

新聞稿

Press Release

編號零五四/二三 二零二三年八月十日

MTR CORPORATION LIMITED

香港鐵路有限公司

(「本公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

截至 2023 年 6 月 30 日止六個月 未經審核業績公告

業績

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月		利好 / (不利)
	2023 年	2022 年	變動
總收入	27,574	23,033	19.7%
經常性業務利潤 / (虧損)	2,420	(678)	n/m
物業發展利潤	732	7,786	(90.6)%
投資物業公允價值計量收益 / (虧損)	1,026	(2,376)	n/m
本公司股東應佔淨利潤	4,178	4,732	(11.7)%

n/m : 並無意義

- 宣派中期普通股息每股 0.42 港元 (可選擇以股代息)

摘要

香港業務

- 我們的經常性業務受益於隨著防疫措施取消後的乘客量增加，以及香港與中國內地之間的鐵路服務重開後逐漸恢復的過境及免稅店業務
- 重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度維持於 99.9% 的世界級水平
- 票價調整機制檢討已於 2023 年 3 月完成，惠及所有乘客同時維持本公司的財務可持續性
- 現正落實就本公司鐵路資產管理及維修保養制度全面檢討後的建議，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保養
- 「THE SOUTHSIDE」商場之公允價值計量收益已作初始入帳
- 我們位於大圍的新商場「圍方」已於 2023 年 7 月開業
- 已與政府就東涌綫延綫簽訂項目協議

中國內地及國際業務

- 澳洲的墨爾本都市鐵路服務及英國的 South Western Railway 之專營權分別獲延長至 2026 年年中及 2025 年 5 月
- 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

摘要 (續)

展望

- 由於疫情已大致消退，我們對本集團的業務前景審慎樂觀，但我們需要應對其他不確定因素，例如全球通脹和利率高企
- 視乎建築及銷售進度，以及物業買家所選的付款方式，我們預期於 2023 年下半年為「日出康城」第十一期的利潤繼續入帳
- 物業業務方面，視乎市況而定，我們預計在未來 12 個月左右為約 4,000 個單位招標，並預期首先推出東涌東站第一期項目，而其他項目正在籌備中，包括技術研究、批地及法定程序，並將視乎市況而進行招標
- 持續推進《鐵路發展策略 2014》下的多個新鐵路項目及協助政府在《北部都會區發展策略》中規劃的項目

本公司董事宣布本公司及其附屬公司（「本集團」）截至 2023 年 6 月 30 日止六個月未經審核的中期業績如下：

綜合損益表

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2023 年 (未經審核)	2022 年 (未經審核)
香港車務營運收入	9,342	5,815
香港車站商務收入	2,415	1,481
香港物業租賃及管理業務收入	2,456	2,307
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬 公司收入	13,079	13,150
其他業務收入	282	142
	27,574	22,895
中國內地物業發展收入	-	138
總收入	27,574	23,033
香港車務營運開支		
- 員工薪酬及有關費用	(3,363)	(3,155)
- 保養及相關工程	(1,154)	(1,019)
- 水電費用	(1,175)	(877)
- 一般及行政開支	(349)	(343)
- 耗用的存料與備料	(263)	(253)
- 鐵路配套服務	(154)	(89)
- 政府地租及差餉	(77)	(77)
- 其他費用	(127)	(118)
	(6,662)	(5,931)
香港車站商務開支	(255)	(244)
香港物業租賃及管理業務開支	(458)	(434)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬 公司開支	(12,547)	(12,227)
其他業務開支	(240)	(253)

百萬元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2023 年 (未經審核)	2022 年 (未經審核)
項目研究及業務發展開支	(156)	(173)
	<u>(20,318)</u>	<u>(19,262)</u>
中國內地物業發展開支	(9)	(89)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營 開支	<u>(20,327)</u>	<u>(19,351)</u>
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)		
- 來自經常性業務	7,256	3,633
- 來自中國內地物業發展	(9)	49
	<u>7,247</u>	<u>3,682</u>
香港物業發展利潤 – 分佔盈餘及未出售物業 的權益	783	9,277
投資物業公允價值計量收益 / (虧損)	1,005	(2,389)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	<u>9,035</u>	<u>10,570</u>
折舊及攤銷	(3,046)	(2,773)
減值虧損	-	(962)
每年非定額付款	(1,052)	(198)
應佔聯營公司及合營公司利潤	632	490
未計利息、財務開支及稅項前利潤	<u>5,569</u>	<u>7,127</u>
利息及財務開支	(589)	(458)
除稅前利潤	<u>4,980</u>	<u>6,669</u>
所得稅	(627)	(1,741)
期內利潤	<u><u>4,353</u></u>	<u><u>4,928</u></u>
下列人士應佔：		
- 本公司股東	4,178	4,732
- 非控股權益	175	196
期內利潤	<u><u>4,353</u></u>	<u><u>4,928</u></u>

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2023 年 (未經審核)	2022 年 (未經審核)
本公司股東應佔期內利潤 / (虧損) :		
- 來自經常性業務		
- 香港	2,227	(232)
- 香港以外	193	(446)
	2,420	(678)
- 來自物業發展		
- 香港	712	7,747
- 香港以外	20	39
	732	7,786
- 來自基本業務	3,152	7,108
- 來自投資物業公允價值計量	1,026	(2,376)
	4,178	4,732
每股盈利 :		
- 基本	0.67 港元	0.76 港元
- 攤薄	0.67 港元	0.76 港元

綜合全面收益表

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2023 年 (未經審核)	2022 年 (未經審核)
期內利潤	4,353	4,928
期內其他全面收益 / (虧損) (除稅及重新分類調整後)：		
不會重新分類至損益的項目：		
- 自用土地及樓宇重估盈餘 / (虧損)	18	(21)
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	(738)	(951)
- 非控股權益	(4)	(9)
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	(43)	313
	(785)	(647)
	(767)	(668)
期內全面收益總額	3,586	4,260
下列人士應佔：		
- 本公司股東	3,415	4,073
- 非控股權益	171	187
期內全面收益總額	3,586	4,260

綜合財務狀況表

百萬元	於 2023 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2022 年 12 月 31 日 (已審核)
資產		
固定資產		
- 投資物業	97,432	91,671
- 其他物業、機器及設備	102,583	102,297
- 服務經營權資產	35,733	35,523
	235,748	229,491
商譽及物業管理權	59	61
在建鐵路工程	1,125	-
發展中物業	41,465	41,269
遞延開支	1,976	2,540
聯營公司及合營公司權益	12,350	12,338
遞延稅項資產	600	606
證券投資	916	959
待售物業	2,032	1,888
財務衍生工具資產	246	216
存料與備料	2,493	2,261
應收帳項及其他應收款項	13,045	13,889
應收關連人士款項	5,715	5,429
現金、銀行結餘及存款	23,956	16,134
	341,726	327,081
負債		
短期貸款	1,919	1,592
應付帳項、其他應付款項及撥備	77,065	69,692
本期所得稅	1,500	2,953
應付關連人士款項	5,858	592
貸款及其他負債	51,411	46,254
服務經營權負債	10,090	10,142
財務衍生工具負債	1,424	1,104
非控股權益持有者貸款	137	140
遞延稅項負債	14,661	14,700
	164,065	147,169
淨資產	177,661	179,912
股本及儲備		
股本	60,548	60,547
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(268)	(262)
其他儲備	116,869	119,001
本公司股東應佔總權益	177,149	179,286
非控股權益	512	626
總權益	177,661	179,912

附註：

1. 中期財務報告的審閱

本初步公告所載的中期業績並不構成本集團截至 2023 年 6 月 30 日止六個月的中期財務報告，而是摘錄自該中期財務報告。

截至 2023 年 6 月 30 日止六個月的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發出的無保留意見之審閱報告載於即將寄發予股東的中期報告內。此外，中期財務報告已由本公司審核及風險委員會審閱。

2. 編製基準

本公司中期業績之初步公告乃按照《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。

本中期業績之初步公告所載有關截至 2022 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財務報表，但這些財務資料均來自該等財務報表。按照香港《公司條例》（第 622 章）第 436 條須就該等法定財務報表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，本公司已就截至 2022 年 12 月 31 日止年度的財務報表交付公司註冊處處長。
- 本公司核數師已對本集團截至 2022 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表作出報告。核數師報告並無保留意見；亦無載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；也無載有按《公司條例》第 406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

本 2023 年未經審核的中期業績須與 2022 年度財務報表一同閱讀。

香港會計師公會頒布了一項新訂的《香港財務報告準則》及數項修訂的《香港財務報告準則》，該等新訂及修訂準則在本集團本會計期間首次生效。然而，並無任何新訂或修訂準則對本集團在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訂準則或詮釋。

於 2023 年 7 月 4 日，香港會計師公會就香港特別行政區政府（「香港特區政府」或「政府」）早於 2022 年 6 月 9 日刊憲的香港強制性公積金與長期服務金對沖機制，以及取消相關機制的會計考量發出指引。本集團尚未因應香港會計師公會的指引而對會計政策實施變動，因為當中涉及額外的時間和工作來整理所需數據及實施政策變動。詳情請參閱附註 14。

編製中期財務報告所採納的會計政策與編製 2022 年度財務報表所採納的相同。

3. 保留溢利

截至 2023 年 6 月 30 日止六個月及截至 2022 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2023 年 1 月 1 日結餘	116,228
本公司股東應佔期內利潤	4,178
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(2)
建議及已批准股息	(5,520)
於 2023 年 6 月 30 日結餘	114,884

百萬港元	
於 2022 年 1 月 1 日結餘	115,439
本公司股東應佔年內利潤	9,827
來自重新計量界定福利計劃淨資產/負債的其他全面虧損	(117)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(3)
已宣派及已批准股息（扣除與為行政人員股份獎勵計劃而持有的 股份相關的以股代息後）	(8,918)
於 2022 年 12 月 31 日結餘	116,228

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 6 月 30 日止六個月	
	2023 年	2022 年
分佔物業發展所得的盈餘及未出售物業的權益	786	9,161
西鐵物業發展的代理費及其他收入	4	122
其他費用及雜項研究	(7)	(6)
香港物業發展利潤（除稅前）	783	9,277
香港物業發展利潤（除稅後）	712	7,747

截至 2023 年 6 月 30 日止六個月內，本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤 7.12 億港元（2022 年：7.747 億港元）代表香港物業發展利潤 7.83 億港元（2022 年：9.277 億港元）及其相關所得稅支出 7,100 萬港元（2022 年：15.30 億港元）。

5. 投資物業公允價值計量收益 / (虧損)

投資物業公允價值計量收益 / (虧損) 包括：

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2023 年	2022 年
投資物業公允價值重新計量虧損	-	(2,389)
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	<u>1,005</u>	<u>-</u>
	<u>1,005</u>	<u>(2,389)</u>

截至 2023 年 6 月 30 日止六個月內，本集團已就收取來自一項物業發展項目的一座商場後，初始確認帳面價值為 52 億港元的投資物業。

本集團在計入就該物業發展項目所需承擔的 40 億港元風險和責任，以及已產生/將產生的成本 2 億港元後，根據本集團的會計政策初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益 10 億港元，並已於截至 2023 年 6 月 30 日止六個月內的綜合損益表中確認。已保留的遞延收益 40 億港元已於本集團的綜合財務狀況表中確認，並包括在「應付帳項、其他應付款項及撥備」中。

本集團所需承擔的風險和責任將在每個匯報期末重新評估。任何所需承擔的風險和責任金額的減少將計及為遞延收益的減少，而將相應的金額在該匯報期計入損益並入帳為「初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益」。

6. 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2023 年	2022 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	525	1,583
- 香港以外稅項	<u>138</u>	<u>342</u>
	<u>663</u>	<u>1,925</u>
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	(57)	(24)
- 超過相關折舊的折舊免稅額	(17)	(5)
- 物業重估	(9)	(9)
- 撥備及其他	<u>47</u>	<u>(146)</u>
	<u>(36)</u>	<u>(184)</u>
	<u>627</u>	<u>1,741</u>

除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司以外，截至 2023 年 6 月 30 日止六個月內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以期內估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損（如有）後，按稅率 16.5%（2022 年：16.5%）計算。根據利得稅兩級制，本公司首 200 萬港元的應評稅利潤按 8.25% 徵稅，而餘下的應評稅利潤則按 16.5% 徵稅。本公司的香港利得稅撥備於 2022 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。

在香港產生的暫時差異引致之遞延稅項撥備，按香港利得稅率 16.5%（2022 年：16.5%）計算，而在香港以外產生的遞延稅項撥備則按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

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 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。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。稅務上訴委員會已編定於 2024 年年初舉行聆訊。

7. 股息

本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2023 年	2022 年
與期內有關的普通股息		
- 匯報期末後宣派的中期普通股息每股 0.42 港元 (2022 年：每股 0.42 港元)	2,610	2,604
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 0.89 港元 (2022 年：有關 2021 年度的每股 1.02 港元)	5,520	6,317

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。

董事局已議決派發中期股息每股 0.42 港元，並向所有本公司股東提供以股代息的選擇（惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外）。中期股息（附有以股代息的選擇），預計於 2023 年 10 月 13 日派發予於 2023 年 8 月 30 日營業時間結束時名列本公司成員登記冊的股東。

8. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2023 年 6 月 30 日止六個月內的本公司股東應佔利潤 41.78 億港元（2022 年：47.32 億港元），及期內已發行的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，合共 6,196,252,133 股（2022 年：6,188,084,292 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2023 年 6 月 30 日止六個月內的本公司股東應佔利潤 41.78 億港元（2022 年：47.32 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，合共 6,202,341,238 股（2022 年：6,193,871,505 股）計算。

若根據來自基本業務的本公司股東應佔利潤 31.52 億港元（2022 年：71.08 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 0.51 港元（2022 年：1.15 港元）。

9. 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、及其他業務（統稱「香港經常性業務」），以及中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務（稱為「香港以外經常性業務」），而兩者皆不包括投資物業公允價值計量）及 (ii) 物業發展業務（連同經常性業務統稱為「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區政府的項目管理服務。

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	收入		利潤 / (虧損) 貢獻	
	截至 6 月 30 日止六個月 2023 年	2022 年	截至 6 月 30 日止六個月 2023 年	2022 年
香港客運服務				
- 香港車務營運	9,342	5,815	(774)	(2,775)
- 香港車站商務	2,415	1,481	1,798	1,098
	11,757	7,296	1,024	(1,677)
香港物業租賃及管理業務	2,456	2,307	1,990	1,865
中國內地及國際鐵路、物業租賃及 管理業務*	13,079	13,150	290	791
中國內地物業發展	-	138	(9)	49
其他業務	282	142	10	(144)
	27,574	23,033	3,305	884
香港物業發展			783	9,277
項目研究及業務發展開支			(156)	(173)
投資物業公允價值計量收益 / (虧損)			1,005	(2,389)
減值虧損			-	(962)
應佔聯營公司及合營公司利潤			632	490
未計利息、財務開支及稅項前利潤			5,569	7,127
利息及財務開支			(589)	(458)
所得稅			(627)	(1,741)
期內利潤			4,353	4,928

*不包括截至 2022 年 6 月 30 日止六個月就中國內地深圳地鐵四號綫作出的 9.62 億港元減值虧損

截至 2023 年 6 月 30 日止六個月內本公司股東應佔來自物業發展的利潤 7.32 億港元 (2022 年：77.86 億港元) 代表香港物業發展利潤 7.83 億港元 (2022 年：92.77 億港元)、中國內地物業發展虧損 900 萬港元 (2022 年：利潤 4,900 萬港元) 及其相關利息、財務開支和所得稅開支 4,200 萬港元 (2022 年：15.40 億港元)。

截至 2023 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利潤 10.26 億港元 (2022 年：虧損 23.76 億港元) 代表投資物業公允價值重新計量收益零港元 (2022 年：虧損 23.89 億港元)、初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益 10.05 億港元 (2022 年：零港元) 及其相關所得稅抵免 2,100 萬港元 (2022 年：1,300 萬港元)。

下表列示來自本集團以外的客戶收入按區域分佈的資料。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 6 月 30 日止六個月	
	2023 年	2022 年
香港特別行政區（所屬地）	14,474	9,724
澳洲	8,414	8,251
中國內地及澳門特別行政區	878	970
瑞典	2,394	2,798
英國	1,414	1,290
	13,100	13,309
	27,574	23,033

10. 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) 委託協議

香港特區政府與本公司就高速鐵路（香港段）於 2008 年簽訂「高速鐵路（香港段）初步委託協議」，並於 2010 年訂立「高速鐵路（香港段）委託協議」（統稱「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。

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）。

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的總和（「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 10A(b)(v)），但截至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。

(b) 高速鐵路（香港段）協議

於 2015 年，由於高速鐵路（香港段）工程竣工時間延至 2018 年第三季，而且本公司與香港特區政府同意項目造價估算修改至 844.2 億港元（「**經修訂造價估算**」），香港特區政府與本公司訂立有關高速鐵路（香港段）項目進一步資金安排及完成的協議（包括對高速鐵路（香港段）委託協議作出若干修改）（「**高速鐵路（香港段）協議**」）。高速鐵路（香港段）協議已於 2016 年舉行的成員大會上獲本公司的獨立股東批准，並於同年獲得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，包括經協定增加的 194.2 億港元項目造價（「**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、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用）；
- (iii) 本公司將於 2016 及 2017 年分兩期以現金支付每股合共 4.40 港元的特別股息；
- (iv) 高速鐵路（香港段）項目管理費用由 45.9 億港元增加至 63.4 億港元。因此，責任上限由原先最多為 49.4 億港元，上升至最多為 66.9 億港元；
- (v) 香港特區政府保留對本公司在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。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。

- (c) 截至 2023 年 6 月 30 日，本公司並無就下列各項於本公司綜合財務報表作出任何撥備：
- (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；
 - (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 10A(b)(v)更具體說明），原因是 (a) 截至 2023 年 6 月 30 日及截至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，本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及（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）。

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 2023 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 3,900 萬港元（2022 年：7,700 萬港元）。截至 2023 年 6 月 30 日，香港特區政府尚未支付的費用合共 2.06 億港元（2022 年 12 月 31 日：2.09 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、信號、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」）。本公司已在以前年度全數收到原本項目管理費用，並於綜合損益表中確認。

(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（當中包括例如發現考古文物、香港特區政府對附加工程範圍的要求、和延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成引致的延誤），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。在本公司對主要建造工程的造價估算進行了詳細評估後，本公司於 2020 年 2 月 10 日向香港特區政府提交 829.99 億港元的經修訂總造價估算（「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 10B(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 10B(c)(ii)）。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。

於 2020 年 6 月 12 日，香港特區政府獲得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。

(ii) 額外項目管理費用的撥備

如上文附註 10B(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。

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（本公司已經繼續及將會繼續履行）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。

鑒於上文所述的事項，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（在上文概述的基礎上），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。本集團已於其截至 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 2023 年 6 月 30 日止六個月內，本公司已耗用 9,300 萬港元（2022 年：1.68 億港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2022 年：零港元）。於 2023 年 6 月 30 日，在扣除已耗用的金額後，餘下的 3.86 億港元的撥備（2022 年 12 月 31 日：4.79 億港元）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」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**」）。

(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。

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) 紅磡事件相關費用的撥備

為了繼續推進沙中綫項目，以及促使於 2020 年第一季分階段啟用屯馬綫，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 10B(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 2023 年 6 月 30 日止六個月內，本公司已耗用 2,400 萬港元（2022 年：6,600 萬港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2022 年：零港元）。於 2023 年 6 月 30 日，在扣除已耗用的金額後，餘下的 8.03 億港元的撥備（2022 年 12 月 31 日：8.27 億港元）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」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) 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，倘若本公司被認定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 10B(c)(i)所述），但截至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 2023 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。

11. 應收及應付帳項

A 於 2023 年 6 月 30 日，本集團的應收帳項及其他應收款項為 130.45 億港元（2022 年 12 月 31 日：138.89 億港元），其中應收帳項為 52.89 億港元（2022 年 12 月 31 日：43.10 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項由立即到期至 60 日到期不等。有關香港以外的鐵路附屬公司收入之應收款項主要於 30 日或隨後的一個月內到期。有關顧問服務及委託工程之應收款項於 30 日內到期。有關利率及貨幣掉期合約之應收款項按相關合約的條款而到期繳付。與物業發展有關的應收款項則按相關的發展協議或買賣合約條款而到期繳付。於 2023 年 6 月 30 日，以到期日劃分的應收帳項之帳齡分析如下：

百萬港元	2023 年 6 月 30 日 (未經審核)	2022 年 12 月 31 日 (經審核)
未到期款項	4,780	3,715
過期 30 日內未付	200	210
過期多於 30 日但於 60 日內未付	61	74
過期多於 60 日但於 90 日內未付	66	27
過期多於 90 日未付	182	284
應收帳項總額	5,289	4,310
其他應收款項及合約資產	7,756	9,579
	13,045	13,889

B 於 2023 年 6 月 30 日，應付帳項、其他應付款項及撥備為 770.65 億港元（2022 年 12 月 31 日：696.92 億港元），其中應付帳項及應計費用為 217.50 億港元（2022 年 12 月 31 日：195.83 億港元）。於 2023 年 6 月 30 日，以到期日劃分應付帳項的分析如下：

百萬港元	2023 年 6 月 30 日 (未經審核)	2022 年 12 月 31 日 (經審核)
30 日內到期或即期	8,636	8,143
30 日後至 60 日內到期	1,741	2,012
60 日後至 90 日內到期	811	886
90 日後到期	4,732	4,544
	15,920	15,585
租金及其他可退還按金	2,508	2,459
應計僱員福利	1,926	1,539
應付本公司其他股東之股息	1,396	-
應付帳項及應計費用總額	21,750	19,583
其他應付款項、遞延收益及撥備	52,878	47,522
合約負債	2,437	2,587
	77,065	69,692

12. 買賣或贖回上市證券

截至 2023 年 6 月 30 日止六個月內，本集團並無買賣或贖回任何本集團的上市證券。然而，截至 2023 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 2,310,000 股本公司普通股份，總代價約為 9,100 萬港元。

13. 集團資產押記

於 2023 年 6 月 30 日，本公司在中國內地之全資附屬公司 — 港鐵軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌道交通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 7.90 億人民幣（8.53 億港元）的銀行貸款提供抵押。

於 2023 年 6 月 30 日，本公司在中國內地之附屬公司 — 港鐵中鐵電化軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌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（35 億港元）的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，本集團於 2023 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。

14. 香港取消強積金「長期服務金對沖」機制的會計影響

2022 年 6 月，香港特區政府刊憲《2022 年僱傭及退休計劃法例（抵銷安排）（修訂）條例》（「《修訂條例》」），將最終取消僱主使用其於強制性公積金（「強積金」）計劃下的強制性供款，減少其應付香港僱員的長期服務金及遣散費的法定權利（亦稱「對沖機制」）。香港特區政府隨後宣佈《修訂條例》將自 2025 年 5 月 1 日（「轉制日」）起生效。此外，香港特區政府亦預期推出一項資助計劃，在取消對沖機制後為僱主提供支援。

其中，當取消對沖機制生效後，僱主自轉制日起不得使用其強制性強積金供款（無論於轉制日前、當日或之後作出的供款）所產生的任何累算權益，以減少轉制日後僱員服務年數涉及的長期服務金。然而，倘僱員於轉制日前已開始受僱，則僱主可繼續使用上述累算權益減少截至轉制日就僱員服務年數涉及的長期服務金；此外，於轉制日前就服務年數涉及的長期服務金將按僱員緊接轉制日前的月薪及截至該日的服務年數計算。

2023 年 7 月，香港會計師公會公佈香港取消強積金「長期服務金對沖」機制的會計影響，就有關對沖機制及取消該機制的會計考量提供指引。值得注意的是，相關指引指出實體可將預期用於減少應付予僱員長期服務金的強制性強積金供款所產生的累算權益，視為該僱員對長期服務金的供款而入帳。然而，當《修訂條例》於 2022 年 6 月制定後，實體將不再允許應用《香港會計準則》第 19 號「僱員福利」第 93(b)段中的實務便利應用，並於提供相關服務期間將此類視同供款確認為當期服務成本的扣減，而停止應用實務便利應用產生的任何影響將在損益中確認為追補調整，並對截至 2022 年 12 月 31 日止年度財務報表的長期服務金負債作出相應調整。

於中期財務報告及前期，本集團與香港會計師公會的指引貫徹一致，一直以預期用於減少應付予僱員長期服務金的強制性強積金供款所產生的累算權益視為該僱員對長期服務金的供款作會計處理。然而，本集團已應用上述實務便利應用。

本集團已評估此新指引對上述會計政策的影響，並決定更改該等會計政策以符合指引。管理層已展開實行該更改的程序，包括進行額外數據收集及評估影響。然而，由於本集團尚未全面完成對香港會計師公會指引影響的評估，故相關變動之影響於中期財務報告獲核准發布之時並無法合理評估。本集團預期於其截至 2023 年 12 月 31 日止年度的年度財務報表採納此指引。

15. 公司管治

在截至 2023 年 6 月 30 日止六個月內，本公司已遵守《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》附錄 14《企業管治守則》所載的守則條文。

16. 發表中期業績公告及中期報告

本中期業績公告登載於本公司的網址 www.mtr.com.hk 及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）的網址。中期報告將於 2023 年 9 月上旬向股東寄發，並在本公司網址及聯交所網址刊登，以供查閱。

主要統計及財務數字

截至 6 月 30 日止六個月
2023 年 2022 年

香港車務營運

總乘客人次（百萬計）

- 本地鐵路服務	777.2	570.5
- 過境服務	28.1	0.2
- 高速鐵路（香港段）	7.6	-
- 機場快綫	4.6	1.0
- 輕鐵及巴士	102.6	77.7

平均乘客人次（千計）

- 本地鐵路服務（周日）	4,599.1	3,392.5
- 過境服務（每日）	155.1	1.2
- 高速鐵路（香港段）（每日）	45.6*	-
- 機場快綫（每日）	25.2	5.3
- 輕鐵及巴士（周日）	596.4	448.7

財務

EBITDA 邊際比率[^]

- 包括中國內地及國際附屬公司	26.3%	16.0%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	46.4%	27.8%

EBIT 邊際比率^{*}

- 包括中國內地及國際附屬公司	11.4%	(1.1)% [#]
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	19.8%	(1.3)%

本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤（百萬港元） **712** 7,747

本公司股東應佔來自基本業務的利潤（百萬港元） **3,152** 7,108

* 2023 年 1 月 15 日至 2023 年 6 月 30 日之平均

[^] 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佔總收入之百分率

[°] 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 130.79 億港元及 125.56 億港元（2022 年：132.88 億港元及 123.16 億港元）

^{*} 未計利息、財務開支及稅項前利潤（不包括香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益、投資物業公允價值計量收益 /（虧損）和應佔聯營公司及合營公司利潤）佔總收入之百分率

[#] 撇除就深圳地鐵四號綫所作的 9.62 億港元減值虧損後，截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內的 EBIT 邊際比率應為 3.1%

[°] 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 130.79 億港元、125.56 億港元、2.42 億港元及零港元（2022 年：132.88 億港元、123.16 億港元、1.32 億港元及 9.62 億港元）

行政總裁回顧及展望

2023年上半年，既有轉變，也迎來了新希望。隨著防疫措施取消，香港與中國內地之間的交通連繫分階段恢復，促使乘客量回升，港鐵過境服務、高速鐵路（香港段），以及免稅店業務亦得以重拾動力。同時，我們與政府已商定票價調整機制的更新並有若干新安排，既可確保票價符合乘客的負擔能力，亦保留了機制的客觀性、透明度，以及直接驅動的方程式，讓公司能持續維修保養、升級及更新現有鐵路系統，並展開一系列新項目，為新舊社區注入增長動力。儘管乘客量尚未完全回復至疫情前水平，而通脹高企、利率上調等外部因素仍然揮之不去，但我們對前景審慎樂觀，因為過去幾年間打下的根基，特別是為創建一個更好、更能切合未來需要的組織架構而落實的企業策略，為港鐵的中長期發展奠定了堅實基礎。

業務表現和增長

港鐵在期內的重要里程碑之一，是與政府順利完成有關票價調整機制的檢討。經檢討後確定，港鐵在未來五個年度（2023/2024年至2027/2028年），將繼續沿用現行直接驅動的票價調整機制方程式，為維修保養、升級和更新鐵路資產提供穩定的經常性收入來源。這不僅確保市民可繼續享有安全、可靠、便捷和優質的鐵路服務，更維持公司在財務上的可持續性，以開展新鐵路項目。我們採取了多項措施，以減低票價上調的幅度，包括將票價調整與公司物業發展利潤掛鉤，並優化服務表現回贈，新增「感謝日」的安排。

2023年上半年，我們在香港的乘客量逐步回升，計及來自新鐵路綫的貢獻，本地鐵路服務更已錄得相當於疫情前水平90%以上的乘客量。縱使港鐵每日的乘客量高達數以百萬計人次，但仍能在服務可靠度上表現卓越，列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度均繼續達到99.9%的水平，令我們引以為榮。

創新和科技在我們的營運中扮演著日益重要的角色，亦是開發「智慧鐵路」及提升顧客體驗的關鍵所在。未來五年內，公司將會為鐵路資產維修及更新投放超過650億港元。我們繼續「載•向未來」，斥資13億港元提升自動收費系統，新款閘機將可支援更多電子支付方式，通道亦更為寬闊。MTR Mobile應用程式亦有所提升，提供更多有關列車班次及無障礙通行的資訊。

物業業務方面，我們為大圍站的新商場「圍方」開業感到高興。這個商場的樓面面積達60,620平方米，匯聚逾150個零售租戶，為社區提供餐飲、娛樂及服務。另一個新商場是位於黃竹坑站的「THE SOUTHSIDE」，樓面面積達47,000平方米，預計將於今年第四季起分階段開業。這兩個新商場將使我們零售物業組合的應佔總樓面面積增加約三成。

我們積極建設香港，支持政府的發展及房屋供應策略，堅定不移地致力推展位於東涌綫的小蠔灣項目，這項目可提供約10,720個私人住宅單位，將發展成一個可無縫接駁環保鐵路系統的新社區。我們亦會繼續推進另外14個正在興建的住宅物業發展項目，合共可為香港市民提供約16,000個住宅單位，以應付迫切的住屋需求。

去年，港鐵沙田至中環綫項目竣工，標誌著香港鐵路發展史上一個重要時代的完結。今年2月，我們與政府簽訂東涌綫延綫項目協議，為鐵路發展揭開又一嶄新篇章。該項目是香港未來鐵路運輸基建藍圖《鐵路發展策略2014》的重要一環，將為東涌東新填海區及東涌西兩個新市鎮提供鐵路服務，提升北大嶼山的交通聯繫、支持可持續的長期人口增長，並且增加就業機會。東涌綫延綫工程已於今年5月展開，預計於2029年竣工。東涌綫延綫項目體現了港鐵與政府以鐵路為公共運輸骨幹的共同目標，協力建設以鐵路車

站為核心的繁榮社區。同時，為進一步連繫香港各個社區，港鐵繼續與政府合作開展《鐵路發展策略2014》下的其餘多個項目，其中就屯門南延綫及東鐵綫古洞站的項目協議與政府進行的磋商已進入後期階段，預期於今年稍後時間動工。我們以「建設無限未來」作為新鐵路項目的願景，繼續支持政府落實上述項目及多個新鐵路延綫項目，藉此提升交通運力、釋放發展潛力，以及加強香港與大灣區的連繫。

公司繼續於中國內地及海外探索新機遇，在發展業務的同時，亦在國際上樹立港鐵品牌。2023年3月，我們在澳洲墨爾本的都市鐵路服務專營權獲延長18個月至2026年年中。另外，英國South Western Railway的國家鐵路合約亦獲延長兩年至2025年5月。在許多其他重要市場，包括中國內地、澳門、歐洲和澳洲，港鐵亦保持穩定的營運表現。

我們作為集體運輸的鐵路服務營運商，為應對氣候變化一直致力減低溫室氣體排放。科學基礎目標倡議組織（「SBTi」）最近已批准我們的2030年減碳目標，這對公司在2050年實現碳中和的長遠目標提供了很大助力。

財務表現

2023年上半年，來自經常性業務的股東應佔利潤為24.20億港元，而2022年上半年（未計及深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元）為2.84億港元，主要是由於防疫措施的放寬及解除而令到乘客量上升，加上香港與中國內地之間的鐵路服務分階段重開後，公司的過境及免稅店業務亦逐漸恢復。期內物業發展利潤下跌90.6%至7.32億港元，因此來自基本業務的利潤減少55.7%至31.52億港元。若包括投資物業公允價值計量所產生的收益（此為非現金會計項目）10.26億港元，公司股東應佔淨利潤按年減少11.7%至41.78億港元，相當於每股盈利0.67港元。

董事局已宣派中期股息每股0.42港元，與去年同期相同。

展望

港鐵的使命是提供安全、可靠和共融的低碳服務，讓城市前行。我們秉持著這精神，展開了東涌綫延綫項目的工程，引領香港鐵路網絡發展步上新台階。該項目將連繫北大嶼山各個社區，推動這些新興地區的經濟發展和就業增長。東涌綫延綫是《鐵路發展策略2014》中最先簽訂項目協議的項目，港鐵期望透過參與這些項目，以及其他未來的鐵路基建工程，包括政府在《北部都會區發展策略》中規劃的鐵路項目，促進香港本土市場的經濟復甦，並推動公司未來業務增長。

自防疫措施取消以來，港鐵本地鐵路服務的乘客量有所回升，並逐漸趨近疫情前水平。在過境服務和高速鐵路（香港段）服務重開的帶動下，免稅店業務亦見復常，並開始再度為港鐵的財務表現作出貢獻。這些收入來源對港鐵的經常性業務至關重要，在經濟持續復甦的利好情況下，我們正努力使這些收入來源的動力全面恢復過來。由於今年上半年的新訂租金下跌，我們在車站零售租金收入和物業租賃收入方面繼續面對挑戰。新商場「圍方」和「THE SOUTHSIDE」預期會為物業租賃收入帶來額外貢獻。至於廣告收入，則仍取決於經濟復甦的程度，以及消費情緒及開支的改善情況。

運用最新的創科技術，是港鐵企業策略及業務發展的核心。作為引進智慧鐵路營運及維修系統，以及顧客服務智能化的計劃一部份，我們在未來五年為鐵路資產維修及更新投放超過 650 億港元以外，更會落實多項舉措，包括推出數碼化資產管理系統，並與多間研究機構共同開展科技項目等。我們會繼續推出智能資產管理措施，使用人工智能、雲端計算、大數據和圖像處理技術，使列車更安全、更可靠。

疫情已大致消退，但我們仍須繼續密切關注其他有可能影響公司營運的宏觀經濟因素。雖然全球通脹正在降溫，但減速緩慢，物價與過往比較仍然處於高位，因此我們會繼續審慎控制成本，並確保高效率的營運。同時，利率或會上升，並居高不下一段時間，有可能對投資物業組合的估值帶來影響。此外，我們必須繼續密切監察供應鏈，以防有任何事情會對各發展項目造成干擾。

物業業務方面，視乎市況而定，我們預計在未來 12 個月左右為約 4,000 個單位招標，並預期首先推出東涌車站第一期項目，而其他項目正在籌備中，包括技術研究、批地及法定程序，並將視乎市況而進行招標。同時，我們正為「港島南岸」第三期、「日出康城」第十二期及第十三期、天榮站、何文田站第一期和油塘通風樓申請預售樓花同意書。最近，我們留意到越來越多物業買家選擇分期付款（而非採用衡平法按揭），這將令我們延遲確認物業發展項目的利潤。視乎建築及銷售進度，以及物業買家所選的付款方式，我們預期於 2023 年下半年為「日出康城」第十一期的利潤繼續入帳。然而，按照目前的建築及銷售進度，我們預期不會於 2023 年就「港島南岸」第四期或何文田站第二期的利潤入帳。

在香港以外地區，我們繼續在中國內地及海外尋覓機遇，亦致力加強我們在大灣區的連繫，以實現公司的業務發展策略，提升港鐵在全球的聲譽。

港鐵財務總監許亮華先生將於 2023 年 12 月 31 日榮休，我在此衷心感謝許先生為公司取得的成果所作出的貢獻。樊米高先生將於 2023 年 9 月 19 日起加入公司出任候任財務總監，以準備於 2024 年 1 月 1 日起接替許先生擔任財務總監。

最後，我要感謝港鐵全體員工專心致志、努力不懈的付出，使公司得以克服過去數年的重重考驗，變得更堅強、更有適應力。我相信，在未來六個月以至往後更長遠的歲月，港鐵將在已奠定的堅實基礎上繼續奮進，懷著信心踏入充滿希望的新時代，並繼續提供世界級的環保鐵路服務，讓城市前行。

行政總裁

金澤培博士

香港，2023 年 8 月 10 日

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，繼續沿用現行的直接驅動的票價調整機制方程式，並有若干新安排，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，使顧客得以體驗持續提升、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、列車和設備升級、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並完成交付，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。

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

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」商場於 2023 年 7 月開業
- 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	
香港物業租賃及物業管理業務			
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」一 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」第十一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「匯璽」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。

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，進行有關建造工程的研究工作。

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%。

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。

截至6月30日止六個月 百萬元	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		
	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									
<u>附屬公司</u>									
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
<u>聯營公司及合營公司</u>									
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 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，其產品較傳統柴油發電機減少達 85% 二氧化碳排放量。

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生產可再生能源。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，並提前實現在 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，我們亦透過綫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。

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) 防疫措施解除，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，以及新東鐵綫過海段通車令成本增加；(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。詳情請參閱本中期業績公告中上文所載的附註六「所得稅」。

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。

綜合財務狀況

百萬港元	於 2023 年	於 2022 年	增 / (減)	
	6 月 30 日	12 月 31 日	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、和短期貸款。

^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 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

截至 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）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%。

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。

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。

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。

集團於首六個月的付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。

承董事局命
金澤培博士
行政總裁

香港，2023 年 8 月 10 日

暫停辦理成員登記手續

本公司成員登記冊將於 2023 年 8 月 25 日至 2023 年 8 月 30 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理本公司的股份過戶登記手續。為符合收取 2023 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 2023 年 8 月 24 日下午 4 時 30 分（香港時間）或之前送達本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。

於本公告日期：

董事局成員：歐陽伯權博士(主席)**、金澤培博士(行政總裁)、包立賢*、陳振彬博士*、陳家樂*、陳阮德徽博士*、鄭恩基*、許少偉*、李惠光*、李慧敏博士*、吳永嘉*、唐家成*、黃幸怡*、黃冠文*、黃慧群教授*、許正宇(財經事務及庫務局局長)**、運輸及物流局局長(林世雄)**、發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑)**及運輸署署長(羅淑佩)**

執行總監會成員：金澤培博士、鄭惠貞、蔡少綿、鄧輝豪、許亮華、李家潤博士、馬琳、鄧智輝、黃琨璋及楊美珍

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。

關於港鐵公司

港鐵一直讓城市前行，亦致力發展及連繫社區，創建更美好未來。作為世界級可持續鐵路運輸服務的營運商，港鐵公司在安全、可靠程度、顧客服務和效益方面都處於領導地位。

由設計、規劃和建設，以至開通、維修和營運，港鐵擁有全方位的鐵路專業知識和四十多年的鐵路項目發展經驗。除了參與各項鐵路項目及營運，港鐵透過鐵路、商業和物業發展的無縫整合，建設並管理鐵路沿線充滿活力的新社區。

港鐵在香港、英國、瑞典、澳洲和中國內地擁有超過四萬名員工*，每週日的全球客運量超過一千三百萬人次。讓港鐵與您同步向前，一起載向未來！

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽 www.mtr.com.hk。

* 包括香港及全球各地的附屬公司、聯營公司和合營公司