

業務回顧

香港業務

港鐵大致採用鐵路加物業模式經營「香港客運服務」，包括香港鐵路及巴士服務、車站零售及其他站內商務，以及與公司鐵路相連的物業發展、租賃及管理。這經營

模式讓港鐵得以斥資為鐵路資產進行維修及持續升級，並促進以鐵路交通為導向的發展（「TOD」），造福鐵路沿綫的社區，同時確保公司可持續發展，為股東創造價值。這是港鐵的核心業務。

香港客運服務 車務營運

摘要

- 完成檢討票價調整機制，繼續沿用現行直接驅動的票價調整機制方程式，並加入若干新安排，維持公司的財務可持續性
- 在未來五年內投入超過650億港元，進行鐵路資產維修保養及更新，創建智慧鐵路
- 列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均保持於99.9%的世界級水平



百萬港元	截至6月30日止六個月		增/(減)百分率
	2023年	2022年	
香港車務營運			
總收入	9,342	5,815	60.7
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤/(虧損)(「EBITDA」)	2,680	(116)	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」)	(774)	(2,775)	72.1
EBITDA邊際比率(%)	28.7%	(2.0)%	n/m
EBIT邊際比率(%)	(8.3)%	(47.7)%	39.4個百分點

n/m：並無意義

2023年首六個月，香港車務營運的收入為93.42億港元，較去年同期的58.15億港元增加60.7%。未計利息、財務開支、稅項和計及每年非定額付款後的虧損為7.74億

港元，較2022年上半年減少72.1%。業績改善，主要由於疫情後有所復甦，本地鐵路服務的乘客量上升，加上過境服務及高速鐵路(香港段)恢復運作。

乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	截至2023年 6月30日止六個月	增/(減)百分率	截至2023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	777.2	36.2	6,680	39.7
過境服務	28.1	n/m	842	n/m
高速鐵路(香港段)	7.6	n/m	1,172	62.1
機場快綫	4.6	374.0	280	748.5
輕鐵及巴士	102.6	32.0	323	30.2
城際客運	-	n/m	-	n/m
	920.1	41.7	9,297	60.6
其他			45	66.7
總計			9,342	60.7

n/m：並無意義

隨著疫情受控及旅遊限制解除，尤其是通往中國內地的鐵路服務分階段重開，乘客量在2023年上半年開始回升。高速鐵路(香港段)自1月起逐步恢復營運；落馬洲和羅湖過境服務亦先後於1月和2月恢復。年內首六個月，港鐵所有鐵路和巴士服務的總乘客量為9.201億人次，較2022年同期的6.494億人次上升41.7%，而周日平均乘客量亦上升40.3%至540萬人次。

市場佔有率

港鐵於2023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49.6%，而2022年同期為47.2%。這主要是來自2022年5月起通車的東鐵綫過海段帶來的新增乘客量，加上自防疫措施逐步取消以來，過境服務、高速鐵路(香港段)和機場快綫的乘客量均有所回升，而這三項服務所佔市場比率較其他專營公共交通營運商為高。當中，在過海交通工具市場的佔有率為71.8%，而2022年首五個月為67.1%。

隨著高速鐵路(香港段)和過境服務分階段重開，港鐵於2023年首五個月在過境交通業務的市場佔有率回升至53.5%，而去年同期因服務暫停，市場佔有率為0.0%。

港鐵於2023年首五個月在往返機場交通工具市場的佔有率則由16.3%上升至20.1%。

車費調整、推廣及優惠

3月，港鐵與政府完成每五年一次的票價調整機制檢討。經檢討後確定，港鐵在未來為期五年的周期(2023/2024年度至2027/2028年度)內，將繼續沿用現行直接驅動的票價調整機制方程式，為鐵路資產的維修保養、升級和更新提供穩定的經常性收入來源。現有的「負擔能力上限」安排(即票價上調幅度不得高於相應年度家庭住戶每月入息中位數的變動幅度)也會保留，以繼續照顧市民的負擔能力。至於「生產力因素」，則改進為參照公司的稅後香港物業發展利潤，因應有關改動得出的生產力因素數值，將令票價調整幅度降低0.6至0.8個百分點。經計及特別扣減的1.2個百分點，以及延後至2024/2025年度實施的特別延後調整1.65個百分點和自願延後調整0.2個百分點，2023/2024年度的整體票價調整幅度為+2.3%，有助支持疫情後的經濟復甦。此外，港鐵亦優化了服務表現回贈，新增「感謝日」活動回饋乘客。港鐵全月通及都會票等優惠亦會延續，惠及中長途乘客。自2023年第四季起，港鐵將綠色專綫小巴轉乘優惠由每程0.3港元提高至0.5港元。

公司亦繼續為各個層面的乘客，包括上班族、長者、小童、合資格的學生及殘疾人士提供恆常票價優惠。

服務表現

港鐵的鐵路服務及其可靠程度均達致世界級水平，我們以此為榮。期內，乘客車程準時程度及列車按照編定班次行走均達致99.9%，超越了營運協議的要求，以及我們在顧客服務承諾中自行訂立更為嚴格的目標。

2023年首六個月，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾87萬及逾46萬班次的列車服務，由公司可控制因素導致31分鐘或以上的延誤共有五宗，其中重鐵四宗，輕鐵一宗。我們會對每宗事故作深入檢視，以避免類似事故發生。

港鐵一直以向乘客提供安全、可靠、高效的鐵路服務為首要目標。港鐵在2022年底發生兩宗事故後，委任專家小組全面檢討公司鐵路資產管理及維修保養制度，有關工作已於2023年6月完成。公司現正落實專家建議，包括於未來五年內投放逾650億港元進行鐵路資產更新及維修，並加速應用創新及科技，將鐵路資產管理提升至更高水平。

提升顧客乘車體驗

作為世界領先的鐵路運輸服務供應商之一，港鐵一直持續完善其鐵路網絡、資產及服務，使顧客體驗得以持續提升、更趨智能化的服務。期內，公司在多個重要領域取得進展，包括引進新科技、升級列車和設備、鼓勵創新等，讓乘客更感舒適、便捷。

2023年3月，公司斥資13億港元提升自動收費系統，陸續為全港港鐵站更新共2,400個出入閘機。新款閘機的機身更纖巧，令通道更寬闊，而閘機的軟件能支援更多電子支付方式，方便乘客及旅客選用。作為自動收費系統長期資產更新計劃的一部分，公司亦正逐步提升港鐵站客務中心的支付功能，乘客可使用現金、八達通、二維碼電子錢包或信用卡，購買「全月通加強版」、「港鐵都會票」和港鐵精品等。

為逐步以更舒適的新型列車取代現有的列車，截至2023年6月已有八列全新配備SACEM信號系統的Q車於觀塘綫投入服務。我們的目標是在今年年底前，將13列全新Q車投入觀塘綫。港鐵已訂購合共93列全新八卡重鐵列車和40輛全新輕鐵車輛，以新型列車取代即將退役的現有列車和車輛。截至2023年6月，40輛全新輕鐵車輛已經運抵香港，其中38輛更已投入客運服務。

期內，在荃灣綫、港島綫、觀塘綫及將軍澳綫上將現有SACEM信號系統更換至「通訊為本列車控制」信號系統（「CBTC系統」）的工程繼續進行。新CBTC系統通過必要的測試，符合相關政府部門的要求後，預計可於2025年至2026年間在荃灣綫投入服務，之後會在港島綫、觀塘綫及將軍澳綫陸續啟用。整個信號系統工程預計於2028年至2029年間全部完成。

今年，我們又開展了新一輪的工程，更換成31台更具能源效益的新型號冷卻裝置，讓置身車站的乘客更感舒適，同時節省用電。項目預計於2026年完成。

自2023年5月起，我們在東鐵綫羅湖/落馬洲至旺角東沿綫13個車站的35個月台，開始安裝合共約1,600對自動月台閘門。

2023年4月，我們將智能洗手間管理系統擴展至香港站的所有洗手間，透過數碼顯示屏為乘客提供有關廁格使用狀況和室內空氣質素的資訊。這些創新設施已在中環站、金鐘站、會展站和尖沙咀站啟用，並將於今年年底前擴展至鑽石山站和油塘站。

2023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%	99.8%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽¹⁾	不適用	不適用	不適用
- 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⁾	不適用	不適用	不適用
- 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%	99.7%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽¹⁾	不適用	不適用	不適用
- 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	1,000,000	2,193,611
- 東鐵綫及屯馬綫	不適用	1,000,000	6,563,294
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	18,000	40,195
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%	99.8%
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	99.8%
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%	99.8%
- 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			
- 東鐵綫	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%	99.9%
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	94.0%	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%	99.6%
- 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。

2 屯馬綫於2023年6月26日完成首兩年的營運。屯馬綫的實際表現結果將於2023年公司年報內公布。

智慧出行、營運及維修

港鐵「載·向未來」，不斷透過創新來提升顧客體驗。今年首六個月，我們擴展「Next Train」功能，讓乘客在MTR Mobile應用程式和月台均可實時查看南港島綫和荃灣綫的列車預計到站時間。此功能將涵蓋整個鐵路網絡(包括輕鐵)。4月，我們將顧客資訊單張數碼化，在推廣無紙化的同時，又可確保資訊及時更新。5月，我們聯同八達通卡有限公司進一步優化「港鐵學生乘車優惠計劃」，讓持有「學生身份」的乘客將八達通實體卡轉移至手機八達通，

這是合資格乘客首次可以透過手機八達通享有港鐵提供的恆常票價優惠。此外，「關愛共乘」應用程式透過多項功能為有需要人士及長者提供協助，展示了我們致力提供無障礙服務及照顧不同乘客出行需要的決心。

「載·向未來」對於港鐵提升營運效率亦至關重要。今年上半年，我們推出新的「智慧車廠營運」計劃，將若干營運及維修工序數碼化及自動化，以提高工作效率。計劃首階段已於7月在何東樓車廠投入運作。同時，港鐵與阿里巴巴合作開發的雲端人工智能平台「智慧列車計劃」，優化列車里程調節及規劃，預計將於今年第三季於東鐵綫使用。

香港客運服務 車站商務

摘要

- 免稅店及過境車站廣告業務重啟
- 5G服務覆蓋79個車站



截至6月30日止六個月

百萬港元	2023年	2022年	增/(減)百分率
香港車站商務			
車站零售租金收入	1,640	774	111.9
廣告收入	416	352	18.2
電訊業務收入	309	316	(2.2)
其他車站商務收入	50	39	28.2
總收入	2,415	1,481	63.1
EBITDA	2,160	1,237	74.6
EBIT	1,798	1,098	63.8
EBITDA邊際比率(%)	89.4%	83.5%	5.9個百分點
EBIT邊際比率(%)	74.5%	74.1%	0.4個百分點

2023年上半年，來自全香港車站商務活動的總收入按年增加63.1%至24.15億港元，主要由於免稅店業務的租金收入隨著過境車站於2023年年初重開而恢復。

車站零售租金收入從2022年上半年的7.74億港元增加至16.40億港元。儘管免稅店業務恢復及社交距離措施的取消均有助業務營運開始回復正常，但車站零售租金收入仍然受到之前的新訂租金下跌影響。

截至2023年6月30日，港鐵的車站零售商店總數為1,563間，零售設施的總面積為68,273平方米。車站商店新訂租金下跌8.4%，平均出租率為97.0%。

為幫助租戶吸引顧客，港鐵繼續透過廣受歡迎的MTR Mobile應用程式、「MTR分」獎賞計劃和極具標誌性的印花賞計劃，進行各種促銷活動。2023年4月，我們藉著政府推出最新一輪消費券計劃，與八達通應用程式合作推出「即搶快閃現金券」獎賞活動，向乘客派發港鐵車站商店的電子優惠券。我們會繼續檢討租戶組合，包括引入快閃店，一方面帶動租金收入，同時確保我們的零售組合能滿足顧客的期望。

截至2023年6月30日，按出租面積計算，約31%車站商店(包括免稅店)的租約於2023年下半年到期、25%於

2024年到期、30%於2025年到期，以及14%於2026年或之後到期。

截至2023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45%、餅店約佔12%、便利店約佔12%、乘客服務約佔12%，以及其他類別約佔19%。

2023年上半年，廣告收入增加18.2%至4.16億港元，主要因為客戶在防疫措施取消後增加廣告支出。

截至2023年6月30日，車站及列車內的廣告點總數減至42,817，主要由於新Q車內的廣告點數量較少，以及廣告牌改造。今年首六個月，我們繼續將廣告模式全面數碼化，同時增強分銷網絡，以滿足市場對靈活展示方案、動態內容及針對性廣告的需求。

2023年首六個月，電訊業務收入減少2.2%至3.09億港元。5G服務現已覆蓋港鐵網絡內79個車站。此外，我們預計於今年第三季批出一個新商業電訊系統的標書，該系統將覆蓋24個車站，可支援更多5G服務，並加快數據傳輸速度。截至2023年6月30日，我們位於將軍澳的數據中心，75%的容量已被預訂，目標是在一年內達到95%以上。同時，我們繼續探索其他數據中心發展機會。

物業及其他業務

摘要

- 「圍方」商場已於2023年7月開張試業
- 物業發展利潤來自「日出康城」第十一期及多個已完成項目

物業租賃及管理

百萬港元	截至6月30日止六個月		增/(減)百分率
	2023年	2022年	
香港物業租賃及管理業務			
物業租賃業務收入	2,324	2,188	6.2
物業管理業務收入	132	119	10.9
總收入	2,456	2,307	6.5
EBITDA	1,998	1,873	6.7
EBIT	1,990	1,865	6.7
EBITDA邊際比率(%)	81.4%	81.2%	0.2個百分點
EBIT邊際比率(%)	81.0%	80.8%	0.2個百分點

2023年上半年，物業租賃業務收入增加6.2%至23.24億港元，主要由於防疫措施放寬後為租戶提供的租金寬減減少，但部分增長被新訂租金下跌抵銷。

在香港，港鐵商場新訂租金錄得12.6%的跌幅，平均出租率為99%。公司在「國際金融中心二期」的18層寫字樓，亦錄得99%的平均出租率。

今年上半年，港鐵為吸引購物者而推出一系列策略性的推廣活動及針對性的營銷活動。5月，為響應政府的「開心香港」活動，港鐵旗下商場舉辦「Happy Music Festival」，推出一連串音樂表演及特色主題活動。同月，港鐵商場推出「開心購物賞」— Click即搶活動，送出總值逾2,000萬港元的購物券。

2023年7月22日，大圍的新商場「圍方」隆重開張試業。這個新商場的總樓面面積為60,620平方米，匯聚超過150家零售租戶，為社區提供餐飲、娛樂及其他服務。

截至2023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257,021平方米的零售物業、39,451平方米的寫字樓，以及19,206平方米的其他用途物業。

截至2023年6月30日，按出租面積分析，商場的租約到期概況為約14%於2023年下半年到期、34%於2024年到期、21%於2025年到期，以及31%於2026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30%、服務類別約佔22%、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，香港物業管理業務收入增加10.9%至1.32億港元，主要由於來自新增管理單位的額外收入。截至2023年6月30日，港鐵管理超過121,000個住宅單位及約820,000平方米的商用及寫字樓面積。

物業發展及招標

2023年上半年，香港物業發展錄得7.12億港元的除稅後利潤，主要來自「日出康城」第十期的初始利潤入帳及多個已完成項目的餘下利潤。

「晉環」(「港島南岸」第一期)、「揚海」(「港島南岸」第二期)及「LP10」(「日出康城」第十期)於期內繼續進行銷售，已分別售出約79%、84%及90%的單位。另外，多個物業發展項目繼續進行預售。截至2023年6月30日，「凱柏峰I」及「凱柏峰II」(「日出康城」第十一期)已分別售出約79%及24%的單位。「瑜一」(何文田站第二期)第IA、IB和IC期分別於5月、3月和4月陸續推出預售，截至2023年6月30日已分別售出13%、98%和85%的單位。「海盈山」(「港島南岸」第四期)第4A期已於7月推出預售。

西鐵物業方面，由港鐵擔任九廣鐵路公司相關附屬公司代理人的「匯豐」發展項目(南昌站)繼續進行銷售。「The YOHO Hub」第一期(元朗站)截至2023年6月30日

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
瑜一	華懋集團	住宅	59,400	2018年10月	2024年分期落成
康城站					
凱柏峰	信和置業有限公司、 嘉華國際集團有限公司和 招商局置地有限公司	住宅	88,858	2019年4月	2024年分期落成
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	190,480	2014年10月	第一及二期於 2022年落成 第三期待 2022年落成
		商場	60,620*		
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)					
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	2025年 2023年落成
海盈山	嘉里建設有限公司、太古地產有限公司和 信和置業有限公司	住宅	59,300	2019年10月	2024年分期落成
第五期	新世界發展有限公司、Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、 資本策略地產有限公司和麗新發展有限公司	住宅	59,100	2021年1月	2026年
第六期	會德豐地產有限公司	住宅	46,800	2021年4月	2028年
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園景廣場

待批出之物業發展項目⁽¹⁾

地點	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
小蠔灣	住宅	826,000	2023 – 2036年	2030 – 2042年
	商場	30,000		
	幼稚園	4,500		
東涌東站 ⁽²⁾	住宅	456,600	2023 – 2026年	2030 – 2034年
	商場	60,000		
	寫字樓	110,000		
	幼稚園	1,800		

附註：

1 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展組合。

2 物業發展組合尚待確定批地條款及相關法定程序。

已售出43%的單位。我們亦已取得「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)繼續進行預售，截至2023年6月30日已分別售出99%及82%的單位。我們亦已取得「柏瓏III」的預售樓花同意書。

其他業務

隨著訪客人數增至56萬人次，昂坪360的收入由2022年上半年的2,200萬港元增長至1.46億港元，這主要因為昂坪360在2022年上半年受第五波新冠疫情爆發影響，纜車服務於1月7日至4月20日關閉，令致與該時期比較時出現基數較低的情況。

今年上半年，公司應佔八達通控股有限公司的利潤增長36.4%至2.70億港元，主要因為過境車站重開、社交距離措施取消令消費者信心增強，以及政府消費券計劃帶動消費上升。截至2023年6月30日，在香港接納八達通付款的服務供應商已逾97,000家。八達通透過與第三方支付系統合作，現可於中國內地及全球3,000萬個消費點使用。八達通卡及其他儲值八達通產品的總流通量達2,370萬張，而每日平均交易數量及交易金額分別為1,590萬宗及3.534億港元。



拓展香港業務

摘要

- 就東涌綫延綫項目與政府簽訂項目協議
- 「THE SOUTHSIDE」商場繼續施工，預備於2023年第四季分階段開業

2023年上半年，港鐵另一個重要基建項目東涌綫延綫工程啟動，標誌著香港鐵路網絡拓展邁進「建設無限未來」的新時代，於未來十年內進一步提升香港交通運輸的效率，並開創更多優質TOD項目。這階段涵蓋政府《鐵路發展策略2014》的多個新項目及《北部都會區發展策略》的項目，以加強本地社區與鄰近的大灣區城市的連繫。同時，我們繼續拓展港鐵旗下零售物業組合，透過發展新商場項目為鐵路網絡沿綫的增長地區提供更多優質的購物選擇。

2023年上半年，我們已就營運協議完成與政府的周期檢討。除觸及多項表現基準外，同時亦檢視了未來鐵路項目的地價安排條款。參照已商定的小蠔灣及東涌綫延綫項目的修訂安排，即地價評定基準為該發展用地在計入（而並非撇除）鐵路的存在因素後的市值減去若干協定的下調金額。修訂後的營運協議訂明除非政府及公司另行協商，未來將繼續沿用此安排，並考慮到營運協議中表示公司在承擔新項目時將仍需要取得合適的商業回報率。

發展中項目

2月28日，公司就東涌綫延綫的融資、設計、建造、營運及維修與政府簽訂項目協議。公司亦會建造機場鐵路掉頭隧道延展段。東涌綫延綫項目包括改動現時東涌站與欣澳站之間一段約1.2公里長的路軌走綫、將現有東涌綫向西延伸約1.3公里、在東涌站與欣澳站之間建造新的東涌東站，以及建造東涌綫的新終點站：東涌西站。東涌綫延綫通車後，將為東涌居民及新市鎮未來新增人口提供直接鐵路服務。機場鐵路掉頭隧道延展段則有助提升東涌綫及機場快綫列車的運行效率。公司將利用「鐵路加物業」模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為整個工程項目提供資金。

5月25日，東涌綫延綫項目舉行動工典禮，成為《鐵路發展策略2014》下首個動工的項目，預計於2029年竣工。機場鐵路掉頭隧道延展段預計於2025年動工，並於2032年完成。

除東涌綫延綫外，將來的小蠔灣站亦將提升北大嶼山的交通聯繫，並配合小蠔灣項目未來人口的需求。該車站坐落小蠔灣，位於欣澳站與東涌站之間，預計於2023年動工，目標完工日期為2030年。

擴展物業組合

投資物業

繼「圍方」於2023年7月開始試業後，黃竹坑站的「THE SOUTHSIDE」商場預計於今年第四季起分階段開業。「THE SOUTHSIDE」總樓面面積達47,000平方米，將有約150家商戶進駐，現時預租率已超過50%。

其他新鐵路項目

同時，我們正密切參與《鐵路發展策略2014》— 香港下一階段鐵路網絡發展藍圖 — 其他多個主要項目。屯門南延綫方案已於2022年6月根據《鐵路條例》獲批，目標動工日期為2023年，並預計於2030年竣工。將建於東鐵綫落馬洲站與上水站之間的新古洞站方案已於2022年11月根據《鐵路條例》獲批，預計於今年稍後時間展開建造工程，目標完工日期為2027年。我們與政府就屯門南延綫及古洞站的項目協議的商討，亦已進入後期階段。北環綫主綫的設計工程仍在進行中，而我們亦繼續進行洪水橋站的詳細設計與規劃工作，該車站將位於屯馬綫的天水圍站與兆康站之間。同時，我們繼續就北港島綫和南港島綫(西段)項目的相關挑戰，與政府合力處理。

港鐵全力支持政府在《北部都會區發展策略》及《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》(「RMR2030+」)中提出的鐵路項目。這些項目將擴大本港鐵路網絡的覆蓋面，令全港各地社區的聯繫更緊密，並增進香港與大灣區其他城市的交通聯繫。我們正與政府合作開展RMR2030+項目，包括將軍澳綫南延綫及中鐵綫。我們亦正就東鐵綫上擬建的新白石角站，進行相關建造工程的研究工作。

住宅物業發展

小蠔灣項目毗鄰未來的小蠔灣站，將分階段發展，提供約10,720個私營住宅單位。視乎市場情況及招標進度，預計首批住戶將於2030年入伙。

我們有14個新住宅物業項目正在進行中，將於中短期內為香港住宅市場提供合共約16,000個單位。東涌東站物業發展項目方面，視乎市場情況，我們將開始籌備與招標相關的工作。我們亦繼續研究現有及未來鐵路沿綫其他地區的發展潛力。



中國內地及國際業務

摘要

- South Western Railway及墨爾本都市鐵路專營權分別獲延長至2025年5月及2026年年中
- 北京地鐵十六號綫餘下路段及北京地鐵十七號綫北段正在施工，計劃於今年年底前通車

我們藉著中國內地及國際業務，將收入來源分散到不同地域，並在全球各地建立港鐵品牌。該項業務亦是企業策略的重要支柱之一，與「香港核心業務」及「新增長引擎」相輔相成，在高潛力市場開創機遇，支持公司的長遠業務

發展目標。期內，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、歐洲及澳洲合共約11億人次乘客提供世界級的低碳集體運輸服務。

中國內地及國際業務

截至6月30日止六個月 百萬港元	中國內地和澳門的鐵路、 物業租賃及物業管理業務*			國際鐵路業務			總計		
	2023年	2022年	增/(減) 百分率	2023年	2022年	增/(減) 百分率	2023年	2022年	增/(減) 百分率
經常性業務									
附屬公司									
收入	863	818	5.5	12,216	12,332	(0.9)	13,079	13,150	(0.5)
EBITDA	152	121	25.6	380	802	(52.6)	532	923	(42.4)
EBIT	22	114	(80.7)	268	677	(60.4)	290	791	(63.3)
EBITDA邊際比率(%)	17.6%	14.8%	2.8個百分點	3.1%	6.5%	(3.4)個百分點	4.1%	7.0%	(2.9)個百分點
EBIT邊際比率(%)	2.5%	13.9%	(11.4)個百分點	2.2%	5.5%	(3.3)個百分點	2.2%	6.0%	(3.8)個百分點
經常性業務(虧損)/利潤 (已扣除非控股權益)	(9)	94	n/m	(32)	270	n/m	(41)	364	n/m
聯營公司及合營公司									
應佔利潤	335	257	30.4	27	35	(22.9)	362	292	24.0
公司股東應佔期內利潤/(虧損)									
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支及減值虧損前)							321	656	(51.1)
– 業務發展開支							(128)	(140)	8.6
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支後但減值虧損前)							193	516	(62.6)
– 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)							193	(446)	n/m
– 來自中國內地物業發展							20	39	(48.7)
– 來自基本業務							213	(407)	n/m

n/m：並無意義

* 不包括對中國內地深圳地鐵四號綫在2022年6月30日止六個月所作的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、物業租賃及物業管理附屬公司(扣除業務發展開支後)、聯營公司和合營公司於2023年首六個月錄得應佔除稅後淨利潤1.93億港元，而去年同期(未計及於2022年為深圳地鐵四號綫作出減值撥備9.62億港元)為5.16億港元。

中國內地及澳門方面，公司在2023年上半年的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經常性業務虧損為900萬港元，主要因為深圳地鐵四號綫業務貢獻減少。

國際業務方面，2023年上半年來自鐵路附屬公司的經常性業務虧損為3,200萬港元，主要因為斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg因營運面對挑戰而持續錄得經營虧損。

港鐵應佔聯營公司和合營公司利潤由2022年上半年的2.92億港元增至3.62億港元，主要是中國內地業務表現有所改善。

中國內地鐵路業務

北京

我們的聯營公司在北京營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫、北京地鐵十六號綫北段、中段和南段，以及北京地鐵十七號綫首段。所有鐵路綫於今年上半年均達致99.9%的服務準時度。北京地鐵十六號綫二里溝站已於3月開通，餘下路段預計於今年年底前通車。北京地鐵十七號綫餘下路段正處於施工階段，而北段預計於今年年底前通車。

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。今年上半年，該鐵路綫的營運維持穩定，列車服務準時度

達99.9%。深圳地鐵十三號綫仍在施工中，預計於2024年首階段通車。

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

杭州

在杭州，杭州地鐵一號綫、下沙延伸段與機場延伸段，以及杭州地鐵五號綫於2023年首六個月內的營運保持穩定，列車服務準時度達99.9%。

在過去數年大部分時間，受到乘客量增長緩慢及疫情的影響，杭州地鐵一號綫持續錄得虧損。由於該專營權協議不設乘客量補償機制，若乘客量在未來較長一段時間仍然偏低，加上網絡擴大後的平均車費較低，該鐵路綫的長遠財務可行性將會受到影響。

中國內地物業業務

截至2023年6月30日，位於深圳地鐵四號綫車廠一期地段的住宅發展項目「蒼港尊邸」(推廣名稱為「天頌」)剩餘的32個單位中，有30個已經售出。深圳「頌蒼」商場及北京「銀座Mall」商場的人流已從疫情期間的水平逐漸回升。

位於天津北運河站的商場預計於2024年竣工。有鑑於中國內地零售物業市場面對的挑戰，公司現正研究可能的策略性選項。此外，杭州西站TOD項目於2023年上半年繼續取得進展。

澳門

港鐵負責營運及維護澳門首個輕軌系統——澳門輕軌系統氹仔線。今年上半年，列車服務的營運表現穩定。該服務合約將於2024年12月期滿。

歐洲

英國

伊利沙伯綫專營權於2022年獲延長至2025年5月。該鐵路服務於今年上半年達致穩定的營運表現。我們於2023年5月發布最終版的全綫繁忙時段班次時間表，將Paddington站和Whitechapel站之間對開的繁忙時段班次從每小時22班增至24班。5月4日，威爾斯親王與王妃首次乘坐伊利沙伯綫。

港鐵的聯營公司經營South Western Railway，是英國最大的鐵路網絡之一。服務營運於今年上半年維持穩定。根據於2023年2月續期兩年至2025年5月的國家鐵路合約，英國運輸局承擔該服務的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在該國經營四項鐵路業務，包括斯德哥爾摩地鐵、MTRX、斯德哥爾摩通勤鐵路和Mälartåg區域交通。

斯德哥爾摩地鐵於2023年上半年的營運保持穩定。該服務的合約將於2025年到期。我們已於2023年7月提交斯德哥爾摩地鐵新服務合約的標書，投標結果預計於2024年上半年公布。

今年首六個月，MTRX的營運亦保持穩定，但因面對多項挑戰，我們正探討不同選項，包括從該項目撤資。

期內，斯德哥爾摩通勤鐵路繼續面對當地車長短缺和維修問題等挑戰。我們正努力改善其虧損狀況，並探討經營這項業務的最佳方案。斯德哥爾摩運輸部早前已經宣布，該合約在2026年屆滿後將不會續期。

Mälartåg於2023年上半年的營運同樣受到當地車長短缺和維修問題的影響，我們正努力改善該項服務的財務表現。若有關問題不能在短期內得到解決，該合約的財務可持續性可能會受到影響，並要考慮作出虧損撥備。我們正探討這項業務的未來路向。

澳洲

墨爾本都市鐵路網絡的營運於期內保持穩定。該項服務的專營權已獲延長18個月至2026年年中，我們繼續支持作為客戶的維多利亞省政府進行各項網絡改善計劃。我們正為9公里長的地鐵隧道工程提供支援，日後將建成一條貫通墨爾本核心商業區的新鐵路綫，以提升市內鐵路網絡的容量，令每週的載客量可增加超過50萬人次。該隧道預計於2025年開通。

今年首六個月，悉尼地鐵西北綫取得穩定的營運表現及客戶滿意度，我們很榮幸因此在National Infrastructure Awards 2023活動中獲頒「營運商及服務供應商卓越大獎」。悉尼地鐵城市及西南綫項目方面，我們已於2023年4月開始為城市段第一期進行動態測試，安排列車首次跨越悉尼港海底。

香港以外地區的增長

期內，我們繼續在中國內地及海外尋覓發展機會。公司與馬來西亞捷運公司於7月簽署合作備忘錄，建立商業合作夥伴關係，就馬來西亞一項毗鄰新建捷運綫終點站的TOD項目訂立合作框架，與馬來西亞捷運公司合作在當地創建

一個結集鐵路、住宅及商業元素的新社區。我們也在成都及大灣區等地區，繼續就交通基建、車站商務和潛在的TOD項目進行洽談。

新增長引擎

港鐵在「新增長引擎」策略支柱下成立的創新投資公司 MTR Lab，藉投資科技、擬定創新方案來創造戰略價值，支持社區的長遠發展。4月，MTR Lab與數碼港宣布聯手投資本地物流技術初創公司 alfred24。該初創公司提供有助減少商業服務交付周期的時間、成本及碳排放的創新方案。6月，MTR Lab 夥拍 2150 及塔龍加投資集團共同投資建築工地儲能系統開發商 Ampd Energy，其產品的二氧化碳排放量較傳統柴油發電機減少達85%。

環境、社會及管治

港鐵所做的一切都是以環境、社會及管治為念，不管是為社會各階層提供安全、可靠及低碳的鐵路服務，還是透過發展世界級的住宅和零售項目來建設與活化社區，我們在環境及社會責任上都力求臻善，無負持份者的期望。我們於2023年訂立了44個關鍵績效指標，以衡量我們在減少溫室氣體排放、社會共融、發展及機遇這三大環境及社會目標，合共10個重點範疇的表現。實現這些目標，對推動公司及所服務社區的可持續增長都非常重要。

環境

我們於6月宣布，港鐵為其香港鐵路與物業業務訂立的溫室氣體減排目標，已獲得科學基礎目標倡議組織（「SBTi」）批准。根據獲批准的目標，與作為基準年的2019年比較，到2030年港鐵會減少約一半的溫室氣體排放。實現這些目標，將有助我們在2050年達至碳中和的長遠目標。同時，港鐵採用太陽能技術產生可再生能源。我們目前在車廠和車站共有五個太陽能光伏項目，相關

安裝工程已全部完成。公司於6月在香港與超過20個環保非政府機構及合作夥伴協辦首屆「綠色低碳週」活動，藉此增強員工對公司溫室氣體減排目標的了解。

社會

鐵路是香港集體運輸的骨幹，因此港鐵著眼於確保為所有人提供無障礙、共融、安全，以及可負擔的鐵路服務。公司亦努力向員工推廣職場多元、平等及共融，並向廣大社群及業務夥伴推廣平等機會。期內，我們繼續透過多項教育及藝術活動，接觸家庭及青少年。今年上半年的一些焦點活動包括將金鐘站改造成《橡皮鴨二重暢》主題車站，以及重開香港站的「港鐵藝術舞臺」。我們又重啟「港鐵小站長」計劃，在車站為小學生提供獨特學習體驗的機會。公司夥拍共融樂團 True Colors Symphony 和小彬紀念基金會，於6月在青衣城舉辦「多元文化環保音樂表演」，來自不同文化背景的家庭使用由退役列車部件再造的樂器來演奏音樂。3月，我們舉行國際婦女節慶祝活動，同時推出「性別平等網絡」2023年度的活動，以促進職場的平等機會。

全球各地的乘客有賴港鐵滿足他們日常的出行需要，因此確保乘客安全是我們的首要任務。期內，我們就香港營運及鐵路資產管理系統進行的檢討已告完成，並繼續檢視公司的安全及健康實務、為員工提供以公共安全及工作場所安全為基礎的全面培訓，並提高公眾（特別是青少年和長者）乘搭港鐵時的安全意識。2023年上半年，重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故數目較2022年同期分別增加107%及70%，大部分與扶手電梯有關。有見及此，扶手電梯

安全專責小組繼續宣傳安全使用扶手電梯以預防意外的重要性，我們亦特別設立「長者關愛計劃」，重點減少和預防長者意外和推廣安全教育。

管治

公司致力達致世界級的企業管治標準，以確保其業務活動合乎道德操守及清晰透明，從而維繫股東及持份者的信心。今年首六個月，我們進一步強化管治工作，並提前實現2025年前董事局女性成員比例達致25%的目標。

作為全球最大的集體鐵路運輸營運商之一，公司必須恪守於不同領域和活動落實全面企業風險管理，以保障公眾人士及員工的安全和健康，並確保業務在環境出現新變化時仍可持續營運。我們穩健的企業風險管理框架涵蓋不同風險，包括策略、營運、財務、合規和聲譽風險，並有防備、緩解和應變等有助提升抗逆能力的措施。我們亦定期檢討重大風險、新興風險，以及與環境、社會及管治相關的風險，以應對業務與營運環境的不斷轉變。期內，我們繼續實施有助確保公司積極、有效地管理風險的「三道防線」框架，並委託獨立機構審視公司的企業風險管理框架，掌握持續改進的機會及領先的風險管理實務。

人力資源

截至2023年6月30日，港鐵及其附屬公司在香港和香港以外地區分別僱用17,180和15,797名員工。另外，聯營公司及合營公司在香港及全球各地共聘用20,739名員工。香港員工於今年首六個月的自願流失率為7.4%。

面對勞工市場的重重挑戰，為了吸引及挽留最優秀的人才，我們提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期獎勵

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。我們於員工培訓及事業發展上積極投放資源，為員工提供晉升和發展機遇，並透過提升員工身心健康及推行家庭友善政策，促進員工的工作與生活平衡。今年首六個月，我們為每名香港員工提供平均2.5天的培訓。今年，我們亦透過線上與綫下渠道繼續招聘大學畢業生、學徒及實習生，以建立長遠的人才梯隊，並為香港青年人提供事業發展機會。

我們繼續聆聽員工的心聲，於2022年12月進行了員工投入度脈搏調查，並於2023年2月向管理層和員工公布調查結果、分析與見解。此後，我們在公司和業務單位/職能層面因應員工的關注推行相應的跟進行動，為同事在充滿挑戰的營商環境中創建更佳的工作體驗。全面的員工投入度調查將於2023年第四季進行。

港鐵學院

港鐵學院透過經評審的優質課程以及短期課程，向年青及資深的專業人士灌輸鐵路管理及工程方面的專業知識，促進他們的事業發展，並培育新一代的業界專才。港鐵學院亦是公司在中國內地及「一帶一路」沿綫國家推廣港鐵品牌的重要渠道。

港鐵學院於2023年2月推出「港鐵研究資助計劃」，支持大學展開前瞻性研究項目，探索和開發未來公共運輸系統。我們預期有關的研究成果可與港鐵自己在技術和創新應用上的努力相輔相成，藉此創建智慧鐵路。截至2023年6月底，港鐵共接獲84份申請，現正進行嚴格評審，從中挑選出有潛質的項目以作資助。