



股份代號：66

不斷前行

2020中期報告



2020年中期業績 表現摘要

經常性業務收入



216 億港元

▼ 23.6%

經常性業務利潤[^]



4 億港元

▼ 83.8%

物業發展利潤



52 億港元

▲ 571.0%

投資物業重估虧損



60 億港元

(與截至2019年6月30日止六個月的
重估收益21億港元相比)

本公司股東
應佔淨虧損



3 億港元

(與截至2019年6月30日止六個月的
淨利潤55億港元相比)

中期普通股息



每股 0.25 港元

(與2019年的中期普通股息
每股0.25港元相比)

總資產



2,876 億港元

▼ 0.6% (與2019年12月31日相比)

淨資產



1,800 億港元

▼ 3.6% (與2019年12月31日相比)

淨負債權益比率



18.9%

▲ 3.5個百分點 (與2019年12月31日相比)

[^]：包括應佔聯營公司及合營公司利潤/虧損

目錄

- 2 香港營運網絡及未來支綫
- 4 主席函件
- 8 行政總裁回顧及展望
- 34 主要數據
- 36 公司管治及其他資料

未經審核的中期財務報告

- 47 綜合損益表
- 48 綜合全面收益表
- 49 綜合財務狀況表
- 50 綜合權益變動表
- 51 綜合現金流量表
- 52 未經審核的中期財務報告附註
- 72 審閱報告

香港營運網絡及未來支綫

地圖說明

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

現有網絡

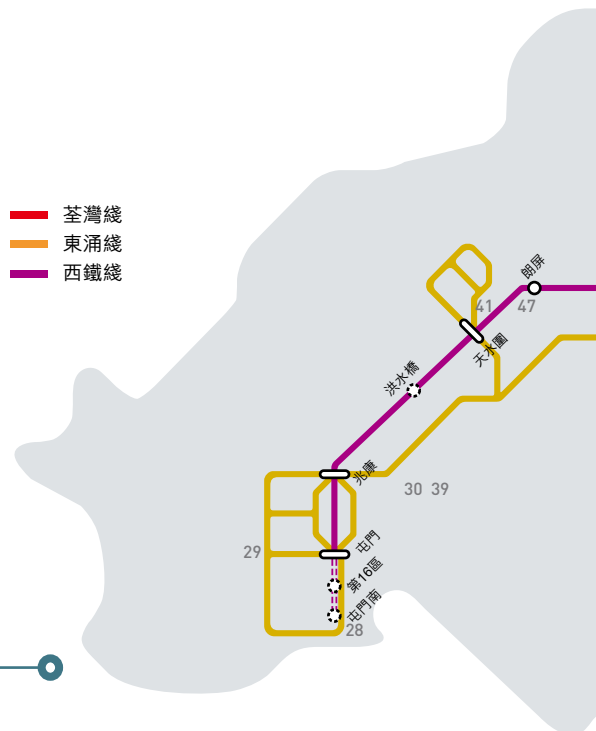
- 機場快綫
- 港島綫
- 屯馬綫一期
- 荃灣綫
- 迪士尼綫
- 觀塘綫
- 南港島綫
- 東涌綫
- 東鐵綫
- 輕鐵
- 將軍澳綫
- 西鐵綫
- 高速鐵路

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)
- - - 屯門南延綫
- - - 北港島綫
- - - 東九龍綫



公司所擁有/發展/管理的物業

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

發展中/計劃中的物業

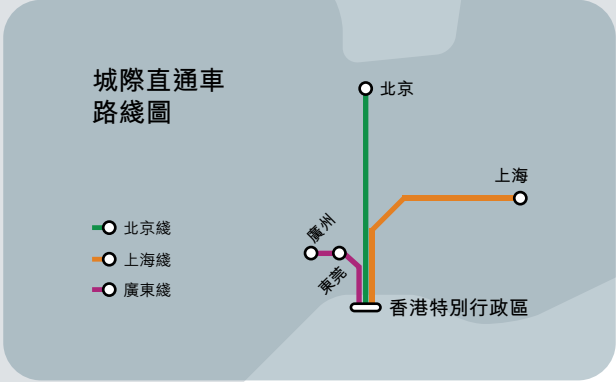
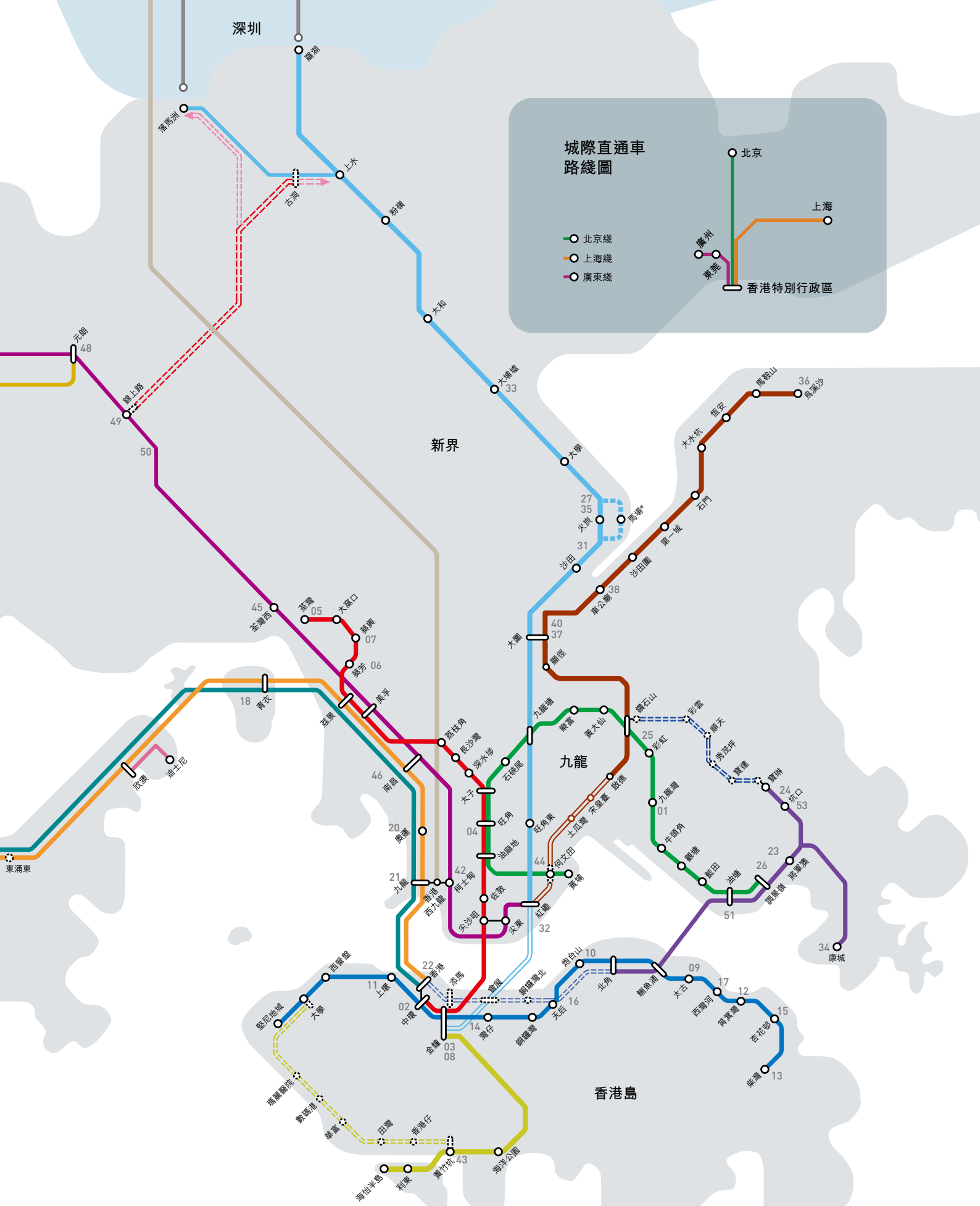
- 34 日出康城物業發展組合
- 40 大圍站
- 41 天樂站
- 43 黃竹坑站物業發展組合
- 44 何文田站物業發展組合
- 51 油塘通風樓
- 52 東涌牽引配電站
- 53 百勝角通風樓

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





96個
車站



鐵路網絡長達
262.6公里

主席函件



致各股東及其他有關人士：

在過去的一年，無論對我作為董事局主席的個人還是公司整體而言，都是一個極具挑戰的經驗。

經歷2019年下半年的公眾活動後，我們緊接面對在香港及全球各地爆發的新型冠狀病毒疫情。疫情所及，影響的規模和力度均為港鐵有史以來所未見。由於港鐵的核心業務為運輸營運，疫情導致公司尤其是在香港業務的乘客量及收入均大幅下挫。

儘管困難重重，在多個對業務長遠持續增長至為重要的項目上，港鐵均取得了進展。屯馬綫一期已於2月通車，而沙田至中環綫餘下的工程亦取得進一步進展，這將大大提升香港鐵路網絡的連繫及便捷程度。在新鐵路項目上，我們亦獲得政策支持，其中兩個項目正處於規劃及設計階段。同時，我們亦繼續提升鐵路設施，務求為顧客帶來更舒適的旅程體驗。

此外，儘管物業市場偏軟，我們的物業發展業務繼續表現良好，在不斷壯大的住宅發展項目組合中有多個項目推出預售。

作為良好的企業公民，港鐵致力紓緩乘客及業務夥伴在疫情期間面對的財政壓力。我們是香港首批為租戶提供租金減免的企業之一。鑑於疫情對市民生計造成的影響，港鐵更推出支援措施，包括由2020年7月1日到2021年1月1日，為使用八達通的乘客提供為期六個月的「程程20%車費扣減」。

本人衷心感謝港鐵員工的敬業精神及專業態度，在這艱難時期繼續推動香港前行。他們是香港得以如常運作背後的無名英雄，為我們帶來一個清潔而安全的運輸網絡，使香港市民和各行各業得以聯繫無間。

董事局策略檢討

2019年8月，董事局開始檢討集團的長遠目標和企業策略，為迎接未來的重大轉變作好準備。檢討工作其後因公眾活動和較近期的新冠病毒疫情而受阻，導致此策略檢討需要較長時間完成。

在策略檢討期間，董事局就我們應如何推動港鐵在未來15年繼續前行，作出了數個結論。

其中一個結論是，我們確定港鐵必須制定更有利於業務和社會的目標，以確保長遠的可持續發展。為了實現有關目標，我們應不斷提升顧客體驗和服務水平及探索鄰近相關的業務，令港鐵在香港的核心業務盡展潛能，對中國內地和國際業務市場亦不失專注。

同時，我們亦須致力提高交付大型項目的效率，並從改善成本管理入手，同時繼續改善各業務單位的效益。

作為負責任的企業公民，港鐵高度重視透過強而有力的環境、社會及管治制度，為所服務的社區創造共享價值。展望未來，我們將致力減少碳排放，善用我們本身作為環保交通工具的本質，並加強我們作為關懷社區的角色。

為達致這些目標，我們需要提升公司的營運效能和效率，以創建一個更能與時並進的機構。這意味著我們需要透過數碼化來繼續提升業務流程的效能和效率，並在決策中廣泛使用數據和分析技術。同時，我們將就港鐵的架構進行嚴謹的檢討，確保可滿足公司業務目標的需要。

我們最近成立了一個轉型管理辦公室，專責推動和實現公司的策略轉型。當我們落實企業策略的細節，將適時向大家公布。

業務表現和增長

期內，新冠病毒疫情對我們的乘客、顧客、租戶乃至業務表現均帶來重大影響。然而，我們在香港的物業發展業務抵消了疫情的部分影響。

香港鐵路營運是我們的核心業務。在今年首六個月，港鐵重鐵網絡列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度均維持於99.9%。我們亦進一步改善鐵路網絡及車站環境，致力令乘客享有更好的乘車體驗。我們亦於網絡內提供充電裝置和育嬰間，令乘客倍感便利。

在我們進行的改善項目中，不少是採用了最尖端的科技。透過人工智能、虛擬實境、雲端計算及物聯網等先進技術，我們將長遠地大大改善設施和項目管理以及社區規劃的方式，滿足顧客需要。最終，這些科技將推動公司向加強科技主導的方向轉型，並提升我們在全球市場的競爭力。

在2020年首六個月，隨著屯馬綫一期於2月通車，沙田至中環綫項目持續取得進展，繼續向竣工目標邁進。該新綫現為往返新界東烏溪沙站與東九龍啟德站沿綫各站的乘客提供更便捷的鐵路服務，深受香港市民歡迎。當屯馬綫全綫於2021年第三季預期通車，現有屯馬綫一期將進一步延

主席函件

伸至西鐵綫。當紅磡至金鐘段(即東鐵綫延伸至金鐘站)完工後，東鐵綫的乘客將可過海直達港島的金鐘站，大幅縮短行程所需時間。

期內，政府公布了調查委員會就沙田至中環綫項目紅磡站擴建部分的工程質量問題所提交的最終報告。結論指出，當中調查委員會裁定並完全信納，推行了適當措施，構築物便會安全和適合作預定用途。調查委員會還對施工過程發表了多項意見(包括施工過程缺失，例如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)，並向公司就未來提出建議。我們接納有關意見，並承諾加強管理所承接的項目。事實上，在調查委員會報告公布之前，我們已在執行調查委員會在初期報告中所提出的建議以及港鐵顧問的建議，確保類似性質的事件日後不會再發生。

我們致力擴展香港鐵路網絡，以加強本港的交通聯繫。在此方面，我們對獲得政府邀請就《鐵路發展策略2014》中提出的東涌綫延綫及屯門南延綫項目進行詳細規劃及設計，表示歡迎。我們已就《鐵路發展策略2014》中餘下四條新鐵路綫提交建議書，包括北環綫(包括古洞站)、東九龍綫、北港島綫及洪水橋站。至於《鐵路發展策略2014》中餘下的南港島綫(西段)，我們預計將於今年稍後時間向政府提交建議書。

在香港以外的地區，全長56.2公里的杭州地鐵五號綫全綫通車，在成都為車站商務業務設立合營公司，我們亦獲得深圳市政府有關深圳地鐵十三號綫公私合營項目的中標通知書，同時繼續在核心市場以外區域發掘其他增長機遇。

我們亦透過港鐵學院開辦的課程，分享我們的鐵路專業知識，為中國內地「一帶一路」倡議的沿線國家及地區提供支援。

財務表現

2020年上半年，公司股東應佔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由7.75億港元增至52.00億港元。因此，基本業務利潤上升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年同期則錄得淨利潤55.06億港元。董事局宣派中期普通股股息每股0.25港元。

環境、社會及管治

在冠狀病毒疫情期間，我們繼續關注香港及香港以外業務的環境、社會及管治表現。我們肩負進一步推動環保的角色，透過各種方法，尤其是應用先進科技以繼續節約資源、減少用電及降低碳排放。

本人亦藉此機會表揚我們的員工，他們在疫情期間堅守崗位，努力維持世界級的服務水平，推動港鐵、香港及我們服務的城市繼續安全前行。我們的抗疫策略是結合最先進的防控污染及深層消毒技術，特別是在車廂內採用多層次殺菌塗層，以預防微生物污染和基礎設施鏽蝕，並引進「雙氧水霧化消毒機械人」，以進一步加強車站及列車車廂的消毒。

作為社區的一分子，我們希望在這艱難時刻，進一步向有需要人士伸出援手。我們推出特別紓困措施，包括向乘客提供額外的車費扣減優惠，並成為首批向商場及車站商店

的租戶提供租金減免的業主。較早前，在口罩供應嚴重短缺期間，我們採購了100,000個口罩，並捐贈予香港有需要的市民。

為協助深受疫情影響的市民，董事局同寅及高級管理人員亦捐出部分薪酬，協助我們的社區夥伴，包括香港公益金、惜食堂、銀杏館「愛心抗疫飯盒」、協康會、香港家庭福利會及ImpactHK，以表達對社群的關懷之情。

港鐵義工隊一直積極參與慈善活動，包括與香港社會服務聯會及非牟利社福機構合作，包裝及派發抗疫物資予有需要人士。截至今年6月30日，「鐵路人 鐵路心」計劃共舉辦了46項義工活動。

我們亦繼續舉辦社區活動，但礙於疫情關係，部分活動規模不得不作出相應調整。亮點之一是「港鐵·藝術」計劃，透過在車站展示各種藝術，為乘客的旅程添上姿彩。在2020年上半年，我們在灣仔站以及屯馬綫一期的沿綫新車站展示新藝術品，讓乘客欣賞展示香港豐富歷史及社區色彩的藝術品。我對灣仔站引人入勝的藝術品特別引以為傲，作品將車站化身為芭蕾舞表演舞台，生動地捕捉了舞蹈員在灣仔具特色的街頭的舞姿。

此外，港鐵榮獲香港社會服務聯會頒發「15年Plus『商界展關懷』標誌」，表揚公司對社區、僱員及環境的關懷備至。

公司亦獲香港公益金頒發2019/2020年度商業及僱員募捐計劃的「鑽石獎」、「最高籌款機構第四名」及「僱員樂助計劃最高籌款獎第三名」，表揚公司和員工的積極參與和捐獻。

為確保能繼續達致環境、社會及管治目標，我們必須保持極高的企業管治水平。港鐵董事局同寅深知，為保障

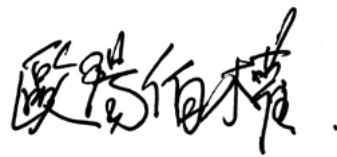
乘客、顧客、租戶及投資者等持份者的利益，良好的企業管治不可或缺。我們亦理解，我們必須持續改善企業管治實務，以符合與公司有關的各方人士的最佳利益。

展望

過去六個月或許是近年來記憶所及，最動盪的時期之一，當香港從新冠病毒疫情的影響中復甦，作為主要的公共運輸服務營運者，港鐵期望從中肩負領導角色，以助香港變得更好。

本人謹向各董事局同寅於過往六個月的睿智意見及鼓勵言詞表示謝意。本人亦感謝於2020年5月20日卸任董事局職務的黃子欣博士，自2020年6月1日起辭任並不再擔任非執行董事的劉怡翔先生，以及自2020年8月1日起不再擔任非執行董事的陳美寶女士。他們對公司的竭誠服務令人激賞。此外，本人亦歡迎自2020年5月20日起獲委任為董事局獨立非執行董事的陳振彬博士，以及自2020年6月1日起獲委任為非執行董事的新任財經事務及庫務局局長許正宇先生。

最後，本人殷切期望大家能夠鼓起勇氣，攜手共渡時艱。只有這樣，我們才能一起為香港開創一個更光明、更繁榮的未來。



主席

歐陽伯權

香港，2020年8月6日

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

n/m: 並無意義

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

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

乘客量和收入

	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
香港客運業務				
本地鐵路服務	553.6	(33.3)	4,657	(31.1)
過境服務	7.4	(87.2)	514	(70.0)
高速鐵路(香港段)	1.1	(89.4)	658	(41.6)
機場快綫	2.1	(77.0)	107	(81.4)
輕鐵及巴士	73.0	(36.2)	243	(34.3)
城際客運	0.1	(91.7)	21	(77.9)
	637.3	(37.7)	6,200	(41.7)
其他			34	(34.6)
總數			6,234	(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
列車按照編定班次行走(列車服務供應)			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.5%	99.5%	99.7%
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 輕鐵	98.5%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.5%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
列車服務準時程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	700,000	7,552,621
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)及西鐵綫	不適用	700,000	9,560,898
車票可靠程度：乘客使用智能車票多少次才遇到一次車票失誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫(包括屯馬綫一期)及西鐵綫	不適用	10,500	35,484
增值機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.8%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
自動售票機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫	97.0%	99.0%	99.8%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	97.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
- 輕鐵 [^]	不適用	不適用	不適用
出入閘機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	97.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度*	不適用	不適用	不適用
扶手電梯可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.0%	99.0%	99.8%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.8%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.5%	99.5%	99.9%
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
溫度及通風			
- 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏26度或以下	不適用	97.5%	99.9%
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	0
- 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏27度或以下，車站大堂則在攝氏29度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	93.0%	99.8%
清潔程度			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	100.0%
- 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	100.0%
西北鐵路服務範圍內之巴士服務			
- 按照編定班次行走	不適用	99.0%	99.7%
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	100.0%
六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	100.0%

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

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

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

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

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

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

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

已批出及於期內落成之物業發展項目

地點	發展商	類別	總樓面面積 (平方米)	批出日期	預計落成日期
何文田站					
第一期	高銀地產控股有限公司	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
康城站					
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
大圍站					
大圍	新世界發展有限公司	住宅 商場	190,480 60,620*	2014年10月	2022年
天榮站					
天榮	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	91,051 205	2015年2月	2024年
黃竹坑站					
第一期	路勁基建有限公司和 平安不動產有限公司	住宅	53,600	2017年2月	2022年
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
油塘通風樓					
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
錦上路站#					
第一期	信和置業有限公司， 中國海外發展有限公司和 嘉華國際集團有限公司	住宅	114,896	2017年5月	2025年
元朗站#					
元朗	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	126,455 11,535^	2015年8月	2022年

作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

* 不包括單車停放處及通道

^ 包括24小時行人通道及有蓋圍景廣場

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

n/m : 並無意義

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「頌薈」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「頌薈」商場及在北京的「銀座 Mall」商場於 2020 年 2 月至 5 月期間向租戶提供租金減免。

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

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

澳門鐵路業務

澳門輕軌系統氹仔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。

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

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

於疫情爆發期間，斯德哥爾摩地鐵仍然維持良好的準時程度，並繼續提供全綫服務。

MTRX自3月下旬起，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，但乘客量大幅減少。根據專營權條款，我們不需承受乘客量相關的收入風險。

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

香港以外的增長

深圳方面，我們已就深圳地鐵十二號綫和十三號綫兩條鐵路服務遞交標書。我們於2020年8月3日宣布，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	%
總收入	21,592	28,272	(6,680)	(23.6)
經常性業務利潤^ζ				
EBIT				
香港客運業務	(2,579)	952	(3,531)	n/m
香港車站商務業務	1,334	2,679	(1,345)	(50.2)
香港物業租賃及管理業務	2,193	2,229	(36)	(1.6)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	182	560	(378)	(67.5)
其他 [#]	(199)	(2,107)	1,908	90.6
應佔聯營公司及合營公司利潤/(虧損)	217	(74)	291	n/m
未計利息、財務開支及稅項前利潤	1,148	4,239	(3,091)	(72.9)
利息及財務開支	(537)	(480)	57	11.9
所得稅	(155)	(996)	(841)	(84.4)
非控股權益	(23)	(98)	(75)	(76.5)
經常性業務利潤	433	2,665	(2,232)	(83.8)
物業發展利潤				
香港	5,171	750	4,421	589.5
中國內地	29	25	4	16.0
物業發展利潤	5,200	775	4,425	571.0
基本業務利潤^ε	5,633	3,440	2,193	63.8
投資物業重估(虧損)/收益	(5,967)	2,066	(8,033)	n/m
公司股東應佔淨(虧損)/利潤	(334)	5,506	(5,840)	n/m

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

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	180,021	186,798	(6,777)	(3.6)
總資產	287,615	289,214	(1,599)	(0.6)
總負債	107,594	102,416	5,178	5.1
負債總額 [△]	41,620	39,456	2,164	5.5
淨負債權益比率 ^δ	18.9%	15.4%		3.5個百分點

[△] 負債總額代表貸款及其他債務、短期貸款及銀行透支。

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

淨資產

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

總資產

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

- 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

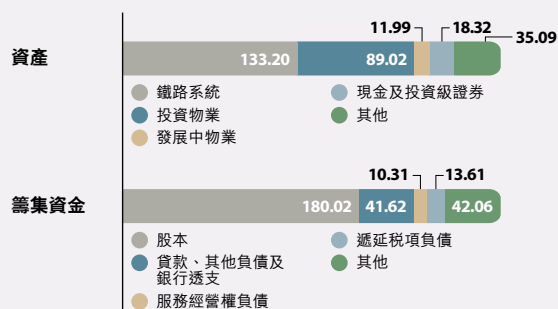
集團負債總額(包括貸款及其他債務總額、銀行透支及其他短期貸款)上升5.5%至416.20億港元。截至2020年6月30日止六個月，集團帶息借貸的加權平均借貸成本為年率2.6%，2019年同期則為年率2.7%。

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

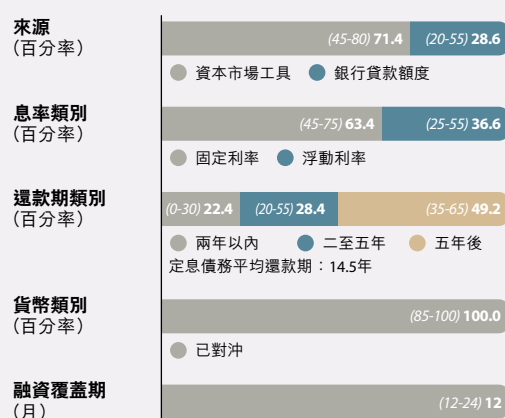
於2020年6月30日
(十億港元)



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)
現金、銀行結餘及存款(減少)/增加#	(2,883)	3,649

不包括匯率變動的影響

經營活動所用的現金淨額，扣除每年非定額付款

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

收取與物業發展有關的淨額

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

投資活動的其他現金流出淨額

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

融資活動

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

主要數據

	截至6月30日止六個月				增/(減) 百分率
	2020		2019		
	百萬港元	百分率	百萬港元	百分率	
總收入					
經常性業務					
– 香港客運業務	6,234	28.9	10,690	37.8	(41.7)
– 香港車站商務	1,809	8.4	3,555	12.6	(49.1)
– 香港物業租賃及管理業務	2,582	12.0	2,635	9.3	(2.0)
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	10,465	48.4	10,558	37.3	(0.9)
– 其他業務	502	2.3	834	3.0	(39.8)
	21,592	100.0	28,272	100.0	(23.6)
物業發展業務					
– 中國內地物業發展	–	–	–	–	n/m
總收入	21,592	100.0	28,272	100.0	(23.6)
總EBITDA⁽¹⁾					
經常性業務EBITDA					
– 香港客運業務	106	1.0	4,346	46.7	(97.6)
– 香港車站商務	1,549	15.2	3,227	34.7	(52.0)
– 香港物業租賃及管理業務	2,203	21.7	2,240	24.1	(1.7)
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	309	3.0	672	7.2	(54.0)
– 其他業務和項目研究及業務發展開支	(166)	(1.6)	(2,074)	(22.3)	92.0
	4,001	39.3	8,411	90.4	(52.4)
物業發展業務EBITDA					
– 香港物業發展	6,168	60.7	898	9.7	586.9
– 中國內地物業發展	(4)	–	(10)	(0.1)	60.0
	6,164	60.7	888	9.6	594.1
總EBITDA	10,165	100.0	9,299	100.0	9.3
總EBIT⁽²⁾					
經常性業務EBIT					
EBIT					
– 香港客運業務	(2,579)	(35.3)	952	18.6	n/m
– 香港車站商務	1,334	18.2	2,679	52.2	(50.2)
– 香港物業租賃及管理業務	2,193	30.0	2,229	43.5	(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	2.5	560	10.9	(67.5)
– 其他業務和項目研究及業務發展開支	(199)	(2.7)	(2,107)	(41.1)	90.6
應佔聯營公司及合營公司利潤/(虧損)	217	3.0	(74)	(1.4)	n/m
	1,148	15.7	4,239	82.7	(72.9)
物業發展業務EBIT					
– 香港物業發展	6,168	84.4	898	17.5	586.9
– 中國內地物業發展	(4)	(0.1)	(10)	(0.2)	60.0
	6,164	84.3	888	17.3	594.1
總EBIT	7,312	100.0	5,127	100.0	42.6
利息及財務開支	(499)		(442)		12.9
投資物業重估(虧損)/收益	(5,967)		2,066		n/m
除稅前利潤	846		6,751		(87.5)
所得稅	(1,157)		(1,147)		0.9
期內(虧損)/利潤	(311)		5,604		n/m
非控股權益	(23)		(98)		(76.5)
公司股東應佔期內(虧損)/利潤	(334)		5,506		n/m
公司股東應佔期內利潤/(虧損)來自：					
經常性業務	433		2,665		(83.8)
物業發展業務	5,200		775		571.0
基本業務	5,633		3,440		63.8
投資物業重估(虧損)/收益	(5,967)		2,066		n/m
公司股東應佔期內(虧損)/利潤總額	(334)		5,506		n/m

附註

1 EBITDA代表未計折舊、攤銷、每年非定額付款及應佔聯營公司及合營公司利潤/(虧損)前經營利潤/(虧損)。

2 EBIT代表未計利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的利潤/(虧損)。

n/m：並無意義

	截至6月30日止六個月		增/(減) 百分率
	2020	2019	
財務比率			
EBITDA 邊際比率 ⁽³⁾ (%)	18.5	29.7	(11.2)個百分點
EBITDA 邊際比率 ⁽³⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^δ)(%)	33.2	43.7	(10.5)個百分點
EBIT 邊際比率 ⁽⁴⁾ (%)	4.3	15.2	(10.9)個百分點
EBIT 邊際比率 ⁽⁴⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^φ)(%)	6.7	21.2	(14.5)個百分點
淨負債權益比率 ⁽⁵⁾ (%)	18.9[#]	15.4 [^]	3.5 個百分點
利息保障 ⁽⁶⁾ (倍數)	14.2	13.4	0.8倍
股份資料			
每股基本(虧損)/盈利(港元)	(0.05)	0.90	n/m
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	0.92	0.56	64.3
每股普通股股息(港元)	0.25	0.25	-
股價(港元)	40.15[#]	46.05 [^]	(12.8)
市值(百萬港元)	247,310[#]	283,574 [^]	(12.8)
營運摘要			
香港的總乘客人次(百萬計)			
本地鐵路服務	553.6	830.2	(33.3)
過境服務	7.4	57.6	(87.2)
高速鐵路(香港段)	1.1	9.9	(89.4)
機場快綫	2.1	9.0	(77.0)
輕鐵及巴士	73.0	114.4	(36.2)
平均乘客人次(千計)			
本地鐵路服務(周日)	3,321.1	4,891.6	(32.1)
過境服務(每日)	40.6	318.4	(87.2)
高速鐵路(香港段)(每日)	5.8	54.9	(89.5)
機場快綫(每日)	11.4	49.7	(77.1)
輕鐵及巴士(周日)	416.3	657.5	(36.7)
平均車費(港元)			
本地鐵路服務	8.20	8.14	0.8
過境服務	27.85	29.78	(6.5)
高速鐵路(香港段)	85.53	90.13	(5.1)
機場快綫	51.63	64.05	(19.4)
輕鐵及巴士	3.33	3.23	3.1
佔專營公共交通載容量比率(1月至5月)(%)	44.6	48.8	(4.2)個百分點

附註

3 EBITDA 邊際比率代表總EBITDA(不包括香港物業發展利潤)佔總收入之百分率。

4 EBIT 邊際比率代表總EBIT(不包括香港物業發展利潤和應佔聯營公司及合營公司利潤/(虧損))佔總收入之百分率。

5 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。

6 利息保障代表未計折舊、攤銷、每年非定額付款及應佔聯營公司及合營公司利潤/(虧損)前經營利潤，除以利息及財務開支總額(未扣除資本化利息及深圳市軌道交通龍華綫營運之政府資助)。

於2020年6月30日的數字

^ 於2019年12月31日的數字

δ 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入及開支分別為104.65億港元及101.60億港元(2019年：105.58億港元及98.96億港元)

φ 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入、開支、折舊及攤銷分別為104.65億港元、101.60億港元及1.27億港元(2019年：105.58億港元、98.96億港元及1.12億港元)

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2020年8月6日)

	董事局委員會						
	執行委員會	審核委員會	提名委員會	薪酬委員會	工程委員會	風險委員會	企業責任委員會
董事局成員							
非執行董事							
歐陽伯權 (主席)			M	M			C
許正宇 (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		M				M	
獨立非執行董事							
包立賢		M					C
陳振彬博士							M
陳家樂			M				M
陳黃穗博士			C				M
陳阮德徽博士				C	M		
鄭恩基				M	C		
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	
周元		M				M	
執行董事							
金澤培博士 (行政總裁)	C						M
執行總監會成員							
金澤培博士 (行政總裁)	C						M
劉天成 (常務總監 — 車務及中國內地業務)	M						
包立聲 (工程總監)	M						
鄭惠貞 (人力資源總監)	M						M
蔡少綿 (公司事務總監)	M						M
顏永文博士 (技術工程總監)	M						
許亮華 (財務總監)	M						
李家潤博士 (車務總監)	M						
馬琳 (法律及歐洲業務總監)	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。董事局積極尋找機會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可改進的機會。根據香港董事學會於今年5月公布的「香港上市公司企業管治水準報告」2020，公司為企業管治水準十大得分最高的上市公司之一。

遵守《企業管治守則》

截至2020年6月30日止六個月內，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。公司於2020年7月發出更新的《工作操守指引》，並推出了一系列新的員工意識提升計劃，透過動畫影片及互動遊戲讓員工更容易掌握指引的原則。其他講座及必修電腦培訓課程亦已推出，以提高員工對《工作操守指引》的認識。例如公司在《工作操守指引》必修電腦培訓課程系列中，增設了一個名為「認識《個人資料(私隱)條例》」的部分，並設有簡短測驗。

為了鼓勵員工舉報已發生或疑似違反《工作操守指引》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並加以講解。新入職員工亦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2020年6月30日止六個月期間一直遵守《標準守則》。

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

為提升監察及成效，公司已採用《標準守則》經理管理系統，為《標準守則》經理提供一站式存取相關主要流程的途徑以助遵守《標準守則》。《標準守則》經理亦需要完成定期培訓。

自2020年1月1日至2020年8月6日期間之變更

董事局成員之變更

1. 陳振彬博士獲推選為董事局成員並成為獨立非執行董事，自2020年5月20日舉行的公司周年成員大會（「2020周年成員大會」）完結後生效，他亦獲董事局委任為公司企業責任委員會成員，於同日生效。
2. 黃子欣博士退任獨立非執行董事，並不再擔任公司工程委員會主席及提名委員會成員，全部於2020周年成員大會完結後生效。
3. 公司獨立非執行董事、工程委員會成員及薪酬委員會成員鄭恩基先生獲董事局委任為公司工程委員會主席，於2020周年成員大會完結後生效。
4. 公司獨立非執行董事、審核委員會成員及企業責任委員會成員李李嘉麗女士獲董事局委任為公司提名委員會成員，並同時不再擔任公司企業責任委員會成員，於2020周年成員大會完結後生效。
5. 劉怡翔先生辭任並不再擔任公司非執行董事、提名委員會成員及薪酬委員會成員，全部自2020年6月1日起生效。
6. 許正宇先生（財經事務及庫務局局長）獲董事局委任為公司非執行董事、提名委員會成員及薪酬委員會成員，全部自2020年6月1日起生效。
7. 陳美寶女士自2020年8月1日起不再擔任運輸署署長，因此自同日起她亦不再出任公司非執行董事、審核委員會成員及風險委員會成員。

替任董事之變更

1. 陳浩濂先生（財經事務及庫務局副局長）、劉焯女士（財經事務及庫務局常任秘書長（庫務））及黎志華先生（財經事務及庫務局副秘書長（庫務）2）不再擔任前非執行董事劉怡翔先生的替任董事，自2020年6月1日起生效。
2. 陳浩濂先生、劉焯女士及黎志華先生獲非執行董事許正宇先生委任為其替任董事，自2020年6月1日起生效。
3. 黎志華先生自2020年7月25日起不再擔任非執行董事許正宇先生的替任董事。
4. 黎以德先生自2020年8月1日起不再擔任運輸及房屋局常任秘書長（運輸），因此自同日起他亦不再為非執行董事運輸及房屋局局長（陳帆先生）的替任董事。
5. 陳美寶女士自2020年8月1日起擔任運輸及房屋局常任秘書長（運輸），因此自同日起她亦成為非執行董事運輸及房屋局局長（陳帆先生）的替任董事。

執行總監會成員之變更

1. 劉天成先生獲委任為公司常務總監 — 車務及中國內地業務，不再擔任公司車務總監，自2020年1月1日起生效。他繼續出任公司執行總監會成員。
2. 李家潤博士獲委任為公司車務總監及執行總監會成員，自2020年1月1日起生效。
3. 蘇家碧女士於2020年1月16日辭任公司事務總監，並不再擔任執行總監會成員及企業責任委員會成員。

4. 蔡少綿女士獲委任為公司事務總監，並成為執行總監會成員及企業責任委員會成員，全部自2020年3月2日起生效。

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

姓名	變更	變更性質及生效日期
歐陽伯權	香港公益金 • 投資小組委員會委員	離任(2020年6月22日)
陳阮德徽博士	國際物流與運輸學會總會 • 婦女組織全球主席及全球顧問	離任(2020年7月1日)
周永健博士	香港演藝學院 • 校董會副主席	委任(2020年1月1日)
	香港賽馬會 • 董事局主席	離任(2020年6月22日)
方正博士	Mox Bank Limited(前稱SC Digital Solutions Limited) • 獨立非執行董事	離任(2020年7月26日)
許正宇	香港按揭證券有限公司 • 非執行董事	委任(2020年5月25日)
吳永嘉	競爭事務委員會(香港特區) • 委員	委任(2020年5月1日)
	香港大學 • 校董會委員	委任(2020年6月5日)
劉怡翔 (於2020年6月1日辭任)	香港特區政府 • 財經事務及庫務局局長	離任(2020年4月22日)
	九廣鐵路公司 • 主席	離任(2020年4月22日)
	香港國際主題樂園有限公司 • 董事	離任(2020年4月22日)
	強制性公積金計劃管理局(香港) • 董事	離任(2020年4月22日)
	香港機場管理局 • 董事局成員	離任(2020年4月22日)
	西九文化區管理局(香港) • 董事局成員	離任(2020年4月22日)
	金融發展局(香港) • 當然成員	離任(2020年4月22日)
	香港按揭證券有限公司 • 非執行董事	離任(2020年5月25日)
金澤培博士	香港職業訓練局 • 理事會成員	離任(2020年7月1日)
鄭惠貞	醫院管理局(香港) • 成員	委任(2020年4月1日)
李家潤博士	香港董事學會 • 會員	認可資格(2020年5月7日)
馬琳	香港特許秘書公會 • 會長 • 副會長	委任(2020年1月1日) 離任(2020年1月1日)
鄧智輝	香港大學 • 房地產及建設系客席教授	委任(2020年6月1日)

各董事的履歷的全文載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

(ii) 董事酬金之變更

鄭恩基先生於2020年周年成員大會完結後起成為公司工程委員會主席(前為成員)。因此，公司每年向他支付之酬金已於2020年5月20日起由每年450,000港元調整至510,000港元。鄭先生於2020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

每位新董事局成員(包括政府委任的董事)、替任董事及執行總監會成員於獲委任時，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及營運的主要範疇。

公司已經或將會為董事局新成員陳振彬博士及許正宇先生、新替任董事陳美寶女士、陳浩濂先生及劉焯女士，以及執行總監會新成員李家潤博士及蔡少綿女士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」)提供的董事網上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2020年6月30日止六個月期間，董事局舉行了十次會議(三次定期會議及七次特別會議)。

定期會議

在這些定期會議中，董事局檢討、討論及適當時批核公司不同業務以及財務及營運表現事項。此外，其他在這些定期會議中討論的主要事項包括：

- 公司管治事宜包括：
 - 年度檢討董事局架構、人數及組成，以及其2019年公司管治職能；年度評估包括(i)獨立非執行董事的獨立性；及(ii)2019年公司風險管理與內部監控系統的成效；
 - 向股東建議於2020周年成員大會上批准委任董事局新成員及重選退任的董事局成員；
 - 批准董事局委員會成員的變更及董事手冊的年度更新；及
 - 收取及考量管理層提交有關安全、風險管理及可持續發展等關鍵事項的報告；
- 車務：
 - 檢討2019年列車服務的表現；
 - 收取於2019年發生的紅磡列車偏離路軌事件的更新匯報；
 - 批出資產重置的合約；及
 - 收取更換信號系統項目的最新情況；
- 顧問服務：
 - 批准延伸及延續香港機場旅客捷運系統的保養合同；
- 工程項目：
 - 收取沙田至中環綫項目及相關事宜的更新匯報；

- 收取就有關北大嶼山東涌綫延綫項目建議書的更新及批准一項顧問費用的預算；及
- 檢視/收取《鐵路發展策略2014》中建議鐵路路綫的有關技術及財務建議書的更新匯報；
- 中國內地及國際業務：
 - 收取澳門及中國內地業務的更新匯報；及
 - 批准有關中國內地及海外的項目合同/投標；
- 地產：
 - 批出一項關於香港物業發展招標的安排；
- 商務及市務：
 - 批准根據票價調整機制公司的2020年票價建議及其實施；及
 - 批准一項延續車站商用面積的專營權協議；
- 財務：
 - 檢視及批准2019年報及帳目；及
 - 收取新型冠狀病毒(2019冠狀病毒病)疫情對財務及其他方面的影響及相關緩解措施的更新匯報。

特別會議

董事局舉行了七次特別會議，以考慮不同事宜，其中包括於香港收購房地產物業權益、沙田至中環綫的鐵路項目、應對2019冠狀病毒病的疫情爆發及其對公司財務狀況的影響、就2019冠狀病毒病向乘客提供的援減措施、《鐵路發展策略2014》下一個新鐵路項目及有關中國內地的投資項目。

與股東的溝通

周年成員大會

公司於2020年5月20日舉行2020周年成員大會。一如以往，主席建議各個別主要事項均以獨立決議案方式提呈表決。

於2020周年成員大會，共10項決議案(決議案第3號包含四項獨立決議案)獲得通過，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2020年4月14日的2020周年成員大會通函內(內含2020周年成員大會通告)。

所有2020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2020周年成員大會後當日登載於公司網站(www.mtr.com.hk)和聯交所網站。

鑒於2019冠狀病毒病的疫情爆發及《預防及控制疾病(禁止羣組聚集)規例》，公司就2020周年成員大會實施了多項防疫措施，包括透過預先登記限制親身出席2020年周年成員大會的股東人數及於2020周年成員大會前需預先提交問題。為了方便未能親身出席2020周年成員大會的公司股東，公司首次安排了網上直播周年成員大會，並設有語言選擇(廣東話、英語及普通話)。整個會議過程亦於當日傍晚登載於公司網站。

組織章程文件

公司組織章程細則(中英文版本)已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。截至2020年6月30日止六個月期間，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2020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 [#]	獎勵股份 數目 [#]	權益合計	總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 [△]
	個人權益 [*]	家族權益 [†]	其他權益	個人權益 [*]	個人權益 [*]		
金澤培博士	312,837	-	-	-	391,618	704,455	0.01144
陳黃穗博士	9,072	1,675 (附註1)	-	-	-	10,747	0.00017
鄭恩基	-	2,000 (附註2)	-	-	-	2,000	0.00003
李慧敏	3,350	-	-	-	-	3,350	0.00005
李李嘉麗	-	1,614 (附註3)	2,215 (附註3)	-	-	3,829	0.00006
劉焯	1,116	-	-	-	-	1,116	0.00002
麥成章	558	8,058 (附註4)	-	-	-	8,616	0.00014
蘇偉文博士	-	1,675 (附註5)	-	-	-	1,675	0.00003
劉天成	134,294	-	-	-	105,868	240,162	0.00390
包立聲	-	-	-	-	60,400	60,400	0.00098
鄭惠貞	133,371	-	-	-	99,802	233,173	0.00379
顏永文博士	99	-	-	-	89,368	89,467	0.00145
許亮華	57,108	2,233 (附註6)	-	-	93,434	152,775	0.00248
李家潤博士	40,605	-	-	47,500	34,168	122,273	0.00199
馬琳	123,357	-	-	-	91,734	215,091	0.00349
鄧智輝	211,084	-	-	-	98,885	309,969	0.00503
楊美珍	681,886	-	-	-	99,784	781,670	0.01269

附註

截至2020年6月30日止，

1. 該1,675股股份乃由陳黃穗博士的配偶持有。
2. 該2,000股股份乃由鄭恩基先生的配偶持有。
3. 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。
4. 該8,058股股份乃由麥成章先生的配偶持有。
5. 該1,675股股份乃由蘇偉文博士的配偶持有。
6. 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44頁至46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2020年6月30日，公司之已發行具投票權股份總數為6,159,658,911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2020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2020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2020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 ^A
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	75.23%

^A 於2020年6月30日，公司之已發行具投票權股份總數為6,159,658,911股

公司已獲香港金融管理局知會，於2020年6月30日，公司約0.33%已發行普通股（並未包括在上述財政司司長法團之持股量）乃為外匯基金持有。外匯基金是根據《外匯基金條例》（香港法例第66章）成立的基金，由財政司司長控制。

其他人士權益

根據《證券條例》第337條，公司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2020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2020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2020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2020年 6月30日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日加權 平均收市價 (港元)
劉天成	30/5/2014	80,000	23/5/2015 – 23/5/2021	26,000	–	–	26,000	28.65	–	42.50
李家潤博士	30/5/2014	71,500	23/5/2015 – 23/5/2021	47,500	–	–	–	28.65	47,500	–
其他合資格僱員	6/5/2013	20,331,500	26/4/2014 – 26/4/2020	1,385,500	–	–	1,385,500	31.40	–	42.08
	30/5/2014	19,812,500	23/5/2015 – 23/5/2021	3,450,000	–	–	298,500	28.65	3,151,500	41.77

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。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2020年6月30日止六個月期間，根據行政人員股份獎勵計劃而授出的獎勵股份合共2,341,700股(2019年：2,306,800股)。於2020年6月30日，合共5,961,235股(2019年：5,821,942股)獎勵股份尚未賦予、失效或被沒收，佔於生效日期公司之已發行普通股0.10%(2019年：0.10%)。

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2020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2020年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目
		受限制股份	表現股份				
金澤培博士	10/4/2017	22,050	-	7,350	7,350	-	-
	10/4/2018	25,550	50,450	67,484	8,516	-	58,968
	1/4/2019	120,000	-	120,000	-	-	120,000
	8/4/2019	47,400	91,750	139,150	15,800	-	123,350
	8/4/2020	89,300	-	-	-	-	89,300
劉天成	10/4/2017	17,700	25,050	5,900	5,900	-	-
	10/4/2018	16,450	50,450	61,417	5,483	-	55,934
	8/4/2019	16,250	-	16,250	5,416	-	10,834
	8/4/2020	39,100	-	-	-	-	39,100
包立聲	8/4/2019	-	30,150	30,150	-	-	30,150
	8/4/2020	30,250	-	-	-	-	30,250
鄭惠貞	10/4/2017	16,950	30,400	5,650	5,650	-	-
	10/4/2018	17,600	50,450	62,184	5,866	-	56,318
	8/4/2019	16,550	-	16,550	5,516	-	11,034
	8/4/2020	32,450	-	-	-	-	32,450
顏永文博士	10/4/2017	15,050	-	5,018	5,018	-	-
	10/4/2018	12,250	50,450	58,617	4,083	-	54,534
	8/4/2019	12,500	-	12,500	4,166	-	8,334
	8/4/2020	26,500	-	-	-	-	26,500
許亮華	10/4/2017	15,200	30,400	5,068	5,068	-	-
	10/4/2018	14,200	50,450	59,917	4,733	-	55,184
	8/4/2019	13,800	-	13,800	4,600	-	9,200
	8/4/2020	29,050	-	-	-	-	29,050
李家潤博士	10/4/2017	6,800	-	2,268	2,268	-	-
	10/4/2018	7,900	10,500	15,767	2,633	-	13,134
	8/4/2019	8,300	-	8,300	2,766	-	5,534
	8/4/2020	15,500	-	-	-	-	15,500
馬琳	10/4/2017	16,200	-	5,400	5,400	-	-
	10/4/2018	16,050	50,450	61,150	5,350	-	55,800
	8/4/2019	13,400	-	13,400	4,466	-	8,934
	8/4/2020	27,000	-	-	-	-	27,000

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2020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2020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	10/4/2017	17,250	-	5,750	5,750	-	-
	10/4/2018	16,850	50,450	61,684	5,616	-	56,068
	8/4/2019	17,200	-	17,200	5,733	-	11,467
	8/4/2020	31,350	-	-	-	-	31,350
楊美珍	10/4/2017	17,700	-	5,900	5,900	-	-
	10/4/2018	17,350	50,450	62,017	5,783	-	56,234
	8/4/2019	16,350	-	16,350	5,450	-	10,900
	8/4/2020	32,650	-	-	-	-	32,650
其他合資格僱員	10/4/2017	2,100,300	26,350	547,682	538,582	9,100	-
	10/4/2018	2,144,750	1,358,800	2,314,805	571,877	116,408	1,626,520
	8/4/2019	1,780,400	122,750	1,835,300	584,478	56,168	1,194,654
	8/4/2020	1,981,600	6,950	-	10,450	3,100	1,975,000

買賣或贖回上市證券

截至2020年6月30日止六個月期間，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0.86億港元在聯交所購入了合共2,020,000股公司普通股(2019年：0.88億港元)。

有關控股股東須履行特定責任的貸款協議

截至2020年6月30日，附有控股權限制條件的集團借貸合共370.79億港元(2019年：300.96億港元)，到期日介乎2020年至2055年不等，另有已承諾但未動用的銀行信貸85.04億港元(2019年：62.71億港元)。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2020年度中期股息的權利，公司成員登記冊已於2020年8月21日至2020年8月26日(包括首尾兩日)期間暫停辦理公司的股份過戶登記手續。為符合收取2020年度中期股息的資格，所有填妥之股份過戶文件連同有關的股票必須在2020年8月20日下午4時30分(香港時間)或之前送達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。2020年度中期股息(附有以股代息選擇(惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外))預計於2020年10月9日派發予於2020年8月26日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

未經審核的中期財務報告

綜合損益表

百萬元	附註	截至2020年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2019年 6月30日止六個月 (未經審核)
香港客運業務收入		6,234	10,690
香港車站商務收入		1,809	3,555
香港物業租賃及管理業務收入		2,582	2,635
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	2	10,465	10,558
其他業務收入		502	834
		21,592	28,272
中國內地物業發展收入	2	-	-
總收入		21,592	28,272
香港客運業務開支			
- 員工薪酬及有關費用		(3,196)	(3,233)
- 保養及相關工程		(1,061)	(981)
- 水電費用		(811)	(891)
- 一般及行政開支		(394)	(342)
- 鐵路配套服務		(179)	(333)
- 耗用的存料與備料		(256)	(260)
- 政府地租及差餉		(116)	(137)
- 其他費用		(115)	(167)
		(6,128)	(6,344)
香港車站商務開支		(260)	(328)
香港物業租賃及管理業務開支		(379)	(395)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	2	(10,156)	(9,886)
其他業務開支	13B(c)(ii)	(564)	(2,737)
項目研究及業務發展開支		(104)	(171)
		(17,591)	(19,861)
中國內地物業發展開支	2	(4)	(10)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支		(17,595)	(19,871)
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤			
- 來自經常性業務		4,001	8,411
- 來自中國內地物業發展		(4)	(10)
		3,997	8,401
香港物業發展利潤	4	6,168	898
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		10,165	9,299
折舊及攤銷		(2,613)	(2,592)
每年非定額付款		(457)	(1,506)
應佔聯營公司及合營公司利潤/(虧損)	6	217	(74)
未計利息、財務開支及稅項前利潤		7,312	5,127
利息及財務開支	5	(499)	(442)
投資物業重估(虧損)/收益	11A	(5,967)	2,066
除稅前利潤		846	6,751
所得稅	7	(1,157)	(1,147)
期內(虧損)/利潤		(311)	5,604
下列人士應佔：			
- 本公司股東		(334)	5,506
- 非控股權益		23	98
期內(虧損)/利潤		(311)	5,604
本公司股東應佔期內(虧損)/利潤：			
- 來自經常性業務		433	2,665
- 來自物業發展		5,200	775
- 來自基本業務		5,633	3,440
- 來自投資物業重估		(5,967)	2,066
		(334)	5,506
每股(虧損)/盈利：	9		
- 基本		(0.05 港元)	0.90 港元
- 攤薄		(0.05 港元)	0.90 港元

第52至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

派發予本公司股東的股息詳情載於附註8。

綜合全面收益表

百萬港元	附註	截至2020年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2019年 6月30日止六個月 (未經審核)
期內(虧損)/利潤		(311)	5,604
期內其他全面(虧損)/收益(除稅及重新分類調整後)：			
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用土地及樓宇重估(虧損)/盈餘		(164)	63
其後可能重新分類至損益的項目：			
– 匯兌折算差額：			
– 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表		(268)	(59)
– 非控股權益		(20)	(6)
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		(8)	128
		(296)	63
	10	(460)	126
期內全面(虧損)/收益總額		(771)	5,730
下列人士應佔：			
– 本公司股東		(774)	5,638
– 非控股權益		3	92
期內全面(虧損)/收益總額		(771)	5,730

第52至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2020年6月30日 (未經審核)	於2019年12月31日 (已審核)
資產			
固定資產			
– 投資物業	11A	89,017	91,712
– 其他物業、機器及設備	11B	101,928	102,632
– 服務經營權資產	12	31,269	31,261
		222,214	225,605
商譽及物業管理權		74	77
發展中物業	14	11,990	12,022
遞延開支		2,045	1,948
聯營公司及合營公司權益		10,418	10,359
遞延稅項資產	21	186	134
證券投資		219	386
待售物業	15	2,035	1,245
財務衍生工具資產	16	431	198
存料與備料		1,909	1,844
應收帳項及其他應收款項	17	13,998	11,169
應收關連人士款項	18	3,998	3,041
現金、銀行結餘及存款		18,098	21,186
		287,615	289,214
負債			
銀行透支		11	–
短期貸款		765	3,371
應付帳項、其他應付款項及撥備	19	34,451	33,315
本期所得稅		1,243	2,024
應付關連人士款項	18	5,587	2,990
貸款及其他負債	20	40,844	36,085
服務經營權負債		10,311	10,350
財務衍生工具負債	16	630	408
非控股權益持有者貸款		140	144
遞延稅項負債	21	13,612	13,729
		107,594	102,416
淨資產		180,021	186,798
股本及儲備			
股本	22	58,867	58,804
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份		(265)	(263)
其他儲備		121,224	128,065
本公司股東應佔總權益		179,826	186,606
非控股權益		195	192
總權益		180,021	186,798

第52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	為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	其他儲備				本公司股東應佔總權益	非控股權益	總權益	
				固定資產重估儲備	對沖儲備	以股份為基礎的僱員資本儲備	匯兌儲備				保留溢利
2020年6月30日(未經審核)											
於2020年1月1日結餘(已審核)		58,804	(263)	3,936	221	160	(1,132)	124,880	186,606	192	186,798
截至2020年6月30日止六個月的權益變動：											
- 期內(虧損)/利潤		-	-	-	-	-	-	(334)	(334)	23	(311)
- 期內其他全面虧損		-	-	(164)	(8)	-	(268)	-	(440)	(20)	(460)
- 期內全面(虧損)/收益總額		-	-	(164)	(8)	-	(268)	(334)	(774)	3	(771)
- 轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	2	-	-	-	2	-	2
- 2019年末期普通股息		8	-	-	-	-	-	(6,036)	(6,036)	-	(6,036)
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		22E	-	(86)	-	-	-	-	(86)	-	(86)
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		22F	6	84	-	-	(90)	-	-	-	-
- 以股份為基礎的僱員支出			-	-	-	61	-	-	61	-	61
- 僱員行使認股權		22C	57	-	-	(4)	-	-	53	-	53
於2020年6月30日結餘		58,867	(265)	3,772	215	127	(1,400)	118,510	179,826	195	180,021
2019年12月31日(已審核)											
於2019年1月1日結餘(已審核)		57,970	(265)	3,815	(26)	142	(788)	119,591	180,439	172	180,611
截至2019年6月30日止六個月的權益變動：											
- 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		8	-	-	-	-	-	(5,835)	(5,835)	-	(5,835)
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		22E	-	(88)	-	-	-	-	(88)	-	(88)
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		22F	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
- 僱員行使認股權		22C	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
截至2019年12月31日止六個月的權益變動：											
- 期內利潤			-	-	-	-	-	6,426	6,426	62	6,488
- 期內其他全面收益			-	58	116	-	(285)	730	619	(9)	610
- 期內全面收益總額			-	58	116	-	(285)	7,156	7,045	53	7,098
- 轉撥至對沖項目的最初帳面金額			-	-	(1)	-	-	-	(1)	-	(1)
- 就2018年末期普通股息以股代息而發行之股票			654	(2)	-	-	-	2	654	-	654
- 2019年中期普通股息		8	-	-	-	-	-	(1,539)	(1,539)	-	(1,539)
- 就2019年中期普通股息以股代息而發行之股票			71	(1)	-	-	-	1	71	-	71
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份			-	5	-	(3)	-	(2)	-	-	-
- 已付非控股權益持有者普通股息			-	-	-	-	-	-	-	(91)	(91)
- 以股份為基礎的僱員支出			-	-	-	59	-	-	59	-	59
- 僱員行使認股權			25	-	-	(2)	-	-	23	-	23
於2019年12月31日結餘(已審核)		58,804	(263)	3,936	221	160	(1,132)	124,880	186,606	192	186,798

第52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2020年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2019年 6月30日止六個月 (未經審核)
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	24	2,244	9,964
收取為營運深圳市軌道交通龍華綫的政府資助		587	608
購買儲稅券		(57)	(7)
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(1,930)	(308)
– 已付香港以外稅項		(142)	(214)
經營活動所得的現金淨額		702	10,043
投資活動現金流量			
資本性開支			
– 購入香港客運及相關營運資產		(2,805)	(2,614)
– 香港鐵路延綫項目		(77)	(175)
– 投資物業項目及裝修工程		(3,285)	(112)
– 其他資本性工程		(139)	(91)
每年非定額付款		(2,583)	(2,305)
收取與物業發展有關的款項		3,535	4,580
支付與物業發展有關的款項		(212)	(357)
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款減少/(增加)		3,578	(3,797)
聯營公司及合營公司的分派/(投資)		25	(679)
其他		161	(189)
投資活動耗用的現金淨額		(1,802)	(5,739)
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		53	73
為行政人員股份獎勵計劃購入股份		(86)	(88)
貸款及發行資本市場借貸工具所得款項		12,235	7,761
償還貸款及資本市場借貸工具		(9,963)	(11,643)
已付利息及財務開支		(490)	(539)
已收利息		135	91
已支付租賃租金的資本金額		(100)	(78)
已付非控股權益持有者股息		–	(34)
融資活動所得/(耗用)的現金淨額		1,784	(4,457)
現金及現金等價物淨增加/(減少)		684	(153)
於1月1日的現金及現金等價物		8,346	8,865
匯率變動的影響		(205)	(54)
於6月30日的現金及現金等價物		8,825	8,658
現金及現金等價物結餘分析			
綜合財務狀況表中的現金、銀行結餘及存款		18,098	21,617
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款		(9,262)	(12,954)
銀行透支		(11)	(5)
綜合現金流量表中的現金及現金等價物		8,825	8,658

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29頁。此外，本中期財務報告已經過本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，對瞭解本公司及其附屬公司（統稱「本集團」）及本集團於聯營公司及合營公司的權益自2019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2019年12月31日止財政年度的財務資料乃為比較資料，並不構成本公司於該財政年度的法定年度綜合帳項，但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，本公司已將截至2019年12月31日止年度的帳項交付公司註冊處處長。
- 本公司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數項《香港財務報告準則》修訂，該等新訂準則及修訂在本集團本會計期間首次生效。然而，並無任何修訂對本集團在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。本集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新增準則或詮釋。

編製本中期財務報告所採納的會計政策與編製2019年度帳項所採納的相同。

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2020年 6月30日止六個月		截至2019年 6月30日止六個月	
	收入	開支	收入	開支
墨爾本都市鐵路	5,055	4,959	5,526	5,194
悉尼地鐵西北綫	298	354	711	689
悉尼地鐵城市及西南綫	979	979	-	-
MTR Nordic	2,257	2,245	2,408	2,466
TfL Rail/伊利莎伯綫	1,123	985	1,040	953
深圳市軌道交通龍華綫	220	224	368	277
其他	533	410	505	307
	10,465	10,156	10,558	9,886
中國內地物業發展	-	4	-	10
中國內地及國際附屬公司總額	10,465	10,160	10,558	9,896

3 業務分類資料

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

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

- (i) 香港客運業務：為香港本地集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、廣深港高速鐵路(香港段)(「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) 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 其他業務：與客運或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪360」(包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務)、鐵路顧問業務及提供予香港特別行政區政府(「香港特區政府」)的項目管理服務。

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	中國內地及國際聯屬公司								總計
	香港客運業務	香港車站商務	香港物業租賃及管理業務	香港物業發展	中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務	中國內地物業發展	其他業務	未予分類金額	
截至2020年6月30日止六個月									
《香港財務報告準則》第15號範圍內與客戶的合約收入	6,234	634	151	-	10,403	-	502	-	17,924
- 在某一時點確認	5,738	17	-	-	385	-	34	-	6,174
- 隨時間確認	496	617	151	-	10,018	-	468	-	11,750
來自其他來源的收入	-	1,175	2,431	-	62	-	-	-	3,668
總收入	6,234	1,809	2,582	-	10,465	-	502	-	21,592
經營開支	(6,128)	(260)	(379)	-	(10,156)	(4)	(564)	-	(17,491)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(53)	-	-	(51)	(104)
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)	106	1,549	2,203	-	256	(4)	(62)	(51)	3,997
香港物業發展利潤	-	-	-	6,168	-	-	-	-	6,168
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤/(虧損)	106	1,549	2,203	6,168	256	(4)	(62)	(51)	10,165
折舊及攤銷	(2,344)	(101)	(8)	-	(127)	-	(33)	-	(2,613)
每年非定額付款	(341)	(114)	(2)	-	-	-	-	-	(457)
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	115	-	102	-	217
未計利息、財務開支及稅項前(虧損)/利潤	(2,579)	1,334	2,193	6,168	244	(4)	7	(51)	7,312
利息及財務開支	-	-	-	-	(42)	38	-	(495)	(499)
投資物業重估虧損	-	-	(5,900)	-	(67)	-	-	-	(5,967)
所得稅	-	-	-	(997)	(37)	(5)	-	(118)	(1,157)
截至2020年6月30日止六個月(虧損)/利潤	(2,579)	1,334	(3,707)	5,171	98	29	7	(664)	(311)

未經審核的中期財務報告附註

3 業務分類資料(續)

百萬港元	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		其他業務	未予分類 金額	總計
					中國內地 及國際 鐵路、 物業租賃 及管理業務	中國內地 物業發展			
截至2019年6月30日止 六個月									
《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
- 在某一時點確認	10,308	23	-	-	591	-	231	-	11,153
- 隨時間確認	382	1,036	143	-	9,797	-	594	-	11,952
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	-	-	-	-	(142)	-	-	(29)	(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	-	530	(10)	(1,903)	(29)	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	530	(10)	(1,903)	(29)	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)
應佔聯營公司及合營公司 虧損/(利潤)	-	-	-	-	(194)	-	120	-	(74)
未計利息、財務開支及 稅項前利潤/(虧損)	952	2,679	2,229	898	224	(10)	(1,816)	(29)	5,127
利息及財務開支	-	-	-	-	(24)	38	-	(456)	(442)
投資物業重估收益/(虧損)	-	-	2,110	-	(44)	-	-	-	2,066
所得稅	-	-	-	(148)	(98)	(3)	-	(898)	(1,147)
截至2019年6月30日止 六個月利潤/(虧損)	952	2,679	4,339	750	58	25	(1,816)	(1,383)	5,604

下表列示來自本集團以外的客戶收入按區域分佈的資料。本集團以外的客戶之區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。

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

4 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

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

5 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

百萬港元	截至2020年 6月30日止六個月	截至2019年 6月30日止六個月
關於下列各項的利息開支：		
– 銀行貸款、透支及資本市場借貸工具	530	523
– 服務經營權負債	348	350
– 租賃負債	27	32
– 其他	12	11
財務開支	32	23
匯兌收益	(95)	(15)
	854	924
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(30)	(38)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	4	–
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入利息開支	(14)	(14)
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌收益	93	23
– 投資淨額對沖：		
– 無效部分	(1)	(1)
– 不採納對沖會計的衍生工具	8	(1)
	90	7
資本化利息開支	(189)	(213)
	725	680
利息收入：		
– 銀行存款	(132)	(231)
– 其他	(94)	(7)
	(226)	(238)
	499	442

6 應佔聯營公司及合營公司利潤/(虧損)

應佔聯營公司及合營公司利潤/(虧損)包括：

百萬港元	截至2020年 6月30日止六個月	截至2019年 6月30日止六個月
應佔除稅前利潤	311	84
應佔稅項支出	(94)	(158)
	217	(74)

於2017年3月，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，當中本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。

如本公司以往年度帳項中所述，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，及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，專營權協議自2019年被視為虧損合約處理。

因此，本集團已將一筆約4,300萬英鎊(4.36億港元)的撥備記入截至2019年6月30日止六個月綜合損益表中的「應佔聯營公司及合營公司利潤/(虧損)」項目內，該撥備款額相當於本公司在專營權協議下應佔最高潛在損失的百分之三十。

未經審核的中期財務報告附註

7 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

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

截至2020年6月30日止六個月內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以期內估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損(如有)後，按稅率16.5%(2019年：16.5%)計算。香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司。根據利得稅兩級制，首200萬港元的應課稅溢利按8.25%徵稅，而餘下的應課稅溢利則按16.5%徵稅。本公司的香港利得稅撥備於2019年按此相同基準計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率16.5%(2019年：16.5%)計算，而在香港以外產生的遞延稅項則按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

有關本公司就香港利得稅購買儲稅券之詳情請參閱此中期財務報告附註17。

8 股息

已付及建議派發予本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	截至2020年 6月30日止六個月	截至2019年 6月30日止六個月
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(2019年：每股0.25港元)	1,540	1,539
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0.98港元 (2019年：有關2018年度的每股0.95港元)	6,036	5,835

於2020年6月30日，本公司於綜合財務狀況表之應付關連人士款項(附註18)和應付帳項、其他應付款項及撥備(附註19)分別確認了45.41億港元予香港特區政府財政司司長法團和14.95億港元予其他本公司股東之應付2019年末期普通股息。

9 每股(虧損)/盈利

A 每股基本(虧損)/盈利

每股基本(虧損)/盈利以截至2020年6月30日止六個月內股東應佔虧損3.34億港元(2019年：利潤55.06億港元)，及期內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

	截至2020年 6月30日止六個月	截至2019年 6月30日止六個月
於1月1日已發行普通股	6,157,948,911	6,139,485,589
已行使認股權的影響	821,528	1,305,985
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(5,541,611)	(5,623,421)
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	6,153,228,828	6,135,168,153

9 每股(虧損)/盈利(續)

B 每股攤薄(虧損)/盈利

每股攤薄(虧損)/盈利以截至2020年6月30日止六個月內股東應佔虧損3.34億港元(2019年：利潤55.06億港元)，及就具攤薄效力的本公司的認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃作出調整的期內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

	截至2020年 6月30日止六個月	截至2019年 6月30日止六個月
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	6,153,228,828	6,135,168,153
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	-	2,494,987
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	-	5,780,265
於6月30日的加權平均普通股數(已攤薄)	6,153,228,828	6,143,443,405

於截至2020年6月30日止六個月內，本集團的認股權計劃(1,275,714股)和行政人員股份獎勵計劃(5,790,973股)會導致每股虧損減少，因此具反攤薄作用。

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

10 其他全面(虧損)/收益

A 與本集團之其他全面(虧損)/收益各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	截至2020年 6月30日止六個月			截至2019年 6月30日止六個月		
	除稅前 金額	稅項 抵免	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	(268)	-	(268)	(59)	-	(59)
- 非控股權益	(20)	-	(20)	(6)	-	(6)
	(288)	-	(288)	(65)	-	(65)
自用土地及樓宇的重估(虧損)/盈餘(附註11B)	(197)	33	(164)	75	(12)	63
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註10B)	(9)	1	(8)	154	(26)	128
其他全面(虧損)/收益	(494)	34	(460)	164	(38)	126

B 來自本集團其他全面(虧損)/收益的現金流量對沖各組成部分如下：

百萬港元	截至2020年 6月30日止六個月	截至2019年 6月30日止六個月
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	(92)	143
計入損益的金額：		
- 利息及財務開支(附註5)	79	9
- 其他開支	4	2
上述項目之遞延稅項	1	(26)
	(8)	128

11 投資物業及其他物業、機器及設備

A 投資物業

本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高力國際物業顧問(香港)有限公司(2019年12月31日：仲量聯行有限公司)和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，本集團已在綜合損益表的投資物業重估內確認截至2020年6月30日止六個月內因重新估值所產生的公允價值減少淨額59.67億港元(2019年：增加淨額20.66億港元)。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。

11 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

B 其他物業、機器及設備

(i) 自有資產的購置及清理

截至2020年6月30日止六個月內，本集團購置或投入使用的資產(使用權資產除外)原值共15.77億港元(2019年：14.06億港元)。

(ii) 估值

所有本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高力國際物業顧問(香港)有限公司(2019年12月31日：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虧損1.97億港元(2019年：盈餘7,500萬港元)，在扣除相關遞延稅項抵免3,300萬港元(2019年：1,200萬港元遞延稅項撥備)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)。

C 使用權資產

截至2020年6月30日止六個月內，使用權資產的添置為33.37億港元。金額主要為添置32.86億港元租賃投資物業。

12 服務經營權資產

截至2020年6月30日止六個月內，根據兩鐵合併的服務經營權安排，本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7.95億港元(2019年：10.65億港元)，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)(「額外經營權財產(高速鐵路(香港段))」)及屯馬綫一期(「額外經營權財產(屯馬綫一期)」)的經營權財產進行替換及升級的支出分別為2,600萬港元(2019年：1,100萬港元)及100萬港元(2019年：無)，而與深圳市軌道交通龍華綫(「深圳地鐵四號綫」)有關的服務經營權資產增加的開支為1,000萬港元(2019年：300萬港元)。

深圳地鐵四號綫是深圳地鐵的一部分，由全資附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司經營。但深圳地鐵四號綫自港鐵軌道交通(深圳)有限公司在2010年開始營運以來一直未有調高車費。於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。辦法羅列票價制定機制及定價程序。於2020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。倘未能實施適當的車費調整及調整機制，預計深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將受到影響。

13 香港特區政府委託的鐵路工程項目

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目

(a) 高速鐵路(香港段)初步委託協議

於2008年11月24日，香港特區政府與本公司簽訂有關高速鐵路(香港段)的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「**高速鐵路(香港段)初步委託協議**」)。按照高速鐵路(香港段)初步委託協議，香港特區政府負責向本公司支付本公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。

(b) 高速鐵路(香港段)委託協議

於2009年，基於理解到本公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高速鐵路(香港段)，香港特區政府決定委託本公司進行高速鐵路(香港段)的建造、測試及通車試行。於2010年1月26日，香港特區政府與本公司就高速鐵路(香港段)的建造及通車試行訂立另一份委託協議(「**高速鐵路(香港段)委託協議**」)。根據高速鐵路(香港段)委託協議，本公司負責進行或促使就高速鐵路(香港段)的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高速鐵路(香港段)的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用(「**委託費用**」)及就此進行融資，並按照協定付款時間表向本公司支付一筆費用(「**高速鐵路(香港段)項目管理費用**」)(對該等安排隨後之修訂於以下描述)。截至2020年6月30日，本公司已收到香港特區政府清繳的所有高速鐵路(香港段)項目管理費用。

倘若本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議(包括，倘若本公司違反其對項目管理服務的保證)，香港特區政府有權向本公司提出申索，並且根據高速鐵路(香港段)委託協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據高速鐵路(香港段)委託協議的責任或本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據高速鐵路(香港段)委託協議，本公司就高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據高速鐵路(香港段)委託協議收取的高速鐵路(香港段)項目管理費用及其他費用，以及本公司根據高速鐵路(香港段)初步委託協議收取的若干費用(「**責任上限**」)。根據

13 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)

一般法律原則，倘若本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本公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議下的目前超支的責任問題(如下所述)(如有)提交仲裁的權利(詳見下文附註13A(c)(iv))，但截至本中期報告發表之日期，本公司並沒有收到由香港特區政府提出的申索。

於2014年4月，本公司宣布高速鐵路(香港段)項目的建造期需要延長，客運服務的目標通車時間修訂為2017年年底。

於2015年6月30日，本公司向香港特區政府匯報，指出本公司估計：

- 將在2018年第三季完成高速鐵路(香港段)工程(包括六個月的計劃緩衝時間)(「**高速鐵路(香港段)經修訂工程時間表**」)；及
- 根據高速鐵路(香港段)經修訂工程時間表，項目總造價為853億港元(包含備用資金)。

因對本公司於2015年6月30日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與本公司已同意項目造價估算減少至844.2億港元(「**經修訂造價估算**」)。有關經修訂造價估算的進一步詳情載於下文附註13A(c)及(e)。

(c) 高速鐵路(香港段)協議

香港特區政府與本公司於2015年11月30日訂立有關高速鐵路(香港段)項目進一步資金安排及完成的協議(「**高速鐵路(香港段)協議**」)。高速鐵路(香港段)協議包含綜合條款組合(受限於根據下文附註13A(c)(vi)列明的條件)並規定：

(i) 香港特區政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價(包括原有的造價預算650億港元加上經協定增加的194.2億港元項目造價估算(委託費用(最高為844.2億港元)中超過650億港元的部分為「**目前超支**」))；

(ii) 如項目造價超過844.2億港元，本公司將承擔和支付超出該金額(如有)的項目造價部分(「**進一步超支**」)，但不包括若干經協定的例外費用(即高速鐵路(香港段)協議中規定由於法律改變、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用)；

(iii) 本公司將以同等金額分兩期以現金支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)(「**特別股息**」)。第一期股息已於2016年7月13日支付，而第二期股息亦已於2017年7月12日支付；

(iv) 香港特區政府保留對本公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議(「**委託協議**」)下的目前超支的責任問題(如有)(包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制，包括將爭議提交仲裁的權利。根據高速鐵路(香港段)委託協議，責任上限相等於高速鐵路(香港段)項目管理費用、本公司在高速鐵路(香港段)委託協議下收取的任何其他費用及本公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議下收取的若干費用。因此，責任上限由原先最多為49.4億港元，及後因高速鐵路(香港段)項目管理費用根據高速鐵路(香港段)協議增加後，而上升至最多為66.9億港元(原因是其將相等於高速鐵路(香港段)委託協議下所增加的高速鐵路(香港段)項目管理費用63.4億港元加上上述額外費用)。倘若仲裁員並無裁定責任上限為無效，並裁定若非因責任上限，而在委託協議下本公司就目前超支的責任超出責任上限，則本公司須：

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

(v) 對高速鐵路(香港段)委託協議作出若干修訂，以反映高速鐵路(香港段)協議所載的安排，包括根據高速鐵路(香港段)委託協議應向本公司支付的高速鐵路(香港段)項目管理費用增加至合共63.4億港元(反映了本公司預期因履行高速鐵路(香港段)委託協議下與高速鐵路(香港段)項目相關的責任而產生的內部成本的估計)及以反映高速鐵路(香港段)經修訂工程時間表；

(vi) 高速鐵路(香港段)協議下的安排(包括支付特別股息)取決於：

- 獨立股東批准(已於2016年2月1日舉行的成員大會上尋求)；及
- 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔。

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

13 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)

(d) 高速鐵路(香港段)的營運

於2018年8月23日，本公司與九鐵公司就高速鐵路(香港段)訂立補充服務經營權協議，補充現有於2007年8月9日訂立的服務經營權協議以便九鐵公司向本公司授予有關高速鐵路(香港段)的特許經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。高速鐵路(香港段)的商業營運於2018年9月23日開始。

(e) 根據本公司就此項目協定範圍的經修訂造價估算的最新評估及經考慮獨立專家的意見(其中包括一項經修訂造價估算的最新評估)，本公司認為儘管最新的最終項目造價可能接近經修訂造價估算，但經修訂造價估算仍可實現，並且目前無需要進一步修訂該估算。但是，最終項目造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定，其中一些合同將涉及解決商業問題，根據過去的經驗，可能需要多年時間才能解決。

在考慮了尚未最終確定完結的合約數目及現時的備用資金後，不能絕對保證最終項目造價不會超過經修訂造價估算，特別是如果在談判最終帳目過程中於解決商業問題時出現無法預料的困難。在此情況下，根據高速鐵路(香港段)委託協議條款，本公司將須承擔及支付超出經修訂造價估算的超出部分(如有)，但不包括若干經協定的例外費用(詳見上述附註13A(c)(ii))。

(f) 本公司並無就下列各項於本公司帳項作出任何撥備：

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

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，本公司可能須承擔的任何可能責任(於上文附註13A(c)(iv)更具體說明)，原因是(a)本公司並未接獲香港特區政府針對本公司提出任何索償或仲裁(因高速鐵路(香港段)協議緣故，須待高速鐵路(香港段)開始投入商業營運後方可進行)的任何通知(截至2020年6月30日及截至本中期報告發表之日期)；(b)本公司受責任上限所保障；及(c)由於高速鐵路(香港段)協議，本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及

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

(g) 截至2020年6月30日止六個月內，沒有高速鐵路(香港段)項目管理費收入(2019年：5,700萬港元)在綜合損益表中確認。截至2020年6月30日，高速鐵路(香港段)項目管理費收入及上述額外費用收入合共65.48億港元(截至2019年12月31日：65.48億港元)已在綜合損益表中確認。

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

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

(a) 沙中綫協議

香港特區政府與本公司就沙中綫於2008年簽訂沙中綫初步委託協議(「沙中綫委託協議一」)、於2011年簽訂沙中綫前期工程委託協議(「沙中綫委託協議二」)、及於2012年簽訂沙中綫委託協議(「沙中綫委託協議三」)(統稱「沙中綫協議」)。

根據沙中綫委託協議一，本公司負責進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而香港特區政府則負責直接支付該等工作的總成本。

根據沙中綫委託協議二，本公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向本公司支付所有工程成本(「委託協議二的前期工程成本」)。委託協議二的前期工程成本和銜接工程成本(如下所述)應由香港特區政府支付給本公司。截至2020年6月30日止六個月內，本公司因此而產生的費用並其後應由香港特區政府向本公司支付的金額合共8,000萬港元(2019年：1.65億港元)。截至2020年6月30日，香港特區政府尚未支付的費用合共11.44億港元(於2019年12月31日：12.19億港元)。

香港特區政府已獲得沙中綫委託協議一和沙中綫委託協議二所需的撥款。

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

13 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)

本公司負責進行或促使他人進行沙中綫協議內指定的工程，從而獲得項目管理費合共 78.93 億港元(「原本項目管理費」)。截至 2020 年 6 月 30 日及截至本中期報告發表之日期，本公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的原本項目管理費。截至 2020 年 6 月 30 日止六個月內，3.33 億港元的原本項目管理費(2019 年：4.41 億港元)已在綜合損益表中確認。截至 2020 年 6 月 30 日，原本項目管理費合共 76.61 億港元(截至 2019 年 12 月 31 日：73.28 億港元)已在綜合損益表中確認。

(b) 沙中綫委託協議三的超支

(i) 造價

本公司之前已公布，由於持續面對外在因素帶來的挑戰，沙中綫委託協議三的原委託金額將不足以支付估計的總造價(「造價」)，及將需要顯著上調。於 2017 年，本公司對主要建造工程的造價估算進行了詳細評估，本公司已於 2017 年 12 月 5 日把 873.28 億港元的經修訂總造價估計(「2017 年造價估算」)提交香港特區政府，此估算考慮到若干因素(包括考古文物、香港特區政府對附加工程範圍的要求、延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成等問題)。2017 年造價估算表示造價估計上調了 165.01 億港元(包括上調了應付本公司的沙中綫項目管理費)。本公司自提交 2017 年造價估算予香港特區政府以來，一直與香港特區政府保持聯繫，以助其進行檢討及核實程序。

本公司隨後已進行並完成對造價的進一步評估和重新確認，並已根據沙中綫委託協議三的條款於 2020 年 2 月 10 日通知香港特區政府最新造價估算為 829.99 億港元(「2020 年造價估算」)(此款項包括應支付予本公司 13.71 億港元的額外項目管理費(「額外項目管理費」)，即本公司根據沙中綫委託協議三履行餘下的項目管理責任所需的額外費用(詳見下文附註 13B(b)(ii))，但不包括本公司已於其截至 2019 年 6 月 30 日六個月內的綜合損益表中就紅磡事件相關費用撥備的 20 億港元(詳見下文附註 13B(c))。2020 年造價估算表示原委託金額的 708.27 億港元上調了 121.72 億港元，但較本公司在 2017 年 12 月公佈的估計上調的 165.01 億港元為少。

根據沙中綫委託協議三的條款，香港特區政府於 2020 年 3 月 18 日發出文件尋求立法會批准沙中綫項目所需的 108.01 億港元額外撥款(「額外撥款」)，使沙中綫項目可以竣工。立法會於 2020 年 6 月 12 日批准了沙中綫項目的額外撥款。為避免疑義，香港特區政府尋求並獲得立法會批准的額外撥款並不包括紅磡事件相關費用(詳見下文附註 13B(c)(ii))，亦不包括支付予本公司的任何額外項目管理費(詳見下文附註 13B(b)(ii))。

(ii) 額外項目管理費

如上文所述，本公司負責進行或促使他人執行有關沙中綫項目的現有委託協議內指定的工程，而香港特區政府作為沙中綫的擁有人則負責承擔該等活動的全部費用及就此進行融資，以及按照協定付款時間表向本公司支付 78.93 億港元的原本項目管理費。如上文附註 13B(b)(i) 所述以及本公司之前已披露，沙中綫項目的通車計劃受到若干主要外圍因素的嚴重影響，包括宋皇臺站一帶發現考古文物、對附加工程範圍的要求、以及第三方延遲向本公司移交工地或移交的工地上有工程尚未完成。這些事件不單增加了工程成本，也增加了本公司根據相關的沙中綫委託協議履行項目管理責任所需的費用，增加的金額估計將約為 13.71 億港元。本公司已就沙中綫項目通車計劃的延誤及對造價的相關影響(包括額外項目管理費)定期向香港特區政府提供最新資料及與香港特區政府進行討論。

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

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

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

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

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

13 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)

(c) 紅磡事件

正如本公司於2019年7月18日的公告所述，接近2018年上半年末，紅磡站擴建部分的施工質量被指出現問題(「第一次紅磡事件」)。本公司當時立即調查事件、向香港特區政府報告調查結果，以及保留本公司對有關承建商追究的權利。為回應第一次紅磡事件，本公司已向香港特區政府就檢視和確認紅磡站擴建部分的實際建造狀況，以及施工質量提交了全面評估策略建議。

在2018年年底及2019年年初，本公司告知香港特區政府，紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處的工程記錄不完整，並且出現一些建造工程方面的問題，成為第一次紅磡事件的後續事件(「第二次紅磡事件」)。為回應第二次紅磡事件，本公司已向香港特區政府就檢視有關區域的實際建造狀況，及施工質量提交了檢視建議。

(i) 調查委員會

在2018年7月10日，香港特區行政長官會同行政會議根據《調查委員會條例》(香港法例第86章)成立調查委員會。本公司一直全面配合調查委員會。調查委員會的程序包括聽取事實證人的證據，並審閱項目管理和結構工程問題的專家證據。於2019年1月29日，香港特區政府向調查委員會提交了第一期的結束聆訊陳詞，當中指出本公司應該提供專業並稱職的工程項目管理人在合理的期望下應具備的技能和看管水平，但本公司卻未能達到要求。於2019年2月19日，香港特區政府宣布擴大調查委員會的職權範圍，並批准將調查委員會向行政長官提交報告的期限再延至2019年8月30日或行政長官會同行政會議准予的時間。期後，行政長官會同行政會議批准將調查委員會向行政長官提交最終報告的期限延至2020年3月31日。

於2019年2月25日，調查委員會就原來職權範圍所涵蓋的事宜的調查結果及建議向行政長官提交中期報告。於2019年3月26日，香港特區政府公布了經遮蓋的調查委員會中期報告。儘管調查委員會表明該報告為中期報告，其在報告中指出雖然「紅磡站擴建部分的連續牆和月台層板建造工程達到安全水平」，但有關工程在要項上並沒有按照相關合約的規定執行。調查委員會亦就本公司的表現和系統給予若干意見，並就未來提出若干建議。

於2019年7月18日，本公司已完成並向香港特區政府分別提交了兩份最終報告，一份為關於第一次紅磡事件，而另一份則關於第二次紅磡事件，當中載有(其中包括)為符合相關作業守則而須在若干地點採取的適當措施的建議方案。現階段已經進行這些適當措施，以使沙中綫項目能夠按照最新的項目計劃完成以供公眾使用。

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

於2020年3月27日，調查委員會向行政長官提交其根據原來職權範圍和擴大後的職權範圍所涵蓋的事宜的調查結果和建議的最終報告。2020年5月12日，香港特區政府發表了最終報告，當推行了適當的措施後，車站箱形構築物便會安全和適合作預定用途。調查委員會還表示，它亦信納當適當措施完成後，紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處構築物便會安全及適合作預定用途。針對車站箱形構築物的適當措施已於2020年6月完成。對紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處構築物的適當措施亦已於2020年5月完成。調查委員會還對施工過程發表了多項意見(包括施工過程缺失，例如令人無法接受的造工差劣事件加上監督不力的問題，而在某些範疇，建造工程的管理水平亦未能達到合理標準)，並向公司就未來提出建議。截至本中期報告發表之日期，本公司並沒有收到香港特區政府有關沙中綫協議的申索(詳見下文附註13B(c)(iii))。

(ii) 紅磡事件相關費用

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

為了繼續推進沙中綫項目，以及促使於2020年第一季的分階段啟用，本公司已於2019年7月公布，作為現階段安排，本公司將在不影響其法律責任的原則為基礎下先就紅磡事件以及分階段啟用屯馬綫支付相關的若干費用(即改建工程及試營運的費用以及其他與分階段啟用的準備活動相關的費用)(「紅磡事件相關費用」)，同時就最終承擔相關費用責任一事上保留其權利。本公司現時對該等費用的最佳估計為合共約20億港元。然而，現時不能確定該金額最終是否需要全數支付。

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

13 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)

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

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

(iii) 香港特區政府可能提出的申索及彌償

倘若本公司違反沙中綫協議(包括倘若本公司違反其對項目管理服務所作出的保證)，香港特區政府有權向本公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或本公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據沙中綫委託協議三，本公司對香港特區政府就沙中綫協議或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據沙中綫協議下收到的費用。根據一般法律原則，倘若本公司被認為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對本公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利，並於向調查委員會作出的結束聆訊陳詞中表述(如上文附註13B(c)(i)所述)，但截至本中期報告發表之日期，本公司並沒有收到香港特區政府就有關任何沙中綫協議對本公司提出的申索。目前不確定將來會否向本公司提出此申索，以及(如果提出申索)此申索的性質和金額。

(iv) 本公司與香港特區政府就若干事項磋商的最終結果，包括就紅磡事件及雙方各自就紅磡事件相關費用的付款責任和達成任何整體解決方案的時間、向相關人士作出追討的程度，以及有關應付予本公司的額外項目管理費(如上文附註13B(b)(ii)所述)的發展及最終結果，在現階段而言仍極不確定。由於涉及重大不確定性，本公司目前未能有足夠的可靠性去估算本公司因整體沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額。本公司因此除上述的20億港元撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於2020年6月30日本公司並無就沙中綫事宜確認其他撥備，但本公司將會按事態發展持續地評估在今後未來確認進一步撥備的需要。

(d) 分階段啟用沙中綫

於2020年2月11日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，補充及修改現有協議，使本公司能夠以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫一期，從2020年2月14日起為期兩年，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議。在屯馬綫全面通車之前，雙方有義務真誠地展開獨家磋商，以期就整條屯馬綫的補充服務經營權協議條款達成一致(擬取代於2020年2月11日簽訂的補充服務經營權協議)。

14 發展中物業

截至2020年6月30日止六個月內及截至2019年12月31日止年度內本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
於2020年6月30日(未經審核)					
香港物業發展項目	12,022	494	(35)	(491)	11,990
於2019年12月31日(已審核)					
香港物業發展項目	14,840	3,819	(662)	(5,975)	12,022

未經審核的中期財務報告附註

15 待售物業

百萬港元	於2020年6月30日 (未經審核)	於2019年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	1,919	1,125
– 按可實現淨值	116	120
	2,035	1,245
代表：		
香港物業發展	1,827	1,034
中國內地物業發展	208	211
	2,035	1,245

待售物業代表本集團位於香港的未出售物業之權益或本集團收取攤分資產所得的物業，以及本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2020年6月30日的可實現淨值已扣除1,200萬港元(2019年12月31日: 1,200萬港元)的撥備。

16 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2020年6月30日(未經審核)		於2019年12月31日(已審核)	
	名義金額	公允價值	名義金額	公允價值
財務衍生工具資產				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	151	3	51	1
– 投資淨額對沖	2,054	35	–	–
– 不採納對沖會計	563	20	721	19
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	1,711	31	698	9
– 現金流量對沖	10,243	272	8,430	139
– 投資淨額對沖	64	1	64	1
利率掉期				
– 公允價值對沖	4,240	63	8,841	12
– 現金流量對沖	1,250	5	1,250	14
– 不採納對沖會計	913	1	1,913	3
	21,189	431	21,968	198
財務衍生工具負債				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	78	–	–	–
– 現金流量對沖	331	14	321	11
– 投資淨額對沖	–	–	1,984	16
– 不採納對沖會計	593	17	783	15
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	388	1	–	–
– 現金流量對沖	3,634	556	5,446	350
利率掉期				
– 公允價值對沖	6,335	16	3,785	11
– 現金流量對沖	1,850	18	100	3
– 不採納對沖會計	1,783	8	783	2
	14,992	630	13,202	408
總計	36,181		35,170	

17 應收帳項及其他應收款項

本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17(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，其車票由本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，并按「分段清算」模式分配高速鐵路的收入予本公司，並於下一個月結算。
- (iii) 深圳地鐵四號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。瑞典MTRX(前稱「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。倫敦TfL Rail/伊利莎伯綫的服務經營權收入於每四週收取一次。澳門輕軌系統氹仔綫的服務收入乃每月結算，而到期日乃根據相關服務合約的條款而訂。
- (v) 本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。本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，委託予本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2020年6月30日 (未經審核)	於2019年12月31日 (已審核)
未到期款項	3,141	2,775
30日過期未付	173	153
60日過期未付	40	59
90日過期未付	21	41
超過90日過期未付	86	192
應收帳項總額	3,461	3,220
其他應收款項及合約資產	10,537	7,949
	13,998	11,169

於2020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香港物業發展利潤有關的款項為51.93億港元(2019年12月31日：28.13億港元)。

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

根據外聘資深大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司董事已決定就稅務局的評稅提出強烈爭議。本公司對這些評稅已提出反對，並已就這些額外徵收的稅款申請暫緩繳款。稅務局已同意暫緩徵收該額外稅款，惟本公司須於2017年及2018年內分別購買18.16億港元及4.62億港元的儲稅券，而購買儲稅券並不會影響本公司在稅務上的權利。已購買的儲稅券已計入本集團綜合財務狀況表的應收帳項及其他應收款項。本集團並無就上述的評稅/額外評稅通知書作額外稅務撥備。

未經審核的中期財務報告附註

18 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2020年6月30日持有本公司約75.23%的已發行股本，為本公司的最大股東。根據《香港會計準則》第24號(修訂)「關連人士的披露」，除香港特區政府與本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，本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2020年6月30日，本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2020年6月30日 (未經審核)	於2019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	1,715	1,783
– 九鐵公司	2,163	1,159
– 聯營公司	120	99
	3,998	3,041
應付下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	4,643	117
– 九鐵公司	895	2,873
– 聯營公司	49	–
	5,587	2,990

於2020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2020年6月30日應付香港特區政府款項乃有關2019年應付末期普通股息(附註8)的45.41億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)及屯馬綫一期相關的金額。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)及屯馬綫一期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。

本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)及屯馬綫一期的營運安排而與九鐵公司進行的重大關連交易已於本集團2019年12月31日止年度的已審核帳項內陳述。截至2020年6月30日止六個月內，本公司根據西鐵代理協議及物業組合協議可收回或所發出單據的金額分別為2,200萬港元(2019年：3,700萬港元)及零港元(2019年：300萬港元)。本公司根據服務經營權協議應付或已付金額為8.32億港元(2019年：18.81億港元)。截至2020年6月30日止六個月內，本公司根據補充服務經營權協議— 高速鐵路(香港段)就高速鐵路(香港段)及根據補充服務經營權協議— 沙中綫就屯馬綫一期向九鐵公司收取或應收的淨收入為10.15億港元(2019年：2.13億港元)。

本公司與香港特區政府簽訂有關高速鐵路(香港段)及沙中綫的設計、地盤勘測、採購活動、建造、測試及運行的委託協議。該等協議的詳情及於截至2020年6月30日止六個月內確認的工程管理費用載列於附註13A及13B。此外，根據沙中綫委託協議三與香港特區政府和若干承辦商的付款安排，本公司於截至2020年6月30日止六個月內支付/應付予香港特區政府的金額為2.10億港元(2019年：5.07億港元)。

此外，有關鐵路系統沿綫的物業發展，香港特區政府於2020年6月30日止六個月內授予本公司以下地塊：

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D	2020年2月14日	2,725	2020年3月19日

於截至2020年6月30日止六個月內，本公司與香港機場管理局就有關香港國際機場的旅客捷運系統之維修保養合約續約至2021年1月5日。截至2020年6月30日止六個月內，因提供服務而確認的顧問收入為6,700萬港元(2019年：4,100萬港元)。

於2018年5月18日，本公司因從第三方取得一份於2017年9月25日起為期七年為現時旅客捷運系統進行修改工程的分包合約(「二判承判合約」)，而向香港機場管理局提供一份二判承判商保證書。二判承判合約包含提供和改裝旅客捷運系統的配電、通訊和控制的子系統。

18 重大關連人士交易(續)

截至2020年6月30日止六個月內，本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」)(位於香港)及NRT Group Holdings Pty Ltd及其附屬公司(「NRT集團」)(位於澳洲)進行下列交易：

百萬港元	截至2020年 6月30日止六個月	截至2019年 6月30日止六個月
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	44	79
– 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	12	24
NRT集團		
– 已收或應收自NRT集團有關動員、營運和維修，以及設計和推展服務的費用	1,258	729

19 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2020年6月30日 (未經審核)	於2019年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	7,100	7,157
30日至60日內到期	974	1,559
60日至90日內到期	674	774
90日後到期	5,148	4,978
	13,896	14,468
租金及其他可退還按金	2,906	2,857
應計僱員福利	2,545	1,990
應付本公司其他股東之股息	1,495	–
應付帳項及應計費用總額	20,842	19,315
其他應付款項及撥備(附註13B(c)(ii))	11,640	11,787
合約負債	1,969	2,213
	34,451	33,315

20 貸款及其他負債

本集團在截至2019年及2020年6月30日止六個月內發行的票據包括：

百萬港元	截至2020年 6月30日止六個月		截至2019年 6月30日止六個月	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	3,948	3,471	–	–

截至2020年6月30日止六個月內，本公司以所屬的貨幣發行了27億港元、7.20億人民幣(或7.83億港元)及6,000萬美元(或4.65億港元)的非上市債券(2019年：無)。

於2020年6月30日，本集團尚有其全資附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited (「MTRCI」)發行的票據未予償還。由MTRCI發行的票據為直接和無抵押，及與MTRCI的其他無抵押債務享有同等權益，並獲本公司無條件及不可撤銷的擔保。本公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與本公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

截至2020年6月30日止六個月內，本集團沒有贖回任何上市債券(2019年：無)。本集團贖回非上市債券12.48億港元(2019年：2.00億港元)。

未經審核的中期財務報告附註

21 遞延稅項資產及負債

A 截至2020年6月30日止六個月內及截至2019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
	超過相關折舊的折舊免稅額	物業重估	撥備及其他暫時差異	現金流量對沖	稅務虧損	
2020年6月30日(未經審核)						
於2020年1月1日結餘(已審核)	13,007	778	(123)	43	(110)	13,595
在綜合損益表內計入	(35)	–	(70)	–	(32)	(137)
在儲備(計入)/列支	–	(33)	3	(1)	–	(31)
匯兌差額	(3)	–	1	1	–	(1)
於2020年6月30日結餘	12,969	745	(189)	43	(142)	13,426
2019年12月31日(已審核)						
於2019年1月1日結餘	12,385	759	(183)	(5)	(103)	12,853
在綜合損益表內列支/(計入)	620	(5)	(76)	–	(1)	538
在儲備列支	–	24	139	48	–	211
收購附屬公司	–	–	–	–	(12)	(12)
匯兌差額	2	–	(3)	–	6	5
於2019年12月31日結餘	13,007	778	(123)	43	(110)	13,595

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2020年6月30日 (未經審核)	於2019年12月31日 (已審核)
遞延稅項資產淨額	(186)	(134)
遞延稅項負債淨額	13,612	13,729
	13,426	13,595

22 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

A 股本

	於2020年6月30日(未經審核)		於2019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	6,157,948,911	58,804	6,139,485,589	57,970
就2018年末期普通股股息以股代息而發行之股票	–	–	13,707,539	654
就2019年中期普通股股息以股代息而發行之股票	–	–	1,494,283	71
行政人員股份獎勵計劃授予的股份	–	6	–	5
根據認股權計劃發行股本	1,710,000	57	3,261,500	104
於6月30日/12月31日	6,159,658,911	58,867	6,157,948,911	58,804

B 在截至2020年6月30日止六個月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	1,710,000	30.88

22 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份(續)

C 尚未行使認股權數目的變動如下：

	截至2020年 6月30日止六個月	截至2019年 6月30日止六個月
	2007年認股權計劃	2007年認股權計劃
於1月1日尚未行使	4,909,000	8,170,500
於期內行使	(1,710,000)	(2,499,000)
於6月30日尚未行使	3,199,000	5,671,500
於6月30日可行使	3,199,000	5,671,500

D 截至2020年6月30日止六個月內，本公司在行政人員股份獎勵計劃，向本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6,950股表現股份(2019年：244,650股表現股份)和2,334,750股受限制股份(2019年：2,062,150股受限制股份)於2020年4月8日(2019年：2019年4月1日及2019年4月8日)授出及被承授人所接受。這些獎勵股份於2020年4月8日的公允價值為每股41.90港元(2019年：於2019年4月1日為每股48.90港元及於2019年4月8日為每股48.40港元)。

E 截至2020年6月30日止六個月內，行政人員股份獎勵計劃的受托人根據行政人員股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯合交易所購入共2,020,000股本公司普通股份(2019年：1,870,000股普通股份)，總代價為約8,600萬港元(2019年：8,800萬港元)。

F 截至2020年6月30日止六個月內，合共1,855,667股本公司股份(2019年：2,145,215股本公司股份)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8,400萬港元(2019年：8,800萬港元)。截至2020年6月30日止六個月內，本公司已就若干已歸屬股份的公允價值高於其成本的金額600萬港元(2019年：500萬港元)計入股本。截至2020年6月30日止六個月內，合共184,776股的獎勵股份(2019年：97,938股獎勵股份)失效/被沒收。

23 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

A 固定資產的公允價值計量

本集團所有以公允價值定期計量的投資物業及自用樓宇會在公允價值級別架構下分類為第三級。

截至2020年6月30日止六個月內，本集團的投資物業及自用樓宇的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

B 財務工具的公允價值計量

(i) 按公允價值列帳的財務資產及負債

本集團的所有證券投資均按第一級的計算方式以公允價值計量，於2020年6月30日，財務資產的公允價值為2.19億港元(2019年12月31日：3.86億港元)。本集團的財務衍生工具採用第二級的計算方式以公允價值計量，於2020年6月30日，財務衍生工具資產和負債的公允價值分別為4.31億港元(2019年12月31日：1.98億港元)和6.30億港元(2019年12月31日：4.08億港元)。

沒有財務工具採用第三級的方式計算公允價值。截至2020年6月30日止六個月內及2019年12月31日止年度，財務工具的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

本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相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線及相關貨幣對於匯報期末的貨幣基準曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。

未經審核的中期財務報告附註

23 公允價值計量(續)

B 財務工具的公允價值計量(續)

(ii) 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2020年6月30日及2019年12月31日，除下列資本市場借貸工具和其他負債外(其帳面金額及公允價值如下)，本集團不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面金額與其公允價值並無重大分別。

百萬港元	於2020年6月30日(未經審核)		於2019年12月31日(已審核)	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	26,894	33,493	24,204	27,528
其他負債	1,668	1,599	1,740	1,884

以上公允價值計量屬第二級。本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負債的公允價值。所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末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期末的期末匯率。

24 經營活動產生的現金

來自本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2020年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2019年 6月30日止六個月 (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	4,001	8,411
調整非現金項目	(34)	2,019
未計營運資金變動前的經營利潤	3,967	10,430
應收帳項及其他應收款項增加	(1,396)	(703)
存料與備料增加	(68)	(167)
應付帳項及其他應付款項(減少)/增加	(259)	404
經營活動產生的現金	2,244	9,964

25 資本性承擔

A 於2020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	中國內地及 海外業務	總計
於2020年6月30日(未經審核)					
已核准但未簽約	13,220	-	2,203	9	15,432
已核准及已簽約	16,461	152	1,212	229	18,054
	29,681	152	3,415	238	33,486
於2019年12月31日(已審核)					
已核准但未簽約	8,476	-	2,442	9	10,927
已核准及已簽約	13,558	170	1,183	20	14,931
	22,034	170	3,625	29	25,858

關於Sydney Metro City & Southwest，本集團所佔的投資份額預計為約1,270萬澳元的股權投資及提供約4,750萬澳元的貸款。截至2020年6月30日，本集團尚未向該項目注資或給予貸款。

25 資本性承擔(續)

B 香港客運業務、車站商務及其他業務方面的資本性承擔包括：

百萬港元	改善、提升及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
於2020年6月30日(未經審核)				
已核准但未簽約	8,529	1,009	3,682	13,220
已核准及已簽約	12,925	352	3,184	16,461
	21,454	1,361	6,866	29,681
於2019年12月31日(已審核)				
已核准但未簽約	4,090	746	3,640	8,476
已核准及已簽約	10,267	246	3,045	13,558
	14,357	992	6,685	22,034

26 新型冠狀病毒大流行的影響

自2020年年初，新型冠狀病毒大流行為本集團的營運和財務帶來不利影響。詳情載於2020年中期報告的其他章節。

27 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2020年8月6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47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2020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2020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

2020年8月6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

