

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 2019 年 6 月 30 日止六個月期間 未經審核業績公告

摘要

財務

- | | | |
|--|------------|----------|
| - 集團總收入 | 282.72 億港元 | 上升 7.2% |
| - 除稅後公司股東應佔利潤： | | |
| 經常性業務利潤 | 26.65 億港元 | 下跌 40.6% |
| 基本業務利潤 | 34.40 億港元 | 下跌 26.0% |
| 計入投資物業重估後利潤 | 55.06 億港元 | 下跌 22.3% |
| - 撇除沙田至中環綫項目及英國西南部鐵路的撥備，集團的經常性及基本業務利潤分別增加 13.8%及 26.4% | | |
| - 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

- 公司重鐵網絡列車按照編定班次行走的可靠程度和乘客車程準時程度均維持於 99.9% 的世界級水平，而乘客車程準時程度是自兩鐵合併以來最佳的上半年表現
- 自 2018 年 9 月通車以來，廣深港高速鐵路（香港段）獲得公眾旅客的廣泛接受，上半年的總乘客量為 990 萬人次
- 香港車站商務及物業的租賃業務收入分別增長 16.4% 及 5.0%
- 首階段大圍站至啟德站的商業服務於 2020 年第一季開啟。作為現階段安排，公司將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，而公司已作出了一項 20 億港元的撥備
- 香港特區政府邀請公司就《鐵路發展策略 2014》的七個新鐵路綫項目中的餘下兩個項目提交計劃書

中國內地及國際業務

- 就英國西南部鐵路專營權協議的虧損性合約記入一筆 4.36 億港元的撥備
- 悉尼地鐵西北綫於 2019 年 5 月 26 日通車。杭州地鐵五號綫首通段於 2019 年 6 月 24 日開始營運

展望

- 儘管集團在香港的業務對經濟增長放緩有一定的抵禦性，但集團在 2019 年餘下時期內需要應對各種風險
- 杭州地鐵五號綫全綫及澳門輕軌系統氹仔綫（正如政府所宣布）預計於 2019 年年底通車
- 視乎市場情況，公司將就黃竹坑站第四期和「日出康城」第 12 期的物業發展項目進行招標
- 「日出康城」第五期（MALIBU）和「日出康城」第七期商場的利潤視乎建築進度預計於 2019 年下半年入帳

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2019 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	
	2019 年 (未經審核)	2018 年 (未經審核)
香港客運業務收入	10,690	9,328
香港車站商務收入	3,555	3,075
香港物業租賃及管理業務收入	2,635	2,517
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬 公司收入	10,558	10,453
其他業務收入	834	1,000
	28,272	26,373
中國內地的物業發展收入	-	-
	28,272	26,373
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(3,233)	(2,854)
- 水電費用	(891)	(759)
- 政府地租及差餉	(137)	(127)
- 耗用的存料與備料	(260)	(264)
- 保養及相關工程	(981)	(679)
- 鐵路配套服務	(333)	(144)
- 一般及行政開支	(342)	(249)
- 其他費用	(167)	(151)
	(6,344)	(5,227)
香港車站商務開支	(328)	(268)
香港物業租賃及管理業務開支	(395)	(381)
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬 公司開支	(9,886)	(10,043)
其他業務開支	(2,737)	(919)
項目研究及業務發展開支	(171)	(214)
	(19,861)	(17,052)
中國內地的物業發展開支	(10)	(17)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(19,871)	(17,069)
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	8,411	9,321
- 來自中國內地物業發展	(10)	(17)
	8,401	9,304
香港物業發展利潤	898	158
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	9,299	9,462
折舊及攤銷	(2,592)	(2,461)
每年非定額付款	(1,506)	(999)
未計利息及財務開支前經營利潤	5,201	6,002

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2019 年 (未經審核)	2018 年 (未經審核)
利息及財務開支	(442)	(580)
投資物業重估	2,066	2,435
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損	(74)	286
除稅前利潤	6,751	8,143
所得稅	(1,147)	(972)
期內利潤	5,604	7,171
下列人士應佔：		
- 公司股東	5,506	7,083
- 非控股權益	98	88
期內利潤	5,604	7,171
公司股東應佔期內利潤：		
- 來自經常性業務	2,665	4,483
- 來自物業發展	775	165
- 來自基本業務	3,440	4,648
- 來自投資物業重估	2,066	2,435
	5,506	7,083
每股盈利：		
- 基本	0.90 港元	1.18 港元
- 攤薄	0.90 港元	1.18 港元

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2019 年 (未經審核)	2018 年 (未經審核)
期內利潤	5,604	7,171
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	63	324
其後可能重新分類至損益的項目：		
- 折算的匯兌差額：		
- 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司 財務報表	(59)	(247)
- 非控股權益	(6)	(6)
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	128	136
	63	(117)
	126	207

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2019 年 (未經審核)	2018 年 (未經審核)
期內全面收益總額	5,730	7,378
下列人士應佔：		
- 公司股東	5,638	7,296
- 非控股權益	92	82
期內全面收益總額	5,730	7,378

綜合財務狀況表（百萬港元）

	於 2019 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2018 年 12 月 31 日 (已審核)
資產		
固定資產		
- 投資物業	85,218	82,676
- 其他物業、機器及設備	102,616	102,776
- 服務經營權資產	30,824	30,473
	218,658	215,925
物業管理權	24	26
商譽	56	58
發展中物業	14,657	14,840
遞延開支	1,988	1,878
聯營公司及合營公司權益	9,603	8,756
遞延稅項資產	157	121
證券投資	371	294
待售物業	939	1,369
財務衍生工具資產	98	61
存料與備料	1,841	1,673
應收帳項及其他應收款項	10,289	9,576
應收關連人士款項	2,418	2,088
現金、銀行結餘及存款	21,617	18,022
	282,716	274,687
負債		
銀行透支	5	-
短期貸款	2,991	4,424
應付帳項、其他應付款項及撥備	32,661	25,947
本期所得稅	1,857	1,161
應付關連人士款項	6,579	2,676
貸款及其他債務	34,153	35,781
服務經營權負債	10,378	10,409
財務衍生工具負債	408	545
非控股權益持有者貸款	145	146

	於 2019 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2018 年 12 月 31 日 (已審核)
遞延稅項負債	13,015	12,979
	102,192	94,068
淨資產	180,524	180,619
股本及儲備		
股本	58,054	57,970
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(265)	(265)
其他儲備	122,505	122,742
公司股東應佔總權益	180,294	180,447
非控股權益	230	172
總權益	180,524	180,619

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 2019 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 2019 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 2019 年 8 月 8 日獲授權發布。

本中期業績之初步公告所載有關截至 2018 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 2018 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 2018 年 12 月 31 日止年度的帳項作出匯報。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 2018 年年度帳項一同閱讀。

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

除《香港財務報告準則》第 16 號「租賃」外，並無任何修訂對集團在中期財務報告內當期或前期業績及財務狀況的編製或列報方式產生重大影響。集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新增準則或詮釋。

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

《香港財務報告準則》第 16 號「租賃」

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

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

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

出租人的會計要求承繼《香港會計準則》第 17 號之規定，並大致維持不變。

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

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

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

3. 保留溢利

截至 2019 年 6 月 30 日止半年度及截至 2018 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2019 年 1 月 1 日結餘（如前匯報）	119,599
採納《香港財務報告準則》第 16 號的影響	(8)
於 2019 年 1 月 1 日結餘（重列）	119,591
公司股東應佔期內利潤	5,506
宣派及批准股息	(5,835)
於 2019 年 6 月 30 日結餘	119,262
百萬港元	
於 2018 年 1 月 1 日結餘	110,697
公司股東應佔年內利潤	16,008
年內其他全面收益	(348)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(9)
宣派及批准股息	(6,749)
於 2018 年 12 月 31 日結餘	119,599

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

5. 所得稅

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2019 年	2018 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	1,055	920
- 香港以外稅項	162	146
	<u>1,217</u>	<u>1,066</u>
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(31)	(32)
	<u>1,186</u>	<u>1,034</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	(32)	4
- 超過相關折舊的折舊免稅額	(32)	(56)
- 物業重估	(3)	-
- 撥備及其他	28	(10)
	<u>(39)</u>	<u>(62)</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>1,147</u>	<u>972</u>
應佔聯營及合營公司稅項支出	<u>158</u>	<u>148</u>

截至 2019 年 6 月 30 日止半年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以期內估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損（如有）後，按稅率 16.5%（2018 年：16.5%）計算。香港以外附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司。根據利得稅兩級制，首 200 萬港元的應課稅溢利按 8.25%徵稅，而餘下的應課稅溢利則按 16.5%徵稅。公司的香港利得稅撥備於 2018 年按此相同基準計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率 16.5%（2018 年：16.5%）計算，而在香港以外產生的遞延稅項則按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

有關公司購買儲稅券之詳情請參閱本公告附註 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 2019 年 10 月 11 日派發予於 2019 年 8 月 28 日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

7. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2019 年 6 月 30 日止半年度的股東應佔利潤 55.06 億港元（2018 年：70.83 億港元），及期內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，合共 6,135,168,153 股（2018 年：6,004,172,031 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2019 年 6 月 30 日止半年度的股東應佔利潤 55.06 億港元（2018 年：70.83 億港元），及就具攤薄效力的公司的認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃作出調整的期內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，合共 6,143,443,405 股（2018 年：6,014,207,193 股）計算。

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

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（加上經常性業務統稱為基本業務）。

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

(i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、廣深港高速鐵路（香港段）、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士、及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸，提供客運及相關服務。

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

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

(iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。

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

(vi) 中國內地的物業發展：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：

百萬港元	收入		利潤貢獻	
	截至 6 月 30 日止半年度 2019 年	2018 年	截至 6 月 30 日止半年度 2019 年	2018 年
香港客運業務	10,690	9,328	952	1,148
香港車站商務	3,555	3,075	2,679	2,414
香港物業租賃及管理業務	2,635	2,517	2,229	2,128
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理業務	10,558	10,453	560	339
中國內地的物業發展	-	-	(10)	(19)
其他業務	834	1,000	(1,936)	48
	28,272	26,373	4,474	6,058
香港物業發展			898	158
項目研究及業務發展開支			(171)	(214)
			5,201	6,002
利息及財務開支			(442)	(580)
投資物業重估			2,066	2,435
應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損			(74)	286
所得稅			(1,147)	(972)
期內利潤			5,604	7,171

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

於 2017 年 3 月，英國運輸局（「英國運輸局」）將營運英國西南部鐵路的專營權（「專營權」）批予 First MTR South Western Trains Limited（「SWR」）。SWR 為公司的聯營公司，當中公司持股百分之三十，而英國 FirstGroup plc 持股百分之七十。根據與英

國運輸局訂立的專營權協議（「專營權協議」），專營權由 2017 年 8 月 20 日起計，為期七年，英國運輸局可行使其權利，延長專營權 11 個月。

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

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

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。根據公司與香港特區政府之間的若干補充協議，還款的期限延長至 2019 年 6 月 30 日或之前。截至 2019 年 6 月 30 日止半年度內，公司根據還款機制向香港特區政府作出最後一筆本金 1.14 億港元和利息 5,900 萬港元（截至 2018 年 12 月 31 日止年度內：無）的還款。

10. 香港特區政府委託的鐵路工程項目

A 廣深港高速鐵路香港段（「高速鐵路（香港段）」）項目

(a) 高速鐵路（香港段）初步委託協議：

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

(b) 高速鐵路（香港段）委託協議：

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

描述)。截至 2019 年 6 月 30 日及截至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高速鐵路（香港段）項目管理費用。

倘若公司違反高速鐵路（香港段）委託協議（包括，倘若公司違反其對項目管理服務的保證），香港特區政府有權向公司提出申索，並且根據高速鐵路（香港段）委託協議，香港特區政府可就其因公司疏忽履行其根據高速鐵路（香港段）委託協議的責任或公司違反高速鐵路（香港段）委託協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據高速鐵路（香港段）委託協議，公司就高速鐵路（香港段）初步委託協議及高速鐵路（香港段）委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於公司根據高速鐵路（香港段）委託協議收取的高速鐵路（香港段）項目管理費用及其他費用，以及公司根據高速鐵路初步委託協議收取的若干費用（「責任上限」）。根據一般法律原則，倘若公司被認定為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府保留了對公司在高速鐵路（香港段）初步委託協議及高速鐵路（香港段）委託協議下的目前超支的責任問題（如有）提交仲裁的權利（詳見下文附註 10A(c)(iv)），但截至中期報告發表之日期，公司並沒有收到由香港特區政府提出的申索。

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

於 2015 年 6 月 30 日，公司向香港特區政府匯報，指出公司估計：

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

因對本公司於 2015 年 6 月 30 日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與公司已同意項目造價估算減少至 844.2 億港元（「經修訂造價估算」）。有關經修訂造價估算的進一步詳情載於下文附註 10A(c)及(e)。

(c) 高速鐵路（香港段）協議：

香港特區政府與公司於 2015 年 11 月 30 日訂立有關高速鐵路（香港段）項目進一步資金安排及完成的協議（「高速鐵路（香港段）協議」）。高速鐵路（香港段）協議包含綜合條款組合（受限於根據下文附註 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（即高速鐵路（香港段）協議中規定由於法律改變、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用）；

- (iii) 公司將以同等金額分兩期以現金支付每股合共 4.40 港元的特別股息（每期特別股息為每股現金 2.20 港元）（「特別股息」）。第一期股息已於 2016 年 7 月 13 日支付，而第二期股息已於 2017 年 7 月 12 日支付；
- (iv) 香港特區政府保留對公司在高速鐵路（香港段）初步委託協議及高速鐵路（香港段）委託協議（「委託協議」）下的目前超支的責任問題（如有）（包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題）提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制，包括將爭議提交仲裁的權利。根據高速鐵路（香港段）委託協議，責任上限相等於高速鐵路（香港段）項目管理費用、公司在高速鐵路（香港段）委託協議下收取的任何其他費用及公司在高速鐵路（香港段）初步委託協議下收取的若干費用。因此，責任上限由最多為 49.4 億港元及因高速鐵路（香港段）項目管理費用根據高速鐵路（香港段）協議增加後上升至最多為 66.9 億港元（原因是其將相等於高速鐵路（香港段）委託協議下所增加的高速鐵路（香港段）項目管理費用 63.4 億港元加上上述額外費用）。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限，在委託協議下公司就目前超支的責任將超出責任上限，則公司須：
- 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額，最高至責任上限；
 - 尋求獨立股東在另一次成員大會上（在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票）批准公司承擔該超出責任；及
 - 在取得上文剛述的獨立股東批准後，向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准，公司將不會向香港特區政府支付該金額。
- (v) 對高速鐵路（香港段）委託協議作出若干修訂，以反映高速鐵路（香港段）協議所載的安排，包括根據高速鐵路（香港段）委託協議應向公司支付的高速鐵路（香港段）項目管理費用增加至合共 63.4 億港元（反映了公司預期因履行高速鐵路（香港段）委託協議下與高速鐵路項目相關的責任而產生的內部成本的估計）及以反映高速鐵路（香港段）經修訂工程時間表；
- (vi) 高速鐵路（香港段）協議下的安排（包括支付特別股息）取決於：
- 獨立股東批准（已於 2016 年 2 月 1 日舉行的成員大會上尋求）；及
 - 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔。

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

(d) 高速鐵路（香港段）的營運：

於 2018 年 8 月 23 日，公司與九廣鐵路公司訂立補充服務經營權協議，補充現有於 2007 年 8 月 9 日訂立的服務經營權協議以便九鐵公司向公司授予有關高速鐵路（香港段）的特許經營權，並訂明適用於高速鐵路（香港段）的營運及財務要求。高速鐵路（香港段）的商業營運於 2018 年 9 月 23 日開始。

- (e) 根據公司就此項目協定範圍的經修訂造價估算 844.2 億港元的最新評估及經考慮獨立專家評估經修訂造價估算後的意見，公司目前不相信有任何需要就此項目協定範圍進一步修訂經修訂造價估算 844.2 億港元。但是，項目最終造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定，其中一些合同將涉及解決商業問題，根據過去的經驗，可能需要幾年時間才能達成協議和解決。

在考慮了尚未最終確定完結的合約數目及現時的備用資金後，不能絕對保證最終項目造價不會超過 844.2 億港元，特別是如果在談判最終帳目過程中於解決商業問題時出現無法預料的困難。在此情況下，根據高速鐵路（香港段）委託協議條款，公司將須承擔及支付超出 844.2 億港元項目造價的超出部分（如有），但不包括若干經協定的例外費用（詳見上述附註 10A(c)(ii)）。

- (f) 公司並無就下列各項於公司帳項作出任何撥備：
- (i) 公司須承擔任何進一步超支（如有）的任何可能責任，原因是根據截至目前可獲得資料，公司相信現時無需對高速鐵路（香港段）經修訂造價估算 844.2 億港元作進一步修訂。但是，項目最終造價只有待所有合同最終確定完結後才能確定，其中一些合同將涉及解決商業問題，可能需要幾年時間才能達成協議和解決；
- (ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，公司可能須承擔的任何可能責任（於上文附註 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（因高速鐵路（香港段）協議緣故，須待高速鐵路（香港段）開始投入商業營運後方可進行）的任何通知（截至 2019 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期）；(b)公司受責任上限所保障；及(c)由於高速鐵路（香港段）協議，公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；

而且（如適用）因公司未能有足夠的可靠性去估算公司的責任或負債金額（如有）。

- (g) 截至 2019 年 6 月 30 日止半年度內，高速鐵路（香港段）項目管理費收入 0.57 億港元（2018 年：2.22 億港元）已在綜合損益表中確認。於 2019 年 6 月 30 日，高速鐵路（香港段）項目管理費收入及上述額外費用收入合共 65.27 億港元（2018 年 12 月 31 日：64.70 億港元）已在綜合損益表中確認。就高速鐵路（香港段）項目管理費收入的充足性而言，公司估計公司完成履行其與高速鐵路（香港段）有關責任的總成本將可能超過高速鐵路（香港段）項目管理費收入。因此，已在 2018 年下半年的綜合損益表中確認了適當金額的撥備，而截至 2019 年 6 月 30 日止的半年度內並無額外撥備。

B 沙田至中環綫（「沙中綫」）項目

- (a) 沙中綫初步委託協議：

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

(b) 沙中綫前期工程委託協議：

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

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

(c) 沙中綫委託協議：

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

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

公司完成對有關沙中綫委託協議下主要建造工程造價估算的詳細評估，最新估算已於 2017 年 12 月 5 日提交香港特區政府審核。考慮到若干因素（包括考古發現、香港特區政府對附加工程範圍的要求、延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成等問題），公司已把沙中綫主要建造工程的最新造價估算上調 165.01 億港元，由 708.27 億港元增至 873.28 億港元，包括增加應付公司的沙中綫項目管理費用（惟有待同意及批准程序）。公司自提交該最新估算以來，一直與香港特區政府保持聯繫，以助其進行檢討及核實程序。公司擬於 2019 年內對造價進行進一步評估和重新確認。

(d) 申索及彌償：

倘若公司違反沙中綫協議（包括倘若公司違反其對項目管理服務所作出的保證），香港特區政府有權向公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據沙中綫委託協議，公司對香港特區政府就沙中綫協議或與該等協議相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於公司根據沙中綫協議下收到的費用。根據一般法律原則，倘若公司被認定為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利，並於向沙田至中環綫項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會（「調查委員會」）作出的結束聆訊陳詞中表述（如下文附註 10B(e)所述），但截至中期報告發表之日期，公司並沒有收到香港特區政府就任何沙中綫協議對公司提出的申索。現時無法確定公司在未來會否面臨該等申索及（如面臨）該等申索之性質及金額。

(e) 紅磡事件：

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

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

(f) 調查委員會：

在 2018 年 7 月 10 日，行政長官會同行政會議根據《調查委員會條例》（香港法例第 86 章）成立調查委員會。公司一直全面配合調查委員會。調查委員會的程序包括聽取事實證人的證據，並審閱項目管理和結構工程問題的專家證據。於 2019 年 1 月 29 日，香港特區政府向調查委員會提交了第一期的結束聆訊陳詞，當中指出公司應該提供專業並稱職的工程項目管理人在合理的期望下應具備的技能和看管水平，但公司卻未能達到要求。於 2019 年 2 月 19 日，香港特區政府宣布擴大調查委員會的職權範圍，並批准將調查委員會向行政長官提交報告的期限再延至 2019 年 8 月 30 日或行政長官會同行政會議准予的時間。於 2019 年 7 月 2 日，應調查委員會要求，行政長官會同行政會議批准將調查委員會向行政長官提交最終報告的期限延至 2019 年 11 月 29 日或之前。

於 2019 年 2 月 25 日，調查委員會就原來的職權範圍所涵蓋的事宜的調查結果及建議向行政長官提交中期報告。於 2019 年 3 月 26 日，香港特區政府公布了經遮蓋的調查委員會中期報告。儘管調查委員會表明該報告為中期報告，其在報告中指出雖然「紅磡站擴建部分的連續牆和月台層板建造工程達到安全水平」，

但有關工程在要項上並沒有按照相關合約的規定執行。調查委員會亦就公司的表現和系統給予若干意見，並就未來提出若干建議。

於 2019 年 7 月 18 日，公司已完成並向香港特區政府分別提交了兩份最終報告，一份為關於第一次紅磡事件，而另一份則關於第二次紅磡事件，當中載有（其中包括）為符合相關作業守則而須在若干地點採取的適當措施的建議方案。

(g) 紅磡事件相關費用：

於 2019 年 7 月，香港特區政府接納公司就分階段啟用屯馬綫（沙中綫大圍至紅磡段）（「分階段啟用」）的建議，第一階段涉及屯馬綫大圍站至啟德站的商業服務，目標開通時間為 2020 年第一季。

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

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

(h) 考慮到上述情況及有鑑於作為現階段安排，公司將在不影響其法律責任的原則為基礎先支付紅磡事件相關費用的決定，公司已於 2019 中期財務報告內作出了一項 20 億港元的撥備。此撥備已列帳於綜合損益表中的「其他業務開支」項目及綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

該撥備金額並無計算可向任何其他人士（不論是在未能達成整體解決方案的情況下及／或因某項裁決、和解或其他原因）提出的任何潛在追討在內。因此，如果任何該等潛在追討能得到實際確定，任何該等追討的金額將被確認並計入公司有關財政期間的綜合損益表。公司與香港特區政府磋商的最終結果、就紅磡事件及雙方各自就造價及紅磡事件相關費用的付款責任達成任何整體解決方案的時間、向相關人士作出追討的程度，以及待協議及批准增加應付予公司的沙中綫項目管理費用，在現階段而言仍極不確定。由於公司目前未能有足夠的可靠性去估算公司因沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額，公司因此除作出上述附註 10B(h)所述的 20 億港元撥備外，並無作出額外的撥備。

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

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

11. 應收及應付帳項

A 於 2019 年 6 月 30 日，集團的應收帳項及其他應收款項為 102.89 億港元（2018 年 12 月 31 日：95.76 億港元），其中應收帳項為 34.61 億港元（2018 年 12 月 31 日：32.17 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 2019 年 6 月 30 日，3.38 億港元（2018 年 12 月 31 日：4.10 億港元）已逾期未付，當中 1.33 億港元（2018 年 12 月 31 日：1.35 億港元）已逾期超過 30 日。

於 2017 年及 2018 年 12 月 31 日止年度內，香港稅務局（「稅務局」）就與兩鐵合併有關的若干付款可否扣稅向公司作出提問後，就 2010/2011 至 2017/2018 課稅年度向公司發出評稅／額外評稅通知書。

根據外聘資深的大律師和稅務顧問給予的意見之力度，公司董事已決定就稅務局的稅評提出強烈爭議。公司對這些評稅已提出反對，並就這些額外徵收的稅款已申請暫緩繳款。稅務局已同意暫緩徵收該額外稅款，惟公司須於 2017 年及 2018 年內分別購買合共 18.16 億港元及 4.62 億港元的儲稅券。購買儲稅券不會影響公司在稅務上所持的立場，而已購買的儲稅券已計入集團綜合財務狀況表的應收帳項及其他應收款項。集團並無就上述的評稅／額外評稅通知書作額外稅務撥備。

B 於 2019 年 6 月 30 日，應付帳項、其他應付款項及撥備為 326.61 億港元（2018 年 12 月 31 日：259.47 億港元），其中應付帳項及應計費用為 223.43 億港元（2018 年 12 月 31 日：185.25 億港元）。於 2019 年 6 月 30 日，56.34 億港元（2018 年 12 月 31 日：61.52 億港元）的應付帳項及應計費用為即期或於 30 日內到期的款項，而餘下款項則仍未到期繳付。

12. 買賣或贖回上市證券

截至 2019 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。然而，截至 2019 年 6 月 30 日止六個月期間內，行政人員股份獎勵計劃的受托人根據行政人員股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯合交易所購入共 1,870,000 股公司普通股份，總代價為約 8,800 萬港元。

13. 集團資產押記

於 2019 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 19.44 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，集團於 2019 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 2019 年 6 月 30 日止六個月期間內，公司已遵守香港聯合交易所有限公司《證券上市規則》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 2019 年 9 月初向股東寄發，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	
	2019 年	2018 年
在香港的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	830.2	816.1
- 過境服務	57.6	58.1
- 高速鐵路（香港段）	9.9	-
- 機場快綫	9.0	8.5
- 輕鐵及巴士	114.4	113.2
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,892	4,802
- 過境服務（每日）	318.4	320.8
- 高速鐵路（香港段）（每日）	54.9	-
- 機場快綫（每日）	49.7	47.0
- 輕鐵及巴士（周日）	657.5	647.1
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款 前經營利潤佔總收入之百分率（「經營毛利率」）		
- 不包括中國內地及國際附屬公司	43.7%	56.0%
- 包括中國內地及國際附屬公司	29.7%	35.3%

管理層回顧及展望

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

我在履新時曾表示樂意把握機會，發揮我們的優勢，重建我們作為全球領先鐵路營運商之一的聲譽。我亦曾向同事表示，我已確定公司在短期內有三件事同樣需要優先處理：一、使公眾對我們建設世界級鐵路的能力恢復信心；二、繼續為乘客提供安全、可靠、物有所值的服務；三、確保公司在香港、中國內地及海外的龐大而多元的業務得到完善管理，營運暢順。

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

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

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

另一方面，沙田至中環綫相關事件仍在處理中，包括紅磡站擴建部分的施工質量被指出現問題，以及紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道和紅磡列車停放處的工程紀錄不完整，並且出現一些建造工程方面的問題。

公司已於 2019 年 7 月 18 日完成並向政府提交兩份有關紅磡站擴建部分、紅磡站北面連接隧道及南面連接隧道以及紅磡列車停放處的事件的最終報告，當中載有（其中包括）為符合相關作業守則而須在若干地點採取的適當措施的建議方案。

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

為了繼續推進沙田至中環綫項目，以及促使在 2020 年第一季啟用屯馬綫大圍站至啟德站的服務，作為現階段安排，本公司將會在不影響其法律責任的原則為基礎支付紅磡事件所產生的若干費用以及與分階段啟用屯馬綫相關的若干費用，同時就最終承擔相關費用責任一事上保留其權利。本公司現時對該等費用的最佳估計為合共約 20 億港元。有鑒於此，本公司已於截至 2019 年 6 月 30 日止六個月的綜合損益表內作出一項 20 億港元的撥備。該撥備金額並無計算可向任何其他人士提出的任何潛在追討在內。此外，現時不能確定該金額最終是否需要公司全數支付。

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

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

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

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

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

財務表現方面，由於去年 9 月開通的高速鐵路（香港段）帶來額外收入，集團於 2019 年首六個月的總收入與 2018 年同期比較，上升 7.2%至 282.72 億港元。而未計香港及中國內地物業發展業務、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤則下跌 9.8%至 84.11 億港元，下跌主要是由於與沙田至中環綫有關的 20 億港元撥備。若不包括公司在中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理的附屬公司，收入增加 11.3%，經營利潤則減少 13.2%。股東應佔經常性利潤，即不包括物業發展利潤（包括來自香港和中國內地）和投資物業重估的淨利潤，減少 40.6%至 26.65 億港元。除稅後物業發展利潤為 7.75 億港元。不包括投資物業重估的股東應佔基本業務淨利潤減少 26.0%至 34.40 億港元。若不計及與沙田至中環綫有關的 20 億港元撥備以及 South Western Railway 專營權 4.36 億港元的撥備，股東應佔經常性利潤及股東應佔基本業務淨利潤將分別增加 13.8%及 26.4%。2019 年首六個月的投資物業重估收益為 20.66 億港元，2018 年同期則為 24.35 億港元。因此，股東應佔淨利潤為 55.06 億港元，即包括投資物業重估收益後的每股盈利為 0.90 港元。董事局已宣派中期股息每股 0.25 港元。

港鐵 40 周年

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

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

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

香港業務

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

客運業務

摘要

- 列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於 99.9%的世界級水平
- 乘客車程的準時程度是自 2007 年與九廣鐵路公司（「九鐵公司」）合併以來最佳的上半年服務表現
- 總乘客量增長 2.5%，周日平均乘客量達 590 萬人次

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

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

安全

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

乘客量和收入

公司香港客運業務的收入概述如下：

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

2019 年首六個月，公司所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量上升 2.5%至 10.224 億人次，而周日平均乘客量增加 1.7%至 590 萬人次。

期內，公司的本地鐵路服務（包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫、馬鞍山綫及南港島綫）的總乘客量達 8.302 億人次，較 2018 年同期增加 1.7%。羅湖及落馬洲過境服務的乘客量輕微下跌

0.8%至 5,760 萬人次，主要由於高速鐵路（香港段）開通。隨著航空旅客量上升及亞洲國際博覽館所舉辦的活動數量增多，機場快綫的乘客量因此增加 5.8%至 900 萬人次。2019 年上半年，高速鐵路（香港段）的總乘客量達 990 萬人次。

市場佔有率

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

車費調整、推廣及優惠

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

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

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

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

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

服務表現

於 2019 年首六個月，重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於 99.9%的世界級水平，優於在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標所列明的表現目標。2019 年上半年的乘客車程準時程度是自兩鐵合併以來最佳的上半年服務表現。

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

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

車站商務

摘要

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

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

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

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

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

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

物業及其他業務

摘要

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

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

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

物業租賃及管理業務

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

2019 年首六個月的物業租賃業務收入增加 5.0%至 24.92 億港元。公司在香港的商場於 2019 年首六個月之新訂租金錄得 3%的升幅（若計及一個特別租賃個案則為 10%）。於 2019 年上半年，公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的 18 層寫字樓的出租率為接近 100%。

於 2019 年 6 月 30 日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業的應佔份額包括 217,469 平方米的零售物業、39,410 平方米的寫字樓，以及 17,764 平方米的其他用途物業。

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

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

物業發展

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

期內，兩個新發展項目進行預售，包括分別於2019年5月和6月推出的「日出康城」第七期之「MONTARA」以及「GRAND MONTARA」。截至2019年6月30日，「MONTARA」的616個單位和「GRAND MONTARA」的504個單位均已全數售出。與此同時，「日出康城」第四期「晉海」及「晉海II」、第五期「MALIBU」以及第六期「LP6」的剩餘單位繼續進行預售。截至2019年6月30日，「晉海」的1,040個單位中已售出約97.5%，而「晉海II」的1,132個單位中則售出約96.1%，「MALIBU」的1,600個單位中已售出約98.1%，而「LP6」的2,392個單位中則售出約97.3%。

西鐵物業發展項目方面，作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們繼續進行「朗城滙」（朗屏站（南）地塊）剩餘單位的預售。截至2019年6月30日，720個單位中約77%已經售出。

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

其他業務

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

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

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

摘要

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

拓展香港鐵路業務

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

「鐵路 2.0」

沙田至中環綫

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

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

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

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

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

金鐘站擴建部分的內部結構工程、裝修及屋宇設備安裝工程正在進行。

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

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

公司已於 2019 年 7 月 18 日向政府提交兩份有關紅磡站擴建部分、紅磡站北面連接隧道及南面連接隧道，以及紅磡列車停放處的事件的最終報告，當中載有（其中包括）為符合相關作業守則而須在若干地點採取的適當措施的建議方案。

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

因 2019 年 3 月 18 日發生的荃灣綫事故而暫停的屯馬綫信號系統動態行車測試，已於 2019 年 6 月 10 日恢復測試。在暫停測試期間，屯馬綫信號系統的承建商已完成全面審視，並提交報告，確認系統符合動態行車測試的安全要求。公司委聘的獨立安全顧問所進行的安全評估，亦進一步確認屯馬綫信號系統符合動態行車測試的國際安全標準。

通車計劃

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

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

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

工程造價

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

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

為了繼續推進沙田至中環綫項目，以及促使在 2020 年第一季啟用屯馬綫大圍站至啟德站的服務，作為現階段安排，本公司將會在不影響其法律責任的原則為基礎支付紅磡事件所產生的若干費用以及與分階段啟用屯馬綫相關的若干費用，同時就最終承擔相關費用責任一事上保留其權利。本公司現時對該等費用的最佳估計為合共約 20 億港元。有鑒於此，本公司已於截至 2019 年 6 月 30 日止六個月的綜合損益表內作出一項 20 億港元的撥備。該撥備金額並無計算可向任何其他人士提出的任何潛在追討在內。此外，現時不能確定該金額最終是否需要公司全數支付。

現有網絡的大型資產提升和更新工程

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

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

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

公司正更換車站及車廠的空調冷卻裝置，為乘客及員工提供舒適的環境。位於 35 個車站及四間車廠的 154 部空調冷卻裝置更換工程，現已部分完成，餘下將於未來四年內陸續完成。截至 2019 年 6 月，第二期工程已經完成，更換了位於四個車站及兩間車廠的 32 部空調冷卻裝置。現已完成更換的空調冷卻裝置總數為 61 部，分別位於十個車站及三間車廠。

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

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

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

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

提升顧客體驗

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

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

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

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

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

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

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

隨著手機支付日益普及，上水站有八部售票機於 2019 年 4 月引入了手機支付功能（支付寶、支付寶 HK、微信支付和 WeChat Pay HK），令各車站內接受手機付款的售票機增至 24 部。

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

「鐵路 2.0」以外的新鐵路項目

《鐵路發展策略 2014》為香港鐵路網絡直至 2031 年的未來發展提供框架。政府在此策略中提出七個項目，我們已就其中五個提交建議書。

已提交建議書的五個項目，分別為屯門南延綫、北環綫（及古洞站）、東九龍綫、東涌西延綫（及東涌東站）和北港島綫。期內，我們已應政府要求，就上述五個項目提供進一步資料。我們正與政府就建議書上的技術、營運和財務相關事宜緊密合作，以推展這些項目進入下一階段。

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

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

擴展物業組合

隨著香港鐵路網絡不斷擴大，住宅和商業物業發展的機會亦相應增加。

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

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

大圍商場的總樓面面積達 60,620 平方米，建造工程於 2019 年 6 月 30 日已經完成 25%。由於需要處理大圍站東鐵綫南行月台個別位置所出現的沉降情況，地基工程曾經受到影響，但其後已於 2019 年 1 月復工，公司及政府會繼續進行嚴格監察。該項目現時的目標完成日期為 2023 年。

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

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

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

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

中國內地及國際業務

摘要

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

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

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

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

中國內地及國際 -
經常性業務及物業發展

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

*不包括業務發展開支

中國內地方面，在 2019 年上半年，公司的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的 EBITDA 上升 39.6%至 1.55 億港元，主要是有關租賃開支的新會計準則以及為順德物業項目提供技術支援的收入。在新會計準則下，有關北京銀座 Mall 的租賃開支將不再列作經營開支，而是列作使用權資產的攤銷及利息開支。國際業務方面，來自鐵路附屬公司的 EBITDA 上升 72.9%至 5.17 億港元，主要是來自澳門輕軌系統氹仔線項目的貢獻以及 MTR Pendeltågen AB 的虧損減少。應佔聯營公司和合營公司虧損為 1.94 億港元，主要來自 First MTR South Western Trains Limited 虧損性合約的撥備。若不包括中國內地物業發展及業務發展開支，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司、聯營公司和合營公司在 2019 年首六個月錄得應佔除稅後淨利潤為 1.46 億港元，較 2018 年同期下跌 57.3%。在撇除 First MTR South Western Trains Limited 虧損性合約的撥備後，該應佔除稅後淨利潤增加 70.2%至 5.82 億港元。

中國內地鐵路業務

北京

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

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

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

深圳

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

如前所述，雖然乘客量持續上升，但深圳地鐵四號綫自我們在 2010 年開始營運以來一直未有調高車費。港鐵（深圳）公司並無受惠於影子票價補償機制。公司了解深圳市政府現正進行有關深圳地鐵網絡車費調整的法定程序。倘若合適的車費調整及調整機制未能早日落實，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

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

杭州

公司在杭州佔 49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司（「杭港地鐵公司」）營運杭州地鐵一號綫及其延綫。該鐵路綫的乘客量於 2019 年首六個月上升 12.6%至 1.44 億人次，周日平均乘客量為 80.3 萬人次。列車服務的準時度維持在 99.9%。

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

中國內地物業業務

位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」，其可發展總樓面面積約為 206,167 平方米，當中包括一個總樓面面積約 10,000 平方米的商場。超過 98%的住宅單位已售出並交付予買家。「天頌」商場已於 2019 年 4 月開始試業，並計劃於 2019 年 8 月正式開業。

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

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

在中國內地，公司亦管理港鐵開發的物業和其他第三方物業，截至 2019 年 6 月 30 日，管理的總樓面面積為 390,000 平方米。我們在北京的商場銀座 Mall，於 2019 年首六個月內的出租率為 98%。

歐洲鐵路業務

英國

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

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

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

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

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

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

瑞典

按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。我們在瑞典經營三大鐵路業務，即斯德哥爾摩地鐵、MTR Express 及 Stockholm commuter rail（Stockholms pendeltåg）。

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

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

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

澳洲鐵路業務

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

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

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

澳門鐵路業務

港鐵的全資附屬公司於 2018 年 4 月獲批一份總值 58.8 億澳門元（折合 57.1 億港元）的合約，為澳門首個輕軌系統氹仔線提供營運及維護服務。氹仔線全長 9.3 公里，將設有 11 個車站。合約為期 80 個月，服務範圍涵蓋氹仔線的測試及通車前的試運行、營運列車服務，以及列車、信號系統及其他基礎設施的維修保養。在 2019 年上半年，測試及試運行繼續進行，為通車做好準備。澳門特區政府亦已公布澳門輕軌系統氹仔線將於 2019 年年底開通。

香港以外的增長

中國內地

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

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

由於北京將會有多個鐵路段投入服務，我們會繼續留意參與北京市新鐵路綫的機會。

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

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

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

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

國際

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

澳洲方面，悉尼地鐵城市及西南綫屬悉尼地鐵項目第二期，是悉尼地鐵西北綫的延綫，全長 30 公里，新增 18 個車站。我們現正與客戶商討以達成項目財務結算方案，預計於今年年底前完成。

財務回顧

溢利與虧損

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

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

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

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

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

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

利息及財務開支下跌 23.8% 至 4.42 億港元，主要由於平均未償還債務減少而節省利息開支，以及存款利息收入增加。投資物業重估收益為 20.66 億港元。集團應佔八達通控股有限公司的利潤上升 22.4% 至 1.20 億港元，主要由於交易量上升、產品銷量增長及本地項目增加。集團應佔其他聯營公司及合營公司的虧損為 1.94 億港元（相比 2018 年同期的應佔利潤為 1.88 億港元），源於就 South Western Railway 專營權協議作

出 4.36 億港元的虧損性合約撥備導致分佔 First MTR South Western Trains Limited 的虧損，部分虧損被京港地鐵公司及杭港地鐵公司的利潤增長所抵銷。

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

財務狀況表

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

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

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

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

流動現金

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

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

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

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

融資活動

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

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

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

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

於今年首六個月，集團的有息借貸加權平均成本維持於 2.7%，與去年同期相同。

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

人力資源

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

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

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

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

港鐵學院

港鐵學院繼續開辦優質課程，將港鐵的鐵路管理及工程專業知識帶到中國內地及「一帶一路」沿線國家，同時提供經評審課程和短期課程，培育新一代的鐵路專才。於 2019 年首六個月，這些課程吸引逾 400 名來自香港及海外的學生報讀。

展望

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

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

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

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

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

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

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

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

承董事局命
金澤培博士
行政總裁

香港，2019年8月8日

暫停辦理成員登記手續

公司成員登記冊將於2019年8月23日至2019年8月28日（包括首尾兩日）期間暫停辦理公司的股份過戶登記手續。為符合收取2019年度中期股息的資格，所有填妥之股份過戶文件連同有關的股票必須在2019年8月22日下午4時30分（香港時間）或之前送達公司的股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司，其地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室。2019年度中期股息（附有以股代息的選擇（惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外）），預計於2019年10月11日派發予於2019年8月28日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

於本公告日期：

*董事局成員：歐陽伯權（主席）**、金澤培博士（行政總裁）、包立賢*、陳家樂*、陳黃穗博士*、陳阮德徽博士*、鄭恩基*、周永健博士*、方正博士*、關育材*、李慧敏*、李李嘉麗*、吳永嘉*、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）（林世雄）**及運輸署署長（陳美寶）***

執行總監會成員：金澤培博士、包立聲、鄭惠貞、顏永文博士、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。