

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



MTR CORPORATION LIMITED

香港鐵路有限公司

(「公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

截至 2017 年 6 月 30 日止六個月期間 未經審核業績公告

摘要

財務

- 經常性業務收入	231.60 億港元	上升 8.7%
中國內地的物業發展附屬公司收入	68.44 億港元	上升 68.44 億港元
集團總收入	300.04 億港元	上升 40.8%
- 除稅後公司股東應佔利潤：		
經常性業務利潤	44.78 億港元	下跌 8.0%
基本業務利潤	58.48 億港元	上升 15.3%
計入投資物業重估後利潤	74.80 億港元	上升 46.1%
- 宣派中期普通股息每股 0.25 港元（可選擇以股代息）		

香港業務

- 由去年通車的觀塘綫延綫及新南港島綫所帶動，香港客運業務的乘客量增加 2.5%
- 重鐵網絡的列車按照編定班次行走的可靠程度和乘客車程的準時程度均維持在世界級 99.9% 的水平
- 票價調整機制提前檢討已於 2017 年 3 月完成，惠及所有乘客
- 「德福廣場」二期七樓和八樓的新零售設施已於 2017 年 7 月開幕
- 黃竹坑站首個物業發展項目已於 2017 年 2 月批出
- 就《鐵路發展策略 2014》提交多兩個新鐵路項目建議書

中國內地及國際業務

- 已於 2017 年 6 月簽署杭州地鐵五號綫的特許經營協議
- 於 2017 年上半年就深圳「天頌」的物業發展利潤進一步入帳
- 公司持有 30% 股權的聯營公司「First MTR South Western Trains Limited」於 2017 年 3 月獲批英國 South Western 鐵路專營權

展望

- 業務增長可能會受經濟不明朗所影響
- 觀塘綫延綫及南港島綫將繼續對乘客量有貢獻，然而相關支出（尤其折舊和利息開支）將對利潤造成影響
- 「青衣城」擴建部分之新店目標於 2017 年第四季陸續開業
- 視乎市場情況，公司正計劃在未來六個月推出一個物業發展項目，即黃竹坑站第二期物業發展項目

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2017 年 6 月 30 日止半年度未經審核的中期業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2017 年 (未經審核)	2016 年 (未經審核)
香港客運業務收入	8,957	8,617
香港車站商務收入	2,788	2,695
香港物業租賃及管理業務收入	2,432	2,359
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬 公司收入	7,924	6,526
其他業務收入	1,059	1,110
	23,160	21,307
中國內地的物業發展附屬公司收入	6,844	-
	30,004	21,307
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(2,530)	(2,360)
- 水電費用	(705)	(700)
- 營運鐵路的地租及差餉	(119)	(99)
- 耗用的存料與備料	(252)	(229)
- 保養及相關工程	(665)	(621)
- 鐵路配套服務	(136)	(136)
- 一般及行政開支	(223)	(253)
- 其他費用	(154)	(135)
	(4,784)	(4,533)
香港車站商務開支	(239)	(253)
香港物業租賃及管理業務開支	(344)	(361)
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬 公司開支	(7,498)	(6,147)
其他業務開支	(1,090)	(1,046)
項目研究及業務發展開支	(159)	(130)
	(14,114)	(12,470)
中國內地的物業發展附屬公司開支	(4,658)	(27)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(18,772)	(12,497)
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年 非定額付款前經營利潤		
- 來自經常性業務	9,046	8,837
- 來自中國內地物業發展	2,186	(27)
	11,232	8,810
香港物業發展利潤	622	219
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	11,854	9,029
折舊及攤銷	(2,390)	(2,008)
每年非定額付款	(915)	(867)
未計利息及財務開支前經營利潤	8,549	6,154

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2017 年 (未經審核)	2016 年 (未經審核)
利息及財務開支	(403)	(268)
投資物業重估	1,632	48
應佔聯營公司利潤或虧損	180	297
除稅前利潤	9,958	6,231
所得稅	(2,425)	(1,037)
期內利潤	7,533	5,194
下列人士應佔：		
- 公司股東	7,480	5,121
- 非控股權益	53	73
期內利潤	7,533	5,194
公司股東應佔期內利潤：		
- 來自經常性業務	4,478	4,866
- 來自物業發展	1,370	207
- 來自基本業務	5,848	5,073
- 來自投資物業重估	1,632	48
	7,480	5,121
每股盈利：		
- 基本	1.27 港元	0.87 港元
- 攤薄	1.26 港元	0.87 港元

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2017 年 (未經審核)	2016 年 (未經審核)
期內利潤	7,533	5,194
期內其他全面收益（除稅及重新分類調整後）：		
不會重新分類至損益的項目：		
- 自用土地及樓宇重估盈餘	85	70
其後可能重新分類至損益的項目：		
- 折算的匯兌差額：		
- 海外附屬公司及聯營公司財務報表	423	(290)
- 非控股權益	20	5
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	(314)	142
	129	(143)
	214	(73)
期內全面收益總額	7,747	5,121

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2017 年 (未經審核)	2016 年 (未經審核)
下列人士應佔：		
- 公司股東	7,674	5,043
- 非控股權益	73	78
期內全面收益總額	7,747	5,121

綜合財務狀況表 (百萬港元)

	於 2017 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2016 年 12 月 31 日 (已審核)
資產		
固定資產		
- 投資物業	72,156	70,060
- 其他物業、機器及設備	102,807	103,613
- 服務經營權資產	28,809	28,269
	203,772	201,942
物業管理權	26	27
商譽	62	57
發展中物業	14,687	17,484
遞延開支	608	463
聯營公司權益	6,138	7,015
遞延稅項資產	68	25
證券投資	436	370
待售資產	1,269	-
待售物業	1,451	1,394
財務衍生工具資產	91	183
存料與備料	1,556	1,484
應收帳項、按金及預付款項	3,919	4,073
應收關連人士款項	2,400	2,171
應收稅項	-	362
現金、銀行結餘及存款	26,008	20,290
	262,491	257,340
負債		
銀行透支	42	-
短期貸款	3,127	1,350
應付帳項及應計費用	25,141	30,896
本期所得稅	1,984	123
工程合約保證金	950	1,012
應付關連人士款項	14,927	11,783
貸款及其他債務	39,300	38,589
服務經營權負債	10,485	10,507
財務衍生工具負債	577	569

	於 2017 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2016 年 12 月 31 日 (已審核)
非控股權益持有者貸款	117	109
遞延收益	1,042	721
遞延稅項負債	12,104	12,125
	109,796	107,784
淨資產	152,695	149,556
股本及儲備		
股本	48,212	47,929
為股份獎勵計劃而持有的股份	(171)	(227)
其他儲備	104,540	101,759
公司股東應佔總權益	152,581	149,461
非控股權益	114	95
總權益	152,695	149,556

附註：

1. 獨立審閱

截至 2017 年 6 月 30 日止半年度的中期業績乃未經審核，惟已由集團的核數師畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第 2410 號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。畢馬威會計師事務所發出的無重大修訂審閱報告載於即將寄發予股東的中期報告內。此外，中期業績已經過集團審核委員會審閱。

2. 帳項編製基準

公司中期業績之初步公告是按照《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的適用披露規定編製，並於 2017 年 8 月 10 日獲授權發布。

本中期業績之初步公告所載有關截至 2016 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料均取自該等帳項，以作為比較資料，並不構成公司於該財政年度的法定年度綜合帳項。按照香港《公司條例》第 436 條須就該等法定帳項作進一步披露的資料如下：

- 根據《公司條例》第 662(3)條及附表 6 第 3 部，公司已將截至 2016 年 12 月 31 日止年度的帳項交付公司註冊處處長。
- 公司核數師畢馬威會計師事務所已對集團截至 2016 年 12 月 31 日止年度的帳項作出匯報。該核數師報告並無保留意見；並無含有該核數師在其報告不作保留意見之情況下，以強調的方式促請有關人士注意的任何事宜之提述；亦未載有按《公司條例》第 406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

本未經審核的中期業績須與 2016 年年度帳項一同閱讀。香港會計師公會頒布了數項於集團本會計期間首次生效的《香港財務報告準則》（「HKFRSs」）修訂。以上各項的發展對集團的中期報告內本期或前期已編製或呈報的業績及財務狀況並無重大影響。

集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的任何新訂準則或詮釋。

3. 保留溢利

截至 2017 年 6 月 30 日止半年度及截至 2016 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2017 年 1 月 1 日結餘	99,392
公司股東應佔期內利潤	7,480
沒收的股份獎勵計劃股份	1
宣派及批准股息	(4,868)
於 2017 年 6 月 30 日結餘	102,005

百萬港元	
於 2016 年 1 月 1 日結餘	121,144
公司股東應佔年內利潤	10,254
年內其他全面收益	123
沒收的股份獎勵計劃股份	3
沒收的僱員認股權	1
宣派及批准股息	(32,133)
於 2016 年 12 月 31 日結餘	99,392

4. 除稅前香港物業發展利潤

除稅前香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2017 年	2016 年
分佔物業發展所得的盈餘	359	159
收取物業作投資用途所得的收入	-	83
西鐵物業發展的代理費及其他收入	286	19
其他費用扣除雜項收入的淨額	(23)	(42)
	622	219

5. 所得稅

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2017 年	2016 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	944	862
- 中國內地及海外稅項	1,523	152
	2,467	1,014
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(24)	(55)
	2,443	959

百萬港元

截至 6 月 30 日止半年度
2017 年 2016 年

遞延稅項

- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：

- 稅務虧損	(5)	-
- 超過相關折舊的折舊免稅額	(1)	76
- 撥備及其他	(12)	2
	<u>(18)</u>	<u>78</u>

綜合損益表中的所得稅

<u>2,425</u>	<u>1,037</u>
--------------	--------------

應佔聯營公司稅項支出

<u>107</u>	<u>74</u>
------------	-----------

截至 2017 年 6 月 30 日止半年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以期內估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損（如有）後，按稅率 16.5%（2016 年：16.5%）計算。中國內地及海外附屬公司的本期稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

土地增值稅撥備是根據有關中國內地稅法及條例所載之規定而估算。土地增值稅已按增值額之累進稅率範圍撥備，而有若干可扣減項目。截至 2017 年 6 月 30 日止半年度內，土地增值稅 7.58 億港元（2016 年：無）已計入損益。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率 16.5%（2016 年：16.5%）計算，而在中國內地及海外產生的遞延稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

6. 股息

董事局已議決派發中期股息每股 0.25 港元，並向所有股東提供以股代息的選擇，惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外。中期股息（附有以股代息選擇），預計於 2017 年 10 月 13 日派發予於 2017 年 8 月 30 日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

7. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2017 年 6 月 30 日止半年度的股東應佔利潤 74.80 億港元（2016 年：51.21 億港元），及期內已發行的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份，合共 5,903,027,438 股（2016 年：5,861,970,034 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2017 年 6 月 30 日止半年度的股東應佔利潤 74.80 億港元（2016 年：51.21 億港元），及就具攤薄效力的公司的認股權計劃及股份獎勵計劃作出調整的期內已發行的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份，合共 5,915,749,270 股（2016 年：5,876,212,307 股）計算。

若根據來自基本業務的公司股東應佔利潤 58.48 億港元（2016 年：50.73 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 0.99 港元（2016 年：0.86 港元）。

8. 業務分類資料

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

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

(i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士、及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸，提供客運及相關服務。

(ii) 香港車站商務：於香港客運業務網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。

(iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。

(iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。

(v) 中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。

(vi) 中國內地的物業發展：在中國內地的物業發展活動。

(vii) 其他業務：與客運或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪 360」（包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務）、鐵路顧問業務及提供予香港特別行政區政府（「香港特區政府」）的項目管理服務。

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	營業額		利潤貢獻	
	截至 6 月 30 日止半年度 2017 年	2016 年	截至 6 月 30 日止半年度 2017 年	2016 年
香港客運業務	8,957	8,617	1,320	1,631
香港車站商務	2,788	2,695	2,202	2,121
香港物業租賃及管理業務	2,432	2,359	2,080	1,989
中國內地及國際的鐵路、物業 租賃及管理業務	7,924	6,526	360	320
中國內地的物業發展	6,844	-	2,186	(27)
其他業務	1,059	1,110	(62)	31
	30,004	21,307	8,086	6,065
香港物業發展			622	219
項目研究及業務發展開支			(159)	(130)
			8,549	6,154

百萬港元	營業額		利潤貢獻	
	截至 6 月 30 日止半年度		截至 6 月 30 日止半年度	
	2017 年	2016 年	2017 年	2016 年
利息及財務開支			(403)	(268)
投資物業重估			1,632	48
應佔聯營公司利潤或虧損			180	297
所得稅			(2,425)	(1,037)
期內利潤			7,533	5,194

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

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2017 年	2016 年
香港（所屬地）	15,121	14,767
澳洲	4,654	4,121
中國內地	7,240	402
瑞典	2,350	1,480
英國	546	535
其他國家	93	2
	14,883	6,540
	30,004	21,307

9. 在建鐵路工程

A. 港島綫西延項目

於 2009 年 7 月 13 日，公司與香港特區政府就港島綫西延的融資安排、設計、建造及包括相關服務和設施的營運簽訂了工程項目協議。

根據協議，香港特區政府於 2010 年 3 月提供 123 億港元的現金資助予公司（根據初步項目協議，另外 4 億港元的現金資助已於 2008 年 2 月收訖）。此現金資助受一項還款機制所規限，根據該機制，公司將於港島綫西延開始商業營運後 24 個月內，即 2016 年 12 月（按照於 2014 年 12 月 28 日開始商業營運），向香港特區政府支付鐵路及相關工程中若干資本性開支、價格上漲成本、土地成本及或有費用的實際成本低於原先估計的金額（連同利息）。根據於 2016 年 12 月簽訂的補充協議，公司及香港特區政府同意延長還款機制的時間框架至不遲於 2018 年 6 月 30 日。截至 2017 年 6 月 30 日止半年度內，公司根據還款機制並沒有預付予香港特區政府任何款項（截至 2016 年 12 月 31 日止年度內：本金 4,800 萬港元及利息 1,800 萬港元）。

於 2017 年 6 月 30 日，公司就有關項目並無已批准但未完成合約承擔（2016 年 12 月 31 日：無）。

B. 南港島綫（東段）項目

於 2011 年 5 月 17 日，香港特區政府與公司就南港島綫（東段）的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

於 2017 年 6 月 30 日，項目造價估算維持於 172 億港元（未計算 10 億港元的資本化利息支出）。

於 2017 年 6 月 30 日，公司就有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為 3 億港元（2016 年 12 月 31 日：4 億港元）。

C. 觀塘綫延綫項目

於 2011 年 5 月 17 日，香港特區政府與公司就觀塘綫延綫的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

於 2017 年 6 月 30 日，項目造價估算維持於 69 億港元（未計算 3 億港元的資本化利息支出）。

於 2017 年 6 月 30 日，公司就有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為 800 萬港元（2016 年 12 月 31 日：400 萬港元）。

10. 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程

A. 廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）項目

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

b) 高鐵香港段委託協議：於 2009 年，基於理解到公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段，香港特區政府決定請公司進行高鐵香港段的建造、測試及通車試行。於 2010 年 1 月 26 日，香港特區政府與公司就高鐵香港段的建造及通車試行訂立另一份委託協議（「高鐵香港段委託協議」）。根據高鐵香港段委託協議，公司負責進行或促使就高鐵香港段的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高鐵香港段的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用（「委託費用」）及就此進行融資，並按照協定付款時間表向公司支付一筆費用（「項目管理費用」）（對該等安排隨後之修訂於以下描述）。截至 2017 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的項目管理費用。

倘若公司違反高鐵香港段委託協議，香港特區政府有權向公司提出申索，並且根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府可就其因公司疏忽履行其根據高鐵香港段委託協議的責任或公司違反高鐵香港段委託協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據高鐵香港段委託協議，公司就高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於公司根據高鐵香港段委託協議收取的項目管理費用及其他費用，以

及公司根據高鐵香港段初步委託協議收取的若干費用（「責任上限」）。截至中期報告發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

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

於 2015 年 6 月 30 日，公司向香港特區政府匯報，指出公司估計：

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

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

- c) 高鐵香港段協議：香港特區政府與公司於 2015 年 11 月 30 日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的協議（「高鐵香港段協議」）。高鐵香港段協議包含綜合條款組合（受限於根據下文附註 10A(c)(vi)列明的條件）並規定：
- (i) 香港特區政府將承擔和支付最高 844.2 億港元的項目造價（包括原有的造價預算 650 億港元加上經協定增加的 194.2 億港元項目造價估算（委託費用（最高為 844.2 億港元）中超過 650 億港元的部分為「目前超支」））；
 - (ii) 如項目造價超過 844.2 億港元，公司將承擔和支付超出該金額（如有）的項目造價部分（「進一步超支」），但不包括若干經協定的例外費用（即高鐵香港段協議中規定由於法律改變、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用）；
 - (iii) 公司將以同等金額分兩期以現金支付每股合共 4.40 港元的特別股息（每期特別股息為每股現金 2.20 港元）。第一期股息已於 2016 年 7 月 13 日支付，而第二期股息已於 2017 年 7 月 12 日支付；
 - (iv) 香港特區政府保留對公司在高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議（「委託協議」）下的目前超支的責任問題（如有）（包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題）提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制，包括將爭議提交仲裁的權利。根據高鐵香港段委託協議，責任上限相等於項目管理費用、公司在高鐵香港段委託協議下收取的任何其他費用及公司在高鐵香港段初步委託協議下收取的若干費用。因此，責任上限由最多為 49.4 億港元及因項目管理費用根據高鐵香港段協議增加後上升至最多為 66.9 億港元（原因是其將相等於高鐵香港段委託協議下所增加的項目管理費用 63.4 億港元加上上述額外費用）。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限，在委託協議下公司就目前超支的責任將超出責任上限，則公司須：
 - 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額，最高至責任上限；
 - 尋求獨立股東在另一次成員大會上（在該成員大會上財政司司長法團、

香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票) 批准公司承擔該超出責任；及

- 在取得上文剛述的獨立股東批准後，向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准，公司將不會向香港特區政府支付該金額。
- (v) 對高鐵香港段委託協議作出若干修訂，以反映高鐵香港段協議所載的安排，包括根據高鐵香港段委託協議應向公司支付的項目管理費用增加至合共 63.4 億港元（反映了公司預期因履行高鐵香港段委託協議下與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計）及以反映高鐵香港段經修訂工程時間表；及
- (vi) 高鐵香港段協議下的安排（包括支付特別股息）取決於：
- 獨立股東批准（已於 2016 年 2 月 1 日舉行的成員大會上尋求）；及
 - 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔。

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

- d) 公司並無就下列各項於公司帳項作出任何撥備：
- (i) 公司須承擔任何進一步超支（如有）的任何可能責任，原因是公司相信現時無需對高鐵香港段經修訂工程時間表或經修訂造價估算 844.2 億港元作進一步修訂；
- (ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，公司可能須承擔的任何可能責任（於上文附註 10A(c)(iv)更具體說明），原因是(a)公司並未接獲香港特區政府針對公司提出任何索償或仲裁（因高鐵香港段協議緣故，須待高鐵香港段開始投入商業營運後方可進行）的任何通知（截至 2017 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期）；(b)公司受責任上限所保障；及(c)由於高鐵香港段協議，公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及
- (iii) 任何項目管理費用可能不足以使公司全數收回其因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本，原因是基於目前已知情況，公司估計根據高鐵香港段協議增加後的項目管理費用應足以支付該等成本，

而且（如適用）因公司未能有足夠的可靠性去估算公司的責任或負債金額（如有）。

- e) 截至 2017 年 6 月 30 日止半年度內，項目管理收入 3.68 億港元（2016 年：3.78 億港元）已在綜合損益表中確認。

B. 沙田至中環綫（「沙中綫」）項目

- a) 沙中綫初步委託協議：於 2008 年 11 月 24 日，香港特區政府與公司簽訂有關沙中綫的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議（「沙中綫初步委託協議」）。

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

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

於 2015 年 8 月，公司已通知香港特區政府公司就沙中綫前期工程委託協議下的工程的成本估算將較原先估算的 73.50 億港元超出 12.74 億港元（包含備用資金）。於 2016 年 2 月，公司已通知香港特區政府超支估算將會調整至 12.67 億港元（包含備用資金）。於 2016 年 12 月，公司完成對沙中綫前期工程委託協議下項目造價估算的評估，並就公司對該等工作的委託成本修訂至 86.171 億港元通知香港特區政府。香港特區政府於 2017 年 1 月向立法會工務小組委員會提交額外撥款申請。立法會財務委員會已於 2017 年 6 月通過有關的額外撥款。

- c) 沙中綫委託協議：於 2012 年 5 月 29 日，公司與香港特區政府就沙中綫簽訂有關建造及通車試行的委託協議（「沙中綫委託協議」）。按照沙中綫委託協議，除了因屬於現有與九鐵公司訂立的服務經營權協議下的若干資產（包括列車、訊號、無線電及主要控制系統）修改、升級或擴展工程的若干費用，由公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議中指定的所有工程成本，包括承建商成本及公司成本（「銜接工程成本」）。公司將會就有關修改、升級或擴展工程的費用分擔一定金額。該金額主要透過公司於將來產生的公司本應承擔的維修資本開支的減少以抵付。公司負責進行或促使他人進行沙中綫初步委託協議、沙中綫前期工程委託協議和沙中綫委託協議（統稱「沙中綫協議」）內指定的工程，從而獲得項目管理費用合共 78.93 億港元。截至 2017 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的項目管理費用。

於 2014 年 5 月，公司就東西走廊以及南北走廊完工期的延誤事宜已通知香港特區政府。沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。東西走廊土瓜灣站工地的考古發現，原本令致工程延誤 11 個月。但憑著成功實行多項追回落後進度措施，確定可追回部分延誤，東西走廊的完工日期現在預期為 2019 年年中。至於南北走廊，公司早前已公布 6 個月的工程延誤是由幾項外在因素造成，包括預期第三方對會展站部分工地的延遲移交。由於第三方承辦商移交灣仔北的另一工地上有委託工程尚未完成，令南北走廊的完工期會出現額外 3 個月的延誤（即預期延誤合共 9 個月）。然而，南北走廊的完工期仍以 2021 年為目標。

關於沙中綫委託協議，考慮到持續的困難和挑戰（包括上述的因素），公司認為沙中綫委託協議的造價估算將需要顯著上調以顧及(i) 早前就土瓜灣站工地考古發現時曾公布的額外 41 億港元、(ii) 會展站工地延遲移交、(iii) 會展站早前未預計的車站上蓋相關的地基工程、(iv) 第三方承辦商移交灣仔北的另一工地上有委託工程尚未完成、以及 (v) 其他因素例如香港建築業勞動力供應曾出現短缺情況等。公司已知會香港特區政府，公司會就此進行一項詳細的評估，以檢討沙中綫委託協議有關項目的造價估算。

由於工程複雜，而上述部分問題當中的不確定因素仍然存在，加上南北走廊現只完成了 54.6%，此評估將於今年稍後時間完成，之後公司將正式向香港特區政府提交檢討結果。

倘若公司違反沙中綫協議，香港特區政府有權向公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因公司在履行相關的沙中綫協議下之義務所犯的疏忽所產生的虧損而獲得彌償。根據沙中綫委託協議，公司就沙中綫協議所產生或相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於公司在沙中綫協議下收到的費用。截至中期報告發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

- d) 鑑於(i)沙中綫協議列明，香港特區政府須全數承擔相關上述成本；及(ii)（截至 2017 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期）公司並未收到香港特區政府就任何沙中綫協議向公司提出任何申索通知，故此公司未能有足夠的可靠性去估算公司因上述事項而產生的責任或負債金額（如有）。
- e) 截至 2017 年 6 月 30 日止半年度內，項目管理收入 4.57 億港元（2016 年：4.50 億港元）已在綜合損益表中確認。

此外，截至 2017 年 6 月 30 日止半年度內，香港特區政府應付公司的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本為 5.96 億港元（2016 年：6.49 億港元）。於 2017 年 6 月 30 日，香港特區政府仍須向公司支付的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本金額為 13.12 億港元（2016 年 12 月 31 日：13.59 億港元）。

11. 待售資產

於 2013 年 8 月，由公司的附屬公司—港鐵物業（天津）第一有限公司（「港鐵天津第一」）（49%）與天津市地下鐵道集團有限公司（51%）合組的公司—天津城鐵港鐵建設有限公司（「天津城鐵港鐵」）以 20.75 億元人民幣競投得一幅位於天津地鐵六號綫北運河站的地塊之土地使用權。天津城鐵港鐵於 2013 年 7 月 15 日成立，其註冊資本為 18.00 億元人民幣，當中的 49%由港鐵天津第一承擔。於 2014 年 1 月，天津城鐵港鐵增加其註冊資本至 22.73 億元人民幣，而港鐵天津第一進一步向此聯營公司注資 2.32 億元人民幣（2.94 億港元）。

於 2017 年 3 月 23 日，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 億元人民幣作價出售港鐵天津第一於天津城鐵港鐵 49%股權的股權轉讓協議，而港鐵天津第一將來會有條件以 13 億元人民幣收購一個位於相同地點總面積約為 91,000 平方米的待發展購物商場，該協議有待天津城鐵港鐵同意。股權轉讓協議中的條件已得到滿足，出售港鐵天津第一 49%權益的交易已於 2017 年 7 月 10 日完成。於 2017 年 6 月 30 日，集團將在天津城鐵港鐵的權益於綜合財務狀況表呈列為待售資產，並將其業績於中國內地的物業發展分類中呈報。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 億元人民幣的履約保證金以擔保其在框架協議下的責任。

12. 應收及應付帳項

A 於 2017 年 6 月 30 日，集團的應收帳項、按金及預付款項為 39.19 億港元（2016 年 12 月 31 日：40.73 億港元），其中應收帳項為 30.44 億港元（2016 年 12 月 31 日：29.02 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項由立即到期至 50 日到期。有關香港以外的鐵路附屬公司收入之應收款項於 30 日或隨後的一個月內到期。有關顧問服務及委託工程之應收款項於 30 日內到期。有關利率及貨幣掉期合約之應收款項按相關合約的條款而到期繳付。與物業發展有關的應收款項則按相關的發展協議或買賣合約條款而到期繳付。於 2017 年 6 月 30 日，2.40 億港元（2016 年 12 月 31 日：5.40 億港元）已逾期未付，當中 1.02 億港元（2016 年 12 月 31 日：1.10 億港元）已逾期超過 30 日。

B 於 2017 年 6 月 30 日，應付帳項及應計費用為 251.41 億港元（2016 年 12 月 31 日：308.96 億港元）。於 2017 年 6 月 30 日，61.46 億港元（2016 年 12 月 31 日：50.00 億港元）為即期或於 30 日內到期的款項，而餘下款項則仍未到期繳付。

13. 買賣或贖回上市證券

公司之全資附屬公司於 2017 年 4 月 12 日以票面值贖回其 5 億 5 千萬美元債券。該債券在贖回之前於香港聯合交易所上市。除上述披露外，截至 2017 年 6 月 30 日止六個月期間內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。於同期內，2014 股份獎勵計劃的受托人並無於香港聯合交易所購入公司任何普通股份。

14. 集團資產押記

於 2017 年 6 月 30 日，公司在中國內地之間接全資附屬公司 — 港鐵軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌道交通龍華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 24.33 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，集團於 2017 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。

15. 公司管治

在截至 2017 年 6 月 30 日止六個月期間內，公司已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則附錄 14《企業管治守則》所載的守則條文。

16. 發表中期業績公告及中期報告

本中期業績公告登載於公司的網址 www.mtr.com.hk 及聯交所的網址。中期報告將於 2017 年 9 月中向股東寄發，並在公司網址及聯交所網址可供查閱。

主要統計數字

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2017 年	2016 年
在香港的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	798.3	774.5
- 過境服務	54.8	55.4
- 機場快綫	8.0	7.8
- 輕鐵及巴士	112.5	112.5
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,700	4,537
- 過境服務（每日）	303.0	304.5
- 機場快綫（每日）	44.2	42.8
- 輕鐵及巴士（周日）	642.6	638.5
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前 經營利潤佔營業額百分率（經營毛利率）		
- 不包括中國內地及國際附屬公司	56.6%	57.2%
- 包括中國內地及國際附屬公司	37.4%	41.3%

管理層回顧及展望

憑藉過去數年建立的成功基礎，港鐵各項業務於 2017 年首六個月取得進一步發展。港鐵與政府提前對票價調整機制進行的共同檢討於 2017 年 3 月完成，推出了平衡各方利益的新安排。這些安排將惠及所有乘客，同時確保公司在財政上的可持續性，以繼續為香港提供安全、可靠及高效的鐵路服務。我們於 2017 年年初進行了最新的企業策略檢討，並重申公司三管齊下的策略，即強化和拓展香港業務、加快中國內地及國際業務發展，以及提升公司聲譽。過去數年，公司一直以此策略作為指導方針，續締佳績。

香港穩定的經濟狀況，帶動公司香港業務的收入進一步增長。香港客運業務的乘客量增加 2.5%，部分由去年年底通車的觀塘綫延綫及新南港島綫所帶動。公司的服務表現維持世界級水平，重鐵網絡的列車按照編定班次行走的可靠程度及乘客車程準時程度均維持在 99.9%。公司的安全表現亦維持卓越水平。儘管香港的零售業銷售額進一步下跌，但車站商務及物業租賃業務的收入錄得溫和增長。「德福廣場」二期七樓和八樓的新零售設施已於 2017 年 7 月開幕，標誌著港鐵物業租賃組合擴展計劃的重要里程碑。期內，公司香港物業發展的利潤，主要來自多個不同的項目。物業招標活動方面，公司已於 2017 年 2 月向由路勁基建有限公司及平安不動產有限公司合組的財團批出黃竹坑站的首個物業發展項目。作為九廣鐵路公司（「九鐵公司」）相關附屬公司代理人，我們亦於 2017 年 5 月批出錦上路站的首個物業發展項目，中標者為信和置業有限公司、中國海外發展有限公司及嘉華國際集團有限公司合組之財團。

公司在香港以外地區的鐵路業務，於 2017 年上半年的周日平均乘客量達 580 萬人次，並繼續提供優質服務，贏得高水平的顧客滿意度。在中國內地，我們於 2017 年 6 月與杭州市政府及杭州市地鐵集團就杭州地鐵五號綫公私合營項目簽署特許經營協議。在英國，我們持有 30% 股權的聯營公司獲批 South Western 鐵路專營權，將自 2017 年 8 月起營運七年。中國內地物業發展方面，我們已交付深圳「天頌」項目的多層住宅單位予買家並將利潤入帳。

我們在本地及海外業務的拓展策略繼續良好的勢頭。「鐵路 2.0」是我們對香港新一代鐵路服務的願景，當中包括餘下兩個興建中的鐵路項目—廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）及沙田至中環綫，截至 2017 年 6 月 30 日已分別完成了 94.3%及 75.1%。「鐵路 2.0」的大型資產更新計劃亦取得進展，尤其是更換現有網絡的列車和信號系統。政府以鐵路作為公共交通運輸骨幹的策略，將支持香港的未來發展。政府現正根據《鐵路發展策略 2014》計劃研究興建七個新鐵路項目，我們已分別於 2016 年年底和 2017 年 3 月向政府提交西鐵綫屯門南延綫和北環綫（及古洞站）的建議書。東九龍綫的建議書亦已於 2017 年 7 月提交。我們亦獲邀就東涌西延綫（及東涌車站）和港島區北港島綫提交建議書。除《鐵路發展策略 2014》外，《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》概括了政府對未來發展的長遠目標，並建議加建一條新的鐵路走廊「新界西北—大嶼山—都會區運輸走廊」。除了香港鐵路發展外，我們繼續探討於現有鐵路設施發展更多住宅項目的機會。大嶼山小蠔灣車廠上蓋的擬建發展項目取得進一步進展，其環境影響評估報告已於 2017 年 7 月展示以供公眾參閱。在香港以外，我們正就中國內地、北歐、英國和澳洲的多項新鐵路合約進行磋商或探討參與的機會。我們亦正在探討在香港以外的地區以綜合鐵路運輸為導向的發展機會。

財務業績方面，公司於 2017 年首六個月的總收入上升 40.8%至 300.04 億港元，而未計香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤則上升 2.4%至 90.46 億港元。收入的大幅上升主要來自深圳「天頌」項目的銷售款項的入帳，若不包括此項入帳，收入則會增加 8.7%。若不包括公司在中國內地及國際的附屬公司，收入增加 3.1%，經營利潤增加 1.9%，而經營毛利率則下跌 0.6 個百分點至 56.6%。股東應佔經常性利潤，即不包括物業發展利潤（來自香港和中國內地）和投資物業重估的淨利潤下跌 8.0%至 44.78 億港元，主要由於香港兩條新鐵路綫於 2016 年最後一季通車後，支出有所上升，尤其是折舊及利息等固定開支增加。除稅後物業發展利潤（包括來自香港和中國內地）為 13.70 億港元，主要來自深圳「天頌」項目及香港不同的來源。不包括投資物業重估的股東應佔基本業務淨利潤增加 15.3%至 58.48 億港元，即每股盈利 0.99 港元，主要由於期內的物業發展利潤增加。投資物業重估收益為 16.32 億港元，2016 年同期則為 4,800 萬港元。因此，股東應佔淨利潤為 74.80 億港元，即包括投資物業重估收益後的每股盈利為 1.27 港元。

董事局已宣派中期普通股息，為每股 0.25 港元，與去年相同。有鑑於公司的普通股息漸進式派息政策，董事局將在檢視 2017 年全年業績時釐定末期普通股息。此外，就高鐵香港段額外資金安排與政府達成的協議（「高鐵香港段協議」）有關之第二期及最終特別股息為每股 2.20 港元，該股息已於 2017 年 7 月 12 日與 2016 年末期普通股息同一時間派發。

香港客運業務

摘要

- 維持世界級的安全水平，須呈報事故數目減少 5.2%
- 列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於世界級的 99.9%
- 完成提前檢討票價調整機制，惠及所有乘客
- 觀塘綫延綫及南港島綫通車，帶動乘客量增長 2.5%

財務表現

香港客運業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度		增/ (減) 百分率
	2017 年	2016 年	
香港客運業務			
總收入	8,957	8,617	3.9
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 (「EBITDA」)	4,173	4,084	2.2
未計利息及財務開支前和計及每年非定額付款後的經營利潤 (「EBIT」)	1,320	1,631	(19.1)
EBITDA 毛利率 (%)	46.6%	47.4%	(0.8)個百分點
EBIT 毛利率 (%)	14.7%	18.9%	(4.2)個百分點

受惠於乘客量增長及根據票價調整機制而作出的票價調整，香港客運業務的總收入上升 3.9%至 89.57 億港元。EBITDA 的增幅較低，只上升 2.2%至 41.73 億港元，主要受員工薪酬上升和列車班次加密所影響。然而，兩條新綫於 2016 年最後一季開通後，導致折舊和攤銷費用大幅增加，EBIT 因而下跌 19.1%至 13.20 億港元。

安全

安全是港鐵的首要目標。於 2017 年首六個月，公司在這方面表現卓越。期內，香港重鐵網絡和輕鐵網絡的須呈報事故數目減少 5.2%。

如 2016 年報所述，在 2017 年 2 月 10 日，港鐵一列列車發生縱火事件，員工的應對充分彰顯公司安全第一的文化。當時港鐵員工迅速疏散列車上和車站內的乘客，並與緊急服務部門緊密配合，將受傷人數及損害減至最低。

根據高級別檢討委員會的調查結果，港鐵職員和緊急服務部門在事件中的應變處理穩健、有序、迅速及有效。在事故期間及事後對乘客及公眾的資訊發放足夠和有效。公司完成調查後，已於 2017 年 4 月 25 日向政府提交有關報告，就如何提高公眾意識和進一步加強風險管理提出了多項建議。公司於 2017 年上半年進行安全推廣活動，包括採用短片和海報提高乘客的防火安全意識，以及加強他們對車站疏散程序的認識。我們亦已在車站設置更多的手提滅火筒。

雖然公司的整體安全表現卓越，但 2017 年 5 月 23 日仍發生了一宗致命意外。公司一名維修人員於清晨被發現倒臥在大圍車廠附近的接收軌道上，其後被證實當場死亡。我們再次向死者家屬表達最深切的哀悼，並會盡力向死者家屬提供關懷和協助。我們正與警方及政府部門合作，協助他們調查事故。我們亦已開展內部調查。

乘客量和收入

公司香港客運業務的車費收入概述如下：

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度		增/(減) 百分率
	2017 年	2016 年	
車費收入			
本地鐵路服務	6,349	6,051	4.9
過境服務	1,608	1,586	1.4
機場快綫	503	486	3.5
輕鐵及巴士	353	346	2.0
城際客運	65	68	(4.4)
車費總收入	8,878	8,537	4.0

公司的乘客量受惠於兩條新鐵路綫開通及訪港旅客數目輕微回升。2017 年首六個月，公司所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量溫和上升 2.5%至 9.754 億人次。

公司的本地鐵路服務（包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫、馬鞍山綫及南港島綫）的總乘客量達 7.983 億人次，於期內上升 3.1%。羅湖及落馬洲過境服務乘客量減少 1.0%至 5,480 萬人次，主要由於在落馬洲面對其他交通工具的競爭。受惠於航空旅客量增長，機場快綫的乘客量上升 2.7%至 800 萬人次。

於 2017 年首六個月期內，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量增加 3.0%至 567 萬人次。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升 3.6%至 470 萬人次。

市場佔有率

公司於 2017 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 48.8%，而 2016 年同期為 48.3%。當中，在過海交通工具市場的佔有率為 69.3%，而 2016 年同期為 68.6%。由於面對其他交通工具的競爭，公司於 2017 年首五個月在過境業務的市場佔有率由 51.4%跌至 50.2%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由 21.4%跌至 21.3%。

車費調整、推廣及優惠

車費收入增長由票價調整和乘客量上升所帶動。根據票價調整機制，我們於 2016 年 6 月 26 日對適用票價作出調整，整體調整幅度為 2.65%。同時，我們宣布推出 2016/2017 年票價推廣計劃，於 2016 年 6 月至 2017 年 6 月期間為顧客進一步節省逾 5 億港元車費。除此以外，港鐵在 2016 年亦向長者及學生等顧客提供超過 25 億港元的恆常優惠及推廣。

我們於 2017 年 3 月 21 日公布，港鐵就票價調整機制提前與政府進行的共同檢討已經完成，並會推出新安排，惠及所有乘客，同時確保公司財政上的可持續性。在檢討過程中，我們廣泛聽取不同持份者，包括乘客和股東的意見。票價調整機制的兩個重要支柱，包括票價調整機制的方程式，及以直接驅動方式來實施票價調整的形式，均維持不變。但公司會推出三項主要的新措施，讓乘客直接受惠：

- 為期六年的特別調減。由 2017/18 年度至 2022/23 年度，每一年根據票價調整機制方程式計算票價調整幅度後，公司將會額外再扣減 0.6 個百分點。2017/18 年度的票價調整幅度會再額外扣減 10%
- 直接與利潤掛鈎的回贈。在 2017/18 年度至 2022/23 年度，以分享利潤機制及服務表現安排撥出的款項，每年為使用八達通的乘客提供最少六個月的每程車費扣減

3%。假如所需款項超出與分享利潤機制及服務表現安排下撥出的款項，港鐵將會補足差額

- 為綠色專線小巴乘客提供轉乘優惠。港鐵為轉乘全港為數超過 500 條綠色專線小巴路綫的八達通乘客，提供每程車費扣減 0.3 港元；這項優惠安排有待與專線小巴經營者商討落實。而現有路綫的折扣優惠將維持不變

下一次定期的票價調整機制檢討將在 2022/23 年度進行。

根據票價調整機制方程式、每年特別扣減 0.6 個百分點及一次性的九折優惠後，計算所得的 2017/18 年度整體票價調整幅度為+1.49%。由於此調整幅度介乎±1.5%之間，按照票價調整機制，將會轉撥至隨後一年（即 2018/19 年度）的票價調整一併計算，2017/18 年度港鐵票價因此將不會作出調整。

作為票價調整機制一部分，由 2017 年 6 月 18 日起至 12 月 17 日的六個月期間，每程八達通車費可獲 3%扣減，港鐵乘客均可受惠。除了車費回贈，經常乘搭港鐵來往市區及過海的中、長途乘客，亦可繼續使用五款「全月通加強版」及「港鐵都會票」，節省車費。此外，由 2017 年 7 月 1 日開始出售的「港鐵都會票」，由首次使用的日期起計的有效期，將會由 30 日延長至 40 日。「早晨折扣優惠」計劃亦已延長一年至 2018 年 5 月 31 日。

由 2017 年 6 月 18 日起，機場快綫票價平均上調 9.6%，這是該鐵路綫自 1998 年通車以來的首次票價調整。

服務表現

於 2017 年首六個月，我們的服務表現維持世界級水平，重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於 99.9%，超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標所列明的表現目標。期內，公司重鐵和輕鐵網絡分別提供超過 104 萬及超過 54 萬班次的列車服務，其中由港鐵可控制的因素導致、長達 31 分鐘或以上的延誤分別有六宗和一宗。我們的團隊正繼續努力，減少延誤的次數和減低延誤所帶來的影響。

2017 年首六個月，公司的服務贏得多個獎項，其中包括連續 13 年榮獲「《東周刊》香港服務大獎 2017 — 公共交通工具組別大獎」、連續 11 年榮獲「星鑽服務大獎 2016 — 公共交通工具組別大獎」，以及在 19 年內第 18 次獲得「《壹週刊》服務第壹大獎 2017 — 公共交通工具組別」。

投資改善鐵路網絡

「鐵路 2.0」

港鐵於 2016 年宣布推出「鐵路 2.0」，透過這項大型計劃擴展香港「新一代」鐵路服務，以提供更完善的乘車體驗。該計劃涵蓋新鐵路項目、現有鐵路網絡的大型升級和更換工程，以及提升顧客體驗。基建項目及設施的大型升級和更換工程，包括購置新列車和輕鐵車輛、更換信號系統和空調冷卻系統，以及在車站進行大型聯接工程。有關興建中的新鐵路項目的進一步資料，請參閱「香港網絡拓展」一節。

現有網絡的大型升級和更換工程

公司正斥資 60 億港元，購置 93 列更舒適的全新八卡列車，以取代現時行走觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的列車。列車的車身製造工程已於 2017 年 2 月展開，列車亦將於 2018 年至 2023 年間交付。

公司正在更換港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的現有信號系統，工程耗資 33 億港元。荃灣綫會首先進行信號系統升級，而在軌道旁和室內設備房的新信號系統安裝工程已大致完成。我們正使用配備新系統的列車進行測試。荃灣綫的信號系統升級工程預計於 2018 年年底或 2019 年年初竣工，港島綫的信號系統升級工程將會隨後開展。

我們正在更換 30 輛輕鐵及添置十輛新輕鐵，以滿足不斷增長的需求。涉及 40 輛輕鐵總值 7.45 億港元的採購合約已於 2016 年 7 月批出，首批輕鐵車輛預計於 2019 年投入客運服務。

為鐵路網絡更換 154 部空調冷卻裝置的合約已於 2017 年 3 月批出。在項目首階段，我們將為七個車站和兩個車廠更換空調冷卻裝置。新的空調冷卻裝置預計於 2017 年 12 月可交付各工地，屆時將展開安裝工程，並預計於 2018 年第二季竣工，而其他車站及鐵路車廠的空調冷卻裝置將隨後更換。

沙田至中環綫工程包括改裝西鐵綫列車，從現有的 28 列七卡列車逐步改裝為八卡列車，以提升現有列車服務，並配合將來東西走廊的運作。截至 2017 年 6 月 30 日，已有 17 列八卡列車投入服務，預計所有改裝列車將於 2018 年年中投入服務。馬鞍山綫現有的 15 列四卡列車陸續由八卡列車取代。截至 2017 年 6 月 30 日，有五列新添置和經改裝的八卡列車已投入服務。

紅磡站正進行大型改建工程，令其日後成為沙田至中環綫的其中一個轉乘站。經過大型改建後，北面及南面大堂於 2017 年 2 月已重新投入運作，而連接車站大堂至沙田至中環綫新建月台的新升降機及扶手電梯，其安裝工程已於 2017 年 3 月展開。

馬鞍山綫的自動月台閘門安裝工程進展理想，截至 2017 年 6 月 30 日已完成 67%，工程預計可於 2017 年年底大致完成。

提升顧客體驗

我們制定了《2030 顧客體驗願景藍圖》，以規劃在不斷轉變下的理想乘車體驗，其中包括多項利用數碼化科技提升顧客體驗及增設長者友善設施。公司的數碼化措施主要是透過「MTR Mobile」智能手機應用程式提供更多實時以及定位資訊及服務，當中包括站內導航、到站提示，以及自助查詢聊天機械人服務。隨著年長人口增加，我們將推出的長者友善措施，針對四方面作出改善，包括暢通度、行走時的輔助設施、洗手間設施和資訊提供，以配合長者使用及出入港鐵網絡時的需要。

回應乘客訴求

乘客現時尤其在星期五和周末可享受更頻密、更便捷的列車服務。港鐵於 2017 年 2 月展開新一輪的加密列車班次計劃，為觀塘綫、荃灣綫及港島綫每星期額外增加 148 班列車班次。

我們繼續努力，令乘客出入車站更加方便快捷。元朗站的新出入口於 2017 年 5 月啟用，透過一條行人天橋連接車站旁的住宅發展項目及商場。2017 年上半年，公司已翻新 11 部車站扶手電梯。

我們精益求精，回應乘客不斷轉變的需要。公司於 2017 年上半年推出多項措施，包括在 13 個車站的「i-centre」提供免費流動裝置充電服務，以及在羅湖站及落馬洲站增設

「免費 Wi-Fi」熱點。鑑於母乳餵哺日益普及，我們計劃於 2017 年年底在 20 個轉車站，重新規劃職員休息室，以增設母乳餵哺設施。

深受歡迎、長達 12 個月的「開心搭 · 生日獎」活動已於 2017 年 3 月 31 日完滿結束。公司每月抽出一天為幸運日，凡於當日出生並持有香港身份證的顧客，均可獲贈生日禮品包一份，包括一張特別設計，可供全日無限次免費乘搭港鐵本地鐵路服務的全日通車票、一張 50 港元的港鐵商場現金券，以及其他商戶優惠券。

香港車站商務

摘要

- 車站商店的新訂租金有所增長
- 重開七間車站商店，以及去年開通的兩條新綫沿綫新增 31 間商店

財務表現

香港車站商務於 2017 年上半年的財務表現穩定。

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度		增/(減)
	2017 年	2016 年	百分率
香港車站商務			
車站零售設施收入	1,935	1,841	5.1
廣告收入	479	498	(3.8)
電訊業務收入	315	274	15.0
其他車站商務收入	59	82	(28.0)
總收入	2,788	2,695	3.5
EBITDA	2,549	2,442	4.4
EBIT	2,202	2,121	3.8
EBITDA 毛利率 (%)	91.4%	90.6%	0.8 個百分點
EBIT 毛利率 (%)	79.0%	78.7%	0.3 個百分點

儘管零售市道疲弱，期內車站零售設施的收入增加 5.1%至 19.35 億港元，原因是觀塘綫延綫及南港島綫通車後商店數目增加、優化商戶組合、新訂租金調升，以及羅湖站及紅磡站免稅店根據租約上調租金。

截至 2017 年 6 月 30 日，港鐵的車站商店數目達 1,399 間，而零售設施的總面積為 57,300 平方米，較 2016 年 12 月 31 日分別增加七間及 149 平方米，主要由於南昌站、天水圍站、青衣站及荃灣西站之前關閉進行翻新工程的商店重開所致。紅磡站、九龍站及大埔墟站的翻新工程繼續進行。為加強港鐵車站商店「隨行隨買」的品牌定位，公司於 2017 年上半年與兩位本地藝人合作推出全新品牌推廣活動。期內，港鐵網絡引進六個新品牌，並於港鐵網絡內張貼有關的宣傳海報。

隨著香港的廣告市場進一步萎縮，廣告收入於 2017 年上半年減少 3.8%至 4.79 億港元。截至 2017 年 6 月 30 日，車站及列車內的廣告點總數達 46,608 個。為提高競爭力，公

司期內於香港站安裝全新的 65 吋高清液晶數碼廣告牌，並於香港站及羅湖站安裝新的巨型燈箱廣告牌。

電訊業務收入於 2017 年首六個月上升 15.0%至 3.15 億港元，主要來自新通車的觀塘綫延綫及南港島綫以及新訂合約。另外網絡商亦在系統裝置全新的流動電話網絡，提供更大數據容量及更多 4G 服務，而第一階段的安裝工程，已於期內在七個車站大堂及一節隧道段內完成。此外，84 個車站的 Wi-Fi 設備升級工程已於 2017 年 4 月完成，以提供更優質的服務。

香港物業及其他業務

摘要

- 成功批出黃竹坑站第一期物業發展項目。作為九鐵公司的代理人，批出錦上路站第一期物業發展項目
- 「德福廣場」二期七至八樓於 7 月開幕
- 於 2017 年首六個月，物業租賃業務收入上升 3.5%，但港鐵在香港所擁有的商場之新訂租金錄得平均 2.2%的跌幅

儘管政府推出更多樓市降溫措施及收緊按揭貸款規定，但在強勁需求支持下，香港住宅市場表現持續強勁。由於利率持續低企，加上發展商提供具競爭力的付款或按揭計劃，一手市場自 2017 年 2 月起錄得良好復甦，每月交投量按年增長超過一倍。二手市場亦表現理想，中原城市大型屋苑領先指數於期終時為 161.68，而年初時為 146.16。二手交投量已回復至政府於 2016 年 11 月開始徵收 15%印花稅之前的水平，而供應短缺為樓價帶來支持。

商用物業方面，中環甲級寫字樓於 2017 年上半年繼續表現理想。內地金融機構和內地及跨國公司的需求為租金帶來支持。然而，旅客消費減少，加上來自電子商務的競爭加劇，零售業繼續受壓。於 2017 年首六個月，香港零售業總銷貨價值的臨時估計較 2016 年同期下跌 0.6%。

香港物業租賃及管理業務

財務表現

公司的香港物業租賃及物業管理業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度		增/(減) 百分率
	2017 年	2016 年	
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	2,296	2,218	3.5
物業管理業務收入	136	141	(3.5)
總收入	2,432	2,359	3.1
EBITDA	2,088	1,998	4.5
EBIT	2,080	1,989	4.6

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度		增/(減)
	2017 年	2016 年	百分率
EBITDA 毛利率 (%)	85.9%	84.7%	1.2 個百分點
EBIT 毛利率 (%)	85.5%	84.3%	1.2 個百分點

於 2017 年首六個月，物業租賃業務收入上升 3.5%，主要由於租金按現時租約調升，而港鐵在香港所擁有的商場組合於期內之新訂租金則錄得平均 2.2% 的跌幅。截至 2017 年 6 月 30 日，公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的 18 層寫字樓維持接近 100% 的出租率。

為配合港島東區不斷轉變的人口模式，公司為「杏花新城」東翼進行改建工程。2016 年 9 月，位於一樓全新的「運動及健康」專區落成啟用。因市場反應非常理想，該專區將擴大至東翼二樓。相關工程現正進行，預計可於 2017 年第四季落成啟用。

於 2017 年 6 月 30 日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業的應佔份額包括 212,507 平方米的零售物業、39,410 平方米的寫字樓，以及 15,267 平方米的其他用途物業。「德福廣場」二期改建為商場用途的七樓和八樓，已於 2017 年 7 月開幕，為我們的商場組合增加 3,400 平方米的總樓面面積。

於 2017 年首六個月，港鐵的物業業務在不同範疇榮獲多項大獎，涵蓋客戶服務以至便利程度及環境等。獎項包括皇家特許測量師學會頒發的「年度大獎商舖團隊優異獎」殊榮 (Certificate of Excellence (Retail Team of the Year))，並入圍「香港經濟日報 — 2016-2017 年全港十大我最喜愛商場」。

在未來五年左右，我們將大幅擴展在香港的投資物業組合。除「德福廣場」二期七樓和八樓外，商場組合將再增加 117,220 平方米的總樓面面積，令應佔總樓面面積增加約 40%。「青衣城」擴建項目的結構工程已經完成，現正進行法定檢測程序。逾 90% 的樓面面積已獲承租，擴建部分的新店目標於 2017 年第四季陸續開業。新「日出康城」商場及大圍商場的地基及主體結構工程正在進行，預計分別於 2020 年下半年及 2022 年開幕。

於 2017 年首六個月，香港物業管理業務收入下跌 3.5% 至 1.36 億港元，主要來自八達通門禁系統項目的收入減少。於 2017 年 6 月 30 日，港鐵管理 96,066 個住宅單位及逾 758,000 平方米的商用面積。

香港物業發展

於 2017 年上半年，香港物業發展錄得 6.22 億港元的溫和利潤，來自不同的來源，包括西鐵物業發展項目（包括「匯璽」、「海之戀」、「柏傲灣」及「朗屏 8 號」）的代理費收入，出售尚餘單位，以及若干物業發展項目的工程帳目結算所帶來之利潤入帳。

西鐵項目方面，作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們於期內推出多個預售項目。於 2017 年 1 月展開預售的「柏傲灣」（荃灣西站（六區）地塊），截至 2017 年 7 月底，983 個單位中已售出約 97%。於 2017 年 3 月展開預售的南昌站「匯璽」，截至 2017 年 7 月底，1,050 個單位中已售出約 92%。位於荃灣西站（五區）灣畔地塊的「海之戀」和「海之戀 · 愛炫美」分別於 2017 年 5 月和 7 月展開預售，截至 2017 年 7 月底，「海之戀」的 970 個單位中已售出約 98%，「海之戀 · 愛炫美」的 1,436 個單位中已售出約 50%。「朗屏 8 號」（朗屏站（北）地塊）亦繼續進行預售，截至 2017 年 7 月底，912 個單位中已售出約 96%。

物業招標活動方面，公司於 2017 年 2 月向由路勁基建有限公司及平安不動產有限公司組成的財團批出黃竹坑站第一期物業發展項目。作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們於 2017 年 5 月向由信和置業有限公司、中國海外發展有限公司及嘉華國際集團有限公司組成的財團批出錦上路站第一期物業發展項目。

過去三年半左右，港鐵相繼批出 11 個物業發展項目，這些項目現正處於不同的規劃及施工階段，完成後將於未來三至五年提供約 18,000 個住宅單位，總樓面面積超過 110 萬平方米。

公司繼續研究鐵路沿綫可供物業發展的地塊。其中一個地點位於大嶼山小蠔灣車廠上蓋，在獲得所需的規劃及其他批准後，將可興建大約 14,000 個住宅單位。港鐵已完成小蠔灣用地的環境影響評估，並於 2017 年 5 月向環境保護署提交報告以供審批。環境影響評估報告已於 2017 年 7 月展示以供公眾參閱。法定規劃程序預計於今年稍後時間展開。第二個地點位於油塘通風大樓，其用地改劃程序已於 2017 年 4 月完成。道路刊憲程序於 2017 年 5 月展開，預計最快將於 2017 年 10 月完成。在此初步階段，公司不能保證上述兩個項目的商業可行性。

其他業務

由於進行纜索更換工程，昂坪纜車於 2017 年 1 月 9 日至 6 月 4 日間暫停服務。於更換纜索期間，昂坪市集仍然向公眾開放。纜車已於 2017 年 6 月 5 日恢復服務。受工程影響，昂坪纜車和昂坪市集（「昂坪 360」）於 2017 年首六個月的收入下跌 75.0%至 4,700 萬港元。期內的旅客量下降 83%至約 14 萬人次。2017 年 6 月，昂坪 360 獲《今日美國報》選為「世界十大最佳纜車」之一，是繼 2014 年及 2015 年分別獲《英國電訊報》及美國 CNN.com 頒發類似獎譽後，亞洲唯一榮獲三個「世界十大最佳纜車」美譽的纜車。

公司於 2017 年上半年應佔八達通控股有限公司的淨利潤下跌 39.3%至 8,800 萬港元。截至 2017 年 6 月 30 日，在香港採用八達通的商戶逾 9,000 家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達 3,370 萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為 1,430 萬宗及 1.884 億港元。

公司於 2017 年 6 月公布新發行的租用版成人八達通的新措施，將於 2017 年 10 月 1 日開始實施。新發行的租用版八達通的備用限額將會由 35 港元提高至 50 港元，更方便顧客使用；新發行的租用版成人八達通亦會實施「不常用八達通行政費」，以鼓勵顧客經常使用八達通。

作為全球領先的鐵路營運商之一，我們憑藉公司的專業經驗，繼續為香港及海外客戶提供顧問服務。於 2017 年上半年的顧問業務收入增加 106.0%至 1.71 億港元，主要來自向澳門輕鐵項目提供管理及技術援助的合約收入。該項目進展順利。

香港網路拓展

摘要

- 高鐵香港段已完成 94.3%，預計於 2018 年第三季完成
- 沙田至中環綫已完成 75.1%，東西走廊和南北走廊的目標完工日期仍然分別維持在 2019 年年中和 2021 年
- 《鐵路發展策略 2014》：已提交三個項目的項目建議書，現正籌備另外兩個項目的項目建議書

隨著觀塘綫延綫和南港島綫通車，香港鐵路網絡已由 220.9 公里增至 230.9 公里。在未來數年，正在興建中的餘下兩個新鐵路項目，即高鐵香港段及沙田至中環綫，將使香港整體鐵路網絡增加 43 公里。

由政府委託港鐵進行的新鐵路項目

高鐵香港段

高鐵香港段全長 26 公里，將提供跨境高速鐵路服務，連接香港與深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡。香港段的列車將由西九龍總站（「總站」）開出。總站實用樓面面積約為 400,000 平方米，是世界上最大的地下高速鐵路車站之一。

截至 2017 年 6 月 30 日，整個項目已完成 94.3%，總站的土木工程已完成 91%，隧道內所有軌道均已鋪設，架空電纜的通電工程亦大致完成。總站內十條軌道及架空電纜的安裝工程也大致完成。消防處已於 2017 年 5 月展開總站南面部分的法定檢測。香港段與內地段的信號及通訊系統已於 2017 年 7 月 5 日接通。2017 年 7 月，第三列高鐵列車由青島車廠經高鐵網絡抵港，是首次以鐵路付運列車，標誌著項目的一個重要里程碑。在此之後，已有另外兩列列車以鐵路付運。總站入口大樓設計具地標性的屋頂玻璃嵌板安裝工程預計於 2017 年第三季竣工。

高鐵香港段的目標通車日期仍然是 2018 年第三季。公司正就該綫路未來的營運和維修與政府進行磋商。

公司的項目管理責任載於公司與政府簽訂的兩份委託協議中。兩份委託協議包括初步設計、詳細設計、地盤勘測、完成高鐵香港段的詳細設計、建造、測試以至投入服務，以及其他事宜。

高鐵香港段協議中有關項目所需的額外資金安排，已獲本公司獨立股東在 2016 年 2 月 1 日通過，而立法會財務委員會於 2016 年 3 月 11 日批准政府的額外財務承擔後，高鐵香港段協議已成為無條件。

沙田至中環綫

全長 17 公里的沙田至中環綫，將現有鐵路綫連接成東西走廊（大圍至紅磡）及南北走廊（紅磡至金鐘），共設有十個車站，其中六個為轉綫車站。該鐵路項目將進一步完善香港的交通網絡。於 2017 年 6 月 30 日，整個項目已完成約 75.1%，其中東西走廊及南北走廊已分別完成 89.1%及 54.6%。

截至 2017 年 6 月 30 日，東西走廊的軌道鋪設工程已全部完成，而車站結構工程亦大致完成。車站的機電工程取得穩定進展。

南北走廊方面，位於銅鑼灣、會展站及金鐘站之間的四個隧道鑽挖工程，已於今年上半年完成其中三個。在完成紅磡圍堰的打樁工程和維多利亞港水底疏浚工程後，由十一節預製件組成的過海鐵路隧道，當中的首兩節預製件已於 2017 年 7 月在銅鑼灣避風塘附近的海床上成功安裝。

南北走廊的隧道挖掘工程取得良好進展，而會展站垂直隔牆建造工程正在進行中。由於灣仔北一帶地盤空間有限，為擴展工地範圍，會議道、菲林明道及博覽道現正分階段實施臨時交通管理措施。由於會展站受先前工地延遲移交、工地上有由第三方委託之工程尚未完成，加上未能預見的地質情況所影響，截至 2017 年 6 月底，工程已完成約 40%。

金鐘站將會成為沙田至中環綫、港島綫、荃灣綫及南港島綫的轉綫中心。南港島綫於 2016 年 12 月底通車後，未來沙田至中環綫在金鐘站的月台及大堂工地已移交予沙田至中環綫的項目團隊。上述月台和大堂範圍的土木及屋宇設備工程已於 2017 年 1 月展開。南北走廊金鐘站的越位隧道的挖掘工程於 2017 年 6 月完成，同時標誌著沙田至中環綫所有隧道爆破工程大功告成。

作為南北走廊項目的一部分，現有東鐵綫將會更換信號系統。新信號系統的測試已於 2016 年 10 月非行車時間開始分階段在東鐵綫列車上進行，預計全部工程將於 2018 年年底或 2019 年年初完成。

儘管施工進度符合預期，但正如之前多次公布，沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。東西走廊土瓜灣站工地的考古發現，原本令致工程延誤 11 個月，但憑著有關團隊的努力及成功實行多項追回落後進度措施，延誤時間已經縮短，東西走廊的完工日期現在預期為 2019 年年中。至於南北走廊，公司早前已公布六個月的工程延誤是由幾項外在因素造成，包括預期第三方對會展站部分工地的延遲移交。由於第三方承辦商移交另一塊灣仔北的工地上有委託工程尚未完成，令南北走廊的完工期會額外三個月的延誤（即預期延誤合共九個月）。然而，南北走廊的完工期仍以 2021 年為目標。

公司的工程團隊一直就東西走廊及南北走廊工程努力不懈，探討及採取適當措施以改善進度，並追回因外在因素及第三方而引致的滯後。

沙田至中環綫工程的撥款安排載於與政府簽訂的兩份委託協議。有關沙田至中環綫的前期工程委託協議（「沙中綫前期工程委託協議」）列明主要在金鐘站及何文田站進行的沙田至中環綫前期工程。隨後有關沙田至中環綫工程及通車試行的委託協議（「沙中綫委託協議」）列明沙田至中環綫有關工程及通車試行的撥款安排。

於 2016 年 12 月，公司完成對沙中綫前期工程委託協議下項目造價估算的評估，並就公司對該等工作的委託成本修訂通知政府。政府於 2017 年 1 月向立法會工務小組委員會提交額外撥款申請。立法會財務委員會已於 2017 年 6 月通過有關的額外撥款。

關於沙中綫委託協議，考慮到持續的困難和挑戰（包括上述的因素），公司認為沙中綫委託協議的造價估算將需要顯著上調以顧及(i)早前就土瓜灣站工地考古發現時曾公布的額外 41 億港元、(ii)會展站工地延遲移交、(iii)會展站早前未預計的車站上蓋相關的地基工程、(iv)第三方承辦商因移交另一塊灣仔北的工地上有委託工程尚未完成，以及(v)其他因素例如香港建築業勞動力供應曾出現短缺情況等。公司已知會政府，公司會就此進行一項詳細的評估，以檢討沙中綫委託協議有關項目的造價估算。

由於工程複雜，而上述部分問題當中的不確定因素仍然存在，加上南北走廊現只完成了 54.6%，此評估將於今年稍後時間完成，之後公司將正式向政府提交檢討結果。

討論中的新鐵路項目

除了目前興建中的餘下兩個「鐵路 2.0」新鐵路項目外，政府於《鐵路發展策略 2014》概述了另外七個鐵路項目。政府已邀請我們為其中五個項目提交項目建議書，分別為屯門南延綫、北環綫（及古洞站）、東九龍綫、東涌西延綫（及東涌東站）和北港島綫。

公司於去年提交屯門南延綫的項目建議書後，現正與政府進行磋商。北環綫（及古洞站）連接西鐵綫與東鐵綫落馬洲支綫，其項目建議書已於 2017 年 3 月提交。公司亦已於 2017 年 7 月提交東九龍綫的項目建議書。東涌西延綫（及東涌東站）技術研究的工程顧問項目已經展開，我們計劃於 2018 年提交此項目的建議書，而北港島綫的建議書將於其後提交。

政府於 2016 年第四季推出諮詢文件《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》，以更新於 2007 年公布的全港發展策略。該文件支持以鐵路作為擴展公共交通運輸網絡的骨幹，並建議加建兩條運輸走廊，分別為香港西部的「新界西北—大嶼山—都會區運輸走廊」，及連接新界東北至九龍的「南北運輸走廊」，長遠而言前者或會成為主要鐵路走廊。

中國內地及國際業務

摘要

- 公司佔 30% 股權的聯營公司 First-MTR 獲批英國 South Western 鐵路專營權
- 簽署了杭州地鐵五號綫公私合營項目的特許經營協議

財務表現

中國內地及國際業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度		增/(減) 百分率
	2017 年	2016 年	
中國內地業務			
鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司			
總收入	379	398	(4.8)
EBITDA	76	93	(18.3)
EBIT	72	89	(19.1)
物業發展附屬公司			
總收入	6,844	-	不適用
EBITDA	2,186	(27)	不適用
EBIT	2,186	(27)	不適用
應佔聯營公司利潤	94	112	(16.1)

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度		增/(減)
	2017 年	2016 年	百分率
國際業務			
鐵路附屬公司			
總收入	7,545	6,128	23.1
EBITDA	350	286	22.4
EBIT	288	231	24.7
應佔聯營公司(虧損)/利潤	(2)	40	不適用
總 EBITDA	2,612	352	642.0
總 EBIT	2,546	293	768.9
總 EBITDA 毛利率 (%)	17.7%	5.4%	12.3 個百分點
總 EBIT 毛利率 (%)	17.2%	4.5%	12.7 個百分點
已扣除非控股權益的中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司 EBIT 和應佔鐵路聯營公司（未計利息及稅項前）利潤			
	639	599	6.7
公司在香港以外的鐵路附屬及聯營公司錄得的乘客量（百萬人次）			
	908	884	2.7

中國內地業務方面，來自鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經營利潤減少，主要由於深圳市軌道交通四號綫（「深圳地鐵四號綫」）的經營開支增加。在交付深圳「天頌」多層及平台住宅單位後，售樓收入和相關開支已於 2017 年上半年入帳。應佔聯營公司利潤下跌，主要因於 2016 年 12 月啟用的北京地鐵十六號綫的開支所致。國際業務方面，來自鐵路附屬公司的經營利潤上升，主要由於瑞典 MTR Pendeltågen AB 於 2016 年 12 月開始接管營運而帶動收入上升。應佔聯營公司利潤下跌，主要由於 London Overground Rail Operations Ltd.（「LOROL」）的經營權於 2016 年 11 月結束，以及 First MTR South Western Trains Limited 的前期開支。

中國內地鐵路業務

北京

公司佔 49% 股權的聯營公司北京京港地鐵有限公司（「京港地鐵公司」）在北京營運四條地鐵綫，即北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫，以及北京地鐵十六號綫北段。

四條鐵路綫於 2017 年首六個月的列車服務準時程度平均為 99.9%。期內，北京地鐵四號綫和大興綫的總乘客量約為 2.18 億人次，周日平均乘客量超過 130 萬人次，較去年同期分別增長了 3% 和 4%。

北京地鐵十四號綫的首三期已投入服務，朝陽公園站已於 2016 年 12 月啟用。總乘客量於 2017 年首六個月錄得 1.05 億人次，周日平均乘客量約為 662,000 人次。

北京地鐵十六號綫為公私合營項目，第一期營運的北段長 19.6 公里，已於 2016 年 12 月 31 日投入運作。於 2017 年首六個月，北段錄得乘客量 1,100 萬人次，周日平均乘客量約為 67,000 人次。服務專營權預計將於 2018 年後全綫通車時生效。

深圳

由港鐵軌道交通（深圳）有限公司（「港鐵（深圳）」公司）經營的深圳地鐵四號綫於 2017 年上半年的營運表現良好。期間，乘客量上升 3%至約 9,850 萬人次，周日平均乘客量達 550,000 人次。期間的列車服務準時程度維持在 99.9%的高水平。

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

公司在深圳的顧問公司簽署項目管理協議，以監督深圳地鐵四號綫北延綫的施工。這條延綫將由深圳市政府出資興建。有關工程大致如期進行。

杭州

公司在杭州佔 49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司（「杭港地鐵公司」）營運杭州地鐵一號綫。該鐵路綫的乘客量於 2017 年上半年有所增長，上升 11%至 1.071 億人次，周日平均乘客量為 591,000 人次。期內，營運表現維持在高水平，列車服務的準時度達 99.9%。

杭州地鐵五號綫為另一公私合營項目，公司與杭州市政府和杭州市地鐵集團已於 2017 年 6 月 26 日簽署特許經營協議。杭州地鐵五號綫是全長 51.5 公里的地下鐵路綫，由蕭山區的香樟路站到餘杭區的科技島站，合共有 38 個車站，預計於 2019 年底左右開通。

杭州地鐵五號綫項目的建設分為兩部分：A 部分為土木建造工程，B 部分則為機電設備工程。杭州市地鐵集團負責 A 部分的投資和建設。公司與杭州市地鐵集團就成立合作公司擬訂細節，以參與 B 部分的投資和建設，及負責杭州地鐵五號綫通車後 25 年的營運管理及設施維護更新。合作公司在杭州地鐵五號綫 B 部分項目的總投資額約 109 億元人民幣，預計其中大約六成資金將來自無追索權的銀團貸款，約四成資金來自合作公司的股東合資。雖然合作公司的持股比例有待確定，但港鐵向合作公司投入的資本，預計不超過 26.2 億元人民幣。

中國內地物業業務

位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」，佔項目大部分的多層住宅單位已於 2017 年 6 月移交予買家。項目的可發展總樓面面積約為 206,167 平方米，當中包括一個總樓面面積約為 10,000 平方米的商場，視乎政府批准，預計於 2018 年年底開幕。有關利潤已於移交已售單位後在今年上半年內入帳。

2016 年，我們與北京市基礎設施投資有限公司（「京投」，京港地鐵公司的其中一個合作夥伴）、京港地鐵公司簽署合作框架協議，聯手進行北京地鐵四號綫、大興綫現有沿綫車廠及車站上蓋物業綜合開發的前期可行性研究。以車廠上蓋物業開發為重點的研究已經展開。我們又於 2017 年 1 月與京投簽署了合作意向書，將戰略合作範圍推展至北京的其他主要和鐵路有關的物業發展項目，以及其他鐵路項目的投資，建設及營運。

公司在天津佔 49%股權的聯營公司天津城鐵港鐵建設有限公司，參與發展天津地鐵六號綫北運河站項目。該綜合發展項目包括商場，寫字樓及住宅。

公司與首創置業的附屬公司於 2017 年 3 月簽署一份框架協議，出售公司於天津城鐵港鐵建設有限公司的全數 49% 的股權，並附帶條件日後收購位於北運河站地塊的待發展購物商場。相關政府已於 2017 年 7 月批准出售聯營公司的全數 49% 的股權。

憑藉公司在深圳和香港的經驗和往績，公司現正積極與廣東省當地政府及鐵路營運商商討，探討在車站和車廠周邊發展鐵路和物業的機會。

中國內地的物業發展業務方面，由於「天頌」的發展利潤入帳，令收入和利潤錄得可觀的增長。中國內地的物業租賃及物業管理業務於 2017 年上半年的收入則下跌 8.3% 至 6,600 萬港元，主要由於北辰購物中心的物業管理服務已於 2017 年 2 月完結。公司在中國內地亦管理自家發展物業及第三方物業，截至 2017 年 6 月 30 日，管理的總樓面面積為 390,000 平方米。公司在北京的商場「銀座 Mall」現正進行局部翻新工程，截至 2017 年 6 月 30 日的出租率（不包括翻新部分）為 99%。

歐洲鐵路業務

英國

MTR Corporation (Crossrail) Limited 以「TfL Rail」的品牌名稱營運前 Greater Anglia 專營權業務移交的 14 個車站及 Crossrail 的初期列車服務。該鐵路綫的營運表現維持在高水平，66 列新車的首架列車已於 2017 年 6 月投入服務。當倫敦中心段的隧道段落成，並預計於 2018 年年底開通後，Crossrail 將易名為「伊利莎伯綫」。伊利莎伯綫於 2019 年全綫整合及通車後，將服務 40 個車站，路綫總長度將達 118 公里。

同樣在英國，公司與 FirstGroup plc 合作，以佔 30% 股權的少數股東身份於 2016 年共同競投 South Western 鐵路專營權。聯營公司 First MTR South Western Trains Limited 於 2017 年 3 月獲批標書，將於 2017 年 8 月開始營運，現正進行接管特許經營權的準備工作。

此外，公司亦已取得競逐 Wales and Borders 鐵路專營權的資格。我們應威爾士政府的邀請，參與競投程序中的競爭討論階段，正式招標預期於 2017 年下半年進行。我們亦與中國鐵路總公司的附屬公司廣深鐵路股份有限公司合作，並取得競逐英國 West Coast Partnership 鐵路專營權的資格。有關的專營權負責由 2019 年 4 月起營運西海岸幹綫的鐵路服務，及設計和營運來往倫敦和伯明翰之間的「High Speed Two」高速鐵路服務。

憑藉港鐵「鐵路加物業」的專長，公司正研究於英國的車站上蓋及其周邊的物業發展機會。

瑞典

港鐵現時為瑞典乘客量最高的鐵路營運商，三項主要業務包括斯德哥爾摩地鐵，MTR Express 和 Stockholms pendeltåg。

斯德哥爾摩地鐵於 2017 年首六個月的營運表現穩定。期內的總乘客量估計為 1.79 億人次，周日平均乘客量估計為 130 萬人次。MTR Tech AB 負責斯德哥爾摩地鐵的列車維修工作，表現令人滿意，並獲得部份列車的中期提升計劃的合約。

經營往來斯德哥爾摩與哥德堡鐵路服務的 MTR Express 繼續維持一流的營運表現和顧客服務，再一次於 Swedish Quality Index 2017 中榮獲最佳鐵路營運商。由 2016 年 12 月起，每星期的列車班次增加至 100 班列車，以加強我們的服務及滿足預期的需求。

港鐵的全資附屬公司 MTR Pendeltågen AB 於 2016 年 12 月開始營運 Stockholms pendeltåg 服務，為期十年的專營權期滿後或可獲續期四年。專營權還包括透過和 EuroMaint Rail AB 分別持有 50%股權的聯營公司 Emtrain AB 提供的列車維修服務。Stockholms pendeltåg 覆蓋斯德哥爾摩城市和周邊地區，路線全長 241 公里，設有 53 個車站。於 2017 年首六個月的營運表現和乘客量令人滿意，客戶滿意度達到創紀錄的高水平。

公司於 2016 年 12 月提交了 Skåne county commuter rail（「Pågatåg」）專營權的標書，雖然未能成功中標，但是在七名投標者當中，港鐵在質量方面獲得最高的評分。

隨著挪威多項鐵路服務將會私有化，我們正積極在挪威尋找鐵路營運專營權的機會。

公司正研究於瑞典的車站上蓋及其周邊發展物業的機會。公司於 2017 年 6 月取得資格，進一步與 Upplands Väsby 當地政府商討參與 Pendeltågen 其中一個車站周邊的重建項目的機會，結果預期於 2018 年公布。

澳洲鐵路業務

在墨爾本，公司佔 60%股權的附屬公司 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.（「MTM」）經營的墨爾本鐵路網絡於 2017 年上半年錄得穩定的營運表現。這專營權將於 2017 年 11 月屆滿。MTM 於去年 12 月向維多利亞省政府提交延長專營權七年的計劃書，並可選擇續期三年。申請結果將於 2017 年 9 月或之前揭曉。

在悉尼，港鐵參與的財團負責悉尼西北鐵路線（「SMNW」）公私合營項目的設計、建造、融資，以及未來的營運和維修服務。該項目的設計工程已大致完成，車站及車廠的建造工程和前期營運預備工作亦按計劃進行。第一列列車預計於 2017 年 9 月運抵悉尼。

全長 30 公里的悉尼城市及西南鐵路線（「SMCSW」）是 SMNW 的延綫。該鐵路線預計於 2024 年投入服務，由新南威爾斯省政府（「TfNSW」）負責的初期建造工程已於 2017 年展開。港鐵正探討參與 SMCSW 項目的機會。港鐵 / Northwest Rapid Transit 財團 / Plenary Origination Pty Ltd（「NRT Parties」）於 2017 年 3 月提交無約束力的初期建議書予 TfNSW，評核 NRT Parties 參與 SMCSW 項目的機會。該初期建議書的評核仍在進行中。

財務回顧

溢利與虧損

2017 年上半年，集團收入大幅增長 40.8%至 300.04 億港元，主要反映「天頌」、MTR Pendeltågen AB 自 2016 年 12 月起接手 Stockholms pendeltåg 服務，以及香港乘客量因新綫而增長所作出的貢獻。

經常性業務的經營利潤（即未計香港及中國內地物業發展利潤，以及折舊、攤銷和每年非定額付款前經營利潤）上升 2.4%至 90.46 億港元。該升幅主要由於香港的車費收入增加，以及集團在香港的商場、車站商店和免稅店的租金收入增長所致。惟部分升幅被香港客運業務的成本上升（主要因員工成本增加和列車班次加密所致），以及昂坪纜車於 2017 年 1 月 9 日至 2017 年 6 月 4 日期間因進行纜索更換工程而暫停服務令昂坪 360 收入減少所抵銷。集團經常性業務的經營毛利率下跌 2.4 個百分點至 39.1%，主要由於持續投資於集團的中國內地及國際業務，以及昂坪纜車暫停服務所致。若不包

括公司的中國內地及國際附屬公司，經常性業務的經營毛利率則下跌 0.6 個百分點至 56.6%。

香港物業發展利潤為 6.22 億港元，由不同的來源組成，例如西鐵物業發展項目（包括「匯璽」、「海之戀」、「柏傲灣」及「朗屏 8 號」）的代理費收入及出售尚餘單位所得，以及完成結算若干物業發展工地的發展成本而錄得之進一步盈餘。

集團在中國內地物業發展的經營利潤為 21.86 億港元，主要來自交付佔「天頌」項目大部分的多層住宅單位所得的利潤入帳。

折舊及攤銷費用上升 19.0%至 23.90 億港元，主要由於觀塘綫延綫及南港島綫於 2016 年最後一季通車。由於額外的收入根據最高的 35%漸進比率支付，每年向九鐵公司支付的非定額付款上升 5.5%至 9.15 億港元。

若計入香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款，未計利息及稅項前經營利潤因而增加 38.9%至 85.49 億港元。

利息及財務開支為 4.03 億港元，較 2016 年同期上升 50.4%，原因是自觀塘綫延綫及南港島綫於 2016 年底通車後，有關的利息成本無法再予資本化。投資物業重估收益為 16.32 億港元。集團應佔八達通控股有限公司利潤減少 39.3%至 8,800 萬港元。集團應佔其他聯營公司的利潤為 9,200 萬港元，較 2016 年同期減少 39.5%，主要由於 LOROL 的專營權於 2016 年 11 月結束後，來自 LOROL 的貢獻減少所致。

在扣除所得稅 24.25 億港元及非控股權益應佔利潤 5,300 萬港元後，2017 年上半年公司股東應佔淨利潤上升 46.1%至 74.80 億港元。每股盈利因而由 0.87 港元上升 46.0%至 1.27 港元。不包括投資物業重估（非現金會計調整），股東應佔基本利潤上升 15.3%至 58.48 億港元，每股基本盈利為 0.99 港元。在這個總額之中，集團經常性利潤減少 8.0%至 44.78 億港元，而除稅後物業發展利潤則由 2.07 億港元增長至 13.70 億港元。

財務狀況表

集團的財務狀況持續強健。截至 2017 年 6 月 30 日，集團淨資產由 2016 年 12 月 31 日的 1,495.56 億港元增長 31.39 億港元至 1,526.95 億港元。

資產總值增加 51.51 億港元至 2,624.91 億港元，主要由於為準備用於 2017 年 7 月派付股息而增加的現金結餘，以及現有香港鐵路網絡的設備更新及升級工程和投資物業重估收益令固定資產增加所致。惟部分升幅被因確認「天頌」利潤後致使發展中物業減少所抵銷。負債總額增加 20.12 億港元至 1,097.96 億港元，主要由於計提了有關 2016 年的末期普通股息，以及借貸總額增加所致。由於早前收取並入賬列作應付帳項之「天頌」的售樓款項現於損益表中確認，令應付帳項及應計費用減少，因而抵銷了負債總額的部分升幅。集團的淨負債權益比率由 2016 年 12 月 31 日的 20.2%下降至 2017 年 6 月 30 日的 17.7%。

流動現金

2017 年上半年從經營活動產生的現金淨額為 89.64 億港元。從物業發展項目收取的款項為 4.52 億港元，較 2016 年同期減少 46.10 億港元，主要由於 2016 年收取來自「天頌」發展項目的大量現金款項。計入其他現金款項 1.95 億港元（主要來自根據認股權計劃發行新股所得的款項），2017 年上半年的現金收入淨額為 96.11 億港元。

集團的資本性開支總額為 40.80 億港元，其中 23.10 億港元用於購入香港現有鐵路及相關業務的資產、8.01 億港元用於支付與香港鐵路延綫項目有關的應付款項、6.76 億港元用於投資予香港物業相關業務，以及 2.93 億港元用於投資予中國內地及海外附屬公司。資本性開支總額較 2016 年同期減少 11.77 億港元，主要由於在 2016 年用於香港鐵路延綫項目的資本性開支較多。

根據與九鐵公司達成的服務經營權協議，集團亦支付了 17.87 億港元的每年非定額付款予九鐵公司。計入其他付款後，集團於 2017 年上半年的現金流出總額為 62.92 億港元。

因此，未計融資前的現金流入淨額為 33.19 億港元。計入來自淨借貸的現金流入 20.97 億港元，以及匯率變動對外幣現金狀況的影響後，集團於 2017 年 6 月 30 日的現金結餘增加 57.18 億港元至 260.08 億港元。

融資活動

隨著經濟穩步復甦，美國聯儲局於 2017 年 3 月將聯邦基金目標利率上調 25 個基點，並於 6 月再調高 25 個基點。長期利率在去年美國總統大選後迅速攀升，儘管經歷這兩次加息，長期利率卻從急升後的水平回落，10 年期及 30 年期美國國庫債券孳息率分別從年初的 2.44% 及 3.07% 降至 2017 年 6 月 30 日的 2.30% 及 2.83%。在流動資金充裕的情況下，港元利率的跌幅更大，10 年期掉期利率從 2.63% 降至 2.05%。

集團把握有利的利率環境，以私人配售形式發行多項港元、澳元及美元定息票據。這些合共 40 億港元等值的定息票據，年期介乎 5 年至 30 年，其中集團首次發行的 1.15 億澳元 10 年期綠色中期票據（「中期票據」），是亞洲首宗以私人配售形式發行的離岸綠色中期票據。由綠色中期票據導致的澳元風險，已透過貨幣掉期合約全部對沖為港元。

於 2017 年上半年，集團的加權平均借貸成本由去年同期的 3.1%（年率，下同）降至 2.5%，主要由於浮息貸款在公司借貸組合中所佔的比例提高，而浮息貸款的利率較定息借貸為低。

隨著穆迪下調香港特別行政區政府的信貸評級，穆迪於 5 月將公司的信貸評級相應由 Aa1 下調至 Aa2。標準普爾維持公司 AAA 的信貸評級不變，與香港特別行政區政府同級。

人力資源

公司與其附屬公司於 2017 年 6 月 30 日在香港及香港以外地區分別僱用 17,748 和 10,305 名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用 10,182 名員工。

員工是公司最寶貴的資產，我們致力培育人才，以配合公司的業務發展。我們提供全面的培訓及發展課程，涵蓋客戶服務、營運和管理技巧等範疇，讓人才發揮所長，盡展潛能。我們亦為員工提供個人成長和事業發展的機會，於 2017 年上半年為每名香港員工提供平均 3.4 天的培訓。我們重視同事的意見，期內舉辦了超過 4,000 場員工溝通會，其中包括為闡述公司首個全球性員工投入度調查結果而舉辦的溝通會。該調查於 2016 年 11 月進行，結果顯示公司在全球業務單位擁有一支全情投入的管理團隊，而香港員工的投入度亦維持在高水平。

公司的人手穩定，香港的員工流失率於 2017 年上半年維持在 3.6% 的低水平。期間，我們榮獲多項殊榮，肯定了我們在人力資源實務方面的成果，以及在啟發、連繫與培育員工方面所作出的努力。在「Randstad Employer Brand Awards 2017」中，港鐵獲選為香港最具吸引力的僱主，不但連續五年位列前五名，更二度榮登榜首。公司亦在 Human Resources Magazine 舉辦的「Asia Recruitment Awards 2017」中榮獲五項大獎，包括「最佳事業網站」及「最佳招聘甄選技巧」銀獎；以及「最佳見習人員招聘」、「最佳就職體驗」及「年度內部招聘團隊」銅獎，表揚公司在人才招聘及管理方面所取得的成就。

為拓展香港以外的業務，公司為中國內地及國際業務制定了穩健的人力資源策略以網羅人才。我們亦積極作出人力規劃，以配合公司在世界各地業務的需要。

我們與中國內地及海外各業務單位緊密協作，致力促進全球人才流動及發展。我們正安排更多在香港的未來領導人才往北京、杭州、深圳、英國、瑞典和澳洲等業務地點工作，並將繼續為常駐在國際業務的人才尋找在公司總部或各國業務單位的工作機會，以配合公司的人才發展計劃。

港鐵學院

港鐵學院（「學院」）於 2016 年 11 月正式開幕，目標是成為世界公認鐵路管理及工程方面的卓越培訓中心，提供高質素的課程，將我們的鐵路專業知識從香港帶到中國內地以及其他「一帶一路」國家。

學院已與香港及海外多間大專院校簽署備忘錄，合作開發合辦課程，學院並為多個國家的機構提供專業支援。其中別具意義的是與雅加達捷運簽署備忘錄，以支持印尼發展當地首個地下鐵路系統。學院亦提供經評審課程及短期課程，為社會培育新一代的鐵路專業人員。自學院於 2016 年 11 月成立以來，參與學院課程及短期課程的香港及海外學員已超過 600 名。

展望

環球經濟前景持續不明朗。雖然經濟增長於 2017 年有所回升，但是政治和經濟挑戰仍然存在，美國的利率預計將於今年下半年再度調升。縱然自今年年初以來，旅客人數略為回升，零售銷量下降趨勢漸緩，但對香港的經濟展望仍然保持審慎。

公司的香港客運業務在本質上具有抗跌力，加上觀塘綫延綫和南港島綫通車的全年效應，將繼續對乘客量有貢獻。然而，這兩條鐵路綫通車亦將大幅增加折舊和利息支出，並對利潤造成負面影響。車站商務及物業租賃業務的新訂租金將因應市況釐定，而公司的廣告業務將較易受到經濟環境的影響。公司的商場組合正在擴展，「德福廣場」二期七樓和八樓的新零售商舖開幕後，「青衣城」的商場擴建部分的新店目標於 2017 年第四季陸續開業。

由於預期沒有任何港鐵物業發展獲發入伙紙及有利潤入帳，今年下半年香港物業發展將繼續錄得溫和利潤。最近，由政府賣地及特別是透過修訂土地契約方式批出的私人土地有進一步增加。有見及此，視乎市場情況，公司正計劃在未來六個月推出一個位於黃竹坑站的第二期物業發展項目。

Stockholms pendeltåg 的全年收入以及新增的英國 South Western 鐵路專營權由 2017 年 8 月起的初期收入，將會對 2017 年香港以外地區的業務的財務表現有所支持。在澳洲，現有 MTM 專營權的續期結果預計於 2017 年 9 月或之前公布。

最後，本人衷心感謝港鐵所有同事勤奮努力，竭盡所能和敬業精神，以實現共同願景。他們體現出港鐵精神，是港鐵的真英雄。

承董事局命
梁國權
行政總裁

香港，2017 年 8 月 10 日

暫停辦理成員登記手續

公司成員登記冊將於 2017 年 8 月 25 日至 2017 年 8 月 30 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理公司的股份過戶登記手續。為符合收取 2017 年度中期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在 2017 年 8 月 24 日下午 4 時 30 分（香港時間）或之前送達公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司辦理登記，地址為香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 17 樓 1712 至 1716 室。2017 年度中期股息（附有以股代息的選擇（惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外）），預計於 2017 年 10 月 13 日派發予於 2017 年 8 月 30 日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

於本公告日期：

*董事局成員：馬時亨教授(主席)**、梁國權(行政總裁)、包立賢*、陳黃穗*、陳阮德徽博士*、鄭海泉*、周永健*、方正博士*、關育材*、劉炳章*、李李嘉麗*、文禮信*、石禮謙*、鄧國斌*、黃子欣博士*、周元*、劉怡翔(財經事務及庫務局局長)**、運輸及房屋局局長(陳帆)**、發展局常任秘書長(工務)(韓志強)**及運輸署署長***

執行總監會成員：梁國權、金澤培、鄭惠貞、張少華、顏永文、許亮華、劉天成、馬琳、蘇家碧、鄧智輝、黃唯銘及楊美珍

** 獨立非執行董事*

*** 非執行董事*

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。