



財務回顧



569.82億港元

總收入

↑ 19.2%



63.64億港元

基本業務利潤

↓ 40.2%



優越信貸評級

AA+

標準普爾(長期)

集團的業績及業務回顧已於前面章節提及。本章節詳細闡述及分析這些業績。

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				
EBIT ^ε				
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)
香港以外	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	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)
總經常性EBIT邊際比率*(%)	10.3%	1.7%		8.6個百分點
總經常性EBIT邊際比率# (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	20.4%	3.7%		16.7個百分點

ε : 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，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

: 不包括應佔聯營公司及合營公司利潤，但包括特殊虧損撥備。若撇除於中國內地及國際附屬公司作出的特殊虧損撥備，2023年及2022年總經常性EBIT邊際比率(包括中國內地及國際附屬公司)應分別為12.0%及3.7%

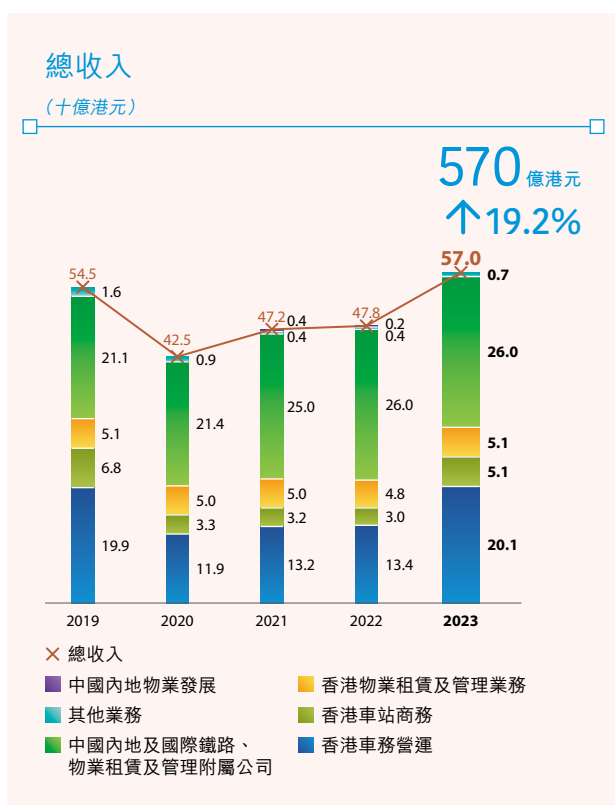
n/m : 並無意義

集團的香港經常性業務受惠於本地乘客量的持續回升，以及過境服務、高速鐵路(香港段)服務和相關免稅店業務的恢復營運。高速鐵路(香港段)的復甦力度尤其強勁。在香港以外地區，集團就瑞典斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 區域交通所面對的營運挑戰，於2023年作出特

殊虧損撥備。另一方面，集團於2023年錄得輕微物業發展利潤，主要來自「日出康城」第十期的初始利潤及多個已落成項目的剩餘利潤，而於2022年，集團就三個發展項目的利潤同期入帳。

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%，主要受惠於我們香港客運服務的收入上升，原因是(i)自2023年初以來，香港與中國內地之間的鐵路交通重開後遊客量上升，令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持續恢復；(ii)相較2022年香港受第五波新冠疫情的衝擊，本地鐵路服務的乘客量得以復甦；及(iii)東鐵綫過海段全年營運帶動乘客量。



經常性業務利潤

隨著本地鐵路服務乘客量持續恢復、過境服務及高速鐵路(香港段)服務及相關免稅店業務恢復營運，集團的香港經常性業務利潤較2022年大幅增加。在香港以外地區，我們的瑞典業務虧損增加，但其不利影響部分被集團應佔中國內地聯營公司利潤增加所緩和。

正如2023年11月所公布，MTR Pendeltågen AB與斯德哥爾摩公共運輸部就提早於2024年3月2日終止斯德哥爾摩

通勤鐵路的專營權訂立補充協議。此外，一如以往所述，MTR Mälartåg AB所負責營運的Mälartåg區域交通由於面對車長短缺和維修問題的挑戰；若有關問題不能在期內得到解決，該合約的財務可持續性亦會可能受到影響。我們於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區域交通的服務。就上述事宜，集團於2023年下半年就斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通分別作出7.02億港元和3.20億港元的虧損性合約撥備。斯德哥爾摩通勤鐵路的虧損包括(i)「退出費」；(ii)就需要撇銷的若干資產所作的撥備；及(iii)就逐步縮減營運的支出計提撥備。Mälartåg區域交通的虧損撥備為按會計準則要求估算的不可避免的成本，而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。於2022年，集團就深圳地鐵四號綫作出了9.62億港元的減值虧損。

因此，集團於2023年錄得經常性業務利潤42.81億港元，而2022年則為1.57億港元。若撇除特殊虧損撥備，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，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，我們的經常性業務利潤則為53.03億港元，較2022年增加41.84億港元或373.9%。

總經常性EBIT(未計特殊虧損撥備前) (按業務劃分)

集團於2023年的總經常性EBIT(包括應佔聯營公司及合營公司利潤以及項目研究及業務發展開支，但不包括上述的特殊虧損撥備)為81.22億港元，較2022年增加52.67億港元。各業務的貢獻如下：

香港車務營運：車務營運的EBIT虧損為11.11億港元，較2022年47.33億港元的虧損縮窄76.5%。虧損縮窄是由於收入增加，惟部分增幅被經營開支增加所抵銷。

收入增加是由於(i)過境服務及機場快綫業務逐步回升，加上防疫措施解除及香港與中國內地之間的鐵路交通分階段重開後，高速鐵路(香港段)的收入強勁反彈；(ii)由於新冠病毒疫情的影響大致消退，本地鐵路服務的乘客量恢復；(iii)東鐵綫過海段於2022年5月通車後對全年造成利好影響；及(iv)由於車費上調及行程組合有所不同，令本地鐵路服務的平均車費增加。

這些利好影響部分被以下因素所抵銷：(i)經營開支上升，原因包括能源電價上漲、通脹、及為應對本地及外來乘客量增加而提升列車服務，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)支付予九鐵公司的每年非定額付款增加。

香港車站商務：香港車站商務的EBIT利潤回升15.22億港元或67.0%至37.92億港元，主要由於過境車站於2023年2月初重開後，免稅店所帶來的租金收入。

由於2023年租金寬減的攤銷額減少，本地鐵路沿綫車站商店的租金收入上升。該影響部分被車站商店續租及新訂租約的租金因營運環境趨於保守及審慎而整體下跌6.9%所抵銷。

廣告收入受惠於旅遊業及零售市場改善，增加1.45億港元或17.3%至9.81億港元。

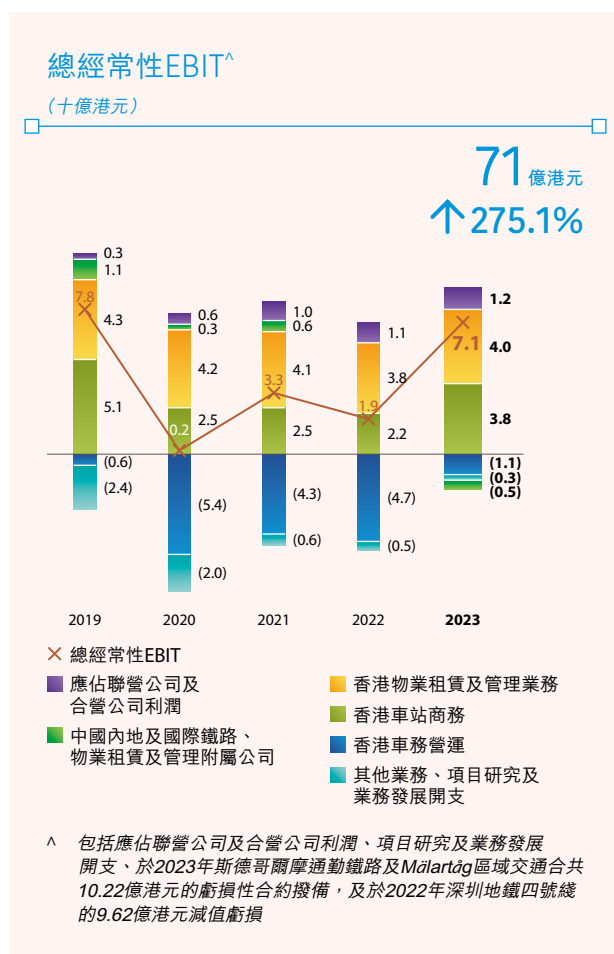
香港物業租賃及管理業務：EBIT利潤增加1.99億港元或5.2%至39.99億港元，主要由於年內租金寬減的攤銷額減少，以及新商場(即2023年7月開業的「圍方」及12月作首階段試業的「THE SOUTHSIDE」)的額外貢獻。由於港人北上消費趨勢上升影響逐步復甦的本港零售市場，致使商場整體續租及新訂租金下跌，抵銷了部分上述有利的影響。年內，我們商場的續租及新訂租約的租金整體

下跌8.4%。於2023年，我們在MTR Mobile應用程式上推出多項推廣活動，並舉行各項針對性的營銷活動，以助提升商場人流及刺激消費。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司：除了我們的瑞典業務因車長短缺及維修問題而仍然面對挑戰外，我們的中國內地及國際業務附屬公司的財務狀況於2023年保持穩定。

EBIT利潤下跌4.38億港元或45.5%至5.24億港元，主要由於瑞典業務面對的挑戰，及深圳地鐵四號綫的政府補貼於2022年年底耗盡。但這些不利影響部分被疫情消退後乘客量回升所抵銷。

其他業務、項目研究及業務發展開支：於2023年的EBIT虧損為3.41億港元，而2022年的EBIT虧損則為5.39億港元。財務表現得以改善，主要是由於「昂坪360」的遊客人數增加。



財務回顧

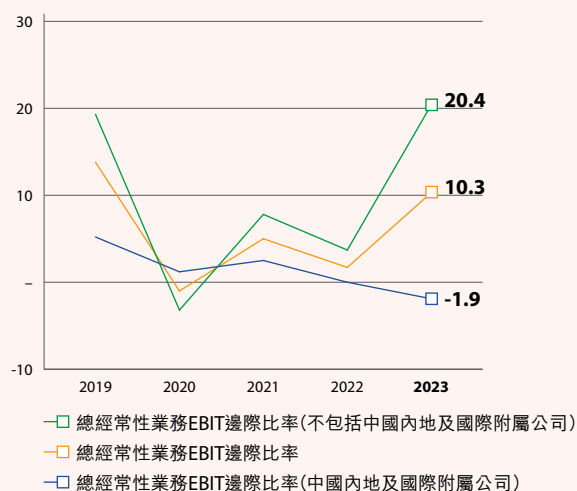
應佔聯營公司及合營公司利潤：於2023年，應佔聯營公司及合營公司利潤上升1.64億港元或15.0%至12.59億港元，主要由於(i)過境口岸重開和社交距離措施解除，令市民消費意欲上升，以致集團應佔八達通控股有限公司的利潤上升；及(ii)我們在杭州和北京業務的業績因乘客量回升有所改善。

總經常性EBIT邊際比率

受公眾活動及疫情造成的衝擊，總經常性EBIT邊際比率自2019年起下跌。隨著新冠病毒感染個案趨穩，EBIT邊際比率於2021年回升。由於受香港第五波新冠疫情及中國內地疫情的影響，在未計入及計入深圳地鐵四號綫的減值虧損下，2022年的EBIT邊際比率分別下降至3.7%和1.7%。2023年，隨著業務活動從疫情中恢復過來，在未計入及計入2023年斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通的虧損撥備下，EBIT邊際比率分別提高至12.0%和10.3%。

總經常性EBIT邊際比率#

(百分比)



不包括應佔聯營公司及合營公司利潤，但包括於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，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

利息及財務開支

經常性業務的利息及財務開支為12.13億港元，較2022年上升14.3%，主要由於利率上升所致。集團融資活動的詳細回顧載列於下一章節。

所得稅

由於財務表現改善，經常性業務的稅項支出為13.02億港元，較2022年增加260.7%。

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。

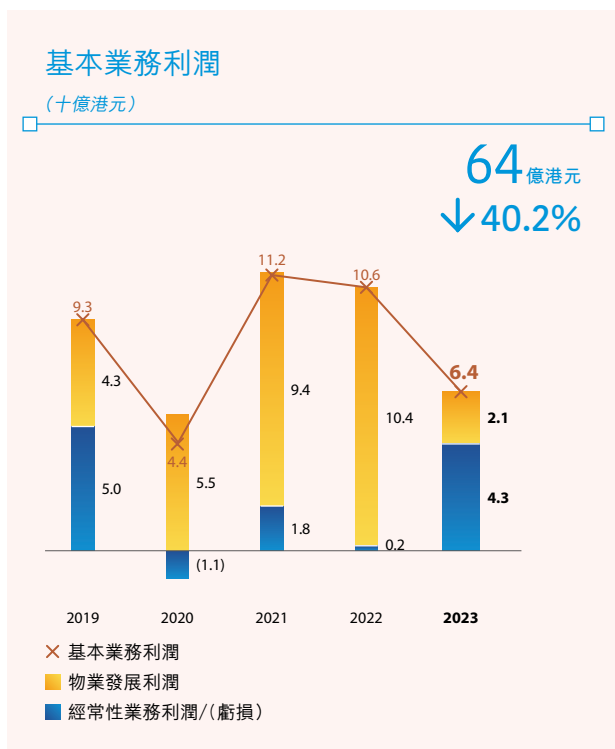
在與外聘大律師和稅務顧問商討上訴方案後，本公司決定在稅務上訴委員會的聆訊之開案陳詞中不再尋求最初款項和所轉承之負債的攤銷作稅務扣除。由於本公司已在過往年度考慮到最初款項和所轉承之負債的攤銷的稅務扣除存在不確定性，因而計提了相關的稅務撥備，故此本公司不需要計提額外的稅務撥備。稅務上訴委員會的上訴聆訊已於2024年年初舉行。截至本年報之日期，稅務上訴委員會還沒有作出決定。

物業發展利潤(除稅後)

集團除稅後的物業發展利潤為20.83億港元，較2022年減少80.1%。2023年的物業發展利潤主要來自「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，而2022年則有三個發展項目的利潤同時入帳。

基本業務利潤

集團的基本業務利潤為63.64億港元，而2022年為106.37億港元，原因是物業發展利潤減少83.97億港元，但其減幅被經常性業務利潤增加的41.24億港元有所抵銷。



投資物業公允價值計量收益(除稅後)

於2023年，投資物業的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) 投資物業公允價值重新計量之輕微收益6,000萬港元。

初始公允價值計量收益的13.60億港元，代表在計入遞延收益中保留的所需承擔風險和責任後所收取的分攤資產（即「THE SOUTHSIDE」商場）。

經獨立專業估值公司對集團位於香港及中國內地的投資物業進行公允價值重新計量後，截至2023年12月31日止年度的除稅後公允價值重新計量錄得輕微收益6,000萬港元，而2022年的除稅後公允價值重新計量虧損則為30.76億港元。

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，集團於截至2023年12月31日止年度內錄得公司股東應佔淨利潤77.84億港元，而2022年則為98.27億港元。

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	%
固定資產	238,636	229,491	9,145	4.0
遞延開支	378	2,540	(2,162)	(85.1)
在建鐵路工程	4,256	–	4,256	n/m
發展中物業	41,728	41,269	459	1.1
聯營公司及合營公司權益	12,785	12,338	447	3.6
應收帳項及其他應收款項	13,756	13,889	(133)	(1.0)
現金、銀行結餘及存款	22,375	16,134	6,241	38.7
其他資產	12,512	11,420	1,092	9.6
總資產	346,426	327,081	19,345	5.9
貸款及其他負債總額	59,491	47,846	11,645	24.3
應付帳項及其他負債	82,869	74,481	8,388	11.3
服務經營權負債	10,059	10,142	(83)	(0.8)
遞延稅項負債	15,151	14,700	451	3.1
總負債	167,570	147,169	20,401	13.9
淨資產	178,856	179,912	(1,056)	(0.6)
代表：				
公司股東應佔總權益	178,344	179,286	(942)	(0.5)
非控股權益	512	626	(114)	(18.2)
總權益	178,856	179,912	(1,056)	(0.6)

n/m：並無意義

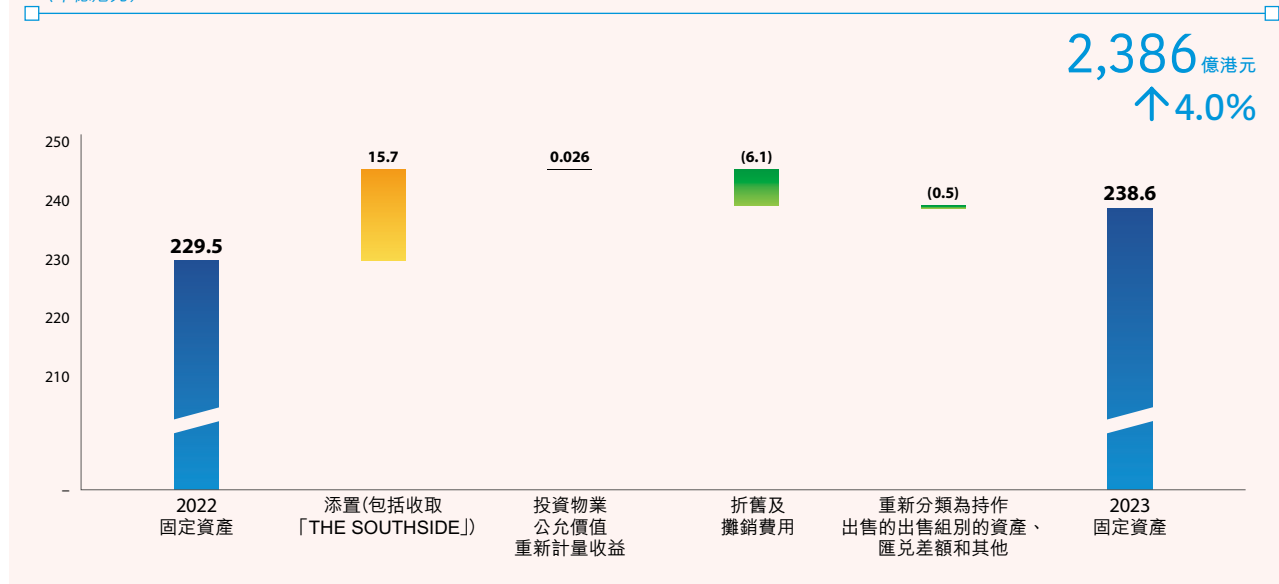
固定資產

固定資產增加91.45億港元至2,386.36億港元，主要由於錄得添置總額156.94億港元，源自收取作為投資物業的「THE SOUTHSIDE」商場、商場（包括「圍方」和

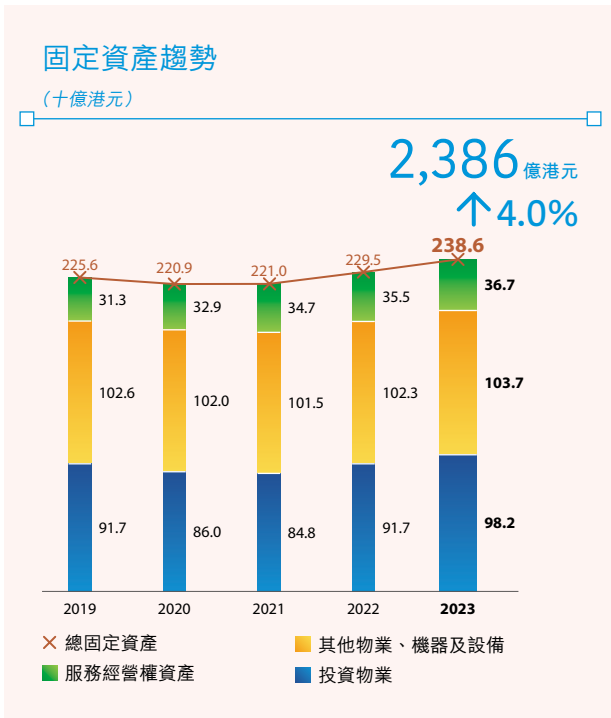
「THE SOUTHSIDE」的裝修工程、現有香港鐵路網絡和投資物業組合的設施更新和升級工程和深圳地鐵十三號綫的服務經營權資產，以及2,600萬港元的投資物業組合公允價值重新計量收益。惟部分升幅被年內61.04億港元的總折舊及攤銷費用所抵銷。

固定資產的變動

(十億港元)



下圖顯示集團過去五年的固定資產趨勢。



遞延開支

遞延開支減少21.62億港元至3.78億港元，主要由於與政府簽訂項目協議後將鐵路項目費用撥入為在建鐵路工程。

在建鐵路工程

在建鐵路工程為42.56億港元，代表有關東涌綫延綫、屯門南延綫及古洞站相關的添置及撥入。而與小蠔灣項目相關的添置則完全被所收取的政府資助所抵銷。

發展中物業

發展中物業微升4.59億港元至417.28億港元，主要是與小蠔灣項目相關的添置所致。

聯營公司及合營公司權益

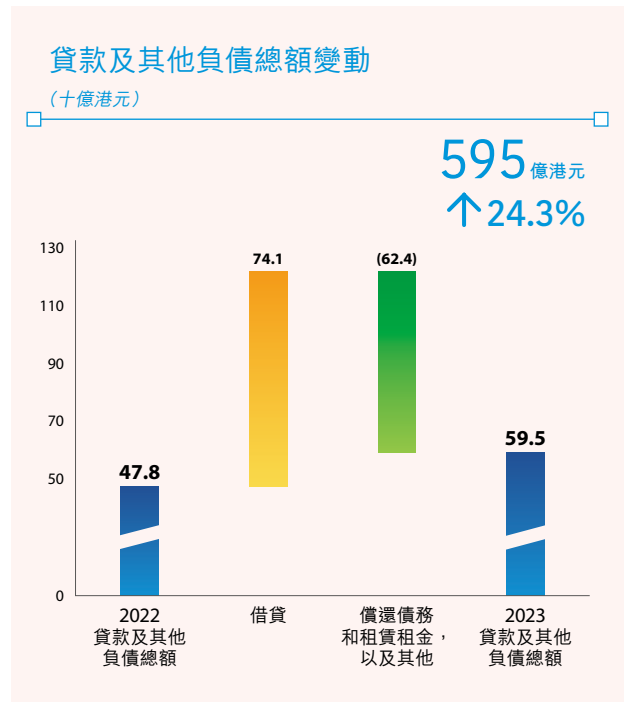
聯營公司及合營公司權益增至127.85億港元，主要是由於應佔聯營公司及合營公司的利潤，並扣除已宣派的股息。

應收帳項及其他應收款項

應收帳項及其他應收款項減少1.33億港元至137.56億港元，主要由於收取來自大圍物業發展項目的現金，部分被因收入上升而增加的應收帳項所抵銷。

貸款及其他負債總額

貸款及其他負債總額增加，主要是淨提取貸款所致。



應付帳項及其他負債

應付帳項及其他負債增加83.88億港元至828.69億港元，主要由於集團計入「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為遞延收益入帳，以及收取與我們香港物業發展項目有關的款項。

總權益

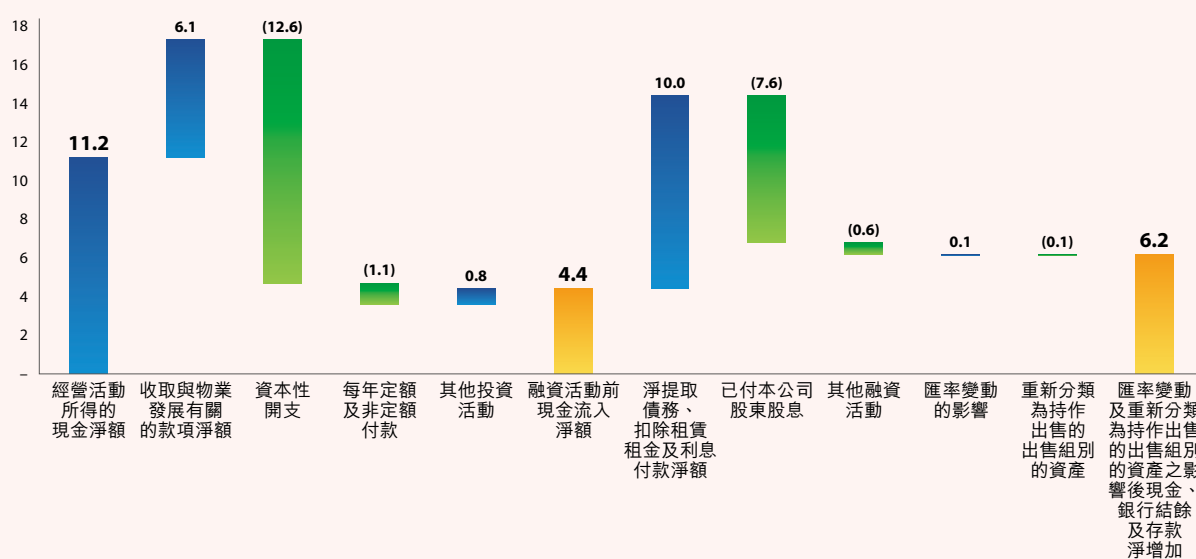
總權益微跌10.56億港元至1,788.56億港元，主要由於年內派發2022年末期及2023年中期普通股息，及其他儲備有所減少，但跌幅被年內錄得的淨利潤有所抵銷。

綜合現金流量

百萬港元	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)
收取與物業發展有關的款項淨額	6,102	4,917
資本性開支	(12,576)	(10,808)
每年定額付款	(750)	(750)
每年非定額付款	(323)	(260)
每年定額及非定額付款	(1,073)	(1,010)
其他投資活動	730	589
融資活動前現金流入淨額	4,380	445
淨提取債務，扣除租賃租金付款淨額	11,311	4,768
利息付款淨額	(1,306)	(668)
淨提取債務，扣除租賃租金及利息付款淨額	10,005	4,100
已付本公司股東股息	(7,595)	(8,562)
其他融資活動	(537)	(109)
匯率變動及重新分類為持作出售的出售組別的資產之影響前現金、銀行結餘及存款增加/(減少)	6,253	(4,126)
匯率變動的影響	82	(710)
重新分類為持作出售的出售組別的資產	(94)	-
匯率變動及重新分類為持作出售的出售組別的資產之影響後現金、銀行結餘及存款增加/(減少)	6,241	(4,836)
於1月1日的現金、銀行結餘及存款	16,134	20,970
匯率變動及重新分類為持作出售的出售組別的資產之影響後現金、銀行結餘及存款增加/(減少)	6,241	(4,836)
於12月31日的現金、銀行結餘及存款	22,375	16,134

截至2023年12月31日止年度的現金流量

(十億港元)



經營活動所得的現金淨額

經營活動所得的現金淨額由2022年的67.57億港元增加44.40億港元至2023年的111.97億港元，主要由於集團逐步從新冠病毒疫情中恢復過來，加上香港與中國內地之間的鐵路交通重開，令經常性業務利潤增加。

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的現金款項71.09億港元，該款項部分被(ii)現金支付款項10.07億港元(主要與小蠔灣項目有關)有所抵銷。

資本性開支

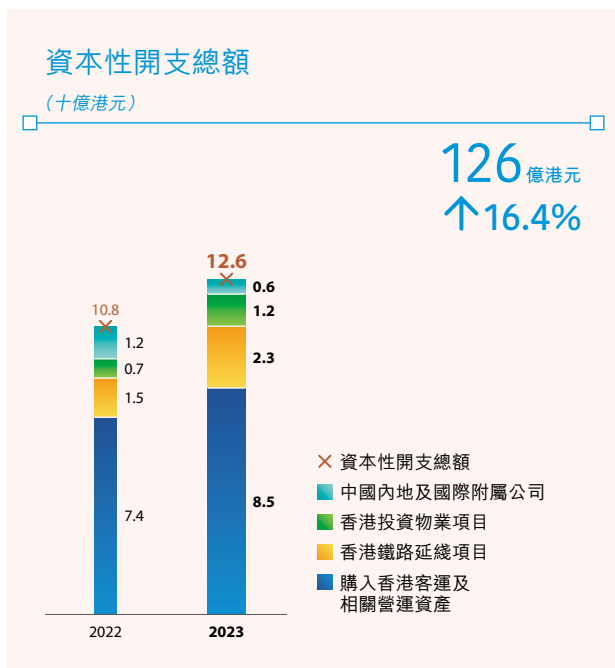
2023年的資本性開支為125.76億港元，其中84.63億港元用於投資增置香港現有鐵路及相關營運資產的投資(如車站改造工程、新列車及信號系統)；23.09億港元用於香港鐵路延綫項目、12.50億港元用於投資物業；及5.54億港元用於中國內地及海外附屬公司(如深圳地鐵十三號綫)。

淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額

2023年的淨提取債務、扣除租賃租金和利息付款淨額為100.05億港元，包括(i)來自貸款和資本市場工具的所得款項740.57億港元，被(ii)償還主要與貸款相關的627.46億港元；及(iii)利息付款淨額13.06億港元有所抵銷。

已付公司股東股息

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。

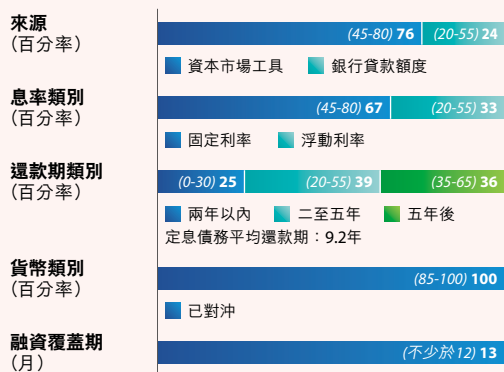


融資活動

理想融資模式及債務結構

理想融資模式反映公司的債務管理方針，有助確保債務結構審慎和穩健

(理想融資模式)與實際債務結構的比較
於2023年12月31日



美國聯儲局於2023年內4次加息，累計加幅1.0%(年率，下同)，將聯邦基金目標利率上調至5.25%至5.5%之間。有抵押隔夜融資利率由年初的4.30%上升至年底的5.38%。

10年期美國國庫債券孳息率由年初的3.87%升至10月時4.99%的高位，其後於年底回落至3.88%。

三個月港元香港銀行同業拆息由年初的4.99%升至年底的5.15%，表面看來升幅溫和，但全年平均利率的升幅甚大，由2022年的2.15%升至2023年的4.63%。10年期港元掉期利率的走向與10年期美國國庫債券孳息率相似，由年初的3.86%升至10月時4.72%的高位，其後於年底回落至3.36%。公司把握了10年期掉期利率下跌及收益率曲線倒掛的時機，利用利率掉期交易，為債務組合鎖定為期較長的利率。

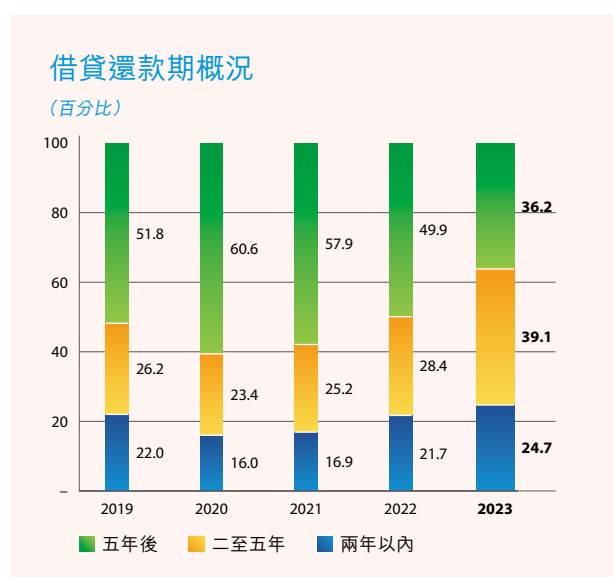
公司於2023年共安排了約226億港元的融資，包括161億港元年期介乎1至5年的中期票據，以及65億港元年期

介乎2至5年的銀行貸款，當中約13億港元的融資乃根據港鐵「可持續融資框架」安排，所得款項將用於合資格的投資項目。

於2023年底，集團的綜合負債總額為595億港元，現金和存款結餘為224億港元，而未提取的承諾貸款額超過180億港元。

借貸還款期概況

下圖顯示公司有息貸款於2019年底至2023年底的還款期概況。公司還款年期較為分散，有助管理公司的再融資風險。

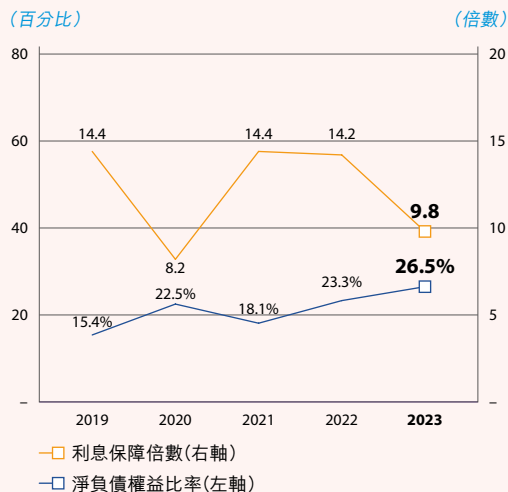


淨負債權益比率及利息保障倍數

集團的淨負債權益比率由2022年底的23.3%，上升3.2個百分點至2023年底的26.5%，主要由於來自新鐵路項目的資本性開支導致負債淨額增加。集團利息保障倍數由2022年的14.2倍下降至2023年的9.8倍。

下圖顯示集團於過去五年的槓桿水平及履行付息能力。

淨負債權益比率及利息保障倍數

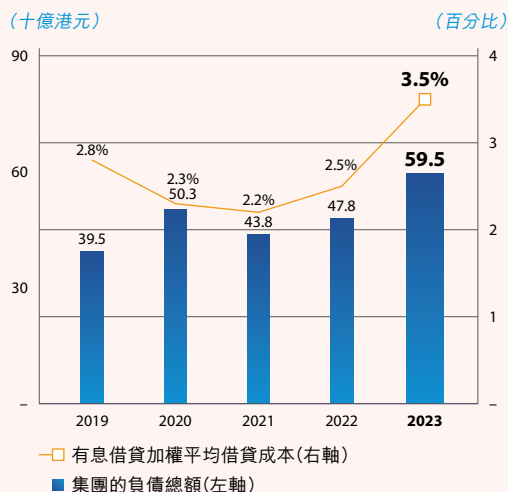


借貸成本

集團綜合負債總額由2022年底的478.46億港元增加至2023年底的594.91億港元。集團有息借貸加權平均成本由2022年的2.5%上升至2023年的3.5%，主要由於港元香港銀行同業拆息上升導致浮動利率借貸平均成本上升所致。

下圖顯示集團的負債總額及有息借貸加權平均成本。

集團的負債總額及有息借貸加權平均成本



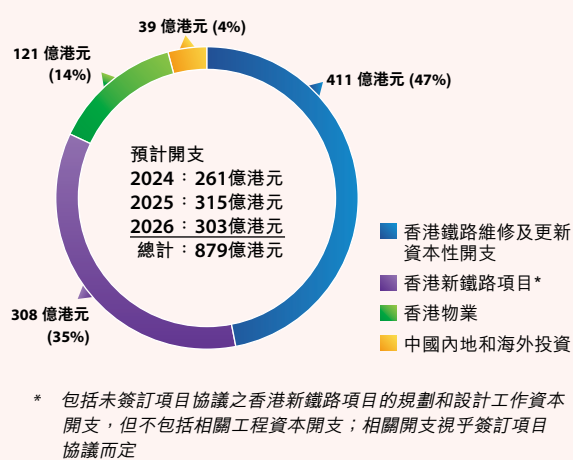
資本性開支及投資預測

集團的資本性開支及投資可分為以下項目：香港鐵路項目（細分為現有鐵路的維修工程及新項目）、香港物業投資及發展項目，以及中國內地和海外投資項目。預計2024至2026年的總開支約為879億港元。

在簽訂小蠔灣、東涌綫延綫、屯門南延綫及古洞站的項目協議後，香港鐵路項目的資本性開支將繼續佔2024至2026年資本性開支的一大部分。至於其他《鐵路發展策略2014》項目的資本性工程開支和財務安排，需在集團與政府簽訂相關項目協議後才能確定。

集團於2023年12月31日有超過220億港元的現金、銀行結餘及存款和超過180億港元的可動用承諾貸款額，加上可從銀行獲得的貸款及在債券資本市場集資的能力，相信將足以應付其資本性開支及投資計劃。

資本性開支及投資(2024至2026年)



信貸評級(於2024年3月7日)

信貸評級	短期評級*	長期評級*
標準普爾	A-1+/A-1+	AA+/AA+
穆迪	-/P-1	Aa3/Aa3
評級投資中心	a-1+	AA+

* 分別為港元/外幣債項的評級