



行政總裁回顧及展望

致各股東及其他有關人士：

本人在此謹向各位匯報香港鐵路有限公司在2022年的表現及發展。

在這持續充滿挑戰的一年，我們致力為顧客提供世界級的服務，並同時提升服務質素，讓顧客更感舒適。在香港，我們成功完成了一項重大的鐵路基建項目，讓乘客來往維港兩岸的行程更為便捷。物業發展方面，我們已落實一個大型發展項目，為本港提供更多的住宅單位，以應付市民殷切的住屋需求。我們亦繼續朝向環境和社會目標推進，並取得可喜進展，特別是在減少溫室氣體排放、促進社會共融、推動發展及機遇等重點範疇上，並在機構內進一步全面貫徹企業策略的目標和信念，以達致可持續、互惠互利的業務增長，為港鐵以及我們在世界各地服務的社區創造價值。

公司年內其中一個重點項目，無疑是東鐵綫過海段通車，為整個沙田至中環綫項目劃上圓滿句號。這項重大基建項目順利完成，締造了一個重要里程碑，不但讓九龍及新界與港島無縫連接，亦代表著香港鐵路網絡發展史上一個重要時代的完結。此外，為更換香港現有車隊而引進的93列新八卡列車(Q車)，當中首批已於觀塘綫投入服務。

港鐵物業發展業務於年內亦表現理想。我們完成了小蠔灣車廠用地的換地文件，將把該地塊發展為全新的小蠔灣項目，預計可以為本港提供約10,720個私人住宅單位。我們亦與政府簽訂了小蠔灣站的項目協議，為這個未來的新社區提供便捷的鐵路運輸服務。此外，我們於2022年批出百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目。這兩個項目合共將提供約2,150個住宅單位。

政府的《鐵路發展策略2014》，是香港未來鐵路網絡的發展藍圖，我們繼續推進當中的多個項目。2023年2月28日，公司與政府簽訂東涌綫延綫的項目協議，將進一步加強北大嶼山內外交通聯繫，並在鐵路車站附近發展社區，以配合政府以鐵路為公共運輸骨幹的策略。

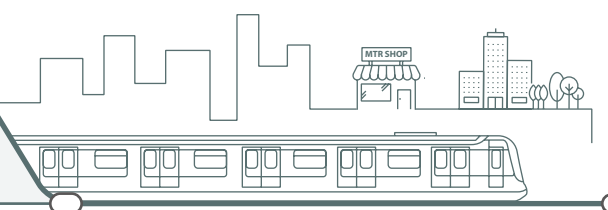
中國內地及國際業務方面，作為標誌性發展項目的倫敦伊利沙伯綫中央營運段已正式通車，提升了倫敦市的鐵路載客量。我們的全資附屬公司負責這條全長逾100公里鐵路綫全綫的日常營運。至於北京地鐵十六號綫南段，亦於2022年12月開通客運服務，令北京的鐵路網更加完善，並為乘客出行帶來更多選擇。我們又繼續在中國內地和海外探索鐵路項目和鐵路交通為導向(「TOD」)的發展機遇，以進一步增廣收入來源，並在全球各地建立港鐵品牌。

上半年第五波新冠病毒疫情肆虐，令乘客量、車費收入及商務租金收入受到不利影響，對公司的財務業績造成衝擊，但物業發展利潤抵銷了部分影響。未計及深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元，股東應佔經常性業務利潤為11.19億港元，而物業發展利潤增加12.2%至104.80億港元。股東應佔基本業務利潤為106.37億港元。若包括投資物業公允價值計量所產生的虧損，公司股東應佔淨利潤為98.27億港元，相當於每股盈利1.59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，較2021年增加3.1%。

香港業務

港鐵大致採用鐵路加物業經營模式，涵蓋「香港客運服務」（包括鐵路和巴士服務及相關車站商務）以及與鐵路相關物業的發展、租賃及管理。此經營模式為港鐵、所有股東及廣大社群帶來裨益。



2022年，新冠病毒疫情繼續影響本地乘客量和車費收入，而商場人流及租金亦受其影響。但隨著國際航空旅遊限制於2022年年底放寬及過境車站於2023年年初重開，鐵路乘客量及商場人流正逐漸回升。

香港客運服務 — 車務營運

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2022	2021	增/(減)百分率
香港車務營運			
總收入	13,404	13,177	1.7
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前 經營利潤/(虧損)(「EBITDA」)	691	834	(17.1)
未計利息、財務開支、稅項和計及每年非定額付款後 的(虧損)/利潤(「EBIT」)	(4,733)	(4,262)	(11.1)
EBITDA邊際比率(%)	5.2%	6.3%	(1.1)個百分點
EBIT邊際比率(%)	(35.3)%	(32.3)%	(3.0)個百分點

2022年，香港車務營運的總收入由2021年的131.77億港元增加1.7%至134.04億港元。未計利息、財務開支、稅項和計及每年非定額付款後的虧損為47.33億港元，虧損

擴大主要因為員工薪酬及電費上升，以及東鐵綫過海段通車導致折舊增加。

乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	2022	增/(減) 百分率	2022	增/(減) 百分率
香港車務營運				
本地鐵路服務	1,334.6	(6.1)	11,245	1.6
過境服務	0.4	(11.7)	4	(20.0)
高速鐵路(香港段)	–	n/m	1,401	2.8
機場快綫	3.1	44.2	128	43.8
輕鐵及巴士	180.0	(6.3)	561	(3.8)
城際客運	–	n/m	–	n/m
	1,518.1	(6.1)	13,339	1.8
其他			65	(7.1)
總計			13,404	1.7

n/m：並無意義

受疫情影響，港鐵所有鐵路和巴士服務的總乘客量較2021年的16.163億人次減少6.1%至15.181億人次，而周日常乘客量亦減少6.3%至445萬人次。香港與內地之間的過境車站最近重開，為乘客量帶來正面影響，特別是過境乘客量將隨之而逐步回升。當局對來港旅客實施限制措施及隔離要求，導致上半年的機場快綫乘客量受壓，但下半年隨著有關措施放寬，乘客量已回升。年內，港鐵繼續為本地乘客提供特別優惠及車費折扣，有助推升乘客量及緩解疫情帶來的影響。特別車費扣減計劃已於2021年3月結束，為2022年本地鐵路服務平均車費帶來正面影響。

市場佔有率

港鐵在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由2021年的47.3%增至2022年的48.3%，原因是屯馬綫全綫和東鐵綫過海段先後於2021年6月和2022年5月通車，令乘客量增加。公司在過海交通工具市場的佔有率為70.1%，而2021年為67.6%。由於與港鐵服務連繫的過境口岸關閉，公司的高速鐵路（香港段）和過境服務在過境業務的市場佔有率為0%。至於公司在往返機場交通工具市場的佔有率為18.2%，而2021年則為21.6%，主要是在年內大部分時間需接受閉環式檢疫的抵港旅客人數大幅增加，由於他們只能乘搭指定車輛，不能乘搭任何公共交通工具，因而對往返機場交通工具市場造成分母效應。

車費調整、推廣及優惠

2022年3月，港鐵按照票價調整機制宣布2022/23年度凍結票價，而按票價調整機制的整體調整幅度0.5%將順延至2023/24年度執行。連同2021/22年度票價下調1.85%，這已經是票價調整機制下票價連續第三年未曾上調。港鐵亦宣布，3.8%的特別車費回贈優惠（即按票價調整機制內承諾的3.0%車費回贈以外，再額外回贈0.8%）延長至2023年1月31日。除延長3.8%的車費回贈外，公司更於2022/23年度推出其他車費優惠推廣，合共為乘客額外節

省超過6億港元的車費開支。為進一步紓緩乘客於疫情期間面對的經濟困難，公司亦繼續提供符合共享共融理念的服務，為社會各個層面的顧客，包括一般乘客、長者、小童、合資格學生及殘疾人士提供合共約21億港元的恆常車費優惠。

2022年9月20日，政府就票價調整機制檢討展開為期三個月的公眾諮詢。是次檢討的目的是尋求可行、務實的方案，維持公司的財務可持續性，以推展新鐵路項目、應付鐵路系統在保養維修上不斷上升的開支，同時回應公眾對票價調整的關注。是次定期檢討為每五年進行一次，預計將於2023年上半年完成。完成檢討後，經更新的票價調整機制將於2023年6月生效。

服務表現

港鐵在服務質素及可靠程度上一直力求卓越。年內，港鐵的重鐵網絡乘客車程準時程度和列車按照編定班次行走的表現，一如既往達到99.9%的世界級水平。

2022年，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾164萬及逾89萬列車班次。重鐵網絡出現八宗延誤（即由公司可控制因素導致31分鐘或以上的延誤），輕鐵網絡同期則沒有這類型的延誤。

我們十分關注港鐵在2022年年底發生的兩宗事故，為此展開了深入調查及採取相應的跟進行動。11月，油麻地站一個軌旁金屬護欄組件移位，與一列駛入月台的荃灣綫列車發生碰撞，導致列車第一卡車前輪軸偏離路軌及兩對車門移位。調查報告已於2023年1月公布，報告指出金屬護欄在地面基座及隧道壁上用作固定護欄位置的螺栓和螺母因嚴重腐蝕，導致護欄結構不穩。公司已積極落實報告內的改善建議。2022年12月，一列將軍澳綫列車在即將駛入將軍澳站時，因列車第六及第七卡車廂之間的車間通道有異常伸延，列車故障保護裝置在偵測到有關情況時被

啟動，並及時制停列車。調查報告已於2023年2月公布，確認事故成因是列車第六卡車廂中一個屬於半永久的車鉤裝置內，有一個用作固定緩衝器的套環鬆脫，令緩衝器移位。除拆開車卡之間同類車鉤裝置內的緩衝器以作檢查外，公司正積極落實報告內的改善建議。

公司的首要任務是為乘客提供安全、可靠及便捷的鐵路服務。除了就上述兩宗事故迅速展開深入調查外，公司亦於2022年12月設立專家小組，全面檢討公司的鐵路資產管理及維修保養制度，目標是於六個月內完成檢討工作，並向董事局匯報。

提升顧客乘車體驗

東鐵綫過海段於2022年5月15日正式通車，成為香港第四條過海鐵路，為乘客帶來更快捷、更方便的鐵路服務。

2022年，我們亦改進了多項顧客服務及設施，包括安裝智能洗手間設施及飲水機，同時又啟動了一項計劃，於車站大堂提供輪椅充電服務，讓傷殘及有特殊需要的顧客出行更加方便。

年內，我們完成了空調冷卻裝置的更換工程的最後階段，共安裝了154台更具能源效益的新空調冷卻裝置，令置身車站的乘客更感舒適，每年亦可減少約15,000公噸二氧化碳排放。我們將於2023年至2026年間進行新一輪的更換工程，更換另外31台空調冷卻裝置。

截至2022年12月，三列全新八卡列車(Q車)已於觀塘綫投入服務，配合公司以更新更舒適的列車來取代較舊列車的計劃。截至2022年12月31日，公司訂購的93列全新八卡重鐵列車中，已有19列運抵香港，並於未來數年分階段投入客運服務。

信號系統更換工程是一項重要的資產更新工程。在港島綫、將軍澳綫、觀塘綫及荃灣綫上將現有信號系統(「SACEM系統」)更換至「通訊為本列車控制」信號系統(「CBTC系統」)的工程，於2022年繼續進行。年內，我們已採納了修訂的技術方案，會直接採用CBTC的既定軟件，同時為港鐵營運而適量訂制必要功能。CBTC系統工程完成後，列車服務會有所提升，整體可載客量亦會提高，以配合長遠的營運需要。新CBTC系統經過必要的測試及符合相關政府部門的要求後，預計可於2025年至2026年間在荃灣綫投入服務，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年間全部完成。

智慧出行、營運及維修

港鐵在顧客服務、營運及維修中致力推動「載·向未來」的發展方向，採用最新科技、創新技術及可持續發展實務，以提升公司表現及顧客乘車體驗。年內，我們為閘前二維碼票務增添了銀聯及微信支付選項，以提供更便利支付車費的方法。全新推出的「過海易」是設於金鐘站大堂及轉綫月台的資訊屏幕，顯示荃灣綫及東鐵綫車站月台人流和列車班次的實時資訊，方便乘客選擇最符合他們需要的路綫。2022年，港鐵更成為全球首個進駐The Sandbox元宇宙的交通營運商，並著手創建一個以鐵路為主題的沉浸式虛擬空間，加強與年輕一代的聯繫。

我們致力落實「載·向未來」的發展方向，有助改善鐵路維修及營運。舉例說，我們正採用一個港鐵與阿里雲攜手開發、由人工智能驅動的SACEM遠程監控及警報檢測(「AI SACEM」)平台，透過電子通訊技術傳輸故障數據，方便我們進行分析和預測，以及早應對故障。

香港客運服務 — 車站商務

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2022	2021	增/(減)百分率
香港車站商務			
車站零售租金收入	1,544	1,594	(3.1)
廣告收入	836	894	(6.5)
電訊業務收入	616	631	(2.4)
其他車站商務收入	81	89	(9.0)
總收入	3,077	3,208	(4.1)
EBITDA	2,555	2,728	(6.3)
EBIT	2,270	2,488	(8.8)
EBITDA邊際比率(%)	83.0%	85.0%	(2.0)個百分點
EBIT邊際比率(%)	73.8%	77.6%	(3.8)個百分點

2022年，來自全香港車站商務業務的總收入減少4.1%至30.77億港元，主要因為第五波疫情令廣告商開支減少，而新訂租金下跌亦使租金收入減少。

車站零售租金收入減少3.1%至15.44億港元，主要由於新訂租金下跌。疫情期間，為挽留及吸引中小型租戶，我們繼續向他們提供靈活及/或短期的租約。車站商店新訂租金錄得約14.6%的跌幅，平均出租率約97.3%。為提升車站商店的客流，幫助商戶度過難關，我們透過MTR Mobile應用程式及「MTR分」獎賞計劃舉辦多項推廣活動，並檢視車站商店的租戶組合，確保零售組合能繼續吸引顧客。免稅店業務因過境車站關閉而受到影響，但隨著過境車站於2023年年初重開，免稅店業務亦已恢復。然而，有關租約是在市道低迷時續訂，同時亦要視乎客流及銷售額，所以與過往比較，預計相關業務的表現仍會受到影響。

於2022年12月31日，按出租面積分析車站商店(包括免稅店)的租約到期概況為約36%於2023年到期、24%於2024年到期、35%於2025年到期，以及5%於2026年或之後到期。

於2022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46%、餅店約佔15%、便利店約佔15%、乘客服務約佔10%及其他類別約佔14%。

2022年，廣告收入減少6.5%至8.36億港元，但隨著第五波疫情緩和，客戶的廣告開支在下半年已開始回升。年內，我們繼續轉型至數碼廣告平台，提供具競爭力的銷售方案，並設計靈活且目標明確的廣告套餐，包括線上與線下結合的推廣方案。

2022年的電訊業務收入為6.16億港元，較去年下跌2.4%。截至2022年年底，5G服務已覆蓋75個車站，並於同年第四季為一個新的5G商業電訊系統進行招標。同時，我們亦於2022年2月起開始與合作夥伴在將軍澳啟動數據中心服務。

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
	2022	2021	
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	4,525	4,787	(5.5)
物業管理業務收入	254	249	2.0
總收入	4,779	5,036	(5.1)
EBITDA	3,815	4,066	(6.2)
EBIT	3,800	4,048	(6.1)
EBITDA邊際比率(%)	79.8%	80.7%	(0.9)個百分點
EBIT邊際比率(%)	79.5%	80.4%	(0.9)個百分點

2022年，物業租賃及管理業務收入按年減少5.1%至47.79億港元，主要因為商場客流及新訂租金受疫情影響，令致租金收入受挫，我們同時亦繼續因應個別租戶的情況提供租金寬減。年內，港鐵商場新訂租金錄得9.0%的跌幅，而平均出租率為99%。公司在「國際金融中心二期」的18層寫字樓，則錄得94%的平均出租率。

於2022年12月31日，按出租面積分析，商場的租約到期概況為約36%於2023年到期、30%於2024年到期，17%於2025年到期，以及17%於2026年或之後到期。

於2022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28%、服務類別約佔24%、時裝、美容及配飾類別約佔21%、休閒娛樂類別約佔18%，以及百貨公司和超市類別約佔9%。

2022年，商場租金仍然受到疫情及過境車站關閉的影響。為提升商場客流，我們透過MTR Mobile應用程式發動策略性的推廣攻勢，以及針對性的營銷活動吸引特定的顧客群。我們還推出全新零售品牌「LOUDER」，幫助本地小型品牌加強發揮線上與線下結合的優勢，開拓業務。該計劃

亦是我們支持公司在業務可持續增長、環境、社會及管治目標，以及推動新增長引擎的舉措之一，透過為本地小商戶創造機遇，與公司一起成長。

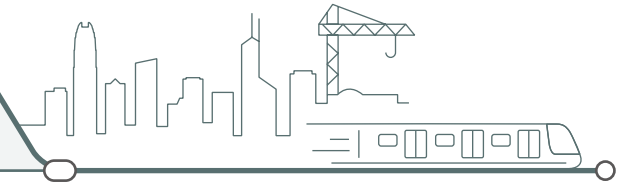
物業發展及招標

2022年，香港物業發展錄得104.13億港元的除稅後利潤，主要來自「LP10」(「日出康城」第十期)、「晉環」(「港島南岸」第一期)及「揚海」(「港島南岸」第二期)。

年內，多個物業發展項目繼續進行預售。截至2022年12月31日，已分別售出「晉環」78%的單位、「揚海」83%的單位，及「LP10」89%的單位。「凱柏峰I」及「凱柏峰II」(「日出康城」第十一期)分別於2022年6月及7月推出預售，截至年底已分別售出79%及22%的單位。我們亦已取得「瑜一(IN ONE)」第IA、IB及IC期(何文田站第二期)和「港島南岸」第四期的第4A及4B期的預售樓花同意書。

我們於2022年較早時批出百勝角通風樓物業發展項目，由新世界發展有限公司及招商局置地有限公司合組的財團成功投得。我們亦批出了東涌牽引配電站物業發展項目，由華懋集團的附屬公司成功投得。公司於2023年2月就小蠔灣第一期共收到三份標書文件，但由於未有標書文件符合我們的最低要求，所以決定不接納任何有關該項目的標書文件，並會視乎市場情況適時為項目重新招標。

拓展香港業務



2022年，為鞏固「香港核心業務」的策略支柱，我們完成了一個大型基建項目、取得一個重要的住宅發展項目，並就政府《鐵路發展策略2014》中多個重要項目取得進展。

沙田至中環綫

2022年5月，東鐵綫過海段通車，標誌著沙田至中環綫項目的紅磡至金鐘段落成。現時乘客往返港島、九龍及新界享有更便捷的交通聯繫，縮短了車程時間。東鐵綫過海段通車，為載有五個新鐵路項目的鐵路運輸基建發展史篇章劃上圓滿句號。

構建未來香港鐵路網絡

隨著沙田至中環綫工程竣工，港鐵正全面聚焦下一階段的香港鐵路發展。我們除了進行基建發展來支持未來社區，亦同時推進《鐵路發展策略2014》下的多個項目，並參與全新《北部都會區發展策略》中的發展計劃，以及《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》（「RMR2030+研究」）中建議的策略性鐵路項目。這些項目將為本地社區提供更便捷的交通聯繫、加強香港與大灣區鄰近城市的經濟關係，並創造TOD機遇，造福廣大市民的同時，亦可擴大公司的業務。

2022年9月23日，我們就小蠔灣站的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議，建造工程預計於2023年展開，並於2030年竣工。新車站將服務日後在現時車廠用地上發展的小蠔灣社區。

2023年2月28日，公司就東涌綫延綫的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議，此協議亦包括建造機場鐵路掉頭隧道延展段。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，為東涌綫延綫工程提供資金。隨著項目協議簽訂，東涌綫延綫各主要工程合約快將完成招標，並進入動工階段，項目預計於2023年年中動工，目標於2029年竣工。機場鐵路掉頭隧道延展段工程則預計於2025年動工，目標於2032年完成。

《鐵路發展策略2014》方面，屯門南延綫相關發展規劃已於2022年6月按《鐵路條例》獲批，建造工程將於2023年展開，預計於2030年完成。至於東鐵綫新增的古洞站，相關發展規劃亦已於2022年11月按《鐵路條例》獲批，建造工程預計於2023年展開，於2027年落成。北環綫主綫項目的初步設計工作正在進行中，而屯馬綫新增洪水橋站的相關方案也於2023年2月按《鐵路條例》刊憲，我們正在進行這個新車站的參考設計工作。除了在香港建築業勞動力的供應上面對挑戰，以上的項目均存在不同的技術困難及挑戰，包括工程只能在晚上非行車時間進行。公司就上述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。然而，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。此外，我們正與政府商討南港島綫（西段）及北港島綫項目。

作為香港領先的低碳集體運輸服務營運商，港鐵歡迎行政長官在《2022年施政報告》中宣布發展「北部都會區」及進一步擴展香港鐵路網絡，包括三個策略性鐵路項目：將軍澳綫南延綫、中鐵綫及港深西部鐵路。這三個鐵路項目現

正處於「RMR2030+研究」公眾諮詢階段。我們亦正就東鐵綫上擬建的新科學園/白石角站進行建造研究。

擴展物業組合

投資物業

公司的兩個新商場，包括位於大圍的「The Wai 圍方」和位於黃竹坑的「THE SOUTHSIDE」，將合共為公司現有零售物業組合增加近30%。「The Wai 圍方」商場的樓面面積達60,620平方米，將有逾150家商戶進駐，為沙田區內逾710,000名居民提供娛樂、消閒及社區服務。商場的裝修工程及預租活動進展理想，為預計於2023年夏季開業作好準備。「THE SOUTHSIDE」商場的樓面面積達47,000平方米，現正進行預租，預計於2023年第四季開業。

住宅物業發展

年內，公司在推進重大住宅物業項目之餘，亦在覆蓋廣闊的鐵路網絡沿綫探索新發展機遇。整體而言，我們有14個

新住宅物業項目正在進行中，將於中短期內為香港住宅市場提供合共約16,000個單位。

小蠔灣項目

公司於2022年11月完成了小蠔灣車廠用地的換地文件，將該用地發展成潛力優厚的小蠔灣項目。視乎招標進度，預計首批住客將於2030年入伙。小蠔灣項目將會提供約10,720個私營住宅單位，而公營房屋（資助房屋）單位則由政府提供。

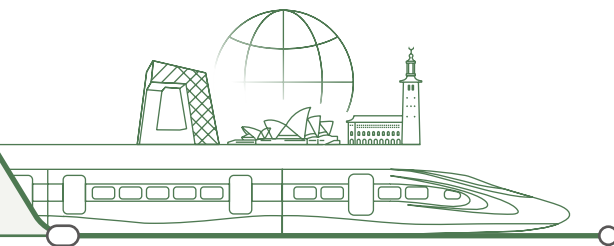
其他潛在物業發展項目

東涌東站物業發展項目方面，視乎市場情況，我們將開始籌備招標相關工作。其他方面，我們會繼續探討現有網絡及未來新鐵路沿綫的土地發展潛力。

中國內地及國際業務

2022年，港鐵透過各附屬公司、聯營公司及合營公司營運的中國內地及國際業務，為香港以外地區約17.7億乘客人次提供服務。中國內地及國際業務為公司三大策略支柱之

一，為中國內地、澳門、歐洲和澳洲乘客提供環保的集體運輸服務，在地緣上分散公司收入來源，並提供在全球各地建立港鐵品牌的機會。



中國內地及國際業務

截至12月31日止年度 百萬港元	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			總計		
	2022	2021	增/(減) 百分率	2022	2021	增/(減) 百分率	2022	2021	增/(減) 百分率
經常性業務 附屬公司									
收入	2,355	2,686	(12.3)	23,661	22,359	5.8	26,016	25,045	3.9
EBITDA	105	216	(51.4)	1,160	674	72.1	1,265	890	42.1
EBIT	42	203	(79.3)	920	419	119.6	962	622	54.7
EBITDA邊際比率(%)	4.5%	8.0%	(3.5)個百分點	4.9%	3.0%	1.9個百分點	4.9%	3.6%	1.3個百分點
EBIT邊際比率(%)	1.8%	7.6%	(5.8)個百分點	3.9%	1.9%	2.0個百分點	3.7%	2.5%	1.2個百分點
經常性業務利潤 (已扣除非控股權益)	28	157	(82.2)	267	155	72.3	295	312	(5.4)
聯營公司及合營公司 應佔利潤	640	692	(7.5)	55	44	25.0	695	736	(5.6)
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減值虧損前)							990	1,048	(5.5)
- 業務發展開支							(255)	(219)	(16.4)
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支後但減值虧損前)							735	829	(11.3)
- 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)							(227)	829	n/m
- 來自中國內地物業發展							67	66	1.5
- 來自基本業務							(160)	895	n/m

n/m：並無意義

* 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

若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司(扣除業務發展開支後)、聯營公司和合營公司，於2022年錄得應佔除稅後淨利潤為7.35億港元(未計及深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元)，較2021年減少11.3%。

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的經常性業務利潤減少82.2%至2022年的2,800萬港元(未計及深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元)，主要因為深圳地鐵四號綫的乘客量因疫情而下跌。

國際業務方面，來自鐵路附屬公司的經常性業務利潤增加72.3%至2022年的2.67億港元，主要受惠於墨爾本都市鐵路於2022年啟動的收入保障機制，以及來自悉尼地鐵城市及西南綫項目按工程進度而入帳的利潤，但部分利潤受斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg的營運虧損所抵銷。

來自應佔聯營公司和合營公司的利潤減少5.6%至2022年的6.95億港元，主要是因中國內地因應疫情採取嚴格的防疫措施，令致乘客量下跌。

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、北京地鐵十六號綫北段、中段及南段，以及北京地鐵十七號綫首段。年內，所有鐵路綫的營運均維持穩定。北京地鐵十六號綫南段於2022年12月31日投入服務，預計於2023年全綫通車。北京地鐵十七號綫餘下路段仍處於施工階段。

在深圳，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。此地鐵綫的營運於年內維持穩定，但如我們先前所表示，自2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，車費一直未有調高。由於現時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，因此我們已在年內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施工，所有主要合約亦已批出。該鐵路綫預計於2024年投入服務。

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2022年均保持穩定。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錄得虧損，近幾年的疫情亦進一步對乘客量造成影響。由於這項專營權協議不設乘客量保障機制，若乘客量偏低的情況在未來一段時間持續，杭州地鐵一號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

由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，列車服務的營運於年內保持穩定。

公司亦參與發展及管理中國內地多項住宅及商用物業。年內，深圳「頌薈」商場及北京「銀座 Mall」商場的人流受疫情影響而減少。另外，位於天津北運河站的商場正在施工中，預計於2024年後竣工。公司亦繼續推進位於杭州西站的TOD綜合物業發展項目。

歐洲

英國方面，伊利沙伯綫的專營權已延長至2025年5月。伊利沙伯綫的中央營運段於2022年5月通車，年內營運表現保持穩定。港鐵的聯營公司經營英國最大鐵路網絡之一 South Western Railway。年內，除有若干日子受到全行業罷工影響外，服務維持穩定。根據剛獲延長兩年合約期至2025年5月的國家鐵路合約，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，我們經營當地四項業務，按乘客量計是瑞典最大的鐵路營運商。年內，斯德哥爾摩地鐵營運表現穩定。而相關合約亦已獲延長最少18個月或最長24個月直至2025年。隨著防疫措施於2022年2月解除，MTRX的乘客量已逐步回升，但除了電力開支以外仍面對其他挑戰，公司正研究這項業務的未來路向。Mälartåg方面，我們於2022年6月接管Upptåget鐵路綫。Mälartåg及斯德哥爾摩通勤鐵路的營運表現均受到營運人員短缺及維修問題所影響，我們正努力改善其財務表現。

澳洲

我們的附屬公司營運的墨爾本都市鐵路網絡於2022年的營運表現穩定，並繼續為客戶進一步改善網絡的計劃提供支援。年內，悉尼地鐵西北綫的營運表現亦令人滿意。自2019年開通以來，這綫路的乘客量累計已超過5,600萬人次。悉尼地鐵城市及西南綫項目的建造工程及新型無人駕駛列車的生產、測試及試運行，均持續取得進展。

香港以外地區的增長

一如既往，我們繼續在中國內地及海外地區尋找增長機遇。公司現正繼續商討在成都及大灣區等地的交通基建、車站零售業務和TOD的發展機會。

財務回顧



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	
	2022	2021	百萬港元	%
總收入	47,812	47,202	610	1.3
經常性業務利潤^ζ				
EBIT [#]				
香港客運服務				
– 香港車務營運	(4,733)	(4,262)	(471)	(11.1)
– 香港車站商務	2,270	2,488	(218)	(8.8)
香港客運服務總計	(2,463)	(1,774)	(689)	(38.8)
香港物業租賃及管理業務	3,800	4,048	(248)	(6.1)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司*	962	622	340	54.7
其他業務、項目研究及業務發展開支	(539)	(567)	28	4.9
應佔聯營公司及合營公司利潤	1,095	968	127	13.1
總經常性EBIT(未計減值虧損前)	2,855	3,297	(442)	(13.4)
深圳地鐵四號綫的減值虧損	(962)	–	(962)	n/m
總經常性EBIT(計入減值虧損後)	1,893	3,297	(1,404)	(42.6)
利息及財務開支	(1,061)	(1,045)	(16)	(1.5)
所得稅	(361)	(317)	(44)	(13.9)
非控股權益	(314)	(127)	(187)	(147.2)
經常性業務利潤	157	1,808	(1,651)	(91.3)
物業發展利潤(除稅後)				
香港	10,413	9,277	1,136	12.2
中國內地	67	66	1	1.5
物業發展利潤(除稅後)	10,480	9,343	1,137	12.2
基本業務利潤^ε	10,637	11,151	(514)	(4.6)
投資物業公允價值計量虧損(除稅後)				
投資物業公允價值重新計量虧損	(3,076)	(2,065)	(1,011)	(49.0)
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	2,266	466	1,800	386.3
投資物業公允價值計量虧損(除稅後)	(810)	(1,599)	789	49.3
公司股東應佔淨利潤	9,827	9,552	275	2.9

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。

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

集團經常性業務於2022年的財務表現，受到本港自2022年年初起爆發第五波新冠病毒疫情，及我們就中國內地深圳地鐵四號綫所作出的9.62億港元減值虧損的不利因素影響。另一方面，集團在物業發展業務主要因為三個香港發展項目入帳而錄得令人滿意的物業發展利潤。

總收入

集團於2022年的總收入為478.12億港元，較2021年微升1.3%。收入上升，主要由於(i)墨爾本客運業務的收入上升；(ii)悉尼地鐵城市及西南綫項目的設計與交付收入增加；及(iii)香港車務營運因屯馬綫全綫的全年營運及東鐵綫過海段於2022年5月通車而錄得的新增收入，惟部分增幅被(iv)不利匯率對海外業務收入造成的影響；及(v)第五波新冠病毒疫情導致香港的票務及非票務收入減少而有所抵銷。

於2022年，香港與中國內地之間的主要過境客運口岸關閉，多項航空旅遊限制措施幾乎全年實施，令抵港遊客幾近絕跡，因而對我們的過境服務和機場快綫票務收入、免稅店及其他租金收入持續造成重大不利影響。

經常性業務利潤

於2022年初，當第五波新冠病毒疫情席捲全港，政府再次實施並進一步收緊防疫措施，因而對我們香港經常性業務的財務表現造成嚴重影響，尤其導致乘客量銳減。在香港以外地區，我們的鐵路業務受到中國內地Omicron疫情，以及瑞典業務的營運人員短缺及維修問題的不利影響，然而澳洲業務的利潤增加，令情況有所紓緩。

另外，因以往已闡釋的深圳地鐵四號綫之車費未有調高的情況，集團遂於2022年上半年對深圳地鐵四號綫作出了9.62億港元的減值撥備。

因此，集團於2022年的經常性業務利潤大幅減少91.3%至1.57億港元。若撇除此9.62億港元的減值撥備，我們的經常性業務利潤應為11.19億港元，較2021年減少6.89億港元或38.1%。

EBIT

香港車務營運：於2022年的EBIT錄得47.33億港元的重大虧損，較2021年的虧損擴大4.71億港元，主要由於本港於2022年初爆發第五波新冠病毒疫情，令本地乘客量和票務收入均有所減少。我們於2022年2月及3月的乘客量降至自新冠病毒疫情爆發以來的最低水平。隨著防疫措施分階段放寬或解除，本地乘客量自2022年4月底起開始反彈。第五波新冠病毒疫情對香港車務營運EBIT造成的負面影響亦得到紓緩，主要因為我們共同努力執行嚴格的成本控制措施，加上屯馬綫全綫的全年營運及東鐵綫過海段於2022年5月通車而錄得的新增收入。

香港車務營運繼續錄得重大虧損，這是由於過境服務、高速鐵路及城際客運乘客量仍然受到香港與中國內地之間過境客運口岸於2022年關閉的嚴重影響。針對入境旅客的新訂「0+3」檢疫安排於2022年9月底生效，隨後於2022年12月底完全取消，令國際航空旅遊情況有所改善，從而使機場快綫乘客量出現良好的復甦跡象。

香港車站商務：EBIT利潤下跌2.18億港元(8.8%)至22.70億港元。香港車站商務自2020年2月起一直受到疫情的嚴重影響，來自免稅店的收入因過境車站關閉而中斷。EBIT較2021年下跌，這是主要由於第五波新冠病毒疫情爆發，(i) 打擊自2021年下半年起開始好轉的廣告市場氣氛，令廣告收入減少及(ii) 續租和新訂租約的租金下跌，導致租金收入有所減少。

香港物業租賃及管理業務：EBIT利潤下跌2.48億港元或6.1%至38.00億港元。EBIT較2021年減少，主要由於新冠病毒疫情期間，續租和新訂租約的租金下跌所致。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司：新冠病毒疫情繼續對中國內地及國際業務造成不同程度的負面影響，具體情況視乎業務所在的不同城市的疫情，以及該等城市內不同經營模式對收入的影響程度而定。於2022年，EBIT利潤增加3.40億港元(54.7%)至9.62億港元，這是由於墨爾本客運業務以及悉尼地鐵城市及西南綫項目的表現有所改善，惟部分升幅被下列不利因素所抵銷：(i) 瑞典業務的營運人員短缺及維修問題；(ii) 疫情對中國內地業務的影響；及(iii) 深圳地鐵四號綫的政府補貼已於2022年年底前耗盡。

其他業務、項目研究及業務發展開支：於2022年，EBIT虧損為5.39億港元，而2021年的虧損則為5.67億港元。年內錄得虧損主要由於「昂坪360」於第五波新冠病毒疫情期間暫停服務。

應佔聯營公司及合營公司利潤

於2022年，應佔聯營公司及合營公司利潤上升1.27億港元或13.1%至10.95億港元，主要由於八達通控股有限公司受惠於市民消費意慾上升、政府消費券計劃的溢出效應，加上我們於2022年年初增持該公司的股權，因而令集團應佔該公司的利潤增加，惟部分增幅被杭州業務受到中國內地新冠病毒疫情的不利影響所抵銷。

深圳地鐵四號綫的減值虧損

我們已連續一段時間重複提醒市場，倘若適當的車費增加及調整機制均未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。由於預期票價調整機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，集團於2022年上半年已就深圳地鐵四號綫作出了9.62億港元的減值撥備。

根據集團於2022年12月31日進行的檢討，沒有需要作出進一步減值撥備。

總經常性EBIT

未計減值虧損前的總經常性EBIT下跌4.42億港元或13.4%至28.55億港元。若計入就深圳地鐵四號綫所作出的9.62億港元減值虧損，總經常性EBIT則下跌14.04億港元或42.6%至18.93億港元。

所得稅

於2022年，所得稅增加4,400萬港元或13.9%至3.61億港元，主要由於稅率相對較高的稅務地區(包括澳洲)的利潤佔比有所提高。

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減。2007/2008至2022/2023課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共46億港元。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扣稅。本公司已於2022年6月16日向稅務上訴委員會提交上訴通知。稅務上訴委員會已編定於2024年年初舉行聆訊。詳情請參閱綜合財務報表的附註十六「所得稅」。

物業發展利潤(除稅後)

於2022年，除稅後的物業發展利潤增加11.37億港元至104.80億港元，主要來自「LP10」(「日出康城」第十期)、「晉環」(「港島南岸」第一期)以及「揚海」(「港島南岸」第二期)的收入及分佔盈餘。

投資物業公允價值計量虧損(除稅後)

2022年香港及中國內地的投資物業公允價值計量虧損為8.10億港元，其中(i)除稅後的投資物業公允價值重新計量虧損為30.76億港元，而部分虧損被(ii)公司於2022年下半年的分攤資產(即「The Wai圍方」商場)的公允價值計量收益22.66億港元所抵銷。

投資物業公允價值重新計量虧損為30.76億港元，較2021年12月31日的估值下跌約3.6%。此虧損主要由於2022年的新訂租金因疫情關係持續下跌所致。

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2022年錄得公司股東應佔淨利潤98.27億港元，較2021年的95.52億港元增加2.75億港元或2.9%。

綜合財務狀況

百萬港元	於2022年 12月31日	於2021年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
淨資產	179,912	180,037	(125)	(0.1)
總資產	327,081	292,082	34,999	12.0
總負債	147,169	112,045	35,124	31.3
負債總額 [△]	47,846	43,752	4,094	9.4
淨負債權益比率 ^δ	23.3%	18.1%		5.2個百分點

△：負債總額代表貸款及其他負債、及短期貸款。

δ：淨負債權益比率代表淨負債總額419.94億港元(2021年：326.60億港元)(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、銀行結餘及存款和銀行中期票據投資)佔總權益1,799.12億港元(2021年：1,800.37億港元)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1.25億港元至2022年12月31日的1,799.12億港元，主要由於派付2021年末期和2022年中期普通股息，加上港元升值對中國內地及國際業務產生不利匯兌差額，導致於換算香港以外地區的投資時產生匯兌儲備虧損，然而跌幅被年內入帳的淨利潤所抵銷。

總資產

總資產由2,920.82億港元上升12.0%至3,270.81億港元，主要由於與小蠔灣項目有關的政府資助會計處理而令發展中物業增加。

總負債

總負債由1,120.45億港元上升31.3%至1,471.69億港元，主要由於小蠔灣項目的相關政府資助以名義遞延收益入帳所

致。該遞延收益將用於抵銷新小蠔灣站建造工程、小蠔灣車廠重置、該項目的物業備置工程及地盤平整工程等成本。

負債總額及借貸成本

集團負債總額(包括貸款及其他負債、及短期貸款)增加9.4%至2022年12月31日的478.46億港元。集團帶息借貸的加權平均借貸成本由2021年的年率2.2%升至2022年的年率2.5%。

淨負債權益比率

於2022年12月31日，淨負債權益比率為23.3%，較2021年12月31日的18.1%上升5.2個百分點，這是由於因支付小蠔灣項目地價而引致淨負債增加所致。

綜合現金流量

百萬港元	截至12月31日止年度	
	2022	2021
經營活動所得的現金淨額	6,757	7,472
收取與物業發展有關的款項	14,162	17,779
支付與物業發展有關的款項	(9,245)	(1,137)
每年定額及非定額付款	(1,010)	(988)
投資活動的其他現金流出淨額	(10,219)	(8,489)
投資活動(耗用)/所得的現金淨額	(6,312)	7,165
淨提取/(償還)債務，扣除租賃租金和利息付款	4,100	(7,317)
已付本公司股東股息	(8,562)	(7,165)
融資活動的其他現金流出淨額	(109)	(49)
融資活動耗用的現金淨額	(4,571)	(14,531)
匯率變動的影響	(710)	(42)
現金、銀行結餘及存款(減少)/增加	(4,836)	64

經營活動所得的現金淨額

經營活動所得的現金淨額為67.57億港元，而2021年則為74.72億港元，主要由於上文所述的經營利潤下降所致。

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49.17億港元，來自(i)「港島南岸」和「日出康城」物業發展項目所收取的現金款項141.62億港元，該款項被(ii)現金支付款項92.45億港元(主要與小蠔灣物業發展項目有關)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102.19億港元，主要包括資本性開支108.08億港元，其中73.70億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)、14.65億港元用於香港鐵路延綫項目(主要為《鐵路發展策略2014》多個項目的初始工程)、12.04億港元用於中國內地及海外附屬公司(如深圳地鐵十三號綫)，以及7.69億港元用於香港投資物業。

環境、社會及管治

環境、社會、管治支撐著公司的企業策略。在2022年，我們加強在這三大範疇所作的承諾，為溫室氣體減排、社會共融、發展及機遇三大目標，制定了10項承諾及35項關鍵績效指標。為實現這些目標，我們於年內推行一系列措

施，以應對氣候變化和保護環境，並促進更健康、更和諧共融的社會。截至2022年年底，我們已完成或正按部就班達成多項關鍵績效指標。



環境

作為環保集體運輸業的領導者，港鐵透過提升能源效益以減少溫室氣體排放，為共同應對氣候變化作出貢獻。經完成一項全面研究後，我們承諾為本港鐵路及物業業務制定2030年的科學基礎減碳目標，並致力在2050年達致碳中和。我們已將2030年的目標提交至科學基礎目標倡議組織以作確認，涵蓋範疇1、2和3的溫室氣體排放量，我們為達致減碳目標，將會透過實行具能源效益的措施、使用潔淨能源，以及採用環保及低碳建築設計等措施。

社會

作為全球集體運輸業的領導者，社會共融對港鐵至關重要。2022年，我們為了推廣共享理念及配合市民出行的基本需要，多管齊下，推出新應用程式「關愛共乘」，配備協助長者及有特殊需要的乘客的功能；又在學校及長者活動中心舉辦一系列介紹港鐵營運及鐵路安全的講座，並舉辦無障礙藝術欣賞的特別活動。

安全是我們的首要目標，我們致力確保大眾可使用安全的港鐵服務。2022年，重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故數目增加7.1%。我們繼續透過創新技術及科技來管控營運風險。香港第五波疫情期間，我們執行了廣泛的清潔和消毒措施，以保障乘客及員工在疫情期間的安全。自2022年年底，雖然香港的公共衛生風險已明顯降低，但我們仍會定期檢討健康和安全的措施，確保符合國際標準和公司訂立的企業安全政策。

港鐵亦希望為各社區及業務夥伴創造機會。「Train' 出光輝每一程」計劃透過一系列的探訪和活動，為中學生提供職業及生涯規劃意見，及港鐵工作分享。我們亦與香港科技園及香港數碼港合作，探索創新技術、數據協作乃至以科技企業和初創公司為對象的投資機會，同時又贊助了為女性創業家而設的「她愛科技2022」全球創業大賽及國際論壇。

管治

公司的企業管治框架在支持我們的環保、社會及管治倡議的同時，亦確保業務營運符合道德操守和具透明度的準則。於2022年，為進一步加強管治力度，我們實施了新的董事局委員會架構，以優化董事局的決策流程，並為公司達成企業策略所訂立的管治目標提供助力。

嚴謹的企業管治是公司業務和決策的核心，確保我們以合乎道德、具透明度的方式經營業務，以保障股東和持份者的利益。年內，我們在本地及國際榮獲多項殊榮，當中包括《資本金國際》頒發「2022年香港最佳公共服務財務管理團隊」以及「2022年全球最具創意交通解決方案」獎項。

為確保業務持續營運、企業聲譽良好、員工守法循規，以及顧客和員工的健康及安全得到保障，我們定期檢討港鐵的企業風險管理架構、公司的風險組合、重大風險及主要有機會出現的風險，當中包括與環保、社會及管治相關的風險。我們的「三道防線」模式，貫徹了國際最佳實務，優化管治及風險管理，包括識別及解決未緩解的重大風險。

人力資源

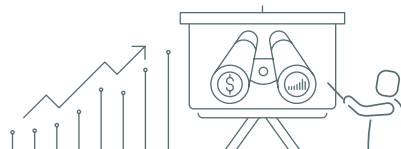


作為關懷員工的良好僱主，港鐵致力為員工和我們服務的社區提供發展及機遇。我們投放大量資源舉辦全面的培訓課程，以配合員工的學習和發展需要。為了加強招募及挽留人才，我們提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期的獎勵計劃，以及多元化的事業發展機會。我們設有完善的薪酬檢討機制，透過與工作表現掛鈎的績效管理制度及各項員工激勵計劃和嘉獎，肯定員工的表現。我們還制定多項政策，確保港鐵為員工建立與時並進及家庭友善的工作環境。

公司十分重視員工的意見。經過最近一次在2021年12月進行的「員工投入度調查」後，我們在公司層面及業務單位/職能層面均制定及執行跟進行動計劃，向員工表達他們是公司重要的一員，致力讓港鐵成為更佳的工作場所。於2022年12月，我們進行了員工投入度脈搏調查，以評估我們在這些方面的工作進度。

截至2022年12月31日，公司與其附屬公司在香港及香港以外地區分別僱用16,804和15,504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20,735名員工。香港員工於2022年的自願流失率為7.5%。

展望



2022年12月底，國際旅客入境香港的限制已經放寬，而香港與中國內地之間的過境客運通道亦已在2023年2月大部分恢復運作。這些發展必將利好香港經濟以至港鐵。中國內地和國際旅客一直是我們鐵路車費及免稅店非車費業務的收入來源之一。隨著全球新冠疫情進入更加可控的階段，我們相信這將刺激經濟復甦，令市場氣氛改善，帶動交通、旅遊和零售業回復生氣，利好我們的經常性業務。然而，鑒於當前全球經濟尚未明朗、通脹趨升、利率上調，以及地緣政局緊張加劇，我們對短期前景的預期仍須審慎。

儘管港鐵於2022年最後一季發生令人關注的鐵路事故，但作為全球領先的集體運輸服務營運者，我們會汲取寶貴經驗，作出持續改善。現在，我們正對鐵路資產及維修管理進行全面檢討，並將落實有助加強業務營運及防止類似事故再次發生的建議。新的智能科技在我們的鐵路營運及維修業務中將繼續扮演日益重要的角色。

物業發展業務方面，視乎市場情況而定，我們預期在未來12個月左右為小蠔灣項目第一期和第二期，以及東涌東站第一期住宅項目進行招標。三個項目合共將提供約4,530個住宅單位。此外，我們亦打算為東涌東站的商業項目進行招標。同時，我們正為「港島南岸」第三期、「日出康城」第十二期、何文田站第一期、天榮站及油塘通風樓等項目申請預售樓花同意書。視乎施工及售樓進度，我們預期會為「日出康城」第十一期、「港島南岸」第四期以及何文田站第二期項目的物業發展利潤初步入帳，並為分攤資產「THE SOUTHSIDE」商場的公允價值計量利潤入帳。

東鐵綫過海段順利通車後，我們將繼續與政府合作推動《鐵路發展策略2014》下的多個項目，以促進香港未來的鐵路擴展。我們期待參與《北部都會區發展策略》提及的項目所帶來的機遇，以加強香港與珠三角和大灣區的聯繫。我們亦將繼續在中國內地及海外市場發掘其他鐵路和物業發展機遇。

港鐵項目及工程拓展總監包立聲先生已於2022年7月31日榮休，而劉天成先生(常務總監 — 中國內地業務及全球營運標準)則於2022年12月31日榮休，我在此衷心感謝兩位在任內為公司及公司成功取得的成果所作出的貢獻。我亦歡迎自2022年8月1日起接任項目及工程拓展總監的鄧輝豪先生，以及自2023年1月1日起擔任中國內地業務總監的黃琨璋先生。

儘管最近幾年面對重重難關，我們仍竭盡所能，以安全、暢順、環保的集體運輸服務，讓香港及全球多個城市繼續前行。無論環境順逆，我們都致力推動業務發展，為股東創造價值，並為個人和社會帶來發展機遇。我期待與董事局同寅、管理層及員工們衷誠合作，懷著信心踏進2023年，積極把握未來更美好的新機遇。



行政總裁

金澤培博士

香港，2023年3月9日