








# 同步向前

# 載向未來



# 2024年中期業績 財務摘要

	總收入	<b>293億港元</b> ▲ 6.2%
	經常性業務利潤	<b>40億港元</b> ▲ 66.3%
	物業發展利潤	<b>17億港元</b> ▲ 137.7%
	投資物業公允價值 計量收益	<b>3億港元</b> ▼ 72.7%
	本公司股東 應佔淨利潤	<b>60億港元</b> ▲ 44.7%
	中期普通股息	<b>每股0.42港元</b> (與2023年中期相同)
	總資產	<b>3,610億港元</b> ▲ 4.2% (與2023年12月31日相比)
	淨資產	<b>1,790億港元</b> ▲ 0.1% (與2023年12月31日相比)
	淨負債權益比率	<b>27.5%</b> ▲ 1.0個百分點 (與2023年12月31日相比)

# 目錄



## 我們的長遠目標

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



## 我們的使命

推動城市前行



## 我們的信念

- 優質服務
- 創造價值
- 互敬互重
- 勇於進取



## 我們的文化重點

- 多向溝通
- 共同協作
- 高效創新
- 靈活變通

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

## 企業策略 三大策略支柱



香港核心業務



中國內地及國際業務



新增長引擎



2024中期報告



2023年可持續  
發展報告

# 我們的網絡

## 地圖說明

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

## 現有網絡

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

## 發展中項目

- 屯門南延綫
- 古洞站
- 東涌綫延綫：東涌東站及東涌西站
- 機場鐵路掉頭隧道延展段
- 小蠔灣站

## 未來可建支綫

- - - 北環綫
- - - 北環綫支綫
- - - 南港島綫(西段)
- 洪水橋站
- 白石角站

## 公司所擁有/發展/管理的物業

- 01 德福花園/德福廣場一期及二期
- 02 環球大廈
- 03 海富中心
- 04 旺角中心
- 05 綠楊新邨/綠楊坊
- 06 新葵芳花園
- 07 新葵興花園
- 08 東昌大廈
- 09 康怡花園/康山花園
- 10 康澤花園
- 11 康威花園/無限極廣場
- 12 峻峰花園
- 13 新翠花園
- 14 修頓花園
- 15 杏花邨/杏花園/杏花新城
- 16 柏景臺
- 17 欣景花園
- 18 盈翠半島/青衣城1期/青衣城2期
- 19 東堤灣畔/東薈城/諾富特東薈城酒店/海堤灣畔/藍天海岸/映灣園
- 20 帝柏海灣/維港灣/柏景灣/君滙港/中銀中心/滙豐中心/奧海城一期/奧海城二期
- 21 漾日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景滙/香港W酒店/環球貿易廣場/香港麗思卡爾頓酒店
- 22 國際金融中心一期/國際金融中心二期/國際金融中心商場/四季酒店/Four Seasons Place
- 23 將軍澳豪庭/君傲灣/天晉/PopCorn 1/PopCorn 2/香港九龍東皇冠假日酒店/香港九龍東智選假日酒店/星峰薈
- 24 蔚藍灣畔/連理街
- 25 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場
- 26 都會駅
- 27 駿景園/駿景廣場
- 28 海趣坊
- 29 新屯門中心/新屯門商場
- 30 恒福花園/恒福商場
- 31 連城廣場
- 32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場
- 33 策誠軒
- 34 首都/領都/緻藍天/晉海/MALIBU/LP6/MONTARA/SEA TO SKY/MARINI/GRAND MONTARA/GRAND MARINI/OCEAN MARINI/LP10/The LOHAS康城
- 35 御龍山
- 36 銀湖·天峰
- 37 名城
- 38 濠岸8號
- 39 瓏門
- 40 柏傲莊I/柏傲莊II/圍方

- 42 The Austin/Grand Austin
- 43 晉環/揚海/THE SOUTHSIDE
- 45 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣
- 46 匯璽
- 47 朗屏8號/朗城滙
- 48 The YOHO Hub

## 發展中/計劃中的物業

- 34 日出康城物業發展組合
- 40 大圍站物業發展組合
- 41 天樂站
- 43 港島南岸物業發展組合
- 44 何文田站物業發展組合
- 51 油塘通風樓
- 52 東涌牽引配電站
- 53 百勝角通風樓
- 54 小蠔灣物業發展組合
- 55 東涌東站物業發展組合
- 56 第16區站物業發展組合
- 57 古洞站物業發展組合

## 西鐵物業發展

(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

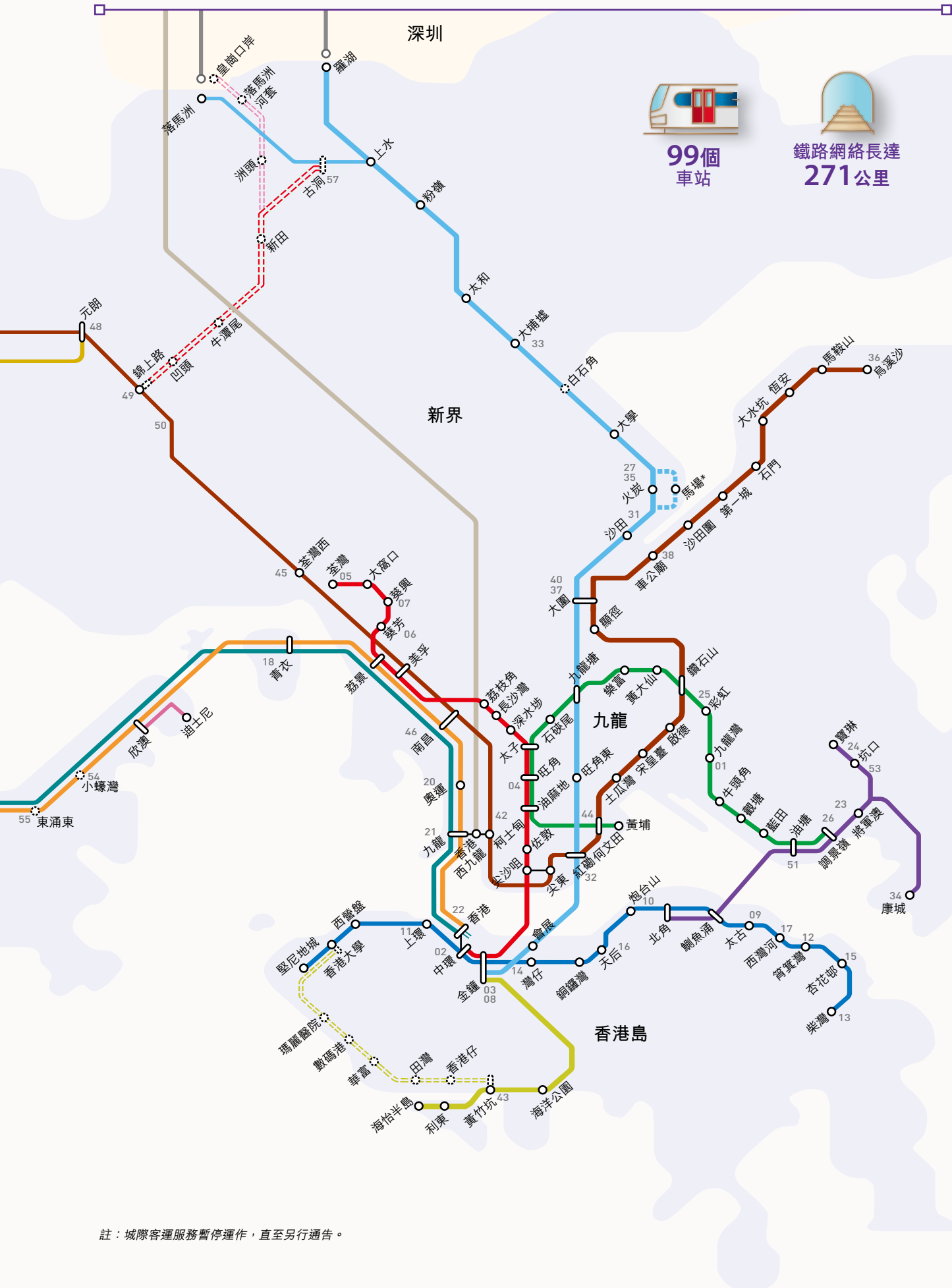
- 39 瓏門
- 45 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣
- 46 匯璽
- 47 朗屏8號/朗城滙
- 48 The YOHO Hub
- 49 錦上路站物業發展組合
- 50 八鄉維修中心



## 中國內地及國際業務



# 香港營運網絡及未來支綫



註：城際客運服務暫停運作，直至另行通知。

# 主席函件



## 致各股東及其他有關人士：

在香港鐵路有限公司今年慶祝通車 45 周年之際，我藉此回顧公司過去近半世紀在香港基建、經濟及社會發展上擔當的角色，並熱切期盼公司和這個我們以之為家的城市在未來更見昌盛。

港鐵鐵路系統自 1979 年開始營運以來一直茁壯成長，在香港這片沃土上蓬勃發展。時至今日，我們以世界級集體運輸服務連繫全港，將人、社區，以及商業活動緊緊地連繫起來。兩年前，港鐵順利完成了一個重要項目，將香港首條重鐵綫——現時已有 114 年歷史的東鐵綫升級，從羅湖和落馬洲的過境車站向南延伸，穿越維港至港島，連接到熱鬧繁榮的金鐘。香港經濟在過去數十年間急速增長，高效和可靠的集體運輸在推動城市進步中起了不可或缺的作用。港鐵在社會發展的過程中，一直步履相隨。

公司現正邁進新的增長和發展階段，積極籌備和展開多個支持香港未來發展及其策略定位的新鐵路項目。在擁有權模式下，港鐵公司肩負了新鐵路項目的融資、設計、建造、營運，以及長達數十年的維修保養。透過「鐵路加物業」的財務安排，我們將鐵路為土地帶來的增值效益，透過物業發展轉化為資金，以應付鐵路建設及維護所需的龐大投資和開支。

新一輪的鐵路項目是港鐵公司為配合香港發展而進行的建設，同時亦是我們對未來的投資。港鐵公司會以一貫專業、審慎的態度，仔細規劃，確保資金和其他資源適時到位，推動公司持續發展，支持香港經濟和社會向前邁進。當前，宏觀經濟及地緣政治的確存在不明朗因素，但我相信港鐵的往績足以證明我們有足夠能力應對挑戰。公司一直致力履行嚴謹的企業管治，並維持穩健的財務狀況；同時港鐵亦能與時並進，透過業務多元化和融合新科技，適切推動增長，為重要的新項目提供資金。

港鐵以「推動城市前行」為使命，以香港及其他所在城市的市民的福祉為公司的社會價值核心。作為上市公司，我們亦透過高效、優秀的資產管理和營運，以及良好的長遠投資策略，提升股東價值，讓公司繼續穩健發展。

為慶祝港鐵與香港同行 45 周年，公司舉辦一系列誌慶活動，其中的亮點是紅磡站「站見」鐵路展於 4 月揭幕。該展覽以一系列鐵路珍藏及豐富的互動體驗，回顧了香港鐵路的今昔時光。歡迎大家前來參觀，與我們一起重溫這些珍貴回憶和難忘時刻。同時，我們亦已作好準備，為港鐵和香港發展開啟新的篇章。

## 業務表現和增長

2024 年上半年，港鐵穩步推進網絡拓展和鐵路優化工程。公司目前正推展政府《鐵路發展策略 2014》及北部都會區的發展策略下多個重要項目，以支持香港的長遠規劃和

發展。小蠔灣站、東涌綫延綫、東鐵綫古洞站及屯門南延綫的主要建造工程已經開展。今年 3 月，行政長官會同行政會議亦已批准興建洪水橋站，該站將主要服務未來位於北部都會區西面的洪水橋/廈村新發展區。

港鐵繼續引進創新科技，使現有系統和服務更加環保和便利，實現「載·向未來」的目標。我們亦十分重視服務的易達程度，確保港鐵車站和列車能夠方便所有人士使用。

港鐵扎根香港，同時矢志服務中國內地（包括大灣區）和海外的社區。澳洲方面，墨爾本都市鐵路網絡專營權獲延長至 2027 年 11 月。英國伊利沙伯綫方面，我們亦積極競逐下一輪的專營權。中國內地方面，我們繼續推展深圳地鐵十三號綫一期，項目首通段計劃於今年內開通運營。

## 財務表現

今年首六個月，過境服務、本地鐵路服務及高速鐵路（香港段）的乘客量持續改善，帶動整體車費收入上升，加上車站商務及商場業務正逐漸恢復，因此，來自經常性業務的股東應佔利潤增加至 40.24 億港元。加上物業發展業務利潤 17.40 億港元，基本業務利潤為 57.64 億港元，較 2023 年同期增加 82.9%。若計入投資物業公允價值計量所產生的收益 2.80 億港元，公司股東應佔淨利潤按年增加 44.7% 至 60.44 億港元，相當於每股盈利 0.97 港元。業績較疫情時有顯著的按年增長，同時亦代表着公司已走出疫情的艱難

時期，開始逐步恢復過來，並平穩地向前發展。董事局宣派中期股息每股0.42港元，與2023年首六個月相同。

### 環境、社會及管治

港鐵堅守穩健的環境、社會及管治架構，確保公司實現可持續發展，並保障所服務社區更廣泛的利益。公司每年根據十個重點範疇釐定關鍵績效指標，涵蓋三個主要的環境和社會目標，包括減少溫室氣體排放、促進社會共融，以及推動發展及機遇。2024年，公司訂立了43個與環境、社會及管治相關的關鍵績效指標。同時，公司亦力求達到世界級的企業管治水平，確保我們的業務，以及我們的合作夥伴及供應商的業務活動，均合乎道德操守，並維持清晰透明。

#### 減少溫室氣體排放

港鐵致力提升能源效益和減少碳排放，為未來世代締造更美好、更環保的世界。在碳排放方面，我們首架電動巴士已投入客運服務。在環保及低碳設計方面，期內共有七個新車站榮獲「綠建環評」的暫定金級或以上認證。在潔淨能源及能源效益方面，我們在觀塘站、屯門車廠和大圍車廠成功安裝了太陽能光伏系統，又計劃以非載客形式安排測試氫燃料推動輕鐵車輛，並繼續以LED照明取代車站及車廠的傳統照明。在廢物管理方面，我們繼續推行「退役列車保·傳計劃」，捐出已退役的列車車廂及部件作其他

用途。我們欣然舉辦綠鐵B「動」樂日社區活動，有超過8,000名市民參與多項推廣低碳環保生活方式的活動。

#### 促進社會共融

作為領先的集體運輸營運商，港鐵一直重視推動多元共融。為慶祝國際婦女節，公司舉辦了一場午間音樂治療，提升大家對職場上維持身心健康、共融及性別平等議題的關注。我們亦於2024年上半年為多元族裔或殘疾人士推出「EmpowerZ」培訓先導計劃。

義工活動是港鐵連繫社區的重要一環。截至2024年6月30日，「鐵路人 鐵路心」義工計劃舉辦了157項義工活動，共有2,827名義工人次參加。

#### 推動發展及機遇

港鐵視員工為最寶貴資產，致力透過全方位的培訓，為員工裝備所需的專業技能和能力，協助他們成功發展其事業。港鐵積極培養員工持續學習的文化，從而吸引和留住能與公司一起成長的人才。

從2月起，港鐵舉辦了「‘Train’ 出光輝每一程2.0計劃 — 社會創新挑戰賽」，藉此培養青年面向未來的技能和創新能力，觸及設計思維、創業精神、金融知識和人工智能應用等領域。在我們的ESG同行夥伴計劃協助下，參賽的110個團隊、合共400多名學生提交了傷健共融、多元族裔、性別平等及跨代關係等領域的創新解決方案。



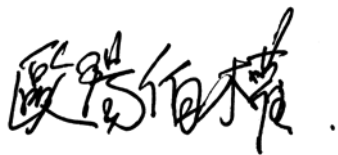
## 管治

作為香港的基石之一，港鐵秉承最高的企業管治、操守和透明度標準，致力建立並維繫股東和持份者的信任。公司亦致力實現多元共融。

## 致意與感謝

我想藉此機會，感謝已於2024年5月22日退任董事局獨立非執行董事的陳阮德徽博士及李慧敏女士於在任期間對公司的領導及作出的寶貴貢獻。我亦歡迎劉麥嘉軒女士自2024年5月22日起加入董事局擔任獨立非執行董事。此外，我很榮幸再度獲委任為主席，任期為一年半，直至2025年12月31日。我期待與董事局、港鐵的行政人員和管理層，以及公司在香港和世界各地的數萬名員工共同努力，繼續履行「推動城市前行」的使命。

過去45年，港鐵一直以高度的專業精神為市民提供安全、高效、環保及共融的鐵路服務。香港的基建和經濟發展已進入下一個重要階段，對於港鐵未來的發展將帶領我們到達何處，我翹首以待。



主席

歐陽伯權博士

香港，2024年8月15日

# 行政總裁回顧及展望



## 致各股東及其他有關人士：

2024年是公司營運地鐵服務第45年，我欣然向各位報告香港鐵路有限公司於本年首六個月的業務活動及表現。

自1979年以來，港鐵及其鐵路與香港建立了深厚密切的連繫，與活力充沛的社區和市民一同成長，並在這城市寫下躋身全球最重要金融和貿易中心之一的成功故事之際，有幸作出貢獻。隨著香港社會在疫後持續復甦，我們現時亦積極參與譜寫新篇章。未來幾年，多個新鐵路項目將陸續動工，以進一步連繫社區，讓我們為更多市民提供安全可靠的服務，並與鄰近的大灣區城市締結更緊密聯繫。對於能夠在這重要發展階段參與建設香港，我們深感欣喜。

我們正處身於充滿挑戰的營運環境，儘管經常性業務收入有所回升，但我們在香港境內和境外的營運仍要面對不確定的宏觀經濟環境、地緣政治風險和消費趨勢。為此，我們必須持續審慎理財，透過創新的業務營運來提高效率，同時推動業務增長。我們持續帶動收入增長的能力不僅可以為股東創造價值，亦有助建設一流的交通運輸網絡，從而推動城市的長遠可持續發展。

期內，本地鐵路服務乘客量持續恢復，而香港及中國內地旅客使用過境服務和高速鐵路(香港段)服務出行亦日益頻繁。我們的物業租賃業務也受惠於兩個新商場開業。同時，公司正加緊開展新鐵路基建項目，這些項目將為香港的未來發展奠定基礎。

今年港鐵會舉辦一系列誌慶活動，慶祝服務香港45載。我們在紅磡站舉辦「站見」鐵路展，與市民一起回顧鐵路歲月，細味每段鐵路情懷。

## 業務表現和增長

為保持港鐵在鐵路運輸領域的全球領導地位，我們在服務和可靠性上力求卓越，致力以「載·向未來」為目標，將創新技術與科技引進到營運、維修及顧客服務。今年首六個月，香港重鐵網絡的列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度均繼續達致99.9%的世界級水平。我們斥資13億港元提升自動收費系統的工作亦取得重大進展，可為乘客提供更多電子支付方式，帶來更多便利。我們亦透過雲端人工智能平台「智慧列車規劃」，完成了屯馬綫和港島綫的列車調度規劃。此平台由港鐵與阿里巴巴合作開發，旨在優化列車里程調節及規劃。

港鐵在3月宣布2024/2025年度的整體票價調整幅度為+3.09%，幅度符合「負擔能力上限」安排。有關安排旨在確保票價繼續維持在可負擔水平之餘，亦為鐵路系統的維修、升級及更新提供所需資金，惠及廣大乘客。同時，我們亦提供一系列全方位的優惠、全月通及折扣，使票價盡量維持在可負擔水平。

於2024年6月30日，港鐵有14個發展中的住宅物業項目，將於未來數年為香港房屋市場提供約12,000個單位。

期內，物業發展項目的預售活動繼續進行。商用物業方面，黃竹坑站旁的生活地標商場「THE SOUTHSIDE」，已於2024年6月全面開張試業，為社區帶來全新的購物、餐飲、娛樂和服務體驗。

公司已就政府《鐵路發展策略2014》及北部都會區的發展策略的多個項目開展主要建造工程，包括東涌綫延綫、東鐵綫古洞站及屯門南延綫，這些項目將有助促進現有和新興人口稠密地區的長遠可持續發展。我們的「鐵路加物業」經營模式帶來的財務貢獻將為上述項目提供資金。該模式推動基建以具成本效益的方式發展，同時亦有助在鐵路車站周邊構建充滿活力的綜合社區。今年3月，行政長官會同行政會議批准興建洪水橋站，該中途站將主要服務未來位於北部都會區西面的洪水橋/廈村新發展區。

港鐵的中國內地及國際業務是公司增長策略及品牌發展的重要組成部分。我們喜見澳洲墨爾本都市鐵路網絡專營權獲延長至2027年11月，我們籌備開通悉尼地鐵城市及西南綫城市段的工作已進入最後階段。英國伊利沙伯綫方面，我們亦積極競逐下一輪的專營權。我們亦繼續推展深圳地鐵十三號綫一期，項目首通段計劃於今年內開通運營。我們於去年年報中，報告了提前終止斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg專營權的協議，這兩項服務的營運移交工作已於期內完成。公司亦已於2024年5月完成出售MTRX。

### 財務表現

2024年上半年，來自經常性業務的股東應佔利潤為40.24億港元，去年同期為24.20億港元，主要因為過境服務、本地鐵路服務和高速鐵路(香港段)的乘客量持續回升。期內物業發展利潤亦上升至17.40億港元，因此來自基本業務的利潤增加82.9%至57.64億港元。若包括投資物業公允價值計量所產生的收益(此為非現金會計項目)2.80億港元，公司股東應佔淨利潤按年增加44.7%至60.44億港元，相當於每股盈利0.97港元。

董事局已宣派中期股息每股0.42港元，與2023年首六個月相同。

### 展望

港鐵竭力提供安全、高效及環保的鐵路運輸服務，確保服務對所有人，無論年齡、能力或社會經濟地位，均屬可負擔並且無障礙。同時，公司亦致力為股東創造價值。這兩個目標並非背道而馳，事實上我們越能夠從業務賺取回報，就越能為香港未來的增長和成功投放更多資源。

我們的經常性業務收入及利潤自疫情後均有所改善，這都有利於公司日後的規劃及發展。儘管如此，在當前過渡時期，全球經濟依然因為地緣政治壓力及高利率而波動，我們仍需審慎行事。

在後疫情時代，「新常態」一詞形容自疫情以來消費者和出行人士新興的行為模式。在過去一年半，我們樂見本地

鐵路服務及過境服務的乘客量緩步回升，因為這不僅帶動收入，並對我們的車站零售及免稅店業務亦產生正面的連帶反應。然而，過境及海外旅遊的增長能否帶動港鐵網絡的乘客量，這都有待觀察。我們來自車站商務、物業租賃及廣告業務的收入，亦將在一定程度上取決於宏觀經濟因素和消費趨勢。

政府撤銷若干因買賣住宅物業而徵收的印花稅，為樓市帶來一定程度的起色，然而這措施對今年下半年以至往後更長時間帶來的影響仍有待觀察。物業市場亦將受到全球經濟前景及利率走勢的不確定性影響。視乎市況而定，我們預計或有可能在未來12個月內為東涌東站第一期項目招標，而我們仍然以小蠔灣項目首批居民於2030年入伙為目標。我們已為「港島南岸」第五期、「日出康城」第十三期及「油塘通風樓項目」申請預售樓花同意書。視乎施工及銷售進度，我們預期在今年下半年會為「港島南岸」第四期及第五期、何文田站第一期及第二期和「日出康城」第十一期的物業發展利潤入帳。

我們為參與香港基建及社會發展的下一階段而振奮，致力「建設無限未來」，以世界級的鐵路服務連繫各個社區、促進增長及加強跨境經濟聯繫。除《鐵路發展策略2014》下正在推展的項目外，我們將繼續探索其他鐵路項目，包括全面配合政府去年年底公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》下的鐵路項目，為香港長遠經濟前景作出貢獻。

為應對當前種種外部挑戰，確保有充裕資源支持香港基建下一階段發展，我們將繼續審慎理財，同時著力創新，實現卓越高效的營運。這些基石將使我們得以達致可持續增長，也能堅守「推動城市前行」的使命。

我們的中國內地及海外業務是公司未來增長的重要支柱，我們會一如既往繼續探索新機遇，使收入來源實現地域多元化，同時在香港以外正在增長的市場推廣港鐵品牌。我們期待開通悉尼地鐵城市及西南綫城市段。另外，我們正全力推展深圳地鐵十三號綫一期，項目首通段計劃於今年內開通運營。

最後，我謹藉此機會祝賀歐陽伯權博士獲政府繼續委任為公司董事局主席。我期待與主席、董事局、管理層，以及港鐵全球數萬名員工攜手合作，致力在香港乃至世界各地推動城市前行。

Handwritten signature in black ink, reading "Au Tak-ping" in Chinese characters.

行政總裁

金澤培博士

香港，2024年8月15日

# 上半年回顧

## 業務表現

### 香港業務

港鐵在香港的業務是公司營運的核心，也是公司未來增長的重要支柱，其中包括「香港客運服務」，涵蓋鐵路及巴士運輸業務，以及零售和廣告等相關的車站商務；另一業

務為發展、租賃及管理公司與鐵路相連的住宅和商業物業組合。這個「鐵路加物業」的經營模式為港鐵提供可持續資金，用以建設、營運及維護其世界級的鐵路網絡，同時促進以鐵路交通為導向的發展(TOD)，推動創建融合的繁榮新社區。

### 香港客運服務 車務營運

#### 摘要

- 乘客量及車務營運收入持續回升
- 儘管乘客量及班次增加，公司的列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度仍保持於99.9%的世界級水平
- 致力「載·向未來」，採用最新科技來改善營運、維修、顧客服務及可持續發展



百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2024年	2023年	增/(減)百分率
<b>香港車務營運</b>			
總收入	<b>11,138</b>	9,342	19.2
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	<b>4,059</b>	2,680	51.5
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)(「EBIT」)	<b>415</b>	(774)	n/m
EBITDA邊際比率(%)	<b>36.4%</b>	28.7%	7.7個百分點
EBIT邊際比率(%)	<b>3.7%</b>	(8.3)%	n/m

n/m：並無意義

2024年上半年，香港車務營運的收入為111.38億港元，較去年同期增加19.2%。未計利息、財務開支及稅項前和扣除每年非定額付款予九廣鐵路公司(「九鐵公司」)後的利潤為4.15億港元。這佳績主要歸因於本地鐵路服務及過境服

務的乘客量上升。其中，過境服務在期內的營運有足足六個月，而去年同期則於1月和2月才開始陸續恢復；至於高速鐵路(香港段)，亦持續表現強勁。

## 乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	截至2024年 6月30日止六個月	增/(減)百分率	截至2024年 6月30日止六個月	增/(減)百分率
<b>香港車務營運</b>				
本地鐵路服務	<b>787.5</b>	1.3	<b>7,037</b>	5.3
過境服務	<b>46.5</b>	65.6	<b>1,698</b>	101.7
高速鐵路(香港段)及城際客運	<b>12.7</b>	66.9	<b>1,622</b>	38.4
機場快綫	<b>6.2</b>	37.1	<b>391</b>	39.6
輕鐵及巴士	<b>104.5</b>	1.9	<b>336</b>	4.0
	<b>957.4</b>	4.1	<b>11,084</b>	19.2
其他			<b>54</b>	20.0
總計			<b>11,138</b>	19.2

本地鐵路服務、過境服務及高速鐵路(香港段)在2023年疫後復甦的基礎上，乘客量於2024年首六個月持續回升。期內，所有鐵路和巴士服務的總乘客量為9.574億人次，較去年上半年的9.201億人次上升4.1%，周日平均乘客量亦上升3.3%至558萬人次。

### 市場佔有率

港鐵於2024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50.1%，2023年同期則為49.6%，主要因為乘客量持續回升。當中，在過海交通工具市場的佔有率為72.2%，而2023年首五個月為71.8%。

港鐵於2024年首五個月在過境交通業務的市場佔有率由53.5%減少至50.7%，主要因為2023年年初全面恢復通關後，陸路出入境管制站的數目有所增加，例如香園圍。港鐵於2024年首五個月在往返機場交通工具市場的佔有率則由20.1%減少至18.3%，主要因為來自其他交通工具的競爭加劇。

### 車費調整、推廣及優惠

2024年3月，港鐵宣布2024/2025年度的整體票價調整幅度為+3.09%。是次調整幅度符合「負擔能力上限」安排，即整體票價調整幅度不得高於相應年度家庭住戶每月入息中位數的變動幅度。有關安排旨在照顧市民的負擔能力，同時為維修、升級及更新鐵路系統提供穩定的經常性收入。餘下未實施的+0.11%調整幅度將按機制延至2025/2026及2026/2027年度，至於在2023/2024年度延後實施的+1.85%調整幅度，亦會延至2025/2026年度處理。除票價調整機制外，港鐵亦宣布繼續提供多項恆常票價優惠，以惠及不同社群的乘客，包括長者、小童、合資格的學生、殘疾人士等。港鐵又將繼續提供都會票及0.5港元綠色專綫小巴轉乘優惠，並將全月通、屯門—南昌全日通及早晨折扣優惠延長一年。

### 服務表現

2024年首六個月，儘管乘客量日增，港鐵的鐵路服務及其可靠度繼續處於世界級水平，重鐵網絡的乘客車程準時程度及列車按照編定班次行走均達致99.9%。此表現不但超越了營運協議的要求，更優於我們在顧客服務承諾中自行訂立更為嚴格的目標。

期內，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾91萬及逾45萬班次的列車服務。重鐵服務有兩宗由公司可控制因素導致31分鐘或以上的延誤，而輕鐵服務並無上述延誤。我們對每宗事故都會深入檢視，避免類似事故再發生。

### 提升顧客體驗

公司一直致力提供安全、可靠和高效的鐵路服務，不斷優化其鐵路網絡，並引進先進科技及創新成果，使其已達致世界級水平的鐵路服務更臻完善，讓顧客體驗到更好、更趨智能化的服務。

在2024年3月，因應東鐵綫乘客量增加，港鐵於周末及公眾假期加強東鐵綫的恆常列車服務，每周合共增加76班次。在2024年6月，高速鐵路服務覆蓋的內地站點增至78個，以滿足過境旅客日益殷切的需求；並由6月15日起增設由香港前往北京和上海的動臥「夕發朝至」列車服務，進一步提升過境鐵路服務。

港鐵現正提升全港車站共2,400個自動收費系統出入閘機，計劃涉資13億港元。此外，港鐵繼2023年12月成功推出在指定自動收費系統閘機接受VISA卡後，2024年第三季會新增接受其他信用卡。

港鐵的列車更換計劃在期內繼續取得進展，逐步以全新、更舒適並配備SACEM信號系統的Q車取代現有列車。觀塘綫現有十三列Q車投入服務；港島綫則有六列，並預計今年稍後會再增五列。東涌綫和機場快綫新列車的設計正處於系統工程管理階段後期。此外，迪士尼綫的新列車及新信號系統預計於2028年投入服務。

在荃灣綫、港島綫、觀塘綫和將軍澳綫將現有SACEM信號系統更換至「通訊為本列車控制」信號系統(CBTC系統)的工程繼續進行。該項工程對於港鐵致力提升載客量，為乘客提供更便捷的服務，並滿足公司長遠營運需要至關重要。新系統預計於2025年至2026年在荃灣綫投入服務，之後會在港島綫、觀塘綫及將軍澳綫陸續啟用。整個信號系統工程預計於2028年至2029年全部完成。

港鐵的空調優化工程第二階段目前進展順利，多個車站現有的31台冷卻裝置將被更換為更具能源效益的新型號。該工程旨在為乘客提供更舒適的車站環境，同時減少公司的碳排放。工程預計於2025年完成。

港鐵為提升乘客體驗，現正在東鐵綫沿綫進行大型資產提升計劃，為羅湖/落馬洲至旺角東沿綫13個車站安裝合共1,600對自動月台閘門。截至2024年6月30日，我們已在六個車站完成相關工程，並將於下半年為更多車站完成安裝。



## 2024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
<b>列車按照編定班次行走(列車服務供應)</b>			
- 港島綫及南港島綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 觀塘綫、荃灣綫及將軍澳綫	99.0%	99.5%	<b>99.8%</b>
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫 <sup>(1)</sup>	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
<b>乘客車程準時程度</b>			
- 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	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 機場快綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫 <sup>(1)</sup>	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>列車服務準時程度</b>			
- 港島綫及南港島綫	98.5%	99.0%	<b>99.7%</b>
- 觀塘綫、荃灣綫及將軍澳綫	98.5%	99.0%	<b>99.6%</b>
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫 <sup>(1)</sup>	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>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</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	1,000,000	<b>2,211,332</b>
- 東鐵綫及屯馬綫	不適用	1,000,000	<b>6,553,005</b>
<b>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</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫及屯馬綫	不適用	18,000	<b>59,516</b>
<b>增值機可靠程度</b>			
- 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%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>自動售票機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.8%</b>
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.8%</b>
<b>出入閘機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>輕鐵月台八達通收費器可靠程度</b>			
- 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%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>乘客升降機可靠程度</b>			
- 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	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
<b>溫度及通風</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	<b>0</b>
- 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏27度或以下，車站大堂則在攝氏29度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	94.0%	<b>99.8%</b>
<b>清潔程度</b>			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
- 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	<b>100%</b>
<b>西北鐵路服務範圍內之巴士服務</b>			
- 按照編定班次行走	不適用	99.0%	<b>99.3%</b>
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	<b>100%</b>
<b>六個工作天內回覆乘客查詢</b>			
	不適用	99.0%	<b>100%</b>

附註：

1 東鐵綫過海段於2024年5月14日完成首兩年的營運。數據反映2024年5月15日至6月30日東鐵綫之實際表現。

## 智慧出行、營運及維修

港鐵以「載·向未來」為目標，致力提升乘客乘車體驗及優化鐵路營運。繼去年年底在鰂魚涌站成功推出「智能虛擬服務大使」後，我們於2024年2月亦在啟德站引入該服務。虛擬服務大使採用人工智能和語音控制，可實時回覆乘客的語音查詢，並提供車站路綫指引。港鐵與阿里巴巴合作開發的雲端人工智能平台「智慧列車規劃」，旨在優化列車里程調節及規劃，而我們利用這平台為屯馬綫和港島綫進行的列車調度規劃，已於3月完成。

2024年4月，港鐵在發展應用創新科技以建設智慧鐵路方面的工作，於「第49屆日內瓦國際發明展」獲得嘉許，榮獲21個獎項。獲獎的創新科技項目包括「融合人工智能與感測器加強對列車轉向架的維護」，該項目利用人工智能技術，收集列車轉向架的實時振動頻率數據，藉此預測異常情況，以加強監測和維修。另一獲獎項目是一款以電池供電的列車定位和信號燈感測器，可使鐵路服務更安全、更可靠。

## 香港客運服務 車站商務

### 摘要

- 在上半年，車站零售和廣告業務的收入增加
- 5G服務覆蓋所有港鐵車站



### 截至6月30日止六個月

百萬港元	2024年	2023年	增/(減)百分率
<b>香港車站商務</b>			
車站零售租金收入	<b>1,787</b>	1,640	9.0
廣告收入	<b>496</b>	416	19.2
電訊業務收入	<b>296</b>	309	(4.2)
其他車站商務收入	<b>59</b>	50	18.0
總收入	<b>2,638</b>	2,415	9.2
EBITDA	<b>2,328</b>	2,160	7.8
EBIT	<b>1,897</b>	1,798	5.5
EBITDA邊際比率(%)	<b>88.2%</b>	89.4%	(1.2)個百分點
EBIT邊際比率(%)	<b>71.9%</b>	74.5%	(2.6)個百分點

2024年上半年，來自全香港車站商務活動的總收入按年增加9.2%至26.38億港元，主要因為車站零售業務的租金收入改善，這與2023年首六個月收入偏低時相比，尤其明顯，當時過境車站於年初才開始陸續重開。

車站零售租金收入在2024年上半年增加9.0%至17.87億港元，主要是免稅店及車站商店業務的租金收入改善。截至2024年6月30日，港鐵的車站零售商店總數為1,572間，總面積合計70,665平方米。車站商店新訂租金下跌4.8%，平均出租率為98.4%。

公司為吸引新品牌進駐港鐵商店，推出「零售數碼租務」平台，讓潛在租戶透過線上虛擬實境(VR)導覽，瀏覽商店及周邊環境。期內，我們又為租戶商店構思並推出多項有助增加零售客流的推廣活動，其中不少是透過MTR Mobile應用程式進行，包括旨在提升車站商店銷售額的「港鐵車站商店印花賞」計劃、派發電子現金券等，同時又利用車站廣告和聯合促銷活動來提高顧客對新商店品牌的認識。我們會一如既往定期檢討租戶組合，確保我們的零售組合能符合顧客期望，緊貼潮流。

截至2024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，約14%於2024年下半年到期、33%

於2025年到期、27%於2026年到期，以及26%於2027年或之後到期。

截至2024年6月30日，按出租面積計算，車站商店(不包括免稅店)的租戶組合為餐飲類別約佔42%、餅店約佔12%、乘客服務約佔12%、便利店約佔11%，其他類別則約佔23%。

2024年上半年，廣告收入增加19.2%至4.96億港元，主要歸因於政府大力推廣旅遊業及推出大型「盛事」活動，以及「個人遊」計劃覆蓋更多中國內地城市等。有關舉措帶動過境客流上升，促使客戶增加在過境車站和機場快綫的廣告支出。

截至2024年6月30日，車站及列車內的廣告點總數為42,821個。港鐵繼續優先考慮在廣告組合中加入創新的新數碼媒體。期內，我們在鑽石山站和九龍塘站安裝了兩個數碼支柱區，並將98吋數碼展示屏幕的網絡延伸至16個港島綫車站，合共安裝24塊數碼屏幕。

2024年首六個月，電訊業務收入減少4.2%至2.96億港元。乘客可在港鐵網絡內所有車站享用5G服務。我們現正在24個車站設置新商業電訊系統，可支援更多5G服務，並加快數據傳輸速度。我們繼續營運位於將軍澳的數據中心業務，並探索開發其他數據中心的機遇。

## 物業業務

### 摘要

- 來自「晉環」、「揚海」(「港島南岸」第一期及第二期)和「凱柏峰」(「日出康城」第十一期)的物業發展利潤入帳
- 黃竹坑站旁的「THE SOUTHSIDE」商場全面開張試業



## 物業租賃及管理

百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2024年	2023年	增/(減)百分率
<b>香港物業租賃及物業管理業務</b>			
物業租賃業務收入	2,545	2,324	9.5
物業管理業務收入	143	132	8.3
總收入	2,688	2,456	9.4
EBITDA	2,163	1,998	8.3
EBIT	2,154	1,990	8.2
EBITDA邊際比率(%)	80.5%	81.4%	(0.9)個百分點
EBIT邊際比率(%)	80.1%	81.0%	(0.9)個百分點

2024年上半年，物業租賃業務收入增加9.5%至25.45億港元，主要因為「圍方」和「THE SOUTHSIDE」兩個新商場先後於2023年下半年開業後帶來新增收入，以及計入損益表的租金寬減攤銷減少。在香港，港鐵商場新訂租金錄得5.7%的跌幅，平均出租率為99%。公司在「國際金融中心二期」的18層寫字樓，亦錄得92%的平均出租率。

2024年上半年，疫情後消費模式的改變繼續對零售市場造成不同程度的影響，即使多數港鐵商場因位處住宅區，繼續享有日常消費帶來的優勢，但消費者一般在商場花費的時間和金錢仍有所減少。期內，我們繼續舉辦推廣活動吸引消費者，包括於7月1日為慶祝香港特別行政區成立周年紀念日派發購物券。

2024年6月，我們慶祝黃竹坑站旁的全新生活地標商場「THE SOUTHSIDE」全面開張試業。該商場與黃竹坑站無縫連接，目前其五層商舖樓層匯聚130間商舖，總樓面面積約510,000平方呎。

截至2024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應佔份額包括315,870平方米的零售物業、39,451平方米的寫字樓，以及19,206平方米的其他用途物業。

截至2024年6月30日，按出租面積分析，商場的租約到期概況為約11%於2024年下半年到期、25%於2025年到期、33%於2026年到期，以及31%於2027年或之後到期。

截至2024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31%、時裝、美容及配飾類別約佔21%、服務類別約佔20%、休閒娛樂類別約佔18%，以及百貨公司和超市類別約佔10%。

今年首六個月，香港物業管理業務收入增加8.3%至1.43億港元，主要來自新增管理單位的額外收入。截至2024年6月30日，港鐵管理超過122,000個住宅單位及超過920,000平方米的商用及寫字樓面積。

### 物業發展及招標

2024年上半年，香港物業發展錄得17.22億港元的除稅後利潤，主要來自「晉環」、「揚海」（「港島南岸」第一期及第二期）和「凱柏峰」（「日出康城」第十一期）的利潤入帳。

多個物業發展項目於2024年上半年繼續進行預售和銷售活動。整體而言，政府在2024年2月撤銷多項買賣住宅物業的印花稅，惠及部分住宅物業買家。

「港島南岸」物業發展組合方面，截至2024年6月30日，「晉環」（第一期）及「揚海」（第二期）已分別售出90%及96%的單位。「海盈山」（第四期第4A期）繼續進行預售，已售出13%的單位。「Blue Coast」（第三期第3B期）於2024年4月推出預售，截至2024年6月30日已售出88%的單位。

「日出康城」物業發展組合方面，「凱柏峰I」、「凱柏峰II」及「凱柏峰III」（第十一期）繼續進行預售，截至2024年6月30日，已分別售出79%、24%和34%的單位。「SEASONS PLACE」（第12A期）及「PARK SEASONS」（第12B期）分別於

## 已批出及興建中之物業發展項目

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
<b>何文田站</b>					
朗賢峯	鷹君集團	住宅	69,000	2016年12月	2024年分期落成
瑜一	華懋集團	住宅	59,400	2018年10月	2024年分期落成
<b>康城站</b>					
凱柏峰	信和置業有限公司、 嘉華國際集團有限公司和 招商局置地有限公司	住宅	88,858	2019年4月	2024年分期落成
SEASONS PLACE/ PARK SEASONS/ 第XIIC期	會德豐有限公司	住宅	89,290	2020年2月	2025年分期落成
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
<b>大圍站</b>					
柏傲莊	新世界發展有限公司	住宅	190,480	2014年10月	第一期及第二期於 2022年落成 第三期待定 2022年落成
		商場	60,620*		
<b>天榮站</b>					
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年至2025年 分期落成
<b>黃竹坑站(港島南岸)</b>					
Blue Coast/第3C期	長江實業集團有限公司	住宅	92,900	2018年8月	2024年至2025年 分期落成 2023年落成
海盈山	嘉里建設有限公司、太古地產有限公司和 信和置業有限公司	商場 住宅	47,000 59,300	2019年10月	2024年分期落成
第五期	新世界發展有限公司、Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、 資本策略地產有限公司和麗新發展有限公司	住宅	59,100	2021年1月	2026年
第六期	會德豐地產有限公司	住宅	46,800	2021年4月	2028年
<b>油塘通風樓</b>					
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	2026年
<b>百勝角通風樓</b>					
百勝角通風樓	新世界發展有限公司和招商局置地有限公司	住宅	27,006	2022年4月	2031年
<b>東涌牽引配電站</b>					
東涌牽引配電站	華懋集團	住宅	87,288	2022年7月	2031年
<b>錦上路站#</b>					
柏瓏	信和置業有限公司、中國海外發展有限公司 和嘉華國際集團有限公司	住宅	114,896	2017年5月	2024年至2025年 分期落成

# 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

## 待批出之物業發展項目<sup>(1)</sup>

地點	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
小蠔灣	住宅	826,000	2025年 – 2036年	2030年 – 2042年
	商場	30,000		
	幼稚園	4,500		
東涌東站 <sup>(2)</sup>	混合用途	628,400	2024年 – 2026年	2030年 – 2034年
屯門第16區站 <sup>(2)</sup>	混合用途	397,700	尚待確定	尚待確定
古洞站 <sup>(2)</sup>	混合用途	303,300	尚待確定	尚待確定

附註：

1 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展組合。

2 物業發展組合尚待確定批地條款及相關法定程序。

## 上半年回顧

2024年3月及4月推出預售，截至2024年6月30日已售出90%和28%的單位。

何文田站物業發展組合方面，「瑜一」(第二期)第IA、IB及IC期繼續進行預售，截至本報告期末，已分別售出22%、98%及86%的單位。「朗賢峯」(第一期)於2024年4月推出預售，截至2024年6月30日已售出61%的單位。

「YOHO WEST」(天榮站第一期)繼續進行預售，截至2024年6月30日已售出87%的單位。我們正為「港島南岸」第五期、「日出康城」第十三期及「油塘通風樓項目」申請預售樓花同意書。

西鐵物業方面，由港鐵擔任九鐵公司相關附屬公司代理人的「匯璽」發展項目(南昌站)繼續進行銷售。截至2024年

6月30日，「The YOHO Hub」(元朗站第一期)已售出43%的單位。「The YOHO Hub II」(元朗站第二期)於2024年5月推出銷售，已售出45%的單位。「柏瓏I」及「柏瓏II」(錦上路站第一期)繼續進行預售，截至2024年6月30日已分別售出99%及82%的單位。

我們會繼續密切監察市況，並定期檢討物業招標計劃。視乎市場情況，我們預計或有可能在未來12個月內為東涌東站第一期項目招標。至於小蠔灣項目，前期工程正在進行中，我們仍然以首批住戶於2030年入伙為目標。

## 拓展香港業務

### 摘要

- 港鐵正推進多個對政府大型基建網絡發展策略至關重要的項目
- 截至2024年6月30日，港鐵有14個住宅物業項目，將為房屋市場提供約12,000個單位



支持香港發展是港鐵的使命，「建設無限未來」是其中一個重要部分，為此公司致力配合政府發展新項目，不但為社區提供安全、可靠、方便及環保的集體運輸，更同時帶動經濟增長，創造機遇。期內，港鐵繼續推進多個新項目，展開香港鐵路基建發展的下一階段，包括政府《鐵路發展策略2014》及北部都會區的發展策略下的各個項目。

## 建構香港未來鐵路網絡

### 東涌綫延綫

港鐵已於2023年2月與政府就東涌綫延綫的融資、設計、建造、營運及維修簽訂項目協議。這是《鐵路發展策略2014》下的項目，將為東涌東及東涌西兩個新市鎮擴展區及東涌西現有居民提供鐵路服務，提升北大嶼山的交通聯繫，支持長遠可持續的人口增長，並促進這些地區的經濟增長。公司將利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為該工程項目提供資金。今年進行的

主要工程包括東涌車站的道岔安裝和路軌改造，以及東涌西站隧道鑽挖的預備工作。東涌綫延綫工程預計於2029年竣工。

### 屯門南延綫

港鐵亦於2023年9月與政府就屯門南延綫的融資、設計、建造、營運及維修簽訂項目協議。該項目包括經高架橋將屯馬綫由屯門站向南延伸約2.4公里，並建造兩個新車站，包括位於第16區的中途站及於屯門南的屯門碼頭附近設置新終點站。期內，我們主要在沿綫進行打樁、地基及其他預備工程。公司會利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為整個項目提供資金，項目預計於2030年竣工。

### 東鐵綫古洞站

2023年9月，公司亦就東鐵綫古洞站的融資、設計、建造、營運及維修與政府簽訂項目協議。該新車站將建於東鐵綫落馬洲站與上水站之間，位處未來古洞北新發展區的市中心。該項目於同月動工，目前正為建造新車站全力挖掘及移除現有隧道結構上方的大量泥土。新車站預計於2027年完成。公司亦將利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為該項目提供資金。

### 小蠔灣站

與此同時，港鐵亦正為建造小蠔灣站進行電纜遷移及樁柱工程。該項目位於欣澳站與東涌站之間的小蠔灣，落成後可提升北大嶼山的交通聯繫，滿足日後小蠔灣居民的需求，預計於2030年竣工。

### 其他新鐵路項目

《鐵路發展策略2014》下其他多個重要項目正處於不同階段。2024年3月，行政長官會同行政會議根據《鐵路條

例》批准興建洪水橋站。洪水橋站位於屯馬綫天水圍站和兆康站之間，主要服務未來位於北部都會區西面的洪水橋/廈村新發展區。我們於今年將一段高架橋的護牆移除，為開展主體工程及興建洪水橋站作準備。洪水橋站預計於2030年落成。北環綫主綫鐵路方案已於2023年10月按《鐵路條例》刊憲。我們正進行動工前的法定程序，目標是於2034年竣工。公司就洪水橋站和北環綫項目與政府的磋商仍處於不同階段，尚未簽訂任何項目協議。政府已表達意願，希望港鐵公司以擁有權模式推展這些項目。為確保公司的投資能取得商業回報，項目或會採用不同的融資模式，當中包括「鐵路加物業」發展模式。我們亦將繼續盡力配合政府研究南港島綫(西段)和北環綫支綫的發展。

此外，港鐵亦配合政府去年公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》(「藍圖」)下的鐵路發展項目。該藍圖包括中鐵綫、將軍澳綫南延綫和港深西部鐵路，並新增北環綫東延綫和新界東北綫兩個新鐵路項目。港鐵繼續就東鐵綫上擬建新白石角站進行相關研究。我們亦密切留意東九龍、啟德、洪水橋、廈村等地區的智慧綠色集體運輸項目的進展。

### 擴展物業組合

截至2024年6月30日，港鐵有14個住宅物業項目，預計未來數年將為房屋市場提供約12,000個單位。我們亦繼續研究現有及未來鐵路沿綫其他地區的發展潛力。我們應政府邀請，在2024年上半年提交了有關擬建白石角站的發展潛力研究報告，並正在對重新規劃及發展紅磡站及其周邊鐵路設施用地的機會進行研究。

## 中國內地及國際業務

### 摘要

- 繼續推展深圳地鐵十三號綫一期，項目首通段計劃於今年內開通運營
- 墨爾本都市鐵路網絡專營權獲延長至2027年11月



公司藉著中國內地及國際業務，向全球輸出香港故事和港鐵品牌，並為香港本土市場以外的業務發展創造機遇，是港鐵企業策略下實現未來增長的核心支柱之一。2024年上半年，

港鐵及其附屬公司、聯營公司及合營公司，為中國內地、澳門、歐洲及澳洲合共約12億乘客人次提供世界級的鐵路運輸服務。

#### 中國內地及國際業務

截至6月30日止六個月 百萬港元	中國內地和澳門的鐵路、 物業租賃及物業管理業務			國際鐵路業務			總計		
	2024年	2023年	增/(減) 百分率	2024年	2023年	增/(減) 百分率	2024年	2023年	增/(減) 百分率
<b>經常性業務</b>									
<b>附屬公司</b>									
收入	937	863	8.6	11,492	12,216	(5.9)	12,429	13,079	(5.0)
EBITDA	14	152	(90.8)	695	380	82.9	709	532	33.3
EBIT	(114)	22	n/m	600	268	123.9	486	290	67.6
EBITDA邊際比率(%)	1.5%	17.6%	(16.1)個百分點	6.0%	3.1%	2.9個百分點	5.7%	4.1%	1.6個百分點
EBIT邊際比率(%)	(12.2)%	2.5%	n/m	5.2%	2.2%	3.0個百分點	3.9%	2.2%	1.7個百分點
經常性業務(虧損)/利潤 (已扣除非控股權益)	(132)	(9)	n/m	368	(32)	n/m	236	(41)	n/m
<b>聯營公司及合營公司</b>									
應佔利潤	401	335	19.7	47	27	74.1	448	362	23.8
總經常性業務利潤/(虧損) (扣除業務發展開支前)	269	326	(17.5)	415	(5)	n/m	684	321	113.1
<b>公司股東應佔期內利潤</b>									
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支前)							684	321	113.1
– 業務發展開支							(142)	(128)	(10.9)
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支後)							542	193	180.8
– 來自中國內地物業發展							18	20	(10.0)
– 來自基本業務							560	213	162.9

n/m：並無意義



若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司(扣除業務發展開支後)，連同聯營公司和合營公司，於2024年首六個月錄得應佔除稅後淨利潤5.42億港元，而去年同期為1.93億港元。

中國內地及澳門方面，公司在2024年上半年的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經常性業務虧損為1.32億港元，主要因為公司於2024年5月出售「銀座Mall」商場業務而產生虧損，以及深圳地鐵四號綫業務貢獻減少。

國際業務方面，2024年上半年來自鐵路附屬公司的經常性業務利潤增至3.68億港元，主要因為斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg於2024年上半年錄得的虧損減少，這兩項專營權已分別於2024年3月及6月提早終止，而公司亦已為此於2023年下半年作出特殊虧損撥備。

港鐵應佔中國內地和國際業務的聯營公司和合營公司利潤由2023年上半年的3.62億港元增至4.48億港元，主要是中國內地業務表現有所改善。

## 中國內地鐵路業務

### 北京

我們的聯營公司在北京營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫、北京地鐵十六號綫，以及北京地鐵十七號綫南段和北段。所有鐵路綫於今年上半年均達致99.9%的服務準時度，乘客量亦逐漸增加。隨著2023年底北京地鐵十六號綫全綫及北京地鐵十七號綫北段順利通車，更多乘客可享受更佳的交通連繫。

### 深圳

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

99.9%，乘客量亦逐漸增加。深圳地鐵十三號綫一期的施工繼續如期推進，項目首通段計劃於今年內開通運營。

如先前所述，自我們在2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，車費一直未有調高。我們預計票價調整機制及定價程序將需要較長時間才能實施，而低乘客量亦將維持一段較預期為長的時間。如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。

### 杭州

在杭州，杭州地鐵一號綫、下沙延伸段與機場延伸段，以及杭州地鐵五號綫由港鐵的聯營公司和合營公司營運，這些鐵路綫於2024年首六個月內的營運均保持穩定，列車服務準時度達99.9%，乘客量亦逐漸增加。

如先前報告，杭州地鐵一號綫在過去數年大部分時間因乘客量增長緩慢及疫情影響而持續錄得虧損。由於這項專營權協議不設乘客量補償機制，若乘客量在未來較長一段時間仍然偏低，加上網絡擴大後的平均車費較低，杭州地鐵一號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

## 中國內地物業及其他業務

港鐵亦參與發展中國內地商用及住宅物業和車站商務。

如先前報告，鑑於中國內地零售物業市場面對的挑戰，公司正就其中國內地商場可行的策略性方案進行研究，經研究後公司於2024年5月退出北京「銀座Mall」商場的業務

## 上半年回顧

經營。公司會繼續檢視深圳「頌薈」商場和天津北運河站商場的合適方案。天津北運河站商場的建造工程預計於2024年竣工。

此外，杭州西站的TOD發展項目繼續取得進展，我們亦為深圳市西麗綜合交通樞紐及北京市通州區的北京城市副中心站提供TOD顧問服務。我們與成都軌道交通集團成立的合營公司，繼續推進成都的車站商務。我們亦繼續在中國內地其他城市探索車站商務的發展機遇。

### 澳門

港鐵負責營運及維護澳門首個輕軌系統 — 澳門輕軌系統氹仔線。該營運及維護服務合約將於2024年12月期滿。2024年上半年，澳門輕軌股份有限公司已接手該線路的主要營運、維護工作及相關員工。港鐵亦為輕軌氹仔線延伸至媽閣，以及石排灣線和橫琴線提供項目管理及技術支援服務。

### 英國

伊利沙伯綫於今年上半年的營運表現穩定。伊利沙伯綫的現有專營權獲延長至2025年5月，而我們亦積極競逐下一輪的專營權。

South Western Railway的現有國家鐵路合約將於2025年5月期滿。根據現有合約，運輸局承擔該服務的所有收入風險及絕大部分成本風險。今年上半年，South Western Railway的營運維持穩定，儘管偶爾受業內罷工影響而出現服務中斷。英國新政府宣布有意將鐵路服務國有化，因此政府或會在現有合約到期後，收回South Western Railway的營運權。

### 瑞典

斯德哥爾摩地鐵於期內的營運保持穩定，現時的服務合約將於2025年到期。

斯德哥爾摩通勤鐵路提供大斯德哥爾摩地區的通勤鐵路服務。2024年3月，公司已將其營運移交予新營運商。

MTRX提供往返斯德哥爾摩與哥德堡的城際鐵路服務，公司已於2024年5月完成對MTRX的撤資。

Mälartåg提供連接斯德哥爾摩與Mälardalen區內各主要城鎮的區域交通服務。2024年6月，公司已將其營運移交予新營運商。

### 澳洲

墨爾本都市鐵路網絡的營運於期內保持穩定。該項服務的專營權已獲進一步延長至2027年11月。我們繼續支持作為客戶的維多利亞省政府進行各項網絡改善計劃，包括開通9公里長的全新地鐵隧道。新隧道落成後將帶來一條貫通墨爾本核心商業區的新鐵路綫，提升市內鐵路網絡的容量，令每周載客量可增逾50萬人次。該隧道預計於2025年開通。

悉尼地鐵西北綫的服務可靠性和客戶滿意度分別為平均99%和98%。我們籌備開通悉尼地鐵城市及西南綫城市段的工作已進入最後階段。當城市段開通後，擴展後的地鐵網絡會有八個新車站，預計繁忙時段的客流量將增加一倍以上。

### 香港以外地區的增長

我們會繼續在中國內地及海外探索其他業務增長機會，包括中東及其他「一帶一路」國家。

## 其他業務

### 昂坪360

隨著訪客人數增至77萬人次，昂坪360在2024年上半年的收入增加63.7%至2.39億港元，主要因為旅遊業持續復甦，加上成功開展一系列帶動景點客流及消費增長的推廣活動，包括季節性宣傳，以及與熱門IP角色合作。

### 八達通

今年上半年，公司應佔八達通控股有限公司的利潤減少16.7%至2.25億港元，主要因為經濟環境充滿挑戰，而零售市道亦受北上消費日漸增多所影響。截至2024年6月30日，在香港接納八達通付款的服務供應商已超過100,000家。八達通卡及其他儲值八達通產品的總流通量約有3,000萬張。

### 港鐵學院

港鐵學院致力提供鐵路管理及工程方面的專業課程，促進職業發展及建立人才梯隊，支援業界未來發展。港鐵學院於期內繼續將課程推廣至中學，讓有興趣的學生了解鐵路行業及相關職業發展機會。港鐵學院亦與其他院校合作，為「一帶一路」國家推出鐵路運輸課程，促進交流。

### MTR Lab

為支援「新增長引擎」策略支柱，港鐵成立了MTR Lab。截至2024年6月30日，MTR Lab已對多個香港及香港以外的創科基金及初創企業承諾投資，累計金額超過2.5億港元。2024年2月，MTR Lab的減碳獎賞平台Carbon Wallet，成為環境保護署「綠綠賞」電子積分計劃的首個積分兌換合作夥伴。截至2024年6月30日，Carbon Wallet的應用程式下載量超過16萬次，並與超過70個夥伴合作，一同在香港創建更完善的環保生態圈。MTR Lab旗下一家經營門禁系統

及電動車充電平台的附屬公司都市通科技有限公司，與其他業務夥伴合作，於2024年7月推出新電動車充電服務。

## 環境、社會及管治

作為心繫社區的企業，港鐵力求在其各個營運環節達致環境、社會及管治的高水平標準。我們於2024年訂立了43個與環境、社會及管治相關的關鍵績效指標，以衡量我們在實現減少溫室氣體排放、社會共融、發展及機遇這三大環境及社會目標，合共涉及十個重點範疇所取得的成效。

### 環境

我們於3月隆重舉辦綠鐵B「動」樂日社區活動，推廣低碳的生活習慣。此活動由港鐵的綠色大使綠鐵B率領，設有互動式「綠動樂區」及「Go Green」攤位遊戲，讓一家大小樂在其中。活動吸引超過8,000人次參與。我們的首輛電動巴士於6月投入客運服務，而按照計劃，我們預期購入35部巴士以取代現有巴士，以更環保的車輛為車隊升級，進一步減低公司的碳排放。期內，公司亦擴大可再生能源計劃，在觀塘站、屯門車廠和大圍車廠完成安裝太陽能光伏系統。

### 社會

作為全球領先的公共運輸服務提供者之一，港鐵致力確保其服務安全，讓所有乘客不論年齡或能力均可使用。公司亦致力制定各項在我們的工作場所和業務夥伴之間推行的舉措，並向公眾提供教育、就業，以及藝術欣賞的機會，倡導多元、平等及共融。

2024年年初，「Train」出光輝每一程2.0」提供的培訓課程吸引超過1,000名學生參加，讓他們在2024年4月至5月舉辦的「社會創新挑戰賽」中，為各種社會共融議題探討創新的解決方案或計劃。「EmpowerZ」培訓先導計劃亦於5月

## 上半年回顧

推出，為十名來自不同族裔或殘疾人士提供就業機會、職場導師及適切的培訓。

今年上半年，港鐵亦於其網絡各處繼續舉辦藝術展覽和表演供市民欣賞，包括在旺角東站附近橋臺修復「九龍皇帝」曾灶財先生的5米長墨蹟，以及在香港站「港鐵藝術舞臺」舉行的一系列表演。

## 管治

公司致力達致高水平的企業管治標準，以保障股東及持份者的最佳利益，確保其業務活動合乎道德操守，並具透明度。

我們的企業風險管理框架涵蓋不同領域和活動，以保障公眾人士及員工的安全和健康，並在管理策略、營運、財務、合規和聲譽方面新出現的風險的同時，確保業務目標得以實現。該框架亦包括相關的防備及緩解措施，以提升抗逆能力及確保業務持續營運。我們會定期檢討重大風險，包括新出現的風險，以及與環境、社會及管治相關的風險，以應對不斷轉變的業務及營運環境。我們的「三道防線」框架亦有助確保公司積極、有效地管理風險。期內，我們修訂了企業風險管理手冊，涵蓋業內公認的最佳實務，並就特定風險範疇舉辦風險工作坊，改進行政人員的風險匯報及監察。

## 安全

一如既往，我們致力保障乘客及員工利益，以合理可行地確保鐵路營運安全為首要任務。截至2024年6月30日，重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故數目較2023年同期分別減少19%及9%，當中不少事故與扶手電梯有關。有見及此，我們推出多項活動向公眾，特別是青年人和長者宣傳安全使用扶手電梯。此外，我們亦繼續透過舉辦各項外展活動，包括「社區老友大使」、長者講座、「鐵路知多少」學校講座及「港鐵小站長」計劃，提高市民對一般鐵路安全的認識。

## 人力資源

截至2024年6月30日，港鐵及其附屬公司在香港和香港以外地區分別僱用17,905和13,370名員工。另外，聯營公司及合營公司在香港及全球各地共聘用21,390名員工。香港港鐵員工於今年首六個月的自願流失率為7.0%。

面對競爭激烈的人力市場，港鐵致力吸引人才及留住員工。公司早前參與「機遇匯人才博覽展」和「全球人才高峰會」，有助我們聯繫全球頂尖人才。公司又透過展示多元共融的職場文化及發展機會、參與多元文化的就業博覽會、在九龍清真寺暨伊斯蘭中心舉辦招聘日，積極吸引少數族裔人士入職。公司亦積極培育年輕人才，與中學合辦工作實習計劃。

我們在公司的整體獎酬框架下提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期激勵計劃，以及多元化的事業發展機會。我們在員工培訓、事業發展及晉升階梯上投放大量資源。今年首六個月，我們為每名香港員工提供平均4.1天的培訓，並透過推廣不同的身心健康措施及家庭友善政策，促進員工的工作與生活平衡。除了為公司長遠業務發展及繼任規劃提供支援外，我們亦為青年人創造機遇，繼續為具潛質的畢業生提供一般管理和專業職能的見習管理人員計劃，並推行學徒及實習生招聘計劃。我們亦為今年合資格的暑期實習生提供加入見習管理人員計劃的有條件取錄安排。

港鐵採取積極聯繫員工的策略，持續聆聽員工心聲，回應員工需要和反饋，藉此創建最佳的員工體驗。2023年「員工投入度調查」結果、分析及見解已於2024年第一季向全體員工公布，是次調查結果較上一次調查有明顯改善。我們將通過公司層面及業務單位/職能層面的十個跟進行動工作小組，在未來18個月內就已確認的重點範疇制定及執行行動計劃。

## 財務表現

集團的業績及業務回顧已於前面章節提及。本章節詳細闡述及分析這些業績。

### 綜合損益

百萬港元	截至6月30日止六個月		利好/(不利)變動	
	2024年	2023年	百萬港元	%
<b>總收入</b>	<b>29,271</b>	<b>27,574</b>	<b>1,697</b>	<b>6.2</b>
<b>經常性業務利潤<sup>ζ</sup></b>				
EBIT#				
香港客運服務				
– 香港車務營運	415	(774)	1,189	n/m
– 香港車站商務	1,897	1,798	99	5.5
香港客運服務總計	2,312	1,024	1,288	125.8
香港物業租賃及管理業務	2,154	1,990	164	8.2
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	486	290	196	67.6
其他業務、項目研究及業務發展開支	(178)	(146)	(32)	(21.9)
應佔聯營公司及合營公司利潤	673	632	41	6.5
<b>總經常性EBIT</b>	<b>5,447</b>	<b>3,790</b>	<b>1,657</b>	<b>43.7</b>
利息及財務開支	(517)	(626)	109	17.4
所得稅	(806)	(569)	(237)	(41.7)
非控股權益	(100)	(175)	75	42.9
<b>經常性業務利潤</b>	<b>4,024</b>	<b>2,420</b>	<b>1,604</b>	<b>66.3</b>
<b>物業發展利潤(除稅後)</b>				
香港	1,722	712	1,010	141.9
中國內地	18	20	(2)	(10.0)
<b>物業發展利潤(除稅後)</b>	<b>1,740</b>	<b>732</b>	<b>1,008</b>	<b>137.7</b>
<b>基本業務利潤<sup>ε</sup></b>	<b>5,764</b>	<b>3,152</b>	<b>2,612</b>	<b>82.9</b>
<b>投資物業公允價值計量收益(除稅後)</b>				
投資物業公允價值重新計量(虧損)/收益	(810)	21	(831)	n/m
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	1,090	1,005	85	8.5
<b>投資物業公允價值計量收益(除稅後)</b>	<b>280</b>	<b>1,026</b>	<b>(746)</b>	<b>(72.7)</b>
<b>公司股東應佔淨利潤</b>	<b>6,044</b>	<b>4,178</b>	<b>1,866</b>	<b>44.7</b>

ζ：經常性業務利潤代表集團的香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務，及其他業務的利潤(不包括在香港及中國內地的投資物業公允價值計量)

#：EBIT代表未計利息、財務開支及稅項前利潤

ε：基本業務利潤代表集團的經常性業務及物業發展業務利潤之統稱

n/m：並無意義

我們欣然公布，截至2024年6月30日止六個月期間，受惠於香港及中國內地旅客更頻密的旅遊往來，本地、過境及高速鐵路(香港段)服務持續復甦，帶動集團經常性業務利

潤取得令人滿意的改善。集團物業發展業務錄得的利潤主要來自「港島南岸」第一期和第二期，以及「日出康城」第十一期。

## 上半年回顧

### 總收入

集團截至2024年6月30日止六個月內的總收入為292.71億港元，較2023年同期上升6.2%。收入上升，主要由於(i) 乘客量持續回升，尤其過境及高速鐵路(香港段)服務的乘客量，帶動香港車務營運收入增加；(ii)「圍方」和「THE SOUTHSIDE」兩個新商場自2023年下半年開張，並在2024年上半年帶來額外收入貢獻；及(iii)車站零售因免稅店恢復營運，帶來本期間整個六個月的租金收入，加上廣告收入亦有所改善，令香港車站商務收入增加。惟部分增幅被(i) 墨爾本都市鐵路的项目收入減少；及(ii) 斯德哥爾摩通勤鐵路專營權於2024年3月提前終止，導致瑞典業務收入減少而有所抵銷。

### 經常性業務利潤

截至2024年6月30日止六個月內，集團錄得經常性業務利潤40.24億港元，較去年同期的24.20億港元增加16.04億港元或66.3%。增幅主要由於香港車務營運的EBIT因上述乘客量回升而有所改善，加上2023年下半年就斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通計提虧損撥備後，在本期間並無錄得虧損，令瑞典業務的財務表現得以改善。

### EBIT

**香港車務營運：**截至2024年6月30日止六個月內，EBIT利潤為4.15億港元，而2023年同期則為EBIT虧損7.74億港元。改善幅度為11.89億港元，原因是(i) 乘客量回升，尤其過境及高速鐵路(香港段)服務的乘客量，及(ii) 根據票價調整機制的票價(在已計入票價優惠後)上調，為車務收入帶來增長。這些利好影響部分被以下因素所抵銷：(i) 與提升服務及通脹引致相關的經營開支上升(如員工薪酬、鐵路配套及維修保養費用增加)；及(ii) 支付予九鐵公司的每年非定額付款，隨著相關收入上升並且增幅按最高漸進比率的35%計算而增加。

**香港車站商務：**EBIT於期內增加9,900萬港元或5.5%至18.97億港元，主要由於車站零售租金收入因下列因素推動而上升：(i) 免稅店在本期間整個六個月恢復營業及(ii) 其他車站商店的租金寬減攤銷額於期內減少。此利好影響部分被須支付每年非定額付款的收入上升，導致支付予九鐵公司的每年非定額付款亦相應增加而有所抵銷。

**香港物業租賃及管理業務：**截至2024年6月30日止六個月內，EBIT增加1.64億港元或8.2%至21.54億港元，主要由於(i)「圍方」和「THE SOUTHSIDE」兩個新商場帶來額外貢獻；及(ii) 租金寬減的攤銷額於本期間減少，惟部分增幅被以下不利影響所抵銷：(i) 報告期內公司「國際金融中心二期」18層寫字樓的出租率下降；及(ii) 港人北上消費趨勢上升對零售市場的逐步復甦構成影響，拖累新訂租金整體下跌。

**中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司：**截至2024年6月30日止六個月的EBIT增加1.96億港元或67.6%至4.86億港元，主要由於去年下半年計提虧損撥備後，斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通於2024年並無錄得進一步虧損。惟部分EBIT的增幅被期內集團出售北京「銀座Mall」商場營運而產生的虧損所抵銷。

**其他業務、項目研究及業務發展開支：**截至2024年6月30日止六個月，有關業務錄得EBIT虧損1.78億港元，而2023年同期的EBIT虧損則為1.46億港元。虧損增加乃由於項目研究及業務發展開支增加，但部分虧損的增幅被「昂坪360」的財務表現改善所抵銷。

### 應佔聯營公司及合營公司利潤

截至2024年6月30日止六個月，應佔聯營公司及合營公司利潤增加4,100萬港元或6.5%至6.73億港元，主要為中國內地業務因乘客量回升而作出更大貢獻。

## 所得稅

截至2024年6月30日止六個月，所得稅增加2.37億港元或41.7%至8.06億港元，主要由於香港經常性業務利潤增加。

自2007年兩鐵合併起，本公司就與兩鐵合併有關的若干付款（統稱「該款項」）作香港利得稅年度稅項扣除。2007/2008至2024/2025首六個月課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為54億港元（2007/2008至2023/2024課稅年度期間：51億港元）。於2022年5月20日，稅務局局長就本公司的個案作出決定，否決了該款項可以用作稅項扣除。本公司已於2022年6月16日向稅務上訴委員會發出上訴通知書。在與外聘大律師和稅務顧問商討上訴方案後，本公司決定在稅務上訴委員會的聆訊之開案陳詞中不再尋求最初款項和所轉承之負債的攤銷作稅務扣除。由於本公司已在過往年度考慮到最初款項和所轉承之負債的攤銷的稅務扣除存在不確定性，因而計提了相關的稅務撥備，故此本公司不需要計提額外的稅務撥備。

如上文所述，2007/2008至2024/2025首六個月課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為54億港元（2007/2008至2023/2024課稅年度期間：51億港元）。截至2024年6月30日，與最初款項和所轉承之負債的攤銷相關的稅務撥備計提合共為2億港元（截至2023年12月31日：2億港元）。稅務上訴委員會的上訴聆訊已於2024年年初舉行。

於2024年8月6日，稅務上訴委員會已作出有關決定（「稅務上訴委員會的決定」），否決了2011/2012至2017/2018課稅年度的每年定額付款及每年非定額付款

作稅務扣除，並決定就每年定額付款及每年非定額付款的相關利得稅評稅/補加評稅不可作稅務扣除。

本公司正在檢視稅務上訴委員會的決定。本公司已與外聘大律師和稅務顧問商討，其初步意見是本公司現時繼續持有有力的法律理據支持其立場。因此，截至本中期財務報告之日期，概無計提額外的稅務撥備。本公司仍在對稅務上訴委員會的決定進行檢視，本公司亦對此保留其立場。詳情請參閱本中期財務報告附註8B「所得稅」。

## 物業發展利潤(除稅後)

截至2024年6月30日止六個月，除稅後的物業發展利潤為17.40億港元，較2023年同期增加10.08億港元。利潤主要來自「港島南岸」第一期和第二期以及「日出康城」第十一期的進一步利潤入帳。

## 投資物業公允價值計量收益(除稅後)

截至2024年6月30日止六個月，香港及中國內地的投資物業公允價值計量收益為2.80億港元，當中包括：(i)進一步為集團去年收取的分攤投資物業（即「THE SOUTHSIDE」商場）的估值收益10.90億港元入帳，主要因為集團所需承擔的風險和責任在期末減少；及(ii)投資物業公允價值重新計量之虧損8.10億港元。

## 公司股東應佔淨利潤

計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業公允價值計量後，集團截至2024年6月30日止六個月錄得公司股東應佔淨利潤60.44億港元，較2023年同期的淨利潤41.78億港元增加18.66億港元或44.7%。

## 綜合財務狀況

百萬港元	於2024年 6月30日	於2023年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
淨資產	<b>178,953</b>	178,856	97	0.1
總資產	<b>361,017</b>	346,426	14,591	4.2
總負債	<b>182,064</b>	167,570	14,494	8.6
負債總額 <sup>△</sup>	<b>70,418</b>	59,491	10,927	18.4
淨負債權益比率 <sup>δ</sup>	<b>27.5%</b>	26.5%		1.0個百分點

△：負債總額代表貸款及其他負債以及短期貸款

δ：淨負債權益比率代表淨負債總額492.85億港元(2023年12月31日：473.16億港元)(包括綜合財務狀況表中的貸款及其他負債、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款)佔總權益1,789.53億港元(2023年12月31日：1,788.56億港元)的百分率

### 淨資產

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產微升0.1%至2024年6月30日的1,789.53億港元，主要由於(i)錄得截至2024年6月30日止六個月的淨利潤，當中部分被(ii)計提於2024年7月派付的2023年末期普通股息所抵銷。

### 總資產

總資產微升4.2%至3,610.17億港元，主要由於(i)現金、銀行結餘及存款增加，以及(ii)東涌綫延綫、屯門南延綫及古洞站項目相關的在建鐵路工程的增置。

### 總負債

總負債增加8.6%至1,820.64億港元，主要由於(i)淨提取貸款；及(ii)計提2023年末期普通股息。

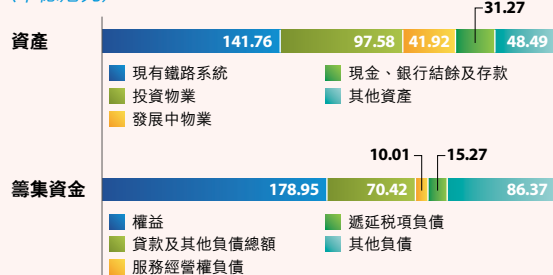
### 負債總額及借貸成本

於2024年6月30日，集團負債總額(包括貸款及其他負債以及短期貸款)為704.18億港元，較2023年12月31日的負債總額增加18.4%或109.27億港元。截至2024年6月30日止六個月，集團帶息借貸的加權平均借貸成本為年率3.8%，較2023年同期上升0.5個百分點。

## 綜合財務狀況撮要

於2024年6月30日

(十億港元)



### 淨負債權益比率及利息保障倍數

於2024年6月30日，淨負債權益比率為27.5%，較2023年12月31日的26.5%增加1.0個百分點，主要由於新鐵路項目的資本性開支以致淨負債增加。截至2024年6月30日止六個月，集團利息保障倍數為11.6倍，而2023年同期則為9.2倍。



## 綜合現金流量

百萬港元	截至6月30日止六個月	
	2024年	2023年
<b>經營活動所得的現金淨額</b>	<b>8,179</b>	<b>3,870</b>
(支付)/收取與物業發展有關的款項淨額	(21)	4,533
資本性開支	(7,571)	(5,200)
每年非定額付款	(2,355)	(323)
投資活動的其他現金流入淨額	323	205
<b>投資活動耗用的現金淨額</b>	<b>(9,624)</b>	<b>(785)</b>
淨提取債務，扣除租賃租金及利息付款淨額	10,680	5,223
融資活動的其他現金流出淨額	(221)	(376)
<b>融資活動所得的現金淨額</b>	<b>10,459</b>	<b>4,847</b>
匯率變動的影響	(217)	(110)
於期初分類為持作出售的出售組別而於期內已出售的現金、銀行結餘及存款	94	-
<b>現金、銀行結餘及存款增加</b>	<b>8,891</b>	<b>7,822</b>

### 經營活動所得的現金淨額

截至2024年6月30日止六個月，經營活動所得的現金淨額為81.79億港元，而2023年同期則為38.70億港元，主要由於期內經常性業務利潤上升及繳付的稅款減少所致。

### 支付與物業發展有關的款項淨額

支付與物業發展有關的款項淨額為2,100萬港元，包括(i)主要用於小蠔灣物業發展項目及「日出康城」物業發展項目的現金支出4.09億港元，當中被(ii)主要來自「日出康城」各物業發展項目的現金收取款項3.88億港元所抵銷。

### 資本性開支

資本性開支為75.71億港元，其中(i)44.56億港元用於增置香港現有鐵路及相關營運資產的投資(如車站改造工程、新列車及信號系統)、(ii)24.51億港元用於香港鐵路延綫項目、(iii)2.89億港元用於香港投資物業(尤其是「THE SOUTHSIDE」的裝修工程)，以及(iv)3.75億港元用於中國內地及海外附屬公司(如深圳地鐵十三號綫一期項目)。

### 融資活動

美國聯儲局於2024年上半年維持聯邦基金利率的目標區間不變，介乎5.25%至5.50%(年率，下同)。期內，美元有抵押隔夜融資利率(「SOFR」)在5.30%至5.40%之間窄幅波動，而三個月港元香港銀行同業拆息則從年初的5.15%跌至6月底的4.75%。

長期利率方面，10年期美國國庫債券孳息率由3.88%升至4.40%，而10年期港元掉期利率也由3.36%升至3.69%。

公司於2024年上半年共安排了157億港元的融資，包括141億港元年期介乎2至30年的中期票據，以及16億港元的5年期銀行信貸，當中約25億港元的融資是根據港鐵「可持續融資框架」安排，所得款項將用於合資格的投資項目。

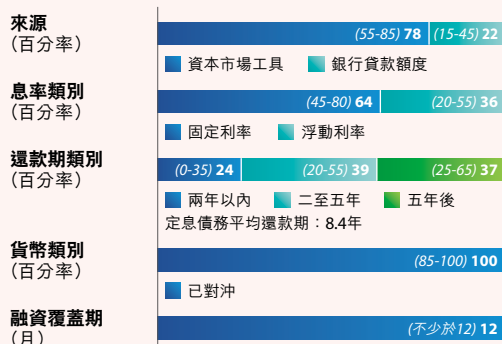
集團於2024年6月底的綜合負債總額為704億港元，現金和存款結餘為313億港元，而未動用的承諾信貸額超過190億港元。

集團於首六個月的帶息借貸加權平均成本為3.8%(年率，下同)，而2023年同期則為3.3%。

### 理想融資模式及債務結構

理想融資模式反映公司的債務管理方針，有助確保債務結構審慎和穩健

(理想融資模式)與實際債務結構的比較  
於2024年6月30日



# 主要數據

	截至6月30日止六個月				利好/(不利) 變動百分率
	2024年		2023年		
	百萬港元	百分率	百萬港元	百分率	
<b>總收入</b>					
經常性業務收入					
- 香港客運服務					
- 香港車務營運	11,138	38.1	9,342	33.9	19.2
- 香港車站商務	2,638	9.0	2,415	8.8	9.2
- 香港客運服務總計	13,776	47.1	11,757	42.7	17.2
- 香港物業租賃及管理業務	2,688	9.2	2,456	8.9	9.4
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	12,429	42.4	13,079	47.4	(5.0)
- 其他業務	378	1.3	282	1.0	34.0
	29,271	100.0	27,574	100.0	6.2
物業發展業務收入					
- 中國內地物業發展	-	-	-	-	-
總收入	29,271	100.0	27,574	100.0	6.2
<b>總EBITDA<sup>(1)</sup></b>					
經常性業務EBITDA					
- 香港客運服務					
- 香港車務營運	4,059	36.4	2,680	33.4	51.5
- 香港車站商務	2,328	20.9	2,160	26.9	7.8
- 香港客運服務總計	6,387	57.3	4,840	60.3	32.0
- 香港物業租賃及管理業務	2,163	19.4	1,998	24.9	8.3
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	709	6.4	532	6.6	33.3
- 其他業務、項目研究及業務發展開支	(145)	(1.3)	(114)	(1.4)	(27.2)
	9,114	81.8	7,256	90.4	25.6
物業發展業務EBITDA					
- 香港物業發展	2,024	18.2	783	9.7	158.5
- 中國內地物業發展	(2)	-	(9)	(0.1)	77.8
	2,022	18.2	774	9.6	161.2
總EBITDA	11,136	100.0	8,030	100.0	38.7
<b>總EBIT<sup>(2)</sup></b>					
經常性業務EBIT					
EBIT					
- 香港客運服務					
- 香港車務營運	415	5.6	(774)	(17.0)	n/m
- 香港車站商務	1,897	25.4	1,798	39.4	5.5
- 香港客運服務總計	2,312	31.0	1,024	22.4	125.8
- 香港物業租賃及管理業務	2,154	28.8	1,990	43.6	8.2
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	486	6.5	290	6.4	67.6
- 其他業務、項目研究及業務發展開支	(178)	(2.4)	(146)	(3.2)	(21.9)
應佔聯營公司及合營公司利潤	673	9.0	632	13.8	6.5
	5,447	72.9	3,790	83.0	43.7
物業發展業務EBIT					
- 香港物業發展	2,024	27.1	783	17.2	158.5
- 中國內地物業發展	(2)	-	(9)	(0.2)	77.8
	2,022	27.1	774	17.0	161.2
總EBIT	7,469	100.0	4,564	100.0	63.7
投資物業公允價值計量收益	280		1,005		(72.1)
利息及財務開支	(494)		(589)		16.1
除稅前利潤	7,255		4,980		45.7
所得稅	(1,111)		(627)		(77.2)
期內利潤	6,144		4,353		41.1
非控股權益	(100)		(175)		42.9
公司股東應佔期內利潤	6,044		4,178		44.7
<b>公司股東應佔期內利潤來自：</b>					
經常性業務					
- 香港	3,482		2,227		56.4
- 香港以外	542		193		180.8
	4,024		2,420		66.3
物業發展業務					
- 香港	1,722		712		141.9
- 香港以外	18		20		(10.0)
	1,740		732		137.7
基本業務	5,764		3,152		82.9
投資物業公允價值計量	280		1,026		(72.7)
公司股東應佔期內利潤總額	6,044		4,178		44.7

附註：

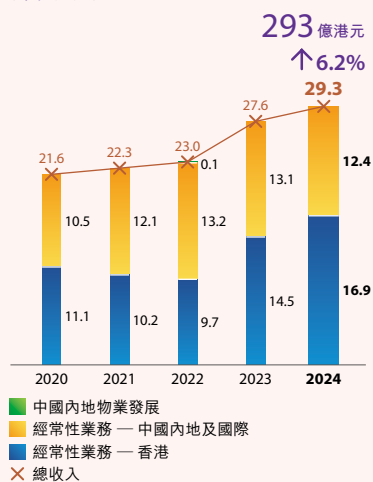
1 EBITDA代表未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、每年非定額付款、應佔聯營公司及合營公司利潤、利息、財務開支及稅項前經營利潤/(虧損)。

2 EBIT代表未計投資物業公允價值計量、利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的利潤/(虧損)。

n/m：並無意義

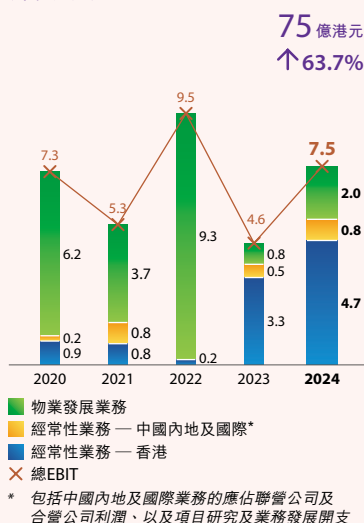
## 總收入

(截至6月30日止六個月)  
(十億港元)



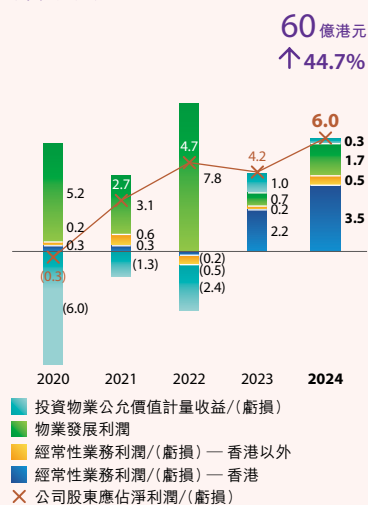
## 總EBIT

(截至6月30日止六個月)  
(十億港元)



## 公司股東應佔淨利潤/(虧損)

(截至6月30日止六個月)  
(十億港元)



## 截至6月30日止六個月

	2024年	2023年	利好/(不利)變動百分率
<b>財務比率</b>			
EBITDA邊際比率 <sup>(3)</sup> (%)	31.1	26.3	4.8個百分點
EBITDA邊際比率 <sup>(3)</sup> (不包括中國內地及國際附屬公司 <sup>δ</sup> ) (%)	49.9	46.4	3.5個百分點
EBIT邊際比率 <sup>(4)</sup> (%)	16.3	11.4	4.9個百分點
EBIT邊際比率 <sup>(4)</sup> (不包括中國內地及國際附屬公司 <sup>φ</sup> ) (%)	25.5	19.8	5.7個百分點
淨負債權益比率 <sup>(5)</sup> (於2024年6月30日/2023年12月31日) (%)	27.5	26.5	(1.0)個百分點
利息保障 <sup>(6)</sup> (倍數)	11.6	9.2	2.4倍
<b>股份資料</b>			
每股基本盈利(港元)	0.97	0.67	44.8
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	0.93	0.51	82.4
每股中期普通股息(港元)	0.42	0.42	-
股價(於2024年6月30日/2023年12月31日)(港元)	24.65	30.30	(18.6)
市值(於2024年6月30日/2023年12月31日)(百萬港元)	153,254	188,381	(18.6)
<b>香港車務營運</b>			
總乘客人次(百萬計)			
本地鐵路服務	787.5	777.2	1.3
過境服務	46.5	28.1	65.6
高速鐵路(香港段)	12.7	7.6~	66.9
機場快綫	6.2	4.6	37.1
輕鐵及巴士	104.5	102.6	1.9
平均乘客人次(千計)			
本地鐵路服務(周日)	4,651.1	4,599.1	1.1
過境服務(每日)	255.5	155.1	64.7
高速鐵路(香港段)(每日)	69.7	45.6~	52.9
機場快綫(每日)	34.4	25.2	36.4
輕鐵及巴士(周日)	608.3	596.4	2.0
平均車費(港元)			
本地鐵路服務	8.54	8.26	3.4
過境服務	31.53	30.00	5.1
高速鐵路(香港段)	79.15	84.25	(6.1)
機場快綫	62.39	61.29	1.8
輕鐵及巴士	3.21	3.15	2.2
佔專營公共交通載客量比率(1月至5月)(%)	50.1	49.6	0.5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一分佔盈餘、收入及未出售物業的權益)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一分佔盈餘、收入及未出售物業的權益，以及應佔聯營公司及合營公司利潤)佔總收入之百分率。

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

6 利息保障代表未計投資物業公允價值計量、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(未扣除資本化利息)。

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124.29億港元及117.22億港元(2023年：130.79億港元及125.56億港元)。

φ 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入、開支、和折舊及攤銷分別為124.29億港元、117.22億港元、和2.23億港元(2023年：130.79億港元、125.56億港元、和2.42億港元)。

~ 高速鐵路(香港段)服務於2023年1月15日恢復，乘客人次只計算2023年1月15日至2023年6月30日之間的日數。

# 公司管治及其他資料

## 董事局及執行總監會成員

### 董事局及執行總監會成員名單、角色和職能(於2024年8月15日)

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

C : 主席  
M : 成員

公司管治是董事局全體成員的集體責任，董事局深信良好的公司管治是公司達致其願景及實現其宗旨的基礎，同時確保公司是在符合所有持份者利益的前提下適當地管理。董事局積極尋找機會不斷改進公司管治，並對已識別可改進的機遇採取迅速行動。

在截至2024年6月30日止六個月內（「期內」），公司修訂了提名委員會的職權範圍，使其成員的組成更加靈活。更新後的提名委員會的職權範圍已上載於公司網站 ([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)) 及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）網站。

公司明白維持董事局成員性別多元化的重要性，於2022年作出承諾由即時起維持董事局女性成員比例不少於20%，同時訂立董事局女性成員於2025年達至25%的目標，以上均載於董事局多元化政策內（該政策已上載於公司網站 ([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))）。自2022年起，董事局女性成員比例超過20%，現時有四名女性成員，佔董事局成員高於22%。公司將繼續努力實現女性成員比例在2025年達到25%的目標。

## 遵守《企業管治守則》

期內，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C1《企業管治守則》所載的守則條文。

## 商業操守

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

公司定期檢討和更新《工作操守指引》，以確保其內容恰當並符合相關公司和法規的要求。公司已於2022年2月更新《工作操守指引》，並推出電子書，為方便同事了解及瀏覽。此外，公司亦於2020年推出《工作操守指引》員工意識提升計劃。以公司記錄及數據的完整性及準確性為主題的第七個單元，已於2024年6月推出，透過動畫影片和互動遊戲融入工作實例，加深同事認識恪守記錄及數據完整性及準確性的原則，以保持良好的判斷力。公司亦推出了不同的培訓課程，例如與相關法規有關的網上必修課程及網上研討會，以提高員工對《工作操守指引》的認識。

為了讓員工時刻恪守最高的道德標準，公司亦已制定防止賄賂及防貪政策，並會定期檢討。同時，為了鼓勵員工舉報已發生或疑似違反《工作操守指引》或不當的行為，公司已根據舉報政策訂立了適當的舉報程序，讓員工能在安全及完全保密的環境下舉報其真實懷疑的不當行為。

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

此外，公司以《工作操守指引》作參考準則，為在香港以內及以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C3所載之標準守則（「標準守則」）。在作出特定查詢後，除下述有關一名獨立非執行

## 公司管治及其他資料

董事的披露外，公司確認所有董事局成員及彼等替任董事（如適用）以及所有執行總監會成員於期內一直遵守《標準守則》。

於2024年2月，一名獨立非執行董事（「該獨立非執行董事」）以書面通知公司，由於疏忽，該獨立非執行董事在公司「禁售期」內且在未有按《標準守則》取得必要的書面確認，認購了公司發行的某定息票據（「相關票據」）。當該獨立非執行董事發現到所述疏忽後，已立即通知公司並出售了相關票據。此事件已向聯交所報告。為加強遵守《標準守則》，公司改善了提醒董事有關公司證券交易要求的程序。該獨立非執行董事亦已參加了關於《標準守則》要求的再次培訓。

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

為提升監察及成效，公司已採用「標準守則經理管理系統」的電子平台，為標準守則經理提供一站式存取相關主要流程的途徑有助遵守《標準守則》。標準守則經理亦需要完成定期培訓。

## 自2024年1月1日至 2024年8月15日期間之變更 董事局及董事局委員會/顧問小組成員 之變更

於2024年5月22日舉行的周年成員大會（「2024周年成員大會」）完結後生效：

1. 陳阮德徽博士退任獨立非執行董事，並不再為公司薪酬委員會主席以及工程委員會成員；

2. 李慧敏女士退任獨立非執行董事，並不再為公司財務及投資委員會成員以及薪酬委員會成員；

3. 劉麥嘉軒女士獲推選為董事局成員並成為公司獨立非執行董事，她亦獲董事局委任為公司審核及風險委員會成員以及財務及投資委員會成員；

4. 非執行董事、曾是公司工程委員會及提名委員會成員的發展局常任秘書長（工務）（劉俊傑先生）獲董事局委任為公司科技顧問小組成員並留任工程委員會成員，但不再擔任公司提名委員會成員；

5. 非執行董事、曾是公司審核及風險委員會及科技顧問小組成員的運輸署署長（李頌恩女士）獲董事局委任為公司環境及社會責任委員會成員並留任審核及風險委員會成員，但不再擔任公司科技顧問小組成員；

6. 獨立非執行董事、曾是公司環境及社會責任委員會以及財務及投資委員會成員的陳振彬博士獲董事局委任為公司薪酬委員會成員並留任環境及社會責任委員會成員，但不再擔任公司財務及投資委員會成員；

7. 獨立非執行董事、曾是公司審核及風險委員會及工程委員會成員的許少偉先生獲董事局委任為公司薪酬委員會成員並留任工程委員會成員，但不再擔任公司審核及風險委員會成員；

8. 獨立非執行董事、科技顧問小組主席及曾是提名委員會成員的李惠光先生獲董事局委任為公司工程委員會成員，但不再擔任公司提名委員會成員；

9. 獨立非執行董事、曾是公司環境及社會責任委員會及提名委員會成員的吳永嘉先生獲董事局委任為公司科技顧問小組成員並留任提名委員會成員，但不再擔任公司環境及社會責任委員會成員；
10. 獨立非執行董事、曾是公司審核及風險委員會主席以及財務及投資委員會成員的唐家成博士退任審核及風險委員會主席，但繼續擔任公司審核及風險委員會成員並留任財務及投資委員會成員；
11. 獨立非執行董事、曾是公司環境及社會責任委員會及科技顧問小組成員的黃幸怡女士獲董事局委任為公司提名委員會成員並留任環境及社會責任委員會成員，但不再擔任公司科技顧問小組成員；
12. 獨立非執行董事、曾是公司審核及風險委員會及薪酬委員會成員的黃冠文先生獲董事局委任為公司薪酬委員會主席，並留任審核及風險委員會成員；及
13. 獨立非執行董事、曾是公司審核及風險委員會及提名委員會成員的黃慧群教授獲董事局委任為公司審核及風險委員會主席以及財務及投資委員會成員，但不再擔任公司提名委員會成員。

## 董事之資料變更

根據《上市規則》作出有關董事之資料變更的披露如下：

### (i) 履歷之變更

姓名	變更	變更性質及生效日期
金澤培博士	香港公益金 • 董事會成員	離任(2024年6月17日)
李惠光	公共圖書館諮詢委員會(香港) • 主席	離任(2024年5月1日)
	香港城市大學 • 副校長(行政)	離任(2024年7月1日)
吳永嘉	香港理工大學 • 校董會成員	離任(2024年3月31日)
	香港科技園公司 • 董事	離任(2024年7月1日)

## 替任董事之變更

1. 李萃珍女士自2024年7月18日起退任運輸署副署長/公共運輸事務及管理，她同時亦不再為公司非執行董事運輸署署長(李頌恩女士)的替任董事；
2. 朱曼鈴小姐自2024年7月23日起不再擔任公司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；
3. 黎志華先生(財經事務及庫務局常任秘書長(庫務))自2024年7月23日起擔任公司非執行董事許正宇先生的替任董事；及
4. 由於郭惠英女士自2024年7月18日起擔任運輸署副署長/公共運輸事務及管理，因此自2024年7月29日起她獲委任為公司非執行董事運輸署署長(李頌恩女士)的替任董事。

## 執行總監會成員之變更

1. 許亮華先生於2023年12月31日完成與公司的服務協議後退休，並同時不再擔任公司財務總監及執行總監會成員；及
2. 候任財務總監樊米高先生獲委任為公司財務總監，並成為公司執行總監會成員，均自2024年1月1日起生效。

## 公司管治及其他資料

### (i) 履歷之變更(續)

姓名	變更	變更性質及生效日期
唐家成博士	香港交易及結算所有限公司 • 主席	委任(2024年5月3日)
	渣打集團有限公司 • 獨立非執行董事	離任(2024年5月9日)
	世界交易所聯合會 • 董事	委任(2024年6月4日)
	香港公益金 • 董事會成員	委任(2024年6月17日)
	國泰航空有限公司 • 觀察員(代表香港特別行政區政府)	離任(2024年7月31日)
	渣打銀行(香港)有限公司 • 獨立非執行董事	委任(2024年8月15日)
	黃幸怡	城市規劃委員會(香港) • 都會規劃小組委員會副主席
黃冠文	競爭事務委員會(香港) • 成員	離任(2024年5月1日)
	執法委員會主席	離任(2024年5月1日)
黃慧群教授	廉政公署(香港) • 防止貪污諮詢委員會主席 • 貪污問題諮詢委員會委員	離任(2024年1月1日) 離任(2024年1月1日)
	公務員敘用委員會(香港) • 委員	委任(2024年2月1日)
	香港機場管理局 • 董事局成員	離任(2024年6月1日)
	機場保安有限公司 • 董事局成員	離任(2024年6月1日)
楊美珍	香港理工大學 • 投資委員會成員	離任(2024年5月30日)
	香港中華煤氣有限公司 • 獨立非執行董事	委任(2024年6月25日)
蔡少綿	香港房屋委員會 • 非官方委員	委任(2024年4月1日)
馬琳	公共圖書館諮詢委員會(香港) • 副主席	委任(2024年5月1日)
黃琨暉	特許公司治理公會 • 理事會副會長	委任(2024年7月1日)
黃琨暉	香港貿易發展局 • 內地商貿諮詢委員會委員	委任(2024年4月1日)

各董事的履歷的全文載於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))。

### (ii) 董事酬金之變更

就本報告第36頁至第37頁有關「董事局及董事局委員會/顧問小組成員之變更」一節中所指的變更，公司應支付予下列董事的年度袍金已如下表作出調整，而相關董事於2024年12月31日止年度可收取的實際金額將按比例計算：

姓名	董事袍金		變更生效日期
	變更前 (每年港元)	變更後 (每年港元)	
陳振彬博士	520,000	490,000	2024年5月22日
許少偉	550,000	520,000	2024年5月22日
李惠光	540,000	570,000	2024年5月22日
唐家成博士	610,000	550,000	2024年5月22日
黃冠文	520,000	570,000	2024年5月22日
黃慧群教授	520,000	610,000	2024年5月22日



## 先導計劃、培訓和持續專業發展

### 先導計劃

所有新任董事局成員(包括政府委任的董事)、替任董事及執行總監會成員於委任前，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。

根據於2023年12月31日生效的《上市規則》新規定，公司必須確保董事在委任前由有資格就香港法律給予意見的律師行提供委任前的法律意見(「法律意見」)，內容關於《上市規則》中所有適用於其作為公司董事局成員、替任董事或執行總監會成員的規定，以及向聯交所作出虛假聲明或提供虛假信息所可能引致的法律後果。於2024年1月1日至2024年8月15日期間，以下新任董事在下述日期各自取得法律意見，他們並已書面確認明白作為公司董事的責任以及所述情況。

姓名	職位	取得法律意見的日期	委任日期
劉麥嘉軒	董事局成員	2024年4月17日	2024年5月22日
黎志華	替任董事	2024年7月11日	2024年7月23日
郭惠英	替任董事	2024年7月26日	2024年7月29日
樊米高	執行總監會成員	2023年11月21日	2024年1月1日

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。在上述期間新任董事已完成先導計劃，而其中部分新任董事亦已參與了熟悉計劃。

### 培訓和持續專業發展

#### 董事局實地視察

於2024年1月和2月，部分董事局成員參觀了位於九龍站重新翻新的港鐵展廊。

於2024年6月，部分董事局及執行總監會成員到訪了大嶼山項目辦事處及一些地盤工地，讓他們可以更了解由項目及工程拓展業務單位正在進行的工程項目。此外，部分董事局及執行總監會成員參觀了「港島南岸」，以便他們率先了解公司該個新商場。

#### 培訓

為協助董事局及執行總監會成員之持續專業發展，公司秘書會向他們建議參加相關研討會及課程，費用由公司承擔。此外，於2024年7月公司向董事局成員提供了一次簡介，是關於聯交所對「《企業管治守則》及相關《上市規則》條文檢討」的諮詢文件，以及「保障關鍵基礎設施(電腦系統)條例草案2024」的新擬網絡安全法。

有關公司管治事宜之資料及聯交所、其他專業服務公司和機構提供的網上培訓亦會不時提供予或知會董事局成員、替任董事及執行總監會成員，使他們緊貼這方面的最新發展。

### 董事局會議

期內，董事局舉行了三次定期會議。

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

- 企業策略：
  - 聽取2023年下半年的策略實施的報告；
- 環境、社會及管治：
  - 年度檢討董事局人數、架構及組成，以及公司2023年的公司管治職能；年度評估包括(i)獨立非執行董事的獨立性，及(ii)2023年公司風險管理與內部監控系統的成效；
  - 向股東建議於2024周年成員大會上批准委任一名董事局新成員及重選數名退任的董事局成員；
  - 批准(i)董事局委員會/顧問小組成員的變更；(ii)修訂公司提名委員會的職權範圍；及(iii)董事手冊的年度更新；
  - 批准2023年《可持續發展報告》；及
  - 聽取及考量管理層提交有關企業安全管治及企業風險管理等關鍵事項的報告；
- 香港客運服務：
  - 聽取香港客運服務的季度更新；
  - 批准按公司票價調整機制下修訂2024年受管制票價的原則；及
  - 批出一項重要合約；

- 物業：
  - 審閱一項預期項目的中期業務方案；
- 中國內地及國際業務：
  - 聽取2023年中國內地及澳門業務的年度匯報；及
  - 聽取公司國際業務的最新匯報；
- 財務：
  - 檢討及批准2023年報及財務報表；
  - 聽取年度股東分析及投資者反饋；及
  - 聽取重大企業資源規劃系統的實施進度匯報；
- 人力資源：
  - 檢討按公司員工獎勵計劃下的表現目標；
  - 批准團體醫療保險計劃的續約；及
  - 檢討員工投入度調查結果和建議行動。

### 與股東的溝通

公司於2024年5月22日舉行2024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提呈表決。

於2024周年成員大會，共九項決議案(決議案第3號包含三項獨立決議案)獲得通過，全部決議案均於會上獲得超過90%票數支持，當中絕大多數決議案更獲得超過99%票數支持。決議案全文載於日期為2024年4月12日的2024周年成員大會通函內(包括2024周年成員大會通告)。

所有2024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2024周年成員大會後當日上載於公司網站 ([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)) 和聯交所網站。

公司繼續以混合會議方式舉行2024周年成員大會，為股東提供可以網上參與的另一種選擇，並可選擇語言(廣東話、英語及普通話)。公司亦繼續提供手語傳譯及即時傳譯服務。股東可以在2024周年成員大會前提交問題，亦可在會議上親身或實時透過網上平台提交問題。為了方便未能

出席2024周年成員大會的公司股東，整個會議過程亦已上載於公司網站以供瀏覽。

## 組織章程文件

公司的組織章程細則(英文及中文版本)已上載於公司網站 ([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)) 及聯交所網站。期內，公司的組織章程細則並無任何變動。

## 董事於公司股份、相關股份及債券的權益

根據《證券條例》第352條須予備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料，董事局成員、替任董事及執行總監會成員於2024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：

### (i) 股份及相關股份權益

董事局成員/ 替任董事/ 執行總監會成員	持有的普通股數目		獎勵股份 數目 <sup>#</sup>		總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 <sup>△</sup>
	個人權益*	家族權益 <sup>†</sup>	個人權益*	權益合計	
金澤培博士	1,089,277	-	692,185	1,781,462	0.02865
鄭恩基	-	2,000 (附註1)	-	2,000	0.00003
黃冠文	-	558 (附註1)	-	558	0.00001
羅淦華	588	-	-	588	0.00001
楊美珍	886,634	-	167,318	1,053,952	0.01695
鄭惠貞	333,453	-	160,902	494,355	0.00795
蔡少綿	105,188	-	140,184	245,372	0.00395
鄧輝豪	20,185	-	132,385	152,570	0.00245
樊米高	10,500	1,500 (附註1)	184,600	196,600	0.00316
李家潤博士	238,774	-	145,400	384,174	0.00618
馬琳	311,645	-	144,068	455,713	0.00733
鄧智輝	418,866	-	167,318	586,184	0.00943
黃琨暉	61,652	-	128,968	190,620	0.00307

## (ii) 債券權益

董事局成員	持有的債權證金額		權益合計	該類別的已發行債權證的數額
	個人權益*	家族權益†		
劉麥嘉軒	人民幣 26,000,000 (附註 2)	-	人民幣 26,000,000	人民幣 400,000,000

附註：

- 截至 2024 年 6 月 30 日止，該等股份實為公司相關董事局成員或執行總監會成員的配偶持有。
- 其為劉麥嘉軒女士持有由公司發行並於 2025 年 3 月 1 日到期的 3.10% 定息票據(非上市)之權益。

# 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 43 頁至 45 頁)內

\* 作為實益擁有人之權益

† 配偶或未滿 18 歲的子女作為實益擁有人之權益

△ 於 2024 年 6 月 30 日，公司之已發行具投票權股份總數為 6,217,197,282 股

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

A 於 2024 年 6 月 30 日，公司董事局成員、替任董事及執行總監會成員概無於公司或其任何相聯法團的股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉(按《證券條例》第 XV 部所指者)；及

B 截至 2024 年 6 月 30 日止六個月內，公司董事局成員、替任董事及執行總監會成員及彼等之配偶或 18 歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

## 主要股東權益

按公司根據《證券條例》第 336 條而備存的登記冊所載，於 2024 年 6 月 30 日擁有公司所有具投票權之已發行股份 5% 或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	持有的普通股數目	普通股佔具投票權之已發行股份總數百分比 <sup>△</sup>
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	74.54%

△ 於 2024 年 6 月 30 日，公司之已發行具投票權股份總數為 6,217,197,282 股

公司已獲香港金融管理局知會，於 2024 年 6 月 30 日，公司約 0.15% 已發行普通股(「普通股」)(並未包括在上述財政司司長法團之持股量)實為外匯基金所持有。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、相關股份及債券的權益」及「主要股東權益」的章節中所披露外，於 2024 年 6 月 30 日，公司並無獲悉尚有其他人士於公司股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉，而須登記於根據《證券條例》第 336 條規定備存的登記冊內。

## 行政人員股份獎勵計劃

公司採納了行政人員股份獎勵計劃，由2015年1月1日(「生效日期」)起生效，並將一直有效至2024年12月31日。行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。

有關行政人員股份獎勵計劃運作的詳情載於公司2023年報([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))中標題為「長期獎勵」(第142頁至第143頁)、「行政人員股份獎勵計劃」(第167頁至第169頁)及綜合財務報表附註2U(iii)(第218頁)、11B(第232頁)及44(第274頁至第275頁)之各章節內。

截至2024年6月30日止六個月內，行政人員股份獎勵計劃下的獎勵股份的變動載列如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別 (附註1)		於2024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2024年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目	緊接賦予 獎勵股份 前之 每股股份 加權平均 收市價 (港元)
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)					
金澤培博士	8/4/2021	52,750	199,800	217,384	217,384	-	-	25.43
	1/4/2022	132,000	-	132,000	-	-	132,000	-
	8/4/2022	133,700	-	89,134	44,566	-	44,568	25.80
	11/4/2023	54,700	-	54,700	18,233	-	36,467	26.00
	18/3/2024 (附註6 & 8)	-	68,990	-	68,990	-	-	25.40
	8/4/2024 (附註6 & 9)	87,100	392,050	-	-	-	479,150	-
楊美珍	8/4/2021	17,200	47,850	53,584	53,584	-	-	25.44
	8/4/2022	46,000	-	30,667	15,333	-	15,334	25.80
	11/4/2023	25,100	-	25,100	8,366	-	16,734	26.00
	18/3/2024 (附註6 & 8)	-	16,522	-	16,522	-	-	25.40
	8/4/2024 (附註6 & 9)	41,700	93,550	-	-	-	135,250	-
鄭惠貞	8/4/2021	17,450	47,850	53,668	53,668	-	-	25.44
	8/4/2022	39,500	-	26,334	13,166	-	13,168	25.80
	11/4/2023	23,300	-	23,300	7,766	-	15,534	26.00
	18/3/2024 (附註6 & 8)	-	16,522	-	16,522	-	-	25.40
	8/4/2024 (附註6 & 9)	38,650	93,550	-	-	-	132,200	-
蔡少綿	8/4/2021	13,500	47,850	52,350	52,530	-	-	25.43
	8/4/2022	32,200	-	21,467	10,733	-	10,734	25.80
	11/4/2023	17,550	-	17,550	5,850	-	11,700	26.00
	18/3/2024 (附註6 & 8)	-	16,522	-	16,522	-	-	25.40
	8/4/2024 (附註6 & 9)	24,200	93,550	-	-	-	117,750	-

## 行政人員股份獎勵計劃(續)

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別 (附註1)		於2024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2024年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目	緊接賦予 獎勵股份 前之 每股股份 加權平均 收市價 (港元)
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)					
鄧輝豪	8/4/2022	7,700	7,300	12,434	9,866	-	2,568	25.50
	11/4/2023	15,700	-	15,700	5,233	-	10,467	26.00
	18/3/2024 (附註6 & 8)	-	2,520	-	2,520	-	-	25.40
	8/4/2024 (附註6 & 9)	25,800	93,550	-	-	-	119,350	-
樊米高 (附註4)	25/9/2023	60,900	-	60,900	-	-	60,900	-
	8/4/2024 (附註6 & 9)	30,150	93,550	-	-	-	123,700	-
李家潤博士	8/4/2021	13,550	47,850	52,368	52,368	-	-	25.43
	8/4/2022	34,050	-	22,700	11,350	-	11,350	25.80
	11/4/2023	14,850	-	14,850	4,950	-	9,900	26.00
	18/3/2024 (附註6 & 8)	-	16,522	-	16,522	-	-	25.40
	8/4/2024 (附註6 & 9)	30,600	93,550	-	-	-	124,150	-
馬琳	8/4/2021	14,250	47,850	52,600	52,600	-	-	25.44
	8/4/2022	34,600	-	23,067	11,533	-	11,534	25.80
	11/4/2023	19,550	-	19,550	6,516	-	13,034	26.00
	18/3/2024 (附註6 & 8)	-	16,522	-	16,522	-	-	25.40
	8/4/2024 (附註6 & 9)	25,950	93,550	-	-	-	119,500	-
鄧智輝	8/4/2021	17,200	47,850	53,584	53,584	-	-	25.44
	8/4/2022	46,000	-	30,667	15,333	-	15,334	25.80
	11/4/2023	25,100	-	25,100	8,366	-	16,734	26.00
	18/3/2024 (附註6 & 8)	-	16,522	-	16,522	-	-	25.40
	8/4/2024 (附註6 & 9)	41,700	93,550	-	-	-	135,250	-
黃琨暉	8/4/2021	7,350	10,100	12,550	12,550	-	-	25.48
	8/4/2022	8,050	-	5,367	2,683	-	2,684	25.80
	11/4/2023	16,400	-	16,400	5,466	-	10,934	26.00
	18/3/2024 (附註6 & 8)	-	3,487	-	3,487	-	-	25.40
	8/4/2024 (附註6 & 9)	21,800	93,550	-	-	-	115,350	-

## 行政人員股份獎勵計劃(續)

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別 (附註1)		於2024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2024年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目	緊接賦予 獎勵股份 前之 每股股份 加權平均 收市價 (港元)
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)					
其他合資格僱員 (附註5)	8/4/2021	1,802,700	1,061,050	1,375,758	1,324,290	51,468	-	25.53
	8/4/2022	2,125,450	233,400	1,358,031	785,794	11,987	560,250	25.71
	11/4/2023	2,349,300	42,850	2,277,600	818,781	44,271	1,414,548	25.96
	18/3/2024 (附註6 & 8)	-	318,694	-	318,694	-	-	25.40
	8/4/2024 (附註6 & 9)	3,731,850	1,987,000	-	17,850	-	5,701,000	26.21

附註：

- 1 行政人員股份獎勵計劃授出之獎勵股份乃已發行的普通股。
- 2 受限制股份是向個別合資格僱員授出，並以三年時間均等分批賦予(除非公司薪酬委員會另有決定)。
- 3 表現股份是向個別合資格僱員授出及一般在三年的表現週期結束時賦予，並須經公司薪酬委員會不時審視及批准。
- 4 樊米高先生獲委任為公司的財務總監及執行總監會成員，皆自2024年1月1日起生效。
- 5 其他合資格僱員包括公司前僱員。
- 6 緊接2024年3月18日及2024年4月8日(授出日期)前普通股股份的收市價分別為25.40港元及25.25港元。
- 7 截至2024年6月30日止六個月內並無獎勵股份被註銷。
- 8 在公司薪酬委員會審視了2021-2023年表現週期的業績後，於2024年3月18日根據行政人員股份獎勵計劃向合資格僱員授出額外的表現股份。
- 9 未來三年表現週期之新表現基準已獲公司薪酬委員會及董事局的批准，合資格僱員已獲授出相關週期的表現股份。

## 買賣或贖回上市證券

公司分別於2024年3月24日及2024年3月25日以票面值贖回10億人民幣及2.5億人民幣債券。該等債券在贖回之前於聯交所上市。除上述披露外，截至2024年6月30日止六個月內，集團並無買賣或贖回集團的任何上市證券。然而，於同期內，行政人員股份獎勵計劃的信託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則及信託契約條款，以總額約2.01億港元在聯交所購入了合共7,224,157股普通股。

## 暫停辦理成員登記手續

為釐定公司股東享有2024年度中期股息的權利，公司成員登記冊已於2024年8月30日至2024年9月4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2024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2024年8月29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。2024年度中期股息預計於2024年9月17日派發予於2024年9月4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2024年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2023年 6月30日止六個月 (未經審核)
香港車務營運收入		11,138	9,342
香港車站商務收入		2,638	2,415
香港物業租賃及管理業務收入		2,688	2,456
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	2	12,429	13,079
其他業務收入		378	282
		<b>29,271</b>	<b>27,574</b>
中國內地物業發展收入	2	-	-
<b>總收入</b>		<b>29,271</b>	<b>27,574</b>
香港車務營運開支			
- 員工薪酬及有關費用		(3,592)	(3,363)
- 保養及相關工程		(1,206)	(1,154)
- 水電費用		(1,093)	(1,175)
- 一般及行政開支		(391)	(349)
- 耗用的存料與備料		(288)	(263)
- 鐵路配套服務		(229)	(154)
- 政府地租及差餉		(91)	(77)
- 其他費用		(189)	(127)
		<b>(7,079)</b>	<b>(6,662)</b>
香港車站商務開支		(310)	(255)
香港物業租賃及管理業務開支		(525)	(458)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	2	(11,720)	(12,547)
其他業務開支		(326)	(240)
項目研究及業務發展開支		(197)	(156)
		<b>(20,157)</b>	<b>(20,318)</b>
中國內地物業發展開支	2	(2)	(9)
<b>未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支</b>		<b>(20,159)</b>	<b>(20,327)</b>
<b>未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤/(虧損)</b>			
- 來自經常性業務		9,114	7,256
- 來自中國內地物業發展		(2)	(9)
		<b>9,112</b>	<b>7,247</b>
香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益	4	2,024	783
投資物業公允價值計量收益	5	280	1,005
<b>未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤</b>		<b>11,416</b>	<b>9,035</b>
折舊及攤銷		(2,906)	(3,046)
每年非定額付款		(1,434)	(1,052)
應佔聯營公司及合營公司利潤	6	673	632
<b>未計利息、財務開支及稅項前利潤</b>		<b>7,749</b>	<b>5,569</b>
利息及財務開支	7	(494)	(589)
<b>除稅前利潤</b>		<b>7,255</b>	<b>4,980</b>
所得稅	8	(1,111)	(627)
<b>期內利潤</b>		<b>6,144</b>	<b>4,353</b>
<b>下列人士應佔：</b>			
- 本公司股東		6,044	4,178
- 非控股權益		100	175
<b>期內利潤</b>		<b>6,144</b>	<b>4,353</b>
<b>本公司股東應佔期內利潤：</b>	3		
- 來自經常性業務			
- 香港		3,482	2,227
- 香港以外		542	193
		<b>4,024</b>	<b>2,420</b>
- 來自物業發展			
- 香港		1,722	712
- 香港以外		18	20
		<b>1,740</b>	<b>732</b>
- 來自基本業務		5,764	3,152
- 來自投資物業公允價值計量		280	1,026
		<b>6,044</b>	<b>4,178</b>
<b>每股盈利：</b>	10		
- 基本		0.97港元	0.67港元
- 攤薄		0.97港元	0.67港元

第51頁至75頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

應派發予本公司股東的股息詳情載於附註9。



# 綜合全面收益表

百萬港元	附註	截至2024年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2023年 6月30日止六個月 (未經審核)
<b>期內利潤</b>		<b>6,144</b>	4,353
<b>期內其他全面(虧損)/收益(除稅及重新分類調整後)：</b>	11		
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用樓宇重估(虧損)/盈餘		(59)	18
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		(478)	(738)
– 非控股權益		(7)	(4)
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		155	(43)
		(330)	(785)
		(389)	(767)
<b>期內全面收益總額</b>		<b>5,755</b>	3,586
<b>下列人士應佔：</b>			
– 本公司股東		5,662	3,415
– 非控股權益		93	171
<b>期內全面收益總額</b>		<b>5,755</b>	3,586

# 綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2024年6月30日 (未經審核)	於2023年12月31日 (已審核)
<b>資產</b>			
<b>固定資產</b>			
- 投資物業	12A	97,584	98,205
- 其他物業、機器及設備	12B	104,709	103,721
- 服務經營權資產	13	37,054	36,710
		<b>239,347</b>	<b>238,636</b>
物業管理權		10	10
在建鐵路工程	15	7,178	4,256
發展中物業	16	41,923	41,728
遞延開支	17	496	378
聯營公司及合營公司權益	18	13,029	12,785
遞延稅項資產	25	657	603
證券投資		906	862
待售物業	19	2,736	1,939
財務衍生工具資產	20	223	240
存料與備料		2,667	2,557
應收帳項及其他應收款項	21	13,963	13,756
應收關連人士款項	22	6,616	5,802
現金、銀行結餘及存款		31,266	22,375
列為持作出售的出售組別的資產	30	-	499
		<b>361,017</b>	<b>346,426</b>
<b>負債</b>			
短期貸款		1,005	1,379
應付帳項、其他應付款項及撥備	23	76,384	76,682
本期所得稅		1,981	1,623
應付關連人士款項	22	6,124	2,614
貸款及其他負債	24	69,413	58,112
服務經營權負債		10,009	10,059
財務衍生工具負債	20	1,755	1,710
非控股權益持有者貸款		124	141
遞延稅項負債	25	15,269	15,151
列為持作出售的出售組別的負債	30	-	99
		<b>182,064</b>	<b>167,570</b>
<b>淨資產</b>			
		<b>178,953</b>	<b>178,856</b>
<b>股本及儲備</b>			
股本	26	61,084	61,083
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份		(302)	(269)
其他儲備		117,568	117,530
<b>本公司股東應佔總權益</b>			
		<b>178,350</b>	<b>178,344</b>
<b>非控股權益</b>			
		<b>603</b>	<b>512</b>
<b>總權益</b>			
		<b>178,953</b>	<b>178,856</b>

第51頁至75頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

# 綜合權益變動表

百萬港元	附註	股本	為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	其他儲備					本公司股東應佔總權益	非控股權益	總權益
				固定資產重估儲備	對沖儲備	以股份為基礎的僱員資本儲備	匯兌儲備	保留溢利			
<b>2024年6月30日(未經審核)</b>											
於2024年1月1日結餘(已審核)		61,083	(269)	3,848	(522)	178	(1,662)	115,688	178,344	512	178,856
截至2024年6月30日止六個月的權益變動：											
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	6,044	6,044	100	6,144
- 期內其他全面(虧損)/收益		-	-	(59)	155	-	(478)	-	(382)	(7)	(389)
- 期內全面(虧損)/收益總額		-	-	(59)	155	-	(478)	6,044	5,662	93	5,755
- 由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	11	-	-	-	11	-	11
- 2023年末期普通股息		9	-	-	-	-	-	(5,533)	(5,533)	-	(5,533)
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		26B	-	(207)	-	-	-	-	(207)	-	(207)
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		26B	1	174	-	-	(170)	(5)	-	-	-
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	73	-	-	73	-	73
- 非控股權益持有者權益出資		-	-	-	-	-	-	-	-	5	5
- 非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	-	(7)	(7)
於2024年6月30日結餘(未經審核)		61,084	(302)	3,789	(356)	81	(2,140)	116,194	178,350	603	178,953
<b>2023年12月31日(已審核)</b>											
於2023年1月1日結餘(已審核)		60,547	(262)	3,824	87	146	(1,284)	116,228	179,286	626	179,912
截至2023年6月30日止六個月的權益變動：											
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	4,178	4,178	175	4,353
- 期內其他全面收益/(虧損)		-	-	18	(43)	-	(738)	-	(763)	(4)	(767)
- 期內全面收益/(虧損)總額		-	-	18	(43)	-	(738)	4,178	3,415	171	3,586
- 2022年末期普通股息		9	-	-	-	-	-	(5,520)	(5,520)	-	(5,520)
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		26B	-	(91)	-	-	-	-	(91)	-	(91)
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		26B	1	85	-	-	(84)	(2)	-	-	-
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	59	-	-	59	-	59
- 非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	-	(285)	(285)
於2023年6月30日結餘(未經審核)		60,548	(268)	3,842	44	121	(2,022)	114,884	177,149	512	177,661
截至2023年12月31日止六個月的權益變動：											
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	3,606	3,606	129	3,735
- 期內其他全面收益/(虧損)		-	-	6	(565)	-	360	(194)	(393)	30	(363)
- 期內全面收益/(虧損)總額		-	-	6	(565)	-	360	3,412	3,213	159	3,372
- 由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	(1)	-	-	-	(1)	-	(1)
- 就2022年末期普通股息以股代息而發行之股份		9	438	(2)	-	-	-	2	438	-	438
- 2023年中期普通股息		9	-	-	-	-	-	(2,610)	(2,610)	-	(2,610)
- 就2023年中期普通股息以股代息而發行之股份		9	97	-	-	-	-	-	97	-	97
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		-	-	(2)	-	-	-	-	(2)	-	(2)
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		-	-	3	-	-	(3)	-	-	-	-
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	60	-	-	60	-	60
- 非控股權益持有者權益出資		-	-	-	-	-	-	-	-	125	125
- 非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	-	(284)	(284)
於2023年12月31日結餘(已審核)		61,083	(269)	3,848	(522)	178	(1,662)	115,688	178,344	512	178,856

第51頁至75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2024年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2023年 6月30日止六個月 (未經審核)
<b>經營活動現金流量</b>			
經營活動產生的現金	28	8,979	6,094
購買儲稅券		(60)	(57)
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(442)	(1,949)
– 已付香港以外稅項		(298)	(218)
<b>經營活動所得的現金淨額</b>		<b>8,179</b>	<b>3,870</b>
<b>投資活動現金流量</b>			
資本性開支			
– 購入香港客運及相關營運資產		(4,456)	(3,744)
– 香港鐵路延綫項目		(2,451)	(770)
– 投資物業項目及裝修工程		(289)	(512)
– 深圳地鐵十三號綫一期項目		(292)	(109)
– 其他資本性工程		(83)	(65)
		(7,571)	(5,200)
每年非定額付款		(2,355)	(323)
收取與物業發展有關的款項		388	5,043
支付與物業發展有關的款項		(409)	(510)
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款及結構性銀行存款 減少/(增加)		199	(346)
聯營公司及合營公司的投資		(111)	(21)
聯營公司的股息及分派		246	204
其他		188	22
<b>投資活動耗用的現金淨額</b>		<b>(9,425)</b>	<b>(1,131)</b>
<b>融資活動現金流量</b>			
為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		(207)	(91)
貸款及發行資本市場借貸工具所得款項		25,430	46,041
償還貸款、資本市場借貸工具及其他		(14,065)	(40,124)
已付利息及財務開支		(1,144)	(826)
已收利息		579	263
已支付租賃租金的資本金額		(120)	(131)
非控股權益持有者權益出資		5	–
償還非控股權益持有者貸款		(12)	–
已付非控股權益持有者股息		(7)	(285)
<b>融資活動所得的現金淨額</b>		<b>10,459</b>	<b>4,847</b>
現金及現金等價物淨增加		9,213	7,586
於1月1日的現金及現金等價物		15,575	10,241
於1月1日列為持作出售的出售組別的現金及現金等價物	30	94	–
匯率變動的影響		(217)	(110)
於6月30日的現金及現金等價物		<b>24,665</b>	<b>17,717</b>
<b>現金及現金等價物結餘分析</b>			
綜合財務狀況表中的現金、銀行結餘及存款		31,266	23,956
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款		(6,601)	(5,156)
結構性銀行存款		–	(1,083)
綜合現金流量表中的現金及現金等價物		<b>24,665</b>	<b>17,717</b>

第51頁至75頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

# 未經審核的中期財務報告附註

## 1 編製基準

本中期財務報告乃未經審核，但已由本公司核數師畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。畢馬威會計師事務所致董事局的審閱報告載於第76頁。此外，本中期財務報告已由本公司審核及風險委員會審閱。

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

按照《香港會計準則》第34號編製中期財務報告需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用及年初至今彙報的資產、負債、收入與開支金額。實際結果可能有別於該等估計。

本中期財務報告包括簡要綜合中期財務報表及若干註釋，當中載有若干事項及交易的闡釋，對瞭解本公司及其附屬公司（統稱「本集團」）及本集團於聯營公司及合營公司的權益自2023年年度財務報表發布後的財務狀況轉變及業績極為重要。此簡要綜合中期財務報表及附註並不包括按照《香港財務報告準則》所編製的完整財務報表的所有資料，並須與2023年年度財務報表一同閱讀。

本中期財務報告內所載有關截至2023年12月31日止財政年度的財務資料乃為比較資料，並不構成本公司於該財政年度的法定年度綜合財務報表，但這些財務資料均來自該等財務報表。按照香港《公司條例》（第622章）第436條須就該等法定財務報表作進一步披露的資料如下：

- 根據《公司條例》第662(3)條及附表6第3部，本公司已就截至2023年12月31日止年度的財務報表交付公司註冊處處長。
- 本公司核數師已對該財務報表作出報告。核數師報告並無保留意見；並無載有該核數師在其報告不作保留意見之情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事宜之提述；亦無載有按《公司條例》第406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

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

編製本中期財務報告所採納的會計政策與編製2023年年度財務報表所採納的相同。

## 2 中國內地及國際附屬公司收入及開支

有關中國內地及國際附屬公司的收入及開支包括：

百萬港元	截至2024年 6月30日止六個月		截至2023年 6月30日止六個月	
	收入	開支	收入	開支
墨爾本都市鐵路	6,585	6,211	7,232	6,684
悉尼地鐵西北綫	671	632	410	372
悉尼地鐵城市及西南綫	556	520	772	751
瑞典業務	2,139	2,014	2,394	2,691
倫敦伊利沙伯綫	1,495	1,374	1,408	1,338
深圳地鐵四號綫	366	300	381	291
深圳地鐵十三號綫一期項目(附註13A)	292	292	109	109
其他	325	377	373	311
	12,429	11,720	13,079	12,547
中國內地物業發展	-	2	-	9
中國內地及國際附屬公司總計	12,429	11,722	13,079	12,556

本集團於2024年5月出售北京「銀座Mall」商場和瑞典MTRX之營運，以及分別提早於2024年3月及2024年6月終止瑞典斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg的專營權。因此，截至2024年6月30日止六個月內，包含在「中國內地及國際附屬公司開支」有淨虧損總額1億港元與此有關，並主要為本集團出售北京「銀座Mall」商場營運所錄得之虧損。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 3 業務分類資料

本集團的業務包括(i)經常性業務(包括香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、及其他業務(統稱「香港經常性業務」)，和中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務(稱為「香港以外經常性業務」)，而兩者皆不包括投資物業公允價值計量)及(ii)物業發展業務(連同經常性業務統稱為「基本業務」)。

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

- (i) 香港車務營運：為香港本地集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地的過境鐵路、廣深港高速鐵路(香港段)(「高速鐵路(香港段)」)、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士，以及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸提供客運及相關服務。
- (ii) 香港車站商務：於香港車務營運網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路及其他物業內提供的電訊、頻譜及數據中心服務，以及其他商務活動。
- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，以及在中國內地的零售舖位租賃和物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 其他業務：與客運服務或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪360」(包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務)、鐵路顧問業務、於八達通控股有限公司的投資及提供予香港特別行政區政府(「香港特區政府」或「政府」)的項目管理服務。

### 3 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的業績及與中期財務報告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 車務營運	香港 車站商務	香港 物業租賃 及管理業務	香港 物業發展	中國內地 及國際 鐵路、 物業租賃 及管理業務	中國內地 物業發展	其他業務		
<b>截至2024年6月30日止 六個月</b>									
《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入	11,138	858	187	-	12,389	-	370	-	24,942
- 在某一時點確認	10,436	16	-	-	2,483	-	241	-	13,176
- 隨時間確認	702	842	187	-	9,906	-	129	-	11,766
來自其他來源的收入	-	1,780	2,501	-	40	-	8	-	4,329
總收入	11,138	2,638	2,688	-	12,429	-	378	-	29,271
經營開支	(7,079)	(310)	(525)	-	(11,720)	(2)	(326)	-	(19,962)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(142)	-	-	(55)	(197)
未計香港物業發展、投資 物業公允價值計量、折舊、 攤銷及每年非定額付款前 經營利潤/(虧損)	4,059	2,328	2,163	-	567	(2)	52	(55)	9,112
香港物業發展利潤一分佔 盈餘、收入及未出售物業 的權益	-	-	-	2,024	-	-	-	-	2,024
投資物業公允價值計量 收益/(虧損)	-	-	331	-	(51)	-	-	-	280
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤/(虧損)	4,059	2,328	2,494	2,024	516	(2)	52	(55)	11,416
折舊及攤銷	(2,520)	(124)	(6)	-	(223)	-	(33)	-	(2,906)
每年非定額付款	(1,124)	(307)	(3)	-	-	-	-	-	(1,434)
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	448	-	225	-	673
未計利息、財務開支及 稅項前利潤/(虧損)	415	1,897	2,485	2,024	741	(2)	244	(55)	7,749
利息及財務開支	-	-	-	-	31	23	-	(548)	(494)
所得稅	-	-	-	(302)	(181)	(3)	-	(625)	(1,111)
截至2024年6月30日止 六個月利潤/(虧損)	415	1,897	2,485	1,722	591	18	244	(1,228)	6,144

## 未經審核的中期財務報告附註

### 3 業務分類資料(續)

百萬元	香港 客運服務		中國內地及 國際聯屬公司						未予 分類金額	總計
	香港 車務營運	香港 車站商務	香港 物業租賃 及管理業務	香港 物業發展	中國內地 及國際 鐵路、 物業租賃 及管理業務	中國內地 物業發展	其他業務			
截至2023年6月30日止 六個月										
《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入	9,342	780	170	-	13,012	-	277	-	23,581	
- 在某一時點確認	8,670	13	-	-	2,272	-	149	-	11,104	
- 隨時間確認	672	767	170	-	10,740	-	128	-	12,477	
來自其他來源的收入	-	1,635	2,286	-	67	-	5	-	3,993	
總收入	9,342	2,415	2,456	-	13,079	-	282	-	27,574	
經營開支	(6,662)	(255)	(458)	-	(12,547)	(9)	(240)	-	(20,171)	
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(128)	-	-	(28)	(156)	
未計香港物業發展、投資 物業公允價值計量、折舊、 攤銷及每年非定額付款前 經營利潤/(虧損)	2,680	2,160	1,998	-	404	(9)	42	(28)	7,247	
香港物業發展利潤一分佔 盈餘、收入及未出售物業 的權益	-	-	-	783	-	-	-	-	783	
投資物業公允價值計量 收益/(虧損)	-	-	1,089	-	(84)	-	-	-	1,005	
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤/(虧損)	2,680	2,160	3,087	783	320	(9)	42	(28)	9,035	
折舊及攤銷	(2,644)	(123)	(5)	-	(242)	-	(32)	-	(3,046)	
每年非定額付款	(810)	(239)	(3)	-	-	-	-	-	(1,052)	
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	362	-	270	-	632	
未計利息、財務開支及 稅項前(虧損)/利潤	(774)	1,798	3,079	783	440	(9)	280	(28)	5,569	
利息及財務開支	-	-	-	-	(11)	37	-	(615)	(589)	
所得稅	-	-	-	(71)	(124)	(8)	-	(424)	(627)	
截至2023年6月30日止 六個月(虧損)/利潤	(774)	1,798	3,079	712	305	20	280	(1,067)	4,353	

截至2024年6月30日止六個月內，本公司股東應佔來自香港經常性業務的利潤為34.82億港元(2023年：22.27億港元)代表(i)來自香港經常性業務的期內利潤47.10億港元(2023年：32.94億港元)(撇除投資物業公允價值計量收益3.31億港元(2023年：10.89億港元))及(ii)香港未予分類開支12.28億港元(2023年：10.67億港元)。

截至2024年6月30日止六個月內，本公司股東應佔來自香港以外經常性業務的利潤為5.42億港元(2023年：1.93億港元)代表(i)來自香港以外經常性業務的期內利潤6.42億港元(2023年：3.68億港元)(撇除投資物業公允價值計量虧損5,100萬港元(2023年：8,400萬港元)及其相關所得稅抵免零港元(2023年：2,100萬港元)，以及(ii)扣除非控股權益應佔利潤1.00億港元(2023年：1.75億港元)。

截至2024年6月30日止六個月內，本公司股東應佔來自投資物業公允價值計量的利潤為2.80億港元(2023年：10.26億港元)代表投資物業公允價值重新計量虧損8.10億港元(2023年：零港元)、初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益10.90億港元(2023年：10.05億港元)及其相關所得稅抵免零港元(2023年：2,100萬港元)。



### 3 業務分類資料(續)

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

百萬港元	截至2024年 6月30日止六個月	截至2023年 6月30日止六個月
香港特別行政區(所屬地)	16,837	14,474
澳洲	7,812	8,414
中國內地及澳門特別行政區	937	878
瑞典	2,139	2,394
英國	1,546	1,414
	12,434	13,100
	29,271	27,574

### 4 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益

香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益包括：

百萬港元	截至2024年 6月30日止六個月	截至2023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	1,995	786
西鐵物業發展的代理費及其他收入	33	4
其他費用	(4)	(7)
香港物業發展利潤(除稅前)	2,024	783
香港物業發展利潤(除稅後)	1,722	712

截至2024年6月30日止六個月內，本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤為17.22億港元(2023年：7.12億港元)代表香港物業發展利潤20.24億港元(2023年：7.83億港元)及其相關所得稅支出3.02億港元(2023年：7,100萬港元)。

### 5 投資物業公允價值計量收益

投資物業公允價值計量收益包括：

百萬港元	截至2024年 6月30日止六個月	截至2023年 6月30日止六個月
投資物業公允價值重新計量虧損	(810)	-
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	1,090	1,005
	280	1,005

截至2023年12月31日止年度內，本集團已就收取來自一項物業發展項目的一座商場後，初始確認帳面價值為52億港元的投資物業。

於2023年12月31日，本集團在計入就該物業發展項目所需承擔的36億港元風險和責任，以及已產生/將產生的成本2億港元後，根據本集團的會計政策初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益14億港元，並已於截至2023年12月31日止年度內的綜合損益表中確認。於2023年12月31日，已保留的遞延收益36億港元已於本集團的綜合財務狀況表中確認，並包括在「應付帳項、其他應付款項及撥備」(附註23)中。

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

截至2024年6月30日止六個月內，本集團於匯報期末重新評估所需承擔的風險和責任後，已於損益中為初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益10.90億港元入帳(2023年：10.05億港元)。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 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2024年 6月30日止六個月	截至2023年 6月30日止六個月
應佔除稅前利潤	893	900
應佔稅項支出	(220)	(268)
	673	632

### 7 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

百萬港元	截至2024年 6月30日止六個月	截至2023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	1,230	797
– 服務經營權負債	350	341
– 租賃負債	13	21
– 其他	13	21
財務開支	21	22
匯兌收益	(166)	(22)
	1,461	1,180
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	29	(2)
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入利息開支	(63)	(11)
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌收益	174	45
– 不符合對沖會計的衍生工具	1	16
	141	48
資本化利息開支	(470)	(283)
	1,132	945
利息收入：		
– 銀行存款	(571)	(302)
– 其他	(67)	(54)
	(638)	(356)
	494	589

## 8 所得稅

### A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2024年 6月30日止六個月	截至2023年 6月30日止六個月
本期稅項		
– 香港利得稅項	851	525
– 香港以外稅項	251	138
	1,102	663
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	2	(57)
– 超過相關折舊的折舊免稅額	111	(13)
– 物業重估	–	(16)
– 撥備及其他	(108)	41
– 使用權資產	(10)	2
– 租賃負債	14	7
	9	(36)
	1,111	627

除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司以外，截至2024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%(2023年：16.5%)計算。根據利得稅兩級制，本公司首200萬港元的應評稅利潤按8.25%徵稅，而餘下的應評稅利潤則按16.5%徵稅。本公司的香港利得稅撥備於2023年按此相同基準計算。

香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

在香港產生的暫時差異引致之遞延稅項撥備，按香港利得稅率16.5%(2023年：16.5%)計算，而在香港以外產生的該等遞延稅項撥備則按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

**B** 自2007年兩鐵合併起，本公司就與兩鐵合併有關的最初款項和所轉承之負債的攤銷、每年定額付款及每年非定額付款(統稱「該款項」)作香港利得稅年度稅項扣除。2007/2008至2024/2025首六個月課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為54億港元(2007/2008至2023/2024課稅年度期間：51億港元)。如以前年度所披露：

(i) 香港稅務局(「稅務局」)認為該款項不可從本公司的應評稅利潤計算中扣除，因而向本公司發出就2009/2010至2017/2018課稅年度相應的利得稅評稅/補加評稅通知書。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已對該等評稅/補加評稅(就該款項能否從應評稅利潤計算中扣除)提出反對，及已就該等補加稅款申請暫緩繳款。稅務局已同意該等補加稅款的暫緩繳款，惟本公司須購買23億港元的儲稅券。本公司已購買所需的儲稅券，而該等補加稅款的繳款已被稅務局暫緩。購買儲稅券並不影響本公司在稅務上的權利，而已購買的儲稅券已計入本集團綜合財務狀況表的「應收帳項及其他應收款項」。

(ii) 於2022年5月20日，稅務局局長就本公司的個案作出決定，否決了本公司所提出的反對，並維持了2011/2012至2017/2018課稅年度就該爭議款項的利得稅評稅/補加評稅，即認定該款項不可從相關課稅年度本公司的應評稅利潤計算中扣除。本公司已跟早前給予本公司意見的外聘大律師和稅務顧問再次確認此個案，並已從另一位外聘大律師取得進一步意見。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見，本公司董事認為本公司已有有力的法律理據，並決定就2011/2012至2017/2018課稅年度的評稅提出爭議及上訴。因此，本公司已於2022年6月16日向稅務上訴委員會發出上訴通知書。

(iii) 在與外聘大律師和稅務顧問商討上訴方案後，本公司決定在稅務上訴委員會的聆訊之開案陳詞中不再尋求最初款項和所轉承之負債的攤銷作稅務扣除。由於本公司已在過往年度考慮到最初款項和所轉承之負債的攤銷的稅務扣除存在不確定性，因而計提了相關的稅務撥備，故此本公司不需要計提額外的稅務撥備。

如上文所述，2007/2008至2024/2025首六個月課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為54億港元(2007/2008至2023/2024課稅年度期間：51億港元)。截至2024年6月30日，與最初款項和所轉承之負債的攤銷相關的稅務撥備計提合共為2億港元(截至2023年12月31日：2億港元)。稅務上訴委員會的上訴聆訊已於2024年年初舉行。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 8 所得稅(續)

於2024年8月6日，稅務上訴委員會已作出有關決定(「稅務上訴委員會的決定」)，否決了2011/2012至2017/2018課稅年度的每年定額付款及每年非定額付款作稅務扣除，並決定就每年定額付款及每年非定額付款的相關利得稅評稅/補加評稅不可作稅務扣除。

本公司正在檢視稅務上訴委員會的決定。本公司已與外聘大律師和稅務顧問商討，其初步意見是本公司現時繼續持有有力的法律理據支持其立場。因此，截至本中期財務報告之日期，概無計提額外的稅務撥備。本公司仍在對稅務上訴委員會的決定進行檢視，本公司亦對此保留其立場。

#### C 支柱二所得稅

本集團於澳洲、瑞典和英國經營業務，而這些地區已為實施經合組織發布的支柱二範本規則而頒布或將正式頒布新稅法。

本集團已應用與支柱二所得稅相關的暫時性強制豁免，有關確認和披露相關的遞延稅項資產和負債資料，並已在稅項產生時作本期稅項入帳(如有)。截至2024年6月30日止六個月內，因新稅法將於2024年1月1日起在澳洲、瑞典和英國生效，本集團與支柱二範本規則相關的本期稅項為零港元。

### 9 股息

本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	截至2024年 6月30日止六個月	截至2023年 6月30日止六個月
與期內有關的普通股息		
– 匯報期末後宣派的中期普通股息每股0.42港元(2023年：每股0.42港元)	2,614	2,610
與去年有關的普通股息		
– 期內批准及應付的末期普通股息每股0.89港元 (2023年：有關2022年度的每股0.89港元)	5,533	5,520

於匯報期末後宣派的2024年中期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

於2024年6月30日，本公司於綜合財務狀況表之「應付關連人士款項」(附註22)和「應付帳項、其他應付款項及撥備」(附註23)分別確認了41.24億港元予香港特區政府財政司司長法團和14.09億港元予本公司其他股東之應付2023年末期普通股息。

### 10 每股盈利

#### A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2024年6月30日止六個月內的本公司股東應佔利潤60.44億港元(2023年：41.78億港元)，及期內已發行的普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，計算如下：

	截至2024年 6月30日止六個月	截至2023年 6月30日止六個月
於1月1日及6月30日已發行普通股	6,217,197,282	6,202,060,784
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(6,299,128)	(5,808,651)
截至6月30日止六個月內已發行的普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數	6,210,898,154	6,196,252,133

## 10 每股盈利(續)

### B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2024年6月30日止六個月內的本公司股東應佔利潤60.44億港元(2023年：41.78億港元)，及就具攤薄效力的本公司的行政人員股份獎勵計劃作出調整的期內已發行的普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，計算如下：

	截至2024年 6月30日止六個月	截至2023年 6月30日止六個月
截至6月30日止六個月內已發行的普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數	6,210,898,154	6,196,252,133
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	7,827,319	6,089,105
截至6月30日止六個月內的加權平均普通股數(攤薄)	6,218,725,473	6,202,341,238

C 若根據來自基本業務的本公司股東應佔利潤57.64億港元(2023年：31.52億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利為0.93港元(2023年：0.51港元)。

## 11 其他全面(虧損)/收益

A 與本集團之其他全面(虧損)/收益各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	截至2024年 6月30日止六個月			截至2023年 6月30日止六個月		
	除稅前 金額	稅項 抵免/(支出)	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項 (支出)/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	(478)	–	(478)	(738)	–	(738)
– 非控股權益	(7)	–	(7)	(4)	–	(4)
	(485)	–	(485)	(742)	–	(742)
自用樓宇的重估(虧損)/盈餘(附註12B)	(71)	12	(59)	22	(4)	18
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註11B)	188	(33)	155	(51)	8	(43)
其他全面(虧損)/收益	(368)	(21)	(389)	(771)	4	(767)

B 來自本集團其他全面(虧損)/收益的現金流量對沖各組成部分如下：

百萬港元	截至2024年 6月30日止六個月	截至2023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	68	(97)
期內轉入損益的金額：		
– 利息及財務開支(附註7)	111	34
– 其他支出	9	12
遞延稅項	(33)	8
	155	(43)

## 未經審核的中期財務報告附註

### 12 投資物業及其他物業、機器及設備

#### A 投資物業

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

本集團的投資物業全部位於香港及中國內地並按公允價值列帳，其變動如下：

百萬港元	截至2024年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2023年 12月31日止年度 (已審核)
於1月1日	98,205	91,671
添置*	289	6,517
出售附屬公司(附註2)	(93)	-
投資物業公允價值重新計量(附註5)	(810)	26
匯兌虧損	(7)	(9)
於6月30日/12月31日	97,584	98,205

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

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

#### B 其他物業、機器及設備

##### (i) 擁有資產的添置

截至2024年6月30日止六個月內，本集團添置的資產(使用權資產除外)在被政府資助所抵銷前之原值共為32.65億港元(2023年：23.22億港元)。

##### (ii) 估值

所有本集團的自用樓宇均位於香港，並以公允價值列帳。所有自用樓宇已由獨立測量師行高力國際物業顧問(香港)有限公司，主要以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售作出重估。由此估值產生的重估虧損為7,100萬港元(2023年：盈餘2,200萬港元)，在扣除相關遞延稅項抵免1,200萬港元(2023年：開支400萬港元)後，已確認為其他全面收益(附註11A)並累計至固定資產重估儲備帳。

#### C 使用權資產

截至2024年6月30日止六個月內，使用權資產的添置為3.69億港元(2023年：58.14億港元)。金額主要為2.89億港元(2023年：57.76億港元)的租賃投資物業添置(附註12A)和5,800萬港元(2023年：2,400萬港元)的租賃機器及設備添置。

### 13 服務經營權資產

A 截至2024年6月30日止六個月內，根據兩鐵合併的服務經營權安排，本集團對九廣鐵路公司(「九鐵公司」)系統進行替換及升級(「額外經營權財產」)的支出為10.07億港元(2023年：11.74億港元)，根據與九鐵公司的補充服務經營權安排為高速鐵路(香港段)(「額外經營權財產(高速鐵路(香港段))」)及沙中綫(「額外經營權財產(沙中綫)」)的經營權財產進行替換及升級的支出分別為5,000萬港元(2023年：3,900萬港元)及5,000萬港元(2023年：4,300萬港元)，而與深圳地鐵十三號綫一期項目有關的資產增置的開支為2.92億港元(2023年：1.09億港元)。

## 13 服務經營權資產(續)

**B** 深圳地鐵四號綫是深圳地鐵的一部分，由全資附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司經營。2020年7月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並擬於2021年1月1日開始生效。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。港鐵軌道交通(深圳)有限公司自2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，截至2024年6月30日，車費一直未有調高，而營運開支持續增加。正如已披露多年，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

於2022年6月30日，由於預計票價制定機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，本集團為深圳地鐵四號綫進行減值評估測試，並在截至2022年6月30日止六個月內的綜合損益表中，已就深圳地鐵四號綫的服務經營權資產作出了9.62億港元的減值撥備。

依據本集團於2024年6月30日及2023年12月31日作出的檢討，並沒有需要於2024年6月30日及2023年12月31日確認進一步的減值虧損。

## 14 香港特區政府委託的鐵路工程項目

### A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目

#### (a) 委託協議

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

按照高速鐵路(香港段)初步委託協議，香港特區政府負責向本公司支付本公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。

根據高速鐵路(香港段)委託協議，本公司負責進行或促使就高速鐵路(香港段)的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高速鐵路(香港段)的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用(「委託費用」)及就此進行融資，並按照協定付款時間表向本公司支付一筆費用(「高速鐵路(香港段)項目管理費用」)(對該等安排隨後之修訂於以下描述)。

倘若本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議(包括，倘若本公司違反其對項目管理服務的保證)，香港特區政府有權向本公司提出申索，並且根據高速鐵路(香港段)委託協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據高速鐵路(香港段)委託協議的責任或本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據高速鐵路(香港段)委託協議，本公司就委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據高速鐵路(香港段)委託協議收取的高速鐵路(香港段)項目管理費用及其他費用，以及本公司根據高速鐵路(香港段)初步委託協議收取的若干費用的總和(「責任上限」)。根據一般法律原則，倘若本公司被認定為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府保留了對本公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議下的目前超支的責任問題(如下所述)(如有)提交仲裁的權利(詳見下文附註14A(b)(v))，但截至本中期財務報告之日期，本公司並沒有收到由香港特區政府提出的正式申索。香港特區政府知會本公司，對本公司於高速鐵路工程項目委託協議下的履約責任當中之數個範疇作出關注(「關注範疇」)，並要求本公司就此提供更多資訊和說明。本公司正在檢視該關注範疇的要求，並將在完成檢視後與香港特區政府展開溝通，務求回應該政府關注範疇。

#### (b) 高速鐵路(香港段)協議

於2015年，由於高速鐵路(香港段)工程竣工時間延至2018年第三季，而且本公司與香港特區政府同意項目造價估算修改至844.2億港元(「經修訂造價估算」)，香港特區政府與本公司訂立有關高速鐵路(香港段)項目進一步資金安排及完成的協議(包括對高速鐵路(香港段)委託協議作出若干修改)(「高速鐵路(香港段)協議」)。高速鐵路(香港段)協議已於2016年舉行的成員大會上獲本公司的獨立股東批准，並於同年獲得立法會批准香港特區政府的額外財務承擔。高速鐵路(香港段)協議規定：

- (i) 香港特區政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價，包括經協定增加的194.2億港元項目造價(「目前超支」)；
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元，本公司將承擔和支付超出該金額(如有)的項目造價部分(「進一步超支」)，但不包括若干經協定的例外費用(即高速鐵路(香港段)協議中規定由於法律改變、不可抗力事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用)；
- (iii) 本公司將於2016及2017年分兩期以現金支付每股合共4.40港元的特別股息；
- (iv) 高速鐵路(香港段)項目管理費用由45.9億港元增加至63.4億港元。因此，責任上限由原先最多為49.4億港元，上升至最多為66.9億港元；

## 未經審核的中期財務報告附註

### 14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

#### A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

(v) 香港特區政府保留對本公司在委託協議下的目前超支的責任問題(如有)(包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制,包括將爭議提交仲裁的權利。倘若仲裁員並無裁定責任上限為無效,並裁定若非因責任上限,而在委託協議下本公司就目前超支的責任超出責任上限,則本公司須:

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

(c) 截至2024年6月30日,本公司並無就下列各項於中期財務報告作出任何撥備:

(i) 本公司須承擔任何進一步超支(如有)的任何可能責任,原因是根據截至目前可獲得的資料,本公司相信現時無需對高速鐵路(香港段)經修訂造價估算作進一步修訂;

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決,本公司可能須承擔的任何可能責任(於上文附註14A(b)(v)更具體說明),原因是(a)截至2024年6月30日及截至本中期財務報告之日期,本公司並未接獲香港特區政府針對本公司提出任何正式索償或仲裁的任何通知,以及本公司與香港特區政府就關注範疇的任何溝通之最終結果在現階段而言仍極不確定;(b)本公司受責任上限所保障;及(c)由於高速鐵路(香港段)協議,本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項;及(如適用)因本公司未能有足夠的可靠性去估算本公司的責任或負債金額(如有)。

#### B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

(a) 沙中綫協議

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

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

根據沙中綫委託協議二,本公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程,而香港特區政府則負責承擔並向本公司支付所有工程成本(「委託協議二的前期工程成本」)。委託協議二的前期工程成本和銜接工程成本(如下所述)應由香港特區政府支付給本公司。截至2024年6月30日止六個月內,本公司因此而產生的該等費用並其後應由香港特區政府向本公司支付的金額合共3,100萬港元(2023年:3,900萬港元)。於2024年6月30日,香港特區政府尚未支付的費用合共1.63億港元(2023年12月31日:1.44億港元)。

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

本公司負責進行或促使他人進行沙中綫協議內指定的工程,從而獲得項目管理費用合共78.93億港元(「原本項目管理費用」)。本公司已在以前年度全數收到原本項目管理費用,並於綜合損益表中確認。



## 14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

### B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

#### (b) 沙中綫委託協議三的超支

##### (i) 造價

本公司之前已公布，由於持續面對外在因素帶來的挑戰(當中包括例如發現考古文物、香港特區政府對附加工程範圍的要求、和延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成引致的延誤)，沙中綫委託協議三的原本委託金額將不足以支付估計的總造價(「造價」)，及將需要顯著上調。在本公司對主要建造工程的造價估算進行了詳細評估後，本公司於2020年2月10日向香港特區政府提交829.99億港元的經修訂總造價估算(「2020年造價估算」)(此款項包括應支付予本公司13.71億港元的額外項目管理費用(「額外項目管理費用」)，即本公司根據沙中綫委託協議三履行餘下的項目管理責任所需的額外費用(詳見下文附註14B(b)(ii))，但不包括本公司已於其截至2019年12月31日止年度內的綜合損益表中就紅磡事件相關費用已撥備的20億港元(詳見下文附註14B(c)(ii))。2020年造價估算表示原本委託金額的708.27億港元上調了121.72億港元。

於2020年6月12日，香港特區政府獲得立法會批准沙中綫項目所需的108.01億港元額外撥款(「額外撥款」)，使沙中綫項目可以竣工。

##### (ii) 額外項目管理費用的撥備

如上文附註14B(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。

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

鑒於上文所述的事項，尤其是作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上(在上文概述的基礎上)，本公司會負擔本公司繼續履行其項目管理責任所產生的費用。本集團已於其截至2020年12月31日止年度的綜合損益表中作出13.71億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的額外費用。截至2024年6月30日止六個月內，本公司已耗用5,900萬港元(2023年：9,300萬港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2023年：零港元)。於2024年6月30日，在扣除已耗用的金額後，餘下的2.48億港元的撥備(2023年12月31日：3.07億港元)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」中。

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

#### (c) 紅磡事件

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

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

##### (i) 調查委員會

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

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

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

## 未經審核的中期財務報告附註

### 14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

#### B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

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) 紅磡事件相關費用的撥備

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

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

考慮到上文附註14B(c)所述情況，特別是鑑於作為現階段的安排及在不影響其法律責任的原則為基礎，本公司先支付紅磡事件相關費用的決定，本公司已於其截至2019年12月31日止年度的綜合損益表內作出了一項20億港元的撥備。截至2024年6月30日止六個月內，本公司已耗用100萬港元(2023年：2,400萬港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2023年：零港元)。於2024年6月30日，在扣除已耗用的金額後，餘下的7.61億港元的撥備(2023年12月31日：7.62億港元)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」中。

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

##### (d) 香港特區政府可能提出的申索及彌償

倘若本公司違反沙中綫協議(包括倘若本公司違反其對項目管理服務所作出的保證)，香港特區政府有權向本公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或本公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據沙中綫委託協議三，本公司對香港特區政府就沙中綫協議或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據沙中綫協議下收到的費用。根據一般法律原則，倘若本公司被認為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對本公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利，並於向調查委員會作出的結束聆訊陳詞中表述(如上文附註14B(c)(i)所述)，但截至本中期財務報告之日期，本公司並沒有收到香港特區政府就有關任何沙中綫協議對本公司提出的申索。目前不確定將來會否向本公司提出此申索，以及(如果提出申索)此申索的性質和金額。

本公司與香港特區政府就若干事項磋商的最終結果在現階段而言仍極不確定。由於涉及重大不確定性，本公司目前未能有足夠的可靠性去估算本公司因整體沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額。因此，本公司除上述的撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於2024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。

## 15 在建鐵路工程

截至2024年6月30日止六個月內及截至2023年12月31日止年度內，本集團的在建鐵路工程變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	增置 <sup>^</sup>	已耗用的 政府資助	於6月30日/ 12月31日結餘
<b>於2024年6月30日(未經審核)</b>				
小蠔灣站	-	166	(166)	-
東涌綫延綫	1,911	1,526	-	3,437
屯門南延綫	826	755	-	1,581
古洞站*	1,519	641	-	2,160
	<b>4,256</b>	<b>3,088</b>	<b>(166)</b>	<b>7,178</b>
<b>於2023年12月31日(已審核)</b>				
小蠔灣站	-	170	(170)	-
東涌綫延綫	-	1,911	-	1,911
屯門南延綫	-	826	-	826
古洞站*	-	1,519	-	1,519
	-	4,426	(170)	4,256

<sup>^</sup> 增置代表資本性開支和由遞延開支撥入的開支。

\* 根據於2023年9月5日與香港特區政府就古洞站簽訂的項目協議，古洞站項目工程其中包括(i)古洞站的建造及(ii)北環綫主綫的詳細規劃及設計和前期工程。

小蠔灣站項目預計於2030年完成。按照已界定的工程範圍及工程時間表，小蠔灣站項目的總資本性開支估計約為67億港元(不包含財務開支)。於2024年6月30日，本公司的累計開支為4.16億港元(2023年12月31日：2.59億港元)(不包含財務開支)，並被政府資助全數抵銷，而「資本性承擔」(附註29A)已包括與小蠔灣站項目相關的已批准但未撥備金額，總值為63億港元。

東涌綫延綫項目預計於2029年完成。按照已界定的工程範圍及工程時間表，東涌綫延綫項目的總資本性開支估計約為242億港元(不包含財務開支)。於2024年6月30日，本公司的累計開支為33.61億港元(2023年12月31日：18.72億港元)(不包含財務開支)，而「資本性承擔」(附註29A)已包括與東涌綫延綫項目相關的已批准但未撥備金額，總值為208億港元。

屯門南延綫項目預計於2030年完成。按照已界定的工程範圍及工程時間表，屯門南延綫項目的總資本性開支估計約為182億港元(不包含財務開支)。於2024年6月30日，本公司的累計開支為15.54億港元(2023年12月31日：8.19億港元)(不包含財務開支)，而「資本性承擔」(附註29A)已包括與屯門南延綫項目相關的已批准但未撥備金額，總值為167億港元。

古洞站及北環綫主綫的前期工程、詳細規劃及設計預計分別於2027年及2034年完成。按照已界定的工程範圍及工程時間表(包含北環綫主綫的詳細規劃及設計和前期工程)，古洞站項目的總資本性開支估計約為108億港元(不包含財務開支)。於2024年6月30日，本公司的累計開支為21.20億港元(2023年12月31日：15.10億港元)(不包含財務開支)，而「資本性承擔」(附註29A)已包括與古洞站項目相關的已批准但未撥備金額，總值為87億港元。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 16 發展中物業

截至2024年6月30日止六個月內及截至2023年12月31日止年度內，本集團的發展中物業變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	淨增置*	轉撥至損益	於6月30日/ 12月31日結餘
<b>於2024年6月30日(未經審核)</b>				
香港物業發展項目	<b>41,728</b>	<b>195</b>	-	<b>41,923</b>
<b>於2023年12月31日(已審核)</b>				
香港物業發展項目	41,269	459	-	41,728

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

### 17 遞延開支

於2024年6月30日，遞延開支包括若干尚未與香港特區政府達成項目協議的若干鐵路項目相關之費用，合共5億港元(2023年12月31日：4億港元)。這些項目的未來發展將預期為本集團帶來未來經濟效益。如於將來的期間，相應的項目協議不再被視為可達成且有關的費用並不再被視為可收回，有關的費用將會列支於該匯報期間的綜合損益表。

### 18 聯營公司及合營公司權益

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

### 19 待售物業

百萬港元	於2024年6月30日 (未經審核)	於2023年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	<b>1,738</b>	860
– 按可實現淨值	<b>998</b>	1,079
	<b>2,736</b>	1,939
代表：		
香港物業發展	<b>2,724</b>	1,927
中國內地物業發展	<b>12</b>	12
	<b>2,736</b>	1,939

待售物業代表本集團位於香港的未出售物業之權益或本集團收取攤分資產所得的物業，以及本集團位於中國內地的未出售物業。

在香港物業發展方面，於2024年6月30日及2023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，本集團的待售物業於2024年6月30日的可實現淨值已扣除9,800萬港元(2023年12月31日：8,300萬港元)的撥備。

## 20 財務衍生工具資產及負債

財務衍生工具資產及負債的名義金額及公允價值如下：

百萬港元	於2024年6月30日(未經審核)		於2023年12月31日(已審核)	
	名義金額	公允價值	名義金額	公允價值
<b>財務衍生工具資產</b>				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	268	5	2,164	15
– 不符合對沖會計	108	1	445	8
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	6,075	40	3,978	56
– 現金流量對沖	–	–	391	–
利率掉期				
– 公允價值對沖	13,312	58	14,774	116
– 現金流量對沖	11,398	76	600	5
– 不符合對沖會計	800	43	1,300	40
	<b>31,961</b>	<b>223</b>	<b>23,652</b>	<b>240</b>
<b>財務衍生工具負債</b>				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	2,089	(3)	–	–
– 現金流量對沖	2,093	(76)	209	(13)
– 不符合對沖會計	795	(33)	378	(17)
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	8,130	(319)	6,528	(346)
– 現金流量對沖	23,311	(1,143)	22,920	(1,030)
利率掉期				
– 公允價值對沖	12,179	(121)	5,251	(88)
– 現金流量對沖	4,489	(24)	9,832	(182)
– 不符合對沖會計	300	(36)	300	(34)
	<b>53,386</b>	<b>(1,755)</b>	<b>45,418</b>	<b>(1,710)</b>
<b>總計</b>	<b>85,347</b>		<b>69,070</b>	

## 21 應收帳項及其他應收款項

本集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港車務營運車費收入(除了來自高速鐵路(香港段)之外，如下文附註21(ii)所述)乃經八達通卡、二維碼及感應式卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。小部分車費收入是經代理預售車票並於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付款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。澳門輕軌系統氹仔綫的服務收入乃每月結算，而到期日乃根據相關服務合約的條款而訂。
- (iv) 在澳洲的特許經營權收入乃按其收入性質於每日或每月收取。大部分於瑞典營運的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。倫敦伊利沙伯綫的服務經營權收入於每四週收取一次。
- (v) 本集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至60日不等。本集團的投資物業及車站商店的租戶一般須於簽訂租約時繳付三至六個月租金作按金。
- (vi) 與財務機構訂立的利率及貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。
- (vii) 顧問服務收入乃於工作完成後，或按顧問合約內的其他規定每月寄發帳單，並於30日內繳付。
- (viii) 除協定的保證金外，委託予本集團承辦的合約及資本性工程的相關應收帳項，於在建工程確認後的30日內到期繳付。
- (ix) 物業發展的應收帳項乃根據相關發展協議或買賣合約條款而到期繳付。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 21 應收帳項及其他應收款項(續)

以到期日劃分的應收帳項帳齡分析如下：

百萬港元	於2024年6月30日 (未經審核)	於2023年12月31日 (已審核)
未到期款項	5,084	5,118
過期30日內未付	206	218
過期多於30日但於60日內未付	107	89
過期多於60日但於90日內未付	53	29
過期多於90日未付	270	285
應收帳項總額	5,720	5,739
其他應收款項及合約資產	8,243	8,017
	13,963	13,756

於2024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為14.59億港元(2023年12月31日：10.08億港元)，當中包括與按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可派發保管資金及應收物業買家的帳項。另外，本公司已就兩鐵合併有關的若干付款購買香港利得稅儲稅券。詳情請參閱本中期財務報告附註8B。

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

該購物商場的建造工程預計於2024年竣工。如先前報告，鑑於中國內地零售物業市場面對的挑戰，本集團正就該商場可行的策略性方案進行研究。本集團將繼續檢視該商場的合適方案。天津興泰向港鐵天津第一提供了由一家香港持牌銀行發出，總額為16億人民幣(17億港元)的履約保證金以擔保其在框架協議下的責任。

### 22 重大關連人士交易

於2024年6月30日，財政司司長法團為香港特區政府以信託形式持有本公司約74.54%的已發行股本，為本公司的最大股東。根據《香港會計準則》第24號「關連人士的披露」，除香港特區政府與本集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，本集團與香港特區政府部門、機關或香港特區政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，並已於本中期財務報告中另行申明。

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

百萬港元	於2024年6月30日 (未經審核)	於2023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	884	896
– 九鐵公司	4,957	4,318
– 聯營公司	775	588
	6,616	5,802
應付下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	4,250	128
– 九鐵公司	1,874	2,420
– 聯營公司	–	66
	6,124	2,614

## 22 重大關連人士交易(續)

於2024年6月30日，應收香港特區政府款項主要包括與沙中綫前期工程有關的可收回帳款及南港島綫項目的必要公共基建工程的可收回支出、有關「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」的車票收入差額的應收款項、有關西鐵物業發展的應收代理費和可收回支出，以及其他委託和維修工程的應收帳項及保證金。

於2024年6月30日，應付香港特區政府款項主要與應付2023年末期普通股息(附註9)的41.24億港元以及關於鐵路延綫項目的土地行政費用有關。

於2024年6月30日，應收九鐵公司款項主要包括根據相關的補充服務經營權協議，就高速鐵路(香港段)和沙中綫向九鐵公司應收的收入。應付九鐵公司款項乃主要關於因兩鐵合併、高速鐵路(香港段)及沙中綫的營運安排的每年定額付款及非定額付款的應計部分。

本集團本期相關的重大關連人士交易包括與香港特區政府在過往年度訂立的交易，以及因兩鐵合併及高速鐵路(香港段)及沙中綫的營運安排而與九鐵公司進行的交易，有關詳情載於本集團截至2023年12月31日止年度的年度財務報表內。截至2024年6月30日止六個月內，本公司根據西鐵代理協議可收回或所發出單據的金額為2,500萬港元(2023年：1,800萬港元)。本公司根據服務經營權協議應付或已付金額為18.09億港元(2023年：14.27億港元)。截至2024年6月30日止六個月內，本公司根據相關的補充服務經營權協議，就高速鐵路(香港段)及沙中綫向九鐵公司收取或應收的淨收入為11.85億港元(2023年：8.44億港元)。

本公司與香港特區政府簽訂有關高速鐵路(香港段)及沙中綫的設計、地盤勘測、採購活動、建造、測試及運行的委託協議。該等協議的詳情載列於附註14A及14B。此外，根據沙中綫委託協議三與香港特區政府和若干承辦商的付款安排，本公司於截至2024年6月30日止六個月內支付/應付予香港特區政府的金額(扣除已收取或應收的款項)為9,700萬港元(2023年：2.40億港元)。

本公司就新鐵路延綫的融資安排、設計、建造、竣工、營運前籌備工作、營運及維修，以及向本公司授予該等新鐵路延綫沿綫的商業和住宅用地的發展權，已與香港特區政府簽訂了若干項目協議。根據這些項目協議，本公司就這些新鐵路延綫沿綫擬議物業發展用地應繳付的地價總額將由政府評定，評定基準為在計入被估價的土地位於鐵路沿綫後的市值減去協定的下調金額，從而填補這些新鐵路延綫項目的資金差額。這些擬議物業發展用地將分期進行發展，每一期的地價金額評估將於進行有關招標時進行，並減去特定期數的協定下調金額。於期內仍在建造中的鐵路延綫的項目協議包括東涌綫延綫、古洞站及屯門南延綫。詳情已載於本集團截至2023年12月31日止年度的年度財務報表中。

除該等鐵路延綫外，本公司也就小蠔灣站的融資安排、設計、建造、營運前籌備工作、營運及維修，已與香港特區政府簽訂了項目協議，並於期內仍在建造中。詳情已載於本集團截至2023年12月31日止年度的年度財務報表中。

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

於2020年7月2日，本公司與香港機場管理局就旅客捷運系統之維修保養簽訂了一份為期七年的合同，自2021年1月6日起生效。截至2024年6月30日止六個月內，因提供服務而確認的顧問收入為1.01億港元(2023年：8,800萬港元)。

截至2024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2024年 6月30日止六個月	截至2023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	69	62
– 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	16	15
– 已收八達通集團的股息	211	150
NRT集團		
– 已收或應收自NRT集團有關動員、營運和維修，以及設計、配置和整合服務的費用	1,218	1,147

## 未經審核的中期財務報告附註

### 23 應付帳項、其他應付款項及撥備

以到期日劃分的應付帳項分析如下：

百萬港元	於2024年6月30日 (未經審核)	於2023年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	7,996	9,191
30日後至60日內到期	2,187	2,188
60日後至90日內到期	979	951
90日後到期	5,294	4,460
	16,456	16,790
租金及其他可退還按金	2,668	2,498
應計僱員福利	2,475	1,967
應付本公司其他股東之股息	1,409	-
應付帳項及應計費用總額	23,008	21,255
其他應付款項、遞延收益及撥備	50,116	52,303
合約負債	3,260	3,124
	76,384	76,682

其他應付款項包括工程合約保證金。遞延收益包括(i)向發展商收取款項而較相關發展中物業結餘超出的金額，(ii)本集團在計入就收取來自一項物業發展項目的一座商場所需承擔的風險和責任之部分公允價值金額(附註5)，以及(iii)有關未耗用的政府資助299.37億港元(2023年12月31日：304.80億港元)。

### 24 貸款及其他負債

#### A 已發行及贖回的債券及票據

本集團在截至2024年及2023年6月30日止六個月內發行的票據包括：

百萬港元	截至2024年 6月30日止六個月		截至2023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	14,086	14,073	7,482	7,468

截至2024年6月30日止六個月內，本集團發行17.00億港元的上市債券(2023年：發行3.45億人民幣(3.99億港元))。本集團亦以所屬的貨幣發行86.91億港元、15.55億人民幣(16.69億港元)及2.59億美元(20.26億港元)的非上市債券(2023年：以所屬的貨幣發行51.37億港元、4.00億人民幣(4.56億港元)及1.90億美元(14.90億港元))。

截至2024年6月30日止六個月內，本集團贖回12.50億人民幣(14.91億港元)上市債券(2023年：零港元)。本集團贖回8.30億港元的非上市債券(2023年：3.50億人民幣(4.14億港元))。

於2024年6月30日及2023年12月31日，本集團尚有其全資附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited(「MTRCI」)發行的票據未予償還。由MTRCI發行的票據的責任為直接和無抵押，及與MTRCI的其他無抵押債務享有同等權益，並獲本公司無條件及不可撤銷的擔保。本公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與本公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

**B** 於2024年6月30日，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6.59億人民幣(7.10億港元)的銀行貸款提供抵押。

於2024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一期相關票務及非票務收入為一項總額32億人民幣(34億港元)的銀行貸款提供抵押。

除上述披露及於本中期財務報告別處的披露外，本集團於2024年6月30日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。



## 25 遞延稅項資產及負債

A 已在綜合財務狀況表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及截至2024年6月30日止六個月內和截至2023年12月31日止年度內的變動如下：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項							
	超過 相關折舊的 折舊免稅額	使用權 資產	租賃 負債	物業 重估	撥備及其他 暫時差異	現金流量 對沖	稅務 虧損	總計
於2024年1月1日結餘	14,618	62	(106)	766	(655)	(102)	(35)	14,548
在損益內列支/(計入)	111	(10)	14	-	(108)	-	2	9
在其他全面收益(計入)/列支	-	-	-	(12)	-	33	-	21
出售附屬公司(附註2)	-	-	32	(23)	-	-	-	9
匯兌差額	-	9	(9)	-	25	-	-	25
<b>於2024年6月30日結餘(未經審核)</b>	<b>14,729</b>	<b>61</b>	<b>(69)</b>	<b>731</b>	<b>(738)</b>	<b>(69)</b>	<b>(33)</b>	<b>14,612</b>
於2023年1月1日結餘	13,980	56	(115)	799	(509)	18	(135)	14,094
在損益內列支/(計入)	638	4	14	(34)	(102)	-	68	588
在其他全面收益列支/(計入)	-	-	-	5	(53)	(120)	-	(168)
重新分類為持作出售的出售組別(附註30)	-	1	-	-	-	-	28	29
匯兌差額	-	1	(5)	(4)	9	-	4	5
<b>於2023年12月31日結餘(已審核)</b>	<b>14,618</b>	<b>62</b>	<b>(106)</b>	<b>766</b>	<b>(655)</b>	<b>(102)</b>	<b>(35)</b>	<b>14,548</b>

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2024年6月30日 (未經審核)	於2023年12月31日 (已審核)
遞延稅項資產淨額	(657)	(603)
遞延稅項負債淨額	15,269	15,151
	<b>14,612</b>	<b>14,548</b>

## 26 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

### A 股本

	截至2024年 6月30日止六個月 (未經審核)		截至2023年 12月31日止年度 (已審核)	
	股份數目	百萬港元	股份數目	百萬港元
普通股，已發行及繳足：				
於1月1日	6,217,197,282	61,083	6,202,060,784	60,547
就2022年末期普通股息以股代息而發行之股份	-	-	12,108,603	438
就2023年中期普通股息以股代息而發行之股份	-	-	3,027,895	97
行政人員股份獎勵計劃授予的股份	-	1	-	1
於6月30日/12月31日	<b>6,217,197,282</b>	<b>61,084</b>	<b>6,217,197,282</b>	<b>61,083</b>

根據《公司條例》第135條，本公司的普通股並不具有面值。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 26 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份(續)

#### B 為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

截至2024年6月30日止六個月內，本公司在行政人員股份獎勵計劃下，向本集團若干合資格僱員授予表現股份和受限制股份獎勵。就此，492,823股表現股份於2024年3月18日授出及被承授人所接受，及共有3,221,000股表現股份和4,099,500股受限制股份於2024年4月8日授出及被承授人所接受(2023年：共有42,850股表現股份和2,561,550股受限制股份於2023年4月11日授出及被承授人所接受)。這些獎勵股份於2024年3月18日的公允價值為每股25.70港元及於2024年4月8日為每股25.40港元(2023年：於2023年4月11日為每股39.10港元)。

截至2024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7,454,157股本公司普通股份(2023年：2,310,000股普通股份)，總代價約為2.07億港元(2023年：9,100萬港元)。

截至2024年6月30日止六個月內，合共4,192,935股獎勵股份(2023年：1,963,938股獎勵股份)在若干獎勵股份歸屬時根據行政人員股份獎勵計劃轉予承授人。有關的已歸屬股份成本總額為1.74億港元(2023年：8,500萬港元)。截至2024年6月30日止六個月內，本公司已就若干已歸屬股份於授出日期的公允價值高於其成本的金額100萬港元(2023年：100萬港元)計入股本。截至2024年6月30日止六個月內，合共107,726股獎勵股份(2023年：88,376股獎勵股份)失效/被沒收。

### 27 公允價值計量

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

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

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

第三級：公允價值以不可觀察到的重要數據來計算

#### A 固定資產的公允價值計量

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

截至2024年6月30日止六個月內及截至2023年12月31日止年度內，本集團的投資物業及自用樓宇的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在匯報期間公允價值架構級別之間的轉移。

#### B 財務工具的公允價值計量

(i) 按公允價值列帳的財務資產及負債

於2024年6月30日，本集團的證券投資包括3.09億港元(2023年12月31日：2.98億港元)以第一級計算方式計量公允價值的債務證券及5.97億港元(2023年12月31日：5.64億港元)以第三級計算方式計量公允價值的非上市股本投資。

本集團的財務衍生工具採用第二級計算方式計量公允價值。於2024年6月30日，財務衍生工具資產和財務衍生工具負債的公允價值分別為2.23億港元(2023年12月31日：2.40億港元)和17.55億港元(2023年12月31日：17.10億港元)。

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。

## 27 公允價值計量(續)

### B 財務工具的公允價值計量(續)

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

百萬港元	截至2024年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2023年 12月31日止年度 (已審核)
於1月1日	564	669
增加	46	66
出售	-	(203)
確認於損益的公允價值變動	(4)	46
確認於其他全面收益的匯兌折算差額	(9)	(14)
於6月30日/12月31日	597	564

於2024年6月30日，倘個別資產減負債(已確認及未確認的)的公允價值上升/下跌百分之五，在其他因素不變的情況下，本集團的除稅後利潤估計會上升2,400萬港元/減少2,400萬港元(2023年12月31日：2,200萬港元/2,200萬港元)。

於2022年12月31日，本集團的現金、銀行結餘及存款包括17.18億港元以第三級計算方式計量公允價值的結構性銀行存款。截至2023年12月31日止年度內，結構性銀行存款的出售為17.18億港元。

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

截至2024年6月30日止六個月內及截至2023年12月31日止年度內，財務工具的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

#### (ii) 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2024年6月30日及2023年12月31日，除下列資本市場借貸工具外(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2024年6月30日(未經審核)		於2023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	65,929	63,808	54,378	53,002

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的公允價值。所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。

## 28 經營活動產生的現金

本集團來自經常性業務的未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤與經營活動產生的現金對帳如下：

百萬港元	截至2024年 6月30日止六個月	截至2023年 6月30日止六個月
來自經常性業務的未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	9,114	7,256
調整非現金項目	157	62
未計營運資金變動前的經營利潤	9,271	7,318
應收帳項及其他應收款項增加	(898)	(1,376)
存料與備料增加	(128)	(235)
應付帳項、其他應付款項及撥備增加	734	387
經營活動產生的現金	8,979	6,094

## 未經審核的中期財務報告附註

### 29 資本性承擔、或有負債及法律訴訟

#### A 資本性承擔

(i) 於2024年6月30日及2023年12月31日未償付而又未在本中期財務報告內撥備的資本性承擔如下：

百萬港元	香港車務 營運、車站 商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目 (附註a)	香港物業 租賃及發展	中國內地及 海外營運 (附註b)	總計
<b>於2024年6月30日(未經審核)</b>					
已核准但未簽約	33,782	32,376	2,755	984	69,897
已核准及已簽約	22,392	20,487	10,867	1,801	55,547
	<b>56,174</b>	<b>52,863</b>	<b>13,622</b>	<b>2,785</b>	<b>125,444</b>
<b>於2023年12月31日(已審核)</b>					
已核准但未簽約	32,082	36,018	3,263	1,027	72,390
已核准及已簽約	18,883	19,934	10,800	2,130	51,747
	<b>50,965</b>	<b>55,952</b>	<b>14,063</b>	<b>3,157</b>	<b>124,137</b>

附註：

- (a) 於2024年6月30日，香港鐵路支綫項目的資本性承擔包括已簽署項目協議之費用，合共525億港元，餘下若干尚未與香港特區政府達成項目協議的項目相關之費用，合共4億港元。這些費用已獲董事局核准，但於2024年6月30日尚未發生。
- (b) 於2024年6月30日，中國內地及海外營運的資本性承擔包括有關深圳地鐵十三號綫一期項目資本性開支的已核准而未償付的承擔，合共28億港元。

除上述外，本集團對其深圳地鐵十三號綫一期項目之附屬公司的投資有資本性承擔。本集團就深圳地鐵十三號綫一期項目需注資最高14.28億人民幣(16.11億港元)。截至2024年6月30日，本集團已向該項目注資9.99億人民幣(11.49億港元)。

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

百萬港元	改善、提升及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
<b>於2024年6月30日(未經審核)</b>				
已核准但未簽約	24,632	3,670	5,480	33,782
已核准及已簽約	18,364	1,759	2,269	22,392
	<b>42,996</b>	<b>5,429</b>	<b>7,749</b>	<b>56,174</b>
<b>於2023年12月31日(已審核)</b>				
已核准但未簽約	24,146	2,992	4,944	32,082
已核准及已簽約	15,149	1,550	2,184	18,883
	<b>39,295</b>	<b>4,542</b>	<b>7,128</b>	<b>50,965</b>

## 29 資本性承擔、或有負債及法律訴訟(續)

### B 或有負債及法律訴訟

本公司並沒有收到與高速鐵路(香港段)項目或沙中綫項目工程有關的任何法律或仲裁程序通知。有關工程未來訴訟的可能性：(i) 高速鐵路(香港段)項目請參閱附註14A；及(ii) 沙中綫項目請參閱附註14B。

正如附註8B所述，本公司已就2009/2010至2017/2018課稅年度的利得稅評稅/補加評稅通知書中不允許扣除與兩鐵合併有關的若干款項提出反對。

一項針對英國多家列車營運商(包括First MTR South Western Trains Limited)的集體訴訟已經被提出。該訴訟指控列車營運商濫用其主導地位而違反了競爭法。具體而言，原告控告營運商未能充分提供一種特定類型的車票，為持有Travelcard的乘客提供「邊界票價」，導致對受影響的乘客在部分行程中被雙重收費。該訴訟的法庭審訊將分為三個獨立的階段，第一個審訊已於2024年7月完成，並預計於2024年下半年作出判決。雖然本公司沒有被獨立列為被告方，但本公司為持有First MTR South Western Trains Limited 30%股權的股東。本公司目前還不可能準確地預計在該項集體訴訟中可能承擔的任何責任(如有)。

除此之外，雖然本公司可能會在日常業務中不時涉及法律訴訟，但本公司或其任何董事均未涉及任何對本公司的業務、財務狀況或營運有重大影響的訴訟、仲裁或行政申訴程序。截至本中期財務報告之日期，本公司並不注意到有任何針對本公司或其董事的正在進行或將要進行的訴訟、仲裁或行政申訴程序，而將對本公司的業務、財務狀況或營運產生重大和不利的影響。

## 30 列為持作出售的出售組別的資產及負債

百萬港元	於2024年6月30日 (未經審核)	於2023年12月31日 (已審核)
<strong>資產</strong>		
其他物業、機器及設備	—	356
遞延稅項資產	—	29
應收帳項及其他應收款項	—	20
現金、銀行結餘及存款	—	94
列為持作出售的出售組別的資產	—	499
<strong>負債</strong>		
應付帳項、其他應付款項及撥備	—	99
列為持作出售的出售組別的負債	—	99

於2023年，本集團對其在瑞典營運MTRX服務的全資附屬公司MTR Express (Sweden) AB進行了策略評估(包括出售)。在實施了積極的出售計畫後，MTR Express (Sweden) AB的出售在2023年12月31日被視為是極有可能的。因此，MTR Express (Sweden) AB的資產4.99億港元和負債9,900萬港元在2023年12月31日的綜合財務狀況表中被重新分類為「持作出售的出售組別」。截至2024年6月30日止六個月內，本集團於2024年2月8日與一獨立第三方就出售MTR Express (Sweden) AB簽訂協議。該交易已於2024年5月完成(附註2)。

## 31 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2024年8月15日獲董事局核准。

# 審閱報告



## 審閱報告致香港鐵路有限公司董事局

(在香港註冊成立的有限公司)

### 引言

我們已審閱列載於第46頁至第75頁的中期財務報告，此中期財務報告包括香港鐵路有限公司於2024年6月30日的綜合財務狀況表與截至該日止六個月期間的相關綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表以及附註解釋。根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」)，上市公司必須符合上市規則中的相關規定和香港會計師公會頒布的《香港會計準則》第34號 — 「中期財務報告」編製中期財務報告。董事須負責根據《香港會計準則》第34號編製及列示中期財務報告。

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

### 審閱範圍

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

### 結論

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

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環  
遮打道十號  
太子大廈八樓

2024年8月15日

# 投資者資訊

## 2024年度財政紀要

2023年度全年業績公布	3月7日
周年成員大會	5月22日
2023年度末期股息除淨日期	5月24日
2023年度末期股息股份截止過戶日	5月28日至5月31日
派發2023年度末期股息日期	7月16日
2024年度中期業績公布	8月15日
2024年度中期股息除淨日期	8月28日
2024年度中期股息股份截止過戶日	8月30日至9月4日
派發2024年度中期股息日期	9月17日
財政年度結算日	12月31日

## 股息表現

### 每股股息

	(港元)
2023年度中期普通股息	0.42
2023年度末期普通股息	0.89
2024年度中期普通股息	0.42

過往股息派發紀錄載列於本公司網站。



## 股息政策

公司的股息政策為漸進式普通股息政策。政策目的是每年穩步增加或最少維持以港元計的每股普通股息。就建議任何期內之應付股息時，董事局會考慮(其中包括)公司的財務表現以及將來的融資需要。

## 截至2024年6月30日持股狀況

### 普通股

已發行股份	6,217,197,282 股
香港特區政府的持股量	4,634,173,932 股 (74.54%)
自由流通量	1,583,023,350 股 (25.46%)

### 市值

截至2024年6月30日 1,532.54億港元

## 股份資料

### 股份代號

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

## 聯絡資料

### 股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股份證明書等，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

網站：<https://www.computershare.com/hk/zh>

### 股東查詢

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

公司在辦公時間設有查詢熱線服務：

電話：(852) 2881 8888

## 投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓  
香港鐵路有限公司投資客戶關係部

電郵：[investor@mtr.com.hk](mailto:investor@mtr.com.hk)

## 財務報告

股東如欲索取公司的年報/中期報告，可致函：

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

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓  
香港鐵路有限公司公司事務部

公司年報/中期報告可在公司  
網站查閱。



## 主要營業地點及註冊辦事處

香港鐵路有限公司，在香港註冊成立及營業  
香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822



香港鐵路有限公司

香港九龍灣

德福廣場港鐵總部大樓

香港郵政總局信箱9916號

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

[www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)

