

# 行政總裁回顧及展望



## 致各股東及其他有關人士：

2023年上半年，既有轉變，也迎來了新希望。隨著防疫措施取消，香港與中國內地之間的交通連繫分階段恢復，促使乘客量回升，港鐵過境服務、高速鐵路(香港段)，以及免稅店業務亦得以重拾動力。同時，我們與政府已商定票價調整機制的更新，並加入若干新安排，既可確保票價符合乘客的負擔能力，亦保留了機制的客觀性、透明度，以及直接驅動的方程式，讓公司能持續維修保養、升級及更新現有鐵路系統，並展開一系列新項目，為新舊社區注入增長動力。儘管乘客量尚未完全回復至疫情前水平，而通脹高企、利率上調等外部因素仍然揮之不去，但我們對前景審慎樂觀，因為過去幾年間打下的根基，特別是為創建一個更好、更能切合未來需要的組織架構而落實的企業策略，為港鐵的中長期發展奠定了堅實基礎。

## 業務表現和增長

港鐵在期內的重要里程碑之一，是與政府順利完成有關票價調整機制的檢討。經檢討後確定，港鐵在未來五個年度

(2023/2024年至2027/2028年)，將繼續沿用現行直接驅動的票價調整機制方程式，為維修保養、升級和更新鐵路資產提供穩定的經常性收入來源。這不僅確保市民可繼續享有安全、可靠、便捷和優質的鐵路服務，更維持公司在財務上的可持續性，以開展新鐵路項目。我們採取了多項措施，以減低票價上調的幅度，包括將票價調整與公司物業發展利潤掛鉤，並優化服務表現回贈，新增「感謝日」的安排。

2023年上半年，我們在香港的乘客量逐步回升，計及來自新鐵路綫的貢獻，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。縱使港鐵每日的乘客量高達數以百萬計人次，但仍能在服務可靠度上表現卓越，列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度均繼續達到99.9%的水平，令我們引以為榮。

創新和科技在我們的營運中扮演著日益重要的角色，亦是開發「智慧鐵路」及提升顧客體驗的關鍵所在。未來五年內，公司將會為鐵路資產維修及更新投放超過650億

港元。我們繼續「載•向未來」，斥資13億港元提升自動收費系統，新款閘機將可支援更多電子支付方式，通道亦更為寬闊。MTR Mobile應用程式亦有所提升，提供更多有關列車班次及無障礙通行的資訊。

物業業務方面，我們為大圍站的新商場「圍方」開業感到高興。這個商場的樓面面積達60,620平方米，匯聚逾150個零售租戶，為社區提供餐飲、娛樂及其他服務。另一個新商場是位於黃竹坑站的「THE SOUTHSIDE」，樓面面積達47,000平方米，預計將於今年第四季起分階段開業。這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三成。

我們積極建設香港，支持政府的發展及房屋供應策略，堅定不移地致力推展位於東涌綫的小蠔灣項目，這項目可提供約10,720個私人住宅單位，將發展成一個可無縫接駁環保鐵路系統的新社區。我們亦會繼續推進另外14個正在興建的住宅物業發展項目，合共可為香港市民提供約16,000個住宅單位，以應付迫切的住屋需求。

去年，港鐵沙田至中環綫項目竣工，標誌著香港鐵路發展史上一個重要時代的完結。今年2月，我們與政府簽訂東涌綫延綫項目協議，為鐵路發展揭開又一嶄新篇章。該項目是香港未來鐵路運輸基建藍圖《鐵路發展策略2014》的重要一環，將為東涌東新填海區及東涌西兩個新市鎮提供鐵路服務，提升北大嶼山的交通聯繫、支持可持續的長期人口增長，並且增加就業機會。東涌綫延綫工程已於今年5月展開，預計於2029年竣工。東涌綫延綫項目體現了港鐵與政府以鐵路為公共運輸骨幹的共同目標，協力建設以鐵路車站為核心的繁榮社區。同時，為進一步連繫香港各個社區，港鐵繼續與政府合作開展《鐵路發展策略2014》下的其餘多個項目，其中就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，有關項目預期於今年稍後時間動工。我們以「建設無限未來」作為新鐵路項目的願景，繼續支持政府落實上述項目及多個新鐵路延綫項目，藉此提升交通運力、釋放發展潛力，以及加強香港與大灣區的連繫。

公司繼續於中國內地及海外探索新機遇，在發展業務的同時，亦在國際上樹立港鐵品牌。2023年3月，我們在澳洲墨爾本的都市鐵路服務專營權獲延長18個月至2026年年中。另外，英國South Western Railway的國家鐵路合約亦獲延長兩年至2025年5月。在許多其他重要市場，包括中國內地、澳門、歐洲和澳洲，港鐵亦保持穩定的營運表現。

我們作為集體運輸的鐵路服務營運商，為應對氣候變化一直致力減低溫室氣體排放。科學基礎目標倡議組織（「SBTi」）最近已批准我們的2030年減碳目標，這對公司在2050年實現碳中和的長遠目標提供了很大助力。

## 財務表現

2023年上半年，來自經常性業務的股東應佔利潤為24.20億港元，而2022年上半年（未計及深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元）為2.84億港元，主要是因為防疫措施的放寬及解除而令到乘客量上升，加上香港與中國內地之間的鐵路服務分階段重開後，公司的過境及免稅店業務亦逐漸恢復。期內物業發展利潤下跌90.6%至7.32億港元，因此來自基本業務的利潤減少55.7%至31.52億港元。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）10.26億港元，公司股東應佔淨利潤按年減少11.7%至41.78億港元，相當於每股盈利0.67港元。

董事局已宣派中期股息每股0.42港元，與去年同期相同。

## 展望

港鐵的使命是提供安全、可靠和共融的低碳服務，讓城市前行。我們秉持著這精神，展開了東涌綫延綫項目的工程，引領香港鐵路網絡發展步上新台阶。該項目將連繫北大嶼山各個社區，推動這些新興地區的經濟發展和就業增長。東涌綫延綫是《鐵路發展策略2014》中最先簽訂項目協議的項目，港鐵期望透過參與這些項目，以及其他未來的鐵路基建工程，包括政府在《北部都會區發展策略》中

規劃的鐵路項目，促進香港本土市場的經濟復甦，並推動公司未來業務增長。

自防疫措施取消以來，港鐵本地鐵路服務的乘客量有所回升，並逐漸趨近疫情前水平。在過境服務和高速鐵路（香港段）服務重開的帶動下，免稅店業務亦見復常，並開始再度為港鐵的財務表現作出貢獻。這些收入來源對港鐵的經常性業務至關重要，在經濟持續復甦的利好情況下，我們正努力使這些收入來源的動力全面恢復過來。由於今年上半年的新訂租金下跌，我們在車站零售租金收入和物業租賃收入方面繼續面對挑戰。新商場「圍方」和「THE SOUTHSIDE」預期會為物業租賃收入帶來額外貢獻。至於廣告收入，則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。

運用最新的創科技術，是港鐵企業策略及業務發展的核心。作為引進智慧鐵路營運及維修系統，以及顧客服務智能化的計劃一部分，我們在未來五年為鐵路資產維修及更新投放超過650億港元以外，更會落實多項舉措，包括推出數碼化資產管理系統，並與多間研究機構共同開展科技項目等。我們會繼續推出智能資產管理措施，使用人工智能、雲端計算、大數據和圖像處理技術，使列車更安全、更可靠。

疫情已大致消退，但我們仍須繼續密切關注其他有可能影響公司營運的宏觀經濟因素。雖然全球通脹正在降溫，但減速緩慢，物價與過往比較仍然處於高位，因此我們會繼續審慎控制成本，並確保高效率的營運。同時，利率或會上升，並居高不下一段時間，有可能對投資物業組合的估值帶來影響。此外，我們必須繼續密切監察供應鏈，以防有任何事情會對各發展項目造成干擾。

物業業務方面，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，並預期首先推出東涌東站第一期項目，而其他項目正在籌備中，包括技術研究、批地及法定程序，並將視乎市況而進行招標。同時，我們正為

「港島南岸」第三期、「日出康城」第十二期及第十三期、天樂站、何文田站第一期和油塘通風樓申請預售樓花同意書。最近，我們留意到越來越多物業買家選擇分期付款（而非採用衡平法按揭），這將令我們延遲確認物業發展項目的利潤。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。然而，按照目前的建築及銷售進度，我們預期不會於2023年就「港島南岸」第四期或何文田站第二期的利潤入帳。

在香港以外地區，我們繼續在中國內地及海外尋覓機遇，亦致力加強我們在大灣區的連繫，以實現公司的業務發展策略，提升港鐵在全球的聲譽。

港鐵財務總監許亮華先生將於2023年12月31日榮休，我在此衷心感謝許先生為公司取得的成果所作出的貢獻。樊米高先生將於2023年9月19日起加入公司出任候任財務總監，以準備於2024年1月1日起接替許先生擔任財務總監。

最後，我要感謝港鐵全體員工專心致志、努力不懈的付出，使公司得以克服過去數年的重重考驗，變得更堅強、更有適應力。我相信，在未來六個月以至往後更長遠的歲月，港鐵將在已奠定的堅實基礎上繼續奮進，懷著信心踏入充滿希望的新時代，並繼續提供世界級的環保鐵路服務，讓城市前行。



行政總裁

金澤培博士

香港，2023年8月10日