



在4個國家營運
12個鐵路服務

香港以外地區
營運鐵路綫總長度
3,321公里

香港以外地區
鐵路業務總載客量
17.7億人次

中國內地及國際業務

目標

中國內地及國際業務是企業策略的三大核心支柱之一。透過此業務，我們能夠將收入來源分散於多個地域、提升股東價值，並將港鐵品牌建立為全球領先的環保集體運輸服務營運者之一。

挑戰

2022年大部分時間，中國內地實施嚴格的防疫措施，繼續令乘客量和收入受壓。與此同時，於中國內地及國際市場我們繼續面對競爭加劇，以及不同投資及營運模式的相關挑戰。

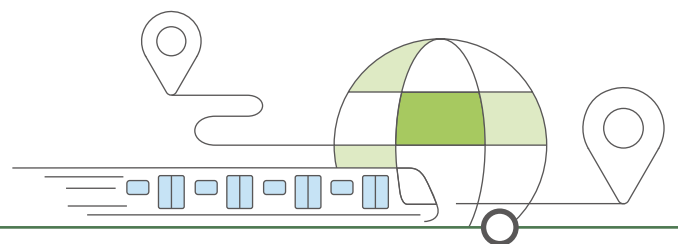
策略

年內，港鐵在中國內地、大灣區、歐洲和澳洲繼續探索以鐵路交通為導向(「TOD」)的發展新機遇，並透過資產更新、維修和基建發展的公私合營機遇，進一步擴闊收入來源，同時透過持續的卓越服務維持現有合約。

展望

整體而言，中國內地及國際業務繼續在企業策略及未來增長中佔重要地位。為盡量提升有關業務的潛力，我們將繼續探索中國內地及海外市場的新機遇，以擴展地域版圖及擴闊收入來源。同時，我們將一如既往，在現有業務中致力提供優質的鐵路建設、營運和維修服務。

隨著相關抗疫措施的放寬或解除，客流量已逐漸恢復，但對收入造成的影響，則視乎當地採用的經營模式而有所不同。多個專營權營運期已獲延長，而多條新鐵路綫預計快將完工，因此將於短期內乃至日後為公司帶來收入。



業務回顧

中國內地及國際業務

港鐵涉足全球若干最大且發展最迅速的市場，包括中國內地、澳門、歐洲及澳洲等，在當地從事建造、營運和維修世界級的鐵路網絡。2022年，我們的附屬公司、

聯營公司和合營公司在香港以外的總載客量約為17.7億人次，周日平均乘客量約為560萬人次。公司亦參與中國內地多項住宅及商用物業的發展、租賃及管理。

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、北京地鐵十六號綫北段、中段和南段，以及北京地鐵十七號綫首段。上述鐵路綫於2022年維持穩定服務，列車服務準時程度平均為99.9%。由於內地受到多波新冠疫情的衝擊，當局不得不再次實施防疫措施，因而對乘客量帶來沉重打擊。

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2.12億人次，而周日平均乘客量為675,000人次，按年分別減少33%及31%。

北京地鐵十四號綫

2022年，北京地鐵十四號綫錄得乘客量約為1.63億人次，周日平均乘客量約為534,000人次，按年分別減少19%及18%。

北京地鐵十六號綫

2022年，北京地鐵十六號綫北段和中段錄得總乘客量約為3,700萬人次，周日平均乘客量約為122,000人次。北京地鐵十六號綫南段於2022年12月通車。新開通的南段全長14.3公里，設有10個車站，並與北段和中段連接，令我們

在北京的鐵路網更加完善，為乘客提供更多通勤選擇。年內，北京地鐵十六號綫餘下路段的建造工程繼續邁進，預計於2023年內全綫通車。



北京地鐵十七號綫

北京地鐵十七號綫南段(首段)於首個完整的營運年度內，錄得乘客量約為1,100萬人次，周日平均乘客量約為35,000人次。全長15.8公里、設有七個車站的南段為北京東南面的居民提供服務。北京地鐵十七號綫餘下路段仍處於施工階段。

深圳

深圳地鐵四號綫

深圳地鐵四號綫由公司全資附屬公司營運。年內，深圳地鐵四號綫及其北延綫維持穩定服務，列車服務準時程度達99.9%。乘客量按年減少21%至1.49億人次，而周日平均乘客量為451,000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。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。

深圳地鐵十三號綫

年內，深圳地鐵十三號綫繼續施工，所有主要合約亦已批出。該鐵路綫預計將於2024年投入服務。

杭州

杭州地鐵一號綫及其延伸段

杭州地鐵一號綫及其下沙延伸段及機場延伸段於2022年保持穩定營運。乘客量按年減少17%至2.21億人次，而周日平均乘客量為639,000人次，列車服務的準時程度維持在99.9%。

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。

杭州地鐵五號綫

2022年，杭州地鐵五號綫的總乘客量上升0.5%至1.87億人次，而周日平均乘客量為583,000人次。杭州地鐵五號綫寶善橋站已於2022年4月1日通車。



中國內地物業業務

深圳

截至2022年12月31日，位於深圳地鐵四號綫車廠一期地段的「蒼港尊邸」(推廣名稱為「天頌」)住宅發展項目剩餘的32個單位中，30個單位已經售出。該項目的可發展總樓面面積約為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。

「頌蒼」商場的人流繼續受到新冠病毒疫情及抗疫措施的影響。商場的平均出租率為56%。

北京

「銀座Mall」商場的人流繼續受到新冠病毒疫情的影響。商場的平均出租率為61%。

天津

天津北運河站商場的建造工程繼續取得進展，預計於2024年後竣工。

杭州

年內，杭州西站TOD項目繼續取得良好進展。該綜合物業發展項目的可發展總樓面面積約為688,210平方米。公司佔該項目10%的權益。

澳門

港鐵負責營運及維護澳門輕軌系統氹仔綫，是澳門首個輕軌系統。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

由倫敦交通局擁有的伊利沙伯綫中央營運段於2022年5月24日通車，此前一周，英國女皇伊利沙伯二世出席了該鐵路綫的竣工儀式。公司的全資附屬公司獲倫敦交通局授予專營權，最初以「TfL Rail」品牌由2015年起營運相關鐵路綫，並負責管理綫路上41個車站其中的28個。專營權協議現已延長兩年至2025年5月。由於此專營權不受車費收入風險所影響，公司的財務收益得到合理的保障。

總體而言，伊利沙伯綫的營運於年內維持穩定。於2022年11月，伊利沙伯綫的東、西段與中部新隧道和車站作出整合，貫通了Reading和Heathrow至Abbey Wood以及Shenfield至Paddington的鐵路服務。班次亦增至高峰時段每小時22班，而中央營運段的服務亦增至每週七天。

South Western Railway

港鐵的聯營公司經營英國最大鐵路網絡之一South Western Railway的專營權，雖然若干日子受到行業罷工的影響，但營運表現仍然穩定。我們於2021年5月簽署一份為期兩年的國家鐵路合約，已按現有條款獲延長多兩年，合約期至2025年5月。根據該合約，英國運輸局將承擔所有收入風險及絕大部分成本風險。

瑞典

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

斯德哥爾摩地鐵

年內，斯德哥爾摩地鐵的營運維持穩定。該項服務的合約已獲延長最少18個月或最長24個月至2025年。

MTRX

MTRX提供斯德哥爾摩與哥特堡之間的城際客運服務。儘管車費收入於2022年初受到疫情的沉重打擊，但隨著抗疫措施於2022年2月解除，乘客量已開始逐步回升，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。

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。年內，該鐵路的營運因營運人員短缺及維修問題而受到影響，我們正努力改善其財務表現。

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。隨著其他入標公司所提出的法律訴訟宣告終結，臨時協議已回復至為期八年的協議，期滿後或可獲續期一年。公司亦於2022年6月接管Upptåget鐵路綫。年內，Mälartåg區域交通服務的表現亦因營運人員短缺及維修問題而受到影響。我們正努力改善其財務表現。

澳洲鐵路業務

墨爾本都市鐵路服務

儘管防疫措施持續影響乘客量(特別是在上半年)，但由我們附屬公司營運的墨爾本都市鐵路網絡仍然取得穩定的營運表現，同時我們繼續為客戶進一步改善網絡的計劃提供支援。此專營權已獲延長18個月至2026年年中。

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，地鐵西北綫取得令人滿意的營運表現。儘管乘客量仍受到疫情的影響，但根據專營權條款，此項鐵路業務不需承擔車費收入的風險。自2019年通車以來，地鐵西北綫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

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。2022年，儘管疫情對材料運送及人員往來造成影響，公司在悉尼地鐵城市及西南綫項目的建造工程以及新型無人駕駛列車的生產、測試及試運行方面，均持續取得進展。自2022年11月起，地鐵西北綫逐步引進新列車。



香港以外地區的增長

為支援中國內地及國際業務，公司不斷努力物色及把握香港以外地區的增長機遇，以開拓多元化的收入來源，建立港鐵品牌，並為世界各地更多乘客帶來環保的集體運輸

服務。2022年，公司繼續商討在成都以及粵港澳大灣區等地的交通基建、車站商務和TOD的發展機會。我們亦繼續探索海外增長機遇。

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%	一期、二期及 三期：營運及 維修專營權 全綫：公私合營	一期：2016年12月 二期：2020年12月及 2021年12月 三期：2022年12月 全綫：目標2023年	一期、二期及三期： 直至全綫開通 全綫：30年	一至三期：28 ⁽¹⁾ 全綫：30	一至三期： 46.2 全綫：49.5
北京地鐵十七號綫	49%	營運及 維修專營權	一期：2021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 全綫：21	一期：15.8 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：20.5
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 ⁽⁵⁾	58.2
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	11	9.3
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	128
英國South Western Railway	30%	營運及 維修專營權 ⁽⁵⁾	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 ⁽⁶⁾	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	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	54	247
瑞典Mälartåg	100%	營運及 維修專營權	2021年12月	8年	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二期的八個車站中，六個已經啟用，另有兩個目前不停站。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。
- 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。