



延展動力 創建未來



2022 中期報告

股份代號：66

2022年中期業績 財務摘要

總收入



230億港元

▲ 3.2%

經常性業務虧損



7億港元[^]

(與截至2021年6月30日止六個月的
經常性業務利潤9億港元相比)

物業發展利潤



78億港元

▲ 152.7%

投資物業公允價值
計量虧損



24億港元

(與截至2021年6月30日止六個月的
公允價值計量虧損13億港元相比)

本公司股東
應佔淨利潤



47億港元

▲ 77.0%

中期普通股息



每股0.42港元

(與2021年的中期普通股息
每股0.25港元相比)

總資產



2,923億港元

▲ 0.1% (與2021年12月31日相比)

淨資產



1,779億港元

▼ 1.2% (與2021年12月31日相比)

淨負債權益比率



12.7%

▼ 5.4個百分點 (與2021年12月31日相比)

[^] 包括對深圳地鐵四號線所作的10億港元減值撥備

目錄

延展動力
創建未來



- 2 我們的網絡
- 4 主席函件
- 8 行政總裁回顧及展望
- 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
- 45 綜合損益表
- 46 綜合全面收益表
- 47 綜合財務狀況表
- 48 綜合權益變動表
- 49 綜合現金流量表
- 50 未經審核的中期財務報告附註
- 75 審閱報告
- 76 投資者資訊

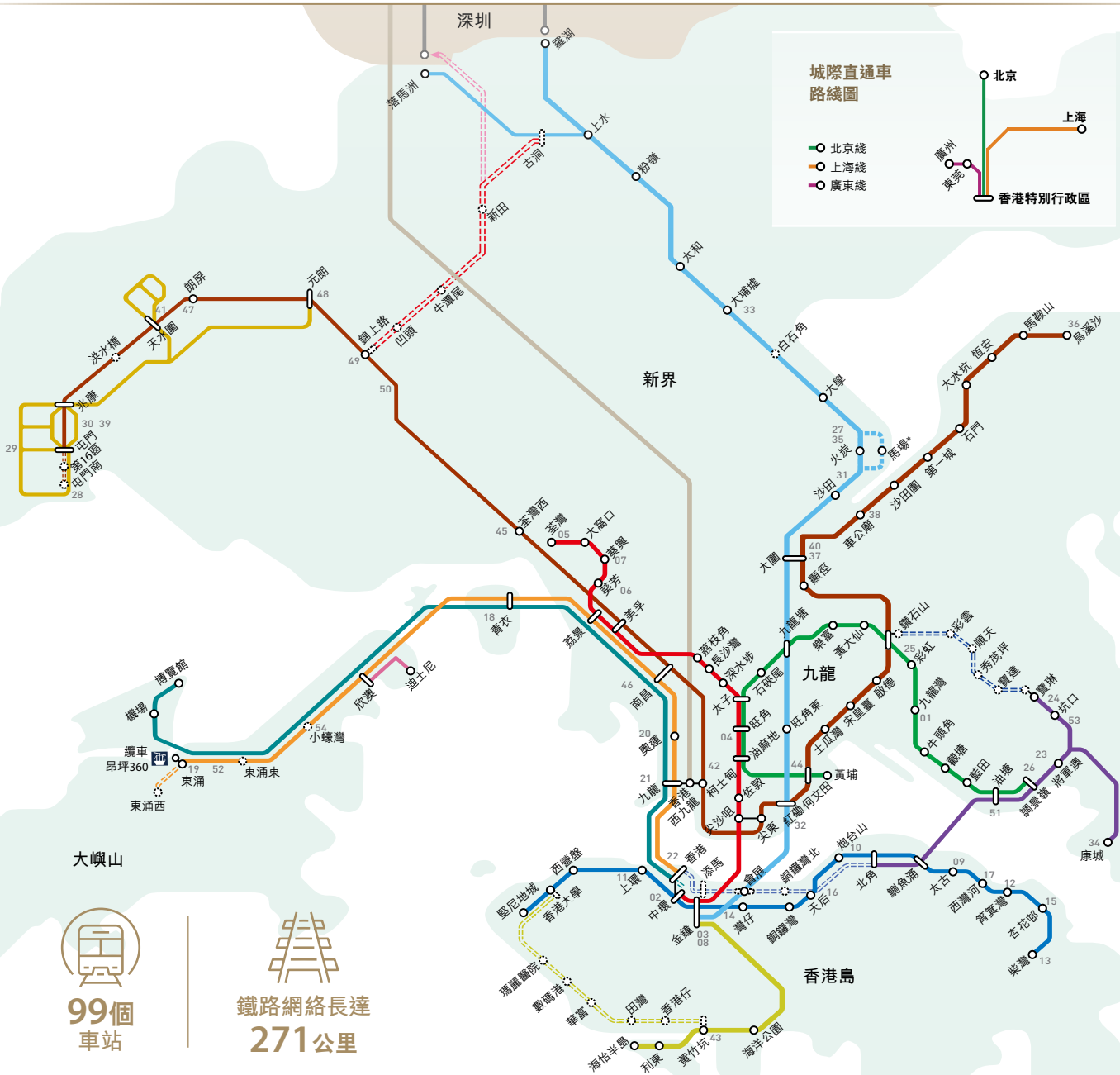


2022中期報告



我們的網絡

香港營運網絡及未來支綫



地圖說明

○ 車站
 ○ 轉綫車站

○ 建議車站
 ○ 建議轉綫車站

○ 深圳地鐵網絡
 * 只限賽馬日

現有網絡

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

未來可建支綫

- - - 東涌綫延綫
- - - 東九龍綫
- - - 洪水橋站
- - - 屯門南延綫
- - - 南港島綫(西段)
- - - 白石角站
- - - 北環綫及古洞站
- - - 北港島綫
- - - 小蠔灣站
- - - 機場鐵路掉頭隧道延展段
- - - 北環綫支綫

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/The LOHAS康城
- 35 御龍山
- 36 銀湖·天峰
- 37 名城
- 38 溱岸8號
- 39 瓏門
- 42 The Austin/Grand Austin
- 45 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣
- 46 匯璽
- 47 朗屏8號/朗城滙

發展中/計劃中的物業

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

西鐵綫物業發展

(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

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

中國內地及國際業務



中國內地及澳門

北京

地鐵四號綫
地鐵四號綫大興綫
地鐵十四號綫
地鐵十六號綫
地鐵十七號綫
銀座Mall

杭州

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

深圳

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

天津

購物商場(興建中)

澳門

輕軌系統氹仔綫

歐洲

英國

伊利沙伯綫
South Western Railway

瑞典

斯德哥爾摩地鐵
MTRX
斯德哥爾摩通勤鐵路
Mälartåg

澳洲

墨爾本

墨爾本都市鐵路

悉尼

悉尼地鐵西北綫
悉尼地鐵城市及西南綫
(興建中)

主席函件



士瓜灣站的合成照片

致各股東及其他有關人士：

於本回顧期內，香港與全球大部分地區均面對困境。在香港本地市場，市民與企業以審慎樂觀心態迎接2022新一年，在適應「新常態」的同時，憧憬市道在疫情中逐步復甦。然而，隨著第五波新冠疫情爆發，這期盼又暫未能實現。與此同時，全球供應鏈持續受到影響、通脹升溫以及地緣政治緊張局勢，均對宏觀經濟構成多年未遇的沉重壓力。

儘管形勢艱難，港鐵公司竭盡所能，繼續為全球各地所服務的社區提供安全、可靠以及可負擔的集體運輸服務。回顧今年上半年，我對董事局、管理層，以至前線同事都深感自豪，無論環境順逆，他們都不遺餘力推動城市繼續前行，表現可嘉。期內我們亦實現多項重要目標，包括完成一個大型基建項目，為香港市民的日常出行帶來極大便利。儘管面對重重挑戰，港鐵公司懷著與港人一樣的堅毅精神，昂然踏入下半年。

企業策略

我們於2020年下半年推行企業策略「變·造未來」。該策略根據三大業務支柱「香港核心業務」、「中國內地及國際業務」及「新增長引擎」(包括投資新興鐵路技術和創新)，為我們的未來行動和增長提供指引。企業策略同時為環境、社會及管治原則作出堅定承諾。為實踐此宏大、全面的願景，今年首六個月，我們繼續推動公司管理架構變革，強化「三道防線」以提升風險管理能力及加強問責，並根據清晰界定的關鍵績效指標和目標，制定長遠的環境、社會及管治策略。我們相信，企業策略將有助我們開拓遠景，以及推動我們業務所在社區的可持續發展。

業務表現和增長

2022年5月，東鐵綫過海段正式投入服務，標誌著市民期待已久的沙田至中環綫項目全部完成。同時新建的會展站、金鐘站與紅磡站擴建部分亦正式啟用。這是東鐵綫百年史上的一個重要里程碑，讓東鐵綫跨越維港，貫通新界、九龍與港島。東鐵綫過海段通車後，不單提供多一個過海交通選擇，同時大大縮短車程時間，為市民的生活增添便利，亦標誌著本港鐵路網絡建設的一個時代圓滿結束，並揭開本港交通基建下一發展階段的新篇章。

香港物業業務方面，我們分別於2022年4月和7月批出百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目。這些項目預計將為本港住宅市場提供大約2,150個單位。位於大圍站和黃竹坑站的兩個新商場繼續施工，預計於2023年開業，為上班人士與鄰近居民提供具吸引力和便利的購物設施，同時大幅擴大我們的零售物業組合。

與此同時，我們繼續推展新鐵路項目，為香港市民提供鐵路聯繫。屯門南延綫發展規劃已於2022年1月刊憲，並已於2022年6月獲批。作為北環綫項目的一部分，古洞站將連接新界北社區，其鐵路方案已於2022年4月刊憲。雖然這兩個項目現正進行初步設計的工作，惟我們仍未與政府簽訂任何項目協議。一如既往，我們將繼續緊密配合政府，推展符合香港市民需要的鐵路項目，包括《北部都會區發展策略》中促進香港未來城市發展以及與粵港澳大灣區經濟融合的鐵路項目。

在香港以外地區，期內業務進展良好。2022年5月，我們喜見伊利沙伯綫中央營運段通車。該條鐵路綫由港鐵營運，為倫敦開創安全、可靠、可持續運輸服務的新紀元。於報告期內，Mälartåg 區域交通服務亦新增了Upptåget綫。

財務表現

今年上半年大部分時間，第五波新冠疫情肆虐香港，若干抗疫和社交距離措施需再次實施，因而影響本地客流量。因此，未計及深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元，2022年首六個月的經常性業務股東應佔利潤下跌至2.84億港元。若計入物業發展業務利潤77.86億港元，股東應佔基本業務利潤較去年上半年增加78.0%至71.08億港元。若包括投資物業公允價值計量所產生的虧損23.76億港元，公司股東應佔淨利潤按年增長77.0%至47.32億港元，相當於每股盈利0.76港元。董事局宣派中期股息每股0.42港元，而去年同期為每股0.25港元。

環境、社會及管治

我們以企業策略推動港鐵及其營運所在社區的未來可持續發展，而環境、社會及管治正是推行企業策略的動力泉源。在過去數年，我們為三個關鍵的環境和社會目標進行優化，包括減少溫室氣體排放、社會共融、和發展及機遇，並制定了共10項承諾與35項關鍵績效指標，以述明行動、追蹤進度。我們亦發表年度《可持續發展報告》，深入匯報公司可持續發展相關舉措和表現的最新訊息，並提供有關目標、重點範疇以及關鍵績效指標的詳細資料。

期內，我們在一些重要範疇取得良好進展。同時，我們繼續恪守問責性、透明度以及責任感方面最高的全球管治標準，保障股東及持份者的利益。

減少溫室氣體排放

作為環保集體運輸行業的全球領導者，港鐵以身作則，應對氣候變化。我們最近完成了一項全面的減少碳排放研究，公司亦承諾為香港鐵路及物業業務制定2030年科學基礎減排目標，以及推動在2050年之前達成碳中和的長期目標。

經過一系列先導測試，我們於2022年4月在顯徑站安裝了太陽能設施，以推廣使用潔淨能源。截至2022年6月底，太陽能設施已產生5,700度電力以供車站使用。今年，我們與香港科技大學簽署諒解備忘錄，成立「香港科技大學—港鐵聯合實驗室」，以探索低碳智慧城市發展。我們亦對香港鐵路及物業資產展開初步的診斷性氣候研究，評估這些資產需面對的氣候相關實體風險水平。廢物管理方面，我們的商場「圓方」、「青衣城」及「海富中心」已加入環境保護署的廚餘收集計劃。我們的目標是在今年爭取旗下商場內25%的餐飲業租戶參與我們的減少廚餘計劃。

促進社會共融

港鐵的核心價值之一是社會各界均可享用我們提供的服務。為支持全民基本出行服務，我們承諾所有新建車站均會採用方便出入的無障礙設計。在東鐵綫過海段通車前，我們亦在新的會展站為非政府機構和殘疾人士團體安排了通車前參觀和導賞活動，率先讓參與者親身體驗無障礙設施。

在多元共融這重點範疇方面，我們贊助2022年網上國際婦女節午宴，向世界各地女性所取得的卓越成就表示讚賞。

我們亦舉辦分享會和網絡研討會，以提升員工對多元化、公平以及共融的意識。

為宣揚平等機會，我們的員工繼續透過參與「鐵路人 鐵路心」義工計劃，於工餘時間幫助有需要的人士。於2022年上半年，我們舉辦了26項義工活動，服務社群。這些熱心舉動，在第五波新冠疫情肆虐期間，對支援社區尤其重要。在此艱難時刻，公司亦向多個團體作出捐贈，除了向惜食堂提供食品券予1,500個弱勢家庭，更夥拍同路舍為550名露宿者提供食品券和口罩，並支援其緊急庇護所服務，以及透過小彬紀念基金的Care Box Project為100個少數族裔家庭提供糧油雜貨及口罩。公司榮獲香港公益金和香港癌症基金會頒發多個獎項，表揚我們樂於捐獻。

促進發展及機遇

透過「港鐵學校講座」計劃及「Train' 出光輝每一程」計劃，我們希望幫助香港青少年培養未來所需的創新思維和技能。「Train' 出光輝每一程」計劃現正以「成就·共融·夢想」為主題，針對來自不同文化和語言背景的青年學生，幫助他們合力實現共同目標並從中體驗協作帶來的裨益。該計劃將透過分享會、研習坊和非政府組織參觀活動，讓參與者了解社區不同群體的需要。為培養創新精神，港鐵已預留逾3億港元於未來數年用作投資初創企業。我們的新附屬公司MTR Lab Company Limited已與香港數碼港管理有限公司簽署諒解備忘錄，建立為期兩年的合作框架，共同投資數碼科技業的初創企業。

在疫情嚴峻的困難時刻，我們採取了多項措施確保員工的身心健康，包括提升了醫療支援、設立24小時專屬醫療熱線，以及為確診員工及其合資格家屬提供視像醫療諮詢服務。於2022年3月，我們向員工派發「抗疫關愛包」，提供快速抗原測試劑等防疫物品，支持同事齊心抗疫。我們

亦成立了一支由300多位不同職級的員工組成的「抗疫愛心隊」，為超過150位有急切需要的確診員工送遞物資和藥物。此外，我們的「情緒健康學習平台」為同事提供自學課程，並推出一系列線上講座、健康資訊文章、短片和線上遊戲，幫助員工保持情緒健康。

我們的環境、社會及管治和可持續發展工作獲得多個領先基準指數的認可，令我們引以為榮。港鐵連續第三年入選標普全球《2022年永續年鑑》，表現位列行業的前15%。在參與評選的7,500多間公司中，只有700多間入選。我們亦欣見於MSCI環境、社會及管治領導者指數中獲得「AAA」評級，及在ISS環境、社會及管治企業評級中獲得「Prime Status」。我們亦是道瓊斯可持續發展亞太指數、富時社會責任指數系列、恒生可持續發展企業指數以及恒生ESG 50指數的成份公司。以上種種均顯示公司對環境、社會及管治方面不遺餘力。

管治


我們以股東及持份者的利益為重，定期檢討企業管治常規，以維持最高的管治、道德及透明度標準。近期外聘顧問對董事局已經進行評核，以評估董事局有效執行公司企業策略的能力。經過這次董事局評核，董事局委員會自2022年2月1日起進行重組，包括成立新的財務及投資委員會和新的科技顧問小組、將前審核委員會及前風險委員會合併成為審核及風險委員會，同時更新所有董事局委員會的職權範圍。我們貫徹對多元共融的承諾，董事局承諾其成員中的女性比例即時起為不低於20%並於2025年達到25%的目標。為確保董事局不時有適當程度的新視野，提名委員會在建議重選任何已完成連續三個任期(每期三年)的獨立非執行董事時，必須解釋有關人士仍然被視為具獨立性及獲提名重選的原因。

為促進公司對減碳作出的努力，今年我們成功舉行首次以混合會議方式舉行周年成員大會，為股東提供親身出席或網上參與的選擇。

致意與感謝

憑藉優秀人才，機構才能凝聚強大實力。周永健博士、方正博士以及鄧國斌先生於2022年5月25日退任董事局成員，我想藉此機會感謝三人在任內的領導與貢獻。我亦歡迎於2022年5月25日起獲委為獨立非執行董事的李惠光先生及唐家成先生，同時歡迎林世雄先生(運輸及物流局局長)於7月加入董事局擔任非執行董事。我亦要感謝陳帆先生(前運輸及房屋局局長)在其服務期間為董事局及公司作出的寶貴貢獻。

我們正處於非常時期。要克服今天的挑戰，港鐵公司同事必須緊密合作，建立一間更強大的機構，為廣大社群開創更光明、更可持續的未來。本著這種精神，我深信以同事們的專業精神、卓越表現以及竭誠奉公，港鐵公司定能鞏固在全球鐵路運輸行業的領導地位，成為本地社群可以信賴的公共交通工具最強後盾。



主席

歐陽伯權博士

香港，2022年8月11日



行政總裁回顧 及展望



金鐘站的合成照片

致各股東及其他有關人士：

港鐵公司於2022年首六個月面對嚴峻的外部經營環境的挑戰，但仍在業務上取得重要進展。我們樂見重要的鐵路延綫通車，令數以百萬計乘客的生活更為便利，同時我們亦繼續推展物業發展項目，為本港住宅市場增加數千個單位供應。然而，當第五波新冠疫情於2022年初爆發，當局需再次實施防疫措施並繼續封關，因而對乘客量帶來沉重打擊。踏入下半年後，全球通脹升溫、供應鏈持續受到影響以及地緣政治緊張等問題，均構成重大的不明朗因素。

回顧過去半年，其中東鐵綫過海段於2022年5月通車，標誌著東鐵綫百年發展中的一個重要里程碑。東鐵綫配備

新列車和信號系統，令乘客可由新界東北以及中九龍直達港島，毋需轉車，讓每天數以萬計乘客可節省交通時間，出行倍添便利。該項目為香港鐵路網絡發展的一個重要里程碑。此外，我們正配合政府推展未來的新鐵路項目，以進一步強化本港的交通聯繫，促進經濟增長。

同樣在2022年5月，我們慶祝英國伊利沙伯綫中央營運段通車。港鐵公司的附屬公司負責營運這條逾100公里長的鐵路綫，也參與締造這個倫敦鐵路發展史上的重大里程碑，大大提高了倫敦市的鐵路載客量。新服務亦反映港鐵公司持續拓展業務，並在全球其他重要市場發揮業務專長。

我們正全力落實公司的企業策略。今年上半年，我們繼續推動變革，令公司更能適應未來變化，同時與各級員工加強聯繫。我們亦推行多項舉措以達致環境、社會和管治目標，包括減少溫室氣體排放、支持社會共融，以及為社區及員工創造發展及機遇，每項舉措均旨在根據清晰的關鍵績效指標而達致特定目標。此外，公司為推動新增長引擎支柱而成立的新附屬公司MTR Lab Company Limited正積極從創科生態圈內發掘合作機會，共同推動和創建智慧及可持續發展的未來城市。

儘管於報告期內面對重重困難，我們仍然竭盡所能讓香港以及全球有我們提供服務的城市繼續前行，在確保乘客與員工的健康和安全之餘，繼續提供世界級服務，並銳意創新以不斷提升顧客體驗。今年首六個月，港鐵在香港的重鐵網絡列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度繼續達到99.9%的世界級水平。

我們分別於2022年4月及7月批出百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目，進一步擴大物業發展組合。這些住宅項目預計為本港住宅市場增添約2,150個單位。

港鐵乘客量無可避免地受到了第五波新冠疫情的衝擊。2022年上半年，未計及深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元，經常性業務利潤下跌68.9%至2.84億港元。期內物業發展利潤較去年同期增加152.7%至77.86億港元。因此，來自基本業務的利潤增加78.0%至71.08億港元。若包括投

資物業公允價值計量所產生的虧損23.76億港元(此為非現金的會計項目)，公司股東應佔淨利潤為47.32億港元，相當於每股盈利0.76港元。

如2021年年報所述，視乎公司的財務表現和未來的資金需要，我們預計於每個財政年度派發兩次股息，分別約於10月及7月派發中期及末期股息，而中期股息約佔全年派發總股息的三分之一。董事局已宣布派發中期股息每股0.42港元，而去年同期為每股0.25港元。

香港業務

港鐵公司的香港業務包括鐵路與巴士服務、車站商務(如零售與廣告)(合稱「香港客運服務」)，以及與鐵路相連物業組合的發展、租賃及管理。這些業務是港鐵公司的核心業務，亦是未來發展策略的三大支柱之一。「鐵路加物業」經營模式不單為鐵路建設、營運與維修提供可持續融資框架，以確保可提供世界級的鐵路服務，同時亦促進鐵路沿綫以交通為導向(「TOD」)及綜合社區的發展，為香港發展多個新社區，並為舊社區注入新動力。

受到第五波新冠疫情衝擊，2022年首六個月的乘客量及收入均較2021年同期下降。東鐵綫過海段通車是本回顧期內的重要成果，標誌著期待已久的沙田至中環綫項目至此全部完成。



紅磡站的合成照片

香港客運服務 車務營運

摘要

- 於2022年5月開通東鐵綫過海段
- 列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於99.9%的世界級水平
- 2022/2023年度凍結票價

百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2022年	2021年	增/(減)百分率
香港車務營運			
總收入	5,815	6,004	(3.1)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營(虧損)/利潤(「EBITDA」)	(116)	251	n/m
未計利息、財務開支、稅項和計及每年非定額付款後的(虧損)/利潤(「EBIT」)	(2,775)	(2,285)	(21.4)
EBITDA邊際比率(%)	(2.0)%	4.2%	n/m
EBIT邊際比率(%)	(47.7)%	(38.1)%	(9.6)個百分點

n/m：並無意義

2022年首六個月，香港車務營運的收入為58.15億港元，較去年同期的60.04億港元減少3.1%，導致未計利息、財務開支、稅項和計及每年非定額付款後的虧損27.75億港元。

有關業績反映新冠疫情，尤其第五波疫情爆發後所帶來的持續負面影響。

乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	截至2022年 6月30日止六個月	增/(減)百分率	截至2022年 6月30日止六個月	增/(減)百分率
香港車務營運				
本地鐵路服務*	570.5	(11.7)	4,782	(4.4)
過境服務	0.2	(13.0)	2	-
高速鐵路(香港段)	-	n/m	723	11.1
機場快綫	1.0	(0.6)	33	(35.3)
輕鐵及巴士	77.7	(12.3)	248	(7.5)
城際客運	-	n/m	-	n/m
	649.4	(11.8)	5,788	(3.1)
其他			27	(15.6)
總計			5,815	(3.1)

* 本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)及屯馬綫
n/m：並無意義

本地客運市場去年曾一度復甦，但受到第五波新冠疫情的影響，乘客量自2022年年初再度下跌。港鐵鐵路和巴士服務的總乘客量為6.494億人次，較2021年同期的7.359億人次減少11.8%。周日平均乘客量減少11.9%至385萬人次。由於香港與內地之間的口岸（羅湖、落馬洲、香港西九龍站，以及紅磡站城際客運管制點）依然關閉，持續嚴重影響過境服務、高速鐵路（香港段）以及城際客運的乘客量。機場快綫的乘客量維持在100萬人次，反映防疫措施持續對航空旅客的數量帶來影響。

在回顧期內，港鐵繼續推出具吸引力的車費推廣活動，以刺激乘客量以及協助減輕疫情對乘客的經濟影響。公司亦進一步優化廣受歡迎的「MTR Mobile」應用程式，並推出全新車票二維碼付款方式選項，令出行更加便捷。

市場佔有率

公司於2022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47.2%，而2021年同期為46.2%。主要由於屯馬綫於去年6月全綫通車及東鐵綫過海段於今年5月通車所帶來的新增乘客量所致：當中，在過海交通工具市場的佔有率為67.1%，而2021年首五個月為66.7%。由於疫情導致口岸繼續關閉，港鐵的高速鐵路（香港段）和過境服務在過境業務的市場佔有率為0%。2022年首五個月在往返機場交通工具市場的佔有率由21.0%下降至16.3%，主要由於需進行閉環式檢疫而未能乘搭任何公共交通工具的抵港旅客大幅增加所帶來的分母效應。

車費調整、推廣及優惠

2022年3月，港鐵按照票價調整機制宣布2022/23年度凍結票價，而按票價調整機制的整體調整幅度0.5%將順延至2023/24年度執行。這標誌著在票價調整機制下，票價已連續三次未曾上調，當中包括2021/22年度票價還下調1.85%。港鐵亦宣布，3.8%的特別車費回贈優惠（即按票價調整機制內承諾的3.0%車費回贈以外，再額外回贈0.8%）將延長至2023年1月1日，以協助減輕新冠疫情對顧客造成的負面經濟影響。除延長3.8%的車費回贈外，公司亦宣布「全月通加強版」、「港鐵都會票」及「屯門—南昌全日通」售價將維持不變；「早晨折扣優惠」的35%折扣將延長至2023年5月31日；而涵蓋超過500條指定路綫的綠色專綫小巴轉乘優惠（0.3港元或以上）將繼續實施。在2022/23年度，這些推廣活動合共為乘客節省超過6億港元的車費開支。為進一步紓緩乘客的經濟困境並提供符合共享共融理念的服務，公司亦繼續為社會各個層面的顧客，包括上班人士、長者、小童、合資格學生及殘疾人士提供共約22億港元的恆常票價優惠。

票價調整機制一般而言每五年進行一次檢討。下一次票價調整機制檢討預計於今年下半年展開，預計於2023年上半年完成。檢討後的票價調整機制將於2023年6月/7月生效，相關準備工作已經展開。

服務表現

於報告期內，港鐵維持高度可靠的服務表現，重鐵網絡乘客車程準時程度和列車按照編定班次行走均高達99.9%，超越公司的營運協議目標乃至本身更為嚴格的顧客服務目標。

2022年上半年，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾78萬及逾42萬班次的列車服務，由公司可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤分別僅為四宗及零宗。我們以確保乘客安全為首要目標，並深入檢討所有事故，以防止類似事故重演。

提升顧客體驗

從提供安全、可靠及可負擔的客運服務，到優質商業與住宅物業，港鐵公司致力創造世界級的顧客服務體驗。今年首六個月，公司繼續擴大及優化在香港的鐵路網絡、提升列車與車站的舒適度，同時利用新的智能科技，以提供更快捷、更方便、更舒適的乘車體驗。

為乘客增添便利

東鐵綫過海段於2022年5月15日通車，標誌著沙田至中環綫項目全部完成。新延綫除了是本港第四條過海鐵路綫外，該延綫還涵蓋新設的會展站以及擴建的金鐘與紅磡

站，而東鐵綫沿綫的月台亦已翻新並優化設施。為慶祝通車，港鐵喜迎2,000人乘坐新綫從會展站到紅磡站的首班列車。公司亦向MTR Mobile應用程式的登記用戶以先到先得方式送出100,000張免費本地單程車票。東鐵綫過海段為乘客提供另一個往來全港的便利選擇，彰顯港鐵「讓城市前行」的使命。

提升乘客舒適體驗

港鐵已訂購93列全新八卡重鐵列車和40輛全新輕鐵車輛，以新型號取代較舊的列車和車輛。截至2022年6月30日，13列全新八卡重鐵列車和22輛全新輕鐵車輛已運抵香港，其中18輛新輕鐵車輛已投入客運服務。

在空調冷卻裝置的更換計劃下，共154部空調冷卻裝置會被陸續更換為更高能源效益的新型號，完成工程後將減少約15,000公噸二氧化碳排放，並提升車站內乘客的舒適度，這計劃的餘下最後一批33部空調冷卻裝置，預計將於2023年全面更換完成。新更換計劃亦會接續進行，預計將於2023年至2026年逐步更換31部空調冷卻裝置，以進一步減低碳排放。

2022年上半年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
列車按照編定班次行走(列車服務供應)			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫及南港島綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.8%
- 東鐵綫 ⁽¹⁾	98.5%	99.5%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽²⁾	不適用	不適用	不適用
- 輕鐵	98.5%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽¹⁾	98.5%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽²⁾	不適用	不適用	不適用
列車服務準時程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫及南港島綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽¹⁾	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽²⁾	不適用	不適用	不適用
- 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	850,000	4,439,889
- 東鐵綫及屯馬綫	不適用	850,000	7,746,652
車票可靠程度：乘客使用智能車票多少次才遇到一次車票失誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫及屯馬綫	不適用	11,500	40,720
增值機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	99.9%
自動售票機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.8%
- 東鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	97.0%	99.0%	99.8%
- 輕鐵	不適用	99.0%	99.8%
出入閘機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	97.0%	99.0%	99.9%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度			
- 輕鐵	不適用	99.0%	99.9%
扶手電梯可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.8%
- 東鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 屯馬綫	98.5%	99.5%	99.8%
溫度及通風			
- 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏26度或以下	不適用	97.5%	99.9%
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	0
- 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏27度或以下，車站大堂則在攝氏29度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	93.0%	99.9%
清潔程度			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	99.9%
- 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	100%
西北鐵路服務範圍內之巴士服務			
- 按照編定班次行走	不適用	99.0%	99.7%
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	100%
六個工作天內回覆乘客查詢			
	不適用	99.0%	100%

附註：

1 東鐵綫過海段於2022年5月15日正式通車。東鐵綫的營運協議目標、顧客服務目標及實際表現結果將於東鐵綫過海段完成首兩年營運後公布。此數據反映東鐵綫於1月至5月之表現。

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

在港島綫、將軍澳綫、觀塘綫及荃灣綫的現有信號系統（「SACEM系統」）的更換及提升工程正繼續進行。

雖然路軌沿綫的信號系統硬件更換工程進展順利，但由於涉及複雜的技術事宜和疫情關係，承辦商需要較預期更長的時間才可完成公司要求的軟件安全保證工作。此項工作對確保新信號系統的安全性至關重要，我們將繼續與承辦商緊密合作，推進工程。

考慮到信號系統更換工程在時間表和造價上均面對重大挑戰，我們現正：

- 為確保新列車可按計劃投入服務，我們會分階段為93列新列車配備SACEM系統，並預計首列新列車於2022年第四季投入服務；
- 開始為SACEM系統進行資產更新工作，使短期內可繼續提供優質、可靠的列車服務；及
- 研究在合理時間內，可帶來更好成果的替代方案及其相關費用，在研究中的數個方案，其中包括升級現有SACEM系統作長期使用的可行性，以作替代全面採用新信號系統的方案。

我們不斷努力，確保車站出入便利，環境舒適。在2022年，我們繼續推進「載·向未來」計劃，在中環站、會展站、香港站以及尖沙咀站引入智能洗手間，設置數碼顯示屏為乘客提供洗手間使用狀況和室內空氣質素資訊。其他車站改善工程包括為電動輪椅提供充電插座；翻新扶手電梯以及安裝扶手電梯外物識別系統；輕鐵站油漆翻新工程令車站更清晰可見，更為安全；及為有需要的乘客增設座椅等。

智慧出行、營運及維修

創新與科技是港鐵企業策略的關鍵元素，亦有助我們發掘機會來改善顧客體驗及擴展業務。我們於2022年2月擴大二維碼票務服務，除現有的AlipayHK和MTR Mobile平台外，還增加銀聯及微信支付，以提供更方便靈活的購票方法。二維碼支付現已覆蓋港鐵96個重鐵車站。2022年5月，我們在金鐘站大堂及轉綫月台推出「過海易」實時資訊屏幕，顯示荃灣綫及東鐵綫車站月台的實時人流與班次狀況，幫助乘客選擇更省時的過海路綫。於上半年內，我們亦在東鐵綫沿綫車站月台上的顯示屏，新增顯示實時列車載客量。於回顧期內，我們繼續透過廣受歡迎的MTR Mobile應用程式提供最新消息、推廣資訊以及實用功能。

除了開發和利用尖端技術幫助乘客盡享最佳的出行體驗外，我們亦在幕後努力推動智能化運作，確保維持鐵路網絡的世界級安全性與可靠度。今年年初，港鐵推出從2021年起與阿里雲攜手開發、利用人工智能的SACEM遠程監控及警報檢測（「AI SACEM」）平台。AI SACEM透過流動數據傳輸故障日誌資訊，讓工程師進行大數據分析、有利早期故障檢測和回應等。此平台已在車務控制中心、數據中心（Data Studio）及三個車廠控制中心內設立。

於回顧期內，港鐵成為全球首個交通營運商進駐領先的去中心化虛擬遊戲The Sandbox。透過此項合作，港鐵與The Sandbox將攜手創建一個以鐵路為主題，模擬鐵路環境並加入遊戲元素的沉浸式虛擬空間。我們希望藉此將客戶體驗提升到另一層次、加強港鐵與所服務社區的聯繫，並促進STEM教育。



九龍站的合成照片

香港客運服務 車站商務

摘要

- 隨著東鐵綫過海段通車，車站商店增加了23間
- 新數據中心服務已於2022年2月啟用

百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2022年	2021年	增/(減)百分率
香港車站商務			
車站零售設施收入	774	808	(4.2)
廣告收入	352	344	2.3
電訊業務收入	316	302	4.6
其他車站商務收入	39	42	(7.1)
總收入	1,481	1,496	(1.0)
EBITDA	1,237	1,276	(3.1)
EBIT	1,098	1,145	(4.1)
EBITDA邊際比率(%)	83.5%	85.3%	(1.8)個百分點
EBIT邊際比率(%)	74.1%	76.5%	(2.4)個百分點

2022年上半年，來自全香港車站商務業務的總收入按年輕微減少1.0%至14.81億港元，主要因為續租或新租戶的新訂租金下跌而導致租金收入減少所致。

就各項車站商務活動的表現而言，車站租金收入減少4.2%至7.74億港元，主要來自新訂租金下跌。為幫助紓緩疫情造成的經濟影響，我們提供靈活及/或較短期的租約(特別是對中小型租戶)，以吸引及挽留租戶。此外，我們檢討租戶組合，以帶動租金收入及配合顧客不斷變化的需要，同時引入新品牌以保持零售組合的新鮮感。

截至2022年6月30日，港鐵的車站零售商店總數為1,566間，零售設施的總面積為68,656平方米。車站商店數目相對去年首六個月錄得淨增長，主要原因是會展站有

新商店開業。車站商店新訂租金下跌13.5%，平均出租率為97.4%。

為了在充滿挑戰的時期提升人流和銷售額，港鐵透過MTR Mobile和「MTR分」獎賞計劃為車站商店進行推廣活動，借助MTR Mobile應用程式的龐大用戶基礎，提升各種營銷活動的關注度。有關的推廣活動包括旨在刺激消費的印花賞，特別是在政府推出第三輪消費券計劃期間。港鐵亦向乘客派發車站商店現金券以鼓勵消費，並在車站張貼海報宣傳新進駐港鐵商店的品牌。

截至2022年6月30日，按出租面積計算，車站商店(包括免稅店)的租約到期概況為約40%於2022年到期、26%於2023年到期、20%於2024年到期，以及14%於2025年或之後到期。

於2022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34%、餅店約佔12%、便利店約佔12%、乘客服務約佔11%及其他類別約佔31%。

有鑑於MTR Mobile應用程式廣受歡迎，於2022年5月，我們在應用程式內推出全新購物平台「港鐵網上商店」，為鐵路迷及大眾提供港鐵品牌商品及獨特購物體驗。

雖然環境充滿挑戰，廣告收入在2022年上半年仍然增加2.3%至3.52億港元。但第五波新冠疫情繼續壓抑消費相關活動，未來前景仍不明朗。業務能錄得增長，主要由於我們的策略將廣告版轉為數碼化，並提升廣告內容的傳輸速度及能力，以及結合手機應用程式的線上線下銷售套餐。期內我們的媒體業務亦推出程序化廣告銷售，吸引線上廣

告投放，以精準的目標客戶群來配合媒體市場需求，並提供靈活及具創意的展示方案。

2022年6月30日為止，車站及列車內的廣告點總數減少至42,792個，部分原因是東鐵綫新列車的廣告點數目較以前少。

2022年上半年的電訊業務收入增加4.6%至3.16億港元。將軍澳的數據中心服務已於2022年2月起啟用，我們正探討其他數據中心的發展機會。在其他方面，5G服務現已覆蓋港鐵網絡中的70個車站。我們正就能支援更多5G服務以及加快數據傳輸的新商業電訊系統，與電訊營運商詳細討論有關的項目需求。我們計劃在下半年為該項目進行招標。



「日出康城」的合成照片

物業及其他業務

摘要

- 批出百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目
- 物業發展利潤入帳主要來自「日出康城」第十期，「港島南岸」第一期和第二期及出售存貨單位

百萬港元	截至6月30日止六個月		增/(減)百分率
	2022年	2021年	
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	2,188	2,392	(8.5)
物業管理業務收入	119	119	-
總收入	2,307	2,511	(8.1)
EBITDA	1,873	2,078	(9.9)
EBIT	1,865	2,067	(9.8)
EBITDA邊際比率(%)	81.2%	82.8%	(1.6)個百分點
EBIT邊際比率(%)	80.8%	82.3%	(1.5)個百分點

物業租賃及管理

2022年上半年的物業租賃業務收入減少8.5%至21.88億港元，原因是港鐵公司為租戶提供租金寬減，以及新訂租金較以往遜色。我們按個別租戶情況考慮提供租金寬減，並按各租戶的剩餘租期在損益表中攤銷有關的寬減。

公司在香港的商場新訂租金錄得6.8%的跌幅。公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的18層寫字樓分別錄得99%及92%的平均出租率。

為了在充滿挑戰的時期提升商場客流及刺激消費，港鐵推出一系列推廣活動，例如農曆新年市場、「親子農耕樂」活動，以及有機農貿市場。我們亦於今年上半年在MTR Mobile開展針對性的市場推廣活動，按照用戶的購物習慣進行推廣。

截至2022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256,890平方米的零售物業、39,457平方米的寫字樓，以及19,634平方米的其他用途物業。

於2022年6月30日，按出租面積分析，商場的租約到期概況為約16%於2022年到期、32%於2023年到期，26%於2024年到期和26%於2025年或之後到期。

按出租面積分析，商場的租戶組合為餐飲類別約佔29%、服務類別約佔23%、時裝、美容及配飾類別約佔21%、休閒娛樂類別約佔18%，以及百貨公司和超市類別約佔9%。

今年首六個月內，香港物業管理業務收入為1.19億港元。於2022年6月30日，港鐵管理115,557個住宅單位及逾820,000平方米的商用及寫字樓面積。

物業發展及招標

2022年上半年，香港物業發展錄得77.47億港元的除稅後利潤，主要來自「日出康城」第十期及「港島南岸」第一期和第二期所錄得的分佔盈餘，以及出售不同發展項目的存貨單位。

在上半年回顧期內，多個重要物業發展項目繼續進行預售。於2022年6月30日，已售出「晉環」(「港島南岸」第一期)78%的單位、「揚海」(「港島南岸」第二期)83%的單位，及「LP10」(「日出康城」第十期)89%的單位。「SEA TO SKY」(「日出康城」第八期)以及「MARINI」、「GRAND MARINI」和「OCEAN MARINI」(「日出康城」第九期)的單位已全部售出。「凱柏峰I」(「日出康城」第十一期)於2022年6月30日推出預售。「港島南岸」第四期、何文田站第二期以及「日出康城」第十二期的預售樓花同意書正在進行申請。

西鐵物業發展項目方面，由港鐵擔任九廣鐵路公司(「九鐵公司」)相關附屬公司代理人的「匯璽」發展項目(南昌站)繼續進行銷售。「The YOHO Hub」第一期(元朗站)於2021年12月推出預售，截至2022年6月30日已售出43%的單位。我們已獲得「The YOHO Hub」第二期的預售樓花同意書。「柏瓏I」及「柏瓏II」(錦上路站第一期)分別於2022年4月及5月推出預售，截至2022年6月30日已分別售出99%及82%的單位。

我們於2022年4月批出百勝角通風樓物業發展項目，由新世界發展有限公司及招商局置地有限公司合組之財團成功投得。東涌牽引配電站物業發展項目已於2022年7月由華懋集團的附屬公司成功投得。

有關「柏傲莊III」(大圍站第三期)的混凝土質量事故，我們繼續與新世界發展有限公司(「發展商」)溝通，確保該項目符合設計及法定要求，而且發展商需充分考慮受影響買家的利益。

已批出及於期內落成之物業發展項目

地點	發展商	類別	總樓面面積 (平方米)	批出日期	預計落成日期
何文田站					
第一期	鷹君集團	住宅	69,000	2016年12月	2024年分期落成
第二期	華懋集團	住宅	59,400	2018年10月	2024年分期落成
康城站					
LP10	南豐集團控股有限公司	住宅	75,400	2016年3月	已於2022年落成
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	2025年
第十二期	會德豐有限公司	住宅	89,290	2020年2月	2026年
第十三期	信和置業有限公司、嘉里建設有限公司、 嘉華國際集團有限公司和 招商局置地有限公司	住宅	143,694	2020年10月	2026年
大圍站					
柏傲莊	新世界發展有限公司	住宅 商場	190,480 60,620*	2014年10月	第一期及第二期將於 2022年下半年落成 第三期待定
天榮站					
天榮	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	91,051 205	2015年2月	2024年
黃竹坑站(港島南岸)					
晉環	路勁基建有限公司和平安不動產有限公司	住宅	53,600	2017年2月	已於2022年落成
揚海	嘉里建設有限公司和信和置業有限公司	住宅	45,800	2017年12月	2022年
第三期	長江實業集團有限公司	住宅 商場	92,900 47,000	2018年8月	2023年至2024年 分期落成
第四期	嘉里建設有限公司、太古地產有限公司和 信和置業有限公司	住宅	59,300	2019年10月	2025年
第五期	新世界發展有限公司、Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、 資本策略地產有限公司和麗新發展有限公司	住宅	59,100	2021年1月	2026年
第六期	會德豐地產有限公司	住宅	46,800	2021年4月	2027年
油塘通風樓					
油塘通風樓	信和置業有限公司和資本策略地產有限公司	住宅	30,225	2018年5月	2025年
百勝角通風樓					
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
東涌牽引配電站					
東涌牽引配電站	華懋集團	住宅	87,288	2022年7月	2031年
錦上路站#					
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
元朗站#					
The YOHO Hub	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	126,455 11,535^	2015年8月	2022年至2023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

^ 包括24小時行人通道及有蓋圍景廣場

其他業務

於2022年首六個月內，由於訪客人數下降59.5%至約80,000人次，昂坪360的收入減少48.8%至2,200萬港元。訪客減少，主要因為在第五波新冠疫情爆發後，纜車服務於2022年1月7日至4月20日期間暫停。我們於期內推出景點虛擬導賞和其他推廣活動，務求令景點保持市場曝光。

今年上半年，公司應佔八達通控股有限公司（「八達通公司」）的利潤增長98.0%至1.98億港元，主要因為消費者信心

增強令零售交易數量增加，以及公司在2022年年初增持八達通公司股份後，分佔利潤份額有所增加。2022年6月30日為止，在香港接納八達通付款的服務供應商已逾83,000家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的總流通量達2,390萬張，而每日平均交易數量及交易金額分別為1,260萬宗及3.2億港元。公司於2022年1月24日購入新巴及城巴所持有約6.6%的八達通公司股份後，現持有八達通公司約64%的股權。



拓展香港業務

摘要

- 古洞站項目的鐵路方案已於2022年4月刊憲；而屯門南延綫項目的鐵路方案已於2022年6月獲批
- 《鐵路發展策略2014》下的首份主要土木工程合約已於2022年5月進行招標
- 「The Wai圍方」及「THE SOUTHSIDE」商場繼續施工，預計於2023年開業

期內，香港重要基建項目沙田至中環綫順利通車。其他多個項目亦取得穩健進展，透過優質TOD為市民提供更便捷的鐵路服務連接多個社區，同時供應本港需求殷切的住宅與零售物業。

沙田至中環綫

沙田至中環綫項目的紅磡至金鐘段已於2022年5月通車，東鐵綫過海段投入服務，標誌著這項連接新界及香港核心

區域的重要鐵路項目圓滿完成。同時，新建的會展站以及金鐘站和紅磡站擴建部分亦同時啟用。新界東北以及中九龍的乘客現在可經東鐵綫過海段直達港島，毋需轉車，因而大大縮短車程時間。延伸後的東鐵綫全長46公里，設有16個車站，透過新建的會展站連接紅磡站並以金鐘站為新終點站。東鐵綫亦是本港第四條過海鐵路綫，沿綫轉綫車站可轉駁五條現有鐵路綫，市民出行更方便。

其他新鐵路項目

在政府引領香港未來鐵路發展的《鐵路發展策略 2014》中，港鐵肩負重要角色。東涌綫延綫於 2021 年 12 月刊憲後，公司於 2022 年 3 月批出機場鐵路掉頭隧道延展段的初步設計顧問合約，並於 2022 年 5 月為現有東涌站的隧道與車站西側的首項大型土木工程合約進行招標。機場鐵路掉頭隧道延展段將增加東涌綫及機場快綫列車掉頭的效率。屯門南延綫方案已於 2022 年 1 月按《鐵路條例》刊憲，亦已於 2022 年 6 月按《鐵路條例》獲批。北環綫項目方面，古洞站（位於東鐵綫落馬洲站與上水站之間的車站）鐵路方案已於 2022 年 4 月刊憲。北環綫主綫項目透過新建的古洞站和三個中途站連接屯馬綫及東鐵綫，現正進行設計工作。位於屯馬綫天水圍站與兆康站之間的洪水橋站項目的詳細規

劃與設計工作正繼續進行。此外，我們正與政府商討，推動南港島綫（西段）、東九龍綫及北港島綫項目。

公司仍就東涌綫延綫項目、屯門南延綫項目、北環綫項目及洪水橋站項目與政府處於不同的磋商階段，尚未簽訂任何項目協議。政府已表達希望港鐵公司以擁有權模式推展這些項目的意願。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」綜合發展模式。

與此同時，行政長官在《2021 年施政報告》中提出的《北部都會區發展策略》下的兩個重要項目現正進行籌備工作。我們已向政府提交北環綫支綫的技術建議書，並已委任顧問就興建東鐵綫新科學園/白石角站進行技術研究。

擴展物業組合

投資物業

大圍站「The Wai 圍方」是公司其中一個新商場，目標開業日期為 2023 年年中，而黃竹坑站「THE SOUTHSIDE」商場預計於 2023 年下半年開業。新商場將增加約 107,620 平方米總樓面面積，約佔港鐵公司現有零售物業組合應佔總樓面面積的 30%。

住宅物業發展

港鐵公司正在進行的 15 個住宅物業發展項目，應為本地住宅市場提供超過 20,000 個單位，以應迫切的房屋需求。

小蠔灣物業發展項目（前稱小蠔灣車廠上蓋物業發展項目）已展開詳細的設計及前期工程，批地程序正同步進行。

視乎市況，在未來約 12 個月，我們預期會為東涌東站第一期（需與政府簽訂項目協議）及小蠔灣物業發展第一期（即第一期第一批次）（需與政府就擬定的小蠔灣站簽訂項目協議及批地契約）進行招標。屯門南延綫方面，第 16 區混合用途發展項目的改劃土地用途建議已於 2022 年 6 月獲得城市規劃委員會同意，現正進行法定分區計劃大綱圖刊憲程序。

其他方面，我們繼續探討現有及未來新鐵路沿綫的土地發展潛力，包括古洞站和北環綫、洪水橋站、行政長官在《2021 年施政報告》中提到的新科學園/白石角站，以及《北部都會區發展策略》下的其他項目。



中國內地及國際業務

摘要

- 伊利沙伯綫中央營運段於2022年5月24日通車
- Mälartåg列車服務新增Upptåget綫
- 為深圳地鐵四號綫服務經營權資產進行減值撥備

中國內地及國際業務有助公司在香港核心市場以外尋覓商機，因此成為港鐵為未來發展而制定的企業策略的三大支柱之一。於2022年首六個月內，港鐵透過其附屬公司、聯營公司及合營公司，為中國內地、澳門、歐洲及澳洲約

8.15億乘客人次提供世界級的環保集體運輸服務。儘管乘客量繼續受到新冠疫情影響，但新冠疫情對不同業務的財務影響則視乎當地所採用的經營模式而有所不同。

截至6月30日止六個月 百萬港元	中國內地及國際業務								
	中國內地和澳門的鐵路、 物業租賃及物業管理業務*			國際鐵路業務			總計		
	2022年	2021年	增/(減) 百分率	2022年	2021年	增/(減) 百分率	2022年	2021年	增/(減) 百分率
經常性業務									
附屬公司									
收入	818	879	(6.9)	12,332	11,171	10.4	13,150	12,050	9.1
EBITDA	121	148	(18.2)	802	431	86.1	923	579	59.4
EBIT	114	142	(19.7)	677	303	123.4	791	445	77.8
EBIT(已扣除非控股權益)	114	142	(19.7)	481	194	147.9	595	336	77.1
EBITDA邊際比率(%)	14.8%	16.8%	(2.0)個百分點	6.5%	3.9%	2.6個百分點	7.0%	4.8%	2.2個百分點
EBIT邊際比率(%)	13.9%	16.2%	(2.3)個百分點	5.5%	2.7%	2.8個百分點	6.0%	3.7%	2.3個百分點
經常性業務利潤	94	154	(39.0)	270	104	159.6	364	258	41.1
聯營公司及合營公司									
應佔EBIT	706	824	(14.3)	46	33	39.4	752	857	(12.3)
應佔利潤	257	399	(35.6)	35	31	12.9	292	430	(32.1)
附屬公司EBIT (已扣除非控股權益)和 應佔聯營公司及 合營公司EBIT	820	966	(15.1)	527	227	132.2	1,347	1,193	12.9
公司股東應佔期內(虧損)/利潤									
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支及減值虧損前)							656	688	(4.7)
- 業務發展開支							(140)	(122)	14.8
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支後但減值虧損前)							516	566	(8.8)
- 深圳地鐵四號綫減值虧損							(962)	-	n/m
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支及減值虧損後)							(446)	566	n/m
- 來自中國內地物業發展							39	29	34.5
- 來自基本業務							(407)	595	n/m

n/m：並無意義

* 不包括對中國內地深圳地鐵四號綫所作的9.62億港元減值虧損

若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司(扣除業務發展開支後)、聯營公司和合營公司在2022年上半年錄得應佔除稅後淨利潤為5.16億港元(未計及為深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元)，而2021年首六個月的除稅後淨利潤為5.66億港元。

中國內地及澳門方面，於2022年首六個月，來自鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經常性業務利潤由1.54億港元減少至9,400萬港元，主要由於2022年上半年爆發新一波新冠疫情，導致乘客量減少。

國際業務方面，2022年上半年的鐵路附屬公司經常性業務利潤由1.04億港元上升至2.70億港元，主要是來自Metro Trains Melbourne的業務收入重訂，以及悉尼地鐵城市及西南綫按工程進度而利潤開始入帳。

2022年上半年的應佔聯營公司及合營公司利潤由4.30億港元減少至2.92億港元，主要是由於中國內地實施嚴格的防疫措施來應對新一波新冠疫情，導致乘客量減少。

中國內地鐵路業務

北京

在北京，我們的聯營公司營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫、北京地鐵十六號綫北段和中段，以及北京地鐵十七號綫首段。今年首六個月，這些鐵路綫的列車服務準時程度及按照編定班次行走等營運表現均達99.9%。報告期內，乘客量繼續受到新冠疫情影响。北京地鐵十六號綫餘下路段的建造工程繼續邁進，預計於2023年內全綫通車。

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。今年首六個月，該鐵路綫維持穩定營運表現，列車服務準時程度為99.9%。自2020年爆發新冠疫情後，每日乘客量均受重大影響。

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。我們自2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，截至2022年6月30日，車費一直未有

調高，而營運開支持續增加。我們已連續一段時間，重複提醒市場，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。

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，我們為深圳地鐵四號綫進行減值評估測試，於2022年6月30日，深圳地鐵四號綫的帳面價值為45.89億港元，而相應的可收回金額為36.27億港元，因此，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。

其他方面，深圳地鐵十三號綫繼續施工，多項主要合約亦已批出。

杭州

港鐵在杭州的業務包括杭州地鐵一號綫、杭州地鐵一號綫下沙延伸段及機場延伸段，以及杭州地鐵五號綫。今年首六個月，所有鐵路綫的營運保持穩定。杭州地鐵五號綫寶善橋站已於2022年4月1日通車。

中國內地物業業務

截至2022年6月30日，港鐵位於深圳地鐵四號綫車廠一期地段的「薈港尊邸」(推廣名稱為「天頌」)住宅發展項目剩餘的32個單位中，28個單位已經售出。深圳「頌薈」商場及北京「銀座 Mall」商場的人流繼續受到新冠病毒疫情的影響。

位於天津北運河站的商場預計於2024年後竣工。同時，於2022年上半年，公司的杭州西站TOD項目繼續取得良好進展。

澳門鐵路業務

由港鐵負責營運及維護的澳門輕軌系統氹仔線是澳門首個輕軌系統。港鐵亦為輕軌氹仔線延伸至媽閣、石排灣線及橫琴線提供項目管理及技術支援服務。

歐洲鐵路業務

英國

由倫敦交通局擁有的伊利沙伯綫中央營運段於2022年5月24日通車，此前一周，英國女皇伊利沙伯二世出席了該鐵路綫的竣工儀式。公司的全資附屬公司獲倫敦交通局授予專營權，最初以「TfL Rail」品牌由2015年起營運相關鐵路綫，並負責管理其41個車站中的28個。於回顧期內，伊利沙伯綫的營運表現穩定，由於此專營權不受車費收入風險所影響，公司的財務收益得到合理的保障。

港鐵的聯營公司經營英國最大的鐵路網絡之一 South Western Railway 的專營權，於今年首六個月的營運表現穩定。2021年，我們簽署了一份為期兩年的國家鐵路合約，合約期至2023年5月。根據該合約，英國運輸局承擔所有收入風險及絕大部分成本風險。

瑞典

按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。公司透過全資附屬公司經營四項鐵路業務，即：斯德哥爾摩地鐵、MTRX、斯德哥爾摩通勤鐵路，以及Mälartåg區域交通服務。

今年首六個月，斯德哥爾摩地鐵營運穩定。MTRX方面，票務收入一直受到疫情的沉重打擊，但隨著防疫措施於2022年2月全部解除，MTRX的乘客量正逐步回升。公司正繼續探討推進此項業務的最佳方案。我們於2021年12月接手營運 Mälartåg 區域交通服務。隨著其他參與投標的公司所提出的法律訴訟完結後，臨時協議已回復至為期八年的協議，期滿後或可獲續期一年。Mälartåg 區域交通服務涵蓋自2022年6月12日起接管的Upptåget鐵路綫。今年首六個月，Mälartåg 區域交通服務及斯德哥爾摩通勤鐵路的表現均受到疫情以及其他因素的影響。

澳洲鐵路業務

回顧期內，儘管乘客量持續受防疫措施影響，但墨爾本都市鐵路網絡的營運表現穩定。悉尼地鐵西北綫亦達致穩定

營運；悉尼地鐵城市及西南綫項目方面，新列車的生產、測試及試運行繼續取得進展。

香港以外地區的增長

報告期內，公司繼續在中國內地及海外市場探索運輸基建、物業及社區項目的發展機遇。公司現正繼續商討成都

的車站零售及相關業務，以及粵港澳大灣區(「大灣區」)的商機。

財務回顧

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

綜合損益

百萬港元	截至6月30日止六個月		利好/(不利)變動	
	2022年	2021年	百萬港元	%
總收入	23,033	22,317	716	3.2
經常性業務(虧損)/利潤^ζ				
EBIT				
香港客運服務				
– 香港車務營運	(2,775)	(2,285)	(490)	(21.4)
– 香港車站商務	1,098	1,145	(47)	(4.1)
香港客運服務總計	(1,677)	(1,140)	(537)	(47.1)
香港物業租賃及管理業務	1,865	2,067	(202)	(9.8)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司*	791	445	346	77.8
其他業務、項目研究及業務發展開支	(317)	(294)	(23)	(7.8)
應佔聯營公司及合營公司利潤	490	530	(40)	(7.5)
總經常性EBIT(減值虧損前)	1,152	1,608	(456)	(28.4)
深圳地鐵四號綫的減值虧損	(962)	–	(962)	n/m
總經常性EBIT(減值虧損後)	190	1,608	(1,418)	(88.2)
利息及財務開支	(501)	(482)	(19)	(3.9)
所得稅	(171)	(105)	(66)	(62.9)
非控股權益	(196)	(109)	(87)	(79.8)
經常性業務(虧損)/利潤	(678)	912	(1,590)	n/m
物業發展利潤(除稅後)				
香港	7,747	3,052	4,695	153.8
中國內地	39	29	10	34.5
物業發展利潤(除稅後)	7,786	3,081	4,705	152.7
基本業務利潤^ε	7,108	3,993	3,115	78.0
投資物業公允價值計量虧損	(2,376)	(1,320)	(1,056)	(80.0)
公司股東應佔淨利潤	4,732	2,673	2,059	77.0

^ζ 經常性業務(虧損)/利潤代表集團的香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃和管理業務、中國內地及國際鐵路、物業租賃和管理業務及其他業務的(虧損)/利潤(不包括在香港及中國內地投資物業公允價值計量)。

* 不包括對深圳地鐵四號綫所作的9.62億港元減值虧損。

^ε 基本業務利潤代表集團的經常性業務利潤及物業發展業務利潤/(虧損)之統稱。

n/m：並無意義

若干比較數字已重新分類，以符合本期間之呈列方式。

集團截至2022年6月30日止六個月內的經常性業務的財務業績，受到本港第五波新型冠狀病毒疫情及就我們於中國內地之深圳地鐵四號綫投資所作的9.62億港元減值虧損的

不利影響。另一方面，物業發展業務因為三項發展項目同時入帳而錄得利潤增長。

總收入

集團截至2022年6月30日止六個月內的總收入為230.33億港元，較2021年同期上升3.2%。總收入上升主要來自中國內地及國際業務的貢獻，包括：(i)墨爾本客運業務的收入上升，以及與其都市隧道項目有關的項目活動增加；及(ii)悉尼地鐵城市及西南綫項目的設計與交付收入增加，以及深圳地鐵十三號綫項目的工程收入增加，惟部分增幅由於第五波新型冠狀病毒疫情影響香港客運業務的本地車費收入以及香港物業租賃及管理業務的租賃收入，以致香港業務的收入減少所抵銷。我們的香港客運業務之乘客量於2022年2月及3月錄得自新冠病毒疫情爆發以來的最低水平。

於回顧期內，香港與中國內地之間的主要鐵路過境客運口岸繼續關閉，多項航空旅遊限制繼續實施，令抵港遊客幾近絕跡，因而對我們的過境服務和機場快綫車費收入、免稅店及其他租金收入仍持續造成重大不利影響。

經常性業務(虧損)/利潤

於截至2022年6月30日止六個月內，為應對具高度傳染性的Omicron變異病毒株，當局在第五波新冠病毒疫情期間再次實施並進一步收緊防疫抗疫措施，因而對我們的香港經常性業務之財務業績造成嚴重影響，尤其導致乘客量銳減。在香港以外地區，雖然墨爾本客運業務以及悉尼地鐵城市及西南綫項目錄得利潤增長，但我們的中國內地鐵路業務由於當地的Omicron疫情肆虐而受到嚴重影響。

另外，因以往已闡釋的深圳地鐵四號綫之車費未有調高的情況，集團對深圳地鐵四號綫作出了9.62億港元的減值撥備。因此，集團截至2022年6月30日止六個月內的經常性業務錄得6.78億港元虧損，而2021年同期則錄得9.12億港元的利潤。撇除此9.62億港元的減值撥備，我們的經常性業務利潤應為2.84億港元，較2021年同期減少6.28億港元(68.9%)。

EBIT

香港車務營運：截至2022年6月30日止六個月內的EBIT錄得27.75億港元的重大虧損，較2021年同期的虧損擴大4.90億港元，主要由於2022年初在第五波新冠病毒疫情肆虐本港期間(a)政府進一步收緊社交距離措施；(b)政府及若干商業機構容許僱員在家工作的安排；及(c)學校暫停面授課堂及提前放暑假，令本地乘客量和車費收入有所下降。我們透過共同努力執行嚴格的成本控制措施，令到上述對香港車務營運EBIT造成的負面影響有所舒緩。隨著社交距離措施的放寬，以及東鐵綫過海段於2022年5月通車令乘客量增加，本地乘客量自2022年4月底開始反彈。

香港車務營運繼續錄得重大虧損，這是由於過境服務、高速鐵路及城際客運乘客量仍受到香港與中國內地之間的鐵路過境客運口岸自2020年初以來持續關閉的嚴重衝擊，而各項航空旅遊限制持續，亦導致機場快綫乘客量大幅減少。

香港車站商務：EBIT微跌4,700萬港元(4.1%)至10.98億港元。香港車站商務自2020年2月起一直受到疫情的嚴重影響，來自免稅店的收入來源因過境站關閉而停止。EBIT較2021年同期進一步下跌，主要由於續租和新訂租約的租金下跌，導致沿本地鐵路綫的車站商店之租金收入減少。

香港物業租賃及管理業務：EBIT下跌2.02億港元(9.8%)至18.65億港元。EBIT較2021年同期下跌，主要由於在2022年提供及攤銷的租金寬減金額增加，以及第五波新冠病毒疫情期間續租和新訂租約的租金下跌所致。我們推出了一系列的推廣活動，希望能夠在這艱難時期增加商場人流和刺激消費。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司：新型冠狀病毒繼續對我們位於中國內地及國際的業務造成不同程度的負面影響，具體影響視乎我們業務所在的不同城市的疫情，以及在此等城市就不同經營模式對收入造成的影響而定。截至2022年6月30日止六個月內，EBIT利潤增加3.46億港元(77.8%)至7.91億港元，主要由於墨爾本客運業務以及悉尼地鐵城市及西南綫項目的表現有所改善。

其他業務、項目研究及業務發展開支：截至2022年6月30日止六個月內，EBIT虧損為3.17億港元，而2021年同期的虧損則為2.94億港元。期內錄得虧損主要由於「昂坪360」於第五波新型冠狀病毒疫情期間暫停服務。

應佔聯營公司及合營公司利潤

截至2022年6月30日止六個月內，應佔聯營公司及合營公司利潤下降4,000萬港元(7.5%)至4.90億港元，主要由於中國內地新一波的新型冠狀病毒疫情對杭州業務造成不利影響，但部分跌幅因市民消費意慾上升帶動較高的零售交易額，以及我們自2022年初起增加八達通控股有限公司的持股，而令集團應佔其利潤增加所抵銷。

深圳地鐵四號綫的減值虧損

我們已連續一段時間重複提醒市場，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。由於預期票價調整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，集團於2022年上半年度已就深圳地鐵四號綫作出了9.62億港元的減值撥備。

總經常性EBIT

減值虧損前的總經常性EBIT下跌4.56億港元(28.4%)至11.52億港元。若包括就深圳地鐵四號綫所作的9.62億港元減值虧損，總經常性EBIT則下跌14.18億港元(88.2%)至1.90億港元。

所得稅

截至2022年6月30日止六個月內，所得稅增加6,600萬港元(62.9%)至1.71億港元，主要由於在包括澳洲和英國等稅率相對較高的稅務地區所產生的利潤佔比有所增加。

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減。2007/2008至2021/2022課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共44億港元。如以前年度所披露，香港稅務局(「稅務局」)就該款項不可從本公司的評稅利潤計算中扣減，而向本公司發出就2009/2010至2017/2018課稅年度的利得稅評稅/額外評稅通知書。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已對這些評稅/額外評稅(就該款項能否從評稅利潤計算中扣減)提出反對，及已就這些額外徵收的稅款申請暫緩繳款。稅務局已同意暫緩徵收該額外稅款，惟本公司須購買23億港元的儲稅券。本公司已購買所需的儲稅券，而額外徵收的稅款已被稅務局暫緩。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。

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申請，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/額外評稅，即認定該款項不可從相關課稅年度本公司的評稅利潤計算中扣減。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課稅年度的評稅結果提出爭議及上訴。因此，本公司已於2022年6月16日向稅務上訴委員會提交上訴通知。本公司並無就上述評稅/額外評稅通知書的決定及其他相關課稅年度的評稅作額外稅務撥備。截至本中期報告之日期，稅務上訴委員會聆訊之日期尚未確定。

物業發展利潤(除稅後)

截至2022年6月30日止六個月內，除稅後的物業發展利潤由30.81億港元增加至77.86億港元，主要來自「LP10」(「日出康城」第十期)、「晉環」(「港島南岸」第一期)以及「揚海」(「港島南岸」第二期)的分佔盈餘及收入，以及出售存貨單位。

投資物業公允價值計量虧損

經獨立專業估值公司重估集團於香港及中國內地的投資物業後，重估虧損為23.89億港元(或除稅後的重估虧損為23.76億港元)，較2021年12月31日的估值下跌約2.8%。此虧損主要由於截至2022年6月30日止六個月內的新訂租金錄得持續下跌所致。

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，集團於截至2022年6月30日止六個月內錄得公司股東應佔淨利潤47.32億港元，而2021年同期則錄得淨利潤26.73億港元。

綜合財務狀況

百萬港元	於2022年 6月30日	於2021年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
淨資產	177,928	180,037	(2,109)	(1.2)
總資產	292,294	292,082	212	0.1
總負債	114,366	112,045	2,321	2.1
負債總額 [△]	39,288	43,752	(4,464)	(10.2)
淨負債權益比率 ^δ	12.7%	18.1%		(5.4)個百分點

[△] 負債總額代表銀行透支、貸款及其他負債及短期貸款。

^δ 淨負債權益比率代表淨負債總額226.72億港元(2021年12月31日：為326.60億港元)(包括綜合財務狀況表中的銀行透支、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、銀行結餘及存款和銀行中期票據投資)佔總權益1,779.28億港元(2021年12月31日：為1,800.37億港元)的百分率。

淨資產

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產微跌1.2%至2022年6月30日的1,779.28億港元，主要由於計提於2022年7月派付的2021年度末期普通股息，惟部分跌幅被截至2022年6月30日止六個月內入帳的淨利潤所抵銷。

總資產

總資產微升0.1%至2,922.94億港元，主要由於收取與我們香港物業發展項目有關的現金，惟部分升幅被投資物業公允價值計量的虧損所抵銷。

總負債

總負債微升2.1%至1,143.66億港元，主要由於計提2021年度的末期普通股息，當中部分升幅被償還貸款淨額所抵銷。

負債總額及借貸成本

截至2022年6月30日，集團的債務總額(包括銀行透支、貸款及其他負債及短期貸款)下跌10.2%至392.88億港元。截至2022年6月30日止六個月內，集團帶息借貸的加權平均借貸成本維持於年率2.2%，與2021年同期維持不變。

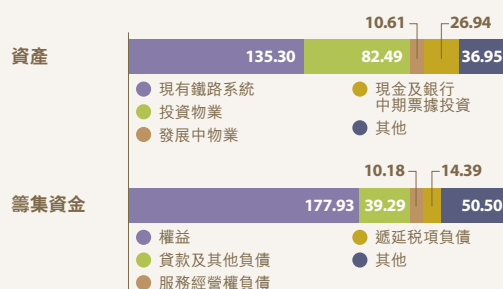
淨負債權益比率

於2022年6月30日，淨負債權益比率為12.7%，較2021年12月31日的18.1%下跌5.4個百分點，主要由於收取與香港物業發展項目有關的現金。

綜合財務狀況表撮要

於2022年6月30日

(十億港元)



綜合現金流量

百萬港元	截至6月30日止六個月	
	2022年	2021年
經營活動產生的現金淨額，扣除每年非定額付款	3,515	3,977
收取與物業發展有關的淨額	11,152	12,961
投資活動的其他現金流出淨額	(4,270)	(4,007)
償還負債淨額，扣除租賃租金和利息付款	(4,344)	(4,033)
現金、銀行結餘及存款增加#	5,944	8,849

不包括匯率變動的影響

經營活動產生的現金淨額，扣除每年非定額付款

截至2022年6月30日止六個月內，經營活動產生的現金淨額(扣除香港鐵路和相關營運有關的每年非定額付款)為35.15億港元，而2021年同期則產生現金淨額39.77億港元，主要由於上文所述的經營利潤下降所致。

收取與物業發展有關的淨額

收取與物業發展有關的淨額為111.52億港元，主要來自「港島南岸」和「日出康城」物業發展項目所收取的現金款項。

投資活動的其他現金流出淨額

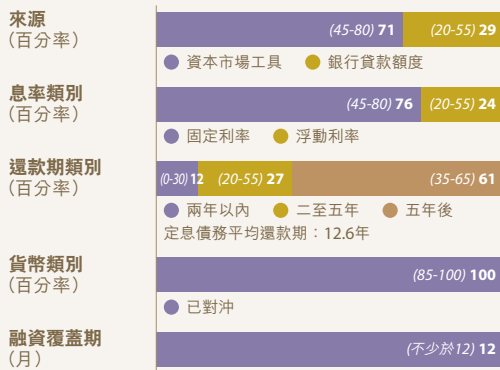
投資活動的其他現金流出淨額為42.70億港元，主要包括資本性開支40.53億港元(其中29.28億港元用於投資增置香港現有鐵路及相關業務的資產、6.41億港元用於香港鐵路延綫項目、2.88億港元用於香港投資物業，以及1.96億港元用於中國內地及海外附屬公司)。

理想融資模式及債務結構

理想融資模式反映公司的債務管理方針，有助確保債務結構審慎和穩健

於2022年6月30日

(理想融資模式)與實際債務結構的比較



融資活動

美國通脹率(消費物價指數)於6月升至9.1%，創四十年新高。美國聯儲局亦加快了加息步伐，於2022年6月底將聯邦基金目標利率區間上調至1.5%至1.75%(年率，下同)。預計聯儲局於下半年仍會繼續加息以平抑通脹。然而，市場參與者預期聯邦基金目標利率將於2023年見頂。

美元及港元利率於2022年上半年均告上升。三個月美元倫敦銀行同業拆息從年初的0.21%上升至2.29%。同樣地，三個月港元香港銀行同業拆息亦從0.26%上升至1.75%。10年期美國國庫債券孳息率則從1.51%飆升至3.01%，10年期港元掉期利率也由1.54%升至3.26%。

公司於2022年上半年經私人配售安排了7億5千萬元的離岸人民幣票據發行。

截至2022年6月底，集團的綜合債務總額為392.88億港元，現金和存款結餘超過260億港元，而未動用的承諾信貸額超過120億港元。

集團於今年首六個月的帶息借貸加權平均成本為2.2%，與2021年同期維持不變。於2022年6月底，集團約76%的借貸為定息借貸，其平均利率和平均還款期分別為2.6%和12.6年。

環境、社會及管治

2020年下半年，公司公布全新的企業策略，為未來的業務活動提供指引，並根據完善的環境、社會及管治實務，推動可持續增長。自此，我們著手調整在三個主要範疇(溫室氣體減排、社會共融、發展及機遇)的環境、社會及管治工作。2022年2月，港鐵董事局批准一系列關鍵績效指標，用以衡量我們在上述範疇的表現。在這35項關鍵績效指標中，超過10項涉及溫室氣體減排，當中包括公司承諾為香港鐵路及物業業務訂立2030年科學基礎減碳目標，務求在2050年實現碳中和。

報告期內，我們亦在社會共融、發展及機遇方面積極參與，為社區、員工及業務夥伴舉辦各項活動，推廣全民基本出行服務、多元共融以及平等機會。重點工作包括在東鐵綫過海段通車前為非政府機構和社區夥伴舉辦一系列參觀活動；贊助由婦女基金會舉辦的2022年網上國際婦女節午宴；及透過慈善捐贈，幫助對抗第五波新冠疫情的影響。今年首六個月，我們亦繼續推廣藝術欣賞以及為青少年和長者舉辦外展活動。為培養創新精神，公司未來數年已預留逾3億港元用作投資初創企業。2022年6月21日，我們與香港數碼港管理有限公司簽署諒解備忘錄，就共同投資數碼科技初創企業訂立為期兩年的合作框架。

為股東和持份者的利益著想，港鐵公司以達致世界級的企業管治標準為首要任務。為實現此目標，公司不斷致力提升業務營運的效益、效率及透明度。例如，我們於2022年2月實施新的委員會架構，以優化董事局的決策流程，並推進公司企業策略所訂立的管治目標。

安全

港鐵是全球領先的集體運輸服務供應商之一，為保障乘客及員工的福祉，公司定期檢討健康與安全實務、投入龐大資源為員工提供基本安全知識培訓，並努力提升公眾的鐵路安全意識。

今年上半年，特別是在全城抗擊第五波新冠疫情之際，公司繼續支持香港的抗疫工作。我們努力確保整個網絡內列車和車站的衛生，同時採取其他多項措施，執行加強應變方案，包括制定快速抗原測試要求，並推出專用醫療熱線，為染疫員工提供虛擬面診。

今年首六個月，重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故數目較2021年同期分別下降9%及33%。

企業風險管理

作為集體公共運輸主要營運商，兼有物業發展及物業管理業務，港鐵公司必須維持強健的企業風險管理實務，以保障公眾及員工的健康和安全，確保業務的持續營運。除了規劃應變及緩解措施外，我們還持續檢視公司的風險組合、重大風險和主要新興風險，包括與環境、社會和管治相關的風險。

於報告期內，公司繼續貫徹及優化「三道防線」框架，以提升管治水平，並提供識別及緩解風險的額外保證。我們亦繼續密切監察新冠疫情，確保我們適時採取適當行動遏抑病毒的傳播。

人力資源

截至2022年6月30日，港鐵公司及其附屬公司在香港及香港以外地區分別僱用16,848和15,229名員工。另外，聯營公司及合營公司在全球各地共聘用19,961名員工。今年上半年，香港員工的自願流失率為6.6%。

面對嚴峻的疫情，我們以保障員工就業為首要目標，並繼續審慎運用資源，以配合公司的營運需求及有效控制成本。一如以往，公司致力激勵及培育人才，並確保員工的身心健康。我們提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期的獎勵計劃、多元化的事業發展機會，並按員工的工作表現給予肯定及獎賞。公司亦力求提供平等機會，建立與時並進及家庭友善的工作環境。

我們致力為員工提供持續的學習及發展機會，以配合公司業務增長及員工繼任安排的需要。在今年上半年，我們為每名香港員工提供平均2.4天的培訓。

另外，公司亦十分重視員工投入度。我們於2021年12月進行了「員工投入度調查」，收集員工的寶貴意見，調查的參與率達79%，令人鼓舞。於2022年2月及3月，我們向管理層及員工溝通了調查結果及分析，並由2022年7月起在公司層面及業務單位/職能層面落實跟進行動，以回應員工的關注，從而為港鐵營造更佳的工作環境。

港鐵學院

港鐵學院致力培育鐵路專才，以配合鐵路行業未來的發展需要，同時將港鐵的專長和品牌推廣至香港以外市場。自學院成立以來，已有超過250名專業人士畢業，並繼續深造或選擇就業。學院目前提供三項兼讀認證課程，其中兩項亦提供全日制課程。

為進一步加強研究工作和思想領導力，港鐵學院與公司及香港科技大學合作成立聯合實驗室，主力研究智慧社區及智慧出行。學院亦與港鐵公司及香港理工大學簽訂諒解備忘錄，探索鐵路技術應用及智能維修方案。

展望

東鐵綫直達港島，標誌著香港鐵路網絡完成了一個重大發展階段。這一成就亦為下一階段擬建的基建項目奠定基礎，包括《鐵路發展策略2014》及《北部都會區發展策略》中的鐵路項目，以連接本港各社區，並加強香港與大灣區其他城市的交通聯繫。我們致力為公眾提供安全、可靠、便捷及環保的交通服務，並將繼續透過公司的服務及專業知識，全力推動香港未來發展。

今年上半年，儘管本地乘客量和收入受到第五波新冠疫情影響，但東鐵綫直達港島後有助提升本地乘客量，許多乘客的乘車時間較以往亦有所縮短。然而，口岸持續關閉及多項防疫措施仍然生效，令港鐵的車費收入繼續受壓，現在仍難以預測這些措施何時將會放寬。與此同時，全球經濟環境大幅波動，亦為下半年的營商環境蒙上不明朗因素。全球各地均關注通脹所帶來的影響，而票價調整機制方程式中的消費物價和薪金指數部分，可部分抵銷通脹對我們業務表現的影響。為保障公司業務及股東權益，我們將繼續審慎控制成本，同時設法精簡和優化營運程序，以將效率提升至最高水平。

自疫情爆發初期以來，車站商務及物業租金收入一直受到新訂租金下跌和租金寬減影響，這種情況很可能持續至未來六個月。廣告收入能否回升，將取決於經濟復甦乃至消費情緒及開支的改善情況。同時，只有香港與中國內地的鐵路過境口岸重開，我們的免稅店業務才有望復甦。

物業發展方面，視乎市況，在未來約12個月，我們預期會為東涌東站第一期及小蠔灣物業發展第一期(即第一期第一批次)(均需與政府簽訂項目協議及/或批地契約)進行招

標。同時，我們正為「港島南岸」第四期、何文田站第二期及「日出康城」第十二期申請預售樓花同意書。視乎施工進度，公司或可於2022年下半年為大圍項目進行初步入帳，主要來自計及項目所有投入及開支後，公司在此項目的分攤資產商場(即「The Wai圍方」)的公允價值計量利潤。

在政府《鐵路發展策略2014》的框架及《北部都會區發展策略》下，公司將繼續推動多個項目以拓展本港鐵路網絡。憑藉港鐵在設計、建造及營運世界級鐵路網絡方面的卓越往績，我們正努力拓展全球業務組合。我們亦將不遺餘力，實現環境、社會及管治目標，以確保公司健康而可持續的增長，為港鐵及在全球各地的股東及持份者帶來裨益。

我在此衷心感謝於2022年7月31日榮休的項目及工程拓展總監包立聲先生於任內為公司及其成功發展所作出的貢獻。我亦熱烈歡迎自2022年8月1日起接任項目及工程拓展總監的鄧輝豪先生。今年下半年，我期待與港鐵所有其他同事衷誠合作，繼續致力將港鐵發展成一間勇於創新、和諧共融和注重環保的公司，造福現在與未來的顧客及社區，讓城市繼續前行，讓香港繼續前行。



行政總裁

金澤培博士

香港，2022年8月11日

主要數據

	截至6月30日止六個月				利好/(不利) 變動百分率
	2022年		2021年		
	百萬港元	百分率	百萬港元	百分率	
總收入					
經常性業務收入					
- 香港客運服務					
- 香港車務營運	5,815	25.2	6,004	26.9	(3.1)
- 香港車站商務	1,481	6.5	1,496	6.7	(1.0)
- 香港客運服務總計	7,296	31.7	7,500	33.6	(2.7)
- 香港物業租賃及管理業務	2,307	10.0	2,511	11.3	(8.1)
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	13,150	57.1	12,050	54.0	9.1
- 其他業務	142	0.6	224	1.0	(36.6)
	22,895	99.4	22,285	99.9	2.7
物業發展業務收入					
- 中國內地物業發展	138	0.6	32	0.1	331.3
總收入	23,033	100.0	22,317	100.0	3.2
總EBITDA⁽¹⁾					
經常性業務EBITDA					
- 香港客運服務					
- 香港車務營運	(116)	(0.9)	251	3.3	n/m
- 香港車站商務	1,237	9.5	1,276	16.8	(3.1)
- 香港客運服務總計	1,121	8.6	1,527	20.1	(26.6)
- 香港物業租賃及管理業務	1,873	14.5	2,078	27.4	(9.9)
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	923	7.1	579	7.6	59.4
- 其他業務和項目研究及業務發展開支	(284)	(2.2)	(260)	(3.4)	(9.2)
	3,633	28.0	3,924	51.7	(7.4)
物業發展業務EBITDA					
- 香港物業發展	9,277	71.6	3,654	48.2	153.9
- 中國內地物業發展	49	0.4	7	0.1	600.0
	9,326	72.0	3,661	48.3	154.7
總EBITDA	12,959	100.0	7,585	100.0	70.9
總EBIT⁽²⁾					
經常性業務EBIT					
EBIT					
- 香港客運服務					
- 香港車務營運	(2,775)	(29.2)	(2,285)	(43.4)	(21.4)
- 香港車站商務	1,098	11.5	1,145	21.7	(4.1)
- 香港客運服務總計	(1,677)	(17.7)	(1,140)	(21.7)	(47.1)
- 香港物業租賃及管理業務	1,865	19.6	2,067	39.2	(9.8)
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司 ⁽³⁾	791	8.3	445	8.5	77.8
- 其他業務和項目研究及業務發展開支	(317)	(3.3)	(294)	(5.6)	(7.8)
- 深圳地鐵四號綫減值虧損	(962)	(10.1)	-	-	n/m
應佔聯營公司及合營公司利潤	490	5.2	530	10.1	(7.5)
	190	2.0	1,608	30.5	(88.2)
物業發展業務EBIT					
- 香港物業發展	9,277	97.5	3,654	69.4	153.9
- 中國內地物業發展	49	0.5	7	0.1	600.0
	9,326	98.0	3,661	69.5	154.7
總EBIT	9,516	100.0	5,269	100.0	80.6
投資物業公允價值計量虧損	(2,389)		(1,307)		(82.8)
利息及財務開支	(458)		(445)		(2.9)
除稅前利潤	6,669		3,517		89.6
所得稅	(1,741)		(735)		(136.9)
期內利潤	4,928		2,782		77.1
非控股權益	(196)		(109)		(79.8)
公司股東應佔期內利潤	4,732		2,673		77.0
公司股東應佔期內利潤/(虧損)來自：					
經常性業務	(678)		912		n/m
物業發展業務	7,786		3,081		152.7
基本業務	7,108		3,993		78.0
投資物業公允價值計量	(2,376)		(1,320)		(80.0)
公司股東應佔期內利潤總額	4,732		2,673		77.0

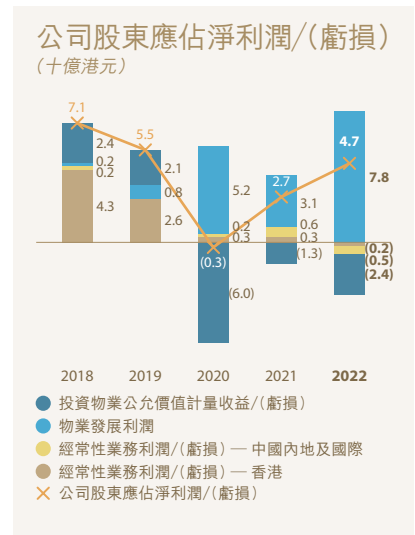
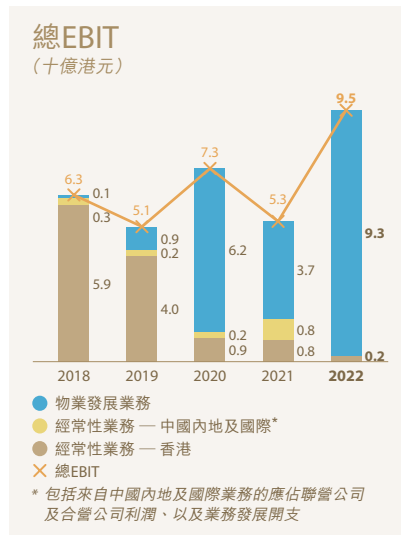
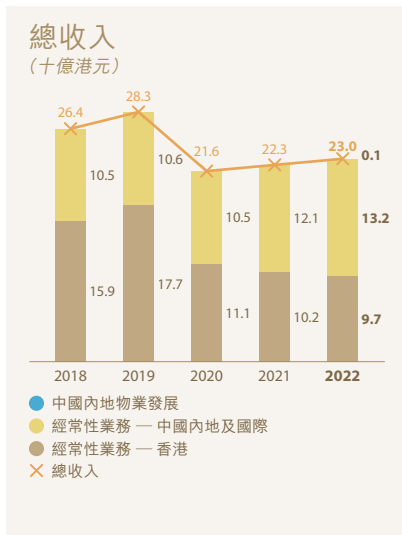
附註：

1 EBITDA代表未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、減值虧損、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)。

3 不包括中國內地有關深圳地鐵四號綫減值虧損的9.62億港元。

n/m：並無意義



	截至6月30日止六個月		利好/(不利) 變動百分率
	2022年	2021年	
財務比率			
EBITDA邊際比率 ⁽⁴⁾ (%)	16.0	17.6	(1.6)個百分點
EBITDA邊際比率 ⁽⁴⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^δ) (%)	27.8	32.7	(4.9)個百分點
EBIT邊際比率 ⁽⁵⁾ (%)	(1.1) [^]	4.9	n/m
EBIT邊際比率 ⁽⁵⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^φ) (%)	(1.3)	6.2	n/m
淨負債權益比率 ⁽⁶⁾ (%)	12.7 [#]	18.1 [*]	5.4個百分點
利息保障 ⁽⁷⁾ (倍數)	19.8	12.0	7.8倍
股份資料			
每股基本盈利(港元)	0.76	0.43	76.7
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	1.15	0.65	76.9
每股普通股息(港元)	0.42 [~]	0.25	68.0
股價(港元)	41.00 [#]	41.85 [*]	(2.0)
市值(百萬港元)	253,932 [#]	259,196 [*]	(2.0)
香港車務營運			
總乘客人次(百萬計)			
本地鐵路服務	570.5	646.1	(11.7)
過境服務	0.2	0.2	(13.0)
高速鐵路(香港段)	—	—	n/m
機場快綫	1.0	1.0	(0.6)
輕鐵及巴士	77.7	88.6	(12.3)
平均乘客人次(千計)			
本地鐵路服務(周日)	3,392.5	3,849.5	(11.9)
過境服務(每日)	1.2	1.3	(13.0)
高速鐵路(香港段)(每日)	—	—	n/m
機場快綫(每日)	5.3	5.4	(0.6)
輕鐵及巴士(周日)	448.7	510.4	(12.1)
平均車費(港元)			
本地鐵路服務	8.08	7.61	6.1
過境服務	9.64	10.15	(5.0)
高速鐵路(香港段)	—	—	n/m
機場快綫	34.68	53.08	(34.7)
輕鐵及巴士	3.19	3.02	5.6
佔專營公共交通載客量比率(1月至5月)(%)	47.2	46.2	1.0個百分點

附註：

- 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及未出售物業的權益)佔總收入之百分率。
 - 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。
 - 淨負債權益比率代表綜合財務狀況表的銀行透支、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、銀行結餘及存款和銀行中期票據投資佔總權益的百分率。
 - 利息保障代表未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、減值虧損、每年非定額付款及應佔聯營公司及合營公司利潤前經營利潤,除以利息及財務開支總額(未扣除資本化利息及深圳地鐵四號綫營運之政府資助)。
 - 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132.88億港元及123.16億港元(2021年:120.82億港元及114.96億港元)。
 - 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入、開支、折舊及攤銷、和減值虧損分別為132.88億港元、123.16億港元、1.32億港元、和9.62億港元(2021年:120.82億港元、114.96億港元、1.34億港元、和零港元)。
 - 撇除就深圳地鐵四號綫所作的減值虧損9.62億港元,EBIT邊際比率應為3.1%。
 - 於2022年6月30日的數字
 - 於2021年12月31日的數字
 - 如2021年年報所述,視乎公司的財務表現和未來的資金需要,公司預計於每個財政年度派發兩次股息,分別約於10月及7月派發中期及末期股息,而中期股息約佔全年派發總股息的三分之一。
- 若干比較數字已重新分類,以符合本期間之呈列方式。

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2022年8月11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
董事局成員								
非執行董事								
歐陽伯權博士 (主席)			M	M		C		
許正宇 (財經事務及庫務局局長)				M			M	
運輸及物流局局長 (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 (羅淑佩)		M						M
獨立非執行董事								
包立賢		M					C	
陳振彬博士						M	M	
陳家樂			M		M			
陳黃穗博士			C			M		
陳阮德徽博士				C	M			
鄭恩基				M	C			
許少偉		M			M			
李惠光			M					M
李慧敏博士				M			M	
吳永嘉			M			M		
唐家成		C					M	
黃冠文		M		M				
周元		M						C
執行董事								
金澤培博士 (行政總裁)	C					M		
執行總監會成員								
金澤培博士 (行政總裁)	C					M		
劉天成 (常務總監 – 中國內地業務及全球營運標準)	M							
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							
許亮華 (財務總監)	M							
李家潤博士 (車務總監)	M							
馬琳 (法律及管治總監)	M					M		
鄧智輝 (物業及國際業務總監)	M							
楊美珍 (香港客運服務總監)	M							

C : 委員會/顧問小組主席
M : 委員會/顧問小組成員

強健的公司管治對公司達致其願景及實現宗旨非常重要，亦可為所有持份者帶來長期可持續的價值。公司管治是董事局全體成員的集體責任，董事局深信良好的公司管治為公司奠定適當管理的基礎，以符合所有持份者的利益。董事局積極尋找機會不斷改進公司管治，並對已識別可改進的機遇採取迅速行動。

在截至2022年6月30日止六個月期間，公司已實施先前委托的外聘顧問就董事局評核所提出的建議。據此重組了公司的董事局委員會及修訂了其職權範圍，旨在提升董事局效率，並確定董事局能適切地支援企業策略的執行。重組及相關變動包括成立財務及投資委員會及科技顧問小組、將當時審核委員會重新命名及修訂其職權範圍以成為審核及風險委員會、解散當時風險委員會及將當時企業責任委員會重新命名及修訂其職權範圍以成為環境及社會責任委員會，全部自2022年2月1日起生效。

公司深明維持董事局性別多元化的重要性，故此已保證由即時起維持董事局女性成員的比例不少於20%，並承諾於2025年或之前董事局女性成員達到25%的目標，有關目標亦載於公司之董事局多元化政策(該政策已上載於公司網站www.mtr.com.hk)。

遵守《企業管治守則》

在截至2022年6月30日止六個月內，公司已遵守《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「《上市規則》」)附錄14《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，公司亦於六月初推出一個新的員工意識提升計劃。第一個單元是以個人資料(私隱)條例為主題，透過動畫影片、以生活實例融入之互動遊戲及網上講座，讓員工更容易掌握條例的原則及分辨某些行為是否屬於違法或不能接受。公司亦安排網上必修培訓課程，以提高員工對《工作操守指引》的認識。

為了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非法收受/提供利益的政策。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，公司已根據其舉報政策訂立了適當的舉報程序，讓員工能在安全及完全保密的環境下舉報其真實懷疑的不當行為。

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

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

上市發行人董事進行證券交易的標準守則

公司已採納《上市規則》附錄 10 所載之標準守則（「《標準守則》」）。在作出特定查詢後，公司確認所有董事局成員及其替任董事（如適用）以及所有執行總監會成員在截至 2022 年 6 月 30 日止六個月期間一直遵守《標準守則》。

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

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

自 2022 年 1 月 1 日至 2022 年 8 月 11 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

1. 於 2022 年 1 月 11 日，董事局批准 (a) 成立財務及投資委員會及科技顧問小組；(b) 公司的現有董事局委員會變更（即當時審核委員會重新命名及修訂其職權範圍以成為審核及風險委員會、解散當時風險委員會以及當時企業責任委員會重新命名及修訂其職權範圍以成

為環境及社會責任委員會；及 (c) 以下董事局委員會及顧問小組成員之任命/變更，全部自 2022 年 2 月 1 日起生效：

- (i) 許正宇先生（財經事務及庫務局局長）獲委任為財務及投資委員會成員，並不再為提名委員會成員；
- (ii) 發展局常任秘書長（工務）（劉俊傑先生）獲委任為提名委員會成員，並不再為當時風險委員會成員；
- (iii) 運輸署署長（羅淑佩小姐）獲委任為科技顧問小組成員，並不再為當時風險委員會成員；
- (iv) 包立賢先生獲委任為財務及投資委員會主席，並不再為當時風險委員會主席；
- (v) 陳振彬博士獲委任為財務及投資委員會成員；
- (vi) 陳家樂先生獲委任為工程委員會成員，並不再為當時企業責任委員會成員；
- (vii) 周永健博士獲委任為提名委員會成員，並不再為工程委員會成員；
- (viii) 方正博士獲委任為財務及投資委員會成員，並不再為提名委員會成員；
- (ix) 許少偉先生獲委任為審核及風險委員會成員，並不再為當時風險委員會成員；
- (x) 李慧敏博士獲委任為財務及投資委員會成員，並不再為當時風險委員會成員；
- (xi) 吳永嘉先生獲委任為提名委員會成員，並不再為工程委員會成員；
- (xii) 鄧國斌先生獲委任為科技顧問小組成員，並不再為當時風險委員會成員；
- (xiii) 黃冠文先生獲委任為財務及投資委員會成員，並不再為提名委員會成員；及
- (xiv) 周元先生獲委任為科技顧問小組主席，並不再為當時風險委員會成員。

2. 周永健博士退任獨立非執行董事、提名委員會成員及薪酬委員會成員，全部於2022年5月25日舉行的公司周年成員大會(「2022周年成員大會」)完結後生效。
 3. 方正博士退任獨立非執行董事、審核及風險委員會主席及財務及投資委員會成員，全部於2022周年成員大會完結後生效。
 4. 鄧國斌先生退任獨立非執行董事、薪酬委員會成員及科技顧問小組成員，全部於2022周年成員大會完結後生效。
 5. 李惠光先生獲推選為董事局成員並成為獨立非執行董事，自2022周年成員大會完結後生效，他亦獲董事局委任為提名委員會成員及科技顧問小組成員，於同日生效。
 6. 唐家成先生獲推選為董事局成員並成為獨立非執行董事，自2022周年成員大會完結後生效，他亦獲董事局委任為審核及風險委員會主席及財務及投資委員會成員，於同日生效。
 7. 李慧敏博士獲委任為薪酬委員會成員，並不再為審核及風險委員會成員，均於2022年5月25日起生效。
 8. 黃冠文先生獲委任為薪酬委員會成員，並不再為財務及投資委員會成員，均於2022年5月25日起生效。
 9. 前運輸及房屋局局長(由陳帆先生擔任至2022年6月30日)於2022年7月1日起不再為非執行董事、提名委員會成員及薪酬委員會成員。
 10. 運輸及物流局局長成為非執行董事，亦獲董事局委任為提名委員會成員及薪酬委員會成員，全部於2022年7月1日起生效。林世雄先生作為運輸及物流局局長因此於同日起成為非執行董事、提名委員會成員及薪酬委員會成員。
2. 周紹喜先生(發展局副秘書長(工務)3)自2022年3月3日起獲委任為非執行董事發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑先生)的替任董事。
 3. 自2022年7月1日起，前運輸及房屋局副局長(由蘇偉文博士擔任至2022年6月30日)、前運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(由陳美寶女士擔任至2022年6月30日)、前運輸及房屋局副秘書長(運輸)1(由李杏怡女士(亦名葉李杏怡女士)擔任至2022年6月30日)以及前運輸及房屋局副秘書長(運輸)2(由黃珮玟女士擔任至2022年6月30日)各自不再為非執行董事前運輸及房屋局局長(由陳帆先生擔任至2022年6月30日)的替任董事。
 4. 自2022年7月1日起，下列官員以其各自擔任的官方身份獲非執行董事運輸及物流局局長(林世雄先生)委任為其替任董事：
 - (i) 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶女士)；
 - (ii) 運輸及物流局副秘書長1(李杏怡女士(亦名葉李杏怡女士))；及
 - (iii) 運輸及物流局副秘書長2(黃珮玟女士)。
 5. 運輸及物流局副局長自2022年8月2日起獲委任為運輸及物流局局長(林世雄先生)的替任董事。廖振新先生作為運輸及物流局副局長因此於同日起成為運輸及物流局局長(林世雄先生)的替任董事。

執行總監會成員之變更

替任董事之變更

1. 麥成章先生(發展局副秘書長(工務)2)自2022年3月3日起不再為非執行董事發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑先生)的替任董事。

董事資料變更

根據《上市規則》作出有關董事之資料變更的披露載列如下：

(i) 履歷之變更

姓名	變更	變更性質及生效日期
歐陽伯權博士	獨立監察警方處理投訴委員會(香港) • 觀察員計劃的觀察員 香港特別行政區(「香港特區」)行政長官頒授金紫荊星章	離任(2022年4月1日) 授勳(2022年)
金澤培博士	香港僱主聯合會 • 理事會成員	委任(2022年5月)
陳阮德徽博士	西九文化區管理局(香港) • 董事局轄下商業項目租賃小組成員	委任(2022年4月1日)
陳家樂	公務員事務局轄下退休金上訴委員會(香港) • 召集人兼委員會成員	離任(2022年4月8日)
周永健博士 (於2022年5月25日退任)	香港演藝學院校董會 • 副主席	離任(2022年1月1日)
許正宇	香港特區行政長官頒授金紫荊星章	授勳(2022年)
李惠光	香港特區行政長官頒授銅紫荊星章	授勳(2022年)
吳永嘉	香港大學 • 校務委員會委員 香港按揭證券有限公司 • 非執行董事	委任(2022年4月8日) 委任(2022年6月27日)
劉天成	香港貿易發展局 • 基建發展服務諮詢委員會委員	委任(2022年4月1日)
鄭惠貞	紀律人員薪俸及服務條件常務委員會(香港) • 委員 • 警務人員小組委員會主席 香港人力資源管理學會 • 會長 • 前任會長	離任(2022年1月1日) 離任(2022年1月1日) 離任(2022年6月22日) 委任(2022年6月22日)
蔡少綿	大嶼山發展諮詢委員會(香港) • 非官方委員	委任(2022年2月1日)
許亮華	紀律人員薪俸及服務條件常務委員會(香港) • 委員	委任(2022年1月1日)
李家潤博士	香港城市大學 • 「高速鐵路和鐵道系統的安全性、可靠性及應急管理研究」 榮譽顧問委員會成員 國家軌道交通電氣化與自動化工程技術研究中心(香港分中心) • 技術委員會委員	離任(2022年1月1日) 委任(2022年1月)
馬琳	特許公司治理公會 • 理事會中國/香港屬會代表 香港公司治理公會 • 會長 香港聯合交易所有限公司 • 上市委員會成員	委任(2022年1月1日) 離任(2022年1月1日) 委任(2022年7月8日)
鄧智輝	西九文化區管理局(香港) • 董事局轄下公私營合作項目委員會增選成員	離任(2022年1月1日)
楊美珍	「伙伴倡自強」社區協作計劃諮詢委員會(香港) • 成員	離任(2022年7月1日)

各董事的履歷的全文載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

(ii) 董事酬金之變更

1. 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」一節中列載的變更，公司應支付予下列董事的年度酬金已如下表作出調整，而相關董事於2022年12月31日止年度可收取的實際金額將按比例計算：

姓名	董事酬金		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	360,000	420,000	2022年2月1日
陳家樂	420,000	450,000	2022年2月1日
周永健博士 (於2022年5月25日退任)	450,000	420,000	2022年2月1日
許少偉	450,000	480,000	2022年2月1日
吳永嘉	450,000	420,000	2022年2月1日
周元	450,000	500,000	2022年2月1日
李慧敏博士	450,000	420,000	2022年5月25日

2. 公司與金澤培博士於2021年11月就其行政總裁的職位續訂一份服務合約，任期由2022年4月1日開始，為期三年。經公司薪酬委員會決定，金博士的酬金為每年8,486,880港元(該金額並未包括酌情發放的非固定酬金)。他亦獲授予132,000股受限制股份的權利。有關股份將按服務合約內的條款及條件於2025年3月31日賦予金博士。

先導計劃、培訓和持續專業發展

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

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

除此之外，公司亦提供了一項熟悉計劃，以幫助了解公司業務及營運的主要範疇。

公司已經或將會為近期委任的董事局新成員李惠光先生、唐家成先生及林世雄先生；新替任董事周紹喜先生、陳美寶女士、葉李杏怡女士、黃珮玟女士及廖振新先生；以及執行總監會新成員鄧輝豪先生提供先導計劃及熟悉計劃。

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

除上述外，有關公司管治事宜之資料及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)提供的網上培訓亦會不時提供給/知會董事局成員、替任董事及執行總監會成員，使他們緊貼這方面的最新發展。

董事局會議

截至2022年6月30日止六個月期間，董事局舉行了四次會議(三次定期會議及一次特別會議)。

定期會議

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

- 企業策略：
 - 聽取企業改革發展項目的進度報告；

- 環境、社會及管治：
 - 年度檢討董事局架構、人數及組成，以及其2021年公司管治職能；年度評估包括(i)獨立非執行董事的獨立性，及(ii)2021年公司風險管理與內部監控系統的成效；
 - 向股東建議於2022周年成員大會上批准委任董事局新成員、重選退任的董事局成員及修訂公司組織章程細則；
 - 批准(i)董事局委員會成員架構的變更及成立新顧問小組，包括採納相關職權範圍以及批准成員名單及相應袍金；(ii)修改規程；(iii)委任工程委員會顧問；及(iv)董事手冊的年度更新；
 - 批准修改公司提名政策及董事局多元化政策；
 - 批准可持續發展報告2021；
 - 聽取減少碳排放研究結果及批准以科學基礎訂立減碳目標；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2021年香港客運服務表現的報告；
 - 批准東鐵綫過海段的票價；
 - 批准根據票價調整機制下，2022年公司的票價調整原則；及
 - 聽取置換一個主要信號系統項目的進度匯報；
- 工程項目：
 - 批准有關東涌綫延綫的前期工程預算及聽取有關工程協議更新匯報；及
 - 批准一份擬建鐵路項目的技術及財務建議書；
- 物業：
 - 批出一個於香港的物業發展的裝修工程合約；
 - 批出一個於香港的物業發展的招標安排；及
 - 聽取小蠔灣物業發展項目的進度更新匯報；
- 中國內地及國際業務：
 - 聽取中國內地及澳門業務的年度業務匯報；及
 - 聽取開通英國「伊利沙伯綫」中央段的更新匯報；
- 新增長引擎：
 - 批准有關新增長引擎的投資上限；
- 財務：
 - 檢討及批准2021年報及帳項；及
 - 聽取2019新型冠狀病毒病(「新型冠狀病毒」)疫情對財務方面影響的更新匯報；及
- 人力資源：
 - 聽取員工投入度調查報告及跟進行動計劃。

特別會議

董事局舉行了一次特別會議，以批准有關沙田至中環綫全面開通之交易及相關協議。

與股東的溝通

周年成員大會

公司於2022年5月25日舉行2022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2022周年成員大會，共13項決議案(決議案第3號包含五項獨立決議案)獲得通過，全部決議案均於會上獲得超過97%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2022年4月14日的2022周年成員大會通函內(包括2022周年成員大會通告)。

所有2022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2022周年成員大會後當日上載於公司網站(www.mtr.com.hk)和聯交所網站。

為有助公司股東節省時間、節約資源以及減少公司的碳足跡，公司首次以混合會議方式舉行2022周年成員大會，為股東提供親身出席或網上參與公司周年成員大會的選擇。此外，鑒於新型冠狀病毒疫情持續及相關法律及規例的要求，公司繼續為2022周年成員大會實施多項防疫措施，包括透過預先登記限制親身出席2022周年成員大會的股東人數及於2022周年成員大會前預先提交問題。為了方便未能

出席2022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

為了讓公司可靈活地檢討董事的袍金，並有助公司董事袍金可與市場更相若，致使公司能繼續吸納合適的董事，組織章程細則的第100條所載有關董事的袍金上限已由10,000,000港元增加至11,000,000港元，並已在公司舉行的2022周年成員大會上獲得公司股東批准。更新的公司組織章程細則(中英文版本)已上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

董事於公司股份及相關股份的權益

根據《證券條例》第352條須予備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料，董事局成員、替任董事及執行總監會成員於2022年6月30日於公司股份、相關股份及債券中擁有的權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)的詳情如下：

董事局成員/ 替任董事/ 執行總監會成員	持有的普通股數目		獎勵股份 數目 [#]	總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 [△]	
	個人權益*	家族權益 [†]	個人權益*		
金澤培博士	648,187	-	530,435	1,178,622	0.01903
陳黃穗博士	9,072	1,675 (附註)	-	10,747	0.00017
鄭恩基	-	2,000 (附註)	-	2,000	0.00003
李慧敏博士	3,350	-	-	3,350	0.00005
黃冠文	-	558 (附註)	-	558	0.00001
羅淦華	588	-	-	588	0.00001
蘇偉文博士	-	1,675 (附註)	-	1,675	0.00003
劉天成	227,988	-	117,018	345,006	0.00557
包立聲	45,985	-	103,368	149,353	0.00241
鄭惠貞	212,531	-	109,802	322,333	0.00520
蔡少綿	4,500	-	89,050	93,550	0.00151
許亮華	130,420	2,233 (附註)	105,784	238,437	0.00385
李家潤博士	122,703	-	96,102	218,805	0.00353
馬琳	199,191	-	100,950	300,141	0.00485
鄧智輝	293,545	-	115,767	409,312	0.00661
楊美珍	760,879	-	116,201	877,080	0.01416

附註：截至2022年6月30日止，該等股份乃由公司董事局成員、替任董事及執行總監會成員的配偶持有。

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

* 實益擁有人之權益

[†] 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

[△] 於2022年6月30日，公司之已發行具投票權股份總數為6,193,462,514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2022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2022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2022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 ^A
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	74.82%

^A 於2022年6月30日，公司之已發行具投票權股份總數為6,193,462,514股

公司已獲香港金融管理局知會，於2022年6月30日，公司約0.16%已發行普通股（並未包括在上述財政司司長法團之持股量）乃為外匯基金持有。外匯基金是根據《外匯基金條例》（香港法例第66章）成立的基金，由財政司司長控制。

其他人士權益

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

除上文及於標題為「董事於公司股份及相關股份的權益」及「主要股東權益」的章節中所披露外，於2022年6月30日，公司並無獲悉尚有其他人士於公司股份或相關股份中擁有任何權益或淡倉，而須登記於根據《證券條例》第336條規定備存的登記冊內。

行政人員股份獎勵計劃

公司採納了行政人員股份獎勵計劃，由2015年1月1日（「生效日期」）起生效，為期十年。行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。

根據行政人員股份獎勵計劃下可不時授出的獎勵股份最高數目不可高於生效日期當日公司已發行的普通股股數的2.5%（即5,826,534,347股公司已發行普通股），以及在12個月期間直至相關獎勵日期可授予單一合資格僱員的獎勵股份最高數目不得超過公司於相關獎勵日期已發行的普通股股數的0.03%。

一般來說，公司將向第三方信託人(現為香港中央證券信託有限公司)(「信託人」)支付款項並指示或建議信託人運用有關款項及/或源自作為信託的部分基金所持公司普通股的其他現金淨額以購買市場上公司的現有普通股。而該等普通股將由信託人以信託形式代獎勵持有人持有。

有關行政人員股份獎勵計劃的運作詳情載於公司2021年報中的薪酬委員會報告書標題為「長期獎勵」一節內(第145頁至第146頁)及綜合帳項附註11C及42(ii)(www.mtr.com.hk)。

截至2022年6月30日止六個月，根據行政人員股份獎勵計劃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2022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2022年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)				
金澤培博士	1/4/2019	120,000	-	120,000	120,000	-	-
	8/4/2019	47,400	91,750	15,800	15,800	-	-
	8/4/2020	89,300	-	59,534	29,766	-	29,768
	8/4/2021	52,750	199,800	252,550	17,583	-	234,967
	1/4/2022	132,000	-	-	-	-	132,000
	8/4/2022	133,700	-	-	-	-	133,700
劉天成	8/4/2019	16,250	-	5,418	5,418	-	-
	8/4/2020	39,100	-	26,067	13,033	-	13,034
	8/4/2021	19,700	47,850	67,550	6,566	-	60,984
	8/4/2022	43,000	-	-	-	-	43,000
包立聲 (附註4)	8/4/2020	30,250	-	20,167	10,083	-	10,084
	8/4/2021	15,050	47,850	62,900	5,016	-	57,884
	8/4/2022	35,400	-	-	-	-	35,400
鄭惠貞	8/4/2019	16,550	-	5,518	5,518	-	-
	8/4/2020	32,450	-	21,634	10,816	-	10,818
	8/4/2021	17,450	47,850	65,300	5,816	-	59,484
	8/4/2022	39,500	-	-	-	-	39,500
蔡少綿	8/4/2021	13,500	47,850	61,350	4,500	-	56,850
	8/4/2022	32,200	-	-	-	-	32,200
許亮華	8/4/2019	13,800	-	4,600	4,600	-	-
	8/4/2020	29,050	-	19,367	9,683	-	9,684
	8/4/2021	15,600	47,850	63,450	5,200	-	58,250
	8/4/2022	37,850	-	-	-	-	37,850
李家潤博士	8/4/2019	8,300	-	2,768	2,768	-	-
	8/4/2020	15,500	-	10,334	5,166	-	5,168
	8/4/2021	13,550	47,850	61,400	4,516	-	56,884
	8/4/2022	34,050	-	-	-	-	34,050
馬琳	8/4/2019	13,400	-	4,468	4,468	-	-
	8/4/2020	27,000	-	18,000	9,000	-	9,000
	8/4/2021	14,250	47,850	62,100	4,750	-	57,350
	8/4/2022	34,600	-	-	-	-	34,600
鄧智輝	8/4/2019	17,200	-	5,734	5,734	-	-
	8/4/2020	31,350	-	20,900	10,450	-	10,450
	8/4/2021	17,200	47,850	65,050	5,733	-	59,317
	8/4/2022	46,000	-	-	-	-	46,000

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2022年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	期內 已賦予的 獎勵股份 數目	期內 失效及/ 被沒收的 獎勵股份 數目	於2022年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)				
楊美珍	8/4/2019	16,350	-	5,450	5,450	-	-
	8/4/2020	32,650	-	21,767	10,883	-	10,884
	8/4/2021	17,200	47,850	65,050	5,733	-	59,317
	8/4/2022	46,000	-	-	-	-	46,000
其他合資格僱員 (附註5)	8/4/2019	1,792,900	122,750	466,084	457,242	8,842	-
	8/4/2020	2,008,100	6,950	1,128,007	577,552	17,921	532,534
	8/4/2021	1,759,700	927,600	2,564,550	571,359	67,756	1,925,435
	8/4/2022	2,024,950	240,700	-	8,250	1,600	2,255,800

附註：

- 1 按行政人員股份獎勵計劃下授出之獎勵股份乃公司已發行的普通股。
- 2 受限制股份是向個別合資格僱員授出，並於三年內均等分批賦予(除非公司薪酬委員會另有決定)。
- 3 表現股份是向合資格僱員授出及一般按每三年的表現週期賦予並須經公司薪酬委員會不時審視及批准。
- 4 包立聲先生已退任公司項目及工程拓展總監及執行總監會成員，均自2022年8月1日起生效。
- 5 其他合資格僱員包括公司前僱員。
- 6 鄧輝豪先生於2022年8月1日起獲委任為公司項目及工程拓展總監及執行總監會成員。根據公司日期為2022年6月20日之公告中披露，鄧輝豪先生擁有根據公司行政人員股份獎勵計劃向其授出的15,000股公司普通股股份的權益。

買賣或贖回上市證券

公司分別於2022年3月18日及2022年4月19日以票面值贖回11.5億人民幣及2億人民幣債券。該等債券在贖回之前於聯交所上市。除上述披露外，截至2022年6月30日止六個月期間，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。然而，於同期內，行政人員股份獎勵計劃的信託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則及信託契約條款，以總額約1.09億港元在聯交所購入了合共2,560,000股公司普通股(2021年：1.16億港元)。

有關控股股東須履行特定責任的貸款協議

截至2022年6月30日，附有控股權限制條件的債券餘額為5億港元(2021年：債券餘額5億港元)，於2022年到期。限制條件是政府作為公司的控股股東，須維持擁有公司具投票權之已發行股份總數一半以上的股權，否則集團或會被要求即時贖回債券。

暫停辦理成員登記手續

為釐定公司股東享有2022年度中期股息的權利，公司成員登記冊已於2022年8月26日至2022年8月31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2022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2022年8月25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。2022年度中期股息(附有以股代息選擇(惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外))預計於2022年10月14日派發予於2022年8月31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2022年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2021年 6月30日止六個月 (未經審核)
香港車務營運收入		5,815	6,004
香港車站商務收入		1,481	1,496
香港物業租賃及管理業務收入		2,307	2,511
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	2	13,150	12,050
其他業務收入		142	224
		22,895	22,285
中國內地物業發展收入	2	138	32
總收入		23,033	22,317
香港車務營運開支			
– 員工薪酬及有關費用		(3,155)	(2,988)
– 保養及相關工程		(1,019)	(1,046)
– 水電費用		(877)	(826)
– 一般及行政開支		(343)	(346)
– 耗用的存料與備料		(253)	(267)
– 鐵路配套服務		(89)	(113)
– 政府地租及差餉		(77)	(80)
– 其他費用		(118)	(87)
		(5,931)	(5,753)
香港車站商務開支		(244)	(220)
香港物業租賃及管理業務開支		(434)	(433)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	2	(12,227)	(11,471)
其他業務開支		(253)	(315)
項目研究及業務發展開支		(173)	(169)
		(19,262)	(18,361)
中國內地物業發展開支	2	(89)	(25)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支		(19,351)	(18,386)
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			
– 來自經常性業務		3,633	3,924
– 來自中國內地物業發展		49	7
		3,682	3,931
香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益	4	9,277	3,654
投資物業公允價值計量虧損	5	(2,389)	(1,307)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		10,570	6,278
折舊及攤銷		(2,773)	(2,635)
減值虧損	13	(962)	–
每年非定額付款		(198)	(211)
應佔聯營公司及合營公司利潤	6	490	530
未計利息、財務開支及稅項前利潤		7,127	3,962
利息及財務開支	7	(458)	(445)
除稅前利潤		6,669	3,517
所得稅	8	(1,741)	(735)
期內利潤		4,928	2,782
下列人士應佔：			
– 本公司股東		4,732	2,673
– 非控股權益		196	109
期內利潤		4,928	2,782
本公司股東應佔期內利潤/(虧損)：	3		
– 來自經常性業務		(678)	912
– 來自物業發展		7,786	3,081
– 來自基本業務		7,108	3,993
– 來自投資物業公允價值計量		(2,376)	(1,320)
		4,732	2,673
每股盈利：	10		
– 基本		0.76港元	0.43港元
– 攤薄		0.76港元	0.43港元

第50至74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2022年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2021年 6月30日止六個月 (未經審核)
期內利潤		4,928	2,782
期內其他全面(虧損)/收益(除稅及重新分類調整後)：	11		
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用土地及樓宇重估(虧損)/盈餘		(21)	56
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		(951)	38
– 非控股權益		(9)	23
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		313	(130)
		(647)	(69)
		(668)	(13)
期內全面收益總額		4,260	2,769
下列人士應佔：			
– 本公司股東		4,073	2,637
– 非控股權益		187	132
期內全面收益總額		4,260	2,769

第50至74頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2022年6月30日 (未經審核)	於2021年12月31日 (已審核)
資產			
固定資產			
– 投資物業	12A	82,492	84,801
– 其他物業、機器及設備	12B	101,311	101,517
– 服務經營權資產	13	33,988	34,714
		217,791	221,032
商譽及物業管理權		62	69
發展中物業	15	10,605	11,215
遞延開支	16	2,343	1,964
聯營公司及合營公司權益		12,504	12,442
遞延稅項資產	23	669	599
證券投資		1,470	1,479
待售物業	17	1,133	639
財務衍生工具資產	18	619	363
存料與備料		2,299	2,129
應收帳項及其他應收款項	19	10,774	14,797
應收關連人士款項	20	5,586	4,384
現金、銀行結餘及存款		26,439	20,970
		292,294	292,082
負債			
銀行透支		18	–
短期貸款		1,881	1,650
應付帳項、其他應付款項及撥備	21	40,390	40,077
本期所得稅		3,517	2,381
應付關連人士款項	20	5,518	479
貸款及其他負債	22	37,389	42,102
服務經營權負債		10,181	10,231
財務衍生工具負債	18	938	561
非控股權益持有者貸款		142	146
遞延稅項負債	23	14,392	14,418
		114,366	112,045
淨資產			
		177,928	180,037
股本及儲備			
股本	24	60,188	60,184
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份		(268)	(245)
其他儲備		117,498	119,775
本公司股東應佔總權益			
		177,418	179,714
非控股權益			
		510	323
總權益			
		177,928	180,037

第50至74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							總權益
				固定資產重估儲備	對沖儲備	以股份為基礎的僱員資本儲備	匯兌儲備	保留溢利	本公司股東應佔總權益	非控股權益	
2022年6月30日(未經審核)											
於2022年1月1日結餘(已審核)		60,184	(245)	3,781	2	124	429	115,439	179,714	323	180,037
截至2022年6月30日止六個月的權益變動：											
		-	-	-	-	-	-	4,732	4,732	196	4,928
		-	-	(21)	313	-	(951)	-	(659)	(9)	(668)
		-	-	(21)	313	-	(951)	4,732	4,073	187	4,260
		-	-	-	1	-	-	-	1	-	1
	9	-	-	-	-	-	-	(6,317)	(6,317)	-	(6,317)
	24E	-	(109)	-	-	-	-	-	(109)	-	(109)
	24F	4	86	-	-	(86)	-	(4)	-	-	-
		-	-	-	-	56	-	-	56	-	56
於2022年6月30日結餘		60,188	(268)	3,760	316	94	(522)	113,850	177,418	510	177,928
2021年12月31日(已審核)											
於2021年1月1日結餘(已審核)		59,666	(262)	3,662	148	181	150	113,243	176,788	193	176,981
截至2021年6月30日止六個月的權益變動：											
		-	-	-	-	-	-	2,673	2,673	109	2,782
		-	-	56	(130)	-	38	-	(36)	23	(13)
		-	-	56	(130)	-	38	2,673	2,637	132	2,769
		-	-	-	(2)	-	-	-	(2)	-	(2)
	9	-	-	-	-	-	-	(6,060)	(6,060)	-	(6,060)
	24E	-	(116)	-	-	-	-	-	(116)	-	(116)
	24F	3	133	-	-	(133)	-	(3)	-	-	-
		-	-	-	-	33	-	-	33	-	33
	24C	72	-	-	-	(5)	-	-	67	-	67
於2021年6月30日結餘		59,741	(245)	3,718	16	76	188	109,853	173,347	325	173,672
截至2021年12月31日止六個月的權益變動：											
		-	-	-	-	-	-	6,879	6,879	18	6,897
		-	-	63	(13)	-	241	253	544	(20)	524
		-	-	63	(13)	-	241	7,132	7,423	(2)	7,421
		-	-	-	(1)	-	-	-	(1)	-	(1)
		369	(1)	-	-	-	-	1	369	-	369
	9	-	-	-	-	-	-	(1,548)	(1,548)	-	(1,548)
		74	(1)	-	-	-	-	1	74	-	74
		-	2	-	-	(2)	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	50	-	-	50	-	50
於2021年12月31日結餘(已審核)		60,184	(245)	3,781	2	124	429	115,439	179,714	323	180,037

第50至74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2022年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2021年 6月30日止六個月 (未經審核)
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	26	4,617	4,747
購買儲稅券		(57)	(57)
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(488)	(313)
– 已付香港以外稅項		(297)	(162)
經營活動所得的現金淨額		3,775	4,215
投資活動現金流量			
資本性開支			
– 購入香港客運及相關營運資產		(2,928)	(2,776)
– 香港鐵路延綫項目		(641)	(265)
– 深圳地鐵十三號綫		(97)	–
– 投資物業項目及裝修工程		(288)	(89)
– 其他資本性工程		(99)	(63)
每年非定額付款		(260)	(238)
收取與物業發展有關的款項		11,520	13,797
支付與物業發展有關的款項		(368)	(836)
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款增加		(4,676)	(2,643)
聯營公司及合營公司的分派		195	39
購入證券投資		(61)	(719)
其他		(351)	(134)
投資活動所得的現金淨額		1,946	6,073
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		–	67
為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		(109)	(116)
貸款及發行資本市場借貸工具所得款項		8,939	7,925
償還貸款及資本市場借貸工具		(12,857)	(11,505)
已付利息及財務開支		(447)	(434)
已收利息		104	85
已支付租賃租金的資本金額		(101)	(104)
融資活動耗用的現金淨額		(4,471)	(4,082)
現金及現金等價物淨增加		1,250	6,206
於1月1日的現金及現金等價物		10,752	11,879
匯率變動的影響		(475)	38
於6月30日的現金及現金等價物		11,527	18,123
現金及現金等價物結餘分析			
綜合財務狀況表中的現金、銀行結餘及存款		26,439	29,793
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款		(14,894)	(11,670)
銀行透支		(18)	–
綜合現金流量表中的現金及現金等價物		11,527	18,123

第50至74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75頁。此外，本中期財務報告已經過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直至目前為止年度彙報的資產、負債、收入與支出金額。實際結果可能有別於該等估計。

本中期財務報告包括簡要綜合中期帳項及若干註釋，當中載有若干事項及交易的闡釋，對瞭解本公司及其附屬公司（統稱「本集團」）及本集團於聯營公司及合營公司的權益自2021年度帳項發出後的財務狀況及業績的轉變極為重要。此簡要綜合中期帳項及附註並不包括按照《香港財務報告準則》所編製的完整帳項的所有資料，並須與2021年度帳項一同閱讀。

本中期財務報告內所載有關截至2021年12月31日止財政年度的財務資料乃為比較資料，並不構成本公司於該財政年度的法定年度綜合帳項，但這些財務資料均來自該等帳項。按照香港《公司條例》（第622章）第436條須就法定帳項作進一步披露的資料如下：

- 根據《公司條例》第662(3)條及附表6第3部，本公司已將截至2021年12月31日止年度的帳項交付公司註冊處處長。
- 本公司核數師已對該帳項作出匯報。核數師報告並無保留意見；並無含有該核數師在其報告不作保留意見之情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事宜之提述；亦未載有按《公司條例》第406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

香港會計師公會頒布了數項《香港財務報告準則》修訂，該等修訂在本集團本會計期間首次生效。然而，並無任何修訂對本集團在本中期財務報告內當期或前期業績及財務狀況的編製或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增準則或詮釋。

編製本中期財務報告所採納的會計政策與編製2021年度帳項所採納的相同。

2 中國內地及國際附屬公司收入及開支

有關中國內地及國際附屬公司的收入及開支包括：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月		截至2021年 6月30日止六個月	
	收入	開支	收入	開支
墨爾本都市鐵路	6,742	6,162	6,259	5,960
悉尼地鐵西北綫	306	279	327	294
悉尼地鐵城市及西南綫	1,203	1,090	746	742
瑞典業務	2,798	2,810	2,669	2,648
TfL Rail/伊利沙伯綫	1,283	1,189	1,170	1,096
深圳地鐵四號綫	337	294	396	340
深圳地鐵十三號綫	90	90	-	-
其他	391	313	483	391
	13,150	12,227	12,050	11,471
中國內地物業發展	138	89	32	25
中國內地及國際附屬公司總計	13,288	12,316	12,082	11,496

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、中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務及其他業務，而不包括在香港及中國內地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)、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，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 其他業務：與客運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」)的項目管理服務。

未經審核的中期財務報告附註

3 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的經營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
截至2022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	5,815	712	119	-	12,992	138	142	-	19,918
- 在某一時點確認	5,262	10	-	-	1,651	138	30	-	7,091
- 隨時間確認	553	702	119	-	11,341	-	112	-	12,827
來自其他來源的收入	-	769	2,188	-	158	-	-	-	3,115
總收入	5,815	1,481	2,307	-	13,150	138	142	-	23,033
經營開支	(5,931)	(244)	(434)	-	(12,227)	(89)	(253)	-	(19,178)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(140)	-	-	(33)	(173)
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(虧損)/利潤	(116)	1,237	1,873	-	783	49	(111)	(33)	3,682
香港物業發展利潤一分佔盈餘及未出售物業的權益	-	-	-	9,277	-	-	-	-	9,277
投資物業公允價值計量虧損 [^]	-	-	(2,336)	-	(53)	-	-	-	(2,389)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營(虧損)/利潤	(116)	1,237	(463)	9,277	730	49	(111)	(33)	10,570
折舊及攤銷	(2,496)	(105)	(7)	-	(132)	-	(33)	-	(2,773)
減值虧損	-	-	-	-	(962)	-	-	-	(962)
每年非定額付款	(163)	(34)	(1)	-	-	-	-	-	(198)
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	292	-	198	-	490
未計利息、財務開支及稅項前(虧損)/利潤	(2,775)	1,098	(471)	9,277	(72)	49	54	(33)	7,127
利息及財務開支	-	-	-	-	(36)	43	-	(465)	(458)
所得稅	-	-	-	(1,530)	(182)	(53)	-	24	(1,741)
截至2022年6月30日止六個月(虧損)/利潤	(2,775)	1,098	(471)	7,747	(290)	39	54	(474)	4,928

[^] 截至2022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虧損(23.76億港元)代表投資物業公允價值計量虧損(23.89億港元)扣除其相關所得稅抵免(1,300萬港元)。

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2021年6月30日止六個月									
《香港財務報告準則》第15號範圍內與客戶的合約收入	6,004	699	119	-	11,870	32	222	-	18,946
- 在某一時點確認	5,544	18	-	-	1,082	32	53	-	6,729
- 隨時間確認	460	681	119	-	10,788	-	169	-	12,217
來自其他來源的收入	-	797	2,392	-	180	-	2	-	3,371
總收入	6,004	1,496	2,511	-	12,050	32	224	-	22,317
經營開支	(5,753)	(220)	(433)	-	(11,471)	(25)	(315)	-	(18,217)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(122)	-	-	(47)	(169)
未計香港物業發展、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)	251	1,276	2,078	-	457	7	(91)	(47)	3,931
香港物業發展利潤一分佔盈餘及未出售物業的權益	-	-	-	3,654	-	-	-	-	3,654
投資物業公允價值計量虧損 [^]	-	-	(1,116)	-	(191)	-	-	-	(1,307)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤/(虧損)	251	1,276	962	3,654	266	7	(91)	(47)	6,278
折舊及攤銷	(2,362)	(95)	(10)	-	(134)	-	(34)	-	(2,635)
每年非定額付款	(174)	(36)	(1)	-	-	-	-	-	(211)
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	430	-	100	-	530
未計利息、財務開支及稅項前(虧損)/利潤	(2,285)	1,145	951	3,654	562	7	(25)	(47)	3,962
利息及財務開支	-	-	-	-	(33)	37	-	(449)	(445)
所得稅	-	-	-	(602)	(45)	(15)	-	(73)	(735)
截至2021年6月30日止六個月(虧損)/利潤	(2,285)	1,145	951	3,052	484	29	(25)	(569)	2,782

[^] 截至2021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虧損(13.20億港元)代表投資物業公允價值計量虧損(13.07億港元)和其相關所得稅支出(1,300萬港元)。

未經審核的中期財務報告附註

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。本集團以外的客戶之區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
香港特別行政區(所屬地)	9,724	10,193
澳洲	8,251	7,332
中國內地及澳門特別行政區	970	948
瑞典	2,798	2,669
英國	1,290	1,175
	13,309	12,124
	23,033	22,317

4 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益

香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益包括：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
分佔物業發展所得的盈餘及未出售物業的權益	9,161	3,635
西鐵物業發展的代理費及其他收入	122	29
其他費用及雜項研究	(6)	(10)
	9,277	3,654

5 投資物業公允價值計量虧損

投資物業公允價值計量虧損包括：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
投資物業公允價值重新計量虧損	(2,389)	(1,386)
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	-	79
	(2,389)	(1,307)

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2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
應佔除稅前利潤	822	786
應佔稅項支出	(332)	(256)
	490	530

7 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021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	428	464
– 服務經營權負債	344	346
– 租賃負債	23	26
– 其他	21	12
財務開支	21	25
匯兌收益	(152)	(105)
	685	768
已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	(21)	(28)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	(17)	2
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入利息開支	(11)	(5)
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌收益	163	106
– 終止對沖會計時由對沖儲備撥入	–	(93)
– 不符合對沖會計的衍生工具	(7)	(6)
	128	4
資本化利息開支	(177)	(161)
	615	583
利息收入：		
– 銀行存款	(119)	(110)
– 其他	(38)	(28)
	(157)	(138)
	458	445

8 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
本期稅項		
– 香港利得稅項	1,583	677
– 香港以外稅項	342	89
	1,925	766
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	(24)	(9)
– 超過相關折舊的折舊免稅額	(5)	(3)
– 物業重估	(9)	(25)
– 撥備及其他	(146)	6
	(184)	(31)
	1,741	735

未經審核的中期財務報告附註

8 所得稅(續)

A 除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司以外，截至2022年6月30日止六個月內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以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%(2021年：16.5%)計算。根據利得稅兩級制，本公司首200萬港元的應課稅利潤按8.25%徵稅，而餘下的應課稅利潤則按16.5%徵稅。本公司的香港利得稅撥備於2021年按此相同基準計算。

香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率16.5%(2021年：16.5%)計算，而在香港以外產生的遞延稅項則按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

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減。2007/2008至2021/2022課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共44億港元。如以前年度所披露，香港稅務局(「稅務局」)就該款項不可從本公司的評稅利潤計算中扣減，而向本公司發出就2009/2010至2017/2018課稅年度的利得稅評稅/額外評稅通知書。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已對這些評稅/額外評稅(就該款項能否從評稅利潤計算中扣減)提出反對，及已就這些額外徵收的稅款申請暫緩繳款。稅務局已同意暫緩徵收該額外稅款，惟本公司須購買23億港元的儲稅券。本公司已購買所需的儲稅券，而額外徵收的稅款已被稅務局暫緩。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。

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申請，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/額外評稅，即認定該款項不可從相關課稅年度本公司的評稅利潤計算中扣減。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課稅年度的評稅結果提出爭議及上訴。因此，本公司已於2022年6月16日向稅務上訴委員會提交上訴通知。本公司並無就上述評稅/額外評稅通知書的決定及其他相關課稅年度的評稅作額外稅務撥備。截至本中期財務報告之日期，稅務上訴委員會聆訊之日期尚未確定。

9 股息

宣派及建議派發予本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
與期內有關的普通股息		
– 匯報日後宣派的中期普通股息每股0.42港元(2021年：每股0.25港元)	2,604	1,548
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1.02港元 (2021年：有關2020年度的每股0.98港元)	6,317	6,060

於匯報期末後宣派的中期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

於2022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20)和應付帳項、其他應付款項及撥備(附註21)分別確認了47.27億港元予香港特區政府財政司司長法團和15.90億港元予本公司其他股東之應付2021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2022年6月30日止六個月內的股東應佔利潤47.32億港元(2021年：26.73億港元)，及期內已發行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2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
於1月1日已發行普通股	6,193,462,514	6,180,927,873
已行使認股權的影響	-	1,104,433
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(5,378,222)	(5,178,777)
截至6月30日止六個月內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	6,188,084,292	6,176,853,529

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2022年6月30日止六個月內的股東應佔利潤47.32億港元(2021年：26.73億港元)，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(2021年：就具攤薄效力的本公司的認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃作出調整)的期內已發行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2022年 6月30日止六個月	截至2021年 6月30日止六個月
截至6月30日止六個月內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	6,188,084,292	6,176,853,529
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	-	441,314
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	5,787,213	5,301,334
截至6月30日止六個月內的加權平均普通股數(攤薄)	6,193,871,505	6,182,596,177

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤71.08億港元(2021年：39.93億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利為1.15港元(2021年：0.65港元)。

未經審核的中期財務報告附註

11 其他全面虧損

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2022年 6月30日止六個月			截至2021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	(951)	–	(951)	38	–	38
– 非控股權益	(9)	–	(9)	23	–	23
	(960)	–	(960)	61	–	61
自用土地及樓宇的重估(虧損)/盈餘(附註12B)	(25)	4	(21)	67	(11)	56
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註11B)	375	(62)	313	(156)	26	(130)
其他全面虧損	(610)	(58)	(668)	(28)	15	(13)

B 來自本集團其他全面收益/(虧損)的現金流量對沖各組成部分如下：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月	截至2021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	213	(164)
撥入損益的金額：		
– 利息及財務開支(附註7)	152	8
– 其他支出	10	–
上述項目之遞延稅項	(62)	26
	313	(130)

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高力國際物業顧問(香港)有限公司和戴德梁行有限公司作出重估。此等重估是以收益資本法進行估值。根據此法，市場價值是以現有租約的租金收入及現有租約屆滿時預期可收到的市場租值，並參照估值日按當時市場租金水平而定的單一市場收益率予以資本化計算。

於截至2022年6月30日止六個月內，本集團在綜合損益表的投資物業公允價值計量內確認公允價值減少淨額23.89億港元(2021年：13.07億港元)(附註5)。投資物業每半年作出重估，而因未來市場情況變化而可能導致的進一步收益或虧損，則於隨後期間於綜合損益表內確認。

12 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

B 其他物業、機器及設備

(i) 自有資產的添置

截至2022年6月30日止六個月內，本集團添置或投入使用的資產(使用權資產除外)原值共17.90億港元(2021年：15.47億港元)。

(ii) 估值

所有本集團的自用土地及樓宇均位於香港，並以公允價值列帳。所有自用土地及樓宇已於匯報日由高力國際物業顧問(香港)有限公司，以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售作出重估。由此估值產生的重估虧損為2,500萬港元(2021年：盈餘6,700萬港元)，在扣除相關遞延稅項抵免400萬港元(2021年：遞延稅項支出1,100萬港元)後，已確認為其他全面虧損(附註11A)並累計至固定資產重估儲備帳。

(iii) 於2022年6月30日，在建資產包括本集團就其在香港的四條市區綫(港島綫、將軍澳綫、觀塘綫及荃灣綫)更換現有信號系統(「SACEM系統」)工程(「新信號系統」)所產生的26億港元開支。

由於涉及複雜的技術事宜和疫情關係，新信號系統的承辦商需要較預期更長的時間才可完成本集團要求的軟件安全保證工作。本集團正在與承辦商密切合作，推動工程向前邁進，並進行必要措施，從而在進行必要的安全保證工作之同時，更新若干資產及為新列車配備SACEM系統，使短期內可繼續提供優質、可靠的列車服務。同時，本集團正在研究在合理時間內，可帶來更好成果的替代方案及其相關費用，在研究中的數個方案，其中包括升級現有SACEM系統作長期使用的可行性，以作替代全面採用新信號系統的方案。

基於以上所述的延誤，本集團正在密切監察信號系統更換工程的進度。倘若本公司決定不引入全套新信號系統或其任何部分，在作出此決定之時，已資本化的相關費用(只限於未能直接與為本集團帶來未來經濟效益的資產購置有關之部分)將會在相關匯報期間撇減並列支綜合損益表內。

C 使用權資產

截至2022年6月30日止六個月內，使用權資產的添置為3.24億港元(2021年：1.83億港元)。金額主要為添置2.00億港元(2021年：1,500萬港元)的租賃機器及設備和9,800萬港元(2021年：1.68億港元)的租賃投資物業。

13 服務經營權資產

截至2022年6月30日止六個月內，根據兩鐵合併的服務經營權安排，本集團對從九廣鐵路公司(「九鐵公司」)租借回來的鐵路及巴士系統進行替換及升級(「額外經營權財產」)的支出為11.13億港元(2021年：8.65億港元)，根據與九鐵公司簽訂補充服務經營權協議為高速鐵路(香港段)(「額外經營權財產(高速鐵路(香港段))」)及沙中綫(「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4,400萬港元(2021年：3,100萬港元)及2,200萬港元(2021年：1,800萬港元)，而與深圳地鐵四號綫有關的服務經營權資產增加的開支為1,300萬港元(2021年：1,400萬港元)。

深圳地鐵四號綫是深圳地鐵的一部分，由全資附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司經營。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2022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。

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，於2022年6月30日，深圳地鐵四號綫的帳面價值為45.89億港元，而相應的可收回金額為36.27億港元。因此，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。用作減值評估測試時的可收回金額乃根據涵蓋剩餘服務經營權期間的使用價值計算而釐定。在估計深圳地鐵四號綫的使用價值時，採用之估計稅前貼現率為9.2%。

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) 高速鐵路(香港段)初步委託協議

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

(b) 高速鐵路(香港段)委託協議

於2009年，基於理解到本公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高速鐵路(香港段)，香港特區政府決定委託本公司進行高速鐵路(香港段)的建造、測試及通車試行。於2010年1月26日，香港特區政府與本公司就高速鐵路(香港段)的建造及通車試行訂立另一份委託協議(「**高速鐵路(香港段)委託協議**」)。根據高速鐵路(香港段)委託協議，本公司負責進行或促使就高速鐵路(香港段)的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高速鐵路(香港段)的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用(「**委託費用**」)及就此進行融資，並按照協定付款時間表向本公司支付一筆費用(「**高速鐵路(香港段)項目管理費用**」)(對該等安排隨後之修訂於以下描述)。截至2022年6月30日，本公司已收到香港特區政府清繳的所有高速鐵路(香港段)項目管理費用。

倘若本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議(包括，倘若本公司違反其對項目管理服務的保證)，香港特區政府有權向本公司提出申索，並且根據高速鐵路(香港段)委託協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據高速鐵路(香港段)委託協議的責任或本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據高速鐵路(香港段)委託協議，本公司就高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據高速鐵路(香港段)委託協議收取的高速鐵路(香港段)項目管理費用及其他費用，以及本公司根據高速鐵路(香港段)初步委託協議收取的若干費用(「**責任上限**」)。根據一般法律原則，倘若本公司被認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(c)(iv))，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申索。

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

於2015年6月30日，本公司向香港特區政府匯報，指出本公司估計：

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

因對本公司於2015年6月30日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與本公司已同意項目造價估算減少至844.2億港元(「**經修訂造價估算**」)。有關經修訂造價估算的進一步詳情載於下文附註14A(c)及(e)。

(c) 高速鐵路(香港段)協議

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

- (i) 香港特區政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價(包括原有的造價預算650億港元加上經協定增加的194.2億港元項目造價估算(委託費用(最高為844.2億港元)中超過650億港元的部分為「**目前超支**」))；
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元，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) 本公司將以同等金額分兩期以現金支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)(「**特別股息**」)。第一期股息已於2016年7月13日支付，而第二期股息亦已於2017年7月12日支付；

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)

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

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

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

(vi) 高速鐵路(香港段)協議下的安排(包括支付特別股息)取決於:

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

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

(d) 高速鐵路(香港段)的營運

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

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

在考慮了尚未最終確定完結的合約數目及現時的備用資金後,不能絕對保證最終項目造價不會超過經修訂造價估算,特別是如果在談判最終帳目過程中於解決商業問題時出現無法預料的困難。在此情況下,根據高速鐵路(香港段)協議條款,本公司將須承擔及支付超出經修訂造價估算的超出部分(如有),但不包括若干經協定的例外費用(詳見上述附註14A(c)(ii))。

(f) 本公司並無就下列各項於本公司綜合帳項作出任何撥備:

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

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決,本公司可能須承擔的任何可能責任(於上文附註14A(c)(iv)更具體說明),原因是(a)截至2022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索償或仲裁的任何通知; (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,本公司將不會在未獲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

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)

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

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

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

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

(a) 沙中綫協議

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

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

根據沙中綫委託協議二,本公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程,而香港特區政府則負責承擔並向本公司支付所有工程成本(「委託協議二的前期工程成本」)。委託協議二的前期工程成本和銜接工程成本(如下所述)應由香港特區政府支付給本公司。截至2022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7,700萬港元(2021年:1.57億港元)。截至2022年6月30日,香港特區政府尚未支付的費用合共1.90億港元(2021年12月31日:2.46億港元)。

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

本公司負責進行或促使他人進行沙中綫協議內指定的工程,從而獲得項目管理費用合共78.93億港元(「原本項目管理費用」)。截至2022年6月30日,本公司已全數收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的原本項目管理費用。原本項目管理費用合共78.93億港元已全數在以前年度的綜合損益表中確認。

(b) 沙中綫委託協議三的超支

(i) 造價

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

本公司隨後已進行並完成對造價的進一步評估和重新確認,並已根據沙中綫委託協議三的條款於2020年2月10日通知香港特區政府最新造價估算為829.99億港元(「2020年造價估算」)(此款項包括應支付予本公司13.71億港元的額外項目管理費用(「額外項目管理費用」),即本公司根據沙中綫委託協議三履行餘下的項目管理責任所需的額外費用(詳見下文附註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)(iii)))。2020年造價估算表示原本委託金額的708.27億港元上調了121.72億港元,但較本公司在2017年12月公布的估計上調的165.01億港元為少。

根據沙中綫委託協議三的條款,香港特區政府於2020年3月18日發出文件尋求立法會批准沙中綫項目所需的108.01億港元額外撥款(「額外撥款」),使沙中綫項目可以竣工。立法會於2020年6月12日批准了沙中綫項目的額外撥款。為免生疑問,香港特區政府尋求並獲得立法會批准的額外撥款並不包括紅磡事件相關費用(詳見下文附註14B(c)(iii)),亦不包括支付予本公司的任何額外項目管理費用(詳見下文附註14B(b)(ii))。

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)

(ii) 額外項目管理費用

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。

於2020年12月，香港特區政府根據沙中綫委託協議三中所載的付款時間表向本公司已支付的項目管理費用總額大致接近原本項目管理費用(為免生疑問，該總額並不包括本公司早前尋求發放的13.71億港元額外項目管理費用)，並已被本公司全數使用。香港特區政府已獲得立法會批准的額外撥款並不包括本公司早前尋求香港特區政府發放的任何額外項目管理費用。因此，作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上，本公司目前會負擔本公司繼續履行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。

然而，鑒於本公司認為項目計劃嚴重延誤和因而引致本公司的項目管理費用上調，本公司已經致函香港特區政府，重申本公司(根據沙中綫委託協議三的條款及在本公司取得獨立專家意見後)認為本公司有權收取上調的項目管理費用，而上調的幅度應由雙方真誠磋商協定或根據沙中綫委託協議三的規定釐定。然而，香港特區政府對本公司作出回應，重申香港特區政府認為對沙中綫委託協議三中包含的任何工程範圍、委託活動和/或委託計劃均沒作出任何重大修改。因此，香港特區政府保持其不同意增加任何項目管理費用的立場。

儘管此事仍需待解決，作為現階段安排，本公司在不影響其法律責任的原則為基礎上已經繼續及將會繼續履行其於沙中綫委託協議三下的項目管理責任，並且已經繼續及將會繼續負擔相關費用，務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展，令沙中綫能在合理切實可行情況下盡快達致全面通車。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據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。

(iii) 沙中綫管理費用的撥備

鑒於上文附註14B(b)(ii)所述的事項，尤其是作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上(同時本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據沙中綫委託協議三可採取相關行動和可尋求的補救措施等事上保留其權利)，本公司會負擔本公司繼續履行其項目管理責任所產生的費用。本集團已在截至2020年12月31日止年度的綜合損益表中作出13.71億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的額外費用。截至2022年6月30日止六個月內，本公司已耗用1.68億港元(2021年：2.77億港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2021年：零港元)。於2022年6月30日，6.25億港元的撥備(2021年12月31日：7.93億港元)(扣除已耗用的金額)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

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

(c) 紅磡事件

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

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

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

(i) 調查委員會

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

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

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

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

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

(ii) 專家顧問團(「顧問團」)

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

(iii) 紅磡事件相關費用的撥備

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

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

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

考慮到上文附註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2022年6月30日止六個月內，本公司已耗用6,600萬港元(2021年：1.36億港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2021年：零港元)。於2022年6月30日，8.78億港元的撥備(2021年12月31日：9.44億港元)(扣除已耗用的金額)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」項目中。

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

(d) 混合車隊營運事件

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

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

(e) 香港特區政府可能提出的申索及彌償

倘若本公司違反沙中綫協議(包括倘若本公司違反其對項目管理服務所作出的保證)，香港特區政府有權向本公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或本公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據沙中綫委託協議三，本公司對香港特區政府就沙中綫協議或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據沙中綫協議下收到的費用。根據一般法律原則，倘若本公司被認為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對本公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利，並於向調查委員會作出的結束聆訊陳詞中表述(如上文附註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，包括就紅磡事件及雙方各自就紅磡事件相關費用的付款責任和達成任何整體解決方案的時間，以及向相關人士作出追討的程度，在現階段而言仍極不確定。由於涉及重大不確定性，本公司目前未能有足夠的可靠性去估算本公司因整體沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額。因此，本公司除上述的撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於2022年6月30日本公司並無就除上述以外的沙中綫事宜確認其他撥備，本公司在今後未來將會按事態發展持續地評估確認任何進一步撥備的需要。

(f) 啟用沙中綫

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

於2021年6月21日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議二」)，以補充及修改現有協議，使本公司能夠從2021年6月27日起為期兩年內以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫全綫，即沙中綫第一部分。沙中綫補充服務經營權協議二已取代了簽訂的沙中綫補充服務經營權協議一。

於2022年5月10日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議三」)，以補充及修改現有協議，使本公司能夠從2022年5月15日起，即沙中綫第二部分(將東鐵綫(原綫)(定義見沙中綫補充服務經營權協議三)由紅磡站經會展站延伸至金鐘站)啟用及投入商業營運的日期，以與現有鐵路網絡大致相同的方式經營沙中綫全綫，惟為期十年。沙中綫補充服務經營權協議三已取代了簽訂的沙中綫補充服務經營權協議二。在該十年期間屆滿前，雙方有義務真誠地展開獨家磋商，以期就沙中綫經營權延期的具法律約束力協議條款達成一致(包括但不限於本公司應根據《香港鐵路條例》(香港法律第556章)所界定的服務經營權經營沙中綫)。該具法律約束力協議應使現有於2007年8月9日簽訂的營運協議適用於沙中綫，並應根據現有於2007年8月9日簽訂的營運協議使本公司可以從沙中綫的營運中取得一定商業回報率。

未經審核的中期財務報告附註

15 發展中物業

截至2022年6月30日止六個月內及截至2021年12月31日止年度內，本集團的發展中物業變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷從發展商 收取的款項	轉撥至損益	於6月30日/ 12月31日結餘
於2022年6月30日(未經審核)					
香港物業發展項目	11,215	516	(485)	(641)	10,605
於2021年12月31日(已審核)					
香港物業發展項目	11,942	600	(834)	(493)	11,215

16 遞延開支

於2022年6月30日，遞延開支包括與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18億港元(2021年12月31日：9億港元)。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。

17 待售物業

百萬港元	於2022年6月30日 (未經審核)	於2021年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	1,108	614
– 按可實現淨值	25	25
	1,133	639
代表：		
香港物業發展	1,109	543
中國內地物業發展	24	96
	1,133	639

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2022年6月30日及2021年12月31日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行高力國際物業顧問(香港)有限公司於該等日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，待售物業於2022年6月30日的可實現淨值已扣除400萬港元(2021年12月31日：400萬港元)的撥備。

18 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2022年6月30日(未經審核)		於2021年12月31日(已審核)	
	名義金額	公允價值	名義金額	公允價值
財務衍生工具資產				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	–	–	498	1
– 現金流量對沖	13	–	128	2
– 不符合對沖會計	9	–	111	1
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	928	39	4,969	159
– 現金流量對沖	18,762	449	12,742	145
利率掉期				
– 公允價值對沖	400	1	2,400	26
– 現金流量對沖	500	75	500	17
– 不符合對沖會計	3,034	55	2,034	12
	23,646	619	23,382	363
財務衍生工具負債				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	1,974	12	3,450	10
– 現金流量對沖	526	41	424	15
– 不符合對沖會計	552	38	276	15
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	3,803	110	783	5
– 現金流量對沖	3,634	623	9,654	515
利率掉期				
– 公允價值對沖	1,600	77	–	–
– 不符合對沖會計	300	37	300	1
	12,389	938	14,887	561
總計	36,035		38,269	

19 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19(ii)所述)乃經八達通卡或二維碼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,和按「分段清算」模式分配高速鐵路的收入予本公司,並於下一個月結算。
- (iii) 深圳地鐵四號綫車費收入乃經深圳通卡或二維碼收取並於每天交易的下個工作日結算,或其他種類車票則以現金收取。瑞典MTRX車費收入乃經由一間第三者財務機構於14日內收取,經代理預售車票則於下一個月繳清金額。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。大部分於斯德哥爾摩營運的特許經營權收入於交易月份內收取,而餘款則於隨後的一個月內收取。TfL Rail/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小商店的租戶須於簽訂租約時繳付三個月租金作按金。
- (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

19 應收帳項及其他應收款項(續)

以到期日劃分的應收帳項之帳齡分析如下：

百萬港元	於2022年6月30日 (未經審核)	於2021年12月31日 (已審核)
未到期款項	3,146	3,779
過期30日內未付	262	283
過期多於30日但於60日內未付	89	62
過期多於60日但於90日內未付	49	34
過期多於90日未付	173	139
應收帳項總額	3,719	4,297
其他應收款項及合約資產	7,055	10,500
	10,774	14,797

於2022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4.61億港元(2021年12月31日：43.00億港元)，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。有關詳情請參閱本中期財務報告附註8B。

20 重大關連人士交易

香港特區政府財政司司長法團受香港特區政府委託，於2022年6月30日持有本公司約74.82%的已發行股本，為本公司的最大股東。根據《香港會計準則》第24號(修訂)「關連人士的披露」，除香港特區政府與本集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，本集團與香港特區政府部門、機關或香港特區政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，並已於本中期財務報告中另行申明。

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

百萬港元	於2022年6月30日 (未經審核)	於2021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	938	757
– 九鐵公司	4,397	3,507
– 聯營公司	251	120
	5,586	4,384
應付下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	4,820	86
– 九鐵公司	639	333
– 聯營公司	59	60
	5,518	479

於2022年6月30日，應收香港特區政府款項主要包括與沙田至中環綫預備工程有關的可收回帳款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2022年6月30日應付香港特區政府款項乃有關2021年應付末期普通股息(附註9)的47.27億港元以及關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

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

20 重大關連人士交易(續)

本集團與香港特區政府在過往年度訂立的重大關連交易並於本期仍適用，以及因兩鐵合併及高速鐵路(香港段)及屯馬綫的營運安排而與九鐵公司進行的重大關連交易已於本集團2021年12月31日止年度的已審核帳項內陳述。本集團與九鐵公司因營運沙中綫而訂立的重大關連人士交易詳見上文附註14B(f)。截至2022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1,800萬港元(2021年：2,400萬港元)。本公司根據服務經營權協議應付或已付金額為5.73億港元(2021年：5.86億港元)。截至2022年6月30日止六個月內，本公司根據補充服務經營權協議 — 高速鐵路(香港段)就高速鐵路(香港段)及根據沙中綫補充服務經營權協議二和沙中綫補充服務經營權協議三就屯馬綫和沙中綫向九鐵公司收取或應收的淨收入為9.35億港元(2021年：根據補充服務經營權協議 — 高速鐵路(香港段)就高速鐵路(香港段)及根據沙中綫補充服務經營權協議一和沙中綫補充服務經營權協議二就屯馬綫向九鐵公司收取或應收的淨收入為7.62億港元)。

本公司與香港特區政府簽訂有關高速鐵路(香港段)及沙中綫的設計、地盤勘測、採購活動、建造、測試及運行的委託協議。該等協議的詳情及於截至2022年6月30日止六個月內確認的工程管理費用載列於附註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2022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2.47億港元(2021年：3,000萬港元)。

此外，有關鐵路系統沿綫的物業發展，香港特區政府於2022年6月30日止六個月內授予本公司以下地塊：

物業發展地塊	土地授予日期/ 地價要約接受日	總地價 百萬港元	地價支付日期
百勝角通風樓	2022年4月27日	1,101	2022年4月27日及 2022年7月8日

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。

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2022年6月30日止六個月內，因提供服務而確認的顧問收入為8,400萬港元(2021年：1.02億港元)。

截至2022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2022年 6月30日止六個月	截至2021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	41	44
– 已收或應收自八達通集團有關增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務及提供倉庫儲存服務的費用	6	11
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	1,514	1,157

未經審核的中期財務報告附註

21 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2022年6月30日 (未經審核)	於2021年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	8,295	7,631
30日後至60日內到期	1,622	1,754
60日後至90日內到期	957	730
90日後到期	4,554	4,088
	15,428	14,203
租金及其他可退還按金	2,779	2,818
應計僱員福利	2,054	1,599
應付本公司其他股東之股息	1,590	–
應付帳項及應計費用總額	21,851	18,620
其他應付款項及撥備(附註14B(b)(iii) & (c)(iii))	16,168	18,583
合約負債	2,371	2,874
	40,390	40,077

22 貸款及其他負債

本集團在截至2022年及2021年6月30日止六個月內發行的票據包括：

百萬港元	截至2022年 6月30日止六個月		截至2021年 6月30日止六個月	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	–	–	5,225	5,225

截至2022年6月30日止六個月內，本公司沒有發行任何上市債券及非上市債券(2021年：以所屬的貨幣分別發行26.00億人民幣(30.97億港元)的上市債券及14.18億港元及6.00億人民幣(7.10億港元)的非上市債券)。

於2022年6月30日及2021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。

截至2022年6月30日止六個月內，本集團贖回13.50億人民幣(16.06億港元)上市債券(2021年：零港元)。本集團以所屬的貨幣分別贖回22.30億港元及2.50億人民幣(2.96億港元)的非上市債券(2021年：23.13億港元、7.20億人民幣(7.83億港元)及6,000萬美元(4.65億港元))。

於2022年6月30日，本公司在中國內地之全資附屬公司 — 港鐵轨道交通(深圳)有限公司以深圳市轨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9.22億人民幣(10.81億港元)的銀行貸款提供抵押。

於2022年6月30日，本公司在中國內地之附屬公司 — 港鐵中鐵電化轨道交通(深圳)有限公司以深圳市轨道交通十三號綫相關票務及非票務收入為一項總額32億人民幣(38億港元)的銀行貸款提供抵押。

除上述披露及於本中期財務報告其他部分之披露外，本集團於2022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。

23 遞延稅項資產及負債

A 截至2022年6月30日止六個月內及截至2021年12月31日止年度內的遞延稅項資產及負債變動如下：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過 相關折舊的 折舊免稅額	物業重估	撥備及其他 暫時差異	現金流量 對沖	稅務虧損	
於2022年1月1日結餘	13,669	716	(463)	1	(104)	13,819
在綜合損益表內計入	(5)	(9)	(146)	–	(24)	(184)
在儲備(計入)/列支	–	(4)	–	62	–	58
匯兌差額	(5)	2	23	–	10	30
於2022年6月30日結餘(未經審核)	13,659	705	(586)	63	(118)	13,723
於2021年1月1日結餘	13,365	723	(314)	29	(148)	13,655
在綜合損益表內列支/(計入)	302	(30)	(225)	–	36	83
在儲備列支/(計入)	–	23	43	(28)	–	38
匯兌差額	2	–	33	–	8	43
於2021年12月31日結餘(已審核)	13,669	716	(463)	1	(104)	13,819

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2022年6月30日 (未經審核)	於2021年12月31日 (已審核)
遞延稅項資產淨額	(669)	(599)
遞延稅項負債淨額	14,392	14,418
	13,723	13,819

24 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

A 股本

	於2022年6月30日止六個月內		於2021年12月31日止年度內	
	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	6,193,462,514	60,184	6,180,927,873	59,666
就2020年末期普通股股息以股代息而發行之股票	–	–	8,510,398	369
就2021年中期普通股股息以股代息而發行之股票	–	–	1,676,743	74
行政人員股份獎勵計劃授予的股份	–	4	–	3
根據認股權計劃發行股本	–	–	2,347,500	72
於6月30日/12月31日	6,193,462,514	60,188	6,193,462,514	60,184

未經審核的中期財務報告附註

24 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份(續)

B 在截至2021年6月30日止六個月內已發行及繳足的新股包括：

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

C 於2021年6月30日，2007年認股權計劃下所有授出的認股權已獲行使或失效。截至2021年6月30日止六個月內，尚未行使認股權數目的變動如下：

	2007年認股權計劃
於1月1日尚未行使	2,347,500
於2021年6月30日止六個月內行使	(2,347,500)
於2021年6月30日尚未行使	–
於2021年6月30日可行使	–

D 截至2022年6月30日止六個月內，本公司在行政人員股份獎勵計劃，向本公司若干合資格僱員授予表現股份和受限制股份獎勵。就此，共有240,700股表現股份(2021年：1,558,050股)和2,639,250股受限制股份(2021年：1,955,950股)於2022年4月8日(2021年：2021年4月8日)授出及被承授人所接受。這些獎勵股份於派發日期的公允價值為每股42.05港元(2021年：每股44.05港元)。

E 截至2022年6月30日止六個月內，行政人員股份獎勵計劃的受托人根據行政人員股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯合交易所購入共2,560,000股本公司普通股份(2021年：2,650,000股)，總代價約為1.09億港元(2021年：1.16億港元)。

F 截至2022年6月30日止六個月內，合共1,958,452股獎勵股份(2021年：2,954,337股)在若干獎勵股份歸屬時根據行政人員股份獎勵計劃轉予承授人。有關的已歸屬股份成本總額為8,600萬港元(2021年：1.33億港元)。截至2022年6月30日止六個月內，本公司已就若干已歸屬股份於派發日期的公允價值高於其成本的金額400萬港元(2021年：300萬港元)計入股本。截至2022年6月30日止六個月內，合共96,119股的獎勵股份(2021年：727,369股)被沒收。

25 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2022年及2021年6月30日止六個月內，本集團的投資物業及自用樓宇的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在匯報期間公允價值架構級別之間的轉移。

B 財務工具的公允價值計量

(i) 按公允價值列帳的財務資產及負債

於2022年6月30日，本集團的證券投資包括2.66億港元(2021年12月31日：2.72億港元)以第一級計算方式計量公允價值的債務證券、5.00億港元(2021年12月31日：4.99億港元)以第二級計算方式計量公允價值的銀行中期票據投資，以及7.04億港元(2021年12月31日：7.08億港元)以第三級計算方式計量公允價值的非上市股本投資。

25 公允價值計量(續)

B 財務工具的公允價值計量(續)

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2022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6.19億港元(2021年12月31日：3.63億港元)和9.38億港元(2021年12月31日：5.61億港元)。

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、財務衍生工具及銀行中期票據投資的公允價值。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。

截至2022年6月30日止六個月內，非上市股本投資於六個月並無增加(2021年：增加1.10億港元)，而本集團把相關投資的1,100萬港元公允價值淨增長(2021年：1,000萬港元)於綜合損益表中入帳。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。

於2022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2,600萬港元/減少2,600萬港元(2021年12月31日：本集團的除稅後利潤估計會上升2,700萬港元/減少2,700萬港元)。

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2022年及2021年6月30日止六個月內，財務工具的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

(ii) 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2022年6月30日及2021年12月31日，除下列資本市場借貸工具和其他負債外(其帳面金額及公允價值如下)，本集團不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面金額與其公允價值並無重大分別：

百萬港元	於2022年6月30日(未經審核)		於2021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	32,396	32,808	37,027	41,102
其他負債	1,596	1,626	1,574	1,663

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

26 經營活動產生的現金

來自本集團的經常性業務的未計香港物業發展、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2022年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2021年 6月30日止六個月 (未經審核)
來自經常性業務的未計香港物業發展、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	3,633	3,924
調整非現金項目	165	96
未計營運資金變動前的經營利潤	3,798	4,020
應收帳項及其他應收款項(增加)/減少	(358)	1,717
存料與備料增加	(207)	(141)
應付帳項、其他應付款項及撥備增加/(減少)	1,384	(849)
經營活動產生的現金	4,617	4,747

未經審核的中期財務報告附註

27 資本性承擔

A 於2022年6月30日及2021年12月31日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	香港物業 租賃及發展	中國內地及 海外業務	總計
於2022年6月30日(未經審核)					
已核准但未簽約	12,638	2,459	1,752	2	16,851
已核准及已簽約	18,686	3,115	1,179	41	23,021
	31,324	5,574	2,931	43	39,872
於2021年12月31日(已審核)					
已核准但未簽約	10,741	5,773	2,242	28	18,784
已核准及已簽約	19,670	1,413	1,364	35	22,482
	30,411	7,186	3,606	63	41,266

除上述外，本集團就其於附屬公司及聯營公司的投資有以下的資本性承擔：

(i) 本集團就深圳地鐵十三號綫需注資最高14.28億人民幣(16.74億港元)，截至2022年6月30日，本集團已向該項目注資5.71億人民幣(6.69億港元)。

(ii) 關於悉尼地鐵城市及西南綫，本集團就所佔的投資份額，預計尚需注資約1,270萬澳元(6,900萬港元)的股權投資及提供約1,330萬澳元(7,200萬港元)的貸款。

B 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
於2022年6月30日(未經審核)				
已核准但未簽約	6,712	1,642	4,284	12,638
已核准及已簽約	15,280	671	2,735	18,686
	21,992	2,313	7,019	31,324
於2021年12月31日(已審核)				
已核准但未簽約	5,990	1,168	3,583	10,741
已核准及已簽約	16,044	659	2,967	19,670
	22,034	1,827	6,550	30,411

28 比較數字

若干比較數字已重新分類，以符合本期間之呈列方式。

29 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2022年8月11日經董事局核准。

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45頁至第74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2022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，使我們相信於2022年6月30日的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

2022年8月11日

投資者資訊

2022年度財政紀要

2021年度全年業績公布	3月10日
周年成員大會	5月25日
2021年度末期股息除淨日	5月27日
2021年度末期股息股份截止過戶日	5月31日至6月6日 (包括首尾兩日)
派發2021年度末期股息日	7月19日
2022年度中期業績公布	8月11日
2022年度中期股息除淨日	8月24日
2022年度中期股息股份截止過戶日	8月26日至8月31日 (包括首尾兩日)
派發2022年度中期股息日期	10月14日
財政年度結算日	12月31日

股份資料

股份代號

普通股

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，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

股東查詢

公司歡迎股東隨時在任何時間致函向董事局及管理層查詢及索取已公開的資料(只限於已公開的資料)。股東須於信封面註明「股東通訊」，並寄交公司秘書，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。

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

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

