



連繫未來 迎接機遇



2018 中期報告

股份代號：66



2018 年中期業績表現摘要

經常性業務收入



264 億港元

▲ 13.9%

總收入



264 億港元

▼ 12.1%

未計折舊、攤銷及每年
非定額付款前經營利潤



95 億港元

▼ 20.2%

經常性業務利潤



45 億港元

▲ 0.1%

基本業務利潤



46 億港元

▼ 20.5%

資產總值



2,628 億港元

▼ 0.4% (與2017年12月31日相比)

淨資產



1,684 億港元

▲ 1.2% (與2017年12月31日相比)

淨負債權益比率

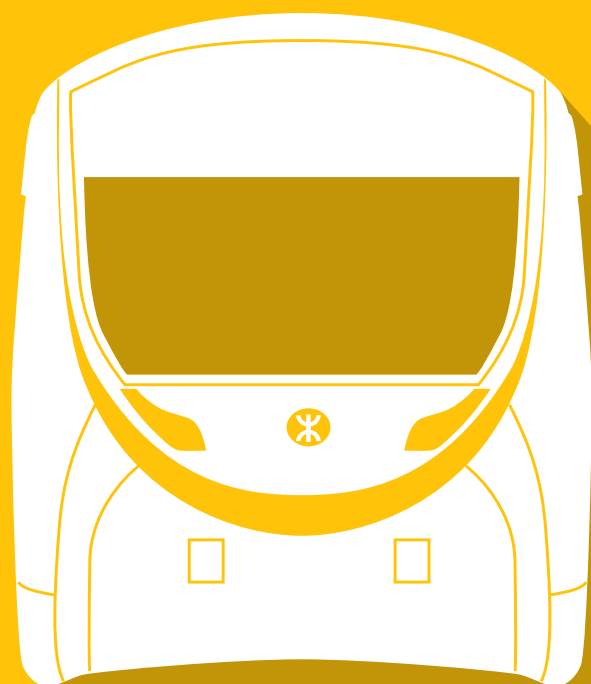


20.8%

▲ 0.2 個百分點 (與2017年12月31日相比)

目錄

- 2 香港營運網絡及未來支綫
- 4 主席函件
- 8 行政總裁回顧及展望
- 35 主要數據
- 36 公司管治及其他資料
- 46 綜合損益表
- 47 綜合全面收益表
- 48 綜合財務狀況表
- 49 綜合權益變動表
- 50 綜合現金流量表
- 51 未經審核的中期財務報告附註
- 72 審閱報告



香港營運網絡及未來支綫

地圖說明

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

現有網絡

- 機場快綫
- 港島綫
- 馬鞍山綫
- 荃灣綫
- 迪士尼綫
- 觀塘綫
- 南港島綫
- 東涌綫
- 東鐵綫
- 輕鐵
- 將軍澳綫
- 西鐵綫

興建中項目

- 廣深港高速鐵路
- 沙田至中環綫(大圍至紅磡段)
- 沙田至中環綫(紅磡至金鐘段)

根據《鐵路發展策略2014》的未來可建支綫

- - - 北環綫及古洞站
- - - 東涌西延綫及可能興建的東涌東站
- - - 屯門南延綫
- 洪水橋站
- - - 南港島綫(西段)
- - - 東九龍綫
- - - 北港島綫

公司所擁有/發展/管理的物業

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> 01 德福花園/德福廣場一期及二期 02 環球大廈 03 海富中心 04 旺角中心 05 綠楊新邨/綠楊坊 06 新葵芳花園 07 新葵興花園 08 東昌大廈 09 康怡花園/康山花園 10 康澤花園 11 康威花園/無限極廣場 12 峻峰花園 13 新翠花園 14 修頓花園 15 杏花邨/杏花園/杏花新城 16 柏景臺 17 欣景花園 18 盈翠半島/青衣城1期/青衣城2期 19 東堤灣畔/東薈城/諾富特東薈城酒店/海堤灣畔/藍天海岸/映灣園 20 帝柏海灣/維港灣/柏景灣/君滙港/中銀中心/滙豐中心/奧海城一期/奧海城二期 21 漾日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景滙/香港W酒店/環球貿易廣場/香港麗思卡爾頓酒店 22 國際金融中心一期/國際金融中心二期/國際金融中心商場/四季酒店/Four Seasons Place 23 將軍澳豪庭/君傲灣/天晉/PopCorn 1/PopCorn 2/香港九龍東皇冠假日酒店/香港九龍東智選假日酒店/星峰薈 24 蔚藍灣畔/連理街 25 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場 26 都會駅 27 駿景園/駿景廣場 28 海趣坊 29 新屯門中心/新屯門商場 30 恒福花園/恒福商場 | <ul style="list-style-type: none"> 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 35 御龍山 36 銀湖·天峰 37 名城 38 濠岸8號 39 瓏門 42 The Austin/Grand Austin 45 環宇海灣 47 朗屏8號 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

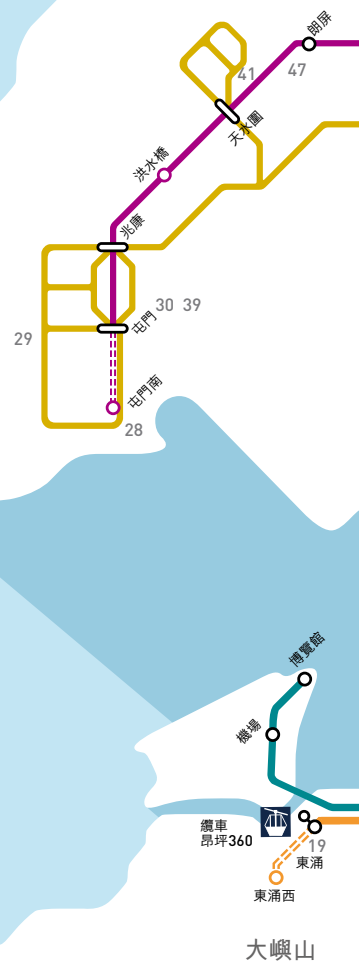
發展中/計劃中的物業

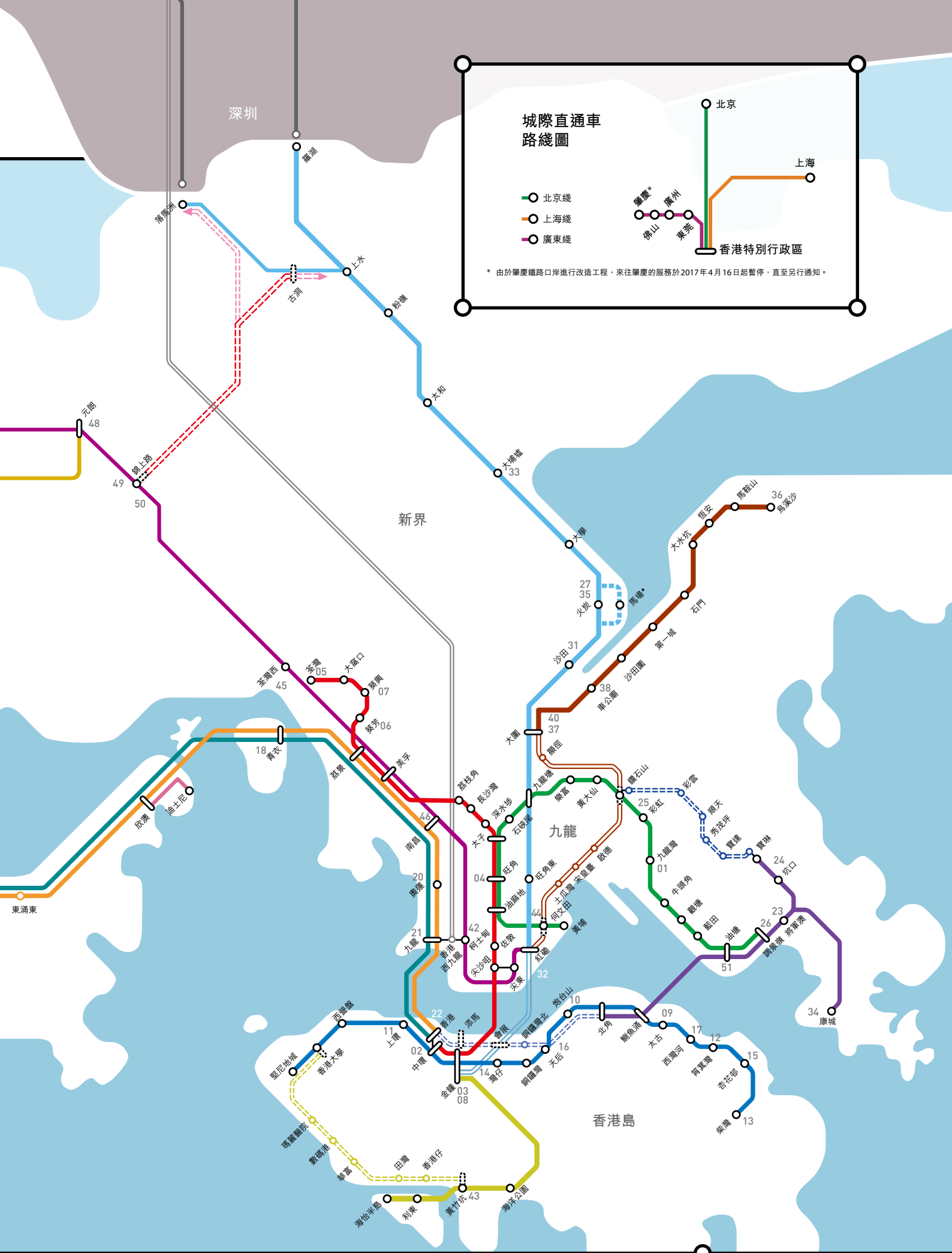
- 34 日出康城物業發展組合
- 40 大圍站
- 41 天樂站
- 43 黃竹坑站物業發展組合
- 44 何文田站物業發展組合
- 51 油塘通風樓

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/朗屏站(南)
- 48 元朗站
- 49 錦上路站物業發展組合
- 50 八鄉維修中心





城際直通車路線圖

- 北京線
- 上海線
- 廣東線

北京
上海
香港特別行政區
廣州
佛山
肇慶*

* 由於肇慶鐵路口岸進行改造工程，來往肇慶的服務於2017年4月16日起暫停，直至另行通知。



致各股東及其他有關人士：

港鐵公司於2018年上半年，在多個範疇上再取得進展，並繼續努力實現願景，務求在可持續鐵路運輸服務的領域上，成為備受全球推崇的世界級營運商。

我們的策略一直是紮根香港，持續拓展本地業務、加快中國內地及國際業務發展，以及提升公

司的聲譽。在香港，「鐵路2.0」涵蓋的廣州 — 深圳 — 香港高速鐵路香港段（「高速鐵路香港段」）正處於最後的通車籌備階段。沙田至中環綫亦取得進展。我們非常理解公眾對近期有關該項目報道的關注，我在此強調董事局會嚴肅處理事件，並已採取一系列的措施，詳述於《我們的網絡》部分。

公司於2018年首六個月的財務業績令人滿意。期內，來自經常性業務的股東應佔利潤上升0.1%至44.83億港元。由於深圳「天頌」發展項目的絕大部分利潤已於2017年上半年入帳，期內物業發展利潤下跌88.0%至1.65億港元。因此，來自基本業務的股東應佔利潤下跌20.5%至46.48億港元。若包括投資物業重估所產生的收益，公司股東應佔淨利潤減少5.3%至70.83億港元，即重估後每股盈利為1.18港元。董事局已宣布派發中期普通股股息每股0.25港元。

我們的網絡

港鐵公司在鐵路營運方面，一向以安全為首要原則。我們於2018年首六個月的安全表現持續錄得提升。

高速鐵路香港段項目完工後，將於2018年9月投入服務。

沙田至中環綫雖然繼續取得進展，惟大圍至紅磡段的通車日期須視乎在紅磡站擴建部分月台層板的核實及安全測試，以及其他相關事項而定。紅磡至金鐘段的完工期則以2021年為目標。

我們明白公眾對沙田至中環綫項目有關事件的關注，董事局亦正在非常專注地處理有關事件。我們已就有關事件立即進行調查、並確保所需的修正措施得以落實。同時，我們已向政府報告調查結果，以及保留公司對相關承建商和顧問追究的權利。董事局已指示屬下的工程委員會，在經委任的外部顧問的協助下，從公司的項目管理系統入手，檢討沙田至中環綫的流程和程序，從而進一步加強公眾的信心及釋除公眾疑慮。董事局亦已指示公司管理層加強監

察及監督沙田至中環綫項目的所有合約。為回應有關事件中對紅磡站擴建部分月台的關注，我們已委託獨立第三方顧問進行安全測試。我們亦會與香港特區行政長官會同行政會議委任的調查委員會通力合作。

在2018年8月7日，董事局獲告知在本公司於2018年6月15日向政府提交有關沙田至中環綫紅磡站擴建工程月台層板的報告中，有關月台層板上層施工方法的描述存在不準確之處。董事局對此感到非常失望。公司正在調查事件，並會適時向政府提供最新資料。

未來發展方面，政府正在審閱我們就《鐵路發展策略2014》提交的五份新鐵路項目建議書。長遠而言，政府建議按《香港2030+》規劃方案中所述的遠景，增闢運輸走廊。我們期望透過參與政府的「跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究」，配合政府實現這些建設宏圖。

在香港以外地區，我們獲批澳門首條鐵路 — 澳門輕軌系統氹仔線的營運和維護合約。在中國內地，我們正努力探索發展機遇，把握在杭州、順德和成都的新鐵路及鐵路相關物業發展機會。英國方面，我們以合作形式競投 West Coast Partnership 鐵路專營權。在澳洲，我們正在積極爭取悉尼第二個地鐵項目 — 悉尼城市及西南地鐵綫 (Sydney Metro City and Southwest)。最後，在北美洲，我們正在擬備多倫多區域快綫項目 (Toronto Regional Express Rail) 的資格預審標書。



我們的顧客

我們一直致力在可負擔的票價下，為顧客提供所需的高效鐵路服務。根據「鐵路2.0」，公司每年作出龐大投資，以維持鐵路網絡的高水平運作，並發展新項目以應付未來的交通需求。

公司的票價調整機制惠及所有乘客，同時確保港鐵財政穩定。憑藉此票價調整機制，我們才能以可負擔的票價提供世界級的服務。我們去年並無上調港鐵路綫的票價，而按票價調整機制的方程式計算，票價從今年6月起整體上調+3.14%，幅度遠低於香港住戶入息於過去兩年的11.89%增幅。我們採取各種措施，務求使票價符合市民的負擔能力。若計入2018/2019年度票價推廣計劃為顧客節省5億港元的車費，加上26億港元的恆常車費優惠與折扣，我們在截至2019年6月底為止的12個月期間，為顧客提供超過30億港元的車費優惠。

我們的人才

專業勤奮的員工是公司賴以成功的寶貴資產。今年，我們展開了「鞏固文化」運動，推動「多向溝通」、「高效創新」、「共同協作」及「靈活變通」四個核心文化重點。公司致力關懷員工，並在任仕達集團(Randstad Group)舉辦的「2018香港最具吸引力僱主」調查中榮獲亞軍，是港鐵公司連續第六年位列前五位。

公司在2016年成立的港鐵學院(「學院」)，為香港、中國內地及「一帶一路」國家培訓未來所需的鐵路行業專才。目前，學院透過在香港的校舍培育鐵路專業人才。繼去年與杭州市地鐵集團簽署在杭州設立學院分校的諒解備忘錄後，我們今年與印尼雅加達和菲律賓馬尼拉的機構簽署兩份諒解備忘錄。此外，學院亦與英國伯明翰大學合作，舉辦達博士程度的遙距學習課程。

為社區作出貢獻

公司致力透過各項鐵路業務，連繫及建設社區。我們藉著「心繫社區」平台將這理念進一步推廣至社會各階層，並著力協助年青人在人生路上邁步前進。公司設立「STEM創未來」計劃，以培養學生對科學、技術、工程及數學科目(「STEM」)的興趣。香港特區行政長官出席港鐵首屆「STEM創未來」概念展示日，充分體現政府對該計劃的支持。在2017-2018學年，公司同事透過講座，向逾7,500名中學生講解STEM知識在鐵路系統上的應用。

我們亦透過車站與商場的龐大網絡，積極推行「港鐵·藝術」計劃，令大家的生活增添文化色彩。港鐵今年與香港知專設計學院合辦「Cream of the Crop」展覽，展出畢業生的設計作品。由2018年7月起，我們推出「Uth Live Saturdays @ Living Arts」，為年青人新增一個展現藝術才華的常設平台。

公司透過「鐵路人 鐵路心」計劃，籌辦了145個義工項目，參與服務的義工過千人次。此外，我們亦已連續四年獲香港社會服務聯會頒發「10年Plus『商界展關懷』標誌」。

在環境方面，港鐵公司一直採取措施節能和減低能源消耗，我們更制定了新的綠色融資框架，當中採納了亞太區貸款市場公會在其《綠色貸款原則》中提出的建議。根據現有綠色債券框架及新的綠色融資框架，我們發行了多項綠色債券，並安排了一項綠色循環信用貸款，藉此為港鐵公司在各項「綠色項目」投資提供資金。

董事局及管理層交替

獨立非執行董事文禮信先生在服務董事局逾七年後，已於2018年5月16日的周年股東大會上卸任。本人再次衷心感謝文禮信先生的寶貴貢獻，同時亦熱烈歡迎李慧敏女士由同日起出任獨立非執行董事。

公司行政總裁梁國權先生於2018年8月7日通知公司其提早退任行政總裁，以及本公司董事局成員、企業責任委員會成員及執行總監會成員的意願。董事局已與梁先生共同商定，在行政總裁的替任人履新後，梁先生之退任方會生效。本公司將立即開始物色新的行政總裁。我感謝梁先生自2002年加入公司擔任財務總監以來的領導和寶貴貢獻。

最後，我謹衷心感謝董事局同寅的鼎力支持，以及全體員工的努力及貢獻。我深信只要大家齊心協力，我們定能克服未來的挑戰。



主席

馬時亨教授

香港，2018年8月9日



致各股東及其他有關人士：

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

於2018年首六個月，香港經濟取得合理增長，使港鐵香港客運業務的周日平均乘客量增加2.1%至580萬人次。港鐵在加密列車班次的同時，重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持於99.9%。乘客車程準時程度亦是港鐵自2007年與九廣鐵路公司（「九鐵公司」）合併以來最佳的上半年度服務表現。我們的安全表現亦維持世界級水平。

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

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

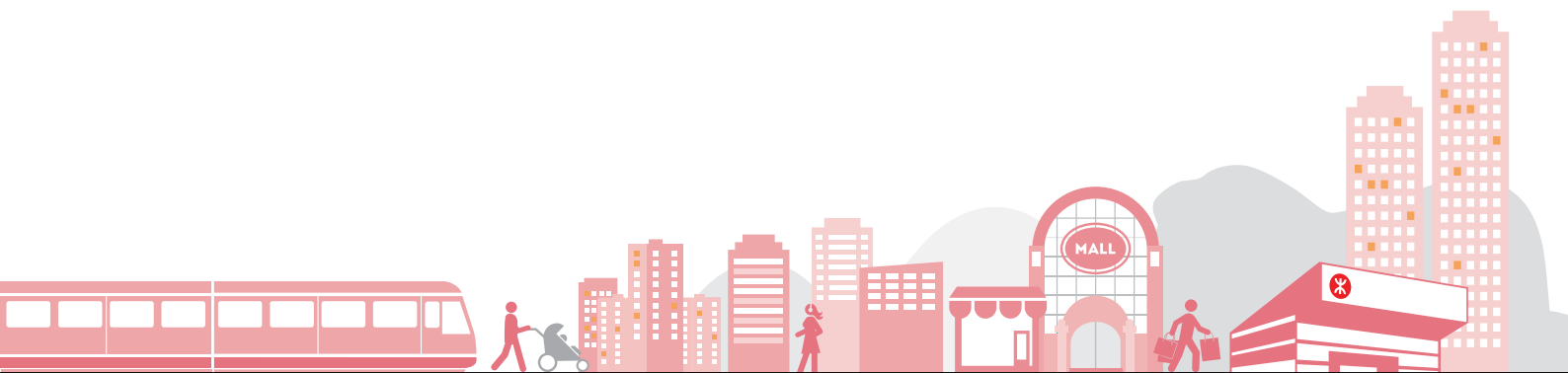
在香港以外地區，我們的鐵路業務表現有不同發展，其中瑞典Stockholm commuter rail及MTR Express業務，以及英國South Western Railway專營權均面對挑戰，其他鐵路業務的表現則符合或超出預期。在香港以外的業務擴展方面，我們獲批澳門輕軌系統氹仔線的營運和維護服務合約。而在中國內地，我們就共同研究成都地鐵沿綫車站的綜合發展簽署了諒解備忘錄；又為廣東省佛山市順德區陳村站毗鄰的混合用途物業發展項目訂立協議，以提供以地鐵為導向發展的技術支援。在英國，MTR Crossrail於

2018年5月開始營運倫敦柏靈頓站與希斯路機場之間的列車服務，而我們已於2018年7月就West Coast Partnership鐵路專營權提交標書。

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

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

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



行政總裁回顧及展望

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

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

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

公司於2018年首六個月的總收入與2017年同期比較，下跌12.1%至263.73億港元，因深圳「天頌」發展項目在2018

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

香港業務

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



客運業務



摘要

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



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

由於經濟增長帶動乘客量增加，2018年首六個月的香港客運業務的總收入因此上升4.1%至93.28億港元。主要因年度獎金的會計撥備令員工薪酬開支上升，導致EBITDA下跌1.7%至41.01億港元，該撥備在去年同期並未計提。啟用新資產導致折舊和攤銷費用增加，以及每年非定額付款開支亦有所上升，EBIT因而下跌13.0%至11.48億港元。

安全

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

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

乘客量和收入

香港客運業務的車費收入概述如下：

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

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

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

市場佔有率

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

車費調整、推廣及優惠

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

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

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

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

2018年上半年之營運表現

| 服務表現項目 | 營運協議目標 | 顧客服務目標 | 實際表現 |
|---------------------------------------------------------------|--------|---------|-------------------|
| 列車按照編定班次行走(列車服務供應) | | | |
| - 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫 | 98.5% | 99.5% | 99.9% |
| - 東鐵綫(包括馬鞍山綫) | 98.5% | 99.5% | 99.9% |
| - 西鐵綫 | 98.5% | 99.5% | 99.9% |
| - 輕鐵 | 98.5% | 99.5% | 99.9% |
| 乘客車程準時程度 | | | |
| - 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫 | 98.5% | 99.5% | 99.9% |
| - 機場快綫 | 98.5% | 99.0% | 99.9% |
| - 東鐵綫(包括馬鞍山綫) | 98.5% | 99.0% | 99.9% |
| - 西鐵綫 | 98.5% | 99.0% | 99.9% |
| 列車服務準時程度 | | | |
| - 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫 | 98.0% | 99.0% | 99.8% |
| - 機場快綫 | 98.0% | 99.0% | 99.9% |
| - 東鐵綫(包括馬鞍山綫) | 98.0% | 99.0% | 99.9% |
| - 西鐵綫 | 98.0% | 99.0% | 99.9% |
| - 輕鐵 | 98.0% | 99.0% | 99.9% |
| 列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤 | | | |
| - 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫 | 不適用 | 650,000 | 3,440,146 |
| - 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫 | 不適用 | 650,000 | 10,115,679 |
| 車票可靠程度：乘客使用智能車票多少次才遇到一次車票失誤 | | | |
| - 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫 | 不適用 | 10,500 | 57,226 |
| 增值機可靠程度 | | | |
| - 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫 | 98.0% | 99.0% | 99.8% |
| - 東鐵綫(包括馬鞍山綫) | 98.0% | 99.0% | 99.9% |
| - 西鐵綫 | 98.0% | 99.0% | 99.8% |
| - 輕鐵 | 不適用 | 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、機場快綫 | 97.0% | 99.0% | 99.7% |
| - 東鐵綫(包括馬鞍山綫) | 97.0% | 99.0% | 99.8% |
| - 西鐵綫 | 97.0% | 99.0% | 99.6% |
| - 輕鐵 | 不適用 | 99.0% | 99.9% |
| 出入閘機可靠程度 | | | |
| - 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫 | 97.0% | 99.0% | 99.9% |
| - 東鐵綫(包括馬鞍山綫) | 97.0% | 99.0% | 99.9% |
| - 西鐵綫 | 97.0% | 99.0% | 99.9% |
| 輕鐵月台八達通收費器可靠程度 | 不適用 | 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(包括馬鞍山綫) | 98.0% | 99.0% | 99.9% |
| - 西鐵綫 | 98.0% | 99.0% | 99.9% |
| 乘客升降機可靠程度 | | | |
| - 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫 | 98.5% | 99.5% | 99.7% |
| - 東鐵綫(包括馬鞍山綫) | 98.5% | 99.5% | 99.9% |
| - 西鐵綫 | 98.5% | 99.5% | 99.9% |
| 溫度及通風 | | | |
| - 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏26度或以下 | 不適用 | 97.5% | 99.9% |
| - 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數 | 不適用 | <3 | 0 |
| - 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏27度或以下，車站大堂則在攝氏29度或以下(特別炎熱的日子除外) | 不適用 | 93% | 99.8% |
| 清潔程度 | | | |
| - 列車車廂：每天清潔 | 不適用 | 99.0% | 100.0% |
| - 列車車身：平均每兩天清洗一次 | 不適用 | 99.0% | 100.0% |
| 西北鐵路服務範圍內之巴士服務 | | | |
| - 按照編定班次行走 | 不適用 | 99.0% | 99.5% |
| - 車身清潔：每天清洗 | 不適用 | 99.0% | 100.0% |
| 六個工作天內回覆乘客查詢 | 不適用 | 99.0% | 100.0% |



服務表現

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

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

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

車站商務

摘要

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



香港車站商務於2018年上半年的表現概述如下：

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

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

2018年首六個月的車站零售設施收入上升11.3%至21.54億港元，主要來自免稅店的租金收入上升，以及其他車站商店新訂租金調升。截至2018年6月30日，港鐵的車站商店數目達1,422間，而零售設施的總面積為58,883平方米，較2017年12月31日分別增加六間及167平方米可出



行政總裁回顧及展望

租面積，原因是大埔站及紅磡站分別有兩間及三間新商店開業，以及石門站一間早前因進行裝修而關閉的商店重新開業。

2018年首六個月的廣告收入上升9.2%至5.23億港元，主要由於零售消費及旅遊業的增長，使市場氣氛向好，而整體廣告支出於2017年最後一季亦開始回升。截至2018年6月30日，車站及列車內的廣告點總數增至47,055個。為了繼

續吸引顧客，公司把握數碼潮流，於期內在中環站及旺角站設立兩個新的數碼專區，以及翻新了多個車站內共240個燈箱廣告牌，使其變得更明亮和現代化，以提升廣告的吸引力。

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



物業及其他業務

摘要

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



商用物業方面，中環甲級寫字樓繼續表現理想。空置率維持於低水平，而內地企業的需求依然強勁，金融及專業服務業的租用面積繼續增加。然而，中環的租金高企，促使更多租用大面積的租戶遷往港島東及九龍等區域。隨著消費意欲改善、訪港旅客增加，零售業在2018年出現復甦跡象。儘管如此，零售業將繼續面對多項不明朗因素，包括持續增長的電子商務。

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

物業租賃及管理業務

公司的香港物業租賃及物業管理業務的財務表現概述如下：

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

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

於2018年6月30日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業的應佔份額包括218,083平方米的零售物業、39,410平方米的寫字樓，以及17,764平方米的其他用途物業。「青衣城」2期於2017年12月開始試業後，於2018年2月7日隆重開幕，所有商店已於2018年第一季全面開業。「杏花新城」正繼續進行升級，翻新工程預計於2018年下半年竣工。

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

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

物業發展

香港物業發展錄得1.58億港元的利潤，主要來自出售存貨單位及車位，以及西鐵物業發展項目(包括「海之戀•愛炫美」、「匯璽」、「匯璽II」及「全•城滙」)的代理費收入。有關利潤較2017年上半年下跌4.64億港元，因2017年上半年的代理費收入較高，以及從已完成物業發展項目的工程帳目結算所帶來的利潤較大所致。

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

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

行政總裁回顧及展望

已批出及於期內落成之物業發展項目

| 地點 | 發展商 | 類別 | 總樓面面積 (平方米) | 批出日期 | 預計落成日期 |
|-----------------------|----------------------------------------|-----------------|----------------------------|----------|----------------|
| 何文田站 第一期 | 高銀金融(集團)有限公司 | 住宅 | 69,000 | 2016年12月 | 2022年 |
| 康城站 晉海及晉海II | 新鴻基地產發展有限公司 | 住宅 | 122,302 | 2014年4月 | 2018-2019年分期落成 |
| MALIBU | 會德豐有限公司 | 住宅 | 102,336 | 2014年11月 | 2019年 |
| LP6 | 南豐集團控股有限公司 | 住宅 | 136,970 | 2015年1月 | 2020年 |
| 第七期 | 會德豐有限公司 | 住宅 商場 幼稚園 | 70,260 44,500 1,160 | 2015年6月 | 2022年 |
| 第八期 | 長江實業集團有限公司 | 住宅 | 97,000 | 2015年10月 | 2021年 |
| 第九期 | 會德豐有限公司 | 住宅 幼稚園 | 104,110 810 | 2015年12月 | 2022年 |
| 第十期 | 南豐集團控股有限公司 | 住宅 | 75,400 | 2016年3月 | 2022年 |
| 大圍站 大圍 | 新世界發展有限公司 | 住宅 商場 | 190,480 60,620* | 2014年10月 | 2022年 |
| 天榮站 天榮 | 新鴻基地產發展有限公司 | 住宅 商場 | 91,051 205 | 2015年2月 | 2021年 |
| 黃竹坑站 第一期 | 路勁基建有限公司和 平安不動產有限公司 | 住宅 | 53,600 | 2017年2月 | 2022年 |
| 第二期 | 嘉里建設有限公司和 信和置業有限公司 | 住宅 | 45,800 | 2017年12月 | 2023年 |
| 第三期 | 長江實業集團有限公司 | 住宅 商場 | 92,000 47,000 | 2018年8月 | 2024年 |
| 油塘通風樓 油塘通風樓 | 信和置業有限公司和 資本策略地產有限公司 | 住宅 | 30,225 | 2018年5月 | 2025年 |
| 錦上路站# 第一期 | 信和置業有限公司， 中國海外發展有限公司和 嘉華國際集團有限公司 | 住宅 | 114,896 | 2017年5月 | 2025年 |
| 朗屏站# 朗屏(南) | 華懋集團 | 住宅 | 41,990 | 2013年6月 | 2019年 |
| 南昌站# 匯璽 | 新鴻基地產發展有限公司 | 住宅 商場 幼稚園 | 214,700 26,660 1,000 | 2011年10月 | 2017-2019年分期落成 |
| 荃灣西站# 全·城滙 | 華懋集團 | 住宅 商場 | 66,114 11,210 | 2012年1月 | 2018年 |
| 海之戀及海之戀·愛炫美 | 長江實業集團有限公司 | 住宅 商場 幼稚園 | 167,100 40,000 550 | 2012年8月 | 2018年 |
| 柏傲灣 | 新世界發展有限公司和 萬科置業(海外)有限公司 | 住宅 | 62,711 | 2013年1月 | 2018年 |
| 元朗站# 元朗 | 新鴻基地產發展有限公司 | 住宅 商場 | 126,455 11,535^ | 2015年8月 | 2022年 |

作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

* 不包括單車停放處及通道

^ 包括24小時行人通道及有蓋園景廣場

待批出之物業發展項目 附註1和2

| 地點 | 類別 | 總樓面面積 (平方米) | 招標日期 | 預計 落成日期 |
|------|----|----------------|------------|------------|
| 康城站 | 住宅 | 約320,000 | 2018-2021年 | 2023-2026年 |
| 黃竹坑站 | 住宅 | 165,200 | | |
| 何文田站 | 住宅 | 59,400 | | |

註

1 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展組合。

2 物業發展組合尚待確定規劃許可、批地條款及相關法定程序。

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

其他業務

昂坪纜車和昂坪市集(「昂坪360」)因纜索更換工程，令上一財政年度的旅客量及收入受到影響。受惠於該項工程完

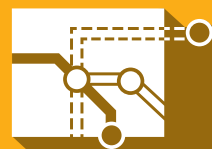
成，昂坪360於2018年首六個月的收入增長383.0%至2.27億港元，期內的旅客量上升536%至約88萬人次。

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

香港業務增長

摘要

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



拓展香港鐵路業務

「鐵路2.0」涵蓋了公司近期的香港鐵路業務發展。除了兩個施工中的新鐵路項目外，該計劃還包括現有鐵路網絡的大型升級和更換工程，以及透過科技提升顧客體驗的多項措施。除了「鐵路2.0」以外，政府已宣布鐵路將繼續成為香港公共交通的骨幹，而《鐵路發展策略2014》涵蓋的項目將可能為香港鐵路網絡再增加35公里。長遠來說，政府的「跨

越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究」或會使鐵路網絡進一步擴展。

「鐵路2.0」

由港鐵管理的新鐵路項目

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



高鐵香港段

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

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

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

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

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

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

根據港鐵就高鐵香港段的額外撥款安排與政府達成的協議（「高鐵香港段協議」），政府將承擔及支付最高達844.2億港元的項目造價。如項目超出844.2億港元，港鐵將承擔及支

付超出844.2億港元的任何項目造價（如有），但高鐵香港段協議所指明的有限情況例外。

沙田至中環綫

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

行政總裁回顧及展望

與紅磡站、土瓜灣站及會展站建造工程有關的事宜

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

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

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

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

通車計劃

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

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

工程造價

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

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

現有網絡的大型資產提升和更新工程

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

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

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

提升顧客體驗

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

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

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

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

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

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

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

為進一步提升顧客的乘車體驗，公司計劃進行一個試驗計劃，於現有車站出入閘機加裝二維碼付款系統，為乘客(特別是遊客)提供多一種付款入閘的方式。此試驗計劃中取得的經驗亦可作為自動收費系統在日後進行資產更新時的參考。有關二維碼付款服務承辦商的資格預審已於2018年5月展開，合資格的服務承辦商已於2018年8月獲邀參與投標。

「鐵路2.0」以外的新鐵路項目

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

我們已應政府要求，就多個已提交的項目建議書提供補充資料，包括屯門南延綫、北環綫(及古洞站)，以及東九龍綫。我們亦已於2018年1月提交了東涌西延綫(及東涌東站)的項目建議書。我們正與政府部門就技術、營運和財務

相關事宜進行緊密聯繫，以落實這些未來的鐵路項目。北港島綫的項目建議書已於2018年7月提交。

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

擴展物業組合

香港鐵路網絡不斷擴展，帶來更多住宅和商業物業發展的機會。

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

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

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

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

中國內地及國際業務

摘要

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



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

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

行政總裁回顧及展望

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

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

中國內地方面，公司的鐵路、物業租賃及管理附屬公司在2018年上半年的EBITDA上升46.1%至1.11億港元，主要是來自深圳地鐵四號綫的乘客量增加。國際業務方面，來自鐵路附屬公司的EBITDA下跌20.1%至2.99億港元，主要因為Stockholm commuter rail營運專營權的顯著虧損，而因墨爾本都市鐵路服務的營運及項目的收入增加，以及悉尼西北地鐵綫(Sydney Metro Northwest,「SMNW」)

從2017年下半年起有項目相關的利潤入帳而抵銷了部分虧損。應佔聯營公司和合營公司的利潤上升102.2%至1.88億港元，主要來自北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵公司」)的收入改善。若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司、聯營公司和合營公司在期內六個月錄得的應佔除稅後淨利潤為3.42億港元，佔總經常性利潤7.6%。

中國內地鐵路業務

北京

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

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

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

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

深圳

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

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

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

杭州

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

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

中國內地物業業務

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

2017年3月，我們與首創置業股份有限公司的附屬公司簽署了一份框架協議，出售我們於天津城鐵港鐵建設有限公司中的全數49%權益，並附帶條件於日後收購位於北運河

站待發展的商場，其總樓面面積約為91,000平方米。我們出售49%權益的事宜已於2017年7月取得相關的政府批准，並已於2018年1月26日簽署有關商場的買賣協議。

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

歐洲鐵路業務

英國

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

港鐵透過佔 30% 股權的聯營公司 First MTR South Western Trains Ltd，與 FirstGroup plc 合作取得 South Western Railway 專營權。South Western Railway 是英國最大的鐵路網絡之一，全長 998 公里，設有 203 個車站，覆蓋倫敦和英格蘭西南部。2018 年上半年的財務表現受多項因素影響，包括整個鐵路業的乘客量增長放緩，基本表現亦

主要受由第三方引致的多項重大鐵路基建事故所影響。英國政府已於 2018 年 4 月展開獨立調查，當中包括 South Western Railway 及相關鐵路基建設施有否採取一切可行措施以改善表現及乘客體驗。公司會繼續為當地的營運提供支援，包括專項技術的分享，以達致改善服務水平的承諾。

北歐地區

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

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

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



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

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

澳洲鐵路業務

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

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

澳門鐵路業務

在澳門，我們的全資附屬公司於2018年4月獲批一份總值58.8億澳門元(相當於57.1億港元)的合約，為澳門輕軌系統氹仔線提供營運及維護服務。有關合約為期80個月，

服務範圍涵蓋氹仔線的測試及開通前的試運行、營運列車服務，以及列車、信號系統及其他基建設施的維修保養。氹仔線全長9.3公里，將設有11個車站。

香港以外的增長

中國內地

根據以往簽訂的合作框架協議，我們繼續與北京市基礎設施投資有限公司(「京投」，京港地鐵公司的其中一個合作夥伴)及京港地鐵公司合作，聯手進行北京地鐵四號綫和大興綫沿綫(包括南兆路車廠)現有若干車站及車廠上蓋物業綜合發展的前期可行性研究。2017年1月，我們與京投簽署了合作意向書，將戰略合作範圍推展至北京的其他主要和鐵路有關的物業發展項目，以及其他鐵路項目的投資、建

設及營運。2017年11月，公司與北京市大興區人民政府、京投和京港地鐵公司簽署合作意向書，聯手研究北京地鐵大興綫南延、南兆路車廠擴建及車廠上蓋綜合物業的發展。京港地鐵公司亦正在北京尋求其他發展機會，以進一步拓展其鐵路網絡。

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

行政總裁回顧及展望

在杭州，我們正在爭取第三個地鐵項目，以及和地鐵有關的物業發展機會。

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

國際

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

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

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

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

財務回顧

溢利與虧損

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

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

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

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

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

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

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

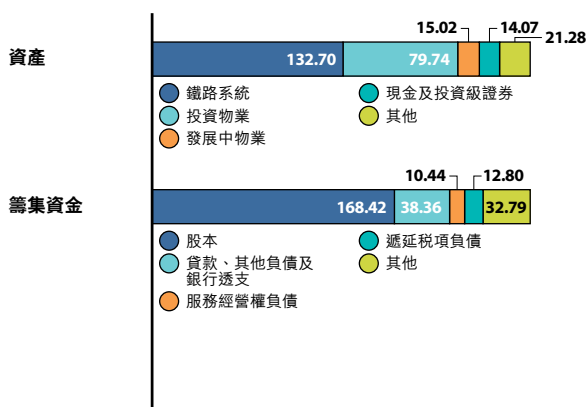
財務狀況表

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

綜合財務狀況表撮要

(於2018年6月30日)

(十億港元)

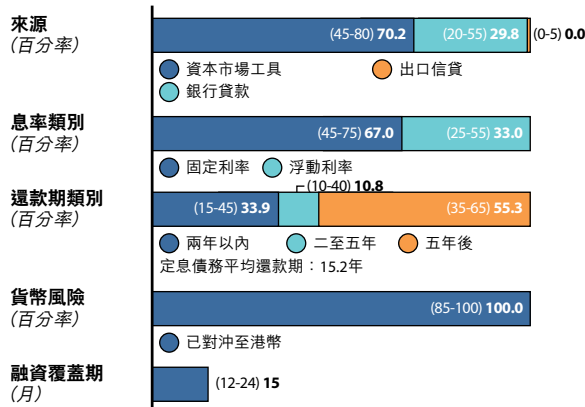


理想融資模式及債務結構

理想融資模式反映公司的審慎債務管理方針，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2018年6月30日)



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

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

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

流動現金

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

年上半年的現金收入淨額為61.63億港元。現金收入淨額較2017年同期減少34.48億港元，主要因為支付了地價 (如上文所述)。

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

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

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

融資活動

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

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

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

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

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

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

人力資源

公司與其附屬公司於2018年6月30日在香港及香港以外地區分別僱用17,606和11,873名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用15,494名員工。

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

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

行政總裁回顧及展望

港鐵學院

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

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

展望

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

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

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

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

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

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



行政總裁

梁國權

香港，2018年8月9日

主要數據

| | 截至6月30日止半年度 | | |
|-------------------------------|----------------|----------------------|-----------|
| | 2018 | 2017 | 增/(減)百分率 |
| 財務摘要(百萬港元) | | | |
| 收入 | | | |
| – 香港客運業務 | 9,328 | 8,957 | 4.1 |
| – 香港車站商務 | 3,075 | 2,788 | 10.3 |
| – 香港物業租賃及管理業務 | 2,517 | 2,432 | 3.5 |
| – 中國內地及國際的鐵路，物業租賃及管理業務附屬公司 | 10,453 | 8,015 | 30.4 |
| – 中國內地的物業發展 | – | 6,844 | (100.0) |
| – 其他業務 | 1,000 | 968 | 3.3 |
| 未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 | 9,304 | 11,232 | (17.2) |
| 香港物業發展利潤 | 158 | 622 | (74.6) |
| 未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 | 9,462 | 11,854 | (20.2) |
| 來自基本業務的公司股東應佔利潤 | 4,648 | 5,848 | (20.5) |
| 資產總值 | 262,814 | 263,768 [^] | (0.4) |
| 貸款、其他負債及銀行透支 | 38,355 | 42,043 [^] | (8.8) |
| 服務經營權負債 | 10,439 | 10,470 [^] | (0.3) |
| 公司股東應佔總權益 | 168,242 | 166,304 [^] | 1.2 |
| 財務比率 | | | |
| 經營毛利率(%) | 35.3 | 37.4 | (2.1)個百分點 |
| 經營毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司)(%) | 56.0 | 56.8 | (0.8)個百分點 |
| 淨負債權益比率*(%) | 20.8 | 20.6 ^{^#} | 0.2個百分點 |
| 利息保障(倍數) | 11.6 | 18.4 | (6.8)倍 |
| 股份資料 | | | |
| 每股基本盈利(港元) | 1.18 | 1.27 | (7.1) |
| 來自基本業務的每股基本盈利(港元) | 0.77 | 0.99 | (22.2) |
| 每股普通股息(港元) | 0.25 | 0.25 | – |
| 於6月30日的股價(港元) | 43.40 | 43.95 | (1.3) |
| 於6月30日的市值(百萬港元) | 260,822 | 259,921 | 0.3 |
| 營運摘要 | | | |
| 在香港的總乘客人次(百萬計) | | | |
| – 本地鐵路服務 | 816.1 | 798.3 | 2.2 |
| – 過境服務 | 58.1 | 54.8 | 5.9 |
| – 機場快綫 | 8.5 | 8.0 | 6.1 |
| – 輕鐵及巴士 | 113.2 | 112.5 | 0.7 |
| 平均乘客人次(千計) | | | |
| – 本地鐵路服務(周日) | 4,802 | 4,700 | 2.2 |
| – 過境服務(每日) | 320.8 | 303.0 | 5.9 |
| – 機場快綫(每日) | 47.0 | 44.2 | 6.1 |
| – 輕鐵及巴士(周日) | 647.1 | 642.6 | 0.7 |
| 每名乘客車費收入(港元) | | | |
| – 本地鐵路服務 | 8.00 | 7.95 | 0.6 |
| – 過境服務 | 29.67 | 29.32 | 1.2 |
| – 機場快綫 | 65.77 | 62.87 | 4.6 |
| – 輕鐵及巴士 | 3.16 | 3.14 | 0.8 |
| 佔專營公共交通載客量比率(1月至5月)(%) | 49.2 | 48.8 | 0.4個百分點 |

* 計入服務經營權負債及非控股權益持有者貸款作為債務的一部分。

倘從發展商收到有關支付黃竹坑站第二期地價的款項(已於2018年支付政府)不包括於2017年12月31日的現金結餘內，集團於2017年12月31日的淨負債權益比率將會是23.7%。

[^] 於2017年12月31日的數據

公司管治及其他資料

董事局、董事局委員會及執行總監會成員

董事局及執行總監會成員名單、角色和職能(於2018年8月9日)

| | 董事局委員會 | | | | | | |
|------------------------------------------|--------|-------|-------|-------|------------------|-------|---------|
| | 執行委員會 | 審核委員會 | 提名委員會 | 薪酬委員會 | 工程委員會 | 風險委員會 | 企業責任委員會 |
| 董事局成員 | | | | | | | |
| 非執行董事 | | | | | | | |
| 馬時亨教授(主席) | | | M | M | | | C |
| 劉怡翔 (財經事務及庫務局局長) | | | M | M | | | |
| 運輸及房屋局局長 (陳帆) | | | M | M | | | |
| 發展局常任秘書長(工務) (韓志強) | | | | | M ⁽¹⁾ | M | |
| 運輸署署長 (陳美寶) | | M | | | | M | |
| 獨立非執行董事 | | | | | | | |
| 包立賢 | | M | | | | C | |
| 陳黃穗博士 | | | M | | | | M |
| 陳阮德徽博士 | | | | C | M | | |
| 鄭海泉 | | | | M | | | M |
| 周永健 | | | | M | M | | |
| 方正博士 | | C | M | | | | |
| 關育材 | | | | | M | M | |
| 劉炳章 | | | | | M | | M |
| 李慧敏 | | M | | | | M | |
| 李李嘉麗 | | M | | | | | M |
| 石禮謙 | | | C | | M | | |
| 鄧國斌 | | | | M | | M | |
| 黃子欣博士 | | | M | | C | | |
| 周元 | | M | | | | M | |
| 執行董事 | | | | | | | |
| 梁國權 ⁽²⁾ (行政總裁) | C | | | | | | M |
| 執行總監會成員 | | | | | | | |
| 梁國權 ⁽²⁾ (行政總裁) | C | | | | | | M |
| 金澤培博士 ⁽³⁾ (常務總監—車務及中國內地業務) | M | | | | | | |
| 鄭惠貞 (人力資源總監) | M | | | | | | M |
| 顏永文博士 (技術工程總監) | M | | | | | | |
| 許亮華 (財務總監) | M | | | | | | |
| 劉天成 (車務總監) | M | | | | | | |
| 馬琳 (法律及歐洲業務總監) | M | | | | | | |
| 蘇家碧 (公司事務總監) | M | | | | | | M |
| 鄧智輝 (物業總監) | M | | | | | | |
| 楊美珍 (商務總監) | M | | | | | | |

C: 委員會主席
M: 委員會成員

附註

- 2017年報第118頁附註4報告了韓志強先生的替任董事於2017年出席了工程委員會會議一次，實際應為兩次。
- 梁國權先生於2018年8月7日通知公司其意欲提早退任行政總裁，以及公司董事局成員、企業責任委員會成員及執行總監會成員。董事局已與梁先生共同商定，在行政總裁的替任人履新後梁先生之退任方會生效。
- 在新的工程總監獲委任及履新前，金澤培博士自2018年8月7日起負責監督公司工程處的管理。

公司管治是董事局全體成員的集體責任，董事局深信良好的公司管治為公司奠定適當管理的基礎，以符合所有持有者的利益。因此，董事局持續努力不懈為公司識別和落實應採納的最佳常規。

遵守《企業管治守則》

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

商業操守

堅守誠信和商業道德，以負責任的態度營商是公司持續成功之道。公司制定的《工作操守指引》清晰說明了公司對道德操守的要求，並規定員工必須把公平、公正和廉潔奉公視為最高原則，在公司所有業務地區以公開透明的方式營運。

公司定期檢討和更新《工作操守指引》，以確保其內容恰當及符合公司和法規的要求。公司於2017年對該指引進行了一次定期檢討，並於2018年5月初向所有員工發布修訂本。公司除了提供培訓計劃，包括講座及必修電腦培訓課程，以提高員工對工作操守的認識外，亦鼓勵員工舉報已發生或認為已發生的違法或不當行為，並已根據公司的舉報政策訂立適當的程序，讓員工可以在完全保密及安全的環境下舉報他們懷疑不當的行為。

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。而《工作操守指引》亦已上載至公司網站(www.mtr.com.hk)。

此外，公司以《工作操守指引》作參考準則，為香港、中國內地及海外的附屬公司及聯營公司建立相約的道德文化。

上市發行人董事進行證券交易的標準守則

公司已採納《上市規則》附錄10所載之標準守則（「《標準守則》」）。在作出特定查詢後，公司確認所有董事局成員及其替任董事（如適用）以及所有執行總監會成員在截至2018年6月30日止六個月期間內一直遵守《標準守則》。

因應其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，亦已被要求遵守《標準守則》的規定。

自2018年1月1日至2018年8月9日之變更

董事局成員之變更

1. 公司獨立非執行董事、審核委員會成員及風險委員會成員包立賢先生，獲董事局委任為公司風險委員會主席，於2018年5月16日舉行的2018周年成員大會（「2018周年成員大會」）完結後生效。
2. 李慧敏女士獲推選為新董事局成員並於2018周年成員大會完結後成為公司獨立非執行董事，亦同時間獲董事局委任為公司審核委員會成員及風險委員會成員。
3. 文禮信先生於2018周年成員大會完結後，退任公司獨立非執行董事及不再擔任公司風險委員會主席及審核委員會成員。

執行總監會成員之變更

1. 張少華先生與公司的服務合約已於2018年7月17日屆滿，自此，不再擔任港鐵學院校長及公司執行總監會成員。
2. 黃唯銘博士於2018年8月7日辭去公司工程總監之職務，並不再擔任執行總監會成員。

公司管治及其他資料

董事資料變更

根據《上市規則》作出有關董事之資料變更的披露載列如下：

(i) 履歷之變更

| 董事名稱 | 變更資料 | 變更性質及生效日期 |
|-------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------|
| 董事局成員 | | |
| 馬時亨教授 | 行政長官創新及策略發展顧問團(香港) • 非官方成員 | 委任(2018年3月21日) |
| 劉怡翔 | 新風天域公司 • 提名董事(獨立) • 非執行董事 | 委任(2018年6月27日) |
| 運輸及房屋局局長 (陳帆) | 香港按揭證券有限公司 • 非執行董事 | 委任(2018年4月19日) |
| 發展局常任秘書長(工務) (韓志強) | 香港按揭證券有限公司 • 非執行董事 | 委任(2018年4月19日) |
| 陳黃穗博士 | 香港特別行政區(「香港特區」)行政長官頒授金紫荊星章 | 授勳(2018年7月1日) |
| | 香港城市大學 • 社會及行為科學系顧問委員會主席 | 委任(2018年1月1日) |
| | 保險投訴局(香港) • 主席 | 委任(2018年1月16日) |
| | 司法人員推薦委員會(香港) • 委員 | 委任(2018年7月1日) |
| 鄭海泉 | 中國民生銀行股份有限公司 • 獨立非執行董事 | 離任(2018年6月21日) |
| 周永健 | 平安健康醫療科技有限公司 • 獨立非執行董事 | 委任(2018年5月4日) |
| 劉炳章 | 中國人民政治協商會議上海市委員會 • 委員 | 離任(2018年1月) |
| | 中國人民政治協商會議全國委員會 • 委員 | 委任(2018年3月) |
| | 經濟發展委員會(香港) • 委員 | 離任(2018年3月) |
| 李慧敏 | 恒生管理學院 • 校董會主席 | 離任(2018年7月1日) |
| 李李嘉麗 | 香港特區政府公務員敘用委員會 • 成員 | 離任(2018年2月1日) |
| 石禮謙 | 光大永年有限公司 • 獨立非執行董事 | 委任(2018年1月16日) |
| | 勤達集團國際有限公司 • 獨立非執行董事 | 離任(2018年1月26日) |
| | 資本策略地產有限公司 • 獨立非執行董事 | 委任(2018年7月20日) |
| 鄧國斌 | 廉政公署(香港) • 審查貪污舉報諮詢委員會主席 • 貪污問題諮詢委員會委員 | 委任(2018年1月1日) 委任(2018年1月1日) |
| 執行總監會成員 | | |
| 梁國權 | 香港公益金 • 董事會成員 | 離任(2018年6月26日) |
| 金澤培博士 | 香港公益金 • 董事會成員 | 委任(2018年6月26日) |
| 鄭惠貞 | 香港特區政府紀律人員薪俸及服務條件常務委員會 • 警務人員小組委員會主席 | 委任(2018年1月1日) |
| | 勞工及福利局(香港) • 人力發展委員會委員 | 離任(2018年4月1日) |
| | 香港人力資源管理學會 • 理事會會長 | 委任(2018年7月13日) |
| | • 理事會副會長 | 離任(2018年7月13日) |
| 劉天成 | 昂坪360有限公司 • 董事局主席 | 離任(2018年1月1日) |
| 馬琳 | 香港特許秘書公會 • 副會長 | 委任(2018年3月1日) |
| 黃唯銘博士 (於2018年8月7日辭任) | 建造業議會 • 委員會成員 | 離任(2018年2月1日) |
| | 香港工程師學會 • 理事會會長 | 委任(2018年6月21日) |
| | • 理事會高級副會長 | 離任(2018年6月21日) |
| 楊美珍 | 昂坪360有限公司 • 董事局主席 | 委任(2018年1月1日) |
| | 香港數碼港管理有限公司 • 董事 | 離任(2018年4月1日) |

有關董事的詳細履歷可瀏覽公司網站(www.mtr.com.hk)。

(ii) 董事酬金之變更

包立賢先生於2018年5月16日起成為公司風險委員會主席(前為成員)。因此,他每年可收取之酬金亦相應地於同日起由450,000港元變更為500,000港元。他於2018年12月31日止年度可收取的實際董事酬金將按比例計算。

先導計劃、培訓和持續專業發展

每位新董事局成員(包括政府委任的董事)、替任董事及執行總監會成員於獲委任時,均獲提供一項全面、正式兼特為其而設的先導計劃,內容包括:

- 董事在策略、規劃及管理方面的角色,以及公司管治的要素及其趨勢;及
- 在一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》下董事的一般及特定職責。

除此之外,公司亦提供了一項熟悉計劃,以幫助了解公司業務的主要範疇及營運。

公司已經為新董事局成員李慧敏女士提供了先導計劃及熟悉計劃。

為協助董事局及執行總監會成員之持續專業發展,公司秘書會向他們建議參加相關研討會及課程,費用由公司承擔。

除上述外,公司亦經常向董事局成員、替任董事及執行總監會成員提供有關公司管治之董事局培訓及資料,使他們能緊貼這方面的最新發展。

董事局會議

截至2018年6月30日止六個月期間內,董事局舉行了七次會議(三次定期會議、兩次特別會議及兩次私人會議)。

定期會議

在每次定期會議中,董事局檢討、討論及在有需要時批核公司不同業務及財務表現事項。此外,在這些定期會議上討論的其他主要事項,包括:

- 公司管治事宜包括:
 - 批准董事手冊的更新;
 - 檢討董事局架構、規模及組成;
 - 檢討董事局的公司管治職能;
 - 審閱2017年度企業風險管理報告;
 - 檢討公司風險管理與內部監控系統的成效;
 - 評估獨立非執行董事的獨立性;
 - 收取個別董事局委員會及港鐵學院理事會的會議議程提要;
 - 收取股東分析及投資者的回應;
 - 批准2017年度可持續發展報告;及
 - 收取2017年度企業安全管治年報;
- 2018周年成員大會:
 - 建議推選/重選退任的董事局成員;及
 - 建議推選一位新董事局成員;
- 車務:
 - 收取就若干鐵路路綫加強營運的更新建議;
 - 收取有關更換訊號系統及工程管理辦公室項目的更新;及
 - 批准有關更換和提升資產項目;

公司管治及其他資料

- 工程項目：
 - 批准公司就《鐵路發展策略2014》向政府遞交的多項鐵路項目的建議書；
- 中國內地及國際業務：
 - 收取有關中國內地商機的更新；
 - 批准投標一項海外鐵路項目；及
 - 批准對一項澳洲項目的額外投資；
- 地產：
 - 批出一項於香港的物業發展招標合約；
- 商務及市場：
 - 檢討票價調整機制下修訂公司票價的原則；
 - 根據票價調整機制，批准調整受管制的2018年票價；
 - 批出於西九龍站免稅店的投標合約；及
 - 批准簽訂為澳門輕軌系統氹仔線提供營運及維護服務的合約；
- 財務：
 - 批准2017年報及帳目；及
 - 收取昂坪360有限公司的2017年業績。

特別會議

董事局舉行了兩次特別會議，就有關沙田至中環綫的項目作出討論。

私人會議

董事局於2018年3月舉行了一次私人會議，行政總裁、法律及歐洲業務總監及人力資源總監均被邀出席，就執行總監會的管理架構作出討論。

董事局於2018年6月舉行了另一次私人會議，行政總裁、工程總監及公司事務總監均被邀出席，就有關沙田至中環綫的項目作出討論。

與股東的溝通

周年成員大會

公司於2018年5月16日舉行了2018周年成員大會。主席一如以往，建議以獨立決議案方式提呈表決個別主要事項。

於2018周年成員大會上，總共通過了12項決議案(當中決議案第3號包含六項獨立決議案)，每項決議案均於會上獲得超過99%票數支持。決議案全文載於日期為2018年4月12日的2018周年成員大會通函內(內含2018周年成員大會通告)。

所有2018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當日會後登載於公司網站(www.mtr.com.hk)和香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)網站。

為了方便未能出席2018周年成員大會之公司股東，整個會議過程已於當日傍晚登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

組織章程文件

公司組織章程細則(中英文版本)已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。截至2018年6月30日止六個月期間內，公司組織章程細則並無任何變動。

董事於公司股份及相關股份的權益

根據《證券條例》第352條須予備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料，董事局及執行總監會成員於2018年6月30日於公司股份、相關股份及債券中擁有的權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)的詳情如下：

| 董事局成員/ 替任董事/ 執行總監會成員 | 持有的普通股數目 | | | | 認股權 數目 [#] | 獎勵股份 數目 [#] | 總權益佔 具投票權之 已發行股份 總數百分比 [△] | |
|----------------------------|-----------|-------------------|------------------|-----------------|------------------------|-------------------------|----------------------------------------------|---------|
| | 個人權益* | 家族權益 [†] | 其他權益 | 公司權益 | 個人權益* | 個人權益* | | |
| 馬時亨教授 | - | 270,000 (附註1) | 270,000 (附註1) | - | - | - | 270,000 | 0.00449 |
| 梁國權 | 1,517,467 | - | - | 23,000 (附註2) | - | 457,468 | 1,997,935 | 0.03325 |
| 陳黃穗博士 | 9,051 | 1,675 (附註3) | - | - | - | - | 10,726 | 0.00018 |
| 鄭海泉 | 1,675 | 1,675 (附註4) | - | - | - | - | 3,350 | 0.00006 |
| 李李嘉麗 | - | 1,614 (附註5) | 2,215 (附註5) | - | - | - | 3,829 | 0.00006 |
| 麥成章 | 558 | 8,058 (附註6) | - | - | - | - | 8,616 | 0.00014 |
| 蘇偉文博士 | - | 1,675 (附註7) | - | - | - | - | 1,675 | 0.00003 |
| 金澤培博士 | 258,121 | - | - | - | - | 97,884 | 356,005 | 0.00592 |
| 鄭惠貞 | 57,204 | - | - | - | - | 126,969 | 184,173 | 0.00306 |
| 張少華 (附註8) | 86,827 | - | - | - | - | 23,134 | 109,961 | 0.00183 |
| 顏永文博士 | 37,599 | - | - | - | - | 72,734 | 110,333 | 0.00184 |
| 許亮華 | 32,861 | 2,233 (附註9) | - | - | - | 74,784 | 109,878 | 0.00183 |
| 劉天成 | 73,776 | - | - | - | 26,000 | 81,500 | 181,276 | 0.00302 |
| 馬琳 | 87,029 | - | - | - | - | 83,068 | 170,097 | 0.00283 |
| 蘇家碧 | 56,235 | - | - | - | - | 80,318 | 136,553 | 0.00227 |
| 鄧智輝 | 169,396 | - | - | - | - | 84,784 | 254,180 | 0.00423 |
| 黃唯銘博士 (附註10) | 95,197 | - | - | - | 55,000 | 92,285 | 242,482 | 0.00403 |
| 楊美珍 | 646,786 | - | - | - | - | 85,884 | 732,670 | 0.01219 |

附註

- 該270,000股股份乃由馬時亨教授為其及其家族成員所成立的信託(The Ma Family Trust)間接持有，而他的配偶亦是其中的受益人。
- 該23,000股股份乃由梁國權先生全資實益擁有的私人有限公司Linsan Investment Ltd.持有。
- 該1,675股股份乃由陳黃穗博士的配偶持有。
- 該1,675股股份乃由鄭海泉先生的配偶持有。
- 該1,614股股份乃由李李嘉麗女士的配偶持有及該2,215股股份乃由李女士及其配偶共同持有。
- 該8,058股股份乃由麥成章先生的配偶持有。
- 該1,675股股份乃由蘇偉文博士的配偶持有。
- 張少華先生自2018年7月17日起不再擔任港鐵學校校長及公司執行總監會成員。
- 該2,233股股份乃由許亮華先生的配偶持有。
- 黃唯銘博士於2018年8月7日辭去公司工程總監之職務，並同時不再擔任執行總監會成員。

[#] 認股權及獎勵股份的詳情分別載於標題為「2007年認股權計劃」及「行政人員股份獎勵計劃」的章節內(第43頁至45頁)

* 實益擁有人之權益

[†] 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

[△] 於2018年6月30日，公司之已發行具投票權股份總數為6,009,714,802股

公司管治及其他資料

除上文及於標題為「2007年認股權計劃」及「行政人員股份獎勵計劃」的章節中的披露外，根據《證券條例》第352條而備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料：

- A 於2018年6月30日，公司董事局及執行總監會成員概無於公司或其任何相聯法團的股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉（按《證券條例》第XV部所指者）；及
- B 截至2018年6月30日止六個月內，董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

主要股東權益

按公司根據《證券條例》第336條而備存的登記冊所載，於2018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 | 普通股數目 | 普通股佔所有具投票權之已發行股份百分比 ^A |
|-----------------------|---------------|----------------------------------|
| 財政司司長法團 (代表政府之受託人) | 4,517,196,134 | 75.16% |

^A 於2018年6月30日，公司之已發行具投票權股份總數為6,009,714,802股

公司已獲香港金融管理局知會，於2018年6月30日，公司約0.42%已發行普通股（不包括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」的章節中所披露者外，於2018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。

2007年認股權計劃

截至2018年6月30日止六個月內，根據2007年認股權計劃授出而尚未行使以認購公司普通股的認股權的變動載列如下：

| 執行總監會成員 及合資格僱員 | 授出日期 | 授出的 認股權 數目 (附註1至3) | 認股權可予 行使之期間 (日/月/年) | 於2018年 1月1日 未經行使 的認股權 數目 | 期內 成為可 行使的 認股權 數目 | 期內 失效的 認股權 數目 | 期內 已行使的 認股權 數目 | 每股 認股權的 行使價 (港元) | 於2018年 6月30日 未經行使 的認股權 數目 | 緊接行使 認股權 之日前 每股加權 平均 收市價 (港元) |
|-------------------|-----------|-----------------------------|---------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 劉天成 | 30/5/2014 | 80,000 | 23/5/2015 – 23/5/2021 | 26,000 | – | – | – | 28.65 | 26,000 | – |
| 黃唯銘博士 (附註4) | 30/5/2014 | 83,000 | 23/5/2015 – 23/5/2021 | 55,000 | – | – | – | 28.65 | 55,000 | – |
| 其他合資格僱員 | 30/3/2012 | 15,868,500 | 23/3/2013 – 23/3/2019 | 1,793,500 | – | – | 292,000 | 27.48 | 1,501,500 | 43.63 |
| | 6/5/2013 | 20,331,500 | 26/4/2014 – 26/4/2020 | 4,014,500 | – | – | 378,000 | 31.40 | 3,636,500 | 43.69 |
| | 30/5/2014 | 19,812,500 | 23/5/2015 – 23/5/2021 | 7,905,000 | – | – | 1,267,500 | 28.65 | 6,637,500 | 43.92 |

附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後七年，而自2007年6月7日採納2007年認股權計劃起計七年後，不得再授出任何認股權。2007年認股權計劃自2014年6月6日下午5時屆滿後，再無授出任何認股權。
- 認股權的行使價乃於認股權授出時釐定，惟不得低於以下三項中之最高者：(a)每股公司股份於緊接該等認股權授出日期前五個營業日的平均收市價；(b)每股公司股份於授出該等認股權當日(其必須為營業日)的收市價；及(c)緊接2014年3月3日當日之前每股公司股份的面值價格。
- 授出的認股權須按既定的歸屬時間表，由授出認股權日期滿一周年(「授出周年」)開始，每周年日按三分之一的比例歸屬，並於第三授出周年全數歸屬。
- 黃唯銘博士於2018年8月7日辭去公司工程總監之職務，並同時不再擔任執行總監會成員。

行政人員股份獎勵計劃

公司於2014年8月15日採納了行政人員股份獎勵計劃(前稱「2014年股份獎勵計劃」)。行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。

薪酬委員會可不時依據行政人員股份獎勵計劃的規則，按其絕對酌情權決定基準，讓任何合資格僱員以獎勵持有人身份參與行政人員股份獎勵計劃。獎勵持有人可獲授予受限制股份及/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。

受限制股份是經考慮合資格僱員的個別表現而授出，並按比例於三年內均等分批賦予(除非薪酬委員會另有決定)。表現股份一般按每三年的表現週期(「表現週期」)授予合資格僱員，並須經薪酬委員會不時審視及批准。表現股份之賦予，是由薪酬委員會不時按董事局就相關表現週期為衡量公司業務表現及任何其它表現條件所預設的表現基準而決定。

按行政人員股份獎勵計劃下將予授出之獎勵股份乃公司股本中的已發行普通股。一般來說，公司將向第三方信託人(「信託人」)支付款項並指示或建議信託人運用有關款項及/或源自作為信託的部分基金所持公司普通股的其他現金淨額以購買市場上公司的現有普通股。而該等普通股將由信託人以信託形式代獎勵持有人持有。信託人不得就在信託中所持的任何公司普通股行使投票權，而獎勵持有人無權指示信託人就任何未賦予的獎勵股份行使投票權。

公司管治及其他資料

為監督行政人員股份獎勵計劃的運作，公司定期檢討計劃以確保計劃持續適用並具有效益。於2017年，公司委任一所獨立顧問就行政人員股份獎勵計劃進行檢討，並獲薪酬委員會批准由2018年1月1日起採納若干修訂。有關變更包括將2014年股份獎勵計劃易名為「行政人員股份獎勵計劃」，以及讓獎勵持有人於2018年1月1日或之後獲授的未賦予受限制股份享有應計的現金股息。為簡化行政人員股份獎勵計劃的行政操作，計劃內若干行政規定亦有所更新。

根據行政人員股份獎勵計劃下可不時授出的獎勵股份最高數目不可高於2015年1月1日(該日為行政人員股份獎勵計劃的生效日期(「生效日期」))公司已發行的普通股股數的2.5%。

截至2018年6月30日止六個月內，就前表現週期(2015年至2017年)所授出的表現股份已賦予合資格僱員。就2018年至2020年表現週期，新的表現股份於2018年4月已授予相關合資格僱員。截至2018年6月30日止六個月內，根據行政人員股份獎勵計劃而授出的獎勵股份合共4,061,850股(2017年：2,357,400股)。於2018年6月30日，合共6,212,053股(2017年：6,321,463股)獎勵股份尚未賦予、失效或被沒收，佔於生效日期公司之已發行普通股的0.11%(2017年：0.11%)。

已授予的獎勵股份詳情如下：

| 執行總監會成員 及合資格僱員 | 授出日期 | 授出的獎勵股份類別 | | 於2018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2018年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目 |
|-------------------|-----------|-----------|---------|--------------------------------------|--------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| | | 受限制股份 | 表現股份 | | | | |
| 梁國權 | 27/4/2015 | 60,200 | 255,000 | 275,068 | 252,803 | 22,265 | - |
| | 8/4/2016 | 64,850 | - | 43,234 | 21,616 | - | 21,618 |
| | 10/4/2017 | 63,900 | - | 63,900 | 21,300 | - | 42,600 |
| | 16/3/2018 | 80,000 | - | - | - | - | 80,000 |
| | 10/4/2018 | 73,300 | 239,950 | - | - | - | 313,250 |
| 金澤培博士 | 27/4/2015 | 22,050 | 57,600 | 64,950 | 59,920 | 5,030 | - |
| | 8/4/2016 | 21,550 | - | 14,367 | 7,183 | - | 7,184 |
| | 10/4/2017 | 22,050 | - | 22,050 | 7,350 | - | 14,700 |
| | 10/4/2018 | 25,550 | 50,450 | - | - | - | 76,000 |
| 鄭惠貞 | 19/8/2016 | 71,428 | - | 47,619 | - | - | 47,619 |
| | 10/4/2017 | 16,950 | 30,400 | 47,350 | 33,395 | 2,655 | 11,300 |
| | 10/4/2018 | 17,600 | 50,450 | - | - | - | 68,050 |
| 張少華 (附註1) | 27/4/2015 | - | 28,800 | 28,800 | 26,285 | 2,515 | - |
| | 8/4/2016 | 14,950 | - | 9,967 | 4,983 | - | 4,984 |
| | 10/4/2017 | 13,950 | - | 13,950 | 4,650 | - | 9,300 |
| | 10/4/2018 | 8,850 | - | - | - | - | 8,850 |
| 顏永文博士 | 8/4/2016 | - | 35,700 | 35,700 | 32,583 | 3,117 | - |
| | 10/4/2017 | 15,050 | - | 15,050 | 5,016 | - | 10,034 |
| | 10/4/2018 | 12,250 | 50,450 | - | - | - | 62,700 |
| 許亮華 | 10/4/2017 | 15,200 | 30,400 | 45,600 | 32,811 | 2,655 | 10,134 |
| | 10/4/2018 | 14,200 | 50,450 | - | - | - | 64,650 |
| 劉天成 | 27/4/2015 | 8,600 | 12,550 | 15,418 | 14,322 | 1,096 | - |
| | 8/4/2016 | 8,400 | - | 5,600 | 2,800 | - | 2,800 |
| | 10/4/2017 | 17,700 | 25,050 | 42,750 | 28,762 | 2,188 | 11,800 |
| | 10/4/2018 | 16,450 | 50,450 | - | - | - | 66,900 |
| 馬琳 | 27/4/2015 | 16,950 | 57,600 | 63,250 | 58,220 | 5,030 | - |
| | 8/4/2016 | 17,300 | - | 11,534 | 5,766 | - | 5,768 |
| | 10/4/2017 | 16,200 | - | 16,200 | 5,400 | - | 10,800 |
| | 10/4/2018 | 16,050 | 50,450 | - | - | - | 66,500 |

| 執行總監會成員 及合資格僱員 | 授出日期 | 授出的獎勵股份類別 | | 於2018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2018年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目 |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|--------------------------------------|--------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| | | 受限制股份 | 表現股份 | | | | |
| 蘇家碧 | 8/4/2016 | 16,400 | 44,050 | 54,984 | 45,669 | 3,847 | 5,468 |
| | 10/4/2017 | 15,300 | – | 15,300 | 5,100 | – | 10,200 |
| | 10/4/2018 | 14,200 | 50,450 | – | – | – | 64,650 |
| 鄧智輝 | 27/4/2015 | 18,450 | 57,600 | 63,750 | 58,720 | 5,030 | – |
| | 8/4/2016 | 17,950 | – | 11,967 | 5,983 | – | 5,984 |
| | 10/4/2017 | 17,250 | – | 17,250 | 5,750 | – | 11,500 |
| | 10/4/2018 | 16,850 | 50,450 | – | – | – | 67,300 |
| 黃唯銘博士 (附註2) | 27/4/2015 | 21,700 | 57,600 | 64,834 | 59,804 | 5,030 | – |
| | 8/4/2016 | 21,200 | – | 14,134 | 7,066 | – | 7,068 |
| | 10/4/2017 | 19,900 | – | 19,900 | 6,633 | – | 13,267 |
| | 10/4/2018 | 21,500 | 50,450 | – | – | – | 71,950 |
| 楊美珍 | 27/4/2015 | 19,350 | 57,600 | 64,050 | 59,020 | 5,030 | – |
| | 8/4/2016 | 18,850 | – | 12,567 | 6,283 | – | 6,284 |
| | 10/4/2017 | 17,700 | – | 17,700 | 5,900 | – | 11,800 |
| | 10/4/2018 | 17,350 | 50,450 | – | – | – | 67,800 |
| 其他合資格僱員 | 27/4/2015 | 2,172,750 | 1,051,650 | 1,524,228 | 1,389,491 | 134,737 | – |
| | 8/4/2016 | 2,199,700 | 107,450 | 1,420,417 | 766,905 | 20,308 | 633,204 |
| | 10/4/2017 | 1,994,050 | 26,350 | 1,958,750 | 687,027 | 29,686 | 1,242,037 |
| | 10/4/2018 | 1,954,800 | 1,028,450 | – | 7,250 | – | 2,976,000 |

附註

- 1 張少華先生自2018年7月17日起不再擔任港鐵學院校長及公司執行總監會成員。
- 2 黃唯銘博士於2018年8月7日辭去公司工程總監之職務，並同時不再擔任執行總監會成員。

買賣或贖回上市證券

截至2018年6月30日止六個月內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。然而，於同期內，行政人員股份獎勵計劃的信託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則及信託契約條款，以總額約2.4億港元在聯交所購入了合共5,351,600股公司普通股(2017年：無)。

有關控股股東須履行特定責任的貸款協議

截至2018年6月30日，附有控股權限制條件的集團借貸合共307.61億港元(2017年：353.69億港元)，到期日介乎2018年至2055年不等，另有已承諾但未動用的銀行信貸180.77億港元(2017年：121億港元)。限制條件是政府作為公司的控股股東，須維持擁有公司所有具投票權之已發行股份一半以上的股權，否則集團或會被要求即時償還借貸及被取消已承諾但未動用的銀行信貸。

暫停辦理成員登記手續

為釐定公司股東享有2018年度中期股息的權利，公司成員登記冊已於2018年8月24日至2018年8月29日(包括首尾兩日)期間暫停辦理公司的股份過戶登記手續。為符合收取2018年度中期股息的資格，所有填妥之股份過戶文件連同有關的股票必須在2018年8月23日下午4時30分(香港時間)或之前送達公司的股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司，其地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室。2018年度中期股息(附有以股代息的選擇(惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外))預計於2018年10月12日派發予於2018年8月29日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

綜合損益表

| 百萬港元 | 附註 | 截至2018年 6月30日止半年度 (未經審核) | 截至2017年 6月30日止半年度 (未經審核) |
|--------------------------------------|----|--------------------------------|--------------------------------|
| 香港客運業務收入 | | 9,328 | 8,957 |
| 香港車站商務收入 | | 3,075 | 2,788 |
| 香港物業租賃及管理業務收入 | | 2,517 | 2,432 |
| 中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入 | 2 | 10,453 | 8,015 |
| 其他業務收入 | | 1,000 | 968 |
| | | 26,373 | 23,160 |
| 中國內地的物業發展收入 | 2 | – | 6,844 |
| | | 26,373 | 30,004 |
| 香港客運業務開支 | | | |
| – 員工薪酬及有關費用 | | (2,854) | (2,530) |
| – 水電費用 | | (759) | (705) |
| – 營運鐵路的地租及差餉 | | (127) | (119) |
| – 耗用的存料與備料 | | (264) | (252) |
| – 保養及相關工程 | | (679) | (665) |
| – 鐵路配套服務 | | (144) | (136) |
| – 一般及行政開支 | | (249) | (223) |
| – 其他費用 | | (151) | (154) |
| | | (5,227) | (4,784) |
| 香港車站商務開支 | | (268) | (239) |
| 香港物業租賃及管理業務開支 | | (381) | (344) |
| 中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支 | 2 | (10,043) | (7,565) |
| 其他業務開支 | | (919) | (1,023) |
| 項目研究及業務發展開支 | | (214) | (159) |
| | | (17,052) | (14,114) |
| 中國內地的物業發展開支 | 2 | (17) | (4,658) |
| | | (17,069) | (18,772) |
| 未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支 | | | |
| 未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 | | | |
| – 來自經常性業務 | | 9,321 | 9,046 |
| – 來自中國內地物業發展 | | (17) | 2,186 |
| | | 9,304 | 11,232 |
| 香港物業發展利潤 | 3 | 158 | 622 |
| 未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 | | 9,462 | 11,854 |
| 折舊及攤銷 | | (2,461) | (2,390) |
| 每年非定額付款 | | (999) | (915) |
| 未計利息及財務開支前經營利潤 | | 6,002 | 8,549 |
| 利息及財務開支 | 4 | (580) | (403) |
| 投資物業重估 | 11 | 2,435 | 1,632 |
| 應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損 | 5 | 286 | 180 |
| 除稅前利潤 | | 8,143 | 9,958 |
| 所得稅 | 6 | (972) | (2,425) |
| 期內利潤 | | 7,171 | 7,533 |
| 下列人士應佔： | | | |
| – 公司股東 | | 7,083 | 7,480 |
| – 非控股權益 | | 88 | 53 |
| 期內利潤 | | 7,171 | 7,533 |
| 公司股東應佔期內利潤： | | | |
| – 來自經常性業務 | | 4,483 | 4,478 |
| – 來自物業發展 | | 165 | 1,370 |
| – 來自基本業務 | | 4,648 | 5,848 |
| – 來自投資物業重估 | | 2,435 | 1,632 |
| | | 7,083 | 7,480 |
| 每股盈利： | 8 | | |
| – 基本 | | 1.18港元 | 1.27港元 |
| – 攤薄 | | 1.18港元 | 1.26港元 |

第51至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分；派發予公司股東的股息詳情載於附註7。

綜合全面收益表

| 百萬港元 | 附註 | 截至2018年 6月30日止半年度 (未經審核) | 截至2017年 6月30日止半年度 (未經審核) |
|------------------------------|----|--------------------------------|--------------------------------|
| 期內利潤 | | 7,171 | 7,533 |
| 期內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)： | | | |
| 不會重新分類至損益的項目： | | | |
| – 自用土地及樓宇重估盈餘 | | 324 | 85 |
| 其後可能重新分類至損益的項目： | | | |
| – 折算的匯兌差額： | | | |
| – 海外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表 | | (247) | 423 |
| – 非控股權益 | | (6) | 20 |
| – 現金流量對沖：對沖儲備淨變動 | | 136 | (314) |
| | | (117) | 129 |
| | 10 | 207 | 214 |
| 期內全面收益總額 | | 7,378 | 7,747 |
| 下列人士應佔： | | | |
| – 公司股東 | | 7,296 | 7,674 |
| – 非控股權益 | | 82 | 73 |
| 期內全面收益總額 | | 7,378 | 7,747 |

綜合財務狀況表

| 百萬港元 | 附註 | 於2018年6月30日 (未經審核) | 於2017年12月31日 (已審核) |
|-------------------|----|-----------------------|-----------------------|
| 資產 | | | |
| 固定資產 | | | |
| - 投資物業 | 11 | 79,739 | 77,086 |
| - 其他物業、機器及設備 | 12 | 102,602 | 102,889 |
| - 服務經營權資產 | 13 | 30,096 | 29,797 |
| | | 212,437 | 209,772 |
| 物業管理權 | | 26 | 26 |
| 商譽 | | 58 | 63 |
| 發展中物業 | 15 | 15,024 | 14,810 |
| 遞延開支 | | 1,192 | 710 |
| 聯營公司及合營公司權益 | | 7,694 | 6,838 |
| 遞延稅項資產 | 22 | 73 | 69 |
| 證券投資 | | 232 | 443 |
| 待售物業 | 16 | 1,311 | 1,347 |
| 財務衍生工具資產 | 17 | 189 | 168 |
| 存料與備料 | | 1,624 | 1,540 |
| 應收帳項及其他應收款項 | 18 | 7,034 | 7,058 |
| 應收關連人士款項 | 19 | 2,083 | 2,570 |
| 現金、銀行結餘及存款 | | 13,837 | 18,354 |
| | | 262,814 | 263,768 |
| 負債 | | | |
| 銀行透支 | | - | 4 |
| 短期貸款 | | 3,961 | 325 |
| 應付帳項及其他應付款項 | 20 | 25,271 | 28,166 |
| 本期所得稅 | | 1,442 | 1,080 |
| 應付關連人士款項 | 19 | 5,597 | 2,226 |
| 貸款及其他債務 | 21 | 34,394 | 41,714 |
| 服務經營權負債 | | 10,439 | 10,470 |
| 財務衍生工具負債 | 17 | 351 | 451 |
| 非控股權益持有者貸款 | | 144 | 146 |
| 遞延稅項負債 | 22 | 12,797 | 12,760 |
| | | 94,396 | 97,342 |
| 淨資產 | | | |
| | | 168,418 | 166,426 |
| 股本及儲備 | | | |
| 股本 | 23 | 52,382 | 52,307 |
| 為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份 | 23 | (266) | (173) |
| 其他儲備 | | 116,126 | 114,170 |
| 公司股東應佔總權益 | | | |
| | | 168,242 | 166,304 |
| 非控股權益 | | | |
| | | 176 | 122 |
| 總權益 | | | |
| | | 168,418 | 166,426 |

第51至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合權益變動表

| 百萬港元 | 附註 | 股本 | 為行政 人員 獎勵 持有的 股份 | 其他儲備 | | | | 保留 溢利 | 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 | | | | |
| 2018年6月30日(未經審核) | | | | | | | | | | | |
| 於2018年1月1日結餘 | | 52,307 | (173) | 3,296 | 1 | 203 | (27) | 110,697 | 166,304 | 122 | 166,426 |
| 截至2018年6月30日止半年度的權益變動： | | | | | | | | | | | |
| - 期內利潤 | | - | - | - | - | - | - | 7,083 | 7,083 | 88 | 7,171 |
| - 期內其他全面收益 | | - | - | 324 | 136 | - | (247) | - | 213 | (6) | 207 |
| - 期內全面收益總額 | | - | - | 324 | 136 | - | (247) | 7,083 | 7,296 | 82 | 7,378 |
| - 2017年末期普通股息 | | 7 | - | - | - | - | - | (5,228) | (5,228) | - | (5,228) |
| - 行政人員股份獎勵計劃授予的獎勵股份 | | 23E | - | (239) | - | - | - | - | (239) | - | (239) |
| - 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份 | | 23F | 14 | 146 | - | - | (160) | - | (11) | (11) | (11) |
| - 已付非控股權益持有者普通股息 | | | - | - | - | - | - | - | - | (28) | (28) |
| - 以股份為基礎的僱員支出 | | | - | - | - | - | 64 | - | 64 | - | 64 |
| - 行使的僱員認股權 | | 23C | 61 | - | - | - | (5) | - | 56 | - | 56 |
| 於2018年6月30日結餘 | | 52,382 | (266) | 3,620 | 137 | 102 | (274) | 112,541 | 168,242 | 176 | 168,418 |
| 2017年12月31日(已審核) | | | | | | | | | | | |
| 於2017年1月1日結餘 | | 47,929 | (227) | 3,043 | 150 | 182 | (1,008) | 99,392 | 149,461 | 95 | 149,556 |
| 截至2017年6月30日止半年度的權益變動： | | | | | | | | | | | |
| - 期內利潤 | | - | - | - | - | - | - | 7,480 | 7,480 | 53 | 7,533 |
| - 期內其他全面收益 | | - | - | 85 | (314) | - | 423 | - | 194 | 20 | 214 |
| - 期內全面收益總額 | | - | - | 85 | (314) | - | 423 | 7,480 | 7,674 | 73 | 7,747 |
| - 特別股息 | | 7 | - | - | - | - | - | (20) | (20) | - | (20) |
| - 2016年末期普通股息 | | 7 | - | - | - | - | - | (4,848) | (4,848) | - | (4,848) |
| - 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份 | | 23F | 1 | 56 | - | - | (61) | - | 1 | (3) | (3) |
| - 已付非控股權益持有者普通股息 | | | - | - | - | - | - | - | - | (54) | (54) |
| - 以股份為基礎的僱員支出 | | | - | - | - | - | 61 | - | 61 | - | 61 |
| - 行使的僱員認股權 | | 23C | 282 | - | - | - | (26) | - | 256 | - | 256 |
| 於2017年6月30日結餘 | | 48,212 | (171) | 3,128 | (164) | 156 | (585) | 102,005 | 152,581 | 114 | 152,695 |
| 截至2017年12月31日止半年度的權益變動： | | | | | | | | | | | |
| - 期內利潤 | | - | - | - | - | - | - | 9,349 | 9,349 | 3 | 9,352 |
| - 期內其他全面收益 | | - | - | 168 | 165 | - | 558 | 838 | 1,729 | (4) | 1,725 |
| - 期內全面收益總額 | | - | - | 168 | 165 | - | 558 | 10,187 | 11,078 | (1) | 11,077 |
| - 2016年末期普通股息 | | 7 | - | - | - | - | - | 4 | 4 | - | 4 |
| - 就2016年末期普通股息以股代息而發行之股票 | | | 3,863 | (4) | - | - | - | - | 3,859 | - | 3,859 |
| - 2017年中期普通股息 | | 7 | - | - | - | - | - | (1,500) | (1,500) | - | (1,500) |
| - 就2017年中期普通股息以股代息而發行之股票 | | | 137 | (1) | - | - | - | - | 136 | - | 136 |
| - 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份 | | | 1 | 3 | - | - | (2) | - | 3 | - | 3 |
| - 已付非控股權益持有者普通股息 | | | - | - | - | - | - | - | - | (48) | (48) |
| - 因附屬公司發行股本而增加的非控股權益 | | | - | - | - | - | - | - | - | 57 | 57 |
| - 以股份為基礎的僱員支出 | | | - | - | - | - | 58 | - | 58 | - | 58 |
| - 行使的僱員認股權 | | | 94 | - | - | - | (9) | - | 85 | - | 85 |
| 於2017年12月31日結餘 | | 52,307 | (173) | 3,296 | 1 | 203 | (27) | 110,697 | 166,304 | 122 | 166,426 |

第51至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合現金流量表

| 百萬港元 | 附註 | 截至2018年 6月30日止半年度 (未經審核) | 截至2017年 6月30日止半年度 (未經審核) |
|-------------------------|----|--------------------------------|--------------------------------|
| 經營活動現金流量 | | | |
| 經營活動產生的現金 | 25 | 4,845 | 8,747 |
| 收取為營運深圳市軌道交通龍華綫的政府資助 | | 645 | 588 |
| 購買儲稅券 | | (6) | (155) |
| 已付本期稅項 | | | |
| – 已付香港利得稅 | | (274) | (5) |
| – 已付中國內地及海外稅項 | | (407) | (211) |
| 經營活動所得的現金淨額 | | 4,803 | 8,964 |
| 投資活動現金流量 | | | |
| 資本性開支 | | | |
| – 購入香港客運及相關營運資產 | | (2,653) | (2,310) |
| – 深圳市軌道交通龍華綫項目及相關營運 | | (44) | (45) |
| – 香港鐵路延綫項目 | | (233) | (801) |
| – 香港及深圳物業發展 | | (298) | (402) |
| – 投資物業項目及裝修工程 | | (218) | (464) |
| – 其他資本性工程 | | (51) | (58) |
| 每年非定額付款 | | (1,933) | (1,787) |
| 收取與香港及深圳物業發展有關的款項 | | 1,089 | 452 |
| 於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款增加 | | (982) | (1,451) |
| 購入證券投資所付款項 | | (31) | (118) |
| 出售或贖回證券投資所得款項 | | 239 | 53 |
| 清理固定資產所得款項 | | 2 | 4 |
| 向非控股權益持有者收取的貸款 | | 5 | – |
| 於聯營公司及合營公司的投資 | | (669) | – |
| 投資活動耗用的現金淨額 | | (5,777) | (6,927) |
| 融資活動現金流量 | | | |
| 根據認股權計劃發行股本所得款項 | | 56 | 256 |
| 為行政人員股份獎勵計劃購入股份 | | (239) | – |
| 貸款及發行資本市場借貸工具所得款項 | | 11,224 | 15,590 |
| 償還貸款及資本市場借貸工具 | | (14,817) | (13,535) |
| 已付利息及財務開支 | | (621) | (455) |
| 已收利息 | | 136 | 84 |
| 已付非控股權益持有者股息 | | (28) | (54) |
| 融資活動(耗用)/所得的現金淨額 | | (4,289) | 1,886 |
| 現金及現金等價物淨(減少)/增加 | | (5,263) | 3,923 |
| 於1月1日的現金及現金等價物 | | 13,939 | 7,037 |
| 匯率變動的影響 | | (232) | 302 |
| 於6月30日的現金及現金等價物 | | 8,444 | 11,262 |
| 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 | | 13,837 | 26,008 |
| 於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款 | | (5,393) | (14,704) |
| 銀行透支 | | – | (42) |
| 綜合現金流量表中的現金及現金等價物 | | 8,444 | 11,262 |

第51至71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，惟已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱；畢馬威會計師事務所致董事局的獨立審閱報告載於第72頁。此外，本中期財務報告已經過公司審核委員會審閱。

本中期財務報告乃按照香港聯合交易所有限公司的《證券上市規則》適用的披露規定而編製，包括符合香港會計師公會頒布的《香港會計準則》(「HKAS」)34「中期財務報告」。

按照HKAS 34編製中期財務報告需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用及直至目前為止年度彙報的資產、負債、收入與支出金額。實際業績可能有別於該等估計。

本中期財務報告包括簡要綜合帳項及若干註釋，當中載有若干事項及交易的闡釋，對瞭解公司及其附屬公司(統稱「集團」)及集團於聯營公司及合營公司的權益自2017年年度帳項發出後的財務狀況及業績的轉變極為重要。此簡要綜合中期帳項及附註並不包括按照《香港財務報告準則》(「HKFRS」)所編製的完整帳項的所有資料。

本中期財務報告內所載截至2017年12月31日止財政年度的財務資料乃為比較資料，並不構成公司於該財政年度的法定年度綜合帳項，但資料則來自該等帳項。按照香港《公司條例》(第622章)第436條法定帳項須披露有關資料如下：

- 根據《公司條例》第662(3)條及附表6第3部，公司於截至2017年12月31日止年度的帳項已送往公司註冊處。
- 公司的核數師已對該帳項作出匯報。核數師報告並無保留意見；並無提述核數師強調有任何事宜引起其注意而使其報告有所保留；亦未載有《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多項《香港財務報告準則》的新準則及修訂，這些新準則及修訂於集團的本會計期間首次生效。有關發展包括可能與集團帳項相關的以下各項：

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

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

集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的任何新訂準則或詮釋。

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

(a) 《香港財務報告準則》第9號「財務工具」

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

(i) 財務資產及財務負債的分類

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

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

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

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

未經審核的中期財務報告附註

1 編製基準(續)

(ii) 信用虧損

《香港財務報告準則》第9號以「預期信用虧損」模型，取代《香港會計準則》第39號的「已產生虧損」模型。預期信用虧損模型要求持續計量與財務資產有關的信用風險，並因此較《香港會計準則》第39號的「已產生虧損」模型提早確認預期信用虧損。預期信用虧損模型應用於集團以攤銷成本計量的財務資產，但沒有應用於集團以公允價值計量的財務資產。

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

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

(iii) 對沖會計

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

(b) 《香港財務報告準則》第15號「客戶合約收益」

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

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

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

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

採納《香港財務報告準則》第15號在集團確認收入時不會造成重大影響。

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2018年 6月30日止半年度 | | 截至2017年 6月30日止半年度 | |
|--------------------------|----------------------|--------|----------------------|--------|
| | 收入 | 開支 | 收入 | 開支 |
| 香港以外與鐵路有關的附屬公司 | | | | |
| – 墨爾本鐵路 | 5,842 | 5,527 | 4,177 | 3,968 |
| – MTR Nordic* | 2,485 | 2,622 | 2,350 | 2,239 |
| – 倫敦 Crossrail | 793 | 751 | 542 | 510 |
| – 深圳市軌道交通龍華綫 | 373 | 280 | 313 | 249 |
| – Sydney Metro Northwest | 780 | 701 | 476 | 478 |
| – 澳門輕軌系統氹仔綫 | 102 | 102 | 91 | 67 |
| | 10,375 | 9,983 | 7,949 | 7,511 |
| 中國內地物業租賃及管理業務 | 78 | 60 | 66 | 54 |
| | 10,453 | 10,043 | 8,015 | 7,565 |
| 中國內地物業發展 | – | 17 | 6,844 | 4,658 |
| 中國內地及國際附屬公司總計 | 10,453 | 10,060 | 14,859 | 12,223 |

* MTR Nordic由在瑞典營運的斯德哥爾摩地鐵、MTR Tech、MTR Express及Stockholm Commuter Rail(「Stockholms pendeltåg」)組成。

3 除稅前香港物業發展利潤

除稅前香港物業發展利潤包括：

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

4 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

| 百萬港元 | 截至2018年 6月30日止半年度 | 截至2017年 6月30日止半年度 |
|-----------------------|----------------------|----------------------|
| 利息開支 | 916 | 830 |
| 財務開支 | 31 | 31 |
| 匯兌(收益)/虧損 | (19) | 164 |
| | 928 | 1,025 |
| 已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助 | (54) | (64) |
| 財務衍生工具： | | |
| – 公允價值對沖 | 22 | (7) |
| – 現金流量對沖： | | |
| – 由對沖儲備撥入以抵銷利息開支 | (7) | 6 |
| – 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌收益/(虧損) | 74 | (196) |
| – 投資淨額對沖： | | |
| – 無效部分 | (1) | 1 |
| – 不採納對沖會計的衍生工具 | (32) | – |
| | 56 | (196) |
| 資本化利息開支 | (182) | (177) |
| | 748 | 588 |
| 銀行存款的利息收入 | (168) | (185) |
| | 580 | 403 |

5 應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損

應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損包括：

| 百萬港元 | 截至2018年 6月30日止半年度 | 截至2017年 6月30日止半年度 |
|------------|----------------------|----------------------|
| 應佔除稅前利潤或虧損 | 434 | 287 |
| 應佔稅項支出 | (148) | (107) |
| | 286 | 180 |

未經審核的中期財務報告附註

6 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

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

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

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

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率16.5%(2017年：16.5%)計算，而在中國內地及海外產生的遞延稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

有關公司購買儲稅券之詳情請參閱簡要綜合中期帳項附註18。

7 股息

已付及擬派發予公司股東的股息包括：

| 百萬港元 | 截至2018年 6月30日止半年度 | 截至2017年 6月30日止半年度 |
|--------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| 與期內有關的應付普通股股息 | | |
| – 匯報日後宣派的中期普通股股息每股0.25港元(2017年：每股0.25港元) | 1,526 | 1,501 |
| 應付/已付有關去年的普通股股息 | | |
| – 於期內批准及應付/已付的末期普通股股息每股0.87港元(2017年：有關2016年度的每股0.82港元) | 5,228 | 4,848 |

於2018年6月30日，公司於綜合財務狀況表之應付關連人士款項(附註19)和應付帳項及應計費用(附註20)分別確認了39.30億港元予香港特別行政區政府(「香港特區政府」)財政司司長法團和12.98億港元予其他公司股東之應付2017年末期普通股股息。

8 每股盈利

A 每股基本盈利

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

| | 截至2018年 6月30日止半年度 | 截至2017年 6月30日止半年度 |
|-----------------------------------|----------------------|----------------------|
| 於1月1日已發行普通股 | 6,007,777,302 | 5,905,290,065 |
| 已行使認股權的影響 | 858,630 | 3,099,360 |
| 減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份 | (4,463,901) | (5,361,987) |
| 於6月30日的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份 | 6,004,172,031 | 5,903,027,438 |

B 每股攤薄盈利

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

| | 截至2018年 6月30日止半年度 | 截至2017年 6月30日止半年度 |
|-----------------------------------|----------------------|----------------------|
| 於6月30日的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份 | 6,004,172,031 | 5,903,027,438 |
| 認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響 | 4,248,298 | 7,031,502 |
| 按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響 | 5,786,864 | 5,690,330 |
| 於6月30日的加權平均普通股數(攤薄) | 6,014,207,193 | 5,915,749,270 |

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

9 業務分類資料

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

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

- (i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士、及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸提供客運及相關服務。
- (ii) 香港車站商務：於香港客運業務網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。
- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 其他業務：與客運或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪360」(包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務)、鐵路顧問業務及提供予香港特區政府的項目管理服務。

未經審核的中期財務報告附註

9 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

| 百萬港元 | 香港 客運業務 | 香港 車站商務 | 香港 物業租賃 及管理業務 | 香港 物業發展 | 中國內地及 國際聯屬公司 | | | 未予分類 金額 | 總計 |
|---------------------------------|------------|------------|---------------------|------------|--------------------------------------|--------------|---------|------------|----------|
| | | | | | 中國內地 及國際 的鐵路、 物業租賃及 管理業務 | 中國內地 物業發展 | 其他業務 | | |
| 截至2018年6月30日止半年度 | | | | | | | | | |
| 收入 | 9,328 | 3,075 | 2,517 | - | 10,453 | - | 1,000 | - | 26,373 |
| 經營開支 | (5,227) | (268) | (381) | - | (10,043) | (17) | (919) | - | (16,855) |
| 項目研究及業務發展開支 | - | - | - | - | - | - | - | (214) | (214) |
| 未計香港物業發展、折舊、攤銷及 每年非定額付款前經營利潤 | 4,101 | 2,807 | 2,136 | - | 410 | (17) | 81 | (214) | 9,304 |
| 香港物業發展利潤 | - | - | - | 158 | - | - | - | - | 158 |
| 未計折舊、攤銷及每年非定額付款前 經營利潤 | 4,101 | 2,807 | 2,136 | 158 | 410 | (17) | 81 | (214) | 9,462 |
| 折舊及攤銷 | (2,265) | (84) | (6) | - | (71) | (2) | (33) | - | (2,461) |
| 每年非定額付款 | (688) | (309) | (2) | - | - | - | - | - | (999) |
| 未計利息及財務開支前經營利潤 | 1,148 | 2,414 | 2,128 | 158 | 339 | (19) | 48 | (214) | 6,002 |
| 利息及財務開支 | - | - | - | - | (6) | 63 | - | (637) | (580) |
| 投資物業重估 | - | - | 2,435 | - | - | - | - | - | 2,435 |
| 應佔聯營公司及合營公司利潤或虧損 | - | - | - | - | 188 | - | 98 | - | 286 |
| 所得稅 | - | - | - | (26) | (91) | (11) | - | (844) | (972) |
| 截至2018年6月30日止半年度利潤 | 1,148 | 2,414 | 4,563 | 132 | 430 | 33 | 146 | (1,695) | 7,171 |
| 截至2017年6月30日止半年度 | | | | | | | | | |
| 收入 | 8,957 | 2,788 | 2,432 | - | 8,015 | 6,844 | 968 | - | 30,004 |
| 經營開支 | (4,784) | (239) | (344) | - | (7,565) | (4,658) | (1,023) | - | (18,613) |
| 項目研究及業務發展開支 | - | - | - | - | - | - | - | (159) | (159) |
| 未計香港物業發展、折舊、攤銷及 每年非定額付款前經營利潤 | 4,173 | 2,549 | 2,088 | - | 450 | 2,186 | (55) | (159) | 11,232 |
| 香港物業發展利潤 | - | - | - | 622 | - | - | - | - | 622 |
| 未計折舊、攤銷及每年非定額付款前 經營利潤 | 4,173 | 2,549 | 2,088 | 622 | 450 | 2,186 | (55) | (159) | 11,854 |
| 折舊及攤銷 | (2,208) | (79) | (6) | - | (66) | - | (31) | - | (2,390) |
| 每年非定額付款 | (645) | (268) | (2) | - | - | - | - | - | (915) |
| 未計利息及財務開支前經營利潤 | 1,320 | 2,202 | 2,080 | 622 | 384 | 2,186 | (86) | (159) | 8,549 |
| 利息及財務開支 | - | - | - | - | (11) | 68 | - | (460) | (403) |
| 投資物業重估 | - | - | 1,632 | - | - | - | - | - | 1,632 |
| 應佔聯營公司利潤或虧損 | - | - | - | - | 93 | (1) | 88 | - | 180 |
| 所得稅 | - | - | - | (103) | (50) | (1,402) | - | (870) | (2,425) |
| 截至2017年6月30日止半年度利潤 | 1,320 | 2,202 | 3,712 | 519 | 416 | 851 | 2 | (1,489) | 7,533 |

9 業務分類資料(續)

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

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

10 其他全面收益

A 與集團之其他全面收益各組成部分有關的稅項影響如下：

| 百萬港元 | 截至2018年6月30日止半年度 | | | 截至2017年6月30日止半年度 | | |
|----------------------------|------------------|----------|-----------|------------------|-------------------|-----------|
| | 除稅前 金額 | 稅項 支出 | 除稅後 金額 | 除稅前 金額 | 稅項 (支出)/ 利益 | 除稅後 金額 |
| 於折算以下項目時產生的匯兌差額： | | | | | | |
| – 海外附屬公司、聯營公司及合營公司 財務報表 | (247) | – | (247) | 423 | – | 423 |
| – 非控股權益 | (6) | – | (6) | 20 | – | 20 |
| | (253) | – | (253) | 443 | – | 443 |
| 自用土地及樓宇的重估盈餘 | 388 | (64) | 324 | 102 | (17) | 85 |
| 現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註10B) | 163 | (27) | 136 | (375) | 61 | (314) |
| 其他全面收益 | 298 | (91) | 207 | 170 | 44 | 214 |

B 來自集團其他全面收益的現金流量對沖各組成部分如下：

| 百萬港元 | 截至2018年 6月30日止半年度 | 截至2017年 6月30日止半年度 |
|-------------------------|----------------------|----------------------|
| 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 | 103 | (191) |
| 轉撥至對沖項目的最初帳面金額 | (5) | 1 |
| 轉撥至損益表的金額： | | |
| – 利息及財務開支(附註4) | 67 | (190) |
| – 其他開支 | (2) | 5 |
| 上述項目之遞延稅項 | (27) | 61 |
| | 136 | (314) |

未經審核的中期財務報告附註

11 投資物業

集團的所有投資物業已於匯報日由擁有香港測量師學會會員的獨立測量師行仲量聯行作出重估。此等重估是以收益資本法進行估值。根據此法，市場價值是以現有租約的租金收入及現有租約屆滿時預期可收到的市場租值並參照估值日按當時市場租金水平而定的單一市場收益率予以資本化計算。

根據仲量聯行所作出的重估，集團已在綜合損益表的投資物業重估內確認截至2018年6月30日止半年度內因重新估值所產生的公允價值增加淨額24.35億港元(2017年：16.32億港元)。投資物業每半年重估，因未來市場情況變化而可能導致的進一步收益或虧損，則於隨後期間確認在損益表。

12 其他物業、機器及設備

A 購置及清理

截至2018年6月30日止半年度內，集團購置或投入使用的資產原值共13.88億港元(2017年：10.23億港元)。同期，集團清理資產的帳面淨值為1,300萬港元(2017年：1,700萬港元)，導致淨虧損1,000萬港元(2017年：1,400萬港元)。

B 估值

所有集團的自用土地及樓宇均位於香港，以中期租賃持有，並以公允價值列帳。所有自用土地及樓宇已於匯報日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行，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3.88億港元(2017年：1.02億港元)，在扣除相關遞延稅項撥備6,400萬港元(2017年：1,700萬港元)後，已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備帳(附註10A)。

13 服務經營權資產

截至2018年6月30日止半年度內，根據兩鐵合併的服務經營權安排，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10.93億港元(2017年：10.64億港元)，而與深圳市軌道交通龍華綫有關的服務經營權資產增加的開支為400萬港元(2017年：900萬港元)。

14 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程

A 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目

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

(b) 高鐵香港段委託協議：於2009年，基於理解到公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段，香港特區政府決定請公司進行高鐵香港段的建造、測試及通車試行。於2010年1月26日，香港特區政府與公司就高鐵香港段的建造及通車試行訂立另一份委託協議(「高鐵香港段委託協議」)。根據高鐵香港段委託協議，公司負責進行或促使就高鐵香港段的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高鐵香港段的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用(「委託費用」)及就此進行融資，並按照協定付款時間表向公司支付一筆費用(「項目管理費用」)(對該等安排隨後之修訂於以下描述)。截至2018年6月30日及截至本中期報告發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的項目管理費用。

倘若公司違反高鐵香港段委託協議(包括，倘若公司違反其對項目管理服務的保證)，香港特區政府有權向公司提出申索，並且根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府可就其因公司疏忽履行其根據高鐵香港段委託協議的責任或其因公司有任何違反高鐵香港段委託協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據高鐵香港段委託協議，公司就高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於公司根據高鐵香港段委託協議收取的項目管理費用及其他費用，以及公司根據高鐵香港段初步委託協議收取的若干費用(「責任上限」)。截至本中期報告發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

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

14 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目(續)

於2015年6月30日，公司向香港特區政府匯報，指出公司估計：

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

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

(c) 高鐵香港段協議：香港特區政府與公司於2015年11月30日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的協議(「高鐵香港段協議」)。高鐵香港段協議包含綜合條款組合(受限於根據下文附註14A(c)(vi)列明的條件)並規定：

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

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

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

(iv) 香港特區政府保留對公司在高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議(「委託協議」)下的目前超支的責任問題(如有)(包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制，包括將爭議提交仲裁的權利。根據高鐵香港段委託協議，責任上限相等於項目管理費用、公司在高鐵香港段委託協議下收取的任何其他費用及公司在高鐵香港段初步委託協議下收取的若干費用。因此，責任上限由最多為49.4億港元及因項目管理費用根據高鐵香港段協議增加後上升至最多為66.9億港元(原因是其將相等於高鐵香港段委託協議下所增加的項目管理費用63.4億港元加上上述額外費用)。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限，在委託協議下公司就目前超支的責任將超出責任上限，則公司須：

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

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

(vi) 高鐵香港段協議下的安排(包括支付特別股息)取決於：

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

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

(d) 高鐵香港段的未來營運：高鐵香港段的目標通車日期是2018年9月。公司正與香港特區政府就高鐵香港段的未來營運安排進行最後階段的討論。

未經審核的中期財務報告附註

14 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目(續)

(e) 公司並無就下列各項於公司帳項作出任何撥備：

(i) 公司須承擔任何進一步超支(如有)的任何可能責任，原因是公司相信現時無需對高鐵香港段經修訂工程時間表或經修訂造價估算844.2億港元作進一步修訂。項目最終成本只有待所有合同最終確定完結後才能確定，此可能需要在商業營運開始後幾年；

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，公司可能須承擔的任何可能責任(於上文附註14A(c)(iv)更具體說明)，原因是(a)公司並未接獲香港特區政府針對公司提出任何索償或仲裁(因高鐵香港段協議緣故，須待高鐵香港段開始投入商業營運後方可進行)的任何通知(截至2018年6月30日及截至本中期報告發表之日期)；(b)公司受責任上限所保障；及(c)由於高鐵香港段協議，公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及

(iii) 任何項目管理費用可能不足以使公司全數收回其因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本，原因是基於目前已知情況，公司估計根據高鐵香港段協議增加後的項目管理費用應足以支付該等成本，

而且(如適用)因公司未能有足夠的可靠性去估算公司的責任或負債金額(如有)。

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

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

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

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

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

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

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

14 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

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

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

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

(d) 鑑於：

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

本公司的帳目中並無就沙中綫作出任何撥備。

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

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

未經審核的中期財務報告附註

15 發展中物業

截至2018年6月30日止半年度內及截至2017年12月31日止年度內集團的發展中物業變動如下：

| 百萬港元 | 於1月1日 結餘 | 沖銷 從發展商 開支 收取的款項 | 轉出至 待售物業 | 轉撥至 利潤或虧損 | 匯兌差異 | 於6月30日/ 12月31日結餘 |
|--------------------------|---------------|------------------------|--------------|--------------|----------------|---------------------|
| 於2018年6月30日(未經審核) | | | | | | |
| 香港物業發展項目 | 14,810 | 226 | (12) | - | - | 15,024 |
| 於2017年12月31日(已審核) | | | | | | |
| 香港物業發展項目 | 14,479 | 483 | (152) | - | - | 14,810 |
| 深圳市物業發展項目 | 3,005 | 272 | - | (178) | (3,194) | - |
| | 17,484 | 755 | (152) | (178) | (3,194) | 14,810 |

16 待售物業

| 百萬港元 | 於2018年6月30日 (未經審核) | 於2017年12月31日 (已審核) |
|----------|-----------------------|-----------------------|
| 待售物業 | | |
| - 按原值 | 1,080 | 1,099 |
| - 按可實現淨值 | 231 | 248 |
| | 1,311 | 1,347 |
| 代表： | | |
| 香港物業發展 | 844 | 876 |
| 中國內地物業發展 | 467 | 471 |
| | 1,311 | 1,347 |

待售物業代表集團位於香港的未出售物業之權益或集團收取攤分資產所得的物業，在集團位於深圳市未出售物業。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，待售物業的可實現淨值於2018年6月30日已扣除1,800萬港元(2017年12月31日：3,800萬港元)的撥備。

17 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2018年6月30日(未經審核) | | 於2017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 | 147 | 5 | 225 | 13 |
| – 不符合對沖會計 | 1,033 | 34 | 209 | 7 |
| 貨幣掉期 | | | | |
| – 公允價值對沖 | 775 | 7 | 775 | 3 |
| – 現金流量對沖 | 2,612 | 88 | 2,612 | 98 |
| 利率掉期 | | | | |
| – 公允價值對沖 | 623 | 1 | 600 | 10 |
| – 現金流量對沖 | 1,350 | 54 | 1,350 | 37 |
| | 6,540 | 189 | 5,771 | 168 |
| 財務衍生工具負債 | | | | |
| 外匯遠期合約 | | | | |
| – 現金流量對沖 | 1,163 | 14 | 1,107 | 4 |
| – 投資淨額對沖 | 2,140 | 14 | 2,140 | 22 |
| – 不符合對沖會計 | 282 | 5 | 1,520 | 15 |
| 貨幣掉期 | | | | |
| – 公允價值對沖 | 388 | 1 | 388 | 3 |
| – 現金流量對沖 | 8,601 | 251 | 8,601 | 367 |
| – 投資淨額對沖 | 64 | 2 | 64 | 9 |
| 利率掉期 | | | | |
| – 公允價值對沖 | 1,988 | 64 | 1,550 | 28 |
| – 現金流量對沖 | 100 | – | 600 | 3 |
| | 14,726 | 351 | 15,970 | 451 |
| 總計 | 21,266 | | 21,741 | |

未經審核的中期財務報告附註

18 應收帳項及其他應收款項

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港客運業務車費收入乃經八達通卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取，小部分車費收入是經代理預售車票並於21日內到期繳清金額。
- (ii) 深圳市軌道交通龍華綫車費收入乃經深圳通卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。MTR Express車費收入乃經由一間第三者財務機構於14日內收取，經代理預售車票則於下一個月繳清金額。
- (iii) 在墨爾本的特許經營權收入乃按其收入性質而於每日或每月收取。大部分於斯德哥爾摩營運的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。MTR Crossrail的服務經營權收入於每四週收取一次。
- (iv) 集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至50日不等。集團的投資物業及車站小商店的租戶須於簽訂租約時繳付三個月租金作按金。
- (v) 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。
- (vi) 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。
- (vii) 除協定的保證金外，委託予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。
- (viii) 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2018年6月30日 (未經審核) | 於2017年12月31日 (已審核) |
|-----------|-----------------------|-----------------------|
| 未到期款項 | 2,470 | 2,322 |
| 30日過期未付 | 144 | 359 |
| 60日過期未付 | 45 | 47 |
| 90日過期未付 | 23 | 62 |
| 超過90日過期未付 | 27 | 16 |
| 應收帳項總額 | 2,709 | 2,806 |
| 其他應收款項 | 4,325 | 4,252 |
| | 7,034 | 7,058 |

於2018年6月30日，其他應收款項內與按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可從保管資金派發的物業發展利潤有關的款項為4.40億港元(2017年12月31日：3.81億港元)。

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

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

19 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2018年6月30日持有公司約75.16%的已發行股本，為公司的最大股東。根據HKAS 24(修訂)「關連人士的披露」，除香港特區政府與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，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2018年6月30日，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2018年6月30日 (未經審核) | 於2017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 | 1,903 | 2,378 |
| – 九鐵公司 | 6 | 6 |
| – 聯營公司 | 174 | 186 |
| | 2,083 | 2,570 |
| 應付下列關連人士的款項： | | |
| – 香港特區政府 | 4,006 | 78 |
| – 九鐵公司 | 1,440 | 1,997 |
| – 聯營公司 | 151 | 151 |
| | 5,597 | 2,226 |

於2018年6月30日，應收香港特區政府款項主要包括與沙田至中環綫預備工程有關的可收回帳款，南港島綫及觀塘綫延綫項目的必要公共基建工程的可收回支出，有關「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」的車票收入差額的應收款項，有關西鐵物業發展的應收代理費和可收回支出，以及其他委託和維修工程的應收帳項及保證金。

於2018年6月30日應付香港特區政府款項乃有關2017年的應付末期普通股息(附註7)為39.30億港元以及關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

應收九鐵公司款項包括在若干兩鐵合併協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程及物業準備工程費用。應付九鐵公司款項乃有關兩鐵合併每年定額付款及非定額付款的應計部分。

於2018年6月30日應收聯營公司款項主要包括應收與八達通卡有限公司有關日常八達通卡交易的款項、給予Emtrain AB的未償還貸款和向北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵」)提供員工借調及其他支援服務的應收費用。於2018年6月30日之應付聯營公司款項乃有關NRT Holdings 2 Pty Ltd.股權投資的應付金額。

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

集團與香港特區政府在過往年度訂立並於本期仍適用，以及因兩鐵合併而與九鐵公司進行的重大關連交易已於集團2017年12月31日止年度的已審核帳項內陳述。

未經審核的中期財務報告附註

19 重大關連人士交易(續)

截至2018年6月30日止半年度內，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」)、京港地鐵及NRT Pty. Limited (「NRT」)進行下列交易：

| 百萬港元 | 截至2018年 6月30日止半年度 | 截至2017年 6月30日止半年度 |
|---------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| 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 | 77 | 74 |
| – 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 | 20 | 20 |
| 京港地鐵 | | |
| – 已收或應收自京港地鐵有關員工借調、信息技術及其他支援服務的費用 | – | 21 |
| NRT | | |
| – 已收或應收自NRT有關機電系統及列車項目設計及推展的費用 | 734 | 510 |

20 應付帳項及其他應付款項

以到期日劃分的應付帳項分析如下：

| 百萬港元 | 於2018年6月30日 (未經審核) | 於2017年12月31日 (已審核) |
|-------------|-----------------------|-----------------------|
| 30日內到期或即期 | 6,293 | 11,274 |
| 30日至60日內到期 | 1,613 | 1,290 |
| 60日至90日內到期 | 679 | 1,332 |
| 90日後到期 | 5,134 | 4,766 |
| | 13,719 | 18,662 |
| 租金及其他可退還按金 | 3,076 | 3,946 |
| 應計僱員福利 | 2,781 | 2,079 |
| 應付予其他股東之股息 | 1,298 | – |
| 應付帳項及應計費用總額 | 20,874 | 24,687 |
| 其他應付款項 | 4,397 | 3,479 |
| | 25,271 | 28,166 |

21 貸款及其他債務

集團在截至2017年及2018年6月30日止半年度內發行的票據包括：

| 百萬港元 | 截至2018年6月30日止半年度 | | 截至2017年6月30日止半年度 | |
|----------|------------------|-------|------------------|-------|
| | 本金 | 實收金額 | 本金 | 實收金額 |
| 債務發行計劃票據 | 1,491 | 1,488 | 3,954 | 3,913 |

截至2018年6月30日止半年度內，附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行了14.91億港元(2017年：24.00億港元及1.45億澳元(或8.52億港元))的票據，而公司則沒有發行任何(2017年：9,000萬美元(或7.02億港元))票據。由附屬公司發行的票據獲公司無條件及不可撤銷的擔保，屬於MTR Corporation (C.I.) Limited的直接、無抵押、無條件債務，並與MTR Corporation (C.I.) Limited的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。公司對其擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

截至2018年6月30日止半年度內，集團沒有贖回任何上市債券(2017年：5.50億美元(或42.68億港元))。集團贖回非上市債券5.00億港元(2017年：5.00億港元及5,000萬澳元(或4.17億港元))。

22 遞延稅項資產及負債

A 截至2018年6月30日止半年度內及截至2017年12月31日止年度內的遞延稅項資產及負債變動如下：

| 百萬港元 | 來自下列各項的遞延稅項 | | | | | 總計 |
|-------------------------|--------------|------|-----------|--------|------|--------|
| | 超過相關折舊的折舊免稅額 | 物業重估 | 撥備及其他暫時差異 | 現金流量對沖 | 稅務虧損 | |
| 2018年6月30日(未經審核) | | | | | | |
| 於2018年1月1日結餘 | 12,158 | 648 | (107) | - | (8) | 12,691 |
| 在綜合損益表內(計入)/列支 | (56) | - | (10) | - | 4 | (62) |
| 在儲備列支 | - | 64 | - | 27 | - | 91 |
| 匯兌差額 | (1) | - | 5 | - | - | 4 |
| 於2018年6月30日結餘 | 12,101 | 712 | (112) | 27 | (4) | 12,724 |
| 2017年12月31日(已審核) | | | | | | |
| 於2017年1月1日結餘 | 11,795 | 599 | (314) | 32 | (12) | 12,100 |
| 在綜合損益表內列支 | 361 | - | 45 | - | 4 | 410 |
| 在儲備列支/(計入) | - | 49 | 166 | (32) | - | 183 |
| 匯兌差額 | 2 | - | (4) | - | - | (2) |
| 於2017年12月31日結餘 | 12,158 | 648 | (107) | - | (8) | 12,691 |

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2018年6月30日 (未經審核) | 於2017年12月31日 (已審核) |
|----------|-----------------------|-----------------------|
| 遞延稅項資產淨額 | (73) | (69) |
| 遞延稅項負債淨額 | 12,797 | 12,760 |
| | 12,724 | 12,691 |

23 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

A 股本

| | 於2018年6月30日(未經審核) | | 於2017年12月31日(已審核) | |
|------------------------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| | 股份數目 | 百萬港元 | 股份數目 | 百萬港元 |
| 普通股，已發行及繳足： | | | | |
| 於1月1日 | 6,007,777,302 | 52,307 | 5,905,290,065 | 47,929 |
| 就2016年末期普通股息以股代息而發行之股票 | - | - | 87,794,562 | 3,863 |
| 就2017年中期普通股息以股代息而發行之股票 | - | - | 3,032,675 | 137 |
| 股份獎勵計劃授予的股份 | - | 14 | - | 2 |
| 因行使僱員認股權而發行之股份 | 1,937,500 | 61 | 11,660,000 | 376 |
| 於6月30日/12月31日 | 6,009,714,802 | 52,382 | 6,007,777,302 | 52,307 |

未經審核的中期財務報告附註

23 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份(續)

B 在截至2018年6月30日止半年度內已發行及繳足的新股包括：

| | 股份數目 | 加權平均行使價 港元 |
|--------------|-----------|---------------|
| 已行使的僱員認股權： | | |
| – 2007年認股權計劃 | 1,937,500 | 29.01 |

C 尚未行使認股權數目的變動如下：

| | 截至2018年 6月30日止半年度 | 截至2017年 6月30日止半年度 |
|------------|----------------------|----------------------|
| | 2007年認股權計劃 | 2007年認股權計劃 |
| 於1月1日尚未行使 | 13,794,000 | 25,605,000 |
| 於期內行使 | (1,937,500) | (8,736,000) |
| 於期內沒收 | – | (67,500) |
| 於6月30日尚未行使 | 11,856,500 | 16,801,500 |
| 於6月30日可行使 | 11,856,500 | 16,801,500 |

D 截至2018年6月30日止半年度內，公司在行政人員股份獎勵計劃下，向公司若干合資格僱員授予表現股份和受限制股份獎勵。就此，共有1,772,900股表現股份(2017年：112,200股表現股份)和2,208,950股受限制股份(2017年：2,245,200股受限制股份)於2018年4月10日(2017年：4月10日)授出及被承授人所接受。這些獎勵股份的公允價值為每股42.80港元(2017年：44.45港元)。

E 截至2018年6月30日止半年度內，行政人員股份獎勵計劃的受托人根據行政人員股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯合交易所購入共5,351,600股(2017年：無)公司普通股份，總代價為約2.39億港元(2017年：零港元)。

F 截至2018年6月30日止半年度內，合共3,741,766股的公司股份(2017年：1,486,069股)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1.46億港元(2017年：5,600萬港元)。截至2018年6月30日止半年度內，公司已就若干已歸屬股份的公允價值高於其成本的金額1,400萬港元(2017年：100萬港元)計入股本。截至2018年6月30日止半年度內，合共250,219股的獎勵股份(2017年：74,467股獎勵股份)被沒收。

24 財務工具的公允價值計量

根據HKFRS 13「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

24 財務工具的公允價值計量(續)

A 按公允價值列帳的財務資產及負債

以下所有財務工具均經常性地以公允價值計量。公允價值計量以公允價值級別架構分類如下：

| 百萬港元 | 於2018年6月30日 的公允價值 (未經審核) | 於2018年6月30日 按公允價值計量 | |
|-------------|--------------------------------|------------------------|-----|
| | | 第一級 | 第二級 |
| 財務資產 | | | |
| 財務衍生工具資產 | | | |
| – 外匯遠期合約 | 39 | – | 39 |
| – 貨幣掉期 | 95 | – | 95 |
| – 利率掉期 | 55 | – | 55 |
| | 189 | – | 189 |
| 證券投資 | 232 | 232 | – |
| | 421 | 232 | 189 |
| 財務負債 | | | |
| 財務衍生工具負債 | | | |
| – 外匯遠期合約 | 33 | – | 33 |
| – 貨幣掉期 | 254 | – | 254 |
| – 利率掉期 | 64 | – | 64 |
| | 351 | – | 351 |

| 百萬港元 | 於2017年12月31日 的公允價值 (已審核) | 於2017年12月31日 按公允價值計量 | |
|-------------|--------------------------------|-------------------------|-----|
| | | 第一級 | 第二級 |
| 財務資產 | | | |
| 財務衍生工具資產 | | | |
| – 外匯遠期合約 | 20 | – | 20 |
| – 貨幣掉期 | 101 | – | 101 |
| – 利率掉期 | 47 | – | 47 |
| | 168 | – | 168 |
| 證券投資 | 443 | 443 | – |
| | 611 | 443 | 168 |
| 財務負債 | | | |
| 財務衍生工具負債 | | | |
| – 外匯遠期合約 | 41 | – | 41 |
| – 貨幣掉期 | 379 | – | 379 |
| – 利率掉期 | 31 | – | 31 |
| | 451 | – | 451 |

沒有財務工具採用第三級的方式計算公允價值。截至2018年6月30日止半年度及2017年12月31日止年度內，沒有財務工具的計量在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。集團的政策是於匯報日確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

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於匯報日相關貨幣的掉期利率曲線及各對相關貨幣的貨幣掉期基準曲線來釐定，匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報日的期末匯率。

未經審核的中期財務報告附註

24 財務工具的公允價值計量(續)

B 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2018年6月30日及2017年12月31日，除下列資本市場借貸工具及其他債務外，集團不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面價值與其公允價值並沒有重大分別。有關的帳面價值及公允價值如下：

| 百萬港元 | 於2018年6月30日(未經審核) | | 於2017年12月31日(已審核) | |
|----------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| | 帳面金額 | 公允價值 | 帳面金額 | 公允價值 |
| 資本市場借貸工具 | 24,351 | 25,553 | 23,451 | 25,881 |
| 其他債務 | 919 | 1,081 | 950 | 1,172 |

以上公允價值計量屬第二級。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債務的公允價值。所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報日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日的期末匯率。

25 經營活動產生的現金

來自集團的經常性業務的未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤與經營活動產生的現金對帳如下：

| 百萬港元 | 截至2018年 6月30日止半年度 (未經審核) | 截至2017年 6月30日止半年度 (未經審核) |
|---------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| 來自經常性業務的未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 | 9,321 | 9,046 |
| 調整項目： | | |
| – 清理固定資產虧損 | 16 | 24 |
| – 攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益 | (11) | (10) |
| – 衍生工具公允價值減少 | 14 | 98 |
| – 重估證券投資的未實現虧損/(收益) | 3 | (1) |
| – 以股份為基礎的僱員支出 | 52 | 61 |
| – 匯兌(收益)/虧損 | (5) | 21 |
| 未計營運資金變動前的經營利潤 | 9,390 | 9,239 |
| 應收帳項及其他應收款項增加 | 45 | 104 |
| 存料與備料增加 | (100) | (48) |
| 應付帳項及其他應付款項減少 | (4,490) | (548) |
| 經營活動產生的現金 | 4,845 | 8,747 |

26 資本性承擔

A 於2018年6月30日未償付而又未在帳項內撥備的資本性承擔如下：

| 百萬港元 | 香港客運業務、 車站商務及 其他業務 | 香港鐵路 支綫項目 | 香港物業 租賃及發展 | 中國內地及 海外業務 | 總計 |
|--------------------------|--------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| 於2018年6月30日(未經審核) | | | | | |
| 已核准但未簽約 | 8,507 | – | 2,620 | 14 | 11,141 |
| 已核准及已簽約 | 13,678 | 228 | 5,118 | 35 | 19,059 |
| | 22,185 | 228 | 7,738 | 49 | 30,200 |
| 於2017年12月31日(已審核) | | | | | |
| 已核准但未簽約 | 6,246 | – | 1,868 | 22 | 8,136 |
| 已核准及已簽約 | 13,758 | 298 | 5,497 | 30 | 19,583 |
| | 20,004 | 298 | 7,365 | 52 | 27,719 |

B 香港客運業務、車站商務及其他業務方面的資本性承擔包括：

| 百萬港元 | 改善、提升及 更新工程 | 購置物業、 機器及設備 | 額外 經營權財產 | 總計 |
|--------------------------|----------------|----------------|--------------|---------------|
| 於2018年6月30日(未經審核) | | | | |
| 已核准但未簽約 | 5,800 | 67 | 2,640 | 8,507 |
| 已核准及已簽約 | 10,087 | – | 3,591 | 13,678 |
| | 15,887 | 67 | 6,231 | 22,185 |
| 於2017年12月31日(已審核) | | | | |
| 已核准但未簽約 | 3,081 | 614 | 2,551 | 6,246 |
| 已核准及已簽約 | 9,767 | 79 | 3,912 | 13,758 |
| | 12,848 | 693 | 6,463 | 20,004 |

27 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2018年8月9日經董事局核准。

審閱報告致香港鐵路有限公司董事局

(在香港註冊成立的有限公司)

引言

我們已審閱列載於第 46 頁至第 71 頁的中期財務報表，此中期財務報表包括香港鐵路有限公司於 2018 年 6 月 30 日的綜合財務狀況表與截至該日止六個月期間的相關綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表以及附註解釋。根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」)，上市公司必須符合上市規則中的相關規定和香港會計師公會頒布的《香港會計準則》第 34 號 — 「中期財務報告」編製中期財務報表。董事須負責根據《香港會計準則》第 34 號編製及列示中期財務報表。

我們的責任是根據我們的審閱對中期財務報表作出結論，並按照我們雙方所協定的應聘條款，僅向全體董事局報告。除此以外，我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

審閱範圍

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第 2410 號 — 「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。中期財務報表審閱工作包括向主要負責財務和會計事項的人員作出查詢，並採用分析和其他審閱程序。由於審閱的範圍遠較按照《香港審計準則》進行的審計範圍為小，所以不能保證我們會注意到在審計中可能會被發現的所有重大事項。因此我們不會發表審計意見。

結論

根據我們的審閱工作，我們並沒有注意到任何事項，使我們相信於 2018 年 6 月 30 日的中期財務報表在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第 34 號 — 「中期財務報告」編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道 10 號

太子大廈 8 樓

2018 年 8 月 9 日

股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓

香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628 傳真：(852) 2529 6087



香港鐵路有限公司

香港九龍灣

德福廣場港鐵總部大樓

香港郵政總局信箱 9916 號

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

www.mtr.com.hk