

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



MTR CORPORATION LIMITED

香港鐵路有限公司

(「本公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

截至 2021 年 6 月 30 日止六個月 未經審核業績公告

業績

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月		變動
	2021 年	2020 年	
經常性業務收入	22,285	21,592	+3.2%
經常性業務利潤 [^]	912	433	+110.6%
物業發展利潤	3,147	5,200	-39.5%
投資物業重估虧損	(1,386)	(5,967)	-76.8%
本公司股東應佔利潤 / (虧損)	2,673	(334)	n/m

[^] : 包括應佔聯營公司及合營公司業績

n/m : 並無意義

- 宣派中期普通股息每股 0.25 港元 (可選擇以股代息)

摘要

香港業務

- 新型冠狀病毒大流行持續對香港業務造成不利影響。然而，本地乘客量在 2021 年上半年持續回升
- 重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度維持於 99.9% 的世界級水平
- 屯馬綫全綫已於 2021 年 6 月通車，加強香港東西兩面的聯繫
- 已於 2021 年 5 月獲政府邀請就洪水橋站進行詳細規劃和設計工作
- 香港物業發展利潤為 31 億港元，主要來自「日出康城」第八期。已批出「港島南岸」第五期和第六期新物業發展項目

中國內地及國際業務

- 我們在內地和國際的業務表現從新型冠狀病毒中有所回復，但回復程度有所不同
- 繼續推進內地的深圳地鐵十三號綫公私合營項目
- 將於 2021 年 12 月開始接管瑞典 Mälartåg 的服務

摘要 (續)

企業策略及展望

- 作為我們新企業策略的一部分，已建立新管理組織架構以提升問責和共同協作，以及加強「三道防線」。正在將明確的環境、社會及管治原則目標融入我們的業務和運營中，為所有持份者創造價值
- 我們的香港乘客量能否回復至疫情前的水平將取決於經濟復甦以及過境口岸的重開，而我們商場和車站零售的業務回復正常與否很大程度上將取決於內地和國際遊客的回歸
- 2021年下半年，我們預計「日出康城」第七期和第九期的利潤將會入帳。視乎市場情況及必須的政府批准而定，我們計劃在未來12個月左右為三個物業發展項目進行招標

本公司董事宣布本公司及其附屬公司（「本集團」）截至2021年6月30日止六個月未經審核的中期業績如下：

綜合損益表

百萬港元	截至6月30日止六個月	
	2021年 (未經審核)	2020年 (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	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	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	(11,471)	(10,156)
其他業務開支	(315)	(564)

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2021 年 (未經審核)	2020 年 (未經審核)
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	(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	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	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	(445)	(499)
投資物業重估虧損	(1,386)	(5,967)
除稅前利潤	3,517	846
所得稅	(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)：		
- 基本	0.43 港元	(0.05 港元)
- 攤薄	0.43 港元	(0.05 港元)

綜合全面收益表

百萬港元	截至6月30日止六個月	
	2021年 (未經審核)	2020年 (未經審核)
期內利潤 / (虧損)	<u>2,782</u>	<u>(311)</u>
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)
	<u>(69)</u>	<u>(296)</u>
	<u>(13)</u>	<u>(460)</u>
期內全面收益 / (虧損) 總額	<u><u>2,769</u></u>	<u><u>(771)</u></u>
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	<u><u>2,769</u></u>	<u><u>(771)</u></u>

綜合財務狀況表

百萬元	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	84,850	86,058
- 其他物業、機器及設備	101,515	101,999
- 服務經營權資產	33,069	32,875
	219,434	220,932
商譽及物業管理權	75	79
發展中物業	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	453	470
證券投資	1,149	468
待售物業	994	1,800
財務衍生工具資產	318	480
存料與備料	2,141	2,014
應收帳項及其他應收款項	12,552	13,313
應收關連人士款項	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	43,718	36,837
本期所得稅	1,307	1,004
應付關連人士款項	5,331	453
貸款及其他負債	43,721	46,983
服務經營權負債	10,257	10,295
財務衍生工具負債	487	381
非控股權益持有者貸款	151	158
遞延稅項負債	14,084	14,125
	121,891	113,593
淨資產	173,672	176,981
股本及儲備		
股本	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

附註：

1. 中期財務報告的審閱

本公告所載的中期財務業績並不構成本集團截至 2021 年 6 月 30 日止六個月的中期財務報告，而是摘錄自該中期財務報告。

截至 2021 年 6 月 30 日止六個月的中期財務報告乃未經審核，惟已由本集團的核數師畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第 2410 號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。畢馬威會計師事務所發出的未有修訂的審閱報告載於即將寄發予股東的中期報告內。此外，本中期財務報告已經過本集團審核委員會審閱。

2. 帳項編製基準

本公司中期業績之初步公告是按照《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的適用披露規定編製。

本中期業績之初步公告所載有關截至 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，惟資料均來自該等帳項。按照香港《公司條例》（第 622 章）第 436 條須就該等法定帳項作進一步披露的資料如下：

- 根據《公司條例》第 662(3)條及附表 6 第 3 部，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。
- 本公司核數師畢馬威會計師事務所已對本集團截至 2020 年 12 月 31 日止年度的帳項作出匯報。該核數師報告並無保留意見；並無含有該核數師在其報告不作保留意見之情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事宜之提述；亦未載有按《公司條例》第 406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

本未經審核的中期業績須與 2020 年度帳項一同閱讀。

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詮釋。

編製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。

3. 保留溢利

截至 2021 年 6 月 30 日止六個月及截至 2020 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2021 年 1 月 1 日結餘	113,243
本公司股東應佔期內利潤	2,673
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(3)
宣派及已批准股息	(6,060)
於 2021 年 6 月 30 日結餘	<u>109,853</u>

百萬港元	
於 2020 年 1 月 1 日結餘	124,880
本公司股東應佔年內虧損	(4,809)
本公司股東應佔年內其他全面收益	752
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(2)
宣派及已批准股息（已扣除與為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份相關的以股代息）	(7,578)
於 2020 年 12 月 31 日結餘	<u>113,243</u>

4. 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2021 年	2020 年
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)
	<u>3,733</u>	<u>6,168</u>

5. 所得稅

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2021 年	2020 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	677	1,200
- 香港以外稅項	89	94
	<u>766</u>	<u>1,294</u>
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	(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)
	<u>(31)</u>	<u>(137)</u>
	<u>735</u>	<u>1,157</u>

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。

本公司就兩鐵合併有關的若干付款可否扣稅已購買儲稅券，詳情請參閱本公告附註 10A。

6. 股息

董事局已議決派發中期股息每股 0.25 港元，並向所有本公司股東提供以股代息的選擇（惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外）。中期股息（附有以股代息選擇），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本公司成員登記冊的股東。

7. 每股盈利 /（虧損）

每股基本盈利 /（虧損）以截至 2021 年 6 月 30 日止六個月的股東應佔盈利 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，合共 6,176,853,529 股（2020 年：6,153,228,828 股）計算。

每股攤薄盈利 /（虧損）以截至 2021 年 6 月 30 日止六個月內的股東應佔盈利 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，合共 6,182,596,177 股（2020 年：6,153,228,828 股）計算。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。

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均為 0.66 港元（2020 年：0.92 港元）。

8. 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以及其他業務）及 (ii) 物業發展業務（連同經常性業務統稱為基本業務）。

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）、新界西北區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	收入		利潤 / (虧損) 貢獻	
	截至 6 月 30 日止六個月 2021 年	2020 年	截至 6 月 30 日止六個月 2021 年	2020 年
香港客運服務				
- 香港客運業務	6,004	6,234	(2,285)	(2,579)
- 香港車站商務	1,496	1,809	1,145	1,334
香港物業租賃及管理業務	2,511	2,582	2,067	2,193
中國內地及國際鐵路、物業租賃及 管理業務	12,050	10,465	445	182
中國內地物業發展	32	-	7	(4)
其他業務	224	502	(125)	(95)
	22,317	21,592	1,254	1,031
香港物業發展			3,733	6,168
項目研究及業務發展開支			(169)	(104)
應佔聯營公司及合營公司利潤			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			(445)	(499)
投資物業重估虧損			(1,386)	(5,967)
所得稅			(735)	(1,157)
期內利潤 / (虧損)			2,782	(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。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 6 月 30 日止六個月	
	2021 年	2020 年
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

9. 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。

(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 9A(c)(iv)），但截至中期報告發表之日期，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 9A(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 9A(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；
- (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 9A(c)(ii)）。

- (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 9A(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 日及截至中期報告發表之日期）；(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 日及截至中期報告發表之日期，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。

(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 9B (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 9B (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 9B(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 9B(b)(ii)）。

(ii) 額外項目管理費用

如上文附註 9B (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。

(iii) 沙中綫管理費用的撥備

鑒於上文附註 9B(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。

(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 9B(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，倘若本公司被認定為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對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 9B(c)(i)所述），但截至中期報告發表之日期，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。

(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）。

10. 應收及應付帳項

A 於 2021 年 6 月 30 日，本集團的應收帳項及其他應收款項為 125.52 億港元（2020 年 12 月 31 日：133.13 億港元），其中應收帳項為 38.86 億港元（2020 年 12 月 31 日：37.82 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項由立即到期至 60 日到期不等。有關香港以外的鐵路附屬公司收入之應收款項主要於 30 日或隨後的一個月內到期。有關顧問服務及委託工程之應收款項於 30 日內到期。有關利率及貨幣掉期合約之應收款項按

相關合約的條款而到期繳付。與物業發展有關的應收款項則按相關的發展協議或買賣合約條款而到期繳付。於 2021 年 6 月 30 日，應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	2021 年 6 月 30 日 (未經審核)	2020 年 12 月 31 日 (經審核)
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	<u>3,886</u>	<u>3,782</u>
其他應收款項及合約資產	<u>8,666</u>	<u>9,531</u>
	<u>12,552</u>	<u>13,313</u>

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，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。

B 於 2021 年 6 月 30 日，應付帳項、其他應付款項及撥備為 437.18 億港元（2020 年 12 月 31 日：368.37 億港元），其中應付帳項及應計費用為 199.31 億港元（2020 年 12 月 31 日：194.19 億港元）。於 2021 年 6 月 30 日，以到期日劃分應付帳項的分析如下：

百萬港元	2021 年 6 月 30 日 (未經審核)	2020 年 12 月 31 日 (經審核)
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
	<u>13,456</u>	<u>14,956</u>
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	-
	<u>19,931</u>	<u>19,419</u>

11. 買賣或贖回上市證券

截至 2021 年 6 月 30 日止六個月內，本集團並無買賣或贖回任何本集團的上市證券。然而，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，總代價為約 1.16 億港元。

12. 集團資產押記

於 2021 年 6 月 30 日，本公司在中國內地之全資附屬公司 – 港鐵軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌道交通四號綫二期相關票務及非票務收入及保險合約權益為一項總額 13.67 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

於 2021 年 6 月 30 日，本公司在中國內地之附屬公司 – 港鐵中鐵電化軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌道交通十三號綫相關票務及非票務收入為一項總額 32 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，本集團於 2021 年 6 月 30 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

13. 公司管治

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

14. 發表中期業績公告及中期報告

本中期業績公告登載於本公司的網址 www.mtr.com.hk 及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）的網址。中期報告將於 2021 年 9 月初向股東寄發，並在本公司網址及聯交所網址刊登，以供查閱。

主要統計數字

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2021 年	2020 年
香港客運的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	646.1	553.6
- 過境服務	0.2	7.4
- 高速鐵路（香港段）	-	1.1
- 機場快綫	1.0	2.1
- 輕鐵及巴士	88.6	73.0
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	3,849.5	3,321.1
- 過境服務（每日）	1.3	40.6
- 高速鐵路（香港段）（每日）	-	35.6 ⁽¹⁾
- 機場快綫（每日）	5.4	11.4
- 輕鐵及巴士（周日）	510.4	416.3
EBITDA 邊際比率 [^]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	17.6%	18.5%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 ^δ	32.7%	33.2%
EBIT 邊際比率 [*]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	4.9%	4.3%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 ^φ	6.2%	6.7%

⁽¹⁾ 2020 年 1 月 1 日至 2020 年 1 月 29 日的平均數

[^] 未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤佔總收入之百分率

^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）

^{*} 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（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

^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）

管理層回顧及展望

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責和協作，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，我們亦因此把清晰的環境、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響。來自經常性業務的利潤雖然增加 110.6%至 9.12 億港元。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

百萬港元	截至 6 月 30 日止 六個月		
	2021	2020	增／(減)百分率
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經營利潤／(虧損)(「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

香港客運業務	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	截至 6 月 30 日 止六個月	增／(減) 百分率	截至 6 月 30 日 止六個月	增／(減) 百分率
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 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綫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。

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，亦於 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綫上到綫下（「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，可選擇在任何一个「Kerry Express @ MTR Shops」自取點提取貨品。在全港各區的港鐵車站，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綫上綫下的解決方案。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 280 個綫上綫下推廣項目，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

物業租賃及管理

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	<u>2,511</u>	<u>2,582</u>	(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

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，部分抵銷了上述租金寬減。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，及至六月底已售出 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「朗城匯」（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、CSI Properties Limited 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。

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。

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。

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，我們將為東涌車站第一期進行招標。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								
	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		
	截至2021年	截至2020年	增/(減)	截至2021年	截至2020年	增/(減)	截至2021年	截至2020年	增/(減)
	6月30日止	6月30日止	增/(減)	6月30日止	6月30日止	增/(減)	6月30日止	6月30日止	增/(減)
六個月	六個月	百分率	六個月	六個月	百分率	六個月	六個月	百分率	
百萬港元									
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 毛利率 (%)	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 毛利率 (%)	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。

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%。

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

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。

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，乘客量持續增加。今年首六個月，杭州地鐵一號綫及其延伸段的乘客量較去年同期增加 66%至 1.36 億人次。杭州地鐵一號綫及其延伸段的周日平均乘客量為 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乘客量為 8,700 萬人次，周日平均乘客量為 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「薈港尊邸」（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「頌薈」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。「頌薈」商場及「銀座 Mall」商場的平均出租率分別為 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站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線是澳門首個輕軌系統。我們亦為澳門政府就澳門其他輕軌線和延線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，澳門輕軌系統氹仔線的營運大致暢順。

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。

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。

澳洲鐵路業務

儘管疫情持續導致乘客量有所影響，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的改善乘客服務的措施以支援我們的客戶。

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。

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。

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 年	2020 年	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	於	增／（減）	
	2021 年 6 月 30 日	2020 年 12 月 31 日	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），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其他短期貸款）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。

現金流量

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2021 年	2020 年
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 萬億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）急升至三月的 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。今年，我們更推出「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，履行企業策略對環境和創新的承諾。

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安​​全實務，確保符合全球標準以及公司本身企業的安全政策。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安​​全工作的重中之重。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「三道防綫」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。員工團隊人事穩定，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。

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。港鐵學院亦是港鐵向包括中國內地及「一帶一路」沿綫國家在內的香港以外市場，推廣其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乘搭地鐵或巴士等。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，為東涌車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。

承董事局命
金澤培博士
行政總裁

香港，2021年8月12日

暫停辦理成員登記手續

本公司成員登記冊將於 2021 年 8 月 27 日至 2021 年 9 月 1 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理本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）或之前送達本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。

於本公告日期：

董事局成員：歐陽伯權博士(主席)**、金澤培博士(行政總裁)、包立賢*、陳振彬博士*、陳家樂*、陳黃穗博士*、陳阮德徽博士*、鄭恩基*、周永健博士*、方正博士*、許少偉*、李慧敏博士*、吳永嘉*、鄧國斌*、黃冠文*、周元*、許正宇(財經事務及庫務局局長)**、運輸及房屋局局長(陳帆)**、發展局常任秘書長(工務) (林世雄)**及運輸署署長(羅淑佩)**

執行總監會成員：金澤培博士、劉天成、包立聲、鄭惠貞、蔡少綿、許亮華、李家潤博士、馬琳、鄧智輝及楊美珍

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。