



行政總裁回顧 及展望

致各股東及其他有關人士：

本人深感榮幸在此報告香港鐵路有限公司於2021年上半年的表現。期內，公司和香港穩步邁進，逐步克服新冠病毒疫情帶來的重重難關，為未來的復甦和增長奠定基礎。

在這六個月，公司同事發揮堅毅不屈、勇於承擔的精神，推動香港前行，在維持可靠的服務之餘，亦保持著世界級的鐵路營運、健康及安全標準。與此同時，改善中的營運環境，帶動港鐵的乘客量和商場人流上升，而多個重要的鐵路和物業項目亦取得令人鼓舞的進展。

不過，我們仍然面對多項挑戰。經濟活動依然低於疫情前的水平。社交和旅遊限制依然存在，令我們業務所在市場的商業活動受到不同程度的掣肘。由於過境交通尚未重

開，中國內地的遊客仍無法重臨香港。然而，我們繼續致力為香港、中國內地及國際市場等服務所及的城市，提供安全、可靠和高效的服務。

同時，公司正落實新的策略方針，讓公司及所服務的社區實現長遠的可持續增長。2020年，公司推出新企業策略「變·造未來」。自年初以來，公司落實其中一項最重要的變革計劃，就是分階段建立新的管理組織架構，以增強各業務單位和內部職能部門之間的問題和協作，並更有效鞏固公司的「三道防線」。

企業策略確立了公司的三大策略支柱及其各自在公司未來發展中擔任的角色。為建設作為第一支柱的「香港核心業務」，我們需要運用技術專長和科技創新，推進和拓展本

地鐵路網絡、車站商務和物業業務。在連繫全港社區的同時，我們將進一步推進我們的社會和環保目標。我們亦將穩步擴展第二支柱「中國內地及國際業務」，以提高回報，並維持全球競爭力及建立國際品牌。最後一點，我們將發展第三支柱「新增長引擎」，在新鐵路技術和「出行即服務」等領域作出投資，以增強業務實力及推動長遠增長。這變革旅程將會持續多年。

這三大支柱有賴五個推動元素支持，包括利用科技來推動我們的業務；強化組織架構及流程；培育人才；提升各項業務的財務問責性；以及建立專責監督企業策略的執行情況的改革發展辦公室。這些推動元素對公司的成功發展十分重要。

重要的是，港鐵作為可持續出行服務的骨幹，有責任確保我們所屬的社區能以符合可持續發展和社會共融的方式繼續發展，互相連繫。因此，我們務須令公司各營運層面在環境、社會及管治方面表現穩健，我們亦因此把環境、社會及管治理念深深植根於業務和營運之中，為所有持份者創造價值。

從2020年7月至今年上半年，我們成功播下種子，讓全公司同事都能了解和支援企業策略。改革發展辦公室已向各級員工，傳達貫徹落實全新策略方針的必要性及其裨益，並認真聽取意見。我們已重組業務單位，並在業務單位和職能部門之間採用矩陣式工作架構。我們亦已完成檢討公司的「三道防線」，現正進行鞏固防綫的工作。

期內，我們取得多項成就。2021年6月27日，全港最長的鐵路綫屯馬綫全綫通車，為更多顧客帶來安全、便利、舒適、高效及環保的鐵路服務，並加強本港多個人口密集地區的連繫。

港鐵繼續達到世界級服務表現，列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均取得99.9%的出色表現。公司亦致力持續提升乘客體驗，運用最新科技來改善深受歡迎的MTR Mobile應用程式，同時拓展智能營運及維修。

物業業務方面，我們批出黃竹坑「港島南岸」第五期和第六期。竣工後，預計兩期合共會為香港住宅市場增加約1,800個住宅單位。

截至2021年6月30日，我們已完成沙田至中環綫的第二段紅磡至金鐘段工程的94.3%。我們繼續竭盡全力，務求盡早開通這一段東鐵綫延綫。

2021年5月，公司獲政府邀請，就洪水橋站項目進行詳細規劃及設計。新車站位於屯馬綫的天水圍站和兆康站之間，將成為未來洪水橋/廈村新發展區內居民的重要交通設施。洪水橋站是繼東涌綫延綫、屯門南延綫（將來會成為屯馬綫延綫），以及古洞站及北環綫後，《鐵路發展策略2014》下的第四個鐵路延綫項目，政府已要求公司以擁有權模式推展這些項目。

我們的新商場和物業發展項目亦繼續取得進展。東涌牽引配電站及百勝角通風樓發展項目已進入批地階段。此外，取決於與政府簽訂東涌綫延綫項目合同後，我們將為東涌東站第一期進行招標。

發展中國內地及國際業務為港鐵的主要策略支柱之一，我們繼續在中國內地和海外探索以鐵路交通為導向發展（「TOD」）的增長機遇。公司亦推出全球營運標準，進一步與業務所在的其他城市分享累積多年的營運經驗和專業知識。

於本年度上半年期間，我們的財務業績繼續受到新冠病毒疫情影响。來自經常性業務的利潤雖然增加110.6%至9.12億港元，但物業發展利潤卻減少39.5%至31.47億港元。因此，來自基本業務的利潤減少27.9%至40.59億港元。若包括投資物業重估所產生的虧損(屬非現金會計項目)，公司股東應佔淨利潤為26.73億港元，相當於計及投資物業重估後每股盈利為0.43港元。

董事局已宣派中期股息每股0.25港元，與去年同期相同。

香港業務

香港業務是港鐵的核心業務，當中包括香港鐵路營運、車站商務及物業發展和租賃。今年首六個月，新冠病毒疫情持續影響商務和租金收入，主要因為口岸關閉和過境交通往來中斷，令遊客人數和過境乘客車程數量劇減。然而，本地乘客量於2021年上半年持續回升。與此同時，公司有賴行之有效的「鐵路加物業」經營模式，繼續推進多個重要物業項目。

客運業務

摘要

- 屯馬綫全綫於2021年6月開通
- 列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持99.9%的世界級水平
- 總乘客量為7.359億人次，較去年同期上升15.5%，主要是由於疫情好轉



啟德站的合成照片

百萬港元	截至6月30日止六個月		增/(減)百分率
	2021	2020	
香港客運業務			
總收入	6,004	6,234	(3.7)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	251	106	136.8
未計利息、財務開支和計及每年非定額付款後的(虧損)/利潤(「EBIT」)	(2,285)	(2,579)	11.4
EBITDA邊際比率(%)	4.2%	1.7%	2.5個百分點
EBIT邊際比率(%)	(38.1)%	(41.4)%	3.3個百分點

香港客運業務的總收入較去年同期的62.34億港元減少3.7%至60.04億港元。未計利息和財務開支和計及每年非

定額付款後的虧損為22.85億港元。有關業績主要反映疫情爆發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2021年 6月30日止六個月	增/(減)百分率	截至2021年 6月30日止六個月	增/(減)百分率
香港客運業務				
本地鐵路服務*	646.1	16.7	5,000	7.4
過境服務	0.2	(96.7)	2	(99.6)
高速鐵路(香港段)	-	n/m	651	(1.1)
機場快綫	1.0	(53.2)	51	(52.3)
輕鐵及巴士	88.6	21.4	268	10.3
城際客運	-	n/m	-	n/m
	735.9	15.5	5,972	(3.7)
其他			32	(5.9)
總計			6,004	(3.7)

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

儘管乘客量尚未回復到疫情前的水平，但2021年上半年已有不同程度的增長，特別是較多住宅的區域，這主要是因為上班族重返辦公室、學生復課、若干防疫措施放寬，以及疫苗接種計劃展開，令2021年首六個月的營運環境有所改善。因此，期內的本地鐵路服務乘客量有所增加，帶動港鐵所有本地鐵路和巴士客運服務總乘客量上升15.5%至7.359億人次，而周日平均乘客量上升15.1%至437萬人次。香港與中國內地之間的口岸，包括羅湖、落馬洲、香港西九龍站和紅磡站的城際客運管制點，於今年上半年仍然關閉，對過境服務、高速鐵路(香港段)和城際客運的乘客量構成影響。旅遊限制亦繼續影響進出香港的航空旅客數量，導致機場快綫乘客量較去年同期減少53.2%至100萬人次。

為繼續刺激乘客量，港鐵舉辦特別推廣及車費優惠活動，並鼓勵乘客在非繁忙時間出行，同時透過MTR Mobile應用程式，與用戶加強互動。港鐵已擬訂業務方案，包括加強在車站和列車的新冠病毒預防措施，為恢復過境服務和高速鐵路(香港段)服務做好準備。公司亦統籌和舉辦多項重啟前的活動，以維持市場曝光、加強公眾聯繫及社會共融，並建立良

好商譽，當中包括於香港西九龍站及石崗列車停放處舉辦導賞團，以及為早前購買車票的乘客安排退票。

市場佔有率

公司於2021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46.2%，而2020年同期為44.6%。升幅主要是本地乘客量復甦尤其是通勤旅程，以及屯馬綫一期的額外貢獻。當中，在過海交通工具市場的佔有率為66.7%，而2020年首五個月為65.1%。由於期內口岸關閉，港鐵的高速鐵路(香港段)和過境服務於2021年首五個月在過境業務的市場佔有率為0%。2021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21.0%。

車費調整、推廣及優惠

在香港政府統計處修訂2020年12月綜合消費物價指數的按年變動百分率後，港鐵根據票價調整機制得出的2021/2022年度調整幅度已修訂為-1.85%，自2021年6月27日起生效。在此公布之前，港鐵聯同政府為顧客提供20%車費扣減至2021年3月為止，港鐵其後由2021年4月1日至6月26日期間獨力提供5%車費扣減。自2021年

2021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、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫 ⁽¹⁾	98.5%	99.5%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.5%	99.5%	99.9%
- 西鐵綫	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(包括屯馬綫一期)	98.5%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	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、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫 ⁽¹⁾	98.0%	99.0%	99.9%
- 機場快綫 ⁽¹⁾	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	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	800,000	4,997,810
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)西鐵綫及屯馬綫	不適用	800,000	4,933,057
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(包括屯馬綫一期)、西鐵綫及屯馬綫	不適用	10,500	38,210
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(包括屯馬綫一期)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽³⁾	98.0%	99.0%	不適用
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、機場快綫	97.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫(包括屯馬綫一期)	97.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.8%
- 屯馬綫 ⁽³⁾	97.0%	99.0%	不適用
- 輕鐵 ⁽⁴⁾	不適用	不適用	不適用
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(包括屯馬綫一期)	97.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽³⁾	97.0%	99.0%	不適用
輕鐵月台八達通收費器可靠程度⁽⁵⁾	不適用	不適用	不適用
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(包括屯馬綫一期)	98.0%	99.0%	99.9%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽³⁾	98.0%	99.0%	不適用
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(包括屯馬綫一期)	98.5%	99.5%	99.9%
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽³⁾	98.5%	99.5%	不適用
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%	99.8%
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%	100.0%
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%	99.8%
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	100.0%
六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	100.0%

附註：

1 數據反映2021年1月1日至6月26日之實際表現。

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。

3 營運表現結果將於2021年第三季公布。

4 受破壞的輕鐵自動售票機的修復工作正在進行中，服務表現數據將於修復及測試完成後再作公布。

5 輕鐵月台八達通收費器更換工程正在進行中，服務表現數據將於新收費器完成安裝、測試及試行後再作公布。

6月27日起，乘客可享有1.85%的車費調減，加上額外的3.8%車費扣減，意味著八達通乘客到2022年1月為止，實際可節省車費約5%。上述調減及扣減將合共為乘客於2021/2022年期間節省逾9億港元的車費開支。

新冠疫情爆發後，港鐵去年推出一系列經濟支援措施，包括為購買「港鐵都會票」及「全月通加強版」的乘客提供100港元折扣，直至2021年6月。在實施票價調減後，於2021年7月至12月期間購買「港鐵都會票」及「全月通加強版」的乘客可享有50港元折扣。

為慶祝屯馬綫全綫於2021年6月通車，我們推出多項特別車費推廣活動，包括在屯馬綫四個車站推出1港元車費折扣優惠及擴大指定巴士與綠色專線小巴路綫的特別轉乘優惠。「港鐵都會票」、「全月通加強版」及早晨折扣優惠等現有車費推廣活動，亦擴展至屯馬綫的新車站。

為確保向顧客提供符合社會共融理念的服務，我們於2021年預計向長者、小童、合資格學生及殘疾人士提供合共超過17億港元的恆常優惠。

服務表現

儘管疫情為營運業務帶來各種挑戰，但於本報告的回顧期間，港鐵以高度可靠的服務表現延續卓越往績，重鐵網絡乘客車程準時程度和列車按照編定班次行走均達到99.9%，超越在營運協議和顧客服務目標中所列明的目標。乘客車程準時程度指按照原定車程時間五分鐘以內完成的所有乘客車程，而列車按照編定班次行走是衡量實際開出班次相對所編定班次的指標。

2021年上半年，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾86萬及47萬班次，及分別行走約1.35億和520萬車卡公里，其中重鐵網絡出現九宗延誤，輕鐵網絡則無延誤。延誤指由

港鐵可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤。自2019年以來，輕鐵網絡並無出現此類延誤。倘實際發生延誤，公司必定徹查有關狀況，並採取必要措施以減低類似事故再度發生的機會。

作為沙田至中環綫項目的重要一環，東鐵綫的新信號系統已於2021年2月6日啟用，首列新車亦於同日開始投入服務。自啟用以來，信號系統的運作趨向穩定，而相關人員會持續密切監察其表現。

提升顧客乘車體驗

今年首六個月，公司繼續彰顯在顧客服務方面的領先優勢。在前綫同事的鼎力支持下，港鐵提升了多項設施及服務，其中不少舉措著眼於創新以及環境、社會及管治，反映公司對落實企業策略的堅定承諾。

提升乘客便利度

2021年6月27日，屯馬綫全綫正式投入客運服務，標誌著香港最長的鐵路綫正式通車。屯馬綫全長56公里，設有27個車站，貫穿新界東西及九龍東，六個轉綫站分別接駁東鐵綫、觀塘綫、東涌綫及荃灣綫，為乘客出行提供便利。屯馬綫將港鐵安全、可靠、便利、高效和環保的鐵路網絡延伸至土瓜灣、九龍城及新啟德發展區。

屯馬綫的開通亦標誌著港鐵的顧客服務進入新紀元。月台上的乘客資訊顯示屏顯示到站列車每卡車廂的實時載客量，讓乘客可以選擇較多空間的車廂上車。此外，在新的土瓜灣站及宋皇臺站，車站服務人員與機械人助理組成流動服務隊，在大堂為乘客提供服務，包括處理查詢及票務事宜等。車站亦有其他機械人進行清潔工作、協助車站職員，以及提醒使用扶手電梯的乘客注意安全。

行政總裁回顧及展望

上半年，公司亦繼續優化非繁忙時段的列車服務，配合疫情期間不斷變化的公眾需求。

提升乘客舒適體驗

公司計劃淘汰較舊的列車及輕鐵車輛，並以新車型取代。為此，港鐵已訂購93列全新八卡重鐵列車和40輛全新輕鐵車輛。於2021年6月底，11列全新八卡重鐵列車及12輛全新輕鐵車輛已經交付，其中六輛輕鐵車輛已投入客運服務。

期內，我們亦更換了約半數空調冷卻裝置，改用更具能源效益的新型號，令車站及車廠更加舒適。連同於2021年4月完成的第四期工程，過去四年合共在26個車站及四間車廠安裝了105部全新的空調冷卻裝置。2021年第四季，我們將在九個車站安裝另外28部全新空調冷卻裝置。全部工程預計於2023年完成。

我們亦繼續進行現有信號系統升級工程。有關工程正在荃灣綫、港島綫、觀塘綫及將軍澳綫進行。我們亦全面檢視荃灣綫新信號系統軟件，以確保系統繼續維持安全可靠。東涌綫、機場快綫和迪士尼綫的信號系統更換工程，將與《鐵路發展策略2014》下的東涌綫延綫項目一併規劃。

提升車站設施

鑑於車站設施對顧客體驗及車務營運至為重要，我們不斷努力，為所有乘客提供環境舒適、出入便利的車站。今年首六個月，我們安裝全新及翻新的扶手電梯及升降機，方便乘客出入，並於月台設立優先座，讓有需要的乘客可以休息。今年上半年，我們在25個選定的輕鐵車站月台安裝「易達斜台」，方便輪椅乘客上落輕鐵。

公司正在增設育嬰間及洗手間，為乘客提供更舒適的旅程。尖沙咀站新設的客用洗手間及育嬰間預計於2022年第二季投入使用，屆時所有轉綫站的新設客用洗手間均已完工。

智慧出行提升顧客旅程體驗

科技是為當今顧客締造卓越體驗的關鍵。在公司為適應未來需要做好準備之時，科技已成為公司企業策略的重要一環。由於顧客愈來愈關注衛生，要求無接觸式服務及網上購物，令科技在疫情肆虐之時變得更加重要。於本報告回顧期間，我們致力加快創科投資，運用先進科技和綜合數碼平台，與顧客建立更緊密、安全及個人化的聯繫。

MTR Mobile應用程式已成為我們聯繫和服務顧客的主要渠道之一。年初，我們宣布推出車票二維碼，乘客可使用MTR Mobile應用程式或AlipayHK，以無接觸方式進出港鐵閘機，更便捷地穿梭重鐵網絡。我們進一步提升MTR Mobile應用程式的「預計候車時間」功能，讓乘客可查閱更多個轉綫站在月台上的實時預計候車時間。我們為推廣出行即服務及智慧出行，於MTR Mobile應用程式推出「預約的士」功能，讓顧客可於單一平台上召喚的士及完成行程規劃。

智慧營運及維修

我們運用最新科技使後勤工作更趨智能化，以達致世界級的鐵路及車站服務。今年上半年，我們繼續擴大智慧列車計劃(Smart Train Planning)的應用範圍，將行車里數、列車運行限制、營運及維修要求等大數據輸入到這個採用雲端技術的人工智能平台，以提供優化的列車調度時間表、維修工程及列車指派時間表。我們現正致力將該平台的應用範圍擴展至新開通的屯馬綫。此外，屯馬綫已開始試用智能列車車頂及集電弓監察系統，系統可自動拍攝列車集電弓及車頂的完整圖。一旦發生事故，維修人員可登入網絡，迅速對車隊進行遙距檢查。為加強監察服務中的列車，我們又採用圖像辨識技術以識別異常情況，並向維修團隊發出通報，避免故障進一步惡化。

車站商務

摘要

- 車站內推出新零售服務「Kerry Express @ MTR Shops」
- 安裝61個數碼廣告牌，令數碼廣告牌佔公司廣告牌總數6%
- 於2021年6月底，在70個車站推出5G服務



百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2021	2020	增/(減)百分率
香港車站商務			
車站零售設施收入	808	1,183	(31.7)
廣告收入	344	213	61.5
電訊業務收入	302	365	(17.3)
其他車站商務收入	42	48	(12.5)
總收入	1,496	1,809	(17.3)
EBITDA	1,276	1,549	(17.6)
EBIT	1,145	1,334	(14.2)
EBITDA邊際比率(%)	85.3%	85.6%	(0.3)個百分點
EBIT邊際比率(%)	76.5%	73.7%	2.8個百分點

2021年上半年，來自全香港車站商務活動的總收入按年減少17.3%至14.96億港元，主要因為口岸關閉引致過境鐵路服務停運，令致租金收入減少，以及向業務受疫情影響的商店租戶持續提供租金寬減。

來自車站商店的租金收入為8.08億港元，較去年同期下跌31.7%，主要因為2020年1月的收入仍未受疫情影響。儘管本地車站的零售銷售額已普遍回升，但經濟及營運環境仍然困難。因此，我們繼續透過提供靈活及/或短期的租約，與現有租戶維持良好關係，並吸引新租戶，尤其是中小企業。自2020年年初新冠病毒疫情爆發以來，我們已向受影響的租戶提供租金寬減，進一步見證我們致力協助商業夥伴渡過時艱。我們亦繼續檢視車站租戶組合，以提高車站商店對顧客的吸引力，藉此推動租金收入。於2021年

6月30日，港鐵的車站零售商店總數為1,543間，零售設施的總面積為68,062平方米。港鐵的車站商店數目較2020年首六個月有所增加，主要因為屯馬綫全綫通車。2021年上半年，車站商店新訂租金下跌17.5%，平均出租率為98.1%。

今年，港鐵與嘉里物流聯網有限公司攜手推出線上到綫下（「O2O」）零售平台，以嶄新的一站式購物方案改變綫上購物體驗，提供更輕鬆自在的網上消費服務。「Kerry Express @ MTR Shops」自取點設有「自提櫃」，顧客透過互動屏幕可即時購買及提取一系列貨品。顧客與嘉里物流合作的優質品牌進行網上交易時，可選擇在任何一個「Kerry Express @ MTR Shops」自取點提取貨品。在全港各區的港

行政總裁回顧及展望

鐵車站，有八個O2O自提點已於2021年5月啟用，今年內更將增加至13個。

於2021年6月30日，按出租面積分析車站商店(包括免稅店)的租約到期概況為約21%於2021年下半年到期、42%於2022年到期、25%於2023年到期，以及12%於2024年或之後到期。

於2021年6月30日，按出租面積分析車站商店(不包括免稅店)的租戶組合為餐飲類別約佔23%、餅店約佔16%、便利店約佔14%、乘客服務約佔12%及其他類別約佔35%。

今年上半年，廣告收入增加61.5%至3.44億港元，主要因為經濟活動恢復及社交距離措施放寬，令市場氣氛好轉。於2021年6月30日，車站及列車內的廣告點總數為49,307個，其中包括於新開通的屯馬綫全綫推出的全新廣告牌。我們繼續推出以受眾為目標的解決方案及更進取靈活的廣

告套餐，以應對廣告商預算有限及延遲預訂的問題。我們亦秉承對創新的承諾，繼續將廣告媒體數碼化，並在尖沙咀站及銅鑼灣站引入兩個廣受歡迎的新發光二極體(「LED」)屏幕。我們於期內進一步擴展數碼化網絡至22個車站的月台和大堂，以及擴大實時動態廣告分銷網絡至更多鐵路綫，以切合市場需求，提供靈活的廣告展示方案、動態內容創意作品，以及精準針對目標受眾所在地域的廣告。在新的市場模式下，這些全面的實體及廣告資產為營銷公司提供全面涵蓋線上線下的解決方案。港鐵車站的全面廣告媒體解決方案，結合MTR Mobile應用程式，期內共推出超過280個線上線下推廣項目，深受歡迎。

2021年上半年，電訊業務收入減少17.3%至3.02億港元。我們為提升電訊數據容量而進行的商業電訊系統安裝工程已接近完成。至6月底，31個車站中已有30個完成有關工程。此外，現已在70個車站推出5G服務。

物業及其他業務

摘要

- 批出「港島南岸」第五期和第六期物業發展項目
- 錄得來自「日出康城」第八期的物業發展利潤



百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2021	2020	增/(減)百分率
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	2,392	2,469	(3.1)
物業管理業務收入	119	113	5.3
總收入	2,511	2,582	(2.7)
EBITDA	2,078	2,203	(5.7)
EBIT	2,067	2,193	(5.7)
EBITDA邊際比率(%)	82.8%	85.3%	(2.5)個百分點
EBIT邊際比率(%)	82.3%	84.9%	(2.6)個百分點

物業租賃及管理

2021年上半年的物業租賃業務收入減少3.1%至23.92億港元，主要因為我們向持續受疫情影響的租戶提供租金寬減。不過，「The LOHAS康城」商場開幕以及去年購入九龍灣「德福廣場」二期及將軍澳「PopCorn 2」商場之餘下收益權所帶來的額外貢獻，抵銷了部分上述租金寬減。鑑於疫情仍然影響若干行業，我們會按個別情況向租戶提供租金寬減。我們定期審視租金寬減的準則，並按各租戶的剩餘租期在損益表中攤銷有關的寬減。

港鐵在香港的商場新訂租金錄得11.4%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98.5%及98.2%的平均出租率。

雖然期內零售市道有所改善，但商場人流和租金持續受來港遊客減少、居家辦公安排和消費模式的改變而有所影響。因此，公司繼續採取多項措施來刺激商場人流，包括與租戶合辦會員獎勵及換領計劃、協助電商在港鐵商場開設期間限定店，以及將港鐵商場的租戶組合多元化，以配合不斷變化的市場趨勢和人口結構。我們利用MTR Mobile應用程式，配合顧客的習慣進行針對性的營銷活動，以刺激消費。我們還推出「電子禮券」，讓顧客兌換及於港鐵商場和車站商店使用電子現金券，免卻排隊領取實體禮券。

於2021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組合的應佔份額包括256,938平方米的零售物業、39,404平方米的寫字樓，以及18,905平方米的其他用途物業。

於2021年6月30日，按出租面積分析，商場的租約到期概況為約17%於2021年下半年到期、34%於2022年到期，23%於2023年到期，以及26%於2024年或之後到期。

於2021年6月30日，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、美容配飾類別約佔22%、休閒娛樂類別約佔17%，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5.3%至1.19億港元。於2021年6月30日，港鐵在香港管理的住宅單位總數逾111,000個，而管理的辦公室及商用面積逾772,000平方米。

物業發展及招標

香港物業發展錄得31.18億港元的利潤，主要來自「日出康城」第八期所錄得的分佔盈餘。

今年首六個月，多個重要物業發展項目繼續進行預售。於2021年6月30日，已售出「晉環」(「港島南岸」第一期物業發展項目)約76%的單位和「柏傲莊」(大圍站)約98%的單位。此外，「MARINI」、「GRAND MARINI」和「OCEAN MARINI」(「日出康城」第九期)99.9%的單位和「SEA TO SKY」(「日出康城」第八期)99.4%的單位亦已售出。「LP10」(「日出康城」第十期)於2021年1月展開預售，至6月底已售出59.7%的單位。「揚海」(「港島南岸」第二期)的預售樓花同意書已獲批。

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」(南昌站)和「朗城滙」

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					
MONTARA和 GRAND MONTARA	會德豐有限公司	商場 幼稚園 住宅	44,500 1,160 70,260	2015年6月	2019年落成 2021年分期落成
SEA TO SKY	長江實業集團有限公司	住宅	97,000	2015年10月	2021年
MARINI · GRAND MARINI 和OCEAN MARINI	會德豐有限公司	住宅 幼稚園	104,110 810	2015年12月	2021年分期落成
LP10	南豐集團控股有限公司	住宅	75,400	2016年3月	2022年
第十一期	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	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	2022年
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	2023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	2024年
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
錦上路站#					
第一期	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	2025年
元朗站#					
元朗	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

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 附註1和2

地點	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
百勝角通風樓	住宅	27,000	2021 – 2022年	2031年
東涌牽引配電站	住宅	87,300	2021 – 2022年	2030年

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規劃許可、批地條款及相關法定程序。

(朗屏站(南))的住宅單位已全部售罄。「匯璽II」和「匯璽III」亦繼續進行銷售。我們仍在為元朗站物業發展項目(第一期)申請預售樓花同意書。

於2021年1月,「港島南岸」第五期物業發展項目由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及麗新發展有限公司合組之財團成功投得。「港島南岸」的最後一期為第六期,此物業發展項目於2021年4月由會德豐地產有限公司之附屬公司成功投得。港鐵公司與高銀地產控股有限公司及鷹君集團已就何文田站第一期物業發展項目達成協議,並簽訂更替合約。

>

其他業務

於2021年首六個月,昂坪360的收入增加19.4%至4,300萬港元,原因是訪客人數上升54.1%至約200,000,其中大部分是本地遊客。該業務亦受惠於此期內推出的促銷優惠和精彩推廣活動,以及與大嶼山酒店合辦的宅度假套餐。

營運方面,面對新冠病毒疫情和社交距離措施,公司需要繼續調整銷售活動。期內,我們與發展商密切合作,確保售樓處保持清潔衛生,並進行網上營銷活動,以增強買家和參觀人士的信心,同時留意市況變化及制定相應策略。

我們一向高度重視鐵路安全及其物業發展項目的質量,對於「柏傲莊III」的混凝土質量事故十分關注,已要求新世界發展有限公司(「發展商」)全面調查及盡快落實妥善的補救方案,以確保相關樓宇符合已獲批設計及相關法定要求,並確保鐵路安全不受影響。我們亦已要求發展商在跟進過程中必須充分考慮買家的利益,並採取所需的跟進舉措。

公司於上半年應佔八達通控股有限公司的利潤下跌2.0%至1.00億港元,主要由於下半年的項目帶來較高的市場推廣費用和旅客八達通和八達通配飾銷售量減少所致,但較高的零售交易量抵銷了部分影響。於2021年6月30日,在香港採用八達通的商戶超過45,000家。八達通卡及其他儲值八達通產品的總流通量為3,190萬張,而每日平均交易量及交易金額分別為1,290萬宗及2.163億港元。消費券計劃亦令採用八達通的商戶於上半年大幅增加。

拓展香港業務

摘要

- 截至2021年6月底，紅磡至金鐘段工程已完成94.3%
- 公司於2021年5月獲政府邀請，就洪水橋站進行詳細規劃及設計



上半年，我們在香港核心市場的沙田至中環綫及其他多個鐵路項目繼續取得進展。這些項目對港鐵的發展以及我們家之所在的香港的交通聯繫至關重要。港鐵亦繼續擴展物業組合，在主要城市的發展地區帶來優質住宅單位和商場。

沙田至中環綫

由港鐵代表政府進行項目管理的沙田至中環綫項目，將大大增強香港人口稠密地區之間的交通聯繫。項目的第一段為大圍至紅磡段，將前馬鞍山綫和前西鐵綫連繫起來，成為「屯馬綫」。此項目包括興建四個新車站，並在四個轉綫站進行擴建工程。繼屯馬綫一期於2020年2月開通後，屯馬綫全綫已於2021年6月通車，此沙田至中環綫中的重要路段至此宣告完成。於2021年6月21日，公司與政府和九鐵公司訂立協議，以便公司能夠從2021年6月27日起營運屯馬綫，為期兩年。

於2021年6月底，作為沙田至中環綫第二段的紅磡至金鐘段已完成94.3%。由於新紅磡至金鐘段將與現有的東鐵綫連接，因此東鐵綫的信號系統須因應此新段進行更新以達致所需的兼容性。在順利完成測試及經相關政府部門批准

後，東鐵綫的新信號系統及首列新車於2021年2月6日投入運作。因應2020年預期啟用的延期，東鐵綫的新信號系統及首列新車的啟用亦較原定計劃為遲。由於東鐵綫新信號系統的啟用在通車計劃中是關鍵環節，紅磡至金鐘段的竣工日期亦不可避免地受到影響。作為項目管理人，公司正盡一切努力，減低有關延誤所造成的影響。公司正全面審視項目計劃，並將盡快公布東鐵綫過海段的預定通車日期。

公司研究調查委員會對延遲啟用新信號系統的報告後，宣布成立專責的「沙田至中環綫項目保證監督組」，以監察沙田至中環綫項目在技術及服務方面的各項準備工作，並找出對餘下工程有重要影響的事項，以便適時匯報及跟進。於新綫投入服務前，公司亦將為政府編製全新的服務可靠性報告。

2021年4月，獨立審計委員會發表就實施調查委員會最終報告中有關沙田至中環綫項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程的建議所提交的審計報告。報告的結論為公司已實施調查委員會提出的大部分建議，其餘建議主要包括修訂項目管理流程和審視一系列用於將來項目的合約文件，實施進展良好。

其他新鐵路項目

公司繼續在推動《鐵路發展策略2014》相關項目方面取得進展。該發展策略是政府為未來拓展香港鐵路網絡所訂立的框架。我們分別於2020年4月、5月及12月獲邀請就東涌綫延綫、屯門南延綫，以及古洞站及北環綫進行詳細規劃及設計。目前，我們正在進行東涌綫延綫及屯門南延綫的詳細規劃及設計、土地勘測和環境影響評估工作。北環綫項目方面，古洞站的顧問合約已於2021年4月批出以展開詳細規劃及設計，而北環綫主綫及相關車站的初步設計顧

問合約亦於2021年7月批出。這些項目的實施條款將視乎與政府分別簽訂的項目合同而定。

我們於2021年5月獲政府邀請就洪水橋站進行詳細規劃及設計，洪水橋站將位於屯馬綫的天水圍站和兆康站之間。新車站將服務蓬勃發展的洪水橋/廈村新發展區，增加該地區的發展潛力和就業機會。

我們會繼續與政府合作，應對東九龍綫和北港島綫的技術挑戰。我們於2020年12月提交了南港島綫(西段)的建議書後，現正回應政府的意見。

擴展物業組合

投資物業

我們位於大圍的「The Wai圍方」和位於黃竹坑的「THE SOUTHSIDE」兩個新商場，將使現有商場組合的應佔總樓面面積增加約30%。「THE SOUTHSIDE」上蓋工程已經展開，預期於2023年開業。鑑於近期「柏傲莊III」的施工事宜，我們正按照近期由發展商提交的報告，估算對「The Wai圍方」開業日期的潛在影響。

住宅物業發展

為配合政府增加房屋供應的努力，我們已批出15個住宅物業發展項目，預計將於未來六年左右為市場提供約20,000個單位。

小蠔灣車廠地塊上蓋發展的土地勘測工作已經展開，現正進行佈局規劃。該發展項目預計提供約20,000個單位，其中約一半為公營房屋。東涌牽引配電站及百勝角通風樓發展項目的城市規劃程序已於2021年6月完成，待完成批地程序後，我們將為該兩個項目進行招標。此外，在與政府簽訂東涌綫延綫項目合同後，我們將為東涌東站第一期進行招標。同時，我們繼續探討現有及未來鐵路綫沿綫的土地發展潛力，包括屯門南延綫、古洞站及北環綫，以及洪水橋站。

中國內地及國際業務

摘要

- 繼續推進去年獲批的深圳地鐵十三號綫公私合營項目
- 將於2021年12月接管營運瑞典的Mälartåg服務



除發展香港本地市場外，公司繼續探索中國內地和海外市場的機遇，尤其是大灣區，以擴大及分散收入來源，並在全球各地建立港鐵品牌。2021年首六個月，公司透過其附屬公司、聯營公司及合營公司，在中國內地、澳門、澳洲

及歐洲為合共約8.06億人次的乘客服務，周日平均乘客量約為496萬人次。儘管乘客量繼續受到新冠疫情影響，但對公司財務表現的影響程度則視乎不同業務合約所採用的經營模式而有所不同。

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		
	2021	2020	增/(減) 百分率	2021	2020	增/(減) 百分率	2021	2020	增/(減) 百分率
經常性業務									
附屬公司									
收入	879	753	16.7	11,171	9,712	15.0	12,050	10,465	15.1
EBITDA	148	119	24.4	431	190	126.8	579	309	87.4
EBIT	142	113	25.7	303	69	339.1	445	182	144.5
EBIT(已扣除非控股權益)	142	113	25.7	194	46	321.7	336	159	111.3
EBITDA邊際比率(%)	16.8%	15.8%	1.0個百分點	3.9%	2.0%	1.9個百分點	4.8%	3.0%	1.8個百分點
EBIT邊際比率(%)	16.2%	15.0%	1.2個百分點	2.7%	0.7%	2.0個百分點	3.7%	1.7%	2.0個百分點
經常性業務利潤/(虧損)	154	92	67.4	104	(12)	n/m	258	80	222.5
聯營公司及合營公司									
應佔EBIT	824	288	186.1	33	28	17.9	857	316	171.2
應佔利潤	399	88	353.4	31	27	14.8	430	115	273.9
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	966	401	140.9	227	74	206.8	1,193	475	151.2
公司股東應佔利潤									
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支前)							688	195	252.8
– 業務發展開支							(122)	(53)	130.2
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支後)							566	142	298.6
– 來自中國內地物業發展							29	29	-
– 總計							595	171	248.0

n/m：並無意義

中國內地及澳門方面，公司的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經常性業務利潤增加至 1.54 億港元，按年增加 67.4%，主要由於鐵路營運、物業租賃及管理業務復甦。但此利好影響部分被澳門業務的貢獻減少所抵銷。

國際業務方面，相較於 2020 年同期錄得經常性業務虧損 1,200 萬港元，港鐵的鐵路附屬公司於今年上半年的經常性業務利潤為 1.04 億港元，主要因為 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. 及悉尼地鐵西北綫營運及維修業務表現有所改善。但此利好影響部分被新冠疫情導致瑞典 MTRX 票務收入減少所抵銷。

>

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、北京地鐵十四號綫的首三期及北京地鐵十六號綫北段和中段。該四條鐵路綫於 2021 年上半年的列車服務準時程度平均為 99.9%。由於經濟活動從新冠疫情中復甦，乘客量亦有所增加。

於回顧期間，北京地鐵四號綫和大興綫的營運維持穩定。兩條鐵路綫的總乘客量約為 1.53 億人次，及周日平均乘客量超過 958,000 人次。北京地鐵十四號綫的首三期錄得總乘客量約為 9,600 萬人次，周日平均乘客量約為 629,000 人次。2021 年上半年，北京地鐵十六號綫北段和中段錄得乘客量約為 2,100 萬人次，周日平均乘客量約為 140,000 人次。

北京地鐵十四號綫全綫目標於今年年底通車。北京地鐵十六號綫全綫通車目標日期最早為 2022 年年底。北京地鐵十七號綫第一期的目標通車日期為 2021 年年底。

2021 年上半年，來自應佔聯營公司和合營公司的貢獻，由去年同期的 1.15 億港元利潤增加至 4.30 億港元，主要因為杭州及北京的業務從新冠疫情中復甦。

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於 2021 年上半年錄得應佔除稅後淨利潤為 5.66 億港元，較 2020 年首六個月錄得的 1.42 億港元增加 298.6%。

深圳

深圳地鐵四號綫由公司全資附屬公司營運。深圳地鐵四號綫和深圳地鐵四號綫北延綫的營運於上半年維持穩定，列車服務準時程度為 99.9%。由於經濟活動從新冠疫情中復甦，乘客量上升，較 2020 年同期增加 45% 至 9,100 萬人次，周日平均乘客量為 518,000 人次。

深圳地鐵四號綫自我們在 2011 年開始營運全綫以來一直未有調高車費。2020 年 7 月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並已於 2021 年 1 月 1 日開始實施，為期五年。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。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。

去年，公司的全資附屬公司牽頭的財團獲批深圳地鐵十三號綫公私合營項目合約。建造工程於期內繼續進行，並已展開採購信號系統和列車。

行政總裁回顧及展望

杭州

我們的聯營公司營運杭州地鐵一號綫、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，所有鐵路綫的營運均表現穩定。由於經濟活動從新冠疫情中復甦，客流量持續增加。今年首六個月，杭州地鐵一號綫及其延伸段的客流量較去年同期增加66%至1.36億人次。杭州地鐵一號綫及其延伸段的周日平均客流量為769,000人次，

列車服務準時程度維持在99.9%。2021年上半年，杭州地鐵五號綫的總客流量為8,700萬人次，周日平均客流量為535,000人次。

我們與杭州中車數字科技有限公司等財團成立的列車維修合營公司，繼續為杭州及深圳若干獲批的地鐵綫提供列車架修服務。

>

中國內地物業業務

截至2021年6月30日，位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「蒼港尊邸」(推廣名稱為「天頌」)住宅發展項目剩餘的32個單位中，16個單位已售出。

於本報告回顧期間，公司在深圳的「頌蒼」商場及在北京的「銀座Mall」商場的出租率及人流繼續受到新冠疫情的影響。「頌蒼」商場及「銀座Mall」商場的平均出租率分別為78%及74%。

天津方面，北運河站商場建造工程進展順利，目標完工日期為2024年。

杭州西站TOD項目方面，港鐵於2021年3月與合作夥伴共同取得杭州西站南側的建設土地使用權。該綜合物業發展項目包含公寓、辦公室、零售設施、酒店等用途，可發展的總樓面面積約688,210平方米。項目現正進行地盤勘測工作，並準備呈交圖則及申請開展建築工程。

公司亦在中國內地管理由港鐵開發的物業和其他第三方物業，於2021年6月30日，管理的總樓面面積約為406,000平方米。

>

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綫是澳門首個輕軌系統。我們亦為澳門政府就澳門其他輕軌綫和延綫的設計開發和項目交付，提供項目管理和技術支援。於回顧期間，澳門輕軌系統氹仔綫的營運大致暢順。

歐洲鐵路業務

英國

在倫敦，公司的全資附屬公司以「TfL Rail」品牌營運 Crossrail 專營權。港鐵繼續為 TfL Rail 分階段通車提供支援，而 TfL Rail 將在中央營運段通車後易名為「伊利莎伯綫」。於 2021 年首六個月，我們繼續協助客戶為該項目於今年較後時間展開的試營運階段做好準備。儘管 TfL Rail 的乘客量繼續受到新冠疫情影響，由於此專營權不受車費收入風險所影響，財務收益得到合理的保障，2021 年上半年的財務表現符合我們對該專營權合約的預期。

港鐵的聯營公司經營英國最大鐵路網絡之一 South Western Railway，在疫情期間達致穩定營運。於回顧期內，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，而英國運輸局將承擔所有收入風險及絕大部分成本風險。

>

澳洲鐵路業務

儘管疫情持續對乘客量有所影響，由我們附屬公司營運的墨爾本都市鐵路網絡仍然取得令人滿意的營運表現。於回顧期間，公司繼續採取多方面改善乘客服務的措施以支援我們的客戶。

>

香港以外地區的增長

上半年，我們持續探索大灣區 TOD 項目的合作機會，以及成都的車站商務及相關業務。我們亦繼續在國際市場上尋覓擴展機會。

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三項鐵路業務：斯德哥爾摩地鐵、MTRX 及斯德哥爾摩通勤鐵路。

今年上半年，斯德哥爾摩地鐵營運表現穩定，列車服務按照編定班次行走。因疫情而發出旅遊警示和限制載客量，令 MTRX 的票務收入繼續受到重大影響，我們現正探討應對的可能方案。斯德哥爾摩通勤鐵路則受到第三方基礎設施故障和第三方事故影響，導致期內營運表現轉弱。

我們的附屬公司於 2020 年 12 月獲得 Mälartåg 列車服務的營運及維修專營權。其他參與投標的公司就投標程序提出訴訟，其中一項上訴已獲法院批准。該地區的公共交通管理局繼而決定上訴，法院最終裁決的結果尚待確定。與此同時，我們與該地區公共交通管理局簽訂了一項臨時協議。根據協議我們會於 2021 年 12 月接管 Mälartåg 的營運服務，為期兩年，經公共交通管理局酌情批准可延長一年再加一年。

悉尼地鐵西北綫亦達致令人滿意的營運表現。儘管乘客量繼續受到新冠疫情的影響，但根據專營權條款，此項鐵路業務不需承擔車費收入的風險。今年首六個月，我們繼續在悉尼地鐵城市及西南綫項目上取得進展。

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。

損益

百萬港元	截至6月30日止六個月		增/(減)	
	2021	2020	百萬港元	%
總收入	22,317	21,592	725	3.4
經常性業務(虧損)/利潤^ζ				
EBIT				
香港客運業務	(2,285)	(2,579)	294	11.4
香港車站商務業務	1,145	1,334	(189)	(14.2)
香港物業租賃及管理業務	2,067	2,193	(126)	(5.7)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	445	182	263	144.5
其他業務、項目研究及業務發展開支	(294)	(199)	(95)	(47.7)
應佔聯營公司及合營公司利潤	530	217	313	144.2
總經常性EBIT	1,608	1,148	460	40.1
利息及財務開支	(482)	(537)	(55)	(10.2)
所得稅	(105)	(155)	(50)	(32.3)
非控股權益	(109)	(23)	86	373.9
經常性業務利潤	912	433	479	110.6
除稅後的物業發展利潤				
香港	3,118	5,171	(2,053)	(39.7)
中國內地	29	29	-	-
除稅後的物業發展利潤	3,147	5,200	(2,053)	(39.5)
基本業務利潤^ε	4,059	5,633	(1,574)	(27.9)
投資物業重估虧損	(1,386)	(5,967)	(4,581)	(76.8)
公司股東應佔淨利潤/(虧損)	2,673	(334)	3,007	n/m

ζ 經常性業務(虧損)/利潤代表集團的香港客運業務、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。

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之統稱。

n/m：並無意義

總收入

集團截至2021年6月30日止六個月內的總收入為223.17億港元，較2020年同期微升3.4%，主要由於集團在墨爾本、北歐及深圳的業務復甦，以及來自墨爾本的項目收入上升，然而大部分升幅因2020年1月仍然是在新型冠狀病毒爆發前的正常月份，導致香港客運業務收入及香港車站商務的租金收入於本匯報期間雙雙下跌，以及停止就沙田至中環綫的項目管理費收入入帳所抵銷。儘管2021年上半

年的香港本地乘客量開始有見回升，但由於口岸長時間關閉，因而持續對香港客運業務及香港車站商務的收入造成影響。

經常性業務利潤

儘管我們仍然面對全球新型冠狀病毒疫情，集團截至2021年6月30日止六個月內的經常性業務利潤增加4.79億港元至9.12億港元，主要由於中國內地和澳洲業務從疫情中逐漸回復，以及香港業務節約成本所致。

EBIT

香港客運業務截至2021年6月30日止六個月內的EBIT錄得22.85億港元虧損，較2020年同期改善2.94億港元。香港客運業務繼續錄得虧損，主要是由於所有口岸仍然關閉，導致連接中國內地的過境服務(包括羅湖站及落馬洲站口岸、城際直通車及高速鐵路)的乘客量減少近100%，加上旅遊限制措施持續影響往來香港的航空旅遊，導致機場快綫乘客量顯著下跌。EBIT虧損較2020年同期輕微收窄2.94億港元，主要由於疫苗接種計劃推出後，部分社交距離措施得以放寬，上班族可返回辦公室，學生可重返校園，令本地鐵路服務的乘客量持續改善，以及集團執行嚴格的成本控制措施。上述因素因2020年1月仍然是在新型冠狀病毒爆發前的正常月份所帶來的利好影響所抵銷。

香港車站商務的EBIT下跌1.89億港元(14.2%)至11.45億港元。香港車站商務自2020年2月起一直受到疫情的不利影響。當時集團開始向因數個過境站關閉而受影響的免稅店經營權持有人及其他車站商店，以及向本地鐵路綫車站內受疫情影響的其他車站商店提供租金寬減。EBIT較2020年同期進一步下跌，主要由於2020年1月仍屬正常的月份所產生的效應、2020年所提供的租金寬減在2021年的損益表中攤銷，以及2021年進一步提供及攤銷的租金寬減所致。上述部分跌幅因經濟活動恢復及社交距離措施放寬令市道好轉，並帶動廣告收入回升而有所抵銷。

香港物業租賃及管理業務的EBIT下跌1.26億港元(5.7%)至20.67億港元。EBIT較2020年同期進一步下跌，主要由於2020年所提供的租金寬減於2021年的損益表中攤銷、2021年進一步提供及攤銷的租金寬減，以及續租和新訂

租約的租金下跌所致。此跌幅部分被我們新商場「The LOHAS康城」作出的全期六個月利潤貢獻，以及集團購入「德福廣場」二期及「PopCorn 2」餘下收益權所抵銷。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司業務已從新型冠狀病毒的不利影響中有不同程度的回復，具體情況視乎業務所在城市疫情的影響程度，以及不同業務合約的經營模式而定。EBIT較2020年同期上升2.63億港元(144.5%)至4.45億港元，主要由於墨爾本都市鐵路網絡、悉尼地鐵西北綫和中國內地深圳地鐵四號綫的表現改善，以及外匯匯率帶來有利的影響所致。

截至2021年6月30日止六個月內，其他業務、項目研究及業務發展開支的EBIT錄得2.94億港元虧損，而2020年同期則錄得1.99億港元虧損，主要由於2021年並未如2020年般獲得杭州項目的一次性成本回收所致。

應佔聯營公司及合營公司利潤

截至2021年6月30日止六個月內，應佔聯營公司及合營公司利潤增加3.13億港元(144.2%)至5.30億港元，主要由於杭州及北京的業務有所改善，特別是於2020年4月開始全綫營運的新建杭州地鐵五號綫所帶來的全期六個月利潤貢獻。

除稅後的物業發展利潤

截至2021年6月30日止六個月內，除稅後的物業發展利潤由52.00億港元下跌至31.47億港元，主要來自SEA TO SKY(「日出康城」第八期)的分佔盈餘及收入，以及出售存貨單位。

投資物業重估虧損

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，截至2021年6月30日止六個月內錄得輕微重估虧損13.86億港元或下跌1.6%。此輕微的重估虧損已反映了匯報期內新訂租金的持續跌勢。

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重估後，集團於截至2021年6月30日止六個月內錄得公司股東應佔淨利潤為26.73億港元，而2020年同期則錄得淨虧損3.34億港元。

財務狀況

百萬港元	於2021年 6月30日	於2020年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
淨資產	173,672	176,981	(3,309)	(1.9)
總資產	295,563	290,574	4,989	1.7
總負債	121,891	113,593	8,298	7.3
債務總額 [△]	46,556	50,340	(3,784)	(7.5)
淨負債權益比率 ^δ	15.4%	22.5%		(7.1)個百分點

[△] 債務總額代表貸款及其他債務及短期貸款。

^δ 淨負債權益比率代表淨負債總額266.74億港元(2020年：為398.87億港元)(包括綜合財務狀況表的貸款及其他債務、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1,736.72億港元(2020年：為1,769.81億港元)的百分率。

淨資產

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產由2020年12月31日的1,769.81億港元下跌1.9%至2021年6月30日的1,736.72億港元，主要由於計提於2021年7月派付的2020年末期普通股息，惟部分跌幅被2021年上半年所入帳的淨利潤所抵銷。

總資產

總資產由2,905.74億港元上升1.7%至2,955.63億港元，主要由於收取與香港物業發展項目有關的現金令現金結餘增加所致。

總負債

總負債由1,135.93億港元上升7.3%至1,218.91億港元，主要由於計提2020年度的末期普通股息，以及收取與香港物業發展項目有關的款項，當中部分升幅被償還貸款淨額所抵銷。

債務總額及借貸成本

截至2021年6月30日，集團債務總額(包括貸款及其他債務總額及短期貸款)下跌7.5%至465.56億港元。截至2021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%，而2020年同期則為年率2.6%。

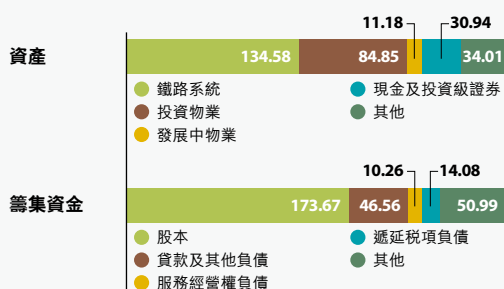
淨負債權益比率

於2021年6月30日，淨負債權益比率為15.4%，較2020年12月31日的22.5%下跌7.1個百分點，主要由於收取與香港物業發展項目有關的現金增加所致。

綜合財務狀況表撮要

於2021年6月30日

(十億港元)

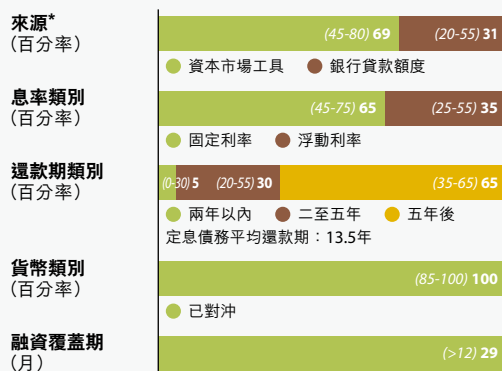


理想融資模式及債務結構

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2021年6月30日

(理想融資模式)與實際債務結構的比較



* 銀行貸款額度包括未動用的承諾信貸額

現金流量

百萬港元	截至6月30日止六個月	
	2021	2020
經營活動產生/(耗用)的現金淨額，扣除每年非定額付款	3,977	(1,881)
收取與物業發展有關的淨額	12,961	3,323
投資活動的其他現金流出淨額	(4,007)	(6,120)
(償還)/借貸債務淨額，扣除租賃租金和利息付款	(4,033)	1,828
現金、銀行結餘及存款增加/(減少)#	8,849	(2,883)

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2021年6月30日止六個月內，經營活動產生的現金淨額(扣除與香港鐵路和相關營運有關的每年非定額付款)增加58.58億港元至39.77億港元，而2020年同期則耗用現金淨額18.81億港元，主要由於2020年耗用了較多現金來支付2019年的每年非定額付款、因2019年暫繳稅款的時間性差異令2020年的繳稅金額增加、於2021年就沙田至中環綫前期工程和銜接工程的成本收到政府支付的現金款項，以及因八達通「程程20%車費扣減」優惠獲發還車費收入差額而取得現金款項所致。

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129.61億港元，主要來自「港島南岸」、「日出康城」及何文田站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40.07億港元，主要包括資本性開支31.93億港元(其中27.76億港元用於投資增置香港現有鐵路及相關業務的資產、2.65億港元用於香港鐵路延綫項目、8,900萬港元用於香港投資物業，以及6,300萬港元用於中國內地及海外附屬公司)。現金流出較2020年同期減少，主要由於2020年作出了一次性付款購入「德福廣場」二期及「PopCorn 2」之餘下收益權。

融資活動

於2021年首季，隨著市場預期經濟增長加強、通脹升溫、以及中央銀行提早推行貨幣政策正常化，10年期美國國庫債券孳息率由年初的0.91%（年率，下同）急升至3月的1.74%高位。其後新冠變種病毒導致一些國家擴大封城措施，令全球經濟復甦步伐再次受到關注，10年期美國國庫債券孳息率於第二季回落，並於6月底跌至1.47%。今年下半年市場人士的焦點很可能在於聯儲局對經濟數據的反應，以及貨幣政策的方向。

儘管10年期港元掉期利率緊貼10年期美國國庫債券孳息率的走向，3個月港元香港銀行同業拆息卻由年初的0.35%下跌至6月底的0.17%，反映港元市場流動資金充裕。

2021年上半年，公司的融資總額相當於81億港元，包括52億港元票據發行及29億港元銀行貸款。當中48億港元的融資以港鐵的《可持續發展融資框架》為基礎，所得資金將用於合資格的綠色項目。公司成功利用有利的跨貨幣掉期匯率，發行了總值人民幣32億元的離岸人民幣票據，加上跨貨幣掉期，以很具吸引力的利率籌集得港元資金，令整體利息成本下降。

截至2021年6月底，集團的綜合債務總額為465.56億港元，現金和存款結餘為297.93億港元，而未動用的承諾信貸額超過140億港元。

集團於今年首六個月的帶息借貸加權平均成本為2.2%，而去年同期則為2.6%。於2021年6月底，集團約65%的借貸為定息借貸，其平均利率和平均還款期分別為2.5%和13.5年。

環境、社會及管治

港鐵致力以環境、社會及管治作為營運基石。我們認為公司能夠透過核心業務的營運，為社會帶來最大裨益。因此公司的企業策略，概述我們如何計劃將環境、社會及管治理念，融入公司每一個營運層面，在我們發展業務之時，確保我們竭盡己任，向股東、顧客、員工乃至整個社會負責。

儘管港鐵提供環保的集體運輸服務，亦須肩負重任，推動香港和公司業務所在的其他城市減少溫室氣體排放，實現碳中和。例如，我們於2021年上半年安排了48億港元的綠色融資，為各種與鐵路相關的節能和能源效益項目提供資金。為履行企業策略對環境和創新的承諾，今年，我們推出「Carbon Wallet」手機應用程式，讓用戶透過採取減碳措施賺取積分，用以換領環保產品及服務，而MTR Mobile應用程式內的「碳足跡大挑戰」亦廣受歡迎。

我們積極連繫社區，致力推動社會共融，確保與業務所在社區同步成長發展。今年首六個月，我們舉辦多項與青少年及長者聯繫的活動、在車站及設施推廣藝術欣賞，並宣傳鐵路安全的重要性。

為了保障股東和持份者的利益，我們亦致力貫徹最高水平的企業管治，確保以合乎道德、清晰透明的方式經營業務來達致業務目標。

安全

我們的首要任務是保障顧客及員工的福祉，這對公司提供世界級公共交通服務體驗至關重要。我們根據公司整體的環境、社會及管治策略，定期檢討公司的健康和 safety 實務，確保符合全球標準以及公司本身的企業安全政策。此外，我們透過定期培訓和其他活動，致力向員工灌輸安全文化，並向公眾宣傳鐵路安全的重要性。

於本報告回顧期間，抗疫繼續是我們健康和 safety 工作的重中之重。我們繼續推行去年疫情爆發後迅速採取的多項舉措，包括派出雙氧水霧化消毒機械人為列車和車站進行深層清潔、安裝個人防護用品自動售賣機，以及設置 2019 冠狀病毒病樣本收集包自動派發機。於本報告期末，我們亦已在 59 個車站安裝了 124 個升降機按鈕自動感應器，讓乘客搭乘升降機時無需用手接觸按鈕，更加衛生。

今年首六個月，重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故數目較 2020 年同期改善（即數目下降）10%。

企業風險管理

過去兩年面對前所未有的挑戰，凸顯公司的「企業風險管理」體系不但重要，而且能發揮成效。我們定期檢討公司的風險組合、重大風險及主要新出現的風險，為風險實現時作好準備。我們亦制定適當的緩解措施，確保業務的持續營運、健康及安全。

目前，我們正在制定「三道防線」體系，以進一步提升公司的風險管理能力。在該體系下，我們能夠在業務單位層面作出更有力和更主動的行動，並對執行總監會及董事局作出更強而有力的系統性保證。

在 2021 年上半年，風險管理的三大重點包括：管理新冠疫情對業務、顧客和員工的影響，同時預計相關的中、長期挑戰；為屯馬綫全綫通車做好準備；以及推進沙田至中環綫紅磡至金鐘段的工程。公司已實施各項緩解及控制措施，並將密切監察風險及按需要制定進一步的緩解措施。

人力資源

於 2021 年 6 月 30 日，港鐵與其附屬公司在香港及香港以外地區分別僱用 17,067 和 17,076 名員工。另外，聯營公司在全球各地共聘用 16,781 名員工。我們擁有穩定的員工團隊，本港員工於 2021 年上半年的自願流失率維持在 4.2% 的低水平。

我們繼續透過多項措施來加強招攬人才、聯繫及激勵員工，以及人才發展。我們悉心培育人才，並推行多元化的培訓、發展及學徒計劃，以配合公司業務發展及員工繼任安排的需要。在今年上半年，每名香港員工平均參與兩天的培訓。為吸納、保留和激勵員工，我們提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期的獎勵計劃、事業發展機會，並透過與工作表現掛鈎的績效制度，肯定和獎勵員工的表現。

我們擁有一支積極投入的工作團隊，反映我們致力聯繫員工及回應他們所需。於 2021 年上半年，我們著力透過多種渠道，適時向員工介紹公司新企業策略「變·造未來」的最新資訊。我們亦進行季度問卷調查，了解員工對公司新企業策略的認知及理解，並樂見他們對公司的變革反應正面。

行政總裁回顧及展望

面對新冠疫情帶來前所未見的挑戰，我們竭盡所能確保員工的健康和安全，以及保障就業。我們舉辦不同的身心健康推廣計劃，提供自學資源，及推行家庭友善的僱傭措施，促進員工的全面身心健康，使他們能夠應對急速轉變的環境。

港鐵學院

港鐵學院提供經評審課程和短期課程，致力培育新一代的鐵路專才。港鐵學院亦是港鐵在香港以外市場，包括中國內地及「一帶一路」沿綫國家，推廣鐵路專業知識和品牌的重要工具。

上半年，學院與多個專業團體和顧問機構合作，增設持續專業發展課程；同時又推出一項先導計劃，讓學生在學習期間兼職工作，以積累實際工作經驗；並舉辦經評審為「第一級」資歷架構級別的保安培訓課程。

展望

新冠疫情令人更加清晰地見到，強而有效的環境、社會及管治制度對港鐵是何等重要，特別是因為港鐵是以提供市民不可或缺的集體運輸服務為己任。面對時艱，我們竭盡全力、不分晝夜地支持香港，確保鐵路服務穩定可靠，並且保障乘客和員工的健康和安全。我們承諾以可靠、無障礙及可負擔的運輸服務，讓香港繼續前行，並在進一步拓展鐵路網絡來連接更多社區的同時，致力於環境管理工作。這些工作是我們企業策略的核心，將引領我們在未來歲月繼續發展，穩步邁進。

自去年疫情爆發以來，乘客量有所回升。然而，乘客量要回復至疫情前的水平，除了經濟復甦外，更要視乎口岸重

新開通，讓遊客重臨香港。儘管屯馬綫全綫通車應會帶來利好影響，但本地乘客量的回升力度亦有可能受到市民出行模式轉變的影響，例如轉向居家辦公、採用彈性上班時間，或改以步行或使用個人交通工具來代替搭乘鐵路或巴士等。港鐵商場和車站零售業務的成功，主要有賴旅客回流香港。以免稅店為例，這項業務幾乎完全倚靠旅遊業，特別是來自中國內地的遊客。我們的車站零售及物業租賃業務繼續受到新訂租金下跌的影響，而廣告收入則取決於經濟狀況。

我們很難確實知道過境服務何時恢復，只能盡一切努力做好準備，迎接景氣重臨的一天。我們制定了業務復甦計劃，包括加強車廂和車站的防疫措施，以及進行廣泛的恢復通車前推廣活動，務求維持大家對港鐵品牌和服務的優越印象。與此同時，為了應對疫情持續造成的財務影響及保障股東利益，我們將按需要繼續檢討成本，並履行審慎的理財責任。

視乎市場情況，我們正計劃在未來12個月左右為三個物業發展項目進行招標。待發展用地獲批後，我們將為東涌牽引配電站和百勝角通風樓物業發展項目進行招標。這兩個物業發展項目可為香港物業市場合共提供約2,150個住宅單位。我們亦會在與政府簽訂東涌綫延綫項目合同後，為東涌東站第一期進行招標工作，第一期物業發展項目預計提供約2,000個住宅單位以及商用物業。與此同時，我們會繼續探索鐵路沿綫的更多發展機會，為港鐵網絡沿綫社區提供住宅及零售購物方面的更大便利。

儘管經濟環境充滿挑戰，物業預售進展順利。「揚海」(「港島南岸」第二期)的預售樓花同意書已獲批，而我們亦正為元朗站物業發展項目(第一期)(由港鐵擔任九鐵公司相關附屬公司代理人)申請預售樓花同意書。2021年下半年，「日出康城」第七期和第九期的利潤預計將會入帳。

根據政府為擴展本港鐵路網絡訂立框架的《鐵路發展策略2014》，我們會繼續推展東涌綫延綫、屯門南延綫、古洞站和北環綫的設計工作，並將會開始進行洪水橋站的詳細規劃及設計工作。

公司繼續探索中國內地以及海外的新機遇，尤其是大灣區，以進一步分散收入來源，並在全球各地建立港鐵品牌。作為港鐵企業策略的一大支柱，我們預期中國內地、澳門和國際業務將在我們未來的發展中繼續肩負重要角色。

董事局的鼎力支持與指導，乃至每一位同事孜孜不倦，為我們的乘客和顧客提供世界級服務，本人衷心致謝。在大家齊心協力下，我們共同冀望未來六個月會成為我們由逆轉順，邁向更光明未來的轉捩點。



行政總裁

金澤培博士

香港，2021年8月12日