



連繫生活 創新里程

2017中期報告

股份代號：66



2017年中期報告表現摘要

經常性業務收入



232 億港元

▲8.7%

總收入



300 億港元

▲40.8%

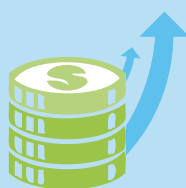
未計折舊、攤銷及每年
非定額付款前經營利潤



119 億港元

▲31.3%

來自基本業務
的公司股東
應佔利潤



58 億港元

▲15.3%

資產總值



2,625 億港元

▲2.0% (與2016年12月31日相比)

淨資產



1,527 億港元

▲2.1% (與2016年12月31日相比)

淨負債權益比率



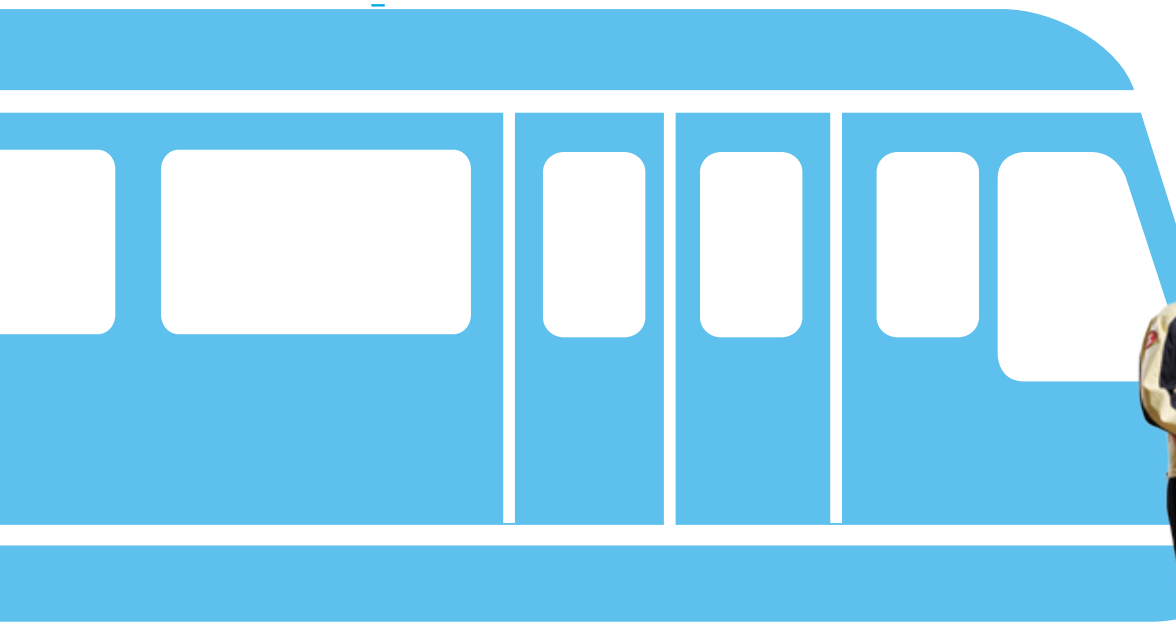
17.7%

▼2.5 個百分點 (與2016年12月31日相比)



目錄

2	香港營運網絡及未來支綫
4	主席函件
8	行政總裁回顧及展望
31	主要數據
32	公司管治及其他資料
44	綜合損益表
45	綜合全面收益表
46	綜合財務狀況表
47	綜合權益變動表
48	綜合現金流量表
49	未經審核的中期財務報告附註
68	審閱報告



香港營運網絡及未來支綫

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
- 迪士尼綫
- 東鐵綫
- 港島綫
- 觀塘綫
- 輕鐵
- 馬鞍山綫
- 南港島綫
- 將軍澳綫
- 荃灣綫
- 東涌綫
- 西鐵綫

興建中項目

- 廣深港高速鐵路
- 沙田至中環綫(第一階段)
- 沙田至中環綫(第二階段)

根據《鐵路發展策略2014》的未來可建支綫

- 北環綫及古洞站
- 屯門南延綫
- 東九龍綫
- 東涌西延綫及可能興建的東涌東站
- 洪水橋站
- 南港島綫(西段)
- 北港島綫

公司所擁有/發展/管理的物業

- 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
- 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 濠日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景匯/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

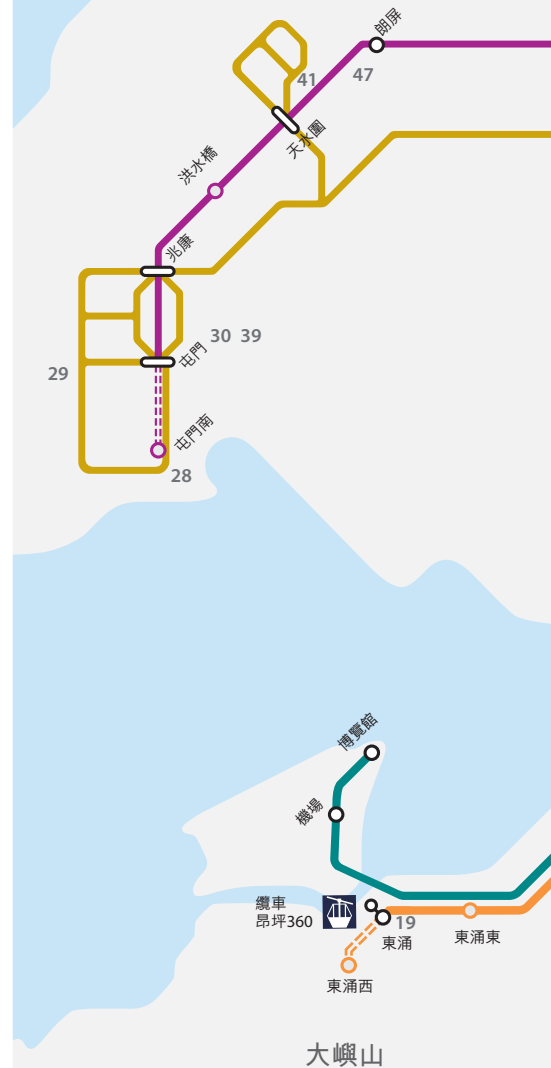
- 26 都會駅
- 27 駿景園/駿景廣場
- 28 海趣坊
- 29 新屯門中心/新屯門商場
- 30 恒福花園/恒福商場
- 31 連城廣場
- 32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場
- 33 策誠軒
- 34 首都/領都/緻藍天
- 35 御龍山
- 36 銀湖·天峰
- 37 名城
- 38 溱岸8號
- 39 瓏門
- 42 The Austin/Grand Austin
- 45 環宇海灣

發展中/計劃中的物業

- 34 日出康城物業發展組合
- 40 大圍站
- 41 天榮站
- 43 黃竹坑站物業發展組合
- 44 何文田站物業發展組合

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/荃灣西站(五區)城畔/柏傲灣/環宇海灣
- 46 匯豐
- 47 朗屏8號/朗屏站(南)
- 48 元朗站
- 49 錦上路站物業發展組合
- 50 八鄉維修中心







“港鐵就實現我們的願景，
即令港鐵成為一家港人引以
為傲的世界級持續鐵路運輸
服務的營運者，取得重大
進展。”

致各股東及其他有關人士：

自2016年起本人接任主席，很快已經18個月了，我很高興向大家報告，經過港鐵團隊上下一心的努力，這段期間我們取得的成果十分豐碩。港鐵就實現我們的願景，即令港鐵成為一家港人引以為傲的世界級持續鐵路運輸服務的營運者，取得重大進展。

觀塘綫延綫和南港島綫於去年年底通車，讓公司的鐵路服務覆蓋全港18區，這是公司的一個重要里程碑。今年3月，港鐵奠定另一項重要里程碑，與政府完成提前進行的票價調整機制檢討，讓我們能夠作出所需的投資以滿足香港未來鐵路交通需求。正在興建中的兩個新鐵路項目

— 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)和沙田至中環綫，亦繼續取得進展。我們繼續配合政府的策略，根據《鐵路發展策略2014》興建新鐵路綫。除了《鐵路發展策略2014》外，政府亦根據其長遠發展遠景建議增建運輸走廊。

憑藉香港安全、高效及可靠的車務營運，我們建立了卓越往績及昭著聲譽，更藉此拓展在中國內地和海外市場的業務。今年上半年，我們夥拍公司夥伴獲得兩份新合約，包括簽署有關杭州地鐵五號綫的「公私合營」項目特許經營協議，以及獲批為期七年的英國South Western鐵路專營權。

多年來，我們以公司策略為指導方針，締造營運和財務佳績。為確保公司策略能讓我們在本地及香港以外市場繼續把握機遇，應對挑戰，董事局於今年1月進行檢討。檢討結果強調公司會繼續貫徹三管齊下的策略，即強化和拓展香港業務、加快中國內地及國際業務發展，以及提升公司聲譽。透過這次檢討，我們希望在已建立的基礎上加快業務增長，為公司的長遠可持續發展作出貢獻。

公司於2017年首六個月的財務業績令人滿意。2017年首六個月來自經常性業務的股東應佔利潤減少8.0%至44.78億港元，主要是上述新鐵路綫通車後有關的折舊及利息支出所致。由於我們首個內地物業發展項目—深圳「天頌」所得利潤入帳及香港不同來源的收入，物業發展利潤增加561.8%至13.70億港元。因此，來自基本業務的股東應佔利潤增加15.3%至58.48億港元。若包括投資物業重估所產生的收益，公司股東應佔淨利潤增加46.1%至74.80億港元，即重估後每股盈利為1.27港元。董事局已宣布派發中期普通股股息每股0.25港元。

我們的網絡

安全一向是港鐵的首要目標。本人欣然向各位匯報，港鐵於2017年上半年的安全表現卓越。荃灣綫於2月發生令人痛心的縱火事件，港鐵同事在處理事件時所表現的專業精神，充分體現港鐵根深蒂固重視安全的文化。為調查這次事件，我們成立了高級別檢討委員會，當中包括兩名獨立專家。委員會結論認為港鐵職員和緊急服務部門在事件中的應變處理穩健、有序、迅速及有效。港鐵在事故期間及事後對乘客及公眾的資訊發放亦備受讚賞。在有關報告中，公司就如何提高公眾意識和加強風險管理提出了多項建議，並正落實有關措施。儘管我們在維持高度安全標準方面取得整體成果，但大圍站於5月卻不幸地發生了一宗涉及一名員工的致命意外。本人對此感到悲痛。港鐵高度關注這宗事故，目前正進行調查。

我們每年向港鐵網絡作出龐大投資，以維持非常穩定的服務，並興建新鐵路綫配合需求增長。上述投資均包含在「鐵路2.0」。「鐵路2.0」引領香港鐵路運輸進入新世代，支持香港的未來發展。港鐵團隊正努力進行餘下兩條鐵路的建造工程，即高鐵香港段及沙田至中環綫。高鐵香港段預計於2018年第三季竣工，我們正就有關的營運安排與政府進行磋商。我們歡迎政府於2017年7月公布的西九龍總站一地兩檢建議方案，此建議令高鐵服務為乘客帶來最大的便利，充分發揮高鐵香港段的運輸及經濟效益。我們將繼續支持政府推展工程，以投入客運業務。沙田至中環綫方面，東西走廊及南北走廊預計將分別於2019年年中及2021年落成。

展望未來，《鐵路發展策略2014》已概述七個新鐵路項目，在未來數年分階段興建。政府並已邀請港鐵首先為其中五

個項目提交項目建議書。我們現正與政府討論屯門南延綫和北環綫(及古洞站)的項目建議書，並已於2017年7月向政府提交東九龍綫的項目建議書。港鐵將隨後於2018年向政府提交東涌西延綫(及東涌車站)和北港島綫的項目建議書。

在香港以外地區，我們於2017年上半年的周日平均乘客量為580萬人次。我們亦繼續拓展香港以外的業務。在中國內地，我們與杭州市政府和杭州市地鐵集團於6月26日簽署杭州地鐵五號綫公私合營項目的特許經營協議。在深圳，我們最近把「天頌」已售出的單位交付買家。我們亦正在作好部署，把握中國「一帶一路」倡議所帶來的眾多發展良機。放眼更遠的地域，我們在取得英國South Western鐵路專營權後，現正準備競投Wales and Borders鐵路專營權和West Coast Partnership專營權。北歐地區方面，我們正探討參與其他鐵路項目的機會，而澳洲方面，我們繼續和當地政府商討延長墨爾本Metro Trains Melbourne的營運，及探討參與悉尼城市及西南鐵路綫項目的可能性。在中國內地、英國和瑞典，我們亦正探討鐵路上蓋及周邊的物業發展機會。

我們的顧客

我們的顧客期望世界級的服務，而公司亦秉持此服務水平，於今年首六個月的營運表現維持在99.9%。

「鐵路2.0」所涵蓋的資產更新計劃，對公司維持卓越的服務水平至關重要，當中包括投入93億港元購置更加舒適的新列車，以及提升信號系統。上述投資有賴票價調整機制才能得以進行，以確保公司具有可持續的財政能力，繼續為香港提供安全可靠及效率卓越的鐵路服務。票價調整機制是一個公開、客觀和具透明度的機制，而港鐵票價相比世界其他地方多條鐵路的票價更是非常相宜。今年3月，

我們與政府完成了提前共同進行的票價調整機制檢討。當中票價調整機制的方程式維持不變，而推出的各種優惠會惠及所有乘客。

卓越的營運表現及可負擔的票價，對為乘客提供物有所值的服務至關重要。我們也制定了《2030顧客體驗願景藍圖》，為我們提供一個框架，因應乘客需要的轉變而作出持續改善。

我們的人才

我們的同事竭誠工作，面對挑戰時表現專業、盡忠職守，是公司最寶貴的資產。港鐵深明人才的重要性，今年4月在「Randstad Employer Brand Awards 2017」中更獲選為香港最具吸引力的僱主。

我在6月舉辦過兩場溝通會，與經理級同事互動交流，以回顧我擔任港鐵主席18個月以來的工作。會上，我分享了三個「C」的重要性，這三個「C」分別是：及時應變「Change」、緊密協作「Collaboration」及有效溝通「Communication」。

我們在鐵路方面的豐富專業知識，為港鐵學院(「學院」)提供穩固的根基。學院致力為全球培訓鐵路業專才，於去年11月正式開幕以來，取得令人鼓舞的進展。學院的長遠目標，是在鐵路管理及工程方面成為世界公認的卓越培訓中心，透過開辦高質素課程，把我們的鐵路專業知識從香港帶到「一帶一路」沿綫國家。

為社區作出貢獻

港鐵的可持續鐵路運輸及綜合房地產規劃，為社區帶來裨益。此外，我們舉辦及支持以提升市民生活質素為目標的項目。

港鐵的企業願景是連繫及建設社區，而「心繫社區」平台亦繼續以青少年作為主要的服務對象。我們一直努力提升香港年輕一代的生活技能。今年夏天，「Train 出光輝每一程」透過師友計劃和職場實習，協助180名中學生發掘他們的興趣所在。此外，我們透過「從校園到就業」計劃，撥款資助採用開放式創新流程來設計的項目，為考慮未來出路的年輕人提供更多選擇。

我們的「港鐵車站藝術」計劃不斷擴展。在最近通車的南港島綫，車站藝術品已迅速成為南區的新地標，盡展本地藝術家和社區的藝術才華。港鐵與社區夥伴衷誠合作，在港鐵車站及商場舉辦不同主題的嶄新藝術和設計展覽。九龍站的港鐵展廊展示香港過去、現在及未來的鐵路服務，於2017年2月開幕以來，共吸引逾9,700人次入場參觀。

每年，港鐵同事透過「鐵路人 鐵路心」計劃籌辦各類義工活動，關懷社區。港鐵義工於2017年3月榮獲「星鑽服務大獎2016 — 企業義工團隊」，肯定了他們對社區的貢獻。公司亦以優惠租金租出西鐵綫沿綫的若干商舖，並在鐵路網絡提供免費廣告位，以支持非政府機構的工作。

此外，港鐵連續三年獲頒「10年Plus『商界展關懷』標誌」，表揚公司在關懷社區、僱員及環境方面一直不遺餘力。

董事局交替

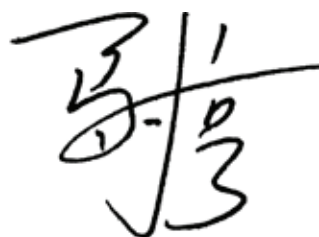
董事局在維持高水平的企業管治上扮演領導角色，對港鐵的成功發揮關鍵作用。獨立非執行董事吳亮星先生在服務董事局逾九年後，已於2017年5月17日的周年股東大會上卸任。我謹向吳先生於任期內對董事局及公司作出的寶

貴貢獻表示衷心謝意。同時，我亦熱烈歡迎包立賢先生及周元先生加入董事局成為獨立非執行董事，兩人的委任於2017年5月17日起生效。

此外，董事局亦有其他數項更替。我熱烈歡迎陳帆先生（運輸及房屋局局長）以及劉怡翔先生（財經事務及庫務局局長）於7月份加入董事局成為公司非執行董事。我亦藉此機會，衷心感謝張炳良教授（前任運輸及房屋局局長）以及陳家強教授（前任財經事務及庫務局局長）於任期內對董事局及公司作出的寶貴貢獻。

楊何蓓茵女士由2017年7月15日起不再擔任運輸署署長，因此於同日起不再擔任本公司非執行董事。我同樣衷心感謝她於任期內對董事局及公司作出的寶貴貢獻。

最後，我謹衷心感謝董事局同寅給予寶貴意見和鼎力支持，以及港鐵員工努力不懈，使港鐵成為一家港人引以為傲的公司。儘管未來挑戰重重，作為一支實力雄厚、上下一心的團隊，我們定能以堅定信心迎接下半年。



主席

馬時亨教授

香港，2017年8月10日

行政總裁回顧及展望



“香港穩定的經濟狀況，
帶動公司香港業務的收入
進一步增長…我們在本
地及海外業務的拓展策略
繼續良好的勢頭。”

致各股東及其他有關人士：

憑藉過去數年建立的成功基礎，港鐵各項業務於2017年首六個月取得進一步發展。港鐵與政府提前對票價調整機制進行的共同檢討於2017年3月完成，推出了平衡各方利益的新安排。這些安排將惠及所有乘客，同時確保公司在財政上的可持續性，以繼續為香港提供安全、可靠及高效的鐵路服務。我們於2017年年初進行了最新的企業策略檢討，並重申公司三管齊下的策略，即強化和拓展香港業務、加快中國內地及國際業務發展，以及提升公司聲譽。過去數年，公司一直以此策略作為指導方針，續締佳績。

香港穩定的經濟狀況，帶動公司香港業務的收入進一步增長。香港客運業務的乘客量增加2.5%，部分由去年年底通車的觀塘綫延綫及新南港島綫所帶動。公司的服務表現維

持世界級水平，重鐵網絡的列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度均維持在99.9%。公司的安全表現亦維持卓越水平。儘管香港的零售業銷售額進一步下跌，但車站商務及物業租賃業務的收入錄得溫和增長。「德福廣場」二期七樓和八樓的新零售設施已於2017年7月開幕，標誌著港鐵物業租賃組合擴展計劃的重要里程碑。期內，公司香港物業發展的利潤，主要來自多個不同的項目。物業招標活動方面，公司已於2017年2月向由路勁基建有限公司及平安不動產有限公司合組的財團批出黃竹坑站的首個物業發展項目。作為九廣鐵路公司（「九鐵公司」）相關附屬公司代理人，我們亦於2017年5月批出錦上路站的首個物業發展項目，中標者為信和置業有限公司、中國海外發展有限公司及嘉華國際集團有限公司合組之財團。

公司在香港以外地區的鐵路業務，於2017年上半年的周日平均乘客量達580萬人次，並繼續提供優質服務，贏得高水平的顧客滿意度。在中國內地，我們於2017年6月與杭州市政府及杭州市地鐵集團就杭州地鐵五號綫公私合營項目簽署特許經營協議。在英國，我們持有30%股權的聯營公司獲批South Western鐵路專營權，將自2017年8月起營運七年。中國內地物業發展方面，我們已交付深圳「天頌」項目的多層住宅單位予買家並將利潤入帳。

我們在本地及海外業務的拓展策略繼續良好的勢頭。「鐵路2.0」是我們對香港新一代鐵路服務的願景，當中包括餘下兩個興建中的鐵路項目——廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）及沙田至中環綫，截至2017年6月30日已分別完成了94.3%及75.1%。「鐵路2.0」的大型資產更新計劃亦取得進展，尤其是更換現有網絡的列車和信號系統。政府以鐵路作為公共交通運輸骨幹的策略，將支持香港的未來發展。政府現正根據《鐵路發展策略2014》計劃研究興建七個新鐵路項目，我們已分別於2016年年底

和2017年3月向政府提交西鐵綫屯門南延綫和北環綫（及古洞站）的建議書。東九龍綫的建議書亦已於2017年7月提交。我們亦獲邀就東涌西延綫（及東涌東站）和港島區北港島綫提交建議書。除《鐵路發展策略2014》外，《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》概括了政府對未來發展的長遠目標，並建議加建一條新的鐵路走廊「新界西北—大嶼山—都會區運輸走廊」。除了香港鐵路發展外，我們繼續探討於現有鐵路設施發展更多住宅項目的機會。大嶼山小蠔灣車廠上蓋的擬建發展項目取得進一步進展，其環境影響評估報告已於2017年7月展示以供公眾參閱。在香港以外，我們正就中國內地、北歐、英國和澳洲的多項新鐵路合約進行磋商或探討參與的機會。我們亦正在探討在香港以外的多個現有業務發展市場以綜合鐵路運輸為導向的發展機會。

財務業績方面，公司於2017年首六個月的總收入上升40.8%至300.04億港元，而未計香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤則上升2.4%至90.46億港元。收入的大幅上升主要來自深圳「天頌」項目的銷售款項的入帳，若不包括此項入帳，收入則會增加8.7%。若不包括公司在中國內地及國際的附屬公司，收入增加3.1%，經營利潤增加1.9%，而經營毛利率則下跌0.6個百分點至56.6%。股東應佔經常性利潤，即不包括物業發展利潤（來自香港和中國內地）和投資物業重估的淨利潤下跌8.0%至44.78億港元，主要由於香港兩條新鐵路綫於2016年最後一季通車後，支出有所上升，尤其是折舊及利息等固定開支增加。除稅後物業發展利潤（包括來自香港和中國內地）為13.70億港元，主要來自深圳「天頌」項目及香港不同的來源。不包括投資物業重估的股東應佔基本業務淨利潤增加15.3%至58.48億港元，即每股盈利0.99港元，主要由於期內的物業發展利潤增加。投資物業重估收益為16.32億港元，2016年同期則為

4,800萬港元。因此，股東應佔淨利潤為74.80億港元，即包括投資物業重估收益後的每股盈利為1.27港元。

董事局已宣派中期普通股息，為每股0.25港元，與去年相同。有鑑於公司的普通股息漸進式派息政策，董事局將在

檢視2017年全年業績時釐定末期普通股息。此外，就高鐵香港段額外資金安排與政府達成的協議（「高鐵香港段協議」）有關之第二期及最終特別股息為每股2.20港元，該股息已於2017年7月12日與2016年末期普通股息同一時間派發。

香港客運業務



摘要

- 維持世界級的安全水平，須呈報事故數目減少5.2%
- 列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持於世界級的99.9%
- 完成提前檢討票價調整機制，惠及所有乘客
- 觀塘綫延綫及南港島綫通車，帶動乘客量增長2.5%

財務表現

香港客運業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至6月30日止半年度		
	2017	2016	增/(減)百分率
香港客運業務			
總收入	8,957	8,617	3.9
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	4,173	4,084	2.2
未計利息及財務開支前和計及每年非定額付款後的經營利潤(「EBIT」)	1,320	1,631	(19.1)
EBITDA毛利率(%)	46.6%	47.4%	(0.8)個百分點
EBIT毛利率(%)	14.7%	18.9%	(4.2)個百分點

受惠於乘客量增長及根據票價調整機制而作出的票價調整，香港客運業務的總收入上升3.9%至89.57億港元。EBITDA的增幅較低，只上升2.2%至41.73億港元，主要受員工薪酬上升和列車班次加密所影響。然而，兩條新綫於2016年最後一季開通後，導致折舊和攤銷費用大幅增加，EBIT因而下跌19.1%至13.20億港元。

安全

安全是港鐵的首要目標。於2017年首六個月，公司在這方面表現卓越。期內，香港重鐵網絡和輕鐵網絡的須呈報事故數目減少5.2%。

如2016年報所述，在2017年2月10日，港鐵一列列車發生縱火事件，員工的應對充分彰顯公司安全第一的文化。

當時港鐵員工迅速疏散列車上和車站內的乘客，並與緊急服務部門緊密配合，將受傷人數及損害減至最低。

根據高級別檢討委員會的調查結果，港鐵職員和緊急服務部門在事件中的應變處理穩健、有序、迅速及有效。在事故期間及事後對乘客及公眾的資訊發放足夠和有效。公司完成調查後，已於2017年4月25日向政府提交有關報告，就如何提高公眾意識和進一步加強風險管理提出了多項建議。公司於2017年上半年進行安全推廣活動，包括採用短片和海報提高乘客的防火安全意識，以及加強他們

對車站疏散程序的認識。我們亦已在車站設置更多的手提滅火筒。

雖然公司的整體安全表現卓越，但2017年5月23日仍發生了一宗致命意外。公司一名維修人員於清晨被發現倒臥在大圍車廠附近的接收軌道上，其後被證實當場死亡。我們再次向死者家屬表達最深切的哀悼，並會盡力向死者家屬提供關懷和協助。我們正與警方及政府部門合作，協助他們調查事故。我們亦已開展內部調查。

乘客量和收入

公司香港客運業務的車費收入概述如下：

百萬港元	截至6月30日止半年度		
	2017	2016	增/(減)百分率
車費收入			
本地鐵路服務	6,349	6,051	4.9
過境服務	1,608	1,586	1.4
機場快綫	503	486	3.5
輕鐵及巴士	353	346	2.0
城際客運	65	68	(4.4)
車費總收入	8,878	8,537	4.0

公司的乘客量受惠於兩條新鐵路綫開通及訪港旅客數目輕微回升。2017年首六個月，公司所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量溫和上升2.5%至9.754億人次。

公司的本地鐵路服務(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)、西鐵綫、馬鞍山綫及南港島綫)的總乘客量達7.983億人次，於期內上升3.1%。羅湖及落馬洲過境服務乘客量減少1.0%至5,480萬人次，主要由於在落馬洲面對其他交通工具的競爭。受惠於航空旅客量增長，機場快綫的乘客量上升2.7%至800萬人次。

於2017年首六個月期內，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量增加3.0%至567萬人次。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升3.6%至470萬人次。

市場佔有率

公司於2017年首五個月在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為48.8%，而2016年同期為48.3%。當中，在過海交通工具市場的佔有率為69.3%，而2016年同期為68.6%。由於面對其他交通工具的競爭，公司於2017年首五個月在過境業務的市場佔有率由51.4%跌至50.2%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由21.4%跌至21.3%。



2017年上半年之營運表現

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、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.9%
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 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(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
列車服務準時程度			
- 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	98.0%	99.0%	99.8%
- 機場快綫	98.0%	99.0%	100.0%
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 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	650,000	5,648,770
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	650,000	9,045,549
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(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	9,500	66,403
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%	99.8%
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.8%
- 輕鐵	不適用	99.0%	99.8%
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、機場快綫	97.0%	99.0%	99.7%
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.8%
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.5%
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(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度	不適用	99.0%	99.9%
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(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	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(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.8%
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.7%
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	92.0%	99.9%
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%	100.0%
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%	99.8%
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	100.0%
六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	100.0%

* 輕鐵售票機更換工程和測試仍在進行中，服務表現數據將於新售票機完成安裝、測試及試行後再作公布。

車費調整、推廣及優惠

車費收入增長由票價調整和乘客量上升所帶動。根據票價調整機制，我們於2016年6月26日對適用票價作出調整，整體調整幅度為2.65%。同時，我們宣布推出2016/2017年票價推廣計劃，於2016年6月至2017年6月期間為顧客進一步節省逾5億港元車費。除此以外，港鐵在2016年亦向長者及學生等顧客提供超過25億港元的恆常優惠及推廣。

我們於2017年3月21日公布，港鐵就票價調整機制提前與政府進行的共同檢討已經完成，並會推出新安排，惠及所有乘客，同時確保公司財政上的可持續性。在檢討過程中，我們廣泛聽取不同持份者，包括乘客和股東的意見。票價調整機制的兩個重要支柱，包括票價調整機制的方程式，及以直接驅動方式來實施票價調整的形式，均維持不變。但公司會推出三項主要的新措施，讓乘客直接受惠：

- 為期六年的特別調減。由2017/18年度至2022/23年度，每一年根據票價調整機制方程式計算票價調整幅度後，公司將會額外再扣減0.6個百分點。2017/18年度的票價調整幅度會再額外扣減10%
- 直接與利潤掛鈎的回贈。在2017/18年度至2022/23年度，以分享利潤機制及服務表現安排撥出的款項，每年為使用八達通的乘客提供最少六個月的每程車費扣減3%。假如所需款項超出與分享利潤機制及服務表現安排下撥出的款項，港鐵將會補足差額
- 為綠色專線小巴乘客提供轉乘優惠。港鐵為轉乘全港為數超過500條綠色專線小巴路綫的八達通乘客，提供每程車費扣減0.3港元；這項優惠安排有待與專線小巴經營者商討落實。而現有路綫的折扣優惠將維持不變

下一次定期的票價調整機制檢討將在2022/23年度進行。

根據票價調整機制方程式、每年特別扣減0.6個百分點及一次性的九折優惠後，計算所得的2017/18年度整體票價調整幅度為+1.49%。由於此調整幅度介乎±1.5%之間，按照票價調整機制，將會轉撥至隨後一年(即2018/19年度)的票價調整一併計算，2017/18年度港鐵票價因此將不會作出調整。

作為票價調整機制一部分，由2017年6月18日起至12月17日的六個月期間，港鐵乘客使用八達通均可獲每程車費3%扣減的優惠。除了車費回贈，經常乘搭港鐵來往市區及過海的中、長途乘客，亦可繼續使用五款「全月通加強版」及「港鐵都會票」，節省車費。此外，由2017年7月1日開始出售的「港鐵都會票」，由首次使用的日期起計的有效期，將會由30日延長至40日。「早晨折扣優惠」計劃亦已延長一年至2018年5月31日。

由2017年6月18日起，機場快綫票價平均上調9.6%，這是該鐵路綫自1998年通車以來的首次票價調整。

服務表現

於2017年首六個月，我們的服務表現維持世界級水平，重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持於99.9%，超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標所列明的表現目標。期內，公司重鐵和輕鐵網絡分別提供超過104萬及超過54萬班次的列車服務，其中由港鐵可控制的因素導致、長達31分鐘或以上的延誤分別有六宗和一宗。我們的團隊正繼續努力，減少延誤的次數和減低延誤所帶來的影響。

2017年首六個月，公司的服務贏得多個獎項，其中包括連續13年榮獲「《東周刊》香港服務大獎2017 — 公共交通工具組別大獎」、連續11年榮獲「星鑽服務大獎2016 — 公共交通工具組別大獎」，以及在19年內第18次獲得「《壹周刊》服務第壹大獎2017 — 公共交通工具組別」。

投資改善鐵路網絡

「鐵路2.0」

港鐵於2016年宣布推出「鐵路2.0」，透過這項大型計劃擴展香港「新一代」鐵路服務，以提供更完善的乘車體驗。該計劃涵蓋新鐵路項目、現有鐵路網絡的大型升級和更換工程，以及提升顧客體驗。基建項目及設施的大型升級和更換工程，包括購置新列車和輕鐵車輛、更換信號系統和空調冷卻系統，以及在車站進行大型聯接工程。有關興建中的新鐵路項目的進一步資料，請參閱「香港網絡拓展」一節。

現有網絡的大型升級和更換工程

公司正斥資60億港元，購置93列更舒適的全新八卡列車，以取代現時行走觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的列車。列車的車身製造工程已於2017年2月展開，列車亦將於2018年至2023年間交付。

公司正在更換港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的現有信號系統，工程耗資33億港元。荃灣綫會首先進行信號系統升級，而在軌道旁和室內設備房的新信號系統安裝工程已大致完成。我們正使用配備新系統的列車進行測試。荃灣綫的信號系統升級工程預計於2018年年底或2019年年初竣工，港島綫的信號系統升級工程將會隨後開展。

我們正在更換30輛輕鐵及添置十輛新輕鐵，以滿足不斷增長的需求。涉及40輛輕鐵總值7.45億港元的採購合約已於2016年7月批出，首批輕鐵車輛預計於2019年投入客運服務。

為鐵路網絡更換154部空調冷卻裝置的合約已於2017年3月批出。在項目首階段，我們將為七個車站和兩個車廠更換空調冷卻裝置。新的空調冷卻裝置預計於2017年12月可交付各工地，屆時將展開安裝工程，並預計於2018年第二季竣工，而其他車站及鐵路車廠的空調冷卻裝置將隨後更換。

沙田至中環綫工程包括改裝西鐵綫列車，從現有的28列七卡列車逐步改裝為八卡列車，以提升現有列車服務，並配合將來東西走廊的運作。截至2017年6月30日，已有17列八卡列車投入服務，預計所有改裝列車將於2018年年中投入服務。馬鞍山綫現有的15列四卡列車陸續由八卡列車取代。截至2017年6月30日，有五列新添置和經改裝的八卡列車已投入服務。

紅磡站正進行大型改建工程，令其日後成為沙田至中環綫的其中一個轉車站。經過大型改建後，北面及南面大堂於2017年2月已重新投入運作，而連接車站大堂至沙田至中環綫新建月台的新升降機及扶手電梯，其安裝工程已於2017年3月展開。

馬鞍山綫的自動月台閘門安裝工程進展理想，截至2017年6月30日已完成67%，工程預計可於2017年年底大致完成。

提升顧客體驗

我們制定了《2030顧客體驗願景藍圖》，以規劃在不斷轉變下的理想乘車體驗，其中包括利用數碼化科技提升顧客體驗及增設長者友善設施。公司的數碼化措施主要是透過「MTR Mobile」智能手機應用程式提供更多實時以及定位資訊及服務，當中包括站內導航、到站提示，以及自助查詢聊天機械人服務。隨著年長人口增加，我們將會推出的長者友善措施，針對四方面作出改善，包括暢通度、行走時的輔助設施、洗手間設施和資訊提供，以配合長者使用及出入港鐵網絡時的需要。

回應乘客訴求

乘客現時尤其在星期五和周末可享受更頻密、更便捷的列車服務。港鐵於2017年2月展開新一輪的加密列車班次計劃，為觀塘綫、荃灣綫及港島綫每星期額外增加148班列車班次。

我們繼續努力，令乘客出入車站更加方便快捷。元朗站的新出入口於2017年5月啟用，透過一條行人天橋連接車站旁的住宅發展項目及商場。2017年上半年，公司已翻新11部車站扶手電梯。

我們精益求精，回應乘客不斷轉變的需要。公司於2017年上半年推出多項措施，包括在13個車站的「i-Centre」提供免費流動裝置充電服務，以及在羅湖站及落馬洲站增設「免費Wi-Fi」熱點。鑑於母乳餵哺日益普及，我們計劃於2017年年底在20個轉車站，重新規劃職員休息室，以增設母乳餵哺設施。

深受歡迎、長達12個月的「開心搭·生日獎」活動已於2017年3月31日圓滿結束。公司每月抽出一天為幸運日，凡於當日出生並持有香港身份證的顧客，均可獲贈生日禮品包一份，包括一張特別設計，可供全日無限次免費乘搭港鐵本地鐵路服務的全日通車票、一張50港元的港鐵商場現金券，以及其他商戶優惠券。

香港車站商務



摘要

- 車站商店的新訂租金有所增長
- 重開七間車站商店，以及去年開通的兩條新綫沿綫新增31間商店

財務表現

香港車站商務於2017年上半年的財務表現穩定。

百萬港元	截至6月30日止半年度		增/(減)百分率
	2017	2016	
香港車站商務			
車站零售設施收入	1,935	1,841	5.1
廣告收入	479	498	(3.8)
電訊業務收入	315	274	15.0
其他車站商務收入	59	82	(28.0)
總收入	2,788	2,695	3.5
EBITDA	2,549	2,442	4.4
EBIT	2,202	2,121	3.8
EBITDA毛利率(%)	91.4%	90.6%	0.8個百分點
EBIT毛利率(%)	79.0%	78.7%	0.3個百分點

儘管零售市道疲弱，期內車站零售設施的收入增加5.1%至19.35億港元，原因是觀塘綫延綫及南港島綫通車後商店數目增加、優化商戶組合、新訂租金調升，以及羅湖站及紅磡站免稅店根據租約上調租金。

截至2017年6月30日，港鐵的車站商店數目達1,399間，而零售設施的總面積為57,300平方米，較2016年12月31日分別增加七間及149平方米，主要由於南昌站、天水圍站、青衣站及荃灣西站之前關閉進行翻新工程的商店重開所致。紅磡站、九龍站及大埔墟站的翻新工程繼續進行。為加強港鐵車站商店「隨行隨買」的品牌定位，公司



於2017年上半年推出有兩位本地藝人參與的全新品牌推廣活動。期內，港鐵網絡引進六個新品牌，並於港鐵網絡內張貼有關的宣傳海報。

隨著香港的廣告市場進一步萎縮，廣告收入於2017年上半年減少3.8%至4.79億港元。截至2017年6月30日，車站及列車內的廣告點總數達46,608個。為提高競爭力，公司期內於香港站安裝全新的65吋高清液晶數碼廣告牌，並於香港站及羅湖站安裝新的巨型燈箱廣告牌。

電訊業務收入於2017年首六個月上升15.0%至3.15億港元，主要來自新通車的觀塘綫延綫及南港島綫以及新訂合約。另外網絡商亦在系統裝置全新的流動電話網絡，提供更大數據容量及更多4G服務，而第一階段的安裝工程，已於期內在七個車站大堂及一節隧道段內完成。此外，84個車站的Wi-Fi設備升級工程已於2017年4月完成，以提供更優質的服務。

香港物業及其他業務

摘要

- 批出黃竹坑站第一期物業發展項目。作為九鐵公司的代理人，批出錦上路站第一期物業發展項目
- 「德福廣場」二期七至八樓於7月開幕
- 於2017年上半年，物業租賃業務收入上升3.5%，但港鐵在香港所擁有的商場之新訂租金錄得平均2.2%的跌幅

儘管政府推出更多樓市降溫措施及收緊按揭貸款規定，但在強勁需求支持下，香港住宅市場表現持續強勁。由於利率持續低企，加上發展商提供具競爭力的付款或按揭計劃，一手市場錄得良好復甦。二手市場亦表現理想，中原城市大型屋苑領先指數於期終時為161.68，而年初時為146.16。二手交投量已回復至政府於2016年11月開始徵收15%印花稅之前的水平，而供應短缺為樓價帶來支持。

商用物業方面，中環甲級寫字樓於2017年上半年繼續表現理想。內地金融機構和內地及跨國公司的需求為租金帶

來支持。然而，旅客消費減少，加上來自電子商務的競爭加劇，零售業繼續受壓。於2017年首六個月，香港零售業總銷貨價值的臨時估計較2016年同期下跌0.6%。



香港物業租賃及管理業務

財務表現

公司的香港物業租賃及物業管理業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至6月30日止半年度		
	2017	2016	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	2,296	2,218	3.5
物業管理業務收入	136	141	(3.5)
總收入	2,432	2,359	3.1
EBITDA	2,088	1,998	4.5
EBIT	2,080	1,989	4.6
EBITDA 毛利率(%)	85.9%	84.7%	1.2個百分點
EBIT 毛利率(%)	85.5%	84.3%	1.2個百分點

於2017年首六個月，物業租賃業務收入上升3.5%，主要由於租金按現時租約調升，而港鐵在香港所擁有的商場組合於期內之新訂租金則錄得平均2.2%的跌幅。截至2017年6月30日，公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的18層寫字樓維持接近100%的出租率。

為配合港島東區不斷轉變的人口模式，公司為「杏花新城」東翼進行改建工程。2016年9月，位於一樓全新的「運動及健康」專區落成啟用。因市場反應非常理想，該專區將擴大至東翼二樓。相關工程現正進行，預計可於2017年第四季落成啟用。

於2017年6月30日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業的應佔份額包括212,507平方米的零售物業、39,410平方米的寫字樓，以及15,267平方米的其他用途物業。「德福廣場」二期改建為商場用途的七樓和八樓，已於2017年7月開幕，為我們的商場組合增加3,400平方米的總樓面面積。

於2017年首六個月，港鐵的物業業務在不同範疇榮獲多項大獎，涵蓋客戶服務以至便利程度及環境等。獎項包括皇家特許測量師學會頒發的「年度大獎商舖團隊優異獎」殊榮 (Certificate of Excellence (Retail Team of the Year))，並入圍「香港經濟日報 — 2016-2017年全港十大我最喜愛商場」。

在未來五年左右，我們將大幅擴展在香港的投資物業組合。除「德福廣場」二期七樓和八樓外，商場組合將再增加117,220平方米的總樓面面積，令應佔總樓面面積增加約40%。「青衣城」擴建項目的結構工程已經完成，現正進行法定檢測程序。逾90%的樓面面積已獲承租，擴建部分的新店目標於2017年第四季陸續開業。新「日出康城」商場及大圍商場的地基及主體結構工程正在進行，預計分別於2020年下半年及2022年開幕。

於2017年首六個月，香港物業管理業務收入下跌3.5%至1.36億港元，主要來自八達通門禁系統項目的收入減少。於2017年6月30日，港鐵管理96,066個住宅單位及逾758,000平方米的商用面積。

香港物業發展

於2017年上半年，香港物業發展錄得6.22億港元的溫和利潤，來自不同的來源，包括西鐵物業發展項目(包括「匯璽」、「海之戀」、「柏傲灣」及「朗屏8號」)的代理費收入、出售尚餘單位，以及若干物業發展項目的工程帳目結算所帶來之利潤入帳。

西鐵項目方面，作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們於期內推出多個預售項目。於2017年1月展開預售的「柏傲灣」(荃灣西站(六區)地塊)，截至2017年7月底，

已批出及於期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	高銀金融(集團)有限公司	住宅	69,000	2016年12月	2022年
康城站					
第四期	新鴻基地產發展有限公司	住宅	122,302	2014年4月	2019年
第五期	會德豐有限公司	住宅	102,336	2014年11月	2019年
第六期	南豐集團控股有限公司	住宅	136,970	2015年1月	2021年
第七期	會德豐有限公司	住宅 商場 幼稚園	70,260 44,500 1,160	2015年6月	2022年
第八期	長江實業地產有限公司	住宅	97,000	2015年10月	2021年
第九期	會德豐有限公司	住宅 幼稚園	104,110 810	2015年12月	2022年
第十期	南豐集團控股有限公司	住宅	75,400	2016年3月	2022年
大圍站					
大圍	新世界發展有限公司	住宅 商場	190,480 60,620*	2014年10月	2022年
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	2021年
黃竹坑站					
第一期	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
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
朗屏站#					
朗屏8號	嘉華國際集團有限公司和 信和置業有限公司	住宅	48,675	2012年10月	2017年
朗屏(南)	華懋集團	住宅	41,990	2013年6月	2019年
南昌站#					
匯璽	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 幼稚園	214,700 26,660 1,000	2011年10月	2017 – 2019年 分期落成
荃灣西站#					
五區 城畔	華懋集團	住宅 商場	66,114 11,210	2012年1月	2018年
海之戀及海之戀·愛炫美	長江實業地產有限公司	住宅 商場 幼稚園	167,100 40,000 550	2012年8月	2018年
柏傲灣	新世界發展有限公司和 萬科置業(海外)有限公司	住宅	62,711	2013年1月	2017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	2022年

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
康城站	住宅	約320,000		
黃竹坑站	住宅 商場	303,900 47,000	2017 – 2021年	2022 – 2026年
何文田站	住宅	59,400		

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規劃許可、批地條款及相關法定程序。

983個單位中已售出約97%。於2017年3月展開預售的南昌站「匯璽」，截至2017年7月底，1,050個單位中已售出約92%。位於荃灣西站(五區)灣畔地塊的「海之戀」和「海之戀·愛炫美」分別於2017年5月和7月展開預售，截至2017年7月底，「海之戀」的970個單位中已售出約98%，「海之戀·愛炫美」的1,436個單位中已售出約50%。「朗屏8號」(朗屏站(北)地塊)亦繼續進行預售，截至2017年7月底，912個單位中已售出約96%。

物業招標活動方面，公司於2017年2月向由路勁基建有限公司及平安不動產有限公司組成的財團批出黃竹坑站第一期物業發展項目。作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們於2017年5月向由信和置業有限公司、中國海外發展有限公司及嘉華國際集團有限公司組成的財團批出錦上路站第一期物業發展項目。

過去三年半左右，港鐵相繼批出11個物業發展項目，這些項目現正處於不同的規劃及施工階段，完成後將於未來三至五年提供約18,000個住宅單位，總樓面面積超過110萬平方米。

公司繼續研究鐵路沿綫可供物業發展的地塊。其中一個地點位於大嶼山小蠔灣車廠上蓋，在獲得所需的規劃及其他批准後，將可興建大約14,000個住宅單位。港鐵已完成小蠔灣用地的環境影響評估，並於2017年5月向環境保護署提交報告以供審批。環境影響評估報告已於2017年7月展示以供公眾參閱。法定規劃程序預計於今年稍後時間展開。第二個地點位於油塘通風大樓，其用地改劃程序已於2017年4月完成。道路刊憲程序於2017年5月展開，預計將於2017年10月完成。在此初步階段，公司不能保證上述兩個項目的商業可行性。

其他業務

由於進行纜索更換工程，昂坪纜車於2017年1月9日至6月4日間暫停服務。於更換纜索期間，昂坪市集仍然向公眾開放。纜車已於2017年6月5日恢復服務。受工程

影響，昂坪纜車和昂坪市集(「昂坪360」)於2017年首六個月的收入下跌75.0%至4,700萬港元。期內的旅客量下降83%至約14萬人次。2017年6月，昂坪360獲《今日美國報》選為「世界十大最佳纜車」之一，是繼2014年及2015年分別獲《英國電訊報》及美國CNN.com頒發類似獎譽後，亞洲唯一榮獲三個「世界十大最佳纜車」美譽的纜車。

公司於2017年上半年應佔八達通控股有限公司的淨利潤下跌39.3%至8,800萬港元。截至2017年6月30日，在香港採用八達通的商戶逾9,000家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達3,370萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,430萬宗及1.884億港元。

公司於2017年6月公布新發行的租用版成人八達通的新措施，將於2017年10月1日開始實施。新發行的租用版八達通的備用限額將會由35港元提高至50港元，更方便顧客使用；新發行的租用版成人八達通亦會實施「不常用八達通行政費」，以鼓勵顧客經常使用八達通。

作為全球領先的鐵路營運商之一，我們憑藉公司的專業經驗，繼續為香港及海外客戶提供顧問服務。於2017年上半年的顧問業務收入增加106.0%至1.71億港元，主要來自向澳門輕軌項目提供管理及技術援助的合約收入。該項目進展順利。



香港網路拓展



摘要

- 高鐵香港段已完成 94.3%，預計仍然維持於 2018 年第三季完成
- 沙田至中環綫已完成 75.1%，東西走廊和南北走廊的目標完工日期仍然分別維持在 2019 年年中和 2021 年
- 《鐵路發展策略 2014》：已提交三個項目的項目建議書，現正籌備另外兩個項目的項目建議書

隨著觀塘綫延綫和南港島綫通車，香港鐵路網絡已由 220.9 公里增至 230.9 公里。在未來數年，正在興建中的餘下兩個新鐵路項目，即高鐵香港段及沙田至中環綫，將使香港整體鐵路網絡增加 43 公里。

由政府委託港鐵進行的新鐵路項目

高鐵香港段

高鐵香港段全長 26 公里，將提供跨境高速鐵路服務，連接香港與深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡。香港段的列車將由西九龍總站（「總站」）開出。總站實用樓面面積約為 400,000 平方米，是世界上最大的地下高速鐵路車站之一。

截至 2017 年 6 月 30 日，整個項目已完成 94.3%，總站的土木工程已完成 91%，隧道內所有軌道均已鋪設，架空電纜的通電工程亦大致完成。總站內十條軌道及架空電纜的安裝工程也大致完成。消防處已於 2017 年 5 月展開總站南面部分的法定檢測。香港段與內地段的信號及通訊系統已於 2017 年 7 月 5 日接通。2017 年 7 月，第三列高鐵列車由青島車廠經高鐵網絡抵港，是首次以鐵路付運列車，標誌著項目的一個重要里程碑。在此之後，已有另外兩列列車

以鐵路付運。總站入口大樓設計具地標性的屋頂玻璃嵌板安裝工程預計於 2017 年第三季竣工。

高鐵香港段的目標通車日期仍然是 2018 年第三季。公司正就該綫路未來的營運和維修與政府進行磋商。

公司的項目管理責任載於公司與政府簽訂的兩份委託協議中。兩份委託協議包括初步設計、詳細設計、地盤勘測、完成高鐵香港段的詳細設計、建造、測試以至投入服務，以及其他事宜。

高鐵香港段協議中有關項目所需的額外資金安排，已獲本公司獨立股東在 2016 年 2 月 1 日通過，而立法會財務委員會於 2016 年 3 月 11 日批准政府的額外財務承擔後，高鐵香港段協議已成為無條件。

沙田至中環綫

全長 17 公里的沙田至中環綫，將現有鐵路綫連接成東西走廊（大圍至紅磡）及南北走廊（紅磡至金鐘），共設有十個車站，其中六個為轉綫車站。該鐵路項目將進一步完善香港的交通網絡。於 2017 年 6 月 30 日，整個項目已完成約 75.1%，其中東西走廊及南北走廊已分別完成 89.1% 及 54.6%。

截至2017年6月30日，東西走廊的軌道鋪設工程已全部完成，而車站結構工程亦大致完成。車站的機電工程取得穩定進展。

南北走廊方面，位於銅鑼灣、會展站及金鐘站之間的四個隧道鑽挖工程，已於今年上半年完成其中三個。在完成紅磡圍堰的打樁工程和維多利亞港水底疏浚工程後，由十一節預製件組成的過海鐵路隧道，當中的首兩節預製件已於2017年7月在銅鑼灣避風塘附近的海床上成功安裝。

南北走廊的隧道挖掘工程取得良好進展，而會展站垂直隔牆建造工程正在進行中。由於灣仔北一帶地盤空間有限，為擴展工地範圍，會議道、菲林明道及博覽道現正分階段實施臨時交通管理措施。由於會展站受先前工地延遲移交、工地上有由第三方委託之工程尚未完成，加上未能預見的地質情況所影響，截至2017年6月底，工程已完成約40%。

金鐘站將會成為沙田至中環綫、港島綫、荃灣綫及南港島綫的轉綫中心。南港島綫於2016年12月底通車後，未來沙田至中環綫在金鐘站的月台及大堂工地已移交予沙田至中環綫的項目團隊。上述月台和大堂範圍的土木及屋宇設備工程已於2017年1月展開。南北走廊金鐘站的越位隧道的挖掘工程於2017年6月完成，同時標誌著沙田至中環綫所有隧道爆破工程大功告成。

作為南北走廊項目的一部分，現有東鐵綫將會更換信號系統。新信號系統的測試已於2016年10月非行車時間開始分階段在東鐵綫列車上進行，預計全部工程將於2018年年底或2019年年初完成。

儘管施工進度符合預期，但正如之前多次公布，沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。東西走廊土瓜灣站工地的考古發現，原本令致工程延誤11個月，但

憑著有關團隊的努力及成功實行多項追回落後進度措施，延誤時間已經縮短，東西走廊的完工日期現在預期為2019年年中。至於南北走廊，公司早前已公布六個月的工程延誤是由幾項外在因素造成，包括預期第三方對會展站部分工地的延遲移交。由於第三方承辦商移交另一塊灣仔北的工地上有委託工程尚未完成，令南北走廊的完工期會出現額外三個月的延誤(即預期延誤合共九個月)。然而，南北走廊的完工期仍以2021年為目標。

公司的工程團隊一直就東西走廊及南北走廊工程努力不懈，探討及採取適當措施以改善進度，並追回因外在因素及第三方而引致的滯後。

沙田至中環綫工程的撥款安排載於與政府簽訂的兩份委託協議。有關沙田至中環綫的前期工程委託協議(「沙中綫前期工程委託協議」)列明主要是在金鐘站及何文田站進行的沙田至中環綫前期工程。隨後有關沙田至中環綫工程及通車試行的委託協議(「沙中綫委託協議」)列明沙田至中環綫有關工程及通車試行的撥款安排。

於2016年12月，公司完成對沙中綫前期工程委託協議下項目造價估算的評估，並就公司對該等工作的委託成本修



訂通知政府。政府於2017年1月向立法會工務小組委員會提交額外撥款申請。立法會財務委員會已於2017年6月通過有關的額外撥款。

關於沙中綫委託協議，考慮到持續的困難和挑戰(包括上述的因素)，公司認為沙中綫委託協議的造價估算將需要顯著上調以顧及(i)早前就土瓜灣站工地考古發現時曾公布的額外41億港元、(ii)會展站工地延遲移交、(iii)會展站早前未預計的車站上蓋相關的地基工程、(iv)第三方承辦商因移交另一塊灣仔北的工地上有委託工程尚未完成，以及(v)其他因素例如香港建築業勞動力供應曾出現短缺情況等。公司已知會政府，公司會就此進行一項詳細的評估，以檢討沙中綫委託協議有關項目的造價估算。

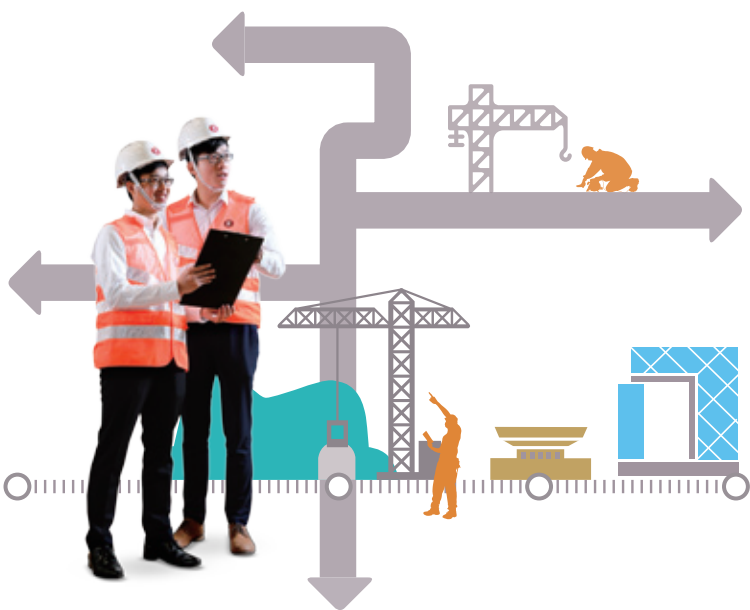
由於工程複雜，而上述部分問題當中的不確定因素仍然存在，加上南北走廊現只完成了54.6%，此評估將於今年稍後時間完成，之後公司將正式向政府提交檢討結果。

討論中的新鐵路項目

除了目前興建中的餘下兩個「鐵路2.0」新鐵路項目外，政府於《鐵路發展策略2014》概述了另外七個鐵路項目。政府已邀請我們為其中五個項目提交項目建議書，分別為屯門南延綫、北環綫(及古洞站)、東九龍綫、東涌西延綫(及東涌東站)和北港島綫。

公司於去年提交屯門南延綫的項目建議書後，現正與政府進行磋商。北環綫(及古洞站)連接西鐵綫與東鐵綫落馬洲支綫，其項目建議書已於2017年3月提交。公司亦已於2017年7月提交東九龍綫的項目建議書。東涌西延綫(及東涌東站)技術研究的工程顧問項目已經展開，我們計劃於2018年提交此項目的建議書，而北港島綫的建議書將於其後提交。

政府於2016年第四季推出諮詢文件《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》，以更新於2007年公布的全港發展策略。該文件支持以鐵路作為擴展公共交通運輸網絡的骨幹，並建議加建兩條運輸走廊，分別為香港西部的「新界西北 — 大嶼山 — 都會區運輸走廊」，及連接新界東北至九龍的「南北運輸走廊」，長遠而言前者或會成為主要鐵路走廊。



中國內地及國際業務



摘要

- 公司佔30%股權的聯營公司First-MTR獲批英國South Western鐵路專營權
- 簽署了杭州地鐵五號綫公私合營項目的特許經營協議

財務表現

中國內地及國際業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至6月30日止半年度		
	2017	2016	增/(減)百分率
中國內地業務			
鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司			
總收入	379	398	(4.8)
EBITDA	76	93	(18.3)
EBIT	72	89	(19.1)
物業發展附屬公司			
總收入	6,844	-	不適用
EBITDA	2,186	(27)	不適用
EBIT	2,186	(27)	不適用
應佔聯營公司利潤	94	112	(16.1)
國際業務			
鐵路附屬公司			
總收入	7,545	6,128	23.1
EBITDA	350	286	22.4
EBIT	288	231	24.7
應佔聯營公司(虧損)/利潤	(2)	40	不適用
總EBITDA	2,612	352	642.0
總EBIT	2,546	293	768.9
總EBITDA 毛利率(%)	17.7%	5.4%	12.3個百分點
總EBIT 毛利率(%)	17.2%	4.5%	12.7個百分點
已扣除非控股權益的中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司EBIT和應佔鐵路聯營公司(未計利息及稅項前)利潤	639	599	6.7
公司在香港以外的鐵路附屬及聯營公司錄得的乘客量(百萬人次)	908	884	2.7

中國內地業務方面，來自鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經營利潤減少，主要由於深圳市軌道交通四號綫（「深圳地鐵四號綫」）的經營開支增加。在交付深圳「天頌」多層及平台住宅單位後，售樓收入和相關開支已於2017年上半年入帳。應佔聯營公司利潤下跌，主要由於2016年12月啟用的北京地鐵十六號綫的開支所致。國際業務方面，來自鐵路附屬公司的經營利潤上升，主要由於瑞典MTR Pendeltågen AB於2016年12月開始接管營運而帶動收入上升。應佔聯營公司利潤下跌，主要由於London Overground Rail Operations Ltd.（「LOROL」）的經營權於2016年11月結束，以及First MTR South Western Trains Limited的前期開支。

中國內地鐵路業務

北京

公司佔49%股權的聯營公司北京京港地鐵有限公司（「京港地鐵公司」）在北京營運四條地鐵綫，即北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫，以及北京地鐵十六號綫北段。

四條鐵路綫於2017年首六個月的列車服務準時程度平均為99.9%。期內，北京地鐵四號綫和大興綫的總乘客量約為2.18億人次，周日平均乘客量超過130萬人次，較去年同期分別增長了3%和4%。

北京地鐵十四號綫的首三期已投入服務，朝陽公園站已於2016年12月啟用。總乘客量於2017年首六個月錄得1.05億人次，周日平均乘客量約為662,000人次。

北京地鐵十六號綫為公私合營項目，第一期營運的北段長19.6公里，已於2016年12月31日投入運作。於2017年首六個月，北段錄得乘客量1,100萬人次，周日平均乘客量約為67,000人次。服務專營權預計將於2018年後全綫通車時生效。

深圳

由港鐵軌道交通（深圳）有限公司（「港鐵（深圳）」公司）經營的深圳地鐵四號綫於2017年上半年的營運表現良好。期間，乘客量上升3%至約9,850萬人次，周日平均乘客量達550,000人次。期間的列車服務準時程度維持在99.9%的高水平。

雖然乘客量持續上升，但深圳地鐵四號綫自我們於2010年開始營運以來一直未有調高車費。而與公司在北京及杭州的鐵路業務不同，港鐵（深圳）公司並無受惠於影子票價補償機制。公司了解深圳市政府內部一直有討論車費調整。倘若合適的車費調整未能於短期內落實，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性預計會受到影響。

公司在深圳的顧問公司簽署項目管理協議，以監督深圳地鐵四號綫北延綫的施工。這條延綫將由深圳市政府出資興建。有關工程大致如期進行。

杭州

公司在杭州佔49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司營運杭州地鐵一號綫。該鐵路綫的乘客量於2017年上半年有所增長，上升11%至1.071億人次，周日平均乘客量為591,000人次。期內，營運表現維持在高水平，列車服務的準時度達99.9%。

杭州地鐵五號綫為另一公私合營項目，公司與杭州市政府和杭州市地鐵集團已於2017年6月26日簽署特許經營協議。杭州地鐵五號綫是全長51.5公里的地下鐵路綫，由蕭山區的香樟路站到餘杭區的科技島站，合共有38個車站，預計於2019年年底左右開通。

杭州地鐵五號綫項目的建設分為兩部分：A部分為土木工程，B部分則為機電設備工程。杭州市地鐵集團負責A部分的投資和建設。公司與杭州市地鐵集團就成立合作公司擬訂細節，以參與B部分的投資和建設，及負責杭州

地鐵五號綫通車後25年的營運管理及設施維護更新。合作公司在杭州地鐵五號綫B部分項目的總投資額約109億元人民幣，預計其中大約六成資金將來自無追索權的銀團貸款，約四成資金來自合作公司的股東合資。雖然合作公司的持股比例有待確定，但港鐵向合作公司投入的資本，預計不超過26.2億元人民幣。

中國內地物業業務

位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」，佔項目大部分的多層住宅單位已於2017年6月移交予買家。項目的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為10,000平方米的商場，視乎政府批准，預計於2018年年底開幕。有關利潤已於移交已售單位後在今年上半年內入帳。

2016年，我們與北京市基礎設施投資有限公司（「京投」，京港地鐵公司的其中一個合作夥伴）、京港地鐵公司簽署合作框架協議，聯手進行北京地鐵四號綫、大興綫現有沿綫車廠及車站上蓋物業綜合開發的前期可行性研究。以車廠上蓋物業開發為重點的研究已經展開。我們又於2017年1月與京投簽署了合作意向書，將戰略合作範圍推展至北京的其他主要和鐵路有關的物業發展項目，以及其他鐵路項目的投資、建設及營運。

公司在天津佔49%股權的聯營公司天津城鐵港鐵建設有限公司，參與發展天津地鐵六號綫北運河站項目。該綜合發展項目包括商場、寫字樓及住宅。

公司與首創置業的附屬公司於2017年3月簽署一份框架協議，出售公司於天津城鐵港鐵建設有限公司的全數49%的股權，並附帶條件日後收購位於北運河站地塊的待發展購物商場。相關政府已於2017年7月批准出售聯營公司的全數49%的股權。



憑藉公司在深圳和香港的經驗和往績，公司現正積極與廣東省當地政府及鐵路營運商商討，探討在車站和車廠周邊發展鐵路和物業的機會。

中國內地的物業發展業務方面，由於「天頌」的發展利潤入帳，令收入和利潤錄得可觀的增長。中國內地的物業租賃及物業管理業務於2017年上半年的收入為6,600萬港元，比去年同期下跌8.3%，主要由於北辰購物中心的物業管理服務已於2017年2月完結。公司在中國內地亦管理自家發展物業及第三方物業，截至2017年6月30日，管理的總樓面面積為390,000平方米。公司在北京的商場「銀座Mall」現正進行局部翻新工程，截至2017年6月30日的出租率（不包括翻新部分）為99%。

歐洲鐵路業務

英國

MTR Corporation (Crossrail) Limited以「TfL Rail」的品牌名稱營運前Greater Anglia專營權業務移交的14個車站及Crossrail的初期列車服務。該鐵路綫的營運表現維持

在高水平，66列新車的首架列車已於2017年6月投入服務。當倫敦中心段的隧道段落成，並預計於2018年年底開通後，Crossrail將易名為「伊利莎伯綫」。伊利莎伯綫於2019年全綫整合及通車後，將服務40個車站，路綫總長度將達118公里。

同樣在英國，公司與FirstGroup plc合作，以佔30%股權的少數股東身份於2016年共同競投South Western鐵路專營權。聯營公司First MTR South Western Trains Limited於2017年3月成功獲批標書，將於2017年8月開始營運，現正進行接管特許經營權的準備工作。

此外，公司亦已取得競逐Wales and Borders鐵路專營權的資格。我們應威爾士政府的邀請，參與競投程序中的競爭討論階段，正式招標預期於2017年下半年進行。我們亦與中國鐵路總公司的聯屬公司廣深鐵路股份有限公司合作，並取得競逐英國West Coast Partnership鐵路專營權的資格。有關的專營權負責由2019年4月起營運西海岸幹綫的鐵路服務，及設計和營運來往倫敦和伯明翰之間的「High Speed Two」高速鐵路服務。

憑藉港鐵「鐵路加物業」的專長，公司正研究於英國的車站上蓋及其周邊的物業發展機會。

北歐地區

港鐵現時為瑞典乘客量最高的鐵路營運商，三項主要業務包括斯德哥爾摩地鐵，MTR Express和Stockholm commuter rail（「Stockholms pendeltåg」）。

斯德哥爾摩地鐵於2017年首六個月的營運表現穩定。期內的總乘客量估計為1.79億人次，周日平均乘客量估計為130萬人次。MTR Tech AB負責斯德哥爾摩地鐵的列車維修工作，表現令人滿意，並獲得部分列車的中期提升計劃的合約。

經營往來斯德哥爾摩與哥德堡鐵路服務的MTR Express繼續維持一流的營運表現和顧客服務，再一次於Swedish Quality Index 2017中榮獲最佳鐵路營運商。由2016年12月起，每星期的列車班次增加至100班列車，以加強我們的服務及滿足預期的需求。

港鐵的全資附屬公司MTR Pendeltågen AB於2016年12月開始營運Stockholms pendeltåg服務，為期十年

的專營權期滿後或可獲續期四年。專營權還包括透過和EuroMaint Rail AB分別持有50%股權的聯營公司Emtrain AB提供的列車維修服務。Stockholms pendeltåg覆蓋斯德哥爾摩城市和周邊地區，路綫全長241公里，設有53個車站。於2017年首六個月的營運表現和乘客量令人滿意，客戶滿意度達到創紀錄的高水平。

公司於2016年12月提交了Skåne county commuter rail（「Pågatåg」）專營權的標書，雖然未能成功中標，但是在七名投標者當中，港鐵在質量方面獲得最高的評分。

隨著挪威多項鐵路服務將會私有化，我們正積極在挪威尋找鐵路營運專營權的機會。

公司正研究於瑞典的車站上蓋及其周邊發展物業的機會。公司於2017年6月取得資格，進一步與Upplands Väsby當地政府商討參與Pendeltågen其中一個車站周邊的重建項目的機會，結果預期於2018年公布。

澳洲鐵路業務

在墨爾本，公司佔60%股權的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.（「MTM」）經營的墨爾本鐵路網絡於2017年上半年錄得穩定的營運表現。這專營權將於2017年11月屆滿。MTM於去年12月向維多利亞省政府提交延長專營權七年的計劃書，並可選擇續期三年。申請結果將於2017年9月或之前揭曉。

在悉尼，港鐵參與的財團負責悉尼西北鐵路綫（「SMNW」）公私合營項目的設計、建造、融資，以及未來的營運和維修服務。該項目的設計工程已大致完成，車站及車廠的建造工程和前期營運預備工作亦按計劃進行。第一列列車預計於2017年9月運抵悉尼。

全長30公里的悉尼城市及西南鐵路綫（「SMCSW」）是SMNW的延綫。該鐵路綫預計於2024年投入服務，由新南威爾斯省交通運輸部（「TfNSW」）負責的初期建造工程已於2017年展開。港鐵正探討參與SMCSW項目的機會。港鐵/Northwest Rapid Transit財團/Plenary Origination Pty Ltd.（「NRT Parties」）於2017年3月提交無約束力的初期建議書予TfNSW，評核NRT Parties參與SMCSW項目的機會。TfNSW正在評核該初期建議書。

財務回顧

溢利與虧損

2017年上半年，集團收入大幅增長40.8%至300.04億港元，主要反映「天頌」、MTR Pendeltågen AB自2016年12月起接手Stockholms pendeltåg服務，以及香港乘客量因新綫而增長所作出的貢獻。

經常性業務的經營利潤(即未計香港及中國內地物業發展利潤，以及折舊、攤銷和每年非定額付款前經營利潤)上升2.4%至90.46億港元。該升幅主要由於香港的車費收入增加，以及集團在香港的商場、車站商店和免稅店的租金收入增長所致。惟部分升幅被香港客運業務的成本上升(主要因員工成本增加和列車班次加密所致)，以及昂坪纜車於2017年1月9日至2017年6月4日期間因進行纜索更換工程而暫停服務令昂坪360收入減少所抵銷。集團經常性業務的經營毛利率下跌2.4個百分點至39.1%，主要由於持續投資於集團的中國內地及國際業務，以及昂坪纜車暫停服務所致。若不包括公司的中國內地及國際附屬公司，經常性業務的經營毛利率則下跌0.6個百分點至56.6%。

香港物業發展利潤為6.22億港元，由不同的來源組成，例如西鐵物業發展項目(包括「匯璽」、「海之戀」、「柏傲灣」及「朗屏8號」)的代理費收入及出售尚餘單位所得，以及完成結算若干物業發展工地的發展成本而錄得之進一步盈餘。

集團在中國內地物業發展的經營利潤為21.86億港元，主要來自交付佔「天頌」項目大部分的多層住宅單位所得的利潤入帳。

折舊及攤銷費用上升19.0%至23.90億港元，主要由於觀塘綫延綫及南港島綫於2016年最後一季通車。由於額外的收入根據最高的35%漸進比率支付，每年向九鐵公司支付的非定額付款上升5.5%至9.15億港元。

若計入香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款，未計利息及稅項前經營利潤因而增加38.9%至85.49億港元。

利息及財務開支為4.03億港元，較2016年同期上升50.4%，原因是自觀塘綫延綫及南港島綫於2016年年底通車後，有關的利息成本無法再予資本化。投資物業重估收益為16.32億港元。集團應佔八達通控股有限公司利潤減少39.3%至8,800萬港元。集團應佔其他聯營公司的利潤為9,200萬港元，較2016年同期減少39.5%，主要由於LOROL的專營權於2016年11月結束後，來自LOROL的貢獻減少所致。

在扣除所得稅24.25億港元及非控股權益應佔利潤5,300萬港元後，2017年上半年公司股東應佔淨利潤上升46.1%至74.80億港元。每股盈利因而由0.87港元上升46.0%至1.27港元。不包括投資物業重估(非現金會計調整)，股東應佔基本利潤上升15.3%至58.48億港元，每股基本盈利為0.99港元。在這個總額之中，集團經常性利潤減少8.0%至44.78億港元，而除稅後物業發展利潤則由2.07億港元增長至13.70億港元。

財務狀況表

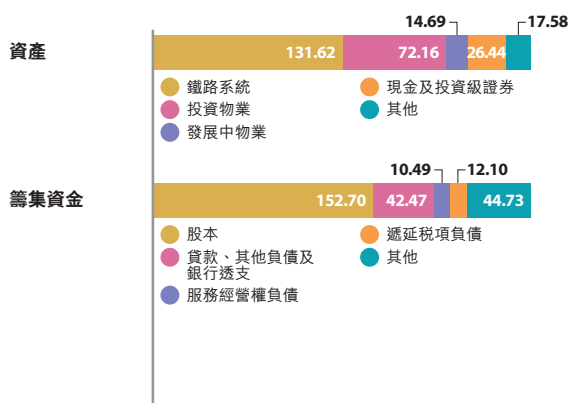
集團的財務狀況持續強健。截至2017年6月30日，集團淨資產由2016年12月31日的1,495.56億港元增長31.39億港元至1,526.95億港元。

資產總值增加51.51億港元至2,624.91億港元，主要由於為準備用於2017年7月派付股息而增加的現金結餘，以及現有香港鐵路網絡的設備更新及升級工程和投資物業重估收益令固定資產增加所致。惟部分升幅被因確認「天頌」利潤後致使發展中物業減少所抵銷。負債總額增加20.12億港元至1,097.96億港元，主要由於計提了有關2016年的末期普通股息，以及借貸總額增加所致。由於早前收取並入帳列作應付帳項之「天頌」的售樓款項現於損益表中確認，令應付帳項及應計費用減少，因而抵銷了負債總額的部分升幅。集團的淨負債權益比率由2016年12月31日的20.2%下降至2017年6月30日的17.7%。

綜合財務狀況表撮要

(於2017年6月30日)

(十億港元)



流動現金

2017年上半年從經營活動產生的現金淨額為89.64億港元。從物業發展項目收取的款項為4.52億港元，較2016年同期減少46.10億港元，主要由於2016年收取來自「天頌」發展項目的大量現金款項。計入其他現金款項1.95億港元(主要來自根據認股權計劃發行新股所得的款項)，2017年上半年的現金收入淨額為96.11億港元。

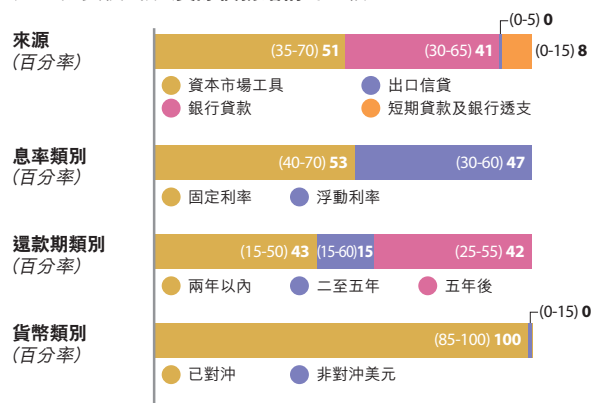
集團的資本性開支總額為40.80億港元，其中23.10億港元用於購入香港現有鐵路及相關業務的資產、8.01億港元用於支付與香港鐵路延綫項目有關的應付款項、6.76億港元用於投資予香港物業相關業務，以及2.93億港元用於投資予中國內地及海外附屬公司。資本性開支總額較2016年同期減少11.77億港元，主要由於在2016年用於香港鐵路延綫項目的資本性開支較多。

理想融資模式及債務結構

理想融資模式見證公司審慎的債務管理方針，並有助確保債務組合穩健

(於2017年6月30日)

(理想融資模式)與實際債務結構的比較



根據與九鐵公司達成的服務經營權協議，集團亦支付了17.87億港元的每年非定額付款予九鐵公司。計入其他付款後，集團於2017年上半年的現金流出總額為62.92億港元。

因此，未計融資前的現金流入淨額為33.19億港元。計入來自淨借貸的現金流入20.97億港元，以及匯率變動對外幣現金狀況的影響後，集團於2017年6月30日的現金結餘增加57.18億港元至260.08億港元。

融資活動

隨著經濟穩步復甦，美國聯儲局於2017年3月將聯邦基金目標利率上調25個基點，並於6月再調高25個基點。長期利率在去年美國總統大選後迅速攀升，儘管經歷這兩次加息，長期利率卻從急升後的水平回落，10年期及30年期美國國庫債券孳息率分別從年初的2.44%及3.07%降至2017年6月30日的2.30%及2.83%。在流動資金充裕的情況下，港元利率的跌幅更大，10年期掉期利率從2.63%降至2.05%。

集團把握有利的利率環境，以私人配售形式發行多項港元、澳元及美元定息票據。這些合共40億港元等值的定息票據，年期介乎5年至30年，其中集團首次發行的1.15億澳元10年期綠色中期票據（「中期票據」），是亞洲首宗以私人配售形式發行的離岸綠色中期票據。由綠色中期票據導致的澳元風險，已透過貨幣掉期合約全部對沖為港元。

於2017年上半年，集團的加權平均借貸成本由去年同期的3.1%（年率，下同）降至2.5%，主要由於浮息貸款在公司借貸組合中所佔的比例提高，而浮息貸款的利率較定息借貸為低。

隨著穆迪下調香港特別行政區政府的信貸評級，穆迪於5月將公司的信貸評級相應由Aa1下調至Aa2。標準普爾維持公司AAA的信貸評級不變，與香港特別行政區政府同級。

人力資源

公司與其附屬公司於2017年6月30日在香港及香港以外地區分別僱用17,748和10,305名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用10,182名員工。

員工是公司最寶貴的資產，我們致力培育人才，以配合公司的業務發展。我們提供全面的培訓及發展課程，涵蓋客戶服務、營運和管理技巧等範疇，讓人才發揮所長，盡展潛能。我們亦為員工提供個人成長和事業發展的機會，於2017年上半年為每名香港員工提供平均3.4天的培訓。

我們重視同事的意見，期內舉辦了超過4,000場員工溝通會，其中包括為闡述公司首個全球性員工投入度調查結果而舉辦的溝通會。該調查於2016年11月進行，結果顯示公司在全球業務單位擁有一支全情投入的管理團隊，而香港員工的投入度亦維持在高水平。

公司的人手穩定，香港的員工流失率於2017年上半年維持在3.6%的低水平。期間，我們榮獲多項殊榮，肯定了我們在人力資源實務方面的成果，以及在啟發、連繫與培育員工方面所作出的努力。在「Randstad Employer Brand Awards 2017」中，港鐵獲選為香港最具吸引力的僱主，不但連續五年位列前五名，更二度榮登榜首。公司亦在Human Resources Magazine舉辦的「Asia Recruitment Awards 2017」中榮獲五項大獎，包括「最佳事業網站」及「最佳招聘甄選技巧」銀獎，以及「最佳見習人員招聘」、「最佳就職體驗」及「年度內部招聘團隊」銅獎，表揚公司在人才招聘及管理方面所取得的成就。

為拓展香港以外的業務，公司為中國內地及國際業務制定了穩健的人力資源策略以網羅人才。我們亦積極作出人力規劃，以配合公司在世界各地業務的需要。

我們與中國內地及海外各業務單位緊密協作，致力促進全球人才流動及發展。我們正安排更多在香港的未來領導人才往北京、杭州、深圳、英國、瑞典和澳洲等業務地點工作，並將繼續為常駐在國際業務單位的人才尋找在公司總部或各地業務單位的工作機會，以配合公司的人才發展計劃。

港鐵學院

港鐵學院(「學院」)於2016年11月正式開幕，目標是成為世界公認鐵路管理及工程方面的卓越培訓中心，提供高質素的課程，將我們的鐵路專業知識從香港帶到中國內地以及其他「一帶一路」國家。

學院已與香港及海外多間大專院校簽署備忘錄，合作開發合辦課程，學院並為多個國家的機構提供專業支援。其中別具意義的是與雅加達捷運簽署備忘錄，以支持印尼發展當地首個集體運輸系統。學院亦提供經評審課程及短期課程，為社會培育新一代的鐵路專業人員。自學院於2016年11月成立以來，參與學院課程及短期課程的香港及海外學員已超過600名。

展望

環球經濟前景持續不明朗。雖然經濟增長於2017年有所回升，但是政治和經濟挑戰仍然存在，美國的利率預計將於今年下半年再度調升。縱然自今年年初以來，旅客人數略為回升，零售銷量下降趨勢漸緩，但對香港的經濟展望仍然保持審慎。

公司的香港客運業務在本質上具有抗跌力，加上觀塘綫延綫和南港島綫通車的全年效應，將繼續對乘客量有貢獻。然而，這兩條鐵路綫通車亦將大幅增加折舊和利息支出，並對利潤造成負面影響。車站商務及物業租賃業務的新訂租金將因應市況釐定，而公司的廣告業務將較易受到經濟環境的影響。公司的商場組合正在擴展，「德福廣場」二期

七樓和八樓的新零售商舖開幕後，「青衣城」的商場擴建部分的新店目標於2017年第四季陸續開業。

由於預期沒有任何港鐵物業發展獲發入伙紙及有利潤入帳，今年下半年香港物業發展將繼續錄得溫和利潤。最近，由政府賣地及特別是透過修訂土地契約方式批出的私人土地有進一步增加。有見及此，視乎市場情況，公司正計劃在未來六個月推出一個位於黃竹坑站的第二期物業發展項目。

Stockholms pendeltåg的全年收入以及新增的英國South Western鐵路專營權由2017年8月起的初期收入，將會對2017年香港以外地區的業務的財務表現有所支持。在澳洲，現有MTM專營權的續期結果預計於2017年9月或之前公布。

最後，本人衷心感謝港鐵所有同事勤奮努力，竭盡所能和敬業精神，以實現共同願景。他們體現出港鐵精神，是港鐵的真英雄。



行政總裁

梁國權

香港，2017年8月10日

主要數據

	截至6月30日止半年度		
	2017	2016	增/(減)百分率
財務摘要 (百萬港元)			
收入			
– 香港客運業務	8,957	8,617	3.9
– 香港車站商務	2,788	2,695	3.5
– 香港物業租賃及管理業務	2,432	2,359	3.1
– 中國內地及國際的鐵路，物業租賃及管理業務附屬公司	7,924	6,526	21.4
– 中國內地的物業發展附屬公司	6,844	–	不適用
– 其他業務	1,059	1,110	(4.6)
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	11,232	8,810	27.5
香港物業發展利潤	622	219	184.0
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	11,854	9,029	31.3
來自基本業務的公司股東應佔利潤	5,848	5,073	15.3
資產總值	262,491	257,340 [^]	2.0
貸款、其他負債及銀行透支	42,469	39,939 [^]	6.3
服務經營權負債	10,485	10,507 [^]	(0.2)
公司股東應佔總權益	152,581	149,461 [^]	2.1
財務比率			
經營毛利率 (%)	37.4	41.3	(3.9)個百分點
經營毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司) (%)	56.6	57.2	(0.6)個百分點
淨負債權益比率* (%)	17.7 [#]	20.2 [^]	(2.5)個百分點
利息保障(倍數)	18.4	14.6	3.8倍
股份資料			
每股基本盈利(港元)	1.27	0.87	46.0
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	0.99	0.86	15.1
每股普通股息(港元)	0.25	0.25	–
於6月30日的股價(港元)	43.95	39.20	12.1
於6月30日的市值(百萬港元)	259,921	230,543	12.7
營運摘要			
在香港的總乘客人次(百萬計)			
– 本地鐵路服務	798.3	774.5	3.1
– 過境服務	54.8	55.4	(1.0)
– 機場快綫	8.0	7.8	2.7
– 輕鐵及巴士	112.5	112.5	–
平均乘客人次(千計)			
– 本地鐵路服務(周日)	4,700	4,537	3.6
– 過境服務(每日)	303.0	304.5	(0.5)
– 機場快綫(每日)	44.2	42.8	3.3
– 輕鐵及巴士(周日)	642.6	638.5	0.7
每名乘客車費收入(港元)			
– 本地鐵路服務	7.95	7.81	1.8
– 過境服務	29.32	28.63	2.4
– 機場快綫	62.87	62.29	0.9
– 輕鐵及巴士	3.14	3.08	1.9
佔專營公共交通載客量比率(1月至5月)(%)	48.8	48.3	0.5個百分點

* 計入服務經營權負債及非控股權益持有者貸款作為債務的一部分。

[^] 於2016年12月31日的數據

[#] 倘於2017年6月30日每股合共2.20港元總數為130億港元的第二期應付特別股息於2017年6月30日已悉數支付，集團於2017年6月30日的淨負債權益比率將由17.7%增加至26.2%。

公司管治及其他資料

董事局、董事局委員會及執行總監會成員

董事局及執行總監會成員名單、角色和職能(於2017年8月10日)

	董事局委員會						
	執行委員會	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
董事局成員							
非執行董事							
馬時亨教授(主席)			M	M			C
劉怡翔(財經事務及庫務局局長)			M	M			
運輸及房屋局局長 (陳帆)			M	M			
發展局常任秘書長(工務) (韓志強)					M	M	
運輸署署長		M				M	
獨立非執行董事							
包立賢		M				M	
陳黃穗			M				M
陳阮德徽博士				C	M		
鄭海泉				M			M
周永健				M	M		
方正博士		C	M				
關育材					M	M	
劉炳章					M		M
李李嘉麗		M					M
文禮信		M				C	
石禮謙			C		M		
鄧國斌				M		M	
黃子欣博士			M		C		
周元		M				M	
執行董事							
梁國權(行政總裁)	C						M
執行總監會成員							
梁國權 (行政總裁)	C						M
金澤培 (常務總監—車務及中國內地業務)	M						
鄭惠貞 (人力資源總監)	M						M
張少華 (港鐵學院校長)	M						
顏永文 (技術工程總監)	M						
許亮華 (財務總監)	M						
劉天成 (車務總監)	M						
馬琳 (法律及歐洲業務總監)	M						
蘇家碧 (公司事務總監)	M						M
鄧智輝 (物業總監)	M						
黃唯銘 (工程總監)	M						
楊美珍 (商務總監)	M						

C：委員會主席
M：委員會成員

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，以符合所有持有者的利益。因此，董事局持續努力不懈為公司識別和落實應採納的最佳常規。

遵守《企業管治守則》

截至2017年6月30日止六個月期間內，公司已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「《上市規則》」)附錄14所載的《企業管治守則》內的守則條文。

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》(「《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《指引》，以確保其內容恰當及符合公司和法規的要求。公司於2015年重新編寫《指引》後，現正就其內容進行定期檢討，並將於2017年底向所有員工派發其修訂本。公司除了提供培訓計劃以提高員工對商業操守的認識外，亦鼓勵員工舉報已發生或認為已發生的

違法或不當行為，並已根據公司的舉報政策訂立適當的程序，讓員工可以在完全保密及安全的環境下舉報他們懷疑不當的行為。

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《指引》的內容簡介納入員工入職課程。而《指引》亦已上載至公司網站(www.mtr.com.hk)。

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

上市公司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，公司確認截至2017年6月30日止六個月期間內董事局成員及其替任董事，及執行總監會成員一直遵守《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》」)具相同涵義)的高級經理、其他指定經理及員工，亦已被要求遵守《標準守則》的規定。

自2017年1月1日至2017年8月10日(本報告日期)之變更

董事局成員及董事局委員會成員之變更，及替任董事之變更

	生效日期	獨立非執行 董事	非執行 董事	替任 董事	董事局委員會					
					審核 委員會	提名 委員會	薪酬 委員會	風險 委員會	企業責任 委員會	
新委任										
包立賢	2017年 5月17日*	√			√			√		
周元	2017年 5月17日*	√			√			√		
李李嘉麗 (其董事局委員會成員之變更)	2017年 5月17日*									√
黃子欣博士 (其董事局委員會成員之變更)	2017年 5月17日*					√				
運輸及房屋局局長 (陳帆) (職位持有人之變更)	2017年 7月1日		√			√		√		
劉怡翔 (財經事務及庫務局局長)	2017年 7月4日		√			√		√		
黎志華(財經事務及庫務局副秘書長(庫務)2) (為劉怡翔(財經事務及庫務局局長) 的替任董事)	2017年 7月10日			√						
離任										
吳亮星 (退休)	2017年 5月17日*	√				√		√		
李李嘉麗 (其董事局委員會成員之變更)	2017年 5月17日*							√		
黃子欣博士 (其董事局委員會成員之變更)	2017年 5月17日*				√					
運輸及房屋局局長 (張炳良教授) (職位持有人之變更)	2017年 7月1日		√			√		√		
陳家強教授 (辭任)	2017年 7月4日		√			√		√		
運輸署署長 (楊何蓓茵) (職位持有人之變更)	2017年 7月15日		√		√			√		
運輸及房屋局副局長(邱誠武) (為運輸及房屋局局長(張炳良教授) 的替任董事) (職位持有人之變更)	2017年 7月1日			√						
黎志華 (為陳家強教授的替任董事) (隨著陳家強教授辭任後而終止)	2017年 7月4日			√						
運輸及房屋局副秘書長(運輸) (陳帥夫) (為運輸及房屋局局長(陳帆)的替任董事) (職位持有人之變更)	2017年 8月3日			√						

* 於2017年5月17日舉行之公司周年成員大會(「2017周年成員大會」)完結後。

資料變更

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) 簡歷之變更

董事名稱	機構名稱及擔任職位	變更性質及生效日期
董事局成員		
非執行董事		
馬時亨教授	香港理工大學 • 高級管理深造學院專業應用教授(金融)	離任 (2017年1月26日)
	香港教育大學 • 校董會主席	委任 (2017年4月25日)
陳家強教授 (於2017年7月4日辭任)	香港特別行政區政府(「香港特區政府」) • 財經事務及庫務局局長 香港機場管理局 • 董事 強制性公積金計劃管理局(香港) • 董事 西九文化區管理局(香港) • 董事 九廣鐵路公司 • 主席 香港金融發展局 • 當然委員 香港國際主題樂園有限公司 • 董事	離任 (2017年7月1日)
獨立非執行董事		
陳黃穗	香港浸會大學 • 校董會暨諮議會副主席	離任 (2017年1月1日)
李李嘉麗	通訊事務管理局(香港) • 成員	離任 (2017年4月1日)
吳亮星 (於2017年5月17日退休)	集友銀行 • 副董事長	離任 (2017年3月27日)
石禮謙	廉政公署(香港) • 貪污問題諮詢委員會委員	委任 (2017年1月1日)
	欣迪國際有限公司 • 獨立非執行董事	離任 (2017年1月6日)
	高銀金融(集團)有限公司 • 獨立非執行董事	委任 (2017年1月9日)
	德祥企業集團有限公司 • 獨立非執行董事	離任 (2017年3月28日)
鄧國斌	通訊事務管理局(香港) • 成員	委任 (2017年4月1日)
執行總監會成員		
金澤培博士	國際公共交通聯會 • 區域及郊區鐵路議會(Regional and Suburban Railways Assembly) 主席	委任 (2017年5月)
鄭惠貞	香港特區政府教育局 • 語文教育及研究常務委員會委員	委任 (2017年7月1日)
張少華	國際公共交通聯會 • 亞太區域主席	離任 (2017年5月)
馬琳	公司法改革常務委員會(香港) • 委員	委任 (2017年2月1日)
黃唯銘博士	香港工程師學會 • 高級副會長	委任 (2017年6月28日)
楊美珍	香港特區政府創新科技署 • 創新科技宣傳及公眾教育諮詢委員會委員	離任 (2017年7月1日)

有關董事的詳細簡歷可瀏覽公司網站(www.mtr.com.hk)。

公司管治及其他資料

(ii) 董事酬金之變更

董事局依據薪酬委員會的建議，就非執行董事的薪酬架構以及其於公司各董事局委員會擔任的職務(包括主席職務)所獲得的袍金作出了檢視及調整。新的薪酬架構(見下表)已於2017年1月1日生效，而應付之袍金總額符合於2014年周年成員大會上經公司股東批准的公司組織章程細則第100條所容許的年度上限：

非執行董事薪酬架構 (於2017年1月1日生效)	應付袍金 (每年) (港元)
董事局	
- 主席	1,500,000
- 其他成員	300,000
審核委員會及工程委員會	
- 主席	150,000
- 其他成員	90,000
風險委員會、薪酬委員會、提名委員會及企業責任委員會	
- 主席	110,000
- 其他成員	60,000

因此，在各董事委員會之成員或主席沒有其他變更的前設下，支付予公司非執行董事的年度袍金(自2017年1月1日生效)將如下表所列：

非執行董事	經調整之年度袍金(港元)
馬時亨教授	1,730,000
包立賢	450,000(附註1)
陳黃穗	420,000
陳阮德徽博士	500,000
鄭海泉	420,000
周永健	450,000
方正博士	510,000
關育材	450,000
劉炳章	450,000
李李嘉麗	450,000
文禮信	500,000
吳亮星	420,000(附註2)
石禮謙	500,000
鄧國斌	420,000
黃子欣博士	510,000(附註3)
周元	450,000(附註1)
陳家強教授	420,000(附註4)
運輸及房屋局局長	420,000(附註5)
發展局常任秘書長(工務)	450,000(附註5)
運輸署署長	450,000(附註5)

附註

- 1 包立賢先生及周元先生於2017年5月17日獲委任為董事局成員，而他們於2017年12月31日止年度可收取的實際董事袍金將按比例計算。
- 2 吳亮星先生於公司2017年5月17日舉行之周年成員大會完結後退休，而他於2017年12月31日止年度可收取的實際董事袍金將按比例計算。
- 3 黃子欣博士於2017年5月17日起由審核委員會成員變更為提名委員會成員。因此他每年可收取之袍金亦相應地於同日起由540,000港元變更為510,000港元。他於2017年12月31日止年度可收取的實際董事袍金將按比例計算。
- 4 香港特區政府前任財經事務及庫務局局長陳家強教授的董事袍金由香港特區政府收取而非陳教授以個人身份收取。於2017年7月4日，陳教授不再擔任董事局成員，而於同日起新任財經事務及庫務局局長劉怡翔先生獲委任為董事局成員。劉先生的董事袍金亦同樣會由香港特區政府收取。
- 5 由香港特區區行政長官依據《香港鐵路條例》(香港法例第556章)第八條委任為董事局成員的運輸及房屋局局長、發展局常任秘書長(工務)及運輸署署長的董事袍金由香港特區政府收取而非由他們各人收取。

介紹計劃、培訓和持續專業發展

每位新董事局成員(包括政府委任的董事)、替任董事及執行總監會成員於獲委任後，均獲提供全面、正式兼特為其而設的介紹計劃，以介紹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。

公司已經或將會為包立賢先生、周元先生、劉怡翔先生及其替任董事及政府新委任的董事安排為他們而設的介紹計劃，內容包括董事於策略、規劃及管理方面的角色，以及公司管治的要素和該等範疇的趨勢。

公司亦已經或將會向上述新董事局成員及替任董事提供熟習計劃以幫助他們了解公司的主要業務及營運。

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。

除上述外，董事局成員及執行總監會成員亦不時會收到有關公司管治事宜之資料，使他們能緊貼這方面的最新發展。

董事局會議

截至2017年6月30日止六個月期間內，董事局舉行了五次會議(包括三次定期會議及兩次特別會議。)

定期會議

在每次定期會議中，董事局審視了並討論公司不同業務及財務表現事項。此外，在定期會議上討論的其他主要事項，包括：

- 公司管治事宜包括：
 - 收取董事手冊的更新；
 - 檢討非執行董事的董事袍金；
 - 檢討董事局規模、架構及組成；
 - 檢討董事局的公司管治職能；
 - 審閱2016年度企業風險管理報告；
 - 檢討公司風險管理與內部監控系統的成效；
 - 評估獨立非執行董事的獨立性；
 - 收取個別董事局委員會的會議議程提要；
 - 收取股東分析及投資者的回應；
 - 批准2016年度可持續發展報告；及
 - 收取2016年度企業安全管治年報；
- 2017周年成員大會：
 - 建議重選退任的董事局成員；及
 - 建議提名兩位新董事局成員；
- 車務：
 - 收取2016年度列車服務表現；
 - 收取訊號系統更換項目的更新；
 - 收取重大事故的更新；
 - 收取檢討附例的更新；及
 - 批出公司車站及車廠內更換設備的合約；

- 工程項目：
 - 批出一項鐵路項目的合約；
 - 收取《鐵路發展策略2014》項下建議的更新；及
 - 收取就政府的《香港2030+》及落馬洲河套地區的更新；
- 收取中國內地業務及業務發展的更新；及
- 財務：
 - 批准2016年報及帳目。

特別會議

特別會議討論了若干事項，包括：

- 批出黃竹坑站第一期物業發展的投標合約；
- 檢討票價調整機制；
- 檢討票價調整機制下修改公司票價的原則；
- 批准調整機場快綫票價；及
- 批准提交一項海外專營權的投標。

與股東的溝通

周年成員大會

公司於2017年5月17日舉行了2017周年成員大會。主席一如以往，作出了對個別主要事項以獨立決議案方式提呈表決的建議。

於2017周年成員大會，共12項決議案(決議案第3號包含五項獨立決議案)獲得通過，每項決議案均於會上獲得超過93%票數支持。決議案全文載於日期為2017年4月10日的2017周年成員大會通函內(該通函包括2017周年成員大會通告)。

所有2017周年成員大會的決議案均以投票方式表決通過，而投票表決結果亦已於同日登載於公司網站(www.mtr.com.hk)和香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)網站。

為了方便未能出席2017周年成員大會之公司股東，公司已於當日傍晚把整個會議過程登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

組織章程文件

公司組織章程細則(中英文版本)已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。截至2017年6月30日止六個月期間內，公司組織章程細則並無任何變動。

董事於公司股份及相關股份的權益

根據《證券條例》第352條須予備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料，董事局及執行總監會成員於2017年6月30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：

董事局及/ 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 [#]	總權益佔具投票權 之已發行股份總數 百分比 [▲]	
	個人權益*	家族權益 [†]	其他權益	公司權益	個人權益*	個人權益*		權益合計
馬時亨教授	-	270,000 (附註1)	270,000 (附註1)	-	-	-	270,000	0.00457
梁國權	1,221,748	-	-	23,000 (附註2)	-	382,202	1,626,950	0.02751
陳黃穗	9,002	1,675 (附註3)	-	-	-	-	10,677	0.00018
鄭海泉	1,675	1,675 (附註4)	-	-	-	-	3,350	0.00006
李李嘉麗	-	1,614 (附註5)	2,215 (附註5)	-	-	-	3,829	0.00006
楊何蓓茵	1,116	-	-	-	-	-	1,116	0.00002
麥成章	558	8,058 (附註6)	-	-	-	-	8,616	0.00015
金澤培博士	183,668	-	-	-	-	101,367	285,035	0.00482
鄭惠貞	-	-	-	-	-	118,778	118,778	0.00201
張少華	49,822	-	-	-	-	52,717	102,539	0.00173
顏永文博士	-	-	-	-	-	50,750	50,750	0.00086
許亮華	50	2,233 (附註7)	-	-	-	45,600	47,883	0.00081
劉天成	27,233	-	-	-	26,000	63,768	117,001	0.00198
馬琳	17,226	-	-	-	-	90,984	108,210	0.00183
蘇家碧	5,466	-	-	-	-	70,284	75,750	0.00128
鄧智輝	98,932	-	-	-	-	92,967	191,899	0.00324
黃唯銘博士	21,694	-	-	-	55,000	98,868	175,562	0.00297
楊美珍	575,583	-	-	-	-	94,317	669,900	0.01133

附註

1 該270,000股股份乃由馬時亨教授為其及其家族成員所成立的信託(The Ma Family Trust)間接持有，而他的配偶亦是其中的受益人。

2 該23,000股股份乃由梁國權先生全資實益擁有的私人有限公司Linsan Investment Ltd.持有。

3 該1,675股股份乃由陳黃穗女士的配偶持有。

4 該1,675股股份乃由鄭海泉先生的配偶持有。

5 該1,614股股份乃由李李嘉麗女士的配偶持有及該2,215股股份乃由李女士及其配偶共同持有。

6 該8,058股股份乃由麥成章先生的配偶持有。

7 該2,233股股份乃由許亮華先生的配偶持有。

認股權及獎勵股份的詳情分別載於標題為「2007年認股權計劃」及「2014年股份獎勵計劃」的章節內(第41頁至42頁)

* 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

▲ 於2017年6月30日，公司之已發行具投票權股份總數為5,914,026,065股

公司管治及其他資料

除上文及於標題為「2007年認股權計劃」及「2014年股份獎勵計劃」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2017年6月30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2017年6月30日止六個月內，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2017年6月30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	普通股數目	普通股佔所有具投票權之已發行股份百分比 [▲]
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,434,552,207	74.98% [#]

[#] 財政司司長法團之持股量於2017年8月10日(即本報告獲批准的日期)為75.26%

[▲] 於2017年6月30日，公司之已發行具投票權股份總數為5,914,026,065股

公司已獲香港金融管理局知會，於2017年6月30日，公司約0.38%已發行普通股(不包括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，公司備存登記冊以記錄有關人士就公司根據《證券條例》第329條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」的章節中所披露者外，於2017年6月30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。

2007年認股權計劃

截至2017年6月30日止六個月內，根據2007年認股權計劃授出而尚未行使以認購公司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 (附註1至3)	授出的 認股權 數目	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2017年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	期內 成為可 行使的 認股權 數目	期內 失效的 認股權 數目	期內 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2017年 6月30日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元)
劉天成	6/5/2013	78,000	26/4/2014 – 26/4/2020	78,000	–	–	78,000	31.40	–	46.40
	30/5/2014	80,000	23/5/2015 – 23/5/2021	80,000	26,000	–	54,000	28.65	26,000	46.40
黃唯銘博士	30/5/2014	83,000	23/5/2015 – 23/5/2021	55,000	27,000	–	–	28.65	55,000	–
其他合資格僱員	21/7/2010	270,000	28/6/2011 – 28/6/2017	45,000	–	–	45,000	27.73	–	45.10
	17/12/2010	4,907,000	16/12/2011 – 16/12/2017	594,000	–	–	316,000	28.84	278,000	44.54
	18/12/2010	673,000	16/12/2011 – 16/12/2017	225,500	–	–	120,000	28.84	105,500	45.90
	20/12/2010	4,789,500	16/12/2011 – 16/12/2017	552,500	–	–	354,500	28.84	198,000	44.61
	21/12/2010	3,020,000	16/12/2011 – 16/12/2017	485,000	–	–	238,000	28.84	247,000	44.20
	22/12/2010	975,000	16/12/2011 – 16/12/2017	308,000	–	–	245,000	28.84	63,000	45.29
	23/12/2010	189,000	16/12/2011 – 16/12/2017	33,000	–	–	33,000	28.84	–	47.03
	30/3/2012	15,868,500	23/3/2013 – 23/3/2019	3,362,000	–	–	1,371,500	27.48	1,990,500	45.03
	6/5/2013	20,331,500	26/4/2014 – 26/4/2020	7,104,000	–	–	2,568,000	31.40	4,536,000	45.36
	1/11/2013	188,500	25/10/2014 – 25/10/2020	24,500	–	–	24,500	29.87	–	45.45
30/5/2014	19,812,500	23/5/2015 – 23/5/2021	12,658,500	5,745,500	67,500	3,288,500	28.65	9,302,500	44.65	

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。
- 認股權的行使價乃於認股權授出時釐定，惟不得低於以下三項中之最高者：(a) 每股公司股份於緊接該等認股權授出日期前五個營業日的平均收市價；(b) 每股公司股份於授出該等認股權當日(其必須為營業日)的收市價；及(c) 緊接2014年3月3日當日之前每股公司股份的面值價格。
- 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。

2014年股份獎勵計劃

公司於2014年8月15日採納了2014年股份獎勵計劃。2014年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。

薪酬委員會可不時依據2014年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2014年股份獎勵計劃。獎勵持有人可獲授予受限制股份及/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。按2014年股份獎勵計劃下將予授出之獎勵股份乃公司股本中的已發行普通股。

一般來說，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公司普通股的其他現金淨額以購買市場上公司的現有普通股。而該等普通股將由信託人以信託形式代獎勵持有人持有。信託人不得就在信託中所持的任何公司普通股行使投票權，而獎勵持有人無權指示信託人就任何未賦予的獎勵股份行使投票權。獎勵持有人無權享有根據信託下持有的任何股息。

公司管治及其他資料

根據2014年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2015年1月1日(該日為2014年股份獎勵計劃的生效日期(「生效日期」))公司已發行的普通股的2.5%。

截至2017年6月30日止六個月內，根據2014年股份獎勵計劃而授出的獎勵股份合共2,357,400股(2016年：2,588,350股)。於2017年6月30日，合共6,321,463股(2016年：5,650,829股)獎勵股份尚未賦予、失效或被沒收，佔於生效日期之已發行公司普通股的0.11%(2016年：0.1%)。

已授予的獎勵股份詳情如下：

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		於2017年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	期內 已賦予的 獎勵股份 數目	期內 失效及/ 被沒收的 獎勵股份 數目	於2017年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目
		受限制股份	表現股份				
梁國權	27/4/2015	60,200	255,000	295,134	20,066	-	275,068
	8/4/2016	64,850	-	64,850	21,616	-	43,234
	10/4/2017	63,900	-	-	-	-	63,900
金澤培博士	27/4/2015	22,050	57,600	72,300	7,350	-	64,950
	8/4/2016	21,550	-	21,550	7,183	-	14,367
	10/4/2017	22,050	-	-	-	-	22,050
鄭惠貞	19/8/2016	71,428	-	71,428	-	-	71,428
	10/4/2017	16,950	30,400	-	-	-	47,350
張少華	27/4/2015	-	28,800	28,800	-	-	28,800
	8/4/2016	14,950	-	14,950	4,983	-	9,967
	10/4/2017	13,950	-	-	-	-	13,950
顏永文博士	8/4/2016	-	35,700	35,700	-	-	35,700
	10/4/2017	15,050	-	-	-	-	15,050
許亮華	10/4/2017	15,200	30,400	-	-	-	45,600
劉天成	27/4/2015	8,600	12,550	18,284	2,866	-	15,418
	8/4/2016	8,400	-	8,400	2,800	-	5,600
	10/4/2017	17,700	25,050	-	-	-	42,750
馬琳	27/4/2015	16,950	57,600	68,900	5,650	-	63,250
	8/4/2016	17,300	-	17,300	5,766	-	11,534
	10/4/2017	16,200	-	-	-	-	16,200
蘇家碧	8/4/2016	16,400	44,050	60,450	5,466	-	54,984
	10/4/2017	15,300	-	-	-	-	15,300
鄧智輝	27/4/2015	18,450	57,600	69,900	6,150	-	63,750
	8/4/2016	17,950	-	17,950	5,983	-	11,967
	10/4/2017	17,250	-	-	-	-	17,250
黃唯銘博士	27/4/2015	21,700	57,600	72,067	7,233	-	64,834
	8/4/2016	21,200	-	21,200	7,066	-	14,134
	10/4/2017	19,900	-	-	-	-	19,900
楊美珍	27/4/2015	19,350	57,600	70,500	6,450	-	64,050
	8/4/2016	18,850	-	18,850	6,283	-	12,567
	10/4/2017	17,700	-	-	-	-	17,700
其他合資格僱員	27/4/2015	2,172,750	1,051,650	2,239,386	650,122	24,528	1,564,736
	8/4/2016	2,199,700	107,450	2,236,700	710,870	45,605	1,480,225
	10/4/2017	1,994,050	26,350	-	2,166	4,334	2,013,900

買賣或贖回上市證券

公司之全資附屬公司於2017年4月12日以票面值贖回其5億5千萬美元債券。該債券在贖回之前於聯交所上市。除上述披露外，截至2017年6月30日止六個月內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。於同期內，2014年股份獎勵計劃的信託人並無在聯交所購入公司任何普通股。

有關控股股東須履行特定責任的貸款協議

截至2017年6月30日，附有控股權限制條件的集團借貸合共353.69億港元(2016年：205.13億港元)，到期日介乎2017年至2055年不等，另有已承諾但未動用的銀行信貸121億港元(2016年：317億港元)。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償還借貸及被取消已承諾但未動用的銀行信貸。

暫停辦理成員登記手續

公司成員登記冊於2017年8月28日至2017年8月30日(包括首尾兩日)期間暫停辦理公司的股份過戶登記手續。為符合收取2017年度中期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在2017年8月25日下午4時30分(香港時間)或之前送達公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司辦理登記，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室。2017年度中期股息(附有以股代息選擇(惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外))，預計於2017年10月13日派發予於2017年8月30日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

綜合損益表

百萬港元	附註	截至2017年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2016年 6月30日止半年度 (未經審核)
香港客運業務收入		8,957	8,617
香港車站商務收入		2,788	2,695
香港物業租賃及管理業務收入		2,432	2,359
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	2	7,924	6,526
其他業務收入		1,059	1,110
		23,160	21,307
中國內地的物業發展附屬公司收入	2	6,844	-
		30,004	21,307
香港客運業務開支			
- 員工薪酬及有關費用		(2,530)	(2,360)
- 水電費用		(705)	(700)
- 營運鐵路的地租及差餉		(119)	(99)
- 耗用的存料與備料		(252)	(229)
- 保養及相關工程		(665)	(621)
- 鐵路配套服務		(136)	(136)
- 一般及行政開支		(223)	(253)
- 其他費用		(154)	(135)
		(4,784)	(4,533)
香港車站商務開支		(239)	(253)
香港物業租賃及管理業務開支		(344)	(361)
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	2	(7,498)	(6,147)
其他業務開支		(1,090)	(1,046)
項目研究及業務發展開支		(159)	(130)
		(14,114)	(12,470)
中國內地的物業發展附屬公司開支	2	(4,658)	(27)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支		(18,772)	(12,497)
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤			
- 來自經常性業務		9,046	8,837
- 來自中國內地物業發展		2,186	(27)
		11,232	8,810
香港物業發展利潤	3	622	219
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		11,854	9,029
折舊及攤銷		(2,390)	(2,008)
每年非定額付款		(915)	(867)
未計利息及財務開支前經營利潤		8,549	6,154
利息及財務開支	4	(403)	(268)
投資物業重估	11	1,632	48
應佔聯營公司利潤或虧損	5	180	297
除稅前利潤		9,958	6,231
所得稅	6	(2,425)	(1,037)
期內利潤		7,533	5,194
下列人士應佔：			
- 公司股東		7,480	5,121
- 非控股權益		53	73
期內利潤		7,533	5,194
公司股東應佔期內利潤：			
- 來自經常性業務		4,478	4,866
- 來自物業發展		1,370	207
- 來自基本業務		5,848	5,073
- 來自投資物業重估		1,632	48
		7,480	5,121
每股盈利：	8		
- 基本		1.27 港元	0.87 港元
- 攤薄		1.26 港元	0.87 港元

第49至67頁的附註屬本中期財務報告的一部分；派發予公司股東的股息詳情載於附註7。

綜合全面收益表

百萬港元	附註	截至2017年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2016年 6月30日止半年度 (未經審核)
期內利潤		7,533	5,194
期內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)：			
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用土地及樓宇重估盈餘		85	70
其後可能重新分類至損益的項目：			
– 折算的匯兌差額：			
– 海外附屬公司及聯營公司財務報表		423	(290)
– 非控股權益		20	5
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		(314)	142
		129	(143)
	10	214	(73)
期內全面收益總額		7,747	5,121
下列人士應佔：			
– 公司股東		7,674	5,043
– 非控股權益		73	78
期內全面收益總額		7,747	5,121

綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2017年6月30日 (未經審核)	於2016年12月31日 (已審核)
資產			
固定資產			
– 投資物業	11	72,156	70,060
– 其他物業、機器及設備	12	102,807	103,613
– 服務經營權資產	13	28,809	28,269
		203,772	201,942
物業管理權		26	27
商譽		62	57
發展中物業	16	14,687	17,484
遞延開支		608	463
聯營公司權益		6,138	7,015
遞延稅項資產	24	68	25
證券投資		436	370
待售資產	17	1,269	–
待售物業	18	1,451	1,394
財務衍生工具資產	19	91	183
存料與備料		1,556	1,484
應收帳項、按金及預付款項	20	3,919	4,073
應收關連人士款項	21	2,400	2,171
應收稅項		–	362
現金、銀行結餘及存款		26,008	20,290
		262,491	257,340
負債			
銀行透支		42	–
短期貸款		3,127	1,350
應付帳項及應計費用	22	25,141	30,896
本期所得稅		1,984	123
工程合約保證金		950	1,012
應付關連人士款項	21	14,927	11,783
貸款及其他債務	23	39,300	38,589
服務經營權負債		10,485	10,507
財務衍生工具負債	19	577	569
非控股權益持有者貸款		117	109
遞延收益		1,042	721
遞延稅項負債	24	12,104	12,125
		109,796	107,784
淨資產			
		152,695	149,556
股本及儲備			
股本	25	48,212	47,929
為股份獎勵計劃而持有的股份	25	(171)	(227)
其他儲備		104,540	101,759
公司股東應佔總權益			
		152,581	149,461
非控股權益			
		114	95
總權益			
		152,695	149,556

第49至67頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合權益變動表

百萬港元	附註	股本	為股份 獎勵計劃 而持有的 股份	其他儲備				公司股東 應佔 總權益	非控股 權益	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	匯兌 儲備				保留溢利
2017年6月30日(未經審核)											
於2017年1月1日結餘		47,929	(227)	3,043	150	182	(1,008)	99,392	149,461	95	149,556
截至2017年6月30日止半年度 的權益變動：											
	- 期內利潤	-	-	-	-	-	-	7,480	7,480	53	7,533
	- 期內其他全面收益	-	-	85	(314)	-	423	-	194	20	214
	- 期內全面收益總額	-	-	85	(314)	-	423	7,480	7,674	73	7,747
	- 特別股息	7	-	-	-	-	-	(20)	(20)	-	(20)
	- 2016年末期普通股息	7	-	-	-	-	-	(4,848)	(4,848)	-	(4,848)
	- 股份獎勵計劃授予的獎勵股份	25F	1	56	-	-	(57)	-	-	-	-
	- 沒收股份獎勵計劃的獎勵股份	25F	-	-	-	-	(4)	-	(3)	-	(3)
	- 已付非控股權益持有者普通股息		-	-	-	-	-	-	-	(54)	(54)
	- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	61	-	61	-	61
	- 行使的僱員認股權	25C	282	-	-	-	(26)	-	256	-	256
於2017年6月30日結餘		48,212	(171)	3,128	(164)	156	(585)	102,005	152,581	114	152,695
2016年12月31日(已審核)											
於2016年1月1日結餘		46,317	(151)	2,912	(225)	210	(152)	121,144	170,055	116	170,171
截至2016年6月30日止半年度 的權益變動：											
	- 期內利潤	-	-	-	-	-	-	5,121	5,121	73	5,194
	- 期內其他全面收益	-	-	70	142	-	(290)	-	(78)	5	(73)
	- 期內全面收益總額	-	-	70	142	-	(290)	5,121	5,043	78	5,121
	- 特別股息	7	-	-	-	-	-	(25,884)	(25,884)	-	(25,884)
	- 2015年末期普通股息	7	-	-	-	-	-	(4,763)	(4,763)	-	(4,763)
	- 為股份獎勵計劃購入股份	25E	-	(99)	-	-	-	-	(99)	-	(99)
	- 股份獎勵計劃授予的獎勵股份	25F	2	28	-	-	(30)	-	-	-	-
	- 沒收股份獎勵計劃的獎勵股份	25F	-	-	-	-	(2)	-	2	-	-
	- 已付非控股權益持有者普通股息		-	-	-	-	-	-	-	(31)	(31)
	- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	54	-	54	-	54
	- 行使的僱員認股權	25C	750	-	-	-	(80)	-	670	-	670
	- 沒收的僱員認股權		-	-	-	-	(1)	-	1	-	-
於2016年6月30日結餘		47,069	(222)	2,982	(83)	151	(442)	95,621	145,076	163	145,239
截至2016年12月31日止半年度 的權益變動：											
	- 期內利潤	-	-	-	-	-	-	5,133	5,133	21	5,154
	- 期內其他全面收益	-	-	61	233	-	(566)	123	(149)	(12)	(161)
	- 期內全面收益總額	-	-	61	233	-	(566)	5,256	4,984	9	4,993
	- 特別股息	7	-	-	-	-	-	(18)	(18)	-	(18)
	- 2015年末期普通股息	7	-	-	-	-	-	5	5	-	5
	- 就2015年末期普通股息 以股代息而發行之股票		566	(5)	-	-	-	-	561	-	561
	- 2016年中期普通股息	7	-	-	-	-	-	(1,473)	(1,473)	-	(1,473)
	- 就2016年中期普通股息 以股代息而發行之股票		101	(2)	-	-	-	-	99	-	99
	- 股份獎勵計劃授予的獎勵股份		(1)	2	-	-	(1)	-	-	-	-
	- 沒收股份獎勵計劃的獎勵股份		-	-	-	-	(5)	-	(4)	-	(4)
	- 已付非控股權益持有者普通股息		-	-	-	-	-	-	-	(77)	(77)
	- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	56	-	56	-	56
	- 行使的僱員認股權		194	-	-	-	(19)	-	175	-	175
於2016年12月31日結餘		47,929	(227)	3,043	150	182	(1,008)	99,392	149,461	95	149,556

第49至67頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合現金流量表

百萬港元	附註	截至2017年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2016年 6月30日止半年度 (未經審核)
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	27	8,592	9,458
收取為營運深圳市軌道交通龍華綫的政府資助		588	625
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(5)	(394)
– 已付中國內地及海外稅項		(211)	(195)
經營活動所得的現金淨額		8,964	9,494
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		(2,310)	(2,128)
– 深圳市軌道交通龍華綫項目及相關營運		(45)	(24)
– 港島綫西延項目		(82)	(252)
– 南港島綫(東段)項目		(506)	(1,091)
– 觀塘綫延綫項目		(213)	(711)
– 深圳市軌道交通龍華綫車廠物業發展		(190)	(643)
– 香港物業發展		(212)	(191)
– 投資物業項目及裝修工程		(464)	(192)
– 其他資本性工程		(58)	(25)
每年非定額付款		(1,787)	(1,649)
收取與香港物業發展有關的款項		378	2,006
收取與深圳市軌道交通龍華綫車廠物業發展有關的款項		74	3,056
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款增加		(1,451)	(1,291)
購入證券投資所付款項		(118)	(51)
出售或贖回證券投資所得款項		53	39
清理固定資產所得款項		4	2
收購一間附屬公司扣除所得現金的淨額		–	44
於聯營公司的投資		–	(1,260)
投資活動耗用的現金淨額		(6,927)	(4,361)
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		256	670
為股份獎勵計劃購入股份		–	(99)
取用貸款		11,677	7,407
發行資本市場借貸工具所得款項		3,913	2,944
償還貸款		(8,350)	(4,147)
償還資本市場借貸工具		(5,185)	–
已付利息		(438)	(301)
已收利息		84	152
已付財務開支		(17)	(18)
已付非控股權益持有者股息		(54)	(31)
融資活動所得的現金淨額		1,886	6,577
現金及現金等價物淨增加		3,923	11,710
於1月1日的現金及現金等價物		7,037	6,227
匯率變動的影響		302	(87)
於6月30日的現金及現金等價物		11,262	17,850
現金及現金等價物結餘分析			
綜合財務狀況表中的現金、銀行結餘及存款		26,008	25,182
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款		(14,704)	(7,332)
銀行透支		(42)	–
綜合現金流量表中的現金及現金等價物		11,262	17,850

第49至67頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

未經審核的中期財務報告附註

1 編製基準

本中期財務報告乃未經審核，惟已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱；畢馬威會計師事務所致董事局的獨立審閱報告載於第68頁。此外，本中期財務報告已經過公司審核委員會審閱。

本中期財務報告乃按照香港聯合交易所有限公司的《證券上市規則》適用的披露規定而編製，包括符合香港會計師公會頒布的《香港會計準則》(「HKAS」)34「中期財務報告」。

按照HKAS 34編製中期財務報告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及直至目前為止年度彙報的資產、負債、收入與支出金額。實際業績可能有別於該等估計。

本中期財務報告包括簡要綜合帳項及若干註釋，當中載有若干事項及交易的闡釋，對瞭解公司及其附屬公司(統稱「集團」)及集團於聯營公司的權益自2016年年度帳項發出後的財務狀況及業績的轉變極為重要。此簡要綜合中期帳項及附註並不包括按照《香港財務報告準則》(「HKFRS」)所編製的完整帳項的所有資料。

本中期財務報告內所載截至2016年12月31日止財政年度的財務資料乃為比較資料，並不構成公司於該財政年度的法定年度綜合帳項，但資料則來自該等帳項。按照香港《公司條例》(第622章)第436條法定帳項須披露有關資料如下：

- 根據《公司條例》第662(3)條及附表6第3部，公司於截至2016年12月31日止年度的帳項已送往公司註冊處。
- 公司的核數師已對該帳項作出匯報。核數師報告並無保留意見；並無提述核數師強調有任何事宜引起其注意而使其報告有所保留；亦未載有《公司條例》第406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

此中期財務報告所採用的會計政策與2016年年度帳項所採用的一致。

香港會計師公會頒布了數項於集團本會計期間首次生效的HKFRS修訂。以上各項的發展對集團的中期報告內本期或前期已編製或呈報的業績及財務狀況並無重大影響。

集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的任何新訂準則或詮釋。

2 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	截至2017年 6月30日止半年度		截至2016年 6月30日止半年度	
	收入	開支	收入	開支
香港以外與鐵路有關的附屬公司				
– 墨爾本鐵路	4,177	3,968	3,819	3,579
– MTR Nordic*	2,350	2,239	1,480	1,468
– 倫敦Crossrail	542	510	527	493
– 深圳市軌道交通龍華綫	313	249	326	248
– Sydney Metro Northwest	476	478	302	302
	7,858	7,444	6,454	6,090
中國內地物業租賃及管理業務	66	54	72	57
	7,924	7,498	6,526	6,147
中國內地物業發展	6,844	4,658	–	27
中國內地及國際附屬公司總計	14,768	12,156	6,526	6,174

* MTR Nordic由在瑞典營運的斯德哥爾摩地鐵、MTR Tech、MTR Express及Stockholm Commuter Rail(「Stockholms pendeltåg」)組成。

3 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至2017年 6月30日止半年度	截至2016年 6月30日止半年度
分佔物業發展所得的盈餘	359	159
收取物業作投資用途所得的收入	–	83
西鐵物業發展的代理費及其他收入	286	19
其他費用扣除雜項收入的淨額	(23)	(42)
	622	219

4 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

百萬港元	截至2017年 6月30日止半年度	截至2016年 6月30日止半年度
利息開支	830	693
財務開支	31	26
匯兌虧損	164	181
	1,025	900
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(64)	(80)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	(7)	3
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入以抵銷利息開支	6	8
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌虧損	(196)	(189)
– 不符合對沖會計的衍生工具	1	6
	(196)	(172)
資本化利息開支	(177)	(271)
	588	377
銀行存款的利息收入	(185)	(109)
	403	268

5 應佔聯營公司利潤或虧損

應佔聯營公司利潤或虧損包括：

百萬港元	截至2017年 6月30日止半年度	截至2016年 6月30日止半年度
應佔除稅前利潤或虧損	287	371
應佔稅項支出	(107)	(74)
	180	297

6 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2017年 6月30日止半年度	截至2016年 6月30日止半年度
本期稅項		
– 香港利得稅項	944	862
– 中國內地及海外稅項	1,523	152
	2,467	1,014
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(24)	(55)
	2,443	959
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	(5)	–
– 超過相關折舊的折舊免稅額	(1)	76
– 撥備及其他	(12)	2
	(18)	78
	2,425	1,037

截至2017年6月30日止半年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以期內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%(2016年：16.5%)計算。中國內地及海外附屬公司的本期稅項乃按相關國家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2017年6月30日止半年度內，土地增值稅7.58億港元(2016年：無)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%(2016年：16.5%)計算，而在中國內地及海外產生的遞延稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

7 股息

已付及擬派發予公司股東的股息包括：

百萬港元	截至2017年 6月30日止半年度	截至2016年 6月30日止半年度
與期內有關的應付普通股息		
– 匯報日後宣派的中期普通股息每股0.25港元(2016年：每股0.25港元)	1,501	1,470
應付/已付有關去年的普通股息		
– 於期內批准及應付/已付的末期普通股息每股0.82港元(2015年：每股0.81港元)	4,848	4,763

於2017年6月30日，公司於綜合財務狀況表之應付關連人士款項(附註21)和應付帳項及應計費用(附註22)分別確認了36.36億港元予香港特別行政區政府(「香港特區政府」)財政司司長法團和12.12億港元予其他公司股東之應付2016年末期普通股息。

按照香港特區政府與公司於2015年11月30日訂立的協議(「高鐵香港段協議」)，公司會在以下於高鐵香港段協議中列明的條件(「條件」)獲滿足的情況下，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)：

- (i) 獨立股東批准；及
- (ii) 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔，

上述批准須於最後完成日期(即2016年9月30日，或如在該日期前高鐵香港段委託協議被終止，則於較早日期)前授予。

鑑於公司的獨立股東於2016年2月1日舉行的成員大會上批准，並獲立法會於2016年3月11日批准香港特區政府的額外財務承擔，因此條件已獲滿足。第一期特別股息已於2016年7月13日支付及第二期特別股息已於2017年7月12日支付。不設以股代息選擇。詳情載於附註15A。

此外，於2017年6月30日，公司於綜合財務狀況表之應付關連人士款項(附註21)和應付帳項及應計費用(附註22)分別確認了97.56億港元予香港特區政府財政司司長法團和32.43億港元予其他公司股東之應付第二期特別股息。

8 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2017年6月30日止半年度內的股東應佔利潤74.80億港元(2016年：51.21億港元)，及期內已發行的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

	截至2017年 6月30日止半年度	截至2016年 6月30日止半年度
於1月1日已發行普通股	5,905,290,065	5,858,228,236
已行使認股權的影響	3,099,360	8,212,267
減：為股份獎勵計劃而持有的股份	(5,361,987)	(4,470,469)
於6月30日的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份	5,903,027,438	5,861,970,034

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2017年6月30日止半年度內的股東應佔利潤74.80億港元(2016年：51.21億港元)，及就具攤薄效力的公司的認股權計劃及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股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

	截至2017年 6月30日止半年度	截至2016年 6月30日止半年度
於6月30日的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份	5,903,027,438	5,861,970,034
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	7,031,502	9,868,911
按股份獎勵計劃授出股份的影響	5,690,330	4,373,362
於6月30日的加權平均普通股數(攤薄)	5,915,749,270	5,876,212,307

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤58.48億港元(2016年：50.73億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為0.99港元(2016年：0.86港元)。

9 業務分類資料

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

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，集團將業務分為下列須呈報的類別：

- (i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、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：於香港客運業務網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。
- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際的鐵路、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：與客運或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪360」(包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務)、鐵路顧問業務及提供予香港特區政府的項目管理服務。

9 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	中國內地及國際聯屬公司							未予分類金額	總計
	香港客運業務	香港車站商務	香港物業租賃及管理業務	香港物業發展	中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理業務	中國內地物業發展	其他業務		
截至2017年6月30日止半年度									
收入	8,957	2,788	2,432	-	7,924	6,844	1,059	-	30,004
經營開支	(4,784)	(239)	(344)	-	(7,498)	(4,658)	(1,090)	-	(18,613)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	-	(159)	(159)
未計香港物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	4,173	2,549	2,088	-	426	2,186	(31)	(159)	11,232
香港物業發展利潤	-	-	-	622	-	-	-	-	622
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	4,173	2,549	2,088	622	426	2,186	(31)	(159)	11,854
折舊及攤銷	(2,208)	(79)	(6)	-	(66)	-	(31)	-	(2,390)
每年非定額付款	(645)	(268)	(2)	-	-	-	-	-	(915)
未計利息及財務開支前經營利潤	1,320	2,202	2,080	622	360	2,186	(62)	(159)	8,549
利息及財務開支	-	-	-	-	(11)	68	-	(460)	(403)
投資物業重估	-	-	1,632	-	-	-	-	-	1,632
應佔聯營公司利潤或虧損	-	-	-	-	93	(1)	88	-	180
所得稅	-	-	-	(103)	(46)	(1,402)	-	(874)	(2,425)
截至2017年6月30日止半年度利潤	1,320	2,202	3,712	519	396	851	26	(1,493)	7,533
截至2016年6月30日止半年度									
收入	8,617	2,695	2,359	-	6,526	-	1,110	-	21,307
經營開支	(4,533)	(253)	(361)	-	(6,147)	(27)	(1,046)	-	(12,367)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	-	(130)	(130)
未計香港物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	4,084	2,442	1,998	-	379	(27)	64	(130)	8,810
香港物業發展利潤	-	-	-	219	-	-	-	-	219
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	4,084	2,442	1,998	219	379	(27)	64	(130)	9,029
折舊及攤銷	(1,836)	(73)	(7)	-	(59)	-	(33)	-	(2,008)
每年非定額付款	(617)	(248)	(2)	-	-	-	-	-	(867)
未計利息及財務開支前經營利潤	1,631	2,121	1,989	219	320	(27)	31	(130)	6,154
利息及財務開支	-	-	-	-	(6)	40	-	(302)	(268)
投資物業重估	-	-	48	-	-	-	-	-	48
應佔聯營公司利潤或虧損	-	-	-	-	152	-	145	-	297
所得稅	-	-	-	(25)	(93)	-	-	(919)	(1,037)
截至2016年6月30日止半年度利潤	1,631	2,121	2,037	194	373	13	176	(1,351)	5,194

9 業務分類資料(續)

下表列示來自集團以外客戶收入按所在地區分布的資料，客戶的所在地區分布是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。

百萬港元	截至2017年 6月30日止半年度	截至2016年 6月30日止半年度
香港(所屬地)	15,121	14,767
澳洲	4,654	4,121
中國內地	7,240	402
瑞典	2,350	1,480
英國	546	535
其他國家	93	2
	14,883	6,540
	30,004	21,307

10 其他全面收益

A 與集團之其他全面收益各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	截至2017年6月30日止半年度			截至2016年6月30日止半年度		
	除稅前 金額	稅項 (支出)/ 利益	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項 支出	除稅後 金額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 海外附屬公司及聯營公司財務報表	423	–	423	(290)	–	(290)
– 非控股權益	20	–	20	5	–	5
	443	–	443	(285)	–	(285)
自用土地及樓宇的重估盈餘	102	(17)	85	84	(14)	70
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註10B)	(375)	61	(314)	170	(28)	142
其他全面收益	170	44	214	(31)	(42)	(73)

B 來自集團其他全面收益的現金流量對沖各組成部分如下：

百萬港元	截至2017年 6月30日止半年度	截至2016年 6月30日止半年度
現金流量對沖：		
期內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	(191)	348
轉撥至對沖項目的最初帳面金額	1	1
轉撥至損益表的金額：		
– 利息及財務開支(附註4)	(190)	(181)
– 其他開支	5	2
上述項目之遞延稅項	61	(28)
	(314)	142

11 投資物業

集團的所有投資物業已於匯報日由擁有香港測量師學會會員的獨立測量師行仲量聯行作出重估。此等重估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。

根據仲量聯行所作出的重估，集團已在綜合損益表的投資物業重估內確認截至2017年6月30日止半年度內因重新估值所產生的公允價值增加淨額16.32億港元(2016年：4,800萬港元)。投資物業每半年重估，因未來市場情況變化而可能導致的進一步收益或虧損，則於隨後期間確認在損益表。

12 其他物業、機器及設備

A 購置及清理

截至2017年6月30日止半年度內，集團購置或投入使用的資產原值共10.23億港元(2016年：13.26億港元)。同期，集團清理資產的帳面淨值為1,700萬港元(2016年：1,900萬港元)，導致淨虧損1,400萬港元(2016年：1,800萬港元)。

B 估值

所有集團的自用土地及樓宇均位於香港，以中期租賃持有，並以公允價值列帳。所有自用土地及樓宇已於匯報日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行，以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售作出重估。由此估值產生的重估盈餘1.02億港元(2016年：8,400萬港元)，在扣除相關遞延稅項撥備1,700萬港元(2016年：1,400萬港元)後，已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備帳(附註10A)。

13 服務經營權資產

截至2017年6月30日止半年度內，根據兩鐵合併的服務經營權安排，集團對從九廣鐵路公司(「九鐵公司」)租借回來的鐵路及巴士系統進行替換及升級(「額外經營權財產」)的支出為10.64億港元(2016年：8.94億港元)，而與深圳市軌道交通龍華綫有關的服務經營權資產增加的開支為900萬港元(2016年：2,700萬港元)。

14 在建鐵路工程

A 港島綫西延項目

於2009年7月13日，公司與香港特區政府就港島綫西延的融資安排、設計、建造及包括相關服務和設施的營運簽訂了工程項目協議。

根據協議，香港特區政府於2010年3月提供123億港元的現金資助予公司(根據初步項目協議，另外4億港元的現金資助已於2008年2月收訖)。此現金資助受一項還款機制所規限，根據該機制，公司將於港島綫西延開始商業營運後24個月內，即2016年12月(按照於2014年12月28日開始商業營運)，向香港特區政府支付鐵路及相關工程中若干資本性開支、價格上漲成本、土地成本及或有費用的實際成本低於原先估計的金額(連同利息)。根據於2016年12月簽訂的補充協議，公司及香港特區政府同意延長還款機制的時間框架至不遲於2018年6月30日。截至2017年6月30日止半年度內，公司根據還款機制並沒有預付予香港特區政府任何款項(截至2016年12月31日止年度內：本金4,800萬港元及利息1,800萬港元)。

於2017年6月30日，公司就有關項目並無已批准但未完成合約承擔(2016年12月31日：無)。

B 南港島綫(東段)項目

於2011年5月17日，香港特區政府與公司就南港島綫(東段)的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

於2017年6月30日，項目造價估算維持於172億港元(未計算10億港元的資本化利息支出)。

於2017年6月30日，公司就有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為3億港元(2016年12月31日：4億港元)。

14 在建鐵路工程(續)

C 觀塘綫延綫項目

於2011年5月17日，香港特區政府與公司就觀塘綫延綫的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

於2017年6月30日，項目造價估算維持於69億港元(未計算3億港元的資本化利息支出)。

於2017年6月30日，公司就有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為800萬港元(2016年12月31日：400萬港元)。

15 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程

A 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目

(a) 高鐵香港段初步委託協議：於2008年11月24日，香港特區政府與公司簽訂有關高鐵香港段的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「高鐵香港段初步委託協議」)。按照高鐵香港段初步委託協議，香港特區政府負責向公司支付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) 高鐵香港段委託協議：於2009年，基於理解到公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段，香港特區政府決定請公司進行高鐵香港段的建造、測試及通車試行。於2010年1月26日，香港特區政府與公司就高鐵香港段的建造及通車試行訂立另一份委託協議(「高鐵香港段委託協議」)。根據高鐵香港段委託協議，公司負責進行或促使就高鐵香港段的規劃、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鐵香港段的擁有人，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公司支付一筆費用(「項目管理費用」)(對該等安排隨後之修訂於以下描述)。截至2017年6月30日及截至本中期報告發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的項目管理費用。

倘若公司違反高鐵香港段委託協議，香港特區政府有權向公司提出申索，並且根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府可就其因公司疏忽履行其根據高鐵香港段委託協議的責任或公司違反高鐵香港段委託協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據高鐵香港段委託協議，公司就高鐵香港段初步委託協議及高鐵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，此上限相等於公司根據高鐵香港段委託協議收取的項目管理費用及其他費用，以及公司根據高鐵香港段初步委託協議收取的若干費用(「責任上限」)。截至本中期報告發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

於2014年4月，公司宣布高鐵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，公司向香港特區政府匯報，指出公司估計：

- 將在2018年第三季完成高鐵香港段工程(包括六個月的計劃緩衝時間)(「高鐵香港段經修訂工程時間表」)；及
- 根據高鐵香港段經修訂工程時間表，項目總成本為853億港元(包含備用資金)。

因對本公司於2015年6月30日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與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」)。

(c) 高鐵香港段協議：香港特區政府與公司於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協議(「高鐵香港段協議」)。高鐵香港段協議包含綜合條款組合(受限於根據下文附註15A(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，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(即高鐵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) 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)。第一期股息已於2016年7月13日支付，而第二期股息已於2017年7月12日支付；

15 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目(續)

(iv) 香港特區政府保留對公司在高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議(「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。根據高鐵香港段委託協議,責任上限相等於項目管理費用、公司在高鐵香港段委託協議下收取的任何其他費用及公司在高鐵香港段初步委託協議下收取的若干費用。因此,責任上限由最多為49.4億港元及因項目管理費用根據高鐵香港段協議增加後上升至最多為66.9億港元(原因是其將相等於高鐵香港段委託協議下所增加的項目管理費用63.4億港元加上上述額外費用)。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限,在委託協議下公司就目前超支的責任將超出責任上限,則公司須:

- 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,公司將不會向香港特區政府支付該金額。

(v) 對高鐵香港段委託協議作出若干修訂,以反映高鐵香港段協議所載的安排,包括根據高鐵香港段委託協議應向公司支付的項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高鐵香港段委託協議下與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計)及以反映高鐵香港段經修訂工程時間表;及

(vi) 高鐵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。

高鐵香港段協議(及特別股息)於2016年2月1日舉行的成員大會上獲公司的獨立股東批准,並於2016年3月11日獲得立法會批准香港特區政府的額外財務承擔而成為無條件。

(d) 公司並無就下列各項於公司帳項作出任何撥備:

(i) 公司須承擔任何進一步超支(如有)的任何可能責任,原因是公司相信現時無需對高鐵香港段經修訂工程時間表或經修訂造價估算844.2億港元作進一步修訂;

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決,公司可能須承擔的任何可能責任(於上文附註15A(c)(iv)更具體說明),原因是a)公司並未接獲香港特區政府針對公司提出任何索償或仲裁(因高鐵香港段協議緣故,須待高鐵香港段開始投入商業營運後方可進行)的任何通知(截至2017年6月30日及截至本中期報告發表之日期);b)公司受責任上限所保障;及c)由於高鐵香港段協議,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) 任何項目管理費用可能不足以使公司全數收回其因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本,原因是基於目前已知情況,公司估計根據高鐵香港段協議增加後的項目管理費用應足以支付該等成本,

而且(如適用)因公司未能有足夠的可靠性去估算公司的責任或負債金額(如有)。

(e) 截至2017年6月30日止半年度內,項目管理收入3.68億港元(2016年:3.78億港元)已在綜合損益表中確認。

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

(a) 沙中綫初步委託協議:於2008年11月24日,香港特區政府與公司簽訂有關沙中綫的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「沙中綫初步委託協議」)。按照沙中綫初步委託協議,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。

(b) 沙中綫前期工程委託協議:於2011年5月17日,香港特區政府與公司就沙中綫的若干備置工程之融資、建造、服務與設備採購及其他事項訂立另一份委託協議(「沙中綫前期工程委託協議」)。根據沙中綫前期工程委託協議,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公司支付所有工程成本(「沙中綫前期工程成本」)。

15 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

於2015年8月，公司已通知香港特區政府公司就沙中綫前期工程委託協議下的工程的成本估算將較原先估算的73.50億港元超出12.74億港元(包含備用資金)。於2016年2月，公司已通知香港特區政府超支估算將會調整至12.67億港元(包含備用資金)。於2016年12月，公司完成對沙中綫前期工程委託協議下項目造價估算的評估，並就公司對該等工作的委託成本修訂至86.171億港元通知香港特區政府。香港特區政府於2017年1月向立法會工務小組委員會提交額外撥款申請。立法會財務委員會已於2017年6月通過有關的額外撥款。

(c) 沙中綫委託協議：於2012年5月29日，公司與香港特區政府就沙中綫簽訂有關建造及通車試行的委託協議(「沙中綫委託協議」)。按照沙中綫委託協議，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，由公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議中指定的所有工程成本，包括承建商成本及公司成本(「銜接工程成本」)。公司將會就有關修改、升級或擴展工程的費用分擔一定金額。該金額主要透過公司於將來產生的公司本應承擔的維修資本開支的減少以抵付。公司負責進行或促使他人進行沙中綫初步委託協議、沙中綫前期工程委託協議和沙中綫委託協議(統稱「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。截至2017年6月30日及截至本中期報告發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的項目管理費用。

於2014年5月，公司就東西走廊以及南北走廊完工期的延誤事宜已通知香港特區政府。沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。東西走廊土瓜灣站工地的考古發現，原本令致工程延誤11個月。但憑著成功實行多項追回落後進度措施，確定可追回部分延誤，東西走廊的完工日期現在預期為2019年年中。至於南北走廊，公司早前已公布6個月的工程延誤是由幾項外在因素造成，包括預期第三方對會展站部分工地的延遲移交。由於第三方承辦商移交灣仔北的另一工地上有委託工程尚未完成，令南北走廊的完工期會出現額外3個月的延誤(即預期延誤合共9個月)。然而，南北走廊的完工期仍以2021年為目標。

關於沙中綫委託協議，考慮到持續的困難和挑戰(包括上述的因素)，公司認為沙中綫委託協議的造價估算將需要顯著上調以顧及(i) 早前就土瓜灣站工地考古發現時曾公布的額外41億港元、(ii) 會展站工地延遲移交、(iii) 會展站早前未預計的車站上蓋相關的地基工程、(iv) 第三方承辦商移交灣仔北的另一工地上有委託工程尚未完成、以及(v) 其他因素例如香港建築業勞動力供應曾出現短缺情況等。公司已知會香港特區政府，公司會就此進行一項詳細的評估，以檢討沙中綫委託協議有關項目的造價估算。

由於工程複雜，而上述部分問題當中的不確定因素仍然存在，加上南北走廊現只完成了54.6%，此評估於今年稍後時間完成，之後公司將正式向香港特區政府提交檢討結果。

倘若公司違反沙中綫協議，香港特區政府有權向公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因公司在履行相關的沙中綫協議下之義務所犯的疏忽所產生的虧損而獲得彌償。根據沙中綫委託協議，公司就沙中綫協議所產生或相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於公司在沙中綫協議下收到的費用。截至本中期報告發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

(d) 鑑於(i)沙中綫協議列明，香港特區政府須全數承擔相關上述成本；及(ii)(截至2017年6月30日及截至本中期報告發表之日期)公司並未收到香港特區政府就任何沙中綫協議向公司提出任何申索通知，故此公司未能有足夠的可靠性去估算公司因上述事項而產生的責任或負債金額(如有)。

(e) 截至2017年6月30日止半年度內，項目管理收入4.57億港元(2016年：4.50億港元)已在綜合損益表中確認。

此外，截至2017年6月30日止半年度內，香港特區政府應付公司的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本為5.96億港元(2016年：6.49億港元)。於2017年6月30日，香港特區政府仍須向公司支付的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本金額為13.12億港元(2016年12月31日：13.59億港元)。

16 發展中物業

截至2017年6月30日止半年度內及截至2016年12月31日止年度內集團的發展中物業變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷 從發展商 收取的款項	轉出至 待售物業	轉撥至 利潤或虧損	匯兌差異	於6月30日/ 12月31日結餘
於2017年6月30日(未經審核)							
機場鐵路物業發展項目	-	2	(2)	-	-	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	3,795	94	-	-	-	-	3,889
東鐵綫/輕鐵物業發展項目	9,079	96	-	-	-	-	9,175
南港島綫(東段)物業發展項目	1,142	14	-	-	-	-	1,156
觀塘綫延綫物業發展項目	463	4	-	-	-	-	467
深圳市物業發展項目	3,005	272	-	(178)	(3,194)	95	-
	17,484	482	(2)	(178)	(3,194)	95	14,687
於2016年12月31日(已審核)							
機場鐵路物業發展項目	-	2	(2)	-	-	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	3,643	152	-	-	-	-	3,795
東鐵綫/輕鐵物業發展項目	8,928	151	-	-	-	-	9,079
南港島綫(東段)物業發展項目	1,061	81	-	-	-	-	1,142
觀塘綫延綫物業發展項目	414	49	-	-	-	-	463
深圳市物業發展項目	3,937	525	-	(409)	(791)	(257)	3,005
	17,983	960	(2)	(409)	(791)	(257)	17,484

17 待售資產

於2013年8月，由公司的附屬公司—港鐵物業(天津)第一有限公司(「港鐵天津第一」)(49%)與天津市地下鐵道集團有限公司(51%)合組的公司—天津城鐵港鐵建設有限公司(「天津城鐵港鐵」)以20.75億元人民幣競投得一幅位於天津地鐵六號綫北運河站的地塊之土地使用權。天津城鐵港鐵於2013年7月15日成立，其註冊資本為18.00億元人民幣，當中的49%由港鐵天津第一承擔。於2014年1月，天津城鐵港鐵增加其註冊資本至22.73億元人民幣，而港鐵天津第一進一步向此聯營公司注資2.32億元人民幣(2.94億港元)。

於2017年3月23日，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13億元人民幣作價出售港鐵天津第一於天津城鐵港鐵49%股權的股權轉讓協議，而港鐵天津第一將來會有條件以13億元人民幣收購一個位於相同地點總面積約為91,000平方米的待發展購物商場，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。於2017年6月30日，集團將在天津城鐵港鐵的權益於綜合財務狀況表呈列為待售資產，並將其業績於中國內地的物業發展分類中呈報。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16億元人民幣的履約保證金以擔保其在框架協議下的責任。

18 待售物業

百萬港元	於2017年6月30日 (未經審核)	於2016年12月31日 (已審核)
待售物業		
- 按原值	1,176	1,068
- 按可實現淨值	275	326
	1,451	1,394

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，待售物業的可實現淨值於2017年6月30日已扣除4,100萬港元(2016年12月31日：4,700萬港元)的撥備。

19 財務衍生工具資產及負債

財務衍生工具資產及負債的名義金額及公允價值如下：

百萬港元	於2017年6月30日(未經審核)		於2016年12月31日(已審核)	
	名義金額	公允價值	名義金額	公允價值
財務衍生工具資產				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	–	–	1,317	1
– 現金流量對沖	200	6	–	–
– 不符合對沖會計	195	6	–	–
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	464	2	2,326	17
– 現金流量對沖	450	33	4,699	81
利率掉期				
– 公允價值對沖	600	21	600	27
– 現金流量對沖	1,250	23	1,350	57
	3,159	91	10,292	183
財務衍生工具負債				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	–	–	2,174	3
– 現金流量對沖	37	4	324	15
– 投資淨額對沖	2,047	23	–	–
– 不符合對沖會計	1,660	4	197	11
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	698	14	1,194	137
– 現金流量對沖	9,636	507	2,670	366
– 投資淨額對沖	64	6	–	–
利率掉期				
– 公允價值對沖	650	10	2,701	32
– 現金流量對沖	700	9	600	5
	15,492	577	9,860	569
總計	18,651		20,152	

20 應收帳項、按金及預付款項

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港客運業務車費收入乃經八達通卡於每天交易的下一個工作日結算，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21日內到期繳清金額。
- (ii) 深圳市軌道交通龍華綫車費收入乃經深圳通卡於每天交易的下一個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。MTR Express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。
- (iii) 在墨爾本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。MTR Crossrail的特許經營權收入於每四週收取一次。
- (iv) 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50日不等。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。
- (v) 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。
- (vi) 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。

20 應收帳項、按金及預付款項(續)

(vii) 除協定的保證金外，委託予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。

(viii) 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。

應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	於2017年6月30日 (未經審核)	於2016年12月31日 (已審核)
未到期款項	2,804	2,362
30日過期未付	138	430
60日過期未付	37	52
90日過期未付	34	16
超過90日過期未付	31	42
應收帳項總額	3,044	2,902
按金及預付款項	875	1,171
	3,919	4,073

於2017年6月30日，未到期款項中與香港及中國內地物業發展有關的款項為8.42億港元(2016年12月31日：6.66億港元)。

21 重大關連人士交易

香港特區政府財政司司長法團受香港特區政府委託，於2017年6月30日持有公司約75.0%的已發行股本，為公司的最大股東。根據HKAS 24(修訂)「關連人士的披露」，除香港特區政府與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，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，並已於本中期財務報告中另行申明。

於2017年6月30日，集團因重大關連人士交易應收/應付香港特區政府及其他關連人士金額如下：

百萬港元	於2017年6月30日 (未經審核)	於2016年12月31日 (已審核)
應收下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	2,296	2,092
– 九鐵公司	6	15
– 聯營公司	98	64
	2,400	2,171
應付下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	13,430	9,798
– 九鐵公司	1,356	1,852
– 聯營公司	141	133
	14,927	11,783

於2017年6月30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程有關的可收回帳款，南港島綫(東段)及觀塘綫延綫項目的必要公共基建工程的可收回支出，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，有關西鐵物業發展的應收代理費和可收回支出，以及其他委託和維修工程的應收帳項及保證金。

於2017年6月30日應付香港特區政府款項乃有關高鐵香港段協議的應付第二期特別股息(附註7)為97.56億港元、有關2016年的應付末期普通股息(附註7)為36.36億港元以及關於鐵路延綫項目的土地行政費用。第二期特別股息及2016年的末期普通股息已於2017年7月12日支付予香港特區政府財政司司長法團。

21 重大關連人士交易(續)

應收九鐵公司款項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及物業準備工程費用。應付九鐵公司款項乃有關兩鐵合併每年定額付款及非定額付款的應計部分。

於2017年6月30日應收聯營公司款項主要包括應收與八達通卡有限公司有關日常八達通卡交易的款項、給予Emtrain AB的未償還貸款和向北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵」)提供員工借調及其他支援服務的應收費用。於2017年6月30日之應付聯營公司款項乃有關NRT Pty. Limited(「NRT」)股權投資的應付金額。

集團與香港特區政府在過往年度訂立並於本期仍適用，以及因兩鐵合併而與九鐵公司進行的重大關連交易已於集團2016年12月31日止年度的已審核帳項內陳述。

截至2017年6月30日止半年度內，集團曾與其聯營公司——八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)、京港地鐵及NRT進行下列交易：

百萬港元	截至2017年 6月30日止半年度	截至2016年 6月30日止半年度
八達通集團		
– 已付或應付予八達通集團的中央結算服務費用	74	72
– 已收或應收自八達通集團有關增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務及提供倉庫儲存服務的費用	20	19
京港地鐵		
– 已收或應收自京港地鐵有關員工借調、信息技術及其他支援服務的費用	21	23
NRT		
– 已收或應收自NRT有關機電系統及列車項目設計及推展的費用	510	281

22 應付帳項及應計費用

以到期日劃分的應付帳項分析如下：

百萬港元	於2017年6月30日 (未經審核)	於2016年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	6,146	5,000
30日至60日內到期	1,211	4,147
60日至90日內到期	1,441	1,272
90日後到期	4,993	10,494
	13,791	20,913
租金及其他可退還按金	3,849	3,779
應計僱員福利	3,046	2,982
應付予其他股東之股息(附註7)	4,455	3,222
	25,141	30,896

23 貸款及其他債務

集團在截至2016年及2017年6月30日止半年度內發行的票據包括：

百萬港元	截至2017年6月30日止半年度		截至2016年6月30日止半年度	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	3,954	3,913	2,982	2,944

截至2017年6月30日止半年度內，附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行了24.00億港元及1.45億澳元(或8.52億港元)(2016年：20.50億港元及8,000萬美元(或6.21億港元))的票據，而公司則發行了9,000萬美元(或7.02億港元)(2016年：4,000萬美元(或3.11億港元))的票據。由附屬公司發行的票據獲公司無條件及不可撤銷的擔保，屬於MTR Corporation (C.I.) Limited的直接、無抵押、無條件債務，並與MTR Corporation (C.I.) Limited的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。公司對其發行的票據及其擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

截至2017年6月30日止半年度內，集團贖回上市債券5.50億美元(或42.68億港元)(2016年：無)及非上市債券5.00億港元及5,000萬澳元(或4.17億港元)(2016年：無)。

24 遞延稅項資產及負債

A 截至2017年6月30日止半年度內及截至2016年12月31日止年度內的遞延稅項資產及負債變動如下：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					
	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	總計
2017年6月30日(未經審核)						
於2017年1月1日結餘	11,795	599	(314)	32	(12)	12,100
在綜合損益表內計入	(1)	-	(12)	-	(5)	(18)
在儲備列支/(計入)	-	17	-	(61)	-	(44)
匯兌差額	1	-	(3)	-	-	(2)
於2017年6月30日結餘	11,795	616	(329)	(29)	(17)	12,036
2016年12月31日(已審核)						
於2016年1月1日結餘	11,024	574	(372)	(43)	(65)	11,118
在綜合損益表內列支	771	-	33	-	49	853
在儲備列支	-	25	26	75	-	126
匯兌差額	-	-	(1)	-	4	3
於2016年12月31日結餘	11,795	599	(314)	32	(12)	12,100

B 於綜合財務狀況表中確認的遞延稅項資產及負債如下：

百萬港元	於2017年6月30日 (未經審核)	於2016年12月31日 (已審核)
遞延稅項資產淨額	(68)	(25)
遞延稅項負債淨額	12,104	12,125
	12,036	12,100

25 股本及為股份獎勵計劃而持有的股份

A 股本

	於2017年6月30日(未經審核)		於2016年12月31日(已審核)	
	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	5,905,290,065	47,929	5,858,228,236	46,317
就2015年末期普通股息以股代息而發行之股票	-	-	15,683,803	566
就2016年中期普通股息以股代息而發行之股票	-	-	2,382,026	101
沒收的股份獎勵計劃股份	-	1	-	1
因行使僱員認股權而發行之股份	8,736,000	282	28,996,000	944
於6月30日/12月31日	5,914,026,065	48,212	5,905,290,065	47,929

B 在截至2017年6月30日止半年度內已發行及繳足的新股包括：

	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	8,736,000	29.33

C 尚未行使認股權數目的變動如下：

	截至2017年 6月30日止半年度	截至2016年 6月30日止半年度
	2007年認股權計劃	2007年認股權計劃
於1月1日尚未行使	25,605,000	55,034,500
於期內行使	(8,736,000)	(22,982,000)
於期內沒收	(67,500)	(264,500)
於6月30日尚未行使	16,801,500	31,788,000
於6月30日可行使	16,801,500	25,642,000

D 截至2017年6月30日止半年度內，公司在2014年股份獎勵計劃下，向公司若干合資格僱員授予表現股份和受限制股份獎勵。就此，共有112,200股表現股份(2016年：187,200股表現股份)和2,245,200股受限制股份(2016年：2,401,150股受限制股份)於2017年4月10日(2016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44.45港元(2016年：38.65港元)。

E 截至2017年6月30日止半年度內，2014年股份獎勵計劃的受託人並無於香港聯合交易所購入公司任何普通股份。

F 截至2017年6月30日止半年度內，合共1,486,069股的公司股份(2016年：769,115股)在若干獎勵股份歸屬時根據2014年股份獎勵計劃轉予承授人。有關的已歸屬股份成本總額為5,600萬港元(2016年：2,800萬港元)。截至2017年6月30日止半年度內，公司已就若干已歸屬股份的公允價值高於其成本的金額100萬港元(2016年：200萬港元)計入股本。截至2017年6月30日止半年度內，合共74,467股的獎勵股份(2016年：100,006股獎勵股份)被沒收。

26 財務工具的公允價值計量

根據HKFRS 13「公允價值計量」，公允價值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到的重要數據來計算

26 財務工具的公允價值計量(續)

A 按公允價值列帳的財務資產及負債

以下所有財務工具均經常性地以公允價值計量。公允價值計量以公允價值級別架構分類如下：

百萬港元	於2017年6月30日 的公允價值 (未經審核)	於2017年6月30日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
財務資產			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	12	–	12
– 貨幣掉期	35	–	35
– 利率掉期	44	–	44
	91	–	91
證券投資	436	436	–
	527	436	91
財務負債			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	31	–	31
– 貨幣掉期	527	–	527
– 利率掉期	19	–	19
	577	–	577
於2016年12月31日			
百萬港元	於2016年12月31日 的公允價值 (已審核)	於2016年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
財務資產			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	1	–	1
– 貨幣掉期	98	–	98
– 利率掉期	84	–	84
	183	–	183
證券投資	370	370	–
	553	370	183
財務負債			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	29	–	29
– 貨幣掉期	503	–	503
– 利率掉期	37	–	37
	569	–	569

沒有財務工具採用第三級的方式計算公允價值。截至2017年6月30日止半年度及2016年12月31日止年度內，沒有財務工具的計量在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。集團的政策是於匯報日確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

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)釐定借貸及財務衍生工具的公允價值。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於匯報日相關貨幣的掉期利率曲線及各對相關貨幣的貨幣掉期基準曲線來釐定，匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報日的期末匯率。

26 財務工具的公允價值計量(續)

B 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2017年6月30日及2016年12月31日，除下列資本市場借貸工具及其他債務外，集團不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面價值與其公允價值並沒有重大分別。有關的帳面價值及公允價值如下：

百萬港元	於2017年6月30日(未經審核)		於2016年12月31日(已審核)	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	19,732	22,251	20,677	22,194
其他債務	936	1,173	894	1,127

以上公允價值計量屬第二級。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債務的公允價值。所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報日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日的期末匯率。

27 經營活動產生的現金

來自經常性業務的未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤與經營活動產生的現金對帳如下：

百萬港元	截至2017年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2016年 6月30日止半年度 (未經審核)
來自經常性業務的未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	9,046	8,837
調整項目：		
– 清理固定資產虧損	24	26
– 攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益	(10)	(13)
– 衍生工具公允價值減少/(增加)	98	(90)
– 重估證券投資的未實現收益	(1)	(3)
– 以股份為基礎的僱員支出	61	54
– 匯兌虧損	21	49
未計營運資金變動前經常性業務的經營利潤	9,239	8,860
應收帳項、按金及預付款項(增加)/減少	(51)	182
存料與備料增加	(48)	(169)
應付帳項及應計費用(減少)/增加	(548)	585
經營活動產生的現金	8,592	9,458

28 資本性承擔

A 於2017年6月30日未償付而又未在帳項內撥備的資本性承擔如下：

百萬港元	香港客運、 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2017年6月30日(未經審核)					
已核准但未簽約	6,792	–	2,004	–	8,796
已核准及已簽約	14,633	345	5,628	60	20,666
	21,425	345	7,632	60	29,462
於2016年12月31日(已審核)					
已核准但未簽約	7,654	–	2,323	10	9,987
已核准及已簽約	14,339	370	6,198	74	20,981
	21,993	370	8,521	84	30,968

B 香港客運業務、車站商務及其他業務方面的資本性承擔包括：

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2017年6月30日(未經審核)				
已核准但未簽約	3,200	695	2,897	6,792
已核准及已簽約	10,228	82	4,323	14,633
	13,428	777	7,220	21,425
於2016年12月31日(已審核)				
已核准但未簽約	3,543	659	3,452	7,654
已核准及已簽約	9,958	71	4,310	14,339
	13,501	730	7,762	21,993

C 有關杭州地鐵五號綫的資本性承擔

於2017年6月26日，集團與杭州市政府及杭州市地鐵集團關於杭州地鐵五號綫公私合營項目簽署了特許經營協議。集團將與杭州市地鐵集團合作成立一間合資公司，參與投資杭州地鐵五號綫及負責杭州地鐵五號綫落成通車後25年的營運。根據特許經營協議，集團負責向該合資公司的註冊資本作出為數最高為26.16億元人民幣的注資。

29 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2017年8月10日經董事局核准。

○ 審閱報告致香港鐵路有限公司董事局

(在香港註冊成立的有限公司)

引言

我們已審閱列載於第44頁至第67頁的中期財務報表，此中期財務報表包括香港鐵路有限公司於2017年6月30日的綜合財務狀況表與截至該日止六個月期間的相關綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表以及附註解釋。根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」)，上市公司必須符合上市規則中的相關規定和香港會計師公會頒布的《香港會計準則》第34號——「中期財務報告」編製中期財務報表。董事須負責根據《香港會計準則》第34號編製及列示中期財務報表。

我們的責任是根據我們的審閱對中期財務報表作出結論，並按照我們雙方所協定的應聘條款，僅向全體董事局報告。除此以外，我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

審閱範圍

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第2410號——「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。中期財務報表審閱工作包括向主要負責財務和會計事項的人員作出查詢，並採用分析和其他審閱程序。由於審閱的範圍遠較按照《香港審計準則》進行的審計範圍為小，所以不能保證我們會注意到在審計中可能會被發現的所有重大事項。因此我們不會發表審計意見。

結論

根據我們的審閱工作，我們並沒有注意到任何事項，使我們相信於2017年6月30日的中期財務報表在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第34號——「中期財務報告」編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道10號

太子大廈8樓

2017年8月10日

概念及設計：YELLOW CREATIVE (HK) LIMITED 印刷：中華商務安全印務有限公司

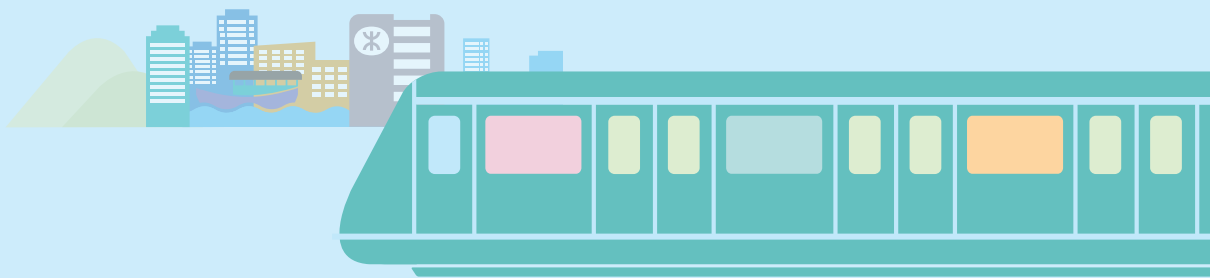
股東服務

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

