



## 行政總裁回顧 及展望



金鐘站的合成照片

### 致各股東及其他有關人士：

港鐵公司於2022年首六個月面對嚴峻的外部經營環境的挑戰，但仍在業務上取得重要進展。我們樂見重要的鐵路延綫通車，令數以百萬計乘客的生活更為便利，同時我們亦繼續推展物業發展項目，為本港住宅市場增加數千個單位供應。然而，當第五波新冠疫情於2022年初爆發，當局需再次實施防疫措施並繼續封關，因而對乘客量帶來沉重打擊。踏入下半年後，全球通脹升溫、供應鏈持續受到影響以及地緣政治緊張等問題，均構成重大的不明朗因素。

回顧過去半年，其中東鐵綫過海段於2022年5月通車，標誌著東鐵綫百年發展中的一個重要里程碑。東鐵綫配備

新列車和信號系統，令乘客可由新界東北以及中九龍直達港島，毋需轉車，讓每天數以萬計乘客可節省交通時間，出行倍添便利。該項目為香港鐵路網絡發展的一個重要里程碑。此外，我們正配合政府推展未來的新鐵路項目，以進一步強化本港的交通聯繫，促進經濟增長。

同樣在2022年5月，我們慶祝英國伊利沙伯綫中央營運段通車。港鐵公司的附屬公司負責營運這條逾100公里長的鐵路綫，也參與締造這個倫敦鐵路發展史上的重大里程碑，大大提高了倫敦市的鐵路載客量。新服務亦反映港鐵公司持續拓展業務，並在全球其他重要市場發揮業務專長。

我們正全力落實公司的企業策略。今年上半年，我們繼續推動變革，令公司更能適應未來變化，同時與各級員工加強聯繫。我們亦推行多項舉措以達致環境、社會和管治目標，包括減少溫室氣體排放、支持社會共融，以及為社區及員工創造發展及機遇，每項舉措均旨在根據清晰的關鍵績效指標而達致特定目標。此外，公司為推動新增長引擎支柱而成立的新附屬公司MTR Lab Company Limited正積極從創科生態圈內發掘合作機會，共同推動和創建智慧及可持續發展的未來城市。

儘管於報告期內面對重重困難，我們仍然竭盡所能讓香港以及全球有我們提供服務的城市繼續前行，在確保乘客與員工的健康和安全之餘，繼續提供世界級服務，並銳意創新以不斷提升顧客體驗。今年首六個月，港鐵在香港的重鐵網絡列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度繼續達到99.9%的世界級水平。

我們分別於2022年4月及7月批出百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目，進一步擴大物業發展組合。這些住宅項目預計為本港住宅市場增添約2,150個單位。

港鐵乘客量無可避免地受到了第五波新冠疫情的衝擊。2022年上半年，未計及深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元，經常性業務利潤下跌68.9%至2.84億港元。期內物業發展利潤較去年同期增加152.7%至77.86億港元。因此，來自基本業務的利潤增加78.0%至71.08億港元。若包括投

資物業公允價值計量所產生的虧損23.76億港元(此為非現金的會計項目)，公司股東應佔淨利潤為47.32億港元，相當於每股盈利0.76港元。

如2021年年報所述，視乎公司的財務表現和未來的資金需要，我們預計於每個財政年度派發兩次股息，分別約於10月及7月派發中期及末期股息，而中期股息約佔全年派發總股息的三分之一。董事局已宣布派發中期股息每股0.42港元，而去年同期為每股0.25港元。

## 香港業務

港鐵公司的香港業務包括鐵路與巴士服務、車站商務(如零售與廣告)(合稱「香港客運服務」)，以及與鐵路相連物業組合的發展、租賃及管理。這些業務是港鐵公司的核心業務，亦是未來發展策略的三大支柱之一。「鐵路加物業」經營模式不單為鐵路建設、營運與維修提供可持續融資框架，以確保可提供世界級的鐵路服務，同時亦促進鐵路沿綫以交通為導向(「TOD」)及綜合社區的發展，為香港發展多個新社區，並為舊社區注入新動力。

受到第五波新冠疫情衝擊，2022年首六個月的乘客量及收入均較2021年同期下降。東鐵綫過海段通車是本回顧期內的重要成果，標誌著期待已久的沙田至中環綫項目至此全部完成。



紅磡站的合成照片

## 香港客運服務 車務營運

### 摘要

- 於2022年5月開通東鐵綫過海段
- 列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於99.9%的世界級水平
- 2022/2023年度凍結票價

百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2022年	2021年	增/(減)百分率
<b>香港車務營運</b>			
總收入	<b>5,815</b>	6,004	(3.1)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營(虧損)/利潤(「EBITDA」)	<b>(116)</b>	251	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」)	<b>(2,775)</b>	(2,285)	(21.4)
EBITDA邊際比率(%)	<b>(2.0)%</b>	4.2%	n/m
EBIT邊際比率(%)	<b>(47.7)%</b>	(38.1)%	(9.6)個百分點

n/m：並無意義

2022年首六個月，香港車務營運的收入為58.15億港元，較去年同期的60.04億港元減少3.1%，導致未計利息、財務開支、稅項和計及每年非定額付款後的虧損27.75億港元。

有關業績反映新冠疫情，尤其第五波疫情爆發後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2022年 6月30日止六個月	增/(減)百分率	截至2022年 6月30日止六個月	增/(減)百分率
<b>香港車務營運</b>				
本地鐵路服務*	<b>570.5</b>	(11.7)	<b>4,782</b>	(4.4)
過境服務	<b>0.2</b>	(13.0)	<b>2</b>	-
高速鐵路(香港段)	-	n/m	<b>723</b>	11.1
機場快綫	<b>1.0</b>	(0.6)	<b>33</b>	(35.3)
輕鐵及巴士	<b>77.7</b>	(12.3)	<b>248</b>	(7.5)
城際客運	-	n/m	-	n/m
	<b>649.4</b>	(11.8)	<b>5,788</b>	(3.1)
其他			<b>27</b>	(15.6)
總計			<b>5,815</b>	(3.1)

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

本地客運市場去年曾一度復甦，但受到第五波新冠疫情的影響，乘客量自2022年年初再度下跌。港鐵鐵路和巴士服務的總乘客量為6.494億人次，較2021年同期的7.359億人次減少11.8%。周日平均乘客量減少11.9%至385萬人次。由於香港與內地之間的口岸（羅湖、落馬洲、香港西九龍站，以及紅磡站城際客運管制點）依然關閉，持續嚴重影響過境服務、高速鐵路（香港段）以及城際客運的乘客量。機場快綫的乘客量維持在100萬人次，反映防疫措施持續對航空旅客的數量帶來影響。

在回顧期內，港鐵繼續推出具吸引力的車費推廣活動，以刺激乘客量以及協助減輕疫情對乘客的經濟影響。公司亦進一步優化廣受歡迎的「MTR Mobile」應用程式，並推出全新車票二維碼付款方式選項，令出行更加便捷。

## 市場佔有率

公司於2022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47.2%，而2021年同期為46.2%。主要由於屯馬綫於去年6月全綫通車及東鐵綫過海段於今年5月通車所帶來的新增乘客量所致：當中，在過海交通工具市場的佔有率為67.1%，而2021年首五個月為66.7%。由於疫情導致口岸繼續關閉，港鐵的高速鐵路（香港段）和過境服務在過境業務的市場佔有率為0%。2022年首五個月在往返機場交通工具市場的佔有率由21.0%下降至16.3%，主要由於需進行閉環式檢疫而未能乘搭任何公共交通工具的抵港旅客大幅增加所帶來的分母效應。

## 車費調整、推廣及優惠

2022年3月，港鐵按照票價調整機制宣布2022/23年度凍結票價，而按票價調整機制的整體調整幅度0.5%將順延至2023/24年度執行。這標誌著在票價調整機制下，票價已連續三次未曾上調，當中包括2021/22年度票價還下調1.85%。港鐵亦宣布，3.8%的特別車費回贈優惠（即按票價調整機制內承諾的3.0%車費回贈以外，再額外回贈0.8%）將延長至2023年1月1日，以協助減輕新冠疫情對顧客造成的負面經濟影響。除延長3.8%的車費回贈外，公司亦宣布「全月通加強版」、「港鐵都會票」及「屯門—南昌全日通」售價將維持不變；「早晨折扣優惠」的35%折扣將延長至2023年5月31日；而涵蓋超過500條指定路綫的綠色專綫小巴轉乘優惠（0.3港元或以上）將繼續實施。在2022/23年度，這些推廣活動合共為乘客節省超過6億港元的車費開支。為進一步紓緩乘客的經濟困境並提供符合共享共融理念的服務，公司亦繼續為社會各個層面的顧客，包括上班人士、長者、小童、合資格學生及殘疾人士提供共約22億港元的恆常票價優惠。

票價調整機制一般而言每五年進行一次檢討。下一次票價調整機制檢討預計於今年下半年展開，預計於2023年上半年完成。檢討後的票價調整機制將於2023年6月/7月生效，相關準備工作已經展開。

### 服務表現

於報告期內，港鐵維持高度可靠的服務表現，重鐵網絡乘客車程準時程度和列車按照編定班次行走均高達99.9%，超越公司的營運協議目標乃至本身更為嚴格的顧客服務目標。

2022年上半年，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾78萬及逾42萬班次的列車服務，由公司可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤分別僅為四宗及零宗。我們以確保乘客安全為首要目標，並深入檢討所有事故，以防止類似事故重演。

### 提升顧客體驗

從提供安全、可靠及可負擔的客運服務，到優質商業與住宅物業，港鐵公司致力創造世界級的顧客服務體驗。今年首六個月，公司繼續擴大及優化在香港的鐵路網絡、提升列車與車站的舒適度，同時利用新的智能科技，以提供更快捷、更方便、更舒適的乘車體驗。

### 為乘客增添便利

東鐵綫過海段於2022年5月15日通車，標誌著沙田至中環綫項目全部完成。新延綫除了是本港第四條過海鐵路綫外，該延綫還涵蓋新設的會展站以及擴建的金鐘與紅磡

站，而東鐵綫沿綫的月台亦已翻新並優化設施。為慶祝通車，港鐵喜迎2,000人乘坐新綫從會展站到紅磡站的首班列車。公司亦向MTR Mobile應用程式的登記用戶以先到先得方式送出100,000張免費本地單程車票。東鐵綫過海段為乘客提供另一個往來全港的便利選擇，彰顯港鐵「讓城市前行」的使命。

### 提升乘客舒適體驗

港鐵已訂購93列全新八卡重鐵列車和40輛全新輕鐵車輛，以新型號取代較舊的列車和車輛。截至2022年6月30日，13列全新八卡重鐵列車和22輛全新輕鐵車輛已運抵香港，其中18輛新輕鐵車輛已投入客運服務。

在空調冷卻裝置的更換計劃下，共154部空調冷卻裝置會被陸續更換為更高能源效益的新型號，完成工程後將減少約15,000公噸二氧化碳排放，並提升車站內乘客的舒適度，這計劃的餘下最後一批33部空調冷卻裝置，預計將於2023年全面更換完成。新更換計劃亦會接續進行，預計將於2023年至2026年逐步更換31部空調冷卻裝置，以進一步減低碳排放。



## 2022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
<b>列車按照編定班次行走(列車服務供應)</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫及南港島綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	<b>99.8%</b>
- 東鐵綫 <sup>(1)</sup>	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫 <sup>(2)</sup>	不適用	不適用	<b>不適用</b>
- 輕鐵	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
<b>乘客車程準時程度</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 機場快綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫 <sup>(1)</sup>	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫 <sup>(2)</sup>	不適用	不適用	<b>不適用</b>
<b>列車服務準時程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫及南港島綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫 <sup>(1)</sup>	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫 <sup>(2)</sup>	不適用	不適用	<b>不適用</b>
- 輕鐵	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>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</b>			
- 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	850,000	<b>4,439,889</b>
- 東鐵綫及屯馬綫	不適用	850,000	<b>7,746,652</b>
<b>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</b>			
- 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	11,500	<b>40,720</b>
<b>增值機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>自動售票機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.8%</b>
- 東鐵綫	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	97.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.8%</b>
<b>出入閘機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>輕鐵月台八達通收費器可靠程度</b>			
- 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>扶手電梯可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>乘客升降機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.8%</b>
- 東鐵綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.5%	99.5%	<b>99.8%</b>
<b>溫度及通風</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	<b>0</b>
- 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%	<b>99.9%</b>
<b>清潔程度</b>			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
- 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	<b>100%</b>
<b>西北鐵路服務範圍內之巴士服務</b>			
- 按照編定班次行走	不適用	99.0%	<b>99.7%</b>
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	<b>100%</b>
<b>六個工作天內回覆乘客查詢</b>			
	不適用	99.0%	<b>100%</b>

附註：

1 東鐵綫過海段於2022年5月15日正式通車。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。此數據反映東鐵綫於1月至5月之表現。

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。

在港島綫、將軍澳綫、觀塘綫及荃灣綫的現有信號系統（「SACEM系統」）的更換及提升工程正繼續進行。

雖然路軌沿綫的信號系統硬件更換工程進展順利，但由於涉及複雜的技術事宜和疫情關係，承辦商需要較預期更長的時間才可完成公司要求的軟件安全保證工作。此項工作對確保新信號系統的安全性至關重要，我們將繼續與承辦商緊密合作，推進工程。

考慮到信號系統更換工程在時間表和造價上均面對重大挑戰，我們現正：

- 為確保新列車可按計劃投入服務，我們會分階段為93列新列車配備SACEM系統，並預計首列新列車於2022年第四季投入服務；
- 開始為SACEM系統進行資產更新工作，使短期內可繼續提供優質、可靠的列車服務；及
- 研究在合理時間內，可帶來更好成果的替代方案及其相關費用，在研究中的數個方案，其中包括升級現有SACEM系統作長期使用的可行性，以作替代全面採用新信號系統的方案。

我們不斷努力，確保車站出入便利，環境舒適。在2022年，我們繼續推進「載·向未來」計劃，在中環站、會展站、香港站以及尖沙咀站引入智能洗手間，設置數碼顯示屏為乘客提供洗手間使用狀況和室內空氣質素資訊。其他車站改善工程包括為電動輪椅提供充電插座；翻新扶手電梯以及安裝扶手電梯外物識別系統；輕鐵站油漆翻新工程令車站更清晰可見，更為安全；及為有需要的乘客增設座椅等。

## 智慧出行、營運及維修

創新與科技是港鐵企業策略的關鍵元素，亦有助我們發掘機會來改善顧客體驗及擴展業務。我們於2022年2月擴大二維碼票務服務，除現有的AlipayHK和MTR Mobile平台外，還增加銀聯及微信支付，以提供更方便靈活的購票方法。二維碼支付現已覆蓋港鐵96個重鐵車站。2022年5月，我們在金鐘站大堂及轉綫月台推出「過海易」實時資訊屏幕，顯示荃灣綫及東鐵綫車站月台的實時人流與班次狀況，幫助乘客選擇更省時的過海路綫。於上半年內，我們亦在東鐵綫沿綫車站月台上的顯示屏，新增顯示實時列車載客量。於回顧期內，我們繼續透過廣受歡迎的MTR Mobile應用程式提供最新消息、推廣資訊以及實用功能。

除了開發和利用尖端技術幫助乘客盡享最佳的出行體驗外，我們亦在幕後努力推動智能化運作，確保維持鐵路網絡的世界級安全性與可靠度。今年年初，港鐵推出從2021年起與阿里雲攜手開發、利用人工智能的SACEM遠程監控及警報檢測（「AI SACEM」）平台。AI SACEM透過流動數據傳輸故障日誌資訊，讓工程師進行大數據分析、有利早期故障檢測和回應等。此平台已在車務控制中心、數據中心（Data Studio）及三個車廠控制中心內設立。

於回顧期內，港鐵成為全球首個交通營運商進駐領先的去中心化虛擬遊戲The Sandbox。透過此項合作，港鐵與The Sandbox將攜手創建一個以鐵路為主題，模擬鐵路環境並加入遊戲元素的沉浸式虛擬空間。我們希望藉此將客戶體驗提升到另一層次、加強港鐵與所服務社區的聯繫，並促進STEM教育。



九龍站的合成照片

## 香港客運服務 車站商務

### 摘要

- 隨著東鐵綫過海段通車，車站商店增加了23間
- 新數據中心服務已於2022年2月啟用

百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2022年	2021年	增/(減)百分率
<b>香港車站商務</b>			
車站零售設施收入	<b>774</b>	808	(4.2)
廣告收入	<b>352</b>	344	2.3
電訊業務收入	<b>316</b>	302	4.6
其他車站商務收入	<b>39</b>	42	(7.1)
總收入	<b>1,481</b>	1,496	(1.0)
EBITDA	<b>1,237</b>	1,276	(3.1)
EBIT	<b>1,098</b>	1,145	(4.1)
EBITDA邊際比率(%)	<b>83.5%</b>	85.3%	(1.8)個百分點
EBIT邊際比率(%)	<b>74.1%</b>	76.5%	(2.4)個百分點

2022年上半年，來自全香港車站商務業務的總收入按年輕微減少1.0%至14.81億港元，主要因為續租或新租戶的新訂租金下跌而導致租金收入減少所致。

就各項車站商務活動的表現而言，車站租金收入減少4.2%至7.74億港元，主要來自新訂租金下跌。為幫助紓緩疫情造成的經濟影響，我們提供靈活及/或較短期的租約(特別是對中小型租戶)，以吸引及挽留租戶。此外，我們檢討租戶組合，以帶動租金收入及配合顧客不斷變化的需要，同時引入新品牌以保持零售組合的新鮮感。

截至2022年6月30日，港鐵的車站零售商店總數為1,566間，零售設施的總面積為68,656平方米。車站商店數目相對去年首六個月錄得淨增長，主要原因是會展站有

新商店開業。車站商店新訂租金下跌13.5%，平均出租率為97.4%。

為了在充滿挑戰的時期提升人流和銷售額，港鐵透過MTR Mobile和「MTR分」獎賞計劃為車站商店進行推廣活動，借助MTR Mobile應用程式的龐大用戶基礎，提升各種營銷活動的關注度。有關的推廣活動包括旨在刺激消費的印花賞，特別是在政府推出第三輪消費券計劃期間。港鐵亦向乘客派發車站商店現金券以鼓勵消費，並在車站張貼海報宣傳新進駐港鐵商店的品牌。

截至2022年6月30日，按出租面積計算，車站商店(包括免稅店)的租約到期概況為約40%於2022年到期、26%於2023年到期、20%於2024年到期，以及14%於2025年或之後到期。



於2022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34%、餅店約佔12%、便利店約佔12%、乘客服務約佔11%及其他類別約佔31%。

有鑑於MTR Mobile應用程式廣受歡迎，於2022年5月，我們在應用程式內推出全新購物平台「港鐵網上商店」，為鐵路迷及大眾提供港鐵品牌商品及獨特購物體驗。

雖然環境充滿挑戰，廣告收入在2022年上半年仍然增加2.3%至3.52億港元。但第五波新冠疫情繼續壓抑消費相關活動，未來前景仍不明朗。業務能錄得增長，主要由於我們的策略將廣告版轉為數碼化，並提升廣告內容的傳輸速度及能力，以及結合手機應用程式的線上線下銷售套餐。期內我們的媒體業務亦推出程序化廣告銷售，吸引線上廣

告投放，以精準的目標客戶群來配合媒體市場需求，並提供靈活及具創意的展示方案。

2022年6月30日為止，車站及列車內的廣告點總數減少至42,792個，部分原因是東鐵綫新列車的廣告點數目較以前少。

2022年上半年的電訊業務收入增加4.6%至3.16億港元。將軍澳的數據中心服務已於2022年2月起啟用，我們正探討其他數據中心的發展機會。在其他方面，5G服務現已覆蓋港鐵網絡中的70個車站。我們正就能支援更多5G服務以及加快數據傳輸的新商業電訊系統，與電訊營運商詳細討論有關的項目需求。我們計劃在下半年為該項目進行招標。



「日出康城」的合成照片

## 物業及其他業務

### 摘要

- 批出百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目
- 物業發展利潤入帳主要來自「日出康城」第十期，「港島南岸」第一期和第二期及出售存貨單位

百萬港元	截至6月30日止六個月		增/(減)百分率
	2022年	2021年	
<b>香港物業租賃及物業管理業務</b>			
物業租賃業務收入	<b>2,188</b>	2,392	(8.5)
物業管理業務收入	<b>119</b>	119	-
總收入	<b>2,307</b>	2,511	(8.1)
EBITDA	<b>1,873</b>	2,078	(9.9)
EBIT	<b>1,865</b>	2,067	(9.8)
EBITDA邊際比率(%)	<b>81.2%</b>	82.8%	(1.6)個百分點
EBIT邊際比率(%)	<b>80.8%</b>	82.3%	(1.5)個百分點

## 物業租賃及管理

2022年上半年的物業租賃業務收入減少8.5%至21.88億港元，原因是港鐵公司為租戶提供租金寬減，以及新訂租金較以往遜色。我們按個別租戶情況考慮提供租金寬減，並按各租戶的剩餘租期在損益表中攤銷有關的寬減。

公司在香港的商場新訂租金錄得6.8%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99%及92%的平均出租率。

為了在充滿挑戰的時期提升商場客流及刺激消費，港鐵推出一系列推廣活動，例如農曆新年市場、「親子農耕樂」活動，以及有機農貿市場。我們亦於今年上半年在MTR Mobile開展針對性的市場推廣活動，按照用戶的購物習慣進行推廣。

截至2022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256,890平方米的零售物業、39,457平方米的寫字樓，以及19,634平方米的其他用途物業。

於2022年6月30日，按出租面積分析，商場的租約到期概況為約16%於2022年到期、32%於2023年到期，26%於2024年到期和26%於2025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29%、服務類別約佔23%、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%。

今年首六個月內，香港物業管理業務收入為1.19億港元。於2022年6月30日，港鐵管理115,557個住宅單位及逾820,000平方米的商用及寫字樓面積。

## 物業發展及招標

2022年上半年，香港物業發展錄得77.47億港元的除稅後利潤，主要來自「日出康城」第十期及「港島南岸」第一期和第二期所錄得的分佔盈餘，以及出售不同發展項目的存貨單位。

在上半年回顧期內，多個重要物業發展項目繼續進行預售。於2022年6月30日，已售出「晉環」(「港島南岸」第一期)78%的單位、「揚海」(「港島南岸」第二期)83%的單位，及「LP10」(「日出康城」第十期)89%的單位。「SEA TO SKY」(「日出康城」第八期)以及「MARINI」、「GRAND MARINI」和「OCEAN MARINI」(「日出康城」第九期)的單位已全部售出。「凱柏峰I」(「日出康城」第十一期)於2022年6月30日推出預售。「港島南岸」第四期、何文田站第二期以及「日出康城」第十二期的預售樓花同意書正在進行申請。

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」發展項目(南昌站)繼續進行銷售。「The YOHO Hub」第一期(元朗站)於2021年12月推出預售，截至2022年6月30日已售出43%的單位。我們已獲得「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)分別於2022年4月及5月推出預售，截至2022年6月30日已分別售出99%及82%的單位。

我們於2022年4月批出百勝角通風樓物業發展項目，由新世界發展有限公司及招商局置地有限公司合組之財團成功投得。東涌牽引配電站物業發展項目已於2022年7月由華懋集團的附屬公司成功投得。

有關「柏傲莊III」(大圍站第三期)的混凝土質量事故，我們繼續與新世界發展有限公司(「發展商」)溝通，確保該項目符合設計及法定要求，而且發展商需充分考慮受影響買家的利益。

## 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
<b>何文田站</b>					
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
<b>康城站</b>					
LP10	南豐集團控股有限公司	住宅	75,400	2016年3月	已於2022年落成
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	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
<b>大圍站</b>					
柏傲莊	新世界發展有限公司	住宅 商場	190,480 60,620*	2014年10月	第一期及第二期將於 2022年下半年落成 第三期待定
<b>天榮站</b>					
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
<b>黃竹坑站(港島南岸)</b>					
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	已於2022年落成
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	2022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	2023年至2024年 分期落成
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
<b>油塘通風樓</b>					
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
<b>百勝角通風樓</b>					
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
<b>東涌牽引配電站</b>					
東涌牽引配電站	華懋集團	住宅	87,288	2022年7月	2031年
<b>錦上路站#</b>					
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
<b>元朗站#</b>					
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圍景廣場

## 其他業務

於2022年首六個月內，由於訪客人數下降59.5%至約80,000人次，昂坪360的收入減少48.8%至2,200萬港元。訪客減少，主要因為在第五波新冠疫情爆發後，纜車服務於2022年1月7日至4月20日期間暫停。我們於期內推出景點虛擬導賞和其他推廣活動，務求令景點保持市場曝光。

今年上半年，公司應佔八達通控股有限公司（「八達通公司」）的利潤增長98.0%至1.98億港元，主要因為消費者信心

增強令零售交易數量增加，以及公司在2022年年初增持八達通公司股份後，分佔利潤份額有所增加。2022年6月30日為止，在香港接納八達通付款的服務供應商已逾83,000家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的總流通量達2,390萬張，而每日平均交易數量及交易金額分別為1,260萬宗及3.2億港元。公司於2022年1月24日購入新巴及城巴所持有約6.6%的八達通公司股份後，現持有八達通公司約64%的股權。



## 拓展香港業務

### 摘要

- 古洞站項目的鐵路方案已於2022年4月刊憲；而屯門南延綫項目的鐵路方案已於2022年6月獲批
- 《鐵路發展策略2014》下的首份主要土木工程合約已於2022年5月進行招標
- 「The Wai圍方」及「THE SOUTHSIDE」商場繼續施工，預計於2023年開業

期內，香港重要基建項目沙田至中環綫順利通車。其他多個項目亦取得穩健進展，透過優質TOD為市民提供更便捷的鐵路服務連接多個社區，同時供應本港需求殷切的住宅與零售物業。

### 沙田至中環綫

沙田至中環綫項目的紅磡至金鐘段已於2022年5月通車，東鐵綫過海段投入服務，標誌著這項連接新界及香港核心

區域的重要鐵路項目圓滿完成。同時，新建的會展站以及金鐘站和紅磡站擴建部分亦同時啟用。新界東北以及中九龍的乘客現在可經東鐵綫過海段直達港島，毋需轉車，因而大大縮短車程時間。延伸後的東鐵綫全長46公里，設有16個車站，透過新建的會展站連接紅磡站並以金鐘站為新終點站。東鐵綫亦是本港第四條過海鐵路綫，沿綫轉綫車站可轉駁五條現有鐵路綫，市民出行更方便。



### 其他新鐵路項目

在政府引領香港未來鐵路發展的《鐵路發展策略 2014》中，港鐵肩負重要角色。東涌綫延綫於 2021 年 12 月刊憲後，公司於 2022 年 3 月批出機場鐵路掉頭隧道延展段的初步設計顧問合約，並於 2022 年 5 月為現有東涌站的隧道與車站西側的首項大型土木工程合約進行招標。機場鐵路掉頭隧道延展段將增加東涌綫及機場快綫列車掉頭的效率。屯門南延綫方案已於 2022 年 1 月按《鐵路條例》刊憲，亦已於 2022 年 6 月按《鐵路條例》獲批。北環綫項目方面，古洞站（位於東鐵綫落馬洲站與上水站之間的車站）鐵路方案已於 2022 年 4 月刊憲。北環綫主綫項目透過新建的古洞站和三個中途站連接屯馬綫及東鐵綫，現正進行設計工作。位於屯馬綫天水圍站與兆康站之間的洪水橋站項目的詳細規

劃與設計工作正繼續進行。此外，我們正與政府商討，推動南港島綫（西段）、東九龍綫及北港島綫項目。

公司仍就東涌綫延綫項目、屯門南延綫項目、北環綫項目及洪水橋站項目與政府處於不同的磋商階段，尚未簽訂任何項目協議。政府已表達希望港鐵公司以擁有權模式推展這些項目的意願。為確保公司的投資能取得商業回報，項目或會採用不同的融資模式，當中包括「鐵路加物業」綜合發展模式。

與此同時，行政長官在《2021 年施政報告》中提出的《北部都會區發展策略》下的兩個重要項目現正進行籌備工作。我們已向政府提交北環綫支綫的技術建議書，並已委任顧問就興建東鐵綫新科學園/白石角站進行技術研究。

### 擴展物業組合

#### 投資物業

大圍站「The Wai 圍方」是公司其中一個新商場，目標開業日期為 2023 年年中，而黃竹坑站「THE SOUTHSIDE」商場預計於 2023 年下半年開業。新商場將增加約 107,620 平方米總樓面面積，約佔港鐵公司現有零售物業組合應佔總樓面面積的 30%。

#### 住宅物業發展

港鐵公司正在進行的 15 個住宅物業發展項目，應為本地住宅市場提供超過 20,000 個單位，以應迫切的房屋需求。

小蠔灣物業發展項目（前稱小蠔灣車廠上蓋物業發展項目）已展開詳細的設計及前期工程，批地程序正同步進行。

視乎市況，在未來約 12 個月，我們預期會為東涌東站第一期（需與政府簽訂項目協議）及小蠔灣物業發展第一期（即第一期第一批次）（需與政府就擬定的小蠔灣站簽訂項目協議及批地契約）進行招標。屯門南延綫方面，第 16 區混合用途發展項目的改劃土地用途建議已於 2022 年 6 月獲得城市規劃委員會同意，現正進行法定分區計劃大綱圖刊憲程序。

其他方面，我們繼續探討現有及未來新鐵路沿綫的土地發展潛力，包括古洞站和北環綫、洪水橋站、行政長官在《2021 年施政報告》中提到的新科學園/白石角站，以及《北部都會區發展策略》下的其他項目。



## 中國內地及國際業務

### 摘要

- 伊利沙伯綫中央營運段於2022年5月24日通車
- Mälartåg列車服務新增Upptåget綫
- 為深圳地鐵四號綫服務經營權資產進行減值撥備

中國內地及國際業務有助公司在香港核心市場以外尋覓商機，因此成為港鐵為未來發展而制定的企業策略的三大支柱之一。於2022年首六個月內，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、歐洲及澳洲約

8.15億乘客人次提供世界級的環保集體運輸服務。儘管乘客量繼續受到新冠疫情影響，但新冠疫情對不同業務的財務影響則視乎當地所採用的經營模式而有所不同。

截至6月30日止六個月 百萬港元	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		
	2022年	2021年	增/(減) 百分率	2022年	2021年	增/(減) 百分率	2022年	2021年	增/(減) 百分率
<b>經常性業務</b>									
<b>附屬公司</b>									
收入	818	879	(6.9)	12,332	11,171	10.4	13,150	12,050	9.1
EBITDA	121	148	(18.2)	802	431	86.1	923	579	59.4
EBIT	114	142	(19.7)	677	303	123.4	791	445	77.8
EBIT(已扣除非控股權益)	114	142	(19.7)	481	194	147.9	595	336	77.1
EBITDA邊際比率(%)	14.8%	16.8%	(2.0)個百分點	6.5%	3.9%	2.6個百分點	7.0%	4.8%	2.2個百分點
EBIT邊際比率(%)	13.9%	16.2%	(2.3)個百分點	5.5%	2.7%	2.8個百分點	6.0%	3.7%	2.3個百分點
<b>經常性業務利潤</b>	<b>94</b>	<b>154</b>	<b>(39.0)</b>	<b>270</b>	<b>104</b>	<b>159.6</b>	<b>364</b>	<b>258</b>	<b>41.1</b>
<b>聯營公司及合營公司</b>									
應佔EBIT	706	824	(14.3)	46	33	39.4	752	857	(12.3)
應佔利潤	257	399	(35.6)	35	31	12.9	292	430	(32.1)
<b>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</b>	<b>820</b>	<b>966</b>	<b>(15.1)</b>	<b>527</b>	<b>227</b>	<b>132.2</b>	<b>1,347</b>	<b>1,193</b>	<b>12.9</b>
<b>公司股東應佔期內(虧損)/利潤</b>									
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支及減值虧損前)							656	688	(4.7)
- 業務發展開支							(140)	(122)	14.8
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支後但減值虧損前)							516	566	(8.8)
- 深圳地鐵四號綫減值虧損							(962)	-	n/m
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支及減值虧損後)							(446)	566	n/m
- 來自中國內地物業發展							39	29	34.5
- 來自基本業務							(407)	595	n/m

n/m：並無意義

\* 不包括對中國內地深圳地鐵四號綫所作的9.62億港元減值虧損

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在2022年上半年錄得應佔除稅後淨利潤為5.16億港元(未計及為深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元)，而2021年首六個月的除稅後淨利潤為5.66億港元。

中國內地及澳門方面，於2022年首六個月，來自鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經常性業務利潤由1.54億港元減少至9,400萬港元，主要由於2022年上半年爆發新一波新冠疫情，導致乘客量減少。

國際業務方面，2022年上半年的鐵路附屬公司經常性業務利潤由1.04億港元上升至2.70億港元，主要是來自Metro Trains Melbourne的業務收入重訂，以及悉尼地鐵城市及西南綫按工程進度而利潤開始入帳。

2022年上半年的應佔聯營公司及合營公司利潤由4.30億港元減少至2.92億港元，主要是由於中國內地實施嚴格的防疫措施來應對新一波新冠疫情，導致乘客量減少。

## 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、北京地鐵十六號綫北段和中段，以及北京地鐵十七號綫首段。今年首六個月，這些鐵路綫的列車服務準時程度及按照編定班次行走等營運表現均達99.9%。報告期內，乘客量繼續受到新冠疫情影响。北京地鐵十六號綫餘下路段的建造工程繼續邁進，預計於2023年內全綫通車。

### 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。今年首六個月，該鐵路綫維持穩定營運表現，列車服務準時程度為99.9%。自2020年爆發新冠疫情後，每日乘客量均受重大影響。

2020年7月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並擬於2021年1月1日開始生效。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。我們自2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，截至2022年6月30日，車費一直未有

調高，而營運開支持續增加。我們已連續一段時間，重複提醒市場，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

由於預計票價制定機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，我們為深圳地鐵四號綫進行減值評估測試，於2022年6月30日，深圳地鐵四號綫的帳面價值為45.89億港元，而相應的可收回金額為36.27億港元，因此，在截至2022年6月30日止六個月內的綜合損益表中，已就深圳地鐵四號綫的服務經營權資產作出了9.62億港元的減值撥備。

其他方面，深圳地鐵十三號綫繼續施工，多項主要合約亦已批出。

### 杭州

港鐵在杭州的業務包括杭州地鐵一號綫、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。今年首六個月，所有鐵路綫的營運保持穩定。杭州地鐵五號綫寶善橋站已於2022年4月1日通車。

## 中國內地物業業務

截至2022年6月30日，港鐵位於深圳地鐵四號綫車廠一期地段的「薈港尊邸」(推廣名稱為「天頌」)住宅發展項目剩餘的32個單位中，28個單位已經售出。深圳「頌薈」商場及北京「銀座 Mall」商場的人流繼續受到新冠病毒疫情的影響。

位於天津北運河站的商場預計於2024年後竣工。同時，於2022年上半年，公司的杭州西站TOD項目繼續取得良好進展。

## 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線是澳門首個輕軌系統。港鐵亦為輕軌氹仔線延伸至媽閣、石排灣線及橫琴線提供項目管理及技術支援服務。

## 歐洲鐵路業務

### 英國

由倫敦交通局擁有的伊利沙伯綫中央營運段於2022年5月24日通車，此前一周，英國女皇伊利沙伯二世出席了該鐵路綫的竣工儀式。公司的全資附屬公司獲倫敦交通局授予專營權，最初以「TfL Rail」品牌由2015年起營運相關鐵路綫，並負責管理其41個車站中的28個。於回顧期內，伊利沙伯綫的營運表現穩定，由於此專營權不受車費收入風險所影響，公司的財務收益得到合理的保障。

港鐵的聯營公司經營英國最大的鐵路網絡之一 South Western Railway 的專營權，於今年首六個月的營運表現穩定。2021年，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。根據該合約，英國運輸局承擔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經營四項鐵路業務，即：斯德哥爾摩地鐵、MTRX、斯德哥爾摩通勤鐵路，以及Mälartåg區域交通服務。

今年首六個月，斯德哥爾摩地鐵營運穩定。MTRX方面，票務收入一直受到疫情的沉重打擊，但隨著防疫措施於2022年2月全部解除，MTRX的乘客量正逐步回升。公司正繼續探討推進此項業務的最佳方案。我們於2021年12月接手營運 Mälartåg 區域交通服務。隨著其他參與投標的公司所提出的法律訴訟完結後，臨時協議已回復至為期八年的協議，期滿後或可獲續期一年。Mälartåg 區域交通服務涵蓋自2022年6月12日起接管的Upptåget鐵路綫。今年首六個月，Mälartåg 區域交通服務及斯德哥爾摩通勤鐵路的表現均受到疫情以及其他因素的影響。

## 澳洲鐵路業務

回顧期內，儘管乘客量持續受防疫措施影響，但墨爾本都市鐵路網絡的營運表現穩定。悉尼地鐵西北綫亦達致穩定

營運；悉尼地鐵城市及西南綫項目方面，新列車的生產、測試及試運行繼續取得進展。

## 香港以外地區的增長

報告期內，公司繼續在中國內地及海外市場探索運輸基建、物業及社區項目的發展機遇。公司現正繼續商討成都

的車站零售及相關業務，以及粵港澳大灣區(「大灣區」)的商機。



## 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。

### 綜合損益

百萬港元	截至6月30日止六個月		利好/(不利)變動	
	2022年	2021年	百萬港元	%
<b>總收入</b>	<b>23,033</b>	<b>22,317</b>	<b>716</b>	<b>3.2</b>
<b>經常性業務(虧損)/利潤<sup>ζ</sup></b>				
EBIT				
香港客運服務				
– 香港車務營運	(2,775)	(2,285)	(490)	(21.4)
– 香港車站商務	1,098	1,145	(47)	(4.1)
香港客運服務總計	(1,677)	(1,140)	(537)	(47.1)
香港物業租賃及管理業務	1,865	2,067	(202)	(9.8)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司*	791	445	346	77.8
其他業務、項目研究及業務發展開支	(317)	(294)	(23)	(7.8)
應佔聯營公司及合營公司利潤	490	530	(40)	(7.5)
<b>總經常性EBIT(減值虧損前)</b>	<b>1,152</b>	<b>1,608</b>	<b>(456)</b>	<b>(28.4)</b>
深圳地鐵四號綫的減值虧損	(962)	–	(962)	n/m
<b>總經常性EBIT(減值虧損後)</b>	<b>190</b>	<b>1,608</b>	<b>(1,418)</b>	<b>(88.2)</b>
利息及財務開支	(501)	(482)	(19)	(3.9)
所得稅	(171)	(105)	(66)	(62.9)
非控股權益	(196)	(109)	(87)	(79.8)
<b>經常性業務(虧損)/利潤</b>	<b>(678)</b>	<b>912</b>	<b>(1,590)</b>	<b>n/m</b>
<b>物業發展利潤(除稅後)</b>				
香港	7,747	3,052	4,695	153.8
中國內地	39	29	10	34.5
<b>物業發展利潤(除稅後)</b>	<b>7,786</b>	<b>3,081</b>	<b>4,705</b>	<b>152.7</b>
<b>基本業務利潤<sup>ε</sup></b>	<b>7,108</b>	<b>3,993</b>	<b>3,115</b>	<b>78.0</b>
投資物業公允價值計量虧損	(2,376)	(1,320)	(1,056)	(80.0)
<b>公司股東應佔淨利潤</b>	<b>4,732</b>	<b>2,673</b>	<b>2,059</b>	<b>77.0</b>

<sup>ζ</sup> 經常性業務(虧損)/利潤代表集團的香港車務營運、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(不包括在香港及中國內地投資物業公允價值計量)。

\* 不包括對深圳地鐵四號綫所作的9.62億港元減值虧損。

<sup>ε</sup> 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/(虧損)之統稱。

n/m：並無意義

若干比較數字已重新分類，以符合本期間之呈列方式。

集團截至2022年6月30日止六個月內的經常性業務的財務業績，受到本港第五波新型冠狀病毒疫情及就我們於中國內地之深圳地鐵四號綫投資所作的9.62億港元減值虧損的

不利影響。另一方面，物業發展業務因為三項發展項目同時入帳而錄得利潤增長。

## 總收入

集團截至2022年6月30日止六個月內的總收入為230.33億港元，較2021年同期上升3.2%。總收入上升主要來自中國內地及國際業務的貢獻，包括：(i)墨爾本客運業務的收入上升，以及與其都市隧道項目有關的項目活動增加；及(ii)悉尼地鐵城市及西南綫項目的設計與交付收入增加，以及深圳地鐵十三號綫項目的工程收入增加，惟部分增幅由於第五波新型冠狀病毒疫情影響香港客運業務的本地車費收入以及香港物業租賃及管理業務的租賃收入，以致香港業務的收入減少所抵銷。我們的香港客運業務之乘客量於2022年2月及3月錄得自新冠病毒疫情爆發以來的最低水平。

於回顧期內，香港與中國內地之間的主要鐵路過境客運口岸繼續關閉，多項航空旅遊限制繼續實施，令抵港遊客幾近絕跡，因而對我們的過境服務和機場快綫車費收入、免稅店及其他租金收入仍持續造成重大不利影響。

## 經常性業務(虧損)/利潤

於截至2022年6月30日止六個月內，為應對具高度傳染性的Omicron變異病毒株，當局在第五波新冠病毒疫情期間再次實施並進一步收緊防疫抗疫措施，因而對我們的香港經常性業務之財務業績造成嚴重影響，尤其導致乘客量銳減。在香港以外地區，雖然墨爾本客運業務以及悉尼地鐵城市及西南綫項目錄得利潤增長，但我們的中國內地鐵路業務由於當地的Omicron疫情肆虐而受到嚴重影響。

另外，因以往已闡釋的深圳地鐵四號綫之車費未有調高的情況，集團對深圳地鐵四號綫作出了9.62億港元的減值撥備。因此，集團截至2022年6月30日止六個月內的經常性業務錄得6.78億港元虧損，而2021年同期則錄得9.12億港元的利潤。撇除此9.62億港元的減值撥備，我們的經常性業務利潤應為2.84億港元，較2021年同期減少6.28億港元(68.9%)。

## EBIT

香港車務營運：截至2022年6月30日止六個月內的EBIT錄得27.75億港元的重大虧損，較2021年同期的虧損擴大4.90億港元，主要由於2022年初在第五波新冠病毒疫情肆虐本港期間(a)政府進一步收緊社交距離措施；(b)政府及若干商業機構容許僱員在家工作的安排；及(c)學校暫停面授課堂及提前放暑假，令本地乘客量和車費收入有所下降。我們透過共同努力執行嚴格的成本控制措施，令到上述對香港車務營運EBIT造成的負面影響有所舒緩。隨著社交距離措施的放寬，以及東鐵綫過海段於2022年5月通車令乘客量增加，本地乘客量自2022年4月底開始反彈。

香港車務營運繼續錄得重大虧損，這是由於過境服務、高速鐵路及城際客運乘客量仍受到香港與中國內地之間的鐵路過境客運口岸自2020年初以來持續關閉的嚴重衝擊，而各項航空旅遊限制持續，亦導致機場快綫乘客量大幅減少。

香港車站商務：EBIT微跌4,700萬港元(4.1%)至10.98億港元。香港車站商務自2020年2月起一直受到疫情的嚴重影響，來自免稅店的收入來源因過境站關閉而停止。EBIT較2021年同期進一步下跌，主要由於續租和新訂租約的租金下跌，導致沿本地鐵路綫的車站商店之租金收入減少。

香港物業租賃及管理業務：EBIT下跌2.02億港元(9.8%)至18.65億港元。EBIT較2021年同期下跌，主要由於在2022年提供及攤銷的租金寬減金額增加，以及第五波新冠病毒疫情期間續租和新訂租約的租金下跌所致。我們推出了一系列的推廣活動，希望能夠在這艱難時期增加商場人流和刺激消費。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司：新型冠狀病毒繼續對我們位於中國內地及國際的業務造成不同程度的負面影響，具體影響視乎我們業務所在的不同城市的疫情，以及在此等城市就不同經營模式對收入造成的影響而定。截至2022年6月30日止六個月內，EBIT利潤增加3.46億港元(77.8%)至7.91億港元，主要由於墨爾本客運業務以及悉尼地鐵城市及西南綫項目的表現有所改善。

其他業務、項目研究及業務發展開支：截至2022年6月30日止六個月內，EBIT虧損為3.17億港元，而2021年同期的虧損則為2.94億港元。期內錄得虧損主要由於「昂坪360」於第五波新型冠狀病毒疫情期間暫停服務。

### 應佔聯營公司及合營公司利潤

截至2022年6月30日止六個月內，應佔聯營公司及合營公司利潤下降4,000萬港元(7.5%)至4.90億港元，主要由於中國內地新一波的新型冠狀病毒疫情對杭州業務造成不利影響，但部分跌幅因市民消費意慾上升帶動較高的零售交易額，以及我們自2022年初起增加八達通控股有限公司的持股，而令集團應佔其利潤增加所抵銷。

### 深圳地鐵四號綫的減值虧損

我們已連續一段時間重複提醒市場，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。由於預期票價調整機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，集團於2022年上半年度已就深圳地鐵四號綫作出了9.62億港元的減值撥備。

### 總經常性EBIT

減值虧損前的總經常性EBIT下跌4.56億港元(28.4%)至11.52億港元。若包括就深圳地鐵四號綫所作的9.62億港元減值虧損，總經常性EBIT則下跌14.18億港元(88.2%)至1.90億港元。

### 所得稅

截至2022年6月30日止六個月內，所得稅增加6,600萬港元(62.9%)至1.71億港元，主要由於在包括澳洲和英國等稅率相對較高的稅務地區所產生的利潤佔比有所增加。

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2021/2022課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共44億港元。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。截至本中期報告之日期，稅務上訴委員會聆訊之日期尚未確定。

### 物業發展利潤(除稅後)

截至2022年6月30日止六個月內，除稅後的物業發展利潤由30.81億港元增加至77.86億港元，主要來自「LP10」(「日出康城」第十期)、「晉環」(「港島南岸」第一期)以及「揚海」(「港島南岸」第二期)的分佔盈餘及收入，以及出售存貨單位。

### 投資物業公允價值計量虧損

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，重估虧損為23.89億港元(或除稅後的重估虧損為23.76億港元)，較2021年12月31日的估值下跌約2.8%。此虧損主要由於截至2022年6月30日止六個月內的新訂租金錄得持續下跌所致。

### 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，集團於截至2022年6月30日止六個月內錄得公司股東應佔淨利潤47.32億港元，而2021年同期則錄得淨利潤26.73億港元。

## 綜合財務狀況

百萬港元	於2022年 6月30日	於2021年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
淨資產	<b>177,928</b>	180,037	(2,109)	(1.2)
總資產	<b>292,294</b>	292,082	212	0.1
總負債	<b>114,366</b>	112,045	2,321	2.1
負債總額 <sup>△</sup>	<b>39,288</b>	43,752	(4,464)	(10.2)
淨負債權益比率 <sup>δ</sup>	<b>12.7%</b>	18.1%		(5.4)個百分點

<sup>△</sup> 負債總額代表銀行透支、貸款及其他負債及短期貸款。

<sup>δ</sup> 淨負債權益比率代表淨負債總額226.72億港元(2021年12月31日：為326.60億港元)(包括綜合財務狀況表中的銀行透支、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、銀行結餘及存款和銀行中期票據投資)佔總權益1,779.28億港元(2021年12月31日：為1,800.37億港元)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1.2%至2022年6月30日的1,779.28億港元，主要由於計提於2022年7月派付的2021年度末期普通股息，惟部分跌幅被截至2022年6月30日止六個月內入帳的淨利潤所抵銷。

### 總資產

總資產微升0.1%至2,922.94億港元，主要由於收取與我們香港物業發展項目有關的現金，惟部分升幅被投資物業公允價值計量的虧損所抵銷。



### 總負債

總負債微升2.1%至1,143.66億港元，主要由於計提2021年度的末期普通股息，當中部分升幅被償還貸款淨額所抵銷。

### 負債總額及借貸成本

截至2022年6月30日，集團的債務總額(包括銀行透支、貸款及其他負債及短期貸款)下跌10.2%至392.88億港元。截至2022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%，與2021年同期維持不變。

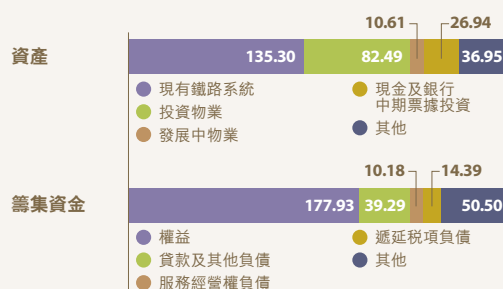
### 淨負債權益比率

於2022年6月30日，淨負債權益比率為12.7%，較2021年12月31日的18.1%下跌5.4個百分點，主要由於收取與香港物業發展項目有關的現金。

### 綜合財務狀況表撮要

於2022年6月30日

(十億港元)



## 綜合現金流量

百萬港元	截至6月30日止六個月	
	2022年	2021年
經營活動產生的現金淨額，扣除每年非定額付款	3,515	3,977
收取與物業發展有關的淨額	11,152	12,961
投資活動的其他現金流出淨額	(4,270)	(4,007)
償還負債淨額，扣除租賃租金和利息付款	(4,344)	(4,033)
<b>現金、銀行結餘及存款增加#</b>	<b>5,944</b>	<b>8,849</b>

# 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2022年6月30日止六個月內，經營活動產生的現金淨額(扣除香港鐵路和相關營運有關的每年非定額付款)為35.15億港元，而2021年同期則產生現金淨額39.77億港元，主要由於上文所述的經營利潤下降所致。

### 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111.52億港元，主要來自「港島南岸」和「日出康城」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

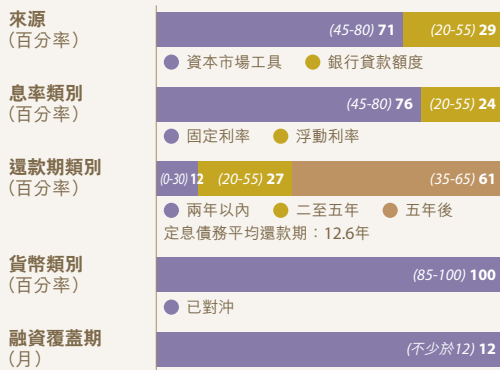
投資活動的其他現金流出淨額為42.70億港元，主要包括資本性開支40.53億港元(其中29.28億港元用於投資增置香港現有鐵路及相關業務的資產、6.41億港元用於香港鐵路延綫項目、2.88億港元用於香港投資物業，以及1.96億港元用於中國內地及海外附屬公司)。

## 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2022年6月30日

(理想融資模式)與實際債務結構的比較



### 融資活動

美國通脹率(消費物價指數)於6月升至9.1%，創四十年新高。美國聯儲局亦加快了加息步伐，於2022年6月底將聯邦基金目標利率區間上調至1.5%至1.75%(年率，下同)。預計聯儲局於下半年仍會繼續加息以平抑通脹。然而，市場參與者預期聯邦基金目標利率將於2023年見頂。

美元及港元利率於2022年上半年均告上升。三個月美元倫敦銀行同業拆息從年初的0.21%上升至2.29%。同樣地，三個月港元香港銀行同業拆息亦從0.26%上升至1.75%。10年期美國國庫債券孳息率則從1.51%飆升至3.01%，10年期港元掉期利率也由1.54%升至3.26%。

公司於2022年上半年經私人配售安排了7億5千萬元的離岸人民幣票據發行。

截至2022年6月底，集團的綜合債務總額為392.88億港元，現金和存款結餘超過260億港元，而未動用的承諾信貸額超過120億港元。

集團於今年首六個月的帶息借貸加權平均成本為2.2%，與2021年同期維持不變。於2022年6月底，集團約76%的借貸為定息借貸，其平均利率和平均還款期分別為2.6%和12.6年。

## 環境、社會及管治

2020年下半年，公司公布全新的企業策略，為未來的業務活動提供指引，並根據完善的環境、社會及管治實務，推動可持續增長。自此，我們著手調整在三個主要範疇(溫室氣體減排、社會共融、發展及機遇)的環境、社會及管治工作。2022年2月，港鐵董事局批准一系列關鍵績效指標，用以衡量我們在上述範疇的表現。在這35項關鍵績效指標中，超過10項涉及溫室氣體減排，當中包括公司承諾為香港鐵路及物業業務訂立2030年科學基礎減碳目標，務求在2050年實現碳中和。

報告期內，我們亦在社會共融、發展及機遇方面積極參與，為社區、員工及業務夥伴舉辦各項活動，推廣全民基本出行服務、多元共融以及平等機會。重點工作包括在東鐵綫過海段通車前為非政府機構和社區夥伴舉辦一系列參觀活動；贊助由婦女基金會舉辦的2022年網上國際婦女節午宴；及透過慈善捐贈，幫助對抗第五波新冠疫情的影響。今年首六個月，我們亦繼續推廣藝術欣賞以及為青少年和長者舉辦外展活動。為培養創新精神，公司未來數年已預留逾3億港元用作投資初創企業。2022年6月21日，我們與香港數碼港管理有限公司簽署諒解備忘錄，就共同投資數碼科技初創企業訂立為期兩年的合作框架。

為股東和持份者的利益著想，港鐵公司以達致世界級的企業管治標準為首要任務。為實現此目標，公司不斷致力提升業務營運的效益、效率及透明度。例如，我們於2022年2月實施新的委員會架構，以優化董事局的決策流程，並推進公司企業策略所訂立的管治目標。

### 安全

港鐵是全球領先的集體運輸服務供應商之一，為保障乘客及員工的福祉，公司定期檢討健康與安全實務、投入龐大資源為員工提供基本安全知識培訓，並努力提升公眾的鐵路安全意識。

今年上半年，特別是在全城抗擊第五波新冠疫情之際，公司繼續支持香港的抗疫工作。我們努力確保整個網絡內列車和車站的衛生，同時採取其他多項措施，執行加強應變方案，包括制定快速抗原測試要求，並推出專用醫療熱線，為染疫員工提供虛擬面診。

今年首六個月，重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故數目較2021年同期分別下降9%及33%。

### 企業風險管理

作為集體公共運輸主要營運商，兼有物業發展及物業管理業務，港鐵公司必須維持強健的企業風險管理實務，以保障公眾及員工的健康和安全，確保業務的持續營運。除了規劃應變及緩解措施外，我們還持續檢視公司的風險組合、重大風險和主要新興風險，包括與環境、社會和管治相關的風險。

於報告期內，公司繼續貫徹及優化「三道防線」框架，以提升管治水平，並提供識別及緩解風險的額外保證。我們亦繼續密切監察新冠疫情，確保我們適時採取適當行動遏抑病毒的傳播。

### 人力資源

截至2022年6月30日，港鐵公司及其附屬公司在香港及香港以外地區分別僱用16,848和15,229名員工。另外，聯營公司及合營公司在全球各地共聘用19,961名員工。今年上半年，香港員工的自願流失率為6.6%。

面對嚴峻的疫情，我們以保障員工就業為首要目標，並繼續審慎運用資源，以配合公司的營運需求及有效控制成本。一如以往，公司致力激勵及培育人才，並確保員工的身心健康。我們提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期的獎勵計劃、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。公司亦力求提供平等機會，建立與時並進及家庭友善的工作環境。

我們致力為員工提供持續的學習及發展機會，以配合公司業務增長及員工繼任安排的需要。在今年上半年，我們為每名香港員工提供平均2.4天的培訓。

另外，公司亦十分重視員工投入度。我們於2021年12月進行了「員工投入度調查」，收集員工的寶貴意見，調查的參與率達79%，令人鼓舞。於2022年2月及3月，我們向管理層及員工溝通了調查結果及分析，並由2022年7月起在公司層面及業務單位/職能層面落實跟進行動，以回應員工的關注，從而為港鐵營造更佳的工作環境。

### 港鐵學院

港鐵學院致力培育鐵路專才，以配合鐵路行業未來的發展需要，同時將港鐵的專長和品牌推廣至香港以外市場。自學院成立以來，已有超過250名專業人士畢業，並繼續深造或選擇就業。學院目前提供三項兼讀認證課程，其中兩項亦提供全日制課程。

為進一步加強研究工作和思想領導力，港鐵學院與公司及香港科技大學合作成立聯合實驗室，主力研究智慧社區及智慧出行。學院亦與港鐵公司及香港理工大學簽訂諒解備忘錄，探索鐵路技術應用及智能維修方案。

## 展望

東鐵綫直達港島，標誌著香港鐵路網絡完成了一個重大發展階段。這一成就亦為下一階段擬建的基建項目奠定基礎，包括《鐵路發展策略2014》及《北部都會區發展策略》中的鐵路項目，以連接本港各社區，並加強香港與大灣區其他城市的交通聯繫。我們致力為公眾提供安全、可靠、便捷及環保的交通服務，並將繼續透過公司的服務及專業知識，全力推動香港未來發展。

今年上半年，儘管本地乘客量和收入受到第五波新冠疫情影響，但東鐵綫直達港島後有助提升本地乘客量，許多乘客的乘車時間較以往亦有所縮短。然而，口岸持續關閉及多項防疫措施仍然生效，令港鐵的車費收入繼續受壓，現在仍難以預測這些措施何時將會放寬。與此同時，全球經濟環境大幅波動，亦為下半年的營商環境蒙上不明朗因素。全球各地均關注通脹所帶來的影響，而票價調整機制方程式中的消費物價和薪金指數部分，可部分抵銷通脹對我們業務表現的影響。為保障公司業務及股東權益，我們將繼續審慎控制成本，同時設法精簡和優化營運程序，以將效率提升至最高水平。

自疫情爆發初期以來，車站商務及物業租金收入一直受到新訂租金下跌和租金寬減影響，這種情況很可能持續至未來六個月。廣告收入能否回升，將取決於經濟復甦乃至消費情緒及開支的改善情況。同時，只有香港與中國內地的鐵路過境口岸重開，我們的免稅店業務才有望復甦。

物業發展方面，視乎市況，在未來約12個月，我們預期會為東涌東站第一期及小蠔灣物業發展第一期(即第一期第一批次)(均需與政府簽訂項目協議及/或批地契約)進行招

標。同時，我們正為「港島南岸」第四期、何文田站第二期及「日出康城」第十二期申請預售樓花同意書。視乎施工進度，公司或可於2022年下半年為大圍項目進行初步入帳，主要來自計及項目所有投入及開支後，公司在此項目的分攤資產商場(即「The Wai圍方」)的公允價值計量利潤。

在政府《鐵路發展策略2014》的框架及《北部都會區發展策略》下，公司將繼續推動多個項目以拓展本港鐵路網絡。憑藉港鐵在設計、建造及營運世界級鐵路網絡方面的卓越往績，我們正努力拓展全球業務組合。我們亦將不遺餘力，實現環境、社會及管治目標，以確保公司健康而可持續的增長，為港鐵及在全球各地的股東及持份者帶來裨益。

我在此衷心感謝於2022年7月31日榮休的項目及工程拓展總監包立聲先生於任內為公司及其成功發展所作出的貢獻。我亦熱烈歡迎自2022年8月1日起接任項目及工程拓展總監的鄧輝豪先生。今年下半年，我期待與港鐵所有其他同事衷誠合作，繼續致力將港鐵發展成一間勇於創新、和諧共融和注重環保的公司，造福現在與未來的顧客及社區，讓城市繼續前行，讓香港繼續前行。



行政總裁

金澤培博士

香港，2022年8月11日