

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



MTR CORPORATION LIMITED

香港鐵路有限公司

(「本公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

截至 2022 年 12 月 31 日止年度 經審核業績公告

業績

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		利好 / (不利) 變動
	2022 年	2021 年	
總收入	47,812	47,202	1.3%
經常性業務利潤	157	1,808	(91.3)%
物業發展利潤	10,480	9,343	12.2%
投資物業公允價值計量虧損	(810)	(1,599)	49.3%
本公司股東應佔淨利潤	9,827	9,552	2.9%

- 撇除於 2022 年上半年對深圳地鐵四號綫所作出的 9.62 億港元減值虧損後，經常性業務利潤應下跌 38.1%及本公司股東應佔淨利潤應上升 13.0%
- 建議末期普通股息為每股 0.89 港元。全年普通股息合共每股 1.31 港元，較 2021 年增加 3.1%

摘要

香港業務

- 第五波疫情對香港本地車務營運、車站商務及物業租賃業務造成不利影響。香港客運服務的乘客量於 2022 年 2 月和 3 月曾下跌至自疫情爆發以來的最低位，但隨著各項防疫措施逐步撤銷後逐漸回升
- 重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度維持於 99.9%的世界級水平
- 東鐵綫過海段已於 2022 年 5 月通車，為乘客帶來更多選擇及更便捷的南北兩面交通聯繫
- 全新八卡列車 (Q 車) 自 2022 年 11 月起於觀塘綫陸續投入服務，為乘客提供更好的乘車體驗
- 香港物業發展利潤為 104 億港元，主要來自 LP10 (「日出康城」第十期)、晉環 (「港島南岸」第一期) 和揚海 (「港島南岸」第二期)。百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目已於 2022 年批出

摘要 (續)

香港業務 (續)

- 大圍物業項目已作初步入帳，主要來自公司在此項目的分攤資產（即「The Wai 圍方」商場）之公允價值計量收益
- 已與政府就小蠔灣站及東涌綫延綫簽訂項目協議

中國內地及國際業務

- 伊利沙伯綫的中央營運段已通車，優化改變倫敦及東南兩面交通
- Mälartåg 區域交通服務涵蓋已接管的 Upptåget 鐵路綫
- 北京地鐵十六號綫南段已通車
- 於上半年就深圳地鐵四號綫作出了 9.62 億港元的減值撥備

展望

- 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上所作的承諾，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。本公司承諾為我們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 年達到碳中和。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
- 隨著全球新冠疫情進入更加可控的階段，我們的經常性業務將受益於交通、旅遊和零售業的復甦
- 「日出康城」第十一期、「港島南岸」第四期、及何文田站第二期的物業發展利潤初步入帳，以及「THE SOUTHSIDE」商場の入帳將視乎施工及售樓進度而定
- 視乎市場情況而定，我們預期在未來約 12 個月左右就小蠔灣物業發展項目第一期和第二期及東涌東站第一期進行招標

本公司董事宣布本公司及其附屬公司（「本集團」）截至 2022 年 12 月 31 日止年度的經審核業績如下：

綜合損益表

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2022 年	2021 年
香港車務營運收入	13,404	13,177
香港車站商務收入	3,077	3,208
香港物業租賃及管理業務收入	4,779	5,036
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	26,016	25,045
其他業務收入	363	383
	47,639	46,849
中國內地物業發展收入	173	353
總收入	47,812	47,202
香港車務營運開支		
- 員工薪酬及有關費用	(6,341)	(6,155)
- 保養及相關工程	(2,221)	(2,339)
- 水電費用	(1,991)	(1,801)
- 一般及行政開支	(878)	(838)

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2022 年	2021 年
- 耗用的存料與備料	(636)	(588)
- 鐵路配套服務	(186)	(244)
- 政府地租及差餉	(155)	(156)
- 其他費用	(305)	(222)
	(12,713)	(12,343)
香港車站商務開支	(522)	(480)
香港物業租賃及管理業務開支	(964)	(970)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	(24,751)	(24,155)
其他業務開支	(511)	(570)
項目研究及業務發展開支	(326)	(312)
	(39,787)	(38,830)
中國內地物業發展開支	(114)	(224)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(39,901)	(39,054)
未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		
- 來自經常性業務	7,852	8,019
- 來自中國內地物業發展	59	129
	7,911	8,148
香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益	11,589	11,097
投資物業公允價值計量虧損	(810)	(1,616)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	18,690	17,629
折舊及攤銷	(5,769)	(5,430)
減值虧損	(962)	-
每年非定額付款	(323)	(260)
應佔聯營公司及合營公司利潤	1,095	968
未計利息、財務開支及稅項前利潤	12,731	12,907
利息及財務開支	(982)	(967)
除稅前利潤	11,749	11,940
所得稅	(1,608)	(2,261)
年內利潤	10,141	9,679
下列人士應佔：		
- 本公司股東	9,827	9,552
- 非控股權益	314	127
年內利潤	10,141	9,679

百萬港元

截至 12 月 31 日止年度
2022 年 2021 年

本公司股東應佔年內利潤 / (虧損)：

- 來自經常性業務

- 香港
- 香港以外

384	979
(227)	829
157	1,808

- 來自物業發展

- 香港
- 香港以外

10,413	9,277
67	66
10,480	9,343

- 來自基本業務

- 來自投資物業公允價值計量

10,637	11,151
(810)	(1,599)

9,827	9,552
-------	-------

每股盈利：

- 基本
- 攤薄

1.59 港元	1.55 港元
1.59 港元	1.54 港元

綜合全面收益表

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2022 年	2021 年
年內利潤	10,141	9,679
年內其他全面（虧損）/ 收益（除稅及重新分類調整後）：		
不會重新分類至損益的項目：		
- 自用土地及樓宇重估盈餘	43	119
- 重新計量界定福利計劃淨資產 / 負債	(117)	253
	(74)	372
其後可能重新分類至損益的項目：		
- 匯兌折算差額：		
- 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司 財務報表	(1,713)	279
- 非控股權益	(11)	3
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	82	(143)
	(1,642)	139
	(1,716)	511
年內全面收益總額	8,425	10,190
下列人士應佔：		
- 本公司股東	8,122	10,060
- 非控股權益	303	130
年內全面收益總額	8,425	10,190

綜合財務狀況表

百萬港元	於 2022 年 12 月 31 日	於 2021 年 12 月 31 日
資產		
固定資產		
- 投資物業	91,671	84,801
- 其他物業、機器及設備	102,297	101,517
- 服務經營權資產	35,523	34,714
	<u>229,491</u>	<u>221,032</u>
商譽及物業管理權	61	69
在建鐵路工程	-	-
發展中物業	41,269	11,215
遞延開支	2,540	1,964
聯營公司及合營公司權益	12,338	12,442
遞延稅項資產	606	599
證券投資	959	1,479
待售物業	1,888	639
財務衍生工具資產	216	363
存料與備料	2,261	2,129
應收帳項及其他應收款項	13,889	14,797
應收關連人士款項	5,429	4,384
現金、銀行結餘及存款	16,134	20,970
	<u>327,081</u>	<u>292,082</u>
負債		
短期貸款	1,592	1,650
應付帳項、其他應付款項及撥備	69,692	40,077
本期所得稅	2,953	2,381
應付關連人士款項	592	479
貸款及其他負債	46,254	42,102
服務經營權負債	10,142	10,231
財務衍生工具負債	1,104	561
非控股權益持有者貸款	140	146
遞延稅項負債	14,700	14,418
	<u>147,169</u>	<u>112,045</u>
淨資產	<u>179,912</u>	<u>180,037</u>
股本及儲備		
股本	60,547	60,184
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(262)	(245)
其他儲備	119,001	119,775
本公司股東應佔總權益	<u>179,286</u>	<u>179,714</u>
非控股權益	626	323
總權益	<u>179,912</u>	<u>180,037</u>

附註：

1. 核數師報告

截至 2022 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表已由本公司核數師畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。而畢馬威會計師事務所發出的無保留意見之核數師報告載於即將寄發予股東的年報內。此外，綜合財務報表已由本公司審核及風險委員會審閱。

於本初步公告內所載列的本集團截至 2022 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合財務狀況表及其相關附註所列的財務數字，已由畢馬威會計師事務所與本集團本年度經審核綜合財務報表所載之金額作比較，兩者金額一致。根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》、《香港審閱工作準則》或《香港核證聘用準則》，畢馬威會計師事務所就此所進行之工作，並不構成審核、審閱或其他核證聘用，因此畢馬威會計師事務所不會就本公告發表任何核證意見。

2. 編製基準

本公司年度業績之初步公告是按照《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的適用披露規定編製。

本年度業績之初步公告所載有關截至 2022 年 12 月 31 日及 2021 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料，並不構成本公司於該等財政年度的法定年度綜合財務報表，但這些財務資料均取自該等財務報表。按照香港《公司條例》(第 622 章)第 436 條須就該等法定財務報表作進一步披露的資料如下：

- 根據《公司條例》第 662(3)條及附表 6 第 3 部，本公司已就截至 2021 年 12 月 31 日止年度的財務報表交付公司註冊處處長，並將適時交付截至 2022 年 12 月 31 日止年度的財務報表。
- 本公司核數師已對本集團該兩年度的綜合財務報表作出報告。核數師報告並無保留意見；亦無載有該核數師在其報告不作保留意見之情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事宜之提述；也無載有按《公司條例》第 406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

本綜合財務報表按照所有由香港會計師公會頒布並適用的《香港財務報告準則》及香港公認會計原則編製。

香港會計師公會頒布了數項《香港財務報告準則》修訂，該等修訂在本集團本會計期間首次生效。然而，並無任何修訂對本集團的業績及財務狀況產生重大影響。

本集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新增準則或詮釋。

3. 保留溢利

截至 2022 年及 2021 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2022 年	2021 年
於 1 月 1 日結餘	115,439	113,243
本公司股東應佔年內利潤	9,827	9,552
來自重新計量界定福利計劃淨資產 / 負債的其他全面 (虧損) / 收益	(117)	253
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份已宣派及已批准股息 (扣除與為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份相關的以股代息後)	(3)	(3)
	(8,918)	(7,606)
於 12 月 31 日結餘	116,228	115,439

4. 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益

香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益包括：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2022 年	2021 年
分佔物業發展所得的盈餘及未出售物業的權益	11,473	11,048
西鐵物業發展的代理費及其他收入	128	67
其他費用及雜項研究	(12)	(18)
香港物業發展利潤 (除稅前)	11,589	11,097
香港物業發展利潤 (除稅後)	10,413	9,277

截至 2022 年 12 月 31 日止年度本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤 104.13 億港元 (2021 年：92.77 億港元) 代表香港物業發展利潤 115.89 億港元 (2021 年：110.97 億港元) 及其相關所得稅開支 11.76 億港元 (2021 年：18.20 億港元)。

5. 投資物業公允價值計量虧損

投資物業公允價值計量虧損包括：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2022 年	2021 年
投資物業公允價值重新計量虧損	(3,076)	(2,161)
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	545
	(810)	(1,616)

6. 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2022 年	2021 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	989	1,803
- 香港以外稅項	413	375
	1,402	2,178
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	(44)	36
- 超過相關折舊的折舊免稅額	359	302
- 物業重估	17	(30)
- 撥備及其他	(126)	(225)
	206	83
	1,608	2,261

除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司以外，截至 2022 年 12 月 31 日止年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損（如有）後，按稅率 16.5%（2021 年：16.5%）計算。根據利得稅兩級制，本公司首 200 萬港元的應評稅利潤按 8.25% 計稅，而餘下的應評稅利潤則按 16.5% 計稅。本公司的香港利得稅撥備於 2022 年及 2021 年按此相同基準計算。

香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

在香港產生的暫時差異引致之遞延稅項撥備，按香港利得稅率 16.5%（2021 年：16.5%）計算，而在香港以外產生的該等遞延稅項撥備則按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

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。如以前年度所披露，香港稅務局（「稅務局」）就該款項不可從本公司的評稅利潤計算中扣減，而向本公司發出就 2009/2010 至 2017/2018 課稅年度的利得稅評稅/額外評稅通知書。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已對這些評稅/額外評稅（就該款項能否從評稅利潤計算中扣減）提出反對，及已就這些額外徵收的稅款申請暫緩繳款。稅務局已同意暫緩徵收該額外稅款，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，而額外徵收的稅款已被稅務局暫緩。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申請，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/額外評稅，即認定該款項不可從相關課稅年度本公司的評稅利潤計算中扣減。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 課稅年度的評稅結果提出爭議及上訴。因此，本公司已於 2022 年 6 月 16 日向稅務上訴委員會提交上訴通知。本公司並無就上述評稅/額外評稅通知書的決定及其他相關課稅年度的評稅作額外稅務撥備。稅務上訴委員會已編定於 2024 年年初舉行聆訊。

7. 股息

已付及建議派發予本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2022 年	2021 年
與年內有關的普通股息		
- 已宣派及已付的中期普通股息每股 0.42 港元 (2021 年：每股 0.25 港元)	2,604	1,548
- 匯報期末後建議派發的末期普通股息每股 0.89 港元 (2021 年：每股 1.02 港元)	5,520	6,317
	8,124	7,865
有關去年的普通股息		
- 年內已批准及已付的末期普通股息 每股 1.02 港元 (2021 年：有關 2020 年度的 每股 0.98 港元)	6,317	6,060

於匯報期末後建議派發的末期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

董事局建議派發末期股息每股 0.89 港元，並提議向所有本公司股東提供以股代息的選擇（惟其登記地址處於紐西蘭或美國或其任何領土或屬土的股東除外）。有關建議有待股東於本公司應屆周年成員大會上批准，而建議的 2022 年度末期股息（附有以股代息的選擇），預計於 2023 年 7 月 18 日派發予於 2023 年 6 月 5 日營業時間結束時名列本公司成員登記冊的股東。

8. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2022 年 12 月 31 日止年度內的本公司股東應佔利潤 98.27 億港元（2021 年：95.52 億港元），及年內已發行普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，合共 6,190,902,155 股（2021 年：6,181,426,675 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2022 年 12 月 31 日止年度內的本公司股東應佔利潤 98.27 億港元（2021 年：95.52 億港元），及就具攤薄效力的本公司的行政人員股份獎勵計劃作出調整的年內已發行普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，合共 6,196,797,798 股（2021 年：就具攤薄效力的本公司的認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃作出調整後，合共 6,187,030,555 股）計算。

若根據來自本公司股東應佔基本業務利潤 106.37 億港元（2021 年：111.51 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利為 1.72 港元（2021 年：1.80 港元）。

9. 業務分類資料

本集團的業務包括(i)經常性業務（包括香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、及其他業務（統稱「香港經常性業務」），以及中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務（稱為「香港以外經常性業務」），而兩者皆不包括投資物業公允價值計量）及(ii)物業發展業務（連同經常性業務統稱為「基本業務」）。

本集團由多個業務執行委員會來管理業務。根據為分配資源及評估表現而向內部最高級行政管理人員匯報資料的方式，本集團將業務分為下列須呈報的類別：

- (i) 香港車務營運：為香港本地集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地的過境鐵路、廣深港高速鐵路（香港段）、新界西北區為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士，以及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸，提供客運及相關服務。
- (ii) 香港車站商務：於香港車務營運網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路及其他物業內提供的電訊、頻譜及數據中心服務，以及其他商務活動。
- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動、在中國內地的零售舖位租賃及物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 其他業務：與客運服務或物業業務沒有直接關連的業務，如昂坪 360（包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務）、鐵路顧問業務、於八達通控股有限公司的投資及提供予香港特別行政區政府（「香港特區政府」或「政府」）的項目管理服務。

須呈報業務類別的業績及與財務報表內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	收入		利潤 / (虧損) 貢獻	
	截至 12 月 31 日止年度		截至 12 月 31 日止年度	
	2022 年	2021 年	2022 年	2021 年
香港客運服務				
- 香港車務營運	13,404	13,177	(4,733)	(4,262)
- 香港車站商務	3,077	3,208	2,270	2,488
	16,481	16,385	(2,463)	(1,774)
香港物業租賃及管理業務	4,779	5,036	3,800	4,048
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務*	26,016	25,045	962	622
中國內地物業發展	173	353	59	129
其他業務	363	383	(213)	(255)
	47,812	47,202	2,145	2,770
香港物業發展			11,589	11,097
項目研究及業務發展開支			(326)	(312)
投資物業公允價值計量虧損			(810)	(1,616)
減值虧損			(962)	-
應佔聯營公司及合營公司利潤			1,095	968
未計利息、財務開支及稅項前利潤			12,731	12,907
利息及財務開支			(982)	(967)
所得稅			(1,608)	(2,261)
年內利潤			10,141	9,679

* 不包括對深圳地鐵四號綫所作出的 9.62 億港元減值虧損

截至 2022 年 12 月 31 日止年度本公司股東應佔來自物業發展的利潤 104.80 億港元 (2021 年：93.43 億港元) 代表香港物業發展利潤 115.89 億港元 (2021 年：110.97 億港元)、中國內地物業發展利潤 5,900 萬港元 (2021 年：1.29 億港元) 及其相關利息、財務開支和所得稅開支 11.68 億港元 (2021 年：18.83 億港元)。

截至 2022 年 12 月 31 日止年度本公司股東應佔來自投資物業公允價值計量的虧損 8.10 億港元 (2021 年：15.99 億港元) 代表投資物業公允價值重新計量虧損 30.76 億港元 (2021 年：21.61 億港元)、初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益 22.66 億港元 (2021 年：5.45 億港元) 及其相關所得稅零港元 (2021 年：相關所得稅抵免 1,700 萬港元)。

百萬港元	資產		負債	
	於 12 月 31 日		於 12 月 31 日	
	2022 年	2021 年	2022 年	2021 年
香港客運服務				
- 香港車務營運	136,934	132,774	34,026	18,252
- 香港車站商務	4,175	3,769	1,834	1,643
	141,109	136,543	35,860	19,895
香港物業租賃及管理業務	92,208	85,451	2,526	2,645
中國內地及國際鐵路、物業 租賃及管理業務	28,742	29,418	11,050	11,129
中國內地物業發展	5,366	5,703	834	950
其他業務	3,390	3,201	1,886	2,357
香港物業發展	46,312	16,101	31,962	17,137
	317,127	276,417	84,118	54,113
未予分類的資產 / 負債	9,954	15,665	63,051	57,932
總額	327,081	292,082	147,169	112,045

未予分類的資產及負債主要包括現金、銀行結餘及存款、銀行中期票據投資、儲稅券、財務衍生工具資產及負債、附帶利息的貸款、本期所得稅、以及遞延稅項資產和負債。

截至 2022 年 12 月 31 日止年度內，一名（2021 年：兩名）屬中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務分類的客戶為本集團帶來的收入超過本集團總收入之 10%。該一名客戶佔本集團之總收入約 17.21%（2021 年：該兩名客戶分別各佔 15.10%及 11.75%）。

下表列示來自本集團以外的客戶收入及指定的非流動資產（包括本集團的固定資產、商譽及物業管理權、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支、以及聯營公司及合營公司權益）按區域分佈的資料。本集團以外的客戶之區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。指定非流動資產內的投資物業、其他物業、機器及設備、在建鐵路工程、和發展中物業乃按照該資產的所在地區分。遞延開支乃按照該建議中的資本性工程的所在地區分。至於服務經營權資產、商譽及物業管理權和聯營公司及合營公司權益，則按照有關的經營所在地區分。

百萬港元	來自本集團以外客戶收入 截至 12 月 31 日止年度		指定非流動資產 於 12 月 31 日	
	2022 年	2021 年	2022 年	2021 年
香港特別行政區（所屬地）	21,586	21,755	267,988	227,462
澳洲	15,708	14,360	918	1,169
中國內地及澳門特別行政區	2,553	3,077	16,229	17,360
瑞典	5,232	5,489	557	696
英國	2,733	2,521	7	35
	26,226	25,447	17,711	19,260
	47,812	47,202	285,699	246,722

10. 其他物業、機器及設備及服務經營權資產

A 於 2022 年 12 月 31 日，在建資產包括本集團就其在香港的四條市區綫（港島綫、將軍澳綫、觀塘綫及荃灣綫）以「通訊為本列車控制」信號系統（「CBTC 系統」）更換現有信號系統（「SACEM 系統」）的工程項目（「信號系統工程」）所產生的 30 億港元開支（2021 年：24 億港元）。

由於涉及複雜的技術事宜和疫情關係，信號系統工程的承辦商曾需要較預期更長的時間才可完成本集團之前要求的軟件安全保證工作。在截至 2022 年 12 月 31 日止年度內，本集團採納了修訂的技術方案，會直接採用 CBTC 系統的既定軟件，並同時為本集團列車在香港運營環境下適量訂制必要功能。本集團正在與承辦商密切合作，根據修訂的技術方案，推動工程向前邁進，並進行必要措施，作現階段安排延長若干資產的可使用年限及為新列車配備 SACEM 系統，使短期內可繼續提供優質及可靠的列車服務。於信號系統工程完結後，新列車將會配備新 CBTC 系統以提供列車服務。

B 深圳地鐵四號綫是深圳地鐵的一部分，由全資附屬公司港鐵軌道交通（深圳）有限公司經營。2020 年 7 月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並擬於 2021 年 1 月 1 日開始生效。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。港鐵軌道交通（深圳）有限公司自 2010 年開始營運深圳地鐵四號綫以來，截至 2022 年 12 月 31 日，車費一直未有調高，而營運開支持續增加。正如已披露多年，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，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，而低乘客量亦將會維持一段時間，本集團於 2022 年 6 月 30 日為深圳地鐵四號綫進行減值評估測試。於 2022 年 6 月 30 日，深圳地鐵四號綫的帳面價值為 45.89 億港元，而相應的可收回金額為 36.27 億港元。因此，在截至 2022 年 6 月 30 日止六個月內的綜合損益表中，已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。用作減值評估時的可收回金額乃根據涵蓋剩餘服務經營權期間的使用價值計算而釐定。在 2022 年 6 月 30 日估計深圳地鐵四號綫的使用價值時，採用之估計稅前貼現率為 9.2%。依據本集團於 2022 年 12 月 31 日作出的檢討，並沒有需要於 2022 年 12 月 31 日確認進一步的減值虧損。

11. 香港特區政府委託的鐵路工程項目

A 廣深港高速鐵路香港段（「高速鐵路（香港段）」）項目

(a) 委託協議

香港特區政府與本公司就高速鐵路（香港段）於 2008 年簽訂「高速鐵路（香港段）初步委託協議」，並於 2010 年訂立「高速鐵路（香港段）委託協議」（統稱「委託協議」）。

按照高速鐵路（香港段）初步委託協議，香港特區政府負責向本公司支付本公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。

根據高速鐵路（香港段）委託協議，本公司負責進行或促使就高速鐵路（香港段）的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高速鐵路（香港段）的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用（「委託費用」）及就此進行融資，並按照協定付款時間表向本公司支付一筆費用（「高速鐵路（香港段）項目管理費用」）（對該等安排隨後之修訂於以下描述）。

倘若本公司違反高速鐵路（香港段）委託協議（包括，倘若本公司違反其對項目管理服務的保證），香港特區政府有權向本公司提出申索，並且根據高速鐵路（香港段）委託協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據高速鐵路（香港段）委託協議的責任或本公司違反高速鐵路（香港段）委託協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據高速鐵路（香港段）委託協議，本公司就委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於本公司根據高速鐵路（香港段）委託協議收取的高速鐵路（香港段）項目管理費用及其他費用，以及本公司根據高速鐵路（香港段）初步委託協議收取的若干費用的總和（「責任上限」）。根據一般法律原則，倘若本公司被認定為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府保留了對本公司在高速鐵路（香港段）初步委託協議及高速鐵路（香港段）委託協議下的目前超支的責任問題（如下所述）（如有）提交仲裁的權利（詳見下文附註 11A(b)(v)），但截至年報之日期，本公司並沒有收到由香港特區政府提出的申索。

(b) 高速鐵路（香港段）協議

於 2015 年，由於高速鐵路（香港段）工程竣工時間延至 2018 年第三季，而且本公司與香港特區政府同意項目造價估算修改至 844.2 億港元（「經修訂造價估算」），香港特區政府與本公司訂立有關高速鐵路（香港段）項目進一步資金安排及完成的協議（包括對高速鐵路（香港段）委託協議作出若干修改）（「高速鐵路（香港段）協議」）。高速鐵路（香港段）協議已於 2016 年舉行的成員大會上獲本公司的獨立股東批准，並於同年獲得立法會批准香港特區政府的額外財務承擔。高速鐵路（香港段）協議規定：

- (i) 香港特區政府將承擔和支付最高 844.2 億港元的項目造價，包括經協定增加的 194.2 億港元項目造價（「目前超支」）；
 - (ii) 如項目造價超過 844.2 億港元，本公司將承擔和支付超出該金額（如有）的項目造價部分（「進一步超支」），但不包括若干經協定的例外費用（即高速鐵路（香港段）協議中規定由於法律改變、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用）；
 - (iii) 本公司將於 2016 及 2017 年分兩期以現金支付每股合共 4.40 港元的特別股息；
 - (iv) 高速鐵路（香港段）項目管理費用由 45.9 億港元增加至 63.4 億港元。因此，責任上限由原先最多為 49.4 億港元，上升至最多為 66.9 億港元；
 - (v) 香港特區政府保留對本公司在委託協議下的目前超支的責任問題（如有）（包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題）提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制，包括將爭議提交仲裁的權利。倘若仲裁員並無裁定責任上限為無效，並裁定若非因責任上限，而在委託協議下本公司就目前超支的責任超出責任上限，則本公司須：
 - 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額，最高至責任上限；
 - 尋求獨立股東在另一次成員大會上（在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票）批准本公司承擔該超出責任；及
 - 在取得上文剛述的獨立股東批准後，向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准，本公司將不會向香港特區政府支付該金額。
- (c) 截至 2022 年 12 月 31 日，本公司並無就下列各項於本公司綜合財務報表作出任何撥備：
- (i) 本公司須承擔任何進一步超支（如有）的任何可能責任，原因是根據截至目前可獲得的資料，本公司相信現時無需對高速鐵路（香港段）經修訂造價估算作進一步修訂；
 - (ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，本公司可能須承擔的任何可能責任（於上文附註 11A(b)(v)更具體說明），原因是 (a) 截至 2022 年 12 月 31 日及截至年報之日期，本公司並未接獲香港特區政府針對本公司提出任何索償或仲裁的任何通知；(b) 本公司受責任上限所保障；及 (c) 由於高速鐵路（香港段）協議，本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及
 - (iii) （如適用）因本公司未能有足夠的可靠性去估算本公司的責任或負債金額（如有）。

B 沙田至中環綫（「沙中綫」）項目

(a) 沙中綫協議

香港特區政府與本公司就沙中綫於 2008 年簽訂沙中綫初步委託協議（「沙中綫委託協議一」）、於 2011 年簽訂沙中綫前期工程委託協議（「沙中綫委託協議二」）、及於 2012 年簽訂沙中綫委託協議（「沙中綫委託協議三」）（統稱「沙中綫協議」）。

根據沙中綫委託協議一，本公司負責進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而香港特區政府則負責直接支付該等工作的總成本。

根據沙中綫委託協議二，本公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向本公司支付所有工程成本（「委託協議二的前期工程成本」）。委託協議二的前期工程成本和銜接工程成本（如下所述）應由香港特區政府支付給本公司。截至 2022 年 12 月 31 日止年度內，本公司因此而產生的該等費用並其後應由香港特區政府向本公司支付的金額合共 1.53 億港元（2021 年：1.24 億港元）。於 2022 年 12 月 31 日，香港特區政府尚未支付的費用合共 2.09 億港元（於 2021 年 12 月 31 日：2.46 億港元）。

於 2012 年就沙中綫的建造及通車試行簽訂沙中綫委託協議三。除了因屬於現有與九鐵公司訂立的服務經營權協議下的若干資產（包括列車、信號、無線電及主要控制系統）修改、升級或擴展工程的若干費用由本公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議三中指定的所有工程成本包括承建商成本及本公司成本（「銜接工程成本」）（本公司會先支付並向香港特區政府收回）。本公司將會分擔上述有關修改、升級或擴展工程的費用，而此費用主要透過本公司於將來減少支付本應承擔的維修資本開支來抵銷。本公司就沙中綫委託協議三內的主要建造工程（包括項目管理費用），獲得香港特區政府 708.27 億港元撥款（「原本委託金額」）。

本公司負責進行或促使他人進行沙中綫協議內指定的工程，從而獲得項目管理費用合共 78.93 億港元（「原本項目管理費用」）。本公司已在以前年度全數收到原本項目管理費用，並於綜合損益表中確認。

(b) 沙中綫委託協議三的超支

(i) 造價

本公司之前已公布，由於持續面對外在因素帶來的挑戰（當中包括例如發現考古文物、香港特區政府對附加工程範圍的要求、和延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成引致的延誤），沙中綫委託協議三的原本委託金額將不足以支付估計的總造價（「造價」），及將需要顯著上調。在本公司對主要建造工程的造價估算進行了詳細評估後，本公司於 2020 年 2 月 10 日向香港特區政府提交 829.99 億港元的經修訂總造價估算（「2020 年造價估算」）（此款項包括應支付予本公司 13.71 億港元的額外項目管理費用（「額外項目管理費用」），即本公司根據沙中綫委託協議三履行餘下的項目管理責任所需的額外費用（詳見下文附註 11B (b)(ii)），但不包括本公司已於其截至 2019 年 12 月 31 日止年度內的綜合損益表中就紅磡事件相關費用已撥備的 20 億港元（詳見下文附註 11B (c)(ii)））。2020 年造價估算表示原本委託金額的 708.27 億港元上調了 121.72 億港元。

於 2020 年 6 月 12 日，香港特區政府獲得立法會批准沙中綫項目所需的 108.01 億港元額外撥款（「**額外撥款**」），使沙中綫項目可以竣工。為免生疑問，香港特區政府尋求並獲得立法會批准的額外撥款並不包括紅磡事件相關費用（詳見下文附註 11B(c)(ii)），亦不包括本公司所需的 13.71 億港元額外項目管理費用（詳見下文附註 11B(b)(ii)）。

(ii) *額外項目管理費用的撥備*

如上文附註 11B (b)(i)所述以及本公司之前已披露，沙中綫項目的通車計劃受到若干主要外圍因素的嚴重影響。這些因素不單增加了工程成本，也增加了本公司根據相關的沙中綫委託協議履行其項目管理責任所需的費用，增加的金額估計約為 13.71 億港元。

香港特區政府已獲得立法會批准的額外撥款並不包括本公司早前尋求香港特區政府發放的任何額外項目管理費用。因此，作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上，本公司目前會負擔本公司繼續履行沙中綫委託協議三下的項目管理責任所產生的費用（務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展）。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據沙中綫委託協議三可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。

然而，鑒於本公司認為項目計劃嚴重延誤和因而引致本公司的項目管理費用上調，本公司已經致函香港特區政府，重申本公司（根據沙中綫委託協議三的條款及在本公司取得獨立專家意見後）認為本公司有權收取上調的項目管理費用，而上調的幅度應由雙方真誠磋商協定或根據沙中綫委託協議三的規定釐定。然而，香港特區政府對本公司作出回應，重申香港特區政府認為對沙中綫委託協議三中包含的任何工程範圍、委託活動和/或委託計劃均沒作出任何重大修改。因此，香港特區政府保持其不同意增加任何項目管理費用的立場。

儘管此事仍需待解決，作為現階段安排，本公司在不影響其法律責任的原則為基礎上已經繼續及將會繼續履行其於沙中綫委託協議三下的項目管理責任，並且已經繼續及將會繼續負擔相關費用，務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展，令沙中綫能在合理切實可行情況下盡快達致全面通車。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據沙中綫委託協議三可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。

鑒於上文所述的事項，尤其是作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上（同時本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據沙中綫委託協議三可採取相關行動和可尋求的補救措施等事上保留其權利），本公司會負擔本公司繼續履行其項目管理責任所產生的費用。本集團已於其截至 2020 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表中作出 13.71 億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的額外費用。截至 2022 年 12 月 31 日止年度內，本公司已耗用 3.14 億港元（2021 年：5.33 億港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2021 年：零港元）。於 2022 年 12 月 31 日，在扣除已耗用的金額後，餘下的 4.79 億港元的撥備（2021 年：7.93 億港元）已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」中。

此撥備金額並無計算任何可能支付予本公司的額外管理費用在內（不論是在未能達成整體解決方案的情況下及/或因某項裁決、和解或其他原因）。因此，如果

任何該等潛在追討能得到實際確定，任何該等追討的金額將被確認並計入本公司有關財政期間的綜合損益表。

(c) 紅磡事件

正如本公司於 2019 年 7 月 18 日的公告所述，紅磡站擴建部分的施工質量在 2018 年被指出現問題（「**第一次紅磡事件**」）。本公司當時立即調查事件、向香港特區政府報告調查結果，以及保留本公司對有關承建商追究的權利。

在 2018 年年底及 2019 年年初，本公司告知香港特區政府，紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處的工程記錄不完整，並且出現一些建造工程方面的問題，成為第一次紅磡事件的後續事件（「**第二次紅磡事件**」）。

為回應第一次紅磡事件和第二次紅磡事件，本公司已向香港特區政府就檢視有關的實際建造狀況及施工質量提交了建議。

(i) 調查委員會

在 2018 年 7 月 10 日，香港特區行政長官會同行政會議根據《調查委員會條例》（香港法例第 86 章）成立調查委員會。於 2019 年 1 月 29 日，香港特區政府向調查委員會提交了第一期的結束聆訊陳詞，當中指出本公司應該提供專業並稱職的工程項目管理人在合理的期望下應具備的技能和看管水平，但本公司卻未能達到要求。

於 2019 年 3 月 26 日，香港特區政府公布了經遮蓋的調查委員會中期報告。調查委員會在報告中指出雖然「紅磡站擴建部分的連續牆和月台層板建造工程達到安全水平」，但有關工程在要項上並沒有按照相關合約的規定執行。

於 2019 年 7 月 18 日，本公司向香港特區政府分別提交了兩份最終報告，一份為關於第一次紅磡事件，而另一份則關於第二次紅磡事件，當中載有（其中包括）為符合相關作業守則而須在若干地點採取的適當措施的建議方案。現階段已經實施這些適當措施。

於 2020 年 1 月 22 日，香港特區政府在其向調查委員會的結束聆訊陳詞中重申，本公司和承辦商禮頓建築（亞洲）有限公司均未履行在沙中綫項目中其所承擔的責任，並且本公司作為香港特區政府所委託的沙中綫項目之項目管理人，應提供達到在合理的期望下專業並稱職的項目管理人所具備的技能和看管水平。

於 2020 年 5 月 12 日，香港特區政府發表了調查委員會的最終報告。調查委員會裁定並信納，當推行了適當的措施後，車站箱形、紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道，以及紅磡列車停放處構築物便會安全和適合作預定用途。針對這些構築物的適當措施已於 2020 年完成。調查委員會還對施工過程發表了多項意見（包括施工過程缺失，例如令人無法接受的造工差劣事件加上監督不力的問題，而在某些範疇，建造工程的管理水平亦未能達到合理標準），並向本公司就未來提出建議。

(ii) 紅磡事件相關費用的撥備

為了繼續推進沙中綫項目，以及促使於2020年第一季分階段啟用屯馬綫，本公司已於2019年7月公布，作為現階段安排，本公司將在不影響其法律責任的原則為基礎下先就紅磡事件以及分階段啟用屯馬綫支付相關的若干費用（即改建工程及試營運的費用以及其他與分階段啟用的準備活動相關的費用）（「紅磡事件相關費用」），同時就最終承擔相關費用責任一事上保留其權利。

本公司與香港特區政府將繼續進行磋商，務求就紅磡事件以及雙方各自就造價和紅磡事件相關費用的付款責任達成整體解決方案。本公司與香港特區政府如未能在合理期間內達成整體解決方案，則沙中綫委託協議三的條款應繼續（如現時般）適用（包括與該等費用有關的條款），而相關費用的付款責任應按照沙中綫委託協議三來裁定。

考慮到上文附註 11B(c)所述情況，特別是鑑於作為現階段的安排及在不影響其法律責任的原則為基礎，本公司先支付紅磡事件相關費用的決定，本公司已於其截至2019年12月31日止年度的綜合損益表內作出了一項20億港元的撥備。截至2022年12月31日止年度內，本公司已耗用1.17億港元（2021年：2.06億港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2021年：零港元）。於2022年12月31日，在扣除已耗用的金額後，餘下的8.27億港元的撥備（2021年：9.44億港元）已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」中。

該撥備金額並無計算可向任何其他人士（不論是在未能達成整體解決方案的情況下及/或因某項裁決、和解或其他原因）提出的任何潛在追討在內。因此，如果任何該等潛在追討能得到實際確定，任何該等追討的金額將被確認並計入本公司有關財政期間的綜合損益表。

(d) 香港特區政府可能提出的申索及彌償

倘若本公司違反沙中綫協議（包括倘若本公司違反其對項目管理服務所作出的保證），香港特區政府有權向本公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或本公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據沙中綫委託協議三，本公司對香港特區政府就沙中綫協議或與該等協議相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於本公司根據沙中綫協議下收到的費用。根據一般法律原則，倘若本公司被認定為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對本公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利，並於向調查委員會作出的結束聆訊陳詞中表述（如上文附註 11B(c)(i)所述），但截至年報之日期，本公司並沒有收到香港特區政府就有關任何沙中綫協議對本公司提出的申索。目前不確定將來會否向本公司提出此申索，以及（如果提出申索）此申索的性質和金額。

本公司與香港特區政府就若干事項磋商的最終結果在現階段而言仍極不確定。由於涉及重大不確定性，本公司目前未能有足夠的可靠性去估算本公司因整體沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額。因此，本公司除上述的撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於2022年12月31日本公司並無就除上述以外的沙中綫事宜確

認其他撥備，本公司在今後未來將會按事態發展持續地評估確認任何進一步撥備的需要。

12. 應收帳項及應付帳項

A 於 2022 年 12 月 31 日，本集團的應收帳項及其他應收款項為 138.89 億港元（2021 年：147.97 億港元），其中應收帳項為 43.10 億港元（2021 年：42.97 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項由立即到期至 60 日到期不等。有關香港以外的鐵路附屬公司收入之應收款項主要於 30 日或隨後的一個月內到期。有關顧問服務及委託工程之應收款項於 30 日內到期。有關利率及貨幣掉期合約之應收款項按相關合約的條款而到期繳付。與物業發展有關的應收款項則按相關的發展協議或買賣合約條款而到期繳付。於 2022 年 12 月 31 日，以到期日劃分的應收帳項之帳齡分析如下：

百萬港元	於 12 月 31 日	
	2022 年	2021 年
未到期款項	3,715	3,779
過期 30 日內未付	210	283
過期多於 30 日但於 60 日內未付	74	62
過期多於 60 日但於 90 日內未付	27	34
過期多於 90 日未付	284	139
應收帳項總額	4,310	4,297
其他應收款項及合約資產	9,579	10,500
	13,889	14,797

B 於 2022 年 12 月 31 日，應付帳項、其他應付款項及撥備為 696.92 億港元（2021 年：400.77 億港元），其中應付帳項及應計費用為 195.83 億港元（2021 年：186.20 億港元）。於 2022 年 12 月 31 日，以到期日劃分應付帳項分析如下：

百萬港元	於 12 月 31 日	
	2022 年	2021 年
30 日內到期或即期	8,143	7,631
30 日後至 60 日內到期	2,012	1,754
60 日後至 90 日內到期	886	730
90 日後到期	4,544	4,088
	15,585	14,203
租金及其他可退還按金	2,459	2,818
應計僱員福利	1,539	1,599
應付帳項及應計費用總額	19,583	18,620
其他應付款項、遞延收益及撥備	47,522	18,583
合約負債	2,587	2,874
	69,692	40,077

13. 買賣或贖回上市證券

本公司分別於 2022 年 3 月 18 日及 2022 年 4 月 19 日以票面價值贖回 11.5 億人民幣（13.7 億港元）及 2.00 億人民幣（2.37 億港元）債券。該債券在贖回之前於香港聯合交易所上市。除上述披露外，截至 2022 年 12 月 31 日止年度內，本集團並無買賣或贖回任何本集團的上市證券。然而，截至 2022 年 12 月 31 日止年度內，行政人員股份獎勵計劃的受托人根據行政人員股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯合交易所購入共 2,560,000 股本公司普通股份，總代價約為 1.09 億港元。

14. 集團資產押記

於 2022 年 12 月 31 日，本公司在中國內地之全資附屬公司 — 港鐵軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌道交通四號綫二期相關票務及非票務收入及保險合約權益為一項總額 8.56 億人民幣（9.60 億港元）的銀行貸款提供抵押。

於 2022 年 12 月 31 日，本公司在中國內地之附屬公司 — 港鐵中鐵電化軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌道交通十三號綫相關票務及非票務收入為一項總額 32.0 億人民幣（35.9 億港元）的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，本集團於 2022 年 12 月 31 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

15. 周年成員大會

本公司擬於 2023 年 5 月 24 日舉行周年成員大會。有關周年成員大會的詳情，請參閱預計大約於 2023 年 4 月 13 日刊發的周年成員大會通告。

16. 公司管治

在截至 2022 年 12 月 31 日止年度內，本公司已遵守《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》附錄 14《企業管治守則》所載的守則條文。

17. 發表業績公告及年報

本業績公告登載於本公司的網址 www.mtr.com.hk 及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）的網址。年報將於 2023 年 4 月中向股東寄發，並在本公司網址及聯交所網址可供查閱。

主要統計及財務數字

	截至 12 月 31 日止年度	
	2022 年	2021 年
香港車務營運		
總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	1,334.6	1,421.7
- 過境服務	0.4	0.5
- 高速鐵路（香港段）	-	-
- 機場快綫	3.1	2.2
- 輕鐵及巴士	180.0	191.9
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	3,920.1	4,188.8
- 過境服務（每日）	1.2	1.3
- 高速鐵路（香港段）（每日）	-	-
- 機場快綫（每日）	8.5	5.9
- 輕鐵及巴士（周日）	515.7	548.2
財務		
EBITDA 邊際比率 [^]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	16.5%	17.3%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	30.5%	32.7%
EBIT 邊際比率 [*]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	1.8%#	5.2%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	3.7%	7.8%
本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤（百萬港元）	10,413	9,277
本公司股東應佔來自基本業務的利潤（百萬港元）	10,637	11,151

[^] 未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤佔總收入之百分率

[°] 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入及開支分別為 261.89 億港元及 248.65 億港元（2021 年：253.98 億港元及 243.79 億港元）

^{*} 未計利息、財務開支及稅項前利潤（不包括香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益、投資物業公允價值計量虧損和應佔聯營公司及合營公司利潤）佔總收入之百分率

[#] 撇除就深圳地鐵四號綫所作出的 9.62 億港元減值虧損後，EBIT 邊際比率應為 3.8%

[°] 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入、開支、折舊及攤銷、和減值虧損分別為 261.89 億港元、248.65 億港元、3.03 億港元及 9.62 億港元（2021 年：253.98 億港元、243.79 億港元、2.68 億港元及零港元）

管理層回顧及展望

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。

公司今年其中一個重點項目，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。但隨著與國際通關及連接內地的口岸於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		增／（減） 百分率
	2022年	2021年	
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

香港車務營運	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	2022年	增／（減） 百分率	2022年	增／（減） 百分率
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，而周日平均乘客量亦減少 6.3% 至 445 萬人次。香港與內地之間的過境口岸最近重開，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鈎裝置內，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鈎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、創新技术及可持續發展實務，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		增／（減）百分率
	2022 年	2021 年	
香港車站商務			
車站零售設施收入	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。

車站零售設施收入減少 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，幫助商戶渡過難關，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，包括綫上與綫下結合的推廣方案。

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年	2021年	
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口岸關閉的影響。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綫上與綫下結合的優勢，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 1A 及 1B 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，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。隨着項目協議簽訂，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，我們正與政府商討有關南港島綫（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，亦在覆蓋廣濶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。

截至12月31日止年度 百萬港元	中國內地及國際業務						總計		
	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					
	2022年	2021年	增/ (減) 百分率	2022年	2021年	增/ (減) 百分率	2022年	2021年	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 Metro Trains Melbourne 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，但部份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份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。隨著抗疫措施於 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 年	2021 年	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，令情況有所舒緩。

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舒緩，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。詳情請參閱本年度業績公告中上文所載的附註六「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 年	2021 年
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上所作的承諾,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其中 32 個關鍵績效指標。

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 年達到碳中和。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,我們為達至減碳目標,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,同時又贊助最大型女性企業家創業比賽之一的「她愛科技」。

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、企業聲譽保持良好、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。

承董事局命
金澤培博士
行政總裁

香港，2023 年 3 月 9 日

暫停辦理成員登記手續

2023 周年成員大會

本公司成員登記冊將於 2023 年 5 月 18 日至 2023 年 5 月 24 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理本公司的股份過戶登記手續。凡擬出席本公司於 2023 年 5 月 24 日舉行的周年成員大會並於會上發言及投票，所有填妥之股份過戶文件連同有關的股票必須在 2023 年 5 月 17 日下午 4 時 30 分（香港時間）或之前送達本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司辦理登記，其地址為香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 17 樓 1712 至 1716 室。

2022 年度末期股息

本公司成員登記冊將於 2023 年 5 月 31 日至 2023 年 6 月 5 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理本公司的股份過戶登記手續。為符合收取建議的 2022 年度末期股息的資格，所有填妥之股份過戶文件連同有關的股票必須在 2023 年 5 月 30 日下午 4 時 30 分（香港時間）或之前送達本公司的股份過戶登記處辦理登記（地址見上文）。

於本公告日期：

董事局成員：歐陽伯權博士(主席)**、金澤培博士(行政總裁)、包立賢*、陳振彬博士*、陳家樂*、陳黃穗博士*、陳阮德徽博士*、鄭恩基*、許少偉*、李惠光*、李慧敏博士*、吳永嘉*、唐家成*、黃冠文*、周元*、許正宇(財經事務及庫務局局長)**、運輸及物流局局長(林世雄)**、發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑)**及運輸署署長(羅淑佩)**

執行總監會成員：金澤培博士、鄭惠貞、蔡少綿、鄧輝豪、許亮華、李家潤博士、馬琳、鄧智輝、黃琨暉及楊美珍

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。