

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



MTR CORPORATION LIMITED

香港鐵路有限公司

(「本公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

截至 2020 年 6 月 30 日止六個月 未經審核業績公告

業績

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月		變動
	2020 年	2019 年	
經常性業務收入	21,592	28,272	-23.6%
經常性業務利潤 [^]	433	2,665	-83.8%
物業發展利潤	5,200	775	+571.0%
投資物業重估（虧損）/ 收益	(5,967)	2,066	n/m
本公司股東應佔（虧損）/ 利潤	(334)	5,506	n/m

[^] : 包括應佔聯營公司及合營公司利潤/（虧損）

n/m : 並無意義

- 宣派中期普通股息每股 0.25 港元（可選擇以股代息）

摘要

香港業務

- 新型冠狀病毒大流行對香港客運業務、車站商務及物業租賃業務造成了重大及不利影響。我們向乘客和零售租戶提供了各種支援措施，以減輕他們在病毒大流行期間的經濟負擔
- 儘管病毒大流行，重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度仍維持於 99.9% 的世界級水平
- 屯馬綫第一期已於 2020 年 2 月通車。政府就沙田至中環綫（「沙中綫」）的額外撥款申請已於 2020 年 6 月獲得批准
- 調查委員會的最終報告確認紅磡站相關結構安全並適合合作預定之用途。本公司會將調查委員會提出的建議納入我們的項目管理及質素保證系統之內
- 已獲政府邀請展開東涌綫延綫及屯門南延綫項目的詳細規劃和設計工作
- 已於 2020 年 3 月完成收購「德福廣場二期」及「PopCorn 2」餘下的權益
- 物業發展利潤為 52 億港元，來自「日出康城」的物業發展項目
- 我們的新商場「The LOHAS 康城」預期於不久的將來開業

摘要 (續)

中國內地及國際業務

- 新型冠狀病毒大流行對香港以外的業務造成了不同程度的不利影響
- 杭州地鐵五號綫已於 2020 年 4 月全綫通車
- 最近已獲得深圳地鐵十三號綫公私合營項目

展望及策略檢討

- 儘管新型冠狀病毒大流行帶來持續的挑戰，本集團的財務狀況仍然穩健，而我們亦致力讓我們所服務的城市繼續邁步向前
- 視乎市況而定，我們目前預計在 2021 年第一季度末之前為三項物業發展項目進行招標，並且預計將在未來幾個月內預售兩項物業發展項目
- 展望未來 15 年的長期發展，港鐵將落實 7 月份完成的策略檢討結果，致力推動財務、環境和社會方面的可持續性，而科技應用在我們裝備未來中發揮著重要的作用

本公司董事宣布本公司及其附屬公司（「本集團」）截至 2020 年 6 月 30 日止六個月未經審核的中期業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2020 年 (未經審核)	2019 年 (未經審核)
香港客運業務收入	6,234	10,690
香港車站商務收入	1,809	3,555
香港物業租賃及管理業務收入	2,582	2,635
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬 公司收入	10,465	10,558
其他業務收入	502	834
	<u>21,592</u>	<u>28,272</u>
中國內地物業發展收入	-	-
總收入	<u>21,592</u>	<u>28,272</u>
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(3,196)	(3,233)
- 保養及相關工程	(1,061)	(981)
- 水電費用	(811)	(891)
- 一般及行政開支	(394)	(342)
- 鐵路配套服務	(179)	(333)
- 耗用的存料與備料	(256)	(260)
- 政府地租及差餉	(116)	(137)
- 其他費用	(115)	(167)
	<u>(6,128)</u>	<u>(6,344)</u>
香港車站商務開支	(260)	(328)
香港物業租賃及管理業務開支	(379)	(395)

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2020 年 (未經審核)	2019 年 (未經審核)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	(10,156)	(9,886)
其他業務開支	(564)	(2,737)
項目研究及業務發展開支	(104)	(171)
	<u>(17,591)</u>	<u>(19,861)</u>
中國內地物業發展開支	(4)	(10)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	<u>(17,595)</u>	<u>(19,871)</u>
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	4,001	8,411
- 來自中國內地物業發展	(4)	(10)
	<u>3,997</u>	<u>8,401</u>
香港物業發展利潤	<u>6,168</u>	<u>898</u>
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	<u>10,165</u>	<u>9,299</u>
折舊及攤銷	(2,613)	(2,592)
每年非定額付款	(457)	(1,506)
應佔聯營公司及合營公司利潤 / (虧損)	<u>217</u>	<u>(74)</u>
未計利息、財務開支及稅項前利潤	<u>7,312</u>	<u>5,127</u>
利息及財務開支	(499)	(442)
投資物業重估 (虧損) / 收益	<u>(5,967)</u>	<u>2,066</u>
除稅前利潤	<u>846</u>	<u>6,751</u>
所得稅	(1,157)	(1,147)
期內 (虧損) / 利潤	<u><u>(311)</u></u>	<u><u>5,604</u></u>
下列人士應佔：		
- 本公司股東	(334)	5,506
- 非控股權益	23	98
期內 (虧損) / 利潤	<u><u>(311)</u></u>	<u><u>5,604</u></u>
本公司股東應佔期內 (虧損) / 利潤：		
- 來自經常性業務	433	2,665
- 來自物業發展	<u>5,200</u>	<u>775</u>
- 來自基本業務	<u>5,633</u>	<u>3,440</u>
- 來自投資物業重估	<u>(5,967)</u>	<u>2,066</u>
	<u><u>(334)</u></u>	<u><u>5,506</u></u>
每股 (虧損) / 盈利：		
- 基本	(0.05 港元)	0.90 港元
- 攤薄	(0.05 港元)	0.90 港元

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2020 年 (未經審核)	2019 年 (未經審核)
期內（虧損）/ 利潤	(311)	5,604
期內其他全面（虧損）/ 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（虧損）/ 盈餘	(164)	63
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	(268)	(59)
- 非控股權益	(20)	(6)
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	(8)	128
	(296)	63
	(460)	126
期內全面（虧損）/ 收益總額	(771)	5,730
下列人士應佔：		
- 本公司股東	(774)	5,638
- 非控股權益	3	92
期內全面（虧損）/ 收益總額	(771)	5,730

綜合財務狀況表（百萬港元）

	於 2020 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2019 年 12 月 31 日 (已審核)
資產		
固定資產		
- 投資物業	89,017	91,712
- 其他物業、機器及設備	101,928	102,632
- 服務經營權資產	31,269	31,261
	222,214	225,605
商譽及物業管理權	74	77
發展中物業	11,990	12,022
遞延開支	2,045	1,948
聯營公司及合營公司權益	10,418	10,359
遞延稅項資產	186	134
證券投資	219	386
待售物業	2,035	1,245

	於 2020 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2019 年 12 月 31 日 (已審核)
財務衍生工具資產	431	198
存料與備料	1,909	1,844
應收帳項及其他應收款項	13,998	11,169
應收關連人士款項	3,998	3,041
現金、銀行結餘及存款	18,098	21,186
	287,615	289,214
負債		
銀行透支	11	-
短期貸款	765	3,371
應付帳項、其他應付款項及撥備	34,451	33,315
本期所得稅	1,243	2,024
應付關連人士款項	5,587	2,990
貸款及其他負債	40,844	36,085
服務經營權負債	10,311	10,350
財務衍生工具負債	630	408
非控股權益持有者貸款	140	144
遞延稅項負債	13,612	13,729
	107,594	102,416
淨資產	180,021	186,798
股本及儲備		
股本	58,867	58,804
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(265)	(263)
其他儲備	121,224	128,065
本公司股東應佔總權益	179,826	186,606
非控股權益	195	192
總權益	180,021	186,798

附註：

1. 中期財務報告的審閱

本公告所載的中期財務業績並不構成本集團截至 2020 年 6 月 30 日止六個月的中期財務報告，而是摘錄自該中期財務報告。

截至 2020 年 6 月 30 日止六個月的中期財務報告乃未經審核，惟已由本集團的核數師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發出的未有修訂的審閱報告載於即將寄發予股東的中期報告內。此外，本中期財務報告已經過本集團審核委員會審閱。

2. 帳項編製基準

本公司中期業績之初步公告是按照《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的適用披露規定編製。

本中期業績之初步公告所載有關截至 2019 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料均取自該等帳項，以作為比較資料，並不構成本公司於該財政年度的法定年度綜合帳項。按照香港《公司條例》第 436 條須就該等法定帳項作進一步披露的資料如下：

- 根據《公司條例》第 662(3)條及附表 6 第 3 部，本公司已將截至 2019 年 12 月 31 日止年度的帳項交付公司註冊處處長。
- 本公司核數師畢馬威會計師事務所已對本集團截至 2019 年 12 月 31 日止年度的帳項作出滙報。該核數師報告並無保留意見；並無含有該核數師在其報告不作保留意見之情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事宜之提述；亦未載有按《公司條例》第 406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

本未經審核的中期業績須與 2019 年度帳項一同閱讀。

香港會計師公會頒布了數項《香港財務報告準則》修訂，該等修訂在本集團本會計期間首次生效。然而，並無任何修訂對本集團在中期財務報告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詮釋。

編製中期財務報告所採納的會計政策與編製2019年度帳項所採納的相同。

3. 保留溢利

截至 2020 年 6 月 30 日止六個月及截至 2019 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2020 年 1 月 1 日結餘	124,880
本公司股東應佔期內虧損	(334)
宣派及已批准股息	(6,036)
於 2020 年 6 月 30 日結餘	<u>118,510</u>
百萬港元	
於 2019 年 1 月 1 日結餘	119,591
本公司股東應佔年內利潤	11,932
本公司股東應佔年內其他全面收益	730
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(2)
宣派及已批准股息（扣除與為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份相關的以股代息）	(7,371)
於 2019 年 12 月 31 日結餘	<u>124,880</u>

4. 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2020 年	2019 年
分佔物業發展所得的盈餘、收入及未售出物業的權益	6,171	849
西鐵物業發展的代理費及其他收入	14	83
其他費用及雜項研究	(17)	(34)
	<u>6,168</u>	<u>898</u>

5. 所得稅

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2020 年	2019 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	1,200	1,055
- 香港以外稅項	94	162
	<u>1,294</u>	<u>1,217</u>
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	-	(31)
	<u>1,294</u>	<u>1,186</u>
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	(32)	(32)
- 超過相關折舊的折舊免稅額	(35)	(32)
- 物業重估	-	(3)
- 撥備及其他	(70)	28
	<u>(137)</u>	<u>(39)</u>
	<u>1,157</u>	<u>1,147</u>

截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內，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%（2019 年：16.5%）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。

本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司。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 2019 年按此相同基準計算。

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%（2019 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。

有關本公司就香港利得稅購買儲稅券之詳情請參閱本公告附註 10A。

6. 股息

董事局已議決派發中期股息每股 0.25 港元，並向所有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）。中期股息（附有以股代息選擇），預計於 2020 年 10 月 9 日派發予於 2020 年 8 月 26 日營業時間結束時名列本公司成員登記冊的股東。

7. 每股（虧損）/ 盈利

每股基本（虧損）/ 盈利以截至 2020 年 6 月 30 日止六個月的股東應佔虧損 3.34 億港元（2019 年：利潤 55.06 億港元），及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，合共 6,153,228,828 股（2019 年：6,135,168,153 股）計算。

每股攤薄（虧損）/ 盈利以截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內的股東應佔虧損 3.34 億港元（2019 年：利潤 55.06 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，合共 6,153,228,828 股（2019 年：6,143,443,405 股）計算。截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內，本集團的認股權計劃（1,275,714 股）和行政人員股份獎勵計劃（5,790,973 股）會導致每股虧損減少，因此具反攤薄作用。

若根據來自基本業務股東應佔利潤 56.33 億港元（2019 年：34.40 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 0.92 港元（2019 年：0.56 港元）。

8. 業務分類資料

本集團的業務包括 (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、中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務以及其他業務）及 (ii) 物業發展業務（連同經常性業務統稱為基本業務）。

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) 香港客運業務：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邊境的過境鐵路、廣深港高速鐵路（香港段）、新界西北區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別行政區政府（「香港特區政府」）的項目管理服務。

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	收入		(虧損) / 利潤貢獻	
	截至 6 月 30 日止六個月 2020 年	2019 年	截至 6 月 30 日止六個月 2020 年	2019 年
香港客運業務	6,234	10,690	(2,579)	952
香港車站商務	1,809	3,555	1,334	2,679
香港物業租賃及管理業務	2,582	2,635	2,193	2,229
中國內地及國際鐵路、物業租賃及 管理業務	10,465	10,558	182	560
中國內地物業發展	-	-	(4)	(10)
其他業務	502	834	(95)	(1,936)
	<u>21,592</u>	<u>28,272</u>	<u>1,031</u>	<u>4,474</u>
香港物業發展			6,168	898
項目研究及業務發展開支			(104)	(171)
應佔聯營公司及合營公司利潤 / (虧損)			217	(74)
未計利息、財務開支及稅項前利潤			7,312	5,127
利息及財務開支			(499)	(442)
投資物業重估 (虧損) / 收益			(5,967)	2,066
所得稅			(1,157)	(1,147)
期內 (虧損) / 利潤			<u>(311)</u>	<u>5,604</u>

下表列示來自本集團以外的客戶收入按區域分佈的資料。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。

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2020 年	2019 年
香港特別行政區（所屬地）	11,100	17,689
澳洲	6,332	6,237
中國內地及澳門特別行政區	775	895
瑞典	2,257	2,408
英國	1,128	1,043
	10,492	10,583
	21,592	28,272

9. 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 2020 年 6 月 30 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，倘若本公司被認定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 9A(c)(iv)），但截至中期報告發表之日期，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 9A(c)及(e)。

(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 9A(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、不可抗力的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。

(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）委託協議條款，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 9A(c)(ii)）。

- (f) 本公司並無就下列各項於本公司帳項作出任何撥備：
- (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 9A(c)(iv)更具體說明），原因是 (a) 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（因高速鐵路（香港段）協議緣故，須待高速鐵路（香港段）開始投入商業營運後方可進行）的任何通知（截至 2020 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期）；(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) 截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內，沒有高速鐵路（香港段）項目管理費收入（2019 年：5,700 萬港元）在綜合損益表中確認。截至 2020 年 6 月 30 日，高速鐵路（香港段）項目管理費收入及上述額外費用收入合共 65.48 億港元（截至 2019 年 12 月 31 日：65.48 億港元）已在綜合損益表中確認。

就高速鐵路（香港段）項目管理費收入的充足性而言，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。

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 2020 年 6 月 30 日止六個月內，本公司因此而產生的

費用並其後應由香港特區政府向本公司支付的金額合共 8,000 萬港元（2019 年：1.65 億港元）。截至 2020 年 6 月 30 日，香港特區政府尚未支付的費用合共 11.44 億港元（於 2019 年 12 月 31 日：12.19 億港元）。

香港特區政府已獲得沙中綫委託協議一和沙中綫委託協議二所需的撥款。

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），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合共 78.93 億港元（「原本項目管理費」）。截至 2020 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期，本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原本項目管理費。截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內，3.33 億港元的原本項目管理費（2019 年：4.41 億港元）已在綜合損益表中確認。截至 2020 年 6 月 30 日，原本項目管理費合共 76.61 億港元（截至 2019 年 12 月 31 日：73.28 億港元）已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原本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）。2017 年造價估算表示造價估計上調了 165.01 億港元（包括上調了應付本公司的沙中綫項目管理費）。本公司自提交 2017 年造價估算予香港特區政府以來，一直與香港特區政府保持聯繫，以助其進行檢討及核實程序。

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（「額外項目管理費」），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 9B(b)(ii)），但不包括本公司已於其截至 2019 年 6 月 30 日止六個月內的綜合損益表中就紅磡事件相關費用撥備的 20 億港元（詳見下文附註 9B(c)）。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 月公佈的估計上調的 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。為避免疑義，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 9B(c)(ii)），亦不包括支付予本公司的任何額外項目管理費（詳見下文附註 9B(b)(ii)）。

(ii) 額外項目管理費

如上文所述，本公司負責進行或促使他人執行有關沙中綫項目的現有委託協議內指定的工程，而香港特區政府作為沙中綫的擁有人則負責承擔該等活動的全部費用及就此進行融資，以及按照協定付款時間表向本公司支付 78.93 億港元的原本項目管理費。如上文附註 9B(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，包括宋皇臺站一帶發現考古文物、對附加工程範圍的要求、以及第三方延遲向本公司移交工地或移交的工地上有工程尚未完成。這些事件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項目管理責任所需的費用，增加的金額估計將約為 13.71 億港元。本公司已就沙中綫項目通車計劃的延誤及對造價的相關影響（包括額外項目管理費）定期向香港特區政府提供最新資料及與香港特區政府進行討論。

由於此項目計劃之重大修改及本公司項目管理費的相應增加，以及在本公司取得獨立專家意見後，本公司認為（根據沙中綫委託協議三）本公司有資格獲得上調項目管理費，上調的幅度應按雙方真誠磋商後協定或根據沙中綫委託協議三的規定而釐定。因此，如上所述，本公司在其通知政府的 2020 年造價估算中已包括額外項目管理費 13.71 億港元，以反映附加的工程範圍及計劃之延期。

然而，香港特區政府已告知本公司香港特區政府認為沙中綫項目並無出現重大修改，故此香港特區政府不同意在造價中包括任何額外項目管理費。因此，香港特區政府在 2020 年 6 月 12 日尋求並其後獲得立法會批准的額外撥款並不包括本公司的任何額外項目管理費。

儘管此事仍需待解決，本公司將會於此段期間內繼續履行其於沙中綫委託協議三之下的項目管理責任及負擔相關費用，務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展。

董事局認為就本公司是否有資格獲得任何額外項目管理費一事，應根據沙中綫委託協議三的條款與香港特區政府一起解決此事。

鑑於本公司對額外項目管理費金額存在不確定性以及其對本公司潛在的財務影響，在此事取得進一步發展後的適當時間，本公司將在其綜合損益表中作出金額最多 13.71 億港元的撥備，以反映本公司就完成其餘下項目管理責任所產生的額外費用。

(c) 紅磡事件

正如本公司於 2019 年 7 月 18 日的公告所述，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（「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。為回應第一次紅磡事件，本公司已向香港特區政府就檢視和確認紅磡站擴建部分的實際建造狀況，以及施工質量提交了全面評估策略建議。

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」）。為回應第二次紅磡事件，本公司已向香港特區政府就檢視有關區域的實際建造狀況，及施工質量提交了檢視建議。

(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。本公司一直全面配合調查委員會。調查委員會的程序包括聽取事實證人的證據，並審閱項目管理和結構工程問題的專家證據。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 2 月 19 日，香港特區政府宣布擴大調查委員會的職權範圍，並批准將調查委員會向行政長官提交報告的期限再延至 2019 年 8 月 30 日或行政長官會同行政會議准予的時間。期後，行政長官會同行政會議批准將調查委員會向行政長官提交最終報告的期限延至 2020 年 3 月 31 日。

於 2019 年 2 月 25 日，調查委員會就原來職權範圍所涵蓋的事宜的調查結果及建議向行政長官提交中期報告。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。儘管調查委員會表明該報告為中期報告，其在報告中指出雖然「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。調查委員會亦就本公司的表現和系統給予若干意見，並就未來提出若干建議。

於 2019 年 7 月 18 日，本公司已完成並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。現階段已經進行這些適當措施，以使沙中綫項目能夠按照最新的項目計劃完成以供公眾使用。

於 2020 年 1 月 22 日，香港特區政府在其向調查委員會就事實證供的結束聆訊陳詞（延伸調查研訊）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 3 月 27 日，調查委員會向行政長官提交其根據原來職權範圍和擴大後的職權範圍所涵蓋的事宜的調查結果和建議的最終報告。2020 年 5 月 12 日，香港特區政府發表了最終報告，當中調查委員會裁定並完全信納，當推行了適當的措施後，車站箱形構築物便會安全和適合作預定用途。調查委員會還表示，它亦信納當適當措施完成後，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及適合作預定用途。針對車站箱形構築物的適當措施已於 2020 年 6 月完成。對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的適當措施亦已於 2020 年 5 月完成。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，例如今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。截至中期報告發表之日期，本公司並沒有收到香港特區政府有關沙中綫協議的申索（詳見下文附註 9B(c)(iii)）。

(ii) 紅磡事件相關費用

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。本公司現時對該等費用的最佳估計為合共約 20 億港元。然而，現時不能確定該金額最終是否需要全數支付。

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。

考慮到上述情況及有鑑於作為現階段安排，本公司將在不影響其法律責任的原則為基礎先支付紅磡事件相關費用的決定，本公司已於其截至 2019 年 6 月 30 日止六個月的綜合損益表內作出了一項 20 億港元的撥備。截至 2020 年 6 月 30 日，本公司已承擔及 / 或支付了紅磡事件相關費用合共為 9.78 億港元，於 2020 年 6 月 30 日止六個月內沒有回撥任何撥備。該撥備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。

(iii) 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，倘若本公司被認定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 9B(c)(i)所述），但截至中期報告發表之

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。

(iv) 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、向相關人士作出追討的程度，以及有關應付予本公司的額外項目管理費（如上文附註 9B(b)(ii)所述）的發展及最終結果，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。本公司因此除上述的 20 億港元撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於 2020 年 6 月 30 日本公司並無就沙中綫事宜確認其他撥備，但本公司將會按事態發展持續地評估在今後未來確認進一步撥備的需要。

(d) 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，補充及修改現有協議，使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，從 2020 年 2 月 14 日起為期兩年，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議。在屯馬綫全面通車之前，雙方有義務真誠地展開獨家磋商，以期就整條屯馬綫的補充服務經營權協議條款達成一致（擬取代於 2020 年 2 月 11 日簽訂的補充服務經營權協議）。

10. 應收及應付帳項

A 於 2020 年 6 月 30 日，本集團的應收帳項及其他應收款項為 139.98 億港元（2019 年 12 月 31 日：111.69 億港元），其中應收帳項為 34.61 億港元（2019 年 12 月 31 日：32.20 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項由立即到期至 50 日到期不等。有關香港以外的鐵路附屬公司收入之應收款項主要於 30 日或隨後的一個月內到期。有關顧問服務及委託工程之應收款項於 30 日內到期。有關利率及貨幣掉期合約之應收款項按相關合約的條款而到期繳付。與物業發展有關的應收款項則按相關的發展協議或買賣合約條款而到期繳付。於 2020 年 6 月 30 日，應收帳項的帳齡分析如下：

	2020 年 6 月 30 日 (未經審核)	2019 年 12 月 31 日 (經審核)
百萬港元		
未到期款項	3,141	2,775
30 日過期未付	173	153
60 日過期未付	40	59
90 日過期未付	21	41
超過 90 日過期未付	86	192
應收帳項總額	3,461	3,220
其他應收款項及合約資產	10,537	7,949
	13,998	11,169

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，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。

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評稅提出強烈爭議。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，而購買儲稅券並不會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。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。

B 於 2020 年 6 月 30 日，應付帳項、其他應付款項及撥備為 344.51 億港元（2019 年 12 月 31 日：333.15 億港元），其中應付帳項及應計費用為 208.42 億港元（2019 年 12 月 31 日：193.15 億港元）。於 2020 年 6 月 30 日，以到期日劃分應付帳項的分析如下：

百萬港元	2020 年 6 月 30 日 (未經審核)	2019 年 12 月 31 日 (經審核)
30 日內到期或即期	7,100	7,157
30 日至 60 日內到期	974	1,559
60 日至 90 日內到期	674	774
90 日後到期	5,148	4,978
	13,896	14,468
租金及其他可退還按金	2,906	2,857
應計僱員福利	2,545	1,990
應付本公司其他股東之股息	1,495	-
	20,842	19,315

11. 買賣或贖回上市證券

截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內，本集團並無買賣或贖回任何本集團的上市證券。然而，截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內，行政人員股份獎勵計劃的受托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共 2,020,000 股本公司普通股份，總代價為約 8,600 萬港元。

12. 集團資產押記

於 2020 年 6 月 30 日，本公司在中國內地之間接全資附屬公司 — 港鐵軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌道交通龍華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 17.50 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，本集團於 2020 年 6 月 30 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

13. 公司管治

在截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內，本公司已遵守香港聯合交易所有限公司《證券上市規則》附錄 14《企業管治守則》所載的守則條文。

14. 發表中期業績公告及中期報告

本中期業績公告登載於本公司的網址 www.mtr.com.hk 及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）的網址。中期報告將於 2020 年 9 月初向股東寄發，並在本公司網址及聯交所網址可供查閱。

主要統計數字

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2020 年	2019 年
香港客運的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	553.6	830.2
- 過境服務	7.4	57.6
- 高速鐵路（香港段）	1.1	9.9
- 機場快綫	2.1	9.0
- 輕鐵及巴士	73.0	114.4
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	3,321	4,892
- 過境服務（每日）	40.6	318.4
- 高速鐵路（香港段）（每日）	5.8	54.9
- 機場快綫（每日）	11.4	49.7
- 輕鐵及巴士（周日）	416.3	657.5
EBITDA 邊際比率 [^]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	18.5%	29.7%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	33.2%	43.7%
EBIT 邊際比率 [*]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	4.3%	15.2%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	6.7%	21.2%

[^] 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佔總收入之百分率

[°] 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 104.65 億港元及 101.60 億港元（2019 年：105.58 億港元及 98.96 億港元）

^{*} 未計利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的利潤（不包括香港物業發展利潤和應佔聯營公司及合營公司利潤 /（虧損））佔總收入之百分率

[°] 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 104.65 億港元、101.60 億港元及 1.27 億港元（2019 年：105.58 億港元、98.96 億港元及 1.12 億港元）

管理層回顧及展望

僅一年多之前，當本人籌備出任港鐵行政總裁後的第一份中期報告，工作相對較簡單直接。但時至今日，由於出現我們無法控制的外在形勢，情況已截然不同。

在 2020 年初，我們繼續感受到去年公眾活動所帶來的影響。其後，當我們開始從這些事件中恢復過來，新冠病毒疫情卻驟然來襲，對我們在香港以至全球各方面的業務都構成影響。

新冠病毒疫情爆發後，我們立即在整個鐵路網絡採取全面的清潔措施，當中包括引入專門為港鐵設施進行徹底清潔消毒的機械人，確保顧客可安全使用列車及車站。我們亦向員工提供口罩等防護裝備，並鼓勵辦公室員工在家工作。

為紓緩公眾的經濟壓力，我們為乘客提供額外的車費折扣優惠，亦為車站及旗下商場的大部份租戶減免租金，並向有需要人士捐贈口罩。同時，董事局及執行總監會成員更自願捐出部分薪酬支援社會慈善團體。

港鐵於期內還面對其他挑戰，包括政府於 2020 年 5 月 12 日公布沙田至中環綫項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會發表的最終報告，以及期內就 2019 年 9 月 17 日發生的紅磡站出軌事故發表的另一份報告。該兩份報告幫助我們反思在項目管理及鐵路營運方面可以做得更好的地方，我們亦已採取多項措施，確保同類事件不會再發生。有關報告及改善措施的進一步詳情，請參閱本中期報告「客運業務」及「沙田至中環綫」章節。

儘管面對這些挑戰，我們的香港及國際業務仍然取得不少重要成果。沙田至中環綫項目繼續取得良好進展，包括屯馬綫一期於 2020 年 2 月 14 日通車。立法會財務委員會已於 2020 年 6 月 12 日通過政府就沙田至中環綫項目提出的額外撥款申請。此外，杭州地鐵五號綫亦於 2020 年 4 月全綫通車。

此外，期內的服務表現再次維持世界級水平，其中列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度均達 99.9%。為繼續提升顧客體驗和營運水平，我們加強了 MTR Mobile 應用程式的功能，並引入智能資產管理，作為在營運中應用最新科技的舉措之一。

物業業務方面，我們推出多個物業發展項目預售，並批出「日出康城」第十二期物業發展項目。東涌牽引配電站及百勝角通風樓的分區計劃大綱草圖亦已於 2020 年 6 月刊憲。

香港鐵路業務方面，我們分別於 2020 年 4 月及 5 月獲政府邀請就《鐵路發展策略 2014》所述的東涌綫延綫及屯門南延綫進行詳細規劃及設計。

在香港以外地區，儘管乘客量受到疫情的重大影響，我們於 2020 年 8 月 3 日宣佈獲得深圳地鐵十三號綫公私合營項目的中標通知書，對項目進行投資、建設及為期三十年的營運及維修。我們亦將繼續在核心市場以外地區發掘其他增長機遇。

財務表現方面，2020 年首六個月的經常性業務利潤減少 83.8%至 4.33 億港元。期內的物業發展利潤從 7.75 億港元增加至 52.00 億港元。因此，基本業務利潤增加 63.8%至 56.33 億港元。計及投資物業重估虧損 59.67 億港元後，公司股東應佔淨虧損為 3.34 億港元，而 2019 年同期淨利潤為 55.06 億港元。為應對重重挑戰，我們已採取多項控制成本措施以減輕財務損失，包括凍結招聘以及減低開支。新型冠狀病毒疫情爆發對集團的影響預期將會持續一段時間，但其影響的準確時間及規模難以預測，並需視乎情況發展而定。

董事局認為集團整體財務狀況穩健，並宣派中期股息每股 0.25 港元。

企業策略

持續變化的人口結構、新技術的出現以及如新型冠狀病毒疫情爆發等新形勢，是港鐵公司當前面對的經營環境。這些趨勢結合起來，正在重新塑造未來城市發展和出行模式。

在香港致力應對和掌握「新常態」過程中，港鐵擔當著舉足輕重的角色。我們的願景，是成為國際公認具領導地位的公司，透過貼心、創新及可持續的服務來連繫和建設社區。為此，我們正著手審視策略方向，務求加強現有的核心競爭優勢、提高靈活性，並

發掘推動業務的新動力。當前的策略檢討工作，將有助我們在瞬息萬變的環境中把握機遇，並為我們所服務的城市提供最佳的服務。

我們力求讓香港的核心業務盡展潛能，同時透過新的產品和業務單位來維持中國內地及國際業務的增長。憑藉我們在鐵路科技及智慧出行服務方面的投資，科技將發揮關鍵作用，成為推動增長的新動力。

作為策略審視的一部分，港鐵將環境、社會及管治理念更全面和明確地融入業務營運之中，從而為所有持份者創造價值，履行長遠受託責任。

我們的環境、社會及管治策略將以我們所服務的市民和社區至上的承諾為指引。憑藉港鐵的經營規模，能對社區可持續發展發揮重要的作用。即將發表的環境、社會及管治策略和措施將善用公司作為環保集體運輸系統、每天為全球數以百萬計的顧客提供貼心服務，以及在香港和全球的附屬公司和聯營公司僱用 50,000 名員工的身分，透過創造新機遇及回應社會需求，來加強我們對環境和社區的正面影響。

要成功落實此環境、社會及管治策略，港鐵必須在業務營運中貫徹執行所有環境、社會及管治原則，並根據我們信守的價值觀來制定新政策和新流程。

在這些舉措的基礎上，我們會採取多項措施來加以確立各業務單位的財務問責性。宏觀而言，我們亦將會加強管治及簡化業務流程。我們已成立一支由專責管理團隊組成的轉型管理辦公室，以展開和實現策略轉型。

香港業務

由於新型冠狀病毒疫情爆發，今年上半年香港業務的收入大幅減少，並在香港客運業務錄得經營虧損。儘管如此，由於港鐵行之有效的「鐵路加物業」業務模式，公司的整體財務狀況保持穩健。「鐵路加物業」業務模式除了鐵路網絡之外，亦包括車站和車廠上蓋及周邊的車站商務、物業租賃及物業發展。

客運業務

摘要

- 列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於 99.9% 的世界級水平
- 屯馬綫一期於 2020 年 2 月通車
- 因受新型冠狀病毒疫情影響，總乘客量為 6.373 億人次，較去年同期下跌 37.7%

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月		
	2020	2019	增/（減）百分率
香港客運業務			
總收入	6,234	10,690	(41.7)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤（「EBITDA」）	106	4,346	(97.6)
未計利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的（虧損）/利潤（「EBIT」）	(2,579)	952	n/m
EBITDA 邊際比率(%)	1.7%	40.7%	(39.0)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	(41.4)%	8.9%	n/m

n/m : 並無意義

2020 年上半年的香港客運業務總收入，較去年同期下跌 41.7%至 62.34 億港元。未計利息及財務開支和計及每年非定額付款後的經營虧損為 25.79 億港元。與去年同期比較，跌幅主要來自新型冠狀病毒疫情爆發所造成的不利影響，導致乘客量減少及平均車費下降。

乘客量和收入

香港客運業務	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	截至 2020 年 6 月 30 日止 六個月	增/（減） 百分率	截至 2020 年 6 月 30 日止 六個月	增/（減） 百分率
本地鐵路服務	553.6	(33.3)	4,657	(31.1)
過境服務	7.4	(87.2)	514	(70.0)
高速鐵路（香港段）	1.1	(89.4)	658	(41.6)
機場快綫	2.1	(77.0)	107	(81.4)
輕鐵及巴士	73.0	(36.2)	243	(34.3)
城際客運	0.1	(91.7)	21	(77.9)
	637.3	(37.7)	6,200	(41.7)
其他			34	(34.6)
總計			6,234	(41.7)

2020 年上半年，因新型冠狀病毒疫情所實施的社交距離限制措施，包括僱員在家工作、學校停課等，令使用鐵路網絡的乘客減少，導致乘客量受到嚴重影響，本地鐵路服務的乘客量因此下跌 33.3%至 5.536 億人次。疫情亦導致香港與內地的邊境口岸關閉，包括羅湖、落馬洲和香港西九龍站的邊境口岸，以及紅磡站城際直通車出入境管制站均停止開放，過境服務以及高速鐵路(香港段)的乘客量因此大幅減少。同樣地，隨著期內航空旅客減少，機場快綫的乘客量亦下跌 77.0%。

於 2020 年 1 月 1 日至 6 月 30 日期間，公司所有香港鐵路和巴士客運服務的總乘客量較 2019 年同期減少 37.7%至 6.373 億人次，而周日平均乘客量減少 36.1%至 379 萬人次。

為應對新冠病毒疫情爆發後的新常態，我們研究不同方案以刺激載客量，或按照需求變化而調整列車班次，當中包括鼓勵乘客於非繁忙時間乘車、檢視車費及其相關推廣，以及憑藉我們的手機應用程式鼓勵更多顧客使用我們的服務。由於海外旅客數量大幅減少，我們正研究最合適的機場快綫班次服務，並準備在航空交通開始恢復時進行推廣。我們亦會把握推廣搭乘港鐵進行本港休閒旅遊的機遇。

市場佔有率

公司於 2020 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 44.6%，而 2019 年同期為 48.8%，跌幅主要由於今年 1 月底疫情爆發後，香港與內地的邊境口岸關閉，加上航空旅客減少，導致過境服務和機場快綫的乘客量大幅下跌。當中，在過海交通工具市場的佔有率為 65.1%，而 2019 年同期為 68.2%。港鐵的過境服務和高速鐵路(香港段)，在 2020 年首五個月在過境業務的市場佔有率由 51.5%下跌至 48.8%，而在往返機場交通工具市場的佔有率亦由 21.8%下跌至 16.3%。

車費調整、推廣及優惠

根據票價調整機制，港鐵票價於 2019/2020 年度的整體調整幅度為+3.3%。同時，由 2019 年 6 月 30 日至 2020 年 4 月 4 日，所有八達通用戶乘搭港鐵、輕鐵及港鐵巴士，每一段付費車程均可享有 3.3%折扣，其後優惠期延長；換言之，使用八達通的乘客不會有實際車費上調。

根據票價調整機制，港鐵票價於 2020/2021 年度的整體調整幅度為+2.55%。由於「負擔能力上限」的封頂機制，2020 年的票價不作變動。2020/21 年度的調整幅度(+2.55%)將延後至隨後兩年，即在 2021/22 年度(+1.28%)及 2022/23 年度(+1.27%)票價調整時分別實施。同時，亦推出下列車費推廣活動：

- 由 2020 年 6 月底至 2021 年 1 月 1 日，「程程 3%車費扣減」加碼至「程程 3.3%車費扣減」。換言之，自 2019 年 1 月起，使用八達通的乘客連續兩年實際車費維持不變。
- 「港鐵都會票」及「屯門-南昌全日通」的現行售價會維持至 2021 年 1 月 1 日。新票價由 2021 年 1 月 2 日起生效。
- 「全月通加強版」的現行售價繼續維持至 2020 年 12 月，新售價於 2021 年 1 月實施。
- 「早晨折扣優惠」計劃延續一年由 2020 年 6 月 1 日至 2021 年 5 月 31 日。

是次一系列 2020/21 年度車費優惠令顧客節省的總金額超過 7 億元。我們亦繼續為各個層面的乘客群，包括長者、小童、合資格學生及殘疾人士每年提供超過 26 億港元的恆常優惠。

有見疫情對香港市民造成極大挑戰，公司於 2020 年 4 月 8 日公佈為乘客推出下列支援措施:-

- 由 2020 年 7 月 1 日至 2021 年 1 月 1 日，推出「程程 20%車費扣減」，是「程程 3.3%車費扣減」的加強版。

- 由 2020 年 7 月 1 日至 2021 年 1 月 1 日，乘客購買「港鐵都會票」可享有 100 港元扣減。
- 乘客購買 2020 年 7 月至 2020 年 12 月的「全月通加強版」，可享有 100 港元扣減。

此一系列支援措施的預算收入損失約 16 億港元。政府會承擔實際總收入損失的一半及以 8 億港元金額為上限，其餘收入損失由港鐵公司承擔。這次疫情下推出的支援計劃，是現行票價調整機制之外的一次特別票務優惠。

服務表現

雖然冠狀病毒疫情爆發為營運帶來重重挑戰，但我們於今年首六個月仍然維持高水平的服務表現。重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於 99.9% 的世界級水平，優於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指標。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，而乘客車程準時程度則量度按照原定車程時間五分鐘以內完成的所有乘客車程。

期內，公司重鐵和輕鐵網絡分別提供超過 90 萬及超過 50 萬班次的列車服務。其中重鐵網絡錄得五宗由港鐵可控制的因素導致、長達 31 分鐘或以上的延誤，較去年同期增加兩宗。我們已詳細調查有關事件，並視乎情況採取適當措施以避免日後發生同類情況。期內，輕鐵未有錄得相關延誤，和去年紀錄相同。

有關 2019 年 9 月東鐵綫紅磡站附近發生的列車出軌事故，調查結果已於 2020 年 3 月 3 日公布，調查總結事故是由紅磡站附近一個道岔的動態軌距擴闊所致。公司已接納調查委員會提出的改善建議，並採取行動確保類似事件不會重演。

提升顧客體驗

我們正為現有鐵路網絡進行大規模升級和更新工程，令乘客倍感方便及舒適。

乘客舒適體驗

重鐵方面，公司訂購了 93 列全新列車，當中有 9 列列車已於 2020 年 6 月底前交付，目前正進行測試和試運行。

輕鐵方面，公司亦訂購了合共 40 輛全新輕鐵車輛。截至 2020 年 6 月 30 日，四輛全新輕鐵車輛已完成交付，其中兩輛輕鐵車輛已進行測試和試運行，為今年稍後時間投入客運服務作好準備。

為了向乘客及員工提供更舒適的環境，我們已著手在車站及車廠更換超過一半的空調系統。有關的空調冷卻裝置分五期更換，截至 2020 年 6 月已完成首三期工程，總共更換了 92 部空調冷卻裝置。餘下兩期的更換工程，目標完工日期為 2023 年。

為增加整體載客量，我們正在提升信號系統。整項荃灣綫信號系統更換工程預計需要三年時間（至 2023 年）完成。期內，荃灣綫、港島綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的信號系統更換工程繼續進行。截至 2020 年 6 月 30 日，觀塘綫已完成 80% 以上的信號系統硬件安裝工程，將軍澳綫的信號系統備置工程亦已於期內展開。

儘管現時荃灣綫過海段的擠擁情況須待新建的沙田至中環綫過海段完成後才會略為紓緩，我們會繼續盡力應對繁忙時間對列車班次的需求所帶來的挑戰。

提升車站設施

除了大型資產提升外，我們繼續於 2020 年上半年進行其他提升顧客體驗的措施，包括增設或改善車站設施，例如洗手間、育嬰間、飲水機、月台座椅，以及流動裝置充電插座等。

為履行我們在所有轉綫站提供客用洗手間的承諾，我們分別於 2020 年 2 月在屯馬綫第一期的三個新車站，以及於 2020 年 6 月在油麻地站增設了客用洗手間及育嬰間。

我們亦在東涌站、荃灣站、太子站和調景嶺站增設飲水機，以提升顧客的乘車體驗，同時鼓勵他們使用可重複再用的水瓶。由於顧客反應熱烈，我們將於 2022 年底前在港鐵網絡內共 18 個車站安裝飲水機。

我們繼續安裝流動裝置充電插座，令顧客在旅程途中能為流動裝置充電以保持聯繫。除已設有充電插座的 13 個車站以外，我們亦於網絡內另外 16 個車站設置 USB 充電插座和無線充電裝置，顧客現時可於各轉綫站使用這些充電設備。免費 WiFi 服務亦將由站內熱點擴展至覆蓋大堂和月台的全車站範圍。

用心於科技

隨著科技令全球各地的聯繫日益緊密，我們將貫徹發展成為以科技推動公司的策略，用心專注於開發新的數碼項目。

在利用科技提升顧客體驗的項目中，我們一直豐富手機應用程式的功能，為顧客提供無縫的數碼體驗，並開發出行即服務(MaaS)的全面功能。我們在 2020 年上半年為港鐵手機應用程式 MTR Mobile 進行全面升級，推出全新獎勵計劃，顧客可透過乘搭我們的鐵路和巴士服務，以及在港鐵車站和商場購物賺取「MTR 分」。MTR Mobile 亦推出了升級版「Chatbot 互動查詢」服務「Macy」，以及新增了提供港鐵交通服務和商場的最新資訊和其他生活資訊的功能。除了在 6 月開始推出在 app 內購買「全月通加強版」之外，我們亦為將來推出可選擇以二維碼付費的智能票務系統作好準備。2020 年上半年，MTR Mobile 的平均每月活躍用戶已超過一百萬。

智能形資產管理是我們採用的另一項技術，有助我們提高鐵路服務的可靠程度。為此，我們開始為新設備安裝偵測器，並設立數據工作室，透過人工智能技術、物聯網科技及雲端計算進行維護分析，識別潛在故障，並在故障發生前採取行動。2020 年 4 月 3 日，港鐵與香港應用科技研究院簽署諒解備忘錄，成立鐵路創新實驗室，為香港的智慧鐵路發展制定創新解決方案。

五名機械人將會加入車站營運團隊，並計劃於 2020 年第三季於啟德站投入服務。這五名機械人將會為乘客提供行程查詢服務，並在晚上車站關閉後協助檢查車站設施狀態以及清潔車站。維修團隊亦於八鄉車廠使用「車底智能檢測機械人」，如發現異常情況，機械人會向維修人員報告。

除上述項目外，我們還會探索其他機會，利用各種技術引領港鐵向前邁進，使港鐵項目和社區規劃更趨智能化。

車站商務

摘要

- 隨著屯馬綫一期通車，車站商店及廣告點數目亦有所增加
- 個別電訊營運商已於 6 月底前在十個車站推出 5G 服務
- 車站內的免稅商店因香港與內地的邊境口岸關閉而停業

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月		增/（減）百分率
	2020	2019	
香港車站商務			
車站零售設施收入	1,183	2,507	(52.8)
廣告收入	213	606	(64.9)
電訊業務收入	365	376	(2.9)
其他車站商務收入	48	66	(27.3)
總收入	1,809	3,555	(49.1)
EBITDA	1,549	3,227	(52.0)
EBIT	1,334	2,679	(50.2)
EBITDA 邊際比率(%)	85.6%	90.8%	(5.2) 個百分點
EBIT 邊際比率(%)	73.7%	75.4%	(1.7) 個百分點

香港車站商務總收入於今年上半年下跌 49.1%至 18.09 億港元，主要由於因關閉邊境而為免稅店提供的租金減免以及受新型冠狀病毒疫情影響所提供的商店租金減免。

期內，車站零售設施收入下跌 52.8%至 11.83 億港元，主要來自因口岸車站關閉而提供的租金減免，以及受新型冠狀病毒疫情爆發影響的租戶所提供的租金減免。截至 2020 年 6 月 30 日，港鐵的車站商店數目為 1,523 間，而零售設施的總面積為 67,195 平方米。由於屯馬綫一期通車，車站商店數目較 2019 年年底增加。2020 年上半年，車站商店新訂租金幅度及平均出租率分別為-5.4%和 98.5%。

為紓緩疫情期間中小型租戶的租金負擔，中小型租戶可獲減免 2 月至 4 月份一半租金。大型租戶的租金減免亦會按疫情期間個別情況而定。公司於 5 月和 6 月份亦繼續向各租戶提供租金減免。

今年上半年，廣告收入減少 64.9%至 2.13 億港元，主要由於零售業和旅遊業表現欠佳，導致廣告支出減少。截至 2020 年 6 月 30 日，車站及列車內的廣告點總數為 49,502 個，其中包括屯馬綫一期沿綫推出的新廣告牌。

應對疫情對租務的影響，我們正研究更靈活的租務條款，並為商戶電訊設施進行升級，以支援租戶綫上/綫下的新零售模式。廣告媒體方面，我們為廣告牌及其後勤系統進行數碼化工程，令廣告推廣加倍靈活和更有動感，視覺效果更為理想。

2020 年上半年的電訊業務收入減少 2.9%至 3.65 億港元。於 2020 年首六個月，為提升電訊數據容量，全新商業電訊系統的安裝工程在 31 個車站取得進展。於 6 月底前，已有 22 個車站完成有關工程。個別電訊營運商已於 6 月底前在十個車站推出 5G 服務。

物業及其他業務

摘要

- 於 2020 年 2 月批出「日出康城」第十二期項目
- 購入「德福廣場」二期及「PopCorn 2」之餘下收益權
- 錄得來自「日出康城」第六期的物業發展利潤

物業租賃及管理

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月		增/（減）百分率
	2020	2019	
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	2,469	2,492	(0.9)
物業管理業務收入	113	143	(21.0)
總收入	<u>2,582</u>	<u>2,635</u>	(2.0)
EBITDA	2,203	2,240	(1.7)
EBIT	2,193	2,229	(1.6)
EBITDA 邊際比率(%)	85.3%	85.0%	0.3 個百分點
EBIT 邊際比率(%)	84.9%	84.6%	0.3 個百分點

2020 年首六個月的物業租賃業務收入減少 0.9%至 24.69 億港元，主要由於新型冠狀病毒疫情爆發為租戶提供租金減免，所提供的租金減免將於個別租戶的餘下租約期內在損益表中攤銷，只有小部分已在截至 2020 年 6 月 30 日止六個月的損益表中反映。公司購入「德福廣場」二期及「PopCorn 2」餘下收益權所帶來的租金收入，減低了疫情對整體租金收入的影響。公司在香港的商場於 2020 年首六個月之新訂租金錄得 17.6%的跌幅。於 2020 年上半年，公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的 18 層寫字樓的平均出租率分別為 99.2%及 99.8%。

疫情期間，為與我們建立了長期合作關係的租戶共度時艱，我們給予了租金補助，當中優先考慮中小型租戶。於 2020 年 2 月至 4 月期間，中小型租戶可獲減免一半租金，並按個別情況為大型租戶提供租金減免支援。我們由 2020 年 5 月起，特別租金減免會根據租戶業務性質及所受的影響而每月作出審視。

整體而言，疫情對很多提供日常用品及服務的租戶帶來的長遠影響較少，餐飲商戶則因顧客由堂食轉為外送及外賣自取而受較大影響。為吸引商場人流，我們正與電子商貿及網上商店合作，在我們的商場內開設期間限定店。我們亦正研究在商場內加入更多娛樂及運動設施的可能性。

於 2020 年 3 月向新世界發展有限公司和周大福企業有限公司購入「德福廣場」二期及「PopCorn 2」餘下收益權後，公司現時全數持有此兩商場之所有收益權。

於 2020 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 230,263 平方米的零售物業、39,410 平方米的寫字樓，以及 17,764 平方米的其他用途物業。

於「德福廣場」二期四樓和五樓 Piago 原址進行的翻新工程已經完成，商店於 2020 年 5 月開始陸續開業。

2020 年首六個月，香港物業管理業務收入減少 21.0%至 1.13 億港元。於 2020 年 6 月 30 日，港鐵在香港管理的住宅單位總數逾 104,000 個，而管理的辦公室及商用面積逾 772,000 平方米。

物業發展

香港物業發展錄得 51.71 億港元的利潤，主要來自「日出康城」第六期所錄得的分佔盈餘，以及出售存貨單位。

期內，「日出康城」物業發展項目繼續進行預售。截至 2020 年 6 月 30 日，已售出「MARINI」（「日出康城」第九 A 期）約 94%的單位、「GRAND MARINI」（「日出康城」第九 B 期）約 92%的單位、「OCEAN MARINI」（「日出康城」第九 C 期）約 88%的單位以及「LP6」（「日出康城」第六期）約 98%的單位。「SEA TO SKY」（「日出康城」第八期）已於 2020 年 6 月推出預售，已售出約 32%的單位。

公司於 2020 年 2 月向會德豐有限公司的附屬公司批出「日出康城」第十二期物業發展項目。

西鐵物業發展項目方面，作為九廣鐵路公司（「九鐵公司」）相關附屬公司代理人，「匯璽 III」（南昌站）及「朗城匯」（朗屏站（南））單位的銷售亦繼續進行。

其他業務

昂坪 360 於 2020 年首六個月的收入下跌 85.3%至 3,600 萬港元，反映訪客量下跌 85.2%至約 13 萬人次。

公司於 2020 年首六個月應佔八達通控股有限公司的利潤下跌 15.0%至 1.02 億港元，主要由於交通運輸交易數量及八達通產品銷售量減少。截至 2020 年 6 月 30 日，在香港採用八達通的商戶逾 23,000 家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達 3,440 萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為 1,130 萬宗及 1.856 億港元。

拓展香港業務

摘要

- 沙田至中環綫：截至 2020 年 6 月底，大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段已分別完成 99.95%和 86.9%
- 公司接獲政府邀請，就東涌綫延綫及屯門南延綫進行詳細規劃及設計。屯門南延綫將會是屯馬綫的延伸

公司在香港的主要業務增長包括發展本港的新鐵路服務和擴展物業組合。除了仍在興建中的沙田至中環綫外，《鐵路發展策略 2014》所涵蓋的七個新鐵路項目將可能為香港鐵路網絡再增加 35 公里。

沙田至中環綫

截至 2020 年 6 月 30 日，我們代表政府管理的沙田至中環綫項目，大圍至紅磡段已完成 99.95%，而紅磡至金鐘段已完成 86.9%。當全長 17 公里的沙田至中環綫全綫通車後，本港的交通聯繫將大為加強，並顯著縮短交通時間。

於 2020 年 2 月 14 日通車的大圍至紅磡段第一部分，現稱屯馬綫一期，令原有馬鞍山綫的乘客可以經顯徑站及鑽石山站直達位於九龍東的啟德站。新綫通車後廣受相關地區居民的歡迎。自通車以來，三個車站截至 2020 年 6 月底的每日平均乘客量約為 119,000 人次。

屯馬綫全綫預計將於 2021 年第三季通車，屆時，屯馬綫一期將可經由宋皇臺站、土瓜灣站、何文田站及紅磡站連接西鐵綫。紅磡至金鐘段（即東鐵綫延伸至金鐘）於 2022 年第一季通車的目標仍充滿挑戰，公司會繼續致力達致此工程時間表的目標。

沙田至中環綫的新信號系統及新九卡列車即將投入服務，為東鐵綫延伸過海至金鐘站作好準備。新信號系統將改善鐵路服務的列車班次，而新九卡列車將為乘客提供更寬敞舒適的乘車環境。

2020 年 5 月 12 日，政府公布沙田至中環綫紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會的最終報告。報告的結論是完成適當措施後，紅磡站擴建部分及其鄰近的相關結構均屬安全和適合作預定用途。有關的適當措施已於 2020 年年中完成，而紅磡站的相關重置工作亦已經已展開。

公司察悉調查委員會在最終報告中指出在施工過程中有所不足（包括施工過程缺失，例如造工差劣事件和監督不力的問題，而建造工程的管理水平亦在某些範疇未能達到合理標準），並就公司在項目管理方面提出建議。過去兩年，公司按調查委員會中期報告以及董事局轄下工程委員會在其委聘的顧問 Turner & Townsend（「T&T」）協助下於 2018 年所提出的建議為藍本，在項目管理方面持續引進了一系列的改善措施，當中不少亦已納入日常項目管理流程當中。在 T&T 建議的 38 項改善措施當中，有 31 項已經實施，其餘七項建議正在實施當中。公司會將調查委員會在最終報告中提出的意見及建議，納入我們一直就項目管理及質素保證持續進行的改善工作之內，以推展新的鐵路項目，服務香港市民。

同時，我們將繼續與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。

公司對沙田至中環綫造價估算進行了進一步評估和重新確認，並已於 2020 年 2 月 10 日提交政府。公司提交的評估包括額外項目管理費。然而，政府已告知公司政府認為沙田至中環綫項目並無出現重大修改，故此政府不同意在造價估算中包括任何額外項目管理費。於 2020 年 6 月 12 日政府獲得立法會批准政府要求增加的撥款，但當中並未有包含公司的額外項目管理費用。董事局認為就公司是否有資格獲得任何額外項目管理費一事，應根據公司和政府訂立的沙田至中環綫相關委託協議的條款與政府一起解決此事。公司將會於此段期間內繼續履行其於沙田至中環綫委託協議之下的項目管理責任及負擔相關費用，務求使沙田至中環綫項目能按照最新計劃取得進展。公司會繼續嚴格控制成本，務求將建造成本盡量遏制。

鑑於公司就沙田至中環綫項目尋求增加項目管理費一事存在不確定性及其對公司潛在的財務影響，在此事取得進一步發展後的適當時間，公司將在其綜合損益表中作出金額最多 13.71 億港元的撥備，以反映公司就沙田至中環綫項目完成其餘下項目管理責任所產生的額外費用。公司將持續重新評估狀況。

其他新鐵路項目

《鐵路發展策略 2014》為香港鐵路網絡直至 2031 年的未來發展提供框架。政府在此策略中建議七個鐵路項目。正如行政長官在 2019 年《施政報告》中所公布，政府擬開始為以下三個項目進行詳細規劃和設計工作：東涌綫延綫、屯門南延綫及北環綫（及古洞站）。

我們歡迎政府分別於 2020 年 4 月及 2020 年 5 月邀請我們展開東涌綫延綫及屯門南延綫的詳細規劃和設計工作。政府亦宣布該兩個項目會以擁有權模式推進。東涌綫延綫的設計顧問合約已於 2020 年 6 月批出，標誌著該項目向前邁進了重要的一步。

此外，我們期待參與北環綫（及古洞站）的詳細規劃和設計工作。公司已於 2020 年 5 月向政府提交另一個地底走綫方案的建議書。

期內，公司亦向政府提交了東九龍綫及北港島綫的項目建議書。由於這兩個項目在走綫和連接附近環境方面將面對技術上的挑戰，因此我們一直與政府緊密合作，以處理他們的意見，並根據政府要求準備補充資料。

對於另一個項目，即洪水橋站，我們已於 2020 年 5 月向政府提交建議書，而南港島綫（西段），我們已開始進行工程研究，以便在 2020 年底向政府提交項目建議書。

擴展物業組合

投資物業

在未來數年，我們將會有全新商場開業，使截至 2020 年 6 月 30 日的商場組合的應佔總樓面面積增長約 46%，使總樓面面積增加 152,120 平方米。

新商場「The LOHAS 康城」的建造工程於 2020 年 6 月 30 日已經完成 90%，「The LOHAS 康城」第一期將於不久的將來開幕。我們位於大圍和黃竹坑的商場亦預計可於 2023 年開業。

住宅物業發展

截至 2020 年 6 月 30 日，正處於發展階段的 15 個新建住宅物業項目落成後將於未來七年提供約 20,000 個新住宅單位。

我們已就小蠔灣車廠地塊發展 14,000 個公私營住宅單位、社區設施及一個面積達 30,000 平方米的商場，展開詳細的技術性研究，並繼續與政府展開討論。在此初步階段，公司不能保證該項目的商業可行性。

期內，我們繼續尋求其他現有鐵路綫沿綫及新鐵路項目的物業發展機會。為此，我們就現有的東涌牽引配電站及將軍澳百勝角通風樓提交分區計劃大綱核准圖的修訂建議，已於 2020 年 5 月獲城市規劃委員會同意，並於 2020 年 6 月刊憲。我們亦繼續在東涌綫延綫探索具有發展潛力的地塊。

中國內地及國際業務

摘要

- 杭州地鐵五號綫已於 2020 年 4 月全綫通車
- 獲得深圳地鐵十三號綫公私合營項目中標通知書
- 就探索和發展成都的車站商業及相關業務簽署合營協議

在香港核心市場以外地區，我們亦在中國內地、澳門、歐洲及澳洲建立鐵路相關的業務組合，並不斷擴展。有關鐵路業務於 2020 年上半年的總乘客量約為 6.03 億人次，周日平均乘客量約為 400 萬人次。

在上半年，我們的國際鐵路業務以及中國內地和澳門的業務均受到了疫情的影響。儘管對港鐵的財務影響因各業務合約內的業務模式而有所不同，但所有市場的乘客量均有所減少。

	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		
	截至2020年	截至2019年	增/ (減)	截至2020年	截至2019年	增/ (減)	截至2020年	截至2019年	增/ (減)
	6月30日止	6月30日止		6月30日止	6月30日止		6月30日止	6月30日止	
六個月	六個月	百分率	六個月	六個月	百分率	六個月	六個月	百分率	
百萬港元									
經常性業務									
附屬公司									
收入	753	873	(13.7)	9,712	9,685	0.3	10,465	10,558	(0.9)
EBITDA	119	289	(58.8)	190	383	(50.4)	309	672	(54.0)
EBIT	113	282	(59.9)	69	278	(75.2)	182	560	(67.5)
EBIT (已扣除非控股權益)	113	282	(59.9)	46	180	(74.4)	159	462	(65.6)
EBITDA 毛利率 (%)	15.8%	33.1%	(17.3)個百分點	2.0%	4.0%	(2.0)個百分點	3.0%	6.4%	(3.4)個百分點
EBIT 毛利率 (%)	15.0%	32.3%	(17.3)個百分點	0.7%	2.9%	(2.2)個百分點	1.7%	5.3%	(3.6)個百分點
經常性業務利潤/ (虧損)	92	258	(64.3)	(12)	82	n/m	80	340	(76.5)
聯營公司及合營公司									
應佔 EBIT	288	522	(44.8)	28	(450)	n/m	316	72	338.9
應佔利潤/ (虧損)	88	257	(65.8)	27	(451)	n/m	115	(194)	n/m
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	401	804	(50.1)	74	(270)	n/m	475	534	(11.0)
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)							195	146	33.6
- 業務發展開支							(53)	(142)	(62.7)
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支後)							142	4	n/m
- 來自中國內地物業發展							29	25	16.0
總計	171	29	489.7						

n/m: 並無意義

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下跌 64.3%至 9,200 萬港元，主要由於新型冠狀病毒疫情的負面影響而導致深圳地鐵四號綫的車費收入減少，以及為商場租戶提供的租金寬減。

國際業務方面，來自鐵路附屬公司的期內經常性業務虧損為 1,200 萬港元，2019 年上半年則為經常性業務利潤 8,200 萬港元，主要由於新型冠狀病毒疫情爆發而導致墨爾本 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (「MTM」) 的票務收入減少及為悉尼地鐵西北綫提供營運及維護服務的初期營運虧損，部分跌幅由 Stockholms pendeltåg 營運表現轉佳令業績有改善所抵消。

來自應佔聯營公司和合營公司的貢獻，由虧損 1.94 億港元改善至 1.15 億港元的利潤，主要由於 2019 年為 First MTR South Western Trains Limited 虧損性合約計提 4.36 億港元的一次撥備，部分抵消了新型冠狀病毒疫情為杭州和北京業務所帶來的負面影響。

因此，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於 2020 年上半年錄得應佔除稅後淨利潤為 1.42 億港元，於 2019 年上半年則為 400 萬港元（若撇除 First MTR South Western Trains Limited 虧損性合約撥備，該應佔除稅後淨利潤應為 4.40 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、北京地鐵十四號綫的首三期及北京地鐵十六號綫北段。於 2020 年上半年，該四條鐵路綫的列車服務準時程度平均為 99.9%。

北京地鐵四號綫和大興綫的乘客量因疫情而有所下降，總乘客量約為 8,100 萬人次，周日平均乘客量約為 522,000 人次。

期內，北京地鐵十四號綫的首三期錄得總乘客量約為 5,200 萬人次，周日平均乘客量超過 348,000 人次。

北京地鐵十四號綫及北京地鐵十六號綫的全綫工程在 2020 年首六個月內進展較為緩慢，兩綫的全綫通車目標日期均最早為 2021 年底。

北京地鐵十七號綫將分階段通車，第一期的目標通車日期為 2021 年底。我們的聯營公司將租用列車，租期為 20 年，列車租賃費用將分期於每期通車後支付。

深圳

由公司全資附屬公司營運的深圳地鐵四號綫，於 2020 年上半年的乘客量因新型冠狀病毒疫情亦錄得跌幅。乘客量下跌 46%至 6,300 萬人次，周日平均乘客量降至 386,000 人次，服務準時程度維持在 99.9%。

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。在 2020 年 7 月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》並於 2021 年 1 月 1 日實施，為期五年。辦法羅列票價制定機制及定價程序。倘未能早日實施適當的車費增加及調整機制，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

在上半年，我們繼續就深圳地鐵四號綫北延綫的營運安排進行商討，以預備於 2020 年年底通車。新列車亦正進行測試和試運行。

杭州

公司在杭州的聯營公司營運杭州地鐵一號綫及其延綫。該鐵路綫的乘客量於期內受疫情影響，下跌 43.2%至 8,200 萬人次，周日平均乘客量為 486,000 人次。列車服務的準時程度維持在 99.9%。

期內引人注目的是，全長 56.2 公里的杭州地鐵五號綫於 2020 年 4 月全綫通車。於 2019 年 6 月通車的杭州地鐵五號綫首通段有 12 個車站，而後通段則延伸多 27 個車站。2020 年上半年的總乘客量為 2,700 萬人次，周日平均乘客量為 164,000 人次。

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」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。超過 98% 的住宅單位已售出並交付予買家。

在中國內地，公司亦管理港鐵開發的物業和其他第三方物業，於 2020 年 6 月 30 日，管理的總樓面面積約為 406,000 平方米。2020 年上半年，公司在北京的商場「銀座 Mall」商場及在深圳的「頌薈」的平均出租率分別為 83% 及 71%。

為扶持業務受新型冠狀病毒疫情嚴重影響的租戶，港鐵深圳「頌薈」商場及在北京的「銀座 Mall」商場於 2020 年 2 月至 5 月期間向租戶提供租金減免。

天津方面，北運河站商場的買賣協議已於 2018 年簽訂。按施工進度，由於建造地庫時需進行額外鐵路安全保障工程，該項目的完工日期預料會由 2022 年延至 2024 年。

我們亦在大灣區為碧桂園集團的聯屬公司和佛山市順德區地鐵有限公司，提供以地鐵為導向發展的技術支援。

澳門鐵路業務

澳門輕軌系統氹仔綫是澳門首個輕軌系統，我們負責提供營運及維護服務。氹仔綫全長 9.3 公里，共設有 11 個車站。氹仔綫自 2019 年 12 月 10 日通車以來，運作大致順暢，但因受疫情影響，乘客量有所減少。

歐洲鐵路業務

英國

在倫敦，公司的全資附屬公司現以「TfL Rail」品牌營運 Crossrail 專營權。

往來 Liverpool Street 站與 Shenfield 站之間的列車服務於 2015 年 5 月開始營運，而 Paddington 站與希斯路機場之間的列車服務於 2018 年 5 月開始營運。於 2019 年 12 月，Paddington 站與 Reading 之間的列車服務投入服務。作為服務營運商，我們會繼續就有關鐵路線的分階段開通為倫敦運輸局提供支援，而此鐵路服務將在開通中央營運段後易名為「伊利莎伯綫」。

在英國，港鐵的聯營公司經營 South Western Railway 專營權。South Western Railway 是英國最大的鐵路網絡之一。此專營權的財務表現繼續受多項因素拖累，因此我們於 2019 年作出一筆 4.36 億港元的撥備，相當於我們在專營權協議下應佔的最高潛在損失。

從 2020 年 3 月下旬起，TfL Rail 和 South Western Railway 的服務均大幅減少，但在英國放寬封城措施後漸漸回升。於疫情期間，由於 TfL Rail 的專營權營運不受車費收入風險所影響，其財務狀況受到良好的保障，South Western Railway 則暫時過渡至緊急措施協議，由 2020 年 3 月起計為期約六個月。

瑞典

按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。我們在瑞典經營三大鐵路業務，即斯德哥爾摩地鐵、MTRX（前稱「MTR Express」）及 Stockholm commuter rail（「Stockholms pendeltåg」）。上述鐵路服務均由我們的全資附屬公司管理。

於疫情爆發期間，斯德哥爾摩地鐵仍然維持良好的準時程度，並繼續提供全綫服務。

MTRX 自 3 月下旬起，需求因地方當局的出行限制而令需求減少，行車班次也因此而減少，收入因而受到嚴重影響。6 月中旬後，出行限制得以放寬，但在夏季的相關服務班次仍會繼續保持於削減後的水平。

期內，Stockholms pendeltåg 繼續提供全綫服務，並進一步改善營運和財務表現。然而，營運 Stockholm pendeltåg 的全資附屬公司將很可能在今年左右繼續處於虧損狀態。

澳洲鐵路業務

因受疫情影響，由我們附屬公司管理的墨爾本都市鐵路網絡於 2020 年首六個月的乘客量和收入均有所減少。2020 年 5 月，該附屬公司與省政府達成協議，就疫情帶來的影響提供援助方案。

由我們的附屬公司管理的悉尼地鐵西北綫於疫情期間繼續提供全綫服務，但乘客量大幅減少。根據專營權條款，我們不需承受乘客量相關的收入風險。

由於在疫情期間各國間的材料和人員流動受到限制，我們在悉尼地鐵城市及西南綫的工程合約的工作進度受到輕微影響。詳細設計工作正在進行中。

香港以外的增長

深圳方面，我們已就深圳地鐵十二號綫和十三號綫兩條鐵路服務遞交標書。我們於 2020 年 8 月 3 日宣佈，公司的全資附屬公司牽頭的財團獲得深圳地鐵十三號綫公私合營項目的中標通知書。該項目包括為深圳地鐵十三號綫進行投資、建設及為期三十年的營運及維修。

該公私合營項目會由新成立的公司投資經營，公司的全資附屬公司佔該公司的 83% 股權。

是次的公私合營項目將涵蓋車輛、信號、自動售檢票系統等機電設備及鋪軌工程，總投資額約 49.1 億元人民幣，將以貸款及股本形式投資。

深圳地鐵十三號綫全長 22.4 公里，設有 16 個車站，預計於 2023 年投入服務。

成都方面，我們與成都軌道交通集團於 2020 年 6 月簽訂一份合資經營合同，成立一家新公司以研究和發展車站商業及相關業務。

我們與中車南京浦鎮車輛有限公司的列車維修合營公司於 2020 年 6 月投得杭州地鐵四號綫的列車架修項目。

期內，我們繼續就中國內地（尤其是粵港澳大灣區）建設交通基建和物業／社區建設項目的機會進行討論。

在瑞典，我們正在準備於 2020 年 9 月遞交潛在項目瑞典 Mälartåg 的標書。然而，我們並未成功投得 Roslagsbanan 的營運及維護服務。

財務回顧

除了以上關於集團業績及業務回顧的簡要報告外，本章節更詳細闡述及分析相關業績。

損益

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月		增 / (減)	
	2020	2019	百萬港元	%
總收入	21,592	28,272	(6,680)	(23.6)
經常性業務利潤 ^ζ				
EBIT				
香港客運業務	(2,579)	952	(3,531)	n/m
香港車站商務業務	1,334	2,679	(1,345)	(50.2)
香港物業租賃及管理業務	2,193	2,229	(36)	(1.6)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及 管理業務附屬公司	182	560	(378)	(67.5)
其他 [#]	(199)	(2,107)	1,908	90.6
應佔聯營公司及合營公司利潤 / (虧損)	217	(74)	291	n/m
未計利息、財務開支及稅項前利潤	1,148	4,239	(3,091)	(72.9)
利息及財務開支	(537)	(480)	57	11.9
所得稅	(155)	(996)	(841)	(84.4)
非控股權益	(23)	(98)	(75)	(76.5)
經常性業務利潤	433	2,665	(2,232)	(83.8)
物業發展利潤				
香港	5,171	750	4,421	589.5
中國內地	29	25	4	16.0
物業發展利潤	5,200	775	4,425	571.0
基本業務利潤 ^ε	5,633	3,440	2,193	63.8
投資物業重估 (虧損) / 收益	(5,967)	2,066	(8,033)	n/m
公司股東應佔淨 (虧損) / 利潤	(334)	5,506	(5,840)	n/m

ζ : 經常性業務利潤代表集團的香港客運業務、香港車站商務、香港物業租賃和管理業務、中國內地及國際鐵路、物業租賃和管理業務及其他業務之利潤。

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

: 其他代表其他業務，以及項目研究及業務發展開支。

總收入

集團截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內的總收入為 215.92 億港元，較 2019 年同期下跌 23.6%，主要是由於新型冠狀病毒大流行及整體經濟環境惡化，導致香港客運業務的車費收入以及香港車站商務業務的車站零售設施租金及相關收入均有所減少。

經常性業務利潤

香港及全球各地採取各項措施應對新型冠狀病毒的爆發，加上整體經濟環境惡化，對集團的經常性業務造成重大不利影響。新型冠狀病毒大流行對集團截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內的經常性業務利潤造成的不利財務影響估計合共約 50 億港元（主要以參考 2019 年上半年作衡量）。因此，集團截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內的經常性業務利潤下跌 83.8%至 4.33 億港元。

EBIT

香港客運業務的 EBIT 下跌 35.31 億港元，並錄得虧損 25.79 億港元，主要由於總乘客量因新型冠狀病毒大流行以及政府採取的防疫措施而大幅下降 37.7%，相關措施包括關閉香港與中國內地之間的多個邊境口岸（包括羅湖、落馬洲及香港西九龍站的口岸，以及紅磡站的城際直通車管制站）、旅遊限制、社交距離、在家工作及學校停課措施等。

香港車站商務的 EBIT 下跌 50.2%至 13.34 億港元，主要由於集團向其租戶提供租金寬減，以支持受到香港與中國內地之間多個邊境口岸關閉影響的免稅店及一些車站商店的經營者，以及集團向其他車站商店零售租戶提供租金寬減，連同廣告收入劇減所致。

香港物業租賃及管理業務的 EBIT 微跌 1.6%至 21.93 億港元，主要是由於集團向業務受到新型冠狀病毒大流行不利影響的零售租戶提供租金寬減。所提供租金寬減將於個別租戶的餘下租約期內攤銷，只有小部分已在截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內的損益表中反映。EBIT 的部分跌幅被集團自 2020 年 3 月底起因購入「德福廣場二期」及「PopCorn 2」餘下收益權所帶來的利潤貢獻，以及國際金融中心二期的投資物業租金增長所抵銷。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司業務因新型冠狀病毒大流行及相關政府的措施而受到不同程度的不利影響，導致 EBIT 下跌 67.5%至 1.82 億港元。

截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內，其他的 EBIT（主要包括香港特區政府委託的項目管理服務、「昂坪 360」及顧問業務，經扣除項目研究及業務發展開支）錄得虧損 1.99 億港元，而 2019 年同期則錄得虧損 21.07 億港元（當中包括就沙田至中環綫（「沙中綫」）項目紅磡事件而作出的 20 億港元撥備）。如撇除該 2019 年的撥備，2020 年的 EBIT 虧損則增加 9,200 萬港元，主要由於「昂坪 360」在 2020 年因新型冠狀病毒大流行而暫停服務，導致收入減少。

應佔聯營公司及合營公司利潤

截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內，應佔聯營公司及合營公司利潤為 2.17 億港元，而 2019 年同期則虧損 7,400 萬港元（當中包括就英國西南部鐵路專營權協議之虧損性合約而作出的 4.36 億港元撥備）。如撇除該 2019 年的撥備，2020 年的應佔利潤則會減少 1.45 億港元或 40.1%，主要由於集團於北京和杭州的聯營公司之財務表現受到新型冠狀病毒大流行的不利影響。

物業發展利潤

截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內，除稅後的物業發展利潤由 7.75 億港元增至 52.00 億港元，升幅主要來自 LP6（「日出康城」第六期）的分佔盈餘，以及出售存貨單位。

公司股東應佔淨虧損

經獨立專業估值公司重估集團於香港及中國內地的投資物業後，截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內的重估虧損為 59.67 億港元，而 2019 年同期則錄得重估收益 20.66 億港元。重估虧損是因為受到新型冠狀病毒大流行及整體經濟環境惡化的不利影響所致。計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業重估後，集團於截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內錄得公司股東應佔淨虧損 3.34 億港元，而 2019 年同期則錄得淨利潤 55.06 億港元。

財務狀況

百萬港元	於 2020 年 6 月 30 日	於 2019 年 12 月 31 日	增／（減） 百萬港元	%
淨資產	180,021	186,798	(6,777)	(3.6)
總資產	287,615	289,214	(1,599)	(0.6)
總負債	107,594	102,416	5,178	5.1
負債總額 [△]	41,620	39,456	2,164	5.5
淨負債權益比率 ^δ	18.9%	15.4%	3.5 個百分點	

[△]：負債總額代表貸款及其他債務、短期貸款及銀行透支。

^δ：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、銀行透支、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款佔總權益的百分率。

淨資產

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產由 2019 年 12 月 31 日的 1,867.98 億港元下跌 3.6%至 2020 年 6 月 30 日的 1,800.21 億港元。

總資產

總資產由 2,892.14 億港元輕微下跌 0.6%至 2,876.15 億港元，主要由以下因素所組成：

- 現有投資物業組合的重估虧損，導致投資物業價值下降；
- 現金結餘減少；及
- 「LP6」的物業發展利潤入帳，令物業發展應收款項增加。

總負債

總負債由 1,024.16 億港元上升 5.1%至 1,075.94 億港元，主要由以下因素所組成：

- 計提 2019 年末期普通股股息；
- 借貸的淨增加；及
- 結付每年應向九鐵公司支付的非定額付款以及支付稅項。

負債總額及借貸成本

集團負債總額（包括貸款及其他債務總額、銀行透支及其他短期貸款）上升 5.5%至 416.20 億港元。截至 2020 年 6 月 30 日止六個月，集團帶息借貸的加權平均借貸成本為年率 2.6%，2019 年同期則為年率 2.7%。

淨負債權益比率

於 2020 年 6 月 30 日，淨負債權益比率為 18.9%，較 2019 年 12 月 31 日的 15.4%增加 3.5 個百分點，主要由於因購入「德福廣場二期」和「PopCorn 2」餘下分別 50%及 30%收益權、支付香港現有鐵路及相關營運的資本性開支，以及經營活動所用的現金淨額（扣除每年非定額付款），以致現金結餘減少及借貸增加。

現金流量

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2020	2019
經營活動（耗用）／產生的現金淨額，扣除每年非定額付款	(1,881)	7,738
收取與物業發展有關的淨額	3,323	4,223
投資活動的其他現金流出淨額	(6,120)	(3,860)
借貸／（償還）負債淨額，扣除利息付款	1,828	(4,403)
現金、銀行結餘及存款（減少）／增加 [#]	(2,883)	3,649

#：不包括匯率變動的影響

經營活動所用的現金淨額，扣除每年非定額付款

截至 2020 年 6 月 30 日止六個月，經營活動耗用的現金淨額（扣除香港鐵路和相關營運的每年非定額付款）為 18.81 億港元，主要由於經營利潤減少，以及因 2019 年暫繳稅款的時間性差異令 2020 年上半年的繳稅金額增加，而相比 2019 年同期經營活動則產生現金淨額 77.38 億港元。

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 33.23 億港元，主要來自「日出康城」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 61.20 億港元，主要包括資本性開支 63.06 億港元（其中 32.85 億港元用於香港投資物業、28.05 億港元用於投資增置香港現有鐵路及相關業務的資產、7,700 萬港元用於香港鐵路延綫項目以及 1.39 億港元用於中國內地及海外附屬公司）。

融資活動

2020 年上半年，全球經濟及市場大幅波動。為遏抑新型冠狀病毒疫情蔓延而實施的外出限制及社交距離措施，對許多行業帶來不利影響。為此，美國聯儲局於 3 月兩度下調聯邦基金目標利率區間合計 1.5 個百分點，到 0.00%至 0.25%（年率，下同）。三個月美元倫敦銀行同業拆息亦從年初的 1.91%下跌至 6 月底的 0.30%。雖然港元短期利率仍高

於美元利率，但自 4 月中旬以來大量流入本港的資金令兩者的利率差幅略為縮窄，其中三個月港元香港銀行同業拆息於年初的 2.43% 回落至六月底的 0.78%。

各大央行亦宣佈推出大規模量化寬鬆措施，為市場注入充裕的流動資金。長期美元及港元利率均大幅下跌。10 年期美國國庫債券孳息率由年初的 1.92% 跌至 6 月底的 0.66%，跌穿 2016 年 7 月創下的 1.36% 歷史低位。10 年期港元掉期利率亦由年初的 2.04% 跌至六月底的 1.04%，同樣跌穿 2012 年 11 月創下的 1.26% 歷史低位。

公司於年初主要籌集年期較短的資金以降低整體借貸成本。然而，營商環境於 3 月中旬急轉直下，公司亦因應情勢變化，著眼於較具提款靈活性及較長年期的融資安排。公司籌集了總額 165 億港元的融資，其中包括 42 億港元中期票據及 123 億港元銀行貸款。當中有 45 億港元的融資是根據《綠色融資框架》籌集的，較受矚目的為一項 5 億港元的 35 年期綠色中期票據。這些根據《綠色融資框架》籌集所得的資金將被用於合資格的綠色項目。截至 2020 年 6 月底，集團有未動用的承諾信貸額 85.04 億港元。

集團於首六個月的有息借貸加權平均成本為 2.6%，而去年同期則為 2.7%。於 6 月底，集團約 63.4% 的借貸為定息借貸，其平均利率和平均還款期分別為 2.8% 和 14.5 年。

環境、社會及管治

港鐵高度重視環境、社會及管治。上文的企業策略檢討將繼續引領公司發展業務。憑藉對環保及關愛社區的專注投入，我們深明公司的環境和社會目標不但有助公司決定如何可持續地經營業務，更有助保持我們作為一家連繫社區的負責任企業的聲譽，致力提升乘客、顧客和員工的生活質素。

我們正探討有關可持續發展的當前趨勢並調整環境、社會及管治的策略，當中包括具共融性及低碳的交通運輸、紓緩擠塞情況、更方便地接駁多模式交通，以及更多元化的員工團隊。除此之外，我們還鼓勵各業務環節均需具備環境、社會及管治意識。我們為減低用電量訂立目標，在重鐵網絡方面，2020 年每名乘客每公里用電量需較 2008 年減少 21%，而在投資物業組合方面，我們制定了 2023 年的用電量需較 2013 年減少 12% 的目標。

與此同時，我們深明與持份者保持緊密溝通的重要性。為此，我們舉辦多項社區參與活動，以聯繫我們服務的社區及支援社會上不斷變化的需求，為年輕人、兒童、長者，以及弱勢社群帶來裨益。由於員工是港鐵最寶貴的資產，我們亦致力建立一個注重參與並支持員工的工作環境。

為了與持份者利益保持一致，確保和維持高水平的企業管治標準同樣重要。公司已採納最佳的企業管治實務，包括清晰明確的管治架構、多元化的董事局及有效的危機管理機制。

安全第一

港鐵一直以安全為首要目標，這也是我們在環境、社會及管治策略中的一個重要元素。我們透過培養安全第一的文化，推動持續改進，並讓持份者參與，教育他們遵守公司安全政策之要求，確保締造一個安全和健康的環境。

為了乘客的安全，我們在香港出現首宗新型冠狀病毒個案後不久便加強日常清潔工作，以盡量減低在列車、車站、商場和其他場地的感染風險。我們亦引入先進的雙氧水霧化

消毒機械人，以加強車站及列車的清潔消毒工作，尤其是對通常較難觸及的細微縫隙進行消毒。我們亦應用光觸媒「納米銀二氧化鈦」塗層，消滅在扶手柱和扶手吊環這些乘客經常接觸的設施表面的多種病毒和細菌。除此之外，我們亦在列車，車站和商場加強抽風，以及加密清洗和更換空調濾網。

為增強公眾信心，我們已實施其他衛生措施，包括無接觸感應式升降機按鈕。我們的目標是令顧客明白港鐵關心他們的健康，讓衛生狀況成為我們的競爭優勢。

2020 年上半年，香港重鐵網絡和輕鐵網絡的須呈報事故數目較 2019 年同期下跌 36%。

企業風險管理

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」。基於業務本質，公司難免承受各種風險和不確定因素，其中很多風險會隨時間而變化，而新的風險亦會出現。在過去六個月，新型冠狀病毒疫情成為公司所需要管理的一大新風險。目前而言，新型冠狀病毒所帶來的影響規模及其時間，仍存在不確定性。公司已採取多項措施及控制方案以減低其影響。公司會繼續密切監察此風險作為企業風險組合一部分，並會按需要計劃進一步的緩解措施。

人力資源

港鐵與其附屬公司於 2020 年 6 月 30 日在香港及香港以外地區分別僱用 17,569 和 16,508 名員工，聯屬公司則在香港及香港以外地區共僱用 16,631 名員工。

在今年上半年，我們透過多項措施招聘人才、加強聯繫和激勵同事，並重視人才發展。我們的人手保持穩定，於上半年度，香港員工的自願流失率維持在 3.8% 的低水平，展現我們積極聯繫及培育同事的成果。期內，每名香港員工參與平均 2.5 天的培訓。

2019 冠狀病毒病疫情席捲全球，為公司業務表現帶來前所未見的挑戰。公司作為負責任的僱主，我們首要任務是在危機中保障就業，及確保業務的可持續性。為防護同事免受疫情感染，我們積極加強防疫措施，並制定適當的彈性工作安排。

為致力促進同事全面身心健康，我們於 2020 年 1 月及 3 月分別推出「身心健康假」及「靈活福利網上平台」。

港鐵學院

於 2020 年首六個月，港鐵學院繼續開辦多項優質課程，將港鐵的鐵路管理及工程專業知識帶到中國內地及「一帶一路」沿線國家，同時開辦經評審課程和短期課程，以培育新一代的鐵路專才。於新型冠狀病毒疫情期間，我們並無提供面對面的課堂教學，而是透過網上教學和虛擬考場提供課程。

展望

過去六個月，港鐵乃至整個香港社會均面對異常嚴峻的挑戰。由於自去年公眾活動的後續影響，加上爆發新冠病毒疫情，我們的鐵路營運、商場、車站零售租賃及廣告業務均受到不單在財務上的多重衝擊。新型冠狀病毒疫情對集團的經常性業務淨利潤在 2020 年上半年的財務影響預計約為 50 億港元。新型冠狀病毒疫情爆發對集團的影響預期將會持續一段時間，但其影響的準確時間及規模難以預測，並需視乎情況發展而定。上半

年錄得的投資物業重估虧損 59.67 億港元主要受到疫情影響，我們的投資物業組合市值或會受市況轉變而有進一步影響。

港鐵員工在這段時間的表現令我深感自豪，他們在最艱難的時刻堅守崗位，繼續提供世界級服務，不負乘客及顧客的期望。

除了這些挑戰外，我們亦從項目管理及鐵路營運中汲取了深切的教訓。在過去數年發生數項工程和鐵路事故後，我們已採取措施提升項目管理及鐵路維修的水平。

從較樂觀的一面來看，除了屯馬綫一期順利通車外，我們還正式獲邀就《鐵路發展策略 2014》所述的兩個新鐵路項目進行詳細設計及規劃。我們亦期待參與更多的物業發展項目，例如新商場及住宅發展項目。

此外，視乎市況，我們計劃由目前至明年 3 月左右，推出三個物業發展項目招標，預計合共提供約 4,350 個住宅單位。視乎市場情況，我們目前預計於未來幾個月內將「日出康城」第十期及大圍站物業發展項目推出預售。

面對新冠病毒確診個案再次湧現的情況，年內我們仍要克服不少挑戰，但本人可向大家保證，港鐵仍會繼續以穩健的財務狀況，繼續提供全球最可靠、最高效的鐵路服務。

就香港以外地區的增長機遇而言，我們會繼續探索當中的發展機會並參與競爭。我們的全資附屬公司港鐵技術諮詢（深圳）有限公司牽頭，夥拍中鐵電氣化局集團有限公司，於 8 月獲得深圳地鐵十三號綫公私合營項目中標通知書。然而，港鐵在本質上仍然是一家香港公司，在可預見的將來，香港仍然是我們的核心市場。

今年餘下時間，本人期待與一眾盡心盡力的同事以及董事局成員並肩攜手，推動香港及我們服務的所有城市不斷邁步前行。請大家繼續重視安全、保持健康，常懷希望！

承董事局命
金澤培博士
行政總裁

香港，2020年8月6日

暫停辦理成員登記手續

本公司成員登記冊將於 2020 年 8 月 21 日至 2020 年 8 月 26 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理本公司的股份過戶登記手續。為符合收取 2020 年度中期股息的資格，所有填妥之股份過戶文件連同有關的股票必須在 2020 年 8 月 20 日下午 4 時 30 分（香港時間）或之前送達本公司的股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司，其地址為香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 17 樓 1712 至 1716 室。

於本公告日期：

董事局成員：歐陽伯權(主席)**、金澤培博士(行政總裁)、包立賢*、陳振彬博士*、陳家樂*、陳黃穗博士*、陳阮德徽博士*、鄭恩基*、周永健博士*、方正博士*、關育材*、李慧敏*、李李嘉麗*、吳永嘉*、鄧國斌*、周元*、許正宇(財經事務及庫務局局長)**、運輸及房屋局局長(陳帆)**、發展局常任秘書長(工務)(林世雄)**及運輸署署長**

執行總監會成員：金澤培博士、劉天成、包立聲、鄭惠貞、蔡少綿、顏永文博士、許亮華、李家潤博士、馬琳、鄧智輝及楊美珍

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。