



可持續性

關懷備至

創新求變

讓城市前行

2021中期報告

股份代號：66

2021年中期業績 表現摘要

經常性業務收入



223 億港元
▲ 3.2%

經常性業務利潤[^]



9 億港元
▲ 110.6%

物業發展利潤



31 億港元
▼ 39.5%

投資物業重估虧損



14 億港元
(與截至2020年6月30日止六個月的
重估虧損60億港元相比)

本公司股東
應佔淨利潤



27 億港元
(與截至2020年6月30日止六個月的
淨虧損3億港元相比)

中期普通股息



每股0.25 港元
(與2020年的中期普通股息
每股0.25港元相比)

總資產



2,956 億港元
▲ 1.7% (與2020年12月31日相比)

淨資產



1,737 億港元
▼ 1.9% (與2020年12月31日相比)

淨負債權益比率



15.4%
▼ 7.1個百分點 (與2020年12月31日相比)

[^] 包括應佔聯營公司及合營公司業績

目錄



讓城市前行

- 2 我們的網絡
- 4 主席函件
- 8 行政總裁回顧及展望
- 34 主要數據
- 36 公司管治及其他資料

未經審核的中期財務報告

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

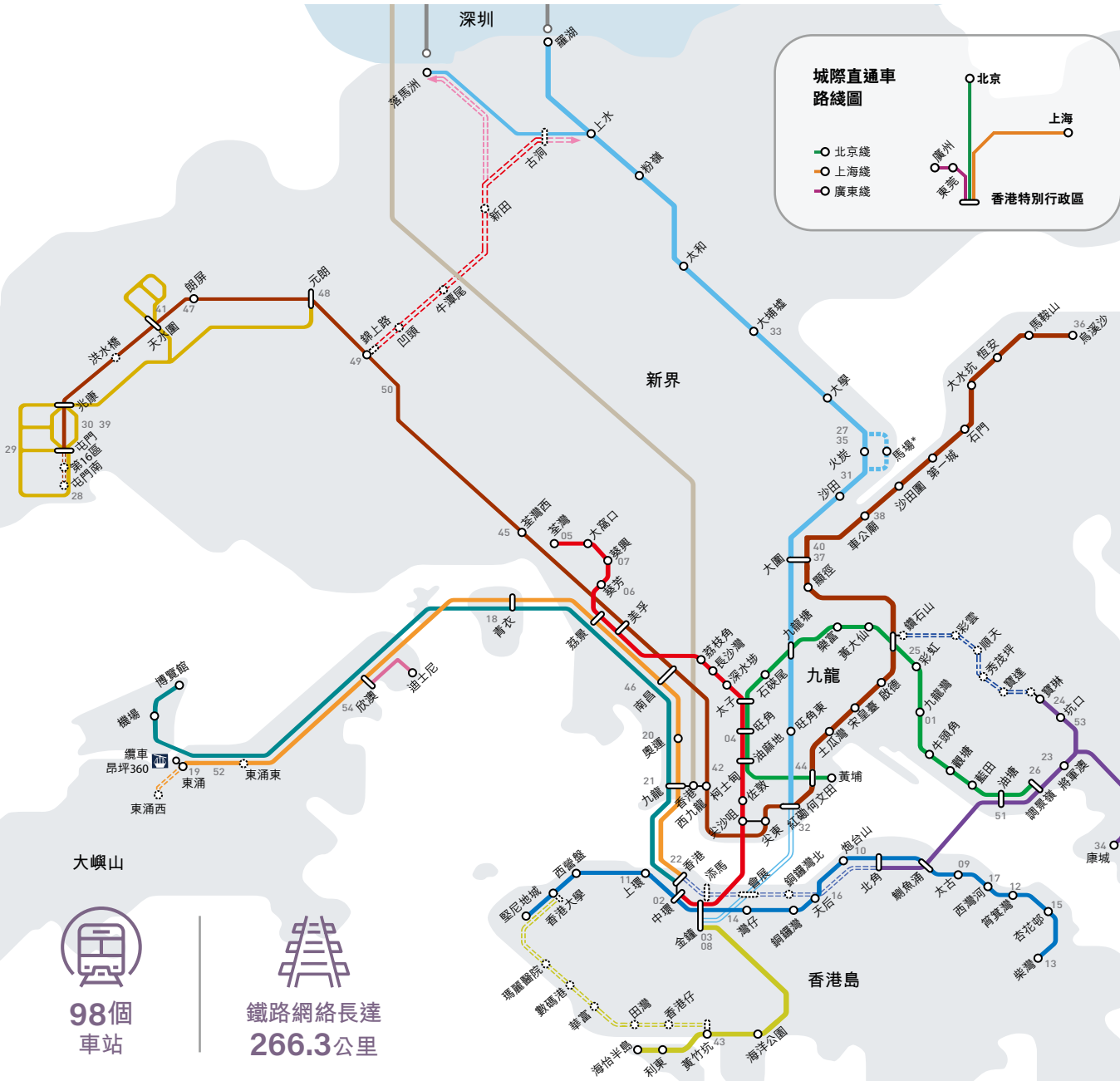


2021中期報告



我們的網絡

香港營運網絡及未來支綫



城際直通車路線圖

- 北京綫
- 上海綫
- 廣東綫

廣州 香港特別行政區 上海 北京

地圖說明

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

現有網絡

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

興建中項目

- 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
- ==== 東涌綫延綫
- ==== 南港島綫(西段)
- ==== 屯門南延綫
- ==== 洪水橋站
- ==== 北港島綫
- ==== 東九龍綫

公司所擁有/發展/管理的物業

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 01 德福花園/德福廣場一期及二期 02 環球大廈 03 海富中心 04 旺角中心 05 綠楊新邨/綠楊坊 06 新葵芳花園 07 新葵興花園 08 東昌大廈 09 康怡花園/康山花園 10 康澤花園 11 康威花園/無限極廣場 12 峻峰花園 13 新翠花園 14 修頓花園 15 杏花邨/杏花園/杏花新城 16 柏景臺 17 欣景花園 18 盈翠半島/青衣城1期/青衣城2期 19 東堤灣畔/東薈城/諾富特東薈城酒店/海堤灣畔/藍天海岸/映灣園 20 帝柏海灣/維港灣/柏景灣/君滙港/中銀中心/滙豐中心/奧海城一期/奧海城二期 21 漾日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景滙/香港W酒店/環球貿易廣場/香港麗思卡爾頓酒店 22 國際金融中心一期/國際金融中心二期/國際金融中心商場/四季酒店/Four Seasons Place 23 將軍澳豪庭/君傲灣/天晉/PopCorn 1/PopCorn 2/香港九龍東皇冠假日酒店/香港九龍東智選假日酒店/星峰薈 24 蔚藍灣畔/連理街 25 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場 26 都會駅 27 駿景園/駿景廣場 28 海趣坊 29 新屯門中心/新屯門商場 30 恒福花園/恒福商場 31 連城廣場 | <ul style="list-style-type: none"> 32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場 33 策誠軒 34 首都/領都/緻藍天/晉海/MALIBU/LP6/The LOHAS康城 35 御龍山 36 銀湖·天峰 37 名城 38 溱岸8號 39 瓏門 42 The Austin/Grand Austin 45 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣 46 匯璽 47 朗屏8號/朗城滙 |
|--|---|

發展中/計劃中的物業

- 34 日出康城物業發展組合
- 40 大圍站物業發展組合
- 41 天榮站
- 43 港島南岸物業發展組合
- 44 何文田站物業發展組合
- 51 油塘通風樓
- 52 東涌牽引配電站
- 53 百勝角通風樓
- 54 小蠔灣車廠

西鐵綫物業發展

(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

- 39 瓏門
- 45 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣
- 46 匯璽
- 47 朗屏8號/朗城滙
- 48 元朗站
- 49 錦上路站物業發展組合
- 50 八鄉維修中心

中國內地及國際業務



中國內地及澳門

北京

- 地鐵四號綫
- 地鐵四號綫大興綫
- 地鐵十四號綫
- 地鐵十六號綫
- 地鐵十七號綫(興建中)
- 銀座Mall

杭州

- 地鐵一號綫
- 地鐵一號綫下沙延伸段
- 地鐵一號綫三期(機場延伸段)
- 地鐵五號綫
- 地鐵五號綫西延伸段
- 杭州西站物業發展項目(興建中)

深圳

- 地鐵四號綫
- 地鐵四號綫北延綫
- 地鐵十三號綫(興建中)
- 蒼海尊邸(推廣名稱為「天頌」)
- 頌薈

天津

- 購物商場(興建中)

澳門

- 輕軌系統氹仔綫

歐洲

英國

- TfL Rail(未來的伊利莎伯綫)
- South Western Railway

瑞典

- 斯德哥爾摩地鐵
- MTRX
- 斯德哥爾摩通勤鐵路
- Mälartåg(即將接管)

澳洲

墨爾本

- 墨爾本都市鐵路

悉尼

- 悉尼地鐵西北綫
- 悉尼地鐵城市及西南綫(興建中)

主席函件



致各股東及其他有關人士：

一家公司是否成功，通常視乎銷售及利潤等方面的財務表現而定。然而，在評價香港鐵路有限公司的表現時，除了業績外，我們還會考慮公司能否為社區提供支援，並為所服務城市的居民的生活創造長遠價值。本人欣然報告，回顧2021年上半年，隨著香港和全球逐漸走出新冠病毒疫情的陰霾，港鐵亦繼續加倍努力，達致讓城市前行的使命。

在這六個月期間，我們以提供安全、快捷、準時的客運服務作為首要目標。除了致力確保員工的健康和工作場所的衛生情況外，我們還檢討票價、車票優惠和租金水平，以紓緩顧客和零售租戶的經濟負擔。這些努力得以有成，全賴員工的專注投入和專業精神，對每位同事在面對困境時迎難而上，奮發有為，我謹致最崇高的敬意。

於回顧期內，公司亦取得多項顯著的業務成就。2021年6月，全港最長的鐵路綫屯馬綫全綫通車，進一步提升交通聯繫，並透過緊密無間的服務連接各個社區。沙田至中環綫的紅磡至金鐘段工程取得進展，四個新鐵路項目亦穩步邁進。物業業務方面，兩個新發展項目亦已批出。此外，公司透過設施升級工程及全新智慧出行措施，繼續提升顧客體驗。

港鐵在各方面一直努力不懈，力求成為一家更環保和更具社會責任感的公司，以應對未來挑戰，並與所服務的社區共生共榮，持續發展。去年，我們踏上「變·造未來」的企業策略變革之路，概述實現變革目標的全盤方案。港鐵加強貫徹環境、社會和管治原則，並運用創新和科技來維持世界級服務。因此我們深信公司將繼續成為推動香港發展的中流砥柱，讓城市前行，邁向繁榮未來。

企業策略

自2020年宣布推行新的企業策略以來，我們一直全力以赴，落實成功藍圖。「變·造未來」載列我們如何透過強化三大支柱，繼續肩負起「讓城市前行」的使命，從而鞏固業務實力，推動長遠增長。這三大支柱包括進一步發展香港核心業務、擴展中國內地及國際業務，以及開發新增長引擎。我們將努力不懈，發展鐵路技術和出行即服務等不同領域，為帶領公司長遠發展打下基礎。

為建立切合未來發展的公司，我們必須勇於去適應大環境下的急速變遷，並能靈活地順勢而為。在這方面，創新和數碼化將發揮重要作用。我們亦根據公司的長遠可持續發展和所服務社群的需要，制訂業務和社會目標。我們將以健全的環境、社會及管治制度為基礎，構建公司的組織架構，並將制度植根在業務決策過程中，確保我們與連繫的社區並進，為所有持份者創造價值，以實現可持續增長、保護環境和社會效益方面的理想。

業務表現和增長

回顧今年首六個月，最重要的事件之一是屯馬綫於6月底全綫通車。屯馬綫全長56公里，連接新界東、新界西及九龍東，進一步拓展完善的港鐵網絡，標誌著香港鐵路發展又一重要里程碑。我們很高興開通屯馬綫，為乘客提供更便捷的交通服務。

此外，我們繼續推動其他重要項目的發展。東涌綫延綫和屯門南延綫的設計工作正在推展。北環綫項目將大大提升新界北的交通便利度，我們分別在4月批出古洞站的顧問合約以展開詳細規劃及設計，以及在7月批出北環綫主綫及相關車站的初步設計顧問合約。我們亦非常榮幸在5月獲政府邀請就洪水橋站進行詳細規劃及設計，該車站將服務日後入住洪水橋/廈村新發展區的居民。對於沙田至中環綫項目紅磡站擴建部分的建造工程調查委員會報告，公司已實施當中提出的大部分建議，並正在推進其餘建議。

作為一個鐵路運輸的全球領導者，我們其中一個首要任務是提供世界級的乘車體驗。於回顧期間，我們一如既往致力提升設施，讓不同年齡和來自社會各界的顧客均享有最方便的鐵路旅程。公司完善升降機和扶手電梯設施，方便乘客出入車站，並加建育嬰間、新設和翻新洗手間、改善空調系統及在月台設立優先座等，令乘客的旅程更感舒適。公司近期對深受歡迎的MTR Mobile應用程式作出改善，例如提供更多月台候車時間的資訊，並新增「預約的士」功能，讓乘客亦能接駁的士服務。這些改進處處凸顯創新對我們經營業務和提供服務的重要性。我們亦推出車票二維碼，讓乘客可選擇使用MTR Mobile應用程式及AlipayHK進出閘機。當然，隨著全球從新冠病毒疫情中逐漸復原，公眾健康和 safety 仍然是重中之重。除了保持設施清潔衛生，並為員工提供個人防護裝備外，我們還安裝升降機按鈕自動感應器，為乘客提供無需接觸按鈕即可乘搭升降機的選擇。

公司於上半年批出兩個新物業發展項目。我們於4月批出最後一期的「港島南岸」第六期，而「港島南岸」第五期已於1月批出。視乎市場情況，我們正計劃在未來12個月左右為物業發展項目進行招標，包括東涌牽引配電站和百勝角通風樓用地，以及視乎與政府簽訂東涌綫延綫項目合同的東涌東站第一期。

中國內地及國際市場對港鐵的未來發展至為重要。今年上半年，我們繼續在香港以外的地區探索具吸引力，並以鐵路交通為導向發展的機遇。公司亦推出全球營運標準，憑藉我們在鐵路營運的豐富經驗，為業務所在的其他城市的未來發展樹立榜樣。

財務表現

儘管回顧期間的乘客量及商場人流有所上升，但受持續的防疫措施及口岸關閉影響，有關數據與疫情前的水平比較仍然疲弱。因此，股東應佔經常性業務利潤較去年同期增加110.6%至9.12億港元。若計入下跌39.5%的物業發展業

主席函件

務利潤31.47億港元，股東應佔基本業務利潤為40.59億港元，較去年上半年下跌27.9%。若包括投資物業重估所產生的虧損，公司股東應佔淨利潤為26.73億港元，而2020年同期則錄得淨虧損3.34億港元。計及投資物業重估虧損後每股盈利為0.43港元。董事局宣派中期股息每股0.25港元，與去年相同。

環境、社會及管治

我們生活所在的世界聯繫日趨緊密，就企業的長遠可持續發展而言，所有持份者(包括投資者)均預期企業需要應對環境及社會的重要議題。作為在世界各地營運多項業務的大型企業，港鐵公司在作出企業決策和行動中，都體現了公司在環境、社會及管治原則的信念。我們的企業策略「變·造未來」，說明我們計劃如何在公司內貫徹環境、社會及管治原則，針對三個主要範疇：減少溫室氣體排放、推動社會共融，以及為社會開拓發展機遇，以確保為所有持份者提供價值。

環境

作為環保集體運輸行業的全球領導者，我們有良好條件為應對氣候變化作出積極貢獻。然而，我們亦明白透過採取相應行動，可進一步減少我們營運過程中的碳排放，以幫助香港乃至全世界努力實現碳中和的未來。為此，我們正進行研究，以制定公司減碳策略的藍圖，並確立港鐵實現碳中和的行動綱領及投資。

2021年上半年，我們安排了48億港元的綠色融資，以支持公司的可持續發展，並為節能、環保，以及提升和擴展低碳鐵路服務的項目提供資金。我們在總部大樓安裝了太陽能系統，並在顯徑站對不同的太陽能光伏系統進行初步測試。今年年初，我們亦參加了環境保護署為期一年的「逆向自動售貨機」(「入樽機」)先導計劃，在「德福廣場」、「杏花新城」、「海富中心」及「The LOHAS康城」安裝了四部入樽機，讓公眾把用完的塑膠飲料容器交回進行回收，並即時透過電子支付獲得回贈。我們全新的「Carbon Wallet」手機應用程式，針對市民不同的生活方式推動減碳，讓用

戶透過實行自選的減碳措施(例如回收再造、自備水樽在飲水機補充飲用水等)賺取積分，用以兌換港鐵業務夥伴所提供的環保產品及/或服務。

社會

港鐵每天為來自世界不同地區的各界人士提供服務，社會共融亦是我們的核心目標。因此，我們致力確保大眾均可以享用及負擔我們的服務。我們肯定多元共融的工作環境所帶來的好處，並透過車站藝術計劃等活動，為我們所服務的社區促進多元文化提供支援。

在過去一年半，新冠疫情繼續影響經濟和民生，我們因此推出一系列特別紓困措施，包括向乘客提供額外的車費扣減優惠，讓乘客可繼續乘搭他們所需的車程。我們亦向需要前往博覽館站的醫護人員免費提供機場快綫車票。

公司在全球聘請超過一百個不同國籍的員工，我們希望確保他們在港鐵有賓至如歸的感覺。在英國和澳洲，我們致力增加女性列車車長的百分比，成績有目共睹。在香港，我們亦正努力進一步促進員工多元文化。

我們無懼疫情，透過多個社區和慈善計劃，發揚促進社會共融的精神。港鐵與香港展能藝術會合辦攝影工作坊，讓視障人士體驗攝影的樂趣，並在香港西九龍站拍攝具創意作品。公司在5月招待少數族裔家庭免費參觀石崗高鐵路列車停放處。在屯馬綫全綫通車之前，公司於6月安排來自非政府機構及地區團體的約400名人士參加宋皇臺站開放日，率先參觀最新鐵路設施。

港鐵車站和設施有助推動社區藝術共賞。隨著屯馬綫全綫通車，宋皇臺站、土瓜灣站及紅磡站陳列了三個系列的新藝術品，其創作靈感來自考古發現、居民的珍貴回憶，以及乘客遺失的物品。另外，中環站舉行「深活再續：JCCAC藝聚港鐵2021」展覽，展出由八名駐賽馬會創意藝術中心的藝術家創作的40多件作品，以多種媒介描繪以香港為家的記憶。

儘管新冠疫情帶來重重挑戰，我們仍繼續透過舉辦義工服務，履行公司的企業責任，服務社群。於2021年上半年，我們透過「鐵路人 鐵路心」計劃籌辦了26項義工活動以支援弱勢社群。港鐵義工亦參與由「牽手·香港」舉辦的清潔遠足徑活動。

我們的員工樂於參與捐獻，並於2021年上半年向慈善機構共捐出逾33萬港元。他們的善心舉動，令公司榮獲香港公益金頒發多個獎項，包括商業及僱員募捐計劃的「鑽石獎」、「十大最高籌款機構第四名」，及「僱員樂助計劃（機構及團體類別）最高籌款獎第二名」，以表揚員工的熱心捐獻。

在發展及機遇方面，疫情凸顯了為員工於工作間推行情緒健康，及與工作或技能相關培訓的重要性。為支援員工應對當前的困難，我們推出了情緒健康的學習網站，包括提供自我情緒評估問卷、健康資訊短片、電子書及輔導服務資訊。繼去年實施彈性上班時間的政策後，我們亦試行在家工作安排，營造家庭友善、與時並進及具彈性的工作環境。為與社區攜手對抗疫情，公司在政府的協助下，於九龍灣車廠為員工及其家屬提供新冠疫苗外展接種服務，亦是首間公共交通機構參與新冠疫苗外展接種服務。

我們亦繼續為供應鏈合作夥伴提供機遇。公司向商場及車站商店租戶，尤其是中小型租戶提供租金減免，以助應對新冠病毒疫情對其業務的影響。此外，我們正就公司的數碼化及創新項目，探討與多間初創企業的合作空間。隨著公司業務不斷壯大，我們有責任創造機遇，讓他人和企業從我們的業務增長中受惠，從而促進本身或其業務的發展。

管治

為有效地實現公司的企業使命，並保障其股東和持份者的利益，港鐵致力貫徹良好的企業管治。公司近日正進行由外聘顧問協助的董事局評核，重點在於確保公司董事局適合推動新企業策略。董事局將在未來數月討論是次檢討提出的建議。我們會繼續定期檢討企業管治，確保我們的企業管治常規符合或超越國際標準。

憑藉在可持續發展方面的整體努力，港鐵被納入多個領先指數中。我們是道瓊斯可持續發展亞太指數及富時社會責任指數系列的成份公司。我們亦於MSCI ESG領導者指數中獲得「AAA」評級及在ISS環境、社會及管治企業評級中獲得「Prime Status」，並獲納入標普《2021年永續年鑑》(Sustainability Yearbook 2021)。此外，公司在第六屆「香港企業可持續發展指數」中排名第六、第二屆「粵港澳大灣區企業可持續發展指數」中排名第五，以及在第一屆「大中華企業可持續發展指數」中排名第九。

致意與感謝

儘管前路漫漫，董事局同寅在面對困境時仍悉心提供指引，表現出色。本人堅信，在他們的繼續領導下，港鐵將堅韌不拔，在疫情後更加強大。

關育材先生及李李嘉麗女士已於2021年5月26日退任董事局獨立非執行董事，本人謹向他們兩位對公司的寶貴貢獻表示衷心謝意。本人同時歡迎獲委任為董事局獨立非執行董事的許少偉先生及黃冠文先生，兩位的委任自2021年5月26日起生效。

最後，本人再次感謝同事的不懈努力，為香港以至港鐵在世界各地服務的社區作出鼎力支援。過去數年，我們汲取了不少寶貴經驗，員工在面對逆境時所表現的堅毅和決心，尤其令我感到欽佩。放眼未來，我相信我們將能為公眾和持份者提供更優質的服務。



主席

歐陽伯權博士

香港，2021年8月12日



行政總裁回顧 及展望

致各股東及其他有關人士：

本人深感榮幸在此報告香港鐵路有限公司於2021年上半年的表現。期內，公司和香港穩步邁進，逐步克服新冠病毒疫情帶來的重重難關，為未來的復甦和增長奠定基礎。

在這六個月，公司同事發揮堅毅不屈、勇於承擔的精神，推動香港前行，在維持可靠的服務之餘，亦保持著世界級的鐵路營運、健康及安全標準。與此同時，改善中的營運環境，帶動港鐵的乘客量和商場人流上升，而多個重要的鐵路和物業項目亦取得令人鼓舞的進展。

不過，我們仍然面對多項挑戰。經濟活動依然低於疫情前的水平。社交和旅遊限制依然存在，令我們業務所在市場的商業活動受到不同程度的掣肘。由於過境交通尚未重

開，中國內地的遊客仍無法重臨香港。然而，我們繼續致力為香港、中國內地及國際市場等服務所及的城市，提供安全、可靠和高效的服務。

同時，公司正落實新的策略方針，讓公司及所服務的社區實現長遠的可持續增長。2020年，公司推出新企業策略「變·造未來」。自年初以來，公司落實其中一項最重要的變革計劃，就是分階段建立新的管理組織架構，以增強各業務單位和內部職能部門之間的問題和協作，並更有效鞏固公司的「三道防線」。

企業策略確立了公司的三大策略支柱及其各自在公司未來發展中擔任的角色。為建設作為第一支柱的「香港核心業務」，我們需要運用技術專長和科技創新，推進和拓展本

地鐵路網絡、車站商務和物業業務。在連繫全港社區的同時，我們將進一步推進我們的社會和環保目標。我們亦將穩步擴展第二支柱「中國內地及國際業務」，以提高回報，並維持全球競爭力及建立國際品牌。最後一點，我們將發展第三支柱「新增長引擎」，在新鐵路技術和「出行即服務」等領域作出投資，以增強業務實力及推動長遠增長。這變革旅程將會持續多年。

這三大支柱有賴五個推動元素支持，包括利用科技來推動我們的業務；強化組織架構及流程；培育人才；提升各項業務的財務問責性；以及建立專責監督企業策略的執行情況的改革發展辦公室。這些推動元素對公司的成功發展十分重要。

重要的是，港鐵作為可持續出行服務的骨幹，有責任確保我們所屬的社區能以符合可持續發展和社會共融的方式繼續發展，互相連繫。因此，我們務須令公司各營運層面在環境、社會及管治方面表現穩健，我們亦因此把環境、社會及管治理念深深植根於業務和營運之中，為所有持份者創造價值。

從2020年7月至今年上半年，我們成功播下種子，讓全公司同事都能了解和支援企業策略。改革發展辦公室已向各級員工，傳達貫徹落實全新策略方針的必要性及其裨益，並認真聽取意見。我們已重組業務單位，並在業務單位和職能部門之間採用矩陣式工作架構。我們亦已完成檢討公司的「三道防線」，現正進行鞏固防綫的工作。

期內，我們取得多項成就。2021年6月27日，全港最長的鐵路綫屯馬綫全綫通車，為更多顧客帶來安全、便利、舒適、高效及環保的鐵路服務，並加強本港多個人口密集地區的連繫。

港鐵繼續達到世界級服務表現，列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均取得99.9%的出色表現。公司亦致力持續提升乘客體驗，運用最新科技來改善深受歡迎的MTR Mobile應用程式，同時拓展智能營運及維修。

物業業務方面，我們批出黃竹坑「港島南岸」第五期和第六期。竣工後，預計兩期合共會為香港住宅市場增加約1,800個住宅單位。

截至2021年6月30日，我們已完成沙田至中環綫的第二段紅磡至金鐘段工程的94.3%。我們繼續竭盡全力，務求盡早開通這一段東鐵綫延綫。

2021年5月，公司獲政府邀請，就洪水橋站項目進行詳細規劃及設計。新車站位於屯馬綫的天水圍站和兆康站之間，將成為未來洪水橋/廈村新發展區內居民的重要交通設施。洪水橋站是繼東涌綫延綫、屯門南延綫（將來會成為屯馬綫延綫），以及古洞站及北環綫後，《鐵路發展策略2014》下的第四個鐵路延綫項目，政府已要求公司以擁有權模式推展這些項目。

我們的新商場和物業發展項目亦繼續取得進展。東涌牽引配電站及百勝角通風樓發展項目已進入批地階段。此外，取決於與政府簽訂東涌綫延綫項目合同後，我們將為東涌東站第一期進行招標。

發展中國內地及國際業務為港鐵的主要策略支柱之一，我們繼續在中國內地和海外探索以鐵路交通為導向發展（「TOD」）的增長機遇。公司亦推出全球營運標準，進一步與業務所在的其他城市分享累積多年的營運經驗和專業知識。

於本年度上半年期間，我們的財務業績繼續受到新冠病毒疫情影响。來自經常性業務的利潤雖然增加110.6%至9.12億港元，但物業發展利潤卻減少39.5%至31.47億港元。因此，來自基本業務的利潤減少27.9%至40.59億港元。若包括投資物業重估所產生的虧損(屬非現金會計項目)，公司股東應佔淨利潤為26.73億港元，相當於計及投資物業重估後每股盈利為0.43港元。

董事局已宣派中期股息每股0.25港元，與去年同期相同。

香港業務

香港業務是港鐵的核心業務，當中包括香港鐵路營運、車站商務及物業發展和租賃。今年首六個月，新冠病毒疫情持續影響商務和租金收入，主要因為口岸關閉和過境交通往來中斷，令遊客人數和過境乘客車程數量劇減。然而，本地乘客量於2021年上半年持續回升。與此同時，公司有賴行之有效的「鐵路加物業」經營模式，繼續推進多個重要物業項目。

客運業務

摘要

- 屯馬綫全綫於2021年6月開通
- 列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持99.9%的世界級水平
- 總乘客量為7.359億人次，較去年同期上升15.5%，主要是由於疫情好轉



啟德站的合成照片

百萬港元	截至6月30日止六個月		增/(減)百分率
	2021	2020	
香港客運業務			
總收入	6,004	6,234	(3.7)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	251	106	136.8
未計利息、財務開支和計及每年非定額付款後的(虧損)/利潤(「EBIT」)	(2,285)	(2,579)	11.4
EBITDA邊際比率(%)	4.2%	1.7%	2.5個百分點
EBIT邊際比率(%)	(38.1)%	(41.4)%	3.3個百分點

香港客運業務的總收入較去年同期的62.34億港元減少3.7%至60.04億港元。未計利息和財務開支和計及每年非

定額付款後的虧損為22.85億港元。有關業績主要反映疫情爆發所帶來的持續負面影響。

乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	截至2021年 6月30日止六個月	增/(減)百分率	截至2021年 6月30日止六個月	增/(減)百分率
香港客運業務				
本地鐵路服務*	646.1	16.7	5,000	7.4
過境服務	0.2	(96.7)	2	(99.6)
高速鐵路(香港段)	-	n/m	651	(1.1)
機場快綫	1.0	(53.2)	51	(52.3)
輕鐵及巴士	88.6	21.4	268	10.3
城際客運	-	n/m	-	n/m
	735.9	15.5	5,972	(3.7)
其他			32	(5.9)
總計			6,004	(3.7)

* 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)、南港島綫及屯馬綫
n/m：並無意義

儘管乘客量尚未回復到疫情前的水平，但2021年上半年已有不同程度的增長，特別是較多住宅的區域，這主要是因為上班族重返辦公室、學生復課、若干防疫措施放寬，以及疫苗接種計劃展開，令2021年首六個月的營運環境有所改善。因此，期內的本地鐵路服務乘客量有所增加，帶動港鐵所有本地鐵路和巴士客運服務總乘客量上升15.5%至7.359億人次，而周日平均乘客量上升15.1%至437萬人次。香港與中國內地之間的口岸，包括羅湖、落馬洲、香港西九龍站和紅磡站的城際客運管制點，於今年上半年仍然關閉，對過境服務、高速鐵路(香港段)和城際客運的乘客量構成影響。旅遊限制亦繼續影響進出香港的航空旅客數量，導致機場快綫乘客量較去年同期減少53.2%至100萬人次。

為繼續刺激乘客量，港鐵舉辦特別推廣及車費優惠活動，並鼓勵乘客在非繁忙時間出行，同時透過MTR Mobile應用程式，與用戶加強互動。港鐵已擬訂業務方案，包括加強在車站和列車的新冠病毒預防措施，為恢復過境服務和高速鐵路(香港段)服務做好準備。公司亦統籌和舉辦多項重啟前的活動，以維持市場曝光、加強公眾聯繫及社會共融，並建立良

好商譽，當中包括於香港西九龍站及石崗列車停放處舉辦導賞團，以及為早前購買車票的乘客安排退票。

市場佔有率

公司於2021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46.2%，而2020年同期為44.6%。升幅主要是本地乘客量復甦尤其是通勤旅程，以及屯馬綫一期的額外貢獻。當中，在過海交通工具市場的佔有率為66.7%，而2020年首五個月為65.1%。由於期內口岸關閉，港鐵的高速鐵路(香港段)和過境服務於2021年首五個月在過境業務的市場佔有率為0%。2021年首五個月在往返機場交通工具市場的佔有率則由16.3%上升至21.0%。

車費調整、推廣及優惠

在香港政府統計處修訂2020年12月綜合消費物價指數的按年變動百分率後，港鐵根據票價調整機制得出的2021/2022年度調整幅度已修訂為-1.85%，自2021年6月27日起生效。在此公布之前，港鐵聯同政府為顧客提供20%車費扣減至2021年3月為止，港鐵其後由2021年4月1日至6月26日期間獨力提供5%車費扣減。自2021年

2021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 ⁽¹⁾	98.5%	99.5%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.5%	99.5%	99.9%
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽²⁾	不適用	不適用	不適用
- 輕鐵	98.5%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.5%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽²⁾	不適用	不適用	不適用
列車服務準時程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫 ⁽¹⁾	98.0%	99.0%	99.9%
- 機場快綫 ⁽¹⁾	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽²⁾	不適用	不適用	不適用
- 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	800,000	4,997,810
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)西鐵綫及屯馬綫	不適用	800,000	4,933,057
車票可靠程度：乘客使用智能車票多少次才遇到一次車票失誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫(包括屯馬綫一期)、西鐵綫及屯馬綫	不適用	10,500	38,210
增值機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽³⁾	98.0%	99.0%	不適用
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%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	97.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.8%
- 屯馬綫 ⁽³⁾	97.0%	99.0%	不適用
- 輕鐵 ⁽⁴⁾	不適用	不適用	不適用
出入閘機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	97.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽³⁾	97.0%	99.0%	不適用
輕鐵月台八達通收費器可靠程度⁽⁵⁾	不適用	不適用	不適用
扶手電梯可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽³⁾	98.0%	99.0%	不適用
乘客升降機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.8%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.5%	99.5%	99.9%
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽³⁾	98.5%	99.5%	不適用
溫度及通風			
- 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏26度或以下	不適用	97.5%	99.9%
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	0
- 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏27度或以下，車站大堂則在攝氏29度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	93.0%	99.8%
清潔程度			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	99.9%
- 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%	99.8%
- 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%

附註：

1 數據反映2021年1月1日至6月26日之實際表現。

2 屯馬綫的營運協議目標，顧客服務目標及實際表現結果將於屯馬綫完成首兩年的營運後公布。

3 營運表現結果將於2021年第三季公布。

4 受破壞的輕鐵自動售票機的修復工作正在進行中，服務表現數據將於修復及測試完成後再作公布。

5 輕鐵月台八達通收費器更換工程正在進行中，服務表現數據將於新收費器完成安裝、測試及試行後再作公布。

6月27日起，乘客可享有1.85%的車費調減，加上額外的3.8%車費扣減，意味著八達通乘客到2022年1月為止，實際可節省車費約5%。上述調減及扣減將合共為乘客於2021/2022年期間節省逾9億港元的車費開支。

新冠疫情爆發後，港鐵去年推出一系列經濟支援措施，包括為購買「港鐵都會票」及「全月通加強版」的乘客提供100港元折扣，直至2021年6月。在實施票價調減後，於2021年7月至12月期間購買「港鐵都會票」及「全月通加強版」的乘客可享有50港元折扣。

為慶祝屯馬綫全綫於2021年6月通車，我們推出多項特別車費推廣活動，包括在屯馬綫四個車站推出1港元車費折扣優惠及擴大指定巴士與綠色專線小巴路綫的特別轉乘優惠。「港鐵都會票」、「全月通加強版」及早晨折扣優惠等現有車費推廣活動，亦擴展至屯馬綫的新車站。

為確保向顧客提供符合社會共融理念的服務，我們於2021年預計向長者、小童、合資格學生及殘疾人士提供合共超過17億港元的恆常優惠。

服務表現

儘管疫情為營運業務帶來各種挑戰，但於本報告的回顧期間，港鐵以高度可靠的服務表現延續卓越往績，重鐵網絡乘客車程準時程度和列車按照編定班次行走均達到99.9%，超越在營運協議和顧客服務目標中所列明的目標。乘客車程準時程度指按照原定車程時間五分鐘以內完成的所有乘客車程，而列車按照編定班次行走是衡量實際開出班次相對所編定班次的指標。

2021年上半年，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾86萬及47萬班次，及分別行走約1.35億和520萬車卡公里，其中重鐵網絡出現九宗延誤，輕鐵網絡則無延誤。延誤指由

港鐵可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤。自2019年以來，輕鐵網絡並無出現此類延誤。倘實際發生延誤，公司必定徹查有關狀況，並採取必要措施以減低類似事故再度發生的機會。

作為沙田至中環綫項目的重要一環，東鐵綫的新信號系統已於2021年2月6日啟用，首列新車亦於同日開始投入服務。自啟用以來，信號系統的運作趨向穩定，而相關人員會持續密切監察其表現。

提升顧客乘車體驗

今年首六個月，公司繼續彰顯在顧客服務方面的領先優勢。在前綫同事的鼎力支持下，港鐵提升了多項設施及服務，其中不少舉措著眼於創新以及環境、社會及管治，反映公司對落實企業策略的堅定承諾。

提升乘客便利度

2021年6月27日，屯馬綫全綫正式投入客運服務，標誌著香港最長的鐵路綫正式通車。屯馬綫全長56公里，設有27個車站，貫穿新界東西及九龍東，六個轉綫站分別接駁東鐵綫、觀塘綫、東涌綫及荃灣綫，為乘客出行提供便利。屯馬綫將港鐵安全、可靠、便利、高效和環保的鐵路網絡延伸至土瓜灣、九龍城及新啟德發展區。

屯馬綫的開通亦標誌著港鐵的顧客服務進入新紀元。月台上的乘客資訊顯示屏顯示到站列車每卡車廂的實時載客量，讓乘客可以選擇較多空間的車廂上車。此外，在新的土瓜灣站及宋皇臺站，車站服務人員與機械人助理組成流動服務隊，在大堂為乘客提供服務，包括處理查詢及票務事宜等。車站亦有其他機械人進行清潔工作、協助車站職員，以及提醒使用扶手電梯的乘客注意安全。

行政總裁回顧及展望

上半年，公司亦繼續優化非繁忙時段的列車服務，配合疫情期間不斷變化的公眾需求。

提升乘客舒適體驗

公司計劃淘汰較舊的列車及輕鐵車輛，並以新車型取代。為此，港鐵已訂購93列全新八卡重鐵列車和40輛全新輕鐵車輛。於2021年6月底，11列全新八卡重鐵列車及12輛全新輕鐵車輛已經交付，其中六輛輕鐵車輛已投入客運服務。

期內，我們亦更換了約半數空調冷卻裝置，改用更具能源效益的新型號，令車站及車廠更加舒適。連同於2021年4月完成的第四期工程，過去四年合共在26個車站及四間車廠安裝了105部全新的空調冷卻裝置。2021年第四季，我們將在九個車站安裝另外28部全新空調冷卻裝置。全部工程預計於2023年完成。

我們亦繼續進行現有信號系統升級工程。有關工程正在荃灣綫、港島綫、觀塘綫及將軍澳綫進行。我們亦全面檢視荃灣綫新信號系統軟件，以確保系統繼續維持安全可靠。東涌綫、機場快綫和迪士尼綫的信號系統更換工程，將與《鐵路發展策略2014》下的東涌綫延綫項目一併規劃。

提升車站設施

鑑於車站設施對顧客體驗及車務營運至為重要，我們不斷努力，為所有乘客提供環境舒適、出入便利的車站。今年首六個月，我們安裝全新及翻新的扶手電梯及升降機，方便乘客出入，並於月台設立優先座，讓有需要的乘客可以休息。今年上半年，我們在25個選定的輕鐵車站月台安裝「易達斜台」，方便輪椅乘客上落輕鐵。

公司正在增設育嬰間及洗手間，為乘客提供更舒適的旅程。尖沙咀站新設的客用洗手間及育嬰間預計於2022年第二季投入使用，屆時所有轉綫站的新設客用洗手間均已完工。

智慧出行提升顧客旅程體驗

科技是為當今顧客締造卓越體驗的關鍵。在公司為適應未來需要做好準備之時，科技已成為公司企業策略的重要一環。由於顧客愈來愈關注衛生，要求無接觸式服務及網上購物，令科技在疫情肆虐之時變得更加重要。於本報告回顧期間，我們致力加快創科投資，運用先進科技和綜合數碼平台，與顧客建立更緊密、安全及個人化的聯繫。

MTR Mobile應用程式已成為我們聯繫和服務顧客的主要渠道之一。年初，我們宣布推出車票二維碼，乘客可使用MTR Mobile應用程式或AlipayHK，以無接觸方式進出港鐵閘機，更便捷地穿梭重鐵網絡。我們進一步提升MTR Mobile應用程式的「預計候車時間」功能，讓乘客可查閱更多個轉綫站在月台上的實時預計候車時間。我們為推廣出行即服務及智慧出行，於MTR Mobile應用程式推出「預約的士」功能，讓顧客可於單一平台上召喚的士及完成行程規劃。

智慧營運及維修

我們運用最新科技使後勤工作更趨智能化，以達致世界級的鐵路及車站服務。今年上半年，我們繼續擴大智慧列車計劃(Smart Train Planning)的應用範圍，將行車里數、列車運行限制、營運及維修要求等大數據輸入到這個採用雲端技術的人工智能平台，以提供優化的列車調度時間表、維修工程及列車指派時間表。我們現正致力將該平台的應用範圍擴展至新開通的屯馬綫。此外，屯馬綫已開始試用智能列車車頂及集電弓監察系統，系統可自動拍攝列車集電弓及車頂的完整圖。一旦發生事故，維修人員可登入網絡，迅速對車隊進行遙距檢查。為加強監察服務中的列車，我們又採用圖像辨識技術以識別異常情況，並向維修團隊發出通報，避免故障進一步惡化。

車站商務

摘要

- 車站內推出新零售服務「Kerry Express @ MTR Shops」
- 安裝61個數碼廣告牌，令數碼廣告牌佔公司廣告牌總數6%
- 於2021年6月底，在70個車站推出5G服務



百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2021	2020	增/(減)百分率
香港車站商務			
車站零售設施收入	808	1,183	(31.7)
廣告收入	344	213	61.5
電訊業務收入	302	365	(17.3)
其他車站商務收入	42	48	(12.5)
總收入	1,496	1,809	(17.3)
EBITDA	1,276	1,549	(17.6)
EBIT	1,145	1,334	(14.2)
EBITDA邊際比率(%)	85.3%	85.6%	(0.3)個百分點
EBIT邊際比率(%)	76.5%	73.7%	2.8個百分點

2021年上半年，來自全香港車站商務活動的總收入按年減少17.3%至14.96億港元，主要因為口岸關閉引致過境鐵路服務停運，令致租金收入減少，以及向業務受疫情影響的商店租戶持續提供租金寬減。

來自車站商店的租金收入為8.08億港元，較去年同期下跌31.7%，主要因為2020年1月的收入仍未受疫情影響。儘管本地車站的零售銷售額已普遍回升，但經濟及營運環境仍然困難。因此，我們繼續透過提供靈活及/或短期的租約，與現有租戶維持良好關係，並吸引新租戶，尤其是中小企業。自2020年年初新冠病毒疫情爆發以來，我們已向受影響的租戶提供租金寬減，進一步見證我們致力協助商業夥伴渡過時艱。我們亦繼續檢視車站租戶組合，以提高車站商店對顧客的吸引力，藉此推動租金收入。於2021年

6月30日，港鐵的車站零售商店總數為1,543間，零售設施的總面積為68,062平方米。港鐵的車站商店數目較2020年首六個月有所增加，主要因為屯馬綫全綫通車。2021年上半年，車站商店新訂租金下跌17.5%，平均出租率為98.1%。

今年，港鐵與嘉里物流聯網有限公司攜手推出線上到綫下（「O2O」）零售平台，以嶄新的一站式購物方案改變綫上購物體驗，提供更輕鬆自在的網上消費服務。「Kerry Express @ MTR Shops」自取點設有「自提櫃」，顧客透過互動屏幕可即時購買及提取一系列貨品。顧客與嘉里物流合作的優質品牌進行網上交易時，可選擇在任何一個「Kerry Express @ MTR Shops」自取點提取貨品。在全港各區的港

行政總裁回顧及展望

鐵車站，有八個O2O自提點已於2021年5月啟用，今年內更將增加至13個。

於2021年6月30日，按出租面積分析車站商店(包括免稅店)的租約到期概況為約21%於2021年下半年到期、42%於2022年到期、25%於2023年到期，以及12%於2024年或之後到期。

於2021年6月30日，按出租面積分析車站商店(不包括免稅店)的租戶組合為餐飲類別約佔23%、餅店約佔16%、便利店約佔14%、乘客服務約佔12%及其他類別約佔35%。

今年上半年，廣告收入增加61.5%至3.44億港元，主要因為經濟活動恢復及社交距離措施放寬，令市場氣氛好轉。於2021年6月30日，車站及列車內的廣告點總數為49,307個，其中包括於新開通的屯馬綫全綫推出的全新廣告牌。我們繼續推出以受眾為目標的解決方案及更進取靈活的廣

告套餐，以應對廣告商預算有限及延遲預訂的問題。我們亦秉承對創新的承諾，繼續將廣告媒體數碼化，並在尖沙咀站及銅鑼灣站引入兩個廣受歡迎的新發光二極體(「LED」)屏幕。我們於期內進一步擴展數碼化網絡至22個車站的月台和大堂，以及擴大實時動態廣告分銷網絡至更多鐵路綫，以切合市場需求，提供靈活的廣告展示方案、動態內容創意作品，以及精準針對目標受眾所在地域的廣告。在新的市場模式下，這些全面的實體及廣告資產為營銷公司提供全面涵蓋線上線下的解決方案。港鐵車站的全面廣告媒體解決方案，結合MTR Mobile應用程式，期內共推出超過280個線上線下推廣項目，深受歡迎。

2021年上半年，電訊業務收入減少17.3%至3.02億港元。我們為提升電訊數據容量而進行的商業電訊系統安裝工程已接近完成。至6月底，31個車站中已有30個完成有關工程。此外，現已在70個車站推出5G服務。

物業及其他業務

摘要

- 批出「港島南岸」第五期和第六期物業發展項目
- 錄得來自「日出康城」第八期的物業發展利潤



百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2021	2020	增/(減)百分率
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	2,392	2,469	(3.1)
物業管理業務收入	119	113	5.3
總收入	2,511	2,582	(2.7)
EBITDA	2,078	2,203	(5.7)
EBIT	2,067	2,193	(5.7)
EBITDA邊際比率(%)	82.8%	85.3%	(2.5)個百分點
EBIT邊際比率(%)	82.3%	84.9%	(2.6)個百分點

物業租賃及管理

2021年上半年的物業租賃業務收入減少3.1%至23.92億港元，主要因為我們向持續受疫情影響的租戶提供租金寬減。不過，「The LOHAS康城」商場開幕以及去年購入九龍灣「德福廣場」二期及將軍澳「PopCorn 2」商場之餘下收益權所帶來的額外貢獻，抵銷了部分上述租金寬減。鑑於疫情仍然影響若干行業，我們會按個別情況向租戶提供租金寬減。我們定期審視租金寬減的準則，並按各租戶的剩餘租期在損益表中攤銷有關的寬減。

港鐵在香港的商場新訂租金錄得11.4%的跌幅。公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的18層寫字樓分別錄得98.5%及98.2%的平均出租率。

雖然期內零售市道有所改善，但商場人流和租金持續受來港遊客減少、居家辦公安排和消費模式的改變而有所影響。因此，公司繼續採取多項措施來刺激商場人流，包括與租戶合辦會員獎勵及換領計劃、協助電商在港鐵商場開設期間限定店，以及將港鐵商場的租戶組合多元化，以配合不斷變化的市場趨勢和人口結構。我們利用MTR Mobile應用程式，配合顧客的習慣進行針對性的營銷活動，以刺激消費。我們還推出「電子禮券」，讓顧客兌換及於港鐵商場和車站商店使用電子現金券，免卻排隊領取實體禮券。

於2021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組合的應佔份額包括256,938平方米的零售物業、39,404平方米的寫字樓，以及18,905平方米的其他用途物業。

於2021年6月30日，按出租面積分析，商場的租約到期概況為約17%於2021年下半年到期、34%於2022年到期，23%於2023年到期，以及26%於2024年或之後到期。

於2021年6月30日，按出租面積分析，商場的租戶組合為餐飲類別約佔29%、服務類別約佔23%、時裝、美容配飾類別約佔22%、休閒娛樂類別約佔17%，以及百貨公司和超市類別約佔9%。

今年首六個月，香港物業管理業務收入增加5.3%至1.19億港元。於2021年6月30日，港鐵在香港管理的住宅單位總數逾111,000個，而管理的辦公室及商用面積逾772,000平方米。

物業發展及招標

香港物業發展錄得31.18億港元的利潤，主要來自「日出康城」第八期所錄得的分佔盈餘。

今年首六個月，多個重要物業發展項目繼續進行預售。於2021年6月30日，已售出「晉環」(「港島南岸」第一期物業發展項目)約76%的單位和「柏傲莊」(大圍站)約98%的單位。此外，「MARINI」、「GRAND MARINI」和「OCEAN MARINI」(「日出康城」第九期)99.9%的單位和「SEA TO SKY」(「日出康城」第八期)99.4%的單位亦已售出。「LP10」(「日出康城」第十期)於2021年1月展開預售，至6月底已售出59.7%的單位。「揚海」(「港島南岸」第二期)的預售樓花同意書已獲批。

西鐵物業發展項目方面，由港鐵擔任九廣鐵路公司(「九鐵公司」)相關附屬公司代理人的「匯璽」(南昌站)和「朗城滙」

已批出及於期內落成之物業發展項目

地點	發展商	類別	總樓面面積 (平方米)	批出日期	預計落成日期
何文田站					
第一期	鷹君集團	住宅	69,000	2016年12月	2024年分期落成
第二期	華懋集團	住宅	59,400	2018年10月	2024年分期落成
康城站					
MONTARA和 GRAND MONTARA	會德豐有限公司	商場 幼稚園 住宅	44,500 1,160 70,260	2015年6月	2019年落成 2021年分期落成
SEA TO SKY	長江實業集團有限公司	住宅	97,000	2015年10月	2021年
MARINI · GRAND MARINI 和OCEAN MARINI	會德豐有限公司	住宅 幼稚園	104,110 810	2015年12月	2021年分期落成
LP10	南豐集團控股有限公司	住宅	75,400	2016年3月	2022年
第十一期	信和置業有限公司、 嘉華國際集團有限公司和 招商局置地有限公司	住宅	88,858	2019年4月	2025年
第十二期	會德豐有限公司	住宅	89,290	2020年2月	2026年
第十三期	信和置業有限公司、 嘉里建設有限公司、 嘉華國際集團有限公司和 招商局置地有限公司	住宅	143,694	2020年10月	2026年
大圍站					
柏傲莊	新世界發展有限公司	住宅 商場	190,480 60,620*	2014年10月	待定
天榮站					
天榮	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	91,051 205	2015年2月	2024年
黃竹坑站(港島南岸)					
晉環	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
揚海	嘉里建設有限公司和 信和置業有限公司	住宅	45,800	2017年12月	2023年
第三期	長江實業集團有限公司	住宅 商場	92,900 47,000	2018年8月	2024年
第四期	嘉里建設有限公司、 太古地產有限公司和 信和置業有限公司	住宅	59,300	2019年10月	2025年
第五期	新世界發展有限公司、 Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、 資本策略地產有限公司和 麗新發展有限公司	住宅	59,100	2021年1月	2026年
第六期	會德豐地產有限公司	住宅	46,800	2021年4月	2027年
油塘通風樓					
油塘通風樓	信和置業有限公司和 資本策略地產有限公司	住宅	30,225	2018年5月	2025年
錦上路站#					
第一期	信和置業有限公司、 中國海外發展有限公司和 嘉華國際集團有限公司	住宅	114,896	2017年5月	2025年
元朗站#					
元朗	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	126,455 11,535^	2015年8月	2022年

作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

* 不包括單車停放處及通道

^ 包括24小時行人通道及有蓋園景廣場

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
百勝角通風樓	住宅	27,000	2021 – 2022年	2031年
東涌牽引配電站	住宅	87,300	2021 – 2022年	2030年

附註：

1 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展組合。

2 物業發展組合尚待確定規劃許可、批地條款及相關法定程序。

(朗屏站(南))的住宅單位已全部售罄。「匯璽II」和「匯璽III」亦繼續進行銷售。我們仍在為元朗站物業發展項目(第一期)申請預售樓花同意書。

於2021年1月,「港島南岸」第五期物業發展項目由新世界發展有限公司、Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、資本策略地產有限公司及麗新發展有限公司合組之財團成功投得。「港島南岸」的最後一期為第六期,此物業發展項目於2021年4月由會德豐地產有限公司之附屬公司成功投得。港鐵公司與高銀地產控股有限公司及鷹君集團已就何文田站第一期物業發展項目達成協議,並簽訂更替合約。

>

其他業務

於2021年首六個月,昂坪360的收入增加19.4%至4,300萬港元,原因是訪客人數上升54.1%至約200,000,其中大部分是本地遊客。該業務亦受惠於此期內推出的促銷優惠和精彩推廣活動,以及與大嶼山酒店合辦的宅度假套餐。

營運方面,面對新冠病毒疫情和社交距離措施,公司需要繼續調整銷售活動。期內,我們與發展商密切合作,確保售樓處保持清潔衛生,並進行網上營銷活動,以增強買家和參觀人士的信心,同時留意市況變化及制定相應策略。

我們一向高度重視鐵路安全及其物業發展項目的質量,對於「柏傲莊III」的混凝土質量事故十分關注,已要求新世界發展有限公司(「發展商」)全面調查及盡快落實妥善的補救方案,以確保相關樓宇符合已獲批設計及相關法定要求,並確保鐵路安全不受影響。我們亦已要求發展商在跟進過程中必須充分考慮買家的利益,並採取所需的跟進舉措。

公司於上半年應佔八達通控股有限公司的利潤下跌2.0%至1.00億港元,主要由於下半年的項目帶來較高的市場推廣費用和旅客八達通和八達通配飾銷售量減少所致,但較高的零售交易量抵銷了部分影響。於2021年6月30日,在香港採用八達通的商戶超過45,000家。八達通卡及其他儲值八達通產品的總流通量為3,190萬張,而每日平均交易量及交易金額分別為1,290萬宗及2.163億港元。消費券計劃亦令採用八達通的商戶於上半年大幅增加。

拓展香港業務

摘要

- 截至2021年6月底，紅磡至金鐘段工程已完成94.3%
- 公司於2021年5月獲政府邀請，就洪水橋站進行詳細規劃及設計



上半年，我們在香港核心市場的沙田至中環綫及其他多個鐵路項目繼續取得進展。這些項目對港鐵的發展以及我們家之所在的香港的交通聯繫至關重要。港鐵亦繼續擴展物業組合，在主要城市的發展地區帶來優質住宅單位和商場。

沙田至中環綫

由港鐵代表政府進行項目管理的沙田至中環綫項目，將大大增強香港人口稠密地區之間的交通聯繫。項目的第一段為大圍至紅磡段，將前馬鞍山綫和前西鐵綫連繫起來，成為「屯馬綫」。此項目包括興建四個新車站，並在四個轉綫站進行擴建工程。繼屯馬綫一期於2020年2月開通後，屯馬綫全綫已於2021年6月通車，此沙田至中環綫中的重要路段至此宣告完成。於2021年6月21日，公司與政府和九鐵公司訂立協議，以便公司能夠從2021年6月27日起營運屯馬綫，為期兩年。

於2021年6月底，作為沙田至中環綫第二段的紅磡至金鐘段已完成94.3%。由於新紅磡至金鐘段將與現有的東鐵綫連接，因此東鐵綫的信號系統須因應此新段進行更新以達致所需的兼容性。在順利完成測試及經相關政府部門批准

後，東鐵綫的新信號系統及首列新車於2021年2月6日投入運作。因應2020年預期啟用的延期，東鐵綫的新信號系統及首列新車的啟用亦較原定計劃為遲。由於東鐵綫新信號系統的啟用在通車計劃中是關鍵環節，紅磡至金鐘段的竣工日期亦不可避免地受到影響。作為項目管理人，公司正盡一切努力，減低有關延誤所造成的影響。公司正全面審視項目計劃，並將盡快公布東鐵綫過海段的預定通車日期。

公司研究調查委員會對延遲啟用新信號系統的報告後，宣布成立專責的「沙田至中環綫項目保證監督組」，以監察沙田至中環綫項目在技術及服務方面的各項準備工作，並找出對餘下工程有重要影響的事項，以便適時匯報及跟進。於新綫投入服務前，公司亦將為政府編製全新的服務可靠性報告。

2021年4月，獨立審計委員會發表就實施調查委員會最終報告中有關沙田至中環綫項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程的建議所提交的審計報告。報告的結論為公司已實施調查委員會提出的大部分建議，其餘建議主要包括修訂項目管理流程和審視一系列用於將來項目的合約文件，實施進展良好。

其他新鐵路項目

公司繼續在推動《鐵路發展策略2014》相關項目方面取得進展。該發展策略是政府為未來拓展香港鐵路網絡所訂立的框架。我們分別於2020年4月、5月及12月獲邀請就東涌綫延綫、屯門南延綫，以及古洞站及北環綫進行詳細規劃及設計。目前，我們正在進行東涌綫延綫及屯門南延綫的詳細規劃及設計、土地勘測和環境影響評估工作。北環綫項目方面，古洞站的顧問合約已於2021年4月批出以展開詳細規劃及設計，而北環綫主綫及相關車站的初步設計顧

問合約亦於2021年7月批出。這些項目的實施條款將視乎與政府分別簽訂的項目合同而定。

我們於2021年5月獲政府邀請就洪水橋站進行詳細規劃及設計，洪水橋站將位於屯馬綫的天水圍站和兆康站之間。新車站將服務蓬勃發展的洪水橋/廈村新發展區，增加該地區的發展潛力和就業機會。

我們會繼續與政府合作，應對東九龍綫和北港島綫的技術挑戰。我們於2020年12月提交了南港島綫(西段)的建議書後，現正回應政府的意見。

擴展物業組合

投資物業

我們位於大圍的「The Wai圍方」和位於黃竹坑的「THE SOUTHSIDE」兩個新商場，將使現有商場組合的應佔總樓面面積增加約30%。「THE SOUTHSIDE」上蓋工程已經展開，預期於2023年開業。鑑於近期「柏傲莊III」的施工事宜，我們正按照近期由發展商提交的報告，估算對「The Wai圍方」開業日期的潛在影響。

住宅物業發展

為配合政府增加房屋供應的努力，我們已批出15個住宅物業發展項目，預計將於未來六年左右為市場提供約20,000個單位。

小蠔灣車廠地塊上蓋發展的土地勘測工作已經展開，現正進行佈局規劃。該發展項目預計提供約20,000個單位，其中約一半為公營房屋。東涌牽引配電站及百勝角通風樓發展項目的城市規劃程序已於2021年6月完成，待完成批地程序後，我們將為該兩個項目進行招標。此外，在與政府簽訂東涌綫延綫項目合同後，我們將為東涌東站第一期進行招標。同時，我們繼續探討現有及未來鐵路綫沿綫的土地發展潛力，包括屯門南延綫、古洞站及北環綫，以及洪水橋站。

中國內地及國際業務

摘要

- 繼續推進去年獲批的深圳地鐵十三號綫公私合營項目
- 將於2021年12月接管營運瑞典的Mälartåg服務



除發展香港本地市場外，公司繼續探索中國內地和海外市場的機遇，尤其是大灣區，以擴大及分散收入來源，並在全球各地建立港鐵品牌。2021年首六個月，公司透過其附屬公司、聯營公司及合營公司，在中國內地、澳門、澳洲

及歐洲為合共約8.06億人次的乘客服務，周日平均乘客量約為496萬人次。儘管乘客量繼續受到新冠疫情影響，但對公司財務表現的影響程度則視乎不同業務合約所採用的經營模式而有所不同。

中國內地及國際業務

截至6月30日止六個月 百萬港元	中國內地和澳門的鐵路、 物業租賃及物業管理業務			國際鐵路業務			總計		
	2021	2020	增/(減) 百分率	2021	2020	增/(減) 百分率	2021	2020	增/(減) 百分率
經常性業務									
附屬公司									
收入	879	753	16.7	11,171	9,712	15.0	12,050	10,465	15.1
EBITDA	148	119	24.4	431	190	126.8	579	309	87.4
EBIT	142	113	25.7	303	69	339.1	445	182	144.5
EBIT(已扣除非控股權益)	142	113	25.7	194	46	321.7	336	159	111.3
EBITDA邊際比率(%)	16.8%	15.8%	1.0個百分點	3.9%	2.0%	1.9個百分點	4.8%	3.0%	1.8個百分點
EBIT邊際比率(%)	16.2%	15.0%	1.2個百分點	2.7%	0.7%	2.0個百分點	3.7%	1.7%	2.0個百分點
經常性業務利潤/(虧損)	154	92	67.4	104	(12)	n/m	258	80	222.5
聯營公司及合營公司									
應佔EBIT	824	288	186.1	33	28	17.9	857	316	171.2
應佔利潤	399	88	353.4	31	27	14.8	430	115	273.9
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	966	401	140.9	227	74	206.8	1,193	475	151.2
公司股東應佔利潤									
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支前)							688	195	252.8
– 業務發展開支							(122)	(53)	130.2
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支後)							566	142	298.6
– 來自中國內地物業發展							29	29	-
– 總計							595	171	248.0

n/m：並無意義

中國內地及澳門方面，公司的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經常性業務利潤增加至 1.54 億港元，按年增加 67.4%，主要由於鐵路營運、物業租賃及管理業務復甦。但此利好影響部分被澳門業務的貢獻減少所抵銷。

國際業務方面，相較於 2020 年同期錄得經常性業務虧損 1,200 萬港元，港鐵的鐵路附屬公司於今年上半年的經常性業務利潤為 1.04 億港元，主要因為 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. 及悉尼地鐵西北綫營運及維修業務表現有所改善。但此利好影響部分被新冠疫情導致瑞典 MTRX 票務收入減少所抵銷。

>

中國內地鐵路業務

北京

在北京，我們的聯營公司營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫的首三期及北京地鐵十六號綫北段和中段。該四條鐵路綫於 2021 年上半年的列車服務準時程度平均為 99.9%。由於經濟活動從新冠疫情中復甦，乘客量亦有所增加。

於回顧期間，北京地鐵四號綫和大興綫的營運維持穩定。兩條鐵路綫的總乘客量約為 1.53 億人次，及周日平均乘客量超過 958,000 人次。北京地鐵十四號綫的首三期錄得總乘客量約為 9,600 萬人次，周日平均乘客量約為 629,000 人次。2021 年上半年，北京地鐵十六號綫北段和中段錄得乘客量約為 2,100 萬人次，周日平均乘客量約為 140,000 人次。

北京地鐵十四號綫全綫目標於今年年底通車。北京地鐵十六號綫全綫通車目標日期最早為 2022 年年底。北京地鐵十七號綫第一期的目標通車日期為 2021 年年底。

2021 年上半年，來自應佔聯營公司和合營公司的貢獻，由去年同期的 1.15 億港元利潤增加至 4.30 億港元，主要因為杭州及北京的業務從新冠疫情中復甦。

若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司(扣除業務發展開支後)、聯營公司和合營公司於 2021 年上半年錄得應佔除稅後淨利潤為 5.66 億港元，較 2020 年首六個月錄得的 1.42 億港元增加 298.6%。

深圳

深圳地鐵四號綫由公司全資附屬公司營運。深圳地鐵四號綫和深圳地鐵四號綫北延綫的營運於上半年維持穩定，列車服務準時程度為 99.9%。由於經濟活動從新冠疫情中復甦，乘客量上升，較 2020 年同期增加 45% 至 9,100 萬人次，周日平均乘客量為 518,000 人次。

深圳地鐵四號綫自我們在 2011 年開始營運全綫以來一直未有調高車費。2020 年 7 月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並已於 2021 年 1 月 1 日開始實施，為期五年。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。倘若適當的車費增加及調整機制未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

去年，公司的全資附屬公司牽頭的財團獲批深圳地鐵十三號綫公私合營項目合約。建造工程於期內繼續進行，並已展開採購信號系統和列車。

行政總裁回顧及展望

杭州

我們的聯營公司營運杭州地鐵一號綫、杭州地鐵一號綫下沙延伸段及機場延伸段，以及杭州地鐵五號綫，所有鐵路綫的營運均表現穩定。由於經濟活動從新冠疫情中復甦，客流量持續增加。今年首六個月，杭州地鐵一號綫及其延伸段的客流量較去年同期增加66%至1.36億人次。杭州地鐵一號綫及其延伸段的周日平均客流量為769,000人次，

列車服務準時程度維持在99.9%。2021年上半年，杭州地鐵五號綫的總客流量為8,700萬人次，周日平均客流量為535,000人次。

我們與杭州中車數字科技有限公司等財團成立的列車維修合營公司，繼續為杭州及深圳若干獲批的地鐵綫提供列車架修服務。

>

中國內地物業業務

截至2021年6月30日，位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「蒼港尊邸」(推廣名稱為「天頌」)住宅發展項目剩餘的32個單位中，16個單位已售出。

於本報告回顧期間，公司在深圳的「頌蒼」商場及在北京的「銀座Mall」商場的出租率及人流繼續受到新冠疫情的影響。「頌蒼」商場及「銀座Mall」商場的 average 出租率分別為78%及74%。

天津方面，北運河站商場建造工程進展順利，目標完工日期為2024年。

杭州西站TOD項目方面，港鐵於2021年3月與合作夥伴共同取得杭州西湖南側的建設用地使用權。該綜合物業發展項目包含公寓、辦公室、零售設施、酒店等用途，可發展的總樓面面積約688,210平方米。項目現正進行地盤勘測工作，並準備呈交圖則及申請開展建築工程。

公司亦在中國內地管理由港鐵開發的物業和其他第三方物業，於2021年6月30日，管理的總樓面面積約為406,000平方米。

>

澳門鐵路業務

由港鐵負責營運及維護的澳門輕軌系統氹仔綫是澳門首個輕軌系統。我們亦為澳門政府就澳門其他輕軌綫和延綫的設計開發和項目交付，提供項目管理和技術支援。於回顧期間，澳門輕軌系統氹仔綫的營運大致暢順。

歐洲鐵路業務

英國

在倫敦，公司的全資附屬公司以「TfL Rail」品牌營運 Crossrail 專營權。港鐵繼續為 TfL Rail 分階段通車提供支援，而 TfL Rail 將在中央營運段通車後易名為「伊利莎伯綫」。於 2021 年首六個月，我們繼續協助客戶為該項目於今年較後時間展開的試營運階段做好準備。儘管 TfL Rail 的乘客量繼續受到新冠疫情影響，由於此專營權不受車費收入風險所影響，財務收益得到合理的保障，2021 年上半年的財務表現符合我們對該專營權合約的預期。

港鐵的聯營公司經營英國最大鐵路網絡之一 South Western Railway，在疫情期間達致穩定營運。於回顧期內，我們簽署了一份為期兩年的國家鐵路合約，合約期至 2023 年 5 月，而英國運輸局將承擔所有收入風險及絕大部分成本風險。

>

澳洲鐵路業務

儘管疫情持續對乘客量有所影響，由我們附屬公司營運的墨爾本都市鐵路網絡仍然取得令人滿意的營運表現。於回顧期間，公司繼續採取多方面改善乘客服務的措施以支援我們的客戶。

>

香港以外地區的增長

上半年，我們持續探索大灣區 TOD 項目的合作機會，以及成都的車站商務及相關業務。我們亦繼續在國際市場上尋覓擴展機會。

瑞典

按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。公司透過全資附屬公司經營三項鐵路業務：斯德哥爾摩地鐵、MTRX 及斯德哥爾摩通勤鐵路。

今年上半年，斯德哥爾摩地鐵營運表現穩定，列車服務按照編定班次行走。因疫情而發出旅遊警示和限制載客量，令 MTRX 的票務收入繼續受到重大影響，我們現正探討應對的可能方案。斯德哥爾摩通勤鐵路則受到第三方基礎設施故障和第三方事故影響，導致期內營運表現轉弱。

我們的附屬公司於 2020 年 12 月獲得 Mälartåg 列車服務的營運及維修專營權。其他參與投標的公司就投標程序提出訴訟，其中一項上訴已獲法院批准。該地區的公共交通管理局繼而決定上訴，法院最終裁決的結果尚待確定。與此同時，我們與該地區公共交通管理局簽訂了一項臨時協議。根據協議我們會於 2021 年 12 月接管 Mälartåg 的營運服務，為期兩年，經公共交通管理局酌情批准可延長一年再加一年。

悉尼地鐵西北綫亦達致令人滿意的營運表現。儘管乘客量繼續受到新冠疫情的影響，但根據專營權條款，此項鐵路業務不需承擔車費收入的風險。今年首六個月，我們繼續在悉尼地鐵城市及西南綫項目上取得進展。

財務回顧

除了以上關於集團業績及業務回顧的簡要報告外，本章節更詳細闡述及分析相關業績。

損益

百萬港元	截至6月30日止六個月		增/(減)	
	2021	2020	百萬港元	%
總收入	22,317	21,592	725	3.4
經常性業務(虧損)/利潤^ζ				
EBIT				
香港客運業務	(2,285)	(2,579)	294	11.4
香港車站商務業務	1,145	1,334	(189)	(14.2)
香港物業租賃及管理業務	2,067	2,193	(126)	(5.7)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	445	182	263	144.5
其他業務、項目研究及業務發展開支	(294)	(199)	(95)	(47.7)
應佔聯營公司及合營公司利潤	530	217	313	144.2
總經常性EBIT	1,608	1,148	460	40.1
利息及財務開支	(482)	(537)	(55)	(10.2)
所得稅	(105)	(155)	(50)	(32.3)
非控股權益	(109)	(23)	86	373.9
經常性業務利潤	912	433	479	110.6
除稅後的物業發展利潤				
香港	3,118	5,171	(2,053)	(39.7)
中國內地	29	29	-	-
除稅後的物業發展利潤	3,147	5,200	(2,053)	(39.5)
基本業務利潤^ε	4,059	5,633	(1,574)	(27.9)
投資物業重估虧損	(1,386)	(5,967)	(4,581)	(76.8)
公司股東應佔淨利潤/(虧損)	2,673	(334)	3,007	n/m

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

ε 基本業務利潤代表集團的經常性業務利潤及物業發展業務利潤之統稱。

n/m：並無意義

總收入

集團截至2021年6月30日止六個月內的總收入為223.17億港元，較2020年同期微升3.4%，主要由於集團在墨爾本、北歐及深圳的業務復甦，以及來自墨爾本的項目收入上升，然而大部分升幅因2020年1月仍然是在新型冠狀病毒爆發前的正常月份，導致香港客運業務收入及香港車站商務的租金收入於本匯報期間雙雙下跌，以及停止就沙田至中環綫的項目管理費收入入帳所抵銷。儘管2021年上半

年的香港本地乘客量開始有見回升，但由於口岸長時間關閉，因而持續對香港客運業務及香港車站商務的收入造成影響。

經常性業務利潤

儘管我們仍然面對全球新型冠狀病毒疫情，集團截至2021年6月30日止六個月內的經常性業務利潤增加4.79億港元至9.12億港元，主要由於中國內地和澳洲業務從疫情中逐漸回復，以及香港業務節約成本所致。

EBIT

香港客運業務截至2021年6月30日止六個月內的EBIT錄得22.85億港元虧損，較2020年同期改善2.94億港元。香港客運業務繼續錄得虧損，主要是由於所有口岸仍然關閉，導致連接中國內地的過境服務(包括羅湖站及落馬洲站口岸、城際直通車及高速鐵路)的乘客量減少近100%，加上旅遊限制措施持續影響往來香港的航空旅遊，導致機場快綫乘客量顯著下跌。EBIT虧損較2020年同期輕微收窄2.94億港元，主要由於疫苗接種計劃推出後，部分社交距離措施得以放寬，上班族可返回辦公室，學生可重返校園，令本地鐵路服務的乘客量持續改善，以及集團執行嚴格的成本控制措施。上述因素因2020年1月仍然是在新型冠狀病毒爆發前的正常月份所帶來的利好影響所抵銷。

香港車站商務的EBIT下跌1.89億港元(14.2%)至11.45億港元。香港車站商務自2020年2月起一直受到疫情的不利影響。當時集團開始向因數個過境站關閉而受影響的免稅店經營權持有人及其他車站商店，以及向本地鐵路綫車站內受疫情影響的其他車站商店提供租金寬減。EBIT較2020年同期進一步下跌，主要由於2020年1月仍屬正常的月份所產生的效應、2020年所提供的租金寬減在2021年的損益表中攤銷，以及2021年進一步提供及攤銷的租金寬減所致。上述部分跌幅因經濟活動恢復及社交距離措施放寬令市道好轉，並帶動廣告收入回升而有所抵銷。

香港物業租賃及管理業務的EBIT下跌1.26億港元(5.7%)至20.67億港元。EBIT較2020年同期進一步下跌，主要由於2020年所提供的租金寬減於2021年的損益表中攤銷、2021年進一步提供及攤銷的租金寬減，以及續租和新訂

租約的租金下跌所致。此跌幅部分被我們新商場「The LOHAS康城」作出的全期六個月利潤貢獻，以及集團購入「德福廣場」二期及「PopCorn 2」餘下收益權所抵銷。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司業務已從新型冠狀病毒的不利影響中有不同程度的回復，具體情況視乎業務所在城市疫情的影響程度，以及不同業務合約的經營模式而定。EBIT較2020年同期上升2.63億港元(144.5%)至4.45億港元，主要由於墨爾本都市鐵路網絡、悉尼地鐵西北綫和中國內地深圳地鐵四號綫的表現改善，以及外匯匯率帶來有利的影響所致。

截至2021年6月30日止六個月內，其他業務、項目研究及業務發展開支的EBIT錄得2.94億港元虧損，而2020年同期則錄得1.99億港元虧損，主要由於2021年並未如2020年般獲得杭州項目的一次性成本回收所致。

應佔聯營公司及合營公司利潤

截至2021年6月30日止六個月內，應佔聯營公司及合營公司利潤增加3.13億港元(144.2%)至5.30億港元，主要由於杭州及北京的業務有所改善，特別是於2020年4月開始全綫營運的新建杭州地鐵五號綫所帶來的全期六個月利潤貢獻。

除稅後的物業發展利潤

截至2021年6月30日止六個月內，除稅後的物業發展利潤由52.00億港元下跌至31.47億港元，主要來自SEA TO SKY(「日出康城」第八期)的分佔盈餘及收入，以及出售存貨單位。

投資物業重估虧損

經獨立專業估值公司重估集團於香港及中國內地的投資物業後，截至2021年6月30日止六個月內錄得輕微重估虧損13.86億港元或下跌1.6%。此輕微的重估虧損已反映了匯報期內新訂租金的持續跌勢。

公司股東應佔淨利潤

計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業重估後，集團於截至2021年6月30日止六個月內錄得公司股東應佔淨利潤為26.73億港元，而2020年同期則錄得淨虧損3.34億港元。

財務狀況

百萬港元	於2021年 6月30日	於2020年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
淨資產	173,672	176,981	(3,309)	(1.9)
總資產	295,563	290,574	4,989	1.7
總負債	121,891	113,593	8,298	7.3
債務總額 [△]	46,556	50,340	(3,784)	(7.5)
淨負債權益比率 ^δ	15.4%	22.5%		(7.1)個百分點

[△] 債務總額代表貸款及其他債務及短期貸款。

^δ 淨負債權益比率代表淨負債總額266.74億港元(2020年：為398.87億港元)(包括綜合財務狀況表的貸款及其他債務、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款和銀行中期票據投資)，佔總權益1,736.72億港元(2020年：為1,769.81億港元)的百分率。

淨資產

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產由2020年12月31日的1,769.81億港元下跌1.9%至2021年6月30日的1,736.72億港元，主要由於計提於2021年7月派付的2020年末期普通股息，惟部分跌幅被2021年上半年所入帳的淨利潤所抵銷。

總資產

總資產由2,905.74億港元上升1.7%至2,955.63億港元，主要由於收取與香港物業發展項目有關的現金令現金結餘增加所致。

總負債

總負債由1,135.93億港元上升7.3%至1,218.91億港元，主要由於計提2020年度的末期普通股息，以及收取與香港物業發展項目有關的款項，當中部分升幅被償還貸款淨額所抵銷。

債務總額及借貸成本

截至2021年6月30日，集團債務總額(包括貸款及其他債務總額及短期貸款)下跌7.5%至465.56億港元。截至2021年6月30日止六個月內，集團帶息借貸的加權平均借貸成本維持於年率2.2%，而2020年同期則為年率2.6%。

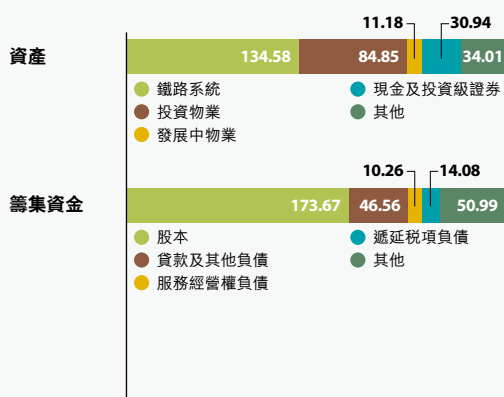
淨負債權益比率

於2021年6月30日，淨負債權益比率為15.4%，較2020年12月31日的22.5%下跌7.1個百分點，主要由於收取與香港物業發展項目有關的現金增加所致。

綜合財務狀況表撮要

於2021年6月30日

(十億港元)

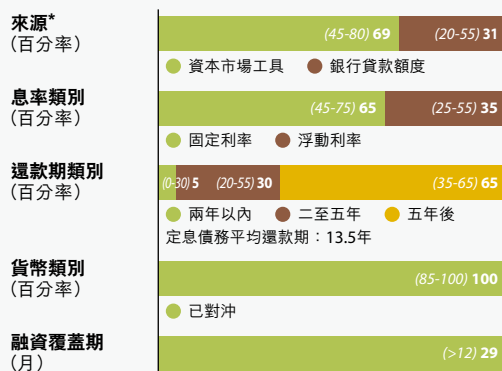


理想融資模式及債務結構

理想融資模式反映公司的債務管理方針，有助確保債務結構審慎和穩健

於2021年6月30日

(理想融資模式)與實際債務結構的比較



* 銀行貸款額度包括未動用的承諾信貸額

現金流量

百萬港元	截至6月30日止六個月	
	2021	2020
經營活動產生/(耗用)的現金淨額，扣除每年非定額付款	3,977	(1,881)
收取與物業發展有關的淨額	12,961	3,323
投資活動的其他現金流出淨額	(4,007)	(6,120)
(償還)/借貸債務淨額，扣除租賃租金和利息付款	(4,033)	1,828
現金、銀行結餘及存款增加/(減少)#	8,849	(2,883)

不包括匯率變動的影響

經營活動產生的現金淨額，扣除每年非定額付款

截至2021年6月30日止六個月內，經營活動產生的現金淨額(扣除與香港鐵路和相關營運有關的每年非定額付款)增加58.58億港元至39.77億港元，而2020年同期則耗用現金淨額18.81億港元，主要由於2020年耗用了較多現金來支付2019年的每年非定額付款、因2019年暫繳稅款的時間性差異令2020年的繳稅金額增加、於2021年就沙田至中環綫前期工程和銜接工程的成本收到政府支付的現金款項，以及因八達通「程程20%車費扣減」優惠獲發還車費收入差額而取得現金款項所致。

收取與物業發展有關的淨額

收取與物業發展有關的淨額為129.61億港元，主要來自「港島南岸」、「日出康城」及何文田站物業發展項目所收取的現金款項。

投資活動的其他現金流出淨額

投資活動的其他現金流出淨額為40.07億港元，主要包括資本性開支31.93億港元(其中27.76億港元用於投資增置香港現有鐵路及相關業務的資產、2.65億港元用於香港鐵路延綫項目、8,900萬港元用於香港投資物業，以及6,300萬港元用於中國內地及海外附屬公司)。現金流出較2020年同期減少，主要由於2020年作出了一次性付款購入「德福廣場」二期及「PopCorn 2」之餘下收益權。

融資活動

於2021年首季，隨著市場預期經濟增長加強、通脹升溫、以及中央銀行提早推行貨幣政策正常化，10年期美國國庫債券孳息率由年初的0.91%（年率，下同）急升至3月的1.74%高位。其後新冠變種病毒導致一些國家擴大封城措施，令全球經濟復甦步伐再次受到關注，10年期美國國庫債券孳息率於第二季回落，並於6月底跌至1.47%。今年下半年市場人士的焦點很可能在於聯儲局對經濟數據的反應，以及貨幣政策的方向。

儘管10年期港元掉期利率緊貼10年期美國國庫債券孳息率的走向，3個月港元香港銀行同業拆息卻由年初的0.35%下跌至6月底的0.17%，反映港元市場流動資金充裕。

2021年上半年，公司的融資總額相當於81億港元，包括52億港元票據發行及29億港元銀行貸款。當中48億港元的融資以港鐵的《可持續發展融資框架》為基礎，所得資金將用於合資格的綠色項目。公司成功利用有利的跨貨幣掉期匯率，發行了總值人民幣32億元的離岸人民幣票據，加上跨貨幣掉期，以很具吸引力的利率籌集得港元資金，令整體利息成本下降。

截至2021年6月底，集團的綜合債務總額為465.56億港元，現金和存款結餘為297.93億港元，而未動用的承諾信貸額超過140億港元。

集團於今年首六個月的帶息借貸加權平均成本為2.2%，而去年同期則為2.6%。於2021年6月底，集團約65%的借貸為定息借貸，其平均利率和平均還款期分別為2.5%和13.5年。

環境、社會及管治

港鐵致力以環境、社會及管治作為營運基石。我們認為公司能夠透過核心業務的營運，為社會帶來最大裨益。因此公司的企業策略，概述我們如何計劃將環境、社會及管治理念，融入公司每一個營運層面，在我們發展業務之時，確保我們竭盡己任，向股東、顧客、員工乃至整個社會負責。

儘管港鐵提供環保的集體運輸服務，亦須肩負重任，推動香港和公司業務所在的其他城市減少溫室氣體排放，實現碳中和。例如，我們於2021年上半年安排了48億港元的綠色融資，為各種與鐵路相關的節能和能源效益項目提供資金。為履行企業策略對環境和創新的承諾，今年，我們推出「Carbon Wallet」手機應用程式，讓用戶透過採取減碳措施賺取積分，用以換領環保產品及服務，而MTR Mobile應用程式內的「碳足跡大挑戰」亦廣受歡迎。

我們積極連繫社區，致力推動社會共融，確保與業務所在社區同步成長發展。今年首六個月，我們舉辦多項與青少年及長者聯繫的活動、在車站及設施推廣藝術欣賞，並宣傳鐵路安全的重要性。

為了保障股東和持份者的利益，我們亦致力貫徹最高水平的企業管治，確保以合乎道德、清晰透明的方式經營業務來達致業務目標。

安全

我們的首要任務是保障顧客及員工的福祉，這對公司提供世界級公共交通服務體驗至關重要。我們根據公司整體的環境、社會及管治策略，定期檢討公司的健康和 safety 實務，確保符合全球標準以及公司本身的企業安全政策。此外，我們透過定期培訓和其他活動，致力向員工灌輸安全文化，並向公眾宣傳鐵路安全的重要性。

於本報告回顧期間，抗疫繼續是我們健康和 safety 工作的重中之重。我們繼續推行去年疫情爆發後迅速採取的多項舉措，包括派出雙氧水霧化消毒機械人為列車和車站進行深層清潔、安裝個人防護用品自動售賣機，以及設置 2019 冠狀病毒病樣本收集包自動派發機。於本報告期末，我們亦已在 59 個車站安裝了 124 個升降機按鈕自動感應器，讓乘客搭乘升降機時無需用手接觸按鈕，更加衛生。

今年首六個月，重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故數目較 2020 年同期改善（即數目下降）10%。

企業風險管理

過去兩年面對前所未有的挑戰，凸顯公司的「企業風險管理」體系不但重要，而且能發揮成效。我們定期檢討公司的風險組合、重大風險及主要新出現的風險，為風險實現時作好準備。我們亦制定適當的緩解措施，確保業務的持續營運、健康及安全。

目前，我們正在制定「三道防線」體系，以進一步提升公司的風險管理能力。在該體系下，我們能夠在業務單位層面作出更有力和更主動的行動，並對執行總監會及董事局作出更強而有力的系統性保證。

在 2021 年上半年，風險管理的三大重點包括：管理新冠疫情對業務、顧客和員工的影響，同時預計相關的中、長期挑戰；為屯馬綫全綫通車做好準備；以及推進沙田至中環綫紅磡至金鐘段的工程。公司已實施各項緩解及控制措施，並將密切監察風險及按需要制定進一步的緩解措施。

人力資源

於 2021 年 6 月 30 日，港鐵與其附屬公司在香港及香港以外地區分別僱用 17,067 和 17,076 名員工。另外，聯營公司在全球各地共聘用 16,781 名員工。我們擁有穩定的員工團隊，本港員工於 2021 年上半年的自願流失率維持在 4.2% 的低水平。

我們繼續透過多項措施來加強招攬人才、聯繫及激勵員工，以及人才發展。我們悉心培育人才，並推行多元化的培訓、發展及學徒計劃，以配合公司業務發展及員工繼任安排的需要。在今年上半年，每名香港員工平均參與兩天的培訓。為吸納、保留和激勵員工，我們提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期的獎勵計劃、事業發展機會，並透過與工作表現掛鈎的績效制度，肯定和獎勵員工的表現。

我們擁有一支積極投入的工作團隊，反映我們致力聯繫員工及回應他們所需。於 2021 年上半年，我們著力透過多種渠道，適時向員工介紹公司新企業策略「變·造未來」的最新資訊。我們亦進行季度問卷調查，了解員工對公司新企業策略的認知及理解，並樂見他們對公司的變革反應正面。

行政總裁回顧及展望

面對新冠疫情帶來前所未見的挑戰，我們竭盡所能確保員工的健康和安全，以及保障就業。我們舉辦不同的身心健康推廣計劃，提供自學資源，及推行家庭友善的僱傭措施，促進員工的全面身心健康，使他們能夠應對急速轉變的環境。

港鐵學院

港鐵學院提供經評審課程和短期課程，致力培育新一代的鐵路專才。港鐵學院亦是港鐵在香港以外市場，包括中國內地及「一帶一路」沿綫國家，推廣鐵路專業知識和品牌的重要工具。

上半年，學院與多個專業團體和顧問機構合作，增設持續專業發展課程；同時又推出一項先導計劃，讓學生在學習期間兼職工作，以積累實際工作經驗；並舉辦經評審為「第一級」資歷架構級別的保安培訓課程。

展望

新冠疫情令人更加清晰地見到，強而有效的環境、社會及管治制度對港鐵是何等重要，特別是因為港鐵是以提供市民不可或缺的集體運輸服務為己任。面對時艱，我們竭盡全力、不分晝夜地支持香港，確保鐵路服務穩定可靠，並且保障乘客和員工的健康和安全。我們承諾以可靠、無障礙及可負擔的運輸服務，讓香港繼續前行，並在進一步拓展鐵路網絡來連接更多社區的同時，致力於環境管理工作。這些工作是我們企業策略的核心，將引領我們在未來歲月繼續發展，穩步邁進。

自去年疫情爆發以來，乘客量有所回升。然而，乘客量要回復至疫情前的水平，除了經濟復甦外，更要視乎口岸重

新開通，讓遊客重臨香港。儘管屯馬綫全綫通車應會帶來利好影響，但本地乘客量的回升力度亦有可能受到市民出行模式轉變的影響，例如轉向居家辦公、採用彈性上班時間，或改以步行或使用個人交通工具來代替搭乘鐵路或巴士等。港鐵商場和車站零售業務的成功，主要有賴旅客回流香港。以免稅店為例，這項業務幾乎完全倚靠旅遊業，特別是來自中國內地的遊客。我們的車站零售及物業租賃業務繼續受到新訂租金下跌的影響，而廣告收入則取決於經濟狀況。

我們很難確實知道過境服務何時恢復，只能盡一切努力做好準備，迎接景氣重臨的一天。我們制定了業務復甦計劃，包括加強車廂和車站的防疫措施，以及進行廣泛的恢復通車前推廣活動，務求維持大家對港鐵品牌和服務的優越印象。與此同時，為了應對疫情持續造成的財務影響及保障股東利益，我們將按需要繼續檢討成本，並履行審慎的理財責任。

視乎市場情況，我們正計劃在未來12個月左右為三個物業發展項目進行招標。待發展用地獲批後，我們將為東涌牽引配電站和百勝角通風樓物業發展項目進行招標。這兩個物業發展項目可為香港物業市場合共提供約2,150個住宅單位。我們亦會在與政府簽訂東涌綫延綫項目合同後，為東涌東站第一期進行招標工作，第一期物業發展項目預計提供約2,000個住宅單位以及商用物業。與此同時，我們會繼續探索鐵路沿綫的更多發展機會，為港鐵網絡沿綫社區提供住宅及零售購物方面的更大便利。

儘管經濟環境充滿挑戰，物業預售進展順利。「揚海」(「港島南岸」第二期)的預售樓花同意書已獲批，而我們亦正為元朗站物業發展項目(第一期)(由港鐵擔任九鐵公司相關附屬公司代理人)申請預售樓花同意書。2021年下半年，「日出康城」第七期和第九期的利潤預計將會入帳。

根據政府為擴展本港鐵路網絡訂立框架的《鐵路發展策略2014》，我們會繼續推展東涌綫延綫、屯門南延綫、古洞站和北環綫的設計工作，並將會開始進行洪水橋站的詳細規劃及設計工作。

公司繼續探索中國內地以及海外的新機遇，尤其是大灣區，以進一步分散收入來源，並在全球各地建立港鐵品牌。作為港鐵企業策略的一大支柱，我們預期中國內地、澳門和國際業務將在我們未來的發展中繼續肩負重要角色。

董事局的鼎力支持與指導，乃至每一位同事孜孜不倦，為我們的乘客和顧客提供世界級服務，本人衷心致謝。在大家齊心協力下，我們共同冀望未來六個月會成為我們由逆轉順，邁向更光明未來的轉捩點。

Handwritten signature in black ink, reading "金澤培" (Kinzei).

行政總裁

金澤培博士

香港，2021年8月12日

主要數據

	截至6月30日止六個月				增/(減) 百分率
	2021		2020		
	百萬港元	百分率	百萬港元	百分率	
總收入					
經常性業務收入					
– 香港客運業務	6,004	26.9	6,234	28.9	(3.7)
– 香港車站商務	1,496	6.7	1,809	8.4	(17.3)
– 香港物業租賃及管理業務	2,511	11.3	2,582	12.0	(2.7)
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	12,050	54.0	10,465	48.4	15.1
– 其他業務	224	1.0	502	2.3	(55.4)
	22,285	99.9	21,592	100.0	3.2
物業發展業務收入					
– 中國內地物業發展	32	0.1	–	–	n/m
總收入	22,317	100.0	21,592	100.0	3.4
總EBITDA⁽¹⁾					
經常性業務EBITDA					
– 香港客運業務	251	3.3	106	1.0	136.8
– 香港車站商務	1,276	16.6	1,549	15.2	(17.6)
– 香港物業租賃及管理業務	2,078	27.1	2,203	21.7	(5.7)
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	579	7.6	309	3.0	87.4
– 其他業務和項目研究及業務發展開支	(260)	(3.4)	(166)	(1.6)	(56.6)
	3,924	51.2	4,001	39.3	(1.9)
物業發展業務EBITDA					
– 香港物業發展	3,733	48.7	6,168	60.7	(39.5)
– 中國內地物業發展	7	0.1	(4)	–	n/m
	3,740	48.8	6,164	60.7	(39.3)
總EBITDA	7,664	100.0	10,165	100.0	(24.6)
總EBIT⁽²⁾					
經常性業務EBIT					
EBIT					
– 香港客運業務	(2,285)	(42.7)	(2,579)	(35.3)	11.4
– 香港車站商務	1,145	21.4	1,334	18.2	(14.2)
– 香港物業租賃及管理業務	2,067	38.7	2,193	30.0	(5.7)
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	445	8.3	182	2.5	144.5
– 其他業務和項目研究及業務發展開支	(294)	(5.5)	(199)	(2.7)	(47.7)
應佔聯營公司及合營公司利潤	530	9.9	217	3.0	144.2
	1,608	30.1	1,148	15.7	40.1
物業發展業務EBIT					
– 香港物業發展	3,733	69.8	6,168	84.4	(39.5)
– 中國內地物業發展	7	0.1	(4)	(0.1)	n/m
	3,740	69.9	6,164	84.3	(39.3)
總EBIT	5,348	100.0	7,312	100.0	(26.9)
利息及財務開支	(445)		(499)		(10.8)
投資物業重估虧損	(1,386)		(5,967)		(76.8)
除稅前利潤	3,517		846		315.7
所得稅	(735)		(1,157)		(36.5)
期內利潤/(虧損)	2,782		(311)		n/m
非控股權益	(109)		(23)		373.9
公司股東應佔期內利潤/(虧損)	2,673		(334)		n/m
公司股東應佔期內利潤/(虧損)來自：					
經常性業務	912		433		110.6
物業發展業務	3,147		5,200		(39.5)
基本業務	4,059		5,633		(27.9)
投資物業重估虧損	(1,386)		(5,967)		(76.8)
公司股東應佔期內利潤/(虧損)總額	2,673		(334)		n/m

附註：

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

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

n/m：並無意義

	截至6月30日止六個月		增/(減) 百分率
	2021	2020	
財務比率			
EBITDA 邊際比率 ⁽³⁾ (%)	17.6	18.5	(0.9) 個百分點
EBITDA 邊際比率 ⁽³⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^δ)(%)	32.7	33.2	(0.5) 個百分點
EBIT 邊際比率 ⁽⁴⁾ (%)	4.9	4.3	0.6 個百分點
EBIT 邊際比率 ⁽⁴⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^φ)(%)	6.2	6.7	(0.5) 個百分點
淨負債權益比率 ⁽⁵⁾ (%)	15.4	22.5 [^]	(7.1) 個百分點
利息保障 ⁽⁶⁾ (倍數)	12.1	14.2	(2.1) 倍
股份資料			
每股基本盈利/(虧損)(港元)	0.43	(0.05)	n/m
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	0.66	0.92	(28.3)
每股普通股息(港元)	0.25	0.25	-
股價(港元)	43.25	43.35 [^]	(0.2)
市值(百萬港元)	267,427	267,943 [^]	(0.2)
營運摘要			
香港的總乘客人次(百萬計)			
本地鐵路服務	646.1	553.6	16.7
過境服務	0.2	7.4	(96.7)
高速鐵路(香港段)	-	1.1	n/m
機場快綫	1.0	2.1	(53.2)
輕鐵及巴士	88.6	73.0	21.4
平均乘客人次(千計)			
本地鐵路服務(周日)	3,849.5	3,321.1	15.9
過境服務(每日)	1.3	40.6	(96.7)
高速鐵路(香港段)(每日)	-	35.6 [#]	n/m
機場快綫(每日)	5.4	11.4	(53.0)
輕鐵及巴士(周日)	510.4	416.3	22.6
平均車費(港元)			
本地鐵路服務	7.61	8.20	(7.2)
過境服務	10.15	27.85	(63.6)
高速鐵路(香港段)	-	85.53	n/m
機場快綫	53.08	51.63	2.8
輕鐵及巴士	3.02	3.33	(9.3)
佔專營公共交通載容量比率(1月至5月)(%)	46.2	44.6	1.6 個百分點

附註：

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

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

5 淨負債權益比率代表綜合財務狀況表的貸款及其他債務、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款和銀行中期票據投資佔總權益的百分率。

6 利息保障代表未計折舊、攤銷、每年非定額付款及應佔聯營公司及合營公司利潤前經營利潤，除以利息及財務開支總額(未扣除資本化利息及深圳地鐵四號綫營運之政府資助)。

δ 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入及開支分別為120.82億港元及114.96億港元(2020年：104.65億港元及101.60億港元)

φ 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入、開支、折舊及攤銷分別為120.82億港元、114.96億港元及1.34億港元(2020年：104.65億港元、101.60億港元及1.27億港元)

[^] 於2020年12月31日的數字

[#] 2020年1月1日至2020年1月29日的平均數

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2021年8月12日)

	董事局委員會						
	執行委員會	審核委員會	提名委員會	薪酬委員會	工程委員會	風險委員會	企業責任委員會
董事局成員							
非執行董事							
歐陽伯權博士 (主席)			M	M			C
許正宇 (財經事務及庫務局局長)			M	M			
運輸及房屋局局長 (陳帆)			M	M			
發展局常任秘書長(工務) (林世雄)					M	M	
運輸署署長 (羅淑佩)		M				M	
獨立非執行董事							
包立賢		M				C	
陳振彬博士							M
陳家樂			M				M
陳黃穗博士			C				M
陳阮德徽博士				C	M		
鄭恩基				M	C		
周永健博士				M	M		
方正博士		C	M				
許少偉					M	M	
李慧敏博士		M				M	
吳永嘉					M		M
鄧國斌				M		M	
黃冠文		M	M				
周元		M				M	
執行董事							
金澤培博士 (行政總裁)	C						M
執行總監會成員							
金澤培博士 (行政總裁)	C						M
劉天成 (常務總監 – 中國內地業務及 全球營運標準)	M						
包立聲 (項目及工程拓展總監)	M						
鄭惠貞 (人力資源總監)	M						M
蔡少綿 (企業事務及品牌總監)	M						
許亮華 (財務總監)	M						
李家潤博士 (車務總監)	M						
馬琳 (法律及管治總監)	M						M
鄧智輝 (物業及國際業務總監)	M						
楊美珍 (香港客運服務總監)	M						

C : 委員會主席
M : 委員會成員

強健的公司管治對公司達成其願景及實現其宗旨非常重要，亦可為所有持份者帶來長期可持續的價值。公司管治是董事局全體成員的集體責任，董事局深信良好的公司管治為公司奠定適當管理的基礎，以符合所有持份者的利益。董事局積極尋找機會持續努力不懈地為公司改進公司管治，並迅速採取行動以回應已辨識可改進的機會。

遵守《企業管治守則》

截至2021年6月30日止六個月內，公司已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「《上市規則》」)附錄14所載的《企業管治守則》內的守則條文。

商業操守

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

公司定期檢討和更新《工作操守指引》，以確保其內容恰當並符合公司和法規的要求。公司於2020年7月發出更新的《工作操守指引》，並推出了一系列新的員工意識提升計劃，透過動畫影片及以生活實例融入之互動遊戲，讓員工更容易掌握指引的原則及分辨某些行為是否屬於違法或不能接受。公司分別於2020年7月至2021年4月共推出了以外間工作、職場騷擾、正確使用部門經費及社交媒體為主題的四個單元，配合其他講座及網上必修培訓課程，以提高員工對《工作操守指引》的認識。

為了鼓勵員工舉報已發生或疑似違反《工作操守指引》或不當的行為，公司已根據其舉報政策訂立了適當的舉報程序，讓員工能在安全及完全保密的環境下舉報其真實懷疑的不當行為。

為了讓新入職員工能了解公司的價值觀和道德承諾，公司已將《工作操守指引》的內容簡介納入員工入職課程並加以講解。新入職員工亦須於入職後三個月內完成有關的網上必修培訓課程。而《工作操守指引》亦已上載至公司網站(www.mtr.com.hk)。

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

上市發行人董事進行證券交易的標準守則

公司已採納《上市規則》附錄10所載之標準守則(「《標準守則》」)。在作出特定查詢後，公司確認所有董事局成員及其替任董事(如適用)以及所有執行總監會成員在截至2021年6月30日止六個月期間一直遵守《標準守則》。

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

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

自2021年1月1日至2021年8月12日期間之變更

董事局成員之變更

1. 關育材先生退任獨立非執行董事，並不再擔任公司工程委員會成員及風險委員會成員，全部於2021年5月26日舉行的公司周年成員大會(「2021周年成員大會」)完結後生效。
2. 李李嘉麗女士退任獨立非執行董事，並不再擔任公司審核委員會成員及提名委員會成員，全部於2021周年成員大會完結後生效。
3. 許少偉先生獲推選為董事局成員並成為獨立非執行董事，自2021周年成員大會完結後生效，他亦獲董事局委任為公司工程委員會成員及風險委員會成員，於同日生效。
4. 黃冠文先生獲推選為董事局成員並成為獨立非執行董事，自2021周年成員大會完結後生效，他亦獲董事局委任為公司審核委員會成員及提名委員會成員，於同日生效。

替任董事之變更

1. 劉焯女士自2021年7月26日起不再擔任非執行董事許正宇先生(財經事務及庫務局局長)的替任董事。
2. 朱曼鈴小姐(財經事務及庫務局常任秘書長(庫務))自2021年8月9日起獲非執行董事許正宇先生委任為其替任董事。

執行總監會成員之變更

1. 於2021年初，董事局對其企業策略作出檢視以確保公司在未來的可持續發展，並繼續向在香港及公司有經營業務的城市為顧客提供高質素的公共交通及物業服務(「新策略」)。為支援新策略的落實執行，以下新管理組織架構已分階段實施，旨在釐清執行新策略之權責及加強公司之內部監控及風險管理體系：
 - (i) 鄧智輝先生獲委任為公司物業及國際業務總監，且不再擔任公司物業及澳洲業務總監，全部自2021年2月22日起生效。
 - (ii) 包立聲先生獲委任為公司項目及工程拓展總監，且不再擔任公司工程總監，全部自2021年2月22日起生效。

- (iii) 馬琳女士獲委任為公司法律及管治總監，且不再擔任公司法律及歐洲業務總監，全部自2021年2月22日起生效。
- (iv) 劉天成先生獲委任為公司常務總監 – 中國內地業務及全球營運標準，且不再擔任公司常務總監 – 車務及中國內地業務，全部自2021年7月1日起生效。
- (v) 楊美珍女士獲委任為公司香港客運服務總監，且不再擔任公司商務總監，全部自2021年7月1日起生效。
- (vi) 蔡少綿女士獲委任為公司企業事務及品牌總監，且不再擔任公司事務總監，全部自2021年7月1日起生效。
- (vii) 馬琳女士獲委任為公司企業責任委員會成員，而蔡女士不再擔任公司企業責任委員會成員，全部自2021年7月6日起生效。

2. 顏永文博士於2021年2月21日完成與公司的服務協議後退休，並不再擔任公司技術工程總監及執行總監會成員。

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：

履歷之變更

姓名	變更	變更性質及生效日期
陳振彬博士	可持續發展委員會(香港)	離任(2021年3月1日)
	• 成員	
	九龍社團聯會	
陳阮德徽博士	• 會長	離任(2021年5月)
	香港特別行政區(「香港特區」)行政長官頒授大紫荊勳章	授勳(2021年7月1日)
	國際物流與運輸學會總會	委任(2021年6月9日)
• 理事會顧問		
鄭恩基	前任行政長官及政治委任官員離職後工作諮詢委員會(香港)	委任(2021年7月1日)
• 委員		
周永健博士	北京北辰實業股份有限公司	委任(2021年5月13日)
• 獨立非執行董事		
李慧敏博士	香港恒生大學	頒授(2021年)
• 榮譽社會科學博士		
林世雄	香港特區行政長官頒授金紫荊星章	授勳(2021年7月1日)
吳永嘉	獨立監察警方處理投訴委員會(香港)	委任(2021年1月1日)
	• 副主席	
	工業貿易署(香港)	
• 中小型企業委員會委員		
	強制性公積金計劃管理局(香港)	委任(2021年3月17日)
	• 非執行董事	

姓名	變更	變更性質及生效日期
金澤培博士	國際公共交通聯會 • 區域及郊區鐵路分會主席 太平紳士(香港)	離任(2021年6月19日) 委任(2021年7月1日)
劉天成	國際公共交通聯會 • 亞太區域高級副會長 • 亞太委員會副會長	委任(2021年6月19日) 離任(2021年6月19日)
鄭惠貞	僱員再培訓局(香港) • 委員 • 「ERB人才企業嘉許計劃」榮譽顧問 首長級薪俸及服務條件常務委員會(香港) • 委員 太平紳士(香港)	委任(2021年4月1日) 離任(2021年4月20日) 委任(2021年4月1日) 委任(2021年7月1日)
蔡少綿	社區參與綠化委員會(香港) • 非官方成員	委任(2021年3月1日)
李家潤博士	香港工程師學會 • 電機界別顧問小組成員 香港大學 • 電機電子工程學系顧問委員會委員	離任(2021年7月1日) 委任(2021年7月13日)
鄧智輝	八達通控股有限公司及兩間八達通控股有限公司集團成員公司 • 董事及替任董事	離任(2021年3月1日)
楊美珍	八達通控股有限公司及兩間八達通控股有限公司集團成員公司 • 董事 香港房屋委員會 • 商業樓宇小組委員會非官方委員 香港管理專業協會 • 銷售管理委員會委員 香港貿易發展局 • 基建發展服務諮詢委員會委員	委任(2021年3月1日) 委任(2021年4月1日) 離任(2021年7月8日) 離任(2021年7月14日)

各董事的履歷的全文載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

先導計劃、培訓和持續專業發展

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

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

除此之外，公司亦提供了一項熟悉計劃，以幫助了解公司業務及營運的主要範疇。

公司已經或將會為董事局新成員許少偉先生及黃冠文先生，以及新替任董事朱曼鈴小姐提供先導計劃及熟悉計劃。

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

除上述外，有關公司管治事宜之資料及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)提供的網上培訓亦會不時提供給/知會董

事局成員、替任董事及執行總監會成員，使他們緊貼這方面的最新發展。

董事局會議

截至2021年6月30日止六個月期間，董事局舉行了四次會議(三次定期會議及一次特別會議)。

定期會議

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

- 企業策略：
 - 聽取企業改革發展項目的進度報告；
- 公司管治事宜包括：
 - 年度檢討董事局架構、人數及組成，以及其2020年公司管治職能；年度評估包括(i)獨立非執行董事的獨立性；及(ii)2020年公司風險管理與內部監控系統的成效；

公司管治及其他資料

- 向股東建議於2021周年成員大會上批准委任董事局新成員、重選退任的董事局成員及修訂公司組織章程細則；
- 批准董事局委員會成員的變更及董事手冊的年度更新；及
- 聽取及考量管理層提交有關企業安全、企業風險管理及可持續發展等關鍵事項的報告；
- 車務：
 - 檢討2020年列車服務的表現；
 - 聽取一份東鐵綫新信號系統及混合車隊營運表現報告；及
 - 批准有關營運屯馬綫第二期的協議；
- 工程項目：
 - 批准有關北環綫項目的設計顧問、前期工程勘測和項目管理費用的預算；
- 中國內地及國際業務：
 - 聽取澳門、中國內地業務及國際業務的更新匯報；
- 物業：
 - 批出於香港的物業發展招標安排；及
 - 聽取小蠔灣車廠物業發展的更新匯報及批准有關詳細設計、前期工程設計及項目管理費用的預算；
- 商務及市務：
 - 批准根據票價調整機制下，2021年公司的票價調整原則；及
 - 批准根據票價調整機制下，2021年公司的票價建議；
- 財務：
 - 檢討及批准2020年報及帳項；及
 - 聽取2019新型冠狀病毒病（「新型冠狀病毒」）疫情對財務方面影響的定期更新匯報。

特別會議

董事局舉行了一次特別會議，以考慮不同事宜，其中包括向因受新型冠狀病毒影響的一項國際業務注資及批准公司參與一項於香港的物業發展投標。

與股東的溝通

周年成員大會

公司於2021年5月26日舉行2021周年成員大會。一如以往，主席建議各個別主要事項均以獨立決議案方式呈呈表決。

於2021周年成員大會，共12項決議案（決議案第3號包含四項獨立決議案）獲得通過，每項決議案均於會上獲得超過99%票數支持。決議案全文載於日期為2021年4月16日的2021周年成員大會通函內（內含2021周年成員大會通告）。

所有2021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2021周年成員大會後當日登載於公司網站(www.mtr.com.hk)和聯交所網站。

鑒於新型冠狀病毒疫情持續及香港法律第599G章《預防及控制疾病（禁止羣組聚集）規例》，公司繼續為2021周年成員大會實施多項防疫措施，包括透過預先登記限制親身出席2021周年成員大會的股東人數及於2021周年成員大會前預先提交問題。為了方便未能親身出席2021周年成員大會的公司股東，公司安排了網上直播周年成員大會並設有語言選擇（廣東話、英語及普通話）。整個會議過程亦已登載於公司網站。

組織章程文件

公司為顧及周年成員大會出席者的健康及安全，同時保障股東的出席、提問及投票的基本權利，在2021周年成員大會上，建議修訂公司組織章程細則部分內容（並已獲得批准）包括(i)賦予公司可以混合會議方式及於多於一個地點舉行成員大會從而提供更大靈活性，使公司股東除可親身出席成員大會外，亦可選擇透過電訊設施於該等會議地點參與成員大會，以代替親身出席；(ii)授權予董事局及成員大會主席作出管理股東出席及/或參與成員大會及/或成員大會上投票所需的安排；(iii)簡化根據公司不時生效之以股代息計劃之有關價值的計算方式；(iv)提供額外方式予董事批准書面決議；以及(v)若干文字修飾的修改使公司組織章程細則（中英文版本）已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

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2021年6月30日於公司股份、相關股份及債券中擁有的權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)的詳情如下：

董事局成員/ 替任董事/ 執行總監會成員	持有的普通股數目		認股權 數目	獎勵股份 數目 [#]	權益合計	總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 ^A
	個人權益*	家族權益 [†]	個人權益*	個人權益*		
金澤培博士	465,038	-	-	447,884	912,922	0.01476
陳黃穗博士	9,072	1,675 (附註)	-	-	10,747	0.00017
鄭恩基	-	2,000 (附註)	-	-	2,000	0.00003
李慧敏博士	3,350	-	-	-	3,350	0.00005
黃冠文	-	558 (附註)	-	-	558	0.00001
劉焯	1,116	-	-	-	1,116	0.00002
羅淦華	588	-	-	-	588	0.00001
麥成章	558	8,058 (附註)	-	-	8,616	0.00014
蘇偉文博士	-	1,675 (附註)	-	-	1,675	0.00003
劉天成	197,380	-	-	99,035	296,415	0.00479
包立聲	30,886	-	-	83,067	113,953	0.00184
鄭惠貞	190,381	-	-	92,452	282,833	0.00457
蔡少綿	-	-	-	61,350	61,350	0.00099
許亮華	110,936	2,233 (附註)	-	87,417	200,586	0.00324
李家潤博士	107,221	-	-	74,502	181,723	0.00294
馬琳	180,973	-	-	84,568	265,541	0.00429
鄧智輝	267,695	-	-	91,684	359,379	0.00581
楊美珍	738,813	-	-	92,267	831,080	0.01344

附註：截至2021年6月30日止，該等股份乃由董事的配偶持有。

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

* 實益擁有人之權益

[†] 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

^Δ 於2021年6月30日，公司之已發行具投票權股份總數為6,183,275,373股

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

- A 於2021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2021年6月30日止六個月內，公司董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

主要股東權益

按公司根據《證券條例》第336條而備存的登記冊所載，於2021年6月30日擁有公司所有具投票權之已發行股份5%或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	持有的普通股數目	普通股佔所有具投票權之已發行股份百分比 [△]
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	74.95%

△ 於2021年6月30日，公司之已發行具投票權股份總數為6,183,275,373股

公司已獲香港金融管理局知會，於2021年6月30日，公司約0.28%已發行普通股(並未包括在上述財政司司長法團之持股量)乃為外匯基金持有。外匯基金是根據《外匯基金條例》(香港法例第66章)成立的基金，由財政司司長控制。

其他人士權益

根據《證券條例》第337條，公司已備存登記冊以記錄有關人士就公司根據《證券條例》第329條之要求而提供的持股量資料。

除上文及於標題為「董事於公司股份及相關股份的權益」及「主要股東權益」的章節中所披露外，於2021年6月30日，公司並無獲悉尚有其他人士於公司股份或相關股份中擁有任何權益或淡倉，而須登記於根據《證券條例》第336條規定備存的登記冊內。

2007年認股權計劃

截至2021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4)	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2021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2021年 6月30日 未經行使 的認股權 數目 (附註4)	緊接行使 認股權 當日之 每股加權 平均收市價 (港元)
李家潤博士	30/5/2014	71,500	23/5/2015 – 23/5/2021	47,500	-	-	47,500	28.65	-	43.95
其他合資格僱員	30/5/2014	19,812,500	23/5/2015 – 23/5/2021	2,300,000	-	-	2,300,000	28.65	-	44.41

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。
- 於2021年6月30日，2007年認股權計劃下所有授出的認股權已獲行使或失效。

行政人員股份獎勵計劃

公司採納了行政人員股份獎勵計劃，由2015年1月1日(「生效日期」)起生效，為期十年。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。

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生效日期當日公司已發行的普通股股數的2.5%，以及在12個月期間直至相關獎勵日期可授予單一合資格僱員的獎勵股份最高數目不得超過公司於相關獎勵日期已發行的普通股股數的0.03%。

一般來說，公司將向第三方信託人(現為香港中央證券信託有限公司)(「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。

有關行政人員股份獎勵計劃的運作詳情載於公司2020年報中的薪酬委員會報告書標題為「長期獎勵」(第135頁至第136頁)一節內及綜合帳項附註11C及41(ii) (www.mtr.com.hk)。

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 (附註1)		於2021年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	期內 已賦予的 獎勵股份 數目	期內 失效及/或 被沒收的 獎勵股份 數目	於2021年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)				
金澤培博士	10/4/2018	25,550	50,450	58,968	43,328	15,640	-
	1/4/2019	120,000	-	120,000	-	-	120,000
	8/4/2019	47,400	91,750	123,350	79,107	28,443	15,800
	8/4/2020	89,300	-	89,300	29,766	-	59,534
	8/4/2021	52,750	199,800	-	-	-	252,550
劉天成	10/4/2018	16,450	50,450	55,934	40,294	15,640	-
	8/4/2019	16,250	-	10,834	5,416	-	5,418
	8/4/2020	39,100	-	39,100	13,033	-	26,067
	8/4/2021	19,700	47,850	-	-	-	67,550
包立聲	8/4/2019	-	30,150	30,150	20,803	9,347	-
	8/4/2020	30,250	-	30,250	10,083	-	20,167
	8/4/2021	15,050	47,850	-	-	-	62,900
鄭惠貞	10/4/2018	17,600	50,450	56,318	40,678	15,640	-
	8/4/2019	16,550	-	11,034	5,516	-	5,518
	8/4/2020	32,450	-	32,450	10,816	-	21,634
	8/4/2021	17,450	47,850	-	-	-	65,300
蔡少綿	8/4/2021	13,500	47,850	-	-	-	61,350
許亮華	10/4/2018	14,200	50,450	55,184	39,544	15,640	-
	8/4/2019	13,800	-	9,200	4,600	-	4,600
	8/4/2020	29,050	-	29,050	9,683	-	19,367
	8/4/2021	15,600	47,850	-	-	-	63,450
李家潤博士	10/4/2018	7,900	10,500	13,134	9,879	3,255	-
	8/4/2019	8,300	-	5,534	2,766	-	2,768
	8/4/2020	15,500	-	15,500	5,166	-	10,334
	8/4/2021	13,550	47,850	-	-	-	61,400
馬琳	10/4/2018	16,050	50,450	55,800	40,160	15,640	-
	8/4/2019	13,400	-	8,934	4,466	-	4,468
	8/4/2020	27,000	-	27,000	9,000	-	18,000
	8/4/2021	14,250	47,850	-	-	-	62,100
鄧智輝	10/4/2018	16,850	50,450	56,068	40,428	15,640	-
	8/4/2019	17,200	-	11,467	5,733	-	5,734
	8/4/2020	31,350	-	31,350	10,450	-	20,900
	8/4/2021	17,200	47,850	-	-	-	65,050

公司管治及其他資料

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別 (附註1)		於2021年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	期內 已賦予的 獎勵股份 數目	期內 失效及/或 被沒收的 獎勵股份 數目	於2021年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)				
楊美珍	10/4/2018	17,350	50,450	56,234	40,594	15,640	-
	8/4/2019	16,350	-	10,900	5,450	-	5,450
	8/4/2020	32,650	-	32,650	10,883	-	21,767
	8/4/2021	17,200	47,850	-	-	-	65,050
顏永文博士 (於2021年2月22日 退任)	10/4/2018	12,250	50,450	54,534	38,894	15,640	-
	8/4/2019	12,500	-	8,334	8,334	-	-
	8/4/2020	26,500	-	26,500	26,500	-	-
其他合資格僱員	10/4/2018	2,064,750	1,358,800	1,575,316	1,115,615	459,701	-
	8/4/2019	1,780,400	122,750	1,126,878	587,711	47,495	491,672
	8/4/2020	1,981,600	6,950	1,866,350	635,991	33,208	1,197,151
	8/4/2021	1,759,700	927,600	-	3,650	20,800	2,662,850

附註：

- 1 按行政人員股份獎勵計劃下將予授出之獎勵股份乃公司已發行的普通股。
- 2 受限制股份是向個別合資格僱員授出，並於三年內均等分批賦予(除非公司薪酬委員會另有決定)。
- 3 表現股份是向合資格僱員授出及一般按每三年的表現週期賦予並須經公司薪酬委員會不時審視及批准。

買賣或贖回上市證券

截至2021年6月30日止六個月期間，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。然而，於同期內，行政人員股份獎勵計劃的信託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則及信託契約條款，以總額約1.16億港元在聯交所購入了合共2,650,000股公司普通股(2020年：0.86億港元)。

有關控股股東須履行特定責任的貸款協議

截至2021年6月30日，附有控股權限制條件的債券餘額為5億港元(2020年：債券餘額268.29億港元及銀行信貸餘額102.5億港元)，於2022年到期，而集團並沒有附控股權限制條件之已承諾但未動用的銀行信貸(2020年：85.04億港元)。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贖回債券。

暫停辦理成員登記手續

為釐定公司股東享有2021年度中期股息的權利，公司成員登記冊已於2021年8月27日至2021年9月1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2021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2021年8月26日下午4時30分(香港時間)或之前送達公司的股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司辦理登記，其地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室。2021年度中期股息(附有以股息選擇(惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外))預計於2021年10月19日派發予於2021年9月1日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

未經審核的中期財務報告

綜合損益表

百萬港元	附註	截至2021年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2020年 6月30日止六個月 (未經審核)
香港客運業務收入		6,004	6,234
香港車站商務收入		1,496	1,809
香港物業租賃及管理業務收入		2,511	2,582
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	2	12,050	10,465
其他業務收入		224	502
		22,285	21,592
中國內地物業發展收入	2	32	-
總收入		22,317	21,592
香港客運業務開支			
- 員工薪酬及有關費用		(2,988)	(3,196)
- 保養及相關工程		(1,046)	(1,061)
- 水電費用		(826)	(811)
- 一般及行政開支		(346)	(394)
- 鐵路配套服務		(113)	(179)
- 耗用的存料與備料		(267)	(256)
- 政府地租及差餉		(80)	(116)
- 其他費用		(87)	(115)
		(5,753)	(6,128)
香港車站商務開支		(220)	(260)
香港物業租賃及管理業務開支		(433)	(379)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	2	(11,471)	(10,156)
其他業務開支		(315)	(564)
項目研究及業務發展開支		(169)	(104)
		(18,361)	(17,591)
中國內地物業發展開支	2	(25)	(4)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支		(18,386)	(17,595)
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		3,924	4,001
- 來自中國內地物業發展		7	(4)
		3,931	3,997
香港物業發展利潤	4	3,733	6,168
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		7,664	10,165
折舊及攤銷		(2,635)	(2,613)
每年非定額付款		(211)	(457)
應佔聯營公司及合營公司利潤	6	530	217
未計利息、財務開支及稅項前利潤		5,348	7,312
利息及財務開支	5	(445)	(499)
投資物業重估虧損	11A	(1,386)	(5,967)
除稅前利潤		3,517	846
所得稅	7	(735)	(1,157)
期內利潤/(虧損)		2,782	(311)
下列人士應佔：			
- 本公司股東		2,673	(334)
- 非控股權益		109	23
期內利潤/(虧損)		2,782	(311)
本公司股東應佔期內利潤/(虧損)：			
- 來自經常性業務		912	433
- 來自物業發展		3,147	5,200
- 來自基本業務		4,059	5,633
- 來自投資物業重估		(1,386)	(5,967)
		2,673	(334)
每股盈利/(虧損)：	9		
- 基本		0.43 港元	(0.05 港元)
- 攤薄		0.43 港元	(0.05 港元)

第50至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

應派發予本公司股東的股息詳情載於附註8。

綜合全面收益表

百萬港元	附註	截至2021年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2020年 6月30日止六個月 (未經審核)
期內利潤/(虧損)		2,782	(311)
期內其他全面虧損(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/(虧損)		56	(164)
其後可能重新分類至損益的項目：			
– 匯兌折算差額：			
– 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表		38	(268)
– 非控股權益		23	(20)
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		(130)	(8)
		(69)	(296)
	10	(13)	(460)
期內全面收益/(虧損)總額		2,769	(771)
下列人士應佔：			
– 本公司股東		2,637	(774)
– 非控股權益		132	3
期內全面收益/(虧損)總額		2,769	(771)

第50至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2021年6月30日 (未經審核)	於2020年12月31日 (已審核)
資產			
固定資產			
- 投資物業	11A	84,850	86,058
- 其他物業、機器及設備	11B	101,515	101,999
- 服務經營權資產	12	33,069	32,875
		219,434	220,932
商譽及物業管理權		75	79
發展中物業	14	11,182	11,942
遞延開支		1,420	1,116
聯營公司及合營公司權益		12,030	11,592
遞延稅項資產	21	453	470
證券投資		1,149	468
待售物業	15	994	1,800
財務衍生工具資產	16	318	480
存料與備料		2,141	2,014
應收帳項及其他應收款項	17	12,552	13,313
應收關連人士款項	18	4,022	5,462
現金、銀行結餘及存款		29,793	20,906
		295,563	290,574
負債			
短期貸款		2,835	3,357
應付帳項、其他應付款項及撥備	19	43,718	36,837
本期所得稅		1,307	1,004
應付關連人士款項	18	5,331	453
貸款及其他負債	20	43,721	46,983
服務經營權負債		10,257	10,295
財務衍生工具負債	16	487	381
非控股權益持有者貸款		151	158
遞延稅項負債	21	14,084	14,125
		121,891	113,593
淨資產			
		173,672	176,981
股本及儲備			
股本	22	59,741	59,666
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份		(245)	(262)
其他儲備		113,851	117,384
本公司股東應佔總權益		173,347	176,788
非控股權益		325	193
總權益		173,672	176,981

第50至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合權益變動表

百萬元	附註	股本	為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	其他儲備							非控股權益	總權益
				固定資產重估儲備	對沖儲備	以股份為基礎的僱員資本儲備	匯兌儲備	保留溢利	本公司股東應佔總權益			
2021年6月30日(未經審核)												
於2021年1月1日結餘(已審核)		59,666	(262)	3,662	148	181	150	113,243	176,788	193	176,981	
截至2021年6月30日止六個月的權益變動：												
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	2,673	2,673	109	2,782	
- 期內其他全面收益/(虧損)		-	-	56	(130)	-	38	-	(36)	23	(13)	
- 期內全面收益/(虧損)總額		-	-	56	(130)	-	38	2,673	2,637	132	2,769	
- 由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	(2)	-	-	-	(2)	-	(2)	
- 2020年末期普通股息		8	-	-	-	-	-	(6,060)	(6,060)	-	(6,060)	
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		22E	-	(116)	-	-	-	-	(116)	-	(116)	
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		22F	3	133	-	-	(133)	-	(3)	-	-	
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	33	-	-	33	-	33	
- 僱員行使認股權		22C	72	-	-	-	(5)	-	67	-	67	
於2021年6月30日結餘			59,741	(245)	3,718	16	76	188	109,853	173,347	325	173,672
2020年12月31日(已審核)												
於2020年1月1日結餘(已審核)			58,804	(263)	3,936	221	160	(1,132)	124,880	186,606	192	186,798
截至2020年6月30日止六個月的權益變動：												
- 期內(虧損)/利潤			-	-	-	-	-	(334)	(334)	23	(311)	
- 期內其他全面虧損			-	-	(164)	(8)	-	(268)	-	(440)	(20)	(460)
- 期內全面(虧損)/收益總額			-	-	(164)	(8)	-	(268)	(334)	(774)	3	(771)
- 由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額			-	-	-	2	-	-	2	-	2	
- 2019年末期普通股息		8	-	-	-	-	-	(6,036)	(6,036)	-	(6,036)	
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		22E	-	(86)	-	-	-	-	(86)	-	(86)	
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		22F	6	84	-	-	(90)	-	-	-	-	
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	61	-	-	61	-	61	
- 僱員行使認股權		22C	57	-	-	-	(4)	-	53	-	53	
於2020年6月30日結餘			58,867	(265)	3,772	215	127	(1,400)	118,510	179,826	195	180,021
截至2020年12月31日止六個月的權益變動：												
- 期內虧損			-	-	-	-	-	(4,475)	(4,475)	(35)	(4,510)	
- 期內其他全面(虧損)/收益			-	-	(110)	(65)	-	1,550	752	2,127	33	2,160
- 期內全面(虧損)/收益總額			-	-	(110)	(65)	-	1,550	(3,723)	(2,348)	(2)	(2,350)
- 由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額			-	-	-	(2)	-	-	(2)	-	(2)	
- 就2019年末期普通股息以股代息而發行之股票			692	(2)	-	-	-	2	692	-	692	
- 2020年中期普通股息		8	-	-	-	-	-	(1,545)	(1,545)	-	(1,545)	
- 就2020年中期普通股息以股代息而發行之股票			81	(1)	-	-	-	1	81	-	81	
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份			-	6	-	-	(4)	-	(2)	-	-	
- 以股份為基礎的僱員支出			-	-	-	-	60	-	60	-	60	
- 僱員行使認股權			26	-	-	-	(2)	-	24	-	24	
於2020年12月31日結餘(已審核)			59,666	(262)	3,662	148	181	150	113,243	176,788	193	176,981

第50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2021年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2020年 6月30日止六個月 (未經審核)
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	24	4,747	2,244
收取為營運深圳地鐵四號綫的政府資助		-	587
購買儲稅券		(57)	(57)
已付本期稅項			
- 已付香港利得稅		(313)	(1,930)
- 已付香港以外稅項		(162)	(142)
經營活動所得的現金淨額		4,215	702
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		(2,776)	(2,805)
- 香港鐵路延綫項目		(265)	(77)
- 投資物業項目及裝修工程		(89)	(3,285)
- 其他資本性工程		(63)	(139)
每年非定額付款		(238)	(2,583)
收取與物業發展有關的款項		13,797	3,535
支付與物業發展有關的款項		(836)	(212)
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款(增加)/減少		(2,643)	3,578
聯營公司及合營公司的分派		39	25
購入證券投資		(719)	(52)
其他		(134)	213
投資活動所得/(耗用)的現金淨額		6,073	(1,802)
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		67	53
為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		(116)	(86)
貸款及發行資本市場借貸工具所得款項		7,925	12,235
償還貸款及資本市場借貸工具		(11,505)	(9,963)
已付利息及財務開支		(434)	(490)
已收利息		85	135
已支付租賃租金的資本金額		(104)	(100)
融資活動(耗用)/所得的現金淨額		(4,082)	1,784
現金及現金等價物淨增加		6,206	684
於1月1日的現金及現金等價物		11,879	8,346
匯率變動的影響		38	(205)
於6月30日的現金及現金等價物		18,123	8,825
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		29,793	18,098
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款		(11,670)	(9,262)
銀行透支		-	(11)
綜合現金流量表中的現金及現金等價物		18,123	8,825

第50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本公司審核委員會審閱。

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

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

本中期財務報告包括簡要綜合帳項及若干註釋，當中載有若干事項及交易的闡釋，對瞭解本公司及其附屬公司（統稱「本集團」）及本集團於聯營公司及合營公司的權益自2020年度帳項發出後的財務狀況及業績的轉變極為重要。此簡要綜合中期帳項及附註並不包括按照《香港財務報告準則》所編製的完整帳項的所有資料。

本中期財務報告內所載截至2020年12月31日止財政年度的財務資料乃為比較資料，並不構成本公司於該財政年度的法定年度綜合帳項，惟資料則來自該等帳項。按照香港《公司條例》（第622章）第436條法定帳項須披露有關資料如下：

- 根據《公司條例》第662(3)條及附表6第3部，本公司已將截至2020年12月31日止年度的帳項交付公司註冊處處長。
- 本公司的核數師已對該帳項作出匯報。核數師報告並無保留意見；並無含有該核數師在其報告不作保留意見之情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事宜之提述；亦未載有按《公司條例》第406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

香港會計師公會頒布了數項《香港財務報告準則》修訂，該等修訂在本集團本會計期間首次生效。然而，並無任何修訂對本集團在本中期財務報告內當期或前期業績及財務狀況的編製或列報方式產生重大影響。本集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新增準則或修正。

編製本中期財務報告所採納的會計政策與編製2020年度帳項所採納的相同。

2 中國內地及國際附屬公司收入及開支

有關中國內地及國際附屬公司的收入及開支包括：

百萬港元	截至2021年 6月30日止六個月		截至2020年 6月30日止六個月	
	收入	開支	收入	開支
墨爾本都市鐵路	6,259	5,960	5,055	4,959
悉尼地鐵西北綫	327	294	298	354
悉尼地鐵城市及西南綫	746	742	979	979
瑞典業務（「MTR Nordic」）	2,669	2,648	2,257	2,245
TfL Rail/伊利莎伯綫	1,170	1,096	1,123	985
深圳地鐵四號綫	396	340	220	224
其他	483	391	533	410
	12,050	11,471	10,465	10,156
中國內地物業發展	32	25	-	4
中國內地及國際附屬公司總計	12,082	11,496	10,465	10,160

3 業務分類資料

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

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

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

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	香港客運服務			中國內地及國際聯屬公司				未予分類金額	總計
	香港客運業務	香港車站商務	香港物業租賃及管理業務	香港物業發展	中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務	中國內地物業發展	其他業務		
截至 2021 年 6 月 30 日止六個月									
《香港財務報告準則》第 15 號範圍內與客戶的合約收入	6,004	699	119	-	11,870	32	222	-	18,946
- 在某一時點確認	5,544	18	-	-	1,082	32	53	-	6,729
- 隨時間確認	460	681	119	-	10,788	-	169	-	12,217
來自其他來源的收入	-	797	2,392	-	180	-	2	-	3,371
總收入	6,004	1,496	2,511	-	12,050	32	224	-	22,317
經營開支	(5,753)	(220)	(433)	-	(11,471)	(25)	(315)	-	(18,217)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(122)	-	-	(47)	(169)
未計香港物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤/(虧損)	251	1,276	2,078	-	457	7	(91)	(47)	3,931
香港物業發展利潤	-	-	-	3,733	-	-	-	-	3,733
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤/(虧損)	251	1,276	2,078	3,733	457	7	(91)	(47)	7,664
折舊及攤銷	(2,362)	(95)	(10)	-	(134)	-	(34)	-	(2,635)
每年非定額付款	(174)	(36)	(1)	-	-	-	-	-	(211)
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	430	-	100	-	530
未計利息、財務開支及稅項前(虧損)/利潤	(2,285)	1,145	2,067	3,733	753	7	(25)	(47)	5,348
利息及財務開支	-	-	-	-	(33)	37	-	(449)	(445)
投資物業重估虧損	-	-	(1,195)	-	(191)	-	-	-	(1,386)
所得稅	-	-	-	(615)	(45)	(15)	-	(60)	(735)
截至 2021 年 6 月 30 日止六個月(虧損)/利潤	(2,285)	1,145	872	3,118	484	29	(25)	(556)	2,782

未經審核的中期財務報告附註

3 業務分類資料(續)

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

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

百萬港元	截至2021年6月30日止六個月	截至2020年6月30日止六個月
香港特別行政區(所屬地)	10,193	11,100
澳洲	7,332	6,332
中國內地及澳門特別行政區	948	775
瑞典	2,669	2,257
英國	1,175	1,128
	12,124	10,492
	22,317	21,592

4 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至2021年6月30日止六個月	截至2020年6月30日止六個月
分佔物業發展所得的盈餘、收入及未出售物業的權益	3,635	6,171
確認物業作投資用途的收入	79	-
西鐵物業發展的代理費及其他收入	29	14
其他費用及雜項研究	(10)	(17)
	3,733	6,168

5 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

百萬港元	截至2021年 6月30日止六個月	截至2020年 6月30日止六個月
關於下列各項的利息開支：		
– 銀行貸款、透支及資本市場借貸工具	464	530
– 服務經營權負債	346	348
– 租賃負債	26	27
– 其他	12	12
財務開支	25	32
匯兌收益	(105)	(95)
	768	854
已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	(28)	(30)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	2	4
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入利息開支	(5)	(14)
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌收益	106	93
– 終止對沖會計時由對沖儲備撥入	(93)	–
– 投資淨額對沖：		
– 無效部分	–	(1)
– 沒有採納對沖會計方法的衍生工具	(6)	8
	4	90
資本化利息開支	(161)	(189)
	583	725
利息收入：		
– 銀行存款	(110)	(132)
– 其他	(28)	(94)
	(138)	(226)
	445	499

6 應佔聯營公司及合營公司利潤

應佔聯營公司及合營公司利潤包括：

百萬港元	截至2021年 6月30日止六個月	截至2020年 6月30日止六個月
應佔除稅前利潤	786	311
應佔稅項支出	(256)	(94)
	530	217

於2021年5月，First MTR South Western Trains Limited(本公司的聯營公司，當中本公司持股百分之三十，而英國FirstGroup plc持股百分之七十)與英國運輸局在緊急補救措施協議結束後簽署了一份國家鐵路合約。合約期由2021年5月30日開始，為期兩年至2023年5月終結。英國運輸局可酌情選擇將合約期延長最多兩年。

未經審核的中期財務報告附註

7 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2021年 6月30日止六個月	截至2020年 6月30日止六個月
本期稅項		
– 香港利得稅項	677	1,200
– 香港以外稅項	89	94
	766	1,294
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	(9)	(32)
– 超過相關折舊的折舊免稅額	(3)	(35)
– 物業重估	(25)	–
– 撥備及其他	6	(70)
	(31)	(137)
	735	1,157

除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司外，截至2021年6月30日止六個月內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以期內估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損(如有)後，按稅率16.5%(2020年：16.5%)計算。根據利得稅兩級制，本公司首200萬港元的應課稅利潤按8.25%徵稅，而餘下的應課稅利潤則按16.5%徵稅。本公司的香港利得稅撥備於2020年按此相同基準計算。

香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

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%(2020年：16.5%)計算，而在香港以外產生的遞延稅項則按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

有關本公司就香港利得稅購買儲稅券之詳情請參閱本中期財務報告附註17。

8 股息

已付及建議派發予本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	截至2021年 6月30日止六個月	截至2020年 6月30日止六個月
與期內有關的普通股息		
– 匯報期末後宣派的中期普通股息每股0.25港元(2020年：每股0.25港元)	1,546	1,545
有關去年的普通股息		
– 期內批准及應付/已付的末期普通股息每股0.98港元 (2020年：有關2019年度的每股0.98港元)	6,060	6,036

於匯報期末後宣派的中期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

於2021年6月30日，本公司於綜合財務狀況表之應付關連人士款項(附註18)和應付帳項、其他應付款項及撥備(附註19)分別確認了45.41億港元予香港特區政府財政司司長法團和15.19億港元予本公司其他股東之應付2020年末期普通股息。

9 每股盈利/(虧損)

A 每股基本盈利/(虧損)

每股基本盈利/(虧損)以截至2021年6月30日止六個月內股東應佔利潤26.73億港元(2020年：虧損3.34億港元)，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2021年 6月30日止六個月	截至2020年 6月30日止六個月
於1月1日已發行普通股	6,180,927,873	6,157,948,911
已行使認股權的影響	1,104,433	821,528
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(5,178,777)	(5,541,611)
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	6,176,853,529	6,153,228,828

9 每股盈利/(虧損)(續)

B 每股攤薄盈利/(虧損)

每股攤薄盈利/(虧損)以截至2021年6月30日止六個月內股東應佔利潤26.73億港元(2020年：虧損3.34億港元)，及就具攤薄效力的本公司的認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃作出調整的期內已發行的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

	截至2021年 6月30日止六個月	截至2020年 6月30日止六個月
於6月30日的加權平均普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	6,176,853,529	6,153,228,828
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	441,314	–
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	5,301,334	–
於6月30日的加權平均普通股數(已攤薄)	6,182,596,177	6,153,228,828

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

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤40.59億港元(2020年：56.33億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利為0.66港元(2020年：0.92港元)。

10 其他全面虧損

A 與本集團之其他全面虧損各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	截至2021年 6月30日止六個月			截至2020年 6月30日止六個月		
	除稅前 金額	稅項 (支出)/抵免	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項 抵免	除稅後 金額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表	38	–	38	(268)	–	(268)
– 非控股權益	23	–	23	(20)	–	(20)
	61	–	61	(288)	–	(288)
自用土地及樓宇的重估盈餘/(虧損) (附註11B)	67	(11)	56	(197)	33	(164)
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註10B)	(156)	26	(130)	(9)	1	(8)
其他全面虧損	(28)	15	(13)	(494)	34	(460)

B 來自本集團其他全面虧損的現金流量對沖各組成部分如下：

百萬港元	截至2021年 6月30日止六個月	截至2020年 6月30日止六個月
現金流量對沖：		
期內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	(164)	(92)
撥入損益的金額：		
– 利息及財務開支(附註5)	8	79
– 其他開支	–	4
上述項目之遞延稅項	26	1
	(130)	(8)

未經審核的中期財務報告附註

11 投資物業及其他物業、機器及設備

A 投資物業

本集團在香港及中國內地的所有投資物業已於匯報日分別由高力國際物業顧問(香港)有限公司和戴德梁行有限公司作出重估。此等重估是以收益資本法進行估值。根據此法，市場價值是以現有租約的租金收入及現有租約屆滿時預期可收到的市場租值，並參照估值日按當時市場租金水平而定的單一市場收益率予以資本化計算。

根據此等重估，本集團已在綜合損益表的投資物業重估內確認截至2021年6月30日止六個月內因重新估值所產生的公允價值減少淨額13.86億港元(2020年：59.67億港元)。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。

B 其他物業、機器及設備

(i) 自有資產的添置

截至2021年6月30日止六個月內，本集團添置或投入使用的資產(使用權資產除外)原值共15.47億港元(2020年：15.77億港元)。

(ii) 估值

所有本集團的自用土地及樓宇均位於香港，並以公允價值列帳。所有自用土地及樓宇已於匯報日由高力國際物業顧問(香港)有限公司，以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售作出重估。由此估值產生的重估收益6,700萬港元(2020年：虧損1.97億港元)，在扣除相關遞延稅項支出1,100萬港元(2020年：「遞延稅項抵免」3,300萬港元)後，已確認為其他全面虧損並累計至固定資產重估儲備帳(附註10A)。

C 使用權資產

截至2021年6月30日止六個月內，使用權資產的添置為1.83億港元(2020年：33.37億港元)。金額主要為添置1.68億港元(2020年：32.86億港元)租賃投資物業。

12 服務經營權資產

截至2021年6月30日止六個月內，根據兩鐵合併的服務經營權安排，本集團對從九廣鐵路公司(「九鐵公司」)租借回來的鐵路及巴士系統進行替換及升級(「額外經營權財產」)的支出為8.65億港元(2020年：7.95億港元)，根據與九鐵公司簽訂補充服務經營權協議為高速鐵路(香港段)(「額外經營權財產(高速鐵路(香港段))」)及屯馬綫(「額外經營權財產(屯馬綫)」)的經營權財產進行替換及升級的支出分別為3,100萬港元(2020年：2,600萬港元)及1,800萬港元(2020年：100萬港元)，而與深圳地鐵四號綫有關的服務經營權資產增加的開支為1,400萬港元(2020年：1,000萬港元)。

深圳地鐵四號綫是深圳地鐵的一部分，由全資附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司經營。但深圳地鐵四號綫自港鐵軌道交通(深圳)有限公司在2010年開始營運以來一直未有調高車費。於2020年7月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》並已於2021年1月1日實施。辦法羅列票價制定機制及定價程序。於2021年6月30日，根據迄今為止的票價調整進度，並沒有確認減值虧損。倘未能實施適當的車費調整及調整機制，預計深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將受到影響。

13 香港特區政府委託的鐵路工程項目

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目

(a) 高速鐵路(香港段)初步委託協議

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

13 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

(b) 高速鐵路(香港段)委託協議

於2009年，基於理解到本公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高速鐵路(香港段)，香港特區政府決定委託本公司進行高速鐵路(香港段)的建造、測試及通車試行。於2010年1月26日，香港特區政府與本公司就高速鐵路(香港段)的建造及通車試行訂立另一份委託協議(「**高速鐵路(香港段)委託協議**」)。根據高速鐵路(香港段)委託協議，本公司負責進行或促使就高速鐵路(香港段)的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高速鐵路(香港段)的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用(「**委託費用**」)及就此進行融資，並按照協定付款時間表向本公司支付一筆費用(「**高速鐵路(香港段)項目管理費用**」)(對該等安排隨後之修訂於以下描述)。截至2021年6月30日，本公司已收到香港特區政府清繳的所有高速鐵路(香港段)項目管理費用。

倘若本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議(包括，倘若本公司違反其對項目管理服務的保證)，香港特區政府有權向本公司提出申索，並且根據高速鐵路(香港段)委託協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據高速鐵路(香港段)委託協議的責任或本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據高速鐵路(香港段)委託協議，本公司就高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據高速鐵路(香港段)委託協議收取的高速鐵路(香港段)項目管理費用及其他費用，以及本公司根據高速鐵路(香港段)初步委託協議收取的若干費用(「**責任上限**」)。根據一般法律原則，倘若本公司被認定為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府保留了對本公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議下的目前超支的責任問題(如下所述)(如有)提交仲裁的權利(詳見下文附註13A(c)(iv))，但截至本中期報告之日期，本公司並沒有收到由香港特區政府提出的申索。

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

於2015年6月30日，本公司向香港特區政府匯報，指出本公司估計：

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

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

(c) 高速鐵路(香港段)協議

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

- (i) 香港特區政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價(包括原有的造價預算650億港元加上經協定增加的194.2億港元項目造價估算(委託費用(最高為844.2億港元)中超過650億港元的部分為「**目前超支**」))；
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元，本公司將承擔和支付超出該金額(如有)的項目造價部分(「**進一步超支**」)，但不包括若干經協定的例外費用(即高速鐵路(香港段)協議中規定由於法律改變、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用)；
- (iii) 本公司將以同等金額分兩期以現金支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)(「**特別股息**」)。第一期股息已於2016年7月13日支付，而第二期股息亦已於2017年7月12日支付；

13 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

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

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

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

(vi) 高速鐵路(香港段)協議下的安排(包括支付特別股息)取決於:

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

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

(d) 高速鐵路(香港段)的營運

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

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

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

13 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

(f) 本公司並無就下列各項於本公司綜合帳項作出任何撥備：

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

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，本公司可能須承擔的任何可能責任(於上文附註13A(c)(iv)更具體說明)，原因是(a)本公司並未接獲香港特區政府針對本公司提出任何索償或仲裁(因高速鐵路(香港段)協議緣故，須待高速鐵路(香港段)開始投入商業營運後方可進行)的任何通知(截至2021年6月30日及截至本中期報告之日期)；(b)本公司受責任上限所保障；及(c)由於高速鐵路(香港段)協議，本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及

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

(g) 高速鐵路(香港段)項目管理費用收入及上述額外費用收入合共65.48億港元已於以往年度的綜合損益表中確認。

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

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

(a) 沙中綫協議

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

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

根據沙中綫委託協議二，本公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向本公司支付所有工程成本(「委託協議二的前期工程成本」)。委託協議二的前期工程成本和銜接工程成本(如下所述)應由香港特區政府支付給本公司。截至2021年6月30日止六個月內，本公司因此而產生的該等費用並其後應由香港特區政府向本公司支付的金額合共1.57億港元(2020年：8,000萬港元)。截至2021年6月30日，香港特區政府尚未支付的費用合共2.76億港元(於2020年12月31日：10.35億港元)。

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

本公司負責進行或促使他人進行沙中綫協議內指定的工程，從而獲得項目管理費用合共78.93億港元(「原本項目管理費用」)。截至2021年6月30日及截至本中期報告之日期，本公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的原本項目管理費用。截至2021年6月30日止六個月內，零港元的原本項目管理費用(2020年：3.33億港元)已在綜合損益表中確認。截至2021年6月30日，原本項目管理費用合共78.93億港元(截至2020年12月31日：78.93億港元)已在綜合損益表中確認。

13 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(b) 沙中綫委託協議三的超支

(i) 造價

本公司之前已公布，由於持續面對外在因素帶來的挑戰，沙中綫委託協議三的原本委託金額將不足以支付估計的總造價(「造價」)，及將需要顯著上調。於2017年，本公司對主要建造工程的造價估算進行了詳細評估，本公司已於2017年12月5日把873.28億港元(包括上調了應付予本公司的項目管理費用)的經修訂總造價估計(「2017年造價估算」)提交香港特區政府，此估算考慮到若干因素(包括考古文物、香港特區政府對附加工程範圍的要求、延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成等問題)。

本公司隨後已進行並完成對造價的進一步評估和重新確認，並已根據沙中綫委託協議三的條款於2020年2月10日通知香港特區政府最新造價估算為829.99億港元(「2020年造價估算」)(此款項包括應支付予本公司13.71億港元的額外項目管理費用(「額外項目管理費用」)，即本公司根據沙中綫委託協議三履行餘下的項目管理責任所需的額外費用(詳見下文附註13B(b)(ii))，但不包括本公司已於其截至2019年12月31日止年度內的綜合損益表中就紅磡事件相關費用已撥備的20億港元(詳見下文附註13B(c)(iii))。2020年造價估算表示原本委託金額的708.27億港元上調了121.72億港元，但較本公司在2017年12月公布的估計上調的165.01億港元為少。

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

(ii) 額外項目管理費用

如上文附註13B(b)(i)所述以及本公司之前已披露，沙中綫項目的通車計劃受到若干主要外圍因素的嚴重影響。這些因素不單增加了工程成本，也增加了本公司根據相關的沙中綫委託協議履行其項目管理責任所需的費用，增加的金額估計約為13.71億港元。

於2020年12月，香港特區政府根據第三份委託協議中所載的付款時間表向本公司已支付的項目管理費用總額大致接近原本項目管理費用(為免生疑問，該總額並不包括本公司早前尋求發放的13.71億港元額外項目管理費用)，並已被本公司全數使用。香港特區政府已獲得立法會批准的額外撥款並不包括本公司早前尋求香港特區政府發放的任何額外項目管理費用。因此，作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上，本公司目前會負擔本公司繼續履行第三份委託協議下的項目管理責任所產生的費用(務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展)。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據第三份委託協議可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。

然而，鑒於本公司認為項目計劃嚴重延誤和因而引致本公司的項目管理費用上調，本公司已經致函香港特區政府，重申本公司(根據第三份委託協議的條款及在本公司取得獨立專家意見後)認為本公司有權收取上調的項目管理費用，而上調的幅度應由雙方真誠磋商協定或根據第三份委託協議的規定釐定。然而，香港特區政府對本公司作出回應，重申香港特區政府認為對第三份委託協議中包含的任何工程範圍、委託活動和/或委託計劃均沒作出任何重大修改。因此，香港特區政府保持其不同意增加任何項目管理費用的立場。

儘管此事仍需待解決，作為現階段安排，本公司在不影響其法律責任的原則為基礎上已經繼續及將會繼續履行其於第三份委託協議下的項目管理責任，並且已經繼續及將會繼續負擔相關費用，務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展，令沙中綫能在合理切實可行情況下盡快達致全面通車。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據第三份委託協議可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。

13 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(iii) 沙中綫管理費用的撥備

鑒於上文附註13B(b)(ii)所述的事項，尤其是作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上(同時本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據第三份委託協議可採取相關行動和可尋求的補救措施等事上保留其權利)，本公司會負擔本公司繼續履行其項目管理責任所產生的費用。本集團已在截至2020年12月31日止年度的綜合損益表中作出13.71億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的額外費用。截至2021年6月30日止六個月內，本公司已耗用2.77億港元(2020年：零港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2020年：零港元)。該撥備(扣除已耗用的金額)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

此撥備金額並無計算任何可能支付予本公司的額外管理費用在內(不論是在未能達成整體解決方案的情況下及/或因某項裁決、和解或其他原因)。因此，如果任何該等潛在追討能得到實際確定，任何該等追討的金額將被確認並計入本公司有關財政期間的綜合損益表。

(c) 紅磡事件

正如本公司於2019年7月18日的公告所述，紅磡站擴建部分的施工質量在2018年被指出現問題(「第一次紅磡事件」)。本公司當時立即調查事件、向香港特區政府報告調查結果，以及保留本公司對有關承建商追究的權利。

在2018年年底及2019年年初，本公司告知香港特區政府，紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處的工程記錄不完整，並且出現一些建造工程方面的問題，成為第一次紅磡事件的後續事件(「第二次紅磡事件」)。

為回應第一次紅磡事件和第二次紅磡事件，本公司已向香港特區政府就檢視有關的實際建造狀況及施工質量提交了建議。

(i) 調查委員會

在2018年7月10日，香港特區行政長官會同行政會議根據《調查委員會條例》(香港法例第86章)成立調查委員會。於2019年1月29日，香港特區政府向調查委員會提交了第一期的結束聆訊陳詞，當中指出本公司應該提供專業並稱職的工程項目管理人在合理的期望下應具備的技能和看管水平，但本公司卻未能達到要求。

於2019年3月26日，香港特區政府公布了經遮蓋的調查委員會中期報告。調查委員會在報告中指出雖然「紅磡站擴建部分的連續牆和月台層板建造工程達到安全水平」，但有關工程在要項上並沒有按照相關合約的規定執行。

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

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

於2020年5月12日，香港特區政府發表了調查委員會的最終報告。調查委員會裁定並信納，當推行了適當的措施後，車站箱形、紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處構築物便會安全和適合作預定用途。針對這些構築物的適當措施已於2020年完成。調查委員會還對施工過程發表了多項意見(包括施工過程缺失，例如令人無法接受的造工差劣事件加上監督不力的問題，而在某些範疇，建造工程的管理水平亦未能達到合理標準)，並向本公司就未來提出建議。

(ii) 專家顧問團(「顧問團」)

香港特區政府於2018年8月成立沙中綫項目的顧問團，專責就本公司的項目管理系統進行整體檢討，並就推展沙中綫項目時應採取的額外管理和監察措施向本公司和相關政府部門提出建議。於2021年2月1日，顧問團向香港特區政府提交其最終報告。報告指出紅磡站已落成的相關結構，在完成所需的適當措施後，而作其預定用途，實際上是安全的。顧問團亦在報告向本公司和香港特區政府提出建議，以持續改善鐵路項目管理。

13 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(iii) 紅磡事件相關費用的撥備

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

為了繼續推進沙中綫項目，以及促使於2020年第一季的分階段啟用，本公司已於2019年7月公布，作為現階段安排，本公司將在不影響其法律責任的原則為基礎下先就紅磡事件以及分階段啟用屯馬綫支付相關的若干費用(即改建工程及試營運的費用以及其他與分階段啟用的準備活動相關的費用)(「紅磡事件相關費用」)，同時就最終承擔相關費用責任一事上保留其權利。

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

考慮到上文附註13B(c)所述情況，特別是鑑於作為現階段的安排及在不影響其法律責任的原則為基礎，本公司先支付紅磡事件相關費用的決定，本公司已於其截至2019年12月31日止年度的綜合損益表內作出了一項20億港元的撥備。截至2021年6月30日止六個月內，本公司已耗用1.36億港元(2020年：3.65億港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2020年：零港元)。該撥備(扣除已耗用的金額)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

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

(d) 混合車隊營運事件

於2020年9月11日，本公司就東鐵綫新信號系統投入服務前作出檢視後宣布，暫緩原定於2020年9月12日進行的新信號系統及新九卡列車的轉換安排(統稱「混合車隊營運事件」)。

於2020年9月13日，本公司宣布成立調查委員會負責調查該混合車隊營運事件及向香港特區政府提交調查報告。於2021年1月21日，本公司將調查委員會的報告提交予香港特區政府審閱。本公司確認並接納調查委員會的調查結果，包括認為有關情況並不是安全問題，惟涉及服務可靠性。本公司亦接納並會落實報告中提出的建議。在順利完成進一步測試並通過相關政府部門的審批後，東鐵綫新信號系統和新九卡列車於2021年2月6日一併投入運作，為東鐵綫延伸過海至金鐘站作出準備。

(e) 香港特區政府可能提出的申索及彌償

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

本公司與香港特區政府就若干事項磋商的最終結果，包括就紅磡事件及雙方各自就紅磡事件相關費用的付款責任和達成任何整體解決方案的時間，以及向相關人士作出追討的程度，在現階段而言仍極不確定。由於涉及重大不確定性，本公司目前未能有足夠的可靠性去估算本公司因整體沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額。因此，本公司除上述的撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於2021年6月30日本公司並無就除上述以外的沙中綫事宜確認其他撥備，本公司在今後未來將會按事態發展持續地評估確認任何進一步撥備的需要。

13 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(f) 分階段啟用沙中綫

於2020年2月11日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議一」)，補充及修改現有協議，使本公司能夠從2020年2月14日起為期兩年內以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫一期。

於2021年6月21日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議二」)，以補充及修改現有協議，使本公司能夠從2021年6月27日起為期兩年內以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫全綫。沙中綫補充服務經營權協議二已取代了於2020年2月11日簽訂的沙中綫補充服務經營權協議一。在沙中綫全面通車之前，雙方有義務真誠地展開獨家磋商，以期就整條沙中綫的補充服務經營權協議條款達成一致(擬取代沙中綫補充服務經營權協議二，除非雙方同意條文於新協議日期後應繼續有效)。

14 發展中物業

截至2021年6月30日止六個月內及截至2020年12月31日止年度內本集團的發展中物業變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷從發展商 收取的款項	轉撥至 損益	於6月30日/ 12月31日結餘
於2021年6月30日(未經審核)					
香港物業發展項目	11,942	266	(747)	(279)	11,182
於2020年12月31日(已審核)					
香港物業發展項目	12,022	687	(276)	(491)	11,942

15 待售物業

百萬港元	於2021年6月30日 (未經審核)	於2020年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	875	1,159
– 按可實現淨值	119	641
	994	1,800
代表：		
香港物業發展	772	1,572
中國內地物業發展	222	228
	994	1,800

待售物業代表本集團位於香港的未出售物業之權益或本集團收取攤分資產所得的物業，以及本集團位於深圳市的未出售物業。

在香港物業發展方面，於2021年6月30日及2020年12月31日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行高力國際物業顧問(香港)有限公司於該等日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，待售物業於2021年6月30日的可實現淨值已扣除500萬港元(2020年12月31日：800萬港元)的撥備。

未經審核的中期財務報告附註

16 財務衍生工具資產及負債

財務衍生工具資產及負債的名義金額及公允價值如下：

百萬港元	於2021年6月30日(未經審核)		於2020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				
– 公允價值對沖	2,455	3	–	–
– 現金流量對沖	59	2	386	11
– 沒有採納對沖會計方法	127	4	482	19
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	5,551	75	2,333	110
– 現金流量對沖	10,086	157	12,797	277
利率掉期				
– 公允價值對沖	2,600	58	4,390	62
– 現金流量對沖	500	9	250	1
– 沒有採納對沖會計方法	1,100	10	413	–
	22,478	318	21,051	480
財務衍生工具負債				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	497	–	1,960	25
– 現金流量對沖	354	8	7	1
– 沒有採納對沖會計方法	539	9	1,390	6
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	202	–	–	–
– 現金流量對沖	12,309	469	5,730	301
利率掉期				
– 現金流量對沖	–	–	3,250	47
– 沒有採納對沖會計方法	1,234	1	1,734	1
	15,135	487	14,071	381
總計	37,613		35,122	

17 應收帳項及其他應收款項

本集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港客運業務車費收入(除了來自高速鐵路(香港段)之外，如下文附註17(ii)所述)乃經八達通卡或二維碼收取並於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。小部分車費收入是經代理預售車票並於30日內到期繳清金額。
- (ii) 在高速鐵路(香港段)方面，其車票由本公司及內地其他列車營運商出售。中國鐵路總公司的清算中心負責管理廣深港高速鐵路的收入分配及結算系統，并按「分段清算」模式分配高速鐵路的收入予本公司，並於下一個月結算。
- (iii) 深圳地鐵四號綫車費收入乃經深圳通卡或二維碼收取並於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。瑞典MTRX車費收入乃經由一間第三者財務機構於14日內收取，經代理預售車票則於下一個月繳清金額。
- (iv) 在澳洲的特許經營權收入乃按其收入性質於每日或每月收取。大部分於斯德哥爾摩營運的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。倫敦TfL Rail/伊利莎伯綫的服務經營權收入於每四週收取一次。澳門輕軌系統氹仔綫的服務收入乃每月結算，而到期日乃根據相關服務合約的條款而訂。
- (v) 本集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至60日不等。本集團的投資物業及車站小商店的租戶須於簽訂租約時繳付三個月租金作按金。

17 應收帳項及其他應收款項(續)

- (vi) 與財務機構訂立的利率及貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。
- (vii) 顧問服務收入乃於工作完成後，或按顧問合約內的其他規定每月寄發帳單，並於30日內繳付。
- (viii) 除協定的保證金外，委託予本集團承辦的合約及資本性工程的相關應收帳項，於在建工程確認後的30日內到期繳付。
- (ix) 物業發展的應收帳項乃根據相關發展協議或買賣合約條款而到期繳付。

以到期日劃分的應收帳項之帳齡分析如下：

百萬港元	於2021年6月30日 (未經審核)	於2020年12月31日 (已審核)
未到期款項	3,526	3,343
30日過期未付	135	209
60日過期未付	71	80
90日過期未付	24	24
超過90日過期未付	130	126
應收帳項總額	3,886	3,782
其他應收款項及合約資產	8,666	9,531
	12,552	13,313

於2021年6月30日，其他應收款項內包括與香港物業發展利潤有關的款項25.75億港元(2020年12月31日：33.87億港元)，當中包括與按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可從保管資金派發的款項及應收物業買家的帳項。

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

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

18 重大關連人士交易

香港特區政府財政司司長法團受香港特區政府委託，於2021年6月30日持有本公司約74.95%的已發行股本，為本公司的最大股東。根據《香港會計準則》第24號(修訂)「關連人士的披露」，除香港特區政府與本集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，本集團與香港特區政府部門、機關或香港特區政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，並已於本中期財務報告中另行申明。

於匯報期末，本集團因重大關連人士交易應收/應付香港特區政府及其他關連人士金額如下：

百萬港元	於2021年6月30日 (未經審核)	於2020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	753	2,504
– 九鐵公司	2,948	2,859
– 聯營公司及合營公司	321	99
	4,022	5,462
應付下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	4,624	94
– 九鐵公司	648	301
– 聯營公司	59	58
	5,331	453

未經審核的中期財務報告附註

18 重大關連人士交易(續)

於2021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2021年6月30日應付香港特區政府款項乃有關2020年應付末期普通股息(附註8)的45.41億港元以及關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

應收九鐵公司款項主要包括在若干兩鐵合併協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程費用，以及與高速鐵路(香港段)及屯馬綫相關的金額。應付九鐵公司款項乃主要關於因兩鐵合併協議、高速鐵路(香港段)及屯馬綫營運安排的每年定額付款及非定額付款的應計部分。

本集團與香港特區政府在過往年度訂立並於本期仍適用，以及因兩鐵合併及高速鐵路(香港段)及屯馬綫的營運安排而與九鐵公司進行的重大關連交易已於本集團2020年12月31日止年度的已審核帳項內陳述。截至2021年6月30日止六個月內，本公司根據西鐵代理協議及物業組合協議可收回或所發出單據的金額分別為2,400萬港元(2020年：2,200萬港元)及零港元(2020年：零港元)。本公司根據服務經營權協議應付或已付金額為5.86億港元(2020年：8.32億港元)。截至2021年6月30日止六個月內，本公司根據補充服務經營權協議——高速鐵路(香港段)就高速鐵路(香港段)及根據沙中綫補充服務經營權協議一和沙中綫補充服務經營權協議二就屯馬綫向九鐵公司收取或應收的淨收入為7.62億港元(2020年：10.15億港元)。

本公司與香港特區政府簽訂有關高速鐵路(香港段)及沙中綫的設計、地盤勘測、採購活動、建造、測試及運行的委託協議。該等協議的詳情及於截至2021年6月30日止六個月內確認的工程管理費用載列於附註13A及13B。此外，根據沙中綫委託協議三與香港特區政府和若干承辦商的付款安排，本公司於截至2021年6月30日止六個月內支付/應付予香港特區政府的金額為3,000萬港元(2020年：2.10億港元)。

此外，有關鐵路系統沿綫的物業發展，香港特區政府於2021年6月30日止六個月內授予本公司以下地塊：

物業發展地塊	土地授予日期/ 地價要約接受日	總地價 百萬港元	地價支付日期
香港仔內地段第467號地盤E	2021年2月8日	6,437	2021年3月22日
香港仔內地段第467號地盤F	2021年4月22日	4,946	2021年5月27日

本公司與香港機場管理局就有關香港國際機場的旅客捷運系統之維修保養合約已於2021年1月5日完結。於2020年7月2日，本公司與香港機場管理局簽訂了一份為期七年的新合同，自2021年1月6日起生效。截至2021年6月30日止六個月內，因提供服務而確認的顧問收入為1.02億港元(2020年：6,700萬港元)。

於2018年5月18日，本公司因從第三方取得一份於2017年9月25日起為期七年為現時旅客捷運系統進行改裝工程的二判承辦商合同(「二判承辦商合同」)，而向香港機場管理局提供一份二判承辦商保證書。二判承辦商合同包含提供和改裝旅客捷運系統的配電、通訊和控制的子系統。

截至2021年6月30日止六個月內，本集團曾與其聯營公司——八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)(位於香港)及NRT Group Holdings Pty Ltd及其附屬公司(「NRT集團」)(位於澳洲)進行下列交易：

百萬港元	截至2021年 6月30日止六個月	截至2020年 6月30日止六個月
八達通集團		
– 已付或應付予八達通集團的中央結算服務費用	44	44
– 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	11	12
NRT集團		
– 已收或應收自NRT集團有關動員、營運和維修，以及設計、推展和整合服務的費用	1,157	1,258

19 應付帳項、其他應付款項及撥備

以到期日劃分的應付帳項分析如下：

百萬港元	於2021年6月30日 (未經審核)	於2020年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	7,615	8,024
30日至60日內到期	1,199	1,450
60日至90日內到期	647	638
90日後到期	3,995	4,844
	13,456	14,956
租金及其他可退還按金	3,121	2,989
應計僱員福利	1,835	1,474
應付本公司其他股東之股息	1,519	-
應付帳項及應計費用總額	19,931	19,419
其他應付款項及撥備(附註13B(b)(iii) & (c)(iii))	21,432	14,974
合約負債	2,355	2,444
	43,718	36,837

20 貸款及其他負債

本集團在截至2021年及2020年6月30日止六個月內發行的票據包括：

百萬港元	截至2021年 6月30日止六個月		截至2020年 6月30日止六個月	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	5,225	5,225	3,948	3,471

截至2021年6月30日止六個月內，本公司以所屬的貨幣發行了26億人民幣(或30.97億港元)的上市債券(2020年：零港元)，及發行了14.18億港元及6億人民幣(或7.10億港元)的非上市債券(2020年：27億港元、7.20億人民幣(或7.83億港元)及6,000萬美元(或4.65億港元))。

於2021年6月30日，本集團尚有其全資附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited (“MTRCI”)發行的票據未予償還。由MTRCI發行的票據為直接和無抵押，及與MTRCI的其他無抵押債務享有同等權益，並獲本公司無條件及不可撤銷的擔保。本公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與本公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

截至2021年6月30日止六個月內，本集團沒有贖回任何上市債券(2020年：零港元)。本集團贖回23.13億港元、7.20億人民幣(或7.83億港元)及6,000萬美元(或4.65億港元)的非上市債券(2020年：12.48億港元)。

未經審核的中期財務報告附註

21 遞延稅項資產及負債

A 截至2021年6月30日止六個月內及截至2020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	
2021年6月30日(未經審核)						
於2021年1月1日結餘(已審核)	13,365	723	(314)	29	(148)	13,655
在綜合損益表內(計入)/列支	(3)	(25)	6	-	(9)	(31)
在儲備列支/(計入)	-	11	-	(26)	-	(15)
匯兌差額	3	-	15	-	4	22
於2021年6月30日結餘	13,365	709	(293)	3	(153)	13,631
2020年12月31日(已審核)						
於2020年1月1日結餘	13,007	778	(123)	43	(110)	13,595
在綜合損益表內列支/(計入)	356	(1)	(292)	-	(20)	43
在儲備(計入)/列支	-	(54)	141	(14)	-	73
匯兌差額	2	-	(40)	-	(18)	(56)
於2020年12月31日結餘	13,365	723	(314)	29	(148)	13,655

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2021年6月30日 (未經審核)	於2020年12月31日 (已審核)
遞延稅項資產淨額	(453)	(470)
遞延稅項負債淨額	14,084	14,125
	13,631	13,655

22 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

A 股本

	於2021年6月30日(未經審核)		於2020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	6,180,927,873	59,666	6,157,948,911	58,804
就2019年末期普通股息以股代息而發行之股票	-	-	18,426,649	692
就2020年中期普通股息以股代息而發行之股票	-	-	2,004,813	81
行政人員股份獎勵計劃授予的股份	-	3	-	6
根據認股權計劃發行股本	2,347,500	72	2,547,500	83
於6月30日/12月31日	6,183,275,373	59,741	6,180,927,873	59,666

B 在截至2021年6月30日止六個月內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	加權平均行使價 港元
已行使的僱員認股權：		
- 2007年認股權計劃	2,347,500	28.65

22 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份(續)

C 尚未行使認股權數目的變動如下：

	截至2021年 6月30日止六個月	截至2020年 6月30日止六個月
	2007年認股權計劃	2007年認股權計劃
於1月1日尚未行使	2,347,500	4,909,000
於期內行使	(2,347,500)	(1,710,000)
於6月30日尚未行使	–	3,199,000
於6月30日可行使	–	3,199,000

D 截至2021年6月30日止六個月內，本公司在行政人員股份獎勵計劃，向本公司若干合資格僱員授予表現股份和受限制股份獎勵。就此，共有1,558,050股表現股份(2020年：6,950)和1,955,950股受限制股份(2020年：2,334,750)於2021年4月8日(2020年：2020年4月8日)授出及被承授人所接受。這些獎勵股份於2021年4月8日的公允價值為每股44.05港元(2020年：每股41.90港元)。

E 截至2021年6月30日止六個月內，行政人員股份獎勵計劃的受托人根據行政人員股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯合交易所購入共2,650,000股本公司普通股份(2020年：2,020,000)，總代價約為1.16億港元(2020年：8,600萬港元)。

F 截至2021年6月30日止六個月內，合共2,954,337股本公司股份(2020年：1,855,667)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1.33億港元(2020年：8,400萬港元)。截至2021年6月30日止六個月內，本公司已就若干已歸屬股份的公允價值高於其成本的金額300萬港元(2020年：600萬港元)計入股本。截至2021年6月30日止六個月內，合共727,369股的獎勵股份(2020年：184,776)被沒收。

23 公允價值計量

根據《香港財務報告準則》第13號「公允價值計量」，公允價值計量的級別是按照用以估值的數據之可觀察性和重要性來釐定。有關級別如下：

第一級：公允價值以第一級別的數據來計算，即於計算日以相同資產或負債在活躍市場中未經調整的報價

第二級：公允價值以第二級別的數據來計算，即未能符合第一級別的可觀察到的數據及不使用不可觀察到的重要數據。不可觀察到的數據是市場未能提供的數據

第三級：公允價值以不可觀察到的重要數據來計算

A 固定資產的公允價值計量

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

截至2021年6月30日止六個月內，本集團的投資物業及自用樓宇的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在匯報期間公允價值架構級別之間的轉移。

B 財務工具的公允價值計量

(i) 按公允價值列帳的財務資產及負債

本集團於2021年6月30日的證券投資，包括以第一級的計算方式以公允價值計量的債務證券，公允價值為2.78億港元(2020年12月31日：2.14億港元)以及採用第三級的計算方式以公允價值計量的非上市股本投資，公允價值為3.74億港元(2020年12月31日：2.54億港元)。

本集團的財務衍生工具採用第二級的計算方式以公允價值計量，於2021年6月30日，財務衍生工具資產和負債的公允價值分別為3.18億港元(2020年12月31日：4.80億港元)和4.87億港元(2020年12月31日：3.81億港元)。

本集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定借貸及財務衍生工具的公允價值。對於利率掉期合約、貨幣掉期合約和外匯遠期合約，所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線及相關貨幣對於匯報期末的貨幣基準曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。

未經審核的中期財務報告附註

23 公允價值計量(續)

B 財務工具的公允價值計量(續)

截至2021年6月30日止六個月內，非上市股本投資於六個月內增加1.10億港元(2020年：零港元)，而本集團把證券投資公允價值的1,000萬港元淨增長於綜合損益表中入帳。於2021年6月30日，非上市股本投資的公允價值為3.74億港元(2020年：2.54億港元)。非上市股本投資的公允價值以經調整淨資產值來釐定。估值所涉及之不可觀察得到的重要數據包括(已確認及未確認的)個別資產和負債的公允價值。公允價值的計量與(已確認及未確認的)個別資產和負債的公允價值存在正向關係。於2021年6月30日，倘個別資產和負債(已確認及未確認的)的公允價值上升/下跌百分之五，在其他因素不變的情況下，本集團的除稅後利潤估計會上升/減少1,900萬港元。

以第三級的方式計算的財務工具估值會於每一個中期報告和年報期末進行，本集團的管理層會審閱估值所涉及之假設和估值結果。

截至2021年6月30日止六個月內，財務工具的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

(ii) 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2021年6月30日及2020年12月31日，除下列資本市場借貸工具和其他負債外(其帳面金額及公允價值如下)，本集團不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面金額與其公允價值並無重大分別。

百萬港元	於2021年6月30日(未經審核)		於2020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	37,525	39,877	35,996	42,698
其他負債	1,606	1,724	1,700	1,851

以上公允價值計量屬第二級。本集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定資本市場借貸工具及其他負債的公允價值。所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。

24 經營活動產生的現金

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

百萬港元	截至2021年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2020年 6月30日止六個月 (未經審核)
來自經常性業務的未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	3,924	4,001
調整非現金項目	96	(34)
未計營運資金變動前的經營利潤	4,020	3,967
應收帳項及其他應收款項減少/(增加)	1,717	(1,396)
存料與備料增加	(141)	(68)
應付帳項及其他應付款項減少	(849)	(259)
經營活動產生的現金	4,747	2,244

25 資本性承擔

A 於2021年6月30日及2020年12月31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2021年6月30日(未經審核)					
已核准但未簽約	11,476	–	2,312	1	13,789
已核准及已簽約	19,521	94	1,339	3	20,957
	30,997	94	3,651	4	34,746
於2020年12月31日(已審核)					
已核准但未簽約	10,799	–	2,127	67	12,993
已核准及已簽約	19,473	115	991	9	20,588
	30,272	115	3,118	76	33,581

除上述外，本集團就其於聯營公司及合營公司的投資有以下的資本性承擔：

本集團就深圳地鐵十三號綫需注資最高14.28億人民幣，截至2021年6月30日，本集團已向該項目注資1.49億人民幣。

關於悉尼地鐵城市及西南綫，本集團就所佔的投資份額，預計尚需注資約1,270萬澳元的股權投資及提供約1,330萬澳元的貸款。

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2021年6月30日(未經審核)				
已核准但未簽約	6,535	1,200	3,741	11,476
已核准及已簽約	15,809	579	3,133	19,521
	22,344	1,779	6,874	30,997
於2020年12月31日(已審核)				
已核准但未簽約	5,395	1,533	3,871	10,799
已核准及已簽約	16,121	491	2,861	19,473
	21,516	2,024	6,732	30,272

26 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2021年8月12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45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2021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2021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

2021年8月12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

