



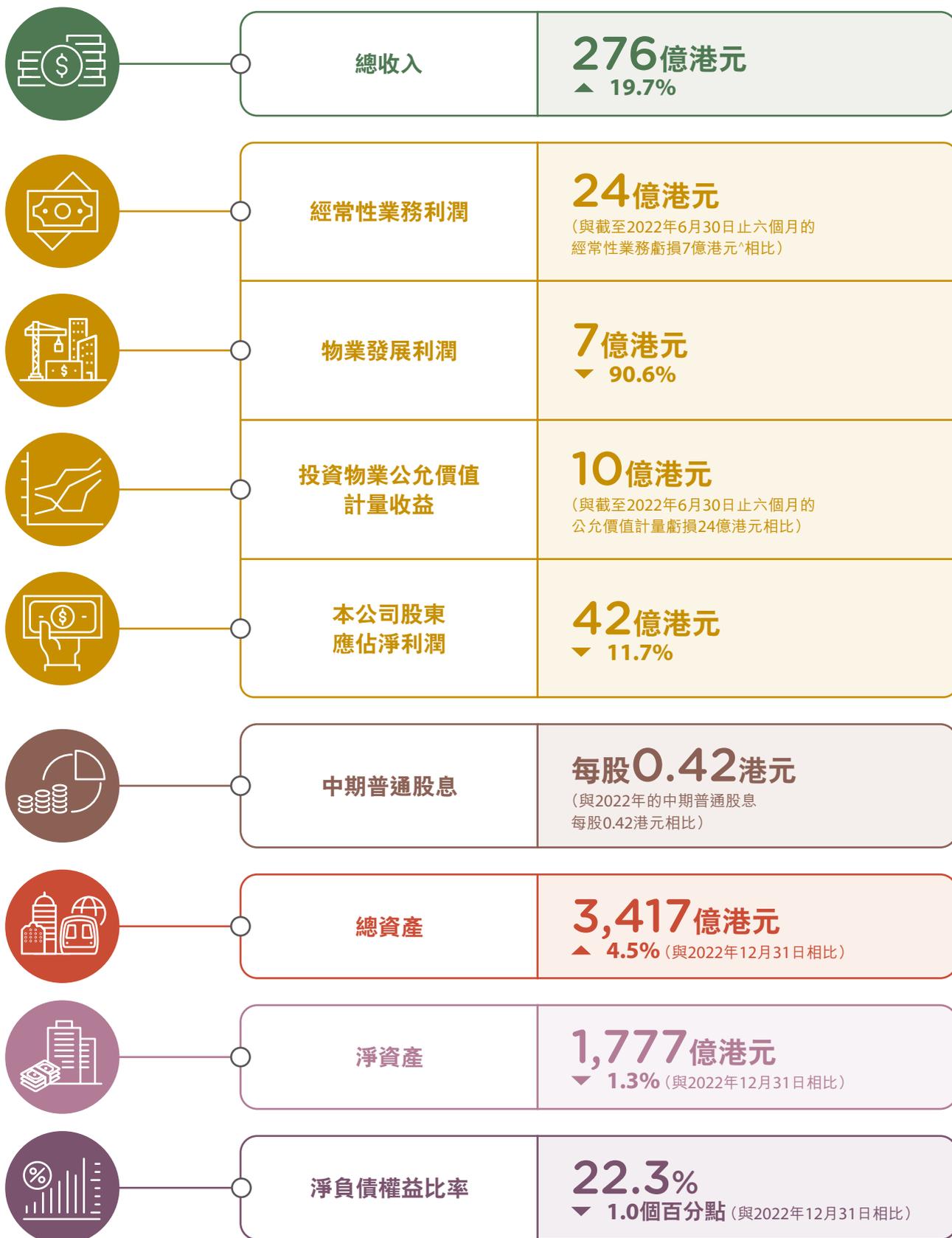
拓網絡 創未來

2023 中期報告

股份代號：66

2023年中期業績

財務摘要



[^] 包括截至2022年6月30日止六個月內對深圳地鐵四號綫所作的10億港元減值撥備

目錄



2	我們的網絡
4	主席函件
8	行政總裁回顧及展望
11	業務回顧
26	主要數據
28	財務回顧
33	公司管治及其他資料
	未經審核的中期財務報告
45	綜合損益表
46	綜合全面收益表
47	綜合財務狀況表
48	綜合權益變動表
49	綜合現金流量表
50	未經審核的中期財務報告附註
75	審閱報告
76	投資者資訊



2023中期報告



2022年可持續
發展報告



我們的長遠目標

我們用關懷備至、創新及可持續的服務，連繫及建設社區，以成為廣受國際認可的企業。



我們的使命

讓城市前行



我們的信念

- 優質服務
- 創造價值
- 互敬互重
- 勇於進取



我們的文化重點

- 多向溝通
- 共同協作
- 高效創新
- 靈活變通

企業策略 三大策略支柱



香港核心業務



中國內地及國際業務



新增長引擎



我們的網絡

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

發展中項目

- 東涌綫延綫、東涌東站及東涌西站
- 機場鐵路掉頭隧道延展段
- ⊙ 小蠔灣站

未來可建支綫

- - - 屯門南延綫
- - - 北環綫及古洞站
- - - 北環綫支綫
- - - 東九龍綫
- - - 南港島綫(西段)
- - - 北港島綫
- ⊙ 洪水橋站
- ⊙ 白石角站

公司所擁有/發展/管理的物業

- 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
- 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/LP6/MONTARA/SEA TO SKY/MARINI/GRAND MONTARA/GRAND MARINI/OCEAN MARINI/LP10/The LOHAS康城
- 35 御龍山
- 36 銀湖·天峰
- 37 名城
- 38 濠岸8號
- 39 瓏門
- 40 柏傲莊I/柏傲莊II/圓方

- 42 The Austin/Grand Austin
- 43 晉環/揚海
- 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 The YOHO Hub

發展中/計劃中的物業

- 34 日出康城物業發展組合
- 40 大圍站物業發展組合
- 41 天樂站
- 43 港島南岸物業發展組合
- 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
- 54 小蠔灣物業發展組合
- 55 東涌東站物業發展組合

西鐵綫物業發展

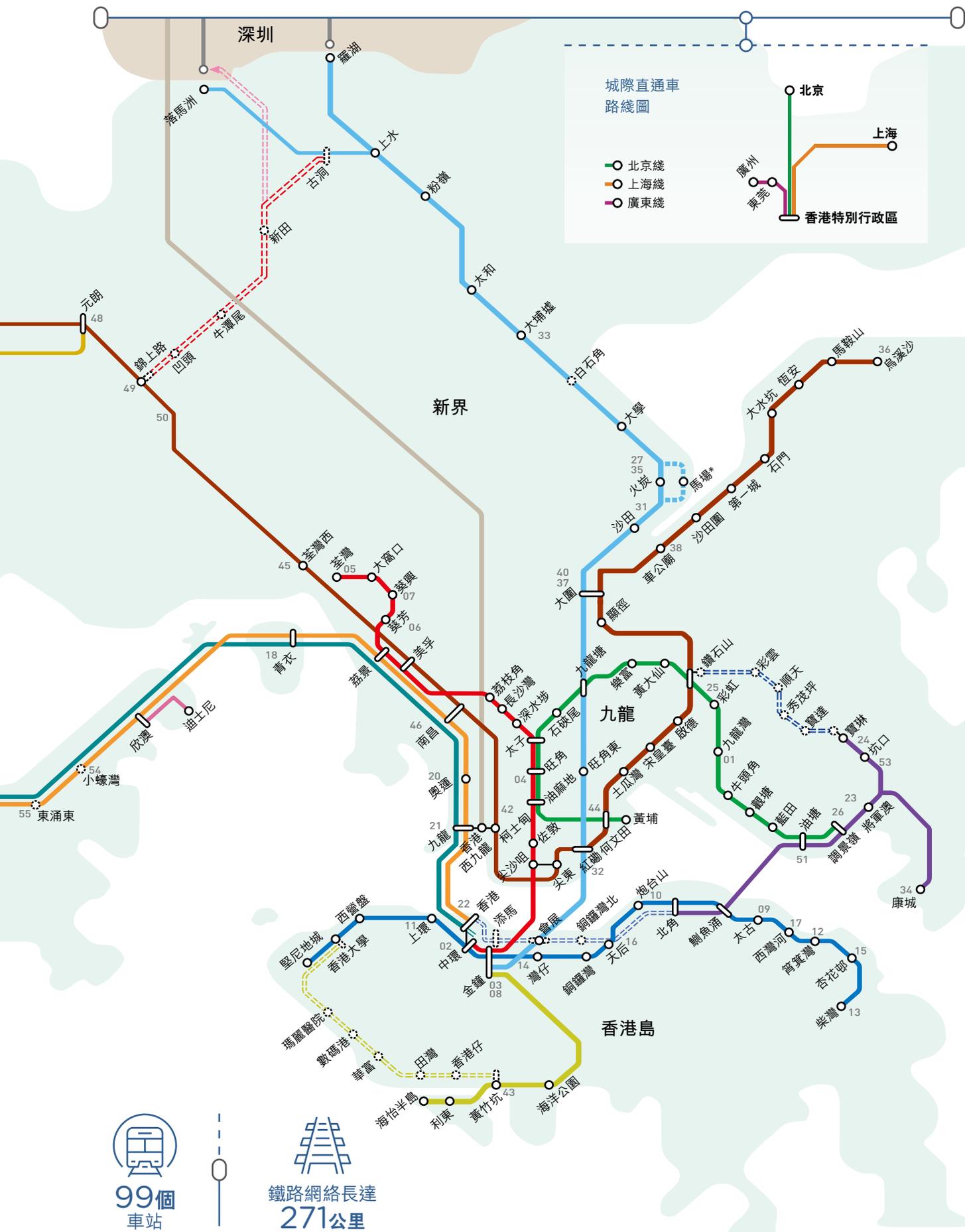
(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

- 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

中國內地及國際業務



香港營運網絡及未來支綫



主席函件



致各股東及其他有關人士：

香港鐵路有限公司在過去40年，因其獨特的業務性質成為香港社會不可或缺的一份子。公司提供世界級的集體運輸服務，方便市民上班、上學、探訪親友及出行；旗下的住宅和零售物業亦發展成為充滿活力的樞紐，讓社區聯繫更加緊密。公司的鐵路基建項目通達全港各區，並連接大灣區和中國內地其他城市。時至今日，港鐵不只是一家提供公共交通服務的公司，更肩負着連繫社區、人情的重任。

過去數年，港鐵與本港市民共度時艱。進入後疫情時代，我們終於否極泰來，並開始加快步伐邁向更美好的未來。執筆之際，旅遊限制已經解除，營商活動和商務聯繫亦已復常，帶動本港經濟逐步復甦，消費情緒也見好轉。我們喜見過境服務、高速鐵路(香港段)及相關業務恢復營運。在乘客量全面上升之時，我們亦積極推進多項惠及持份者及股東的基建工程和物業發展項目，同時為未來的經濟發展創建穩固的新架構。

港鐵的使命是「讓城市前行」，致力提供安全、可靠、實惠、無障礙及環保的鐵路運輸服務。近年，縱使香港和全球其他主要城市都面對著重重挑戰，港鐵同事仍堅韌不拔地努力維持世界級服務，他們的頑強精神讓我引以為榮。誠然，我們尚未完全走出困境，供應鏈或會因地緣政治動盪及全球經濟有可能步入衰退而受壓；同時，通脹依然高企，利率亦持續上升。儘管如此，我們每天都作好準備，為香港以及中國內地、澳門、歐洲和澳洲數以百萬計的乘客提供卓越服務，無負他們的期望。

業務表現和增長

2023年3月，港鐵公布與政府共同檢討票價調整機制的結果。我們相信，雙方達成的協議適切地平衡了不同需要，既能照顧公眾對車資的負擔能力，亦確保公司具備可持續

的財務能力，持續維修保養、提升及更新鐵路資產，務求在安全和可靠度上達致最高水平。

2023年上半年，我們在香港的本地鐵路服務乘客量逐步回升，計及來自新鐵路綫的貢獻，錄得相當於疫情前水平90%以上的乘客量。公司將於未來五年內投放超過650億港元進行鐵路資產更新及維修，將鐵路資產管理提升至更高水平。

東涌綫延綫於5月舉行動工典禮，成為《鐵路發展策略2014》下港鐵與政府簽訂項目協議並開始施工的首個項目。公司支持政府以鐵路作為本港公共運輸骨幹的策略，並隨時準備就緒，以「建設無限未來」推動本港長遠的可持續發展，憑藉擴展及提升本地鐵路網絡來促進經濟增長、創造就業機會，並在鐵路車站周邊創建繁榮社區。

公司的物業業務亦於2023年上半年內錄得佳績。位於大圍的新購物商場「圍方」已於7月開始試業，連同預計於今年第四季起分階段開業的黃竹坑「THE SOUTHSIDE」商場，港鐵現有零售物業組合的應佔總樓面面積將增加約30%。我們亦會繼續推進14個正在興建的住宅物業發展項目，合共可為香港房屋市場提供約16,000個住宅單位。

中國內地及國際業務是港鐵企業策略下的三大增長支柱之一。我們時刻尋覓輸出品牌和技术的好機會，並為香港本土市場以外的鐵路網絡和社區發展作出貢獻。期內，我們很高興澳洲墨爾本都市鐵路和英國South Western Railway的專營權均獲延長。

港鐵的企業策略亦重視運用創新和科技來提升鐵路資產、改善顧客服務、締造營運佳績。2023年6月，港鐵為打造智能化、可持續及共融的乘車體驗而推出的「載·向未來」企劃，榮獲備受業界尊崇的國際公共交通聯合會(UITP)「科技創新」組別大獎。東鐵綫過海段金鐘站擴建部分的設計方案亦獲得特別表彰。上述獎項在巴塞隆拿舉行的UITP全球公共交通峰會上頒發，該峰會為全球公共運輸機構、營運商及行業供應商的頂級盛會。港鐵作為全球鐵路運輸業的領導者，不斷探索並採用能夠改善公司及其業務營運的創新科技，在這領域上獲得讚譽，印證了我們在「載·向未來」上為持份者及股東利益所付出的努力。

財務表現

2023年上半年，港鐵的本地乘客量有所增長，而疫情期間的旅遊限制措施解除後，香港與中國內地之間的鐵路服務分階段重開，帶動車費收入整體上升。因此，來自經常性業務的股東應佔利潤增加至24.20億港元。加上物業發展業務利潤7.32億港元，基本業務利潤為31.52億港元，較去年上半年減少55.7%。若計入投資物業公允價值計量所產生的收益10.26億港元，公司股東應佔淨利潤按年減少11.7%至41.78億港元，相當於每股盈利0.67港元。董事局宣派中期股息每股0.42港元，與2022年首六個月相同。

環境、社會及管治

在香港、中國內地、澳洲和歐洲，每天有數以百萬計的人次搭乘港鐵營運的列車。作為全球最大的低碳集體運輸服務營運商之一，港鐵必須以身作則，實踐及促進環境可持續發展，提升無障礙設施和共融性，同時為我們服務的廣

大地區的社群福祉作出貢獻。今年，為提升我們在減少溫室氣體排放、社會共融，以及發展及機遇這三大環境及社會目標上的工作，已訂立了44項關鍵績效指標，合共涵蓋10個重要範疇。關於我們在環境與社會方面的舉措及相關表現，詳情可參閱我們的年度可持續發展報告。期內，我們繼續積極追求最高的企業管治標準，確保業務營運合乎道德，並且清晰透明，符合股東及持份者的利益。

減少溫室氣體排放

我們最近進行了一項深入的減碳研究，為香港鐵路與物業業務訂立2030年的科學基礎減碳目標，以支持公司在2050年實現碳中和的長遠目標。2023年6月，我們公布這些目標已獲得科學基礎目標倡議組織（「SBTi」）批准，該國際組織就應對氣候變化，界定及推廣與制定科學基礎目標相關的最佳實務。根據SBTi批准的減排目標，與作為基準年的2019年比較，到2030年港鐵鐵路運輸的範圍1、2和3「從油井到車輪」（即與使用電力有關的上游和下游排放）溫室氣體排放，以每位乘客每公里平均排放量計算將減少46.2%，而投資物業每平方米樓面面積的範圍1和2溫室氣體排放將減少58.6%。港鐵亦承諾在同一期間將其範圍3，即不受港鐵直接控制，但由其業務活動產生的溫室氣體排放量減少13.5%。此減碳路線圖現已確立，我們計劃擴大綠色舉措和加大溫室氣體減排力度，以達致這些進取但可實現的目標。

資產更新是港鐵致力締造優質乘車體驗的重要一環。對於在資產更新過程中退役的列車，我們尋求以環保方式處置，或透過「退役列車保·傳計劃」，與合作夥伴合力保留及活化車廂和部件以作其他用途。自該計劃於2021年

推出以來，港鐵已與20多個非政府組織、社會夥伴及政府部門合作，重新利用來自退役列車的400多個部件。

另外，我們亦十分重視低碳設計，東涌綫延綫項目的東涌東站和東涌西站榮獲綠建環評的暫定金級認證。今年上半年，我們亦在「可持續融資框架」下安排了約9.3億港元等值的綠色融資，為節能、環保，以及提升和擴展低碳鐵路服務等項目提供資金。

促進社會共融

港鐵最重要的目標之一是確保每位乘客對交通運輸和無障礙出行的需要都得到照顧，包括本港正在迅速增加的長者。2023年上半年，我們透過「關愛共乘」流動應用程式推廣「基本出行」服務，該應用程式的界面清晰易用，可協助長者及有需要人士乘搭港鐵。簡化版的「行程指南」及為視障人士提供的會展站站內導航功能，可讓他們的港鐵旅程更輕鬆自在。為幫助尋回走失的腦退化症人士，我們還推出「腦友守護」計劃，其中包括與賽馬會耆智園及警方合作採取的措施。

在多元共融方面，我們於3月國際婦女節開展「性別平等網絡」2023年度的活動。「性別平等網絡」為性別議題創造一個讓大家放心討論的空間，並促進職場的平等機會。活動包括與業界人士及人工智能進行專題小組討論，探討促進職場性別平等的最佳實務。公司亦於6月主辦了一個跨企業的交流活動，以慶祝國際女工程師日，並探討潛意識偏見對職場的影響。

期內，公司再次與非牟利機構及社會企業合作，開展多個個別具意義的項目。公司夥拍共融樂團True Colors

Symphony和小彬紀念基金會，於6月在青衣城舉辦「多元文化環保音樂表演」。公司亦讓小彬紀念基金會以象徵式租金租用車站店舖，為多元族裔婦女和兒童提供支援服務。

港鐵同事繼續透過「鐵路人 鐵路心」義工計劃，宣揚服務社會的精神。2023年上半年，共有2,299名義工人次參加了110項義工活動。

此外，公司繼續透過「港鐵·藝術」計劃推動藝術共賞。我們與《橡皮鴨二重暢》展覽的主辦機構AllRightsReserved合作，將荷蘭藝術家Florentjin Hofman的巨型橡皮鴨帶到港鐵沿綫多個車站，除了將金鐘站改造成「橡皮鴨主題車站」外，又在另外23個車站佈置相關的主題裝飾，為社區營造歡樂氣氛。「港鐵藝術舞臺」亦重臨香港站，再次於每週五傍晚帶來藝術文化表演，為港鐵旅程增添色彩。

促進發展及機遇

面對競爭激烈的就業市場，我們致力為員工提供所需的資源和技能，以助他們達致工作與生活平衡，並發展其事業。我們在培養員工持續學習的文化和為他們提供培訓所付出的努力，於今年榮獲《Human Resources Online》表揚，並獲頒四項「員工體驗大獎」。有關獎項表彰企業引領先河，透過靈活創新的員工培訓，推動職場的未來發展。

我們亦積極鼓勵同事掌握未來所需的技能和創新力，以促進他們的專業發展，同時支持公司鞏固「新增長引擎」的策略支柱。今年3月，我們與香港科技園公司合辦為期三天的「InnoTechX 2023」創新計劃，成為第一項於公司層面以創新為主題的活動。活動包括工作坊，以及由近30間初創企業展示他們的創科方案，來自本地及海外的參加者超過1,100人次。港鐵學院亦推出「港鐵研究資助計劃」，推動香港和大灣區內鐵路運輸的全面發展。

管治

穩健的企業管治，是維繫股東及持份者信任的基礎。我們致力達致最高的管治標準，並定期檢討有關實務，確保符合或超越國際基準。令我尤感自豪的是，公司已於2023年5月達致董事局女性成員比率25%的性別多元化目標，遠遠早於2025年的目標日期。

致意與感謝

對於2023年5月24日退任董事局獨立非執行董事的陳黃穗博士及周元先生，我想藉此機會感謝兩人在任職期間對公司的貢獻。我亦歡迎黃幸怡女士及黃慧群教授自2023年5月24日起加入董事局擔任獨立非執行董事。另外，政府於2023年7月7日宣布，李頌恩女士由2023年8月28日起出任運輸署署長，而因出任該職位，她將成為公司非執行董事。羅淑佩小姐亦由2023年8月15日起不再擔任運輸署署長，並因此不再出任公司非執行董事。我在此歡迎李女士加入董事局，並感謝羅小姐在任期間為董事局及公司作出的寶貴貢獻。

港鐵將於明年慶祝通車45周年。我深信在一群忠於職守及專精幹練的同事支持下，加上香港市民對我們的肯定，公司定能繼續緊握眼前機遇，讓城市前行，邁向美好明天。



主席
歐陽伯權博士
香港，2023年8月10日

行政總裁回顧及展望



致各股東及其他有關人士：

2023年上半年，既有轉變，也迎來了新希望。隨著防疫措施取消，香港與中國內地之間的交通連繫分階段恢復，促使乘客量回升，港鐵過境服務、高速鐵路(香港段)，以及免稅店業務亦得以重拾動力。同時，我們與政府已商定票價調整機制的更新，並加入若干新安排，既可確保票價符合乘客的負擔能力，亦保留了機制的客觀性、透明度，以及直接驅動的方程式，讓公司能持續維修保養、升級及更新現有鐵路系統，並展開一系列新項目，為新舊社區注入增長動力。儘管乘客量尚未完全回復至疫情前水平，而通脹高企、利率上調等外部因素仍然揮之不去，但我們對前景審慎樂觀，因為過去幾年間打下的根基，特別是為創建一個更好、更能切合未來需要的組織架構而落實的企業策略，為港鐵的中長期發展奠定了堅實基礎。

業務表現和增長

港鐵在期內的重要里程碑之一，是與政府順利完成有關票價調整機制的檢討。經檢討後確定，港鐵在未來五個年度

(2023/2024年至2027/2028年)，將繼續沿用現行直接驅動的票價調整機制方程式，為維修保養、升級和更新鐵路資產提供穩定的經常性收入來源。這不僅確保市民可繼續享有安全、可靠、便捷和優質的鐵路服務，更維持公司在財務上的可持續性，以開展新鐵路項目。我們採取了多項措施，以減低票價上調的幅度，包括將票價調整與公司物業發展利潤掛鉤，並優化服務表現回贈，新增「感謝日」的安排。

2023年上半年，我們在香港的乘客量逐步回升，計及來自新鐵路綫的貢獻，本地鐵路服務更已錄得相當於疫情前水平90%以上的乘客量。縱使港鐵每日的乘客量高達數以百萬計人次，但仍能在服務可靠度上表現卓越，列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度均繼續達到99.9%的水平，令我們引以為榮。

創新和科技在我們的營運中扮演著日益重要的角色，亦是開發「智慧鐵路」及提升顧客體驗的關鍵所在。未來五年內，公司將會為鐵路資產維修及更新投放超過650億

港元。我們繼續「載•向未來」，斥資13億港元提升自動收費系統，新款閘機將可支援更多電子支付方式，通道亦更為寬闊。MTR Mobile應用程式亦有所提升，提供更多有關列車班次及無障礙通行的資訊。

物業業務方面，我們為大圍站的新商場「圍方」開業感到高興。這個商場的樓面面積達60,620平方米，匯聚逾150個零售租戶，為社區提供餐飲、娛樂及其他服務。另一個新商場是位於黃竹坑站的「THE SOUTHSIDE」，樓面面積達47,000平方米，預計將於今年第四季起分階段開業。這兩個新商場將使我們零售物業組合的應佔總樓面面積增加約三成。

我們積極建設香港，支持政府的發展及房屋供應策略，堅定不移地致力推展位於東涌綫的小蠔灣項目，這項目可提供約10,720個私人住宅單位，將發展成一個可無縫接駁環保鐵路系統的新社區。我們亦會繼續推進另外14個正在興建的住宅物業發展項目，合共可為香港市民提供約16,000個住宅單位，以應付迫切的住屋需求。

去年，港鐵沙田至中環綫項目竣工，標誌著香港鐵路發展史上一個重要時代的完結。今年2月，我們與政府簽訂東涌綫延綫項目協議，為鐵路發展揭開又一嶄新篇章。該項目是香港未來鐵路運輸基建藍圖《鐵路發展策略2014》的重要一環，將為東涌東新填海區及東涌西兩個新市鎮提供鐵路服務，提升北大嶼山的交通聯繫、支持可持續的長期人口增長，並且增加就業機會。東涌綫延綫工程已於今年5月展開，預計於2029年竣工。東涌綫延綫項目體現了港鐵與政府以鐵路為公共運輸骨幹的共同目標，協力建設以鐵路車站為核心的繁榮社區。同時，為進一步連繫香港各個社區，港鐵繼續與政府合作開展《鐵路發展策略2014》下的其餘多個項目，其中就屯門南延綫及東鐵綫古洞站的項目協議與政府進行的磋商已進入後期階段，有關項目預期於今年稍後時間動工。我們以「建設無限未來」作為新鐵路項目的願景，繼續支持政府落實上述項目及多個新鐵路延綫項目，藉此提升交通運力、釋放發展潛力，以及加強香港與大灣區的連繫。

公司繼續於中國內地及海外探索新機遇，在發展業務的同時，亦在國際上樹立港鐵品牌。2023年3月，我們在澳洲墨爾本的都市鐵路服務專營權獲延長18個月至2026年年中。另外，英國South Western Railway的國家鐵路合約亦獲延長兩年至2025年5月。在許多其他重要市場，包括中國內地、澳門、歐洲和澳洲，港鐵亦保持穩定的營運表現。

我們作為集體運輸的鐵路服務營運商，為應對氣候變化一直致力減低溫室氣體排放。科學基礎目標倡議組織（「SBTi」）最近已批准我們的2030年減碳目標，這對公司在2050年實現碳中和的長遠目標提供了很大助力。

財務表現

2023年上半年，來自經常性業務的股東應佔利潤為24.20億港元，而2022年上半年（未計及深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元）為2.84億港元，主要是因為防疫措施的放寬及解除而令到乘客量上升，加上香港與中國內地之間的鐵路服務分階段重開後，公司的過境及免稅店業務亦逐漸恢復。期內物業發展利潤下跌90.6%至7.32億港元，因此來自基本業務的利潤減少55.7%至31.52億港元。若包括投資物業公允價值計量所產生的收益（此為非現金會計項目）10.26億港元，公司股東應佔淨利潤按年減少11.7%至41.78億港元，相當於每股盈利0.67港元。

董事局已宣派中期股息每股0.42港元，與去年同期相同。

展望

港鐵的使命是提供安全、可靠和共融的低碳服務，讓城市前行。我們秉持著這精神，展開了東涌綫延綫項目的工程，引領香港鐵路網絡發展步上新台阶。該項目將連繫北大嶼山各個社區，推動這些新興地區的經濟發展和就業增長。東涌綫延綫是《鐵路發展策略2014》中最先簽訂項目協議的項目，港鐵期望透過參與這些項目，以及其他未來的鐵路基建工程，包括政府在《北部都會區發展策略》中

規劃的鐵路項目，促進香港本土市場的經濟復甦，並推動公司未來業務增長。

自防疫措施取消以來，港鐵本地鐵路服務的乘客量有所回升，並逐漸趨近疫情前水平。在過境服務和高速鐵路（香港段）服務重開的帶動下，免稅店業務亦見復常，並開始再度為港鐵的財務表現作出貢獻。這些收入來源對港鐵的經常性業務至關重要，在經濟持續復甦的利好情況下，我們正努力使這些收入來源的動力全面恢復過來。由於今年上半年的新訂租金下跌，我們在車站零售租金收入和物業租賃收入方面繼續面對挑戰。新商場「圍方」和「THE SOUTHSIDE」預期會為物業租賃收入帶來額外貢獻。至於廣告收入，則仍取決於經濟復甦的程度，以及消費情緒及開支的改善情況。

運用最新的創科技術，是港鐵企業策略及業務發展的核心。作為引進智慧鐵路營運及維修系統，以及顧客服務智能化的計劃一部分，我們在未來五年為鐵路資產維修及更新投放超過650億港元以外，更會落實多項舉措，包括推出數碼化資產管理系統，並與多間研究機構共同開展科技項目等。我們會繼續推出智能資產管理措施，使用人工智能、雲端計算、大數據和圖像處理技術，使列車更安全、更可靠。

疫情已大致消退，但我們仍須繼續密切關注其他有可能影響公司營運的宏觀經濟因素。雖然全球通脹正在降溫，但減速緩慢，物價與過往比較仍然處於高位，因此我們會繼續審慎控制成本，並確保高效率的營運。同時，利率或會上升，並居高不下一段時間，有可能對投資物業組合的估值帶來影響。此外，我們必須繼續密切監察供應鏈，以防有任何事情會對各發展項目造成干擾。

物業業務方面，視乎市況而定，我們預計在未來12個月左右為約4,000個單位招標，並預期首先推出東涌東站第一期項目，而其他項目正在籌備中，包括技術研究、批地及法定程序，並將視乎市況而進行招標。同時，我們正為

「港島南岸」第三期、「日出康城」第十二期及第十三期、天樂站、何文田站第一期和油塘通風樓申請預售樓花同意書。最近，我們留意到越來越多物業買家選擇分期付款（而非採用衡平法按揭），這將令我們延遲確認物業發展項目的利潤。視乎建築及銷售進度，以及物業買家所選的付款方式，我們預期於2023年下半年為「日出康城」第十一期的利潤繼續入帳。然而，按照目前的建築及銷售進度，我們預期不會於2023年就「港島南岸」第四期或何文田站第二期的利潤入帳。

在香港以外地區，我們繼續在中國內地及海外尋覓機遇，亦致力加強我們在大灣區的連繫，以實現公司的業務發展策略，提升港鐵在全球的聲譽。

港鐵財務總監許亮華先生將於2023年12月31日榮休，我在此衷心感謝許先生為公司取得的成果所作出的貢獻。樊米高先生將於2023年9月19日起加入公司出任候任財務總監，以準備於2024年1月1日起接替許先生擔任財務總監。

最後，我要感謝港鐵全體員工專心致志、努力不懈的付出，使公司得以克服過去數年的重重考驗，變得更堅強、更有適應力。我相信，在未來六個月以至往後更長遠的歲月，港鐵將在已奠定的堅實基礎上繼續奮進，懷著信心踏入充滿希望的新時代，並繼續提供世界級的環保鐵路服務，讓城市前行。



行政總裁

金澤培博士

香港，2023年8月10日

業務回顧

香港業務

港鐵大致採用鐵路加物業模式經營「香港客運服務」，包括香港鐵路及巴士服務、車站零售及其他站內商務，以及與公司鐵路相連的物業發展、租賃及管理。這經營

模式讓港鐵得以斥資為鐵路資產進行維修及持續升級，並促進以鐵路交通為導向的發展（「TOD」），造福鐵路沿綫的社區，同時確保公司可持續發展，為股東創造價值。這是港鐵的核心業務。

香港客運服務 車務營運

摘要

- 完成檢討票價調整機制，繼續沿用現行直接驅動的票價調整機制方程式，並加入若干新安排，維持公司的財務可持續性
- 在未來五年內投入超過650億港元，進行鐵路資產維修保養及更新，創建智慧鐵路
- 列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均保持於99.9%的世界級水平



百萬港元	截至6月30日止六個月		增/(減)百分率
	2023年	2022年	
香港車務營運			
總收入	9,342	5,815	60.7
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤/(虧損)(「EBITDA」)	2,680	(116)	n/m
未計利息、財務開支、稅項和計及每年非定額付款後的(虧損)/利潤(「EBIT」)	(774)	(2,775)	72.1
EBITDA邊際比率(%)	28.7%	(2.0)%	n/m
EBIT邊際比率(%)	(8.3)%	(47.7)%	39.4個百分點

n/m：並無意義

2023年首六個月，香港車務營運的收入為93.42億港元，較去年同期的58.15億港元增加60.7%。未計利息、財務開支、稅項和計及每年非定額付款後的虧損為7.74億

港元，較2022年上半年減少72.1%。業績改善，主要由於疫情後有所復甦，本地鐵路服務的乘客量上升，加上過境服務及高速鐵路(香港段)恢復運作。

乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	截至2023年 6月30日止六個月	增/(減)百分率	截至2023年 6月30日止六個月	增/(減)百分率
香港車務營運				
本地鐵路服務	777.2	36.2	6,680	39.7
過境服務	28.1	n/m	842	n/m
高速鐵路(香港段)	7.6	n/m	1,172	62.1
機場快綫	4.6	374.0	280	748.5
輕鐵及巴士	102.6	32.0	323	30.2
城際客運	-	n/m	-	n/m
	920.1	41.7	9,297	60.6
其他			45	66.7
總計			9,342	60.7

n/m：並無意義

隨著疫情受控及旅遊限制解除，尤其是通往中國內地的鐵路服務分階段重開，乘客量在2023年上半年開始回升。高速鐵路(香港段)自1月起逐步恢復營運；落馬洲和羅湖過境服務亦先後於1月和2月恢復。年內首六個月，港鐵所有鐵路和巴士服務的總乘客量為9.201億人次，較2022年同期的6.494億人次上升41.7%，而周日平均乘客量亦上升40.3%至540萬人次。

市場佔有率

港鐵於2023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49.6%，而2022年同期為47.2%。這主要是來自2022年5月起通車的東鐵綫過海段帶來的新增乘客量，加上自防疫措施逐步取消以來，過境服務、高速鐵路(香港段)和機場快綫的乘客量均有所回升，而這三項服務所佔市場比率較其他專營公共交通營運商為高。當中，在過海交通工具市場的佔有率為71.8%，而2022年首五個月為67.1%。

隨著高速鐵路(香港段)和過境服務分階段重開，港鐵於2023年首五個月在過境交通業務的市場佔有率回升至53.5%，而去年同期因服務暫停，市場佔有率為0.0%。

港鐵於2023年首五個月在往返機場交通工具市場的佔有率則由16.3%上升至20.1%。

車費調整、推廣及優惠

3月，港鐵與政府完成每五年一次的票價調整機制檢討。經檢討後確定，港鐵在未來為期五年的周期(2023/2024年度至2027/2028年度)內，將繼續沿用現行直接驅動的票價調整機制方程式，為鐵路資產的維修保養、升級和更新提供穩定的經常性收入來源。現有的「負擔能力上限」安排(即票價上調幅度不得高於相應年度家庭住戶每月入息中位數的變動幅度)也會保留，以繼續照顧市民的負擔能力。至於「生產力因素」，則改進為參照公司的稅後香港物業發展利潤，因應有關改動得出的生產力因素數值，將令票價調整幅度降低0.6至0.8個百分點。經計及特別扣減的1.2個百分點，以及延後至2024/2025年度實施的特別延後調整1.65個百分點和自願延後調整0.2個百分點，2023/2024年度的整體票價調整幅度為+2.3%，有助支持疫情後的經濟復甦。此外，港鐵亦優化了服務表現回贈，新增「感謝日」活動回饋乘客。港鐵全月通及都會票等優惠亦會延續，惠及中長途乘客。自2023年第四季起，港鐵將綠色專綫小巴轉乘優惠由每程0.3港元提高至0.5港元。

公司亦繼續為各個層面的乘客，包括上班族、長者、小童、合資格的學生及殘疾人士提供恆常票價優惠。

服務表現

港鐵的鐵路服務及其可靠程度均達致世界級水平，我們以此為榮。期內，乘客車程準時程度及列車按照編定班次行走均達致99.9%，超越了營運協議的要求，以及我們在顧客服務承諾中自行訂立更為嚴格的目標。

2023年首六個月，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾87萬及逾46萬班次的列車服務，由公司可控制因素導致31分鐘或以上的延誤共有五宗，其中重鐵四宗，輕鐵一宗。我們會對每宗事故作深入檢視，以避免類似事故發生。

港鐵一直以向乘客提供安全、可靠、高效的鐵路服務為首要目標。港鐵在2022年底發生兩宗事故後，委任專家小組全面檢討公司鐵路資產管理及維修保養制度，有關工作已於2023年6月完成。公司現正落實專家建議，包括於未來五年內投放逾650億港元進行鐵路資產更新及維修，並加速應用創新及科技，將鐵路資產管理提升至更高水平。

提升顧客乘車體驗

作為世界領先的鐵路運輸服務供應商之一，港鐵一直持續完善其鐵路網絡、資產及服務，使顧客體驗得以持續提升、更趨智能化的服務。期內，公司在多個重要領域取得進展，包括引進新科技、升級列車和設備、鼓勵創新等，讓乘客更感舒適、便捷。

2023年3月，公司斥資13億港元提升自動收費系統，陸續為全港港鐵站更新共2,400個出入閘機。新款閘機的機身更纖巧，令通道更寬闊，而閘機的軟件能支援更多電子支付方式，方便乘客及旅客選用。作為自動收費系統長期資產更新計劃的一部分，公司亦正逐步提升港鐵站客務中心的支付功能，乘客可使用現金、八達通、二維碼電子錢包或信用卡，購買「全月通加強版」、「港鐵都會票」和港鐵精品等。

為逐步以更舒適的新型列車取代現有的列車，截至2023年6月已有八列全新配備SACEM信號系統的Q車於觀塘綫投入服務。我們的目標是在今年年底前，將13列全新Q車投入觀塘綫。港鐵已訂購合共93列全新八卡重鐵列車和40輛全新輕鐵車輛，以新型列車取代即將退役的現有列車和車輛。截至2023年6月，40輛全新輕鐵車輛已經運抵香港，其中38輛更已投入客運服務。

期內，在荃灣綫、港島綫、觀塘綫及將軍澳綫上將現有SACEM信號系統更換至「通訊為本列車控制」信號系統（「CBTC系統」）的工程繼續進行。新CBTC系統通過必要的測試，符合相關政府部門的要求後，預計可於2025年至2026年間在荃灣綫投入服務，之後會在港島綫、觀塘綫及將軍澳綫陸續啟用。整個信號系統工程預計於2028年至2029年間全部完成。

今年，我們又開展了新一輪的工程，更換成31台更具能源效益的新型號冷卻裝置，讓置身車站的乘客更感舒適，同時節省用電。項目預計於2026年完成。

自2023年5月起，我們在東鐵綫羅湖/落馬洲至旺角東沿綫13個車站的35個月台，開始安裝合共約1,600對自動月台閘門。

2023年4月，我們將智能洗手間管理系統擴展至香港站的所有洗手間，透過數碼顯示屏為乘客提供有關廁格使用狀況和室內空氣質素的資訊。這些創新設施已在中環站、金鐘站、會展站和尖沙咀站啟用，並將於今年年底前擴展至鑽石山站和油塘站。

2023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、將軍澳綫及南港島綫	98.5%	99.5%	99.8%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽¹⁾	不適用	不適用	不適用
- 屯馬綫 ⁽²⁾	不適用	不適用	不適用
- 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 ⁽¹⁾	不適用	不適用	不適用
- 屯馬綫 ⁽²⁾	不適用	不適用	不適用
列車服務準時程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫及南港島綫	98.0%	99.0%	99.7%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽¹⁾	不適用	不適用	不適用
- 屯馬綫 ⁽²⁾	不適用	不適用	不適用
- 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	1,000,000	2,193,611
- 東鐵綫及屯馬綫	不適用	1,000,000	6,563,294
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、東鐵綫及屯馬綫	不適用	18,000	40,195
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%	99.9%
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	99.8%
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	99.8%
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、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.8%
- 東鐵綫	97.0%	99.0%	99.8%
- 屯馬綫	97.0%	99.0%	99.8%
- 輕鐵	不適用	99.0%	99.8%
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	97.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	97.0%	99.0%	99.9%
- 輕鐵	不適用	99.0%	99.9%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度			
- 東鐵綫	不適用	99.0%	99.9%
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	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	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	98.5%	99.5%	99.9%
- 屯馬綫	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	94.0%	99.9%
清潔程度			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	99.9%
- 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	100%
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%	99.6%
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	100%
六個工作天內回覆乘客查詢			
	不適用	99.0%	100%

附註：

1 東鐵綫的營運協議目標、顧客服務目標及實際表現結果將於東鐵綫過海段完成首兩年營運後公布。

2 屯馬綫於2023年6月26日完成首兩年的營運。屯馬綫的實際表現結果將於2023年公司年報內公布。

智慧出行、營運及維修

港鐵「載·向未來」，不斷透過創新來提升顧客體驗。今年首六個月，我們擴展「Next Train」功能，讓乘客在MTR Mobile應用程式和月台均可實時查看南港島綫和荃灣綫的列車預計到站時間。此功能將涵蓋整個鐵路網絡(包括輕鐵)。4月，我們將顧客資訊單張數碼化，在推廣無紙化的同時，又可確保資訊及時更新。5月，我們聯同八達通卡有限公司進一步優化「港鐵學生乘車優惠計劃」，讓持有「學生身份」的乘客將八達通實體卡轉移至手機八達通，

這是合資格乘客首次可以透過手機八達通享有港鐵提供的恆常票價優惠。此外，「關愛共乘」應用程式透過多項功能為有需要人士及長者提供協助，展示了我們致力提供無障礙服務及照顧不同乘客出行需要的決心。

「載·向未來」對於港鐵提升營運效率亦至關重要。今年上半年，我們推出新的「智慧車廠營運」計劃，將若干營運及維修工序數碼化及自動化，以提高工作效率。計劃首階段已於7月在何東樓車廠投入運作。同時，港鐵與阿里巴巴合作開發的雲端人工智能平台「智慧列車計劃」，優化列車里程調節及規劃，預計將於今年第三季於東鐵綫使用。

香港客運服務 車站商務

摘要

- 免稅店及過境車站廣告業務重啟
- 5G服務覆蓋79個車站



截至6月30日止六個月

百萬港元	2023年	2022年	增/(減)百分率
香港車站商務			
車站零售租金收入	1,640	774	111.9
廣告收入	416	352	18.2
電訊業務收入	309	316	(2.2)
其他車站商務收入	50	39	28.2
總收入	2,415	1,481	63.1
EBITDA	2,160	1,237	74.6
EBIT	1,798	1,098	63.8
EBITDA邊際比率(%)	89.4%	83.5%	5.9個百分點
EBIT邊際比率(%)	74.5%	74.1%	0.4個百分點

2023年上半年，來自全香港車站商務活動的總收入按年增加63.1%至24.15億港元，主要由於免稅店業務的租金收入隨著過境車站於2023年年初重開而恢復。

車站零售租金收入從2022年上半年的7.74億港元增加至16.40億港元。儘管免稅店業務恢復及社交距離措施的取消均有助業務營運開始回復正常，但車站零售租金收入仍然受到之前的新訂租金下跌影響。

截至2023年6月30日，港鐵的車站零售商店總數為1,563間，零售設施的總面積為68,273平方米。車站商店新訂租金下跌8.4%，平均出租率為97.0%。

為幫助租戶吸引顧客，港鐵繼續透過廣受歡迎的MTR Mobile應用程式、「MTR分」獎賞計劃和極具標誌性的印花賞計劃，進行各種促銷活動。2023年4月，我們藉著政府推出最新一輪消費券計劃，與八達通應用程式合作推出「即搶快閃現金券」獎賞活動，向乘客派發港鐵車站商店的電子優惠券。我們會繼續檢討租戶組合，包括引入快閃店，一方面帶動租金收入，同時確保我們的零售組合能滿足顧客的期望。

截至2023年6月30日，按出租面積計算，約31%車站商店(包括免稅店)的租約於2023年下半年到期、25%於

2024年到期、30%於2025年到期，以及14%於2026年或之後到期。

截至2023年6月30日，按出租面積計算，車站商店(不包括免稅店)的租戶組合為餐飲類別約佔45%、餅店約佔12%、便利店約佔12%、乘客服務約佔12%，以及其他類別約佔19%。

2023年上半年，廣告收入增加18.2%至4.16億港元，主要因為客戶在防疫措施取消後增加廣告支出。

截至2023年6月30日，車站及列車內的廣告點總數減至42,817，主要由於新Q車內的廣告點數量較少，以及廣告牌改造。今年首六個月，我們繼續將廣告模式全面數碼化，同時增強分銷網絡，以滿足市場對靈活展示方案、動態內容及針對性廣告的需求。

2023年首六個月，電訊業務收入減少2.2%至3.09億港元。5G服務現已覆蓋港鐵網絡內79個車站。此外，我們預計於今年第三季批出一個新商業電訊系統的標書，該系統將覆蓋24個車站，可支援更多5G服務，並加快數據傳輸速度。截至2023年6月30日，我們位於將軍澳的數據中心，75%的容量已被預訂，目標是在一年內達到95%以上。同時，我們繼續探索其他數據中心發展機會。

物業及其他業務

摘要

- 「圍方」商場已於2023年7月開張試業
- 物業發展利潤來自「日出康城」第十一期及多個已完成項目

物業租賃及管理

百萬港元	截至6月30日止六個月		增/(減)百分率
	2023年	2022年	
香港物業租賃及管理業務			
物業租賃業務收入	2,324	2,188	6.2
物業管理業務收入	132	119	10.9
總收入	2,456	2,307	6.5
EBITDA	1,998	1,873	6.7
EBIT	1,990	1,865	6.7
EBITDA邊際比率(%)	81.4%	81.2%	0.2個百分點
EBIT邊際比率(%)	81.0%	80.8%	0.2個百分點

2023年上半年，物業租賃業務收入增加6.2%至23.24億港元，主要由於防疫措施放寬後為租戶提供的租金寬減減少，但部分增長被新訂租金下跌抵銷。

在香港，港鐵商場新訂租金錄得12.6%的跌幅，平均出租率為99%。公司在「國際金融中心二期」的18層寫字樓，亦錄得99%的平均出租率。

今年上半年，港鐵為吸引購物者而推出一系列策略性的推廣活動及針對性的營銷活動。5月，為響應政府的「開心香港」活動，港鐵旗下商場舉辦「Happy Music Festival」，推出一連串音樂表演及特色主題活動。同月，港鐵商場推出「開心購物賞」— Click即搶活動，送出總值逾2,000萬港元的購物券。

2023年7月22日，大圍的新商場「圍方」隆重開張試業。這個新商場的總樓面面積為60,620平方米，匯聚超過150家零售租戶，為社區提供餐飲、娛樂及其他服務。

截至2023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257,021平方米的零售物業、39,451平方米的寫字樓，以及19,206平方米的其他用途物業。

截至2023年6月30日，按出租面積分析，商場的租約到期概況為約14%於2023年下半年到期、34%於2024年到期、21%於2025年到期，以及31%於2026年或之後到期。

按出租面積分析，商場的租戶組合為餐飲類別約佔30%、服務類別約佔22%、時裝、美容及配飾類別約佔21%、休閒娛樂類別約佔18%，以及百貨公司和超市類別約佔9%。

今年首六個月，香港物業管理業務收入增加10.9%至1.32億港元，主要由於來自新增管理單位的額外收入。截至2023年6月30日，港鐵管理超過121,000個住宅單位及約820,000平方米的商用及寫字樓面積。

物業發展及招標

2023年上半年，香港物業發展錄得7.12億港元的除稅後利潤，主要來自「日出康城」第十期的初始利潤入帳及多個已完成項目的餘下利潤。

「晉環」(「港島南岸」第一期)、「揚海」(「港島南岸」第二期)及「LP10」(「日出康城」第十期)於期內繼續進行銷售，已分別售出約79%、84%及90%的單位。另外，多個物業發展項目繼續進行預售。截至2023年6月30日，「凱柏峰I」及「凱柏峰II」(「日出康城」第十一期)已分別售出約79%及24%的單位。「瑜一」(何文田站第二期)第IA、IB和IC期分別於5月、3月和4月陸續推出預售，截至2023年6月30日已分別售出13%、98%和85%的單位。「海盈山」(「港島南岸」第四期)第4A期已於7月推出預售。

西鐵物業方面，由港鐵擔任九廣鐵路公司相關附屬公司代理人的「匯璽」發展項目(南昌站)繼續進行銷售。「The YOHO Hub」第一期(元朗站)截至2023年6月30日

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	鷹君集團	住宅	69,000	2016年12月	2024年分期落成
瑜一	華懋集團	住宅	59,400	2018年10月	2024年分期落成
康城站					
凱柏峰	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	2024年分期落成
第十二期	會德豐有限公司	住宅	89,290	2020年2月	2026年
第十三期	信和置業有限公司、嘉里建設有限公司、 嘉華國際集團有限公司和 招商局置地有限公司	住宅	143,694	2020年10月	2026年
大圍站					
柏傲莊	新世界發展有限公司	住宅	190,480	2014年10月	第一及二期於 2022年落成 第三期待定 2022年落成
		商場	60,620*		
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(港島南岸)					
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	2025年 2023年落成
海盈山	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	2024年分期落成
第五期	新世界發展有限公司、Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、 資本策略地產有限公司和麗新發展有限公司	住宅	59,100	2021年1月	2026年
第六期	會德豐地產有限公司	住宅	46,800	2021年4月	2028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
百勝角通風樓					
百勝角通風樓	新世界發展有限公司和招商局置地有限公司	住宅	27,006	2022年4月	2031年
東涌牽引配電站					
東涌牽引配電站	華懋集團	住宅	87,288	2022年7月	2031年
錦上路站#					
柏瓏	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	2024年至2025年 分期落成
元朗站#					
The YOHO Hub	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	126,455 11,535 [△]	2015年8月	2022年至2023年 分期落成

作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

* 不包括單車停放處及通道

△ 包括24小時行人通道及有蓋園景廣場

待批出之物業發展項目⁽¹⁾

地點	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
小蠔灣	住宅	826,000	2023 – 2036年	2030 – 2042年
	商場	30,000		
	幼稚園	4,500		
東涌東站 ⁽²⁾	住宅	456,600	2023 – 2026年	2030 – 2034年
	商場	60,000		
	寫字樓	110,000		
	幼稚園	1,800		

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批地條款及相關法定程序。

已售出43%的單位。我們亦已取得「The YOHO Hub」第二期的預售樓花同意書。「柏瓏I」及「柏瓏II」(錦上路站第一期)繼續進行預售，截至2023年6月30日已分別售出99%及82%的單位。我們亦已取得「柏瓏III」的預售樓花同意書。

其他業務

隨著訪客人數增至56萬人次，昂坪360的收入由2022年上半年的2,200萬港元增長至1.46億港元，這主要因為昂坪360在2022年上半年受第五波新冠疫情爆發影響，纜車服務於1月7日至4月20日關閉，令致與該時期比較時出現基數較低的情況。

今年上半年，公司應佔八達通控股有限公司的利潤增長36.4%至2.70億港元，主要因為過境車站重開、社交距離措施取消令消費者信心增強，以及政府消費券計劃帶動消費上升。截至2023年6月30日，在香港接納八達通付款的服務供應商已逾97,000家。八達通透過與第三方支付系統合作，現可於中國內地及全球3,000萬個消費點使用。八達通卡及其他儲值八達通產品的總流通量達2,370萬張，而每日平均交易數量及交易金額分別為1,590萬宗及3.534億港元。



拓展香港業務

摘要

- 就東涌綫延綫項目與政府簽訂項目協議
- 「THE SOUTHSIDE」商場繼續施工，預備於2023年第四季分階段開業

2023年上半年，港鐵另一個重要基建項目東涌綫延綫工程啟動，標誌著香港鐵路網絡拓展邁進「建設無限未來」的新時代，於未來十年內進一步提升香港交通運輸的效率，並開創更多優質TOD項目。這階段涵蓋政府《鐵路發展策略2014》的多個新項目及《北部都會區發展策略》的項目，以加強本地社區與鄰近的大灣區城市的連繫。同時，我們繼續拓展港鐵旗下零售物業組合，透過發展新商場項目為鐵路網絡沿綫的增長地區提供更多優質的購物選擇。

2023年上半年，我們已就營運協議完成與政府的周期檢討。除觸及多項表現基準外，同時亦檢視了未來鐵路項目的地價安排條款。參照已商定的小蠔灣及東涌綫延綫項目的修訂安排，即地價評定基準為該發展用地在計入（而並非撇除）鐵路的存在因素後的市值減去若干協定的下調金額。修訂後的營運協議訂明除非政府及公司另行協商，未來將繼續沿用此安排，並考慮到營運協議中表示公司在承擔新項目時將仍需要取得合適的商業回報率。

發展中項目

2月28日，公司就東涌綫延綫的融資、設計、建造、營運及維修與政府簽訂項目協議。公司亦會建造機場鐵路掉頭隧道延展段。東涌綫延綫項目包括改動現時東涌站與欣澳站之間一段約1.2公里長的路軌走綫、將現有東涌綫向西延伸約1.3公里、在東涌站與欣澳站之間建造新的東涌東站，以及建造東涌綫的新終點站：東涌西站。東涌綫延綫通車後，將為東涌居民及新市鎮未來新增人口提供直接鐵路服務。機場鐵路掉頭隧道延展段則有助提升東涌綫及機場快綫列車的運行效率。公司將利用「鐵路加物業」模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為整個工程項目提供資金。

5月25日，東涌綫延綫項目舉行動工典禮，成為《鐵路發展策略2014》下首個動工的項目，預計於2029年竣工。機場鐵路掉頭隧道延展段預計於2025年動工，並於2032年完成。

除東涌綫延綫外，將來的小蠔灣站亦將提升北大嶼山的交通聯繫，並配合小蠔灣項目未來人口的需求。該車站坐落小蠔灣，位於欣澳站與東涌站之間，預計於2023年動工，目標完工日期為2030年。

擴展物業組合

投資物業

繼「圍方」於2023年7月開始試業後，黃竹坑站的「THE SOUTHSIDE」商場預計於今年第四季起分階段開業。「THE SOUTHSIDE」總樓面面積達47,000平方米，將有約150家商戶進駐，現時預租率已超過50%。

其他新鐵路項目

同時，我們正密切參與《鐵路發展策略2014》— 香港下一階段鐵路網絡發展藍圖 — 其他多個主要項目。屯門南延綫方案已於2022年6月根據《鐵路條例》獲批，目標動工日期為2023年，並預計於2030年竣工。將建於東鐵綫落馬洲站與上水站之間的新古洞站方案已於2022年11月根據《鐵路條例》獲批，預計於今年稍後時間展開建造工程，目標完工日期為2027年。我們與政府就屯門南延綫及古洞站的項目協議的商討，亦已進入後期階段。北環綫主綫的設計工程仍在進行中，而我們亦繼續進行洪水橋站的詳細設計與規劃工作，該車站將位於屯馬綫的天水圍站與兆康站之間。同時，我們繼續就北港島綫和南港島綫(西段)項目的相關挑戰，與政府合力處理。

港鐵全力支持政府在《北部都會區發展策略》及《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》(「RMR2030+」)中提出的鐵路項目。這些項目將擴大本港鐵路網絡的覆蓋面，令全港各地社區的聯繫更緊密，並增進香港與大灣區其他城市的交通聯繫。我們正與政府合作開展RMR2030+項目，包括將軍澳綫南延綫及中鐵綫。我們亦正就東鐵綫上擬建的新白石角站，進行相關建造工程的研究工作。

住宅物業發展

小蠔灣項目毗鄰未來的小蠔灣站，將分階段發展，提供約10,720個私營住宅單位。視乎市場情況及招標進度，預計首批住戶將於2030年入伙。

我們有14個新住宅物業項目正在進行中，將於中短期內為香港住宅市場提供合共約16,000個單位。東涌東站物業發展項目方面，視乎市場情況，我們將開始籌備與招標相關的工作。我們亦繼續研究現有及未來鐵路沿綫其他地區的發展潛力。



中國內地及國際業務

摘要

- South Western Railway及墨爾本都市鐵路專營權分別獲延長至2025年5月及2026年年中
- 北京地鐵十六號綫餘下路段及北京地鐵十七號綫北段正在施工，計劃於今年年底前通車

我們藉著中國內地及國際業務，將收入來源分散到不同地域，並在全球各地建立港鐵品牌。該項業務亦是企業策略的重要支柱之一，與「香港核心業務」及「新增長引擎」相輔相成，在高潛力市場開創機遇，支持公司的長遠業務

發展目標。期內，港鐵透過其附屬公司、聯營公司及合營公司，為中國內地、澳門、歐洲及澳洲合共約11億人次乘客提供世界級的低碳集體運輸服務。

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		
	2023年	2022年	增/(減) 百分率	2023年	2022年	增/(減) 百分率	2023年	2022年	增/(減) 百分率
經常性業務									
附屬公司									
收入	863	818	5.5	12,216	12,332	(0.9)	13,079	13,150	(0.5)
EBITDA	152	121	25.6	380	802	(52.6)	532	923	(42.4)
EBIT	22	114	(80.7)	268	677	(60.4)	290	791	(63.3)
EBITDA邊際比率(%)	17.6%	14.8%	2.8個百分點	3.1%	6.5%	(3.4)個百分點	4.1%	7.0%	(2.9)個百分點
EBIT邊際比率(%)	2.5%	13.9%	(11.4)個百分點	2.2%	5.5%	(3.3)個百分點	2.2%	6.0%	(3.8)個百分點
經常性業務(虧損)/利潤 (已扣除非控股權益)	(9)	94	n/m	(32)	270	n/m	(41)	364	n/m
聯營公司及合營公司									
應佔利潤	335	257	30.4	27	35	(22.9)	362	292	24.0
公司股東應佔期內利潤/(虧損)									
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支及減值虧損前)							321	656	(51.1)
– 業務發展開支							(128)	(140)	8.6
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支後但減值虧損前)							193	516	(62.6)
– 深圳地鐵四號綫減值虧損							–	(962)	n/m
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支及減值虧損後)							193	(446)	n/m
– 來自中國內地物業發展							20	39	(48.7)
– 來自基本業務							213	(407)	n/m

n/m：並無意義

* 不包括對中國內地深圳地鐵四號綫在2022年6月30日止六個月所作的9.62億港元減值虧損

若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司(扣除業務發展開支後)、聯營公司和合營公司於2023年首六個月錄得應佔除稅後淨利潤1.93億港元，而去年同期(未計及於2022年為深圳地鐵四號綫作出減值撥備9.62億港元)為5.16億港元。

中國內地及澳門方面，公司在2023年上半年的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經常性業務虧損為900萬港元，主要因為深圳地鐵四號綫業務貢獻減少。

國際業務方面，2023年上半年來自鐵路附屬公司的經常性業務虧損為3,200萬港元，主要因為斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg因營運面對挑戰而持續錄得經營虧損。

港鐵應佔聯營公司和合營公司利潤由2022年上半年的2.92億港元增至3.62億港元，主要是中國內地業務表現有所改善。

中國內地鐵路業務

北京

我們的聯營公司在北京營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫、北京地鐵十六號綫北段、中段和南段，以及北京地鐵十七號綫首段。所有鐵路綫於今年上半年均達致99.9%的服務準時度。北京地鐵十六號綫二里溝站已於3月開通，餘下路段預計於今年年底前通車。北京地鐵十七號綫餘下路段正處於施工階段，而北段預計於今年年底前通車。

深圳

深圳地鐵四號綫及其北延綫由港鐵全資附屬公司營運。今年上半年，該鐵路綫的營運維持穩定，列車服務準時度

達99.9%。深圳地鐵十三號綫仍在施工中，預計於2024年首階段通車。

如先前所述，自我們在2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，車費一直未有調高。我們預計票價調整機制及定價程序將需要較多時間才能實施，而低乘客量亦將維持一段較預期為長的時間，因此我們在去年同期已為深圳地鐵四號綫的服務經營權資產作出了9.62億港元的減值撥備。

杭州

在杭州，杭州地鐵一號綫、下沙延伸段與機場延伸段，以及杭州地鐵五號綫於2023年首六個月內的營運保持穩定，列車服務準時度達99.9%。

在過去數年大部分時間，受到乘客量增長緩慢及疫情的影響，杭州地鐵一號綫持續錄得虧損。由於該專營權協議不設乘客量補償機制，若乘客量在未來較長一段時間仍然偏低，加上網絡擴大後的平均車費較低，該鐵路綫的長遠財務可行性將會受到影響。

中國內地物業業務

截至2023年6月30日，位於深圳地鐵四號綫車廠一期地段的住宅發展項目「蒼港尊邸」(推廣名稱為「天頌」)剩餘的32個單位中，有30個已經售出。深圳「頌蒼」商場及北京「銀座Mall」商場的人流已從疫情期間的水平逐漸回升。

位於天津北運河站的商場預計於2024年竣工。有鑑於中國內地零售物業市場面對的挑戰，公司現正研究可能的策略性選項。此外，杭州西站TOD項目於2023年上半年繼續取得進展。

澳門

港鐵負責營運及維護澳門首個輕軌系統——澳門輕軌系統氹仔線。今年上半年，列車服務的營運表現穩定。該服務合約將於2024年12月期滿。

歐洲

英國

伊利沙伯綫專營權於2022年獲延長至2025年5月。該鐵路服務於今年上半年達致穩定的營運表現。我們於2023年5月發布最終版的全綫繁忙時段班次時間表，將Paddington站和Whitechapel站之間對開的繁忙時段班次從每小時22班增至24班。5月4日，威爾斯親王與王妃首次乘坐伊利沙伯綫。

港鐵的聯營公司經營South Western Railway，是英國最大的鐵路網絡之一。服務營運於今年上半年維持穩定。根據於2023年2月續期兩年至2025年5月的國家鐵路合約，英國運輸局承擔該服務的所有收入風險及絕大部分成本風險。

瑞典

按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。公司透過全資附屬公司在該國經營四項鐵路業務，包括斯德哥爾摩地鐵、MTRX、斯德哥爾摩通勤鐵路和Mälartåg區域交通。

斯德哥爾摩地鐵於2023年上半年的營運保持穩定。該服務的合約將於2025年到期。我們已於2023年7月提交斯德哥爾摩地鐵新服務合約的標書，投標結果預計於2024年上半年公布。

今年首六個月，MTRX的營運亦保持穩定，但因面對多項挑戰，我們正探討不同選項，包括從該項目撤資。

期內，斯德哥爾摩通勤鐵路繼續面對當地車長短缺和維修問題等挑戰。我們正努力改善其虧損狀況，並探討經營這項業務的最佳方案。斯德哥爾摩運輸部早前已經宣布，該合約在2026年屆滿後將不會續期。

Mälartåg於2023年上半年的營運同樣受到當地車長短缺和維修問題的影響，我們正努力改善該項服務的財務表現。若有關問題不能在短期內得到解決，該合約的財務可持續性可能會受到影響，並要考慮作出虧損撥備。我們正探討這項業務的未來路向。

澳洲

墨爾本都市鐵路網絡的營運於期內保持穩定。該項服務的專營權已獲延長18個月至2026年年中，我們繼續支持作為客戶的維多利亞省政府進行各項網絡改善計劃。我們正為9公里長的地鐵隧道工程提供支援，日後將建成一條貫通墨爾本核心商業區的新鐵路綫，以提升市內鐵路網絡的容量，令每週的載客量可增加超過50萬人次。該隧道預計於2025年開通。

今年首六個月，悉尼地鐵西北綫取得穩定的營運表現及客戶滿意度，我們很榮幸因此在National Infrastructure Awards 2023活動中獲頒「營運商及服務供應商卓越大獎」。悉尼地鐵城市及西南綫項目方面，我們已於2023年4月開始為城市段第一期進行動態測試，安排列車首次跨越悉尼港海底。

香港以外地區的增長

期內，我們繼續在中國內地及海外尋覓發展機會。公司與馬來西亞捷運公司於7月簽署合作備忘錄，建立商業合作夥伴關係，就馬來西亞一項毗鄰新建捷運綫終點站的TOD項目訂立合作框架，與馬來西亞捷運公司合作在當地創建

一個結集鐵路、住宅及商業元素的新社區。我們也在成都及大灣區等地區，繼續就交通基建、車站商務和潛在的TOD項目進行洽談。

新增長引擎

港鐵在「新增長引擎」策略支柱下成立的創新投資公司 MTR Lab，藉投資科技、擬定創新方案來創造戰略價值，支持社區的長遠發展。4月，MTR Lab與數碼港宣布聯手投資本地物流技術初創公司 alfred24。該初創公司提供有助減少商業服務交付周期的時間、成本及碳排放的創新方案。6月，MTR Lab 夥拍 2150 及塔龍加投資集團共同投資建築工地儲能系統開發商 Ampd Energy，其產品的二氧化碳排放量較傳統柴油發電機減少達85%。

環境、社會及管治

港鐵所做的一切都是以環境、社會及管治為念，不管是為社會各階層提供安全、可靠及低碳的鐵路服務，還是透過發展世界級的住宅和零售項目來建設與活化社區，我們在環境及社會責任上都力求臻善，無負持份者的期望。我們於2023年訂立了44個關鍵績效指標，以衡量我們在減少溫室氣體排放、社會共融、發展及機遇這三大環境及社會目標，合共10個重點範疇的表現。實現這些目標，對推動公司及所服務社區的可持續增長都非常重要。

環境

我們於6月宣布，港鐵為其香港鐵路與物業業務訂立的溫室氣體減排目標，已獲得科學基礎目標倡議組織（「SBTi」）批准。根據獲批准的目標，與作為基準年的2019年比較，到2030年港鐵會減少約一半的溫室氣體排放。實現這些目標，將有助我們在2050年達至碳中和的長遠目標。同時，港鐵採用太陽能技術產生可再生能源。我們目前在車廠和車站共有五個太陽能光伏項目，相關

安裝工程已全部完成。公司於6月在香港與超過20個環保非政府機構及合作夥伴協辦首屆「綠色低碳週」活動，藉此增強員工對公司溫室氣體減排目標的了解。

社會

鐵路是香港集體運輸的骨幹，因此港鐵著眼於確保為所有人提供無障礙、共融、安全，以及可負擔的鐵路服務。公司亦努力向員工推廣職場多元、平等及共融，並向廣大社群及業務夥伴推廣平等機會。期內，我們繼續透過多項教育及藝術活動，接觸家庭及青少年。今年上半年的一些焦點活動包括將金鐘站改造成《橡皮鴨二重暢》主題車站，以及重開香港站的「港鐵藝術舞臺」。我們又重啟「港鐵小站長」計劃，在車站為小學生提供獨特學習體驗的機會。公司夥拍共融樂團 True Colors Symphony 和小彬紀念基金會，於6月在青衣城舉辦「多元文化環保音樂表演」，來自不同文化背景的家庭使用由退役列車部件再造的樂器來演奏音樂。3月，我們舉行國際婦女節慶祝活動，同時推出「性別平等網絡」2023年度的活動，以促進職場的平等機會。

全球各地的乘客有賴港鐵滿足他們日常的出行需要，因此確保乘客安全是我們的首要任務。期內，我們就香港營運及鐵路資產管理系統進行的檢討已告完成，並繼續檢視公司的安全及健康實務、為員工提供以公共安全及工作場所安全為基礎的全面培訓，並提高公眾（特別是青少年和長者）乘搭港鐵時的安全意識。2023年上半年，重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故數目較2022年同期分別增加107%及70%，大部分與扶手電梯有關。有見及此，扶手電梯

安全專責小組繼續宣傳安全使用扶手電梯以預防意外的重要性，我們亦特別設立「長者關愛計劃」，重點減少和預防長者意外和推廣安全教育。

管治

公司致力達致世界級的企業管治標準，以確保其業務活動合乎道德操守及清晰透明，從而維繫股東及持份者的信心。今年首六個月，我們進一步強化管治工作，並提前實現2025年前董事局女性成員比例達致25%的目標。

作為全球最大的集體鐵路運輸營運商之一，公司必須恪守於不同領域和活動落實全面企業風險管理，以保障公眾人士及員工的安全和健康，並確保業務在環境出現新變化時仍可持續營運。我們穩健的企業風險管理框架涵蓋不同風險，包括策略、營運、財務、合規和聲譽風險，並有防備、緩解和應變等有助提升抗逆能力的措施。我們亦定期檢討重大風險、新興風險，以及與環境、社會及管治相關的風險，以應對業務與營運環境的不斷轉變。期內，我們繼續實施有助確保公司積極、有效地管理風險的「三道防線」框架，並委託獨立機構審視公司的企業風險管理框架，掌握持續改進的機會及領先的風險管理實務。

人力資源

截至2023年6月30日，港鐵及其附屬公司在香港和香港以外地區分別僱用17,180和15,797名員工。另外，聯營公司及合營公司在香港及全球各地共聘用20,739名員工。香港員工於今年首六個月的自願流失率為7.4%。

面對勞工市場的重重挑戰，為了吸引及挽留最優秀的人才，我們提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期獎勵

計劃、多元化的事業發展機會，並按員工的工作表現給予肯定及獎賞。我們於員工培訓及事業發展上積極投放資源，為員工提供晉升和發展機遇，並透過提升員工身心健康及推行家庭友善政策，促進員工的工作與生活平衡。今年首六個月，我們為每名香港員工提供平均2.5天的培訓。今年，我們亦透過線上與綫下渠道繼續招聘大學畢業生、學徒及實習生，以建立長遠的人才梯隊，並為香港青年人提供事業發展機會。

我們繼續聆聽員工的心聲，於2022年12月進行了員工投入度脈搏調查，並於2023年2月向管理層和員工公布調查結果、分析與見解。此後，我們在公司和業務單位/職能層面因應員工的關注推行相應的跟進行動，為同事在充滿挑戰的營商環境中創建更佳的工作體驗。全面的員工投入度調查將於2023年第四季進行。

港鐵學院

港鐵學院透過經評審的優質課程以及短期課程，向年青及資深的專業人士灌輸鐵路管理及工程方面的專業知識，促進他們的事業發展，並培育新一代的業界專才。港鐵學院亦是公司在中國內地及「一帶一路」沿綫國家推廣港鐵品牌的重要渠道。

港鐵學院於2023年2月推出「港鐵研究資助計劃」，支持大學展開前瞻性研究項目，探索和開發未來公共運輸系統。我們預期有關的研究成果可與港鐵自己在技術和創新應用上的努力相輔相成，藉此創建智慧鐵路。截至2023年6月底，港鐵共接獲84份申請，現正進行嚴格評審，從中挑選出有潛質的項目以作資助。

主要數據

	截至6月30日止六個月				利好/(不利) 變動百分率
	2023年		2022年		
	百萬港元	百分率	百萬港元	百分率	
總收入					
經常性業務收入					
- 香港客運服務					
- 香港車務營運	9,342	33.9	5,815	25.2	60.7
- 香港車站商務	2,415	8.8	1,481	6.5	63.1
- 香港客運服務總計	11,757	42.7	7,296	31.7	61.1
- 香港物業租賃及管理業務	2,456	8.9	2,307	10.0	6.5
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	13,079	47.4	13,150	57.1	(0.5)
- 其他業務	282	1.0	142	0.6	98.6
	27,574	100.0	22,895	99.4	20.4
物業發展業務收入					
- 中國內地物業發展	-	-	138	0.6	n/m
總收入	27,574	100.0	23,033	100.0	19.7
總EBITDA⁽¹⁾					
經常性業務EBITDA					
- 香港客運服務					
- 香港車務營運	2,680	33.4	(116)	(0.9)	n/m
- 香港車站商務	2,160	26.9	1,237	9.5	74.6
- 香港客運服務總計	4,840	60.3	1,121	8.6	331.8
- 香港物業租賃及管理業務	1,998	24.9	1,873	14.5	6.7
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	532	6.6	923	7.1	(42.4)
- 其他業務、項目研究及業務發展開支	(114)	(1.4)	(284)	(2.2)	59.9
	7,256	90.4	3,633	28.0	99.7
物業發展業務EBITDA					
- 香港物業發展	783	9.7	9,277	71.6	(91.6)
- 中國內地物業發展	(9)	(0.1)	49	0.4	n/m
	774	9.6	9,326	72.0	(91.7)
總EBITDA	8,030	100.0	12,959	100.0	(38.0)
總EBIT⁽²⁾					
經常性業務EBIT					
EBIT					
- 香港客運服務					
- 香港車務營運	(774)	(17.0)	(2,775)	(29.2)	72.1
- 香港車站商務	1,798	39.4	1,098	11.5	63.8
- 香港客運服務總計	1,024	22.4	(1,677)	(17.7)	n/m
- 香港物業租賃及管理業務	1,990	43.6	1,865	19.6	6.7
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司 ⁽³⁾	290	6.4	791	8.3	(63.3)
- 其他業務、項目研究及業務發展開支	(146)	(3.2)	(317)	(3.3)	53.9
- 深圳地鐵四號綫減值虧損	-	-	(962)	(10.1)	n/m
應佔聯營公司及合營公司利潤	632	13.8	490	5.2	29.0
	3,790	83.0	190	2.0	n/m
物業發展業務EBIT					
- 香港物業發展	783	17.2	9,277	97.5	(91.6)
- 中國內地物業發展	(9)	(0.2)	49	0.5	n/m
	774	17.0	9,326	98.0	(91.7)
總EBIT	4,564	100.0	9,516	100.0	(52.0)
投資物業公允價值計量收益/(虧損)	1,005		(2,389)		n/m
利息及財務開支	(589)		(458)		(28.6)
除稅前利潤	4,980		6,669		(25.3)
所得稅	(627)		(1,741)		64.0
期內利潤	4,353		4,928		(11.7)
非控股權益	(175)		(196)		10.7
公司股東應佔期內利潤	4,178		4,732		(11.7)
公司股東應佔期內利潤/(虧損)來自：					
經常性業務					
- 香港	2,227		(232)		n/m
- 香港以外	193		(446)		n/m
	2,420		(678)		n/m
物業發展業務					
- 香港	712		7,747		(90.8)
- 香港以外	20		39		(48.7)
	732		7,786		(90.6)
基本業務	3,152		7,108		(55.7)
投資物業公允價值計量	1,026		(2,376)		n/m
公司股東應佔期內利潤總額	4,178		4,732		(11.7)

附註：

1 EBITDA代表未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、減值虧損、每年非定額付款、應佔聯營公司及合營公司利潤、利息、財務開支及稅項前經營利潤/(虧損)。

2 EBIT代表未計投資物業公允價值計量、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)。

3 不包括在截至2022年6月30日止六個月內對中國內地有關深圳地鐵四號綫所作出的9.62億港元減值虧損。

n/m：並無意義



截至6月30日止六個月

	2023年	2022年	利好/(不利)變動百分率
財務比率			
EBITDA邊際比率 ⁽⁴⁾ (%)	26.3	16.0	10.3個百分點
EBITDA邊際比率 ⁽⁴⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^δ) (%)	46.4	27.8	18.6個百分點
EBIT邊際比率 ⁽⁵⁾ (%)	11.4	(1.1) [^]	n/m
EBIT邊際比率 ⁽⁵⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^φ) (%)	19.8	(1.3)	n/m
淨負債權益比率 ⁽⁶⁾ (%)	22.3 [#]	23.3 [*]	1.0個百分點
利息保障 ⁽⁷⁾ (倍數)	9.2	19.8	(10.6)倍
股份資料			
每股基本盈利(港元)	0.67	0.76	(11.8)
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	0.51	1.15	(55.7)
每股普通股息(港元)	0.42	0.42	-
股價(港元)	36.00 [#]	41.35 [*]	(12.9)
市值(百萬港元)	223,274 [#]	256,455 [*]	(12.9)
香港車務營運			
總乘客人次(百萬計)			
本地鐵路服務	777.2	570.5	36.2
過境服務	28.1	0.2	n/m
高速鐵路(香港段)	7.6	-	n/m
機場快綫	4.6	1.0	374.0
輕鐵及巴士	102.6	77.7	32.0
平均乘客人次(千計)			
本地鐵路服務(周日)	4,599.1	3,392.5	35.6
過境服務(每日)	155.1	1.2	n/m
高速鐵路(香港段)(每日)	45.6 [~]	-	n/m
機場快綫(每日)	25.2	5.3	374.0
輕鐵及巴士(周日)	596.4	448.7	32.9
平均車費(港元)			
本地鐵路服務	8.26	8.08	2.3
過境服務	30.00	9.64	211.1
高速鐵路(香港段)	84.25	-	n/m
機場快綫	61.29	34.68	76.7
輕鐵及巴士	3.15	3.19	(1.5)
佔專營公共交通載容量比率(1月至5月)(%)	49.6	47.2	2.4個百分點

附註：

- EBITDA邊際比率代表總EBITDA(不包括香港物業發展利潤一分佔盈餘及未出售物業的權益)佔總收入之百分率。
- EBIT邊際比率代表總EBIT(不包括香港物業發展利潤一分佔盈餘及未出售物業的權益,以及應佔聯營公司及合營公司利潤)佔總收入之百分率。
- 淨負債權益比率代表綜合財務狀況表的貸款及其他負債、短期貸款、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。
- 利息保障代表未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、減值虧損、每年非定額付款及應佔聯營公司及合營公司利潤前經營利潤,除以利息及財務開支(未扣除資本化利息及深圳地鐵四號綫營運之政府資助)。
- 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130.79億港元及125.56億港元(2022年:132.88億港元及123.16億港元)。
- 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、和減值虧損分別為130.79億港元、125.56億港元、2.42億港元、和零港元(2022年:132.88億港元、123.16億港元、1.32億港元、和9.62億港元)。
- ^ 撇除就深圳地鐵四號綫所作的9.62億港元減值虧損,截至2022年6月30日止六個月內的EBIT邊際比率應為3.1%。
- # 於2023年6月30日的數字
- * 於2022年12月31日的數字
- ~ 2023年1月15日至2023年6月30日之平均

財務回顧

集團的業績及業務回顧已於前面章節提及。本章節詳細闡述及分析這些業績。

綜合損益

百萬港元	截至6月30日止六個月		利好/(不利)變動	
	2023年	2022年	百萬港元	%
總收入	27,574	23,033	4,541	19.7
經常性業務利潤/(虧損)^ζ				
EBIT#				
香港客運服務				
– 香港車務營運	(774)	(2,775)	2,001	72.1
– 香港車站商務	1,798	1,098	700	63.8
香港客運服務總計	1,024	(1,677)	2,701	n/m
香港物業租賃及管理業務	1,990	1,865	125	6.7
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司*	290	791	(501)	(63.3)
其他業務、項目研究及業務發展開支	(146)	(317)	171	53.9
應佔聯營公司及合營公司利潤	632	490	142	29.0
總經常性EBIT(減值虧損前)	3,790	1,152	2,638	229.0
深圳地鐵四號綫的減值虧損	–	(962)	962	n/m
總經常性EBIT(減值虧損後)	3,790	190	3,600	n/m
利息及財務開支	(626)	(501)	(125)	(25.0)
所得稅	(569)	(171)	(398)	(232.7)
非控股權益	(175)	(196)	21	10.7
經常性業務利潤/(虧損)	2,420	(678)	3,098	n/m
物業發展利潤(除稅後)				
香港	712	7,747	(7,035)	(90.8)
中國內地	20	39	(19)	(48.7)
物業發展利潤(除稅後)	732	7,786	(7,054)	(90.6)
基本業務利潤^ε	3,152	7,108	(3,956)	(55.7)
投資物業公允價值計量收益/(虧損)(除稅後)				
投資物業公允價值重新計量收益/(虧損)	21	(2,376)	2,397	n/m
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	1,005	–	1,005	n/m
投資物業公允價值計量收益/(虧損)(除稅後)	1,026	(2,376)	3,402	n/m
公司股東應佔淨利潤	4,178	4,732	(554)	(11.7)

ζ : 經常性業務利潤/(虧損)代表集團的香港車務營運、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、及其他業務的利潤/(虧損)(不包括在香港及中國內地的投資物業公允價值計量)

: EBIT代表未計利息、財務開支及稅項前利潤

* : 不包括截至2022年6月30日止六個月內就中國內地深圳地鐵四號綫作出的9.62億港元減值虧損

ε : 基本業務利潤代表集團的經常性業務及物業發展業務利潤/(虧損)之統稱

n/m : 並無意義

集團經常性業務截至2023年6月30日止六個月的財務表現逐漸回升，受惠於防疫措施解除，以及香港與中國內地之間鐵路交通分階段重開。另一方面，集團的物業發展業務

錄得輕微利潤，利潤來自「日出康城」第十一期和多個已落成項目，而去年同期，集團就三個發展項目的利潤同期入帳。

總收入

集團截至2023年6月30日止六個月內的總收入為275.74億港元，較2022年同期上升19.7%。收入上升，主要由於(i)本地鐵路服務乘客量回升，以及東鐵綫過海段服務於整個匯報期內的貢獻，令乘客量有所增長，相比去年同期香港爆發第五波新冠疫情，導致收入出現低基數效應；(ii)香港與中國內地之間的鐵路交通分階段重開後，港鐵過境服務及高速鐵路(香港段)票務收入以及免稅店租金收入均逐步恢復；及(iii)墨爾本客運業務的收入上升。惟部分增幅被(i)悉尼地鐵城市及西南綫項目的設計與交付項目收入減少；及(ii)瑞典業務收入下滑而有所抵銷。

經常性業務利潤/(虧損)

截至2023年6月30日止六個月內，集團錄得經常性業務利潤24.20億港元，而去年同期的虧損則為6.78億港元。經常性業務利潤有所改善，主要由於(i)香港車務營運及香港車站商務的收入因上文所述過境交通復常，加上去年同期的低收入基數，令收入有所增加；及(ii)於2022年上半年就深圳地鐵四號綫作出減值撥備9.62億港元。

EBIT

香港車務營運：於截至2023年6月30日止六個月錄得EBIT虧損7.74億港元，較2022年同期的EBIT虧損27.75億港元而言，虧損大幅收窄20.01億港元或72.1%。虧損減少，是由於收入受下列因素推動而上升：(i)新冠疫情大致消退，刺激港鐵本地乘客量反彈；(ii)抗疫措施解除，加上香港與中國內地之間鐵路交通分階段重開，帶動港鐵過境服務、高速鐵路(香港段)和機場快綫的收入回升；及(iii)東鐵綫過海段於2022年5月通車，為本期間整個六個月帶來收入。

這些利好影響部分被以下因素所抵銷：(i)儘管港鐵上下協力執行嚴格的成本控制措施，經營開支仍然上升，原因包括通脹、提升本地鐵路的列車服務、過境服務及高速鐵路

(香港段)的恢復營運，以及東鐵綫過海段通車後令成本增加；(ii)鐵路資產更新或投入服務令折舊增加；及(iii)支付予九鐵公司的每年非定額付款增加。

香港車站商務：EBIT大增7.00億港元或63.8%至17.98億港元，主要由於隨著過境車站重開後，免稅店所帶來的租金收入。其他車站零售租金繼續受到續租及新訂租金下跌的不利影響。

香港物業租賃及管理業務：EBIT增加1.25億港元或6.7%至19.90億港元，主要由於截至2023年6月30日止六個月期間提供及攤銷的租金寬減較去年同期減少，惟部分增幅被新訂租金下跌的不利影響所抵銷。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司：截至2023年6月30日止六個月的EBIT大幅下跌5.01億港元或63.3%至2.90億港元，主要由於(i)斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通持續面對營運和財務表現的挑戰；及(ii)深圳地鐵四號綫的政府補貼已於2022年年底前耗盡，導致截至2023年6月30日止六個月期間並無政府補貼計入損益帳，但此不利影響因乘客量於疫後回升而有所緩解。

其他業務、項目研究及業務發展開支：截至2023年6月30日止六個月，錄得EBIT虧損1.46億港元，較2022年同期的EBIT虧損3.17億港元減少1.71億港元或53.9%，主要由於昂坪360的訪客人數增加及財務表現改善。

應佔聯營公司及合營公司利潤

截至2023年6月30日止六個月，應佔聯營公司及合營公司利潤增加1.42億港元或29.0%至6.32億港元，主要由於：(i)在過境口岸重開和社交距離措施解除後，市民消費意欲上升，加上政府消費券計劃的溢出效應，令集團應佔八達通控股有限公司的利潤增加；及(ii)中國內地業務表現有所改善。

總經常性EBIT

未計減值虧損前的總經常性EBIT上升26.38億港元或229.0%至37.90億港元。若計入截至2022年6月30日止六個月就深圳地鐵四號綫所作出的9.62億港元減值虧損，總經常性EBIT則增加36.00億港元至37.90億港元。

所得稅

截至2023年6月30日止六個月，所得稅增加3.98億港元或232.7%至5.69億港元，主要由於香港經常性業務利潤增加。

自2007年兩鐵合併起，本公司就與兩鐵合併有關的若干付款（統稱「該款項」）作香港利得稅年度稅項扣減。2007/2008至2023/2024首六個月課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共49億港元。於2022年5月20日，稅務局局長就本公司的個案作出決定，否決了該款項可以用作扣稅。本公司已於2022年6月16日向稅務上訴委員會提交上訴通知。稅務上訴委員會已編定於2024年年初舉行聆訊。詳情請參閱未經審核的中期財務報告的附註八「所得稅」。

綜合財務狀況

百萬港元	於2023年 6月30日	於2022年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
淨資產	177,661	179,912	(2,251)	(1.3)
總資產	341,726	327,081	14,645	4.5
總負債	164,065	147,169	16,896	11.5
負債總額 [^]	53,330	47,846	5,484	11.5
淨負債權益比率 ^δ	22.3%	23.3%	(1.0)個百分點	

[^]：負債總額代表貸款及其他負債、以及短期貸款

^δ：淨負債權益比率代表淨負債396.01億港元(2022年12月31日：419.94億港元)(包括綜合財務狀況表中的貸款及其他負債、短期貸款、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1,776.61億港元(2022年12月31日：1,799.12億港元)的百分率

淨資產

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產微跌1.3%至2023年6月30日的1,776.61億港元，主要由於計提於

物業發展利潤(除稅後)

截至2023年6月30日止六個月，除稅後的物業發展利潤為7.32億港元，主要來自「日出康城」第十一期的初始利潤入帳及多個已落成項目的剩餘利潤。物業發展利潤較去年同期的77.86億港元減少70.54億港元，原因是去年同期，集團就三個發展項目的利潤同期入帳。

投資物業公允價值計量收益/(虧損)(除稅後)

截至2023年6月30日止六個月，香港及中國內地的投資物業公允價值計量收益為10.26億港元，當中包括：(i)確認集團來自分攤資產(即「THE SOUTHSIDE」商場)初始公允價值計量的部分收益10.05億港元；及(ii)除稅後投資物業公允價值重新計量之輕微收益2,100萬港元。

公司股東應佔淨利潤

計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業公允價值計量後，集團截至2023年6月30日止六個月錄得公司股東應佔淨利潤41.78億港元，而2022年同期淨利潤則為47.32億港元。

2023年7月派付的2022年末期普通股息，但部分跌幅被截至2023年6月30日止六個月入帳的淨利潤所抵銷。

總資產

總資產微升4.5%至3,417.26億港元，主要由於現金、銀行結餘及存款增加，以及收取「THE SOUTHSIDE」商場作為投資物業。

總負債

總負債增加11.5%至1,640.65億港元，主要由於計提2022年末期普通股息及淨提取貸款，加上遞延收益的上升。該遞延收益為來自集團在計入「港島南岸」第三期物業發展項目所需承擔的風險和責任後，就「THE SOUTHSIDE」商場初始確認的公允價值計量保留部分的收益遞延入帳。

負債總額及借貸成本

於2023年6月30日，集團負債總額(包括貸款及其他負債、以及短期貸款)由2022年12月31日增加11.5%或54.84億港元。截至2023年6月30日止六個月，集團帶息借貸的加權平均借貸成本較2022年同期上升1.1個百分點至年率3.3%。

綜合現金流量

百萬港元	截至6月30日止六個月	
	2023年	2022年
經營活動所得的現金淨額	3,870	3,775
收取與物業發展有關的款項淨額	4,533	11,152
每年非定額付款	(323)	(260)
投資活動的其他現金流出淨額	(4,995)	(4,270)
投資活動(耗用)/所得的現金淨額	(785)	6,622
淨提取/(償還)債務，扣除租賃租金和利息付款	5,223	(4,362)
融資活動的其他現金流出淨額	(376)	(109)
融資活動所得/(耗用)的現金淨額	4,847	(4,471)
匯率變動的影響	(110)	(475)
現金、銀行結餘及存款增加，扣除銀行透支	7,822	5,451

經營活動所得的現金淨額

截至2023年6月30日止六個月，經營活動所得的現金淨額為38.70億港元，而2022年同期則為37.75億港元，主要由於上文所述的經營利潤增加，惟部分增幅被期內所支付稅項的增加所抵銷。

綜合財務狀況撮要

於2023年6月30日

(十億港元)



淨負債權益比率及利息保障倍數

於2023年6月30日，淨負債權益比率為22.3%，較2022年12月31日的23.3%減少1.0個百分點，主要由於淨負債減少。截至2023年6月30日止六個月，集團利息保障倍數為9.2倍，而2022年同期則為19.8倍。

收取與物業發展有關的款項淨額

收取與物業發展有關的款項淨額為45.33億港元，主要來自「柏傲莊」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49.95億港元，主要包括資本性開支 52.00 億港元，其中 37.44 億港元用於增置香港現有鐵路及相關營運的投資(如車站改造工程、新列車及信號

系統)、7.70 億港元用於香港鐵路延綫項目(主要為《鐵路發展策略2014》多個項目的初始工程)、5.12 億港元用於香港投資物業(尤其是「圍方」的裝修工程)，以及1.74 億港元用於中國內地及海外附屬公司(如深圳地鐵十三號綫)。

融資活動

面對居高不下的核心通脹率，美國聯儲局於 2023 年上半年繼續加息，將聯邦基金利率的目標區間提升至介乎 5% 至 5.25%(年率，下同)。

三個月美元倫敦銀行同業拆息從年初的 4.77% 上升至 6 月底的 5.55%，而三個月港元香港銀行同業拆息則從年初的 4.99% 跌至 2 月的低位 3.42%，其後又回升至 4.97%。10 年期美國國庫債券孳息率亦由 3.87% 跌至 3.84%，10 年期港元掉期利率也由 3.88% 跌至 3.87%。

公司於 2023 年上半年共安排了 85 億港元的債務融資，包括約 75 億港元年期介乎 2 至 3 年的中期票據，以及 10 億港元的 3 年期銀行貸款，當中約 9.3 億港元的融資乃根據港鐵「可持續融資框架」安排，所得款項將用於合資格的投資項目。

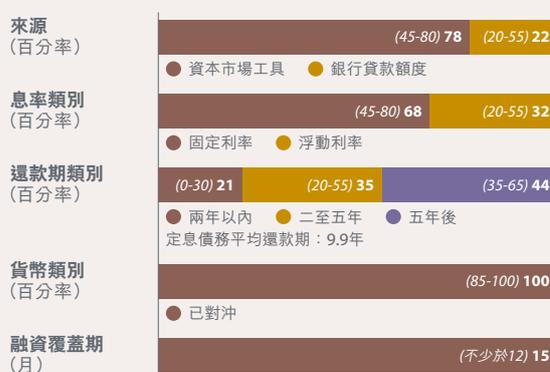
集團於 2023 年 6 月底的綜合負債總額為 533 億港元，現金和存款結餘為 240 億港元，而未動用的承諾信貸額超過 130 億港元。

集團於首六個月的帶息借貸加權平均成本為 3.3%(年率，下同)，而 2022 年同期則為 2.2%。於 2023 年 6 月底，集團約 68% 的借貸為定息借貸，其平均利率為 2.8%，平均還款期為 9.9 年。

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 2023 年 6 月 30 日



公司管治及其他資料

董事局及執行總監會成員

董事局及執行總監會成員名單、角色和職能(於2023年8月10日)

	董事局委員會/顧問小組							
	執行委員會	審核及風險委員會	提名委員會	薪酬委員會	工程委員會	環境及社會責任委員會	財務及投資委員會	科技顧問小組
董事局成員								
非執行董事								
歐陽伯權博士 (主席)			M	M		C		
許正宇 (財經事務及庫務局局長)				M			M	
運輸及物流局局長 (林世雄)			M	M				
發展局常任秘書長(工務) (劉俊傑)			M		M			
運輸署署長 (羅淑佩)		M						M
獨立非執行董事								
包立賢		M					C	
陳振彬博士						M	M	
陳家樂			C		M			
陳阮德徽博士				C	M			
鄭恩基				M	C			
許少偉		M			M			
李惠光			M					C
李慧敏博士				M			M	
吳永嘉			M			M		
唐家成		C					M	
黃幸怡						M		M
黃冠文		M		M				
黃慧群教授		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		
鄭惠貞 (人力資源總監)	M					M		
蔡少綿 (企業事務及品牌總監)	M							
鄧輝豪 (項目及工程拓展總監)	M							
許亮華 (財務總監)	M							
李家潤博士 (車務總監)	M							
馬琳 (法律及管治總監)	M					M		
鄧智輝 (物業及國際業務總監)	M							
黃琨璋 (中國內地業務總監)	M							
楊美珍 (香港客運服務總監)	M							

C : 委員會/顧問小組主席
M : 委員會/顧問小組成員

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是公司達致其願景及實現其宗旨的基礎，同時確保公司在符合所有持份者利益的前提下適當地管理。董事局積極尋找機會不斷改進公司管治，並對已識別可改進的機遇採取迅速行動。

公司明白維持董事局成員性別多元化的重要性，於2022年作出承諾由2022年3月起維持董事局女性成員比例不少於20%，同時訂立董事局女性成員於2025年達至25%的目標，以上均載於董事局多元化政策內(該政策已上載於公司網站(www.mtr.com.hk))。隨著公司於2023年5月24日舉行的周年成員大會(「2023周年成員大會」)委任兩名女性成員加入董事局後，董事局現時有五名女性成員，佔董事局全體成員微高於26%。因此，公司董事局女性成員比例提早在2025年前達到25%的目標。

繼2022年1月更新的公司《業務守則規程》(「規程」)實施後，董事局已於2023年8月10日批准對規程作出若干修訂，以及對公司財務及投資委員會及工程委員會的職權範圍作出相應的修改，旨在精簡管治流程及提高效率，同時維持適當的監督水平。更新後的財務及投資委員會及工程委員會的職權範圍已上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)網站。

遵守《企業管治守則》

在截至2023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《企業管治守則》所載的守則條文。

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。公司已於2022年2月更新《工作操守指引》，並推出電子書，為方便同事了解及瀏覽。此外，公司亦於同年6月初推出另一個員工意識提升計劃。第二個單元以使用公司資源為主題已於今年6月推出，透過動畫影片、以生活實例融入之互動遊戲，加深同事認識使用公司資源的原則，以助他們使用公司資源時能保持良好的判斷力，分辨行為是否屬於不當或不能接受。公司亦推出了如網上必修培訓課程的其他教育課程，以提高員工對《工作操守指引》的認識。

為了讓員工時刻恪守最高的道德標準，公司亦已制定防止賄賂及防貪政策，並會定期檢討。同時，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網上必修培訓課程。而《工作操守指引》亦已載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

此外，公司以《工作操守指引》作參考準則，為香港、澳門、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彼等替任董事(如適用)以及所有執行總監會成員在截至2023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。

為提升監察及成效，公司已採用「標準守則經理管理系統」的電子平台，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，最新一次培訓是於2023年2月提供的。

自2023年1月1日至 2023年8月10日期間之變更

董事局及董事局委員會/顧問小組成員之變更

於2023周年成員大會完結後生效：

1. 陳黃穗博士退任獨立非執行董事，並不再為公司提名委員會主席以及環境及社會責任委員會成員；
2. 周元先生退任獨立非執行董事，並不再為公司科技顧問小組主席以及審核及風險委員會成員；

3. 黃幸怡女士獲推選為董事局成員並成為公司獨立非執行董事，她亦獲董事局委任為公司環境及社會責任委員會成員及科技顧問小組成員；
4. 黃慧群教授獲推選為董事局成員並成為公司獨立非執行董事，她亦獲董事局委任為公司審核及風險委員會成員及提名委員會成員；
5. 獨立非執行董事、公司提名委員會成員及工程委員會成員陳家樂先生獲董事局委任為公司提名委員會主席；及
6. 獨立非執行董事、公司提名委員會成員及科技顧問小組成員李惠光先生獲董事局委任為公司科技顧問小組主席。

如政府於2023年7月7日宣布，羅淑佩小姐將於2023年8月15日起不再擔任運輸署署長。因此，她將同時不再為公司非執行董事。羅小姐亦將自2023年8月15日起不再為公司審核及風險委員會成員及科技顧問小組成員。政府亦於同日宣布李頌恩女士將於2023年8月28日起出任運輸署署長，而因出任該職位，她將自同日起成為公司非執行董事。李女士亦將自2023年8月28日起成為公司審核及風險委員會成員及科技顧問小組成員。

替任董事之變更

1. 李杏怡女士(亦名葉李杏怡女士)自2023年1月30日起不再擔任運輸及物流局副秘書長1，因此自同日起她亦不再為公司非執行董事運輸及物流局局長(林世雄先生)的替任董事。

- 黃珮玟女士自2023年1月30日起擔任運輸及物流局副秘書長1，因此自同日起她繼續擔任公司非執行董事運輸及物流局局長(林世雄先生)的替任董事。
- 李碧茜女士自2023年1月30日起擔任運輸及物流局副秘書長2，因此自同日起她成為公司非執行董事運輸及物流局局長(林世雄先生)的替任董事。
- 周紹喜先生自2023年6月3日起退任發展局副秘書長(工務)3，因此自同日起他亦不再為公司非執行董事發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑先生)的替任董事。
- 何英傑先生自2023年6月5日起擔任發展局副秘書長(工務)3，因此自同日起他成為公司非執行董事發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑先生)的替任董事。

董事資料變更

按《上市規則》要求對有關董事資料之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
金澤培博士	聯合國亞洲及太平洋經濟社會委員會 • 可持續商業網絡執行委員會成員 • 可持續商業網絡基建與物流專案組主席	委任(2023年5月18日) 委任(2023年5月18日)
	香港工程師學會 • 理事會增補委員	委任(2023年7月20日)
包立賢	中電控股有限公司 • 董事會副主席	委任(2023年1月1日)
陳振彬博士	迅捷環球控股有限公司 • 獨立非執行董事	離任(2023年1月31日)
陳家樂	鄧陳律師行 • 顧問	離任(2023年1月1日)
陳阮德徽博士	香港中華職教社 • 理事	委任(2023年5月29日)
許正宇	香港投資管理有限公司 • 董事	委任(2023年2月15日)
林世雄	港台經濟文化合作協進會 • 副主席	委任(2023年2月7日)

執行總監會成員之變更

- 劉天成先生於2022年12月31日完成與公司的服務協議後榮休，並同時不再擔任公司常務總監-中國內地業務及全球營運標準及執行總監會成員。
- 黃琨暉先生獲委任為公司中國內地業務總監，並成為公司執行總監會成員，均自2023年1月1日起生效。

如公司於2023年7月27日的公告，許亮華先生將於2023年12月31日完成與公司的服務協議後退休，並將同時不再擔任公司財務總監及執行總監會成員。樊米高先生將獲委任為公司財務總監，並將成為公司執行總監會成員，均自2024年1月1日起生效。為使交接順利，樊米高先生將由2023年9月19日起加入公司出任候任財務總監。

(i) 履歷之變更(續)

姓名	變更	變更性質及生效日期
李惠光	創新科技與產業發展委員會(香港) • 當然委員	委任(2023年3月3日)
吳永嘉	中國人民政治協商會議陝西省委員會 • 委員	委任(2023年1月1日)
	中華人民共和國全國人民代表大會 • 香港代表	委任(2023年3月5日)
	強制性公積金計劃管理局(香港) • 非執行董事	離任(2023年3月17日)
唐家成	大學教育資助委員會(香港) • 主席	離任(2023年1月1日)
	人力資源規劃委員會(香港) • 委員	離任(2023年1月1日)
	渣打銀行 • 董事委員會委員	離任(2023年1月1日)
	香港投資管理有限公司 • 董事	委任(2023年2月15日)
	香港交易及結算所有限公司 • 獨立非執行董事	委任(2023年4月26日)
	司法人員推薦委員會(香港) • 委員	委任(2023年7月1日)
黃幸怡	通訊事務管理局(香港) • 廣播業務守則委員會增選委員	委任(2023年4月1日)
黃冠文	公務員薪俸及服務條件常務委員會(香港) • 委員	委任(2023年1月1日)
黃慧群教授	中銀國際有限公司 • 獨立非執行董事 • 風險委員會主席 • 審計委員會成員	離任(2023年7月6日) 離任(2023年7月6日) 離任(2023年7月6日)
鄭惠貞	勞工處(香港) • 勞工顧問委員會轄下就業輔導委員會委員	離任(2023年1月1日)
	醫院管理局學院(香港) • 督導委員會成員	委任(2023年7月7日)
許亮華	紀律人員薪俸及服務條件常務委員會(香港) • 廉政公署人員小組委員會主席	委任(2023年1月1日)
	由醫務衛生局監管的中醫藥發展基金(香港) • 諮詢委員會非官方委員	委任(2023年3月1日)
馬琳	公司法改革常務委員會(香港) • 委員	離任(2023年2月1日)
	中國香港欖球協會(前稱香港欖球總會) • 獨立董事	名稱變更(2023年6月21日) 委任(2023年5月2日)
黃琨暉	國際公共交通聯會 • 城市鐵路營運小組委員會會員 • 亞太城市軌道平台委員會成員	離任(2023年2月14日) 委任(2023年2月14日)
楊美珍	香港數碼港管理有限公司 • 數碼港顧問委員會成員	離任(2023年1月1日)
	八達通控股有限公司和兩間八達通控股有限公司集團成員公司 • 非執行主席	委任(2023年1月1日)
	香港房屋委員會 • 財務小組委員會非官方委員	委任(2023年4月1日)
	碳中和及可持續發展委員會(香港) • 委員	委任(2023年5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

根據公司薪酬委員會的建議，董事局於2023年5月審批了經修訂的薪酬架構，並調整了董事局、董事局委員會及顧問小組的非執行董事局成員的袍金。董事局已就各非執行成員分別通過獨立決議案，且各董事局成員概無就有關其薪酬的決議案進行表決。

經修訂的薪酬架構(見下表)已於2023年7月1日生效，而應支付予非執行董事之袍金總額乃符合公司股東於公司2022年周年成員大會上批准修訂的年度上限(載於公司組織章程細則)：

成員	年度袍金(港元)	
	調整前*	調整後
董事局		
- 主席	1,500,000	1,500,000
- 其他成員	300,000	350,000
審核及風險委員會及工程委員會		
- 主席	150,000	160,000
- 其他成員	90,000	100,000
財務及投資委員會		
- 主席	110,000	160,000
- 其他成員	60,000	100,000
薪酬委員會、提名委員會、環境及社會責任委員會和科技顧問小組		
- 主席	110,000	120,000
- 其他成員	60,000	70,000

* 前薪酬架構乃於2017年1月獲批。

就本報告第35頁有關「董事局及董事局委員會/顧問小組成員之變更」一節中列載的變更及上述非執行董事薪酬架構的修訂，公司於2023年12月31日止年度應支付予董事局非執行成員的年度袍金將按比例計算如下：

姓名	董事袍金		變更生效日期
	變更前* (每年港元)	變更後 (每年港元)	
歐陽伯權博士	1,730,000	1,760,000	2023年7月1日
許正宇(附註1)	420,000	520,000	2023年7月1日
運輸及物流局局長 (林世雄)(附註2)	420,000	490,000	2023年7月1日
發展局常任秘書長(工務) (劉俊傑)(附註2)	450,000	520,000	2023年7月1日
運輸署署長 (羅淑佩)(附註2)	450,000	520,000	2023年7月1日
包立賢	500,000	610,000	2023年7月1日
陳振彬博士	420,000	520,000	2023年7月1日
陳家樂	450,000	500,000*	2023年5月24日
	500,000	570,000	2023年7月1日
	(自2023年5月24日)		
陳阮德徽博士	500,000	570,000	2023年7月1日
鄭恩基	510,000	580,000	2023年7月1日
許少偉	480,000	550,000	2023年7月1日
李惠光	420,000	470,000*	2023年5月24日
	470,000	540,000	2023年7月1日
	(自2023年5月24日)		
李慧敏博士	420,000	520,000	2023年7月1日
吳永嘉	420,000	490,000	2023年7月1日
唐家成	510,000	610,000	2023年7月1日
黃幸怡	420,000	490,000	2023年7月1日
黃冠文	450,000	520,000	2023年7月1日
黃慧群教授	450,000	520,000	2023年7月1日

* 此乃按於2017年1月獲批之前薪酬架構計算。

附註：

- 香港特區政府財經事務及庫務局局長許正宇先生的董事袍金由香港特區政府收取而非許先生以個人身份收取。
- 由香港特區行政長官依據《香港鐵路條例》(香港法例第556章)第八條委任為董事局成員的運輸及物流局局長、發展局常任秘書長(工務)及運輸署署長的董事袍金由香港特區政府收取而非由他們各人收取。

先導計劃、培訓和持續專業發展

每位董事局新成員(包括政府委任的董事)、新替任董事及新執行總監會成員獲委任後，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。

公司已經或將會為近期委任的董事局新成員黃幸怡女士及黃慧群教授；新替任董事李碧茜女士及何英傑先生；以及執行總監會新成員黃琨璋先生提供先導計劃及熟悉計劃。

於2023年7月，部分董事局及執行總監會成員視察了公司位於大圍的物業發展項目「圍方」，以便他們率先了解公司商場組合裏的該個新商場。

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。此外，於2023年5月公司向董事局成員提供了一個有關環境、社會及管治的簡介。

除上述外，有關公司管治事宜之資料及聯交所、其他專業服務公司和機構提供的網上培訓亦有不時提供予或知會董事局成員、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2023年6月30日止六個月期間，董事局舉行了五次會議(三次定期會議、一次特別會議及一次私人會議)。

定期會議

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

- 企業策略：
 - 聽取企業改革發展項目下在改革後的策略實施的檢討報告；
- 環境、社會及管治：
 - 年度檢討董事局架構、人數及組成，以及其2022年的公司管治職能；年度評估包括(i)獨立非執行董事的獨立性，及(ii)2022年公司風險管理與內部監控系統的成效；
 - 向股東建議於2023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(i)董事局委員會/顧問小組成員的變更；及(ii)董事手冊的年度更新；
 - 批准2022年可持續發展報告；及
 - 聽取及考量管理層提交有關企業安全管治及企業風險管理等關鍵事項的報告；
- 香港客運服務：
 - 聽取2022年香港客運服務表現的報告；
 - 聽取有關檢討公司票價調整機制的進度更新及批准按票價調整機制下修訂2023年受管制票價的原則；
 - 批出信號工程合約；及

- 聽取有關檢討公司鐵路營運的資產管理系統最新情況；
- 工程項目：
 - 批出有關東涌綫延綫的建築合約；及
 - 聽取有關屯門南延綫及古洞站項目的項目合約進度更新匯報；
- 物業：
 - 聽取物業發展項目的招標進度更新匯報；及
 - 聽取一項新項目的進度更新匯報；
- 中國內地及國際業務：
 - 聽取2022年中國內地及澳門業務的年度匯報；
 - 聽取一份有關擬提交的特許經營海外鐵路營運投標書的更新匯報；及
 - 聽取部分國際業務的長期計劃的更新匯報；
- 財務：
 - 檢討及批准2022年報及財務報表；
 - 聽取年度股東分析及投資者意見；及
 - 批准2023年修訂預算。

特別會議

董事局舉行了一次特別會議，以批准向政府提交一份擬建鐵路項目、2023年票價調整機制的檢討結果及票價調整機制下修訂2023年公司票價的原則。

私人會議

董事局舉行了一次私人會議，以考慮(i)非執行董事袍金的修訂；及(ii)一名執行總監會成員的任命。

與股東的溝通

周年成員大會

公司於2023年5月24日舉行2023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呈呈表決。

於2023周年成員大會，共十項決議案(決議案第3號包含三項獨立決議案)獲得通過，全部決議案均於會上獲得超過98%票數支持，當中絕大多數決議案更獲得超過99%票數支持。決議案全文載於日期為2023年4月14日的2023周年成員大會通函內(包括2023周年成員大會通告)。

所有2023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2023周年成員大會後當日上載於公司網站(www.mtr.com.hk)和聯交所網站。

公司繼續以混合會議方式舉行2023周年成員大會，為股東提供可以網上參與的另一種選擇，並可選擇語言(廣東話、英語及普通話)。公司亦繼續提供手語傳譯及即時傳譯服務。股東可以在2023周年成員大會前提交問題，亦可在會議上親身或實時透過網上平台提交問題。為了方便未能出席2023周年成員大會的公司股東，整個會議過程亦已上載於公司網站以供瀏覽。

組織章程文件

公司的組織章程細則(英文及中文版本)已上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。截至2023年6月30日止六個月期間內，公司的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，董事局成員、替任董事及執行總監會成員於2023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		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 ^Δ
	個人權益 [*]	家族權益 [†]	個人權益 [*]		
金澤培博士	740,104	-	493,218	1,233,322	0.01989
鄭恩基	-	2,000 (附註)	-	2,000	0.00003
李慧敏博士	3,350	-	-	3,350	0.00005
黃冠文	-	558 (附註)	-	558	0.00001
羅淦華	588	-	-	588	0.00001
鄭惠貞	242,331	-	103,302	345,633	0.00557
蔡少綿	19,733	-	91,367	111,100	0.00179
鄧輝豪	2,566	-	28,134	30,700	0.00049
許亮華	160,905	2,233 (附註)	95,384	258,522	0.00417
李家潤博士	147,977	-	89,918	237,895	0.00384
馬琳	224,474	-	95,217	319,691	0.00515
鄧智輝	325,061	-	109,351	434,412	0.00700
黃琨璋	37,466	-	34,317	71,783	0.00116
楊美珍	792,829	-	109,351	902,180	0.01455

附註：截至2023年6月30日止，該等股份乃由公司董事局成員或執行總監會成員的配偶持有。

[#] 獎勵股份的詳情載於標題為「行政人員股份獎勵計劃」的章節(第42頁至第44頁)內

^{*} 實益擁有人之權益

[†] 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

^Δ 於2023年6月30日，公司之已發行具投票權股份總數為6,202,060,784股

除上文及於標題為「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2023年6月30日，公司董事局成員、替任董事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2023年6月30日止六個月內，公司董事局成員、替任董事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2023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	普通股佔具投票權之已發行股份總數百分比 ^Δ
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	74.72%

^Δ 於2023年6月30日，公司之已發行具投票權股份總數為6,202,060,784股

公司已獲香港金融管理局知會，於2023年6月30日，公司約0.15%已發行普通股(「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2023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。

行政人員股份獎勵計劃

公司採納了行政人員股份獎勵計劃，由2015年1月1日(「生效日期」)起生效，並將一直有效至2024年12月31日。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。

有關行政人員股份獎勵計劃運作的詳情載於公司2022年報(www.mtr.com.hk)中標題為「長期獎勵」(第147頁至第148頁)、「行政人員股份獎勵計劃」(第171頁至第173頁)及綜合財務報表附註2(W)(iii)(第221頁)、11B(第235頁)及44(ii)(第277頁至第278頁)之各章節內。

行政人員股份獎勵計劃(續)

截至2023年6月30日止六個月，行政人員股份獎勵計劃下的獎勵股份的變動載列如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別 (附註1)		於2023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2023年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目	緊接賦予 獎勵股份 前之 每股股份 加權平均 收市價 (港元)
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)					
金澤培博士	8/4/2020	89,300	-	29,768	29,768	-	-	37.85
	8/4/2021	52,750	199,800	234,967	17,583	-	217,384	37.85
	1/4/2022	132,000	-	132,000	-	-	132,000	-
	8/4/2022	133,700	-	133,700	44,566	-	89,134	37.85
	11/4/2023 (附註6)	54,700	-	-	-	-	54,700	-
鄭惠貞	8/4/2020	32,450	-	10,818	10,818	-	-	37.85
	8/4/2021	17,450	47,850	59,484	5,816	-	53,668	37.85
	8/4/2022	39,500	-	39,500	13,166	-	26,334	37.85
	11/4/2023 (附註6)	23,300	-	-	-	-	23,300	-
蔡少綿	8/4/2021	13,500	47,850	56,850	4,500	-	52,350	37.85
	8/4/2022	32,200	-	32,200	10,733	-	21,467	37.85
	11/4/2023 (附註6)	17,550	-	-	-	-	17,550	-
鄧輝豪	8/4/2022	7,700	7,300	15,000	2,566	-	12,434	37.85
	11/4/2023 (附註6)	15,700	-	-	-	-	15,700	-
許亮華	8/4/2020	29,050	-	9,684	9,684	-	-	37.85
	8/4/2021	15,600	47,850	58,250	5,200	-	53,050	37.85
	8/4/2022	37,850	-	37,850	12,616	-	25,234	37.85
	11/4/2023 (附註6)	17,100	-	-	-	-	17,100	-
李家潤博士	8/4/2020	15,500	-	5,168	5,168	-	-	37.85
	8/4/2021	13,550	47,850	56,884	4,516	-	52,368	37.85
	8/4/2022	34,050	-	34,050	11,350	-	22,700	37.85
	11/4/2023 (附註6)	14,850	-	-	-	-	14,850	-
馬琳	8/4/2020	27,000	-	9,000	9,000	-	-	37.85
	8/4/2021	14,250	47,850	57,350	4,750	-	52,600	37.85
	8/4/2022	34,600	-	34,600	11,533	-	23,067	37.85
	11/4/2023 (附註6)	19,550	-	-	-	-	19,550	-
鄧智輝	8/4/2020	31,350	-	10,450	10,450	-	-	37.85
	8/4/2021	17,200	47,850	59,317	5,733	-	53,584	37.85
	8/4/2022	46,000	-	46,000	15,333	-	30,667	37.85
	11/4/2023 (附註6)	25,100	-	-	-	-	25,100	-

行政人員股份獎勵計劃(續)

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 (附註1)		於2023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2023年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目	緊接賦予 獎勵股份 前之 每股股份 加權平均 收市價 (港元)
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)					
黃琨璋 (附註4)	8/4/2020	7,650	-	2,550	2,550	-	-	37.85
	8/4/2021	7,350	10,100	15,000	2,450	-	12,550	37.85
	8/4/2022	8,050	-	8,050	2,683	-	5,367	37.85
	11/4/2023 (附註6)	16,400	-	-	-	-	16,400	-
楊美珍	8/4/2020	32,650	-	10,884	10,884	-	-	37.85
	8/4/2021	17,200	47,850	59,317	5,733	-	53,584	37.85
	8/4/2022	46,000	-	46,000	15,333	-	30,667	37.85
	11/4/2023 (附註6)	25,100	-	-	-	-	25,100	-
其他合資格僱員 (附註5)	8/4/2020	2,069,800	6,950	493,410	492,510	900	-	37.87
	8/4/2021	1,787,100	1,013,200	1,897,357	500,319	24,738	1,372,300	37.87
	8/4/2022	2,087,600	233,400	2,129,350	670,827	52,138	1,406,385	37.95
	11/4/2023 (附註6)	2,332,200	42,850	-	15,800	10,600	2,348,650	36.97

附註：

- 1 行政人員股份獎勵計劃下授出之獎勵股份乃已發行的普通股。
- 2 受限制股份是向個別合資格僱員授出，並於三年內均等分批賦予(除非公司薪酬委員會另有決定)。
- 3 表現股份是向合資格僱員授出及一般在三年的表現週期結束時賦予，並須經公司薪酬委員會不時審視及批准。
- 4 黃琨璋先生獲委任為公司的中國內地業務總監及執行總監會成員，均自2023年1月1日起生效。
- 5 其他合資格僱員包括公司前僱員。
- 6 緊接授出日期(即2023年4月11日)前普通股股份的收市價為38.60港元。
- 7 截至2023年6月30日止六個月期間並無獎勵股份被註銷。

買賣或贖回上市證券

截至2023年6月30日止六個月期間，集團並無買賣或贖回集團的任何上市證券。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0.91億港元在聯交所購入了合共2,310,000股普通股。

暫停辦理成員登記手續

為釐定公司股東享有2023年度中期股息的權利，公司成員登記冊已於2023年8月25日至2023年8月30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2023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2023年8月24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辦理登記，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。2023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2023年10月13日派發予於2023年8月30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

百萬港元	附註	截至2023年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2022年 6月30日止六個月 (未經審核)
香港車務營運收入		9,342	5,815
香港車站商務收入		2,415	1,481
香港物業租賃及管理業務收入		2,456	2,307
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	2	13,079	13,150
其他業務收入		282	142
		27,574	22,895
中國內地物業發展收入	2	-	138
總收入		27,574	23,033
香港車務營運開支			
- 員工薪酬及有關費用		(3,363)	(3,155)
- 保養及相關工程		(1,154)	(1,019)
- 水電費用		(1,175)	(877)
- 一般及行政開支		(349)	(343)
- 耗用的存料與備料		(263)	(253)
- 鐵路配套服務		(154)	(89)
- 政府地租及差餉		(77)	(77)
- 其他費用		(127)	(118)
		(6,662)	(5,931)
香港車站商務開支		(255)	(244)
香港物業租賃及管理業務開支		(458)	(434)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	2	(12,547)	(12,227)
其他業務開支		(240)	(253)
項目研究及業務發展開支		(156)	(173)
		(20,318)	(19,262)
中國內地物業發展開支	2	(9)	(89)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支		(20,327)	(19,351)
未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤/(虧損)			
- 來自經常性業務		7,256	3,633
- 來自中國內地物業發展		(9)	49
		7,247	3,682
香港物業發展利潤 - 分佔盈餘及未出售物業的權益	4	783	9,277
投資物業公允價值計量收益/(虧損)	5	1,005	(2,389)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		9,035	10,570
折舊及攤銷		(3,046)	(2,773)
減值虧損	13	-	(962)
每年非定額付款		(1,052)	(198)
應佔聯營公司及合營公司利潤	6	632	490
未計利息、財務開支及稅項前利潤		5,569	7,127
利息及財務開支	7	(589)	(458)
除稅前利潤		4,980	6,669
所得稅	8	(627)	(1,741)
期內利潤		4,353	4,928
下列人士應佔：			
- 本公司股東		4,178	4,732
- 非控股權益		175	196
期內利潤		4,353	4,928
本公司股東應佔期內利潤/(虧損)：	3		
- 來自經常性業務			
- 香港		2,227	(232)
- 香港以外		193	(446)
		2,420	(678)
- 來自物業發展			
- 香港		712	7,747
- 香港以外		20	39
		732	7,786
- 來自基本業務		3,152	7,108
- 來自投資物業公允價值計量		1,026	(2,376)
		4,178	4,732
每股盈利：	10		
- 基本		0.67港元	0.76港元
- 攤薄		0.67港元	0.76港元

第50至74頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

應派發予本公司股東的股息詳情載於附註9。

綜合全面收益表

百萬港元	附註	截至2023年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2022年 6月30日止六個月 (未經審核)
期內利潤		4,353	4,928
期內其他全面收益/(虧損)(除稅及重新分類調整後)：	11		
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用土地及樓宇重估盈餘/(虧損)		18	(21)
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		(738)	(951)
– 非控股權益		(4)	(9)
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		(43)	313
		(785)	(647)
		(767)	(668)
期內全面收益總額		3,586	4,260
下列人士應佔：			
– 本公司股東		3,415	4,073
– 非控股權益		171	187
期內全面收益總額		3,586	4,260

第50至74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2023年6月30日 (未經審核)	於2022年12月31日 (已審核)
資產			
固定資產			
- 投資物業	12A	97,432	91,671
- 其他物業、機器及設備	12B	102,583	102,297
- 服務經營權資產	13	35,733	35,523
		235,748	229,491
商譽及物業管理權		59	61
在建鐵路工程	15	1,125	-
發展中物業	16	41,465	41,269
遞延開支	17	1,976	2,540
聯營公司及合營公司權益	18	12,350	12,338
遞延稅項資產	25	600	606
證券投資		916	959
待售物業	19	2,032	1,888
財務衍生工具資產	20	246	216
存料與備料		2,493	2,261
應收帳項及其他應收款項	21	13,045	13,889
應收關連人士款項	22	5,715	5,429
現金、銀行結餘及存款		23,956	16,134
		341,726	327,081
負債			
短期貸款		1,919	1,592
應付帳項、其他應付款項及撥備	23	77,065	69,692
本期所得稅		1,500	2,953
應付關連人士款項	22	5,858	592
貸款及其他負債	24	51,411	46,254
服務經營權負債		10,090	10,142
財務衍生工具負債	20	1,424	1,104
非控股權益持有者貸款		137	140
遞延稅項負債	25	14,661	14,700
		164,065	147,169
淨資產			
		177,661	179,912
股本及儲備			
股本	26	60,548	60,547
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份		(268)	(262)
其他儲備		116,869	119,001
本公司股東應佔總權益		177,149	179,286
非控股權益		512	626
總權益		177,661	179,912

第50至74頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合權益變動表

百萬港元	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			
2023年6月30日(未經審核)											
於2023年1月1日結餘(已審核)		60,547	(262)	3,824	87	146	(1,284)	116,228	179,286	626	179,912
截至2023年6月30日止六個月的權益變動：											
		-	-	-	-	-	-	4,178	4,178	175	4,353
		-	-	18	(43)	-	(738)	-	(763)	(4)	(767)
		-	-	18	(43)	-	(738)	4,178	3,415	171	3,586
	9	-	-	-	-	-	-	(5,520)	(5,520)	-	(5,520)
	26B	-	(91)	-	-	-	-	-	(91)	-	(91)
	26B	1	85	-	-	(84)	-	(2)	-	-	-
		-	-	-	-	59	-	-	59	-	59
		-	-	-	-	-	-	-	-	(285)	(285)
於2023年6月30日結餘(未經審核)		60,548	(268)	3,842	44	121	(2,022)	114,884	177,149	512	177,661
2022年12月31日(已審核)											
於2022年1月1日結餘(已審核)		60,184	(245)	3,781	2	124	429	115,439	179,714	323	180,037
截至2022年6月30日止六個月的權益變動：											
		-	-	-	-	-	-	4,732	4,732	196	4,928
		-	-	(21)	313	-	(951)	-	(659)	(9)	(668)
		-	-	(21)	313	-	(951)	4,732	4,073	187	4,260
		-	-	-	1	-	-	-	1	-	1
	9	-	-	-	-	-	-	(6,317)	(6,317)	-	(6,317)
	26B	-	(109)	-	-	-	-	-	(109)	-	(109)
	26B	4	86	-	-	(86)	-	(4)	-	-	-
		-	-	-	-	56	-	-	56	-	56
於2022年6月30日結餘(未經審核)		60,188	(268)	3,760	316	94	(522)	113,850	177,418	510	177,928
截至2022年12月31日止六個月的權益變動：											
		-	-	-	-	-	-	5,095	5,095	118	5,213
		-	-	64	(231)	-	(762)	(117)	(1,046)	(2)	(1,048)
		-	-	64	(231)	-	(762)	4,978	4,049	116	4,165
		-	-	-	2	-	-	-	2	-	2
		246	(2)	-	-	-	-	2	246	-	246
	9	-	-	-	-	-	-	(2,604)	(2,604)	-	(2,604)
		113	(1)	-	-	-	-	1	113	-	113
		-	9	-	-	(10)	-	1	-	-	-
		-	-	-	-	62	-	-	62	-	62
於2022年12月31日結餘(已審核)		60,547	(262)	3,824	87	146	(1,284)	116,228	179,286	626	179,912

第50至74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2023年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2022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	28	6,094	4,617
購買儲稅券		(57)	(57)
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(1,949)	(488)
– 已付香港以外稅項		(218)	(297)
經營活動所得的現金淨額		3,870	3,775
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		(3,744)	(2,928)
– 香港鐵路延綫項目		(770)	(641)
– 深圳地鐵十三號綫		(109)	(97)
– 投資物業項目及裝修工程		(512)	(288)
– 其他資本性工程		(65)	(99)
		(5,200)	(4,053)
每年非定額付款		(323)	(260)
收取與物業發展有關的款項		5,043	11,520
支付與物業發展有關的款項		(510)	(368)
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款及結構性銀行存款增加		(346)	(4,676)
聯營公司及合營公司的投資		(21)	(406)
聯營公司的股息及分派		204	195
其他		22	(6)
投資活動(耗用)/所得的現金淨額		(1,131)	1,946
融資活動現金流量			
為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		(91)	(109)
貸款及發行資本市場借貸工具所得款項		46,041	8,939
償還貸款及資本市場借貸工具		(40,124)	(12,857)
已付利息及財務開支		(826)	(447)
已收利息		263	104
已支付租賃租金的資本金額		(131)	(101)
已付非控股權益持有者股息		(285)	–
融資活動所得/(耗用)的現金淨額		4,847	(4,471)
現金及現金等價物淨增加		7,586	1,250
於1月1日的現金及現金等價物		10,241	10,752
匯率變動的影響		(110)	(475)
於6月30日的現金及現金等價物		17,717	11,527
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		23,956	26,439
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款		(5,156)	(14,894)
結構性銀行存款		(1,083)	–
銀行透支		–	(18)
綜合現金流量表中的現金及現金等價物		17,717	11,527

第50至74頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

未經審核的中期財務報告附註

1 編製基準

本中期財務報告乃未經審核，但已由本公司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致董事局的審閱報告載於第75頁。此外，本中期財務報告已經過本公司審核及風險委員會審閱。

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。實際結果可能有別於該等估計。

本中期財務報告包括簡要綜合中期財務報表及若干註釋，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2022年度財務報表發出後的財務狀況及業績的轉變極為重要。此簡要綜合中期財務報表及附註並不包括按照《香港財務報告準則》所編製的完整財務報表的所有資料，並須與2022年度財務報表一同閱讀。

本中期財務報告內所載有關截至2022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財務報表，但這些財務資料均來自該等財務報表。按照香港《公司條例》（第622章）第436條須就該等法定財務報表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，本公司已就截至2022年12月31日止年度的財務報表交付公司註冊處處長。
- 本公司核數師已對該財務報表作出報告。核數師報告並無保留意見；並無載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；亦無載有按《公司條例》第406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

香港會計師公會頒布了一項新訂的《香港財務報告準則》及數項修訂的《香港財務報告準則》，該等新訂及修訂準則在本集團本會計期間首次生效。然而，並無任何新訂或修訂準則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呈列方式產生重大影響。本集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新訂準則或詮釋。

於2023年7月4日，香港會計師公會就香港特別行政區政府（「香港特區政府」或「政府」）早於2022年6月9日刊憲的香港強制性公積金與長期服務金對沖機制，以及取消相關機制的會計考量發出指引。本集團尚未因應香港會計師公會的指引而對會計政策實施變動，因為當中涉及額外的時間和工作來整理所需數據及實施政策變動。詳情請參閱附註30。

編製本中期財務報告所採納的會計政策與編製2022年度財務報表所採納的相同。

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2023年 6月30日止六個月		截至2022年 6月30日止六個月	
	收入	開支	收入	開支
墨爾本都市鐵路	7,232	6,684	6,742	6,162
悉尼地鐵西北綫	410	372	306	279
悉尼地鐵城市及西南綫	772	751	1,203	1,090
瑞典業務	2,394	2,691	2,798	2,810
倫敦伊利沙伯綫	1,408	1,338	1,283	1,189
深圳地鐵四號綫	381	291	337	294
深圳地鐵十三號綫(附註13A)	109	109	90	90
其他	373	311	391	313
	13,079	12,547	13,150	12,227
中國內地物業發展	-	9	138	89
中國內地及國際附屬公司總計	13,079	12,556	13,288	12,316

2 中國內地及國際附屬公司收入及開支(續)

瑞典業務由在瑞典營運的 Mälartåg、MTR Tech、MTRX、斯德哥爾摩通勤鐵路及斯德哥爾摩地鐵組成。截至 2023 年 6 月 30 日止六個月內，MTRX 的營運保持穩定，但因面對多項挑戰，本集團正探討不同選項，包括從該項目撤資。另外，斯德哥爾摩通勤鐵路於匯報期內繼續面對當地車長短缺和維修問題等挑戰，本集團正探討這項業務的方案。斯德哥爾摩運輸部早前已經宣布，該合約在 2026 年屆滿後將不會續期。Mälartåg 於截至 2023 年 6 月 30 日止六個月內的營運同樣受到當地車長短缺和維修問題的影響。如 Mälartåg 在短期的財務表現改善未能達至預期，該合約的財務可持續性可能會受到影響，並要考慮作出虧損撥備。本集團正探討這項業務的未來路向。

3 業務分類資料

本集團的業務包括 (i) 經常性業務(包括香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、及其他業務(統稱「香港經常性業務」)，和中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務(稱為「香港以外經常性業務」)，而兩者皆不包括投資物業公允價值計量)及 (ii) 物業發展業務(連同經常性業務統稱為「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) 香港車務營運：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：於香港車務營運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、於鐵路及其他物業內提供的電訊、頻譜及數據中心服務，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：與客運服務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、於八達通控股有限公司的投資及提供予香港特區政府的項目管理服務。

未經審核的中期財務報告附註

3 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的經營業績及與中期財務報告內相關綜合總額的對帳如下：

百萬元	香港 客運服務			中國內地及 國際聯屬公司				未予分類 金額	總計
	香港 車務營運	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		
截至2023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	9,342	780	170	-	13,012	-	277	-	23,581
- 在某一時點確認	8,670	13	-	-	2,272	-	149	-	11,104
- 隨時間確認	672	767	170	-	10,740	-	128	-	12,477
來自其他來源的收入	-	1,635	2,286	-	67	-	5	-	3,993
總收入	9,342	2,415	2,456	-	13,079	-	282	-	27,574
經營開支	(6,662)	(255)	(458)	-	(12,547)	(9)	(240)	-	(20,171)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(128)	-	-	(28)	(156)
未計香港物業發展、投資 物業公允價值計量、折舊、 攤銷及每年非定額付款前 經營利潤/(虧損)	2,680	2,160	1,998	-	404	(9)	42	(28)	7,247
香港物業發展利潤—分佔 盈餘及未出售物業的權益	-	-	-	783	-	-	-	-	783
投資物業公允價值計量 收益/(虧損)	-	-	1,089	-	(84)	-	-	-	1,005
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤/(虧損)	2,680	2,160	3,087	783	320	(9)	42	(28)	9,035
折舊及攤銷	(2,644)	(123)	(5)	-	(242)	-	(32)	-	(3,046)
每年非定額付款	(810)	(239)	(3)	-	-	-	-	-	(1,052)
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	362	-	270	-	632
未計利息、財務開支及 稅項前(虧損)/利潤	(774)	1,798	3,079	783	440	(9)	280	(28)	5,569
利息及財務開支	-	-	-	-	(11)	37	-	(615)	(589)
所得稅	-	-	-	(71)	(124)	(8)	-	(424)	(627)
截至2023年6月30日止 六個月(虧損)/利潤	(774)	1,798	3,079	712	305	20	280	(1,067)	4,353

3 業務分類資料(續)

百萬元	香港 客運服務			中國內地及 國際聯屬公司				未予分類 金額	總計
	香港 車務營運	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		
截至2022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	5,815	712	119	-	12,992	138	142	-	19,918
- 在某一時點確認	5,262	10	-	-	1,651	138	30	-	7,091
- 隨時間確認	553	702	119	-	11,341	-	112	-	12,827
來自其他來源的收入	-	769	2,188	-	158	-	-	-	3,115
總收入	5,815	1,481	2,307	-	13,150	138	142	-	23,033
經營開支	(5,931)	(244)	(434)	-	(12,227)	(89)	(253)	-	(19,178)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(140)	-	-	(33)	(173)
未計香港物業發展、投資 物業公允價值計量、折舊、 攤銷及每年非定額付款前 經營(虧損)/利潤	(116)	1,237	1,873	-	783	49	(111)	(33)	3,682
香港物業發展利潤—分佔 盈餘及未出售物業的權益	-	-	-	9,277	-	-	-	-	9,277
投資物業公允價值計量虧損	-	-	(2,336)	-	(53)	-	-	-	(2,389)
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營(虧損)/利潤	(116)	1,237	(463)	9,277	730	49	(111)	(33)	10,570
折舊及攤銷	(2,496)	(105)	(7)	-	(132)	-	(33)	-	(2,773)
減值虧損	-	-	-	-	(962)	-	-	-	(962)
每年非定額付款	(163)	(34)	(1)	-	-	-	-	-	(198)
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	292	-	198	-	490
未計利息、財務開支及 稅項前(虧損)/利潤	(2,775)	1,098	(471)	9,277	(72)	49	54	(33)	7,127
利息及財務開支	-	-	-	-	(36)	43	-	(465)	(458)
所得稅	-	-	-	(1,530)	(182)	(53)	-	24	(1,741)
截至2022年6月30日止 六個月(虧損)/利潤	(2,775)	1,098	(471)	7,747	(290)	39	54	(474)	4,928

截至2023年6月30日止六個月內，本公司股東應佔來自香港經常性業務的利潤為22.27億港元(2022年：虧損2.32億港元)代表(i)來自香港經常性業務的期內利潤32.94億港元(2022年：2.42億港元)(撇除投資物業公允價值計量收益10.89億港元(2022年：虧損23.36億港元))及(ii)香港未予分類開支10.67億港元(2022年：4.74億港元)。

截至2023年6月30日止六個月內，本公司股東應佔來自香港以外經常性業務的利潤為1.93億港元(2022年：虧損4.46億港元)代表(i)來自香港以外經常性業務的期內利潤3.68億港元(2022年：虧損2.50億港元)(撇除投資物業公允價值計量虧損8,400萬港元(2022年：5,300萬港元))及其相關所得稅抵免2,100萬港元(2022年：1,300萬港元)，以及(ii)扣除非控股權益應佔利潤1.75億港元(2022年：1.96億港元)。

截至2023年6月30日止六個月內，本公司股東應佔來自投資物業公允價值計量的利潤為10.26億港元(2022年：虧損23.76億港元)代表投資物業公允價值重新計量收益零港元(2022年：虧損23.89億港元)、初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益10.05億港元(2022年：零港元)及其相關所得稅抵免2,100萬港元(2022年：1,300萬港元)。

未經審核的中期財務報告附註

3 業務分類資料(續)

下表列示來自本集團以外的客戶收入按區域分佈的資料。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2023年 6月30日止六個月	截至2022年 6月30日止六個月
香港特別行政區(所屬地)	14,474	9,724
澳洲	8,414	8,251
中國內地及澳門特別行政區	878	970
瑞典	2,394	2,798
英國	1,414	1,290
	13,100	13,309
	27,574	23,033

4 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益

香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益包括：

百萬港元	截至2023年 6月30日止六個月	截至2022年 6月30日止六個月
分佔物業發展所得的盈餘及未出售物業的權益	786	9,161
西鐵物業發展的代理費及其他收入	4	122
其他費用及雜項研究	(7)	(6)
香港物業發展利潤(除稅前)	783	9,277
香港物業發展利潤(除稅後)	712	7,747

截至2023年6月30日止六個月內，本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤7.12億港元(2022年：77.47億港元)代表香港物業發展利潤7.83億港元(2022年：92.77億港元)及其相關所得稅支出7,100萬港元(2022年：15.30億港元)。

5 投資物業公允價值計量收益/(虧損)

投資物業公允價值計量收益/(虧損)包括：

百萬港元	截至2023年 6月30日止六個月	截至2022年 6月30日止六個月
投資物業公允價值重新計量虧損	-	(2,389)
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	1,005	-
	1,005	(2,389)

截至2023年6月30日止六個月內，本集團已就收取來自一項物業發展項目的一座商場後，初始確認帳面價值為52億港元的投資物業。

本集團在計入就該物業發展項目所需承擔的40億港元風險和責任，以及已產生/將產生的成本2億港元後，根據本集團的會計政策初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益10億港元，並已於截至2023年6月30日止六個月內的綜合損益表中確認。已保留的遞延收益40億港元已於本集團的綜合財務狀況表中確認，並包括在「應付帳項、其他應付款項及撥備」(附註23)中。

本集團所需承擔的風險和責任將在每個匯報期末重新評估。任何所需承擔的風險和責任金額的減少將計及為遞延收益的減少，而將相應的金額在該匯報期計入損益並入帳為「初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益」。

6 應佔聯營公司及合營公司利潤

應佔聯營公司及合營公司利潤包括：

百萬港元	截至2023年 6月30日止六個月	截至2022年 6月30日止六個月
應佔除稅前利潤	900	822
應佔稅項支出	(268)	(332)
	632	490

7 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

百萬港元	截至2023年 6月30日止六個月	截至2022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	797	428
– 服務經營權負債	341	344
– 租賃負債	21	23
– 其他	21	21
財務開支	22	21
匯兌收益	(22)	(152)
	1,180	685
已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	–	(21)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	(2)	(17)
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入利息開支	(11)	(11)
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌收益	45	163
– 不符合對沖會計的衍生工具	16	(7)
	48	128
資本化利息開支	(283)	(177)
	945	615
利息收入：		
– 銀行存款	(302)	(119)
– 其他	(54)	(38)
	(356)	(157)
	589	458

未經審核的中期財務報告附註

8 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2023年 6月30日止六個月	截至2022年 6月30日止六個月
本期稅項		
– 香港利得稅項	525	1,583
– 香港以外稅項	138	342
	663	1,925
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	(57)	(24)
– 超過相關折舊的折舊免稅額	(17)	(5)
– 物業重估	(9)	(9)
– 撥備及其他	47	(146)
	(36)	(184)
	627	1,741

A 除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司以外，截至2023年6月30日止六個月內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以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%(2022年：16.5%)計算。根據利得稅兩級制，本公司首200萬港元的應評稅利潤按8.25%徵稅，而餘下的應評稅利潤則按16.5%徵稅。本公司的香港利得稅撥備於2022年按此相同基準計算。

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。

在香港產生的暫時差異引致之遞延稅項撥備，按香港利得稅率16.5%(2022年：16.5%)計算，而在香港以外產生的遞延稅項撥備則按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

B 自2007年兩鐵合併起，本公司就與兩鐵合併有關的最初款項和所轉承之負債的攤銷、每年定額付款及每年非定額付款(統稱「該款項」)作香港利得稅年度稅項扣減。2007/2008至2023/2024首六個月課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共49億港元。如以前年度所披露，香港稅務局(「稅務局」)就該款項不可從本公司的評稅利潤計算中扣減，而向本公司發出就2009/2010至2017/2018課稅年度的利得稅評稅/額外評稅通知書。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已對這些評稅/額外評稅(就該款項能否從評稅利潤計算中扣減)提出反對，及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，惟本公司須購買23億港元的儲稅券。本公司已購買所需的儲稅券，而額外徵收的稅款已被稅務局暫緩。購買儲稅券並不影響本公司在稅務上的權利，而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」。

於2022年5月20日，稅務局局長就本公司的個案作出決定，否決了本公司所提出的反對申請，並維持了2011/2012至2017/2018課稅年度就該爭議款項的利得稅評稅/額外評稅，即認定該款項不可從相關課稅年度本公司的評稅利潤計算中扣減。本公司已跟早前給予本公司意見的外聘大律師和稅務顧問再次確認此個案，並已從另一位外聘大律師取得進一步意見。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見，本公司董事認為本公司已有有力的法律理據，並決定就2011/2012至2017/2018課稅年度的評稅結果提出爭議及上訴。因此，本公司已於2022年6月16日向稅務上訴委員會提交上訴通知。本公司並無就上述評稅/額外評稅通知書的決定及其他相關課稅年度的評稅作額外稅務撥備。稅務上訴委員會已編定於2024年年初舉行聆訊。

9 股息

本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	截至2023年 6月30日止六個月	截至2022年 6月30日止六個月
與期內有關的普通股息		
– 匯報期末後宣派的中期普通股息每股0.42港元(2022年：每股0.42港元)	2,610	2,604
與去年有關的普通股息		
– 期內批准及應付的末期普通股息每股0.89港元 (2022年：有關2021年度的每股1.02港元)	5,520	6,317

於匯報期末後宣派的2023年中期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

關於2023年中期普通股息，董事局已議決所有於2023年8月30日營業時間結束時名列本公司成員登記冊的本公司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)。

於2023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22)和「應付帳項、其他應付款項及撥備」(附註23)分別確認了41.24億港元予香港特區政府財政司司長法團和13.96億港元予本公司其他股東之應付2022年末期普通股息。

10 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2023年6月30日止六個月內的本公司股東應佔利潤41.78億港元(2022年：47.32億港元)，及期內已發行普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，計算如下：

	截至2023年 6月30日止六個月	截至2022年 6月30日止六個月
於1月1日及6月30日已發行普通股	6,202,060,784	6,193,462,514
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(5,808,651)	(5,378,222)
截至6月30日止六個月內普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數	6,196,252,133	6,188,084,292

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2023年6月30日止六個月內的本公司股東應佔利潤41.78億港元(2022年：47.32億港元)，及就具攤薄效力的本公司的行政人員股份獎勵計劃作出調整的期內已發行普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，計算如下：

	截至2023年 6月30日止六個月	截至2022年 6月30日止六個月
截至6月30日止六個月內普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數	6,196,252,133	6,188,084,292
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	6,089,105	5,787,213
截至6月30日止六個月內的加權平均普通股數(攤薄)	6,202,341,238	6,193,871,505

C 若根據來自基本業務的本公司股東應佔利潤31.52億港元(2022年：71.08億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利為0.51港元(2022年：1.15港元)。

未經審核的中期財務報告附註

11 其他全面收益/(虧損)

A 與本集團之其他全面收益/(虧損)各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	截至2023年 6月30日止六個月			截至2022年 6月30日止六個月		
	除稅前 金額	稅項 (支出)/抵免	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項 抵免/(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	(738)	–	(738)	(951)	–	(951)
– 非控股權益	(4)	–	(4)	(9)	–	(9)
	(742)	–	(742)	(960)	–	(960)
自用土地及樓宇的重估盈餘/(虧損)(附註12B)	22	(4)	18	(25)	4	(21)
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註11B)	(51)	8	(43)	375	(62)	313
其他全面(虧損)/收益	(771)	4	(767)	(610)	(58)	(668)

B 來自本集團其他全面收益/(虧損)的現金流量對沖各組成部分如下：

百萬港元	截至2023年 6月30日止六個月	截至2022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	(97)	213
期內計入損益的金額：		
– 利息及財務開支(附註7)	34	152
– 其他支出	12	10
上述項目之遞延稅項	8	(62)
	(43)	313

12 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獨立測量師行高力國際物業顧問(香港)有限公司和戴德梁行有限公司作出重新計量。此等重新計量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。

本集團的投資物業全部位於香港及中國內地並按公允價值列帳，其變動如下：

百萬港元	截至2023年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2022年 12月31日止年度 (已審核)
於1月1日	91,671	84,801
添置*	5,776	9,977
投資物業公允價值重新計量(附註5)	–	(3,076)
匯兌虧損	(15)	(31)
於6月30日/12月31日	97,432	91,671

* 截至2023年6月30日止六個月內添置包括初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量52.11億港元(附註5)(截至2022年12月31日止年度內：91.86億港元)以及由遞延開支轉撥9,200萬港元(截至2022年12月31日止年度內：3.98億港元)。

投資物業每半年作出重新計量，而因未來市場情況變化可能導致的進一步收益或虧損，則於隨後期間於綜合損益表內確認。

12 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) 自有資產的添置

截至2023年6月30日止六個月內，本集團添置的資產(使用權資產除外)在被政府資助所抵銷前之原值共為23.22億港元(2022年：17.90億港元)。

(ii) 估值

所有本集團的自用土地及樓宇均位於香港，並以公允價值列帳。所有自用土地及樓宇已由獨立測量師行高力國際物業顧問(香港)有限公司，主要以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售作出重估。由此估值產生的重估盈餘為2,200萬港元(2022年：虧損2,500萬港元)，在扣除相關遞延稅項開支400萬港元(2022年：遞延稅項抵免400萬港元)後，已確認為其他全面收益(附註11A)並累計至固定資產重估儲備帳。

C 使用權資產

截至2023年6月30日止六個月內，使用權資產的添置為58.14億港元(2022年：3.24億港元)。金額主要為57.76億港元(2022年：9,800萬港元)的租賃投資物業添置(附註12A)和2,400萬港元(2022年：2.00億港元)的租賃機器及設備添置。

13 服務經營權資產

A 截至2023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11.74億港元(2022年：11.13億港元)，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))」)及沙中綫(「額外經營權財產(沙中綫)」)的經營權財產進行替換及升級的支出分別為3,900萬港元(2022年：4,400萬港元)及4,300萬港元(2022年：2,200萬港元)，而與深圳地鐵十三號綫有關的服務經營權資產增加的開支為1.09億港元(2022年：9,000萬港元)。

B 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。2020年7月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並擬於2021年1月1日開始生效。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。港鐵軌道交通(深圳)有限公司自2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，截至2023年6月30日，車費一直未有調高，而營運開支持續增加。正如已披露多年，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

於2022年6月30日，由於預計票價制定機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，本集團為深圳地鐵四號綫進行減值評估測試。深圳地鐵四號綫的帳面價值為45.89億港元，而相應的可收回金額為36.27億港元。因此，在截至2022年6月30日止六個月內的綜合損益表中，已就深圳地鐵四號綫的服務經營權資產作出了9.62億港元的減值撥備。用作減值評估時的可收回金額乃根據涵蓋剩餘服務經營權期間的使用價值計算而釐定。在估計深圳地鐵四號綫的使用價值時，採用之估計稅前貼現率為9.2%。

依據本集團於2023年6月30日作出的檢討，並沒有需要於2023年6月30日確認進一步的減值虧損。

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目

(a) 委託協議

香港特區政府與本公司就高速鐵路(香港段)於2008年簽訂「高速鐵路(香港段)初步委託協議」,並於2010年訂立「高速鐵路(香港段)委託協議」(統稱「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。

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)。

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的總和(「責任上限」)。根據一般法律原則,倘若本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14A(b)(v)),但截至本中期財務報告之日期,本公司並沒有收到由香港特區政府提出的申索。

(b) 高速鐵路(香港段)協議

於2015年,由於高速鐵路(香港段)工程竣工時間延至2018年第三季,而且本公司與香港特區政府同意項目造價估算修改至844.2億港元(「經修訂造價估算」),香港特區政府與本公司訂立有關高速鐵路(香港段)項目進一步資金安排及完成的協議(包括對高速鐵路(香港段)委託協議作出若干修改)(「高速鐵路(香港段)協議」)。高速鐵路(香港段)協議已於2016年舉行的成員大會上獲本公司的獨立股東批准,並於同年獲得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,包括經協定增加的194.2億港元項目造價(「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) 本公司將於2016及2017年分兩期以現金支付每股合共4.40港元的特別股息;
- (iv) 高速鐵路(香港段)項目管理費用由45.9億港元增加至63.4億港元。因此,責任上限由原先最多為49.4億港元,上升至最多為66.9億港元;
- (v) 香港特區政府保留對本公司在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。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。

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

(c) 截至2023年6月30日，本公司並無就下列各項於本公司綜合財務報表作出任何撥備：

(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；

(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14A(b)(v)更具體說明)，原因是(a)截至2023年6月30日及截至本中期財務報告之日期，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的任何通知；(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(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)。

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2023年6月30日止六個月內，本公司因此而產生的該等費用並其後應由香港特區政府向本公司支付的金額合共3,900萬港元(2022年：7,700萬港元)。截至2023年6月30日，香港特區政府尚未支付的費用合共2.06億港元(2022年12月31日：2.09億港元)。

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、信號、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(包括項目管理費用)，獲得香港特區政府708.27億港元撥款(「原本委託金額」)。

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用合共78.93億港元(「原本項目管理費用」)。本公司已在以前年度全數收到原本項目管理費用，並於綜合損益表中確認。

(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(當中包括例如發現考古文物、香港特區政府對附加工程範圍的要求、和延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成引致的延誤)，沙中綫委託協議三的原本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。在本公司對主要建造工程的造價估算進行了詳細評估後，本公司於2020年2月10日向香港特區政府提交829.99億港元的經修訂總造價估算(「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用(「額外項目管理費用」)，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14B(b)(ii))，但不包括本公司已於其截至2019年12月31日止年度內的綜合損益表中就紅磡事件相關費用已撥備的20億港元(詳見下文附註14B(c)(ii))。2020年造價估算表示原本委託金額的708.27億港元上調了121.72億港元。

於2020年6月12日，香港特區政府獲得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。

未經審核的中期財務報告附註

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(ii) 額外項目管理費用的撥備

如上文附註14B(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。這些因素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其項目管理責任所需的費用，增加的金額估計約為13.71億港元。

香港特區政府已獲得立法會批准的額外撥款並不包括本公司早前尋求香港特區政府發放的任何額外項目管理費用。因此，作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上，本公司目前會負擔本公司繼續履行(本公司已經繼續及將會繼續履行)沙中綫委託協議三下的項目管理責任所產生的費用(務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展)。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據沙中綫委託協議三可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。

鑒於上文所述的事項，尤其是作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上(在上文概述的基礎上)，本公司會負擔本公司繼續履行其項目管理責任所產生的費用。本集團已於其截至2020年12月31日止年度的綜合損益表中作出13.71億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的額外費用。截至2023年6月30日止六個月內，本公司已耗用9,300萬港元(2022年：1.68億港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2022年：零港元)。於2023年6月30日，在扣除已耗用的金額後，餘下的3.86億港元的撥備(2022年12月31日：4.79億港元)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」中。

此撥備金額並無計算任何可能支付予本公司的額外管理費用在內(不論是因某項裁決、和解或其他原因)。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。

(c) 紅磡事件

正如本公司於2019年7月18日的公告所述，紅磡站擴建部分的施工質量在2018年被指出現問題(「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。

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」)。

(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。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。調查委員會在報告中指出雖然「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。

於2019年7月18日，本公司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。現階段已經實施這些適當措施。

於2020年1月22日，香港特區政府在其向調查委員會的結束聆訊陳詞中重申，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其所承擔的責任，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5月12日，香港特區政府發表了調查委員會的最終報告。調查委員會裁定並信納，當推行了適當的措施後，車站箱形、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和適合作預定用途。針對這些構築物的適當措施已於2020年完成。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)，並向本公司就未來提出建議。

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(ii) 紅磡事件相關費用的撥備

為了繼續推進沙中綫項目，以及促使於2020年第一季分階段啟用屯馬綫，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。

考慮到上文附註14B(c)所述情況，特別是鑑於作為現階段的安排及在不影響其法律責任的原則為基礎，本公司先支付紅磡事件相關費用的決定，本公司已於其截至2019年12月31日止年度的綜合損益表內作出了一項20億港元的撥備。截至2023年6月30日止六個月內，本公司已耗用2,400萬港元(2022年：6,600萬港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2022年：零港元)。於2023年6月30日，在扣除已耗用的金額後，餘下的8.03億港元的撥備(2022年12月31日：8.27億港元)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」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。

(d) 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14B(c)(i)所述)，但截至本中期財務報告之日期，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。

本公司與香港特區政府就若干事項磋商的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。因此，本公司除上述的撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於2023年6月30日本公司並無就除上述以外的沙中綫事宜確認其他撥備，本公司在今後未來將會按事態發展持續地評估確認任何進一步撥備的需要。

未經審核的中期財務報告附註

15 在建鐵路工程

截至2023年6月30日止六個月內及截至2022年12月31日止年度內，本集團的在建鐵路工程變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	增置	已耗用的 政府資助	於6月30日/ 12月31日結餘
於2023年6月30日(未經審核)				
小蠔灣站	-	71	(71)	-
東涌綫延綫	-	1,125	-	1,125
	-	1,196	(71)	1,125
於2022年12月31日(已審核)				
小蠔灣站	-	98	(98)	-

增置代表資本性開支和由遞延開支撥入的開支。

小蠔灣站項目預計於2030年完成。按照已界定的工程範圍及工程時間表，小蠔灣站項目的總資本性開支估計約為65億港元。於2023年6月30日，本公司的累計開支為1.69億港元(2022年12月31日：9,800萬港元)，並被政府資助全數抵銷，而「資本性承擔」(附註29A)已包括與小蠔灣站項目相關的已批准但未償付承擔，總值為63億港元。

東涌綫延綫預計於2029年完成。按照已界定的工程範圍及工程時間表，東涌綫延綫項目的總資本性開支估計約為242億港元。於2023年6月30日，本公司的累計開支為11.25億港元，而「資本性承擔」(附註29A)已包括與東涌綫延綫項目相關的已批准但未償付承擔，總值為231億港元。

16 發展中物業

截至2023年6月30日止六個月內及截至2022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	淨增置*	轉撥至損益	於6月30日/ 12月31日結餘
於2023年6月30日(未經審核)				
香港物業發展項目	41,269	196	-	41,465
於2022年12月31日(已審核)				
香港物業發展項目	11,215	41,088	(11,034)	41,269

* 淨增置代表香港物業發展項目產生的開支，包括地價、資本性開支及由遞延開支撥入的發展成本，並向發展商收取的款項和已耗用的政府資助所抵銷(如有)。

17 遞延開支

於2023年6月30日，遞延開支包括若干尚未與香港特區政府達成項目協議的項目相關之費用，合共19億港元(2022年12月31日：23億港元)。這些項目的未來發展將預期為本集團帶來未來經濟效益。如於將來的期間，相應的項目協議不再被視為可達成且有關的費用並不再被視為可收回，有關的費用將會列支於該匯報期間的綜合損益表。

18 聯營公司及合營公司權益

杭州杭港地鐵有限公司是本集團持股49%的聯營公司，營運杭州地鐵一號綫、下沙延伸段及機場延伸段。杭州杭港地鐵有限公司在過去數年大部分時間，受到客流量增長緩慢及疫情的影響而持續錄得虧損。由於這項專營權協議不設客流量補償機制，若客流量在未來較長一段時間仍然偏低，加上網絡擴大後的平均車費較低，杭州地鐵一號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

19 待售物業

百萬港元	於2023年6月30日 (未經審核)	於2022年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	1,547	1,307
– 按可實現淨值	485	581
	2,032	1,888
代表：		
香港物業發展	2,021	1,876
中國內地物業發展	11	12
	2,032	1,888

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，以及本集團位於中國內地的未出售物業。

在香港物業發展方面，於2023年6月30日及2022年12月31日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行高力國際物業顧問(香港)有限公司於該等日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

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2023年6月30日的可實現淨值已扣除4,000萬港元(2022年12月31日：4,300萬港元)的撥備。

20 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2023年6月30日(未經審核)		於2022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	340	7	178	5
– 不符合對沖會計	241	5	152	5
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	698	7	1,213	25
– 現金流量對沖	5,529	19	12,915	45
利率掉期				
– 公允價值對沖	8,497	49	5,392	39
– 現金流量對沖	7,123	105	4,442	26
– 不符合對沖會計	1,300	54	2,534	71
	23,728	246	26,826	216
財務衍生工具負債				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	–	–	1,475	(6)
– 現金流量對沖	1,796	(31)	383	(30)
– 不符合對沖會計	362	(18)	223	(18)
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	7,011	(435)	4,565	(261)
– 現金流量對沖	17,034	(738)	9,649	(600)
利率掉期				
– 公允價值對沖	7,828	(157)	2,401	(142)
– 不符合對沖會計	534	(45)	300	(47)
	34,565	(1,424)	18,996	(1,104)
總計	58,293		45,822	

未經審核的中期財務報告附註

21 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) 大部分香港車務營運車費收入(除了來自高速鐵路(香港段)之外，如下文附註21(ii)所述)乃經八達通卡或二維碼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30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或二維碼收取並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。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。
- (iv) 在澳洲的特許經營權收入乃按其收入性質於每日或每月收取。大部分於瑞典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。倫敦伊利沙伯綫的服務經營權收入於每四週收取一次。
- (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60日不等。本集團的投資物業及車站商店的租戶一般須於簽訂租約時繳付三至六個月租金作按金。
- (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2023年6月30日 (未經審核)	於2022年12月31日 (已審核)
未到期款項	4,780	3,715
過期30日內未付	200	210
過期多於30日但於60日內未付	61	74
過期多於60日但於90日內未付	66	27
過期多於90日未付	182	284
應收帳項總額	5,289	4,310
其他應收款項及合約資產	7,756	9,579
	13,045	13,889

於2023年6月30日，其他應收款項內包括與香港物業發展利潤有關的款項6.72億港元(2022年12月31日：29.62億港元)，當中包括與按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可派發保管資金及應收物業買家的帳項。另外，本公司已就兩鐵合併有關的若干付款購買香港利得稅儲稅券。有關詳情請參閱本中期財務報告附註8B。

於2017年3月23日，港鐵物業(天津)第一有限公司(「港鐵天津第一」)與首創置業股份有限公司的全資附屬公司——天津興泰吉鴻置業有限公司(「天津興泰」)訂立一項框架協議，其中包括一項以13億人民幣作價出售港鐵天津第一於天津城鐵港鐵建設有限公司49%股權的股權轉讓協議，而港鐵天津第一將會以13億人民幣收購一個位於相同地點的待發展購物商場，出售港鐵天津第一49%股權的交易已於2017年7月10日完成，繼而於本集團綜合財務狀況表計入為預付款項。

該購物商場的建造預計於2024年竣工。有鑑於中國內地零售物業市場面對的挑戰，集團現正研究可能的策略性選項。天津興泰向港鐵天津第一提供了由一家香港持牌銀行發出，總額為16億人民幣(17億港元)的履約保證金以擔保其在框架協議下的責任。

22 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2023年6月30日持有本公司約74.72%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「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。

於匯報期末，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2023年6月30日 (未經審核)	於2022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	1,024	1,017
– 九鐵公司	4,409	4,157
– 聯營公司	282	255
	5,715	5,429
應付下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	4,259	145
– 九鐵公司	1,537	387
– 聯營公司	62	60
	5,858	592

於2023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及南港島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2023年6月30日應付香港特區政府款項主要與應付2022年末期普通股股息(附註9)的41.24億港元以及關於鐵路延綫項目的土地行政費用有關。

於2023年6月30日，應收九鐵公司款項主要包括根據相關的補充服務經營權協議，就高速鐵路(香港段)和沙中綫向九鐵公司應收的收入。應付九鐵公司款項乃主要關於因兩鐵合併、高速鐵路(香港段)及沙中綫的營運安排的每年定額付款及非定額付款的應計部分。

本集團本期相關的重大關連人士交易包括與香港特區政府在過往年度訂立的交易，以及因兩鐵合併及高速鐵路(香港段)及沙中綫的營運安排而與九鐵公司進行的交易，有關詳情載於本集團截至2022年12月31日止年度已審核的財務報表內。截至2023年6月30日止六個月內，本公司根據西鐵代理協議可收回或所發出單據的金額為1,800萬港元(2022年：1,800萬港元)。本公司根據服務經營權協議應付或已付金額為14.27億港元(2022年：5.73億港元)。本公司根據相關的補充服務經營權協議，就高速鐵路(香港段)、屯馬綫及沙中綫向九鐵公司收取或應收的淨收入為8.44億港元(2022年：9.35億港元)。

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。該等協議的詳情載列於附註14A及14B。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2023年6月30日止六個月內支付/應付予香港特區政府的金額(扣除已收取或應收的款項)為2.40億港元(2022年：2.47億港元)。

未經審核的中期財務報告附註

22 重大關連人士交易(續)

於2023年2月28日，本公司就東涌綫延綫的融資安排、設計、建造、竣工、營運前籌備工作、營運及維修與香港特區政府簽訂了項目協議。根據項目協議，本公司就東涌東站擬議物業發展用地應繳付的地價總額將由政府評定，評定基準為該發展用地在計入鐵路的存在因素後的市值減去總額183.65億港元(「下調金額」)，從而填補東涌綫延綫項目的資金差額。東涌東站擬議物業發展用地將分期進行發展，每一期的地價金額評估將於進行有關招標時進行，並減去特定期數的下調金額。

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日起為期七年為香港國際機場現有旅客捷運系統(「旅客捷運系統」)進行改裝工程的二判承辦商合同(「二判承辦商合同」)，而向香港機場管理局提供一份二判承辦商保證書。二判承辦商合同包含提供和改裝系統中的配電、通訊和控制的子系統的條文。

於2020年7月2日，本公司與香港機場管理局就旅客捷運系統之維修保養簽訂了一份為期七年的合同，自2021年1月6日起生效。截至2023年6月30日止六個月內，因提供服務而確認的顧問收入為8,800萬港元(2022年：8,400萬港元)。

截至2023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2023年 6月30日止六個月	截至2022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	62	41
– 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	15	6
– 已收八達通集團的股息	150	–
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、配置和整合服務的費用	1,147	1,514

23 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2023年6月30日 (未經審核)	於2022年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	8,636	8,143
30日後至60日內到期	1,741	2,012
60日後至90日內到期	811	886
90日後到期	4,732	4,544
	15,920	15,585
租金及其他可退還按金	2,508	2,459
應計僱員福利	1,926	1,539
應付本公司其他股東之股息	1,396	–
應付帳項及應計費用總額	21,750	19,583
其他應付款項、遞延收益及撥備(附註14B(b)(ii)&(c)(ii))	52,878	47,522
合約負債	2,437	2,587
	77,065	69,692

其他應付款項包括工程合約保證金。遞延收益包括(i)向發展商收取款項而較相關發展中物業結餘超出的金額，(ii)本集團在計入就收取來自一項物業發展項目的一座商場所需承擔的風險和責任之部分公允價值金額(附註5)，以及(iii)有關未耗用的政府資助310.51億港元(2022年12月31日：315.22億港元)。

24 貸款及其他負債

A 已發行及贖回的債券及票據

本集團在截至2023年及2022年6月30日止六個月內發行的票據包括：

百萬港元	截至2023年 6月30日止六個月		截至2022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	7,482	7,468	–	–

截至2023年6月30日止六個月內，本集團發行3.45億人民幣(3.99億港元)的上市債券(2022年：零港元)。本集團亦以所屬的貨幣發行51.37億港元、4.00億人民幣(4.56億港元)及1.90億美元(14.90億港元)的非上市債券(2022年：零港元)。

截至2023年6月30日止六個月內，本集團沒有贖回任何上市債券(2022年：贖回13.50億人民幣(16.06億港元))。本集團贖回3.50億人民幣(4.14億港元)的非上市債券(2022年：以所屬的貨幣贖回22.30億港元及2.50億人民幣(2.96億港元))。

於2023年6月30日及2022年12月31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發行的票據的責任為直接和無抵押，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。

B 於2023年6月30日，港鐵轨道交通(深圳)有限公司以深圳市轨道交通四號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7.90億人民幣(8.53億港元)的銀行貸款提供抵押。

於2023年6月30日，本公司在中國內地之附屬公司——港鐵中鐵電化轨道交通(深圳)有限公司以深圳市轨道交通十三號綫相關票務及非票務收入為一項總額32億人民幣(35億港元)的銀行貸款提供抵押。

除上述披露及於本中期財務報告其他部分之披露的押記外，本集團於2023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。

25 遞延稅項資產及負債

A 已在綜合財務狀況表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及截至2023年6月30日止六個月內和截至2022年12月31日止年度內的變動如下：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					
	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	總計
於2023年1月1日結餘	14,033	752	(574)	18	(135)	14,094
在損益內(計入)/列支	(17)	(9)	47	–	(57)	(36)
在其他全面收益列支/(計入)	–	4	–	(8)	–	(4)
匯兌差額	(6)	(6)	14	–	5	7
於2023年6月30日結餘(未經審核)	14,010	741	(513)	10	(187)	14,061
於2022年1月1日結餘	13,669	716	(463)	1	(104)	13,819
在損益內列支/(計入)	359	17	(126)	–	(44)	206
在其他全面收益列支/(計入)	–	9	(38)	17	–	(12)
匯兌差額	5	10	53	–	13	81
於2022年12月31日結餘(已審核)	14,033	752	(574)	18	(135)	14,094

未經審核的中期財務報告附註

25 遞延稅項資產及負債(續)

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2023年6月30日 (未經審核)	於2022年12月31日 (已審核)
遞延稅項資產淨額	(600)	(606)
遞延稅項負債淨額	14,661	14,700
	14,061	14,094

26 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

A 股本

	截至2023年6月30日止六個月 (未經審核)		截至2022年12月31日止年度 (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	6,202,060,784	60,547	6,193,462,514	60,184
就2021年末期普通股股息以股代息而發行之股份	–	–	5,772,961	246
就2022年中期普通股股息以股代息而發行之股份	–	–	2,825,309	113
行政人員股份獎勵計劃授予的股份	–	1	–	4
於6月30日/12月31日	6,202,060,784	60,548	6,202,060,784	60,547

根據《公司條例》第135條，本公司的普通股並不具有面值。

B 為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

截至2023年6月30日止六個月內，本公司在行政人員股份獎勵計劃下，向本集團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42,850股表現股份和2,561,550股受限制股份於2023年4月11日授出及被承授人所接受(2022年：132,000股受限制股份於2022年4月1日授出及被承授人所接受，及共有240,700股表現股份和2,507,250股受限制股份於2022年4月8日授出及被承授人所接受)。這些獎勵股份於2023年4月11日的公允價值為每股39.10港元(2022年：於2022年4月1日為每股42.35港元及於2022年4月8日為每股42.05港元)。

截至2023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2,310,000股本公司普通股份(2022年：2,560,000股普通股份)，總代價約為9,100萬港元(2022年：1.09億港元)。

截至2023年6月30日止六個月內，合共1,963,938股獎勵股份(2022年：1,958,452股獎勵股份)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8,500萬港元(2022年：8,600萬港元)。截至2023年6月30日止六個月內，本公司已就若干已歸屬股份於授出日期的公允價值高於其成本的金額100萬港元(2022年：400萬港元)計入股本。截至2023年6月30日止六個月內，合共88,376股獎勵股份(2022年：96,119股獎勵股份)失效/被沒收。

27 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2023年6月30日止六個月內及截至2022年12月31日止年度內，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匯報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

於2023年6月30日，本集團的證券投資包括2.61億港元(2022年12月31日：2.90億港元)以第一級計算方式計量公允價值的債務證券及6.55億港元(2022年12月31日：6.69億港元)以第三級計算方式計量公允價值的非上市股本投資。

本集團的財務衍生工具採用第二級計算方式計量公允價值。於2023年6月30日，財務衍生工具資產和財務衍生工具負債的公允價值分別為2.46億港元(2022年12月31日：2.16億港元)和14.24億港元(2022年12月31日：11.04億港元)。

於2023年6月30日，本集團的現金、銀行結餘及存款包括10.83億港元(2022年12月31日：17.18億港元)以第三級計算方式計量公允價值的結構性銀行存款。結構性銀行存款的公允價值是根據交易對手金融機構提供的報表計量。

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。

非上市股本投資的公允價值以經調整淨資產值來釐定。估值所涉及之不可觀察得到的重要數據包括(已確認及未確認的)個別資產減負債的公允價值。公允價值的計量與(已確認及未確認的)個別資產減負債的公允價值存在正向關係。非上市股本投資於期內的變動如下：

百萬港元	截至2023年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2022年 12月31日止年度 (已審核)
於1月1日	669	708
增加	16	39
出售	(5)	(57)
確認於損益的公允價值變動	-	38
確認於其他全面收益的匯兌折算差額	(25)	(59)
於6月30日/12月31日	655	669

於2023年6月30日，倘個別資產減負債(已確認及未確認的)的公允價值上升/下跌百分之五，在其他因素不變的情況下，本集團的除稅後利潤估計會上升2,500萬港元/減少2,500萬港元(2022年12月31日：2,500萬港元/2,500萬港元)。

未經審核的中期財務報告附註

27 公允價值計量(續)

B 財務工具的公允價值計量(續)

截至2023年6月30日止六個月內，結構性銀行存款的出售為6.35億港元(截至2022年12月31日止年度內：增加17.18億港元)。於2023年6月30日，結構性銀行存款的公允價值為10.83億港元(2022年12月31日：17.18億港元)。公允價值是以存款利率和與存款相關的匯率預計未來現金流入來釐定。由於結構性銀行存款的公允價值計量之敏感度分析被認為無關緊要，因此未予以披露。

以第三級計算方式計量公允價值的財務工具之估值會於每一個中期報告和年報期末進行，本集團的管理層會審閱估值所涉及之假設和估值結果。

截至2023年6月30日止六個月內及截至2022年12月31日止年度內，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。

(ii) 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2023年6月30日及2022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2023年6月30日(未經審核)		於2022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	47,600	45,645	40,794	38,860
其他負債	1,602	1,598	1,687	1,691

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。

28 經營活動產生的現金

本集團來自經常性業務的未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、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2023年 6月30日止六個月	截至2022年 6月30日止六個月
來自經常性業務的未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	7,256	3,633
調整非現金項目	62	165
未計營運資金變動前的經營利潤	7,318	3,798
應收帳項及其他應收款項增加	(1,376)	(358)
存料與備料增加	(235)	(207)
應付帳項、其他應付款項及撥備增加	387	1,384
經營活動產生的現金	6,094	4,617

29 資本性承擔

A 於2023年6月30日及2022年12月31日未償付而又未在本中期財務報告內撥備的資本性承擔如下：

百萬港元	香港車務營運、 車站商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目 (附註a)	香港物業 租賃及發展	中國內地及 海外營運 (附註b)	總計
於2023年6月30日(未經審核)					
已核准但未簽約	30,759	22,489	5,675	1,028	59,951
已核准及已簽約	19,312	10,631	2,174	2,407	34,524
	50,071	33,120	7,849	3,435	94,475
於2022年12月31日(已審核)					
已核准但未簽約	30,961	7,819	8,097	1,123	48,000
已核准及已簽約	18,699	3,752	1,037	2,574	26,062
	49,660	11,571	9,134	3,697	74,062

附註：

- (a) 於2023年6月30日，香港鐵路支綫項目的資本性承擔包括已簽署項目協議之費用，合共294億港元(2022年12月31日：64億港元)，餘下若干尚未與香港特區政府達成項目協議的項目相關之費用，合共37億港元(2022年12月31日：52億港元)。這些費用已獲董事局核准，但於2023年6月30日尚未發生。
- (b) 於2023年6月30日，中國內地及海外營運的資本性承擔包括有關深圳地鐵十三號綫項目資本性開支的已核准而未償付的承擔，合共34億港元(2022年12月31日：37億港元)。

除上述外，本集團就其於附屬公司及聯營公司的投資有以下的資本性承擔：

- (i) 本集團就深圳地鐵十三號綫需注資最高14.28億人民幣(16.10億港元)，截至2023年6月30日，本集團已向該項目注資7.85億人民幣(9.16億港元)。
- (ii) 關於悉尼地鐵城市及西南綫，本集團就所佔的投資份額，預計尚需注資約1,270萬澳元(6,590萬港元)的股權投資及提供約1,330萬澳元(6,900萬港元)的貸款。

B 香港車務營運、車站商務及其他業務方面未在本中期財務報告內撥備的資本性承擔包括：

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2023年6月30日(未經審核)				
已核准但未簽約	22,620	2,914	5,225	30,759
已核准及已簽約	15,738	1,555	2,019	19,312
	38,358	4,469	7,244	50,071
於2022年12月31日(已審核)				
已核准但未簽約	24,352	2,165	4,444	30,961
已核准及已簽約	15,379	983	2,337	18,699
	39,731	3,148	6,781	49,660

30 香港取消強積金「長期服務金對沖」機制的會計影響

2022年6月，香港特區政府刊憲《2022年僱傭及退休計劃法例(抵銷安排)(修訂)條例》(「修訂條例」)，將最終取消僱主使用其於強制性公積金(「強積金」)計劃下的強制性供款，減少其應付香港僱員的長期服務金及遣散費的法定權利(亦稱「對沖機制」)。香港特區政府隨後宣佈《修訂條例》將自2025年5月1日(「轉制日」)起生效。此外，香港特區政府亦預期推出一項資助計劃，在取消對沖機制後為僱主提供支援。

其中，當取消對沖機制生效後，僱主自轉制日起不得使用其強制性強積金供款(無論於轉制日前、當日或之後作出的供款)所產生的任何累算權益，以減少轉制日後僱員服務年數涉及的長期服務金。然而，倘僱員於轉制日前已開始受僱，則僱主可繼續使用上述累算權益減少截至轉制日就僱員服務年數涉及的長期服務金；此外，於轉制日前就服務年數涉及的長期服務金將按僱員緊接轉制日前的月薪及截至該日的服務年數計算。

2023年7月，香港會計師公會公佈香港取消強積金「長期服務金對沖」機制的會計影響，就有關對沖機制及取消該機制的會計考量提供指引。值得注意的是，相關指引指出實體可將預期用於減少應付予僱員長期服務金的強制性強積金供款所產生的累算權益，視為該僱員對長期服務金的供款而入帳。然而，當《修訂條例》於2022年6月制定後，實體將不再允許應用《香港會計準則》第19號「僱員福利」第93(b)段中的實務便利應用，並於提供相關服務期間將此類視同供款確認為當期服務成本的扣減，而停止應用實務便利應用產生的任何影響將在損益中確認為追補調整，並對截至2022年12月31日止年度財務報表的長期服務金負債作出相應調整。

於本中期財務報告及前期，本集團與香港會計師公會的指引貫徹一致，一直以預期用於減少應付予僱員長期服務金的強制性強積金供款所產生的累算權益視為該僱員對長期服務金的供款作會計處理。然而，本集團已應用上述實務便利應用。

本集團已評估此新指引對上述會計政策的影響，並決定更改該等會計政策以符合指引。管理層已展開實行該更改的程序，包括進行額外數據收集及評估影響。然而，由於本集團尚未全面完成對香港會計師公會指引影響的評估，故相關變動之影響於本中期財務報告獲核准發布之時並無法合理評估。本集團預期於其截至2023年12月31日止年度的年度財務報表採納此指引。

31 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2023年8月10日獲董事局核准。

審閱報告



審閱報告致香港鐵路有限公司董事局

(在香港註冊成立的有限公司)

引言

我們已審閱列載於第45頁至第74頁的中期財務報告，此中期財務報告包括香港鐵路有限公司於2023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」編製中期財務報告。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告。

我們的責任是根據我們的審閱對中期財務報告作出結論，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。中期財務報告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，使我們相信中期財務報告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
遮打道十號
太子大廈八樓

2023年8月10日

投資者資訊

2023年度財政紀要

2022年度全年業績公布	3月9日
周年成員大會	5月24日
2022年度末期股息除淨日	5月29日
2022年度末期股息股份截至過戶日	5月31日至6月5日
派發2022年度末期股息日	7月18日
2023年度中期業績公布	8月10日
2023年度中期股息除淨日	8月23日
2023年度中期股息股份截至過戶日	8月25日至8月30日
派發2023年度中期股息日期	10月13日
財政年度結算日	12月31日

股份資料

股份代號

普通股

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66 HK Equity

聯絡資料

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、遺失股份證明書，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

股東查詢

公司歡迎股東隨時在任何時間致函向董事局及管理層查詢及索取已公開的資料(只限於已公開的資料)。股東須於信封封面註明「股東通訊」，並寄交公司秘書，地址為：香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓香港鐵路有限公司。

公司在辦公時間設有查詢熱綫服務：

電話：(852) 2881 8888

投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司投資客戶關係部

電郵：investor@mtr.com.hk

主要營業地點及註冊辦事處

香港鐵路有限公司，在香港註冊成立及營業
香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822



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

