

# 行政總裁回顧及展望

## 致各股東及其他有關人士：

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，以及新增「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13億港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