

2023年中期業績報告

2023年8月10日

前瞻性陳述

本公布內部分陳述可被視為前瞻性陳述。此等前瞻性陳述包含已知及未知的風險、不明朗情況及其他因素，而這些風險、不明朗情況及其他因素有機會導致公司的實際表現、財務狀況或業績與此等前瞻性陳述所隱含的任何日後表現、財務狀況或業績存在重大差異。

2023年中期業績報告

業務回顧

財務業績

展望

業務回顧



2023年上半年摘要

香港經常性業務

- 計及來自新鐵路線的貢獻，本地鐵路服務更已錄得相當於疫情前水平90%以上的乘客量
- 列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均保持於99.9%的世界級水平
- 完成票價調整機制檢討
- 大圍站新商場「圍方」已於7月開業

物業發展

- 「THE SOUTHSIDE」商場之公允價值計量收益已作初始入帳

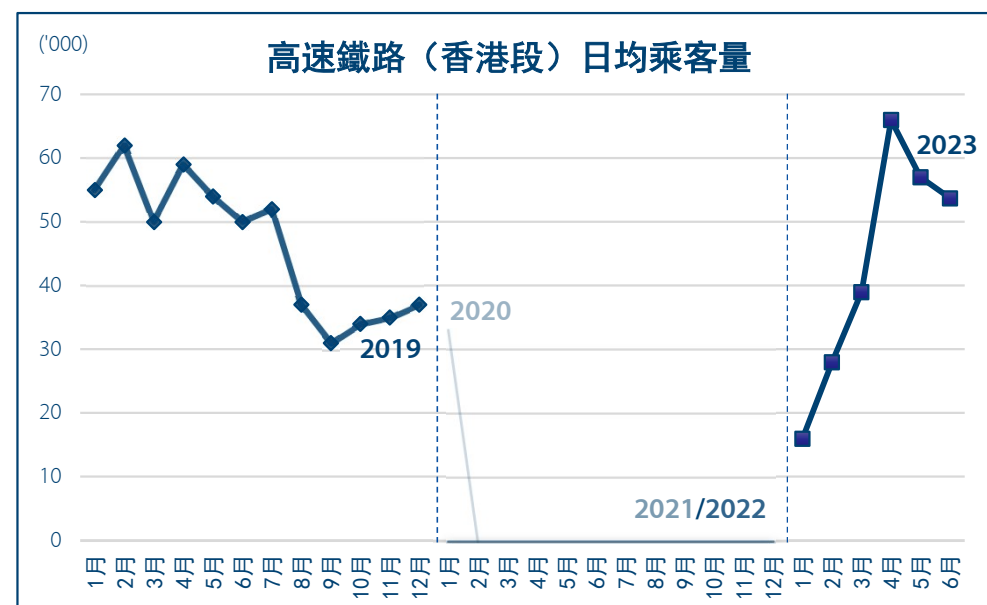
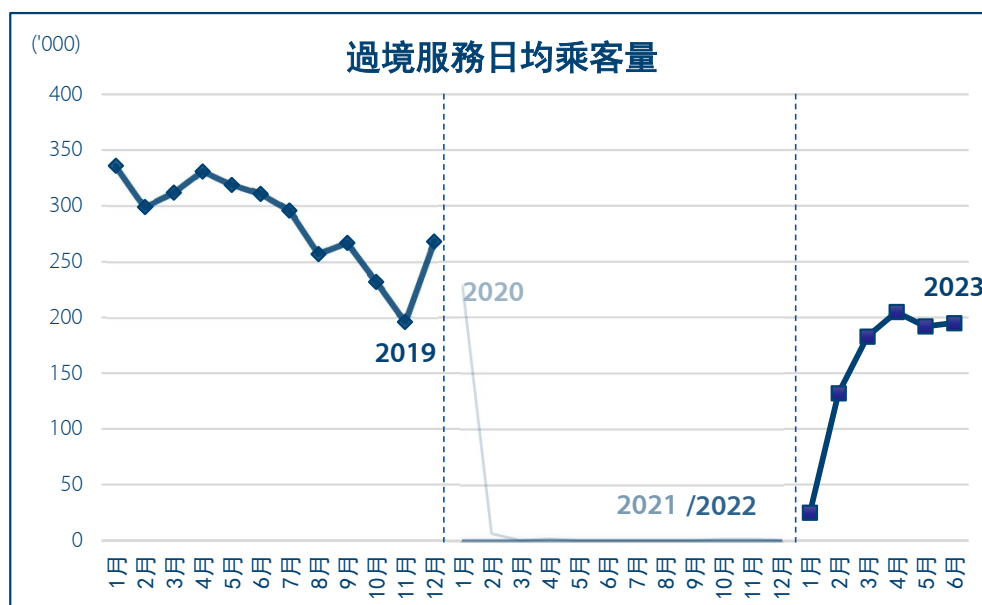
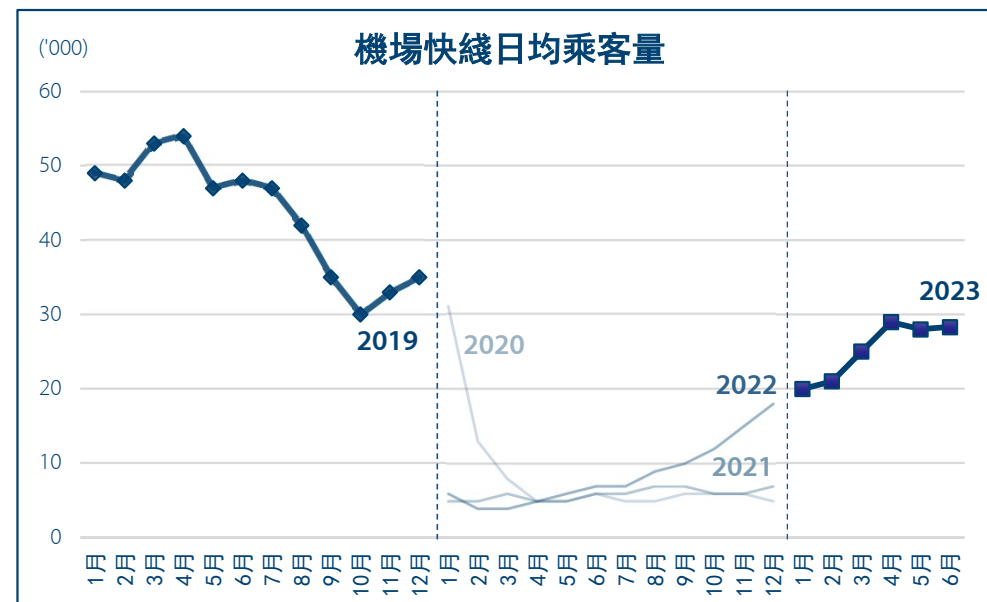
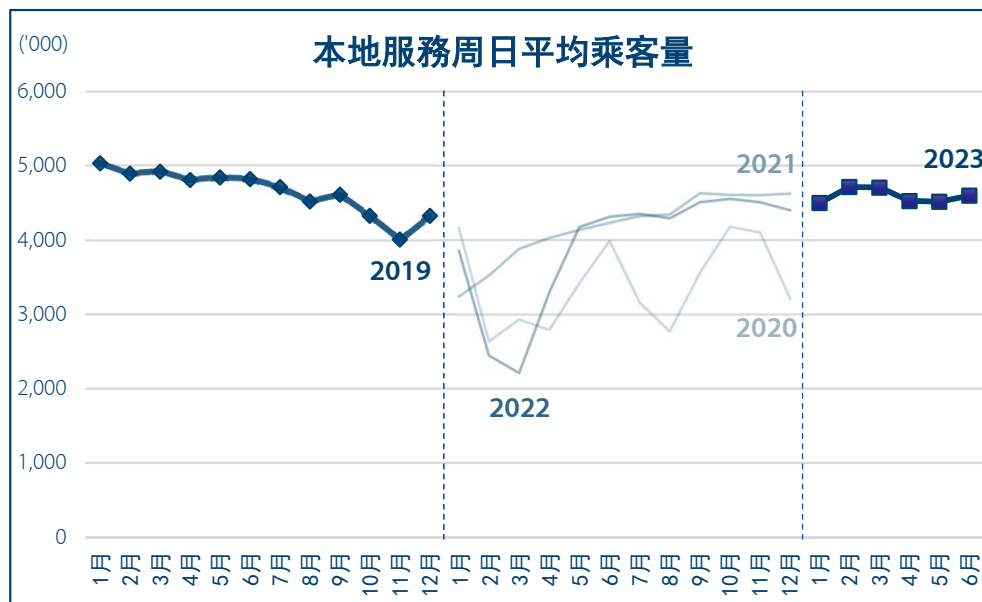
新項目

- 已就東涌綫延綫簽訂項目協議並開始動工
- 屯門南延綫及古洞站項目協議與政府進行的磋商已進入後期階段

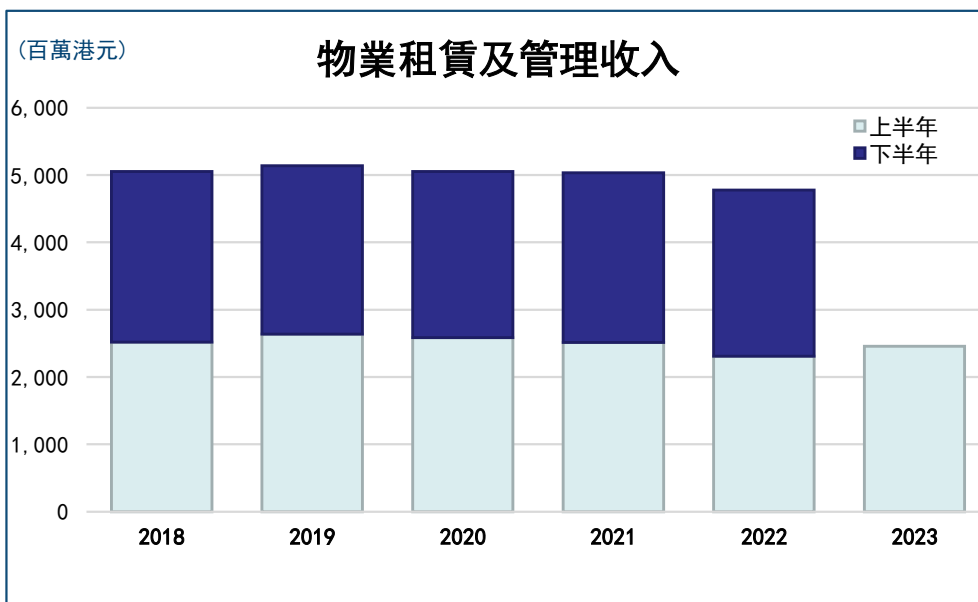
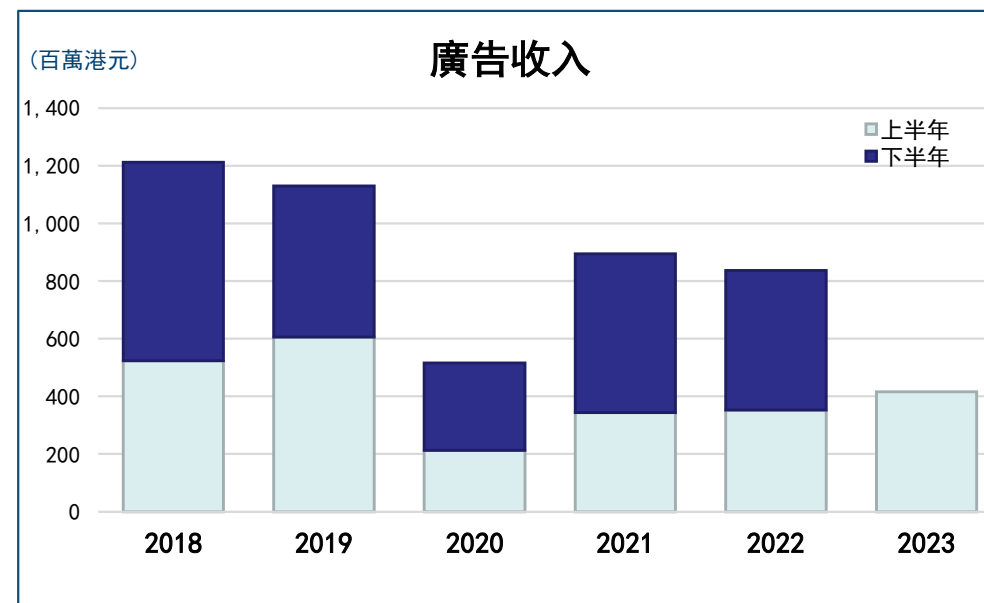
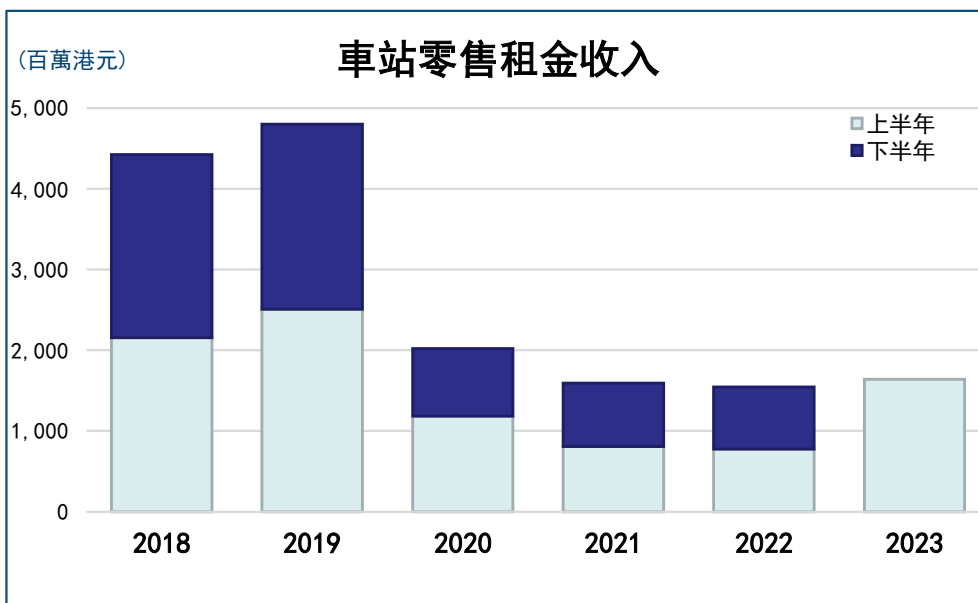
香港以外的業務

- 墨爾本都市鐵路服務及英國的South Western Railway之專營權分別獲延長至2026年年中及2025年5月
- 斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通持續面對營運和財務表現的挑戰

2023上半年乘客量回升



2023上半年租金及廣告收入回升



維持財政可持續性

票價調整機制檢討
引入香港物業發展利潤掛鈎

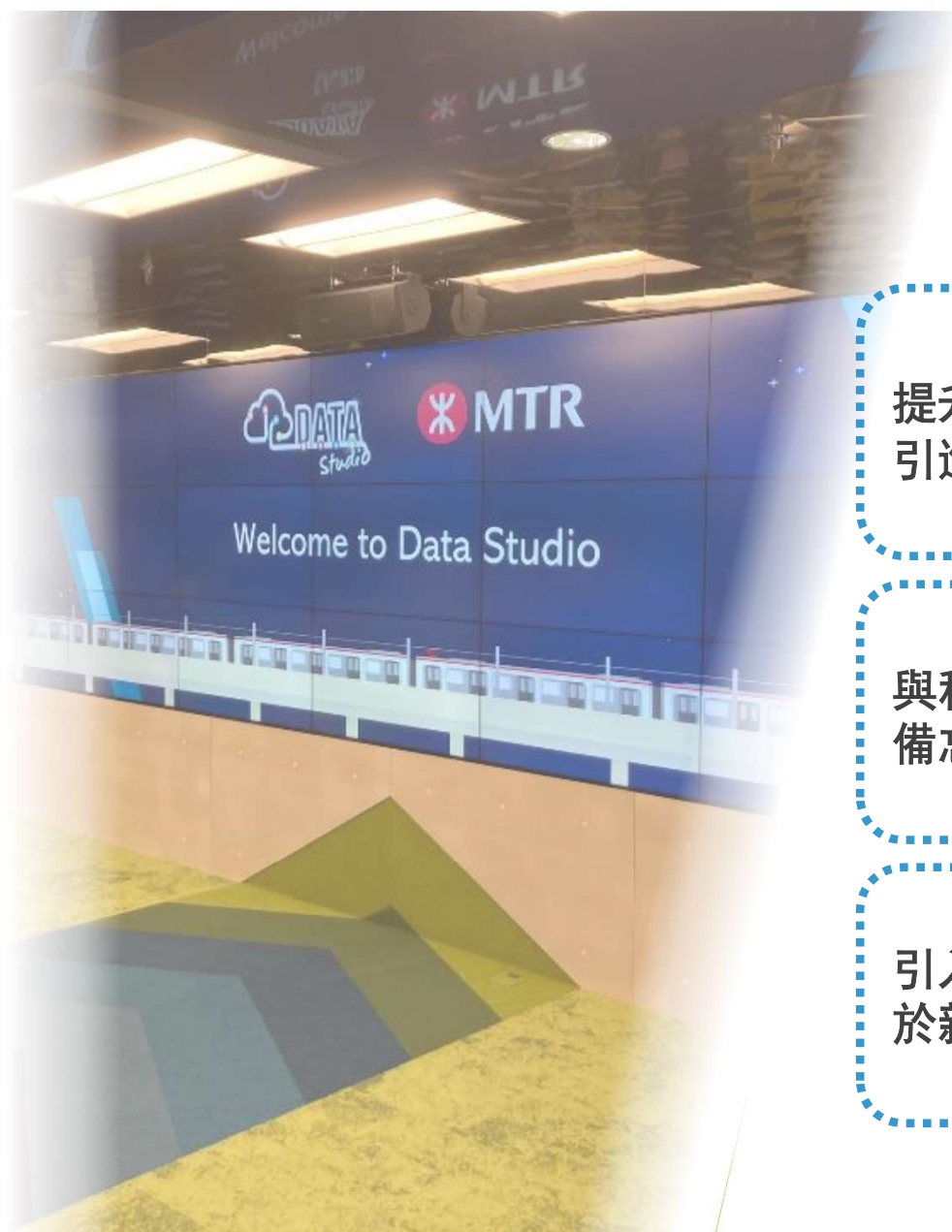


「鐵路加物業」綜合發展模式 穩定財務基礎

推展新鐵路項目

鐵路資產更新及保養

推動智慧鐵路



提升車站出入閘機
引進更多電子支付選項



與科研機構簽訂鐵路創科研發合作
備忘錄



引入新科技和環保元素
於新鐵路項目的設計、建造及營運



新鐵路項目

東涌綫延綫

- 2023年2月簽署項目協議
- 工程已於今年5月展開，預計於2029年竣工
- 項目會以鐵路加物業模式發展，相關總樓面面積為約63萬平方米（住宅：約46萬平方米；商業：約6萬平方米；寫字樓：約11萬平方米）

註：不包括機場鐵路掉頭隧道延展段



動工典禮



其他新鐵路項目

- 屯門南延綫及東鐵綫古洞站的項目協議與政府進行的磋商已進入後期階段，目標動工日期為2023年
- 北環綫主綫的設計工程仍在進行中



為現有零售物業組合增加近30%總樓面面積



「圍方」於2023年7月22日試業

大圍站「圍方」

- 總樓面面積：60,620 平方米
- 層數：4
- 逾150家商戶
- 於2023年7月22日開業

黃竹坑站「THE SOUTHSIDE」

- 總樓面面積：47,000 平方米
- 層數：5
- 預計於2023年第4季分階段開業
- 預租率已超過50%



THE SOUTHSIDE商場藝術模擬圖

兩個新商場將使我們零售物業組合的應佔總樓面面積增加約30%

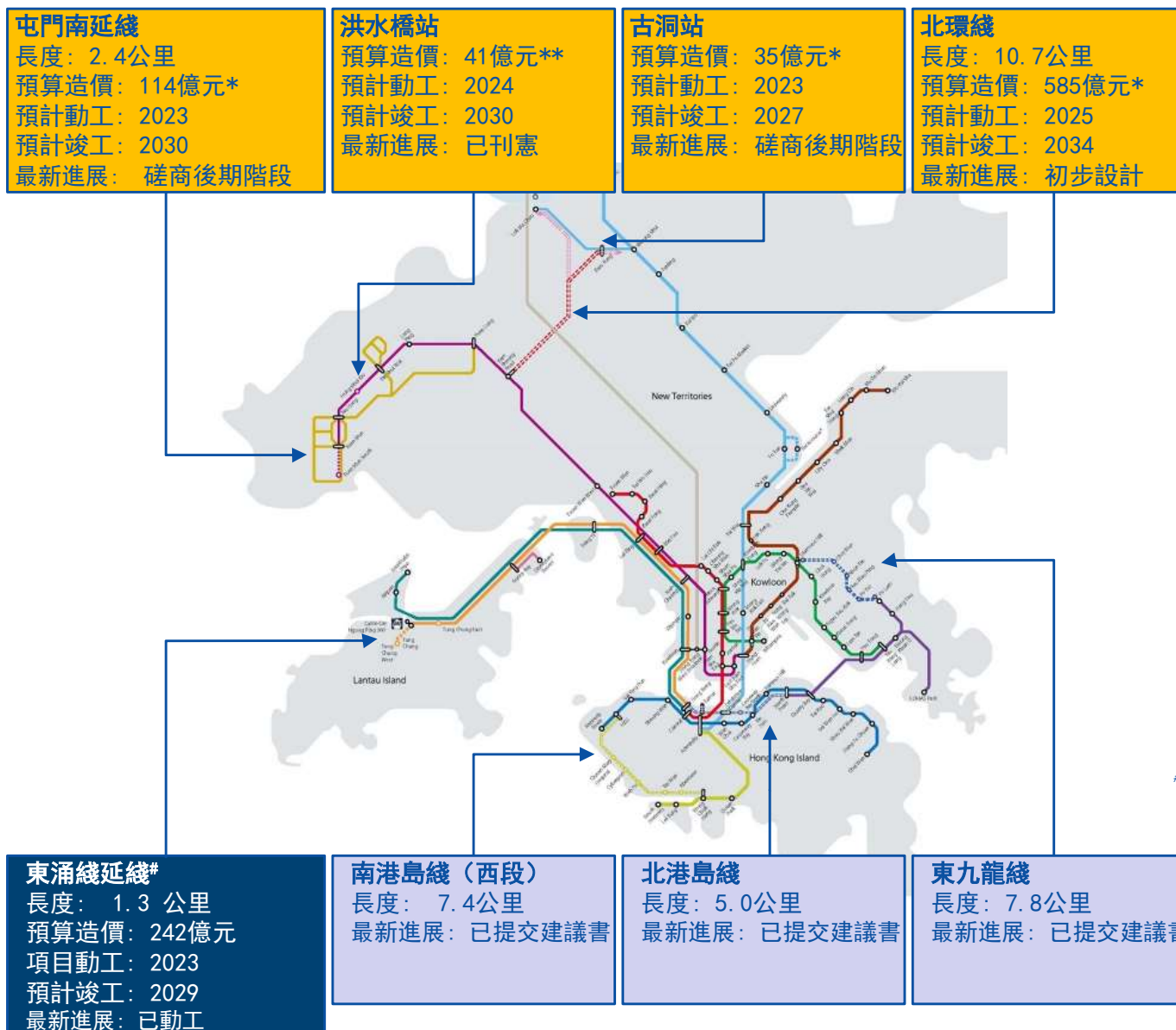
《鐵路發展策略2014》的新鐵路項目

進展

- 東涌綫延綫的項目已開始動工
- 屯門南延綫及古洞站的項目協議與政府進行的磋商已進入後期階段

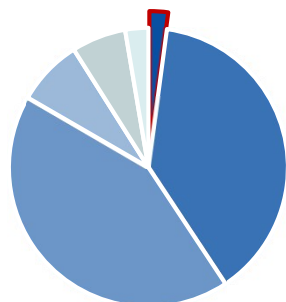
挑戰

- 獲得足夠的勞動力
- 工程只能在晚上非行車時間進行



來源: 港鐵公司 / 立法會文件

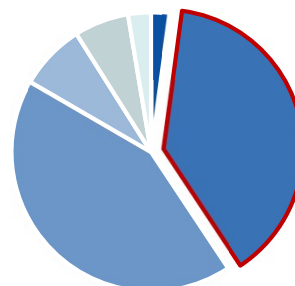
香港客運服務



EBIT
\$774百萬港元虧損，按年 +72.1%
(2022上半年：\$2,775百萬港元虧損)

車務營運

- ☐ 完成檢討票價調整機制，繼續沿用現行的直接驅動機制，並維持公司的財務可持續性
- ☐ 在未來五年內投入超過650億港元，進行鐵路資產維修保養及更新，創建智慧鐵路
- ☐ 列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均保持於99.9%的世界級水平



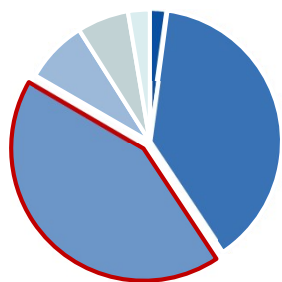
EBIT
\$1,798百萬港元，按年 +63.8%
(2022上半年：\$1,098百萬港元)

車站商務

- ☐ 免稅店及過境車站廣告業務重啟
- ☐ 5G服務覆蓋79個車站
- ☐ 透過MTR Mobile應用程式進行各種促銷活動



物業租賃及管理



EBIT

\$1,990百萬港元, 按年 +6.7%

(2022上半年: \$1,865百萬港元)

租金收入



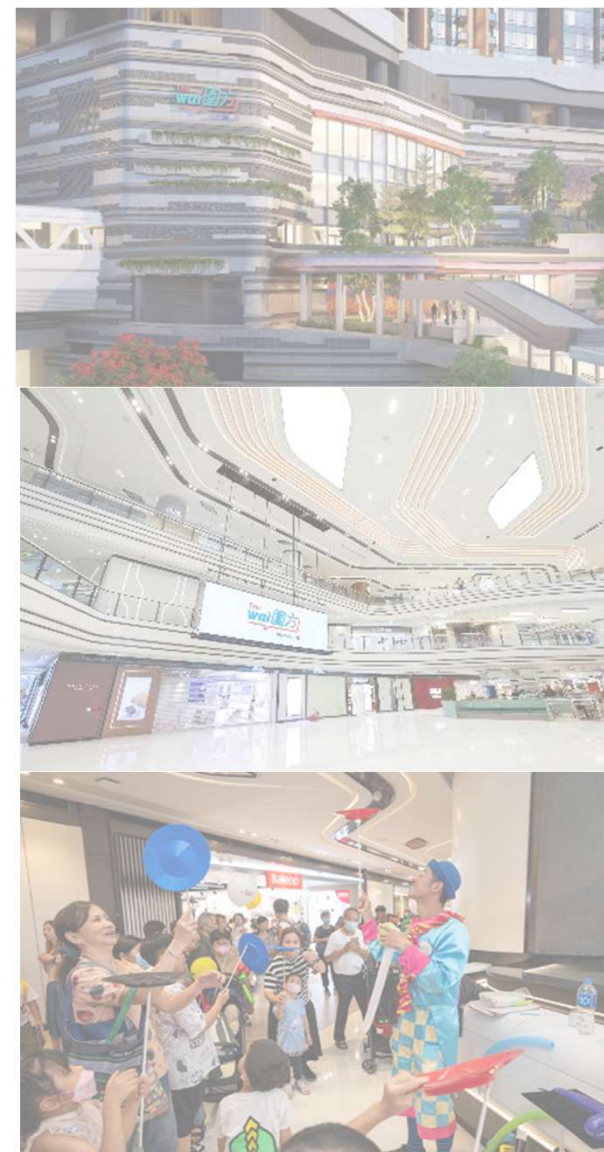
「圍方」商場於2023年7月22日開業



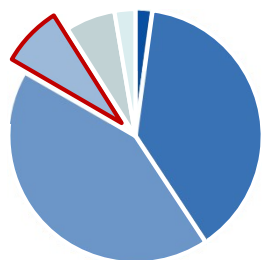
策略性的推廣活動及針對性的營銷活動



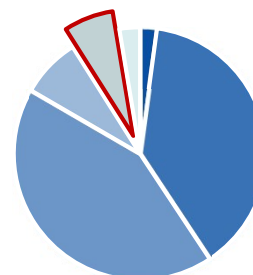
「開心購物賞」一Click即搶活動, 送出總值逾
2,000 萬港元的購物券



中國內地及國際業務



EBIT *
\$357百萬港元, 按年 -3.8%
(2022上半年#: \$371百萬港元)



EBIT*
\$295百萬港元, 按年 -58.6%
(2022上半年#: \$712百萬港元)

中國內地及澳門

- ☐ 隨著防疫措施取消, 乘客量回升
- ☐ (北京) 北京地鐵十六號綫餘下路段計劃於今年年底通車
- ☐ (北京) 北京地鐵十七號綫餘下路段正處於施工階段, 而北段預計於今年年底通車
- ☐ (深圳) 深圳地鐵十三號綫仍在施工中, 預計於2024年首階段通車



* 附屬公司EBIT和應佔聯營公司及合營公司利潤 (經常性業務)
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

國際

- ☐ (英國) South Western Railway專營權獲延長至2025年5月
- ☐ (英國) 伊利沙伯綫達致穩定的營運表現, 並發布了最終版的全綫高峰班次時間表
- ☐ (瑞典) 斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg繼續面對挑戰
- ☐ (澳洲) 墨爾本都市鐵路專營權獲延長至2026年年中



香港物業發展

除稅前利潤 : \$783百萬港元, 按年 -91.6% (2022上半年: \$9,277百萬港元)
除稅後利潤 : \$712百萬港元, 按年 -90.8% (2022上半年: \$7,747百萬港元)

物業銷售

- ☐ 物業發展利潤來自「日出康城」第十一期及多個已完成項目
- ☐ 「瑜一」（何文田站第二期）已於3至5月推出預售
- ☐ 「海盈山」（「港島南岸」第四期）第4A期已於7月推出預售



項目招標

- ☐ 視乎市況而定, 我們預計在未來12個月左右為約4,000個單位招標
- ☐ 預計首先推出東涌東站第一期項目
- ☐ 其他項目正在籌備中, 包括技術研究、批地及法定程序



環境及社會目標



環境及社會目標1： 社會共融

作為一家服務市民的公共運輸營運商，社會共融是我們的工作核心。



基本出行服務

我們致力為所有市民提供安全、可負擔、無障礙及可持續的公共運輸系統，確保車資和其他扣減優惠能惠及最需要的人士。



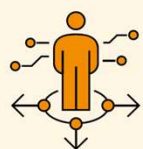
多元及共融

我們致力在實務及政策中消除歧視，於工作環境促進多元文化。



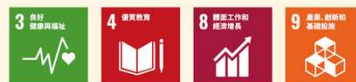
平等機會

我們致力幫助被排斥和弱勢社群，為他們提供平等機會。



環境及社會目標2： 發展及機遇

我們致力實現聯繫及發展社區的願景，同時為他人創造發展機會，與我們一起成長。



員工

我們致力提供培訓及事業發展的機會，協助員工發展自身及專業才能，並積極改善他們的福祉。



業務夥伴

我們致力改善供應鏈的環境、社會及管治表現，獎勵表現良好的供應商，並增加綠色採購的開支。



未來技能及 創新方案

我們致力與本地學校、大學、初創企業及科技生態圈合作，促進創新發展。



環境及社會目標3： 減少溫室氣體排放

作為低碳運輸營運商，我們一直積極管理環境足跡，致力實現碳中和。



碳排放

我們致力將低碳措施納入港鐵公司的政策、策略及項目規劃中，並加強對氣候相關風險的應變及適應能力。



潔淨能源及能源效益

我們致力在業務營運中推行合適的具能源效益措施，並產生更多可再生能源。



廢物管理

我們致力源頭減廢，提升回收率，並對廢物升級再造。



環保及低碳設計

我們致力發展可持續發展基建設施，提升資源使用效益，並採用更多潔淨及環保技術。

科學基礎減碳目標

- 負責界定及推動制定氣候變化科學基礎減碳目標的國際機構「科學基礎目標倡議組織」(Science Based Targets initiative “SBTi”) 已經批准公司的溫室氣體減排目標

在2030年內,



鐵路業務的
溫室氣體排放量以
每乘客公里計算將
減少**46.2%**



投資物業業務的
溫室氣體排放量以
每平方米樓面面積
計算將減少**58.6%**

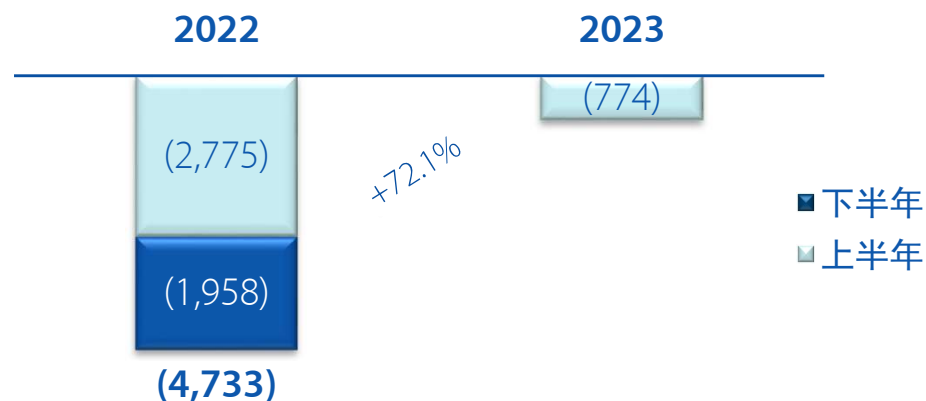


絕對溫室氣體
排放量減低**13.5%**

財務業績

香港車務營運

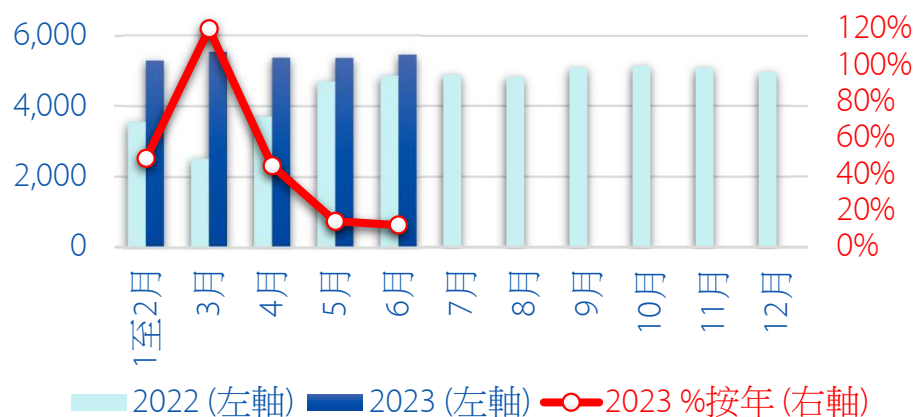
EBIT (百萬港元)



2023年上半年

- 周日平均乘客量按年上升40.3%至540萬人次
- 本地鐵路服務的乘客量上升，過境服務及高速鐵路（香港段）恢復運作
- 東鐵綫過海段於2022年5月通車，為本期間整個六個月帶來收入
- 經營開支上升，原因包括通脹、提升/恢復列車服務，以及新東鐵綫過海段通車令成本增加

周日平均乘客量 ('000)

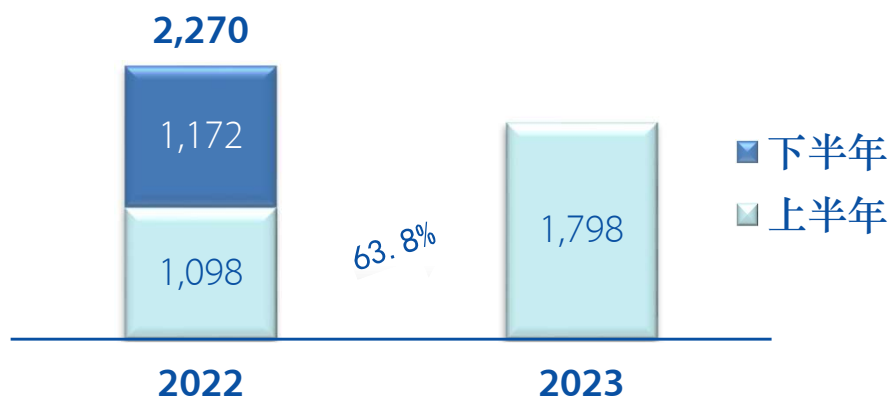


票價調整機制、推廣及優惠

- 3月，港鐵與政府完成票價調整機制檢討
- 2023/2024年度的整體票價調整幅度為+2.3%

香港車站商務

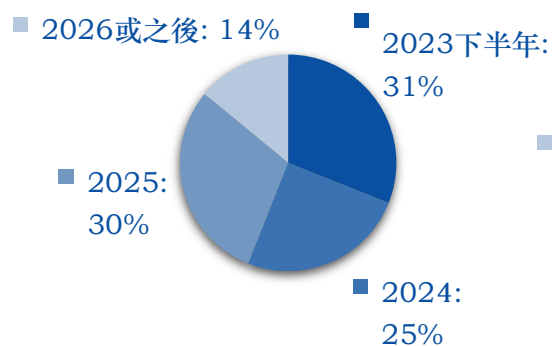
EBIT (百萬港元)



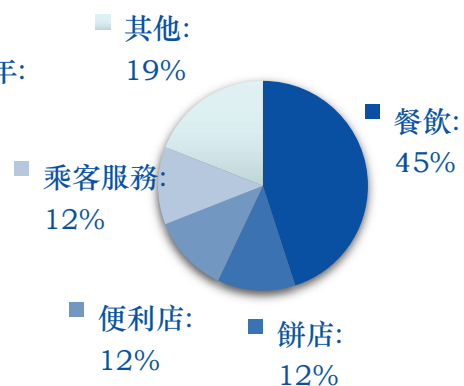
2023年上半年

- 免稅店業務恢復及社交距離措施取消均有助車站租金收入，但部分被之前的新訂租金下跌所抵銷
- 廣告收入增加，主要因為客戶在防疫措施取消後增加廣告支出
- 車站商店平均出租率為97.0%
- 車站商店新訂租金下跌8.4%

按出租面積的
租約到期概況*



按出租面積的
租戶組合**

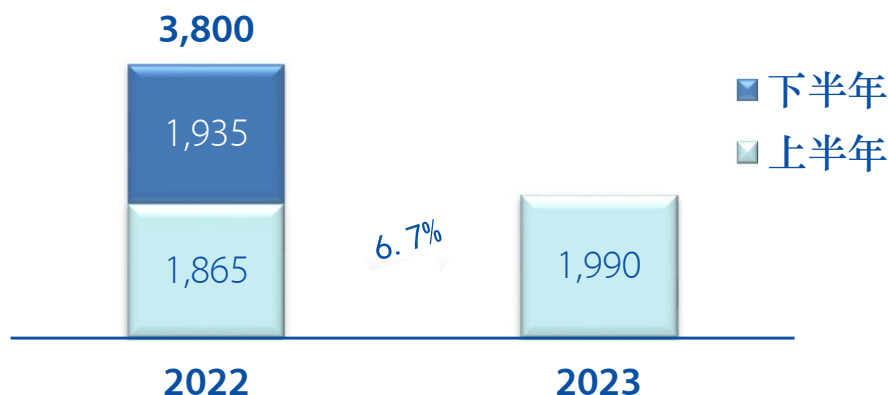


* 車站商店及免稅店

** 車站商店，不包括免稅店

香港物業租賃及管理業務

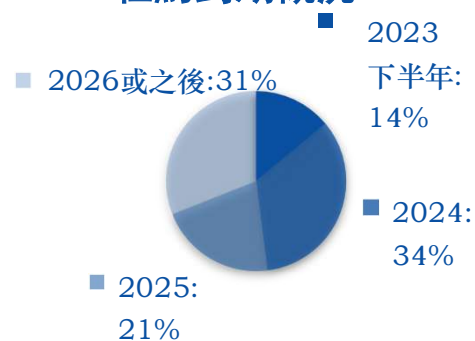
EBIT (百萬港元)



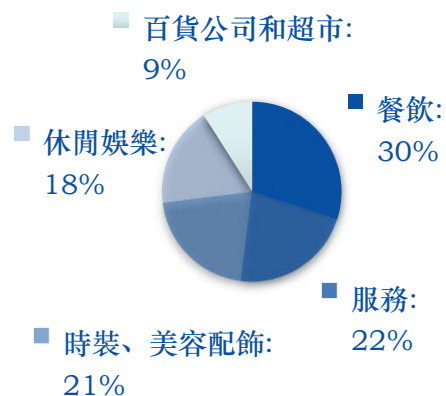
2023年上半年

- EBIT增加，主要由於提供及攤銷的租金寬減較去年同期減少
- 部分增長被新訂租金下跌抵銷
- 港鐵商場新訂租金錄得12.6%的跌幅，平均出租率為99%
- 「國際金融中心二期」寫字樓錄得99%的平均出租率

按出租面積的
租約到期概況*



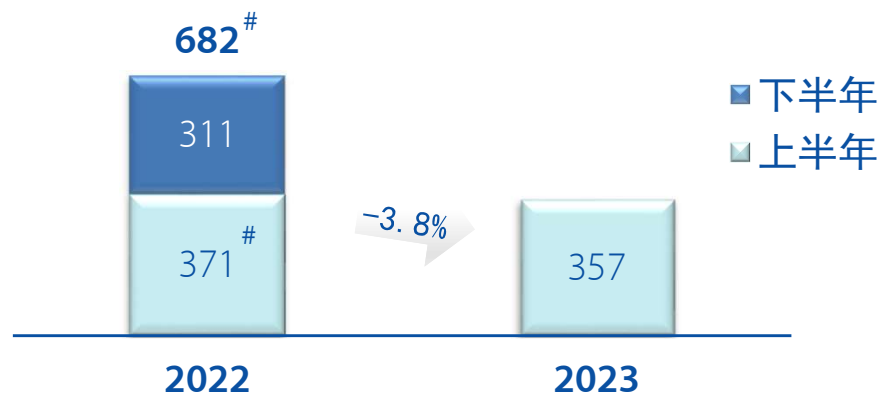
按出租面積的
租戶組合*



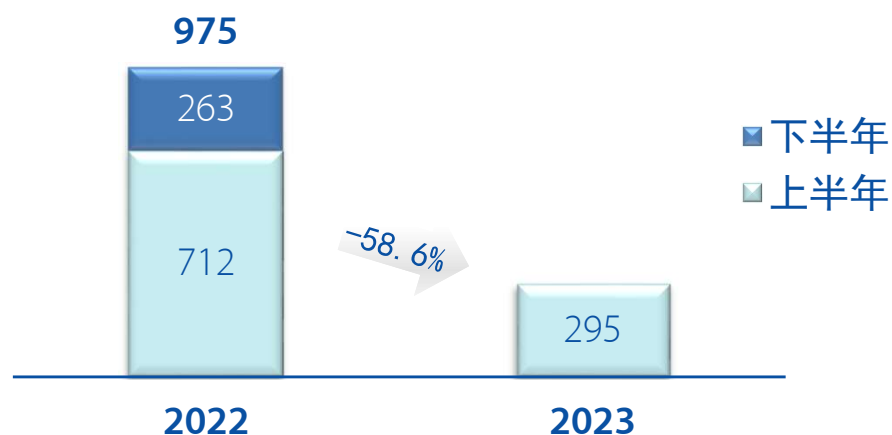
* 商場

中國內地和國際業務

中國內地和澳門EBIT* (百萬港元)



國際EBIT* (百萬港元)



* 附屬公司EBIT和應佔聯營公司及合營公司利潤 (經常性業務)

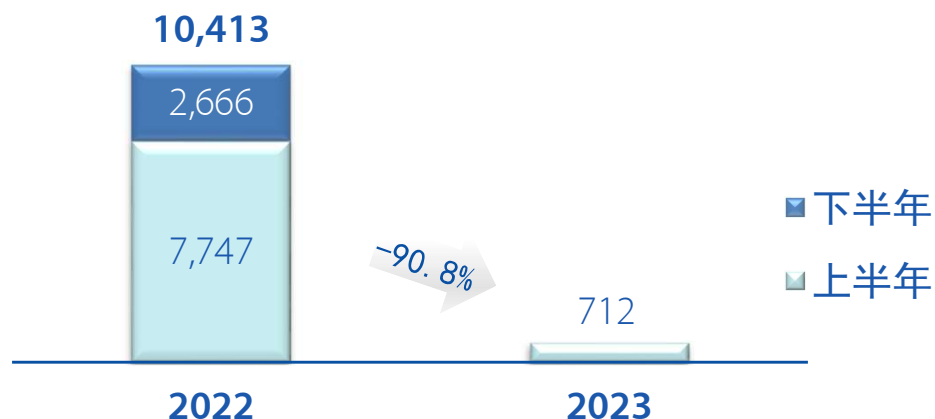
不包括對中國內地深圳地鐵四號綫所作的9.62億港元減值虧損

2023年上半年

- **中國內地：**隨著防疫措施取消，乘客量回升
- 深圳地鐵四號綫的政府補貼已於2022年年底耗盡，導致無政府補貼計入損益帳
- 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
- **澳門：**澳門輕軌系統氹仔線服務合約將於2024年12月期滿
- **英國：**根據合約，英國運輸局承擔所有收入風險及絕大部分成本風險
- **瑞典：**斯德哥爾摩地鐵服務的合約將於2025年到期。已提交新服務合約的標書
- 斯德哥爾摩通勤鐵路合約在2026年屆滿後將不會續期
- 若營運問題不能在短期內得到解決，Mälartåg合約的財務可持續性可能會受到影響，並要考慮作出虧損撥備
- **澳洲：**保持穩定營運

香港物業發展

香港物業發展除稅後淨利潤
(百萬港元)



2023年上半年

- 物業發展利潤主要來自「日出康城」第十一期的初始利潤入帳及已完成項目的餘下收益
- 「瑜一」（何文田站第二期）已於3至5月推出預售
- 「海盈山」（「港島南岸」第四期）第4A期亦已於7月推出預售

物業項目入賬利潤	樓面面積 (平方米)	單位數目
凱柏峰（「日出康城」第十一期）—初始利潤	n/m	n/m

已批出物業發展項目	樓面面積 (平方米)	單位數目
無	無	無

物業發展項目推售	推售日期	已售出單位 (截至2023年6月底)
揚海（「港島南岸」第二期）	2021年9月	600個單位已售出84%
晉環（「港島南岸」第一期）	2021年5月	800個單位已售出79%
LP10（「日出康城」第十期）	2021年1月	893個單位已售出90%
凱柏峰I（「日出康城」第十一期）	2022年6月	592個單位已售出79%
凱柏峰II（「日出康城」第十一期）	2022年7月	644個單位已售出24%
瑜一 1A（何文田站第二期）	2023年5月	447個單位已售出13%
瑜一 1B（何文田站第二期）	2023年3月	183個單位已售出98%
瑜一 1C（何文田站第二期）	2023年4月	214個單位已售出85%

n/m: 並無意義

財務摘要

(百萬港元)	2023年上半年	利好 / (不利) 按年變動百分比
– 香港 ⁽¹⁾	14,495	48.7%
– 香港以外 ⁽¹⁾	13,079	(0.5%)
經常性業務收入	27,574	20.4%
– 香港 ⁽¹⁾	2,227	n/m
– 香港以外 ⁽¹⁾⁽²⁾	193	n/m
經常性業務利潤⁽²⁾	2,420	n/m
– 香港	712	(90.8%)
– 香港以外	20	(48.7%)
物業發展利潤 (除稅後)	732	(90.6%)
基本業務利潤⁽²⁾	3,152	(55.7%)
投資物業公允價值計量收益 (除稅後) ⁽³⁾	1,026	n/m
公司股東應佔淨利潤⁽²⁾	4,178	(11.7%)
每股盈利 (港元)	0.67	(11.8%)
來自基本業務每股盈利 (港元)	0.51	(55.7%)
中期普通股股息每股 (港元)	0.42	–

註:

1. 香港經常性業務利潤/(虧損)包括香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃及管理、其他業務(主要包括投資於八達通控股有限公司、昂坪360及顧問業務)和項目研究及業務發展開支;

香港以外經常性業務利潤/(虧損)包括業務發展開支

2. 已扣除非控股權益 (2023年上半年: 1.75億港元利潤; 2022年上半年: 1.96億港元利潤)

3. 投資物業公允價值計量收益包括(i) 投資物業的公允價值重新計量, (ii) 初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量, 以及(iii) 相關所得稅

n/m: 並無意義

基本業務分類利潤／（虧損）

	2023年 上半年	2022年 上半年	利好 /（不利）變動 %	
經常性EBIT（百萬港元）				
EBIT ⁽¹⁾				
– 香港車務營運 ⁽²⁾	(774)	(2, 775)	2, 001	72. 1
– 香港車站商務 ⁽²⁾	1, 798	1, 098	700	63. 8
– 香港物業租賃及管理業務 ⁽²⁾	1, 990	1, 865	125	6. 7
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司 ⁽³⁾	290	791	(501)	(63. 3)
– 其他業務、以及項目研究及業務發展開支 ⁽⁴⁾	(146)	(317)	171	53. 9
應佔聯營公司及合營公司利潤	632	490	142	29. 0
總經常性EBIT（減值虧損前）	3, 790	1, 152	2, 638	229. 0
深圳地鐵四號綫的減值虧損	–	(962)	962	n/m
總經常性EBIT（減值虧損後）	3, 790	190	3, 600	n/m
利息及財務開支	(626)	(501)	(125)	(25. 0)
所得稅	(569)	(171)	(398)	(232. 8)
非控股權益	(175)	(196)	21	10. 7
經常性業務利潤 /（虧損）	2, 420	(678)	3, 098	n/m
除稅後物業發展利潤	732	7, 786	(7, 054)	(90. 6)
基本業務利潤	3, 152	7, 108	(3, 956)	(55. 7)

註：

1. 上述EBIT為扣除利息、財務開支、及稅項前利潤／（虧損），不包括「應佔聯營公司及合營公司利潤」及「深圳地鐵四號綫的減值虧損」
2. 已扣除折舊、攤銷及每年向九鐵公司支付的非定額付款
3. 已扣除折舊和攤銷但減值虧損前
4. 包括顧問業務以及昂坪360

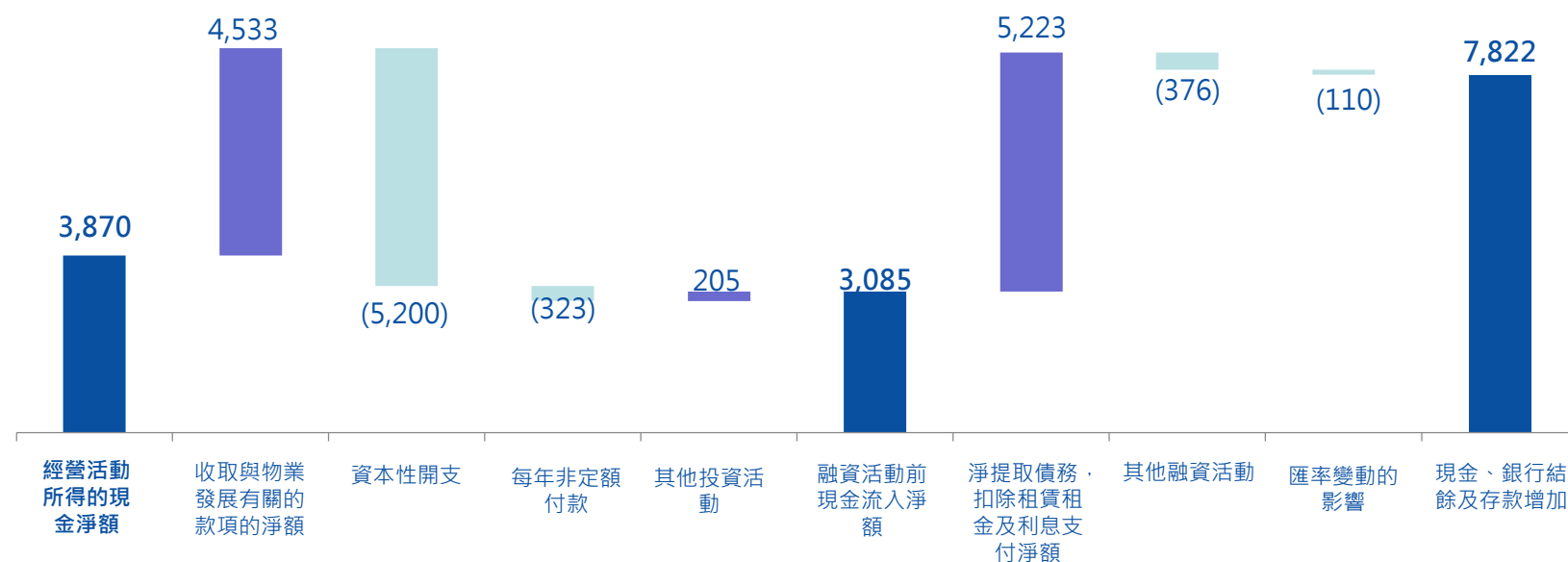
n/m：並無意義

綜合財務狀況

	2023年6月30日	2022年12月31日	增加 / (減少)	
(百萬港元)				%
資產				
固定資產	235,748	229,491	6,257	2.7
發展中物業	41,465	41,269	196	0.5
聯營公司及合營公司權益	12,350	12,338	12	0.1
應收帳項及其他應收款項	13,045	13,889	(844)	(6.1)
現金、銀行結餘及存款	23,956	16,134	7,822	48.5
其他	15,162	13,960	1,202	8.6
總資產	341,726	327,081	14,645	4.5
負債				
貸款及其他債務總額	53,330	47,846	5,484	11.5
應付帳項及其他負債	85,984	74,481	11,503	15.4
服務經營權負債	10,090	10,142	(52)	(0.5)
遞延稅項負債	14,661	14,700	(39)	(0.3)
總負債	164,065	147,169	16,896	11.5
總權益	177,661	179,912	(2,251)	(1.3)

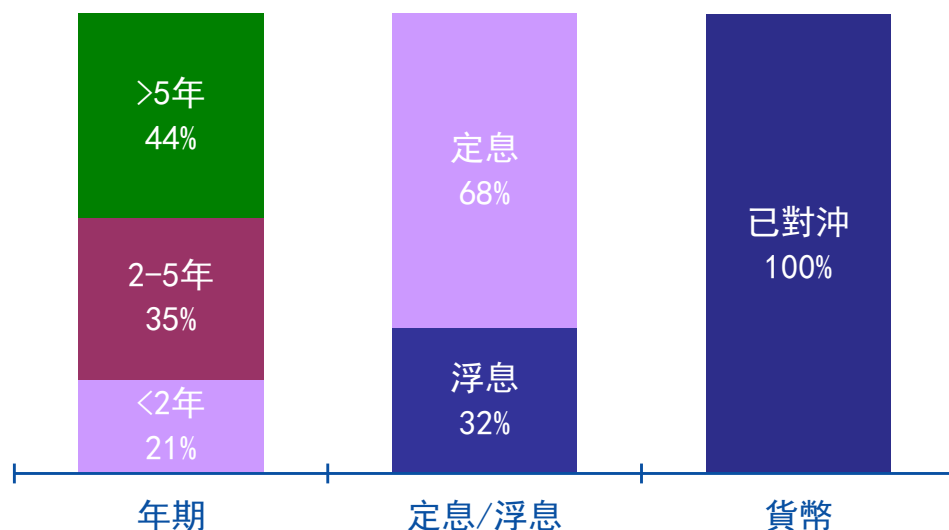
截至2023年6月30日止六個月的綜合現金流量

(百萬港元)



財務及信貸比率

公司債務結構 (2023年6月30日) ⁽¹⁾



集團綜合債務總額 ⁽²⁾ :

533.30億港元

(2022年12月31日為478.46億港元)

帶息借貸的平均借貸成本:

3.3% (按年增加 1.1個百分點)

經常性業務之利息及財務開支:

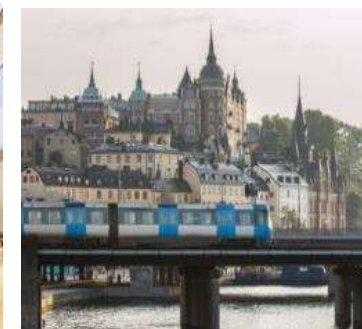
6.26億港元 (按年增加 25.0%)

淨負債權益比率 ⁽³⁾	2023年6月30日	2022年12月31日
	22.3%	23.3%
利息保障 ⁽⁴⁾	2023上半年	2022上半年
	9.2x	19.8x
信貸評級, 長期評級 (評級機構)	AA+ / Aa3 / AA+ (標準普爾 / 穆迪 / 評級投資中心)	

註:

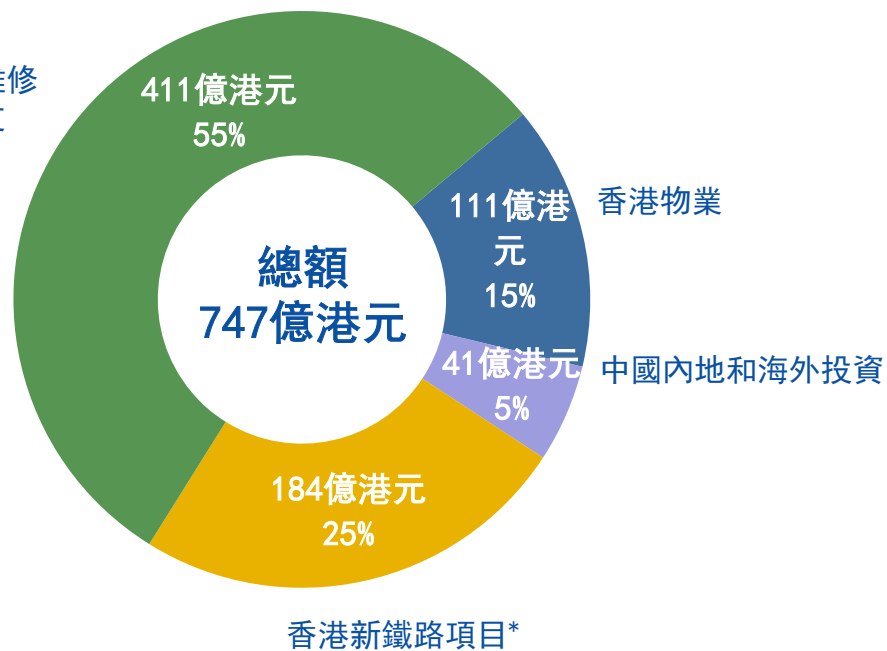
1. 不包括中國內地及海外附屬公司的債務
2. 不包括服務經營權負債
3. 計入來自租賃負債、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款作為債務的一部份
4. 未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、減值虧損、每年非定額付款、應佔聯營公司及合營公司利潤前經營利潤, 除以利息及財務開支 (未扣除資本化利息, 及深圳地鐵四號綫營運之政府資助)

資本性開支及投資



2023-2025

香港鐵路維修
資本性開支



預計開支 (億港元):

2023	:	188
2024	:	288
2025	:	271
總額	:	747

* 包括未簽訂項目之香港新鐵路項目的規劃和設計工作資本開支，但不包括相關工程資本開支；相關開支視乎簽訂項目協議而定

展望

展望

香港經常性業務

- 乘客量有所回升，並逐漸趨近疫情前水平
- 新商場「圍方」和「THE SOUTHSIDE」預期會為物業租賃收入帶來額外貢獻
- 廣告收入仍取決於經濟復甦的程度，以及消費情緒及開支的改善情況

物業發展業務

- 視乎建築及銷售進度，以及物業買家所選的付款方式，我們預期於2023年下半年為「日出康城」第十一期的利潤繼續入帳
- 視乎市況而定，預計在未來12個月左右為約4,000個單位招標，並預期首先推出東涌東站第一期項目

新項目*

- 繼續推動《鐵路發展策略2014》多個項目，及協助政府《北部都會區發展策略》中的規劃的鐵路項目

香港以外的業務

- 繼續在中國內地及海外尋覓機遇

* 視乎簽訂項目協議

附錄

綜合現金流量

	2023年上半年	2022年上半年	利好 / (不利)	變動 %
(百萬港元)				
經營活動所得的現金淨額	3,870	3,775	95	2.5
收取與物業發展有關的淨額	4,533	11,152	(6,619)	(59.4)
資本性開支	(5,200)	(4,053)	(1,147)	(28.3)
每年非定額付款	(323)	(260)	(63)	(24.2)
其他投資活動	205	(217)	422	n/m
融資活動前現金流入淨額	3,085	10,397	(7,312)	(70.3)
淨債務提取/(還款)、租賃租金及利息付款淨額	5,223	(4,362)	9,585	n/m
其他融資活動	(376)	(109)	(267)	(245.0)
匯率變動的影響	(110)	(475)	365	76.8
綜合現金、銀行結餘及存款增加，扣除銀行透支	7,822	5,451	2,371	43.5

n/m: 並無意義

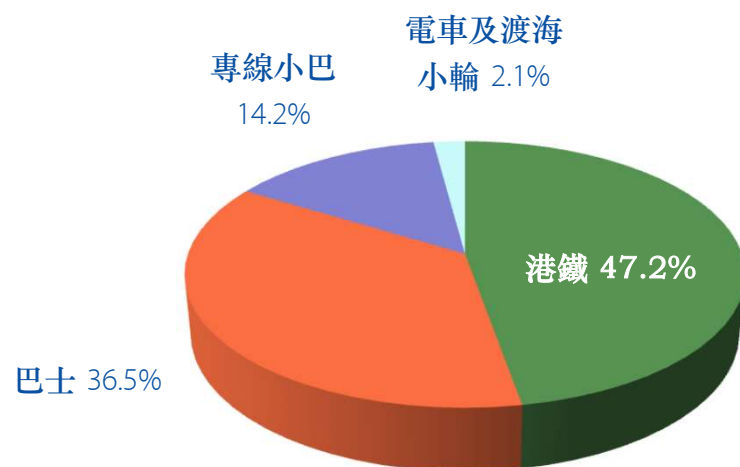
香港車務營運

乘客量 (百萬)	2023年上半年	2022年上半年	利好 / (不利) 變動 (%)
- 本地鐵路服務	777.2	570.5	36.2
- 過境服務	28.1	0.2	n/m
- 高速鐵路 (香港段)	7.6	-	n/m
- 機場快綫	4.6	1.0	360.0
- 輕鐵及巴士	102.6	77.7	32.0
- 城際客運	-	-	n/m
總數	920.1	649.4	41.7
平均車費 (港元)			
- 本地鐵路服務	8.26	8.08	2.3
- 過境服務	30.00	9.64	211.2
- 高速鐵路 (香港段)	84.25	-	n/m
- 機場快綫	61.29	34.68	76.7
損益 (百萬港元)			
- 本地鐵路服務	6,680	4,782	39.7
- 過境服務	842	2	n/m
- 高速鐵路 (香港段)	1,172	723	62.1
- 機場快綫	280	33	748.5
- 輕鐵及巴士	323	248	30.2
- 城際客運	-	-	n/m
- 其他	45	27	66.7
總收入	9,342	5,815	60.7
員工薪酬及有關費用	(3,363)	(3,155)	(6.6)
保養及相關工程	(1,154)	(1,019)	(13.2)
水電費用	(1,175)	(877)	(34.0)
一般及行政開支	(349)	(343)	(1.7)
耗用的存料與備料	(263)	(253)	(4.0)
鐵路配套服務	(154)	(89)	(73.0)
政府地租及差餉	(77)	(77)	-
其他費用	(127)	(118)	(7.6)
EBITDA	2,680	(116)	n/m
折舊及攤銷	(2,644)	(2,496)	(5.9)
每年非定額付款	(810)	(163)	(369.9)
EBIT	(774)	(2,775)	72.1
EBITDA 邊際比率 (%)	28.7%	(2.0%)	n/m
EBIT 邊際比率 (%)	(8.3%)	(47.7%)	+39.4百份點

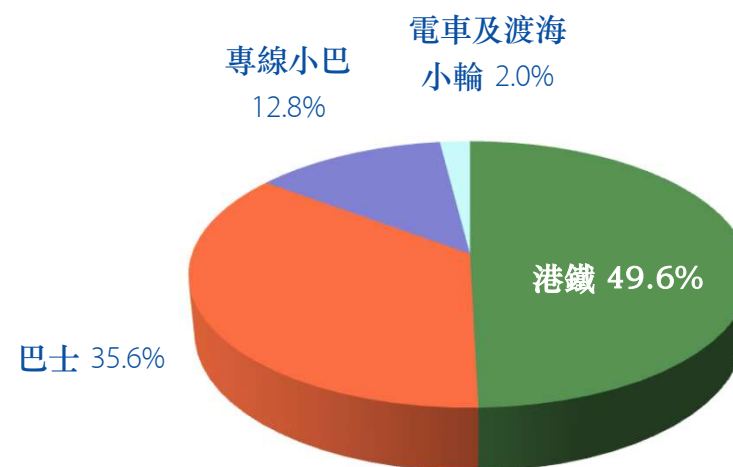
n/m: 並無意義

香港車務營運：市場佔有率

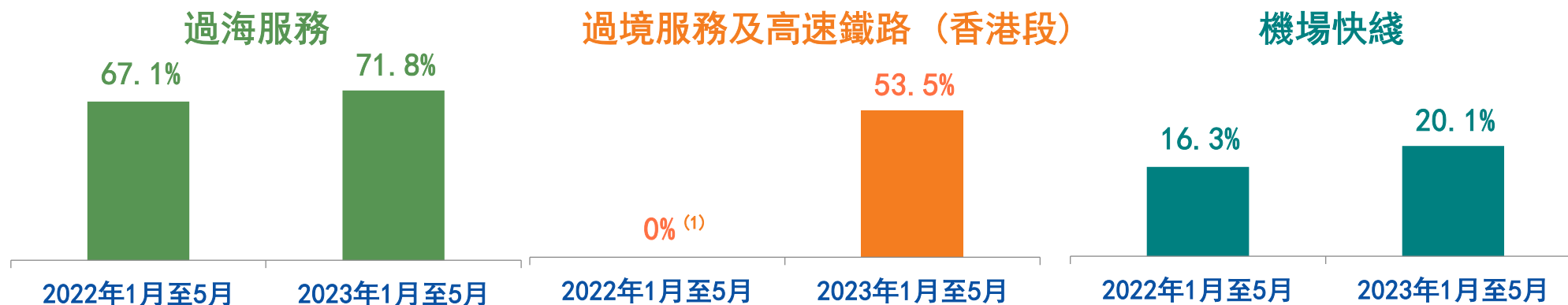
香港專營公共交通工具



2022年1月至5月



2023年1月至5月



資料來源：運輸署 / 入境事務處 / 香港機場管理局

1. 期內過境服務及高速鐵路(香港段)暫停

香港車站商務

香港車站商務 (百萬港元)	2023年上半年	2022年上半年	利好 / (不利) 變動 (%)
- 車站零售設施收入	1,640	774	111.9
- 廣告收入	416	352	18.2
- 電訊業務收入	309	316	(2.2)
- 其他車站商務收入	50	39	28.2
總收入	2,415	1,481	63.1
營運開支	(255)	(244)	(4.5)
EBITDA	2,160	1,237	74.6
折舊及攤銷	(123)	(105)	(17.1)
每年非定額付款	(239)	(34)	(602.9)
EBIT	1,798	1,098	63.8
EBITDA 邊際比率 (%)	89.4%	83.5%	+5.9百份點
EBIT 邊際比率 (%)	74.5%	74.1%	+0.4百份點
平均出租率 (%，車站商店)	97.0%	97.4%	-0.4百份點
新訂租金幅度 (%，車站商店)	(8.4) %	(13.5) %	+5.1百份點

香港物業租賃及管理以及香港物業發展

香港物業租賃及管理 (百萬港元)	2023年上半年	2022年上半年	利好 / (不利) 變動 (%)
- 物業租賃	2,324	2,188	6.2
- 物業管理	132	119	10.9
總收入	2,456	2,307	6.5
營運開支	(458)	(434)	(5.5)
EBITDA	1,998	1,873	6.7
折舊及攤銷	(5)	(7)	28.6
每年非定額付款	(3)	(1)	(200.0)
EBIT	1,990	1,865	6.7
EBITDA 邊際比率 (%)	81.4%	81.2%	+0.2百份點
EBIT 邊際比率 (%)	81.0%	80.8%	+0.2百份點
平均出租率(%, 商場)	99.0%	99.0%	-
平均出租率(%, 國際金融中心二期)	99.0%	92.0%	+7.0百份點
新訂租金(%, 商場)	(12.6)%	(6.8)%	-5.8百份點

香港物業發展 (百萬港元)	2023年上半年	2022年上半年	利好 / (不利) 變動 (%)
- 分佔物業發展所得的盈餘及未出售物業的權益	786	9,161	(91.4)
- 西鐵物業發展的代理費及其他收入	4	122	(96.7)
- 其他費用及雜項研究	(7)	(6)	(16.7)
香港物業發展利潤 (除稅前)	783	9,277	(91.6)
香港物業發展利潤 (除稅後)	712	7,747	(90.8)

註：2023年上半年香港物業發展利潤，主要來自「日出康城」第十一期的初始利潤入帳及多個已落成項目的剩餘利潤

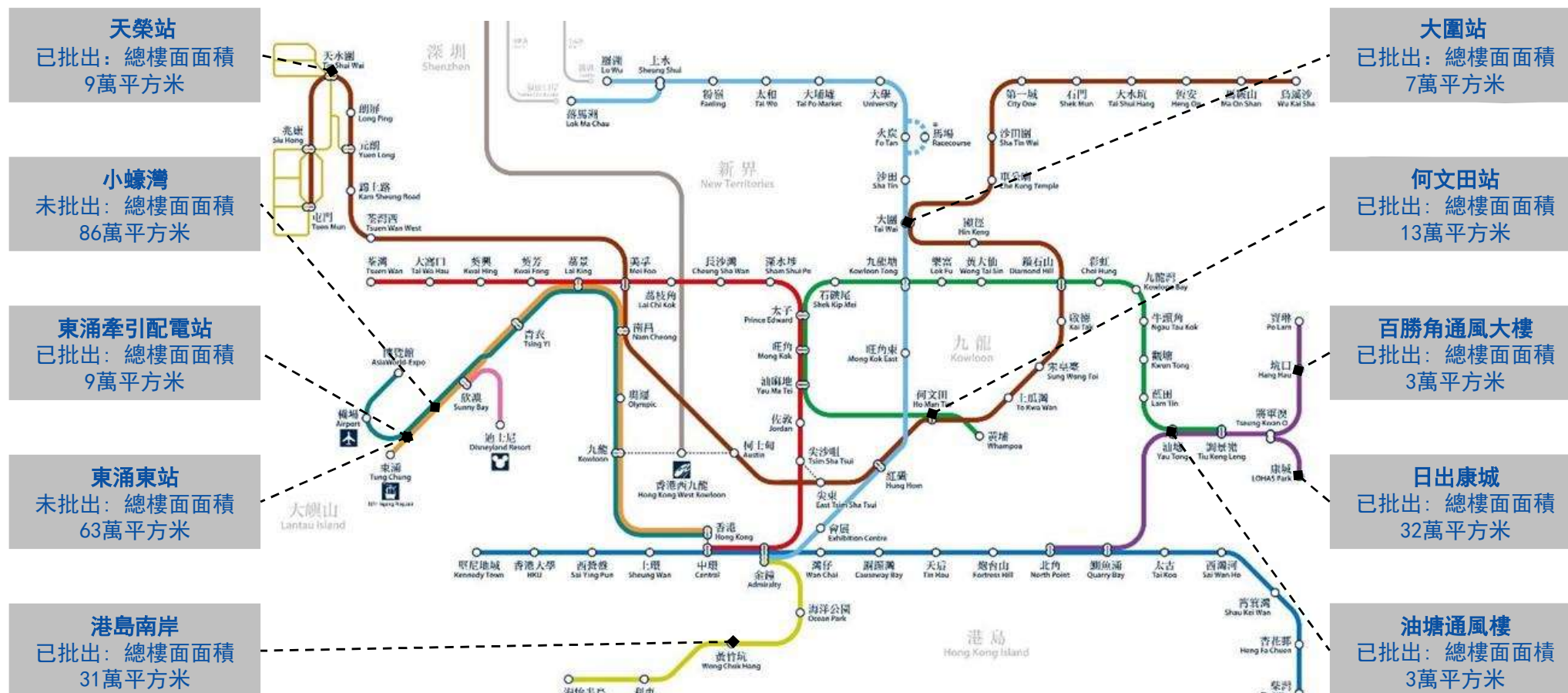
中國內地及國際業務

(百萬港元)	2023上半年	2022上半年	利好 / (不利) 變動 (%)
附屬公司經常性業務收入	13,079	13,150	(0.5)
EBITDA			
– 墨爾本都市鐵路	548	580	(5.5)
– 悉尼地鐵西北綫	38	27	40.7
– 悉尼地鐵城市及西南綫	21	113	(81.4)
– 瑞典業務	(297)	(12)	n/m
– 倫敦伊利沙伯綫	70	94	(25.5)
– 深圳地鐵四號綫	90	43	109.3
– 其他	62	78	(20.5)
	532	923	(42.4)
折舊及攤銷	(242)	(132)	(83.3)
EBIT*	290	791	(63.3)
EBITDA 邊際比率 (%)	4.1%	7.0%	-2.9百分點
EBIT 邊際比率 (%)	2.2%	6.0%	-3.8百分點
經常性業務(虧損)/利潤 (已扣除非控股權益)*	(41)	364	n/m
聯營公司及合營公司			
應佔利潤	362	292	24.0
公司股東應佔期內利潤/(虧損)			
來自經常性業務 (扣除業務發展開支及減值虧損前)	321	656	(51.1)
– 業務發展開支	(128)	(140)	8.6
來自經常性業務 (扣除業務發展開支後但減值虧損前)	193	516	(62.6)
– 深圳地鐵四號綫減值虧損	–	(962)	n/m
來自經常性業務 (扣除業務發展開支及減值虧損後)	193	(446)	n/m
– 來自中國內地物業發展	20	39	(48.7)
來自基本業務	213	(407)	n/m

* 不包括2022年上半年對中國內地深圳地鐵四號綫所作出的9.62億港元減值虧損

n/m: 並無意義

土地儲備



註：住宅總樓面面積：101萬平方米（已批出）；129萬平方米（未批出）
商場總樓面面積：5萬平方米（已批出）；9萬平方米（未批出）
寫字樓總樓面面積：11萬平方米（未批出）

香港物業發展

未入賬的港鐵發展項目：提供約17,000個住宅單位（總樓面面積：約101萬平方米）

	物業項目招標	批出日期	發展商	住宅總樓面 面積 (平方米)	單位數目	利潤模式			預計落成日期
						整筆過款項 前期和/或後期	分佔盈餘	物業攤分	
1	大圍站第三期	2014年10月	新世界	65,750	892		✓		待定
2	天樂站	2015年2月	新鴻基	91,051	1,918		✓		2024
3	何文田站第一期	2016年12月	鷹君	69,000	990	✓	✓		2024
4	油塘通風樓	2018年5月	信和置業及資本策略地產	30,225	792	✓	✓		2025
5	「港島南岸」第三期	2018年8月	長江	92,900	1,200	✓	✓		2025
6	何文田站第二期	2018年10月	華懋	59,400	845	✓	✓		2024
7	「日出康城」第十一期	2019年4月	信和置業、嘉華及招商局	88,858	1,880	✓	✓		2024
8	「港島南岸」第四期	2019年10月	嘉里建設、太古地產及信和置業	59,300	800	✓	✓		2024
9	「日出康城」第十二期	2020年2月	會德豐	89,290	1,985	✓	✓		2026
10	「日出康城」第十三期	2020年10月	信和置業、嘉里建設、嘉華及招商局	143,694	2,550	✓	✓		2026
11	「港島南岸」第五期	2021年1月	新世界、帝國發展、資本策略地產及麗新發展	59,100	824	✓	✓		2026
12	「港島南岸」第六期	2021年4月	會德豐	46,800	615	✓	✓		2028
13	百勝角通風樓	2022年4月	新世界及招商局	27,000	550	✓	✓		2031
14	東涌牽引配電站	2022年7月	華懋	87,300	1,600	✓	✓		2031

註：不包括未批出之發展項目

港鐵公司

www.mtr.com.hk

investor@mtr.com.hk