

# 上半年回顧

## 業務表現

### 香港業務

港鐵在香港的業務是公司營運的核心，也是公司未來增長的重要支柱，其中包括「香港客運服務」，涵蓋鐵路及巴士運輸業務，以及零售和廣告等相關的車站商務；另一業

務為發展、租賃及管理公司與鐵路相連的住宅和商業物業組合。這個「鐵路加物業」的經營模式為港鐵提供可持續資金，用以建設、營運及維護其世界級的鐵路網絡，同時促進以鐵路交通為導向的發展(TOD)，推動創建融合的繁榮新社區。

### 香港客運服務 車務營運

#### 摘要

- 乘客量及車務營運收入持續回升
- 儘管乘客量及班次增加，公司的列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度仍保持於99.9%的世界級水平
- 致力「載·向未來」，採用最新科技來改善營運、維修、顧客服務及可持續發展



百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2024年	2023年	增/(減)百分率
<b>香港車務營運</b>			
總收入	<b>11,138</b>	9,342	19.2
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	<b>4,059</b>	2,680	51.5
未計利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的利潤/(虧損)(「EBIT」)	<b>415</b>	(774)	n/m
EBITDA邊際比率(%)	<b>36.4%</b>	28.7%	7.7個百分點
EBIT邊際比率(%)	<b>3.7%</b>	(8.3)%	n/m

n/m：並無意義

2024年上半年，香港車務營運的收入為111.38億港元，較去年同期增加19.2%。未計利息、財務開支及稅項前和扣除每年非定額付款予九廣鐵路公司(「九鐵公司」)後的利潤為4.15億港元。這佳績主要歸因於本地鐵路服務及過境服

務的乘客量上升。其中，過境服務在期內的營運有足足六個月，而去年同期則於1月和2月才開始陸續恢復；至於高速鐵路(香港段)，亦持續表現強勁。

## 乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	截至2024年 6月30日止六個月	增/(減)百分率	截至2024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>787.5</b>	1.3	<b>7,037</b>	5.3
過境服務	<b>46.5</b>	65.6	<b>1,698</b>	101.7
高速鐵路(香港段)及城際客運	<b>12.7</b>	66.9	<b>1,622</b>	38.4
機場快綫	<b>6.2</b>	37.1	<b>391</b>	39.6
輕鐵及巴士	<b>104.5</b>	1.9	<b>336</b>	4.0
	<b>957.4</b>	4.1	<b>11,084</b>	19.2
其他			<b>54</b>	20.0
總計			<b>11,138</b>	19.2

本地鐵路服務、過境服務及高速鐵路(香港段)在2023年疫後復甦的基礎上，乘客量於2024年首六個月持續回升。期內，所有鐵路和巴士服務的總乘客量為9.574億人次，較去年上半年的9.201億人次上升4.1%，周日平均乘客量亦上升3.3%至558萬人次。

### 市場佔有率

港鐵於2024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50.1%，2023年同期則為49.6%，主要因為乘客量持續回升。當中，在過海交通工具市場的佔有率為72.2%，而2023年首五個月為71.8%。

港鐵於2024年首五個月在過境交通業務的市場佔有率由53.5%減少至50.7%，主要因為2023年年初全面恢復通關後，陸路出入境管制站的數目有所增加，例如香園圍。港鐵於2024年首五個月在往返機場交通工具市場的佔有率則由20.1%減少至18.3%，主要因為來自其他交通工具的競爭加劇。

### 車費調整、推廣及優惠

2024年3月，港鐵宣布2024/2025年度的整體票價調整幅度為+3.09%。是次調整幅度符合「負擔能力上限」安排，即整體票價調整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。有關安排旨在照顧市民的負擔能力，同時為維修、升級及更新鐵路系統提供穩定的經常性收入。餘下未實施的+0.11%調整幅度將按機制延至2025/2026及2026/2027年度，至於在2023/2024年度延後實施的+1.85%調整幅度，亦會延至2025/2026年度處理。除票價調整機制外，港鐵亦宣布繼續提供多項恆常票價優惠，以惠及不同社群的乘客，包括長者、小童、合資格的學生、殘疾人士等。港鐵又將繼續提供都會票及0.5港元綠色專綫小巴轉乘優惠，並將全月通、屯門—南昌全日通及早晨折扣優惠延長一年。

### 服務表現

2024年首六個月，儘管乘客量日增，港鐵的鐵路服務及其可靠度繼續處於世界級水平，重鐵網絡的乘客車程準時程度及列車按照編定班次行走均達致99.9%。此表現不但超越了營運協議的要求，更優於我們在顧客服務承諾中自行訂立更為嚴格的目標。

期內，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾91萬及逾45萬班次的列車服務。重鐵服務有兩宗由公司可控制因素導致31分鐘或以上的延誤，而輕鐵服務並無上述延誤。我們對每宗事故都會深入檢視，避免類似事故再發生。

### 提升顧客體驗

公司一直致力提供安全、可靠和高效的鐵路服務，不斷優化其鐵路網絡，並引進先進科技及創新成果，使其已達致世界級水平的鐵路服務更臻完善，讓顧客體驗到更好、更趨智能化的服務。

在2024年3月，因應東鐵綫乘客量增加，港鐵於周末及公眾假期加強東鐵綫的恆常列車服務，每周合共增加76班次。在2024年6月，高速鐵路服務覆蓋的內地站點增至78個，以滿足過境旅客日益殷切的需求；並由6月15日起增設由香港前往北京和上海的動臥「夕發朝至」列車服務，進一步提升過境鐵路服務。

港鐵現正提升全港車站共2,400個自動收費系統出入閘機，計劃涉資13億港元。此外，港鐵繼2023年12月成功推出在指定自動收費系統閘機接受VISA卡後，2024年第三季會新增接受其他信用卡。

港鐵的列車更換計劃在期內繼續取得進展，逐步以全新、更舒適並配備SACEM信號系統的Q車取代現有列車。觀塘綫現有十三列Q車投入服務；港島綫則有六列，並預計今年稍後會再增五列。東涌綫和機場快綫新列車的設計正處於系統工程管理階段後期。此外，迪士尼綫的新列車及新信號系統預計於2028年投入服務。

在荃灣綫、港島綫、觀塘綫和將軍澳綫將現有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。該項工程對於港鐵致力提升載客量，為乘客提供更便捷的服務，並滿足公司長遠營運需要至關重要。新系統預計於2025年至2026年在荃灣綫投入服務，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年全部完成。

港鐵的空調優化工程第二階段目前進展順利，多個車站現有的31台冷卻裝置將被更換為更具能源效益的新型號。該工程旨在為乘客提供更舒適的車站環境，同時減少公司的碳排放。工程預計於2025年完成。

港鐵為提升乘客體驗，現正在東鐵綫沿綫進行大型資產提升計劃，為羅湖/落馬洲至旺角東沿綫13個車站安裝合共1,600對自動月台閘門。截至2024年6月30日，我們已在六個車站完成相關工程，並將於下半年為更多車站完成安裝。

## 2024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>			
- 港島綫及南港島綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 觀塘綫、荃灣綫及將軍澳綫	99.0%	99.5%	<b>99.8%</b>
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫 <sup>(1)</sup>	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	99.0%	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	99.0%	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	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>列車服務準時程度</b>			
- 港島綫及南港島綫	98.5%	99.0%	<b>99.7%</b>
- 觀塘綫、荃灣綫及將軍澳綫	98.5%	99.0%	<b>99.6%</b>
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	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	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	98.5%	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	1,000,000	<b>2,211,332</b>
- 東鐵綫及屯馬綫	不適用	1,000,000	<b>6,553,005</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	18,000	<b>59,516</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	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.5%	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	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</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	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>輕鐵月台八達通收費器可靠程度</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%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.5%	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	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</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	94.0%	<b>99.8%</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>99.3%</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2024年5月14日完成首兩年的營運。數據反映2024年5月15日至6月30日東鐵綫之實際表現。

## 智慧出行、營運及維修

港鐵以「載·向未來」為目標，致力提升乘客乘車體驗及優化鐵路營運。繼去年年底在鰂魚涌站成功推出「智能虛擬服務大使」後，我們於2024年2月亦在啟德站引入該服務。虛擬服務大使採用人工智能和語音控制，可實時回覆乘客的語音查詢，並提供車站路綫指引。港鐵與阿里巴巴合作開發的雲端人工智能平台「智慧列車規劃」，旨在優化列車里程調節及規劃，而我們利用這平台為屯馬綫和港島綫進行的列車調度規劃，已於3月完成。

2024年4月，港鐵在發展應用創新科技以建設智慧鐵路方面的工作，於「第49屆日內瓦國際發明展」獲得嘉許，榮獲21個獎項。獲獎的創新科技項目包括「融合人工智能與感測器加強對列車轉向架的維護」，該項目利用人工智能技術，收集列車轉向架的實時振動頻率數據，藉此預測異常情況，以加強監測和維修。另一獲獎項目是一款以電池供電的列車定位和信號燈感測器，可使鐵路服務更安全、更可靠。

## 香港客運服務 車站商務

### 摘要

- 在上半年，車站零售和廣告業務的收入增加
- 5G服務覆蓋所有港鐵車站



### 截至6月30日止六個月

百萬港元	2024年	2023年	增/(減)百分率
<b>香港車站商務</b>			
車站零售租金收入	1,787	1,640	9.0
廣告收入	496	416	19.2
電訊業務收入	296	309	(4.2)
其他車站商務收入	59	50	18.0
總收入	2,638	2,415	9.2
EBITDA	2,328	2,160	7.8
EBIT	1,897	1,798	5.5
EBITDA邊際比率(%)	88.2%	89.4%	(1.2)個百分點
EBIT邊際比率(%)	71.9%	74.5%	(2.6)個百分點

2024年上半年，來自全香港車站商務活動的總收入按年增加9.2%至26.38億港元，主要因為車站零售業務的租金收入改善，這與2023年首六個月收入偏低時相比，尤其明顯，當時過境車站於年初才開始陸續重開。

車站零售租金收入在2024年上半年增加9.0%至17.87億港元，主要是免稅店及車站商店業務的租金收入改善。截至2024年6月30日，港鐵的車站零售商店總數為1,572間，總面積合計70,665平方米。車站商店新訂租金下跌4.8%，平均出租率為98.4%。

公司為吸引新品牌進駐港鐵商店，推出「零售數碼租務」平台，讓潛在租戶透過線上虛擬實境(VR)導覽，瀏覽商店及周邊環境。期內，我們又為租戶商店構思並推出多項有助增加零售客流的推廣活動，其中不少是透過MTR Mobile應用程式進行，包括旨在提升車站商店銷售額的「港鐵車站商店印花賞」計劃、派發電子現金券等，同時又利用車站廣告和聯合促銷活動來提高顧客對新商店品牌的認識。我們會一如以往定期檢討租戶組合，確保我們的零售組合能符合顧客期望，緊貼潮流。

截至2024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，約14%於2024年下半年到期、33%

於2025年到期、27%於2026年到期，以及26%於2027年或之後到期。

截至2024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42%、餅店約佔12%、乘客服務約佔12%、便利店約佔11%，其他類別則約佔23%。

2024年上半年，廣告收入增加19.2%至4.96億港元，主要歸因於政府大力推廣旅遊業及推出大型「盛事」活動，以及「個人遊」計劃覆蓋更多中國內地城市等。有關舉措帶動過境客流上升，促使客戶增加在過境車站和機場快綫的廣告支出。

截至2024年6月30日，車站及列車內的廣告點總數為42,821個。港鐵繼續優先考慮在廣告組合中加入創新的新數碼媒體。期內，我們在鑽石山站和九龍塘站安裝了兩個數碼支柱區，並將98吋數碼展示屏幕的網絡延伸至16個港島綫車站，合共安裝24塊數碼屏幕。

2024年首六個月，電訊業務收入減少4.2%至2.96億港元。乘客可在港鐵網絡內所有車站享用5G服務。我們現正在24個車站設置新商業電訊系統，可支援更多5G服務，並加快數據傳輸速度。我們繼續營運位於將軍澳的數據中心業務，並探索開發其他數據中心的機遇。

## 物業業務

### 摘要

- 來自「晉環」、「揚海」(「港島南岸」第一期及第二期)和「凱柏峰」(「日出康城」第十一期)的物業發展利潤入帳
- 黃竹坑站旁的「THE SOUTHSIDE」商場全面開張試業



## 物業租賃及管理

百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2024年	2023年	增/(減)百分率
<b>香港物業租賃及物業管理業務</b>			
物業租賃業務收入	2,545	2,324	9.5
物業管理業務收入	143	132	8.3
總收入	2,688	2,456	9.4
EBITDA	2,163	1,998	8.3
EBIT	2,154	1,990	8.2
EBITDA邊際比率(%)	80.5%	81.4%	(0.9)個百分點
EBIT邊際比率(%)	80.1%	81.0%	(0.9)個百分點

2024年上半年，物業租賃業務收入增加9.5%至25.45億港元，主要因為「圍方」和「THE SOUTHSIDE」兩個新商場先後於2023年下半年開業後帶來新增收入，以及計入損益表的租金寬減攤銷減少。在香港，港鐵商場新訂租金錄得5.7%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92%的平均出租率。

2024年上半年，疫情後消費模式的改變繼續對零售市場造成不同程度的影響，即使多數港鐵商場因位處住宅區，繼續享有日常消費帶來的優勢，但消費者一般在商場花費的時間和金錢仍有所減少。期內，我們繼續舉辦推廣活動吸引消費者，包括於7月1日為慶祝香港特別行政區成立周年紀念日派發購物券。

2024年6月，我們慶祝黃竹坑站旁的全新生活地標商場「THE SOUTHSIDE」全面開張試業。該商場與黃竹坑站無縫連接，目前其五層商舖樓層匯聚130間商舖，總樓面面積約510,000平方呎。

截至2024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應佔份額包括315,870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2024年6月30日，按出租面積分析，商場的租約到期概況為約11%於2024年下半年到期、25%於2025年到期、33%於2026年到期，以及31%於2027年或之後到期。

截至2024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31%、時裝、美容及配飾類別約佔21%、服務類別約佔20%、休閒娛樂類別約佔18%，以及百貨公司和超市類別約佔10%。

今年首六個月，香港物業管理業務收入增加8.3%至1.43億港元，主要來自新增管理單位的額外收入。截至2024年6月30日，港鐵管理超過122,000個住宅單位及超過920,000平方米的商用及寫字樓面積。

### 物業發展及招標

2024年上半年，香港物業發展錄得17.22億港元的除稅後利潤，主要來自「晉環」、「揚海」(「港島南岸」第一期及第二期)和「凱柏峰」(「日出康城」第十一期)的利潤入帳。

多個物業發展項目於2024年上半年繼續進行預售和銷售活動。整體而言，政府在2024年2月撤銷多項買賣住宅物業的印花稅，惠及部分住宅物業買家。

「港島南岸」物業發展組合方面，截至2024年6月30日，「晉環」(第一期)及「揚海」(第二期)已分別售出90%及96%的單位。「海盈山」(第四期第4A期)繼續進行預售，已售出13%的單位。「Blue Coast」(第三期第3B期)於2024年4月推出預售，截至2024年6月30日已售出88%的單位。

「日出康城」物業發展組合方面，「凱柏峰I」、「凱柏峰II」及「凱柏峰III」(第十一期)繼續進行預售，截至2024年6月30日，已分別售出79%、24%和34%的單位。「SEASONS PLACE」(第12A期)及「PARK SEASONS」(第12B期)分別於

## 已批出及興建中之物業發展項目

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>					
朗賢峯	鷹君集團	住宅	69,000	2016年12月	2024年分期落成
瑜一	華懋集團	住宅	59,400	2018年10月	2024年分期落成
<b>康城站</b>					
凱柏峰	信和置業有限公司、 嘉華國際集團有限公司和 招商局置地有限公司	住宅	88,858	2019年4月	2024年分期落成
SEASONS PLACE/ PARK SEASONS/ 第XIIC期	會德豐有限公司	住宅	89,290	2020年2月	2025年分期落成
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	190,480	2014年10月	第一期及第二期於 2022年落成 第三期待定 2022年落成
		商場	60,620*		
<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年至2025年 分期落成
<b>黃竹坑站(港島南岸)</b>					
Blue Coast/第3C期	長江實業集團有限公司	住宅	92,900	2018年8月	2024年至2025年 分期落成 2023年落成
海盈山	嘉里建設有限公司、太古地產有限公司和 信和置業有限公司	商場 住宅	47,000 59,300	2019年10月	2024年分期落成
第五期	新世界發展有限公司、Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、 資本策略地產有限公司和麗新發展有限公司	住宅	59,100	2021年1月	2026年
第六期	會德豐地產有限公司	住宅	46,800	2021年4月	2028年
<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	2026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

# 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

## 待批出之物業發展項目<sup>(1)</sup>

地點	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
小蠔灣	住宅	826,000	2025年 – 2036年	2030年 – 2042年
	商場	30,000		
	幼稚園	4,500		
東涌東站 <sup>(2)</sup>	混合用途	628,400	2024年 – 2026年	2030年 – 2034年
屯門第16區站 <sup>(2)</sup>	混合用途	397,700	尚待確定	尚待確定
古洞站 <sup>(2)</sup>	混合用途	303,300	尚待確定	尚待確定

附註：

1 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展組合。

2 物業發展組合尚待確定批地條款及相關法定程序。

## 上半年回顧

2024年3月及4月推出預售，截至2024年6月30日已售出90%和28%的單位。

何文田站物業發展組合方面，「瑜一」(第二期)第IA、IB及IC期繼續進行預售，截至本報告期末，已分別售出22%、98%及86%的單位。「朗賢峯」(第一期)於2024年4月推出預售，截至2024年6月30日已售出61%的單位。

「YOHO WEST」(天榮站第一期)繼續進行預售，截至2024年6月30日已售出87%的單位。我們正為「港島南岸」第五期、「日出康城」第十三期及「油塘通風樓項目」申請預售樓花同意書。

西鐵物業方面，由港鐵擔任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。截至2024年

6月30日，「The YOHO Hub」(元朗站第一期)已售出43%的單位。「The YOHO Hub II」(元朗站第二期)於2024年5月推出銷售，已售出45%的單位。「柏瓏I」及「柏瓏II」(錦上路站第一期)繼續進行預售，截至2024年6月30日已分別售出99%及82%的單位。

我們會繼續密切監察市況，並定期檢討物業招標計劃。視乎市場情況，我們預計或有可能在未來12個月內為東涌東站第一期項目招標。至於小蠔灣項目，前期工程正在進行中，我們仍然以首批住戶於2030年入伙為目標。

## 拓展香港業務

### 摘要

- 港鐵正推進多個對政府大型基建網絡發展策略至關重要的項目
- 截至2024年6月30日，港鐵有14個住宅物業項目，將為房屋市場提供約12,000個單位



支持香港發展是港鐵的使命，「建設無限未來」是其中一個重要部分，為此公司致力配合政府發展新項目，不但為社區提供安全、可靠、方便及環保的集體運輸，更同時帶動經濟增長，創造機遇。期內，港鐵繼續推進多個新項目，展開香港鐵路基建發展的下一階段，包括政府《鐵路發展策略2014》及北部都會區的發展策略下的各個項目。

## 建構香港未來鐵路網絡

### 東涌綫延綫

港鐵已於2023年2月與政府就東涌綫延綫的融資、設計、建造、營運及維修簽訂項目協議。這是《鐵路發展策略2014》下的項目，將為東涌東及東涌西兩個新市鎮擴展區及東涌西現有居民提供鐵路服務，提升北大嶼山的交通聯繫，支持長遠可持續的人口增長，並促進這些地區的經濟增長。公司將利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為該工程項目提供資金。今年進行的

主要工程包括東涌車站的道岔安裝和路軌改造，以及東涌西站隧道鑽挖的預備工作。東涌綫延綫工程預計於2029年竣工。

### 屯門南延綫

港鐵亦於2023年9月與政府就屯門南延綫的融資、設計、建造、營運及維修簽訂項目協議。該項目包括經高架橋將屯馬綫由屯門站向南延伸約2.4公里，並建造兩個新車站，包括位於第16區的中途站及於屯門南的屯門碼頭附近設置新終點站。期內，我們主要在沿綫進行打樁、地基及其他預備工程。公司會利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為整個項目提供資金，項目預計於2030年竣工。

### 東鐵綫古洞站

2023年9月，公司亦就東鐵綫古洞站的融資、設計、建造、營運及維修與政府簽訂項目協議。該新車站將建於東鐵綫落馬洲站與上水站之間，位處未來古洞北新發展區的市中心。該項目於同月動工，目前正為建造新車站全力挖掘及移除現有隧道結構上方的大量泥土。新車站預計於2027年完成。公司亦將利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為該項目提供資金。

### 小蠔灣站

與此同時，港鐵亦正為建造小蠔灣站進行電纜遷移及樁柱工程。該項目位於欣澳站與東涌站之間的小蠔灣，落成後可提升北大嶼山的交通聯繫，滿足日後小蠔灣居民的需求，預計於2030年竣工。

### 其他新鐵路項目

《鐵路發展策略2014》下其他多個重要項目正處於不同階段。2024年3月，行政長官會同行政會議根據《鐵路條

例》批准興建洪水橋站。洪水橋站位於屯馬綫天水圍站和兆康站之間，主要服務未來位於北部都會區西面的洪水橋/廈村新發展區。我們於今年將一段高架橋的護牆移除，為開展主體工程及興建洪水橋站作準備。洪水橋站預計於2030年落成。北環綫主綫鐵路方案已於2023年10月按《鐵路條例》刊憲。我們正進行動工前的法定程序，目標是於2034年竣工。公司就洪水橋站和北環綫項目與政府的磋商仍處於不同階段，尚未簽訂任何項目協議。政府已表達意願，希望港鐵公司以擁有權模式推展這些項目。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」發展模式。我們亦將繼續盡力配合政府研究南港島綫(西段)和北環綫支綫的發展。

此外，港鐵亦配合政府去年公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》(「藍圖」)下的鐵路發展項目。該藍圖包括中鐵綫、將軍澳綫南延綫和港深西部鐵路，並新增北環綫東延綫和新界東北綫兩個新鐵路項目。港鐵繼續就東鐵綫上擬建新白石角站進行相關研究。我們亦密切留意東九龍、啟德、洪水橋、廈村等地區的智慧綠色集體運輸項目的進展。

### 擴展物業組合

截至2024年6月30日，港鐵有14個住宅物業項目，預計未來數年將為房屋市場提供約12,000個單位。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。我們應政府邀請，在2024年上半年提交了有關擬建白石角站的發展潛力研究報告，並正在對重新規劃及發展紅磡站及其周邊鐵路設施用地的機會進行研究。

## 中國內地及國際業務

### 摘要

- 繼續推展深圳地鐵十三號綫一期，項目首通段計劃於今年內開通運營
- 墨爾本都市鐵路網絡專營權獲延長至2027年11月



公司藉著中國內地及國際業務，向全球輸出香港故事和港鐵品牌，並為香港本土市場以外的業務發展創造機遇，是港鐵企業策略下實現未來增長的核心支柱之一。2024年上半年，

港鐵及其附屬公司、聯營公司及合營公司，為中國內地、澳門、歐洲及澳洲合共約12億乘客人次提供世界級的鐵路運輸服務。

#### 中國內地及國際業務

截至6月30日止六個月 百萬港元	中國內地和澳門的鐵路、 物業租賃及物業管理業務			國際鐵路業務			總計		
	2024年	2023年	增/(減) 百分率	2024年	2023年	增/(減) 百分率	2024年	2023年	增/(減) 百分率
<b>經常性業務</b>									
<b>附屬公司</b>									
收入	937	863	8.6	11,492	12,216	(5.9)	12,429	13,079	(5.0)
EBITDA	14	152	(90.8)	695	380	82.9	709	532	33.3
EBIT	(114)	22	n/m	600	268	123.9	486	290	67.6
EBITDA邊際比率(%)	1.5%	17.6%	(16.1)個百分點	6.0%	3.1%	2.9個百分點	5.7%	4.1%	1.6個百分點
EBIT邊際比率(%)	(12.2)%	2.5%	n/m	5.2%	2.2%	3.0個百分點	3.9%	2.2%	1.7個百分點
經常性業務(虧損)/利潤 (已扣除非控股權益)	(132)	(9)	n/m	368	(32)	n/m	236	(41)	n/m
<b>聯營公司及合營公司</b>									
應佔利潤	401	335	19.7	47	27	74.1	448	362	23.8
總經常性業務利潤/(虧損) (扣除業務發展開支前)	269	326	(17.5)	415	(5)	n/m	684	321	113.1
<b>公司股東應佔期內利潤</b>									
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支前)							684	321	113.1
– 業務發展開支							(142)	(128)	(10.9)
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支後)							542	193	180.8
– 來自中國內地物業發展							18	20	(10.0)
– 來自基本業務							560	213	162.9

n/m：並無意義

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)，連同聯營公司和合營公司，於2024年首六個月錄得應佔除稅後淨利潤5.42億港元，而去年同期為1.93億港元。

中國內地及澳門方面，公司在2024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1.32億港元，主要因為公司於2024年5月出售「銀座Mall」商場業務而產生虧損，以及深圳地鐵四號綫業務貢獻減少。

國際業務方面，2024年上半年來自鐵路附屬公司的經常性業務利潤增至3.68億港元，主要因為斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg於2024年上半年錄得的虧損減少，這兩項專營權已分別於2024年3月及6月提早終止，而公司亦已為此於2023年下半年作出特殊虧損撥備。

港鐵應佔中國內地和國際業務的聯營公司和合營公司利潤由2023年上半年的3.62億港元增至4.48億港元，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，以及北京地鐵十七號綫南段和北段。所有鐵路綫於今年上半年均達致99.9%的服務準時度，乘客量亦逐漸增加。隨著2023年底北京地鐵十六號綫全綫及北京地鐵十七號綫北段順利通車，更多乘客可享受更佳的交通連繫。

### 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%，乘客量亦逐漸增加。深圳地鐵十三號綫一期的施工繼續如期推進，項目首通段計劃於今年內開通運營。

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長時間才能實施，而低乘客量亦將維持一段較預期為長的時間。如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。

### 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由港鐵的聯營公司和合營公司營運，這些鐵路綫於2024年首六個月內的營運均保持穩定，列車服務準時度達99.9%，乘客量亦逐漸增加。

如先前報告，杭州地鐵一號綫在過去數年大部分時間因乘客量增長緩慢及疫情影響而持續錄得虧損。由於這項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，杭州地鐵一號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

## 中國內地物業及其他業務

港鐵亦參與發展中國內地商用及住宅物業和車站商務。

如先前報告，鑑於中國內地零售物業市場面對的挑戰，公司正就其中國內地商場可行的策略性方案進行研究，經研究後公司於2024年5月退出北京「銀座Mall」商場的業務

## 上半年回顧

經營。公司會繼續檢視深圳「頌薈」商場和天津北運河站商場的合適方案。天津北運河站商場的建造工程預計於2024年竣工。

此外，杭州西站的TOD發展項目繼續取得進展，我們亦為深圳市西麗綜合交通樞紐及北京市通州區的北京城市副中心站提供TOD顧問服務。我們與成都軌道交通集團成立的合營公司，繼續推進成都的車站商務。我們亦繼續在中國內地其他城市探索車站商務的發展機遇。

### 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。該營運及維護服務合約將於2024年12月期滿。2024年上半年，澳門輕軌股份有限公司已接手該線路的主要營運、維護工作及相關員工。港鐵亦為輕軌氹仔線延伸至媽閣，以及石排灣線和橫琴線提供項目管理及技術支援服務。

### 英國

伊利沙伯綫於今年上半年的營運表現穩定。伊利沙伯綫的現有專營權獲延長至2025年5月，而我們亦積極競逐下一輪的專營權。

South Western Railway的現有國家鐵路合約將於2025年5月期滿。根據現有合約，運輸局承擔該服務的所有收入風險及絕大部分成本風險。今年上半年，South Western Railway的營運維持穩定，儘管偶爾受業內罷工影響而出現服務中斷。英國新政府宣布有意將鐵路服務國有化，因此政府或會在現有合約到期後，收回South Western Railway的營運權。

### 瑞典

斯德哥爾摩地鐵於期內的營運保持穩定，現時的服務合約將於2025年到期。

斯德哥爾摩通勤鐵路提供大斯德哥爾摩地區的通勤鐵路服務。2024年3月，公司已將其營運移交予新營運商。

MTRX提供往返斯德哥爾摩與哥德堡的城際鐵路服務，公司已於2024年5月完成對MTRX的撤資。

Mälartåg提供連接斯德哥爾摩與Mälardalen區內各主要城鎮的區域交通服務。2024年6月，公司已將其營運移交予新營運商。

### 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進一步延長至2027年11月。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，包括開通9公里長的全新地鐵隧道。新隧道落成後將帶來一條貫通墨爾本核心商業區的新鐵路綫，提升市內鐵路網絡的容量，令每周載客量可增逾50萬人次。該隧道預計於2025年開通。

悉尼地鐵西北綫的服務可靠性和客戶滿意度分別為平均99%和98%。我們籌備開通悉尼地鐵城市及西南綫城市段的工作已進入最後階段。當城市段開通後，擴展後的地鐵網絡會有八個新車站，預計繁忙時段的客流量將增加一倍以上。

### 香港以外地區的增長

我們會繼續在中國內地及海外探索其他業務增長機會，包括中東及其他「一帶一路」國家。

## 其他業務

### 昂坪360

隨著訪客人數增至77萬人次，昂坪360在2024年上半年的收入增加63.7%至2.39億港元，主要因為旅遊業持續復甦，加上成功開展一系列帶動景點客流及消費增長的推廣活動，包括季節性宣傳，以及與熱門IP角色合作。

### 八達通

今年上半年，公司應佔八達通控股有限公司的利潤減少16.7%至2.25億港元，主要因為經濟環境充滿挑戰，而零售市道亦受北上消費日漸增多所影響。截至2024年6月30日，在香港接納八達通付款的服務供應商已超過100,000家。八達通卡及其他儲值八達通產品的總流通量約有3,000萬張。

### 港鐵學院

港鐵學院致力提供鐵路管理及工程方面的專業課程，促進職業發展及建立人才梯隊，支援業界未來發展。港鐵學院於期內繼續將課程推廣至中學，讓有興趣的學生了解鐵路行業及相關職業發展機會。港鐵學院亦與其他院校合作，為「一帶一路」國家推出鐵路運輸課程，促進交流。

### MTR Lab

為支援「新增長引擎」策略支柱，港鐵成立了MTR Lab。截至2024年6月30日，MTR Lab已對多個香港及香港以外的創科基金及初創企業承諾投資，累計金額超過2.5億港元。2024年2月，MTR Lab的減碳獎賞平台Carbon Wallet，成為環境保護署「綠綠賞」電子積分計劃的首個積分兌換合作夥伴。截至2024年6月30日，Carbon Wallet的應用程式下載量超過16萬次，並與超過70個夥伴合作，一同在香港創建更完善的環保生態圈。MTR Lab旗下一家經營門禁系統

及電動車充電平台的附屬公司都市通科技有限公司，與其他業務夥伴合作，於2024年7月推出新電動車充電服務。

## 環境、社會及管治

作為心繫社區的企業，港鐵力求在其各個營運環節達致環境、社會及管治的高水平標準。我們於2024年訂立了43個與環境、社會及管治相關的關鍵績效指標，以衡量我們在實現減少溫室氣體排放、社會共融、發展及機遇這三大環境及社會目標，合共涉及十個重點範疇所取得的成效。

### 環境

我們於3月隆重舉辦綠鐵B「動」樂日社區活動，推廣低碳的生活習慣。此活動由港鐵的綠色大使綠鐵B率領，設有互動式「綠動樂區」及「Go Green」攤位遊戲，讓一家大小樂在其中。活動吸引超過8,000人次參與。我們的首輛電動巴士於6月投入客運服務，而按照計劃，我們預期購入35部巴士以取代現有巴士，以更環保的車輛為車隊升級，進一步減低公司的碳排放。期內，公司亦擴大可再生能源計劃，在觀塘站、屯門車廠和大圍車廠完成安裝太陽能光伏系統。

### 社會

作為全球領先的公共運輸服務提供者之一，港鐵致力確保其服務安全，讓所有乘客不論年齡或能力均可使用。公司亦致力制定各項在我們的工作場所和業務夥伴之間推行的舉措，並向公眾提供教育、就業，以及藝術欣賞的機會，倡導多元、平等及共融。

2024年年初，「Train' 出光輝每一程2.0」提供的培訓課程吸引超過1,000名學生參加，讓他們在2024年4月至5月舉辦的「社會創新挑戰賽」中，為各種社會共融議題探討創新的解決方案或計劃。「EmpowerZ」培訓先導計劃亦於5月

## 上半年回顧

推出，為十名來自不同族裔或殘疾人士提供就業機會、職場導師及適切的培訓。

今年上半年，港鐵亦於其網絡各處繼續舉辦藝術展覽和表演供市民欣賞，包括在旺角東站附近橋臺修復「九龍皇帝」曾灶財先生的5米長墨蹟，以及在香港站「港鐵藝術舞臺」舉行的一系列表演。

## 管治

公司致力達致高水平的企業管治標準，以保障股東及持份者的最佳利益，確保其業務活動合乎道德操守，並具透明度。

我們的企業風險管理框架涵蓋不同領域和活動，以保障公眾人士及員工的安全和健康，並在管理策略、營運、財務、合規和聲譽方面新出現的風險的同時，確保業務目標得以實現。該框架亦包括相關的防備及緩解措施，以提升抗逆能力及確保業務持續營運。我們會定期檢討重大風險，包括新出現的風險，以及與環境、社會及管治相關的風險，以應對不斷轉變的業務及營運環境。我們的「三道防線」框架亦有助確保公司積極、有效地管理風險。期內，我們修訂了企業風險管理手冊，涵蓋業內公認的最佳實務，並就特定風險範疇舉辦風險工作坊，改進行政人員的風險匯報及監察。

## 安全

一如既往，我們致力保障乘客及員工利益，以合理可行地確保鐵路營運安全為首要任務。截至2024年6月30日，重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故數目較2023年同期分別減少19%及9%，當中不少事故與扶手電梯有關。有見及此，我們推出多項活動向公眾，特別是青年人和長者宣傳安全使用扶手電梯。此外，我們亦繼續透過舉辦各項外展活動，包括「社區老友大使」、長者講座、「鐵路知多少」學校講座及「港鐵小站長」計劃，提高市民對一般鐵路安全的認識。

## 人力資源

截至2024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17,905和13,370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21,390名員工。香港港鐵員工於今年首六個月的自願流失率為7.0%。

面對競爭激烈的人力市場，港鐵致力吸引人才及留住員工。公司早前參與「機遇匯人才博覽展」和「全球人才高峰會」，有助我們聯繫全球頂尖人才。公司又透過展示多元共融的職場文化及發展機會、參與多元文化的就業博覽會、在九龍清真寺暨伊斯蘭中心舉辦招聘日，積極吸引少數族裔人士入職。公司亦積極培育年輕人才，與中學合辦工作實習計劃。

我們在公司的整體獎酬框架下提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期激勵計劃，以及多元化的事業發展機會。我們在員工培訓、事業發展及晉升階梯上投放大量資源。今年首六個月，我們為每名香港員工提供平均4.1天的培訓，並透過推廣不同的身心健康措施及家庭友善政策，促進員工的工作與生活平衡。除了為公司長遠業務發展及繼任規劃提供支援外，我們亦為青年人創造機遇，繼續為具潛質的畢業生提供一般管理和專業職能的見習管理人員計劃，並推行學徒及實習生招聘計劃。我們亦為今年合資格的暑期實習生提供加入見習管理人員計劃的有條件取錄安排。

港鐵採取積極聯繫員工的策略，持續聆聽員工心聲，回應員工需要和反饋，藉此創建更佳的員工體驗。2023年「員工投入度調查」結果、分析及見解已於2024年第一季向全體員工公布，是次調查結果較上一次調查有明顯改善。我們將通過公司層面及業務單位/職能層面的十個跟進行動工作小組，在未來18個月內就已確認的重點範疇制定及執行行動計劃。

## 財務表現

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	
	2024年	2023年	百萬港元	%
<b>總收入</b>	<b>29,271</b>	<b>27,574</b>	<b>1,697</b>	<b>6.2</b>
<b>經常性業務利潤<sup>ζ</sup></b>				
EBIT#				
香港客運服務				
– 香港車務營運	415	(774)	1,189	n/m
– 香港車站商務	1,897	1,798	99	5.5
香港客運服務總計	2,312	1,024	1,288	125.8
香港物業租賃及管理業務	2,154	1,990	164	8.2
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	486	290	196	67.6
其他業務、項目研究及業務發展開支	(178)	(146)	(32)	(21.9)
應佔聯營公司及合營公司利潤	673	632	41	6.5
<b>總經常性EBIT</b>	<b>5,447</b>	<b>3,790</b>	<b>1,657</b>	<b>43.7</b>
利息及財務開支	(517)	(626)	109	17.4
所得稅	(806)	(569)	(237)	(41.7)
非控股權益	(100)	(175)	75	42.9
<b>經常性業務利潤</b>	<b>4,024</b>	<b>2,420</b>	<b>1,604</b>	<b>66.3</b>
<b>物業發展利潤(除稅後)</b>				
香港	1,722	712	1,010	141.9
中國內地	18	20	(2)	(10.0)
<b>物業發展利潤(除稅後)</b>	<b>1,740</b>	<b>732</b>	<b>1,008</b>	<b>137.7</b>
<b>基本業務利潤<sup>ε</sup></b>	<b>5,764</b>	<b>3,152</b>	<b>2,612</b>	<b>82.9</b>
<b>投資物業公允價值計量收益(除稅後)</b>				
投資物業公允價值重新計量(虧損)/收益	(810)	21	(831)	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	1,090	1,005	85	8.5
<b>投資物業公允價值計量收益(除稅後)</b>	<b>280</b>	<b>1,026</b>	<b>(746)</b>	<b>(72.7)</b>
<b>公司股東應佔淨利潤</b>	<b>6,044</b>	<b>4,178</b>	<b>1,866</b>	<b>44.7</b>

ζ：經常性業務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(不包括在香港及中國內地的投資物業公允價值計量)

#：EBIT代表未計利息、財務開支及稅項前利潤

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之統稱

n/m：並無意義

我們欣然公布，截至2024年6月30日止六個月期間，受惠於香港及中國內地旅客更頻密的旅遊往來，本地、過境及高速鐵路(香港段)服務持續復甦，帶動集團經常性業務利

潤取得令人滿意的改善。集團物業發展業務錄得的利潤主要來自「港島南岸」第一期和第二期，以及「日出康城」第十一期。

## 上半年回顧

### 總收入

集團截至2024年6月30日止六個月內的總收入為292.71億港元，較2023年同期上升6.2%。收入上升，主要由於(i) 乘客量持續回升，尤其過境及高速鐵路(香港段)服務的乘客量，帶動香港車務營運收入增加；(ii)「圍方」和「THE SOUTHSIDE」兩個新商場自2023年下半年開張，並在2024年上半年帶來額外收入貢獻；及(iii)車站零售因免稅店恢復營運，帶來本期間整個六個月的租金收入，加上廣告收入亦有所改善，令香港車站商務收入增加。惟部分增幅被(i) 墨爾本都市鐵路的项目收入減少；及(ii) 斯德哥爾摩通勤鐵路專營權於2024年3月提前終止，導致瑞典業務收入減少而有所抵銷。

### 經常性業務利潤

截至2024年6月30日止六個月內，集團錄得經常性業務利潤40.24億港元，較去年同期的24.20億港元增加16.04億港元或66.3%。增幅主要由於香港車務營運的EBIT因上述乘客量回升而有所改善，加上2023年下半年就斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通計提虧損撥備後，在本期間並無錄得虧損，令瑞典業務的財務表現得以改善。

### EBIT

**香港車務營運：**截至2024年6月30日止六個月內，EBIT利潤為4.15億港元，而2023年同期則為EBIT虧損7.74億港元。改善幅度為11.89億港元，原因是(i) 乘客量回升，尤其過境及高速鐵路(香港段)服務的乘客量，及(ii) 根據票價調整機制的票價(在已計入票價優惠後)上調，為車務收入帶來增長。這些利好影響部分被以下因素所抵銷：(i) 與提升服務及通脹引致相關的經營開支上升(如員工薪酬、鐵路配套及維修保養費用增加)；及(ii) 支付予九鐵公司的每年非定額付款，隨著相關收入上升並且增幅按最高漸進比率的35%計算而增加。

**香港車站商務：**EBIT於期內增加9,900萬港元或5.5%至18.97億港元，主要由於車站零售租金收入因下列因素推動而上升：(i) 免稅店在本期間整個六個月恢復營業及(ii) 其他車站商店的租金寬減攤銷額於期內減少。此利好影響部分被須支付每年非定額付款的收入上升，導致支付予九鐵公司的每年非定額付款亦相應增加而有所抵銷。

**香港物業租賃及管理業務：**截至2024年6月30日止六個月內，EBIT增加1.64億港元或8.2%至21.54億港元，主要由於(i)「圍方」和「THE SOUTHSIDE」兩個新商場帶來額外貢獻；及(ii) 租金寬減的攤銷額於本期間減少，惟部分增幅被以下不利影響所抵銷：(i) 報告期內公司「國際金融中心二期」18層寫字樓的出租率下降；及(ii) 港人北上消費趨勢上升對零售市場的逐步復甦構成影響，拖累新訂租金整體下跌。

**中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司：**截至2024年6月30日止六個月的EBIT增加1.96億港元或67.6%至4.86億港元，主要由於去年下半年計提虧損撥備後，斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通於2024年並無錄得進一步虧損。惟部分EBIT的增幅被期內集團出售北京「銀座Mall」商場營運而產生的虧損所抵銷。

**其他業務、項目研究及業務發展開支：**截至2024年6月30日止六個月，有關業務錄得EBIT虧損1.78億港元，而2023年同期的EBIT虧損則為1.46億港元。虧損增加乃由於項目研究及業務發展開支增加，但部分虧損的增幅被「昂坪360」的財務表現改善所抵銷。

### 應佔聯營公司及合營公司利潤

截至2024年6月30日止六個月，應佔聯營公司及合營公司利潤增加4,100萬港元或6.5%至6.73億港元，主要為中國內地業務因乘客量回升而作出更大貢獻。

## 所得稅

截至2024年6月30日止六個月，所得稅增加2.37億港元或41.7%至8.06億港元，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除。2007/2008至2024/2025首六個月課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為54億港元（2007/2008至2023/2024課稅年度期間：51億港元）。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稅項扣除。本公司已於2022年6月16日向稅務上訴委員會發出上訴通知書。在與外聘大律師和稅務顧問商討上訴方案後，本公司決定在稅務上訴委員會的聆訊之開案陳詞中不再尋求最初款項和所轉承之負債的攤銷作稅務扣除。由於本公司已在過往年度考慮到最初款項和所轉承之負債的攤銷的稅務扣除存在不確定性，因而計提了相關的稅務撥備，故此本公司不需要計提額外的稅務撥備。

如上文所述，2007/2008至2024/2025首六個月課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為54億港元（2007/2008至2023/2024課稅年度期間：51億港元）。截至2024年6月30日，與最初款項和所轉承之負債的攤銷相關的稅務撥備計提合共為2億港元（截至2023年12月31日：2億港元）。稅務上訴委員會的上訴聆訊已於2024年年初舉行。

於2024年8月6日，稅務上訴委員會已作出有關決定（「稅務上訴委員會的決定」），否決了2011/2012至2017/2018課稅年度的每年定額付款及每年非定額付款

作稅務扣除，並決定就每年定額付款及每年非定額付款的相關利得稅評稅/補加評稅不可作稅務扣除。

本公司正在檢視稅務上訴委員會的決定。本公司已與外聘大律師和稅務顧問商討，其初步意見是本公司現時繼續持有有力的法律理據支持其立場。因此，截至本中期財務報告之日期，概無計提額外的稅務撥備。本公司仍在對稅務上訴委員會的決定進行檢視，本公司亦對此保留其立場。詳情請參閱本中期財務報告附註8B「所得稅」。

## 物業發展利潤(除稅後)

截至2024年6月30日止六個月，除稅後的物業發展利潤為17.40億港元，較2023年同期增加10.08億港元。利潤主要來自「港島南岸」第一期和第二期以及「日出康城」第十一期的進一步利潤入帳。

## 投資物業公允價值計量收益(除稅後)

截至2024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2.80億港元，當中包括：(i)進一步為集團去年收取的分攤投資物業（即「THE SOUTHSIDE」商場）的估值收益10.90億港元入帳，主要因為集團所需承擔的風險和責任在期末減少；及(ii)投資物業公允價值重新計量之虧損8.10億港元。

## 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2024年6月30日止六個月錄得公司股東應佔淨利潤60.44億港元，較2023年同期的淨利潤41.78億港元增加18.66億港元或44.7%。

## 綜合財務狀況

百萬港元	於2024年 6月30日	於2023年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
淨資產	<b>178,953</b>	178,856	97	0.1
總資產	<b>361,017</b>	346,426	14,591	4.2
總負債	<b>182,064</b>	167,570	14,494	8.6
負債總額 <sup>△</sup>	<b>70,418</b>	59,491	10,927	18.4
淨負債權益比率 <sup>δ</sup>	<b>27.5%</b>	26.5%		1.0個百分點

△：負債總額代表貸款及其他負債以及短期貸款

δ：淨負債權益比率代表淨負債總額492.85億港元(2023年12月31日：473.16億港元)(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1,789.53億港元(2023年12月31日：1,788.56億港元)的百分率

### 淨資產

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產微升0.1%至2024年6月30日的1,789.53億港元，主要由於(i)錄得截至2024年6月30日止六個月的淨利潤，當中部分被(ii)計提於2024年7月派付的2023年末期普通股息所抵銷。

### 總資產

總資產微升4.2%至3,610.17億港元，主要由於(i)現金、銀行結餘及存款增加，以及(ii)東涌綫延綫、屯門南延綫及古洞站項目相關的在建鐵路工程的增置。

### 總負債

總負債增加8.6%至1,820.64億港元，主要由於(i)淨提取貸款；及(ii)計提2023年末期普通股息。

### 負債總額及借貸成本

於2024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)為704.18億港元，較2023年12月31日的負債總額增加18.4%或109.27億港元。截至2024年6月30日止六個月，集團帶息借貸的加權平均借貸成本為年率3.8%，較2023年同期上升0.5個百分點。

## 綜合財務狀況撮要

於2024年6月30日

(十億港元)



### 淨負債權益比率及利息保障倍數

於2024年6月30日，淨負債權益比率為27.5%，較2023年12月31日的26.5%增加1.0個百分點，主要由於新鐵路項目的資本性開支以致淨負債增加。截至2024年6月30日止六個月，集團利息保障倍數為11.6倍，而2023年同期則為9.2倍。

## 綜合現金流量

百萬港元	截至6月30日止六個月	
	2024年	2023年
<b>經營活動所得的現金淨額</b>	<b>8,179</b>	<b>3,870</b>
(支付)/收取與物業發展有關的款項淨額	(21)	4,533
資本性開支	(7,571)	(5,200)
每年非定額付款	(2,355)	(323)
投資活動的其他現金流入淨額	323	205
<b>投資活動耗用的現金淨額</b>	<b>(9,624)</b>	<b>(785)</b>
淨提取債務，扣除租賃租金及利息付款淨額	10,680	5,223
融資活動的其他現金流出淨額	(221)	(376)
<b>融資活動所得的現金淨額</b>	<b>10,459</b>	<b>4,847</b>
匯率變動的影響	(217)	(110)
於期初分類為持作出售的出售組別而於期內已出售的現金、銀行結餘及存款	94	-
<b>現金、銀行結餘及存款增加</b>	<b>8,891</b>	<b>7,822</b>

### 經營活動所得的現金淨額

截至2024年6月30日止六個月，經營活動所得的現金淨額為81.79億港元，而2023年同期則為38.70億港元，主要由於期內經常性業務利潤上升及繳付的稅款減少所致。

### 支付與物業發展有關的款項淨額

支付與物業發展有關的款項淨額為2,100萬港元，包括(i)主要用於小蠔灣物業發展項目及「日出康城」物業發展項目的現金支出4.09億港元，當中被(ii)主要來自「日出康城」各物業發展項目的現金收取款項3.88億港元所抵銷。

### 資本性開支

資本性開支為75.71億港元，其中(i)44.56億港元用於增置香港現有鐵路及相關營運資產的投資(如車站改造工程、新列車及信號系統)、(ii)24.51億港元用於香港鐵路延綫項目、(iii)2.89億港元用於香港投資物業(尤其是「THE SOUTHSIDE」的裝修工程)，以及(iv)3.75億港元用於中國內地及海外附屬公司(如深圳地鐵十三號綫一期項目)。

### 融資活動

美國聯儲局於2024年上半年維持聯邦基金利率的目標區間不變，介乎5.25%至5.50%(年率，下同)。期內，美元有抵押隔夜融資利率(「SOFR」)在5.30%至5.40%之間窄幅波動，而三個月港元香港銀行同業拆息則從年初的5.15%跌至6月底的4.75%。

長期利率方面，10年期美國國庫債券孳息率由3.88%升至4.40%，而10年期港元掉期利率也由3.36%升至3.69%。

公司於2024年上半年共安排了157億港元的融資，包括141億港元年期介乎2至30年的中期票據，以及16億港元的5年期銀行信貸，當中約25億港元的融資是根據港鐵「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2024年6月底的綜合負債總額為704億港元，現金和存款結餘為313億港元，而未動用的承諾信貸額超過190億港元。

集團於首六個月的帶息借貸加權平均成本為3.8%(年率，下同)，而2023年同期則為3.3%。

### 理想融資模式及債務結構

理想融資模式反映公司的債務管理方針，有助確保債務結構審慎和穩健

(理想融資模式)與實際債務結構的比較  
於2024年6月30日

