

# 行政總裁回顧及展望



## 致各股東及其他有關人士：

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

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

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

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

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

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

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

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

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

在香港以外地區，儘管乘客量受到疫情的重大影響，我們於2020年8月3日宣布獲得深圳地鐵十三號綫公私合營項目的中標通知書，對項目進行投資、建設及竣工後為期30年的營運及維修。我們亦將繼續在核心市場以外地區發掘其他增長機遇。

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

董事局認為集團整體財務狀況穩健，並宣派中期股息每股0.25港元。

### 企業策略

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

在香港致力應對和掌握「新常態」過程中，港鐵擔當著舉足輕重的角色。我們的願景，是成為國際公認具領導地位的公司，透過貼心、創新及可持續的服務來連繫和建設社區。為此，我們正著手審視策略方向，務求加強現有的核心競爭優勢、提高靈活性，並發掘推動業務的新動力。當前的策略檢討工作，將有助我們在瞬息萬變的環境中把握機遇，並為我們所服務的城市提供最佳的服務。

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

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

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

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

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

### 香港業務

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

## 客運業務

### 摘要

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



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

n/m: 並無意義

2020年上半年的香港客運業務總收入，較去年同期下跌41.7%至62.34億港元。未計利息及財務開支和計及每年非定額付款後的經營虧損為25.79億港元。與去年同期比

較，跌幅主要來自新型冠狀病毒疫情爆發所造成的不利影響，導致乘客量減少及平均車費下降。

### 乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	截至2020年 6月30日止六個月	增/(減)百分率	截至2020年 6月30日止六個月	增/(減)百分率
<b>香港客運業務</b>				
本地鐵路服務	<b>553.6</b>	(33.3)	<b>4,657</b>	(31.1)
過境服務	<b>7.4</b>	(87.2)	<b>514</b>	(70.0)
高速鐵路(香港段)	<b>1.1</b>	(89.4)	<b>658</b>	(41.6)
機場快綫	<b>2.1</b>	(77.0)	<b>107</b>	(81.4)
輕鐵及巴士	<b>73.0</b>	(36.2)	<b>243</b>	(34.3)
城際客運	<b>0.1</b>	(91.7)	<b>21</b>	(77.9)
	<b>637.3</b>	(37.7)	<b>6,200</b>	(41.7)
其他			<b>34</b>	(34.6)
總數			<b>6,234</b>	(41.7)

## 行政總裁回顧及展望

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

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

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

### 市場佔有率

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

51.5%下跌至48.8%，而在往返機場交通工具市場的佔有率亦由21.8%下跌至16.3%。

### 車費調整、推廣及優惠

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

根據票價調整機制，港鐵票價於2020/2021年度的整體調整幅度為+2.55%。由於「負擔能力上限」的封頂機制，2020年的票價不作變動。2020/2021年度的調整幅度(+2.55%)將延後至隨後兩年，即在2021/2022年度(+1.28%)及2022/2023年度(+1.27%)票價調整時分別實施。同時，亦推出下列車費推廣活動：

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

是次一系列2020/2021年度車費優惠令顧客節省的總金額超過7億港元。我們亦繼續為各個層面的乘客群，包括長者、小童、合資格學生及殘疾人士每年提供超過26億港元的恆常優惠。

## 2020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(包括屯馬綫一期)	98.5%	99.5%	<b>99.7%</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(包括屯馬綫一期)	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>99.9%</b>
- 機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	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>7,552,621</b>
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)及西鐵綫	不適用	700,000	<b>9,560,898</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(包括屯馬綫一期)及西鐵綫	不適用	10,500	<b>35,484</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(包括屯馬綫一期)	98.0%	99.0%	<b>99.9%</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>99.8%</b>
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵 <sup>^</sup>	不適用	不適用	<b>不適用</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(包括屯馬綫一期)	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>	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(包括屯馬綫一期)	98.0%	99.0%	<b>99.8%</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>99.8%</b>
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	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>99.7%</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>	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>

<sup>^</sup> 受破壞的輕鐵自動售票機的修復工作正在進行中，服務表現數據將於修復及測試完成後再作公布。

\* 輕鐵月台八達通收費器更換工程和測試正在進行中，服務表現數據將於新收費器完成安裝、測試及試行後再作公布。

## 行政總裁回顧及展望

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

- 由2020年7月1日至2021年1月1日，推出「程程20%車費扣減」，是「程程3.3%車費扣減」的加強版。
- 由2020年7月1日至2021年1月1日，乘客購買「港鐵都會票」可享有100港元扣減。
- 乘客購買2020年7月至2020年12月的「全月通加強版」，可享有100港元扣減。

此一系列支援措施的預算收入損失約16億港元。政府會承擔實際總收入損失的一半及以8億港元金額為上限，其餘收入損失由港鐵公司承擔。這次疫情下推出的支援計劃，是現行票價調整機制之外的一次特別票務優惠，為期六個月。

### 服務表現

雖然冠狀病毒疫情爆發為營運帶來重重挑戰，但我們於今年首六個月仍然維持高水平的服務表現。重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持於99.9%的世界級水平，優於在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標所列明的表現指標。列車按照編定班次行走是衡量實際開出班次相對公司所編定班次的指標，而乘客車程準時程度則量度按照原定車程時間五分鐘以內完成的所有乘客車程。

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

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

### 提升顧客體驗

我們正為現有鐵路網絡進行大規模升級和更新工程，令乘客倍感方便及舒適。

#### 乘客舒適體驗

重鐵方面，公司訂購了93列全新列車，當中有九列列車已於2020年6月底前交付，目前正進行測試和試運行。

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

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

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

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

### 提升車站設施

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

為履行我們在所有轉綫站提供客用洗手間的承諾，我們於2020年2月在屯馬綫一期的三個新車站，以及於2020年6月在油麻地站增設了客用洗手間及育嬰間。

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

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

### 用心於科技

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

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

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

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

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



## 車站商務

### 摘要

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



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

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

期內，車站零售設施收入下跌52.8%至11.83億港元，主要來自因口岸車站關閉而提供的租金減免，以及受新型冠狀病毒疫情爆發影響的租戶所提供的租金減免。截至2020年6月30日，港鐵的車站商店數目為1,523間，而零售設施的總面積為67,195平方米。由於屯馬綫一期通車，車站商店數目較2019年年底增加。2020年上半年，車站商店新訂租金幅度及平均出租率分別為-5.4%和98.7%。

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

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

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

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

## 物業及其他業務

### 摘要

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



## 物業租賃及管理

百萬元	截至6月30日止六個月		
	2020	2019	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>2,469</b>	2,492	(0.9)
物業管理業務收入	<b>113</b>	143	(21.0)
總收入	<b>2,582</b>	2,635	(2.0)
EBITDA	<b>2,203</b>	2,240	(1.7)
EBIT	<b>2,193</b>	2,229	(1.6)
EBITDA邊際比率(%)	<b>85.3%</b>	85.0%	0.3個百分點
EBIT邊際比率(%)	<b>84.9%</b>	84.6%	0.3個百分點

2020年首六個月的物業租賃業務收入減少0.9%至24.69億港元，主要由於新型冠狀病毒疫情爆發為租戶提供租金減免，所提供的租金減免將於個別租戶的餘下租約期內在損益表中攤銷，只有小部分已在截至2020年6月30日止六個月的損益表中反映。公司購入「德福廣場」二期及

「PopCorn 2」餘下收益權所帶來的租金收入，減低了疫情對整體租金收入的影響。公司在香港的商場於2020年首六個月之新訂租金錄得17.6%的跌幅。於2020年上半年，公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的18層寫字樓的平均出租率分別為99.2%及99.8%。

## 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	高銀地產控股有限公司	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>					
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	2019 – 2021年 分期落成
SEA TO SKY MARINI, GRAND MARINI 和 OCEAN MARINI	長江實業集團有限公司 會德豐有限公司	住宅 住宅 幼稚園	97,000 104,110 810	2015年10月 2015年12月	2021年 2021年分期落成
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
第十二期	會德豐有限公司	住宅	89,290	2020年2月	2026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
第四期	嘉里建設有限公司， 太古地產有限公司和 信和置業有限公司	住宅	59,300	2019年10月	2025年
<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>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圍景廣場

## 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140,000	2020年	2026年
黃竹坑站	住宅	105,900	2021年	2025 – 2026年

附註：

1 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展組合。

2 物業發展組合尚待確定規劃許可、批地條款及相關法定程序。

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

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

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

於2020年6月30日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業的應佔份額包括230,263平方米的零售物業、39,410平方米的寫字樓，以及17,764平方米的其他用途物業。

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

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

## 物業發展

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

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

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

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

## 其他業務

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

公司於2020年首六個月應佔八達通控股有限公司的利潤下跌15.0%至1.02億港元，主要由於交通運輸交易數量及八

達通產品銷售量減少。截至2020年6月30日，在香港採用八達通的商戶逾23,000家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達3,440萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,130萬宗及1.856億港元。

## 拓展香港業務

### 摘要

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



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

### 沙田至中環綫

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

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

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

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

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

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

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

公司對沙田至中環綫造價估算進行了進一步評估和重新確認,並已於2020年2月10日提交政府。公司提交的評估

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

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

## 其他新鐵路項目

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

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

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

## 行政總裁回顧及展望

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

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

### 擴展物業組合

#### 投資物業

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

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

#### 住宅物業發展

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

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

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

## 中國內地及國際業務

### 摘要

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



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

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

#### 中國內地及國際業務

截至6月30日止六個月 百萬港元	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		
	2020	2019	增/(減) 百分率	2020	2019	增/(減) 百分率	2020	2019	增/(減) 百分率
<b>經常性業務</b>									
<b>附屬公司</b>									
收入	753	873	(13.7)	9,712	9,685	0.3	10,465	10,558	(0.9)
EBITDA	119	289	(58.8)	190	383	(50.4)	309	672	(54.0)
EBIT	113	282	(59.9)	69	278	(75.2)	182	560	(67.5)
EBIT(已扣除非控股權益)	113	282	(59.9)	46	180	(74.4)	159	462	(65.6)
EBITDA 毛利率 (%)	15.8%	33.1%	(17.3)個百分點	2.0%	4.0%	(2.0)個百分點	3.0%	6.4%	(3.4)個百分點
EBIT 毛利率 (%)	15.0%	32.3%	(17.3)個百分點	0.7%	2.9%	(2.2)個百分點	1.7%	5.3%	(3.6)個百分點
經常性業務利潤/(虧損)	92	258	(64.3)	(12)	82	n/m	80	340	(76.5)
<b>聯營公司及合營公司</b>									
應佔 EBIT	288	522	(44.8)	28	(450)	n/m	316	72	338.9
應佔利潤/(虧損)	88	257	(65.8)	27	(451)	n/m	115	(194)	n/m
<b>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</b>	<b>401</b>	<b>804</b>	<b>(50.1)</b>	<b>74</b>	<b>(270)</b>	<b>n/m</b>	<b>475</b>	<b>534</b>	<b>(11.0)</b>
<b>公司股東應佔利潤</b>									
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支前)							195	146	33.6
- 業務發展開支							(53)	(142)	(62.7)
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支後)							142	4	n/m
- 來自中國內地物業發展							29	25	16.0
- 總計							171	29	489.7

n/m : 並無意義



## 行政總裁回顧及展望

中國內地及澳門方面，公司的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經常性業務利潤下跌64.3%至9,200萬港元，主要由於新型冠狀病毒疫情的負面影響而導致深圳地鐵四號綫的車費收入減少，以及為商場租戶提供的租金寬減。

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

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

因此，若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司(扣除業務發展開支後)、聯營公司和合營公司於2020年上半年錄得應佔除稅後淨利潤為1.42億港元，於2019年上半年則為400萬港元(若撇除First MTR South Western Trains Limited虧損性合約撥備，該應佔除稅後淨利潤應為4.40億港元)。

## 中國內地鐵路業務

### 北京

在北京，我們的聯營公司營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫的首三期及北京地鐵十六號綫北段。於2020年上半年，該四條鐵路綫的列車服務準時程度平均為99.9%。

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

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

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

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

### 深圳

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

深圳地鐵四號綫自我們在2010年開始營運以來一直未有調高車費。在2020年7月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》並於2021年1月1日實施，為期五年。辦法羅列票價制定機制及定價程序。倘未能早日實施適當的車費增加及調整機制，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

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

### 杭州

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

期內引人注目的是，全長 56.2 公里的杭州地鐵五號綫於 2020 年 4 月全綫通車。於 2019 年 6 月通車的杭州地鐵五號綫首通段有 12 個車站，而後通段則延伸多 27 個車站。

2020 年上半年的總乘客量為 2,700 萬人次，周日平均乘客量為 164,000 人次。

## 中國內地物業業務

位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」住宅發展項目，其可發展總樓面面積約為 206,167 平方米，當中包括一個總樓面面積約 10,000 平方米的商場。超過 98% 的住宅單位已售出並交付予買家。

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

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

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

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

## 澳門鐵路業務

澳門輕軌系統氹仔線是澳門首個輕軌系統，我們負責提供營運及維護服務。氹仔線全長 9.3 公里，共設有 11 個車站。

氹仔線自 2019 年 12 月 10 日通車以來，運作大致順暢，但因受疫情影響，乘客量有所減少。

## 歐洲鐵路業務

### 英國

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

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

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

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

## 行政總裁回顧及展望

### 瑞典

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

於疫情爆發期間，斯德哥爾摩地鐵仍然維持良好的準時程度，並繼續提供全綫服務。

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

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

### 澳洲鐵路業務

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

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

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

### 香港以外的增長

深圳方面，我們已就深圳地鐵十二號綫和十三號綫兩條鐵路服務遞交標書。我們於2020年8月3日宣布，公司的全資附屬公司牽頭的財團獲得深圳地鐵十三號綫公私合營項目的中標通知書。該項目包括為深圳地鐵十三號綫進行投資、建設及竣工後為期30年的營運及維修。

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

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

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

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

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

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

在瑞典，我們正在準備並可能於2020年9月遞交瑞典Mälartåg的標書。然而，我們並未成功投得Roslagsbanan的營運及維護服務。

## 財務回顧

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

### 損益

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

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

# 其他代表其他業務，以及項目研究及業務發展開支。

ε 基本業務利潤代表集團的經常性業務利潤及物業發展業務利潤之統稱。

n/m：並無意義

### 總收入

集團截至2020年6月30日止六個月內的總收入為215.92億港元，較2019年同期下跌23.6%，主要是由於新型冠狀

病毒大流行及整體經濟環境惡化，導致香港客運業務的車費收入以及香港車站商務業務的車站零售設施租金及相關收入均有所減少。

### 經常性業務利潤

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

### EBIT

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

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

香港物業租賃及管理業務的EBIT微跌1.6%至21.93億港元，主要是由於集團向業務受到新型冠狀病毒大流行不利影響的零售租戶提供租金寬減。所提供租金寬減將於個別租戶的餘下租約期內攤銷，只有小部分已在截至2020年6月30日止六個月內的損益表中反映。EBIT的部分跌幅被集團自2020年3月底起因購入「德福廣場」二期及

「PopCorn 2」餘下收益權所帶來的利潤貢獻，以及國際金融中心二期的投資物業租金增長所抵銷。

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

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

### 應佔聯營公司及合營公司利潤

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

### 物業發展利潤

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

## 公司股東應佔淨虧損

經獨立專業估值公司重估集團於香港及中國內地的投資物業後，截至2020年6月30日止六個月內的重估虧損為59.67億港元，而2019年同期則錄得重估收益20.66億港元。重估虧損是因為受到新型冠狀病毒大流行及整體經濟

環境惡化的不利影響所致。計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業重估後，集團於截至2020年6月30日止六個月內錄得公司股東應佔淨虧損3.34億港元，而2019年同期則錄得淨利潤55.06億港元。

## 財務狀況

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

<sup>△</sup> 負債總額代表貸款及其他債務、短期貸款及銀行透支。

<sup>δ</sup> 淨負債權益比率代表綜合財務狀況表的貸款及其他債務、短期貸款、銀行透支、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款佔總權益的百分率。

### 淨資產

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

### 總資產

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

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

### 總負債

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

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

### 負債總額及借貸成本

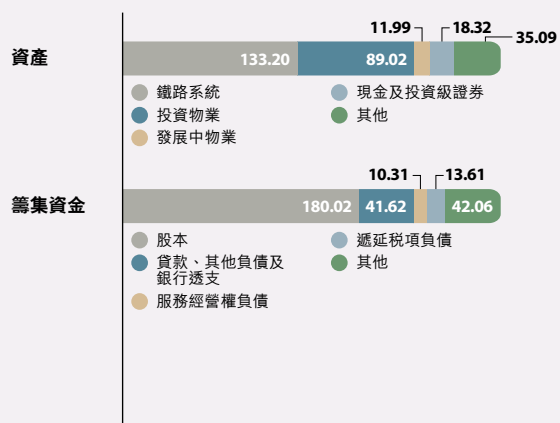
集團負債總額(包括貸款及其他債務總額、銀行透支及其他短期貸款)上升5.5%至416.20億港元。截至2020年6月30日止六個月，集團帶息借貸的加權平均借貸成本為年率2.6%，2019年同期則為年率2.7%。

### 淨負債權益比率

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

## 綜合財務狀況表撮要

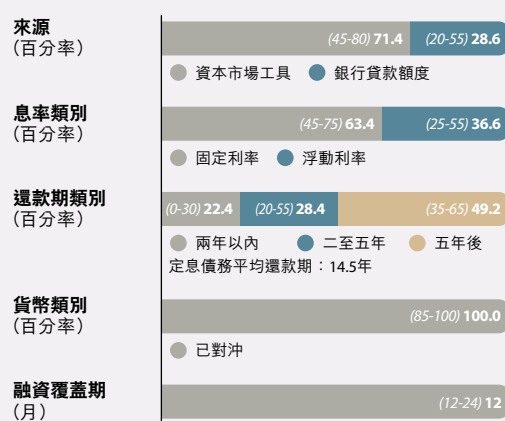
於2020年6月30日  
(十億港元)



## 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2020年6月30日



## 現金流量

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

# 不包括匯率變動的影響

### 經營活動所用的現金淨額，扣除每年非定額付款

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

### 收取與物業發展有關的淨額

收取與物業發展有關的淨額為33.23億港元，主要來自「日出康城」物業發展項目所收取的現金款項。

### 投資活動的其他現金流出淨額

投資活動的其他現金流出淨額為61.20億港元，主要包括資本性開支63.06億港元(其中32.85億港元用於香港投資物業、28.05億港元用於投資增置香港現有鐵路及相關業務的資產、7,700萬港元用於香港鐵路延綫項目以及1.39億港元用於中國內地及海外附屬公司)。

## 融資活動

2020年上半年，全球經濟及市場大幅波動。為遏抑新型冠狀病毒疫情蔓延而實施的外出限制及社交距離措施，對許多行業帶來不利影響。為此，美國聯儲局於3月兩度下調聯邦基金目標利率區間合計1.5個百分點，到0.00%至0.25%（年率，下同）。三個月美元倫敦銀行同業拆息亦從年初的1.91%下跌至6月底的0.30%。雖然港元短期利率仍高於美元利率，但自4月中旬以來大量資金流入本港令兩者的利率差幅略為縮窄，其中三個月港元香港銀行同業拆息於年初的2.43%回落至六月底的0.78%。

各大央行亦宣佈推出大規模量化寬鬆措施，為市場注入充裕的流動資金。長期美元及港元利率均大幅下跌。10年期美國國庫債券孳息率由年初的1.92%跌至6月底的0.66%，跌穿2016年7月創下的1.36%歷史低位。10年期港元掉期利率亦由年初的2.04%跌至六月底的1.04%，同樣跌穿2012年11月創下的1.27%歷史低位。

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

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

## 環境、社會及管治

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

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

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

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



### 安全第一

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

為了乘客的安全，我們在香港出現首宗新型冠狀病毒個案後不久便加強日常清潔工作，以盡量減低在列車、車站、商場和其他場地的感染風險。我們亦引入先進的雙氧水霧化消毒機械人，以加強車站及列車的清潔消毒工作，尤其是對通常較難觸及的細微縫隙進行消毒。我們亦應用光觸媒「納米銀二氧化鈦」塗層，消滅在扶手柱和扶手吊環這些乘客經常接觸的設施表面的多種病毒和細菌。除此之外，我們亦在列車，車站和商場加強抽風，以及加密清洗和更換空調濾網。

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

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

### 企業風險管理

公司各業務單位在其日常業務過程中採納公司的「企業風險管理體系」。基於業務本質，公司難免承受各種風險和不確定因素，其中很多風險會隨時間而變化，而新的風險亦會出現。在過去六個月，新型冠狀病毒疫情成為公司所需要管理的一大新風險。目前而言，新型冠狀病毒所帶來的影響規模及其時間，仍存在不確定性。公司已採取多項措

施及控制方案以減低其影響。公司會繼續密切監察此風險作為企業風險組合一部分，並會按需要計劃進一步的緩解措施。

### 人力資源

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

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

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

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

### 港鐵學院

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

## 展望

過去六個月，港鐵乃至整個香港社會均面對異常嚴峻的挑戰。由於自去年公眾活動的後續影響，加上爆發新冠病毒疫情，我們的鐵路營運、商場、車站零售租賃及廣告業務均受到不單在財務上的多重衝擊。新型冠狀病毒疫情對集團的經常性業務淨利潤在2020年上半年的財務影響預計約為50億港元(主要以參考2019年上半年作衡量)。新型冠狀病毒疫情爆發對集團的影響預期將會持續一段時間，但其影響的準確時間及規模難以預測，並需視乎情況發展而定。上半年錄得的投資物業重估虧損59.67億港元主要受到疫情影響，我們的投資物業組合市值或會受市況轉變而有進一步影響。

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

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

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

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

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

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

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



行政總裁

金澤培博士

香港，2020年8月6日