

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之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		
	2023	2022	增/(減)百分率
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

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	2023	增/(減) 百分率	2023	增/(減) 百分率
香港車務營運				
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；而港鐵的過境服務、

高速鐵路(香港段)和機場快綫所佔市場比率均高於其他專營公共交通營運商，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列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

年度回顧

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		
	2023	2022	增/(減)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「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		
	2023	2022	增/(減)百分率
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%。

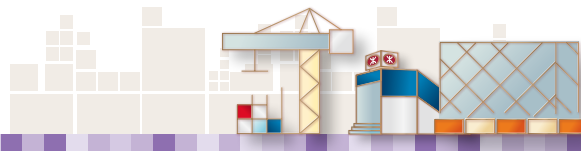
物業發展及招標

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期、IB期和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。「YOHO WEST」(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。

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		
	2023	2022	增/(減) 百分率	2023	2022	增/(減) 百分率	2023	2022	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區域交通所作合共10.22億港元的虧損性合約撥備，以及於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

年度回顧

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專營權，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大部分關鍵績效指標。

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分之一。

公司穩健的企業風險管理體系涵蓋策略、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。

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	2022	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*	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。

年度回顧

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。截至本年報

日期，稅務上訴委員會還沒有作出決定。詳情請參閱本年度的綜合財務報表附註十六「綜合損益表所示的所得稅」。

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	於2022年	增/(減)	
	12月31日	12月31日	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	2022
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淨額	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。