



同步向前 載向未來

2023年報

股份代號：66

同步向前 載向未來



香港鐵路有限公司欣然呈列其 2023 年報「同步向前 載向未來」，詳述公司如何在過去一年疫情的重重挑戰下締造業績及成就，邁向更光明的後疫情時代。

在過去 12 個月，港鐵繼續秉持「推動城市前行」的使命，致力為市民提供安全、可靠、便利及低碳的鐵路運輸服務。我們的過境服務和高速鐵路（香港段），以及免稅店業務均已全面恢復營運，而物業業務亦再次交付優質住宅及商業發展項目。港鐵已展開下一階段的香港鐵路基建發展項目，加強與本地社區的連繫，並促進香港與大灣區鄰近城市及中國內地的經濟及社會關係。

在港鐵於 2024 年慶祝通車 45 周年之際，我們繼續以追求卓越、創新及可持續發展的文化為基礎，積極建設一個面向未來的機構。我們對環境、社會及管治所作的承諾是達致這一目標的關鍵，因此我們誠邀各位股東及持份者細閱港鐵的《2023 年可持續發展報告》，以了解我們在履行環境及社會責任方面的表現和努力。



2023 年報



2023 年可持續
發展報告



我們的長遠目標

我們用關懷備至、創新及可持續的服務，連繫及建設社區，以成為廣受國際認可的企業。



我們的使命

推動城市前行



我們的信念

- 優質服務
- 創造價值
- 互敬互重
- 勇於進取



我們的文化重點

- 多向溝通
- 共同協作
- 高效創新
- 靈活變通



目錄

概覽

- 2 摘要
- 4 聯繫持份者
- 6 環境、社會及管治摘要
- 7 主要獎項
- 8 主要數據
- 10 我們的網絡
- 12 主席函件
- 16 行政總裁回顧及展望
- 20 年度回顧

業務回顧與分析

業務回顧

- 32 **- 香港客運服務 — 車務營運**
- 42 **- 香港客運服務 — 車站商務**
- 46 **- 香港物業業務**
- 56 **- 香港網絡拓展**
- 62 **- 中國內地及國際業務**
- 70 - 其他業務
- 71 環境及社會責任
- 79 人力資源
- 82 財務回顧
- 94 十年統計數字
- 96 投資者關係

企業管治

- 98 公司管治報告書
- 130 審核及風險委員會報告書
- 133 風險管理
- 138 工程委員會報告書
- 139 財務及投資委員會報告書
- 140 薪酬委員會報告書
- 145 董事局及執行總監會
- 162 主要管理人員
- 163 董事局報告書

財務及其他資料

- 197 綜合財務報表及附註目錄
- 198 獨立核數師報告
- 203 綜合損益表
- 204 綜合全面收益表
- 205 綜合財務狀況表
- 206 綜合權益變動表
- 207 綜合現金流量表
- 208 綜合財務報表附註
- 291 專用詞彙



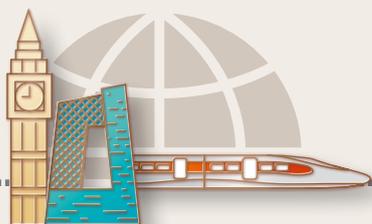
摘要

三大策略支柱



香港核心業務

充分發揮香港核心業務的潛力
以及推動社會目標



中國內地及國際業務

拓展中國內地及國際業務的
新樞紐及新產品，保持穩定增長



新增長引擎

投資新技術及出行服務，
以鞏固我們的核心業務，
以實現長期增長

香港業務

重鐵網絡
乘客車程準時程度
超過99.9%

與政府完成
票價調整機制檢討



總乘客量
超過18億人次

「圍方」和
「THE SOUTHSIDE」
商場開幕



中國內地及 國際業務

South Western Railway 合約及 墨爾本都市鐵路

專營權分別獲延長至2025年5月
及2026年年中

北京地鐵十六號綫 全綫通車； 北京地鐵十七號綫 北段 開通

增長與展望

簽訂
東涌綫延綫、
屯門南延綫
及東鐵綫 古洞站
項目協議

支持政府的香港
策略性鐵路項目

悉尼地鐵西北綫 城市段

預計於2024年通車

繼續推展

14個住宅物業項目



聯繫持份者

2023年聯繫持份者計劃及成就

- 繼續提供恆常車費優惠，減輕市民的經濟壓力，並推廣共享共融理念
- 為提升顧客體驗，公司在 MTR Mobile 應用程式推出多項智慧出行方案；在鰂魚涌站推出生成式人工智能虛擬服務大使
- 推出「關愛共乘」應用程式第二階段，新增預約輪椅活動摺板試用服務、升降機實時運作情況資訊等新功能，方便有特殊需要的乘客
- 提供無縫連繫的體驗，讓顧客在車站商店及毗連商場內享受購物消費的樂趣
- 提升自動收費系統出入閘機，支援更多電子支付方式以方便乘客；全新列車投入服務，提升乘客舒適體驗

- 與投資者舉行約200場會議，就港鐵各項業務提供資訊
- 更新公司網站及財務報告中的主要數據
- 向投資者告知重要公告及最新資訊
- 舉行周年成員大會，為股東提供機會與董事進行面對面的溝通，以了解有關公司表現和營運的事宜

- 與政府就《鐵路發展策略2014》項目緊密合作，並簽署多個項目協議
- 配合政府重開口岸管制站安排，並於2023年初陸續恢復過境列車服務
- 為慶祝香港特別行政區成立26周年送出免費車程，並支持其他政府推廣活動
- 向發展局捐贈退役「烏蠅頭」車廂，在灣仔海濱展出
- 主辦國際公共交通聯會(UITP)亞太區年會，參與者包括公共交通政府機構和政策決策者

顧客



投資者



政府及監管機構



2024年及以後的計劃

- 繼續提供恆常車費優惠及其他推廣
- 制定新的智慧出行方案，帶來無縫連繫的出行體驗；繼續為「關愛共乘」應用程式開發更多功能
- 因應最新市場趨勢和顧客喜好，繼續優化零售租戶組合
- 透過豐富 MTR Mobile 客戶資料，善用更先進的數據平台，為不同的乘客及顧客層提供以數據為本的個人化及應用服務
- 每季度舉辦「Hear Your Voice」活動，透過網上問卷調查及在特定車站設立意見調查站，收集顧客對鐵路服務和設施的反饋

- 繼續透過不同渠道發表重要公告及最新資訊，與投資者保持聯繫
- 舉行實體會議及路演
- 提供新鐵路項目進度的最新資訊

- 繼續支持政府以鐵路系統為香港交通骨幹的政策，包括推動《香港主要運輸基建發展藍圖》下的策略性鐵路
- 與政府合作推進未來鐵路項目
- 就提升過境服務與相關政策局及持份者保持緊密溝通，並配合政府政策
- 安排18區區議會參觀車站及共晉午餐
- 繼續推行其他恆常聯繫計劃

2023年聯繫持份者計劃及成就

- 為學生舉辦教育、事業及生涯規劃活動，向學生提供獨特發展體驗並推廣鐵路安全
- 為非政府機構及少數族裔提供贊助及義工服務
- 車站商店以象徵式租金租予非政府機構，並向非牟利組織提供免費廣告位
- 推出「關愛共乘長者月」以推廣鐵路安全，並在「長者日」向長者提供免費乘車優惠
- 透過「港鐵·藝術」計劃安排一系列社區展覽和藝術表演，以聯繫本地和國際藝術家，並為車站增添藝術氣息
- 港鐵展廊經翻新後重新開放，透過多項展品、互動多媒體遊戲和多個打卡熱點，展示港鐵的歷史及與社區的聯繫
- 優化現有供應商名單，以更有效率、富成效的方式管理供應商，包括在供應商名單中增加中小企數目
- 為相關品類的供應商舉辦有關環境、社會及管治倡議及相關最佳實務經驗的交流及培訓
- 為重點品類及主要供應商制定長遠採購策略及雙方互聯計劃
- 進行供應商審計，並為供應商提供改善供應鏈及採購的建議
- 與主要供應商進行供應商管理會議，以鞏固業務關係，並了解供應商在優化工作流程上所採用的最新科技及技術
- 優化工作相關津貼，如惡劣天氣津貼及夜班當值津貼
- 按「2022年員工投入度脈搏調查」結果執行跟進行動計劃；於2023年第四季進行「員工投入度調查」
- 頒發特別嘉許獎，表揚同事在2023年9月的極端暴雨中表現出的拼搏精神
- MTR健康月於2023年10月舉行，以財務和身心健康為主題，參與人次超過6,500
- 與政府部門和非政府機構合作，促進工作場所的多元共融
- 推出半職工作試行計劃，讓員工更能靈活安排工作與生活

社區



承辦商及供應商



僱員



2024年及以後的計劃

- 就環境及社會方面的聯繫策略作出更新，確保港鐵的活動計劃能滿足不同社群的需要
- 拓展鐵路網絡連繫社區，以安全、環保、實惠及便利的鐵路服務連接更多社區，同時就鐵路項目發展與本地社區積極溝通並提供支援
- 就創新及智能發展與多家學術機構建立合作關係
- 繼續推行其他恆常聯繫計劃
- 繼續優化現有供應商名單，確保管理穩健
- 對公司使用供應商服務和產品而產生的碳排放進行初步調查
- 對重點類別及供應商的長期策略繼續作出合理調整
- 加強供應商審計計劃，並將審計活動推展至世界各地的港鐵供應商
- 繼續與主要供應商舉行供應商管理會議
- 於2024年第一季向員工溝通員工投入度調查結果，並制定跟進行動計劃
- 與全體員工一同慶祝港鐵通車45周年
- 繼續維持兩層面的員工協商機制，並與八個工會坦誠對話及定期溝通，以維持和諧關係
- 繼續推行其他恆常的員工聯繫和身心健康措施，例如在家工作政策、港鐵康樂會、「鐵路人 鐵路心」義工計劃及24小時輔導服務熱綫，並推出優化的「身心健平台」

環境、社會及管治摘要

社會共融



發展及機遇



溫室氣體減排



2023年達成的主要關鍵績效指標



推出
社會共融應用程式
第二階段，
擴展服務視障人士的功能



為**年輕人才**
提供**超過200**個
就業及職前機會



為本港鐵路及投資物業業務
訂立**2030**年的
科學基礎減碳目標



舉辦**超過**
150次有關多元、
平等和共融的培訓



為員工舉辦
最少10個
與身心健康有關的活動



100%商場
收集玻璃容器回收再造



實習生中有**10%**
為殘疾或多元族裔人士



超過60個供應商參加
環境、社會及管治
最佳實務的培訓



7個車站榮獲
綠建環評暫定金級認證
或以上

主要獎項



香港客運服務

- **超卓企業大獎2023**
「超卓公共服務企業大獎」
《東周刊》
- **星鑽服務大獎2023**
「公共交通服務大獎」
《星島日報》
- **星級企業大獎2022**
「星級公共交通服務大獎」
《明報周刊》
- **真。生活至尊品牌大獎2023**
「至尊公共交通服務大獎」
AM730
- **國際公共交通聯會大獎2023**
「科技創新組別大獎」
國際公共交通聯會



香港物業業務

- **圓方**
 - **我最喜愛商場大獎2022 – 2023**
「全港10大我最喜愛商場」
U Magazine
 - **數碼體驗營銷大獎2023**
「十大最佳數碼體驗營銷商場大獎」
新城財經台
- **德福廣場**
 - **香港服務大獎2023**
「溫情洋溢組別的購物商場 — 香港服務大獎」
《東周刊》
- **青衣城**
 - **市場領袖大獎2022/2023**
「市場領袖大獎 — 購物商場」及「三連冠大獎」
香港市務學會



財務及投資者關係

- **2023年最佳年報獎**
「工商企業類」銅獎
香港管理專業協會
- **2023年國際年報大獎中贏取了六個獎項**
MerComm, Inc.



環境、社會及管治

- **15年Plus「商界展關懷」標誌**
香港社會服務聯會
- **人力資源卓越大獎2023**
「僱員關懷與健康卓越大獎 — 銅獎」
Human Resources Online
- **人才企業嘉許計劃 — 「Super MD」嘉許**
僱員再培訓局
- **香港可持續發展獎2023**
 - 典範獎(大機構)
 - 優秀可持續發展措施獎(經濟範疇)
 - 優秀可持續發展措施獎(社會範疇)
 - 最具創意獎
香港管理專業協會
- **最佳環境、社會及管治報告獎(物流及運輸)**
香港管理專業協會
- **TVB《環境、社會及管治大獎》2023**
 - ESG年度卓越大獎
 - ESG最佳表現大獎
 - ESG最佳報告大獎
 - ESG項目創新大獎
 - 創新氣候科技大獎
電視廣播有限公司(TVB)



中國內地及國際業務

- **京港地鐵**
2023中國年度最佳僱主百強
智聯招聘
- **港鐵(深圳)**
2022/2023年度全國優秀外商投資企業
中國外商投資企業協會和深圳外商投資企業協會
- **伊利沙伯綫**
金哨子獎2023「特別獎 — 伊利沙伯綫開通營運」
Modern Railways and the Institution of Railway Operators
- **墨爾本都市鐵路服務**
2023年澳大拉西亞鐵路產業獎
 - 客運營運卓越獎
 - 安全卓越獎
 - 客戶服務卓越獎
 - 鐵路年度創新獎
The Australasian Railway Association
- **悉尼地鐵西北綫**
國家基礎設施獎2023
營運商和服務提供者卓越獎
Infrastructure Partnerships Australia

主要數據

	2023		2022		利好/(不利) 變動百分率
	百萬港元	百分率	百萬港元	百分率	
總收入					
經常性業務收入					
- 香港客運服務					
- 香港車務營運	20,131	35.3	13,404	28.0	50.2
- 香港車站商務	5,117	9.0	3,077	6.5	66.3
- 香港客運服務總計	25,248	44.3	16,481	34.5	53.2
- 香港物業租賃及管理業務	5,079	8.9	4,779	10.0	6.3
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	25,955	45.6	26,016	54.4	(0.2)
- 其他業務	700	1.2	363	0.7	92.8
	56,982	100.0	47,639	99.6	19.6
物業發展業務收入					
- 中國內地物業發展	-	-	173	0.4	n/m
總收入	56,982	100.0	47,812	100.0	19.2
總EBITDA⁽¹⁾					
經常性業務EBITDA					
- 香港客運服務	5,954	33.8	691	3.5	761.6
- 香港車務營運	4,557	25.8	2,555	13.1	78.4
- 香港車站商務					
- 香港客運服務總計	10,511	59.6	3,246	16.6	223.8
- 香港物業租賃及管理業務	4,016	22.8	3,815	19.6	5.3
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	1,072	6.1	1,265	6.5	(15.3)
- 其他業務、項目研究及業務發展開支	(276)	(1.6)	(474)	(2.4)	41.8
	15,323	86.9	7,852	40.3	95.1
物業發展業務EBITDA					
- 香港物業發展	2,329	13.2	11,589	59.4	(79.9)
- 中國內地物業發展	(13)	(0.1)	59	0.3	n/m
	2,316	13.1	11,648	59.7	(80.1)
總EBITDA	17,639	100.0	19,500	100.0	(9.5)
總EBIT^{(2)&(3)}					
經常性業務EBIT					
EBIT					
- 香港客運服務	(1,111)	(10.6)	(4,733)	(32.6)	76.5
- 香港車務營運	3,792	36.3	2,270	15.7	67.0
- 香港車站商務					
- 香港客運服務總計	2,681	25.7	(2,463)	(16.9)	n/m
- 香港物業租賃及管理業務	3,999	38.3	3,800	26.2	5.2
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司 ⁽³⁾	524	5.0	962	6.6	(45.5)
- 其他業務、項目研究及業務發展開支	(341)	(3.3)	(539)	(3.7)	36.7
應佔聯營公司及合營公司利潤	1,259	12.1	1,095	7.5	15.0
	8,122	77.8	2,855	19.7	184.5
物業發展業務EBIT					
- 香港物業發展	2,329	22.3	11,589	79.9	(79.9)
- 中國內地物業發展	(13)	(0.1)	59	0.4	n/m
	2,316	22.2	11,648	80.3	(80.1)
總EBIT	10,438	100.0	14,503	100.0	(28.0)
投資物業公允價值計量收益/(虧損)	1,386		(810)		n/m
利息及財務開支	(1,139)		(982)		(16.0)
除稅前利潤	10,685		12,711		(15.9)
所得稅	(1,575)		(1,608)		2.1
年內利潤(未計特殊虧損撥備前)	9,110		11,103		(18.0)
特殊虧損撥備	(1,022)		(962)		(6.2)
年內利潤(計入特殊虧損撥備後)	8,088		10,141		(20.2)
非控股權益	(304)		(314)		3.2
公司股東應佔年內利潤	7,784		9,827		(20.8)
公司股東應佔年內利潤/(虧損)來自：					
經常性業務					
- 香港	4,940		384		1,186.5
- 香港以外	(659)		(227)		(190.3)
	4,281		157		2,626.8
物業發展業務					
- 香港	2,035		10,413		(80.5)
- 香港以外	48		67		(28.4)
	2,083		10,480		(80.1)
基本業務	6,364		10,637		(40.2)
投資物業公允價值計量	1,420		(810)		n/m
公司股東應佔年內利潤總額	7,784		9,827		(20.8)

附註

- EBITDA代表未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、虧損性合約撥備及減值虧損、每年非定額付款、應佔聯營公司及合營公司利潤、利息、財務開支及稅項前經營利潤/(虧損)。
- EBIT代表未計投資物業公允價值計量、利息、財務開支及稅項前利潤及每年非定額付款後的利潤/(虧損)。
- 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年對深圳地鐵四號線所作出9.62億港元的減值虧損。

n/m：並無意義

總收入

(十億港元)



■ 中國內地物業發展
■ 經常性業務 - 中國內地及國際
■ 經常性業務 - 香港
× 總收入

總EBIT

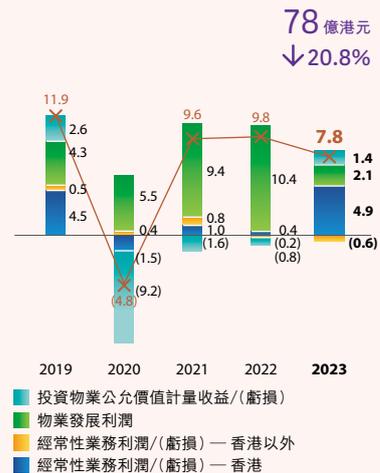
(十億港元)



■ 物業發展業務
■ 經常性業務 - 中國內地及國際*
■ 經常性業務 - 香港
× 總EBIT
* 包括中國內地及國際業務的虧損性合約撥備及減值虧損、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

公司股東應佔淨利潤/(虧損)

(十億港元)



■ 投資物業公允價值計量收益/(虧損)
■ 物業發展利潤
■ 經常性業務利潤/(虧損) - 香港以外
■ 經常性業務利潤/(虧損) - 香港
× 公司股東應佔淨利潤/(虧損)

	2023	2022	利好/(不利)變動百分率
財務比率			
EBITDA 邊際比率 ⁽⁴⁾ (%)	26.9	16.5	10.4 個百分點
EBITDA 邊際比率 ⁽⁴⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ⁵) (%)	45.9	30.5	15.4 個百分點
EBIT 邊際比率 ⁽⁵⁾ (%)	10.2 [^]	1.8 [^]	8.4 個百分點
EBIT 邊際比率 ⁽⁵⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ⁶) (%)	20.4	3.7	16.7 個百分點
淨負債權益比率 ⁽⁶⁾ (%)	26.5	23.3	(3.2) 個百分點
來自基本業務的平均公司股東資金回報率 (%)	3.6	5.9	(2.3) 個百分點
利息保障 ⁽⁷⁾ (倍數)	9.8	14.2	(4.4) 倍
股份資料			
每股基本盈利(港元)	1.26	1.59	(20.8)
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	1.03	1.72	(40.1)
每股普通股股息(港元)	1.31	1.31	-
派息比率(基於基本業務利潤)(%)	127	76	51 個百分點
於12月31日的股價(港元)	30.30	41.35	(26.7)
於12月31日的市值(百萬港元)	188,381	256,455	(26.5)
香港車務營運			
總乘客人次(百萬計)			
本地鐵路服務	1,586.7	1,334.6	18.9
過境服務	71.5	0.4	n/m
高速鐵路(香港段)	20.1 [~]	-	n/m
機場快綫	10.8	3.1	249.6
輕鐵及巴士	207.7	180.0	15.4
平均乘客人次(千計)			
本地鐵路服務(周日)	4,669.8	3,920.1	19.1
過境服務(每日)	195.9	1.2	n/m
高速鐵路(香港段)(每日)	57.3 [~]	-	n/m
機場快綫(每日)	29.7	8.5	249.6
輕鐵及巴士(周日)	601.8	515.7	16.7
平均車費(港元)			
本地鐵路服務	8.44	8.06	4.7
過境服務	30.85	9.55	223.2
高速鐵路(香港段)	81.45	-	n/m
機場快綫	61.19	41.27	48.3
輕鐵及巴士	3.17	3.12	1.6
佔專營公共交通載容量比率 (%)	50.1	48.3	1.8 個百分點

附註

- EBITDA 邊際比率代表總EBITDA(不包括香港物業發展利潤一分佔盈餘、收入及未出售物業的權益)佔總收入之百分率。
- EBIT 邊際比率代表總EBIT(不包括香港物業發展利潤一分佔盈餘、收入及未出售物業的權益,以及應佔聯營公司及合營公司利潤)佔總收入之百分率。
- 淨負債權益比率代表綜合財務狀況表的貸款及其他負債、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的百分率。
- 利息保障代表未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、虧損性合約撥備及減值虧損、每年非定額付款及應佔聯營公司及合營公司利潤前經營利潤,除以利息及財務開支(未扣除資本化利息及深圳地鐵四號綫營運之政府資助)。
- 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259.55億港元及248.96億港元(2022年:261.89億港元及248.65億港元)。
- 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、和虧損性合約撥備及減值虧損分別為259.55億港元、248.96億港元、5.48億港元及10.22億港元(2022年:261.89億港元、248.65億港元、3.03億港元及9.62億港元)。
- 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年及2022年的EBIT邊際比率分別應為12.0%及3.8%。
- 高速鐵路(香港段)服務於2023年1月15日恢復,乘客人次只計算2023年1月15日至2023年12月31日之間的天數。

我們的網絡

地圖說明

- 車站
- ◻ 轉綫車站
- 建議車站
- ◻ 建議轉車站
- 深圳地鐵網絡
- * 只限賽馬日

現有網絡

- 機場快綫
- 迪士尼綫
- 東鐵綫
- 高速鐵路
- 港島綫
- 觀塘綫
- 輕鐵
- 南港島綫
- 將軍澳綫
- 荃灣綫
- 屯馬綫
- 東涌綫

發展中項目

- 屯門南延綫
- 古洞站
- 東涌綫延綫：東涌東站及東涌西站
- 機場鐵路掉頭隧道延展段
- 小蠔灣站

未來可建支綫

- - - 北環綫
- - - 北環綫支綫
- - - 南港島綫(西段)
- 洪水橋站
- 白石角站

公司所擁有/發展/管理的物業

- 01 德福花園/德福廣場一期及二期
- 02 環球大廈
- 03 海富中心
- 04 旺角中心
- 05 綠楊新邨/綠楊坊
- 06 新葵芳花園
- 07 新葵興花園
- 08 東昌大廈
- 09 康怡花園/康山花園
- 10 康澤花園
- 11 康威花園/無限極廣場
- 12 峻峰花園
- 13 新翠花園
- 14 修頓花園
- 15 杏花邨/杏花園/杏花新城
- 16 柏景臺
- 17 欣景花園
- 18 盈翠半島/青衣城1期/青衣城2期
- 19 東堤灣畔/東薈城/諾富特東薈城酒店/海堤灣畔/藍天海岸/映灣園
- 20 帝柏海灣/維港灣/柏景灣/君滙港/中銀中心/滙豐中心/奧海城一期/奧海城二期
- 21 漾日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景滙/香港W酒店/環球貿易廣場/香港麗思卡爾頓酒店
- 22 國際金融中心一期/國際金融中心二期/國際金融中心商場/四季酒店/Four Seasons Place
- 23 將軍澳豪庭/君傲灣/天晉/PopCorn 1/PopCorn 2/香港九龍東皇冠假日酒店/香港九龍東智選假日酒店/星峰薈
- 24 蔚藍灣畔/連理街
- 25 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場
- 26 都會駅
- 27 駿景園/駿景廣場
- 28 海趣坊
- 29 新屯門中心/新屯門商場
- 30 恒福花園/恒福商場
- 31 連城廣場
- 32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場
- 33 策誠軒
- 34 首都/領都/緻藍天/晉海/MALIBU/LP6/MONTARA/SEA TO SKY/MARINI/GRAND MONTARA/GRAND MARINI/OCEAN MARINI/LP10/The LOHAS康城
- 35 御龍山
- 36 銀湖·天峰
- 37 名城
- 38 濠岸8號
- 39 瓏門
- 40 柏傲莊I/柏傲莊II/圍方

- 42 The Austin/Grand Austin
- 43 晉環/揚海/THE SOUTHSIDE
- 45 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣
- 46 匯璽
- 47 朗屏8號/朗城滙
- 48 The YOHO Hub

發展中/計劃中的物業

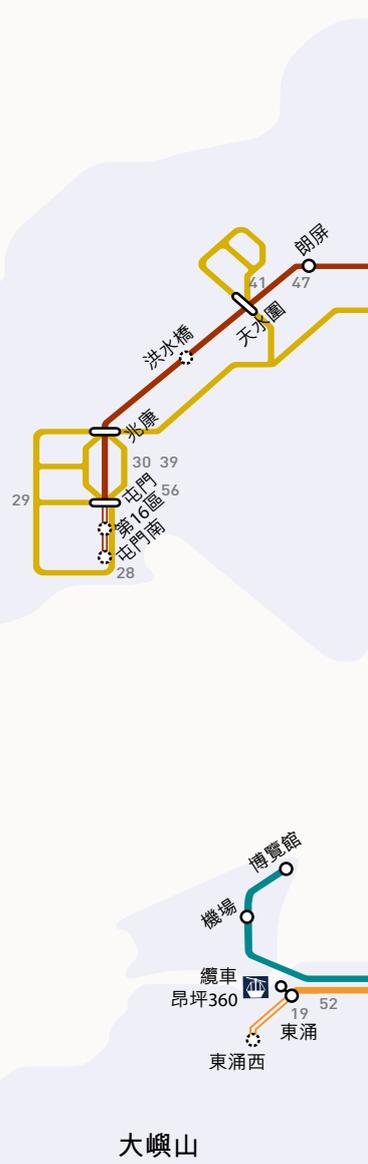
- 34 日出康城物業發展組合
- 40 大圍站物業發展組合
- 41 天樂站
- 43 港島南岸物業發展組合
- 44 何文田站物業發展組合
- 51 油塘通風樓
- 52 東涌牽引配電站
- 53 百勝角通風樓
- 54 小蠔灣物業發展組合
- 55 東涌東站物業發展組合
- 56 第16區站物業發展組合
- 57 古洞站物業發展組合

西鐵物業發展

(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

- 39 瓏門
- 45 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣
- 46 匯璽
- 47 朗屏8號/朗城滙
- 48 The YOHO Hub
- 49 錦上路站物業發展組合
- 50 八鄉維修中心

中國內地及國際業務



香港營運網絡及未來支綫



99個
車站



鐵路網絡長達
271公里

註：城際客運服務暫停運作，直至另行通告。

主席函件

致各股東及其他有關人士：

不管順境逆境，港鐵一直貫徹「推動城市前行」的使命。在疫情肆虐的這些年間，無疑是我們其中一個最艱難的時期。公司從2020年1月新冠疫情爆發初期，到2023年初撤銷限制措施期間，一直努力不懈地為乘客服務，讓他們在疫情當中得以繼續安全、高效、舒適地出行，並竭力保障市民和員工的健康。如今，口罩令、社交距離措施、隔離檢疫和外遊限制都已成過去，邊境和口岸亦已重新開放，香港在過去一年正在復甦，日常生活逐步回復正常。

港鐵業務反映著香港社會及經濟發展趨勢。港鐵2023年的業績顯示，本地鐵路服務及過境服務的乘客量上升、商場和車站商店的客流增加，這都反映外遊限制取消後，經濟逐步改善、消費情緒好轉及旅遊業復甦。我們則在背後勤奮不息，



在復甦的過程中支持香港持續增長。年內，我們有多個重要鐵路項目動工，並繼續為更多項目進行詳細設計及規劃，它們都是長遠策略計劃的一部分，旨在為香港建設更便捷的鐵路網絡，並加強與內地，特別是大灣區內鄰近城市的經濟聯繫。

多年來，我們致力為一個以未來為導向、在規劃及營運各方面都依循環境、社會及管治準則的機構奠定基礎。在審慎但滿懷信心邁進2024年之際，我們將不遺餘力地為公司、股東和我們服務的社區締造更大價值。

業務表現和增長

過境服務和高速鐵路(香港段)恢復營運後，港鐵於2023年的乘客量有所增加，帶動車費收入增長。過境車站重開亦使公司的免稅店業務得以恢復，並在三年來首次獲得租金收入。隨著直達站點增加，高速鐵路(香港段)的乘客量已超越2019年疫情前的水平，但過境服務的乘客量仍較疫情前為低。年內，我們的鐵路服務依然達致世界級水平，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越99.9%。

我們已於2023年上半年與政府完成有關港鐵票價調整機制的檢討。我們相信有關結果已取得良好平衡，既使票價維持在市民可負擔水平，又能讓港鐵達致財務可持續性，以維持及提升香港鐵路服務，並開展重要的新項目，改善城市的交通聯繫。

尤其值得一提的是，9月7日深夜當黃大仙站遭遇有紀錄以來最大暴雨及洪水暴發期間，港鐵員工表現非常專業。港鐵立即暫停受影響車站的服務，及至9月9日正常行車時間開始時已可恢復全綫通車。港鐵員工在緊急情況下即時採取全面的緊急應變措施，及日以繼夜搶修受損系統，充分反映港鐵竭力保障乘客及員工安全，推動香港前行。

物業業務方面，我們於2023年欣然迎來兩個新商場。位於大圍站的「圍方」已於7月開張試業，而位於黃竹坑站的「THE SOUTHSIDE」亦於12月開始首階段試業。這兩個新商場全面開業後將使我們零售物業組合的應佔總樓面面積增加約107,620平方米，為社區提供優質的購物、餐飲、娛樂及其他服務。此外，我們亦繼續推進14個住宅物業發展項目，合共可為香港房屋市場提供約14,000個可供出售的住宅單位。

隨著東鐵綫過海段於2022年通車，我們的焦點已轉到香港鐵路發展下一個重要階段。2023年，我們已就東涌綫延綫、屯門南延綫及東鐵綫古洞站與政府簽訂項目協議，我們期望透過在未來數年推進這些《鐵路發展策略2014》下的重要項目，並連同其他項目繼續「建設無限未來」，為香港經濟的可持續發展作出貢獻。

中國內地及國際業務方面，我們欣見北京地鐵十六號綫餘下路段及北京地鐵十七號綫北段於12月通車，我們在英國South Western Railway的合約及澳洲墨爾本都市鐵路網絡的專營權亦分別獲延長至2025年5月及2026年年中。在瑞典，由於車長短缺和維修問題持續，我們決定簽訂協議，提早終止斯德哥爾摩通勤鐵路和Mälartåg的專營權協議。公司未能投得斯德哥爾摩地鐵新服務合約，並於2024年2月就出售MTRX簽訂協議。我們仍會一如既往，繼續在中國內地及海外探索新機遇，以擴展我們的業務，開拓多元化的收入來源，並向全球具發展潛力的市場輸出港鐵品牌。

財務表現

過境服務和高速鐵路(香港段)於2023年首兩個月逐步恢復營運，令乘客量和零售客流增加，亦使港鐵的免稅店業務得以恢復，公司於2023年的車費及租金收入因而有所增長。未計及斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg的

撥備10.22億港元，經常性業務利潤增至53.03億港元；加上物業發展業務利潤20.83億港元，基本業務利潤為63.64億港元，較2022年減少40.2%。若包括投資物業公允價值計量所產生的收益，2023年公司股東應佔淨利潤為77.84億港元，相當於每股盈利1.26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（2022年：每股1.31港元）。

環境、社會及管治

在氣候變化、社會平等及可持續發展成為全球關注焦點的今天，環境、社會及管治已成為公司策略性規劃和日常營運不可或缺的部分。港鐵的企業策略訂明了一套清晰全面的環境、社會及管治框架，以減少溫室氣體排放、推動社會共融、促進發展及機遇為公司的三大環境及社會目標，並以穩健的管治制度和實務為指引，確保公司時刻以合乎道德和公開透明的方式行事。於回顧年度內，港鐵制定與環境、社會及管治相關的關鍵績效指標，從2022年的35項增加至44項。這些指標有助跟進我們在10大重點領域實施的措施的成效。截至2023年年底，我們已完成或正按部就班達成大部分關鍵績效指標。

減少溫室氣體排放

儘管港鐵已屬於環保的鐵路運輸服務，但公司深明盡量減少碳足跡的重要性，所以願意為帶領應對氣候變化出一分力。2023年，我們欣然宣布，我們的溫室氣體減排目標已獲得科學基礎目標倡議組織（「SBTi」）批准，即與作為基準的2019年水平比較，港鐵在香港鐵路及投資物業業務的溫室氣體排放量到2030年將會減少約一半。實現這些目標，將有助我們在2050年達致碳中和的長遠目標。

科技和創新對港鐵至關重要，公司一直致力在整個鐵路網絡中實現綠色低碳設計。2023年，顯徑站被英國建築研究院綠色建築評估系統BREEAM In-Use評為「出色」（Excellent），成為全球首個榮獲此認證的鐵路車站。七個籌建中的車站亦榮獲綠建環評暫定金級認證或以上。在支持香港可再生能源發展方面，八鄉車廠安裝了2,100塊柔性太陽能發電板，成為以單一建築物計全港最大的太陽能軟板系統項目。我們現正進行以氫燃料推動輕鐵車輛的先導計劃，而首架電動巴士亦將於2024年年中投入客運服務，為此我們深感鼓舞。「退役列車保·傳計劃」繼續為我們提供創新及具啟發性的途徑，透過將車廂及部件捐贈予學校、長者中心、政府部門及非政府機構，重新利用已退役的鐵路資產。我們亦在「可持續融資框架」下安排了約13億港元的可持續融資，以支持公司多個與可持續發展相關的項目。

推動社會共融

港鐵最重要的使命之一是確保為所有乘客提供無障礙的鐵路服務。2023年，我們繼續提升「關愛共乘」應用程式的功能，並進一步推廣「全民基本出行」。我們又透過探訪不同社群及舉辦分享活動，加深認識相關社群的出行需要，了解如何為他們提供更好的服務。在多元共融方面，港鐵參與了「CareER傷健共融指數」，並在香港僱用殘疾人士，因而榮獲「共融僱主徽章」，我們對此深感榮幸。為推動傷健共融、多元族裔和性別平等，我們繼續贊助並舉辦多個項目和活動，包括True Colors Symphony主辦的「Everyday Heroes All Around」共融音樂會及其與小彬紀念基金會合辦的「Beats Go Green」多元文化環保音樂計劃。

港鐵持續推動的「鐵路人 鐵路心」義工計劃在年內繼續取得成功，合共舉辦了270項義工活動，參與義工人次達4,539，受惠人數超過69,000。我們於2023年3月至4月期間舉辦了「港鐵義工月」，鼓勵同事參與四項別具心裁、包含港鐵元素的義工活動，支持公司的環境及社會目標。同時，我們繼續推行「港鐵·藝術」計劃，在港鐵網絡中舉辦展覽和表演活動，為乘客的旅程增添樂趣。特別令我們感到欣喜的是香港站「港鐵藝術舞臺」重啟，讓我們可以每週五在港鐵其中一個最繁忙的轉車站為乘客帶來藝術文化表演，並在慶祝節日舉行特別表演。

促進發展及機遇

員工是我們推動城市前行最為重要的資產。我們每年投入大量資源，確保員工得以發展他們的事業，並培養持續學習的文化。在公司以外，我們致力為年青人及普羅大眾提供學習、成長和成功的機會。於10月，我們推出全新的「Train' 出光輝每一程2.0」計劃，共有超過2,000名中學生參加。此計劃著重為新一代裝備未來所需的技能及創新能力，包括設計思維、創業精神、財商素養及人工智能應用等。我們亦與SEED Foundation合作，為六名中學生在不同部門中試行為期一個月的「真實工作場境體驗計劃」，讓缺乏資源的學生掌握商業環境所需的技能和特質。

管治

港鐵秉持最高的企業管治標準，確保公司以合乎道德和具透明度的方式經營業務，並保障股東及持份者的利益。我們亦致力在各級員工(包括高層領導職位)中貫徹多元共融的堅定原則。截至2023年年底，公司董事局女性成員比例超過四分之一。

致意與感謝

港鐵董事局、執行總監會成員、管理層及各位員工均在引領公司順利走過疫情，為更美好的將來奠下基礎扮演著舉足輕重的角色。陳黃穗博士及周元先生已於2023年5月24日退任董事局獨立非執行董事，我再次衷心感謝他們對公司作出的貢獻。我亦再次歡迎黃幸怡女士及黃慧群教授於2023年5月24日獲委任為獨立非執行董事。此外，正如我們在中期報告所述，羅淑佩小姐於2023年8月15日起不再擔任運輸署署長，因此亦不再為公司非執行董事。李頌恩女士則由2023年8月28日起接替出任運輸署署長，並因此成為非執行董事。我再次感謝羅小姐在任期間向公司提出的寶貴意見，並歡迎李女士加入董事局。

本人很榮幸於近日再度獲委任為主席，任期延長一年半，直至2025年12月31日。我期待與董事局、管理層及所有港鐵同事繼續攜手合作，服務和建設香港。

2024年，我們慶祝港鐵通車45周年。我相信我可以代表公司上下全人表達我們的期望，就是與香港，以及我們在中國內地和世界各地服務的社群，展開令人振奮的新征程，攜手一同邁向增長與繁榮。作為社會上富有關愛和責任感的一員，我們承諾將一如既往，為提供世界級的服務克盡己職，推動城市前行。



主席

歐陽伯權博士

香港，2024年3月7日

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

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鉤。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%。

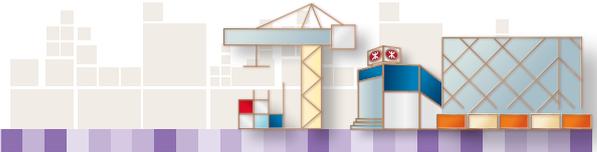
物業發展及招標

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

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Mälardalstrafik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。



香港客運服務 車務營運



總乘客量
超過**18億**人次



周日平均乘客量
552萬人次



重鐵網絡
乘客車程準時程度
超過**99.9%**



目標

我們的使命是提供安全、可靠、便利及環保的集體運輸服務，推動城市前行。港鐵車務營運產生的收入為股東創優增值，並為維修、提升及擴展其世界級鐵路網絡提供資金，讓公司和其服務的社區共同達致可持續增長。

挑戰

公司在不影響安全、服務表現及顧客體驗的大前提下，管理大型資產提升和更新工程，包括進行鐵路資產更新及維修，並加速應用創新科技，將鐵路資產管理提升至更高水平。經濟環境、生活方式及人口結構的變化，可能會影響市民大眾的出行模式。

展望

自防疫措施取消及過境交通恢復以來，乘客量已大致恢復。然而在全球環境不明朗的情況下，乘客量能否持續增長，仍然取決於經濟復甦步伐。

在票價調整機制檢討完成後，港鐵沿用現行直接驅動的方程式，並作出若干新安排，以維持乘客對票價的負擔能力，同時確保港鐵的財務可持續性，讓公司有能力和繼續維修、升級及更新現有鐵路系統，並開展新項目來加強交通聯繫。

同時，隨著公司鐵路資產管理及維修保養制度的全面檢討於2023年6月完成，我們正在落實檢討中所得出的建議。我們亦在加速應用創新科技，包括推行全面的列車及信號系統升級計劃。

展望未來，公司已準備與政府攜手邁進香港運輸基建發展的下一階段，並隨時準備就緒，以「建設無限未來」的理念擴展及提升本地鐵路網絡，並在鐵路車站周邊創建繁榮社區。

策略

過境服務的恢復，使香港與中國內地的交通往來增加，為公司締造有利商機。鑑於疫情過後客流增加，公司亦繼續為乘客推出具吸引力的營銷及推廣活動。同時，我們在業務營運中全面引進智能、可持續發展技術，繼續推進「載·向未來」發展方向。

業務回顧

香港客運服務 — 車務營運

安全

我們一直以安全為首要目標。2023年，重鐵網絡和輕鐵網絡的須呈報事故數目較2022年分別增加48%及14%。這些事故大部分與扶手電梯有關。

年內，扶手電梯安全專責小組推出多項主要針對青少年和長者的措施；尤其是我們新推出的「長者關愛計劃」，以預防及減少長者意外以及推廣安全教育為重點。我們亦開始推出以扶手電梯安全為主題的全新創意宣傳活動，並自2023年4月起增派扶手電梯安全大使。

年內，公司落實多項重要的營運安全措施，包括全面推行列車速度及位置監測系統、在20個輕鐵地點的行人過路處安裝配備矚目黃色閃光帶的智能閃爍護柱、安裝閉路電視來監察月台及軌道安全，以及在荃灣綫及東鐵綫啟用智能隧道。

有關安全表現的進一步資料，請參閱本年報的「十年統計數字」。有關公司安全策略的詳情，請參閱本年報「環境及社會責任」章節(第73頁)。



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

2023年，港鐵鐵路和巴士客運服務錄得18.968億乘客人次，按年增加24.9%。周日平均乘客量上升24.3%至552萬人次。

2023年，本地鐵路服務的總乘客量達15.867億人次，按年增加18.9%。本地鐵路服務的周日平均乘客量上升19.1%至467萬人次。本地鐵路服務的全年乘客量已接近回復至疫情前水平。同時，防疫措施取消及服務恢復後，其他鐵

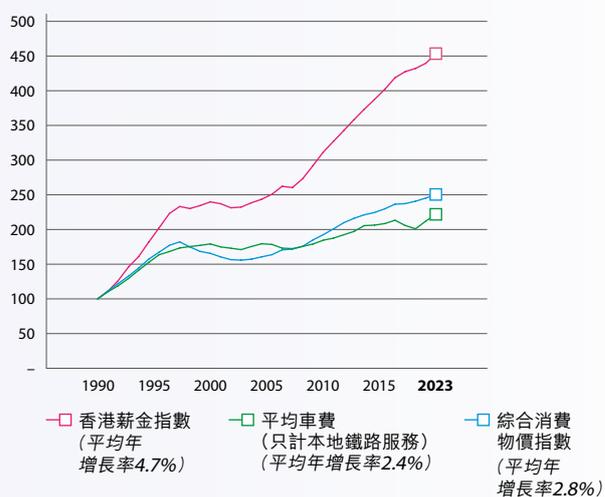
路服務的乘客量大幅回升。2023年，羅湖及落馬洲過境服務先後於1月和2月恢復後，錄得乘客量7,150萬人次。過境服務乘客量持續復原，儘管尚未回復至疫情前水平，我們仍然感到鼓舞。高速鐵路(香港段)服務自1月中旬開始逐步恢復後，加上班次加密及新增站點，年內的乘客量達2,010萬人次，超過2019年疫情前水平。機場快綫的乘客量較2022年大幅上升至1,080萬人次。



本地鐵路服務 — 乘客量及平均車費



車費趨勢



市場佔有率

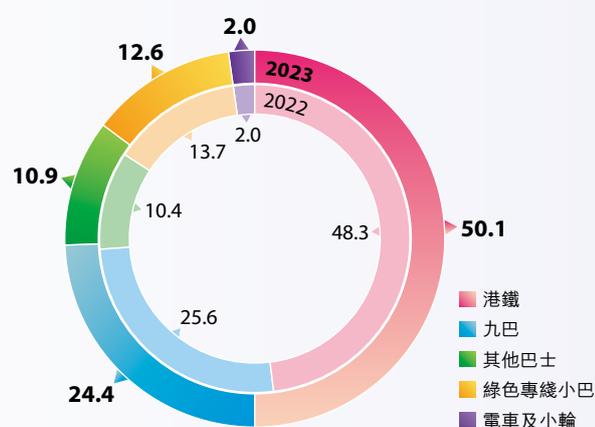
2023年，港鐵在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由2022年的48.3%增加1.8個百分點至50.1%。這主要是來自2022年5月起通車的東鐵綫過海段帶來的新增乘客量，加上防疫措施逐漸取消後，過境服務、高速鐵路(香港段)和機場快綫的乘客量均有所回升，而港鐵在這三項服務所

佔市場比率較其他專營公共交通營運商為高。港鐵在過海交通工具市場的佔有率為72.3%，而2022年為70.1%。

隨著高速鐵路(香港段)和過境服務分階段重開，港鐵於2023年在過境業務的市場佔有率從2022年因服務暫停而為0%回升至53.0%。公司在往返機場交通工具市場的佔有率則由18.2%上升至19.9%。

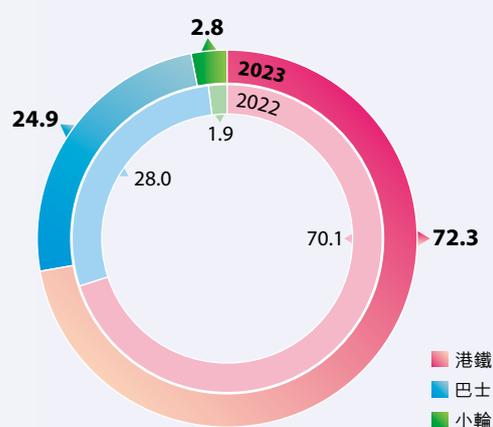
香港主要交通工具市場佔有率

(百分率)



主要過海交通工具市場佔有率

(百分率)



車費調整、推廣及優惠

港鐵與政府已於2023年3月完成票價調整機制檢討，在2023/2024年度至2027/2028年度的五年周期內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。現有的「負擔能力上限」安排(即票價上調幅度不得高於相應年度家庭住戶每月入息中位數的變動幅度)也會保留，以繼續照顧市民的負擔能力。同時，方程式中的「生產力因素」與公司在香港的稅後物業發展利潤掛鈎。經改動後，相應的生產力因素數值將令票價調整幅度降低0.6至0.8個百分點。

經計及特別扣減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%，以支持疫後經濟復甦。此外，港鐵亦優化了服務表現回贈，新增「感謝日」車費半價活動回饋乘客，而港鐵全月通及都會票等優惠亦會延續，惠及中長途乘客。自2023年11月起，港鐵亦將綠色專綫小巴轉乘優惠由每程0.3港元提高至0.5港元。

年內，我們提供免費乘車及舉辦多項宣傳推廣活動，以配合政府推動經濟的努力。為盡力向顧客提供無障礙及可負

擔的服務，我們亦繼續為不同層面的乘客，包括上班族、長者、小童、合資格的學生及殘疾人士提供恆常票價優惠，於2023年提供的優惠約為29億港元。

年內，為支持重開的過境及高速鐵路(香港段)服務以及機場快綫，公司推出多項市場推廣攻勢，包括大型廣告和社交媒體活動、特別車費優惠及獎賞計劃等。為慶祝機場快綫通車25周年，我們亦舉辦一系列推廣活動，包括推出特別贈品及限量版紀念品。

服務表現

港鐵致力以提供安全、準時的鐵路運輸服務為使命。2023年，即使防疫措施解除後乘客量持續增加，港鐵的重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度的表現仍超過99.9%，超越在港鐵營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標中所列明的表現目標。列車按照編定班次行走是衡量實際開出班次相對公司所編定班次的指標。

乘客車程準時程度則指按照原定車程時間五分鐘以內完成的所有乘客車程。

2023年，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供超過179萬及超過92萬列車班次。年內，重鐵網絡錄得七宗延誤，輕鐵網絡則錄得三宗延誤；延誤指由港鐵可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤。港鐵深入檢討所有事故，以防止類似事故重演。

港鐵以確保乘客安全為首要目標。2022年年底發生兩宗事故後，公司隨即委任專家小組，對公司鐵路資產管理及維修保養制度進行全面檢討。檢討工作已於2023年6月完成，公司現正落實專家的建議，包括進行鐵路資產更新及維修，並加速應用創新及科技，將鐵路資產管理提升至更高水平。

港鐵透過定期的意見調查和研究，了解乘客對港鐵服務和票價的滿意程度。有關結果分別在服務質素指數及票價指數中公布。



2023年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
列車按照編定班次行走 (列車服務供應)			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫及南港島綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽¹⁾	不適用	不適用	不適用
- 屯馬綫 ⁽²⁾	98.5%	99.5%	99.9%
- 輕鐵	98.5%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽¹⁾	不適用	不適用	不適用
- 屯馬綫 ⁽²⁾	98.5%	99.0%	99.9%
列車服務準時程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫及南港島綫	98.0%	99.0%	99.7%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽¹⁾	不適用	不適用	不適用
- 屯馬綫 ⁽²⁾	98.0%	99.0%	99.9%
- 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	1,000,000	3,694,324
- 東鐵綫及屯馬綫	不適用	1,000,000	6,044,970
車票可靠程度：乘客使用智能車票多少次才遇到一次車票失誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫及屯馬綫	不適用	18,000	41,328
增值機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	99.8%
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	99.9%
自動售票機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.8%
- 東鐵綫	97.0%	99.0%	99.8%
- 屯馬綫	97.0%	99.0%	99.8%
- 輕鐵	不適用	99.0%	99.8%
出入閘機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	97.0%	99.0%	99.9%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度			
- 東鐵綫	不適用	99.0%	99.9%
扶手電梯可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.8%
- 東鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 屯馬綫	98.5%	99.5%	99.9%
溫度及通風			
- 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏26度或以下	不適用	97.5%	99.9%
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	0
- 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏27度或以下，車站大堂則在攝氏29度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	94.0%	99.8%
清潔程度			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	99.9%
- 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	100%
西北鐵路服務範圍內之巴士服務			
- 按照編定班次行走	不適用	99.0%	99.6%
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	100%
六個工作天內回覆乘客查詢			
	不適用	99.0%	100%

附註：

1 東鐵綫的營運協議目標、顧客服務目標及實際表現結果將於東鐵綫過海段完成首兩年營運後公布。

2 數據反映2023年6月27日至12月31日屯馬綫之實際表現。

服務質素指數	2023	2022
本地鐵路服務及過境服務	70	68 [^]
機場快綫	83*	不適用*
輕鐵	68	66
巴士	78	73
高速鐵路(香港段)	88*	不適用*

票價指數	2023	2022
本地鐵路服務及過境服務	65	64 [^]
機場快綫	74*	不適用*
輕鐵	71	65
巴士	77	74
高速鐵路(香港段)	82*	不適用*

[^] 由於來回羅湖和落馬洲的過境服務在2020年2月初至2023年年初關閉，只計算本地鐵路服務。

* 由於爆發疫情，我們於2020年至2023年上半年暫停進行機場快綫和高速鐵路(香港段)的「顧客心聲」意見調查，其後於2023年下半年恢復進行調查。

港鐵是國際地鐵協會(COMET)的會員之一。該協會參考世界各地的地鐵系統來制定表現基準，旨在提升行業最佳實踐。國際地鐵協會2022年的基準比較將全球40個城市的44個鐵路系統的數據納入評估範圍，結果載於港鐵可持續發展網站的「表現指標」內。

提升顧客體驗

2023年，港鐵繼續推進「載·向未來」的發展方向，包括採用先進科技及創新成果來提供更加安全、高效及便利的服務、營造更佳更趨智能化的顧客體驗，並提升公司業務的可持續發展。

為努力實踐環境目標，我們正在推行多項環保計劃。詳情請參閱本年報「環境及社會責任」一節。

2023年，公司慶祝高鐵通車5周年、機場快綫通車25周年，以及輕鐵通車35周年。其中輕鐵慶祝活動包括輕鐵車廠開放日及將兩部「35周年復刻主題輕鐵」投入服務，以加強與社區之間的聯繫及答謝乘客多年來的支持。2023年12月，我們重新開放港鐵展廊，提供融匯港鐵經典元素的展覽活動、互動遊戲及打卡點。

為乘客增添便利

自2023年10月11日起，高鐵服務新增江門、開平南、陽江、茂名及湛江西一共五個站點。連同現有路綫，乘客可由香港直達內地73個站點。

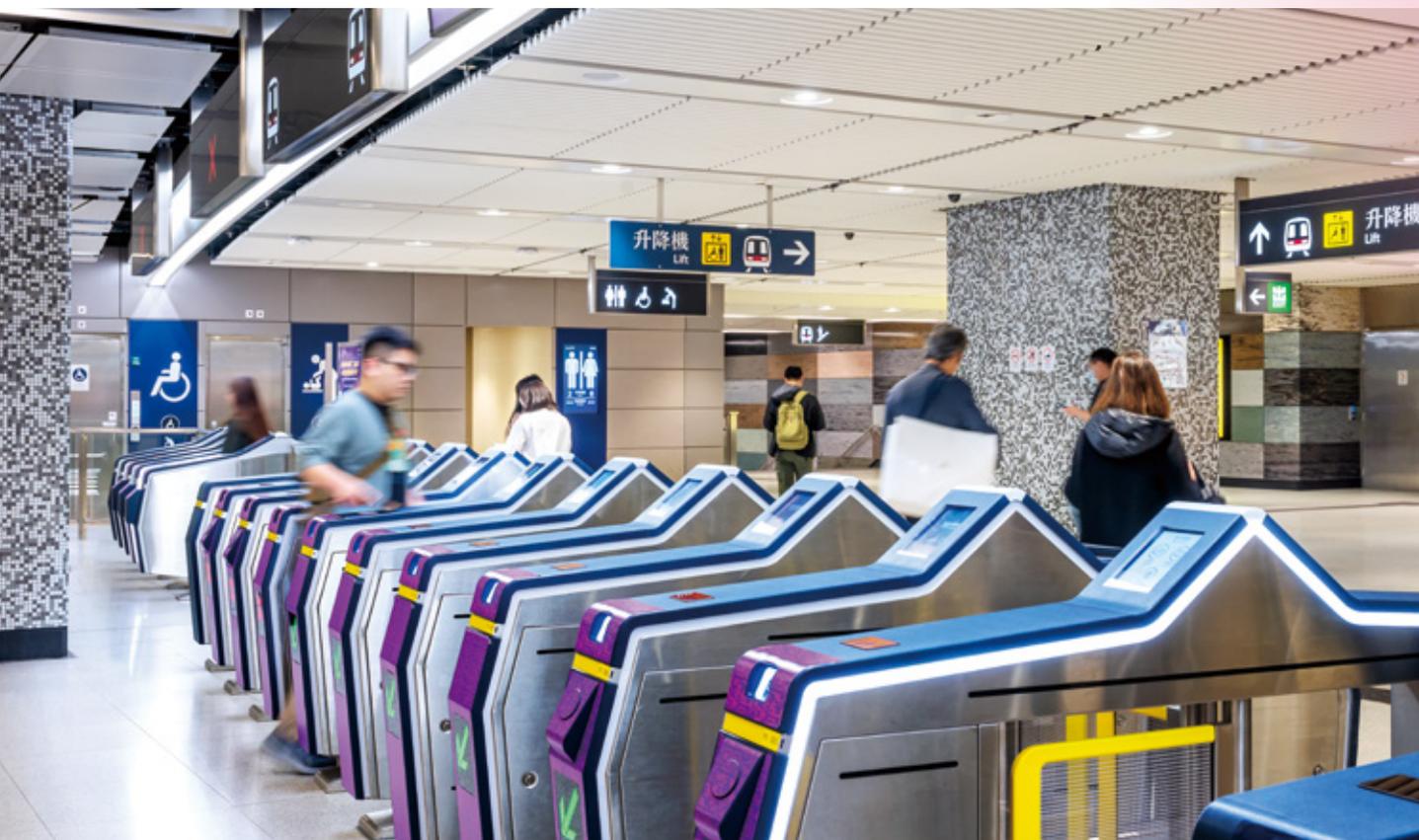
提升自動收費系統

2023年3月，公司斥資13億港元開展資產更新計劃，提升自動收費系統，陸續為全港港鐵站更新共2,400個出入閘機。新款閘機的機身更纖巧，令通道更寬闊，而閘機的軟件能支援更多電子支付方式，方便乘客和旅客選用。此外，我們正在逐步提升港鐵站內客務中心的支付功能，乘客可使用現金、八達通、二維碼電子錢包或信用卡購買「全月通加強版」、「港鐵都會票」和港鐵精品等。

新列車及輕鐵車輛

2023年，我們繼續進行以更舒適的新型列車取代現有列車的計劃，將13列配備SACEM信號系統的全新Q車於觀塘綫投入服務。港鐵已訂購合共93列全新八卡重鐵列車；截至2023年12月31日，其中29列已經運抵香港。





公司亦訂購了40輛全新輕鐵車輛，以更換較舊車輛及擴充車隊。自2023年8月起，所有新輕鐵車輛已投入客運服務。

更換信號系統

年內，我們亦繼續進行將現有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。該項重要的資產更新項目完成後，港鐵的列車服務會有所提升，整體載客量亦會提高，為乘客提供更大便利之餘，並配合我們長遠的營運需要。新CBTC系統經過測試及確認符合相關政府部門的要求後，預計可於2025年至2026年期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。

更換空調系統

我們開展新一輪的更換工程，用更具能源效益的新型號更換31台舊冷卻裝置，完工後預期會令置身車站內的乘客更感舒適，同時節省用電。更換工程預計於2025年完成。

提升車站設施

2023年，我們繼續努力為乘客提供最舒適、最便利的車站環境。為提升車站的舒適感及安全性，我們推出扶手電梯改善計劃，並取得良好進展。我們將斥資逾4.5億港元，於2024年至2028年間翻新港鐵車站內逾100部扶手電梯，另外將斥資逾2.6億港元於2024年至2026年間更換逾30部扶手電梯。我們亦將繼續翻新車站內的公共洗手間，為長者及殘疾人士提供更大便利。有五個車站現已配備智能洗手間管理系統，透過數碼顯示屏為乘客提供有關洗手間使用情況及室內空氣質素的資訊。

自2023年5月起，我們在東鐵綫羅湖/落馬洲至旺角東沿綫展開安裝自動月台閘門計劃。作為計劃的一部分，年內已完成安裝馬場站和落馬洲站的自動月台閘門。我們的團隊正致力於13個車站的35個月台安裝閘門，目標完成日期為2025年。

透過科技提升乘客旅程體驗

智慧出行

港鐵致力推動「載·向未來」的發展方向，採用最新科技及創新趨勢，以提升服務質素及便利度。2023年，公司擴大MTR Mobile應用程式中「Next Train」功能，將其涵蓋整個網絡（迪士尼綫除外），讓乘客更容易規劃行程。我們於4月開始推出電子單張，讓乘客掃描二維碼登入新的迷你網站，即可瀏覽車站資料，更可達致減少浪費紙張的目標。我們與八達通卡有限公司於5月推出「學生身分」個人手機八達通（「學生手機八達通」），讓持有學生八達通的人士將其實體卡轉移至手機八達通，以獲享更數碼化的體驗，這也是手機八達通首次享有港鐵提供的特惠票價。我們亦為「關愛共乘」應用程式推出新功能，包括「無障礙設施資訊」，方便長者使用的簡易版「行程指南」現時更提供有關升降機維修的實時資訊。

智慧營運及維修

我們亦在幕後默默耕耘，確保以最新技術發展更新鐵路營運和維修流程，讓乘客繼續受惠於既安全又迅捷的世界級列車服務。2023年7月，公司在東鐵綫R車上推出「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，並提高列車的可用率和可靠性。我們與阿里巴巴合作開發的雲端人工智能平台「智慧列車計劃」，在2023年10月開始在東鐵綫投入使用，以優化列車里程調節及規劃。我們亦繼續在港鐵網絡的列車上和車廠內安裝由人工智能驅動的SACEM遠程監控及警報檢測系統，有助實時分析營運狀況及預防潛在的服務問題。

港鐵是香港首批率先體驗Microsoft 365 Copilot系統的企業之一，我們利用當中多元化的人工智能方案來優化營運、顧客服務以至內部工作流程。

隨著人工智能技術的進步，我們在車站月台上引入影像分析技術，用於偵測乘客是否在黃綫外和路軌上站立或行走，以便工作人員能迅速作出行動，保障乘客安全。2023年，此技術已在東鐵綫（旺角東站至羅湖/落馬洲站）上採用，於年內亦在特定輕鐵月台上進行第一輪測試，預計可在2024年逐步投入服務。

2023年6月4日，港鐵在巴塞隆拿舉行的國際公共交通聯合會（UITP）全球公共交通高峰會上榮獲備受業界尊崇的UITP大獎，該兩年一度的高峰會匯聚全球公共運輸機構、營運商及行業供應商，是首屈一指的業界盛事。公司應用創新科技改善顧客體驗、創造共融的乘車體驗及加入可持續和節能措施而推出的「載·向未來 — 智慧出行及共融企劃」，榮獲科技創新組別大獎雙得主之一。



香港客運服務 車站商務



車站商店達
1,569間
總面積達70,503平方米



42,484個
廣告點



79個車站提供
5G服務



目標

港鐵致力透過鐵路網絡提供優質零售、廣告及電訊服務，為顧客、商業夥伴及股東創優增值。

挑戰

車站零售

隨著香港經濟在疫情後邁向復甦，我們的車站零售業務仍受新訂租金下跌所影響。

廣告業務

儘管市場受惠於經濟復甦，但廣告商對開支仍然抱持審慎態度。

電訊業務

顧客對港鐵網絡內能享有更快的連線速度及更廣闊的覆蓋範圍的需求日益增加，令公司對進行電訊基建升級工程更感迫切。

展望

防疫措施於2022年年底及2023年年初解除後，香港經濟全面邁向復甦，但本地零售業仍需一段時間才能恢復至疫情前的水平。港鐵的車站零售業務繼續面對挑戰，主要由於續租和新租戶的租金下跌。然而，過境車站重開令免稅店業務重啟，亦使相關租金收入自疫情後首次恢復。免稅店業務的表現將受到在市道低迷時續訂的租約影響，同時亦要視乎客流和銷售額。雖然廣告市場亦開始好轉，但經濟環境的變化及其對消費情緒和支出的影響，極易對我們的廣告業務造成衝擊。

短期內，我們將繼續檢討租約條款，確保公司優化租金收入，同時協助租戶業務復甦。我們將不斷評估及優化零售組合，確保切合潮流和顧客需求。我們亦將透過廣受歡迎的MTR Mobile應用程式及「MTR分」獎賞計劃推出有效的促銷活動，為車站商店及有關業務帶來支持。同時，我們一如既往，重視數碼科技對制定廣告及電訊服務計劃所發揮的關鍵作用。

策略

車站零售

年內，公司透過MTR Mobile應用程式及「MTR分」獎賞計劃推出具吸引力的推廣活動，再次為車站零售店帶來客流。我們定期檢視租戶組合，以帶動租金收入並確保零售服務與時俱進。

廣告業務

面對仍然審慎的市場氣氛，港鐵為刺激銷情而繼續推出具競爭力的銷售方案，同時為營銷人員制定針對目標受眾的創新推廣計劃。

電訊業務

公司在計劃新商業電訊網絡方面取得進展，能為顧客提供更多5G服務和更快速的流動通訊服務。

香港車站商務收入

(百萬港元)



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，主要來自免稅店業務隨著過境車站於2023年年初重開所獲得的租金收入。

車站零售

隨著過境車站於2023年年初重開，重啟免稅店業務後取得租金收入，令2023年的車站零售租金收入相應增加122.1%至34.29億港元。然而，車站零售租金收入繼續受到新訂租金下跌的影響。年內，我們檢視了租戶組合並引入快閃店，以提高租金收入及令商戶種類更為豐富。車站商店新訂租金跌幅為6.9%，平均出租率為97.3%。

2023年，我們透過MTR Mobile應用程式、「MTR分」獎賞計劃和印花賞計劃推出各種促銷活動。4月，在政府推出最新一輪的消費券計劃之時，我們與八達通應用程式合作推出「即搶快閃現金券」獎賞活動，向乘客派發港鐵車站商店的電子優惠券。12月，我們響應政府對刺激本土消費的號召，推出新一輪「即搶快閃現金券」活動及大額消費購物獎勵計劃。我們亦推出主題宣傳活動「MTR SHOPS 站站發掘驚喜」，透過本地藝人提升港鐵車站商店的品牌知名度。

2023年12月，公司推出「MTR Shops 環保減塑運動」，務使車站的外賣餐飲店減少使用一次性的塑料餐具。為此，我們鼓勵餐飲業租戶簽署「環保約章」，同時推出「香港站





可重用餐盒計劃」，在香港站安裝自助機，方便公眾借用及歸還可重用餐盒。

截至2023年12月31日，按出租面積計算，約31%車站商店(包括免稅店)的租約於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，按出租面積計算，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%，以及其他類別約佔18%。

截至2023年12月31日，港鐵的車站商店數目達1,569間，總面積為70,503平方米，較2022年12月31日分別淨增加一間及1,838平方米可出租面積，主要由於東涌站、羅湖站及香港西九龍站有新商店開業。

截至2023年12月31日，我們透過「非政府機構及社會企業支援計劃」以象徵式收費租出11間車站商店。

電訊業務

2023年，廣告收入增加17.3%至9.81億港元，主要由於香港過境口岸於年初全面重開後，訪港中國內地遊客增加，而過境車站的廣告支出亦有所上升。

截至2023年12月31日，車站及列車內的廣告點總數減少至42,484個，主要由於新Q車內的廣告點數量減少，以及廣告牌改造。我們貫徹以科技創新推動業務增長的承諾，在沙田站首次推出帶3D效果的L型電子顯示屏，並在金鐘站及香港站推出帶有全息風扇和電子屏的3D廣告顯示屏。我們亦在香港站、鑽石山站和中環站推出三個全新數碼區，並在觀塘綫沿綫推出全新的數碼網絡。同時，為滿足市場需求並擴大市場佔有率，我們繼續制定具競爭力的廣告方案，包括為廣告商提供靈活展示方案、動態內容，以及針對目標受眾的創新產品。

2023年，港鐵向79家非牟利組織提供免費廣告位。

電訊業務

2023年，港鐵電訊業務收入減少2.1%至6.03億港元。截至2023年12月31日，5G服務已覆蓋79個車站。7月，我們批出一個新商業電訊系統的標書，新系統覆蓋24個車站，可支援更多5G服務，並加快數據傳輸速度。同時，截至2023年12月31日，我們位於將軍澳的數據服務中心約有80%的容量已被預訂。我們會繼續探索在其他地點開設更多數據中心的機遇。



香港物業業務



14個項目會為市場提供
約**14,000**個
可供出售住宅單位



投資物業組合包括
16個商場



管理超過
121,000個
住宅單位

目標

港鐵透過物業業務致力發展、管理和租賃鐵路網絡沿綫的優質住宅及商業項目，創造繁榮的綜合社區，同時為股東帶來收入和創造價值。

挑戰

物業租賃

經濟環境、零售市況及旅遊業仍處於疫後復甦階段，新訂租金下跌的情況仍在持續。

物業管理

法例的改變，包括發牌、安全和維修，繼續對物業管理服務帶來挑戰。

物業發展

在回顧年度內，經濟前景不明朗及高利率水平對市場情緒產生影響。

策略

物業租賃

為增加商場人流及刺激消費，港鐵繼續制定營銷和市場推廣活動。年內，公司檢視零售組合，確保配合當前的趨勢和顧客需求。

物業管理

我們致力維持世界級的物業管理標準，落實多項環保措施以達致公司的環境和可持續發展目標，以及持續評估營運效益以實現審慎的成本管理。

物業發展

港鐵繼續推動住宅單位銷售及探索現有和未來鐵路沿綫新物業發展機遇。我們繼續著重在預算內準時交付優質的項目。

展望

隨著防疫措施解除以及國際旅遊和過境通道重開，商場人流和零售消費仍正在逐步復甦。為吸引人流，我們會繼續透過 MTR Mobile 應用程式及「MTR 分」獎賞計劃，推出策略性的市場推廣及數碼宣傳活動。我們亦會繼續檢視租戶組合，確保符合消費者的期望。

物業招標方面，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申請預售樓花同意書。視乎施工及銷售進度，我們亦預期在 2024 年會為「海盈山」（「港島南岸」第四期）、「港島南岸」第五期、何文田站第一期及「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。



物業租賃

2023年的物業租賃業務收入按年增加6.0%至47.95億港元，主要由於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」，但收入增幅因新訂租金下跌而被部分抵銷。

年內，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。

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%。

截至年底，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業的應佔份額包括316,342平方米的零售物業、39,451平方米的寫字樓，以及19,206平方米的其他用途物業。

為了吸引人流光顧港鐵商場，並協助租戶在疫情過後復原，我們於年內舉辦多項推廣活動、宣傳及策略性營銷計劃。其中包括為響應政府的「開心香港」活動而舉辦的一連串音樂表演及特色主題活動「Happy Music Festival」、送出總值逾2,000萬港元購物券的「開心購物賞」— Click即搶活動，以及在6月和7月推出的MTR Mobile「一拍有獎」抽獎活動，獎品包括港鐵商場購物券。我們亦繼續與租戶合辦宣傳活動，同時推廣我們廣受歡迎的「MTR分」獎賞計劃。

2023年7月，位於大圍站的全新商場「圍方」開張試業。「圍方」匯聚約150家商戶，為社區提供餐飲、娛樂及其他服務。商場亦設有逾50,000平方呎的室外綠化休憩空間，另設有全香港最大的室內單車停車場，更於商場不同位置加入藝術裝置。

香港的投資物業組合(於2023年12月31日)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司收益權
九龍九龍灣德福廣場一期	商場	39,331	-	100%
	停車場	-	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期七至八樓	商場	2,397	-	100%
九龍九龍灣德福廣場二期三至六樓	商場	18,253	-	100%
	停車場	-	136	100%
新界荃灣綠楊坊	商場	11,143	-	100%
	停車場	-	651	100%
香港杏花邨杏花新城	商場	15,484	-	100%
	街市	1,216	-	100%
	幼稚園	2,497	-	100%
	停車場	-	415	100%
青衣青衣城1期	商場	28,597	-	100%
	幼稚園	920	-	100%
	停車場	-	220	100%
	電單車停車場	-	50	100%
青衣青衣城2期	商場	6,448	-	100%
	停車場	-	65	100%
	電單車停車場	-	21	100%
坑口連理街	商場	2,629	-	100%
	停車場	-	16	100%
	電單車停車場	-	1	100%
將軍澳PopCorn 2	商場	8,456	-	100%
	停車場	-	50	100%
將軍澳PopCorn 1	商場	12,174	-	50%
	停車場	-	115	50%
	電單車停車場	-	16	50%
九龍彌敦道三百零八號地下	舖位	70	-	100%
九龍彌敦道七百八十三號地下	舖位	36	-	100%
新界葵涌新葵芳花園	幼稚園	540	-	100%
	停車場	-	126	100%
香港中環國際金融中心				
- 國際金融中心二期	寫字樓	39,451	-	100%
- 國際金融中心一期及二期	停車場	-	1,308	51%
香港鰂魚涌康怡花園停車場大廈第一期	停車場	-	292	100%
香港夏慤道十八號海富中心天台廣告板	廣告板	-	-	100%
香港夏慤道十八號海富中心一樓商場舖位十個	舖位	286	-	50%
九龍大角咀奧海城一期	室內運動場	13,512	-	100%
九龍大角咀奧海城二期	舖位	1,096	-	100%
九龍彩虹清水灣道八號彩虹泊車轉乘公眾停車場	停車場	-	54	100%
	電單車停車場	-	10	100%
	泊車轉乘港鐵車位	-	450	100%
九龍柯士甸道西一號圓方	商場	45,510	-	81%
	停車場	-	898	81%
九龍柯士甸道西一號過境巴士總站	過境巴士總站	5,113	-	100%
九龍柯士甸道西一號幼稚園	幼稚園	1,045	-	81%
火炭駿景廣場	商場	7,720	-	100%
	停車場	-	67	100%
火炭駿景園	住宅	2,356	-	100%
	停車場	-	20	100%
屯門海趣坊	商場	6,192	-	100%
	停車場	-	32	100%
屯門新屯門商場	商場	9,022	-	100%
	停車場	-	421	100%
屯門恒福商場	商場	1,924	-	100%
	停車場	-	22	100%
沙田連城廣場零售樓層及1至6樓	商場	12,154	-	100%
將軍澳日出康城首都	舖位	391	-	100%
	長者護理中心	2,571	-	100%

業務回顧

香港物業業務

香港的投資物業組合(於2023年12月31日)(續)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司收益權
將軍澳日出康城領都	幼稚園	800	-	100%
	停車場	-	2	100%
沙田車公廟路八號溱岸8號	舖位	154	-	100%
	幼稚園	708	-	100%
	停車場	-	5	100%
將軍澳日出康城緻藍天	幼稚園	985	-	100%
將軍澳The LOHAS康城	商場	27,804	-	100%
	幼稚園	1,141	-	100%
	停車場	-	333	100%
	電單車停車場	-	33	100%
將軍澳日出康城MONTARA	停車場	-	162	100%
將軍澳日出康城SEA TO SKY	停車場	-	52	100%
將軍澳日出康城MARINI	幼稚園	729	-	100%
	停車場	-	103	100%
沙田車公廟路十八號圍方	商場	33,325	-	100%
	停車場	-	390	100%
	電單車停車場	-	39	100%
黃竹坑 THE SOUTHSIDE	商場	25,944	-	100%
	停車場	-	235	100%
	電單車停車場	-	12	100%

除下列物業之外，所有公司及其附屬公司的物業批地租約均超過50年：

- 德福廣場一、二期、綠楊坊、青衣城1、2期、新葵芳花園、國際金融中心、奧海城、圓方、位於柯士甸道西一號的過境巴士總站及幼稚園、駿景廣場、駿景園、海趣坊、新屯門商場及恒福商場的批地租約期限至2047年6月30日
- 彩虹泊車轉乘公眾停車場的批地租約期限至2051年11月11日
- 連理街的批地租約期限至2052年10月21日
- PopCorn 2的批地租約期限至2052年3月27日
- 日出康城的批地租約期限至2052年5月15日
- 連城廣場的批地租約期限至2057年12月1日
- 溱岸8號的舖位及幼稚園的批地租約期限至2058年7月21日

待售物業(於2023年12月31日)

地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	公司收益權
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	6,026*	-	40%
	停車場	-	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	-	117	40%
九龍柯士甸道西一號凱旋門	住宅	420**	-	1%
	停車場	-	12	1%
九龍深旺道八號君匯港	幼稚園	1,299	-	50%
將軍澳坑口培成路十五號蔚藍灣畔	電單車停車場	-	4	71%
將軍澳唐俊街九號君傲灣	電單車停車場	-	24	70%
將軍澳日出康城晉海及晉海II	住宅	700**	-	20.1%
	停車場	-	95	20.1%
將軍澳日出康城MALIBU	住宅	-	-	47%
	停車場	-	27	47%
將軍澳日出康城LP6	住宅	-	-	63.3%
	停車場	-	180	63.3%
	電單車停車場	-	-	63.3%
將軍澳日出康城MARINI、GRAND MARINI及OCEAN MARINI	住宅	150**	-	38%
將軍澳日出康城LP10	住宅	12,519**	-	20%
	停車場	-	84	20%
	電單車停車場	-	-	20%
沙田樂景街二十八號御龍山	零售	2,000	-	55%
	停車場	-	9	55%
	電單車停車場	-	5	55%
沙田美田路一號名城	停車場	-	69	100%
沙田西沙路五百九十九號銀湖·天峰	停車場	-	2	92.88%
沙田車公廟路八號溱岸8號	停車場	-	2	87%
沙田車公廟路十八號柏傲莊I	住宅	925**	-	68.3%
	停車場	-	85	68.3%
	電單車停車場	-	15	68.3%
沙田車公廟路十八號柏傲莊II	住宅	765**	-	68.3%
	停車場	-	206	68.3%
	電單車停車場	-	24	68.3%

* 可出租樓面面積

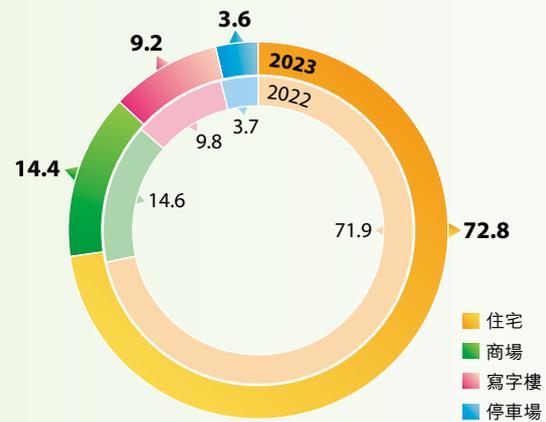
** 實用面積

香港投資物業



香港物業管理收入分佈

(百分率)



位於黃竹坑的新商場「THE SOUTHSIDE」已於2023年12月展開首階段試業。首階段率先開業的商戶約有30間，集中於商場五層商舖樓層的其中一層，佔總樓面面積約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。

2023年，我們繼續於旗下的商業物業推出新措施及服務，以減低碳足跡、減少廢物並改善我們在可持續發展方面的整體表現。有關詳情，請參閱本年報「環境及社會責任」章節及公司的《2023年可持續發展報告》。

物業管理

香港物業管理業務收入為2.84億港元，較2022年增加11.8%。截至2023年12月31日，港鐵在香港管理的住宅單位總數逾121,000個，而管理的辦公室及商用面積逾920,000平方米。



物業發展

2023年，香港物業發展錄得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。

預售及銷售活動

面對經濟前景不明朗及加息，公司於2023年的物業發展業務表現平穩。

截至2023年12月31日，「晉環」（「港島南岸」第一期）及「揚海」（「港島南岸」第二期）已分別售出79%和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）繼續進行預售。截至2023年12月31日，已分別售出79%、24%及26%的單位。

「瑜一」（何文田站第二期）第IA期、IB期和IC期分別於5月、3月和4月陸續推出預售，截至2023年12月31日已分別售出17%、98%和85%的單位。「海盈山」（「港島南岸」第四期）



第4A期已於7月推出預售，截至2023年12月31日已售出12%的單位。「YOHO WEST」(天榮站第一期)已於11月推出預售，截至2023年12月31日已售出78%的單位。我們亦分別於2023年8月、2023年11月、2023年12月及2024年1月取得「日出康城」第十二期(第12A期和12B期)、何文田站第一期(第IIA期和IIB期)、「港島南岸」第三期(第3B期和3C期)以及「日出康城」第十二期(第12C期)的預售樓花同意書。

西鐵物業方面，由港鐵擔任九廣鐵路公司相關附屬公司代理人的「匯璽」發展項目(南昌站)繼續進行銷售。「The YOHO Hub」第一期(元朗站)截至2023年12月31日已售出43%的單位。我們亦已取得「The YOHO Hub」第二期的預售樓花同意書。「柏瓏I」及「柏瓏II」(錦上路站第一期)繼續進行預售，截至2023年12月31日已分別售出99%及82%的單位。我們亦已取得「柏瓏III」的預售樓花同意書。

物業招標

東涌東站第一期項目於2023年11月未有接獲任何標書。公司於2023年2月就小蠔灣項目第一期共收到三份標書，但由於未有標書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。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。同時，公司將繼續探索鐵路沿綫的發展機遇，並按計劃進展對相關項目進行招標。

未來發展

截至2023年12月31日，公司有14個住宅物業項目正處於發展階段，預計將在中短期內為市場提供可供出售單位約14,000個。

小蠔灣項目毗鄰未來的小蠔灣站，將分階段發展，提供約10,720個私營住宅單位。視乎市場情況及招標進度，預計首批住戶將於2030年入伙。

為配合採用「鐵路加物業」經營模式來提升股東價值，建設及提升香港社區的宗旨，我們將繼續探討現有網絡及未來鐵路沿綫車站及相關鐵路設施的發展潛力，例如北環綫。屯門南延綫方面，位於第16區的項目地塊已於2023年5月改劃作混合用途發展項目。政府目前正就東鐵綫古洞站的物業發展項目地塊進行收回土地程序。

公司歡迎行政長官發表《2023年施政報告》，並已獲政府邀請進行初步研究並提交方案，重新規劃及發展紅磡站及周邊鐵路設施用地，以及紅磡體育館以南的臨海及碼頭設施用地，以釋放該地區的商业和住宅發展潛力，締造活力海濱及改善行人環境以加強連繫。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。



已批出及於年內落成之物業發展項目

地點	發展商	類別	總樓面面積 (平方米)	批出日期	預計落成日期
何文田站					
第一期	鷹君集團	住宅	69,000	2016年12月	2024年分期落成
瑜一	華懋集團	住宅	59,400	2018年10月	2024年分期落成
康城站					
凱柏峰	信和置業有限公司、 嘉華國際集團有限公司和 招商局置地有限公司	住宅	88,858	2019年4月	2024年分期落成
第十二期	會德豐有限公司	住宅	89,290	2020年2月	2026年
第十三期	信和置業有限公司、嘉里建設有限公司、 嘉華國際集團有限公司和 招商局置地有限公司	住宅	143,694	2020年10月	2026年
大圍站					
柏傲莊	新世界發展有限公司	住宅	190,480	2014年10月	第一及二期於 2022年落成 第三期待定 2022年落成
		商場	60,620*		
天榮站					
天榮	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	91,051 205	2015年2月	2024年至2025年 分期落成
黃竹坑站(港島南岸)					
第三期	長江實業集團有限公司	住宅 商場	92,900 47,000	2018年8月	2025年 2023年落成
海盈山	嘉里建設有限公司、太古地產有限公司和 信和置業有限公司	住宅	59,300	2019年10月	2024年分期落成
第五期	新世界發展有限公司、Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、 資本策略地產有限公司和麗新發展有限公司	住宅	59,100	2021年1月	2026年
第六期	會德豐地產有限公司	住宅	46,800	2021年4月	2028年
油塘通風樓					
油塘通風樓	信和置業有限公司和資本策略地產有限公司	住宅	30,225	2018年5月	2026年
百勝角通風樓					
百勝角通風樓	新世界發展有限公司和招商局置地有限公司	住宅	27,006	2022年4月	2031年
東涌牽引配電站					
東涌牽引配電站	華懋集團	住宅	87,288	2022年7月	2031年
錦上路站#					
柏瓏	信和置業有限公司、中國海外發展有限公司 和嘉華國際集團有限公司	住宅	114,896	2017年5月	2024年至2025年 分期落成
元朗站#					
The YOHO Hub	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	126,455 11,535^	2015年8月	2022年至2023年 分期落成

作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

* 不包括單車停放處及通道

^ 包括24小時行人通道及有蓋圍景廣場

待批出之物業發展項目⁽¹⁾

地點	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
小蠔灣	住宅 商場 幼稚園	826,000 30,000 4,500	2024年 – 2036年	2030年 – 2042年
東涌東站 ⁽²⁾	混合用途	628,400	2024年 – 2026年	2030年 – 2034年
屯門第16區站 ⁽²⁾	混合用途	397,700	尚待確定	尚待確定
古洞站 ⁽²⁾	混合用途	303,300	尚待確定	尚待確定

附註：

- 1 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展組合。
- 2 物業發展組合尚待確定批地條款及相關法定程序。

西鐵物業發展計劃

公司擔任西鐵物業發展項目的代理。

車站/地塊	土地面積 (公頃)	實際/預計批出日期		實際/預計落成日期	
		實際/預計批出日期	實際/預計落成日期	實際/預計落成日期	實際/預計落成日期
已批出物業發展項目					
屯門	2.65	2006年8月	2012年 – 2014年分期落成		
荃灣西(七區)	2.37	2008年9月		2014年	
南昌	6.18	2011年10月	2017年 – 2019年分期落成		
朗屏(北)	0.99	2012年10月		2017年	
荃灣西(五區)城畔	1.34	2012年1月		2018年	
荃灣西(五區)灣畔	4.29	2012年8月		2018年	
荃灣西(六區)	1.38	2013年1月		2018年	
朗屏(南)	0.84	2013年6月		2019年	
元朗	3.91	2015年8月	2022年 – 2023年分期落成		
錦上路第一期	4.17	2017年5月	2024年 – 2025年分期落成		
	28.12				
待批出物業發展項目					
錦上路第二期	約5.17	2024年 – 2025年		2031年 – 2032年	
八鄉維修中心	約23.56	尚待確定		尚待確定	
	28.73				
總數	56.85				



香港網絡拓展



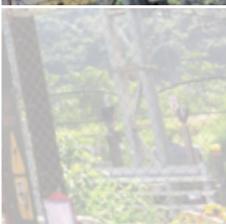
東涌綫延綫、屯門南延綫、東鐵綫古洞站及小蠔灣站建造工程已經展開



北環綫主綫及洪水橋站的相關方案已刊憲



繼續推進
《鐵路發展策略2014》
中的項目和
《香港主要運輸
基建發展藍圖》
中建議的策略性鐵路項目



目標

我們致力設計及建設新鐵路項目，為乘客提供安全、可靠、實惠、便利及低碳的集體運輸服務、支持本地社區的經濟發展，並確保作為策略性增長支柱之一的「香港核心業務」的成功發展。

挑戰

公司正全力推進《鐵路發展策略 2014》中建議的多個重要項目，以及政府《香港主要運輸基建發展藍圖》的其他策略性鐵路項目。

除了在香港建造業勞動力的供應上面對挑戰外，各個新鐵路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。

策略

我們承諾「建設無限未來」，努力提供世界級的鐵路網絡，以支持社區當前及未來的需求。為此，我們採用最新科技，融合綠色思維及創新技術，並達到或超越全球認可的項目設計、建造和管理標準。

展望

香港鐵路發展正進入精彩無限的新時代。作為《鐵路發展策略 2014》下的重要項目，東涌綫延綫、屯門南延綫及東鐵綫古洞站的建造工程已經展開。為連接各社區及加強香港與大灣區的聯繫，政府與港鐵共同探討《鐵路發展策略 2014》以及《香港主要運輸基建發展藍圖》下其他多個規劃中的項目，我們預計更多鐵路基建項目將很快進入後期階段。

業務回顧

香港網絡拓展

2023年，我們簽署了東涌綫延綫、屯門南延綫及東鐵綫古洞站的項目協議，而《鐵路發展策略2014》下多個令人振奮的項目已開始動工，以拓展和優化香港鐵路網絡。我們亦繼續推進行政長官《2023年施政報告》和《香港主要運輸基建發展藍圖》中建議的策略性鐵路項目。

2023年上半年，我們已就營運協議完成與政府的周期檢討。除觸及多項表現基準外，同時亦檢視了未來鐵路項目的地價安排條款。參照已商定的小蠔灣及東涌綫延綫項目的修訂安排，即地價評定基準為該發展用地在計入（而並非撇除）鐵路的存在因素後的市值減去若干協定的下調金額。修訂後的營運協議訂明除非政府及公司另行協商，未來將繼續沿用此安排，並考慮到營運協議中表示公司在承擔新項目時將仍需要取得合適的商業回報率。

發展中項目

東涌綫延綫

2023年2月，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，該項目是香港未來鐵路運輸基建藍圖《鐵路發展策略2014》的重要一環。完工後，東涌綫延綫項目將為東涌東新填海區及東涌西兩個新市鎮提供鐵路服務，提升北大嶼山的交通聯繫，並支持可持續的長期人口和經濟增長。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，為工程項目提供資金。

動工典禮已於2023年5月舉行，此後公司批出了兩份大型土木工程合約。東涌綫延綫預計於2029年竣工。公司亦會建造機場鐵路掉頭隧道延展段，目標是於2025年動工，並於2032年落成。





屯門南延綫

2023年9月，公司就屯門南延綫的融資、設計、建造、營運及維修與政府簽訂項目協議。項目包括經高架橋將屯馬綫由屯門站向南海面延伸約2.4公里以及建造兩個新車站，

包括位於第16區的中途站，和位於屯門碼頭附近的新終點站屯門南站。該項目的啟動儀式已於2023年10月舉行，目標是於2030年竣工。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，為工程項目提供資金。

業務回顧
香港網絡拓展

	車站數目	總長度 (公里)	項目融資	動工年份	預計 通車年份
 東涌綫 延綫	2 (東涌東站及 東涌西站)	約2.5公里	鐵路加物業	2023	2029
 屯門南 延綫	2 (第16區站及 屯門南站)	約2.4公里	鐵路加物業	2023	2030
 東鐵綫 古洞站	1	-	鐵路加物業	2023	2027
 小蠔灣站	1	-	鐵路加物業	2023	2030

東鐵綫古洞站

2023年9月，公司亦就東鐵綫古洞站的融資、設計、建造、營運及維修與政府簽訂項目協議，該新車站將建於東鐵綫落馬洲站與上水站之間，位處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。古洞站落成後，將成為港鐵網絡中第100個車站。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，為工程項目提供資金。

小蠔灣站

2022年9月，港鐵就新小蠔灣站的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議，該新車站將位於欣澳站與東涌站之間的小蠔灣。項目已於2023年12月動工，預計於2030年竣工。小蠔灣站預期將提升北大嶼山的交通聯繫，同時滿足日後小蠔灣居民的需求。

《鐵路發展策略2014》下的其他新鐵路項目

2023年，港鐵亦繼續推進《鐵路發展策略2014》下的其他多個重要項目。北環綫主綫鐵路方案已於10月按《鐵路條例》刊憲。我們正全力配合及履行開展工程前的法定程序，目標於2025年動工及於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。洪水橋站鐵路方案已於2023年2月刊憲。該新車站將設於屯馬綫天水圍站與兆康站之間，目前正處於詳細規劃和設計階段。

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。

另外，我們將繼續留意《香港主要運輸基建發展藍圖》中提及的南港島綫西段的進展情況，並盡力作出相應配合。《香港主要運輸基建發展藍圖》指出，政府預期直至2046年仍沒有迫切性推展北港島綫項目。我們會繼續與政府合作應對與北港島綫項目有關的挑戰。

構建未來香港鐵路網絡

港鐵歡迎行政長官發表的《2023年施政報告》和《香港主要運輸基建發展藍圖》，當中建議進一步拓展香港鐵路網絡以及加快長遠的土地發展。「三條鐵路」的優化方案包括中鐵綫於荃灣東北部、葵涌東北部及荃景圍設置三個中途站，方便轉乘荃灣綫；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；及進行兩個新鐵路項目，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」。公司亦正就東鐵綫上擬建的新白石角車站進行有關建造工程的研究工作，同時密切留意施政報告內提到的東九龍、啟德、洪水橋及廈村等地區擬建的智慧綠色集體運輸項目的進展情況，並作出相應配合。

一如既往，港鐵將運用其在鐵路建設及營運方面的專長，為香港的可持續發展及政府以鐵路作為公共運輸系統骨幹的策略提供支持。



中國內地及國際業務



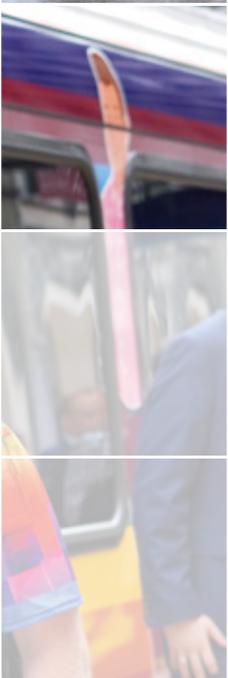
2023年在4個國家
營運 **12**個
鐵路服務



香港以外地區
鐵路業務總載客量
23.7億人次



香港以外地區
營運鐵路綫總長度
3,339公里



目標

港鐵利用本身在營運安全、可靠、低碳鐵路運輸服務的專長，透過中國內地及國際業務，拓展香港以外的主要市場，藉此開拓多元化的收入來源、作為核心增長支柱，以及在國際市場上推廣港鐵品牌。

挑戰

年內，公司在中國內地及國際市場上繼續面對不同投資模式的相關挑戰、市場競爭加劇，及其他影響財務表現的外在因素。

展望

隨著疫情相關措施及限制的解除，中國內地、歐洲及澳洲服務的乘客量預計將持續改善。然而，我們從中受惠的程度仍然主要取決於個別的營運合約。與此同時，我們將繼續在香港以外地區尋求TOD及公私合營機遇，以增廣收入來源，同時協助公司在國際建立港鐵品牌。

策略

為進一步擴展香港以外地區的業務，我們繼續在中國內地、大灣區及國際市場上探索以鐵路交通為導向(「TOD」)的發展新機遇，以及資產更新、維修和基建發展的公私合營機遇。公司會一如既往，在全球各地履行現有合約並提供卓越服務。

業務回顧

中國內地及國際業務

港鐵在中國內地、澳門、歐洲及澳洲從事建造、營運和維修世界級的鐵路網絡。2023年，公司及其附屬公司、聯營公司和合營公司在香港以外的總載客量約為23.7億人次，周日平均乘客量約為720萬人次。公司亦參與中國內地多項住宅及商用物業的發展及租賃。

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，以及北京地鐵十七號綫南段和北段。上述鐵路綫於2023年維持穩定服務，列車服務準時程度平均為99.9%。隨著疫情消退，乘客量較2022年有所增加。

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3.36億人次，而周日平均乘客量為998,000人次，按年分別增加58%和48%。

北京地鐵十四號綫

北京地鐵十四號綫錄得乘客量約為2.54億人次，周日平均乘客量約為797,000人次，按年分別增加56%和49%。

北京地鐵十六號綫

北京地鐵十六號綫二里溝站於3月通車。設有兩個車站，並連接首三期的餘下路段及新的蘇州街站已於2023年12月投入服務，標誌著全長48.9公里的北京地鐵十六號綫全綫通車，該綫是北京市地鐵網絡中貫通北京南北主要開發區的骨幹路綫。2023年，北京地鐵十六號綫北段、中段和南段錄得的總乘客量約為8,000萬人次，周日平均乘客量為252,000人次。

北京地鐵十七號綫

繼北京地鐵十七號綫南段於2021年12月通車後，全長24.9公里、設有九個車站的新路段北京地鐵十七號綫北段已於2023年12月通車，實現了北京未來科學城與多個大型住宅區和商業區的連通。餘下路段仍處於施工階段。2023年，北京地鐵十七號綫南段錄得乘客量約為2,000萬人次，周日平均乘客量為63,000人次。





深圳

深圳地鐵四號綫

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。2023年，深圳地鐵四號綫維持穩定服務，列車服務準時度高於99.9%。乘客量按年增加43%至2.13億人次，而周日平均乘客量為596,000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。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，而低乘客量亦較預計將會維持一段較長時間，因此公司已於2022年上半年就深圳地鐵四號綫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

深圳地鐵十三號綫仍在按計劃施工，所有主要合約亦已批出。

杭州

杭州地鐵一號綫及其延伸段

杭州地鐵一號綫、下沙延伸段及機場延伸段於2023年保持穩定營運，列車服務準時程度高於99.9%。這些路綫的乘客量按年增加40%至3.09億人次，而周日平均乘客量為850,000人次。

如以往的報告所述，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持續錄得虧損，疫情期間尤為如此。由於這項專營權協議不設乘客量補償機制，若乘客量偏低的情況維持一段較長時間，尤其考慮到網絡擴大後的平均車費較低，該鐵路綫的長遠財務可行性將會受到影響。

杭州地鐵五號綫

2023年，杭州地鐵五號綫的總乘客量按年上升20%至2.23億人次，周日平均乘客量為668,000人次。

中國內地物業及其他業務

深圳

位於深圳地鐵四號綫車廠一期地段的「蒼港尊邸」(推廣名稱爲「天頌」)住宅發展項目，其可發展總樓面面積約爲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。2023年，隨著疫情消退，「頌蒼」商場的人流逐漸恢復。商場的平均出租率爲68%。

北京

2023年，隨著疫情消退，「銀座Mall」商場的人流開始恢復。商場的平均出租率爲61%。

天津

天津北運河站商場的建造工程預計於2024年竣工。

有鑑於中國內地零售物業市場面對的挑戰，公司現正研究我們所有中國內地商場可能的策略性選項。

自2023年下半年起，公司退出了深圳和北京的物業管理業務。

杭州

年內，我們繼續推進杭州西站的TOD項目。

成都

我們與成都轨道交通集團成立的合營公司，繼續推進成都的車站商務。與此同時，公司繼續在中國內地其他城市探索車站商務的發展機遇。

澳門

港鐵負責營運及維護澳門首個輕軌系統 — 澳門輕軌系統氹仔綫。該綫路已於2023年12月8日正式延伸至媽閣站。有關的營運及維護服務合約將於2024年到期；相關職能和員工已經開始分階段移交予澳門輕軌股份有限公司，目標於2024年合約完成前實現順利移交。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

伊利沙伯綫專營權於2022年已獲延長至2025年5月。雖然伊利沙伯綫的營運受鐵路基建表現而有所影響，但由於此專營權不需承擔車費收入風險，公司的財務收益得到合理的保障。公司於2023年5月開始執行最終版的全綫繁忙時段時間表，將Paddington站和Whitechapel站之間對開的繁忙時段班次從每小時22班增至24班。5月4日，威爾斯親王與王妃首次乘坐伊利沙伯綫。

South Western Railway

港鐵的聯營公司經營的South Western Railway，是英國最大鐵路網絡之一，該網絡於2023年的營運表現維持穩定。根據於2023年2月續期兩年至2025年5月的國家鐵路合約，英國運輸局承擔該服務的所有收入風險及絕大部分成本風險。

瑞典

2023年，公司透過全資附屬公司於瑞典經營四項鐵路業務。按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。

斯德哥爾摩地鐵

斯德哥爾摩地鐵在2023年維持穩定營運。有關服務的合約將於2025年到期。公司未能投得斯德哥爾摩地鐵新服務合約。

MTRX

MTRX提供斯德哥爾摩與哥特堡之間的城際客運服務。疫情過後，MTRX的乘客量開始逐步回升，這項服務於年內的營運保持穩定，我們已於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

斯德哥爾摩通勤鐵路覆蓋大斯德哥爾摩地區。該鐵路在2023年的營運繼續面對車長短缺及各種維修問題的挑戰。2023年11月，港鐵與AB Storstockholms Lokaltrafik(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。

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，該協議為期八年，期滿後或可獲續期一年。2023年內，這項服務的營運繼續面對當地車長短缺和維修問題等挑戰，公司並為此項業務作出虧損撥備3.20億港元。2024年2月，我們與客戶Mälardalstrafik訂立補充協議，提早於2024年6月16日終止Mälartåg的相關協議。



澳洲鐵路業務

墨爾本都市鐵路服務

我們附屬公司營運的墨爾本都市鐵路網絡在 2023 年保持穩定的營運表現。該項服務的專營權已獲延長 18 個月至 2026 年年中。我們亦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，包括 9 公里長的地鐵隧道，隧道啟用後的新鐵路段將可貫通墨爾本核心商業區，令每週的乘客量增加超過 50 萬人次。該隧道計劃於 2025 年開通。

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，地鐵西北綫保持穩定的營運表現，客戶滿意度亦高。

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。我們於 4 月開始為城市段第一期進行動態行車測試，安排列車首次跨越悉尼港海底，預計於 2024 年投入客運服務。

香港以外地區的增長

公司與馬來西亞的 MRT Corporation 於 2023 年 7 月簽署合作備忘錄，雙方將為馬來西亞一項毗鄰一條新建捷運綫終點站的 TOD 項目訂立合作框架。與此同時，公司繼續在中國內地(包括大灣區)及海外市場尋覓其他增長機會。

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% 全綫：公私合營	全綫：2016年12月至 2023年12月分階段開通	由2024年1月 起計30年	全綫：30 ⁽¹⁾	全綫：48.9
北京地鐵十七號綫	49% 營運及 維修專營權	一期：2021年12月 二期：2023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 二期：10 ⁽¹⁾ 全綫：21	一期：15.8 二期：24.9 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：19.9
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 ⁽⁴⁾	56.2
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	12	12.5
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	118
英國South Western Railway	30% 營運及 維修專營權	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 ⁽⁵⁾	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 ⁽⁶⁾	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 ⁽⁷⁾	54	247
瑞典Mälartåg	100% 營運及 維修專營權	2021年12月	8年 ⁽⁸⁾	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三期的十個車站中，九個已經啟用，另有一個目前不停站。在北京地鐵十七號綫二期的十個車站中，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。
- 我們已於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。
- 2023年11月，港鐵與AB Storstockholms Lokaltrafik(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。
- 2024年2月，我們與Mälardalsstrafik訂立補充協議，提早於2024年6月16日終止Mälartåg的專營權。

其他業務

昂坪360

2023年，昂坪纜車和昂坪市集(「昂坪360」)的收入按年大幅增加至3.78億港元，乘客量亦上升255%至138萬人次，這主要因為2022年香港仍受疫情影響，纜車服務暫停近四個月，令比較基數較低。

隨著2023年年初防疫措施逐步解除，公司恢復昂坪360在海外及中國內地主要市場的推廣。我們亦繼續在節日假期舉辦一連串的推廣活動，致力提升昂坪360在香港的熱度，帶動本地乘客量，重點活動包括「《橡皮鴨二重暢》遊昂坪360活動」、「月滿中秋·昂坪花燈祭」及「昂坪360 x Polaroid冬日炫彩聖誕」。

八達通

2023年，公司應佔八達通控股有限公司的利潤增長25.3%至5.01億港元，主要因為過境車站重開，以及社交距離政策放寬後令消費者信心增強。截至2023年12月31日，在香港接納八達通付款的服務供應商已逾100,000家，而在中國內地及全球另有3,400萬個透過八達通與第三方支付系統合作而接納八達通付款的消費點。八達通卡及其他儲值八達通產品的總流通量達2,700萬張，而每日平均交易數量及交易金額分別為1,600萬宗及3.532億港元。

2023年11月，我們很高興在「25+ The Next First Step 周年誌慶酒會」慶祝八達通26年來的創新里程，並熱切期待與八達通緊密合作，繼續推動數碼付款，為乘客帶來更大便利。

港鐵學院

港鐵學院是一間國際認可的機構，致力培育鐵路管理及工程專才、促進事業發展，並為鐵路行業的未來發展建

立人才梯隊。2023年，超過2,300名人士報讀港鐵學院課程及參與外展活動。共有91名畢業生修畢高級文憑及文憑課程，另有42名畢業生完成「鐵路學」應用學習課程。年內，港鐵學院亦開辦三個企業課程，包括為來自「一帶一路」國家內的機構所開辦的訂製培訓課程。

港鐵學院於2023年推出「港鐵研究資助計劃」，支持大學開展前瞻性研究項目，探索和開發未來公共運輸系統，並已從84個項目中挑選出12個以作資助。

展望未來，港鐵學院將在不同社群中推廣就業和學習機會，為「一帶一路」國家及其他地區的專才開辦企業課程，並與各大學合作尋求應對營運挑戰的創新方案。

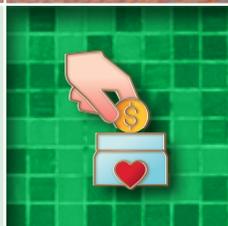
MTR LAB

MTR Lab的成立，是港鐵「新增長引擎」策略支柱的重要一環。該公司致力於投資有助支持港鐵及其所服務社區長遠發展的創新科技。繼聯手投資利用智能儲物櫃優化電子商貿物流最後一哩運送的本地物流技術初創公司alfred24及促進重工業電氣化的儲能系統開發商Ampd Energy後，MTR Lab及其附屬公司於下半年仍然非常活躍。10月，MTR Lab與戈壁大灣區宣布共同投資亞太區領先的建築信息模擬(「BIM」)諮詢及解決方案供應商isBIM，共涉及資金4,680萬港元。12月，MTR Lab宣布投資法國房地產科技公司WeMaintain，該公司在歐洲和亞洲提供升降機及電梯智能維修保養及建築營運方案。此外，MTR Lab的全資附屬公司都市通科技有限公司(「都市通」)於年內推出全新電動車充電及智能泊車平台Jove。Jove面向顧客的電動車充電應用程式於12月推出，而於「THE SOUTHSIDE」商場裝設的電動車充電位亦於同月啟用。都市通計劃於2024年擴大充電設施覆蓋範圍至更多港鐵商場及港鐵車站停車場。



向慈善機構及其他團體
捐出及贊助

1,640萬港元

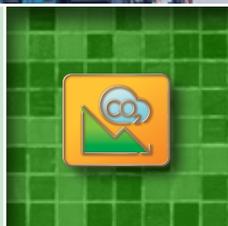


為2030年訂立

科學基礎減碳目標

並致力於2050年達成

碳中和



概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

環境及社會責任

港鐵致力達致最高的環境、社會及管治水平，以具成效、負責任的方式實踐「推動城市前行」的使命。事實上，公司已將環境、社會及管治作為營運基石，力求實現企業策略中詳述的可持續長期增長目標。

股東及持份者可閱讀我們每年發布的《可持續發展報告》，以了解港鐵的環境、社會及管治表現。《可持續發展報告》

符合香港聯交所《環境、社會及管治報告指引》及全球報告倡議組織的《可持續發展報告標準》的披露要求，並且遵循氣候相關財務資訊披露工作小組（「TCFD」）建議的框架。該報告載有由外聘審核員就部分可持續發展表現數據進行獨立有限審驗後撰寫的《獨立審驗報告》。我們亦另設可持續發展網站，詳述我們對重要可持續發展議題的管理方針。

以可持續的方式推動城市前行

2023年，港鐵制定了44個關鍵績效指標，引領港鐵在減少溫室氣體排放、推動社會共融及促進發展及機遇這三項環境及社會目標中的10個重點範疇取得進展，並已在年

內完成或正按部就班達成大部分關鍵績效指標。港鐵定期按照相關標準來衡量表現，務求能有效地評估自身的優勢及改進空間，並致力在全球各地建設安全、高效、無障礙及環保的運輸網絡。

三個環境及社會目標和十個承諾

 <h3>社會共融</h3> <p>作為一家服務市民的公共運輸服務營運商，社會共融是我們的工作核心。</p> <hr/> <p>支持以下的聯合國可持續發展目標：</p>  <hr/> <h3>承諾</h3> <ol style="list-style-type: none"> 基本出行服務 多元及共融 平等機會	 <h3>發展及機遇</h3> <p>我們致力實現聯繫及發展社區的願景，為他人創造發展機會，與我們一起發揮所長。</p> <hr/> <p>支持以下的聯合國可持續發展目標：</p>  <hr/> <h3>承諾</h3> <ol style="list-style-type: none"> 員工 業務夥伴 未來技能及創新方案	 <h3>減少溫室氣體排放</h3> <p>作為一家低碳運輸服務營運商，我們致力管理環境影響，實現碳中和的目標。</p> <hr/> <p>支持以下的聯合國可持續發展目標：</p>  <hr/> <h3>承諾</h3> <ol style="list-style-type: none"> 碳排放 潔淨能源及能源效益 廢物管理 環保及低碳設計
---	---	--



社會共融

全民基本出行服務

2023年，我們繼續為「關愛共乘」應用程式引入新功能，為長者及有需要人士提供便利。我們亦與多個支援團體建立聯繫，以了解相關社群的需求以及提升服務質素。

為慶祝輕鐵通車35周年，我們邀請市民參加在屯門車廠舉行的開放日。當中，五個非政府機構的代表及其服務使用者約180人應邀參與，其中包括ESG同行夥伴計劃中來自多元族裔或基層家庭的服務使用者、有特殊教育需要的學生以及殘疾人士。

安全第一

作為世界領先的集體運輸服務供應商，港鐵一向以確保乘客、員工以及業務夥伴的安全和身心健康為首要目標。公司每年投放龐大資源提升營運及工作場所安全，務求列車、車站與物業保持安全和無障礙。

2023年，我們推出的重要安全措施包括：完成對香港鐵路營運及其資產組合的資產管理系統審查；持續檢討安全及健康實務；以及定期為員工提供公共與工作場所安全基礎知識培訓。

根據「公司安全策略計劃2021-2024」，我們集中在香港及全球各業務單位、附屬公司和聯營公司展開安全工作及實現安全目標。該安全策略計劃每四年檢討一次。

為推廣安全第一的文化，港鐵推出「2023年企業安全推廣活動」，透過各種活動推動積極參與，當中包括由世界知名的安全專家主講的全球安全黑客松及研討會，以鼓勵全球港鐵社群互相分享知識及建立積極主動的安全文化。

有關提升營運及顧客安全的詳情，請參閱本年報「香港客運服務—車務營運」(第34頁)。

多元共融

港鐵深信促進多元共融，是確保工作場所和社區和諧的關鍵。在各業務單位及企業職能合力推動傷健共融之下，港鐵於2023年榮獲「CareER共融僱主徽章」，表揚我們參與「CareER傷健共融指數」及在香港僱用殘疾人士。

為實現港鐵對多元共融的承諾，我們贊助多項以促進社會共融與平等為目標的活動。其中包括True Colors Symphony舉辦的「Everyday Heroes All Around」傷健共融音樂會，由殘疾樂手走進社區為8,500名中學生表演，宣揚心理抗逆力的重要性。我們亦與True Colors Symphony及小彬紀念基金會合辦「Beats Go Green」多元文化環保音樂計劃，200多名參加者參與由退役港鐵列車的部件升級改造而成的樂器進行的音樂表演，以推廣文化共融和提升環保意識。

平等機會

港鐵致力為社會及工作場所營造公平競爭的環境，今年在這方面的重點工作包括與12個非政府機構及社企夥伴一起推出全新的「ESG同行夥伴計劃」，在傷健共融、多元族裔、性別平等及跨代關係方面共同發揮影響力。公司亦在試行一項全新的一年培訓先導計劃「EmpowerZ」，以支持殘疾或多元族裔人士就業。該計劃透過我們的ESG同行夥伴計劃、非政府機構合作夥伴、香港社會服務聯會和平等機會委員會，主動與社會各界接觸。此外，我們亦向非政府機構提供免費廣告空間或以象徵式收費出租若干車站商舖，詳情載於本年報「香港客運服務 — 車站商務」(第45頁)。

另外，疫情過後，港鐵「鐵路人 鐵路心」計劃下的社區服務工作已全面恢復。在2023年，合共舉辦了270項義工活動，參與義工人次達4,539，受惠人數超過69,000。一年一度的「港鐵義工月」於2023年3月至4月期間舉行，以「締造共融社區·載向綠色未來」為主題舉辦了多項活動，包括安排來自天水圍基層家庭的小學生參觀東鐵綫車站；為殘疾青年舉辦兩個互動綠色工作坊；安排基層中學生參觀車務訓練中心及九龍灣車廠，讓他們了解在港鐵及鐵路行業的事業發展；以及在昂坪360為本地及少數族裔兒童舉辦尋寶活動，以增進跨文化理解。



年內，港鐵向慈善機構及其他團體捐出及贊助約1,640萬港元。

2023年，公司繼續推行「港鐵·藝術」計劃，展示多種視覺和表演藝術，藉此推動藝術共賞，為乘客旅程添上色彩。我們與《橡皮鴨二重暢》展覽的主辦機構 AllRightsReserved 合作，將荷蘭藝術家 Florentijn Hofman 的巨型橡皮鴨帶到車站，除了將金鐘站改造成「橡皮鴨主題車站」，又在另外23個車站佈置相關主題。項目深受歡迎，金鐘站的特別裝置，更吸引不少乘客和旅客特地前往「打卡」。年內，我們善用車站空間，在中環站、上環站和西灣河站舉辦了多場展覽。位於香港站中環行人隧道的「港鐵藝術舞臺」於2023年重新啟動，由各界別的才藝達人和團體在每週五傍晚及節日期間為乘客帶來各種精彩表演，而國際知名藝術家 Mr Doodle 亦在「港鐵藝術舞臺」進行即席藝術創作，讓乘客感受藝術的療癒力量。



發展及機遇

未來技能及創新方案

2023年，港鐵推出2.0版本的「Train」出光輝每一程」青少年計劃。踏入第15年，此計劃經革新後將聚焦於發展青少年的未來技能和創新能力，包括設計思維、創業精神、財商素質及人工智能應用等。其中一項活動是社會創新挑戰賽，鼓勵學生在我們的ESG同行夥伴的支持下，運用所學技能為一些社會問題提供解決方案。另外，港鐵亦與SEED Foundation合作，讓六名學生參與為期一個月的「真實工作場境體驗計劃」，以幫助缺乏資源的中學生掌握商業環境所需的技能和特質。

年內，我們支持並贊助多項活動和計劃，推動科技及社會創新。公司贊助「她愛科技2023國際論壇及大賽」，以激發女性創業家的潛能、培養未來的STEM人才，並探討科技對人類的正面影響。該項活動吸引來自超過90個國家的2,000家初創企業參加。公司亦贊助11月舉辦的第16屆社企民間高峰會，重點探討全人健康對社會的繁榮和可持續發展所起的作用。

多年來，港鐵一直透過港鐵學院致力培養未來的鐵路專才及行業領袖，並成立MTR Lab以投資創新科技，促進未來的可持續發展。有關詳情載於本年報「其他業務」（第70頁）。

促進業務夥伴的發展

港鐵期望供應商及承辦商與公司遵循相同的高水平商業道德標準。《供應商行為守則》訂立一個強制性的行為框架，當中涵蓋道德標準、人權和勞工權益，以及供應鏈管理方面的要求。《綠色採購政策》倡導高水平的環保標準。《反現代奴役和人口販賣聲明》則闡明公司致力防止業務及供應鏈方面出現任何現代奴役或人口販賣事件。

溫室氣體減排

碳排放

港鐵於2022年中向科學基礎目標倡議組織(「SBTi」)提交承諾書及技術文件，詳述2030年的減碳目標，其中涵蓋港鐵在香港的鐵路及物業業務，該等目標已於2023年4月獲得批准並上載至SBTi網站。根據SBTi批准的減排目標，與作為基準年的2019年比較，到2030年港鐵鐵路運輸的範圍1、2和3「從油井到車輪」(即與使用電力有關的上游和下游排放)溫室氣體排放，以每位乘客每公里平均排放量計算將減少46.2%，而公司的投資物業每平方米樓面面積的範圍1和2溫室氣體排放將減少58.6%。港鐵亦承諾在同一期間將其範圍3，即不受港鐵直接控制，但由其業務活動間接產生的溫室氣體排放量減少13.5%。達成這些目標將有助我們於2050年達致碳中和的長期目標。

我們現正進行以氫燃料推動輕鐵車輛的試驗計劃。首輛電動巴士將在進行一系列測試並獲得相關批准後，於2024年年中投入服務。

2023年6月，我們與超過20多個環保非政府機構和合作夥伴協辦首屆「綠色低碳週」活動，獲得超過4,500名同事參與。活動後的調查顯示，98%的受訪者認同「綠色低碳週」增強了他們對港鐵的環境及社會目標的認識，而幾乎所有受訪者均認同公司於2050年達致碳中和的長遠目標。

潔淨能源及能源效益

2023年，我們完成安裝八鄉車廠、柴灣車廠、欣澳站及兆康站的太陽能光伏系統。我們亦繼續在全港車站及車廠進行大型空調冷卻裝置更換項目。第二期工程包括更換車站的31台空調冷卻裝置，將於2025年完成。更換後，我們預計空調冷卻裝置的用電量將節省至少20%。我們計劃於2026年前將所有車廠的現有照明設備更換為LED燈，目前已完成約三分之二；更換工程全部完成後，我們預計與2019年相比可長期節省約6,500兆瓦時的電力。

廢物管理

我們透過「退役列車保·傳計劃」，與不同的合作夥伴合力保留及活化車廂和部件，供學校、長者中心及政府部門作其他用途。自2021年以來，我們已重新利用來自退役列車的超過500個部件。此外，大約60條退役枕木已捐贈予世界自然基金會香港分會，並改造成座椅，供米埔自然保護區使用。與此同時，公司旗下所有商場及49個管理物業均加入了由環境保護署推出的《玻璃容器回收約章》。

環保及低碳設計

2023年，我們東涌綫延綫項目的東涌東站和東涌西站、屯門南延綫的第16區站、小蠔灣站和屯馬綫的洪水橋站榮獲綠建環評(BEAM Plus)的暫定金級認證，而東鐵綫古洞站和屯門南延綫的屯門南站則獲綠建環評的暫定白金級認證。4月，顯徑站的BREEAM In-Use評級獲提升至「出色」。

可持續融資

我們在2023年安排了約13億港元的可持續融資，為各項與鐵路相關的節能和能源效益項目提供資金。有關可持續投資項目的詳情，載於公司可持續發展網站內的年度《可持續融資報告》。

指數及認可

港鐵連續第五年入選標普《永續年鑑2024》，可持續發展表現位列業內前15%。在今年參與評審的全球9,400多間公司中，只有759間入選，其中包括港鐵。此外，公司亦獲入選標普《可持續發展年鑑(中國版)2023》，參與評選的約1,600間公司中，僅有88間獲選。港鐵亦獲納入富時社會責任指數系列。

2023年，港鐵繼續成為三個恒生指數(恒生可持續發展企業指數、恒生內地及香港可持續發展企業指數，及恒生可持續發展企業基準指數)的成份公司。



2023年增值及分配圖表 (百萬港元)

已創造經濟價值



已分配經濟價值



總額：64,083

總額：64,083

註：

- 1 包括應佔聯營公司及合營公司利潤。
- 2 未計及1,100萬港元的員工薪酬。
- 3 不包括與香港鐵路系統維修有關的26.54億港元、予以資本化作為資產的26.44億港元及可收回的6.63億港元員工薪酬。
- 4 以簡便為由，其他經營成本包括2023年對斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通所作出合共10.22億港元虧損性合約撥備，利息收入7.77億港元，並已扣除非控股權益3.04億港元。不包括與香港鐵路系統維修有關的25.64億港元經營成本。
- 5 不包括予以資本化作為資產的6.67億港元利息開支。
- 6 代表本期稅項，不包括遞延稅項。
- 7 包括捐贈、贊助及其他社區參與貢獻，並不包括3,500萬港元的實物捐贈。此外，這金額並未計及(i)我們為香港乘客提供的恆常車費優惠總價約29億港元，以及(ii)其他車費推廣。



2023港鐵傑出貢獻嘉獎 - 特別嘉許獎

MTR Grand Awards for Outstanding Contribution Special Recognition Award

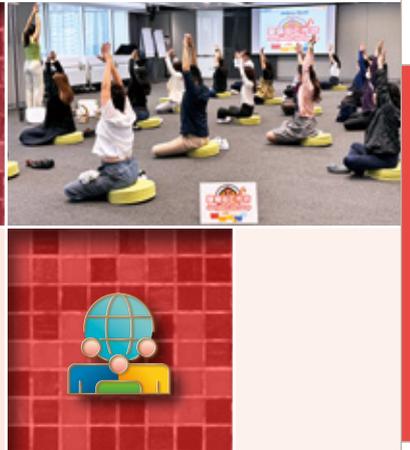


超過**120**項
員工投入度調查
跟進行動

為每名
香港員工提供
平均**7.2**天的
培訓



世界各地的
員工總數超過
54,000人

人力資源

一家公司成功的關鍵因素，在於能夠妥善聯繫、培養和激勵員工。為確保業務能持續營運及秉持「推動城市前行」的使命，港鐵在2023年繼續為員工帶來廣泛的學習、發展和事業機會、提供平等就業機會，並締造一個互相支持、和諧共融的工作環境。年內，公司獲得香港人力資源界別頒發多個獎項，肯定我們所作出的努力。

截至2023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17,405和16,000名員工。此外，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。

招聘、管理及挽留人才

於2023年，港鐵香港員工的自願流失率為7.2%。在勞動力市場尤其緊張之時，公司採取各項措施吸引和挽留員工，

包括定期與員工溝通聯繫、提供全面的學習和發展計劃，並給予事業發展和個人成長的機會。

近年，招聘及挽留人才別具挑戰性。為吸引及挽留員工，我們在公司的整體獎酬框架下提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期獎勵計劃，以及多元化的事業發展機會。為配合業務營運的人手需要，公司繼續積極進行招聘。為加強與社區的聯繫及提高公眾對港鐵的認知度，我們在車站、社區中心、港鐵商場等地點舉行多個招聘日。此外，港鐵招聘巴士亦駛往多個地點吸引求職者。招聘宣傳渠道橫跨數碼平台、元宇宙、印刷媒體和車站廣告。此外，我們採取一系列措施來吸引和挽留人才，例如推出半職工作、擴大員工推薦計劃、為有招聘困難的指定職位推出入職獎金計劃，並檢討退休政策以便更靈活處理延遲退休個案。

我們亦定期檢討薪酬福利並按需要作出調整，確保薪酬福利具市場競爭力。公司設有完善的績效管理制度，並透過與工作表現掛鈎的薪酬檢討機制及多項員工激勵和嘉獎計劃，肯定和獎勵員工的表現。

公司還與本地和海外大學合作，繼續透過各種數碼和實體渠道推展畢業生招聘計劃。於2023年，共有79名優秀畢業生參加了公司的見習人員發展計劃，另有168名學徒和見習技術員，及31名見習工程師分別加入公司的學徒訓練計劃及見習工程師計劃。公司主要透過這兩項計劃培育鐵路行業年青人才。

作為關懷員工的僱主，港鐵重視員工的身心健康，致力營造與時並進的工作環境、實施家庭友善政策，以及促進工作與生活平衡。我們於2023年檢討及優化了惡劣天氣津貼，以肯定員工在惡劣天氣下仍然辛勤工作的貢獻，同時亦積極研究於2024年提升「身心健平台」，以加強對員工的支援。

為了實現企業策略及長遠業務目標，公司必須建立強大的人才梯隊，以培育未來的領導人才。我們推行一系列「人才梯隊計劃」，包括「管理潛能發展計劃」及「管理發展計劃」，以評估及識別具有領導潛質的督導及管理人員，然後透過系統化的發展計劃及跨部門輪調安排，培訓有關人才。

面對當前人力市場的不同挑戰，僱主必須有效地向人才傳達清晰、鮮明的僱主品牌形象，使其與公司的宗旨和目標產生共鳴。在2023年，我們展開了僱主品牌項目，首階段包括全面檢討港鐵的僱主品牌形象、確定僱員的價值信念，以及制定全面的招聘推廣策略。

激勵和聯繫員工

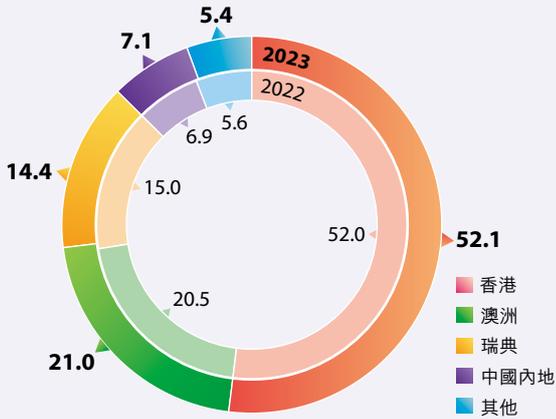
作為持續內部溝通策略的一環，我們繼2021年進行「員工投入度調查」後，於2022年12月進行「員工投入度脈搏調查」，收集同事的意見。脈搏調查的回應率達58%，有關的結果、分析及見解已於2023年2月向管理層及員工公布。其後，我們在公司層面及業務單位/職能層面共設立了十個工作小組，負責設計及執行120多項跟進行動，以回應員工的需要並改善在港鐵的工作體驗。2023年11月至12月，公司進行另一次全面的「員工投入度調查」，聆聽香港員工及全資附屬公司員工的需要，回應率達77%。公司將於2024年第一季公布調查結果及分析，繼而制定及執行有關的行動計劃。

在2023年2月，我們分別向合資格全職及臨時/兼職員工派發500港元及200港元的「特別利息」，以感謝同事在過去充滿挑戰的一年努力不懈，完成各項重要里程碑。於9月，公司向香港客運服務同事頒發特別「信念獎」，表揚他們在2023年9月7日及8日發生的極端暴雨中，為確保香港繼續前行所表現出的拼搏和專業精神。我們亦向各業務單位/職能擔任關鍵崗位的同事頒發額外的一次性特別嘉許獎，以表揚他們在惡劣天氣下謹守崗位。

於2023年11月，公司舉辦一年一度的「港鐵傑出貢獻嘉獎暨長期服務獎頒獎典禮」，表揚同事及團隊的卓越表現及對公司的忠誠服務，有95名員工榮獲40年長期服務獎，創下歷史新高。在2023年，我們優化了「港鐵傑出貢獻嘉獎」計劃，增加了獎項的名額及獎金，以加強激勵員工。於2023年9月7日和8日，黃大仙站因極端天氣情況發生嚴重水浸，前綫同事悉心盡力處理事故，使車站服務得以迅速恢復，因而獲公司頒發特別嘉許獎以資表揚。

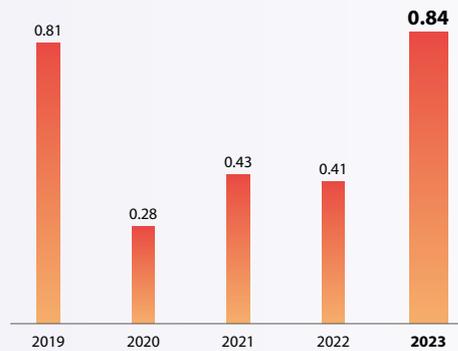
按地域劃分的員工數目分佈

(百分率)



員工生產力 — 盈利與員工人數之比率*

(百萬港元)



* 不包括物業發展的香港業務

用心聆聽及回應員工

為了培養一支敬業樂業、積極進取的員工隊伍，我們盡力聯繫同事，用心聆聽及回應他們的需要。透過員工協商機制，管理團隊與一千多名由員工直接選出的員工代表保持緊密溝通，討論共同關注的議題。在2023年，公司的員工評議會和50個聯席協會於每個季度舉行會議，並定期與同事溝通有關的討論項目和成果。我們還與員工代表和工會舉行了14場溝通會，講解公司業務的最新發展，並回應員工的關注。

我們繼續以各種內部溝通方式，與在香港、中國內地及海外業務樞紐的員工分享資訊，並就公司發展情況交流意見。年內，我們在公司的全球內部網站MTRConnects上發布行政總裁的話、行政總裁網誌及專題影片等，並定期舉辦管理層焦點小組討論、進行實地探訪及議會會議，以接觸和聯繫不同員工。

隨著疫情消退，我們於2023年恢復面對面的溝通活動。公司共舉辦了七場管理層論壇和會議，包括行政管理人員論壇、經理溝通會等，以促進香港、中國內地及海外業務樞紐的管理人員之間的聯繫。

持續學習的文化

港鐵投放資源提供優質學習和發展活動，以提升員工的能力，讓公司業務和人員均取得長遠的成功發展。在2023年，我們繼續為每位員工提供全面的學習及發展課程，內容涵蓋商業、管理及實用技能，為每名員工提供平均7.2天的培訓，包括面授、數碼及網上學習課程。

此外，我們繼續開發機械人系統及數據驅動思維等科技化課程，幫助員工提升鐵路安全及效率。這些課程與新升級的鐵路系統相輔相成，共同為同事提供前綫營運所需的知識和技能。



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Mälardalstrafik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。

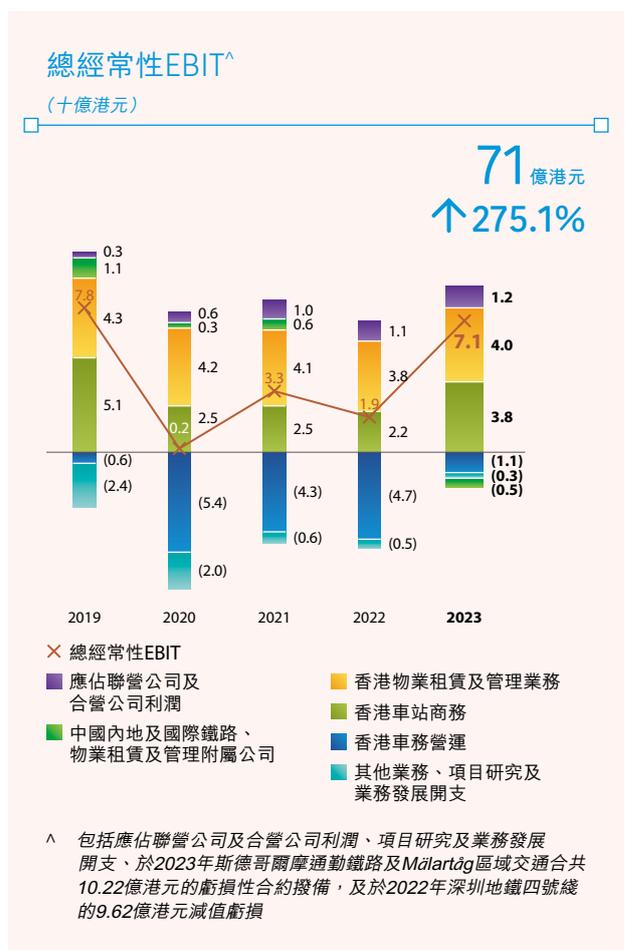
香港物業租賃及管理業務：EBIT利潤增加1.99億港元或5.2%至39.99億港元，主要由於年內租金寬減的攤銷額減少，以及新商場(即2023年7月開業的「圍方」及12月作首階段試業的「THE SOUTHSIDE」)的額外貢獻。由於港人北上消費趨勢上升影響逐步復甦的本港零售市場，致使商場整體續租及新訂租金下跌，抵銷了部分上述有利的影響。年內，我們商場的續租及新訂租約的租金整體

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

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

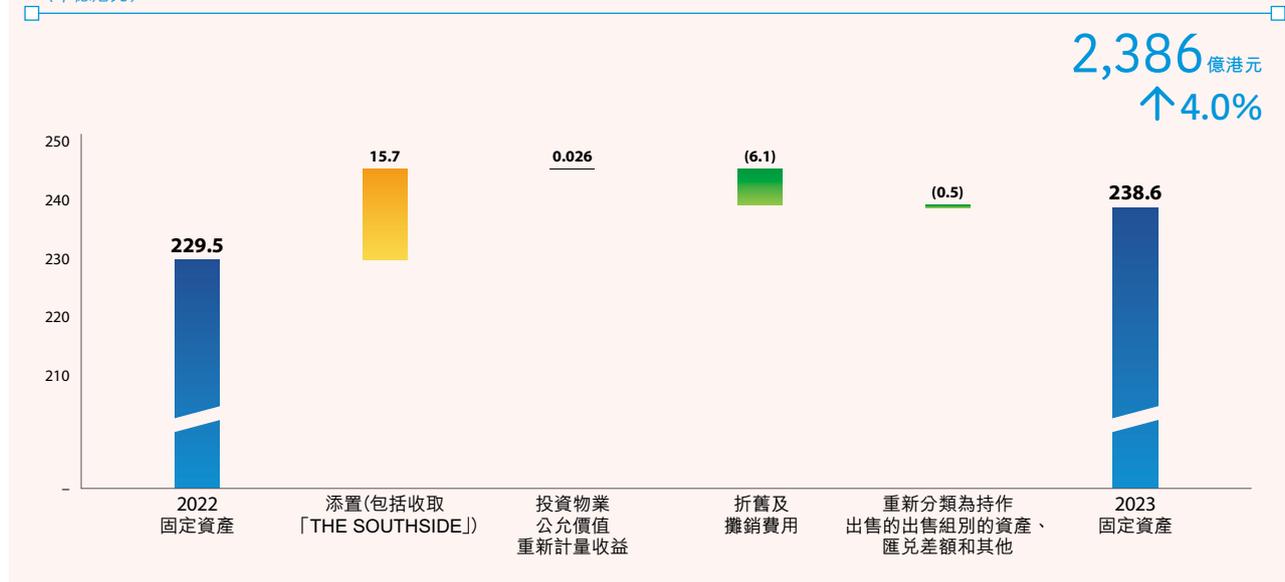
固定資產

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

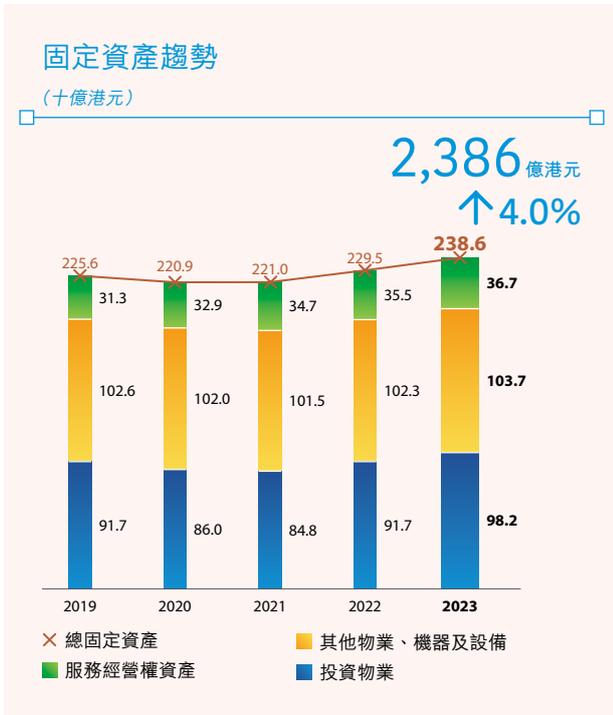
「THE SOUTHSIDE」的裝修工程、現有香港鐵路網絡和投資物業組合的設施更新和升級工程和深圳地鐵十三號綫的服務經營權資產，以及 2,600 萬港元的投資物業組合公允價值重新計量收益。惟部分升幅被年內 61.04 億港元的總折舊及攤銷費用所抵銷。

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

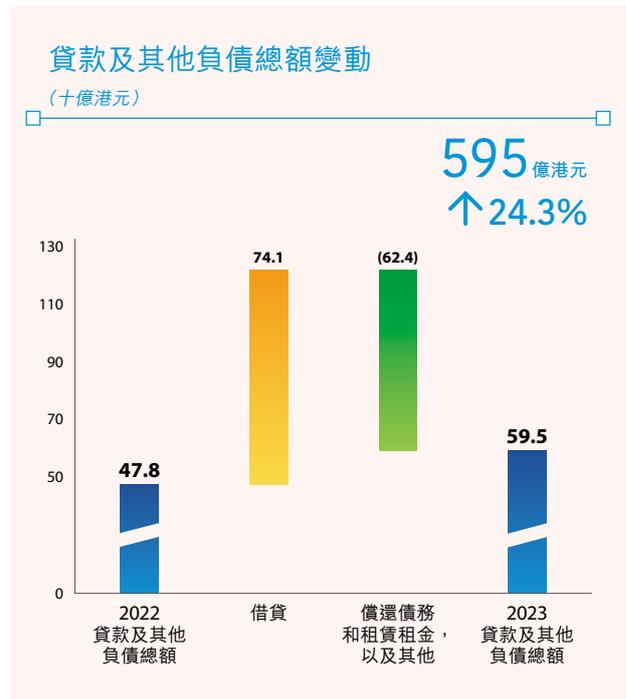
聯營公司及合營公司權益增至127.85億港元，主要是由於應佔聯營公司及合營公司的利潤，並扣除已宣派的股息。

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

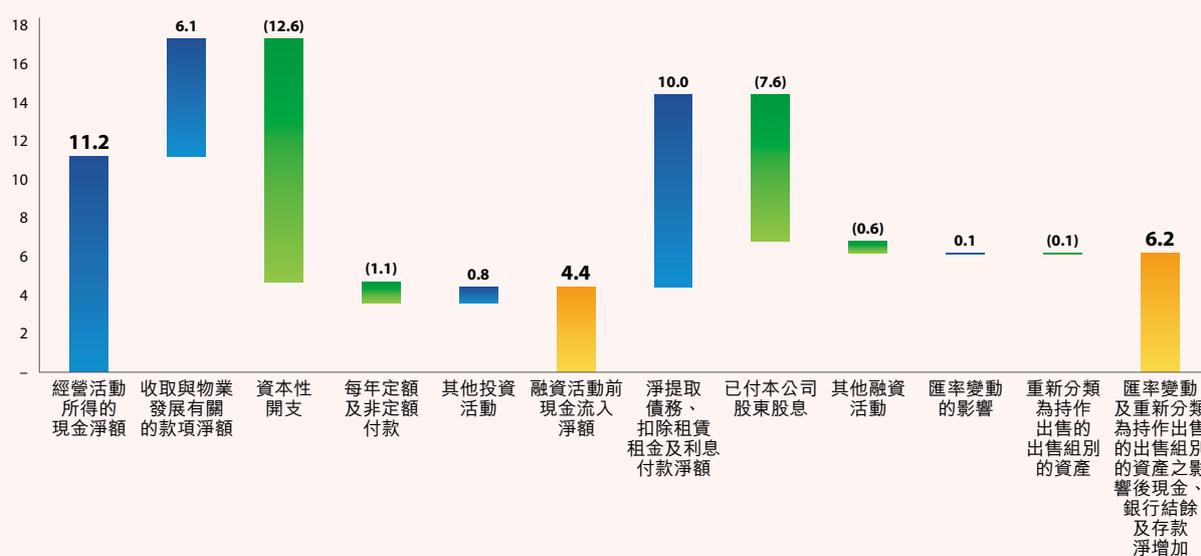
總權益微跌10.56億港元至1,788.56億港元，主要由於年內派發2022年末期及2023年中期普通股息，及其他儲備有所減少，但跌幅被年內錄得的淨利潤有所抵銷。

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

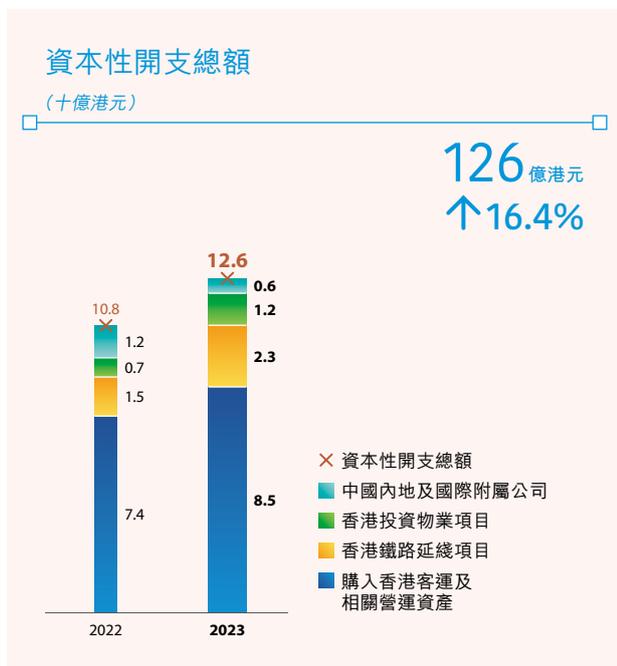
2023年的資本性開支為125.76億港元，其中84.63億港元用於投資增置香港現有鐵路及相關營運資產的投資(如車站改造工程、新列車及信號系統)；23.09億港元用於香港鐵路延綫項目、12.50億港元用於投資物業；及5.54億港元用於中國內地及海外附屬公司(如深圳地鐵十三號綫)。

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。

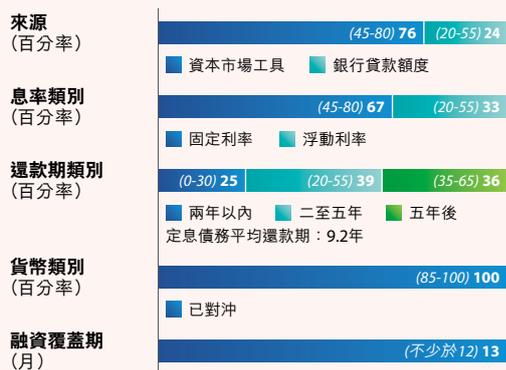


融資活動

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。

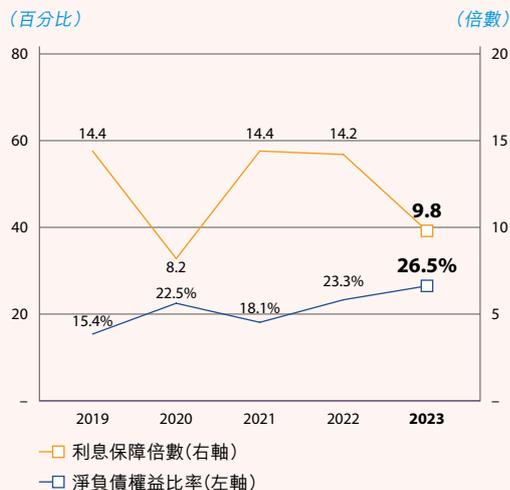


淨負債權益比率及利息保障倍數

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

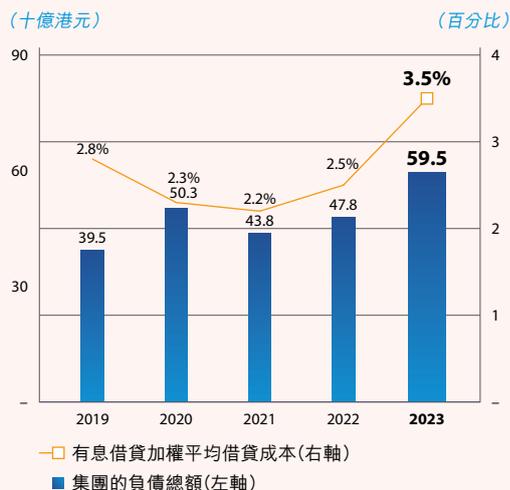


借貸成本

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



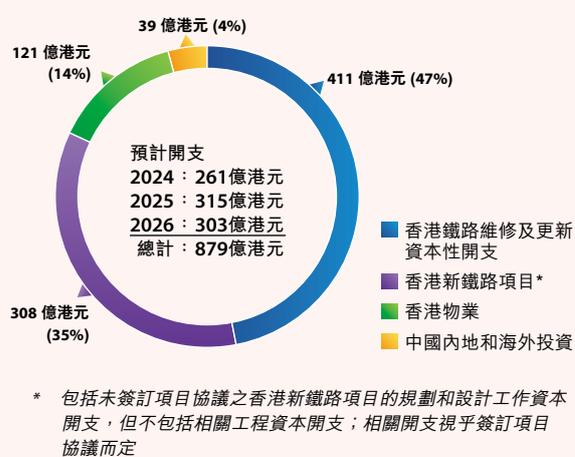
資本性開支及投資預測

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

十年統計數字

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
財務										
綜合損益(百萬港元)										
總收入										
- 香港客運服務										
- 香港車務營運	20,131	13,404	13,177	11,896	19,938	19,490	18,201	17,655	16,916	16,223
- 香港車站商務	5,117	3,077	3,208	3,269	6,799	6,458	5,975	5,544	5,380	4,963
- 香港客運服務總計	25,248	16,481	16,385	15,165	26,737	25,948	24,176	23,199	22,296	21,186
- 香港物業租賃及管理業務	5,079	4,779	5,036	5,054	5,137	5,055	4,900	4,741	4,533	4,190
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	25,955	26,016	25,045	21,428	21,085	20,877	17,194	13,562	12,582	12,627
- 其他業務	700	363	383	894	1,545	1,990	2,174	2,339	2,290	2,153
- 經常性業務	56,982	47,639	46,849	42,541	54,504	53,870	48,444	43,841	41,701	40,156
- 中國內地物業發展	-	173	353	-	-	60	6,996	1,348	-	-
- 總額	56,982	47,812	47,202	42,541	54,504	53,930	55,440	45,189	41,701	40,156
總EBITDA										
- 經常性業務	15,323	7,852	8,019	5,194	15,351	18,843	17,677	16,947	16,260	15,478
- 香港物業發展	2,329	11,589	11,097	6,491	4,496	2,574	1,097	228	2,891	4,216
- 中國內地物業發展	(13)	59	129	(13)	(25)	25	2,314	366	(140)	(55)
- 總額	17,639	19,500	19,245	11,672	19,822	21,442	21,088	17,541	19,011	19,639
折舊及攤銷	(6,105)	(5,769)	(5,430)	(5,365)	(5,237)	(4,985)	(4,855)	(4,127)	(3,849)	(3,485)
虧損性合約撥備及減值虧損	(1,022)	(962)	-	-	-	-	-	-	-	-
每年非定額付款	(2,355)	(323)	(260)	(238)	(2,583)	(2,305)	(1,933)	(1,787)	(1,649)	(1,472)
總EBIT										
- 經常性業務 EBIT										
香港客運服務										
- 香港車務營運	(1,111)	(4,733)	(4,262)	(5,408)	(591)	1,985	1,656	2,572	2,493	2,710
- 香港車站商務	3,792	2,270	2,488	2,502	5,122	5,025	4,722	4,362	4,230	3,927
香港客運服務總計	2,681	(2,463)	(1,774)	(2,906)	4,531	7,010	6,378	6,934	6,723	6,637
香港物業租賃及管理業務	3,999	3,800	4,048	4,185	4,264	4,225	4,082	3,912	3,650	3,427
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司*	524	962	622	261	1,089	722	814	490	640	782
其他業務	56	(213)	(255)	(1,670)	(2,077)	(81)	(53)	58	53	129
項目研究及業務發展開支	(397)	(326)	(312)	(279)	(276)	(323)	(332)	(361)	(304)	(454)
虧損性合約撥備及減值虧損	(1,022)	(962)	-	-	-	-	-	-	-	-
應佔聯營公司及合營公司利潤	1,259	1,095	968	605	288	658	494	537	361	121
小計	7,100	1,893	3,297	196	7,819	12,211	11,383	11,570	11,123	10,642
- 物業發展業務 EBIT	2,316	11,648	11,226	6,478	4,471	2,599	3,411	592	2,751	4,161
- 總額	9,416	13,541	14,523	6,674	12,290	14,810	14,794	12,162	13,874	14,803
投資物業公允價值計量收益/(虧損)	1,386	(810)	(1,616)	(9,190)	2,583	4,745	6,314	891	2,100	4,035
公司股東應佔利潤/(虧損)來自：										
- 經常性業務										
- 香港	4,940	384	979	(1,537)	4,455	8,460	7,949	8,717	8,352	8,185
- 香港以外	(659)	(227)	829	411	525	560	631	199	213	(161)
- 總額	4,281	157	1,808	(1,126)	4,980	9,020	8,580	8,916	8,565	8,024
- 物業發展業務										
- 香港	2,035	10,413	9,277	5,442	4,320	2,153	916	184	2,416	3,584
- 香港以外	48	67	66	65	49	90	1,019	263	(87)	(37)
- 總額	2,083	10,480	9,343	5,507	4,369	2,243	1,935	447	2,329	3,547
- 基本業務	6,364	10,637	11,151	4,381	9,349	11,263	10,515	9,363	10,894	11,571
- 投資物業公允價值計量	1,420	(810)	(1,599)	(9,190)	2,583	4,745	6,314	891	2,100	4,035
- 總額	7,784	9,827	9,552	(4,809)	11,932	16,008	16,829	10,254	12,994	15,606
年內利潤/(虧損)	8,088	10,141	9,679	(4,821)	12,092	16,156	16,885	10,348	13,138	15,797
股份資料										
每股基本盈利/(虧損)(港元)	1.26	1.59	1.55	(0.78)	1.94	2.64	2.83	1.74	2.22	2.69
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	1.03	1.72	1.80	0.71	1.52	1.86	1.77	1.59	1.87	1.99
每股普通股息(港元)	1.31	1.31	1.27	1.23	1.23	1.20	1.12	1.07	1.06	1.05
派息比率(基於基本業務利潤)(%)	127	76	71	173	81	65	63	67	57	53
建議及已派之普通股息(百萬港元)	8,143	8,124	7,865	7,602	7,574	7,359	6,728	6,317	6,207	6,116
於12月31日的股價(港元)	30.30	41.35	41.85	43.35	46.05	41.20	45.80	37.70	38.40	31.80
於12月31日的市值(百萬港元)	188,381	256,455	259,196	267,943	283,574	252,947	275,156	222,629	224,956	185,284
綜合財務狀況(百萬港元)										
總資產	346,426	327,081	292,082	290,574	289,214	274,687	263,768	257,340	241,103	227,152
貸款、其他負債及銀行透支	59,491	47,846	43,752	50,340	39,456	40,205	42,043	39,939	20,811	20,507
服務經營權負債	10,059	10,142	10,231	10,295	10,350	10,409	10,470	10,507	10,564	10,614
公司股東應佔總權益	178,344	179,286	179,714	176,788	186,606	180,447	166,304	149,461	170,055	163,325
財務比率										
EBITDA 邊際比率 ^o (%)	26.9	16.5	17.3	12.2	28.1	35.0	36.1	38.3	38.7	38.4
EBITDA 邊際比率 ^o (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	45.9	30.5	32.7	22.1	42.0	54.5	53.5	54.0	53.3	53.1
EBIT 邊際比率 ^o (%)	10.2	1.8	5.2	(1.0)	13.8	21.5	23.8	25.2	25.5	26.1
EBIT 邊際比率 ^o (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	20.4	3.7	7.8	(3.2)	19.3	32.8	32.2	34.8	34.8	35.4
淨負債權益比率(%)	26.5	23.3	18.1	22.5	15.4	18.1	20.6	20.2	11.3	7.6
來自基本業務的平均公司股東資金回報率(%)	3.6	5.9	6.3	2.4	5.1	6.5	6.7	5.9	6.5	7.3
利息保障(倍數)**	9.8	14.2	14.4	8.2	14.4	13.6	15.0	12.6	14.4	15.2

* 不包括特殊虧損撥備，即為於2023年對斯德哥爾摩通動鐵路及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年對深圳地鐵四號線所作出9.62億港元的減值虧損。

^o 不包括香港物業發展利潤一分佔盈餘、收入及未出售物業的權益。

^o 不包括香港物業發展利潤一分佔盈餘、收入及未出售物業的權益，以及應佔聯營公司及合營公司利潤。

** 不包括投資物業公允價值計量。

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
香港車務營運										
載客車卡行車公里總數(千計)										
本地鐵路及過境服務	291,212	265,209	268,050	268,492	301,552	308,742	301,541	287,828	284,487	273,771
機場快綫	19,681	12,328	10,165	12,631	22,971	23,190	23,202	23,276	23,242	23,232
輕鐵	10,316	9,727	10,245	10,385	10,592	11,139	11,145	11,152	11,034	10,728
總乘客人次(千計)										
本地鐵路服務	1,586,646	1,334,591	1,421,737	1,145,035	1,568,196	1,669,973	1,637,898	1,586,522	1,577,457	1,547,757
過境服務	71,518	429	486	7,647	104,183	117,448	112,549	113,274	114,241	113,049
高速鐵路(香港段)	20,100 [@]	–	–	1,033	16,923	5,302 [@]	–	–	–	–
機場快綫	10,843	3,102	2,150	3,070	15,764	17,710	16,621	16,133	15,725	14,881
輕鐵	150,002	131,715	141,581	111,865	155,885	179,411	178,502	178,709	176,149	174,199
巴士	57,693	48,230	50,380	42,077	51,484	51,025	50,744	50,413	50,537	50,404
城際客運	–	–	–	103	1,880	3,630	3,698	3,739	4,080	4,348
平均乘客人次(千計)										
本地鐵路服務—周日平均	4,670	3,920	4,189	3,406	4,658	4,862	4,772	4,608	4,577	4,490
過境服務—每日平均	196	1	1	21	285	322	308	309	313	310
高速鐵路(香港段)—每日平均	57 ^{@@}	–	–	36 [#]	46	53 [@]	–	–	–	–
機場快綫—每日平均	30	8	6	8	43	49	46	44	43	41
輕鐵—周日平均	434	377	403	317	448	506	503	500	493	487
巴士—周日平均	168	139	145	121	151	147	146	144	145	144
城際客運—每日平均	–	–	–	4 [#]	5	10	10	10	11	12
乘客平均乘搭公里數										
本地鐵路及過境服務	11.1	10.7	10.5	10.5	10.6	10.8	10.8	10.9	11.0	11.0
機場快綫	27.6	25.3	23.7	25.8	28.2	28.3	28.5	28.4	28.4	28.6
輕鐵	2.6	2.6	2.7	2.8	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7
巴士	5.6	4.5	4.5	4.1	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5
每車卡平均載容量(乘客人次)										
本地鐵路及過境服務	63	54	56	45	59	62	63	64	65	67
機場快綫	15	6	5	6	19	22	20	20	19	18
輕鐵	38	36	37	30	40	44	44	44	44	45
巴士	5.6	4.5	4.5	4.1	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5
佔專營公共交通載容量比率(%)	50.1	48.3	47.3	45.3	47.4	49.0 ^{&}	49.1	48.4	48.5	48.1
每車卡公里之港元(香港車務營運***)										
總收入	53.6	40.8	40.0	35.6	51.7	53.4	52.5	53.0	51.3	51.0
經營開支	34.3	36.0	34.4	33.3	33.0	28.2	28.5	27.7	27.2	26.8
經營利潤	19.3	4.8	5.6	2.3	18.7	25.2	24.0	25.3	24.1	24.2
每名乘客之港元(香港車務營運***)										
總收入	9.39	7.91	7.31	8.11	9.40	9.26	9.10	9.06	8.73	8.52
經營開支	6.00	6.98	6.28	7.60	5.99	4.89	4.93	4.73	4.63	4.47
經營利潤	3.39	0.93	1.03	0.51	3.41	4.37	4.17	4.33	4.10	4.05
安全表現										
本地鐵路服務、過境服務及機場快綫										
須呈報事故數目 [^]	1,220	823	760	656	1,164	1,056	1,148	1,134	1,246	1,327
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	0.73	0.62	0.53	0.57	0.69	0.58	0.65	0.66	0.73	0.79
公司及承建商的員工意外事故次數 ^Δ	52	59	56	51	81	50	46	61	64	57
輕鐵										
須呈報事故數目 [^]	65	57	62	80	163	87	104	191	157	122
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	0.43	0.43	0.44	0.72	1.05	0.48	0.58	1.07	0.89	0.70
公司及承建商的員工意外事故次數 ^Δ	5	6	5	10	8	2	5	8	6	4
僱員										
香港										
管理及支援部門	2,166	1,952	1,923	1,852	1,899	1,932	1,882	1,837	1,792	1,756
車站商務	206	186	188	224	234	204	191	192	182	170
車務營運	11,728	11,492	11,688	11,983	12,211	11,948	11,591	11,349	10,891	10,404
項目及工程拓展	1,497	1,428	1,335	1,426	1,531	1,711	2,144	2,615	2,684	2,764
物業及其他業務	1,634	1,551	1,528	1,548	1,549	1,500	1,440	1,416	1,384	1,350
中國內地及國際業務	174	195	201	255	318	331	276	230	194	180
香港以外										
香港以外員工	16,000	15,504	15,105	16,921	16,521	14,270	10,781	9,866	8,157	7,530
總計	33,405	32,308	31,968	34,209	34,263	31,896	28,305	27,505	25,284	24,154

@ 高速鐵路(香港段)服務於2018年9月23日投入服務，乘客人次只計算2018年9月23日至2018年12月31日之間的日數。

@@ 高速鐵路(香港段)服務於2023年1月15日恢復，乘客人次只計算2023年1月15日至2023年12月31日之間的日數。

2020年1月1日至29日之平均。

& 2018年的市場佔有率已調整以反映香港—珠海—澳門大橋開通的影響。

*** 不包括高速鐵路(香港段)服務。

[^] 根據香港鐵路規例，須呈報事故是指凡影響鐵路處所、機械裝置及設備或直接影響人(受傷或沒有受傷)，並須向香港特別行政區政府運輸及物流局局長及機電工程署署長呈報的事故。此事故包括自殺/企圖自殺、侵入路軌、以至在扶手電梯、升降機及行人輸送帶上發生的意外。

^Δ 根據香港鐵路規例而須通知機電工程署鐵路科，與鐵路運作或維修有關的任何意外，而該意外引致港鐵公司的僱員或港鐵公司承辦商的僱員，在意外中死亡，嚴重受傷，或於意外發生後的一段超過3天的期間內，不能全面執行其正常職責。

投資者關係

自成立以來，港鐵活躍於國際資本市場已大約45年。我們憑藉嚴謹的公司管治與披露標準，成為投資者關係方面公認的領先楷模。我們相信，以清晰、透明及積極的方式向投資者傳達公司策略、業務發展及前景展望，有助提升股東價值。因此，我們致力維繫與機構及零售投資者的定期溝通。

與投資者的溝通

我們與投資界保持緊密聯繫，使港鐵成為香港最廣為人知的上市公司之一。多家本地及國際經紀商、研究分析員以及各類機構投資者，均以公司作為研究對象。

港鐵管理層竭力確保投資者對公司業務有透徹的了解。於2023年，公司與全球機構投資者及研究分析員進行約200次會面。

公司以周年成員大會作為與股東溝通的主要渠道之一。有關2023年周年成員大會的詳情，載於本年報第128頁至第129頁「公司管治報告書」的「周年成員大會」一節。

獲取資訊

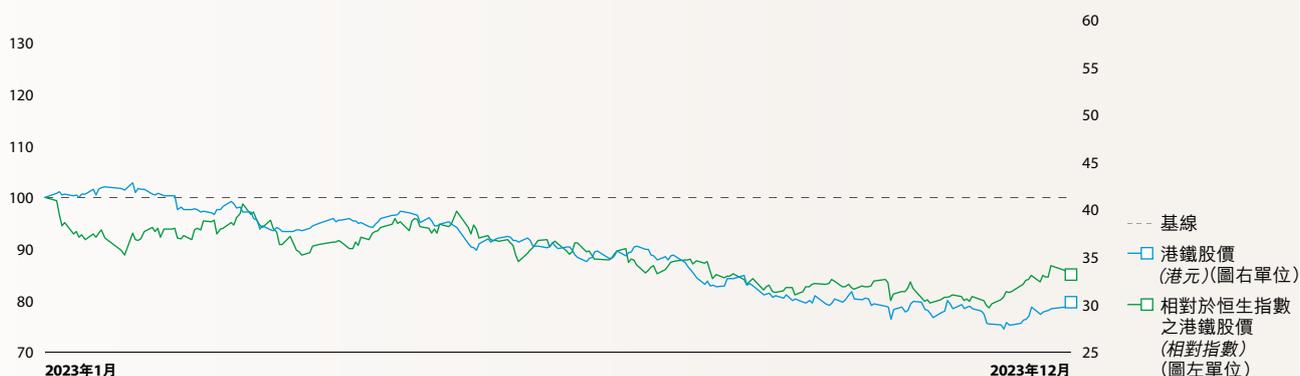
我們透過公司網站，確保投資者可平等及適時地獲得公司的重要資訊。公司網站內的投資資料欄提供的財務表現資料詳盡而且易於查閱。財務報告、乘客量，連同其他公司新聞以及提交聯交所的文件，均可於公司網站內查閱。

指數上市股份及認可

港鐵自2000年起在香港聯合交易所上市，並自2001年起一直是恒生指數的成份股之一。

公司年報每年亦因清晰呈報公司表現及策略而獲得充分肯定。相關榮譽載列於本年報第7頁「主要獎項」一節。

股價表現



2024年度財政紀要

2023年度全年業績公布	3月7日
周年成員大會	5月22日
2023年度末期股息除淨日期	5月24日
2023年度末期股息股份截止過戶日	5月28日至5月31日
派發2023年度末期股息日期	7月16日
2024年度中期業績公布	8月
2024年度中期股息除淨日期	8月
派發2024年度中期股息日期	10月
財政年度結算日	12月31日

股息表現

每股股息	(港元)
2022年度全年普通股息	1.31
2023年度中期普通股息	0.42
2023年度末期普通股息	0.89

過往股息派發紀錄載列於本年報第94頁「十年統計數字」一節和本公司網站。



股息政策

公司的股息政策為漸進式普通股息政策。政策目的是每年穩步增加或最少維持以港元計的每股普通股息。就建議任何期內之應付股息時，董事局會考慮(其中包括)公司的財務表現以及將來的融資需要。

截至2023年12月31日持股狀況

普通股

已發行股份	6,217,197,282股
香港特區政府的持股量	4,634,173,932股(74.54%)
自由流通量	1,583,023,350股(25.46%)

市值

截至2023年12月31日 1,883.81億港元

股份資料

股份代號

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66 HK Equity

聯絡資料

股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股份證明書，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓
香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628

傳真：(852) 2529 6087

網站：<https://www.computershare.com/hk/zh>

股東查詢

公司歡迎股東隨時致函公司秘書，向董事局及管理層查詢及索取資料(只限於已公開的資料)，地址為：香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓香港鐵路有限公司。股東須於信封封面註明「股東通訊」。

公司在辦公時間設有查詢熱綫服務：

電話：(852) 2881 8888

投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司投資客戶關係部

電郵：investor@mtr.com.hk

2023年報

股東如欲索取公司的年報，可致函：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓
香港中央證券登記有限公司

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司公司事務部

公司年報/中期報告及帳項均可
在公司網站查閱。



主要營業地點及註冊辦事處

香港鐵路有限公司，在香港註冊成立及營業
香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

公司管治報告書

強健的公司管治對公司達致其願景及實現其宗旨非常重要，亦可為所有持份者帶來長期可持續的價值。本報告書闡述公司所採納的公司管治最佳常規，並加以說明公司如何應用《上市規則》附錄C1《企業管治守則》的守則條文的各項原則。

董事局整體負責有效的企業管治並確保公司的管治架構（其詳情描述於本報告書內）可助其監督及處理與公司營運和業務有關的重要環境及社會事宜。環境及社會責任委員會對公司的環境及社會策略作出策略性監督，而且亦負責監察公司對環境及社會承諾的績效，並就有關事宜向董事局匯報。有關環境及社會責任委員會的主要職責和年內的工作，請參閱本報告書第104頁至第105頁。

每年，公司另外刊發一份《可持續發展報告》，讓持份者了解公司於環境及社會領域的舉措及表現。公司在編製《可持續發展報告》時，已遵守《上市規則》附錄C2所載的《環境、社會及管治報告指引》，並遵循《全球報告倡議組織（「GRI」）披露標準》披露相關資料，並參考不同的國際報告編製指引和要求，包括公共交通國際聯會（UITP）《可持續發展報告指引》、《ISO 26000社會責任指引》及世界經濟論壇（World Economic Forum）的《持份者資本指標》（Stakeholder Capitalism Metrics）。公司亦根據氣候相關財務資訊披露工作小組（Task Force on Climate-related Financial Disclosures「TCFD」）建議的框架，披露公司與氣候相關的資訊。涵蓋2023年1月1日至12月31日期間的公司2023年《可持續發展報告》，已同時跟本年報上載於公司網站（www.mtr.com.hk）及聯交所網站。

公司每年亦會刊發《可持續融資報告》（該報告上載於公司網站（www.mtr.com.hk）及回應CDP（以往稱為「碳披露項目」）有關氣候相關的風險、機遇與披露。

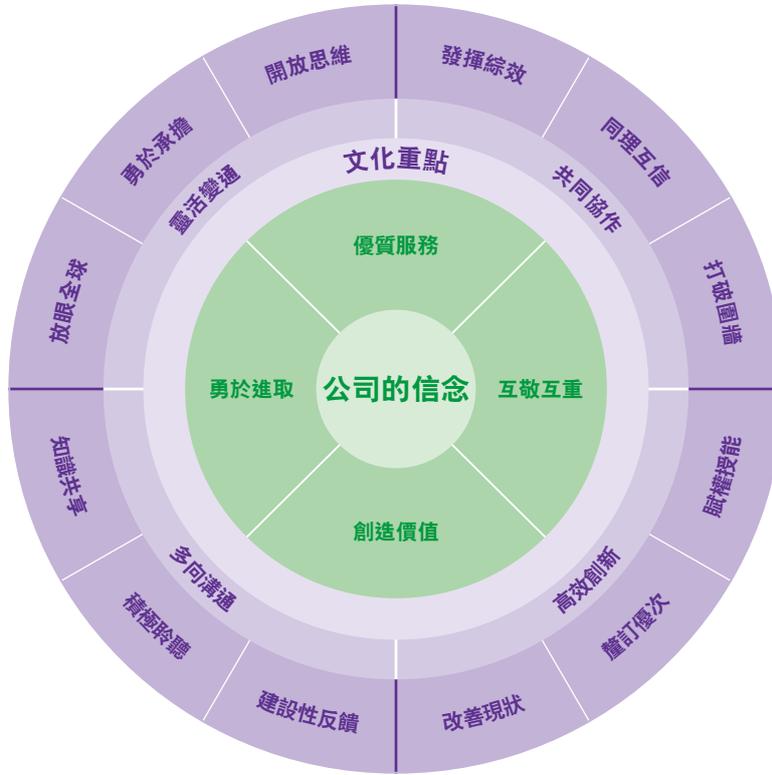
長遠目標、使命、企業策略、信念和文化

公司的願景是透過關懷備至、創新及可持續的服務，連繫及建設社區，以成為廣受國際認可的企業。

為使公司可以有長遠發展，公司董事局在2020年中採納了新的公司企業策略：「變·造未來」（「企業策略」），並由執行總監會執行及定期向董事局匯報。企業策略清楚訂明公司的業務優次及環境和社會目標，以維持競爭力並推動公司業務的可持續發展，同時與業務所在社區建立健康、長遠的互惠關係。秉持著「推動城市前行」的使命，公司的企業策略透過強化香港核心業務、保持中國內地及國際業務穩定增長，以及推動強大的新增長引擎這三大策略支柱，作為公司在瞬息萬變的商業環境中，保持競爭力的策略，引領公司成為更穩健、更能適應未來發展的機構。

企業策略是建基於一套信念（優質服務、互敬互重、創造價值及勇於進取），這些信念提供清晰指引，有助所有員工明白公司對他們在表現和能力方面的期望。為促進公司長遠目標、使命、策略及信念一致的企業文化，並配合員工的心態及行為以支持推行企業策略，公司建立了四個文化重點及相關特質。

下圖表述了公司的信念與文化重點(及其相關特質)的契合：



在截至2023年12月31日止年度內，董事局已從財務與非財務方面定期檢討企業策略及相關推動元素的執行進度；並舉行了董事局策略日，以討論各業務如何實現公司的策略目標。

年內，公司採取了一系列行動以持續推動理想的企業文化，包括：

- 通過員工論壇、管理層實地視察以及在公司內組織焦點小組等，以展示全方位「多向溝通」。高級領導藉此機會積極聆聽，並向同事作出即時反饋或分享，同時推動「靈活變通」及「共同協作」；
- 全面推行公司自動化、數碼化及技術轉型，以達至「高效創新」。年內，公司已為多項設施進行升級，如部分辦公室和車站員工休息室，以及為100多個前線工作地點提供了WiFi覆蓋。

- 公司亦定期提供旨在加強企業文化不同方面的培訓，有關培訓在2023年已經有超過3900名參與者出席；及
- 公司繼續透過舉辦多項活動來建立文化意識：(a) 實踐港鐵價值觀的信念獎計劃，以表彰來自不同職能部門的同事在日常工作中實踐港鐵價值觀；及(b) 港鐵傑出貢獻嘉獎計劃，旨在表彰在公司文化和價值觀方面有卓越表現或行為的個人和團隊。

公司亦繼續將環境及社會目標以及三道防線模式納入日常營運。在環境及社會方面，公司制定了一套關鍵績效指標，包括短期、中期和長期計劃，以衡量和推動三個環境及社會目標範疇的表現，包括：(i) 社會共融；(ii) 減少溫室氣體排放；及(iii) 發展及機遇，詳情載於公司網站的可持續發展網頁 (www.mtr.com.hk)。

公司管治報告書

有關公司人力資本管理(包括培育企業文化以及公司對平等就業機會和多元共融的取態)的更多詳情，請參閱2023年《可持續發展報告》。

公司管治常規

公司管治是董事局全體成員的集體責任，董事局深信良好的公司管治為公司奠定適當的管理基礎，以符合所有持份者的利益。董事局積極尋找機會不斷改進公司管治，並對已識別可改進的機遇採取迅速行動。

公司持續關注在外公司管治方面的發展，以確保在不斷變化的商業及監管環境下，公司的公司管治體系仍然恰當和穩健，兼且符合持份者的期望。

遵守《企業管治守則》

在截至2023年12月31日止年度內，公司已遵守《企業管治守則》的守則條文。在以下的公司管治範疇方面，公司的常規超越相關《企業管治守則》/《上市規則》的規定：

公司管治範疇	公司超越情況的詳情
獨立非執行董事數目	獨立非執行董事數目佔董事局人數超過三分之二，該比例高於《上市規則》對獨立性的要求
審核及風險委員會成員中獨立非執行董事的數目	審核及風險委員會包括五位獨立非執行董事，該比例高於《上市規則》對獨立性的要求
董事局定期會議次數	公司每年召開七次董事局定期會議及在有需要時亦會召開董事局特別會議，該比例高於《企業管治守則》的要求
召開董事局定期會議的通知	董事局定期會議在下年度的會議日期一般於前一年第三季訂定
《標準守則》的確認	<ul style="list-style-type: none">每位董事及標準守則經理(定義見「上市發行人董事進行證券交易的標準守則」一節)每半年需確認一次遵守《標準守則》建立了一個電子平台可以一站式接觸到有助遵守《標準守則》的相關主要流程
風險管理系統的成效評估	<ul style="list-style-type: none">除公司及其附屬公司完成了檢討其風險管理系統的成效外，公司對在中國內地及海外營運的主要聯營公司也完成了相關的檢討公司已建立以風險為基礎的三道防線體系，以確保將適當的重點應用於相關風險，並提供建議以解決已識別的不足及效率不高之處

董事局

整體業務管理

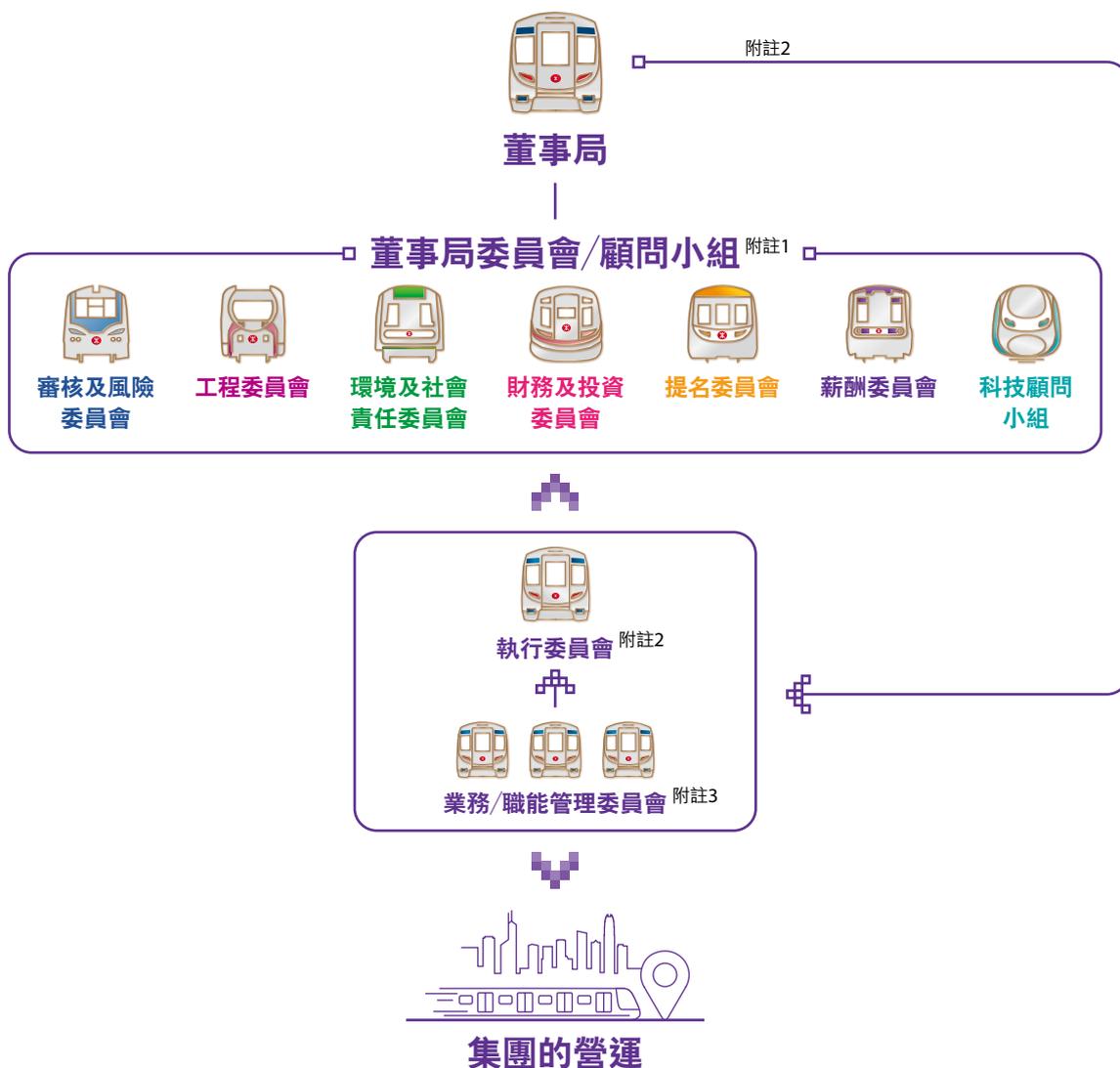
董事局負責管理公司的整體業務。根據章程細則及董事局採納的《規程：董事局保留事項》(「規程」)，董事局授權執行委員會管理公司的日常事務，而其本身則專注處理可影響公司整體策略政策、公司管治、財務及股東的事項，其中包括財務

報表、股息政策、會計政策的重大修改、每年營運預算、若干重要合約、未來發展策略、重大融資安排及重大投資、公司管治職能、風險管理及內部監控系統、庫務政策及票價結構。董事局定期檢討授權安排。

董事局於2023年8月批准對規程作出若干修訂，以及對公司財務及投資委員會及工程委員會的職權範圍作出相應的修改，旨在精簡管治流程及提高效率，同時維持適當的監督水平。

為使董事局能維持足夠的監察，董事局定期收到對公司營運及其業務有重大影響的最新資料及簡報，並於有需要時以特別匯報作補充。

以下為公司的管治架構圖：



附註：

1. 所有董事局委員會/顧問小組均獲提供充足資源以履行其職責及(如有需要)可尋求獨立專業意見，以協助他們履行其責任，有關費用將由公司負責。各董事局委員會/顧問小組的職權範圍已分別載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。
2. 根據章程細則及規程，董事局授權執行委員會負責公司業務的日常管理；而執行委員會是由行政總裁領導，以及由其他九名執行總監會成員組成。
3. 業務/職能管理委員會協助執行委員會處理公司各項核心業務和職能的管理及監管。

董事局組成

董事局及執行總監會成員的名單、角色和職能均分別載於公司網站 (www.mtr.com.hk) 及聯交所網站。每名董事局成員及執行總監會成員的個人履歷載於本年報第 145 頁至第 158 頁。

於本報告書日期，董事局共有 19 位成員，由 13 位獨立非執行董事、五位非執行董事及一位執行董事組成。此架構有效確保董事局由大部分獨立成員組成，有助維持獨立及客觀的決策過程。

於 2023 年 12 月 31 日，政府透過財政司司長法團持有公司已發行股份約 74.54%，是公司的主要股東。香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第 8 條行使其權利，委任了三位人士為公司的增補董事（「增補董事」）。名單如下：

- 運輸及物流局局長（現由林世雄先生擔任）；
- 發展局常任秘書長（工務）（現由劉俊傑先生擔任）；及
- 運輸署署長（現由李頌恩女士擔任）。

增補董事全部均為非執行董事及在任何情況下（根據章程細則下須輪值退任的要求除外）應被視為與其他董事無異，因此受董事的普通法責任規限，包括以公司的最佳利益為行事依歸。

另一位公司非執行董事許正宇先生，為財經事務及庫務局局長。

董事局成員來自不同商業及專業背景，均積極向董事局提供其寶貴經驗，以提升公司及其股東的最佳利益。再者，獨立非執行董事均致力確保董事局維護公司全體股東的利益，並客觀冷靜地考慮有關事宜。

主席及行政總裁

主席及行政總裁的職位各不相同且相互獨立。彼等各自之角色及職責載列如下：



主席
(非執行董事)



行政總裁
(執行董事)

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">□ 主持及管理董事局的運作；□ 監察行政總裁及執行總監會其他成員的表現；□ 確保董事局適時獲得與公司業務有關的充足訊息；□ 領導董事局及提倡公開的文化；□ 確保所有董事局成員適時就所有事宜交換意見；□ 鼓勵董事局成員對董事局會議上的討論作出全面而有效的貢獻；及□ 制定良好公司管治常規及程序。 | <ul style="list-style-type: none">□ 作為執行總監會領導人；□ 兼為執行委員會主席；□ 向董事局負責公司業務的管理；及□ 肩負董事局及執行總監會之間橋樑的作用。 |
|--|--|

董事局委員會/顧問小組

誠如上文「整體業務管理」一節所述，根據章程細則及規程，董事局授權執行委員會管理公司的日常事務，而其本身則專注處理可影響公司整體策略政策、公司管治、財務及股東的事項。董事局透過授權及適當監督下讓各董事局委員會和顧問小組履行其部分所述的職責。本公司現時的董事局委員會及顧問小組成員名單及每名董事局成員於2023年的出席記錄載於本報告書第116頁至第117頁。

審核及風險委員會、工程委員會、財務及投資委員會及薪酬委員會的職責和年內的工作已載於本年報內相關報告書中：

- 「審核及風險委員會報告書」於第130頁至第132頁；
- 「工程委員會報告書」於第138頁；
- 「財務及投資委員會報告書」於第139頁；及
- 「薪酬委員會報告書」於第140頁至第144頁。

提名委員會

提名委員會包括七名非執行董事，其中四名為獨立非執行董事。此委員會的主席由一名獨立非執行董事擔任。其職權範圍分別載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

主要職責：

- 至少每年對董事局的架構、人數及組成(包括視野、技能、多元化、知識及經驗方面)、公司的董事局多元化政策和提名政策的合適性和成效、以及董事局技能

清單的充分性和合適性進行檢討，並按公司的企業策略及成員繼任計劃而向董事局提出建議；

- 物色具備合適資格可擔任董事局成員的人士，並挑選提名有關人士出任董事或就此向董事局提出建議；
- 評核獨立非執行董事的獨立性，及在被建議提名為董事的候選人將會出任其第七間(或以上)上市公司的董事職位時，評估該候選人是否能夠投入足夠時間處理董事局事務；
- 就董事局成員的委任或重選以及董事局成員繼任計劃向董事局提出建議；及
- 向董事局提名及推薦人選，以填補行政總裁、財務總監及營運總監(倘營運總監的職位存在)的職位。

於年內，委員會就下列事宜進行檢討、討論，並且在合適時向董事局作出相關建議：

- 年度檢討董事局的架構、人數及組成以及提名政策、董事局多元化政策及技能清單；
- 年度評估每名獨立非執行董事的獨立性；
- 重選公司於2023年5月24日舉行的周年成員大會(「2023周年成員大會」)上退任的董事局成員；
- 建議於2023周年成員大會上重選被上市規則視為連任多年的獨立非執行董事陳阮德徽博士的理由；

公司管治報告書

- 提名董事局新成員於2023周年成員大會上讓股東推選；及
- 董事局繼任計劃。

董事局繼任是公司的持續流程，並由提名委員會定期討論。提名委員會管理董事局繼任者，以用人唯才來考慮潛在候選人，並對補充公司策略所需的能力和經驗採取長期策略觀點，以及公司提名政策和董事局多元化政策中強調的其他因素作考慮。

截至本報告書日期，提名委員會已作出，其中包括(i)董事局人數、架構及組成(包括技能/經驗/視野)的另一年度檢討，並認為現有組合就公司的策略和業務需要及董事局的技能清單而言是合適的；(ii)獨立非執行董事獨立性的年度評估；及(iii)退任董事局成員及建議提名董事局新成員於公司2024年周年成員大會(「2024周年成員大會」)上分別被重選及推選。提名委員會亦認為董事局(1)現時擁有均衡的技能、經驗及多元化視野；(2)與公司的董事局多元化政策一致；及(3)能有效率及有效益地持續支持執行公司業務策略。

環境及社會責任委員會

環境及社會責任委員會包括七名成員(由三名獨立非執行董事、一名非執行董事及三名執行總監會成員組成)。環境及社會責任委員會由公司主席擔任主席。環境及社會責任委員會的職權範圍分別載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

主要職責：

- 就委員會職權範圍內的事宜參與任何事務並擔任董事局顧問；
- 審批公司的環境和社會策略；
- 監督公司環境和社會策略目標的制定和達標進程；
- 監察和監督公司的環境和社會(包括安全)表現以及相關的框架和措施；
- 根據公司的環境和社會投資框架，審批高出董事局所訂立限額的環境和社會投資項目；
- 檢視公司與持份者交流的策略；
- 識別因外部趨勢而產生的新興企業責任及可持續發展事宜；
- 審閱公司每年的《可持續發展報告》，並向董事局提出批核建議；及
- 在有需要時就委員會負責的事宜之最新發展向董事局作出匯報。

另請參閱本年報「環境及社會責任」一節(第71頁至第78頁)。

本年度內執行的工作：

- 檢視推展環境及社會目標-社會共融、溫室氣體減排、發展及機遇的進程；
- 審閱2022年《可持續發展報告》，並向董事局提出批核建議；
- 研究公司在本地及國際不同的可持續發展指數的表現；

- 審閱公司環境及社會關鍵績效指標的進度；
- 審閱環境、社會及管治基金分配予合資格項目的狀況；及
- 監察各項為社區推展的項目和投資計劃的進展。

截至本報告書日期，環境及社會責任委員會已對公司用於環境、社會及管治表現和報告的資源充足性進行了年度檢討。有關詳情，請參閱本報告書的「風險管理與內部監控系統」一節內的「公司會計、財務匯報及內部審核職能以及環境、社會及管治表現和匯報的資源充足性評估」（第124頁）。

科技顧問小組

科技顧問小組包括兩名獨立非執行董事、一名非執行董事及一名外聘顧問。小組主席為獨立非執行董事。小組的職權範圍分別載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

主要職責：

- 審視並提供建議和指導方針，以制定及實施公司數碼化策略和「新引擎增長」策略、公司長遠創科發展計劃及實施方案，以及集團的網絡安全定位；及
- 檢視有關數碼化的趨勢及新科技、有關網絡安全的發展及事件，並就進一步發展公司的數碼化策略和網絡安全定位向公司執行總監會及(如適用)董事局提出建議。

本年度內執行的工作：

小組對以下主要事宜作出審視並提供指導：

- 公司的科技管治模式；
- 一主要業務單位的科技計劃；
- 一業務單位的數碼化計劃；
- 網絡安全的進展，包括倡議、網絡安全審計和事故全面調查；
- 數碼化和企業架構策略；及
- 主要數碼及創新項目的進程更新。

公司秘書

馬琳女士為法律及管治總監及執行總監會成員，並向行政總裁匯報。她的公司秘書角色包括：

- 向董事局成員提供意見及服務；
- 確保正確的董事局會議程序得以遵守；
- 就所有公司管治事宜向董事局提出意見；
- 安排董事局成員、其替任董事及執行總監會成員在上任時，接受一項全面、正式兼特為其而設的先導計劃，內容關於公司主要業務的營運及實務，以及在一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》下董事的一般及特定職責；
- 建議董事局成員、彼等替任董事及執行總監會成員參加相關研討會及課程；及

- 安排在董事局會議上提供相關的新頒布或修訂的法規或其他規例的培訓。

於2023年，馬琳女士接受了共超過15小時更新其技能及知識的專業培訓。

董事局成員的委任、重選及罷免

任何人士可於任何時間經以下其中一項方式獲委任為董事局成員：

- 股東於成員大會按「公司的董事局成員委任程序」委任，該程序已載於公司網站(www.mtr.com.hk)；或
- 董事局按公司提名委員會推薦；或
- 香港特區行政長官就關於增補董事的委任。

經董事局於年內委任的董事局成員必須於獲委任後的首屆周年成員大會上退任及可於該周年成員大會上被推選連任。

除了增補董事外，所有其他董事局成員須輪值退任。在每次公司周年成員大會上輪值退任的董事局成員，須為在該次周年成員大會之前的第三個公曆年度舉行的周年成員大會上最後一次獲推選或重選的董事局成員。

增補董事只可由香港特區行政長官撤任，並不受任何輪值退任規定。

除增補董事外，公司與每名非執行董事及獨立非執行董事均訂有服務合約，訂明他/她繼續獲委任為非執行董事或獨立非執行董事及相關董事局委員會/顧問小組的主席或成員的條款。

提名政策

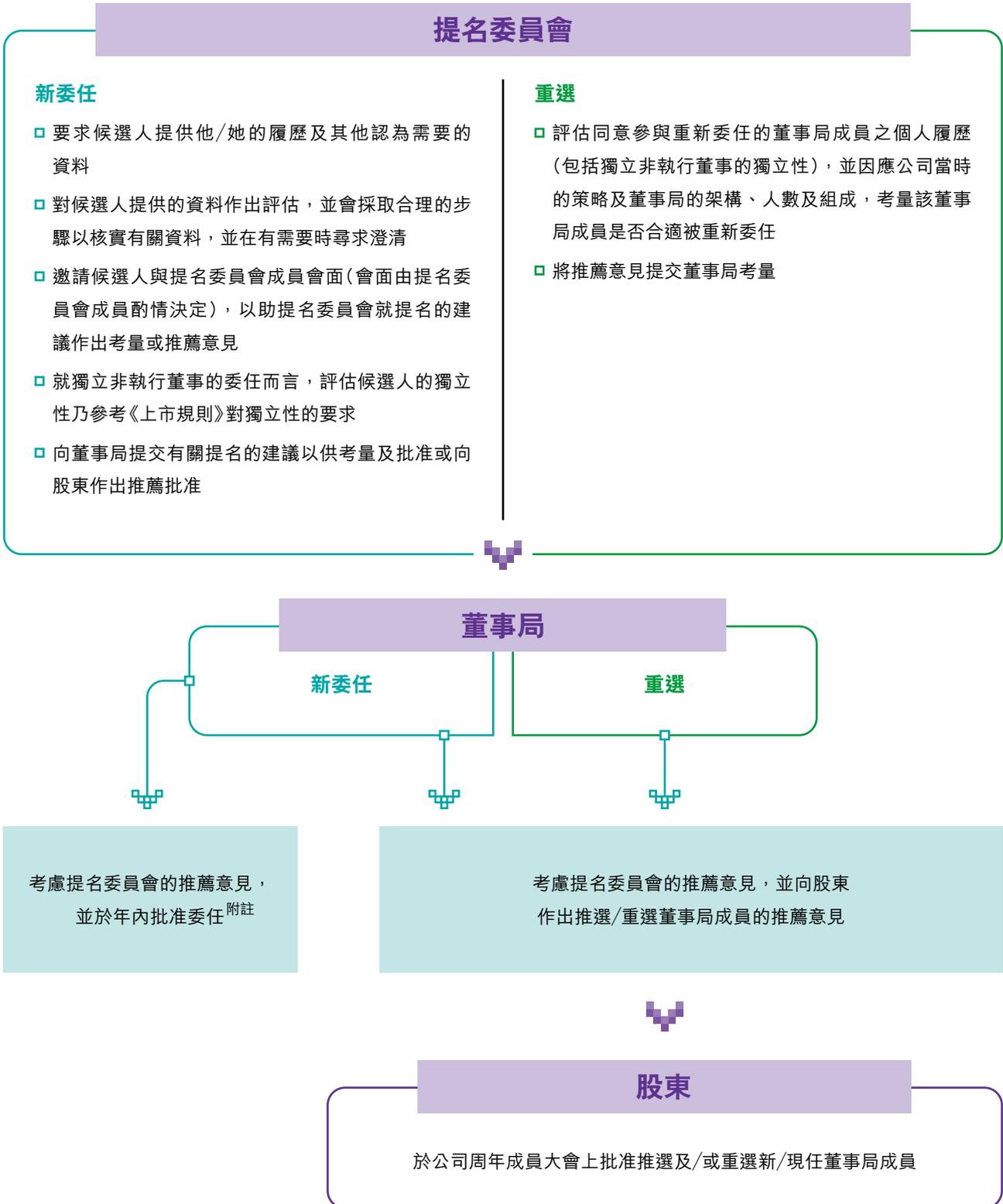
一份依據公司已採納的程序和常規編寫而成的提名政策，已載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

提名政策列出提名董事局成員的流程及程序，適用於委任董事局新成員及重新委任董事局成員的情況(由香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條作出的委任及由公司股東依據章程細則作出的提名則除外)。

董事局已授權提名委員會可經不同方式及渠道(包括董事局成員的建議、聘用外部招聘公司，以及任何其認為適當的其他方式或渠道)物色及評估董事局成員的人選。為確保董事局有適當程度的新觀點，提名委員會在提名重新委任已連續出任三屆(每屆為三年)的董事局成員時，需要在其推薦意見列出相關理據給董事局；此外，就連續出任三屆(每屆為三年)董事局的獨立非執行董事而言，提名委員會就其重新委任的推薦意見應說明提名委員會為何認為該名董事仍屬獨立人士及應獲重新委任的原因。

提名程序

下圖說明公司提名新委任及重選董事局成員(增補董事除外)的提名程序：



附註：除增補董事外，任何於年內委任的董事局成員前提是需要在下次緊隨周年成員大會上由股東推選

甄選原則

在評估擬建議的人選(包括合資格獲重新委任的董事局成員)時，提名委員會將會考慮下列各因素(下文所列並非全部因素)：

- 公司的策略；
- 董事局及各董事局委員會當時的架構、人數、組成及需要(包括獨立非執行董事於董事局的人數)，以及董事局成員繼任計劃和董事局成員多元化(如合適)；
- 所需的技能，應與現任董事局成員互相補足；
- 董事局不時採納/修訂的公司董事局多元化政策；
- 從第三方取得的參考資料或背景審查；
- 任何其他可作為評估擬建議的人選適合性的參考因素，包括但不限於該人選的信譽、資格、成就、可投入的時間及關注，以及期望對公司的貢獻；
- 如擬建議人選將會出任第七間(或以上)的上市公司董事，該人選是否能夠投放足夠時間處理董事局的事務；
- 董事局所需的強大獨立元素；及
- 建議委任為獨立非執行董事人選的獨立性，特別是以《上市規則》所述的獨立性要求作為參考。

提名委員會已獲賦予酌情權對其認為恰當的其他甄選因素作出考慮。

提名委員會將至少每年檢討提名政策的執行情況，包括相關機制以確保董事局可獲得獨立的觀點和意見，亦就任何擬對董事局作出的變動提出建議，並提交董事局審議和批准以確保本政策的有效性。

董事局多元化

公司清楚多元化在不同角度的好處(包括創造力、創新和決策制定等方面)，並作為其環境和社會策略中社會共融支柱的一部分進行多項措施。

董事局層面

公司於2022年承諾由當年3月起維持董事局女性成員比例不少於20%，同時訂立董事局女性成員比例於2025年達至25%的目標，並載於董事局多元化政策內。隨著於2023周年成員大會委任兩名女性成員加入董事局後，董事局截至本報告書日期有五名女性成員，佔董事局全體成員略高於26%。因此，公司董事局女性成員比例提早在2025年前達到25%的目標。但當兩名女性董事局成員在2024周年成員大會上退任後，董事局女性成員的比例將會減少。然而，公司會致力繼續維持在2022年作出20%的承諾，並在2025年達至25%的女性代表比例，惟所有委任將會根據公司的提名政策及以用人唯才的準則來考慮可選擇及合適的人選。

截至本報告書日期，公司各董事局委員會/顧問小組均至少有一名女性成員，而薪酬委員會是由女性成員擔任主席。

董事局多元化政策已載於公司網站(www.mtr.com.hk)。董事局多元化政策提到公司應竭力確保其董事局成員在技能、經驗及多元化視野方面取得適當平衡，以支持執行其業務策略並確保董事局有效地運作。董事局多元化政策的摘要如下：

- 公司致力在其業務各方面實行平等機會原則，任何人不會因種族、性別、殘疾、國籍、宗教或思想信仰、年齡、性傾向、家庭崗位或任何其他因素而受到歧視；

- 要獲得多元化的視野，可以從多方面的因素考慮，包括但不限於：技能、地區與行業經驗、背景、種族、性別及其他特質。要符合公司多元化角度，公司本身不時的業務模式及特定需要亦是需要考慮；及
- 公司致力於維持董事局由大多數獨立非執行董事組成，以及維持董事局女性成員的適當比率，並由2022年起不少於20%及於2025年達至25%。

提名委員會至少每年檢討董事局多元化政策的執行情況，亦就任何擬對董事局作出的變動提出建議，並提交董事局審議和批准以確保其持續適當和有效。於本報告書日期，董事局已透過提名委員會審閱董事局多元化政策的執行情況，並確認其適當性和有效性。

於年內，以下新委任經由提名委員會及董事局考慮了董事局多元化政策及技能組合清單後作出：

- 黃幸怡女士為獨立非執行董事；及
- 黃慧群教授為獨立非執行董事。

提名委員會及董事局認為黃幸怡女士在法律界有廣泛經驗以及在不同範疇服務社群有務實經驗，而黃慧群教授在銀行、金融業及公共事務有豐富經驗，她們的加入皆各自對董事局有所裨益，並能進一步豐富董事局的技能、經驗和多元化視野，從而加強董事局的多元化及效能。

董事局目前成員的多元化可見於下圖：

性別



職銜



年齡



出任董事局成員年資(年)



出任外界董事(上市公司數目)



董事局技能

於年內，提名委員會檢討了技能組合清單的合適性，考慮了董事局成員跨越不同行業(包括公共機構、私營公司、慈善組織及政府機構)的個人經驗(過往及現在)豐富了董事局多元化視野，同時集合一齊可提供一個取得平衡的技能組合，以支持公司的策略需要。

董事局成員的技能組合清單包括以下主要範疇：

- 業務相關經驗，包括風險管理、人力資源管理、策略規劃、跨國公司的經驗以及乘客/客戶觀點；
- 合規相關經驗，包括上市公司經驗以及環境、社會及管治事宜；
- 行業相關經驗，包括鐵路營運、工程、建造及基礎設施、物業發展、規劃/城市發展、商業/業務營運以及海外業務增長及管理；
- 專業知識方面，包括會計及金融、工程以及法律及監管；
- 公共行政方面，包括政府聯絡、香港政治環境、中國內地政府關係及公共事務/通訊；及
- 科技方面，尤其是在數碼和網絡安全領域。

僱員層面

「多元共融」是公司環境及社會目標的十大重點領域之一，當中公司致力在實務及政策中消除歧視，於工作環境促進多元文化。

於2023年，公司成立性別平等網絡，並已達成多項與多元共融相關的關鍵績效指標，例如：為所有總監會成員舉辦一場有關多元、平等和共融的工作坊，並為員工舉辦約380次有關多元、平等和共融的培訓。另外，公司推出一項全新的一年培訓先導計劃「EmpowerZ」，以支持殘疾或多元族裔人士就業。公司的暑期實習生中亦有10%為殘疾或多元族裔人士。公司亦首次參加了《CareER傷健共融指數》，並榮獲「CareER共融僱主徽章」。

2023年員工性別分布情況(包括高級管理人員)，請參閱2023年《可持續發展報告》披露的資料。

獨立非執行董事的獨立性

截至2023年12月31日止年度，各獨立非執行董事已向公司提供有關其獨立性及其直系家屬(定義載於《上市規則》)的利益(如適用)的書面確認書。提名委員會審閱了所述確認書及評估了獨立非執行董事們的獨立性，並繼續認定其各自的獨立性。

截至本報告書日期，董事局已透過提名委員會審視以下機制之實施及成效，以確保董事局獲得獨立觀點及意見。

架構	獨立非執行董事數目佔董事局人數超過三分之二，該比例高於《上市規則》對獨立性的要求。
獨立非執行董事的任期	就連續出任三屆(即：九年)的獨立非執行董事而言，提名委員會就他/她重新委任的推薦意見應說明提名委員會為何認為該名董事仍屬獨立人士及應獲重新委任的原因(包括考慮的因素、提名委員會作此決定的過程及討論內容)。公司在2023年已按此處理了一位連任多年的獨立非執行董事的重新委任事宜。
投入的時間	董事局各成員須確保他/她能付出足夠時間及專注於公司事務，並透過發表獨立、具建設性及富資訊性的意見，為公司之策略及政策發展作出貢獻。各董事局成員在年內的出席記錄列載於本報告書第116頁至第117頁。
超額任職	<ul style="list-style-type: none"> 所有董事局成員(包括獨立非執行董事)均須適時向公司披露他們於公眾公司或組織擔任職位的數目和性質、其他重大承擔，以及有關的公眾公司或組織的名稱和他們擔任有關職務所需投入的時間。 並無任何董事局成員超額任職情況(即持有七家或以上上市公司董事職位)。
相互擔任對方公司的董事職務	若干董事局成員擔任公司的非執行董事或獨立非執行董事同時擔任另一間公司/組織的董事職務。提名委員會已評估所述相互擔任董事職務之事，並確認不會因此影響有關獨立非執行董事的獨立性。
持有公司股份之權益	概無獨立非執行董事或其任何家庭成員持有超過公司已發行股份總數1%。

除本年報另有披露外，董事局及執行總監會成員之間概無任何關係(包括財務、業務、家屬或其他重大或相關的關係)或相互擔任對方公司的董事職務。此外，於2023年12月31日，董事局成員均沒有擔任七家(或以上)上市公司(包括公司)的董事職位或透過參與其他公司或組織而與其他董事有重大聯繫。

上市發行人董事進行證券交易的標準守則

公司已採納《上市規則》附錄C3所載之標準守則(「《標準守則》」)。在作出特定查詢後，公司確認所有董事局成員及

其替任董事(如適用)以及所有執行總監會成員在年內一直遵守《標準守則》。

因在公司所擔任的職位而可能擁有公司的內幕消息(此詞彙與香港法律第571章《證券及期貨條例》(「《證券條例》」)內的詞彙具相同涵義)的高級經理、其他指定經理及員工(統稱「標準守則經理」)，亦已被要求遵守《標準守則》的規定。

為提升監察及成效，公司已採用「標準守則經理管理系統」的電子平台，為標準守則經理提供一站式存取相關主要流程的途徑有助遵守《標準守則》。標準守則經理亦需要完成定期培訓，最近一次培訓是於2023年2月舉行。

董事保險

按章程細則所允許，公司一直有投保董事與高級人員責任保險，對此公司董事局成員及高級人員均無須承擔此保單所列明之免賠額。為確保提供足夠保額，公司根據保險市場的最近趨勢及其他有關因素作年度檢討。該檢討與其他同類型公司的投保金額作比較及考慮是否需要為執行總監會成員或董事局成員購買獨立保險。2023年度的檢討結果是現有的保額已經足夠，除此保額外，公司亦已向董事局成員提供彌償保證，加上廣泛的保險條文及財務穩健的保險公司，因此，不需要購買額外保險。

檢討公司管治職能

年內，董事局根據公司管治職能的職權範圍，對公司管治職能進行年度檢討。以下為截至2023年12月31日止年度的工作概要：

- 檢討公司已訂立的使命、信念和策略；
- 制定及檢討公司的公司管治政策及常規，包括公司管治體系，董事局多元化政策和提名政策；
- 檢討及監察為董事局成員及高級管理人員安排的培訓及持續的專業發展；
- 檢討及監察公司對遵守法律及監管規定方面的政策及常規；
- 制定、審閱及監察《工作操守指引》及董事手冊；及
- 檢討公司遵守企業管治守則的情況。

截至本報告書日期，董事局已檢討公司文化以確保與公司使命、信念及策略一致，並且已審閱股東通訊政策之執行及成效。

董事局認為就公司目前的企業策略而言，其公司管治職能在總體上是足夠及適合的。以上職能將按法律及監管環境的改變以及公司業務上的變更而作出檢討。

公司管治職能的職權範圍已載於公司網站 (www.mtr.com.hk) 及聯交所網站。

董事局會議程序

董事局成員一般會親身出席會議，同時在章程細則允許下，董事局成員亦可以用電子方式參與會議。所述安排亦適用於董事局委員會會議/顧問小組及執行委員會會議。公司自2017年起開始於董事局會議和執行委員會會議上採用電子會議方案(隨後更擴展至董事局委員會/顧問小組會議)，使董事局成員、董事局委員會/顧問小組成員和執行委員會成員能夠以安全、高效和便捷的方式查看會議文件和遠距離以虛擬方式參加會議。

所有董事局成員均獲完整及適時的相關董事局會議資料，並在有必要時可獲取獨立專業人士的意見，費用由公司支付。董事局成員亦可於其認為有需要時，與執行總監會成員直接接觸。

董事局會議的議程草案由公司秘書編製，並經公司主席核准。倘若董事局成員希望將某事項列入會議議程中，須在不少於有關董事局會議前一星期通知主席或公司秘書。

議程連同董事局會議文件一般於董事局會議擬定日期前最少三日送出。

董事局在下年度的會議日期一般由公司秘書於前一年第三季經主席同意下訂定，然後與董事局其他成員聯繫。

在董事局定期會議上，執行總監會成員與高級經理向董事局匯報其各自業務範疇的事宜。

每月向董事局提交的行政總裁報告，內容涵蓋公司整體策略、公司的改革及企業策略的執行以及創新及科技實施方面的進度更新、重要事宜及相關月份的主要議題，並提供包括集團於不同業務的安全表現、財務活動、或有負債、人力資源發展、新鐵路項目的計劃和成本狀況及重大資產管理項目的進度，以及未來三至六個月內重要議題或事項的前瞻。此報告及在董事局會議上的討論，確保董事局成員對公司業務及其他主要資料有整體了解，並且提供最新資料幫助他們作出符合公司利益的決策。

重大權益及投票事宜

所有董事局及執行總監會成員均須遵守其普通法責任，以公司的最佳利益為行事依歸，並特別考慮公司股東的整體利益。為此，他們須申報其於任何將由董事局在董事局會

議上考慮的合約、交易、安排或其他建議下的權益的性質及程度(如有)。

另外，公司在每次定期董事局會議前會提醒每名董事局成員更新其「其他董事職務、主要委任及權益聲明」(「聲明」)。每位替任董事的聲明亦會按季度發送給他/她更新。而且每位董事局成員及每位替任董事須每年兩次向公司確認他/她的其他董事職務、主要委任及權益。

除非章程細則特別批准，董事局成員不得就他/她在當中擁有權益及其知悉屬性質重大的任何合約、交易、安排或任何其他種類的建議進行投票。就此而言，董事局成員(包括他/她的任何聯繫人士)的關連人士之權益會被視為他/她的權益。純粹因擁有公司的股份、債券或其他證券的權益，概不計算在內。凡會議表決某決議案而某董事局成員不得對該決議案表決時，他/她不會被計算在該部分會議的法定人數內，但他/她會被計算在該會議所有其他部分的法定人數內。此舉有助減少公司業務與個別董事局成員的其他權益或任命之間可能出現的潛在衝突。

倘公司與政府的利益出現衝突時，每一位政府委任的董事及任何於政府擔任高級職位的董事將不被計入董事局考慮有關合約、交易、安排或其他建議的會議部分的法定人數內，亦不得就有關決議案投票。在適當的情況下，政府委任的董事及於政府擔任高級職位的董事將免於出席討論特定事項。

公司管治報告書

公司與政府(及/或其相關實體)已訂立若干合約安排，部分合約為持續性質。由於政府是公司的主要股東，根據《上市規則》，該等合約安排屬關連交易(部分為持續關連交易)。載於本年報的「關連交易」及「持續關連交易」(第172頁至第194頁)解釋如何根據《上市規則》處理該等交易。

須於董事局會議表決的事宜，均由可對該決議案作出表決的董事局成員以過半票數決定，惟慣常情況是董事局根據共識作出決定。

董事局會議

董事局在2023年舉行了11次會議(包括七次定期會議、兩次特別會議及兩次私人會議)，遠超於《企業管治守則》要求發行人每年舉行至少四次董事局會議的規定。

此外，按《上市規則》要求，主席於年內在沒有其他董事局成員列席的情況下與獨立非執行董事會面，會議討論議題圍繞公司的業務表現和願景、公司經營模式的可持續性、公司用以應對預期商機、人才挑戰、本地人口老化所帶來的運營挑戰及持續運用技術作為業務解決方案的能力和資源、高級管理層繼任計劃、公司的環境、社會及管治承諾以及與主要持份者的工作關係。

定期會議

在每次定期會議中，董事局檢討、討論及適當時批核公司不同業務及財務及營運表現的事項。

此外，在2023年的董事局會議中討論了其他的主要事項包括：

- 企業策略：
 - 聽取2023年董事局策略日的主要要點；及
 - 聽取企業策略實施情況的定期更新；
- 環境、社會及管治：
 - 年度檢討董事局架構、人數及組成，以及其在2022年的公司管治職能；年度評估包括(i)獨立非執行董事的獨立性及(ii)2022年公司風險管理與內部監控系統的成效；
 - 向股東建議於2023周年成員大會上批准委任董事局新成員及重選退任的董事局成員；
 - 批准(i)董事局委員會/顧問小組成員的變更；(ii)董事手冊的年度更新；及(iii)公司《業務守則規程》的修訂以及公司財務及投資委員會和工程委員會之職權範圍的相應修訂；
 - 批准2022年《可持續發展報告》；及
 - 聽取及考量管理層提交有關企業安全管治及企業風險管理等關鍵事項的定期報告；
- 香港客運服務：
 - 聽取2022年香港客運服務表現的報告；
 - 聽取香港客運服務業務的季度更新；
 - 聽取有關檢討公司票價調整機制的進度更新及批准按票價調整機制下修訂2023年受管制票價的原則；

- 批出信號工程合約；
- 聽取有關檢討公司鐵路營運的資產管理系統最新情況；
- 批出營運鐵路的廣告銷售代理服務合約及清潔服務合約；
- 聽取置換市區綫信號項目合約的進度匯報；
- 工程項目：
 - 批出有關東涌綫延綫、屯門南延綫、古洞站及小蠔灣站項目的建築合約；及
 - 批出有關屯門南延綫及古洞站項目的項目合約；
- 物業：
 - 批出若干個於香港的物業發展招標的安排；
 - 聽取對一項物業發展項目的發展策略的檢討；及
 - 聽取一項新項目的進度更新匯報；
- 中國內地及國際業務：
 - 聽取2022年中國內地及澳門業務的年度匯報；
 - 聽取對一項海外鐵路營運經營權擬提交的投標書的更新匯報；
 - 聽取若干國際業務的長期計劃的更新匯報和定期報告；及
 - 批准對一條現時在中國內地營運中的鐵路的經營權協議的補充協議；
- 財務：
 - 審閱及批准2022年報、2023中期報告及有關的財務報表；
 - 聽取年度股東分析及投資者反饋；
- 批准更新100億美元債務發行計劃；
- 批准2023年修訂預算和2023年額外融資安排；
- 批准2024年預算和10年預測；及
- 聽取一項稅項事宜的更新匯報；
- 人力資源：
 - 批准2023年度薪酬檢討；及
- 企業事務：
 - 聽取港鐵通車45周年的企業計劃。

特別會議

於2023年，董事局舉行了兩次特別會議，以批准向政府提交一份擬建鐵路項目建議、2023年票價調整機制的檢討結果及票價調整機制下修訂2023年公司票價的原則；以及提早終止斯德哥爾摩通勤鐵路的經營權。

私人會議

於2023年，董事局舉行了兩次私人會議，以考慮(i)非執行董事袍金的修訂；(ii)一名執行總監會成員的任命；及(iii)公司的高級管理層架構和繼任計劃。

董事局會議記錄由公司秘書或其授權人預備，記錄董事局所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括董事局成員提出的任何關注事宜或表達的不同意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予所有董事局成員以便提出意見。按核准的程序，董事局在下一個會議上正式採納會議記錄草稿。如董事局成員對會議記錄草稿有任何意見，可在下一個會議上討論，達成的有關變更將於有關會議的正式會議記錄中反映。董事局會議記錄由公司秘書備存於公司註冊辦事處，以供所有董事局成員查閱。

各董事局成員(及各執行總監會成員)在年內的出席記錄列載於本報告書第116頁至第117頁。

董事局及執行總監會成員於2023年出席會議和培訓之記錄

	出席會議										2023周年 成員大會	培訓 [□]
	董事局會議			董事局委員會/顧問小組會議								
	定期 會議	特別 會議	私人 會議	審核及 風險 委員會	提名 委員會	薪酬 委員會	工程 委員會	環境及 社會責任 委員會	財務及 投資 委員會	科技 顧問小組		
會議總次數	7	2	2	4	2	3	5	2	10	4	1	
董事局成員												
非執行董事												
歐陽伯權博士(主席) ⁽¹⁾	7/7	2/2	2/2		2/2	3/3		2/2 ^c			1/1	√
許正宇 ⁽²⁾ (財經事務及庫務局局長)	2/7	0/2	0/2			2/3			5/10		0/1	√
運輸及物流局局長 (林世雄) ⁽³⁾	4/7	1/2	2/2		1/2	2/3					0/1	√
發展局常任秘書長(工務) (劉俊傑) ⁽⁴⁾	6/7	2/2	2/2		0/2		2/5				0/1	√
運輸署署長 (李頌恩) ⁽⁵⁾	1/2	1/1	不適用*	1/1						1/1	不適用*	√
獨立非執行董事												
包立賢	7/7	1/2	2/2	4/4					10/10 ^c		1/1	√
陳振彬博士	7/7	2/2	2/2					2/2	10/10		1/1	√
陳家樂 ⁽⁶⁾	7/7	2/2	2/2		2/2 ^c		5/5				1/1	√
陳阮德徽博士	7/7	2/2	2/2			3/3 ^c	4/5				1/1	√
鄭恩基	6/7	2/2	2/2			3/3	5/5 ^c				1/1	√
許少偉	7/7	2/2	2/2	4/4			5/5				1/1	√
李惠光 ⁽⁷⁾	7/7	2/2	2/2		2/2					4/4 ^c	1/1	√
李慧敏	3/7	2/2	1/2			1/3			8/10		1/1	√
吳永嘉	5/7	2/2	2/2		2/2			2/2			1/1	√
唐家成博士	7/7	2/2	2/2	4/4 ^c					8/10		1/1	√
黃幸怡 ⁽⁸⁾	4/4	1/1	1/1					1/1		2/2	不適用*	√
黃冠文	7/7	2/2	2/2	4/4		3/3					1/1	√
黃慧群教授 ⁽⁹⁾	4/4	1/1	1/1	2/2	1/1						不適用*	√
執行董事												
金澤培博士(行政總裁)	7/7	2/2	2/2					2/2			1/1	√
執行總監會及執行委員會成員												
金澤培博士(行政總裁)	7/7	2/2	2/2					2/2			1/1	√
楊美珍											1/1	√
鄭惠貞								2/2			1/1	√
蔡少綿											1/1	√
鄧輝豪											1/1	√
許亮華 ⁽¹⁰⁾											1/1	√
李家潤博士 ⁽¹¹⁾											1/1	√
馬琳								2/2			1/1	√
鄧智輝											1/1	√
黃琨璋 ⁽¹²⁾											1/1	√
2023年度內離任的成員												
非執行董事												
運輸署署長 (羅淑佩) ⁽¹³⁾	3/5	0/1	1/2	2/3						2/3	0/1	√
獨立非執行董事												
陳黃穗博士 ⁽¹⁴⁾	3/3	1/1	1/1		1/1 ^c			1/1			1/1	√
周元 ⁽¹⁵⁾	3/3	0/1	1/1	1/2						2/2 ^c	0/1	√

說明：

董事局會議	董事局委員會/顧問小組	2023 周年成員大會 — 公司於 2023 年 5 月 24 日舉行的周年成員大會
定期會議	審核及風險委員會	* — 於 2023 周年成員大會結束後委任
特別會議	提名委員會	C — 董事局委員會/顧問小組主席
私人會議	薪酬委員會	Ω — 包括：(i) 透過出席由公司或外界機構安排與公司業務或董事職責有關的專家簡報會/研討會/會議/視察的持續專業發展，以及閱讀條例/公司管治或與行業相關的更新；及 (ii) 出席為新委任的董事而設的先導計劃及熟悉計劃
	工程委員會	
	環境及社會責任委員會	
	財務及投資委員會	
	科技顧問小組	

附註：

- 歐陽伯權博士獲財政司司長法團續任為董事局主席，任期為一年半，由 2024 年 7 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日止(包括首尾兩日)。
- 許正宇先生(財經事務及庫務局局長)的替任董事代表他出席了五次定期會議、兩次特別會議、一次私人會議、一次薪酬委員會會議及三次財務及投資委員會會議。許先生或其替任董事未有出席討論有關向政府提交一份擬建鐵路項目建議、2023 年票價調整機制檢討、屯門南延綫項目、古洞站項目及/或一項稅務事宜而舉行的(如適用)董事局會議(或相關部分的董事局會議)及兩次財務及投資委員會會議，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
- 運輸及物流局局長(林世雄先生)的替任董事代表他出席了三次定期會議、一次特別會議、一次提名委員會會議及一次薪酬委員會會議。林先生或其替任董事未有出席討論有關向政府提交一份擬建鐵路項目建議、2023 年票價調整機制檢討、屯門南延綫項目、古洞站項目及/或一項稅務事宜而舉行的董事局會議(或相關部分的董事局會議)，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
- 發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑先生)的替任董事代表他出席了一次定期會議、兩次提名委員會會議及一次工程委員會會議。劉先生未有出席討論有關向政府提交一份擬建鐵路項目建議、2023 年票價調整機制檢討、屯門南延綫項目、古洞站項目及/或一項稅務事宜而舉行的董事局會議(或相關部分的董事局會議)，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
- 李頌恩女士於 2023 年 8 月 28 日起出任運輸署署長，而因出任該職位，她自同日起成為公司非執行董事。李女士亦自 2023 年 8 月 28 日起成為公司審核及風險委員會成員及科技顧問小組成員。
運輸署署長(李頌恩女士)的替任董事代表她出席了一次定期會議。
- 陳家樂先生獲董事局委任為公司提名委員會主席，自 2023 周年成員大會完結後生效。
- 李惠光先生獲董事局委任為公司科技顧問小組主席，自 2023 周年成員大會完結後生效。
- 黃幸怡女士獲推選為董事局成員並成為公司獨立非執行董事，自 2023 周年成員大會完結後生效，她亦獲董事局委任為公司環境及社會責任委員會成員及科技顧問小組成員，全部於同日生效。
- 黃慧群教授獲推選為董事局成員並成為公司獨立非執行董事，自 2023 周年成員大會完結後生效，她亦獲董事局委任為公司審核及風險委員會成員及提名委員會成員，全部於同日生效。
- 許亮華先生於 2023 年 12 月 31 日完成與公司的服務協議後退休，並同時不再擔任公司財務總監及執行總監會成員。
- 李家潤博士於 2023 年 10 月 1 日起兼負監督公司數碼及創新部的職務，而其職銜則更改為車務及創新總監。
- 黃琨暉先生獲委任為公司中國內地業務總監，並成為公司執行總監會成員，均自 2023 年 1 月 1 日起生效。
- 羅淑佩小姐於 2023 年 8 月 15 日起不再擔任運輸署署長。因此，她同時不再為公司非執行董事。羅小姐亦自 2023 年 8 月 15 日起不再為公司審核及風險委員會成員及科技顧問小組成員。
時任運輸署署長(羅淑佩小姐)的替任董事代表她出席了兩次定期會議，以及特別會議、私人會議、審核及風險委員會會議及科技顧問小組會議各一次。羅小姐或其替任董事未有出席討論有關向政府提交的一份擬建鐵路項目建議、2023 年票價調整機制檢討、屯門南延綫項目及/或古洞站項目而舉行的董事局會議(或相關部分的董事局會議)，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
- 陳黃穗博士退任獨立非執行董事，並不再為公司提名委員會成員及主席，以及環境及社會責任委員會成員，全部於 2023 周年成員大會完結後生效。
- 周元先生退任獨立非執行董事，並不再為公司科技顧問小組成員及主席，以及審核及風險委員會成員，全部於 2023 周年成員大會完結後生效。

先導計劃及其他培訓

先導計劃

所有新任董事局成員(包括政府委任董事)、替任董事及執行總監會成員於獲委任時，均獲提供一項全面、正式兼特為其而設的先導計劃，內容包括：

- 董事在策略、規劃和管理方面的角色，以及公司管治的要素及其趨勢；及
- 在一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》下董事的一般及特定職責。

除此之外，公司亦提供了一項熟悉計劃，以幫助了解公司業務及營運的主要範疇。

公司已向以下於年內新獲委任/將被委任的董事提供了先導計劃，而其中部分董事亦已參與了熟悉計劃：

- 董事局成員
 - 黃幸怡女士
 - 黃慧群教授
 - 李頌恩女士
- 替任董事
 - 李碧茜女士
 - 何英傑先生
- 執行總監會成員
 - 黃琨暉先生
 - 樊米高先生

他們均已向有資格就香港法律提供意見的律師行取得法律意見，明白《上市規則》中所有適用於其作為上市發行人董事的規定，以及向聯交所作出虛假聲明或提供虛假信息所可能引致的後果。

樊米高先生於2024年1月1日起獲委任為公司財務總監，並於同日起成為公司執行總監會成員。他在獲委任前已於2023年11月21日取得法律意見，並於同日以書面形式作出有關確認。

所有董事局成員、替任董事及執行總監會成員於獲委任時均獲發一套董事手冊，當中列載董事角色和職責、董事在法定及監管角度上的主要義務、以及董事局於公司管治職能上職權範圍及各董事局委員會及顧問小組的職權範圍。董事手冊會定期進行更新以確保內容與時並進，讓董事緊貼與董事及公司相關的法律及規例的改變及最新發展。董事手冊的最新更新於2024年1月獲董事局批准，包括(i)就聯交所有關《建議擴大無紙化上市機制及其他《上市規則》修訂》的諮詢意見總結而作出於2023年12月31日生效的《上市規則》的相關修改；(ii)加入就聯交所發布有關董事職能及責任之若干提示和指引；及(iii)其他輕微修訂。

培訓和持續專業發展

董事局及執行總監會成員

董事局實地視察

於2023年7月，部分董事局及執行總監會成員視察了公司位於大圍的物業發展項目「圍方」，以便他們率先了解公司商場組合裏的該個新商場。

於2023年12月，部分董事局及執行總監會成員視察了青衣的港鐵車務控制中心，該中心是港鐵列車營運的「核心」，負責監督鐵路網絡和日常運作。

培訓

為協助董事局及執行總監會成員之持續專業發展，公司秘書會向他們建議參加相關研討會及課程，費用由公司承擔。此外，於2023年5月公司向董事局成員提供了一個有關環境、社會及管治的簡介。

有關公司管治事宜之資訊及聯交所、其他專業服務公司和機構提供的網上培訓亦會不時提供予或知會董事局成員、替任董事及執行總監會成員，使他們緊貼這方面的最新發展。

每位董事局及執行總監會成員均已向公司提供其於年度內接受培訓的記錄，並載於本報告書第116頁至第117頁。

高級行政人員

公司高級行政人員均獲安排參與一個全面和按其特定需要而設的培訓計劃。這計劃包括一系列定期舉辦的線上及線下研討會、網上學習和非正式學習活動等。旨在透過分享最新趨勢、見解、以及發人深省的討論，以支持高級行政人員在業務領導力、人際領導力和自我領導力方面的持續個人成長。

此外，公司於2023年亦與多間海外的商學院合作，安排了多個線上高管課程，讓高級行政人員從頂級學院的課程中擴展自身的商業技能，並與世界一流的教授和經驗豐富的高管建立聯繫。

於2023年2月初，公司安排一間外聘律師行向經理級別或以上的員工提供關連交易及持續關連交易的簡介，以提升他們對相關《上市規則》規定的了解。

財務匯報

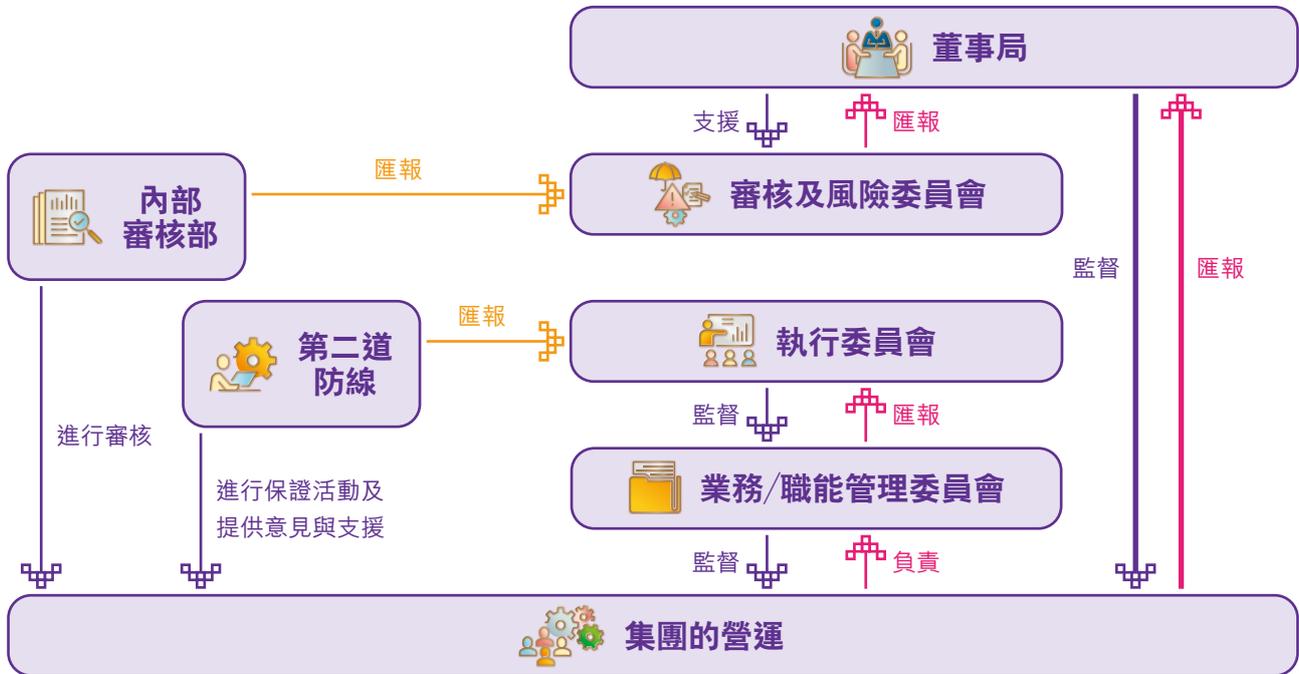
董事局成員負責編製集團的綜合財務報表。綜合財務報表是按持續經營準則編製，並真實而中肯反映集團於2023年12月31日的綜合財務狀況及集團於年內的綜合財務表現和綜合現金流量。於編製截至2023年12月31日止年度的綜合財務報表時，董事局成員選擇適當的會計政策，並和以往財政期間連貫應用（截至2023年12月31日止年度的綜合財務報表附註披露自2023年1月1日起生效的新訂及經修訂會計政策除外）。各項判斷及估計均已作出審慎及合理的評估。公司外聘核數師的匯報職責載於本報告書第127頁。

為此，呈交董事局的綜合財務報表均已由執行總監會成員審閱。於編製年報、中期報告及綜合財務報表時，財務職能負責與外聘核數師，以及審核及風險委員會跟進查核事宜。此外，集團所採納的新訂及經修訂會計準則及規定，以及任何會計政策的變動，均在採納前經審核及風險委員會討論及審閱。

董事局成員致力於年報、中期報告、內幕消息公布及按《上市規則》和其他法規要求的其他財務披露中，確保就集團之綜合財務狀況和表現作出平衡、清晰及連貫之評審。

風險管理與內部監控系統

公司採用了三度防線模式，根據此模式，第一度防線擁有及管理風險，第二度防線協助管理風險並提供相輔支援及專業知識，而第三度防線(內部審核部)則提供最高程度的獨立保證。下圖闡述三度防線的角色。



董事局須對公司及其附屬公司的風險管理及內部監控系統負責及對其有效性作年度檢討。董事局在審核及風險委員會協助下(如本年報第130頁至第132頁「審核及風險委員會報告書」內所述)，董事局持續監管公司的風險管理系統(「企業風險管理系統」)及內部監控系統，並制定合適的政策及檢討該等系統的有效性，並最少每年對其效益作出檢討。

於2023年間，公司通過法律及管治職能下獨立的保證管理部門，並在技術、工程、安全及商業卓越中心的輔助下，繼續實施已加強的第二道防線。第二道防線保證活動現已覆蓋公司所有業務單位，包括工程、香港客運服務、香港物業、中國內地及澳門和國際業務單位。

由董事局、管理層及其他人員所推行的企業風險管理系統與內部監控系統，旨在管理(而非消除)未能達致以下目標範疇的風險，而且只能就不會有重大的失實陳述或損失作出合理而非絕對的保證：

- 營運的效益及效率
- 財務匯報的可靠性
- 遵守適用的法律及規例
- 風險管理的成效

系統概覽

執行委員會負責：

- 實施董事局的風險管理及內部監控政策；
- 辨識及評估公司所面對的風險以供董事局考慮；

- 設計、推行及監察一套適當的內部監控系統與企業風險管理系統；及
- 向董事局保證已履行其相關職責，及確認該等系統為有效及足夠。

此外，所有僱員在其責任範疇內均負有風險管理與內部監控的責任。

業務/職能管理委員會

公司成立了多個委員會，協助執行委員會處理公司各項核心業務和職能的管理及監控。各委員會均有其本身之職權範圍。該職權範圍連同委員會之架構及組成會不時進行檢討，以確保其符合公司之業務及營運需要。

內部審核

內部審核部主管經審核及風險委員會直接向董事局匯報，並就部門行政事宜向行政總裁匯報。內部審核部可全面查閱資料，以檢討公司風險管理、監控及管治程序各方面之情況。

內部審核部定期對公司及其附屬公司之財務、營運、合規監控以及風險管理職能進行審核。相關管理層需負責在合理期限內糾正從內部審核報告中發現的監控不足之處。

內部審核部每年會以風險評估為基礎制定年度內部審核計劃，以確保最常涵蓋較高風險的業務活動，供審核及風險委員會審批。內部審核部主管須按季度向審核及風險委員會匯報，內容包括主要審核發現、有關建議之實施情況及其對公司的內部監控系統是否足夠及有效的意見。

為確保內部審核部能符合國際內部審計師協會的國際內部審計專業實務標準，將由外部合資格機構每五年對內部審核部進行一次獨立質量保證評估。質量保證評估的結果將報告給執行委員會和審核及風險委員會。最近一次質量保證評估已於2023年完成。

企業風險管理系統

公司的「企業風險管理系統」是公司管治體系中不可或缺的重要一環，有助保持業務佳績，並為各持份者創優增值。於公司全面執行的系統化風險辨識及管理程序，旨在協助執行委員會及各業務單位經理管理公司面對的主要風險，並支援董事局履行其公司管治職能。

有關「企業風險管理系統」的詳情，辨識、評估及管理重大風險的程序，正被管理的重大風險及檢討企業風險管理系統成效的程序，載於本年報「風險管理」一節(第133頁至第137頁)。

於2023年，公司為識別持續改善機遇而委托外部人士對公司企業風險管理系統進行檢討。檢討工作經已完成，而有關最佳實務的建議將於2024年進一步制定及實施，包括加強風險登記冊的內容、簡化企業層面的風險組合，以及採用動態數據和儀表板來提升透明度及風險管理。

監控活動和程序

為保證各業務單位及職能之營運效益及效率、鐵路營運及建造之安全，公司已制定公司一般指示和各業務單位/職能/部門程序及手冊，以及設立委員會、工作小組與各有關品質保證之單位，以監察及執行內部監控及評估其效益。

公司管治報告書

公司一般指示及各有關部門程序及手冊有助防止或偵測未授權的開支/付款，保障公司資產，確保會計帳項的準確及完整性，以及按時編製可靠的財務資料。

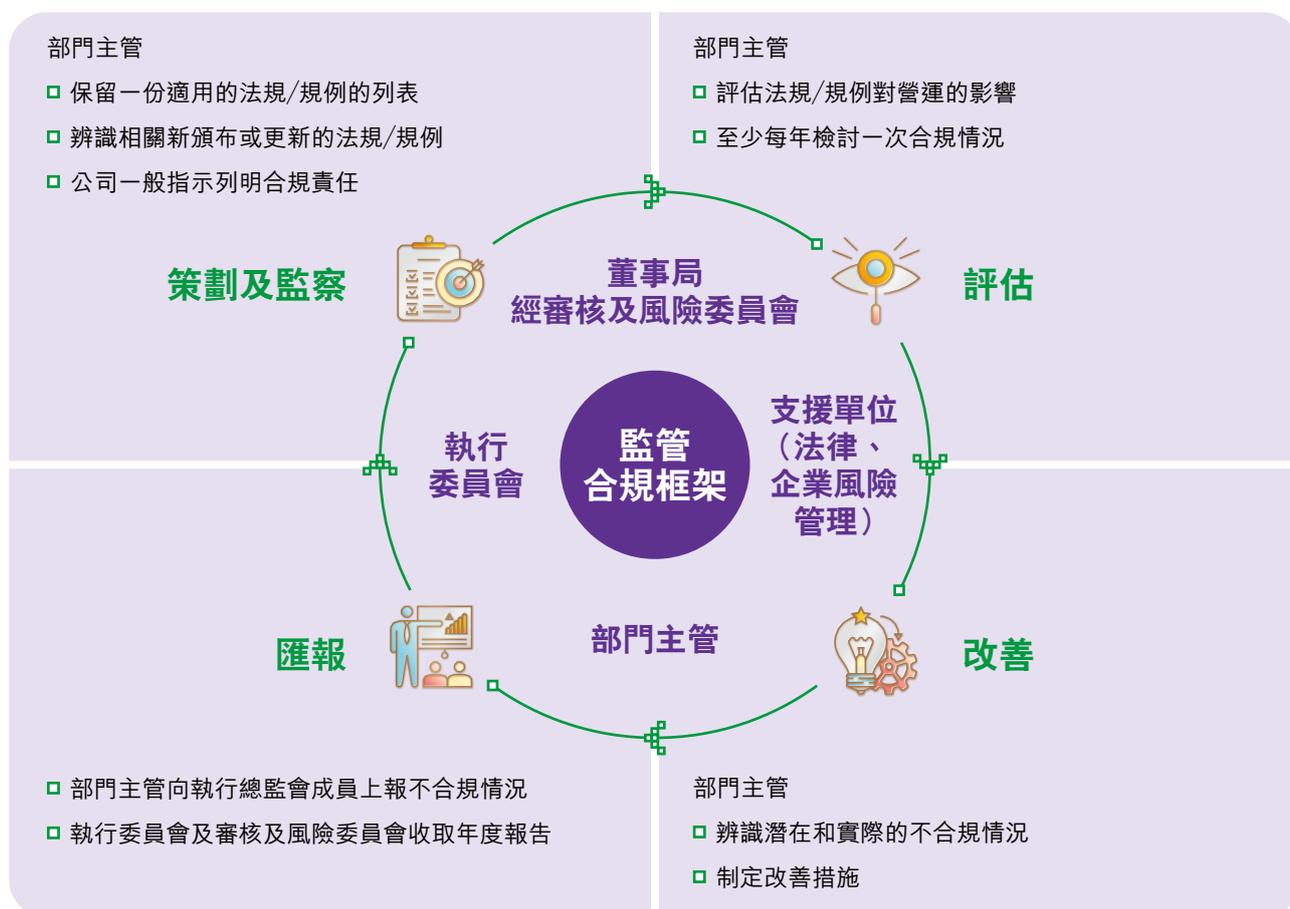
各業務單位/職能總監及部門主管(包括負責海外附屬公司/項目的總經理/項目經理)需要對其負責的風險管理與內部監控系統作年度評估及效益確認。

遵從法規及規例

所有部門主管(包括負責海外附屬公司/項目的總經理/項目經理)均須根據「監管合規框架」，並在所需的法律支援下，確保其職能及部門遵從適用的法規及規例。

有關遵守法規及規例的事宜(包括潛在和實際的不合規情況)、糾正措施及為避免事件重演而採取的行動之狀況，須每年向執行委員會和審核及風險委員會匯報。

公司的監管合規框架如下圖所示：



舉報政策

公司就對公司財政、法律或聲譽上構成或可能構成重大不利影響的欺詐、不道德行為與違反法律或公司政策的事宜制定了舉報政策(該政策已載於公司網站(www.mtr.com.hk))。內部審核部會定期檢視舉報政策。舉報的渠道開放予所有員工、與公司進行交易的人士及一般公眾。執行委員會和審核及風險委員會於每季度收到一份總結報告，內容涵蓋由舉報小組處理的舉報個案。

內幕消息政策

公司已設立了一個涵蓋各有關職能、業務單位及部門的系統，內容包括已制定的政策、流程及程序，以符合處理及發布內幕消息的責任，其中包含下述各項：

- 公司一般指示列明：
 - (i) 識別、評估及向上匯報至執行委員會及董事局有關潛在內幕消息之內部流程；
 - (ii) 標準守則經理的責任，包括對內幕消息保密，向上級通報潛在內幕消息及向相關下屬員工傳達訊息及其責任；及
 - (iii) 發布內幕消息的流程；及
- 不時為董事局及執行總監會成員、行政經理、部門主管及標準守則經理提供培訓。另外，執行總監會成員、行政經理、部門主管及標準守則經理亦需要定期完成一項有關內幕消息的網上培訓課程。為了提醒他們對內幕消息政策的認識，2022年10月推出了一個網上必修培訓課程。

風險管理系統成效的評估

公司已超越了《企業管治守則》要求，除公司及其附屬公司完成了檢討企業風險管理系統的成效外，公司於中國內地及海外營運的主要聯營公司也完成了相關對企業風險管理系統成效的檢討。審核及風險委員會經董事局授權審議了公司截至2023年12月31日止年度企業風險管理系統，並認為系統總體上是有效及足夠的。

系統成效檢討程序的詳情，已載於本年報「風險管理」一節內(第137頁)。

內部監控系統的效益評估

就截至2023年12月31日止年度，審核及風險委員會基於以下工作對公司與其附屬公司及主要聯營公司的內部監控系統的效益作出如下年度檢討評估：

- 檢討由內部審核季度報告及外聘核數師報告所提出的重大問題
- 與內部審核師和外聘核數師單獨會晤
- 與執行總監會成員定期會晤
- 審閱執行總監會成員、海外附屬公司及主要聯營公司的管理層及部門主管按其職責範圍進行的年度內部監控評估及確認

審核及風險委員會總結
內部監控系統總體上是
有效的

公司會計、財務匯報及內部審核職能以及環境、社會及管治表現和匯報的資源充足性評估

財務職能、內部審核部以及環境及社會責任部分別就截至2023年12月31日止年度已完成年度評估，並認為公司的會計、財務匯報、內部審核職能以及環境、社會及管治表現及匯報職能方面相關的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及有關預算均屬足夠的。

公司承諾聘用、培訓及發展一支具備合適資格而能幹的會計師隊伍，以監管集團的財務匯報及其他會計相關事宜。公司已制定一套程序，以便掌握及更新適用於財務匯報及會計職能的相關法律、規則及規例。專責人員將確保其負責的相關準則及條例得到遵守，其中包括《香港財務報告準則》、《上市規則》及《公司條例》。於編製年度預算時，嚴格檢討履行會計及財務匯報職能所需的資源及預算。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制定一套員工招聘程序及發展計劃。專責人員每年向財務總監確認已遵從此項程序，而財務總監會進行正式的年度檢討和向審核及風險委員會匯報有關結果。

與此同時，公司亦承諾聘用、培訓及發展一支合資格而稱職的內部審核隊伍，旨在提供獨立、客觀之核證及顧問服務，以增值及改善公司的業務營運。公司已制定一套程序，以便掌握及更新適用於內部審核的準則與最佳

常規。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制定一套合適的員工招聘程序及發展計劃。內部審核主管會就內部審核職能方面的員工資源、資歷及經驗是否足夠，進行正式的年度檢討，並向審核及風險委員會匯報有關結果。

在環境、社會及管治表現和報告方面，公司亦承諾聘用、培訓及發展一支具備合適資格和能力的專責團隊，以監督公司就環境、社會及管治舉措的推行情況，改善和監管有關的工作表現，以及編製環境、社會及管治報告和其他披露的工作。公司已制定一套程序，以便掌握及更新適用於公司環境、社會及管治表現和報告方面的相關條例、法規、準則與最佳常規。專責人員將確保其負責範圍的相關條例、法規及準則得到遵守。於編製年度預算時，相關業務單位及企業職能會嚴格檢討履行環境、社會及管治表現和報告職能所需的資源及預算。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制定一套員工招聘程序及發展計劃。法律及管治總監就履行環境、社會及管治表現和報告職能方面的員工資源、資歷及經驗是否足夠會進行正式的年度檢討，並將檢討結果作為風險管理和內部監控系統報告的一部分，向審核及風險委員會匯報。

基於以上各項，審核及風險委員會認為公司的會計、財務匯報、內部審核職能以及環境、社會及管治表現及匯報方面相關的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及有關預算均屬足夠的。

董事局之年度檢討

董事局已透過審核及風險委員會對公司的風險管理及內部監控系統作持續監管。而就截至2023年12月31日止的年度評估，董事局認為公司與其附屬公司及主要聯營公司的風險管理及內部監控系統總體上是有效及足夠的，並輔以合規機制以保證公司及其職員遵守有關披露內幕消息的責任。

截至2023年12月31日止年度，董事局亦已檢討並認為公司的會計、財務匯報、內部審核職能以及環境、社會及管治表現及匯報職能方面相關的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及有關預算均屬足夠的。

危機管理

公司已設定機制，每當遇上危機便會啟動不同預設級別的危機應對；這樣不但能維護公司作為全球鐵路營運業的先驅之一的聲譽，並有助確保公司能有組織及高效地應對危機，包括適時與政府部門和股東等主要持份者溝通。企業危機管理小組由相關執行總監會成員及行政經理組成，其運作由列載各成員職責及其他事務的《企業危機管理計劃》所規範。該計劃透過定時檢討及根據國際標準進行更新。企業危機管理小組的運作是由一套資訊系統來輔助記錄及追蹤最新的形勢、相關事項和策略行動，並發放與危機相關的信息。企業危機管理小組定時進行演習，以確認危機管理的機制的有效性，並為成員提供實習機會。

為進一步提升企業危機管理小組的危機領導和策略危機管理能力，公司於2023年舉辦了兩場「卓越危機管理」演習。今年的演習有別於以往專注於處理有大規模傷亡的緊急情況的危機演習，而是使用隱燃類型的危機情景，重點關注關連之利益相關者管理和決策過程。此外，公司正在開發線上危機管理培訓模組，為管理人員提供企業危機管理框架的基本知識，並提高他們對隱燃問題的認識。

附屬公司及聯營公司的管治

公司有多間附屬公司及聯營公司於香港、澳門、中國內地以及海外獨立經營業務。儘管這些附屬公司及聯營公司為獨立的法人實體，公司作為這些附屬公司及聯營公司的股東，實行了一項公司管治體系，以確保其行使適當程度的監控及監察。此外，在截至2023年12月31日止年度內，公司的企業管治政策及常規進行了多項提升，包括推出有關(i)法人實體管理；及(ii)關連交易及持續關連交易的新公司一般指示。

公司的公司管治體系促進了附屬公司和聯營公司與公司的相關業務單位/職能的合作，以及附屬公司和聯營公司從開展任何新的業務營運或投資時實施公司管治體系的程序，而特定附屬公司和聯營公司在符合既定標準和條件情況下，可以免於遵守相關的公司一般指示。

公司管治報告書

根據公司管治體系，公司透過(i)在主要範疇實施若干內部監控；及(ii)採納與其業務性質及當地情況符合的適用管理常規及政策，為個別附屬公司及聯營公司規劃了特別為其制定的管治框架，以便進行監控及監察。因此，附屬公司及聯營公司會採納適當的內部監控，公司在重要事情上亦會被諮詢及知會，並收到定期的匯報及保證。經營重要業務的附屬公司及聯營公司，每年均有匯報已遵守有關管治框架。

為使擔任公司的附屬公司及聯營公司董事及/或替任董事的同事更了解董事的職能及責任，公司於2023年1月舉辦了一個必修培訓給他們，內容涵蓋董事職能及責任的基本法律原則，以及重要規程及政策有助他們作為公司代表在附屬公司及聯營公司董事局履行相關職務。

商業操守

堅守誠信和商業道德，以負責任的態度營商是公司持續成功之道。公司制定的《工作操守指引》清晰說明了公司對道德操守的要求，並規定員工必須把公平、公正和廉潔奉公視為最高原則，在公司所有業務地區以公開透明的方式營運。

公司定期檢討和更新《工作操守指引》，以確保其內容恰當並符合公司和法規的要求。公司已於2022年2月更新《工作操守指引》，並推出電子書，為方便同事了解及瀏覽。此外，公司亦於2022年6月初推出另一個員工意識提升計劃。第二個單元以使用公司資源為主題已於2023年6月推出，透過動畫影片、以生活實例融入之互動遊戲，加深同事認識使用公司資源的原則，以助他們使用公司資源時能保持良好的判斷力，分辨行為是否屬於不當或不能接受。公司亦推出了如網上必修培訓課程的其他教育課程，以提高員工對《工作操守指引》的認識。

為了讓員工時刻恪守最高的道德標準，公司亦已制定防止賄賂及防貪政策，並會定期檢討。同時，為了鼓勵員工舉報已發生或疑似違反《工作操守指引》或不當的行為，公司已根據其舉報政策訂立了適當的舉報程序，讓員工能在安全及完全保密的環境下舉報其真實懷疑的不當行為。

為了讓新入職員工能了解公司的價值觀和道德承諾，公司已將《工作操守指引》的內容簡介納入員工入職課程並加以講解。新入職員工亦須於入職後三個月內完成有關的網上必修培訓課程。而《工作操守指引》亦已載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

此外，公司以《工作操守指引》作參考準則，為香港、澳門、中國內地及海外的附屬公司及聯營公司建立相若的道德文化。

外聘核數師

公司聘任畢馬威會計師事務所為外聘核數師。審核及風險委員會按其職權範圍，事先批准由畢馬威會計師事務所提供的所有核數服務，確保畢馬威會計師事務所的獨立性和客觀性及核數程序的有效性，並於核數工作開始前與畢馬威會計師事務所討論其核數性質和範圍以及匯報責任。

審核及風險委員會亦審閱及事先批准聘任畢馬威會計師事務所提供任何非核數服務，以遵守相關監管要求，並在保持客觀性與達致物有所值之間取得平衡。

由畢馬威會計師事務所提供的核數與非核數服務的性質，及已付予畢馬威會計師事務所(包括與畢馬威會計師事務所處於同一控制權、所有權或管理權之下的任何機構，或一個合理並知悉所有有關資料的第三方，在合理情況下會斷定該機構屬於畢馬威會計師事務所的本土或國際業務一部分的任何機構)的費用載於本年報之綜合財務報表附註10B(第228頁)。

為保持作為公司外聘核數師的獨立性和客觀性，畢馬威會計師事務所執行政策和程序以確保其提供的服務符合適用的專業操守及有關獨立性的政策和要求。此外，根據香港會計師公會/國際會計師聯合會道德守則，畢馬威會計師事務所亦要求其服務集團的核數合夥人須至少每七年從本集團審計工作中輪換一次。

畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《專業會計師道德守則》就核數師的獨立性確認其獨立性。

與股東的溝通

公司旨在向股東提供有關公司的資料，讓他們能夠積極參與公司事務並在知情情況下行使作為股東的權利。董事局負責與股東持續保持對話，尤其是與股東溝通及鼓勵他們的參與。公司已採納股東通訊政策並上載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

股東通訊政策之撮要如下：

- 作為一般政策：公司將會(i)指派管理人員專責確保有效及適時地向股東發放資訊；(ii)讓股東可隨時取得綜合公司各方面及容易理解的資料；以及(iii)方便股東參與周年成員大會；及
- 作為具體政策：(i)公司通訊(如年報、中期報告、通函及聯交所公告)將充分考慮公司根據《上市規則》及任何其他相關法律與規例須履行的責任；(ii)周年成員大會及其他成員大會為股東行使發言權以及討論公司業務活動的機會；(iii)按《上市規則》規例所規定必須刊載的所有聯交所公告、通告、通函及其他文件；以及與公司最新發展有關的新聞稿及數據/資料可在公司的網站查閱；及(iv)股東可就影響公司的各種事宜發表意見，而公司亦設有不同溝通渠道以收取並理解持份者的意見。

於年內，與股東之主要通訊渠道及其參與情況如下：

2023 周年成員大會

- 以混合會議模式舉行，為股東提供親身出席或網上參與2023周年成員大會的選擇
- 在2023周年成員大會舉行前預先提交問題及/或在2023周年成員大會期間親身或線上提交問題

公司通訊

- 約80份公司通訊文件(包括年報、中期報告及可持續發展報告以及各種通告及公告)刊載於公司網站及聯交所網站
- 公司網站刊載業績公告之新聞稿及視頻

股息資料

- 股息政策載於本年報第97頁「投資者關係」一節
- 過去股息派發記錄可於公司網站查閱
- 於股東選擇以股代息期間，公司網站提供股息計算機，以方便股東計算彼等可獲得最高以股代息的股份數目

投資者會議

- 與全球機構投資者和研究分析員進行約200次會議

董事局已對股東通訊政策進行年度檢討，認為該政策於截至2023年12月31日止年度內已有效地執行，並仍屬恰當。

周年成員大會

公司的周年成員大會乃與股東溝通的主要渠道之一，為股東提供機會與董事局成員及執行總監會成員進行面對面溝通，詢問有關公司表現和營運的事宜。按一貫做法公司主席、各董事局委員會主席、全體執行總監會成員及公司外聘核數師均有出席周年成員大會，並回答股東的提問。

公司繼續以混合會議模式舉行2023周年成員大會，讓股東可以選擇網上參與，並可選擇語言(廣東話、英語及普通話)。公司亦繼續提供手語傳譯及即時傳譯服務。股東

可以在2023周年成員大會前提交問題，亦可在會議上親身或實時透過網上平台提交問題。為了方便未能出席2023周年成員大會的公司股東，整個會議過程亦已上載於公司網站，以供瀏覽。

2024周年成員大會擬定於2024年5月22日舉行。本著幫助股東節約時間及資源的意向以及減少公司的碳足跡的目的，公司計劃繼續以混合會議模式舉行2024周年成員大會，為股東提供親身出席或於網上參與公司周年成員大會的選擇；以及上述的即時手語傳譯及即時傳譯服務，致使公司股東與公司董事局成員及執行總監會成員有更流暢及直接的溝通。公司會致力提供會議設施令所有合資格出席人士能夠參與2024周年成員大會。

2023周年成員大會上通過的決議案

主席建議了在2023周年成員大會上各個別主要事項均以獨立決議案方式提呈表決。於考慮決議案之前，主席亦已根據章程細則第71條，行使其作為2023周年成員大會主席的權利，要求就所有決議案以投票表決方式，並用電子投票方式進行。

於2023周年成員大會，共十項決議案獲得通過(其中決議案第3號包含三項獨立決議案)，全部決議案均獲得超過98%票數支持，當中絕大多數決議案更獲得超過99%票數支持。決議案全文載於日期為2023年4月14日的2023周年成員大會通函內(包括2023周年成員大會通告)，而2023周年成員大會的投票表決結果上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

召開成員大會

董事局成員可召開公司成員大會。

股東佔全體有權在成員大會上表決的股東的總表決權的最少5%可向董事局成員提出要求召開公司成員大會。

提出要求的股東須在其要求述明有待在有關成員大會上處理的事務的一般性質；及可包含擬在該成員大會上動議的決議的文本。該要求可包含若干份格式相近的文件；及該要求可採用印本形式或電子形式送交公司；並且須經提出該要求的股東認證。

董事局成員須於公司收到該等要求後的21日內召開成員大會，及成員大會須在召開該成員大會的通知的發出日期後的28日內舉行。如該等要求包括一項擬在該成員大會上動議的決議，則關於該成員大會的通知，須包含關於該決議的通知。如有關決議擬採用特別決議的形式提出，董事局成員須於成員大會的通知內，指明擬採用特別決議的形式提出該決議的意向。

倘董事局成員於公司收到所要求後的21日內，未有妥為安排召開成員大會，則要求召開成員大會的股東，或佔該等股東全體的一半以上總表決權的股東，可自行召開成員大會，但如此召開的成員大會須於公司收到所要求後三個月內舉行。

股東提呈建議的程序

股東可根據《公司條例》及章程細則向成員大會提呈建議。

關於建議某人參選董事局成員的事宜，請參閱上載於公司網站(www.mtr.com.hk)的「公司的董事局成員委任程序」。

股東查詢

公司歡迎股東於任何時間向董事局及管理層提出問題，就影響公司之不同事宜交流意見及以書面向公司秘書索取資料(為可公開資訊)。

有關其他與股東通訊的途徑，請參閱本年報「投資者關係」一節(第96頁至第97頁)。

組織章程文件

公司的組織章程細則(英文及中文版本)已上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。截至2023年12月31日止年度內，公司的組織章程細則並無任何變動。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2024年3月7日

審核及風險委員會報告書

截至本報告書日期，公司審核及風險委員會(於本報告書稱為「委員會」)由六名非執行董事組成，其中五位為公司的獨立非執行董事。委員會所有成員於被委任為委員會成員時或於前兩年內均非公司外聘核數師畢馬威會計師事務所的合夥人或前合夥人。2023年期間的委員會成員及彼等出席記錄載於本年報第116頁至第117頁。

財務總監、法律及管治總監以及內部審核部主管(或彼等的代表)及外聘核數師代表需列席所有委員會會議。委員會至少每季度舉行一次會議，而委員會主席或任何兩名委員會成員或外聘核數師或財務總監在其認為有需要時可要求舉行額外會議。

委員會的職權範圍

委員會的職權範圍(「職權範圍」)已載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

委員會的職責

依據職權範圍，委員會的職責主要包括下述項目：

- 監察與公司外聘核數師的關係，包括向董事局建議公司外聘核數師的委任及任何變更，以及與外聘核數師就公司財務事宜溝通；
- 審閱公司的財務資料，包括監察財務報表的整全性；
- 就聘用外聘核數師提供非核數服務制定政策，並予以執行；

- 監察公司的財務匯報系統及內部監控程序，包括監察公司在會計及財務匯報職能方面的資源和能力是否充足；
- 監察公司內部審核職能，包括與內部審核部主管聯繫、批准公司年度內部審核計劃及聽取內部審核部主管的定期報告；
- 檢討公司的企業風險管理體系，以及風險評估和風險管理指引、政策和程序；
- 收取有關公司的企業風險及新出現的重要風險的報告；及
- 檢討企業風險管理職能的成效(包括員工編制及資歷)、公司的「三道防線」保障機制和危機管理安排。

有關委員會職責的更多詳情已載列於職權範圍內，而進一步的資料亦已載於本年報第120頁至第125頁公司管治報告書內「風險管理與內部監控系統」一節。

有關企業風險管理系統的功能和程序、重大風險的管理、以及檢討企業風險管理系統成效的程序的更多詳情，請參閱於本年報第133頁至第137頁的「風險管理」一節。

向董事局報告

委員會主席於每次委員會會議後，向董事局匯報委員會會議的撮要並指出當中有關的重要事宜或委員會成員提出的關注事項。

委員會會議記錄由會議秘書預備，記錄委員會成員考慮過的事宜及所作出決策的詳情，包括委員會成員提出的任何關注事宜、不同意見的表達及提升公司在管治及內部監控系統的建議。在每次會議結束後，會議記錄草稿會被發

送予委員會成員以供提出意見。委員會在下一個會議上，經考慮委員會成員提出的意見後，會正式採納會議記錄草稿。委員會會議記錄備存在公司註冊辦事處，以供委員會成員查閱。

於委員會每年第一次定期會議前，會議秘書會與委員會主席預先商定該年主要會議議程，而委員會主席會對委員會定期會議議程作出最終決定。

2023年委員會的工作

委員會在2023年舉行了四次定期會議。外聘核數師代表、財務總監、法律及管治總監以及內部審核部主管均出席了全部四次定期會議，報告彼等工作並回答有關提問。此外，相關的執行總監會成員獲邀列席若干向委員會的匯報。年內，委員會亦在沒有管理層列席的情況下，與外聘核數師及內部審核部主管會晤。

委員會分別在2023年2月和8月的會議上專注審閱公司的年度及中期業績公告/財務報表，同時透過每次定期會議聽取企業風險管理、第二道防線和內部審核各團隊的匯報，以保持密切監督公司的內部監控。除四次定期會議外，委員會年內以傳閱方式同意向董事局提呈一份有關稅務事宜的文件，以及批准聘用畢馬威會計師事務所為公司一間海外附屬公司提供非審核服務。

於2023年間，公司通過法律及管治職能下獨立的保證管理部門，並在技術、工程、安全及商業卓越中心的輔助下，繼續實施已加強的第二道防線。第二道防線保證活動現已覆蓋公司所有業務單位，包括工程、香港客運服務、香港

物業、中國內地及澳門和國際業務單位。委員會聽取了一份有關公司三道防線模式的匯報，並滿意三道防線各自特定角色和職責。

委員會於2023年的其他主要工作包括：

財務

- 審閱2022年報、年度業績公告與財務報表、2023中期報告、中期業績公告與財務報表的草稿、會計事宜和在財務報表相關披露的附註，並建議董事局批准；
- 聽取集團香港物業資產及中國內地投資物業估值的更新；
- 聽取公司獲香港特區政府委託興建的鐵路項目最新財政預算狀況及公司新建鐵路項目詳細規劃的更新；及
- 聽取2023年的中期及年度會計、財務匯報事宜及稅務事宜的預覽；

內部審核及內部監控

- 審閱2022年有關內部審核部的效益評估報告；
- 聽取公司內部審核職能的質量保證評估結果；
- 審閱2022年的持續關連交易；
- 審閱內部審核部的季度報告；
- 聽取中國內地業務總監和物業及國際業務總監就個別內地/海外附屬公司的指定事項的簡報；
- 批准更新內部審核規章；及
- 核准2024年內部審核計劃；

外聘核數師

- 聽取由畢馬威會計師事務所報告的2022年的年度財務報表及2023年的中期財務報表的主要事項；
- 在批准委任畢馬威會計師事務所提供非核數服務時，考慮其獨立性和其他相關因素；及備悉畢馬威會計師事務所分別於2022年的年度財務報表的審計報告和2023年的中期財務報表中對其獨立性的確認；
- 批准畢馬威會計師事務所2023年的年度審核及2024年的中期審閱，以及其他與審核相關及稅務服務的收費建議；及
- 審閱畢馬威會計師事務所截至2023年12月31日止年度的審核計劃；

管治

- 審閱有關2022年遵從法規及規例、營運協議和兩鐵合併相關的協議的報告及未決訴訟/潛在訴訟；
- 同意在2022年報的審核及風險委員會報告書和風險管理相關披露；及
- 審閱公司不同附屬公司報告給各自的審核/風險/管治委員會的重要事宜的撮要；

風險管理及保證

- 審閱有關2022年的風險管理及內部監控系統成效的評估以提交董事局；
- 審閱企業風險管理的2022年報告、2023年半年報告及季度報告；
- 聽取第二道防線的季度報告；
- 聽取一份對公司企業風險管理體系的外部審查報告以及日後如何加強該體系的建議；
- 聽取公司三道防線模式的原意、以及其各自不同角色和職責的簡報；及
- 聽取公司保險政策的年度更新。

重新委任外聘核數師

委員會對畢馬威會計師事務所的工作、其獨立性及客觀性均感滿意。因此，建議重新委任畢馬威會計師事務所(該會計師事務所已表示願意留任)出任集團2024年度的外聘核數師，惟待公司股東於2024年周年成員大會上批准通過。

唐家成博士

審核及風險委員會主席

香港，2024年3月7日

委員會已檢討及確認本審核及風險委員會報告書。

風險管理

系統功能

公司各業務單位在其日常業務過程中採納公司的「企業風險管理」體系。該體系為各業務單位提供簡單而有效的管理程序以：

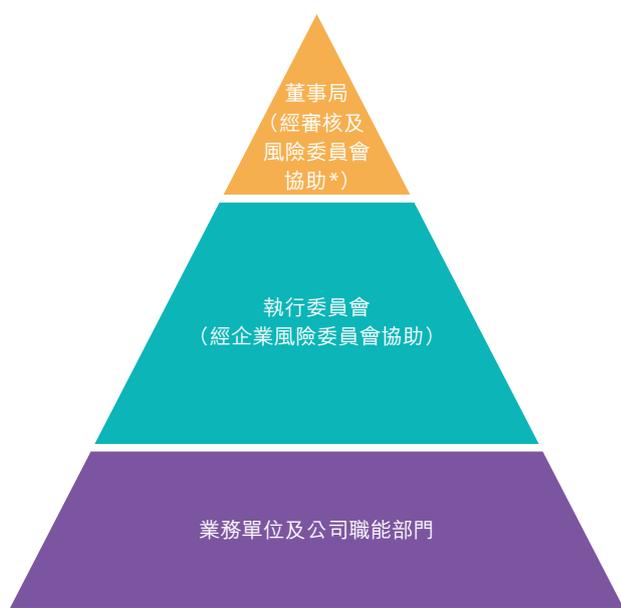
- 識別、評估及有效管理公司的營運、職能及企業風險
- 定出資源分配優先次序作風險管理
- 讓管理層清晰掌握公司所面對的重大風險
- 支援決策和項目執行以達致更佳業務表現

董事局在審核及風險委員會的協助下，監管公司的企業風險管理體系及重大風險；執行委員會則在企業風險委員會的協助下，整體負責企業風險管理政策及系統的實施及持續改善工作。

執行委員會透過討論企業風險季度報告及參加「Blue Sky」（集思廣益）風險工作坊，對公司的主要風險提出自上而下

的意見。2023年4月及11月，分別舉行了兩場「Blue Sky」工作坊。在4月的工作坊上，總監就企業風險管理外部檢討（由2023年1月委聘的外部獨立顧問進行，以識別持續改善機遇）及改善建議提供了意見。在11月的工作坊上，總監透過情景分析討論地緣政治及地緣政局變化可能給公司帶來的風險，並制定了跟進行動。

公司對其風險作出嚴格識別、評估和管理。在考慮已制定的風險控制措施後，按風險發生的可能性及潛在後果評估每項風險。根據風險矩陣釐定風險評級（E1 – E4），較高風險為E1，較低風險為E4。風險評級考慮公司的風險承受程度，且反映管理層處理相應風險須作出的關注及風險控制力度。最高類別的「E1」風險受董事局、董事局委員會及執行委員會監察。



* 委員會的職責及其在2023年內執行的工作載於本年報的審核及風險委員會報告書中(第130頁至第132頁)

- 持續監察風險
- 制訂合適的風險管理策略
- 監察企業風險管理體系
- 檢討重大風險及新興風險
- 每年檢討企業風險管理系統的成效

- 實施及持續改善企業風險管理體系
- 企業風險委員會
 - 主席為法律及管治總監
 - 由所有業務單位及公司職能部門的代表組成
 - 督導體系的實施和改善工作
 - 檢討公司的重大風險及主要的新興風險
 - 按季向執行委員會和審核及風險委員會匯報，及每隔六個月向董事局匯報

- 制訂安排及實施與公司企業風險管理體系及政策相符的風險管理流程
- 管理風險，並識別及落實風險控制措施
- 把已識別的風險記錄在風險登記冊中，以便作定期檢討及監控

風險管理

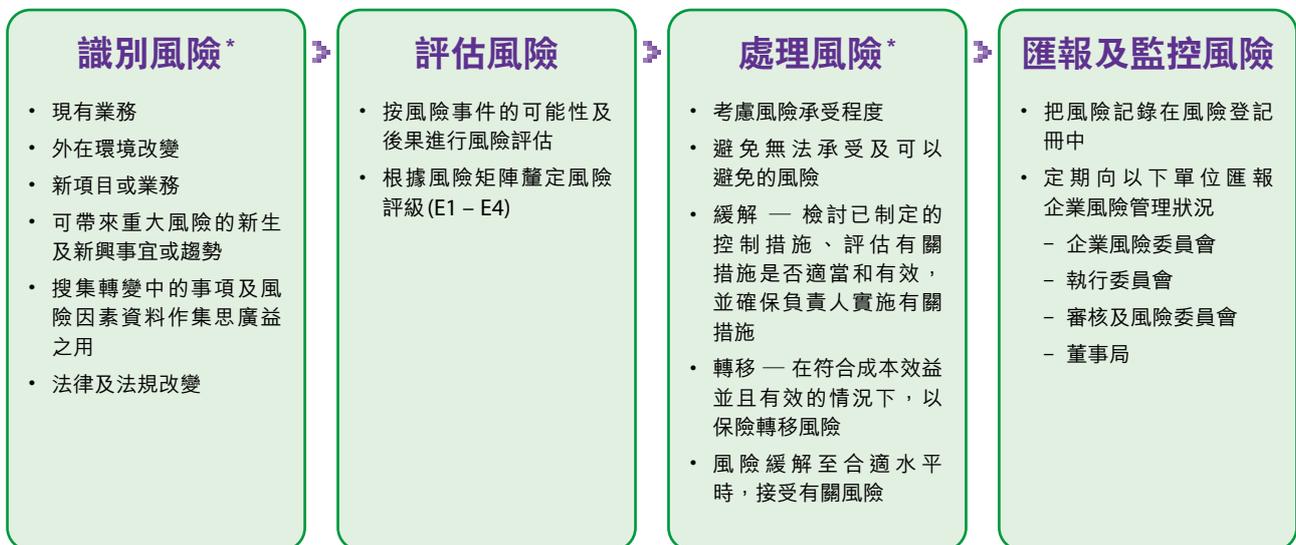
公司在營運過程中，難免承受風險，但已在不同範疇釐定了不同的風險承受程度，例如涉及公眾及僱員安全及提供可靠運輸服務等方面，就釐定了特別低的風險承受程度。

公司的企業風險管理系統提供了重要的內部監控，以識別、評估及管理影響公司的風險。作為一家學習型機構，公司透過內部和外部的檢討及研究，並從營運事故中學習，不斷求進。2023年9月，香港出現嚴重暴雨，影響了公司多個車站及其運作。儘管災後搶修工作得到妥善處理，但是公司仍在事後檢討了相關營運程序、檢查機制及防洪措施，以識別改進機遇。此外，公司在2023年下

半年發生了三宗輕鐵列車事故。公司為車長安排了進修培訓，並就人為因素正進行檢討。公司也進一步探索利用科技提高監控措施的成效，作持續改善。

重大風險管理程序

公司採用主動的管理程序以識別、評估、處理、匯報及監控來自經常性和增長業務，以及經常轉變的營商環境下所產生的重大風險。公司已就不同範疇制定風險管理策略，包括但不限於業務營運、建造、財務，以及環境、社會及管治。



* 範疇並未盡列

法律及管治職能的企業風險管理團隊搜集與轉變中的營商環境和外在環境有關的事項及風險因素等資料，以助企業風險委員會識別可能出現的潛在風險。

此外，企業風險委員會及執行委員會按季檢討公司的企業風險組合，並就新興風險集思廣益，以確保掌握、評估及控制重大風險。董事局亦每隔六個月進行一次此類檢討。

公司的主要風險管理範疇包括：

與主要持份者維持有效及平衡的關係	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 持份者多方面的期望 在發生營運事故時維持公眾信心 與受新項目影響的社區和持份者建立關係
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 落實針對不同持份者的主動溝通計劃，以維持有效溝通及諒解 履行公司的營運責任及維持良好的業務表現
營運	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 於資產老化時維持資產績效 管理營運鐵路與沿綫工程的銜接，以減少對列車服務造成任何重大影響 非行車時段鐵路路段佔用安排能應付資產更換及保養維修所需 於維持鐵路營運情況下更換複雜的信號系統 面對極端天氣情況時展現抗逆力
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 因應管理更換資產的要求，加強管治資產更換策略 把握不斷提升資產管理水平的機會 探討運用科技監控資產狀況及績效 鐵路保護及保障小組檢查鐵路工程銜接所帶來的潛在危險 透過為協調各業務單位對非行車時段鐵路路段佔用的供應及需求而成立的非行車時段辦事處，獲得所需的非行車時段鐵路路段佔用安排，及投放必要資源 委聘獨立安全評估專家，以協助交付符合安全及質量標準的關鍵安全項目 全面調查事故，採取更正及預防措施 優化營運程序、檢查機制及防洪措施，及提升設計標準
人才	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 為特定專業、新項目及增長業務招募及留任人才
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 繼任計劃、人才培養、前瞻性人力資源策劃及配置策略 以員工投入度調查更準確地了解員工意見，針對提出的事項，經由專責小組落實行動計劃 透過各種溝通渠道，自到職流程開始，主動與員工溝通
新項目質量、施工計劃及成本	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 在預算內準時交付達致質量要求的新項目，同時滿足持份者的期望 於滿足營運維修、資產更換所需的非行車時段鐵路路段佔用安排時，獲得充足和適時的非行車時段鐵路路段佔用安排，以準時交付新項目
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 設立三道防線體系，提供項目保證，包括審核和保證流程及程序符合要求 引進優化的工程項目綜合管理系統 採用關鍵績效指標監察項目質量和進度 嚴格控制變更及管理備用資金 在工程業務單位引進能力及資源管理框架，確保聘用足夠具備適當技能及能力的員工 加強科技在項目交付及管理上的應用，包括運用建築資訊建模、數碼化監督及記錄存檔技術 成立非行車時段辦事處以協調各業務單位的鐵路路段佔用的供應及需求，並制定計劃及採購資源以改善鐵路佔用效率 積極與政府溝通，確立未來交付鐵路項目的方式
新商業模式/科技衝擊/競爭	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 新科技衝擊現有商業模式 應對來自其他運輸服務營運商的競爭
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 投資於科技和數碼方案，以強化商業模式 監察來自其他運輸服務營運商的競爭，並落實措施維持市場佔有率

落實業務增長策略

- | | |
|--------|--|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none">• 在香港以外地方發展業務面對激烈競爭• 業務遜於投標時預計的表現• 地緣政治風險加劇 |
| 主要控制措施 | <ul style="list-style-type: none">• 持續與政府溝通為香港新鐵路項目制定商業模式• 擴大公司的品牌效應及加強與持份者溝通• 在香港以外地方拓展公司業務，並定期物色新商機• 為業績未達預期的業務制定並實施業務改善計劃• 定期進行地緣政治風險脈搏調查 |

保安威脅(網絡/實體)

- | | |
|--------|---|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none">• 針對車務和資訊科技系統的網絡攻擊• 恐怖襲擊威脅 |
| 主要控制措施 | <ul style="list-style-type: none">• 優化企業保安管治體系及保安措施• 加強漏洞管理以主動識別及補救漏洞• 加強識別及登入管理系統，以避免未經授權登入關鍵資訊科技系統• 加強資訊科技網絡的抗逆力以保障公司免受網絡攻擊• 加強搜集威脅情報，改善對端點、網絡和應用系統的異常情況的檢測和保護• 合併資訊科技及營運科技的保安營運中心，以提高偵測網絡攻擊的成效• 定期展開「紅隊」演練，以提高事故回應和漏洞偵測能力• 持續監控公司數碼資產在公共互聯網上承受的風險 |

董事局和執行委員會持續監察公司長遠的財政可持續性。隨著全球新冠疫情逐漸變成較易管控的一種風土病，加上香港與內地之間的邊境口岸於2023年初重開，公司的經常性業務已受惠於出行、旅遊和零售業的復甦。根據2024年的預算及長期預測，集團的10年淨負債權益比率被視為合理。集團的整體財務狀況保持穩健，並一直在推行改革方案，以進一步改善集團長遠的盈利能力，而已確定商業可行性的新鐵路及其他項目亦將有利於集團長遠的財政可持續性。

公司正與政府商討若干新鐵路項目，並將從公司的長遠財政可持續性角度，仔細考量有關新項目的籌資要求及挑戰。

公司透過企業風險管理體系識別環境、社會及管治風險，並將相關事項，經重要性評估程序釐定重要性。以2023年9月的嚴重暴雨為例，港鐵多個車站受到影響；由此可見，隨著香港極端天氣情況趨於普遍，其威脅也變得更迫切。至於其他與氣候變化相關的實體風險和過渡風險，如海平面上升、監管機制和披露要求更嚴謹等，均由公司進行持續監察和管理。

系統成效的檢討程序

企業風險委員會代表執行委員會對企業風險管理系統的成效至少每年作出一次評估。法律及管治總監作為企業風險委員會主席，已向執行委員會提交截至2023年12月31日止年度的企業風險管理系統成效檢討結果，並於2024年2月1日獲得執行委員會確認。審核及風險委員會亦於2024年2月26日獲提交成效檢討結果，並同樣對該結果予以認同。

審核及風險委員會在董事局授權下，評估了公司的企業風險管理系統的成效及是否足夠，並基於多個檢討範疇得出該系統總體具成效及足夠的結論。

檢討已考慮的因素

- 《企業管治守則》內有關董事局在進行年度風險管理系統檢討時可考慮的檢討範疇
- 部門主管及附屬公司/聯營公司主管對風險管理成效進行的年度內部確認
- 附屬公司/聯營公司的風險管理
- 借鑒參考/企業風險管理體系會議/同業聯繫及交流
- 2023年內舉辦的風險管理培訓及推廣活動

結論

截至2023年12月31日止的年度內，企業風險管理系統總體是有成效及足夠的

持續改善程序

公司於2023年內就企業風險管理系統落實了以下主要改進措施：

- 企業風險管理團隊繼續為全體員工編製企業風險管理通訊，分享風險管理的熱門話題，以提高員工的風險意識，及鼓勵分享良好的風險管理做法。
- 公司於2023年10月12日舉辦年度「風險意識周」活動，向員工推廣風險意識及促進與風險管理相關的討論。該活動以「構建風險韌性」為題的主題研討會揭開序幕，研討會備受好評並有約270位部門主管和高級經理參與。公司亦為來自不同業務單位/職能部門的高級督導/管理人員安排了分別四場每場半天的互動研習坊，學習以領結圖風險分析方法進行屏障式風險管理。作為2023年公司安全月及安全黑客松活動的一部分，公司亦邀請了國際知名的安全專家執教一系列領結圖培訓課程。這些工作坊和培訓課程有助提升公司內的風險管理能力。
- 2023年，企業風險委員會為識別持續改善機遇而委託外部專家對公司企業風險管理系統進行檢討。檢討工作由獨立顧問進行，以識別檢討的重點範疇並編排優先次序。該項檢討已經完成，有關最佳實務的建議將於2024年進一步制定及實施，包括優化風險登記冊的內容、簡化企業層面的風險組合，以及採用動態數據和儀表板來提升透明度作風險管理。
- 於2023年間，公司通過法律及管治職能下獨立的保證管理部門，並在技術、工程、安全及商業卓越中心的輔助下，繼續實施已加強的第二道防線活動。第二道防線保證活動現已覆蓋公司所有業務單位，包括工程、香港客運服務、香港物業、中國內地及澳門和國際業務單位。
- 我們亦通過與風險管理人員共同檢討、審視各種環球風險報告及進行跨行業的借鑒參考及經驗交流，包括參與英國及香港企業風險管理體系會議，以緊貼風險管理的最新發展。

工程委員會報告書

於本報告書的日期，公司的工程委員會(於本報告書稱為「委員會」)由五位非執行董事組成，其中四位為公司的獨立非執行董事(「獨立非執行董事」)。委員會成員及其2023年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第116頁至第117頁。

委員會的職責

委員會的委員會職權範圍已於2023年更新及登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

委員會就公司在香港及香港以外任何涉及設計及/或建造及/或置換工程、且涉資金額超逾100億港元的資本性工程項目(「相關工程項目」)、及任何其他整體施工計劃出現四個月或以上延期的相關工程項目作出監察並向董事局提供意見：

- 從施工計劃、成本、質量、安全、環境及持份者交流的角度檢視此類項目的進度；
- 檢視對此類項目在施工計劃、成本、質量、安全、環境及持份者交流上可能產生重大影響的事項，包括對上述事項的管理以及公司用以監管和管理項目的流程；
- 檢視有關材料、施工和流程不合規的情況；
- 核查此類項目是否具備足夠的資源及獲得充分監督；
- 持續檢視公司對此類工程項目所制定的企業傳訊策略及規程，以及危機管理方案。

委員會亦審議公司高出載於《香港鐵路有限公司業務守則規程(Protocol of Conduct of Business of MTR Corporation Limited)》附錄一所規定的金額上限的重大技術或工程合約，並於合適時提供指引及建議。

委員會於每次委員會會議後向董事局匯報上述事宜，如委員會認為合適，亦可向董事局作出非預設的匯報。

2023年委員會的工作

在2023年，委員會舉行了五次會議，審議和考慮了以下主要事項：

- 公司正在興建的資本性工程項目，包括東涌綫延綫、小蠔灣站、屯門南延綫、東鐵綫古洞站及市區綫信號系統更新工程的工程進度及相關事宜
- 其他新鐵路項目，包括機場鐵路隧道延展段、洪水橋站和北環綫的規劃及設計工作
- 公司物業業務單位批出所有於香港發展項目的工程的進度及成本狀況的半年度報告書
- 公司內部審計部審查有關項目工程的半年度報告書
- 授予合約的建議，包括大嶼山信號系統、東涌西站和隧道、東涌東站及相關軌道改道備置工程、新的屯門游泳池、東鐵綫古洞站、小蠔灣站及相關工程、及屯門南延綫的車站和高架橋的工程的合約

在2023年，行政總裁出席了一次會議。項目及工程拓展總監出席了五次會議、總經理 — 新界(工程項目)、總經理 — 大嶼山(工程項目)及總經理 — 項目及工程商務管理共出席了四次會議，匯報和回答有關項目工程的事宜。車務及創新總監出席了三次會議，匯報和回答有關更新信號系統工程的事宜。總經理 — 物業工程出席了兩次會議，匯報和回答有關物業業務單位批出的發展項目工程的事宜。其他總監和高級經理也按需要獲邀出席會議。我感謝委員會成員和各位同事的支持和辛勤工作。

鄭恩基先生
工程委員會主席

香港，2024年3月7日

委員會已檢討及確認工程委員會報告書。

財務及投資委員會報告書

財務及投資委員會(於本報告書稱為「委員會」)於2022年2月1日成立。截至本報告書日期，委員會由五位非執行董事組成，其中四位為獨立非執行董事。此委員會的主席由一位獨立非執行董事擔任。委員會成員及其2023年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第116頁至第117頁。

行政總裁、財務總監及總經理—企業財務需列席所有委員會會議。其他總監和高級經理也按需要獲邀出席會議。

委員會的職責

委員會的職權範圍分別上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

審視公司執行總監會就以下事項作出的建議，並向董事局就該等建議提供評估結果，以供其審議：

- 公司的年度預算及融資計劃；
- 公司的首選融資模式；
- 公司的股息政策；
- 倘若高出董事局批准財務或其他限額的銀行借貸或其他融資協議、投資及出售項目、母公司擔保、支出及收入合約批授；
- 公司在香港物業發展項目的策略(倘若所需投資金額高出董事局批准之限額)和合約批授；
- 公司物業發展項目的單位的平均和最低售價；
- 香港新工程項目的建議書；及
- 公司就中國內地及國際業務及公司任何其他業務設定的投資上限。

2023年度委員會的工作

財務及投資委員會於2023年度舉行了十次會議，審視和考慮下述主要事項的建議，並向董事局提供委員會的相關建議，以供其審議：

- 承造屯門南延綫及古洞站鐵路延綫項目所需的項目協議；
- 承造某些鐵路延綫項目的項目建議書；
- 就某個海外鐵路專營權合約的投標文件；
- 某些海外業務的長遠計劃及相關財務需要；
- 新增長引擎的業務策略及投資進度；
- 就某些主要工程合約的批授；
- 債務工具發行計劃及2023年額外財務需要的安排；
- 公司經修訂的2023年預算，2024年預算及長期預測；
- 公司的2022年度末期股息/2023年度中期股息；及
- 多個物業發展項目的招標安排及銷售價格建議。

包立賢先生

財務及投資委員會主席

香港，2024年3月7日

委員會已檢討及確認財務及投資委員會報告書。

薪酬委員會報告書

引言

薪酬委員會獲授權負責審議公司的薪酬政策及非執行董事的薪酬，並向董事局提出建議，同時檢討及釐定行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬。

於本年度內，委員會定期舉行會議，按公司薪酬政策討論及審批與公司核心獎勵計劃、長期獎勵計劃，以及行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬有關的薪酬事宜，並考慮非執行董事的薪酬及向董事局提出有關建議。委員會在釐定行政總裁的薪酬時會諮詢主席的意見，而在釐定執行總監會其他成員的薪酬時，則會諮詢主席及行政總裁的建議。

委員會現有七位非執行董事，其中四位是獨立非執行董事。薪酬委員會主席為獨立非執行董事。在有需要時及經薪酬委員會主席同意下，薪酬委員會獲授權尋求獨立專業意見，以協助委員會處理相關事宜。各董事或其任何聯繫人士均不會參與釐定其本人的薪酬。

薪酬委員會的主要職責包括：

- 制定有利於僱用優秀人才的薪酬政策及守則；
- 向董事局建議非執行董事的薪酬；
- 獲授權負責釐定執行總監會成員的薪酬；以及
- 參照董事局的公司目標和目的，檢討及批核執行總監會成員與表現掛鈎的薪酬。

委員會的職責載於其職責範圍內，並且符合守則規定。

本薪酬委員會報告書已獲公司薪酬委員會審批。

薪酬政策

公司的薪酬政策旨在確保薪酬水平恰當，並與公司所制定的目標、目的及業績表現一致。為此，公司考慮了多項相關因素，例如相類公司的薪酬、工作職責、職務及範圍、公司及附屬公司的聘用條款、市場做法、財務及非財務表現，以及固定薪酬與工作表現掛鈎薪酬的理想組合。

公司致力實行有效的企業管治及聘用和激勵優秀人才，並確認推行一套正規、具透明度及涵蓋董事局及執行總監會成員的薪酬政策的重要性。

非執行董事的薪酬

薪酬委員會不時就董事局非執行董事成員的薪酬向董事局提出建議。非執行董事的薪酬以年度董事袍金的形式支付。

為確保就非執行董事為公司服務的時間及所承擔的責任給予適當的報酬，委員會定期進行檢討，並在向董事局提出建議時，考慮以下因素：

- 相類公司支付的袍金；
- 投入的時間；
- 非執行董事的責任；以及
- 適用於其他僱員的聘用條款。

非執行董事的薪酬詳情列載於綜合財務報表附註11。自2023年7月1日起，應支付予現任非執行董事出任各董事局委員會及顧問小組職務的袍金的詳情如下：

董事局/董事局委員會/小組成員	年度袍金 (港元)
董事局	
- 主席	1,500,000
- 其他成員	350,000
審核及風險委員會、工程委員會和 財務及投資委員會	
- 主席	160,000
- 其他成員	100,000
薪酬委員會、提名委員會、環境及社會責任 委員會和科技顧問小組	
- 主席	120,000
- 其他成員	70,000

僱員薪酬

公司為其僱員(包括行政總裁及其他執行總監會成員)所制定的薪酬架構包括：

- 固定薪酬 — 基本薪金、津貼及實物收益(如醫療)；
- 浮動獎金 — 特別獎金或按工作表現釐定的獎金，以及其他特定業務的獎金計劃；
- 長期獎勵 — 如受限制股份及表現股份；以及
- 退休金計劃。

有關各項薪酬項目的具體內容闡述如下。

固定薪酬

公司按年制定及檢討基本薪金及津貼。年度檢討程序所考慮的因素包括公司的薪酬政策、市場競爭定位、市場做法，以及公司業績與個人的工作表現。實物收益則會視乎情況按市場做法而適時進行檢討。

浮動獎金

根據公司的核心獎勵計劃，行政總裁、執行總監會其他成員，以及公司的管理層成員均有資格獲取與工作表現掛鈎的年度獎金。有關計劃的條款及細則由薪酬委員會定期檢討。

根據計劃的現行細則，核心獎勵計劃的整體獎金金額乃按公司業績釐定。公司業績表現是根據財務及非財務因素衡量，包括：

財務因素

- 經營利潤；
- EBITDA邊際比率；以及
- 香港物業發展利潤。

非財務因素

- 顧客滿意度問卷的結果；
- 達致顧客服務承諾；以及

薪酬委員會報告書

- 達致營運協議附表2第1部分所定有關「列車按照編定班次行走」、「乘客車程準時程度」及「列車服務準時程度」的營運表現要求。

如公司未能達致任何一項或多項營運表現要求，則核心獎勵計劃的整體獎金金額會自動減少。整體獎金金額亦會根據公司履行所有顧客服務承諾的情況而作出調整。最終支付的獎金金額將按僱員的個人工作表現而調整。

於財政年度完結後，公司會委聘獨立專家按照營運表現要求及顧客服務承諾，檢視及審計公司的表現。審計結果將通知薪酬委員會，以便其決定是否適宜調整計劃的整體獎金金額。

個人工作表現評級屬公司整體年度表現評級程序的一部分。工作表現評級及評估反映個人職責範疇內的各項因素，包括營運、其他非財務及財務因素。行政總裁的個人工作表現評級由主席評定，而執行總監會其他成員的個人工作表現評級則由行政總裁決定。

行政總裁及執行總監會其他成員的目標獎金水平約為整體現金薪酬的25%至35%。

此外，公司設有其他與業務有關的獎勵計劃，以激勵相關僱員達到公司的特定業務目標。

特別獎金

在2023年，公司發放特別獎金予工作表現稱職或優秀的非管理層員工，以獎勵他們在過去一年為公司業績及成就所作的貢獻，並激勵他們為持續業務拓展而繼續努力。

長期獎勵

在2023年，公司維持行政人員股份獎勵計劃。

行政人員股份獎勵計劃

隨著2007年認股權計劃於2014年6月6日屆滿，董事局已於2014年8月15日批准採納行政人員股份獎勵計劃。行政人員股份獎勵計劃由2015年1月1日起生效，為期十年(本公司提前終止除外)。

行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及重要僱員，使參與者的利益與本公司的長遠成功一致，以及推動達成本公司策略目標。

薪酬委員會可不時依據行政人員股份獎勵計劃的規則，按其絕對酌情權決定準則，讓任何合資格僱員以獎勵持有人身份參與行政人員股份獎勵計劃。獎勵持有人可獲授予受限制股份及/或表現股份。公司於2023年根據行政人員股份獎勵計劃向公司選定的僱員授予獎勵，當中包括執行總監會成員。獎勵持有人享有於2018年1月1日或之後獲授的未歸屬受限制股份的應計現金股息。

受限制股份乃按相關合資格僱員的個人工作表現授出，並按比例於三年內均等分批歸屬(除非薪酬委員會另有決定)。

表現股份每三年授予一次，歸屬結果由薪酬委員會不時按董事局通過的表現基準及表現期而衡量於預定表現期的公司業務表現及任何其他表現條件來決定。就最近授予的表現股份(涵蓋2021年至2023年)而言，表現指標包括財務指標以及營運及策略指標，以支持公司的增長及轉型、環境、社會及管治承諾，以及在香港的項目交付。

一般來說，本公司將向第三方受託人（「受託人」）支付款項，並指示或建議受託人運用有關款項及/或源自作為信託的部分基金所持股份的其他現金淨額，以購入市場上的現有股份。相關獎勵持有人的股份由受託人以信託形式持有。受託人不得就於信託中所持的任何股份行使投票權，而獎勵持有人亦不能指示受託人就任何未歸屬的獎勵股份行使投票權。就於2023年1月1日生效的《上市規則》第17章而言，該計劃歸類為「涉及上市發行人現有股份的股份計劃」。

為全面監督行政人員股份獎勵計劃的運作，公司定期檢討計劃內容，確保計劃持續適用並具有效益。

有關行政人員股份獎勵計劃及根據該計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的股份之詳情，列載於綜合財務報表附註11及44。

退休金計劃

公司在香港設有四項以信託契約形式運作的退休金計劃，分別為香港鐵路有限公司退休金計劃（簡稱「港鐵退休金計劃」）、香港鐵路有限公司公積金計劃（簡稱「港鐵公積金計劃」）及兩項強制性公積金計劃（分別簡稱「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」）。各項退休金計劃的詳情如下：

(i) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃是一項已按香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊的界定福利計劃，且已獲強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免證明書。

港鐵退休金計劃自1999年4月1日起已不接受新僱員加入。該計劃由管理層代表、員工代表及獨立非僱主受託人所組成的受託人委員會根據「信託契約及規例」管理。其提供的福利按成員的最後薪金乘以按服務年期而定之倍數，或將倍數乘以成員的累計供款連投資回報，以兩者中的較高者計算。成員的供款額是按照基本薪金的固定百分率計算，而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

(ii) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃是一項按照《職業退休計劃條例》註冊的界定供款計劃，並獲得強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免證明書。港鐵公積金計劃支付的所有福利乃根據成員本人的供款及公司供款，連同該等供款的投資回報計算。成員及公司供款是根據成員基本薪金的固定百分率計算。

(iii) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃是一項於強制性公積金計劃管理局註冊且在強制性公積金集成信託下的界定供款計劃。其成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》（香港法例第485章）（簡稱《強積金條例》）規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。本公司亦因應個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出超過強制標準的額外供款。

薪酬委員會報告書

(iv) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃是一項於強制性公積金計劃管理局註冊且在強制性公積金集成信託下的界定供款計劃。其成員包括原屬九鐵強積金計劃以及合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的前九鐵員工。成員及本公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

公司於1999年4月1日前聘請的執行總監會成員，均合資格參加港鐵退休金計劃。其他執行總監會成員則合資格參加港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃。

由2019年4月1日起擔任公司行政總裁的金澤培博士為港鐵公積金計劃的成員。

公司為設於香港、澳門、中國內地、英國、瑞典及澳洲的附屬公司按《強積金條例》(適用於香港的附屬公司)及當地法例(適用於澳門、中國內地及海外的附屬公司)設立退休金計劃。

薪酬委員會於年內的工作

- 批核2022年報中所載的2022年薪酬委員會報告書；
- 就公司按表現而釐定的核心獎勵計劃，檢討及批核2022年表現期的獎金；
- 檢討及批核合資格僱員按「行政人員股份獎勵計劃」可獲授予的受限制股份和/或表現股份；

- 就執行總監會成員在2023年7月生效的薪酬作出年度檢討；
- 檢討執行總監會成員的薪酬(如適用)；及
- 就董事局、董事局委員會及顧問小組內非執行董事成員的酬金框架修訂及袍金調整，提交建議予董事局審批

非執行董事與執行董事的薪酬

董事局成員及執行總監會成員的酬金總額如下表所示。有關酬金的詳細資料列載於綜合財務報表附註11。

百萬港元	2023年	2022年
袍金	10.4	9.7
基本薪金、津貼及其他實物收益	63.9	62.6
與表現掛鈎的薪酬	26.6	21.9
退休金計劃供款	7.0	6.5
以股份為基礎的支出	22.8	29.9
總計	130.7	130.6

有關截至2023年12月31日年度公司五位最高酬金僱員的資料，請參閱綜合財務報表附註11。

陳阮德徽博士
薪酬委員會主席
香港，2024年2月19日

董事局及執行總監會

各董事局及執行總監會成員的履歷的全文載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

董事局成員



歐陽伯權博士*

金紫荆星章，太平紳士
71歲

主席(自2019年7月1日)
非執行董事(自2019年3月7日)
環境及社會責任委員會(主席)
提名委員會(成員)
薪酬委員會(成員)

歐陽博士領導本公司董事局確保有效管理及監督公司業務、制定企業策略、建立企業管治架構及評估執行總監會的表現。

歐陽博士現為希瑪眼科醫療控股有限公司的副主席兼獨立非執行董事，以及中國建設銀行(亞洲)股份有限公司的獨立非執行董事。

歐陽博士於加拿大及香港的保險業界擁有超過40年經驗。他於2017年6月退休前為《財富》世界500強公司之一的美國信安金融集團(「信安集團」)亞洲區主席，負責信安集團整體在亞洲的業務。

歐陽博士亦積極參與公共事務，現任證券及期貨事務監察委員會轄下投資者及理財教育委員會之董事局成員、小寶慈善基金(惜食堂)的董事局成員及賽馬會「e健樂」電子健康管理計劃諮詢委員會召集人。

歐陽博士曾擔任HSBC Provident Fund Trustee (Hong Kong) Limited、標準人壽保險(亞洲)有限公司及日本財產保險(中國)有限公司的獨立非執行董事、香港金融理財知識和能力策略持份者協調和合作小組委員會主席、獨立監

察警方處理投訴委員會觀察員計劃的觀察員、香港專營巴士服務獨立檢討委員會委員、嶺南大學校董會主席，以及Athenex Inc.(一間於美國納斯達克交易所上市的公司)的策略及業務高級顧問。



金澤培博士*

太平紳士
62歲

行政總裁(自2019年4月1日)
環境及社會責任委員會(成員)

金博士於1995年加入本公司，並曾在車務處、工程處以及中國內地及國際業務處擔任不同管理職位。獲委任為行政總裁前，他於2011年1月至2016年4月期間為車務總監及由2016年5月起為常務總監—車務及中國內地業務。

作為行政總裁，金博士負責本公司及其集團成員公司在香港及其以外的所有業務表現。

金博士現為國際公共交通聯會名譽主席、香港公益金董事會成員、香港總商會理事會理事，以及香港僱主聯合會理事會成員。他亦是聯合國亞洲及太平洋經濟社會委員會可持續商業網絡執行委員會成員及其基建與物流專案組主席。

金博士於1989年取得英國特許工程師資格。

董事局及執行總監會



包立賢

67歲

獨立非執行董事(自2017年5月17日)
財務及投資委員會(主席)
審核及風險委員會(成員)

包立賢先生為嘉道理父子有限公司的主席。他於2000年至2013年期間出任中電控股有限公司的集團常務董事及行政總裁、於2013年10月至2014年4月期間擔任執行董事，現任該公司董事會副主席及非執行董事。包立賢先生亦是香港上海大酒店有限公司的非執行副主席及漢基國際學校董事會主席。

包立賢先生於2000年加入中電控股有限公司前為投資銀行家，其最後擔任的有關職務為施羅德亞太區駐港企業財務主管。他曾任香港總商會主席。

包立賢先生是英格蘭及威爾斯特許會計師公會會員。



陳振彬博士

大紫荊勳章，金紫荊星章，
銀紫荊星章，銅紫荊星章，
太平紳士

66歲

獨立非執行董事(自2020年5月20日)
環境及社會責任委員會(成員)
財務及投資委員會(成員)

陳博士擁有超過30年製衣界經驗並為寶的集團有限公司的創辦人及主席。他為李寧有限公司、榮豐聯合控股有限公

司及旭日企業有限公司的獨立非執行董事。陳博士現為中華人民共和國全國人民代表大會香港代表。他亦為香港青少年軍總會的主席及創會人之一、香港都會大學(前稱香港公開大學)諮議會委員，及團結香港基金顧問。

陳博士曾任迅捷環球控股有限公司的獨立非執行董事。他於2004年獲委任為青年事務委員會委員並於2009年至2015年為其主席。陳博士於2007年成立香港青少年發展聯會及為觀塘區議會前主席和扶貧委員會關愛基金專責小組副主席。他也曾服務於財務匯報局、社會福利諮詢委員會、個人資料(私隱)諮詢委員會及可持續發展委員會。



陳家樂

銀紫荊星章，太平紳士
70歲

獨立非執行董事(自2019年5月22日)
提名委員會(主席)
工程委員會(成員)

陳先生是一名擁有逾40年經驗的執業律師，並現任蘇龍律師事務所資深顧問。他亦是一名中國委托公證人。陳先生現為香港房屋協會主席及集友銀行有限公司的獨立非執行董事。

陳先生曾任上訴審裁團(建築物)主席、市區重建局非執行董事、房屋委員會委員、城市規劃委員會成員、海濱事務委員會成員、離職公務員就業申請諮詢委員會委員、香港電台顧問委員會成員，以及公務員事務局轄下退休金上訴委員會召集人兼委員會成員。



陳阮德徽博士**

74歲

獨立非執行董事(自2013年7月4日)
薪酬委員會(主席)
工程委員會(成員)

陳博士現任香港大學專業進修學院常務副院長(行政及資源)、物流及運輸課程中心總監及其國際學院顧問,以及香港大學專業進修學院保良局何鴻燊社區書院校董會成員。她現任進智公共交通控股有限公司獨立非執行董事、TWGHs E-Co Village Limited 董事、信佳集團管理有限公司策略顧問、香港公共行政學院理事會成員、西九文化區管理局董事局轄下商業項目租賃小組成員、香港中華職教社理事,以及國際物流與運輸學會總會的榮譽資深會員及理事會顧問。

陳博士曾任物流及供應鏈多元技術研發中心有限公司董事、農業持續發展基金諮詢委員會主席、香港特區政府社會福利諮詢委員會及環境諮詢委員會的成員,以及國際物流與運輸學會總會會長及其婦女組織的全球主席及全球顧問。在1995年與2002年間,她曾擔任政府的運輸署副署長。在2000年與2002年間,陳博士曾擔任本公司非執行董事運輸署署長的替任董事。



鄭恩基*

銅紫荊星章, 太平紳士

69歲

獨立非執行董事(自2019年5月22日)
工程委員會(主席)
薪酬委員會(成員)

鄭先生是一名執業土木及結構工程師,並為《建築物條例》的認可人士及註冊結構工程師。他亦為中華人民共和國的一級註冊結構工程師。

鄭先生現為鄭漢鈞顧問工程師有限公司的董事。他亦為離職公務員就業申請諮詢委員會及前任行政長官及政治委任官員離職後工作諮詢委員會委員。

鄭先生曾為劍虹集團控股有限公司獨立非執行董事、英國結構工程師學會會長、香港浸會大學校董會主席,以及廉政公署防止貪污諮詢委員會主席。他亦曾出任醫院管理局成員、城市規劃委員會成員及香港房屋委員會委員。



許少偉[^]

銀紫荊星章
67歲

獨立非執行董事(自2021年5月26日)
審核及風險委員會(成員)
工程委員會(成員)

許先生於1978年加入香港政府任職見習屋宇測量師，其後於前建築物條例執行處、前建築拓展署、前屋宇地政署及屋宇署擔任多個不同職位。他於2001年借調到香港特區政府保安局，出任首席助理秘書長(特別職務)，主責監管航空保安事宜。許先生於退休前為屋宇署署長(2014年至2017年期間)。

許先生於2018年至2020年期間獲香港特區政府委任為沙田至中環線項目專家顧問團成員。

許先生自1984年起為香港測量師學會會員。



李惠光^{*}

銅紫荊星章，太平紳士
64歲

獨立非執行董事(自2022年5月25日)
科技顧問小組(主席)
提名委員會(成員)

李先生擁有逾40年在香港及海外的商業及科技管理經驗。他現為香港城市大學副校長(行政)，以及新意網集團有限公司及中銀香港(控股)有限公司的獨立非執行董事。

李先生曾為香港賽馬會(「賽馬會」)資訊科技(「資訊科技」)事務執行總監及管理委員會成員，負責賽馬會的整體資訊科技策略及創新。於加入賽馬會前，李先生曾在香港中華煤氣有限公司擔任多項要職，包括為該集團的行政委員會成員及資訊總監，同時統領旗下兩項策略科技發展業務，擔任名氣佳網上業務有限公司行政總裁及名氣通電訊有限公司行政總裁。

李先生亦積極服務於多個學術、專業及社區事務之監管及諮詢委員會。他現為香港應用科技研究院有限公司董事局主席、香港特區公共圖書館諮詢委員會主席及創新科技與產業發展委員會當然委員，以及香港管理專業協會、香港品質保證局及香港專業及資深行政人員協會理事會委員。

李先生曾為香港電腦學會會長、香港資訊科技專業認證局主席、職業訓練局理事會委員、香港房屋協會審核委員會成員、香港特區知識產權貿易工作小組成員，以及香港教育城董事會主席。

李先生為特許資訊科技專業人士及特許工程師。



李慧敏#
太平紳士
71歲

獨立非執行董事(自2018年5月16日)
薪酬委員會(成員)
財務及投資委員會(成員)

李女士現為太古股份有限公司獨立非常務董事及長江實業集團有限公司獨立非執行董事。她亦是第十三屆全國人民代表大會代表選舉會議成員、西九文化區管理局董事局成員、香港公益金名譽副會長、聖方濟各大學校董會委員，以及明愛白英奇專業學校校董會委員。李女士是香港銀行學會資深會士。

李女士曾出任恒生銀行有限公司副董事長兼行政總裁、滙豐控股有限公司集團總經理、香港上海滙豐銀行有限公司董事、長江和記實業有限公司獨立非執行董事，以及香港恒生大學校董會主席。她亦曾出任香港銀行學會副會長、香港公益金董事會董事及執行委員會副主席，及香港貿易發展局金融服務諮詢委員會委員。



吳永嘉
銅紫荊星章，太平紳士
54歲

獨立非執行董事(自2019年5月22日)
提名委員會(成員)
環境及社會責任委員會(成員)

吳先生為香港執業律師及現為董吳謝林律師事務所合夥人。他現為中華人民共和國全國人民代表大會香港代表及現任代表工業界(第二)功能界別立法會議員。吳先生為延長石油國際有限公司及旭日企業有限公司的獨立非執行董事。他亦是香港－台灣商貿合作委員會及香港特別行政區護照上訴委員會主席、獨立監察警方處理投訴委員會副主席、香港按揭證券有限公司的非執行董事、香港科技園公司董事、香港大學校董會及校務委員會委員、香港理工大學校董會成員、競爭事務委員會委員及中華人民共和國中國人民政治協商會議陝西省委員會委員。

吳先生曾任中國織材控股有限公司的獨立非執行董事、強制性公積金計劃管理局的非執行董事及工業貿易署中小型企業委員會委員。



唐家成博士

金紫荊星章，銀紫荊星章，
太平紳士
69歲

獨立非執行董事(自2022年5月25日)

審核及風險委員會(主席)

財務及投資委員會(成員)

唐博士為特許會計師，並於中國內地及香港市場的金融服務業及資本市場擁有豐富經驗。他現分別為渣打集團有限公司及香港交易及結算所有限公司的獨立非執行董事。

唐博士於1979年加入畢馬威英國，並於1989年成為香港事務所的審計合夥人。他於2007年獲選為畢馬威中國及香港主席，其後於2009年成為畢馬威亞太區主席以及全球董事會及全球行政團隊成員。唐博士於畢馬威工作超過30年，期間積極參與資本市場、公司管治和監管合規工作，於2006年至2008年擔任香港聯合交易所有限公司主板及創業板上市委員會主席前，曾於2002年至2006年擔任其成員。於2011年離開畢馬威後，他獲委任為證券及期貨事務監察委員會(「證監會」)非執行董事，其後於2012年至2018年10月期間擔任其主席。唐博士於擔任證監會主席期間監督多項主要政策舉措，包括引入「滬港通及深港通」計劃，以及內地與香港的基金互認安排。

唐博士曾為香港機場管理局非執行董事、機場保安有限公司主席、大學教育資助委員會主席、香港金融管理局外匯基金諮詢委員會委員、香港會計師公會副會長及理事會成員，以及香港人力資源規劃委員會委員。

唐博士為香港特區多個政府及專業機構的成員。他為行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會主席、促進股票市場流動性專責小組主席，以及香港投資管理有限公司、香港金融學院及香港桂冠論壇董事會成員、司法人員推薦委員會委員、英格蘭及威爾斯特許會計師公會大中華策略諮詢小組成員，並代表香港特區政府出任國泰航空有限公司觀察員。

唐博士分別是英格蘭及威爾斯特許會計師公會及香港會計師公會的資深會員。



黃幸怡

太平紳士
52歲

獨立非執行董事(自2023年5月24日)

環境及社會責任委員會(成員)

科技顧問小組(成員)

黃女士取得香港、英格蘭及威爾斯律師資格。她現為羚邦集團有限公司非執行董事，並擔任蘇龍律師事務所顧問。

黃女士分別為人體器官移植委員會以及競爭事務委員會的執法委員會主席。她亦擔任多項服務社會的公職，包括出任城市規劃委員會成員、西九文化區管理局審計委員會成員、競爭事務委員會成員、香港愛滋病顧問局委員、香港特區選舉委員會委員、中華人民共和國香港特區第十四屆全國人民代表大會代表選舉會議成員、及強制性公積金計劃上訴委員會成員，以及通訊事務管理局廣播業務守則

委員會增選委員。黃女士為香港女律師協會有限公司前會長及理事和香港浸會大學諮議會榮譽委員。

黃女士曾為美心食品有限公司法律總監及顧問、廖何陳律師行顧問、香港中醫藥管理委員會中醫組成員、香港吸煙與健康委員會成員，以及香港浸會大學校董會和諮議會成員。



黃冠文[^]

銅紫荊星章，榮譽勳章，
太平紳士
59歲

獨立非執行董事(自2021年5月26日)
審核及風險委員會(成員)
薪酬委員會(成員)

黃先生現為以立投資管理有限公司執行董事兼營運總監及新建業有限公司董事。他亦是香港機場管理局及機場保安有限公司董事局成員、旅遊業監管局成員、公務員薪俸及服務條件常務委員會委員、公務員敍用委員會委員，以及非應邀電子訊息(執行通知)上訴委員會成員。

黃先生曾在英國及香港的商業法律事務所執業，專責大中華地區的新股上市、合併及收購事務。他曾出任廉政公署防止貪污諮詢委員會主席和貪污問題諮詢委員會委員、香港聯合交易所有限公司上市委員會成員、通訊事務管理局成員、空運牌照局成員以及市區更新基金董事。



黃慧群教授

64歲

獨立非執行董事(自2023年5月24日)
審核及風險委員會(成員)
提名委員會(成員)

黃教授為現任香港大學經濟及工商管理學院金融實務教授，兼金融學學士(資產管理及私人銀行)課程總監，並在學院任教金融監管、合規及信貸風險管理。

黃教授擁有豐富的銀行和金融業工作經驗。她曾任職於多間主要金融機構，包括花旗銀行、滙豐銀行、瑞士信貸、法國巴黎銀行以及美國大通銀行，涵蓋私人銀行、資產管理、證券經紀、企業銀行、信用及風險管理等範疇。黃教授曾任瑞士信貸私人銀行大中華市場主管，及滙豐金融服務(亞洲)有限公司行政總裁。

黃教授現為保險業監管局非執行董事、競爭事務委員會委員、房屋署財務小組委員會委員、香港理工大學投資委員會成員、會計及財務匯報局程序覆檢委員會成員、金融發展局人力資源小組成員及創科創投基金諮詢委員會委員。她過往曾任證券及期貨事務監察委員會諮詢委員會委員、香港證券及投資學會董事以及香港證券業協會有限公司董事。



許正宇[^]
**(財經事務及
庫務局局長)**

金紫荊星章，太平紳士
47歲

非執行董事(自2020年6月1日)
薪酬委員會(成員)
財務及投資委員會(成員)

許先生現時以官方身份出任數個公共機構的董事，包括香港機場管理局、強制性公積金計劃管理局、香港按揭證券有限公司及西九文化區管理局，並為九廣鐵路公司主席及金融發展局(「金發局」)當然成員。他亦以官方身份出任香港國際主題樂園有限公司及香港投資管理有限公司的董事。此外，許先生為民主建港協進聯盟委員。

許先生於1999年至2003年期間出任香港特區政府政務主任，曾被調派到經濟發展科、香港特區政府駐北京辦事處和民政事務總署擔任不同職位。他在2003年離開香港特區政府後曾任職銀行界，並於2006年加入香港交易及結算所有限公司(「港交所」)。於2006年至2018年期間，許先生於港交所市場發展科及上市科擔任不同要職，離職時為港交所董事總經理。他在2019年至2020年期間出任金發局行政總監。

替任董事

- (i) 陳浩濂(自2020年6月1日)
- (ii) 朱曼鈴(自2021年8月9日)
- (iii) 羅淦華(自2020年8月10日)



運輸及物流局局長[@]
(林世雄)

金紫荊星章，太平紳士
62歲

非執行董事(自2022年7月1日)
提名委員會(成員)
薪酬委員會(成員)

林先生於1986年加入香港政府，任職助理工程師。他於2009年晉升為總工程師，並於2014年晉升為首席政府工程師。林先生於2015年擔任土木工程拓展署港島及離島拓展處處長，並於2016年出任土木工程拓展署署長。他於2018年10月13日至2021年10月7日期間以其發展局常任秘書長(工務)官方身份出任本公司非執行董事、工程委員會成員及前風險委員會成員。

林先生是香港海運港口局、香港物流發展局及航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會的主席，以及港台經濟文化合作協進會副主席。他亦是香港機場管理局董事，並為碳中和及可持續發展委員會及機場三跑道系統及北商業區督導委員會的成員。

林先生現時為香港工程師學會、英國土木工程師學會及中國香港鐵道學會資深會員。

替任董事

- (i) 運輸及物流局副局長
(廖振新 — 自2022年8月2日)
- (ii) 運輸及物流局常任秘書長
(陳美寶 — 自2022年7月1日)
- (iii) 運輸及物流局副秘書長1
(黃珮玟 — 自2023年1月30日)
- (iv) 運輸及物流局副秘書長2
(李碧茜 — 自2023年1月30日)



**發展局常任秘書長
(工務)@
(劉俊傑)**
太平紳士
57歲

非執行董事(自2021年10月8日) 提名委員會(成員) 工程委員會(成員)

劉先生於1992年3月加入香港政府，並於2018年10月至2021年10月期間出任土木工程拓展署署長。

劉先生現時為香港工程師學會及英國土木工程師學會資深會員。

替任董事

發展局副秘書長(工務)3
(何英傑 — 自2023年6月5日)



**運輸署署長@
(李頌恩)**
太平紳士
51歲

非執行董事(自2023年8月28日) 審核及風險委員會(成員) 科技顧問小組(成員)

李女士以其運輸署署長官方身份出任若干與運輸相關公司的董事，包括九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、新大嶼山巴士(1973)有限公司、城巴有限公司、天星小輪有限公司、香港西區隧道有限公司，及三號幹線(郊野公園段)有限公司。

李女士於1994年加入政務職系後，於2022年4月晉升為首長級乙一級政務官。她曾在多個決策局及部門服務，包括於前民政事務科、前政制事務科、民政事務總署、保安局、前環境運輸及工務局、工業貿易署及前食物及衛生局。李女士於2015年4月至2017年10月出任民政事務局副秘書長，2017年10月至2020年12月出任運輸及房屋局副秘書長(運輸)，並從2020年12月至2023年8月出任發展局副秘書長(工務)。

替任董事

運輸署副署長/公共運輸事務及管理
(李萃珍 — 自2016年9月1日)

附註：

* 亦為公司之附屬公司董事。

^ 將於公司即將舉行的周年成員大會(「周年成員大會」)上輪值退任，並有資格參與重選連任。

董事將於公司即將舉行的周年成員大會結束後退任。

@ 根據章程細則，由香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條委任的董事毋須輪值退任。

執行總監會成員

金澤培博士*

太平紳士
62歲

行政總裁(自2019年4月1日)
環境及社會責任委員會(成員)

他的個人履歷載於第145頁。

楊美珍*

59歲

常務總監 — 香港客運服務(自2023年10月1日)

楊女士於1999年11月加入本公司。出任現職前，楊女士自2011年9月起為商務總監，以及自2021年7月起出任香港

客運服務總監。她現為昂坪360有限公司的主席及八達通控股有限公司和兩間八達通控股有限公司集團成員公司的非執行主席。

楊女士主管香港客運服務業務，負責本公司於香港鐵路客運營運及其商務業務。有關業務範圍涵蓋地鐵網絡、機場快線，以及高速鐵路。

加入本公司前，楊女士在香港曾先後於渣打銀行(香港)有限公司及花旗銀行擔任不同的市務及業務發展職位。



楊女士為促進殘疾人士就業諮詢委員會成員、碳中和及可持續發展委員會委員、入境事務處使用服務人士委員會非官方成員、香港房屋委員會商業樓宇小組委員會及財務小組委員會非官方委員，以及香港國際主題樂園有限公司的獨立非執行董事。她曾出任Mox Bank Limited獨立非執行董事、香港數碼港管理有限公司董事及數碼港顧問委員會成員，以及香港旅遊發展局成員。

楊女士為英國特許市務學會的資深會員、香港市務學會會士，及香港運輸物流學會院士。

鄭惠貞*

太平紳士
58歲

人力資源總監(自2016年6月1日)
環境及社會責任委員會(成員)

鄭女士負責本公司所有的人力資源及行政事務。她現為港鐵學院校長。

鄭女士是一位具豐富人力資源管理經驗的管理專才。她於1993年至1997年間在花旗銀行出任不同人力資源職位；



執行總監會成員

由左至右：

鄭惠貞、黃琨璋、樊米高、楊美珍、金澤培博士、
鄧智輝、鄧輝豪、馬琳、蔡少綿、李家潤博士



董事局及執行總監會

其後於1997年至2001年間加入摩根大通擔任人力資源副總裁。鄭女士於2001年至2013年間任職香港上海滙豐銀行有限公司，離職時為該公司的人力資源香港區主管及環球業務人力資源亞太區主管。於加入本公司前，她曾擔任香港交易及結算所有限公司的集團人力資源主管。

鄭女士身兼多項香港特區政府的公職，包括教育局資歷架構「人力資源管理」跨行業培訓諮詢委員會副主席、首長級薪俸及服務條件常務委員會委員、根據《勞資關係條例》獲委任之仲裁人小組成員，以及公務員培訓諮詢委員會非官方委員。她亦是香港中文大學就業諮詢委員會主席、香港學術及職業資歷評審局大會副主席、以及醫院管理局大會成員及其人力資源委員會主席。

鄭女士現為香港人力資源管理學會的前任會長及資深會員。她亦為香港管理專業協會人事管理委員會主席。

蔡少綿

53歲

企業事務及品牌總監(自2021年7月1日)

蔡女士於2020年3月加入本公司出任公司事務總監。

蔡女士負責本公司企業傳訊、企業關係，以及品牌的職能。

蔡女士於公共事務及傳訊、與公眾聯繫及新聞工作等範疇擁有豐富經驗。她於1992年開展其事業，任職南華早報記者。她於1998年至2004年期間加入香港特區政府政務主任職系，職務涉及多個政策局。蔡女士在2004年再次加入南華早報，出任中國新聞編輯，其後並躍升為總採訪主任。她於2007年轉任香港迪士尼樂園管理有限公司(「香港迪士尼」)政府事務總監。並於2008年離任後，獲香港特區政府委任為環境局局長政治助理直到2012年，隨後再次加入香港迪士尼，在2013年至2020年1月期間擔任傳訊及公共事務副總裁。

蔡女士現為大嶼山發展諮詢委員會委員及精神健康諮詢委員會委員。她亦為支持智障人士的非政府組織匡智會執行委員會副主席、公共圖書館諮詢委員會成員、香港電台顧問委員會成員，以及社區參與綠化委員會非官方成員。

鄧輝豪

54歲

項目及工程拓展總監(自2022年8月1日)

鄧輝豪先生於2021年11月加入本公司。

鄧輝豪先生負責帶領項目及工程拓展業務單位以及監督本公司的項目工程，包括新鐵路延綫及營運鐵路項目。

鄧輝豪先生在大型、複雜及涉及不同領域的工程項目(包括運輸、鐵路及民用基建設施、航空、能源、石油和天然氣)方面擁有豐富經驗。他具備豐富的項目管理經驗以及紮實的業務領導經驗，並曾成功與英國、新西蘭、澳洲、

美國、加拿大和日本的持份者及國際公司合作。於加入本公司前，鄧輝豪先生曾出任 Waka Kotahi New Zealand Transport Agency 鐵路及集體運輸部總經理。在此之前，從 2015 年至 2018 年期間，他於英國擔任 Horizon Nuclear Power 的建築執行總監，及於 2013 年至 2015 年期間出任英國 Transport for London 的項目總監。鄧輝豪先生曾於 Laing O' Rourke、BAA plc 和 Bechtel Infrastructure 擔任高級領導職位。

鄧輝豪先生現時為香港工程師學會資深會員及愛爾蘭特許工程師學會的會員。

許亮華

61歲

財務總監(直至2023年12月31日止)

許先生於 2016 年 7 月至 2023 年 12 月出任財務總監。他於 2023 年 12 月 31 日後退休。

樊米高*

50歲

財務總監(自2024年1月1日)

樊米高先生於 2023 年 9 月加入本公司。

樊米高先生負責本公司的財務管理事宜，包括財務策劃與控制、預算、會計與申報，以及企業財務。他亦帶領本公司庫務和投資者關係的職能。

樊米高先生擁有豐富的企業財務及投資銀行經驗。他於 1995 年就業於倫敦畢馬威會計師事務所，其後於 1999 年至 2014 年間任職於法國興業銀行，期間曾出任在倫敦、香港及巴黎多個職位。在離開法國興業銀行後，樊米高先生加入東方海外(國際)有限公司(「東方海外(國際)」)集團並曾出任其集團財務董事，其後獲委任為東方海外(國際)財務副總裁及其合規委員會成員。他亦曾為東方海外(國際)集團的主要營運公司——東方海外貨櫃航運有限公司的董事及執行委員會之成員。

樊米高先生為英格蘭及威爾斯特許會計師公會資深會員。

李家潤博士*

63歲

車務及創新總監(自2023年10月1日)

李博士於 1991 年加入本公司，並曾出任本公司在香港鐵路系統的設計、建造、營運和維修等不同管理崗位。出任現職前，李博士於 2020 年 1 月獲委任為車務總監。他亦為本公司全資附屬公司 MTR Lab Company Limited 的主席。

李博士負責管理本公司在香港與鐵路相關的資產表現、資產管理、新鐵路項目車務策劃及發展、車務安全及品質，以及香港客運服務的創新及科技發展。他亦監督本公司數碼及創新部，以建立一個連貫全公司的綜合科技及創新框架。

李博士現為香港品質保證局董事局董事。他亦是空間數據共享諮詢委員會非官方成員、香港大學電機電子工程學系顧問委員會委員、國家軌道交通電氣化與自動化工程技術研究中心(香港分中心)技術委員會委員，以及新加坡陸路交通管理局轄下 Rail Excellence Advisory Panel 成員。

李博士是特許工程師，並分別為國際工程技術學會以及香港董事學會會員。

馬琳*

51歲

法律及管治總監(自2021年2月22日)

環境及社會責任委員會(成員)

馬琳女士於 2004 年 8 月加入本公司。出任現職前，她於 2011 年 9 月至 2016 年 6 月期間為法律總監及公司秘書，以及於 2016 年 7 月至 2021 年 2 月期間出任法律及歐洲業務總監。

董事局及執行總監會

馬琳女士負責監督本公司法律、保險、管治及風險管理、環境及社會責任，以及中央採購及供應鏈職能。她亦負責領導本公司的保證職能，為本公司的主要風險領域提供更強的第二道防綫。

在加入本公司前，馬琳女士分別出任英國倫敦 Metronet Rail SSL Limited 的法律事務總監及英國倫敦 CMS Cameron McKenna 律師事務所的律師。

馬琳女士是香港總商會法律委員會副主席、香港聯合交易所有限公司上市委員會成員及中國香港欖球協會獨立董事。

馬琳女士擁有香港、英格蘭及威爾斯的執業律師資格。她是國際特許公司治理公會理事會中國/香港屬會代表、香港公司治理公會的前會長，並為該兩公會的資深會士。

鄧智輝*

59歲

物業及國際業務總監(自2021年2月22日)

鄧先生於2004年8月加入本公司。出任現職前，他於2011年10月獲委任為物業總監及於2020年10月出任物業及澳洲業務總監，並在此之前曾於當時的法律及採購處、中國及國際業務處、以及物業處擔任不同高級管理職位。

鄧先生負責本公司於香港的所有物業發展項目、投資物業的資產及租務管理(包括購物商場及寫字樓)以及物業管理

業務，以及監督本公司的國際業務。他亦負責香港物業及國際業務的表現。

在加入本公司前，鄧先生曾任職於 Acciona, S.A.，並分別擔任商務經理 — 香港及中國區，以及副總經理 — 香港及中國區。他的事業始於在 George Wimpey Plc. 當集團實習生，其後於英國及香港擁有接近20年合約行政、項目管理以及測量方面的工作經驗。

鄧先生現為香港大學房地產及建設系客席教授。他亦是香港特區政府西九文化區管理局董事局轄下公私營合作項目委員會的前增選成員及市區重建局的前非執行董事。

鄧先生是特許測量師。

黃琨暉*

50歲

中國內地業務總監(自2023年1月1日)

黃先生於1995年加入本公司為車務管理見習人員，並隨後透過擔任不同的職位一直在本公司發展其事業。在擔任現職前，他於2017年7月獲委任為總經理 — 深圳四號綫、於2020年1月出任車務營運總管，並於2021年7月出任車務營運及本地鐵路總管。

黃先生負責監督本公司在中國內地的業務，並負責該業務的業務表現。

黃先生為中國香港鐵道學會資深會員、香港運輸物流學會會員，及國際公共交通聯會亞太城市軌道平台委員會成員。

* 亦為公司之附屬公司董事。

董事之資料變更

於2023年度及截至本報告日期止，根據《上市規則》作出有關董事之資料變更的披露如下：

(i) 履歷之變更

姓名	變更	變更性質及生效日期
金澤培博士	聯合國亞洲及太平洋經濟社會委員會	委任(2023年5月18日) 委任(2023年5月18日)
	• 可持續商業網絡執行委員會成員 • 可持續商業網絡基建與物流專案組主席	
	香港工程師學會	委任(2023年7月20日)
	• 理事會增補委員	
包立賢	香港品質保證局	離任(2023年11月)
	• 董事局董事	
	香港工程科學院	獲選(2023年12月12日)
陳振彬博士	中電控股有限公司	委任(2023年1月1日)
	• 董事會副主席	
陳家樂	太平地氈國際有限公司	離任(2023年12月15日)
	• 非執行董事	
陳阮德徽博士	迅捷環球控股有限公司	離任(2023年1月31日)
	• 獨立非執行董事	
許正宇	鄒陳律師行	離任(2023年1月1日)
	• 顧問	
	離職公務員就業申請諮詢委員會(香港)	離任(2023年9月1日)
林世雄	• 委員	委任(2023年9月11日)
	集友銀行有限公司	
李惠光	• 獨立非執行董事	委任(2023年5月29日)
	香港中華職教社	
李慧敏	• 理事	委任(2023年2月15日)
	香港投資管理有限公司	
李惠光	• 董事	委任(2023年2月7日)
	港台經濟文化合作協進會	
	• 副主席	
李惠光	可持續發展委員會(香港)	離任(2023年2月28日)
	• 成員	
李惠光	碳中和及可持續發展委員會(香港)	委任(2023年5月1日)
	• 委員	
李惠光	創新科技與產業發展委員會(香港)	委任(2023年3月3日)
	• 當然委員	
李惠光	聖方濟各大學(前稱明愛專上學院)(香港)	名稱變更(2024年1月9日) 委任(2023年12月1日)
	• 校董會委員	
李惠光	明愛白英奇專業學校(香港)	委任(2023年12月1日)
	• 校董會委員	
李惠光	長江和記實業有限公司	離任(2023年12月14日)
	• 獨立非執行董事	
李惠光	長江實業集團有限公司	委任(2023年12月18日)
	• 獨立非執行董事	

(i) 履歷之變更(續)

姓名	變更	變更性質及生效日期
吳永嘉	中國人民政治協商會議陝西省委員會 • 委員	委任(2023年1月1日)
	中華人民共和國全國人民代表大會 • 香港代表	委任(2023年3月5日)
	強制性公積金計劃管理局(香港) • 非執行董事	離任(2023年3月17日)
唐家成博士	大學教育資助委員會(香港) • 主席	離任(2023年1月1日)
	人力資源規劃委員會(香港) • 委員	離任(2023年1月1日)
	渣打銀行 • 董事委員會委員	離任(2023年1月1日)
	香港投資管理有限公司 • 董事	委任(2023年2月15日)
	香港交易及結算所有限公司 • 獨立非執行董事	委任(2023年4月26日)
	司法人員推薦委員會(香港) • 委員	委任(2023年7月1日)
	促進股票市場流動性專責小組(香港) • 主席	委任(2023年8月29日)
	香港教育大學 • 榮譽社會科學博士	頒授(2023年11月10日)
	香港科技大學 • 工商管理學榮譽博士	頒授(2023年11月17日)
	黃幸怡	通訊事務管理局(香港) • 廣播業務守則委員會增選委員
香港中醫藥管理委員會中醫組 • 成員		離任(2023年9月12日)
香港吸煙與健康委員會 • 成員		離任(2023年10月1日)
黃冠文	公務員薪俸及服務條件常務委員會(香港) • 委員	委任(2023年1月1日)
	廉政公署(香港) • 防止貪污諮詢委員會主席 • 貪污問題諮詢委員會委員	離任(2024年1月1日) 離任(2024年1月1日)
	公務員敘用委員會(香港) • 委員	委任(2024年2月1日)
黃慧群教授	創科創投基金諮詢委員會(香港) • 委員	委任(2023年6月16日)
	中銀國際有限公司 • 獨立非執行董事 • 風險委員會主席 • 審計委員會成員	離任(2023年7月6日) 離任(2023年7月6日) 離任(2023年7月6日)
楊美珍	香港數碼港管理有限公司 • 數碼港顧問委員會成員	離任(2023年1月1日)
	八達通控股有限公司和兩間八達通控股有限公司集團成員公司 • 非執行主席	委任(2023年1月1日)
	香港房屋委員會 • 財務小組委員會非官方委員	委任(2023年4月1日)
	碳中和及可持續發展委員會(香港) • 委員	委任(2023年5月1日)

(i) 履歷之變更(續)

姓名	變更	變更性質及生效日期
鄭惠貞	勞工處(香港) • 勞工顧問委員會轄下就業輔導委員會委員	離任(2023年1月1日)
	醫院管理局學院(香港) • 督導委員會成員	委任(2023年7月7日)
	香港學術及職業資歷評審局 • 業務發展委員會主席	離任(2023年10月1日)
蔡少綿	精神健康諮詢委員會(香港) • 委員	委任(2023年12月1日)
	匡智會(香港) • 執行委員會副主席	委任(2023年12月)
鄧輝豪	香港工程師學會 • 資深會員	授予(2023年9月6日)
許亮華 (於2023年12月31日後退任)	紀律人員薪俸及服務條件常務委員會(香港) • 廉政公署人員小組委員會主席	委任(2023年1月1日)
	由醫務衛生局監管的中醫藥發展基金(香港) • 諮詢委員會非官方委員	委任(2023年3月1日)
	會計及財務匯報局(香港) • 名譽顧問	委任(2023年9月1日)
	華僑銀行(香港)有限公司 • 獨立非執行董事 • 審計委員會主席 • 風險管理委員會成員	委任(2023年9月21日) 委任(2023年9月21日) 委任(2023年9月21日)
李家潤博士	空間數據共享諮詢委員會(香港) • 非官方成員	委任(2023年10月1日)
	香港品質保證局 • 董事局董事	委任(2023年11月21日)
	香港專業教育學院 • 工程學科顧問委員會委員	離任(2023年11月30日)
	新加坡陸路交通管理局 • Rail Excellence Advisory Panel成員	委任(2023年12月5日)
馬琳	公司法改革常務委員會(香港) • 委員	離任(2023年2月1日)
	中國香港欖球協會(前稱香港欖球總會) • 獨立董事	名稱變更(2023年6月21日) 委任(2023年5月2日)
黃琨暉	國際公共交通聯會 • 城市鐵路營運小組委員會會員 • 亞太城市軌道平台委員會成員	離任(2023年2月14日) 委任(2023年2月14日)

(ii) 董事酬金之變更

有關董事於年內收取的酬金的詳情，請參閱本年報第229頁至第232頁。

主要管理人員

金澤培
行政總裁

項目及工程拓展

鄧輝豪
項目及工程拓展總監
龔乃瑛
項目及工程拓展辦公室總管
鮑紀為
總經理 — 項目及工程技術
麥兼善
總經理 — 項目及工程商務管理
梁志添
總經理 — 機電工程建造
彭立航
總經理 — 大嶼山(工程項目)(二零二四年二月五日起生效)
梁民發
總經理 — 營運鐵路項目
歐德輝
總經理 — 工程管理辦公室
劉錦強
副總經理 — 北環綫(支線)
文若德
建築主管
劉名瑜
土木工程主管(項目及工程拓展)

黃少
機電工程主管(項目及工程拓展)(至二零二四年四月三十日止)
黃家和
機電工程主管(項目及工程拓展) — 候任(二零二四年二月十九日起生效)
機電工程主管(項目及工程拓展)(二零二四年五月一日起生效)
徐耀德
策劃主管
區冠山
首席工程商務經理(至二零二四年二月二十九日止)

馬文浩
首席工程商務經理 — 大嶼山工程項目
鍾頌文
首席工程商務經理 — 新界工程項目
羅焯高
項目經理 — 北環綫(隧道)
文冠賢
項目經理 — 營運鐵路項目 — 土木
張志達
項目經理 — 營運鐵路項目 — 機電工程

施德安
項目經理 — 小蠔灣站及機鐵掉頭隧道延展段
陳振聲
項目經理 — 鐵路車輛及信號(至二零二三年十二月三十一日止)
吳偉亨
項目經理 — 沙中綫土木工程
周龍雄
項目經理 — 信號(二零二四年一月一日起生效)
林偉德
項目經理 — 屯門南延綫及洪水橋站

梁寶實
項目經理 — 東涌綫延綫
司徒樂山
高級項目經理 — 大嶼山(工程項目)(二零二四年二月五日起生效)

企業事務及品牌

蔡少綿
企業事務及品牌總監
胡潔心
總經理 — 品牌及傳訊
黃家俊
總經理 — 企業傳訊
陳霖生
總經理 — 企業關係

企業策略

陳定邦
總經理 — 企業策略

數碼及創新

吳立能
首席數碼主管
溫偉然
首席資訊主管

財務

許亮華
財務總監(至二零二三年十二月三十一日止)
樊米高
財務總監(二零二四年一月一日起生效)
詹國華
總經理 — 企業財務
陳志誠
總經理 — 財務控制(二零二四年二月十九日起生效)
郭麗琪
總經理 — 投資控制及財務管理
李泓君
企業資源規劃系統項目主管
伍翠樂
投資客戶關係及退休福利主管
彭海興
司庫

香港物業及國際業務

鄧智輝
物業及國際業務總監
任百年
總經理 — 業務拓展
周遠明
總經理 — 物業及國際業務策劃及管治

澳洲

元立行
副總監 — 澳洲業務
Raymond O'Flaherty
行政總裁 — Metro Trains Melbourne
Daniel Williams
行政總裁 — Metro Trains Sydney
劉伯為
副項目總監 — 悉尼地鐵城市及西南綫項目
林材豐
項目工程主管 — 澳洲業務

香港物業

陳宛冰
總經理 — 投資物業
龍子豪
總經理 — 投資物業
彭美育
總經理 — 物業發展
周駿齡
總經理 — 物業管理
楊思偉
總經理 — 物業工程
廖頌基
總經理 — 城市規劃
楊嘉康
副總經理 — 物業發展(二零二四年二月一日起生效)
任子義
副總經理 — 物業工程

瑞典

Caroline Astrand
行政總裁 — MTR Nordic
Filip Johansson
行政總裁 — MTR Express
Erika Ahlqvist
行政總裁 — MTR Facility Management
Joakim Sundh
行政總裁 — MTR Pendeltågen
Anders Gustafsson
行政總裁 — MTR Tech
Oliver Bratton
行政總裁 — MTR Tunnelbanan(二零二四年一月八日起生效)

英國

Steve Murphy
行政總裁 — MTR UK(至二零二四年三月三十一日止)
Mike Bagshaw
董事總經理 — MTR Elizabeth Line

香港客運服務

楊美珍
常務總監 — 香港客運服務
李家潤
車務及創新總監
王家明
機場鐵路總管(至二零二四年五月十二日止)
邊境鐵路總管(二零二四年五月十三日起生效)
張志強
過境鐵路總管(至二零二四年五月十二日止)
李婉玲
車務營運及本地鐵路總管
李劍雄
車務工程維修總管
陳慶強
車務工程服務及創科總管
朱鳳娟
總經理 — 商務(至二零二四年四月三十日止)
總經理 — 特別項目(二零二四年五月一日起生效)
至二零二四年七月三十一日止)
劉偉明
總經理 — 商務(候任)(二零二四年三月一日起生效)
總經理 — 商務(二零二四年五月一日起生效)

譚新瀝
總經理 — 工程維修(口岸板塊)
伍司豪
總經理 — 工程維修(車務及本地板塊)
謝福深
總經理 — 基建維修
梁靜雯
總經理 — 市務及客戶體驗
趙敏
總經理 — 市場策劃及收益管理
曾旭邦
總經理 — 營運表現及事務管理
謝如玉
總經理 — 車務安全及品質
丁嘉俊
總經理 — 項目策劃及發展(車務)
王凱華
總經理 — 軌道資產更換及延綫聯通工程
張泰倫
總經理 — 鐵道車輛維修

陳國偉
總經理 — 工務管理
林璧順
總信號工程師(車務)
冼志文
總信號設計經理
陳浩榮
副總經理 — 車務創科中心
陳達大
副總經理 — 項目策劃及發展(車務)
林宏志
副總經理 — 項目策劃及發展(車務)

鄧紹祥

副總經理 — 技術及資產工程
吳雪花
營運主管 — 東鐵綫及城際客運服務
許振聲
營運主管 — 高速鐵路
陳志雄
營運主管 — 屯馬綫、輕鐵及巴士
呂幹貽
營運主管 — 本地綫(至二零二四年五月十二日止)
機場鐵路總管(二零二四年五月十三日起生效)
黃港傑
營運主管 — 車務
謝黎
項目經理 — 企業資產管理系統

人力資源及行政

鄭惠貞
人力資源總監
文達成
總經理 — 企業保安
蕭慧雯
總經理 — 人力資源
吳紀穎文
總經理 — 學習及人力資源變革
蔡玉玲
總經理 — 績效及獎勵(至二零二四年一月十日止)
池文欣
總經理 — 人才管理及組織發展
陳鳳霞
副總經理 — 人力資源(香港客運服務、中國內地及澳門業務)

內部審核

陳清玉
內部審核主管

法律及管治

馬琳
法律及管治總監
杜博賢
副總監 — 法律、採購及供應鏈
白明堅
總經理 — 保證管理
李澤文
總經理 — 企業安全
黃嘉盈
總經理 — 環境及社會責任
鄭月芳
總經理 — 管治及公司秘書
高亞力
總經理 — 採購及供應鏈(二零二四年二月二日起生效)
康浩文
總工程師
卓毅榮
商務保證主管
簡家倩
企業品質及合規主管
蔡耀輝
法律主管(物業)(二零二四年二月十四日起生效)
李得柏
項目及組合管理主管
李俊明
技術保證主管

中國內地及澳門業務

黃現璋
中國內地業務總監

澳門

陳宇釗
總經理 — 澳門輕軌
梁大超
總經理 — 澳門(工程項目)

中國內地

劉其明
工程總管(北京)
賈軍
總經理 — 中國內地業務拓展及成都
吳偉鴻
總經理 — 杭州
劉追明
總經理 — 京津冀
何家華
總經理 — 中國內地地產業務
黃永健
總經理 — 深圳
孟榮輝
總經理 — 深圳十三號綫
謝志明
副總經理 — 工程維修(杭州)
姜宜榮
副總經理 — 運營(北京)
梅偉明
副總經理 — 運營(杭州)
張小龍
副總經理 — 項目(北京)

港鐵學院(香港)有限公司

鄭惠貞
港鐵學院校長

MTR Lab Company Limited

陳定邦
MTR Lab 董事總經理

昂坪360有限公司

劉偉明
昂坪360 董事總經理(至二零二四年二月二十九日止)

董事局報告書

董事欣然提呈截至2023年12月31日止財政年度的董事報告及經審核綜合財務報表。

集團主要業務

集團主要經營下列核心業務：於香港、澳門、中國內地和數個海外城市參與鐵路設計、建造、營運、維修及投資；在香港及中國內地提供與鐵路及物業發展業務相關的項目管理；經營香港鐵路網絡內的車站商務，包括商鋪租賃、列車與車站內的廣告位租賃，以及鐵路沿綫電訊服務的接通；於香港及中國內地經營物業業務，包括物業發展及投資，以及投資物業（包括購物商場及寫字樓）的物業管理及租賃管理；投資於八達通控股有限公司；提供鐵路管理、工程及技術培訓；以及投資相關新技術。

截至2023年12月31日，公司轄下主要附屬公司、聯營公司及合營公司的主要業務載於綜合財務報表附註26及27。

業務審視

公司一直致力在其年報中提供有關集團業務及表現的全面審視。現按照《公司條例》的要求把公司2023年報內就業務審視需作出披露的相關章節摘要載列如下，以供參閱。

需作披露事項	相關章節
(1) 對截至2023年財政年度內集團業務的中肯審視及集團表現的討論及分析	<ul style="list-style-type: none">主席函件(第12頁至第15頁)行政總裁回顧及展望(第16頁至第19頁)年度回顧(第20頁至第31頁)業務回顧(第32頁至第70頁)財務回顧(第82頁至第93頁)
(2) 於2023年財政年度完結後發生，並對集團有影響的重大事項的詳情	<ul style="list-style-type: none">主席函件(第12頁至第15頁)行政總裁回顧及展望(第16頁至第19頁)年度回顧(第20頁至第31頁)業務回顧(第32頁至第70頁)
(3) 集團面對的重大風險及不明朗因素的描述	<ul style="list-style-type: none">行政總裁回顧及展望(第16頁至第19頁)年度回顧(第20頁至第31頁)業務回顧(第32頁至第70頁)風險管理(第133頁至第137頁)財務風險 — 綜合財務報表附註30B(第256頁至第258頁)
(4) 集團業務的展望	<ul style="list-style-type: none">主席函件(第12頁至第15頁)行政總裁回顧及展望(第16頁至第19頁)年度回顧(第20頁至第31頁)業務回顧(第32頁至第70頁)
(5) 集團遵守對其有重大影響的相關法律及法例的詳情	<ul style="list-style-type: none">公司管治報告書(第98頁至第129頁)
(6) 集團與其主要持份者的關係的描述	<ul style="list-style-type: none">主席函件(第12頁至第15頁)行政總裁回顧及展望(第16頁至第19頁)年度回顧(第20頁至第31頁)業務回顧(第32頁至第70頁)環境及社會責任(第71頁至第78頁)人力資源(第79頁至第81頁)投資者關係(第96頁至第97頁)2023可持續發展報告(www.mtr.com.hk)
(7) 集團的環保政策及表現的描述	<ul style="list-style-type: none">主席函件(第12頁至第15頁)行政總裁回顧及展望(第16頁至第19頁)年度回顧(第20頁至第31頁)環境及社會責任(第71頁至第78頁)2023可持續發展報告(www.mtr.com.hk)

股息

董事局建議派發截至2023年12月31日止年度的末期股息每股0.89港元(2022：每股0.89港元)，並提議向所有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公司應屆周年成員大會上批准，而建議的2023年度末期股息(附有以股代息選擇)，預計於2024年7月16日派發予於2024年5月31日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

綜合財務報表

集團於2023年12月31日的綜合財務狀況，以及集團本年度的綜合財務表現及綜合現金流量，載於第203頁至第290頁的綜合財務報表。

十年統計數字

集團過去十年業績及資產與負債概要，連同若干主要營運統計數字載於第94頁至第95頁。

董事

截至本報告日期止，公司董事局成員(包括其替任董事)及執行總監會成員載列如下：

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
 - 陳阮德徽博士
 - 鄭恩基
 - 許少偉
 - 李惠光
 - 李慧敏
 - 吳永嘉
 - 唐家成博士
 - 黃幸怡
 - 黃冠文
 - 黃慧群教授
 - 許正宇(財經事務及庫務局局長)
- 替任董事：**
- 陳浩濂
 - 朱曼鈴
 - 羅淦華
- 運輸及物流局局長
(林世雄)
- 替任董事：**
- 運輸及物流局副局長
(廖振新)
 - 運輸及物流局常任秘書長
(陳美寶)
 - 運輸及物流局副秘書長1
(黃珮玟^{N1})
 - 運輸及物流局副秘書長2
(李碧茜^{N2})
- 發展局常任秘書長(工務)
(劉俊傑)
- 替任董事：**
- 發展局副秘書長(工務)3
(何英傑^{N3})
- 運輸署署長
(李頌恩^{N4})
- 替任董事：**
- 運輸署副署長/公共運輸事務及管理
(李萃珍)

N1：該職位出任人由葉李杏怡變更為黃珮玟，自2023年1月30日生效。

N2：該職位出任人由黃珮玟變更為李碧茜，自2023年1月30日生效。

N3：該職位出任人由周紹喜(於2023年6月3日離任)變更為何英傑(於2023年6月5日獲委任)。

N4：該職位出任人由羅淑佩(於2023年8月15日離任)變更為李頌恩(於2023年8月28日獲委任)。

執行總監會成員

- 金澤培博士(行政總裁)
- 楊美珍(常務總監 — 香港客運服務)
- 鄭惠貞(人力資源總監)
- 蔡少綿(企業事務及品牌總監)
- 鄧輝豪(項目及工程拓展總監)
- 樊米高(財務總監)
- 李家潤博士(車務及創新總監)
- 馬琳(法律及管治總監)
- 鄧智輝(物業及國際業務總監)
- 黃琨璋(中國內地業務總監)

截至本報告日期止，董事局及執行總監會各成員的履歷載於第145頁至第158頁。

此外，關於推選劉麥嘉軒女士為新董事的決議案將會提呈2024周年成員大會。有關詳情請參閱與本年報一同派發並包含2024周年成員大會通告的公司通函。

以下為曾於2023年度內出任之公司董事局成員、替任董事及執行總監會成員：

- 葉李杏怡(2023年1月30日離任)[△]
- 黃珮玟(2023年1月30日離任)[△]
- 陳黃穗博士(2023年5月24日退任)
- 周元(2023年5月24日退任)
- 周紹喜(2023年6月3日離任)[△]
- 羅淑佩(2023年8月15日離任)[△]
- 許亮華(2024年1月1日退任)

[△] 相關之董事局成員及替任董事職位出任人的變更，詳情請參閱上述附註N1至N4。

附屬企業董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，公司之附屬企業的董事載列於第196頁。

董事服務合約

擬於應屆周年成員大會被推選或參與重選連任的董事，概無訂立不可由公司或其任何附屬公司於一年內終止而毋須作賠償(法定賠償除外)的服務合約。

董事於交易、安排或合約中的重大權益

除了就許正宇先生(財經事務及庫務局局長)、運輸及物流局局長(林世雄先生)、發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑先生)，及運輸署署長(羅淑佩小姐(直至2023年8月14日)及李頌恩女士(自2023年8月28日))以及他們各自的替任董事皆為政府官員而言，於第172頁至第194頁所述的公司與政府(及/或其聯繫人)之間的關連交易及持續關連交易外，於本年度內並無訂立及於本年度內任何時間並無存在公司或其任何附屬企業為其中一方、且董事局成員、替任董事或執行總監會成員或與該成員有關連的實體在當中擁有重大權益(不論直接或間接)的而與集團業務有關之重大交易、安排或合約。

董事於公司股份及相關股份的權益

根據香港法例第571章《證券及期貨條例》(「《證券條例》」)第352條須予備存的登記冊所載，或根據《上市規則》附錄C3所載之標準守則(「《標準守則》」)向公司及聯交所具報的資料，董事局成員、替任董事及執行總監會成員於2023年12月31日於公司股份、相關股份及債券中擁有的權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)的詳情如下：

董事局成員/ 替任董事/ 執行總監會成員	持有的普通股數目		獎勵股份 數目 [#]		總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 ^Δ
	個人權益*	家族權益 [†]	個人權益*	權益合計	
金澤培博士	740,104	-	493,218	1,233,322	0.01984
鄭恩基	-	2,000 (附註1)	-	2,000	0.00003
李慧敏	3,350	-	-	3,350	0.00005
黃冠文	-	558 (附註1)	-	558	0.00001
羅淦華	588	-	-	588	0.00001
楊美珍	792,829	-	109,351	902,180	0.01451
鄭惠貞	242,331	-	103,302	345,633	0.00556
蔡少綿	19,733	-	91,367	111,100	0.00179
鄧輝豪	2,566	-	28,134	30,700	0.00049
許亮華 (附註2)	208,440	2,233 (附註1)	47,850	258,523	0.00416
李家潤博士	153,584	-	89,918	243,502	0.00392
馬琳	224,474	-	95,217	319,691	0.00514
鄧智輝	325,061	-	109,351	434,412	0.00699
黃琨暉	37,466	-	34,317	71,783	0.00115

附註

- 截至2023年12月31日止，該等股份實為公司相關董事局成員或執行總監會成員的配偶持有。
 - 許亮華先生已退任公司財務總監，以及不再擔任執行總監會成員，均自2024年1月1日起生效。
- # 獎勵股份的詳情載於標題為「行政人員股份獎勵計劃」的章節(第167頁至第169頁)內
- * 實益擁有人之權益
- † 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益
- Δ 於2023年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,217,197,282股

除上文及於標題為「行政人員股份獎勵計劃」的章節中的披露外，根據《證券條例》第352條而備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料：

- A 於2023年12月31日，公司董事局成員、替任董事及執行總監會成員概無於公司或其任何相聯法團的股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)；及
- B 截至2023年12月31日止年度內，公司董事局成員、替任董事及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

主要股東權益

按公司根據《證券條例》第336條而備存的登記冊所載，於2023年12月31日擁有公司所有具投票權之已發行股份5%或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	持有的普通股數目	普通股佔具投票權之已發行股份總數百分比 [△]
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	74.54%

△ 於2023年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,217,197,282股

公司已獲香港金融管理局知會，於2023年12月31日，公司約0.19%已發行普通股(並未包括在上述財政司司長法團之持股量)實為外匯基金所持有。外匯基金是根據《外匯基金條例》(香港法例第66章)成立的基金，由財政司司長控制。

其他人士權益

根據《證券條例》第337條，公司已備存登記冊以記錄有關人士就公司根據《證券條例》第329條之要求而提供的持股量資料。

除上文及於標題為「董事於公司股份及相關股份的權益」及「主要股東權益」的章節中所披露外，於2023年12月31日，公司並無獲悉尚有其他人士於公司股份或相關股份中擁有任何權益或淡倉，而須登記於根據《證券條例》第336條規定備存的登記冊內。

股票掛鈎協議

公司於截至2023年12月31日止年度內並無訂立及於本年度終結時並無存在任何股票掛鈎協議。

行政人員股份獎勵計劃

公司採納了行政人員股份獎勵計劃，由2015年1月1日(「生效日期」)起生效，並將一直有效至2024年12月31日。行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。行政人員股份獎勵計劃下的參與者可以是公司或其任何附屬公司的任何僱員及任何董事(不包括董事局非執行成員，但包括執行總監會成員)。

根據行政人員股份獎勵計劃而可不時授出的獎勵股份最高數目不可高於生效日期當日已發行普通股股份總數(即5,826,534,347股普通股)的2.5%(即145,663,358股普通股)，以及在12個月期間直至相關獎勵日期可授予單一合資格僱員的獎勵股份最高數目不得超過於相關獎勵日期已發行的普通股股數的0.03%。

截至本報告日期，根據行政人員股份獎勵計劃而已授出的獎勵股份數目為26,815,978股普通股。因此，根據行政人員股份獎勵計劃而可授出但尚未授出的獎勵股份總數為118,847,380股普通股，約佔截至本報告日期公司已發行股份總數1.91%。

行政人員股份獎勵計劃(續)

根據行政人員股份獎勵計劃的規則，每名承授人須承諾按要求向公司支付1.00港元，作為獲授獎勵股份的代價。除此之外，承授人無需就信託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則從公開市場購買的普通股股份支付任何代價。任何根據行政人員股份獎勵計劃作出的獎勵股份要約，將訂明需於指定日期內(不超過提出要約日期(包括該日)起計30天內)接受獎勵股份的日期。

截至2023年12月31日止年度內，行政人員股份獎勵計劃下的獎勵股份的變動載列如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別 (附註1)		於2023年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	本年度 已賦予的 獎勵股份 數目	本年度 失效及/ 被沒收的 獎勵股份 數目	於2023年 12月31日 未賦予的 獎勵股份 數目	緊接賦予 獎勵股份 前之 每股股份 加權平均 收市價 (港元)
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)					
金澤培博士	08/04/2020	89,300	-	29,768	29,768	-	-	37.85
	08/04/2021	52,750	199,800	234,967	17,583	-	217,384	37.85
	01/04/2022	132,000	-	132,000	-	-	132,000	-
	08/04/2022	133,700	-	133,700	44,566	-	89,134	37.85
	11/04/2023 (附註6)	54,700	-	-	-	-	54,700	-
楊美珍	08/04/2020	32,650	-	10,884	10,884	-	-	37.85
	08/04/2021	17,200	47,850	59,317	5,733	-	53,584	37.85
	08/04/2022	46,000	-	46,000	15,333	-	30,667	37.85
	11/04/2023 (附註6)	25,100	-	-	-	-	25,100	-
鄭惠貞	08/04/2020	32,450	-	10,818	10,818	-	-	37.85
	08/04/2021	17,450	47,850	59,484	5,816	-	53,668	37.85
	08/04/2022	39,500	-	39,500	13,166	-	26,334	37.85
	11/04/2023 (附註6)	23,300	-	-	-	-	23,300	-
蔡少綿	08/04/2021	13,500	47,850	56,850	4,500	-	52,350	37.85
	08/04/2022	32,200	-	32,200	10,733	-	21,467	37.85
	11/04/2023 (附註6)	17,550	-	-	-	-	17,550	-
鄧輝豪	08/04/2022	7,700	7,300	15,000	2,566	-	12,434	37.85
	11/04/2023 (附註6)	15,700	-	-	-	-	15,700	-
許亮華 (附註4)	08/04/2020	29,050	-	9,684	9,684	-	-	37.85
	08/04/2021	15,600	47,850	58,250	10,400	-	47,850	34.08
	08/04/2022	37,850	-	37,850	37,850	-	-	32.82
	11/04/2023 (附註6)	17,100	-	-	17,100	-	-	30.30
李家潤博士	08/04/2020	15,500	-	5,168	5,168	-	-	37.85
	08/04/2021	13,550	47,850	56,884	4,516	-	52,368	37.85
	08/04/2022	34,050	-	34,050	11,350	-	22,700	37.85
	11/04/2023 (附註6)	14,850	-	-	-	-	14,850	-

行政人員股份獎勵計劃(續)

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別 (附註1)		於2023年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	本年度 已賦予的 獎勵股份 數目	本年度 失效及/ 被沒收的 獎勵股份 數目	於2023年 12月31日 未賦予的 獎勵股份 數目	緊接賦予 獎勵股份 前之 每股股份 加權平均 收市價 (港元)
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)					
馬琳	08/04/2020	27,000	-	9,000	9,000	-	-	37.85
	08/04/2021	14,250	47,850	57,350	4,750	-	52,600	37.85
	08/04/2022	34,600	-	34,600	11,533	-	23,067	37.85
	11/04/2023 (附註6)	19,550	-	-	-	-	19,550	-
鄧智輝	08/04/2020	31,350	-	10,450	10,450	-	-	37.85
	08/04/2021	17,200	47,850	59,317	5,733	-	53,584	37.85
	08/04/2022	46,000	-	46,000	15,333	-	30,667	37.85
	11/04/2023 (附註6)	25,100	-	-	-	-	25,100	-
黃琨璋	08/04/2020	7,650	-	2,550	2,550	-	-	37.85
	08/04/2021	7,350	10,100	15,000	2,450	-	12,550	37.85
	08/04/2022	8,050	-	8,050	2,683	-	5,367	37.85
	11/04/2023 (附註6)	16,400	-	-	-	-	16,400	-
五名最高酬金人士 (附註9)	08/04/2020	214,800	-	71,604	71,604	-	-	37.85
	08/04/2021	120,200	391,200	471,335	45,265	-	426,070	36.98
	01/04/2022	132,000	-	132,000	-	-	132,000	-
	08/04/2022	303,050	-	303,050	126,248	-	176,802	36.34
	11/04/2023 (附註6)	145,300	-	-	17,100	-	128,200	30.30
其他合資格僱員 (附註5)	08/04/2020	2,069,800	6,950	493,410	492,510	900	-	37.87
	08/04/2021	1,787,100	1,013,200	1,897,357	506,671	62,778	1,327,908	37.78
	08/04/2022	2,087,600	233,400	2,129,350	677,127	94,192	1,358,031	37.89
	11/04/2023 (附註6)	2,332,200	42,850	-	32,200	65,250	2,277,600	33.38
	25/09/2023 (附註6)	60,900	-	-	-	-	60,900	-

附註

- 行政人員股份獎勵計劃授出之獎勵股份乃已發行的普通股。
- 受限制股份是向個別合資格僱員授出，並於三年內均等分批賦予(除非公司薪酬委員會另有決定)。
- 表現股份是向合資格僱員授出及一般在三年的表現週期結束時賦予，並須經公司薪酬委員會不時審視及批准。
- 許亮華先生已退任公司財務總監，以及不再擔任執行總監會成員，均自2024年1月1日起生效。
- 其他合資格僱員包括公司前僱員。
- 緊接2023年4月11日及2023年9月25日(授出日期)前普通股股份的收市價分別為38.60港元及30.60港元。
- 樊米高先生獲委任為公司的財務總監及執行總監會成員，均自2024年1月1日起生效。根據公司日期為2023年7月27日之公告中披露，樊米高先生分別於10,500股普通股及被視為於1,500股普通股擁有權益。他亦於2023年9月25日按公司行政人員股份獎勵計劃而獲授出60,900股普通股(即價值相等於大約2,000,000港元)的一次性特別受限制股份的獎勵。
- 年內並無獎勵股份被註銷。
- 本財政年度的五名最高酬金人士均為公司執行總監會成員(2022年：五名)，而他們於截至2023年12月31日止年度內按行政人員股份獎勵計劃而獲授出獎勵股份的變動詳情亦載列於上表內。
- 有關行政人員股份獎勵計劃運作的更多詳情(包括但不限於表現目標、有關獎勵股份在授出日期當日的公允價值和所採納的會計準則及政策)載於本年報中的薪酬委員會報告書標題為「長期獎勵」一節內(第142頁至第143頁)及綜合財務報表附註2U(iii)、11B及44。

已發行股份

	已發行 普通股數目	價值 (港元)
於2023年1月1日	6,202,060,784	不適用
就2022年末期股息而發行之代息股份	12,108,603	4.38億
就2023年中期股息而發行之代息股份	3,027,895	0.97億
於2023年12月31日	6,217,197,282	不適用

有關公司於年內的股本變動詳情載於綜合財務報表附註41。

買賣或贖回上市證券

公司分別於2023年7月3日及2023年11月17日以票面值贖回其2.1億人民幣及2億人民幣債券。該等債券在贖回之前於聯交所上市。除上述披露外，截至2023年12月31日止年度內，集團並無買賣或贖回集團的任何上市證券。然而，行政人員股份獎勵計劃的信託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則及信託契約條款，在截至2023年12月31日止年度內以總額約9,300萬港元(2022年：1.09億港元)在聯交所購入了合共2,370,900股普通股(2022年：2,560,000股普通股)。

公眾持股量

公司於2000年在聯交所主板上市時，獲聯交所授予公司豁免(「公眾持股量規定豁免」)，批准公司無須嚴格遵守《上市規則》第8.08(1)條的規定。根據公眾持股量規定豁免，公眾於公司持有的指定最低股份百分比不得少於公司已發行股份數目總額的10%。根據公司可從公開途徑取得的資料及就董事所知，於本年度內及截至本報告日期止，公司已按公眾持股量規定豁免維持指定的公眾持股量。

主要供應商及客戶

截至2023年12月31日止年度內，集團主要供應商及主要客戶的資料如下：

	佔集團總採購量 百分比
集團向最大五家供應商採購(非資本性)之總額	19.23%

	佔集團總收入 百分比
集團從最大五家客戶所得之總收入	39.67%
集團從最大客戶所得之總收入	22.31%

九廣鐵路作為集團最大五家客戶之一，是政府全資擁有的法定公營機構。於2023年12月31日，政府透過財政司司長法團(其為公司主要股東)持有佔公司所有具投票權之已發行股份約74.54%(詳情可參照上文標題為「主要股東權益」一節)。

於2023年12月31日，除歐陽伯權博士及所有獨立非執行董事外，公司之其他非執行董事及彼等之替任董事(其姓名載於第164頁)皆為政府官員。

除上文所披露者外，於2023年12月31日，其他董事局成員、替任董事或執行總監會成員或彼等各自的任何緊密聯繫人或就董事局成員、替任董事或執行總監會成員所知擁有公司具投票權之已發行股份總數超過5%之任何其他股東，概無於集團最大五家客戶中擁有任何實益權益。

捐贈

集團於年內向慈善機構及其他團體捐出及贊助共約1,640萬港元(2022年：約1,620萬港元)。

貸款及其他負債

截至2023年12月31日集團貸款及其他負債總額為594.91億港元(2022年：478.46億港元)。其詳情載於綜合財務報表附註35。

發行債券及票據

集團於2023年12月31日止年度內曾發行面額總值161.44億港元等值(2022年：102.88億港元等值)的票據，詳情載於綜合財務報表附註35C。該等票據乃為集團一般資金需求而發行，包括資本性開支及債務再融資。

物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第49頁至第50頁。

關連交易

正如公司於2023年12月13日的公告中所披露，公司於2023年12月13日就屯門南延綫(定義見該公告)相關工程(定義見下文)的建造與承判商中國路橋工程有限責任公司(「中國路橋」)及Build King Construction Limited(統稱「承判商」)簽訂了合約(「合約」)，合約造價為6,220,587,500港元。承判商已組成非法團合營企業以承接工程。中國路橋與Build King Construction Limited於該非法團合營企業中分別持有75%及25%的經濟利益。作為兩間承判商之一的中國路橋為中國交通建設股份有限公司(「中國交建」)的全資附屬公司。公司在任何Metro Trains Australia Pty Ltd(「MTA」)及Metro Trains Sydney Pty Ltd(「MTS」)股東大會上控制60%的表決權，而中國交建(透過其附屬公司John Holland MTA Pty Ltd及John Holland Sydney NRT Pty Ltd)分別在任何MTA及MTS股東大會上控制20%的表決權。因此，中國路橋為《上市規則》所指的公司於附屬公司層面的關連人士。據董事在作出所有合理查詢後，就彼等所知、所悉及所信，Build King Construction Limited為獨立於公司及其關連人士的第三方。

故根據《上市規則》第14A章，合約項下擬進行的交易構成公司與中國路橋的關連交易。

A. 工程範圍

- 工程範圍包括由承判商根據合約提供的工程的設計及建造(「工程」)，包括但不限於以下各項：

(a) 在屯門第16區新建車站 — 第16區站；

(b) 在屯門南新建車站 — 屯門南站；

(c) 在現有屯門站上興建鐵路高架橋及屯門河鐵路橋，連接新車站與現有屯馬綫；

(d) 相關屋宇設備及建築裝飾裝修工程；及

(e) 重置社區設施。

B. 承判商的義務

- 根據合約條款，承判商的主要義務是負責工程的設計及建造。
- 承判商對工程的實施承擔共同及各別責任，而雙方須共同及各別地負責履行承判商的義務。
- 承判商須就實施工程、工程遭受損失或損壞、公司擁有的財產遭受損失或損壞，以及承判商僱員死亡或人身傷害引起的第三方提出的索賠和法律程序承擔責任。承判商須就公司因該等事宜招致的費用向公司作出彌償。
- 承判商須提供並購買專業彌償保險(每宗單一事故或合計事故的金額上限為100,000,000港元)。承判商須就其根據合約所承擔的義務提供履約保證金。

C. 承判商的責任限制

- 承判商因延誤而須向公司支付一切損害賠償(算定損害賠償及一般損害賠償)的責任總額不應超過在合約之下計算的目標成本加上費用的10%。除此之外，承判商的賠償責任應受限於與損失的間接性及合理可預測性有關的普通法原則。

D. 公司的義務

- 根據合約條款，公司有義務於承判商就付款期內所產生的費用提交付款申請後，根據合約中某些已界定的成本向承判商支付工程費用。
- 假如工程的最後總成本超過或低於工程的目標成本（即合約造價6,220,587,500港元），不足之數或剩餘款項（視乎當時情況而定）將根據合約計算的基準而由公司及承判商承擔或撥歸（視乎當時情況而定）公司及承判商所有。
- 目標成本須進行價格波動調整，而且工程的範圍可能不時改變，公司因此可能有義務根據合約的條款修訂向承判商支付的目標成本及相關費用。
- 公司須為承判商的利益提供並購買承判商全險（賠償限額相等於合約價值）及第三方責任險（每宗事故賠償限額為400,000,000港元而合計事故不限賠償額）。

持續關連交易

在回顧年度內，以下交易和安排涉及持續或經常，並預期維持一段時間，與政府及/或九鐵公司及機場管理局（「機管局」）所提供的商品或服務。

按《上市規則》的定義，政府為公司的主要股東。故就《上市規則》而言，政府因此是公司的「關連人士」，而九鐵公司和機管局均為政府的聯繫人士，同時亦是公司的關連人士。

因此，就《上市規則》而言，政府、九鐵公司及機管局各為公司的「關連人士」，而於2023年，下文I、II、III及IV節所述各項交易則根據《上市規則》規定構成公司的持續關連交易。

正如公司於2005年1月13日的公告中所披露，聯交所已向公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章中本應適用於公司與政府之間的關連交易及持續關連交易的規定（「豁免」）。

有鑑於此，公司根據《上市規則》第14A.71條及豁免之條件作出如下披露。

根據聯交所發出的指引信GL 73-14及考慮了聯交所的建議，公司內部審核部已審閱公司下列的持續關連交易及有關的內部監控程序。內部審核部認為公司制定的內部監控程序足夠及有效，並已將此向公司的審核及風險委員會作出匯報，以協助公司的獨立非執行董事根據與合併相關豁免（定義如下）、豁免及《上市規則》（視適用情況而定）需作的年度檢討及確認。

I 與合併相關的持續關連交易

本節下文A至C段所列各項交易（統稱為「與合併相關的持續關連交易」）均為兩鐵合併的一部分，並於2007年10月9日舉行的股東特別大會上獲得公司獨立股東批准。這些段落應連同「兩鐵合併額外資料」一節所載的段落一併閱讀。

正如公司於2007年9月3日就兩鐵合併發出的通函所披露，聯交所已向公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章中適用於公司、政府及/或九鐵公司之間因兩鐵合併而產生的持續關連交易之規定（「與合併相關豁免」）。

A 合併框架協議

公司、九鐵公司與時任運輸及房屋局局長和財經事務及庫務局局長（代表政府）於2007年8月9日訂立合併框架協議。

合併框架協議載有關於兩鐵合併的整體架構及若干特定範疇的條文，包括關於下列各項：

- 完善整合的轉車計劃；
- 公司於兩鐵合併後的公司管治；
- 與物業前期工程有關的付款；
- 有關就因鐵路物業發展招標而產生的單位生產量制訂一個逐年延展的計劃的安排；
- 有關評估地價金額的安排；
- 有關公司及九鐵公司僱員的安排，包括防止公司以與整合公司及九鐵公司的營運過程有關的任何原因終止聘用相關前綫員工的條文；
- 實行若干票價下調；
- 有關擬建沙田至中環綫的安排；
- 九鐵公司對其現有融資安排的持續責任；

- 處理九鐵公司的跨境租約；
- 就物業組合協議支付77.9億港元（見第175頁C段及下文「兩鐵合併額外資料」一節F段所述）；
- 分配對第三方提出的任何兩鐵合併前及兩鐵合併後索償的法律責任；及
- 公司保留其英文名稱，而（根據《兩鐵合併條例》規定）其中文名稱改為「香港鐵路有限公司」。

B 西鐵代理協議

公司、九鐵公司及若干九鐵公司之附屬公司（「西鐵附屬公司」）於2007年8月9日簽訂西鐵代理協議及有關協議。根據西鐵代理協議的條款，公司獲委任：

- 為九鐵公司的代理人及若干授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務；及
- 為各西鐵附屬公司的代理人及該附屬公司出具的授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務。

公司將會就未批出的西鐵發展用地收取相當於總銷售收益0.75%的代理費用，並將會就已批出的西鐵發展用地收取相當於西鐵附屬公司根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用。公司亦將向西鐵附屬公司收回公司就西鐵發展用地所招致的費用（包括內部成本）加16.5%間接費用連同應計利息。

C 物業組合協議

第3類物業

於2007年8月9日，公司與九鐵公司訂立三份協議（「第3類協議」）及相關授權書。每份第3類協議均與若干物業（每項均為「第3類物業」）有關。九鐵公司之前曾就每項第3類物業訂立一份發展協議。倘若公司根據第3類協議獲授或承擔的權利及義務只與該項第3類物業上的經營權財產有獨有關係，則公司不可行使或履行該權利及義務。對位於任何第3類物業上的經營權財產構成影響的事宜，將會根據服務經營權協議的條款處理（定義及概要見第191頁至第192頁）。

根據各份第3類協議的條款，公司獲委任出任九鐵公司的代理人及根據授權書為獲授權人，以行使及履行九鐵公司就第3類物業而言的權利及義務（但不包括出售相關的第3類物業的權利或義務）。

公司須在任何時間遵守就第3類物業而言約束九鐵公司的法定限制及義務，並須支付九鐵公司因公司的行動而產生的所有應付九鐵公司款項及應收九鐵公司款項。

於擔任九鐵公司代理人時，公司須根據審慎的商業原則行事，並以就第3類物業盡量取得最高毛利及經營安全有效率的鐵路。為協助公司履行其代理職能，九鐵公司已向公司授予授權書。公司僅可按授權書根據第3類協議行使其獲賦予的權利及履行所承擔的義務。除作為九鐵公司代理人外，凡屬公司因其代理權範圍限制無法作出有關的任何行動或事宜，公司亦有權就各項第3類物業（包括其有關發展協議）向九鐵公司發出指示。凡法律及有關政府批授許可進行該指示，九鐵公司必須即時遵行該指示。

九鐵公司須就第3類物業收取的收入以資產負債表（而非於損益帳）變動方式入帳，但該處理方法必須為法律及會計準則及實務許可。

九鐵公司不得就第3類物業採取任何公司（作為九鐵公司代理人）並無採取，或非根據公司指示或非根據第3類協議的條款以其他方式採取的行動。

作為出任九鐵公司代理人的代價，公司將獲支付一筆費用，預期數目將與九鐵公司就有關第3類物業取得的利潤（扣除若干初期及最初付款及顧問貢獻費後，兩者均已經或將會由九鐵公司的有關發展商支付）相近。一般而言，公司的費用將於九鐵公司收訖有關款項後即時分期支付（但或須扣減九鐵公司應付有關第3類物業發展商的指定金額）。

公司同意就各第3類物業對九鐵公司作出若干彌償保證。

公司將為各第3類物業（落成後）的首任管理人，或將確保就有關物業委任管理人。

倘九鐵公司不再擁有有關第3類物業的任何不分割份數（經營權財產除外），及九鐵公司與發展商及擔保人根據關於有關第3類物業的發展協議並無任何進一步權利可行使，亦無責任須履行，公司出任代理人的委任即須終止。

II 非與合併相關的持續關連交易

本節下文A1至D段及第三份高鐵香港段協議（定義如下）（統稱為「非與合併相關的持續關連交易」），乃根據豁免之條件及《上市規則》第14A.71條作出披露。

A1 有關沙田至中環綫的設計及地盤勘測的委託協議

公司與代表政府的時任運輸及房屋局局長於2008年11月24日就沙田至中環綫的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份沙中綫協議」)。

第一份沙中綫協議載有關於擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據第一份沙中綫協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本和前期成本)有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府承擔第一份沙中綫協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)以及由政府直接支付該成本的安排；
- 公司進行或促使他人進行有關擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測活動的責任；
- 根據第一份沙中綫協議，公司對政府承擔的責任以6億港元為限，但因公司疏忽而導致的死亡或個人受傷所涉及的責任除外；及
- 倘沙田至中環綫的鐵路計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關沙田至中環綫的融資、建造、竣工、測試、啓用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

A2 有關沙田至中環綫預先工程的委託協議

公司與代表政府的時任運輸及房屋局局長於2011年5月17日就沙田至中環綫的預先工程簽訂了委託協議(「第二份沙中綫協議」)。

第二份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第二份沙中綫協議所載的某些委託活動及履行其在第二份沙中綫協議之下的其他義務的代價。該項目管理費用的金額將由公司與政府議定。在議定之前，政府將按照第二份沙中綫協議計算並在臨時基礎下向公司支付有關的項目管理費用；
- 公司與政府可以同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式，應猶如其為第二份沙中綫協議指定進行的活動的組成部分一樣，並且作為公司自行或促使他人執行該雜項工程(如有)及履行其在第二份沙中綫協議之下有關該雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須向公司支付經公司與政府議定的款項，作為公司設計及建造該雜項工程而政府須向公司支付的項目管理費；
- 政府須承擔所有「工程成本」(定義見第二份沙中綫協議)。為此，政府將會就工程成本向公司作出臨時付款，待工程成本最終結算數目確定時，或須對該臨時付款作出調整；

- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署因沙田至中環綫項目所招致的費用；
- 根據第二份沙中綫協議，政府須向公司支付的最高總額限於每年約30億港元，且總計不得超過約150億港元；
- 公司須自行或促使他人在擴建後的金鐘站及將會建造的何文田站進行若干備置工程和將位於紅磡的國際郵件中心重置於九龍灣以及進行第二份沙中綫協議所述的其他工程；
- 在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及之責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下已經及將會向政府收取的費用總額；
- 根據第二份沙中綫協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告，並在有關工程完成後3個月內向政府提供一個有關第二份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告；
- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止，公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；

- 公司保證：
 - 就涉及第二份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的項目經理提供的服務；
 - 就涉及第二份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的設計工程師提供的服務；及
 - 就涉及第二份沙中綫協議中有關建造活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料而執行；及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

A3 有關沙田至中環綫的建造及投入服務的委託協議

公司與代表政府的時任運輸及房屋局局長於2012年5月29日就沙田至中環綫的建造及投入服務簽訂委託協議(「第三份沙中綫協議」)。

第三份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第三份沙中綫協議中訂明的若干委託活動及履行其在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議下

的其他義務的代價。項目管理費用的款額為 78.93 億港元，將由政府按季度支付給公司；

- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為第三份沙中綫協議指定進行的活動的組成部分一樣。而作為公司自行或促使他人執行該雜項工程(如有)及履行其在第三份沙中綫協議下關於該雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須向公司支付經公司與政府議定的款項，作為應付給公司用以設計及建造該雜項工程而產生的項目管理費用；
- 政府須承擔若干「第三方費用」、任何「新綫聯通工程費用」及任何「直接費用」(各定義均見第三份沙中綫協議)；
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署因沙田至中環綫項目所招致的費用；
- 根據第三份沙中綫協議政府須向公司支付的最高總額限於每年 30 億港元，且總計不得超過 150 億港元；
- 根據第三份沙中綫協議就政府在第三份沙中綫協議下對若干鐵路工程的貢獻，公司須向政府支付的最高總額限於每年 40 億港元，且總計不得超過 150 億港元；
- 在第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及的責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下已經及將會向政府收取的費用總額；

- 根據第三份沙中綫協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告，並在將沙田至中環綫項目移交給政府後 3 個月內向政府提供一個有關第三份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告；
- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止，公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的 12 年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
 - 就涉及第三份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的項目經理提供的服務；
 - 就涉及第三份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的設計工程師提供的服務；及
 - 就涉及第三份沙中綫協議中有關建造活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料而執行；及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司獲給予或授

予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

B1 有關高鐵香港段的設計及地盤勘測的委託協議

公司與代表政府的時任運輸及房屋局局長於2008年11月24日就高鐵香港段的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份高鐵香港段協議」)。

第一份高鐵香港段協議載有關於擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據第一份高鐵香港段協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本、前期成本和招聘員工成本)而有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府須承擔第一份高鐵香港段協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)，以及由政府直接支付該成本的安排；
- 公司進行或促使他人進行有關擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測活動的責任；
- 根據第一份高鐵香港段協議，公司對政府承擔的責任以7億港元為限，但因公司疏忽而導致的死亡或個人受傷所涉及的責任除外；及
- 倘高鐵香港段的計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關高鐵香港段的融資、建造、竣工、測試、啓用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

B2 有關高鐵香港段的建造、測試及投入服務的委託協議

公司與代表政府的時任運輸及房屋局局長於2010年1月26日就有關高鐵香港段的建造及投入服務簽訂了委託協議(「第二份高鐵香港段協議」)。

高鐵香港段的方案於2008年11月28日按照香港法例第519章《鐵路條例》首次刊登憲報，其修訂及更新方案於2009年4月30日刊登憲報。行政長官會同行政會議於2009年10月20日批准經作出被視為必要的輕微修改的方案，而相關的資金支持於2010年1月16日獲得立法會財務委員會通過。

第二份高鐵香港段協議包括以下條文：

- 政府須向公司支付45.9億港元(關於修改此條文的進一步詳情載於「關於高鐵香港段項目的第三份協議」一節內)，作為公司自行或促使他人進行在第二份高鐵香港段協議下的若干委託活動及履行在第二份高鐵香港段協議和第一份高鐵香港段協議下的其他義務的代價。政府將按預定時間表每季度預先以現金支付給公司，該金額可按照第二份高鐵香港段協議更改，並受第二份高鐵香港段協議中所訂明的最高付費限額限制(分別為每年20億港元及總付額不超過100億港元(「最高付費限額」))；
- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些已同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為根據第二份高鐵香港段協議所進行指定活動的組成部分一樣。而作為公司自行或促使他人執行雜項工程(如有)及履行其在第二份高鐵香港段協議下關於雜項

工程(如有)的其他義務的代價，政府須不時向公司支付相當於由於雜項工程而產生的第三方費用的有關固定百分比的金額，此金額受最高付費限額限制；

- 根據第二份高鐵香港段協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行委託活動的進度報告，並在將高鐵香港段項目移交給政府或第二份高鐵香港段協議終止(以較先發生者為準)後3個月內向政府提供一個根據第二份高鐵香港段協議進行所需活動的最終報告；
- 從開始施工日起至向政府(或經政府指定的第三方)移交有關工程之日為止，公司須對在高鐵香港段項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
 - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關項目管理服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的項目經理提供的服務；
 - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關設計服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的設計工程師提供的服務；及
 - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關建造活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料而執行；
- 政府須承擔(i)應向第三方支付的任何費用；(ii)根據第二份高鐵香港段協議進行的活動而須向任何政府部門、政策局、機構或團體支付有關的費用、開支或金額；(iii)因公司及/或第三方承辦商根據第二份高鐵香港段協議進行活動對九鐵公司所造成的損害而須向九鐵公司支付作為賠償的任何及一切費用；及(iv)所有土地徵用、清理及相關費用(包括因任何第三方提出任何賠償申索所致的所有費用)及由地政總署因與高鐵香港段項目招致的相關的費用(關於修改此條文的進一步詳情載於「關於高鐵香港段項目的第三份協議」一節內)；及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司獲給予或授予所有與高鐵香港段的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

政府已經同意基於公司將被邀請以特許經營方式營運高鐵香港段，故由公司根據並按照第二份高鐵香港段協議的條款來進行高鐵香港段的建造、測試及投入服務相關工作。

關於高鐵香港段項目的第三份協議

政府與公司於2015年11月30日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的高鐵香港段契約協議（「第三份高鐵香港段協議」）。第三份高鐵香港段協議載有綜合條款組合及規定：

- (i) 政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價；
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元，公司將承擔和支付超出該金額（如有）的部分，但不包括若干經協定的例外費用；
- (iii) 公司將分兩期等額支付每股合共4.40港元的特別股息（每期特別股息為每股現金2.20港元）；
- (iv) 對於2010年訂立有關高鐵香港段項目的現有委託協議將作出若干修訂，包括應向公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元；
- (v) 政府保留在高鐵香港段開始通車後對公司目前超支的責任問題（如有）提交仲裁的權利；及
- (vi) 第三份高鐵香港段協議取決於獲得(a) 公司獨立股東的批准（已於2016年2月1日獲得）及(b) 立法會批准政府額外財務承擔（已於2016年3月11日獲得）。

每股2.20港元的第一期特別股息已於2016年7月13日向股東派發，而每股同樣為2.20港元的第二期特別股息已於2017年7月12日派發。

根據第三份高鐵香港段協議，第二份高鐵香港段協議已作出若干修訂，以反映第三份高鐵香港段協議所載的安排，包括(i) 修改承擔和支付項目造價的安排；及(ii) 向公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元（反映了公司預期因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計）。

C1 關於香港國際機場旅客捷運系統的保養合同

於2020年7月2日，公司與機管局就有關保養香港國際機場的旅客捷運系統（「系統」）簽訂了一份為期七年的合同（「合同」），自2021年1月6日起生效。根據合同項下所提供的服務，截至2023年12月31日止年度從機管局收取的總額，請參閱綜合財務報表附註的附註47J。基於前述以及預期公司將根據合同提供的服務，預計每年可從機管局獲取的最高金額將約2億港元。

合同載有關於公司須負責對系統的運作和保養條文，當中尤其包括以下條文：

- 合同的有效期由2021年1月6日至2028年1月5日（包括該日）為期7年；
- 對系統進行定期維修和全面檢修；
- 監察系統以防止任何故障及於必要時的相關維修服務；

- 公司必須令系統運作達到一定水平；
- 公司在若干情況下為系統進行改善工程；及
- 機管局人員的操作培訓和相應資格。

C2 關於向機管局提交二判承判商保證書

於2017年9月25日，新瀉運輸系統株式會社(「新瀉」)向公司分判現時系統的改裝工程，為期七年(「二判承判合同」)。因此，公司於2018年5月18日，向機管局提交了一份二判承判商保證書。預計每年從新瀉獲取的最高金額將不多於6,000萬港元。

二判承判合同載有關於提供及改裝系統中的配電、通訊及控制的子系統的條文，當中包括以下各項：

- 有關現時系統的改裝延伸至新的旅客捷運系統中轉站；
- 提供有關機電系統，包括配電系統、電訊系統及維修器材；及
- 重置現有維修器材於新的旅客捷運系統車廠。

D 有關西港島綫的財務安排、設計、建造及營運的項目協議

公司與代表政府的時任運輸及房屋局局長於2009年7月13日就西港島綫的財務安排、設計、建造及營運簽訂了項目協議(「西港島綫項目協議」)。

西港島綫項目協議包括財務安排條文及公司須自行或促使他人進行設計、建造、竣工、測試及投入服務，以使西港島綫鐵路工程可按照《港鐵條例》、由代表政府的時任運輸及房屋局局長與公司於2007年8月9日簽訂的營運協議

及西港島綫項目協議投入運作。公司將在專營期內為本身擁有、營運及維修西港島綫。最終付款證書於2019年6月28日發出。

西港島綫項目協議包括以下方面的條文：

- 政府根據西港島綫項目協議向公司支付122.52億港元，該款項構成政府對公司實行西港島綫項目的財務資助；
- 在西港島綫按賺取收入基準開始商業營運及為公眾提供定期交通運輸服務後24個月內(於2016年12月23日經公司與政府訂立的補充協議，延長該期限至2018年6月30日前、於2018年6月29日經公司與政府訂立的第二份補充協議，再延長該期限至2019年3月31日或之前、以及於2019年3月29日經公司與政府訂立的第三份補充協議，再延長該期限至2019年6月30日)，公司須向政府付還因高估西港島綫鐵路工程及重置、補救及改善工程有關的某些資本支出、價格調整費用、土地成本及應急費用而多付的任何金額(連同利息)；
- 公司須承擔與重建計劃、補救工作及改善工程有關的設計、建造及竣工之成本；政府須承擔與主要公共基建工程有關的成本；

- 公司須承擔因實行西港島綫項目而產生的土地徵用、清理及相關的成本，但第三方提出索償所引起那些的成本除外；及地政總署因參與實行西港島綫項目而招致或支付的所有成本、開支及其他款額；及
- 公司須履行環境影響評估報告及政府於2009年1月12日就西港島綫向公司簽發的環境許可證中所指明的措施。

III 有關高速鐵路(香港段)(前稱高鐵香港段)營運的持續關連交易

本節下文A及B段(統稱為「有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易」)乃根據豁免、與合併相關豁免及《上市規則》第14A.71條的條件而披露。

A 經修訂營運協議

於2018年8月23日，公司及代表政府的時任運輸及房屋局局長為了修改及補充於2007年8月9日訂立的營運協議(經修訂)(見第192頁至第193頁「兩鐵合併額外資料」一節D段所述，「現有綜合營運協議」)而訂立經修訂營運協議(「經修訂營運協議」)，以訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運要求。經修訂營運協議的目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求以大致相同的方式適用於高速鐵路(香港段)，除有必要以反映高速鐵路(香港段)的某些特點和安排而作出的任何修訂外。

就《港鐵條例》而言，經修訂營運協議是一項「營運協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使高速鐵路(香港段)根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

經修訂營運協議的主要條款如下：

經修訂營運協議的條款大致基於現有綜合營運協議的條款。經修訂營運協議已於2018年9月23日(「商業營運日期(高速鐵路(香港段))」)生效，並將與公司及九鐵公司於2018年8月23日訂立的補充服務經營權協議(「補充服務經營權協議」)同時屆滿。

經修訂營運協議中與高速鐵路(香港段)有關的若干主要條款包括：

- 公司有責任維持與列車服務供應、售票機可靠性、出入閘機可靠性、扶手電梯及乘客升降機可靠性有關的指定服務表現要求；
- 公司有責任公布與列車服務供應、售票機可靠性、出入閘機可靠性、扶手電梯及乘客升降機可靠性、溫度及通風水平、鐵路清潔程度(僅關乎公司的高速鐵路(香港段)列車)及乘客查詢回應時限有關的指定顧客服務承諾；
- 有關在香港境外進行公司高速鐵路(香港段)的列車維修的責任；
- 公司有責任進行設計檢測，以驗證內地營運商的高速鐵路(香港段)列車是否與公司的基礎設施兼容，並可安全地在高速鐵路(香港段)上行駛；
- 與內地營運商建立程序，以批准內地營運商的列車安全地在高速鐵路(香港段)上行駛以及就改裝任何該等列車通知政府；
- 為高速鐵路(香港段)列車駕駛員制訂及維持一套培訓資歷制度；

- 協助鐵路檢查人員進行檢查，包括在必要時就此與內地營運商聯繫；
- 有關維持內地口岸區範圍及過境限制區的完整和安全的保安責任；及
- 設定高速鐵路(香港段)列車旅程票價的機制及政府審批程序，包括：
 - (i) 在商業營運日期(高速鐵路(香港段))之前，公司將在設定各類可提供的高速鐵路(香港段)票價之前尋求政府的事先書面同意；及
 - (ii) 其後，未經政府事先同意前，不得調整、引入或撤回票價。

B 補充服務經營權協議

於2018年8月23日，為了補充於2007年8月9日訂立的服務經營權協議(見第191頁至第192頁「兩鐵合併額外資料」一節B段所述，「現有服務經營權協議」)，公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予高速鐵路(香港段)的經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。補充服務經營權協議的目的及效力是將適用於公司經營現有九鐵公司鐵路系統的營運要求以大致相同的方式適用於高速鐵路(香港段)，除有必要以反映高速鐵路(香港段)的某些特點和安排而作出的任何修訂外。補充服務經營權協議的財務條文旨在反映現有綜合營運協議內對新經營權項目(如高速鐵路(香港段))的規定，並受限於下文所述。

就《港鐵條例》而言，補充服務經營權協議是一項「服務經營權協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使高速鐵路(香港段)根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

補充服務經營權協議的主要條款

補充服務經營權協議的條款大致基於現有服務經營權協議的條款。高速鐵路(香港段)的經營期已於商業營運日期(高速鐵路(香港段))開始及於以下各項最早發生之日自動終止：

- (i) 根據《港鐵條例》有關公司鐵路的專營權全部或就高速鐵路(香港段)而言撤銷之日；及
- (ii) 緊接商業營運日期(高速鐵路(香港段))的第十個周年日前一天，但公司及九鐵公司可根據補充服務經營權協議所載的機制進一步磋商後延續經營期，在該情況下，則經營期會於公司及九鐵公司協定的其他日期終止(「經營權有效期(高速鐵路(香港段))」)。

補充服務經營權協議中與高速鐵路(香港段)有關的若干主要條款包括：

- 高速鐵路(香港段)的額外經營權付款

(i) 概況

就高速鐵路(香港段)公司向九鐵公司作出或九鐵公司向公司作出額外經營權付款(見下文所述)，旨在反映根據現有綜合營運協議的規定，其中包括公司將從營運高速鐵路(香港段)所得現時預計正數貼現現金流量淨額中保留10%(貼現值反映公司就高速鐵路(香港段)的商業回報率)。

補充服務經營權協議規定以每年定額付款及每年非定額付款形式作出額外經營權付款，以反映在現有服務經營權協議下現有九鐵公司系統的現有經營權付款結構。

高速鐵路(香港段)的額外經營權付款並非取代現有服務經營權協議下就現有九鐵公司系統所作出之付款，而是該等付款以外的附加款項。

(ii) 每年非定額付款

每年非定額付款(由公司向九鐵公司支付的款項)將會根據現有服務經營權協議規定的相同方式計算，據此，公司就各財政年度按九鐵公司系統所產生的收入的某個百分比向九鐵公司付款(即九鐵公司系統產生的首75億港元以上收入的35%)。就計算每年非定額付款而言，九鐵公司系統產生的收入應包括公司所收取或保留的高速鐵路(香港段)車費實際收入以及來自與高速鐵路(香港段)相關業務的收入，包括但不限於廣告、電訊、免稅品商店及小賣店租賃業務。

(iii) 高速鐵路(香港段)的每年定額付款

鑒於上文第(ii)段所述的每年非定額付款及為了使公司能如以上所述從營運高速鐵路(香港段)所得現時預計正數貼現現金流量淨額中保留10%，每年定額付款應包括九鐵公司向公司支付的款項，該等款項在經營權有效期(高速鐵路(香港段))內合計相等於79.65億港元。

該等每年定額付款不會影響公司根據現有服務經營權協議於各財政年度向九鐵公司支付每年定額付款7.5億港元的責任。

• 收入相關安排

此外，補充服務經營權協議載有以下收入相關安排：

(i) 乘客量調整

就高速鐵路(香港段)的乘客量實際上偏離現時的預測：

- (a) 高速鐵路(香港段)的實際乘客量多於或少於現時預計乘客量最多15%，將由公司承擔；及
- (b) 高速鐵路(香港段)的實際乘客量多於或少於現時預計乘客量超過15%，將由公司與九鐵公司按30%(公司)及70%(九鐵公司)的比例攤分。

(ii) 新增收入調整

就公司現有來往羅湖及落馬洲的過境服務以及現有的城際客運服務的乘客量實際上偏離現時的預測，公司向九鐵公司收取兩筆款項(分別為由(及包括)商業營運日期(高速鐵路(香港段))起至(及包括)2023年12月31日止期間及由(及包括)2024年1月1日起至(及包括)緊接商業營運日期(高速鐵路(香港段))的第十個周年日前一天止期間)，該兩筆款項分別以5億港元及10億港元為上限。

(iii) 內地折扣優惠計劃虧損

就內地營運商所採納的內地學生票價折扣優惠及內地殘疾軍人/公安人員折扣優惠計劃所產生的收入虧損，公司將向九鐵公司每年收取償付款項。

九鐵公司與公司亦將以真誠討論倘內地營運商在未來引入任何其他折扣優惠計劃時類似的償付安排。

(iv) 服務費補貼

對於以內地任何鐵路車站為起點及終點的車程，按政府指示應由公司承擔的在西九龍站售票所收取的服務費的部分，公司將向九鐵公司每年收取償付款項。

• 償付營運前成本

此外，九鐵公司將會就公司與九鐵公司協定的營運前成本給予公司補償，即公司於商業營運日期(高速鐵路(香港段))前合理產生並符合以下所有條件的成本及開支：

(i) 因相關高速鐵路(香港段)資產的規劃及開始營運而直接產生的成本及開支；

(ii) 根據任何相關協議政府並未支付及不會或毋須支付予公司的成本及開支，或公司與政府以書面協定應視為營運前成本的成本及開支；

(iii) 根據補充服務經營權協議九鐵公司向公司作出的任何付款中並無涵蓋的成本及開支；及

(iv) 屬於與高速鐵路(香港段)營運有關的若干其他類別的協定成本及開支(包括為高速鐵路(香港段)通車作準備的動員活動及高速鐵路(香港段)通車前的試營運，以及九鐵公司與公司可能協定的其他項目)。

• 均等付款

倘政府於2023年12月31日前撤銷專營權，九鐵公司須向公司支付一筆款項，金額相當於九鐵公司於經營權年期的十年期間應支付的每年定額付款總額，按比例根據終止發生的時間予以削減，並減去已向公司支付的任何金額的每年定額付款。此均等付款之目的是

確保倘若高速鐵路(香港段)的經營權被提早終止，公司能獲得部分保障。

• 高速鐵路(香港段)服務

公司有責任於經營權有效期(高速鐵路(香港段))內按照《港鐵條例》及現有營運協議中所規定的水平經營高速鐵路(香港段)(須受另有說明者所限)。倘因內地營運商、任何內地機關或直接受他們控制的人士作出或未有作出任何事宜導致公司未能符合《港鐵條例》或現有綜合營運協議下的規定，公司不會被視為未能符合《港鐵條例》或現有綜合營運協議下的規定。

• 交還規定

倘經營權有效期(高速鐵路(香港段))屆滿或被終止，公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的高速鐵路(香港段)經營權財產。

IV 有關沙田至中環綫營運的持續關連交易

本節下文IV-1及IV-2段(統稱為「有關沙田至中環綫營運的持續關連交易」)乃根據豁免、與合併相關豁免及《上市規則》第14A.71條的條件而披露。

沙田至中環綫分兩個部分啓用。屯馬綫全綫已於2021年6月27日啓用，並構成沙田至中環綫的第一部分。沙田至中環綫第二部分的建造工程已完成，而沙田至中環綫全綫已於2022年5月15日開始投入商業營運。

IV-1 沙田至中環綫的第一部分 — 屯馬綫

於2020年2月14日啓用的屯馬綫第一期(「屯馬綫一期」)將馬鞍山鐵路由大圍延伸至啟德，途經顯徑和啟德兩個車站及在鑽石山設有轉車站。屯馬綫第二期由啟德行駛至

紅磡，途經宋皇臺和土瓜灣兩個新車站，及包括現有的何文田站，並將屯馬綫一期與西鐵綫整合成一條名為屯馬綫的鐵路綫（「屯馬綫」）。屯馬綫全綫已於2021年6月27日開始投入商業營運。這構成沙田至中環綫的第一部分。

經修訂營運協議、補充營運協議及服務表現基準 備忘錄第1號修訂

於2020年2月11日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的時任運輸及房屋局局長訂立經修訂營運協議（「屯馬綫一期經修訂營運協議」），而公司及代表政府的運輸署署長訂立補充營運協議（「屯馬綫一期補充營運協議」），以訂明適用於屯馬綫一期的營運要求（例如服務標準）。屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議的整體目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求以大致相同的方式適用於屯馬綫一期。

於2021年6月21日，為了修改現有綜合營運協議，公司及代表政府的時任運輸及房屋局局長訂立經修訂營運協議（「屯馬綫經修訂營運協議」），而為了補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的運輸署署長訂立補充營運協議（「屯馬綫補充營運協議」）及服務表現基準備忘錄第1號修訂（「備忘錄修訂」），以訂明適用於屯馬綫全綫的營運要求（例如服務標準）。屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂的整體目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求，以大致相同的方式適用於屯馬綫全綫。

就《港鐵條例》而言，屯馬綫一期經修訂營運協議、屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫一期補充營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂各自是一項「營運協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使屯馬綫全綫根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

如上文所解釋，屯馬綫一期經修訂營運協議、屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫一期補充營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂的主要條款使屯馬綫全綫被納入現有綜合營運協議所包含的香港鐵路營運的法律及監管機制。(1) 屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議的修訂已於2020年2月14日生效；而(2) 屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂的修訂已於2021年6月21日生效。

IV-2 沙田至中環綫全綫

沙田至中環綫的第二部分由紅磡站延伸至金鐘站，途經會展一個車站，並與連接羅湖站及落馬洲站至紅磡站的鐵路綫（不包括根據若干委託協議設計及建造的紅磡站部分，以及九鐵公司與政府之間若干轉讓契據的資產（「東鐵綫（原綫）」）整合成一條鐵路綫。這連同屯馬綫構成整條沙田至中環綫。

A 經修訂營運協議及補充營運協議

於2022年5月10日，為了修改現有綜合營運協議，公司及代表政府的時任運輸及房屋局局長訂立經修訂營運協議（「沙中綫經修訂營運協議」），而為了補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的運輸署署長訂立補充營運協議（「沙中綫補充營運協議」），以訂明適用於沙田至中環綫全綫的營運要求（例如服務標準）。沙中綫經修訂營運協議及沙中綫補充營運協議的整體目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求，以大致相同的方式適用於沙田至中環綫全綫。

就《港鐵條例》而言，沙中綫經修訂營運協議及沙中綫補充營運協議各自是一項「營運協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使沙田至中環綫全綫根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

如上文所解釋，沙中綫經修訂營運協議及沙中綫補充營運協議的主要條款使沙田至中環綫全綫被納入現有綜合營運協議所包含的香港鐵路營運的法律及監管機制。沙中綫經修訂營運協議及沙中綫補充營運協議的修訂已於2022年5月10日生效。

B 補充服務經營權協議

於2022年5月10日，為了補充現有服務經營權協議以及取代及代替日期為2021年6月21日有關屯馬綫的第3號補充服務經營權協議（「屯馬綫補充服務經營權協議」），公司與九鐵公司訂立有關沙田至中環綫的第4號補充服務經營權協議（「沙中綫補充服務經營權協議」），以使九鐵公司向公司授予沙田至中環綫全綫的經營權，並訂明適用於沙田至中環綫全綫的營運及財務要求。而屯馬綫補充服務經營權協議則已經取代及代替了日期為2020年2月11日有關屯馬綫一期的第2號補充服務經營權協議（「屯馬綫一期補充服務經營權協議」）。沙中綫補充服務經營權協議的目的及效力是將適用於公司經營現有九鐵公司鐵路系統的營運要求以大致相同的方式適用於沙田至中環綫全綫，除有必要以反映沙田至中環綫全綫的某些特點和安排而作出的任何修訂外。沙中綫補充服務經營權協議的財務條文旨在反映現有綜合營運協議內對新經營權項目（如沙田至中環綫）的原則，但下文所述除外。

就《港鐵條例》而言，沙中綫補充服務經營權協議是一項「服務經營權協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的

一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使沙田至中環綫全綫根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

沙中綫補充服務經營權協議的主要條款

如上文所解釋，沙中綫補充服務經營權協議的條款大致基於現有服務經營權協議的條款。沙中綫補充服務經營權協議於2022年5月10日訂立，九鐵公司根據沙中綫補充服務經營權協議的條款向公司授予服務經營權和特許的有效日期於2022年5月13日開始（「新項目生效日期（南北綫）」），以及連接紅磡站部分、會展站及沙田至中環綫部分（定義見日期為2022年5月13日有關內地段第9070號的轉讓契據（「南北綫」）的鐵路綫部分的商業營運於2022年5月15日開始（「商業營運日期（南北綫）」），並將於以下各項最早發生之日自動終止（即「終止日期（沙中綫）」）：

- (i) 根據《港鐵條例》有關九鐵公司鐵路的專營權撤銷的生效日期；
- (ii) 地政總署署長根據九鐵公司與政府訂立的轉歸契據撤回或撤銷批文以及有關沙田至中環綫的專營權根據《港鐵條例》撤銷的生效日期；
- (iii) 任何由新項目生效日期（南北綫）起至終止日期（沙中綫）前一天止的期間（「經營權有效期（沙中綫）」）於自然屆滿日期（沙中綫）（定義見下方（iv））之後的任何延期，有關延期所依據的條款及條件由公司（作為一方）與九鐵公司（或政府的代名人及/或政府指定的任何第三方）（作為另一方）以協議方式可能協定，以遵從沙中綫補充服務經營權協議（包括但不限於公司應根據《港鐵條例》所界定的服務經營權經營沙田至中環綫）（「沙中綫經營權延期」）的任何具法律約束力協議（該協議應取代及代替沙中綫補充服務經營權協議）中就沙中綫補充服務經營權協議指定為終止日期（沙中綫）的任何日期；及

(iv) 緊接商業營運日期(南北綫)的第十個周年日前一天，或公司、九鐵公司及政府在不遲於商業營運日期(南北綫)的第十個周年日或最後經延長日期(如適用)前滿一個月當日以書面協議方式可能同意的較後日期(「自然屆滿日期(沙中綫)」)。

沙中綫補充服務經營權協議中與沙田至中環綫有關的若干主要條款包括：

- 經營權付款

沙中綫補充服務經營權協議下的經營權付款包括每年非定額付款(應由公司向九鐵公司支付)及每年定額付款(應由九鐵公司向公司支付)。

- (i) 每年非定額付款及每年定額付款

每年非定額付款(由公司向九鐵公司支付的款項)將會根據現有服務經營權協議規定的相同方式計算；據此，公司就各財政年度按九鐵公司系統所產生的收入的某個百分比向九鐵公司付款。就計算每年非定額付款而言，九鐵公司系統產生的收入應包括公司所收取或保留的屯馬綫和東鐵綫(包括南北綫)車費實際收入以及來自屯馬綫和東鐵綫(包括南北綫)相關業務的收入，包括但不限於電訊及小賣店租賃業務，有關金額可能會作出若干經協定調整。

鑒於上段所述的每年非定額付款及為了使公司能賺取商業回報，每年定額付款應包括九鐵公司在經營權有效期(沙中綫)內向公司支付的款項。該等每年定額付款不會影響公司根據現有服務經營權協議於各財政年度向九鐵公司支付每年定額付款7.5億港元的責任。

- (ii) 經營權付款的估計淨額

以經營權有效期(沙中綫)於自然屆滿日期(沙中綫)終止作為基礎，於經營權有效期(沙中綫)內，根據沙中綫補充服務經營權協議公司應付九鐵公司的經營權付款估計淨額(經計及沙田至中環綫的每年非定額付款及每年定額付款)預計合共將約為10.36億港元(有關金額可能會作出若干經協定調整)。

- 均等付款

倘終止日期(沙中綫)於2028年12月31日前出現，九鐵公司須向公司支付一筆款項，金額相當於九鐵公司於經營權年期的十年期間應支付的每年定額付款總額，按比例根據終止發生的時間予以削減，並減去已向公司支付的任何金額的每年定額付款。此均等付款之目的是確保倘若沙田至中環綫的經營權被提早終止，公司能獲得部分保障。

- 與沙田至中環綫的沙中綫經營權延期有關的新具法律約束力協議

自2029年1月1日(或公司、九鐵公司與政府可能書面同意的較早日期)起，直至及包括自然屆滿日期(沙中綫)(在任何延期之前)(或公司、九鐵公司與政府可能書面同意的較後日期)前滿十二個月之日，政府、公司與九鐵公司應真誠地展開獨家磋商，以期就與沙中綫經營權延期有關的具法律約束力協議條款達成一致(包括但不限於公司應根據《港鐵條例》所界定的服務經營權經營沙中綫)。該具法律約束力協議應使現有綜合營運協議適用於沙田至中環綫，並應根據現有綜合營運協議使公司可以從沙田至中環綫的營運中取得一定商業回報率。

- 交還規定

倘經營權有效期(沙中綫)屆滿或被終止，及並無沙中綫經營權延期，公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的沙田至中環綫經營權財產(為免生疑問，不包括馬鞍山鐵路、西鐵綫及東鐵綫(原綫))。

就與合併相關的持續關連交易、非與合併相關的持續關連交易、有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易及有關沙田至中環綫營運的持續關連交易(統稱為「該等關連交易」)，公司確定公司的獨立非執行董事已根據(i)與合併相關豁免第B(I)(i)段(就與合併相關的持續關連交易)、(ii)豁免第(B)(I)(iii)(a)段(就非與合併相關的持續關連交易)、(iii)與合併相關豁免第(B)(I)(i)段及豁免第(B)(I)(iii)(a)段(就有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易)及(iv)與合併相關豁免第(B)(I)(i)段及豁免第(B)(I)(iii)(a)段(就有關沙田至中環綫營運的持續關連交易)，已審閱該等交易，並確認該等交易是按下列條件訂立：

- (1) 在集團的日常業務中訂立(按《上市規則》涵義)；
- (2) 按照一般商務條款或最佳的條款進行(按《上市規則》涵義)；及
- (3) 根據有關交易的協議進行，條款公平合理，並且符合公司股東的整體利益。

公司已委聘其核數師根據香港會計師公會頒布的《香港核證工作準則》第3000號(經修訂)「非審核或審閱過往財務資料之核證工作」，並參考《實務說明》第740號(經修訂)「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，

以匯報該等關連交易。根據(i)與合併相關豁免第B(I)(ii)段(就與合併相關的持續關連交易)、(ii)豁免第(B)(I)(iii)(b)段(就非與合併相關的持續關連交易)、(iii)與合併相關豁免第(B)(I)(ii)段及豁免第(B)(I)(iii)(b)段(就有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易)及(iv)與合併相關豁免第(B)(I)(ii)段及豁免第(B)(I)(iii)(b)段(就有關沙田至中環綫營運的持續關連交易)，核數師已向董事局遞交函件，確認他們：

- (a) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信該等關連交易未獲董事局批准；及
- (b) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信該等關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議而進行。

兩鐵合併額外資料

兩鐵合併包含多項獨立協議，各項此等協議已在公司於2007年9月3日就兩鐵合併而發出的通函中詳細說明，並已整體獲公司的獨立股東於2007年10月9日舉行的股東特別大會上通過。本節下文A段所載的資料闡述兩鐵合併採用的付款機制，而本節下文B至F段概述公司就兩鐵合併而訂立，又沒有於上文「與合併相關的持續關連交易」內披露的各項協議。

A 與合併相關協議有關的支付

公司於2007年12月2日(即合併日期)就兩鐵合併向九鐵公司作出以下的初步付款：

- 根據服務經營權協議(見本節下文B段所述)應作出的最初付款42.5億港元，作為取得實施服務經營權(定義見本節下文B段)的權利的最初費用及收購鐵路資產的代價；及
- 根據合併框架協議(見第174頁所述)應作出的最初付款77.9億港元，作為簽訂物業組合協議(見第175頁C段及本節下文F段所述)及根據公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立的買賣協議，將九鐵公司旗下附屬公司(「九鐵附屬公司」)所售股份轉讓予公司之代價。

除了上文的初步付款外，公司亦須向九鐵公司支付以下款項：

- 每年定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年定額付款7.5億港元；每年定額付款須在經營權有效期內，於緊接每一個合併日期的周年日期之前的一天，就截至及包括該付款到期日的前12個月期間支付；及
- 每年非定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年非定額付款，付款金額按公司每個財政年度從九鐵公司系統所得收入的金額(按照服務經營權協議釐定)分層計算。公司無須就合併日期後首36個月支付每年非定額付款。

作為全面的一籃子交易，除上述付款組成部分及本節下文有關段落另有說明外，在兩鐵合併的各個組成部分之間沒有作具體分配。

B 服務經營權協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立服務經營權協議。

服務經營權協議載有有關服務經營權的授予及實施，以及九鐵公司授予公司的特許(「服務經營權」)的條文，包括有關下列各項的條文：

- 向公司授予服務經營權，以便公司進入、使用及經營經營權財產(緊接於下文所述的九鐵公司鐵路土地除外)至若干指定標準；
- 授予進入及使用若干九鐵公司鐵路土地的特許；
- 服務經營權的期限(即自合併日期起最初期限為50年)以及於經營權有效期屆滿或終止時交還九鐵公司系統。如與九鐵公司鐵路有關的專營權被撤銷，服務經營權將會終止；
- 作出最初付款42.5億港元、每年定額付款及每年非定額付款(見本節上文A段所述)；
- 九鐵公司繼續為於合併日期的經營權財產法律及實益上的擁有人，而公司為若干未來經營權財產(「額外經營權財產」)法律及實益上的擁有人；
- 假如額外經營權財產於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司，則應由九鐵公司向公司支付補償的相關規定；
- 公司及九鐵公司就經營權財產擁有的權利及須受的限制；及
- 在符合若干條件的前提下，公司承擔與經營權財產及經營權有效期內任何經營權財產所在的土地相關或由此產生的所有風險、責任及/或費用。

於2018年8月23日，公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予高速鐵路(香港段)的經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「III有關高速鐵路(香港段)(前稱高鐵香港段)營運的持續關連交易」分段內。

於2020年2月11日，公司與九鐵公司訂立屯馬綫一期補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予沙田至中環綫的屯馬綫一期的經營權，並訂明適用於屯馬綫一期的營運及財務要求。於2021年6月21日，公司與九鐵公司進一步訂立屯馬綫補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予屯馬綫的經營權，並訂明適用於屯馬綫的營運及財務要求(該協議取代屯馬綫一期補充服務經營權協議)。於2022年5月10日，公司與九鐵公司訂立沙中綫補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予沙田至中環綫全綫的經營權，並訂明適用於沙田至中環綫全綫的營運及財務要求(該協議取代屯馬綫補充服務經營權協議)。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「IV有關沙田至中環綫營運的持續關連交易」分段內。

C 買賣協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立買賣協議。

買賣協議訂明公司向九鐵公司收購若干資產及合約(「收購鐵路資產」)所依據的條款。

出售收購鐵路資產(不包括於九鐵附屬公司的股份)的代價構成最初付款42.5億港元的一部分。出售於九鐵附屬公司(該附屬公司持有本節下文F段所述的第1A類物業並作為物業管理人)的股份的代價構成支付物業組合款項77.9億港元的一部分(見本節上文A段及本節下文F段所述)。

D 營運協議

根據《港鐵條例》的規定，公司與代表政府的時任運輸及房屋局局長於2007年8月9日簽訂營運協議。

營運協議是以2000年6月30日所簽訂的上一份營運協議為依據。營運協議與上一份營運協議之間的差異，旨在(其中包括)因應合併後的地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路的性質事宜作出規定。

營運協議載有有關下列各項的條款：

- 根據《港鐵條例》延續公司的專營權；
- 鐵路的设计、建造及維修；
- 乘客服務；
- 批授新項目及新鐵路營運與擁有權架構的框架；
- 適用於公司若干票價的調整機制；及
- 根據《港鐵條例》就專營權暫時終止、屆滿或終止而應付予公司的補償。

根據營運協議，票價調整機制須定期檢討。首次檢討已於2013年進行，而第二次檢討亦已於2017年進行。於2013年4月16日，公司與政府達成協議修訂票價調整機制。於2017年3月21日，公司宣布，其與政府已同意維持票價調整機制公式及該公式的直接驅動性質，惟因提早一年進行檢討公式引致的相應修訂除外。此外，營運協議的其他條款須每5年檢討一次，而有關的檢討工作亦已於2013年進行。因應上述檢討，公司與政府達成協議加強在營運安排上的溝通和聯絡方法。

於2018年8月23日，公司及代表政府的時任運輸及房屋局局長訂立經修訂營運協議，修改及補充日期為2007年8月9日的綜合營運協議(經修訂)，以訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運要求。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「III有關高速鐵路(香港段)(前稱高鐵香港段)營運的持續關連交易」分段內。

於2020年2月11日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的時任運輸及房屋局局長訂立屯馬綫一期經修訂營運協議，而公司及代表政府的運輸署署長訂立屯馬綫一期補充營運協議，以訂明適用於沙田至中環綫的屯馬綫一期的營運要求。於2021年6月21日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的時任運輸及房屋局局長進一步訂立屯馬綫經修訂營運協議，而公司及代表政府的運輸署署長進一步訂立屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂，以訂明適用於沙田至中環綫的屯馬綫的營運要求。於2022年5月10日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及代表政府的時任運輸及房屋局局長訂立沙中綫經修訂營運協議，而公司及代表政府的運輸署署長訂立沙中綫補充營運協議，以訂明適用於沙田至中環綫全綫的營運要求。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「IV有關沙田至中環綫營運的持續關連交易」分段內。

E 服務表現基準備忘錄

公司與代表政府的運輸署署長於2007年8月9日簽訂服務表現基準備忘錄。此備忘錄載有計算服務表現基準的訂明公式。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「IV有關沙田至中環綫營運的持續關連交易」的分段「IV-1沙田至中環綫的第一部分 — 屯馬綫」中的一節「經修訂營運協議、補充營運協議及服務表現基準備忘錄第1號修訂」內。

F 額外物業組合協議

第1A類物業

九鐵附屬公司持有第1A類物業。根據買賣協議之條款，公司向九鐵公司收購九鐵附屬公司的股份(從而間接收購「第1A類物業」)。

第1B類物業

於2007年8月9日，九鐵公司與公司訂立買賣協議，據此，九鐵公司同意於合併日期將若干物業(「第1B類物業」)轉讓予公司。九鐵公司與公司已於2007年12月2日簽訂有關轉讓協議。

第2A類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾向九鐵公司提出以零地價批出若干物業(「第2A類物業」)所在土地的政府租契(「該政府租契」)。根據香港法例第372章《九廣鐵路公司條例》，第2A類物業現時由九鐵公司持有作歸屬土地。於2007年8月9日，九鐵公司作出承諾其將會於緊隨上文所述獲批政府租契後，訂立一份買賣協議將第2A類物業售予

公司(「該買賣協議」)。第2A類物業其後按該買賣協議轉讓予公司(「該轉讓協議」)。

該政府租契分別於2009年3月27日及2009年3月31日批予九鐵公司。九鐵公司及公司於2009年3月27日及2009年3月31日分別簽訂該買賣協議，而對公司之轉讓協議則分別於2009年3月27日及2009年3月31日簽訂。公司與九鐵公司亦分別於2009年3月27日及2009年3月31日訂立互利及互授權契約，訂下雙方於第2A類物業所在土地上的地役權、權利、享有權、特權及自由權。

第2B類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾向公司提出按協定的條款批出若干物業(「第2B類物業」)的政府租契。

第2B類物業(即策誠軒)的基本條款文件於2009年12月31日發出，並於同日獲公司接納，以及大埔市地段199號的政府租契於2010年3月29日發出，為期50年，由2007年12月2日起生效。

第4類物業

於2007年8月9日，政府承諾將於公司與政府協定的期間內，就若干發展用地(「第4類物業」)向公司提出私人協約方式批地的要約。各私人協約方式批地的條款一般由政府釐定，而地價則按十足市值基準評估，且除新界元朗輕鐵天水圍總站外，不計入鐵路的存在因素。

於2007年8月9日，公司向九鐵公司發出函件確認，倘第4類物業上應有任何鐵路處所，則公司會將該鐵路處所轉讓予九鐵公司。

國際都會權益從屬參與協議

九鐵公司與公司於2007年8月9日訂立國際都會權益從屬參與協議。九鐵公司須按公司指示行事，及向公司支付任何與其於物業管理公司國際都會物業管理有限公司(「國際都會」)的股權有關的分派或出售所得款項。國際都會的已發行股本為25,500股A股(由九鐵公司持有)及24,500股B股(由長江物業管理有限公司持有)。國際都會從事物業管理業務。

G 合併相關豁免的應用

根據「合併相關豁免」A段，就營運協議及服務經營權協議，聯交所已向公司授予豁免，據此公司可免嚴格遵守《上市規則》第14A章中有關持續關連交易的所有規定。

資本性與經營開支

主要的資本性與經營開支的評估、檢討及審批均有既定程序。截至2023年12月31日止年度內，超逾集團資產淨值0.1%的顧問服務聘用事宜及超逾集團資產淨值0.3%的其他資本性與經營開支，均須取得董事局批准。

匯報及監察

所有營運及業務活動均訂有全面的財政預算制度，並由董事局審批年度預算。集團的營運、業務及工程項目對比預算的結果，每月皆被呈報上董事局，年度財政預測數字亦有作出定期更新。

庫務管理

公司庫務部按照董事局認可的指引運作，參照理想融資模式管理公司債務組合，該模式界定理想的金融工具、定息和浮息債項組合、還款期、利率風險、貨幣風險及融資覆蓋期。公司定期檢討及改良該模式，以反映公司財務需要及市場狀況所出現的轉變。利率掉期及貨幣掉期等金融衍生工具只會用作對沖工具，以管理集團承受的利率及貨幣風險。為監控公司的衍生工具活動，公司訂立審慎的指引及程序，其中包括全面的信貸風險管理系統，以「風險價值」方法監控交易對手的信貸風險。而公司庫務部的內部職責均適當劃分。

重大的融資交易及衍生工具交易指引(包括信貸風險管理架構)須取得董事局批准。

電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序、監控和定期作出品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援、服務台運作及支援服務，以及軟件開發及維修均已獲取ISO 9001:2015認證。每年並就重要應用系統進行災難恢復演習。在網絡安全方面，公司已獲取資訊安全管理系統ISO 27001:2013的認證，符合對電腦系統操作全面有關的安全規定。創新及科技執行管理委員會為公司制定創新科技(「創科」)和網絡安全的方向、政策和策略，以及培育最佳實踐。該委員會督導和監察所有有關創科及網絡安全倡議的管理和績效事宜。公司亦已經實施了多項網絡安全監控措施，並定期進行審查，以保護公司免受網絡攻擊。

獲准許的彌償條文

根據章程細則的規定，在法規許可的情況下，公司就公司各董事因他/她於執行其職務時導致的任何民事或刑事訴訟中進行辯護所招致的任何法律責任，從公司的資產中向該董事作出彌償。該相關章程細則條文於截至2023年12月31日止年度內及於2024年3月7日(即本報告書獲通過的日期)仍然有效。為了確保提供足夠保額，公司會每年度根據保險市場的最近趨勢及其他有關因素，對公司董事與高級人員責任保險(「董事保險」)進行檢討。該董事保險亦就集團的其他董事作出彌償。

持續經營

第203頁至第290頁的綜合財務報表，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱集團2024年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並確信集團具備充足資源在可見未來持續經營。

核數師

即將退任的核數師畢馬威會計師事務所已表示願意繼續留任。公司於應屆周年成員大會上將會提呈一項決議案，重新委任畢馬威會計師事務所出任核數師及授權董事局釐定其酬金。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2024年3月7日

附屬企業董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，本公司附屬企業之董事載列如下：

姓名	董事	替任董事	姓名	董事	替任董事
Altamirano Celis, Sandra Elena	√		劉伯為		√
Astrand, Anna Caroline	√		劉天成	√	
歐陽伯權博士	√		劉偉明	√	
Bagshaw, Michael David	√		李家潤博士	√	
Bailie, William Paul	√		李惠光	√	
Butcher, Stephen Anthony		√	李婉玲	√	
陳志雄	√		梁大超	√	
陳俊斌	√		梁耀輝	√(已辭任)	
陳慶強	√		龍子豪	√	√
陳定邦	√		McCusker, Andrew	√	
陳偉文	√(已辭任)		馬琳	√	
陳阮德徽博士	√		Meyer, Peter	√	
鄭惠貞	√		Moros, Tony Antonio	√	
鄭恩基	√		Munro, Peter James		√
鄭曉林	√		Murphy, Stephen John	√	
詹雅榮	√	√	吳進基	√	
趙敏	√		吳立能	√	
周駿齡	√		吳婉芬		√
蔡耀輝		√	Nyas, Jesper Karl Pontus	√	
朱鳳娟	√		O'Flaherty, Raymond Anthony	√	
Collis, Charles Grant Ross	√		Ortner, Ruben Daniel Johannes	√(已辭任)	
Dalin, Bengt Carl Harald Henrik	√(已辭任)		彭海興	√	
Damm, Bo Fredrik	√(已辭任)		潘啟宗	√	
杜博賢	√	√	Quarrie, Ian Roger	√	√
樊米高	√		Restrepo Suarez, Soraya		√(已停任)
傅愛瑜	√		Rostaminegad, Paul Nader	√	
馮靜婷	√		譚家宜	√	
Hellners, Karl Erik Hjalmar	√		譚立君	√(已辭任)	√(已停任)
Herrmann, Lena Christina	√		鄧智輝	√	
何家華	√		謝福深	√	
Holness, Nigel Graham	√(已辭任)		謝鈞宇	√	
許振聲	√		溫偉然	√	
許亮華	√(已辭任)		王超	√	
賈軍	√		王瑩	√	
詹國華	√	√	魏麗萍	√(已辭任)	
Jones, Niel Leonard		√(已停任)	魏豔	√	
Jubian, Albert	√	√	Williams Daniel	√	
金澤培博士	√		黃伽衛	√(已辭任)	
Kenny, Michael John		√	黃健維	√(已辭任)	
Kershaw, Phillip John	√	√	黃琨暉	√	
姜宜榮	√		黃永健	√	
King, Andrew Lewis	√		夏菁	√	
江玉歡		√(已停任)	許慕韓	√	
郭麗琪	√	√	任百年	√	√
鄺松興		√(已停任)	楊美珍	√	
黎清佳		√(已停任)	葉鎮濤	√	
賴啟承	√		楊嘉勳		√(已停任)
林鼎忠	√		袁麗琪	√	
劉貴顯	√		元立行	√	
			張凌	√	

綜合財務報表及附註目錄

198 獨立核數師報告

綜合財務報表

203 綜合損益表

204 綜合全面收益表

205 綜合財務狀況表

206 綜合權益變動表

207 綜合現金流量表

綜合財務報表附註

208 1 合規聲明

208 2 重大會計政策

221 3 與九廣鐵路公司的合併、高速鐵路(香港段)及沙田至中環綫的營運安排

222 4 香港車務營運收入

223 5 香港車站商務收入

223 6 香港物業租賃及管理業務收入

223 7 中國內地及國際附屬公司收入及開支

224 8 其他業務收入

224 9 業務分類資料

228 10 經營開支

229 11 董事局成員及執行總監會成員酬金

233 12 香港物業發展利潤—分佔盈餘、收入及未出售物業的權益

233 13 投資物業公允價值計量收益/(虧損)

233 14 折舊及攤銷

234 15 利息及財務開支

235 16 綜合損益表所示的所得稅

236 17 股息

237 18 每股盈利

237 19 其他全面收益/(虧損)

238 20 投資物業及其他物業、機器及設備

242 21 服務經營權資產

244 22 香港特區政府委託的鐵路工程項目

248 23 在建鐵路工程

249 24 發展中物業

250 25 遞延開支

250 26 於附屬公司的投資

252 27 聯營公司及合營公司權益

253 28 證券投資

253 29 待售物業

254 30 財務衍生工具資產及負債

258 31 存料與備料

258 32 應收帳項及其他應收款項

260 33 應收關連人士款項

260 34 現金、銀行結餘及存款

261 35 貸款及其他負債

263 36 應付帳項、其他應付款項及撥備

265 37 應付關連人士款項

265 38 服務經營權負債

265 39 非控股權益持有者貸款

266 40 綜合財務狀況表所示的所得稅

267 41 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、儲備、公司層面的權益變動表及資本管理

270 42 其他現金流量資料

272 43 公允價值計量

274 44 以股份為基礎的支出

275 45 退休金計劃

277 46 界定福利退休計劃

280 47 重大關連人士交易

284 48 承擔、或有負債及法律訴訟

287 49 列為持作出售的出售組別的資產及負債

288 50 公司層面的財務狀況表

289 51 會計估計及判斷

290 52 截至2023年12月31日止年度已發出但並未生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響

290 53 綜合財務報表核准

獨立核數師報告



獨立核數師報告致香港鐵路有限公司成員

(於香港註冊成立的有限公司)

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第203頁至290頁的香港鐵路有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合財務報表,此綜合財務報表包括於2023年12月31日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表,以及綜合財務報表附註,包括重大會計政策資訊和其他說明性訊息。

我們認為,該等綜合財務報表已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於2023年12月31日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量,並已遵照香港《公司條例》妥為擬備。

意見的基礎

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計綜合財務報表承擔的責任」部分中作進一步闡述。根據香港會計師公會頒布的《專業會計師道德守則》(以下簡稱「守則」),我們獨立於貴集團,並已履行守則中的其他專業道德責任。我們相信,我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷,認為對本期綜合財務報表的審計最為重要的事項。這些事項是在我們審計整體綜合財務報表及出具意見時進行處理的。我們不會對這些事項提供單獨的意見。

受香港特區政府委託的鐵路工程項目	
請參閱綜合財務報表附註22以及附註2X所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>貴集團與香港特區政府訂立若干委託安排,貴集團受託進行廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)和沙田至中環綫(「沙中綫」)的規劃、設計、建造、測試及通車試行。香港特區政府作為高速鐵路(香港段)和沙中綫的擁有人,負責該兩條鐵路綫發展的融資,而貴集團則獲取項目管理費用。</p> <p>高速鐵路(香港段)</p> <p>根據2015年11月30日與香港特區政府訂立的協議,貴集團將就高速鐵路(香港段)承擔和支付超出844.2億港元的項目造價(含貴集團的項目管理費用);而香港特區政府保留就其承擔和支付的項目造價(超出650億港元至最高844.2億港元)對貴集團的責任問題(如有)提交仲裁的權利。若發現貴集團在高速鐵路(香港段)相關委託協議下需要承擔責任,貴集團對相關成本的責任暫限於項目管理費用和貴集團在協議下收取的其他額外費用。</p> <p>於2018年9月,高速鐵路(香港段)已於建造完工後開始商業營運。</p> <p>根據可獲得的資料(包括工程合約的結算進度),管理層認為現時無需對844.2億港元的項目造價總額作進一步修訂。貴集團並無就該項目造價作出撥備。</p>	<p>我們就受香港特區政府委託的鐵路工程項目的審計程序包括以下程序:</p> <ul style="list-style-type: none">• 審閱貴集團相關委員會的會議記錄,並與管理層商討高速鐵路(香港段)和沙中綫項目的現況,包括預測項目造價總額、合同索賠的評估、將進一步發生的內部成本的估計,以及就該項目對貴集團的財務影響作出的評估;• 評估管理層關於項目造價評估的關鍵內部控制的設計和實施;• 在抽樣基礎上,將高速鐵路(香港段)和沙中綫於本年度發生的費用與相關合同及中期或最終支付證書進行對比;• 抽樣檢查相關文件,並在適用的情況下,檢查本年度發生的實際金額,以評估貴集團就支付紅磡事件相關費用和項目管理費用所作的撥備;

受香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

請參閱綜合財務報表附註22以及附註2X所載列的會計政策(續)

關鍵審計事項

沙中綫

接近2018年上半年末，紅磡站擴建部分的施工質量被指出現問題。隨後，貴集團就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紀錄不完整及若干建造工程方面的問題，向香港特區政府匯報。香港特區政府成立了一個調查委員會，以調查紅磡站擴建部份的若干建造工程。經遮蓋的調查委員會最終報告於2020年5月公布，調查委員會在報告中信納，在採取適當措施後，相關結構便會安全和適合作預定用途。管理層認為就相關工程結構所採取的適當措施已經完成。

貴集團已宣布，將在不影響其法律責任的原則為基礎上，先支付就紅磡事件所引致的若干費用及與分階段啟用屯馬綫有關的若干費用(「紅磡事件相關費用」)，而該等費用總額估計約為20億港元，已全數列帳於截至2019年12月31日止年度的綜合損益表。

於2020年2月，貴集團通知香港特區政府，完成沙中綫項目的最新造價估計為829.99億港元(含應付貴集團的額外項目管理費用13.71億港元)，較原先的708.27億港元有所增加。立法會於2020年6月通過香港特區政府追加的撥款108.01億港元(不含紅磡事件相關費用和貴集團的額外項目管理費用)，而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。貴集團已宣布，將在不影響其法律責任的原則為基礎上，負擔貴集團繼續履行在委託協議下其項目管理責任所產生的費用，估計相關費用約為13.71億港元(「項目管理費用」)，該估計金額已全數列帳於截至2020年12月31日止年度的綜合損益表。

於2022年5月，沙中綫已於建造完工後開始商業營運。

上述事項仍在進行，其最終解決時間及對貴集團的財務影響在現階段極不確定。

若發現貴集團在委託協議下需要承擔責任，貴集團的責任上限暫限於貴集團在沙中綫相關協議下收取的費用總額。然而，根據一般法律原則，倘若貴集團被認定須為其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為造成的任何損失承擔責任，則不能依賴此責任上限。

我們把受香港特區政府委託的鐵路工程項目列為關鍵審計事項，是因為這些鐵路項目安排高度複雜，給貴集團帶來的權利和責任可能引致重大財務影響。

我們的審計如何處理該事項

- 與貴集團管理層及其外部法律顧問進行商討，以評估貴集團就高速鐵路(香港段)和沙中綫項目承擔的法律責任和財務風險；及
- 參照現行會計準則的要求，評估綜合財務報表中關於高速鐵路(香港段)和沙中綫的披露。

獨立核數師報告

投資物業的估值	
請參閱綜合財務報表附註20A以及附註2E(i)所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>截至2023年12月31日，貴集團投資物業的公允價值為982.05億港元，而截至2023年12月31日止年度的公允價值重新計量收益2,600萬港元已錄入綜合損益表。</p> <p>貴集團的投資物業主要位於香港並包括商場和寫字樓。</p> <p>貴集團投資物業的公允價值由外部物業估價師進行獨立估值評估。</p> <p>我們把貴集團投資物業的估值列為關鍵審計事項，是因為投資物業對於綜合財務報表的重要性，而且公允價值的釐定涉及重大判斷和估計，特別是在選擇恰當的估值方法、市場收益率和市場租金等方面。</p>	<p>我們就評估貴集團投資物業估值的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none">• 獲取並審查外部物業估價師編制的投資物業估值報告；• 評估外部物業估價師的獨立性、資格、專長和客觀性；• 參照現行會計準則以及其他外部物業估價師就類似物業類型採用的估值方法，評估貴集團所採用的估值方法；• 與管理層和外部物業估價師進行商討，並通過抽樣對比所採用的關鍵估計與現行可比市場數據，質詢估值中所採用的關鍵假設和估計，包括採用的現行市場租金和市場收益率；及• 抽樣對比貴集團向外部物業估價師提供的租賃資料(包括出租情況和市場租金)與相關合同及文件。
評估固定資產(按重估值列帳的資產除外)的減值	
請參閱綜合財務報表附註20B及21以及附註2G(ii)所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>截至2023年12月31日，貴集團固定資產(按重估值列帳的資產除外)的帳面價值總額達到1,369.08億港元；截至2023年12月31日止年度，相關折舊和攤銷費用達到59.52億港元。</p> <p>管理層每年審閱這些資產的帳面價值，以確定是否存在潛在性的減值跡象。對於存在該等跡象的資產，管理層會執行詳細的減值審閱並考慮收入假設的影響以及可能影響資產預計剩餘使用壽命和帳面價值的技術因素。</p> <p>深圳地鐵四號綫</p> <p>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實施定價程序。</p> <p>深圳地鐵四號綫自2010年開始營運以來，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。貴集團預計票價調整機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘容量亦將會維持一段時間。根據管理層進行的減值評估，貴集團於截至2022年12月31日止年度已就深圳地鐵四號綫的服務經營權資產確認9.62億港元的固定資產減值虧損。截至2023年12月31日，本集團根據首次加價的最新假設進行了進一步的減值審閱，並未發現任何額外減值或撥回先前減值的跡象。</p> <p>我們把評估固定資產(按重估值列帳的資產除外)的減值列為關鍵審計事項，是因為評估可能涉及管理層在確定諸如預計收入水平等關鍵假設方面作出重大的判斷。</p>	<p>我們就評估固定資產(按重估值列帳的資產除外)的減值的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none">• 與管理層商討固定資產的減值跡象，如果發現此類跡象，參照本年度實現的實際乘容量、票價調整機制及定價程序的最新進展、未來經營計劃和更廣泛的城市具體發展情況，評估管理層的減值評估及評估所採用的假設(包括乘容量和票價假設)；• 引入內部估值專家，以評估管理層在對深圳地鐵四號綫的減值評估中採用的方法和重大假設(包括折現率)；• 將上一年度減值評估所採用的假設與本年度的實際結果進行對比，調查所發現的重要差異並考慮其對本年度減值評估的影響；及• 就所採用的折現率和收入水平假設執行敏感度分析，審查用於獲取最具敏感度假設的信息並考慮管理層在相關選擇中是否可能存在偏見。

綜合財務報表及其核數師報告以外的信息

董事需對其他信息負責。其他信息包括刊載於年報內的全部信息，但不包括綜合財務報表及我們的核數師報告。

我們對綜合財務報表的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

結合我們對綜合財務報表的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與綜合財務報表或我們在審計過程中所了解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告事項。

董事就綜合財務報表須承擔的責任

董事須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《公司條例》擬備真實而中肯的綜合財務報表，並對其認為為使綜合財務報表的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

在擬備綜合財務報表時，董事負責評估貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事有意將貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審核及風險委員會協助董事履行監督貴集團的財務報告過程的責任。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

我們的目標，是對綜合財務報表整體是否存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們是按照香港《公司條例》第405條的規定，僅向整體成員報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《香港審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或滙總起來可能影響綜合財務報表使用者依賴財務報表所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

在根據《香港審計準則》進行審計的過程中，我們運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。我們亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。
- 評價綜合財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合財務報表是否中肯反映交易和事項。
- 就貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對綜合財務報表發表意見。我們負責貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

除其他事項外，我們與審核及風險委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部控制的任何重大缺陷。

獨立核數師報告

我們還向審核及風險委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及為消除對獨立性的威脅所採取的行動或防範措施(若適用)。

從與審核及風險委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期綜合財務報表的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是梁思傑。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道十號

太子大廈八樓

2024年3月7日

綜合損益表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	2023	2022
香港車務營運收入	4	20,131	13,404
香港車站商務收入	5	5,117	3,077
香港物業租賃及管理業務收入	6	5,079	4,779
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	7	25,955	26,016
其他業務收入	8	700	363
		56,982	47,639
中國內地物業發展收入	7	-	173
總收入		56,982	47,812
香港車務營運開支			
- 員工薪酬及有關費用	10A	(6,917)	(6,341)
- 保養及相關工程		(2,387)	(2,221)
- 水電費用		(2,427)	(1,991)
- 一般及行政開支		(940)	(878)
- 耗用的存料與備料		(605)	(636)
- 鐵路配套服務		(375)	(186)
- 政府地租及差餉		(155)	(155)
- 其他費用		(371)	(305)
		(14,177)	(12,713)
香港車站商務開支		(560)	(522)
香港物業租賃及管理業務開支		(1,063)	(964)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	7	(24,883)	(24,751)
其他業務開支		(579)	(511)
項目研究及業務發展開支		(397)	(326)
		(41,659)	(39,787)
中國內地物業發展開支	7	(13)	(114)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	10	(41,672)	(39,901)
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/(虧損)			
- 來自經常性業務		15,323	7,852
- 來自中國內地物業發展		(13)	59
		15,310	7,911
香港物業發展利潤一分佔盈餘、收入及未出售物業的權益	12	2,329	11,589
投資物業公允價值計量收益/(虧損)	13	1,386	(810)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		19,025	18,690
折舊及攤銷	14	(6,105)	(5,769)
虧損性合約撥備及減值虧損	7 & 21B	(1,022)	(962)
每年非定額付款		(2,355)	(323)
應佔聯營公司及合營公司利潤	27	1,259	1,095
未計利息、財務開支及稅項前利潤		10,802	12,731
利息及財務開支	15	(1,139)	(982)
除稅前利潤		9,663	11,749
所得稅	16	(1,575)	(1,608)
年內利潤		8,088	10,141
下列人士應佔：			
- 本公司股東		7,784	9,827
- 非控股權益		304	314
年內利潤		8,088	10,141
本公司股東應佔年內利潤/(虧損)：	9		
- 來自經常性業務			
- 香港		4,940	384
- 香港以外		(659)	(227)
		4,281	157
- 來自物業發展			
- 香港		2,035	10,413
- 香港以外		48	67
		2,083	10,480
- 來自基本業務		6,364	10,637
- 來自投資物業公允價值計量		1,420	(810)
		7,784	9,827
每股盈利：	18		
- 基本		1.26 港元	1.59 港元
- 攤薄		1.25 港元	1.59 港元

第208頁至290頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合全面收益表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	2023	2022
年內利潤		8,088	10,141
年內其他全面收益/(虧損)(除稅及重新分類調整後)：	19		
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用樓宇重估盈餘		24	43
– 重新計量界定福利計劃淨資產/負債		(194)	(117)
		(170)	(74)
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		(378)	(1,713)
– 非控股權益		26	(11)
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		(608)	82
		(960)	(1,642)
		(1,130)	(1,716)
年內全面收益總額		6,958	8,425
下列人士應佔：			
– 本公司股東		6,628	8,122
– 非控股權益		330	303
年內全面收益總額		6,958	8,425

第208頁至290頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2023年 12月31日	於2022年 12月31日
資產			
固定資產			
– 投資物業	20A	98,205	91,671
– 其他物業、機器及設備	20B	103,721	102,297
– 服務經營權資產	21	36,710	35,523
		238,636	229,491
商譽及物業管理權		10	61
在建鐵路工程	23	4,256	–
發展中物業	24A	41,728	41,269
遞延開支	25	378	2,540
聯營公司及合營公司權益	27	12,785	12,338
遞延稅項資產	40B	603	606
證券投資	28	862	959
待售物業	29	1,939	1,888
財務衍生工具資產	30	240	216
存料與備料	31	2,557	2,261
應收帳項及其他應收款項	32	13,756	13,889
應收關連人士款項	33	5,802	5,429
現金、銀行結餘及存款	34	22,375	16,134
列為持作出售的出售組別的資產	49	499	–
		346,426	327,081
負債			
短期貸款	35A	1,379	1,592
應付帳項、其他應付款項及撥備	36	76,682	69,692
本期所得稅	40A	1,623	2,953
應付關連人士款項	37	2,614	592
貸款及其他負債	35A	58,112	46,254
服務經營權負債	38	10,059	10,142
財務衍生工具負債	30	1,710	1,104
非控股權益持有者貸款	39	141	140
遞延稅項負債	40B	15,151	14,700
列為持作出售的出售組別的負債	49	99	–
		167,570	147,169
淨資產			
		178,856	179,912
股本及儲備			
股本	41	61,083	60,547
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份		(269)	(262)
其他儲備		117,530	119,001
本公司股東應佔總權益		178,344	179,286
非控股權益		512	626
總權益		178,856	179,912

於2024年3月7日獲董事局通過及核准發布

歐陽伯權
主席

金澤培
行政總裁

樊米高
財務總監

第208頁至290頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合權益變動表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	其他儲備									
		股本	為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	固定資產重估儲備	對沖儲備	以股份為基礎的僱員資本儲備	匯兌儲備	保留溢利	本公司股東應佔總權益	非控股權益	總權益
2023											
於2023年1月1日結餘		60,547	(262)	3,824	87	146	(1,284)	116,228	179,286	626	179,912
截至2023年12月31日止年度的權益變動：											
- 年內利潤		-	-	-	-	-	-	7,784	7,784	304	8,088
- 年內其他全面收益/(虧損)	19	-	-	24	(608)	-	(378)	(194)	(1,156)	26	(1,130)
- 年內全面收益/(虧損)總額		-	-	24	(608)	-	(378)	7,590	6,628	330	6,958
- 由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	(1)	-	-	-	(1)	-	(1)
- 2022年末期普通股息	17	-	-	-	-	-	-	(5,520)	(5,520)	-	(5,520)
- 就2022年末期普通股息以股代息而發行之股份	41A	438	(2)	-	-	-	-	2	438	-	438
- 2023年中期普通股息	17	-	-	-	-	-	-	(2,610)	(2,610)	-	(2,610)
- 就2023年中期普通股息以股代息而發行之股份	41A	97	-	-	-	-	-	-	97	-	97
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份	41B	-	(93)	-	-	-	-	-	(93)	-	(93)
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	41B	1	88	-	-	(87)	-	(2)	-	-	-
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	119	-	-	119	-	119
- 非控股權益持有者權益出資		-	-	-	-	-	-	-	-	125	125
- 非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	-	(569)	(569)
於2023年12月31日結餘		61,083	(269)	3,848	(522)	178	(1,662)	115,688	178,344	512	178,856
2022											
於2022年1月1日結餘		60,184	(245)	3,781	2	124	429	115,439	179,714	323	180,037
截至2022年12月31日止年度的權益變動：											
- 年內利潤		-	-	-	-	-	-	9,827	9,827	314	10,141
- 年內其他全面收益/(虧損)	19	-	-	43	82	-	(1,713)	(117)	(1,705)	(11)	(1,716)
- 年內全面收益/(虧損)總額		-	-	43	82	-	(1,713)	9,710	8,122	303	8,425
- 由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	3	-	-	-	3	-	3
- 2021年末期普通股息	17	-	-	-	-	-	-	(6,317)	(6,317)	-	(6,317)
- 就2021年末期普通股息以股代息而發行之股份	41A	246	(2)	-	-	-	-	2	246	-	246
- 2022年中期普通股息	17	-	-	-	-	-	-	(2,604)	(2,604)	-	(2,604)
- 就2022年中期普通股息以股代息而發行之股份	41A	113	(1)	-	-	-	-	1	113	-	113
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份	41B	-	(109)	-	-	-	-	-	(109)	-	(109)
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	41B	4	95	-	-	(96)	-	(3)	-	-	-
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	118	-	-	118	-	118
於2022年12月31日結餘		60,547	(262)	3,824	87	146	(1,284)	116,228	179,286	626	179,912

第208頁至290頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合現金流量表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	2023	2022
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	42	13,471	7,830
購買儲稅券		(57)	(57)
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(1,975)	(506)
– 已付香港以外稅項		(242)	(510)
經營活動所得的現金淨額		11,197	6,757
投資活動現金流量			
資本性開支			
– 購入香港客運及相關營運資產		(8,463)	(7,370)
– 香港鐵路延綫項目		(2,309)	(1,465)
– 投資物業項目及裝修工程		(1,250)	(769)
– 深圳地鐵十三號綫		(429)	(956)
– 其他資本性項目		(125)	(248)
		(12,576)	(10,808)
每年定額及非定額付款		(1,073)	(1,010)
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)
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款及結構性銀行存款(增加)/減少		(907)	4,325
聯營公司的股息		577	351
聯營公司及合營公司的投資		(52)	(431)
贖回證券投資		203	556
其他		2	113
投資活動耗用的現金淨額		(7,724)	(1,987)
融資活動現金流量			
為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		(93)	(109)
貸款及發行資本市場借貸工具所得款項		74,057	41,646
償還貸款及資本市場借貸工具		(62,179)	(36,729)
已付利息及財務開支		(1,869)	(961)
已收利息		563	293
已支付租賃租金的資本金額		(567)	(149)
非控股權益持有者權益出資		125	–
已付本公司股東股息		(7,595)	(8,562)
已付非控股權益持有者股息		(569)	–
融資活動所得/(耗用)的現金淨額		1,873	(4,571)
現金及現金等價物淨增加		5,346	199
於1月1日的現金及現金等價物		10,241	10,752
匯率變動的影響		82	(710)
列為持作出售的出售組別的現金及現金等價物	49	(94)	–
於12月31日的現金及現金等價物	34	15,575	10,241

第208頁至290頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合財務報表附註

1 合規聲明

本財務報表乃按照香港《公司條例》的規定及《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》適用的披露規定而編製。本財務報表亦按照所有適用的《香港財務報告準則》(「HKFRSs」)(包括由香港會計師公會頒布之所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》和詮釋)編製。HKFRSs在各重大方面與《國際財務報告準則》完全接軌。本集團採納的重大會計政策於附註2披露。

香港會計師公會頒布了於2023年1月1日或之後開始的會計期間首次生效或可供提前採用的一項新訂的HKFRS及數項修訂的HKFRSs。因首次應用並與集團有關的該等新訂或經修訂準則於附註2A(iii)(a)披露。本集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新訂準則或詮釋(附註52)。

2 重大會計政策

A 綜合財務報表編製基準

(i) 除下列資產及負債是如下文所列的會計政策所述以公允價值入帳外，編製本綜合財務報表是以歷史成本作為計量基準：

- 投資物業(附註2E(i))；
- 自用樓宇(附註2E(ii))；
- 證券投資(附註2M)；及
- 財務衍生工具(附註2T)。

(ii) 按照HKFRSs編製綜合財務報表需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用和資產、負債、收入與開支的匯報金額。該等估計及相關假設是根據以往經驗和在當時情況下認為合理的多項其他因素作出，其結果構成了管理層就無法從其他途徑實時得知的資產與負債帳面價值所作判斷的基礎。實際結果可能有別於該等估計。

該等估計及相關假設會持續檢討。如會計估計需作修訂，而該修訂只會影響作出有關修訂的會計期間，便會在該期間內確認；但如修訂對本期間和未來的會計期間均有影響，則會在作出有關修訂的期間及未來期間確認。

管理層採用HKFRSs時所作對綜合財務報表有重大影響的判斷及估計在附註51論述。

(iii) 會計政策的變動

(a) 經修訂的HKFRSs

採納若干與本集團相關的經修訂的HKFRSs之影響在下文論述。然而，並無任何新訂或修訂準則對本集團當期或前期業績及財務狀況的編製或呈列方式產生重大影響。

《香港會計準則》第1號「財務報表之呈列」及《香港財務報告準則》實務說明第2號「作出重要性判斷」修訂：「會計政策的披露」

該修訂要求實體披露重大會計政策資料，並就應用於會計政策披露的重大性概念提供指引。本集團重新審視了所披露的會計政策資料，並刪除若干非重大會計政策。

《香港會計準則》第12號「所得稅」修訂：「於單項交易產生的資產及負債相關的遞延稅項」

此項修訂將初始確認豁免的適用範圍縮小，使其不適用於在初始確認時會產生相同金額及可抵銷的暫時差異之交易，例如租賃及棄置負債。對於租賃及棄置負債，相關遞延稅項資產及負債須從呈列的最早比較期間的期初予以確認，任何累計影響於該日確認為保留溢利或其他權益組成部分的調整。對於其他所有交易，此項修訂適用於呈列的最早比較期間的期初後發生的交易。在此修訂前，本集團沒有應用初始確認豁免於租賃交易，並已確認相關遞延稅項，惟本集團此前基於使用權資產和相關租賃負債是由單項交易產生，而對其產生的暫時差異按淨額計算。應用此修訂後，本集團已分別釐定使用權資產及租賃負債相關的暫時差異。此項變動主要影響財務報表附註40B中遞延稅項資產及負債組成部分的披露，但由於相關遞延稅項結餘符合《香港會計準則》第12號的抵銷條件，因此對綜合財務狀況表呈列的整體遞延稅項結餘並無影響。

2 重大會計政策(續)

A 綜合財務報表編製基準(續)

《香港會計準則》第12號「所得稅」修訂：「國際稅務改革—支柱二範本規則」

該修訂在遞延稅項會計處理中引入一項暫時性強制豁免，適用於實施由經濟合作與發展組織(「經合組織」)發布的支柱二範本規則而頒布或將正式頒布的稅法而產生的所得稅(因該等稅法而產生的所得稅在下文稱為「支柱二所得稅」)，包括該等規則中所述實施合資格本地最低補足稅的稅法。該修訂亦引入有關該等稅項的披露規定，包括支柱二所得稅的估計應納稅額。該修訂自發布日起立即生效，並需追溯採用。本集團已在財務報表附註16C作出附加披露。

(b) 香港會計師公會就取消強積金「長期服務金對沖」機制的會計影響發布新指引

2022年6月，香港特別行政區政府(「香港特區政府」或「政府」)刊憲《2022年僱傭及退休計劃法例(抵銷安排)(修訂)條例》(「《修訂條例》」)，《修訂條例》將自2025年5月1日(「轉制日」)起生效。《修訂條例》生效後，僱主自轉制日起不得使用其於強制性公積金(「強積金」)計劃下的強制性供款所產生的任何累算權益，以減少僱員服務年數涉及的長期服務金(取消「對沖機制」)。此外，於轉制日前就服務年數涉及的長期服務金將按僱員緊接轉制日前的月薪及截至該日的服務年數計算。

於2023年7月，香港會計師公會發布「香港取消強制性公積金與長期服務金對沖機制的會計影響」，就有關對沖機制及取消該機制提供會計處理指引。值得注意的是，相關指引指出實體可將預期用於減少應付予僱員長期服務金的強積金供款所產生的累算權益，視為該僱員對長期服務金的供款而入帳。

然而，應用此法，當《修訂條例》於2022年6月制定後，不再允許應用《香港會計準則》第19號「僱員福利」第93(b)段中的實務便利應用，該實務便利應用先前允許將該等視作供款確認為在作出供款期間的服務成本扣減(負服務成本)；相反，該等視作供款應按與長期服務金福利總額相同之方式歸屬於服務期間。

為了更準確地反映取消對沖機制的實質影響，本集團已更改其與長期服務金負債相關的會計政策，並已採用上述香港會計師公會的指引。這對本集團前期的業績及財務狀況並沒有重大影響，本集團在截至2023年12月31日止年度的綜合損益表中確認的開支總額為2,100萬港元。

B 合併基準

綜合財務報表包括本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)及本集團於聯營公司及合營公司的權益(附註2D)編製截至每年12月31日止的財務報表。於年內購入或出售的附屬公司業績分別按收購日起或至出售日止(視乎在適用情況而定)，於綜合損益表內列帳。

C 附屬公司及非控股權益

附屬公司是由本集團控制的實體。本集團透過參與實體的運作而獲得或承受不固定回報的權利或風險，並能夠行使其權力影響該等回報，從而控制實體。在評估該本集團是否有權力時，只考慮(由本集團或其他方持有的)實質權利。

於附屬公司的投資由取得控制權當日起合併入綜合財務報表內，直至控制權結束當日止。本集團內部往來的結餘，交易和現金流量，及因本集團內部交易而產生的任何未實現利潤，會於編製綜合財務報表時全數抵銷。因本集團內部交易而產生的未實現虧損，按應用於未實現利潤(惟只限於無減值跡象的金額)的同樣方法抵銷。

附屬公司業績和權益中的非控股權益分別在綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合財務狀況表中獨立顯示。

當本集團失去附屬公司的控制權時，會記入為出售附屬公司的整體權益，相關的損益將在綜合損益表中確認。於失去控制權日期時在該前附屬公司保留的任何權益按公允價值確認，此額將被視為最初確認財務資產時的公允價值，或如適用，在最初確認投資聯營公司或合營公司時的成本(附註2D)。

於附屬公司的投資是按成本減去任何減值虧損(附註2G(ii))後，在本公司財務狀況表內入帳。

綜合財務報表附註

2 重大會計政策(續)

D 聯營公司及合營公司

聯營公司是指本集團或本公司可以對其發揮重大影響力，但不是控制或聯合控制其管理層(包括參與其財務及經營決策)的個體。

合營公司是指本集團或本公司與其他方在合同上約定對該安排進行共同控制並對該安排的淨資產享有權利的安排。

於聯營公司或合營公司的投資是按權益法記入本集團的綜合財務報表，並且先以成本入帳，然後就本集團佔該投資對象淨資產在收購後的變動及任何與該投資相關的減值虧損(附註2G(ii))作出調整。本集團於每一匯報日期判斷是否存在客觀證據證明該投資已減值。本集團所佔該投資對象收購後及除稅後的業績及任何減值虧損於綜合損益表內確認，而本集團所佔該投資對象收購後的其他全面收益項目於綜合全面收益表內確認。

當本集團對聯營公司或合營公司虧損的承擔額等同或超出本集團於聯營公司或合營公司的權益時，本集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損；但如本集團須向該投資對象承擔法律或推定責任，或替其支付款項則除外。因此，本集團於該投資對象的權益是根據權益法入帳的投資帳面金額連同實質上構成本集團於聯營公司或合營公司淨投資一部分，並在應用預期信用虧損模型(如適用)後(附註2G(i))的長期權益。

本集團與聯營公司或合營公司之間交易所產生的未實現損益，均按本集團於該投資對象所佔的權益比率抵銷；但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未實現虧損會即時在綜合損益表內確認。

如果對聯營公司的投資變成為合營公司的投資，反之亦然，保留的權益不會重新計量。相反，投資仍按權益法入帳。

在其他情況下，當本集團終止對聯營公司有重大影響力或終止對合營公司有共同控制權時，會記入為出售該投資對象的整體權益，相關的損益將在綜合損益表中確認。於失去重大影響力或共同控制權日期時在該前投資對象保留的任何權益將確認為公允價值，此額將被視為最初確認財務資產時的公允價值。

在本公司財務狀況表所示聯營公司及合營公司的投資，是按成本扣除減值虧損(附註2G(ii))後入帳。

E 固定資產

(i) 投資物業

投資物業指根據為賺取租金收入及/或資本增值的租賃權益而擁有或持有的土地及/或樓宇。這些包括現正興建或發展以供日後用作投資的物業。

投資物業按每半年經由獨立專業合資格的估價師釐定的公允價值列帳，其公允價值變動所產生的收益或虧損，會在產生期內的綜合損益表中確認。

(ii) 其他物業、機器及設備

位於及註冊在香港特別行政區的租賃土地會按成本扣除累計折舊及減值虧損(附註2H和2G(ii))後入帳。本集團為物業權益的註冊擁有人的自用租賃樓宇會按重估當日的公允價值扣除任何隨後的累計折舊列帳(附註2H)。重估工作每半年由獨立專業合資格的估價師進行，在重估時產生的公允價值變動，會記入為作固定資產重估儲備的變動，惟下列情況除外：

- (a) 若與自用租賃樓宇有關的固定資產重估儲備的結餘不足以彌補該項物業的重估虧損，所超出的虧損數額會記入綜合損益表；及
- (b) 若以往曾將重估虧損記入綜合損益表，而其後出現重估盈餘時，此盈餘會先撥入綜合損益表(以過往記入綜合損益表的虧損數額為限)，餘額然後撥入固定資產重估儲備。

土木工程與機器及設備(包括不是由本集團作為物業權益註冊擁有人的永久或租賃物業之使用權資產，以及由租賃機器和設備產生的使用權資產)，以原值扣除累計折舊及減值虧損(附註2H和2G(ii))列帳。

2 重大會計政策(續)

E 固定資產(續)

在建資產(包括與鐵路營運有關的資本性工程項目)以原值扣除減值虧損(附註2G(ii))列帳。原值包括直接建造費用,例如物料、員工薪酬與一般費用,以及在建造或安裝與測試期間的資本化利息支出。非正常損耗的物料、員工或其他資源的費用並不會計入資產成本,而於產生的期間列支於綜合損益表內。當資產投入預定用途所需的絕大部分準備工作完成後,上述費用便會停止資本化,並轉列為適當的固定資產類別。

如任何在建資產不再持作經營用途及未能為本集團帶來未來經濟效益,相關的已資本化的成本將會於符合上述條件的匯報期間列支於損益。

(iii) 服務經營權資產

如本集團參與服務經營權安排,據此獲得進入、使用及營運若干資產以提供公共服務之權利,所繳付的服務經營權初始款項及直至服務經營權開始前,因購入服務經營權而產生的直接支出會予以資本化為服務經營權資產,並在服務經營權有效期內以直線法攤銷。於服務經營權有效期內支付的每年定額付款,按開始時釐定的新增長期貸款利率作為貼現率計算其現值,並予以資本化為服務經營權資產及於服務經營權有效期內以直線法攤銷,而相應的負債則會確認為服務經營權負債。非固定或於服務經營權開始時未能釐定(而是根據未來收入來釐定)的服務經營權年度付款會於發生期間計入綜合損益表。

如本集團在服務經營權安排下建造、使用及營運若干資產以提供公共服務,於綜合損益表中確認的建造收入及成本乃參照於匯報期末的完成階段計算,而所提供的建造服務以公允價值予以資本化及在綜合財務狀況表中列為服務經營權資產,並按資產的使用年限或服務經營權資產預期可供本集團使用期間(以較短者為準)以直線法攤銷。

有關服務經營權的資產開支會予以資本化,並在資產的使用年限或服務經營權預期可供本集團使用期間(以較短者為準),是按足以攤銷其原值減其估計剩餘價值(如有)的比率,以直線法攤銷。

服務經營權資產乃按原值減去累計攤銷及減值虧損(如有)列帳(附註2H和2G(ii))。

(iv) 其後開支以及報廢或處置所產生的收益或虧損

如與替換和/或更新現有資產若干部分有關的其後開支能夠令該項資產為本集團帶來未來經濟效益及其成本能準確地計算,則有關開支會計入該項資產的帳面價值內,被替換部分的帳面價值會於財務報表中取消確認,所產生的任何收益或虧損會於綜合損益表中處理。

用於恢復或維持現有資產原先評估的表現水平的維修或保養開支,均於產生的期間列作綜合損益表開支。

一項資產因報廢或出售所產生的收益或虧損,以出售所得款項淨額與資產的帳面價值之間的差額釐定,並於報廢或出售當日在綜合損益表內確認為收入或支出。任何相關的重估盈餘會由資產重估儲備轉入保留溢利,並不會在綜合損益表中重新分類。

綜合財務報表附註

2 重大會計政策(續)

F 租賃資產

本集團於合同開始時評估合同是否屬於租賃或包含租賃。如果合同為獲取對價而在一段時間內控制一項已識別資產的使用權，則該合同屬於租賃或包含租賃。在客戶既有權主導已識別資產的使用，及有權從該使用中獲得幾乎全部經濟利益的情況下，控制權視為已確立。

(i) 作為承租人

於租賃開始日，本集團確認使用權資產和租賃負債，惟租賃期不超過12個月的短期租賃以及低價值資產租賃除外。當本集團就一項低價值資產訂立租賃時，本集團決定是否按個別租賃對該租賃予以資本化。與未資本化的租賃相關的租賃付款於租賃期按系統基準確認為費用。

若租賃被資本化，租賃負債按照租賃期內的應付租賃付款額按租賃內含利率(若租賃內含利率無法直接確定，則使用相關的增量借款利率)折現後的現值進行初始確認。初始確認後，租賃負債按攤餘成本計量，並採用實際利率法計算利息費用。

在資本化租賃時確認的使用權資產按成本初始計量。使用權資產的成本包括租賃負債的初始金額，加上在租賃期開始日或之前支付的租賃付款額以及已發生的初始直接費用。在適用情況下，使用權資產的成本還包括拆卸及移除的資產、復原資產或其所在場所估計將發生的成本折現後的現值，並扣除收到的租賃優惠。使用權資產其後按成本減去累計折舊和減值虧損(附註2H和2G(ii))後的金額列帳，惟以下類別的使用權資產除外：

- 符合投資物業定義的使用權資產根據附註2E(i)以公允價值列帳；
- 與本集團作為租賃權益的註冊擁有人租賃的自住建築物相關的使用權資產根據附註2E(ii)以公允價值列帳；及
- 與作為持作存貨的租賃土地權益相關的使用權資產根據附註2L以成本與可實現淨值兩者中的較低額列帳。

倘指數或比率變化導致未來租賃付款額發生變動，或者本集團根據擔保估計的應付金額發生變動，或者對於本集團是否合理確定將行使購買、續租或終止租賃選擇權的重估結果發生變化，則應重新計量租賃負債。倘在這種情況下重新計量租賃負債，應對使用權資產的帳面價值作出相應調整；倘使用權資產的帳面價值已減至零，則將相關調整計入損益。

當租賃範疇發生變化或租賃合同原先並無規定的租賃代價發生變化(「租賃修改」)，且未作為單獨的租賃入帳時，則亦要對租賃負債進行重新計量。在此情況下，租賃負債會根據經修訂的租賃付款和租賃期限，使用經修訂的貼現率在修改生效日重新計量。

(ii) 作為出租人

作為出租人時，本集團於租賃開始時確定每項租賃是否屬於融資租賃或經營租賃。如果租賃實質上將資產所有權附帶的所有風險和報酬轉移給承租人，則該租賃劃歸為融資租賃。如果情況並非如此，則該租賃劃歸為經營租賃。

當一項合同包含租賃和非租賃組成部分時，本集團將合同中的對價按相對獨立銷售價格基準分攤至各組成部分。經營租賃的租金收入根據附註2Y(ii)確認。

G 資產減值

(i) 金融工具、合約資產及租賃應收款的信用虧損

對於本集團的應收帳款、合約資產及租賃應收款，預期信用虧損的虧損撥備以相等於整個生命週期內預期信用虧損的金額計量(即在預期信用虧損模型適用項目的預計年期內所有可能違約事件產生的預期信用虧損)。對於本集團其他以攤銷成本計量的財務工具，虧損撥備以等同於12個月預期信用虧損的金額計量(即報告日後12個月內可能違約事件產生的預期信用虧損)。除非財務工具的信用風險自初始確認後大幅增加，虧損撥備為此則按等同於生命週期的金額計量。以公允價值計量的金融資產毋須進行預期信用虧損評估。

預期信用虧損為信用虧損的概率加權估計。信用虧損按所有預期現金差額(即根據合約應付本集團的現金流量與本集團預期收到的現金流量之間的差額)的現值計量。

在評估財務工具信用風險是否自初始確認後大幅增加時，本集團將於報告日評估的財務工具違約風險與初始確認日評估的風險進行比較。本集團會考慮合理可靠的定量及定性資料，包括歷史經驗以及在無需付出過多成本或努力下即可獲得的前瞻性資料。

預期信用虧損於各報告日進行重新計量，以反映自初始確認後財務工具信用風險的變化情況。預期信用虧損金額的任何變化於損益中確認為減值收益或虧損。本集團確認所有財務工具的減值收益或虧損，並透過虧損撥備帳對其帳面金額進行相應調整。

2 重大會計政策(續)

G 資產減值(續)

(ii) 其他資產減值

本集團在每個匯報期末審閱內部及外間資料，以確定下列資產是否出現減值跡象，或者(除了商譽)以往確認的減值虧損是否不再存在或已經減少：

- 固定資產(包括使用權資產及服務經營權資產，但按重估值列帳的資產除外)；
- 物業管理權；
- 商譽；
- 在建鐵路工程；
- 遞延開支；及
- 於附屬公司、聯營公司及合營公司的投資。

如出現任何減值跡象，便須估計資產的可收回金額。此外，不論是否有任何減值跡象存在，本集團也會每年估計商譽的可收回金額。

資產的可收回金額是其公允價值減出售成本與使用價值兩者中的較高額。在評估使用價值時，預期未來現金流量會按可以反映當時市場對時間價值及資產特定風險的評估的稅前貼現率計算其現值。如果資產所產生的現金流入基本上不能與其他資產所產生的現金流入獨立列項，則以能產生獨立現金流入的最小資產組別(即現金產生單位)來釐定可收回金額。

當資產或所附屬的現金產生單位的帳面金額高於可收回金額時，其減值虧損於綜合損益表中確認。相關現金產生單位的減值虧損會先用以減低任何分配至該單一(或一組)現金產生單位的商譽的帳面金額，其後會按比例減低附屬於該單一(或一組)現金產生單位的其他資產的帳面金額，但該資產帳面價值不可被減至低於其個別公允價值扣除出售成本(如可計量)或其使用價值(如可釐定)。

減值虧損在用作釐定資產(不包括商譽)可收回金額的估計出現利好變化時撥回。而與商譽有關的減值虧損一概不予撥回。

所撥回的減值虧損以假設在以往年度沒有確認減值虧損而應已釐定的資產帳面金額為限。所撥回的減值虧損在確認撥回的年度內計入綜合損益表。

H 折舊及攤銷

(i) 投資物業並不計提折舊。

(ii) 除投資物業(附註2E(i))、在建資產(附註2H(iii))及在服務經營權的全部或剩餘的有效期內攤銷的服務經營權資產(附註2E(iii))以外的固定資產，是按足以攤銷其原值或估值減其估計剩餘價值(如有)的比率按下列預計可使用年限以直線法計提折舊或攤銷：

• 土地及樓宇

自用樓宇 50年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限
租賃土地 尚餘租賃年期

• 土木工程

挖掘及鑽挖 無限期
隧道內壁鋪砌、地下土木結構、架空結構及海底隧道 100年
車站樓宇結構 100年
車廠結構 80年
車站小商店結構 20 – 30年
纜車站大樓及主題村結構 27 – 30年

綜合財務報表附註

2 重大會計政策(續)

H 折舊及攤銷(續)

• 機器及設備

列車及組件	3 – 42年
月台幕門	10 – 35年
路軌	15 – 50年
環境控制系統、升降機與扶手電梯、防火及排水系統	5 – 45年
供電系統	5 – 40年
架空纜索系統及纜車車廂	10 – 27年
自動收費系統、金屬車站小商店及其他機械設備	9 – 25年
列車控制及訊號儀器、站內公布系統、電訊系統及廣告牌	5 – 35年
車站修飾	20 – 30年
固定裝置及配備	10 – 25年
維修設備	10 – 40年
寫字樓傢具及設備	5 – 15年
電腦軟件許可證及應用軟件	5 – 10年
電腦設備	3 – 5年
清潔用具及工具	5年
車輛	5 – 12年

若物業、機器及設備的組成部分具有不同的可使用年限，則各組成部分將獨立計提折舊或攤銷。不同類別固定資產的可使用年限會因應資產的實際狀況、使用經驗及當時的資產更新計劃，於每年進行檢討。

(iii) 在建資產並不計提折舊或攤銷，直至建造完成及資產可作預定用途時為止。

I 鐵路建造項目的建造成本

(i) 本集團就建議的鐵路建造工程所產生的費用(包括顧問費、內部員工薪酬與一般費用)的處理方式如下：

- 如建議的工程仍在初步審議階段，尚未視為會大機會落實，有關的費用會計入綜合損益表；及
- 如建議的工程處於詳細研究階段，並得到可行的財務計劃支持，有關的費用會記帳為遞延開支，直至達成項目協議後，即撥入在建鐵路工程，並按成本扣除減值虧損後入帳(附註2G(ii))。如項目協議未能達成且有關的費用並不被視為可收回，有關的費用則會即時計入綜合損益表。

(ii) 在達成項目協議後，所有有關建造鐵路的費用(包括建造成本、顧問費、內部員工薪酬與一般費用)均列入為在建鐵路工程，並按成本扣除減值虧損後入帳(附註2G(ii))。直至鐵路啟用後，有關的成本即撥入固定資產(附註2E)。

J 合營業務

合營業務是一種安排。在此安排下，本集團與其他方在契約上同意攤分該安排的控制權，並對與該安排相關的資產享有權利及對負債負有責任。本集團會採用分項總計法，將與其權益有關的資產、負債、收入及開支與類似的項目合併計算，去確認其在合營業務下的權益。本集團會採用一致的會計政策去計算相若交易及在類似情況下進行的活動。

根據《香港財務報告準則》第11號「合營安排」，本集團與發展商就香港物業發展項目(並無成立獨立個體)達成的安排，均被視為合營業務。按照該等物業發展安排，本集團通常自行負責本身的開支，包括內部員工薪酬及準備工程的開支；至於土地補價(或集團未支付之部分)、建造成本、專業費用等一切其他工程開支，一般由發展商承擔。本集團會就本身所擁有該等業務的權益，將已扣除收取款項或資產分派後的發展權購入成本、準備工程開支(包括應計利息)及產生的地價(包括任何土地補價)列作發展中物業。如來自發展商的款項或資產分派出本集團有關開支，超出的數額會記入遞延收益。本集團就物業發展所作出的員工薪酬、一般費用及顧問費用等開支，亦會予以資本化並確認為發展中物業。本集團所享有該等業務賺取的利潤，會按照附註2K(iii)所列的基礎，在扣除當時發展中物業的有關結餘後，記入綜合損益表內。

2 重大會計政策(續)

K 物業發展

- (i) 本集團就物業發展項目進行地盤準備工作所產生的費用、支付的地價、購入物業發展權的代價、建築發展的總成本、資本化的借貸成本，撥備及其他直接費用均列入為發展中物業。
- (ii) 向發展商收取來自合營業務的香港物業發展款項或資產分派，將用以沖銷該發展項目在發展中物業有關的金額。向發展商收取的款項或資產分派如超出發展中物業結餘，餘額會撥入遞延收益(包括在綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」中)。在此等情況下，集團就有關該發展項目的進一步開支，均會在遞延收益中扣除。
- (iii) 來自合營業務在香港發展物業的利潤，將在下列情況下在綜合損益表內確認：
- 如本集團向發展商收取款項超出發展中物業結餘(即產生遞延收益)，當地基和地盤準備工程竣工並可進行發展上蓋物業，及計入本集團在該等項目所需承擔的風險和責任(如有)後，該款項所產生的利潤才會獲確認；
 - 如本集團就發展項目收取的資產分派超出發展中物業的結餘(即產生遞延收益)，利潤會按收到分派時該等資產的公允價值，及計入本集團在該等項目所需承擔的風險和責任(如有)後才會獲確認；及
 - 如本集團獲得分攤發展項目的淨盈餘的權利，當收入(包括任何未出售物業之公允價值)及發展項目的整體成本能可靠地估計時，本集團獲得分攤之利潤才會獲初始確認。本集團任何未出售物業之權益其後會根據附註2L所列政策的基礎重新計算，並包含在待售物業之內。

於確認利潤時，與該發展項目有關發展中物業結餘會記入綜合損益表作為支出(如有)。由本集團在該等項目所需承擔的風險和責任產生的遞延收益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。本集團會在每個匯報期末重新評估集團在該等項目所需承擔的風險和責任。任何所需承擔的風險和責任金額的減少將計及為遞延收益的減少，而將相應的利潤在該匯報期計入損益。

- (iv) 出售非來自合營業務的物業之收入在法律轉讓完成後(這是在買家有能力主導物業的用途並獲得物業大致餘下利益的時點)，方予確認。收入確認日之前就已售物業收取之按金及分期付款將列帳於綜合財務狀況表之「應付帳項、其他應付款項及撥備」。
- (v) 有關將在物業發展收取的物業，其在建期間產生的建造費用及/或有關裝修費用將在收取物業之前初始資本化為遞延開支，並在收取物業期間確認為相應資產。

L 待售物業

如物業持有作待售用途，該等物業會以原值入帳，其後以物業的原值或可實現淨值兩者中的較低者列帳。

對於在香港的物業，其成本是指當確認物業發展利潤時(根據附註2K(iii))，參考獨立公開市場估值而釐定之公允價值。

對於在中國內地的物業，其成本是由未出售物業所分攤的發展成本而釐定。

可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。

因物業減值至可實現淨值而產生的任何金額，於減值年度確認作開支。因可實現淨值增加引致任何物業減值的回撥於該回撥期間確認作物業出售成本的減少。

當待售物業出售時，該等物業的帳面金額會記入綜合損益表內。

綜合財務報表附註

2 重大會計政策(續)

M 證券投資

證券投資(不包括於其附屬公司、聯營公司及合營公司的投資)分類為按公允價值計入損益的財務資產。證券投資的公允價值變動(包括利息)計入於損益中。

證券投資於本集團承諾購買/出售有關的投資時確認/取消確認。出售證券投資所產生的利潤或虧損按出售所得款項淨額與投資的帳面價值之間的差額計算，並於產生時計入綜合損益表。

N 存料與備料

用作業務營運的存料與備料分為經常性及資本性。經常性備料以加權平均成本法按成本列帳，並於其耗用期間內確認為開支。在適當時候本集團會為陳舊存貨作出撥備。資本性備料則按成本減去累計折舊及減值虧損列為固定資產(附註2H和2G(ii))，其折舊會按計入儲備的資本性備料的相關固定資產所適用的折舊比率計算。

O 合約資產及合約負債

根據合約所載列的付款條款有權無條件獲取代價前，合約資產於本集團確認收入時確認(附註2Y)。合約資產是根據附註2G(i)所載政策就預期信用虧損進行評估，並於收取代價的權利成為無條件時重新分類為應收款項(附註2Q)。

合約負債於本集團確認相關收入前，於客戶支付代價時確認(附註2Y)。倘本集團在確認相關收入前擁有無條件收取代價的權利，則亦將確認合約負債。於該等情況，亦將確認相應的應收款項(附註2Q)。

就與客戶的單一合約而言，應以合約資產淨額或合約負債淨額呈列。對於多份合約，不相關合約的合約資產及合約負債不能以淨額呈列。

合約包括重大融資成分時，合約結餘包括根據實際利率法計算的應計利息(附註2Z)。

P 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他財務機構的活期存款及短期的高流動性投資(此等投資可隨時換算為已知的現金額及就價值變動方面的風險不大及於購入日起三個月內到期)。就編製綜合現金流量表而言，現金及現金等價物也包括須於接獲通知時償還，並構成本集團現金管理一部分的銀行透支。

Q 應收帳項及其他應收款項

應收款項於本集團有無條件收取代價之權利時確認。如果在支付該代價到期之前只需要通過一段時間，則收取代價的權利是無條件的。如果在本集團擁有無條件收取代價的權利之前已確認收入，則該金額將作為合約資產列帳(附註2O)。應收款項採用實際利率法計算攤銷成本並扣除信用虧損列帳(附註2G(i))。

R 附息貸款

附息貸款初值按公允價值扣除交易成本後入帳。不受公允價值對沖的附息貸款隨後將採用實際利率法按攤銷成本法列帳。利息支出是根據本集團有關利息及財務開支的會計政策所確認(附註2Z)。

最初確認後，受公允價值對沖的附息貸款之帳面價值會重新計算，並就對沖風險所產生的公允價值變動於綜合損益表內確認，以抵銷相關對沖工具的損益影響。

S 應付帳項及其他應付款項

若貼現的影響重大，應付帳項及其他應付款項將按攤銷成本法列帳，否則按成本列帳。

T 財務衍生工具及對沖活動

本集團利用財務衍生工具，如利率掉期及貨幣掉期，以管理其利率及外匯風險。根據本集團政策，此類工具純粹用作減低或消除本集團投資及負債的有關財務風險，而非用作買賣或投機用途。

衍生工具按公允價值確認，於各匯報期末重新計算其公允價值。相關損益的確認方法將視乎衍生工具是否被指定為對沖工具及其對沖項目的性質而定。

2 重大會計政策(續)

T 財務衍生工具及對沖活動(續)

倘對沖會計方法適用，本集團將指定所用的衍生工具為：(1) 公允價值對沖：對沖已確認負債的公允價值；(2) 現金流量對沖：對沖已確認負債的現金流量的變動或確實承擔的外匯風險；或(3) 淨投資對沖：對沖應收或應付一項境外經營貨幣項目的現金流量易變性，其中貨幣項目的結算不僅未曾計劃，而且在可預見的未來不太可能發生。

(i) 公允價值對沖

被指定作為及符合公允價值對沖條件的衍生工具，其公允價值的變動，連同與被對沖資產或負債就相關風險所產生的公允價值變動，會計入綜合損益表。

(ii) 現金流量對沖

被指定作為及符合現金流量對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分會確認為其他全面收益，從而分開累計於股東權益內之對沖儲備。而非有效部分的公允價值變動則即時在綜合損益表中確認。

當被對沖項目於綜合損益表中確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的金額會撥入綜合損益表。然而，當有關被對沖項目的交易導致非財務資產或負債的確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的相關損益會從股東權益中轉出，並撥入非財務資產或負債的最初成本或帳面金額。

當對沖工具過期或被售出、終止或被行使，或本集團取消其對沖關係但與被對沖項目有關的交易仍預計會發生時，當時在股東權益中的累計損益仍會保留在股東權益內，直至該項交易發生時才根據上述政策確認。然而，若預期有關被對沖項目的交易不會發生，被計入股東權益的累計損益會即時撥入綜合損益表。

(iii) 淨投資對沖

被指定作為及符合境外經營淨投資對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分會確認為其他全面收益，從而分開累計於股東權益中的匯兌儲備。而非有效部分的公允價值變動則即時在綜合損益表中確認。

於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的金額會撥入綜合損益表，作為出售或部分出售境外經營的重新分類調整。

(iv) 不符合對沖會計方法的衍生工具

任何不符合對沖會計方法的衍生工具的公允價值變動即時於綜合損益表中確認。

U 僱員福利

(i) 薪金、年假、其他津貼、界定供款退休計劃的供款，包括根據香港《強制性公積金計劃條例》的規定作出的強積金供款，及其他非貨幣性福利成本在本集團僱員提供相關服務的期間內計提。就從事建造項目、資本性項目及物業發展的員工所作出的此等福利成本，則予以資本化作為認可資產成本的一部分。在其他情況下，此等成本在綜合損益表中確認為開支。

(ii) 本集團的界定福利計劃承擔的責任淨額包括由本集團營運或參與的界定福利退休計劃以及《香港僱傭條例》下的長期服務金。有關金額按每個計劃單獨計算，計算方法是估計僱員在本年度及過往年度提供服務所賺取未來福利的數額，並將有關金額貼現。對於界定福利退休計劃所承擔的責任，有關金額在扣除計劃資產的公允價值後作出估算。對於長期服務金所承擔的責任，未來福利的估計金額在扣除本集團向已經歸屬於員工的退休計劃作出的強制性供款得出的應計福利產生的負債服務成本後釐定，而有關供款則視作相關員工的供款。

界定福利計劃承擔的責任淨額由合資格精算師採用預計單位成本法進行計算。對於界定福利退休計劃，如計算的結果為本集團帶來效益，則確認的資產以日後從計劃所得的任何退款或供款扣減形式所得的經濟效益之現值為限。界定福利負債/資產的服務成本及淨利息開支/收入將視情況而確認為綜合損益表的支出，或被資本化為相關建造項目、資本性項目及物業發展的成本。本年度服務成本會按本年度的僱員服務所帶來的界定福利責任現值之增加計算。該期間的淨利息支出/收入是按用以計算匯報期間開始時界定福利責任的貼現率應用於淨界定福利負債/資產而決定。貼現率是根據優質公司債券於匯報期末的收益率釐定；所參考公司債券的年期與福利退休計劃的加權平均時間相若。

綜合財務報表附註

2 重大會計政策(續)

U 僱員福利(續)

當計劃的福利改變或計劃遭縮減時，有關僱員過去服務的福利改變之部分，或因縮減計劃帶來的損益，會在計劃修訂或縮減時，以及相關重組成本或合約終止補償獲確認兩者中較早時，在綜合損益表中確認為支出或予以資本化。

界定福利計劃引致的重新計量會確認為其他全面收益，並即時在保留溢利中反映。重新計量包含精算損益、界定福利退休計劃資產的回報(不包括包含在淨界定福利負債/資產內的淨利息金額)及資產上限影響的任何改變(不包括包含在淨界定福利負債/資產內的淨利息金額)。

(iii) 以股份為基礎而按股本結算的支出按認股權派發日期的公允價值計算。關於行政人員股份獎勵計劃下的獎勵股份，計入員工薪酬計為開支的金額是參照授出的獎勵股份的公允價值所釐定，並考慮到與授出相關的所有不賦予條件。總開支於相關歸屬期間內確認，而相應貸記在權益的以股份為基礎的僱員資本儲備中。

關於那些於歸屬年內攤銷的獎勵股份，本集團根據每個匯報期末的歸屬條件，修訂其對預期最終會賦予的獎勵股份數目的估計。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的綜合損益表中扣除/計入，並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整。獎勵股份歸屬後，由市場購入的歸屬獎勵股份(「購入股份」)及由以股代息而獲得的股份和用所得現金普通股息購入的股份(「普通股息股份」)的相關成本，會貸記於為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，並相應減少以股份為基礎的僱員資本儲備(如為購入股份)及減少保留溢利(如為普通股息股份)。

(iv) 關於以股份為基礎而將以現金支付的支出，相等於已獲提供的服務部分的負債會按每個匯報期末釐定的股份公允價值確認。

(v) 合約終止補償在本集團不能撤回授予該等補償，以及在其確認涉及支付合約終止補償的重組成本兩者中較早時獲確認。

V 所得稅

(i) 年內所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。所得稅會於綜合損益表中確認，但與被確認為其他全面收益或直接與股東權益項目有相關的所得稅，則確認為其他全面收益或直接確認為股東權益。

(ii) 本期稅項是按年內應課稅收入根據在匯報期末已頒布或將正式頒布的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。

(iii) 遞延稅項是根據綜合財務報表中資產和負債的帳面價值與計算應課稅利潤時使用的相應稅基之間的暫時差異而確認。遞延稅項資產也可以由未利用可稅項虧損和未利用稅款抵減產生。遞延稅項負債一般按所有應課稅暫時差異確認；而遞延稅項資產的確認一般只限於很可能獲得應課稅利潤並用以抵扣暫時差異的情況。如果暫時差異是由於在既不影響應課稅利潤也不影響會計利潤，且不會產生相等的應課稅和可抵扣暫時差異(若其不屬於企業合併的一部分)的交易中初始確認資產和負債而產生的，則不確認該等資產和負債。對於為實施經合組織發布的支柱二範本規則而頒布或將正式頒布的税法而產生的所得稅，不會確認與其相關的遞延稅項。

遞延稅項負債按於附屬公司的投資和與聯營公司及合營公司權益相關的應課稅暫時差異予以確認，惟倘本集團可控制暫時差異的撥回及暫時差異在可預見的未來很可能不會撥回則除外。與該等投資和權益相關的可抵扣暫時差異產生的遞延稅項資產，只有在很可能獲取足夠的應課稅利潤用於抵扣暫時差異，並且預計在可預見的未來會撥回的情況下才予以確認。

本集團就其租賃負債和使用權資產，分別確認遞延稅項資產和遞延稅項負債。

當投資物業根據附註2E(i)所載會計政策以公允價值入帳時，除非該等物業可予以折舊並按商業模式持有，目的是把該等物業絕大部分的經濟利益隨著時間消耗，而非通過出售消耗，否則，已確認遞延稅額會在報告期末按照以帳面金額出售該等資產時適用的稅率計量。在所有其他情況下，已確認遞延稅額是按照資產與負債帳面價值的預期實現或結算方式，根據已執行或於報告期末實質上已執行的稅率計量。遞延稅項資產與負債均不折現計算。

本集團會於匯報期末審閱遞延稅項資產的帳面價值。如果本集團預期不再可能獲得足夠的應課稅利潤以抵扣相關的稅項利潤，該遞延稅項資產的帳面價值便會調低；但是如果日後有可能獲得足夠的應課稅利潤，有關減額便會撥回。

2 重大會計政策(續)

W 財務擔保合約

財務擔保乃指本集團須於擔保持有人因指定債務人未能根據債務工具的原有或經修訂條款支付到期款項而蒙受損失時，向持有人償付指定款項的合約。

當本集團提供有重大影響的財務擔保時，其初值按公允價值並於抵扣任何在提供擔保時已收或應收的款項後，分別計入綜合損益表和應付帳項、其他應付款項及撥備內的遞延收益。在提供財務擔保時的公允價值，在可獲取有關資料時，以參考同類服務的公平交易所收取的費用而釐定，或在可獲取有關資料的可靠估值時，以參考比較放債人在能提供擔保時收取的實際利率與放債人在未能提供擔保時可能收取的估計利率而得來的利率差額而估計。

最初確認為遞延收益的擔保數額會於擔保期內在綜合損益表攤銷，作為提供財務擔保的收入。

本集團監控指定債務人的違約風險，並於財務擔保的預期信用虧損高於應付帳款、其他應付款項及撥備中就該擔保入帳的金額(即初始確認的金額減去累計攤銷後所得金額)時，計提撥備。為釐定預期信用虧損，本集團會考慮指定債務人自該擔保發行以來的違約風險變動，並會計量12個月的預期信用虧損，除非指定債務人的違約風險自擔保發行以來已大幅增加，於該等情況下則會計量全期預期信用虧損。對違約的界定及對信用風險大幅增加的評估與附註2G(i)所述者相同。

由於本集團僅須在指定債務人違反受擔保工具條款的情況下支付款項，故預期信用虧損是按信用虧損出現時補償持有人的預期款項減去本集團預期自擔保持有人、指定債務人或任何其他人士收取的任何款項而估計得出。有關金額其後將使用現時的無風險利率貼現，並就現金流量的特定風險作出調整。

X 撥備、或有負債及虧損性合約

(i) 撥備及或有負債

當本集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期在履行責任時會導致含有經濟效益的資源外流，及在可以作出可靠的估計時，本集團便會就該負債計提撥備。如果貨幣時間值重大，則按預計清償債項所需支出的現值計列撥備。

當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。當本集團的責任須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。

當預期第三方會補償部分或全部清償撥備所需的支出時，如任何預期補償得到實際確定，則會確認為獨立資產。所確認的補償金額以撥備的帳面金額為限。

(ii) 虧損性合約

當本集團為履行合約責任所產生的不可避免成本超過其預期可從該合約收取的經濟利益時，即視為存在虧損性合約。虧損性合約撥備按終止合約的預期成本與繼續履行合約的預期成本淨額兩者之間較低者的現值計量，履行合約的成本包括履行該合約責任新增的成本和與履行該合約因直接相關而分配的其他成本。在確認撥備前，本集團先確認任何與該合約相關資產的減值虧損。

綜合財務報表附註

2 重大會計政策(續)

Y 收入確認

當產品或服務的控制權轉移至客戶或承租人有權使用資產時，按本集團預期有權收取的承諾代價確認收入，不包括代第三方收取的款項。收入不包括增值稅或其他銷售稅，並已扣除任何營業折扣。本集團的收入及其他收益確認政策的進一步詳情載列如下：

- (i) 車費收入在向乘客提供車程服務後確認為收入。
- (ii) 經營租賃出租的投資物業、車站小商店及其他鐵路物業的租金收入，除非替代基礎更能代表使用租賃資產所產生的利益的模式，按租賃年內等額分期確認。批出的租金優惠於綜合損益表內確認為應收租賃淨付款總額的組成部分。不受指數或比率影響的非定額租賃付款會在其賺取的會計期間內確認為收入。
- (iii) 合約收入於顧問、工程或服務合約的結果能夠可靠地估計時確認為收入。合約收入使用「成本與成本法」逐步確認，即基於相對於估計總成本的實際成本的比例。當不能可靠地估計顧問、工程或服務合約的結果，則只會根據已產生的合約成本可能收回的程度來確認收入。
- (iv) 其他鐵路及車站商務業務、物業管理、鐵路專營權及服務經營權收入，在提供服務後確認為收入。

Z 利息及財務開支

由資本性工程所需融資直接產生的利息收入及開支，在資產建成或投入使用前予以資本化。用作購置資產的外幣貸款所產生的匯兌差額，亦會予以資本化並作為對資本化利息的調整。其他用途產生的利息開支則會記入綜合損益表。

租賃負債的融資費用於租賃期內記入綜合損益表，致使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

AA 外幣折算

年內的外幣交易按交易日的匯率折算為港元入帳。以外幣為單位的貨幣性資產及負債則按匯報期末的匯率折算為港元。匯兌損益在綜合損益表內確認。

境外實體的業績按年內的平均匯率折算為港元。財務狀況表項目則按匯報期末的收市匯率折算為港元。所產生的匯兌差額確認為其他全面收益及獨立列項於股東權益中的匯兌儲備。

當境外經營被全部或部分出售，而失去對其控制權、重大影響力或共同控制權時，與該境外經營有關的匯兌儲備的累計金額將重新分類至損益，作為出售收益或虧損的其中一部分。當出售涉及境外經營的附屬公司，應終止確認與該境外經營有關的累計匯兌差額中屬於非控股權益的累計金額，但不重新分類至損益。當本集團出售附屬公司部分權益但保留控制權時，累計金額的相關部分應重新歸屬予非控股權益。當本集團僅出售聯營公司或合營公司的部分權益並保留重大影響力或共同控制權時，累計金額的相關部分重新分類至損益。

AB 業務分類報告

在綜合財務報表中呈報的經營類別及每項類別金額是以定期給予本集團最高級行政管理人員用作按各業務及地域來分配資源及評估表現的財務資料來釐定。

在財務匯報中，個別重大的經營類別不會合計匯報，除非這些類別擁有類似的經濟特徵，並且在服務及產品性質、客戶類型及類別、提供服務或分銷產品的方法，以及監管環境的性質方面相類似。倘一些個別並不重大的經營類別符合大部分上述特徵，則可合計匯報。

2 重大會計政策(續)

AC 關連人士

就本財務報表而言，如個人對本集團有控制權、共同控制權或重大影響，或是本集團的關鍵管理人員，其個人或其關係密切的家庭成員均被視作與本集團相關。

如(i)個體與本集團為同一集團成員；(ii)個體是本集團的聯營公司或合營公司；(iii)個體是本集團僱員或作為本集團關連人士的任何個體的離職後福利計劃；(iv)本集團的關連人士對此個體有控制權或共同控制權；(v)對本集團擁有控制權或共同控制權的個人或其關係親密的家庭成員對該個體具有重大影響，或是該個體的关键管理人員；或(vi)該個體或其所屬集團的任何成員，向本集團或本集團母公司提供關鍵管理人員服務，此個體會被視作與本集團有關連。

AD 政府資助

政府資助是指以資源轉撥形式作出的政府資助，而本集團須遵守該資助的附帶條件。當政府資助代表對資產成本的彌補，該資助會在計算資產帳面價值時在資產成本中扣除，惟扣除的金額將以匯報期末已收及應收金額為限。當政府資助代表對開支或損失的彌補，該資助會在有關的開支中扣除。倘已收或應收資助金額超出於匯報期末的資產成本或開支或損失，超出部分會被視為預收款項或遞延收益，用以抵銷未來資產成本或將來的開支或損失。

AE 持作出售的出售組別

當出售組別(包含資產和負債)的帳面金額極有可能通過以出售而不是持續使用的方式收回，則有關出售組別須分類為持作出售。出售組別一般按帳面金額與公允價值減出售成本兩者之較低者計量。初始分類至持作出售的減值虧損，以及其後重新計量的收益或虧損均在損益表中確認。當出售組別分類為持作出售時，其物業、機器及設備不再計提折舊。

3 與九廣鐵路公司的合併、高速鐵路(香港段)及沙田至中環綫的營運安排

A 兩鐵合併

於2007年12月2日(「指定日期」)，本公司與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)合併業務(「兩鐵合併」)。兩鐵合併的結構及主要條款載於由香港特區政府、九鐵公司及本公司等訂約方訂立的一系列交易協議內，當中包含服務經營權協議、物業組合協議及合併框架協議。

根據訂立服務經營權協議，九鐵公司授權本公司進入、使用及營運九鐵公司系統，為期50年(「經營權有效期」)。倘九鐵系統的專營權有效期獲延長，此服務經營權有效期亦將被延長。根據服務經營權協議的條款，本公司將於指定日期向九鐵公司支付整筆過的前期款項，並須於經營權有效期內向九鐵公司作出每年定額付款，並須根據九鐵公司系統所賺取而超出若干額度的收入向九鐵公司繳付以分層方法計算的每年非定額付款。

根據服務經營權協議，本公司須負責有關九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額」)，本公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準。

兩鐵合併的詳情於2007年9月3日的本公司通函內披露。

B 高速鐵路(香港段)的營運安排

於2018年8月23日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，補充及修改當時的協議，以便本公司能夠以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營廣深港高速鐵路(香港段)(「高速鐵路(香港段)」)。根據於2018年8月23日簽訂的補充服務經營權協議(「補充服務經營權協議—高速鐵路(香港段)」)，高速鐵路(香港段)的經營期於商業營運日期開始(即2018年9月23日)和初始經營期為10年(「經營權有效期(高速鐵路(香港段))」)。本公司及九鐵公司可根據補充服務經營權協議—高速鐵路(香港段)所載的機制進一步磋商後延續經營期。根據補充服務經營權協議—高速鐵路(香港段)，本公司須負責有關高速鐵路(香港段)經營權財產的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產(高速鐵路(香港段))」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額(高速鐵路(香港段))」)，本公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準。

補充服務經營權協議—高速鐵路(香港段)的詳情於2018年8月23日的本公司公告內披露。

綜合財務報表附註

3 與九廣鐵路公司的合併、高速鐵路(香港段)及沙田至中環綫的營運安排(續)

C 沙田至中環綫的營運安排

沙田至中環綫(「沙中綫」)分兩個部分啟用：

- (a) 沙中綫的第一部分是將之前原有的馬鞍山鐵路由大圍站延伸，經東九龍與西鐵綫貫通，組成屯馬綫。屯馬綫則分兩期啟用：
- (i) 屯馬綫一期將之前原有的馬鞍山鐵路由大圍站延伸至啟德站，途經顯徑和啟德兩個新車站及包括現有的鑽石山站，並已於2020年2月14日啟用；
- (ii) 屯馬綫二期由啟德站延伸至紅磡站，途經宋皇臺和土瓜灣兩個新車站及包括現有的何文田站。第二期將現有的屯馬綫一期與西鐵綫整合成一條名為屯馬綫的鐵路綫。屯馬綫已於2021年6月27日啟用；
- (b) 沙中綫的第二部分將東鐵綫(原綫)由紅磡站經新建的會展站延伸至金鐘站。

與香港特區政府和九鐵公司訂立以補充及修改現有協議的相關協議詳述如下。

於2020年2月11日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議一」)，以補充及修改現有協議，使本公司能夠從2020年2月14日起為期兩年內以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫一期。

於2021年6月21日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議二」)，以補充及修改現有協議，使本公司能夠從2021年6月27日起為期兩年內以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫。沙中綫補充服務經營權協議二已取代了簽訂的沙中綫補充服務經營權協議一。

於2022年5月10日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議三」)，以補充及修改現有協議，使本公司能夠從2022年5月15日起，即沙中綫第二部分啟用及投入商業營運的日期，以與現有鐵路網絡大致相同的方式經營沙中綫全綫，惟為期十年。沙中綫補充服務經營權協議三已取代了簽訂的沙中綫補充服務經營權協議二。在該十年期間屆滿前，雙方有義務真誠地展開獨家磋商，以期就沙中綫經營權延期的具法律約束力協議條款達成一致(包括但不限於本公司應根據《香港鐵路條例》(香港法律第556章)所界定的服務經營權經營沙中綫)。該具法律約束力協議應使現有於2007年8月9日簽訂的營運協議適用於沙中綫，並應根據現有於2007年8月9日簽訂的營運協議使本公司可以從沙中綫的營運中取得一定商業回報率。

沙中綫補充服務經營權協議一、沙中綫補充服務經營權協議二和沙中綫補充服務經營權協議三的詳情分別於2020年2月11日，2021年6月21日及2022年5月10日的本公司公告內披露。

4 香港車務營運收入

香港車務營運收入包括：

百萬港元	2023	2022
本地鐵路服務	13,995	11,245
過境服務	2,206	4
高速鐵路(香港段)	2,503	1,401
機場快綫	664	128
輕鐵及巴士	658	561
其他	105	65
	20,131	13,404

本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)及屯馬綫。其他主要包括違反鐵路附例的額外罰款、八達通增值服務收入及其他鐵路相關收入。

5 香港車站商務收入

香港車站商務收入包括：

百萬港元	2023	2022
免稅店及車站商店	3,429	1,544
廣告	981	836
電訊收入	603	616
其他車站商務收入	104	81
	5,117	3,077

6 香港物業租賃及管理業務收入

香港物業租賃及管理業務收入包括：

百萬港元	2023	2022
物業租賃收入	4,795	4,525
物業管理收入	284	254
	5,079	4,779

7 中國內地及國際附屬公司收入及開支

有關中國內地及國際附屬公司的收入及開支包括：

百萬港元	2023		2022	
	收入	開支*	收入	開支*
墨爾本都市鐵路	13,787	12,787	12,812	11,815
悉尼地鐵西北綫	867	794	662	632
悉尼地鐵城市及西南綫	1,318	1,243	2,234	2,099
瑞典業務**	4,809	5,206	5,232	5,307
倫敦伊利沙伯綫	3,178	3,143	2,721	2,648
深圳地鐵四號綫	792	680	651	675
深圳地鐵十三號綫(附註21C)	429	429	956	956
其他	775	601	748	619
	25,955	24,883	26,016	24,751
中國內地物業發展	-	13	173	114
中國內地及國際附屬公司總計	25,955	24,896	26,189	24,865

* 開支包括員工薪酬總額110.92億港元(2022年：105.06億港元)(附註10A)及保養及相關工程費用35.48億港元(2022年：36.07億港元)。

** 瑞典業務由在瑞典營運的Mälartåg、MTR Tech、MTRX(附註49)、斯德哥爾摩通勤鐵路及斯德哥爾摩地鐵組成。

於2023年，由於斯德哥爾摩通勤鐵路的車長短缺和維修問題持續，對其財務表現造成壓力，故此本集團與斯德哥爾摩公共運輸部訂立了一份補充協議，提早於2024年3月2日終止斯德哥爾摩通勤鐵路的專營權，並就此在集團2023年的損益中作出虧損撥備約7億港元。該虧損包括：(i)根據補充協議支付的「退出費」；(ii)就將向新營運商無償轉讓的資產計提撥備；及(iii)就逐步縮減營運的支出及將需要撤銷的若干資產計提撥備。就逐步縮減營運的支出已包括預計專營權於2024年3月終止前，履行集團就委託協議下所承擔的責任所產生其他淨支出。

Mälartåg的營運同樣面對挑戰。經過與客戶Mälardalsstrafik為尋求就商業及合約上的潛在補救方案之磋商後，本集團亦於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。於2023年12月31日，本集團根據就Mälartåg的專營權中估計不可避免的成本作出虧損性合約撥備約3億港元。本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。

綜合上文所述，合共10.22億港元的撥備已列支在截至2023年12月31日止年度綜合損益表中的「虧損性合約撥備及減值虧損」內。

8 其他業務收入

其他業務的收入來自：

百萬港元	2023	2022
昂坪360	378	83
顧問業務	213	175
其他業務	109	105
	700	363

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」)，和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)(「高速鐵路(香港段)」)、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士、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以及物業管理服務。
- (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區政府的項目管理服務。

9 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的業績及與綜合財務報表內相關綜合總額的對帳如下：

百萬元	香港 客運服務			中國內地及 國際聯屬公司				未予 分類金額	總計
	香港 車務營運	香港 車站商務	香港 物業租賃 及管理業務	香港 物業發展	中國內地 及國際 鐵路、 物業租賃 及管理業務	中國內地 物業發展	其他業務		
2023									
《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入	20,131	1,701	369	-	25,812	-	639	-	48,652
- 在某一時點確認	18,764	29	-	-	5,011	-	374	-	24,178
- 隨時間確認	1,367	1,672	369	-	20,801	-	265	-	24,474
來自其他來源的收入	-	3,416	4,710	-	143	-	61	-	8,330
- 定額或取決於指數或 比率的租賃收入	-	3,212	4,528	-	140	-	7	-	7,887
- 不取決於指數或比率的 非定額租賃收入	-	204	182	-	3	-	-	-	389
- 其他	-	-	-	-	-	-	54	-	54
總收入	20,131	5,117	5,079	-	25,955	-	700	-	56,982
經營開支	(14,177)	(560)	(1,063)	-	(24,883)	(13)	(579)	-	(41,275)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(260)	-	-	(137)	(397)
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/(虧損)	5,954	4,557	4,016	-	812	(13)	121	(137)	15,310
香港物業發展利潤 - 分佔 盈餘、收入及未出售物業的權益	-	-	-	2,329	-	-	-	-	2,329
投資物業公允價值計量 收益/(虧損)	-	-	1,522	-	(136)	-	-	-	1,386
未計折舊、攤銷及每年 非定額付款前經營利潤/(虧損)	5,954	4,557	5,538	2,329	676	(13)	121	(137)	19,025
折舊及攤銷	(5,232)	(249)	(11)	-	(548)	-	(65)	-	(6,105)
虧損性合約撥備	-	-	-	-	(1,022)	-	-	-	(1,022)
每年非定額付款	(1,833)	(516)	(6)	-	-	-	-	-	(2,355)
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	757	-	502	-	1,259
未計利息、財務開支及 稅項前(虧損)/利潤	(1,111)	3,792	5,521	2,329	(137)	(13)	558	(137)	10,802
利息及財務開支	-	-	-	-	2	74	-	(1,215)	(1,139)
所得稅	-	-	-	(294)	(322)	(13)	-	(946)	(1,575)
截至2023年12月31日止 年度(虧損)/利潤	(1,111)	3,792	5,521	2,035	(457)	48	558	(2,298)	8,088
資產									
固定資產	130,049	3,608	98,002	-	6,505	-	472	-	238,636
其他分類資產	7,576	903	859	1,069	11,277	3,416	1,129	18,501	44,730
物業管理權	-	-	10	-	-	-	-	-	10
在建鐵路工程	4,256	-	-	-	-	-	-	-	4,256
發展中物業	-	-	-	41,728	-	-	-	-	41,728
遞延開支	374	-	-	3	1	-	-	-	378
遞延稅項資產	-	-	-	-	551	18	-	34	603
證券投資	-	-	-	-	11	446	405	-	862
待售物業	-	-	-	1,927	-	12	-	-	1,939
聯營公司及合營公司權益	-	-	-	-	11,074	-	1,711	-	12,785
列為持作出售的出售組別的資產	-	-	-	-	499	-	-	-	499
總資產	142,255	4,511	98,871	44,727	29,918	3,892	3,717	18,535	346,426
負債									
分類負債	25,301	2,208	2,793	37,637	12,066	369	1,642	75,396	157,412
服務經營權負債	9,898	-	-	-	161	-	-	-	10,059
列為持作出售的出售組別的負債	-	-	-	-	99	-	-	-	99
總負債	35,199	2,208	2,793	37,637	12,326	369	1,642	75,396	167,570
其他資料									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	8,394	276	1,253	-	682	-	31	-	10,636
遞延開支	183	-	-	3	1	-	-	-	187
在建鐵路工程	2,352	-	-	-	-	-	-	-	2,352
發展中物業	-	-	-	1,572	-	-	-	-	1,572

綜合財務報表附註

9 業務分類資料(續)

百萬元	香港 客運服務			中國內地及 國際聯屬公司				未予 分類金額	總計
	香港 車務營運	香港 車站商務	香港 物業租賃 及管理業務	香港 物業發展	中國內地 及國際 鐵路、 物業租賃 及管理業務	中國內地 物業發展	其他業務		
2022									
《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入	13,404	1,543	333	-	25,886	173	323	-	41,662
- 在某一時點確認	12,163	19	-	-	4,819	173	122	-	17,296
- 隨時間確認	1,241	1,524	333	-	21,067	-	201	-	24,366
來自其他來源的收入	-	1,534	4,446	-	130	-	40	-	6,150
- 定額或取決於指數或 比率的租賃收入	-	1,520	4,335	-	128	-	4	-	5,987
- 不取決於指數或比率的 非定額租賃收入	-	14	111	-	2	-	-	-	127
- 其他	-	-	-	-	-	-	36	-	36
總收入	13,404	3,077	4,779	-	26,016	173	363	-	47,812
經營開支	(12,713)	(522)	(964)	-	(24,751)	(114)	(511)	-	(39,575)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(255)	-	-	(71)	(326)
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/(虧損)	691	2,555	3,815	-	1,010	59	(148)	(71)	7,911
香港物業發展利潤一分佔 盈餘、收入及未出售物業的權益	-	-	-	11,589	-	-	-	-	11,589
投資物業公允價值計量 (虧損)/收益	-	-	(814)	-	4	-	-	-	(810)
未計折舊、攤銷及每年 非定額付款前經營利潤/(虧損)	691	2,555	3,001	11,589	1,014	59	(148)	(71)	18,690
折舊及攤銷	(5,151)	(237)	(13)	-	(303)	-	(65)	-	(5,769)
減值虧損	-	-	-	-	(962)	-	-	-	(962)
每年非定額付款	(273)	(48)	(2)	-	-	-	-	-	(323)
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	695	-	400	-	1,095
未計利息、財務開支及 稅項前(虧損)/利潤	(4,733)	2,270	2,986	11,589	444	59	187	(71)	12,731
利息及財務開支	-	-	-	-	(59)	79	-	(1,002)	(982)
所得稅	-	-	-	(1,176)	(294)	(71)	-	(67)	(1,608)
截至2022年12月31日止 年度(虧損)/利潤	(4,733)	2,270	2,986	10,413	91	67	187	(1,140)	10,141
資產									
固定資產	127,055	3,689	91,316	-	6,875	49	507	-	229,491
其他分類資產	7,451	486	818	3,117	10,499	4,678	954	9,926	37,929
商譽及物業管理權	-	-	11	-	50	-	-	-	61
在建鐵路工程	-	-	-	-	-	-	-	-	-
發展中物業	-	-	-	41,269	-	-	-	-	41,269
遞延開支	2,428	-	63	49	-	-	-	-	2,540
遞延稅項資產	-	-	-	-	569	9	-	28	606
證券投資	-	-	-	-	12	619	328	-	959
待售物業	-	-	-	1,877	-	11	-	-	1,888
聯營公司及合營公司權益	-	-	-	-	10,737	-	1,601	-	12,338
總資產	136,934	4,175	92,208	46,312	28,742	5,366	3,390	9,954	327,081
負債									
分類負債	24,050	1,834	2,526	31,962	10,884	834	1,886	63,051	137,027
服務經營權負債	9,976	-	-	-	166	-	-	-	10,142
總負債	34,026	1,834	2,526	31,962	11,050	834	1,886	63,051	147,169
其他資料									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	7,678	582	578	-	1,245	-	26	-	10,109
遞延開支	1,480	-	34	25	-	-	-	-	1,539
在建鐵路工程	61	-	-	-	-	-	-	-	61
發展中物業	-	-	-	9,843	-	-	-	-	9,843

9 業務分類資料(續)

截至2023年12月31日止年度，本公司股東應佔來自香港經常性業務的利潤為49.40億港元(2022年：3.84億港元)代表(i)來自香港經常性業務的年內利潤72.38億港元(2022年：15.24億港元)(撇除投資物業公允價值計量收益15.22億港元(2022年：虧損8.14億港元))及(ii)香港未予分類開支22.98億港元(2022年：11.40億港元)。

截至2023年12月31日止年度內，本公司股東應佔來自香港以外經常性業務的虧損6.59億港元(2022年：2.27億港元)代表(i)來自香港以外經常性業務的年內虧損3.55億港元(2022年：利潤8,700萬港元)(撇除投資物業公允價值計量虧損1.36億港元(2022年：收益400萬港元))及其相關所得稅抵免3,400萬港元(2022年：零港元)，以及(ii)扣除非控股權益應佔淨利潤3.04億港元(2022年：3.14億港元)。

截至2023年12月31日止年度內，本公司股東應佔來自投資物業公允價值計量的利潤14.20億港元(2022年：虧損8.10億港元)代表投資物業公允價值重新計量收益2,600萬港元(2022年：虧損30.76億港元)、初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益13.60億港元(2022年：22.66億港元)及其相關所得稅抵免3,400萬港元(2022年：零港元)。

未予分類的資產及負債主要包括現金、銀行結餘及存款、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。

其他分類資產主要指為個別業務營運而取用的應收帳項、存料與備料、現金、銀行結餘及存款和其他資產。

截至2023年12月31日止年度內，一名(2022年：一名)屬中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務類別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22.31%(2022年：17.21%)。

截至2023年12月31日止年度內，合營業務確認的除稅前利潤為36.95億港元(2022年：137.39億港元)。

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		指定非流動資產	
	2023	2022	2023	2022
香港特別行政區(所屬地)	30,962	21,586	280,212	267,988
澳洲	15,972	15,708	900	918
中國內地及澳門特別行政區	2,027	2,553	16,554	16,229
瑞典	4,809	5,232	116	557
英國	3,212	2,733	11	7
	26,020	26,226	17,581	17,711
	56,982	47,812	297,793	285,699

於2023年12月31日，分配至本集團現有合約下剩餘履約責任的交易價格總額為409.18億港元(2022年：455.10億港元)。該金額為預計將來確認的收入，主要來自補充服務經營權協議—高速鐵路(香港段)下與高速鐵路(香港段)及沙中綫補充服務經營權協議三下與沙田至中環綫有關的每年定額付款，以及與本集團客戶訂立的建造、顧問及項目管理合約。本集團預期將於未來一至十五年內隨著或當完成工作時或當提供服務時確認該預期金額為收入。

本集團已運用《香港財務報告準則》第15號第121段的實務便利應用，就若干於報告日持有與客戶的合約，如其合約是根據當時完成的工作而開具發票收費，或原來合約預計持續時間為一年或更短，則有關之預期未來確認的收入金額予以豁免披露。

綜合財務報表附註

10 經營開支

A 員工薪酬總額包括：

百萬港元	2023	2022
在下列綜合損益表項目列支數額：		
– 香港車務營運的員工薪酬及有關費用	6,917	6,341
– 香港車務營運的保養及相關工程	123	100
– 香港車務營運的其他項目開支	109	164
– 香港車站商務開支	136	119
– 香港物業租賃及管理業務開支	193	173
– 中國內地及國際附屬公司開支	11,092	10,506
– 其他業務開支	459	545
– 項目研究及業務發展開支	200	202
– 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益	11	10
在下列綜合財務狀況表項目資本化數額：		
– 在建資產及其他項目	1,085	1,386
– 服務經營權資產	525	500
– 在建鐵路工程被政府資助所抵銷前	753	40
– 發展中物業	281	242
可收回數額	663	606
員工薪酬總額	22,547	20,934

可收回數額與物業管理、委託工程及其他協議有關。

下列開支包括在員工薪酬總額內：

百萬港元	2023	2022
以股份為基礎的支出	119	118
界定供款計劃及強制性公積金供款	1,178	1,115
界定福利退休計劃確認的開支	386	398
	1,683	1,631

B 在綜合損益表內列支的核數師酬金包括：

百萬港元	2023	2022
核數服務	24	22
其他與核數有關的服務	6	6
稅務服務	3	2
其他非核數服務	–	2
	33	32

C 出售固定資產的虧損 1.36 億港元 (2022 年：1.48 億港元) 已計入經營開支。

11 董事局成員及執行總監會成員酬金

A 董事局成員及執行總監會成員酬金

(i) 本公司董事局成員及執行總監會成員酬金如下：

百萬港元	袍金	基本薪金、津貼 及實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
2023					
董事局成員					
- 歐陽伯權	1.7	-	-	-	1.7
- 包立賢	0.6	-	-	-	0.6
- 陳振彬	0.5	-	-	-	0.5
- 陳家樂	0.5	-	-	-	0.5
- 陳黃穗(於2023年5月24日退任)**	0.2	-	-	-	0.2
- 陳阮德徽	0.5	-	-	-	0.5
- 鄭恩基	0.5	-	-	-	0.5
- 許少偉	0.5	-	-	-	0.5
- 李惠光	0.5	-	-	-	0.5
- 李慧敏	0.5	-	-	-	0.5
- 吳永嘉	0.5	-	-	-	0.5
- 唐家成	0.6	-	-	-	0.6
- 黃幸怡(於2023年5月24日委任)*	0.3	-	-	-	0.3
- 黃冠文	0.5	-	-	-	0.5
- 黃慧群(於2023年5月24日委任)*	0.3	-	-	-	0.3
- 周元(於2023年5月24日退任)**	0.2	-	-	-	0.2
- 許正宇	0.5	-	-	-	0.5
- 運輸及物流局局長	0.5	-	-	-	0.5
- 發展局常任秘書長(工務)	0.5	-	-	-	0.5
- 運輸署署長	0.5	-	-	-	0.5
執行總監會成員					
- 金澤培***	-	11.2	1.3	6.9	19.4
- 楊美珍	-	7.1	1.0	2.8	10.9
- 鄭惠貞	-	6.5	0.8	2.6	9.9
- 蔡少綿	-	4.6	0.6	1.8	7.0
- 鄧輝豪~	-	5.0	~	2.0	7.0
- 許亮華(於2024年1月1日退任)	-	6.8	0.8	2.1	9.7
- 李家潤	-	5.5	0.7	2.0	8.2
- 馬琳	-	5.5	0.7	2.0	8.2
- 鄧智輝	-	7.0	0.9	2.8	10.7
- 黃琨暉(於2023年1月1日委任)	-	4.7	0.2	1.6	6.5
	10.4	63.9	7.0	26.6	107.9

* 黃幸怡及黃慧群分別於上表中相應的日期獲委任為董事局成員。在上表中呈列的金額為她們由委任日至2023年12月31日止期間的酬金。

** 陳黃穗及周元分別於上表中相應的日期退任董事局成員。在上表中呈列的金額為他們由2023年1月1日至其退任日止期間的酬金。

*** 金澤培為本公司行政總裁，亦擔任董事局成員。

~ 本公司已透過「搬遷援助計劃」向鄧輝豪提供180,000港元以合乎其住所租賃所需的按金要求。

~~ 本公司為參與港鐵強積金計劃(詳情見附註45A(iii))的鄧輝豪就2023年12月31日止財政年度支付的總供款為18,000港元。

綜合財務報表附註

11 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

百萬港元	袍金	基本薪金、津貼 及實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
2022					
董事局成員					
- 歐陽伯權	1.7	-	-	-	1.7
- 包立賢	0.5	-	-	-	0.5
- 陳振彬	0.4	-	-	-	0.4
- 陳家樂	0.4	-	-	-	0.4
- 陳黃穗	0.5	-	-	-	0.5
- 陳阮德徽	0.5	-	-	-	0.5
- 鄭恩基	0.5	-	-	-	0.5
- 周永健(於2022年5月25日退任)**	0.2	-	-	-	0.2
- 方正(於2022年5月25日退任)**	0.2	-	-	-	0.2
- 許少偉	0.5	-	-	-	0.5
- 李惠光(於2022年5月25日委任)*	0.2	-	-	-	0.2
- 李慧敏	0.4	-	-	-	0.4
- 吳永嘉	0.4	-	-	-	0.4
- 鄧國斌(於2022年5月25日退任)**	0.2	-	-	-	0.2
- 唐家成(於2022年5月25日委任)*	0.3	-	-	-	0.3
- 黃冠文	0.5	-	-	-	0.5
- 周元	0.5	-	-	-	0.5
- 許正宇	0.4	-	-	-	0.4
- 前運輸及房屋局局長 [△]	0.2	-	-	-	0.2
- 運輸及物流局局長 [#]	0.2	-	-	-	0.2
- 發展局常任秘書長(工務)	0.5	-	-	-	0.5
- 運輸署署長	0.5	-	-	-	0.5
執行總監會成員					
- 金澤培***	-	10.1	1.3	5.4	16.8
- 劉天成(於2023年1月1日退任)	-	7.9	~	2.0	9.9
- 包立聲(於2022年8月1日退任)****	-	5.6	~	1.2	6.8
- 鄭惠貞	-	5.6	0.7	1.9	8.2
- 蔡少綿	-	4.3	0.6	1.5	6.4
- 鄧輝豪(於2022年8月1日委任)*****	-	2.3	~	0.6	2.9
- 許亮華	-	5.3	0.7	1.7	7.7
- 李家潤	-	4.6	0.7	1.5	6.8
- 馬琳	-	4.7	0.7	1.7	7.1
- 鄧智輝	-	6.1	0.9	2.2	9.2
- 楊美珍	-	6.1	0.9	2.2	9.2
	9.7	62.6	6.5	21.9	100.7

* 李惠光及唐家成分別於上表中相應的日期獲委任為董事局成員。在上表中呈列的金額為他們由委任日至2022年12月31日止期間的酬金。

** 周永健、方正及鄧國斌分別於上表中相應的日期退任董事局成員。在上表中呈列的金額為他們由2022年1月1日至其退任日止期間的酬金。

*** 金澤培為本公司行政總裁，亦擔任董事局成員。

**** 包立聲於上表中相應的日期退任執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他由2022年1月1日至其退任日前一天止期間的酬金。

***** 鄧輝豪於上表中相應的日期獲委任為執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他由委任日至2022年12月31日止期間的酬金。

~ 根據港鐵退休金計劃(詳情見附註45A(i))之規定，本公司為參與該計劃的劉天成就2022年12月31日止財政年度支付的總供款為41,734港元。

~ 本公司為參與港鐵強積金計劃(詳情見附註45A(iii))的包立聲就2022年12月31日止財政年度支付的總供款為4,500港元。

~ 本公司為參與港鐵強積金計劃(詳情見附註45A(iii))的鄧輝豪就委任日至2022年12月31日止期間支付的總供款為7,500港元。

[△] 由2022年7月1日起，前運輸及房屋局局長(由陳帆擔任至2022年6月30日)不再出任本公司的董事局成員。在上表中呈列的金額為他由2022年1月1日至其退任日前一天止期間的酬金。

[#] 由2022年7月1日起，香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條行使其權利，委任了運輸及物流局局長(由林世雄擔任)為本公司的董事局成員。在上表中呈列的金額為他由委任日至2022年12月31日止期間的酬金。

11 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

自2024年1月1日起，樊米高獲委任為執行總監會成員。

上述酬金不包括下文附註(ii)披露的於行政人員股份獎勵計劃下以股份為基礎的支出。

獲香港特區行政長官依據《香港鐵路條例》第8條委任為董事的前運輸及房屋局局長 — 陳帆(由2022年1月1日至2022年6月30日止期間)、運輸及物流局局長 — 林世雄(由2022年7月1日至2023年12月31日止期間)、發展局常任秘書長(工務) — 劉俊傑及運輸署署長 — 羅淑佩(由2022年1月1日至2023年8月14日止期間)及李頌恩(由2023年8月28日至2023年12月31日止期間)的董事袍金已由香港特區政府代替其本人收取。

香港特區政府財經事務及庫務局局長 — 許正宇的董事袍金已由香港特區政府代替其本人收取。

替任董事並不獲享董事袍金。

(ii) 執行總監會成員根據本公司行政人員股份獎勵計劃獲授受限制股份及表現股份。每次授予執行總監會成員的表現股份所涉期間一般為自授予日期起計三年。各執行總監會成員的權益(如有並屬於2023年12月31日和2022年12月31日止年度的歸屬期間)如下：

- 金澤培於2019年4月1日獲授120,000股約滿受限制股份、於2019年4月8日獲授47,400股受限制股份及91,750股表現股份、於2020年4月8日獲授89,300股受限制股份、於2021年4月8日獲授52,750股受限制股份及199,800股表現股份、於2022年4月1日獲授132,000股約滿受限制股份、於2022年4月8日獲授133,700股受限制股份及於2023年4月11日獲授54,700股受限制股份，其中合共91,917股受限制股份於2023年確認歸屬(2022年：183,149股受限制股份)，而截至2023年12月31日止年度，相關的公允價值830萬港元(2022年：880萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2023年失效或被沒收(2022年：無)；
- 楊美珍於2019年4月8日獲授16,350股受限制股份、於2020年4月8日獲授32,650股受限制股份、於2021年4月8日獲授17,200股受限制股份及47,850股表現股份、於2022年4月8日獲授46,000股受限制股份及於2023年4月11日獲授25,100股受限制股份，其中合共31,950股受限制股份於2023年確認歸屬(2022年：22,066股受限制股份)，而截至2023年12月31日止年度，相關的公允價值200萬港元(2022年：210萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2023年失效或被沒收(2022年：無)；
- 鄭惠貞於2019年4月8日獲授16,550股受限制股份、於2020年4月8日獲授32,450股受限制股份、於2021年4月8日獲授17,450股受限制股份及47,850股表現股份、於2022年4月8日獲授39,500股受限制股份及於2023年4月11日獲授23,300股受限制股份，其中合共29,800股受限制股份於2023年確認歸屬(2022年：22,150股受限制股份)，而截至2023年12月31日止年度，相關的公允價值190萬港元(2022年：200萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2023年失效或被沒收(2022年：無)；
- 蔡少綿於2021年4月8日獲授13,500股受限制股份及47,850股表現股份、於2022年4月8日獲授32,200股受限制股份及於2023年4月11日獲授17,550股受限制股份，其中合共15,233股受限制股份於2023年確認歸屬(2022年：4,500股受限制股份)，而截至2023年12月31日止年度，相關的公允價值160萬港元(2022年：150萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2023年失效或被沒收(2022年：無)；
- 鄧輝豪於2022年4月8日獲授7,700股受限制股份及7,300股表現股份及於2023年4月11日獲授15,700股受限制股份，其中合共2,566股受限制股份於2023年確認歸屬(2022年：無)，而截至2023年12月31日止年度，相關的公允價值50萬港元(由其獲委任為執行總監會成員的日期至2022年12月31日止期間：20萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2023年失效或被沒收(2022年：無)；
- 許亮華於2019年4月8日獲授13,800股受限制股份、於2020年4月8日獲授29,050股受限制股份、於2021年4月8日獲授15,600股受限制股份及47,850股表現股份、於2022年4月8日獲授37,850股受限制股份及於2023年4月11日獲授17,100股受限制股份，其中合共75,034股受限制股份於2023年確認歸屬(2022年：19,483股受限制股份)，而截至2023年12月31日止年度，相關的公允價值260萬港元(2022年：190萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2023年失效或被沒收(2022年：無)；
- 李家潤於2019年4月8日獲授8,300股受限制股份、於2020年4月8日獲授15,500股受限制股份、於2021年4月8日獲授13,550股受限制股份及47,850股表現股份、於2022年4月8日獲授34,050股受限制股份及於2023年4月11日獲授14,850股受限制股份，其中合共21,034股受限制股份於2023年確認歸屬(2022年：12,450股受限制股份)，而截至2023年12月31日止年度，相關的公允價值160萬港元(2022年：170萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2023年失效或被沒收(2022年：無)；

11 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

- 馬琳於2019年4月8日獲授13,400股受限制股份、於2020年4月8日獲授27,000股受限制股份、於2021年4月8日獲授14,250股受限制股份及47,850股表現股份、於2022年4月8日獲授34,600股受限制股份及於2023年4月11日獲授19,550股受限制股份，其中合共25,283股受限制股份於2023年確認歸屬(2022年：18,218股受限制股份)，而截至2023年12月31日止年度，相關的公允價值170萬港元(2022年：180萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2023年失效或被沒收(2022年：無)；
- 鄧智輝於2019年4月8日獲授17,200股受限制股份、於2020年4月8日獲授31,350股受限制股份、於2021年4月8日獲授17,200股受限制股份及47,850股表現股份、於2022年4月8日獲授46,000股受限制股份及於2023年4月11日獲授25,100股受限制股份，其中合共31,516股受限制股份於2023年確認歸屬(2022年：21,917股受限制股份)，而截至2023年12月31日止年度，相關的公允價值200萬港元(2022年：210萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2023年失效或被沒收(2022年：無)；
- 黃琨璋於2020年4月8日獲授7,650股受限制股份、於2021年4月8日獲授7,350股受限制股份及10,100股表現股份、於2022年4月8日獲授8,050股受限制股份及於2023年4月11日獲授16,400股受限制股份，其中合共7,683股受限制股份於2023年確認歸屬，而截至2023年12月31日止年度，相關的公允價值60萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2023年失效或被沒收；
- 劉天成於2019年4月8日獲授16,250股受限制股份、於2020年4月8日獲授39,100股受限制股份、於2021年4月8日獲授19,700股受限制股份及47,850股表現股份及於2022年4月8日獲授43,000股受限制股份，其中合共94,185股受限制股份於2022年確認歸屬，而截至2022年12月31日止年度，相關的公允價值420萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2022年失效或被沒收；及
- 包立聲於2019年4月8日獲授30,150股表現股份、於2020年4月8日獲授30,250股受限制股份、於2021年4月8日獲授15,050股受限制股份及47,850股表現股份及於2022年4月8日獲授35,400股受限制股份，其中合共70,617股受限制股份於2022年確認歸屬，而截至2022年12月31日止年度，相關的公允價值360萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2022年失效或被沒收。

各董事局成員及執行總監會成員於本公司股份的權益詳情，在董事局報告書中及附註44披露。

- (iii) 截至2023年及2022年12月31日止年度內，本集團五名年度最高酬金人士皆為執行總監會成員，其酬金已在上文披露。
- (iv) 董事局成員及執行總監會成員在年內的酬金及以股份為基礎的支出總額為1.307億港元(2022年：1.306億港元)。
- (v) 本公司與每名獨立非執行董事/非執行董事(不包括根據《香港鐵路條例》第8條獲委任的三名額外董事)均有服務合約訂明其作為獨立非執行董事/非執行董事及董事局委員會/顧問小組成員不超過三年的連續委任任期。該董事亦須按本公司的組織章程細則(如適用)，在本公司的周年成員大會輪流退任及重選。歐陽伯權博士自2019年7月1日起獲委任為本公司董事局非執行主席，並於2024年3月7日獲財政司司長法團再度委任，其任期延長一年半至2025年12月31日。

B 獎勵股份

執行總監會每名成員截至2023年12月31日止年度的授出、歸屬、失效及/或被沒收、及尚未歸屬獎勵股份的詳情，載列於董事局報告書中。

在行政人員股份獎勵計劃下(於附註44所述)，所有執行總監會成員可獲授受限制股份和/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。受限制股份是根據個人工作表現授出。表現股份每三年授予一次，歸屬結果由薪酬委員會不時按董事局通過的表現基準及表現期而衡量於預定表現期的本公司業務表現及任何其他表現條件來決定。

行政人員股份獎勵計劃下授予執行總監會成員的獎勵股份乃根據附註2U(iii)以股份為基礎的支出計入員工薪酬內。根據此政策，計入員工薪酬計為開支的金額是參照授出的獎勵股份的公允價值所釐定，並考慮到與授出相關的所有非歸屬條件。總開支於相關歸屬期間內確認，並包括因授予的獎勵股份在歸屬前已失效/被沒收而對過往年度已計提金額作出的撥回調整。

授出的受限制股份將會按比例於三年內均等分批確認歸屬(除非薪酬委員會另行決定)。授出的表現股份將會於薪酬委員會確認已達到相關表現基準及表現條件後確認歸屬。

12 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益

香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益包括：

百萬港元	2023	2022
分佔物業發展所得的盈餘、收入及未出售物業的權益	2,335	11,473
西鐵物業發展的代理費及其他收入(附註24C)	8	128
其他費用及雜項研究	(14)	(12)
香港物業發展利潤(除稅前)	2,329	11,589
香港物業發展利潤(除稅後)	2,035	10,413

截至2023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20.35億港元(2022年：104.13億港元)代表香港物業發展利潤23.29億港元(2022年：115.89億港元)及其相關所得稅支出2.94億港元(2022年：11.76億港元)。

13 投資物業公允價值計量收益/(虧損)

投資物業公允價值計量收益/(虧損)包括：

百萬港元	2023	2022
投資物業公允價值重新計量收益/(虧損)	26	(3,076)
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
	1,386	(810)

截至2023年12月31日止年度內，本集團已就收取來自一項物業發展項目的一座商場後，初始確認帳面價值為52億港元的投資物業。

本集團在計入就該物業發展項目所需承擔的36億港元風險和責任，以及已產生/將產生的成本2億港元後，根據本集團的會計政策(根據附註2K)初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益14億港元，並已於截至2023年12月31日止年度內的綜合損益表中確認。已保留的遞延收益36億港元已於本集團的綜合財務狀況表中確認，並包括在「應付帳項、其他應付款項及撥備」(附註36)中。

本集團所需承擔的風險和責任將在每個匯報期末重新評估。任何所需承擔的風險和責任金額的減少將計及為遞延收益的減少，而將相應的金額在該匯報期計入損益並入帳為「初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益」。

14 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2023	2022
折舊計提自：		
– 擁有的物業、機器及設備	3,727	3,839
– 使用權資產	350	342
	4,077	4,181
攤銷計提自：		
– 服務經營權資產和其他無形資產的攤銷計提	2,028	1,853
– 已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	–	(265)
	2,028	1,588
	6,105	5,769

綜合財務報表附註

15 利息及財務開支

百萬港元	2023	2022
關於下列各項的利息開支：		
– 銀行貸款、透支及資本市場借貸工具	1,816	1,033
– 服務經營權負債	681	688
– 租賃負債	40	44
– 其他	28	26
財務開支	42	43
匯兌虧損/(收益)	82	(253)
	2,689	1,581
已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	–	(35)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	9	17
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入利息開支	(57)	(26)
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌(虧損)/收益	(75)	289
– 終止對沖會計時由對沖儲備撥入	–	(79)
– 不符合對沖會計的衍生工具	17	(13)
	(106)	188
資本化利息開支	(667)	(356)
	1,916	1,378
利息收入：		
– 銀行存款	(669)	(316)
– 其他	(108)	(80)
	(777)	(396)
	1,139	982

截至2023年12月31日止年度內，資本化利息開支按每月預定借貸成本及/或按本集團中有關公司的借貸成本，以每年3.1%至4.0%不等(2022年：每年2.1%至3.3%)計算。

截至2022年12月31日止年度內，有關深圳地鐵四號綫的利息及財務開支扣除資本化利息後為4,300萬港元，已被從深圳市人民政府收取的現金資助3,500萬港元所抵銷。

截至2023年12月31日止年度內，被對沖的財務資產及負債的公允價值變動所帶來的虧損為9,000萬港元(2022年：收益4.97億港元)，而來自對沖工具(包括利息掉期及貨幣掉期)的公允價值收益則為8,100萬港元(2022年：虧損5.14億港元)，因此淨虧損為900萬港元(2022年：1,700萬港元)。

16 綜合損益表所示的所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	2023	2022
本期稅項		
– 香港利得稅項	610	989
– 香港以外稅項	377	413
	987	1,402
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	68	(44)
– 超過相關折舊的折舊免稅額	638	383
– 物業重估	(34)	3
– 撥備及其他	(102)	(152)
– 使用權資產	4	(11)
– 租賃負債	14	27
	588	206
	1,575	1,608

(i) 除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司以外，截至2023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%(2022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%徵稅，而餘下的應評稅利潤則按16.5%徵稅。本公司的香港利得稅撥備於2023年及2022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。

土地增值稅撥備是根據有關中國內地稅法及條例所載之規定而估算。土地增值稅已按增值額之累進稅率範圍撥備，而有若干可扣減項目。截至2023年12月31日止年度內，土地增值稅(未扣除企業所得稅)零港元(2022年：5,100萬港元)已列支損益。

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%(2022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。

(ii) 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。

綜合財務報表附註

16 綜合損益表所示的所得稅(續)

B 稅務開支與按適用稅率計算的會計損益的對帳：

	2023		2022	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前利潤	9,663		11,749	
除稅前利潤按照在相關稅務地區之適用稅率計算的名義稅項	1,561	16.2	1,925	16.4
土地增值稅(扣除企業所得稅後淨額)	–	–	38	0.3
不可扣減支出的稅務影響	305	3.1	869	7.4
非課稅收入的稅務影響	(555)	(5.7)	(1,341)	(11.4)
未使用而且未確認的可抵扣稅務虧損的稅務影響	276	2.8	118	1.0
耗用先前未確認的稅務虧損	(12)	(0.1)	(1)	–
實際稅項開支	1,575	16.3	1,608	13.7

C 支柱二所得稅

本集團於澳洲、瑞典和英國經營業務，而這些地區已為實施經合組織發布的支柱二範本規則而頒布或將正式頒布新稅法。新稅法將於2024年1月1日起在這些地區生效。當這些法律生效時，本集團並不預期在2024年因為在這些地區經營而在這些地區需要繳納任何補足稅，因為這些地區各自的地區法定稅率均高於15%。由於新稅法尚未生效，本集團於截至2023年12月31日止年度沒有確認任何與支柱二範本規則相關的本期稅項。

本集團已應用與支柱二所得稅相關的暫時性強制豁免，有關確認和披露的遞延稅項資產和負債資料，並在稅項產生時作本期所得稅入帳(參閱附註2A(iii)(a))。

如澳洲、瑞典和英國在2023年採用該新稅法，本集團在截至2023年12月31日止年度應毋須繳納任何補足稅。這是因為本集團於這些經營地區的平均實際稅率均超過15%，或在該經營地區出現稅務虧損狀況。

17 股息

本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	2023	2022
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(2022年：每股0.42港元)	2,610	2,604
– 匯報期末後建議派發的末期普通股息每股0.89港元(2022年：每股0.89港元)	5,533	5,520
	8,143	8,124
與去年有關的普通股息		
– 年內已批准及已付的末期普通股息每股0.89港元(2022年：有關2021年度的每股1.02港元)	5,520	6,317

於匯報期末後建議派發的2023年末期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

關於2023年末期普通股息，董事局建議向所有於2024年5月31日營業時間結束時名列本公司成員登記冊的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)。

支付予財政司司長法團的普通股息詳情於附註47P披露。

18 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2023年12月31日止年度本公司股東應佔利潤77.84億港元(2022年：98.27億港元)，及年內已發行的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，計算如下：

	2023	2022
於1月1日已發行普通股	6,202,060,784	6,193,462,514
已發行以股代息的影響	6,203,749	3,237,016
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(6,164,436)	(5,797,375)
於年內已發行的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	6,202,100,097	6,190,902,155

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2023年12月31日止年度本公司股東應佔利潤77.84億港元(2022年：98.27億港元)，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本公司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，計算如下：

	2023	2022
於年內已發行的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	6,202,100,097	6,190,902,155
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	6,214,868	5,895,643
於年內的加權平均普通股數(攤薄)	6,208,314,965	6,196,797,798

C 若根據來自基本業務的本公司股東應佔利潤63.64億港元(2022年：106.37億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利為1.03港元(2022年：1.72港元)。

19 其他全面收益/(虧損)

A 與本集團之其他全面收益/(虧損)各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	2023			2022		
	除稅前 金額	稅項 (支出)/抵免	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項 (支出)/抵免	除稅後 金額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司 財務報表	(378)	–	(378)	(1,713)	–	(1,713)
– 非控股權益	26	–	26	(11)	–	(11)
	(352)	–	(352)	(1,724)	–	(1,724)
自用樓宇的重估盈餘	29	(5)	24	52	(9)	43
重新計量界定福利計劃淨資產/負債	(247)	53	(194)	(155)	38	(117)
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註19B)	(728)	120	(608)	99	(17)	82
其他全面(虧損)/收益	(1,298)	168	(1,130)	(1,728)	12	(1,716)

綜合財務報表附註

19 其他全面收益/(虧損)(續)

B 來自本集團其他全面收益/(虧損)的現金流量對沖各組成部分如下：

百萬港元	2023	2022
現金流量對沖：		
年內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	(621)	(111)
年內轉入損益的金額：		
– 利息及財務開支(附註15)	(132)	184
– 其他支出	25	26
	(728)	99
因以下項目稅務影響：		
– 年內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	102	18
– 年內轉入損益的金額	18	(35)
	(608)	82

20 投資物業及其他物業、機器及設備

A 投資物業

本集團的投資物業全部位於香港及中國內地並按公允價值列帳，其變動如下：

百萬港元	2023	2022
於1月1日	91,671	84,801
添置*	6,517	9,977
投資物業公允價值重新計量(附註13)	26	(3,076)
匯兌虧損	(9)	(31)
於12月31日	98,205	91,671

* 年內添置包括初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量52.11億港元(2022年：91.86億港元)(附註13)以及由遞延開支轉撥金額9,200萬港元(2022年：3.98億港元)。

所有投資物業已於2023年及2022年12月31日重新計量。相關的公允價值計量詳情列於附註43。位於香港及中國內地的投資物業每半年分別經由獨立測量師行高力國際物業顧問(香港)有限公司及戴德梁行有限公司作出重新計量，而因未來市場情況變化可能導致的進一步收益或虧損，則於未來期間於綜合損益表內確認。

於2023年12月31日，本集團的投資物業包括3.16億港元(2022年：4.59億港元)與中國內地物業有關。

20 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

B 其他物業、機器及設備

百萬港元	租賃土地	自用樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
2023						
原值或估值						
於2023年1月1日	1,765	4,089	62,382	93,565	12,059	173,860
添置	-	97	-	254	5,549	5,900
清理/撇減	-	(84)	(1)	(1,579)	(12)	(1,676)
重估虧損	-	(123)	-	-	-	(123)
資本化調整*	-	-	-	(3)	-	(3)
轉撥至服務經營權資產(附註21)	-	-	1	(5)	(10)	(14)
於其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	107	(100)	(7)	-
重新分類為持作出售的出售組別(附註49)	-	(51)	-	(558)	(1)	(610)
其他資產投入使用	-	-	13	2,664	(2,677)	-
匯兌差額	-	10	-	58	-	68
於2023年12月31日	1,765	3,938	62,502	94,296	14,901	177,402
原值						
於2023年12月31日估值	1,765	415	62,502	94,296	14,901	173,879
累計折舊						
於2023年1月1日	476	269	10,956	59,862	-	71,563
年內折舊	34	236	603	3,204	-	4,077
清理後撥回	-	(64)	(1)	(1,540)	-	(1,605)
重估後撥回	-	(152)	-	-	-	(152)
重新分類為持作出售的出售組別(附註49)	-	(39)	-	(215)	-	(254)
匯兌差額	-	11	-	41	-	52
於2023年12月31日	510	261	11,558	61,352	-	73,681
於2023年12月31日帳面淨值	1,255	3,677	50,944	32,944	14,901	103,721
2022						
原值或估值						
於2022年1月1日	1,765	4,201	62,275	91,493	10,036	169,770
添置	-	55	-	555	4,499	5,109
清理/撇減	-	(31)	-	(618)	(8)	(657)
重估虧損	-	(97)	-	-	-	(97)
資本化調整*	-	-	(1)	-	-	(1)
轉撥至服務經營權資產(附註21)	-	-	-	(6)	(17)	(23)
其他資產投入使用	-	-	108	2,339	(2,447)	-
匯兌差額	-	(39)	-	(198)	(4)	(241)
於2022年12月31日	1,765	4,089	62,382	93,565	12,059	173,860
原值						
於2022年12月31日估值	1,765	443	62,382	93,565	12,059	170,214
累計折舊						
於2022年1月1日	442	234	10,429	57,148	-	68,253
年內折舊	34	231	527	3,389	-	4,181
清理後撥回	-	(31)	-	(563)	-	(594)
重估後撥回	-	(149)	-	-	-	(149)
匯兌差額	-	(16)	-	(112)	-	(128)
於2022年12月31日	476	269	10,956	59,862	-	71,563
於2022年12月31日帳面淨值	1,289	3,820	51,426	33,703	12,059	102,297

* 資本化調整乃關於當承建商合約價值確定時，資產原值按最終合約價值所作出的調整。

綜合財務報表附註

20 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

C 使用權資產

於2023年及2022年12月31日，使用權資產的帳面淨值按相關資產類別分析如下：

百萬港元	附註	2023	2022
自用的租賃土地的所有權權益，餘下租賃年期為：	(i)		
– 少於50年		1,255	1,289
自用樓宇的所有權權益，餘下租賃年期為：	(i)		
– 少於50年		3,523	3,646
其他租賃自用樓宇，餘下租賃年期為：	(ii)		
– 少於10年		154	174
租賃機器及設備，餘下租賃年期為：	(iii)		
– 10至50年		284	318
– 少於10年		136	379
		5,352	5,806
租賃投資物業的所有權權益，餘下租賃年期為：			
– 50年以上		14	14
– 少於50年		98,069	91,450
		98,083	91,464
其他租賃投資物業，餘下租賃年期為：			
– 少於10年		122	207
		98,205	91,671
		103,557	97,477

確認於損益與租賃有關的開支項目分析如下：

百萬港元	2023	2022
按相關資產類別分類的使用權資產折舊：		
自用的租賃土地的所有權權益	34	34
自用樓宇的所有權權益	152	149
其他租賃自用樓宇	84	82
租賃機器及設備	80	77
	350	342
租賃負債的利息支出	40	44
短期租賃開支	14	12
低價值資產的租賃開支(不包括低價值資產的短期租賃)	13	34

年內，使用權資產的添置為66.82億港元(2022年：104.09億港元)。金額主要為投資物業的添置，包括初始確認來自物業發展之公允價值計量(附註13)。

與租賃相關的現金流出總額及租賃負債的到期分析分別於附註42C及35D詳述。

20 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

C 使用權資產(續)

(i) 自用的租賃土地及樓宇的所有權權益

與本公司香港車務營運有關的土木工程、機器及設備所坐落的土地以持續租賃批予本公司，並與本公司在營運協議下的鐵路專營權同時屆滿(附註47A、47B及47C)。

根據租賃條款，本公司須自行承擔包括地下及架空結構等所有租賃用地的維修保養開支。至於坐落於與其他用戶共用結構(如青嶼幹線等)內的鐵路段，本公司只須負責與鐵路有關的維修。按租賃條款所支付的一切維修費用，均記入綜合損益表內作為香港車務營運的相關開支。

本集團的所有自用樓宇均位於香港，並以公允價值列帳。相關的公允價值計量詳情列於附註43。重估收益2,900萬港元(2022年：5,200萬港元)及有關的遞延稅項支出500萬港元(2022年：900萬港元)已確認為其他全面收益/虧損並累計於固定資產重估儲備(附註41C)。倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用樓宇於2023年12月31日的帳面金額應為5.87億港元(2022年：6.13億港元)。

(ii) 其他租賃自用樓宇

本集團通過租賃協議獲得使用其他物業作為辦公室的權利。租約一般為期4至7年。

(iii) 其他租賃

本集團租用了機器及設備，其租賃期將於2至20年期間屆滿。對於當中的一些租約，本集團可選擇於重新商討所有條款時續約，而另外一些租約，本集團可選擇於租賃期屆滿時按個別議價購入該租賃設備。沒有租賃包含非定額租賃付款。

D 按經營租賃形式出租的物業

本集團按經營租賃形式將投資物業及車站小商店(包括免稅店)出租。租約一般為期1至5年，並有權選擇於租約期屆滿後續約，而屆時將重新商訂所有條款。租賃款項會定期調整以反映市場租值。若干租賃包含按營業額計算的額外租金，部分根據指定額度釐定。授予租戶的租金優惠會於綜合損益表中攤銷，作為應收租賃款項淨額的一部分。

本集團持作經營租賃用途的投資物業帳面總值為982.05億港元(2022年：916.71億港元)，持作經營租賃用途的車站商店的原值為9.61億港元(2022年：9.05億港元)，而相關的累計折舊為6.06億港元(2022年：5.76億港元)。

根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金總額如下：

百萬港元	2023	2022
1年內	6,869	6,355
1至2年內	5,365	4,707
2至3年內	2,708	3,274
3至4年內	1,153	1,448
4至5年內	491	798
5年後	340	472
	16,926	17,054

綜合財務報表附註

20 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

E 於2003年3月，本集團與無關連第三方訂立一連串結構式交易，將若干載客車卡租出及租回(「租賃交易」)，涉及的資產於2003年3月31日的原值總額為25.62億港元，帳面淨值總額為16.74億港元。根據租賃交易，集團將資產租予美國機構投資者(「投資者」)，後者已預付所有與租賃協議有關的租金。同時，本集團從投資者按21年至29年不等的租賃期租回有關資產，並須按預定付款時間表支付租金。本集團可選擇於租賃期屆滿時按固定金額購入投資者於有關資產中的租賃權益。部分從投資者收取的預付租金款項已用作投資債券以支付本集團租賃債務及按租賃交易行使其中購買權所應付的金額。倘若這些債券未能符合某些信貸評級要求，本集團須以其他債券替代。此外，本集團已提供備用信用證給投資者以保證集團能支付因交易提前於到期日終止而產生的額外金額。

本集團保留資產的法定所有權，而本集團於鐵路業務中動用該等資產亦不受限制。

由於訂立租賃交易，一筆為數約36.88億港元的金額已收訖在投資戶口內，並用以購入債券(「抵銷證券」)。抵銷證券的收益將用於支付長期租金，這些租金於2003年3月的預期淨現值約為35.33億港元。因此，本集團於2003年由租賃交易所獲得的金額扣除成本後為1.41億港元。由於本集團不能按本集團自身目的操控投資戶口，而上述債券所得的收入將用以支付本集團應付的租金，因此，該等債務及抵銷證券的投資在2003年3月並無確認為本集團的債項和資產。本集團所收取的現金淨額作遞延收益入帳，並以租賃期限於綜合損益表攤銷入帳至2008年，其時，因某些抵銷證券的信貸評級被調低，本集團以備用信用證替代這些證券，並將相關開支全數抵銷剩餘的遞延收益。

21 服務經營權資產

集團的服務經營權資產變動及分析如下：

百萬元	與九鐵公司的兩鐵合併		額外經營權資產		深圳地鐵四號綫	深圳地鐵十三號綫	瑞典業務	倫敦伊利沙伯綫	總計
	最初經營權資產	額外經營權資產	(高速鐵路(香港段))	(沙中綫)					
2023									
原值									
於2023年1月1日	15,226	24,728	345	249	8,403	1,816	69	54	50,890
年內淨增置	-	2,535	139	99	78	429	-	-	3,280
清理	-	(199)	-	(1)	(106)	-	-	-	(306)
由其他物業、機器及設備轉入(附註20)	-	6	-	8	-	-	-	-	14
匯兌差額	-	-	-	-	(151)	48	-	-	(103)
於2023年12月31日	15,226	27,070	484	355	8,224	2,293	69	54	53,775
累計攤銷及減值虧損									
於2023年1月1日	4,594	5,890	51	12	4,706	-	62	52	15,367
年內攤銷	304	1,413	37	15	255	-	1	2	2,027
清理後撥回	-	(161)	-	-	(63)	-	-	-	(224)
匯兌差額	-	-	-	-	(105)	-	-	-	(105)
於2023年12月31日	4,898	7,142	88	27	4,793	-	63	54	17,065
於2023年12月31日帳面淨值	10,328	19,928	396	328	3,431	2,293	6	-	36,710

21 服務經營權資產(續)

百萬港元	與九鐵公司的 兩鐵合併		額外 經營權財產 (高速鐵路 (香港段))	額外 經營權財產 (沙中綫)	深圳地鐵 四號綫	深圳地鐵 十三號綫	瑞典業務	倫敦 伊利沙伯綫	總計
	最初 經營權財產	額外 經營權財產							
2022									
原值									
於2022年1月1日	15,226	22,130	249	160	9,212	925	78	60	48,040
年內淨增置	-	2,922	96	86	95	956	1	-	4,156
清理	-	(337)	-	(7)	(141)	-	-	-	(485)
由其他物業、機器及 設備轉入(附註20)	-	13	-	10	-	-	-	-	23
匯兌差額	-	-	-	-	(763)	(65)	(10)	(6)	(844)
於2022年12月31日	15,226	24,728	345	249	8,403	1,816	69	54	50,890
累計攤銷及減值虧損									
於2022年1月1日	4,289	5,015	23	3	3,876	-	69	51	13,326
年內攤銷	305	1,185	28	10	317	-	2	6	1,853
減值虧損	-	-	-	-	962	-	-	-	962
清理後撥回	-	(310)	-	(1)	(79)	-	-	-	(390)
匯兌差額	-	-	-	-	(370)	-	(9)	(5)	(384)
於2022年12月31日	4,594	5,890	51	12	4,706	-	62	52	15,367
於2022年12月31日帳面淨值	10,632	18,838	294	237	3,697	1,816	7	2	35,523

A 最初經營權財產乃關於與九鐵公司的兩鐵合併於開始日確認的支出，而額外經營權財產乃關於與兩鐵合併的開始日之後最初經營權財產升級的支出。額外經營權財產(高速鐵路(香港段))及額外經營權財產(沙中綫)乃分別關於高速鐵路(香港段)及沙中綫經營權財產升級的支出。

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2023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。

於2022年6月30日，由於預計票價制定機制及定價程序需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，本集團為深圳地鐵四號綫進行減值評估測試。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2023年12月31日及2022年12月31日作出的檢視，並沒有需要於2023年12月31日及2022年12月31日確認進一步的減值虧損。

C 於2020年10月30日，本公司的附屬公司港鐵中鐵電化軌道交通(深圳)有限公司與深圳市人民政府簽署了項目特許經營協議，以建設、營運及轉移的項目形式建造深圳地鐵十三號綫，為期30年。因此，於2023年12月31日年內提供的建設服務的公允價值4.29億港元(2022年：9.56億港元)已參照於匯報期末的完成階段予以資本化為服務經營權資產。

項目的總資本成本預計為49億人民幣(54億港元)。於2023年12月31日，本集團在該項目上的累計支出為21億人民幣(23億港元)，已核准但未償付的承擔總額為28億人民幣(31億港元)，並已包含在資本性承擔內(附註48A)。

22 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22A(b)(v)),但截至本年報之日期,本公司並沒有收到由香港特區政府提出的正式申索。香港特區政府最近知會本公司,對本公司於高速鐵路工程項目委託協議下的履約責任當中之數個範疇作出關注(「關注範疇」),並要求本公司就此提供更多資訊和說明。本公司正在檢視該關注範疇的要求,並將在完成檢視後與香港特區政府展開溝通,務求回應該政府關注範疇。

(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。

22 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

(c) 截至2023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22A(b)(v)更具體說明)，原因是(a)截至2023年12月31日及截至本年報之日期，本公司並未接獲香港特區政府針對本公司提出任何正式索償或仲裁的任何通知，以及本公司與香港特區政府就關注範疇的任何溝通之最終結果在現階段而言仍極不確定；(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(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2023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8,400萬港元(2022年：1.53億港元)。於2023年12月31日，香港特區政府尚未支付的費用合共1.44億港元(2022年12月31日：2.09億港元)。

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22B(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22B(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。

22 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(ii) 額外項目管理費用的撥備

如上文附註22B(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(本公司已經繼續及將會繼續履行)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。

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(在上文概述的基礎上)，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2023年12月31日止年度內，本公司已耗用1.72億港元(2022年：3.14億港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2022年：零港元)。於2023年12月31日，在扣除已耗用的金額後，餘下的3.07億港元的撥備(2022年：4.79億港元)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」)。

(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。

22 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(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22B(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2023年12月31日止年度內，本公司已耗用6,500萬港元(2022年：1.17億港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2022年：零港元)。於2023年12月31日，在扣除已耗用的金額後，餘下的7.62億港元的撥備(2022年：8.27億港元)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22B(c)(i)所述)，但截至本年報之日期，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2023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。

綜合財務報表附註

23 在建鐵路工程

本集團的在建鐵路工程變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	增置 [△]	於12月31日 結餘
2023			
小蠔灣站			
建築成本	7	34	41
顧問諮詢費	46	83	129
員工薪酬及其他開支	44	45	89
財務開支	1	8	9
已耗用的政府資助(附註47H)	(98)	(170)	(268)
	-	-	-
東涌綫延綫			
建築成本	-	561	561
顧問諮詢費	-	804	804
員工薪酬及其他開支	-	507	507
財務開支	-	39	39
	-	1,911	1,911
屯門南延綫			
建築成本	-	148	148
顧問諮詢費	-	249	249
員工薪酬及其他開支	-	422	422
財務開支	-	7	7
	-	826	826
古洞站*			
建築成本	-	331	331
顧問諮詢費	-	590	590
員工薪酬及其他開支	-	589	589
財務開支	-	9	9
	-	1,519	1,519
總計	-	4,256	4,256
2022			
小蠔灣站			
建築成本	-	7	7
顧問諮詢費	-	46	46
員工薪酬及其他開支	-	44	44
財務開支	-	1	1
已耗用的政府資助(附註47H)	-	(98)	(98)
總計	-	-	-

[△] 增置代表資本性開支和由遞延開支撥入的開支。

* 根據於2023年9月5日與香港特區政府就古洞站簽訂的項目協議，古洞站項目工程其中包括(i)古洞站的建造及(ii)北環綫主綫的詳細規劃及設計和前期工程。

小蠔灣站預計於2030年完成。按照已界定的工程範圍及工程時間表，小蠔灣站項目的總資本性開支估計約為67億港元(不包含財務開支)。於2023年12月31日，本公司的累計開支為2.59億港元(2022年：9,700萬港元)(不包含財務開支)，並被政府資助全數抵銷，而「資本性承擔」(附註48A)已包括與小蠔灣站項目相關的已批准但未撥備金額，總值為64億港元。

23 在建鐵路工程(續)

東涌綫延綫預計於2029年完成。按照已界定的工程範圍及工程時間表，東涌綫延綫項目的總資本性開支估計約為242億港元(不包含財務開支)。於2023年12月31日，本公司的累計開支為18.72億港元(不包含財務開支)，而「資本性承擔」(附註48A)已包括與東涌綫延綫項目相關的已批准但未撥備金額，總值為223億港元。

屯門南延綫項目預計於2030年完成。按照已界定的工程範圍及工程時間表，屯門南延綫項目的總資本性開支估計約為182億港元(不包含財務開支)。於2023年12月31日，本公司的累計開支為8.19億港元(不包含財務開支)，而「資本性承擔」(附註48A)已包括與屯門南延綫項目相關的已批准但未撥備金額，總值為174億港元。

古洞站及北環綫主綫的前期工程、詳細規劃及設計預計分別於2027年及2034年完成。按照已界定的工程範圍及工程時間表(包含北環綫主綫的詳細規劃及設計和前期工程)，古洞站項目的總資本性開支估計約為108億港元(不包含財務開支)。於2023年12月31日，本公司的累計開支為15.10億港元(不包含財務開支)，而「資本性承擔」(附註48A)已包括與古洞站項目相關的已批准但未撥備金額，總值為93億港元。

24 發展中物業

根據建造鐵路延綫的項目協議及兩鐵合併中的物業組合協議，本公司獲香港特區政府授予鐵路沿綫車站的土地發展權。

於2023年12月31日，本公司尚未完成的香港物業發展項目主要為位於相關鐵路沿綫的項目，並包括位於小蠔灣車廠的小蠔灣項目、位於將軍澳第八十六區車廠之將軍澳支綫物業發展項目(「日出康城」)、位於黃竹坑地塊的南港島綫物業發展項目(「港島南岸」)、位於何文田地塊的觀塘綫延綫物業發展項目、及東鐵綫/輕鐵物業發展項目。

A 發展中物業

本集團的發展中物業變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	淨增置*	轉撥至損益	於12月31日 結餘
2023				
香港物業發展項目	41,269	459	-	41,728
2022				
香港物業發展項目	11,215	41,088	(11,034)	41,269

* 淨增置代表香港物業發展項目產生的開支，包括地價、資本性開支及由遞延開支撥入的發展成本，並與向發展商收取的款項或資產分派和已耗用的政府資助所抵銷(如有)。

包含於發展中物業的香港租賃土地剩餘租賃期為10至50年。

B 保管資金

作為機場鐵路、將軍澳支綫、南港島綫、觀塘綫及東鐵綫/輕鐵若干物業發展項目的資金保管者，本公司收取及管理售賣該等發展物業的訂金與收入。有關款項會存入指定的獨立銀行戶口，並連同所得利息發放予發展商，以償付發展商分別按香港特區政府同意方案及發展協議的條款所墊支的發展成本。任何餘額只會在履行所有與該等物業發展有關的責任後才會發放。因此，所保管的資金之結餘，並未列入綜合財務狀況表內。於2023年12月31日，保管資金餘額為183.97億港元(2022年：237.15億港元)。

C 西鐵物業發展

作為兩鐵合併的一部分，本公司獲委任為九鐵公司及其若干附屬公司(「西鐵附屬公司」)的代理人，發展西鐵沿綫的指定發展用地。就屯門發展項目，本公司可收取根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用；就其他發展項目，本公司可收取相當於銷售收入總額0.75%的代理費用。同時，本公司可向西鐵附屬公司收回其就西鐵發展項目所產生的全部費用另加16.5%的間接費用連同應計利息。截至2023年12月31日止年度內，確認有關西鐵物業發展的代理費收入及其他收入為800萬港元(2022年：1.28億港元)(附註12)。截至2023年12月31日止年度內，本公司產生的可收回費用包括間接費用及應計利息為4,300萬港元(2022年：5,500萬港元)。

綜合財務報表附註

25 遞延開支

於2023年12月31日，遞延開支包括若干尚未與香港特區政府達成項目協議的若干鐵路項目相關之費用，合共4億港元(2022年：23億港元)。這些項目的未來發展將預期為本集團帶來未來經濟效益。如於將來的期間，相應的項目協議不再被視為可達成且有關的費用並不再被視為可收回，有關的費用將會列支於該匯報期間的綜合損益表。

26 於附屬公司的投資

下表僅列出本公司主要附屬公司於2023年12月31日的詳細資料：

公司名稱	已發行股本/ 已繳註冊資本	所佔權益比例			註冊/成立及 經營地點	主要業務
		本集團 實際權益	由本公司 持有	由附屬公司 持有		
LOUDER HK Company Limited	100港元	100%	-	100%	香港	零售
港鐵學院(香港)有限公司	10,000港元	100%	-	100%	香港	管理港鐵學院的運作
MTR Lab Company Limited	100港元	100%	100%	-	香港	持有投資
MTR Telecommunication Company Limited	100,000,000港元	100%	100%	-	香港	流動電訊服務
昂坪360有限公司	2港元	100%	100%	-	香港	經營東涌至昂坪 纜車系統及昂坪 主題市集運作
海翠花園物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	-	香港	物業投資及管理
TraxComm Limited	15,000,000港元	100%	100%	-	香港	固定電訊網絡及 相關服務
V-Connect Limited	1,000港元	100%	100%	-	香港	流動電訊服務
Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.*	39,999,900澳元	60% 於 普通股；	-	100% 於 普通股；	澳洲	鐵路營運及維修
	100澳元	30% 於 A類股	-	100% 於 A類股		
Metro Trains Sydney Pty Ltd*	100澳元	60%	-	60%	澳洲	鐵路營運及維修
MTR Corporation (Sydney) NRT Pty Limited	2澳元	100%	-	100%	澳洲	設計及配置鐵路 有關系統
MTR Corporation (Sydney) SMCSW Pty Limited	1澳元	100%	-	100%	澳洲	設計、配置及 整合鐵路有關系統
MTR Corporation (C.I.) Limited	1,000美元	100%	100%	-	開曼群島/ 香港	融資
MTR Consultadoria (Macau) Sociedade Unipessoal Lda.	25,000澳門幣	100%	-	100%	澳門	鐵路顧問服務
MTR Railway Operations (Macau) Company Limited	25,000澳門幣	100%	-	100%	澳門	鐵路營運及管理
MTR Express (Sweden) AB	10,050,000瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運與維修
MTR Pendeltågen AB	10,050,000瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運、維修 及車站管理
MTR Mälartåg AB	10,050,000瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運及維修
MTR Tech AB	30,000,000瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路維修

26 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行股本/ 已繳註冊資本	所佔權益比例			註冊/成立及 經營地點	主要業務
		本集團 實際權益	由本公司 持有	由附屬公司 持有		
MTR Tunnelbanan AB	40,000,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運及維修
MTR Nordic AB	40,050,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	持有投資
港鐵(北京)商業設施管理 有限公司 [^]	93,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業租賃及管理
港鐵軌道交通(深圳)有限公司 [^]	2,636,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	鐵路建造、 營運及管理
港鐵中鐵電化軌道交通(深圳) 有限公司 [#]	946,000,000 人民幣	83%	-	83%	中華人民 共和國	鐵路建造、 營運及管理
港鐵物業發展(深圳)有限公司 [#]	1,304,969,189 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業發展、營運、 租賃、管理及 顧問服務
港鐵商業廣場管理(天津) 有限公司 [^]	1,352,000,000 人民幣	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業投資、 租賃及管理
MTR Corporation (Crossrail) Limited	1,000,000 英鎊	100%	-	100%	英國	鐵路營運與維修

* 並非由畢馬威會計師事務所審計的附屬公司

[^] 根據中華人民共和國法律註冊的外商獨資企業

[#] 根據中華人民共和國法律註冊的中外合資企業

本公司董事認為將全部附屬公司資料列出過於冗長，故此以上只列出董事認為對本集團業績有重大貢獻或持有重大部分資產或負債之附屬公司。

綜合財務報表附註

27 聯營公司及合營公司權益

下表僅列出主要聯營公司和合營公司(均為沒有市場報價的未上市公司)於2023年12月31日的詳細資料：

公司名稱	所佔權益比例			註冊/成立及 經營地點	主要業務
	本集團 實際權益	由本公司 持有	由附屬公司 持有		
聯營公司					
八達通控股有限公司 (「八達通控股」) [#]	64.02%	64.02%	-	香港	作為於香港經營非接觸式 智能卡通用收費系統及 從事顧問服務的 集團公司之控股公司
北京京港地鐵有限公司 [~]	49%	-	49%	中華人民 共和國	地鐵投資、建設、 營運及客運服務
北京京港十六號綫地鐵有限公司 [°]	49%	-	49%	中華人民 共和國	地鐵投資、建設、 營運及客運服務
杭州杭港地鐵有限公司 [~]	49%	-	49%	中華人民 共和國	鐵路營運及管理
First MTR South Western Trains Limited [*]	30%	-	30%	英國	鐵路營運及管理
NRT Pty Ltd [*]	27.55%	-	27.55%	澳洲	融資、鐵路建設及 通過一單位信託基金 營運與維修
NRT CSW Pty Ltd [*]	27.55%	-	27.55%	澳洲	融資、鐵路建設及 通過一單位信託基金 營運與維修
合營公司					
杭州杭港地鐵五號綫有限公司 [~]	60%	-	60%	中華人民 共和國	鐵路機電設備工程、 營運及管理

[#] 於2022年1月，本公司從匯達交通服務有限公司的附屬公司城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司收購了八達通控股的合共6.62%的額外股份。收購完成後，本公司持有八達通控股的股權由57.40%增至64.02%。由於本公司在八達通控股及其附屬公司(簡稱「八達通控股集團」)於董事會會議的投票權並未能單方面控制八達通控股集團的活動，因此本集團視八達通控股集團為聯營公司。

^{*} 並非由畢馬威會計師事務所審計的公司

[~] 根據中華人民共和國法律註冊的中外合作合營企業

[°] 根據中華人民共和國法律註冊的有限責任公司(由法人全資擁有)

本集團已按權益法把所有聯營公司及合營公司記入其綜合財務報表，並認為此等聯營公司及合營公司並非個別重大。

27 聯營公司及合營公司權益(續)

本集團實際擁有的聯營公司及合營公司權益之簡要財務資料如下：

百萬港元	2023	2022
收入	8,215	7,713
支出及其他	(6,423)	(6,077)
除稅前利潤	1,792	1,636
所得稅	(533)	(541)
淨利潤	1,259	1,095
其他全面虧損	(157)	(887)
全面收益總額	1,102	208
資產	33,533	34,690
負債	(21,069)	(22,659)
淨資產	12,464	12,031
本集團所佔聯營公司及合營公司淨資產	12,464	12,031
商譽	321	307
綜合財務狀況表上的帳面價值	12,785	12,338

杭州杭港地鐵有限公司是本集團持股49%的聯營公司，營運杭州地鐵一號綫、下沙延伸段及機場延伸段。杭州杭港地鐵有限公司在過往數年大部分時間因乘客量增長緩慢而持續錄得虧損，疫情期間尤為如此。由於這項專營權協議不設乘客量補償機制，若乘客量偏低的情況維持一段較長時間，尤期考慮到網路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。

28 證券投資

證券投資以公允價值計量，並包含：

百萬港元	2023	2022
附屬公司持有的非上市股本投資	564	669
位於海外的一間保險包銷附屬公司持有的上市債務證券	298	290
	862	959

於2023年12月31日，除了2.67億港元(2022年：2.35億港元)債務證券預期於一年後到期，所有債務證券預期於一年內到期。截至2023年12月31日止年度內，證券投資確認的淨公允價值收益為5,400萬港元(2022年：2,000萬港元)。

29 待售物業

百萬港元	2023	2022
待售物業		
– 按原值	860	1,307
– 按可實現淨值	1,079	581
	1,939	1,888
代表：		
香港物業發展	1,927	1,876
中國內地物業發展	12	12
	1,939	1,888

待售物業代表本集團位於香港的未出售物業之權益或本集團收取攤分資產所得的物業，以及本集團位於中國內地的未出售物業。

在香港物業發展方面，於2023年12月31日及2022年12月31日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行高力國際物業顧問(香港)有限公司於該日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，本集團的待售物業的可實現淨值已扣除8,300萬港元(2022年：4,300萬港元)的撥備。包含於待售物業的香港租賃土地的剩餘租賃期為10至50年。

綜合財務報表附註

30 財務衍生工具資產及負債

A 公允價值

財務衍生工具的合約名義金額、公允價值及到期日(按合約之未貼現現金流量作計算)如下：

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
2023							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 現金流量對沖：	2,164	15					
- 流入			223	477	898	-	1,598
- 流出			(219)	(471)	(886)	-	(1,576)
- 不符合對沖會計：	445	8					
- 流入			358	87	8	-	453
- 流出			(353)	(84)	(8)	-	(445)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	3,978	56					
- 流入			152	462	3,929	-	4,543
- 流出			(185)	(420)	(3,839)	-	(4,444)
- 現金流量對沖：	391	-					
- 流入			-	-	-	802	802
- 流出			-	-	-	(811)	(811)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	14,774	116	(11)	201	49	-	239
- 現金流量對沖	600	5	8	1	(4)	1	6
- 不符合對沖會計	1,300	40	11	7	18	10	46
	23,652	240	(16)	260	165	2	411
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 現金流量對沖：	209	(13)					
- 流入			528	195	56	-	779
- 流出			(541)	(198)	(58)	-	(797)
- 不符合對沖會計：	378	(17)					
- 流入			250	8	102	-	360
- 流出			(258)	(9)	(111)	-	(378)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	6,528	(346)					
- 流入			2,294	2,823	43	1,474	6,634
- 流出			(2,463)	(2,856)	(73)	(1,527)	(6,919)
- 現金流量對沖：	22,920	(1,030)					
- 流入			446	444	10,428	16,682	28,000
- 流出			(453)	(451)	(10,975)	(17,117)	(28,996)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	5,251	(88)	(34)	18	(24)	(14)	(54)
- 現金流量對沖	9,832	(182)	64	(46)	(134)	(89)	(205)
- 不符合對沖會計	300	(34)	(9)	(6)	(14)	(9)	(38)
	45,418	(1,710)	(176)	(78)	(760)	(600)	(1,614)
總計	69,070						

30 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
2022							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 現金流量對沖：	178	5					
- 流入			98	20	65	-	183
- 流出			(95)	(19)	(64)	-	(178)
- 不符合對沖會計：	152	5					
- 流入			157	-	-	-	157
- 流出			(152)	-	-	-	(152)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	1,213	25					
- 流入			257	11	317	706	1,291
- 流出			(249)	(13)	(295)	(698)	(1,255)
- 現金流量對沖：	12,915	45					
- 流入			265	265	6,309	10,381	17,220
- 流出			(249)	(250)	(6,234)	(10,289)	(17,022)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	5,392	39	(37)	49	37	-	49
- 現金流量對沖	4,442	26	30	17	(21)	-	26
- 不符合對沖會計	2,534	71	26	12	24	20	82
	26,826	216	51	92	138	120	401
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	1,475	(6)					
- 流入			1,475	-	-	-	1,475
- 流出			(1,481)	-	-	-	(1,481)
- 現金流量對沖：	383	(30)					
- 流入			223	86	44	-	353
- 流出			(237)	(96)	(50)	-	(383)
- 不符合對沖會計：	223	(18)					
- 流入			137	10	58	-	205
- 流出			(146)	(11)	(66)	-	(223)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	4,565	(261)					
- 流入			749	2,324	941	826	4,840
- 流出			(841)	(2,363)	(996)	(867)	(5,067)
- 現金流量對沖：	9,649	(600)					
- 流入			464	183	1,589	8,507	10,743
- 流出			(559)	(203)	(1,815)	(8,794)	(11,371)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 現金流量對沖	2,401	(142)	(48)	(35)	(36)	(33)	(152)
- 不符合對沖會計	300	(47)	(10)	(9)	(20)	(17)	(56)
	18,996	(1,104)	(274)	(114)	(351)	(378)	(1,117)
總計	45,822						

綜合財務報表附註

30 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

本集團的財務衍生工具主要包括本公司專有的利率及貨幣掉期，並採用於2023年12月31日及2022年12月31日的相關利率掉期曲線貼現財務工具的現金流。港元所用利率介乎3.09%至5.27%(2022年：3.63%至4.99%)，美元所用利率介乎3.76%至5.59%(2022年：3.81%至5.16%)，澳元所用利率介乎3.77%至4.39%(2022年：3.01%至4.62%)，日圓所用利率介乎0.07%至0.52%(2022年：0.07%至1.14%)，而人民幣所用利率介乎3.10%至3.65%(2022年：2.54%至3.50%)。

上表詳列本集團於匯報期末的財務衍生工具資產及負債的剩餘合約年期，此乃根據按合約之未貼現之現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據匯報期末的現有利率計算的利息付款)及可要求本集團支付的最早日期計算。公允價值計量的詳情列於附註43。

B 財務風險

在營運及融資活動中，本集團主要面對四類財務風險，即流動性風險、利率風險、外匯風險及信貸風險。本集團的整體風險管理政策針對金融市場的不可預測性，盡量減低這些財務風險對本集團財務表現構成潛在的不良影響。

董事局規定整體風險管理的原則，及批准特定範圍的政策，例如流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、財務衍生工具與非財務衍生工具的運用，以及剩餘流動資金的投資。本集團對本公司的理想融資模式(簡稱「模式」)是風險管理政策的一部分。這模式設定(其中包括)理想的定息及浮息債務組合，准許的外幣債務水平，及為滿足未來資金需求的備用資金覆蓋時段，用以衡量、監察及控制本公司在融資方面的流動性、利率及外幣風險。董事局定期檢討，並在有需要時按營運、市場情況及其他有關因素而更改風險管理政策。作為財政預算的一部分，董事局也會每年檢討，並在有需要時按市場情況及實際需要更改該模式。

運用財務衍生工具來控制和對沖利率及外匯風險，是本集團風險管理策略的重要一環。這些工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。本公司所採用的衍生工具全部為場外衍生工具，主要包括利率掉期、貨幣掉期和外匯遠期合約。

(i) 流動性風險

流動性風險指因現金流入及流出的時間及金額的差異而導致負債到期時無足夠資金償還的風險。

本集團運用預期現金流量分析來管理流動性風險，通過預測營運資金、償還貸款、股息派付、資本性開支及新投資項目等現金需求，及維持足夠現金結餘及/或已獲銀行承諾貸出而尚未動用的信貸額度，以確保這些現金需求能夠得到滿足。本集團採取審慎方針，維持足夠的現金結餘及銀行信貸承諾，以達到模式所指定的在母公司層面所要求的最少12個月的預期現金需求。本公司亦為其預期現金流進行壓力測試，以分析流動性風險。假如壓力測試顯示有重大的現金流短缺風險，本集團會安排額外的銀行信貸、發行債券或採取其他適當行動。

於2023年12月31日，本集團已獲銀行承諾貸出而尚未動用的信貸額度為183.29億港元(2022年：145.12億港元)。

下表詳列本集團於匯報期末的貸款及租賃負債以外的其他負債的剩餘合約年期(詳情見下文附註35D)，此乃根據按合約之未貼現之現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據匯報期末的現有利率計算的利息付款)及可要求本集團支付的最早日期計算：

百萬港元	2023				2022			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款	其他	總計
貸款及其他負債								
5年後須償還的款項	25,633	1,599	–	27,232	28,382	1,153	–	29,535
2年至5年內須償還的款項	14,670	790	–	15,460	11,905	804	–	12,709
1年至2年內須償還的款項	15,918	481	–	16,399	8,254	202	619	9,075
1年內須償還的款項	8,791	1,618	620	11,029	3,843	3,302	–	7,145
	65,012	4,488	620	70,120	52,384	5,461	619	58,464

其他是指租出/租回交易債務(附註20E)。

30 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

本集團對於財務衍生工具負債(附註30A)、租賃負債(附註35D)、應付帳項、其他應付款項及撥備(附註36)、應付關連人士款項(附註37)、服務經營權負債(附註38)，以及非控股權益持有者貸款(附註39)的流動性風險之詳情列於相關附註。

(ii) 利率風險

本集團的利率風險主要來自母公司層面的借貸活動(包括其融資工具)。固定及浮動利率貸款會由於市場利率波動為本集團帶來公允價值及現金流量利率風險。本集團主要透過維持模式所指定的定息債務佔未償還總債項的45%至80%(2022年：45%至80%)來管理及控制母公司層面的利率風險。倘實際的定息債務水平大幅偏離模式，則會運用財務衍生工具如利率掉期來調整定息及浮息的比例，務求使其貼近模式。於2023年12月31日，計入未完約貨幣及利率掉期後，67%(2022年：70%)的本公司未償還總債項(包括融資工具)為定息或已轉換為定息。附屬公司、聯營公司及合營公司的利率風險是根據其個別的借貸需求，環境和市場做法各自管理。

於2023年12月31日，在其他因素維持不變的情況下，如利率整體上升100點子/下調100點子，估計本集團的除稅後利潤將減少/增加及保留溢利將減少約8,700萬港元/增加約8,300萬港元，而綜合權益帳的其他項目則將增加約5.27億港元/減少約5.67億港元。

上述敏感度分析乃假設利率的變動於匯報期末出現並已用於計算該日存在的財務衍生工具及非財務衍生工具的利率風險。管理層所假設的利率，是對直至下一個財務年度期間可能出現利率變動的評估。

於2022年，根據利率分別為上升100點子/下調100點子的假設進行類似分析，在其他因素不變的情況下，估計本集團的除稅後利潤將減少/增加及保留溢利將減少約600萬港元/增加約700萬港元，而綜合權益帳的其他項目則將增加約1.44億港元/減少約1.45億港元。

(iii) 外匯風險

當資產與負債以本集團旗下公司所屬的功能貨幣以外的貨幣入帳時，將產生外匯風險。對集團而言，有關風險主要來自借貸以及在香港以外的投資和採購活動。

本集團把在母公司層面的無對沖非港元債項維持於模式所指定的較低水平，及盡量減少本集團因在香港以外的投資和採購而產生的外匯未平倉結存，從而管理及控制其外匯風險。當債項所採用的貨幣未能與償還該債項的預期現金流所用的貨幣相符時，本公司會透過貨幣掉期把債項所產生的外匯風險轉換至港元風險。在採用外幣進行投資和採購時，本集團會預先購買外幣或訂立外匯遠期合約以預先訂立的匯率確定在結算時所需要的外幣。

由於本集團大部分應收及應付款項均以各集團公司之功能貨幣(港元、人民幣、澳元、英鎊或瑞典克朗)或美元(港元的掛鈎貨幣)計值，而大部分以外幣計值的付款承擔均得到外匯遠期合約對沖，管理層預期該等項目不會涉及任何重大的貨幣風險。

30 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

(iv) 信貸風險

信貸風險指交易對手在債務到期時無力全數償還的風險。本集團的信貸風險主要來自其存款及本集團與多間銀行及交易對手所訂立的財務衍生工具，及本集團根據租出/租回交易而購入的抵銷證券(附註20E)。為控制信貸風險，本集團僅與具有良好投資信貸評級或保證人的金融機構投放存款及訂立財務衍生工具，並通過分散交易來減低交易對手風險。

所有財務衍生工具交易均受制於交易對手的交易上限，該等上限是根據董事局通過的政策，因應有關交易對手的信貸評級而制訂。根據「風險價值」概念，本集團按該等工具的公允市值及最大潛在虧損計算信貸風險，及因應各自交易對手的限額來衡量、監察及控制信貸風險。為了進一步減低交易對手風險，本集團亦就同一交易對手的各種財務衍生工具及其他財務交易採用對銷及除淨安排。

所有存款及投資均受制於類似的個別交易對手/發行人交易上限，有關上限是根據各交易對手/發行人的信貸評級及/或香港發鈔銀行地位而制訂。本集團於某一交易對手存放款項或發行人投資的時間長短亦因應有關交易對手/發行人的信貸評級而受到限制。存款/投資額及年期均受到定期監察，確保符合為有關交易對手/發行人所設定的限制。此外，本集團積極監察交易對手/發行人的信用違約掉期水平及其每日的變動，並可能會根據觀察所得及其他考慮因素調整可承受有關交易對手/發行人的風險及/或交易上限。

於匯報期末，本集團就財務衍生工具資產及銀行存款所承受的最高信貸風險，於綜合財務狀況表中分別以財務衍生工具資產的帳面值及存款總額呈列。於匯報期末，本集團並無於任何單一交易對手有任何高度集中的風險。

此外，本集團亦管理及控制與應收款項所涉及的信貸風險，有關資料載於附註32。

31 存料與備料

於2023年12月31日，經扣除2,700萬港元(2022年：2,500萬港元)陳舊存貨撥備後的存料與備料的淨額為25.57億港元(2022年：22.61億港元)，當中預計18.17億港元(2022年：16.07億港元)將於一年內耗用，另外預計7.40億港元(2022年：6.54億港元)將於一年後耗用。預計於一年後耗用的存料與備料主要包括為供週期保養用途所存放的緊急存料及備料。

32 應收帳項及其他應收款項

本集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港車務營運車費收入(除了來自高速鐵路(香港段)之外，如下文附註32(ii)所述)乃經八達通卡、二維碼及感應式卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取，小部分車費收入是經代理預售車票並於30日內到期繳清金額。
- (ii) 在高速鐵路(香港段)方面，其車票由本公司及內地其他列車營運商出售。中國鐵路總公司的清算中心負責管理廣深港高速鐵路的收入分配及結算系統，和按「分段清算」模式分配高速鐵路的收入予本公司，並於下一個月結算。
- (iii) 深圳地鐵四號綫車費收入乃經深圳通卡或二維碼付款於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。瑞典MTRX車費收入乃經由一間第三者財務機構於14日內收取，經代理預售車票則於下一個月繳清金額。澳門輕軌系統氹仔綫的服務收入乃每月結算，而到期日乃根據相關服務合約的條款而訂。
- (iv) 在澳洲的特許經營權收入乃按其收入性質而於每日或每月收取。大部分於瑞典營運的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。倫敦伊利沙伯綫的服務經營權收入於每四週收取一次。
- (v) 本集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至60日不等。本集團的投資物業及車站商店的租戶一般須於簽訂租約時繳付三至六個月租金作按金。
- (vi) 與財務機構訂立的利率及貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。

32 應收帳項及其他應收款項(續)

- (vii) 顧問服務收入乃於工作完成後，或按顧問合約內的其他規定每月寄發帳單，並於30日內繳付。
- (viii) 除協定的保證金外，委託予本集團承辦的合約及資本性工程的相關應收帳項，於在建工程確認後的30日內到期繳付。
- (ix) 物業發展的應收帳項乃根據相關發展協議或買賣合約條款而到期繳付。

以到期日劃分的應收帳項帳齡分析如下：

百萬港元	2023	2022
未到期款項	5,118	3,715
過期30日內未付	218	210
過期多於30日但於60日內未付	89	74
過期多於60日但於90日內未付	29	27
過期多於90日未付	285	284
應收帳項總額	5,739	4,310
其他應收款項及合約資產	8,017	9,579
	13,756	13,889

於2023年12月31日，其他應收款項內包括與香港物業發展利潤有關的款項為10.08億港元(2022年：29.62億港元)，當中包括與按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可派發保管資金及應收物業買家的帳項。另外，本公司已就兩鐵合併有關的若干付款購買香港利得稅儲稅券，詳情請參閱附註16A(ii)。

於2017年3月23日，港鐵物業(天津)第一有限公司(「港鐵天津第一」)與首創置業股份有限公司的全資附屬公司——天津興泰吉鴻置業有限公司(「天津興泰」)訂立一項框架協議，其中包括一項以13億人民幣作價出售港鐵天津第一於天津城鐵港鐵建設有限公司49%股權的股權轉讓協議，而港鐵天津第一將會以13億人民幣收購一個位於相同地點的待發展購物商場，出售港鐵天津第一49%股權的交易已於2017年7月10日完成，繼而於本集團綜合財務狀況表計入為預付款項。

該購物商場的建造工程預計於2024年竣工。有鑑於中國內地零售物業市場面對的挑戰，本集團現正研究該商場可能的策略性選項。天津興泰向港鐵天津第一提供了由一家香港持牌銀行發出，總額為16億人民幣(18億港元)的履約保證金以擔保其在框架協議下的責任。

本集團對於應收帳款及其他應收帳項的信貨風險主要與其於香港的租賃應收帳款及與其於香港以外的專營權費/項目費之應收帳款有關。由於本集團的政策是會收取其香港租戶租賃按金，而其與香港以外的專營權費/項目費應收帳款有關的債務人為與政府相關的個體，故此本集團認為其信貨風險為低和預期信貸虧損並不重大。

於2023年12月31日，除了若干按金及其他應收帳項35.35億港元(2022年：47.35億港元)預期於多於一年後收回外，所有應收帳項及其他應收款項預期於一年內收回。由於帳面價值減去信貸虧損後的貼現影響並不重大，故以非貼現價值入帳。

應收帳項及其他應收款項包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	2023	2022
澳元	6	8
人民幣	77	59
美元	24	20

綜合財務報表附註

33 應收關連人士款項

百萬港元	2023	2022
應收下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	896	1,017
– 九鐵公司	4,318	4,157
– 聯營公司	588	255
	5,802	5,429

於2023年12月31日，應收香港特區政府款項主要包括與沙中綫前期工程有關的可收回帳款及南港島綫項目的必要公共基建工程的可收回支出、有關「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」的車票收入差額的應收款項、有關西鐵物業發展(附註24C)的應收代理費及可收回支出，以及其他委託和維修工程的應收帳項及保證金。

於2023年12月31日，應收九鐵公司款項主要包括根據相關的補充服務經營權協議，就高速鐵路(香港段)和沙中綫向九鐵公司應收的收入。

由於應收關連人士款項的債務人主要為香港特區政府及與政府相關的個體，本集團認為其信貸風險為低和預期信貸虧損並不重大。

於2023年12月31日，除了27.63億港元(2022年：27.88億港元)預期於多於一年後收回外，所有應收關連人士款項預期於一年內收回。應收香港特區政府及其他關連人士的款項的帳面值與其公允價值並無重大差異。

34 現金、銀行結餘及存款

百萬港元	2023	2022
銀行及其他財務機構存款	16,282	9,369
銀行存款及現金	6,093	6,765
現金、銀行結餘及存款	22,375	16,134
減：於存入時到期日超過三個月的銀行存款或已抵押存款(附註35E)	(6,800)	(4,175)
減：結構性銀行存款	–	(1,718)
綜合現金流量表所示的現金及現金等價物	15,575	10,241

綜合財務狀況表所示的現金、銀行結餘及存款包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	2023	2022
澳元	70	71
歐元	36	24
日圓	1,104	770
人民幣	200	32
美元	78	193

35 貸款及其他負債

A 分類

百萬港元	2023			2022		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2024年至2047年到期的債務發行計劃票據 (2022年：2023年至2047年到期)	22,031	20,820	22,475	20,206	18,797	20,680
非上市：						
2024年至2055年到期的債務發行計劃票據 (2022年：2023年至2055年到期)	32,347	32,182	32,988	20,588	20,063	21,365
資本市場借貸工具總計	54,378	53,002	55,463	40,794	38,860	42,045
銀行貸款	2,411	2,411	2,411	3,773	3,773	3,773
租賃負債	720	720	720	1,113	1,117	1,113
其他	603	601	603	574	574	574
貸款及其他負債	58,112	56,734	59,197	46,254	44,324	47,505
短期貸款	1,379	1,379	1,379	1,592	1,592	1,592
總計	59,491	58,113	60,576	47,846	45,916	49,097

其他項目包括租出/租回交易中的非抵銷債務(附註20E)。

公允價值是按貼現現金流量估值法以本集團可採用的同類財務工具的現行市場利率及外匯匯率貼現未來合約的現金流量列值。短期貸款的帳面金額與其公允價值相若。公允價值計量詳情列於附註43。

以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的貸款款項在進行對沖活動前後的外幣數額如下：

百萬	對沖活動前		對沖活動後	
	2023	2022	2023	2022
澳元	381	431	-	-
日圓	15,000	15,000	-	-
人民幣	4,725	3,840	-	-
美元	2,714	2,230	-	-

綜合財務報表附註

35 貸款及其他負債(續)

B 還款期分析

百萬港元	2023					2022				
	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	租賃 負債	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	租賃 負債	其他	總計
貸款及其他負債										
5年後須償還的款項	20,701	1,260	153	-	22,114	22,235	1,289	203	-	23,727
2年至5年內須償還的款項	13,080	605	153	-	13,838	9,929	688	204	-	10,821
1年至2年內須償還的款項	14,527	401	182	-	15,110	7,155	148	202	574	8,079
1年內須償還的款項	7,155	145	232	603	8,135	2,726	1,648	504	-	4,878
	55,463	2,411	720	603	59,197	42,045	3,773	1,113	574	47,505
短期貸款	-	1,379	-	-	1,379	-	1,592	-	-	1,592
	55,463	3,790	720	603	60,576	42,045	5,365	1,113	574	49,097
減：未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額	(229)	-	-	-	(229)	(246)	-	-	-	(246)
因財務工具的公允價值變動之調整	(856)	-	-	-	(856)	(1,005)	-	-	-	(1,005)
債務帳面總額	54,378	3,790	720	603	59,491	40,794	5,365	1,113	574	47,846

由於本集團打算為一年內須償還的資本市場借貸工具及銀行貸款作長期再融資，該筆款額被納入長期貸款。

C 已發行及贖回的債券及票據

截至2023年及2022年12月31日止年度內本集團發行的票據包括：

百萬港元	2023		2022	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	16,144	16,127	10,288	10,282

截至2023年12月31日止年度內，本集團以所屬的貨幣發行了12億港元及9.45億人民幣(10.44億港元)的上市債券(2022年：5.10億人民幣(5.71億港元))。本集團亦以所屬的貨幣發行93.37億港元、7.00億人民幣(7.77億港元)及4.84億美元(37.86億港元)的非上市債券(2022年：以所屬的貨幣發行了81.93億港元及13.20億人民幣(15.24億港元))。

截至2023年12月31日止年度內，本集團贖回了4.10億人民幣(4.65億港元)上市債券(2022年：13.50億人民幣(16.06億港元))。本集團以所屬的貨幣贖回5,000萬澳元(2022年：3.47億港元)、15億港元及3.50億人民幣(4.14億港元)的非上市債券(2022年：以所屬的貨幣贖回了38.48億港元及2.50億人民幣(2.96億港元))。

於2023年12月31日及2022年12月31日，本集團尚有其全資附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited(「MTRCI」)發行的票據。由MTRCI發行的票據的責任為直接和無抵押，及與MTRCI的其他無抵押債務享有同等權益，並獲本公司無條件及不可撤銷的擔保。本公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與本公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

35 貸款及其他負債(續)

D 租賃負債

本集團於2023年12月31日及2022年12月31日的應付租賃負債如下：

百萬港元	2023		2022	
	最低租賃 付款額現值	最低租賃 付款額總額	最低租賃 付款額現值	最低租賃 付款額總額
1年內	232	248	504	519
1至2年內	182	193	202	214
2至5年內	153	167	204	220
5年後	153	163	203	219
	488	523	609	653
	720	771	1,113	1,172
減：未來總利息開支		(51)		(59)
租賃債務現值		720		1,113

E 擔保及抵押

- (i) 於2023年12月31日及2022年12月31日，香港特區政府並無就本集團所得的信貸提供任何擔保。
- (ii) 於2023年12月31日，港鐵軌道交通(深圳)有限公司以深圳地鐵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7.25億人民幣(7.98億港元)的銀行貸款提供抵押。
- (iii) 於2023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)有限公司以深圳地鐵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(35.2億港元)的銀行貸款提供抵押。

除上述披露及在本綜合財務報表別處的披露外，本集團於2023年12月31日並無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

36 應付帳項、其他應付款項及撥備

百萬港元	2023	2022
應付帳項及應計費用	21,255	19,583
其他應付款項、遞延收益及撥備(附註22B(b)(ii)及(c)(ii))	52,303	47,522
合約負債	3,124	2,587
	76,682	69,692

A 應付帳項及應計費用

以到期日劃分上述應付帳項的分析如下：

百萬港元	2023	2022
30日內到期或即期	9,191	8,143
30日後至60日內到期	2,188	2,012
60日後至90日內到期	951	886
90日後到期	4,460	4,544
	16,790	15,585
租金及其他可退還按金	2,498	2,459
應計僱員福利	1,967	1,539
	21,255	19,583

本集團的一般付款期限為帳單日後一至兩個月。

應付帳項及應計費用的名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

綜合財務報表附註

36 應付帳項、其他應付款項及撥備(續)

A 應付帳項及應計費用(續)

應付帳項及應計費用包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	2023	2022
澳元	13	13
歐元	13	14
日圓	448	280
英鎊	11	9
人民幣	90	90
美元	36	27

B 其他應付款項、遞延收益及撥備

其他應付款項包括工程合約保證金。遞延收益包括(i)向發展商收取款項而較相關發展中物業結餘超出的金額，(ii)本集團在計入就收取來自一項物業發展項目的一座商場所需承擔的風險和責任之部分公允價值金額(附註13)，以及(iii)有關未耗用的政府資助304.80億港元(2022年：315.22億港元)。

C 合約負債

截至2023年12月31日止年度內，本集團之合約負債的變動如下：

百萬港元	2023	2022
於1月1日結餘	2,587	2,874
提前結算導致合約負債增加	896	386
因確認為在期初時包含在合約負債中的年度內收入而導致合約負債減少	(368)	(576)
匯兌差額	9	(97)
於12月31日結餘	3,124	2,587

合約負債主要來自建造合約及其他項目安排，當本集團於工作活動開始前收到訂金，直至項目確認收入超過所收取按訂金金額為止。付款限期條款是根據個別合約與客戶協商的。

D 於2023年12月31日，除了包含在遞延收益內的未耗用政府資助、合約負債及其他預期於一年後清還或確認為收入的568.73億港元(2022年：520.75億港元)外，所有應付帳項及其他應付款項均預期於一年內清還或確認為收入。於2023年12月31日，本集團於一年後到期的款項主要是從投資物業及車站商店租戶收取的租賃按金和預收收入，當中大部分款項會在三年內清還/退回。本集團認為相關的貼現影響並不重大。

37 應付關連人士款項

百萬港元	2023	2022
應付予下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	128	145
– 九鐵公司	2,420	387
– 聯營公司	66	60
	2,614	592

截至2023年12月31日，應付香港特區政府款項乃關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

截至2023年12月31日，應付九鐵公司款項乃主要關於預期於12個月內清還的每年定額付款及非定額付款的應計部分。

38 服務經營權負債

有關本集團的服務經營權負債變動如下：

百萬港元	2023	2022
於1月1日結餘	10,142	10,231
減：年內償還的款項淨額	(81)	(75)
匯兌差額	(2)	(14)
於12月31日結餘	10,059	10,142

於2023年12月31日及2022年12月31日應償還及未付結餘如下：

百萬港元	2023			2022		
	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額
5年後須償還的款項	9,577	12,310	21,887	9,689	13,016	22,705
2年至5年內須償還的款項	308	1,975	2,283	289	1,995	2,284
1年至2年內須償還的款項	90	671	761	84	678	762
1年內須償還的款項	84	677	761	80	682	762
	10,059	15,633	25,692	10,142	16,371	26,513

39 非控股權益持有者貸款

於2023年12月31日，非控股權益持有者貸款主要是指授予Metro Trains Australia Pty. Ltd. (「MTA」)的股東貸款總額6,000萬澳元(3.20億港元)(2022年：6,000萬澳元(3.17億港元))之非控股權益持有者所屬部分。此項貸款以6.2%的年利率計息，可於MTA酌情決定的時間或於2024年12月1日(以較早者為準)償還。

綜合財務報表附註

40 綜合財務狀況表所示的所得稅

A 綜合財務狀況表所示的本期所得稅包括：

百萬港元	2023	2022
香港利得稅的相關稅項餘額	1,468	2,833
香港以外的相關稅項餘額	155	120
	1,623	2,953

B 已確認遞延稅項資產及負債

已在綜合財務狀況表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及年內變動如下：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項							總計
	超過 相關折舊的 折舊免稅額	使用權 資產	租賃負債	物業重估	撥備及其他 暫時差異	現金流量 對沖	稅務虧損	
2023								
於2023年1月1日結餘	13,980	56	(115)	799	(509)	18	(135)	14,094
在損益內列支/(計入)	638	4	14	(34)	(102)	-	68	588
在其他全面收益內 列支/(計入)	-	-	-	5	(53)	(120)	-	(168)
重新分類為持作出售的 出售組別(附註49)	-	1	-	-	-	-	28	29
匯兌差額	-	1	(5)	(4)	9	-	4	5
於2023年12月31日結餘	14,618	62	(106)	766	(655)	(102)	(35)	14,548
2022								
於2022年1月1日結餘	13,598	71	(156)	786	(377)	1	(104)	13,819
在損益內列支/(計入)	383	(11)	27	3	(152)	-	(44)	206
在其他全面收益內 列支/(計入)	-	-	-	9	(38)	17	-	(12)
匯兌差額	(1)	(4)	14	1	58	-	13	81
於2022年12月31日結餘	13,980	56	(115)	799	(509)	18	(135)	14,094

已在綜合財務狀況表內確認的遞延稅項資產及負債如下：

百萬港元	2023	2022
遞延稅項資產淨額	(603)	(606)
遞延稅項負債淨額	15,151	14,700
	14,548	14,094

C 由於部分附屬公司不可能於其位處的稅務地區及實體產生未來應稅溢利作抵扣稅務虧損之用，本集團因此並未就該等附屬公司的累計稅務虧損34.20億港元(2022年：8.44億港元)確認為遞延稅項資產。

41 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、儲備、公司層面的權益變動表及資本管理

A 股本

	2023		2022	
	股份數目	百萬港元	股份數目	百萬港元
普通股，已發行及繳足：				
於1月1日	6,202,060,784	60,547	6,193,462,514	60,184
就2022/2021年末期普通股息以股代息而發行之股份	12,108,603	438	5,772,961	246
就2023/2022年中期普通股息以股代息而發行之股份	3,027,895	97	2,825,309	113
行政人員股份獎勵計劃歸屬的股份	-	1	-	4
於12月31日	6,217,197,282	61,083	6,202,060,784	60,547

根據《公司條例》第135條，本公司的普通股並不具有面值。

B 為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

截至2023年12月31日止年度內，本公司在行政人員股份獎勵計劃下，向本集團若干合資格僱員授予表現股份和受限制股份獎勵(附註44)。就此，共有42,850股表現股份及2,561,550股受限制股份於2023年4月11日授出及被承授人所接受，及60,900股受限制股份於2023年9月25日授出及被承授人所接受(2022年：132,000股受限制股份於2022年4月1日授出及被承授人所接受，及共有240,700股表現股份和2,507,250股受限制股份於2022年4月8日授出及被承授人所接受)。這些獎勵股份於2023年4月11日的公允價值為每股39.10港元及於2023年9月25日的公允價值則為每股30.30港元(2022年：於2022年4月1日為每股42.35港元及於2022年4月8日為每股42.05港元)。

截至2023年12月31日止年度內，行政人員股份獎勵計劃的受託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2,370,900股本公司普通股份(2022年：2,560,000股普通股份)，總代價約為9,300萬港元(2022年：1.09億港元)。截至2023年12月31日止年度內，向行政人員股份獎勵計劃就以股代息發行了67,245股本公司普通股份(2022年：62,581股普通股份)，總額為200萬港元(2022年：300萬港元)。

截至2023年12月31日止年度內，合共2,040,524股本公司獎勵股份(2022年：2,172,518股獎勵股份)在若干獎勵股份歸屬時根據行政人員股份獎勵計劃轉予承授人。有關的已歸屬股份成本總額為8,800萬港元(2022年：9,500萬港元)。截至2023年12月31日止年度內，本公司已就若干已歸屬股份於授出日期的公允價值高於其成本的金額100萬港元(2022年：400萬港元)計入股本。截至2023年12月31日止年度內，合共223,120股獎勵股份(2022年：255,491股獎勵股份)失效/被沒收。

於2023年12月31日，若計及根據信託持有的股份所獲股息而取得的股份，受託人根據行政人員股份獎勵計劃以信託方式持有的股份為6,494,757股(2022年：6,097,136股)(不包括已歸屬但尚未轉讓予承授人的股份)。

41 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、儲備、公司層面的權益變動表及資本管理(續)

C 儲備

固定資產重估儲備乃用作處理重估自用樓宇所產生的盈餘或虧損(附註2E(ii))。

對沖儲備包括在現金流量對沖中使用的對沖工具之公允價值累計淨變動的有效部分，此部分將在隨後根據附註2T(ii)所解述的現金流量對沖會計政策，跟被對沖的現金流量一同確認。

以股份為基礎的僱員資本儲備包括在行政人員股份獎勵計劃下已授予但未歸屬的獎勵股份之已確認的以股份為基礎的支出，有關解釋見附註2U(iii)的會計政策。

本集團的匯兌儲備包括所有因折算海外實體的財務報表而產生的匯兌差額。此儲備是根據附註2AA的會計政策處理。

除保留溢利外，其他儲備並不屬於已實現利潤，因此不可派發予股東。此外，本公司認為包括在保留溢利內的投資物業公允價值計量累計盈餘667.76億港元(2022年：652.37億港元)並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2023年12月31日，本公司認為本公司可供派發予股東的儲備總額為410.36億港元(2022年：436.84億港元)。

於2023年12月31日，本集團的保留溢利包括聯營公司及合營公司的保留溢利44.25億港元(2022年：38.37億港元)。

D 資本管理

本集團在資本管理方面的首要目標為保障其可持續經營的能力及賺取足夠利潤以維持增長，並為股東帶來合理回報。

本集團按所承受風險程度來管理資本，並會透過派付股東的股息金額、發行代息股份和新股份，以及管理債務組合與預計融資需求來調整其資本架構。香港特區政府財政司司長法團為公司的最大股東，於2023年12月31日持有4,634,173,932股股份，佔本公司權益總額74.54%。

本集團以淨負債權益比率為基準監察其資本狀況，淨負債權益比率乃按照淨借貸總額佔權益總額的百分比計算，淨借貸總額乃總貸款及其他負債、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款的總和，扣除現金、銀行結餘及存款。於2023年12月31日，本集團的淨負債權益比率為26.5%(2022年：23.3%)。

Fasttrack Insurance Ltd.須按照百慕達《保險條例》的規定維持最低股東權益。根據特許經營權協議，港鐵軌道交通(深圳)有限公司的最低註冊資本須達深圳地鐵四號綫項目總投資額的40%或以上。根據建房(2015)122號，港鐵物業發展(深圳)有限公司的最低註冊資本須維持在總投資額的33%或以上。根據專營權協議，Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.須維持特定金額的股東總權益。根據瑞典《公司法例》，本集團所有位於瑞典的附屬公司的股東總權益均須維持在其註冊股本的50%或以上。香港鐵路旅遊有限公司須維持一定的繳足股本以維持其於香港旅遊業議會的會籍。於2023年12月31日，所有資本需求均已達到。除此以外，本公司及任何其他附屬公司均毋須承擔來自本集團以外的資本需求。

41 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、儲備、公司層面的權益變動表及資本管理(續)

E 公司層面的權益變動表

本集團綜合權益各組成項目的年初及年底結餘之對帳，載列於綜合權益變動表中。本公司權益個別組成項目於年初及年底間之變動詳情載列如下：

百萬港元	附註	股本	為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	其他儲備			保留溢利	總權益
				固定資產重估儲備	對沖儲備	以股份為基礎的僱員資本儲備		
2023								
於2023年1月1日結餘	50	60,547	(262)	3,824	(59)	146	108,980	173,176
年內利潤		-	-	-	-	-	7,896	7,896
年內其他全面收益/(虧損)		-	-	24	(608)	-	(266)	(850)
年內全面收益/(虧損)總額		-	-	24	(608)	-	7,630	7,046
由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	(1)	-	-	(1)
2022年末期普通股息		-	-	-	-	-	(5,520)	(5,520)
就2022年末期普通股息以股代息而發行之股份		438	(2)	-	-	-	2	438
2023年中期普通股息		-	-	-	-	-	(2,610)	(2,610)
就2023年中期普通股息以股代息而發行之股份		97	-	-	-	-	-	97
為行政人員股份獎勵計劃購入股份		-	(93)	-	-	-	-	(93)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		1	88	-	-	(87)	(2)	-
以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	119	-	119
於2023年12月31日結餘	50	61,083	(269)	3,848	(668)	178	108,480	172,652
2022								
於2022年1月1日結餘		60,184	(245)	3,781	(172)	124	108,035	171,707
年內利潤		-	-	-	-	-	10,056	10,056
年內其他全面收益/(虧損)		-	-	43	110	-	(190)	(37)
年內全面收益總額		-	-	43	110	-	9,866	10,019
由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	3	-	-	3
2021年末期普通股息		-	-	-	-	-	(6,317)	(6,317)
就2021年末期普通股息以股代息而發行之股份		246	(2)	-	-	-	2	246
2022年中期普通股息		-	-	-	-	-	(2,604)	(2,604)
就2022年中期普通股息以股代息而發行之股份		113	(1)	-	-	-	1	113
為行政人員股份獎勵計劃購入股份		-	(109)	-	-	-	-	(109)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		4	95	-	-	(96)	(3)	-
以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	118	-	118
於2022年12月31日結餘	50	60,547	(262)	3,824	(59)	146	108,980	173,176

綜合財務報表附註

42 其他現金流量資料

A 本集團來自經常性業務的未計香港物業發展、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與經營活動產生的現金對帳如下：

百萬港元	2023	2022
來自經常性業務的未計香港物業發展、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	15,323	7,852
調整非現金項目	124	527
未計營運資金變動前經營利潤	15,447	8,379
應收帳項及其他應收款項增加	(1,682)	(307)
存料與備料增加	(283)	(185)
應付帳項、其他應付款項及撥備減少	(11)	(57)
經營活動產生的現金	13,471	7,830

B 本集團的融資活動產生的負債對帳如下：

百萬港元	貸款及其他負債				短期貸款	利息及財務開支應付款項	總計
	資本市場借貸工具	銀行貸款	租賃負債	其他			
2023							
於2023年1月1日	40,794	3,773	1,113	574	1,592	205	48,051
融資現金流量變動：							
– 貸款及資本市場借貸工具所得款項	16,144	999	–	–	56,914	–	74,057
– 償還貸款及資本市場借貸工具	(2,726)	(2,395)	–	–	(57,058)	–	(62,179)
– 已支付租賃租金的資本金額	–	–	(567)	–	–	–	(567)
– 已付利息及財務開支	–	–	–	–	–	(1,869)	(1,869)
	13,418	(1,396)	(567)	–	(144)	(1,869)	9,442
匯兌差額	–	(32)	19	1	(3)	–	(15)
其他變動：							
– 財務工具的公允價值變動之調整	166	–	–	–	–	–	166
– 確認租賃負債	–	–	155	–	–	–	155
– 利息及財務開支	–	–	–	28	–	1,953	1,981
– 重新分類	–	66	–	–	(66)	–	–
	166	66	155	28	(66)	1,953	2,302
於2023年12月31日	54,378	2,411	720	603	1,379	289	59,780

42 其他現金流量資料(續)

B 本集團的融資活動產生的負債對帳如下(續)：

百萬港元	貸款及其他負債				短期貸款	利息及 財務開支 應付款項	總計
	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	租賃 負債	其他			
2022							
於2022年1月1日	37,027	3,501	1,026	548	1,650	139	43,891
融資現金流量變動：							
– 貸款及資本市場借貸工具所得款項	10,287	3,053	–	–	28,306	–	41,646
– 償還貸款及資本市場借貸工具	(5,750)	(2,549)	–	–	(28,430)	–	(36,729)
– 已支付租賃租金的資本金額	–	–	(149)	–	–	–	(149)
– 已付利息及財務開支	–	–	–	–	–	(961)	(961)
	4,537	504	(149)	–	(124)	(961)	3,807
匯兌差額	–	(159)	(51)	–	(7)	–	(217)
其他變動：							
– 財務工具的公允價值變動之調整	(770)	–	–	–	–	–	(770)
– 確認租賃負債	–	–	287	–	–	–	287
– 利息及財務開支	–	–	–	26	–	1,027	1,053
– 重新分類	–	(73)	–	–	73	–	–
	(770)	(73)	287	26	73	1,027	570
於2022年12月31日	40,794	3,773	1,113	574	1,592	205	48,051

C 租賃現金流出總額

包含在綜合現金流量表中與租賃有關的金額包括以下各項：

百萬港元	2023	2022
在經營活動現金流量內	27	46
在融資活動現金流量內	607	264
	634	310

與以下租賃有關：

百萬港元	2023	2022
樓宇	192	214
機器及設備	442	116
	634	330

43 公允價值計量

根據《香港財務報告準則》第13號「公允價值計量」，公允價值計量的級別是按照用以估值的數據之可觀察性和重要性來釐定。有關級別如下：

第一級：公允價值以第一級別的數據來計算，即於計算日以相同資產或負債在活躍市場中未經調整的報價

第二級：公允價值以第二級別的數據來計算，即未能符合第一級別的可觀察到的數據及不使用不可觀察到的重要數據。不可觀察到的數據是市場未能提供的數據

第三級：公允價值以不可觀察到的重要數據來計算

A 固定資產的公允價值計量

本集團所有以公允價值定期計量的投資物業及自用樓宇會在公允價值級別架構下分類為第三級。

截至2023年及2022年12月31日止年度內，本集團的投資物業及自用樓宇的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

本集團的所有投資物業及自用樓宇已於2023年12月31日及2022年12月31日由獨立測量師作出重估。於每年中期及周年匯報日期，本集團的高級管理層成員會與測量師就估值假設及估值結果作出討論。

本集團所有自用樓宇的公允價值主要是以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售來定期釐定。

本集團持作投資物業的所有商場及寫字樓的物業權益是以收益資本法進行估值。根據此法，市場價值是以現有租約的租金收入及經參照估值日按當時市場租金水平而定的現有租約屆滿時預期可收到的市場租值，並單一市場收益率予以資本化計算。於2023年12月31日，主要投資物業的估值所採用之市場收益率為3.5%至5.75%(2022年：3.5%至5.75%)及其加權平均率為4.8%(2022年：4.8%)。公允價值計量與市場收益率存在反向關係。

投資物業於截至2023年12月31日止年度內的變動載於附註20A。所有與本集團於2023年12月31日持有的投資物業之重新計量有關的公允價值調整已於綜合損益表之「投資物業公允價值計量收益/(虧損)」內確認。

B 財務工具的公允價值計量

(i) 按公允價值列帳的財務資產及負債

於2023年12月31日，本集團的證券投資包括2.98億港元(2022年：2.90億港元)以第一級計算方式計量公允價值的上市債務證券以及5.64億港元(2022年：6.69億港元)以第三級計算方式計量公允價值的非上市股本投資。

本集團的財務衍生工具採用第二級計算方式計量公允價值。於2023年12月31日，財務衍生工具資產和財務衍生工具負債的公允價值分別為2.40億港元(2022年：2.16億港元)和17.10億港元(2022年：11.04億港元)。

於2022年12月31日，本集團的現金、銀行結餘及存款包括17.18億港元以第三級計算方式計量公允價值的結構性銀行存款。結構性銀行存款的公允價值是根據交易對手金融機構提供的報表計量。

43 公允價值計量(續)

B 財務工具的公允價值計量(續)

本集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定借貸及財務衍生工具的公允價值。對於利率掉期合約、貨幣掉期合約和外匯遠期合約，所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線及相關貨幣對於匯報期末的貨幣基準曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。

非上市股本投資的公允價值以經調整淨資產值來釐定。估值所涉及之不可觀察得到的重要數據包括(已確認及未確認的)個別資產減負債的公允價值。公允價值的計量與(已確認及未確認的)個別資產減負債的公允價值存在正向關係。非上市股本投資於年內的變動如下：

百萬港元	2023	2022
於1月1日	669	708
增加	66	39
出售	(203)	(57)
確認於損益的公允價值變動	46	38
確認於其他全面收益的匯兌折算差額	(14)	(59)
於12月31日	564	669

於2023年12月31日，倘個別資產減負債(已確認及未確認的)的公允價值上升/下跌百分之五(2022年：上升/下跌百分之五)，在其他因素不變的情況下，本集團的除稅後利潤估計會上升2,200萬港元/減少2,200萬港元(2022年：2,500萬港元/2,500萬港元)。

截至2023年12月31日止年度內，結構性銀行存款的出售為17.18億港元(2022年：增加17.18億港元)。於2022年12月31日，結構性銀行存款的公允價值為17.18億港元。公允價值是以存款利率和與存款相關的匯率預計未來現金流入經貼現後來釐定。由於結構性銀行存款的公允價值計量之敏感度分析被認為無關緊要，因此未予以披露。

以第三級計算方式計量公允價值的財務工具之估值會於每一個中期報告和年報期末進行，本集團的管理層會審閱估值所涉及之假設和估值結果。

截至2023年及2022年12月31日止年度內，財務工具的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

(ii) 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2023年12月31日及2022年12月31日，除下列資本市場借貸工具和其他負債外(其帳面金額及公允價值如下)，本集團不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面金額與其公允價值並無重大分別：

百萬港元	於2023年12月31日		於2022年12月31日	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	54,378	53,002	40,794	38,860
其他負債	1,323	1,321	1,687	1,691

以上公允價值計量屬第二級。本集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定資本市場借貸工具及其他負債的公允價值。所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。

44 以股份為基礎的支出

以股份為基礎而按股本結算的支出 — 行政人員股份獎勵計劃

隨著2007年認股權計劃於2014年6月6日屆滿後，董事局於2014年8月15日批准採納行政人員股份獎勵計劃。行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及重要僱員，使參與者的利益與本公司的長遠成功一致，以及推動達成本公司策略目標。行政人員股份獎勵計劃由2015年1月1日起生效，為期十年；在此計劃下，獎勵持有人可獲授受限制股份和/或表現股份（統稱「獎勵股份」）。受限制股份向個別合資格員工授予。而表現股份向合資格員工之授予，及其歸屬結果由薪酬委員會不時按董事局通過的表現基準及表現期而衡量於預定表現時期的本公司業務表現及任何其他表現條件來決定。

在計劃規則的規限下，薪酬委員會可不時決定歸屬準則及條件或獎勵股份的歸屬年期。授出受限制股份將會按比例於三年內均等分批歸屬（除非薪酬委員會另行決定）。授出表現股份將會於薪酬委員會確認已達到相關表現基準及表現條件後歸屬。行政人員股份獎勵計劃將由本公司按照計劃規則管理，而本公司已就實施計劃與信託人訂立信託契據。獎勵股份數目由受託人於市場上購買，成本由本公司支付。獎勵股份由受託人以信託形式持有直至每一段歸屬期間完結。

根據行政人員股份計劃授予本集團執行總監會成員及個別僱員的股份（並屬於截至2023年12月31日和2022年12月31日止年度的歸屬期間）如下：

授出日期	所授出獎勵股份數目		每股 公允價值	歸屬期間	
	受限制股份	表現股份	港元	由	至
2019年4月1日	120,000	–	48.90	2019年4月1日	2022年3月31日
2019年4月8日	1,942,150	244,650	48.40	2019年4月1日	2022年4月1日(受限制股份) 2021年4月3日(表現股份)
2020年4月8日	2,334,750	6,950	41.90	2020年4月1日	2023年4月1日(受限制股份) 2021年4月3日(表現股份)
2021年4月8日	1,955,950	1,558,050	44.05	2021年4月1日	2024年4月1日(受限制股份) 2024年4月1日(表現股份)
2022年4月1日	132,000	–	42.35	2022年4月1日	2025年3月31日
2022年4月8日	2,507,250	240,700	42.05	2022年4月1日	2025年4月1日(受限制股份) 2024年4月1日(表現股份)
2023年4月11日	2,561,550	42,850	39.10	2023年4月3日	2026年4月3日(受限制股份) 2024年4月1日(表現股份)
2023年9月25日	60,900	–	30.30	2023年9月19日	2026年9月19日

尚未歸屬獎勵股份數目的變動如下：

	2023	2022
	獎勵股份數目	獎勵股份數目
於1月1日尚未歸屬	5,824,808	5,372,867
於年內授出	2,665,300	2,879,950
於年內歸屬	(2,040,524)	(2,172,518)
於年內沒收	(223,120)	(255,491)
於12月31日尚未歸屬	6,226,464	5,824,808

44 以股份為基礎的支出(續)

以股份為基礎而按股本結算的支出 — 行政人員股份獎勵計劃(續)

於2023年12月31日尚未歸屬獎勵股份的剩餘年期如下：

獎勵股份	剩餘歸屬期間 年數	獎勵股份數目
受限制股份		
2021年4月8日	0.25	497,096
2022年4月1日	1.25	132,000
2022年4月8日	1.25	1,423,668
2023年4月11日	2.25	2,447,000
2023年9月25日	2.72	60,900
表現股份		
2021年4月8日	0.25	1,426,750
2022年4月8日	0.25	196,200
2023年4月11日	0.25	42,850

行政人員股份獎勵計劃之詳情於薪酬報告書中披露。

截至2023年12月31日止年度內，與行政人員股份獎勵計劃有關的以股份為基礎而按股本結算的支出合共1.19億港元(2022年：1.18億港元)(附註10A)。

45 退休金計劃

本集團於香港、中國內地、澳門、英國、瑞典及澳洲均設有或參與退休金計劃。這些計劃的資產乃按獨立的信託安排條款而持有，以確保計劃資產與本集團資產分開管理。本集團大多數僱員都由本公司實施的退休金計劃所保障。

A 由本公司在香港實施的退休金計劃

截至2023年12月31日止年度內，本公司在香港有四個以信託形式設立的退休金計劃，包括香港鐵路有限公司退休金計劃(「港鐵退休金計劃」)、香港鐵路有限公司公積金計劃(「港鐵公積金計劃」)，以及兩個強積金計劃，分別為「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」。

現時，合資格的新聘僱員可選擇參與港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃，而港鐵強積金計劃是提供予不選擇或未符合資格參與港鐵公積金計劃的僱員。

(i) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃為一個界定福利計劃，該計劃按照《職業退休計劃條例》(第426章)註冊，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免證明。

港鐵退休金計劃自1999年4月1日起終止接受新成員。該計劃由管理層代表、員工代表及獨立非僱主信託人所組成的信託人委員會根據「信託契約及規例」管理。所提供福利按照最終薪金的若干倍數乘以服務年期或以一個基數乘以累積成員供款連投資回報兩者中的較高者計算。成員向港鐵退休金計劃作出的供款額，是根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定；而本公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估後釐定。於2023年12月31日，成員總數為2,313名(2022年：2,571名)。於2023年，成員向港鐵退休金計劃供款5,200萬港元(2022年：5,500萬港元)，而本公司的供款則為7,300萬港元(2022年：2,500萬港元)。於2023年12月31日，港鐵退休金計劃(不包括成員自願供款部分)的資產淨值為73.16億港元(2022年：75.00億港元)。

於2023年12月31日及2022年12月31日的精算評估經獨立精算顧問公司韋萊韜悅(由美國精算師學會會士雷詠芬女士作代表)以「預計單位給付成本法」及按照《香港會計準則》第19號「僱員福利」的規定來釐定會計責任，而評估結果詳列於附註46。

於2023年12月31日及2022年12月31日的精算評估亦由韋萊韜悅的雷詠芬女士以「到達年齡籌資方法」進行，以計算所需現金儲備。於2023年12月31日之評估所採用的主要精算假設包括長線投資回報率減去估計薪酬增幅後為每年1.90%(2022年：2.50%)，以及預計死亡率、離職率及退休率。

45 退休金計劃(續)

A 由本公司在香港實施的退休金計劃(續)

於2023年12月31日之評估日，在包括成員自願供款價值的情況下：

(a) 倘若所有成員在享有應享的離職福利下離職，該計劃有足夠的償付能力。計劃的資產足夠支付成員的既得福利總值的100.4% (2022年：100.2%)，償付能力的盈餘為3,000萬港元(2022年：1,900萬港元)；及

(b) 假設港鐵退休金計劃繼續有效，該計劃有足夠資產支付成員的過去服務總負債值的100.3% (2022年：100.2%)，代表過去服務盈餘為2,500萬港元(2022年：1,600萬港元)。

(ii) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃是一項按照《職業退休計劃條例》註冊的界定供款計劃，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免證明。港鐵公積金計劃的所有應付福利乃根據成員本身及本公司的供款連同該等供款的投資回報以及服務年期計算。成員及本公司供款則按照成員基本薪金的固定百分率計算。

於2023年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為10,717名(2022年：10,397名)。於2023年，成員供款總額為1.80億港元(2022年：1.64億港元)，本公司供款總額為4.05億港元(2022年：3.74億港元)。沒有僱員離職時被沒收之供款於年內已被動用以抵銷年內供款(2022年：4,800萬港元已被動用)。於2023年12月31日，可用作減少未來之應付供款的被沒收之供款為9,000萬港元(2022年：7,000萬港元)。於2023年12月31日，資產淨值為70.49億港元(2022年：65.83億港元)。

(iii) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。港鐵強積金計劃成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員，成員及本公司分別按《強制性公積金計劃條例》(第485章)(「強積金條例」)規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。本公司亦根據個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出超過強制標準的額外供款。

於2023年12月31日，參加港鐵強積金計劃的僱員總人數為5,382名(2022年：4,773名)。於2023年，成員供款總額為5,800萬港元(2022年：5,100萬港元)，而本公司供款總額為6,300萬港元(2022年：5,500萬港元)。沒有僱員離職時被沒收之供款於年內已被動用以抵銷年內供款(2022年：零港元)。於2023年12月31日，並沒有被沒收之供款可用作減少未來之應付供款(2022年：零港元)。

(iv) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託下於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。此計劃的成員包括先前為九鐵強積金計劃成員並符合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的前九鐵公司僱員。成員及本公司分別按「強積金條例」規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

於2023年12月31日，參加九鐵強積金計劃的僱員總人數為214名(2022年：257名)。於2023年，成員供款總額為300萬港元(2022年：300萬港元)，而本公司供款總額為300萬港元(2022年：300萬港元)。沒有僱員離職時被沒收之供款於年內已被動用以抵銷年內供款(2022年：零港元)。於匯報期末，並沒有被沒收之供款可用作減少未來之應付供款(2022年：零港元)。

B 本公司中國內地和海外辦事處及附屬公司僱員的退休金計劃

不符合資格參加本公司在香港實施的退休金計劃的僱員，受其各自中國內地和海外辦事處及附屬公司設立的退休金計劃或各自適用的勞動法規所保障。

服務於本集團在澳洲附屬公司的若干僱員，有權從澳洲營辦的緊急服務退休金計劃中，獲享退休金福利。福利金額根據僱員的服務年資及最終平均薪金計算。由於本集團並無法律或推定責任支付其僱員的未來福利，其唯一的責任是繳付到期應付的供款，因此本集團沒有確認任何有關該計劃的界定福利責任。於2023年12月31日，本集團參與該計劃的僱員總人數為395名(2022年：451名)。於2023年，成員供款總額為1,500萬港元(2022年：2,000萬港元)，本集團供款總額為5,800萬港元(2022年：6,000萬港元)。

服務於本集團在瑞典附屬公司的若干僱員，有權從瑞典營辦的ITP 2退休金計劃中，獲享退休金福利。福利金額根據僱員的服務年資及年薪計算。由於本集團並無法律或推定責任支付其僱員的未來福利，其唯一的責任是繳付到期應付的供款，因此本集團沒有確認任何有關該計劃的界定福利責任。於2023年12月31日，本集團參與該計劃的僱員總人數為650名(2022年：717名)。於2023年，本集團供款總額為1,200萬港元(2022年：1,700萬港元)。

45 退休金計劃(續)

B 本公司中國內地和海外辦事處及附屬公司僱員的退休金計劃(續)

服務於本集團MTR Crossrail附屬公司的若干僱員，有權加入英國鐵路退休金計劃的MTR Corporation (Crossrail)部分。該計劃以應佔成本為安排，本集團僅負責應佔的成本。福利金額根據僱員的服務年資及最終平均薪金計算。由於本集團就該計劃的任何虧損沒有法律或推定責任，因此本集團沒有確認任何有關該計劃的淨界定福利責任。其唯一的責任是繳付到期應付的供款。於2023年12月31日，本集團參與該計劃的僱員總人數為829名(2022年：820名)。於2023年，成員供款總額為3,600萬港元(2022年：3,300萬港元)，本集團供款總額為5,400萬港元(2022年：5,000萬港元)。於損益確認的退休金費用為1.32億港元(2022年：1.28億港元)及於綜合其他全面收益表確認的精算收益為7,200萬港元(2022年：7,200萬港元)。

除以上所述的退休金計劃外，涵蓋海外辦事處或香港、中國內地、澳門或海外附屬公司僱員之所有其他退休金計劃皆為界定供款計劃。對於香港僱員，該等計劃乃根據「強積金條例」註冊；對於中國內地、澳門或海外僱員，該等計劃乃根據各自的地方法律及法規營辦。於2023年12月31日，本集團參與該等計劃的僱員總數為17,383名(2022年：16,717名)。於2023年，成員供款總額為1.09億港元(2022年：1.22億港元)，本集團供款總額為7.07億港元(2022年：6.83億港元)。於截至2023年和2022年12月31日止年度內，並沒有重大的根據該等計劃規定(如適用)而被沒收之供款。

46 界定福利退休計劃

本公司向港鐵退休金計劃供款及確認界定福利負債，並於僱員退休或因其他原因終止服務(附註45)時向他們提供福利。這個界定福利計劃令本集團面對精算風險，例如利率、薪酬增加及投資風險。這個港鐵退休金計劃的資料概述如下：

A 於綜合財務狀況表確認的金額

百萬港元	2023	2022
界定福利責任現值	(7,713)	(7,488)
計劃資產的公允價值	7,316	7,500
(負債)/資產淨額	(397)	12

負債淨額(2022年：資產淨額)於綜合財務狀況表之「應付帳項、其他應付款項及撥備」(2022年：「應收帳項及其他應收款項」)內確認。上述部分福利責任預期超過一年後支付。然而，要將該數額與未來12個月內可支付的款項分開並不可行，因為未來供款將與未來提供的服務和精算假設及市況的未來變動相關。本公司預期在2024年就港鐵退休金計劃支付9,700萬港元供款。

綜合財務報表附註

46 界定福利退休計劃(續)

B 計劃資產

百萬港元	2023	2022
股票證券		
– 金融機構	231	223
– 非金融機構	2,319	2,016
	2,550	2,239
債券		
– 政府	1,971	1,448
– 非政府	1,513	1,371
	3,484	2,819
現金	1,498	2,645
	7,532	7,703
自願供款單位之價值	(216)	(203)
	7,316	7,500

於2023年12月31日及2022年12月31日，計劃資產不包含任何本公司的普通股股票。除此之外，於2023年12月31日及2022年12月31日，計劃資產中並沒有投資於本公司其他的股票及債務證券。所有股票證券及債券均有活躍市場的報價。

港鐵退休金計劃定期進行資產負債模式檢討以分析其投資策略。根據最新於2021年進行的研究，投資策略於2021年已更改為以現金持有約30%的退休金計劃資產，其餘70%的退休金計劃資產會根據長期投資策略配置進行投資，即42.5%的股票證券和57.5%的債券。以現金持有之30%的計劃資產已經用於支付退休金福利，並預計將從2021年起計三年內完全耗用。其後，長期投資策略配置將恢復為42.5%的股票證券及57.5%的債券和現金。截至2022年及2023年12月31日止年度內，投資策略並沒有更改。

C 界定福利責任現值的變動

百萬港元	2023	2022
於1月1日	7,488	8,887
重新計量：		
– 因負債經驗改變所致的精算虧損/(收益)	151	(55)
– 因人口假設改變所致的精算虧損/(收益)	–	–
– 因財務假設改變所致的精算虧損/(收益)	442	(713)
	593	(768)
成員向計劃作出的供款	52	55
由計劃支付的福利	(906)	(1,004)
本年度服務成本	164	196
利息成本	322	122
於12月31日	7,713	7,488

於2023年12月31日，界定福利責任現值的加權平均期間為4.4年(2022年：4.5年)。

46 界定福利退休計劃(續)

D 計劃資產公允價值的變動

百萬港元	2023	2022
於1月1日	7,500	9,294
本公司向計劃作出的供款	73	25
成員向計劃作出的供款	52	55
由計劃支付的福利	(906)	(1,004)
由計劃資產支付的行政費用	(3)	(3)
利息收入	326	128
計劃資產回報(不包括利息收入)	274	(995)
於12月31日	7,316	7,500

E 於損益及其他全面收益確認的開支

百萬港元	2023	2022
本年度服務成本	164	196
界定福利資產淨額的淨利息	(4)	(6)
由計劃資產支付的行政費用	3	3
	163	193
減：資本化金額	(40)	(42)
確認於損益的淨額	123	151
精算虧損/(收益)	593	(768)
計劃資產回報(不包括利息收入)	(274)	995
確認於其他全面收益的金額	319	227

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及有關費用一項內確認。

F 採用的重要精算假設及敏感度分析

	2023	2022
貼現率	3.82%	4.78%
未來薪酬升幅	4.60%	4.00%
港鐵退休金計劃的單位值升幅	6.50%	6.50%

如上述的重要精算假設改變0.25%，於12月31日的界定福利責任之現值的增加/(減少)分析如下：

	2023		2022	
	增加0.25% 百萬港元	減少0.25% 百萬港元	增加0.25% 百萬港元	減少0.25% 百萬港元
貼現率	(82)	84	(80)	82
未來薪酬升幅	67	(64)	62	(59)
港鐵退休金計劃的單位值升幅	17	(15)	22	(20)

上述的敏感度分析是基於假設這些精算假設的變動並不相互關聯，因此敏感度的估算並沒有計及精算假設之間的關聯性。

47 重大關連人士交易

於2023年12月31日，財政司司長法團為香港特區政府以信託形式持有本公司約74.54%的已發行股本，為本公司的最大股東。根據《香港會計準則》第24號(修訂)「關連人士的披露」，除香港特區政府與本集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，本集團與香港特區政府部門、機關或香港特區政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，須於本綜合財務報表中另行申明。

本集團訂立並與本財政年度相關的重大關連人士交易包括：

A 於2000年6月30日，本公司獲香港特區政府批予一項專營權，起始為期50年，以營運當時的地下鐵路，以及經營及建造任何鐵路支綫。同日，本公司與香港特區政府簽訂一項營運協議，詳列在該專營權下就鐵路的設計、建造、維修及經營方面的條文。隨著兩鐵合併，該營運協議於2007年12月2日起被另一份新的營運協議取代，詳情見下述附註47C。

B 於2000年7月14日，本公司接獲香港特區政府發出的函件，表示香港特區政府同意延長若干本公司的土地權益，使這些土地權益的期限與本公司的專營權的期限一致。於2007年8月3日，為預備兩鐵合併，香港特區政府致函九鐵公司確認待獲得所有必要的批准後，九鐵公司若干土地權益(即兩鐵合併下服務經營權的主題)的期限將會延長，使其與兩鐵合併的經營權期限一致。

C 於2007年8月9日，本公司因應兩鐵合併(附註3)在上文附註47A所述當時的營運協議的基礎上，與香港特區政府訂立新的營運協議(「營運協議」)。於指定日期，本公司在《香港鐵路條例》下當時的專營權獲擴展至覆蓋當時地鐵系統以外的鐵路，由指定日期起最初為期50年(「經擴大專營權」)。營運協議詳載於有關召開股東特別大會以批准兩鐵合併的致股東通函內。以上交易被視為關連人士交易，並構成《上市規則》界定的持續關連交易。

D 除上文附註47C所載的營運協議外，本公司與九鐵公司及香港特區政府就兩鐵合併訂立了主要協議。這些主要協議包括：(i) 合併框架協議、(ii) 服務經營權協議、(iii) 買賣協議、(iv) 西鐵代理協議及(v) 物業組合協議。截至2023年12月31日止年度內，本公司根據西鐵代理協議可收回或所發出單據的金額為4,400萬港元(2022年：5,300萬港元)，而與服務經營權有關的本公司應付或已付淨金額為31.05億港元(2022年：10.73億港元)。

以上協議均被視為關連人士交易，並構成《上市規則》界定的持續關連交易。每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

E 本公司與九鐵公司及香港特區政府就高速鐵路(香港段)的營運訂立以下主要協議：

(i) 於2018年8月23日與香港特區政府訂立的經修訂營運協議，以修改及補充營運協議，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運要求。

(ii) 於2018年8月23日與九鐵公司訂立的補充服務經營權協議，以補充服務經營權協議以便九鐵公司向本公司授予有關高速鐵路(香港段)的經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。截至2023年12月31日止年度內，本公司就高速鐵路(香港段)向九鐵公司收取或應收的淨收入為8.70億港元(2022年：14.76億港元)。

以上交易均被視為關連人士交易，並構成《上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

47 重大關連人士交易(續)

F 本公司與九鐵公司及香港特區政府就沙田至中環綫(「沙中綫」)的營運訂立以下主要協議：

- (i) 於2020年2月11日與香港特區政府訂立的經修訂營運協議和補充營運協議，以修改及補充營運協議，並以訂明適用於屯馬綫一期的營運要求。
- (ii) 於2020年2月11日與九鐵公司訂立的第2號補充服務經營權協議，補充服務經營權協議以便九鐵公司向本公司授予有關屯馬綫一期的經營權，並訂明適用於屯馬綫一期的營運及財務要求。
- (iii) 於2021年6月21日與香港特區政府訂立的經修訂營運協議、補充營運協議和服務表現基準備忘錄第1號修訂，以修改及補充營運協議，並訂明適用於屯馬綫(即沙中綫第一部份)的營運要求。
- (iv) 於2021年6月21日與九鐵公司訂立的第3號補充服務經營權協議，以取代及代替於2020年2月11日訂立的第2號補充服務經營權協議(附註47F(ii))，補充服務經營權協議以便九鐵公司向本公司授予有關屯馬綫(即沙中綫第一部份)的經營權，並訂明適用於屯馬綫的營運及財務要求。
- (v) 於2022年5月10日與香港特區政府訂立的經修訂營運協議和補充營運協議，以修改及補充營運協議，並訂明適用於沙中綫全綫的營運要求。
- (vi) 於2022年5月10日與九鐵公司訂立的第4號補充服務經營權協議，以取代及代替於2021年6月21日訂立的第3號補充服務經營權協議(附註47F(iv))，補充服務經營權協議以便九鐵公司向本公司授予有關沙中綫全綫的經營權，並訂明適用於沙中綫全綫的營運及財務要求。

於截至2023年12月31日止年度內，本公司根據相關的補充服務經營權協議就沙中綫從九鐵公司收取或應收的淨收入為6.35億港元(2022年：屯馬綫及沙中綫4.96億港元)。

以上交易均被視為關連人士交易，並構成《上市規則》界定的持續關連交易。以上(i)、(iii)、(v)及(vi)協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

G 本公司與香港特區政府簽訂有關高速鐵路(香港段)及沙中綫的設計、地盤勘測、採購活動、建造、測試及運行的委託協議。該等協議的詳情載列於附註22A及22B。此外，根據沙中綫委託協議三與香港特區政府和若干承辦商的付款安排，本公司於2023年支付/應付予香港特區政府的金額(扣除已收取或應收的款項)為3.47億港元(2022年：6.36億港元)。

以上交易被視為關連人士交易，並構成《上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

47 重大關連人士交易(續)

H 於2022年9月23日，(i)本公司接受了香港特區政府的換地要約，以發展本公司現有的小蠔灣車廠、及(ii)本公司亦與香港特區政府就小蠔灣站的融資安排、設計、建造、營運前籌備工作、營運及維修簽訂了項目協議，以配合新社區的交通需要，統稱為「小蠔灣項目」。本公司與香港特區政府已於2022年11月25日簽署小蠔灣項目的換地文件。

小蠔灣項目當中包括重置現有的小蠔灣車廠及物業備置工程(包括加建車廠上蓋平台，以進行上蓋物業發展項目)以便在小蠔灣車廠用地進行物業發展，以及建造一個新車站(即小蠔灣站)為未來的社區服務。

截至2022年12月31日止年度內，本公司為小蠔灣項目向香港特區政府繳付了86億港元的地價。在釐定換地的地價時，用於建造新的小蠔灣站、重置車廠、物業備置工程(包括加建車廠上蓋平台，以進行上蓋物業發展項目)及地盤平整工程的費用已獲香港特區政府接納為地價評估的可扣減費用，並按市價為基準扣減地價。已扣減的金額被視為政府資助，並在抵銷在截至2022年及2023年12月31日止年度內其他物業、機器及設備(附註20B)、在建鐵路工程(附註23)和發展中物業(附註24)相關的資本性開支後包括在應付帳項、其他應付款項及撥備(附註36B)。

I 本公司就新鐵路延綫的融資安排、設計、建造、竣工、營運前籌備工作、營運及維修，以及向本公司授予該等新鐵路延綫沿綫的商業和住宅用地的發展權，已與香港特區政府簽訂了若干項目協議。根據這些項目協議，本公司就這些新鐵路延綫沿綫擬議物業發展用地應繳付的地價總額將由政府評定，評定基準為在計入被估價的土地位於鐵路沿綫後的市值減去協定的下調金額，從而填補這些新鐵路延綫項目的資金差額。這些擬議物業發展用地將分期進行發展，每一期的地價金額評估將於進行有關招標時進行，並減去特定期數的協定下調金額。

本年度簽訂的鐵路延綫項目協議包括：

- (i) 東涌線延綫項目協議已於2023年2月28日簽訂。根據項目協議，就新東涌車站的擬議物業發展用地，總額183.65億港元的下調金額將從本公司實際繳付的地價中扣減。
- (ii) 古洞站項目協議已於2023年9月5日簽訂。根據項目協議，就古洞的擬議物業發展用地，總額151.60億港元的下調金額將從本公司實際繳付的地價中扣減。
- (iii) 屯門南延綫項目協議已於2023年9月5日簽訂。根據項目協議，就屯門的擬議物業發展用地，總額242.01億港元的下調金額將從本公司實際繳付的地價中扣減。

J 於2018年5月18日，本公司因從第三方取得一份於2017年9月25日起為期七年為香港國際機場現有旅客捷運系統(「旅客捷運系統」)進行改裝工程的二判承判合同(「二判承判合同」)，而向香港機場管理局提供一份二判承判保證書。二判承判合同載有關於提供和改裝系統中的配電、通訊和控制的子系統的條文。

於2020年7月2日，本公司與香港機場管理局就有關保養旅客捷運系統簽訂了一份為期七年的合同，自2021年1月6日起生效。截至2023年12月31日止年度內，因提供服務而確認的顧問收入為1.80億港元(2022年：1.33億港元)。

以上交易被視為關連人士交易，並構成《上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

K 截至2023年12月31日止年度內，本集團就八達通控股的全資附屬公司——八達通卡有限公司(「八達通公司」)提供的中央結算服務所產生的開支為1.33億港元(2022年：9,400萬港元)。八達通公司就本集團的增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務以及提供倉庫存儲服務所產生的費用為4,700萬港元(2022年：3,100萬港元)。年內，八達通控股向本集團分別宣派及實際派發4.22億港元(2022年：3.00億港元)及3.61億港元(2022年：1.50億港元)的股息。

47 重大關連人士交易(續)

L 截至2023年12月31日止年度內，MTR Corporation (Sydney) NRT Pty Ltd透過合營業務向本集團的聯營公司NRT Pty Ltd提供項目設計及配置機電系統及列車服務，合共收取100萬澳元(600萬港元)(2022年：100萬澳元或500萬港元)。Metro Trains Sydney Pty Limited亦就悉尼地鐵西北綫向NRT Pty Ltd提供營運及維修服務，合共收取1.21億澳元(6.29億港元)(2022年：1.10億澳元或6.00億港元)，並就悉尼地鐵城市及西南綫向本集團的聯營公司NRT CSW Pty Ltd提供動員服務，合共收取4,300萬澳元(2.22億港元)(2022年：600萬澳元或3,400萬港元)。MTR Corporation (Sydney) SMCSW Pty Limited亦向NRT CSW Pty Ltd提供配置機電系統及列車，以及鐵路系統整合服務，合共收取2.39億澳元(12.42億港元)(2022年：4.07億澳元或22.22億港元)。

M 截至2022年12月31日止年度內，本集團向北京京港地鐵有限公司提供配置軟件使用權及保養和支援服務，合共收取2,500萬港元。

N 除了載列於附註47A至47M的交易外，本公司在日常業務中與香港特區政府及其相關實體、本公司的聯營公司之間進行的商業交易詳情及在匯報期間所涉及的金額於附註33及37披露。

O 本集團支付予董事局成員及執行總監會成員的酬金詳情，見附註11A。此外，執行總監會成員根據本公司的行政人員股份獎勵計劃獲授予獎勵股份。該等獎勵股份的條款詳情於附註11B，以及董事局報告書中披露。其計入綜合損益表的酬金總額概括如下：

百萬港元	2023	2022
短期僱員福利	100.9	94.2
離職後福利	7.0	6.5
以股份為基礎的支出	22.8	29.9
	130.7	130.6

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內，並於附註10A披露。

P 年內，已向香港特區政府財政司司長法團支付的股息如下：

百萬港元	2023	2022
普通股息		
– 已付現金股息	6,071	6,673

綜合財務報表附註

48 承擔、或有負債及法律訴訟

A 資本性承擔

(i) 於2023年12月31日未償付而又未在綜合財務報表內撥備的資本性承擔如下：

百萬港元	香港車務 營運、車站 商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目 (附註a)	香港物業 租賃及發展	中國內地及 海外營運 (附註b)	總計
於2023年12月31日					
已核准但未簽約	32,082	36,018	3,263	1,027	72,390
已核准及已簽約	18,883	19,934	10,800	2,130	51,747
	50,965	55,952	14,063	3,157	124,137
於2022年12月31日					
已核准但未簽約	30,961	7,819	8,097	1,123	48,000
已核准及已簽約	18,699	3,752	1,037	2,574	26,062
	49,660	11,571	9,134	3,697	74,062

附註：

- (a) 於2023年12月31日，香港鐵路支綫項目的資本性承擔包括已簽署項目協議之費用，合共555億港元，餘下若干尚未與香港特區政府達成項目協議的項目相關之費用，合共5億港元。這些費用已經董事局核准，但於2023年12月31日尚未發生。有關的費用是根據附註21的會計政策處理。
- (b) 於2023年12月31日，中國內地及海外營運的資本性承擔包括有關深圳地鐵十三號綫項目資本性開支的已核准而未償付的承擔，合共31億港元。

除上述外，本集團就其於附屬公司及聯營公司的投資有以下的資本性承擔：

本集團就深圳地鐵十三號綫需注資最高14.28億人民幣(16.24億港元)，截至2023年12月31日，本集團已向該項目注資7.85億人民幣(9.16億港元)。

關於悉尼地鐵城市及西南綫，本集團就所佔的投資份額，預計尚需注資約1,270萬澳元(6,780萬港元)的股權投資及提供約1,330萬澳元(7,100萬港元)的貸款。

(ii) 香港車務營運、車站商務及其他業務方面未在綜合財務報表內撥備的資本性承擔包括：

百萬港元	改善、提升及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
於2023年12月31日				
已核准但未簽約	24,146	2,992	4,944	32,082
已核准及已簽約	15,149	1,550	2,184	18,883
	39,295	4,542	7,128	50,965
於2022年12月31日				
已核准但未簽約	24,352	2,165	4,444	30,961
已核准及已簽約	15,379	983	2,337	18,699
	39,731	3,148	6,781	49,660

48 承擔、或有負債及法律訴訟(續)

B 有關物業管理合約的負債及承擔

本公司及若干附屬公司，即恒福花園物業管理有限公司、駿景園物業管理有限公司及新屯門中心物業管理有限公司，為物業管理公司牌照持有人(牌照號碼：分別為C-114608、C-515001、C-363023及C-931638)。一直以來，本集團與第三方物業發展商攜手於鐵路車廠及沿綫車站上蓋或毗鄰發展物業。根據大部分的物業發展協議，本集團在物業落成後可保留其管理權。本集團以物業管理人的身份，與第三方承包商簽訂服務合約，由第三方承包商提供保安、清潔、維修及其他服務予本公司所管理的物業。該等合約的責任，主要由本集團承擔；但任何與合約有關的開支，將在支付後由管理物業的業主和租戶儘快從管理基金償付予本集團。

於2023年12月31日，本集團有關此等工程及服務的未償還負債及未履行合約承擔共值37.88億港元(2022年：34.33億港元)。本集團同時因每月所收取管理服務費用而代受管理物業持有合共38.22億港元現金(2022年：34.85億港元)，用以應付工程與服務開支。

C 有關兩鐵合併服務經營權和高速鐵路(香港段)及沙中綫的營運安排

根據兩鐵合併和高速鐵路(香港段)及沙中綫的營運安排，在經營權有效期內，本公司須根據服務經營權協議向九鐵公司作出每年定額付款7.50億港元並在財務狀況表中確認為服務經營權負債。此外，由指定日期起三年後開始，本公司須根據九鐵公司系統(包括高速鐵路(香港段)及沙中綫)所得超出若干額度的收入向九鐵公司繳付每年非定額付款。再者，根據服務經營權協議、補充服務經營權協議—高速鐵路(香港段)及沙中綫補充服務經營權協議三，本公司須於服務經營權有效期內負責九鐵公司系統的保養、維修、替換及/或升級，並於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司系統。

D 重大財務及履約擔保

(i) 關於租出/租回交易(「租賃交易」)(附註20E)，本集團向投資者提供備用信用證以保證本集團能支付因交易早於到期日前終止而產生的額外金額。於2023年12月31日，該等備用信用證總額為6,100萬美元(4.79億港元)。本集團亦提供備用信用證予若干租賃交易的投資者以替代某些被調低信貸評級的抵銷證券，該抵銷證券先前用作支付本集團於租賃交易中的長期租金。於2023年12月31日，該等備用信用證總額為7,400萬美元(5.76億港元)。

(ii) 於2023年12月31日，本公司就有關MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券(附註35C)向投資者提供擔保金額約為157.83億港元(名義金額)。發行此債務證券的款項已借予本公司。因此，其主要負債已記入本公司的財務狀況表內。

(iii) 關於墨爾本都市鐵路的專營權，本集團及Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)的其他股東就MTM在專營權協議下履約及承擔其他責任，向Public Transport Victoria以共同及各別形式提供1.73億澳元(9.23億港元)的母公司擔保及6,600萬澳元(3.52億港元)的履約擔保，而各股東根據在MTM的股權比例承擔相應的責任。關於辦公室的租賃，於2023年12月31日，MTM為每月租金付款向業主提供500萬澳元(2,600萬港元)的銀行擔保。

(iv) 關於悉尼地鐵西北綫的專營權，本集團為設計和建造合約及營運和維修合約的籌備階段，向NRT Pty Ltd提供責任上限為15.26億澳元(81.46億港元)的母公司擔保(上限通常不應用於因故意不當行為、欺詐和犯罪行為，以及因放棄合約而引起的損失)。本集團亦就設計及建造分判合約的履約及其他責任，提供1,800萬澳元(9,500萬港元)的履約保證金。本集團亦就悉尼地鐵西北綫的營運和維修，提供責任上限為1.48億澳元(7.88億港元)的母公司擔保，承擔若Metro Trains Sydney Pty Limited因違約而引致專營權被提早終止，可被要求沒收擔保。於2023年12月31日，本集團亦就悉尼地鐵西北綫的營運和維修，提供2,500萬澳元(1.35億港元)的銀行擔保。

(v) 關於悉尼地鐵城市及西南綫的專營權，本集團為整合合約內的整合工程，向NRT CSW Pty Ltd提供責任上限為6.02億澳元(32.14億港元)的母公司擔保(上限通常不應用於因故意不當行為、欺詐和犯罪行為，以及因放棄合約而引起的損失)及1.09億澳元(5.82億港元)的履約保證金以擔保整合合約內的整合工程。本集團亦就悉尼地鐵城市及西南綫的營運和維修的籌備階段，提供責任上限約為2,800萬澳元(1.47億港元)的母公司擔保。本集團就悉尼地鐵西北綫及悉尼地鐵城市及西南綫的銜接工程，向Metro Trains Sydney Pty Ltd提供責任上限約為2.21億澳元(11.80億港元)的母公司擔保及向MTR Corporation (Sydney) SMCSW Pty Limited提供責任上限約為2.21億澳元(11.80億港元)的母公司擔保。本集團亦向本集團在悉尼地鐵城市及西南綫項目的股權提供備用信用證，於2023年12月31日，該等備用信用證總額為2,600萬澳元(1.39億港元)。

48 承擔、或有負債及法律訴訟(續)

D 重大財務及履約擔保(續)

(vi) 關於澳門輕軌的若干鐵路綫，於2023年12月31日，本集團為項目的履約及其他責任向Macao Light Rapid Transit Corporation Limited及澳門特別行政區政府提供數項合共2.41億澳門幣(2.34億港元)的銀行擔保。

(vii) 關於瑞典Mälartåg的專營權，於2023年12月31日，本集團向Mälardalstrafik提供3.00億瑞典克朗(2.10億港元)的銀行擔保，若承擔該專營權的本集團全資附屬公司—MTR Mälartåg AB因違約而引致專營權被提早終止，Mälardalstrafik可要求沒收擔保。

(viii) 關於斯德哥爾摩通勤鐵路的專營權，於2023年12月31日，本集團為在終止日期之前履行專營權協議下的履約及其他責任向斯德哥爾摩運輸部提供10.00億瑞典克朗(7.82億港元)的擔保。

(ix) 關於斯德哥爾摩地鐵的專營權，於2023年12月31日，本集團向斯德哥爾摩運輸部提供10.00億瑞典克朗(7.82億港元)的擔保，若承擔該專營權的本集團全資附屬公司—MTR Tunnelbanan AB因違約而引致專營權被提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。

(x) 關於北京購物中心的租賃，本集團為支付季度租金而向業主提供1,300萬人民幣(1,400萬港元)的銀行擔保及5,300萬人民幣(5,800萬港元)的母公司擔保。

(xi) 關於杭州西站物業發展項目的投資，本集團向參與銀團貸款的銀行提供2.65億人民幣(2.92億港元)的財務擔保，以償還財團利息及/或貸款本金。

(xii) 關於杭州地鐵一號綫和杭州地鐵五號綫的經營權，本集團需要在經營權期限結束前向杭州市政府提供為期三年的移交銀行保證金，以涵蓋經營權協議下的任何不符合移交要求的情況。

(xiii) 關於深圳地鐵四號綫的經營權，本集團根據經營權協議為港鐵軌道交通(深圳)有限公司的履約及其他責任向深圳市政府提供母公司擔保，如果履約及其他責任未能履行可被沒收。

(xiv) 關於深圳地鐵十三號綫的經營權，本集團需要在經營權期限結束前向深圳市政府提供為期三年的移交銀行保證金，以涵蓋經營權協議下的任何不符合移交要求的情況。

(xv) 關於倫敦伊利沙伯綫的專營權，本集團根據專營權協議向Rail for London Limited提供8,000萬英鎊(7.97億港元)的母公司擔保，並為MTR Corporation (Crossrail) Limited的履約及其他責任，提供2,500萬英鎊(2.49億港元)的履約保證金。於2023年12月31日，本集團亦就倫敦鐵路基建改善框架下的小型基建改善工程，提供100萬英鎊(1,000萬港元)的履約保證金。

(xvi) 關於South Western Trains的專營權，於2023年12月31日，本集團就國家鐵路合約的履約及其他責任向英國運輸大臣提供180萬英鎊(1,800萬港元)的母公司擔保和180萬英鎊(1,800萬港元)的提早終止保障。於2023年12月31日，本集團為上述責任提供了90萬英鎊(900萬港元)的融資契約保證金和90萬英鎊(900萬港元)的提早終止保障協議保證金。

除在本綜合財務報表別處披露外，於2023年12月31日，並無就上述財務及履約擔保和或有負債確認其他撥備。

48 承擔、或有負債及法律訴訟(續)

E 或有負債及法律訴訟

本公司並沒有收到與高速鐵路(香港段)項目或沙中綫項目工程有關的任何法律或仲裁程序通知。有關工程未來訴訟的可能性：(i) 高速鐵路(香港段)項目請參閱附註22A；及(ii) 沙中綫項目請參閱附註22B。

正如附註16所述，本公司已就2009/2010至2017/2018課稅年度的利得稅評稅/補加評稅通知書中不允許扣除與兩鐵合併有關的若干款項提出反對。

一項針對英國多家列車營運商(包括First MTR South Western Trains Limited)的集體訴訟已經被提出。該訴訟指控列車營運商濫用其主導地位而違反了競爭法。具體而言，原告控告營運商未能充分提供一種特定類型的車票，為持有Travelcard的乘客提供「邊界票價」，導致對受影響的乘客在部分行程中被雙重收費。該訴訟的法庭審訊將分為三個獨立的階段，第一個審訊將於2024年6月開始。雖然本公司沒有被獨立列為被告方，但本公司為持有First MTR South Western Trains Limited 30%股權的股東。本公司目前還不可能準確地預計在該項集體訴訟中可能承擔的任何責任(如有)。

除此之外，雖然本公司可能會在日常業務中不時涉及法律訴訟，但本公司或其任何董事均未涉及任何對本公司的業務、財務狀況或營運有重大影響的訴訟、仲裁或行政申訴程序。截至本財務報表之日期，本公司並不注意到有任何針對本公司或其董事的正在進行或將要進行的訴訟、仲裁或行政申訴程序，而將對本公司的業務、財務狀況或營運產生重大和不利的影響。

49 列為持作出售的出售組別的資產及負債

百萬港元	2023	2022
資產		
其他物業、機器及設備	356	—
遞延稅項資產	29	—
應收帳項及其他應收款項	20	—
現金、銀行結餘及存款	94	—
列為持作出售的出售組別的資產	499	—
負債		
應付帳項、其他應付款項及撥備	99	—
列為持作出售的出售組別的負債	99	—

於2023年，本集團對其在瑞典營運MTRX服務的全資附屬公司MTR Express (Sweden) AB進行了策略評估(包括出售)。在實施了積極的出售計畫後，MTR Express (Sweden) AB的出售在2023年12月31日被視為是極有可能的。因此，MTR Express (Sweden) AB的資產4.99億港元和負債9,900萬港元在2023年12月31日的綜合財務狀況表中被重新分類為「持作出售的出售組別」。於匯報期末後，本集團於2024年2月8日與一獨立第三方就出售MTR Express (Sweden) AB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。本集團並不預期在交易完成後集團將在截至2024年12月31日止年度的綜合損益表中就交易會確認重大收益。

50 公司層面的財務狀況表

百萬港元	於2023年 12月31日	於2022年 12月31日
資產		
固定資產		
– 投資物業	95,980	89,335
– 其他物業、機器及設備	102,134	100,180
– 服務經營權資產	30,940	29,959
	229,054	219,474
物業管理權	10	11
在建鐵路工程	4,256	–
發展中物業	41,728	41,269
遞延開支	376	2,540
於附屬公司的投資	4,147	3,123
聯營公司權益	410	410
待售物業	1,927	1,876
財務衍生工具資產	240	216
存料與備料	1,782	1,570
應收帳項及其他應收款項	7,815	8,050
應收關連人士款項	21,472	22,330
現金、銀行結餘及存款	14,197	7,124
	327,414	307,993
負債		
短期貸款	1,200	1,500
應付帳項、其他應付款項及撥備	66,929	60,505
本期所得稅	1,460	2,827
應付關連人士款項	18,697	16,901
貸款及其他負債	39,898	27,497
服務經營權負債	9,898	9,976
財務衍生工具負債	1,710	1,104
遞延稅項負債	14,970	14,507
	154,762	134,817
淨資產	172,652	173,176
股本及儲備		
股本	61,083	60,547
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(269)	(262)
其他儲備	111,838	112,891
總權益	172,652	173,176

於2024年3月7日獲董事局通過及核准發布

歐陽伯權
主席

金澤培
行政總裁

樊米高
財務總監

51 會計估計及判斷

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：

(i) 物業、機器及設備及服務經營權資產的估計可使用年限及折舊與攤銷

本集團依據各類物業、機器及設備及服務經營權資產的設計年限、資產維修計劃及實際使用經驗來估計其可使用的年限。折舊與攤銷是以足以攤銷其原值或估值的比率按其估計可使用年限以直線法計算(附註2H)。

(ii) 長期資產減值

本集團在每個匯報期末根據附註2G(ii)所載會計政策檢討其長期資產是否出現減值跡象。於每個匯報期末、或任何事件或環境變化顯示資產的帳面金額高於其可收回金額時，長期資產(包括深圳地鐵四號綫的服務經營權資產(附註21B))會作減值檢討。資產的可收回金額是其公允價值減出售成本及使用價值的較高者。本集團依據管理層指定可以反映當時市場對時間價值及資產特定風險之評估稅前貼現率和預測資產的未來現金流量在估計使用價值。

(iii) 退休金開支

本集團聘請獨立專業估值人士每年評估港鐵退休金計劃的精算狀況。本集團對該計劃的界定福利部分承擔的責任及開支之釐定取決於本集團提供的若干假設及因素，該等假設及因素於附註45A(i)及46F披露。

(iv) 香港物業發展的利潤確認

香港物業發展的利潤確認(包括初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量)需要管理層估計項目在完成時的最終成本，尚未完成的交易及尚未售出單位的市值，若屬物業攤分，則須估計物業於確認時的公允價值。在估計完成項目的最終成本時，本集團會考慮獨立合資格測量師報告及有關過往銷售和市場推廣成本的經驗，而於釐定物業攤分的估計公允價值時，則依據專業合資格估價師的報告。

(v) 待售物業

本集團持有權益的待售物業於匯報期末按原值及可實現淨值兩者中較低者計算(附註29)。在進行評估物業的可實現淨值(即估計售價減去出售物業時產生的成本)時，本集團委聘獨立合資格測量師評估物業的市值，並根據以往經驗及參照一般市場慣例，估計出售及持有該等物業的成本。

(vi) 投資物業估值

投資物業估值要求管理層對估值有關的各項假設及因素提供意見。本集團聘用獨立合資格測量師，依據於採納前與其協定的該等假設，對其投資物業進行每半年度的公允價值計量。

(vii) 香港的專營權

本集團現時在香港經營的專營權允許集團營運集體運輸鐵路系統至2057年12月1日(除了高速鐵路(香港段)及沙中綫的專營期在附註3詳述)。根據營運協議的條款及香港鐵路條例，本公司可以申請延續該專營權，在本公司符合若干資本性開支要求而無須支付任何額外費用以延續該專營權的情況下，運輸及物流局局長應根據若干條款向行政長官會同行政會議建議該專營權可獲延續多另外一個50年期(由有關資本性開支要求之日起計)。若該專營權不獲延續，該專營權將於2057年12月1日到期。到期後，香港特區政府有權接管鐵路財產(及當香港特區政府接管任何不是經營權財產的該等財產，本公司可要求香港特區政府接管任何其他香港特區政府有權接管但沒有接管的財產)，但必須賠償予本公司：(i)若該等財產不是經營權財產，則賠償公允價值及折舊帳面值兩者之較高者，及(ii)若該等財產是經營權財產，而其資本支出超過議定的限額(「資本性開支限額」)，則賠償金額相等於專營期結束時任何高於限額的支出，該金額應以折舊後的帳面價值為基礎。本集團就不是經營權財產而使用年限跨越2057年的該等財產的折舊政策(附註2H)反映以上所述。

(viii) 所得稅

本集團於以往年度在香港利得稅報稅表中採納的若干處理方法尚待香港稅務局最終定案。本集團基本上遵循在這些報稅表中採納的稅務處理方法來評估其於綜合財務報表中的所得稅及遞延稅項，而該等方法可能與日後的最終結果有所不同。

如附註16A(ii)所詳述，稅務局就有關該款項可否扣稅向本公司作出提問，而截至本財務報表之日期，相關的最終稅項釐定並未確定。本集團以最終會否有額外應繳稅款的估計而確認稅項撥備。倘該等事宜之最終結果與初步記錄的金額有所分別時，有關差異將影響釐定作出之時期的所得稅費用。

綜合財務報表附註

51 會計估計及判斷(續)

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項(續)：

(ix) 項目撥備

本集團設立項目撥備，以清償可能因重大建築合約而常見的時間延誤、額外成本或其他不可預見情況產生的估計索償。索償撥備由合資格專業人士依據對本集團在各合約下的負債評估而估計，可能與實際償付的索償額有所不同。

(x) 財務衍生工具及其他財務工具的公允價值

在釐定財務工具的公允價值時，本集團會按判斷選用不同的計量方法，以及主要基於每個結算日的市況作出假設。對於不在活躍市場買賣的財務工具，其公允價值採用貼現現金流量估值法，即利用當時能提供予本集團的類似財務工具的現有市場利率或外匯匯率(如適用)，貼現未來合約現金流量來釐定。

(xi) 服務經營權負債

在釐定服務經營權負債的現值時所採用的貼現率為本集團中有關公司的估計長期新增借貸成本，此項成本乃經過適當考慮本集團中有關公司現時的定息借貸成本、未來的利率及通脹趨勢，於服務經營權開始時作出估計。

B 應用集團會計政策時的關鍵會計判斷包括如下：

(i) 撥備及或有負債

當本集團須就已發生的事件(包括有關委託安排下的事件(附註22)及虧損性合約撥備(附註7))承擔法律或推定責任，因而預期在履行責任時會導致含有經濟效益的資源外流，及在可以作出可靠的估計時，本集團便會計提撥備。當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計時，便會將該責任披露為或有負債。除了附註22及48E所列，於2023年12月31日，本集團認為並無可予披露的或有負債，因為本集團並無出現可能導致重大含有經濟效益資源外流的未決訴訟或負有潛在責任的事件。

52 截至2023年12月31日止年度已發出但並未生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響

截至此綜合財務報表發布日，香港會計師公會頒布了數項修訂的《香港財務報告準則》。此等修訂準則於截至2023年12月31日止年度仍未生效，且仍未採納在本綜合財務報表中。其中以下修訂準則可能會適用於本集團：

	於下列日期或之後 開始的會計期間生效
《香港會計準則》第1號「財務報表之呈列」修訂： 「流動與非流動負債的劃分」	2024年1月1日
《香港會計準則》第1號「財務報表之呈列」修訂： 「附帶契約的非流動負債」	2024年1月1日
《香港財務報告準則》第16號「租賃」修訂： 「售後租回之租賃負債」	2024年1月1日
《香港會計準則》第7號「現金流量表」和《香港財務報告準則》第7號 「金融工具：披露」修訂：「供應商融資安排」	2024年1月1日
《香港詮釋》第5號(修訂本)「財務報表之呈列」： 「借款人對包含於要求時償還之條款的定期貸款之分類」	2024年1月1日
《香港會計準則》第21號「匯率變動之影響」修訂： 「缺乏可兌換性」	2025年1月1日

本集團目前正在評估該等修訂的準則於初次應用時預期會產生的影響。到目前為止，本集團認為採納這些準則將不會對本集團的綜合財務報表產生重大影響。

53 綜合財務報表核准

本綜合財務報表已於2024年3月7日獲董事局核准。

專用詞彙

機場快綫	博覽館站與香港站之間的列車服務
指定日期或合併日期	2007年12月2日，兩鐵合併完成之時
章程細則	公司的組織章程細則
董事局	公司的董事局
巴士	支援屯馬綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務
公司或港鐵或地鐵	香港鐵路有限公司(前稱地鐵有限公司)，於2000年4月26日根據公司條例於香港註冊成立的公司
公司條例	《公司條例》(香港法例第622章)或前《公司條例》(香港法例第32章)(視情況而定)
中央證券登記	公司的股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司
過境服務或過境	目的地/起點為羅湖站及落馬洲站的列車服務
顧客服務目標	根據營運協議每年公布的表現目標
董事或董事局成員	董事局成員
本地鐵路服務	觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)及屯馬綫的統稱
EBITDA	未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、虧損性合約撥備及減值虧損、每年非定額付款、應佔聯營公司及合營公司利潤、利息、財務開支及稅項前經營利潤/(虧損)
EBITDA 邊際比率	EBITDA(不包括香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益)佔總收入之百分率
EBIT	未計投資物業公允價值計量、利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的利潤/(虧損)
EBIT 邊際比率	EBIT(不包括香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益，以及應佔聯營公司和合營公司利潤)佔總收入之百分率
高鐵香港段或高速鐵路(香港段)	廣深港高速鐵路香港段，於2018年9月23日開通客運服務後亦稱為廣州 — 深圳 — 香港高速鐵路(香港段)
票價指標	顧客對本地鐵路服務及過境服務、高速鐵路(香港段)、機場快綫、輕鐵及巴士票價的滿意程度的量度指標，乃以各票價項目的滿意程度及其相關的重要性加權釐定
財政司司長法團	根據香港法例第1015章《財政司司長法團條例》成立的單一法團
政府	香港特區政府
集團	公司及其附屬公司
聯交所	香港聯合交易所有限公司
重鐵	本地鐵路服務、過境服務及機場快綫的統稱

專用詞彙

香港或香港特區	中華人民共和國香港特別行政區
城際客運服務或城際客運	香港紅磡站與中國內地主要城市例如北京、上海及廣州之間的城際直通車服務
利息保障倍數	未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、虧損性合約撥備及減值虧損、每年非定額付款、應佔聯營公司及合營公司利潤、利息、財務開支及稅項前經營利潤，除以利息及財務開支(未扣除資本化利息及深圳地鐵四號綫營運之政府資助)
九鐵公司	九廣鐵路公司
畢馬威會計師事務所	畢馬威會計師事務所(執業會計師)是公司獨立核數師。畢馬威會計師事務所為《財務匯報局條例》下的註冊公眾利益實體核數師
輕鐵	服務新界西北部的輕鐵
上市規則	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
香港鐵路條例或港鐵條例	香港法例第556章《香港鐵路條例》(前稱《地下鐵路條例》)
淨負債權益比率	綜合財務狀況表的貸款及其他負債、銀行透支、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、及銀行中期票據投資佔權益的百分率
營運協議	公司與政府於2000年6月30日就公司的鐵路服務於兩鐵合併前的營運而訂立的協議，及於2007年8月9日就公司所有鐵路和巴士客運服務於兩鐵合併後的營運而訂立的新協議
普通股	公司股本中的普通股
兩鐵合併或合併	地鐵及九鐵公司鐵路營運的合併及地鐵向九鐵公司收購若干物業權益，詳情載於兩鐵合併通函中。兩鐵合併已於2007年12月2日完成
《兩鐵合併條例》	《兩鐵合併條例》(2007年第11號條例)
來自基本業務的平均公司股東資金回報率	來自基本業務的公司股東應佔利潤佔期初及期末公司股東應佔權益平均數的百分率
服務經營權	公營部門授予營運商於一個特定期間內提供服務的合約，就香港的經營權項目而言，服務經營權指九鐵公司及/或政府授予或即將授予公司根據服務經營協議或補充服務經營協議營運、維修及翻新若干鐵路綫的經營權，詳情載於兩鐵合併通函；就中國內地及海外的經營權項目而言，服務經營權指政府或相關公營部門授予公司一間附屬公司、聯營公司或合營公司根據經磋商經營權協議，於特定期間提供若干特定服務的經營權
服務質素指標	顧客對本地鐵路及過境服務、高速鐵路(香港段)、機場快綫、輕鐵及巴士所提供服務的滿意程度的量度指標，乃以各服務項目(不包括車費)的滿意程度及其相關的重要性加權釐定

股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓

香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628 傳真：(852) 2529 6087



香港鐵路有限公司

香港九龍灣

德福廣場港鐵總部大樓

香港郵政總局信箱9916號

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

www.mtr.com.hk

