

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



## 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 2024 年 6 月 30 日止六個月 未經審核業績公告

業績	截至 6 月 30 日止六個月		利好 / (不利) 變動
	2024 年	2023 年	
百萬港元			
總收入	<b>29,271</b>	27,574	6.2%
經常性業務利潤	<b>4,024</b>	2,420	66.3%
物業發展利潤	<b>1,740</b>	732	137.7%
投資物業公允價值計量收益	<b>280</b>	1,026	(72.7)%
本公司股東應佔淨利潤	<b>6,044</b>	4,178	44.7%

- 宣派中期普通股息每股 0.42 港元

#### 摘要

##### 香港業務

- 我們的經常性業務受惠於本地鐵路服務及過境服務乘客量的持續回升，以及高速鐵路（香港段）服務的強勁表現
- 重鐵網絡列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度維持於 99.9% 的世界級水平
- 高速鐵路（香港段）京滬動臥「夕發朝至」列車服務於 2024 年 6 月成功啟航
- 香港物業發展利潤為 17 億港元，主要來自「晉環」（「港島南岸」第一期）、「揚海」（「港島南岸」第二期）和「凱柏峰」（「日出康城」第十一期）
- 我們位於黃竹坑站旁的大型嶄新生活地標商場「THE SOUTHSIDE」於 2024 年 6 月開始全面試業

##### 中國內地及國際業務

- 墨爾本都市鐵路服務的專營權獲延長至 2027 年 11 月
- MTRX（提供往返斯德哥爾摩與哥特堡之間的城際客運服務）已於 2024 年 5 月完成出售
- 與客戶達成共識提早終止專營權協議後，我們分別於 2024 年 3 月及 2024 年 6 月順利把斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 的營運移交予新營運商

## 摘要 (續)

### 展望

- 儘管我們的經常性收入和利潤持續改善，但尤其是在全球經濟因各種挑戰和不確定因素而仍然波動的環境下，公司仍需要謹慎行事。我們將繼續實行審慎的財務管理，同時著力創新，實現卓越高效的營運
- 視乎施工及銷售進度，我們預期在 2024 年下半年為「海盈山」（「港島南岸」第四期）、「港島南岸」第五期、「朗賢峯」（何文田站第一期）、「瑜一」（何文田站第二期）和「凱柏峰」（「日出康城」第十一期）的物業發展利潤入帳
- 視乎市場情況而定，我們預期或有可能在未來 12 個月內為東涌東站第一期項目招標
- 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《香港主要運輸基礎發展藍圖》中規劃的項目
- 開通悉尼地鐵城市及西南綫城市段的籌備工作已進入最後階段
- 深圳地鐵十三號綫一期的項目首通段計劃於今年內開通運營

本公司董事宣布本公司及其附屬公司（「本集團」）截至 2024 年 6 月 30 日止六個月的未經審核中期業績如下：

### 綜合損益表

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2024 年 (未經審核)	2023 年 (未經審核)
香港車務營運收入	11,138	9,342
香港車站商務收入	2,638	2,415
香港物業租賃及管理業務收入	2,688	2,456
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬 公司收入	12,429	13,079
其他業務收入	378	282
	<b>29,271</b>	<b>27,574</b>
中國內地物業發展收入	-	-
<b>總收入</b>	<b>29,271</b>	<b>27,574</b>
香港車務營運開支		
- 員工薪酬及有關費用	(3,592)	(3,363)
- 保養及相關工程	(1,206)	(1,154)
- 水電費用	(1,093)	(1,175)
- 一般及行政開支	(391)	(349)
- 耗用的存料與備料	(288)	(263)
- 鐵路配套服務	(229)	(154)
- 政府地租及差餉	(91)	(77)
- 其他費用	(189)	(127)
	<b>(7,079)</b>	<b>(6,662)</b>
香港車站商務開支	(310)	(255)
香港物業租賃及管理業務開支	(525)	(458)

百萬元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2024 年 (未經審核)	2023 年 (未經審核)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬 公司開支	(11,720)	(12,547)
其他業務開支	(326)	(240)
項目研究及業務發展開支	(197)	(156)
	<b>(20,157)</b>	<b>(20,318)</b>
中國內地物業發展開支	(2)	(9)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營 開支	<b>(20,159)</b>	<b>(20,327)</b>
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	9,114	7,256
- 來自中國內地物業發展	(2)	(9)
	<b>9,112</b>	<b>7,247</b>
香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業 的權益	2,024	783
投資物業公允價值計量收益	280	1,005
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	<b>11,416</b>	<b>9,035</b>
折舊及攤銷	(2,906)	(3,046)
每年非定額付款	(1,434)	(1,052)
應佔聯營公司及合營公司利潤	673	632
未計利息、財務開支及稅項前利潤	<b>7,749</b>	<b>5,569</b>
利息及財務開支	(494)	(589)
除稅前利潤	<b>7,255</b>	<b>4,980</b>
所得稅	(1,111)	(627)
期內利潤	<b>6,144</b>	<b>4,353</b>
下列人士應佔：		
- 本公司股東	6,044	4,178
- 非控股權益	100	175
期內利潤	<b>6,144</b>	<b>4,353</b>

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2024 年 (未經審核)	2023 年 (未經審核)
<b>本公司股東應佔期內利潤：</b>		
- 來自經常性業務		
- 香港	3,482	2,227
- 香港以外	542	193
	<b>4,024</b>	2,420
- 來自物業發展		
- 香港	1,722	712
- 香港以外	18	20
	<b>1,740</b>	732
- 來自基本業務	<b>5,764</b>	3,152
- 來自投資物業公允價值計量	<b>280</b>	1,026
	<b>6,044</b>	4,178
<b>每股盈利：</b>		
- 基本	<b>0.97 港元</b>	0.67 港元
- 攤薄	<b>0.97 港元</b>	0.67 港元

## 綜合全面收益表

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2024 年 (未經審核)	2023 年 (未經審核)
期內利潤	<b>6,144</b>	4,353
期內其他全面(虧損)/收益(除稅及重新分類調整後)：		
不會重新分類至損益的項目：		
- 自用樓宇重估(虧損)/盈餘	(59)	18
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	(478)	(738)
- 非控股權益	(7)	(4)
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	155	(43)
	<b>(330)</b>	(785)
	<b>(389)</b>	(767)
期內全面收益總額	<b>5,755</b>	3,586
下列人士應佔：		
- 本公司股東	5,662	3,415
- 非控股權益	93	171
期內全面收益總額	<b>5,755</b>	3,586

## 綜合財務狀況表

百萬元	於 2024 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2023 年 12 月 31 日 (已審核)
<b>資產</b>		
<b>固定資產</b>		
- 投資物業	97,584	98,205
- 其他物業、機器及設備	104,709	103,721
- 服務經營權資產	37,054	36,710
	<u>239,347</u>	<u>238,636</u>
物業管理權	10	10
在建鐵路工程	7,178	4,256
發展中物業	41,923	41,728
遞延開支	496	378
聯營公司及合營公司權益	13,029	12,785
遞延稅項資產	657	603
證券投資	906	862
待售物業	2,736	1,939
財務衍生工具資產	223	240
存料與備料	2,667	2,557
應收帳項及其他應收款項	13,963	13,756
應收關連人士款項	6,616	5,802
現金、銀行結餘及存款	31,266	22,375
列為持作出售的出售組別的資產	-	499
	<u>361,017</u>	<u>346,426</u>
<b>負債</b>		
短期貸款	1,005	1,379
應付帳項、其他應付款項及撥備	76,384	76,682
本期所得稅	1,981	1,623
應付關連人士款項	6,124	2,614
貸款及其他負債	69,413	58,112
服務經營權負債	10,009	10,059
財務衍生工具負債	1,755	1,710
非控股權益持有者貸款	124	141
遞延稅項負債	15,269	15,151
列為持作出售的出售組別的負債	-	99
	<u>182,064</u>	<u>167,570</u>
<b>淨資產</b>	<u>178,953</u>	<u>178,856</u>
<b>股本及儲備</b>		
股本	61,084	61,083
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(302)	(269)
其他儲備	117,568	117,530
本公司股東應佔總權益	<u>178,350</u>	<u>178,344</u>
非控股權益	603	512
總權益	<u>178,953</u>	<u>178,856</u>

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 2024 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 2024 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是按照《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的適用披露規定編製。

本中期業績之初步公告所載有關截至 2023 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 2023 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 2023 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。

2024 年未經審核的中期財務報告須與 2023 年度財務報表一同閱讀。

香港會計師公會頒布了數項修訂的《香港財務報告準則》，該等修訂準則在本集團本會計期間首次生效。然而，並無任何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。

編製中期財務報告所採納的會計政策與編製 2023 年年度財務報表所採納的相同。

### 3. 保留溢利

截至 2024 年 6 月 30 日止六個月及截至 2023 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2024 年 1 月 1 日結餘	115,688
本公司股東應佔期內利潤	6,044
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(5)
建議及已批准股息	(5,533)
於 2024 年 6 月 30 日結餘	<u>116,194</u>

百萬港元	
於 2023 年 1 月 1 日結餘	116,228
本公司股東應佔年內利潤	7,784
來自重新計量界定福利計劃淨資產 / 負債的其他全面虧損	(194)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(2)
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）	(8,128)
於 2023 年 12 月 31 日結餘	<u>115,688</u>

### 4. 香港物業發展利潤 – 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益

香港物業發展利潤 – 分佔盈餘、收入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	
	2024 年	2023 年
分佔物業發展所得的盈餘、收入及未出售物業的權益	1,995	786
西鐵物業發展的代理費及其他收入	33	4
其他費用	(4)	(7)
香港物業發展利潤（除稅前）	<u>2,024</u>	<u>783</u>
香港物業發展利潤（除稅後）	<u>1,722</u>	<u>712</u>

截至 2024 年 6 月 30 日止六個月，本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤 17.22 億港元（2023 年：7.12 億港元）代表香港物業發展利潤 20.24 億港元（2023 年：7.83 億港元）及其相關所得稅支出 3.02 億港元（2023 年：7,100 萬港元）。



## 5. 投資物業公允價值計量收益

投資物業公允價值計量收益包括：

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2024 年	2023 年
投資物業公允價值重新計量虧損	(810)	-
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
	<u>280</u>	<u>1,005</u>

截至 2023 年 12 月 31 日止年度內，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。

於 2023 年 12 月 31 日，本集團在計入就該物業發展項目所需承擔的 36 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 14 億港元，並已於截至 2023 年 12 月 31 日止年度內的綜合損益表中確認。於 2023 年 12 月 31 日，已保留的遞延收益 36 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」。

截至 2024 年 6 月 30 日止六個月內，本集團於匯報期末重新評估所需承擔的風險和責任後，已於損益中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 10.90 億港元入帳（2023 年：10.05 億港元）。

## 6. 所得稅

A 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	
	2024 年	2023 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	851	525
- 香港以外稅項	251	138
	<u>1,102</u>	<u>663</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	2	(57)
- 超過相關折舊的折舊免稅額	111	(13)
- 物業重估	-	(16)
- 撥備及其他	(108)	41
- 使用權資產	(10)	2
- 租賃負債	14	7
	<u>9</u>	<u>(36)</u>
	<u>1,111</u>	<u>627</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 2024 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%（2023 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 2023 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%（2023 年：16.5%）計算，而在香港以外產生的該等遞延稅項撥備則按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

本集團已應用與支柱二所得稅相關的暫時性強制豁免，有關確認和披露相關的遞延稅項資產和負債資料，並在稅項產生時作本期稅項入帳（如有）。截至 2024 年 6 月 30 日止六個月內，本集團與支柱二範本規則相關的本期稅項為零港元。

**B** 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）。如以前年度所披露：

- (i) 香港稅務局（「稅務局」）認為該款項不可從本公司的應評稅利潤計算中扣除，因而向本公司發出就 2009/2010 至 2017/2018 課稅年度相應的利得稅評稅/補加評稅通知書。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已對該等評稅/補加評稅（就該款項能否從應評稅利潤計算中扣除）提出反對，及已就該等補加稅款申請暫緩繳款。稅務局已同意該等補加稅款的暫緩繳款，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，而該等補加稅款的繳款已被稅務局暫緩。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」。
- (ii) 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，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/補加評稅，即認定該款項不可從相關課稅年度本公司的應評稅利潤計算中扣除。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發出上訴通知書。
- (iii) 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。

## 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	
	2024 年	2023 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 (2023 年：每股 0.42 港元)	<b>2,614</b>	<b>2,610</b>
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 (2023 年：有關 2022 年度的每股 0.89 港元)	<b>5,533</b>	<b>5,520</b>

於匯報期末後宣派的 2024 年中期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

公司的股息政策為漸進式普通股息政策。政策目的是每年穩步增加或最少維持以港元計的每股普通股息。就建議任何期內之應付股息時，董事局會考慮（其中包括）公司的財務表現以及將來的融資需要。董事局已議決以現金派發截至 2024 年 6 月 30 日止六個月的中期股息每股 0.42 港元。中期股息預計於 2024 年 9 月 17 日派發予於 2024 年 9 月 4 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 2024 年 6 月 30 日止六個月的本公司股東應佔利潤 60.44 億港元（2023 年：41.78 億港元），及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 6,210,898,154 股（2023 年：6,196,252,133 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2024 年 6 月 30 日止六個月的本公司股東應佔利潤 60.44 億港元（2023 年：41.78 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 6,218,725,473 股（2023 年：6,202,341,238 股）計算。

若根據來自基本業務的本公司股東應佔利潤 57.64 億港元（2023 年：31.52 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 0.93 港元（2023 年：0.51 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，以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別行政區政府（「香港特區政府」或「政府」）的項目管理服務。

須呈報業務類別的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 2024 年	2023 年	截至 6 月 30 日止六個月 2024 年	2023 年
香港客運服務				
- 香港車務營運	11,138	9,342	415	(774)
- 香港車站商務	2,638	2,415	1,897	1,798
	<b>13,776</b>	11,757	<b>2,312</b>	1,024
香港物業租賃及管理業務	2,688	2,456	2,154	1,990
中國內地及國際鐵路、物業租賃 及管理業務	12,429	13,079	486	290
中國內地物業發展	-	-	(2)	(9)
其他業務	378	282	19	10
	<b>29,271</b>	27,574	<b>4,969</b>	3,305
香港物業發展			2,024	783
項目研究及業務發展開支			(197)	(156)
投資物業公允價值計量收益			280	1,005
應佔聯營公司及合營公司利潤			673	632
未計利息、財務開支及稅項前利潤			7,749	5,569
利息及財務開支			(494)	(589)
所得稅			(1,111)	(627)
期內利潤			<b>6,144</b>	4,353

截至 2024 年 6 月 30 日止六個月，本公司股東應佔來自物業發展的利潤 17.40 億港元（2023 年：7.32 億港元）代表香港物業發展利潤 20.24 億港元（2023 年：7.83 億港元）、中國內地物業發展虧損 200 萬港元（2023 年：900 萬港元）及其相關利息、財務開支和所得稅開支 2.82 億港元（2023 年：4,200 萬港元）。

截至 2024 年 6 月 30 日止六個月，本公司股東應佔來自投資物業公允價值計量的利潤 2.80 億港元（2023 年：10.26 億港元）代表投資物業公允價值重新計量虧損 8.10 億港元（2023 年：零港元）、初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益 10.90 億港元（2023 年：10.05 億港元）及其相關所得稅抵免零港元（2023 年：2,100 萬港元）。

本集團於 2024 年 5 月出售北京「銀座 Mall」商場和瑞典 MTRX 之營運，以及分別提早於 2024 年 3 月及 2024 年 6 月終止瑞典斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 的專營權。因此，截至 2024 年 6 月 30 日止六個月內，包含在「中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務的利潤 / (虧損) 貢獻」有淨虧損總額 1 億港元與此有關，並主要為本集團出售北京「銀座 Mall」商場營運所錄得之虧損。

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	
	2024 年	2023 年
香港特別行政區（所屬地）	<b>16,837</b>	14,474
澳洲	<b>7,812</b>	8,414
中國內地及澳門特別行政區	<b>937</b>	878
瑞典	<b>2,139</b>	2,394
英國	<b>1,546</b>	1,414
	<b>12,434</b>	13,100
	<b>29,271</b>	27,574

## 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正式申索。香港

特區政府知會本公司，對本公司於高速鐵路工程項目委託協議下的履約責任當中之數個範疇作出關注（「**關注範疇**」），並要求本公司就此提供更多資訊和說明。本公司正在檢視該關注範疇的要求，並將在完成檢視後與香港特區政府展開溝通，務求回應該政府關注範疇。

(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 2024 年 6 月 30 日，本公司並無就下列各項於中期財務報告作出任何撥備：

- (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 2024 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正式索償或仲裁的任何通知，以及本公司與香港特區政府就關注範疇的任何溝通之最終結果在現階段而言仍極不確定；(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 2024 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 3,100 萬港元（2023 年：3,900 萬港元）。於 2024 年 6 月 30 日，香港特區政府尚未支付的費用合共 1.63 億港元（2023 年 12 月 31 日：1.44 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 2024 年 6 月 30 日止六個月內，本公司已耗用 5,900 萬港元（2023 年：9,300 萬港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2023 年：零港元）。於 2024 年 6 月 30 日，在扣除已耗用的金額後，餘下的 2.48 億港元的撥備（2023 年 12 月 31 日：3.07 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 2024 年 6 月 30 日止六個月內，本公司已耗用 100 萬港元（2023 年：2,400 萬港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2023 年：零港元）。於 2024 年 6 月 30 日，在扣除已耗用的金額後，餘下的 7.61 億港元的撥備（2023 年 12 月 31 日：7.62 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 2024 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 2024 年 6 月 30 日，本集團的應收帳項及其他應收款項為 139.63 億港元（2023 年 12 月 31 日：137.56 億港元），其中應收帳項為 57.20 億港元（2023 年 12 月 31 日：57.39 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 2024 年 6 月 30 日，以到期日劃分的應收帳項之帳齡分析如下：

	2024 年 6 月 30 日 (未經審核)	2023 年 12 月 31 日 (經審核)
百萬港元		
未到期款項	5,084	5,118
過期 30 日內未付	206	218
過期多於 30 日但於 60 日內未付	107	89
過期多於 60 日但於 90 日內未付	53	29
過期多於 90 日未付	270	285
應收帳項總額	5,720	5,739
其他應收款項及合約資產	8,243	8,017
	<b>13,963</b>	<b>13,756</b>

B 於 2024 年 6 月 30 日，應付帳項、其他應付款項及撥備為 763.84 億港元（2023 年 12 月 31 日：766.82 億港元），其中應付帳項及應計費用為 230.08 億港元（2023 年 12 月 31 日：212.55 億港元）。於 2024 年 6 月 30 日，以到期日劃分應付帳項的分析如下：

	2024 年 6 月 30 日 (未經審核)	2023 年 12 月 31 日 (經審核)
百萬港元		
30 日內到期或即期	7,996	9,191
30 日後至 60 日內到期	2,187	2,188
60 日後至 90 日內到期	979	951
90 日後到期	5,294	4,460
	16,456	16,790
租金及其他可退還按金	2,668	2,498
應計僱員福利	2,475	1,967
應付本公司其他股東之股息	1,409	-
應付帳項及應計費用總額	23,008	21,255
其他應付款項、遞延收益及撥備	50,116	52,303
合約負債	3,260	3,124
	<b>76,384</b>	<b>76,682</b>

## 12. 買賣或贖回上市證券

截至 2024 年 6 月 30 日止六個月內，本公司分別於 2024 年 3 月 24 日及 2024 年 3 月 25 日以票面值贖回 10 億人民幣（12 億港元）及 2.50 億人民幣（2.99 億港元）債券。該債券在贖回之前於香港聯合交易所上市。除上述披露外，截至 2024 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 2024 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 7,454,157 股本公司普通股份，總代價約為 2.07 億港元。

## 13. 集團資產押記

於 2024 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 6.59 億人民幣（7.10 億港元）的銀行貸款提供抵押。

於 2024 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一期相關票務及非票務收入為一項總額 32 億人民幣（34 億港元）的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，本集團於 2024 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. 公司管治

在截至 2024 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 C1《企業管治守則》所載的守則條文。

## 15. 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](http://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 2024 年 9 月中向股東寄發，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	
	2024 年	2023 年
<b>香港車務營運</b>		
總乘客人次 (百萬計)		
- 本地鐵路服務	<b>787.5</b>	777.2
- 過境服務	<b>46.5</b>	28.1
- 高速鐵路 (香港段)	<b>12.7</b>	7.6*
- 機場快綫	<b>6.2</b>	4.6
- 輕鐵及巴士	<b>104.5</b>	102.6
平均乘客人次 (千計)		
- 本地鐵路服務 (周日)	<b>4,651.1</b>	4,599.1
- 過境服務 (每日)	<b>255.5</b>	155.1
- 高速鐵路 (香港段) (每日)	<b>69.7</b>	45.6*
- 機場快綫 (每日)	<b>34.4</b>	25.2
- 輕鐵及巴士 (周日)	<b>608.3</b>	596.4
<b>財務</b>		
EBITDA 邊際比率 <sup>^</sup>		
- 包括中國內地及國際附屬公司	<b>31.1%</b>	26.3%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 <sup>°</sup>	<b>49.9%</b>	46.4%
EBIT 邊際比率 <sup>*</sup>		
- 包括中國內地及國際附屬公司	<b>16.3%</b>	11.4%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 <sup>°</sup>	<b>25.5%</b>	19.8%
本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤 (百萬港元)	<b>1,722</b>	712
本公司股東應佔來自基本業務的利潤 (百萬港元)	<b>5,764</b>	3,152

\* 高速鐵路 (香港段) 服務於 2023 年 1 月 15 日恢復，乘客人次只計算 2023 年 1 月 15 日至 2023 年 6 月 30 日之間的日數

<sup>^</sup> 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

<sup>°</sup> 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 124.29 億港元及 117.22 億港元 (2023 年：130.79 億港元及 125.56 億港元)

<sup>\*</sup> 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、收入及未出售物業的權益、投資物業公允價值計量收益和應佔聯營公司及合營公司利潤) 佔總收入之百分率

<sup>°</sup> 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入、開支、和折舊及攤銷分別為 124.29 億港元、117.22 億港元及 2.23 億港元 (2023 年：130.79 億港元、125.56 億港元及 2.42 億港元)

## 行政總裁回顧及展望

2024 年是公司開始營運地鐵服務第 45 年，我欣然向各位報告香港鐵路有限公司於本年首六個月的業務活動及表現。

自 1979 年以來，港鐵及其鐵路與香港建立了深厚密切的連繫，與活力充沛的社區和市民一同成長，並有幸在這城市寫下擠身全球最重要金融和貿易中心之一的成功故事之際作出貢獻。隨著香港社會在疫後持續復甦，我們現時亦積極參與譜寫新篇章。未來幾年，多個新鐵路項目將陸續動工，以進一步連繫社區，讓我們為更多市民提供安全可靠的服務，並與鄰近的大灣區城市締結更緊密聯繫。對於能夠在這重要發展階段參與建設香港，我們深感欣喜。

我們正處身於充滿挑戰的營運環境，儘管經常性業務收入有所回升，但我們在香港境內和境外的營運仍要面對不確定的宏觀經濟環境、地緣政治風險和消費趨勢。為此，我們必須持續審慎理財，透過創新的業務營運來提高效率，同時推動業務增長。我們持續帶動收入增長的能力不僅可以為股東創造價值，亦有助建設一流的交通運輸網絡，從而推動城市的長遠可持續發展。

期內，本地鐵路服務乘客量持續恢復，而香港及中國內地旅客使用過境服務和高速鐵路（香港段）服務出行亦日益頻繁。我們的物業租賃業務也受惠於兩個新商場開業。同時，公司正加緊開展新鐵路基建項目，這些項目將為香港的未來發展奠定基礎。

今年港鐵會舉辦一系列誌慶活動，慶祝服務香港 45 載。我們在紅磡站舉辦「站見」鐵路展，與市民一起回顧鐵路歲月，細味每段鐵路情懷。

### 業務表現和增長

為保持港鐵在鐵路運輸領域的全球領導地位，我們在服務和可靠性上力求卓越，致力以「載·向未來」為目標，將創新技術與科技引進到營運、維修及顧客服務。今年首六個月，香港重鐵網絡的乘客車程準時度及列車按照編定班次行走均繼續達致 99.9% 的世界級水平。我們斥資 13 億港元提升自動收費系統的工作亦取得重大進展，可為乘客提供更多電子支付方式，帶來更多便利。我們亦透過雲端人工智能平台「智慧列車規劃」，完成了屯馬綫和港島綫的列車調度規劃。此平台由港鐵與阿里巴巴合作開發，旨在優化列車里程調節及規劃。

港鐵在 3 月宣布 2024/2025 年度的整體票價調整幅度為+3.09%，幅度符合「負擔能力上限」安排。有關安排旨在確保票價繼續維持在可負擔水平之餘，亦為鐵路系統的維修、升級及更新提供所需資金，惠及廣大乘客。同時，我們亦提供一系列全方位的優惠、全月通及折扣，使票價盡量維持在可負擔水平。

於 2024 年 6 月 30 日，港鐵有 14 個發展中的住宅物業項目，將於未來數年為香港房屋市場提供約 12,000 個單位。期內，物業發展項目的預售活動繼續進行。商用物業方面，黃竹坑站旁的生活地標商場「THE SOUTHSIDE」，已於 2024 年 6 月全面開張試業，為社區帶來全新的購物、餐飲、娛樂和服務體驗。

公司已就政府《鐵路發展策略 2014》及北部都會區的發展策略的多個項目開展主要建造工程，包括東涌綫延綫、東鐵綫古洞站及屯門南延綫，這些項目將有助促進現有和新興人口稠密地區的長遠可持續發展。我們的「鐵路加物業」經營模式帶來的財務貢獻將為上述項目提供資金。該模式推動基建以具成本效益的方式發展，同時亦有助在鐵路車站周邊構建充滿活力的綜合社區。今年 3 月，行政長官會同行政會議批准興建洪水橋站，該中途站將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。

港鐵的中國內地及國際業務是公司增長策略及品牌發展的重要組成部分。我們喜見澳洲墨爾本都市鐵路網絡專營權獲延長至 2027 年 11 月，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。英國伊利沙伯綫方面，我們亦積極競逐下一輪的專營權。我們亦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。我們於去年年報中，報告了提前終止斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 專營權的協議，這兩項服務的營運移交工作已於期內完成。公司亦已於 2024 年 5 月完成出售 MTRX。

## 財務表現

2024 年上半年，來自經常性業務的股東應佔利潤為 40.24 億港元，去年同期為 24.20 億港元，主要因為過境服務、本地鐵路服務和高速鐵路（香港段）的乘客量持續回升。期內物業發展利潤亦上升至 17.40 億港元，因此來自基本業務的利潤增加 82.9%至 57.64 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）2.80 億港元，公司股東應佔淨利潤按年增加 44.7%至 60.44 億港元，相當於每股盈利 0.97 港元。

董事局已宣派中期股息每股 0.42 港元，與 2023 年首六個月相同。

## 展望

港鐵竭力提供安全、高效及環保的鐵路運輸服務，確保服務對所有人，無論年齡、能力或社會經濟地位，均屬可負擔並且無障礙。同時，公司亦致力為股東創造價值。這兩個目標並非背道而馳，事實上我們越能夠從業務賺取回報，就越能為香港未來的增長和成功投放更多資源。

我們的經常性業務收入及利潤自疫情後均有所改善，這都有利於公司日後的規劃及發展。儘管如此，在當前過渡時期，全球經濟依然因為地緣政治壓力及高利率而波動，我們仍需審慎行事。

在後疫情時代，「新常態」一詞形容自疫情以來消費者和出行人士新興的行為模式。在過去一年半，我們樂見本地鐵路服務及過境服務的乘客量緩步回升，因為這不僅帶動收入，並對我們的車站零售及免稅店業務亦產生正面的連帶反應。然而，過境及海外旅遊的增長能否帶動港鐵網絡的乘客量，這都有待觀察。我們來自車站商務、物業租賃及廣告業務的收入，亦將在一定程度上取決於宏觀經濟因素和消費趨勢。

政府撤銷若干因買賣住宅物業而徵收的印花稅，為樓市帶來一定程度的起色，然而這措施對今年下半年以至往後更長時間帶來的影響仍有待觀察。物業市場亦將受到全球經濟前景及利率走勢的不確定性影響。視乎市況而定，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，而我們仍然以小蠔灣項目首批居民於 2030 年入伙為目標。我們已為「港島南岸」第五期、「日出康城」第十三期及「油塘通風樓」申請預售樓花同意書。視乎施工及銷售進度，我們預期在今年下半年會為「港島南岸」第四期及第五期、何文田站第一期及第二期和「日出康城」第十一期的物業發展利潤入帳。



我們為參與香港基建及社會發展的下一階段而振奮，致力「建設無限未來」，以世界級的鐵路服務連繫各個社區、促進增長及加強跨境經濟聯繫。除《鐵路發展策略 2014》下正在推展的項目外，我們將繼續探索其他鐵路項目，包括全面配合政府去年年底公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》下的鐵路項目，為香港長遠經濟前景作出貢獻。

為應對當前種種外部挑戰，確保有充裕資源支持香港基建下一階段發展，我們將繼續審慎理財，同時著力創新，實現卓越高效的營運。這些基石將使我們得以達致可持續增長，也能堅守「推動城市前行」的使命。

我們的中國內地及海外業務是公司未來增長的重要支柱，我們會一如既往繼續探索新機遇，使收入來源實現地域多元化，同時在香港以外正在增長的市場推廣港鐵品牌。我們期待開通悉尼地鐵城市及西南綫城市段。另外，我們正全力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。

最後，我謹藉此機會祝賀歐陽伯權博士獲政府繼續委任為公司董事局主席。我期待與主席、董事局、管理層，以及港鐵全球數萬名員工攜手合作，致力在香港乃至世界各地推動城市前行。

行政總裁

金澤培博士

香港，2024年8月15日

## 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		增／（減） 百分率
	2024 年	2023 年	
<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。重鐵服務只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。

### **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

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月		增／(減) 百分率
	2024 年	2023 年	
<b>香港車站商務</b>			
車站零售租金收入	<b>1,787</b>	1,640	9.0
廣告收入	<b>496</b>	416	19.2
電訊業務收入	<b>296</b>	309	(4.2)
其他車站商務收入	<b>59</b>	50	18.0
總收入	<b>2,638</b>	2,415	9.2
EBITDA	<b>2,328</b>	2,160	7.8
EBIT	<b>1,897</b>	1,798	5.5
EBITDA 邊際比率(%)	<b>88.2%</b>	89.4%	(1.2)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	<b>71.9%</b>	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。我們會一如既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%、便利店約佔 11%、乘客服務約佔 12%，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		增／（減） 百分率
	2024 年	2023 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>2,545</b>	2,324	9.5
物業管理業務收入	<b>143</b>	132	8.3
總收入	<b>2,688</b>	2,456	9.4
EBITDA	<b>2,163</b>	1,998	8.3
EBIT	<b>2,154</b>	1,990	8.2
EBITDA 邊際比率(%)	<b>80.5%</b>	81.4%	(0.9)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	<b>80.1%</b>	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 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」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」是其中的一個重要部分，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東站的道岔安裝和路軌改道，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，港鐵亦配合行政長官去年公布的《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 億人次乘客提供世界級的鐵路運輸服務。

截至6月30日止六個月 百萬港元	中國內地及國際業務						總計		
	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					
	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
<b>經常性業務(虧損)/利潤 (已扣除非控股權益)</b>	<b>(132)</b>	<b>(9)</b>	<b>n/m</b>	<b>368</b>	<b>(32)</b>	<b>n/m</b>	<b>236</b>	<b>(41)</b>	<b>n/m</b>
<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
<b>總經常性業務利潤/(虧損) (扣除業務發展開支前)</b>	<b>269</b>	<b>326</b>	<b>(17.5)</b>	<b>415</b>	<b>(5)</b>	<b>n/m</b>	<b>684</b>	<b>321</b>	<b>113.1</b>
<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。

## 歐洲

### 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 旗下另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 6 月推出，為十名來自不同族裔或殘疾人士提供就業機會和適切的培訓及導師指導。

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薹修復「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，並在管理新出現在策略、營運、財務、合規和聲譽方面的風險的同時，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。

## 上半年回顧 – 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 <sup>#</sup>				
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。

### **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) 墨爾本都市鐵路的項目收入減少；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。詳情請參閱本中期業績公告中上文所載的附註 6B「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

<sup>^</sup>：負債總額代表貸款及其他負債以及短期貸款

<sup>δ</sup>：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。

### 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
經營活動所得的現金淨額	8,179	3,870
(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
投資活動耗用的現金淨額	(9,624)	(785)
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)
融資活動所得的現金淨額	10,459	4,847
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	-
現金、銀行結餘及存款增加	8,891	7,822

### 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，包括約 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%。截至 2024 年 6 月底，集團約 64% 的借貸為定息借貸。

承董事局命  
金澤培博士  
行政總裁

香港，2024 年 8 月 15 日

### 暫停辦理成員登記手續

本公司成員登記冊將於 2024 年 8 月 30 日至 2024 年 9 月 4 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 2024 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 2024 年 8 月 29 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\*、鄭恩基\*、許少偉\*、劉麥嘉軒\*、李惠光\*、吳永嘉\*、唐家成博士\*、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(李頌恩)\*\**

*執行總監會成員：金澤培博士、楊美珍、鄭惠貞、蔡少綿、鄧輝豪、樊米高、李家潤博士、馬琳、鄧智輝及黃琨暉*

\* 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。