



港鐵公司

2022年中期業績報告

2022年8月11日

前瞻性陳述

本公布內部分陳述可被視為前瞻性陳述。此等前瞻性陳述包含已知及未知的風險、不明朗情況及其他因素，而這些風險、不明朗情況及其他因素有機會導致公司的實際表現、財務狀況或業績與此等前瞻性陳述所隱含的任何日後表現、財務狀況或業績存在重大差異。

2022年上半年業績報告

業務回顧

財務業績

展望



業務回顧

2022年上半年摘要

企業策略

- 清晰界定關鍵績效指標和目標
- 承諾訂立2030年科學基礎減碳目標，務求在2050年實現碳中和

香港經常性業務

- 乘客量於2022年2月和3月曾下跌至自疫情爆發以來的最低位
- 5月和6月後逐漸回升
- 列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度維持於99.9%
- 東鐵綫過海段通車

物業發展

- 物業發展利潤主要來自LP10、晉環和揚海
- 已批出百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目

新項目

- 古洞站鐵路方案已刊憲
- 屯門南延綫鐵路方案已獲批
- 繼續推進《鐵路發展策略 2014》的多項鐵路項目及小蠔灣物業發展項目

香港以外的業務

- 伊利沙伯綫的中央營運段已通車
- Mälartåg區域交通服務涵蓋Upptåget鐵路綫
- 對深圳地鐵四號綫作出減值撥備

東鐵綫過海段



- 東鐵綫過海段於2022年5月15日通車
- 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
- 一個非常全面的香港網絡。更多出行選擇，更便捷的鐵路服務



倫敦伊利沙伯綫中央營運段



- 港鐵公司全資附屬公司 MTR Elizabeth line (MTREL) 現正為英國倫敦運輸局營運「伊利沙伯綫」
- 中央營運段於2022年5月24日投入服務

- 「伊利沙伯綫」將開展下一階段的工作，當中包括 Bond Street 站及整合現時的「三條鐵路綫」
- 屆時 Abbey Wood 的鐵路服務將可直通至 Heathrow Airport 及 Reading



新列車



- 已訂購93列全新八卡重鐵列車和40輛全新輕鐵車輛
- 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

- 預計首列新重鐵列車於2022年第四季投入服務
- 現有信號系統（「SACEM系統」）的更換及升級工程正繼續進行。截至2022年6月30日，投入該項目的資金合共約26億港元



疫情肆虐 與社區共渡時艱



- 再次延長3.8%特別車費回贈優惠
- 為商戶提供減租免租優惠
- 支持社區疫苗接種
- 全力配合政府抗疫工作

以客為本 建設智慧社區



- 善用科技以提升乘客體驗及工作效率
- 與大學及科研機構簽署合作備忘錄研發鐵路相關科技發展
- 進入Web3新世代



香港客運服務

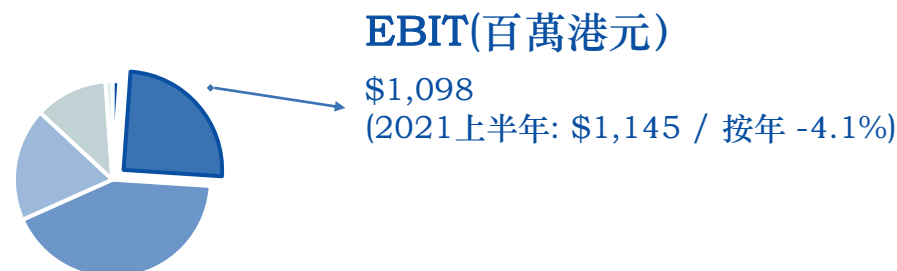


車務營運

- 屯馬綫及東鐵綫過海段網絡提升，以推動客流量
- 推出SACEM 遠程監控和警報檢測（“AI SACEM”）平台
- 截止2022年6月30日，13列全新重鐵列車已運抵香港，新列車將於2022年第四季開始投入服務



港鐵公司

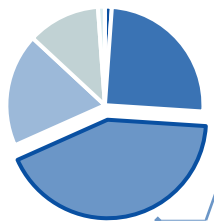


車站商務

- 將軍澳數據中心投入服務
- 引入新品牌以保持零售組合的新鮮感
- 新增23家車站店鋪



物業租賃及管理



EBIT(百萬港元)

\$1,865

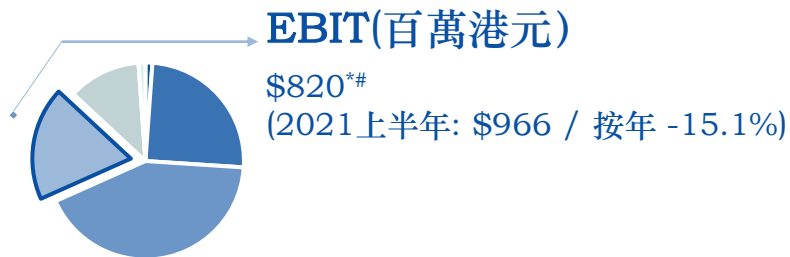
(2021上半年: \$2,067 / 按年 -9.8% YoY)

租金收入

- 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
- 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
- 大圍站「The Wai 圍方」和「THE SOUTHSIDE」商場的預租進度理想



中國內地及國際業務



中國內地及澳門

- 上半年爆發新一波新冠疫情，導致乘客量減少
- 杭州地鐵五號綫寶善橋站已於2022年4月1日通車
- 深圳地鐵四號綫的減值虧損



國際

- (瑞典) 隨著防疫措施全部解除，乘客量正逐步回升
- (瑞典) Mälartåg 區域交通服務已接管的 Upptåget 鐵路綫
- (澳洲) MTM 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入帳
- (英國) 專營權不受車費收入風險所影響



* 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經常性業務EBIT
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

香港物業發展

EBIT(百萬港元) : \$9,277 (2021上半年: \$3,654 / 按年 +153.9%)
除稅後淨利潤(百萬港元) : \$7,747 (2021上半年: \$3,052 / 按年 +153.8%)

物業銷售

- 物業發展利潤主要來自「LP10」、「晉環」以及「揚海」
- 「凱柏峰I」於2022年6月推出預售
- 「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



港鐵公司



項目招標

- 已批出百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目



新鐵路項目- 《鐵路發展策略2014》

洪水橋站
 預算造價: 41億元***
 預計竣工: 2030

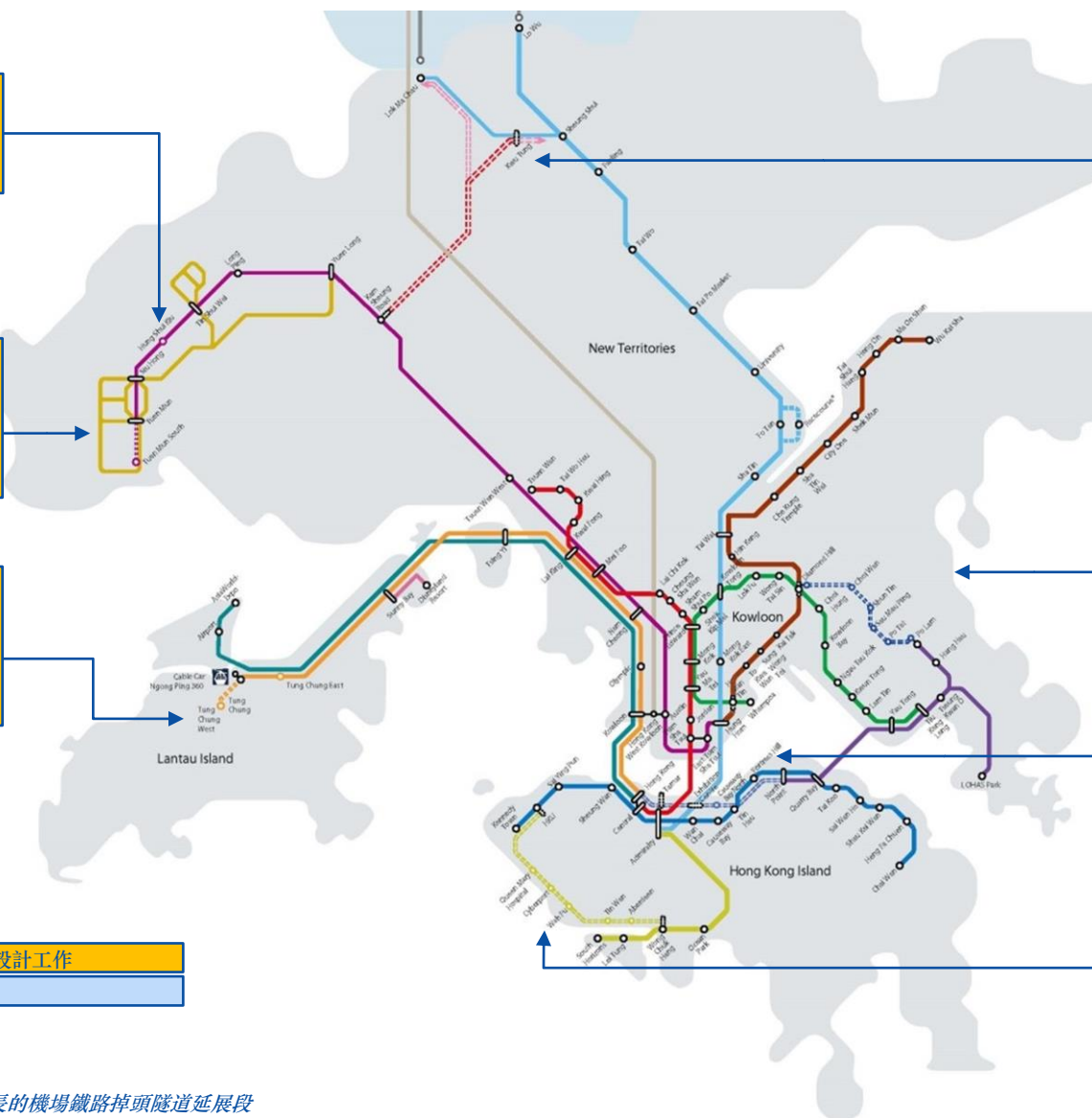
屯門南延綫
 路線長度: 2.4公里
 預算造價: 114億元*
 預計竣工: 2030

東涌綫延綫
 路線長度: 1.3公里****
 預算造價: 187億元**
 預計竣工: 2029

已提交建議書, 政府邀請展開詳細規劃和設計工作
 已提交建議書

* 預算造價為2015年12月的價格
 ** 預算造價為2016年12月的價格
 *** 預算造價為2018年12月的價格
 **** 1.3公里的路線長度不包括約460米長的機場鐵路掉頭隧道延展段

資料來源: 立法會文件
 港鐵公司



古洞站
 預算造價: 35億元*
 預計竣工: 2027

北環綫
 路線長度: 10.7公里
 預算造價: 585億元*
 預計竣工: 2034

東九龍綫
 路線長度: 7.8公里

北港島綫
 路線長度: 5.0公里

南港島綫 (西段)
 路線長度: 7.4公里

推展《鐵路發展策略2014》

項目	路線長度 (公里)	新車站數目	預算造價 (十億港元)	預計竣工	最新進展
東涌綫延綫	1.3****	2	18.7**	2029	刊憲
屯門南延綫	2.4	2	11.4*	2030	鐵路方案已獲批
古洞站	-	1	3.5*	2027	刊憲
北環綫	10.7	3	58.5*	2034	詳細規劃與設計
洪水橋站	-	1	4.1***	2030	詳細規劃與設計
東九龍綫	7.8	-	-	-	已提交建議書
北港島綫	5.0	-	-	-	已提交建議書
南港島綫 (西段)	7.4	-	-	-	已提交建議書

* 預算造價為2015年12月的價格

** 預算造價為2016年12月的價格

*** 預算造價為2018年12月的價格

**** 1.3公里的路綫長度不包括約460米長的機場鐵路掉頭隧道延展段
視乎簽訂項目協議

已提交建議書，政府邀請展開詳細規劃和設計工作

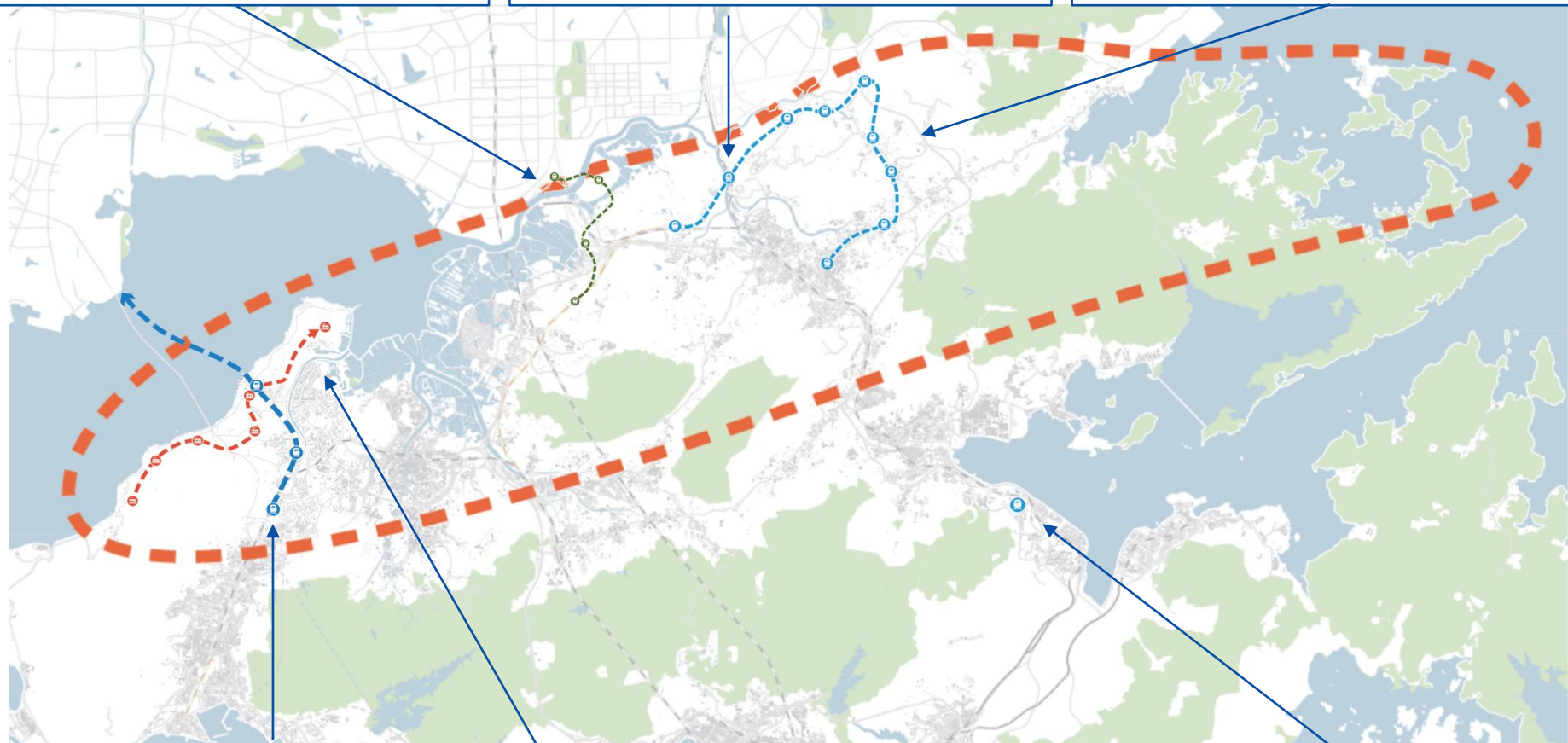
已提交建議書

北部都會區

北環線支線
連接深圳新皇崗口岸

羅湖南站
現有羅湖站及上水站之間設置一個新鐵路站

北環線東延
從古洞站接駁新界北新市鎮



港深西部鐵路
連接洪水橋／厦村至深圳前海

自動捷運系統
連接尖鼻咀至白泥，以此帶動流浮山一帶發展

科學園/白石角站
興建新的東鐵線科學園/白石角車站

資料來源：北部都會區發展策略 (Combined by MTRC)

小蠔灣物業發展

- 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、與政府簽訂項目協議及獲批地程序通過，在未來12個月左右，為小蠔灣物業發展第一期（即第一期第一批次）進行招標



小蠔灣:藝術模擬圖

新商場進展穩定



The Wai 圍方藝術模擬圖

大圍站「The Wai 圍方」

- 總樓面面積：60,620 平方米
- 層數：4
- 預計開業：2023年年中

黃竹坑站「THE SOUTHSIDE」商場

- 總樓面面積：47,000 平方米
- 層數：5
- 預計開業：2023年下半年



THE SOUTHSIDE商場藝術模擬圖

ESG – 環境

科學基礎減碳目標 + 2050年之前實現碳中和

- 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

綠化資產

- 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至2026年逐步更換31部空調冷卻裝置，以進一步減低碳排放

ESG – 社會

社會共融

- 安裝了新的共融設施，包括智能洗手間、育嬰設施和輪椅充電點
- 簽署了平等機會委員會《種族多元共融僱主約章》，並實現了超過8%的暑期實習生來自不同背景的 KPI
- 繼續與本地NGO展外展工作，開展一系列幫助應對第五波疫情影響的活動、東鐵綫過海段通車前為非政府機構舉辦參觀活動，以及通過我們的2022年港鐵義工月主題“Go Green Grow Love”

發展及機遇

- 未來數年撥出逾3億港元投資初創企業以培育創新
- 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，共同投資數碼科技初創企業

ESG – 管治

- 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
- 重組包括成立財務及投資委員會和科技顧問小組，將原審計委員會和風險委員會合併為審核及風險委員會，並修訂所有董事會委員會的職權範圍
- 作為公司多元化承諾的一部分，董事會承諾立即生效，董事會中女性成員的比率為20%，目標是2025年女性成員比例達到25%
- 為支持公司的整體 ESG 承諾，建立了新的 ESG 投資框架，確保有足夠的資金可用並可以適當分配

深圳地鐵四號綫減值

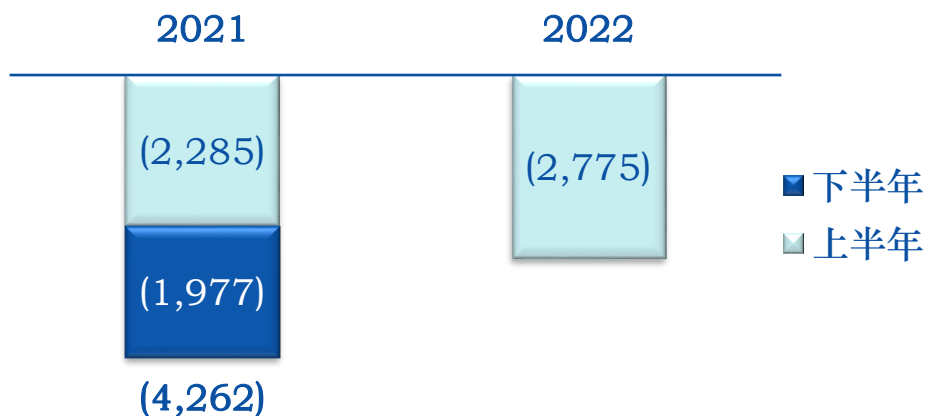
- 2020年7月，深圳市政府發佈《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並擬於2021年1月1日開始生效。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序
- 港鐵軌道交通（深圳）有限公司自2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，截至2022年6月30日，車費一直未有調高，而營運開支持續增加。正如已披露多年，倘若適當的車費增加及調整機制未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響
- 由於預計票價制定機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，本集團為深圳地鐵四號綫進行減值評估測試，於2022年6月30日，深圳地鐵四號綫的帳面價值為45.89億港元，而相應的可收回金額為36.27億港元
- 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%



財務業績

香港車務營運

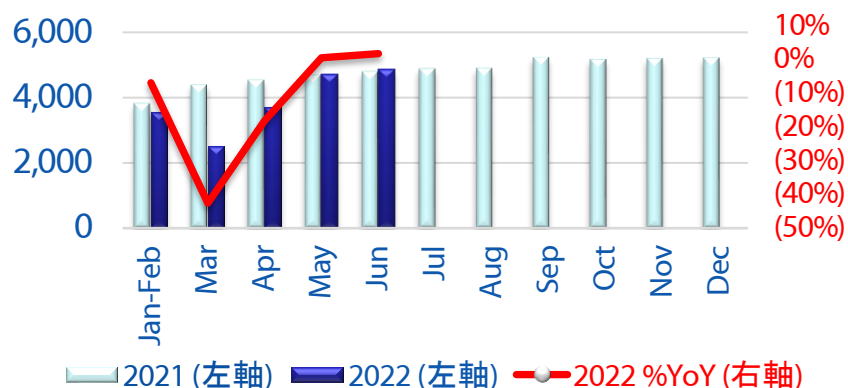
EBIT (百萬港元)



2022年上半年

- 2022年初在第五波新冠疫情肆虐令乘客量下降
- 過境服務、高速鐵路及城際客運乘客量仍受到口岸關閉的嚴重衝擊
- 周日平均乘客量按年下跌11.9%至385萬人次
- 透過共同努力執行嚴格的成本控制措施，令到上述不利影響有所紓緩

周日平均乘客量 ('000)

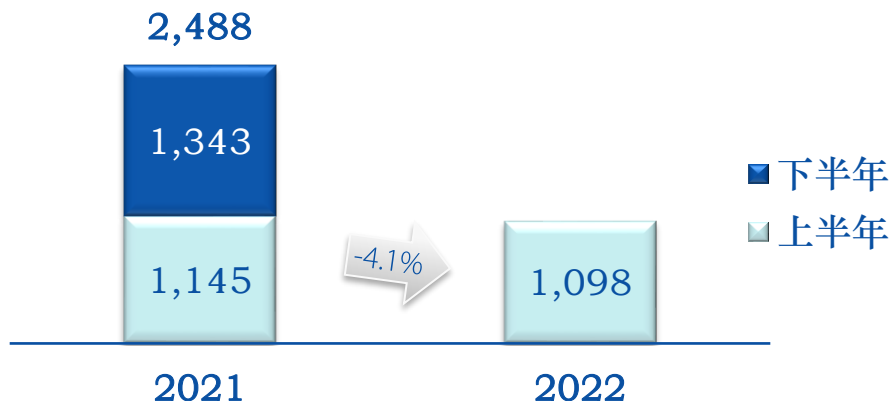


票價調整、推廣及優惠

- 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
- 3.8%的特別車費回贈優惠將延長至2023年1月1日
- 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

香港車站商務

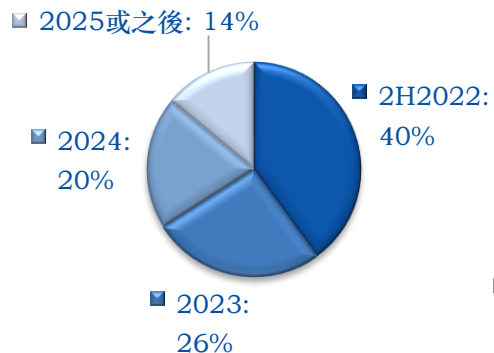
EBIT (百萬港元)



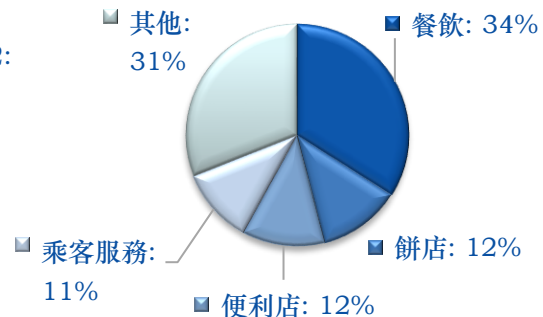
2022上半年

- 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，主要由於租金下跌
- 車站商店平均出租率為97.4%
- 新訂租金下跌13.5%

按出租面積的租約到期概況*



按出租面積的租戶組合**



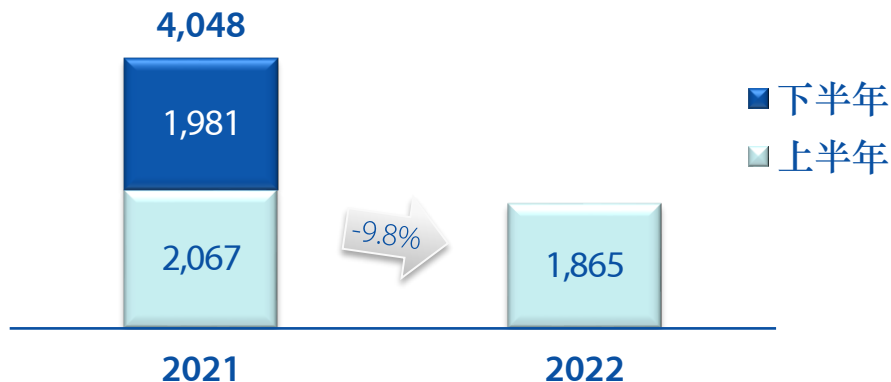
* 車站商店及免稅店

** 車站商店，不包括免稅店

港鐵公司

香港物業租賃及管理業務

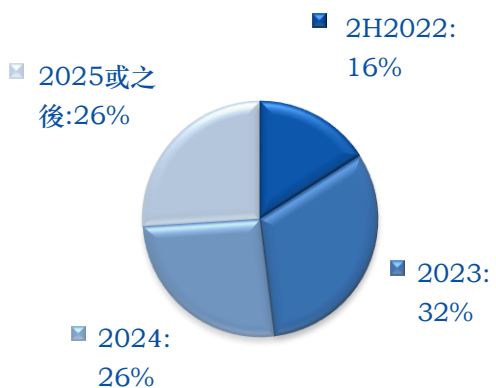
EBIT (百萬港元)



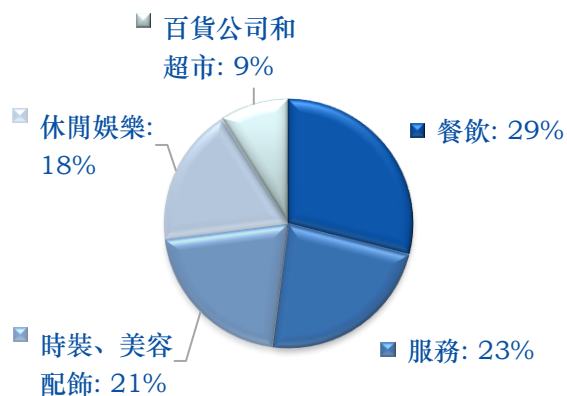
2022上半年

- 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，以及租金下跌所致
- 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
- 商場新訂租金下跌6.8%，平均出租率為99%
- 國際金融中心二期寫字樓的平均出租率為92%

按出租面的租約到期概況*



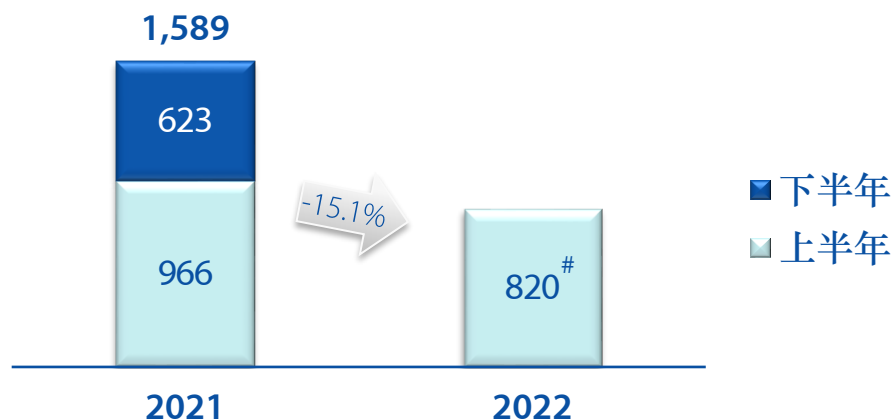
按出租面積的租戶組合*



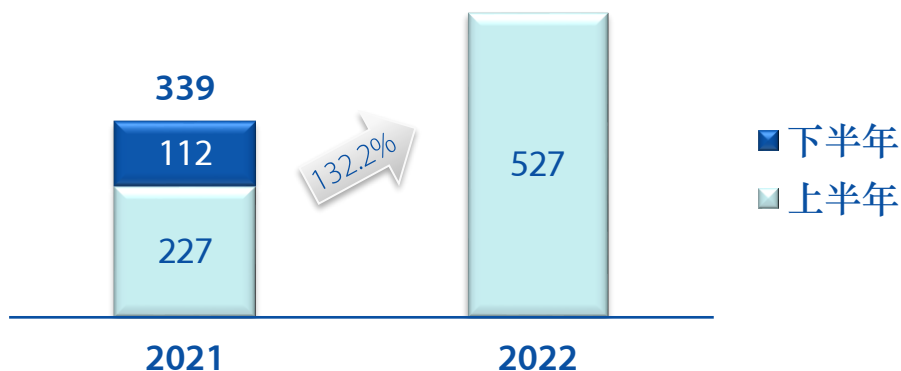
* 商場

中國內地和國際業務

中國內地和澳門EBIT* (百萬港元)



國際EBIT* (百萬港元)



2022上半年

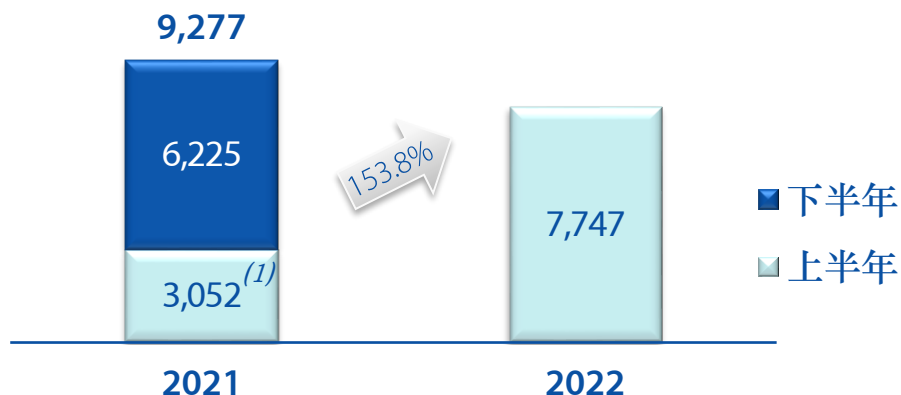
- 香港以外的附屬、聯營及合營公司乘客量上升1.1%至約8.15億
- 中國內地及澳門方面，經常性業務利潤減少，主要由於2022年上半年爆發新一波新冠疫情
- 杭州地鐵五號綫寶善橋站已於2022年4月通車
- 北京地鐵十六號綫餘下路段的建造工程繼續邁進，預計於2022年後全綫通車
- 深圳地鐵十三號綫繼續施工，多項主要合約亦已批出
- 國際業務方面，經常性業務利潤上升，主要是來自Metro Trains Melbourne的業務收入重訂，以及悉尼地鐵城市及西南綫按工程進度而利潤入帳
- 伊利沙伯綫中央營運段於2022年5月通車
- Mälartåg 區域交通服務的臨時協議已回復至為期八年的協議，期滿後或可獲續期一年

* 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經常性業務EBIT

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

香港物業發展

香港物業發展稅後利潤 (百萬港元)



2022上半年

- 物業發展利潤主要來自「LP10」、「晉環」及「揚海」所錄得的分佔盈餘
- 「凱柏峰I」於2022年6月推出預售
- 已批出百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目

物業項目入賬利潤	樓面面積 (平方米)	單位數目
LP10 (「日出康城」第十期)	75,400	893
晉環 (「港島南岸」第一期)	53,600	800
揚海 (「港島南岸」第二期)	45,800	600

批出物業發展項目	樓面面積 (平方米)	單位數目
百勝角通風樓物	27,000	550
東涌牽引配電站	87,300	1,600

物業發展項目	推售日期	已售出單位 (截至2022年6月底)
揚海 (「港島南岸」第二期)	2021年9月	600個單位已售出83%
柏傲莊 (大圍站)	2020年10月-2021年6月	3,090個單位已售出98% (截至2021年7月)
晉環 (「港島南岸」第一期)	2021年5月	800個單位已售出78%
LP10 (「日出康城」第十期)	2021年1月	893個單位已售出89%

1. 該金額已從中期業績所披露的金額調整，以符合本期之呈列方式

財務摘要

2022年上半年 (百萬港元)	經常性業務		
	香港 ⁽¹⁾	香港以外 ⁽¹⁾	總額
經常性業務收入	9,745	13,150	22,895
變動 (按年百分比)	(4.8%)	9.1%	2.7%
經常性業務虧損 ⁽²⁾	(232)	(446)	(678)
變動 (按年百分比)	n/m	n/m	n/m

(百萬港元)	2022年上半年	利好 / (不利) 按年百分比
經常性業務虧損 ⁽²⁾	(678)	n/m
物業發展利潤 (除稅後)		
香港	7,747	153.8%
中國內地	39	34.5%
小計	<u>7,786</u>	152.7%
基本業務利潤 ⁽²⁾	7,108	78.0%
投資物業公允價值計量虧損 ⁽³⁾	(2,376)	(80.0%)
公司股東應佔淨利潤 ⁽²⁾	4,732	77.0%
每股盈利 (港元)	0.76	76.7%
來自基本業務每股盈利 (港元)	1.15	76.9%
中期普通股股息每股 (港元)	0.42	68.0%

註:

- 香港經常性業務利潤/(虧損)包括香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃及管理、其他業務 (主要包括投資於八達通控股有限公司、昂坪360及顧問業務) 和項目研究及業務發展開支; 香港以外的經常性業務利潤/(虧損)包括業務發展開支
 - 已扣除非控股權益 (2022年上半年: 1.96億港元利潤; 2021年上半年: 1.09億港元利潤)
 - 投資物業公允價值計量虧損包括(i) 投資物業的公允價值重新計量, (ii) 初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量, 以及(iii) 相關所得稅
 - 若干比較數字已重新分類, 以符合本期之呈列方式
- n/m: 並無意義

基本業務分類利潤/(虧損)

	2022年 上半年	2021年 上半年	利好/(不利) 變動 %	
經常性EBIT⁽¹⁾ (百萬港元)				
香港車務營運 ⁽²⁾	(2,775)	(2,285)	(490)	(21.4)
香港車站商務 ⁽²⁾	1,098	1,145	(47)	(4.1)
香港物業租賃及管理業務 ⁽²⁾	1,865	2,067	(202)	(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	445	346	77.8
其他業務、以及項目研究及業務發展開支 ⁽⁴⁾	(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
除稅後物業發展利潤⁽⁵⁾	7,786	3,081	4,705	152.7
基本業務利潤	7,108	3,993	3,115	78.0

註:

1. 上述經常性EBIT為扣除利息、財務開支、及稅項前利潤/(虧損)
2. 已扣除折舊、攤銷及每年向九鐵公司支付的非定額付款
3. 已扣除折舊和攤銷但減值虧損前
4. 包括顧問業務、昂坪360、香港特區政府的項目管理
5. 若干比較數字已重新分類，以符合本期之呈列方式

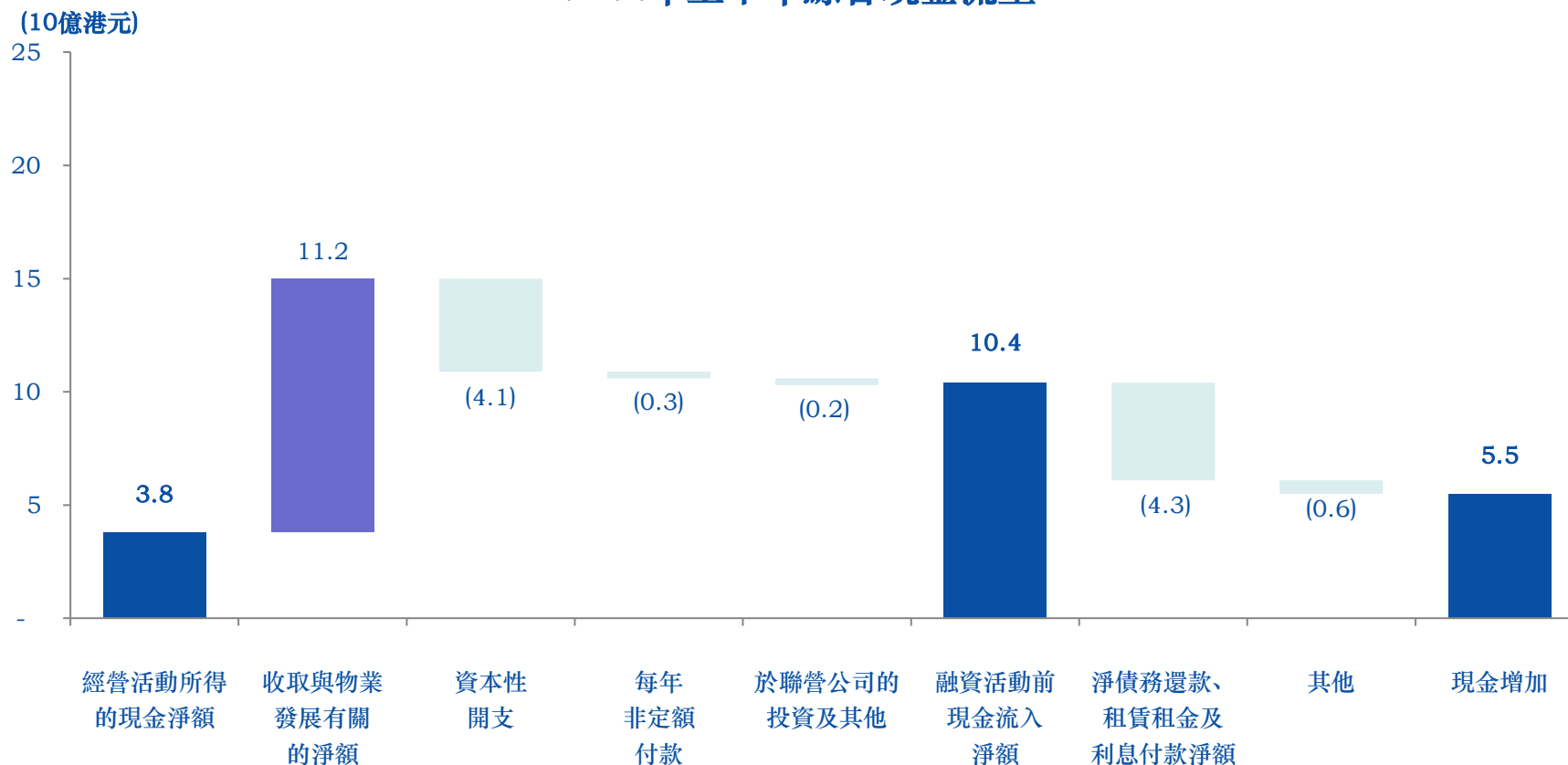
n/m: 並無意義

綜合財務狀況表

	2022年6月30日	2021年12月31日	增加／(減少)	
(百萬港元)				%
資產				
投資物業	82,492	84,801	(2,309)	(2.7)
其他物業、機器及設備	101,311	101,517	(206)	(0.2)
服務經營權資產	33,988	34,714	(726)	(2.1)
發展中物業	10,605	11,215	(610)	(5.4)
聯營公司及合營公司權益	12,504	12,442	62	0.5
應收帳項及其他應收款項	10,774	14,797	(4,023)	(27.2)
應收關連人士款項	5,586	4,384	1,202	27.4
現金、銀行結餘及存款	26,439	20,970	5,469	26.1
遞延開支	2,343	1,964	379	19.3
證券投資	1,470	1,479	(9)	(0.6)
待售物業	1,133	639	494	77.3
其他	3,649	3,160	489	15.5
總資產	292,294	292,082	212	0.1
負債				
債項	39,288	43,752	(4,464)	(10.2)
應付帳項、其他應付款項及撥備	40,390	40,077	313	0.8
本期所得稅	3,517	2,381	1,136	47.7
應付關連人士款項	5,518	479	5,039	n/m
服務經營權負債	10,181	10,231	(50)	(0.5)
遞延稅項負債	14,392	14,418	(26)	(0.2)
其他	1,080	707	373	52.8
總負債	114,366	112,045	2,321	2.1
總權益	177,928	180,037	(2,109)	(1.2)

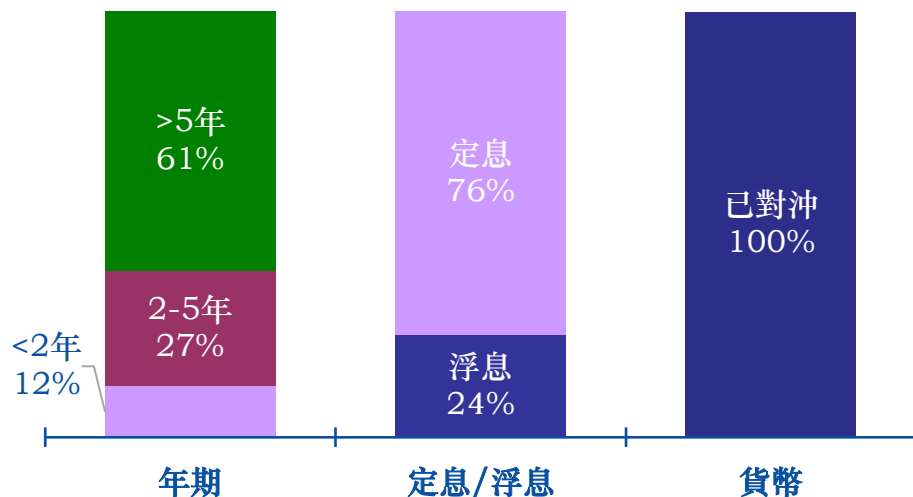
綜合現金流量

2022年上半年綜合現金流量



財務及信貸比率

公司債務結構 (2022年6月30日)⁽¹⁾



集團綜合債務總額⁽²⁾：

392.88億港元

(2021年12月31日為437.52億港元)

帶息借貸的平均借貸成本：

2.2% (與2021年上半年相同)

利息及財務開支：4.58億港元

(按年增加 2.9%)

淨負債權益比率⁽³⁾

2022年6月30日

2021年12月31日

12.7%

18.1%

利息保障⁽⁴⁾

2022年上半年

2021年上半年

19.8x

12.0x

註：

1. 不包括中國內地及海外附屬公司的債務

2. 不包括服務經營權負債

3. 計入來自租賃負債、銀行透支、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款作為債務的一部份

4. 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，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）

5. 若干比較數字已重新分類，以符合本期之呈列方式

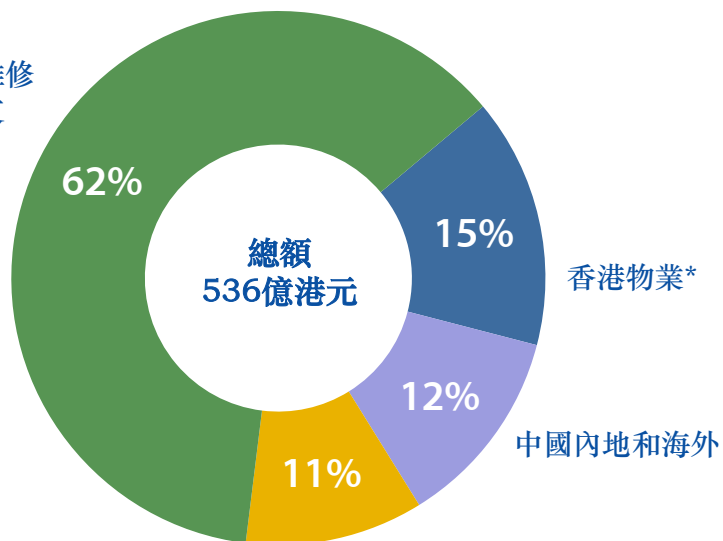
港鐵公司

資本性開支及投資



2022-2024

香港鐵路維修
資本性開支



香港新鐵路項目*

預計開支(億港元):

2022: 161

2023: 207

2024: 168

總額: 536

* 包括新鐵路和物業項目的規劃和設計工作資本開支，但不包括相關工程資本開支，相關開支視乎簽訂項目協議而定



展望

展望

香港經常性業務

- 新型冠狀病毒疫情的發展及全球經濟環境在2022下半年將存在重大的不確定性
- 租金下跌和租金寬減的影響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

物業發展業務

- 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
- 在未來約12個月，為東涌東站第一期及小蠔灣物業發展第一期第一批次進行招標，視乎市況及與政府簽訂項目協議及/ 或獲批地程序通過

新項目*

- 繼續推動《鐵路發展策略2014》多個項目
- 籌備《北部都會區發展策略》項目

香港以外的業務

- 拓展全球業務組合

* 視乎簽訂項目協議
港鐵公司



附錄

綜合現金流量

(百萬港元)	2022上半年	2021上半年	利好／(不利)	變動 %
經營活動所得的現金淨額	3,775	4,215	(440)	(10.4)
收取與物業發展有關的淨額	11,152	12,961	(1,809)	(14.0)
資本性開支	(4,053)	(3,193)	(860)	(26.9)
每年非定額付款	(260)	(238)	(22)	(9.2)
於聯營公司的投資及其他	(217)	(814)	597	73.3
融資活動前現金流入淨額	10,397	12,931	(2,534)	(19.6)
淨債務還款、租賃租金及利息付款淨額	(4,344)	(4,033)	(311)	(7.7)
其他	(584)	(11)	(573)	n/m
現金淨增加	5,469	8,887	(3,418)	(38.5)

n/m: 並無意義

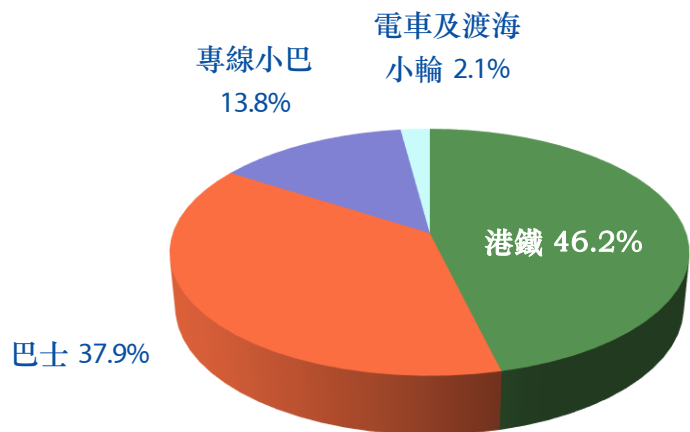
香港車務營運

	2022上半年	2021上半年	利好／(不利) 變動 (%)
乘客量 (百萬)			
- 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)
- 城際客運	-	-	n/m
總數	649.4	735.9	(11.8)
平均車費 (港元)			
- 本地鐵路服務	8.08	7.61	6.1
- 過境服務	9.6	10.2	(5.0)
- 高速鐵路 (香港段)	-	-	n/m
- 機場快綫	34.7	53.1	(34.7)
損益 (百萬港元)			
- 本地鐵路服務	4,782	5,000	(4.4)
- 過境服務	2	2	-
- 高速鐵路 (香港段)	723	651	11.1
- 機場快綫	33	51	(35.3)
- 輕鐵及巴士	248	268	(7.5)
- 城際客運	-	-	n/m
- 其他	27	32	(15.6)
總收入	5,815	6,004	(3.1)
員工薪酬及有關費用	(3,155)	(2,988)	(5.6)
保養及相關工程	(1,019)	(1,046)	(2.6)
水電費用	(877)	(826)	(6.2)
一般及行政開支	(343)	(346)	0.9
耗用的存料與備料	(253)	(267)	5.2
鐵路配套服務	(89)	(113)	21.2
政府地租及差餉	(77)	(80)	3.8
其他費用	(118)	(87)	(35.6)
EBITDA	(116)	251	n/m
折舊及攤銷	(2,496)	(2,362)	5.7
每年非定額付款	(163)	(174)	(6.3)
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%)	-9.6百份點

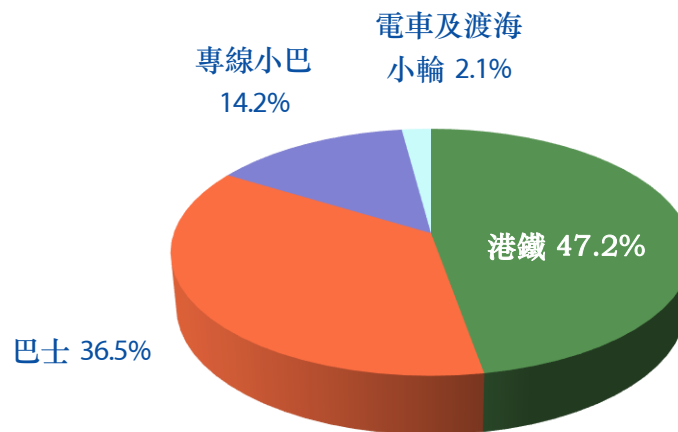
n/m: 並無意義

香港車務營運：市場佔有率

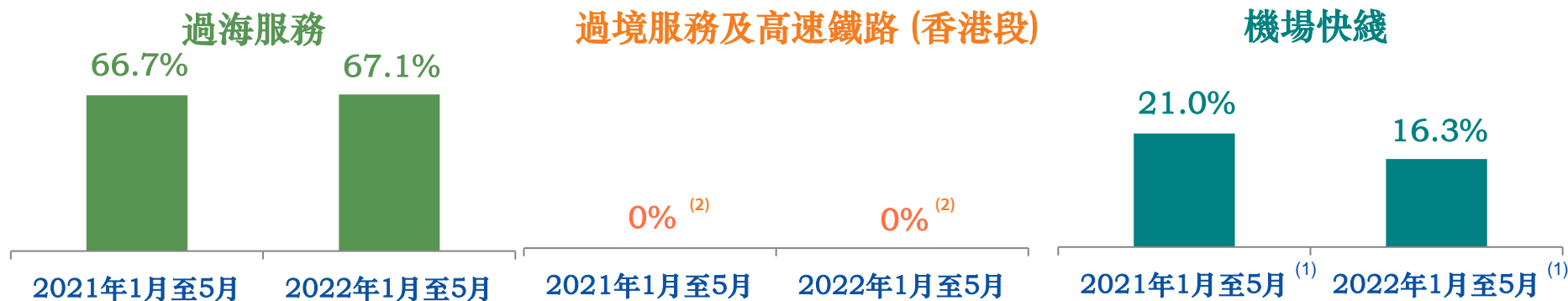
香港專營公共交通工具



2021年1月至5月



2022年1月至5月



資料來源：運輸署 / 入境事務處 / 香港機場管理局

1. 根據香港機場管理局公布的航空旅客總數，計算出當中使用機場快綫的乘客比例
2. 期內過境服務及高速鐵路(香港段)暫停

香港車站商務

香港車站商務 (百萬港元)	2022上半年	2021上半年	利好／(不利) 變動 (%)
- 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)
營運開支	(244)	(220)	(10.9)
EBITDA	1,237	1,276	(3.1)
折舊及攤銷	(105)	(95)	(10.5)
每年非定額付款	(34)	(36)	5.6
EBIT	1,098	1,145	(4.1)
EBITDA 邊際比率 (%)	83.5%	85.3%	-1.8百份點
EBIT 邊際比率 (%)	74.1%	76.5%	-2.4百份點
平均出租率 (%，車站商店)	97.4%	98.1%	-0.7百份點
新訂租金幅度 (%，車站商店)	-13.5%	-17.5%	+4.0百份點

註：在新型冠狀病毒疫情下向受車站關閉及口岸關閉後跨境鐵路服務停運所影響的租戶以及向其他車站商店租戶提供租金寬減。

香港物業租賃及管理及香港物業發展

香港物業租賃及管理 (百萬港元)	2022上半年	2021上半年	利好／(不利) 變動 (%)
- 物業租賃	2,188	2,392	(8.5)
- 物業管理	119	119	-
總收入	2,307	2,511	(8.1)
營運開支	(434)	(433)	(0.2)
EBITDA	1,873	2,078	(9.9)
折舊及攤銷	(7)	(10)	30.0
每年非定額付款	(1)	(1)	-
EBIT	1,865	2,067	(9.8)
EBITDA 邊際比率 (%)	81.2%	82.8%	-1.6百份點
EBIT 邊際比率 (%)	80.8%	82.3%	-1.5百份點
平均出租率(%，商場)	99.0%	98.5%	+0.5百份點
平均出租率(%，國際金融中心二期)	92.0%	98.2%	-6.2百份點
新訂租金 (%，商場)	-6.8%	-11.4%	+4.6百份點

香港物業發展 (百萬港元)	2022上半年	2021上半年	利好／(不利) 變動 (%)
- 分佔物業發展所得的盈餘及未出售物業的權益	9,161	3,635	152.0
- 西鐵物業發展的代理費及其他收入	122	29	320.7
- 其他費用及雜項研究	(6)	(10)	40.0
EBIT	9,277	3,654	153.9

n/m: 並無意義

註: 在疫情期間向租戶提供紓困措施。我們按租戶的個別情況給予租金寬減，並優先考慮中小型租戶
2022年上半年香港物業發展利潤，主要來自「LP10」、「晉環」及「揚海」所錄得的分佔盈餘

中國內地及國際業務

(百萬港元)	2022上半年	2021上半年	利好／(不利) 變動 (%)
附屬公司經常性業務收入	13,150	12,050	9.1
- 墨爾本都市鐵路	580	299	94.0
- 悉尼地鐵西北綫	27	33	(18.2)
- 悉尼地鐵城市及西南綫	113	4	n/m
- Nordic Group	(12)	21	n/m
- TfL Rail/伊利沙伯綫	94	74	27.0
- 深圳地鐵四號綫*	43	56	(23.2)
- 其他	78	92	(15.2)
EBITDA	923	579	59.4
折舊及攤銷	(132)	(134)	(1.5)
EBIT	791	445	77.8
EBIT (已扣除非控股權益)	595	336	77.1
EBITDA 邊際比率 (%)	7.0%	4.8%	+2.2%百分點
EBIT 邊際比率 (%)	6.0%	3.7%	+2.3%百分點
經常性業務利潤	364	258	41.1
聯營公司及合營公司			
應佔EBIT	752	857	(12.3)
應佔利潤	292	430	(32.1)
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

註: 乘客人數受到新冠病毒疫情影響, 但乘客量減少對公司財務表現的影響並不相同, 程度視乎不同業務合約所採用的經營模式而定

* 不包括2022年上半年對中國內地深圳地鐵四號綫所作的9.62億港元減值虧損

土地儲備

天榮站
已批出：總樓面面積
9萬平方米

大圍站
已批出：總樓面面積
25萬平方米

何文田站
已批出：總樓面面積
13萬平方米

百勝角通風大樓
已批出：總樓面面積
3萬平方米

日出康城
已批出：總樓面面積
32萬平方米

油塘通風樓
已批出：總樓面面積
3萬平方米

東涌牽引配電站
已批出：總樓面面積
9萬平方米

港島南岸
已批出：總樓面面積
31萬平方米



註：住宅總樓面面積：113萬平方米 (已批出)
商場總樓面面積：11萬平方米

香港物業發展

未入賬的港鐵發展項目：提供約20,000個住宅單位（總樓面面積：約113萬平方米）

	物業招標	批出日期	發展商	住宅總樓面 面積 (平方米)	單位數目	利潤模式			預計落成日期
						整筆過款項前期 和/或後期	分佔盈餘	物業攤分	
1	大圍站	2014年10月	新世界	190,480	3,090		✓	✓	待定
2	天榮站	2015年2月	新鴻基	91,051	1,976		✓		2024
3	何文田站第一期項目	2016年12月	鷹君	69,000	990	✓	✓		2024
4	油塘通風樓項目	2018年5月	信和置業及資本策略地產	30,225	792	✓	✓		2025
5	「港島南岸」第三期項目	2018年8月	長江	92,900	1,200	✓	✓	✓	2024
6	何文田站第二期項目	2018年10月	華懋	59,400	845	✓	✓		2024
7	「日出康城」第十一期項目	2019年4月	信和置業、嘉華及招商局	88,858	1,880	✓	✓		2025
8	「港島南岸」第四期項目	2019年10月	嘉里建設、太古地產及信和置業	59,300	800	✓	✓		2025
9	「日出康城」第十二期項目	2020年2月	會德豐	89,290	2,000	✓	✓		2026
10	「日出康城」第十三期項目	2020年10月	信和置業、嘉里建設、嘉華及招商局	143,694	2,550	✓	✓		2026
11	「港島南岸」第五期項目	2021年1月	新世界、帝國發展、資本策略地產及麗新發展	59,100	1,050	✓	✓		2026
12	「港島南岸」第六期項目	2021年4月	會德豐	46,800	750	✓	✓		2027
13	百勝角通風樓	2022年4月	新世界及招商局	27,000	550	✓	✓		2031
14	東涌牽引配電站	2022年7月	華懋	87,300	1,600	✓	✓		2031



港鐵公司

www.mtr.com.hk
investor@mtr.com.hk