



# 連繫社區 同心向前

2019中期報告

股份代號：66

# 2019年中期業績表現摘要

總收入



283 億港元  
▲ 7.2%

經常性業務的經營利潤



84 億港元  
▼ 9.8%^

經常性業務利潤



27 億港元  
▼ 40.6%\*

基本業務利潤



34 億港元  
▼ 26.0%\*

資產總值



2,827 億港元  
▲ 2.9% (與2018年12月31日相比)

淨資產



1,805 億港元  
▼ 0.1% (與2018年12月31日相比)

淨負債權益比率



14.4%  
▼ 3.7個百分點 (與2018年12月31日相比)

^ 撇除沙田至中環綫項目的撥備，集團經常性業務的經營利潤上升11.7%。

\* 撇除沙田至中環綫項目及 South Western Railway 專營權的撥備，集團的經常性及基本業務利潤分別增加13.8%及26.4%。

# 目錄

2	香港營運網絡及未來支綫	47	綜合財務狀況表
4	主席函件	48	綜合權益變動表
8	行政總裁回顧及展望	49	綜合現金流量表
33	主要數據	50	未經審核的中期財務報告附註
34	公司管治及其他資料	72	審閱報告
45	綜合損益表		
46	綜合全面收益表		



# 香港營運網絡及未來支綫

## 地圖說明

- 車站
- 建議車站
- 轉綫車站
- ⋯ 建議轉車站
- 深圳地鐵網絡
- \* 只限賽馬日

## 現有網絡

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

## 興建中項目

- 沙田至中環綫(大圍至紅磡段)
- 沙田至中環綫(紅磡至金鐘段)

## 根據《鐵路發展策略2014》的未來可建支綫

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

## 公司所擁有/發展/管理的物業

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

## 發展中/計劃中的物業

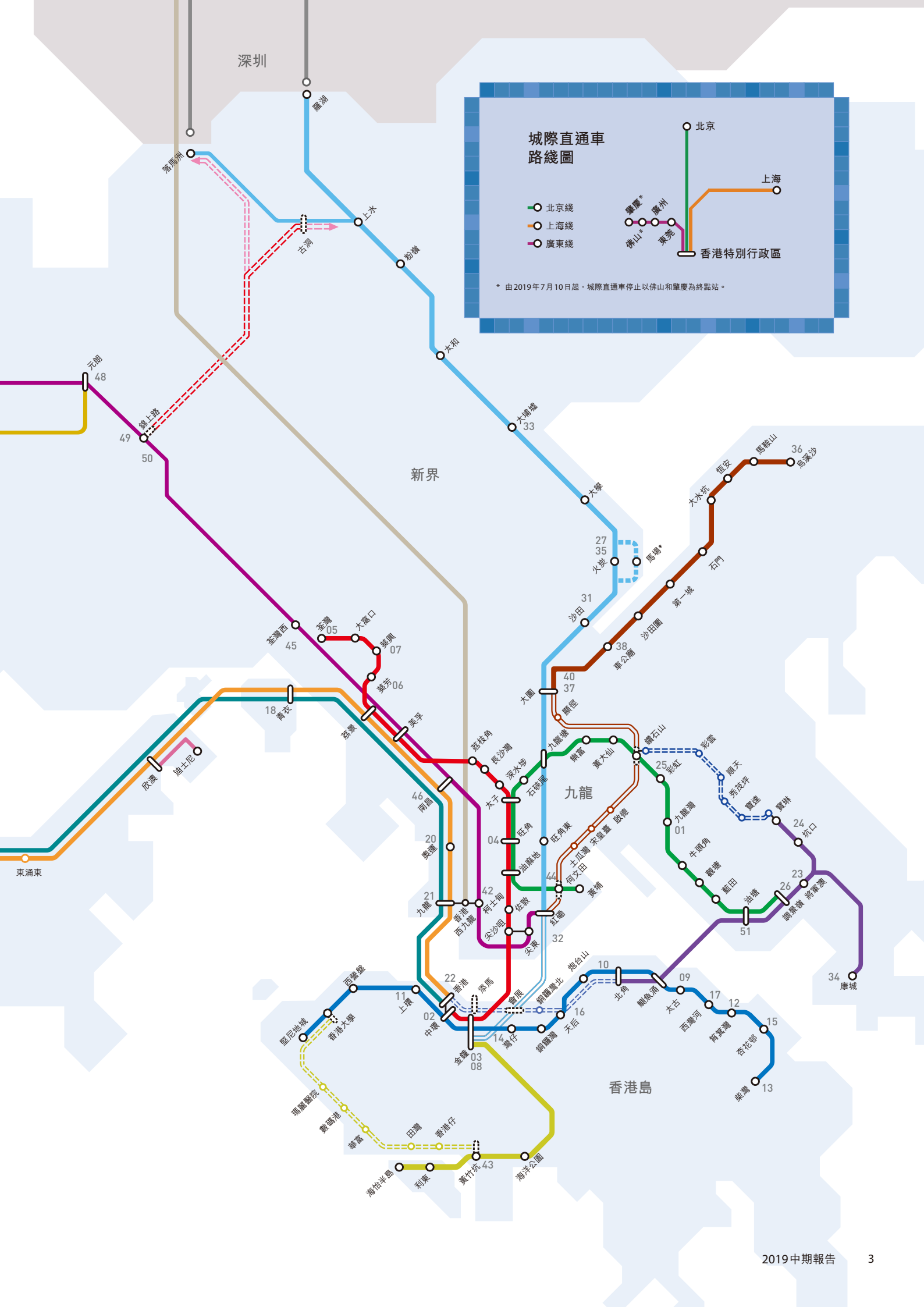
- 34 日出康城物業發展組合
- 40 大圍站
- 41 天樂站
- 43 黃竹坑站物業發展組合
- 44 何文田站物業發展組合
- 51 油塘通風樓

## 西鐵綫物業發展

(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

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

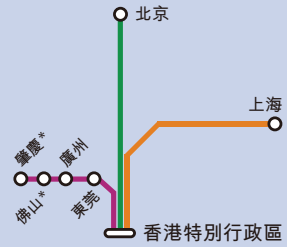




深圳

城際直通車  
路線圖

- 北京線
- 上海線
- 廣東線



\* 由2019年7月10日起，城際直通車停止以佛山和肇慶為終點站。

新界

九龍

香港島

# 主席函件



## 致各股東及其他有關人士：

本人很榮幸獲委任為港鐵主席，並於2019年7月1日起正式履新。儘管主席任期由2019年7月開始，但本人自3月獲委任加入港鐵董事局以來，已經與前主席馬時亨教授及高級管理層緊密聯繫，了解公司業務運作。

在過去數月，本人體會甚深，尤其是港鐵員工的卓越質素。本人對於能夠有機會與董事局及管理層攜手合作深感興奮，並熱切期待能為公司注入新思維，令公司未來更臻完善。

權衡輕重，公司首要繼續努力應對近期的挑戰，包括公眾對沙田至中環綫紅磡站擴建工程項目管理的疑慮，以及2019年3月的列車碰撞事故。這些挑戰令公司的聲譽受到影響。

對於紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程，調查委員會於其中期報告中已指出該結構達到安全水平。然而，這次事件以及紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道和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，對公司實在是一個警號，提醒我們於日常工作中必須保持警惕。港鐵作為一個團隊，董事局及管理層現已制定全面計劃，讓公司日後在管理大型及複雜項目時，監管更嚴謹，透明度更高。

此外，荃灣綫兩列列車於非行車時間進行新信號系統演練期間發生的碰撞事故亦引起公眾關注。事故發生後，我們立即停止所有關於新信號系統的列車測試，並成立調查委員會查明事故成因。調查委員會已於6月17日向政府提交報告，並於7月5日公開調查結果。調查委員會建議的改善措施已獲接納，以避免同類事件再次發生。

公司從這些事故中汲取教訓，已採取適當措施和行動，確保我們能夠繼續為香港普羅大眾提供安全可靠的服務。

本人作為新任主席，其中一項首要任務是重建公眾對公司的信心，維護公司的良好品牌和聲譽。本人將就港鐵未來發展的準備工作提供建議，當中包括公司的企業文化、管治、繼任規劃、以及新科技。在新科技方面，我認為公司應引用更多人工智能技術，使我們能夠向前探索，找到方法提升效率，讓員工更有效履行職務，讓顧客在列車上享受更好的乘車體驗。

整體而言，我們應不斷思考如何變革，這並非出於亡羊補牢，而是要確保我們作為一家機構能夠追得上全球發展的步伐。我們對市場的理解隨著時間轉變，公司各部門需要共同努力，為公司作好未來發展的定位。

## 財務表現

公司於2019年首六個月來自經常性業務的股東應佔利潤下跌40.6%至26.65億港元，主要由於沙田至中環綫項目以及英國South Western Railway專營權所作出總值24.4億港元的撥備所致。期內物業發展利潤上升369.7%至7.75億港元。因此，來自基本業務的股東應佔利潤減少26.0%至34.40億港元。若包括投資物業重估所產生的收益，公司股東應佔淨利潤減少22.3%至55.06億港元，即包括投資物業重估後每股盈利為0.90港元。董事局已宣布派發中期普通股息每股0.25港元。

## 營運及票價

期內，港鐵員工繼續努力不懈維持世界級的營運表現，令乘客車程準時程度繼續維持於99.9%，但在重鐵網絡發生由港鐵可控制的因素導致、長達31分鐘或以上的延誤仍然有三宗，在輕鐵網絡則為零宗。





我們為維持高水準服務，必須定期檢討票價，以配合更新及提升港鐵資產所需作出的重大投資。根據票價調整機制，2019/2020年度的整體票價調整率為+3.3%。然而，透過港鐵「程程3.3%車費扣減」優惠，使用八達通的乘客的車費在2020年4月5日前不會有實際調。而推廣活動及恆常車費優惠在未來12個月將為乘客總共節省超過35億港元。

## 業務增長

香港仍然是我們的核心市場，而鐵路營運繼續是我們的核心理業務。因此，我們必須繼往開來，在本地市場繼續發展這項長遠業務，為未來業務增長奠定穩健的基礎。

期內，「鐵路2.0」餘下的鐵路項目沙田至中環綫取得穩定進展。截至2019年6月底，大圍至紅磡段已完成99.7%，紅磡至金鐘段已完成78.8%。

現有網絡亦進行了多項改善措施，包括重大資產更新和設施升級。

《鐵路發展策略2014》涵蓋至2031年香港鐵路網絡未來擴展的架構，公司已就其中五條新鐵路綫提交建議，包括屯門南延綫、北環綫（及古洞站）、東九龍綫、東涌西延綫（及東涌車站）和北港島綫。我們亦已收到政府就洪水橋站及南港島綫（西段）的項目提交建議書的邀請。

在香港以外地區，港鐵於上半年開通了兩條新鐵路綫：澳洲的悉尼地鐵西北綫及中國內地的杭州地鐵五號綫首通段。英國Crossrail方面，我們正預備在2019年12月以TfL Rail品牌營運從Paddington到Reading的服務。

此外，澳門首個輕軌項目（澳門輕軌系統氹仔綫）已取得穩步進展，澳門特區政府亦表示其目標於2019年年底前開通澳門輕軌系統氹仔綫。

香港以外的非鐵路項目中，我們在深圳的「天頌」商場已於2019年4月開始試業，預期將於2019年8月正式開幕。

## 我們的人才

我們的員工是公司的英雄，他們豐富的經驗及為顧客提供優質服務的承諾，是港鐵成為世界級鐵路公司的關鍵。

我們盡忠職守的員工充分體現「做得到」的精神，其中一個例子是他們處理2019年3月18日發生的列車碰撞事故。當時正在非行車時間為荃灣綫的新信號系統進行演練，在消防處協助下，200多位同事日以繼夜地不停工作，協力移走隧道內的相撞列車，致力恢復荃灣綫的服務。

港鐵學院（「學院」）於2016年11月成立，為培育全球鐵路專才，並為中國內地的「一帶一路」倡議作出貢獻。於2019年首六個月，學院繼續於區內分享我們的鐵路及工程專業知識，當中重點為2019年5月與另外五家合作機構聯合組成「企業技術學院網絡」。此網絡旨在推廣職業專才教育，致力培養具備所需技能的合資格人才。

## 為社區作出貢獻

港鐵是香港市民生活一部分，因此，企業責任對港鐵的長遠成功至關重要。作為香港少數土生土長的跨國企業及本地品牌，以及香港主要公共交通服務供應商之一，企業責任絕對不能被忽略。



期內，公司憑藉其專長舉辦多個項目惠澤社區，尤其著重培養年輕一代。公司製作一系列《年輕 可超乎想像》宣傳短片，介紹港鐵多項青少年計劃。此外，公司還舉辦「港鐵小站長」計劃，邀請小學生參觀車站控制室，模擬車站職員的日常工作；在青衣站設立「港鐵安全體驗天地」，讓孩童更多了解鐵路安全；以及「週末『躍匯』藝文青」，讓大專學生有機會在香港站藝術舞臺上展現他們的表演藝術才華。

我們亦第二年舉辦「STEM創未來」計劃，內容包括一系列學校講座，向學生介紹STEM概念如何應用於鐵路系統的設計和運作。在「STEM創未來」計劃中，一班學生有機會將講座中學到的知識，提交以「創新和可持續發展基建」為題的構思。提交得獎構思的學校隊伍獲邀前往英國參觀港鐵於海外的鐵路營運。我們亦舉辦「青思聚2.0」，邀請成員集思廣益，從青年人的角度提升公司的業務計劃。

我們透過「港鐵•藝術」計劃，藉著龐大的網絡令大家的生活增添文化色彩。除現有的82件藝術品外，我們亦於上環站、西灣河站及中環站舉辦各種展覽，並於2019年上半年在香港站中環行人隧道的藝術舞臺舉辦了22場現場表演。

港鐵義工隊亦是港鐵履行企業責任不可或缺的一環。截至今年6月，「鐵路人 鐵路心」計劃舉辦了140個義工項目，涉及數以千計的義工參與人次。港鐵連續第五年榮獲香港社會服務聯會頒發「10年Plus『商界展關懷』標誌」，表揚公司在關懷僱員、社區及環境方面一直不遺餘力。

## 董事局

港鐵董事局實力超卓，有效監督公司運作，推動港鐵的可持續發展。本人希望藉此機會感謝馬時亨教授擔任董事局成員及主席期間為港鐵作出的多項貢獻，特別是他過去數月給予本人的寶貴建議。本人亦衷心感謝董事局在過去六個月為公司所投入的時間及提出的睿智意見。

本人亦熱烈歡迎於2019年4月1日獲委任為公司行政總裁的金澤培博士，並衷心感謝已於2019年3月31日後榮休的梁國權先生於任內為公司作出的貢獻。此外，本人亦要衷心感謝於2019年5月22日卸任董事局職務的鄭海泉先生、劉炳章先生及石禮謙先生。最後，本人希望在此歡迎於2019年5月22日起獲委任為港鐵獨立非執行董事的陳家樂先生、鄭恩基先生及吳永嘉先生。

作為港鐵新任主席，本人深信通過董事局和管理層之間的無間合作和全力以赴，港鐵將繼續成為香港引以為傲，並成為享譽全球的跨國企業，在可持續發展鐵路運輸的領域上領導同儕。



主席

歐陽伯權

香港，2019年8月8日

# 行政總裁回顧及展望



## 致各股東及其他有關人士：

本人於2019年4月1日接任行政總裁，對有關委任深感榮幸。雖然新任此職，但我在港鐵工作這24年間，見證著港鐵屢創佳績，同時亦深切了解公司現時面對的挑戰。

我在履新時曾表示樂意把握機會，發揮我們的優勢，重建我們作為全球領先鐵路營運商之一的聲譽。我亦曾向同事表示，我已確定公司在短期內有三件事同樣需要優先處理：

- 一、使公眾對我們建設世界級鐵路的能力恢復信心；
- 二、繼續為乘客提供安全、可靠、物有所值的服務；
- 三、確保公司在香港、中國內地及海外的龐大而多元的業務得到完善管理，營運暢順。

更重要的是，要實現這些目標，我們彼此之間應開誠佈公地溝通，以及與我們服務的社區和顧客保持有效聯繫。

踏入2019年，適逢港鐵通車40周年，我們繼續貫徹三管齊下的策略，即強化和拓展香港業務、保持中國內地及國際業務發展，以及提升公司的聲譽。雖然本港經濟轉弱及環球市場發展令人關注，公司在香港的業務表現仍然良好，而中國內地及國際業務的進展亦令人滿意。

在我們各項成績中，值得一提的是開通兩條新鐵路綫，即澳洲悉尼地鐵西北綫，以及中國杭州地鐵五號綫首通段。即使對我們這間發展迅速的鐵路公司而言，這也是值得關注的成就。

另一方面，沙田至中環綫相關事件仍在處理中，包括紅磡站擴建部分的施工質量被指出現問題，以及紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道和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。

公司已於2019年7月18日完成並向政府提交兩份有關紅磡站擴建部分、紅磡站北面連接隧道及南面連接隧道以及紅磡列車停放處的事件的最終報告，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。

為使公眾能盡早在實際可行的情況下享用到最大程度的新鐵路服務，政府已接納公司就分階段啟用屯馬綫的建議，第一階段涉及屯馬綫大圍站至啟德站的服務，目標開通時間為2020年第一季。

為了繼續推進沙田至中環綫項目，以及促使在2020年第一季啟用屯馬綫大圍站至啟德站的服務，作為現階段安排，本公司將會在不影響其法律責任的原則為基礎支付紅磡事件所產生的若干費用以及與分階段啟用屯馬綫相關的若干費用，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。

有鑒於此，本公司已於截至2019年6月30日止六個月的綜合損益表內作出一項20億港元的撥備。該撥備金額並無計算可向任何其他人士提出的任何潛在追討在內。此外，現時不能確定該金額最終是否需要公司全數支付。

公司與政府將繼續進行磋商，務求就紅磡事件及雙方各自就沙田至中環綫項目的造價及紅磡事件所產生的若干費用以及與分階段啟用屯馬綫相關的若干費用的付款責任達成整體解決方案。

2019年3月18日，荃灣綫於非行車時間以新信號系統進行演練期間，在中環站附近發生列車碰撞事故。事發後，所有新信號系統列車測試即時暫停，公司並成立調查委員會以調查事件成因及提出改善建議，防止類似事件再次發生。調查委員會已於2019年6月17日向機電工程署提交報告，報告內容亦已於2019年7月5日公開。

另一方面，廣州 — 深圳 — 香港高速鐵路(香港段)(「高速鐵路(香港段)」)自2018年9月23日通車後，深受乘客歡迎，這充分反映在農曆新年假期期間，於2019年2月7日乘搭高速鐵路(香港段)的乘客人數超過10萬人次，而2019年上半年的總乘客量為990萬人次。



## 行政總裁回顧及展望

香港重鐵網絡列車按照編定班次行走及乘客車程的準時程度均維持於超過99.9%的世界級水平，乘客車程的準時程度亦是自兩鐵合併以來最佳的上半年服務表現。在「鐵路2.0」計劃下，我們繼續在鐵路基建上投放大量資源，並透過多項數碼化項目，提升顧客的乘車體驗。

物業業務方面，我們批出將軍澳「日出康城」第十一期物業發展項目。連同其他已批出的大部分「日出康城」物業發展項目，「日出康城」發展漸趨成熟，即將成為一個充滿活力的新社區。

財務表現方面，由於去年9月開通的高速鐵路(香港段)帶來額外收入，集團於2019年首六個月的總收入與2018年同期比較，上升7.2%至282.72億港元。而未計香港及中國內地物業發展業務、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤則下跌9.8%至84.11億港元，下跌主要是由於與沙田至中環綫有關的20億港元撥備。若不包括公司在中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理的附屬公司，收入增加11.3%，經營利潤則減少13.2%。股東應佔經常性利潤，即不包括物業發展利潤(包括來自香港和中國內地)和投資物業重估的淨利潤，減少40.6%至26.65億港元。除稅後物業發展利潤為7.75億港元。不包括投資物業重估的股東應佔基本業務淨利潤減少26.0%至34.40億港元。若不計及與沙田至中環綫有關的20億港元撥備以及South Western Railway專營權4.36億港元的撥備，股東應佔經常性利潤及股東應佔基本業務淨利潤將分別增加13.8%及

26.4%。2019年首六個月的投資物業重估收益為20.66億港元，2018年同期則為24.35億港元。因此，股東應佔淨利潤為55.06億港元，即包括投資物業重估收益後的每股盈利為0.90港元。董事局已宣派中期股息每股0.25港元。

## 港鐵40周年

對公司而言，2019年是意義重大的一年，標誌著港鐵已為香港廣大市民服務四十載。自1979年通車以來，我們從一間只有一條鐵路綫的小型鐵路公司，發展成一家在全球擁有領導地位的國際性企業，並直接或透過附屬公司和聯營公司，在中國內地、歐洲及澳洲等地營運路綫超過2,000公里的鐵路網絡，員工總數達48,000人。

公司於2019年首五個月在香港的整體市場佔有率為48.8%，周日平均乘客量達590萬人次。我們在香港以外地區的周日平均乘客量為710萬人次。

我們回顧迄今取得的成就及所克服的挑戰之際，亦冀望繼續與香港和全球各地市民分享港鐵發展的成果。

## 香港業務

港鐵的「鐵路加物業」發展模式，為我們的香港業務，包括客運業務、車站商務、物業租賃，以及車站和車廠上蓋及周邊的物業發展，繼續帶來穩健的業績。

## 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
- 乘客車程的準時程度是自2007年與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)合併以來最佳的上半年服務表現
- 總乘客量增長2.5%，周日平均乘客量達590萬人次



百萬港元	截至6月30日止半年度		
	2019	2018	增/(減)百分率
<b>香港客運業務</b>			
總收入	<b>10,690</b>	9,328	14.6
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	<b>4,346</b>	4,101	6.0
未計利息及財務開支前和計及每年非定額付款後的經營利潤(「EBIT」)	<b>952</b>	1,148	(17.1)
EBITDA 毛利率 (%)	<b>40.7%</b>	44.0%	(3.3)個百分點
EBIT 毛利率 (%)	<b>8.9%</b>	12.3%	(3.4)個百分點

由於高速鐵路(香港段)在2018年9月通車後帶來額外收入，2019年上半年的香港客運業務的總收入因此較2018年同期上升14.6%至106.90億港元。由於啟用新資產使折舊和攤銷費用增加，以及員工薪酬費用上升，導致EBIT下跌17.1%至9.52億港元。

### 安全

港鐵一直以安全為首要目標。期內，我們推出多項安全推廣活動，並以扶手電梯、輕鐵服務及月台空隙為主題。於2019年上半年，香港重鐵網絡和輕鐵網絡的須呈報事故數目較2018年同期上升3%。我們會繼續推行各種措施，務求盡量減少須呈報事故的數量。我們已按計劃於2019年7月推出一項安全宣傳活動以提升乘客的安全意識，亦與政府部門合作改善輕鐵路路面交匯處的安全。



## 乘客量和收入

公司香港客運業務的收入概述如下：

百萬港元	截至6月30日止半年度		增/(減)百分率
	2019	2018	
<b>香港客運業務</b>			
本地鐵路服務	<b>6,755</b>	6,531	3.4
過境服務	<b>1,716</b>	1,723	(0.4)
高速鐵路(香港段)	<b>1,139</b>	–	不適用
機場快綫	<b>576</b>	559	3.0
輕鐵及巴士	<b>370</b>	358	3.4
城際客運	<b>82</b>	113	(27.4)
其他	<b>52</b>	44	18.2
總收入	<b>10,690</b>	9,328	14.6

2019年首六個月，公司所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量上升2.5%至10.224億人次，而周日平均乘客量增加2.5%至590萬人次。

期內，公司的本地鐵路服務(包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫、馬鞍山綫及南港島綫)的總乘客量達8.302億人次，較2018年同期增加1.7%。羅湖及落馬洲過境服務的乘客量輕微下跌0.8%至5,760萬人次，主要由於高速鐵路(香港段)開通。隨著航空旅客量上升及亞洲國際博覽館所舉辦的活動數量增多，機場快綫的乘客量因此增加5.8%至900萬人次。2019年上半年，高速鐵路(香港段)的總乘客量達990萬人次。

## 市場佔有率

公司於2019年首五個月在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為48.8%，而2018年同期為48.9%。當中，在過海交通工具市場的佔有率為68.2%，而2018年同期為69.2%。港鐵的過境服務和高速鐵路(香港段)，在2019年首五個月在過境業務的市場佔有率由51.8%下跌至51.5%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由21.7%上升至21.8%。

## 車費調整、推廣及優惠

根據票價調整機制，港鐵票價於2019/2020年度的調整幅度為+3.3%，由2019年6月30日起生效。港鐵於2019年5月22日公布2019/2020年度車費推廣計劃以及新票價，並配合今年港鐵慶祝通車40周年，推出下列重大車費推廣活動以答謝市民的支持：

- 由2019年6月30日至2020年4月4日，向使用八達通的乘客提供為期40星期的「程程3.3%車費扣減」優惠，金額超過4億港元。
- 「港鐵都會票」及「屯門 — 南昌全日通」的售價維持不變，新售價延至2020年4月5日實施。
- 「全月通加強版」的售價維持不變，新售價延至2020年5月實施。
- 延長「早晨折扣優惠」計劃一年至2020年5月31日，並於2019年10月起增加折扣優惠至六五折，享有優惠的市區特定車站增至44個。

使用八達通的乘客在2020年4月初前不會有實際車費上調。2019/2020年度車費推廣計劃，令乘客節省的總金額由上年度超過5億港元增至超過8億港元。連同27億港元的恆常車費優惠和其他轉乘優惠，公司在未來12個月回饋乘客的車費優惠將超過35億港元。

## 2019年上半年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
<b>列車按照編定班次行走(列車服務供應)</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
<b>乘客車程準時程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 機場快綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>列車服務準時程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	700,000	<b>3,660,764</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	700,000	<b>9,116,465</b>
<b>車票可靠程度：乘客使用智能車票多少次才遇到一次車票失誤</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	10,500	<b>49,198</b>
<b>增值機可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>自動售票機可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫	97.0%	99.0%	<b>99.7%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.7%</b>
<b>出入閘機可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>輕鐵月台八達通收費器可靠程度*</b>			
- 輕鐵月台八達通收費器	不適用	不適用	<b>不適用</b>
<b>扶手電梯可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>乘客升降機可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	<b>99.7%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
<b>溫度及通風</b>			
- 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏26度或以下	不適用	97.5%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	<b>0</b>
- 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏27度或以下，車站大堂則在攝氏29度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	93.0%	<b>99.8%</b>
<b>清潔程度</b>			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>
- 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>
<b>西北鐵路服務範圍內之巴士服務</b>			
- 按照編定班次行走	不適用	99.0%	<b>99.8%</b>
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>
<b>六個工作天內回覆乘客查詢</b>			
- 六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>

\* 輕鐵服務表現數據將於輕鐵月台八達通收費器完成安裝、測試及試行後再作公布。



## 行政總裁回顧及展望

整體票價調整對港鐵維持財務可持續性，以至應付經營開支上漲和資產更新成本至為重要。儘管我們根據票價調整機制上調票價，但相對於我們需投入的資產而言，當中所帶來的利潤其實並不高。我們的收入除了為現有網絡的重大改善工程(例如更換較舊的列車、信號系統及空調系統)提供資金外，亦用於許多其他方面的添置及翻新項目，例如安裝新的升降機、閘門及座椅，讓顧客享有更加舒適愉快的乘車體驗。

與此同時，我們明白有必要將票價維持在可負擔的水平。值得注意的是，本地鐵路服務方面，乘客只需支付平均每程約1美元的票價，便可享用可靠性達99.9%的鐵路服務，無論按任何標準衡量均屬物超所值。

### 服務表現

於2019年首六個月，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目標。2019年上半年的乘客車程準時程度是自兩鐵合併以來最佳的上半年服務表現。

期內，公司重鐵和輕鐵網絡分別提供超過105萬及超過54萬班次的列車服務。其中重鐵網絡錄得三宗由港鐵可控制的因素導致、長達31分鐘或以上的延誤，較去年同期增加一宗，而輕鐵網絡由港鐵可控制的因素導致、長達31分鐘或以上的延誤則為零宗。

於2019年首六個月，新開通的高速鐵路(香港段)的乘客量持續增加，反映這項服務日益受乘客歡迎。本人亦欣然報告，香港西九龍站於2019年1月獲《南方都市報》及南都大數據研究院評為粵港澳大灣區(「大灣區」)的最佳高鐵站。於2019年7月10日，我們進一步提升高速鐵路(香港段)的服務，包括將長途列車班次總數由13對增至17對，目的地數目則從44個增至58個。



## 車站商務

### 摘要

- 高速鐵路(香港段)帶來的額外貢獻和車站商店的租金收入增加帶動業績增長
- 車站商店的新訂租金有所上升
- 廣告收入受惠於上半年較好的市場氣氛



百萬港元	截至6月30日止半年度		
	2019	2018	增/(減)百分率
<b>香港車站商務</b>			
車站零售設施收入	2,507	2,154	16.4
廣告收入	606	523	15.9
電訊業務收入	376	338	11.2
其他車站商務收入	66	60	10.0
總收入	3,555	3,075	15.6
EBITDA	3,227	2,807	15.0
EBIT	2,679	2,414	11.0
EBITDA 毛利率(%)	90.8%	91.3%	(0.5) 個百分點
EBIT 毛利率(%)	75.4%	78.5%	(3.1) 個百分點

2019年首六個月，香港車站商務總收入增加15.6%至35.55億港元，主要來自高速鐵路(香港段)所帶來的額外車站零售設施收入，以及受惠於市場氣氛向好的廣告收入上升。

期內，車站零售設施收入上升16.4%至25.07億港元，主要來自高速鐵路(香港段)額外貢獻和車站商店的租金收入增加。截至2019年6月30日，港鐵的車站商店數目為1,473間，而零售設施的總面積為66,502平方米。由於有七間分別位於大學站、柯士甸站及香港西九龍站的商店開業，車站商店數目較2018年年底增加。

2019年上半年，廣告收入增加15.9%至6.06億港元。良好營銷環境從2018年延續到2019年上半年，其中高消費類別廣告支出的增幅尤其顯著，高速鐵路(香港段)和新數碼多媒體廣告也為收入增長作出了貢獻。截至2019年6月30日，車站及列車內的廣告點總數增至48,021個，共有380個廣告牌已進行升級工程。

2019年首六個月的電訊業務收入上升11.2%至3.76億港元。為提升電訊數據容量，全新商業電訊系統的安裝工程正在31個車站展開。截至2019年6月30日，已有16個車站完成有關工程。

## 物業及其他業務

### 摘要

- 於2019年4月批出「日出康城」第十一期項目
- 香港物業租賃及管理業務收入增加4.7%
- 香港商場組合的新訂租金錄得3%的升幅



儘管中美貿易磨擦帶來不明朗因素，但在商用物業方面，中環甲級寫字樓再次錄得令人滿意的表現，主要原因是空置率持續偏低，以及中環新寫字樓的供應量有限。與此同時，由於租戶繼續遷往港島東及九龍東等非核心區域，租金水平保持平穩。

期內，住宅物業市場保持暢旺，樓價於2019年年初反彈，並接近2018年年中的歷史高位，主要由於低息環境及供應量有限使樓市氣氛向好。反映二手市場價格走勢的中原城市大型屋苑領先指數，由2018年年底的173.08升至2019年6月30日的191.58，在2019年上半年內的上升幅度為10.7%。

### 物業租賃及管理業務

百萬港元	截至6月30日止半年度		
	2019	2018	增/(減)百分率
<b>香港物業租賃及物業管理業務</b>			
物業租賃業務收入	<b>2,492</b>	2,373	5.0
物業管理業務收入	<b>143</b>	144	(0.7)
總收入	<b>2,635</b>	2,517	4.7
EBITDA	<b>2,240</b>	2,136	4.9
EBIT	<b>2,229</b>	2,128	4.7
EBITDA 毛利率(%)	<b>85.0%</b>	84.9%	0.1個百分點
EBIT 毛利率(%)	<b>84.6%</b>	84.5%	0.1個百分點

2019年首六個月的物業租賃業務收入增加5.0%至24.92億港元。公司在香港的商場於2019年首六個月之新訂租金錄得3%的升幅(若計及一個特別租賃個案則為10%)。於

2019年上半年，公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的18層寫字樓的出租率為接近100%。

## 已批出及於期內落成之物業發展項目

地點	發展商	類別	總樓面面積 (平方米)	批出日期	預計落成日期
<b>何文田站</b>					
第一期	高銀金融(集團)有限公司	住宅	69,000	2016年12月	2022年
第二期	華懋集團	住宅	59,400	2018年10月	2024年
<b>康城站</b>					
MALIBU	會德豐有限公司	住宅	102,336	2014年11月	2019年
LP6	南豐集團控股有限公司	住宅	136,970	2015年1月	2020年
MONTARA 和 GRAND MONTARA	會德豐有限公司	住宅 商場 幼稚園	70,260 44,500 1,160	2015年6月	2021年分期落成
第八期	長江實業集團有限公司	住宅	97,000	2015年10月	2021年
第九期	會德豐有限公司	住宅 幼稚園	104,110 810	2015年12月	2022年
第十期	南豐集團控股有限公司	住宅	75,400	2016年3月	2022年
第十一期	信和置業有限公司， 嘉華國際集團有限公司和 招商局置地有限公司	住宅	88,858	2019年4月	2025年
<b>大圍站</b>					
大圍	新世界發展有限公司	住宅 商場	190,480 60,620*	2014年10月	2022年
<b>天榮站</b>					
天榮	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	91,051 205	2015年2月	2024年
<b>黃竹坑站</b>					
第一期	路勁基建有限公司和 平安不動產有限公司	住宅	53,600	2017年2月	2022年
第二期	嘉里建設有限公司和 信和置業有限公司	住宅	45,800	2017年12月	2023年
第三期	長江實業集團有限公司	住宅 商場	92,900 47,000	2018年8月	2024年
<b>油塘通風樓</b>					
油塘通風樓	信和置業有限公司和 資本策略地產有限公司	住宅	30,225	2018年5月	2025年
<b>錦上路站#</b>					
第一期	信和置業有限公司， 中國海外發展有限公司和 嘉華國際集團有限公司	住宅	114,896	2017年5月	2025年
<b>朗屏站#</b>					
朗城滙	華懋集團	住宅	41,990	2013年6月	2019年
<b>南昌站#</b>					
匯璽	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 幼稚園	214,700 26,660 1,000	2011年10月	2017 – 2019年 分期落成
<b>元朗站#</b>					
元朗	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	126,455 11,535^	2015年8月	2022年

# 作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

\* 不包括單車停放處及通道

^ 包括24小時行人通道及有蓋園景廣場

## 待批出之物業發展項目附註1和2

地點	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計 落成日期
康城站	住宅	約230,000	2019 – 2021年	2025 – 2026年
黃竹坑站	住宅	165,200		

註：

- 1 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展組合。
- 2 物業發展組合尚待確定規劃許可、批地條款及相關法定程序。



## 行政總裁回顧及展望

於2019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217,469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。

「青衣城」1期地下樓層的翻新工程已經完成，商店自2018年10月起陸續開業。所有商店已於2019年4月全面開業。

2019年首六個月，香港物業管理業務收入減少0.7%至1.43億港元。於2019年6月30日，港鐵管理逾103,000個住宅單位及逾772,000平方米的商用面積。

### 物業發展

香港物業發展錄得8.98億港元的除稅前利潤，主要來自出售烏溪沙「銀湖·天峰」及「日出康城」[晉海II]的存貨，以及已完成之物業發展項目所錄得的進一步盈餘。有關利潤較2018年首六個月上升7.40億港元。

期內，兩個新發展項目進行預售，包括分別於2019年5月和6月推出的「日出康城」第七期之「MONTARA」

以及「GRAND MONTARA」。截至2019年6月30日，「MONTARA」的616個單位和「GRAND MONTARA」的504個單位均已全數售出。與此同時，「日出康城」第四期「晉海」及「晉海II」、第五期「MALIBU」以及第六期「LP6」的剩餘單位繼續進行預售。截至2019年6月30日，「晉海」的1,040個單位中已售出約97.5%，而「晉海II」的1,132個單位中則售出約96.1%，「MALIBU」的1,600個單位中已售出約98.1%，而「LP6」的2,392個單位中則售出約97.3%。

西鐵物業發展項目方面，作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們繼續進行「朗城滙」(朗屏站(南)地塊)剩餘單位的預售。截至2019年6月30日，720個單位中約76.7%已經售出。

公司於2019年4月25日批出「日出康城」第十一期物業發展項目，由信和置業有限公司、嘉華國際集團有限公司及招商局置地有限公司合組之財團Sky Castle Limited成功投得。此項目位於「The LOHAS康城」商場上蓋，將提供約1,850個住宅單位，總樓面面積上限為88,858平方米。

### 其他業務

期內，公司的其他業務，包括昂坪360及八達通控股有限公司，均錄得令人滿意的表現。

昂坪360於2019年首六個月的收入增長7.9%至2.45億港元。由於2019年3月進行纜索移位工程，導致運行日數減少，期內的旅客量輕微下跌0.2%至約88萬人次。

公司於2019年首六個月應佔八達通控股有限公司的利潤上升22.4%至1.20億港元，主要由於交易量及八達通產品銷售收入均有所上升。截至2019年6月30日，在香港採用八達通的商戶逾19,000家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達3,680萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,530萬宗及2.182億港元。

## 香港業務增長

### 摘要

- 沙田至中環綫於2019年6月底已完成90.2%
- 《鐵路發展策略2014》：已提交五個建議書予政府，並收到邀請提交餘下兩個項目的建議書
- 港鐵已批出15個物業發展項目，完成後將提供約21,000個住宅單位，總樓面面積超過130萬平方米



## 拓展香港鐵路業務

「鐵路2.0」涵蓋了公司近期的香港鐵路業務發展。除了仍在施工中的沙田至中環綫外，該計劃還包括現有鐵路網絡的大型升級和更新工程，以及透過使用科技提升顧客體驗的多項措施。除了「鐵路2.0」以外，政府公布的《鐵路發展策略2014》所涵蓋的七個新項目將可能為香港鐵路網絡再增加35公里。長遠來說，政府計劃將於2019年開展的「跨越2030年的鐵路策略性研究 — 可行性研究」或會使鐵路網絡進一步延伸，將覆蓋《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》中的策略性發展區域。

### 「鐵路2.0」

#### 沙田至中環綫

「鐵路2.0」是我們對香港新一代鐵路服務的願景。我們在過去四年半交付了四個新鐵路項目（包括高速鐵路（香港段）），現正進行第五個亦是最後一個鐵路項目，即沙田至中環綫。

由港鐵代表政府管理的沙田至中環綫工程全長17公里，設有十個車站。項目完成後，將會拓展港鐵的鐵路網絡，本港的交通連繫將顯著改善，車程時間亦將可大幅縮短。

沙田至中環綫共分兩階段。第一階段為大圍至紅磡段，全長11公里，第二階段為紅磡至金鐘段，全長6公里。第一階段大圍至紅磡段將現有的馬鞍山綫經鑽石山及紅磡站連接至西鐵綫，成為「屯馬綫」。而當第二階段紅磡至金鐘段完成後，現有的東鐵綫將經紅磡延伸過海至會展站和金鐘站。

在2019年上半年，沙田至中環綫兩階段工程的施工均取得進展，其中大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段在2019年6月底分別完成99.7%及78.8%。

在過海段的隧道工程方面，全部11個沉管隧道預製組件已完成安裝，並已連接至陸上隧道。會展站的挖掘工程亦已完成，結構工程於期末仍在進行。

金鐘站擴建部分的內部結構工程、裝修及屋宇設備安裝工程正在進行。

2019年3月26日，政府公布調查委員會就紅磡站擴建部分的工程質量問題所呈交並經遮蓋的中期報告。當中，調查委員會所得出的結論是紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程達到安全水平。

調查委員會亦就公司的表現和系統給予若干意見，並就未來提出若干建議。公司歡迎有關建議，當中大部分與董事局轄下的工程委員會提出之建議一致。公司已開始落實有關建議，並將繼續透過加強培訓及引入數碼項目管理系統，提升項目管理水平。

公司已於2019年7月18日向政府提交兩份有關紅磡站擴建部分、紅磡站北面連接隧道及南面連接隧道，以及紅磡列車停放處的事件的最終報告，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。

這兩份最終報告，其內容及結論已經過政府及其專家顧問團的仔細檢視，並獲得接納。根據報告結論，上述結構就繼續進行建造工程而言是安全的，惟須實施適當措施以處理工程上的不足之處，以及確保結構符合既有的守則。公司其後亦會制定長遠監察計劃，持續監察結構完整性。

因2019年3月18日發生的荃灣綫事故而暫停的屯馬綫信號系統動態行車測試，已於2019年6月10日恢復測試。在暫停測試期間，屯馬綫信號系統的承建商已完成全面審視，並提交報告，確認系統符合動態行車測試的安全要

求。公司委聘的獨立安全顧問所進行的安全評估，亦進一步確認屯馬綫信號系統符合動態行車測試的國際安全標準。

### 通車計劃

為使公眾能盡早在實際可行的情況下享用到最大程度的新鐵路服務，政府已接納公司就分階段啟用屯馬綫的建議，第一階段涉及屯馬綫大圍站至啟德站的服務，目標開通時間為2020年第一季。

公司將與政府合作，以協定分階段啟用的細節，及將繼續為落實分階段啟用而採取合理需要的步驟，相關工作亦需要相關政府部門的協助和合作。公司正就屯馬綫分段開通在技術層面上進行相應調整，包括調整信號系統、遷移信號線路及改動車站指示系統等。倘所有法定驗收程序如期完成，屯馬綫第一階段可率先開通。

當屯馬綫第一階段開通後，馬鞍山綫乘客可乘搭列車經顯徑站及鑽石山站直接前往位於九龍東的啟德站。擴建後的鑽石山站將成為屯馬綫及觀塘綫的新轉綫站，方便新界北及新界東的乘客，有更快捷方便的鐵路服務前往九龍東以至港島東一帶；乘客節省車程時間的同時，亦有助紓緩現時東鐵綫最擠逼的大圍至九龍塘段。

### 工程造價

根據政府與公司於2012年5月29日就沙田至中環綫的建造及通車試行所簽訂的委託協議，政府負責此委託協議下的工程費用，而公司則負責有關現時與九鐵公司訂立的現有服務經營權協議下的若干費用。



公司完成對有關委託協議下沙田至中環綫主要建造工程造價估算的詳細評估，最新估算已於2017年12月5日提交政府審核。考慮到若干因素(包括考古發現、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)，公司已把沙田至中環綫主要建造工程的最新造價估算上調165.01億港元，由708.27億港元增至873.28億港元，包括增加應付公司的沙田至中環綫項目管理費用(惟有待同意及批准程序)。公司自提交該最新估算以來，一直與政府保持聯繫，以助其進行檢討及核實程序。公司擬於2019年內對造價進行進一步評估和重新確認。

為了繼續推進沙田至中環綫項目，以及促使在2020年第一季啟用屯馬綫大圍站至啟德站的服務，作為現階段安排，本公司將會在不影響其法律責任的原則為基礎支付紅磡事件所產生的若干費用以及與分階段啟用屯馬綫相關的若干費用，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。有鑒於此，本公司已於截至2019年6月30日止六個月的綜合損益表內作出一項20億港元的撥備。該撥備金額並無計算可向任何其他人士提出的任何潛在追討在內。此外，現時不能確定該金額最終是否需要公司全數支付。

## 現有網絡的大型資產提升和更新工程

「鐵路2.0」是對香港未來鐵路服務的願景。除了沙田至中環綫及其他已完成的新鐵路項目外，該計劃還包括現有鐵路網絡的大規模升級和更新工程，亦涵蓋提升顧客體驗的措施。

公司購置了93列全新列車，截至2019年7月，已有七列列車完成交付，並正進行測試和試運行，機器測試正在進行中。

為了滿足輕鐵服務日益增長的需求，我們共訂購40輛輕鐵，以更換30輛現有輕鐵，其餘的輕鐵將會令我們的輕鐵總數在2023年之前增至150輛。期內，首批兩輛輕鐵已經交付，並正進行測試和試運行，其餘輕鐵車輛將於2019年至2023年間分批付運到香港。

公司正更換車站及車廠的空調冷卻裝置，為乘客及員工提供舒適的環境。位於35個車站及四間車廠的154部空調冷

卻裝置更換工程，現已部分完成，餘下將於未來四年內陸續完成。截至2019年6月，第二期工程已經完成，更換了位於四個車站及兩間車廠的32部空調冷卻裝置。現已完成更換的空調冷卻裝置總數為61部，分別位於十個車站及三間車廠。

港鐵會繼續盡力應對客運量接近飽和所帶來的挑戰。然而，現時荃灣綫過海段的擠塞情況或需待沙田至中環綫新過海段完成後才可略為舒緩。

公司正在更換荃灣綫、港島綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的現有信號系統，是公司其中一項大型資產更新工程。2019年3月18日，荃灣綫於非行車時間進行新信號系統列車演練期間，一列非載客的港鐵列車在渡綫準備進入中環站時，碰撞到另一列從中環站開出正駛經渡綫的非載客列車，引致列車受損。

公司非常關注事件，並成立調查委員會，由港鐵高級職員及外間專家組成，以調查事件成因及提出改善建議，防止類似事件再次發生。調查委員會完成調查後，已於2019年6月17日向機電工程署提交報告，公司亦已於2019年7月5日向公眾交代調查結果，並向新信號系統承辦商建議一系列改善措施。安全是公司的首要目標，公司會於獲得政府的許可後才恢復列車測試。

### 提升顧客體驗

「鐵路2.0」除了涵蓋列車和信號系統等重大資產的更新，亦從其他方面著手提升顧客體驗，例如在車站內增設飲水機、客用洗手間及育嬰間等。

於2019年2月20日調景嶺站的育嬰間啟用，是港鐵網絡內首個提供育嬰間的轉綫站。其後，油塘站亦於5月29日啟用全新客用洗手間及育嬰間。公司已計劃於五個轉綫車站，包括荔景站、中環站、油麻地站、北角站及尖沙咀站加設育嬰間及客用洗手間。現時設有哺乳間的其他轉綫車站仍會繼續開放為乘客提供服務。

作為致力改善車站設施和提供貼心服務的承諾，港鐵迄今所開展的改進工程均廣獲乘客好評。日後發展新鐵路綫時，我們會將客用洗手間及育嬰間納入新車站的設計及規劃標準。

除增加新設施外，從2019年4月22日起，荃灣綫、觀塘綫及港島綫每星期會額外增加合共86班列車班次，於星期五、週末及公眾假期為乘客提供更頻密的列車服務。

為豐富乘客的旅程體驗，我們在車站內設有迎合不同乘客需要的商店，並且引入更有趣味的嶄新互動數碼廣告媒體。

東鐵綫新信號系統的動態行車測試，因荃灣綫於2019年3月18日發生事故而暫停後，已於2019年5月28日非行車時間恢復。東鐵綫的新信號系統與荃灣綫的新系統並不相同，承辦商亦已提交詳細報告，以確定系統符合動態行車測試的安全要求。獨立安全顧問進行的安全評估，亦確認東鐵綫新信號系統符合動態行車測試的國際安全標準。

香港是全球數碼網絡最發達的城市之一，我們緊扣科技趨勢並不斷改善服務，提升港鐵手機應用程式MTR Mobile。MTR Mobile的每月活躍用戶現已超過120萬，為乘客提供一系列的個人化服務，如「Chatbot」互動查詢，並於2019年6月推出新功能，包括落車提示，進階版行程指南及提供港鐵巴士實時預計到站時間。此外，MTR Mobile機場快綫功能的用戶介面亦已於2019年2月革新，以提升客戶體驗。

MTR Mobile在未來六個月亦會進行大革新，將與車站商店和港鐵商場的手機應用程式及其獎勵計劃結合為一，為港鐵乘客帶來更好的客戶體驗。

隨著手機支付日益普及，上水站有四部售票機於2019年4月引入了手機支付功能(支付寶、支付寶HK、微信支付和WeChat Pay HK)，令各車站內接受手機付款的售票機增至24部。

在預防性維修保養工作方面，數碼科技(特別是大數據)亦發揮重要作用，貫徹港鐵努力實踐「智慧城市，智慧出行」的願景，利用科技為列車乘客提供更安全及舒適的旅程，並提升營運表現。

## 「鐵路 2.0」以外的新鐵路項目

《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。政府在此策略中提出七個項目，我們已就其中五個提交建議書。

已提交建議書的五個項目，分別為屯門南延綫、北環綫(及古洞站)、東九龍綫、東涌西延綫(及東涌車站)和北港島綫。期內，我們已應政府要求，就上述五個項目提供進一

步資料。我們正與政府就建議書上的技術、營運和財務相關事宜緊密合作，以推展這些項目進入下一階段。

我們已分別於 2019 年 5 月及 6 月收到政府就洪水橋站項目及南港島綫(西段)項目提交建議書的邀請，相關建議書預計將於 2020 年提交。

此外，我們期望能參與政府的「跨越 2030 年的鐵路策略性研究 — 可行性研究」。

## 擴展物業組合

隨著香港鐵路網絡不斷擴大，住宅和商業物業發展的機會亦相應增加。

在未來數年，我們將會有全新商場開業，使商場組合的應佔總樓面面積增長約 49%。位於「日出康城」的商場「The LOHAS 康城」以 2020 年下半年開業為目標，而大圍及黃竹坑的新商場現正進行施工。

「The LOHAS 康城」共有三層，總樓面面積達 44,500 平方米，建造工程於 2019 年 6 月 30 日已經完成 60%，並繼續以於 2020 年下半年開幕為目標。「The LOHAS 康城」開幕後，將會與康城站和附近的住宅項目無縫連接，並設有大型國際級標準室內溜冰場及將軍澳區內最大型的戲院，匯聚近 150 個商戶，滿足居民在娛樂、消閒及社區日常生活方面的需要。

大圍商場的總樓面面積達 60,620 平方米，建造工程於 2019 年 6 月 30 日已經完成 25%。由於需要處理大圍站東

鐵綫南行月台個別位置所出現的沉降情況，地基工程曾經受到影響，但其後已於 2019 年 1 月復工，公司及政府會繼續進行嚴格監察。該項目現時的目標完成日期為 2023 年。

位於黃竹坑的商場的總樓面面積達 47,000 平方米，預計於 2023 年年底落成。

正在進行發展的 15 個住宅物業發展項目，落成後將會提供約 21,000 個新住宅單位，其中大部分將於未來五年推出市場。

「日出康城」第十一期於期內成功招標，標誌著「日出康城」物業發展組合的絕大部分項目經已批出，並處於不同的發展階段。

小蠔灣車廠地塊將會發展為一個社區，設有約 14,000 個公私營住宅單位及社區設施。行政長官會同行政會議已於 2019 年 2 月 12 日核准小蠔灣分區計劃大綱草圖。項目的詳細技術性研究及與政府的商討亦正在進行。在此初步階段，公司不能保證該項目的商業可行性。

## 中國內地及國際業務

### 摘要

- 悉尼地鐵西北綫已於2019年5月通車
- 杭州地鐵五號綫首通段已於2019年6月開通



在香港以外地區，我們憑藉專長，在中國內地、歐洲及澳洲建立鐵路相關的業務組合，並不斷擴展。我們在香港以外地區的鐵路業務於2019年上半年的周日平均乘客量約為710萬人次。

中國內地及國際 — 經常性業務									
截至6月30日止半年度 百萬港元	中國內地鐵路、物業租賃及 物業管理業務			國際鐵路業務			總計		
	2019	2018	增/(減) 百分率	2019	2018	增/(減) 百分率	2019	2018	增/(減) 百分率
<b>附屬公司</b>									
收入	464	451	2.9	10,094	10,002	0.9	10,558	10,453	1.0
EBITDA	155	111	39.6	517	299	72.9	672	410	63.9
EBIT	148	106	39.6	412	233	76.8	560	339	65.2
EBIT(已扣除非控股權益)	148	106	39.6	314	145	116.6	462	251	84.1
EBITDA毛利率(%)	33.4%	24.6%	8.8個百分點	5.1%	3.0%	2.1個百分點	6.4%	3.9%	2.5個百分點
EBIT毛利率(%)	31.9%	23.5%	8.4個百分點	4.1%	2.3%	1.8個百分點	5.3%	3.2%	2.1個百分點
<b>聯營公司及合營公司</b>									
應佔EBIT	522	487	7.2	(450)	(41)	(997.6)	72	446	(83.9)
應佔利潤/(虧損)	257	224	14.7	(451)	(36)	(1,152.8)	(194)	188	不適用
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	670	593	13.0	(136)	104	不適用	534	697	(23.4)

中國內地 — 物業發展	截至6月30日止半年度		
百萬港元	2019	2018	增/(減)百分率
<b>附屬公司</b>			
收入	-	-	不適用
EBITDA	(10)	(17)	41.2
EBIT	(10)	(19)	47.4

百萬港元	截至6月30日止半年度		增/(減)百分率
	2019	2018	
<b>公司股東應佔期內利潤*</b>			
– 來自經常性業務	146	342	(57.3)
– 來自中國內地物業發展	25	33	(24.2)
總計	171	375	(54.4)
<b>公司在香港以外的鐵路附屬公司，聯營公司及合營公司錄得的乘客量(百萬人次)</b>	<b>1,108</b>	1,054	5.1

\* 不包括業務發展開支

中國內地方面，在2019年上半年，公司的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的EBITDA上升39.6%至1.55億港元，主要是有關租賃開支的新會計準則以及為順德物業項目提供技術支援的收入。在新會計準則下，有關北京銀座Mall的租賃開支將不再列作經營開支，而是列作使用權資產的攤銷及利息開支。國際業務方面，來自鐵路附屬公司的EBITDA上升72.9%至5.17億港元，主要是來自澳門輕軌系統氹仔線項目的貢獻以及MTR Pendeltågen AB的虧

損減少。應佔聯營公司和合營公司虧損為1.94億港元，主要來自First MTR South Western Trains Limited虧損性合約的撥備。若不包括中國內地物業發展及業務發展開支，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司、聯營公司和合營公司在2019年首六個月錄得應佔除稅後淨利潤為1.46億港元，較2018年同期下跌57.3%。在撇除First MTR South Western Trains Limited虧損性合約的撥備後，該應佔除稅後淨利潤增加70.2%至5.82億港元。

## 中國內地鐵路業務

### 北京

公司佔49%股權的聯營公司北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵公司」)營運四條地鐵綫，即北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫首三期及北京地鐵十六號綫北段。於2019年首六個月，該四條鐵路綫的列車服務準時程度平均為99.9%。

期內，北京地鐵四號綫和大興綫的乘客量平穩，總乘客量約為2.21億人次，周日平均乘客量約為133萬人次。

期內，北京地鐵十六號綫及北京地鐵十四號綫正繼續進行施工，全綫通車目標日期分別為2021年及2022年。

### 深圳

由港鐵軌道交通(深圳)有限公司(「港鐵(深圳)公司」)經營的深圳地鐵四號綫，於2019年上半年的乘客量增長6.8%至1.16億人次，周日平均乘客量增至65.6萬人次。列車服務準時程度維持在99.9%。

如前所述，雖然乘客量持續上升，但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。港鐵(深圳)公司並無受惠於影子票價補償機制。公司了解深圳市政府現正進行有關深圳地鐵網絡車費調整的法定程序。倘若合適的車費調整及調整機制未能早日落實，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。



## 行政總裁回顧及展望

在上半年，我們繼續就深圳地鐵四號綫北延綫將於2020年年底通車的營運安排進行商討。為籌備深圳地鐵四號綫北延綫開通，24輛已訂購的六卡新列車當中，首輛新列車已於2019年4月交付。

### 杭州

公司在杭州佔49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司(「杭港地鐵公司」)營運杭州地鐵一號綫及其延綫。該鐵路綫的乘客量於2019年首六個月上升12.6%至1.44億人

次，周日平均乘客量為80.3萬人次。列車服務的準時度維持在99.9%。

全長51.5公里的杭州地鐵五號綫為另一公私合營項目，港鐵佔60%股權的新合營公司杭州杭港地鐵五號綫有限公司於2017年獲批經營權。此地下鐵路綫由蕭山區的香樟路站通往餘杭區的綠汀路站，沿綫共有38個車站。首通段從良睦路站至善賢站，共有12個車站，已於2019年6月24日通車，獲得乘客正面評價。

## 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」，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。「天頌」商場已於2019年4月開始試業，並計劃於2019年8月正式開業。

天津方面，北運河站商場的買賣協議已於2018年1月26日簽訂。工地繼續進行施工，當中包括商場的樁柱工程。此項目的目標完工日期為2022年年底。

大灣區方面，我們正為碧桂園集團和佛山市順德區地鐵有限公司的聯屬公司，在廣東省佛山市順德區陳村站毗鄰的綜合物業發展項目，提供以地鐵為導向發展的技術支援。

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，截至2019年6月30日，管理的總樓面面積為390,000平方米。我們在北京的商場銀座Mall，於2019年首六個月內的出租率為98%。

## 歐洲鐵路業務

### 英國

在倫敦，公司的全資附屬公司MTR Corporation (Crossrail) Limited(「MTR Crossrail」)現以「TfL Rail」品牌營運Crossrail專營權。

第一個營運階段為往來Liverpool Street站與Shenfield站的鐵路綫，全長32.5公里，設有14個車站，於2015年5月由MTR Crossrail開始營運。在第二階段，該公司於2018年5月開始營運柏靈頓站與希斯路機場之間的列車服務。

我們自2015年接管Crossrail專營權以來，準時度及可靠度表現均有顯著提升，衡量相關表現的準時程度年度移動平均值一直上升，令TfL Rail成為英國最可靠的鐵路服務之一。

雖然MTR Crossrail並不負責Crossrail鐵路綫的建造或項目管理，但作為營運商，MTR Crossrail會繼續就有關鐵路綫的分階段開通為倫敦運輸局提供支援。TfL Rail服務將於2019年12月開始，由柏靈頓站延伸至Reading。當倫敦市中心的新隧道段落落成後，TfL Rail服務將進一步延伸至118公里，由英國西部的Reading貫通至倫敦東部，服務41個車站。當倫敦市中心段開通後，TfL Rail服務將易名為「伊利莎伯綫」。

在英國，港鐵透過佔30%股權的聯營公司First MTR South Western Trains Limited，與FirstGroup plc合作經營South Western Railway專營權。South Western Railway是英國最大的鐵路網絡之一。期內，此專營權的財務表現繼續受多項因素所影響，因此我們於2019年5月30日公布已在綜合損益表記入一筆4,300萬英鎊的撥備，該撥備款額相當於我們在專營權協議下應佔的最高潛在損失。

First MTR South Western Trains Limited與英國政府正在磋商，尋求就商業及合約上的潛在補救方案達成協議，但根據目前情況而言，可能出現多個潛在結果。

### 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、MTR Express及Stockholm commuter rail (Stockholms pendeltåg)。

斯德哥爾摩地鐵於2019年上半年錄得理想的表現，營運服務及顧客滿意度均錄得高水平表現。2018年，負責營運斯德哥爾摩地鐵的MTR Tunnelbanan，第二次獲得瑞典品質獎(Swedish Quality Award)的殊榮。

### 澳洲鐵路業務

在墨爾本，公司佔60%股權的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)由2009年11月起經營全長409公里的墨爾本都市鐵路網絡。

2019年上半年，維多利亞省政府牽頭的多項網絡改善方案，對MTM的營運表現產生輕微影響。MTM現正實施多項措施，務求將表現提升至承諾水平。事實上，我們在上一個專營權期內的良好表現，正是我們的專營權能獲得續期至2024年11月，期滿後或可獲續期最多三年的其中一個原因。

港鐵的全資附屬公司MTR Express (Sweden) AB經營往來斯德哥爾摩與哥德堡的MTR Express城際鐵路服務，每周提供110班列車班次，是往來這兩個城市之間最準時的列車服務營運商，同時榮獲瑞典最具創意的公司第二名。雖然車費收入持續上升，但仍比預期為低。我們已推出新的市場推廣措施，力求提升乘客量。

我們的全資附屬公司MTR Pendeltågen AB營運Stockholms pendeltåg服務，為期十年的營運專營權有效期將至2026年12月，期滿後或可獲續期四年。Stockholms pendeltåg覆蓋大斯德哥爾摩地區，設有54個車站，路線全長247公里。儘管2019年上半年的營運表現有所改善，但MTR Pendeltågen AB仍面對多項挑戰，包括全國各地車長短缺及由第三方控制的鐵路基建表現欠佳等。因此，我們已採取多項糾正措施，包括更換管理團隊、與鐵路基建持有人加強合作，以及推行客戶服務措施來提供更佳服務資訊，務求提升服務至承諾的水平。然而，我們預計MTR Pendeltågen AB在未來數年仍會繼續出現虧損。

新開通的悉尼地鐵西北綫，已於2019年5月26日起投入服務，標誌著澳洲客運鐵路服務的新里程。悉尼地鐵西北綫由公司佔60%股權的附屬公司Metro Trains Sydney Pty Ltd(「MTS」)負責營運，全長36公里，服務13個車站，往來Tallawong和Chatswood。該地鐵綫採用最先進的鐵路服務設施，包括全自動控制的無人駕駛列車和裝設月台閘門，除了獲得新南威爾斯省省長的讚揚，更廣受市民歡迎。在未來數月，MTS將提升悉尼地鐵西北綫的客運服務，提供更頻密的班次。



### 澳門鐵路業務

港鐵的全資附屬公司於2018年4月獲批一份總值58.8億澳門元(折合57.1億港元)的合約，為澳門首個輕軌系統氹仔線提供營運及維護服務。氹仔線全長9.3公里，將設有11個車站。合約為期80個月，服務範圍涵蓋氹仔線的測

試及通車前的試運行、營運列車服務，以及列車、信號系統及其他基礎設施的維修保養。在2019年上半年，測試及試運行繼續進行，為通車做好準備。澳門特區政府亦表示其目標在2019年年底前開通澳門輕軌系統氹仔線。

### 香港以外的增長

#### 中國內地

2017年11月，我們與北京市基礎設施投資有限公司(「京投」，京港地鐵公司的合作夥伴之一)、京港地鐵公司和北京市大興區人民政府簽署合作意向書，攜手研究北京地鐵大興綫南延、南兆路車廠擴建及車廠上蓋綜合物業的發展。

基於這些早前簽訂的協議，我們在2018年10月與北京市交通委員會、京投和京港地鐵公司簽署了一份諒解備忘錄，以深化在提升地鐵服務方面的合作。在北京城市鐵路方面，我們亦正在探討多個潛在公私合營項目及營運維修項目的發展機會。

由於北京將會有多個鐵路段投入服務，我們會繼續留意參與北京市新鐵路綫的機會。

成都方面，我們在2017年與成都軌道交通集團，就地鐵相關項目的策略性合作，簽署合作意向書，並於2018年簽署了一份諒解備忘錄，以研究地鐵車站的潛在綜合發展機會。期內，我們繼續就開拓成都市的發展機會進行討論。

在杭州及大灣區，我們繼續商討建設交通基建、物業及社區建設項目方面的發展機會。

作為大灣區四大核心城市之一，香港的長遠發展和繁榮與大灣區息息相關。港鐵支持未來大灣區的政策為基建和運輸領域所帶來的發展機遇，並期望能參與其中。

當中最重要機遇，是透過創新科技來改善交通聯繫和提升乘車體驗，包括以出行即服務(MaaS)為概念的移動終端平台服務。該平台在歐洲處於開發或營運階段，用戶可以在一個平台內一次過購買不同交通工具的車票，令旅程更方便快捷，提高可持續性。港鐵會繼續與其他交通營運商探索機遇，在區內開發出行即服務解決方案。

#### 國際

在英國，我們與中國國家鐵路集團有限公司的聯屬公司廣深鐵路股份有限公司合作，競逐West Coast Partnership鐵路專營權。我們分別於2018年7月及11月提交了第一輪及第二輪標書後，預計於2019年第三季有投標結果。

澳洲方面，悉尼地鐵城市及西南綫屬悉尼地鐵項目第二階段，是悉尼地鐵西北綫的延綫，全長30公里，新增18個車站。我們現正與客戶商討以達成項目財務結算方案，預計於今年年底前完成。

## 財務回顧

### 溢利與虧損

2019年上半年，集團所有主要業務類別均錄得收入增長。集團總收入上升7.2%至282.72億港元，主要反映高速鐵路(香港段)全期六個月的貢獻、香港客運業務的乘客量增長和按照票價調整機制的票價調整，以及香港車站商務及物業租賃和管理業務的貢獻上升。

經常性業務的經營利潤(即未計香港及中國內地物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤)下跌9.8%至84.11億港元，而經常性業務的經營毛利率則下跌5.5個百分點至29.8%。經常性業務的經營利潤和經營毛利率下跌主要由於就沙田至中環綫(「沙中綫」)項目作出的20億港元撥備。

撇除此項沙中綫撥備，經常性業務的經營利潤則上升11.7%。該升幅主要由於香港車站商務及物業租賃和管理業務的貢獻上升(由香港西九龍站新免稅店的新增收入以及車站商店和商場租金收入的增長所致)、香港客運業務的經營利潤增加，以及澳門輕軌系統氹仔線項目管理及營運和維修服務的經營利潤增長；而經常性業務的經營毛利率則上升1.5個百分點至36.8%，主要由於澳門及歐洲業務的經營毛利率有所改善。若沙中綫撥備前的利潤亦撇除中國內地及國際的附屬公司，經常性業務的經營毛利率則下跌1.0個百分點至55.0%，主要由於高速鐵路(香港段)的新增利潤貢獻，惟其毛利率低於香港客運業務的其他重鐵服務。

香港物業發展稅前利潤為8.98億港元，主要來自出售烏溪沙站「銀湖•天峰」及日出康城「晉海II」的存貨，以及已完成之物業發展項目所釋放的進一步盈餘。

折舊及攤銷費用上升5.3%至25.92億港元。由於與高速鐵路(香港段)有關的車費及業務的新增收入亦根據最高的35%比率支付，故每年向九鐵公司支付的非定額付款上升50.8%至15.06億港元。

計入香港及中國內地物業發展貢獻、折舊、攤銷及每年非定額付款後，未計利息及稅項前經營利潤下跌13.3%至52.01億港元。

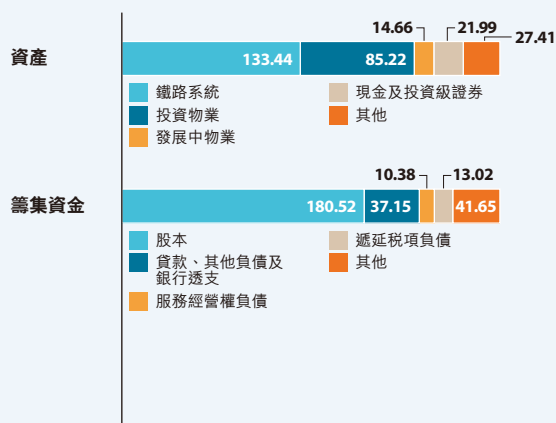
利息及財務開支下跌23.8%至4.42億港元，主要由於平均未償還債務減少而節省利息開支，以及存款利息收入增加。投資物業重估收益為20.66億港元。集團應佔八達通控股有限公司的利潤上升22.4%至1.20億港元，主要由於交易量上升、產品銷量增長及本地項目增加。集團應佔其他聯營公司及合營公司的虧損為1.94億港元(相比2018年同期的應佔利潤為1.88億港元)，源於就South Western Railway專營權協議作出4.36億港元的虧損性合約撥備導致分佔First MTR South Western Trains Limited的虧損，部分虧損被京港地鐵公司及杭港地鐵公司的利潤增長所抵銷。

在扣除所得稅11.47億港元及非控股權益應佔利潤0.98億港元後，2019年上半年公司股東應佔淨利潤下跌22.3%至55.06億港元。因此，每股盈利由1.18港元下跌23.7%至0.90港元。不包括投資物業重估(此投資物業重估為非現金會計調整)，公司股東應佔基本利潤下跌26.0%至34.40億港元。在這基本業務利潤之中，集團經常性利潤下跌40.6%至26.65億港元，而除稅後物業發展利潤則由1.65億港元上升至7.75億港元。不包括就沙中綫項目及South Western Railway專營權協議作出的撥備，集團經常性業務利潤及基本業務利潤分別上升13.8%及26.4%。

## 綜合財務狀況表撮要

(於2019年6月30日)

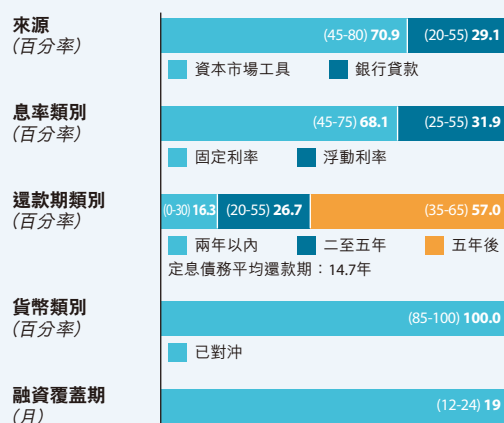
(十億港元)



## 理想融資模式及債務結構

理想融資模式反映公司的審慎債務管理方針，有助確保債務結構審慎和穩健

(理想融資模式)與實際債務結構的比較  
(於2019年6月30日)



## 財務狀況表

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產由2018年12月31日的1,806.19億港元輕微下跌至2019年6月30日的1,805.24億港元。

資產總值增加80.29億港元至2,827.16億港元。該增幅主要由於投資物業的重估收益，現金結餘增加(主要來自香港物業發展收到的現金)，以及採納2019年1月1日生效的新訂會計準則《香港財務報告準則》第16號「租賃」後確認的使用權資產。

負債總額上升81.24億港元至1,021.92億港元。該增幅主要由於計提2018年度末期普通股股息、就香港物業發展收到的金額，以及就沙中綫項目作出的撥備。部分負債總額的增幅被淨償還借貸及結付每年應向九鐵公司支付的非定額付款所抵銷。

集團於2019年6月30日的淨負債權益比率為14.4%，較2018年12月31日的18.1%減少3.7個百分點，主要由於從經營活動產生的現金增加帶動現金結餘增長。

## 流動現金

2019年上半年，從經營活動產生的現金淨額為100.43億港元，主要為經營活動的現金流入淨額。從物業發展項目收取的款項為45.80億港元，主要來自「日出康城」及烏溪沙站的發展項目。計入其他現金款項收入700萬港元，2019年上半年的現金收入淨額為146.30億港元。現金收入淨額較2018年同期增加84.67億港元，主要由於2019年並未如2018年向政府支付黃竹坑站第二期地價52.14億港元，以及2019年物業發展的現金收入增加。

集團的資本性開支總額為33.49億港元，較2018年同期微跌1.48億港元，其中26.14億港元用於購入香港現有鐵路及相關業務的資產、1.75億港元用於香港鐵路延綫項目、4.54億港元用於投資香港物業相關的業務，以及1.06億港元用於投資中國內地及海外附屬公司。

集團亦根據與九鐵公司簽訂的服務經營權協議支付了23.05億港元的每年非定額付款予九鐵公司。計入集團向杭州地鐵五號綫的合營公司投放的5.44億港元現金投資及其他付款後，集團於2019年上半年的現金流出總額為70.26億港元。

因此，未計融資前的現金流入淨額為76.04億港元。計入淨借貸償還39.55億港元及匯率變動對所持有之外幣現金的影響後，集團於2019年6月30日的現金結餘增加35.95億港元至216.17億港元。

## 融資活動

中美之間的貿易僵局持續窒礙全球經濟增長，引發全球金融市場的焦慮和波動。與2018年底的預期相反，2019年首6個月美國聯邦儲備局停止加息，前瞻性指引亦轉趨溫和，導致市場預期未來利率將下跌。三個月美元倫敦銀行同業拆息從年初的2.81%（年率，同下），逐步下跌至6月底的2.32%。三個月港元香港銀行同業拆息的波幅相對較大，從年初的2.33%跌至2月底見1.56%，繼而於6月底回升至2.46%。

長期美元和港元基準利率均呈跌勢。2019年上半年，10年期國庫債券孳息率從2.68%跌至2.01%，而10年期港元掉期利率同樣由2.45%跌至1.86%。

由於經營現金流強勁以及資金需求不大，公司期內沒有在債券資本市場籌集資金，並取消不再需要的銀行信貸以及利用還款期較短及成本較低的銀行貸款，以降低整體借貸成本。公司債務組合總共增加了17.5億港元的短期雙邊銀行信貸，其中包括10億港元的綠色貸款，為公司自2018年制訂綠色融資框架以來所簽署的第二項綠色貸款融資。

公司擁有60%權益的杭州杭港地鐵五號綫有限公司，為杭州地鐵五號綫項目簽訂了一項人民幣65.4億元的25年期項目貸款。

於今年首六個月，集團的有息借貸加權平均成本維持於2.7%，與去年同期相同。

公司分別獲標準普爾及穆迪授予AA+及Aa2的評級，相等於香港特區政府的評級。

## 人力資源

公司與其附屬公司於2019年6月30日在香港及香港以外地區分別僱用17,654和15,239名員工，聯營公司則在香港及香港以外地區共僱用15,880名員工。我們的人手水平穩定，於本年度上半年，香港員工的流失率維持在4.9%的低水平，展現我們積極連繫及培育同事的成果。

我們致力培育同事，以配合公司的業務發展及繼任需要，並持續透過舉辦一系列招聘日、網上招聘平台及各種社交媒體，協助公司發掘最優秀的人才，支持目前及未來的營運需要。我們亦於2019年1月推出全新的「員工推薦計劃」，反應理想。

隨著公司在中國內地及海外的業務持續擴展，我們透過多種平台，積極連繫世界各地的同事。同時亦致力加強全球各業務單位同事之間的聯繫，促進跨組別協作和人才發展。此外，我們設立一系列人才甄選計劃，以配合公司的業務需要，及推動同事實現長遠的事業願景。

我們深明同事的個人成長及專業事業發展的重要性，並舉辦各種培訓和發展活動，包括工作坊、專題研討會、企業參觀活動及體驗式的學習機會。這些活動有助同事掌握所需的知識和技能，以提升工作表現、晉升機會及事業發展。在本年度上半年，每名香港員工參與平均3.3天的培訓。我們亦著力推動港鐵的企業文化，提倡「多向溝通」、「共同協作」、「高效創新」及「靈活變通」的文化重點。



### 港鐵學院

港鐵學院繼續開辦優質課程，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，同時提供經評審課程和短期課程，培育新一代的鐵路專才。於2019年首六個月，這些課程吸引逾400名來自香港及海外的學生報讀。

### 展望

雖然我們近來面對不少挑戰，但仍然繼續按計劃推進在香港及國際市場的業務策略。作為新任行政總裁，我會維持及加強本已穩健的業務，提高公司應對挑戰的能力，精益求精。

雖然我們的香港業務對經濟增長放緩有一定程度的抗跌力，但在2019年餘下時間，我們需應對不少風險，包括本地及全球經濟的不明朗因素，特別是貿易爭端、經濟衰退的可能性，以及政治風險。由於中美貿易關係緊張及香港社會大型公眾活動持續，自2019年6月以來，零售業銷售持續放緩，市場情緒轉趨保守，預期在下半年，廣告市場以及租賃業務的續租將受上述情況變化所影響。

在香港新鐵路項目方面，我們將與政府合作，以協定沙田至中環綫以2020年第一季分階段啟用顯徑、鑽石山及啟德三個新車站為目標的細節。我們繼續與政府合作，以完成餘下的沙田至中環綫項目，並與政府繼續商討《鐵路發展策略2014》下已提交的項目建議書。

此外，視乎市場情況，我們計劃在未來六個月左右，推出黃竹坑站第四期及「日出康城」第十二期物業發展項目招標，預計合共提供約2,650個住宅單位。在物業發展業務方面，「日出康城」第五期「MALIBU」以及「日出康城」第七期商場的物業發展利潤，將視乎建築進度而或於今年入帳。

在香港以外地區，我們的業務表現應會與預期相符。然而，對於瑞典的Stockholms pendeltåg以及英國South Western Railway營運專營權所帶來的挑戰，我們正在努力加以克服。公司以2019年年底開通杭州地鐵五號綫全綫為目標，並正為完成悉尼地鐵城市及西南綫項目的財務結算方案而努力。澳門特區政府亦表示其目標在2019年年底前開通澳門輕軌系統氹仔綫。

我想藉此機會，衷心感謝馬時亨教授在出任董事局主席期間為公司作出寶貴貢獻，建樹良多。港鐵在馬教授任內取得多項成果，包括開通多條新鐵路綫，以及擴展香港及國際業務。我亦歡迎歐陽伯權先生由2019年7月1日起出任港鐵的新主席。我與管理團隊其他成員熱切期待與他攜手合作，他在服務公私營機構多年所累積的真知灼見，將使我們獲益良多。

我想衷心感謝梁國權先生服務港鐵17年，為公司鞠躬盡瘁。他對公司的辛勤付出和寶貴貢獻備受尊崇，我們祝願他事事順遂。我亦想歡迎於2019年3月18日起擔任工程總監的包立聲先生。

最後，我要感謝港鐵全體同事為了實現公司的長遠目標全情投入，力臻卓越表現。作為新任行政總裁，我期待與同事和董事局成員同心協力，為公司開創更光明的未來。



行政總裁

金澤培博士

香港，2019年8月8日

# 主要數據

	截至6月30日止半年度		
	2019	2018	增/(減)百分率
<b>財務摘要(百萬港元)</b>			
收入			
– 香港客運業務	10,690	9,328	14.6
– 香港車站商務	3,555	3,075	15.6
– 香港物業租賃及管理業務	2,635	2,517	4.7
– 中國內地及國際的鐵路，物業租賃及管理業務附屬公司	10,558	10,453	1.0
– 其他業務	834	1,000	(16.6)
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	8,401	9,304	(9.7)
香港物業發展利潤	898	158	468.4
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	9,299	9,462	(1.7)
來自基本業務的公司股東應佔利潤	3,440	4,648	(26.0)
資產總值	282,716	274,687 <sup>^</sup>	2.9
貸款、其他負債及銀行透支	37,149	40,205 <sup>^</sup>	(7.6)
服務經營權負債	10,378	10,409 <sup>^</sup>	(0.3)
公司股東應佔總權益	180,294	180,447 <sup>^</sup>	(0.1)
<b>財務比率</b>			
經營毛利率(%)	29.7	35.3	(5.6)個百分點
經營毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	43.7	56.0	(12.3)個百分點
淨負債權益比率*(%)	14.4	18.1 <sup>^</sup>	(3.7)個百分點
利息保障(倍數)	13.4	11.6	1.8倍
<b>股份資料</b>			
每股基本盈利(港元)	0.90	1.18	(23.7)
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	0.56	0.77	(27.3)
每股普通股股息(港元)	0.25	0.25	–
於6月30日的股價(港元)	52.60	43.40	21.2
於6月30日的市值(百萬港元)	323,068	260,822	23.9
<b>營運摘要</b>			
在香港的總乘客人次(百萬計)			
– 本地鐵路服務	830.2	816.1	1.7
– 過境服務	57.6	58.1	(0.8)
– 高速鐵路(香港段)	9.9	–	不適用
– 機場快綫	9.0	8.5	5.8
– 輕鐵及巴士	114.4	113.2	1.0
平均乘客人次(千計)			
– 本地鐵路服務(周日)	4,892	4,802	1.9
– 過境服務(每日)	318.4	320.8	(0.8)
– 高速鐵路(香港段)(每日)	54.9	–	不適用
– 機場快綫(每日)	49.7	47.0	5.8
– 輕鐵及巴士(周日)	657.5	647.1	1.6
每名乘客車費收入(港元)			
– 本地鐵路服務	8.14	8.00	1.7
– 過境服務	29.78	29.67	0.4
– 高速鐵路(香港段)	90.13	–	不適用
– 機場快綫	64.05	65.77	(2.6)
– 輕鐵及巴士	3.23	3.16	2.2
佔專營公共交通載客量比率(1月至5月)(%)	48.8	48.9 <sup>#</sup>	(0.1)個百分點

\* 計入租賃負債、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款作為債務的一部分。

# 2018年首五個月的市場佔有率已調整以反映港珠澳大橋開通的影響。

<sup>^</sup> 於2018年12月31日的數據

# 公司管治及其他資料

## 董事局、董事局委員會及執行總監會成員

董事局及執行總監會成員名單、角色和職能(於2019年8月8日)

	董事局委員會						
	執行委員會	審核委員會	提名委員會	薪酬委員會	工程委員會	風險委員會	企業責任委員會
<b>董事局成員</b>							
<b>非執行董事</b>							
歐陽伯權 (主席)			M	M			C
劉怡翔 (財經事務及庫務局局長)			M	M			
運輸及房屋局局長 (陳帆)			M	M			
發展局常任秘書長(工務) (林世雄)					M	M	
運輸署署長 (陳美寶)		M				M	
<b>獨立非執行董事</b>							
包立賢		M				C	
陳家樂			M				M
陳黃穗博士			C				M
陳阮德徽博士				C	M		
鄭恩基				M	M		
周永健博士				M	M		
方正博士	C		M				
關育材					M	M	
李慧敏	M					M	
李李嘉麗	M						M
吳永嘉					M		M
鄧國斌				M		M	
黃子欣博士			M		C		
周元		M				M	
<b>執行董事</b>							
金澤培博士 (行政總裁)	C						M
<b>執行總監會成員</b>							
金澤培博士 (行政總裁)	C						M
包立聲 (工程總監)	M						
鄭惠貞 (人力資源總監)	M						M
顏永文博士 (技術工程總監)	M						
許亮華 (財務總監)	M						
劉天成 (車務總監)	M						
馬琳 (法律及歐洲業務總監)	M						
蘇家碧 (公司事務總監)	M						M
鄧智輝 (物業總監)	M						
楊美珍 (商務總監)	M						

C: 委員會主席  
M: 委員會成員



公司管治是董事局全體成員的集體責任，董事局深信良好的公司管治為公司奠定適當管理的基礎，以符合所有持份者的利益。董事局注重持續努力不懈地為公司改進公司管治，並迅速採取行動以回應已辨識的改進機會。

## 遵守《企業管治守則》

截至2019年6月30日止六個月期間內，公司已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「《上市規則》」)附錄14所載的《企業管治守則》內的守則條文。

## 商業操守

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

公司定期檢討和更新《工作操守指引》，以確保其內容恰當並符合公司和法規的要求。公司亦設立了不同的培訓計劃，包括講座及必修電腦培訓課程，以提高員工對工作操守的認識。為了鼓勵員工舉報已發生或疑似違法或不當的行為，公司已根據其舉報政策訂立了適當的舉報程序，讓員工能在安全及完全保密的環境下舉報其真實懷疑的不當行為。

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

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

## 上市發行人董事進行證券交易的標準守則

公司已採納《上市規則》附錄10所載之標準守則(「《標準守則》」)。在作出特定查詢後，公司確認所有董事局成員及其替任董事(如適用)以及所有執行總監會成員在截至2019年6月30日止六個月期間內一直遵守《標準守則》。

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

## 自2019年1月1日至2019年8月8日期間之變更

### 董事局成員之變更

1. 歐陽伯權先生獲董事局委任為公司非執行董事，自2019年3月7日起生效，並於2019年5月22日舉行的公司周年成員大會(「2019周年成員大會」)獲推選為公司董事局成員。

根據公司《章程細則》第117(a)條，財政司司長法團委任歐陽先生為公司主席，自2019年7月1日起生效，直至2021年12月31日止(包括首尾兩日)。他亦成為公司企業責任委員會主席，以及提名委員會成員和薪酬委員會成員，於同時間生效。

- 梁國權先生於2019年4月1日退任公司行政總裁，亦不再擔任董事局成員、執行總監會成員及企業責任委員會成員。
- 公司執行總監會成員及前常務總監 – 車務及中國內地業務金澤培博士，獲董事局委任為公司行政總裁、董事局成員以及企業責任委員會成員，自2019年4月1日起生效。金博士於2019周年成員大會獲推選為公司董事局成員。
- 公司獨立非執行董事、提名委員會成員及企業責任委員會成員陳黃穗博士，獲董事局委任為公司提名委員會主席，於2019周年成員大會完結後生效。
- 陳家樂先生獲推選為董事局成員並成為公司獨立非執行董事，自2019周年成員大會完結後生效，他亦獲董事局委任為公司提名委員會成員及企業責任委員會成員，於同時間生效。
- 鄭恩基先生獲推選為董事局成員並成為公司獨立非執行董事，自2019周年成員大會完結後生效，他亦獲董事局委任為公司薪酬委員會成員及工程委員會成員，於同時間生效。
- 吳永嘉先生獲推選為董事局成員並成為公司獨立非執行董事，自2019周年成員大會完結後生效，他亦獲董事局委任為公司工程委員會成員及企業責任委員會成員，於同時間生效。
- 鄭海泉先生於2019周年成員大會完結後，退任公司獨立非執行董事及不再擔任薪酬委員會成員及企業責任委員會成員。
- 劉炳章先生於2019周年成員大會完結後，退任公司獨立非執行董事及不再擔任工程委員會成員及企業責任委員會成員。
- 石禮謙先生於2019周年成員大會完結後，退任公司獨立非執行董事及不再擔任提名委員會主席及工程委員會成員。
- 馬時亨教授於2019年6月30日在其任期屆滿後退任公司主席，亦不再擔任董事局成員、提名委員會成員、薪酬委員會成員，以及企業責任委員會主席。

### 替任董事之變更

- 陳浩濂先生(財經事務及庫務局副局長)及劉焯女士(財經事務及庫務局常任秘書長(庫務))獲公司非執行董事劉怡翔先生(財經事務及庫務局局長)委任為其替任董事，自2019年5月2日起生效。
- 潘婷婷女士(運輸及房屋局副秘書長(運輸))不再擔任公司非執行董事運輸及房屋局局長的替任董事，自2019年7月15日起生效。
- 葉李杏怡女士(運輸及房屋局副秘書長(運輸))獲委任為公司非執行董事運輸及房屋局局長的替任董事，自2019年7月15日起生效。

### 執行總監會成員之變更

- 包立聲先生獲委任為公司工程總監，並成為執行總監會成員，自2019年3月18日起生效。
- 梁國權先生於2019年4月1日退任公司行政總裁及不再擔任執行總監會成員。

## 董事資料變更

根據《上市規則》作出有關董事之資料變更的披露載列如下：

### (i) 履歷之變更

董事名稱	變更之資料	變更性質及生效日期
<b>董事局成員</b>		
歐陽伯權	投資者及理財教育委員會(香港) • 董事局(前稱管治委員會)成員	管治機構名稱變更(2019年3月29日)
	HSBC Provident Fund Trustee (Hong Kong) Limited • 獨立非執行董事	委任(2019年6月14日)
	Athenex Inc. • 策略及業務高級顧問	離任(2019年5月6日)
	標準人壽保險(亞洲)有限公司 • 獨立非執行董事	離任(2019年6月30日)
	日本財產保險(中國)有限公司 • 獨立非執行董事	離任(2019年7月31日)
運輸署署長 (陳美寶)	大老山隧道有限公司 (成員自動清盤中) • 董事	離任(2018年10月22日)
陳家樂	海濱事務委員會(香港) • 成員	離任(2019年7月1日)
陳黃穗博士	香港公益金 • 董事會成員	委任(2019年6月27日)
陳阮德徽博士	國際物流與運輸學會總會 • 全球婦女組織主席	委任(2019年6月16日)
方正博士	SC Digital Solutions Limited • 獨立非執行董事	委任(2019年4月26日)
李慧敏	香港公益金 • 名譽副會長 • 董事會成員 • 執行委員會副主席	• 委任(2019年6月27日) • 離任(2019年6月27日) • 離任(2019年6月27日)
吳永嘉	旭日企業有限公司 • 獨立非執行董事	委任(2019年6月8日)
	保安局(香港) • 香港特別行政區護照上訴委員會	委任(2019年7月1日)
石禮謙 (於2019年5月22日退任)	莊士中國投資有限公司 • 榮譽主席 • 董事會主席	• 委任(2019年4月29日) • 離任(2019年4月29日)
鄧國斌	裘槎基金會 • 審核委員會成員	離任(2019年7月31日)
<b>執行總監會成員</b>		
金澤培博士	香港總商會 • 理事會理事	委任(2019年4月1日)
	國際公共交通聯會 • 區域及郊區鐵路分會(前稱區域及郊區鐵路議會)主席	管治機構名稱變更(2018年11月23日)
鄭惠貞	勞工處(香港) • 勞工顧問委員會轄下就業輔導委員會成員	委任(2019年1月1日)
	教育局(香港) • 語文教育及研究常務委員會委員	離任(2019年7月1日)
劉天成	國際公共交通聯會 • 亞太城市軌道交通平台會議主席	離任(2019年3月22日)
鄧智輝	西九文化區管理局(香港) • 董事局轄下公私營合作項目委員會增選成員	委任(2019年3月6日)
	市區重建局(香港) • 非執行董事	離任(2019年5月1日)
楊美珍	入境事務處(香港) • 使用服務人士委員會非官方成員	委任(2019年1月1日)
	社會福利署(香港) • 促進殘疾人士就業諮詢委員會成員	委任(2019年1月1日)
	SC Digital Solutions Limited • 獨立非執行董事	委任(2019年5月2日)
	香港旅遊發展局 • 成員	離任(2019年4月1日)

有關董事的詳細履歷可瀏覽公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))。

### (ii) 董事酬金之變更

- 陳黃穗博士於2019年5月22日舉行的2019年周年成員大會完結後起成為公司提名委員會主席(前為成員)。因此,公司每年向她支付之酬金於2019年5月22日起由每年420,000港元增至470,000港元。陳博士於2019年12月31日止年度可收取的實際董事酬金將按比例計算。
- 公司非執行董事歐陽伯權先生自2019年7月1日起成為公司主席、企業責任委員會主席、提名委員會成員以及薪酬委員會成員。因此,公司向他支付之酬金於2019年7月1日起增至每年1,730,000港元。歐陽先生於2019年12月31日止年度可收取的實際董事酬金將按比例計算。

## 先導計劃、培訓和持續專業發展

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

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

除此之外,公司亦提供了一項熟悉計劃,以幫助了解公司業務的主要範疇及營運。

公司已經或將會為董事局新成員歐陽伯權先生、陳家樂先生、鄭恩基先生及吳永嘉先生、新替任董事陳浩濂先生、劉焯女士及葉李杏怡女士,以及執行總監會新成員包立聲先生提供先導計劃及熟悉計劃。

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

除上述外,有關公司管治事宜之資料及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)提供的網上董事培訓亦會不時提供給/知會董事局成員、替任董事及執行總監會成員,使他們緊貼這方面的最新發展。

## 董事局會議

截至2019年6月30日止六個月期間內,董事局舉行了八次會議(三次定期會議、三次特別會議及兩次私人會議)。

### 定期會議

在每次定期會議中,董事局檢討、討論及在有需要時批准有關公司業務、營運及財務表現事項。而在這些定期會議上特別討論了下列主要事項:

- 公司管治事宜包括:
  - 檢討董事局架構及組成,以及其公司管治職能;
  - 審閱2018年度企業風險管理報告及檢討公司風險管理與內部監控系統的成效;
  - 評估獨立非執行董事的獨立性;
  - 收取個別董事局委員會及港鐵學院理事會的會議議程扼要;
  - 收取股東分析及投資者的回應;

- 批准2018年度可持續發展報告；
- 委任董事局新成員；及
- 批准提名政策；
- 2019周年成員大會：
  - 建議推選/重選退任的董事局成員及推選董事局新成員；及
  - 建議重續以股代息計劃；
- 車務：
  - 檢討2018年度列車服務的表現；
  - 收取就2019年3月18日發生的荃灣綫列車事故的更新；及
  - 批出電梯及扶手電梯保養服務的合約；
- 工程項目：
  - 收取沙田至中環綫項目及相關事宜的更新；
- 中國內地及國際業務：
  - 收取中國內地業務及業務發展的更新；及
  - 收取澳門業務及業務發展的更新；
- 地產：
  - 批出一項投資物業的內部裝修工程的合約；
- 商務及市務：
  - 檢討票價調整機制下修訂公司票價的原則；及
  - 根據票價調整機制，批准調整受管制的2019年票價；
- 財務：
  - 批准2018年報及帳目。

## 特別會議

董事局舉行了三次特別會議，以考慮有關沙田至中環綫的項目、2019年3月18日發生的荃灣綫列車事故及一項物業發展項目的投標安排。

## 私人會議

董事局於2019年1月舉行了一次私人會議，以考慮內部政策事宜及一項高級行政人員的委任。法律及歐洲業務總監及人力資源總監均被邀出席。

董事局於2019年3月舉行了另一次私人會議，以考慮新行政總裁的委任。前行政總裁、法律及歐洲業務總監及人力資源總監均被邀出席。

## 與股東的溝通

### 周年成員大會

公司於2019年5月22日舉行了2019周年成員大會。主席一如以往，建議以獨立決議案方式提呈表決個別主要事項。

於2019周年成員大會上，總共通過了13項決議案(當中決議案第3號包含四項獨立決議案)，每項決議案均於會上獲得超過98%票數支持。決議案全文載於日期為2019年4月12日的2019周年成員大會通函內(內含2019周年成員大會通告)。

所有2019周年成員大會的決議案均以投票方式表決通過，而投票表決結果亦已於2019周年成員大會後當日登載於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))和聯交所網站。

為了方便未能出席2019周年成員大會的公司股東，整個會議過程已於當日傍晚登載於公司網站。2019周年成員大會之會議記錄已登載於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))。

## 組織章程文件

公司組織章程細則(中英文版本)已登載於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))及聯交所網站。截至2019年6月30日止六個月期間內，公司組織章程細則並無任何變動。

## 董事於公司股份及相關股份的權益

根據《證券條例》第352條須予備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料，董事局及執行總監會成員於2019年6月30日於公司股份、相關股份及債券中擁有的權益或淡倉（按《證券條例》第XV部所指者）的詳情如下：

董事局成員/ 替任董事/ 執行總監會成員	持有的普通股數目			認股權 數目 <sup>#</sup>	獎勵股份 數目 <sup>#</sup>	權益合計	總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 <sup>△</sup>
	個人權益*	家族權益 <sup>†</sup>	其他權益	個人權益*	個人權益*		
馬時亨教授 (附註1)	-	270,000 (附註1)	270,000 (附註1)	-	-	270,000	0.00440
金澤培博士	281,171	-	-	-	333,984	615,155	0.01002
陳黃穗博士	9,072	1,675 (附註2)	-	-	-	10,747	0.00017
鄭恩基 (附註3)	-	2,000 (附註3)	-	-	-	2,000	0.00003
李慧敏	3,350 (附註4)	-	-	-	-	3,350	0.00005
李李嘉麗	-	1,614 (附註5)	2,215 (附註5)	-	-	3,829	0.00006
劉焱 (附註6)	1,116	-	-	-	-	1,116	0.00002
麥成章	558	8,058 (附註7)	-	-	-	8,616	0.00014
蘇偉文博士	-	1,675 (附註8)	-	-	-	1,675	0.00003
包立聲 (附註9)	-	-	-	-	30,150	30,150	0.00049
鄭惠貞	92,529	-	-	-	108,194	200,723	0.00327
顏永文博士	46,698	-	-	-	76,135	122,833	0.00200
許亮華	42,660	2,233 (附註10)	-	-	78,785	123,678	0.00201
劉天成	89,521	-	-	26,000	83,567	199,088	0.00324
馬琳	105,800	-	-	-	79,950	185,750	0.00302
蘇家碧	71,536	-	-	-	79,817	151,353	0.00246
鄧智輝	190,550	-	-	-	84,634	275,184	0.00448
楊美珍	664,753	-	-	-	84,267	749,020	0.01220

附註

截至2019年6月30日止：

- 馬時亨教授於2019年7月1日退任公司主席，以及董事局成員、企業責任委員會主席、提名委員會成員及薪酬委員會成員。該270,000股股份乃由馬教授為其及其家族成員所成立的信託(The Ma Family Trust)間接持有，而他的配偶亦是其中的受益人。
- 該1,675股股份乃由陳黃穗博士的配偶持有。
- 鄭恩基先生獲推選為公司董事局成員並成為獨立非執行董事，自2019周年成員大會完結後生效；他亦獲董事局委任為公司薪酬委員會成員及工程委員會成員，於同時生效。該2,000股股份乃由鄭先生的配偶持有。
- 李慧敏女士於獲推選為公司董事時持有3,350股股份權益。
- 該1,614股股份乃由李李嘉麗女士的配偶持有及該2,215股股份乃由李女士及其配偶共同持有。
- 劉焱女士(財經事務及庫務局常任秘書長(庫務))於2019年5月2日起獲公司非執行董事劉怡翔先生(財經事務及庫務局局長)委任為其替任董事。
- 該8,058股股份乃由麥成章先生的配偶持有。
- 該1,675股股份乃由蘇偉文博士的配偶持有。
- 包立聲先生獲委任為公司工程總監，並成為執行總監會成員，自2019年3月18日起生效。
- 該2,233股股份乃由許亮華先生的配偶持有。

# 認股權及獎勵股份的詳情分別載於標題為「2007年認股權計劃」及「行政人員股份獎勵計劃」的章節(第42頁至44頁)內

\* 實益擁有人之權益

† 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

△ 於2019年6月30日，公司之已發行具投票權股份總數為6,141,984,589股



除上文及於標題為「2007年認股權計劃」及「行政人員股份獎勵計劃」的章節中的披露外，根據《證券條例》第352條而備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料：

- A 於2019年6月30日，公司董事局及執行總監會成員概無於公司或其任何相聯法團的股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉（按《證券條例》第XV部所指者）；及
- B 截至2019年6月30日止六個月內，公司董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

## 主要股東權益

按公司根據《證券條例》第336條而備存的登記冊所載，於2019年6月30日擁有公司所有具投票權之已發行股份5%或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	持有的普通股數目	普通股佔所有具投票權之已發行股份百分比 <sup>△</sup>
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	75.45%

<sup>△</sup> 於2019年6月30日，公司之已發行具投票權股份總數為6,141,984,589股

公司已獲香港金融管理局知會，於2019年6月30日，公司約0.35%已發行普通股（並未包括在上述財政司司長法團之持股量內）乃為外匯基金持有。外匯基金是根據《外匯基金條例》（香港法例第66章）成立的基金，由財政司司長控制。

## 其他人士權益

根據《證券條例》第337條，公司已備存登記冊以記錄有關人士就公司根據《證券條例》第329條之要求而提供的持股量資料。

除上文及於標題為「董事於公司股份及相關股份的權益」及「主要股東權益」的章節中所披露外，於2019年6月30日，公司並無獲悉尚有其他人士於公司股份或相關股份中擁有任何權益或淡倉，而須登記於根據《證券條例》第336條規定備存的登記冊內。

## 2007年認股權計劃

截至2019年6月30日止六個月內，根據2007年認股權計劃授出而尚未行使以認購公司普通股的認股權的變動載列如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目 (附註1至3)	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2019年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	期內 成為可 行使的 認股權 數目	期內 失效的 認股權 數目	期內 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2019年 6月30日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之前之 每股加權 平均收市價 (港元)
劉天成	30/5/2014	80,000	23/5/2015 – 23/5/2021	26,000	–	–	–	28.65	26,000	–
其他合資格僱員	30/3/2012	15,868,500	23/3/2013 – 23/3/2019	840,000	–	–	840,000	27.48	–	46.40
	6/5/2013	20,331,500	26/4/2014 – 26/4/2020	2,709,000	–	–	813,000	31.40	1,896,000	47.81
	30/5/2014	19,812,500	23/5/2015 – 23/5/2021	4,595,500	–	–	846,000	28.65	3,749,500	47.47

附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後七年，而自2007年6月7日採納2007年認股權計劃起計七年後，不得再授出任何認股權。2007年認股權計劃自2014年6月6日下午5時屆滿後，再無授出任何認股權。
- 認股權的行使價乃於認股權授出時釐定，惟不得低於以下三項中之最高者：(a) 每股公司股份於緊接該等認股權授出日期前五個營業日的平均收市價；(b) 每股公司股份於授出該等認股權當日(其必須為營業日)的收市價；及(c) 緊接2014年3月3日當日之前每股公司股份的面值價格。
- 授出的認股權須按既定的歸屬時間表，由授出認股權日期滿一周年(「授出周年」)開始，每周年日按三分之一的比例歸屬，並於第三授出周年全數歸屬。

## 行政人員股份獎勵計劃

公司於2014年8月15日採納了行政人員股份獎勵計劃(前稱「2014年股份獎勵計劃」)。行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。

薪酬委員會可不時依據行政人員股份獎勵計劃的規則，按其絕對酌情權決定基準，讓任何合資格僱員以獎勵持有人身份參與行政人員股份獎勵計劃。獎勵持有人可獲授予受限制股份及/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。

受限制股份是向個別合資格僱員授出，並按比例於三年內均等分批賦予(除非薪酬委員會另有決定)。表現股份一般按每三年的表現週期(「表現週期」)授予合資格僱員，並須經薪酬委員會不時審視及批准。表現股份之賦予，是由薪酬委員會不時按董事局就相關表現週期為衡量公司業務表現及任何其它表現條件所預設的表現基準而決定。

按行政人員股份獎勵計劃下將予授出之獎勵股份乃公司股本中的已發行普通股。一般來說，公司將向第三方信託人(「信託人」)支付款項並指示或建議信託人運用有關款項及/或源自作為信託的部分基金所持公司普通股的其他現金淨額以購買市場上公司的現有普通股。而該等普通股將由信託人以信託形式代獎勵持有人持有。信託人不得就在信託中所持的任何公司普通股行使投票權，而獎勵持有人無權指示信託人就任何未賦予的獎勵股份行使投票權。

為監督行政人員股份獎勵計劃的運作，公司定期檢討計劃以確保計劃持續適用並具有效益。

根據行政人員股份獎勵計劃下可不時授出的獎勵股份最高數目不可高於2015年1月1日(該日為行政人員股份獎勵計劃的生效日期(「生效日期」))公司已發行的普通股股數的2.5%。

截至2019年6月30日止六個月內，根據行政人員股份獎勵計劃而授出的獎勵股份合共2,306,800股(2018年：4,061,850股)。於2019年6月30日，合共5,821,942股(2018年：6,212,053股)獎勵股份尚未賦予、失效或被沒收，佔於生效日期公司已發行普通股0.10%(2018年：0.11%)。

已授予的獎勵股份詳情如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別		於2019年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	期內 已賦予的 獎勵股份 數目	期內 失效及/或 被沒收的 獎勵股份 數目	於2019年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目
		受限制股份	表現股份				
梁國權 (附註1)	8/4/2016	64,850	-	21,618	21,618	-	-
	10/4/2017	63,900	-	42,600	42,600	-	-
	16/3/2018	80,000	-	80,000	80,000	-	-
	10/4/2018	73,300	239,950	313,250	73,300	-	239,950
金澤培博士	8/4/2016	21,550	-	7,184	7,184	-	-
	10/4/2017	22,050	-	14,700	7,350	-	7,350
	10/4/2018	25,550	50,450	76,000	8,516	-	67,484
	1/4/2019	120,000	-	-	-	-	120,000
	8/4/2019	47,400	91,750	-	-	-	139,150
包立聲(附註2)	8/4/2019	-	30,150	-	-	-	30,150
鄭惠貞	19/8/2016	71,428	-	23,810	-	-	23,810
	10/4/2017	16,950	30,400	11,300	5,650	-	5,650
	10/4/2018	17,600	50,450	68,050	5,866	-	62,184
	8/4/2019	16,550	-	-	-	-	16,550
顏永文博士	10/4/2017	15,050	-	10,034	5,016	-	5,018
	10/4/2018	12,250	50,450	62,700	4,083	-	58,617
	8/4/2019	12,500	-	-	-	-	12,500
許亮華	10/4/2017	15,200	30,400	10,134	5,066	-	5,068
	10/4/2018	14,200	50,450	64,650	4,733	-	59,917
	8/4/2019	13,800	-	-	-	-	13,800
劉天成	8/4/2016	8,400	-	2,800	2,800	-	-
	10/4/2017	17,700	25,050	11,800	5,900	-	5,900
	10/4/2018	16,450	50,450	66,900	5,483	-	61,417
	8/4/2019	16,250	-	-	-	-	16,250
馬琳	8/4/2016	17,300	-	5,768	5,768	-	-
	10/4/2017	16,200	-	10,800	5,400	-	5,400
	10/4/2018	16,050	50,450	66,500	5,350	-	61,150
	8/4/2019	13,400	-	-	-	-	13,400
蘇家碧	8/4/2016	16,400	44,050	5,468	5,468	-	-
	10/4/2017	15,300	-	10,200	5,100	-	5,100
	10/4/2018	14,200	50,450	64,650	4,733	-	59,917
	8/4/2019	14,800	-	-	-	-	14,800

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別		於2019年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	期內 已賦予的 獎勵股份 數目	期內 失效及/ 被沒收的 獎勵股份 數目	於2019年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目
		受限制股份	表現股份				
鄧智輝	8/4/2016	17,950	-	5,984	5,984	-	-
	10/4/2017	17,250	-	11,500	5,750	-	5,750
	10/4/2018	16,850	50,450	67,300	5,616	-	61,684
	8/4/2019	17,200	-	-	-	-	17,200
楊美珍	8/4/2016	18,850	-	6,284	6,284	-	-
	10/4/2017	17,700	-	11,800	5,900	-	5,900
	10/4/2018	17,350	50,450	67,800	5,783	-	62,017
	8/4/2019	16,350	-	-	-	-	16,350
其他合資格僱員	8/4/2016	2,199,700	107,450	589,668	585,532	4,136	-
	10/4/2017	1,994,050	26,350	1,162,593	586,446	10,585	565,562
	10/4/2018	1,954,800	1,028,450	2,784,450	616,486	77,717	2,090,247
	8/4/2019	1,773,900	122,750	-	4,450	5,500	1,886,700

附註

1 梁國權先生於2019年4月1日退任公司行政總裁，以及董事局成員、企業責任委員會成員及執行總監會成員。

2 包立聲先生獲委任為公司工程總監，並成為執行總監會成員，自2019年3月18日起生效。

## 買賣或贖回上市證券

截至2019年6月30日止六個月內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。然而，於同期內，行政人員股份獎勵計劃的信託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則及信託契約條款，以總額約0.88億港元在聯交所購入了合共1,870,000股公司普通股(2018年：2.39億港元)。

## 有關控股股東須履行特定責任的貸款協議

截至2019年6月30日，附有控股權限制條件的集團借貸合共300.96億港元(2018年：307.61億港元)，到期日介乎2019年至2055年不等，另有已承諾但未動用的銀行信貸62.71億港元(2018年：180.77億港元)。限制條件是政府作為公司的控股股東，須維持擁有公司所有具投票權之已發行股份一半以上的股權，否則集團或會被要求即時償還借貸及被取消已承諾但未動用的銀行信貸。

## 暫停辦理成員登記手續

為釐定公司股東享有2019年度中期股息的權利，公司成員登記冊已於2019年8月23日至2019年8月28日(包括首尾兩日)期間暫停辦理公司的股份過戶登記手續。為符合收取2019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2019年8月22日下午4時30分(香港時間)或之前送達公司的股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司，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。2019年度中期股息(附有以股代息的選擇(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))預計於2019年10月11日派發予於2019年8月28日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

# 綜合損益表

百萬港元	附註	截至2019年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2018年 6月30日止半年度 (未經審核) (附註)
香港客運業務收入		10,690	9,328
香港車站商務收入		3,555	3,075
香港物業租賃及管理業務收入		2,635	2,517
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	2	10,558	10,453
其他業務收入		834	1,000
		<b>28,272</b>	<b>26,373</b>
中國內地的物業發展收入	2	-	-
		<b>28,272</b>	<b>26,373</b>
香港客運業務開支			
- 員工薪酬及有關費用		(3,233)	(2,854)
- 水電費用		(891)	(759)
- 政府地租及差餉		(137)	(127)
- 耗用的存料與備料		(260)	(264)
- 保養及相關工程		(981)	(679)
- 鐵路配套服務		(333)	(144)
- 一般及行政開支		(342)	(249)
- 其他費用		(167)	(151)
		<b>(6,344)</b>	<b>(5,227)</b>
香港車站商務開支		(328)	(268)
香港物業租賃及管理業務開支		(395)	(381)
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	2	(9,886)	(10,043)
其他業務開支	14B(h)	(2,737)	(919)
項目研究及業務發展開支		(171)	(214)
		<b>(19,861)</b>	<b>(17,052)</b>
中國內地的物業發展開支	2	(10)	(17)
<b>未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支</b>		<b>(19,871)</b>	<b>(17,069)</b>
<b>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</b>			
- 來自經常性業務		8,411	9,321
- 來自中國內地物業發展		(10)	(17)
		<b>8,401</b>	<b>9,304</b>
香港物業發展利潤	3	898	158
<b>未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤</b>		<b>9,299</b>	<b>9,462</b>
折舊及攤銷		(2,592)	(2,461)
每年非定額付款		(1,506)	(999)
<b>未計利息及財務開支前經營利潤</b>		<b>5,201</b>	<b>6,002</b>
利息及財務開支	4	(442)	(580)
投資物業重估	11	2,066	2,435
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損	5	(74)	286
<b>除稅前利潤</b>		<b>6,751</b>	<b>8,143</b>
所得稅	6	(1,147)	(972)
<b>期內利潤</b>		<b>5,604</b>	<b>7,171</b>
<b>下列人士應佔：</b>			
- 公司股東		5,506	7,083
- 非控股權益		98	88
<b>期內利潤</b>		<b>5,604</b>	<b>7,171</b>
<b>公司股東應佔期內利潤：</b>			
- 來自經常性業務		2,665	4,483
- 來自物業發展		775	165
- 來自基本業務		3,440	4,648
- 來自投資物業重估		2,066	2,435
		<b>5,506</b>	<b>7,083</b>
<b>每股盈利：</b>	8		
- 基本		0.90 港元	1.18 港元
- 攤薄		0.90 港元	1.18 港元

附註：

集團已於2019年1月1日以經修訂的追溯法採納應用《香港財務報告準則》第16號「租賃」。根據這種方法，比較數字不作重列。詳情見附註1。

第50至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分。派發予公司股東的股息詳情載於附註7。



# 綜合全面收益表

百萬港元	附註	截至2019年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2018年 6月30日止半年度 (未經審核) (附註)
<b>期內利潤</b>		<b>5,604</b>	7,171
<b>期內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)：</b>			
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用土地及樓宇重估盈餘		<b>63</b>	324
其後可能重新分類至損益的項目：			
– 折算的匯兌差額：			
– 海外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表		<b>(59)</b>	(247)
– 非控股權益		<b>(6)</b>	(6)
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		<b>128</b>	136
		<b>63</b>	(117)
	10	<b>126</b>	207
<b>期內全面收益總額</b>		<b>5,730</b>	7,378
<b>下列人士應佔：</b>			
– 公司股東		<b>5,638</b>	7,296
– 非控股權益		<b>92</b>	82
<b>期內全面收益總額</b>		<b>5,730</b>	7,378

附註：

集團已於2019年1月1日以經修訂的追溯法採納應用《香港財務報告準則》第16號「租賃」。根據這種方法，比較數字不作重列。詳情見附註1。

# 綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2019年6月30日 (未經審核)	於2018年12月31日 (已審核) (附註)
<b>資產</b>			
<b>固定資產</b>			
- 投資物業	11	85,218	82,676
- 其他物業、機器及設備	12	102,616	102,776
- 服務經營權資產	13	30,824	30,473
		<b>218,658</b>	215,925
物業管理權		24	26
商譽		56	58
發展中物業	15	14,657	14,840
遞延開支		1,988	1,878
聯營公司及合營公司權益		9,603	8,756
遞延稅項資產	22	157	121
證券投資		371	294
待售物業	16	939	1,369
財務衍生工具資產	17	98	61
存料與備料		1,841	1,673
應收帳項及其他應收款項	18	10,289	9,576
應收關連人士款項	19	2,418	2,088
現金、銀行結餘及存款		21,617	18,022
		<b>282,716</b>	274,687
<b>負債</b>			
銀行透支		5	-
短期貸款		2,991	4,424
應付帳項、其他應付款項及撥備	20	32,661	25,947
本期所得稅		1,857	1,161
應付關連人士款項	19	6,579	2,676
貸款及其他債務	21	34,153	35,781
服務經營權負債		10,378	10,409
財務衍生工具負債	17	408	545
非控股權益持有者貸款		145	146
遞延稅項負債	22	13,015	12,979
		<b>102,192</b>	94,068
		<b>180,524</b>	180,619
<b>淨資產</b>			
<b>股本及儲備</b>			
股本	23	58,054	57,970
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份		(265)	(265)
其他儲備		122,505	122,742
<b>公司股東應佔總權益</b>		<b>180,294</b>	180,447
<b>非控股權益</b>		<b>230</b>	172
<b>總權益</b>		<b>180,524</b>	180,619

附註：

集團已於2019年1月1日以經修訂的追溯法採納應用《香港財務報告準則》第16號「租賃」。根據這種方法，比較數字不作重列。詳情見附註1。

第50至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

# 綜合權益變動表

百萬元	附註	股本	為行政人員獎勵計劃而持有的股份	其他儲備							非控股權益	總權益
				固定資產重估儲備	對沖儲備	以股份為基礎的僱員儲備	匯兌儲備	保留溢利	公司股東應佔總權益			
<b>2019年6月30日(未經審核)</b>												
於2019年1月1日結餘(如前匯報)		57,970	(265)	3,815	(26)	142	(788)	119,599	180,447	172	180,619	
採納《香港財務報告準則》第16號的影響(除稅後)		1	-	-	-	-	-	(8)	(8)	-	(8)	
於2019年1月1日結餘(重列)		57,970	(265)	3,815	(26)	142	(788)	119,591	180,439	172	180,611	
截至2019年6月30日止半年度的權益變動：												
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	5,506	5,506	98	5,604	
- 期內其他全面收益		-	-	63	128	-	(59)	-	132	(6)	126	
- 期內全面收益總額		-	-	63	128	-	(59)	5,506	5,638	92	5,730	
- 轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	4	-	-	-	4	-	4	
- 2018年末期普通股息		7	-	-	-	-	-	(5,835)	(5,835)	-	(5,835)	
- 為行政人員股份獎勵計劃購入的獎勵股份		23E	-	(88)	-	-	-	-	(88)	-	(88)	
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		23F	5	88	-	-	(93)	-	-	-	-	
- 已付非控股權益持有者普通股息		-	-	-	-	-	-	-	-	(34)	(34)	
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	63	-	-	63	-	63	
- 行使的僱員認股權		23C	79	-	-	(6)	-	-	73	-	73	
於2019年6月30日結餘		58,054	(265)	3,878	106	106	(847)	119,262	180,294	230	180,524	
<b>2018年12月31日(附註)</b>												
於2018年1月1日結餘(已審核)		52,307	(173)	3,296	1	203	(27)	110,697	166,304	122	166,426	
截至2018年6月30日止半年度的權益變動：												
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	7,083	7,083	88	7,171	
- 期內其他全面收益		-	-	324	136	-	(247)	-	213	(6)	207	
- 期內全面收益總額		-	-	324	136	-	(247)	7,083	7,296	82	7,378	
- 2017年末期普通股息		7	-	-	-	-	-	(5,228)	(5,228)	-	(5,228)	
- 為行政人員股份獎勵計劃購入的獎勵股份		23E	-	(239)	-	-	-	-	(239)	-	(239)	
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		23F	14	146	-	-	(160)	-	(11)	-	(11)	
- 已付非控股權益持有者普通股息		-	-	-	-	-	-	-	-	(28)	(28)	
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	64	-	-	64	-	64	
- 行使的僱員認股權		23C	61	-	-	(5)	-	-	56	-	56	
於2018年6月30日結餘		52,382	(266)	3,620	137	102	(274)	112,541	168,242	176	168,418	
截至2018年12月31日止半年度的權益變動：												
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	8,925	8,925	60	8,985	
- 期內其他全面收益		-	-	195	(163)	-	(514)	(348)	(830)	(16)	(846)	
- 期內全面收益總額		-	-	195	(163)	-	(514)	8,577	8,095	44	8,139	
- 2017年末期普通股息		7	-	-	-	-	-	4	4	-	4	
- 就2017年末期普通股息以股代息而發行之股票		7	4,175	(4)	-	-	-	-	4,171	-	4,171	
- 2018年中期普通股息		7	-	-	-	-	-	(1,525)	(1,525)	-	(1,525)	
- 就2018年中期普通股息以股代息而發行之股票		7	1,298	(1)	-	-	-	-	1,297	-	1,297	
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		-	1	6	-	-	2	-	11	-	11	
- 已付非控股權益持有者普通股息		-	-	-	-	-	-	-	-	(48)	(48)	
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	46	-	-	46	-	46	
- 行使的僱員認股權		-	114	-	-	(8)	-	-	106	-	106	
於2018年12月31日結餘(已審核)		57,970	(265)	3,815	(26)	142	(788)	119,599	180,447	172	180,619	

附註：

集團已於2019年1月1日以經修訂的追溯法採納應用《香港財務報告準則》第16號「租賃」。根據這種方法，比較數字不作重列。詳情見附註1。

第50至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

# 綜合現金流量表

百萬港元	附註	截至2019年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2018年 6月30日止半年度 (未經審核) (附註)
<b>經營活動現金流量</b>			
經營活動產生的現金	25	<b>9,964</b>	4,845
收取為營運深圳市軌道交通龍華綫的政府資助		<b>608</b>	645
購買儲稅券		<b>(7)</b>	(6)
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		<b>(308)</b>	(274)
– 已付香港以外稅項		<b>(214)</b>	(407)
<b>經營活動所得的現金淨額</b>		<b>10,043</b>	4,803
<b>投資活動現金流量</b>			
資本性開支			
– 購入香港客運及相關營運資產		<b>(2,614)</b>	(2,653)
– 深圳市軌道交通龍華綫項目及相關營運		<b>(44)</b>	(44)
– 香港鐵路延綫項目		<b>(175)</b>	(233)
– 香港及深圳物業發展		<b>(357)</b>	(298)
– 投資物業項目及裝修工程		<b>(112)</b>	(218)
– 其他資本性工程		<b>(47)</b>	(51)
每年非定額付款		<b>(2,305)</b>	(1,933)
收取與香港及深圳物業發展有關的款項		<b>4,580</b>	1,089
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款增加		<b>(3,797)</b>	(982)
購入證券投資所付款項		<b>(70)</b>	(31)
出售或贖回證券投資所得款項		<b>1</b>	239
清理固定資產所得款項		<b>3</b>	2
於聯營公司及合營公司的投資		<b>(679)</b>	(669)
給予一間聯營公司的貸款		<b>(123)</b>	–
向非控股權益持有者收取的貸款		<b>–</b>	5
<b>投資活動耗用的現金淨額</b>		<b>(5,739)</b>	(5,777)
<b>融資活動現金流量</b>			
根據認股權計劃發行股本所得款項		<b>73</b>	56
為行政人員股份獎勵計劃購入股份		<b>(88)</b>	(239)
貸款及發行資本市場借貸工具所得款項		<b>7,761</b>	11,224
償還貸款及資本市場借貸工具		<b>(11,643)</b>	(14,812)
已付利息及財務開支		<b>(539)</b>	(621)
已收利息		<b>91</b>	136
已支付租賃租金的資本金額		<b>(78)</b>	(5)
已付非控股權益持有者股息		<b>(34)</b>	(28)
<b>融資活動耗用的現金淨額</b>		<b>(4,457)</b>	(4,289)
現金及現金等價物淨減少		<b>(153)</b>	(5,263)
於1月1日的現金及現金等價物		<b>8,865</b>	13,939
匯率變動的影響		<b>(54)</b>	(232)
於6月30日的現金及現金等價物		<b>8,658</b>	8,444
<b>現金及現金等價物結餘分析</b>			
綜合財務狀況表中的現金、銀行結餘及存款		<b>21,617</b>	13,837
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款		<b>(12,954)</b>	(5,393)
銀行透支		<b>(5)</b>	–
綜合現金流量表中的現金及現金等價物		<b>8,658</b>	8,444

附註：

集團已於2019年1月1日以經修訂的追溯法採納應用《香港財務報告準則》第16號「租賃」。根據這種方法，比較數字不作重列。詳情見附註1。

第50至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

# 未經審核的中期財務報告附註

## 1 編製基準

本中期財務報告乃未經審核，惟已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱；畢馬威會計師事務所致董事局的獨立審閱報告載於第72頁。此外，本中期財務報告已經過公司審核委員會審閱。

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

按照《香港會計準則》第34號編製中期財務報告需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用及直至目前為止年度彙報的資產、負債、收入與支出金額。實際業績可能有別於該等估計。

本中期財務報告包括簡要綜合帳項及若干註釋，當中載有若干事項及交易的闡釋，對瞭解公司及其附屬公司（統稱「集團」）及集團於聯營公司及合營公司的權益自2018年年度帳項發出後的財務狀況及業績的轉變極為重要。此簡要綜合中期帳項及附註並不包括按照《香港財務報告準則》所編製的完整帳項的所有資料。

本中期財務報告內所載截至2018年12月31日止財政年度的財務資料乃為比較資料，並不構成公司於該財政年度的法定年度綜合帳項，但資料則來自該等帳項。按照香港《公司條例》（第622章）第436條法定帳項須披露有關資料如下：

- 根據《公司條例》第662(3)條及附表6第3部，公司已將截至2018年12月31日止年度的帳項交付公司註冊處處長。
- 公司的核數師已對該帳項作出匯報。核數師報告並無保留意見；並無含有該核數師在其報告不作保留意見之情況下，以強調的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。

香港會計師公會頒布了一項新增的《香港財務報告準則》—《香港財務報告準則》第16號「租賃」及數項《香港財務報告準則》修訂，該等新訂準則及修訂在集團本會計期間首次生效。

除《香港財務報告準則》第16號「租賃」外，並無任何修訂對集團在本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。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。

除因採納《香港財務報告準則》第16號對會計政策產生變動外，編製本中期財務報告所採納的會計政策與編製2018年年度帳項所採納的相同。

### 《香港財務報告準則》第16號「租賃」

《香港財務報告準則》第16號取代了《香港會計準則》第17號「租賃」及相關詮釋，包括香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋第4號「釐定安排是否包含租賃」、香港（常設解釋委員會）解釋公告第15號「經營租賃：優惠」、香港（常設解釋委員會）解釋公告第27號「評估涉及以法律形式體現租賃的交易之實質」。

《香港財務報告準則》第16號為承租人引入了單一的會計模式，要求承租人就所有租賃確認使用權資產和租賃負債（租賃期為12個月或更短的租賃以及低價值資產租賃除外）。《香港財務報告準則》第16號亦引入租賃定義的變更，主要涉及控制權的概念。《香港財務報告準則》第16號根據客戶是否在一段時間內控制已識別資產的使用（可依據一定的使用量來釐定）而定義租賃。在客戶既有權主導已識別資產的使用，及有權從該使用中獲得幾乎全部經濟利益的情況下，控制權視為已確立。因此，就集團對使用已識別資產並無控制權而先前根據《香港會計準則》第17號評估為租賃的若干合約，則沒有以《香港財務報告準則》第16號入帳為租賃。過往，經營租賃的應付租金在租賃期內以直線法在損益表中列支（或在合適的情況下資本化為在建鐵路工程、發展中物業及遞延開支的一部分）。自2019年1月1日起，租賃負債是按照租賃期內的應付租賃付款額以租賃內含利率或相關新增貸款利率（如租賃內含利率不能輕易確定）折現後的現值進行初始確認。初始確認後，租賃負債按攤銷成本計量，並採用實際利率法計算利息支出。使用權資產按成本初始確認及計量，包括租賃負債的初始金額，加上在租賃期開始日或之前支付的租賃付款額，以及已發生的初始直接費用。使用權資產其後按成本減去累計折舊和減值虧損後的金額列帳，惟以下類別的使用權資產除外：

- 符合投資物業定義的使用權資產以公允價值列帳；及
- 與作為待售物業持有的租賃土地權益相關的使用權資產以原值與可實現淨值兩者中的較低額列帳。

出租人的會計要求承繼《香港會計準則》第17號之規定，並大致維持不變。



## 1 編製基準(續)

集團已於2019年1月1日起採用《香港財務報告準則》第16號。在初次應用時，集團選擇 a) 採用經修訂的追溯法；b) 對剩餘租期於2019年1月1日起計少於12個月的經營租賃使用確認豁免；c) 對具有相當類似特徵的租賃組合採用單一貼現率。集團將《香港財務報告準則》第16號下的新租賃定義應用於2019年1月1日有效的合約。租賃負債方面，過渡至《香港財務報告準則》第16號當日(即2019年1月1日)，對先前劃分為經營租賃的租賃，集團釐定剩餘租賃期的長度，並按2019年1月1日的新增貸款利率貼現計算剩餘租賃付款額的現值。所採用的加權平均利率為4.5%。就2019年1月1日之前訂立為(或包含)租賃的合約，集團確認使用權資產猶如自租賃開始日期起一直採用《香港財務報告準則》第16號，惟使用了2019年1月1日的相關貸款利率貼現。因此，所確認的使用權資產、租賃負債及相關淨遞延稅項之間的任何差異於2019年1月1日確認為權益期初結餘的調整。比較資料未經重列，並繼續按照《香港會計準則》第17號報告。於集團2018年年度綜合帳項所披露的2018年12月31日的經營租賃費用承擔，與2019年1月1日初始確認的租賃負債之間的差額，主要與根據《香港財務報告準則》第16號的不屬租賃安排的承擔，以及租賃付款額之貼現影響有關。

於2019年1月1日採用《香港財務報告準則》第16號後，集團就先前分類為經營租賃的租賃，在「其他物業、機器及設備」及「投資物業」確認的使用權資產分別為4.91億港元及3.61億港元，在「貸款及其他債務」確認的租賃負債為8.65億港元，並確認相關淨遞延稅項資產500萬港元，而相關的淨差額800萬港元則確認為「保留溢利」期初結餘的減少。

對於採用《香港財務報告準則》第16號對先前劃分為融資租賃的影響，除更改結餘項目外，集團無須在《香港財務報告準則》第16號的首次應用日作出任何調整。因此，「貸款及其他債務」下的「融資租賃負債」項目已被移除，相關金額4.50億港元已列入「貸款及其他債務」下的「租賃負債」項目。權益的期初結餘並沒有受到任何影響。

## 2 中國內地及國際附屬公司收入及開支

有關中國內地及國際附屬公司的收入及開支包括：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度		截至2018年 6月30日止半年度	
	收入	開支	收入	開支
香港以外與鐵路有關的附屬公司				
– 墨爾本鐵路	5,526	5,194	5,842	5,527
– MTR Nordic*	2,408	2,466	2,485	2,622
– 倫敦 Crossrail	1,040	953	793	751
– 深圳市軌道交通龍華綫	368	277	373	280
– Sydney Metro Northwest	711	689	780	701
– 澳門輕軌系統氹仔綫	409	275	102	102
	10,462	9,854	10,375	9,983
中國內地物業租賃及管理業務	96	32	78	60
	10,558	9,886	10,453	10,043
中國內地物業發展	–	10	–	17
中國內地及國際附屬公司總計	10,558	9,896	10,453	10,060

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

集團擁有60%的附屬公司Metro Trains Sydney Pty Ltd於2019年5月26日開始提供悉尼西北鐵路綫的客運服務。

## 3 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
分佔物業發展所得的盈餘	849	128
西鐵物業發展的代理費及其他收入	83	52
其他費用及雜項研究	(34)	(22)
	898	158

## 未經審核的中期財務報告附註

### 4 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
利息開支：		
– 銀行貸款、透支及資本市場借貸工具	523	540
– 服務經營權負債	350	352
– 租賃負債	32	13
– 其他債務	11	11
財務開支	23	31
匯兌收益	(15)	(19)
	<b>924</b>	928
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(38)	(54)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	–	22
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入以抵銷利息開支	(14)	(7)
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌收益	23	74
– 投資淨額對沖：		
– 無效部分	(1)	(1)
– 不採納對沖會計的衍生工具	(1)	(32)
	<b>7</b>	56
資本化利息開支	(213)	(182)
	<b>680</b>	748
利息收入：		
– 銀行存款	(231)	(168)
– 其他	(7)	–
	<b>(238)</b>	(168)
	<b>442</b>	580

### 5 應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損

應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損包括：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
應佔除稅前利潤或虧損	84	434
應佔稅項支出	(158)	(148)
	<b>(74)</b>	286

於2017年3月，英國運輸局（「英國運輸局」）將營運英國西南部鐵路的專營權（「專營權」）批予First MTR South Western Trains Limited（「SWR」）。SWR為本公司的聯營公司，當中公司持股百分之三十，而英國FirstGroup plc持股百分之七十。根據與英國運輸局訂立的專營權協議（「專營權協議」），專營權由2017年8月20日起計，為期七年，英國運輸局可行使其權利，延長專營權11個月。

如公司2018年年報中所述，SWR的財務表現受多項不利因素影響，而這個情況自2019年3月以來仍然持續。SWR繼續與英國運輸局及相關第三方進行磋商，尋求就商業及合約上的潛在補救方案達成協議，但根據目前情況而言，可能出現多種潛在結果。鑑於有關結果的不確定程度，以及部分可能出現的情況的潛在財務影響，專營權協議被視為虧損合約處理。

因此，集團已將一筆約4,300萬英鎊（4.36億港元）的撥備記入截至2019年6月30日止半年度綜合損益表中的「應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損」項目內，該撥備款額相當於公司在專營權協議下應佔最高潛在損失的百分之三十。

## 6 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
本期稅項		
– 香港利得稅項	1,055	920
– 香港以外稅項	162	146
	1,217	1,066
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(31)	(32)
	1,186	1,034
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)	4
– 超過相關折舊的折舊免稅額	(32)	(56)
– 物業重估	(3)	–
– 撥備及其他	28	(10)
	(39)	(62)
	1,147	972

截至2019年6月30日止半年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以期內估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損(如有)後，按稅率16.5%(2018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。

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。公司的香港利得稅撥備於2018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%(2018年：16.5%)計算，而在香港以外產生的遞延稅項則按稅務地區適用的現行稅率計算。

有關公司購買儲稅券之詳情請參閱簡要綜合中期帳項附註18。

## 7 股息

已付及擬派發予公司股東的股息包括：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
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0.25港元(2018年：每股0.25港元)	1,535	1,526
有關去年的普通股息		
– 於期內批准及應付/已付的末期普通股息每股0.95港元(2018年：有關2017年度的每股0.87港元)	5,835	5,228

於2019年6月30日，公司於綜合財務狀況表之應付關連人士款項(附註19)和應付帳項、其他應付款項及撥備(附註20)分別確認了44.02億港元予香港特別行政區政府(「香港特區政府」)財政司司長法團和14.33億港元予其他公司股東之應付2018年末期普通股息。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 8 每股盈利

#### A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2019年6月30日止半年度內的股東應佔利潤55.06億港元(2018年：70.83億港元)，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，計算如下：

	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
於1月1日已發行普通股	6,139,485,589	6,007,777,302
已行使認股權的影響	1,305,985	858,630
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(5,623,421)	(4,463,901)
於6月30日的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	6,135,168,153	6,004,172,031

#### B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2019年6月30日止半年度內的股東應佔利潤55.06億港元(2018年：70.83億港元)，及就具攤薄效力的公司的認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃作出調整的期內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
於6月30日的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	6,135,168,153	6,004,172,031
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	2,494,987	4,248,298
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	5,780,265	5,786,864
於6月30日的加權平均普通股數(攤薄)	6,143,443,405	6,014,207,193

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤34.40億港元(2018年：46.48億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為0.56港元(2018年：0.77港元)。

### 9 業務分類資料

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

集團由多個業務執行委員會來管理業務。根據為分配資源及評估表現而向內部最高級行政管理人員匯報資料的方式，集團將業務分為下列須呈報的類別：

- (i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、廣深港高速鐵路(香港段)、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士、及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸提供客運及相關服務。
- (ii) 香港車站商務：於香港客運業務網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。
- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 其他業務：與客運或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪360」(包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務)、鐵路顧問業務及提供予香港特區政府的項目管理服務。

## 9 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬元	香港 客運 業務	香港 車站商務	香港 物業租賃 及管理 業務	香港 物業發展	中國內地及 國際聯屬公司			未予 分類 金額	總計
					中國內地 及國際 的鐵路、 物業租賃 及管理 業務	中國內地 物業發展	其他 業務		
<b>截至2019年6月30日止 半年度</b>									
《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入	10,690	1,059	143	-	10,388	-	825	-	23,105
來自其他來源的收入	-	2,496	2,492	-	170	-	9	-	5,167
總收入	10,690	3,555	2,635	-	10,558	-	834	-	28,272
經營開支	(6,344)	(328)	(395)	-	(9,886)	(10)	(2,737)	-	(19,700)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	-	(171)	(171)
未計香港物業發展、折舊、 攤銷及每年非定額付款前 經營利潤/(虧損)	4,346	3,227	2,240	-	672	(10)	(1,903)	(171)	8,401
香港物業發展利潤	-	-	-	898	-	-	-	-	898
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤/(虧損)	4,346	3,227	2,240	898	672	(10)	(1,903)	(171)	9,299
折舊及攤銷	(2,346)	(93)	(8)	-	(112)	-	(33)	-	(2,592)
每年非定額付款	(1,048)	(455)	(3)	-	-	-	-	-	(1,506)
未計利息及財務開支前經營 利潤/(虧損)	952	2,679	2,229	898	560	(10)	(1,936)	(171)	5,201
利息及財務開支	-	-	-	-	(24)	38	-	(456)	(442)
投資物業重估	-	-	2,110	-	(44)	-	-	-	2,066
應佔聯營公司及合營公司 利潤或虧損	-	-	-	-	(194)	-	120	-	(74)
所得稅	-	-	-	(148)	(98)	(3)	-	(898)	(1,147)
截至2019年6月30日止 半年度利潤/(虧損)	952	2,679	4,339	750	200	25	(1,816)	(1,525)	5,604
<b>截至2018年6月30日止半年度</b>									
總收入	9,328	3,075	2,517	-	10,453	-	1,000	-	26,373
經營開支	(5,227)	(268)	(381)	-	(10,043)	(17)	(919)	-	(16,855)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	-	(214)	(214)
未計香港物業發展、折舊、 攤銷及每年非定額付款前 經營利潤/(虧損)	4,101	2,807	2,136	-	410	(17)	81	(214)	9,304
香港物業發展利潤	-	-	-	158	-	-	-	-	158
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤/(虧損)	4,101	2,807	2,136	158	410	(17)	81	(214)	9,462
折舊及攤銷	(2,265)	(84)	(6)	-	(71)	(2)	(33)	-	(2,461)
每年非定額付款	(688)	(309)	(2)	-	-	-	-	-	(999)
未計利息及財務開支前經營 利潤/(虧損)	1,148	2,414	2,128	158	339	(19)	48	(214)	6,002
利息及財務開支	-	-	-	-	(6)	63	-	(637)	(580)
投資物業重估	-	-	2,435	-	-	-	-	-	2,435
應佔聯營公司及合營公司 利潤或虧損	-	-	-	-	188	-	98	-	286
所得稅	-	-	-	(26)	(91)	(11)	-	(844)	(972)
截至2018年6月30日止 半年度利潤/(虧損)	1,148	2,414	4,563	132	430	33	146	(1,695)	7,171



## 未經審核的中期財務報告附註

### 9 業務分類資料(續)

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

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
香港(所屬地)	17,689	15,891
澳洲	6,237	6,622
中國內地	483	472
瑞典	2,408	2,485
英國	1,043	798
其他地區	412	105
	10,583	10,482
	28,272	26,373

### 10 其他全面收益

A 與集團之其他全面收益各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度			截至2018年 6月30日止半年度		
	除稅前 金額	稅項 支出	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項 支出	除稅後 金額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表	(59)	–	(59)	(247)	–	(247)
– 非控股權益	(6)	–	(6)	(6)	–	(6)
	(65)	–	(65)	(253)	–	(253)
自用土地及樓宇的重估盈餘(附註12C)	75	(12)	63	388	(64)	324
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註10B)	154	(26)	128	163	(27)	136
其他全面收益	164	(38)	126	298	(91)	207

B 來自集團其他全面收益的現金流量對沖各組成部分如下：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
現金流量對沖：		
期內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	143	98
轉撥至損益表的金額：		
– 利息及財務開支(附註4)	9	67
– 其他開支	2	(2)
上述項目之遞延稅項	(26)	(27)
	128	136

## 11 投資物業

如附註1所述，於2019年1月1日採用《香港財務報告準則》第16號後，集團在「投資物業」的期初結餘確認其北京購物中心的使用權資產為3.61億港元。

集團在香港及中國內地的所有投資物業已於匯報日分別由仲量聯行有限公司及戴德梁行有限公司作出重估。此等重估是以收益資本法進行估值。根據此法，市場價值是以現有租約的租金收入及現有租約屆滿時預期可收到的市場租值並參照估值日按當時市場租金水平而定的單一市場收益率予以資本化計算。

根據此等重估，集團已在綜合損益表的投資物業重估內確認截至2019年6月30日止半年度內因重新估值所產生的公允價值增加淨額20.66億港元(2018年：24.35億港元)。投資物業每半年重估，因未來市場情況變化而可能導致的進一步收益或虧損，則於隨後期間確認在損益表。

## 12 其他物業、機器及設備

### A 使用權資產

如附註1所述，於2019年1月1日採用《香港財務報告準則》第16號後，集團就以前歸類為經營租賃的租賃在「其他物業、機器及設備」的期初結餘確認的使用權資產為4.91億港元。

### B 自有資產的購置及清理

截至2019年6月30日止半年度內，集團購置或投入使用的資產(使用權資產除外)原值共14.06億港元(2018年：13.88億港元)。

### C 估值

所有集團的自用土地及樓宇均位於香港，以中期租賃持有，並以公允價值列帳。所有自用土地及樓宇已於匯報日由仲量聯行有限公司，以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售作出重估。由此估值產生的重估盈餘7,500萬港元(2018年：3.88億港元)，在扣除相關遞延稅項撥備1,200萬港元(2018年：6,400萬港元)後，已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備帳(附註10A)。

## 13 服務經營權資產

截至2019年6月30日止半年度內，根據兩鐵合併的服務經營權安排，集團對從九廣鐵路公司(「九鐵公司」)租借回來的鐵路及巴士系統進行替換及升級(「額外經營權財產」)的支出為10.65億港元(2018年：10.93億港元)，根據與九鐵公司簽訂補充服務經營權協議為高速鐵路(香港段)的經營權財產進行替換及提升(「額外經營權財產(高速鐵路(香港段))」)的支出為1,100萬港元(2018年：無)，而與深圳市軌道交通龍華綫有關的服務經營權資產增加的開支為300萬港元(2018年：400萬港元)。

深圳市軌道交通龍華綫是深圳地鐵的一部分，由全資附屬公司港鐵轨道交通(深圳)有限公司經營。但深圳市軌道交通龍華綫自港鐵轨道交通(深圳)有限公司在2010年開始營運以來一直未有調高車費。然而，公司了解深圳市政府現正進行有關深圳地鐵網絡車費調整的法定程序。於2019年6月30日，根據迄今為止的票價調整進度，並未確認減值虧損。如果未能實施適當的票價調整，預計深圳市軌道交通龍華綫的長遠財務可行性將受到影響。

## 14 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公司支付公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。

### 14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

#### A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

##### (b) 高速鐵路(香港段)委託協議：

於2009年，基於理解到公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高速鐵路(香港段)，香港特區政府決定請公司進行高速鐵路(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，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2019年6月30日及截至本中期財務報告發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的高速鐵路(香港段)項目管理費用。

倘若公司違反高速鐵路(香港段)委託協議(包括，倘若公司違反其對項目管理服務的保證)，香港特區政府有權向公司提出申索，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公司疏忽履行其根據高速鐵路(香港段)委託協議的責任或公司違反高速鐵路(香港段)委託協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據高速鐵路(香港段)委託協議，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，倘若公司被認為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府保留了對公司在高速鐵路(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(如有)提交仲裁的權利(詳見下文附註14A(c)(iv))，但截至本中期財務報告發表之日期，公司並沒有收到由香港特區政府提出的申索。

於2014年4月，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，公司向香港特區政府匯報，指出公司估計：

- 將在2018年第三季完成高速鐵路(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，項目總成本為853億港元(包含備用資金)。

因對本公司於2015年6月30日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與公司已同意項目造價估算減少至844.2億港元(「經修訂造價估算」)。有關經修訂造價估算的進一步詳情載於下文附註14A(c)及(e)。

##### (c) 高速鐵路(香港段)協議：

香港特區政府與公司於2015年11月30日訂立有關高速鐵路(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14A(c)(vi)列明的條件)並規定：

- (i) 香港特區政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價(包括原有的造價預算650億港元加上經協定增加的194.2億港元項目造價估算(委託費用(最高為844.2億港元)中超過650億港元的部分為「目前超支」))；
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元，公司將承擔和支付超出該金額(如有)的項目造價部分(「進一步超支」)，但不包括若干經協定的例外費用(即高速鐵路(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) 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，而第二期股息已於2017年7月12日支付；
- (iv) 香港特區政府保留對公司在高速鐵路(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、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，責任上限由最多為49.4億港元及因高速鐵路(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)。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限，在委託協議下公司就目前超支的責任將超出責任上限，則公司須：

## 14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

### A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

- 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額，最高至責任上限；
- 尋求獨立股東在另一次成員大會上(在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票)批准公司承擔該超出責任；及
- 在取得上文剛述的獨立股東批准後，向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准，公司將不會向香港特區政府支付該金額；

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

(d) 高速鐵路(香港段)的營運：

於2018年8月23日，公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議，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) 根據公司就此項目協定範圍的經修訂造價估算844.2億港元的最新評估及經考慮獨立專家評估經修訂造價估算後的意見，公司目前不相信有任何需要就此項目協定範圍進一步修訂經修訂造價估算844.2億港元。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，根據過去的經驗，可能需要幾年時間才能達成協議和解決。

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844.2億港元，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，公司將須承擔及支付超出844.2億港元項目造價的超出部分(如有)，但不包括若干經協定的例外費用(詳見上述附註14A(c)(ii))。

(f) 公司並無就下列各項於公司帳項作出任何撥備：

(i) 公司須承擔任何進一步超支(如有)的任何可能責任，原因是根據截至目前可獲得資料，公司相信現時無需對高速鐵路(香港段)經修訂造價估算844.2億港元作進一步修訂。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，可能需要幾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，公司可能須承擔的任何可能責任(於上文附註14A(c)(iv)更具體說明)，原因是(a)公司並未接獲香港特區政府針對公司提出任何索償或仲裁(因高速鐵路(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2019年6月30日及截至本中期財務報告發表之日期)；(b)公司受責任上限所保障；及(c)由於高速鐵路(香港段)協議，公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；

而且(如適用)因公司未能有足夠的可靠性去估算公司的責任或負債金額(如有)。

(g) 截至2019年6月30日止半年度內，高速鐵路(香港段)項目管理費收入0.57億港元(2018年：2.22億港元)已在綜合損益表中確認。於2019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65.27億港元(2018年12月31日：64.70億港元)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，公司估計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，已在2018年下半年的綜合損益表中確認了適當金額的撥備，而截至2019年6月30日止的半年度內並無額外撥備。



### 14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

#### B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

##### (a) 沙中綫初步委託協議：

於2008年11月24日，香港特區政府與公司簽訂有關沙中綫的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「沙中綫初步委託協議」)。按照沙中綫初步委託協議，公司負責進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而香港特區政府則負責直接支付該等工作的總成本。

##### (b) 沙中綫前期工程委託協議：

於2011年5月17日，香港特區政府與公司就沙中綫的若干備置工程之融資、建造、服務與設備採購及其他事項訂立另一份委託協議(「沙中綫前期工程委託協議」)。根據沙中綫前期工程委託協議，公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向公司支付所有工程成本(「沙中綫前期工程成本」)。

於2015年8月，公司已通知香港特區政府公司就沙中綫前期工程委託協議下的工程的成本估算將超出原先估算的73.50億港元。於2016年2月，公司已通知香港特區政府超支金額估算將會是12.67億港元(包含備用資金)。於2016年12月，公司完成對沙中綫前期工程委託協議下項目造價估算的評估，並就公司對該等工作的委託成本修訂至86.171億港元通知香港特區政府。於2017年1月，香港特區政府向立法會工務小組委員會申請額外撥款以應付超出香港特區政府原先保留的撥款金額的部分，立法會財務委員會於2017年6月批准該額外撥款。

##### (c) 沙中綫委託協議：

於2012年5月29日，公司與香港特區政府就沙中綫簽訂有關建造及通車試行的委託協議(「沙中綫委託協議」)。按照沙中綫委託協議，除了因屬於現有與九鐵公司訂立的服務經營權協議下的若干資產(包括列車、訊號、無線電及主要控制系統)修改、升級或擴展工程的若干費用，由公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議中指定的所有工程成本，包括承建商成本及公司成本(「銜接工程成本」)。公司將會就有關修改、升級或擴展工程的費用分擔一定金額。該金額主要透過公司於將來產生的公司本應承擔的維修資本開支的減少以抵付。公司負責進行或促使他人進行沙中綫初步委託協議、沙中綫前期工程委託協議和沙中綫委託協議(統稱「沙中綫協議」)內指定的工程，從而獲得項目管理費用合共78.93億港元(「沙中綫項目管理費用」)。截至2019年6月30日及截至本中期財務報告發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的沙中綫項目管理費用。

公司就沙中綫委託協議內的主要建造工程，獲得香港特區政府708.27億港元撥款。公司之前已公布，由於持續面對外在因素帶來的挑戰，沙田至中環綫造價將需要顯著上調。

公司完成對有關沙中綫委託協議下主要建造工程造價估算的詳細評估，最新估算已於2017年12月5日提交香港特區政府審核。考慮到若干因素(包括考古發現、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)，公司已把沙中綫主要建造工程的最新造價估算上調165.01億港元，由708.27億港元增至873.28億港元，包括增加應付公司的沙中綫項目管理費用(惟有待同意及批准程序)。公司自提交該最新估算以來，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。公司擬於2019年內對造價進行進一步評估和重新確認。

##### (d) 申索及彌償：

倘若公司違反沙中綫協議(包括倘若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公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據沙中綫委託協議，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，倘若公司被認為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利，並於向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(「調查委員會」)作出的結束聆訊陳詞中表述(如下文附註14B(e)所述)，但截至本中期財務報告發表之日期，公司並沒有收到香港特區政府就任何沙中綫協議對公司提出的申索。現時無法確定公司在未來會否面臨該等申索及(如面臨)該等申索之性質及金額。

## 14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

### B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

#### (e) 紅磡事件：

正如公司於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」)。公司當時立即調查事件、向香港特區政府報告調查結果，以及保留公司對有關承建商追究的權利。為回應第一次紅磡事件，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，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，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。

#### (f) 調查委員會：

在2018年7月10日，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。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。於2019年7月2日，應調查委員會要求，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2019年11月29日或之前。

於2019年2月25日，調查委員會就原來的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，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。

#### (g) 紅磡事件相關費用：

於2019年7月，香港特區政府接納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，目標開通時間為2020年第一季。

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，作為現階段安排，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。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。

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。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來裁定。

(h) 考慮到上述情況及有鑑於作為現階段安排，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，公司已於2019中期財務報告內作出了一項20億港元的撥備。此撥備已列帳於綜合損益表中的「其他業務開支」項目及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公司有關財政期間的綜合損益表。公司與香港特區政府磋商的最終結果、就紅磡事件及雙方各自就造價及紅磡事件相關費用的付款責任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，以及待協議及批准增加應付予公司的沙中綫項目管理費用，在現階段而言仍極不確定。由於公司目前未能有足夠的可靠性去估算公司因沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額，公司因此除上述附註14B(h)所述的20億港元撥備外，並無作出額外的撥備。



## 未經審核的中期財務報告附註

### 14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

#### B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(i) 截至2019年6月30日止半年度內，沙中綫項目管理收入4.41億港元(2018年：4.45億港元)已在綜合損益表中確認。於2019年6月30日，沙中綫項目管理收入合共69.12億港元(2018年12月31日：64.71億港元)已在綜合損益表中確認。

此外，截至2019年6月30日止半年度內，香港特區政府應付公司的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本為1.65億港元(2018年：1.96億港元)。於2019年6月30日，香港特區政府仍須向公司支付的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本金額為11.62億港元(2018年12月31日：11.07億港元)。

### 15 發展中物業

截至2019年6月30日止半年度內及截至2018年12月31日止年度內集團的發展中物業變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷 從發展商 收取的款項	轉撥至 利潤或虧損	於6月30日/ 12月31日結餘
<b>於2019年6月30日(未經審核)</b>					
香港物業發展項目	<b>14,840</b>	<b>245</b>	<b>(428)</b>	–	<b>14,657</b>
於2018年12月31日(已審核)					
香港物業發展項目	14,810	1,121	(912)	(179)	14,840

### 16 待售物業

百萬港元	於2019年6月30日 (未經審核)	於2018年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	<b>819</b>	1,179
– 按可實現淨值	<b>120</b>	190
	<b>939</b>	1,369
代表：		
香港物業發展	<b>726</b>	1,156
中國內地物業發展	<b>213</b>	213
	<b>939</b>	1,369

待售物業代表集團位於香港的未出售物業之權益或集團收取攤分資產所得的物業，以及集團位於深圳市未出售物業。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，待售物業於2019年6月30日的可實現淨值已扣除1,200萬港元(2018年12月31日：1,800萬港元)的撥備。

## 17 財務衍生工具資產及負債

財務衍生工具資產及負債的名義金額及公允價值如下：

百萬港元	於2019年6月30日(未經審核)		於2018年12月31日(已審核)	
	名義金額	公允價值	名義金額	公允價值
<b>財務衍生工具資產</b>				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	11	–	137	1
– 不採納對沖會計	1,138	14	73	–
貨幣掉期				
– 現金流量對沖	5,419	48	277	25
– 投資淨額對沖	64	1	–	–
利率掉期				
– 公允價值對沖	3,241	18	961	5
– 現金流量對沖	1,250	15	1,350	30
– 不採納對沖會計	1,413	2	–	–
	<b>12,536</b>	<b>98</b>	2,798	61
<b>財務衍生工具負債</b>				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	350	8	1,169	13
– 投資淨額對沖	2,039	16	2,039	14
– 不採納對沖會計	1,157	9	202	6
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	698	1	698	9
– 現金流量對沖	8,458	361	10,935	469
– 投資淨額對沖	–	–	64	3
利率掉期				
– 公允價值對沖	2,650	8	1,550	31
– 現金流量對沖	100	4	–	–
– 不採納對沖會計	500	1	–	–
	<b>15,952</b>	<b>408</b>	16,657	545
<b>總計</b>	<b>28,488</b>		19,455	

### 18 應收帳項及其他應收款項

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港客運業務車費收入(除了來自高速鐵路(香港段)之外，如下文附註18(ii)所述)乃經八達通卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取，小部分車費收入是經代理預售車票並於21日內到期繳清金額。
- (ii) 在高速鐵路(香港段)方面，其車票由公司及內地其他列車營運商出售。中國鐵路總公司的清算中心負責管理廣深港高速鐵路的收入分配及結算系統，和按「分段清算」模式分配高速鐵路的收入予公司，並於下一個月結算。
- (iii) 深圳市軌道交通龍華綫車費收入乃經深圳通卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。MTR Express車費收入乃經由一間第三者財務機構於14日內收取，經代理預售車票則於下一個月繳清金額。
- (iv) 在墨爾本的特許經營權收入乃按其收入性質而於每日或每月收取。大部分於斯德哥爾摩營運的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。MTR Crossrail的服務經營權收入於每四週收取一次。
- (v) 集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至50日不等。集團的投資物業及車站小商店的租戶須於簽訂租約時繳付三個月租金作按金。
- (vi) 與財務機構訂立的利率及貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。
- (vii) 顧問服務收入乃於工作完成後，或按顧問合約內的其他規定每月寄發帳單，並於30日內繳付。
- (viii) 除協定的保證金外，委託予集團承辦的合約及資本性工程的相關應收帳項，於在建工程確認後的30日內到期繳付。
- (ix) 物業發展的應收帳項乃根據相關發展協議或買賣合約條款而到期繳付。

以到期日劃分的應收帳項之帳齡分析如下：

百萬港元	於2019年6月30日 (未經審核)	於2018年12月31日 (已審核)
未到期款項	3,123	2,807
30日過期未付	205	275
60日過期未付	28	34
90日過期未付	40	10
超過90日過期未付	65	91
應收帳項總額	3,461	3,217
其他應收款項	6,483	6,334
合約資產	345	25
	10,289	9,576

於2019年6月30日，其他應收款項內與按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可從保管資金派發的物業發展利潤有關的款項為19.78億港元(2018年12月31日：19.59億港元)。

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公司作出提問後，於年內就2010/2011至2017/2018課稅年度向公司發出評稅/額外評稅通知書。

根據外聘資深的大律師和稅務顧問給予的意見之力度，公司董事已決定就稅務局的稅評提出強烈爭議。公司對這些評稅已提出反對，並就這些額外徵收的稅款已申請暫緩繳款。稅務局已同意暫緩徵收該額外稅款，惟公司須於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。購買儲稅券不會影響公司在稅務上所持的立場，而已購買的儲稅券已計入集團綜合財務狀況表的應收帳項及其他應收款項。集團並無就上述的評稅/額外評稅通知書作額外稅務撥備。

## 19 重大關連人士交易

香港特區政府財政司司長法團受香港特區政府委託，於2019年6月30日持有公司約75.45%的已發行股本，為公司的最大股東。根據《香港會計準則》第24號(修訂)「關連人士的披露」，除香港特區政府與集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，集團與香港特區政府部門、機關或香港特區政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，並已於本中期財務報告中另行申明。

於2019年6月30日，集團因重大關連人士交易應收/應付香港特區政府及其他關連人士金額如下：

百萬港元	於2019年6月30日 (未經審核)	於2018年12月31日 (已審核)
應收下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	1,773	1,713
– 九鐵公司	609	215
– 聯營公司	36	160
	<b>2,418</b>	2,088
應付下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	4,450	70
– 九鐵公司	2,129	2,475
– 聯營公司	–	131
	<b>6,579</b>	2,676

於2019年6月30日，應收香港特區政府款項主要包括與沙田至中環綫預備工程有關的可收回帳款，南港島綫及觀塘綫延綫項目的必要公共基建工程的可收回支出，有關「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」的車票收入差額的應收款項，有關西鐵物業發展的應收代理費和可收回支出，以及其他委託和維修工程的應收帳項及保證金。

於2019年6月30日應付香港特區政府款項乃有關2018年應付末期普通股息(附註7)的44.02億港元以及關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

應收九鐵公司款項主要包括在若干兩鐵合併協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程費用，以及與高速鐵路(香港段)相關的金額。應付九鐵公司款項乃主要關於因兩鐵合併協議及高速鐵路(香港段)的營運安排而預期於12個月內清還的每年定額付款及非定額付款的應計部分。

於2019年6月30日應收聯營公司款項主要包括應收聯營公司的貸款餘額，和應收與八達通卡有限公司有關日常八達通卡交易的款項。截至2019年6月30日止半年度內，集團已向NRT Holdings 2 Pty Ltd支付股權投資的應付金額2,400萬澳元(1.35億港元)，並已向杭州杭港地鐵五號綫有限公司注資4.71億元人民幣(5.44億港元)。

於2009年7月13日，公司與香港特區政府就港島綫西延的融資安排、設計、建造及包括相關服務和設施的營運簽訂了工程項目協議。根據協議，香港特區政府於2010年3月提供123億港元的現金資助予公司(根據初步項目協議，另外4億港元的現金資助已於2008年2月收訖)。此現金資助受一項還款機制所規限。根據公司與香港特區政府之間的若干補充協議，還款的期限延長至2019年6月30日或之前。截至2019年6月30日止半年度內，公司根據還款機制向香港特區政府作出最後一筆本金1.14億港元和利息5,900萬港元(截至2018年12月31日止年度內：無)的還款。

集團與香港特區政府在過往年度訂立並於本期仍適用，以及因兩鐵合併及高速鐵路(香港段)的營運安排而與九鐵公司進行的重大關連交易已於集團2018年12月31日止年度的已審核帳項內陳述。此外，有關鐵路系統沿綫的物業發展，香港特區政府於2019年6月30日止半年度內授予公司以下地塊：

物業發展地塊	土地授予日期/ 地價要約接受日	總地價 百萬港元	地價支付日期
將軍澳市內地段70號餘段地盤C2	2019年5月7日	3,055	2019年6月21日

## 未經審核的中期財務報告附註

### 19 重大關連人士交易(續)

截至2019年6月30日止半年度內，集團曾與其聯營公司——八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)及NRT Pty Ltd (「NRT」)進行下列交易：

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
八達通集團		
– 已付或應付予八達通集團的中央結算服務費用	79	77
– 已收或應收自八達通集團有關增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務及提供倉庫儲存服務的費用	24	20
NRT		
– 已收或應收自NRT有關機電系統及列車項目設計及推展的費用	518	734

### 20 應付帳項、其他應付款項及撥備

以到期日劃分的應付帳項分析如下：

百萬港元	於2019年6月30日 (未經審核)	於2018年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	5,634	6,152
30日至60日內到期	1,257	1,142
60日至90日內到期	999	911
90日後到期	6,251	4,398
	14,141	12,603
租金及其他可退還按金	3,272	3,209
應計僱員福利	3,497	2,713
應付予其他股東之股息	1,433	–
應付帳項及應計費用總額	22,343	18,525
其他應付款項及撥備(附註14B(h))	8,511	5,306
合約負債	1,807	2,116
	32,661	25,947

### 21 貸款及其他債務

集團在截至2018年及2019年6月30日止半年度內發行的票據包括：

百萬港元	截至2019年6月30日止半年度		截至2018年6月30日止半年度	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	–	–	1,491	1,488

截至2019年6月30日止半年度內，附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited及公司均沒有發行任何票據(2018年：附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行了14.91億港元的票據，而公司並沒有發行票據)。由此附屬公司發行的票據為直接和無抵押，及與此附屬公司的其他無抵押債務享有同等權益，並獲公司無條件及不可撤銷的擔保。

截至2019年6月30日止半年度內，集團沒有贖回任何上市債券(2018年：無)。集團贖回非上市債券2.00億港元(2018年：5.00億港元)。

## 22 遞延稅項資產及負債

A 截至2019年6月30日止半年度內及截至2018年12月31日止年度內的遞延稅項資產及負債變動如下：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過相關折舊免稅額	物業重估	撥備及其他暫時差異	現金流量對沖	稅務虧損	
<b>2019年6月30日(未經審核)</b>						
於2019年1月1日結餘(如前匯報)	12,385	751	(170)	(5)	(103)	12,858
採納《香港財務報告準則》第16號的影響	-	8	(13)	-	-	(5)
於2019年1月1日結餘(重列)	12,385	759	(183)	(5)	(103)	12,853
在綜合損益表內(計入)/列支	(32)	(3)	28	-	(32)	(39)
在儲備列支	-	12	-	26	-	38
匯兌差額	-	-	2	-	4	6
於2019年6月30日結餘	12,353	768	(153)	21	(131)	12,858
<b>2018年12月31日(已審核)</b>						
於2018年1月1日結餘	12,158	648	(107)	-	(8)	12,691
在綜合損益表內列支/(計入)	228	-	10	-	(102)	136
在儲備列支/(計入)	-	103	(74)	(5)	-	24
匯兌差額	(1)	-	1	-	7	7
於2018年12月31日結餘	12,385	751	(170)	(5)	(103)	12,858

B 於綜合財務狀況表中確認的遞延稅項資產及負債如下：

百萬港元	於2019年6月30日 (未經審核)	於2018年12月31日 (已審核)
遞延稅項資產淨額	(157)	(121)
遞延稅項負債淨額	13,015	12,979
	12,858	12,858

## 23 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

### A 股本

	於2019年6月30日(未經審核)		於2018年12月31日(已審核)	
	股份數目	百萬港元	股份數目	百萬港元
普通股，已發行及繳足：				
於1月1日	6,139,485,589	57,970	6,007,777,302	52,307
就2017年末期普通股息以股代息而發行之股票	-	-	93,790,912	4,175
就2018年中期普通股息以股代息而發行之股票	-	-	32,348,875	1,298
行政人員股份獎勵計劃授予的股份	-	5	-	15
因行使僱員認股權而發行之股份	2,499,000	79	5,568,500	175
於6月30日/12月31日	6,141,984,589	58,054	6,139,485,589	57,970



### 23 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份(續)

**B** 在截至2019年6月30日止半年度內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	加權平均行使價 港元
已行使的僱員認股權：		
– 2007年認股權計劃	<b>2,499,000</b>	<b>29.15</b>

**C** 尚未行使認股權數目的變動如下：

	截至2019年 6月30日止半年度	截至2018年 6月30日止半年度
	2007年認股權計劃	2007年認股權計劃
於1月1日尚未行使	<b>8,170,500</b>	13,794,000
於期內行使	<b>(2,499,000)</b>	(1,937,500)
於6月30日尚未行使	<b>5,671,500</b>	11,856,500
於6月30日可行使	<b>5,671,500</b>	11,856,500

**D** 截至2019年6月30日止半年度內，公司根據行政人員股份獎勵計劃，向公司若干合資格僱員授予表現股份和受限制股份獎勵。就此，共有244,650股表現股份(2018年：1,772,900股表現股份)和2,062,150股受限制股份(2018年：2,288,950股受限制股份)於2019年4月8日(2018年：2018年3月16日，2018年4月10日)授出及被承授人所接受。這些獎勵股份的公允價值為每股48.40港元(2018年：於2018年3月16日為每股43.70港元，於2018年4月10日為每股42.80港元)。

**E** 截至2019年6月30日止半年度內，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1,870,000股(2018年：5,351,600股)公司普通股份，總代價為約8,800萬港元(2018年：2.39億港元)。

**F** 截至2019年6月30日止半年度內，合共2,145,215股的公司股份(2018年：3,741,766股)在若干獎勵股份歸屬時根據行政人員股份獎勵計劃轉予承授人。有關的已歸屬股份成本總額為8,800萬港元(2018年：1.46億港元)。截至2019年6月30日止半年度內，公司已就若干已歸屬股份的公允價值高於其成本的金額500萬港元(2018年：1,400萬港元)計入股本。截至2019年6月30日止半年度內，合共97,938股的獎勵股份(2018年：250,219股獎勵股份)被沒收。

### 24 財務工具的公允價值計量

根據《香港財務報告準則》第13號「公允價值計量」，公允價值計量的級別是按照用以估值的數據之可觀察性和重要性來釐定。有關級別如下：

第一級：公允價值以第一級別的數據來計算，即於計算日以相同資產或負債在活躍市場中未經調整的報價

第二級：公允價值以第二級別的數據來計算，即未能符合第一級別的可觀察到的數據及不使用不可觀察到的重要數據。不可觀察到的數據是市場未能提供的數據

第三級：公允價值以不可觀察到的重要數據來計算

## 24 財務工具的公允價值計量(續)

### A 按公允價值列帳的財務資產及負債

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

百萬港元	於2019年6月30日 的公允價值 (未經審核)	於2019年6月30日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
<b>財務資產</b>			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	14	–	14
– 貨幣掉期	49	–	49
– 利率掉期	35	–	35
	98	–	98
證券投資	371	371	–
	469	371	98
<b>財務負債</b>			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	33	–	33
– 貨幣掉期	362	–	362
– 利率掉期	13	–	13
	408	–	408

百萬港元	於2018年12月31日 的公允價值 (已審核)	於2018年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
<b>財務資產</b>			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	1	–	1
– 貨幣掉期	25	–	25
– 利率掉期	35	–	35
	61	–	61
證券投資	294	294	–
	355	294	61
<b>財務負債</b>			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	33	–	33
– 貨幣掉期	481	–	481
– 利率掉期	31	–	31
	545	–	545

沒有財務工具採用第三級的方式計算公允價值。截至2019年6月30日止半年度及2018年12月31日止年度內，沒有財務工具的計量在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。集團的政策是於匯報日確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定借貸及財務衍生工具的公允價值。對於利率掉期合約、貨幣掉期合約和外匯遠期合約，所採用的貼現率是根據於匯報日相關貨幣的掉期利率曲線及各對相關貨幣的貨幣掉期基準曲線來釐定，匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報日的期末匯率。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 24 財務工具的公允價值計量(續)

#### B 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2019年6月30日及2018年12月31日，除下列資本市場借貸工具及其他債務外，集團不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面價值與其公允價值並沒有重大分別。有關的帳面價值及公允價值如下：

百萬港元	於2019年6月30日(未經審核)		於2018年12月31日(已審核)	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	23,366	26,813	23,541	25,636
其他債務	478	568	928	1,093

以上公允價值計量屬第二級。集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定資本市場借貸工具及其他債務的公允價值。所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報日的掉期利率曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報日的期末匯率。

### 25 經營活動產生的現金

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

百萬港元	截至2019年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2018年 6月30日止半年度 (未經審核)
來自經常性業務的未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	8,411	9,321
調整項目：		
– 清理固定資產虧損	22	16
– 攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益	(29)	(11)
– 衍生工具公允價值(增加)/減少	(16)	14
– 重估證券投資的未實現(收益)/虧損	(6)	3
– 以股份為基礎的僱員支出	62	52
– 匯兌收益	(14)	(5)
– 沙中綫項目撥備(附註14B)	2,000	–
未計營運資金變動前的經營利潤	10,430	9,390
應收帳項及其他應收款項(增加)/減少	(703)	45
存料與備料增加	(167)	(100)
應付帳項及其他應付款項增加/(減少)	404	(4,490)
經營活動產生的現金	9,964	4,845

## 26 資本性承擔

A 於2019年6月30日未償付而又未在帳項內撥備的資本性承擔如下：

百萬港元	香港客運業務、 車站商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目	香港物業 租賃及發展	香港以外 業務	總計
<b>於2019年6月30日(未經審核)</b>					
已核准但未簽約	10,271	–	2,537	137	12,945
已核准及已簽約	14,096	171	4,619	28	18,914
	<b>24,367</b>	<b>171</b>	<b>7,156</b>	<b>165</b>	<b>31,859</b>
<b>於2018年12月31日(已審核)</b>					
已核准但未簽約	8,444	–	2,560	19	11,023
已核准及已簽約	14,109	194	4,756	16	19,075
	<b>22,553</b>	<b>194</b>	<b>7,316</b>	<b>35</b>	<b>30,098</b>

B 香港客運業務、車站商務及其他業務方面的資本性承擔包括：

百萬港元	改善、提升及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
<b>於2019年6月30日(未經審核)</b>				
已核准但未簽約	5,330	926	4,015	10,271
已核准及已簽約	10,339	303	3,454	14,096
	<b>15,669</b>	<b>1,229</b>	<b>7,469</b>	<b>24,367</b>
<b>於2018年12月31日(已審核)</b>				
已核准但未簽約	4,577	573	3,294	8,444
已核准及已簽約	10,113	250	3,746	14,109
	<b>14,690</b>	<b>823</b>	<b>7,040</b>	<b>22,553</b>

## 27 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2019年8月8日經董事局核准。

# 審閱報告致香港鐵路有限公司董事局

(在香港註冊成立的有限公司)

## 引言

我們已審閱列載於第45頁至第71頁的中期財務報表，此中期財務報表包括香港鐵路有限公司於2019年6月30日的綜合財務狀況表與截至該日止六個月期間的相關綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表以及附註解釋。根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」)，上市公司必須符合上市規則中的相關規定和香港會計師公會頒布的《香港會計準則》第34號 — 「中期財務報告」編製中期財務報表。董事須負責根據《香港會計準則》第34號編製及列示中期財務報表。

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

## 審閱範圍

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

## 結論

根據我們的審閱工作，我們並沒有注意到任何事項，使我們相信於2019年6月30日的中期財務報表在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第34號 — 「中期財務報告」編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道10號

太子大廈8樓

2019年8月8日

#### **股東服務**

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

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓

香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628 傳真：(852) 2529 6087





香港鐵路有限公司

香港九龍灣

德福廣場港鐵總部大樓

香港郵政總局信箱9916號

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

[www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)