

編號零五七/二二 二零二二年八月十一日

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 2022 年 6 月 30 日止六個月
未經審核業績公告**業績**

百萬元	截至 6 月 30 日止六個月		利好 / (不利)
	2022 年	2021 年	變動
總收入	23,033	22,317	3.2%
經常性業務 (虧損) / 利潤	(678)	912	n/m
物業發展利潤	7,786	3,081	152.7%
投資物業公允價值計量虧損	(2,376)	(1,320)	(80.0)%
本公司股東應佔淨利潤	4,732	2,673	77.0%

n/m : 並無意義

- 撇除對深圳地鐵四號綫所作的 9.62 億港元減值虧損後，經常性利潤應下跌 68.9%及淨利潤應上升 113.0%
- 本董事局於上次年報表明，中期股息約佔全年派發總股息的三分之一。因此，宣派的中期普通股息為每股 0.42 港元（可選擇以股代息）

摘要**香港業務**

- 第五波疫情對香港本地車務營運、車站商務及物業租賃業務造成不利影響。香港客運業務的乘客量於 2022 年 2 月和 3 月曾下跌至自疫情爆發以來的最低位，但隨著社交距離限制措施於 2022 年 5 月和 6 月局部放寬後逐漸回升
- 重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度維持於 99.9%的世界級水平
- 東鐵綫過海段已於 2022 年 5 月通車，為乘客帶來更多選擇及更便捷的南北兩面交通聯繫
- 香港物業發展利潤為 77 億港元，主要來自 LP10（「日出康城」第十期）、晉環（「港島南岸」第一期）和揚海（「港島南岸」第二期）。百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目分別已於 2022 年 4 月和 7 月批出

摘要 (續)

中國內地及國際業務

- 伊利沙伯綫的中央營運段已於 2022 年 5 月通車，優化改變倫敦及東南兩面交通
- Mälartåg 區域交通服務涵蓋自 2022 年 6 月起接管的 Upptåget 鐵路線
- 深圳地鐵四號綫車費未有調高的情況已披露多年，就此我們對深圳地鐵四號綫作出了 9.62 億港元的減值撥備

企業策略及展望

- 於 2022 年 2 月，本董事局已批准採用一套涵蓋以下三個主要範疇的關鍵績效指標：減少溫室氣體排放、社會共融及發展與機遇。本公司承諾為香港鐵路及物業業務訂立 2030 年科學基礎減碳目標，務求在 2050 年實現碳中和
- 新型冠狀病毒疫情的發展及全球經濟環境在下半年將存在重大的不確定性
- 繼續推進《鐵路發展策略 2014》的多項鐵路項目及就政府《北部都會區發展策略》的項目作出準備
- 大圍商場於下半年度的入帳將視乎建築進度而定。視乎市況，我們預期在未來約 12 個月就東涌東站第一期及小蠔灣物業發展第一期（即第一期第一批次）（均須與政府簽訂項目協議及/或獲批地程序通過）進行招標

本公司董事宣布本公司及其附屬公司（「本集團」）截至 2022 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	
	2022 年 (未經審核)	2021 年 (未經審核)
香港車務營運收入	5,815	6,004
香港車站商務收入	1,481	1,496
香港物業租賃及管理業務收入	2,307	2,511
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬 公司收入	13,150	12,050
其他業務收入	142	224
	22,895	22,285
中國內地物業發展收入	138	32
總收入	23,033	22,317
香港車務營運開支		
- 員工薪酬及有關費用	(3,155)	(2,988)
- 保養及相關工程	(1,019)	(1,046)
- 水電費用	(877)	(826)
- 一般及行政開支	(343)	(346)
- 耗用的存料與備料	(253)	(267)
- 鐵路配套服務	(89)	(113)
- 政府地租及差餉	(77)	(80)
- 其他費用	(118)	(87)
	(5,931)	(5,753)

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2022 年 (未經審核)	2021 年 (未經審核)
香港車站商務開支	(244)	(220)
香港物業租賃及管理業務開支	(434)	(433)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬 公司開支	(12,227)	(11,471)
其他業務開支	(253)	(315)
項目研究及業務發展開支	(173)	(169)
	(19,262)	(18,361)
中國內地物業發展開支	(89)	(25)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營 開支	(19,351)	(18,386)
未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、 折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		
- 來自經常性業務	3,633	3,924
- 來自中國內地物業發展	49	7
	3,682	3,931
香港物業發展利潤 – 分佔盈餘及未出售物業 的權益	9,277	3,654
投資物業公允價值計量虧損	(2,389)	(1,307)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	10,570	6,278
折舊及攤銷	(2,773)	(2,635)
減值虧損	(962)	-
每年非定額付款	(198)	(211)
應佔聯營公司及合營公司利潤	490	530
未計利息、財務開支及稅項前利潤	7,127	3,962
利息及財務開支	(458)	(445)
除稅前利潤	6,669	3,517
所得稅	(1,741)	(735)
期內利潤	4,928	2,782
下列人士應佔：		
- 本公司股東	4,732	2,673
- 非控股權益	196	109
期內利潤	4,928	2,782

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2022 年 (未經審核)	2021 年 (未經審核)
本公司股東應佔期內 (虧損) / 利潤 :		
- 來自經常性業務	(678)	912
- 來自物業發展	<u>7,786</u>	<u>3,081</u>
- 來自基本業務	<u>7,108</u>	<u>3,993</u>
- 來自投資物業公允價值計量	<u>(2,376)</u>	<u>(1,320)</u>
	<u>4,732</u>	<u>2,673</u>
每股盈利 :		
- 基本	0.76 港元	0.43 港元
- 攤薄	0.76 港元	0.43 港元

綜合全面收益表

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2022 年 (未經審核)	2021 年 (未經審核)
期內利潤	4,928	2,782
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	(21)	56
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	(951)	38
- 非控股權益	(9)	23
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	313	(130)
	(647)	(69)
	(668)	(13)
期內全面收益總額	4,260	2,769
下列人士應佔：		
- 本公司股東	4,073	2,637
- 非控股權益	187	132
期內全面收益總額	4,260	2,769

綜合財務狀況表

百萬元	於 2022 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2021 年 12 月 31 日 (已審核)
資產		
固定資產		
- 投資物業	82,492	84,801
- 其他物業、機器及設備	101,311	101,517
- 服務經營權資產	33,988	34,714
	<u>217,791</u>	<u>221,032</u>
商譽及物業管理權	62	69
發展中物業	10,605	11,215
遞延開支	2,343	1,964
聯營公司及合營公司權益	12,504	12,442
遞延稅項資產	669	599
證券投資	1,470	1,479
待售物業	1,133	639
財務衍生工具資產	619	363
存料與備料	2,299	2,129
應收帳項及其他應收款項	10,774	14,797
應收關連人士款項	5,586	4,384
現金、銀行結餘及存款	26,439	20,970
	<u>292,294</u>	<u>292,082</u>
負債		
銀行透支	18	-
短期貸款	1,881	1,650
應付帳項、其他應付款項及撥備	40,390	40,077
本期所得稅	3,517	2,381
應付關連人士款項	5,518	479
貸款及其他負債	37,389	42,102
服務經營權負債	10,181	10,231
財務衍生工具負債	938	561
非控股權益持有者貸款	142	146
遞延稅項負債	14,392	14,418
	<u>114,366</u>	<u>112,045</u>
淨資產	<u>177,928</u>	<u>180,037</u>
股本及儲備		
股本	60,188	60,184
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(268)	(245)
其他儲備	117,498	119,775
本公司股東應佔總權益	<u>177,418</u>	<u>179,714</u>
非控股權益	510	323
總權益	<u>177,928</u>	<u>180,037</u>

附註：

1. 中期財務報告的審閱

本初步公告所載的中期業績並不構成本集團截至 2022 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 2022 年 6 月 30 日止六個月的中期財務報告乃未經審核，但已由本公司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，中期財務報告已經過本公司審核及風險委員會審閱。

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 2021 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料乃為比較資料，並不構成本公司於該財政年度的法定年度綜合帳項，但這些財務資料均來自該等帳項。按照香港《公司條例》（第 622 章）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 2021 年 12 月 31 日止年度的帳項交付公司註冊處處長。
- 本公司核數師已對本集團截至 2021 年 12 月 31 日止年度的帳項作出匯報。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 2022 年度未經審核的中期業績須與 2021 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呈列方式產生重大影響。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 2021 年度帳項所採納的相同。

若干比較數字已重新分類，以符合本期間之呈列方式。

3. 保留溢利

截至 2022 年 6 月 30 日止六個月及截至 2021 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2022 年 1 月 1 日結餘	115,439
本公司股東應佔期內利潤	4,732
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(4)
建議及已批准股息	(6,317)
於 2022 年 6 月 30 日結餘	<u>113,850</u>

百萬港元	
於 2021 年 1 月 1 日結餘	113,243
本公司股東應佔年內利潤	9,552
來自重新計量界定福利計劃淨資產/負債的其他全面收益	253
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(3)
已宣派及已批准股息（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後）	(7,606)
於 2021 年 12 月 31 日結餘	<u>115,439</u>

4. 香港物業發展利潤 – 分佔盈餘及未出售物業的權益

香港物業發展利潤 – 分佔盈餘及未出售物業的權益包括：

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2022 年	2021 年
分佔物業發展所得的盈餘及未出售物業的權益	9,161	3,635
西鐵物業發展的代理費及其他收入	122	29
其他費用及雜項研究	(6)	(10)
	<u>9,277</u>	<u>3,654</u>

5. 投資物業公允價值計量虧損

投資物業公允價值計量虧損包括：

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2022 年	2021 年
投資物業公允價值重新計量虧損	(2,389)	(1,386)
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	-	79
	<u>(2,389)</u>	<u>(1,307)</u>

6. 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2022 年	2021 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	1,583	677
- 香港以外稅項	342	89
	<u>1,925</u>	<u>766</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	(24)	(9)
- 超過相關折舊的折舊免稅額	(5)	(3)
- 物業重估	(9)	(25)
- 撥備及其他	(146)	6
	<u>(184)</u>	<u>(31)</u>
	<u>1,741</u>	<u>735</u>

除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司以外，截至 2022 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%（2021 年：16.5%）計算。根據利得稅兩級制，本公司首 200 萬港元的應課稅利潤按 8.25%徵稅，而餘下的應課稅利潤則按 16.5%徵稅。本公司的香港利得稅撥備於 2021 年按此相同基準計算。

香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

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%（2021 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。

自 2007 年兩鐵合併起，本公司就與兩鐵合併有關的最初款項和所轉承之負債的攤銷、每年定額付款及每年非定額付款（統稱「該款項」）作香港利得稅年度稅項扣減。2007/2008 至 2021/2022 課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共 44 億港元。如以前年度所披露，香港稅務局（「稅務局」）就該款項不可從本公司的評稅利潤計算中扣減，而向本公司發出就 2009/2010 至 2017/2018 課稅年度的利得稅評稅/額外評稅通知書。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已對這些評稅/額外評稅（就該款項能否從評稅利潤計算中扣減）提出反對，及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，惟本公司須購買 23 億港元的儲稅券。本公司已購買所需的儲稅券，而額外徵收的稅款已被稅務局暫緩。購買儲稅券並不影響本公司在稅務上的權利，而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。

於 2022 年 5 月 20 日，稅務局局長就本公司的個案作出決定，否決了本公司所提出的反對申請，並維持了 2011/2012 至 2017/2018 課稅年度就該爭議款項的利得稅評稅/額外評稅，即認定該款項不可從相關課稅年度本公司的評稅利潤計算中扣減。本公司已跟早前給予本公司意見的外聘大律師和稅務顧問再次確認此個案，並已從另一位外聘大律師取得進一步意見。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見，本公司董事認為本公司已有有力的法律理據，並決定就 2011/2012 至 2017/2018 課稅年度的評稅結果提出爭議

及上訴。因此，本公司已於 2022 年 6 月 16 日向稅務上訴委員會提交上訴通知。本公司並無就上述評稅/額外評稅通知書的決定及其他相關課稅年度的評稅作額外稅務撥備。截至本中期業績公告之日期，稅務上訴委員會聆訊之日期尚未確定。

7. 股息

宣派及建議派發予本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2022 年	2021 年
與期內有關的普通股息		
- 匯報日後宣派的中期普通股息每股 0.42 港元 (2021 年：每股 0.25 港元)	2,604	1,548
與去年有關的普通股息		
- 期內批准及應付的末期普通股息每股 1.02 港元 (2021 年：有關 2020 年度的每股 0.98 港元)	6,317	6,060

於匯報期末後宣派的中期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

董事局已議決派發中期股息每股 0.42 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（附有以股代息的選擇），預計於 2022 年 10 月 14 日派發予於 2022 年 8 月 31 日營業時間結束時名列本公司成員登記冊的股東。

8. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內的股東應佔利潤 47.32 億港元（2021 年：26.73 億港元），及期內已發行普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，合共 6,188,084,292 股（2021 年：6,176,853,529 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內的股東應佔利潤 47.32 億港元（2021 年：26.73 億港元），及就具攤薄效力的本公司的行政人員股份獎勵計劃作出調整的期內已發行普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，合共 6,193,871,505 股（2021 年：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後，合共 6,182,596,177 股）計算。

若根據來自基本業務股東應佔利潤 71.08 億港元（2021 年：39.93 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 1.15 港元（2021 年：0.65 港元）。

9. 業務分類資料

本集團的業務包括 (i) 經常性業務（包括香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務以及其他業務，而不包括在香港及中國內地投資物業公允價值計量）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) 香港車務營運：為香港本地集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地的過境鐵路、廣深港高速鐵路（香港段）、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：於香港車務營運網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路及其他物業內提供的電訊、頻譜及數據中心服務，以及其他商務活動。
- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 其他業務：與客運服務或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪 360」（包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務）、鐵路顧問業務、於八達通控股有限公司的投資及提供予香港特別行政區政府（「香港特區政府」或「政府」）的項目管理服務。

須呈報業務類別的經營業績及與中期財務報告內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	收入		利潤 / (虧損) 貢獻	
	截至 6 月 30 日止六個月 2022 年	2021 年	截至 6 月 30 日止六個月 2022 年	2021 年
香港客運服務				
- 香港車務營運	5,815	6,004	(2,775)	(2,285)
- 香港車站商務	1,481	1,496	1,098	1,145
	7,296	7,500	(1,677)	(1,140)
香港物業租賃及管理業務	2,307	2,511	1,865	2,067
中國內地及國際鐵路、物業租賃 及管理業務	13,150	12,050	(171)	445
中國內地物業發展	138	32	49	7
其他業務	142	224	(144)	(125)
	23,033	22,317	(78)	1,254
香港物業發展			9,277	3,654
項目研究及業務發展開支			(173)	(169)
投資物業公允價值計量虧損			(2,389)	(1,307)
應佔聯營公司及合營公司利潤			490	530
未計利息、財務開支及稅項前利潤			7,127	3,962
利息及財務開支			(458)	(445)
所得稅			(1,741)	(735)
期內利潤			4,928	2,782

截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內本公司股東應佔來自物業發展的利潤 77.86 億港元（2021 年：30.81 億港元）代表香港物業發展利潤 92.77 億港元（2021 年：36.54 億港元）、中國內地物業發展利潤 4,900 萬港元（2021 年：700 萬港元）及扣除其相關利息、財務開支和所得稅 15.40 億港元（2021 年：5.80 億港元）。

截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內本公司股東應佔來自投資物業公允價值計量的虧損 23.76 億港元（2021 年：13.20 億港元）代表投資物業公允價值計量虧損 23.89 億港元（2021 年：13.07 億港元）扣除其相關所得稅抵免 1,300 萬港元（2021 年：相關所得稅支出 1,300 萬港元）。

下表列示來自本集團以外的客戶收入按區域分佈的資料。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	
	2022 年	2021 年
香港特別行政區（所屬地）	9,724	10,193
澳洲	8,251	7,332
中國內地及澳門特別行政區	970	948
瑞典	2,798	2,669
英國	1,290	1,175
	13,309	12,124
	23,033	22,317

10. 其他物業、機器及設備及服務經營權資產

A 於 2022 年 6 月 30 日，在建資產包括本集團就其在香港的四條市區綫（港島綫、將軍澳綫、觀塘綫及荃灣綫）更換現有信號系統（「SACEM 系統」）工程（「新信號系統」）所產生的 26 億港元開支。

由於涉及複雜的技術事宜和疫情關係，新信號系統的承辦商需要較預期更長的時間才可完成本集團要求的軟件安全保證工作。本集團正在與承辦商密切合作，推動工程向前邁進，並進行必要措施，從而在進行必要的安全保證工作之同時，更新若干資產及為新列車配備 SACEM 系統，使短期內可繼續提供優質、可靠的列車服務。同時，本集團正在研究在合理時間內，可帶來更好成果的替代方案及其相關費用，在研究中的數個方案，其中包括升級現有 SACEM 系統作長期使用的可行性，以作替代全面採用新信號系統的方案。

基於以上所述的延誤，本集團正在密切監察信號系統更換工程的進度。倘若本公司決定不引入全套新信號系統或其任何部分，在作出此決定之時，已資本化的相關費用（只限於未能直接與為本集團帶來未來經濟效益的資產購置有關之部分）將會在相關匯報期間撇減並列支綜合損益表內。

B 深圳地鐵四號綫是深圳地鐵的一部分，由全資附屬公司港鐵軌道交通（深圳）有限公司經營。2020 年 7 月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並擬於 2021 年 1 月 1 日開始生效。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。港鐵軌道交通（深圳）有限公司自 2010 年開始營運深圳地鐵四號綫以來，截至 2022 年 6 月 30 日，車費一直未有調高，而營運開支持續增加。正如已披露多年，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

由於預計票價制定機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，本集團為深圳地鐵四號綫進行減值評估測試，於 2022 年 6 月 30 日，深圳地鐵四號綫的帳面價值為 45.89 億港元，而相應的可收回金額為 36.27 億港元。因此，在截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內的綜合損益表中，已就深圳地鐵四號綫的服務經營權資產作出了 9.62 億港元的減值撥備。用作減值評估測試時的可收回金額乃根據涵蓋剩餘服務經營權期間的使用價值計算而釐定。在估計深圳地鐵四號綫的使用價值時，採用之估計稅前貼現率為 9.2%。

11. 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 2022 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 11A(c)(iv)），但截至中期財務報告之日期，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 11A(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 11A(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（其中包括一項先前獲取之經修訂造價估算的最新評估），本公司認為儘管最新的最終項目造價可能接近經修訂造價估算，但經修訂造價估算仍可實現，並且目前無需要進一步修訂該估算。但是，最終項目造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定，其中一些合同將涉及解決商業問題，根據過去的經驗，可能需要多年時間才能解決。

在考慮了尚未最終確定完結的合約數目及現時的備用資金後，不能絕對保證最終項目造價不會超過經修訂造價估算，特別是如果在談判最終帳目過程中於解決商業問題時出現無法預料的困難。在此情況下，根據高速鐵路（香港段）協議條款，本公司將須承擔及支付超出經修訂造價估算的超出部分（如有），但不包括若干經協定的例外費用（詳見上述附註 11A(c)(ii)）。

(f) 本公司並無就下列各項於本公司綜合帳項作出任何撥備：

(i) 本公司須承擔任何進一步超支（如有）的任何可能責任，原因是根據截至目前可獲得的資料，本公司相信現時無需對高速鐵路（香港段）經修訂造價估算作進一步修訂。但是，項目最終造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定，其中一些合同將涉及解決商業問題，可能需要多年時間才能達成協議和解決；

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，本公司可能須承擔的任何可能責任（於上文附註 11A(c)(iv)更具體說明），原因是 (a) 截至 2022 年 6 月 30 日及截至中期財務報告之日期，本公司並未接獲香港特區政府針對本公司提出任何索償或仲裁的任何通知；(b) 本公司受責任上限所保障；及 (c) 由於高速鐵路（香港段）協議，本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及

(iii) （如適用）因本公司未能有足夠的可靠性去估算本公司的責任或負債金額（如有）。

(g) 高速鐵路（香港段）項目管理費用收入及上述額外費用收入合共 65.48 億港元已於以往年度的綜合損益表中確認。

就高速鐵路（香港段）項目管理費用收入的充足性而言，本公司估計本公司完成履行其與高速鐵路（香港段）有關責任的總成本將可能超過高速鐵路（香港段）項目管理費用收入。因此，已於以往年度的綜合損益表中確認了適當金額的撥備。

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 2022 年 6 月 30 日止六個月內，本公司因此而產生的該等費用並其後應由香港特區政府向本公司支付的金額合共 7,700 萬港元（2021 年：1.57 億港元）。截至 2022 年 6 月 30 日，香港特區政府尚未支付的費用合共 1.90 億港元（2021 年 12 月 31 日：2.46 億港元）。

於 2012 年就沙中綫的建造及通車試行簽訂沙中綫委託協議三。除了因屬於現有與九鐵公司訂立的服務經營權協議下的若干資產（包括列車、訊號、無線電及主要控制系統）修改、升級或擴展工程的若干費用由本公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議三中指定的所有工程成本包括承建商成本及本公司成本（「銜接工程成本」）（本公司會先支付並向香港特區政府收回）。本公司將會分擔上述有關修改、升級或擴展工程的費用，而此費用主要透過本公司於將來減少支付本應承擔的維修資本開支來抵銷。本公司就沙中綫委託協議三內的主要建造工程（包括項目管理費用），獲得香港特區政府 708.27 億港元撥款（「原本委託金額」）。

本公司負責進行或促使他人進行沙中綫協議內指定的工程，從而獲得項目管理費用合共 78.93 億港元（「原本項目管理費用」）。截至 2022 年 6 月 30 日，本公司已全數收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的原本項目管理費用。原本項目管理費用合共 78.93 億港元已全數在以前年度的綜合損益表中確認。

(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（包括上調了應付予本公司的項目管理費用）的經修訂總造價估計（「2017 年造價估算」）提交香港特區政府，此估算考慮到若干因素

（包括考古文物、香港特區政府對附加工程範圍的要求、延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成等問題）。

本公司隨後已進行並完成對造價的進一步評估和重新確認，並已根據沙中綫委託協議三的條款於 2020 年 2 月 10 日通知香港特區政府最新造價估算為 829.99 億港元（「**2020 年造價估算**」）（此款項包括應支付予本公司 13.71 億港元的額外項目管理費用（「**額外項目管理費用**」），即本公司根據沙中綫委託協議三履行餘下的項目管理責任所需的額外費用（詳見下文附註 11B (b)(ii)），但不包括本公司已於其截至 2019 年 12 月 31 日止年度內的綜合損益表中就紅磡事件相關費用已撥備的 20 億港元（詳見下文附註 11B (c)(iii)）。2020 年造價估算表示原本委託金額的 708.27 億港元上調了 121.72 億港元，但較本公司在 2017 年 12 月公布的估計上調的 165.01 億港元為少。

根據沙中綫委託協議三的條款，香港特區政府於 2020 年 3 月 18 日發出文件尋求立法會批准沙中綫項目所需的 108.01 億港元額外撥款（「**額外撥款**」），使沙中綫項目可以竣工。立法會於 2020 年 6 月 12 日批准了沙中綫項目的額外撥款。為免生疑問，香港特區政府尋求並獲得立法會批准的額外撥款並不包括紅磡事件相關費用（詳見下文附註 11B(c)(iii)），亦不包括支付予本公司的任何額外項目管理費用（詳見下文附註 11B(b)(ii)）。

(ii) 額外項目管理費用

如上文附註 11B (b)(i)所述以及本公司之前已披露，沙中綫項目的通車計劃受到若干主要外圍因素的嚴重影響。這些因素不單增加了工程成本，也增加了本公司根據相關的沙中綫委託協議履行其項目管理責任所需的費用，增加的金額估計約為 13.71 億港元。

於 2020 年 12 月，香港特區政府根據沙中綫委託協議三中所載的付款時間表向本公司已支付的項目管理費用總額大致接近原本項目管理費用（為免生疑問，該總額並不包括本公司早前尋求發放的 13.71 億港元額外項目管理費用），並已被本公司全數使用。香港特區政府已獲得立法會批准的額外撥款並不包括本公司早前尋求香港特區政府發放的任何額外項目管理費用。因此，作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上，本公司目前會負擔本公司繼續履行沙中綫委託協議三下的項目管理責任所產生的費用（務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展）。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據沙中綫委託協議三可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。

然而，鑒於本公司認為項目計劃嚴重延誤和因而引致本公司的項目管理費用上調，本公司已經致函香港特區政府，重申本公司（根據沙中綫委託協議三的條款及在本公司取得獨立專家意見後）認為本公司有權收取上調的項目管理費用，而上調的幅度應由雙方真誠磋商協定或根據沙中綫委託協議三的規定釐定。然而，香港特區政府對本公司作出回應，重申香港特區政府認為對沙中綫委託協議三中包含的任何工程範圍、委託活動和/或委託計劃均沒作出任何重大修改。因此，香港特區政府保持其不同意增加任何項目管理費用的立場。

儘管此事仍需待解決，作為現階段安排，本公司在不影響其法律責任的原則為基礎上已經繼續及將會繼續履行其於沙中綫委託協議三下的項目管理責任，並且已經繼續及將會繼續負擔相關費用，務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展，

令沙中綫能在合理切實可行情況下盡快達致全面通車。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據沙中綫委託協議三可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。

(iii) 沙中綫管理費用的撥備

鑒於上文附註 11B(b)(ii)所述的事項，尤其是作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上（同時本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據沙中綫委託協議三可採取相關行動和可尋求的補救措施等事上保留其權利），本公司會負擔本公司繼續履行其項目管理責任所產生的費用。本集團已在截至 2020 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表中作出 13.71 億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的額外費用。截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內，本公司已耗用 1.68 億港元（2021 年：2.77 億港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2021 年：零港元）。於 2022 年 6 月 30 日，6.25 億港元的撥備（2021 年 12 月 31 日：7.93 億港元）（扣除已耗用的金額）已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

此撥備金額並無計算任何可能支付予本公司的額外管理費用在內（不論是在未能達成整體解決方案的情況下及/或因某項裁決、和解或其他原因）。因此，如果任何該等潛在追討能得到實際確定，任何該等追討的金額將被確認並計入本公司有關財政期間的綜合損益表。

(c) 紅磡事件

正如本公司於 2019 年 7 月 18 日的公告所述，紅磡站擴建部分的施工質量在 2018 年被指出現問題（「**第一次紅磡事件**」）。本公司當時立即調查事件、向香港特區政府報告調查結果，以及保留本公司對有關承建商追究的權利。

在 2018 年年底及 2019 年年初，本公司告知香港特區政府，紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處的工程記錄不完整，並且出現一些建造工程方面的問題，成為第一次紅磡事件的後續事件（「**第二次紅磡事件**」）。

為回應第一次紅磡事件和第二次紅磡事件，本公司已向香港特區政府就檢視有關的實際建造狀況及施工質量提交了建議。

(i) 調查委員會

在 2018 年 7 月 10 日，香港特區行政長官會同行政會議根據《調查委員會條例》（香港法例第 86 章）成立調查委員會。於 2019 年 1 月 29 日，香港特區政府向調查委員會提交了第一期的結束聆訊陳詞，當中指出本公司應該提供專業並稱職的工程項目管理人在合理的期望下應具備的技能和看管水平，但本公司卻未能達到要求。

於 2019 年 3 月 26 日，香港特區政府公布了經遮蓋的調查委員會中期報告。調查委員會在報告中指出雖然「紅磡站擴建部分的連續牆和月台層板建造工程達到安全水平」，但有關工程在要項上並沒有按照相關合約的規定執行。

於 2019 年 7 月 18 日，本公司向香港特區政府分別提交了兩份最終報告，一份為關於第一次紅磡事件，而另一份則關於第二次紅磡事件，當中載有（其中包括）為

符合相關作業守則而須在若干地點採取的適當措施的建議方案。現階段已經實施這些適當措施。

於 2020 年 1 月 22 日，香港特區政府在其向調查委員會的結束聆訊陳詞中重申，本公司和承辦商禮頓建築（亞洲）有限公司均未履行在沙中綫項目中所承擔的責任，並且本公司作為香港特區政府所委託的沙中綫項目之項目管理人，應提供達到在合理的期望下專業並稱職的項目管理人所具備的技能和看管水平。

於 2020 年 5 月 12 日，香港特區政府發表了調查委員會的最終報告。調查委員會裁定並信納，當推行了適當的措施後，車站箱形、紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處構築物便會安全和適合作預定用途。針對這些構築物的適當措施已於 2020 年完成。調查委員會還對施工過程發表了多項意見（包括施工過程缺失，例如令人無法接受的造工差劣事件加上監督不力的問題，而在某些範疇，建造工程的管理水平亦未能達到合理標準），並向本公司就未來提出建議。

(ii) 專家顧問團（「顧問團」）

香港特區政府於 2018 年 8 月成立沙中綫項目的顧問團，專責就本公司的項目管理系統進行整體檢討，並就推展沙中綫項目時應採取的額外管理和監察措施向本公司和相關政府部門提出建議。於 2021 年 2 月 1 日，顧問團向香港特區政府提交其最終報告。報告指出紅磡站已落成的相關結構，在完成所需的適當措施後，而作其預定用途，實際上是安全的。顧問團亦在報告向本公司和香港特區政府提出建議，以持續改善鐵路項目管理。

(iii) 紅磡事件相關費用的撥備

於 2019 年 7 月，香港特區政府接納本公司就分階段啟用屯馬綫（沙中綫大圍至紅磡段）（「分階段啟用」）的建議，第一階段涉及屯馬綫大圍站至啟德站的商業服務，並已於 2020 年 2 月 14 日通車。

為了繼續推進沙中綫項目，以及促使於 2020 年第一季的分階段啟用，本公司已於 2019 年 7 月公布，作為現階段安排，本公司將在不影響其法律責任的原則為基礎下先就紅磡事件以及分階段啟用屯馬綫支付相關的若干費用（即改建工程及試營運的費用以及其他與分階段啟用的準備活動相關的費用）（「紅磡事件相關費用」），同時就最終承擔相關費用責任一事上保留其權利。

本公司與香港特區政府將繼續進行磋商，務求就紅磡事件以及雙方各自就造價和紅磡事件相關費用的付款責任達成整體解決方案。本公司與香港特區政府如未能在合理期間內達成整體解決方案，則沙中綫委託協議三的條款應繼續（如現時般）適用（包括與該等費用有關的條款），而相關費用的付款責任應按照沙中綫委託協議三來裁定。

考慮到上文附註 11B(c)所述情況，特別是鑑於作為現階段的安排及在不影響其法律責任的原則為基礎，本公司先支付紅磡事件相關費用的決定，本公司已於其截至 2019 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表內作出了一項 20 億港元的撥備。截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內，本公司已耗用 6,600 萬港元（2021 年：1.36 億港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2021 年：零港元）。於 2022 年 6 月 30 日，8.78 億港元的撥備（2021 年 12 月 31 日：9.44 億港元）（扣除已耗用的金額）已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

該撥備金額並無計算可向任何其他人士（不論是在未能達成整體解決方案的情況下及/或因某項裁決、和解或其他原因）提出的任何潛在追討在內。因此，如果任何該等潛在追討能得到實際確定，任何該等追討的金額將被確認並計入本公司有關財政期間的綜合損益表。

(d) 混合車隊營運事件

於 2020 年 9 月 11 日，本公司就東鐵綫新信號系統投入服務前作出檢視後宣布，暫緩原定於 2020 年 9 月 12 日進行的新信號系統及新九卡列車的轉換安排（統稱「混合車隊營運事件」）。

於 2020 年 9 月 13 日，本公司宣布成立調查委員會負責調查該混合車隊營運事件及向香港特區政府提交調查報告。於 2021 年 1 月 21 日，本公司將調查委員會的報告提交予香港特區政府審閱。本公司確認並接納調查委員會的調查結果，包括認為有關情況並不是安全問題，惟涉及服務可靠性。本公司亦接納並會落實報告中提出的建議。在順利完成進一步測試並通過相關政府部門的審批後，東鐵綫新信號系統和新九卡列車於 2021 年 2 月 6 日一併投入運作，為東鐵綫延伸過海至金鐘站作出準備。

(e) 香港特區政府可能提出的申索及彌償

倘若本公司違反沙中綫協議（包括倘若本公司違反其對項目管理服務所作出的保證），香港特區政府有權向本公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或本公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據沙中綫委託協議三，本公司對香港特區政府就沙中綫協議或與該等協議相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於本公司根據沙中綫協議下收到的費用。根據一般法律原則，倘若本公司被認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 11B(c)(i)所述），但截至中期財務報告之日期，本公司並沒有收到香港特區政府就有關任何沙中綫協議對本公司提出的申索。目前不確定將來會否向本公司提出此申索，以及（如果提出申索）此申索的性質和金額。

本公司與香港特區政府就若干事項磋商的最終結果，包括就紅磡事件及雙方各自就紅磡事件相關費用的付款責任和達成任何整體解決方案的時間，以及向相關人士作出追討的程度，在現階段而言仍極不確定。由於涉及重大不確定性，本公司目前未能有足夠的可靠性去估算本公司因整體沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額。因此，本公司除上述的撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於 2022 年 6 月 30 日本公司並無就除上述以外的沙中綫事宜確認其他撥備，本公司在今後未來將會按事態發展持續地評估確認任何進一步撥備的需要。

(f) 啟用沙中綫

於 2020 年 2 月 11 日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議（「沙中綫補充服務經營權協議一」），以補充及修改現有協議，使本公司能夠從 2020 年 2 月 14 日起為期兩年內以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫一期。

於 2021 年 6 月 21 日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議（「沙中綫補充服務經營權協議二」），以補充及修改現有協議，使本公司能夠從 2021 年 6 月 27 日起為期兩年內以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫全綫，即沙中綫第一部分。沙中綫補充服務經營權協議二已取代了簽訂的沙中綫補充服務經營權協議一。

於 2022 年 5 月 10 日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議（「沙中綫補充服務經營權協議三」），以補充及修改現有協議，使本公司能夠從 2022 年 5 月 15 日起，即沙中綫第二部分（將東鐵綫（原綫）（定義見沙中綫補充服務經營權協議三）由紅磡站經會展站延伸至金鐘站）啓用及投入商業營運的日期，以與現有鐵路網絡大致相同的方式經營沙中綫全綫，惟為期十年。沙中綫補充服務經營權協議三已取代了簽訂的沙中綫補充服務經營權協議二。在該十年期間屆滿前，雙方有義務真誠地展開獨家磋商，以期就沙中綫經營權延期的具法律約束力協議條款達成一致（包括但不限於本公司應根據《香港鐵路條例》（香港法律第 556 章）所界定的服務經營權經營沙中綫）。該具法律約束力協議應使現有於 2007 年 8 月 9 日簽訂的營運協議適用於沙中綫，並應根據現有於 2007 年 8 月 9 日簽訂的營運協議使本公司可以從沙中綫的營運中取得一定商業回報率。

12. 應收及應付帳項

A 於 2022 年 6 月 30 日，本集團的應收帳項及其他應收款項為 107.74 億港元（2021 年 12 月 31 日：147.97 億港元），其中應收帳項為 37.19 億港元（2021 年 12 月 31 日：42.97 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 60 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 2022 年 6 月 30 日，以到期日劃分的應收帳項之帳齡分析如下：

	2022 年 6 月 30 日 (未經審核)	2021 年 12 月 31 日 (經審核)
百萬港元		
未到期款項	3,146	3,779
過期 30 日內未付	262	283
過期多於 30 日但於 60 日內未付	89	62
過期多於 60 日但於 90 日內未付	49	34
過期多於 90 日未付	173	139
應收帳項總額	3,719	4,297
其他應收款項及合約資產	7,055	10,500
	10,774	14,797

B 於 2022 年 6 月 30 日，應付帳項、其他應付款項及撥備為 403.90 億港元（2021 年 12 月 31 日：400.77 億港元），其中應付帳項及應計費用為 218.51 億港元（2021 年 12 月 31 日：186.20 億港元）。於 2022 年 6 月 30 日，以到期日劃分應付帳項的分析如下：

百萬港元	2022 年 6 月 30 日 (未經審核)	2021 年 12 月 31 日 (經審核)
30 日內到期或即期	8,295	7,631
30 日後至 60 日內到期	1,622	1,754
60 日後至 90 日內到期	957	730
90 日後到期	4,554	4,088
	15,428	14,203
租金及其他可退還按金	2,779	2,818
應計僱員福利	2,054	1,599
應付本公司其他股東之股息	1,590	-
	21,851	18,620

13. 買賣或贖回上市證券

本公司分別於 2022 年 3 月 18 日及 2022 年 4 月 19 日以票面價值贖回 11.5 億人民幣（13.5 億港元）及 2.00 億人民幣（2.34 億港元）債券。該債券在贖回之前於香港聯合交易所上市。除上述披露外，截至 2022 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 2022 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 2,560,000 股本公司普通股份，總代價為約 1.09 億港元。

14. 集團資產押記

於 2022 年 6 月 30 日，本公司在中國內地之全資附屬公司 — 港鐵軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌道交通四號綫二期相關票務及非票務收入及保險合約權益為一項總額 9.22 億人民幣（10.81 億港元）的銀行貸款提供抵押。

於 2022 年 6 月 30 日，本公司在中國內地之附屬公司 — 港鐵中鐵電化軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌道交通十三號綫相關票務及非票務收入為一項總額 32 億人民幣（38 億港元）的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，本集團於 2022 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。

15. 公司管治

在截至 2022 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。

16. 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 2022 年 9 月上旬向股東寄發，並在本公司網址及聯交所網址刊登，以供查閱。

主要統計數字

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2022 年	2021 年
香港車務營運的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	570.5	646.1
- 過境服務	0.2	0.2
- 高速鐵路（香港段）	-	-
- 機場快綫	1.0	1.0
- 輕鐵及巴士	77.7	88.6
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	3,392.5	3,849.5
- 過境服務（每日）	1.2	1.3
- 高速鐵路（香港段）（每日）	-	-
- 機場快綫（每日）	5.3	5.4
- 輕鐵及巴士（周日）	448.7	510.4
EBITDA 邊際比率 [^]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	16.0%	17.6%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	27.8%	32.7%
EBIT 邊際比率 [*]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	(1.1)% [#]	4.9%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	(1.3)%	6.2%

[^] 未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤佔總收入之百分率

[°] 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 132.88 億港元及 123.16 億港元（2021 年：120.82 億港元及 114.96 億港元）

^{*} 未計利息、財務開支及稅項前利潤 /（虧損）（不包括香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益、投資物業公允價值計量虧損和應佔聯營公司及合營公司利潤）佔總收入之百分率

[#] 撇除就深圳地鐵四號綫所作的 9.62 億港元減值虧損後，EBIT 邊際比率應為 3.1%

[°] 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、及減值虧損分別為 132.88 億港元、123.16 億港元、1.32 億港元及 9.62 億港元（2021 年：120.82 億港元、114.96 億港元、1.34 億港元及零港元）

管理層回顧及展望

港鐵公司於 2022 年首六個月面對嚴峻的外部經營環境的挑戰，但仍在業務上取得重要進展。我們樂見重要的鐵路延綫通車，令數以百萬計乘客的生活更為便利，同時我們亦繼續推展物業發展項目，為本港住宅市場增加數千個單位供應。然而，當第五波新冠疫情於 2022 年初爆發，當局需再次實施防疫措施並繼續封關，因而對乘客量帶來沉重打擊。踏入下半年後，全球通脹升溫、供應鏈持續受到影響以及地緣政治緊張等問題，均構成重大的不明朗因素。

回顧過去半年，其中東鐵綫過海段於 2022 年 5 月通車，標誌著東鐵綫百年發展中的一個重要里程碑。東鐵綫配備新列車和信號系統，令乘客可由新界東北以及中九龍直達港島，毋需轉車，讓每天數以萬計乘客可節省交通時間，出行倍添便利。該項目為香港鐵路網絡發展的一個重要里程碑。此外，我們正配合政府推展未來的新鐵路項目，以進一步強化本港的交通聯繫，促進經濟增長。

同樣在 2022 年 5 月，我們慶祝英國伊利沙伯綫中央營運段通車。港鐵公司的附屬公司負責營運這條逾 100 公里長的鐵路綫，也參與締造這個倫敦鐵路發展史上的重大里程碑，大大提高了倫敦市的鐵路載客量。新服務亦反映港鐵公司持續拓展業務，並在全球其他重要市場發揮業務專長。

我們正全力落實公司的企業策略。今年上半年，我們繼續推動變革，令公司更能適應未來變化，同時與各級員工加強聯繫。我們亦推行多項舉措以達致環境、社會和管治目標，包括減少溫室氣體排放、支持社會共融，以及為社區及員工創造發展及機遇，每項舉措均旨在根據清晰的關鍵績效指標而達致特定目標。此外，公司為推動新增長引擎支柱而成立的新附屬公司 MTR Lab Company Limited 正積極從創科生態圈內發掘合作機會，共同推動和創建智慧及可持續發展的未來城市。

儘管於報告期內面對重重困難，我們仍然竭盡所能讓香港以及全球有我們提供服務的城市繼續前行，在確保乘客與員工的健康和安全之餘，繼續提供世界級服務，並銳意創新以不斷提升顧客體驗。今年首六個月，港鐵在香港的重鐵網絡列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度繼續達到 99.9% 的世界級水平。

我們分別於 2022 年 4 月及 7 月批出百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目，進一步擴大物業發展組合。這些住宅項目預計為本港住宅市場增添約 2,150 個單位。

港鐵乘客量無可避免地受到了第五波新冠疫情的衝擊。2022 年上半年，未計及深圳地鐵四號綫減值撥備 9.62 億港元，經常性業務利潤下跌 68.9% 至 2.84 億港元。期內物業發展利潤較去年同期增加 152.7% 至 77.86 億港元。因此，來自基本業務的利潤增加 78.0% 至 71.08 億港元。若包括投資物業公允價值計量所產生的虧損 23.76 億港元（此為非現金的會計項目），公司股東應佔淨利潤為 47.32 億港元，相當於每股盈利 0.76 港元。

如 2021 年年報所述，視乎公司的財務表現和未來的資金需要，我們預計於每個財政年度派發兩次股息，分別約於 10 月及 7 月派發中期及末期股息，而中期股息約佔全年派發總股息的三分之一。董事局已宣布派發中期股息每股 0.42 港元，而去年同期為 0.25 港元。

香港業務

港鐵公司的香港業務包括鐵路與巴士服務、車站商務（如零售與廣告）（合稱「香港客運服務」），以及與鐵路相連物業組合的發展、租賃及管理。這些業務是港鐵公司的核心業務，亦是未來發展策略的三大支柱之一。「鐵路加物業」經營模式不單為鐵路建設、營運與維修提供可持續融資框架，以確保可提供世界級的鐵路服務，同時亦促進鐵路沿綫以交通為導向（「TOD」）及綜合社區的發展，為香港發展多個新社區，並為舊社區注入新動力。

受到第五波新冠疫情衝擊，2022年首六個月的乘客量及收入均較2021年同期下降。東鐵綫過海段通車是本回顧期內的重要成果，標誌著期待已久的沙田至中環綫項目至此全部完成。

香港客運服務—車務營運

摘要

- 於2022年5月開通東鐵綫過海段
- 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
- 2022/2023年度凍結票價

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月		增／（減）
	2022 年	2021 年	百分率
香港車務營運			
總收入	5,815	6,004	(3.1)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營（虧損）／利潤（「EBITDA」）	(116)	251	n/m
未計利息、財務開支和計及每年非定額付款後的經營（虧損）／利潤（「EBIT」）	(2,775)	(2,285)	(21.4)
EBITDA 邊際比率(%)	(2.0)%	4.2%	n/m
EBIT 邊際比率(%)	(47.7)%	(38.1)%	(9.6)個百分點

n/m: 並無意義

2022年首六個月，香港車務營運的收入為58.15億港元，較去年同期的60.04億港元減少3.1%，導致未計利息、財務開支和計及每年非定額付款後的虧損27.75億港元。有關業績反映新冠疫情，尤其第五波疫情爆發後所帶來的持續負面影響。

乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	截至 2022 年 6 月 30 日止 六個月	增／(減) 百分率	截至 2022 年 6 月 30 日止 六個月	增／(減) 百分率
香港車務營運				
本地鐵路服務	570.5	(11.7)	4,782	(4.4)
過境服務	0.2	(13.0)	2	-
高速鐵路（香港段）	-	n/m	723	11.1
機場快綫	1.0	(0.6)	33	(35.3)
輕鐵及巴士	77.7	(12.3)	248	(7.5)
城際客運	-	n/m	-	n/m
	649.4	(11.8)	5,788	(3.1)
其他			27	(15.6)
總計			5,815	(3.1)

本地客運市場去年曾一度復甦，但受到第五波新冠疫情的影響，乘客量自 2022 年年初再度下跌。港鐵鐵路和巴士服務的總乘客量為 6.494 億人次，較 2021 年同期的 7.359 億人次減少 11.8%。周日平均乘客量減少 11.9% 至 385 萬人次。由於香港與內地之間的口岸（羅湖、落馬洲、香港西九龍站，以及紅磡站城際客運管制點）依然關閉，持續嚴重影響過境服務、高速鐵路（香港段）以及城際客運的乘客量。機場快綫的乘客量維持在 100 萬人次，反映防疫措施持續對航空旅客的數量帶來影響。

在回顧期內，港鐵繼續推出具吸引力的車費推廣活動，以刺激乘客量以及協助減輕疫情對乘客的經濟影響。公司亦進一步優化廣受歡迎的「MTR Mobile」應用程式，並推出全新車票二維碼付款方式選項，令出行更加便捷。

市場佔有率

公司於 2022 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 47.2%，而 2021 年同期為 46.2%。主要由於屯馬綫於去年 6 月全綫通車及東鐵綫過海段於今年 5 月通車所帶來的新增乘客量所致：當中，在過海交通工具市場的佔有率為 67.1%，而 2021 年首五個月為 66.7%。由於疫情導致口岸繼續關閉，港鐵的高速鐵路（香港段）和過境服務在過境業務的市場佔有率為 0%。2022 年首五個月在往返機場交通工具市場的佔有率由 21.0% 下降至 16.3%，主要由於需進行閉環式檢疫而未能乘搭任何公共交通工具的抵港旅客大幅增加所帶來的分母效應。

車費調整、推廣及優惠

2022 年 3 月，港鐵按照票價調整機制宣布 2022/23 年度凍結票價，而按票價調整機制的整體調整幅度 0.5% 將順延至 2023/24 年度執行。這標誌著在票價調整機制下，票價已連續三次未曾上調，當中包括 2021/22 年度票價還下調 1.85%。港鐵亦宣布，3.8% 的特別車費回贈優惠（即按票價調整機制內承諾的 3.0% 車費回贈以外，再額外回贈 0.8%）將延長至 2023 年 1 月 1 日，以協助減輕新冠疫情對顧客造成的負面經濟影響。除延長 3.8% 的車費回贈外，公司亦宣布「全月通加強版」、「港鐵都會票」及「屯門 — 南昌全日通」售價將維持不變；「早晨折扣優惠」的 35% 折扣將延長至 2023 年 5 月 31 日；而涵蓋超過 500 條指定路綫的綠色專綫小巴轉乘優惠（0.3 港元或以上）將繼續實施。在 2022/23 年度，這些推廣活動合共為乘客節省超過 6 億港元的車費開支。為進一步紓緩乘客的經

濟困境並提供符合共享共融理念的服務，公司亦繼續為社會各個層面的顧客，包括上班人士、長者、小童、合資格學生及殘疾人士提供共約 22 億港元的恆常票價優惠。

票價調整機制一般而言每五年進行一次檢討。下一次票價調整機制檢討預計於今年下半年展開，預計於 2023 年上半年完成。檢討後的票價調整機制將於 2023 年 6 月/7 月生效，相關準備工作已經展開。

服務表現

於報告期內，港鐵維持高度可靠的服務表現，重鐵網絡乘客車程準時程度和列車按照編定班次行走均高達 99.9%，超越公司的營運協議目標乃至本身更為嚴格的顧客服務目標。

2022 年上半年，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾 78 萬及逾 42 萬班次的列車服務，由公司可控制的因素導致 31 分鐘或以上的延誤分別僅為四宗及零宗。我們以確保乘客安全為首要目標，並深入檢討所有事故，以防止類似事故重演。

提升顧客體驗

從提供安全、可靠及可負擔的客運服務，到優質商業與住宅物業，港鐵公司致力創造世界級的顧客服務體驗。今年首六個月，公司繼續擴大及優化在香港的鐵路網絡、提升列車與車站的舒適度，同時利用新的智能科技，以提供更快捷、更方便、更舒適的乘車體驗。

為乘客增添便利

東鐵綫過海段於 2022 年 5 月 15 日通車，標誌著沙田至中環綫項目全部完成。新延綫除了是本港第四條過海鐵路綫外，該延綫還涵蓋新設的會展站以及擴建的金鐘與紅磡站，而東鐵綫沿綫的月台亦已翻新並提升設施。為慶祝通車，港鐵喜迎 2,000 人乘坐新綫從會展站到紅磡站的首班列車。公司亦向 MTR Mobile 應用程式的登記用戶以先到先得方式送出 100,000 張免費本地單程車票。東鐵綫過海段為乘客提供另一個往來全港的便利選擇，彰顯港鐵「讓城市前行」的使命。

提升乘客舒適體驗

港鐵已訂購 93 列全新八卡重鐵列車和 40 輛全新輕鐵車輛，以新型號取代較舊的列車和車輛。截至 2022 年 6 月 30 日，13 輛全新八卡重鐵列車和 22 輛全新輕鐵車輛已運抵香港，其中 18 輛新輕鐵車輛已投入客運服務。

在空調冷卻裝置的更換計劃下，共 154 部空調冷卻裝置會被陸續更換為更高能源效益的新型號，完成工程後將減少約 15,000 公噸二氧化碳排放，並提升車站內乘客的舒適度，這計劃的餘下最後一批 33 部空調冷卻裝置，預計將於 2023 年全面更換完成。新更換計劃亦會接續進行，預計將於 2023 年至 2026 年逐步更換 31 部空調冷卻裝置，以進一步減低碳排放。

在港島綫、將軍澳綫、觀塘綫及荃灣綫的現有信號系統（「SACEM 系統」）的更換及提升工程正繼續進行。

雖然路軌沿綫的信號系統硬件更換工程進展順利，但由於涉及複雜的技術事宜和疫情關係，承辦商需要較預期更長的時間才可完成公司要求的軟件安全保證工作。此項工作對確保新信號系統的安全性至關重要，我們將繼續與承辦商緊密合作，推進工程。

考慮到信號系統更換工程在時間表和造價上均面對重大挑戰，我們現正：

- 為確保新列車可按計劃投入服務，我們會分階段為93列新列車配備SACEM系統，並預計首列新列車於2022年第四季投入服務；
- 開始為SACEM系統進行資產更新工作，使短期內可繼續提供優質、可靠的列車服務；及
- 研究在合理時間內，可帶來更好成果的替代方案及其相關費用，在研究中的數個方案，其中包括升級現有SACEM系統作長期使用的可行性，以作替代全面採用新信號系統的方案。

我們不斷努力，確保車站出入便利，環境舒適。在 2022 年，我們繼續推進「載·向未來」計劃，在中環站、會展站、香港站以及尖沙咀站引入智能洗手間，為乘客設置洗手間使用狀況數碼顯示屏、提供室內空氣質素資訊等。其他車站改善工程包括為電動輪椅提供充電插座；翻新扶手電梯以及安裝扶手電梯外物識別系統；輕鐵站油漆翻新工程令車站更清晰可見，更為安全；及為有需要的乘客增設座椅等。

智慧出行、營運及維修

創新與科技是港鐵企業策略的關鍵元素，亦有助我們發掘機會來改善顧客體驗及擴展業務。我們於 2022 年 2 月擴大二維碼票務服務，除現有的 AlipayHK 和 MTR Mobile 平台外，還增加銀聯及微信支付，以提供更方便靈活的購票方法。二維碼支付現已覆蓋港鐵 96 個重鐵車站。2022 年 5 月，我們在金鐘站大堂及轉綫月台推出「過海易」實時資訊屏幕，顯示荃灣綫及東鐵綫車站月台的實時人流與班次狀況，幫助乘客選擇更省時的過海路綫。於上半年內，我們亦在東鐵綫沿綫車站月台增設顯示屏以提供實時列車載客量。於回顧期內，我們繼續透過廣受歡迎的 MTR Mobile 應用程式提供最新消息、推廣資訊以及實用功能。

除了開發和利用尖端技術幫助乘客盡享最佳的出行體驗外，我們亦在幕後努力推動智能化運作，確保維持鐵路網絡的世界級安全性與可靠度。今年年初，港鐵推出從 2021 年起與阿里雲攜手開發、利用人工智能的 SACEM 遠程監控及警報檢測（「AI SACEM」）平台。AI SACEM 透過流動數據傳輸故障日誌資訊，讓工程師進行大數據分析、有利早期故障檢測和回應等。此平台已在車務控制中心、Data Studio 及三個車廠控制中心內設立。

於回顧期內，港鐵成為全球首個交通營運商進駐領先的去中心化虛擬遊戲 The Sandbox。透過此項合作，港鐵與 The Sandbox 將攜手創建一個以鐵路為主題，模擬鐵路環境並加入遊戲元素的沉浸式虛擬空間。我們希望藉此將客戶體驗提升到另一層次、加強港鐵與所服務社區的聯繫，並促進 STEM 教育。

香港客運服務 — 車站商務

摘要

- 隨著東鐵綫過海段通車，車站商店增加了23間
- 新數據中心服務已於2022年2月啟用

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月		增／(減) 百分率
	2022 年	2021 年	
香港車站商務			
車站零售設施收入	774	808	(4.2)
廣告收入	352	344	2.3
電訊業務收入	316	302	4.6
其他車站商務收入	39	42	(7.1)
總收入	1,481	1,496	(1.0)
EBITDA	1,237	1,276	(3.1)
EBIT	1,098	1,145	(4.1)
EBITDA 邊際比率(%)	83.5%	85.3%	(1.8)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	74.1%	76.5%	(2.4)個百分點

2022 年上半年，來自全香港車站商務業務的總收入按年輕微減少 1.0%至 14.81 億港元，主要因為續租或新租戶的新訂租金下跌而導致租金收入減少所致。

就各項車站商務活動的表現而言，車站租金收入減少 4.2%至 7.74 億港元，主要來自新訂租金下跌。為幫助紓緩疫情造成的經濟影響，我們提供靈活及／或較短期的租約（特別是對中小型租戶），以吸引及挽留租戶。此外，我們檢討租戶組合，以帶動租金收入及配合顧客不斷變化的需要，同時引入新品牌以保持零售組合的新鮮感。

截至 2022 年 6 月 30 日，港鐵的車站零售商店總數為 1,566 間，零售設施的總面積為 68,656 平方米。車站商店數目相對去年首六個月錄得淨增長，主要原因是會展站有新商店開業。車站商店新訂租金下跌 13.5%，平均出租率為 97.4%。

為了在充滿挑戰的時期提升人流和銷售額，港鐵透過 MTR Mobile 和「MTR 分」獎賞計劃為車站商店進行推廣活動，借助 MTR Mobile 應用程式的龐大用戶基礎，提升各種營銷活動的關注度。有關的推廣活動包括旨在刺激消費的印花賞，特別是在政府推出第三輪消費券計劃期間。港鐵亦向乘客派發車站商店現金券以鼓勵消費，並在車站張貼海報宣傳新進駐港鐵商店的品牌。

截至 2022 年 6 月 30 日，按出租面積計算，車站商店（包括免稅店）的租約到期概況為約 40%於 2022 年到期、26%於 2023 年到期、20%於 2024 年到期，以及 14%於 2025 年或之後到期。

於 2022 年 6 月 30 日，按出租面積計算，車站商店（不包括免稅店）的租戶組合為餐飲類別約佔 34%、餅店約佔 12%、便利店約佔 12%、乘客服務約佔 11%及其他類別約佔 31%。

有鑑於 MTR Mobile 廣受歡迎，於 2022 年 5 月，我們在應用程式內推出全新購物平台「港鐵網上商店」，為鐵路迷及大眾提供港鐵品牌商品及獨特購物體驗。

雖然環境充滿挑戰，廣告收入在 2022 年上半年仍然增加 2.3%至 3.52 億港元。但第五波新冠疫情繼續壓抑消費相關活動，未來前景仍不明朗。業務能錄得增長，主要由於我們的策略將廣告版轉為數碼化，並提升廣告內容的傳輸速度及能力，以及結合手機應用程

式的線上綫下銷售套餐。期內我們的媒體業務亦推出程序化廣告銷售，吸引綫上廣告投放，以精準的目標客戶群來配合媒體市場需求，並提供靈活及具創意的展示方案。

2022年6月30日為止，車站及列車內的廣告點總數減少至42,792個，部分原因是東鐵綫新列車的廣告點數目較以前少。

2022年上半年的電訊業務收入增加4.6%至3.16億港元。將軍澳的數據中心服務已於2022年2月起啟用，我們正探討其他數據中心的發展機會。在其他方面，5G服務現已覆蓋港鐵網絡中的70個車站。我們正就能支援更多5G服務以及加快數據傳輸的新商業電訊系統，與電訊營運商詳細討論有關的項目需求。我們計劃在下半年為該項目進行招標。

物業及其他業務

摘要

- 批出百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目
- 物業發展利潤入帳主要來自「日出康城」第十期，「港島南岸」第一期和第二期及出售存貨單位

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
	2022年	2021年	
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	2,188	2,392	(8.5)
物業管理業務收入	119	119	-
總收入	2,307	2,511	(8.1)
EBITDA	1,873	2,078	(9.9)
EBIT	1,865	2,067	(9.8)
EBITDA 邊際比率(%)	81.2%	82.8%	(1.6)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	80.8%	82.3%	(1.5)個百分點

2022年上半年的物業租賃業務收入減少8.5%至21.88億港元，原因是港鐵公司在疫情持續下為租戶提供租金寬減的紓困措施，以及新訂租金較以往遜色。我們按個別租戶情況考慮提供租金寬減，並按各租戶的剩餘租期在損益表中攤銷有關的寬減。

公司在香港的商場新訂租金錄得6.8%的跌幅。公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的18層寫字樓分別錄得99%及92%的平均出租率。

為了在充滿挑戰的時期提升商場客流及刺激消費，港鐵推出一系列推廣活動，例如農曆新年市場、「親子農耕樂」活動，以及有機農貿市場。我們亦於今年上半年在MTR Mobile開展針對性的市場推廣活動，按照用戶的購物習慣進行推廣。

截至 2022 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 256,890 平方米的零售物業、39,457 平方米的寫字樓，以及 19,634 平方米的其他用途物業。

於 2022 年 6 月 30 日，按出租面積分析，商場的租約到期概況為約 16% 於 2022 年到期、32% 於 2023 年到期，26% 於 2024 年到期和 26% 於 2025 年或之後到期。

按出租面積分析，商場的租戶組合為餐飲類別約佔 29%、服務類別約佔 23%、時裝、美容及配飾類別約佔 21%、休閒娛樂類別約佔 18%，以及百貨公司和超市類別約佔 9%。

今年首六個月內，香港物業管理業務收入為 1.19 億港元。於 2022 年 6 月 30 日，港鐵管理 115,557 個住宅單位及逾 820,000 平方米的商用及寫字樓面積。

物業發展及招標

2022 年上半年，香港物業發展錄得 77.47 億港元的除稅後利潤，主要來自「日出康城」第十期及「港島南岸」第一期和第二期所錄得的分佔盈餘，以及出售不同發展項目的存貨單位。

在上半年回顧期內，多個重要物業發展項目繼續進行預售。於 2022 年 6 月 30 日，已售出「晉環」（「港島南岸」第一期）78% 的單位、「揚海」（「港島南岸」第二期）83% 的單位，及「LP10」（「日出康城」第十期）89% 的單位。「SEA TO SKY」（「日出康城」第八期）以及「MARINI」、「GRAND MARINI」和「OCEAN MARINI」（「日出康城」第九期）的單位已全部售出。「凱柏峰 I」（「日出康城」第十一期）於 2022 年 6 月 30 日推出預售。「港島南岸」第四期、何文田站第二期以及「日出康城」第十二期的預售樓花同意書正在進行申請。

西鐵物業發展項目方面，由港鐵擔任九廣鐵路公司（「九鐵公司」）相關附屬公司代理人的「匯璽」發展項目（南昌站）繼續進行銷售。The YOHO Hub 第一期（元朗站）於 2021 年 12 月推出預售，截至 2022 年 6 月 30 日已售出 43% 的單位。我們已獲得 The YOHO Hub 第二期的預售樓花同意書。柏瓏 I 及 II（錦上路站第一期）分別於 2022 年 4 月及 5 月推出預售，截至 2022 年 6 月 30 日已分別售出 99% 及 82% 的單位。

我們於 2022 年 4 月批出百勝角通風樓物業發展項目，由新世界發展有限公司及招商局置地有限公司合組之財團成功投得。東涌牽引配電站物業發展項目已於 2022 年 7 月由華懋集團的附屬公司成功投得。

有關「柏傲莊 III」（大圍站第三期）的混凝土質量事故，我們繼續與新世界發展有限公司（「發展商」）溝通，確保該項目符合設計及法定要求，而且發展商需充份考慮受影響買家的利益。

其他業務

於 2022 年首六個月內，由於訪客人數下降 59.5% 至約 80,000 人次，昂坪 360 的收入減少 48.8% 至 2,200 萬港元。訪客減少，主要因為在第五波新冠疫情爆發後，纜車服務於 2022 年 1 月 7 日至 4 月 20 日期間暫停。我們於期內推出景點虛擬導賞和其他推廣活動，務求令景點保持市場曝光。

今年上半年，公司應佔八達通控股有限公司（「八達通公司」）的利潤增長 98.0% 至 1.98 億港元，主要因為消費者信心增強令交易數量增加，以及公司在 2022 年年初增持八達通

公司股份後，分佔利潤份額有所增加。2022年6月30日為止，在香港接納八達通付款的服務供應商已逾 83,000 家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的總流通量達 2,390 萬張，而每日平均交易數量及交易金額分別為 1,260 萬宗及 3.2 億港元。公司於 2022 年 1 月 24 日購入新巴及城巴所持有約 6.6% 的八達通公司股份後，現持有八達通公司約 64% 的股權。

拓展香港業務

摘要

- 古洞站項目的鐵路方案已於2022年4月刊憲；而屯門南延綫項目的鐵路方案已於2022年6月獲批
- 《鐵路發展策略2014》下的首份主要土木工程合約已於2022年5月進行招標
- 「The Wai 圍方」及「THE SOUTHSIDE」商場繼續施工，預計於2023年開業

期內，香港重要基建項目沙田至中環綫順利通車。其他多個項目亦取得穩健進展，透過優質 TOD 為市民提供更便捷的鐵路服務連接多個社區，同時供應本港需求殷切的住宅與零售物業。

沙田至中環綫

沙田至中環綫項目的紅磡至金鐘段已於 2022 年 5 月通車，東鐵綫過海段投入服務，標誌著這項連接新界及香港核心區域的重要鐵路項目圓滿完成。同時，新建的會展站以及金鐘站和紅磡站擴建部分亦同時啓用。新界東北以及中九龍的乘客現在可經東鐵綫過海段直達港島，毋需轉車，因而大大縮短車程時間。延伸後的東鐵綫全長 46 公里，設有 16 個車站，透過新建的會展站連接紅磡站並以金鐘站為新終點站。東鐵綫亦是本港第四條過海鐵路綫，沿綫轉綫車站可轉駁五條現有鐵路綫，市民出行更方便。

其他新鐵路項目

在政府引領香港未來鐵路發展的《鐵路發展策略 2014》中，港鐵肩負重要角色。東涌綫延綫於 2021 年 12 月刊憲後，公司於 2022 年 3 月批出機場鐵路掉頭隧道延展段的初步設計顧問合約，並於 2022 年 5 月為現有東涌站的隧道與車站西側的首項大型土木工程合約進行招標。機場鐵路掉頭隧道延展段將增加東涌綫及機場快綫列車掉頭的效率。屯門南延綫方案已於 2022 年 1 月按《鐵路條例》刊憲，亦已於 2022 年 6 月按《鐵路條例》獲批。北環綫項目方面，古洞站（位於東鐵綫落馬洲站與上水站之間的車站）鐵路方案已於 2022 年 4 月刊憲。北環綫主綫項目透過新建的古洞站和三個中途站連接屯馬綫及東鐵綫，現正進行設計工作。位於屯馬綫天水圍站與兆康站之間的洪水橋站項目的詳細規劃與設計工作正繼續進行。此外，我們正與政府商討，推動南港島綫（西段）、東九龍綫及北港島綫項目。

公司仍就東涌綫延綫項目、屯門南延綫項目、北環綫項目及洪水橋站項目與政府處於不同的磋商階段，尚未簽訂任何項目協議。政府已表達希望港鐵公司以擁有權模式推展這些項目的意願。為確保公司的投資能取得商業回報，項目或會採用不同的融資模式，當中包括「鐵路加物業」綜合發展模式。

與此同時，行政長官在《2021 年施政報告》中提出的《北部都會區發展策略》下的兩個重要項目現正進行籌備工作。我們已向政府提交北環綫支綫的技術建議書，並已委任顧問就興建東鐵綫新科學園／白石角站進行技術研究。

擴展物業組合

投資物業

大圍站「The Wai 圍方」是公司其中一個新商場，目標開業日期為 2023 年年中，而黃竹坑站「THE SOUTHSIDE」商場預計於 2023 年下半年開業。新商場將增加約 107,620 平方米總樓面面積，約佔港鐵公司現有零售物業組合應佔總樓面面積的 30%。

住宅物業發展

港鐵公司正在進行的 15 個住宅物業發展項目，應為本地住宅市場提供超過 20,000 個單位，以應迫切的房屋需求。

小蠔灣物業發展項目（前稱小蠔灣車廠上蓋物業發展項目）已展開詳細的設計及前期工程，批地程序正同步進行。視乎市況，在未來約 12 個月，我們預期會為東涌東站第一期（需與政府簽訂項目協議）及小蠔灣物業發展第一期（即第一期第一批次）（需與政府就擬定的小蠔灣站簽訂項目協議及獲批地程序通過）進行招標。屯門南延綫方面，第 16 區混合用途發展項目的改劃土地用途建議已於 2022 年 6 月獲得城市規劃委員會同意，現正進行法定分區計劃大綱圖刊憲程序。

其他方面，我們繼續探討現有及未來新鐵路沿綫的土地發展潛力，包括古洞站和北環綫、洪水橋站、行政長官在《2021 年施政報告》中提到的新科學園／白石角站，以及《北部都會區發展策略》下的其他項目。

中國內地及國際業務

摘要

- 伊利沙伯綫中央營運段於2022年5月24日通車
- Mälartåg列車服務新增Upptåget綫
- 為深圳地鐵四號綫服務經營權資產進行減值撥備

中國內地及國際業務有助公司在香港核心市場以外尋覓商機，因此成為港鐵為未來發展而制定的企業策略的三大支柱之一。於 2022 年首六個月內，港鐵透過其附屬公司、聯營公司及合營公司，為中國內地、澳門、歐洲及澳洲約 8.15 億乘客人次提供世界級的環保集體運輸服務。儘管乘客量繼續受到新冠疫情影響，但新冠疫情對不同業務的財務影響則視乎當地所採用的經營模式而有所不同。

截至6月30日止六個月 百萬港元	中國內地及國際業務								
	中國內地和澳門的鐵路、 物業租賃及物業管理業務*			國際鐵路業務			總計		
	2022年	2021年	增/ (減) 百分率	2022年	2021年	增/ (減) 百分率	2022年	2021年	增/ (減) 百分率
經常性業務									
附屬公司									
收入	818	879	(6.9)	12,332	11,171	10.4	13,150	12,050	9.1
EBITDA	121	148	(18.2)	802	431	86.1	923	579	59.4
EBIT	114	142	(19.7)	677	303	123.4	791	445	77.8
EBIT (已扣除非控股權益)	114	142	(19.7)	481	194	147.9	595	336	77.1
EBITDA 邊際比率 (%)	14.8%	16.8%	(2.0)個百分點	6.5%	3.9%	2.6 個百分點	7.0%	4.8%	2.2 個百分點
EBIT 邊際比率 (%)	13.9%	16.2%	(2.3)個百分點	5.5%	2.7%	2.8 個百分點	6.0%	3.7%	2.3 個百分點
經常性業務利潤	94	154	(39.0)	270	104	159.6	364	258	41.1
聯營公司及合營公司									
應佔EBIT	706	824	(14.3)	46	33	39.4	752	857	(12.3)
應佔利潤	257	399	(35.6)	35	31	12.9	292	430	(32.1)
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)	820	966	(15.1)	527	227	132.2	1,347	1,193	12.9
公司股東應佔期內 (虧損)/利潤									
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支及減值虧損前)							656	688	(4.7)
- 業務發展開支							(140)	(122)	14.8
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支後但減值虧損前)							516	566	(8.8)
- 深圳地鐵四號綫減值虧損							(962)	-	n/m
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支及減值虧損後)							(446)	566	n/m
- 來自中國內地物業發展							39	29	34.5
- 來自基本業務							(407)	595	n/m

n/m: 並無意義

* 不包括對中國內地深圳地鐵四號綫所作的9.62億港元減值虧損。

若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司（扣除業務發展開支後）、聯營公司和合營公司在 2022 年上半年錄得應佔除稅後淨利潤為 5.16 億港元（未計及為深圳地鐵四號綫減值撥備 9.62 億港元），而 2021 年首六個月的除稅後淨利潤為 5.66 億港元。

中國內地及澳門方面，於 2022 年首六個月，來自鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經常性業務利潤由 1.54 億港元減少至 9,400 萬港元，主要由於 2022 年上半年爆發新一波新冠疫情，導致乘客量減少。

國際業務方面，2022 年上半年的鐵路附屬公司經常性業務利潤由 1.04 億港元上升至 2.70 億港元，主要是來自 Metro Trains Melbourne 的業務收入重訂，以及悉尼地鐵城市及西南綫按工程進度而利潤開始入帳。

2022 年上半年的應佔聯營公司及合營公司利潤由 4.30 億港元減少至 2.92 億港元，主要是由於中國內地實施嚴格的防疫措施來應對新一波新冠疫情，導致乘客量減少。

中國內地鐵路業務

北京

在北京，我們的聯營公司營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫、北京地鐵十六號綫北段和中段，以及北京地鐵十七號綫首段。今年首六個月，這些鐵路綫的列車服務準時程度及按照編定班次行走等營運表現均達 99.9%。報告期內，乘客量繼續受到新冠疫情影響。北京地鐵十六號綫餘下路段的建造工程繼續邁進，預計於 2022 年後全綫通車。

深圳

深圳地鐵四號綫及其北延綫由港鐵全資附屬公司營運。今年首六個月，該鐵路綫維持穩定營運表現，列車服務準時程度為 99.9%。自 2020 年爆發新冠疫情後，每日乘客量均受重大影響。

2020 年 7 月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並擬於 2021 年 1 月 1 日開始生效。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。我們自 2010 年開始營運深圳地鐵四號綫以來，截至 2022 年 6 月 30 日，車費一直未有調高，而營運開支持續增加。我們已連續一段時間，重複提醒市場，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

由於預計票價制定機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，我們為深圳地鐵四號綫進行減值評估測試，於 2022 年 6 月 30 日，深圳地鐵四號綫的帳面價值為 45.89 億港元，而相應的可收回金額為 36.27 億港元，因此，在截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內的綜合損益表中，已就深圳地鐵四號綫的服務經營權資產作出了 9.62 億港元的減值撥備。

其他方面，深圳地鐵十三號綫繼續施工，多項主要合約亦已批出。

杭州

港鐵在杭州的業務包括杭州地鐵一號綫、杭州地鐵一號綫下沙延伸段及機場延伸段，以及杭州地鐵五號綫。今年首六個月，所有鐵路綫的營運保持穩定。杭州地鐵五號綫寶善橋站已於 2022 年 4 月 1 日通車。

中國內地物業業務

截至 2022 年 6 月 30 日，港鐵位於深圳地鐵四號綫車廠一期地段的「蒼港尊邸」（推廣名稱為「天頌」）住宅發展項目剩餘的 32 個單位中，28 個單位已經售出。深圳「頌蒼」商場及北京「銀座 Mall」商場的人流繼續受到新冠病毒疫情的影響。

位於天津北運河站的商場預計於 2024 年後竣工。同時，於 2022 年上半年，公司的杭州西站 TOD 項目繼續取得良好進展。

澳門鐵路業務

由港鐵負責營運及維護的澳門輕軌系統氹仔線是澳門首個輕軌系統。港鐵亦為輕軌氹仔線延伸至媽閣、石排灣線及橫琴線提供項目管理及技術支援服務。

歐洲鐵路業務

英國

由倫敦交通局擁有的伊利沙伯綫中央營運段於 2022 年 5 月 24 日通車，此前一週，英國女皇伊利沙伯二世出席了該鐵路綫的竣工儀式。公司的全資附屬公司獲倫敦交通局授予專營權，最初以「TfL Rail」品牌由 2015 年起營運相關鐵路綫，並負責管理其 41 個車站中的 28 個。於回顧期內，伊利沙伯綫的營運表現穩定，由於此專營權不受車費收入風險所影響，公司的財務收益得到合理的保障。

港鐵的聯營公司經營英國最大的鐵路網絡之一 South Western Railway 的專營權，於今年首六個月的營運表現穩定。2021 年，我們簽署了一份為期兩年的國家鐵路合約，合約期至 2023 年 5 月。根據該合約，英國運輸局承擔所有收入風險及絕大部分成本風險。

瑞典

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

今年首六個月，斯德哥爾摩地鐵營運穩定。MTRX 方面，票務收入一直受到疫情的沉重打擊，但隨著防疫措施於 2022 年 2 月全部解除，MTRX 的乘客量正逐步回升。公司正繼續探討推進此項業務的最佳方案。我們於 2021 年 12 月接手營運 Mälartåg 區域交通服務。隨著其他參與投標的公司所提出的法律訴訟完結後，臨時協議已回復至為期八年的協議，期滿後或可獲續期一年。Mälartåg 區域交通服務涵蓋自 2022 年 6 月 12 日起接管的 Upptåget 鐵路綫。今年首六個月，Mälartåg 區域交通服務及斯德哥爾摩通勤鐵路的表現均受到疫情以及其他因素的影響。

澳洲鐵路業務

回顧期內，儘管乘客量持續受防疫措施影響，但墨爾本都市鐵路網絡的營運表現穩定。悉尼地鐵西北綫亦達致穩定營運；悉尼地鐵城市及西南綫項目方面，新列車的生產、測試及試運行繼續取得進展。

香港以外地區的增長

報告期內，公司繼續在中國內地及海外市場探索運輸基建、物業及社區項目的發展機遇。公司現正繼續商討成都的車站零售及相關業務，以及粵港澳大灣區（「大灣區」）的商機。

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。

綜合損益

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月		利好 / (不利) 變動	
	2022 年	2021 年	百萬港元	%
總收入	23,033	22,317	716	3.2
經常性業務 (虧損) / 利潤^ζ				
EBIT				
香港客運服務				
- 香港車務營運	(2,775)	(2,285)	(490)	(21.4)
- 香港車站商務	1,098	1,145	(47)	(4.1)
香港客運服務總計	(1,677)	(1,140)	(537)	(47.1)
香港物業租賃及管理業務	1,865	2,067	(202)	(9.8)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及 管理業務附屬公司*	791	445	346	77.8
其他業務、項目研究及業務發展開支	(317)	(294)	(23)	(7.8)
應佔聯營公司及合營公司利潤	490	530	(40)	(7.5)
總經常性 EBIT (減值虧損前)	1,152	1,608	(456)	(28.4)
深圳地鐵四號綫的減值虧損	(962)	-	(962)	n/m
總經常性 EBIT (減值虧損後)	190	1,608	(1,418)	(88.2)
利息及財務開支	(501)	(482)	(19)	(3.9)
所得稅	(171)	(105)	(66)	(62.9)
非控股權益	(196)	(109)	(87)	(79.8)
經常性業務 (虧損) / 利潤	(678)	912	(1,590)	n/m
物業發展利潤 (除稅後)				
香港	7,747	3,052	4,695	153.8
中國內地	39	29	10	34.5
物業發展利潤 (除稅後)	7,786	3,081	4,705	152.7
基本業務利潤^ε	7,108	3,993	3,115	78.0
投資物業公允價值計量虧損	(2,376)	(1,320)	(1,056)	(80.0)
公司股東應佔淨利潤	4,732	2,673	2,059	77.0

* : 不包括對深圳地鐵四號綫所作的 9.62 億港元減值虧損。

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

ε : 基本業務利潤代表集團的經常性業務利潤及物業發展業務利潤 / (虧損) 之統稱。

n/m : 並無意義

若干比較數字已重新分類，以符合本期間之呈列方式。

集團截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內的經常性業務的財務業績，受到本港第五波新型冠狀病毒疫情及就我們於中國內地之深圳地鐵四號綫投資所作的 9.62 億港元減值虧損的不利影響。另一方面，物業發展業務因為三項發展項目同時入賬而錄得利潤增長。

總收入

集團截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內的總收入為 230.33 億港元，較 2021 年同期上升 3.2%。總收入上升主要來自中國內地及國際業務的貢獻，包括：(i)墨爾本客運業務的收入上升，以及與其都市隧道項目有關的項目活動增加；及(ii)悉尼地鐵城市及西南綫項目的設計與交付收入增加，以及深圳地鐵十三號綫項目的工程收入增加，惟部分增幅由於第五波新型冠狀病毒疫情影響香港客運業務的本地車費收入以及香港物業租賃及管理業務的租賃收入，以致香港業務的收入減少所抵銷。我們的香港客運業務之乘客量於 2022 年 2 月及 3 月錄得自新冠病毒疫情爆發以來的最低水平。

於回顧期內，香港與中國內地之間的主要鐵路過境客運口岸繼續關閉，多項航空旅遊限制繼續實施，令抵港遊客幾近絕跡，因而對我們的過境服務和機場快綫車費收入、免稅店及其他租金收入仍持續造成重大不利影響。

經常性業務（虧損）／利潤

於截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內，為應對具高度傳染性的 Omicron 變異病毒株，當局在第五波新冠病毒疫情期間再次實施並進一步收緊防疫抗疫措施，因而對我們的香港經常性業務之財務業績造成嚴重影響，尤其導致乘客量銳減。在香港以外地區，雖然墨爾本客運業務以及悉尼地鐵城市及西南綫項目錄得利潤增長，但我們的中國內地鐵路業務由於當地的 Omicron 疫情肆虐而受到嚴重影響。

另外，因以往已闡釋的深圳地鐵四號綫之車費未有調高的情況，集團對深圳地鐵四號綫作出了 9.62 億港元的減值撥備。因此，集團截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內的經常性業務錄得 6.78 億港元虧損，而 2021 年同期則錄得 9.12 億港元的利潤。撇除此 9.62 億港元的減值撥備，我們的經常性業務利潤應為 2.84 億港元，較 2021 年同期減少 6.28 億港元（68.9%）。

EBIT

香港車務營運：截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內的 EBIT 錄得 27.75 億港元的重大虧損，較 2021 年同期的虧損擴大 4.90 億港元，主要由於 2022 年初在第五波新冠病毒疫情肆虐本港期間(a)政府進一步收緊社交距離措施；(b)政府及若干商業機構容許僱員在家工作的安排；及(c)學校暫停面授課堂及提前放暑假，令本地乘客量和車費收入有所下降。我們透過共同努力執行嚴格的成本控制措施，令到上述對香港車務營運 EBIT 造成的負面影響有所紓緩。隨著社交距離措施的放寬，以及東鐵綫過海段於 2022 年 5 月通車令乘客量增加，本地乘客量自 2022 年 4 月底開始反彈。

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

香港車站商務：EBIT 微跌 4,700 萬港元（4.1%）至 10.98 億港元。香港車站商務自 2020 年 2 月起一直受到疫情的嚴重影響，來自免稅店的收入來源因過境站關閉而停止。EBIT 較 2021 年同期進一步下跌，主要由於續租和新訂租約的租金下跌，導致沿本地鐵路綫的車站商店之租金收入減少。

香港物業租賃及管理業務：EBIT 下跌 2.02 億港元（9.8%）至 18.65 億港元。EBIT 較 2021 年同期下跌，主要由於在 2022 年提供及攤銷的租金寬減金額增加，以及第五波新冠病毒疫

情期間續租和新訂租約的租金下跌所致。我們推出了一系列的推廣活動，希望能夠在這艱難時期增加商場人流和刺激消費。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司：新型冠狀病毒繼續對我們位於中國內地及國際的業務造成不同程度的負面影響，具體影響視乎我們業務所在的不同城市的疫情，以及在此等城市就不同經營模式對收入造成的影響而定。截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內，EBIT 利潤增加 3.46 億港元（77.8%）至 7.91 億港元，主要由於墨爾本客運業務以及悉尼地鐵城市及西南綫項目的表現有所改善。

其他業務、項目研究及業務發展開支：截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內，EBIT 虧損為 3.17 億港元，而 2021 年同期的虧損則為 2.94 億港元。期內錄得虧損主要由於「昂坪 360」於第五波新型冠狀病毒疫情期間暫停服務。

應佔聯營公司及合營公司利潤

截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內，應佔聯營公司及合營公司利潤下降 4,000 萬港元（7.5%）至 4.90 億港元，主要由於中國內地新一波的新型冠狀病毒疫情對杭州業務造成不利影響，但部分跌幅因市民消費意慾上升帶動較高的零售交易額，以及我們自 2022 年初起增加八達通控股有限公司的持股，而令集團應佔其利潤增加所抵銷。

深圳地鐵四號綫的減值虧損

我們已連續一段時間重複提醒市場，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。由於預期票價調整機制及定價程序需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，集團於 2022 年上半年度已就深圳地鐵四號綫作出了 9.62 億港元的減值撥備。

總經常性 EBIT

減值虧損前的總經常性 EBIT 下跌 4.56 億港元（28.4%）至 11.52 億港元。若包括就深圳地鐵四號綫所作的 9.62 億港元減值虧損，總經常性 EBIT 則下跌 14.18 億港元（88.2%）至 1.90 億港元。

所得稅

截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內，所得稅增加 6,600 萬港元（62.9%）至 1.71 億港元，主要由於在包括澳洲和英國等稅率相對較高的稅務地區所產生的利潤佔比有所增加。

自 2007 年兩鐵合併起，本公司就與兩鐵合併有關的若干付款（統稱「該款項」）作香港利得稅年度稅項扣減。2007/2008 至 2021/2022 課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共 44 億港元。於 2022 年 5 月 20 日，稅務局局長就本公司的個案作出決定，否決了該款項可扣稅。本公司已於 2022 年 6 月 16 日向稅務上訴委員會提交上訴通知。詳情請參閱本中期業績公告中上述附註六「所得稅」。

物業發展利潤（除稅後）

截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內，除稅後的物業發展利潤由 30.81 億港元增加至 77.86 億港元，主要來自「LP10」（「日出康城」第十期）、「晉環」（「港島南岸」第一期）以及「揚海」（「港島南岸」第二期）的分佔盈餘及收入，以及出售存貨單位。

投資物業公允價值計量虧損

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，重估虧損為 23.89 億港元（或除稅後的重估虧損為 23.76 億港元），較 2021 年 12 月 31 日的估值下跌約 2.8%。此虧損主要由於截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內的新訂租金錄得持續下跌所致。

公司股東應佔淨利潤

計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業公允價值計量後，集團於截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內錄得公司股東應佔淨利潤 47.32 億港元，而 2021 年同期則錄得淨利潤 26.73 億港元。

綜合財務狀況

百萬港元	於	於	增／（減）	
	2022 年 6 月 30 日	2021 年 12 月 31 日	百萬港元	%
淨資產	177,928	180,037	(2,109)	(1.2)
總資產	292,294	292,082	212	0.1
總負債	114,366	112,045	2,321	2.1
負債總額 [^]	39,288	43,752	(4,464)	(10.2)
淨負債權益比率 ^δ	12.7%	18.1%	(5.4)個百分點	

[^]： 負債總額代表銀行透支、貸款及其他負債及短期貸款。

^δ： 淨負債權益比率代表淨負債總額 226.72 億港元（2021 年 12 月 31 日：為 326.60 億港元）（包括綜合財務狀況表中的銀行透支、貸款及其他負債、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款和銀行中期票據投資）佔總權益 1,779.28 億港元（2021 年 12 月 31 日：為 1,800.37 億港元）的百分率。

淨資產

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產微跌 1.2%至 2022 年 6 月 30 日的 1,779.28 億港元，主要由於計提於 2022 年 7 月派付的 2021 年度末期普通股息，惟部分跌幅被截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內入帳的淨利潤所抵銷。

總資產

總資產微升 0.1%至 2,922.94 億港元，主要由於收取與我們香港物業發展項目有關的現金，惟部分升幅被投資物業公允價值計量的虧損所抵銷。

總負債

總負債微升 2.1%至 1,143.66 億港元，主要由於計提 2021 年度的末期普通股息，當中部分升幅被償還貸款淨額所抵銷。

負債總額及借貸成本

截至 2022 年 6 月 30 日，集團的債務總額（包括銀行透支、貸款及其他負債及短期貸款）下跌 10.2%至 392.88 億港元。截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內，集團帶息借貸的加權平均借貸成本維持於年率 2.2%，與 2021 年同期維持不變。

淨負債權益比率

於 2022 年 6 月 30 日，淨負債權益比率為 12.7%，較 2021 年 12 月 31 日的 18.1% 下跌 5.4 個百分點，主要由於收取與香港物業發展項目有關的現金。

綜合現金流量

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2022 年	2021 年
經營活動產生的現金淨額，扣除每年非定額付款	3,515	3,977
收取與物業發展有關的淨額	11,152	12,961
投資活動的其他現金流出淨額	(4,270)	(4,007)
償還負債淨額，扣除租賃租金和利息付款	(4,344)	(4,033)
現金、銀行結餘及存款增加 [#]	5,944	8,849

#： 不包括匯率變動的影響

經營活動產生的現金淨額，扣除每年非定額付款

截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內，經營活動產生的現金淨額（扣除香港鐵路和相關營運有關的每年非定額付款）為 35.15 億港元，而 2021 年同期則產生現金淨額 39.77 億港元，主要由於上文所述的經營利潤下降所致。

收取與物業發展有關的淨額

收取與物業發展有關的淨額為 111.52 億港元，主要來自「港島南岸」和「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 42.70 億港元，主要包括資本性開支 40.53 億港元（其中 29.28 億港元用於投資增置香港現有鐵路及相關業務的資產、6.41 億港元用於香港鐵路延綫項目、2.88 億港元用於香港投資物業，以及 1.96 億港元用於中國內地及海外附屬公司）。

融資活動

美國通脹率（消費物價指數）於 6 月升至 9.1%，創四十年新高。美國聯儲局亦加快了加息步伐，於 2022 年 6 月底將聯邦基金目標利率區間上調至 1.5% 至 1.75%（年率，下同）。預計聯儲局於下半年仍會繼續加息以平抑通脹。然而，市場參與者預期聯邦基金目標利率將於 2023 年見頂。

美元及港元利率於 2022 年上半年均告上升。三個月美元倫敦銀行同業拆息從年初的 0.21% 上升至 2.29%。同樣地，三個月港元香港銀行同業拆息亦從 0.26% 上升至 1.75%。10 年期美國國庫債券孳息率則從 1.51% 飆升至 3.01%，10 年期港元掉期利率也由 1.54% 升至 3.26%。

公司於 2022 年上半年經私人配售安排了 7 億 5 千萬元的離岸人民幣票據發行。

截至 2022 年 6 月底，集團的綜合債務總額為 392.88 億港元，現金和存款結餘為 264.33 億港元，而未動用的承諾信貸額超過 120 億港元。

集團於今年首六個月的帶息借貸加權平均成本為 2.2%，與 2021 年同期維持不變。於 2022 年 6 月底，集團約 76% 的借貸為定息借貸，其平均利率和平均還款期分別為 2.6% 和 12.6 年。

環境、社會及管治

2020 年下半年，公司公布全新的企業策略，為未來的業務活動提供指引，並根據完善的環境、社會及管治實務，推動可持續增長。自此，我們著手調整在三個主要範疇（溫室氣體減排、社會共融、發展及機遇）的環境、社會及管治工作。2022 年 2 月，港鐵董事局批准一系列關鍵績效指標，用以衡量我們在上述範疇的表現。在這 35 項關鍵績效指標中，超過 10 項涉及溫室氣體減排，當中包括公司承諾為香港鐵路及物業業務訂立 2030 年科學基礎減碳目標，務求在 2050 年實現碳中和。

報告期內，我們亦在社會共融、發展及機遇方面積極參與，為社區、員工及業務夥伴舉辦各項活動，推廣全民基本出行服務、多元共融以及平等機會。重點工作包括在東鐵綫過海段通車前為非政府機構和社區夥伴舉辦一系列參觀活動；贊助由婦女基金會舉辦的 2022 年國際婦女節虛擬午餐會；及透過慈善捐贈，幫助對抗第五波新冠疫情的影響。今年首六個月，我們亦繼續推廣藝術欣賞以及為青少年和長者舉辦外展活動。為培養創新精神，公司未來數年已預留逾 3 億港元用作投資初創企業。2022 年 6 月 21 日，我們與香港數碼港管理有限公司簽署諒解備忘錄，就共同投資數碼科技初創企業訂立為期兩年的合作框架。

為股東和持份者的利益著想，港鐵公司以達致世界級的企業管治標準為首要任務。為實現此目標，公司不斷致力提升業務營運的效益、效率及透明度。例如，我們於 2022 年 2 月實施新的委員會架構，以優化董事局的決策流程，並推進公司企業策略所訂立的管治目標。

安全

港鐵是全球領先的集體運輸服務供應商之一，為保障乘客及員工的福祉，公司定期檢討健康與安全實務、投入龐大資源為員工提供基本安全知識培訓，並努力提升公眾的鐵路安全意識。

今年上半年，特別是在全城抗擊第五波新冠疫情之際，公司繼續支持香港的抗疫工作。我們努力確保整個網絡內列車和車站的衛生，同時採取其他多項措施，執行加強應變方案，包括制定快速抗原測試要求，並推出專用醫療熱線，為染疫員工提供虛擬面診。

今年首六個月，重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故數目較 2021 年同期分別下降 9% 及 33%。

企業風險管理

作為集體公共運輸主要營運商，兼有物業發展及物業管理業務，港鐵公司必須維持強健的企業風險管理實務，以保障公眾及員工的健康和安全，確保業務的持續營運。除了規劃應變及緩解措施外，我們還持續檢視公司的風險組合、重大風險和主要新興風險，包括與環境、社會和管治相關的風險。

於報告期內，公司繼續貫徹及優化「三道防線」框架，以提升管治水平，並提供識別及緩解風險的額外保證。我們亦繼續密切監察新冠疫情，確保我們適時採取適當行動遏抑病毒的傳播。

人力資源

截至 2022 年 6 月 30 日，港鐵公司及其附屬公司在香港及香港以外地區分別僱用 16,848 和 15,229 名員工。另外，聯營公司及合營公司在全球各地共聘用 19,961 名員工。今年上半年，香港員工的自願流失率為 6.6%。

面對嚴峻的疫情，我們以保障員工就業為首要目標，並繼續審慎運用資源，以配合公司的營運需求及有效控制成本。一如以往，公司致力激勵及培育人才，並確保員工的身心健康。我們提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期的獎勵計劃、多元化的事業發展機會，並按員工的工作表現給予肯定及獎賞。公司亦力求提供平等機會，建立與時並進及家庭友善的工作環境。

我們致力為員工提供持續的學習及發展機會，以配合公司業務增長及員工繼任安排的需要。在今年上半年，我們為每名香港員工提供平均 2.4 天的培訓。

另外，公司亦十分重視員工投入度。我們於 2021 年 12 月進行員工了「投入度調查」，收集員工的寶貴意見，調查的參與率達 79%，令人鼓舞。於 2022 年 2 月及 3 月，我們向管理層及員工溝通了調查結果及分析，並由 2022 年 7 月起在公司層面及業務單位/職能層面落實跟進行動，以回應員工的關注，從而為港鐵營造更佳的工作環境。

港鐵學院

港鐵學院致力培育鐵路專才，以配合鐵路行業未來的發展需要，同時將港鐵的專長和牌推廣至香港以外市場。自學院成立以來，已有超過 250 名專業人士畢業，並繼續深造或選擇就業。學院目前提供三項兼讀認證課程，其中兩項亦提供全日制課程。

為進一步加強研究工作和思想領導力，港鐵學院與公司及香港科技大學合作成立聯合實驗室，主力研究智慧社區及智慧出行。學院亦與港鐵公司及香港理工大學簽訂諒解備忘錄，探索鐵路技術應用及智能維修方案。

展望

東鐵綫直達港島，標誌著香港鐵路網絡完成了一個重大發展階段。這一成就亦為下一階段擬建的基建項目奠定基礎，包括《鐵路發展策略 2014》及《北部都會區發展策略》中的鐵路項目，以連接本港各社區，並加強香港與大灣區其他城市的交通聯繫。我們致力為公眾提供安全、可靠、便捷及環保的交通服務，並將繼續憑藉公司的服務及專業知識，全力推動香港未來發展。

今年上半年，儘管本地乘客量和收入受到第五波新冠疫情影響，但東鐵綫直達港島後有助提升本地乘客量，許多乘客的乘車時間較以往亦有所縮短。然而，口岸持續關閉及多項防疫措施仍然生效，令港鐵的車費收入繼續受壓，現在仍難以預測這些措施何時將會

放寬。與此同時，全球經濟環境大幅波動，亦為下半年的營商環境蒙上不明朗因素。全球各地均關注通脹所帶來的影響，而票價調整機制方程式中的消費物價和薪金指數部分，可部分抵銷通脹對我們業務表現的影響。為保障公司業務及股東權益，我們將繼續審慎控制成本，同時設法精簡和優化營運程序，以將效率提升至最高水平。

自疫情爆發初期以來，車站商務及物業租金收入一直受到新訂租金下跌和租金寬減影響，這種情況很可能持續至未來六個月。廣告收入能否回升，將取決於經濟復甦乃至消費情緒及開支的改善情況。同時，只有香港與中國內地的鐵路過境口岸重開，我們的免稅店業務才有望復甦。

物業發展方面，視乎市況，在未來約 12 個月，我們預期會為東涌車站第一期及小蠔灣物業發展第一期（即第一期第一批次）（均需與政府簽訂項目協議及/或獲批地程序通過）進行招標。同時，我們正為「港島南岸」第四期、何文田站第二期及「日出康城」第十二期申請預售樓花同意書。視乎施工進度，公司或可於 2022 年下半年為大圍項目進行初步入帳，主要來自計及項目所有投入及開支後，公司在此項目的分攤資產商場（即「The Wai 圍方」）的公允價值計量利潤。

在政府《鐵路發展策略 2014》的框架及《北部都會區發展策略》下，公司將繼續推動多個項目以拓展本港鐵路網絡。憑藉港鐵在設計、建造及營運世界級鐵路網絡方面的卓越往績，我們正努力拓展全球業務組合。我們亦將不遺餘力，實現環境、社會及管治目標，以確保公司健康而可持續的增長，為港鐵及在全球各地的股東及持份者帶來裨益。

我在此衷心感謝於 2022 年 7 月 31 日榮休的項目及工程拓展總監包立聲先生於任內為公司及其成功發展所作出的貢獻。我亦熱烈歡迎自 2022 年 8 月 1 日起接任項目及工程拓展總監的鄧輝豪先生。今年下半年，我期待與港鐵所有其他同事衷誠合作，繼續致力將港鐵發展成一間勇於創新、和諧共融和注重環保的公司，造福現在與未來的顧客及社區，讓城市繼續前行，讓香港繼續前行。

承董事局命
金澤培博士
行政總裁

香港，2022 年 8 月 11 日

暫停辦理成員登記手續

本公司成員登記冊將於 2022 年 8 月 26 日至 2022 年 8 月 31 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 2022 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 2022 年 8 月 25 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辦理登記，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：歐陽伯權博士(主席)**、金澤培博士(行政總裁)、包立賢*、陳振彬博士*、陳家樂*、陳黃穗博士*、陳阮德徽博士*、鄭恩基*、許少偉*、李惠光*、李慧敏博士*、吳永嘉*、唐家成*、黃冠文*、周元*、許正宇(財經事務及庫務局局長)**、運輸及物流局局長(林世雄)**、發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑)**及運輸署署長(羅淑佩)**

執行總監會成員：金澤培博士、劉天成、鄭惠貞、蔡少綿、鄧輝豪、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。

關於港鐵公司

每天，港鐵聯繫市民及社區。作為世界級可持續鐵路運輸服務的營運商，港鐵公司在安全、可靠程度、顧客服務和效益方面都處於領導地位。

由設計、規劃和建設，以至開通、維修和營運，港鐵擁有全方位的鐵路專業知識和四十多年的鐵路項目發展經驗。除了參與各項鐵路項目及營運，港鐵透過鐵路、商業和物業發展的無縫整合，建設並管理鐵路沿線充滿活力的新社區。

港鐵在香港、英國、瑞典、澳洲和中國內地擁有超過四萬名員工*，每週日的全球客運量超過一千三百萬人次。港鐵更致力發展和連繫社區，創建更美好未來。

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽 www.mtr.com.hk。

* 包括香港及全球各地的附屬和聯營公司