

財務回顧

集團的業績及業務回顧已於前面章節提及。本章節詳細闡述及分析這些業績。

綜合損益

百萬港元	截至6月30日止六個月		利好/(不利)變動	
	2023年	2022年	百萬港元	%
總收入	27,574	23,033	4,541	19.7
經常性業務利潤/(虧損)^ζ				
EBIT#				
香港客運服務				
– 香港車務營運	(774)	(2,775)	2,001	72.1
– 香港車站商務	1,798	1,098	700	63.8
香港客運服務總計	1,024	(1,677)	2,701	n/m
香港物業租賃及管理業務	1,990	1,865	125	6.7
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司*	290	791	(501)	(63.3)
其他業務、項目研究及業務發展開支	(146)	(317)	171	53.9
應佔聯營公司及合營公司利潤	632	490	142	29.0
總經常性EBIT(減值虧損前)	3,790	1,152	2,638	229.0
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)	3,790	190	3,600	n/m
利息及財務開支	(626)	(501)	(125)	(25.0)
所得稅	(569)	(171)	(398)	(232.7)
非控股權益	(175)	(196)	21	10.7
經常性業務利潤/(虧損)	2,420	(678)	3,098	n/m
物業發展利潤(除稅後)				
香港	712	7,747	(7,035)	(90.8)
中國內地	20	39	(19)	(48.7)
物業發展利潤(除稅後)	732	7,786	(7,054)	(90.6)
基本業務利潤^ε	3,152	7,108	(3,956)	(55.7)
投資物業公允價值計量收益/(虧損)(除稅後)				
投資物業公允價值重新計量收益/(虧損)	21	(2,376)	2,397	n/m
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	1,005	–	1,005	n/m
投資物業公允價值計量收益/(虧損)(除稅後)	1,026	(2,376)	3,402	n/m
公司股東應佔淨利潤	4,178	4,732	(554)	(11.7)

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

: EBIT代表未計利息、財務開支及稅項前利潤

* : 不包括截至2022年6月30日止六個月內就中國內地深圳地鐵四號綫作出的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及物業發展業務利潤/(虧損)之統稱

n/m : 並無意義

集團經常性業務截至2023年6月30日止六個月的財務表現逐漸回升，受惠於防疫措施解除，以及香港與中國內地之間鐵路交通分階段重開。另一方面，集團的物業發展業務

錄得輕微利潤，利潤來自「日出康城」第十一期和多個已落成項目，而去年同期，集團就三個發展項目的利潤同期入帳。

總收入

集團截至2023年6月30日止六個月內的總收入為275.74億港元，較2022年同期上升19.7%。收入上升，主要由於(i)本地鐵路服務乘客量回升，以及東鐵綫過海段服務於整個匯報期內的貢獻，令乘客量有所增長，相比去年同期香港爆發第五波新冠疫情，導致收入出現低基數效應；(ii)香港與中國內地之間的鐵路交通分階段重開後，港鐵過境服務及高速鐵路(香港段)票務收入以及免稅店租金收入均逐步恢復；及(iii)墨爾本客運業務的收入上升。惟部分增幅被(i)悉尼地鐵城市及西南綫項目的設計與交付項目收入減少；及(ii)瑞典業務收入下滑而有所抵銷。

經常性業務利潤/(虧損)

截至2023年6月30日止六個月內，集團錄得經常性業務利潤24.20億港元，而去年同期的虧損則為6.78億港元。經常性業務利潤有所改善，主要由於(i)香港車務營運及香港車站商務的收入因上文所述過境交通復常，加上去年同期的低收入基數，令收入有所增加；及(ii)於2022年上半年就深圳地鐵四號綫作出減值撥備9.62億港元。

EBIT

香港車務營運：於截至2023年6月30日止六個月錄得EBIT虧損7.74億港元，較2022年同期的EBIT虧損27.75億港元而言，虧損大幅收窄20.01億港元或72.1%。虧損減少，是由於收入受下列因素推動而上升：(i)新冠疫情大致消退，刺激港鐵本地乘客量反彈；(ii)抗疫措施解除，加上香港與中國內地之間鐵路交通分階段重開，帶動港鐵過境服務、高速鐵路(香港段)和機場快綫的收入回升；及(iii)東鐵綫過海段於2022年5月通車，為本期間整個六個月帶來收入。

這些利好影響部分被以下因素所抵銷：(i)儘管港鐵上下協力執行嚴格的成本控制措施，經營開支仍然上升，原因包括通脹、提升本地鐵路的列車服務、過境服務及高速鐵路

(香港段)的恢復營運，以及東鐵綫過海段通車後令成本增加；(ii)鐵路資產更新或投入服務令折舊增加；及(iii)支付予九鐵公司的每年非定額付款增加。

香港車站商務：EBIT大增7.00億港元或63.8%至17.98億港元，主要由於隨著過境車站重開後，免稅店所帶來的租金收入。其他車站零售租金繼續受到續租及新訂租金下跌的不利影響。

香港物業租賃及管理業務：EBIT增加1.25億港元或6.7%至19.90億港元，主要由於截至2023年6月30日止六個月期間提供及攤銷的租金寬減較去年同期減少，惟部分增幅被新訂租金下跌的不利影響所抵銷。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司：截至2023年6月30日止六個月的EBIT大幅下跌5.01億港元或63.3%至2.90億港元，主要由於(i)斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通持續面對營運和財務表現的挑戰；及(ii)深圳地鐵四號綫的政府補貼已於2022年年底前耗盡，導致截至2023年6月30日止六個月期間並無政府補貼計入損益帳，但此不利影響因乘客量於疫後回升而有所緩解。

其他業務、項目研究及業務發展開支：截至2023年6月30日止六個月，錄得EBIT虧損1.46億港元，較2022年同期的EBIT虧損3.17億港元減少1.71億港元或53.9%，主要由於昂坪360的訪客人數增加及財務表現改善。

應佔聯營公司及合營公司利潤

截至2023年6月30日止六個月，應佔聯營公司及合營公司利潤增加1.42億港元或29.0%至6.32億港元，主要由於：(i)在過境口岸重開和社交距離措施解除後，市民消費意欲上升，加上政府消費券計劃的溢出效應，令集團應佔八達通控股有限公司的利潤增加；及(ii)中國內地業務表現有所改善。

總經常性EBIT

未計減值虧損前的總經常性EBIT上升26.38億港元或229.0%至37.90億港元。若計入截至2022年6月30日止六個月就深圳地鐵四號綫所作出的9.62億港元減值虧損，總經常性EBIT則增加36.00億港元至37.90億港元。

所得稅

截至2023年6月30日止六個月，所得稅增加3.98億港元或232.7%至5.69億港元，主要由於香港經常性業務利潤增加。

自2007年兩鐵合併起，本公司就與兩鐵合併有關的若干付款（統稱「該款項」）作香港利得稅年度稅項扣減。2007/2008至2023/2024首六個月課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共49億港元。於2022年5月20日，稅務局局長就本公司的個案作出決定，否決了該款項可以用作扣稅。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。稅務上訴委員會已編定於2024年年初舉行聆訊。詳情請參閱未經審核的中期財務報告的附註八「所得稅」。

綜合財務狀況

百萬港元	於2023年 6月30日	於2022年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
淨資產	177,661	179,912	(2,251)	(1.3)
總資產	341,726	327,081	14,645	4.5
總負債	164,065	147,169	16,896	11.5
負債總額 [^]	53,330	47,846	5,484	11.5
淨負債權益比率 ^δ	22.3%	23.3%	(1.0)個百分點	

[^]：負債總額代表貸款及其他負債、以及短期貸款

^δ：淨負債權益比率代表淨負債396.01億港元(2022年12月31日：419.94億港元)(包括綜合財務狀況表中的貸款及其他負債、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款)佔總權益1,776.61億港元(2022年12月31日：1,799.12億港元)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1.3%至2023年6月30日的1,776.61億港元，主要由於計提於

物業發展利潤(除稅後)

截至2023年6月30日止六個月，除稅後的物業發展利潤為7.32億港元，主要來自「日出康城」第十一期的初始利潤入帳及多個已落成項目的剩餘利潤。物業發展利潤較去年同期的77.86億港元減少70.54億港元，原因是去年同期，集團就三個發展項目的利潤同期入帳。

投資物業公允價值計量收益/(虧損)(除稅後)

截至2023年6月30日止六個月，香港及中國內地的投資物業公允價值計量收益為10.26億港元，當中包括：(i)確認集團來自分攤資產(即「THE SOUTHSIDE」商場)初始公允價值計量的部分收益10.05億港元；及(ii)除稅後投資物業公允價值重新計量之輕微收益2,100萬港元。

公司股東應佔淨利潤

計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業公允價值計量後，集團截至2023年6月30日止六個月錄得公司股東應佔淨利潤41.78億港元，而2022年同期淨利潤則為47.32億港元。

2023年7月派付的2022年末期普通股息，但部分跌幅被截至2023年6月30日止六個月入帳的淨利潤所抵銷。

總資產

總資產微升4.5%至3,417.26億港元，主要由於現金、銀行結餘及存款增加，以及收取「THE SOUTHSIDE」商場作為投資物業。

總負債

總負債增加11.5%至1,640.65億港元，主要由於計提2022年末期普通股息及淨提取貸款，加上遞延收益的上升。該遞延收益為來自集團在計入「港島南岸」第三期物業發展項目所需承擔的風險和責任後，就「THE SOUTHSIDE」商場初始確認的公允價值計量保留部分的收益遞延入帳。

負債總額及借貸成本

於2023年6月30日，集團負債總額(包括貸款及其他負債、以及短期貸款)由2022年12月31日增加11.5%或54.84億港元。截至2023年6月30日止六個月，集團帶息借貸的加權平均借貸成本較2022年同期上升1.1個百分點至年率3.3%。

綜合現金流量

百萬港元	截至6月30日止六個月	
	2023年	2022年
經營活動所得的現金淨額	3,870	3,775
收取與物業發展有關的款項淨額	4,533	11,152
每年非定額付款	(323)	(260)
投資活動的其他現金流出淨額	(4,995)	(4,270)
投資活動(耗用)/所得的現金淨額	(785)	6,622
淨提取/(償還)債務，扣除租賃租金和利息付款	5,223	(4,362)
融資活動的其他現金流出淨額	(376)	(109)
融資活動所得/(耗用)的現金淨額	4,847	(4,471)
匯率變動的影響	(110)	(475)
現金、銀行結餘及存款增加，扣除銀行透支	7,822	5,451

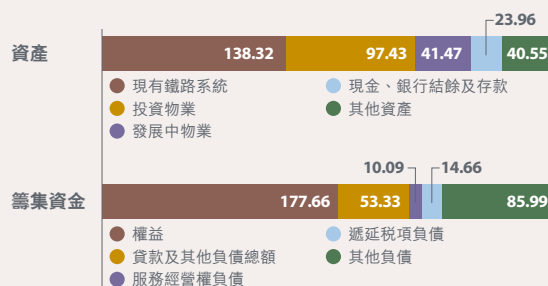
經營活動所得的現金淨額

截至2023年6月30日止六個月，經營活動所得的現金淨額為38.70億港元，而2022年同期則為37.75億港元，主要由於上文所述的經營利潤增加，惟部分增幅被期內所支付稅項的增加所抵銷。

綜合財務狀況撮要

於2023年6月30日

(十億港元)



淨負債權益比率及利息保障倍數

於2023年6月30日，淨負債權益比率為22.3%，較2022年12月31日的23.3%減少1.0個百分點，主要由於淨負債減少。截至2023年6月30日止六個月，集團利息保障倍數為9.2倍，而2022年同期則為19.8倍。

收取與物業發展有關的款項淨額

收取與物業發展有關的款項淨額為45.33億港元，主要來自「柏傲莊」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49.95億港元，主要包括資本性開支52.00億港元，其中37.44億港元用於增置香港現有鐵路及相關營運的投資(如車站改造工程、新列車及信號

系統)、7.70億港元用於香港鐵路延綫項目(主要為《鐵路發展策略2014》多個項目的初始工程)、5.12億港元用於香港投資物業(尤其是「圍方」的裝修工程)，以及1.74億港元用於中國內地及海外附屬公司(如深圳地鐵十三號綫)。

融資活動

面對居高不下的核心通脹率，美國聯儲局於2023年上半年繼續加息，將聯邦基金利率的目標區間提升至介乎5%至5.25%(年率，下同)。

三個月美元倫敦銀行同業拆息從年初的4.77%上升至6月底的5.55%，而三個月港元香港銀行同業拆息則從年初的4.99%跌至2月的低位3.42%，其後又回升至4.97%。10年期美國國庫債券孳息率亦由3.87%跌至3.84%，10年期港元掉期利率也由3.88%跌至3.87%。

公司於2023年上半年共安排了85億港元的債務融資，包括約75億港元年期介乎2至3年的中期票據，以及10億港元的3年期銀行貸款，當中約9.3億港元的融資乃根據港鐵「可持續融資框架」安排，所得款項將用於合資格的投資項目。

集團於2023年6月底的綜合負債總額為533億港元，現金和存款結餘為240億港元，而未動用的承諾信貸額超過130億港元。

集團於首六個月的帶息借貸加權平均成本為3.3%(年率，下同)，而2022年同期則為2.2%。於2023年6月底，集團約68%的借貸為定息借貸，其平均利率為2.8%，平均還款期為9.9年。

理想融資模式及債務結構

理想融資模式反映公司的債務管理方針，有助確保債務結構審慎和穩健

(理想融資模式)與實際債務結構的比較
於2023年6月30日

