注資及批准公司參與一項於香港的物業發展的投標。

董事局會議記錄由公司秘書或其授權人預備，記錄董事局所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括董事局成員提出的任何關注事宜或表達的不同意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予所有董事局成員以便提出意見。按核准的程序，董事局在下一個會議上正式採納會議記錄草稿。如董事局成員對會議記錄草稿有任何意見，可在下一個會議上討論，達成的有關變更將於有關會議的正式會議記錄中反映。董事局會議記錄由公司秘書備存於公司註冊辦事處，以供所有董事局成員查閱。

各董事局成員（及各執行總監會成員）在年內的出席記錄列載於本報告書第119頁至第121頁。

董事局及執行總監會成員於2021年出席會議和培訓之記錄

	出席會議									培訓 ^o
	董事局會議		董事局委員會會議					2021周年 成員大會		
	定期會議	特別會議	審核 委員會	提名 委員會	薪酬 委員會	工程 委員會	風險 委員會	企業責任 委員會		
會議總次數	7	1	4	1	3	5	4	2	1	
董事局成員										
非執行董事										
歐陽伯權博士(主席) ⁽¹⁾	7/7	1/1		1/1	3/3			2/2 ^c	1/1	√
許正宇 ⁽²⁾ (財經事務及庫務局局長)	5/7	0/1		1/1	0/3				0/1	√
運輸及房屋局局長 (陳帆) ⁽³⁾	4/7	1/1		0/1	2/3				0/1	√
發展局常任秘書長(工務) (劉俊傑) ⁽⁴⁾	1/2	不適用				1/1	0/1		不適用*	√
運輸署署長 (羅淑佩) ⁽⁵⁾	7/7	1/1	3/4				3/4		0/1	√
獨立非執行董事										
包立賢 ⁽⁶⁾	6/7	1/1	4/4				3/4 ^c		1/1	√
陳振彬博士 ⁽⁷⁾	7/7	1/1						2/2	1/1	√
陳家樂 ⁽⁸⁾	7/7	1/1		1/1				2/2	1/1	√
陳黃穗博士	7/7	1/1		1/1 ^c				2/2	1/1	√
陳阮德徽博士	7/7	1/1			3/3 ^c	5/5			1/1	√
鄭恩基	7/7	1/1			3/3	5/5 ^c			1/1	√
周永健博士 ⁽⁹⁾	7/7	1/1			3/3	5/5			1/1	√
方正博士 ⁽¹⁰⁾	7/7	1/1	4/4 ^c	1/1					1/1	√
許少偉 ⁽¹¹⁾	4/4	1/1				3/3	3/3		不適用*	√
李慧敏博士 ⁽¹²⁾	5/7	1/1	4/4				4/4		1/1	√
吳永嘉 ⁽¹³⁾	7/7	1/1				5/5		2/2	1/1	√
鄧國斌 ⁽¹⁴⁾	7/7	1/1			3/3		4/4		1/1	√
黃冠文 ⁽¹⁵⁾	4/4	1/1	3/3	不適用					不適用*	√
周元 ⁽¹⁶⁾	7/7	0/1	3/4				4/4		1/1	√
執行董事										
金澤培博士(行政總裁)	7/7	1/1						2/2	1/1	√
執行總監會及執行委員會成員										
金澤培博士(行政總裁)	7/7	1/1						2/2	1/1	√
劉天成 ^{(17(a))}									1/1	√
包立聲 ^{(17(b))}									1/1	√
鄭惠貞								1/2	1/1	√
蔡少綿 ^{(17(c))}								0/1	1/1	√
許亮華									1/1	√
李家潤博士									1/1	√
馬琳 ^{(17(d))}								1/1	1/1	√
鄧智輝 ^{(17(e))}									1/1	√
楊美珍 ^{(17(f))}									1/1	√
2021年度內離任的成員										
非執行董事										
發展局常任秘書長(工務) (林世雄) ⁽¹⁸⁾	4/5	1/1				3/4	2/3		0/1	√
獨立非執行董事										
關育材 ⁽¹⁹⁾	3/3	不適用				2/2	1/1		0/1	x
李李嘉麗 ⁽²⁰⁾	3/3	不適用	1/1	1/1					0/1	x
執行總監會及執行委員會成員										
顏永文博士 ⁽²¹⁾									不適用	x

說明：

<p>董事局會議 定期會議 特別會議</p>	<p>董事局委員會會議 審核委員會(自2022年2月1日起,改稱為審核及風險委員會) 提名委員會 薪酬委員會 工程委員會 風險委員會(因董事局委員會重組,自2022年2月1日起解散) 企業責任委員會(自2022年2月1日起,改稱為環境及社會責任委員會)</p>	<p>2021 周年成員大會 — 公司於2021年5月26日舉行的周年成員大會</p> <p>* — 於2021周年成員大會結束後委任</p> <p>C — 各董事局委員會主席</p> <p>Ω — 包括:(i)透過出席由公司或外界機構安排與公司業務或董事職責有關的專家簡報會/研討會/會議的持續專業發展,以及閱讀條例/公司管治或與行業相關的更新;及(ii)出席為新委任董事而設的先導計劃及熟悉計劃</p>
---------------------------------------	---	--

附註：

1. 歐陽伯權博士獲財政司司長法團續任為董事局主席,任期為兩年半,由2022年1月1日起至2024年6月30日止(包括首尾兩日)。
2. 許正宇先生(財經事務及庫務局局長)獲董事局委任為公司財務及投資委員會成員,並同時不再擔任公司提名委員會成員,自2022年2月1日起生效。
許先生的替任董事代表他出席了兩次定期會議、一次特別會議及三次薪酬委員會會議。許先生的替任董事未有出席討論有關公司參與一項於香港的物業發展項目投標相關部分的董事局會議,以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
3. 運輸及房屋局局長(陳帆先生)的替任董事代表他出席了四次定期會議(其中一次會議出席了部分)、一次提名委員會會議及一次薪酬委員會會議。陳先生未有出席討論有關公司參與一項於香港的物業發展項目投標相關部分的董事局會議,以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
4. 劉俊傑先生於2021年10月8日起出任發展局常任秘書長(工務)的同時成為公司非執行董事。他並自同日起成為公司工程委員會成員及風險委員會成員。他隨後獲董事局委任為公司提名委員會成員,並同時不再擔任公司風險委員會成員,自2022年2月1日起生效。
劉先生的替任董事代表他出席了一次定期會議及一次風險委員會會議。
5. 羅淑佩小姐(運輸署署長)獲董事局委任為公司科技顧問小組成員,並同時不再擔任公司風險委員會成員,自2022年2月1日起生效。
羅小姐的替任董事代表她出席了一次審核委員會(現稱審核及風險委員會)會議及一次風險委員會會議。羅小姐未有出席討論有關公司參與一項於香港的物業發展項目投標相關部分的董事局會議,以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
6. 包立賢先生獲董事局委任為公司財務及投資委員會成員及主席,並同時不再擔任公司風險委員會成員及主席,全部自2022年2月1日起生效。
7. 陳振彬博士獲董事局委任為公司財務及投資委員會成員,自2022年2月1日起生效。
8. 陳家樂先生獲董事局委任為公司工程委員會成員,並同時不再擔任公司企業責任委員會(現稱環境及社會責任委員會)成員,自2022年2月1日起生效。
9. 周永健博士獲董事局委任為公司提名委員會成員,並同時不再擔任公司工程委員會成員,自2022年2月1日起生效。
10. 方正博士獲董事局委任為公司財務及投資委員會成員,並同時不再擔任公司提名委員會成員,自2022年2月1日起生效。
11. 許少偉先生獲推選為董事局成員並成為公司獨立非執行董事,自2021周年成員大會完結後生效,他亦獲董事局委任為公司工程委員會成員及公司風險委員會成員,於同日生效。
許先生隨後獲董事局委任為公司審核委員會(現稱審核及風險委員會)成員,並同時不再擔任公司風險委員會成員,自2022年2月1日起生效。
12. 李慧敏博士獲董事局委任為公司財務及投資委員會成員,並同時不再擔任公司風險委員會成員,自2022年2月1日起生效。她未有出席討論有關公司參與一項於香港的物業發展項目投標相關部分的董事局會議,以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
13. 吳永嘉先生獲董事局委任為公司提名委員會成員,並同時不再擔任公司工程委員會成員,自2022年2月1日起生效。
14. 鄧國斌先生獲董事局委任為公司科技顧問小組成員,並同時不再擔任公司風險委員會成員,自2022年2月1日起生效。
15. 黃冠文先生獲推選為董事局成員並成為公司獨立非執行董事,自2021周年成員大會完結後生效,他亦獲董事局委任為公司審核委員會(現稱審核及風險委員會)成員及公司提名委員會成員,於同日生效。他隨後獲董事局委任為公司財務及投資委員會成員,並同時不再擔任公司提名委員會成員,自2022年2月1日起生效。
16. 周元先生獲董事局委任為公司科技顧問小組成員及主席,並同時不再擔任公司風險委員會成員,全部自2022年2月1日起生效。

17. 為支援新企業策略的落實執行，以下新管理組織架構及企業重組已分階段完成：

- (a) 劉天成先生獲委任為公司常務總監－中國內地業務及全球營運標準，且不再擔任公司常務總監－車務及中國內地業務，自2021年7月1日起生效。
- (b) 包立聲先生獲委任為公司項目及工程拓展總監，且不再擔任公司工程總監，自2021年2月22日起生效。
- (c) 蔡少綿女士獲委任為公司企業事務及品牌總監，且不再擔任公司事務總監，自2021年7月1日起生效。蔡女士亦不再擔任公司企業責任委員會(現稱環境及社會責任委員會)成員，自2021年7月6日起生效。
- (d) 馬琳女士獲委任為公司法律及管治總監，且不再擔任公司法律及歐洲業務總監，自2021年2月22日起生效。馬琳女士亦獲董事局委任為公司企業責任委員會(現稱環境及社會責任委員會)成員，自2021年7月6日起生效。
- (e) 鄧智輝先生獲委任為公司物業及國際業務總監，且不再擔任公司物業及澳洲業務總監，自2021年2月22日起生效。
- (f) 楊美珍女士獲委任為公司香港客運服務總監，且不再擔任公司商務總監，自2021年7月1日起生效。

18. 林世雄先生自2021年10月8日起不再擔任發展局常任秘書長(工務)，因此自同日起他亦不再出任公司非執行董事、公司工程委員會成員及公司風險委員會成員。

林先生的替任董事代表他出席了一次工程委員會會議及一次風險委員會會議。林先生未有出席討論有關公司參與一項於香港的物業發展項目投標相關部分的董事局會議，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。

19. 關育材先生退任獨立非執行董事，並不再擔任公司工程委員會成員及風險委員會成員，全部於2021周年成員大會完結後生效。

20. 李李嘉麗女士退任獨立非執行董事，並不再擔任公司審核委員會(現稱審核及風險委員會)成員及提名委員會成員，全部於2021周年成員大會完結後生效。

21. 顏永文博士緊隨於2021年2月21日完成與公司的服務協議後退休，並不再擔任公司技術工程總監及執行總監會成員。

先導計劃及其他培訓

先導計劃

每位新董事局成員(包括政府委任董事)、替任董事及執行總監會成員於獲委任時，均獲提供一項全面、正式兼特為其而設的先導計劃，內容包括：

- 董事在策略、規劃和管理方面的角色，以及公司管治的要素及其趨勢；及
- 在一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》下董事的一般及特定職責。

除此之外，公司亦為新成員提供了一項熟悉計劃，以幫助他們了解公司業務及營運的主要範疇。

所有董事局成員、替任董事及執行總監會成員於獲委任時均獲發一套董事手冊，當中列載董事角色和職責、董事在法定及監管角度上的主要義務、以及董事局於公司管治職能上及各董事局委員會之職權範圍。董事手冊會定期進行更新以確保內容與時並進，讓董事緊貼與董事及公司相關的法律及規例的變更及最新發展。董事局已於2022年1月批准董事手冊的最新更新，主要反映(i)自2022年2月1日起與董事局委員會重組相關的變更；及(ii)聯交所就「檢討《企業管治守則》及相關《上市規則》條文以及《上市規則》的輕微修訂」的諮詢總結後對《上市規則》的修訂。

培訓和持續專業發展

董事局及執行總監會成員

為協助董事局及執行總監會成員之持續專業發展，公司秘書會向他們建議參加相關研討會及課程，費用由公司承擔。

董事局實地視察

於2021年6月，部分董事局及執行總監會成員視察了屯馬綫的車站，以便他們率先了解屯馬綫的鐵路營運。

培訓

有關公司管治事宜之資訊及聯交所提供的董事網上培訓亦會不時提供予或知會董事局成員、替任董事及執行總監會成員，使他們緊貼這方面的最新發展。

每位董事局及執行總監會成員均已向公司提供其於年度內接受培訓的記錄，並載於本報告書第119頁至第121頁。

高級行政人員

公司高級行政人員均獲安排參與一個全面和按其特定需要而設的培訓計劃。這計劃包括一系列的工作坊、研討會和網上學習等，而這些培訓活動將會持續舉行。

為了支持高級行政人員在商業觸覺、領導能力和管理技巧的提升，這計劃持續安排著名大學商業學院教授和公司分享引領轉變、數碼化轉型與創新以及當前商業、領導和管理學最新的研究和見解。此外，公司於2021年亦為主要高

級行政人員舉辦了多個不同的網上直播領導培訓課程，以提升他們在以客為中心、策略性思維和領導方面的能力。

財務匯報

董事局成員負責編製集團的綜合帳項。綜合帳項是按持續經營準則編製，並真實而中肯反映集團於2021年12月31日的綜合財務狀況及集團於年內的綜合財務表現和綜合現金流量。於編製截至2021年12月31日止年度的綜合帳項時，董事局成員選擇適當的會計政策，並連貫應用於以往財政期間(截至2021年12月31日止年度的綜合帳項附註披露於2021年1月1日之後生效的新訂及經修訂會計政策除外)。各項判斷及估計均已作出審慎及合理的評估。公司外聘核數師的匯報職責載於本年報第198頁至第201頁。

為此，呈交董事局的綜合帳項均已由執行總監會成員審閱。於編製年報、中期報告及綜合帳項時，財務職能負責與外聘核數師及審核及風險委員會跟進查核事宜。此外，集團所採納的新訂及經修訂會計準則及規定，以及任何會計政策的變動，均在採納前經審核及風險委員會討論及審閱。

董事局成員於年報、中期報告、內幕消息公布及按《上市規則》和其他法規要求的其他財務披露，致力確保就公司之財務狀況和表現作出平衡、清晰及連貫之評審。

風險管理與內部監控系統

董事局須對公司及其附屬公司的風險管理及內部監控系統負責及對其有效性作出檢討。董事局在審核及風險委員會協助下(如本年報第132頁至第134頁「審核委員會報告書」內所述,前風險委員會的某些職責已由審核及風險委員會負責),持續監管公司的風險管理系統(「企業風險管理系統」)及內部監控系統,並制定合適的政策及檢討該等系統的有效性,並最少每年對其效益作出檢討。

在獲董事局授權對公司的內部監控及風險管理系統作出檢討後,於2020年,外聘顧問對公司現有的三道防綫體系作出了深入的評估,旨在識別該體系不足或可改善之處。於2021年間,公司通過成立一個獨立保證管理部門,在新的技術及工程卓越中心的輔助下,加強了第二道防綫以協助管理主要風險。

由董事局、管理層及其他人士所推行的企業風險管理系統與內部監控系統,旨在管理(而非消除)未能達致以下範疇的目標的風險,而且只能就不會有重大的失實陳述或損失作出合理而非絕對的保證:

- 營運的效益及效率
- 財務匯報的可靠性
- 遵守適用的法律及規例
- 風險管理的成效

系統概覽

執行委員會負責:

- 實施董事局的風險管理及內部監控政策;
- 辨識及評估公司所面對的風險以供董事局考慮;
- 設計、推行及監察一套適當的內部監控系統與企業風險管理系統;及
- 向董事局保證已履行其相關職責,及確認該等系統為有效及適當。

此外,所有僱員在其責任範疇內均負有風險管理與內部監控的責任。

業務/職能委員會

公司成立了多個委員會,協助執行委員會處理公司各項核心業務和職能的管理及監控。各委員會均有其本身之職權範圍。該職權範圍連同委員會之架構及組成會不時進行檢討,以確保其符合公司之業務及營運需要。

內部審核

內部審核部主管經審核及風險委員會直接向董事局匯報並就部門行政事宜向行政總裁匯報。內部審核部可全面查閱資料，以檢討公司風險管理、監控及管治程序各方面之情況。

內部審核部定期對公司及其附屬公司之財務、營運、合規監控以及風險管理職能進行審核。相關管理層需負責在合理期限內糾正從內部審核報告中發現的監控不足之處。

內部審核部每年會以風險評估為基礎，制定年度內部審核計劃以涵蓋高風險業務活動，供審核及風險委員會審批。內部審核部主管須每半年一次向審核及風險委員會匯報公司的內部監控系統是否足夠及有效。

企業風險管理系統

公司的「企業風險管理系統」是公司管治體系中不可或缺的重要一環，有助保持業務佳績，並為各持份者創優增值。於公司全面執行的系統化風險辨識及管理程序，旨在協助執行委員會及各業務單位經理管理公司面對的主要風險，並支援董事局履行其公司管治職能。

有關「企業風險管理系統」的詳情，辨識、評估及管理重大風險的程序，正被管理的重大風險及檢討企業風險管理系統成效的程序，載於本年報「風險管理」一節(第135頁至第139頁)。

監控活動和程序

就各業務單位及職能之營運效益及效率、鐵路營運及建造之安全，公司已制定/成立公司一般指示、各業務單位/職能/部門程序及手冊、設立委員會、工作小組以及各有關品質保證單位，以監察及執行內部監控及評估其效益。

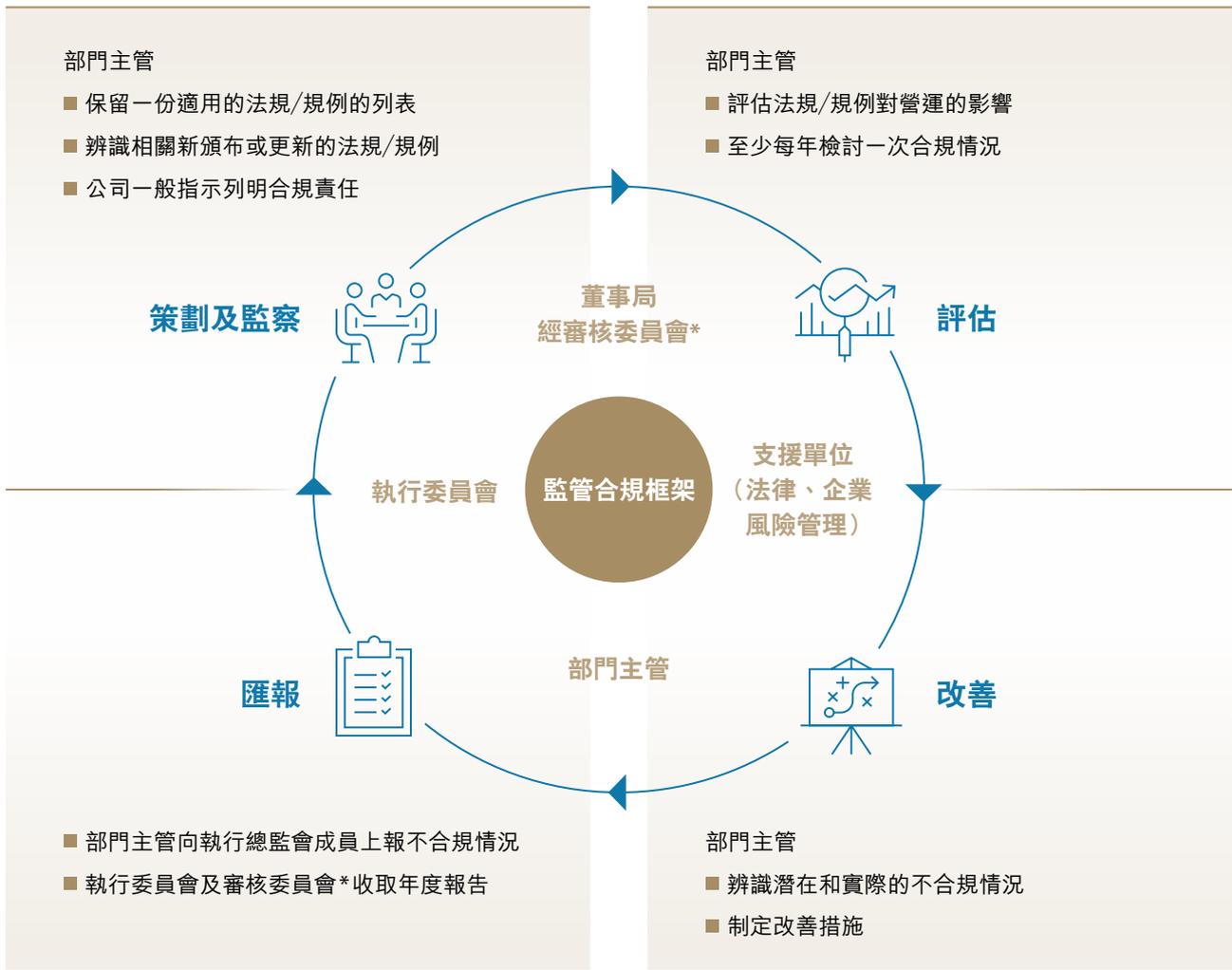
公司亦制定公司一般指示及各有關部門程序及手冊，以防止或偵測未授權的開支/付款，保障公司資產，確保會計帳項的準確及完整性及能按時編製可靠的財務資料。

各業務單位/職能總監及部門主管(包括負責海外附屬公司/項目的總經理/項目經理)需要對其負責的風險管理與內部監控系統作每年評估及效益的確認。

遵從法規及規例

所有部門主管(包括負責海外附屬公司/項目的總經理/項目經理)均須根據「監管合規框架」，並在所需的法律支援下，確保其職能及部門遵從適用的法規及規例。

有關遵守法規及規例的事宜(包括潛在和實際的不合規情況)、有關糾正措施及為避免事件重演而採取的行動之狀況，須每年向執行委員會和審核及風險委員會匯報。



* 自2022年2月1日起為審核及風險委員會

舉報政策

公司就對公司財政、法律或聲譽上構成或可能構成重大不利影響的欺詐或不道德行為或違反法律或公司政策的事宜制定了舉報政策。舉報的渠道開放予所有員工、與公司進行交易的人士及一般公眾。執行委員會和審核及風險委員會每半年收到一份關於經舉報小組處理的舉報個案、人力資源管理部處理的員工投訴、及其他內部調查的總結報告。

內幕消息政策

公司已設立了一個涵蓋各有關職能、業務單位及部門的系統，內容包括已制定的政策、流程及程序，以符合處理及發布內幕消息的責任，其中包含下述各項：

- 公司一般指示列明：
 - (i) 識別、評估及向上匯報至執行委員會及董事局有關潛在內幕消息之內部流程；
 - (ii) 《標準守則》經理的責任，包括對內幕消息保密，向上級通報潛在內幕消息及向相關下屬員工傳達訊息及其責任；及
 - (iii) 發布內幕消息的流程；及
- 不時為董事局及執行總監會成員、行政經理、部門主管及《標準守則》經理提供培訓。另外，執行總監會成員、行政經理、部門主管及《標準守則》經理亦需要定期完成一項經電腦進行有關內幕消息的培訓課程。

風險管理系統成效的評估

公司已超越了守則要求，除公司及其附屬公司完成了檢討企業風險管理系統的成效外，公司於中國內地及海外營運的主要聯營公司也完成了相關對企業風險管理系統成效的檢討。審核及風險委員會經董事局授權審議了公司截至2021年12月31日止年度企業風險管理系統，並認為系統總體上是有效及適當的。

系統成效檢討程序的詳情，已載於本年報「風險管理」一節內(第138頁)。

內部監控系統的效益評估

就截至2021年12月31日止年度，審核及風險委員會基於以下工作對公司與其附屬公司及主要聯營公司的內部監控系統的效益作出如下年度檢討評估：

- 檢討由內部審核報告及外聘核數師報告所提出的重大問題
- 與內部審核師和外聘核數師單獨會晤
- 審閱執行總監會成員、海外附屬公司及主要聯營公司的管理層及部門主管按其職責範圍進行的年度內部監控評估及確認

審核及風險委員會總結
內部監控系統總體上是
有效的

公司會計、財務匯報及內部審核職能的資源評估

財務職能及內部審核部就截至2021年12月31日止年度已檢討並認為公司的會計、財務匯報及內部審核職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及有關預算均屬足夠。

公司承諾聘用、培訓及發展一支具備合適資格而能幹的會計師隊伍，以監管集團的財務匯報及其他會計相關事宜。公司已制定一套程序，以便掌握及更新適用於匯報及會計職能的法律、規則及規例。專責人員將確保其負責的相關準則及條例得到遵守，其中包括《香港財務報告準則》、《上市規則》及《公司條例》。於編製年度預算時，嚴格檢討履行會計及財務匯報職能所需的資源及預算。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制定一套員工招聘程序及發展計劃。專責人員每年向財務總監確認已遵從此項程序，而財務總監會進行正規的年度檢討和向審核及風險委員會匯報有關結果。

與此同時，公司亦承諾聘用、培訓及發展一支合資格而能幹的內部審核隊伍，提供獨立、客觀之核證及顧問服務，旨在增值及改善公司的業務營運。公司已制定一套程序，以便掌握及更新適用於內部審核的規則與最佳常規。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制定一套合適的員工招聘程序及發展計劃。內部審核主管就內部審核職能

方面的員工資源、資歷及經驗是否足夠會進行正式的年度檢討和向審核及風險委員會匯報有關結果。

基於以上各項，審核及風險委員會認為在公司會計、財務匯報及內部審核職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及其培訓計劃及預算均屬足夠。

董事局之年度檢討

董事局透過審核及風險委員會已對公司的風險管理及內部監控系統作持續監管。而就截至2021年12月31日止年度的評估，董事局認為公司與其附屬公司及主要聯營公司的風險管理及內部監控系統總體上是有效及適當的，再加上合規機制以保證公司及其職員遵守有關披露內幕消息的責任。

就截至2021年12月31日止年度，董事局亦已檢討並認為公司的會計、財務匯報及內部審核職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及有關預算均足夠合適。

危機管理

公司已設定機制，每當遇上危機便會啟動不同級別的危機應對；這樣不但能維護公司作為全球鐵路營運業的先驅之一的聲譽，並有助確保公司能有組織及高效地應對危機，包括適時與政府部門和股東等主要持份者溝通。企業危機

管理小組由相關執行總監會成員及行政經理組成，其運作由列載各成員職責及其他事宜的《企業危機管理計劃》所規範。該計劃透過定時檢討及根據世界級標準進行更新。企業危機管理小組的運作是由一套資訊系統來輔助記錄及追蹤最新的危機形勢、相關事項和策略行動，並發放與危機相關的信息。企業危機管理小組定時進行演習，以確認危機管理的組織和安排的有效性，並為成員提供實習機會。

為進一步優化企業危機管理框架，公司於2021年進行了一次檢討，以檢視危機應對結構，其中增加了業務單位危機應對級別，以提高應對危機的靈活性。

為應對於2021年持續的新型冠狀病毒疫情，企業危機管理小組已把戰術層面的應對下放予傳染病應變管理小組監察情況，並協調公司回應及行動方向，致力保障客戶、員工和承包商的健康及安全並減低其對公司運營的影響。

附屬公司及聯營公司的管治

公司有多間附屬公司及聯營公司於香港、澳門、中國內地以及海外獨立經營務。儘管這些附屬公司及聯營公司為獨立的法人實體，公司作為這些附屬公司及聯營公司的股東，實行了一項管理管治體系（「管治體系」），以確保其行使適當程度的監控及監察。

公司的管治體系促進了附屬公司和聯營公司與公司的相關業務單位/職能的合作及附屬公司和聯營公司從開展任何新的業務營運或投資時實施管治體系的程序。

根據管治體系，公司透過(i)在主要範疇實施若干內部監控；及(ii)採納與其業務性質及當地情況符合的適用管理守則及政策，為個別附屬公司及聯營公司規劃了特別為其制定的管治框架，以便進行監控及監察。因此，附屬公司及聯營公司會採納適當的內部監控，公司在重要事情上亦會諮詢及知會，並收到定期的匯報及保證。經營重要業務的附屬公司及聯營公司，每年均有匯報已遵守有關管治框架。

商業操守

堅守誠信和商業道德，以負責任的態度營商是公司持續成功之道。公司制定的《工作操守指引》清晰說明了公司對道德操守的要求，並規定員工必須把公平、公正和廉潔奉公視為最高原則，在公司所有業務地區以公開透明的方式營運。

公司定期檢討和更新《工作操守指引》，以確保其內容恰當並符合公司和法規的要求。公司於2020年7月發出更新的《工作操守指引》後，在2020年7月至2021年4月期間推出了一系列共四個單元的員工意識提升計劃，主題包括外間工作、職場騷擾、正確使用部門經費及社交媒體。截至本報告書日期，公司已於2022年2月發出再更新的《工作操守指引》，並將會推出一系列新的員工意識提升計劃，

透過動畫影片及以生活實例融入之互動遊戲，讓員工更容易掌握指引的原則及分辨某些行為是否屬於違法或不能接受。公司亦安排講座及網上必修培訓課程，以提高員工對《工作操守指引》的認識。

為了讓員工時刻恪守最高的道德標準，公司亦已制定防止賄賂及非法收受/提供利益的政策。同時，為了鼓勵員工舉報已發生或疑似違反《工作操守指引》或不當的行為，公司已根據其舉報政策訂立了適當的舉報程序，讓員工能在安全及完全保密的環境下舉報其真實懷疑的不當行為。

為了讓新入職員工能了解公司的價值觀和道德承諾，公司已將《工作操守指引》的內容簡介納入員工入職課程並加以講解。新入職員工亦須於入職後三個月內完成有關的網上必修培訓課程。而《工作操守指引》亦已上載至公司網站 (www.mtr.com.hk)。

此外，公司以《工作操守指引》作參考準則，為香港、澳門、中國內地及海外的附屬公司及聯營公司建立相若的道德文化。

外聘核數師

公司聘任畢馬威會計師事務所為外聘核數師。審核及風險委員會按其職權範圍，預先批准由畢馬威會計師事務所提供的所有核數服務，確保畢馬威會計師事務所的獨立性和客觀性及核數程序的有效性，並於核數工作開始前與畢馬威會計師事務所討論其核數性質和範疇以及匯報責任。

審核及風險委員會亦檢討及預先批准聘任畢馬威會計師事務所提供任何非核數服務，以遵守相關監管要求，並在保持客觀性與經濟利益之間取得平衡。

畢馬威會計師事務所提供的核數與非核數服務性質，及已付予畢馬威會計師事務所(包括與畢馬威會計師事務所處於同一控制權、所有權或管理權之下的任何機構，或一個合理並知悉所有有關資料的第三方，在合理情況下會斷定該機構屬於畢馬威會計師事務所的本土或國際業務一部分的任何機構)的費用載於本年報之綜合帳項附註10B(第226頁)。

為了保持作為公司外聘核數師的獨立性和客觀性，畢馬威會計師事務所執行政策和程序以確保其提供的服務符合適用的專業操守及有關獨立性的政策和要求。此外，根據香港會計師公會/國際會計師聯合會道德守則，畢馬威會計師事務所亦要求其服務集團的核數合夥人不能為集團連續擔任這項工作逾七年。

畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《專業會計師道德守則》就核數師的獨立性確認其獨立性。

與股東的溝通

周年成員大會

公司的周年成員大會乃與股東溝通的主要渠道之一，為股東提供機會與董事進行面對面的溝通，詢問董事有關公司表現和營運的事宜。一貫做法是公司主席、各董事局委員會主席、全體執行總監會成員及公司外聘核數師均有出席周年成員大會，並回答股東的提問。然而，鑒於新型冠狀病毒疫情持續及香港法律第599G章《預防及控制疾病(禁

止羣組聚集)規例》，2021周年成員大會只有公司主席、各董事局委員會主席、部分執行總監會成員和外聘核數師獲邀於成員大會現場出席，而其他董事局成員及執行總監會成員均以電子方式參與。

2021周年成員大會於2021年5月26日舉行。除採用即時廣東話、英語及普通話傳譯外，公司繼續提供即時手語傳譯。公司亦就2021周年成員大會實施了多項防疫措施，包括透過預先登記限制親身出席2021周年成員大會的股東人數及於大會前需預先提交問題。為了方便未能親身出席周年成員大會之公司股東，公司安排了網上直播周年成員大會，並設有三種語言選擇(廣東話、英語及普通話)。公司亦把整個會議過程上載於公司網站。

2022周年成員大會擬定於2022年5月25日舉行。為了有助股東節約時間、資源以及減少公司的碳足跡，公司計劃以混合會議方式舉行2022周年成員大會，為股東提供親身出席或於網上參加公司周年成員大會的選擇。此外，為了使公司股東與董事及管理層有更流暢及直接的溝通，公司計劃繼續採用上述的即時傳譯。公司會致力提供會議設施令所有合資格人士能夠參與周年成員大會。

2021周年成員大會上通過的決議案

主席建議了在2021周年成員大會上各個別主要事項均以獨立決議案方式提呈表決。於考慮決議案之前，主席亦已根據章程細則第71條，行使其作為2021周年成員大會主席的權利，要求就所有決議案以投票表決方式，並用電子投票方式進行。

於2021周年成員大會，共12項決議案(決議案第3號包含四項獨立決議案)獲得通過，每項決議案均於會上獲得超過99%票數支持。決議案全文載於日期為2021年4月16日的2021周年成員大會通函內(包括2021周年成員大會通告)，而周年成員大會投票表決結果已上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

召開成員大會

公司董事可召開成員大會。

股東佔全體有權在成員大會上表決的股東的總表決權的最少5%可向公司董事提出要求召開成員大會。

提出要求的股東須在其要求述明有待在有關成員大會上處理的事務的一般性質；及可包含擬在該成員大會上動議的決議的文本。該要求可包含若干份格式相近的文件；及該要求可採用印本形式或電子形式送交公司；並且須經提出該要求的人認證。

公司董事須於公司收到該等要求後的21日內召開成員大會，及成員大會須在召開該成員大會的通知的發出日期後的28日內舉行。如該等要求包括一項擬在該成員大會上動議的決議，則關於該成員大會的通知，須包含關於該決議的通知。如有關決議擬採用特別決議的形式提出，公司董事須於成員大會的通知內，指明擬採用特別決議的形式提出該決議的意向。

倘公司董事於公司收到所要求後的21日內，未有妥為安排召開成員大會，則要求召開成員大會的股東，或佔該等股東全體的一半以上總表決權的股東，可自行召開成員大會，但如此召開的成員大會須於公司收到所要求後三個月內舉行。

股東提呈建議的程序

股東可根據《公司條例》及章程細則向成員大會提呈建議。

關於建議某人參選董事的事宜，請參閱上載於公司網站 (www.mtr.com.hk) 的「公司的董事局成員委任程序」。

股東查詢

公司制定了股東通訊政策（上載於公司網站 (www.mtr.com.hk)），旨在向股東提供有關公司的資料，讓他們可與公司有效建立密切關係及在知情情況下行使作為股東的權利。董事局每年檢討上述政策以確保其成效。

公司的股東通訊政策，當中亦說明股東可透過來函公司的公司秘書，接觸董事局及管理層。

有關其他與股東溝通的途徑，亦請參閱本年報「投資者關係」一節（第100頁至第101頁）。

組織章程文件

公司為顧及出席周年成員大會的股東的健康及安全，同時保障股東的出席、提問及投票的基本權利，在2021周年成員大會上，建議修訂（並已獲得批准）章程細則部分內容，其中包括(i)賦予公司可以混合會議方式及於多於一個地點舉行成員大會從而提供更大靈活性，使公司股東除可親身出席成員大會外，亦可選擇透過電訊設施於該等會議地點參與成員大會，以代替親身出席；及(ii)授權予董事局及成員大會主席作出管理股東出席及/或參與成員大會及/或成員大會上投票所需的安排。已批准及採納的章程細則（中英文版本）已上載於公司網站 (www.mtr.com.hk) 及聯交所網站。

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

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

在現有非執行董事薪酬架構下，公司並無即時計劃調整董事的袍金。

建議修訂須由股東於公司即將舉行的周年成員大會上以特別決議案通過。詳情將載於一份與本年報一同派發給股東的通函內。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2022年3月10日

審核委員會報告書

如本年報第102頁至第131頁的公司管治報告書所披露，董事局最近重組了公司的董事局委員會，以提升董事局效能及確定董事局適合推動實施新企業策略。由於該重組，前風險委員會的某些職責自2022年2月1日起由審核委員會負責，包括定期檢討公司的企業風險管理體系(公司主要內部監控之一)及相關政策和程序，以及每年評估企業風險管理職能的成效。因此，審核委員會已於同日改稱為審核及風險委員會(於本報告書稱為「委員會」)。

截至2021年12月31日止年度內，委員會由六名非執行董事組成，其中五名為公司的獨立非執行董事。董事局委員會重組後及截至本報告書日期，委員會由七名非執行董事組成，其中六名為公司的獨立非執行董事。委員會成員中並無公司外聘核數師畢馬威會計師事務所的合夥人或前合夥人。2021年期間的委員會成員及其出席記錄載於本年報第119頁至第121頁。

在重組後，財務總監、內部審核部主管及法律及管治總監(或彼等的代表)及外聘核數師代表需列席所有委員會會議。委員會至少每季度舉行一次會議，而委員會主席或任何兩名委員會成員或外聘核數師或財務總監在其認為有需要時可要求舉行額外會議。委員會在收到要求委任公司外聘核數師處理非核數工作時，可批准有關的委任。

委員會的職權範圍

隨著委員會改稱及其職責範圍的修訂，委員會的職權範圍(「職權範圍」)已於2022年2月作出更新。更新後的職權範圍可於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站閱覽。

委員會的職責

於2021年，依據當時的職權範圍，委員會的職責主要包括下述項目：

- 監察與公司外聘核數師的關係，包括向董事局建議公司外聘核數師的委任及任何變更，以及與外聘核數師就公司財務事宜溝通；
- 審閱公司的財務資料，包括監察財務報表的整全性；
- 監察公司的財務匯報系統及內部監控程序，包括監察公司在會計及財務匯報職能方面的資源和能力是否充足；及
- 監察公司內部審核職能，包括與內部審核部主管聯繫、批准公司年度內部審核計劃及收取內部審核部主管的定期報告。

有關委員會職責的更多詳情已載列於職權範圍。

有關風險管理與內部監控截至2021年12月31日止年度的進一步資料，可參閱本年報第123頁至第127頁公司管治報告書內「風險管理與內部監控系統」一節。

向董事局報告

委員會主席於每次委員會會議後，向董事局匯報委員會會議的撮要及指出當中浮現的相關問題。

委員會會議記錄由會議秘書預備，記錄委員會成員考慮過的事宜及所作出決策的詳情，包括委員會成員提出的任何關注事宜、不同意見的表達及提升公司在管治及內部監控系統的建議。在每次會議結束後，會議記錄草稿會發送予委員會成員以便提出意見。委員會在下一個會議上，經考慮委員會成員提出的意見後，會正式採納會議記錄草稿。委員會會議記錄備存在公司註冊辦事處，以供委員會成員查閱。

於委員會每年第一次定期會議前，會議秘書會與委員會主席預先商定該年主要會議議程，而委員會主席對委員會定期會議議程作出最終決定。

2021年委員會的工作

委員會在2021年舉行了四次定期會議。外聘核數師代表、財務總監及內部審核部主管及/或署理內部審核部主管均出席所有四次定期會議，報告彼等工作並回答有關提問。此外，相關的執行總監會成員會獲邀列席若干向委員會的匯告。年內，委員會亦在沒有管理層列席的情況下，與外聘核數師會晤。

委員會分別在2021年3月和2021年8月的會議上專注審閱公司的年度及中期業績公告/帳項，以預留更多時間在2021年6月和2021年11月的定期會議上檢討及討論公司的內部監控、內部審核及其他事務。

董事局於2019年透過前風險委員會和委員會對公司的內部監控及風險管理系統作出檢討。於2020年，外聘顧問對公司現有的三道防綫體系作出了深入的評估，旨在識別該體系不足或可改善之處。評估結果已於2020年後段時間向前風險委員會及委員會匯報並取得確認。於2021年間，公司通過成立一個獨立保證管理部門，在新的技術及工程卓越中心，以及新的策略性保證檢討委員會的輔助下(該委員會負責協調和專注於保證活動，並向有關總監提出意見或須關注事宜)，加強了第二道防綫。新的三道防綫模式和體系已於2021年後段時間在工程業務單位內成功試行，並將於2022年初開始分階段推廣至其他業務單位。

委員會於2021年的其他主要工作包括：

財務

- 審閱2020年報與帳項及2021中期報告與帳項的草稿，包括就香港特區政府委託公司興建的鐵路項目所帶來的財務影響和相關帳項作出的披露附註，並建議董事局批准；
- 收取集團香港物業資產及中國內地投資物業估值的更新；
- 收取公司獲香港特區政府委託興建的鐵路項目最新預算狀況的更新；
- 收取2021年的中期及年度會計及財務匯報事宜的預覽；
- 收取鐵路發展策略2.0項下新鐵路項目的項目前期協議成本概要的報告；及
- 審閱修訂後的財務授權框架以提交董事局。

內部審核及內部監控

- 審閱有關2020年的風險管理及內部監控系統成效的評估以提交董事局(有關審閱聚焦於內部監控系統,因風險管理系統的成效由前風險委員會另行審閱及認可);
- 審閱2020年有關內部審核部的效益評估報告;
- 審閱2020年的持續關連交易;
- 收取香港物業發展成本監控的檢討報告;
- 審閱內部審核部每六個月的報告;
- 核准2022年內部審核計劃;及
- 收取一份涵蓋香港業務以及中國內地和國際業務的內部審核部報告。

外聘核數師

- 審閱由畢馬威會計師事務所報告的2020年的年度帳項及2021年的中期帳項的主要事項;
- 在批准委任畢馬威會計師事務所提供非核數服務時,考慮其獨立性和其他相關因素;預先批准委任畢馬威會計師事務所提供非核數服務;及備悉畢馬威會計師事務所分別於2020年的年度帳項的審計報告和2021年的中期帳項中對其獨立性的確認;
- 批准畢馬威會計師事務所2021年的年度審核及2022年的中期審閱,以及其他與審核相關及稅務服務的收費建議;及
- 審閱畢馬威會計師事務所截至2021年12月31日止年度的審核計劃。

管治

- 審閱有關2020年遵從法規及規例、營運協議和兩鐵合併相關的協議的報告及未決訴訟/潛在訴訟;及
- 審閱公司不同附屬公司的審核/風險/管治委員會會議記錄的概要。

前風險委員會於2021年內的工作,請參閱本年報第140頁至第141頁的風險委員會報告書。

在董事局委員會重組後及截至本報告書日期止,委員會舉行了一次會議,其中討論事項包括,在董事局授權下,對截至2021年12月31日止年度的公司內部監控及企業風險管理系統的成效進行檢討,並認為內部監控及企業風險管理系統整體是有成效及適當的。

重新委任外聘核數師

委員會對畢馬威會計師事務所的工作、其獨立性及客觀性均感滿意。因此,建議重新委任畢馬威會計師事務所(該會計師事務所已表示願意留任)出任集團2022年度的外聘核數師,惟待公司股東於2022年周年成員大會上批准通過。

方正博士
審核及風險委員會主席
香港, 2022年3月10日

審核及風險委員會已檢討及確認此審核委員會報告書。

風險管理

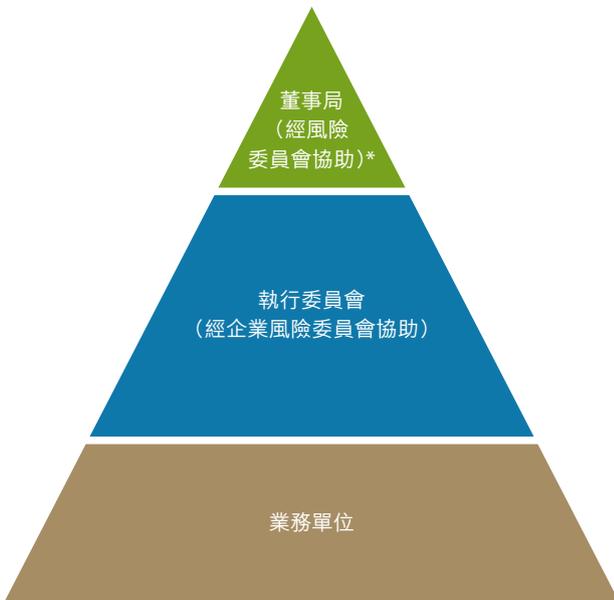
系統功能

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。該體系為各業務單位提供簡單而有效的管理程序以：

- 識別、評估及有效管理公司的營運、職能及企業風險
- 定出資源分配優先次序作風險管理
- 讓管理層清晰掌握公司所面對的重大風險
- 支援決策和項目執行以達致更佳業務表現

董事局在風險委員會(至2022年1月31日為止，此後為審核及風險委員會)的協助下，監管公司的企業風險管理體系及重大風險；執行委員會則在企業風險委員會的協助下，整體負責企業風險管理政策及系統的實施及持續改善工作。

總監通過討論企業風險季度報告，及獲取技術性資料與分析，就公司面對的主要風險採取果斷的謀劃及策略行動，及對公司的主要風險提出自上而下的意見。2021年3月、6月及9月，舉行了三次「Blue Sky」以前瞻性思維模式進行的工作坊。在3月及6月的工作坊上，總監檢討了新型



* 委員會的職責及其在2021年內執行的工作載於本年報的風險委員會報告書中 (第140頁至第141頁)

冠狀病毒疫情期間及後疫情環境下新業務常態所產生的風險。在9月的工作坊上，總監審視了關鍵基礎設施面對網絡攻擊的最新趨勢，包括國家級的網絡攻擊行為，並檢視了與人才管理、留任和能力不匹配相關的風險。

公司對其風險作出嚴格識別、評估和管理。在考慮已制定的風險控制措施後，按風險發生的可能性及潛在後果評估每項風險。根據風險矩陣釐定風險評級(E1-E4)，較高風險為E1，較低風險為E4。風險評級考慮公司的風險承受程度，反映管理層處理相應風險須作出的關注及風險控制力度。最高類別的「E1」風險受董事局、董事局委員會及執行委員會監察。

在營運過程中，雖然難免承受風險，但公司在不同範疇釐定了不同的風險承受程度，例如涉及公眾及僱員安全及提供可靠運輸服務等方面，就釐定了特別低的風險承受程度。

公司的企業風險管理系統提供了重要的內部監控，以識別、評估及管理影響公司的風險。作為一家學習型機構，公司透過內部和外部的檢討及研究，並從營運事故中學習，不斷尋求進步。2021年12月2日，因一廣告牌部件移位碰到一列途經列車的車門，我們的香港港島綫服務出現

- 持續監察風險
- 制訂合適的風險管理策略
- 監察企業風險管理體系
- 檢討重大風險及新興風險
- 每年檢討企業風險管理系統的成效

- 實施及持續改善企業風險管理體系
- 企業風險委員會
 - 主席為法律及管治總監
 - 由主要業務範疇的管理層代表組成
 - 督導體系的實施和改善工作
 - 檢討公司的重大風險及主要的新興風險
 - 按季向執行委員會及風險委員會匯報，及每六個月向董事局匯報

- 制訂安排及實施與公司企業風險管理體系及政策相符的風險管理流程
- 把已辨識的風險記錄在風險登記冊中，以便作定期檢討及監控

風險管理

臨時中斷。公司立即啟動全面事故調查，並採取改正及預防措施，包括完成檢查全綫的廣告牌，隨後拆除所有類似設計的廣告牌。

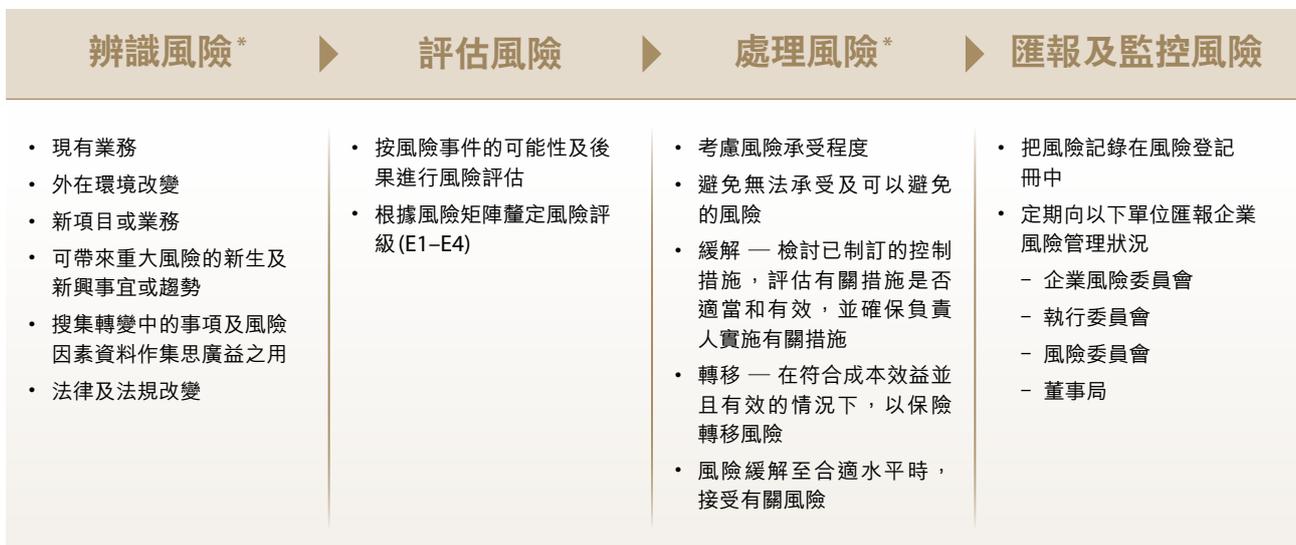
重大風險管理程序

公司採取主動的措施以識別、評估和管理來自經常性和增長業務，以及經常轉變的營商環境下所產生的重大風險。公司已就不同範疇制定風險管理策略，包括但不限於業務

營運、建造、財務、環境、社會及管治(「ESG」)。透過企業風險管理體系識別的ESG風險，會進一步按ISO 26000內相關事項進行重要性評估。

法律及管治職能的企業風險管理團隊搜集與轉變中的營商環境和外環境有關的事項及風險因素等資料，以助企業風險委員會識別可能出現的潛在風險。

此外，企業風險委員會及執行委員會按季檢討公司的企業風險組合，並就新興風險集思廣益，以確保掌握、評估及控制重大風險。董事局亦每隔六個月進行一次此類檢討。



* 範疇並未盡列

2020年起，新型冠狀病毒疫情成了持續嚴重影響公司業務的一主要企業風險，並須審慎管理，以減緩其對財務、營運、員工、顧客和社會的影響。隨著新變種病毒的出現，疫情形勢仍在變化，公司將繼續監察及應對疫情持續構成的威脅。傳染病管理小組根據「傳染病業務持續性計劃」協調全公司的策略性應對措施，包括監察個人防護裝備的庫存量、建議有助減低風險的工作安排，以及編製通告和

情況報告與員工保持溝通。傳染病管理小組亦定期檢討各政府防控措施、香港以外的新型冠狀病毒疫情、疫苗效力報告、以及員工與承辦商的疫苗接種率等對公司業務連續性所帶來的風險。公司繼續增撥資源，為員工及顧客保持環境衛生，包括採用新科技，例如「雙氧水霧化消毒機械人」，於公司範圍、車站及列車內進行消毒。公司在舉行會議、培訓和活動時，因應現有風險水平採取社交距離措施。

董事局和執行委員會持續監察公司長遠的財政可持續性。持續的新型冠狀病毒疫情為公司業務帶來了短期財務影響。隨著新型冠狀變種病毒的出現，特別是高傳播性的變種病毒Omicron，疫情於全球仍未消退。為了紓緩對公司的財務影響，公司實行了一系列成本控制措施，包括凍結

招聘和減低非必要開支。此外，公司在現時的難關之中，仍繼續維持低負債水平。公司的整體財務狀況保持穩健。公司亦已開始實施改革方案，以進一步改善公司的長遠盈利，同時計畫中的新鐵路及其他項目可進一步有利於公司長遠的財政可持續性。

公司的主要風險管理範疇包括：

與主要持份者維持有效及平衡的關係	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 具挑戰性的政治環境及持份者多方面的期望 在發生營運事故時維持公眾信心 就新項目與社區和持份者建立關係
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 落實針對不同持份者的溝通計劃，以維持有效溝通及諒解 履行公司的營運責任及維持良好的業務表現 在新項目規劃、設計及建造過程中主動與持份者溝通
人才	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 為特定專業、新項目及增長業務招募及留任人才 在員工人數減少及員工流失的情況下保持足夠的勞動力 員工的觀點更趨多元化及兩極化，令處理員工關係的工作更具挑戰性 新型冠狀病毒傳染病對員工健康構成威脅、致生產力損失並可影響業務正常營運
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 繼任計劃、前瞻性人力資源策劃及到職流程 就控制員工人數安排密切監察其對業務的影響及員工負面情緒的相關風險 以員工投入度調查更準確地瞭解員工意見 透過各種溝通渠道，主動與員工溝通 加強工作場所的清潔和消毒，包括辦公室、車廠、車站和列車，為員工提供口罩和個人防護裝備，制定特別工作安排以及實施業務連續性安排 透過外展疫苗接種計劃及疫苗假期，鼓勵員工接種疫苗，令員工接種比例增加 為員工確診或密切接觸個案制定完善的追蹤和管理程序
新項目質量、施工計畫及成本	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 恪守項目的質量、施工計畫和成本預算 非行車時段鐵路佔用安排未能滿足工程與鐵路營運須緊密銜接的需要，及營運鐵路資產更換及定期維修的需要，致新鐵路項目的施工計畫遜持份者預期 與政府磋商東涌綫延綫項目合約(此為首個新項目)
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 設立三道防綫體系，提供項目保證，包括審核和保證流程及程序符合要求 引進優化的新數碼化工程項目綜合管理系統 採用關鍵表現指標監察項目質量和進度 嚴格控制變更及備用資金 在工程業務單位引進能力及資源管理框架，確保為項目聘用足夠具備適當技能及能力的員工 在工程業務單位發展數碼化策略，增加對項目交付及管理的技術運用，包括運用建築資訊建模、數碼化監督及記錄存檔技術 成立非行車時段辦事處以協調各業務單位的鐵路路段佔用的供應及需求，並制定計畫及採購資源以改善管理 積極與政府溝通，確立未來交付鐵路項目的方式，包括磋商東涌綫延綫項目合約

新商業模式/科技衝擊/競爭	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> • 新科技衝擊現有商業模式 • 管理來自其他運輸模式的競爭
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> • 投資於科技和數碼方案，以強化商業模式 • 監察來自其他運輸模式的競爭，並落實維持市場佔有率的措施
落實業務增長策略	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> • 香港未來新鐵路項目的商業模式具不確定性 • 在香港以外地方發展業務面對激烈競爭 • 業務遜於投標時預計的表現 • 地緣政治/孤立風險加劇
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> • 持續與政府溝通為香港新鐵路項目制定商業模式 • 擴大公司的品牌效應及加強與持份者溝通 • 在香港以外地方拓展公司業務，並定期物色新商機 • 為業績未達預期的業務制定並實施業務改善計劃
保安威脅(網絡/實體)	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> • 針對車務和資訊科技系統的網絡攻擊 • 恐怖襲擊威脅
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> • 加強資訊科技網絡的抗逆力以保障公司免受網絡攻擊 • 為資訊科技和鐵路營運系統實施網絡保安防護系統 • 加強保安措施 • 優化企業保安管治體系

系統成效的檢討程序

企業風險委員會代表執行委員會對企業風險管理系統的成效至少每年作出一次評估。法律及管治總監作為企業風險委員會主席，已向執行委員會提交截至2021年12月31日止年度的企業風險管理系統成效檢討結果，並於2022年2月10日獲得執行委員會確認。審核及風險委員會亦於2022年2月28日獲提交成效檢討結果，並同樣對該結果予以認同。

風險及審核委員會在董事局授權下，評估了公司的企業風險管理系統的成效及適當性，並基於多個檢討範疇得出該系統總體具有成效及適當性的結論。

檢討已考慮的因素

- 《企業管治守則》內有關董事局在進行年度風險管理系統檢討時可考慮的檢討範疇
- 部門主管及附屬公司、聯營公司主管對風險管理成效進行的年度內部確認
- 附屬公司及聯營公司的風險管理
- 借鑒參考/企業風險管理體系會議/經驗交流
- 2021年內舉辦的風險管理培訓及推廣活動

結論

截至2021年12月31日止的年度內，企業風險管理系統總體是有成效及適當的

持續改善程序

公司於2021年內就企業風險管理系統落實了以下主要改進措施：

- 企業風險管理團隊繼續為全體員工編製企業風險管理通訊，分享風險管理的熱門話題，以提高員工的風險意識，及鼓勵分享良好的風險管理做法。
- 公司於2021年10月舉辦了年度「風險意識周」活動，向公司內各級人員推廣風險意識。活動包括舉辦網絡及實體同步研討會，強調管控與環境、社會及管治相關風險的重要性，舉辦有關風險評估工具的網絡研討會，及與管理環境、社會及管治相關風險及表現的問答比賽。風險意識周備受好評並獲超過1,600人次參與。
- 董事局於2019年透過風險委員會及審核委員會對公司的內部監控及風險管理系統作出檢討。於2020年，外聘顧問對公司現有的三道防綫體系作出了深入的評估，旨在識別該體系不足或可改善之處。評估結果已於2020年後段時間向風險委員會及審核委員會匯報並取得確認。於2021年間，公司通過成立一個獨立保證管理部門，在新的技術及工程卓越中心，以及新的策略性保證檢討委員會的輔助下（該委員會負責協調和專注於保證活動，並向有關總監提出意見或須關注事宜），加強了第二道防綫。新的三道防綫模式和體系已於2021年後段時間在工程業務單位內成功試行，並將於2022年初開始分階段推廣至其他業務單位。
- 我們亦通過與企業風險管理體系使用者共同檢討、進行跨行業的借鑒參考及經驗交流，包括參與英國企業風險管理體系會議，以緊貼風險管理的最新發展。

風險委員會報告書

如本年報第 102 頁至第 131 頁的公司管治報告書所披露，董事局最近重組了公司的董事局委員會，以提升董事局效能及確定董事局適合推動實施新企業策略。由於該重組，風險委員會在檢討公司的企業風險管理體系(公司主要內部監控之一)、相關政策與程序，以及評估企業風險管理職能的成效的職責，已轉由審核委員會負責，審核委員會亦已改稱為審核及風險委員會。檢討公司的重大風險及監察公司的風險組合將由公司董事局負責，而檢討特定的重大風險範疇將委託具備相關範疇專業知識的委員會或顧問小組負責。因此，風險委員會於 2022 年 2 月 1 日起已予解散。

截至 2021 年 12 月 31 日止年度內，風險委員會(於本報告書稱為「委員會」)由七位非執行董事組成，其中五位為公司的獨立非執行董事(「獨立非執行董事」)。2021 年期間的委員會成員及其出席記錄載於本年報第 119 頁至第 121 頁。

委員會的職責

截至 2021 年 12 月 31 日止年度內，委員會的職權範圍可於公司網站及聯交所網站閱覽。

委員會的主要職責，包括檢討公司的企業風險管理體系，以及風險評估和風險管理的指引、政策和程序；檢討公司的重大風險及主要新興風險，及為了緩解此類風險而制定的監控措施；監察公司的風險組合；選定主要風險範疇進行「深入」檢討；檢討企業風險管理職能的成效；及檢討公司的危機管理安排。

委員會協助董事局持續監管公司的企業風險管理系統。委員會亦檢討公司企業風險管理系統的成效，並向董事局就有關檢討作出匯報。有關企業風險管理系統的功能及程序詳情、管理中的重大風險及檢討企業風險管理系統成效的程序，已載於本年報第 135 頁至第 139 頁「風險管理」一節。委員會每年根據公司年內的活動，議定一系列圍繞主要風險範疇而定出的專題檢討及介紹，邀請相關的管理人員代表作出匯報和參與互動的討論。專題系列應年內的熱點題目或出現的風險在年內適時更新。委員會根據檢討及討論的結果向管理團隊提供其觀察和建議。

會議秘書參考委員會已議定的專題檢討及介紹，及當其時的熱點題目，與委員會主席商定每次會議議程。

委員會主席於每次委員會會議後，向董事局匯報委員會會議題的撮要及指出當中浮現的相關問題。

委員會會議記錄由會議秘書預備，詳細記錄委員會成員考慮過的事宜，包括委員會成員的建議及觀察。會議記錄草稿會預先送予委員會成員審閱。在考慮委員會成員就會議記錄草稿所提出的意見後，委員會在下次委員會會議上正式採納會議記錄草稿。

2021年委員會的工作

委員會在2021年舉行了四次會議。年內，委員會檢討了公司截至2020年12月31日止年度的企業風險管理季度報告及企業風險管理系統成效。

委員會在每次會議中，對公司的風險組合、重大風險及主要新興的風險作出檢討。在委員會的第一次會議，委員會就年內選定的主要風險範疇議定了一系列「深入」檢討及介紹的議題，並已按計劃完成。有關的執行總監會成員和經理應邀出席了委員會會議作出專題匯報，及聽取委員會的相關意見及建議作出相應跟進。

董事局於2019年透過委員會及審核委員會提出對公司的內部監控及風險管理系統作出檢討。於2020年，外聘顧問對公司現有的三道防綫體系作出了深入的評估，旨在識別該體系不足或可改善之處。評估結果已於2020年後段時間向委員會及審核委員會匯報並取得確認。於2021年間，公司通過成立一個獨立保證管理部門，在新的技術及工程卓越中心，以及新的策略性保證檢討委員會的輔助下（該委員會負責協調和專注於保證活動，並向有關總監提出意見或須關注事宜），加強了第二道防綫。新的三道防綫模式和體系已於2021年後段時間在工程業務單位內成功試行，並將於2022年初開始分階段推廣至其他業務單位。

法律及管治總監及總企業風險經理，作為企業風險管理職能的代表，參與了2021年內委員會全部的四次會議，就企業風險管理相關的提問作出匯報和解答。

委員會於2021年考慮了以下主要事項：

- 軌道資產管理的審核
- 業務新常态及新型冠狀病毒後疫情的情景規劃
- 三道防綫的實施情況
- 網絡安全及網絡威脅的環境視察
- 勒索軟件威脅及攻擊事故的處理及桌面演練
- 屯馬綫全綫的通車準備
- 矩陣式組織架構及相關風險
- 信號系統更換項目風險的更新
- 資源、能力及繼任計劃
- 供應鏈及第三方商業夥伴的風險管理
- 保險安排的更新
- 重大網絡安全事故概覽
- 環球重大鐵路事故概覽

包立賢

(前)風險委員會主席

香港，2022年3月10日

審核及風險委員會已檢討及確認風險委員會報告書。

工程委員會報告書

於本報告書的日期，公司的工程委員會(於本報告書稱為「委員會」)由六位非執行董事組成，其中五位為公司的獨立非執行董事(「獨立非執行董事」)。委員會成員及其2021年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第119頁至第121頁。

委員會的職責

委員會的委員會職權範圍登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

委員會的主要職責包括監察公司在香港及香港以外任何涉及設計及/或建造工程(「相關工程項目」)且涉及超逾100億港元資金的資本性工程項目、以及任何其他整體施工計劃出現四個月或以上延期的相關工程項目；從施工計劃及成本角度，檢視此類項目的進度；檢視對此類項目在品質、交付及管理上可能產生重大影響的事項，包括本公司用以監管和管理項目的流程和規程以及有關材料、施工和流程不合規的情況；核查此類項目是否具備足夠的資源；持續檢視公司對各個此類項目所制定的企業傳訊策略及規程，以及危機管理方案；以及每季向董事局匯報上述事宜，如委員會認為合適，亦可向董事局作出非預設的匯報。

每次會議議程會考慮當其時的有關工程事項而制定。

委員會主席於每次委員會會議後總結委員會活動，並向董事局匯報撮要事宜。

2021年委員會的工作

在2021年，委員會舉行了五次會議，審議和考慮了以下主要事項：

- 公司正在興建的資本性工程項目，包括沙田至中環綫及市區綫信號系統更新工程的工程進度及成本狀況
- 在大嶼山及新界的新鐵路項目，包括東涌綫延綫和屯馬延綫的規劃及設計工作
- 卓建新未來之持續改善的進度，以便提升公司項目及工程拓展業務單位在鐵路工程項目的管理能力
- 公司物業業務單位批出所有於香港發展項目的工程，包括大圍站柏傲莊發展項目的進度及成本狀況的半年度報告書
- 公司內部審計部審查有關項目工程的半年度報告書

在2021年，項目及工程拓展總監、總經理 — 新界(工程項目)及總經理 — 項目及工程商務管理共出席了五次會議，總經理 — 大嶼山(工程項目)在2021年9月上任後出席了一次會議，匯報和回答有關項目工程進展和成本的事宜。車務總監出席了四次會議，匯報和回答有關更新信號系統工程的事宜。物業及國際業務總監出席了兩次會議，匯報和回答有關物業業務單位批出的發展項目工程的事宜。其他總監和高級經理也按需要獲邀出席會議。我感謝委員會成員和各位同事的支持和辛勤工作。

鄭恩基先生

工程委員會主席

香港，2022年3月10日

委員會已檢討及確認工程委員會報告書。

薪酬委員會報告書

引言

薪酬委員會獲授權負責審議公司的薪酬政策及非執行董事的薪酬，並向董事局提出建議，同時檢討及釐定行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬。

於本年度內，委員會定期舉行會議，按公司薪酬政策討論及審批與公司核心獎勵計劃、長期獎勵計劃，以及行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬有關的薪酬事宜，並考慮非執行董事的薪酬及向董事局提出有關建議。委員會在釐定行政總裁的薪酬時會諮詢主席的意見，而在釐定執行總監會其他成員的薪酬時，則會諮詢主席及行政總裁的建議。

委員會現有七位非執行董事，其中四位是獨立非執行董事。薪酬委員會主席為獨立非執行董事。在有需要時及經薪酬委員會主席同意下，薪酬委員會獲授權尋求外部獨立專業意見，以協助委員會處理相關事宜。各董事或其任何聯繫人士均不會參與釐定其本人的薪酬。

薪酬委員會的主要職責包括：

- 制定有利於僱用優秀人才的薪酬政策及守則；
- 向董事局建議非執行董事的薪酬；
- 獲授權負責釐定執行總監會成員的薪酬；以及
- 參照董事局的公司目標和目的，檢討及批核執行總監會成員與表現掛鈎的薪酬。

委員會的職責載於其職權範圍內，並且符合守則規定。

本薪酬委員會報告書已獲公司薪酬委員會審批。

薪酬政策

公司的薪酬政策旨在確保薪酬水平恰當，並與公司所制定的目標、目的及業績表現一致。為此，公司考慮了多項相關因素，例如相類公司的薪酬、工作職責、職務及範圍、公司及附屬公司的聘用條款、市場做法、財務及非財務表現，以及固定薪酬與工作表現掛鈎薪酬的理想組合。

公司致力實行有效的企業管治及聘用和激勵優秀人才，並確認推行一套正規、具透明度及涵蓋董事局及執行總監會成員的薪酬政策的重要性。

非執行董事的薪酬

薪酬委員會不時就董事局非執行董事成員的薪酬向董事局提出建議。非執行董事的薪酬以年度董事袍金的形式支付。

為確保就非執行董事為公司服務的時間及所承擔的責任給予適當的報酬，委員會定期進行檢討，並在向董事局提出建議時，考慮以下因素：

- 相類公司支付的袍金；
- 投入的時間；
- 非執行董事的責任；以及
- 適用於其他僱員的聘用條款。

於2020年第三季度，公司委任獨立顧問進行董事局評核，目的為提升董事局成效，並確保董事局適合推行新企業策略。根據顧問的評核結果及建議，公司成立新的財務及投資委員會以及新的科技顧問小組，自2022年2月1日起生效。薪酬委員會審視了上述新委員會及新小組成員的建議袍金，並於2022年1月提交建議予董事局審批。非執行董事的薪酬詳情列載於帳項附註11。自2022年2月1日起，經更新後應支付予非執行董事出任各董事局委員會及小組職務的袍金的詳情如下：

	(港元)
董事局	
- 主席	1,500,000
- 其他成員	300,000
審核及風險委員會及工程委員會	
- 主席	150,000
- 其他成員	90,000
財務及投資委員會、薪酬委員會、提名委員會、 環境及社會責任委員會及科技顧問小組	
- 主席	110,000
- 其他成員	60,000

僱員薪酬

公司為其僱員(包括行政總裁及其他執行總監會成員)所制定的薪酬架構包括：

- 固定薪酬 — 基本薪金、津貼及實物收益(如醫療)；
- 浮動獎金 — 特別獎金或按工作表現釐定的獎金，以及其他特定業務的獎金計劃；
- 長期獎勵 — 如受限制股份及表現股份；以及
- 退休金計劃。

有關各項薪酬項目的具體內容列載如下。

固定薪酬

公司按年制定及檢討基本薪金及津貼。年度檢討程序所考慮的因素包括公司的薪酬政策、市場競爭定位、市場做法，以及公司業績與個人的工作表現。實物收益則會視乎情況按市場做法而適時進行檢討。

浮動獎金

根據公司的核心獎勵計劃，行政總裁、執行總監會其他成員，以及公司的管理層成員均有資格獲取與工作表現掛鈎的年度獎金。有關計劃的條款及細則由薪酬委員會定期檢討。

根據計劃的現行細則，核心獎勵計劃的整體獎金金額乃按公司業績而定。公司業績表現是根據財務及非財務因素衡量，包括：

財務因素

- 經營利潤；
- EBITDA邊際比率；以及
- 香港物業發展利潤。

非財務因素

- 顧客滿意度問卷的結果；
- 達致顧客服務承諾；以及

- 達致營運協議附表2第1部分所定有關「列車按照編定班次行走」、「乘客車程準時程度」及「列車服務準時程度」的營運表現要求。

如公司未能達致任何一項或多項營運表現要求，則核心獎勵計劃的整體獎金金額會自動減少。整體獎金金額亦會根據公司履行所有顧客服務承諾的情況而作出調整。最終的獎金金額將按僱員的個人工作表現而調整。

於財政年度完結後，公司會委聘獨立專家按照營運表現要求及顧客服務承諾，檢閱及審計公司的表現。審計結果將通知薪酬委員會，以便其決定是否適宜調整計劃的整體獎金金額。

個人工作表現評級屬公司整體年度表現評級程序的一部分。工作表現評級及評估反映個人職責範疇內的各項因素，包括營運、其他非財務及財務因素。行政總裁的個人工作表現評級由主席評定，而執行總監會其他成員的個人工作表現評級則由行政總裁決定。

行政總裁及執行總監會其他成員的目標獎金水平約為整體現金薪酬的25%至35%。

此外，公司設有其他與業務有關的獎勵計劃，以激勵相關僱員達到公司的特定業務目標。

特別獎金

在2021年，公司發放特別獎金予工作表現稱職或優秀的非管理層員工，以獎勵他們在過去一年為公司業績及成就所作的貢獻，並激勵他們為持續業務拓展而繼續努力。此外，公司於2021年向全體員工發放一次性獎金，以答謝他們無懼疫情帶來的種種挑戰，緊守崗位勤勉工作，讓香港繼續前行。

長期獎勵

在2021年，公司設有「2007年認股權計劃」及「行政人員股份獎勵計劃」(前稱「2014年股份獎勵計劃」)。

(i) 2007年認股權計劃

2007年認股權計劃於2007年6月7日舉行的公司周年成員大會上獲股東通過及採納，並於2014年6月6日終止。根據2007年計劃的條款，於2014年6月6日下午5時後不可授予新的認股權。本計劃包含條款訂明除非公司已全部達致營運協議中所規定的三項主要營運表現要求，否則不能行使本計劃下的認股權。

有關各執行總監會成員截至2021年12月31日於2007年計劃下已行使的認股權，已列載於董事局報告書「董事於公司股份及相關股份的權益」一段。截至2021年12月31日，在2007年計劃下授予的全部已發行認股權已獲行使及/或失效。

有關2007年計劃及根據該計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的認股權詳情，則列載於帳項附註11及42。

(ii) 行政人員股份獎勵計劃

隨著2007年認股權計劃於2014年6月6日屆滿，董事局已於2014年8月15日批准採納行政人員股份獎勵計劃。行政人員股份獎勵計劃由2015年1月1日起生效，為期十年(本公司提前終止除外)。

行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與本公司的長遠成功一致，以及推動達成本公司策略目標。

薪酬委員會可不時依據行政人員股份獎勵計劃的規則，按其絕對酌情權決定基準，讓任何合資格僱員以獎勵持有人身份參與行政人員股份獎勵計劃。獎勵持有人可獲授予受限制股份及/或表現股份。公司於2021年根據行政人員股

份獎勵計劃向公司選定的僱員授予獎勵，當中包括執行總監會成員。獎勵持有人享有於2018年1月1日或之後獲授的未歸屬受限制股份的應計現金股息。

受限制股份乃按相關合資格僱員的個人工作表現授出，並按比例於三年內均等分批歸屬（除非薪酬委員會另有決定）。

表現股份之歸屬結果，由薪酬委員會不時按董事局通過的表現基準及表現期而衡量於預定表現期的公司業務表現及任何其他表現條件來決定。就於2021年4月授予的表現股份（涵蓋2021年至2023年）而言，表現指標包括財務指標以及營運和策略指標，以支持本公司的發展及轉型、環境、社會及管治承諾，以及在香港的項目交付。

一般來說，本公司將向第三方信託人（「信託人」）支付款項，並指示或建議信託人運用有關款項及/或源自作為信託的部分基金所持股份的其他現金淨額，以購入市場上的現有股份。相關獎勵持有人的股份由信託人以信託形式持有。信託人不得就在信託中所持的任何股份行使投票權，而獎勵持有人無權指示信託人就任何未歸屬的獎勵股份行使投票權。

為全面監督行政人員股份獎勵計劃的運作，公司定期檢討計劃內容，確保計劃持續適用並具有效益。

有關行政人員股份獎勵計劃及根據該計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的股份之詳情，列載於帳項附註11及42。

退休金計劃

公司在香港設有四項以信託契約形式運作的退休金計劃，分別為香港鐵路有限公司退休金計劃（簡稱「港鐵退休金計劃」）、香港鐵路有限公司公積金計劃（簡稱「港鐵公積金計劃」）及兩項強制性公積金計劃，分別為「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」。各項退休金計劃的詳情如下：

(i) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃是一項已按香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊的界定福利計劃，且已獲強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免證明書。

港鐵退休金計劃自1999年4月1日起已不接受新僱員加入。該計劃由管理層代表、員工代表及獨立非僱主信託人所組成的信託人委員會根據「信託契約及規例」管理。計劃按成員最後薪金的若干倍數乘以服務年資與某一因數乘以累積成員供款連投資回報兩者中的較大者計算福利。成員的供款額是根據基本薪金的固定百分率計算。而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

(ii) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃是一項按照《職業退休計劃條例》註冊的界定供款計劃，並獲得強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免證明書。港鐵公積金計劃所支付的福利乃根據成員本人的供款及公司供款，以及該等供款的投資回報計算。成員及公司的供款是根據成員基本薪金的固定百分率計算。

(iii) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃是一項於強制性公積金計劃註冊且在強制性公積金集成信託下的界定供款計劃。其成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》

(香港法例第485章)(簡稱《強積金條例》)規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。本公司亦因應個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出高於強制標準的額外供款。

(iv) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃是一項於強制性公積金計劃管理局註冊且在強制性公積金集成信託下的界定供款計劃。其成員包括原屬九鐵強積金計劃以及合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的前九鐵員工。成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

公司於1999年4月1日前聘請的執行總監會成員，有資格參加港鐵退休金計劃。其他執行總監會成員則合資格參加港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃。

由2019年4月1日起擔任公司行政總裁的金澤培博士為港鐵公積金計劃的成員。

公司為設於香港、澳門、中國內地、英國、瑞典及澳洲的附屬公司按《強積金條例》(適用於香港的附屬公司)及當地法例(適用於澳門、中國內地及海外的附屬公司)設立退休金計劃。

薪酬委員會於年內的工作

- 批核2020年報中所載的2020年薪酬委員會報告書；
- 就公司按表現而釐定的核心獎勵計劃，檢討及批核2020年表現期的獎金；
- 檢討及批核合資格僱員按「行政人員股份獎勵計劃」可獲授予的受限制股份和/或表現股份；

- 就執行總監會成員在2021年7月生效的薪酬作出年度檢討；
- 檢討執行總監會成員的薪酬(如適當)；
- 確認對薪酬委員會職權範圍的修訂；
- 檢討及批核港鐵薪酬趨勢調查方法及借鑒參考的公司名單；及
- 確認在新的董事局委員會架構下應付予非執行董事的袍金

非執行董事與執行董事的薪酬

董事局成員及執行總監會成員的酬金總額(不包括以股份為基礎的支出)如下表所示。有關酬金的詳細資料列載於帳項附註11。

百萬港元	2021	2020
袍金	10.2	9.3
基本薪金、津貼及其他實物收益	56.5	54.2
與表現掛鈎的浮動薪酬	13.6	3.5
退休金計劃供款	6.1	6.6
總計	86.4	73.6

有關截至2021年12月31日年度公司五位最高酬金僱員的資料，請參閱帳項附註11。

陳阮德徽博士
薪酬委員會主席
香港，2022年2月21日

董事局及執行總監會

各董事局及執行總監會成員的履歷的全文載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

董事局成員



歐陽伯權博士*^

69歲

主席 — 自2019年7月1日

非執行董事 — 自2019年3月7日

環境及社會責任委員會(主席)

提名委員會(成員)

薪酬委員會(成員)

歐陽博士現為希瑪眼科醫療控股有限公司的副主席兼獨立非執行董事，以及中國建設銀行(亞洲)股份有限公司的獨立非執行董事。

歐陽博士於加拿大及香港的保險業界擁有超過40年經驗。他於2017年6月退休前為《財富》世界500強公司之一的美國信安金融集團(「信安集團」)亞洲區主席，負責信安集團整體在亞洲的業務。

歐陽博士亦積極參與公共事務，現任獨立監察警方處理投訴委員會觀察員計劃的觀察員，以及證券及期貨事務監察委員會轄下投資者及理財教育委員會之董事局成員。此外，他是小寶慈善基金(惜食堂)的董事局成員及賽馬會「e健樂」電子健康管理計劃諮詢委員會召集人。

歐陽博士曾擔任HSBC Provident Fund Trustee (Hong Kong) Limited、標準人壽保險(亞洲)有限公司及日本財產保險(中國)有限公司的獨立非執行董事、香港金融理財知識和能力策略持份者協調和合作小組委員會主席、香港專營巴士服務獨立檢討委員會委員、嶺南大學校董會主席，以及Athenex Inc.(一間於美國納斯達克交易所上市的公司)的策略及業務高級顧問。



金澤培博士*^

60歲

行政總裁 — 自2019年4月1日

環境及社會責任委員會(成員)

金博士於1995年加入本公司，並曾在車務處、工程處以及中國內地及國際業務處擔任不同管理職位。獲委任為行政總裁前，他於2011年1月至2016年4月期間為車務總監及由2016年5月起為常務總監 — 車務及中國內地業務。

作為行政總裁，金博士負責本公司及其集團成員公司在香港及其以外的所有業務表現。

金博士現為香港品質保證局董事局董事、香港公益金董事會成員、香港總商會理事會理事，以及香港管理專業協會理事會委員。他亦是國際公共交通聯會名譽主席。

金博士於1989年取得英國特許工程師資格。



包立賢

65歲

獨立非執行董事 — 自2017年5月17日
財務及投資委員會(主席)
審核及風險委員會(成員)

包立賢先生為嘉道理父子有限公司的主席。他於2000年至2013年期間出任中電控股有限公司的集團常務董事及行政總裁、於2013年10月至2014年4月期間擔任執行董事，現任該公司非執行董事。包立賢先生亦是香港上海大酒店有限公司的非執行副主席及太平地氈國際有限公司的非執行董事。他現時亦為漢基國際學校董事會主席。

包立賢先生於2000年加入中電控股有限公司前為投資銀行家，其最後擔任的有關職務為施羅德亞太區駐港企業財務主管。他曾任香港總商會主席及香港廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會成員。

包立賢先生是英格蘭及威爾斯特許會計師公會會員。



陳振彬博士

64歲

獨立非執行董事 — 自2020年5月20日
環境及社會責任委員會(成員)
財務及投資委員會(成員)

陳博士擁有超過30年製衣界經驗並為寶的集團有限公司的創辦人及主席。他為李寧有限公司、榮豐聯合控股有限

公司、迅捷環球控股有限公司及旭日企業有限公司的獨立非執行董事。陳博士現為中華人民共和國全國人民代表大會香港代表。他亦為香港青少年軍總會的主席及創會人之一、香港都會大學(前稱香港公開大學)諮議會委員，及團結香港基金顧問。

陳博士於2004年獲委任為青年事務委員會委員並於2009年至2015年為其主席。他於2007年成立香港青少年發展聯會及為觀塘區議會前主席和扶貧委員會關愛基金專責小組副主席。陳博士也曾服務於財務匯報局、社會福利諮詢委員會、個人資料(私隱)諮詢委員會及可持續發展委員會。



陳家樂[^]

68歲

獨立非執行董事 — 自2019年5月22日
提名委員會(成員)
工程委員會(成員)

陳先生是一名擁有逾40年經驗的執業律師，並現任蘇龍律師事務所及鄧陳律師行顧問。他亦是一名中國委托公證人。陳先生現為香港房屋協會主席、公務員事務局轄下退休金上訴委員會召集人兼委員會成員，以及離職公務員就業申請諮詢委員會委員。

陳先生曾任上訴審裁團(建築物)主席、市區重建局非執行董事、房屋委員會委員、城市規劃委員會成員、海濱事務委員會成員，以及香港電台顧問委員會成員。



陳黃穗博士

75歲

獨立非執行董事 — 自2013年7月4日
提名委員會(主席)
環境及社會責任委員會(成員)

陳博士現任保險投訴局、香港小童群益會，以及香港城市大學社會及行為科學系顧問委員會的主席。她是司法人員推薦委員會委員、香港公益金董事會第三副會長，及香港旅遊業議會獨立理事。陳博士亦為國際消費者聯會的贊助人。

陳博士曾為消費者委員會總幹事、香港存款保障委員會主席、香港浸會大學校董會暨諮議會副主席、瑪嘉烈醫院管治委員會主席、香港法律改革委員會成員、醫院管理局成員、香港房屋委員會委員、地產代理監管局成員及私營骨灰安置所上訴委員會成員。



陳阮德徽博士*

72歲

獨立非執行董事 — 自2013年7月4日
薪酬委員會(主席)
工程委員會(成員)

陳博士現任香港大學專業進修學院常務副院長(行政及資源)、物流及運輸課程中心總監及其國際學院顧問，以及香港大學專業進修學院保良局何鴻燊社區書院校董會成

員。她現任進智公共交通控股有限公司獨立非執行董事、農業持續發展基金諮詢委員會主席、TWGHs E-Co Village Limited董事、信佳集團管理有限公司策略顧問、香港公共行政學院理事會成員，以及國際物流與運輸學會總會的榮譽資深會員及理事會顧問。

陳博士曾任物流及供應鏈多元技術研發中心有限公司董事、香港特區政府社會福利諮詢委員會及環境諮詢委員會的成員，以及國際物流與運輸學會總會會長及其婦女組織的全球主席及全球顧問。在1995年與2002年間，她曾擔任政府的運輸署副署長。在2000年與2002年間，陳博士曾擔任本公司非執行董事運輸署署長的替任董事。



鄭恩基*^

67歲

獨立非執行董事 — 自2019年5月22日
工程委員會(主席)
薪酬委員會(成員)

鄭先生是一名執業土木及結構工程師，並為《建築物條例》的認可人士及註冊結構工程師。他亦為中華人民共和國的一級註冊結構工程師。

鄭先生現為鄭漢鈞顧問工程師有限公司的董事。他亦為離職公務員就業申請諮詢委員會及前任行政長官及政治委任官員離職後工作諮詢委員會委員。

鄭先生曾為劍虹集團控股有限公司獨立非執行董事、英國結構工程師學會會長、香港浸會大學校董會主席，以及廉政公署防止貪污諮詢委員會主席。他亦曾出任醫院管理局成員、城市規劃委員會成員及香港房屋委員會委員。



周永健博士#

71歲

獨立非執行董事 — 自2016年5月18日
提名委員會(成員)
薪酬委員會(成員)

周博士為香港和英格蘭及威爾士認可的執業律師。他於香港擔任執業律師超逾34年，現為觀韜律師事務所(香港)之高級顧問及全球主席。周博士是中國委託公證人協會會員及華南國際經濟貿易仲裁委員會(深圳國際仲裁院)仲裁員。他現為信星鞋業集團有限公司的非執行董事、順豐控股股份有限公司的獨立董事、平安健康醫療科技有限公司及北京北辰實業股份有限公司的獨立非執行董事，以及壹賬通金融科技有限公司的獨立董事。

周博士曾任中國城建集團股份有限公司的非執行董事、福田實業(集團)有限公司的獨立非執行董事及香港律師會會長。他亦為香港證監會程序覆檢委員會及香港賽馬會董事局的前任主席，以及香港演藝學校董會的前任副主席。



方正博士*#

75歲

獨立非執行董事 — 自2015年1月13日
審核及風險委員會(主席)
財務及投資委員會(成員)

方博士現為渣打銀行(香港)有限公司的獨立非執行董事。

方博士於2006年至2012年間獲委任為證券及期貨事務監察委員會非執行主席，並曾任香港公開大學(現稱香港都會大學)校董會主席以及規管強制性公積金中介人程序覆檢委員會的主席。他過往擔任的其他公職包括香港按揭證券有限公司、強制性公積金計劃管理局和外匯基金投資有限公司的董事；香港房屋委員會和大珠三角商務委員會委員；以及香港演藝學校董會的成員。方博士曾為羅兵咸永道會計師事務所資深審計合夥人，專責處理香港及中國內地資本市場工作，直至2003年退休。

方博士是英格蘭及威爾斯特許會計師公會及香港會計師公會的會員。



許少偉

65歲

獨立非執行董事 — 自2021年5月26日
審核及風險委員會(成員)
工程委員會(成員)

許先生於1978年加入香港政府任職見習屋宇測量師，其後於前建築物條例執行處、前建築拓展署、前屋宇地政署及屋宇署擔任多個不同職位。他於2001年借調到香港特區政府保安局，出任首席助理秘書長(特別職務)，主責監管航空保安事宜。許先生於退休前為屋宇署署長(2014年至2017年期間)。

許先生於2018年至2020年期間獲香港特區政府委任為沙田至中環線項目專家顧問團成員。

許先生自1984年起為香港測量師學會會員。



李慧敏博士

69歲

獨立非執行董事 — 自2018年5月16日
審核及風險委員會(成員)
財務及投資委員會(成員)

李博士現為長江和記實業有限公司獨立非執行董事及太古股份有限公司獨立非常務董事。她亦是第十三屆全國人民代表大會代表選舉會議成員、西九文化區管理局董事局成員，以及香港公益金名譽副會長。李博士是香港銀行學會資深會士。

李博士曾出任恒生銀行有限公司副董事長兼行政總裁、滙豐控股有限公司集團總經理、香港上海滙豐銀行有限公司董事，以及香港恒生大學校董會主席。她亦曾出任香港銀行學會副會長、香港公益金董事會董事及執行委員會副主席，及香港貿易發展局金融服務諮詢委員會委員。



吳永嘉[^]

52歲

獨立非執行董事 — 自2019年5月22日
提名委員會(成員)
環境及社會責任委員會(成員)

吳先生為香港執業律師及現為董吳謝林律師事務所合夥人。他是現任代表工業界(第二)功能界別立法會議員。吳先生為延長石油國際有限公司及旭日企業有限公司的獨立非執行董事。他亦是香港 — 台灣商貿合作委員會及香港特別行政區護照上訴委員會主席、獨立監察警方處理投訴委員會副主席、強制性公積金計劃管理局的非執行董事、香港科技園公司董事、香港大學校董會委員、香港理工大學校董會成員、競爭事務委員會委員及中華人民共和國中國人民政治協商會議重慶市委員會委員。

吳先生曾任中國織材控股有限公司的獨立非執行董事及工業貿易署中小型企業委員會委員。



鄧國斌[#]
70歲

獨立非執行董事 — 自2014年10月14日
薪酬委員會(成員)
科技顧問小組(成員)

鄧先生現為通訊事務管理局成員及其轄下廣播投訴委員會主席。

鄧先生於1974年加入香港政府工作。他自1990年代後期至2000年代初，曾出任政府印務局局長及保險業監理專員。鄧先生於2003年12月獲中華人民共和國中央人民政府委任為香港特區審計署署長至2012年7月退任。於2012年，他獲委任為南丫島海難調查委員會委員，並於2013年4月向行政長官提交委員會報告。鄧先生曾為廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會的主席及貪污問題諮詢委員會委員。他亦曾擔任永和再保險有限公司及建安保險有限公司的獨立非執行董事。



黃冠文
57歲

獨立非執行董事 — 自2021年5月26日
審核及風險委員會(成員)
財務及投資委員會(成員)

黃先生現為以立投資管理有限公司執行董事兼營運總監及新建業有限公司董事。他亦是香港機場管理局及機場保安

有限公司董事局成員、廉政公署防止貪污諮詢委員會主席和貪污問題諮詢委員會委員，以及旅遊業監管局成員。

黃先生曾在英國及香港的商業法律事務所執業，專責大中華地區的新股上市、合併及收購事務。他曾出任香港聯合交易所有限公司上市委員會成員、通訊事務管理局成員、空運牌照局成員以及市區更新基金董事。



周元
66歲

獨立非執行董事 — 自2017年5月17日
科技顧問小組(主席)
審核及風險委員會(成員)

周先生為花旗銀行(中國)有限公司的獨立董事。

周先生於2016年6月退休前為中國投資有限責任公司(「中投」)的首席策略官。他於2008年加入中投並負責不同範疇的職務包括另類資產、直接投資、資產配置，以及金融和庫務。在這之前，周先生帶領芝加哥商業交易所的亞洲業務發展部。自2001年至2005年期間，他任職財務研究員及顧問，工作範疇涵蓋資產管理、私募基金、對沖基金、風險模式、金融軟體架構及財務市場改革；並且曾為中國證券監督管理委員會及上海期貨交易所及多間外資公司提供顧問服務。自1998年至2001年期間，周先生為香港期貨結算有限公司的行政總裁及香港期貨交易所有限公司的財

董事局及執行總監會

務總監，負責交易所的財務、庫務、風險及結算部門。自1994年至1998年期間，他擔任瑞士銀行中國區主管負責該銀行於中國的投資銀行、商業銀行、資產管理及私人銀行業務。自1988年至1994年期間，周先生任職於波士頓的道富銀行，並創立及主管其研究部門。在這之前，他於美國布蘭迪斯大學任教。



許正宇
(財經事務及
庫務局局長)

45歲

非執行董事 — 自2020年6月1日
薪酬委員會(成員)
財務及投資委員會(成員)

許先生現時以官方身份出任數個公共機構的董事，包括香港機場管理局、強制性公積金計劃管理局、香港按揭證券有限公司及西九文化區管理局，並為九廣鐵路公司主席及金融發展局(「金發局」)當然成員。他亦以官方身份出任香港國際主題樂園有限公司董事。此外，許先生為民主建港協進聯盟委員。

許先生於1999年至2003年期間出任香港特區政府政務主任，曾被調派到經濟發展科、香港特區政府駐北京辦事處和民政事務總署擔任不同職位。許先生在2003年離開香港特區政府後曾任職銀行界，並於2006年加入香港交易及結算所有限公司(「港交所」)。於2006年至2018年期間，許先生於港交所市場發展科及上市科擔任不同要職，離職時為港交所董事總經理。他在2019年至2020年期間出任金發局行政總監。

替任董事

- (i) 陳浩濂(自2020年6月1日)
- (ii) 朱曼鈴(自2021年8月9日)
- (iii) 羅淦華(自2020年8月10日)



運輸及房屋局局長[®]
(陳帆)

64歲

非執行董事 — 自2017年7月1日
提名委員會(成員)
薪酬委員會(成員)

陳先生於1982年加入政府，任職助理電子工程師，於2001年晉升為總電子工程師，並於2005年晉升為政府機電工程師。自2011年起出任機電工程署署長，並兼任機電工程營運基金總經理。陳先生曾借調到不同機構工作，包括臨時醫院管理局，以及籌辦2008年北京奧林匹克運動會馬術比賽項目。

陳先生是香港房屋委員會、香港海運港口局、香港物流發展局及航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會的主席。他亦是香港機場管理局及香港按揭證券有限公司的董事；以及可持續發展委員會和青年發展委員會的成員。

陳先生是香港工程師學會的資深會員及英國機械工程師學會的榮譽資深會員。

替任董事

- (i) 運輸及房屋局副局長
(蘇偉文博士 — 自2017年9月25日)
- (ii) 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
(陳美寶 — 自2020年8月1日)
- (iii) 運輸及房屋局副秘書長(運輸)
(黃珮玟 — 自2020年12月14日及
葉李杏怡 — 自2019年7月15日)



發展局常任秘書長
(工務)[@]
(劉俊傑)

55歲

非執行董事 — 自2021年10月8日
提名委員會(成員)
工程委員會(成員)

劉先生於1992年3月加入香港政府，並於2018年10月至2021年10月期間出任土木工程拓展署署長。

劉先生現時為香港工程師學會及英國土木工程師學會資深會員。

替任董事

發展局副秘書長(工務)³
(周紹喜 — 自2022年3月3日)



運輸署署長[@]
(羅淑佩)

54歲

非執行董事 — 自2020年9月9日
審核及風險委員會(成員)
科技顧問小組(成員)

羅小姐以其運輸署署長官方身份出任若干與運輸相關公司的董事，包括九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、新世界第一巴士服務有限公司、新大嶼山巴士(1973)有限公司、城巴有限公司、天星小輪有限公司、香港西區隧道有限公司，及三號幹線(郊野公園段)有限公司。

羅小姐於1989年加入香港政府及曾在多個決策局及部門服務，包括於2007年3月至2009年8月出任環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)(後改稱運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸))，於2010年8月至2016年9月出任旅遊事務副專員，並於2016年9月至2020年9月出任政制及內地事務局副秘書長。

替任董事

運輸署副署長/公共運輸事務及管理
(李萃珍 — 自2016年9月1日)

附註：

* 亦為公司之附屬公司董事。

^ 將於公司即將舉行的周年成員大會(「周年成員大會」)上輪值退任，並有資格參與重選連任。

董事將於公司即將舉行的周年成員大會結束後退任。

@ 根據章程細則，由香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條委任的董事毋須輪值退任。



執行總監會成員

由左至右：

鄭惠貞、蔡少綿、鄧智輝、劉天成、金澤培博士、
許亮華、楊美珍、李家潤博士、馬琳、包立聲

何文田站的合成照片。

執行總監會成員

金澤培博士*

60歲

行政總裁(自2019年4月1日)
環境及社會責任委員會(成員)

他的個人履歷載於第148頁。

劉天成*

62歲

常務總監 — 中國內地業務及全球營運標準
(自2021年7月1日)

劉先生於1982年加入本公司，並曾出任本公司於其在香港鐵路系統的設計、建造、營運和維修，以及本公司於中國



內地的鐵路業務方面的不同管理崗位。在擔任現職前，他於2016年5月出任車務總監，並於2020年1月至2021年6月期間出任常務總監 — 車務及中國內地業務。

劉先生負責管理和監督本公司在中國內地的鐵路和物業業務，以及負責本公司在全球的鐵路營運標準，以促進本公

司各城市最佳作業模式的分享及交流。他亦領導本公司的澳門業務，並負責中國內地及澳門業務的業績表現。

劉先生現擔任中國香港鐵道學會理事長、國際地鐵聯盟主席、國際公共交通聯會城市鐵路委員會主席，並為該會亞太區委員會及亞太區域高級副會長，以及政策委員會成員。

劉先生是特許工程師，以及英國土木工程師學會的法定會員和香港工程師學會的資深會員。

包立聲

64歲

項目及工程拓展總監(自2021年2月22日)

包立聲先生於2019年3月加入本公司出任工程總監。

包立聲先生負責帶領項目及工程拓展業務單位，監督本公司的項目工程，包括新鐵路延綫及營運鐵路項目。

包立聲先生在項目管理、執行和交付香港、中國內地及英國大型基建及鐵路工程項目方面擁有超過40年經驗。於1992年至2004年期間，他任職於本公司，負責管理數個建造合約直至項目竣工，達成了大嶼山機場鐵路、將軍澳支綫及昂坪360的交付。於2004年，包立聲先生加入BAA plc.(現稱LHR Airports Limited)，之後在2007年加入英國Skanska。於加入本公司前，他曾為Skanska AB(一間於瑞典上市的公司)的營運效益高級副總裁，負責推動營運效益和數碼業務的策略發展。

包立聲先生現時為香港工程師學會及英國土木工程師學會的資深會員。

鄭惠貞*

56歲

人力資源總監(自2016年6月1日)
環境及社會責任委員會(成員)

鄭女士負責本公司所有的人力資源及行政事務。她現為港鐵學院校長(署理)。

鄭女士是一位具豐富人力資源管理經驗的管理專才。她於1993年至1997年間在花旗銀行出任不同人力資源職位；其後於1997年至2001年間加入摩根大通擔任人力資源副總裁。鄭女士於2001年至2013年間任職香港上海滙豐銀行有限公司，離職時為該公司的人力資源香港區主管及環球業務人力資源亞太區主管。於加入本公司前，她曾擔任香港交易及結算所有限公司的集團人力資源主管。

鄭女士身兼多項香港特區政府的公職，包括教育局資歷架構「人力資源管理」跨行業培訓諮詢委員會副主席、首長級薪俸及服務條件常務委員會委員、勞工處勞工顧問委員會轄下就業輔導委員會委員，以及根據《勞資關係條例》獲委任之仲裁人小組成員。她亦是香港學術及職業資歷評審局大會副主席、醫院管理局成員、香港管理專業協會理事會委員，以及僱員再培訓局委員。

鄭女士現為香港人力資源管理學會會長及資深會員。

蔡少綿

51歲

企業事務及品牌總監(自2021年7月1日)

蔡女士於2020年3月加入本公司出任公司事務總監。

蔡女士負責監督本公司企業傳訊、企業關係，以及品牌的職能。

蔡女士於公共事務及傳訊、與公眾聯繫及新聞工作等範疇擁有豐富經驗。她於1992年開展其事業，任職南華早報記者。她於1998年至2004年期間加入香港特區政府政務主任職系，職務涉及多個政策局。蔡女士在2004年再次加入南華早報，出任中國新聞編輯，其後並躍升為總採訪主任。她於2007年轉任香港迪士尼樂園管理有限公司(「香港迪士尼」)政府事務總監。並於2008年離任後，獲香港特區政府委任為環境局局長政治助理直到2012年，隨後再次加入香港迪士尼，在2013年至2020年1月期間擔任傳訊及公共事務副總裁。

蔡女士現為願望成真基金有限公司榮譽顧問、社區參與綠化委員會非官方成員、大嶼山發展諮詢委員會非官方委員、香港電台顧問委員會成員、公共圖書館諮詢委員會成員，及香港紅十字會顧問團成員。她亦曾任香港遊樂園及景點協會有限公司主席及大嶼山發展聯盟有限公司副主席。

許亮華*

59歲

財務總監(自2016年7月2日)

許先生於2016年6月加入本公司。

許先生負責本公司所有財務管理事項，包括財務策劃與控制、預算、會計與申報、企業財務及庫務等。他亦帶領本公司的投資客戶關係和物資及倉務部門。

許先生擁有豐富的企業財務及投資銀行經驗。他於1988年加入摩根士丹利亞洲有限公司開始其事業，直至1990年離任。隨後，許先生加入獲多利企業財務有限公司(其後稱為香港上海滙豐銀行有限公司企業銀行、投資銀行及資本市場部)，投身企業財務領域，於2004年離職時為該公司的投資銀行亞太區營運總裁及企業財務執行部聯席主管。他曾在2004至2011年間出任本公司的總經理 — 企業財務，及在2011至2012年間出任神州數碼控股有限公司的首席財務官。於2016年再次加入本公司前，許先生為嘉華國際集團有限公司的財務總裁。

許先生現為香港特區政府紀律人員薪俸及服務條件常務委員會委員及浸大中醫醫院有限公司董事。

許先生是特許財務分析師。

李家潤博士*

61歲

車務總監(自2020年1月1日)

李博士於1991年加入本公司，並曾出任本公司於其在香港鐵路系統的設計、建造、營運和維修等不同管理崗位。

李博士負責管理本公司在香港的鐵路相關營運工作。

李博士是特許工程師，並分別為香港工程師學會、國際工程技術學會以及香港董事學會會員。他亦是香港大學電機電子工程學系顧問委員會及香港專業教育學院工程學科顧問委員會委員。

馬琳*

49歲

法律及管治總監(自2021年2月22日)
環境及社會責任委員會(成員)

馬琳女士於2004年8月加入本公司任職法律顧問。出任現職前，她於2011年9月至2016年6月期間為法律總監及公司秘書，以及於2016年7月至2021年2月期間出任法律及歐洲業務總監。

馬琳女士負責監督本公司法律、保險、管治及風險管理、環境及社會責任，以及中央採購及供應鏈職能。她亦負責領導本公司的保證職能，為本公司的主要風險領域提供更強的第二道防綫。

在加入本公司前，馬琳女士分別出任英國倫敦 Metronet Rail SSL Limited的法律事務總監及英國倫敦CMS Cameron McKenna律師事務所的律師。

馬琳女士是香港總商會法律委員會副主席，以及公司法改革常務委員會委員。

馬琳女士擁有香港、英格蘭及威爾斯的執業律師資格。她是國際特許公司治理公會理事會中國/香港屬會代表、香港公司治理公會的前會長，並為該兩公會的資深會士。

鄧智輝*

57歲

物業及國際業務總監(自2021年2月22日)

鄧先生於2004年8月加入本公司出任合約及商務經理 — 中國業務。出任現職前，他於2011年10月獲委任為物業總監及於2020年10月出任物業及澳洲業務總監，並在此之前曾於當時的法律及採購處、中國及國際業務處、以及物業處擔任不同高級管理職位。

鄧先生負責本公司於香港的所有物業發展項目、投資物業的資產及租務管理(包括購物商場及寫字樓)以及物業管理業務，以及監督本公司的國際業務。他亦負責香港物業及國際業務的表現。

在加入本公司前，鄧先生曾任職於 Acciona, S.A.，並分別擔任商務經理 — 香港及中國區，以及副總經理 — 香港及中國區。他的事業始於在 George Wimpey Plc. 當集團實習生，其後於英國及香港擁有接近20年合約行政、項目管理以及測量方面的工作經驗。

鄧先生現為香港大學房地產及建設系客席教授。他亦是香港特區政府西九文化區管理局董事局轄下公私營合作項目委員會的前增選成員及市區重建局的前非執行董事。

鄧先生是特許測量師。

楊美珍*

57歲

香港客運服務總監(自2021年7月1日)

楊女士於1999年11月加入本公司。出任現職前，她於2011年9月至2021年6月期間為商務總監。她現為昂坪360有限公司的主席及八達通控股有限公司和兩間八達通控股有限公司集團成員公司的董事。

楊女士主管香港客運服務業務，負責本公司於香港鐵路客運營運及其商務業務。有關業務範圍涵蓋地鐵網絡、機場快線，以及高速鐵路。

加入本公司前，楊女士在香港曾先後於渣打銀行(香港)有限公司及花旗銀行擔任不同的市務及業務發展職位。

楊女士為「伙伴倡自強」社區協作計劃諮詢委員會成員、促進殘疾人士就業諮詢委員會成員、香港數碼港管理有限公司(「香港數碼港」)數碼港顧問委員會成員、並為入境事務處使用服務人士委員會非官方成員，以及香港房屋委員會商業樓宇小組委員會非官方委員。她亦是 Mox Bank Limited 及香港國際主題樂園有限公司的獨立非執行董事。楊女士曾出任香港數碼港的董事及香港旅遊發展局成員。

楊女士為英國特許市務學會的資深會員，及香港運輸物流學會院士。

* 亦為公司之附屬公司董事。

資料變更

於2021年度及截至本報告日期止，根據《上市規則》作出有關董事之資料變更的披露載列如下：

(i) 履歷之變更

姓名	變更	變更性質及生效日期
歐陽伯權博士	希瑪眼科醫療控股有限公司 • 副主席	委任(2021年11月2日)
金澤培博士	國際公共交通聯會 • 名譽主席 • 區域及郊區鐵路分會主席 太平紳士(香港)	委任(2021年6月18日) 離任(2021年6月19日) 委任(2021年7月1日)
陳振彬博士	職業訓練局(香港) • 榮譽院士銜 可持續發展委員會(香港) • 成員	頒授(2021年12月2日) 離任(2021年3月1日)
陳黃穗博士	九龍社團聯會 • 會長 香港特別行政區(「香港特區」)行政長官頒授大紫荊勳章	離任(2021年5月) 授勳(2021年7月1日)
陳阮德徽博士	香港小童群益會 • 主席 • 副主席 香港公益金 • 董事會第三副會長	委任(2021年9月24日) 離任(2021年9月24日) 委任(2021年)
鄭恩基	國際物流與運輸學會總會 • 理事會顧問	委任(2021年6月9日)
周永健博士	前任行政長官及政治委任官員離職後工作諮詢委員會(香港) • 委員 北京北辰實業股份有限公司 • 獨立非執行董事	委任(2021年7月1日) 委任(2021年5月13日)
李慧敏博士	香港演藝學院校董會 • 副主席 香港科技大學 • 法學榮譽博士	離任(2022年1月1日) 頒授(2021年)
林世雄 (於2021年10月8日退任)	香港恒生大學 • 榮譽社會科學博士	頒授(2021年)
羅淑佩	香港特區行政長官頒授金紫荊星章	授勳(2021年7月1日)
吳永嘉	新香港隧道有限公司 • 董事 獨立監察警方處理投訴委員會(香港) • 副主席	離任(2021年8月24日) 委任(2021年1月1日)
鄧國斌	工業貿易署(香港) • 中小型企業委員會委員 強制性公積金計劃管理局(香港) • 非執行董事	離任(2021年1月1日) 委任(2021年3月17日)
	廉政公署(香港) • 審查貪污舉報諮詢委員會主席 • 貪污問題諮詢委員會委員 永和再保險有限公司 • 獨立非執行董事 建安保險有限公司 • 獨立非執行董事	離任(2021年12月31日) 離任(2021年12月31日) 離任(2021年12月31日) 離任(2021年12月31日)

(i) 履歷之變更(續)

姓名	變更	變更性質及生效日期
劉天成	國際公共交通聯會 • 亞太區委員會高級副會長 • 亞太區域高級副會長 • 政策委員會成員 • 亞太委員會副會長 • 城市鐵路委員會主席	委任(2021年6月19日) 委任(2021年6月19日) 委任(2021年6月19日) 離任(2021年6月19日) 委任(2021年9月8日)
鄭惠貞	首長級薪俸及服務條件常務委員會(香港) • 委員 僱員再培訓局(香港) • 委員 • 「ERB人才企業嘉許計劃」榮譽顧問 太平紳士(香港) 香港學術及職業資歷評審局大會 • 副主席 紀律人員薪俸及服務條件常務委員會(香港) • 委員 • 警務人員小組委員會主席	委任(2021年4月1日) 委任(2021年4月1日) 離任(2021年4月20日) 委任(2021年7月1日) 委任(2021年10月1日) 離任(2022年1月1日) 離任(2022年1月1日)
蔡少綿	社區參與綠化委員會(香港) • 非官方成員 願望成真基金有限公司 • 主席 • 榮譽顧問 大嶼山發展諮詢委員會 • 非官方委員	委任(2021年3月1日) 離任(2021年11月4日) 委任(2021年11月4日) 委任(2022年2月1日)
許亮華	浸大中醫醫院有限公司 • 董事 紀律人員薪俸及服務條件常務委員會(香港) • 委員	委任(2021年11月23日) 委任(2022年1月1日)
李家潤博士	香港工程師學會 • 電機界別顧問小組成員 香港大學 • 電機電子工程學系顧問委員會委員 香港城市大學 • 「高速鐵路和鐵道系統的安全性、可靠性及應急管理研究」榮譽顧問委員會成員	離任(2021年7月1日) 委任(2021年7月13日) 離任(2022年1月1日)
馬琳	香港公司治理公會 • 會長 特許公司治理公會 • 理事會中國/香港屬會代表	離任(2022年1月1日) 委任(2022年1月1日)
鄧智輝	八達通控股有限公司及兩間八達通控股有限公司集團成員公司 • 董事及替任董事 西九文化區管理局(香港) • 董事局轄下公私營合作項目委員會增選成員	離任(2021年3月1日) 離任(2022年1月1日)
楊美珍	八達通控股有限公司及兩間八達通控股有限公司集團成員公司 • 董事 香港房屋委員會 • 商業樓宇小組委員會非官方委員 香港管理專業協會 • 銷售管理委員會委員 香港貿易發展局 • 基建發展服務諮詢委員會委員 香港國際主題樂園有限公司 • 獨立非執行董事	委任(2021年3月1日) 委任(2021年4月1日) 離任(2021年7月8日) 離任(2021年7月14日) 委任(2021年9月1日)

(ii) 董事酬金之變更

1. 於2022年1月11日，公司公佈新成立財務及投資委員會和科技顧問小組，以及公司的現有董事局委員會及其成員的變更，均自2022年2月1日起生效。公司於2022年2月1日起調整以下應付董事的董事酬金，及相關董事於2022年12月31日止年度可收取的實際董事酬金將按比例計算：
 - a. 陳振彬博士成為公司財務及投資委員會成員，自2022年2月1日起生效。因此，公司每年向他支付之酬金於2022年2月1日起由每年360,000港元調整至420,000港元；
 - b. 陳家樂先生成為公司工程委員會成員及不再擔任公司環境及社會責任委員會成員，均自2022年2月1日起生效。因此，公司每年向他支付之酬金於2022年2月1日起由每年420,000港元調整至450,000港元；
 - c. 周永健博士成為公司提名委員會成員及不再擔任公司工程委員會成員，均自2022年2月1日起生效。因此，公司每年向他支付之酬金於2022年2月1日起由每年450,000港元調整至420,000港元；
 - d. 許少偉先生成為公司審核及風險委員會成員及不再擔任公司前風險委員會成員，均自2022年2月1日起生效。因此，公司每年向他支付之酬金於2022年2月1日起由每年450,000港元調整至480,000港元；
 - e. 吳永嘉先生成為公司提名委員會成員及不再擔任公司工程委員會成員，均自2022年2月1日起生效。因此，公司每年向他支付之酬金於2022年2月1日起由每年450,000港元調整至420,000港元；及
 - f. 周元先生成為公司科技顧問小組主席及不再擔任公司前風險委員會成員，均自2022年2月1日起生效。因此，公司每年向他支付之酬金於2022年2月1日起由每年450,000港元調整至500,000港元。
2. 公司與金澤培博士於2021年11月就其行政總裁的職位續訂一份服務合約，新任期由2022年4月1日開始，為期三年。經公司薪酬委員會決定，金博士的酬金為每年8,486,880港元（該金額並未包括酌情發放的非固定酬金）。他亦獲授予132,000股受限制股份的權利。有關股份將按服務合約內的條款及條件於2025年3月31日全數賦予金博士。

有關董事於年內收取的酬金的詳情，請參閱本年報第227頁至第230頁。

主要管理人員

金澤培

行政總裁

劉天成

常務總監 — 中國內地業務及全球營運標準

顏永文

技術工程總監(至二零二一年二月二十一日止)

項目及工程拓展

包立聲

項目及工程拓展總監

龔乃琚

項目及工程拓展辦公室總管

鄧輝豪

副總監 — 項目及工程拓展

周龍維

副項目經理 — 南北線信號

黃冠生

總經理 — 項目及工程技術

麥兼善

總經理 — 項目及工程商務管理

梁志立

總經理 — 機電工程建造

司徒樂山

總經理 — 大嶼山(工程項目)

沈鵬博

總經理 — 新界(工程項目)

梁民發

總經理 — 營運鐵路項目

楊恆利

總經理 — 工程管理辦公室

周蘇鴻

總經理 — 沙中綫及高速鐵路

文若德

建築主管

劉名瑜

土木工程主管(項目及工程拓展)

李光華

設計主管

黃沙

機電工程主管(項目及工程拓展)

徐德德

策劃主管

區冠山

首席工程商務經理

文禮添

首席工程商務經理

羅迪高

項目經理 — 北環綫

文冠賢

項目經理 — 營運鐵路項目 — 土木

張志達

項目經理 — 營運鐵路項目 — 機電工程

陳振聲

項目經理 — 鐵路車輛及信號

吳偉亨

項目經理 — 沙中綫土木工程

林偉德

項目經理 — 沙中綫土木工程(南北綫)

梁志添

項目經理 — 沙中綫機電工程

施德安

項目經理 — 小轆灣站及機鐵掉頭隧道展延段(二零二二年三月七日起生效)

楊健華

項目經理 — 屯門南延綫

梁寶寶

項目經理 — 東涌綫延綫

企業事務及品牌

蔡少綿

企業事務及品牌總監

胡潔心

總經理 — 品牌及傳訊

關永祥

總經理 — 企業傳訊

陳霖生

總經理 — 企業關係

財務

許亮華

財務總監

馬威遠

企業資源規劃系統項目主管(二零二二年二月十四日起生效)

詹國華

總經理 — 企業財務

譚立君

總經理 — 財務控制

伍翠樂

投資客戶關係及退休福利主管

彭海興

司庫

香港物業及國際業務

鄧智輝

物業及國際業務總監

周遠明

總經理 — 物業及國際業務策劃及管治

澳洲

黃秉修

副總監 — 澳洲業務(至二零二一年十二月三十一日止)

元立行

副總監 — 澳洲業務(署理)(二零二二年三月一日起生效)

Raymond O'Flaherty

行政總裁 — Metro Trains Melbourne

Daniel Williams

行政總裁 — Metro Trains Sydney

任百年

總經理 — 業務拓展

林材豐

項目工程主管 — 澳洲業務

香港物業

高雲瑩

副總經理 — 物業發展

黃冠邦

副總經理 — 物業工程(至二零二二年四月十七日止)

鍾國良

副總經理 — 物業工程(候任)

陳宛冰

總經理 — 投資物業

龍子豪

總經理 — 投資物業

彭美育

總經理 — 物業發展

周駿齡

總經理 — 物業管理

楊思偉

總經理 — 物業工程

廖頌基

總經理 — 城市規劃

瑞典

Joakim Sundh

行政總裁 — MTR Express

Mia Rådberg Andersson

行政總裁 — MTR Facility Management

Henrik Dahlin

行政總裁 — MTR Nordic

Mats Johannesson

行政總裁 — MTR Pendeltågen

Erika Enestad

行政總裁 — MTR Tech(至二零二二年二月二十八日止)

Caroline Astrand

行政總裁 — MTR Tunnelbanan

英國

Steve Murphy

行政總裁 — MTR UK

Nigel Holness

董事總經理 — MTR Elizabeth Line

香港客運服務

楊美珍

香港客運服務總監

李家潤

車務總監

張志強

過境鐵路總管

黃琨暉

車務營運及本地鐵路總管

吳偉鴻

車務工程總管

林璧順

總信號工程師(車務)

冼志文

總信號設計經理

陳達大

副總經理 — 項目策劃及發展(車務)

朱鳳娟

總經理 — 商務

陳慶強

總經理 — 工程及創科中心

譚耀明

總經理 — 工程維修(口岸板塊)(二零二二年二月一日起生效)

伍司豪

總經理 — 工程維修(車務及本地板塊)(二零二二年二月一日起生效)

謝福深

總經理 — 基建維修(二零二二年二月一日起生效)

趙敏

總經理 — 市場策劃及業務發展

梁靜雲

總經理 — 市場及客戶體驗

鄧濟民

總經理 — 營運表現及事務管理

劉興漢

總經理 — 車務安全及品質(至二零二二年三月十二日止)

丁嘉俊

總經理 — 項目策劃及發展(車務)

王凱華

總經理 — 軌道資產更換及延綫聯通工程

李劍雄

總經理 — 鐵道車輛維修

王家明

總經理 — 特別職務(二零二二年一月十五日起生效)

陳國偉

總經理 — 工務管理

吳雪花

營運主管 — 東鐵綫及城際客運服務

呂幹貽

營運主管 — 本地綫

人力資源及行政

鄭惠貞

人力資源總監

文達成

總經理 — 企業保安

蕭慧雯

總經理 — 人力資源

吳紀穎文

總經理 — 學習及人力資源變革

伍樂宜

總經理 — 績效及獎勵

池文欣

總經理 — 人才管理及組織發展

內部審核

陳清玉

內部審核主管(二零二二年一月十一日起生效)

法律及管治

馬琳

法律及管治總監

康浩文

總工程師

杜博賢

副總監 — 法律、採購及供應鏈

白明堅

總經理 — 保證管理

李澤文

總經理 — 企業安全

鄭月芳

總經理 — 管治及公司秘書

李秀蓮

總經理 — 法律(物業)

張小龍

總經理 — 採購及供應鏈

簡家倩

企業品質及合規主管

中國內地及澳門業務

澳門

陳宇劍

總經理 — 澳門輕軌

黃健維

總經理 — 澳門(工程項目)

中國內地

許慕韓

副總監 — 中國內地業務

劉其明

工程總管(北京)

謝志明

副總經理 — 工程維修(杭州)

湯濟明

副總經理 — 運營(北京)

梅偉明

副總經理 — 運營(杭州)

姜宜榮

副總經理 — 運營(深圳)

劉錦強

副總經理 — 項目(北京)

賈軍

總經理 — 中國內地業務拓展

李慧貞

總經理 — 成都

劉追明

總經理 — 杭州

邵信明

總經理 — 京津冀

何家華

總經理 — 中國內地地產業務

黃永健

總經理 — 深圳

孟榮輝

總經理 — 深圳十三號綫

港鐵學院

鄭惠貞

港鐵學院校長(署理)

昂坪360

劉偉明

昂坪360董事總經理

八達通控股有限公司

李俊明

行政總裁 — 八達通控股有限公司

策略、創新及科技

孫耀達

首席資訊主管(至二零二二年二月十三日止)

黃加衛

總經理 — 全球創新

李婉玲

改革發展辦公室 — 項目總管

李俊明獲調派到八達通控股公司及八達通卡有限公司擔任行政總裁一職。

董事局報告書

董事欣然提呈截至2021年12月31日止財政年度的董事報告及經審核綜合帳項。

集團主要業務

集團主要經營下列核心業務：於香港、澳門、中國內地和數個海外城市參與鐵路設計、建造、營運、維修及投資；在香港及中國內地提供與鐵路及物業發展業務相關的項目管理；經營香港鐵路網絡內的車站商務，包括商舖租賃、列車與車站內的廣告位租賃，以及鐵路沿綫電訊服務的接通；於香港及中國內地經營物業業務，包括物業發展及投資，以及投資物業（包括購物商場及寫字樓）的物業管理及租賃管理；投資於八達通控股有限公司；提供鐵路管理、工程及技術培訓；以及投資相關新技術。

截至2021年12月31日，公司轄下主要附屬公司、聯營公司及合營公司的主要業務載於綜合帳項附註24及25。

業務審視

公司一直致力在其年報中提供有關集團業務及表現的全面審視。現按照《公司條例》的要求把公司2021年報內就業務審視需作出披露的相關章節摘要載列如下，以供參閱。

需作披露事項	相關章節
(1) 截至2021年財政年度內集團業務的中肯審視及集團表現的討論及分析	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第14頁至第17頁)• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第35頁)• 業務回顧(第36頁至第73頁)• 財務回顧(第86頁至第97頁)
(2) 於2021年財政年度完結後發生，並對集團有影響的重大事項的詳情	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第14頁至第17頁)• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第35頁)• 業務回顧(第36頁至第73頁)
(3) 集團面對的重大風險及不明朗因素的敘述	<ul style="list-style-type: none">• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第35頁)• 業務回顧(第36頁至第73頁)• 風險管理(第135頁至第139頁)• 財務風險 — 綜合帳項附註28B(第254頁至第255頁)
(4) 集團業務的展望	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第14頁至第17頁)• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第35頁)• 業務回顧(第36頁至第73頁)
(5) 集團遵守對其有重大影響的相關法律及法例的詳情	<ul style="list-style-type: none">• 公司管治報告書(第102頁至第131頁)
(6) 集團與其主要持份者的關係的陳述	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第14頁至第17頁)• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第35頁)• 業務回顧(第36頁至第73頁)• 投資者關係(第100頁至第101頁)• 企業責任(第74頁至第81頁)• 人力資源(第82頁至第84頁)• 2021可持續發展報告(www.mtr.com.hk)
(7) 集團的環保政策及表現的陳述	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第14頁至第17頁)• 行政總裁回顧及展望(第18頁至第35頁)• 企業責任(第74頁至第81頁)• 2021可持續發展報告(www.mtr.com.hk)

股息

董事局建議派發末期股息每股 1.02 港元(2020：每股 0.98 港元)並提議向所有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公司應屆周年成員大會上批准，而建議的 2021 年度末期股息(附有以股代息選擇)，預計於 2022 年 7 月 19 日派發予於 2022 年 6 月 6 日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

帳項

集團於 2021 年 12 月 31 日的綜合財務狀況，以及集團本年度的綜合財務表現及綜合現金流量，載於第 202 頁至第 286 頁的綜合帳項。

十年統計數字

集團過去十年業績及資產負債概要，連同若干主要營運統計數字載於第 98 至第 99 頁。

董事

截至本報告日期止，公司董事局(包括替任董事)及執行總監會成員載列如下：

董事局成員

- 歐陽伯權博士(主席)
 - 金澤培博士(行政總裁)
 - 包立賢
 - 陳振彬博士
 - 陳家樂
 - 陳黃穗博士
 - 陳阮德徽博士
 - 鄭恩基
 - 周永健博士
 - 方正博士
 - 許少偉
 - 李慧敏博士
 - 吳永嘉
 - 鄧國斌
 - 黃冠文
 - 周元
 - 許正宇(財經事務及庫務局局長)
- 替任董事：
- 陳浩濂
 - 朱曼鈴
 - 羅淦華
- 運輸及房屋局局長(陳帆)
- 替任董事：
- 運輸及房屋局副局長(蘇偉文博士)
 - 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(陳美寶)
 - 運輸及房屋局副秘書長(運輸)(黃珮玟及葉李杏怡)
- 發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑^{附註})
- 替任董事：
- 發展局副秘書長(工務)3(周紹喜)
- 運輸署署長(羅淑佩)
- 替任董事：
- 運輸署副署長/公共運輸事務及管理(李萃珍)

附註：該職位出任人由林世雄變更為劉俊傑，生效日期為 2021 年 10 月 8 日。

執行總監會成員

- 金澤培博士(行政總裁)
- 劉天成(常務總監 — 中國內地業務及全球營運標準)
- 包立賢(項目及工程拓展總監)
- 鄭惠貞(人力資源總監)
- 蔡少綿(企業事務及品牌總監)
- 許亮華(財務總監)
- 李家潤博士(車務總監)
- 馬琳(法律及管治總監)
- 鄧智輝(物業及國際業務總監)
- 楊美珍(香港客運服務總監)

截至本報告日期止，各董事局及執行總監會成員的履歷載於第 148 頁至第 160 頁。

此外，關於推選李惠光先生及唐家成先生為新董事的決議案將會提呈2022周年成員大會。有關詳情請參閱與本年報一同派發並包含2022周年成員大會通告的公司通函。

以下為2021年度內曾任公司之董事局成員及替任董事，其已於下述日期分別離任：

- 關育材(2021年5月26日退任)
- 李李嘉麗(2021年5月26日退任)
- 劉焯(2021年7月26日離任)
- 發展局副秘書長(工務)2 (麥成章)(2022年3月3日離任)

附屬企業董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，公司之附屬企業的董事載列於第196頁。

董事服務合約

擬於應屆周年成員大會被推選或參與重選連任的董事，概無訂立不可由公司或其任何附屬公司於一年內終止而毋須作賠償(法定賠償除外)的服務合約。

董事於交易、安排或合約中的重大權益

除了就許正宇先生(財經事務及庫務局局長)、運輸及房屋局局長(陳帆先生)、發展局常任秘書長(工務)(林世雄先生(直至2021年10月7日)及劉俊傑先生(自2021年10月8日))，及運輸署署長(羅淑佩小姐)(皆為政府官員)而言，於第173頁至第194頁所述的公司與政府(及/或其聯繫人)之間的關連交易及持續關連交易外，於本年度內並無訂立及於本年度內任何時間並無存在公司或其任何附屬企業為其中一方、且董事局或執行總監會成員或與該成員有關連的實體在當中擁有重大權益(不論直接或間接)的而與集團業務有關之重大交易、安排或合約。

董事於公司股份及相關股份的權益

根據香港法例第571章《證券及期貨條例》(「《證券條例》」)第352條須予備存的登記冊所載，或根據《上市規則》附錄10所載之標準守則(「《標準守則》」)向公司及聯交所具報的資料，董事局及執行總監會成員於2021年12月31日於公司股份、相關股份及債券中擁有的權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)的詳情如下：

董事局成員/ 替任董事/ 執行總監會成員	持有的普通股數目		認股權 數目	獎勵股份 數目 [#]	權益合計	總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 ^Δ
	個人權益*	家族權益 [†]	個人權益*	個人權益*		
金澤培博士	465,038	-	-	579,884	1,044,922 (附註2)	0.01687
陳黃穗博士	9,072	1,675 (附註1)	-	-	10,747	0.00017
鄭恩基	-	2,000 (附註1)	-	-	2,000	0.00003
李慧敏博士	3,350	-	-	-	3,350	0.00005

董事於公司股份及相關股份的權益(續)

董事局成員/ 替任董事/ 執行總監會成員	持有的普通股數目		認股權 數目	獎勵股份 數目 [#]	權益合計	總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 ^Δ
	個人權益*	家族權益 [†]	個人權益*	個人權益*		
黃冠文	-	558 (附註1)	-	-	558	0.00001
羅淦華	588	-	-	-	588	0.00001
麥成章	558	8,058 (附註1)	-	-	8,616	0.00014
蘇偉文博士	-	1,675 (附註1)	-	-	1,675	0.00003
劉天成	202,971	-	-	99,035	302,006	0.00488
包立聲	30,886	-	-	83,067	113,953	0.00184
鄭惠貞	190,381	-	-	92,452	282,833	0.00457
蔡少綿	-	-	-	61,350	61,350	0.00099
許亮華	110,937	2,233 (附註1)	-	87,417	200,587	0.00324
李家潤博士	110,253	-	-	74,502	184,755	0.00298
馬琳	180,973	-	-	84,568	265,541	0.00429
鄧智輝	271,628	-	-	91,684	363,312	0.00587
楊美珍	738,813	-	-	92,267	831,080	0.01342

附註

截至2021年12月31日止，

1 該等股份乃由董事的配偶持有。

2 金博士與公司於2021年11月訂立了一份服務合約，據此，他於2022年4月1日獲授予132,000股受限制股份的權利。有關股份將按服務合約內的條款及條件於2025年3月31日全數賦予金博士。此權益已包括在金博士的總權益內。

獎勵股份的詳情載於標題為「行政人員股份獎勵計劃」的章節(第169頁至第171頁)內

* 實益擁有人之權益

† 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

Δ 於2021年12月31日，公司之已發行人投票權股份總數為6,193,462,514股

除上文及於標題為「2007年認股權計劃」及「行政人員股份獎勵計劃」的章節中的披露外，根據《證券條例》第352條而備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料：

- A 於2021年12月31日，公司董事局及執行總監會成員概無於公司或其任何相聯法團的股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)；及
- B 截至2021年12月31日止年度內，公司董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

主要股東權益

按公司根據《證券條例》第336條而備存的登記冊所載，於2021年12月31日擁有公司所有具投票權之已發行股份5%或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	持有的 普通股數目	普通股佔所有具投票權之 已發行股份百分比 ^Δ
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	74.82%

Δ 於2021年12月31日，公司之已發行人投票權股份總數為6,193,462,514股

公司已獲香港金融管理局知會，於2021年12月31日，公司約0.19%已發行普通股(並未包括在上述財政司司長法團之持股量)乃為外匯基金持有。外匯基金是根據《外匯基金條例》(香港法例第66章)成立的基金，由財政司司長控制。

其他人士權益

根據《證券條例》第337條，公司已備存登記冊以記錄有關人士就公司根據《證券條例》第329條之要求而提供的持股量資料。

除上文及於標題為「董事於公司股份及相關股份的權益」及「主要股東權益」的章節中所披露外，於2021年12月31日，公司並無獲悉尚有其他人士於公司股份或相關股份中擁有任何權益或淡倉，而須登記於根據《證券條例》第336條規定備存的登記冊內。

2007年認股權計劃

截至2021年12月31日止年度內，根據2007年認股權計劃授出而尚未行使以認購普通股的認股權的變動載列如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目 (附註1至 3及5)	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2021年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2021年 12月31日 未經行使 的認股權 數目 (附註5)	緊接行使 認股權 當日之 每股加權 平均收市價 (港元)
李家潤博士	30/5/2014	71,500	23/5/2015 – 23/5/2021	47,500	–	–	47,500	28.65	–	43.95
其他合資格僱員	30/5/2014	19,812,500	23/5/2015 – 23/5/2021	2,300,000	–	–	2,300,000	28.65	–	44.41

附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後七年，而自2007年6月7日採納2007年認股權計劃起計七年後，不得再授出任何認股權。2007年認股權計劃自2014年6月6日下午5時屆滿後，再無授出任何認股權。
- 除非按《上市規則》規定獲股東批准，否則於任何12個月內，在2007年認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同公司任何其他認股權計劃下授予該合資格僱員的認股權(包括各認股權計劃下之已行使及未經行使的認股權)獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過2007年認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的0.2%。
- 授出的認股權須按既定的歸屬時間表，由授出認股權日期滿一周年(「授出周年」)開始，每周年日按三分之一的比例歸屬，並於第三授出周年全數歸屬。
- 根據2007年認股權計劃的條款，每名承授人須按要求向公司支付1.00港元，作為獲授認股權的代價。
- 於2021年12月31日，2007年認股權計劃下所有授出的認股權已獲行使或失效。
- 2007年認股權計劃的其他詳情載於綜合帳項附註11B及42(i)。

股票掛鈎協議

除於上文標題「2007年認股權計劃」的章節所披露外，公司於截至2021年12月31日止年度內並無訂立或於本年度終結時並無存在任何股票掛鈎協議。

行政人員股份獎勵計劃

公司採納了行政人員股份獎勵計劃，由2015年1月1日(「生效日期」)起生效，為期十年。行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。

根據行政人員股份獎勵計劃下可不時授出的獎勵股份最高數目不可高於生效日期當日已發行的普通股股數的2.5%(即5,826,534,347股普通股)，以及在12個月期間直至相關獎勵日期可授予單一合資格僱員的獎勵股份最高數目不得超過於相關獎勵日期已發行的普通股股數的0.03%。

有關行政人員股份獎勵計劃運作的更多詳情載於本年報中的薪酬委員會報告書標題為「長期獎勵」一節內(第145頁至第146頁)及綜合帳項附註11C及42(ii)。

截至2021年12月31日止年度內，根據行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份的變動載列如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別 (附註1)		於2021年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	本年度 已賦予的 獎勵股份 數目	本年度 失效及/或 被沒收的 獎勵股份 數目	於2021年 12月31日 未賦予的 獎勵股份 數目
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)				
金澤培博士 (附註4)	10/4/2018	25,550	50,450	58,968	43,328	15,640	-
	1/4/2019	120,000	-	120,000	-	-	120,000
	8/4/2019	47,400	91,750	123,350	79,107	28,443	15,800
	8/4/2020	89,300	-	89,300	29,766	-	59,534
	8/4/2021	52,750	199,800	-	-	-	252,550
劉天成	10/4/2018	16,450	50,450	55,934	40,294	15,640	-
	8/4/2019	16,250	-	10,834	5,416	-	5,418
	8/4/2020	39,100	-	39,100	13,033	-	26,067
	8/4/2021	19,700	47,850	-	-	-	67,550
包立聲	8/4/2019	-	30,150	30,150	20,803	9,347	-
	8/4/2020	30,250	-	30,250	10,083	-	20,167
	8/4/2021	15,050	47,850	-	-	-	62,900
鄭惠貞	10/4/2018	17,600	50,450	56,318	40,678	15,640	-
	8/4/2019	16,550	-	11,034	5,516	-	5,518
	8/4/2020	32,450	-	32,450	10,816	-	21,634
	8/4/2021	17,450	47,850	-	-	-	65,300
蔡少綿	8/4/2021	13,500	47,850	-	-	-	61,350
許亮華	10/4/2018	14,200	50,450	55,184	39,544	15,640	-
	8/4/2019	13,800	-	9,200	4,600	-	4,600
	8/4/2020	29,050	-	29,050	9,683	-	19,367
	8/4/2021	15,600	47,850	-	-	-	63,450
李家潤博士	10/4/2018	7,900	10,500	13,134	9,879	3,255	-
	8/4/2019	8,300	-	5,534	2,766	-	2,768
	8/4/2020	15,500	-	15,500	5,166	-	10,334
	8/4/2021	13,550	47,850	-	-	-	61,400
馬琳	10/4/2018	16,050	50,450	55,800	40,160	15,640	-
	8/4/2019	13,400	-	8,934	4,466	-	4,468
	8/4/2020	27,000	-	27,000	9,000	-	18,000
	8/4/2021	14,250	47,850	-	-	-	62,100
鄧智輝	10/4/2018	16,850	50,450	56,068	40,428	15,640	-
	8/4/2019	17,200	-	11,467	5,733	-	5,734
	8/4/2020	31,350	-	31,350	10,450	-	20,900
	8/4/2021	17,200	47,850	-	-	-	65,050

行政人員股份獎勵計劃(續)

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別 (附註1)		於2021年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	本年度 已賦予的 獎勵股份 數目	本年度 失效及/ 被沒收的 獎勵股份 數目	於2021年 12月31日 未賦予的 獎勵股份 數目
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)				
楊美珍	10/4/2018	17,350	50,450	56,234	40,594	15,640	-
	8/4/2019	16,350	-	10,900	5,450	-	5,450
	8/4/2020	32,650	-	32,650	10,883	-	21,767
	8/4/2021	17,200	47,850	-	-	-	65,050
顏永文博士 (於2021年2月22日退任)	10/4/2018	12,250	50,450	54,534	38,894	15,640	-
	8/4/2019	12,500	-	8,334	8,334	-	-
	8/4/2020	26,500	-	26,500	26,500	-	-
其他合資格僱員 (附註5)	10/4/2018	2,064,750	1,358,800	1,575,316	1,115,615	459,701	-
	8/4/2019	1,780,400	122,750	1,126,878	597,467	63,327	466,084
	8/4/2020	1,981,600	6,950	1,866,350	656,160	82,183	1,128,007
	8/4/2021	1,759,700	927,600	-	15,500	107,250	2,564,550

附註

- 1 按行政人員股份獎勵計劃下授出之獎勵股份乃已發行的普通股。
- 2 受限制股份是向個別合資格僱員授出，並於三年內均等分批賦予(除非公司薪酬委員會另有決定)。
- 3 表現股份是向合資格僱員授出及一般按每三年的表現週期賦予並須經公司薪酬委員會不時審視及批准。
- 4 除了以上所述的詳情，金博士與公司於2021年11月訂立了一份服務合約，據此，他於2022年4月1日獲授予132,000股受限制股份的權利。有關股份將按服務合約內的條款及條件於2025年3月31日全數賦予金博士。
- 5 其他合資格僱員包括公司前僱員。

已發行股份

	已發行 普通股數目	代價/價值 (港元)
於2020年12月31日	6,180,927,873	不適用
根據2007年認股權計劃而發行之股份 (詳情見綜合帳項附註42(i))	2,347,500	0.67億 (已由公司收取)
就2020年末期股息而發行之代息股份	8,510,398	3.69億
就2021年中期股息而發行之代息股份	1,676,743	0.74億
於2021年12月31日	6,193,462,514	不適用

有關公司於年內的股本變動詳情載於綜合帳項附註39。

買賣或贖回上市證券

截至2021年12月31日止年度內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。然而，於本年度內，行政人員股份獎勵計劃的信託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則及信託契約條款，以總額約1.16億港元在聯交所購入了合共2,650,000股普通股(2020年：0.86億港元)。

公眾持股量

公司於2000年在聯交所主板上市時，獲聯交所授予公司豁免(「公眾持股量規定豁免」)，批准公司無須嚴格遵守《上市規則》第8.08(1)條的規定。根據公眾持股量規定豁免，公眾於公司持有的指定最低股份百分比不得少於公司已發行股份數目總額的10%。根據公司可從公開途徑取得的資料及就董事所知，於本年度內及截至本報告日期止，公司已按公眾持股量規定豁免維持指定的公眾持股量。

主要供應商及顧客

截至2021年12月31日止年度內，集團主要供應商及主要客戶的資料如下：

	佔集團總採購量 百分比
集團向最大五家供應商之總採購額(非資本性)	22.14%

	佔集團總收入 百分比
集團從最大五家客戶所得之總收入	45.02%
集團從最大客戶所得之總收入	15.10%

於2021年12月31日，董事局或執行總監會成員或彼等各自的任何緊密聯繫人或就董事局或執行總監會成員所知擁有公司所有具投票權之已發行股份超過5%之任何股東，包括財政司司長法團(公司的主要股東)，概無於集團最大五家客戶中擁有任何實益權益。

捐贈

集團於年內向慈善機構及其他團體捐出及贊助共約1,070萬港元(2020年：約1,540萬港元)。

銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至2021年12月31日集團借貸總額為437.52億港元(2020年：503.40億港元)。借貸詳情載於綜合帳項附註33。

發行債券及票據

集團於2021年12月31日止年度內曾發行面額總值52.25億港元等值(2020年：146.42億港元等值)的票據，詳情載於綜合帳項附註33C。該等票據乃為集團一般資金需求而發行，包括資本性開支及債務再融資。

有關控股股東須履行特定責任的貸款協議

截至2021年12月31日，附有控股權限制條件的債券餘額為5億港元(2020年：債券餘額5億港元)，於2022年到期。限制條件是政府作為公司的控股股東，須維持擁有公司所有具投票權之已發行股份一半以上的股權，否則集團或會被要求即時贖回債券。

物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第53頁至第54頁。

關連交易

於回顧年度內，公司與政府訂立以下的交易。按《上市規則》規定，政府是公司的主要股東，故就《上市規則》而言，政府因此是公司的「關連人士」，而下列各項交易對公司而言是《上市規則》所界定的關連交易。

正如公司於2005年1月13日的公告中所披露，聯交所已向公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章中本應適用於公司與政府之間的關連交易及持續關連交易的規定（「豁免」）。

有鑑於此，公司根據《上市規則》第14A.71條及豁免之條件作出如下披露。

土地協議

A 於2021年2月8日，公司接受了政府於2020年12月29日所提出的要約，公司可進行香港仔內地段第467號地盤E建議發展的黃竹坑站第五期物業發展項目，惟公司須繳付6,437,310,000港元作為地價及按相關交換條件第20304號的條款及條件進行。

B 於2021年4月22日，公司接受了政府於2021年3月15日所提出的要約，公司可進行香港仔內地段第467號地盤F建議發展的「港島南岸」第六期物業發展項目，惟公司須繳付4,945,860,000港元作為地價及按相關交換條件第20304號的條款及條件進行。

持續關連交易

在回顧年度內，以下交易和安排涉及持續或經常，並預期維持一段時間，與政府及/或九鐵公司及機場管理局（「機管局」）所提供的商品或服務。

如上文「關連交易」一節所述，就《上市規則》而言，政府為公司的主要股東。按《上市規則》的定義，九鐵公司和機管局均為政府的聯繫人士，同時亦是公司的關連人士。

因此，就《上市規則》而言，政府、九鐵公司及機管局各為公司的「關連人士」，而於2021年，下文I、II、III及IV節所述各項交易則根據《上市規則》規定構成公司的持續關連交易。

根據聯交所發出的指引信GL 73-14及參考了聯交所的建議，公司內部審核部已審閱公司下列的持續關連交易及有關的內部監控程序。內部審核部認為公司制定的內部監控程序足夠及有效，並已將此向公司的審核及風險委員會作出匯報，以協助公司的獨立非執行董事根據與合併相關豁免（定義如下）、豁免及《上市規則》（視適用情況而定）需作的年度檢討及確認。

I 與合併相關的持續關連交易

本節下文A至C段所列各項交易（統稱為「與合併相關的持續關連交易」）均為兩鐵合併的一部分，並於2007年10月9日舉行的股東特別大會上獲得公司獨立股東批准。這些段落應連同「兩鐵合併額外資料」一節所載的段落一併閱讀。

正如公司於2007年9月3日就兩鐵合併發出的通函所披露，聯交所已向公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章中適用於公司、政府及/或九鐵公司之間因兩鐵合併而產生的持續關連交易之規定（「與合併相關豁免」）。

A 合併框架協議

公司、九鐵公司及運輸及房屋局局長和財經事務及庫務局局長(代表政府)於2007年8月9日訂立合併框架協議。

合併框架協議載有關於兩鐵合併的整體架構及若干特定範疇的條文，包括關於下列各項：

- 完善整合的轉車計劃；
- 公司於兩鐵合併後的公司管治；
- 與物業前期工程有關的付款；
- 有關就因鐵路物業發展招標而產生的單位生產量制訂一個逐年延展的計劃的安排；
- 有關評估地價金額的安排；
- 有關公司及九鐵公司僱員的安排，包括防止公司以與整合公司及九鐵公司的營運過程有關的任何原因終止聘用相關前綫員工的條文；
- 實行若干票價下調；
- 有關擬建沙田至中環綫的安排；
- 九鐵公司對其現有融資安排的持續責任；
- 處理九鐵公司的跨境租約；
- 就物業組合協議支付77.9億港元(見第174頁至第175頁C段及下文「兩鐵合併額外資料」一節F段所述)；
- 分配對第三方提出的任何兩鐵合併前及兩鐵合併後索償的法律責任；及
- 公司保留其英文名稱，而(根據《兩鐵合併條例》規定)其中文名稱改為「香港鐵路有限公司」。

B 西鐵代理協議

公司、九鐵公司及若干九鐵公司之附屬公司(「西鐵附屬公司」)於2007年8月9日簽訂西鐵代理協議及有關協議。根據西鐵代理協議的條款，公司獲委任：

- 為九鐵公司的代理人及若干授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務；及
- 為各西鐵附屬公司的代理人及該附屬公司出具的授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務。

公司將會就未批出的西鐵發展用地收取相當於總銷售收益0.75%的代理費用，並將會就已批出的西鐵發展用地收取相當於西鐵附屬公司根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用。公司亦將向西鐵附屬公司收回公司就西鐵發展用地所招致的費用(包括內部成本)加16.5%間接費用連同應計利息。

C 物業組合協議

第3類物業

於2007年8月9日，公司與九鐵公司訂立三份協議(「第3類協議」)及相關授權書。每份第3類協議均與若干物業(每項均為「第3類物業」)有關。九鐵公司之前曾就每項第3類物業訂立一份發展協議。倘若公司根據第3類協議獲授或承擔的權利及義務只與該項第3類物業上的經營權財產有獨有關係，則公司不可行使或履行該權利及義務。對位於任何第3類物業上的經營權財產構成影響的事宜，將會根據服務經營權協議的條款處理(定義及概要見第191頁至第192頁)。

根據各份第3類協議的條款，公司獲委任出任九鐵公司的代理人及根據授權書為獲授權人，以行使及履行九鐵公司就第3類物業而言的權利及義務(但不包括出售相關的第3類物業的權利或義務)。

公司須在任何時間遵守就第3類物業而言約束九鐵公司的法定限制及義務，並須支付九鐵公司因公司的行動而產生的所有應付九鐵公司款項及應收九鐵公司款項。

於擔任九鐵公司代理人時，公司須根據審慎的商業原則行事，並以就第3類物業盡量取得最高毛利及經營安全有效率的鐵路。為協助公司履行其代理職能，九鐵公司已向公司授予授權書。公司僅可按授權書根據第3類協議行使其獲賦予的權利及履行所承擔的義務。除作為九鐵公司代理人外，凡屬公司因其代理權範圍限制無法作出有關的任何行動或事宜，公司亦有權就各項第3類物業(包括其有關發展協議)向九鐵公司發出指示。凡法律及有關政府批授許可進行該指示，九鐵公司必須即時遵行該指示。

九鐵公司須就第3類物業收取的收入以資產負債表(而非於損益帳)變動方式入帳，但該處理方法必須為法律及會計準則及實務許可。

九鐵公司不得就第3類物業採取任何公司(作為九鐵公司代理人)並無採取，或非根據公司指示或非根據第3類協議的條款以其他方式採取的行動。

作為出任九鐵公司代理人的代價，公司將獲支付一筆費用，預期數目將與九鐵公司就有關第3類物業取得的利潤(扣除若干初期及最初付款及顧問貢獻費後，兩者均已經或將會由九鐵公司的有關發展商支付)相近。一般而言，公司的費用將於九鐵公司收訖有關款項後即時分期支付(但或須扣減九鐵公司應付有關第3類物業發展商的指定金額)。

公司同意就各第3類物業對九鐵公司作出若干彌償保證。

公司將為各第3類物業(落成後)的首任管理人，或將確保就有關物業委任管理人。

倘九鐵公司不再擁有有關第3類物業的任何不分割份數(經營權財產除外)，及九鐵公司與發展商及擔保人根據關於有關第3類物業的發展協議並無任何進一步權利可行使，亦無責任須履行，公司出任代理人的委任即須終止。

II 非與合併相關的持續關連交易

本節下文A1至D段及第三份高鐵香港段協議(定義如下)(統稱為「非與合併相關的持續關連交易」)，乃根據豁免之條件及《上市規則》第14A.71條作出披露。

A1 有關沙田至中環綫的設計及地盤勘測的委託協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2008年11月24日就沙田至中環綫的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份沙中綫協議」)。

第一份沙中綫協議載有關於擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據第一份沙中綫協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本和前期成本)有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府承擔第一份沙中綫協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)以及由政府直接支付該成本的安排；

- 公司進行或促使他人進行有關擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測活動的責任；
- 根據第一份沙中綫協議，公司對政府承擔的責任以6億港元為限，但因公司疏忽而導致的死亡或個人受傷所涉及的責任除外；及
- 倘沙田至中環綫的鐵路計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關沙田至中環綫的融資、建造、竣工、測試、啓用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

A2 有關沙田至中環綫預先工程的委託協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2011年5月17日就沙田至中環綫的預先工程簽訂了委託協議(「第二份沙中綫協議」)。

第二份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第二份沙中綫協議所載的某些委託活動及履行其在第二份沙中綫協議之下的其他義務的代價。該項目管理費用的金額將由公司與政府議定。在議定之前，政府將按照第二份沙中綫協議計算並在臨時基礎下向公司支付有關的項目管理費用；
- 公司與政府可以同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式，應猶如其為第二份沙中綫協議指定進行的活動的組成部分一樣，並且作為公司自行或促使他人執行該雜項工程(如有)及履行其在第二份沙中綫協議之下有關該雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須向公司支付經公司與政府議定的款項，作為公司設計及建造該雜項工程而政府須向公司支付的項目管理費；
- 政府須承擔所有「工程成本」(定義見第二份沙中綫協議)。為此，政府將會就工程成本向公司作出臨時付款，待工程成本最終結算數目確定時，或須對該臨時付款作出調整；
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署因沙田至中環綫項目所招致的費用；
- 根據第二份沙中綫協議，政府須向公司支付的最高總額限於每年約30億港元，且總計不得超過約150億港元；
- 公司須自行或促使他人在擴建後的金鐘站及將會建造的何文田站進行若干備置工程和將位於紅磡的國際郵件中心重置於九龍灣以及進行第二份沙中綫協議所述的其他工程；
- 在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及的責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下已經及將會向政府收取的費用總額；
- 根據第二份沙中綫協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告，並在有關工程完成後3個月內向政府提供一個有關第二份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告；

- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止，公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
 - 就涉及第二份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的項目經理提供的服務；
 - 就涉及第二份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的設計工程師提供的服務；及
 - 就涉及第二份沙中綫協議中有關建造活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料而執行；及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

A3 有關沙田至中環綫的建造及投入服務的委託協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2012年5月29日就沙田至中環綫的建造及投入服務簽訂委託協議（「第三份沙中綫協議」）。

第三份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第三份沙中綫協議中訂明的若干委託活動及履行其在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議下的其他義務的代價。項目管理費用的款額為78.93億港元，將由政府按季度支付給公司；
- 公司與政府可同意由公司自行（或促使他人）為政府進行某些額外工程（這些同意的額外工程統稱「雜項工程」）。公司進行雜項工程（如有）的方式應猶如其為第三份沙中綫協議指定進行的活動的組成部分一樣。而作為公司自行或促使他人執行該雜項工程（如有）及履行其在第三份沙中綫協議下關於該雜項工程（如有）的其他義務的代價，政府須向公司支付經公司與政府議定的款項，作為應付給公司用以設計及建造該雜項工程而產生的項目管理費用；
- 政府須承擔若干「第三方費用」、任何「新綫聯通工程費用」及任何「直接費用」（各定義均見第三份沙中綫協議）；
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署因沙田至中環綫項目所招致的費用；
- 根據第三份沙中綫協議政府須向公司支付的最高總額限於每年30億港元，且總計不得超過150億港元；

- 根據第三份沙中綫協議就政府在第三份沙中綫協議下對若干鐵路工程的貢獻，公司須向政府支付的最高總額限於每年40億港元，且總計不得超過150億港元；
- 在第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及的責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下已經及將會向政府收取的費用總額；
- 根據第三份沙中綫協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告，並在將沙田至中環綫項目移交給政府後3個月內向政府提供一個有關第三份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告；
- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止，公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
 - 就涉及第三份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的項目經理提供的服務；
 - 就涉及第三份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的設計工程師提供的服務；及
 - 就涉及第三份沙中綫協議中有關建造活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料而執行；及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

B1 有關高鐵香港段的設計及地盤勘測的委託協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2008年11月24日就高鐵香港段的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份高鐵香港段協議」)。

第一份高鐵香港段協議載有關於擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據第一份高鐵香港段協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本、前期成本和招聘員工成本)而有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府須承擔第一份高鐵香港段協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)，以及由政府直接支付該成本的安排；

- 公司進行或促使他人進行有關擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測活動的責任；
- 根據第一份高鐵香港段協議，公司對政府承擔的責任以7億港元為限，但因公司疏忽而導致的死亡或個人受傷所涉及的責任除外；及
- 倘高鐵香港段的計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關高鐵香港段的融資、建造、竣工、測試、啓用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

B2 有關高鐵香港段的建造、測試及投入服務的委託協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2010年1月26日就有關高鐵香港段的建造及投入服務簽訂了委託協議（「第二份高鐵香港段協議」）。

高鐵香港段的方案於2008年11月28日按照香港法例第519章《鐵路條例》首次刊登憲報，其修訂及更新方案於2009年4月30日刊登憲報。行政長官會同行政會議於2009年10月20日批准經作出被視為必要的輕微修改的方案，而相關的資金支持於2010年1月16日獲得立法會財務委員會通過。

第二份高鐵香港段協議包括以下條文：

- 政府須向公司支付45.9億港元（關於修改此條文的進一步詳情載於「關於高鐵香港段項目的第三份協議」一節內），作為公司自行或促使他人進行在第二份高鐵香港段協議下的若干委託活動及履行在第二份高鐵香港段

協議和第一份高鐵香港段協議下的其他義務的代價。政府將按預定時間表每季度預先以現金支付給公司，該金額可按照第二份高鐵香港段協議更改，並受第二份高鐵香港段協議中所訂明的最高付費限額限制（分別為每年20億港元及總付額不超過100億港元（「最高付費限額」））；

- 公司與政府可同意由公司自行（或促使他人）為政府進行某些額外工程（這些已同意的額外工程統稱「雜項工程」）。公司進行雜項工程（如有）的方式應猶如其為根據第二份高鐵香港段協議所進行指定活動的組成部分一樣。而作為公司自行或促使他人執行雜項工程（如有）及履行其在第二份高鐵香港段協議下關於雜項工程（如有）的其他義務的代價，政府須不時向公司支付相當於由於雜項工程而產生的第三方費用的有關固定百分比的金額，此金額受最高付費限額限制；
- 根據第二份高鐵香港段協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行委託活動的進度報告，並在將高鐵香港段項目移交給政府或第二份高鐵香港段協議終止（以較先發生者為準）後3個月內向政府提供一個根據第二份高鐵香港段協議進行所需活動的最終報告；
- 從開始施工日起至向政府（或經政府指定的第三方）移交有關工程之日為止，公司須對在高鐵香港段項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；

- 公司保證：
 - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關項目管理服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的項目經理提供的服務；
 - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關設計服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的設計工程師提供的服務；及
 - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關建造活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料而執行；
- 政府須承擔(i)應向第三方支付的任何費用；(ii)根據第二份高鐵香港段協議進行的活動而須向任何政府部門、政策局、機構或團體支付有關的費用、開支或金額；(iii)因公司及/或第三方承辦商根據第二份高鐵香港段協議進行活動對九鐵公司所造成的損害而須向九鐵公司支付作為賠償的任何及一切費用；及(iv)所有土地徵用、清理及相關費用(包括因任何第三方提出任何賠償申索所致的所有費用)及由地政總署因與高鐵香港段項目招致的相關的費用(關於修改此條文的進一步詳情載於「關於高鐵香港段項目的第三份協議」一節內)；及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司獲給予或授予所有與高鐵香港段的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

政府已經同意基於公司將被邀請以特許經營方式營運高鐵香港段，故由公司根據並按照第二份高鐵香港段協議的條款來進行高鐵香港段的建造、測試及投入服務相關工作。

關於高鐵香港段項目的第三份協議

政府與公司於2015年11月30日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的高鐵香港段契約協議(「第三份高鐵香港段協議」)。第三份高鐵香港段協議載有綜合條款組合及規定：

- (i) 政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價；
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元，公司將承擔和支付超出該金額(如有)的部分，但不包括若干經協定的例外費用；
- (iii) 公司將分兩期等額支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)；
- (iv) 對於2010年訂立有關高鐵香港段項目的現有委託協議將作出若干修訂，包括應向公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元；
- (v) 政府保留在高鐵香港段開始通車後對公司目前超支的責任問題(如有)提交仲裁的權利；及
- (vi) 第三份高鐵香港段協議取決於獲得(a)公司獨立股東的批准(已於2016年2月1日獲得)及(b)立法會批准政府額外財務承擔(已於2016年3月11日獲得)。

每股2.20港元的第一期特別股息已於2016年7月13日向股東派發，而每股同樣為2.20港元的第二期特別股息已於2017年7月12日派發。

根據第三份高鐵香港段協議，第二份高鐵香港段協議已作出若干修訂，以反映第三份高鐵香港段協議所載的安排，包括(i)修改承擔和支付項目造價的安排；及(ii)向公司支付的项目管理費用增加至合共63.4億港元(反映了公司預期因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計)。

C1 關於香港國際機場旅客捷運系統的保養協議
於2013年7月5日，公司與機管局就有關保養香港國際機場的旅客捷運系統(「系統」)訂立一份為期7年的合同(「以往合同」)。隨著2019冠狀病毒病的出現及其對航空業的沖擊，以往合同已延長6個月至2021年1月5日。每年根據以往合同可從機管局獲取的預計最高金額不多於8,500萬港元。

以往合同載有關於公司須負責對系統的運作和保養條文，當中尤其包括以下條文：

- 以往合同的有效期由2013年7月6日至2020年7月5日(包括該日)為期7年；
- 對系統進行定期維修和全面檢修；
- 監察系統以防止任何故障及於必要時的相關維修服務；
- 公司必須令系統運作達到一定水平；
- 公司在若干情況下為系統進行改善工程；及
- 系統的營運及維修延伸至中場範圍客運廊。

於2020年7月2日，公司與機管局就系統保養簽訂了一份為期7年的新合同(「新合同」)，自2021年1月6日起生效。預計每年根據新合同可從機管局獲取的最高金額將不多於1.3億港元。

新合同載有關於公司須負責對系統的運作和保養條文，當中尤其包括以下條文：

- 新合同的有效期由2021年1月6日至2028年1月5日(包括該日)為期7年；
- 對系統進行定期維修和全面檢修；
- 監察系統以防止任何故障及於必要時的相關維修服務；
- 公司必須令系統運作達到一定水平；
- 公司在若干情況下為系統進行改善工程；及
- 機管局人員的操作培訓和相應資格。

C2 關於向機管局提交二判承判商保證書

於2017年9月25日，新瀉運輸系統株式會社(「新瀉」)向公司分判現時系統的改裝工程，為期7年(「二判承判合同」)。因此，公司於2018年5月18日，向機管局提交了一份二判承判商保證書。預計每年從新瀉獲取的最高金額將不多於6,000萬港元。

二判承判合同載有關於提供及改裝系統中的配電、通訊及控制的子系統的條文，當中包括以下各項：

- 有關現時系統的改裝延伸至新的旅客捷運系統中轉站；
- 提供有關機電系統，包括配電系統、電訊系統及維修器材；及
- 重置現有維修器材於新的旅客捷運系統車廠。

D 有關西港島綫的財務安排、設計、建造及營運的項目協議

公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2009年7月13日就西港島綫的財務安排、設計、建造及營運簽訂了項目協議(「西港島綫項目協議」)。

西港島綫項目協議包括財務安排條文及公司須自行或促使他人進行設計、建造、竣工、測試及投入服務，以使西港島綫鐵路工程可按照香港鐵路條例、由代表政府的運輸及房屋局局長與公司於2007年8月9日簽訂的營運協議及西港島綫項目協議投入運作。公司將在專營期內為本身擁有、營運及維修西港島綫。最終付款證書於2019年6月28日發出。

西港島綫項目協議包括以下方面的條文：

- 政府將向公司支付西港島綫122.52億港元的補助金，構成政府對公司實行西港島綫項目的財務資助；
- 在西港島綫按賺取收入基準開始商業營運及為公眾提供定期交通運輸服務後24個月內(於2016年12月23日經公司與政府訂立的補充協議，延長該期限至2018年6月30日前、於2018年6月29日經公司與政府訂立的第二份補充協議，再延長該期限至2019年3月31日或之前、以及於2019年3月29日經公司與政府訂立的第三份補充協議，再延長該期限至2019年6月30日)，公司須向政府付還因高估西港島綫鐵路工程及重置、補救及改善工程有關的某些資本支出、價格調整費用、土地成本及應急費用而多付的任何金額(連同利息)；

- 公司須承擔與重建計劃、補救工作及改善工程有關的設計、建造及竣工之成本；政府須承擔與主要公共基建工程有關的成本；
- 公司須承擔因實行西港島綫項目而產生的土地徵用、清理及相關的成本，但第三方提出索償所引起那些的成本除外；及地政總署因參與實行西港島綫項目而招致或支付的所有成本、開支及其他款額；及
- 公司須履行環境影響評估報告及政府於2009年1月12日就西港島綫向公司簽發的環境許可證中所指明的措施。

III 有關高速鐵路(香港段)(前稱高鐵香港段)營運的持續關連交易

本節下文A及B段(統稱為「有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易」)乃根據豁免、與合併相關豁免及《上市規則》第14A.71條的條件而披露。

A 經修訂營運協議

於2018年8月23日，公司及代表政府的運輸及房屋局局長為了修改及補充於2007年8月9日訂立的營運協議(經修訂)(見第192頁至第193頁「兩鐵合併額外資料」一節D段所述，「現有綜合營運協議」)而訂立經修訂營運協議(「經修訂營運協議」)，以訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運要求。經修訂營運協議的目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求以大致相同的方式適用於高速鐵路(香港段)，除有必要以反映高速鐵路(香港段)的某些特點和安排而作出的任何修訂外。

就《港鐵條例》而言，經修訂營運協議是一項「營運協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使高速鐵路(香港段)根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

經修訂營運協議的主要條款如下：

經修訂營運協議的條款大致基於現有綜合營運協議的條款。經修訂營運協議已於2018年9月23日(「商業營運日期(高速鐵路(香港段))」)生效，並將與公司及九鐵公司於2018年8月23日訂立的補充服務經營權協議(「補充服務經營權協議」)同時屆滿。

經修訂營運協議中與高速鐵路(香港段)有關的若干主要條款包括：

- 公司有責任維持與列車服務供應、售票機可靠性、出入閘機可靠性、扶手電梯及乘客升降機可靠性有關的指定服務表現要求；
- 公司有責任公布與列車服務供應、售票機可靠性、出入閘機可靠性、扶手電梯及乘客升降機可靠性、溫度及通風水平、鐵路清潔程度(僅關乎公司的高速鐵路(香港段)列車)及乘客查詢回應時限有關的指定顧客服務承諾；
- 有關在香港境外進行公司高速鐵路(香港段)的列車維修的責任；
- 公司有責任進行設計檢測，以驗證內地營運商的高速鐵路(香港段)列車是否與公司的基礎設施兼容，並可安全地在高速鐵路(香港段)上行駛；
- 與內地營運商建立程序，以批准內地營運商的列車安全地在高速鐵路(香港段)上行駛以及就改裝任何該等列車通知政府；
- 為高速鐵路(香港段)列車駕駛員制訂及維持一套培訓資歷制度；
- 協助鐵路檢查人員進行檢查，包括在必要時就此與內地營運商聯繫；

- 有關維持內地口岸區範圍及過境限制區的完整和安全的保安責任；及
- 設定高速鐵路(香港段)列車旅程票價的機制及政府審批程序，包括：
 - (i) 在商業營運日期(高速鐵路(香港段))之前，公司將在設定各類可提供的高速鐵路(香港段)票價之前尋求政府的事先書面同意；及
 - (ii) 其後，未經政府事先同意前，不得調整、引入或撤回票價。

B 補充服務經營權協議

於2018年8月23日，為了補充於2007年8月9日訂立的服務經營權協議(見第191頁至第192頁「兩鐵合併額外資料」一節B段所述，「現有服務經營權協議」)，公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予高速鐵路(香港段)的經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。補充服務經營權協議的目的及效力是將適用於公司經營現有九鐵公司鐵路系統的營運要求以大致相同的方式適用於高速鐵路(香港段)，除有必要以反映高速鐵路(香港段)的某些特點和安排而作出的任何修訂外。補充服務經營權協議的財務條文旨在反映現有綜合營運協議內對新經營權項目(如高速鐵路(香港段))的規定，並受限於下文所述。

就《港鐵條例》而言，補充服務經營權協議是一項「服務經營權協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使高速鐵路(香港段)根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

補充服務經營權協議的主要條款

補充服務經營權協議的條款大致基於現有服務經營權協議的條款。高速鐵路(香港段)的經營期已於商業營運日期

(高速鐵路(香港段))開始及於以下各項最早發生之日自動終止：

- (i) 根據《港鐵條例》有關公司鐵路的專營權全部或就高速鐵路(香港段)而言撤銷之日；及
- (ii) 緊接商業營運日期(高速鐵路(香港段))的第十個周年日前一天，但公司及九鐵公司可根據補充服務經營權協議所載的機制進一步磋商後延續經營期，在該情況下，則經營期會於公司及九鐵公司協定的其他日期終止(「經營權有效期(高速鐵路(香港段))」)。

補充服務經營權協議中與高速鐵路(香港段)有關的若干主要條款包括：

- 高速鐵路(香港段)的額外經營權付款

(i) 概況

就高速鐵路(香港段)公司向九鐵公司作出或九鐵公司向公司作出額外經營權付款(見下文所述)，旨在反映根據現有綜合營運協議的規定，其中包括公司將從營運高速鐵路(香港段)所得現時預計正數貼現現金流量淨額中保留10%(貼現值反映公司就高速鐵路(香港段)的商業回報率)。

補充服務經營權協議規定以每年定額付款及每年非定額付款形式作出額外經營權付款，以反映在現有服務經營權協議下現有九鐵公司系統的現有經營權付款結構。

高速鐵路(香港段)的額外經營權付款並非取代現有服務經營權協議下就現有九鐵公司系統所作出之付款，而是該等付款以外的附加款項。

(ii) 每年非定額付款

每年非定額付款(由公司向九鐵公司支付的款項)將會根據現有服務經營權協議規定的相同方式計算，據此，公司就各財政年度按九鐵公司系統所產生的收入的某個百分比向九鐵公司付款(即九鐵公司系

統產生的首75億港元以上收入的35%)。就計算每年非定額付款而言，九鐵公司系統產生的收入應包括公司所收取或保留的高速鐵路(香港段)車費實際收入以及來自與高速鐵路(香港段)相關業務的收入，包括但不限於廣告、電訊、免稅品商店及小賣店租賃業務。

(iii) 高速鐵路(香港段)的每年定額付款

鑒於上文第(ii)段所述的每年非定額付款及為了使公司能如以上所述從營運高速鐵路(香港段)所得現時預計正數貼現現金流量淨額中保留10%，每年定額付款應包括九鐵公司向公司支付的款項，該等款項在經營權有效期(高速鐵路(香港段))內合計相等於79.65億港元。

該等每年定額付款不會影響公司根據現有服務經營權協議於各財政年度向九鐵公司支付每年定額付款7.5億港元的責任。

- 收入相關安排

此外，補充服務經營權協議載有以下收入相關安排：

(i) 乘客量調整

就高速鐵路(香港段)的乘客量實際上偏離現時的預測：

- (a) 高速鐵路(香港段)的實際乘客量多於或少於現時預計乘客量最多15%，將由公司承擔；及
- (b) 高速鐵路(香港段)的實際乘客量多於或少於現時預計乘客量超過15%，將由公司與九鐵公司按30%(公司)及70%(九鐵公司)的比例攤分。

(ii) 新增收入調整

就公司現有來往羅湖及落馬洲的過境服務以及現有的城際客運服務的乘客量實際上偏離現時的預測，公司向九鐵公司收取兩筆款項（分別為由（及包括）商業營運日期（高速鐵路（香港段））起至（及包括）2023年12月31日止期間及由（及包括）2024年1月1日起至（及包括）緊接商業營運日期（高速鐵路（香港段））的第十個周年日前一天止期間），該兩筆款項分別以5億港元及10億港元為上限。

(iii) 內地折扣優惠計劃虧損

就內地營運商所採納的內地學生票價折扣優惠及內地殘疾軍人/公安人員折扣優惠計劃所產生的收入虧損，公司將向九鐵公司每年收取償付款項。

九鐵公司與公司亦將以真誠討論倘內地營運商在未來引入任何其他折扣優惠計劃時類似的償付安排。

(iv) 服務費補貼

對於以內地任何鐵路車站為起點及終點的車程，按政府指示應由公司承擔的在西九龍站就售票所收取的服務費的部分，公司將向九鐵公司每年收取償付款項。

• 償付營運前成本

此外，九鐵公司將會就公司與九鐵公司協定的營運前成本給予公司補償，即公司於商業營運日期（高速鐵路（香港段））前合理產生並符合以下所有條件的成本及開支：

(i) 因相關高速鐵路（香港段）資產的規劃及開始營運而直接產生的成本及開支；

(ii) 根據任何相關協議政府並未支付及不會或毋須支付予公司的成本及開支，或公司與政府以書面協定應視為營運前成本的成本及開支；

(iii) 根據補充服務經營權協議九鐵公司向公司作出的任何付款中並無涵蓋的成本及開支；及

(iv) 屬於與高速鐵路（香港段）營運有關的若干其他類別的協定成本及開支（包括為高速鐵路（香港段）通車作準備的動員活動及高速鐵路（香港段）通車前的試營運，以及九鐵公司與公司可能協定的其他項目）。

• 均等付款

倘政府於2023年12月31日前撤銷專營權，九鐵公司須向公司支付一筆款項，金額相當於九鐵公司於經營權年期的十年期間應支付的每年定額付款總額，按比例根據終止發生的時間予以削減，並減去已向公司支付的任何金額的每年定額付款。此均等付款之目的是確保倘若高速鐵路（香港段）的經營權被提早終止，公司能獲得部分保障。

• 高速鐵路（香港段）服務

公司有責任於經營權有效期（高速鐵路（香港段））內按照《港鐵條例》及現有營運協議中所規定的水平經營高速鐵路（香港段）（須受另有說明者所限）。倘因內地營運商、任何內地機關或直接受他們控制的人士作出或未有作出任何事宜導致公司未能符合《港鐵條例》或現有綜合營運協議下的規定，公司不會被視為未能符合《港鐵條例》或現有綜合營運協議下的規定。

• 交還規定

倘經營權有效期（高速鐵路（香港段））屆滿或被終止，公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的高速鐵路（香港段）經營權財產。

IV 有關屯馬綫營運的持續關連交易

本節下文A及B段(統稱為「有關屯馬綫營運的持續關連交易」)乃根據豁免、與合併相關豁免及《上市規則》第14A.71條的條件而披露。

於2020年2月14日啓用的屯馬綫第一期(「屯馬綫一期」)將馬鞍山鐵路由大圍延伸至啟德，途經顯徑和啟德兩個車站及在鑽石山設有轉車站。屯馬綫第二期由啟德行駛至紅磡，途經宋皇臺和土灣兩個新車站，及包括現有的何文田站，並將屯馬綫一期與西鐵綫整合成一條名為屯馬綫的鐵路綫(「屯馬綫」)。屯馬綫第二期的建造工程已完成，屯馬綫全綫已於2021年6月27日開始投入商業營運。這構成沙田至中環綫的第一部分。

A 經修訂營運協議、補充營運協議及服務表現基準備忘錄第1號修訂

於2020年2月11日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的運輸及房屋局局長訂立經修訂營運協議(「屯馬綫一期經修訂營運協議」)，而公司及代表政府的運輸署署長訂立補充營運協議(「屯馬綫一期補充營運協議」)，以訂明適用於屯馬綫一期的營運要求(例如服務標準)。屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議的整體目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求以大致相同的方式適用於屯馬綫一期。

就《港鐵條例》而言，屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議各自是一項「營運協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使屯馬綫一期根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

如上文所解釋，屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議的主要條款令屯馬綫一期被納入現有綜合營運協議所包含的香港鐵路營運的法律及監管機制。屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議的修訂已於2020年2月14日生效。

於2021年6月21日，為了修改現有綜合營運協議，公司及代表政府的運輸及房屋局局長訂立經修訂營運協議(「屯馬綫經修訂營運協議」)，而為了補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的運輸署署長訂立補充營運協議(「屯馬綫補充營運協議」)及服務表現基準備忘錄第1號修訂(「備忘錄修訂」)，以訂明適用於屯馬綫全綫的營運要求(例如服務標準)。屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂的整體目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求，以大致相同的方式適用於屯馬綫全綫。

就《港鐵條例》而言，屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂各自是一項「營運協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使屯馬綫全綫根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

如上文解釋，屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂的主要條款使屯馬綫全綫被納入現有綜合營運協議所包含的香港鐵路營運的法律及監管機制。屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂的修訂已於2021年6月21日生效。

B 補充服務經營權協議

於2020年2月11日，為了補充現有服務經營權協議，公司與九鐵公司訂立有關屯馬綫一期的第二份補充服務經營權協議(「屯馬綫一期補充服務經營權協議」)，以使九鐵公

公司向公司授予屯馬綫一期的經營權，並訂明適用於屯馬綫一期的營運及財務要求。屯馬綫一期補充服務經營權協議的目的及效力是將適用於公司經營現有九鐵公司鐵路系統的營運要求以大致相同的方式適用於屯馬綫一期，除有必要以反映屯馬綫一期的某些特點和安排而作出的任何修訂外。屯馬綫一期補充服務經營權協議的財務條文旨在反映現有綜合營運協議內對新經營權項目(如屯馬綫一期)的原則(見上文有關屯馬綫一期「經修訂營運協議、補充營運協議及服務表現基準備忘錄第1號修訂」分段之所述)，但下文所述除外。

就《港鐵條例》而言，屯馬綫一期補充服務經營權協議是一項「服務經營權協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使屯馬綫一期根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

屯馬綫一期補充服務經營權協議的主要條款

如上文所解釋，屯馬綫一期補充服務經營權協議的條款大致基於現有服務經營權協議的條款。屯馬綫一期補充服務經營權協議於2020年2月11日訂立，九鐵公司根據屯馬綫一期補充服務經營權協議的條款向公司授予服務經營權和特許的有效期，以及屯馬綫一期的商業營運於2020年2月14日開始(「新項目生效日期(屯馬綫一期)」)，並將於以下各項最早發生之日自動終止(即「終止日期(屯馬綫一期)」)：

- (i) 根據《港鐵條例》有關九鐵公司鐵路的專營權撤銷的生效日期；
- (ii) 地政總署署長根據九鐵公司與政府訂立的轉歸契據撤回或撤銷批文以及有關屯馬綫一期的專營權根據《港鐵條例》撤銷的生效日期；
- (iii) 政府根據整條屯馬綫的新補充服務經營權協議(該新協議應取代及代替屯馬綫一期補充服務經營權協議)指定屯馬綫通車試行及投入商業營運的首日；及

- (iv) 緊接新項目生效日期(屯馬綫一期)的第二個周年日前一天，或公司、九鐵公司及政府在不遲於新項目生效日期(屯馬綫一期)的第二個周年日或最後經延長日期(如適用)前滿一個月當日分別以書面協議方式同意的較後日期(「自然屆滿日期(屯馬綫一期)」)。

屯馬綫一期補充服務經營權協議中與屯馬綫一期有關的若干主要條款包括：

- 經營權付款

- (i) 每年非定額付款

每年非定額付款(由公司向九鐵公司支付的款項)將會根據現有服務經營權協議規定的相同方式計算，據此，公司就各財政年度按九鐵公司系統所產生的收入的某個百分比向九鐵公司付款(即九鐵公司系統產生的首75億港元以上收入的35%)。就計算每年非定額付款而言，九鐵公司系統產生的收入應包括公司所收取或保留的屯馬綫一期車費實際收入以及來自屯馬綫一期相關業務的收入，包括但不限於電訊及小賣店租賃業務。

- (ii) 屯馬綫一期的每年定額付款

鑒於上文所述的每年非定額付款及為了使公司能如上所述賺取商業回報，屯馬綫一期的每年定額付款應包括九鐵公司向公司支付的款項，該等款項從新項目生效日期(屯馬綫一期)開始，直至終止日期(屯馬綫一期)的前一天結束期間(「經營權有效期(屯馬綫一期)」)內合計相等於4.65億港元(假設經營權有效期(屯馬綫一期)在自然屆滿日期(屯馬綫一期)終止)。該等每年定額付款不會影響公司根據現有服務經營權協議於各財政年度向九鐵公司支付每年定額付款7.5億港元的責任。

• 屯馬綫的新補充服務經營權協議

自訂立屯馬綫一期補充服務經營權協議之日期起，直至及包括自然屆滿日期(屯馬綫一期)(在公司、九鐵公司與政府就此結束日期書面同意的任何延期之前或延期之後)前滿四個月之日，政府、公司與九鐵公司應真誠地展開獨家磋商，以期就屯馬綫的補充服務經營權協議條款達成一致。補充服務經營權協議應根據現有綜合營運協議使公司可以從屯馬綫的營運中取得一定商業回報率(而這屯馬綫的新補充服務經營權協議擬取代屯馬綫一期補充服務經營權協議)。

• 交還規定

倘經營權有效期(屯馬綫一期)屆滿或被終止，及並無就屯馬綫訂立補充服務經營權協議，公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的屯馬綫一期經營權財產。

於2021年6月21日，為了補充現有服務經營權協議以及取代及代替屯馬綫一期補充服務經營權協議，公司與九鐵公司訂立有關屯馬綫的第3號補充服務經營權協議(「屯馬綫補充服務經營權協議」)，以使九鐵公司向公司授予屯馬綫全綫的經營權，並訂明適用於屯馬綫全綫的營運及財務要求。屯馬綫補充服務經營權協議的目的及效力是將適用於公司經營現有九鐵公司鐵路系統的營運要求以大致相同的方式適用於屯馬綫全綫，除有必要以反映屯馬綫全綫的某些特點和安排而作出的任何修訂外。屯馬綫補充服務經營權協議的財務條文旨在反映現有綜合營運協議內對新經營權項目(如屯馬綫)的原則(見上文有關屯馬綫「經修訂營運協議、補充營運協議及服務表現基準備忘錄第1號修訂」分段之所述)，但下文所述除外。

就《港鐵條例》而言，屯馬綫補充服務經營權協議是一項「服務經營權協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使屯馬綫全綫根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

屯馬綫補充服務經營權協議的主要條款

如上文所解釋，屯馬綫補充服務經營權協議的條款大致基於現有服務經營權協議的條款。屯馬綫補充服務經營權協議於2021年6月21日訂立，九鐵公司根據屯馬綫補充服務經營權協議的條款向公司授予服務經營權和特許的有效期於2021年6月25日開始(「新項目生效日期(屯馬綫)」)，以及屯馬綫的商業營運於2021年6月27日開始(「商業營運日期(屯馬綫)」)，並將於以下各項最早發生之日自動終止(即「終止日期(屯馬綫)」)：

- (i) 根據《港鐵條例》有關九鐵公司鐵路的專營權撤銷的生效日期；
- (ii) 地政總署署長根據九鐵公司與政府訂立的轉歸契據撤回或撤銷批文以及有關屯馬綫的專營權根據《港鐵條例》撤銷的生效日期；
- (iii) 政府根據沙田至中環綫全綫的新補充服務經營權協議(該新協議應取代及代替屯馬綫補充服務經營權協議)指定的現有東鐵綫由紅磡站經會展站延伸至金鐘站的部分通車試行及投入商業營運的首日；及
- (iv) 緊接商業營運日期(屯馬綫)的第二個周年日前一天，或公司、九鐵公司及政府在不遲於商業營運日期(屯馬綫)的第二個周年日或最後經延長日期(如適用)前滿一個月當日分別以書面協議方式同意的較後日期(「自然屆滿日期(屯馬綫)」)。

屯馬綫補充服務經營權協議中與屯馬綫有關的若干主要條款包括：

- 經營權付款

屯馬綫補充服務經營權協議下的經營權付款包括每年非定額付款(應由公司向九鐵公司支付)及屯馬綫的每年定額付款(應由九鐵公司向公司支付)。

- (i) 每年非定額付款及每年定額付款

每年非定額付款(由公司向九鐵公司支付的款項)將會根據現有服務經營權協議規定的相同方式計算，據此，公司就各財政年度按九鐵公司系統所產生的收入的某個百分比向九鐵公司付款。就計算每年非定額付款而言，九鐵公司系統產生的收入應包括公司所收取或保留的屯馬綫車費實際收入以及來自屯馬綫相關業務的收入，包括但不限於電訊及小賣店租賃業務，有關金額可能會作出若干經協定調整。

鑒於上述的每年非定額付款及為了使公司能如上所述賺取商業回報，屯馬綫的每年定額付款應包括九鐵公司由新項目生效日期(屯馬綫)起至終止日期(屯馬綫)前一天止的期間(「經營權有效期(屯馬綫)」)向公司支付的款項。該等每年定額付款不會影響公司根據現有服務經營權協議於各財政年度向九鐵公司支付每年定額付款7.5億港元的責任。

- (ii) 經營權付款的估計淨額

以經營權有效期(屯馬綫)於自然屆滿日期(屯馬綫)終止作為基礎，於經營權有效期(屯馬綫)內，根據屯馬綫補充服務經營權協議公司應從九鐵公司收取

的經營權付款估計淨額(經計及屯馬綫的每年非定額付款及每年定額付款)預計合共將約為4,900萬港元(有關金額可能會作出若干經協定調整)。

- 沙田至中環綫的新補充服務經營權協議

自訂立屯馬綫補充服務經營權協議之日期起，直至及包括自然屆滿日期(屯馬綫)(在公司、九鐵公司與政府就此結束日期書面同意的任何延期之前或延期之後)前滿四個月之日，政府、公司與九鐵公司應真誠地展開獨家磋商，以期就沙田至中環綫的補充服務經營權協議條款達成一致。補充服務經營權協議應根據現有綜合營運協議使公司可以從沙田至中環綫的營運中取得一定商業回報率(而這沙田至中環綫的新補充服務經營權協議擬取代及代替屯馬綫補充服務經營權協議，除非根據新的補充服務經營權協議條款，雙方明確同意屯馬綫補充服務經營權協議的任何條款於之後應繼續有效)。

- 交還規定

倘經營權有效期(屯馬綫)屆滿或被終止，及並無就沙田至中環綫訂立補充服務經營權協議，公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的屯馬綫經營權財產(為免生疑問，不包括先前稱為馬鞍山鐵路或西鐵綫的屯馬綫部分)。

就與合併相關的持續關連交易、非與合併相關的持續關連交易、有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易及有關屯馬綫營運的持續關連交易(統稱為「該等關連交易」)，公司確定公司的獨立非執行董事已根據(i)與合併相關豁免第B(1)(i)段(就與合併相關的持續關連交易)、(ii)豁免

第(B)(l)(iii)(a)段(就非與合併相關的持續關連交易)、(iii)與合併相關豁免第(B)(l)(i)段及豁免第(B)(l)(iii)(a)段(就有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易)及(iv)與合併相關豁免第(B)(l)(i)段及豁免第(B)(l)(iii)(a)段(就有關屯馬綫營運的持續關連交易)，已審閱該等交易，並確認該等交易是按下列條件訂立：

- (1) 在集團的日常業務中訂立(按《上市規則》涵義)；
- (2) 按照一般商務條款或更佳的條款進行(按《上市規則》涵義)；及
- (3) 根據有關交易的協議進行，條款公平合理，並且符合公司股東的整體利益。

公司已委聘其核數師根據香港會計師公會頒布的《香港核證工作準則》第3000號(經修訂)「非審核或審閱過往財務資料之核證工作」，並參考《實務說明》第740號(經修訂)「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，以匯報該等關連交易。根據(i)與合併相關豁免第(B)(l)(ii)段(就與合併相關的持續關連交易)、(ii)豁免第(B)(l)(iii)(b)段(就非與合併相關的持續關連交易)、(iii)與合併相關豁免第(B)(l)(ii)段及豁免第(B)(l)(iii)(b)段(就有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易)及(iv)與合併相關豁免第(B)(l)(ii)段及豁免第(B)(l)(iii)(b)段(就有關屯馬綫營運的持續關連交易)，核數師已向董事局遞交函件，確認他們：

(a) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信該等關連交易未獲董事局批准；及

(b) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信該等關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議而進行。

兩鐵合併額外資料

兩鐵合併包含多項獨立協議，各項此等協議已在公司於2007年9月3日就兩鐵合併而發出的通函中詳細說明，並已整體獲公司的獨立股東於2007年10月9日舉行的股東特別大會上通過。本節下文A段所載的資料闡述兩鐵合併採用的付款機制，而本節下文B至F段概述公司就兩鐵合併而訂立，又沒有於上文「與合併相關的持續關連交易」內披露的各項協議。

A 與合併相關協議有關的支付

公司於2007年12月2日(即合併日期)就兩鐵合併向九鐵公司作出以下的初步付款：

- 根據服務經營權協議(見本節下文B段所述)應作出的最初付款42.5億港元，作為取得實施服務經營權(定義見本節下文B段)的權利的最初費用及收購鐵路資產的代價；及
- 根據合併框架協議(見第174頁所述)應作出的最初付款77.9億港元，作為簽訂物業組合協議(見第174頁至第175頁及本節下文F段所述)及根據公司與九鐵公

司於2007年8月9日訂立的買賣協議，將九鐵公司旗下附屬公司(「九鐵附屬公司」)所售股份轉讓予公司之代價。

除了上文的初步付款外，公司亦須向九鐵公司支付以下款項：

- 每年定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年定額付款7.5億港元；每年定額付款須在經營權有效期內，於緊接每一個合併日期的周年日期之前的一天，就截至及包括該付款到期日的前12個月期間支付；及
- 每年非定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年非定額付款，付款金額按公司每個財政年度從九鐵公司系統所得收入的金額(按照服務經營權協議釐定)分層計算。公司無須就合併日期後首36個月支付每年非定額付款。

作為全面的一籃子交易，除上述付款組成部分及本節下文有關段落另有說明外，在兩鐵合併的各個組成部分之間沒有作具體分配。

B 服務經營權協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立服務經營權協議。

服務經營權協議載有有關服務經營權的授予及實施，以及九鐵公司授予公司的特許(「服務經營權」)的條文，包括有關下列各項的條文：

- 向公司授予服務經營權，以便公司進入、使用及經營經營權財產(緊接於下文所述的九鐵公司鐵路土地除外)至若干指定標準；
- 授予進入及使用若干九鐵公司鐵路土地的特許；
- 服務經營權的期限(即自合併日期起最初期限為50年)以及於經營權有效期屆滿或終止時交還九鐵公司系統。如與九鐵公司鐵路有關的專營權被撤銷，服務經營權將會終止；
- 作出最初付款42.5億港元、每年定額付款及每年非定額付款(見本節上文A段所述)；
- 九鐵公司繼續為於合併日期的經營權財產法律及實益上的擁有人，而公司為若干未來經營權財產(「額外經營權財產」)法律及實益上的擁有人；
- 假如額外經營權財產於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司，則應由九鐵公司向公司支付補償的相關規定；
- 公司及九鐵公司就經營權財產擁有的權利及須受的限制；及
- 在符合若干條件的前提下，公司承擔與經營權財產及經營權有效期內任何經營權財產所在的土地相關或由此產生的所有風險、法律責任及/或費用。

於2018年8月23日，公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予高速鐵路(香港段)的經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「III有關高速鐵路(香港段)(前稱高鐵香港段)營運的持續關連交易」分段內。

於2020年2月11日，公司與九鐵公司訂立屯馬綫一期補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予沙田至中環綫的屯馬綫一期的經營權，並訂明適用於屯馬綫一期的營運及財務要求。於2021年6月21日，公司與九鐵公司進一步訂立屯馬綫補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予屯馬綫的經營權，並訂明適用於屯馬綫的營運及財務要求(該協議取代屯馬綫一期補充服務經營權協議)。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「IV有關屯馬綫營運的持續關連交易」分段內。

C 買賣協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立買賣協議。

買賣協議訂明公司向九鐵公司收購若干資產及合約(「收購鐵路資產」)所依據的條款。

出售收購鐵路資產(不包括於九鐵附屬公司的股份)的代價構成最初付款42.5億港元的一部分。出售於九鐵附屬公司(該附屬公司持有本節下文F段所述的第1A類物業並作為物業管理人)的股份的代價構成支付物業組合款項77.9億港元的一部分(見本節上文A段及本節下文F段所述)。

D 營運協議

根據香港鐵路條例的規定，公司與代表政府的運輸及房屋局局長於2007年8月9日簽訂營運協議。

營運協議是以2000年6月30日所簽訂的上一份營運協議為依據。營運協議與上一份營運協議之間的差異，旨在(其中包括)因應合併後的地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路的性質事宜作出規定。

營運協議載有有關下列各項的條款：

- 根據香港鐵路條例延續公司的專營權；
- 鐵路的设计、建造及維修；
- 乘客服務；
- 批授新項目及新鐵路營運與擁有權架構的框架；
- 適用於公司若干票價的調整機制；及
- 根據香港鐵路條例就專營權暫時終止、屆滿或終止而應付予公司的補償。

根據營運協議，票價調整機制須定期檢討。首次檢討已於2013年進行，而第二次檢討亦已於2017年進行。於2013年4月16日，公司與政府達成協議修訂票價調整機制。於2017年3月21日，公司宣布，其與政府已同意維持票價調整機制公式及該公式的直接驅動性質，惟因提早一年進行檢討公式引致的相應修訂除外。此外，營運協議的其他條款須每5年檢討一次，而有關的檢討工作亦已於2013年進行。因應上述檢討，公司與政府達成協議加強在營運安排上的溝通和聯絡方法。

於2018年8月23日，公司及代表政府的運輸及房屋局局長訂立經修訂營運協議，修改及補充日期為2007年8月9日的綜合營運協議(經修訂)，以訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運要求。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「III有關高速鐵路(香港段)(前稱高鐵香港段)營運的持續關連交易」分段內。

於2020年2月11日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的運輸及房屋局局長訂立屯馬綫一期經修訂營運協議，而公司及代表政府的運輸署署長訂立屯馬綫一期補充營運協議，以訂明適用於沙田至中環綫的屯馬綫一期的營運要求。於2021年6月21日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的運輸及房屋局局長進一步訂立屯馬綫經修訂營運協議，而公司及代表政府的運輸署署長進一步訂立屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂，以訂明適用於沙田至中環綫的屯馬綫的營運要求。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「IV有關屯馬綫營運的持續關連交易」分段內。

E 服務表現基準備忘錄

公司與代表政府的運輸署署長於2007年8月9日簽訂服務表現基準備忘錄。此備忘錄載有計算服務表現基準的訂明公式。

F 額外物業組合協議

第1A類物業

九鐵附屬公司持有第1A類物業。根據買賣協議之條款，公司向九鐵公司收購九鐵附屬公司的股份（從而間接收購「第1A類物業」）。

第1B類物業

於2007年8月9日，九鐵公司與公司訂立買賣協議，據此，九鐵公司同意於合併日期將若干物業（「第1B類物業」）轉讓予公司。九鐵公司與公司已於2007年12月2日簽訂有關轉讓協議。

第2A類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾向九鐵公司提出以零地價批出若干物業（「第2A類物業」）所在土地的政府租契（「該政府租契」）。根據香港法例第372章《九廣鐵路公司條例》，第2A類物業現時由九鐵公司持有作歸屬土地。於2007年8月9日，九鐵公司作出承諾其將會於緊隨上文所述獲批政府租契後，訂立一份買賣協議將第2A類物業售予公司（「該買賣協議」）。第2A類物業其後按該買賣協議轉讓予公司（「該轉讓協議」）。

該政府租契分別於2009年3月27日及2009年3月31日批予九鐵公司。九鐵公司及公司於2009年3月27日及2009年3月31日分別簽訂該買賣協議，而對公司之轉讓協議則分別於2009年3月27日及2009年3月31日簽訂。公司與九鐵公司亦分別於2009年3月27日及2009年3月31日訂立互利及互授權契約，訂下雙方於第2A類物業所在土地上的地役權、權利、享有權、特權及自由權。

第2B類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾向公司提出按協定的條款批出若干物業（「第2B類物業」）的政府租契。

第2B類物業（即策誠軒）的基本條款文件於2009年12月31日發出，並於同日獲公司接納，以及大埔市地段199號的政府租契於2010年3月29日發出，為期50年，由2007年12月2日起生效。

第4類物業

於2007年8月9日，政府承諾將於公司與政府協定的期間內，就若干發展用地（「第4類物業」）向公司提出私人協約方式批地的要約。各私人協約方式批地的條款一般由政府釐定，而地價則按十足市值基準評估，且除新界元朗輕鐵天水圍總站外，不計入鐵路的存在因素。

於2007年8月9日，公司向九鐵公司發出函件確認，倘第4類物業上應有任何鐵路處所，則公司會將該鐵路處所轉讓予九鐵公司。

國際都會權益從屬參與協議

九鐵公司與公司於2007年8月9日訂立國際都會權益從屬參與協議。九鐵公司須按公司指示行事，及向公司支付任何與其於物業管理公司國際都會物業管理有限公司（「國際都會」）的股權有關的分派或出售所得款項。國際都會的已發行股本為25,500股A股（由九鐵公司持有）及24,500股B股（由長江物業管理有限公司持有）。國際都會從事物業管理業務。

G 合併相關豁免的應用

根據「合併相關豁免」A段，就營運協議及服務經營權協議，聯交所已向公司授予豁免，據此公司可免嚴格遵守《上市規則》第14A章中有關持續關連交易的所有規定。

資本性與經常性開支

主要資本性與經常性開支的評估、檢討及審批均有既定程序。截至2021年12月31日止年度內，所有超逾公司資產淨值0.2%的項目開支及超逾公司資產淨值0.1%的顧問服務聘用事宜，均須取得董事局批准。

匯報及監察

所有營運及業務活動均訂有全面的財政預算制度，並由董事局審批年度預算。集團的營運、業務及工程項目對比預算的結果，每月向董事局呈報，並定期更新年度財政預測數字。

庫務管理

公司庫務部按照董事局認可的指引運作，參照理想融資模式管理公司債務組合，該模式界定理想的金融工具、定息和浮息債項組合、還款期、利率風險、貨幣風險及融資準備期。公司定期檢討及改良該模式，以反映公司財務需要及市場狀況所出現的轉變。利率掉期及貨幣掉期等金融衍生工具只會用作對沖工具，以管理集團承受的利率及貨幣風險。為監控公司的衍生工具活動，公司訂立審慎的指引及程序，其中包括全面的信貸風險管理系統，以「風險價值」方法監控交易對手的信貸風險。而公司庫務部的內部職責均適當劃分。

重大的融資交易及衍生工具交易指引（包括信貸風險管理架構）須取得董事局批准。

電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序、監控和定期作出品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援、服務台運作及支援服務，以及軟件開發及維修均已獲取ISO 9001:2015認證。每年並就重要應用系統進行災難恢復演習。在網絡安全方面，公司已獲取資訊安全管理系統ISO 27001:2013的認證，符合對電腦系統操作全面有關的安全規定。資訊科技執行管理委員會制定了公司網絡安全的方向、策略和政策。該委員會督導和監察所有有關網絡安全的管理和績效的事宜。公司亦已經實施了多項網絡安全監控措施，並定期進行審查，以保護公司免受網絡攻擊。

獲准許的彌償條文

根據章程細則的規定，在法規許可的情況下，公司就公司各董事因他/她於執行其職務時導致的任何民事或刑事訴訟中進行辯護所招致的任何法律責任，從公司的資產中向該董事作出彌償。該相關章程細則條文於截至2021年12月31日止年度內及於2022年3月10日(即本報告書獲通過的日期)仍然有效。為了確保提供足夠保額，公司會每年度根據保險市場的最近趨勢及其他有關因素，對公司董事與高級人員責任保險(「董事保險」)進行檢討。該董事保險亦就集團的其他董事作出彌償。

持續經營

第202頁至第286頁的綜合帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱集團2022年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並確信集團具備充足資源在可見未來持續經營。

核數師

即將退任的核數師畢馬威會計師事務所已表示願意繼續留任。公司於應屆周年成員大會上將會提呈一項決議案，重新委任畢馬威會計師事務所出任核數師及授權董事局釐定其酬金。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2022年3月10日

附屬企業董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，本公司附屬企業之董事載列如下：

姓名	董事	替任董事	姓名	董事	替任董事
Altamirano Celis, Sandra Elena	√		梁行健	√(已辭任)	
Arrowsmith, Stephen		√	梁耀輝	√	
歐陽伯權博士	√		李秀蓮		√
Bailie, William Paul	√		李喆	√(已辭任)	
Butcher, Stephen Anthony		√	廖頌基	√(已辭任)	
陳智勤	√(已辭任)		龍子豪	√(已辭任)	√
陳慶強	√		Luo Jiancheng	√(已停任)	
陳偉文	√		McCusker, Andrew	√	
陳阮德徽博士	√		McKenzie, Andrew Charles		√(已辭任)
陳蕾	√		馬琳	√	
鄭惠貞	√		Meyer, Peter	√	
鄭恩基	√		Moros, Tony Antonio	√	
趙敏	√		Murphy, Stephen John	√	
周招偉		√	Mylvaganam, Deva Rajan	√	
周駿齡	√		Neukamp, Felix Ernst	√(已辭任)	
朱鳳娟	√		吳婉芬		√
Collis, Charles G.	√		Nilsson, Per Håkan Lennart	√	
Dalin, Bengt Carl Harald Henrik	√	√(已辭任)	O'Flaherty, Raymond Anthony	√	
Damm, Bo Fredrik	√		Pagliarini, Stefan Michael		√
杜博賢	√	√	彭海興	√	
顏永文博士	√(已辭任)		潘啟宗	√	
方正博士	√		Quarrie, Ian Roger		√
傅愛瑜	√		冼碧筠	√(已辭任)	
馮靜婷	√		Söderström, Tim Rafael		√(已辭任)
馮蕙儀	√(已辭任)		蘇頌禮	√	
Hellners, Karl Erik Hjalmar	√		孫耀達	√(已辭任)	
何家華	√		譚立君	√	√
Holness, Nigel Graham	√		鄧智輝	√	
許亮華	√		魏麗萍	√	
Jensen, Frederik Mark	√(已辭任)		Wendt, Cornelia	√(已辭任)	
賈軍	√		Williams Daniel	√	
詹國華	√		黃伽衛	√	
Johannesson, Mats Göran	√		黃健維	√	
Jones, Niel L.		√	黃琨暉	√	
Jubian, Albert	√		王傲翔	√	
金澤培博士	√		黃秉修	√(已辭任)	
King, Andrew Lewis	√		黃永健	√	
郭麗琪	√	√	夏菁	√	
鄺松興		√	許慕韓	√	
黎清佳		√	任百年	√	√(已辭任)
劉貴顯	√		楊美珍	√	
劉天成	√		楊嘉勳		√
劉偉明	√		袁麗琪	√	
李家潤博士	√		元立行	√	
李婉玲	√		張凌	√	

綜合帳項及附註目錄

198 獨立核數師報告

綜合帳項

202 綜合損益表

203 綜合全面收益表

204 綜合財務狀況表

205 綜合權益變動表

206 綜合現金流量表

綜合帳項附註

207 1 合規聲明

207 2 主要會計政策

219 3 與九廣鐵路公司的合併、高速鐵路(香港段)及屯馬綫的營運安排

220 4 香港車務營運收入

221 5 香港車站商務收入

221 6 香港物業租賃及管理業務收入

221 7 中國內地及國際附屬公司收入及開支

222 8 其他業務收入

222 9 業務分類資料

226 10 經營開支

227 11 董事局成員及執行總監會成員酬金

231 12 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益

231 13 投資物業公允價值計量虧損

232 14 折舊及攤銷

232 15 利息及財務開支

233 16 綜合損益表所示的所得稅

234 17 股息

234 18 每股盈利/(虧損)

235 19 其他全面收益/(虧損)

235 20 投資物業及其他物業、機器及設備

239 21 服務經營權資產

241 22 香港特區政府委託的鐵路工程項目

248 23 發展中物業

249 24 於附屬公司的投資

250 25 聯營公司及合營公司權益

251 26 證券投資

251 27 待售物業

252 28 財務衍生工具資產及負債

256 29 存料與備料

256 30 應收帳項及其他應收款項

257 31 應收關連人士款項

258 32 現金、銀行結餘及存款

258 33 貸款及其他負債

260 34 應付帳項、其他應付款項及撥備

262 35 應付關連人士款項

262 36 服務經營權負債

262 37 非控股權益持有者貸款

263 38 綜合財務狀況表所示的所得稅

264 39 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、儲備、公司層面的權益變動表及資本管理

267 40 其他現金流量資料

268 41 公允價值計量

270 42 以股份為基礎的支出

272 43 退休金計劃

274 44 界定福利退休計劃

277 45 重大關連人士交易

280 46 承擔

282 47 香港第五波新型冠狀病毒疫情對本集團的影響

283 48 公司層面的財務狀況表

284 49 會計估計及判斷

286 50 截至2021年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響

286 51 比較數字

286 52 綜合帳項核准

獨立核數師報告



獨立核數師報告致香港鐵路有限公司成員

(於香港註冊成立的有限公司)

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第202至286頁的香港鐵路有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合帳項，此帳項包括於2021年12月31日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及綜合帳項附註，包括主要會計政策概要。

我們認為，該等綜合帳項已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於2021年12月31日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量，並已遵照香港《公司條例》妥為擬備。

意見的基礎

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計綜合帳項承擔的責任」部分中作進一步闡述。根據香港會計師公會頒布的《專業會計師道德守則》(以下簡稱「守則」)，我們獨立於貴集團，並已履行守則中的其他專業道德責任。我們相信，我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷，認為對本期綜合帳項的審計最為重要的事項。這些事項是在我們審計整體綜合帳項及出具意見時進行處理的。我們不會對這些事項提供單獨的意見。

受香港政府委託的在建鐵路工程	
請參閱綜合帳項附註22以及附註22所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>貴集團與香港特區政府訂立若干委託安排，貴集團受託進行廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)和沙田至中環綫(「沙中綫」)的規劃、設計、建造、測試及通車試行。香港特區政府作為高速鐵路(香港段)和沙中綫的擁有人，負責該兩條鐵路綫發展的融資，而貴集團則獲取項目管理費用。</p> <p>高速鐵路(香港段)</p> <p>根據2015年11月30日與香港特區政府訂立的協議，貴集團將就高速鐵路(香港段)承擔和支付超出844.2億港元的項目造價(含貴集團的項目管理費用)；而香港特區政府保留就其承擔和支付的項目造價(超出650億港元至最高844.2億港元)對貴集團的責任問題(如有)提交仲裁的權利。若發現貴集團在高速鐵路(香港段)相關委託協議下需要承擔責任，貴集團對相關成本的責任暫限於項目管理費用和貴集團在協議下收取的其他額外費用。</p> <p>於2018年9月，高速鐵路(香港段)已於建造完工後開始商業營運。然而，最終項目造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定，而這可能需要若干年才能達成協議和完成結算。</p> <p>管理層已委聘獨立專家就管理層對高速鐵路(香港段)完工造價的估算進行獨立的評估。</p> <p>於2021年12月31日，貴集團已就項目管理成本作出撥備，因為貴集團估計完成履行高速鐵路(香港段)委託下的有關責任的成本總額將可能超過香港特區政府將支付的項目管理費用。貴集團並無為其他項目造價作出撥備。</p>	<p>我們就受香港特區政府委託的在建鐵路工程的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none">• 審閱貴集團相關委員會的會議記錄，並與管理層商討高速鐵路(香港段)和沙中綫項目的現況，包括以下：<ul style="list-style-type: none">(a) 關於高速鐵路(香港段)，預測項目造價總額、合同索賠的評估、將進一步發生的內部成本的估計、以及就該項目對貴集團財務影響作出的評估；(b) 關於沙中綫，迄今為止發生的費用、剩餘的關鍵里程碑節點、估計完工成本及將進一步發生的內部成本、以及就該項目對貴集團財務影響作出的評估；• 評估管理層關於高速鐵路(香港段)和沙中綫項目造價評估的關鍵內部控制的設計和實施；• 評估管理層就高速鐵路(香港段)委聘的獨立專家的資格、經驗、專長、獨立性和客觀性；• 與獨立專家商討高速鐵路(香港段)的預測項目造價總額和該預測項目造價總額超過844.2億港元的風險，以及在抽樣基礎上，將高速鐵路(香港段)經估算的項目造價與相關文件進行對比；• 在抽樣基礎上，將高速鐵路(香港段)和沙中綫於本年度發生的費用與相關合同及中期或最終支付證書進行對比；

受香港政府委託的在建鐵路工程(續)

請參閱綜合帳項附註 22 以及附註 2Z 所載列的會計政策(續)

關鍵審計事項

我們的審計如何處理該事項

沙中綫

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。香港特區政府成立了一個調查委員會，以調查紅磡站擴建部份的若干建造工程。隨後，貴集團就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紀錄不完整及若干建造工程方面的問題，向香港特區政府匯報。調查委員會的職權範圍已於 2019 年 2 月擴大。經遮蓋的調查委員會最終報告於 2020 年 5 月公布，調查委員會在報告中信納，在採取適當措施後，相關結構便會安全和適合作預定用途。管理層認為就相關工程結構所採取的適當措施已經完成。

於 2019 年 7 月，香港特區政府接受貴集團建議，分階段啟用屯馬綫(「分階段啟用」)。貴集團已宣佈，將在不影響其法律責任的原則為基礎上，先支付就紅磡事件所引致的若干費用及與分階段啟用有關的若干費用(「紅磡事件相關費用」)，而該等費用總額估計約為 20 億港元，已全數列帳於截至 2019 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表。

於 2020 年 2 月，貴集團通知香港特區政府，完成沙中綫項目的最新造價估計為 829.99 億港元(含應付貴集團的額外項目管理費用 13.71 億港元)，較原先的 708.27 億港元有所增加。立法會於 2020 年 6 月通過香港特區政府追加的撥款 108.01 億港元(不含紅磡事件相關費用和貴集團的額外項目管理費用)，而香港特區政府保持其不同意增加任何項目管理費用的立場。貴集團宣布，將在不影響其法律責任的原則為基礎上，會負擔貴集團繼續履行在委託協議下其項目管理責任所產生的費用，估計相關費用約為 13.71 億港元(「項目管理費用」)，該估計金額已全數列帳於截至 2020 年 12 月 31 日止年度綜合損益表。

上述事項仍在進行，其最終解決時間及對貴集團的財務影響在現階段極不確定。

若發現貴集團在委託協議下需要承擔責任，貴集團的責任上限暫限於貴集團在沙中綫相關協議下收取的費用總額。然而，根據一般法律原則，倘若貴集團被認定須為其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為造成的任何損失承擔責任，則不能依賴此責任上限。

我們把受香港特區政府委託的在建鐵路工程列為關鍵審計事項，是因為這些鐵路項目安排高度複雜，給貴集團帶來的權利和責任可能引致重大財務影響。

- 抽樣檢查相關文件，並在適用的情況下，檢查本年度發生的實際金額，以評估貴集團就支付紅磡事件相關費用和繼續負擔項目管理費用所作的撥備；
- 與貴集團管理層及其外部法律顧問進行商討，以評估貴集團就高速鐵路(香港段)和沙中綫項目承擔的法律責任和財務風險；及
- 參照現行會計準則的要求，評估綜合帳項中關於高速鐵路(香港段)和沙中綫的披露。

獨立核數師報告

投資物業的估值	
請參閱綜合帳項附註 20A 以及附註 2E(i) 所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>截至 2021 年 12 月 31 日，貴集團投資物業的公允價值為 848.01 億港元，截至 2021 年 12 月 31 日止年度的重估虧損為 21.61 億港元已錄入綜合損益表。</p> <p>貴集團的投資物業主要位於香港並包括商場和寫字樓。</p> <p>貴集團投資物業的公允價值由外部物業估價師進行獨立估值評估。</p> <p>我們把貴集團投資物業的估值列為關鍵審計事項，是因為投資物業對於綜合帳項的重要性，而且公允價值的釐定涉及重大判斷和估計，特別是在選擇恰當的估值方法、市場收益率和市場租金等方面。</p>	<p>我們就評估貴集團投資物業估值的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none">• 獲取並審查外部物業估價師編制的投資物業估值報告；• 評估外部物業估價師的獨立性、資格、專長和客觀性；• 參照現行會計準則以及其他外部物業估價師就類似物業類型採用的估值方法，評估貴集團所採用的估值方法；• 與管理層和外部物業估價師進行商討，並通過抽樣對比所採用的關鍵估計與現行可比市場數據，質詢估值中所採用的關鍵假設和估計，包括採用的現行市場租金和市場收益率；及• 抽樣對比貴集團向外部物業估價師提供的租賃資料(包括出租情況和市場租金)與相關合同及文件。
評估固定資產(按重估值列帳的資產除外)的潛在性減值	
請參閱綜合帳項附註 20B 及 21 以及附註 2I(ii) 所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>截至 2021 年 12 月 31 日，貴集團固定資產(按重估值列帳的資產除外)的帳面價值總額達到 1,324.87 億港元；截至 2021 年 12 月 31 日止年度，相關折舊和攤銷費用達到 56.63 億港元。</p> <p>管理層每年審閱這些資產的帳面價值，以確定是否存在潛在性的減值跡象。對於存在該等跡象的資產，管理層會執行詳細的減值審閱並考慮收入假設的影響以及可能影響資產預計剩餘使用壽命和帳面價值的技術因素。</p> <p>我們把固定資產(按重估值列帳的資產除外)的潛在性減值列為關鍵審計事項，是因為評估可能涉及管理層在確定諸如預計收入水平等關鍵假設方面作出重大的判斷。</p>	<p>我們就評估固定資產(按重估值列帳的資產除外)的潛在性的減值的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none">• 與管理層商討固定資產的減值跡象，如果發現此類跡象，參照本年度實現的實際收入水平、未來經營計劃和更廣泛的城市具體發展情況，評估管理層的減值評估及評估所採用的假設(包括收入假設)；• 通過對比其他類似公司的可用財務資料並考慮地區和行業特定風險溢價，評估管理層在減值評估中採用的折現率；• 將上一年度減值評估所採用的假設與本年度的實際結果進行對比，調查所發現的重要差異並考慮其對本年度減值評估的影響；及• 就所採用的折現率和收入水平假設執行敏感度分析，審查用於獲取最具敏感度假設的信息並考慮管理層在相關選擇中是否可能存在偏見。

綜合帳項及其核數師報告以外的信息

董事需對其他信息負責。其他信息包括刊載於年報內的全部信息，但不包括綜合帳項及我們的核數師報告。

我們對綜合帳項的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

結合我們對綜合帳項的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與綜合帳項或我們在審計過程中所了解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告事項。

董事就綜合帳項須承擔的責任

董事須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《公司條例》擬備真實而中肯的綜合帳項，並對其認為為使綜合帳項的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

在擬備綜合帳項時，董事負責評估貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事有意將貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審核及風險委員會協助董事履行監督貴集團的財務報告過程的責任。

核數師就審計綜合帳項承擔的責任

我們的目標，是對綜合帳項整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們是按照香港《公司條例》第405條的規定，僅向整體成員報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《香港審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或滙總起來可能影響綜合帳項使用者依賴帳項所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

在根據《香港審計準則》進行審計的過程中，我們運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。我們亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合帳項存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。
- 評價綜合帳項的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合帳項是否中肯反映交易和事項。
- 就貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對綜合帳項發表意見。我們負責貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

除其他事項外，我們與審核及風險委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部控制的任何重大缺陷。

我們還向審核及風險委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及為消除對獨立性的威脅所採取的行動或防範措施（若適用）。

從與審核及風險委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期綜合帳項的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是梁思傑。

畢馬威會計師事務所

執業會計師
香港中環
遮打道十號
太子大廈八樓

2022年3月10日

綜合損益表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	2021	2020
香港車務營運收入	4	13,177	11,896
香港車站商務收入	5	3,208	3,269
香港物業租賃及管理業務收入	6	5,036	5,054
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	7	25,045	21,428
其他業務收入	8	383	894
		46,849	42,541
中國內地物業發展收入	7	353	-
總收入		47,202	42,541
香港車務營運開支			
– 員工薪酬及有關費用	10A	(6,155)	(6,317)
– 保養及相關工程		(2,339)	(2,085)
– 水電費用		(1,801)	(1,671)
– 一般及行政開支		(838)	(888)
– 鐵路配套服務		(244)	(295)
– 耗用的存料與備料		(588)	(572)
– 政府地租及差餉		(156)	(284)
– 其他費用		(222)	(206)
		(12,343)	(12,318)
香港車站商務開支		(480)	(509)
香港物業租賃及管理業務開支		(970)	(850)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	7	(24,155)	(20,895)
其他業務開支	22B(b)(iii)	(570)	(2,496)
項目研究及業務發展開支		(312)	(279)
		(38,830)	(37,347)
中國內地物業發展開支	7	(224)	(13)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	10B及C	(39,054)	(37,360)
未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤/(虧損)			
– 來自經常性業務		8,019	5,194
– 來自中國內地物業發展		129	(13)
		8,148	5,181
香港物業發展利潤—分佔盈餘及未出售物業的權益	12	11,097	6,491
投資物業公允價值計量虧損	13	(1,616)	(9,190)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		17,629	2,482
折舊及攤銷	14	(5,430)	(5,365)
每年非定額付款		(260)	(238)
應佔聯營公司及合營公司利潤	25	968	605
未計利息、財務開支及稅項前利潤/(虧損)		12,907	(2,516)
利息及財務開支	15	(967)	(1,004)
除稅前利潤/(虧損)		11,940	(3,520)
所得稅	16	(2,261)	(1,301)
年內利潤/(虧損)		9,679	(4,821)
下列人士應佔：			
– 本公司股東		9,552	(4,809)
– 非控股權益		127	(12)
年內利潤/(虧損)		9,679	(4,821)
本公司股東應佔年內利潤/(虧損)：	9		
– 來自經常性業務		1,808	(1,126)
– 來自物業發展		9,343	5,507
– 來自基本業務		11,151	4,381
– 來自投資物業公允價值計量		(1,599)	(9,190)
		9,552	(4,809)
每股盈利/(虧損)：	18		
– 基本		1.55 港元	(0.78 港元)
– 攤薄		1.54 港元	(0.78 港元)

第207至286頁的附註屬本綜合帳項的一部分。

綜合全面收益表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	2021	2020
年內利潤/(虧損)		9,679	(4,821)
年內其他全面收益/(虧損)(除稅及重新分類調整後)：	19		
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用土地及樓宇重估盈餘/(虧損)		119	(274)
– 重新計量界定福利計劃淨資產/負債		253	752
		372	478
其後可能重新分類至損益的項目：			
– 匯兌折算差額：			
– 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表		279	1,282
– 非控股權益		3	13
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		(143)	(73)
		139	1,222
		511	1,700
年內全面收益/(虧損)總額		10,190	(3,121)
下列人士應佔：			
– 本公司股東		10,060	(3,122)
– 非控股權益		130	1
年內全面收益/(虧損)總額		10,190	(3,121)

第207至286頁的附註屬本綜合帳項的一部分。

綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2021年 12月31日	於2020年 12月31日
資產			
固定資產			
– 投資物業	20A	84,801	86,058
– 其他物業、機器及設備	20B	101,517	101,999
– 服務經營權資產	21	34,714	32,875
		221,032	220,932
商譽及物業管理權		69	79
發展中物業	23A	11,215	11,942
遞延開支		1,964	1,116
聯營公司及合營公司權益	25	12,442	11,592
遞延稅項資產	38B	599	470
證券投資	26	1,479	468
待售物業	27	639	1,800
財務衍生工具資產	28	363	480
存料與備料	29	2,129	2,014
應收帳項及其他應收款項	30	14,797	13,313
應收關連人士款項	31	4,384	5,462
現金、銀行結餘及存款	32	20,970	20,906
		292,082	290,574
負債			
短期貸款	33A	1,650	3,357
應付帳項、其他應付款項及撥備	34	40,077	36,837
本期所得稅	38A	2,381	1,004
應付關連人士款項	35	479	453
貸款及其他負債	33A	42,102	46,983
服務經營權負債	36	10,231	10,295
財務衍生工具負債	28	561	381
非控股權益持有者貸款	37	146	158
遞延稅項負債	38B	14,418	14,125
		112,045	113,593
淨資產			
		180,037	176,981
股本及儲備			
	39		
股本		60,184	59,666
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份		(245)	(262)
其他儲備		119,775	117,384
本公司股東應佔總權益			
		179,714	176,788
非控股權益			
		323	193
總權益			
		180,037	176,981

於2022年3月10日獲董事局通過及核准發布

歐陽伯權
主席

金澤培
行政總裁

許亮華
財務總監

第207至286頁的附註屬本綜合帳項的一部分。

綜合現金流量表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	2021	2020
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	40	8,333	2,548
收取為營運深圳地鐵四號綫的政府資助		-	587
購買儲稅券		(57)	(57)
已付本期稅項			
- 已付香港利得稅		(342)	(1,964)
- 已付香港以外稅項		(462)	(342)
經營活動所得的現金淨額		7,472	772
投資活動現金流量			
資本性開支			
- 購入香港客運及相關營運資產		(5,720)	(5,226)
- 深圳地鐵十三號綫		(925)	-
- 香港鐵路延綫項目		(716)	(250)
- 投資物業項目及裝修工程		(280)	(3,539)
- 其他資本性工程		(144)	(234)
每年定額及非定額付款		(988)	(3,333)
收取與物業發展有關的款項		17,779	8,583
支付與物業發展有關的款項		(1,137)	(412)
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款(增加)/減少		(1,191)	3,813
於聯營公司及合營公司的投資		(23)	(210)
購入證券投資		(1,070)	(297)
聯營公司的分派		361	144
其他		28	286
投資活動所得/(耗用)的現金淨額		5,974	(675)
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		67	77
為行政人員股份獎勵計劃購入股份		(116)	(86)
貸款及發行資本市場借貸工具所得款項		16,532	26,872
償還貸款及資本市場借貸工具		(22,909)	(16,495)
已付利息及財務開支		(910)	(1,039)
已收利息		176	555
已支付租賃租金的資本金額		(206)	(232)
已付本公司股東股息		(7,165)	(6,808)
融資活動(耗用)/所得的現金淨額		(14,531)	2,844
現金及現金等價物淨(減少)/增加		(1,085)	2,941
於1月1日的現金及現金等價物		11,879	8,346
匯率變動的影響		(42)	592
於12月31日的現金及現金等價物	32	10,752	11,879

第207至286頁的附註屬本綜合帳項的一部分。

綜合帳項附註

1 合規聲明

本帳項乃按照香港《公司條例》的規定及《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》適用的披露規定而編製。本帳項亦按照所有適用的《香港財務報告準則》(「HKFRSs」)(包括由香港會計師公會頒布之所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》和詮釋)及香港公認會計原則編製。HKFRSs在各重大方面與《國際財務報告準則》完全接軌。本集團採納的主要會計政策摘要於附註2披露。

香港會計師公會已頒布若干於2021年1月1日或之後開始的會計期間首次生效或可供提前採用的經修訂的HKFRSs。然而，並無任何修訂對本集團在本年報內當期或前期業績及財務狀況的編製或列報方式產生重大影響。本集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新增準則或經修訂準則(附註50)。

2 主要會計政策

A 綜合帳項編製基準

(i) 除下列資產及負債是如下文所列的會計政策所述以公允價值入帳外，編製本綜合帳項是以歷史成本作為計量基準：

- 投資物業(附註2E(i))；
- 自用樓宇(附註2E(ii))；
- 證券投資(附註2O)；及
- 財務衍生工具(附註2V)。

(ii) 按照HKFRSs編製綜合帳項需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用和資產與負債及收入與開支的匯報金額。該等估計及相關假設是根據以往經驗和在當時情況下認為合理的多項其他因素作出，其結果構成了管理層就無法從其他途徑實時得知的資產與負債帳面價值所作判斷的基礎。實際結果可能有別於該等估計。

該等估計及相關假設是按持續經營基準檢討。如會計估計需作修訂，而該修訂只會影響作出有關修訂的會計期間，便會在該期間內確認；但如修訂對本年度和未來的會計期間均有影響，則會在作出有關修訂的期間及未來期間確認。

管理層採用HKFRSs時所作對綜合帳項及估計有重大影響的判斷在附註49論述。

B 合併基準

綜合帳項包括本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)及本集團於聯營公司及合營公司(附註2D)的權益編製截至每年12月31日止的帳項。於年內購入或出售的附屬公司業績分別按收購日起或至出售日止(視乎在適用情況而定)，於綜合損益表內列帳。

C 附屬公司及非控股權益

附屬公司是由本集團控制的實體。本集團透過參與實體運作而獲得或承受不固定回報的權利或風險，並能夠行使其權力影響該等回報，從而控制實體。在評估該本集團是否有權力時，只考慮(由本集團或其他方持有的)實質權利。

於附屬公司的投資由取得控制權當日起合併入綜合帳項內，直至控制權結束當日止。本集團內部往來的結餘，交易和現金流量，及因本集團內部交易而產生的任何未實現利潤，會於編製綜合帳項時全數抵銷。因本集團內部交易而產生的未實現虧損，按應用於未實現收益(惟只限於無減值跡象的金額)的同樣方法抵銷。

附屬公司業績和權益中的非控股權益分別在綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合財務狀況表中獨立顯示。

當本集團失去附屬公司的控制權時，會記入為出售附屬公司的整體權益，相關的損益將在綜合損益表中確認。於失去控制權日期時在該前附屬公司保留的任何權益按公允價值確認，此額將被視為最初確認財務資產時的公允價值，或如適用，在最初確認投資聯營公司或合營公司時的成本(附註2D)。

於附屬公司的投資是按成本減去任何減值虧損(附註2I(ii))後，在本公司財務狀況表內入帳。

綜合帳項附註

2 主要會計政策(續)

D 聯營公司及合營公司

聯營公司是指本集團或本公司可以對其發揮重大影響力，但不是控制或聯合控制其管理層(包括參與其財務及經營決策)的個體。

合營公司是指本集團或本公司與其他方在合同上約定對該安排進行分享控制並對該安排的淨資產享有權利的安排。

於聯營公司或合營公司的投資是按權益法記入本集團的綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就本集團佔該投資對象淨資產在收購後的變動及任何與該投資相關的減值虧損(附註21(ii))作出調整。本集團於每一匯報日期判斷是否存在客觀證據證明該投資已減值。本集團所佔該投資對象收購後及除稅後的業績及任何減值虧損於綜合損益表內確認，而本集團所佔該投資對象收購後的其他全面收益項目於綜合全面收益表內確認。

當本集團對聯營公司或合營公司虧損的承擔額等同或超出本集團於聯營公司或合營公司的權益時，本集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損；但如本集團須向該投資對象承擔法律或推定責任，或替其支付款項則除外。因此，本集團於該投資對象的權益是根據權益法入帳的投資帳面金額連同實質上構成本集團於聯營公司或合營公司淨投資一部分，並在應用預期信用虧損模型(如適用)後(附註21(i))的長期權益。

本集團與聯營公司或合營公司之間交易所產生的未實現損益，均按本集團於該投資對象所佔的權益比率抵銷；但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未實現虧損會即時在綜合損益表內確認。

如果對聯營公司的投資變成為合營公司的投資，反之亦然，保留的權益不會重新計量。相反，投資仍按權益法入帳。

在其他情況下，當本集團終止對聯營公司有重大影響力或終止對合營公司有共同控制權時，會記入為出售該投資對象的整體權益，相關的損益將在綜合損益表中確認。於失去重大影響力或共同控制權日期時在該前投資對象保留的任何權益將確認為公允價值，此額將被視為最初確認財務資產時的公允價值。

在本公司財務狀況表所示聯營公司及合營公司的投資，是按成本扣除減值虧損(附註21(ii))後入帳。

E 固定資產

(i) 投資物業

投資物業指根據為賺取租金收入及/或資本增值的租賃權益而擁有或持有的土地及/或樓宇。這些包括現正興建或發展以供日後用作投資的物業。

投資物業按每半年經由獨立專業合資格的估價師釐定的公允價值列帳，其公允價值變動所產生的收益或虧損，會在產生期內的綜合損益表中確認。

(ii) 其他物業、機器及設備

位於及註冊在香港特別行政區的租賃土地會按成本扣除累計折舊及減值虧損(附註21(ii))後入帳。本集團為物業權益的註冊擁有人的自用租賃樓宇會按重估當日的公允價值扣除任何隨後的累計折舊列帳。重估工作每半年由獨立專業合資格的估價師進行，在重估時產生的公允價值變動，會記入為作固定資產重估儲備的變動，惟下列情況除外：

- (a) 若與自用租賃樓宇有關的固定資產重估儲備的結餘不足以彌補該項物業的重估虧損，所超出的虧損數額會記入綜合損益表；及
- (b) 若以往曾將重估虧損記入綜合損益表，而其後出現重估盈餘時，此盈餘會先撥入綜合損益表(以過往記入綜合損益表的虧損數額為限)，餘額然後撥入固定資產重估儲備。

土木工程與機器及設備(包括不是由本集團作為物業權益註冊擁有人的永久或租賃物業之使用權資產，以及由租賃機器和設備產生的使用權資產)，以原值扣除累計折舊及減值虧損(附註21(ii))列帳。

在建資產(包括與鐵路營運有關的資本性工程項目)以原值扣除減值虧損(附註21(ii))列帳。原值包括直接建造費用，例如物料、員工薪酬與一般費用，以及在建造或安裝與測試期間的資本化利息支出。當資產投入預定用途所需的絕大部分準備工作完成後，上述費用便會停止資本化，並轉列為適當的固定資產類別。

2 主要會計政策(續)

E 固定資產(續)

(iii) 服務經營權資產

如本集團參與服務經營權安排，據此獲得進入、使用及營運若干資產以提供公共服務之權利，所繳付的服務經營權初始款項及直至服務經營權開始前，因購入服務經營權而產生的直接支出會予以資本化為服務經營權資產，並在服務經營權有效期內以直線法攤銷。於服務經營權有效期內支付的每年定額付款，按開始時釐定的新增長期貸款利率作為貼現率計算其現值，並予以資本化為服務經營權資產及於服務經營權有效期內以直線法攤銷，而相應的負債則會確認為服務經營權負債。非固定或於服務經營權開始時未能釐定(而是根據未來收入來釐定)的服務經營權年度付款會於發生期間計入綜合損益表。

如本集團在服務經營權安排下建造、使用及營運若干資產以提供公共服務，於綜合損益表中確認的建造收入及成本乃參照於匯報期末的完成階段計算，而所提供的建造服務以公允價值予以資本化及在綜合財務狀況表中列為服務經營權資產，並按資產的使用年限或服務經營權資產預期可供本集團使用期間(以較短者為準)以直線法攤銷。

有關服務經營權的資產開支會予以資本化，並在資產的使用年限或服務經營權的剩餘有效期內(以較短者為準)，是按足以攤銷其原值減其估計剩餘價值(如有)的比率，以直線法攤銷。

服務經營權資產乃按原值減去累計攤銷及減值虧損(如有)列帳(附註21(ii))。

(iv) 其後開支以及報廢或處置所產生的收益或虧損

如與替換和/或更新現有資產若干部分有關的其後開支能夠令該項資產為本集團帶來未來經濟效益及其成本能準確地計算，則有關開支會計入該項資產的帳面價值內，被替換部分的帳面價值會於帳項中取消確認，所產生的任何收益或虧損會於綜合損益表中處理。

用於恢復或維持現有資產原先評估的表現水平的維修或保養開支，均於產生的期間列作綜合損益表開支。

一項資產因報廢或出售所產生的收益或虧損，以出售所得款項淨額與資產的帳面價值之間的差額釐定，並於報廢或出售當日在綜合損益表內確認為收入或支出。任何相關的重估盈餘會由資產重估儲備轉入保留溢利，並不會在綜合損益表中重新分類。

F 租賃資產

本集團於合同開始時評估合同是否屬於租賃或包含租賃。如果合同為獲取對價而在一段時間內控制一項已識別資產的使用權，則該合同屬於租賃或包含租賃。在客戶既有權主導已識別資產的使用，及有權從該使用中獲得幾乎全部經濟利益的情況下，控制權視為已確立。

(i) 作為承租人

於租賃開始日，本集團確認使用權資產和租賃負債，惟租賃期不超過12個月的短期租賃以及低價值資產租賃除外。當本集團就一項低價值資產訂立租賃時，本集團決定是否按個別租賃對該租賃予以資本化。與未資本化的租賃相關的租賃付款於租賃期按系統基準確認為費用。

若租賃被資本化，租賃負債按照租賃期內的應付租賃付款額按租賃內含利率(若租賃內含利率無法直接確定，則使用相關的增量借款利率)折現後的現值進行初始確認。初始確認後，租賃負債按攤餘成本計量，並採用實際利率法計算利息費用。

在資本化租賃時確認的使用權資產按成本初始計量。使用權資產的成本包括租賃負債的初始金額，加上在租賃期開始日或之前支付的租賃付款額以及已發生的初始直接費用。在適用情況下，使用權資產的成本還包括拆卸及移除的資產、復原資產或其所在場所估計將發生的成本折現後的現值，並扣除收到的租賃優惠。使用權資產其後按成本減去累計折舊和減值虧損(附註2J和2I(ii))後的金額列帳，惟以下類別的使用權資產除外：

- 符合投資物業定義的使用權資產根據附註2E(i)以公允價值列帳；
- 與本集團作為租賃權益的註冊擁有人租賃的自住建築物相關的使用權資產根據附註2E(ii)以公允價值列帳；及
- 與作為持作存貨的租賃土地權益相關的使用權資產根據附註2N以成本與可實現淨值兩者中的較低額列帳。

綜合帳項附註

2 主要會計政策(續)

F 租賃資產(續)

倘指數或比率變化導致未來租賃付款額發生變動，或者本集團根據餘值擔保估計的應付金額發生變動，或者對於本集團是否合理確定將行使購買、續租或終止租賃選擇權的重估結果發生變化，則應重新計量租賃負債。倘在這種情況下重新計量租賃負債，應對使用權資產的帳面價值作出相應調整；倘使用權資產的帳面價值已減至零，則將相關調整計入損益。

當租賃範疇發生變化或租賃合同原先並無規定的租賃代價發生變化(「租賃修改」)，且未作為單獨的租賃入帳時，則亦要對租賃負債進行重新計量。在此情況下，租賃負債會根據經修訂的租賃付款和租賃期限，使用經修訂的貼現率在修改生效日重新計量。

(ii) 作為出租人

作為出租人時，本集團於租賃開始時確定每項租賃是否屬於融資租賃或經營租賃。如果租賃實質上將資產所有權附帶的所有風險和報酬轉移給承租人，則該租賃劃歸為融資租賃。如果情況並非如此，則該租賃劃歸為經營租賃。

當一項合同包含租賃和非租賃組成部分時，本集團將合同中的對價按相對獨立銷售價格基準分攤至各組成部分。經營租賃的租金收入根據附註2AA(ii)確認。

G 商譽

商譽指當：

- (i) 所轉讓代價公允價值、於被收購者的非控制性權益金額及本集團先前持有被收購者權益的公允價值的總和；大於
- (ii) 被收購者的可識別資產及負債於收購當日之淨公允價值。

當(ii)較(i)為大，則該差額即時在損益中確認為優惠承購之收益。

商譽是按成本值減累計減值虧損列帳。來自業務合併的商譽將分配予預期可受惠於合併協同效益的現金生產單位或現金生產單位組合，並會每年進行減值評估(附註2I(ii))。

若於年內出售現金生產單位，任何歸屬予出售項目的收購商譽將被計入出售項目的收益或虧損之內。

H 物業管理權

如集團購入物業管理權，所付金額會予以資本化並按原值減去累計攤銷及減值虧損(附註2I(ii))作為無形資產列帳。物業管理權在管理權的年期內以直線法於綜合損益表中攤銷。

I 資產減值

(i) 金融工具、合約資產及租賃應收款的信用虧損

對於本集團的應收帳款、合約資產及租賃應收款，預期信用虧損的虧損撥備以相等於整個生命週期內預期信用虧損的金額計量(即在預期信用虧損模型適用項目的預計年期內所有可能違約事件產生的預期信用虧損)。對於本集團其他以攤銷成本計量的財務工具，虧損撥備以等同於12個月預期信用虧損的金額計量(即報告日後12個月內可能違約事件產生的預期信用虧損)。除非財務工具的信用風險自初始確認後大幅增加，虧損撥備為此則按等同於生命週期的金額計量。以公允價值計量的金融資產毋須進行預期信用虧損評估。

預期信用虧損為信用虧損的概率加權估計。信用虧損按所有預期現金差額(即根據合約應付本集團的現金流量與本集團預期收到的現金流量之間的差額)的現值計量。

在評估財務工具信用風險是否自初始確認後大幅增加時，本集團將於報告日評估的財務工具違約風險與初始確認日評估的風險進行比較。本集團會考慮合理可靠的定量及定性資料，包括歷史經驗以及在無需付出過多成本或努力下即可獲得的前瞻性資料。

預期信用虧損於各報告日進行重新計量，以反映自初始確認後財務工具信用風險的變化情況。預期信用虧損金額的任何變化於損益中確認為減值收益或虧損。本集團確認所有財務工具的減值收益或虧損，並透過虧損撥備帳對其帳面金額進行相應調整。

2 主要會計政策(續)

I 資產減值(續)

(ii) 其他資產減值

本集團在每個匯報期末審閱內部及外間資料，以確定下列資產是否出現減值跡象，或者(除了商譽)以往確認的減值虧損是否不再存在或已經減少：

- 固定資產(包括使用權資產及服務經營權資產，但按重估值列帳的資產除外)；
- 物業管理權；
- 商譽；
- 在建鐵路工程；
- 發展中物業；
- 遞延開支；及
- 於附屬公司、聯營公司及合營公司的投資。

如出現任何減值跡象，便須估計資產的可收回金額。此外，不論是否有任何減值跡象存在，本集團也會每年估計商譽的可收回金額。

資產的可收回金額是其公允價值減出售成本與使用價值兩者中的較高額。在評估使用價值時，預期未來現金流量會按可以反映當時市場對時間價值及資產特定風險的評估的稅前貼現率計算其現值。如果資產所產生的現金流入基本上不能與其他資產所產生的現金流入獨立列項，則以能產生獨立現金流入的最小資產組別(即現金產生單位)來釐定可收回金額。

當資產或所附屬的現金產生單位的帳面金額高於可收回金額時，其減值虧損於綜合損益表中確認。相關現金產生單位的減值虧損會先用以減低任何分配至該單一(或一組)現金產生單位的商譽的帳面金額，其後會按比例減低附屬於該單一(或一組)現金產生單位的其他資產的帳面金額，但該資產帳面價值不可被減至低於其個別公允價值扣除出售成本(如可計量)或其使用價值(如可釐定)。

減值虧損在用作釐定資產(不包括商譽)可收回金額的估計出現利好變化時撥回。而與商譽有關的減值虧損一概不予撥回。

所撥回的減值虧損以假設在以往年度沒有確認減值虧損而應已釐定的資產帳面金額為限。所撥回的減值虧損在確認撥回的年度內計入綜合損益表。

J 折舊及攤銷

(i) 投資物業並不計提折舊。

(ii) 除投資物業、在建資產及在服務經營權的全部或剩餘的有效期內攤銷的服務經營權資產(附註2E(iii))以外的固定資產，是按足以攤銷其原值或估值減其估計剩餘價值(如有)的比率按下列預計可使用年限以直線法計提折舊或攤銷：

• 土地及樓宇

自用樓宇	50年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限
租賃土地	尚餘租賃年期

• 土木工程

挖掘及鑽挖	無限期
隧道內壁鋪砌、地下土木結構、架空結構及海底隧道	100年
車站樓宇結構	100年
車廠結構	80年
車站小商店結構	20 - 30年
纜車站大樓及主題村結構	27 - 30年

綜合帳項附註

2 主要會計政策(續)

J 折舊及攤銷(續)

- 機器及設備

列車及組件	6 - 42年
月台幕門	10 - 35年
路軌	15 - 50年
環境控制系統、升降機與扶手電梯、防火及排水系統	7 - 45年
供電系統	5 - 40年
架空纜索系統及纜車車廂	10 - 27年
自動收費系統、金屬車站小商店及其他機械設備	9 - 25年
列車控制及訊號儀器、站內公布系統、電訊系統及廣告牌	5 - 35年
車站修飾	20 - 30年
固定裝置及配備	10 - 25年
維修設備	10 - 40年
寫字樓傢具及設備	5 - 15年
電腦軟件許可證及應用軟件	5 - 10年
電腦設備	3 - 5年
清潔用具及工具	5年
車輛	5 - 12年

若物業、機器及設備的組成部分具有不同的可使用年限，則各組成部分將獨立計提折舊或攤銷。不同類別固定資產的可使用年限會因應資產的實際狀況、使用經驗及當時的資產更新計劃，於每年進行檢討。

(iii) 在建資產並不計提折舊或攤銷，直至建造完成及資產可作預定用途時為止。

K 建造成本

(i) 本集團就建議的鐵路建造工程所產生的費用(包括顧問費、內部員工薪酬與一般費用)的處理方式如下：

- 如建議的工程仍在初步審議階段，尚未視為會大機會落實，有關的費用會計入綜合損益表；及
- 如建議的工程處於詳細研究階段，並得到可行的財務計劃支持，有關的費用會記帳為遞延開支，直至達成項目協議後，即撥入在建鐵路工程。如項目協議未能達成且有關的費用並不被視為可收回，有關的費用則會即時計入綜合損益表。

(ii) 在達成項目協議後，所有有關建造鐵路的費用均列入為在建鐵路工程，直至鐵路啟用後，有關的建造費用即撥入固定資產。

L 合營業務

合營業務是一種安排。在此安排下，本集團與其他方在契約上同意攤分該安排的控制權，並對與該安排相關的資產享有權利及對負債負有責任。本集團會採用分項總計法，將與其權益有關的資產、負債、收入及開支與類似的项目合併計算，去確認其在合營業務下的權益。本集團會採用一致的會計政策去計算相若交易及在類似情況下進行的活動。

根據《香港財務報告準則》第11號「合營安排」，本集團與發展商就香港物業發展項目(並無成立獨立個體)達成的安排，均被視為合營業務。按照該等物業發展安排，本集團通常自行負責本身的開支，包括內部員工薪酬及準備工程的開支；至於土地補價(或集團未支付之部分)、建造成本、專業費用等一切其他工程開支，一般由發展商承擔。本集團會就本身所擁有該等業務的權益，將已扣除收取款項後的發展權購入價、準備工程開支(包括應計利息)及支付的地價(包括任何土地補價)列作發展中物業。如來自發展商的款項超出本集團有關開支，超出的數額會記入遞延收益。本集團就物業發展所作出的員工薪酬、一般費用及顧問費用等開支，亦會予以資本化並確認為發展中物業。本集團所享有該等業務賺取的收入，會按照附註2M(iii)所列的基礎，在扣除當時發展中物業的有關結餘後，記入綜合損益表內。

2 主要會計政策(續)

M 物業發展

- (i) 本集團就物業發展項目進行地盤準備工作所產生的費用、支付的地價、購入物業發展權的代價、建築發展的總成本、資本化的借貸成本，撥備及其他直接費用均列入為發展中物業。
- (ii) 向發展商收取的香港物業發展款項，將用以沖銷該發展項目在發展中物業有關的金額。向發展商收取的款項如超出發展中物業結餘，餘額會撥入遞延收益(包含在應付帳項及其他應付款項之內)。在此等情況下，集團就有關該發展項目的進一步開支，均會在遞延收益中扣除。
- (iii) 與物業發展商共同在香港發展物業的利潤，將在下列情況下在綜合損益表內確認：
- 如本集團向發展商收取款項超出發展中物業結餘(即產生遞延收益)，當地基和地盤準備工程完竣並可進行發展上蓋物業，及計入預計本集團在該等項目所需承擔的風險和責任(如有)後，該款項所產生的利潤才會獲確認；
 - 如本集團獲得分攤發展項目的淨盈餘的權利，當收入(包括任何未出售物業之公允價值)及發展項目的整體成本能可靠地估計時，本集團獲得分攤之利潤才會獲初始確認。本集團任何未出售物業之權益其後會根據附註2N所列政策的基礎重新計算，並包含在待售物業之內；及
 - 如本集團收取發展項目分攤的資產，利潤會按收取該等物業時其公允價值，並計入本集團在該等項目所需承擔的風險和責任後才會獲確認。

於確認利潤時，與該發展項目有關發展中物業結餘會記入綜合損益表作為支出(如有)。

- (iv) 出售中國內地物業的收入在法律轉讓完成後(這是在買家有能力主導物業的用途並獲得物業大致餘下利益的時點)，方予確認。收入確認日之前就已售物業收取之按金及分期付款將列帳於綜合財務狀況表之「應付帳項及其他應付款項」。
- (v) 如在物業發展項目收取在建物業並作為投資用途，該等物業會按公允價值確認為投資物業。在收取該等物業前，有關資產所產生的建造費用及有關裝修費用將初始資本化為遞延開支。在收取後，則其後確認為投資物業。

N 待售物業

如物業持有作待售用途，該等物業會以原值入帳，其後以物業的原值或可實現淨值兩者中的較低者列帳。

對於在香港的物業，其成本是指當確認物業發展利潤時(根據附註2M(iii))，參考獨立公開市場估值而釐定之公允價值。

對於在中國內地的物業，其成本是由未出售物業所分攤的發展成本而釐定。

可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。

因物業減值至可實現淨值而產生的任何金額，於減值年度確認作開支。因可實現淨值增加引致任何物業減值的回撥於該回撥期間確認作物業出售成本的減少。

當待售物業出售時，該等物業的帳面金額會記入綜合損益表內。

綜合帳項附註

2 主要會計政策(續)

0 證券投資

證券投資(不包括於其附屬公司、聯營公司及合營公司的投資)分類為按公允價值計入損益的財務資產。證券投資的公允價值變動(包括利息)計入於損益中。

證券投資於本集團承諾購買/出售有關的投資時確認/取消確認。出售證券投資所產生的利潤或虧損按出售所得款項淨額與投資的帳面價值之間的差額計算，並於產生時計入綜合損益表。

P 存料與備料

用作業務營運的存料與備料分為經常性及資本性。經常性備料以加權平均成本法按成本列帳，並於其耗用期間內確認為開支。在適當時候本集團會為陳舊存貨作出撥備。資本性備料則按成本減去累計折舊及減值虧損列為固定資產(附註21(ii))，其折舊會按計入儲備的資本性備料的相關固定資產所適用的折舊比率計算。

Q 合約資產及合約負債

根據合約所載列的付款條款有權無條件獲取代價前，合約資產於本集團確認收入時確認(附註2AA)。合約資產是根據附註21(i)所載政策就預期信用虧損進行評估，並於收取代價的權利成為無條件時重新分類為應收款項(附註2S)。

合約負債於本集團確認相關收入前，於客戶支付代價時確認(附註2AA)。倘本集團在確認相關收入前擁有無條件收取代價的權利，則亦將確認合約負債。於該等情況，亦將確認相應的應收款項(附註2S)。

就與客戶的單一合約而言，應以合約資產淨額或合約負債淨額呈列。對於多份合約，不相關合約的合約資產及合約負債不能以淨額呈列。

合約包括重大融資成分時，合約結餘包括根據實際利率法計算的應計利息(附註2AB)。

R 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他財務機構的活期存款及短期的高流動性投資(此等投資可隨時換算為已知的現金額及就價值變動方面的風險不大及於購入日起三個月內到期)。就編製綜合現金流量表而言，現金及現金等價物也包括須於接獲通知時償還，並構成本集團現金管理一部分的銀行透支。

S 應收帳項及其他應收款項

應收款項於本集團有無條件收取代價之權利時確認。如果在支付該代價到期之前只需要通過一段時間，則收取代價的權利是無條件的。如果在本集團擁有無條件收取代價之權利之前已確認收入，則該金額將作為合約資產列帳(附註2Q)。應收款項採用實際利率法計算攤銷成本並扣除信用虧損列帳(附註21(i))。

T 附息貸款

附息貸款初值按公允價值扣除交易成本後入帳。不受公允價值對沖的附息貸款隨後將採用實際利率法按攤銷成本法列帳。利息支出是根據本集團有關利息及財務開支的會計政策所確認(附註2AB)。

最初確認後，受公允價值對沖的附息貸款之帳面價值會重新計算，並就對沖風險所產生的公允價值變動於綜合損益表內確認，以抵銷相關對沖工具的損益影響。

U 應付帳項及其他應付款項

若貼現的影響重大，應付帳項及其他應付款項將按攤銷成本法列帳，否則按成本列帳。

V 財務衍生工具及對沖活動

本集團利用財務衍生工具，如利率掉期及貨幣掉期，以管理其利率及外匯風險。根據本集團政策，此類工具純粹用作減低或消除本集團投資及負債的有關財務風險，而非用作買賣或投機用途。

衍生工具按公允價值確認，於各匯報期末重新計算其公允價值。相關損益的確認方法將視乎衍生工具是否被指定為對沖工具及其對沖項目的性質而定。

2 主要會計政策(續)

V 財務衍生工具及對沖活動(續)

倘對沖會計方法適用，本集團將指定所用的衍生工具為：(1) 公允價值對沖：對沖已確認負債的公允價值；(2) 現金流量對沖：對沖已確認負債的現金流量的變動或確實承擔的外匯風險；或(3) 淨投資對沖：對沖應收或應付一項境外經營貨幣項目的現金流量易變性，其中貨幣項目的結算不僅未曾計劃，而且在可預見的未來不太可能發生。

(i) 公允價值對沖

被指定作為及符合公允價值對沖條件的衍生工具，其公允價值的變動，連同與被對沖資產或負債就相關風險所產生的公允價值變動，會計入綜合損益表。

(ii) 現金流量對沖

被指定作為及符合現金流量對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分會確認為其他全面收益，從而分開累計於股東權益內之對沖儲備。而非有效部分的公允價值變動則即時在綜合損益表中確認。

當被對沖項目於綜合損益表中確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的金額會撥入綜合損益表。然而，當有關被對沖項目的交易導致非財務資產或負債的確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的相關損益會從股東權益中轉出，並撥入非財務資產或負債的最初成本或帳面金額。

當對沖工具過期或被售出、終止或被行使，或本集團取消其對沖關係但與被對沖項目有關的交易仍預計會發生時，當時在股東權益中的累計損益仍會保留在股東權益內，直至該項交易發生時才根據上述政策確認。然而，若預期有關被對沖項目的交易不會發生，被計入股東權益的累計損益會即時撥入綜合損益表。

(iii) 淨投資對沖

被指定作為及符合境外經營淨投資對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分會確認為其他全面收益，從而分開累計於股東權益中的匯兌儲備。而非有效部分的公允價值變動則即時在綜合損益表中確認。

於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的金額會撥入綜合損益表，作為出售或部分出售境外經營的重新分類調整。

(iv) 不符合對沖會計方法的衍生工具

任何不符合對沖會計方法的衍生工具的公允價值變動即時於綜合損益表中確認。

W 僱員福利

(i) 薪金、年假、其他津貼、界定供款退休計劃的供款，包括根據香港《強制性公積金計劃條例》的規定作出的強制性公積金（「強積金」）供款，及其他非貨幣性福利成本在本集團僱員提供相關服務的期間內計提。就從事建造項目、資本性項目及物業發展的員工所作出的此等福利成本，則予以資本化作為認可資產成本的一部分。在其他情況下，此等成本在綜合損益表中確認為開支。

(ii) 本集團就界定福利退休計劃承擔的責任淨額是按每個計劃獨立計算，計算方法是估計僱員在本年度及過往年度提供服務所賺取未來福利的數額；將預期累積福利數額貼現以釐定現值，及扣除任何計劃資產的公允價值。計算由合資格精算師採用預計單位成本法進行。如計算的結果為本集團帶來效益，則確認的資產以日後從計劃所得的任何退款或供款扣減形式所得的經濟效益之現值為限。界定福利負債/資產的服務成本及淨利息開支/收入將視情況而確認為綜合損益表的支出，或被資本化為相關建造項目、資本性項目及物業發展的成本。本年度服務成本會按本年度的僱員服務所帶來的界定福利責任現值之增加計算。該期間的淨利息支出/收入是按用以計算匯報期間開始時界定福利責任的貼現率應用於淨界定福利負債/資產而決定。貼現率是根據優質公司債券於匯報期末的收益率釐定；所參考公司債券的年期與福利退休計劃的加權平均時間相若。

綜合帳項附註

2 主要會計政策(續)

W 僱員福利(續)

當計劃的福利改變或計劃遭縮減時，有關僱員過去服務的福利改變之部分，或因縮減計劃帶來的損益，會在計劃修訂或縮減時，以及相關重組成本或合約終止補償獲確認兩者中較早時，在綜合損益表中確認為支出或予以資本化。

界定福利退休計劃引致的重新計量會確認為其他全面收益，並即時在保留溢利中反映。重新計量包含精算損益、計劃資產的回報(不包括包含在淨界定福利負債/資產內的淨利息金額)及資產上限影響的任何改變(不包括包含在淨界定福利負債/資產內的淨利息金額)。

(iii) 以股份為基礎的支出按認股權派發日期的公允價值計算。

- 關於認股權，於派發日期釐定的公允價值會在計及認股權被授出的可能性後，在授出期間按直線法確認為一項員工成本(除非該等員工支出符合條件確認為資產)，同時股東權益中以股份為基礎的僱員資本儲備將相應增加。認股權的公允價值採用「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，並計及派發認股權時所依據的條款及條件計算。模式中所採用的預期年限已根據管理層就不可轉讓性、行使限制及行為因素的影響的最佳估計作出調整。

在授出期間，本集團會檢討預計授出的認股權數目。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的綜合損益表中計入/扣除(除非該等員工支出符合條件確認為資產)，並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整。於授出日，確認為支出的金額會被調整，以反映實際授出的認股權數目(並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整)。股本金額會在以股份為基礎的僱員資本儲備中確認，直至認股權獲行使時轉入股本帳項或認股權失效(於認股權到期)時直接計入保留溢利。

- 關於行政人員股份獎勵計劃下的獎勵股份，計入員工薪酬計為開支的金額是參照授出的獎勵股份的公允價值所釐定，並考慮到與授出相關的所有不賦予條件。總開支於相關歸屬期間內確認，而相應貸記在權益的以股份為基礎的僱員資本儲備中。

關於那些於歸屬年期內攤銷的獎勵股份，本集團根據每個匯報期末的歸屬條件，修訂其對預期最終會賦予的獎勵股份數目的估計。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的綜合損益表中扣除/計入，並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整。獎勵股份歸屬後，由市場購入的歸屬獎勵股份(「購入股份」)及由以股代息而獲得的股份和用所得現金普通股息購入的股份(「普通股息股份」)的相關成本，會貸記於為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，並相應減少以股份為基礎的僱員資本儲備(如為購入股份)及減少保留溢利(如為普通股息股份)。

關於以股份為基礎而將以現金支付的支出，相等於已獲提供的服務部分的負債會按每個匯報期末釐定的股份公允價值確認。

(iv) 合約終止補償在本集團不能撤回授予該等補償，以及在其確認涉及支付合約終止補償的重組成本兩者中較早時獲確認。

X 所得稅

(i) 年內所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。所得稅會於綜合損益表中確認，但與被確認為其他全面收益或直接與股東權益項目有相關的所得稅，則確認為其他全面收益或直接確認為股東權益。

(ii) 本期稅項是按年內應課稅收入根據在匯報期末已生效或實際上已生效的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。

(iii) 遞延稅項是根據綜合財務報表中資產和負債的帳面價值與計算應課稅利潤時使用的相應稅基之間的暫時差異而確認。遞延稅項資產也可以由未利用可稅項虧損和未利用稅款抵減產生。遞延稅項負債一般按所有應課稅暫時差異確認；而遞延稅項資產的確認一般只限於很可能獲得應課稅利潤並用以抵扣暫時差異的情況。如果暫時差異是由於在既不影響應課稅利潤也不影響會計利潤(若其不屬於企業合併的一部分)的交易中初始確認資產和負債而產生的，則不確認該等資產和負債。

2 主要會計政策(續)

X 所得稅(續)

遞延稅項負債按於附屬公司的投資和與聯營公司及合營公司權益相關的應課稅暫時差異予以確認，惟倘本集團可控制暫時差異的撥回及暫時差異在可預見的未來很可能不會撥回則除外。與該等投資和權益相關的可抵扣暫時差異產生的遞延稅項資產，只有在很可能獲取足夠的應課稅利潤用於抵扣暫時差異，並且預計在可預見的未來會撥回的情況下才予以確認。

當投資物業根據附註2E(i)所載會計政策以公允價值入帳時，除非該等物業可予以折舊並按商業模式持有，目的是把該等物業絕大部分的經濟利益隨着時間消耗，而非通過出售消耗，否則，已確認遞延稅額會在報告期末按照以帳面金額出售該等資產時適用的稅率計量。在所有其他情況下，已確認遞延稅額是按照資產與負債帳面價值的預期實現或結算方式，根據已執行或於報告期末實質上已執行的稅率計量。遞延稅項資產與負債均不折現計算。

本集團會於匯報期末審閱遞延稅項資產的帳面價值。如果本集團預期不再可能獲得足夠的應課稅利潤以抵扣相關的稅項利潤，該遞延稅項資產的帳面價值便會調低；但是如果日後有可能獲得足夠的應課稅利潤，有關減額便會撥回。

Y 財務擔保合約

財務擔保乃指本集團須於擔保持有人因指定債務人未能根據債務工具的原有或經修訂條款支付到期款項而蒙受損失時，向持有人償付指定款項的合約。

當本集團提供有重大影響的財務擔保時，其初值按公允價值並於抵扣任何在提供擔保時已收或應收的款項後，分別計入綜合損益表和應付帳項及其他應付款項內的遞延收益。在提供財務擔保時的公允價值，在可獲取有關資料時，以參考同類服務的公平交易所收取的費用而釐定，或在可獲取有關資料的可靠估值時，以參考比較放債人在能提供擔保時收取的實際利率與放債人在未能提供擔保時可能收取的估計利率而得來的利率差額而估計。

最初確認為遞延收益的擔保數額會於擔保期內在綜合損益表攤銷，作為提供財務擔保的收入。

本集團監控指定債務人的違約風險，並於財務擔保的預期信用虧損高於應付帳款及其他應付款項中就該擔保入帳的金額(即初始確認的金額減去累計攤銷後所得金額)時，計提撥備。為釐定預期信用虧損，本集團會考慮指定債務人自該擔保發行以來的違約風險變動，並會計量12個月的預期信用虧損，除非指定債務人的違約風險自擔保發行以來已大幅增加，於該等情況下則會計量全期預期信用虧損。對違約的界定及對信用風險大幅增加的評估與附註21(i)所述者相同。

由於本集團僅須在指定債務人違反受擔保工具條款的情況下支付款項，故預期信用虧損是按信用虧損出現時補償持有人的預期款項減去本集團預期自擔保持有人、指定債務人或任何其他人士收取的任何款項而估計得出。有關金額其後將使用現時的無風險利率貼現，並就現金流量的特定風險作出調整。

Z 撥備、或有負債及虧損性合約

(i) 撥備及或有負債

當本集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，本集團便會就該負債計提撥備。如果貨幣時間值重大，則按預計清償債項所需支出的現值計列撥備。

當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。當本集團的責任須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。

當預期第三方會補償部分或全部清償撥備所需的支出時，如任何預期補償得到實際確定，則會確認為獨立資產。所確認的補償金額以撥備的帳面金額為限。

(ii) 虧損性合約

當本集團為達成合約義務所產生的不可避免成本超過其預期可從該合約收取的經濟利益時，即視為存在虧損性合約。虧損性合約撥備按終止合約的預期成本與繼續合約的成本淨額兩者之間較低者的現值計量。

綜合帳項附註

2 主要會計政策(續)

AA 收入確認

當產品或服務的控制權轉移至客戶或承租人有權使用資產時，按本集團預期有權收取的承諾代價確認收入，不包括代第三方收取的款項。收入不包括增值稅或其他銷售稅，並已扣除任何營業折扣。本集團的收入及其他收益確認政策的進一步詳情載列如下：

- (i) 車費收入在向乘客提供車程服務後確認為收入。
- (ii) 經營租賃出租的投資物業、車站小商店及其他鐵路物業的租金收入，除非替代基礎更能代表使用租賃資產所產生的利益的模式，按租賃年期內等額分期確認。批出的租金優惠於綜合損益表內確認為應收租賃淨付款總額的組成部分。不受指數或比率影響的非定額租賃付款會在其賺取的會計期間內確認為收入。
- (iii) 合約收入於顧問、工程或服務合約的結果能夠可靠地估計時確認為收入。合約收入使用「成本與成本法」逐步確認，即基於相對於估計總成本的實際成本的比例。當不能可靠地估計顧問、工程或服務合約的結果，則只會根據已產生的合約成本可能收回的程度來確認收入。
- (iv) 其他鐵路及車站商務業務、物業管理、鐵路專營權及服務經營權收入，在提供服務後確認為收入。

AB 利息及財務開支

由資本性工程所需融資直接產生的利息收入及開支，在資產建成或投入使用前予以資本化。用作購置資產的外幣貸款所產生的匯兌差額，亦會予以資本化並作為對資本化利息的調整。其他用途產生的利息開支則會記入綜合損益表。

租賃負債的融資費用於租賃期內記入綜合損益表，致使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

AC 外幣折算

年內的外幣交易按交易日的匯率折算為港元入帳。以外幣為單位的貨幣性資產及負債則按匯報期末的匯率折算為港元。匯兌損益在綜合損益表內確認。

海外企業的業績按年內的平均匯率折算為港元。財務狀況表項目則按匯報期末的收市匯率折算為港元。所產生的匯兌差額確認為其他全面收益及獨立列項於股東權益中的匯兌儲備。

2 主要會計政策(續)

AD 業務分類報告

在綜合帳項中呈報的經營類別及每項類別金額是以定期給予本集團最高級行政管理人員用作按各業務及地域來分配資源及評估表現的財務資料來釐定。

在財務匯報中，個別重大的經營類別不會合計匯報，除非這些類別擁有類似的經濟特徵，並且在服務及產品性質、客戶類型及類別、提供服務或分銷產品的方法，以及監管環境的性質方面相類似。倘一些個別並不重大的經營類別符合大部分上述特徵，則可合計匯報。

AE 關連人士

就本帳項而言，如個人對本集團有控制權、共同控制權或重大影響，或是本集團的關鍵管理人員，其個人或其關係密切的家庭成員均被視作與本集團相關。

如(i)個體與本集團為同一集團成員；(ii)個體是本集團的聯營公司或合營公司；(iii)個體是本集團僱員或作為本集團關連人士的任何個體的離職後福利計劃；(iv)本集團的關連人士對此個體有控制權或共同控制權；(v)對本集團擁有控制權或共同控制權的個人或其關係親密的家庭成員對該個體具有重大影響，或是該個體的关键管理人員；或(vi)該個體或其所屬集團的任何成員，向本集團或本集團母公司提供關鍵管理人員服務，此個體會被視作與本集團有關連。

AF 政府現金資助

政府現金資助是指以資源轉撥形式作出的政府資助，而本集團須遵守該資助的附帶條件。當政府現金資助代表對資產成本的彌補，該資助會在計算資產帳面價值時在資產成本中扣除，惟扣除的金額將以匯報期末已收及應收金額為限。當政府現金資助代表對開支或損失的彌補，該資助會在有關的開支中扣除。倘已收或應收資助金額超出於匯報期末的資產成本或開支或損失，超出部分會被視為預收款項或遞延收益，用以抵銷未來資產成本或將來的開支或損失。

3 與九廣鐵路公司的合併、高速鐵路(香港段)及屯馬綫的營運安排

兩鐵合併

於2007年12月2日(「指定日期」)，本公司與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)合併業務(「兩鐵合併」)。兩鐵合併的結構及主要條款載於由香港特別行政區政府(「香港特區政府」)、九鐵公司及本公司等訂約方訂立的一系列交易協議內，當中包含服務經營權協議、物業組合協議及合併框架協議。

根據訂立服務經營權協議，九鐵公司授權本公司進入、使用及營運九鐵公司系統，為期50年(「經營權有效期」)。倘九鐵系統的專營權有效期獲延長，此服務經營權有效期亦將被延長。根據服務經營權協議的條款，本公司將於指定日期向九鐵公司支付整筆過的前期款項，並須於經營權有效期內向九鐵公司作出每年定額付款，並須根據九鐵公司系統所賺取而超出若干額度的收入向九鐵公司繳付以分層方法計算的每年非定額付款。

根據服務經營權協議，本公司須負責有關九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額」)，本公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準。

兩鐵合併的詳情於2007年9月3日的本公司通函內披露。

綜合帳項附註

3 與九廣鐵路公司的合併、高速鐵路(香港段)及屯馬綫的營運安排(續)

高速鐵路(香港段)的營運安排

於2018年8月23日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，補充及修改當時的協議，以便本公司能夠以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營廣深港高速鐵路(香港段)(「高速鐵路(香港段)」)。根據於2018年8月23日簽訂的補充服務經營權協議(「補充服務經營權協議 — 高速鐵路(香港段)」)，高速鐵路(香港段)的經營期於商業營運日期開始(即2018年9月23日)和初始經營期為10年(「經營權有效期(高速鐵路(香港段))」)。本公司及九鐵公司可根據補充服務經營權協議 — 高速鐵路(香港段)所載的機制進一步磋商後延續經營期。根據補充服務經營權協議 — 高速鐵路(香港段)，本公司須負責有關高速鐵路(香港段)經營權財產的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產(高速鐵路(香港段))」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額(高速鐵路(香港段))」)，本公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準。

補充服務經營權協議 — 高速鐵路(香港段)的詳情於2018年8月23日的本公司公告內披露。

屯馬綫的營運安排

於2020年2月11日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議(包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議一」))，補充及修改當時的協議，以便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(即當時馬鞍山綫由大圍延伸至啟德)，從2020年2月14日開始為期兩年。

於2021年6月21日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議(包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議二」))，補充及修改當時的協議，以便本公司能夠從2021年6月27日起為期兩年內以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫全綫。沙中綫補充服務經營權協議二已取代了沙中綫補充服務經營權協議一。在沙中綫全面通車之前，雙方有義務真誠地展開獨家磋商，以期就整條沙中綫的補充服務經營權協議條款達成一致(擬取代沙中綫補充服務經營權協議二，除非雙方同意條文於新協議日期後應繼續有效)。根據沙中綫補充服務經營權協議二，本公司須負責有關屯馬綫經營權財產的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產(屯馬綫)」)。

沙中綫補充服務經營權協議一和沙中綫補充服務經營權協議二的詳情分別於2020年2月11日及2021年6月21日的本公司公告內披露。

4 香港車務營運收入

香港車務營運收入包括：

百萬港元	2021	2020
本地鐵路服務	11,067	9,229
過境服務	5	516
高速鐵路(香港段)	1,363	1,277
機場快綫	89	140
輕鐵及巴士	583	481
城際客運服務	—	20
其他	70	233
	13,177	11,896

本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、南港島綫及屯馬綫。其他主要包括違反鐵路附例的額外罰款、八達通增值服務收入及其他鐵路相關收入。

5 香港車站商務收入

香港車站商務收入包括：

百萬港元	2021	2020
免稅店及小商店	1,594	2,021
廣告	894	516
電訊收入	631	640
其他車站商務收入	89	92
	3,208	3,269

6 香港物業租賃及管理業務收入

香港物業租賃及管理業務收入包括：

百萬港元	2021	2020
物業租賃收入	4,787	4,817
物業管理收入	249	237
	5,036	5,054

7 中國內地及國際附屬公司收入及開支

有關中國內地及國際附屬公司的收入及開支包括：

百萬港元	2021		2020	
	收入	開支*	收入	開支*
墨爾本鐵路	12,324	11,992	10,308	10,280
悉尼地鐵西北綫	660	619	681	752
悉尼地鐵城市及西南綫	1,376	1,361	1,493	1,474
瑞典業務(「MTR Nordic」)**	5,489	5,325	4,747	4,600
TfL Rail/伊利莎伯綫	2,510	2,388	2,363	2,177
深圳地鐵四號綫	805	744	692	719
深圳地鐵十三號綫***	925	925	-	-
其他	956	801	1,144	893
	25,045	24,155	21,428	20,895
中國內地物業發展	353	224	-	13
中國內地及國際附屬公司總計	25,398	24,379	21,428	20,908

* 開支包括員工薪酬總額100.83億港元(2020年：92.60億港元)(附註10A)、保養及相關工程費用30.81億港元(2020年：28.50億港元)及水電費用6.40億港元(2020年：7.82億港元)。

** MTR Nordic由在瑞典營運的斯德哥爾摩地鐵、MTR Tech、MTRX、斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg組成。

*** 深圳地鐵十三號綫於綜合損益表中確認的建造收入及成本乃參照於匯報期末的完成階段計算。

綜合帳項附註

8 其他業務收入

其他業務的收入來自：

百萬港元	2021	2020
「昂坪360」業務	103	65
顧問業務	222	231
香港特區政府的項目管理	-	565
其他業務	58	33
	383	894

9 業務分類資料

本集團的業務包括(i)經常性業務(包括香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務及其他業務，而不包括在香港及中國內地投資物業公允計量)及(ii)物業發展業務(連同經常性業務稱為基本業務)。

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

- (i) 香港車務營運：為香港本地集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地的過境鐵路、廣深港高速鐵路(香港段)(「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、及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸提供客運及相關服務。
- (ii) 香港車站商務：於香港車務營運網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。
- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 其他業務：與客運服務或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪360」(包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務)、鐵路顧問業務、於八達通控股公司的投資及提供予香港特區政府的項目管理服務。

9 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的業績及與綜合帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬元	香港 客運服務			中國內地及 國際聯屬公司				未予 分類金額	總計
	香港 車務營運	香港 車站商務	香港 物業租賃 及管理業務	香港 物業發展	中國內地 及國際 鐵路、 物業租賃 及管理業務	中國內地 物業發展	其他業務		
2021									
《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入	13,177	1,633	329	-	24,901	353	378	-	40,771
- 在某一時點確認	12,424	30	-	-	3,876	353	129	-	16,812
- 隨時間確認	753	1,603	329	-	21,025	-	249	-	23,959
來自其他來源的收入	-	1,575	4,707	-	144	-	5	-	6,431
- 定額或取決於指數或 比率的租賃付款	-	1,566	4,573	-	143	-	5	-	6,287
- 不取決於指數或比率的 非定額租賃付款	-	9	134	-	1	-	-	-	144
總收入	13,177	3,208	5,036	-	25,045	353	383	-	47,202
經營開支	(12,343)	(480)	(970)	-	(24,155)	(224)	(570)	-	(38,742)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(219)	-	-	(93)	(312)
未計香港物業發展、投資 物業公允價值計量、 折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤/(虧損)	834	2,728	4,066	-	671	129	(187)	(93)	8,148
香港物業發展利潤一分佔 盈餘及未出售物業的權益	-	-	-	11,097	-	-	-	-	11,097
投資物業公允價值計量 虧損 [^]	-	-	(1,362)	-	(254)	-	-	-	(1,616)
未計折舊、攤銷及每年非 定額付款前經營利潤/ (虧損)	834	2,728	2,704	11,097	417	129	(187)	(93)	17,629
折舊及攤銷	(4,882)	(195)	(17)	-	(268)	-	(68)	-	(5,430)
每年非定額付款	(214)	(45)	(1)	-	-	-	-	-	(260)
應佔聯營公司及合營公司 利潤	-	-	-	-	736	-	232	-	968
未計利息、財務開支和 稅項前(虧損)/利潤	(4,262)	2,488	2,686	11,097	885	129	(23)	(93)	12,907
利息及財務開支	-	-	-	-	(78)	78	-	(967)	(967)
所得稅	-	-	-	(1,820)	(9)	(141)	-	(291)	(2,261)
截至2021年12月31日止 年度(虧損)/利潤	(4,262)	2,488	2,686	9,277	798	66	(23)	(1,351)	9,679
資產									
固定資產	124,952	3,209	84,449	-	7,818	58	546	-	221,032
其他分類資產*	6,828	559	796	4,320	9,639	4,841	494	15,166	42,643
商譽及物業管理權	-	-	12	-	57	-	-	-	69
發展中物業	-	-	-	11,215	-	-	-	-	11,215
遞延開支	994	-	194	22	-	-	754	-	1,964
遞延稅項資產	-	1	-	-	570	8	20	-	599
證券投資	-	-	-	-	7	701	272	499	1,479
待售物業	-	-	-	544	-	95	-	-	639
聯營公司及合營公司權益	-	-	-	-	11,327	-	1,115	-	12,442
總資產	132,774	3,769	85,451	16,101	29,418	5,703	3,201	15,665	292,082
負債									
分類負債	8,205	1,643	2,645	17,137	10,945	950	2,357	57,932	101,814
服務經營權負債	10,047	-	-	-	184	-	-	-	10,231
總負債	18,252	1,643	2,645	17,137	11,129	950	2,357	57,932	112,045
其他資料									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	5,478	478	831	-	1,120	1	29	-	7,937
發展中物業	-	-	-	600	-	-	-	-	600

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

* 其他分類資產主要指為個別業務營運而取用的應收帳項、存料與備料、現金、銀行結餘及存款和其他資產。

綜合帳項附註

9 業務分類資料(續)

百萬元	香港 客運服務			中國內地及 國際聯屬公司				未予 分類金額	總計
	香港 車務營運	香港 車站商務	香港 物業租賃 及管理業務	香港 物業發展	中國內地 及國際 鐵路、 物業租賃 及管理業務	中國內地 物業發展	其他業務		
2020									
《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入	11,896	1,262	315	-	21,289	-	886	-	35,648
- 在某一時點確認	11,140	29	-	-	1,994	-	67	-	13,230
- 隨時間確認	756	1,233	315	-	19,295	-	819	-	22,418
來自其他來源的收入	-	2,007	4,739	-	139	-	8	-	6,893
- 定額或取決於指數或 比率的租賃付款	-	1,971	4,664	-	137	-	7	-	6,779
- 不取決於指數或比率的 非定額租賃付款	-	36	75	-	2	-	1	-	114
總收入	11,896	3,269	5,054	-	21,428	-	894	-	42,541
經營開支	(12,318)	(509)	(850)	-	(20,895)	(13)	(2,496)	-	(37,081)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(183)	-	-	(96)	(279)
未計香港物業發展、投資 物業公允價值計量、 折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營(虧損)/利潤	(422)	2,760	4,204	-	350	(13)	(1,602)	(96)	5,181
香港物業發展利潤一分佔 盈餘及未出售物業的權益	-	-	-	6,491	-	-	-	-	6,491
投資物業公允價值計量 虧損 [△]	-	-	(9,090)	-	(100)	-	-	-	(9,190)
未計折舊、攤銷及每年非 定額付款前經營(虧損)/ 利潤	(422)	2,760	(4,886)	6,491	250	(13)	(1,602)	(96)	2,482
折舊及攤銷	(4,810)	(197)	(18)	-	(272)	-	(68)	-	(5,365)
每年非定額付款	(176)	(61)	(1)	-	-	-	-	-	(238)
應佔聯營公司及合營公司 利潤	-	-	-	-	424	-	181	-	605
未計利息、財務開支和 稅項前(虧損)/利潤	(5,408)	2,502	(4,905)	6,491	402	(13)	(1,489)	(96)	(2,516)
利息及財務開支	-	-	-	-	(62)	93	-	(1,035)	(1,004)
所得稅	-	-	-	(1,049)	(41)	(15)	-	(196)	(1,301)
截至2020年12月31日止 年度(虧損)/利潤	(5,408)	2,502	(4,905)	5,442	299	65	(1,489)	(1,327)	(4,821)
資產									
固定資產	124,355	2,928	85,532	-	7,473	58	586	-	220,932
其他分類資產*	6,610	587	911	3,412	9,739	4,447	1,760	14,709	42,175
商譽及物業管理權	-	-	16	-	63	-	-	-	79
發展中物業	-	-	-	11,942	-	-	-	-	11,942
遞延開支	326	-	16	3	-	-	771	-	1,116
遞延稅項資產	-	2	-	-	443	-	25	-	470
證券投資	-	-	-	-	5	249	214	-	468
待售物業	-	-	-	1,572	-	228	-	-	1,800
聯營公司及合營公司權益	-	-	-	-	10,530	-	1,062	-	11,592
總資產	131,291	3,517	86,475	16,929	28,253	4,982	4,418	14,709	290,574
負債									
分類負債	8,045	2,090	2,588	12,924	11,024	875	3,417	62,335	103,298
服務經營權負債	10,114	-	-	-	181	-	-	-	10,295
總負債	18,159	2,090	2,588	12,924	11,205	875	3,417	62,335	113,593
其他資料									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	5,928	497	3,516	-	249	-	30	-	10,220
發展中物業	-	-	-	687	-	-	-	-	687

[△] 截至2020年12月31日止年度本公司股東應佔來自投資物業公允價值計量的虧損代表投資物業公允價值計量虧損(91.90億港元)。

* 其他分類資產主要指為個別業務營運而取用的應收帳項、存料與備料、現金、銀行結餘及存款和其他資產。

9 業務分類資料(續)

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

初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益(附註13)以往於業務分類資料內被分類為香港物業發展類別。自2021年12月31日止年度起，此項收益已被分類為香港物業租賃及管理業務類別，以符合呈報予本集團最高級行政管理人員的資料。由於本集團於2020年沒有此項收益，呈列的比較數字因此並沒有影響。

截至2021年12月31日止年度內，兩名(2020年：兩名)屬中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務類別的客戶為本集團帶來的收入超過本集團總收入之10%。該兩名客戶分別佔本集團之總收入約15.10%及11.75%(2020年：約16.49%及10.60%)。

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

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

於2021年12月31日，分配至本集團現有合約下剩餘履約責任的交易價格總額為451.31億港元(2020年：419.13億港元)。該金額為預計將來確認的收入，主要來自補充服務經營權協議—高速鐵路(香港段)下與高速鐵路(香港段)有關的固定年度付款，以及與本集團客戶訂立的建造、顧問及項目管理合約。本集團預期將於未來一至十五年內隨著或當完成工作時確認該預期金額為收入。

本集團已運用《香港財務報告準則》第15號第121段的實務便利應用，就若干於報告日持有與客戶的合約，如其合約是根據當時完成的工作而開具發票收費，或原來合約預計持續時間為一年或更短，則有關之預期未來確認的收入金額予以豁免披露。

綜合帳項附註

10 經營開支

A 員工薪酬總額包括：

百萬港元	2021	2020
在下列綜合損益表項目列支數額：		
– 香港車務營運的員工薪酬及有關費用	6,155	6,317
– 香港車務營運的保養及相關工程	110	105
– 香港車務營運的其他項目開支	277	505
– 香港車站商務開支	112	120
– 香港物業租賃及管理業務開支	170	147
– 中國內地及國際附屬公司開支	10,083	9,260
– 其他業務開支	852	884
– 項目研究及業務發展開支	213	212
– 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益	7	18
在下列項目資本化數額：		
– 發展中物業	241	204
– 在建資產及其他項目	942	759
– 服務經營權資產	450	449
可收回數額	576	596
員工薪酬總額	20,188	19,576

可收回數額與物業管理、委託工程及其他協議有關。

下列開支包括在員工薪酬總額內：

百萬港元	2021	2020
以股份為基礎的支出	83	121
界定供款計劃及強制性公積金供款	1,052	921
界定福利退休計劃確認的開支	413	451
	1,548	1,493

B 在綜合損益表內列支的核數師酬金包括：

百萬港元	2021	2020
核數服務	21	19
稅務服務	2	2
其他與核數有關的服務	6	6
	29	27

C 出售固定資產的虧損5,300萬港元(2020年：1.04億港元)已計入經營開支。

11 董事局成員及執行總監會成員酬金

A 董事局成員及執行總監會成員酬金

(i) 本公司董事局成員及執行總監會成員酬金如下：

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
2021					
董事局成員					
- 歐陽伯權	1.7	-	-	-	1.7
- 包立賢	0.5	-	-	-	0.5
- 陳振彬	0.4	-	-	-	0.4
- 陳家樂	0.4	-	-	-	0.4
- 陳黃穗	0.5	-	-	-	0.5
- 陳阮德徽	0.5	-	-	-	0.5
- 鄭恩基	0.5	-	-	-	0.5
- 周永健	0.5	-	-	-	0.5
- 方正	0.5	-	-	-	0.5
- 許少偉(於2021年5月26日委任)*	0.3	-	-	-	0.3
- 關育材(於2021年5月26日退任)**	0.2	-	-	-	0.2
- 李慧敏	0.5	-	-	-	0.5
- 李李嘉麗(於2021年5月26日退任)**	0.2	-	-	-	0.2
- 吳永嘉	0.5	-	-	-	0.5
- 鄧國斌	0.4	-	-	-	0.4
- 黃冠文(於2021年5月26日委任)*	0.3	-	-	-	0.3
- 周元	0.5	-	-	-	0.5
- 許正宇	0.4	-	-	-	0.4
- 運輸及房屋局局長	0.4	-	-	-	0.4
- 發展局常任秘書長(工務)	0.4	-	-	-	0.4
- 運輸署署長	0.4	-	-	-	0.4
執行總監會成員					
- 金澤培***	-	8.7	1.2	2.4	12.3
- 劉天成	-	6.0	-	1.4	7.4
- 包立聲	-	5.1	-	1.2	6.3
- 鄭惠貞	-	5.6	0.7	1.2	7.5
- 蔡少綿	-	4.2	0.6	1.0	5.8
- 顏永文(於2021年2月22日退任)****	-	1.6	-	0.2	1.8
- 許亮華	-	5.1	0.7	1.2	7.0
- 李家潤	-	4.5	0.6	1.1	6.2
- 馬琳	-	4.7	0.7	1.1	6.5
- 鄧智輝	-	5.7	0.8	1.4	7.9
- 楊美珍	-	5.3	0.8	1.4	7.5
	10.0	56.5	6.1	13.6	86.2

* 許少偉及黃冠文於上表中相應的日期獲委任為董事局成員。在上表中呈列的金額為他們由委任日至2021年12月31日止期間的酬金。

** 關育材及李李嘉麗於上表中相應的日期退任董事局成員。在上表中呈列的金額為他們由2021年1月1日至其退任日止期間的酬金。

*** 金澤培為本公司行政總裁，亦擔任董事局成員。

**** 顏永文於上表中相應的日期退任執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他由2021年1月1日至其退任日止期間的酬金。

- 根據港鐵退休金計劃(詳情見附註43A(i))之規定，本公司為參與該計劃的劉天成就2021年12月31日止財政年度支付的總供款為16,380港元。

- 本公司為參與港鐵強積金計劃(詳情見附註43A(iii))的包立聲就2021年12月31日止財政年度支付的總供款為18,000港元。

- 本公司為參與港鐵退休金計劃的顏永文就2021年1月1日至其退任日止期間支付的總供款與表現掛鈎的薪酬分別為87,374港元及224,970港元。

綜合帳項附註

11 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

百萬港元	袍金 [Ⓐ]	基本薪金、津貼及實物收益 [Ⓐ]	退休金計劃供款	與表現掛鈎的薪酬	總計
2020					
董事局成員					
- 歐陽伯權	1.6	-	-	-	1.6
- 包立賢	0.5	-	-	-	0.5
- 陳振彬(於2020年5月20日委任) ^{##}	0.2	-	-	-	0.2
- 陳家樂	0.4	-	-	-	0.4
- 陳黃穗	0.5	-	-	-	0.5
- 陳阮德徽	0.5	-	-	-	0.5
- 鄭恩基	0.5	-	-	-	0.5
- 周永健	0.4	-	-	-	0.4
- 方正	0.5	-	-	-	0.5
- 關育材	0.4	-	-	-	0.4
- 李慧敏	0.4	-	-	-	0.4
- 李李嘉麗	0.4	-	-	-	0.4
- 吳永嘉	0.4	-	-	-	0.4
- 鄧國斌	0.4	-	-	-	0.4
- 黃子欣(於2020年5月20日退任) [#]	0.2	-	-	-	0.2
- 周元	0.4	-	-	-	0.4
- 劉怡翔(於2020年6月1日辭任)	0.2	-	-	-	0.2
- 許正宇(於2020年6月1日委任)	0.2	-	-	-	0.2
- 運輸及房屋局局長	0.4	-	-	-	0.4
- 發展局常任秘書長(工務)	0.4	-	-	-	0.4
- 運輸署署長	0.4	-	-	-	0.4
執行總監會成員					
- 金澤培 ^{###}	-	8.0	1.2	0.8	10.0
- 劉天成	-	5.6	- [^]	0.3	5.9
- 包立聲	-	4.6	- ^{^^}	0.3	4.9
- 鄭惠貞	-	5.2	0.7	0.3	6.2
- 蔡少綿(於2020年3月2日委任) ^{####}	-	3.2	0.5	0.2	3.9
- 顏永文	-	4.3	0.7	0.2	5.2
- 許亮華	-	4.8	0.7	0.3	5.8
- 李家潤(於2020年1月1日委任) ^{####}	-	4.2	0.7	0.2	5.1
- 馬琳	-	4.3	0.7	0.3	5.3
- 蘇家碧(於2020年1月16日辭任) ^{####}	-	0.5	- ^{^^^}	- ^{^^^}	0.5
- 鄧智輝	-	4.8	0.7	0.3	5.8
- 楊美珍	-	4.7	0.7	0.3	5.7
	9.3	54.2	6.6	3.5	73.6

[#] 黃子欣於上表中相應的日期退任董事局成員。在上表中呈列的金額為他由2020年1月1日至其退任日止期間的酬金。

^{##} 陳振彬於上表中相應的日期獲委任為董事局成員。在上表中呈列的金額為他由委任日至2020年12月31日止期間的酬金。

^{###} 金澤培為本公司行政總裁，亦擔任董事局成員。

^{####} 蔡少綿及李家潤於上表中相應的日期獲委任為執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他們由相應之委任日至2020年12月31日止期間的酬金。

^{####} 蘇家碧於上表中相應的日期辭任執行總監會成員。在上表中呈列的金額為她由2020年1月1日至其辭任日止期間的酬金。

[^] 根據港鐵退休金計劃之規定，本公司為該計劃的劉天成就2020年12月31日止財政年度支付的總供款為20,475港元。

^{^^} 本公司為參與港鐵強積金計劃的成員包立聲就2020年12月31日止財政年度支付的總供款為18,000港元。

^{^^^} 本公司為參與港鐵退休金計劃的蘇家碧就2020年1月1日至其辭任日止期間支付的總供款與表現掛鈎的薪酬分別為24,024港元及10,174港元。

[Ⓐ] 歐陽伯權於2020年12月31日止年度放棄收取125,000港元的袍金。除陳振彬(於2020年5月20日獲委任)和許正宇(於2020年6月1日獲委任)外，所有董事局成員於2020年12月31日止年度放棄收取各自25,000港元的袍金。本公司已經捐贈該等已放棄的酬金總額作慈善用途。該等已放棄的金額並不包括在上表內。

[Ⓐ] 除蘇家碧(於2020年1月16日辭任)外，所有執行總監會成員均放棄收取其部分有關2020年12月31日止年度的酬金(金澤培：566,040港元；劉天成：378,000港元；包立聲：329,220港元；鄭惠貞：326,400港元；蔡少綿：270,000港元；顏永文：299,580港元；許亮華：325,560港元；李家潤：282,000港元；馬琳：309,120港元；鄧智輝：345,600港元；楊美珍：337,320港元)。本公司已經捐贈該等已放棄的酬金總額作慈善用途。該等已放棄的金額並不包括在上表內。

11 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

上述酬金不包括於行政人員股份獎勵計劃下授予獎勵股份的公允價值。

獲香港特區行政長官依據《香港鐵路條例》第8條委任為董事的運輸及房屋局局長 — 陳帆、發展局常任秘書長(工務) — 林世雄(由2020年1月1日至2021年10月7日止期間)及劉俊傑(由2021年10月8日至2021年12月31日止期間)及運輸署署長 — 陳美寶(由2020年1月1日至2020年7月31日止期間)及羅淑佩(由2020年9月9日至2021年12月31日止期間)的董事袍金已由香港特區政府代替其本人收取。

香港特區政府財經事務及庫務局局長 — 劉怡翔(由2020年1月1日至2020年5月31日止期間)及許正宇(由2020年6月1日至2021年12月31日止期間)的董事袍金已由香港特區政府代替其本人收取。

替代董事並不獲享董事袍金。

(ii) 執行總監會成員根據本公司行政人員股份獎勵計劃獲授受限制股份及表現股份。每次授予執行總監會成員的表現股份所涉期間一般為自授予日期起計三年。各執行總監會成員的權益(如有並屬於2020年12月31日和2021年12月31日止年度的歸屬期間)如下：

- 金澤培於2017年4月10日獲授22,050股受限制股份、於2018年4月10日獲授25,550股受限制股份及50,450股表現股份、於2019年4月1日獲授120,000股約滿受限制股份、於2019年4月8日獲授47,400股受限制股份及91,750股表現股份、於2020年4月8日獲授89,300股受限制股份及於2021年4月8日獲授52,750股受限制股份及199,800股表現股份，其中合共54,084股受限制股份及98,117股表現股份於2021年確認歸屬(2020年：31,666股受限制股份)，而截至2021年12月31日止年度，相關的公允價值560萬港元(2020年：760萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。44,083股獎勵股份於2021年失效或被沒收(2020年：無)；
- 劉天成於2017年4月10日獲授17,700股受限制股份、於2018年4月10日獲授16,450股受限制股份及50,450股表現股份、2019年4月8日獲授16,250股受限制股份、於2020年4月8日獲授39,100股受限制股份及於2021年4月8日獲授19,700股受限制股份及47,850股表現股份，其中合共23,933股受限制股份及34,810股表現股份於2021年確認歸屬(2020年：16,799股受限制股份)，而截至2021年12月31日止年度，相關的公允價值120萬港元(2020年：190萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。15,640股獎勵股份於2021年失效或被沒收(2020年：無)；
- 包立聲於2019年4月8日獲授30,150股表現股份、於2020年4月8日獲授30,250股受限制股份及於2021年4月8日獲授15,050股受限制股份及47,850股表現股份，其中合共10,083股受限制股份及20,803股表現股份於2021年確認歸屬(2020年：無)，而截至2021年12月31日止年度，相關的公允價值100萬港元(2020年：130萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。9,347股獎勵股份於2021年失效或被沒收(2020年：無)；
- 鄭惠貞於2017年4月10日獲授16,950股受限制股份、於2018年4月10日獲授17,600股受限制股份及50,450股表現股份、於2019年4月8日獲授16,550股受限制股份、於2020年4月8日獲授32,450股受限制股份及於2021年4月8日獲授17,450股受限制股份及47,850股表現股份，其中合共22,200股受限制股份及34,810股表現股份於2021年確認歸屬(2020年：17,032股受限制股份)，而截至2021年12月31日止年度，相關的公允價值100萬港元(2020年：180萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。15,640股獎勵股份於2021年失效或被沒收(2020年：無)；
- 蔡少綿於2021年4月8日獲授13,500股受限制股份及47,850股表現股份，而截至2021年12月31日止年度，相關的公允價值80萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2021年失效或被沒收；
- 許亮華於2017年4月10日獲授15,200股受限制股份、於2018年4月10日獲授14,200股受限制股份及50,450股表現股份、於2019年4月8日獲授13,800股受限制股份、於2020年4月8日獲授29,050股受限制股份及於2021年4月8日獲授15,600股受限制股份及47,850股表現股份，其中合共19,017股受限制股份及34,810股表現股份於2021年確認歸屬(2020年：14,401股受限制股份)，而截至2021年12月31日止年度，相關的公允價值90萬港元(2020年：160萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。15,640股獎勵股份於2021年失效或被沒收(2020年：無)；
- 李家潤於2017年4月10日獲授6,800股受限制股份、於2018年4月10日獲授7,900股受限制股份及10,500股表現股份、於2019年4月8日獲授8,300股受限制股份、於2020年4月8日獲授15,500股受限制股份及於2021年4月8日獲授13,550股受限制股份及47,850股表現股份，其中合共10,566股受限制股份及7,245股表現股份於2021年確認歸屬(2020年：7,667股受限制股份)，而截至2021年12月31日止年度，相關的公允價值80萬港元(2020年：60萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。3,255股獎勵股份於2021年失效或被沒收(2020年：無)；
- 馬琳於2017年4月10日獲授16,200股受限制股份、於2018年4月10日獲授16,050股受限制股份及50,450股表現股份、於2019年4月8日獲授13,400股受限制股份、於2020年4月8日獲授27,000股受限制股份及於2021年4月8日獲授14,250股受限制股份及47,850股表現股份，其中合共18,816股受限制股份及34,810股表現股份於2021年確認歸屬(2020年：15,216股受限制股份)，而截至2021年12月31日止年度，相關的公允價值90萬港元(2020年：160萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。15,640股獎勵股份於2021年失效或被沒收(2020年：無)；
- 鄧智輝於2017年4月10日獲授17,250股受限制股份、於2018年4月10日獲授16,850股受限制股份及50,450股表現股份、於2019年4月8日獲授17,200股受限制股份、於2020年4月8日獲授31,350股受限制股份及於2021年4月8日獲授17,200股受限制股份及47,850股表現股份，其中合共21,801股受限制股份及34,810股表現股份於2021年確認歸屬(2020年：17,099股受限制股份)，而截至2021年12月31日止年度，相關的公允價值90萬港元(2020年：180萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。15,640股獎勵股份於2021年失效或被沒收(2020年：無)；

綜合帳項附註

11 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

- 楊美珍於2017年4月10日獲授17,700股受限制股份、於2018年4月10日獲授17,350股受限制股份及50,450股表現股份、於2019年4月8日獲授16,350股受限制股份、於2020年4月8日獲授32,650股受限制股份及於2021年4月8日獲授17,200股受限制股份及47,850股表現股份，其中合共22,117股受限制股份及34,810股表現股份於2021年確認歸屬(2020年：17,133股受限制股份)，而截至2021年12月31日止年度，相關的公允價值100萬港元(2020年：180萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。15,640股獎勵股份於2021年失效或被沒收(2020年：無)；
- 顏永文於2017年4月10日獲授15,050股受限制股份、於2018年4月10日獲授12,250股受限制股份及50,450股表現股份、於2019年4月8日獲授12,500股受限制股份及於2020年4月8日獲授26,500股受限制股份，其中合共38,918股受限制股份及34,810股表現股份於2021年確認歸屬(2020年：13,267股受限制股份)，而截至2021年12月31日止年度，相關的公允價值20萬港元(2020年：160萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。15,640股獎勵股份於2021年失效或被沒收(2020年：無)；及
- 蘇家碧於2017年4月10日獲授15,300股受限制股份、於2018年4月10日獲授14,200股受限制股份及50,450股表現股份及於2019年4月8日獲授14,800股受限制股份，沒有受限制股份於2020年確認歸屬，而截至2020年12月31日止年度，以股份為基礎的支出入帳為零港元。79,817股獎勵股份於2020年失效或被沒收。

除此之外，金澤培與本公司於2021年11月訂立了一份服務合約，據此，他獲授予於2022年4月1日獲得132,000股受限制股份的權利。有關股份將按服務合約內的條款及條件於2025年3月31日全數歸屬予金澤培。

各董事局成員及執行總監會成員於本公司股份的權益詳情，在董事局報告書中及附註42披露。

(iii) 截至2021年12月31日止年度內，本公司三名(2020年：兩名)執行總監會成員為年度五名最高酬金人士之中，其酬金已在上文披露。五名最高酬金人士的總酬金如下：

百萬港元	2021	2020
基本薪金、津貼及實物收益	32.7	29.6
退休金計劃供款	2.8	4.3
與表現掛鈎的薪酬	9.2	2.0
	44.7	35.9

五名最高酬金人士的年度酬金介乎以下範圍內：

	2021	2020
6,000,001 港元 – 6,500,000 港元	–	3
7,000,001 港元 – 7,500,000 港元	1	1
7,500,001 港元 – 8,000,000 港元	1	–
8,000,001 港元 – 8,500,000 港元	1	–
8,500,001 港元 – 9,000,000 港元	1	–
10,000,001 港元 – 10,500,000 港元	–	1
12,000,001 港元 – 12,500,000 港元	1	–
	5	5

(iv) 董事局成員及執行總監會成員在年內的酬金及以股份為基礎的支出總額為1.005億港元(2020年：9,520萬港元)。

(v) 本公司與每名獨立非執行董事/非執行董事(不包括根據香港鐵路條例第8條獲委任的三名額外董事)均有服務合約訂明其作為獨立非執行董事/非執行董事及執行總監會成員不超過三年的連續委任任期。該董事亦須按本公司的組織章程細則(如適用)，在本公司的股東周年大會輪流退任及重選。財政司司長法團委任歐陽伯權博士為本公司董事局非執行主席，任期為2019年7月1日至2021年12月31日(包括首尾兩日)。歐陽伯權博士再獲財政司司長法團委任為公司董事局非執行主席，任期為2022年1月1日至2024年6月30日(包括首尾兩日)。

11 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

B 認股權

執行總監會每名成員於2021年12月31日的已行使認股權的詳情載列於董事局報告書中。

根據附註42(i)所述的2007年認股權計劃，所有執行總監會成員由2007年至2014年期間可獲授認股權。2007年認股權計劃於2014年6月6日限期屆滿後，並沒有再授出認股權。

根據認股權之歸屬條款，授出的認股權將由認股權的授予日期起計三年內，平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。由於所有向執行總監會成員授出的認股權已在2018年之前確認歸屬，截至2021年12月31日止年度，相關認股權的公允價值零港元(2020年：零港元)作為以股份為基礎的支出入帳。

C 獎勵股份

執行總監會每名成員於2021年12月31日的尚未行使獎勵股份的詳情，載列於董事局報告書中。

在行政人員股份獎勵計劃下(於附註42(ii)所述)，所有執行總監會成員可獲授受限制股份和/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。受限制股份是根據個別表現基準頒發，而表現股份的頒發，由薪酬委員會不時按董事局通過的表現基準及表現期而衡量的本公司在預定表現時期的業務表現及任何其他表現條件來決定。

授出的受限制股份將會按比例於三年內均等分批確認歸屬(除非薪酬委員會另行決定)。授出的表現股份將會於薪酬委員會確認已達到相關表現基準及表現條件後確認歸屬。

12 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益

香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益包括：

百萬港元	2021	2020
分佔物業發展所得的盈餘及未出售物業的權益	11,048	6,481
西鐵物業發展的代理費及其他收入(附註23C)	67	42
其他費用及雜項研究	(18)	(32)
	11,097	6,491

截至2021年12月31日止年度內，共同經營業務確認的利潤為115.93億港元(2020年：64.81億港元)，其中包括初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益5.45億港元(2020年：零港元)。

13 投資物業公允價值計量虧損

投資物業公允價值計量虧損包括：

百萬港元	2021	2020
投資物業公允價值重新計量虧損	(2,161)	(9,190)
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	545	-
	(1,616)	(9,190)

綜合帳項附註

14 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2021	2020
折舊計提自：		
– 擁有的物業、機器及設備	3,854	3,788
– 使用權資產	330	357
	4,184	4,145
攤銷計提自：		
– 服務經營權資產和其他無形資產的攤銷計提	1,627	1,601
– 已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	(381)	(381)
	1,246	1,220
	5,430	5,365

15 利息及財務開支

百萬港元	2021	2020
關於下列各項的利息開支：		
– 銀行貸款、透支及資本市場借貸工具	905	1,001
– 服務經營權負債	692	696
– 租賃負債	51	56
– 其他	25	25
財務開支	45	52
匯兌(收益)/虧損	(144)	234
	1,574	2,064
已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	(51)	(58)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	(5)	2
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入利息開支	(11)	(21)
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌收益/(虧損)	156	(240)
– 終止對沖會計時由對沖儲備撥入	(93)	–
– 不符合對沖會計的衍生工具	(8)	1
	39	(258)
資本化利息開支	(322)	(360)
	1,240	1,388
利息收入：		
– 銀行存款	(215)	(348)
– 其他	(58)	(36)
	(273)	(384)
	967	1,004

截至2021年12月31日止年度內，資本化利息開支按每月預定借貸成本及/或按本集團中有關公司的借貸成本，以每年2.0%至2.2%不等(2020年：每年2.0%至2.9%)計算。

截至2021年12月31日止年度內，有關深圳地鐵四號綫的利息及財務開支扣除資本化利息後為5,100萬港元(2020年：5,800萬港元)，已全數被從深圳市人民政府收取的現金資助所抵銷。

截至2021年12月31日止年度內，被對沖的財務資產及負債的公允價值變動所帶來的虧損為1,800萬港元(2020年：1.40億港元)，而來自對沖工具(包括利息掉期及貨幣掉期)的公允價值收益則為2,300萬港元(2020年：1.38億港元)，因此淨收益為500萬港元(2020年：淨虧損200萬港元)。

16 綜合損益表所示的所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

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

除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司以外，截至2021年12月31日止年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損(如有)後，按稅率16.5%(2020年：16.5%)計算。根據利得稅兩級制，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2021年及2020年按此相同基準計算。

香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

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2021年12月31日止年度內，土地增值稅(未扣除企業所得稅)9,800萬港元(2020年：零港元)已計入損益。

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%(2020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。

本公司就兩鐵合併有關的若干付款可否扣稅購買儲稅券，詳情請參閱綜合帳項附註30。

B 按適用稅率計算的會計溢利與稅務開支的對帳：

	2021		2020	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前利潤/(虧損)	11,940		(3,520)	
按照在相關稅務地區獲得除稅前利潤/(虧損)並以適用稅率計算的名義稅項	1,958	16.4	(728)	(20.7)
土地增值稅(扣除企業所得稅後淨額)	73	0.6	–	–
不可扣減支出的稅務影響	505	4.2	2,232	63.4
非課稅收入的稅務影響	(274)	(2.3)	(207)	(5.9)
未使用而且未確認的可抵扣稅務虧損的稅務影響	10	0.1	32	0.9
已耗用先前未確認的稅務虧損	(11)	(0.1)	–	–
已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	–	–	(28)	(0.8)
實際稅項開支	2,261	18.9	1,301	36.9

綜合帳項附註

17 股息

年內，已付及建議派發予本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	2021	2020
與年內有關的普通股息		
– 已宣派及已付的中期普通股息每股0.25港元(2020年：每股0.25港元)	1,548	1,545
– 匯報期末後建議派發的末期普通股息每股1.02港元(2020年：每股0.98港元)	6,317	6,057
	7,865	7,602
有關去年的普通股息		
– 年內已批准及已付的末期普通股息每股0.98港元 (2020年：有關2019年度的每股0.98港元)	6,060	6,036

於匯報期末後建議派發的末期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

關於2021年末期普通股息，董事局建議向所有於2022年6月6日營業時間結束時名列本公司成員登記冊的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)。

支付予財政司司長法團的普通股息詳情於附註45N披露。

18 每股盈利/(虧損)

A 每股基本盈利/(虧損)

每股基本盈利/(虧損)以年內股東應佔利潤95.52億港元(2020年：虧損48.09億港元)，及年內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

	2021	2020
於1月1日已發行普通股	6,180,927,873	6,157,948,911
已發行以股代息的影響	4,187,108	8,968,601
已行使認股權的影響	1,731,074	1,399,931
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(5,419,380)	(5,787,780)
於年內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	6,181,426,675	6,162,529,663

B 每股攤薄盈利/(虧損)

每股攤薄盈利/(虧損)以年內股東應佔利潤95.52億港元(2020年：虧損48.09億港元)，及就具攤薄效力的本公司的認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃作出調整的期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，計算如下：

	2021	2020
於年內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	6,181,426,675	6,162,529,663
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	213,308	–
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	5,390,572	–
於年內的加權平均普通股數(攤薄)	6,187,030,555	6,162,529,663

截至2020年12月31日止年度內，本公司的認股權計劃(1,055,658股)及行政人員股份獎勵計劃(5,836,013股)會導致每股虧損減少，因此具反攤薄作用。

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤111.51億港元(2020年：43.81億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利為1.80港元(2020年：0.71港元)。

19 其他全面收益/(虧損)

A 與本集團之其他全面收益/(虧損)各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	2021			2020		
	除稅前金額	稅項(支出)/抵免	除稅後金額	除稅前金額	稅項抵免/(支出)	除稅後金額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表	279	–	279	1,282	–	1,282
– 非控股權益	3	–	3	13	–	13
	282	–	282	1,295	–	1,295
自用土地及樓宇的重估盈餘/(虧損)	142	(23)	119	(328)	54	(274)
重新計量界定福利計劃淨資產/負債	296	(43)	253	893	(141)	752
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註19B)	(171)	28	(143)	(87)	14	(73)
其他全面收益/(虧損)	549	(38)	511	1,773	(73)	1,700

B 來自本集團其他全面收益/(虧損)的現金流量對沖各組成部分如下：

百萬港元	2021	2020
現金流量對沖：		
年內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	(227)	174
列支/(計入)損益的金額：		
– 利息及財務開支(附註15)	52	(261)
– 其他支出	4	–
	(171)	(87)
因以下項目稅務影響：		
– 年內確認對沖項目工具的公允價值變動	37	(29)
– (計入)/列支損益的金額	(9)	43
	(143)	(73)

20 投資物業及其他物業、機器及設備

A 投資物業

本集團的投資物業全部位於香港及中國內地並按公允價值列帳，其變動及分析如下：

百萬港元	2021	2020
於1月1日	86,058	91,712
添置	341	3,501
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量(附註13)	545	–
投資物業公允價值重新計量(附註13)	(2,161)	(9,190)
匯兌收益	18	35
於12月31日	84,801	86,058

所有投資物業已於2021年及2020年12月31日重估。相關的公允價值計量詳情列於附註41。位於香港及中國內地的投資物業每半年分別經由高力國際物業顧問(香港)有限公司及戴德梁行有限公司重新評估，未來的市況轉變可能產生的進一步損益，會於往後期間在綜合損益表中確認。

於2021年12月31日，本集團的投資物業包括4.31億港元(2020年：6.05億港元)與中國內地物業有關。

綜合帳項附註

20 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

B 其他物業、機器及設備

百萬港元	租賃土地	自用樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
2021						
原值或估值						
於2021年1月1日	1,765	4,222	62,453	89,973	8,355	166,768
添置	-	-	-	260	3,693	3,953
清理/撇減	-	(3)	(1)	(529)	(38)	(571)
重估虧損	-	(3)	-	-	-	(3)
資本化調整*	-	-	(192)	(16)	-	(208)
轉撥至額外經營權財產(附註21)	-	-	-	(9)	(11)	(20)
其他投入使用資產	-	-	15	1,947	(1,962)	-
匯兌差額	-	(15)	-	(133)	(1)	(149)
於2021年12月31日	1,765	4,201	62,275	91,493	10,036	169,770
原值	1,765	457	62,275	91,493	10,036	166,026
於2021年12月31日估值	-	3,744	-	-	-	3,744
累計折舊						
於2021年1月1日	408	158	9,909	54,294	-	64,769
年內折舊	34	232	520	3,398	-	4,184
清理後撥回	-	(2)	-	(469)	-	(471)
重估後撥回	-	(145)	-	-	-	(145)
匯兌差額	-	(9)	-	(75)	-	(84)
於2021年12月31日	442	234	10,429	57,148	-	68,253
於2021年12月31日帳面淨值	1,323	3,967	51,846	34,345	10,036	101,517
2020						
原值或估值						
於2020年1月1日	1,765	4,650	62,378	88,175	6,835	163,803
添置	-	30	3	348	3,401	3,782
清理/撇減	-	(1)	-	(544)	(3)	(548)
重估虧損	-	(480)	-	-	-	(480)
轉撥至額外經營權財產(附註21)	-	-	(4)	1	(8)	(11)
其他投入使用資產	-	-	76	1,798	(1,874)	-
匯兌差額	-	23	-	195	4	222
於2020年12月31日	1,765	4,222	62,453	89,973	8,355	166,768
原值	1,765	475	62,453	89,973	8,355	163,021
於2020年12月31日估值	-	3,747	-	-	-	3,747
累計折舊						
於2020年1月1日	374	74	9,388	51,335	-	61,171
年內折舊	34	233	521	3,357	-	4,145
清理後撥回	-	(1)	-	(491)	-	(492)
重估後撥回	-	(152)	-	-	-	(152)
匯兌差額	-	4	-	93	-	97
於2020年12月31日	408	158	9,909	54,294	-	64,769
於2020年12月31日帳面淨值	1,357	4,064	52,544	35,679	8,355	101,999

* 資本化調整乃關於當承建商合約價值確定時，資產原值按最終合約價值所作出的調整。

20 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

C 使用權資產

使用權資產的帳面淨值按相關資產類別分析如下：

百萬港元	附註	2021年12月31日	2020年12月31日
自用的租賃土地的所有權權益，餘下租賃年期為：	(i)		
– 少於50年		1,323	1,357
自用樓宇的所有權權益，餘下租賃年期為：	(i)		
– 少於50年		3,744	3,747
其他租賃自用樓宇，餘下租賃年期為：	(ii)		
– 少於10年		223	317
租賃機器及設備，餘下租賃年期為：	(iii)		
– 少於10年		451	507
		5,741	5,928
租賃投資物業的所有權權益，餘下租賃年期為：			
– 50年以上		14	14
– 少於50年		84,638	85,801
		84,652	85,815
其他租賃投資物業，餘下租賃年期為：			
– 少於10年		149	243
		84,801	86,058
		90,542	91,986

確認於損益與租賃有關的開支項目分析如下：

百萬港元	2021	2020
按相關資產類別分類的使用權資產折舊：		
自用的租賃土地的所有權權益	34	34
自用樓宇的所有權權益	145	152
其他租賃自用樓宇	87	81
機器及設備	64	90
	330	357
租賃負債的利息支出	51	56
短期租賃開支	9	14
低價值資產的租賃開支(不包括低價值資產的短期租賃)	32	22

年內，使用權資產的添置為9.20億港元(2020年：35.66億港元)。金額主要為投資物業的添置及初始確認來自物業發展之公允價值計量(附註13)。

與租賃相關的現金流出總額及租賃負債的到期分析分別於附註40C及33D詳述。

綜合帳項附註

20 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

C 使用權資產(續)

(i) 自用的租賃土地及樓宇的所有權權益

與本公司香港車務營運有關的土木工程、機器及設備所坐落的土地以持續租賃批予本公司，並與本公司在營運協議下的鐵路專營權同時屆滿(附註45A、45B及45C)。

根據租賃條款，本公司須自行承擔包括地下及架空結構等所有租賃用地的維修保養開支。至於坐落於與其他用戶共用結構(如青嶼幹線等)內的鐵路段，本公司只須負責與鐵路有關的維修。按租賃條款所支付的一切維修費用，均記入綜合損益表內作為香港車務營運的相關開支。

本集團的所有自用樓宇均位於香港，並以公允價值列帳。相關的公允價值計量詳情列於附註41。重估收益1.42億港元(2020年：重估虧損3.28億港元)及有關的遞延稅項費用2,300萬港元(2020年：遞延稅項抵免5,400萬港元)已確認為其他全面收益並累計於固定資產重估儲備(附註39D)。倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用樓宇於2021年12月31日的帳面金額應為6.39億港元(2020年：6.65億港元)。

(ii) 其他租賃自用樓宇

本集團通過租賃協議獲得使用其他物業作為辦公室的權利。租約一般為期4至7年。

(iii) 其他租賃

本集團租用了機器及設備，其租賃期將於2至20年期間屆滿。對於當中的一些租約，本集團可選擇於重新商討所有條款時續約，而另外一些租約，本集團可選擇於租賃期屆滿時按個別議價購入該租賃設備。沒有租賃包含非定額租賃付款。

D 按經營租賃形式出租的物業

本集團按經營租賃形式將投資物業及車站小商店(包括免稅店)出租。租約一般為期1至10年，並有權選擇於租約期屆滿後續約，而屆時將重新商訂所有條款。租賃款項會定期調整以反映市場租值。若干租賃包含按營業額計算的額外租金，部分根據指定額度釐定。授予租戶的租金優惠會於綜合損益表中攤銷，作為應收租賃款項淨額的一部分。

本集團持作經營租賃用途的投資物業帳面總值為848.01億港元(2020年：860.58億港元)，持作經營租賃用途的車站小商店的原值為8.63億港元(2020年：8.18億港元)，而相關的累計折舊為5.41億港元(2020年：5.19億港元)。

根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金總額如下：

百萬港元	2021	2020
1年內	7,734	8,436
1至2年內	4,549	6,038
2至3年內	2,942	2,666
3至4年內	2,183	1,440
4至5年內	1,074	1,077
5年後	1,149	1,903
	19,631	21,560

20 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

E 於2003年3月，本集團與無關連第三方訂立一連串結構式交易，將若干載客車卡租出及租回(「租賃交易」)，涉及的資產於2003年3月31日的原值總額為25.62億港元，帳面淨值總額為16.74億港元。根據租賃交易，集團將資產租予美國機構投資者(「投資者」)，後者已預付所有與租賃協議有關的租金。同時，本集團從投資者按21年至29年不等的租賃期租回有關資產，並須按預定付款時間表支付租金。本集團可選擇於租賃期屆滿時按固定金額購入投資者於有關資產中的租賃權益。部分從投資者收取的預付租金款項已用作投資債券以支付本集團租賃債務及按租賃交易行使其中購買權所應付的金額。倘若這些債券未能符合某些信貸評級要求，本集團須以其他債券替代。此外，本集團已提供備用信用證給投資者以保證集團能支付因交易提前於到期日終止而產生的額外金額。

本集團保留資產的法定所有權，而本集團於鐵路業務中動用該等資產亦不受限制。

由於訂立租賃交易，一筆為數約36.88億港元的金額已收訖在投資戶口內，並用以購入債券(「抵銷證券」)。抵銷證券的收益將用於支付長期租金，這些租金於2003年3月的預期淨現值約為35.33億港元。因此，本集團於2003年由租賃交易所獲得的金額扣除成本後為1.41億港元。由於本集團不能按本集團自身的操控投資戶口，而上述債券所得的收入將用以支付本集團應付的租金，因此，該等債務及抵銷證券的投資在2003年3月並無確認為本集團的債項和資產。本集團所收取的現金淨額作遞延收益入帳，並以租賃期限於綜合損益表攤銷入帳至2008年，其時，因某些抵銷證券的信貸評級被調低，本集團以備用信用證替代這些證券，並將相關開支全數抵銷剩餘的遞延收益。

21 服務經營權資產

集團的服務經營權資產變動及分析如下：

百萬元	與九鐵公司 的兩鐵合併		額外 經營權財產 (高速鐵路 (香港段))	額外 經營權財產 (屯馬綫)	深圳地鐵 四號綫	深圳地鐵 十三號綫	MTR Nordic	TfL Rail/ 伊莉莎伯綫	總計
	最初 經營權財產	額外 經營權財產							
2021									
原值									
於2021年1月1日	15,226	20,220	180	27	8,937	-	86	60	44,736
年內淨增置	-	2,198	69	78	101	925	-	-	3,371
清理	-	(253)	-	-	(101)	-	-	-	(354)
由其他物業、機器及設備轉入 (附註20)	-	9	-	11	-	-	-	-	20
服務經營權內重新分類	-	(44)	-	44	-	-	-	-	-
匯兌差額	-	-	-	-	275	-	(8)	-	267
於2021年12月31日	15,226	22,130	249	160	9,212	925	78	60	48,040
累計攤銷									
於2021年1月1日	3,985	4,321	4	1	3,432	-	74	44	11,861
年內攤銷	304	906	19	2	384	-	2	7	1,624
清理後撥回	-	(212)	-	-	(53)	-	-	-	(265)
匯兌差額	-	-	-	-	113	-	(7)	-	106
於2021年12月31日	4,289	5,015	23	3	3,876	-	69	51	13,326
於2021年12月31日帳面淨值	10,937	17,115	226	157	5,336	925	9	9	34,714

綜合帳項附註

21 服務經營權資產(續)

百萬元	與九鐵公司的 兩鐵合併		額外 經營權財產 (高速鐵路 (香港段))	額外 經營權財產 (屯馬綫)	深圳地鐵 四號綫	深圳地鐵 十三號綫	MTR Nordic	TfL Rail/ 伊利莎伯綫	總計
	最初 經營權財產	額外 經營權財產							
2020									
原值									
於2020年1月1日	15,226	17,582	51	-	8,460	-	76	58	41,453
年內淨增置	-	2,741	129	10	57	-	-	-	2,937
清理	-	(97)	-	-	(91)	-	-	-	(188)
由其他物業、機器及設備轉入 (附註20)	-	3	-	8	-	-	-	-	11
服務經營權內重新分類	-	(9)	-	9	-	-	-	-	-
匯兌差額	-	-	-	-	511	-	10	2	523
於2020年12月31日	15,226	20,220	180	27	8,937	-	86	60	44,736
累計攤銷									
於2020年1月1日	3,680	3,509	-	-	2,903	-	63	37	10,192
年內攤銷	305	894	4	1	384	-	2	6	1,596
清理後撥回	-	(82)	-	-	(53)	-	-	-	(135)
匯兌差額	-	-	-	-	198	-	9	1	208
於2020年12月31日	3,985	4,321	4	1	3,432	-	74	44	11,861
於2020年12月31日帳面淨值	11,241	15,899	176	26	5,505	-	12	16	32,875

深圳地鐵四號綫是深圳地鐵的一部分，由全資附屬公司港鐵轨道交通(深圳)有限公司經營。深圳地鐵四號綫自港鐵轨道交通(深圳)有限公司在2010年開始營運以來一直未有調高車費。於2020年7月，深圳市政府發佈《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並已於2021年1月1日開始生效。辦法羅列票價制定機制及定價程序。於2021年12月31日，根據迄今為止的票價調整進度，並未確認減值虧損。倘未能實施適當的車費調整及調整機制，預計深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將受到影響。

最初經營權財產乃關於與九鐵公司的兩鐵合併於開始日確認的支出，而額外經營權財產乃關於與兩鐵合併的開始日之後最初經營權財產升級的支出。額外經營權財產(高速鐵路(香港段))及額外經營權財產(屯馬綫)乃分別關於高速鐵路(香港段)及屯馬綫經營權財產升級的支出。

於2020年10月13日，本公司的全資附屬公司港鐵中鐵電化轨道交通(深圳)有限公司與深圳市政府簽署了項目特許經營協議，以建設、營運及轉移的項目形式建造深圳地鐵十三號綫，為期30年。因此，於2021年12月31日年內提供的建設服務的公允價值9.25億港元已予以資本化為服務經營權資產。深圳地鐵十三號綫預期於2023年通車。

22 香港特區政府委託的鐵路工程項目

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目

(a) 高速鐵路(香港段)初步委託協議

於2008年11月24日，香港特區政府與本公司簽訂有關高速鐵路(香港段)的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「**高速鐵路(香港段)初步委託協議**」)。按照高速鐵路(香港段)初步委託協議，香港特區政府負責向本公司支付本公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。

(b) 高速鐵路(香港段)委託協議

於2009年，基於理解到本公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高速鐵路(香港段)，香港特區政府決定委託本公司進行高速鐵路(香港段)的建造、測試及通車試行。於2010年1月26日，香港特區政府與本公司就高速鐵路(香港段)的建造及通車試行訂立另一份委託協議(「**高速鐵路(香港段)委託協議**」)。根據高速鐵路(香港段)委託協議，本公司負責進行或促使就高速鐵路(香港段)的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高速鐵路(香港段)的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用(「**委託費用**」)及就此進行融資，並按照協定付款時間表向本公司支付一筆費用(「**高速鐵路(香港段)項目管理費用**」)(對該等安排隨後之修訂於以下描述)。截至2021年12月31日，本公司已收到香港特區政府清繳的所有高速鐵路(香港段)項目管理費用。

倘若本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議(包括，倘若本公司違反其對項目管理服務的保證)，香港特區政府有權向本公司提出申索，並且根據高速鐵路(香港段)委託協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據高速鐵路(香港段)委託協議的責任或本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據高速鐵路(香港段)委託協議，本公司就高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據高速鐵路(香港段)委託協議收取的高速鐵路(香港段)項目管理費用及其他費用，以及本公司根據高速鐵路(香港段)初步委託協議收取的若干費用(「**責任上限**」)。根據一般法律原則，倘若本公司被認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22A(c)(iv))，但截至本年報之日期，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，項目總造價為853億港元(包含備用資金)。

因對本公司於2015年6月30日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與本公司已同意項目造價估算減少至844.2億港元(「**經修訂造價估算**」)。有關經修訂造價估算的進一步詳情載於下文附註22A(c)及(e)。

22 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

(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22A(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、不可抗力事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用)；

(iii) 本公司將以同等金額分兩期以現金支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)(「**特別股息**」)。第一期股息已於2016年7月13日支付，而第二期股息亦已於2017年7月12日支付；

(iv) 香港特區政府保留對本公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議(「**委託協議**」)下的目前超支的責任問題(如有)(包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制，包括將爭議提交仲裁的權利。根據高速鐵路(香港段)委託協議，責任上限相等於高速鐵路(香港段)項目管理費用、本公司在高速鐵路(香港段)委託協議下收取的任何其他費用及本公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議下收取的若干費用。因此，責任上限由原先最多為49.4億港元，及後因高速鐵路(香港段)項目管理費用根據高速鐵路(香港段)協議增加後，而上升至最多為66.9億港元(原因是其將相等於高速鐵路(香港段)委託協議下所增加的高速鐵路(香港段)項目管理費用63.4億港元加上上述額外費用)。倘若仲裁員並無裁定責任上限為無效，並裁定若非因責任上限，而在委託協議下本公司就目前超支的責任超出責任上限，則本公司須：

- 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額，最高至責任上限；
- 尋求獨立股東在另一次成員大會上(在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票)批准本公司承擔該超出責任；及
- 在取得上文剛述的獨立股東批准後，向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准，本公司將不會向香港特區政府支付該金額；

(v) 對高速鐵路(香港段)委託協議作出若干修訂，以反映高速鐵路(香港段)協議所載的安排，包括根據高速鐵路(香港段)委託協議應向本公司支付的高速鐵路(香港段)項目管理費用增加至合共63.4億港元(反映了本公司預期因履行高速鐵路(香港段)委託協議下與高速鐵路(香港段)項目相關的責任而產生的內部成本的估計)及以反映高速鐵路(香港段)經修訂工程時間表；

(vi) 高速鐵路(香港段)協議下的安排(包括支付特別股息)取決於：

- 獨立股東批准(已於2016年2月1日舉行的成員大會上尋求)；及
- 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔。

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

22 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

(d) 高速鐵路(香港段)的營運

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

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

在考慮了尚未最終確定完結的合約數目及現時的備用資金後，不能絕對保證最終項目造價不會超過經修訂造價估算，特別是如果在談判最終帳目過程中於解決商業問題時出現無法預料的困難。在此情況下，根據高速鐵路(香港段)協議條款，本公司將須承擔及支付超出經修訂造價估算的超出部分(如有)，但不包括若干經協定的例外費用(詳見上述附註22A(c)(ii))。

(f) 本公司並無就下列各項於本公司綜合帳項作出任何撥備：

(i) 本公司須承擔任何進一步超支(如有)的任何可能責任，原因是根據截至目前可獲得的資料，本公司相信現時無需對高速鐵路(香港段)經修訂造價估算作進一步修訂。但是，項目最終造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定，其中一些合同將涉及解決商業問題，可能需要多年時間才能達成協議和解決；

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，本公司可能須承擔的任何可能責任(於上文附註22A(c)(iv)更具體說明)，原因是(a)截至2021年12月31日及截至本年報發表之日期，本公司並未接獲香港特區政府針對本公司提出任何索償或仲裁的任何通知；(b)本公司受責任上限所保障；及(c)由於高速鐵路(香港段)協議，本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及

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

(g) 高速鐵路(香港段)項目管理費用收入及上述額外費用收入合共65.48億港元已於以往年度的綜合損益表中確認。

就高速鐵路(香港段)項目管理費用收入的充足性而言，本公司估計本公司完成履行其與高速鐵路(香港段)有關責任的總成本將可能超過高速鐵路(香港段)項目管理費用收入。因此，已於以往年度的綜合損益表中確認了適當金額的撥備。

22 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

(a) 沙中綫協議

香港特區政府與本公司就沙中綫於2008年簽訂沙中綫初步委託協議(「沙中綫委託協議一」)、於2011年簽訂沙中綫前期工程委託協議(「沙中綫委託協議二」)、及於2012年簽訂沙中綫委託協議(「沙中綫委託協議三」)(統稱「沙中綫協議」)。

根據沙中綫委託協議一，本公司負責進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而香港特區政府則負責直接支付該等工作的總成本。

根據沙中綫委託協議二，本公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向本公司支付所有工程成本(「委託協議二的前期工程成本」)。委託協議二的前期工程成本和銜接工程成本(如下所述)應由香港特區政府支付給本公司。截至2021年12月31日止年度內，本公司因此而產生的該等費用並其後應由香港特區政府向本公司支付的金額合共1.24億港元(2020年：1.22億港元)。截至2021年12月31日，香港特區政府尚未支付的費用合共2.46億港元(於2020年12月31日：10.35億港元)。

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

本公司負責進行或促使他人進行沙中綫協議內指定的工程，從而獲得項目管理費用合共78.93億港元(「原本項目管理費用」)。截至2021年12月31日，本公司已全數收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的原本項目管理費用。截至2021年12月31日止年度內，沒有原本項目管理費用在綜合損益表中確認(2020年：5.65億港元在綜合損益表中確認)。原本項目管理費用合共78.93億港元已於以往年度全數在綜合損益表中確認。

(b) 沙中綫委託協議三的超支

(i) 造價

本公司之前已公布，由於持續面對外在因素帶來的挑戰，沙中綫委託協議三的原來委託金額將不足以支付估計的總造價(「造價」)，及將需要顯著上調。於2017年，本公司對主要建造工程的造價估算進行了詳細評估，本公司已於2017年12月5日把873.28億港元(包括上調了應付予本公司的項目管理費用)的經修訂總造價估計(「2017年造價估算」)提交香港特區政府，此估算考慮到若干因素(包括考古文物、香港特區政府對附加工程範圍的要求、延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成等問題)。

本公司隨後已進行並完成對造價的進一步評估和重新確認，並已根據沙中綫委託協議三的條款於2020年2月10日通知香港特區政府最新造價估算為829.99億港元(「2020年造價估算」)(此款項包括應支付予本公司13.71億港元的額外項目管理費用(「額外項目管理費用」)，即本公司根據沙中綫委託協議三履行餘下的項目管理責任所需的額外費用(詳見下文附註22B(b)(ii))，但不包括本公司已於其截至2019年12月31日止年度內的綜合損益表中就紅磡事件相關費用已撥備的20億港元(詳見下文附註22B(c)(iii))。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月公布的估計上調的165.01億港元為少。

根據沙中綫委託協議三的條款，香港特區政府於2020年3月18日發出文件尋求立法會批准沙中綫項目所需的108.01億港元額外撥款(「額外撥款」)，使沙中綫項目可以竣工。立法會於2020年6月12日批准了沙中綫項目的額外撥款。為免生疑問，香港特區政府尋求並獲得立法會批准的額外撥款並不包括紅磡事件相關費用(詳見下文附註22B(c)(iii))，亦不包括支付予本公司的任何額外項目管理費用(詳見下文附註22B(b)(ii))。

22 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(ii) 額外項目管理費用

如上文附註22B (b)(i)所述以及本公司之前已披露，沙中綫項目的通車計劃受到若干主要外圍因素的嚴重影響。這些因素不單增加了工程成本，也增加了本公司根據相關的沙中綫委託協議履行其項目管理責任所需的費用，增加的金額估計約為13.71億港元。

於2020年12月，香港特區政府根據沙中綫委託協議三中所載的付款時間表向本公司已支付的項目管理費用總額大致接近原本項目管理費用(為免生疑問，該總額並不包括本公司早前尋求發放的13.71億港元額外項目管理費用)，並已被本公司全數使用。香港特區政府已獲得立法會批准的額外撥款並不包括本公司早前尋求香港特區政府發放的任何額外項目管理費用。因此，作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上，本公司目前會負擔本公司繼續履行沙中綫委託協議三下的項目管理責任所產生的費用(務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展)。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據沙中綫委託協議三可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。

然而，鑒於本公司認為項目計劃嚴重延誤和因而引致本公司的項目管理費用上調，本公司已經致函香港特區政府，重申本公司(根據沙中綫委託協議三的條款及在本公司取得獨立專家意見後)認為本公司有權收取上調的項目管理費用，而上調的幅度應由雙方真誠磋商協定或根據沙中綫委託協議三的規定釐定。然而，香港特區政府對本公司作出回應，重申香港特區政府認為對沙中綫委託協議三中包含的任何工程範圍、委託活動和/或委託計劃均沒作出任何重大修改。因此，香港特區政府保持其不同意增加任何項目管理費用的立場。

儘管此事仍需待解決，作為現階段安排，本公司在不影響其法律責任的原則為基礎上已經繼續及將會繼續履行其於沙中綫委託協議三下的項目管理責任，並且已經繼續及將會繼續負擔相關費用，務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展，令沙中綫能在合理切實可行情況下盡快達致全面通車。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據沙中綫委託協議三可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。

(iii) 沙中綫管理費用的撥備

鑒於上文附註22B(b)(ii)所述的事項，尤其是作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上(同時本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據沙中綫委託協議三可採取相關行動和可尋求的補救措施等事上保留其權利)，本公司會負擔本公司繼續履行其項目管理責任所產生的費用。本集團已在截至2020年12月31日止年度的綜合損益表中作出13.71億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的額外費用。截至2021年12月31日止年度內，本公司已耗用5.33億港元(2020年：4,500萬港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2020年：零港元)。7.93億港元的撥備(2020年：13.26億港元)(扣除了已耗用的金額)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

此撥備金額並無計算任何可能支付予本公司的額外管理費用在內(不論是在未能達成整體解決方案的情況下及/或因某項裁決、和解或其他原因)。因此，如果任何該等潛在追討能得到實際確定，任何該等追討的金額將被確認並計入本公司有關財政期間的綜合損益表。

22 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(c) 紅磡事件

正如本公司於2019年7月18日的公告所述，紅磡站擴建部分的施工質量在2018年被指出現問題(「第一次紅磡事件」)。本公司當時立即調查事件、向香港特區政府報告調查結果，以及保留本公司對有關承建商追究的權利。

在2018年年底及2019年年初，本公司告知香港特區政府，紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處的工程記錄不完整，並且出現一些建造工程方面的問題，成為第一次紅磡事件的後續事件(「第二次紅磡事件」)。

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

(i) 調查委員會

在2018年7月10日，香港特區行政長官會同行政會議根據《調查委員會條例》(香港法例第86章)成立調查委員會。於2019年1月29日，香港特區政府向調查委員會提交了第一期的結束聆訊陳詞，當中指出本公司應該提供專業並稱職的工程項目管理人在合理的期望下應具備的技能和看管水平，但本公司卻未能達到要求。

於2019年3月26日，香港特區政府公布了經遮蓋的調查委員會中期報告。調查委員會在報告中指出雖然「紅磡站擴建部分的連續牆和月台層板建造工程達到安全水平」，但有關工程在要項上並沒有按照相關合約的規定執行。

於2019年7月18日，本公司向香港特區政府分別提交了兩份最終報告，一份為關於第一次紅磡事件，而另一份則關於第二次紅磡事件，當中載有(其中包括)為符合相關作業守則而須在若干地點採取的適當措施的建議方案。現階段已經實施這些適當措施。

於2020年1月22日，香港特區政府在其向調查委員會的結束聆訊陳詞中重申，本公司和承辦商禮頓建築(亞洲)有限公司均未履行在沙中綫項目中其所承擔的責任，並且本公司作為香港特區政府所委託的沙中綫項目之項目管理人，應提供達到在合理的期望下專業並稱職的項目管理人所具備的技能和看管水平。

於2020年5月12日，香港特區政府發表了調查委員會的最終報告。調查委員會裁定並信納，當推行了適當的措施後，車站箱形、紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處構築物便會安全和適合作預定用途。針對這些構築物的適當措施已於2020年完成。調查委員會還對施工過程發表了多項意見(包括施工過程缺失，例如令人無法接受的造工差劣事件加上監督不力的問題，而在某些範疇，建造工程的管理水平亦未能達到合理標準)，並向本公司就未來提出建議。

(ii) 專家顧問團(「顧問團」)

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

22 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(iii) 紅磡事件相關費用的撥備

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

為了繼續推進沙中綫項目，以及促使於2020年第一季的分階段啟用，本公司已於2019年7月公布，作為現階段安排，本公司將在不影響其法律責任的原則為基礎下先就紅磡事件以及分階段啟用屯馬綫支付相關的若干費用(即改建工程及試營運的費用以及其他與分階段啟用的準備活動相關的費用)(「紅磡事件相關費用」)，同時就最終承擔相關費用責任一事上保留其權利。

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

考慮到上文附註22B(c)所述情況，特別是鑑於作為現階段的安排及在不影響其法律責任的原則為基礎，本公司先支付紅磡事件相關費用的決定，本公司已於其截至2019年12月31日止年度的綜合損益表內作出了一項20億港元的撥備。截至2021年12月31日止年度內，本公司已耗用2.06億港元(2020年：5.66億港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2020年：零港元)。9.44億港元的撥備(2020年：11.50億港元)(扣除已耗用的金額)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

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

(d) 混合車隊營運事件

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

於2020年9月13日，本公司宣布成立調查委員會負責調查該混合車隊營運事件及向香港特區政府提交調查報告。於2021年1月21日，本公司將調查委員會的報告提交予香港特區政府審閱。本公司確認並接納調查委員會的調查結果，包括認為有關情況並不是安全問題，惟涉及服務可靠性。本公司亦接納並會落實報告中提出的建議。在順利完成進一步測試並通過相關政府部門的審批後，東鐵綫新信號系統和新九卡列車於2021年2月6日一併投入運作，為東鐵綫延伸過海至金鐘站作出準備。

(e) 香港特區政府可能提出的申索及彌償

倘若本公司違反沙中綫協議(包括倘若本公司違反其對項目管理服務所作出的保證)，香港特區政府有權向本公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或本公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據沙中綫委託協議三，本公司對香港特區政府就沙中綫協議或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據沙中綫協議下收到的費用。根據一般法律原則，倘若本公司被認為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對本公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利，並於向調查委員會作出的結束聆訊陳詞中表述(如上文附註22B(c)(i)所述)，但截至本年報之日期，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。

本公司與香港特區政府就若干事項磋商的最終結果，包括就紅磡事件及雙方各自就紅磡事件相關費用的付款責任和達成任何整體解決方案的時間，以及向相關人士作出追討的程度，在現階段而言仍極不確定。由於涉及重大不確定性，本公司目前未能有足夠的可靠性去估算本公司因整體沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額。因此，本公司除上述的撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於2021年12月31日本公司並無就除上述以外的沙中綫事宜確認其他撥備，本公司在今後未來將會按事態發展持續地評估確認任何進一步撥備的需要。

綜合帳項附註

22 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(f) 分階段啟用沙中綫

於2020年2月11日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議一」)，以補充及修改現有協議，使本公司能夠從2020年2月14日起為期兩年內以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫一期。

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

23 發展中物業

根據建造鐵路支綫的項目協議及兩鐵合併中的物業組合協議，本公司獲香港特區政府授予鐵路沿綫車站的土地發展權。

於2021年12月31日，本公司尚未完成的香港物業發展項目主要包括位於將軍澳第八十六區(「日出康城」)車廠及在油塘的通風大樓之將軍澳支綫物業發展項目、位於黃竹坑地塊的南港島綫物業發展項目、位於何文田地塊的觀塘綫延綫物業發展項目及位於相關鐵路沿綫的東鐵綫/輕鐵物業發展項目。

A 發展中物業

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷從發展商 收取的款項	轉撥至 利潤或虧損	於12月31日 結餘
2021					
香港物業發展項目	11,942	600	(834)	(493)	11,215
2020					
香港物業發展項目	12,022	687	(276)	(491)	11,942

包含於發展中物業的香港租賃土地租賃期為10至50年。

B 保管資金

作為機場鐵路、將軍澳支綫、南港島綫及東鐵綫若干物業發展項目的資金保管者，本公司收取及管理售賣該等發展物業的訂金與收入。有關款項會存入指定的獨立銀行戶口，並連同所得利息發放予發展商，以償付發展商分別按香港特區政府同意方案及發展協議的條款所墊支的發展成本。任何餘額只會在履行所有與該等物業發展有關的責任後才會發放。因此，所保管的資金及有關銀行存款的結餘，並未列入綜合財務狀況表內。於2021年12月31日，保管資金餘額為363.20億港元(2020年：160.34億港元)。

C 西鐵物業發展

作為兩鐵合併的一部分，本公司獲委任為九鐵公司及其若干附屬公司(「西鐵附屬公司」)的代理人，發展西鐵沿綫的指定發展用地。就屯門發展項目，本公司可收取根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用；就其他發展項目，本公司可收取相當於銷售收入總額0.75%的代理費用。同時，本公司可向西鐵附屬公司收回其就西鐵發展項目所產生的全部費用另加16.5%的間接費用連同應計利息。截至2021年12月31日止年度內，確認有關西鐵物業發展的代理費收入及其他收入為6,700萬港元(2020年：4,200萬港元)(附註12)。截至2021年12月31日止年度內，本公司產生的可收回費用包括間接費用及應計利息為5,900萬港元(2020年：7,000萬港元)。

24 於附屬公司的投資

下表僅列出本公司主要附屬公司於2021年12月31日的詳細資料：

公司名稱	所佔權益比例				註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
	已發行股本/ 已繳註冊資本	本集團 實際權益	由本公司 持有	由附屬公司 持有		
港鐵學院(香港)有限公司	10,000港元	100%	-	100%	香港	管理港鐵學院的運作
MTR Telecommunication Company Limited	100,000,000港元	100%	100%	-	香港	無線電訊服務
昂坪360有限公司	2港元	100%	100%	-	香港	經營東涌至昂坪纜車系統及昂坪主題市集運作
海翠花園物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	-	香港	物業投資及管理
TraxComm Limited	15,000,000港元	100%	100%	-	香港	固定電訊網絡及相關服務
Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.*	39,999,900澳元 100澳元	60%於 普通股； 30%於 A類股	-	100%於 普通股； 100%於 A類股	澳洲	鐵路營運及維修
Metro Trains Sydney Pty Ltd*	100澳元	60%	-	60%	澳洲	鐵路營運及維修
MTR Corporation (Sydney) NRT Pty Limited	2澳元	100%	-	100%	澳洲	設計及配置鐵路有關系統
MTR Corporation (Sydney) SMCSW Pty Limited	1澳元	100%	-	100%	澳洲	設計、配置及整合鐵路有關系統
MTR Corporation (C.I.) Limited	1,000美元	100%	100%	-	開曼群島/ 香港	融資
MTR Consultadoria (Macau) Sociedade Unipessoal Lda.	25,000澳門幣	100%	-	100%	澳門	鐵路顧問服務
MTR Railway Operations (Macau) Company Limited	25,000澳門幣	100%	-	100%	澳門	鐵路營運及管理
MTR Express (Sweden) AB	10,050,000瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運與維修、物業投資及管理
MTR Pendeltågen AB	10,050,000瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運、維修及車站管理
MTR Mälartåg AB	10,050,000瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運及維修
MTR Tech AB	30,000,000瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路維修
MTR Tunnelbanan AB	40,000,000瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運及維修
港鐵(北京)商業設施管理有限公司 [^]	93,000,000港元	100%	-	100%	中華人民共和國	物業租賃及管理
港鐵軌道交通(深圳)有限公司 [^]	2,636,000,000港元	100%	-	100%	中華人民共和國	鐵路建造、營運及管理
港鐵中鐵電化軌道交通(深圳)有限公司 [#]	1,720,000,000人民幣	83%	-	83%	中華人民共和國	鐵路建造及營運
港鐵物業發展(深圳)有限公司 [#]	2,180,000,000港元	100%	-	100%	中華人民共和國	物業發展、營運、租賃、管理及顧問服務
MTR Corporation (Crossrail) Limited	1,000,000英鎊	100%	-	100%	英國	鐵路營運與維修

* 並非由畢馬威會計師事務所審計的附屬公司

[^] 根據中華人民共和國法律註冊的外商獨資企業

[#] 根據中華人民共和國法律註冊的中外合資企業

本公司董事認為將全部附屬公司資料列出過於冗長，故此以上只列出董事認為對本集團業績有重大貢獻或持有重大部分資產或負債之附屬公司。

綜合帳項附註

25 聯營公司及合營公司權益

下表僅列出主要聯營公司和合營公司(均為沒有市場報價的未上市公司)於2021年12月31日的詳細資料：

公司名稱	所佔權益比例			註冊/成立及 經營地點	主要業務
	本集團 實際權益	由本公司 持有	由附屬公司 持有		
聯營公司					
八達通控股有限公司 (「八達通控股」)	57.4%	57.4%	-	香港	作為於香港經營非接觸式 智能卡通用收費系統及 從事顧問服務的 集團公司之控股公司
北京京港地鐵有限公司 [~]	49%	-	49%	中華人民 共和國	地鐵投資、建設、 營運及客運服務
北京京港十六號綫地鐵有限公司 [°]	49%	-	49%	中華人民 共和國	地鐵投資、 建設及營運
杭州杭港地鐵有限公司* [~]	49%	-	49%	中華人民 共和國	鐵路營運及管理
First MTR South Western Trains Limited*	30%	-	30%	英國	鐵路營運及管理
NRT Pty Ltd*	27.55%	-	27.55%	澳洲	融資、鐵路營運與維修
合營公司					
杭州杭港地鐵五號綫有限公司 [~]	60%	-	60%	中華人民 共和國	鐵路機電設備工程、 營運及管理

* 並非由畢馬威會計師事務所審計的公司

[~] 根據中華人民共和國法律註冊的中外合作合營企業

[°] 根據中華人民共和國法律註冊的有限責任公司(由法人全資擁有)

本集團已按權益法把所有聯營公司及合營公司記入其綜合帳項，並認為此等聯營公司及合營公司並非個別重大。

於2022年1月，本公司從匯達交通服務有限公司的附屬公司城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司收購了八達通控股的合共6.6%的額外股份。收購完成後，本公司持有八達通控股的股權由57.4%增至64.0%。由於本公司在八達通控股及其附屬公司(簡稱「八達通控股集團」)於董事會會議的投票權並未能單方面控制八達通控股集團的活動，因此本集團視八達通控股集團為聯營公司。

25 聯營公司及合營公司權益(續)

本集團實際擁有的聯營公司及合營公司權益之簡要財務資料如下：

百萬港元	2021	2020
資產	33,179	30,576
負債	(20,789)	(19,036)
淨資產	12,390	11,540
收入	7,906	6,228
支出及其他	(6,494)	(5,412)
除稅前利潤	1,412	816
所得稅	(444)	(211)
淨利潤	968	605
其他全面收益	304	600
全面收益總額	1,272	1,205
本集團所佔聯營公司及合營公司淨資產	12,390	11,540
商譽	52	52
綜合財務狀況表上的帳面價值	12,442	11,592

於2021年5月，First MTR South Western Trains Limited(本公司的聯營公司，當中本公司持股百分之三十，而英國FirstGroup plc持股百分之七十)與英國運輸局在緊急補救措施協議終結後簽署了一份國家鐵路合約。合約期由2021年5月30日開始，為期兩年至2023年5月終結。英國運輸局可酌情選擇將合約期延長最多兩年。

26 證券投資

於2021年12月31日，證券投資以公允價值計入損益，並包括由中國內地附屬公司持有的非上市股本投資7.08億港元(2020年：2.54億港元)，位於海外的一間保險包銷附屬公司持有的上市債務證券2.72億港元(2020年：2.14億港元)，以及本公司持有的銀行中期票據投資4.99億港元(2020年：零港元)。於2021年12月31日，除了2.25億港元(2020年：1.54億港元)債務證券預期於一年後到期，所有債務證券預期於一年內到期。於2021年，證券投資收益確認的淨公允價值為2,800萬港元(2020年：800萬港元)。

27 待售物業

百萬港元	2021	2020
待售物業		
– 按原值	614	1,159
– 按可實現淨值	25	641
	639	1,800
代表：		
香港物業發展	543	1,572
中國內地物業發展	96	228
	639	1,800

待售物業代表本集團位於香港的未出售物業之權益或本集團收取攤分資產所得的物業，以及本集團位於中國內地的未出售物業。

在香港物業發展方面，於2021年及2020年12月31日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行高力國際物業顧問(香港)有限公司於該日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，本集團的待售物業的可實現淨值已扣除400萬港元(2020年：800萬港元)的撥備。包含於待售物業的香港租賃土地的剩餘租賃期為10至50年。

綜合帳項附註

28 財務衍生工具資產及負債

A 公允價值

財務衍生工具的合約名義數額、公允價值及到期日(按合約之未貼現現金流量作計算)如下：

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流到期日於				總計
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
2021							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	498	1					
- 流入			499	-	-	-	499
- 流出			(498)	-	-	-	(498)
- 現金流量對沖：	128	2					
- 流入			33	97	-	-	130
- 流出			(32)	(96)	-	-	(128)
- 不符合對沖會計：	111	1					
- 流入			104	8	-	-	112
- 流出			(103)	(8)	-	-	(111)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	4,969	159					
- 流入			2,078	972	1,513	707	5,270
- 流出			(1,917)	(904)	(1,496)	(698)	(5,015)
- 現金流量對沖：	12,742	145					
- 流入			262	262	6,210	10,871	17,605
- 流出			(240)	(240)	(6,150)	(10,760)	(17,390)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	2,400	26	26	6	2	(1)	33
- 現金流量對沖	500	17	(3)	1	8	12	18
- 不符合對沖會計	2,034	12	(2)	2	6	7	13
	23,382	363	207	100	93	138	538
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	3,450	10					
- 流入			1,974	1,476	-	-	3,450
- 流出			(1,980)	(1,480)	-	-	(3,460)
- 現金流量對沖：	424	15					
- 流入			197	57	151	4	409
- 流出			(203)	(59)	(158)	(4)	(424)
- 不符合對沖會計：	276	15					
- 流入			206	20	35	-	261
- 流出			(218)	(21)	(37)	-	(276)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	783	5					
- 流入			13	13	38	837	901
- 流出			(5)	(11)	(41)	(840)	(897)
- 現金流量對沖：	9,654	515					
- 流入			202	485	720	9,365	10,772
- 流出			(217)	(561)	(817)	(9,660)	(11,255)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 不符合對沖會計	300	1	3	1	(2)	(3)	(1)
	14,887	561	(28)	(80)	(111)	(301)	(520)
總計	38,269						

28 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流到期日於				總計
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
2020							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 現金流量對沖：	386	11					
- 流入			269	78	40	9	396
- 流出			(263)	(75)	(39)	(9)	(386)
- 不符合對沖會計：	482	19					
- 流入			471	30	1	-	502
- 流出			(453)	(28)	(1)	-	(482)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	2,333	110					
- 流入			1,274	14	478	705	2,471
- 流出			(1,176)	(3)	(466)	(698)	(2,343)
- 現金流量對沖：	12,797	277					
- 流入			279	280	840	16,629	18,028
- 流出			(249)	(248)	(746)	(16,432)	(17,675)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	4,390	62	55	21	15	-	91
- 現金流量對沖	250	1	(2)	(2)	(2)	7	1
- 不符合對沖會計	413	-	-	-	-	-	-
	21,051	480	205	67	120	211	603
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	1,960	25					
- 流入			1,960	-	-	-	1,960
- 流出			(1,985)	-	-	-	(1,985)
- 現金流量對沖：	7	1					
- 流入			-	1	5	-	6
- 流出			-	(2)	(5)	-	(7)
- 不符合對沖會計：	1,390	6					
- 流入			1,371	19	-	-	1,390
- 流出			(1,377)	(19)	-	-	(1,396)
貨幣掉期							
- 現金流量對沖：	5,730	301					
- 流入			126	127	649	5,728	6,630
- 流出			(146)	(146)	(759)	(5,873)	(6,924)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 現金流量對沖	3,250	47	(21)	(16)	(33)	22	(48)
- 不符合對沖會計	1,734	1	1	-	(1)	-	-
	14,071	381	(71)	(36)	(144)	(123)	(374)
總計	35,122						

本集團的財務衍生工具主要包括本公司專有的利率及貨幣掉期，並採用於2021年及2020年12月31日的相關利率掉期曲線貼現財務工具的現金流。港元所用利率介乎0.159%至1.680%(2020年：0.163%至1.105%)，美元所用利率介乎0.209%至1.700%(2020年：0.164%至1.189%)，而澳元所用利率介乎0.015%至2.118%(2020年：0.020%至1.325%)，而日圓所用利率介乎-0.043%至0.259%(2020年：-0.058%至0.183%)。

上表詳列本集團於匯報期末的財務衍生工具資產及負債的剩餘合約年期，此乃根據按合約之未貼現之現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據匯報期末的現有利率計算的利息付款)及可要求本集團支付的最早日期計算。公允價值計量的詳情列於附註41。

綜合帳項附註

28 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險

在營運及融資活動中，本集團主要面對四類財務風險，即流動性風險、利率風險、外匯風險及信貸風險。本集團的整體風險管理政策針對金融市場的不可預測性，盡量減低這些財務風險對本集團財務表現構成潛在的不良影響。

董事局規定整體風險管理的原則，及批准特定範圍的政策，例如流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、財務衍生工具與非財務衍生工具的運用，以及剩餘流動資金的投資。本集團對本公司的理想融資模式(簡稱「模式」)是風險管理政策的一部分。這模式設定(其中包括)理想的定息及浮息債務組合，准許的外幣債務水平，及為滿足未來資金需求的備用資金覆蓋時段，用以衡量、監察及控制本公司在融資方面的流動性、利率及外幣風險。董事局定期檢討，並在有需要時按營運、市場情況及其他有關因素而更改風險管理政策。作為財政預算的一部分，董事局也會每年檢討，並在有需要時按市場情況及實際需要更改該模式。

運用財務衍生工具來控制和對沖利率及外匯風險，是本集團風險管理策略的重要一環。這些工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。本公司所採用的衍生工具全部為場外衍生工具，主要包括利率掉期、貨幣掉期和外匯遠期合約。

(i) 流動性風險

流動性風險指因現金流入及流出的時間及金額的差異而導致負債到期時無足夠資金償還的風險。

本集團運用預期現金流量分析來管理流動性風險，通過預測營運資金、償還貸款、股息派付、資本性開支及新投資項目等現金需求，及維持足夠現金結餘及/或已獲銀行承諾貸出而尚未動用的信貸額度，以確保這些現金需求能夠得到滿足。本集團採取審慎方針，維持足夠的現金結餘及銀行信貸承諾，以達到模式所指定的在母公司層面所要求的最少12至24個月的預期現金需求。本公司亦為其預期現金流進行壓力測試，以分析流動性風險。假如壓力測試顯示有重大的現金流短缺風險，本集團會安排額外的銀行信貸、發行債券或採取其他適當行動。

於2021年12月31日，本集團已獲銀行承諾貸出而尚未動用的信貸額度為155.23億港元(2020年：100.49億港元)。

下表詳列本集團於匯報期末的貸款及租賃負債以外的其他負債的剩餘合約年期(詳情見下文附註33D)，此乃根據按合約之未貼現之現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據匯報期末的現有利率計算的利息付款)及可要求本集團支付的最早日期計算：

百萬港元	2021				2020			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款	其他	總計
貸款及其他負債								
5年後須償還的款項	30,068	1,040	-	31,108	35,782	731	-	36,513
2年至5年內須償還的款項	9,368	710	620	10,698	3,881	1,979	618	6,478
1年至2年內須償還的款項	1,992	1,758	-	3,750	3,220	234	-	3,454
1年內須償還的款項	6,698	1,843	-	8,541	4,985	9,608	-	14,593
	48,126	5,351	620	54,097	47,868	12,552	618	61,038

其他是指租出/租回交易債務(附註20E)。

本集團對於財務衍生工具負債(附註28A)、租賃負債(附註33D)、應付帳項、其他應付款項及撥備(附註34)、應付關連人士款項(附註35)、服務經營權負債(附註36)，以及非控股權益持有者貸款(附註37)的流動性風險之詳情列於相關附註。

28 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

(ii) 利率風險

本集團的利率風險主要來自母公司層面的借貸活動(包括其融資工具)。固定及浮動利率貸款會由於市場利率波動為本集團帶來公允價值及現金流量利率風險。本集團主要透過維持模式所指定的定息債務佔未償還總債項的45%至75%(2020年:45%至75%)來管理及控制母公司層面的利率風險。倘實際的定息債務水平大幅偏離模式,則會運用財務衍生工具如利率掉期來調整定息及浮息的比例,務求使其貼近模式。於2021年12月31日,計入未完約貨幣及利率掉期後,70%(2020年:70%)的本公司未償還總債項(包括融資工具)為定息或已轉換為定息。附屬公司、聯營公司及合營公司的利率風險是根據其個別的借貸需求,環境和市場做法各自管理。

於2021年12月31日,在其他因素維持不變的情況下,如利率整體上升100點子/下調25點子,估計本集團的除稅後利潤將增加/減少及保留溢利將增加/減少約7,600萬港元/1,500萬港元,而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約9,900萬港元/1,400萬港元。

上述敏感度分析乃假設利率的變動於匯報期末出現並已用於計算該日存在的財務衍生工具及非財務衍生工具的利率風險。管理層所假設的利率,是對直至下一個財務年度期間可能出現利率變動的評估。

於2020年,根據利率分別為上升100點子/下調25點子的假設進行類似分析,估計本集團的除稅後虧損將減少/增加及保留溢利將增加/減少約7,300萬港元/1,800萬港元,而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約1.95億港元/5,200萬港元。

(iii) 外匯風險

當資產與負債以本集團旗下公司所屬的功能貨幣以外的貨幣入帳時,將產生外匯風險。對集團而言,有關風險主要來自借貸以及海外投資和採購活動。

本集團把在母公司層面的無對沖非港元債項維持於模式所指定的較低水平,及盡量減少本集團因海外投資和採購而產生的外匯未平倉結存,從而管理及控制其外匯風險。當債項所採用的貨幣未能與償還該債項的預期現金流所用的貨幣相符時,本公司會透過貨幣掉期把債項所產生的外匯風險轉換至港元風險。在採用外幣進行投資和採購時,本集團會預先購買外幣或訂立外匯遠期合約以預先訂立的匯率確定在結算時所需要的外幣。

由於本集團大部分應收及應付款項均以各集團公司之功能貨幣(港元、人民幣、澳元、英鎊或瑞典克朗)或美元(港元的掛鈎貨幣)計值,而大部分以外幣計值的付款承擔均得到外匯遠期合約對沖,管理層預期該等項目不會涉及任何重大的貨幣風險。

(iv) 信貸風險

信貸風險指交易對手在債務到期時無力全數償還的風險。本集團的信貸風險主要來自其存款及本集團與多間銀行及交易對手所訂立的財務衍生工具,及本集團根據租出/租回交易而購入的抵銷證券(附註20E)。為控制信貸風險,本集團僅與具有良好投資信貸評級或保證人的金融機構投放存款及訂立財務衍生工具,並通過分散交易來減低交易對手風險。

所有財務衍生工具交易均受制於交易對手的交易上限,該等上限是根據董事局通過的政策,因應有關交易對手的信貸評級而制訂。根據「風險價值」概念,本集團按該等工具的公允市值及最大潛在虧損計算信貸風險,及因應各自交易對手的限額來衡量、監察及控制信貸風險。為了進一步減低交易對手風險,本集團亦就同一交易對手的各種財務衍生工具及其他財務交易採用對銷及除淨安排。

所有存款及投資均受制於類似的個別交易對手/發行人交易上限,有關上限是根據各交易對手/發行人的信貸評級及/或香港發鈔銀行地位而制訂。本集團於某一交易對手存放款項或發行人投資的時間長短亦因應有關交易對手/發行人的信貸評級而受到限制。存款/投資額及年期均受到定期監察,確保符合為有關交易對手/發行人所設定的限制。此外,本集團積極監察交易對手/發行人的信用違約掉期水平及其每日的變動,並可能會根據觀察所得及其他考慮因素調整可承受有關交易對手/發行人的風險及/或交易上限。

於匯報期末,本集團就財務衍生工具資產及銀行存款所承受的最高信貸風險,於綜合財務狀況表中分別以財務衍生工具資產的帳面值及存款總額呈列。於匯報期末,本集團並無於任何單一交易對手有任何高度集中的風險。

此外,本集團亦管理及控制與應收款項所涉及的信貸風險,有關資料載於附註30。

綜合帳項附註

29 存料與備料

於2021年12月31日，經扣除2,300萬港元(2020年：1,900萬港元)陳舊存貨撥備後的存料與備料的淨額為21.29億港元(2020年：20.14億港元)，當中預計14.52億港元(2020年：14.34億港元)將於一年內耗用，另外預計6.77億港元(2020年：5.80億港元)將於一年後耗用。預計於一年後耗用的存料與備料主要包括為供週期保養用途所存放的緊急存料及備料。

30 應收帳項及其他應收款項

本集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港車務營運車費收入(除了來自高速鐵路(香港段)之外，如下文附註30(ii)所述)乃經八達通卡或二維碼於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取，小部分車費收入是經代理預售車票並於30日內到期繳清金額。
- (ii) 在高速鐵路(香港段)方面，其車票由本公司及內地其他列車營運商出售。中國鐵路總公司的清算中心負責管理廣深港高速鐵路的收入分配及結算系統，和按「分段清算」模式分配高速鐵路的收入予本公司，並於下一個月結算。
- (iii) 深圳地鐵四號綫車費收入乃經深圳通卡或二維碼付款於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。瑞典MTRX車費收入乃經由一間第三者財務機構於14日內收取，經代理預售車票則於下一個月繳清金額。澳門輕軌系統氹仔綫的服務收入乃每月結算，而到期日乃根據相關服務合約的條款而訂。
- (iv) 在澳洲的特許經營權收入乃按其收入性質而於每日或每月收取。大部分於斯德哥爾摩營運的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。TfL Rail/伊莉莎伯綫的服務經營權收入於每四週收取一次。
- (v) 本集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至60日不等。本集團的投資物業及車站小商店的租戶須於簽訂租約時繳付三個月租金作按金。
- (vi) 與財務機構訂立的利率及貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。
- (vii) 顧問服務收入乃於工作完成後，或按顧問合約內的其他規定每月寄發帳單，並於30日內繳付。
- (viii) 除協定的保證金外，委託予本集團承辦的合約及資本性工程的相關應收帳項，於在建工程確認後的30日內到期繳付。
- (ix) 物業發展的應收帳項乃根據相關發展協議或買賣合約條款而到期繳付。

以到期日計算的應收帳項帳齡分析如下：

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

於2021年12月31日，其他應收款項內包括與香港物業發展利潤有關的款項為43.00億港元(2020年：33.87億港元)，當中包括與按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可派發保管資金及應收物業買家的帳項。

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，於年內就2010/2011至2017/2018課稅年度向本公司發出評稅/額外評稅通知書。

30 應收帳項及其他應收款項(續)

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

於2017年3月23日，港鐵物業(天津)第一有限公司(「港鐵天津第一」)與首創置業股份有限公司的全資附屬公司—天津興泰吉鴻置業有限公司(「天津興泰」)訂立一項框架協議，其中包括一項以13.00億元人民幣作價出售港鐵天津第一於天津城鐵港建設有限公司(「天津城鐵港鐵」)49%股權的股權轉讓協議，而港鐵天津第一將來會有條件以13.00億元人民幣收購一個位於相同地點的待發展購物商場，該協議有待天津城鐵港鐵同意。股權轉讓協議中的條件已得到滿足，出售港鐵天津第一49%權益的交易已於2017年7月10日完成，繼而於綜合財務狀況表計入為預付款項。天津興泰向港鐵天津第一提供了由一家香港持牌銀行發出，總額為16.00億元人民幣(19.00億港元)的履約保證金以擔保其在框架協議下的責任。

本集團對於應收帳款及其他應收帳項的信貨風險主要與其於香港的租賃應收帳款及與其於香港以外的專營權費/項目費之應收帳款有關。由於本集團的政策是會收取其香港租戶租賃按金，而其與香港以外的專營權費/項目費應收帳款有關的債務人為與政府相關的個體，故此本集團認為其信貨風險為低和預期信貸虧損並不重大。

於2021年12月31日，除了若干按金及其他應收帳項49.10億港元(2020年：48.44億港元)預期於多於一年後收回外，所有應收帳項及其他應收款項預期於一年內收回。由於帳面價值減去信貸虧損後的貼現結果並不明顯，故以非貼現價值入帳。

應收帳項及其他應收款項包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	2021	2020
澳元	8	8
人民幣	75	12
美元	17	12

31 應收關連人士款項

百萬港元	2021	2020
應收下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	757	2,504
– 九鐵公司	3,507	2,859
– 聯營公司	120	99
	4,384	5,462

於2021年12月31日，應收香港特區政府款項主要包括與沙田至中環綫預備工作有關的可收回帳款及南港島綫項目的必要公共基建工程可收回支出、有關「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」的車票收入差額的應收款項、有關西鐵物業發展(附註23C)應收代理費及可收回支出，以及其他基建和維修工程的應收帳項及保證金。

應收九鐵公司款項主要包括在若干兩鐵合併協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程費用，以及與高速鐵路(香港段)相關的金額。

由於應收關連人士款項的債務人主要為香港特區政府及與政府相關的個體，本集團認為其信貨風險為低和預期信貸虧損並不重大。

於2021年12月31日，除了22.73億港元(2020年：20.77億港元)預期於多於一年後收回外，所有應收關連人士款項預期於一年內收回。應收香港特區政府及其他關連人士的款項的帳面值與其公允價值並無重大差異。

綜合帳項附註

32 現金、銀行結餘及存款

百萬港元	2021	2020
銀行及其他財務機構存款	15,769	10,869
銀行存款及現金	5,201	10,037
現金、銀行結餘及存款	20,970	20,906
減：於存入時到期日超過三個月的銀行存款或已抵押存款(附註33E)	(10,218)	(9,027)
綜合現金流量表所示的現金及現金等價物	10,752	11,879

綜合財務狀況表所示的現金、銀行結餘及存款包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	2021	2020
澳元	26	33
歐元	13	13
日圓	826	957
英鎊	2	210
美元	321	442

33 貸款及其他負債

A 分類

百萬港元	2021			2020		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2023年至2047年到期的債務發行計劃票據 (2020年：2023年至2047年到期)	21,654	23,468	21,715	18,382	21,555	18,575
非上市：						
2022年至2055年到期的債務發行計劃票據 (2020年：2021年至2055年到期)	15,373	17,634	15,792	17,614	21,143	17,767
資本市場借貸工具總計	37,027	41,102	37,507	35,996	42,698	36,342
銀行貸款	3,501	3,501	3,501	9,287	9,287	9,293
租賃負債	1,026	1,060	1,026	1,180	1,240	1,180
其他	548	603	548	520	611	520
貸款及其他負債	42,102	46,266	42,582	46,983	53,836	47,335
短期貸款	1,650	1,650	1,650	3,357	3,357	3,357
總計	43,752	47,916	44,232	50,340	57,193	50,692

其他項目包括租出/租回交易中的非抵銷債務(附註20E)。

公允價值是按貼現現金流量估值法以本集團可採用的同類財務工具的現行市場利率及外匯匯率貼現未來合約的現金流量列值。短期貸款的帳面金額與其公允價值相若。公允價值計量詳情列於附註41。

33 貸款及其他負債(續)

A 分類(續)

以其所屬個體的功能貨幣以外為單位之貸款款項在進行對沖活動前後的外幣數額如下：

百萬	對沖活動前		對沖活動後	
	2021	2020	2021	2020
澳元	431	431	-	-
日圓	15,000	15,000	-	-
人民幣	3,610	1,130	-	-
美元	2,230	2,290	-	-

B 還款期分析

百萬港元	2021					2020				
	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	租賃 負債	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	租賃 負債	其他	總計
貸款及其他負債										
5年後須償還的款項	23,260	938	9	-	24,207	28,119	807	15	-	28,941
2年至5年內須償還的款項	7,271	667	141	548	8,627	1,732	2,024	192	520	4,468
1年至2年內須償還的款項	1,226	1,735	299	-	3,260	2,430	231	322	-	2,983
1年內須償還的款項	5,750	161	577	-	6,488	4,061	6,231	651	-	10,943
	37,507	3,501	1,026	548	42,582	36,342	9,293	1,180	520	47,335
短期貸款	-	1,650	-	-	1,650	-	3,357	-	-	3,357
	37,507	5,151	1,026	548	44,232	36,342	12,650	1,180	520	50,692
減：未經攤銷的折價/溢價/財務 開支餘額	(266)	-	-	-	(266)	(286)	(6)	-	-	(292)
因財務工具的公允價值變動之調整	(214)	-	-	-	(214)	(60)	-	-	-	(60)
債務帳面總額	37,027	5,151	1,026	548	43,752	35,996	12,644	1,180	520	50,340

由於本集團打算為一年內須償還的資本市場借貸工具及銀行貸款作長期再融資，該筆款額被納入長期貸款。

C 已發行及贖回的債券及票據

截至2021年及2020年12月31日止年度內發行的票據包括：

百萬港元	2021		2020	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	5,225	5,225	14,642	14,511

截至2021年12月31日止年度內，本公司以所屬的貨幣發行了26.00億元人民幣(30.97億港元)的上市債券(2020年：以所屬的貨幣發行了4.10億元人民幣(4.65億港元)及12.00億美元(93.00億港元))和14.18億港元及6.00億元人民幣(7.10億港元)的非上市債券(2020年：以所屬的貨幣發行了36.30億港元、7.20億元人民幣(7.82億港元)及6,000萬美元(4.65億港元))。

於2021年及2020年12月31日，本集團尚有其全資附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited(「MTRCI」)發行的票據未予償還。由MTRCI發行的票據為直接和無抵押，及與MTRCI的其他無抵押債務享有同等權益，並獲本公司無條件及不可撤銷的擔保。本公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與本公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

截至2021年12月31日止年度內，本集團以所屬的貨幣贖回了28.13億港元、7.20億元人民幣(7.83億港元)及6,000萬美元(4.65億港元)的非上市債券(2020年：以所屬的貨幣贖回了23.48億港元及1.00億美元(7.83億港元))。本集團沒有贖回任何上市債券(2020年：零港元)。

綜合帳項附註

33 貸款及其他負債(續)

D 租賃負債

本集團於2021年及2020年12月31日的應付租賃負債如下：

百萬港元	2021		2020	
	最低租賃 付款額現值	最低租賃 付款額總額	最低租賃 付款額現值	最低租賃 付款額總額
1年內	577	603	651	704
1至2年內	299	317	322	343
2至5年內	141	149	192	206
5年後	9	9	15	16
	449	475	529	565
	1,026	1,078	1,180	1,269
減：未來總利息開支		(52)		(89)
租賃債務現值		1,026		1,180

E 擔保及抵押

- (i) 於2021年及2020年12月31日，香港特區政府並無就本集團所得的信貸提供任何擔保。
- (ii) 於2021年12月31日，本公司在中國內地之全資附屬公司—港鐵軌道交通(深圳)有限公司以深圳地鐵四號綫二期相關票務及非票務收入及保險合約權益為一項總額9.88億元人民幣(12.08億港元)的銀行貸款提供抵押。
- (iii) 於2021年12月31日，本公司在中國內地之附屬公司—港鐵中鐵電化軌道交通(深圳)有限公司以深圳市地鐵十三號綫相關票務及非票務收入為一項總額32.00億元人民幣(39.14億港元)的銀行貸款提供抵押。

除上述披露及在本綜合帳項別處披露的押記外，本集團於2021年12月31日既無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

34 應付帳項、其他應付款項及撥備

百萬港元	2021	2020
應付帳項及應計費用	18,620	19,419
其他應付款項及撥備(附註22B(b)(iii)及(c)(iii))	18,583	14,974
合約負債	2,874	2,444
	40,077	36,837

A 應付帳項及應計費用

以到期日劃分上述應付帳項的分析如下：

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

本集團的一般付款期限為帳單日後一至兩個月。

應付帳項及其他應付費用的名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

34 應付帳項、其他應付款項及撥備(續)

A 應付帳項及應計費用(續)

應付帳項及其他應付費用包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	2021	2020
澳元	25	9
加拿大元	5	-
歐元	92	18
日圓	50	-
英鎊	43	4
人民幣	84	113
瑞士法郎	3	-
美元	102	28

B 其他應付款項

其他應付款項包括工程合約保證金和遞延收益。遞延收益包括向發展商收取款項而較相關發展中物業結餘超出的金額，以及有關深圳地鐵四號綫營運未耗用的政府現金資助。

C 合約負債

截至12月31日止年度內，本集團之合約負債的變動如下：

百萬港元	2021	2020
於1月1日結餘	2,444	2,213
提前結算導致合約負債增加	1,283	981
因確認在期初時包含在合約負債中的年度內收入而導致合約負債減少	(859)	(836)
匯兌差額	6	86
於12月31日結餘	2,874	2,444

合約負債主要來自建造合約及其他項目安排，當本集團於工作活動開始前收到按金，直至項目確認收入超過所收取按金額為止。付款限期條款是根據個別合約與客戶協商的。

於2021年12月31日，本集團除了220.76億港元(2020年：160.43億港元)(包含合約負債7.07億港元(2020年：9.63億港元))預期於一年後清還或確認為收入外，所有應付帳項及其他應付款項均預期於一年內清還或確認為收入。於2021年12月31日，本集團於一年後到期的款項主要是從投資物業及車站小商店租戶收取的租賃按金和預收收入，當中大部分款項會在三年內清還/退回。本集團認為該等按金和預收收入的貼現影響並不重大。

綜合帳項附註

35 應付關連人士款項

百萬港元	2021	2020
應付予下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	86	94
– 九鐵公司	333	301
– 聯營公司	60	58
	479	453

截至2021年12月31日，應付香港特區政府款項乃關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

截至2021年12月31日，應付九鐵公司款項乃主要關於預期於12個月內清還的每年定額付款及非定額付款的應計部分。

36 服務經營權負債

有關本集團的服務經營權負債變動如下：

百萬港元	2021	2020
於1月1日結餘	10,295	10,350
減：年內償還的款項淨額	(70)	(65)
匯兌差額	6	10
於12月31日結餘	10,231	10,295

於2021年及2020年12月31日應償還及未付結餘如下：

百萬港元	2021			2020		
	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額
5年後須償還的款項	9,806	13,682	23,488	9,904	14,346	24,250
2年至5年內須償還的款項	272	2,015	2,287	247	1,976	2,223
1年至2年內須償還的款項	79	683	762	74	688	762
1年內須償還的款項	74	688	762	70	692	762
	10,231	17,068	27,299	10,295	17,702	27,997

37 非控股權益持有者貸款

於2021年12月31日，非控股權益持有者貸款主要是指授予Metro Trains Australia Pty. Ltd. (「MTA」)的股東貸款總額6,000萬澳元(3.40億港元)(2020年：6,000萬澳元(3.59億港元))之非控股權益持有者所屬部分。此項貸款以6.2%的年利率計息，可於MTA酌情決定的時間或於2024年12月1日(以較早者為準)償還。

38 綜合財務狀況表所示的所得稅

A 綜合財務狀況表所示的本期所得稅包括：

百萬港元	2021	2020
香港利得稅的相關稅項餘額	2,359	898
香港以外的相關稅項餘額	22	106
	2,381	1,004

B 已確認遞延稅項資產及負債

已在綜合財務狀況表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及年內變動如下：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過 相關折舊的 折舊免稅額	物業重估	撥備及其他 暫時差異	現金流量 對沖	稅務虧損	
2021						
於2021年1月1日結餘	13,365	723	(314)	29	(148)	13,655
在綜合損益表內列支/(計入)	302	(30)	(225)	-	36	83
在儲備列支/(計入)	-	23	43	(28)	-	38
匯兌差額	2	-	33	-	8	43
於2021年12月31日結餘	13,669	716	(463)	1	(104)	13,819
2020						
於2020年1月1日結餘	13,007	778	(123)	43	(110)	13,595
在綜合損益表內列支/(計入)	356	(1)	(292)	-	(20)	43
在儲備(計入)/列支	-	(54)	141	(14)	-	73
匯兌差額	2	-	(40)	-	(18)	(56)
於2020年12月31日結餘	13,365	723	(314)	29	(148)	13,655

百萬港元	2021	2020
遞延稅項資產淨額	(599)	(470)
遞延稅項負債淨額	14,418	14,125
	13,819	13,655

C 由於部分附屬公司不可能於其位處的稅務地區及實體產生未來應稅溢利作抵扣稅務虧損之用，本集團因此並未就該等附屬公司的累計稅務虧損4.16億港元(2020年：4.10億港元)確認為遞延稅項資產。

綜合帳項附註

39 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、儲備、公司層面的權益變動表及資本管理

A 股本

	2021		2020	
	股份數目	百萬港元	股份數目	百萬港元
普通股，已發行及繳足：				
於1月1日	6,180,927,873	59,666	6,157,948,911	58,804
就2020/2019年末期普通股息以股代息而發行之股票	8,510,398	369	18,426,649	692
就2021/2020年中期普通股息以股代息而發行之股票	1,676,743	74	2,004,813	81
行政人員股份獎勵計劃授予的股份	-	3	-	6
根據認股權計劃發行股本	2,347,500	72	2,547,500	83
於12月31日	6,193,462,514	60,184	6,180,927,873	59,666

根據《公司條例》第135條，本公司的普通股並不具有面值。

B 為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

截至2021年12月31日止年度內，本公司在行政人員股份獎勵計劃下，向本公司若干合資格僱員授予表現股份和受限制股份獎勵(附註42(ii))。就此，共有1,558,050股表現股份(2020年：6,950)和1,955,950股受限制股份(2020年：2,334,750)於2021年4月8日(2020年：2020年4月8日)授出及被承授人所接受。這些獎勵股份的公允價值為每股44.05港元(2020年：41.90港元)。

截至2021年12月31日止年度內，行政人員股份獎勵計劃的受託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2,650,000股本公司普通股份(2020年：2,020,000股本公司普通股份)，總代價為1.16億港元(2020年：8,600萬港元)。截至2021年12月31日止年度內，向行政人員股份獎勵計劃就以股代息發行了45,520股本公司普通股份(2020年：58,339股公司普通股份)，總額為200萬港元(2020年：300萬港元)。

截至2021年12月31日止年度內，合共2,996,112股本公司股份(2020年：1,984,400股本公司股份)在若干獎勵股份歸屬時根據行政人員股份獎勵計劃轉予承授人。有關的已歸屬股份成本總額為1.35億港元(2020年：9,000萬港元)。截至2021年12月31日止年度內，本公司已就若干已歸屬股份的公允價值高於其成本的金額300萬港元(2020年：600萬港元)計入股本。截至2021年12月31日止年度內，合共878,626股獎勵股份(2020年：283,673股獎勵股份)失效/被沒收。

於2021年12月31日，若計及根據信託持有的股份所獲股息而取得的股份，受託人根據行政人員股份獎勵計劃以信託方式持有的股份為5,647,073股(2020年：5,947,665)(不包括已歸屬但尚未轉讓予承授人的股份)。

C 年內已發行及繳足的新股

	股份數目	加權平均行使價 港元
已行使的僱員認股權：		
- 2007年認股權計劃	2,347,500	28.65

於2020年12月31日，本公司尚未行使之認股權詳情載列於附註42。

39 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、儲備、公司層面的權益變動表及資本管理(續)

D 儲備

固定資產重估儲備乃用作處理重估自用樓宇所產生的盈餘或虧損(附註2E(ii))。

對沖儲備包括在現金流量對沖中使用的對沖工具之公允價值累計淨變動的有效部分，此部分將在隨後根據附註2V(ii)所所述的現金流量對沖會計政策，跟被對沖的現金流量一同確認。

以股份為基礎的僱員資本儲備包括在認股權計劃下未行使之認股權，和在行政人員股份獎勵計劃下已授予但未歸屬的獎勵股份之已確認的以股份為基礎的支出，有關解釋見附註2W(iii)的會計政策。該款項將在認股權被行使時或獎勵股份被歸屬時轉撥至股本帳，若認股權失效，則直接轉入保留溢利。

本集團的匯兌儲備包括所有因折算海外企業的帳項而產生的匯兌差額。此儲備是根據附註2AC的會計政策處理。

除保留溢利外，其他儲備並不屬於已實現利潤，因此不可派發予股東。此外，本公司認為包括在保留溢利內的投資物業重估累計盈餘660.33億港元(2020年：673.50億港元)並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2021年12月31日，本公司認為本公司可供派發予股東的儲備總額為418.30億港元(2020年：389.32億港元)。

於2021年12月31日，本集團的保留溢利包括聯營公司及合營公司的保留溢利32.63億港元(2020年：26.56億港元)。

E 資本管理

本集團在資本管理方面的首要目標為保障其可持續經營的能力及賺取足夠利潤以維持增長，並為股東帶來合理回報。

本集團按所承受風險程度來管理資本，並會透過派付股東的股息金額、發行代息股份和新股份，以及管理債務組合與預計融資需求來調整其資本架構。香港特區政府財政司司長法團為公司的最大股東，於2021年12月31日持有4,634,173,932股股份，佔本公司權益總額74.82%。

本集團以淨負債權益比率為基準監察其資本狀況，淨負債權益比率乃按照淨借貸總額佔權益總額的百分比計算，淨借貸總額乃總貸款及其他負債、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款的總和，扣除現金及現金等價物和銀行中期票據。於2021年12月31日，本集團的淨負債權益比率為18.1%(2020年：22.5%)。

Fasttrack Insurance Ltd.須按照百慕達《保險條例》的規定維持最低股東權益。根據特許經營權協議，港鐵軌道交通(深圳)有限公司的最低註冊資本須達深圳地鐵四號綫項目總投資額的40%或以上。根據建房(2015)122號，港鐵物業發展(深圳)有限公司的最低註冊資本須維持在總投資額的33%或以上。根據專營權協議，Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.須維持特定金額的股東總權益。根據瑞典《公司法例》，本集團所有位於瑞典的附屬公司的股東總權益均須維持在其註冊股本的50%或以上。香港鐵路旅遊有限公司須維持一定的繳足股本以維持其於香港旅遊業議會的會籍。於2021年12月31日，所有資本需求均已達到。除此以外，本公司及任何其他附屬公司均毋須承擔來自本集團以外的資本需求。

綜合帳項附註

39 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、儲備、公司層面的權益變動表及資本管理(續)

F 公司層面的權益變動表

本集團綜合權益各組成項目的年初及年底結餘之對帳，載列於綜合權益變動表中。本公司權益個別組成項目於年初及年底間之變動詳情載列如下：

百萬港元	附註	股本	為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	其他儲備			保留溢利	總權益
				固定資產重估儲備	對沖儲備	以股份為基礎的僱員資本儲備		
2021								
於2021年1月1日結餘	48	59,666	(262)	3,662	(52)	181	106,334	169,529
年內利潤		-	-	-	-	-	9,093	9,093
年內其他全面收益/(虧損)		-	-	119	(117)	-	217	219
年內全面收益/(虧損)總額		-	-	119	(117)	-	9,310	9,312
由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	(3)	-	-	(3)
2020年末期普通股息		-	-	-	-	-	(6,060)	(6,060)
就2020年末期普通股息以股代息而發行之股票		369	(1)	-	-	-	1	369
2021年中期普通股息		-	-	-	-	-	(1,548)	(1,548)
就2021年中期普通股息以股代息而發行之股票		74	(1)	-	-	-	1	74
為行政人員股份獎勵計劃購入股份		-	(116)	-	-	-	-	(116)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		3	135	-	-	(135)	(3)	-
以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	83	-	83
僱員行使認股權		72	-	-	-	(5)	-	67
於2021年12月31日結餘	48	60,184	(245)	3,781	(172)	124	108,035	171,707
2020								
於2020年1月1日結餘		58,804	(263)	3,936	175	160	117,510	180,322
年內虧損		-	-	-	-	-	(4,311)	(4,311)
年內其他全面(虧損)/收益		-	-	(274)	(227)	-	715	214
年內全面虧損總額		-	-	(274)	(227)	-	(3,596)	(4,097)
2019年末期普通股息		-	-	-	-	-	(6,036)	(6,036)
就2019年末期普通股息以股代息而發行之股票		692	(2)	-	-	-	2	692
2020年中期普通股息		-	-	-	-	-	(1,545)	(1,545)
就2020年中期普通股息以股代息而發行之股票		81	(1)	-	-	-	1	81
為行政人員股份獎勵計劃購入股份		-	(86)	-	-	-	-	(86)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		6	90	-	-	(94)	(2)	-
以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	121	-	121
僱員行使認股權		83	-	-	-	(6)	-	77
於2020年12月31日結餘	48	59,666	(262)	3,662	(52)	181	106,334	169,529

40 其他現金流量資料

A 本集團來自經常性業務的未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤與經營活動產生的現金對帳如下：

百萬港元	2021	2020
未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	8,019	5,194
調整非現金項目	169	1,519
未計營運資金變動前經營利潤	8,188	6,713
應收帳項及其他應收款項減少/(增加)	813	(3,583)
存料與備料增加	(153)	(119)
應付帳項及其他應付款項減少	(515)	(463)
經營活動產生的現金	8,333	2,548

B 本集團的融資活動產生的負債對帳如下：

百萬港元	貸款及其他負債						總計
	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	租賃 負債	其他	短期貸款	利息及財務 應付款項	
2021							
於2021年1月1日	35,996	9,287	1,180	520	3,357	150	50,490
融資現金流量變動：							
– 貸款及資本市場借貸工具所得款項	5,225	4,381	–	–	6,926	–	16,532
– 償還貸款及資本市場借貸工具	(4,061)	(10,210)	–	–	(8,638)	–	(22,909)
– 已支付租賃租金的資本金額	–	–	(206)	–	–	–	(206)
– 利息及財務開支	–	–	–	–	–	(910)	(910)
	1,164	(5,829)	(206)	–	(1,712)	(910)	(7,493)
匯兌差額	1	42	(57)	3	–	–	(11)
其他變動：							
– 財務工具的公允價值變動之調整	(134)	6	–	–	–	–	(128)
– 確認租賃負債	–	–	109	–	–	–	109
– 利息及財務開支	–	–	–	25	–	899	924
– 重新分類	–	(5)	–	–	5	–	–
	(134)	1	109	25	5	899	905
於2021年12月31日	37,027	3,501	1,026	548	1,650	139	43,891

綜合帳項附註

40 其他現金流量資料(續)

B 本集團的融資活動產生的負債對帳如下(續)：

百萬港元	貸款及其他負債				短期貸款	利息及財務 應付款項	總計
	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	租賃 負債	其他			
2020							
於2020年1月1日	24,204	10,141	1,241	499	3,371	145	39,601
融資現金流量變動：							
– 貸款及資本市場借貸工具所得款項	14,511	12,287	–	–	74	–	26,872
– 償還貸款及資本市場借貸工具	(3,130)	(13,274)	–	–	(91)	–	(16,495)
– 已支付租賃租金的資本金額	–	–	(232)	–	–	–	(232)
– 利息及財務開支	–	–	–	–	–	(1,039)	(1,039)
	11,381	(987)	(232)	–	(17)	(1,039)	9,106
匯兌差額	4	133	107	(4)	3	(7)	236
其他變動：							
– 財務工具的公允價值變動之調整	407	–	–	–	–	–	407
– 確認租賃負債	–	–	64	–	–	–	64
– 利息及財務開支	–	–	–	25	–	1,051	1,076
	407	–	64	25	–	1,051	1,547
於2020年12月31日	35,996	9,287	1,180	520	3,357	150	50,490

C 租賃現金流出總額

包含在現金流量表中與租賃有關的金額包括以下各項：

百萬港元	2021	2020
在經營活動現金流量內	41	36
在融資活動現金流量內	257	288
	298	324

與以下租賃有關：

百萬港元	2021	2020
樓宇	193	197
機器及設備	105	127
	298	324

41 公允價值計量

根據《香港財務報告準則》第13號「公允價值計量」，公允價值定期計量的級別是按照用以估值的數據之可觀察性和重要性來釐定。有關級別如下：

第一級：公允價值以第一級別的數據來計算，即於計算日以相同資產或負債在活躍市場中未經調整的報價

第二級：公允價值以第二級別的數據來計算，即未能符合第一級別的可觀察到的數據及不使用不可觀察到的重要數據。不可觀察到的數據是市場未能提供的數據

第三級：公允價值以不可觀察得到的重要數據來計算

41 公允價值計量(續)

A 固定資產的公允價值計量

本集團所有以公允價值定期計量的投資物業及自用樓宇會在公允價值級別架構下分類為第三級。

截至2021年12月31日止年度內，本集團的投資物業及自用樓宇的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

本集團的所有投資物業及自用樓宇已於2020年及2021年12月31日由獨立測量師作出重估。於每年中期及周年匯報期末，本集團的高級管理層成員會與測量師就估值假設及估值結果作出討論。

本集團所有自用樓宇的公允價值主要是以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售來定期釐定。

本集團持作投資物業的所有商場及寫字樓的物業權益是以收益資本法進行估值。根據此法，市場價值是以現有租約的租金收入及現有租約屆滿時預期可收到的市場租值，並參照估值日按當時市場租金水平而定的單一市場收益率予以資本化計算。於2021年12月31日，主要投資物業的估值所採用之市場收益率為3.5%至5.75%(2020年：3.5%至5.75%)及其加權平均率為4.8%(2020年：4.8%)。公允價值計量與市場收益率存在反向關係。

投資物業於截至2021年12月31日止年度內的變動載於附註20A。所有與2021年12月31日本集團持有的投資物業有關的公允價值調整已於綜合損益表之「投資物業公允價值計量虧損」內確認。

B 財務工具的公允價值計量

(i) 按公允價值列帳的財務資產及負債

本集團的所有上市證券投資均按第一級的計算方式計量公允價值，於2021年12月31日，財務資產的公允價值為2.72億港元(2020年：2.14億港元)。財務衍生工具和銀行中期票據投資採用第二級的計算方式計量公允價值。於2021年12月31日，財務衍生工具資產，財務衍生工具負債和銀行中期票據投資的公允價值分別為3.63億港元(2020年：4.80億港元)、5.61億港元(2020年：3.81億港元)和4.99億港元(2020年：零港元)。7.08億港元(2020年：2.54億港元)非上市股本投資則以第三級的方式計量其公允價值。

本集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定借貸、財務衍生工具及銀行中期票據投資的公允價值。對於利率掉期合約、貨幣掉期合約和外匯遠期合約，所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線及相關貨幣對於匯報期末的貨幣基準曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。

非上市股本投資的公允價值以經調整淨資產值來釐定。估值所涉及之不可觀察得到的重要數據包括(已確認及未確認的)個別資產減負債的公允價值。公允價值的計量與(已確認及未確認的)個別資產減負債的公允價值存在正向關係。非上市股本投資於年內的變動如下：

百萬港元	2021	2020
於1月1日	254	-
增加	421	254
確認於損益的公允價值變動	25	-
確認於其他全面收益的的匯兌折算差額	8	-
於12月31日	708	254

於2021年12月31日，倘個別資產減負債(已確認及未確認的)的公允價值上升/下跌百分之五(2020年：上升/下跌百分之五)，在其他因素不變的情況下，本集團的除稅後利潤估計會上升/減少2,700萬港元/2,700萬港元(2020年：本集團的除稅後虧損估計會減少/上升1,300萬港元/1,300萬港元)。

以第三級的方式計算的財務工具估值會於每一個中期報告和年報期末進行，本集團的管理層會審閱估值所涉及之假設和估值結果。

截至2020年及2021年12月31日止年度內，財務工具的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

綜合帳項附註

41 公允價值計量(續)

B 財務工具的公允價值計量(續)

(ii) 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2020年及2021年12月31日，除下列資本市場借貸工具和其他負債外(其帳面金額及公允價值如下)，本集團不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面金額與其公允價值並無重大分別。

百萬港元	於2021年12月31日		於2020年12月31日	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	37,027	41,102	35,996	42,698
其他負債	1,574	1,663	1,700	1,851

以上公允價值計量屬第二級。本集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定資本市場借貸工具及其他負債的公允價值。所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。

42 以股份為基礎的支出

以股份為基礎而按股本結算的支出

本集團向執行總監會成員及若干僱員按認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃授出認股權及獎勵股份。於2021年12月31日，根據2007年認股權計劃授出的認股權已全數被行使及/或失效，而本集團則維持行政人員股份獎勵計劃。該等計劃的詳情如下：

(i) 2007年認股權計劃

隨著新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)於2007年5月屆滿，2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)於2007年股東周年大會獲呈交及批准。該計劃旨在提高本公司吸引最佳人才的能力，挽留及激勵關鍵及主要僱員，使其利益與本公司的長遠成功一致，並為其提供公平及具有市場競爭力的報酬。根據2007年認股權計劃的規則，在2007年6月7日後，因在所有認股權計劃(包括2007年認股權計劃)中的認股權被行使而須發行最多277,461,072股股份。授出的認股權將由有關認股權提出日起計至少一年後才獲歸屬以認購有關股份。根據2007年認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由本公司於提出授予認股權時釐定，但行使價不會低於下列各項中最高者：(i)於緊接提出授予該認股權當日前五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii)在該認股權的提出日期(必須為交易日)，港鐵股份的收市價；及(iii)港鐵股份面值。

根據2007年認股權計劃的規定，本公司於計劃期內可隨時酌情向任何合資格僱員授予認股權。根據2007年認股權計劃，授出日期界定為接納授予認股權當日。2007年認股權計劃已於2014年6月屆滿。所有認股權已在2018年之前確認歸屬。

尚未行使認股權數目的變動及其相關加權平均行使價如下：

	2021		2020	
	認股權數目	加權平均行使價 港元	認股權數目	加權平均行使價 港元
於1月1日尚未行使	2,347,500	28.650	4,909,000	29.426
於年內行使	(2,347,500)	28.650	(2,547,500)	30.146
於年內沒收	—	—	(14,000)	28.650
於12月31日尚未行使	—	—	2,347,500	28.650
於12月31日可行使	—	—	2,347,500	28.650

42 以股份為基礎的支出(續)

以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

下表概述2007年認股權計劃自實施以來所授出而於2020年12月31日仍然有效的認股權：

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2014年授出認股權 2014年5月30日	2,347,500	28.65	2021年5月23日或以前

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為44.516港元(2020年：42.138港元)。

於匯報期末尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2021		2020	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數	認股權數目	剩餘合約年限 年數
28.65港元	-	-	2,347,500	0.4

截至2021年12月31日止年度內，沒有與2007年認股權計劃有關的以股份為基礎而按股本結算的支出(2020年：零港元)。

(ii) 行政人員股份獎勵計劃

隨著2007年認股權計劃於2014年6月6日屆滿後，董事局於2014年8月15日批准採納行政人員股份獎勵計劃。行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與本公司的長遠成功一致，以及推動達成本公司策略目標。行政人員股份獎勵計劃由2015年1月1日起生效，為期十年；在此計劃下，獎勵持有人可獲授受限制股份和/或表現股份（統稱「獎勵股份」）。受限制股份是根據個別表現基準頒發，而表現股份的頒發，由薪酬委員會不時按董事局通過的表現基準及表現期而衡量的本公司在預定表現時期的業務表現及任何其他表現條件來決定。

在計劃規則的規限下，薪酬委員會須不時決定賦予準則及條件或賦予獎勵股份的歸屬年期。授出受限制股份將會按比例於三年內均等分批賦予(除非薪酬委員會另行決定)。授出表現股份將會於薪酬委員會確認已達到相關表現基準及表現條件後賦予。行政人員股份獎勵計劃將由本公司按照計劃規則管理及本公司已就實施計劃與信託人訂立信託契據。獎勵股份數目由受託人於市場上購買，計入本公司之成本。獎勵股份由受託人以信託形式持有直至每一歸屬年期完結。

於2021年12月31日，根據行政人員股份計劃授予本集團執行總監會成員及個別僱員的股份(並屬於截至2020年和2021年12月31日止年度的歸屬期間)如下：

授出日期	所授出獎勵股份數目		每股平均 公允價值 港元	歸屬期間	
	受限制股份	表現股份		由	至
2017年4月10日	2,245,200	-	44.45	2017年4月3日	2020年4月3日
2018年4月10日	2,208,950	1,772,900	42.80	2018年4月3日	2021年4月3日(受限制股份) 2021年4月3日(表現股份)
2019年4月1日	120,000	-	48.90	2019年4月1日	2022年3月31日
2019年4月8日	1,942,150	244,650	48.40	2019年4月1日	2022年4月1日(受限制股份) 2021年4月3日(表現股份)
2020年4月8日	2,334,750	6,950	41.90	2020年4月1日	2023年4月1日(受限制股份) 2021年4月3日(表現股份)
2021年4月8日	1,955,950	1,558,050	44.05	2021年4月1日	2024年4月1日(受限制股份) 2024年4月1日(表現股份)

綜合帳項附註

42 以股份為基礎的支出(續)

以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

尚未行使獎勵股份數目的變動如下：

	2021	2020
	獎勵股份數目	獎勵股份數目
於1月1日尚未行使	5,733,605	5,659,978
於年內授出	3,514,000	2,341,700
於年內歸屬	(2,996,112)	(1,984,400)
於年內沒收	(878,626)	(283,673)
於12月31日尚未行使	5,372,867	5,733,605

於2021年12月31日尚未行使獎勵股份的剩餘歸屬年期如下：

獎勵股份	剩餘歸屬期間 年數	獎勵股份數目
受限制股份		
2019年4月1日	0.25	120,000
2019年4月8日	0.25	515,840
2020年4月8日	1.25	1,345,777
2021年4月8日	2.25	1,863,500
表現股份		
2021年4月8日	2.25	1,527,750

行政人員股份獎勵計劃之詳情於薪酬報告書中披露。

截至2021年12月31日止年度內，與行政人員股份獎勵計劃有關的以股份為基礎而按股本結算的支出合共8,300萬港元(2020年：1.21億港元)。

43 退休金計劃

本集團於香港、中國內地、澳門、英國、瑞典及澳洲均設有或參與退休金計劃。這些計劃的資產乃按獨立的信託安排條款而持有，以確保計劃資產與本集團資產分開管理。本集團大多數僱員都由本公司實施的退休金計劃所保障。

A 由本公司在香港實施的退休金計劃

截至2021年12月31日止年度內，本公司在香港有四個以信託形式設立的退休金計劃，包括香港鐵路有限公司退休金計劃(「港鐵退休金計劃」)、香港鐵路有限公司公積金計劃(「港鐵公積金計劃」)，以及兩個強制性公積金(「強積金」)計劃，分別為「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」。

現時，合資格的新聘僱員可選擇參與港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃，而港鐵強積金計劃是提供予不選擇或未符合資格參與港鐵公積金計劃的僱員。

(i) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃為一個界定福利計劃，該計劃按照《職業退休計劃條例》(第426章)註冊，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免證明。

港鐵退休金計劃自1999年4月1日起終止接受新成員。該計劃由管理層代表、員工代表及獨立非僱主信託人所組成的信託人委員會根據「信託契約及規例」管理。所提供福利按照最終薪金的若干倍數乘以服務年期或以一個基數乘以累積成員供款連投資回報兩者中的較高者計算。成員向港鐵退休金計劃作出的供款額，是根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定；而本公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估後釐定。於2021年12月31日，成員總數為2,844名(2020年：3,100名)。於2021年，成員向港鐵退休金計劃供款5,900萬港元(2020年：6,500萬港元)，而本公司的供款則為3,600萬港元(2020年：2.53億港元)。於2021年12月31日，港鐵退休金計劃(不包括成員自願供款部分)的計劃資產公允價值為92.94億港元(2020年：98.55億港元)。

43 退休金計劃(續)

A 由本公司在香港實施的退休金計劃(續)

於2020年及2021年12月31日的精算評估經獨立精算顧問公司韋萊韜悅(由美國精算師學會會士雷詠芬女士作代表)以「預計單位給付成本法」及按照《香港會計準則》第19號「僱員福利」的規定來釐定會計責任，而評估結果詳列於附註44。

於2020年及2021年12月31日的精算評估亦由韋萊韜悅的雷詠芬女士以「到達年齡籌資方法」進行，以計算所需現金儲備。於2021年12月31日之評估所採用的主要精算假設包括長線投資回報率減去估計薪酬增幅後為每年0.50%(2020年：0.25%)，以及預計死亡率、離職率及退休率。

於2021年12月31日：

(a) 倘若所有成員在享有應享的離職福利下離職，該計劃有足夠的償付能力。計劃的資產足夠支付成員的既得福利總值的113.4%(2020年：113.8%)，償付能力的過剩額為11.26億港元；及

(b) 假設港鐵退休金計劃繼續有效，該計劃有足夠資產支付成員的過去服務總負債值的113.2%(2020年：113.2%)，代表前期服務盈餘為11.10億港元。

(ii) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃是一項按照《職業退休計劃條例》註冊的界定供款計劃，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免證明。港鐵公積金計劃的所有應付福利乃根據成員本身及本公司的供款連同該等供款的投資回報以及服務年期計算。成員及本公司供款則按照成員基本薪金的固定百分率計算。

於2021年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為10,411名(2020年：10,614名)。於2021年，成員供款總額為1.58億港元(2020年：1.59億港元)，本公司供款總額為3.66億港元(2020年：3.72億港元)。沒有僱員離職時被沒收之供款於年內已被動用以抵銷年內供款(2020年：零港元)。於2021年12月31日，可用作減少未來之應付供款的被沒收之供款為9,900萬港元(2020年：7,500萬港元)。於2021年12月31日，資產淨值為78.04億港元(2020年：75.23億港元)。

(iii) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。港鐵強積金計劃成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員，成員及本公司分別按《強制性公積金計劃條例》(第485章)(「強積金條例」)規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。本公司亦根據個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出超過強制標準的額外供款。

於2021年12月31日，參加港鐵強積金計劃的僱員總人數為4,660名(2020年：5,068名)。於2021年，成員供款總額為4,700萬港元(2020年：4,900萬港元)，而本公司供款總額為5,100萬港元(2020年：5,200萬港元)。沒有僱員離職時被沒收之供款於年內已被動用以抵銷年內供款(2020年：零港元)。於2021年12月31日，並沒有被沒收之供款可用作減少未來之應付供款(2020年：零港元)。

(iv) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託下於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。此計劃的成員包括先前為九鐵強積金計劃成員並符合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的前九鐵公司僱員。成員及本公司分別按「強積金條例」規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

於2021年12月31日，參加九鐵強積金計劃的僱員總人數為290名(2020年：329名)。於2021年，成員供款總額為400萬港元(2020年：400萬港元)，而本公司供款總額為400萬港元(2020年：400萬港元)。沒有僱員離職時被沒收之供款於年內已被動用以抵銷年內供款(2020年：零港元)。於匯報期末，並沒有被沒收之供款可用作減少未來之應付供款(2020年：零港元)。

綜合帳項附註

43 退休金計劃(續)

B 中國內地和海外辦事處及附屬公司僱員的退休金計劃

不符合資格參加本公司在香港實施的退休金計劃的僱員，受其各自附屬公司設立的退休金計劃或各自適用的勞動法規所保障。

服務於本集團在澳洲附屬公司的若干僱員，有權從澳洲營辦的緊急服務退休金計劃中，獲享退休金福利。福利金額根據僱員的服務年資及最終平均薪金計算。由於本集團並無法律或推定義務支付其僱員的未來福利，其唯一的責任是繳付到期應付的供款，因此本集團沒有確認任何有關該計劃的界定福利責任。於2021年12月31日，本集團參與該計劃的僱員總人數為503名(2020年：533名)。於2021年，成員供款總額為2,300萬港元(2020年：1,100萬港元)，本集團供款總額為6,900萬港元(2020年：6,200萬港元)。

服務於本集團在瑞典附屬公司的若干僱員，有權從瑞典營辦的ITP 2退休金計劃中，獲享退休金福利。福利金額根據僱員的服務年資及年薪計算。由於本集團並無法律或推定義務支付其僱員的未來福利，其唯一的責任是繳付到期應付的供款，因此本集團沒有確認任何有關該計劃的界定福利責任。於2021年12月31日，本集團參與該計劃的僱員總人數為754名(2020年：786名)。於2021年，本集團供款總額為2,200萬港元(2020年：2,000萬港元)。

服務於本集團MTR Crossrail附屬公司的若干僱員，有權加入英國鐵路退休金計劃的MTR Corporation (Crossrail)部分。該計劃以應佔成本為安排，本集團僅負責應佔的成本。福利金額根據僱員的服務年資及最終平均薪金計算。由於本集團就該計劃的任何虧損沒有法律或推定責任，因此本集團沒有確認任何有關該計劃的淨界定福利責任。其唯一的責任是繳付到期應付的供款。於2021年12月31日，本集團參與該計劃的僱員總人數為791名(2020年：736名)。於2021年，成員供款總額為3,300萬港元(2020年：2,600萬港元)，本集團供款總額為5,000萬港元(2020年：3,900萬港元)。於損益確認的退休金費用為9,500萬港元(2020年：8,600萬港元)及於綜合全面收益表確認的精算收益為3,600萬港元(2020年：3,700萬港元)。

除以上所述的退休金計劃外，涵蓋海外辦事處或香港、中國內地、澳門或海外附屬公司僱員之所有其他退休金計劃皆為界定供款計劃。對於香港僱員，該等計劃乃根據「強積金條例」註冊；對於中國內地、澳門或海外僱員，該等計劃乃根據各自的地方法律及法規營辦。於2021年12月31日，本集團參與該等計劃的僱員總數為16,248名(2020年：16,161名)。於2021年，成員供款總額為1.13億港元(2020年：1.10億港元)，本集團供款總額為6.31億港元(2020年：4.93億港元)。於截至2020年和2021年12月31日止年度內，並沒有重大的根據該等計劃規定(如適用)而被沒收之供款。

44 界定福利退休計劃

截至2021年12月31日止年度內，本公司向港鐵退休金計劃供款及確認界定福利負債，並於僱員退休或因其他原因終止服務(附註43)時向他們提供福利。這個界定福利計劃令本集團面對精算風險，例如利率、薪酬增加及投資風險。這個港鐵退休金計劃的資料概述如下：

A 於綜合財務狀況表確認的金額

百萬港元	2021	2020
界定福利責任現值	(8,887)	(9,517)
計劃資產的公允價值	9,294	9,855
資產淨額	407	338

資產淨額於綜合財務狀況表之「應收帳項及其他應收款項」內確認。上述部分福利責任預期超過一年後支付。然而，要將該數額與未來12個月內可支付的款項分開並不可行，因為未來供款將與未來提供的服務和精算假設及市況的未來變動相關。本公司預期在2022年就港鐵退休金計劃支付2,600萬港元供款。

44 界定福利退休計劃(續)

B 計劃資產

百萬港元	2021	2020
股票證券		
– 金融機構	283	396
– 非金融機構	2,456	4,091
	2,739	4,487
債券		
– 政府	1,339	1,831
– 非政府	2,234	3,384
	3,573	5,215
現金	3,207	367
	9,519	10,069
自願供款單位之價值	(225)	(214)
	9,294	9,855

於2021年12月31日，計劃資產不包含任何本公司的普通股股票(2020年：零港元)。除此之外，於2020年及2021年12月31日，計劃資產中並沒有投資於本公司其他的股票及債務證券。所有股票證券及債券均有活躍市場的報價。

港鐵退休金計劃定期進行資產負債模式檢討以分析其投資策略。根據最新的研究，投資策略於2021年已更改為以現金持有約30%的退休金計劃資產，其餘70%的退休金計劃資產會根據長期投資策略配置進行投資，即42.5%的股票證券和57.5%的債券。以現金持有之30%的計劃資產將用於支付退休金福利，並預計將在三年內完全耗用。其後，長期投資策略配置將恢復為42.5%的股票證券及57.5%的債券和現金(2020年：42.5%的股票證券及57.5%的債券和現金)。

C 界定福利責任現值的變動

百萬港元	2021	2020
於1月1日	9,517	9,905
重新計量：		
– 因負債經驗改變所致的精算虧損/(收益)	17	(127)
– 因人口假設改變所致的精算(收益)/虧損	–	–
– 因財務假設改變所致的精算(收益)/虧損	(5)	163
	12	36
成員向計劃作出的供款	59	65
由計劃支付的福利	(1,031)	(1,000)
本年度服務成本	226	269
利息成本	104	242
於12月31日	8,887	9,517

於2021年12月31日，界定福利責任現值的加權平均時間為5.3年(2020年：5.6年)。

綜合帳項附註

44 界定福利退休計劃(續)

D 計劃資產的變動

百萬港元	2021	2020
於1月1日	9,855	9,417
本公司向計劃作出的供款	36	253
成員向計劃作出的供款	59	65
由計劃支付的福利	(1,031)	(1,000)
由計劃資產支付的行政費用	(5)	(5)
利息收入	108	233
計劃資產回報(不包括利息收入)	272	892
於12月31日	9,294	9,855

E 於損益及其他全面收益確認的開支

百萬港元	2021	2020
本年度服務成本	226	269
界定福利資產/負債淨額的淨利息	(4)	9
由計劃資產支付的行政費用	5	5
	227	283
減：資本化金額	(39)	(49)
確認於損益的淨額	188	234
精算虧損	12	36
計劃資產回報(不包括利息收入)	(272)	(892)
確認於其他全面收益的金額	(260)	(856)

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及相關費用一項內確認。

F 採用的重要精算假設及敏感度分析

	2021	2020
貼現率	1.49%	1.17%
未來薪酬升幅	3.00%	2.75%
港鐵退休金計劃的單位值升幅	3.50%	3.00%

如上述的重要精算假設改變0.25%，於12月31日的界定福利責任之現值的增加/(減少)分析如下：

	2021		2020	
	增加0.25% 百萬港元	減少0.25% 百萬港元	增加0.25% 百萬港元	減少0.25% 百萬港元
貼現率	(113)	116	(131)	135
未來薪酬升幅	84	(79)	103	(98)
港鐵退休金計劃的單位值升幅	33	(30)	32	(29)

上述的敏感度分析是基於假設精算假設的變動並不關聯而因此沒有計及精算假設之間的關聯性。

45 重大關連人士交易

於2021年12月31日，財政司司長法團為香港特區政府以信託形式持有本公司約74.82%的已發行股本，為本公司的最大股東。根據《香港會計準則》第24號(修訂)「關連人士的披露」，除香港特區政府與本集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，本集團與香港特區政府部門、機關或香港特區政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，須於本帳項中另行申明。

本集團訂立並與本財政年度相關的重大關連人士交易包括：

A 於2000年6月30日，本公司獲香港特區政府批予一項專營權，起始為期50年，以營運當時的地下鐵路，以及經營及建造任何鐵路支綫。同日，本公司與香港特區政府簽訂一項營運協議，詳列在該專營權下就鐵路的設計、建造、維修及經營方面的條文。隨著兩鐵合併，該營運協議於2007年12月2日起被另一份新的營運協議取代，詳情見下述附註45C。

B 於2000年7月14日，本公司接獲香港特區政府發出的函件，表示香港特區政府同意延長若干本公司的土地權益，使這些土地權益的期限與本公司的專營權的期限一致。於2007年8月3日，為預備兩鐵合併，香港特區政府致函九鐵公司確認待獲得所有必要的批准後，九鐵公司若干土地權益(即兩鐵合併下服務經營權的主題)的期限將會延長，使其與兩鐵合併的經營權期限一致。

C 於2007年8月9日，本公司因應兩鐵合併(附註3)在上文附註45A所述當時的營運協議的基礎上，與香港特區政府訂立新的營運協議(「營運協議」)。於指定日期，本公司在《香港鐵路條例》下當時的專營權獲擴展至覆蓋當時地鐵系統以外的鐵路，由指定日期起最初為期50年(「經擴大專營權」)。營運協議詳載於有關召開股東特別大會以批准兩鐵合併的致股東通函內。以上交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。

D 除上文附註45C所載的營運協議外，本公司與九鐵公司及香港特區政府就兩鐵合併訂立了主要協議。這些主要協議包括：(i) 合併框架協議、(ii) 服務經營權協議、(iii) 買賣協議、(iv) 西鐵代理協議及(v) 物業組合協議。截至2021年12月31日止年度內，本公司根據西鐵代理協議可收回或所發出單據的金額為6,100萬港元(2020年：5,700萬港元)，而與服務經營權有關的本公司應付或已付淨金額為10.10億港元(2020年：8.30億港元)。

以上協議的交易均被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

E 本公司與九鐵公司及香港特區政府就高速鐵路(香港段)的營運訂立以下主要協議：

(i) 於2018年8月23日與香港特區政府訂立的經修訂營運協議，修改及補充現有營運協議，以訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運要求。

(ii) 於2018年8月23日與九鐵公司訂立的補充服務經營權協議，補充現有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)的經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。截至2021年12月31日止年度內，本公司就高速鐵路(香港段)向九鐵公司收取或應收的淨收入為14.22億港元(2020年：15.36億港元)。

以上交易均被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

綜合帳項附註

45 重大關連人士交易(續)

F 本公司與九鐵公司及香港特區政府就屯馬綫的營運訂立以下主要協議：

- (i) 於2020年2月11日與香港特區政府訂立的經修訂營運協議和補充營運協議，修改及補充現有營運協議，以訂明適用於屯馬綫一期的營運要求。
- (ii) 於2020年2月11日與九鐵公司訂立的補充服務經營權協議，補充現有服務經營權協議以便九鐵公司向本公司授予有關屯馬綫一期的經營權，並訂明適用於屯馬綫一期的營運及財務要求。
- (iii) 於2021年6月21日與香港特區政府訂立的經修訂營運協議、補充營運協議和服務表現基準備忘錄第1號修訂，修改及補充現有營運協議，以訂明適用於屯馬綫的營運要求。
- (iv) 於2021年6月21日與九鐵公司訂立的補充服務經營權協議，以取代於2020年2月11日訂立的補充服務經營權協議(附註45F(ii))，補充現有服務經營權協議以便九鐵公司向本公司授予有關屯馬綫的經營權，並訂明適用於屯馬綫的營運及財務要求。

於截至2021年12月31日止年度內，本公司就屯馬綫從九鐵公司收取或應收的淨收入為2.05億港元(2020年：2.76億港元)。

以上交易均被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

G 本公司與香港特區政府簽訂有關高速鐵路(香港段)及沙中綫的設計、地盤勘測、採購活動、建造、測試及運行的委託協議。該等協議的詳情及於截至2021年12月31日止年度內確認的工程管理費用載列於附註22A及22B。此外，根據沙中綫委託協議三與香港特區政府和若干承辦商的付款安排，本公司於2021年支付/應付予香港特區政府的金額(扣除已收/應收金額後)為2.63億港元(2020年：5.80億港元)。

以上交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

H 有關鐵路系統沿綫的若干物業發展，香港特區政府年內授予本公司或允許本公司進行發展以下地塊：

物業發展地塊	土地授予日期/ 地價要約接受日	總地價 百萬港元	地價支付日期
香港仔內地段第467號地盤E	2021年2月8日	6,437	2021年3月22日
香港仔內地段第467號地盤F	2021年4月22日	4,946	2021年5月27日

I 於2013年7月5日，本公司與香港機場管理局於有關香港國際機場的旅客捷運系統之7年維修保養合同完結後續約，續約期為七年並於2013年7月6日起生效。原有合同於年內延長6個月至2021年1月5日。於2020年7月2日，本公司與香港機場管理局簽訂了一份為期七年的新合同，自2021年1月6日起生效。截至2021年12月31日止年度內，因提供服務而確認的顧問收入為1.46億港元(2020年：1.22億港元)。

於2018年5月18日，本公司因從第三方取得一份於2017年9月25日起為期七年為現有旅客捷運系統進行改裝工程的二判承辦商合同(「二判承辦商合同」)，而向香港機場管理局提供一份二判承辦商保證書。二判承辦商合同包含提供和改裝系統中的配電、通訊及控制的子系統。

以上交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

45 重大關連人士交易(續)

J 截至2021年12月31日止年度內，本集團就八達通控股的全資附屬公司 — 八達通卡有限公司(「八達通公司」)提供的中央結算服務所產生的開支為9,900萬港元(2020年：8,200萬港元)。八達通公司就本集團的增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務以及提供倉庫存儲服務所產生的費用為2,600萬港元(2020年：2,500萬港元)。年內，八達通控股向本集團派發1.78億港元(2020年：1.44億港元)的股息。

K 截至2021年12月31日止年度內，MTR Corporation (Sydney) NRT Pty Ltd的共同業務向NRT Pty Ltd提供項目設計及配置機電系統及列車服務，合共收取300萬澳元(1,900萬港元)(2020年：1,300萬澳元或6,800萬港元)。Metro Trains Sydney Pty. Limited亦就悉尼地鐵西北綫向NRT Pty Ltd提供動員、營運及維修服務，合共收取1.03億澳元(6.05億港元)(2020年：9,900萬澳元或5.26億港元)，並就悉尼地鐵城市及西南綫向NRT CSW Pty Ltd提供動員服務，合共收取600萬澳元(3,500萬港元)(2020年：600萬澳元或3,000萬港元)。MTR Corporation (Sydney) SMCSW Pty Limited亦向NRT CSW Pty Ltd提供配置機電系統及列車，以及鐵路系統整合服務，合共收取2.33億澳元(13.76億港元)(2020年：2.86億澳元或15.40億港元)。

L 除了載列於附註45A至45K的交易外，本公司在日常業務中與香港特區政府及其相關實體、本公司的聯營公司之間進行的商業交易詳情及在匯報期間所涉及的金額於附註31及35披露。

M 本集團支付予董事局成員及執行總監會成員的酬金詳情，見附註11A。此外，執行總監會成員根據本公司的2007年認股權計劃獲授予認股權及行政人員股份獎勵計劃獲授予獎勵股份。該等條款詳情於附註11B、11C及董事局報告書中披露。其計入綜合損益表的酬金總額概括如下：

百萬港元	2021	2020
短期僱員福利	80.1	67.0
離職後福利	6.1	6.6
股份酬金福利	14.3	21.6
	100.5	95.2

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內，並於附註10A披露。

N 年內，已向香港特區政府財政司司長法團支付的股息如下：

百萬港元	2021	2020
普通股息		
– 已付現金股息	5,700	5,700

綜合帳項附註

46 承擔

A 資本性承擔

(i) 於2021年12月31日未償付而又未在綜合帳項內撥備的資本性承擔如下：

百萬港元	香港客運 業務、車站 商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目	香港物業 租賃及發展	中國內地及 海外業務	總計
於2021年12月31日					
已核准但未簽約	10,741	5,773	2,242	28	18,784
已核准及已簽約	19,670	1,413	1,364	35	22,482
	30,411	7,186	3,606	63	41,266
於2020年12月31日					
已核准但未簽約	10,799	–	2,127	67	12,993
已核准及已簽約	19,473	115	991	9	20,588
	30,272	115	3,118	76	33,581

除上述外，本集團就其於附屬公司及聯營公司的投資有以下的資本性承擔：

本集團就深圳地鐵十三號綫需注資最高14.28億元人民幣，截至2021年12月底，本集團已向該項目注資3.57億元人民幣。

關於悉尼地鐵城市及西南綫，本集團就所佔的投資份額，預計尚需注資約1,270萬澳元的股權投資及提供約1,330萬澳元的貸款。

(ii) 香港車務營運、車站商務及其他業務方面未在綜合帳項內撥備的承擔包括：

百萬港元	改善、提升及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
於2021年12月31日				
已核准但未簽約	5,990	1,168	3,583	10,741
已核准及已簽約	16,044	659	2,967	19,670
	22,034	1,827	6,550	30,411
於2020年12月31日				
已核准但未簽約	5,395	1,533	3,871	10,799
已核准及已簽約	16,121	491	2,861	19,473
	21,516	2,024	6,732	30,272

B 有關物業管理合約的負債及承擔

一直以來，本集團與物業發展商攜手於鐵路車廠及沿綫車站上蓋或毗鄰發展物業。根據大部分的物業發展協議，本集團在物業落成後可保留其管理權。本集團以物業管理人的身份，與外界承包商簽訂服務合約，由承包商提供保安、清潔、維修及其他服務予本公司所管理的物業。該等合約的責任，主要由本集團承擔；但任何與合約有關的開支，將在支付後由管理物業的業主和租戶儘快從管理基金償付予本集團。

於2021年12月31日，本集團有關此等工程及服務的未償還負債及未履行合約承擔共值35.10億港元(2020年：27.18億港元)。本集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用合共32.30億港元現金(2020年：30.10億港元)，用以應付工程與服務開支。

46 承擔(續)

C 重大財務及履約擔保

於2021年12月31日，本公司就有關MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券(附註33C)向投資者提供擔保金額約為181.31億港元(名義金額)。發行此債務證券的款項已借予本公司。因此，其主要負債已記入本公司的財務狀況表內。

關於租出/租回交易(「租賃交易」)(附註20E)，本集團向投資者提供備用信用證以保證本集團能支付因交易早於到期日前終止而產生的額外金額。於2021年12月31日，該等備用信用證總額為6,700萬美元(5.24億港元)。本集團亦提供備用信用證予若干租賃交易的投資者以替代某些被調低信貸評級的抵銷證券，該抵銷證券先前用作支付本集團於租賃交易中的長期租金。於2021年12月31日，該等備用信用證總額為6,600萬美元(5.15億港元)。

關於北京購物中心的租賃，本集團為支付季度租金而向業主提供1,300萬元人民幣(1,500萬港元)的銀行擔保及5,300萬元人民幣(6,400萬港元)的母公司擔保。

關於深圳地鐵四號綫的經營權，本集團根據經營權協議為港鐵軌道交通(深圳)有限公司的履約及其他責任向深圳市政府提供母公司擔保，如果未能履約及其他責任可被沒收。

關於墨爾本鐵路專營權，本集團及本集團擁有60%權益的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)的其他股東，就MTM在專營權協議下履約及承擔其他責任，向Public Transport Victoria提供1.54億澳元(8.73億港元)的共同及分別的母公司擔保及5,900萬澳元(3.34億港元)的履約擔保，而各股東根據在MTM的股權比例承擔相應的責任。關於辦公室的租賃，MTM為每月租金付款向業主提供300萬澳元(1,500萬港元)的銀行擔保。

關於斯德哥爾摩地鐵專營權，本集團向斯德哥爾摩運輸部提供10.00億瑞典克朗(8.59億港元)的擔保，若承擔該專營權的本集團全資附屬公司—MTR Tunnelbanan AB因違約而引致專營權被提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。

關於斯德哥爾摩通勤鐵路專營權，本集團向斯德哥爾摩運輸部提供10.00億瑞典克朗(8.59億港元)的擔保，若承擔該專營權的本集團全資附屬公司—MTR Pendeltågen AB因違約而引致專營權被提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。

關於瑞典斯德哥爾摩Mälartåg的專營權，本集團向斯德哥爾摩運輸部提供3.00億瑞典克朗(2.58億港元)的銀行擔保。若承擔該專營權的本集團全資附屬公司MTR Mälartåg AB因違約而導致專營權被提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。

關於倫敦TfL Rail/伊利莎伯綫的專營權，本集團向Rail for London Limited提供8,000萬英鎊(8.47億港元)的母公司擔保，及根據專營權協議，本集團為MTR Corporation (Crossrail) Limited的履約及其他責任，提供2,500萬英鎊(2.63億港元)的履約保證金。

關於悉尼地鐵西北綫的專營權，本集團為設計和建造合約及營運和維修合約的籌備階段，向本集團的聯營公司NRT Pty Ltd提供責任上限為15.26億澳元(86.38億港元)的母公司擔保(上限通常不應用於因故意不當行為、欺詐和犯罪行為，以及因放棄合約而引起的損失)。本集團亦就設計及建造分判合約的履約及其他責任，提供1,800萬澳元(1.01億港元)的履約保證金。本集團亦就悉尼地鐵西北綫的營運和維修，提供責任上限為1.48億澳元(8.36億港元)的母公司擔保，若承擔該專營權的Metro Trains Sydney Pty Limited因違約而引致專營權被提早終止，NRT Pty Ltd可要求沒收擔保。於2021年12月31日，本集團亦就悉尼地鐵西北綫的營運和維修，提供2,500萬澳元(1.43億港元)的銀行擔保。

關於悉尼地鐵城市及西南綫的專營權，本集團為整合合約內的整合工程，向本集團的聯營公司NRT CSW Pty Ltd提供責任上限約為6.02億澳元(34.08億港元)的母公司擔保(上限通常不應用於因故意不當行為、欺詐和犯罪行為，以及因放棄合約而引起的損失)。本集團亦就悉尼地鐵城市及西南綫的營運和維修的籌備階段，提供責任上限約為2,800萬澳元(1.56億港元)的母公司擔保。本集團就悉尼地鐵西北綫及悉尼地鐵城市及西南綫的銜接工程，向Metro Trains Sydney Pty Ltd提供責任上限約為2.21億澳元(12.51億港元)的母公司擔保及向MTR Corporation (Sydney) SMCSW Pty Limited提供責任上限約為2.21億澳元(12.51億港元)的母公司擔保。

關於South Western Trains的專營權，於2021年12月31日，本集團就國家鐵路合約的履約及其他責任向英國運輸大臣提供180萬英鎊(1,800萬港元)的母公司擔保和180萬英鎊(1,800萬港元)的提早終止保障。截至2021年12月31日，本集團為上述責任提供了90萬英鎊(900萬港元)的融資契約債券和90萬英鎊(900萬港元)的提早終止保障協議債券。截至2021年12月31日，本集團還向英國運輸大臣提供了480萬英鎊(5,100萬港元)的履約保證金，用於履行原有特許經營協議下的履約和其他責任。

綜合帳項附註

46 承擔(續)

C 重大財務及履約擔保(續)

關於澳門輕軌的若干鐵路綫，於2021年12月31日，本集團為項目的履約及其他責任向Macao Light Rapid Transit Corporation, Limited及澳門特別行政區政府建設發展辦公室(Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas)提供數項合共2.77億澳門幣(2.70億港元)的銀行擔保。

關於杭州地鐵一號綫和杭州地鐵五號綫專營權，本集團需要在專營權期限結束前向杭州市政府提供為期三年的移交銀行債券，以涵蓋專營權協議下的任何不符合移交要求的情況。

關於深圳地鐵十三號綫專營權，本集團需要在專營權期限結束前向深圳市政府提供為期三年的移交銀行債券，以涵蓋專營權協議下的任何不符合移交要求的情況。

於2021年12月31日，並無就上述財務及履約保證確認其他撥備。

D 有關兩鐵合併服務經營權

根據兩鐵合併，在經營權有效期內，本公司須根據服務經營權協議向九鐵公司作出每年定額付款7.50億港元並確認為服務經營權負債。此外，由指定日期起三年後開始，本公司須根據九鐵公司系統所得超出若干額度的收入向九鐵公司繳付每年非定額付款。再者，根據服務經營權協議，本公司須於服務經營權有效期內負責九鐵公司系統的保養、維修、替換及/或升級，並於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司系統。

47 香港第五波新型冠狀病毒疫情對本集團的影響

於2022年，由Omicron變種病毒引致的第五波新型冠狀病毒疫情為本集團的香港車務營運、車站商務和物業租賃業務帶來重大影響。

(i) 本地鐵路服務

由於：(a)香港特區政府進一步收緊社交距離限制措施；(b)香港特區政府及若干商業機構容許僱員在家工作的安排；(c)學校暫停面對面授課並提前學校假期；以及(d)在香港境內休閒往來人數大幅減少，本集團本地鐵路服務的乘客量受到重大負面影響。

(ii) 過境服務及相關業務

由於香港特區政府持續關閉香港與中國內地之過境客運口岸，本公司持續：(a)關閉東鐵綫羅湖站及落馬洲站；(b)暫停高速鐵路服務；(c)暫停往來香港至廣東、上海及北京的城際客運服務；以及(d)關閉羅湖站、落馬洲站及西九龍站的車站商舖。這些措施導致於實施有關措施期間沒有過境乘客及該等車站商舖的租金收入損失。

(iii) 車站商務和物業租賃業務

第五波疫情導致本地鐵路服務的車站和港鐵商場的人流顯著減少。本集團會考慮視乎個別情況為受影響的商戶提供租金寬減，而此舉將會為本集團的租金收入帶來負面影響。

考慮到本公司整體的鐵路及物業業務，本公司董事認為本集團整體財務狀況穩健。本公司會繼續監察新型冠狀病毒疫情對本集團的財務狀況及業務前景的影響。

48 公司層面的財務狀況表

百萬港元	於2021年 12月31日	於2020年 12月31日
資產		
固定資產		
– 投資物業	82,492	83,560
– 其他物業、機器及設備	99,513	99,865
– 服務經營權資產	28,393	27,311
	210,398	210,736
物業管理權	12	16
發展中物業	11,215	11,942
遞延開支	1,964	1,116
於附屬公司的投資	2,479	2,175
聯營公司權益	24	24
證券投資	499	–
待售物業	543	1,572
財務衍生工具資產	363	480
存料與備料	1,483	1,378
應收帳項及其他應收款項	9,287	8,381
應收關連人士款項	20,978	21,524
現金、銀行結餘及存款	12,304	11,769
	271,549	271,113
負債		
短期貸款	1,599	3,259
應付帳項、其他應付款項及撥備	30,442	27,781
本期所得稅	2,356	898
應付關連人士款項	19,179	19,800
貸款及其他負債	21,395	25,422
服務經營權負債	10,047	10,114
財務衍生工具負債	561	381
遞延稅項負債	14,263	13,929
	99,842	101,584
淨資產	171,707	169,529
股本及儲備		
股本	60,184	59,666
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(245)	(262)
其他儲備	111,768	110,125
總權益	171,707	169,529

於2022年3月10日獲董事局通過及核准發布

歐陽伯權
主席

金澤培
行政總裁

許亮華
財務總監

49 會計估計及判斷

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：

(i) 物業、機器及設備及服務經營權資產的估計可使用年限及折舊與攤銷

本集團依據各類物業、機器及設備及服務經營權資產的設計年限、資產維修計劃及實際使用經驗來估計其可使用的年限。折舊是以足以攤銷其原值或估值的比率按其估計可使用年限(附註2J)以直線法計算。

(ii) 長期資產減值

- 本集團在每個匯報期末根據附註2I(ii)所載會計政策檢討其長期資產是否出現減值跡象。當每個匯報期末或任何事件或環境變化時，如資產的帳面金額高於其可收回金額，長期資產會作減值檢討。資產的可收回金額是其公允價值減出售成本及使用價值的較高者。在估計使用價值時，本集團依據管理層指定可以反映當時市場對時間價值的評估及資產特定風險的稅前貼現率來預測資產的未來現金流量。
- 於2021年12月31日，在建資產包括本集團就其在香港的四條市區綫(港島綫、將軍澳綫、觀塘綫及荃灣綫)更換現有信號系統(「SACEM系統」)工程(「新信號系統」)所產生的24億港元開支。

由於涉及複雜的技術事宜和疫情關係，新信號系統的承辦商需要較預期更長的時間才可完成本集團要求的軟件安全保證工作。本集團正在與承辦商密切合作，推動工程向前邁進，並進行必要措施，從而在進行必要的安全保證工作之同時，更新若干資產及為新列車配備SACEM系統，使短期內可繼續提供優質、可靠的列車服務。同時，本集團正在研究其他方案及相關費用，包括探討升級現有SACEM系統作長期使用以代替全面採用新信號系統的可行性。

基於以上所述的延誤，本集團正在密切監察信號系統更換工程的進度。倘若本公司決定不引入全套新信號系統或其任何部分，在作出此決定之時，已資本化的相關費用(只限於未能為本集團帶來未來經濟效益的部分)將會在相關匯報期間減值並列支損益。

(iii) 退休金開支

本集團聘請獨立專業估值人士每年評估港鐵退休金計劃的精算狀況。本集團對該等計劃的界定福利部分承擔的責任及開支之釐定取決於本集團提供的若干假設及因素，該等假設及因素於附註43A(i)及44F披露。

(iv) 香港物業發展利潤確認

香港物業發展利潤的確認需要管理層估計項目在完成時的最終成本，尚未完成的交易及尚未售出單位的市值，若屬物業攤分，則須估計物業於確認時的公允價值。在估計完成項目的最終成本時，本集團會考慮獨立合資格測量師報告及有關過往銷售和市場推廣成本的經驗，而釐定物業攤分的估計公允價值時，則依據專業合資格估價師的報告。

(v) 待售物業

本集團持有權益的待售物業按原值及匯報期末的可實現淨值(附註27)兩者中較低者計算。在進行評估物業的可實現淨值(即估計售價減去出售物業時產生的成本)時，本集團聘用獨立專業估價師評估物業的市值，並根據以往經驗及參照一般市場慣例，估計出售及持有該等物業的成本。

(vi) 投資物業估值

投資物業估值要求管理層對估值有關的各項假設及因素提供意見。本集團聘用獨立專業合資格的估價師依據於採納前與估價師協定的該等假設，對其投資物業進行每半年度的評估。

49 會計估計及判斷(續)

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項(續)：

(vii) 香港的專營權

本集團現時在香港經營的專營權允許集團營運集體運輸鐵路系統至2057年12月1日。根據營運協議的條款及香港港鐵條例，本公司可以申請延續該專營權，在本公司符合若干資本性開支要求而無須支付任何額外費用以延續該專營權的情況下，運輸及房屋局局長應根據若干條款向行政長官會同行政會議建議該專營權可獲延續多另外一個50年期(由有關資本性開支要求之日起計)。若該專營權不獲延續，該專營權將於2057年12月1日到期。到期後，香港特區政府有權接管鐵路財產(及當香港特區政府接管任何不是經營權財產的該等財產，本公司可要求香港特區政府接管任何其他香港特區政府有權接管但沒有接管的財產)，但必須賠償予本公司：(i)若該等財產不是經營權財產，則賠償公允價值及折舊帳面值兩者之較高者，及(ii)若該等財產是經營權財產，而其資本支出超過議定的限額(「資本性開支限額」)，則賠償金額相等於專營期結束時任何高於限額的支出，該金額應以折舊後的帳面價值為基礎。本集團就不是經營權財產而使用年限跨越2057年的該等財產的折舊政策(附註2J)反映以上所述。

(viii) 所得稅

本集團於以往年度在香港利得稅報稅表中採納的若干處理方法尚待稅務局最終定案。本集團基本上遵循在這些報稅表中採納的稅務處理方法來評估其於綜合帳項中的所得稅及遞延稅項，而該等方法可能與日後的最終結果有所不同。

如附註30所詳述，稅務局就有關某些開支及付款可否扣稅向本公司作出提問，而截至本年報之日期，相關的最終稅項釐定並未確定。本集團以最終會否有到期應繳額外稅款的估計而確認稅項撥備。倘該等事宜之最終稅務結果與初步記錄的金額有所分別時，有關差異將影響釐定作出之時期的所得稅費用。

(ix) 項目撥備

本集團設立項目撥備，以清償可能因重大建築合約而常見的時間延誤、額外成本或其他不可預見情況產生的估計索償。索償撥備由合資格專業人士依據對本集團在各合約下的負債評估而預計，可能與實際償付的索償額有所不同。

(x) 財務衍生工具及其他財務工具的公允價值

在確定財務工具的公允價值時，本集團會按判斷選用不同的計量方法，以及基於每個結算日的市況作出假設。對於不在活躍市場買賣的財務工具，其公允價值採用貼現現金流量估值法，即利用當時能提供予本集團的類似財務工具的現有市場利率或外匯匯率(如適用)，貼現未來合約現金流量來釐定。

(xi) 服務經營權負債

在釐定服務經營權負債的現值時所採用的貼現率為本集團中有關公司的長期新增借貸成本，此項成本乃經過適當考慮本集團中有關公司現時的定息借貸成本、未來的利率及通脹趨勢，於服務經營權開始時作出估計。

B 應用集團會計政策時的主要會計判斷包括如下：

(i) 撥備及或有負債

當本集團須就已發生的事件(包括有關委託安排下的事件)承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，本集團便會就該時間或數額不定的負債計提撥備。當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計時，便會將該責任披露為或有負債。除了附註22所列，於2021年12月31日，本集團認為並無可予披露的或有負債，因為本集團並無出現可能導致重大含有經濟效益資源外流的未決訴訟或負有潛在責任的事件。

綜合帳項附註

50 截至2021年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響

截至此帳項頒布日，香港會計師公會頒布了數項《香港財務報告準則》修訂及一項新訂的《香港財務報告準則》—《香港財務報告準則》第17號「保險合同」。此等修訂及新訂準則於截至2021年12月31日止年度仍未生效，且仍未採納在本帳項中。其中以下修訂及新增準則可能會適用於本集團：

	於下列日期或之後 開始的會計期間生效
《香港財務報告準則》第3號修訂「對概念框架的引述」	2022年1月1日
《香港會計準則》第16號修訂「物業、機器及設備：作擬定用途前之所得款項」	2022年1月1日
《香港會計準則》第37號修訂「虧損合同 - 履約成本」	2022年1月1日
《香港財務報告準則》2018年 - 2020年度週期的年度改進	2022年1月1日
《香港會計準則》第1號修訂「流動與非流動負債的劃分」	2023年1月1日
《香港會計準則》第1號修訂及《香港財務報告準則》實務說明第2號「會計政策的披露」	2023年1月1日
《香港會計準則》第8號修訂「會計估計的定義」	2023年1月1日
《香港會計準則》第12號修訂「於單項交易產生的資產及負債相關的遞延稅項」	2023年1月1日
《香港財務報告準則》第17號及其修訂「保險合同」	2023年1月1日

本集團目前正在評估該等新訂或修訂的會計準則於初次應用時預期會產生的影響。到目前為止，本集團認為採納這些會計準則將不會對本集團的帳項產生重大影響。

51 比較數字

若干比較數字已重新分類，以符合本年度之呈列方式。

52 綜合帳項核准

本綜合帳項已於2022年3月10日經董事局核准。

專用詞彙

機場快綫	博覽館站與香港站之間的列車服務
指定日期或合併日期	2007年12月2日，兩鐵合併完成之時
章程細則	公司的組織章程細則
董事局	公司的董事局
巴士	支援屯馬綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務
公司或港鐵或地鐵	香港鐵路有限公司(前稱地鐵有限公司)，於2000年4月26日根據公司條例於香港註冊成立的公司
公司條例	《公司條例》(香港法例第622章)或前《公司條例》(香港法例第32章)(視情況而定)
中央證券登記	公司的股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司
過境服務或過境	目的地/起點為羅湖站及落馬洲站的列車服務
顧客服務目標	根據營運協議每年公布的表現目標
董事或董事局成員	董事局成員
本地鐵路服務	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(不包括過境服務)及屯馬綫的統稱
EBITDA	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/(虧損)
EBITDA 邊際比率	EBITDA(不包括香港物業發展利潤分佔盈餘及未出售物業的權益)佔收入之百分率
EBIT	未計投資物業公允價值計量、利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的利潤/(虧損)
EBIT 邊際比率	EBIT(不包括香港物業發展利潤分佔盈餘及未出售物業的權益，以及應佔聯營公司和合營公司利潤)佔收入之百分率
高鐵香港段或高速鐵路(香港段)	廣深港高速鐵路香港段，於2018年9月23日開通客運服務後亦稱為廣州 — 深圳 — 香港高速鐵路(香港段)
票價指標	顧客對本地鐵路及過境服務、高速鐵路(香港段)、機場快綫、輕鐵及巴士票價的滿意程度的量度指標，乃以各票價項目的滿意程度及其相關的重要性加權釐定
財政司司長法團	根據香港法例第1015章《財政司司長法團條例》成立的單一法團
政府	香港特區政府
集團	公司及其附屬公司
聯交所	香港聯合交易所有限公司
重鐵	本地鐵路服務、過境服務及機場快綫的統稱

專用詞彙

香港或香港特區	中華人民共和國香港特別行政區
城際客運服務或城際客運	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直通車服務
利息保障倍數	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，深圳地鐵四號綫營運之政府資助及給予物業發展商貸款的利息收入)
九鐵公司	九廣鐵路公司
畢馬威會計師事務所	畢馬威會計師事務所(執業會計師)是公司獨立核數師。畢馬威會計師事務所為《財務匯報局條例》下的註冊公眾利益實體核數師
輕鐵	服務新界西北部的輕鐵
上市規則	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
香港鐵路條例或港鐵條例	香港法例第556章《香港鐵路條例》(前稱《地下鐵路條例》)
淨負債權益比率	綜合財務狀況表的貸款及其他債務、銀行透支、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款、及銀行中期票據投資佔權益的百分率
營運協議	公司與政府於2000年6月30日就公司的鐵路服務於兩鐵合併前的營運而訂立的協議，及於2007年8月9日就公司所有鐵路和巴士客運服務於兩鐵合併後的營運而訂立的新協議
普通股	公司股本中的普通股
兩鐵合併或合併	地鐵及九鐵公司鐵路營運的合併及地鐵向九鐵公司收購若干物業權益，詳情載於兩鐵合併通函中。兩鐵合併已於2007年12月2日完成
《兩鐵合併條例》	《兩鐵合併條例》(2007年第11號條例)
來自基本業務的平均公司股東資金回報率	來自基本業務的公司股東應佔利潤佔期初及期末公司股東應佔權益平均數的百分率
服務經營權	公營部門授予營運商於一個特定期間內提供服務的合約，就香港的經營權項目而言，服務經營權指九鐵公司及/或政府授予或即將授予公司根據服務經營協議或補充服務經營協議營運、維修及翻新若干鐵路綫的經營權，詳情載於兩鐵合併通函；就中國內地及海外的經營權項目而言，服務經營權指政府或相關公營部門授予公司一間附屬公司、聯營公司或合營公司根據經磋商經營權協議，於特定期間提供若干特定服務的經營權
服務質素指標	顧客對本地鐵路及過境服務、高速鐵路(香港段)、機場快綫、輕鐵及巴士所提供服務的滿意程度的量度指標，乃以各服務項目(不包括車費)的滿意程度及其相關的重要性加權釐定

股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓

香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628 傳真：(852) 2529 6087



香港鐵路有限公司

香港九龍灣

德福廣場港鐵總部大樓

香港郵政總局信箱9916號

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

www.mtr.com.hk

