

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



MTR CORPORATION LIMITED

香港鐵路有限公司

(「公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

截至 2018 年 6 月 30 日止六個月期間 未經審核業績公告

摘要

財務

- 經常性業務收入	263.73 億港元	上升 13.9%
中國內地的物業發展收入	- 港元	下跌 68.44 億港元
集團總收入	263.73 億港元	下跌 12.1%
- 除稅後公司股東應佔利潤：		
經常性業務利潤	44.83 億港元	上升 0.1%
基本業務利潤	46.48 億港元	下跌 20.5%
計入投資物業重估後利潤	70.83 億港元	下跌 5.3%
- 宣派中期普通股息每股 0.25 港元（可選擇以股代息）		

香港業務

- 準時程度是自合併以來最佳的 1 月至 6 月服務表現
- 香港車站商務及物業的租賃業務分別增長 11.3% 及 3.4%
- 油塘通風樓項目及黃竹坑站第三期的物業發展項目分別已於 2018 年 5 月及 8 月批出

中國內地及國際業務

- 鐵路業務表現參差，其中澳洲和中國內地的良好業務表現抵銷了在歐洲面對的挑戰
- 集團獲批澳門輕軌系統氹仔線的營運及維護合約
- 於 2018 年 7 月就英國 West Coast Partnership 鐵路專營權遞交了標書

展望

- 就廣州-深圳-香港高速鐵路的未來營運安排進行最後階段的磋商
- 香港業務將受惠於持續穩健的經濟增長
- 預期在歐洲仍然繼續面對挑戰。其他香港以外業務的表現應會合乎預期
- 視乎市場情況，計劃在未來六個月左右就何文田站第二期及「日出康城」第十一期的物業發展項目進行招標

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2018 年 6 月 30 日止半年度未經審核的中期業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2018 年 (未經審核)	2017 年 (未經審核)
香港客運業務收入	9,328	8,957
香港車站商務收入	3,075	2,788
香港物業租賃及管理業務收入	2,517	2,432
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬 公司收入	10,453	8,015
其他業務收入	1,000	968
	26,373	23,160
中國內地的物業發展收入	-	6,844
	26,373	30,004
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(2,854)	(2,530)
- 水電費用	(759)	(705)
- 營運鐵路的地租及差餉	(127)	(119)
- 耗用的存料與備料	(264)	(252)
- 保養及相關工程	(679)	(665)
- 鐵路配套服務	(144)	(136)
- 一般及行政開支	(249)	(223)
- 其他費用	(151)	(154)
	(5,227)	(4,784)
香港車站商務開支	(268)	(239)
香港物業租賃及管理業務開支	(381)	(344)
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬 公司開支	(10,043)	(7,565)
其他業務開支	(919)	(1,023)
項目研究及業務發展開支	(214)	(159)
	(17,052)	(14,114)
中國內地的物業發展附屬公司開支	(17)	(4,658)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(17,069)	(18,772)
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	9,321	9,046
- 來自中國內地物業發展	(17)	2,186
	9,304	11,232
香港物業發展利潤	158	622
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	9,462	11,854
折舊及攤銷	(2,461)	(2,390)
每年非定額付款	(999)	(915)
未計利息及財務開支前經營利潤	6,002	8,549

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2018 年 (未經審核)	2017 年 (未經審核)
利息及財務開支	(580)	(403)
投資物業重估	2,435	1,632
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損	286	180
除稅前利潤	8,143	9,958
所得稅	(972)	(2,425)
期內利潤	7,171	7,533
下列人士應佔：		
- 公司股東	7,083	7,480
- 非控股權益	88	53
期內利潤	7,171	7,533
公司股東應佔期內利潤：		
- 來自經常性業務	4,483	4,478
- 來自物業發展	165	1,370
- 來自基本業務	4,648	5,848
- 來自投資物業重估	2,435	1,632
	7,083	7,480
每股盈利：		
- 基本	1.18 港元	1.27 港元
- 攤薄	1.18 港元	1.26 港元

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2018 年 (未經審核)	2017 年 (未經審核)
期內利潤	7,171	7,533
期內其他全面收益（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盈餘	324	85
其後可能重新分類至損益的項目：		
- 折算的匯兌差額：		
- 海外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表	(247)	423
- 非控股權益	(6)	20
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	136	(314)
	(117)	129
	207	214

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2018 年 (未經審核)	2017 年 (未經審核)
期內全面收益總額	7,378	7,747
下列人士應佔：		
公司股東	7,296	7,674
非控股權益	82	73
期內全面收益總額	7,378	7,747

綜合財務狀況表（百萬港元）

	於 2018 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2017 年 12 月 31 日 (已審核)
資產		
固定資產		
- 投資物業	79,739	77,086
- 其他物業、機器及設備	102,602	102,889
- 服務經營權資產	30,096	29,797
	212,437	209,772
物業管理權	26	26
商譽	58	63
發展中物業	15,024	14,810
遞延開支	1,192	710
聯營公司及合營公司權益	7,694	6,838
遞延稅項資產	73	69
證券投資	232	443
待售物業	1,311	1,347
財務衍生工具資產	189	168
存料與備料	1,624	1,540
應收帳項及其他應收款項	7,034	7,058
應收關連人士款項	2,083	2,570
現金、銀行結餘及存款	13,837	18,354
	262,814	263,768
負債		
銀行透支	-	4
短期貸款	3,961	325
應付帳項及其他應付款項	25,271	28,166
本期所得稅	1,442	1,080
應付關連人士款項	5,597	2,226
貸款及其他債務	34,394	41,714
服務經營權負債	10,439	10,470
財務衍生工具負債	351	451

	於 2018 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2017 年 12 月 31 日 (已審核)
非控股權益持有者貸款	144	146
遞延稅項負債	12,797	12,760
	94,396	97,342
淨資產	168,418	166,426
股本及儲備		
股本	52,382	52,307
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(266)	(173)
其他儲備	116,126	114,170
公司股東應佔總權益	168,242	166,304
非控股權益	176	122
總權益	168,418	166,426

附註：

1. 中期財務報告的審閱

本公告所載的中期財務業績並不構成本集團截至 2018 年 6 月 30 日止六個月期間的中期財務報告，而是摘錄自該中期財務報告。

截至 2018 年 6 月 30 日止半年度的中期財務報告乃未經審核，惟已由集團的核數師畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第 2410 號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。畢馬威會計師事務所發出的無重大修訂審閱報告載於即將寄發予股東的中期報告內。此外，中期財務報告已經過集團審核委員會審閱。

2. 帳項編製基準

公司中期業績之初步公告是按照《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的適用披露規定編製，並於 2018 年 8 月 9 日獲授權發布。

本中期業績之初步公告所載有關截至 2017 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料均取自該等帳項，以作為比較資料，並不構成公司於該財政年度的法定年度綜合帳項。按照香港《公司條例》第 436 條須就該等法定帳項作進一步披露的資料如下：

- 根據《公司條例》第 662(3)條及附表 6 第 3 部，公司已將截至 2017 年 12 月 31 日止年度的帳項交付公司註冊處處長。
- 公司核數師畢馬威會計師事務所已對集團截至 2017 年 12 月 31 日止年度的帳項作出滙報。該核數師報告並無保留意見；並無含有該核數師在其報告不作保留意見之情況下，以強調的方式促請有關人士注意的任何事宜之提述；亦未載有按《公司條例》第 406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

本未經審核的中期業績須與 2017 年年度帳項一同閱讀。香港會計師公會頒布了數項於集團本會計期間首次生效的《香港財務報告準則》（「HKFRSs」）修訂。

香港會計師公會頒布了多項《香港財務報告準則》的新準則及修訂，這些新準則及修訂於集團的本會計期間首次生效。有關發展包括可能與集團帳項相關的以下各項：

- 《香港財務報告準則》第 9 號「財務工具」
- 《香港財務報告準則》第 15 號「客戶合約收益」
- 《香港財務報告準則》第 2 號修訂「以股份為基礎付款的交易之分類及計量」
- 《香港會計準則》第 40 號修訂「投資物業：投資物業之轉讓」

採納《香港財務報告準則》的新準則及修訂不會對集團的財務業績及財務狀況造成重大影響。

集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的任何新訂準則或詮釋。

編制中期財務報告所採納的會計政策與編制截至 2017 年 12 月 31 日止年度財務報表所採納者相同，但預計在截至 2018 年 12 月 31 日止年度的財務報表中反映的會計政策變動則除外。因採納《香港財務報告準則》第 9 號及《香港財務報告準則》第 15 號而產生的任何會計政策變動詳列於下文附註 1(a)及(b)。

(a) 《香港財務報告準則》第 9 號「財務工具」

《香港財務報告準則》第 9 號取代《香港會計準則》第 39 號「財務工具：確認與計量」。該準則列明了確認與計量財務資產、財務負債及某些非財務項目買賣合約的要求。

(i) 財務資產及財務負債的分類

《香港財務報告準則》第 9 號將財務資產劃分為三大分類：以攤銷成本計量、按公允價值計入其他全面收益，以及按公允價值計入損益。該等分類取代了《香港會計準則》第 39 號的四項分類：持有至到期投資、貸款及應收款、可供出售及按公允價值計入損益的財務資產。

在《香港財務報告準則》第 9 號下的財務資產分類是基於管理該財務資產的商業模式及其合約現金流特徵。《香港財務報告準則》第 9 號的採納不會影響集團於 2018 年 1 月 1 日的財務資產之計量基準及賬面金額。

《香港財務報告準則》第 9 號大致保留了《香港會計準則》第 39 號關於財務負債分類及計量的現有規定。因此，《香港財務報告準則》第 9 號的採納不會影響集團於 2018 年 1 月 1 日的財務負債的賬面金額。

集團並未指定或終止指定任何於 2018 年 1 月 1 日以公允價值計入損益的財務資產或財務負債。

(ii) 信用虧損

《香港財務報告準則》第 9 號以「預期信用虧損」模型，取代《香港會計準則》第 39 號的「已產生虧損」模型。預期信用虧損模型要求持續計量與財務資產有關的信用風

險，並因此較《香港會計準則》第 39 號的「已產生虧損」模型提早確認預期信用虧損。預期信用虧損模型應用於集團以攤銷成本計量的財務資產，但沒有應用於集團以公允價值計量的財務資產。

就集團的應收賬款及其他應收款，虧損撥備以相等於整個生命週期內預期信用虧損的金額計量（即在預期信用虧損模型適用項目的預計年期內所有可能違約事件產生的預期信用虧損）。就集團其他以攤銷成本計量的財務工具，虧損撥備以等同於 12 個月預期信用虧損的金額計量（即報告日後 12 個月內可能違約事件產生的預期信用虧損）。除非財務工具的信用風險自初始確認後大幅增加，虧損撥備則為此按等同於生命週期的財務計量。

因採納預期信用虧損模型沒有使於 2018 年 1 月 1 日確認的減值損失撥備金額造成重大變動。

(iii) 對沖會計

集團已採用《香港財務報告準則》第 9 號下新訂的一般對沖會計要求。與《香港會計準則》第 39 號相比，該新訂的會計要求因應對沖的複雜性允許使用更為定性的方法來評估對沖效率，而評估具有前瞻性。採納《香港財務報告準則》第 9 號不會就此對集團的財務帳項造成重大影響。

(b) 《香港財務報告準則》第 15 號「客戶合約收益」

《香港財務報告準則》第 15 號建立確認有關成本來自客戶合約的收入及部分成本的全體框架。《香港財務報告準則》第 15 號取代《香港會計準則》第 18 號「收入」（包括銷售貨物及提供服務所產生的收入）及《香港會計準則》第 11 號「建築合約」（規定建造合約之核算）。

此前根據《香港會計準則》第 18 號及《香港會計準則》第 11 號，因提供服務及建築合約產生的收入隨時間確認，而銷售貨物產生的收入一般則在貨物的風險及回報轉移至客戶的時點確認。

在《香港財務報告準則》第 15 號下，收入於履行了履約責任時確認。這是當客戶獲得合約承諾貨物或服務的控制權時，其可以是於單一時點或隨時間進行。

《香港財務報告準則》第 15 號定義了承諾貨物或服務的控制權被視為隨時間轉移，而實體隨時間確認銷售該貨物或服務的收入。若干情況下，倘合同條款及實體活動並不屬於該等情況中任何一項，則實體於單一時點（即控制權轉移時）確認銷售該貨物或服務的收入。所有權風險及回報的轉移是確定何時發生控制權轉移的考慮指標之一。

採納《香港財務報告準則》第 15 號在集團確認收入時不會造成重大影響。

3. 保留溢利

截至 2018 年 6 月 30 日止半年度及截至 2017 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2018 年 1 月 1 日結餘	110,697
公司股東應佔期內利潤	7,083
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(11)
宣派及批准股息	(5,228)
於 2018 年 6 月 30 日結餘	<u>112,541</u>

百萬港元	
於 2017 年 1 月 1 日結餘	99,392
公司股東應佔年內利潤	16,829
年內其他全面收益	838
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	2
宣派及批准股息	(6,364)
於 2017 年 12 月 31 日結餘	<u>110,697</u>

4. 除稅前香港物業發展利潤

除稅前香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2018 年	2017 年
分佔物業發展所得的盈餘	128	359
西鐵物業發展的代理費及其他收入	52	286
其他費用及雜項研究	(22)	(23)
	<u>158</u>	<u>622</u>

5. 所得稅

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2018 年	2017 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	920	944
- 中國內地及海外稅項	146	1,523
	<u>1,066</u>	<u>2,467</u>
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(32)	(24)
	<u>1,034</u>	<u>2,443</u>
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	4	(5)
- 超過相關折舊的折舊免稅額	(56)	(1)
- 撥備及其他	(10)	(12)
	<u>(62)</u>	<u>(18)</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>972</u>	<u>2,425</u>
應佔聯營公司及合營公司所得稅支出	<u>148</u>	<u>107</u>

截至 2018 年 6 月 30 日止半年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以期內估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損（如有）後，按稅率 16.5%（2017 年：16.5%）計算。中國內地及海外附屬公司的本期稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

土地增值稅撥備是根據有關中國內地稅法及條例所載之規定而估算。土地增值稅已按增值額之累進稅率範圍撥備，而有若干可扣減項目。截至 2018 年 6 月 30 日止半年度內，沒有土地增值稅（2017 年：7.58 億港元）計入損益。

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%（2017 年：16.5%）計算，而在中國內地及海外產生的遞延稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

有關公司購買儲稅券之詳情請參閱本公告附註 11A。

6. 股息

董事局已議決派發中期股息每股 0.25 港元，並向所有股東提供以股代息的選擇，惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外。中期股息（附有以股代息選擇），預計於 2018 年 10 月 12 日派發予於 2018 年 8 月 29 日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

7. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2018 年 6 月 30 日止半年度的股東應佔利潤 70.83 億港元（2017 年：74.80 億港元），及期內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，合共 6,004,172,031 股（2017 年：5,903,027,438 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2018 年 6 月 30 日止半年度的股東應佔利潤 70.83 億港元（2017 年：74.80 億港元），及就具攤薄效力的公司的認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃作出調整的期內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，合共 6,014,207,193 股（2017 年：5,915,749,270 股）計算。

若根據來自基本業務的公司股東應佔利潤 46.48 億港元（2017 年：58.48 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 0.77 港元（2017 年：0.99 港元）。

8. 業務分類資料

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

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

(i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、新界西北區作

為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士、及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸，提供客運及相關服務。

(ii) 香港車站商務：於香港客運業務網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。

(iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。

(iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。

(v) 中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。

(vi) 中國內地的物業發展：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：

百萬元	收入		利潤貢獻	
	截至 6 月 30 日止半年度 2018 年	2017 年	截至 6 月 30 日止半年度 2018 年	2017 年
香港客運業務	9,328	8,957	1,148	1,320
香港車站商務	3,075	2,788	2,414	2,202
香港物業租賃及管理業務	2,517	2,432	2,128	2,080
中國內地及國際的鐵路、物業 租賃及管理業務	10,453	8,015	339	384
中國內地的物業發展	-	6,844	(19)	2,186
其他業務	1,000	968	48	(86)
	26,373	30,004	6,058	8,086
香港物業發展			158	622
項目研究及業務發展開支			(214)	(159)
			6,002	8,549
利息及財務開支			(580)	(403)
投資物業重估			2,435	1,632
應佔聯營公司及合營公司利潤 或虧損			286	180
所得稅			(972)	(2,425)
期內利潤			7,171	7,533

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

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2018 年	2017 年
香港（所屬地）	15,891	15,121
澳洲	6,622	4,654
中國內地	472	7,240
瑞典	2,485	2,350
英國	798	546
其他國家	105	93
	10,482	14,883
	26,373	30,004

9. 在建鐵路工程

港島綫西延項目

於 2009 年 7 月 13 日，公司與香港特區政府就港島綫西延的融資安排、設計、建造及包括相關服務和設施的營運簽訂了工程項目協議。根據協議，香港特區政府於 2010 年 3 月提供 123 億港元的現金資助予公司（根據初步項目協議，另外 4 億港元的現金資助已於 2008 年 2 月收訖）。此現金資助受一項還款機制所規限。根據於 2018 年 6 月簽訂的補充協議，公司及香港特區政府同意延長還款機制的時間框架至不遲於 2019 年 3 月 31 日。

10. 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程

A 廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）項目

- a) 高鐵香港段初步委託協議：於 2008 年 11 月 24 日，香港特區政府與公司簽訂有關高鐵香港段的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議（「高鐵香港段初步委託協議」）。按照高鐵香港段初步委託協議，香港特區政府負責向公司支付公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。
- b) 高鐵香港段委託協議：於 2009 年，基於理解到公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段，香港特區政府決定請公司進行高鐵香港段的建造、測試及通車試行。於 2010 年 1 月 26 日，香港特區政府與公司就高鐵香港段的建造及通車試行訂立另一份委託協議（「高鐵香港段委託協議」）。根據高鐵香港段委託協議，公司負責進行或促使就高鐵香港段的規劃、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鐵香港段的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用（「委託費用」）及就此進行融資，並按照協定付款時間表向公司支付一筆費用（「項目管理費用」）（對該等安排隨後之修訂於以下描述）。截至 2018 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的項目管理費用。

倘若公司違反高鐵香港段委託協議（包括，倘若公司違反其對項目管理服務的保證），香港特區政府有權向公司提出申索，並且根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府可就其因公司疏忽履行其根據高鐵香港段委託協議的責任或其因公司有任何違反高鐵香港段委託協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據高鐵

香港段委託協議，公司就高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於公司根據高鐵香港段委託協議收取的項目管理費用及其他費用，以及公司根據高鐵香港段初步委託協議收取的若干費用（「責任上限」）。截至中期報告發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

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

於 2015 年 6 月 30 日，公司向香港特區政府匯報，指出公司估計：

- 將在 2018 年第三季完成高鐵香港段工程（包括六個月的計劃緩衝時間）（「高鐵香港段經修訂工程時間表」）；及
- 根據高鐵香港段經修訂工程時間表，項目總成本為 853 億港元（包含備用資金）。

因對本公司於 2015 年 6 月 30 日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與公司已同意項目造價估算減少至 844.2 億港元（「經修訂造價估算」）。

- c) 高鐵香港段協議：香港特區政府與公司於 2015 年 11 月 30 日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的協議（「高鐵香港段協議」）。高鐵香港段協議包含綜合條款組合（受限於根據下文附註 10A(c)(vi)列明的條件）並規定：
- (i) 香港特區政府將承擔和支付最高 844.2 億港元的項目造價（包括原有的造價預算 650 億港元加上經協定增加的 194.2 億港元項目造價估算（委託費用（最高為 844.2 億港元）中超過 650 億港元的部分為「目前超支」））；
 - (ii) 如項目造價超過 844.2 億港元，公司將承擔和支付超出該金額（如有）的項目造價部分（「進一步超支」），但不包括若干經協定的例外費用（即高鐵香港段協議中規定由於法律改變、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用）；
 - (iii) 公司將以同等金額分兩期以現金支付每股合共 4.40 港元的特別股息（每期特別股息為每股現金 2.20 港元）。第一期股息已於 2016 年 7 月 13 日支付，而第二期股息已於 2017 年 7 月 12 日支付；
 - (iv) 香港特區政府保留對公司在高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議（「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。根據高鐵香港段委託協議，責任上限相等於項目管理費用、公司在高鐵香港段委託協議下收取的任何其他費用及公司在高鐵香港段初步委託協議下收取的若干費用。因此，責任上限由最多為 49.4 億港元及因項目管理費用根據高鐵香港段協議增加後上升至最多為 66.9 億港元（原因是其將相等於高鐵香港段委託協議下所增加的項目管理費用 63.4 億港元加上上述額外費用）。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限，在委託協議下公司就目前超支的責任將超出責任上限，則公司須：

- 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額，最高至責任上限；
 - 尋求獨立股東在另一次成員大會上（在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票）批准公司承擔該超出責任；及
 - 在取得上文剛述的獨立股東批准後，向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准，公司將不會向香港特區政府支付該金額。
- (v) 對高鐵香港段委託協議作出若干修訂，以反映高鐵香港段協議所載的安排，包括根據高鐵香港段委託協議應向公司支付的項目管理費用增加至合共 63.4 億港元（反映了公司預期因履行高鐵香港段委託協議下與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計）及以反映高鐵香港段經修訂工程時間表；及
- (vi) 高鐵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。

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

- d) 高鐵香港段的未來營運：高鐵香港段的目標通車日期是 2018 年 9 月。公司正與香港特區政府就高鐵香港段的未來營運安排進行最後階段的討論。
- e) 公司並無就下列各項於公司帳項作出任何撥備：
- (i) 公司須承擔任何進一步超支（如有）的任何可能責任，原因是公司相信現時無需對高鐵香港段經修訂工程時間表或經修訂造價估算 844.2 億港元作進一步修訂。項目最終成本只有待所有合同最終確定完結後才能確定，此可能需要在商業營運開始後幾年；
 - (ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，公司可能須承擔的任何可能責任（於上文附註 10A(c)(iv)更具體說明），原因是(a)公司並未接獲香港特區政府針對公司提出任何索償或仲裁（因高鐵香港段協議緣故，須待高鐵香港段開始投入商業營運後方可進行）的任何通知（截至 2018 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期）；(b)公司受責任上限所保障；及(c)由於高鐵香港段協議，公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及
 - (iii) 任何項目管理費用可能不足以使公司全數收回其因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本，原因是基於目前已知情況，公司估計根據高鐵香港段協議增加後的項目管理費用應足以支付該等成本，

而且（如適用）因公司未能有足夠的可靠性去估算公司的責任或負債金額（如有）。

- f) 截至 2018 年 6 月 30 日止半年度內，項目管理收入 2.22 億港元（2017 年：3.68 億港元）已在綜合損益表中確認。截至 2018 年 6 月 30 日為止，在綜合損益賬中確認的項目管理收入總額為 62.90 億港元（截至 2017 年 12 月 31 日為止：60.68 億港元）。

B 沙田至中環綫（「沙中綫」）項目

- a) 沙中綫初步委託協議：於 2008 年 11 月 24 日，香港特區政府與公司簽訂有關沙中綫的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議（「沙中綫初步委託協議」）。按照沙中綫初步委託協議，公司負責進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而香港特區政府則負責直接支付該等工作的總成本。
- b) 沙中綫前期工程委託協議：於 2011 年 5 月 17 日，香港特區政府與公司就沙中綫的若干備置工程之融資、建造、服務與設備採購及其他事項訂立另一份委託協議（「沙中綫前期工程委託協議」）。根據沙中綫前期工程委託協議，公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向公司支付所有工程成本（「沙中綫前期工程成本」）。

於 2015 年 8 月，公司已通知香港特區政府公司就沙中綫前期工程委託協議下的工程的成本估算將超出原先估算的 73.50 億港元。於 2016 年 2 月，公司已通知香港特區政府超支金額估算將會是 12.67 億港元（包含備用資金）。於 2016 年 12 月，公司完成對沙中綫前期工程委託協議下項目造價估算的評估，並就公司對該等工作的委託成本修訂至 86.171 億港元通知香港特區政府。於 2017 年 1 月，香港特區政府向立法會工務小組委員會申請額外撥款以應付超出香港特區政府原先保留的撥款金額的部分，立法會財務委員會於 2017 年 6 月批准額外撥款 8.48 億港元。

- c) 沙中綫委託協議：於 2012 年 5 月 29 日，公司與香港特區政府就沙中綫簽訂有關建造及通車試行的委託協議（「沙中綫委託協議」）。按照沙中綫委託協議，除了因屬於現有與九鐵公司訂立的服務經營權協議下的若干資產（包括列車、訊號、無線電及主要控制系統）修改、升級或擴展工程的若干費用，由公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議中指定的所有工程成本，包括承建商成本及公司成本（「銜接工程成本」）。公司將會就有關修改、升級或擴展工程的費用分擔一定金額。該金額主要透過公司於將來產生的公司本應承擔的維修資本開支的減少以抵付。公司負責進行或促使他人進行沙中綫初步委託協議、沙中綫前期工程委託協議和沙中綫委託協議（統稱「沙中綫協議」）內指定的工程，從而獲得項目管理費用合共 78.93 億港元。截至 2018 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的項目管理費用。

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

公司完成對有關沙中綫委託協議下主要建造工程造價估算的詳細評估，最新估算已於 2017 年 12 月 5 日提交香港特區政府審核。考慮到若干因素（包括考古發現、香港特區政府對附加工程範圍的要求、延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成等問題），公司已把最新造價估算上調 165.01 億港元，由 708.27

億港元增至 873.28 億港元，包括增加應付公司的項目管理費用（惟有待同意及批准程序）。公司自提交該最新估算以來，一直與香港特區政府保持聯繫，以助其進行檢討及核實程序。

接近 2018 年上半年末，公司在沙中綫的其中三個車站的施工質量和及時匯報若干建造事宜方面受到指責。公司立即調查事件、向香港特區政府報告調查結果，以及確定所需的修正工作。同時，公司保留對承建商和顧問追究的權利。公司將繼續採取措施來釋除公眾疑慮，並就工程的安全性提供保證。為回應對紅磡站擴建部分月台的指控，公司已委託獨立第三方對該月台進行安全測試。紅磡站月台的核實或安全測試所引致的任何重大不利後果均可能影響上述的最新造價估算。公司亦會與香港特區行政長官會同行政會議委任的調查委員會通力合作，以調查有關紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板的事宜，公司的項目管理和監督制度是否完備，以及其他事項。於 2018 年 8 月 7 日，公司公布在公司於 2018 年 6 月 15 日向香港特區政府提交有關紅磡站擴建部分月台層板的報告中，有關月台層板上層施工方法的描述存在不準確之處。公司正在調查此事件，並會適時向香港特區政府提供最新資料。

倘若公司違反沙中綫協議（包括，倘若公司違反其對項目管理服務的保證），香港特區政府有權向公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因公司在履行相關的沙中綫協議下之義務所犯的疏忽或就其因公司有任何違反該等協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據沙中綫委託協議，公司就沙中綫協議所產生或相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於公司在沙中綫協議下收到的費用。截至中期報告發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

- d) 鑑於：
- (i) 沙中綫協議列明，香港特區政府須全數承擔相關上述成本；
 - (ii) （截至 2018 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期）公司並未收到香港特區政府就任何沙中綫協議向公司提出任何申索通知；及
 - (iii) （如適用）故此公司未能有足夠的可靠性去估算公司因上述事項而產生的責任或負債金額（如有），

本公司的帳目中並無就沙中綫作出任何撥備。

- e) 截至 2018 年 6 月 30 日止半年度內，項目管理收入 4.45 億港元（2017 年：4.57 億港元）已在綜合損益表中確認。截至 2018 年 6 月 30 日為止，在綜合損益賬中確認的項目管理收入總額為 60.25 億港元（截至 2017 年 12 月 31 日為止：55.80 億港元）。

此外，截至 2018 年 6 月 30 日止半年度內，香港特區政府應付公司的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本為 1.96 億港元（2017 年：5.96 億港元）。於 2018 年 6 月 30 日，香港特區政府仍須向公司支付的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本金額為 12.29 億港元（2017 年 12 月 31 日：13.18 億港元）。

11. 應收及應付帳項

A 於 2018 年 6 月 30 日，集團的應收帳項及其他應收款項為 70.34 億港元（2017 年 12 月 31 日：70.58 億港元），其中應收帳項為 27.09 億港元（2017 年 12 月 31 日：28.06 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項由立即到期至 50 日到期。有關香港以外的鐵路附屬公司收入之應收款項於 30 日或隨後的一個月內到期。有關顧問服務及委託工程之應收款項於 30 日內到期。有關利率及貨幣掉期合約之應收款項按相關合約的條款而到期繳付。與物業發展有關的應收款項則按相關的發展協議或買賣合約條款而到期繳付。於 2018 年 6 月 30 日，2.39 億港元（2017 年 12 月 31 日：4.84 億港元）已逾期未付，當中 9,500 萬港元（2017 年 12 月 31 日：1.25 億港元）已逾期超過 30 日。

香港稅務局（「稅務局」）就與兩鐵合併有關的若干付款可否扣稅向公司作出提問後，於上一年度就 2010/2011 至 2016/2017 課稅年度向公司發出評稅／額外評稅通知書。

根據外聘資深的大律師和稅務顧問給予的意見之力度，公司董事已決定就稅務局的稅評提出強烈爭議。公司對這些評稅已提出反對，並就這些額外徵收的稅款已申請暫緩繳款。稅務局已同意暫緩徵收該額外稅款，惟公司須於截至 2017 年 12 月 31 日止年度內購買合共 18.16 億港元的儲稅券。購買儲稅券不會影響公司在稅務上所持的立場，而已購買的儲稅券已計入集團綜合財務狀況表的應收帳項及其他應收款項。集團並無就上述的評稅／額外評稅通知書作額外稅務撥備。

B 於 2018 年 6 月 30 日，應付帳項及其他應付款項為 252.71 億港元（2017 年 12 月 31 日：281.66 億港元），其中應付帳項及應計費用為 208.74 億港元（2017 年 12 月 31 日：246.87 億港元）。於 2018 年 6 月 30 日，62.93 億港元（2017 年 12 月 31 日：112.74 億港元）為於 30 日內到期或即期的款項，而餘下款項則仍未到期繳付。

12. 買賣或贖回上市證券

截至 2018 年 6 月 30 日止六個月期間內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。於同期內，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 5,351,600 股公司普通股份，總代價為約 2.39 億港元。

13. 集團資產押記

於 2018 年 6 月 30 日，公司在中國內地之間接全資附屬公司 — 港鐵軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌道交通龍華綫二期相關票務及非票務收入及保險合約權益為一項總額 21.39 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

於 2018 年 6 月 30 日，公司在澳洲之間接全資附屬公司 — MTR Corporation (Sydney) NRT Pty Limited 以 1,700 萬澳元的銀行存款為一項總額 1,700 萬澳元的銀行擔保提供抵押。

除上述披露外，集團於 2018 年 6 月 30 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

14. 公司管治

在截至 2018 年 6 月 30 日止六個月期間內，公司已遵守香港聯合交易所有限公司《證券上市規則》附錄 14《企業管治守則》所載的守則條文。

15. 發表中期業績公告及中期報告

本中期業績公告登載於公司的網址 www.mtr.com.hk 及聯交所的網址。中期報告將於 2018 年 9 月中向股東寄發，並在公司網址及聯交所網址可供查閱。

主要統計數字

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2018 年	2017 年
在香港的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	816.1	798.3
- 過境服務	58.1	54.8
- 機場快綫	8.5	8.0
- 輕鐵及巴士	113.2	112.5
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,802	4,700
- 過境服務（每日）	320.8	303.0
- 機場快綫（每日）	47.0	44.2
- 輕鐵及巴士（周日）	647.1	642.6
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前 經營利潤佔營業額百分率（「經營毛利率」）		
- 不包括中國內地及國際附屬公司	56.0%	56.8%
- 包括中國內地及國際附屬公司	35.3%	37.4%

管理層回顧及展望

港鐵於 2018 年首六個月錄得穩健的財務業績，期間我們繼續貫徹三管齊下的策略，即強化和拓展香港業務、加快中國內地及國際業務發展，以及提升公司的聲譽。2018 年 2 月，港鐵榮獲獨立品牌業務評估和策略顧問公司 Brand Finance 評為全球最強的運輸品牌，讓我們深感自豪。Brand Finance 指出港鐵是「全球效率最高的捷運系統之一」，並「致力提供優質服務」。

於 2018 年首六個月，香港經濟取得合理增長，使港鐵香港客運業務的周日平均乘客量增加 2.1% 至 580 萬人次。港鐵在加密列車班次的同時，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%。乘客車程準時程度亦是港鐵自 2007 年與九廣鐵路公司（「九鐵公司」）合併以來最佳的上半年度服務表現。我們的安全表現亦維持世界級水平。

2018 年上半年，香港零售業持續復甦，惠及港鐵的車站商務及物業租賃業務。新增的零售設施（包括於 2017 年開幕的「德福廣場」二期七樓和八樓，以及「青衣城」2 期），加上於 2018 年首六個月期間增加的 167 平方米的車站商店，亦支持車站商務及物業租賃業務的增長。

於 2018 年首六個月，香港物業發展利潤主要來自出售存貨單位及車位，以及西鐵物業發展項目的代理費收入。「MALIBU」（「日出康城」第五期）於 2018 年 3 月展開預售，市場反應相當熱烈。「晉海」及「晉海 II」（「日出康城」第四期）的未售出單位亦繼續進行預售。物業招標活動方面，我們已於 2018 年 5 月批出油塘通風樓項目，我們亦很高興能於今天公布批出黃竹坑站第三期發展項目。

在香港以外地區，我們的鐵路業務表現有不同發展，其中瑞典 Stockholm commuter rail 及 MTR Express 業務，以及英國 South Western Railway 專營權均面對挑戰，其他鐵路業務的表現則符合或超出預期。在香港以外的業務擴展方面，我們獲批澳門輕軌系統氹仔線的營運和維護服務合約。而在中國內地，我們就共同研究成都地鐵沿綫車站的綜合發展簽署了諒解備忘錄；又為廣東省佛山市順德區陳村站毗鄰的混合用途物業發展項目訂立協議，以提供以地鐵為導向發展的技術支援。在英國，MTR Crossrail 於 2018 年 5 月開始營運倫敦柏靈頓站與希斯路機場之間的列車服務，而我們已於 2018 年 7 月就 West Coast Partnership 鐵路專營權提交標書。

「鐵路 2.0」是我們對新一代鐵路服務的願景，涵蓋港鐵在香港近期的鐵路拓展，當中包括餘下兩個正在施工中的新鐵路項目，即廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）及沙田至中環綫。截至 2018 年 6 月 30 日，兩個項目已分別完成了 99.9% 及 86.0%。

廣州—深圳—香港高速鐵路（香港段）（「高速鐵路（香港段）」）服務已於 2018 年 4 月展開試營運，而香港特別行政區立法會（「立法會」）於 2018 年 6 月 14 日通過《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》（《一地兩檢條例草案》）後，新高速鐵路（香港段）服務將於 2018 年 9 月通車。我們正與政府就該服務的未來營運進行最後階段的討論。

沙田至中環綫繼續取得進展，所有沉管隧道組件已成功安裝在維多利亞港海床上。然而，最近公眾對此項目其中三個車站的施工質量和是否有及時匯報相關建造事宜等方面提出關注，我們已進行內部檢討，以加強項目匯報及有關流程，並將全力配合政府的調查工作。2018 年 8 月 7 日，公司公布在 2018 年 6 月 15 日向政府提交有關沙田至中環綫紅磡站擴建部分月台層板的報告中，有關月台層板上層施工方法的描述存在不準確之處。公司正在調查此事件，並會適時向政府提供最新資料。

「鐵路 2.0」亦包括現有網絡的大型資產更新計劃，主要是更換列車和信號系統。這些計劃於 2018 年首六個月取得進一步進展。政府繼續以鐵路作為香港公共交通運輸骨幹的策略，因而在《鐵路發展策略 2014》中建議發展七個新的鐵路項目。我們已就其中五個項目向政府提交了建議書，包括屯門南延綫、北環綫（及古洞站）、東九龍綫、東涌西延綫（及東涌車站）及北港島綫。

我們正繼續推展「日出康城」商場和大圍商場這兩個項目，建造工程正在進行中。剛完成招標的黃竹坑站第三期發展項目，將為我們的商場組合增加第三個新商場。我們亦繼續探討大嶼山小蠔灣車廠上蓋的物業發展計劃。與此同時，我們正尋求更多機會，以利用鐵路資產為香港提供更多房屋。

在香港以外地區，我們繼續在中國內地、北歐國家、英國和澳洲爭取鐵路專營權，同時研究這些市場與鐵路相關的潛在物業發展項目。另外，我們亦正研究加拿大的一個鐵路項目。

公司於 2018 年首六個月的總收入與 2017 年同期比較，下跌 12.1%至 263.73 億港元，因深圳「天頌」發展項目在 2018 年並沒有如 2017 年般錄得顯著收入和利潤所致。若不包括深圳「天頌」物業發展項目，收入則增加 13.9%。而未計香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤則上升 3.0%至 93.21 億港元。若不包括公司在中國內地及國際的鐵路、物業發展、租賃及管理的附屬公司，收入增加 5.1%，經營利潤增加 3.7%，而經營毛利率則下降 0.8 個百分點至 56.0%。股東應佔經常性利潤，即不包括物業發展利潤（包括來自香港和中國內地）和投資物業重估的淨利潤，為 44.83 億港元，與去年相若。除稅後物業發展利潤為 1.65 億港元。不包括投資物業重估的股東應佔基本業務淨利潤下跌 20.5%至 46.48 億港元，下跌主要由於深圳「天頌」發展項目在 2017 年利潤入帳。2018 年首六個月的投資物業重估收益為 24.35 億港元，2017 年同期則為 16.32 億港元。因此，股東應佔淨利潤為 70.83 億港元，即包括投資物業重估收益後的每股盈利為 1.18 港元。董事局已宣派中期股息每股 0.25 港元，與去年相同。

香港業務

港鐵秉持行之有效的「鐵路加物業」業務模式，以鐵路網絡為香港業務的重心，並包括車站商務、物業租賃，以及車站和車廠上蓋及周邊的物業發展。

客運業務

摘要

- 維持世界級的安全水平，須呈報事故數目減少 6%
- 乘客車程的準時程度是自 2007 年與九鐵公司合併以來最佳的上半年度服務表現
- 列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於 99.9%的世界級水平
- 總乘客量增長 2.3%，周日平均乘客量達 580 萬人次

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度		增/（減） 百分率
	2018 年	2017 年	
香港客運業務			
車費收入	9,243	8,878	4.1
其他鐵路相關收入	85	79	7.6
總收入	9,328	8,957	4.1
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前 經營利潤（「EBITDA」）	4,101	4,173	(1.7)
未計利息及財務開支前和計及每年非 定額付款後的經營利潤（「EBIT」）	1,148	1,320	(13.0)
EBITDA 毛利率(%)	44.0%	46.6%	(2.6) 個百分點
EBIT 毛利率(%)	12.3%	14.7%	(2.4) 個百分點

由於經濟增長帶動乘客量增加，2018 年首六個月的香港客運業務的總收入因此上升 4.1%至 93.28 億港元。主要因年度獎金的會計撥備令員工薪酬開支上升，導致 EBITDA

下跌 1.7%至 41.01 億港元，該撥備在去年同期並未計提。啟用新資產導致折舊和攤銷費用增加，以及每年非定額付款開支亦有所上升，EBIT 因而下跌 13.0%至 11.48 億港元。

安全

港鐵一直以安全為首要目標。於 2018 年首六個月，香港重鐵網絡和輕鐵網絡的須呈報事故數目較 2017 年同期減少 6%。

港鐵於 2018 年 3 月在青衣站推出全新互動設施「港鐵安全體驗天地」，讓小朋友認識乘搭港鐵時應注意的安全要點，教育他們遵守良好行為。期內，港鐵還推出其他以輕鐵網絡、扶手電梯、月台空隙及長者乘客為主題的安全推廣活動。

乘客量和收入

香港客運業務的車費收入概述如下：

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度		增/（減） 百分率
	2018 年	2017 年	
車費收入			
本地鐵路服務	6,531	6,349	2.9
過境服務	1,723	1,608	7.2
機場快綫	559	503	11.1
輕鐵及巴士	358	353	1.4
城際客運	72	65	10.8
車費總收入	9,243	8,878	4.1

2018 年首六個月，公司所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量上升 2.3%至 9.978 億人次，而周日平均乘客量增加 2.1%至 580 萬人次。

期內，公司的本地鐵路服務（包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫、馬鞍山綫及南港島綫）的總乘客量達 8.161 億人次，較 2017 年同期增加 2.2%。羅湖及落馬洲過境服務的乘客量增加 5.9%至 5,810 萬人次，主要由於內地旅客人數回升所致。受惠於航空旅客量增長，機場快綫的乘客量上升 6.1%至 850 萬人次。

市場佔有率

公司於 2018 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 49.2%，而 2017 年同期為 48.8%。當中，在過海交通工具市場的佔有率為 69.2%，而 2017 年同期為 69.3%。公司於 2018 年首五個月在過境業務的市場佔有率由 50.2%上升至 51.8%，而在往返機場交通工具市場的佔有率亦由 21.3%上升至 21.7%。

車費調整、推廣及優惠

根據票價調整機制，港鐵票價於 2018/2019 年度的調整幅度為+3.14%，由 2018 年 6 月 30 日起生效。由於 2017/2018 年度的整體票價調整幅度低於 1.5%，因此 2017/2018 年度並無票價調整，而 2017/2018 年度的整體票價調整幅度已轉撥及包括在今年的 3.14% 票價調整之內。

港鐵於 2018 年 5 月 28 日公布的 2018/2019 年度票價推廣計劃，為顧客節省逾 5 億港元車費，其中包括：

- 向八達通乘客提供為期六個月的「程程 3%車費扣減」至 2019 年 1 月 1 日
- 2018 年內不調整「港鐵都會票」、「全月通加強版」及「屯門－南昌全日通」的售價
- 由 2018 年 6 月 3 日起，為轉乘港鐵及綠色專線小巴路綫的八達通乘客提供每程 0.3 港元的折扣優惠
- 延長「早晨折扣優惠」計劃一年至 2019 年 5 月 31 日

連同每年為長者、小童、合資格學生及殘疾人士等不同群體提供的恆常優惠和其他轉乘優惠合共 26 億港元，港鐵於截至 2019 年 6 月止的 12 個月期間為乘客提供的車費優惠將超過 30 億港元。

服務表現

於 2018 年首六個月，重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於 99.9%的世界級水平，優於在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標所列明的表現目標。乘客車程準時程度亦是港鐵自 2007 年與九鐵公司合併以來最佳的上半年度服務表現。期內，公司重鐵和輕鐵網絡分別提供超過 105 萬及超過 54 萬班次的列車服務，其中由港鐵可控制的因素導致、長達 31 分鐘或以上的延誤分別只有兩宗和零宗。

為使顧客能享有更舒適的旅程，由 2018 年 4 月 23 日起，我們於荃灣綫、觀塘綫及港島綫展開新一輪的加密列車班次計劃，每星期額外增加 238 班列車班次，加強非繁忙時間的列車服務，特別是晚上時段。

公司的整體服務表現出色，而港鐵亦非常重視任何對乘客造成不便的延誤。2018 年 1 月 11 日上午，東鐵綫的列車服務因信號系統故障而中斷，事後我們與信號系統供應商的專家共同進行詳細調查，以確定事故起因，並於 2018 年 3 月 12 日向政府提交報告。調查證實，故障是由隱藏的軟件編碼誤差造成。公司隨後聘請獨立顧問審核調查結果，顧問亦認同報告中所指的事故成因及所建議的改善措施。為防止類似事故再次發生，我們已針對事故成因採取多項應對措施，包括下載新的軟件程式來糾正軟件編碼錯誤。此外，我們現正研究如何改善有關調配免費穿梭巴士及排隊安排的效益，並提升乘客資訊及加強教育工作。

車站商務

摘要

- 免稅店及其他車站商店的租金上調帶動業績增長
- 車站商店的新訂租金有所上升
- 廣告收入受惠於市場氣氛向好

香港車站商務於 2018 年上半年的表現概述如下：

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度		增/（減） 百分率
	2018 年	2017 年	
香港車站商務			
車站零售設施收入	2,154	1,935	11.3
廣告收入	523	479	9.2
電訊業務收入	338	315	7.3
其他車站商務收入	60	59	1.7
總收入	3,075	2,788	10.3
EBITDA	2,807	2,549	10.1
EBIT	2,414	2,202	9.6
EBITDA 毛利率(%)	91.3%	91.4%	(0.1)個百分點
EBIT 毛利率(%)	78.5%	79.0%	(0.5)個百分點

2018 年首六個月，香港車站商務總收入增加 10.3%至 30.75 億港元，而各主要車站商務業務均錄得強勁增長。

2018 年首六個月的車站零售設施收入上升 11.3%至 21.54 億港元，主要來自免稅店的租金收入上升，以及其他車站商店新訂租金調升。截至 2018 年 6 月 30 日，港鐵的車站商店數目達 1,422 間，而零售設施的總面積為 58,883 平方米，較 2017 年 12 月 31 日分別增加六間及 167 平方米可出租面積，原因是大埔站及紅磡站分別有兩間及三間新商店開業，以及石門站一間早前因進行裝修而關閉的商店重新開業。

2018 年首六個月的廣告收入上升 9.2%至 5.23 億港元，主要由於零售消費及旅遊業的增長，使市場氣氛向好，而整體廣告支出於 2017 年最後一季亦開始回升。截至 2018 年 6 月 30 日，車站及列車內的廣告點總數增至 47,055 個。為了繼續吸引顧客，公司把握數碼潮流，於期內在中環站及旺角站設立兩個新的數碼專區，以及翻新了多個車站內共 240 個燈箱廣告牌，使其變得更明亮和現代化，以提升廣告的吸引力。

2018 年首六個月的電訊業務收入上升 7.3%至 3.38 億港元。網絡商為提升電訊數據容量，正在 31 個車站安裝全新的商業電訊系統，截至 2018 年 6 月 30 日，已有九個車站完成有關工程。

物業及其他業務

摘要

- 批出油塘通風樓及黃竹坑站第三期項目
- 物業租賃業務收入增加 3.4%，而香港商場組合的新訂租金錄得 2.2%的跌幅
- 「青衣城」2 期於 2017 年 12 月開始試業後，在 2018 年 2 月隆重開幕

商用物業方面，中環甲級寫字樓繼續表現理想。空置率維持於低水平，而內地企業的需求依然強勁，金融及專業服務業的租用面積繼續增加。然而，中環的租金高企，促

使更多租用大面積的租戶遷往港島東及九龍等區域。隨著消費意欲改善、訪港旅客增加，零售業在 2018 年出現復甦跡象。儘管如此，零售業將繼續面對多項不明朗因素，包括持續增長的電子商務。

於 2018 年上半年，買家需求殷切，使住宅樓市保持暢旺。在發展商提供優惠及財務安排下，新發展項目迅速售罄。二手市場亦重拾動力，帶動樓價上升，交投量更於 2018 年首季創下三年高位。反映二手市場表現的中原城市大型屋苑領先指數，由 2017 年年底的 166.73 升至 2018 年 6 月 30 日的 189.54。

物業租賃及管理業務

公司的香港物業租賃及物業管理業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度		增/（減） 百分率
	2018 年	2017 年	
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	2,373	2,296	3.4
物業管理業務收入	144	136	5.9
總收入	2,517	2,432	3.5
EBITDA	2,136	2,088	2.3
EBIT	2,128	2,080	2.3
EBITDA 毛利率(%)	84.9%	85.9%	(1.0)個百分點
EBIT 毛利率(%)	84.5%	85.5%	(1.0)個百分點

2018 年首六個月的物業租賃業務收入增加 3.4%至 23.73 億港元，主要由於租金按現有租約調升，以及新零售設施於 2017 年下半年開業。公司在香港的商場組合於 2018 年首六個月之新訂租金錄得 2.2%的跌幅，反映市場對租金水平在三年前處於高位後所作出的調整。截至 2018 年 6 月 30 日，公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的 18 層寫字樓的出租率為 100%。

於 2018 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 218,083 平方米的零售物業、39,410 平方米的寫字樓，以及 17,764 平方米的其他用途物業。「青衣城」2 期於 2017 年 12 月開始試業後，於 2018 年 2 月 7 日隆重開幕，所有商店已於 2018 年第一季度全面開業。「杏花新城」正繼續進行升級，翻新工程預計於 2018 年下半年竣工。

2018 年首六個月，香港物業管理業務收入增加 5.9%至 1.44 億港元。於 2018 年 6 月 30 日，港鐵管理逾 96,000 個住宅單位及逾 772,000 平方米的商用面積。

期內，港鐵商場獲多個機構頒發獎項。此外，「國際金融中心二期」、「天璽」及「擎天半島」則於期內獲得物業管理獎項。

物業發展

香港物業發展錄得 1.58 億港元的利潤，主要來自出售存貨單位及車位，以及西鐵物業發展項目（包括「海之戀·愛炫美」、「匯璽」、「匯璽 II」、「全·城匯」）的代

理費收入。有關利潤較 2017 年上半年下跌 4.64 億港元，因 2017 年上半年的代理費收入較高，以及從已完成物業發展項目的工程帳目結算所帶來的利潤較大所致。

「日出康城」第五期之「MALIBU」於 2018 年 3 月展開預售，買家反應相當熱烈。截至 2018 年 6 月 30 日，1,600 個單位中已售出約 97%。「日出康城」第四期之「晉海」及「晉海 II」分別於 2017 年 9 月和 10 月推出市場後，繼續進行預售。截至 2018 年 6 月 30 日，「晉海」的 1,040 個單位中已售出約 97%，而「晉海 II」的 1,132 個單位中則售出約 63%。我們於 2018 年 7 月獲得「日出康城」第六期之「LP6」的預售樓宇同意書，該項目有 2,392 個單位，將於短期內推出預售。

西鐵物業發展項目方面，作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們繼續進行「柏傲灣」（荃灣西站（六區）地塊）、「海之戀」和「海之戀·愛炫美」（荃灣西站（五區）灣畔地塊）及「朗屏 8 號」（朗屏站（北）地塊）的預售。截至 2018 年 6 月 30 日，上述項目的單位已大部分售罄。

物業招標活動方面，公司已於 2018 年 5 月批出將軍澳綫油塘通風樓項目，由信和置業有限公司及資本策略地產有限公司合組之財團投得。我們亦在今天批出黃竹坑站第三期項目予長江實業集團有限公司之附屬公司，根據此招標項目的安排，當總樓面面積為 47,000 平方米的商場落成後，公司將會保留該商場的業權。

其他業務

昂坪纜車和昂坪市集（「昂坪 360」）因纜索更換工程，令上一財政年度的旅客量及收入受到影響。受惠於該項工程完成，昂坪 360 於 2018 年首六個月的收入增長 383.0% 至 2.27 億港元，期內的旅客量上升 536% 至約 88 萬人次。

公司於 2018 年首六個月應佔八達通控股有限公司的利潤上升 11.4% 至 9,800 萬港元。截至 2018 年 6 月 30 日，在香港採用八達通的商戶逾 13,000 家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達 3,540 萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為 1,480 萬宗及 2.044 億港元。

香港業務增長

摘要

- 高鐵香港段已完成 99.9%。目標通車日期仍然維持在 2018 年 9 月
- 沙田至中環綫已完成 86.0%。大圍至紅磡段的通車日期須視乎紅磡站月台層板核實及安全測試，以及其他相關事項而定。紅磡至金鐘段的目標完成日期仍然維持在 2021 年
- 《鐵路發展策略 2014》：已提交五個建議書予政府
- 14 個已批出的物業發展項目，完成後將提供逾 20,000 個住宅單位，總樓面面積超過 128 萬平方米

拓展香港鐵路業務

「鐵路 2.0」涵蓋了公司近期的香港鐵路業務發展。除了兩個施工中的新鐵路項目外，該計劃還包括現有鐵路網絡的大型升級和更換工程，以及透過科技提升顧客體驗的多

項措施。除了「鐵路 2.0」以外，政府已宣布鐵路將繼續成為香港公共交通的骨幹，而《鐵路發展策略 2014》涵蓋的項目將可能為香港鐵路網絡再增加 35 公里。長遠來說，政府的「跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究」或會使鐵路網絡進一步擴展。

「鐵路 2.0」

由港鐵管理的新鐵路項目

香港鐵路網絡長達 230.9 公里。在未來數年，正在興建中並由港鐵管理的兩個鐵路項目，即高鐵香港段及沙田至中環綫，將為香港整體鐵路網絡增加 43 公里。

高鐵香港段

全長 26 公里的高鐵香港段，將提供跨境高速鐵路服務，連接香港與深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡，將由香港西九龍站提供服務，其可用樓面面積約為 400,000 平方米，是世界上最大的地下高速鐵路車站之一。港鐵獲政府委託管理高鐵香港段的建造工程。截至 2018 年 6 月 30 日，該項目已完成 99.9%。

高鐵香港段的主要工程於 2018 年第一季大致完成，奠定重要的里程碑，並於 2018 年 3 月 23 日舉行主要工程竣工典禮。在典禮上，我們揭曉「高速鐵路列車命名比賽」的得獎名字，列車正式命名為「動感號」，充分體現香港的朝氣及活力。

香港西九龍站的結構工程已經完成。屬於港鐵負責的屋宇裝配及裝修工程以及屋宇設備工程（包括香港及內地的海關、出入境及檢疫設施範圍內由公司負責的工程）符合施工進度並已大致完成，但所有內地及香港的海關、出入境及檢疫設施按時完成仍然至關重要。消防處已於 2018 年 7 月 12 日完成對香港西九龍站的檢驗工作。

高速鐵路（香港段）服務的試營運已於 2018 年 4 月 1 日展開並全速進行，以查找需要磨合或改善的地方，尤其是列車、信號、供電、路軌、票務和消防設備等不同系統的運作和整合，並讓員工熟習運作程序。在試營運期間，我們就各種車務營運情況進行多項演習和演練。

高速鐵路（香港段）服務的目標通車日期為 2018 年 9 月。我們正與政府就該服務的未來營運進行最後階段的討論。

根據落實海關、出入境及檢疫安排所需的「三步走」程序，香港特區政府於 2017 年 11 月 18 日與廣東省人民政府簽署了《內地與香港特別行政區關於在廣深港高鐵西九龍站設立口岸實施「一地兩檢」的合作安排》（《合作安排》），共同推進落實高鐵香港段通關程序的相關工作。其後，全國人民代表大會常務委員會於 2017 年 12 月 27 日批准《合作安排》。立法會於 2018 年 6 月 14 日通過《一地兩檢條例草案》，標誌著一地兩檢「三步走」程序的完成，而《廣深港高鐵（一地兩檢）條例》已於 2018 年 6 月 22 日刊憲。一地兩檢將為乘客帶來便捷的服務，並有助全面發揮高鐵香港段的運輸、社會及經濟效益。

根據港鐵就高鐵香港段的額外撥款安排與政府達成的協議（「高鐵香港段協議」），政府將承擔及支付最高達 844.2 億港元的項目造價。如項目超出 844.2 億港元，港鐵將承擔及支付超出 844.2 億港元的任何項目造價（如有），但高鐵香港段協議所指明的有限情況例外。

沙田至中環綫

由港鐵代表政府管理的沙田至中環綫全長 17 公里，設有十個車站。這條策略性鐵路將會拓展現有的鐵路網絡，並改善本港的交通聯繫。沙田至中環綫第一期為大圍至紅磡段，全長 11 公里，第二期為紅磡至金鐘段，全長 6 公里。當大圍至紅磡段完成後，現有的馬鞍山綫將由大圍經六個車站延伸至西鐵綫，成為「屯馬綫」。當紅磡至金鐘段完成後，現有的東鐵綫將經紅磡延伸過海至會展站和金鐘站。

沙田至中環綫項目完成後，將連接多條現有鐵路綫，加強整個香港鐵路網絡的聯繫。新界北、九龍和港島之間的車程將大大縮短。新增的鐵路綫除了為乘客提供更多選擇，亦讓乘客可以選乘其他鐵路綫，將有助疏導繁忙的荃灣綫過海段及東鐵綫大圍至九龍塘段。

截至 2018 年 6 月 30 日，該項目整體已完成 86.0%，其中大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段分別完成 97.8%及 70.9%。

大圍至紅磡段方面，所有車站的結構工程均已大致完成。顯徑站與紅磡站之間全綫的試運行，已於 2018 年 6 月按計劃展開。

顯徑站的屋宇設備工程、機電工程及連接高架與地面軌道的工程均已竣工，並已完成相關的法定檢測工作。

宋皇臺站及土瓜灣站的結構工程均已完成，而車站大堂和月台的裝修、屋宇設備及機電工程正全速進行。啟德站方面，消防設備檢測已經完成，而相關的法定檢測工作正在進行中。

紅磡站方面，月台建造及隧道結構工程已經完成。站內的屋宇設備和機電工程大致符合進度。

紅磡至金鐘段方面，全部 11 個沉管過海隧道組件已於 2018 年 4 月安裝在維多利亞港海床上。

會展站工程受工地延遲移交、其他各方未完成之委託工程、及不利的地質條件影響，截至 2018 年 6 月 30 日，會展站工程已完成 64.2%。前灣仔碼頭公共運輸交匯處及前灣仔游泳池工地的挖掘工程正在進行中。在香港會議展覽中心中庭下的工地，隧道鑽掘工程繼續邁進，而結構工程亦正逐步進行。會展站的地基工程則正在前港灣道體育館的工地進行。

前灣仔游泳池的工地在 2018 年 1 月 27 日及 1 月 31 日先後發現兩枚未引爆的戰時炸彈，而前港灣道體育館的工地亦於 5 月 10 日發現第三枚戰時炸彈。這些炸彈由承建商員工在按照既定工序進行挖掘工程時發現。我們感謝香港警方以專業的態度作出有效的處理。

金鐘站將會成為沙田至中環綫、港島綫、荃灣綫及南港島綫的主要轉綫站。該站擴建部分的內部結構工程、裝修及屋宇裝備安裝工程正在進行中。

東鐵綫正更換現有信號系統，此乃沙田至中環綫工程範圍的一部分。新信號系統的動態測試，已連同現有列車及新列車於非行車時間內在東鐵綫全綫進行，預計該工程將於 2019 年下半年完工。

與紅磡站、土瓜灣站及會展站建造工程有關的事宜

公司一向以確保鐵路項目的質量及安全為首要原則。我們理解公眾對最近有關沙田至中環綫項目的報導的關注，並高度正視。我們在各方表達關注後立即調查事件、向政府報告調查結果，以及確定所需的修正工作。同時，我們保留對相關承建商和顧問追究的權利。

公司至今已成功建造多個鐵路項目，每天為香港市民提供快捷、安全的運輸服務。當中確實有賴公司行之有效的項目管理系統，以及港鐵員工的群策群力。港鐵同事將繼續努力，讓沙田至中環綫順利通車。

公司將繼續採取各項措施以釋除公眾疑慮，加強公眾對工程質量的信心。為回應對紅磡站擴建部分月台的關注，我們已委託獨立第三方顧問對此月台進行安全測試（測試結果亦會提交政府並公開）。香港特區行政長官會同行政會議已委任調查委員會調查有關紅磡站擴建部分連續牆及月台層板的事宜、公司的項目管理和監督制度是否完備，以及其他相關事項，我們會作出通力合作。2018年8月7日，公司公布在2018年6月15日向政府提交有關沙田至中環綫紅磡站擴建部分月台層板的報告中，有關月台層板上層施工方法的描述存在不準確之處。公司正在調查此事件，並會適時向政府提供最新資料。

為加強公眾信心，董事局轄下的工程委員會將在外間顧問協助下，從公司的項目管理系統入手，檢討沙田至中環綫的流程和程序。董事局亦已指示公司管理層加強監察及監督沙田至中環綫的所有合約。

通車計劃

正如之前所公布，沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。大圍至紅磡段方面，宋皇臺站工地的考古發現，原本令致工程延誤11個月，但憑著有關團隊的努力及成功實行多項追回落後進度措施，確定可追回部分延誤。然而，大圍至紅磡段的通車日期須視乎上述提及的紅磡站月台層板核實及安全測試，以及其他相關事項而定。

至於紅磡至金鐘段，公司早前已公布九個月的工程延誤是由幾項外在因素造成，包括第三方對會展站部分工地的延遲移交。然而，紅磡至金鐘段的完工期仍以2021年為目標。

工程造價

政府負責沙田至中環綫的融資，而公司就2012年有關沙田至中環綫工程及通車試行的委託協議（「沙中綫委託協議」）內的主要建造工程，獲得政府708.27億港元撥款。公司之前已公布，由於持續面對外在因素帶來的挑戰及與香港其他主要基建工程面對的共同困難，沙田至中環綫造價將需顯著上調。

公司已完成對有關沙中綫委託協議下主要建造工程造價估算的詳細評估，並已於2017年12月5日提交政府審核，最新估算為873.28億港元，上調165.01億港元（即較原來的主体工程造價上升23%）。而公司自提交估算以來，一直與政府保持聯繫，以助其進行檢視及核實程序。最新工程造價估算將可能會受紅磡站月台層板核實或安全測試任何顯著不利結果所影響。公司繼續嚴格控制成本，務求盡量將建造成本降至最低。

現有網絡的大型資產提升和更新工程

我們投放資金，為香港鐵路網絡進行多項大型資產提升和更新工程，當中包括購置新列車和輕鐵車輛、更換信號系統及空調冷卻系統。

公司斥資共 60 億港元，購置 93 列更舒適的全新八卡列車，以取代現時行走觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的列車。首列八卡列車已於 2018 年 1 月運抵香港，而最後一批列車將於 2023 年交付。新列車在投入服務前均會在香港進行嚴謹的測試及試運行。新列車的試運行已於 2018 年 3 月開始，於非行車時間內在東涌綫進行。

為應付對輕鐵服務與日俱增的需求，我們合共斥資 7.45 億港元，更換 30 輛輕鐵和額外添置 10 輛輕鐵。生產程序已於 2018 年年初展開，首批輕鐵車輛的目標交付日期為 2018 年年底。新輕鐵車輛將於 2019 年至 2023 年間逐步投入客運服務。

公司正在更換港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的現有信號系統，工程耗資 33 億港元。荃灣綫信號系統的最後安裝工程已經完成，現正進行覆蓋整條荃灣綫的動態測試。此項目正穩步推展，然而更換過程中亦遇到一些延誤，新系統的目標啟用日期為 2019 年。港島綫及觀塘綫的新系統安裝及設計工作亦正穩步推進。完成更換所有信號系統工程的目標為 2026 年。公司會密切監察整個工程進度，並以安全及維持現有鐵路服務的可靠性為首要任務。

更換空調冷卻裝置的進度理想。我們於 2018 年 4 月完成其中七個車站及兩間車廠內的 29 部空調冷卻裝置的安裝工程。承辦商現正籌備為下一階段工程提交詳細設計圖則。

在沙田至中環綫項目中，西鐵綫原有的 28 列七卡列車已於 2018 年 5 月底前全部改裝為八卡列車，以提升現有的列車服務，並配合未來屯馬綫的運作，為乘客營造更舒適的乘車環境，整體可載客量提升 14%。

提升顧客體驗

在「鐵路 2.0」計劃下，我們亦透過新科技，提供更個人化的服務，令顧客的旅程變得更順暢，從而提升他們的乘車體驗。為此，我們推出了一系列的新數碼化項目，包括提升 MTR Mobile 智能手機應用程式的功能。

MTR Mobile 智能手機應用程式現時每月的活躍用戶超過 100 萬，在 2018 年 1 月亦推出了「Chatbot」互動查詢功能，根據顧客所提供的目的地，向他們建議港鐵路綫及車站出口資訊，以提升個人化體驗。

我們繼續在所有車站安裝新一代乘客資訊顯示屏，為乘客提供最新的列車到站時間及其他實用資訊。

隨著電子支付日益普及，公司於 2017 年 12 月推出試行計劃，在羅湖站及落馬洲站的部分自動售票機接受以手機付款。試行計劃已於 2018 年上半年陸續推展至尖沙咀站、尖東站、銅鑼灣站、旺角東站及沙田站。顧客現時可利用四款不同的電子錢包（支付寶、支付寶 HK、微信支付及 WeChat Pay HK）在上述車站的指定售票機購買單程車票。

為進一步提升顧客的乘車體驗，公司計劃進行一個試驗計劃，於現有車站出入閘機加裝二維碼付款系統，為乘客（特別是遊客）提供多一種付款入閘的方式。此試驗計劃

中取得的經驗亦可作為自動收費系統在日後進行資產更新時的參考。有關二維碼付款服務承辦商的資格預審已於 2018 年 5 月展開，合資格的服務承辦商已於 2018 年 8 月獲邀參與投標。

「鐵路 2.0」以外的新鐵路項目

除了正在興建的兩個鐵路項目外，政府在《鐵路發展策略 2014》中建議進行七個新鐵路項目，並已邀請我們為其中五個提交建議書，分別為屯門南延綫、北環綫（及古洞站）、東九龍綫、東涌西延綫（及東涌車站）和北港島綫。

我們已應政府要求，就多個已提交的項目建議書提供補充資料，包括屯門南延綫、北環綫（及古洞站），以及東九龍綫。我們亦已於 2018 年 1 月提交了東涌西延綫（及東涌車站）的項目建議書。我們正與政府部門就技術、營運和財務相關事宜進行緊密聯繫，以落實這些未來的鐵路項目。北港島綫的項目建議書已於 2018 年 7 月提交。

政府參考《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》中描繪的願景，計劃進行「跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究」，提出興建主要運輸走廊以滿足較長遠的交通需求，並以鐵路為公共交通骨幹。該項研究預計於今年稍後時間展開，探討策略性交通基建網絡，以符合 2030 年後的交通需求，當中包括來自東大嶼都會和新界北兩個策略性發展地區的交通需求。

擴展物業組合

香港鐵路網絡不斷擴展，帶來更多住宅和商業物業發展的機會。

在未來數年，我們將大幅擴展在香港的投資物業組合，包括為商場組合增加 152,120 平方米的總樓面面積，令商場組合應佔總樓面面積增長約 49%。「日出康城」商場和大圍商場這兩個項目的工程正在進行中。除此之外，根據我們剛批出的黃竹坑站第三期招標項目的安排，當總樓面面積為 47,000 平方米的商場落成後，公司將會保留該商場之業權。

截至 2018 年 6 月 30 日，「日出康城」商場的建造工程已完成 40%，而大圍商場的建造工程已完成 20%。這兩個項目目標將分別於 2020 年年底和 2022 年完成。

住宅物業發展方面，於過去四年左右，港鐵相繼批出 14 個物業發展項目。這些項目現正處於不同的規劃及施工階段，於未來七年左右完成後將提供逾 20,000 個住宅單位，總樓面面積超過 128 萬平方米。

我們繼續研究在一些現有鐵路設施上發展物業的可能性，為香港提供更多私營房屋。當中的首個項目為油塘通風樓之上的發展項目，並已於 2018 年 5 月批出。而在大嶼山小蠔灣車廠上蓋，在獲得所需的規劃及其他批准後，將可興建大約 14,000 個住宅單位。小蠔灣分區計劃大綱草圖已於 2018 年 3 月 29 日刊憲。在此初步階段，公司不能保證上述項目的商業可行性。

中國內地及國際業務

摘要

- 獲批澳門輕軌系統氹仔線營運及維護服務合約
- 與成都軌道交通集團就以地鐵為導向發展的項目簽署諒解備忘錄
- 為廣東省佛山市順德區陳村站毗鄰的混合用途物業發展項目，簽署合作協議以提供以地鐵為導向發展的技術支援
- MTR Crossrail 開始營運柏靈頓站與希斯路機場之間的列車服務
- 已提交英國 West Coast Partnership 的標書

我們在香港以外地區發揮本身的專長和經驗，建立一個不斷擴展的鐵路相關業務組合，遍及中國內地、歐洲和澳洲。我們在香港以外地區的鐵路業務於 2018 年首六個月的周日平均乘客量約為 677 萬人次。

	中國內地及國際 - 經常性業務								
	中國內地鐵路、物業租賃及 物業管理業務			國際鐵路業務			總計		
	2018	2017	增/(減) 百分率	2018	2017	增/(減) 百分率	2018	2017	增/(減) 百分率
截至6月30日止半年度 百萬港元									
附屬公司									
收入	451	379	19.0	10,002	7,636	31.0	10,453	8,015	30.4
EBITDA	111	76	46.1	299	374	(20.1)	410	450	(8.9)
EBIT	106	72	47.2	233	312	(25.3)	339	384	(11.7)
EBIT (已扣除非控股權益)	106	72	47.2	145	259	(44.0)	251	331	(24.2)
EBITDA 毛利率 (%)	24.6%	20.1%	4.5 個百分點	3.0%	4.9%	(1.9)個百分點	3.9%	5.6%	(1.7)個百分點
EBIT 毛利率 (%)	23.5%	19.0%	4.5 個百分點	2.3%	4.1%	(1.8)個百分點	3.2%	4.8%	(1.6)個百分點
聯營公司及合營公司									
應佔EBIT	487	336	44.9	(41)	(4)	(925.0)	446	332	34.3
應佔淨利潤/(虧損)	224	95	135.8	(36)	(2)	(1,700.0)	188	93	102.2
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	593	408	45.3	104	255	(59.2)	697	663	5.1

截至6月30日止半年度 百萬港元	中國內地 - 物業發展		
	增/ (減)		
	2018	2017	百分率
<u>附屬公司</u>			
收入	-	6,844	(100.0)
EBITDA	(17)	2,186	不適用
EBIT	(19)	2,186	不適用
EBITDA 毛利率 (%)	不適用	31.9%	不適用
EBIT 毛利率 (%)	不適用	31.9%	不適用
<u>聯營公司</u>			
應佔EBIT	-	(1)	100.0
應佔淨利潤/ (虧損)	-	(1)	100.0

截至6月30日止半年度 百萬港元	中國內地及國際 - 經常性業務及物業發展		
	增/ (減)		
	2018	2017	百分率
<u>公司股東應佔期內利潤</u>			
- 來自經常性業務	342	363	(5.8)
- 來自中國內地物業發展	33	851	(96.1)
總計	375	1,214	(69.1)
公司在香港以外的鐵路 附屬公司及聯營公司錄得的 乘客量 (百萬人次)			
	1,054	909	16.0

中國內地方面，公司的鐵路、物業租賃及管理附屬公司在 2018 年上半年的 EBITDA 上升 46.1%至 1.11 億港元，主要是來自深圳地鐵四號綫的乘客量增加。國際業務方面，來自鐵路附屬公司的 EBITDA 下跌 20.1%至 2.99 億港元，主要因為 Stockholm commuter rail 營運專營權的顯著虧損，而因墨爾本都市鐵路服務的營運及項目的收入增加，以及悉尼西北地鐵綫 (Sydney Metro Northwest, 「SMNW」) 從 2017 年下半年起有項目相關的利潤入帳而抵銷了部分虧損。應佔聯營公司和合營公司的利潤上升 102.2%至 1.88 億港元，主要來自北京京港地鐵有限公司 (「京港地鐵公司」) 的收入改善。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、聯營公司和合營公司在期內六個月錄得的應佔除稅後淨利潤為 3.42 億港元，佔總經常性利潤 7.6%。

中國內地鐵路業務

北京

公司佔 49%股權的聯營公司京港地鐵公司營運四條地鐵綫，即北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫及北京地鐵十六號綫。於 2018 年首六個月，該四條地鐵綫的列車服務準時程度平均為 99.9%。

期內，北京地鐵四號綫和大興綫的總乘客量約為 2.14 億人次，周日平均乘客量超過 129 萬人次，與 2017 年同期相若。

於 2018 年首六個月，北京地鐵十四號綫的首三期錄得總乘客量 1.12 億人次，周日平均乘客量約為 71.7 萬人次，較 2017 年同期增長 8%。

北京地鐵十六號綫是公私合營項目，第一期營運的北段長 19.6 公里，已於 2016 年 12 月投入運作。於 2018 年首六個月，北段錄得總乘客量 1,600 萬人次，周日平均乘客量約為 9.9 萬人次。特許經營期預計將於 2019 年後全綫通車時生效。

深圳

由港鐵軌道交通（深圳）有限公司（「港鐵（深圳）公司」）經營的深圳地鐵四號綫，於 2018 年首六個月的乘客量增長 10.2%至 1.09 億人次，周日平均乘客量增至 60.5 萬人次。列車服務準時程度維持 99.9%。

如前所述，雖然乘客量持續上升，但深圳地鐵四號綫自港鐵在 2010 年開始營運以來一直未有調高車費。而與公司在北京及杭州的鐵路業務不同，港鐵（深圳）公司並無受惠於影子票價補償機制。公司了解深圳市政府內部一直有討論車費調整的事宜。倘若合適的車費調整未能於短期內落實，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性預計會受到影響。

公司在深圳的顧問附屬公司簽署項目管理協議，以監督深圳地鐵四號綫北延綫的施工。這條延綫由深圳市政府出資興建。該項目的土木及機電工程繼續如期取得進展，項目預計於 2020 年年底前完成。港鐵（深圳）公司正繼續與深圳市政府討論這條延綫的營運安排。

杭州

公司在杭州佔 49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司（「杭港地鐵公司」）營運杭州地鐵一號綫。該地鐵綫的乘客量於 2018 年首六個月上升 19.3%至 1.28 億人次，周日平均乘客量為 71.8 萬人次。列車服務表現保持優秀，準時度達 99.9%。受惠於乘客量持續增長，於 2018 年首六個月應佔杭港地鐵公司的利潤為 1,300 萬港元，而在 2017 年同期的應佔虧損為 2,900 萬港元。

杭州地鐵五號綫為另一公私合營項目，港鐵的附屬公司於 2017 年獲批經營權。此地下鐵路綫全長 51.5 公里，由蕭山區的香樟路站通往餘杭區的綠汀路站，沿綫共有 38 個車站。該地鐵綫的招標和建造工作正在全速進行。

中國內地物業業務

位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」，其可發展總樓面面積約為 206,167 平方米，當中包括一個總樓面面積約為 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。商場現正進行裝修工程，若取得深圳市政府的批准，商場預計可按進度於 2018 年年底開幕。

2017 年 3 月，我們與首創置業股份有限公司的附屬公司簽署了一份框架協議，出售我們於天津城鐵港鐵建設有限公司中的全數 49% 權益，並附帶條件於日後收購位於北運河站待發展的商場，其總樓面面積約為 91,000 平方米。我們出售 49% 權益的事宜已於 2017 年 7 月取得相關的政府批准，並已於 2018 年 1 月 26 日簽署有關商場的買賣協議。

公司在中國內地亦管理港鐵開發的物業和其他第三方物業，截至 2018 年 6 月 30 日，管理的總樓面面積為 390,000 平方米。我們在北京的商場銀座 Mall 已完成局部翻新工程，其截至 2018 年 6 月 30 日的出租率為 98%。

歐洲鐵路業務

英國

在倫敦，公司的全資附屬公司 MTR Corporation (Crossrail) Limited (「MTR Crossrail」) 以「TfL Rail」品牌營運往來 Liverpool Street 站與 Shenfield 站的鐵路綫，鐵路綫為 Crossrail 專營權的第一個營運階段，長 32.5 公里，設有 14 個車站。在第二階段，該公司於 2018 年 5 月開始營運柏靈頓站與希斯路機場之間的列車服務。當倫敦市中心的隧道段落成並開通後，TfL Rail 服務將易名為「伊利莎伯綫」。該鐵路綫最終會由英國西部的 Reading 貫通至東倫敦，延伸至 118 公里，並服務 41 個車站。新列車已自 2017 年 6 月開始逐步投入服務。MTR Crossrail 一直提升服務表現水平，自 2015 年接管營運起計，公眾表現指數年度移動平均值一直上升，令 TfL Rail 成為英國最可靠的鐵路服務之一。

港鐵透過佔 30% 股權的聯營公司 First MTR South Western Trains Ltd，與 FirstGroup plc 合作取得 South Western Railway 專營權。South Western Railway 是英國最大的鐵路網絡之一，全長 998 公里，設有 203 個車站，覆蓋倫敦和英格蘭西南部。2018 年上半年的財務表現受多項因素影響，包括整個鐵路業的乘客量增長放緩，基本表現亦主要受由第三方引致的多項重大鐵路基建事故所影響。英國政府已於 2018 年 4 月展開獨立調查，當中包括 South Western Railway 及相關鐵路基建設施有否採取一切可行措施以改善表現及乘客體驗。公司會繼續為當地的營運提供支援，包括專項技術的分享，以達致改善服務水平的承諾。

北歐地區

按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。我們在瑞典經營三個主要鐵路業務，即斯德哥爾摩地鐵、MTR Express 及 Stockholm commuter rail。

斯德哥爾摩地鐵於 2018 年首六個月錄得強勁表現，營運表現和顧客滿意度均創下高峰。期內的總乘客量為 1.80 億人次，周日平均乘客量為 130 萬人次。

港鐵的全資附屬公司 MTR Express (Sweden) AB 經營往來斯德哥爾摩與哥德堡的 MTR Express 城際鐵路服務。自 2018 年 3 月以來，該路綫的列車班次已增至每周 110 班，並繼續提供兩個城市之間最準時的列車服務。雖然乘客量持續上升，但車費收入比原定預期為低，此鐵路綫於 2018 年首六個月仍處於虧損。

我們的全資附屬公司 MTR Pendeltågen AB 營運 Stockholm commuter rail 服務，為期十年的營運專營權有效期至 2026 年 12 月，期滿後或可獲續期四年。該專營權包括由 Emtrain AB（與 EuroMaint Rail AB 各佔 50% 股權的聯營公司）提供列車維修服務。Stockholm commuter rail 覆蓋大斯德哥爾摩地區，設有 53 個車站，路綫全長 247 公里。

2018 年上半年，MTR Pendeltågen AB 在營運及財務上均遇到很大挑戰。全國性的車長短缺、列車供應及維修問題、較以往複雜的新行車時間表，再加上由第三方引致的鐵路基建表現強差人意，導致營運成本上升，並在準時度及顧客滿意度均遭到重大罰款，令 2018 年首六個月錄得顯著虧損。我們已立即採取措施，包括加強當地管理團隊，並從香港提供支援。我們亦正實行改革計劃以改善服務及財務狀況，但預計未來數年仍然會處於虧損。

澳洲鐵路業務

在墨爾本，公司佔 60% 股權的附屬公司 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd（「MTM」）經營全長 390 公里的墨爾本鐵路網絡。2018 年首六個月的營運表現良好。憑藉在專營權期內的穩健表現，MTM 獲得維多利亞省政府續批為期七年的專營權，由 2017 年 11 月起生效，期滿後或可獲續期最多三年。根據此續批的專營權，我們承諾提升鐵路營運的服務水平，並協助維多利亞省政府的基建項目。

在悉尼，SMNW 公私合營項目是悉尼地鐵的第一階段，港鐵參與的財團負責該項目的設計、建造、融資，以及未來的營運和維修服務。這條全長 36 公里的 SMNW 綫包括八個新建地鐵車站，及將五個現有車站提升至地鐵系統標準。所有軌道鋪設工程經已完成。車廠和車站的建造工程及項目的營運前規劃工作正在進行中，以配合 2019 年上半年的目標通車日期。此外，列車測試正在進行中。

澳門鐵路業務

在澳門，我們的全資附屬公司於 2018 年 4 月獲批一份總值 58.8 億澳門元（相當於 57.1 億港元）的合約，為澳門輕軌系統氹仔線提供營運及維護服務。有關合約為期 80 個月，服務範圍涵蓋氹仔線的測試及開通前的試運行、營運列車服務，以及列車、信號系統及其他基建設施的維修保養。氹仔線全長 9.3 公里，將設有 11 個車站。

香港以外的增長

中國內地

根據以往簽訂的合作框架協議，我們繼續與北京市基礎設施投資有限公司（「京投」，京港地鐵公司的其中一個合作夥伴）及京港地鐵公司合作，聯手進行北京地鐵四號綫和大興綫沿綫（包括南兆路車廠）現有若干車站及車廠上蓋物業綜合發展的前

期可行性研究。2017 年 1 月，我們與京投簽署了合作意向書，將戰略合作範圍推展至北京的其他主要和鐵路有關的物業發展項目，以及其他鐵路項目的投資、建設及營運。2017 年 11 月，公司與北京市大興區人民政府、京投和京港地鐵公司簽署合作意向書，聯手研究北京地鐵大興綫南延、南兆路車廠擴建及車廠上蓋綜合物業的發展。京港地鐵公司亦正在北京尋求其他發展機會，以進一步拓展其鐵路網絡。

2017 年 8 月，我們與成都軌道交通集團簽署了合作意向書，涉及地鐵、地鐵相關物業發展及地鐵營運人才培訓的策略合作。我們繼而於 2018 年 5 月簽署了一份諒解備忘錄，共同研究在成都地鐵沿綫車站以地鐵為導向發展的潛在綜合發展項目。

在杭州，我們正在爭取第三個地鐵項目，以及和地鐵有關的物業發展機會。

粵港澳大灣區方面，我們為碧桂園集團的聯屬公司和佛山市順德區地鐵有限公司，於廣東省佛山市順德區陳村站毗鄰的混合用途物業發展項目，提供以地鐵為導向發展的技術支援，該物業發展項目的總樓面面積約為 391,500 平方米。我們亦繼續探討在其他中國內地城市類似的發展機會。

國際

在英國，我們與中國鐵路總公司的聯屬公司廣深鐵路股份有限公司合作，入圍競逐英國 West Coast Partnership 鐵路專營權。獲批專營權的公司將於 2019 年至 2031 年期間營運 West Coast Main Line 的鐵路服務，並以「影子營運商」的身份，就籌備及營運來往倫敦與伯明翰、預期於 2026 年開展的初期 High Speed Two 服務，向 High Speed Two Limited 及英國運輸局提供意見。預期未來營運商將根據管理合約，整合以上兩項鐵路服務及營運至 2031 年。英國運輸局已於 2018 年 3 月公布招標安排，我們亦已於 2018 年 7 月遞交標書。然而，我們於 2017 年 12 月就 Wales and Borders 鐵路專營權所遞交的標書未能中標。我們將繼續在英國探索競逐鐵路專營權及參與公私合營項目的機會，以及參與當地鐵路車站上蓋及周邊潛在物業發展項目的機會。

在北歐地區，有見挪威正將多項鐵路服務私營化，我們已於 2018 年 3 月遞交挪威南部 Traffic Package South (Trafikkpakke Sør) 營運專營權的首份標書。惟我們的標書未能入圍至下一個投標階段。我們會繼續研究北歐地區的其他鐵路營運及物業發展機會。

在澳洲，我們繼續為悉尼城市及西南地鐵綫 (Sydney Metro City and Southwest, 「SMCSW」) 項目擬定建議書。該鐵路綫屬 SMNW 的延綫，全長 30 公里，貫穿市中心商業區，預計將於 2024 年通車。港鐵以及其他 SMNW 的投資者 (「SMCSW 財團」) 已於 2017 年 3 月向新南威爾斯省交通運輸局 (「TfNSW」) 遞交不具約束力的初步建議書，並於 2017 年 12 月與 TfNSW 簽署了一份承諾書，據此 SMCSW 財團將於 2018 年年底呈交有關交付及整合列車和系統，以及營運 SMCSW 綫的最新建議書。

在加拿大，港鐵已於 2017 年 12 月通過投標預審，取得競逐多倫多區域快綫項目 (Toronto Regional Express Rail) 營運權的資格。該項目可望成為港鐵在北美洲的首個項目，將現時以柴油推動的 GO Transit commuter system，改造為電氣化的鐵路網絡，為大多倫多區及咸美頓區提供服務。由於該項目已修訂為設計-建設-融資-營運-維修項目，因此我們正與合作夥伴籌備另一份資格預審標書。投標者入圍名單預計將於 2018 年年底公布。

財務回顧

溢利與虧損

2018 年上半年，集團經常性業務收入增加 13.9%至 263.73 億港元，主要反映澳洲 MTM 收取的專營權款項在專營權獲得續期後有所增加和其車費收入及項目收入的上升、香港客運業務的乘客量增長，以及香港車站商務及物業租賃業務的租金收入增加。2018 年上半年未有錄得如 2017 年上半年來自深圳「天頌」物業發展項目的顯著收入。因此，集團總收入下跌 12.1%至 263.73 億港元。

經常性業務的經營利潤（即未計香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤）上升 3.0%至 93.21 億港元。該升幅主要由於集團的免稅店、車站商店及商場租金收入增長令香港車站商務及物業租賃和管理業務的經營利潤增加，以及「昂坪 360」於 2017 年完成纜車纜索更換工程後的利潤貢獻上升所致，惟部分升幅被香港客運業務的經營利潤下跌（因員工成本上升，而同時 2017/2018 年度的票價調整根據票價調整機制轉撥至 2018/2019 年度）所抵銷。集團經常性業務的經營毛利率下跌 3.8 個百分點至 35.3%，主要由於中國內地及國際業務（其營運及維修業務的經營毛利率較低）的貢獻上升，以及該較低的經營毛利率被 MTR Pendeltågen AB 的顯著經營虧損進一步攤薄所致。若不包括中國內地及國際的附屬公司，來自經常性業務的經營毛利率則下跌 0.8 個百分點至 56.0%，主要因香港客運業務的員工成本上升所致。

香港物業發展利潤為 1.58 億港元，主要來自出售存貨單位及車位，以及西鐵物業發展項目（包括「海之戀·愛炫美」、「匯璽」、「匯璽 II」及「全·城匯」）的代理費收入。

折舊及攤銷費用上升 3.0%至 24.61 億港元。向九鐵公司支付的每年非定額付款上升 9.2%至 9.99 億港元，相等於應支付非定額付款的相關收入之 17.3%。

計入香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款後，未計利息及稅項前經營利潤下跌 29.8%至 60.02 億港元，由於未有中國內地的物業發展利潤入帳所致。

利息及財務開支為 5.80 億港元，較 2017 年同期上升 43.9%，原因是借貸增加和利率上升，以及未有如 2017 年同期一樣錄得匯兌收益。投資物業重估收益為 24.35 億港元，主要反映集團部分商場的收益率輕微收縮，以及寫字樓的新訂租金上升。來自應佔八達通控股有限公司的利潤上升 11.4%至 9,800 萬港元。集團應佔其他聯營公司及合營公司的利潤增加 104.3%至 1.88 億港元，主要由於京港地鐵公司的利潤改善。

在扣除所得稅 9.72 億港元及非控股權益應佔利潤 8,800 萬港元後，2018 年上半年公司股東應佔淨利潤下跌 5.3%至 70.83 億港元。因此，每股盈利由 1.27 港元下跌 7.1%至 1.18 港元。不包括投資物業重估（非現金會計調整），股東應佔基本利潤下跌 20.5%至 46.48 億港元，每股基本盈利為 0.77 港元。在這個總額之中，集團經常性利潤為 44.83 億港元，與 2017 年相若；而除稅後物業發展利潤則由 13.70 億港元下跌至 1.65 億港元。

財務狀況表

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產由 2017 年 12 月 31 日的 1,664.26 億港元增加 19.92 億港元至 2018 年 6 月 30 日的 1,684.18 億港元。

資產總值微跌 9.54 億港元至 2,628.14 億港元，主要由於向政府支付黃竹坑站第二期項目的地價後現金結餘減少所致，惟部分跌幅被固定資產因投資物業重估收益和現有香港鐵路網絡的更新及升級工程而增加所抵銷。

負債總額減少 29.46 億港元至 943.96 億港元，主要由於應付帳項及其他應付款項減少，以及淨償還借貸所致，惟部分減幅因計提 2017 年度末期普通股股息而有所抵銷。

集團於 2018 年 6 月 30 日的淨負債權益比率為 20.8%，相比 2017 年 12 月 31 日的備考淨負債權益比率 23.7%（此備考淨負債權益比率撇除從發展商收到與支付黃竹坑站第二期地價有關的現金，而此地價金額已於 2018 年支付政府）減少 2.9 個百分點。

流動現金

2018 年上半年從經營活動產生的現金淨額為 48.03 億港元，主要為經營利潤的現金流入，並扣除營運資金的變動（主要與支付黃竹坑站第二期項目的 52.14 億港元地價有關）。從物業發展項目收取的款項為 10.89 億港元，主要與收取發展商的一筆過款項，以及西鐵物業發展項目所取得的代理費有關。計入其他現金款項收入 2.71 億港元，2018 年上半年的現金收入淨額為 61.63 億港元。現金收入淨額較 2017 年同期減少 34.48 億港元，主要原因為支付了地價（如上文所述）。

集團的資本性開支總額為 34.97 億港元，其中 26.53 億港元用於購入香港現有鐵路及相關業務的資產、2.33 億港元用於支付與香港鐵路延綫項目有關的應付款項、4.38 億港元用於投資香港物業相關的業務，以及 1.73 億港元用於投資中國內地及海外附屬公司。資本性開支總額較 2017 年同期減少 5.83 億港元，原因是 2017 年用於南港島綫及觀塘綫延綫項目的支付款項較多。

集團亦根據與九鐵公司達成的服務經營權協議支付了 19.33 億港元的每年非定額付款予九鐵公司。計入集團向杭州地鐵五號綫的合營公司投放的 5.85 億港元現金投資及其他付款後，集團於 2018 年上半年的現金流出總額為 68.51 億港元。

因此，未計融資前的現金流出淨額為 6.88 億港元。計入淨償還借貸 35.97 億港元及匯率變動對外幣現金狀況的影響後，集團於 2018 年 6 月 30 日的現金結餘減少 45.17 億港元至 138.37 億港元。

融資活動

環球經濟於 2018 年上半年保持增長，同時美國經濟亦踏入了第九年的經濟擴張，為歷來第三長的擴張週期。美國的低失業率以及通脹率趨升，讓美國聯邦儲備局有條件於 2018 年繼續加息。今年 3 月及 6 月，聯邦基金目標利率分別上調 0.25%（年率，下同），達到 1.75%至 2.00%的範圍。

美國國庫債券孳息率於年初全面顯著上揚，但孳息率曲線持續趨平。10 年期及 30 年期國庫債券孳息率由年初的 2.41%及 2.74%，分別升至 2018 年 6 月 30 日的 2.86%及 2.99%。港元利率亦步亦趨，5 年期及 15 年期掉期利率也由 2.12%及 2.47%，分別上升至 2.72% 及 2.95%。

2018 年上半年，集團以私人配售形式發行了數項港元定息票據，年期由 1 年至 30 年不等，總額為 15 億港元。這些票據為集團提供了具成本效益的資金，也有助分散集團整體的債務還款期。集團同時也與數家銀行安排了雙邊貸款，以較低的整體利息成本

取代現有銀行貸款。

繼 2016 年成功訂立綠色債券框架後，集團於今年 6 月訂立了綠色融資框架，將綠色貸款及其他綠色融資工具納入新框架下。於 2018 年上半年，集團共發行三項總值 10 億港元的綠色債券，及簽署了一項 25 億港元的綠色雙邊循環信用貸款。

由於浮息借貸的利率上升，加上定息借貸佔比有所提高，因此集團的加權平均借貸成本由去年上半年的 2.5%，上升至 2018 年同期的 2.7%。

公司的信貸評級保持優越，分別獲標準普爾及穆迪授予 AA+ 及 Aa2 的評級，與香港特別行政區政府相同。

人力資源

公司與其附屬公司於 2018 年 6 月 30 日在香港及香港以外地區分別僱用 18,070 和 11,873 名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用 15,030 名員工。

員工是公司最寶貴的資產。我們致力培育人才，以配合公司的業務發展。為迎合目前及未來的營運需要，我們積極透過各種社交媒體及社區招聘活動，發掘最優秀和合適的人才。我們亦透過中國內地、英國、瑞典及澳洲的業務單位，推動跨職能及跨地域的職位輪調，啟發同事成為具國際視野的領袖，以支持公司於香港及海外的業務拓展。我們設有完善的人才甄選計劃，以評估員工的潛質，並提供多元化的優質培訓項目，協助員工提升技能，盡展所長。我們也為員工提供豐富的個人成長及事業發展機會，在 2018 年首六個月，每名香港員工參與平均 4.3 天的培訓，並有超過 40 名同事獲安排跨職能或跨地域的職位輪調。我們著重鞏固港鐵文化信念，大力提倡「多向溝通」、「共同協作」、「高效創新」及「靈活變通」的核心文化重點。

香港員工的流失率於 2018 年上半年維持在 4.8% 的低水平。我們穩定的團隊有賴公司一直用心關懷及栽培員工。期內，我們榮獲數個獎項，對我們致力啟發、連繫及培育員工所作出的努力予以肯定。在任仕達集團（Randstad Group）舉辦的「2018 香港最具吸引力僱主」調查中，港鐵榮獲亞軍，亦是我們連續第六年位列前五名。此外，我們亦榮獲僱員再培訓局「人才企業嘉許計劃」的「企業大獎」，表揚公司致力促進學習的文化，培育專業人才以支持企業的可持續發展。

港鐵學院

作為鐵路管理及工程方面的卓越培訓中心，港鐵學院的發展進度良好，透過提供高質素的課程，將港鐵的鐵路專業知識帶到中國內地及其他「一帶一路」國家。港鐵學院亦提供經評審課程和短期課程，為社會培育新一代的鐵路專才。於 2018 年首六個月，逾 500 名來自香港及海外的學員修讀港鐵學院的課程。

港鐵學院正加強在全球各地的業務發展。PT Mass Rapid Transit Jakarta（「PT MRT Jakarta」）正為興建印尼首個集體運輸系統而尋求港鐵學院的支援。2018 年 2 月，PT MRT Jakarta 就開辦雅加達運輸學院與港鐵學院簽署了一項顧問協議。2018 年 4 月，港鐵學院與菲律賓 Far East Air Transport Incorporated University 簽訂諒解備忘錄，合作培育當地鐵路專才。除此之外，我們於 2018 年 4 月與英國伯明翰大學簽訂諒解備忘錄，為香港及其他國家和地區的學員提供遙距學習課程。

展望

在 2018 年，全球經濟穩健增長，而香港的經濟，尤其是在零售及旅遊業方面亦見轉強。然而，美國加息以至地緣政局及全球貿易的不明朗因素，仍然備受關注。

展望下半年，視乎與政府落實高速鐵路（香港段）服務的未來營運安排的情況，我們期望該服務可達致 9 月通車的目標。隨著經濟強勁增長，抵港旅客人數回升，港鐵香港客運業務的乘客量應該會有進一步增長。至於近期車站商務及物業租賃業務的趨勢方面，預料會繼續受市況改善所帶動。

「日出康城」第四期「晉海」及「晉海 II」的物業發展利潤入帳要視乎獲發入伙紙的時間，目前預期為 2018 年年底。視乎市場情況，我們計劃在未來六個月左右推出另外兩個物業發展項目，包括何文田站第二期及「日出康城」第十一期。

在香港以外的業務，我們預期瑞典 Stockholm commuter rail 和 MTR Express 業務，以及英國 South Western Railway 營運專營權仍然繼續面對挑戰，而其他業務的表現則合乎預期。

本人謹藉此機會向已於 2018 年 7 月 17 日榮休的港鐵學院校長張少華先生表示感謝。張先生在港鐵工作超過 35 年，更在設立港鐵學院時作出多項貢獻。人力資源總監鄭慧貞小姐獲委任暫時監督港鐵學院運作的工作，直至新的港鐵學院校長上任。黃唯銘博士已於 2018 年 8 月 7 日辭任工程總監並於同日生效，黃博士在港鐵工作接近七年。在新的工程總監獲委任前，本公司常務總監-車務及中國內地業務金澤培博士會暫代管理工程處。

本人已通知及獲董事局同意，提早退任行政總裁，在行政總裁的替任人獲委任及履新後方會生效。我很榮幸為港鐵服務多年，並對港鐵同事的鼎力支持、專業精神、專心致志及辛勤努力均銘感至深。他們確實是港鐵的真英雄。

承董事局命
梁國權
行政總裁

香港，2018 年 8 月 9 日

暫停辦理成員登記手續

公司成員登記冊將於 2018 年 8 月 24 日至 2018 年 8 月 29 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 2018 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 2018 年 8 月 23 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。2018 年度中期股息（附有以股代息的選擇（惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外）），預計於 2018 年 10 月 12 日派發予於 2018 年 8 月 29 日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

於本公告日期：

董事局成員：馬時亨教授(主席)**、梁國權(行政總裁)、包立賢*、陳黃穗博士*、陳阮德徽博士*、鄭海泉*、周永健*、方正博士*、關育材*、劉炳章*、李慧敏*、李李嘉麗*、石禮謙*、鄧國斌*、黃子欣博士*、周元*、劉怡翔(財經事務及庫務局局長)**、運輸及房屋局局長(陳帆)**、發展局常任秘書長(工務)(韓志強)**及運輸署署長(陳美寶)**

執行總監會成員：梁國權、金澤培、鄭惠貞、顏永文、許亮華、劉天成、馬琳、蘇家碧、鄧智輝及楊美珍

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。