

新聞稿

Press Release

編號零一三/二四 二零二四年三月七日

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 2023 年 12 月 31 日止年度 經審核業績公告

業績

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		利好 / (不利)
	2023 年	2022 年	變動
總收入	56,982	47,812	19.2%
經常性業務利潤	4,281	157	n/m
物業發展利潤	2,083	10,480	(80.1)%
投資物業公允價值計量收益 / (虧損)	1,420	(810)	n/m
本公司股東應佔淨利潤	7,784	9,827	(20.8)%

n/m：並無意義

- 建議末期普通股息為每股 0.89 港元。全年普通股息合共每股 1.31 港元，與 2022 年相同

摘要

香港業務

- 我們的經常性業務受惠於本地鐵路服務乘客量的持續回升，以及過境服務、高速鐵路（香港段）及相關免稅店業務的恢復營運。高速鐵路（香港段）的復甦尤其強勁
- 重鐵網絡列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度均超過 99.9% 的世界級水平
- 票價調整機制的檢討已於 2023 年 3 月完成，為維修保養、更新及升級鐵路資產提供穩定的經常性收入來源，同時維持本公司的財務可持續性
- 「THE SOUTHSIDE」商場之公允價值計量收益已作初始入帳
- 我們位於大圍的「圍方」和位於黃竹坑的「THE SOUTHSIDE」的新商場已分別於 2023 年 7 月開業和 2023 年 12 月作首階段試業
- 已與政府就東涌綫延綫、屯門南延綫及古洞站簽訂項目協議

摘要 (續)

中國內地及國際業務

- 英國 South Western Railway 及澳洲墨爾本都市鐵路服務的專營權分別獲延長至 2025 年 5 月及 2026 年年中
- 北京地鐵十六號綫剩餘段及北京地鐵十七號綫北段已於 2023 年 12 月通車
- 斯德哥爾摩通勤鐵路和 Mälartåg 的車長短缺和維修問題持續，對其財務表現造成壓力，因此我們與客戶達成共識，分別提早於 2024 年 3 月 2 日及 2024 年 6 月 16 日終止斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 的專營權。就該等虧損性合約而言，總額 10 億港元的虧損撥備已在集團 2023 年的損益中列支

展望

- 公司繼續在全球複雜多變的經濟環境中前行，當中包括地緣政治變動、通脹壓力及高利率等。我們繼續審慎控制成本，並利用智慧科技及創新成果以應對這些和其他問題的挑戰
- 視乎施工及銷售進度，我們預期為「海盈山」(「港島南岸」第四期)、「港島南岸」第五期、何文田站第一期和「瑜一」(何文田站第二期)的物業發展利潤入帳，並繼續為「凱柏峰」(「日出康城」第十一期)的物業發展利潤入帳
- 密切留意市場情況，為公司的物業發展項目制定合適的招標計劃。在未來 12 個月左右，我們預期為東涌車站第一期項目重新招標
- 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《香港主要運輸基建發展藍圖》中規劃的項目

本公司董事宣布本公司及其附屬公司(「本集團」)截至 2023 年 12 月 31 日止年度的經審核業績如下：

綜合損益表

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2023 年	2022 年
香港車務營運收入	20,131	13,404
香港車站商務收入	5,117	3,077
香港物業租賃及管理業務收入	5,079	4,779
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬 公司收入	25,955	26,016
其他業務收入	700	363
	56,982	47,639
中國內地物業發展收入	-	173
總收入	56,982	47,812
香港車務營運開支		
- 員工薪酬及有關費用	(6,917)	(6,341)
- 保養及相關工程	(2,387)	(2,221)
- 水電費用	(2,427)	(1,991)
- 一般及行政開支	(940)	(878)
- 耗用的存料與備料	(605)	(636)
- 鐵路配套服務	(375)	(186)
- 政府地租及差餉	(155)	(155)

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2023 年	2022 年
- 其他費用	(371)	(305)
	(14,177)	(12,713)
香港車站商務開支	(560)	(522)
香港物業租賃及管理業務開支	(1,063)	(964)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	(24,883)	(24,751)
其他業務開支	(579)	(511)
項目研究及業務發展開支	(397)	(326)
	(41,659)	(39,787)
中國內地物業發展開支	(13)	(114)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(41,672)	(39,901)
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	15,323	7,852
- 來自中國內地物業發展	(13)	59
	15,310	7,911
香港物業發展利潤 – 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益	2,329	11,589
投資物業公允價值計量收益 / (虧損)	1,386	(810)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	19,025	18,690
折舊及攤銷	(6,105)	(5,769)
虧損性合約撥備及減值虧損	(1,022)	(962)
每年非定額付款	(2,355)	(323)
應佔聯營公司及合營公司利潤	1,259	1,095
未計利息、財務開支及稅項前利潤	10,802	12,731
利息及財務開支	(1,139)	(982)
除稅前利潤	9,663	11,749
所得稅	(1,575)	(1,608)
年內利潤	8,088	10,141
下列人士應佔：		
- 本公司股東	7,784	9,827
- 非控股權益	304	314
年內利潤	8,088	10,141

百萬港元

截至 12 月 31 日止年度
2023 年 2022 年

本公司股東應佔年內利潤 / (虧損)：

- 來自經常性業務		
- 香港	4,940	384
- 香港以外	(659)	(227)
	4,281	157
- 來自物業發展		
- 香港	2,035	10,413
- 香港以外	48	67
	2,083	10,480
- 來自基本業務	6,364	10,637
- 來自投資物業公允價值計量	1,420	(810)
	7,784	9,827

每股盈利：

- 基本	1.26 港元	1.59 港元
- 攤薄	1.25 港元	1.59 港元

綜合全面收益表

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2023 年	2022 年
年內利潤	8,088	10,141
年內其他全面收益 / (虧損) (除稅及重新分類調整後)：		
不會重新分類至損益的項目：		
- 自用樓宇重估盈餘	24	43
- 重新計量界定福利計劃淨資產 / 負債	(194)	(117)
	(170)	(74)
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	(378)	(1,713)
- 非控股權益	26	(11)
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	(608)	82
	(960)	(1,642)
	(1,130)	(1,716)
年內全面收益總額	6,958	8,425
下列人士應佔：		
- 本公司股東	6,628	8,122
- 非控股權益	330	303
年內全面收益總額	6,958	8,425

綜合財務狀況表

百萬元	於 2023 年 12 月 31 日	於 2022 年 12 月 31 日
資產		
固定資產		
- 投資物業	98,205	91,671
- 其他物業、機器及設備	103,721	102,297
- 服務經營權資產	36,710	35,523
	<u>238,636</u>	<u>229,491</u>
商譽及物業管理權	10	61
在建鐵路工程	4,256	-
發展中物業	41,728	41,269
遞延開支	378	2,540
聯營公司及合營公司權益	12,785	12,338
遞延稅項資產	603	606
證券投資	862	959
待售物業	1,939	1,888
財務衍生工具資產	240	216
存料與備料	2,557	2,261
應收帳項及其他應收款項	13,756	13,889
應收關連人士款項	5,802	5,429
現金、銀行結餘及存款	22,375	16,134
列為持作出售的出售組別的資產	499	-
	<u>346,426</u>	<u>327,081</u>
負債		
短期貸款	1,379	1,592
應付帳項、其他應付款項及撥備	76,682	69,692
本期所得稅	1,623	2,953
應付關連人士款項	2,614	592
貸款及其他負債	58,112	46,254
服務經營權負債	10,059	10,142
財務衍生工具負債	1,710	1,104
非控股權益持有者貸款	141	140
遞延稅項負債	15,151	14,700
列為持作出售的出售組別的負債	99	-
	<u>167,570</u>	<u>147,169</u>
淨資產	<u>178,856</u>	<u>179,912</u>
股本及儲備		
股本	61,083	60,547
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(269)	(262)
其他儲備	117,530	119,001
本公司股東應佔總權益	<u>178,344</u>	<u>179,286</u>
非控股權益	512	626
總權益	<u>178,856</u>	<u>179,912</u>

附註：

1. 核數師報告

截至 2023 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表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《香港審計準則》進行審計。而畢馬威會計師事務所發出的無保留意見之核數師報告載於即將寄發予股東的年報內。此外，綜合財務報表已由本公司審核及風險委員會審閱。

於本初步公告內所載列的本集團截至 2023 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合財務狀況表及其相關附註所列的財務數字，已由畢馬威會計師事務所與本集團本年度經審核綜合財務報表所載之金額作比較，兩者金額一致。根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》、《香港審閱工作準則》或《香港核證聘用準則》，畢馬威會計師事務所就此所進行之工作，並不構成審核、審閱或其他核證聘用，因此畢馬威會計師事務所不會就本公告發表任何核證意見。

2. 編製基準

本公司年度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。

本年度業績之初步公告所載有關截至 2023 年 12 月 31 日及 2022 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料，並不構成本公司於該等財政年度的法定年度綜合財務報表，但這些財務資料均取自該等財務報表。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 2022 年 12 月 31 日止年度的財務報表交付公司註冊處處長，並將適時交付截至 2023 年 12 月 31 日止年度的財務報表。
- 本公司核數師已對本集團該兩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。

綜合財務報表乃按照所有由香港會計師公會頒布並適用的《香港財務報告準則》編製。

香港會計師公會頒布了一項新訂的《香港財務報告準則》及數項修訂的《香港財務報告準則》，該等新訂及修訂準則在本集團本會計期間首次生效。採納若干與本集團相關的經修訂的《香港財務報告準則》之影響在下文論述。然而，並無任何新訂或修訂準則對本集團當期或前期業績及財務狀況產生重大影響。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。

(i) 經修訂的《香港財務報告準則》

《香港會計準則》第 1 號「財務報表之呈列」及《香港財務報告準則》實務說明第 2 號「作出重要性判斷」修訂：「會計政策的披露」

該修訂要求實體披露重大會計政策資料，並就應用於會計政策披露的重大性概念提供指引。本集團重新審視了所披露的會計政策資料，並刪除若干非重大會計政策。

《香港會計準則》第 12 號「所得稅」修訂：「於單項交易產生的資產及負債相關的遞延稅項」

此項修訂將初始確認豁免的適用範圍縮小，使其不適用於在初始確認時會產生相同金額及可抵銷的暫時差異之交易，例如租賃及棄置負債。對於租賃及棄置負債，相關遞延稅項資產及負債須從呈列的最早比較期間的期初予以確認，任何累計影響於該日確認為保留溢利或其他權益組成部分的調整。對於所有其他交易，此項修訂適用於呈列的最早比較期間的期初後發生的交易。在此修訂前，本集團沒有應用初始確認豁免於租賃交易，並已確認相關遞延稅項，惟本集團此前基於使用權資產和相關租賃負債是由單項交易產生，而對其產生的暫時差異按淨額計算。應用此修訂後，本集團已分別釐定使用權資產及租賃負債相關的暫時差異。此項變動主要影響財務報表附註中遞延稅項資產及負債組成部分的披露，但由於相關遞延稅項結餘符合《香港會計準則》第 12 號的抵銷條件，因此對綜合財務狀況表呈列的整體遞延稅項結餘並無影響。

《香港會計準則》第 12 號「所得稅」修訂：「國際稅務改革 – 支柱二範本規則」

該修訂在遞延稅項會計處理中引入一項暫時性強制豁免，適用於實施由經濟合作與發展組織（「經合組織」）發布的支柱二範本規則而頒布或將正式頒布的稅法而產生的所得稅（因該等稅法而產生的所得稅在下文稱為「支柱二所得稅」），包括該等規則中所述實施合資格本地最低補足稅的稅法。該修訂亦引入有關該等稅項的披露規定，包括支柱二所得稅的估計應納稅額。該修訂自發布日起立即生效，並需追溯採用。本集團已在財務報表附註作出附加披露。

(ii) 香港會計師公會就取消強積金「長期服務金對沖」機制的會計影響發佈新指引

於 2023 年 7 月，香港會計師公會發佈「香港取消強制性公積金與長期服務金對沖機制的會計影響」，就有關對沖機制及取消該機制提供會計處理指引。為了更準確地反映取消對沖機制的實質影響，本集團已更改其與長期服務金負債相關的會計政策，並已採用上述香港會計師公會的指引。這對本集團前期的業績及財務狀況並沒有重大影響，本集團在截至 2023 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表中確認的開支總額為 2,100 萬港元。

3. 保留溢利

截至 2023 年及 2022 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2023 年	2022 年
於 1 月 1 日結餘	116,228	115,439
本公司股東應佔年內利潤	7,784	9,827
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)	(117)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份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）	(2)	(3)
	(8,128)	(8,918)
於 12 月 31 日結餘	115,688	116,228

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 12 月 31 日止年度	
	2023 年	2022 年
分佔物業發展所得的盈餘、收入及未出售物業的權益	2,335	11,473
西鐵物業發展的代理費及其他收入	8	128
其他費用及雜項研究	(14)	(12)
香港物業發展利潤（除稅前）	2,329	11,589
香港物業發展利潤（除稅後）	2,035	10,413

截至 2023 年 12 月 31 日止年度，本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤 20.35 億港元（2022 年：104.13 億港元）代表香港物業發展利潤 23.29 億港元（2022 年：115.89 億港元）及其相關所得稅支出 2.94 億港元（2022 年：11.76 億港元）。

5. 投資物業公允價值計量收益 / (虧損)

投資物業公允價值計量收益 / (虧損) 包括：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2023 年	2022 年
投資物業公允價值重新計量收益 / (虧損)	26	(3,076)
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	1,360	2,266
	1,386	(810)

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。

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。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」。

6. 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2023 年	2022 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	610	989
- 香港以外稅項	377	413
	987	1,402
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	68	(44)
- 超過相關折舊的折舊免稅額	638	383
- 物業重估	(34)	3
- 撥備及其他	(102)	(152)
- 使用權資產	4	(11)
- 租賃負債	14	27
	588	206
	1,575	1,608

除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司以外，截至 2023 年 12 月 31 日止年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以年度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%（2022 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 年及 2022 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%（2022 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。

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 2023/2024 課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共 51 億港元。如以前年度所披露，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」。

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。

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。稅務上訴委員會的上訴聆訊已於 2024 年年初舉行。截至年報之日期，稅務上訴委員會還沒有作出決定。

7. 股息

本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2023 年	2022 年
與年內有關的普通股息		
- 已宣派及已付的中期普通股息每股 0.42 港元 (2022 年：每股 0.42 港元)	2,610	2,604
- 匯報期末後建議派發的末期普通股息每股 0.89 港元 (2022 年：每股 0.89 港元)	5,533	5,520
	8,143	8,124
與去年有關的普通股息		
- 年內已批准及已付的末期普通股息 每股 0.89 港元 (2022 年：有關 2021 年度的 每股 1.02 港元)	5,520	6,317

於匯報期末後建議派發的 2023 年度末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。董事局建議派發截至 2023 年 12 月 31 日止年度的末期股息每股 0.89 港元，並提議向所有本公司股東提供以股代息的選擇（惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外）。有關建議有待股東於本公司應屆周年成員大會上批准，而建議的 2023 年度末期股息（附有以股代息的選擇），預計於 2024 年 7 月 16 日派發予於 2024 年 5 月 31 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 2023 年 12 月 31 日止年度的本公司股東應佔利潤 77.84 億港元（2022 年：98.27 億港元），及年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 6,202,100,097 股（2022 年：6,190,902,155 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2023 年 12 月 31 日止年度的本公司股東應佔利潤 77.84 億港元（2022 年：98.27 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年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 6,208,314,965 股（2022 年：6,196,797,798 股）計算。

若根據來自基本業務的本公司股東應佔利潤 63.64 億港元（2022 年：106.37 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利為 1.03 港元（2022 年：1.72 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財務報表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 12 月 31 日止年度 2023 年	2022 年	截至 12 月 31 日止年度 2023 年	2022 年
香港客運服務				
- 香港車務營運	20,131	13,404	(1,111)	(4,733)
- 香港車站商務	5,117	3,077	3,792	2,270
	25,248	16,481	2,681	(2,463)
香港物業租賃及管理業務	5,079	4,779	3,999	3,800
中國內地及國際鐵路、物業 租賃及管理業務*	25,955	26,016	524	962
中國內地物業發展	-	173	(13)	59
其他業務	700	363	56	(213)
	56,982	47,812	7,247	2,145
香港物業發展			2,329	11,589
項目研究及業務發展開支			(397)	(326)
投資物業公允價值計量收益 / (虧損)			1,386	(810)
虧損性合約撥備及減值虧損			(1,022)	(962)
應佔聯營公司及合營公司利潤			1,259	1,095
未計利息、財務開支及稅項前 利潤			10,802	12,731
利息及財務開支			(1,139)	(982)
所得稅			(1,575)	(1,608)
年內利潤			8,088	10,141

*不包括特殊虧損撥備，即為於 2023 年對斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 區域交通所作出合共 10.22 億港元的虧損性合約撥備（如下文所述）及於 2022 年對深圳地鐵四號線所作出 9.62 億港元的減值虧損

於 2023 年，由於斯德哥爾摩通勤鐵路的車長短缺和維修問題持續，對其財務表現造成壓力，故此本集團與斯德哥爾摩公共運輸部訂立了一份補充協議，提早於 2024 年 3 月 2 日終止斯德哥爾摩通勤鐵路的專營權，並就此在集團 2023 年的損益中作出虧損撥備約 7 億港元。該虧損包括：(i) 根據補充協議支付的「退出費」；(ii) 就將向新營運商無償轉讓的資產計提撥備；及 (iii) 就逐步縮減營運的支出及將需要撇銷的若干資產計提撥備。就逐步縮減營運的支出已包括預計專營權於 2024 年 3 月終止前，履行集團就委託協議下所承擔的責任所產生其他淨支出。

Mälartåg 的營運同樣面對挑戰。經過與客戶 Mälardalstrafik 為尋求就商業及合約上的潛在補救方案之磋商後，本集團亦於 2024 年 2 月與客戶 Mälardalstrafik 訂立補充協議，提早於 2024 年 6 月 16 日終止 Mälartåg 的專營權。於 2023 年 12 月 31 日，本集團根據就 Mälartåg 的專營權中估計不可避免的成本作出虧損性合約撥備約 3 億港元。本集團並不預期就補充協議的條款下所產生的虧損將會與於 2023 年已作出的撥備有重大差異。

截至 2023 年 12 月 31 日止年度，本公司股東應佔來自物業發展的利潤 20.83 億港元（2022 年：104.80 億港元）代表香港物業發展利潤 23.29 億港元（2022 年：115.89 億港元）、中國內地物業發展虧損 1,300 萬港元（2022 年：利潤 5,900 萬港元）及其相關利息、財務開支和所得稅開支 2.33 億港元（2022 年：11.68 億港元）。

截至 2023 年 12 月 31 日止年度，本公司股東應佔來自投資物業公允價值計量的利潤 14.20 億港元（2022 年：虧損 8.10 億港元）代表投資物業公允價值重新計量收益 2,600 萬港元（2022 年：虧損 30.76 億港元）、初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益 13.60 億港元（2022 年：22.66 億港元）及其相關所得稅抵免 3,400 萬港元（2022 年：零港元）。

百萬港元	資產		負債	
	於 12 月 31 日		於 12 月 31 日	
	2023 年	2022 年	2023 年	2022 年
香港客運服務				
- 香港車務營運	142,255	136,934	35,199	34,026
- 香港車站商務	4,511	4,175	2,208	1,834
	146,766	141,109	37,407	35,860
香港物業租賃及管理業務	98,871	92,208	2,793	2,526
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務	29,918	28,742	12,326	11,050
中國內地物業發展	3,892	5,366	369	834
其他業務	3,717	3,390	1,642	1,886
香港物業發展	44,727	46,312	37,637	31,962
	327,891	317,127	92,174	84,118
未予分類的資產 / 負債	18,535	9,954	75,396	63,051
總額	346,426	327,081	167,570	147,169

未予分類的資產及負債主要包括現金、銀行結餘及存款、儲稅券、財務衍生工具資產及負債、附帶利息的貸款、本期所得稅、以及遞延稅項資產和負債。

於 2023 年，本集團對其在瑞典營運 MTRX 服務的全資附屬公司 MTR Express (Sweden) AB 進行了策略評估（包括出售）。在實施了積極的出售計畫後，MTR Express (Sweden) AB 的出售在 2023 年 12 月 31 日被視為是極有可能的。因此，MTR Express (Sweden) AB 的資產 4.99 億港元和負債 9,900 萬港元在 2023 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表中被重新分類為「持作出售的出售組別」。於匯報期末後，本集團於 2024 年 2 月 8 日與一獨立第三方就出售 MTR Express (Sweden) AB 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。本集團並不預期在交易完成後集團將在截至 2024 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表中就交易會確認重大收益。

截至 2023 年 12 月 31 日止年度內，一名（2022 年：一名）屬中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務分類的客戶為本集團帶來的收入超過本集團總收入之 10%。該一名客戶佔本集團之總收入約 22.31%（2022 年：17.21%）。

下表列示來自本集團以外的客戶收入及指定的非流動資產（包括本集團的固定資產、商譽及物業管理權、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支、以及聯營公司及合營公司權益）按區域分佈的資料。本集團以外的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。指定非流動資產內的投資物業、其他物業、機器及設備、在建鐵路工程、和發展中物業乃按照該資產的所在地區分。遞延開支乃按照該建議中的資本性工程的所在地區分。至於服務經營權資產、商譽及物業管理權和聯營公司及合營公司權益，則按照有關的經營所在地區分。

百萬港元	來自本集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	截至 12 月 31 日止年度		於 12 月 31 日	
	2023 年	2022 年	2023 年	2022 年
香港特別行政區（所屬地）	30,962	21,586	280,212	267,988
澳洲	15,972	15,708	900	918
中國內地及澳門特別行政區	2,027	2,553	16,554	16,229
瑞典	4,809	5,232	116	557
英國	3,212	2,733	11	7
	26,020	26,226	17,581	17,711
	56,982	47,812	297,793	285,699

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)），但截至年報之日期，本公司並沒有收到由香港特區政府提出的正式申索。香港特區政府最近知會本公司，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 2023 年 12 月 31 日，本公司並無就下列各項於本公司綜合財務報表作出任何撥備：
- (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 2023 年 12 月 31 日及截至年報之日期，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 2023 年 12 月 31 日止年度內，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 8,400 萬港元（2022 年：

1.53 億港元)。於 2023 年 12 月 31 日，香港特區政府尚未支付的費用合共 1.44 億港元（2022 年 12 月 31 日：2.09 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 2023 年 12 月 31 日止年度內，本公司已耗用 1.72 億港元（2022 年：3.14 億港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2022 年：零港元）。於 2023 年 12 月 31 日，在扣除已耗用的金額後，餘下的 3.07 億港元的撥備（2022 年 12 月 31 日：4.79 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 2023 年 12 月 31 日止年度內，本公司已耗用 6,500 萬港元（2022 年：1.17 億港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2022 年：零港元）。於 2023 年 12 月 31 日，在扣除已耗用的金額後，餘下的 7.62 億港元的撥備（2022 年 12 月 31 日：8.27 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），但截至年報之日期，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 2023 年 12 月 31 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. 應收帳項及應付帳項

A 於 2023 年 12 月 31 日，本集團的應收帳項及其他應收款項為 137.56 億港元（2022 年：138.89 億港元），其中應收帳項為 57.39 億港元（2022 年：43.10 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 2023 年 12 月 31 日，以到期日劃分的應收帳項之帳齡分析如下：

百萬港元	於 12 月 31 日	
	2023 年	2022 年
未到期款項	5,118	3,715
過期 30 日內未付	218	210
過期多於 30 日但於 60 日內未付	89	74
過期多於 60 日但於 90 日內未付	29	27
過期多於 90 日未付	285	284
應收帳項總額	5,739	4,310
其他應收款項及合約資產	8,017	9,579
	13,756	13,889

B 於 2023 年 12 月 31 日，應付帳項、其他應付款項及撥備為 766.82 億港元（2022 年：696.92 億港元），其中應付帳項及應計費用為 212.55 億港元（2022 年：195.83 億港元）。於 2023 年 12 月 31 日，以到期日劃分應付帳項分析如下：

百萬港元	於 12 月 31 日	
	2023 年	2022 年
30 日內到期或即期	9,191	8,143
30 日後至 60 日內到期	2,188	2,012
60 日後至 90 日內到期	951	886
90 日後到期	4,460	4,544
	16,790	15,585
租金及其他可退還按金	2,498	2,459
應計僱員福利	1,967	1,539
應付帳項及應計費用總額	21,255	19,583
其他應付款項、遞延收益及撥備	52,303	47,522
合約負債	3,124	2,587
	76,682	69,692

12. 買賣或贖回上市證券

截至 2023 年 12 月 31 日止年度內，本公司分別於 2023 年 7 月 3 日及 2023 年 11 月 17 日以票面價值贖回 2.10 億人民幣（2.31 億港元）及 2.00 億人民幣（2.34 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 2023 年 12 月 31 日止年度內，本集團並無買賣或贖回任何本集團的上市證券。然而，截至 2023 年 12 月 31 日止年度內，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 2,370,900 股本公司普通股份，總代價約為 9,300 萬港元。

13. 集團資產押記

於 2023 年 12 月 31 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 7.25 億人民幣（7.98 億港元）的銀行貸款提供抵押。

於 2023 年 12 月 31 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相關票務及非票務收入為一項總額 32.0 億人民幣（35.2 億港元）的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，本集團於 2023 年 12 月 31 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

14. 2024 周年成員大會

本公司擬於 2024 年 5 月 22 日舉行周年成員大會。有關周年成員大會的詳情，請參閱預計大約於 2024 年 4 月 11 日刊發的周年成員大會通告。

15. 公司管治

在截至 2023 年 12 月 31 日止年度內，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。

16. 發表業績公告及年報

本業績公告登載於本公司的網址 www.mtr.com.hk 及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）的網址。年報將於 2024 年 4 月中向股東寄發，並在本公司網址及聯交所網址可供查閱。

主要統計及財務數字

	截至 12 月 31 日止年度	
	2023 年	2022 年
香港車務營運		
總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	1,586.7	1,334.6
- 過境服務	71.5	0.4
- 高速鐵路（香港段）	20.1*	-
- 機場快綫	10.8	3.1
- 輕鐵及巴士	207.7	180.0
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,669.8	3,920.1
- 過境服務（每日）	195.9	1.2
- 高速鐵路（香港段）（每日）	57.3*	-
- 機場快綫（每日）	29.7	8.5
- 輕鐵及巴士（周日）	601.8	515.7
財務		
EBITDA 邊際比率 [^]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	26.9%	16.5%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	45.9%	30.5%
EBIT 邊際比率 [*]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	10.2%#	1.8%#
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	20.4%	3.7%
本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤（百萬港元）	2,035	10,413
本公司股東應佔來自基本業務的利潤（百萬港元）	6,364	10,637

* 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 12 月 31 日之間的日數

[^] 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

[°] 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 259.55 億港元及 248.96 億港元（2022 年：261.89 億港元及 248.65 億港元）

^{*} 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 /（虧損）和應佔聯營公司及合營公司利潤）佔總收入之百分率

[#] 撇除特殊虧損撥備，即為於 2023 年對斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 區域交通所作出合共 10.22 億港元的虧損性合約撥備及於 2022 年對深圳地鐵四號綫所作出 9.62 億港元的減值虧損，2023 年及 2022 年的 EBIT 邊際比率應分別為 12.0% 及 3.8%

[°] 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入、開支、折舊及攤銷、和虧損性合約撥備及減值虧損分別為 259.55 億港元、248.96 億港元、5.48 億港元及 10.22 億港元（2022 年：261.89 億港元、248.65 億港元、3.03 億港元及 9.62 億港元）

行政總裁回顧及展望

2023 年已成過去。這一年，我們跨過疫情的嚴峻挑戰，並克服復常過程中的種種困難，成果得來不易。港鐵公司在這轉折性的一年，經常性業務的財務表現令人滿意；乘客量持續回升，而服務仍然保持世界級水平。我們亦繼續全面改善公司及其業務營運，透過積極落實公司的企業策略，以穩健、多元的收入來源推動可持續增長，全力引進創新科技，並堅定落實世界級的環境、社會及管治標準。目前，我們正沿著邁向復甦、興旺、新常態的道路加速前行，並對未來感到審慎樂觀。

業務表現和增長

2023 年的收入錄得增長，其中一個主要因素是過境服務和高速鐵路（香港段）服務均於 1 月起逐步恢復營運。這不僅對車費收入帶來正面影響，自疫情後暫停營運的免稅店業務，亦因疫情相關限制完結而得以重啟，帶動租金收入上升。2023 年的高速鐵路（香港段）乘客量已超越 2019 年，部分原因是班次增加，而且覆蓋範圍更擴大至直達 73 個中國內地站點。過境服務乘客量持續回升，儘管尚未回復至疫情前水平，我們仍然感到鼓舞。與此同時，本地鐵路服務的全年乘客量已回復至接近疫情前水平。2023 年，港鐵的重鐵網絡列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度均超過 99.9% 的水平，使我們感到欣喜。

2023 年 3 月，港鐵和政府已完成有關票價調整機制的檢討，並決定在為期五年的周期（2023/2024 年度至 2027/2028 年度）內，繼續沿用現行直接驅動的票價調整機制方程式。這將為維修保養、升級和更新鐵路資產提供穩定的經常性收入來源，同時維持財務上的可持續性，為香港推行重要的新項目。為確保票價上調的合理性，我們採取了多項措施，包括方程式中的「生產力因素」與公司除稅後的香港物業發展利潤掛鉤，並優化服務表現回贈，新增「感謝日」車費半價的安排。

港鐵致力落實「推動城市前行」的企業承諾，定期提升及更新鐵路資產，悉力提供安全、高效、便利及舒適的鐵路服務。2023 年，我們繼續「載·向未來」的方針，斥資 13 億元提升自動收費系統，提供更多電子支付選項，以滿足乘客需要。

2023 年，我們的零售物業組合新增了兩個新商場，包括位於大圍的「圍方」和位於黃竹坑的「THE SOUTHSIDE」。「THE SOUTHSIDE」於 2023 年 12 月開始作首階段試業。當這兩個新商場全面開業後，合計總樓面面積約為 107,620 平方米，將使我們零售物業組合的應佔總樓面面積增加約三成，為社區提供優質的購物、餐飲、娛樂及服務。我們亦有 14 個住宅物業發展項目正在進行中，未來數年合共可為香港房屋市場提供約 14,000 個可供出售的優質住宅單位。

我們已於 2023 年先後就東涌綫延綫、屯門南延綫及東鐵綫古洞站與政府簽訂項目協議，這些都是《鐵路發展策略 2014》下的重要項目。這些新項目旨在促進香港經濟的長期可持續發展，同時為鐵路沿綫社區的繁榮發展提供助力。港鐵對有機會參與「建設無限未來」感到十分雀躍，並將一如既往地配合政府發展未來城市基礎設施網絡的策略。

2023 年 12 月，運輸及物流局公布《香港主要運輸基建發展藍圖》，擬定方針推動香港運輸基建項目，支持可持續發展並鞏固城市的策略定位。《香港主要運輸基建發展藍圖》提出三個策略性鐵路項目的優化方案，以及北部都會區的兩個新鐵路項目，即「北環綫東延綫」及「新界東北綫」。港鐵對此表示歡迎，並承諾全力配合，進一步提升香港鐵路運載能力。

2023 年，我們亦繼續於中國內地及海外探索新機遇。北京地鐵十六號綫餘下路段及北京地鐵十七號綫北段於 2023 年 12 月通車，英國 South Western Railway 的合約及澳洲墨爾本都市鐵路網絡的專營權分別獲延長至 2025 年 5 月及 2026 年年中。斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 的車長短缺和維修問題持續，對其財務表現造成壓力，因此我們與締約方達成共識，分別於 2024 年 3 月 2 日及 2024 年 6 月 16 日提早終止斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 的相關協議。我們已為這兩項業務於 2023 年作出虧損撥備。公司未能投得斯德哥爾摩地鐵新服務合約。我們已於 2024 年 2 月就出售 MTRX 簽訂協議。

我們視環境、社會及管治為我們業務和活動至關重要的一環，並致力在減少溫室氣體排放、促進社會共融、推動發展及機遇等核心範疇發揮領導作用。2023 年 4 月，我們為港鐵在香港的鐵路及投資物業業務訂立的減碳目標，已獲國際科學基礎目標倡議組織批准。根據獲批准的目標，與作為基準的 2019 年水平比較，港鐵車務營運及投資物業業務的溫室氣體排放量到 2030 年將顯著減少。這標誌著我們在 2050 年達致碳中和的長遠目標取得顯著進展。2023 年，我們亦支持及舉辦多項推動多元共融的活動及倡議，聚焦於社會及工作環境中的傷健共融、多元族裔、性別平等及跨代關係的議題，並致力透過義工項目、藝術共賞計劃，以及與非政府組織及社會企業合作的「ESG 同行夥伴計劃」，進一步提倡平等機會。在發展及機遇方面，我們致力提升員工的能力，因應未來所需的技能及創新能力裝備我們的年青人，以及在我們服務的城市促進當地企業的可持續增長。

財務表現

港鐵的財務表現受惠於過境服務和高速鐵路（香港段）服務恢復營運，以及免稅店業務重啟，未計及斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 的撥備 10.22 億港元，股東應佔經常性業務利潤增加至 53.03 億港元，惟物業發展利潤減少至 20.83 億港元，導致股東應佔基本業務利潤減少 40.2%至 63.64 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），公司股東應佔淨利潤減少 20.8%至 77.84 億港元，相當於每股盈利為 1.26 港元。

董事局建議派發末期普通股息每股 0.89 港元，連同中期股息每股 0.42 港元，全年股息共每股 1.31 港元，與 2022 年相同。

展望

2023 年是復甦的一年。正如本年報的主題「同步向前 載向未來」，我們會把握 2023 年的利好勢頭，推動港鐵以至香港邁向增長的新時代。我們多個重要的新項目已動工，這些項目將令本港社區之間的聯繫更趨緊密，發展欣欣向榮。我們的過境鐵路、高速鐵路（香港段）和免稅店業務均已恢復營運，並且對經常性收入作出堅實的貢獻。我們會全力協助政府落實基建網絡發展和房屋供應的目標，孜孜不倦地推進多項策略性鐵路和物業發展項目。

短期方面，我們仍須應對全球複雜多變的經濟環境，包括地緣政治變動、通脹壓力及高利率等。為應對這些挑戰，我們將繼續審慎控制成本，並利用智能科技及創新成果，以助我們提升鐵路營運及維修服務的效率。我們亦會繼續擴展在香港的鐵路網絡並在中國內地及海外探索合乎商業可行性的機遇，以推動業務增長。同時，本地鐵路服務乘客量逐漸恢復至疫情前水平，過境服務在沉寂三年後，乘客量顯著回升。當然，進一步的復甦仍有賴香港及中國內地經濟穩健發展。我們的車站零售及物業租賃業務仍然要承受新訂租金在疫情期間下跌所造成的影響。廣告收入則取決於經濟復甦，以及消費情緒和開支。

全球經濟前景和息口走向尚未明朗，香港政府亦於 2024 年 2 月撤銷住宅物業的額外印花稅、買家印花稅和新住宅印花稅，我們正密切留意市場情況，為公司的物業發展項目制定合適的招標計劃。在未來 12 個月左右，我們預期為東涌東站第一期項目重新招標，而小蠔灣項目正在進行前期工程，會繼續以 2030 年讓首批住戶入伙為目標。我們正為「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。視乎施工及銷售進度，我們預期在 2024 年會為「海盈山」（「港島南岸」第四期）、「港島南岸」第五期、何文田站第一期和「瑜一」（何文田站第二期）的物業發展利潤入帳，並繼續為「凱柏峰」（「日出康城」第十一期）的物業發展利潤入帳。

我們期待就《鐵路發展策略 2014》下的現有項目及新項目，以及《香港主要運輸基建發展藍圖》與政府攜手合作，持續為建設未來網絡而努力。

2023 年，北京地鐵十六號綫及北京地鐵十七號綫的新路段投入服務，我們為著中國內地營運網絡得以擴展而感到高興。我們將一如既往繼續在中國內地及海外探索新機遇，為這一增長支柱帶來新動力，並向香港以外具發展潛力的市場輸出港鐵品牌及業務。

許亮華先生已於 2023 年 12 月 31 日後榮休，不再擔任港鐵財務總監，我在此衷心感謝許先生為公司作出的寶貴貢獻。我亦歡迎自 2024 年 1 月 1 日起接替許先生的樊米高先生。

疫情為世界各地社區帶來漫長而艱難的日子，但即使面對重重困難，港鐵員工仍專心致志，秉持專業精神，日以繼夜為數以百萬計的港鐵乘客服務，推動城市前行。他們英勇無私的付出鼓動我心。在港鐵慶祝連繫社區、與社區一起成長的 45 周年之際，我深信公司以至香港正在復常的軌道上向前發展。在未來的日子，我熱切期待能繼續這旅程，與作為重要持份者的你一起「載・向未來」。

行政總裁

金澤培博士

香港，2024 年 3 月 7 日

年度回顧 — 業務表現

香港業務

港鐵在香港的業務主要由兩大板塊組成：「香港客運服務」，涵蓋鐵路和巴士客運服務，以及車站商務；另一板塊為物業相關業務，包括發展、租賃及管理與公司鐵路相關的物業。港鐵大致採用「鐵路加物業」經營模式，能夠為股東創造價值，同時亦為其服務的社區發展與繁榮作出貢獻。

香港客運服務 — 車務營運

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增／（減） 百分率
	2023 年	2022 年	
香港車務營運			
總收入	20,131	13,404	50.2
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 （「EBITDA」）	5,954	691	761.6
未計利息、財務開支及稅項和計及每年非定額 付款後的（虧損）／利潤（「EBIT」）	(1,111)	(4,733)	76.5
EBITDA 邊際比率(%)	29.6%	5.2%	24.4 個百分點
EBIT 邊際比率(%)	(5.5)%	(35.3)%	29.8 個百分點

2023 年，香港車務營運的總收入由 2022 年的 134.04 億港元增加 50.2% 至 201.31 億港元，令未計利息、財務開支及稅項和計及每年非定額付款後的虧損減少 76.5% 至 11.11 億港元。有關業績主要受惠於過境服務及高速鐵路（香港段）恢復營運和本地鐵路服務乘客量回升帶來的正面影響。

乘客量和收入

香港車務營運	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	2023 年	增／（減） 百分率	2023 年	增／（減） 百分率
本地鐵路服務	1,586.7	18.9	13,995	24.5
過境服務	71.5	n/m	2,206	n/m
高速鐵路（香港段）	20.1	n/m	2,503	78.7
機場快綫	10.8	249.6	664	418.8
輕鐵及巴士	207.7	15.4	658	17.3
	1,896.8	24.9	20,026	50.1
其他			105	61.5
總計			20,131	50.2

n/m：並無意義

隨著防疫限制取消，以及香港與中國內地之間的鐵路服務分階段恢復營運，港鐵所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量較 2022 年的 15.181 億人次增加 24.9%至 18.968 億人次，而周日平均乘客量亦上升 24.3%至 552 萬人次。

市場佔有率

2023 年，港鐵在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率從去年的 48.3%上升至 50.1%，主要原因是東鐵綫過海段自 2022 年 5 月通車後乘客量增加；而港鐵所佔市場比率均高於其他專營公共交通營運商的過境服務、高速鐵路（香港段）和機場快綫，其乘客量亦隨著防疫措施逐步取消而回升。至於過海交通工具方面，公司的市場佔有率為 72.3%，而 2022 年為 70.1%；包括過境服務和高速鐵路（香港段）的過境業務，其市場佔有率則錄得 53.0%，2022 年的市場佔有率因服務暫停而為 0%；而往返機場交通工具的市場佔有率，亦達 19.9%，而 2022 年為 18.2%。

車費調整、推廣及優惠

2023 年 3 月，港鐵與政府完成每五年一次的票價調整機制檢討。港鐵在 2023/2024 年度至 2027/2028 年度的五年周期內，將繼續沿用現行直接驅動的票價調整機制方程式，為鐵路資產的維修保養、升級和更新，提供穩定的經常性收入來源。方程式內的生產力因素則改為與公司除稅後的香港物業發展利潤掛鈎。經計入為支持疫後經濟復甦而特別扣減 1.2 個百分點，以及延後至 2024/2025 年度實施的特別延後調整 1.65 個百分點和自願延後調整 0.2 個百分點，2023/2024 年度的整體票價調整幅度為+2.3%。

年內，我們繼續支持政府推動經濟，推出免費乘車，並在港鐵商場及車站商店舉辦購物優惠活動。我們亦繼續為不同層面的顧客，包括一般乘客、長者、小童、合資格學生及殘疾人士提供恆常票價優惠，2023 年提供的優惠金額總計約為 29 億港元。

服務表現

港鐵致力在可靠程度及服務質素方面達到甚至超越世界級水平。2023 年，重鐵網絡乘客車程準時程度及列車按照編定班次行走的表現均超過 99.9%。

2023 年，公司在重鐵和輕鐵網絡分別提供超過 179 萬和超過 92 萬班次的列車服務。重鐵網絡出現七宗延誤（即由公司可控制因素導致 31 分鐘或以上的延誤），而輕鐵網絡則有三宗。

港鐵因應在 2022 年底發生的兩宗事故，成立專家小組全面檢討公司鐵路資產的管理及維修保養制度。專家小組已於 2023 年 6 月完成檢討工作，公司現正落實專家建議，包括投放資源進行鐵路資產更新及維修，並加快應用創新及科技，將鐵路資產管理提升至更高水平。

提升顧客乘車體驗

我們一直透過探索最新的創新科技，並且不斷改進，為乘客提供更優質、更趨智能化和更舒適的鐵路服務。隨著高鐵路綫擴增，截至 2023 年年底，乘客在香港乘坐高鐵列車已可直達內地 73 個站點。2023 年 3 月，公司斥資 13 億港元提升 2,400 部自動收費系統出入閘機，其中一項提升功能是支援更多電子支付方式，為顧客提供更多便利。年內，我們繼續安排使用 SACEM 信號系統的全新 Q 車於觀塘綫投入服務，以配合公司逐步以更新、更舒適的列車來取代現有列車的更新計劃。截至 12 月 31 日，13 輛全新列車已投入服務。在荃灣綫、港島綫、觀塘綫及將軍澳綫上將現有 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。新系統將提升港鐵列車的整體載客量，預計可於 2025 年至 2026 年間在荃灣綫投入服務，之後會陸續在其他路綫啟用。此

外，我們亦正進行新一輪的空調冷卻裝置更換工程，以更節能的新型號取代舊裝置，既讓乘客更感舒適，亦可提升能源效益。工程在 2022 年至 2025 年間展開，預計更換另外 31 台空調冷卻裝置。此外，自 2023 年 5 月起，我們在東鐵綫羅湖／落馬洲至旺角東沿綫 13 個車站的 35 個月台陸續安裝自動月台閘門。其中，馬場站和落馬洲站的安裝工程已於年內完成，整個項目預計於 2025 年竣工。

智慧出行、營運及維修

「載·向未來」的發展方向，反映港鐵致力採用最新科技來改善營運、維修、顧客服務及可持續發展。2023 年，我們致力創新的兩個絕佳例證包括推出「列車健康及效能監察系統」，透過監察車隊健康狀況和性能來優化維修制度，藉此提升列車的可用率和可靠程度；又與阿里巴巴合作開發雲端人工智能平台「智慧列車規劃」，提升列車里程調節及規劃的水平。此外，我們亦在列車上和車廠內安裝人工智能驅動的 SACEM 遠程監控及警報檢測系統，實時分析營運狀況，預防潛在影響服務的問題。作為首批率先體驗 Microsoft 365 Copilot 系統的香港企業之一，我們利用當中多元化的人工智能方案來優化營運、提升顧客服務，並改善內部工作流程。此外，我們在東鐵綫車站月台上引入影像分析技術來辨識乘客異常行為，進一步提升我們主動預防事故的能力。

香港客運服務 — 車站商務

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增／(減)
	2023 年	2022 年	百分率
香港車站商務			
車站零售租金收入	3,429	1,544	122.1
廣告收入	981	836	17.3
電訊業務收入	603	616	(2.1)
其他車站商務收入	104	81	28.4
總收入	5,117	3,077	66.3
EBITDA	4,557	2,555	78.4
EBIT	3,792	2,270	67.0
EBITDA 邊際比率(%)	89.1%	83.0%	6.1 個百分點
EBIT 邊際比率(%)	74.1%	73.8%	0.3 個百分點

2023 年，來自香港車站商務活動的總收入增加 66.3%至 51.17 億港元，主要因為免稅店業務隨著過境車站於 2023 年初重開而恢復。

車站零售租金收入增加 122.1%至 34.29 億港元，主要因為過去數年受疫情影響而停業的免稅店業務重啟。然而，收入升幅因新訂租金下跌而被部分抵銷。車站商店新訂租金的跌幅約為 6.9%，而平均出租率約為 97.3%。年內，為提升客流量及刺激消費，我們透過 MTR Mobile 應用程式推出，如「MTR 分」獎賞計劃、印花賞等多項推廣活動。我們又引入快閃店，並定期檢視租戶組合，確保能繼續吸引顧客。

截至 2023 年 12 月 31 日，按出租面積分析車站商店（包括免稅店）的租約到期概況，分別為約 31%於 2024 年到期、33%於 2025 年到期、26%於 2026 年到期，以及 10%於 2027 年或之後到期。

截至 2023 年 12 月 31 日，按出租面積分析車站商店（不包括免稅店）的租戶組合為餐飲類別約佔 45%、餅店約佔 13%、便利店約佔 12%、乘客服務約佔 12%，餘下約 18%為其他類別。

2023 年，廣告收入增加 17.3%至 9.81 億港元，原因是香港對外全面重開後，整體經濟復甦及訪港的中國內地遊客增加，推動客戶在過境車站投放更多廣告。年內，我們繼續利用數碼技術推出創新廣告產品，包括可針對特定目標受眾，以及綫上與綫下相結合的推廣方案。

2023 年的電訊業務收入為 6.03 億港元，按年下跌 2.1%。截至 2023 年 12 月 31 日，5G 服務已覆蓋 79 個車站。7 月，我們批出 24 個車站的新商業電訊系統標書，為用戶提供更高的數據傳輸容量和更快的傳輸速度。截至 2023 年 12 月 31 日，我們的將軍澳數據服務中心約有 80%的容量已被預訂，我們會繼續探索在其他地點設立數據中心的可能性。

物業業務

物業租賃及管理

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增／（減） 百分率
	2023 年	2022 年	
香港物業租賃及管理業務			
物業租賃業務收入	4,795	4,525	6.0
物業管理業務收入	284	254	11.8
總收入	5,079	4,779	6.3
EBITDA	4,016	3,815	5.3
EBIT	3,999	3,800	5.2
EBITDA 邊際比率(%)	79.1%	79.8%	(0.7)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	78.7%	79.5%	(0.8)個百分點

2023 年，物業租賃及管理業務收入按年增加 6.3%至 50.79 億港元，主要因為計入損益表的租金寬減攤銷有所下降，以及來自兩個新商場帶來的額外貢獻，包括於 2023 年 7 月開業的「圍方」和 2023 年 12 月開業的「THE SOUTHSIDE」，但收入增幅繼續因新訂租金下跌而被部分抵銷。港鐵商場新訂租金錄得 8.4%的跌幅，平均出租率為 99%，而公司在「國際金融中心二期」的 18 層寫字樓，則錄得 96%的平均出租率。

位於大圍站的新港鐵商場「圍方」已於 7 月開始試業。該商場的樓面面積達 60,620 平方米，匯聚約 150 個零售租戶，為社區提供餐飲、娛樂及其他服務。位於黃竹坑的「THE SOUTHSIDE」商場亦於 12 月展開首階段試業。首階段試業期間約有 30 個商戶開業，約佔該商場的樓面面積 20%。「THE SOUTHSIDE」商場的公允價值計量收益於 2023 年初步入帳，年內錄得 13.60 億港元。

年內，隨著疫情過後，公司為幫助租戶業務復原，竭力提升商場客流，重點項目包括為響應政府「開心香港」活動而舉辦的「Happy Music Festival」、送出總值逾 2,000 萬港元購物券的「開心購物賞」一 Click 即搶活動，以及 MTR Mobile「一拍有獎」抽獎活動。

截至 2023 年 12 月 31 日，按出租面積分析，商場的租約到期概況分別為約 30%於 2024 年到期、22%於 2025 年到期、31%於 2026 年到期，以及 17%於 2027 年或之後到期。

截至 2023 年 12 月 31 日，按出租面積分析，商場的租戶組合為餐飲類別約佔 30%、服務類別約佔 21%、時裝、美容及配飾類別約佔 21%、休閒娛樂類別約佔 19%，以及百貨公司和超市類別約佔 9%。

物業發展及招標

香港物業發展於 2023 年錄得 20.35 億港元的除稅後利潤，主要來自「凱柏峰」（「日出康城」第十一期）的初始利潤入帳及多個已完成項目的餘下利潤。

多個物業發展項目於年內繼續進行預售及銷售活動。截至 2023 年 12 月 31 日，「晉環」及「揚海」（「港島南岸」第一期及第二期）已分別售出 79%及 89%的單位；「凱柏峰 I」、「凱柏峰 II」及「凱柏峰 III」（「日出康城」第十一期）已分別售出 79%、24%及 26%的單位。「海盈山」（「港島南岸」第四期）第 4A 期亦於 7 月推出預售，截至 2023 年 12 月 31 日已售出 12%的單位。「瑜一」（何文田站第二期）第 IA、IB 和 IC 期則分別於 5 月、3 月和 4 月推出預售，截至年底已分別售出 17%、98%和 85%的單位。YOHOWEST（天榮站第一期）於 11 月推出預售，截至 2023 年 12 月 31 日已售出 78%的單位。我們分別於 2023 年 8 月、11 月、12 月及 2024 年 1 月取得「日出康城」第十二期（第 12A 期及 12B 期）、何文田站第一期（第 IIA 期及 IIB 期）、「港島南岸」第三期（第 3B 期及 3C 期）和「日出康城」第十二期（第 12C 期）的預售樓花同意書。

東涌東站第一期項目於 11 月未有收到任何標書。我們正密切留意市場情況，為公司的物業發展項目制定合適的招標計劃。在未來十二個月左右，我們預期為東涌東站第一期項目重新招標，而小蠔灣項目正在進行前期工程，會繼續以 2030 年讓首批住戶入伙為目標。

拓展香港業務

繼東鐵綫過海段於 2022 年 5 月通車後，港鐵正配合政府開展下一階段的香港鐵路基建發展，包括《鐵路發展策略 2014》及《香港主要運輸基建發展藍圖》下的多個項目。這些項目將進一步提升香港本地的交通網絡，加強香港與大灣區的聯繫，為公司帶來建設及改善社區的機遇，並為股東創造價值。

構建未來香港鐵路網絡

2023 年，港鐵就《鐵路發展策略 2014》下的多個重要項目先後與政府簽訂協議。

東涌綫延綫

2 月，公司簽署東涌綫延綫項目協議。該項目將為東涌東新填海區及東涌西新市鎮提供鐵路服務。動工典禮已於 5 月舉行，成為《鐵路發展策略 2014》下首個動工的項目，而公司亦已為項目批出兩份大型土木工程合約。東涌綫延綫的建造工程預計於 2029 年竣工。公司亦會建造機場鐵路掉頭隧道延展段，建造工程預計於 2025 年展開，並預計於 2032 年完成。

屯門南延綫

9 月，我們簽署了屯門南延綫項目協議。新延綫將提供直達屯門南社區的鐵路服務，滿足在區內生活和工作的市民的交通需要。啟動儀式已於 2023 年 10 月舉行，工程預計於 2030 年竣工。

東鐵綫古洞站

同樣在 9 月，公司簽署了東鐵綫古洞站項目協議，新站位於未來古洞北新發展區的市中心。動工典禮已於 9 月舉行，工程預計於 2027 年竣工。古洞站投入服務後，將成為港鐵網絡第 100 個車站。

小蠔灣站

同時，小蠔灣站已於 2023 年 12 月開始興建，目標於 2030 年竣工。小蠔灣站將坐落於欣澳站與東涌站之間的小蠔灣，配合小蠔灣未來人口發展的需求。

其他新鐵路項目

我們在 2023 年亦繼續推進《鐵路發展策略 2014》下的其他重要項目。北環綫主綫鐵路方案已於 10 月按《鐵路條例》刊憲，我們正進行動工前的法定程序。該項目按計劃將於 2025 年動工，並於 2034 年竣工。同時，我們正與政府配合，將北環綫支綫項目推進至詳細規劃和設計階段。洪水橋站目前正處於詳細規劃和設計階段，日後將建於屯馬綫天水圍站與兆康站之間。公司就北環綫和洪水橋站項目與政府的磋商仍然處於不同階段，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。我們亦將繼續密切留意《香港主要運輸基建發展藍圖》內提及的南港島綫（西段）的進度，並盡力作出相應配合。

行政長官於《2023 年施政報告》中建議進一步擴展香港鐵路網絡及加快長遠土地發展，並就此提出多項重要舉措，包括就「三條鐵路」提出優化方案：沿中鐵綫在荃灣東北部、葵涌東北部及荃景圍設置三個可轉乘荃灣綫的中途站、興建將軍澳綫南延綫，以及連接洪水橋至深圳前海的港深西部鐵路。政府又會加推兩個新鐵路項目，即「北環綫東延綫」及連接香園圍至東鐵綫粉嶺站的「新界東北綫」。港鐵歡迎有關計劃，並將繼續全力支持政府落實有關香港未來發展的策略。與此同時，我們繼續對東鐵綫白石角站建造工程進行研究，並會密切留意東九龍、啟德、洪水橋及廈村等地區在智慧綠色集體運輸項目的發展。

擴展物業組合

公司兩個新商場「圍方」和「THE SOUTHSIDE」開幕，為顧客帶來精彩的購物新體驗，而港鐵旗下 14 個新住宅發展項目預計於中短期內為市場提供約 14,000 個可供出售的優質住宅單位。公司亦繼續探索現有及未來鐵路綫沿綫的發展潛力，例如北環綫。此外，我們應政府邀請，正研究擬建白石角站的周邊土地發展潛力。我們亦就重新規劃紅磡站及其周邊用地進行研究。

中國內地及國際業務

中國內地及國際業務作為公司三大策略增長支柱之一，使我們得以在地緣上擴闊公司的收入來源，並輸出港鐵的品牌理念及專長。2023 年，公司透過各附屬公司、聯營公司和合營公司，為中國內地、澳門、歐洲和澳洲合共約 23.7 億乘客人次提供服務。

截至12月31日止年度 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					
	2023年	2022年	增/ (減) 百分率	2023年	2022年	增/ (減) 百分率	2023年	2022年	增/ (減) 百分率
經常性業務									
附屬公司									
收入	1,974	2,355	(16.2)	23,981	23,661	1.4	25,955	26,016	(0.2)
EBITDA	286	105	172.4	786	1,160	(32.2)	1,072	1,265	(15.3)
EBIT	(42)	42	n/m	566	920	(38.5)	524	962	(45.5)
EBITDA 邊際比率 (%)	14.5%	4.5%	10.0 個百分點	3.3%	4.9%	(1.6) 個百分點	4.1%	4.9%	(0.8) 個百分點
EBIT 邊際比率 (%)	(2.1)%	1.8%	n/m	2.4%	3.9%	(1.5) 個百分點	2.0%	3.7%	(1.7) 個百分點
經常性業務(虧損)/利潤 (已扣除非控股權益)	(101)	28	n/m	(33)	267	n/m	(134)	295	n/m
聯營公司及合營公司									
應佔利潤	707	640	10.5	50	55	(9.1)	757	695	8.9
總經常性業務利潤 (扣除業務發展開支 及特殊虧損撥備前*)	606	668	(9.3)	17	322	(94.7)	623	990	(37.1)
公司股東應佔年內利潤/(虧損)									
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支及特殊虧損撥備前*)							623	990	(37.1)
- 業務發展開支							(260)	(255)	(2.0)
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支後但特殊虧損撥備前*)							363	735	(50.6)
- 特殊虧損撥備*							(1,022)	(962)	(6.2)
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支及特殊虧損撥備後*)							(659)	(227)	(190.3)
- 來自中國內地物業發展							48	67	(28.4)
- 來自基本業務							(611)	(160)	(281.9)

n/m: 並無意義

* 特殊虧損撥備即為2023年對斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通所作出合共10.22億港元的虧損性合約撥備及於2022年對深圳地鐵四號綫所作出9.62億港元的減值虧損

2023年，若不包括中國內地物業發展，我們來自香港以外的附屬公司、聯營公司和合營公司的應佔經常性業務利潤（扣除業務發展開支後但特殊虧損撥備前）為3.63億港元，較2022年減少50.6%。

中國內地及澳門方面，公司的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司於2023年錄得的經常性業務虧損為1.01億港元。其財務表現主要受到深圳地鐵四號綫因政府補貼耗盡而持續虧損所影響。同時，公司應佔中國內地業務聯營公司和合營公司利潤增加10.5%至2023年的7.07億港元，主要因為疫情後乘客量恢復令表現有所改善。

國際業務方面，由於斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg在營運上面對挑戰，鐵路附屬公司於2023年錄得的經常性業務虧損為3,300萬港元。2023年，公司應佔國際業務聯營公司和合營公司利潤為5,000萬港元。公司亦就斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg作出10.22億港元的虧損撥備。

中國內地及澳門

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。北京地鐵十六號綫餘下路段及北京地鐵十七號綫北段已於2023年12月通車，而北京地鐵十七號綫餘下路段正處於施工階段。年內，所有鐵路綫的營運均表現穩定。

在深圳，港鐵全資附屬公司營運深圳地鐵四號綫及其北延綫，該鐵路綫的營運於2023年維持穩定。但如我們之前所報告，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，而低乘客量亦將維持一段較預期為長的時間，因此我們已在2022年上半年就深圳地鐵四號綫的服務經

營權資產作出了 9.62 億港元的減值撥備。其他方面，深圳地鐵十三號綫繼續按計劃施工，所有主要合約亦已批出。

在杭州，杭州地鐵一號綫、下沙延伸段及機場延伸段，以及杭州地鐵五號綫的營運，於 2023 年皆保持穩定，列車服務準時度高於 99.9%。如之前報告，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。

在澳門，港鐵負責營運及維護的澳門輕軌系統氹仔線是澳門首個輕軌系統，其列車服務的營運於年內保持穩定。此項服務的營運及維護合約將於 2024 年到期。

港鐵還參與中國內地的商用和住宅物業發展，以及車站商務。隨著疫情消退，深圳「頌薈」商場及北京「銀座 Mall」商場的人流逐漸恢復。年內，位於天津北運河站的商場繼續施工，預計於 2024 年竣工。鑑於中國內地零售物業市場環境充滿挑戰，公司現正研究我們所有在中國內地的商場可能的策略性選項。位於杭州西站以鐵路交通為導向（「TOD」）的綜合物業發展項目和在成都的車站商務正繼續推進。

歐洲

英國方面，伊利沙伯綫在 5 月增加了 Paddington 站和 Whitechapel 站在繁忙時段的對開列車班次，由每小時 22 班增至 24 班。2022 年，伊利沙伯綫經營權獲延長至 2025 年 5 月。港鐵的聯營公司經營英國最大鐵路網絡之一 South Western Railway，該鐵路網絡的營運表現亦達致穩定。2023 年 2 月，國家鐵路合約獲延長兩年，至 2025 年 5 月。根據該合約，英國運輸局承擔所有收入風險及絕大部分成本風險。

在瑞典，港鐵於報告期內經營四項業務，按乘客量計是瑞典最大的鐵路營運商。2023 年內，斯德哥爾摩地鐵營運表現穩定。現時的服務合約將於 2025 年到期，公司未能投得斯德哥爾摩地鐵新服務合約。MTRX 的營運表現穩定，我們亦於 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及 Mälartåg 繼續面對車長短缺和維修問題等挑戰。2023 年 11 月，公司宣布已與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相關協議，並就提早終止協議在 2023 年作出虧損撥備 7.02 億港元。我們亦於 2024 年 2 月與客戶 Mälardalstrafik 訂立補充協議，提早於 2024 年 6 月 16 日終止 Mälartåg 的相關協議，並在 2023 年就此項業務作出虧損撥備 3.20 億港元。

澳洲

我們的墨爾本附屬公司營運的墨爾本都市鐵路網絡，其營運表現於 2023 年保持穩定。該項服務的專營權已獲延長至 2026 年年中，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。年內，悉尼地鐵西北綫的營運表現穩定，顧客滿意度非常高。悉尼地鐵城市及西南綫項目方面，我們繼續在悉尼港海底進行列車運行測試，為 2024 年開通該鐵路綫城市段的客運服務作好準備。

香港以外地區的增長

公司繼續在中國內地（包括大灣區）及海外地區尋找增長機遇。我們與馬來西亞的 MRT Corporation 於 7 月簽署合作備忘錄，就一個毗鄰新建捷運綫終點站的 TOD 項目訂立合作框架。

環境、社會及管治

無論是日常營運或制定長遠可持續增長計劃，港鐵均以環境、社會及管治為關鍵的指導方針。2023 年，我們訂立了 44 項關鍵績效指標，以引領我們在三大環境及社會目標—減少溫室氣體排放、促進社會共融、推動發展及機遇之下推進十大重點領域的工作，並已完成或正按部就班達成當中 41 項關鍵績效指標。

環境

作為低碳集體運輸服務營運商，港鐵十分重視其肩負的領導角色，竭力減少溫室氣體排放。2023 年，我們欣然宣布香港鐵路及投資物業業務的溫室氣體減排目標已獲科學基礎目標倡議組織（「SBTi」）通過。根據有關目標，我們將於 2030 年把溫室氣體排放量從作為比較基準的 2019 年水平減少約一半。這代表著公司為達到在 2050 年實現碳中和的長遠目標向前邁進了重要一步。目前主要措施包括空調冷卻裝置更換工程、引入電動巴士、廢物管理計劃，以及在未來鐵路和物業發展項目中採用環保及低碳建築設計。

社會

港鐵最重要的使命之一是為所有乘客提供安全、可靠及便捷的鐵路服務。2023 年，我們透過「關愛共乘」應用程式，為長者及有需要人士提供新的輔助功能，並聯繫各支援團體以加深了解不同社群的需要，從而推廣「全民基本出行」理念。公司參與了「CareER 傷健共融指數」，並為殘疾人士提供工作機會，因而榮獲「CareER 共融僱主徽章」。港鐵亦贊助多項在香港舉辦的活動，在社區及工作環境中支持傷健共融、多元族裔及性別平等。

香港站「港鐵藝術舞臺」帶來多項精彩表演，包括國際知名藝術家 Mr Doodle、風笛表演及街頭音樂，為乘客帶來愉快旅程。我們在 6 月亦與《橡皮鴨二重暢》展覽的主辦機構合作，將 Florentijn Hofman 標誌性的橡皮鴨帶到金鐘站及鐵路沿綫多處地點，與乘客互動。

乘客及員工的安全一向是公司的首要目標。2023 年，港鐵重鐵網絡和輕鐵網絡的須呈報事故數目分別上升 48%及 14%，當中不少事故與扶手電梯有關。因此，我們將繼續推行與營運及扶手電梯安全相關的安全舉措，而且特別以青少年和長者為目標對象。

2023 年，我們繼續舉辦及支持為青年、社區及業務夥伴創造機遇的活動。年內，我們推出全新的青少年計劃「Train'出光輝每一程」，加入設計思維、創業精神、財商素養及人工智能應用等新元素。我們亦參與各種以學生及在職青年為對象的學習及發展計劃，聚焦於 STEM、環境、社會及管治，以及創業等領域。

管治

港鐵恪守穩健的企業管治框架，以確保業務營運符合道德操守並具透明度，同時保障股東及持份者的最佳利益。我們定期檢討公司的管治實務，務求實現公司在企業策略中提出的環境、社會及管治目標。截至 2023 年年底，公司董事局女性成員比例超過四份之一。

公司穩健的企業風險管理框架涵蓋策略、營運、財務、安全、合規及聲譽等不同範疇的風險，以及相關的防備、緩解及應變措施。我們因應業務及營運環境的不斷變化，定期檢討重大風險、新興風險，以及與環境、社會及管治相關的風險。我們的「三道防線」框架有助確保風險得到積極、有效的管理。

人力資源

截至 2023 年 12 月 31 日，公司與其附屬公司在香港和香港以外地區分別僱用 17,405 和 16,000 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 21,498 名員工。香港員工於 2023 年的自願流失率為 7.2%。

港鐵致力成為求職者的首選僱主，提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期的獎勵計劃、事業發展機會等，並按員工的工作表現給予肯定及獎賞。我們透過一系列培訓和事業發展計劃促進員工的晉升和發展機會，同時亦致力推廣員工身心健康措施及家庭友善政策，幫助員工達致工作與生活平衡。我們的見習人員計劃、學徒訓練計劃和暑期實習計劃，亦為本港青年人提供事業發展機會。

為聆聽員工心聲，我們定期進行員工投入度調查，以收集員工的寶貴意見，並採取跟進行動以持續改進。在 2022 年至 2023 年期間，80 名工作小組的成員在管理層支持下推行了超過 120 項措施，以回應員工的關注。「2023 年員工投入度調查」已於 2023 年年底進行，參與率為 77%。調查結果將於 2024 年第一季與員工分享，相關的跟進行動計劃將於 2024 年 6 月起逐步制定及執行。

年度回顧 — 財務表現

除了以上的集團業績及營運簡要報告外，本章節會詳細闡述及分析有關業績。

綜合損益

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		利好 / (不利) 變動	
	2023 年	2022 年	百萬港元	%
總收入	56,982	47,812	9,170	19.2
經常性業務利潤 ^ζ				
EBIT [#]				
香港客運服務				
- 香港車務營運	(1,111)	(4,733)	3,622	76.5
- 香港車站商務	3,792	2,270	1,522	67.0
香港客運服務總計	2,681	(2,463)	5,144	n/m
香港物業租賃及管理業務	3,999	3,800	199	5.2
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理 附屬公司 ^α	524	962	(438)	(45.5)
其他業務、項目研究及業務發展開支	(341)	(539)	198	36.7
應佔聯營公司及合營公司利潤	1,259	1,095	164	15.0
總經常性 EBIT (未計特殊虧損撥備前)	8,122	2,855	5,267	184.5
利息及財務開支	(1,213)	(1,061)	(152)	(14.3)
所得稅	(1,302)	(361)	(941)	(260.7)
非控股權益	(304)	(314)	10	3.2
經常性業務利潤 (未計特殊虧損撥備前)	5,303	1,119	4,184	373.9
虧損性合約撥備及減值虧損	(1,022)	(962)	(60)	(6.2)
經常性業務利潤 (計入特殊虧損撥備後)	4,281	157	4,124	n/m
物業發展利潤 (除稅後)				
香港	2,035	10,413	(8,378)	(80.5)
中國內地	48	67	(19)	(28.4)
物業發展利潤 (除稅後)	2,083	10,480	(8,397)	(80.1)
基本業務利潤^ε	6,364	10,637	(4,273)	(40.2)
投資物業公允價值計量收益 / (虧損) (除稅後)				
投資物業公允價值重新計量收益 / (虧損)	60	(3,076)	3,136	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	1,360	2,266	(906)	(40.0)
投資物業公允價值計量收益 / (虧損) (除稅後)	1,420	(810)	2,230	n/m
公司股東應佔淨利潤	7,784	9,827	(2,043)	(20.8)

^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

^{*} : 不包括特殊虧損撥備，即為於 2023 年對斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 區域交通所作出合共 10.22 億港元的虧損性合約撥備及於 2022 年對深圳地鐵四號綫所作出 9.62 億港元的減值虧損

^ε : 基本業務利潤代表集團的經常性業務利潤及物業發展業務利潤之統稱

n/m : 並無意義

於 2023 年，集團經常性業務受惠於過境服務、高速鐵路（香港段）及免稅店業務的恢復營運，以及防疫措施解除後本地鐵路服務乘客量持續回升對收入作出的堅實貢獻，因而錄得令人滿意的財務表現。集團物業發展業務錄得來自「日出康城」第十一期及多個已完成項目的輕微利潤，而於 2022 年集團則為三個發展項目的利潤入帳。

總收入

集團於 2023 年的總收入為 569.82 億港元，較 2022 年增加 19.2%，主要是由於(i)香港與中國內地之間的鐵路交通重開後，過境服務及高速鐵路（香港段）票務收入以及免稅店租金收入均逐步回升；及(ii)相比 2022 年上半年香港受第五波新冠疫情爆發衝擊時錄得的低收入基數，本地鐵路服務乘客量於 2023 年強勁回升。

經常性業務利潤

在計入於 2023 年對斯德哥爾摩通勤鐵路和 Mälartåg 區域交通及於 2022 年對深圳地鐵四號綫作出的特殊虧損撥備後，集團於 2023 年錄得的經常性業務利潤為 42.81 億港元，而去年則為 1.57 億港元。經常性業務利潤有所改善，主要由於上述過境服務、高速鐵路（香港段）及免稅店業務恢復營運以及本地鐵路服務乘客量回升，令香港車務營運及香港車站商務的 EBIT 增加。

於 2023 年，集團作出總額 10.22 億港元的特殊虧損撥備，當中包括 7.02 億港元為提早於 2024 年 3 月 2 日終止斯德哥爾摩通勤鐵路專營權作出的撥備，以及 3.20 億港元則為 Mälartåg 區域交通面對持續的營運挑戰而作出的撥備，而集團亦於 2024 年 2 月與客戶 Mälardalsstrafik 訂立補充協議，提早於 2024 年 6 月 16 日終止 Mälartåg 的專營權。就斯德哥爾摩通勤鐵路作出的虧損性合約撥備為：(i)「退出費」；(ii)就若干資產計提撥備；及(iii)就逐步縮減營運的支出。就 Mälartåg 區域交通的虧損性合約撥備為按會計準則要求估算不可避免的成本，而本集團並不預期就因補充協議的條款下所產生的虧損將會與於 2023 年已作出的撥備有重大差異。於 2022 年，集團就深圳地鐵四號綫作出減值虧損 9.62 億港元。

EBIT

香港車務營運：於 2023 年錄得 EBIT 虧損 11.11 億港元，較 2022 年的 EBIT 虧損 47.33 億港元，虧損大幅收窄 36.22 億港元或 76.5%。虧損減少，是由於收入受下列因素推動而上升：(i)過境服務、高速鐵路（香港段）和機場快綫乘客量恢復；(ii)疫情結束後本地乘客量回升；及(iii)於 2022 年 5 月通車的東鐵綫過海段對 2023 年全年收入作出貢獻。

這些利好影響部分被以下因素所抵銷：(i)經營開支上升，原因包括能源價格上升、通脹、提升本地鐵路的列車服務、恢復營運的過境服務及高速鐵路（香港段），以及東鐵綫過海段通車令成本增加；(ii)鐵路資產更新或投入服務而令折舊增加；及(iii)因收入上升而令支付予九鐵公司的每年非定額付款增加。

香港車站商務：EBIT 大增 15.22 億港元或 67.0%至 37.92 億港元，主要由於免稅店的租金收入隨著過境車站重開而恢復。其他車站零售租金繼續受到續租及新訂租金整體下跌的不利影響。

香港物業租賃及管理業務：EBIT 增加 1.99 億港元或 5.2%至 39.99 億港元，主要由於租金寬減的攤銷額於 2023 年減少，以及兩個新商場（即於 2023 年 7 月開業的「圍方」，以及於 2023 年 12 月作首階段試業的「THE SOUTHSIDE」）帶來額外貢獻。然而，由於本港零售市場的逐步復甦受到港人北上消費趨勢上升的影響，EBIT 增幅部分因此被續租及新訂租金整體下跌的不利影響所抵銷。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司：於 2023 年，未計特殊虧損撥備前的 EBIT 大幅下跌 4.38 億港元或 45.5%至 5.24 億港元，主要由於(i)斯德哥爾摩通勤鐵路和 Mälartåg 區域交通的營運和財務表現持續面對挑戰；及(ii)深圳地鐵四號綫的政府補貼已於 2022 年底耗盡，令 2023 年並無政府補貼計入損益帳。但這些不利因素因深圳地鐵四號綫乘客量於疫後回升而有所緩和。

其他業務、項目研究及業務發展開支：相關業務於 2023 年錄得 EBIT 虧損 3.41 億港元，而 2022 年則錄得 EBIT 虧損 5.39 億港元。虧損減少 1.98 億港元或 36.7%，是由於「昂坪 360」的遊客人數增加，令財務表現有所改善。

應佔聯營公司及合營公司利潤

於 2023 年，應佔聯營公司及合營公司利潤上升 1.64 億港元或 15.0%至 12.59 億港元，主要由於：(i)在過境口岸重開和社交距離措施解除後，市民消費意欲上升，令集團應佔八達通控股有限公司的利潤增加；及(ii)中國內地業務表現因乘客量恢復而有所改善。

總經常性 EBIT (未計特殊虧損撥備前)

總經常性 EBIT (未計特殊虧損撥備前) 上升 52.67 億港元至 81.22 億港元。

所得稅

於 2023 年，所得稅增加 9.41 億港元至 13.02 億港元，主要由於香港經常性業務利潤上升。

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 2023/2024 課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共 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。稅務上訴委員會的上訴聆訊已於 2024 年年初舉行。截至本公告之日期，稅務上訴委員會還沒有作出決定。詳情請參閱本年度業績公告中上文所載的附註六「所得稅」。

物業發展利潤 (除稅後)

於 2023 年，除稅後的物業發展利潤為 20.83 億港元，主要來自「日出康城」第十一期的初始利潤及多個已落成項目的剩餘利潤。物業發展利潤較 2022 年錄得的 104.80 億港元減少 83.97 億港元，原因是集團於 2022 年有三個發展項目的利潤同期入帳。

投資物業公允價值計量收益 / (虧損) (除稅後)

於 2023 年，香港及中國內地的投資物業公允價值計量收益為 14.20 億港元，當中包括：(i)確認集團來自分攤資產（即「THE SOUTHSIDE」商場）初始公允價值計量的部分收益 13.60 億港元；及(ii)除稅後投資物業公允價值重新計量之輕微收益 6,000 萬港元。

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，集團於 2023 年錄得公司股東應佔淨利潤 77.84 億港元，較 2022 年的 98.27 億港元減少 20.43 億港元或 20.8%。

綜合財務狀況

百萬港元	於 2023 年 12 月 31 日	於 2022 年 12 月 31 日	增/ (減)	
			百萬港元	%
淨資產	178,856	179,912	(1,056)	(0.6)
總資產	346,426	327,081	19,345	5.9
總負債	167,570	147,169	20,401	13.9
負債總額 [^]	59,491	47,846	11,645	24.3
淨負債權益比率 ^δ	26.5%	23.3%	3.2 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 473.16 億港元 (2022 年：419.94 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 1,788.56 億港元 (2022 年：1,799.12 億港元) 的百分率

淨資產

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產微跌 10.56 億港元至 2023 年 12 月 31 日的 1,788.56 億港元，主要由於派發 2022 年末期及 2023 年中期普通股息、其他儲備的減少，但跌幅被年內錄得的淨利潤所抵銷。

總資產

總資產上升 5.9% 至 3,464.26 億港元，主要由於現金、銀行結餘及存款增加，以及收取「THE SOUTHSIDE」商場作為投資物業。

總負債

總負債上升 13.9% 至 1,675.70 億港元，主要由於淨提取貸款，以及遞延收益的上升。該遞延收益的上升為集團在計入「港島南岸」第三期物業發展項目所需承擔的風險和責任後，就「THE SOUTHSIDE」商場初始確認的公允價值計量保留一部分作遞延收益入帳，以及收取與我們香港物業發展項目有關的款項。

負債總額及借貸成本

於 2023 年 12 月 31 日，集團負債總額 (包括貸款及其他負債，以及短期貸款) 為 594.91 億港元，較去年增加 116.45 億港元或 24.3%。於 2023 年，集團帶息借貸的加權平均借貸成本為年率 3.5%，較 2022 年的年率 2.5% 上升 1 個百分點。

淨負債權益比率及利息保障倍數

於 2023 年 12 月 31 日，淨負債權益比率為 26.5%，較 2022 年 12 月 31 日的 23.3% 增加 3.2 個百分點，主要由於新鐵路項目的資本性開支所致淨負債的增加。於 2023 年，集團利息保障倍數為 9.8 倍，而去年則為 14.2 倍。

綜合現金流量

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2023 年	2022 年
經營活動所得的現金淨額	11,197	6,757
收取與物業發展有關的款項	7,109	14,162
支付與物業發展有關的款項	(1,007)	(9,245)
每年定額及非定額付款	(1,073)	(1,010)
投資活動的其他現金流出淨額	(11,846)	(10,219)
投資活動耗用的現金淨額	(6,817)	(6,312)
淨提取債務，扣除租賃租金和利息付款	10,005	4,100
已付本公司股東股息	(7,595)	(8,562)
融資活動的其他現金流出淨額	(537)	(109)
融資活動所得 / (耗用) 的現金淨額	1,873	(4,571)
匯率變動的影響	82	(710)
重新分類至持作出售的出售組別的現金、銀行結餘及存款	(94)	-
現金、銀行結餘及存款增加 / (減少)	6,241	(4,836)

經營活動所得的現金淨額

經營活動所得的現金淨額為 111.97 億港元，而 2022 年則為 67.57 億港元，上升的主要是由於上述的經常性業務利潤上升所致。

收取與物業發展有關的款項淨額

收取與物業發展有關的款項淨額為 61.02 億港元，包括(i)主要來自大圍站物業發展項目、「日出康城」多個物業發展項目及何文田站物業發展項目所收取的現金款項 71.09 億港元，該款項部分被(ii)主要與小蠔灣物業發展項目有關的現金支付款項 10.07 億港元所抵銷。

投資活動的其他現金流出淨額

投資活動的其他現金流出淨額為 118.46 億港元，主要包括資本性開支 125.76 億港元，其中 84.63 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）、23.09 億港元用於香港鐵路延綫項目、12.50 億港元用於香港投資物業，尤其是「圍方」和「THE SOUTHSIDE」的裝修工程，以及 5.54 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）。

已付本公司股東股息

於 2023 年，集團支付現金股息 75.95 億港元（代表 2022 年的末期股息每股 0.89 港元和 2023 年的中期股息每股 0.42 港元），而 2022 年則支付 85.62 億港元（代表 2021 年的末期股息每股 1.02 港元和 2022 年的中期股息每股 0.42 港元）。股息現金流出減少，是由於 2022 年每股中期股息佔全年每股總股息的比例有所上調。

承董事局命
行政總裁
金澤培博士

香港，2024年3月7日

暫停辦理成員登記手續

2024 周年成員大會

本公司成員登記冊將於 2024 年 5 月 16 日至 2024 年 5 月 22 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。凡擬出席本公司於 2024 年 5 月 22 日舉行的周年成員大會並於會上發言及投票，所有填妥之股份過戶文件連同有關的股票必須在 2024 年 5 月 14 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。

2023 年度末期股息

本公司成員登記冊將於 2024 年 5 月 28 日至 2024 年 5 月 31 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。為符合收取建議的 2023 年度末期股息的資格，所有填妥之股份過戶文件連同有關的股票必須在 2024 年 5 月 27 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辦理登記（地址見上文）。

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*、陳阮德徽博士*、鄭恩基*、許少偉*、李惠光*、李慧敏*、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、鄧智輝及黃琨璋

* 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。

關於港鐵公司

港鐵一直推動城市前行，亦致力發展及連繫社區，創建更美好未來。作為世界級可持續鐵路運輸服務的營運商，港鐵公司在安全、可靠程度、顧客服務和效益方面都處於領導地位。

由設計、規劃和建設，以至開通、維修和營運，港鐵擁有全方位的鐵路專業知識和四十五年的鐵路項目發展經驗。除了參與各項鐵路項目及營運，港鐵透過鐵路、商業和物業發展的無縫整合，建設並管理鐵路沿線充滿活力的新社區。

港鐵在香港、中國內地、澳洲、英國和瑞典擁有超過五萬名員工*，每週日的全球客運量超過一千萬人次。讓港鐵與您同步向前，一起載向未來!

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽 www.mtr.com.hk。

* 包括香港及全球各地的附屬公司、聯營公司和合營公司