



中國內地及國際業務



2023年在4個國家
營運 **12**個
鐵路服務



香港以外地區
鐵路業務總載客量
23.7億人次



香港以外地區
營運鐵路綫總長度
3,339公里



目標

港鐵利用本身在營運安全、可靠、低碳鐵路運輸服務的專長，透過中國內地及國際業務，拓展香港以外的主要市場，藉此開拓多元化的收入來源、作為核心增長支柱，以及在國際市場上推廣港鐵品牌。

挑戰

年內，公司在中國內地及國際市場上繼續面對不同投資模式的相關挑戰、市場競爭加劇，及其他影響財務表現的外在因素。

策略

為進一步擴展香港以外地區的業務，我們繼續在中國內地、大灣區及國際市場上探索以鐵路交通為導向(「TOD」)的發展新機遇，以及資產更新、維修和基建發展的公私合營機遇。公司會一如既往，在全球各地履行現有合約並提供卓越服務。

展望

隨著疫情相關措施及限制的解除，中國內地、歐洲及澳洲服務的乘客量預計將持續改善。然而，我們從中受惠的程度仍然主要取決於個別的營運合約。與此同時，我們將繼續在香港以外地區尋求TOD及公私合營機遇，以增廣收入來源，同時協助公司在國際建立港鐵品牌。

業務回顧

中國內地及國際業務

港鐵在中國內地、澳門、歐洲及澳洲從事建造、營運和維修世界級的鐵路網絡。2023年，公司及其附屬公司、聯營公司和合營公司在香港以外的總載客量約為23.7億人次，周日平均乘客量約為720萬人次。公司亦參與中國內地多項住宅及商用物業的發展及租賃。

中國內地鐵路業務

北京

在北京，我們的聯營公司營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫、北京地鐵十六號綫，以及北京地鐵十七號綫南段和北段。上述鐵路綫於2023年維持穩定服務，列車服務準時程度平均為99.9%。隨著疫情消退，乘客量較2022年有所增加。

北京地鐵四號綫和大興綫

北京地鐵四號綫和大興綫的總乘客量約為3.36億人次，而周日平均乘客量為998,000人次，按年分別增加58%和48%。

北京地鐵十四號綫

北京地鐵十四號綫錄得乘客量約為2.54億人次，周日平均乘客量約為797,000人次，按年分別增加56%和49%。

北京地鐵十六號綫

北京地鐵十六號綫二里溝站於3月通車。設有兩個車站，並連接首三期的餘下路段及新的蘇州街站已於2023年12月投入服務，標誌著全長48.9公里的北京地鐵十六號綫全綫通車，該綫是北京市地鐵網絡中貫通北京南北主要開發區的骨幹路綫。2023年，北京地鐵十六號綫北段、中段和南段錄得的總乘客量約為8,000萬人次，周日平均乘客量為252,000人次。

北京地鐵十七號綫

繼北京地鐵十七號綫南段於2021年12月通車後，全長24.9公里、設有九個車站的新路段北京地鐵十七號綫北段已於2023年12月通車，實現了北京未來科學城與多個大型住宅區和商業區的連通。餘下路段仍處於施工階段。2023年，北京地鐵十七號綫南段錄得乘客量約為2,000萬人次，周日平均乘客量為63,000人次。





深圳

深圳地鐵四號綫

深圳地鐵四號綫(包括深圳地鐵四號綫北延綫)由公司全資附屬公司營運。2023年，深圳地鐵四號綫維持穩定服務，列車服務準時度高於99.9%。乘客量按年增加43%至2.13億人次，而周日平均乘客量為596,000人次。

如我們先前所表示，自2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，車費一直未有調高。我們預計票價制定機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦較預計將會維持一段較長時間，因此公司已於2022年上半年就深圳地鐵四號綫服務經營權資產作出了9.62億港元的減值撥備。

深圳地鐵十三號綫

深圳地鐵十三號綫仍在按計劃施工，所有主要合約亦已批出。

杭州

杭州地鐵一號綫及其延伸段

杭州地鐵一號綫、下沙延伸段及機場延伸段於2023年保持穩定營運，列車服務準時程度高於99.9%。這些路綫的乘客量按年增加40%至3.09億人次，而周日平均乘客量為850,000人次。

如以往的報告所述，杭州地鐵一號綫在過往數年大部分時間因乘客量增長緩慢而持續錄得虧損，疫情期間尤為如此。由於這項專營權協議不設乘客量補償機制，若乘客量偏低的情況維持一段較長時間，尤其考慮到網絡擴大後的平均車費較低，該鐵路綫的長遠財務可行性將會受到影響。

杭州地鐵五號綫

2023年，杭州地鐵五號綫的總乘客量按年上升20%至2.23億人次，周日平均乘客量為668,000人次。

中國內地物業及其他業務

深圳

位於深圳地鐵四號綫車廠一期地段的「蒼港尊邸」(推廣名稱爲「天頌」)住宅發展項目，其可發展總樓面面積約爲206,167平方米，當中包括一個總樓面面積約10,000平方米的商場。2023年，隨著疫情消退，「頌蒼」商場的人流逐漸恢復。商場的平均出租率爲68%。

北京

2023年，隨著疫情消退，「銀座Mall」商場的人流開始恢復。商場的平均出租率爲61%。

天津

天津北運河站商場的建造工程預計於2024年竣工。

有鑑於中國內地零售物業市場面對的挑戰，公司現正研究我們所有中國內地商場可能的策略性選項。

自2023年下半年起，公司退出了深圳和北京的物業管理業務。

杭州

年內，我們繼續推進杭州西站的TOD項目。

成都

我們與成都轨道交通集團成立的合營公司，繼續推進成都的車站商務。與此同時，公司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 — 澳門輕軌系統氹仔綫。該綫路已於2023年12月8日正式延伸至媽閣站。有關的營運及維護服務合約將於2024年到期；相關職能和員工已經開始分階段移交予澳門輕軌股份有限公司，目標於2024年合約完成前實現順利移交。港鐵亦為輕軌氹仔綫延伸至媽閣、石排灣綫及橫琴綫提供項目管理及技術支援服務。



歐洲鐵路業務

英國

伊利沙伯綫

伊利沙伯綫專營權於2022年已獲延長至2025年5月。雖然伊利沙伯綫的營運受鐵路基建表現而有所影響，但由於此專營權不需承擔車費收入風險，公司的財務收益得到合理的保障。公司於2023年5月開始執行最終版的全綫繁忙時段時間表，將Paddington站和Whitechapel站之間對開的繁忙時段班次從每小時22班增至24班。5月4日，威爾斯親王與王妃首次乘坐伊利沙伯綫。

South Western Railway

港鐵的聯營公司經營的South Western Railway，是英國最大鐵路網絡之一，該網絡於2023年的營運表現維持穩定。根據於2023年2月續期兩年至2025年5月的國家鐵路合約，英國運輸局承擔該服務的所有收入風險及絕大部分成本風險。

瑞典

2023年，公司透過全資附屬公司於瑞典經營四項鐵路業務。按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。

斯德哥爾摩地鐵

斯德哥爾摩地鐵在2023年維持穩定營運。有關服務的合約將於2025年到期。公司未能投得斯德哥爾摩地鐵新服務合約。

MTRX

MTRX提供斯德哥爾摩與哥特堡之間的城際客運服務。疫情過後，MTRX的乘客量開始逐步回升，這項服務於年內的營運保持穩定，我們已於2024年2月8日就出售MTRX簽訂協議，待監管機構批准後，交易預計可於2024年5月底前完成。當交易完成，因交易所產生的收益將於2024年入帳，預計收益並不重大。

斯德哥爾摩通勤鐵路

斯德哥爾摩通勤鐵路覆蓋大斯德哥爾摩地區。該鐵路在2023年的營運繼續面對車長短缺及各種維修問題的挑戰。2023年11月，港鐵與AB Storstockholms Lokaltrafik(斯德哥爾摩公共運輸部)訂立補充協議，提早於2024年3月2日終止斯德哥爾摩通勤鐵路的專營權，並就提早終止協議在2023年作出虧損撥備7.02億港元。

Mälartåg區域交通

Mälartåg區域交通服務將斯德哥爾摩與Mälardalen地區的所有主要城鎮連接起來。公司自2021年12月起接手營運Mälartåg區域交通服務，該協議為期八年，期滿後或可獲續期一年。2023年內，這項服務的營運繼續面對當地車長短缺和維修問題等挑戰，公司並為此項業務作出虧損撥備3.20億港元。2024年2月，我們與客戶Mälardalstrafik訂立補充協議，提早於2024年6月16日終止Mälartåg的相關協議。



澳洲鐵路業務

墨爾本都市鐵路服務

我們附屬公司營運的墨爾本都市鐵路網絡在 2023 年保持穩定的營運表現。該項服務的專營權已獲延長 18 個月至 2026 年年中。我們亦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 9 公里長的地鐵隧道，隧道啟用後的新鐵路段將可貫通墨爾本核心商業區，令每週的乘客量增加超過 50 萬人次。該隧道計劃於 2025 年開通。

悉尼地鐵西北綫

港鐵是 Northwest Rapid Transit (「NRT」) 財團的一員，負責地鐵西北綫的公私合營合約，包括設計、融資、建造，以及往後的營運和維修服務。年內，地鐵西北綫保持穩定的營運表現，客戶滿意度亦高。

悉尼地鐵城市及西南綫項目

NRT 財團已取得公私合營合約，負責提供新列車及核心鐵路系統，以及營運及維修合併後的地鐵西北綫與地鐵城市及西南綫至 2034 年。我們於 4 月開始為城市段第一期進行動態行車測試，安排列車首次跨越悉尼港海底，預計於 2024 年投入客運服務。

香港以外地區的增長

公司與馬來西亞的 MRT Corporation 於 2023 年 7 月簽署合作備忘錄，雙方將為馬來西亞一項毗鄰一條新建捷運綫終點站的 TOD 項目訂立合作框架。與此同時，公司繼續在中國內地(包括大灣區)及海外市場尋覓其他增長機會。

中國內地及國際鐵路業務概覽

	港鐵公司 所佔權益	業務模式	專營權開始日期 或預計通車日期	專營權期限	車站總數	路線長度 (公里)
中國內地						
北京地鐵四號綫	49%	公私合營	2009年9月	30年	24	28
北京地鐵四號綫大興綫	49%	營運及 維修專營權	2010年12月	跟北京地鐵四號綫 專營權期限同時完結	11	22
北京地鐵十四號綫	49%	公私合營	全綫：2013年5月至 2021年12月分階段開通	由2015年12月 起計30年	全綫：37 ⁽¹⁾	全綫：50.8
北京地鐵十六號綫	49%	全綫：公私合營	全綫：2016年12月至 2023年12月分階段開通	由2024年1月 起計30年	全綫：30 ⁽¹⁾	全綫：48.9
北京地鐵十七號綫	49%	營運及 維修專營權	一期：2021年12月 二期：2023年12月 視乎當地政府安排而定	由2021年12月 起計20年	一期：7 二期：10 ⁽¹⁾ 全綫：21	一期：15.8 二期：24.9 全綫：49.7
深圳地鐵四號綫	100%	建設、 營運及轉移 ⁽²⁾	一期及二期：2010年7月 至2011年6月分階段開通	30年	全綫：15	全綫：19.9
深圳地鐵四號綫北延綫	100%	營運及 維修專營權	2020年10月	跟深圳地鐵四號綫 專營權期限同時完結	8	10.8
深圳地鐵十三號綫	83%	公私合營	2024年	30年	16	22.4
杭州地鐵一號綫	49%	公私合營	2012年11月	25年	25 ⁽³⁾	35.6 ⁽³⁾
杭州地鐵一號綫 下沙延伸段	49%	營運及 維修專營權	2015年11月	跟杭州地鐵一號綫 專營權期限同時完結	3	5.6
杭州地鐵一號綫三期 (機場延伸段)	49%	營運及 維修專營權	2020年12月	跟杭州地鐵一號綫 專營權期限同時完結	5	11.2
杭州地鐵五號綫	60%	公私合營 ⁽⁴⁾	前通段：2019年6月 後通段(包括 西延伸段)：2020年4月	25年	40 ⁽⁴⁾	56.2
澳門						
澳門輕軌系統氹仔綫	100%	營運及 維護服務合約	2019年12月	80個月	12	12.5
歐洲						
英國伊利沙伯綫	100%	營運及 維修專營權	2015年5月	8年至2023年， 延長2年至2025年	41	118
英國South Western Railway	30%	營運及 維修專營權	2021年5月	2年至2023年， 延長2年至2025年	210	998
瑞典斯德哥爾摩地鐵	100%	營運及 維修專營權	2009年11月	8年至2017年， 延長6年至2023年， 再延長1.5 - 2年至 2025年 ⁽⁵⁾	100	108
瑞典MTRX	100%	非專營營運	初步服務：2015年3月 全面運作：2015年8月	營運牌照需要續期 ⁽⁶⁾	10	462
瑞典斯德哥爾摩 通勤鐵路	100%	營運及 維修專營權	2016年12月	10年 ⁽⁷⁾	54	247
瑞典Mälartåg	100%	營運及 維修專營權	2021年12月	8年 ⁽⁸⁾	45	1,060
澳洲						
墨爾本都市鐵路	60%	營運及 維修專營權	2009年11月	8年至2017年， 延長7年至2024年， 再延長18個月至 2026年	222	432
悉尼地鐵西北綫	混合	公私合營 (營運、列車 及系統)	2019年5月	15年	13	36
悉尼地鐵城市及西南綫	混合	公私合營 (營運、列車 及系統)	目標為2024年	服務開通後 起計10年	18	30

附註：

- 在北京地鐵十四號綫二期東段的12個車站中，11個已經啟用，另有一個目前不停站。在北京地鐵十四號綫三期中段的13個車站中，十個已經啟用，另有三個目前不停站。在北京地鐵十六號綫三期的十個車站中，九個已經啟用，另有一個目前不停站。在北京地鐵十七號綫二期的十個車站中，九個已經啟用，另有一個目前不停站。
- 深圳地鐵四號綫一期的資產由深圳市政府擁有，而港鐵軌道交通(深圳)有限公司已於2010年7月接管其營運。深圳地鐵四號綫北延綫的資產由深圳市政府擁有，港鐵軌道交通(深圳)有限公司有營運及維修專營權。
- 杭州地鐵一號綫臨平段於2021年7月起由杭州地鐵九號綫獨立運營。
- 杭州地鐵五號綫西延伸段並不在公私合營範圍內。杭州地鐵五號綫有一個車站在興建中。
- 在2021年12月，交通管理局決定將此合約延長最少18個月或最多24個月。
- 我們已於2024年2月8日就出售MTRX簽訂協議，待監管機構批准後，交易預計可於2024年5月底前完成。
- 2023年11月，港鐵與AB Storstockholms Lokaltrafik(斯德哥爾摩公共運輸部)訂立補充協議，提早於2024年3月2日終止斯德哥爾摩通勤鐵路的專營權。
- 2024年2月，我們與Mälardalsstrafik訂立補充協議，提早於2024年6月16日終止Mälartåg的專營權。