



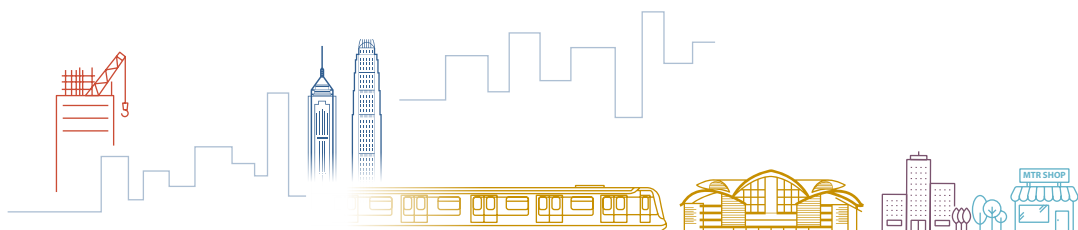
拓網絡 創未來



2022年報

股份代號：66

目錄



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。



我們的信念

- 優質服務
- 創造價值
- 互敬互重
- 勇於進取



我們的使命

讓城市前行



我們的文化重點

- 多向溝通
- 共同協作
- 高效創新
- 靈活變通



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

業務回顧與分析

	業務回顧
36	– 香港客運服務 — 車務營運
46	– 香港客運服務 — 車站商務
50	– 香港物業及其他業務
60	– 香港網絡拓展
64	– 中國內地及國際業務
72	環境及社會責任
80	人力資源
83	港鐵學院
84	財務回顧
96	十年統計數字
98	投資者關係

港鐵的使命是提供安全、快捷、環保及便利的鐵路運輸服務，讓城市前行。面對後疫情時代，我們懷著信心並審慎地向前邁進。港鐵必須繼續提供世界級服務，以滿足不斷增長的乘客需求，同時加強香港核心市場的交通聯繫，並在大灣區、中國內地及海外進一步拓展其網絡及服務，以助建立更廣闊的基建平台，促進我們服務的地區的經濟增長，創造機遇。

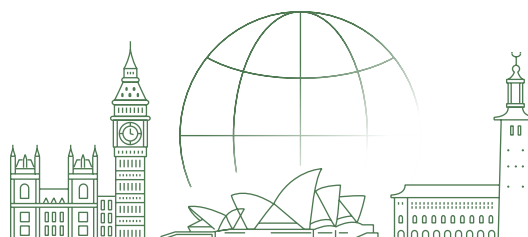
港鐵的《2022年報》以「拓網絡 創未來」為題，闡述我們如何在艱鉅的一年內全力以赴，務求達成上述目標。當中詳述港鐵的業務和成就，以及我們構建面向未來的鐵路網絡來連繫香港和世界各地社區的策略計劃。此外，我們誠邀各位股東及持份者細閱港鐵的《2022年可持續發展報告》，以了解為公司營運和業務策略提供指引的環境、社會及管治關鍵指標，及港鐵在這些方面的達標進度。



2022年報



**2022年可持續
發展報告**



企業管治

- 100 公司管治報告書
- 135 審核及風險委員會報告書
- 138 風險管理
- 143 工程委員會報告書
- 144 財務及投資委員會報告書
- 145 薪酬委員會報告書
- 150 董事局及執行總監會
- 166 主要管理人員
- 167 董事局報告書

財務及其他資料

- 201 綜合財務報表及附註目錄
- 202 獨立核數師報告
- 207 綜合損益表
- 208 綜合全面收益表
- 209 綜合財務狀況表
- 210 綜合權益變動表
- 211 綜合現金流量表
- 212 綜合財務報表附註
- 295 專用詞彙

摘要

香港業務

- 總乘客量超過

15億 人次

- 乘客車程準時程度

99.9%

- **東鐵綫過海段**

開通

- 批出

百勝角通風樓 和
東涌牽引配電站

物業發展項目



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

- **倫敦伊利沙伯綫**
中央營運段

開通

- **北京地鐵十六號綫**
南段 開通



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

三大策略支柱

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

增長與展望

- **小蠔灣物業發展項目** 已完成換地文件
- 簽訂**小蠔灣站**及**東涌綫延綫**項目協議
- **屯門南延綫**及**古洞站**的相關方案已按《鐵路條例》獲批
- 繼續推展**14個住宅物業項目**
- 「**The Wai 圍方**」商場和「**THE SOUTHSIDE**」商場預計於2023年開業

聯繫持份者

持份者組別

2022年聯繫計劃及成就



顧客

- 繼續提供恆常車費優惠，減輕市民在疫情下的經濟壓力，並推廣共享共融理念
- 為解決顧客車程當中的痛點，公司推出智慧出行方案，包括屯馬綫及東鐵綫的「車廂載客情況顯示」功能及金鐘站的「過海易」
- 推出「關愛共乘」手機應用程式，方便有特殊需要的乘客感受無縫連繫的出行體驗
- 提供無縫連繫的出行體驗，讓顧客在車站商店及毗連商場內享受購物消費的樂趣
- 在MTR Mobile應用程式推出個人化及聯繫活動，以及數碼營銷活動
- 推出MTR Web3 Discord作為聯繫顧客的全新渠道



投資者

- 與投資者舉行約100場會議，就港鐵各項業務提供資訊
- 定期更新公司網站及財務報告中的主要數據
- 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



政府及監管機構

- 與政府就《鐵路發展策略2014》下的鐵路項目緊密合作，並支持政府的《北部都會區發展策略》
- 為支持立法會和區議會的社區工作，安排各種活動及提供贊助
- 歡迎政府官員及部門參加香港特區成立25周年慶典、測試演習及開幕禮等活動
- 支持政府重開羅湖站、落馬洲站及香港西九龍站的口岸管制站，並於2023年初陸續恢復列車服務



社區

- 於新冠疫情下推出一系列關愛計劃，包括為醫護人員提供免費車票、寬減租戶的租金、為社會企業及慈善組織提供食物及日常用品以支援有需要人士、以及讓用戶透過「MTR分」獎賞計劃將MTR分捐贈予慈善項目
- 為學生舉辦事業及生涯規劃活動(例如「Train'出光輝每一程」計劃)
- 為非政府機構及少數族裔提供贊助及義工服務
- 協助非政府機構透過遊戲及循環再用玩具推廣家庭健康，並為低收入家庭舉辦STEM課程
- 多個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



承辦商及供應商

- 在新冠疫情期間為供應商提供支援及協助，確保供應商的安全和健康
- 為相關類別的供應商舉辦有關環境、社會及管治倡議及最佳實務的交流會及培訓會
- 為重點類別及供應商制定長期策略及聯繫計劃
- 設立供應商審計計劃、進行供應商審計，並提供改善建議
- 對主要供應商進行意見調查，以了解為港鐵公司提供服務支援的挑戰及潛在的改進空間
- 透過供應商管理會議或供應商評估系統向供應商提供表現反饋



僱員

- 在家工作政策常規化
- 推出有薪領養假、延長有薪產假至16周、延長有薪待產假至10天，並放寬恩恤假的申請資格
- 成立專責小組，按2021年員工投入度調查結果制定及執行跟進行動計劃，於2022年12月進行員工投入度脈搏調查
- 維持兩層面的員工協商機制，包括公司層面的員工評議會和業務單位/職能層面的聯席協商會
- 頒發港鐵傑出貢獻嘉獎、長期服務獎及「信念獎」
- 繼續推行身心健康措施，例如「靈活福利網上平台」、港鐵康樂會及「鐵路人 鐵路心」義工計劃

2023年及以後的計劃

- 繼續提供恆常車費優惠及其他推廣
- 為聯繫不同乘客組別，在港鐵網絡制定更多智慧出行方案，並繼續為「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，為一般乘客及特定顧客層提供以數據為本的個人化及應用服務
- 持續探索Web3場景，以全新數碼方式聯繫顧客

車費優惠
智慧出行方案
「關愛共乘」手機應用程式



- 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
- 恢復舉行實體會議及路演

與投資者舉行會議
財務報告
周年成員大會



- 繼續支持政府以鐵路系統為香港交通骨幹的政策，包括發展《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》(「RMR2030+研究」)下倡議的三條策略性鐵路
- 知悉及聯繫擬成立的鐵路署和新的政策局
- 繼續推行其他恆常聯繫計劃

《鐵路發展策略2014》
「RMR2030+研究」
社區工作



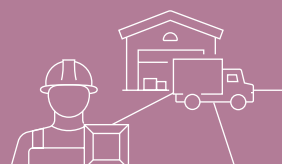
- 根據社會及環境目標更新社會及環境參與策略，確保港鐵的計劃能滿足不同社群的需要
- 拓展鐵路網絡，以安全、環保、實惠及便捷的鐵路服務連接更多社區
- 與多家學術機構建立合作關係，共同發展多項創新智能科技
- 繼續推行其他恆常聯繫計劃

關愛計劃
事業及生涯規劃活動
贊助及義工服務



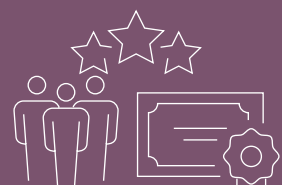
- 優化現有供應商名單，以有效率、富成效的方式管理供應商
- 繼續為相關類別的供應商舉辦有關環境、社會及管治倡議及最佳實務的交流會及培訓會
- 繼續合理調整針對重點類別及供應商的長期策略
- 加強供應商審計計劃，並將審計活動推展至世界各地的港鐵供應商
- 繼續與主要供應商進行供應商管理會議，以鞏固業務關係，並了解優化工作量及工作流程的最新科技

安全和健康
環境、社會及管治倡議
鞏固業務關係



- 於2023年2月向員工溝通員工投入度脈搏調查結果，並審視行動計劃的執行進度。下一次員工投入度調查將於2023年第四季舉行
- 繼續推行其他恆常員工聯繫計劃

員工投入度脈搏調查
兩層面的員工協商機制
身心健康措施



環境、社會及管治摘要



社會共融



- 設立「性別平等網絡」



- 「鐵路人 鐵路心」義工計劃舉辦了111項活動
- 推出手機應用程式「關愛共乘」，為長者及有需要人士提供便利
- 捐贈退役列車部件予學校，為有特殊教育需要的學童設立一間以鐵路為主題的課室
- 暑期實習生當中為少數族裔或有特殊教育需要的學生佔9%
- 舉辦全球安全黑客松及全球安全健康大會，共建強而有力的安全文化
- 「港鐵·藝術」計劃讓車站和車廂變成藝術展示平台，藉此支持本地藝術人才發展



發展及機遇



- 參加「Train' 出光輝每一程」青少年暑期計劃的學生，當中10%是來自少數族裔
- 疫情期間為低收入家庭舉辦STEM課程
- 支持各種青年案例比賽



溫室氣體減排



- 為本港鐵路及物業業務制定2030年的科學基礎減碳目標
- 超過25%的商場餐飲業租戶參與了我們的減少廚餘計劃
- 在顯徑站安裝了太陽能光伏系統
- 規劃中的東涌東站和東涌西站榮獲綠建環評的暫定金級認證

主要獎項



香港客運服務

- 香港服務大獎2022「公共交通大獎」
《東周刊》
- 星鑽服務大獎2021「公共交通服務大獎」
《星島日報》
- 星級公共交通服務大獎，星級企業大獎2021
《明報周刊》
- UITP Asia-Pacific Special Recognition Award 2021
公共交通國際聯協會
- 2022年全球最具創意交通解決方案
《資本金融國際》
- MTR Mobile
 - 在The Loyalty & Engagement Awards 2022中贏取了五個獎項
 - 在Mob-Ex Awards 2022中贏取了四個獎項
《Marketing Interactive》雜誌
 - HKMA/ViuTV及Now TV傑出市場策劃獎2022「傑出顧客參與及體驗獎」
香港管理專業協會/ViuTV及Now TV



環境、社會及管治

- 2021/2022年度人力資源卓越獎 — 「優異員工投入獎」及「疫情應對特別獎」
香港人力資源管理學會
- 15年Plus「商界展關懷」標誌
香港社會服務聯會
- 2021 – 2022年度「積金好僱主」嘉許計劃「電子供款獎」及「積金推廣獎」
強制性公積金計劃管理局
- 灣區企業可持續發展大獎2022
 - 灣區企業可持續發展大獎
 - 傑出灣區企業社會可持續發展獎
 - 傑出灣區企業綠色可持續發展獎
 - 傑出灣區企業企業管治獎
新城財經台
- 2022年最佳年報獎 — 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



香港物業及其他業務

- 圓方
 - 香港服務大獎2022「尊尚服務之選」
《東周刊》
- 德福廣場
 - 香港服務大獎2022「溫情洋溢組別的購物商場 — 香港服務大獎」
《東周刊》
- The LOHAS康城
 - Markies Awards 2022「最佳即時行銷應用銀獎」
《Marketing Interactive》雜誌
- 青衣城
 - 市場領袖大獎2021「市場領袖大獎 — 購物商場」及「三連冠大獎」
香港市務學會
- 國際金融中心二期
 - LEED領先能源與環境設計4.1版本營運及保養（既有建築）類別鉑金認證
美國綠色建築委員會及綠色建築認證委員會



中國內地及國際業務

- 京港地鐵
 - 2022中國年度最佳僱主百強
智聯招聘
- 港鐵(深圳)
 - 2021 – 2022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
- MTRX
 - 瑞典質量指數2022排名第一，指數衡量在鐵路公司類別中，乘客對客運滿意度最高的公司
瑞典質量指數
- South Western Railway
 - 金哨子獎2022「銀哨子：倫敦及東南地區準時表現獎」
Modern Railways and the Institution of Railway Operators



財務及投資者關係

- 2022年最佳年報獎「工商企業類」銅獎
香港管理專業協會
- 2022年國際年報大獎中贏取了四個獎項
MerComm, Inc.
- 2022年香港最佳公共服務財務管理團隊
《資本金融國際》

主要數據

	2022		2021		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	13,404	28.0	13,177	27.9	1.7
- 香港車務營運	3,077	6.5	3,208	6.8	(4.1)
- 香港車站商務	16,481	34.5	16,385	34.7	0.6
- 香港客運服務總計	4,779	10.0	5,036	10.7	(5.1)
- 香港物業租賃及管理業務	26,016	54.4	25,045	53.1	3.9
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	363	0.7	383	0.8	(5.2)
- 其他業務	47,639	99.6	46,849	99.3	1.7
物業發展業務收入					
- 中國內地物業發展	173	0.4	353	0.7	(51.0)
總收入	47,812	100.0	47,202	100.0	1.3
總EBITDA⁽¹⁾					
經常性業務EBITDA					
- 香港客運服務	691	3.5	834	4.3	(17.1)
- 香港車務營運	2,555	13.1	2,728	14.2	(6.3)
- 香港車站商務	3,246	16.6	3,562	18.5	(8.9)
- 香港客運服務總計	3,815	19.6	4,066	21.1	(6.2)
- 香港物業租賃及管理業務	1,265	6.5	890	4.7	42.1
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	(474)	(2.4)	(499)	(2.6)	5.0
- 其他業務、項目研究及業務發展開支	7,852	40.3	8,019	41.7	(2.1)
物業發展業務EBITDA					
- 香港物業發展	11,589	59.4	11,097	57.6	4.4
- 中國內地物業發展	59	0.3	129	0.7	(54.3)
總EBITDA	11,648	59.7	11,226	58.3	3.8
總EBITDA	19,500	100.0	19,245	100.0	1.3
總EBIT⁽²⁾					
經常性業務EBIT					
EBIT					
- 香港客運服務	(4,733)	(35.0)	(4,262)	(29.4)	(11.1)
- 香港車務營運	2,270	16.8	2,488	17.1	(8.8)
- 香港車站商務	(2,463)	(18.2)	(1,774)	(12.3)	(38.8)
- 香港客運服務總計	3,800	28.1	4,048	27.9	(6.1)
- 香港物業租賃及管理業務	962	7.1	622	4.3	54.7
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司 ⁽³⁾	(539)	(4.0)	(567)	(3.9)	4.9
- 其他業務、項目研究及業務發展開支	(962)	(7.1)	-	-	n/m
- 深圳地鐵四號綫減值虧損	1,095	8.1	968	6.7	13.1
應佔聯營公司及合營公司利潤	1,893	14.0	3,297	22.7	(42.6)
物業發展業務EBIT					
- 香港物業發展	11,589	85.6	11,097	76.4	4.4
- 中國內地物業發展	59	0.4	129	0.9	(54.3)
總EBIT	11,648	86.0	11,226	77.3	3.8
總EBIT	13,541	100.0	14,523	100.0	(6.8)
投資物業公允價值計量虧損	(810)		(1,616)		49.9
利息及財務開支	(982)		(967)		(1.6)
除稅前利潤	11,749		11,940		(1.6)
所得稅	(1,608)		(2,261)		28.9
年內利潤	10,141		9,679		4.8
非控股權益	(314)		(127)		(147.2)
公司股東應佔年內利潤	9,827		9,552		2.9
公司股東應佔年內利潤/(虧損)來自：					
經常性業務					
- 香港	384		979		(60.8)
- 香港以外	(227)		829		n/m
	157		1,808		(91.3)
物業發展業務					
- 香港	10,413		9,277		12.2
- 香港以外	67		66		1.5
	10,480		9,343		12.2
基本業務	10,637		11,151		(4.6)
投資物業公允價值計量	(810)		(1,599)		49.3
公司股東應佔年內利潤總額	9,827		9,552		2.9

附註

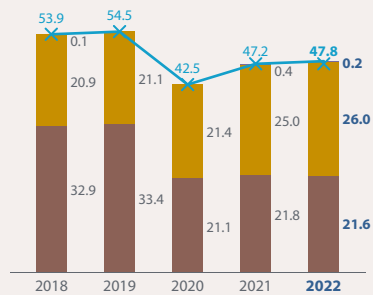
1 EBITDA代表未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、減值虧損、每年非定額付款、應佔聯營公司及合營公司利潤、利息、財務開支及稅項前經營利潤/(虧損)。

2 EBIT代表未計投資物業公允價值計量、利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的利潤/(虧損)。

3 不包括對中國內地有關深圳地鐵四號綫所作出的9.62億港元減值虧損。

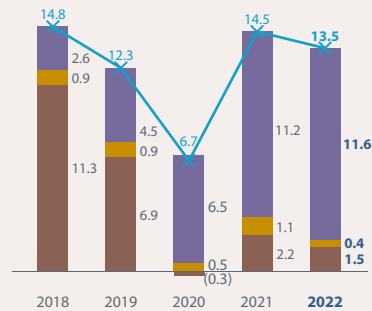
n/m：並無意義

總收入 (十億港元)



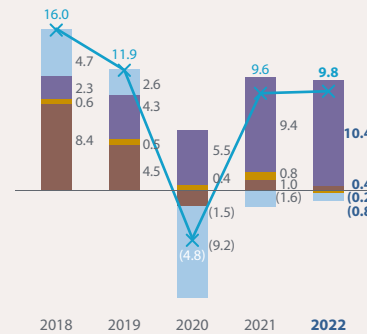
● 中國內地物業發展
● 經常性業務 — 中國內地及國際
● 經常性業務 — 香港
× 總收入

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)

	2022	2021	利好/(不利)變動百分率
財務比率			
EBITDA邊際比率 ⁽⁴⁾ (%)	16.5	17.3	(0.8)個百分點
EBITDA邊際比率 ⁽⁴⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^δ) (%)	30.5	32.7	(2.2)個百分點
EBIT邊際比率 ⁽⁵⁾ (%)	1.8 [▲]	5.2	(3.4)個百分點
EBIT邊際比率 ⁽⁵⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^φ) (%)	3.7	7.8	(4.1)個百分點
淨負債權益比率 ⁽⁶⁾ (%)	23.3	18.1	(5.2)個百分點
來自基本業務的平均公司股東資金回報率 (%)	5.9	6.3	(0.4)個百分點
利息保障 ⁽⁷⁾ (倍數)	14.2	14.4	(0.2)倍
股份資料			
每股基本盈利(港元)	1.59	1.55	2.6
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	1.72	1.80	(4.4)
每股普通股息(港元)	1.31	1.27	3.1
派息比率(基於基本業務利潤)(%)	76	71	5個百分點
於12月31日的股價(港元)	41.35	41.85	(1.2)
於12月31日的市值(百萬港元)	256,455	259,196	(1.1)
香港車務營運			
總乘客人次(百萬計)			
本地鐵路服務	1,334.6	1,421.7	(6.1)
過境服務	0.4	0.5	(11.7)
高速鐵路(香港段)	—	—	n/m
機場快綫	3.1	2.2	44.2
輕鐵及巴士	180.0	191.9	(6.3)
平均乘客人次(千計)			
本地鐵路服務(周日)	3,920.1	4,188.8	(6.4)
過境服務(每日)	1.2	1.3	(11.7)
高速鐵路(香港段)(每日)	—	—	n/m
機場快綫(每日)	8.5	5.9	44.2
輕鐵及巴士(周日)	515.7	548.2	(5.9)
平均車費(港元)			
本地鐵路服務	8.06	7.64	5.5
過境服務	9.55	9.85	(3.1)
高速鐵路(香港段)	—	—	n/m
機場快綫	41.27	41.27	—
輕鐵及巴士	3.12	3.04	2.6
佔專營公共交通載客量比率 (%)	48.3	47.3	1.0個百分點

附註

- 4 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及未出售物業的權益)佔總收入之百分率。
5 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。
6 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、銀行結餘及存款和銀行中期票據投資佔總權益的百分率。
7 利息保障代表未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、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總額(未扣除資本化利息及深圳地鐵四號綫營運之政府資助)。
δ 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入及開支分別為261.89億港元及248.65億港元(2021年:253.98億港元及243.79億港元)。
φ 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入、開支、折舊及攤銷、和減值虧損分別為261.89億港元、248.65億港元、3.03億港元、和9.62億港元(2021年:253.98億港元、243.79億港元、2.68億港元、和零港元)。
▲ 撇除就深圳地鐵四號綫所作出的9.62億港元減值虧損,EBIT邊際比率應為3.8%。

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

- 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

- 屯門南延綫
- 北環綫及古洞站
- 北環綫支綫
- 東九龍綫
- 南港島綫(西段)
- 北港島綫
- ⊙ 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

- 42 The Austin/Grand Austin
- 43 晉環
- 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

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

西鐵綫物業發展

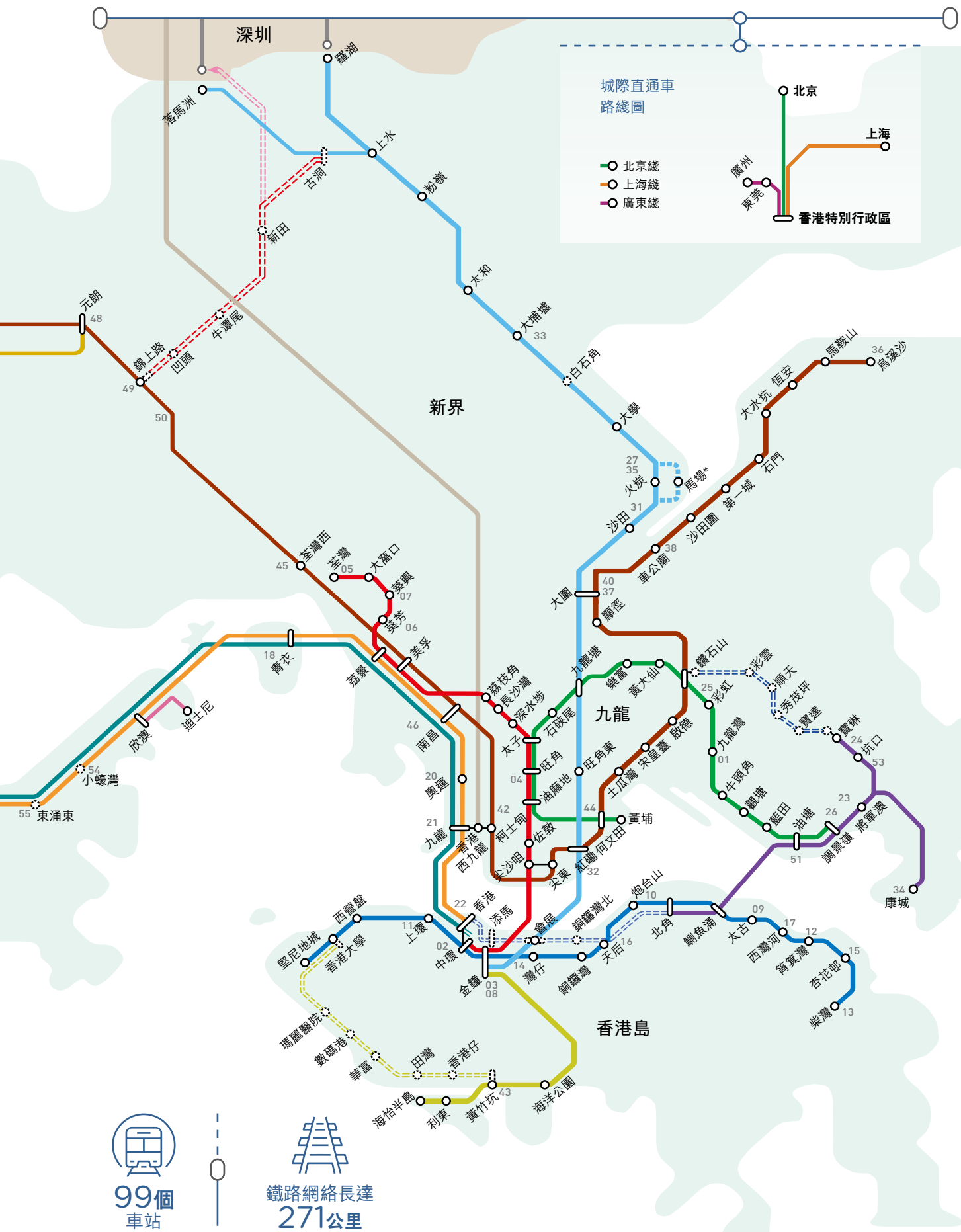
(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

- 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 元朗站
- 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



概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料



主席函件

致各股東及其他有關人士：

傳統智慧認為，好頭不如好尾，過去一年的起伏正是一個最佳印證。儘管2022年的開局滿有希望，豈料第五波新冠病毒疫情接踵而至，令香港被迫再度收緊抗疫及社交距離措施，而港鐵的鐵路乘客量及商場人流均不可避免地備受衝擊；與此同時，過境服務繼續停頓，亦進一步打擊公司經常性業務收入。儘管如此，我們在年內仍然取得豐碩成果。萬眾期待的重要鐵路基建項目東鐵綫過海段順利通車，為數以萬計每天需往返港島的東鐵綫乘客，帶來更便利的新過海路線，車程時間因而大幅縮短。同時，我們亦宣布簽署了多項協議以開展新鐵路項目，並將提供數以千計的新住宅單位，以應付殷切的住屋需求。放眼未來，我們在香港、中國內地及世界各地將會有不少進一步拓展鐵路網絡的良機，但最令人鼓舞的是，疫情下的旅遊限制措施終於在2022年年底解除，過境客運隨後亦已全面恢復，反映在全球廣泛蔓延的疫情已開始演變成地方性流行病，這無論對香港經濟或公司業務而言都是一個好兆頭。

在年內最後兩個月，港鐵先後發生了兩宗事故，我們對此深表關切，認為必須全面徹查。此等事件實屬不幸，但亦為我們帶來強化營運及機構實力的機會。事實上，港鐵一直持續改進並力求卓越；例如，我們在2022年繼續全面整合環境、社會及管治目標，並取得穩健進展，這些目標對公司的策略規劃及營運的重要性日益提高。

自2020年初爆發新冠病毒疫情以來，公司一直與社會各界攜手合作，確保市民安全，讓城市繼續前行。在過去三年，我們努力建設，讓港鐵成為一家與我們服務的社區同步邁進的企業，一起創造更美好的未來。我深信，我們已奠定的根基將為公司及香港的持續增長提供助力，讓我們克服時艱，迎接一個光明新時代的來臨。

業務表現和增長

公司年內的重重大發展之一，必然是市民期待已久的東鐵綫過海段，於2022年5月15日通車。東鐵綫營運至今悠悠百載，終可跨越維港，貫通新界、九龍和港島，為乘客每日出行提供更便捷的交通連繫。東鐵綫過海段通車，亦標誌著香港鐵路基建發展的一個關鍵階段圓滿結束。11月，首列全新八卡列車(Q車)投入服務，使我們的車隊煥然一新，讓乘客更感舒適。

2022年9月20日，政府就票價調整機制檢討展開為期三個月的公眾諮詢。是次檢討旨在尋求可行、務實的方案，維持公司的財務可持續性，以推展新鐵路項目，應付與日俱增的鐵路系統保養維修開支，並同時回應公眾對票價調整的關注。是次定期檢討每五年進行一次，預計將於2023年上半年完成。完成檢討後，經更新的票價調整機制將於2023年6月生效。

2022年，香港物業發展業務繼續取得進展。我們批出了百勝角通風樓和東涌牽引配電站發展項目，預計將為本港市民提供約2,150個住宅單位。我們又於11月完成了小蠔灣車廠用地的換地文件，將會把該地皮發展成全新的小蠔灣項目，提供約10,720個私人住宅單位。

為滿足未來小蠔灣社區的交通需求，我們與政府簽訂了興建小蠔灣站的項目協議。我們亦與政府簽署東涌綫延綫的項目協議，將進一步加強北大嶼山的內外聯繫。年內，其他鐵路項目繼續取得良好進展，包括配合政府《鐵路發展策略2014》就擴展本港未來鐵路網絡提出的多個項目。

年內，中國內地及國際業務亦取得顯著成果。2022年5月，由港鐵營運的倫敦伊利沙伯綫中央營運段正式通車，標誌著這個全球最繁忙城市之一的交通服務邁進振奮人心的新紀元。12月，我們的聯營公司開通了北京地鐵十六號綫南段的服務，進一步連接首都的主要區域，並使港鐵在中國內地的營運網絡總長度超過了300公里。

我們致力「讓城市前行」，在港鐵營運所在的每個地區，包括我們紮根的香港、中國內地，以及在澳洲和歐洲的主要市場，提供安全、可靠、便捷及可持續的鐵路運輸服務。因此我們對於加州大學柏克萊分校及奧緯諮詢論壇於2022年的研究中，將香港評定為擁有全球最優秀公共集體運輸系統的城市，感到十分鼓舞。作為提供香港集體鐵路運輸服務的機構，我們十分榮幸可以在連繫全港各個社區上肩負關鍵角色，為市民的日常生活帶來便利，並為本地經濟發展作出貢獻。

財務表現

儘管本港經濟在2022年下半年普遍復甦，但年內受第五波新冠病毒疫情影響，本地乘客量及商場人流仍然不振。同時，2022年過境車站關閉繼續嚴重影響來自車費和租金的收入。隨著近期過境車站重新開放，鐵路乘客量及商場人流現已逐漸改善。

未計及深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元，經常性業務利潤為11.19億港元。加上物業發展業務利潤增長12.2%至104.80億港元，基本業務利潤為106.37億港元。若包括

投資物業公允價值計量所產生的虧損，2022年公司股東應佔淨利潤為98.27億港元，相當於每股盈利1.59港元。董事局建議派發末期普通股息每股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(2021年：每股1.27港元)。

環境、社會及管治

我們深信，穩健的環境、社會和管治框架有助我們為公司及其股東實現可持續增長，並兼顧其他持份者利益，為香港及我們在世界各地提供服務的社區帶來實質裨益。自2020年公布企業策略「變·造未來」以來，我們定立了三個主要的環境及社會目標，即減低溫室氣體排放、推動社會共融，以及促進發展及機遇，我們致力把這些目標與各項業務的營運方針保持一致。為達致這些目標，我們釐定了10個具體的重點範疇，並制定了35個相關的關鍵績效指標。截至2022年年底，我們已完成或正按部就班達成多項關鍵績效指標。為實現公司使命，我們會再接再厲，定立新一批關鍵績效指標。

減低溫室氣體排放

氣候變化是當前最重要議題之一。作為低碳運輸服務領域的全球領導者，港鐵採取切實且可衡量的措施來管理及進一步減少碳足跡，促進環境可持續發展。

我們完成了全面的減碳研究，幫助公司為香港的鐵路及物業業務訂立2030年科學基礎減碳目標，這些2030年的目標已提交至科學基礎目標倡議組織以作確認。我們的長遠

目標是增加使用環保科技、提升營運效率，以及與志同道合的夥伴衷誠合作，致力於2050年達致碳中和。

2022年4月，我們在顯徑站完成了太陽能板及太陽能玻璃的安裝工程，為車站設施的營運需要提供可再生能源。在八鄉及柴灣車廠安裝同類設施的工作也在進行中。2022年，我們擬建的東涌東站及東涌西站亦獲得「綠建環評」暫定金級認證。同年6月，我們與香港科技大學合作成立「香港科技大學—港鐵聯合實驗室」，目的是促進創新智慧社區及智慧出行技術在鐵路及其他服務領域的應用。年內，我們對於公司旗下商場內逾25%的餐飲業租戶參加我們的減少廚餘計劃感到十分高興。

我們在2022年根據港鐵「可持續融資框架」安排了28億港元綠色融資。這筆資金將用於開展節能、環保，以及與優化和拓展低碳鐵路服務相關的項目，以支持公司可持續發展。

促進社會共融

不論年齡、身體狀況或社會經濟地位，人人都可享用優質集體運輸服務。2022年11月，我們推出全新的「關愛共乘」應用程式，功能主要協助長者及有需要乘客。年內，我們還在新建的會展站安排一系列通車前參觀和導賞活動，招待非政府機構及殘疾人士支援組織。多個車站商店亦以象徵式租金租予非政府機構，幫助它們向社區提供服務，並為有特別需要的家庭提供工作機會。

港鐵致力確保公司的招聘程序及安排以至對同事的支援，均展現多元共融的理念，並為所有人提供平等就業機會。以2022年的暑期實習計劃為例，當中實習生為少數族裔或有特殊教育需要的學生的數目增加至9%。為致力推廣同事對多元共融的關注以及加強與社區的聯繫，港鐵與超過30間非政府機構和社會企業合作，於2022年9月推出「社會共融週」，透過一系列活動，讓超過3,000位同事加深對

社會上有不同需要的人士的了解。其中在「德福廣場」舉辦的「共融音樂會」，視障音樂家除演奏多首中西樂曲外，更分享如何戰勝逆境的故事。年內，我們還成立了「性別平等網絡」，是我們推動職場多元、平等、共融的其中一個里程碑。

年內，港鐵的「鐵路人 鐵路心」義工計劃繼續取得卓越成果，舉辦了共111項活動，參與義工人次為1,599，服務了25,000名有需要的人士。於2022年，港鐵義工亦協助包裝及派送抗疫物資。另外，我們亦與學校及非政府機構合作，試行「退役列車保·傳計劃」，以保育及活化退役列車及其部件。

促進發展及機遇

港鐵取得的成績有賴全體員工的辛勤付出和力臻卓越的精神。在2022年，我們繼續以面授及虛擬的形式為同事提供完善的學習及發展資源，確保他們在疫情期間的健康和安全。我們還推出了全新課程，及透過網上平台引進新的自主學習方案。

港鐵熱切追求有助進一步改善其世界級服務的新意念及科技。2022年8月，我們與香港科技園公司簽署為期三年的合作框架協議，透過探索科技應用、數據協作及共同投資科技企業的機會，促進智能方案的開發，並推動香港成為全球資訊科技中心。我們亦贊助了為女性創業家而設的「她愛科技2022」全球創業大賽及國際論壇。

年內，我們透過「Train' 出光輝每一程」計劃，鼓勵年輕人開創美好未來。2022年的計劃以「成就·共融·夢想」為主題，透過分享會、研習坊和社區參觀活動，幫助來自多元種族文化背景的學生擁抱創新與共融文化，同時為他們提供寶貴的事業和人生規劃指導。

管治

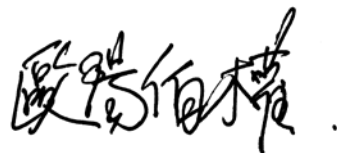
就董事局效能及其監督新企業策略的適切性進行的外部評核完成後，我們於2022年2月對董事局委員會架構進行重組，成立了新的財務及投資委員會和新的科技顧問小組；並將前審核委員會及前風險委員會合併成為新的審核及

風險委員會；以及更新了所有董事局委員會的職權範圍。於2022年，我們亦更新了董事局多元化政策，訂明董事局性別多元化目標，即時起女性成員比例不低於20%，並致力於2025年達至不低於25%。我們又於5月首次以混合會議方式舉行周年成員大會，為股東提供更多參與會議的渠道，並藉此減少我們的碳足跡。

致意與感謝

我想藉此機會讚揚董事局、執行總監會成員、管理層及各位員工的貢獻。不管環境如何，他們的指導和努力都對我們實踐「讓城市前行」的使命至為重要。對於2022年5月25日退任董事局獨立非執行董事的周永健博士、方正博士及鄧國斌先生，我再次衷心感謝他們的卓越領導及真知灼見。我亦再次歡迎於2022年5月25日獲委任為董事局獨立非執行董事的李惠光先生及唐家成先生，以及於2022年7月再次出任董事局非執行董事的林世雄先生（運輸及物流局局長）。我亦要感謝陳帆先生（前運輸及房屋局局長）在其在任期間為董事局及公司作出的寶貴貢獻。

經歷最近幾年顛簸難行的歲月後，我相信更美好的未來就在眼前，而毫無疑問，在我們全速邁進2023年之際，我們才幹過人、專心致志的員工們定能與港鐵以至全香港並肩前行，開拓出一片秀麗的新天地。



主席

歐陽伯權博士

香港，2023年3月9日



行政總裁回顧及展望

致各股東及其他有關人士：

本人在此謹向各位匯報香港鐵路有限公司在2022年的表現及發展。

在這持續充滿挑戰的一年，我們致力為顧客提供世界級的服務，並同時提升服務質素，讓顧客更感舒適。在香港，我們成功完成了一項重大的鐵路基建項目，讓乘客來往維港兩岸的行程更為便捷。物業發展方面，我們已落實一個大型發展項目，為本港提供更多的住宅單位，以應付市民殷切的住屋需求。我們亦繼續朝向環境和社會目標推進，並取得可喜進展，特別是在減少溫室氣體排放、促進社會共融、推動發展及機遇等重點範疇上，並在機構內進一步全面貫徹企業策略的目標和信念，以達致可持續、互惠互利的業務增長，為港鐵以及我們在世界各地服務的社區創造價值。

公司年內其中一個重點項目，無疑是東鐵綫過海段通車，為整個沙田至中環綫項目劃上圓滿句號。這項重大基建項目順利完成，締造了一個重要里程碑，不但讓九龍及新界與港島無縫連接，亦代表著香港鐵路網絡發展史上一個重要時代的完結。此外，為更換香港現有車隊而引進的93列新八卡列車(Q車)，當中首批已於觀塘綫投入服務。

港鐵物業發展業務於年內亦表現理想。我們完成了小蠔灣車廠用地的換地文件，將把該地塊發展為全新的小蠔灣項目，預計可以為本港提供約10,720個私人住宅單位。我們亦與政府簽訂了小蠔灣站的項目協議，為這個未來的新社區提供便捷的鐵路運輸服務。此外，我們於2022年批出百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目。這兩個項目合共將提供約2,150個住宅單位。

政府的《鐵路發展策略2014》，是香港未來鐵路網絡的發展藍圖，我們繼續推進當中的多個項目。2023年2月28日，公司與政府簽訂東涌綫延綫的項目協議，將進一步加強北大嶼山內外交通聯繫，並在鐵路車站附近發展社區，以配合政府以鐵路為公共運輸骨幹的策略。

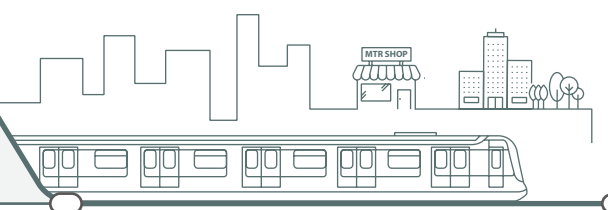
中國內地及國際業務方面，作為標誌性發展項目的倫敦伊利沙伯綫中央營運段已正式通車，提升了倫敦市的鐵路載客量。我們的全資附屬公司負責這條全長逾100公里鐵路綫全綫的日常營運。至於北京地鐵十六號綫南段，亦於2022年12月開通客運服務，令北京的鐵路網更加完善，並為乘客出行帶來更多選擇。我們又繼續在中國內地和海外探索鐵路項目和鐵路交通為導向(「TOD」)的發展機遇，以進一步增廣收入來源，並在全球各地建立港鐵品牌。

上半年第五波新冠病毒疫情肆虐，令乘客量、車費收入及商務租金收入受到不利影響，對公司的財務業績造成衝擊，但物業發展利潤抵銷了部分影響。未計及深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元，股東應佔經常性業務利潤為11.19億港元，而物業發展利潤增加12.2%至104.80億港元。股東應佔基本業務利潤為106.37億港元。若包括投資物業公允價值計量所產生的虧損，公司股東應佔淨利潤為98.27億港元，相當於每股盈利1.59港元。

董事局建議派發末期普通股息每股0.89港元，連同中期股息每股0.42港元，全年股息共每股1.31港元，較2021年增加3.1%。

香港業務

港鐵大致採用鐵路加物業經營模式，涵蓋「香港客運服務」（包括鐵路和巴士服務及相關車站商務）以及與鐵路相關物業的發展、租賃及管理。此經營模式為港鐵、所有股東及廣大社群帶來裨益。



2022年，新冠病毒疫情繼續影響本地乘客量和車費收入，而商場人流及租金亦受其影響。但隨著國際航空旅遊限制於2022年年底放寬及過境車站於2023年年初重開，鐵路乘客量及商場人流正逐漸回升。

香港客運服務 — 車務營運

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2022	2021	增/(減)百分率
香港車務營運			
總收入	13,404	13,177	1.7
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前 經營利潤/(虧損) (「EBITDA」)	691	834	(17.1)
未計利息、財務開支、稅項和計及每年非定額付款後 的(虧損)/利潤(「EBIT」)	(4,733)	(4,262)	(11.1)
EBITDA邊際比率(%)	5.2%	6.3%	(1.1)個百分點
EBIT邊際比率(%)	(35.3)%	(32.3)%	(3.0)個百分點

2022年，香港車務營運的總收入由2021年的131.77億港元增加1.7%至134.04億港元。未計利息、財務開支、稅項和計及每年非定額付款後的虧損為47.33億港元，虧損

擴大主要因為員工薪酬及電費上升，以及東鐵綫過海段通車導致折舊增加。

乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	2022	增/(減) 百分率	2022	增/(減) 百分率
香港車務營運				
本地鐵路服務	1,334.6	(6.1)	11,245	1.6
過境服務	0.4	(11.7)	4	(20.0)
高速鐵路(香港段)	–	n/m	1,401	2.8
機場快綫	3.1	44.2	128	43.8
輕鐵及巴士	180.0	(6.3)	561	(3.8)
城際客運	–	n/m	–	n/m
	1,518.1	(6.1)	13,339	1.8
其他			65	(7.1)
總計			13,404	1.7

n/m：並無意義

受疫情影響，港鐵所有鐵路和巴士服務的總乘客量較2021年的16.163億人次減少6.1%至15.181億人次，而周日常平均乘客量亦減少6.3%至445萬人次。香港與內地之間的過境車站最近重開，為乘客量帶來正面影響，特別是過境乘客量將隨之而逐步回升。當局對來港旅客實施限制措施及隔離要求，導致上半年的機場快綫乘客量受壓，但下半年隨著有關措施放寬，乘客量已回升。年內，港鐵繼續為本地乘客提供特別優惠及車費折扣，有助推升乘客量及緩解疫情帶來的影響。特別車費扣減計劃已於2021年3月結束，為2022年本地鐵路服務平均車費帶來正面影響。

市場佔有率

港鐵在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由2021年的47.3%增至2022年的48.3%，原因是屯馬綫全綫和東鐵綫過海段先後於2021年6月和2022年5月通車，令乘客量增加。公司在過海交通工具市場的佔有率為70.1%，而2021年為67.6%。由於與港鐵服務連繫的過境口岸關閉，公司的高速鐵路（香港段）和過境服務在過境業務的市場佔有率為0%。至於公司在往返機場交通工具市場的佔有率為18.2%，而2021年則為21.6%，主要是在年內大部分時間需接受閉環式檢疫的抵港旅客人數大幅增加，由於他們只能乘搭指定車輛，不能乘搭任何公共交通工具，因而對往返機場交通工具市場造成分母效應。

車費調整、推廣及優惠

2022年3月，港鐵按照票價調整機制宣布2022/23年度凍結票價，而按票價調整機制的整體調整幅度0.5%將順延至2023/24年度執行。連同2021/22年度票價下調1.85%，這已經是票價調整機制下票價連續第三年未曾上調。港鐵亦宣布，3.8%的特別車費回贈優惠（即按票價調整機制內承諾的3.0%車費回贈以外，再額外回贈0.8%）延長至2023年1月31日。除延長3.8%的車費回贈外，公司更於2022/23年度推出其他車費優惠推廣，合共為乘客額外節

省超過6億港元的車費開支。為進一步紓緩乘客於疫情期間面對的經濟困難，公司亦繼續提供符合共享共融理念的服務，為社會各個層面的顧客，包括一般乘客、長者、小童、合資格學生及殘疾人士提供合共約21億港元的恆常車費優惠。

2022年9月20日，政府就票價調整機制檢討展開為期三個月的公眾諮詢。是次檢討的目的是尋求可行、務實的方案，維持公司的財務可持續性，以推展新鐵路項目、應付鐵路系統在保養維修上不斷上升的開支，同時回應公眾對票價調整的關注。是次定期檢討為每五年進行一次，預計將於2023年上半年完成。完成檢討後，經更新的票價調整機制將於2023年6月生效。

服務表現

港鐵在服務質素及可靠程度上一直力求卓越。年內，港鐵的重鐵網絡乘客車程準時程度和列車按照編定班次行走的表現，一如既往達到99.9%的世界級水平。

2022年，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾164萬及逾89萬列車班次。重鐵網絡出現八宗延誤（即由公司可控制因素導致31分鐘或以上的延誤），輕鐵網絡同期則沒有這類型的延誤。

我們十分關注港鐵在2022年年底發生的兩宗事故，為此展開了深入調查及採取相應的跟進行動。11月，油麻地站一個軌旁金屬護欄組件移位，與一列駛入月台的荃灣綫列車發生碰撞，導致列車第一卡車前輪軸偏離路軌及兩對車門移位。調查報告已於2023年1月公布，報告指出金屬護欄在地面基座及隧道壁上用作固定護欄位置的螺栓和螺母因嚴重腐蝕，導致護欄結構不穩。公司已積極落實報告內的改善建議。2022年12月，一列將軍澳綫列車在即將駛入將軍澳站時，因列車第六及第七卡車廂之間的車間通道有異常伸延，列車故障保護裝置在偵測到有關情況時被

啟動，並及時制停列車。調查報告已於2023年2月公布，確認事故成因是列車第六卡車廂中一個屬於半永久的車鉤裝置內，有一個用作固定緩衝器的套環鬆脫，令緩衝器移位。除拆開車卡之間同類車鉤裝置內的緩衝器以作檢查外，公司正積極落實報告內的改善建議。

公司的首要任務是為乘客提供安全、可靠及便捷的鐵路服務。除了就上述兩宗事故迅速展開深入調查外，公司亦於2022年12月設立專家小組，全面檢討公司的鐵路資產管理及維修保養制度，目標是於六個月內完成檢討工作，並向董事局匯報。

提升顧客乘車體驗

東鐵綫過海段於2022年5月15日正式通車，成為香港第四條過海鐵路，為乘客帶來更快捷、更方便的鐵路服務。

2022年，我們亦改進了多項顧客服務及設施，包括安裝智能洗手間設施及飲水機，同時又啟動了一項計劃，於車站大堂提供輪椅充電服務，讓傷殘及有特殊需要的顧客出行更加方便。

年內，我們完成了空調冷卻裝置的更換工程的最後階段，共安裝了154台更具能源效益的新空調冷卻裝置，令置身車站的乘客更感舒適，每年亦可減少約15,000公噸二氧化碳排放。我們將於2023年至2026年間進行新一輪的更換工程，更換另外31台空調冷卻裝置。

截至2022年12月，三列全新八卡列車(Q車)已於觀塘綫投入服務，配合公司以更新更舒適的列車來取代較舊列車的計劃。截至2022年12月31日，公司訂購的93列全新八卡重鐵列車中，已有19列運抵香港，並於未來數年分階段投入客運服務。

信號系統更換工程是一項重要的資產更新工程。在港島綫、將軍澳綫、觀塘綫及荃灣綫上將現有信號系統(「SACEM系統」)更換至「通訊為本列車控制」信號系統(「CBTC系統」)的工程，於2022年繼續進行。年內，我們已採納了修訂的技術方案，會直接採用CBTC的既定軟件，同時為港鐵營運而適量訂制必要功能。CBTC系統工程完成後，列車服務會有所提升，整體可載客量亦會提高，以配合長遠的營運需要。新CBTC系統經過必要的測試及符合相關政府部門的要求後，預計可於2025年至2026年間在荃灣綫投入服務，之後會在港島綫、觀塘綫及將軍澳綫陸續啟用。整個信號系統工程預計於2028年至2029年間全部完成。

智慧出行、營運及維修

港鐵在顧客服務、營運及維修中致力推動「載·向未來」的發展方向，採用最新科技、創新技術及可持續發展實務，以提升公司表現及顧客乘車體驗。年內，我們為閘前二維碼票務增添了銀聯及微信支付選項，以提供更便利支付車費的方法。全新推出的「過海易」是設於金鐘站大堂及轉綫月台的資訊屏幕，顯示荃灣綫及東鐵綫車站月台人流和列車班次的實時資訊，方便乘客選擇最符合他們需要的路綫。2022年，港鐵更成為全球首個進駐The Sandbox元宇宙的交通營運商，並著手創建一個以鐵路為主題的沉浸式虛擬空間，加強與年輕一代的聯繫。

我們致力落實「載·向未來」的發展方向，有助改善鐵路維修及營運。舉例說，我們正採用一個港鐵與阿里雲攜手開發、由人工智能驅動的SACEM遠程監控及警報檢測(「AI SACEM」)平台，透過電子通訊技術傳輸故障數據，方便我們進行分析和預測，以及早應對故障。

香港客運服務 — 車站商務

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2022	2021	增/(減)百分率
香港車站商務			
車站零售租金收入	1,544	1,594	(3.1)
廣告收入	836	894	(6.5)
電訊業務收入	616	631	(2.4)
其他車站商務收入	81	89	(9.0)
總收入	3,077	3,208	(4.1)
EBITDA	2,555	2,728	(6.3)
EBIT	2,270	2,488	(8.8)
EBITDA邊際比率(%)	83.0%	85.0%	(2.0)個百分點
EBIT邊際比率(%)	73.8%	77.6%	(3.8)個百分點

2022年，來自全香港車站商務業務的總收入減少4.1%至30.77億港元，主要因為第五波疫情令廣告商開支減少，而新訂租金下跌亦使租金收入減少。

車站零售租金收入減少3.1%至15.44億港元，主要由於新訂租金下跌。疫情期間，為挽留及吸引中小型租戶，我們繼續向他們提供靈活及/或短期的租約。車站商店新訂租金錄得約14.6%的跌幅，平均出租率約97.3%。為提升車站商店的客流，幫助商戶度過難關，我們透過MTR Mobile應用程式及「MTR分」獎賞計劃舉辦多項推廣活動，並檢視車站商店的租戶組合，確保零售組合能繼續吸引顧客。免稅店業務因過境車站關閉而受到影響，但隨著過境車站於2023年年初重開，免稅店業務亦已恢復。然而，有關租約是在市道低迷時續訂，同時亦要視乎客流及銷售額，所以與過往比較，預計相關業務的表現仍會受到影響。

於2022年12月31日，按出租面積分析車站商店(包括免稅店)的租約到期概況為約36%於2023年到期、24%於2024年到期、35%於2025年到期，以及5%於2026年或之後到期。

於2022年12月31日，按出租面積分析車站商店(不包括免稅店)的租戶組合為餐飲類別約佔46%、餅店約佔15%、便利店約佔15%、乘客服務約佔10%及其他類別約佔14%。

2022年，廣告收入減少6.5%至8.36億港元，但隨著第五波疫情緩和，客戶的廣告開支在下半年已開始回升。年內，我們繼續轉型至數碼廣告平台，提供具競爭力的銷售方案，並設計靈活且目標明確的廣告套餐，包括線上與線下結合的推廣方案。

2022年的電訊業務收入為6.16億港元，較去年下跌2.4%。截至2022年年底，5G服務已覆蓋75個車站，並於同年第四季為一個新的5G商業電訊系統進行招標。同時，我們亦於2022年2月起開始與合作夥伴在將軍澳啟動數據中心服務。

物業業務

物業租賃及管理

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2022	2021	
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	4,525	4,787	(5.5)
物業管理業務收入	254	249	2.0
總收入	4,779	5,036	(5.1)
EBITDA	3,815	4,066	(6.2)
EBIT	3,800	4,048	(6.1)
EBITDA邊際比率(%)	79.8%	80.7%	(0.9)個百分點
EBIT邊際比率(%)	79.5%	80.4%	(0.9)個百分點

2022年，物業租賃及管理業務收入按年減少5.1%至47.79億港元，主要因為商場客流及新訂租金受疫情影響，令致租金收入受挫，我們同時亦繼續因應個別租戶的情況提供租金寬減。年內，港鐵商場新訂租金錄得9.0%的跌幅，而平均出租率為99%。公司在「國際金融中心二期」的18層寫字樓，則錄得94%的平均出租率。

於2022年12月31日，按出租面積分析，商場的租約到期概況為約36%於2023年到期、30%於2024年到期，17%於2025年到期，以及17%於2026年或之後到期。

於2022年12月31日，按出租面積分析，商場的租戶組合為餐飲類別約佔28%、服務類別約佔24%、時裝、美容及配飾類別約佔21%、休閒娛樂類別約佔18%，以及百貨公司和超市類別約佔9%。

2022年，商場租金仍然受到疫情及過境車站關閉的影響。為提升商場客流，我們透過MTR Mobile應用程式發動策略性的推廣攻勢，以及針對性的營銷活動吸引特定的顧客群。我們還推出全新零售品牌「LOUDER」，幫助本地小型品牌加強發揮線上與線下結合的優勢，開拓業務。該計劃

亦是我們支持公司在業務可持續增長、環境、社會及管治目標，以及推動新增長引擎的舉措之一，透過為本地小商戶創造機遇，與公司一起成長。

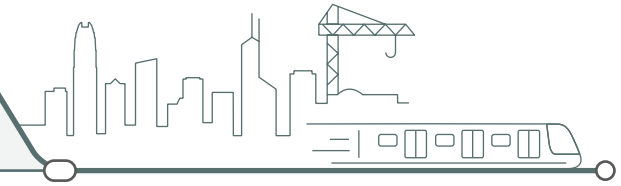
物業發展及招標

2022年，香港物業發展錄得104.13億港元的除稅後利潤，主要來自「LP10」(「日出康城」第十期)、「晉環」(「港島南岸」第一期)及「揚海」(「港島南岸」第二期)。

年內，多個物業發展項目繼續進行預售。截至2022年12月31日，已分別售出「晉環」78%的單位、「揚海」83%的單位，及「LP10」89%的單位。「凱柏峰I」及「凱柏峰II」(「日出康城」第十一期)分別於2022年6月及7月推出預售，截至年底已分別售出79%及22%的單位。我們亦已取得「瑜一(IN ONE)」第IA、IB及IC期(何文田站第二期)和「港島南岸」第四期的第4A及4B期的預售樓花同意書。

我們於2022年較早時批出百勝角通風樓物業發展項目，由新世界發展有限公司及招商局置地有限公司合組的財團成功投得。我們亦批出了東涌牽引配電站物業發展項目，由華懋集團的附屬公司成功投得。公司於2023年2月就小蠔灣第一期共收到三份標書文件，但由於未有標書文件符合我們的最低要求，所以決定不接納任何有關該項目的標書文件，並會視乎市場情況適時為項目重新招標。

拓展香港業務



2022年，為鞏固「香港核心業務」的策略支柱，我們完成了一個大型基建項目、取得一個重要的住宅發展項目，並就政府《鐵路發展策略2014》中多個重要項目取得進展。

沙田至中環綫

2022年5月，東鐵綫過海段通車，標誌著沙田至中環綫項目的紅磡至金鐘段落成。現時乘客往返港島、九龍及新界享有更便捷的交通聯繫，縮短了車程時間。東鐵綫過海段通車，為載有五個新鐵路項目的鐵路運輸基建發展史篇章劃上圓滿句號。

構建未來香港鐵路網絡

隨著沙田至中環綫工程竣工，港鐵正全面聚焦下一階段的香港鐵路發展。我們除了進行基建發展來支持未來社區，亦同時推進《鐵路發展策略2014》下的多個項目，並參與全新《北部都會區發展策略》中的發展計劃，以及《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》（「RMR2030+研究」）中建議的策略性鐵路項目。這些項目將為本地社區提供更便捷的交通聯繫、加強香港與大灣區鄰近城市的經濟關係，並創造TOD機遇，造福廣大市民的同時，亦可擴大公司的業務。

2022年9月23日，我們就小蠔灣站的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議，建造工程預計於2023年展開，並於2030年竣工。新車站將服務日後在現時車廠用地上發展的小蠔灣社區。

2023年2月28日，公司就東涌綫延綫的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議，此協議亦包括建造機場鐵路掉頭隧道延展段。公司將利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為東涌綫延綫工程提供資金。隨著項目協議簽訂，東涌綫延綫各主要工程合約快將完成招標，並進入動工階段，項目預計於2023年年中動工，目標於2029年竣工。機場鐵路掉頭隧道延展段工程則預計於2025年動工，目標於2032年完成。

《鐵路發展策略2014》方面，屯門南延綫相關發展規劃已於2022年6月按《鐵路條例》獲批，建造工程將於2023年展開，預計於2030年完成。至於東鐵綫新增的古洞站，相關發展規劃亦已於2022年11月按《鐵路條例》獲批，建造工程預計於2023年展開，於2027年落成。北環綫主綫項目的初步設計工作正在進行中，而屯馬綫新增洪水橋站的相關方案也於2023年2月按《鐵路條例》刊憲，我們正在進行這個新車站的參考設計工作。除了在香港建築業勞動力的供應上面對挑戰，以上的項目均存在不同的技術困難及挑戰，包括工程只能在晚上非行車時間進行。公司就上述項目與政府的磋商仍然處於不同階段，尚未簽訂任何項目協議。然而，政府已表達意願，希望港鐵公司以擁有權模式推展這些項目。此外，我們正與政府商討南港島綫（西段）及北港島綫項目。

作為香港領先的低碳集體運輸服務營運商，港鐵歡迎行政長官在《2022年施政報告》中宣布發展「北部都會區」及進一步擴展香港鐵路網絡，包括三個策略性鐵路項目：將軍澳綫南延綫、中鐵綫及港深西部鐵路。這三個鐵路項目現

正處於「RMR2030+研究」公眾諮詢階段。我們亦正就東鐵綫上擬建的新科學園/白石角站進行建造研究。

擴展物業組合

投資物業

公司的兩個新商場，包括位於大圍的「The Wai 圍方」和位於黃竹坑的「THE SOUTHSIDE」，將合共為公司現有零售物業組合增加近30%。「The Wai 圍方」商場的樓面面積達60,620平方米，將有逾150家商戶進駐，為沙田區內逾710,000名居民提供娛樂、消閒及社區服務。商場的裝修工程及預租活動進展理想，為預計於2023年夏季開業作好準備。「THE SOUTHSIDE」商場的樓面面積達47,000平方米，現正進行預租，預計於2023年第四季開業。

住宅物業發展

年內，公司在推進重大住宅物業項目之餘，亦在覆蓋廣闊的鐵路網絡沿綫探索新發展機遇。整體而言，我們有14個

新住宅物業項目正在進行中，將於中短期內為香港住宅市場提供合共約16,000個單位。

小蠔灣項目

公司於2022年11月完成了小蠔灣車廠用地的換地文件，將該用地發展成潛力優厚的小蠔灣項目。視乎招標進度，預計首批住客將於2030年入伙。小蠔灣項目將會提供約10,720個私營住宅單位，而公營房屋(資助房屋)單位則由政府提供。

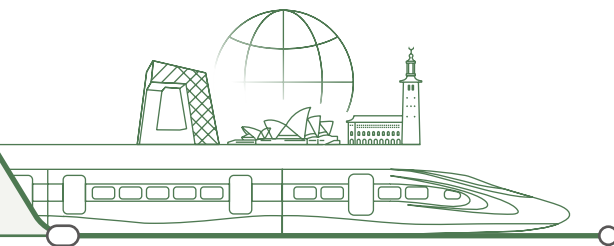
其他潛在物業發展項目

東涌東站物業發展項目方面，視乎市場情況，我們將開始籌備招標相關工作。其他方面，我們會繼續探討現有網絡及未來新鐵路沿綫的土地發展潛力。

中國內地及國際業務

2022年，港鐵透過各附屬公司、聯營公司及合營公司營運的中國內地及國際業務，為香港以外地區約17.7億乘客人次提供服務。中國內地及國際業務為公司三大策略支柱之

一，為中國內地、澳門、歐洲和澳洲乘客提供環保的集體運輸服務，在地緣上分散公司收入來源，並提供在全球各地建立港鐵品牌的機會。



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		
	2022	2021	增/(減) 百分率	2022	2021	增/(減) 百分率	2022	2021	增/(減) 百分率
經常性業務 附屬公司									
收入	2,355	2,686	(12.3)	23,661	22,359	5.8	26,016	25,045	3.9
EBITDA	105	216	(51.4)	1,160	674	72.1	1,265	890	42.1
EBIT	42	203	(79.3)	920	419	119.6	962	622	54.7
EBITDA邊際比率(%)	4.5%	8.0%	(3.5)個百分點	4.9%	3.0%	1.9個百分點	4.9%	3.6%	1.3個百分點
EBIT邊際比率(%)	1.8%	7.6%	(5.8)個百分點	3.9%	1.9%	2.0個百分點	3.7%	2.5%	1.2個百分點
經常性業務利潤 (已扣除非控股權益)	28	157	(82.2)	267	155	72.3	295	312	(5.4)
聯營公司及合營公司 應佔利潤	640	692	(7.5)	55	44	25.0	695	736	(5.6)
公司股東應佔年內利潤/(虧損)									
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支及減值虧損前)							990	1,048	(5.5)
- 業務發展開支							(255)	(219)	(16.4)
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支後但減值虧損前)							735	829	(11.3)
- 深圳地鐵四號綫減值虧損							(962)	-	n/m
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支及減值虧損後)							(227)	829	n/m
- 來自中國內地物業發展							67	66	1.5
- 來自基本業務							(160)	895	n/m

n/m：並無意義

* 不包括對中國內地深圳地鐵四號綫所作的9.62億港元減值虧損

若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司(扣除業務發展開支後)、聯營公司和合營公司，於2022年錄得應佔除稅後淨利潤為7.35億港元(未計及深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元)，較2021年減少11.3%。

中國內地及澳門方面，公司的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經常性業務利潤減少82.2%至2022年的2,800萬港元(未計及深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元)，主要因為深圳地鐵四號綫的乘客量因疫情而下跌。

國際業務方面，來自鐵路附屬公司的經常性業務利潤增加72.3%至2022年的2.67億港元，主要受惠於墨爾本都市鐵路於2022年啟動的收入保障機制，以及來自悉尼地鐵城市及西南綫項目按工程進度而入帳的利潤，但部分利潤受斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg的營運虧損所抵銷。

來自應佔聯營公司和合營公司的利潤減少5.6%至2022年的6.95億港元，主要是因中國內地因應疫情採取嚴格的防疫措施，令致乘客量下跌。

中國內地及澳門

在北京，我們的聯營公司營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫、北京地鐵十六號綫北段、中段及南段，以及北京地鐵十七號綫首段。年內，所有鐵路綫的營運均維持穩定。北京地鐵十六號綫南段於2022年12月31日投入服務，預計於2023年全綫通車。北京地鐵十七號綫餘下路段仍處於施工階段。

在深圳，深圳地鐵四號綫(包括深圳地鐵四號綫北延綫)由公司全資附屬公司營運。此地鐵綫的營運於年內維持穩定，但如我們先前所表示，自2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，車費一直未有調高。由於現時預計票價制定機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦較預計將會維持一段較長時間，因此我們已在年內就深圳地鐵四號綫的服務經營權資產作出了9.62億港元的減值撥備。其他方面，深圳地鐵十三號綫繼續施工，所有主要合約亦已批出。該鐵路綫預計於2024年投入服務。

在杭州，杭州地鐵一號綫、下沙延伸段及機場延伸段，以及杭州地鐵五號綫的營運，於2022年均保持穩定。杭州地鐵一號綫在過往數年大部分時間因乘客量增長緩慢而錄得虧損，近幾年的疫情亦進一步對乘客量造成影響。由於這項專營權協議不設乘客量保障機制，若乘客量偏低的情況在未來一段時間持續，杭州地鐵一號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

由港鐵負責營運及維護的澳門輕軌系統氹仔線是澳門首個輕軌系統，列車服務的營運於年內保持穩定。

公司亦參與發展及管理中國內地多項住宅及商用物業。年內，深圳「頌薈」商場及北京「銀座 Mall」商場的人流受疫情影響而減少。另外，位於天津北運河站的商場正在施工中，預計於2024年後竣工。公司亦繼續推進位於杭州西站的TOD綜合物業發展項目。

歐洲

英國方面，伊利沙伯綫的專營權已延長至2025年5月。伊利沙伯綫的中央營運段於2022年5月通車，年內營運表現保持穩定。港鐵的聯營公司經營英國最大鐵路網絡之一 South Western Railway。年內，除有若干日子受到全行業罷工影響外，服務維持穩定。根據剛獲延長兩年合約期至2025年5月的國家鐵路合約，英國運輸局承擔所有收入風險及絕大部分成本風險。

在瑞典，我們經營當地四項業務，按乘客量計是瑞典最大的鐵路營運商。年內，斯德哥爾摩地鐵營運表現穩定。而相關合約亦已獲延長最少18個月或最長24個月直至2025年。隨著防疫措施於2022年2月解除，MTRX的乘客量已逐步回升，但除了電力開支以外仍面對其他挑戰，公司正研究這項業務的未來路向。Mälartåg方面，我們於2022年6月接管Upptåget鐵路綫。Mälartåg及斯德哥爾摩通勤鐵路的營運表現均受到營運人員短缺及維修問題所影響，我們正努力改善其財務表現。

澳洲

我們的附屬公司營運的墨爾本都市鐵路網絡於2022年的營運表現穩定，並繼續為客戶進一步改善網絡的計劃提供支援。年內，悉尼地鐵西北綫的營運表現亦令人滿意。自2019年開通以來，這綫路的乘客量累計已超過5,600萬人次。悉尼地鐵城市及西南綫項目的建造工程及新型無人駕駛列車的生產、測試及試運行，均持續取得進展。

香港以外地區的增長

一如既往，我們繼續在中國內地及海外地區尋找增長機遇。公司現正繼續商討在成都及大灣區等地的交通基建、車站零售業務和TOD的發展機會。

財務回顧



除了以上的集團業績及營運簡要報告外，本章節會詳細闡述及分析有關業績。

綜合損益

百萬港元	截至12月31日止年度		利好/(不利)變動	
	2022	2021	百萬港元	%
總收入	47,812	47,202	610	1.3
經常性業務利潤^ζ				
EBIT [#]				
香港客運服務				
– 香港車務營運	(4,733)	(4,262)	(471)	(11.1)
– 香港車站商務	2,270	2,488	(218)	(8.8)
香港客運服務總計	(2,463)	(1,774)	(689)	(38.8)
香港物業租賃及管理業務	3,800	4,048	(248)	(6.1)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司*	962	622	340	54.7
其他業務、項目研究及業務發展開支	(539)	(567)	28	4.9
應佔聯營公司及合營公司利潤	1,095	968	127	13.1
總經常性EBIT(未計減值虧損前)	2,855	3,297	(442)	(13.4)
深圳地鐵四號綫的減值虧損	(962)	–	(962)	n/m
總經常性EBIT(計入減值虧損後)	1,893	3,297	(1,404)	(42.6)
利息及財務開支	(1,061)	(1,045)	(16)	(1.5)
所得稅	(361)	(317)	(44)	(13.9)
非控股權益	(314)	(127)	(187)	(147.2)
經常性業務利潤	157	1,808	(1,651)	(91.3)
物業發展利潤(除稅後)				
香港	10,413	9,277	1,136	12.2
中國內地	67	66	1	1.5
物業發展利潤(除稅後)	10,480	9,343	1,137	12.2
基本業務利潤^ε	10,637	11,151	(514)	(4.6)
投資物業公允價值計量虧損(除稅後)				
投資物業公允價值重新計量虧損	(3,076)	(2,065)	(1,011)	(49.0)
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	2,266	466	1,800	386.3
投資物業公允價值計量虧損(除稅後)	(810)	(1,599)	789	49.3
公司股東應佔淨利潤	9,827	9,552	275	2.9

ζ： 經常性業務利潤代表集團的香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務及其他業務的利潤（不包括在香港及中國內地投資物業公允價值計量）。

#： EBIT代表未計利息、財務開支及稅項前利潤。

*： 不包括對中國內地深圳地鐵四號綫所作出的9.62億港元減值虧損。

ε： 基本業務利潤代表集團的經常性業務利潤及物業發展業務利潤之統稱。

n/m： 並無意義

集團經常性業務於2022年的財務表現，受到本港自2022年年初起爆發第五波新冠病毒疫情，及我們就中國內地深圳地鐵四號綫所作出的9.62億港元減值虧損的不利因素影響。另一方面，集團在物業發展業務主要因為三個香港發展項目入帳而錄得令人滿意的物業發展利潤。

總收入

集團於2022年的總收入為478.12億港元，較2021年微升1.3%。收入上升，主要由於(i)墨爾本客運業務的收入上升；(ii)悉尼地鐵城市及西南綫項目的設計與交付收入增加；及(iii)香港車務營運因屯馬綫全綫的全年營運及東鐵綫過海段於2022年5月通車而錄得的新增收入，惟部分增幅被(iv)不利匯率對海外業務收入造成的影響；及(v)第五波新冠病毒疫情導致香港的票務及非票務收入減少而有所抵銷。

於2022年，香港與中國內地之間的主要過境客運口岸關閉，多項航空旅遊限制措施幾乎全年實施，令抵港遊客幾近絕跡，因而對我們的過境服務和機場快綫票務收入、免稅店及其他租金收入持續造成重大不利影響。

經常性業務利潤

於2022年初，當第五波新冠病毒疫情席捲全港，政府再次實施並進一步收緊防疫措施，因而對我們香港經常性業務的財務表現造成嚴重影響，尤其導致乘客量銳減。在香港以外地區，我們的鐵路業務受到中國內地Omicron疫情，以及瑞典業務的營運人員短缺及維修問題的不利影響，然而澳洲業務的利潤增加，令情況有所紓緩。

另外，因以往已闡釋的深圳地鐵四號綫之車費未有調高的情況，集團遂於2022年上半年對深圳地鐵四號綫作出了9.62億港元的減值撥備。

因此，集團於2022年的經常性業務利潤大幅減少91.3%至1.57億港元。若撇除此9.62億港元的減值撥備，我們的經常性業務利潤應為11.19億港元，較2021年減少6.89億港元或38.1%。

EBIT

香港車務營運：於2022年的EBIT錄得47.33億港元的重大虧損，較2021年的虧損擴大4.71億港元，主要由於本港於2022年初爆發第五波新冠病毒疫情，令本地乘客量和票務收入均有所減少。我們於2022年2月及3月的乘客量降至自新冠病毒疫情爆發以來的最低水平。隨著防疫措施分階段放寬或解除，本地乘客量自2022年4月底起開始反彈。第五波新冠病毒疫情對香港車務營運EBIT造成的負面影響亦得到紓緩，主要因為我們共同努力執行嚴格的成本控制措施，加上屯馬綫全綫的全年營運及東鐵綫過海段於2022年5月通車而錄得的新增收入。

香港車務營運繼續錄得重大虧損，這是由於過境服務、高速鐵路及城際客運乘客量仍然受到香港與中國內地之間過境客運口岸於2022年關閉的嚴重影響。針對入境旅客的新訂「0+3」檢疫安排於2022年9月底生效，隨後於2022年12月底完全取消，令國際航空旅遊情況有所改善，從而使機場快綫乘客量出現良好的復甦跡象。

香港車站商務：EBIT利潤下跌2.18億港元(8.8%)至22.70億港元。香港車站商務自2020年2月起一直受到疫情的嚴重影響，來自免稅店的收入因過境車站關閉而中斷。EBIT較2021年下跌，這是主要由於第五波新冠病毒疫情爆發，(i) 打擊自2021年下半年起開始好轉的廣告市場氣氛，令廣告收入減少及(ii) 續租和新訂租約的租金下跌，導致租金收入有所減少。

香港物業租賃及管理業務：EBIT利潤下跌2.48億港元或6.1%至38.00億港元。EBIT較2021年減少，主要由於新冠病毒疫情期間，續租和新訂租約的租金下跌所致。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司：新冠病毒疫情繼續對中國內地及國際業務造成不同程度的負面影響，具體情況視乎業務所在的不同城市的疫情，以及該等城市內不同經營模式對收入的影響程度而定。於2022年，EBIT利潤增加3.40億港元(54.7%)至9.62億港元，這是由於墨爾本客運業務以及悉尼地鐵城市及西南綫項目的表現有所改善，惟部分升幅被下列不利因素所抵銷：(i) 瑞典業務的營運人員短缺及維修問題；(ii) 疫情對中國內地業務的影響；及(iii) 深圳地鐵四號綫的政府補貼已於2022年年底前耗盡。

其他業務、項目研究及業務發展開支：於2022年，EBIT虧損為5.39億港元，而2021年的虧損則為5.67億港元。年內錄得虧損主要由於「昂坪360」於第五波新冠病毒疫情期間暫停服務。

應佔聯營公司及合營公司利潤

於2022年，應佔聯營公司及合營公司利潤上升1.27億港元或13.1%至10.95億港元，主要由於八達通控股有限公司受惠於市民消費意慾上升、政府消費券計劃的溢出效應，加上我們於2022年年初增持該公司的股權，因而令集團應佔該公司的利潤增加，惟部分增幅被杭州業務受到中國內地新冠病毒疫情的不利影響所抵銷。

深圳地鐵四號綫的減值虧損

我們已連續一段時間重複提醒市場，倘若適當的車費增加及調整機制均未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。由於預期票價調整機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，集團於2022年上半年已就深圳地鐵四號綫作出了9.62億港元的減值撥備。

根據集團於2022年12月31日進行的檢討，沒有需要作出進一步減值撥備。

總經常性EBIT

未計減值虧損前的總經常性EBIT下跌4.42億港元或13.4%至28.55億港元。若計入就深圳地鐵四號綫所作出的9.62億港元減值虧損，總經常性EBIT則下跌14.04億港元或42.6%至18.93億港元。

所得稅

於2022年，所得稅增加4,400萬港元或13.9%至3.61億港元，主要由於稅率相對較高的稅務地區(包括澳洲)的利潤佔比有所提高。

自2007年兩鐵合併起，本公司就與兩鐵合併有關的若干付款(統稱「該款項」)作香港利得稅年度稅項扣減。2007/2008至2022/2023課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共46億港元。於2022年5月20日，稅務局局長就本公司的個案作出決定，否決了該款項可以用作扣稅。本公司已於2022年6月16日向稅務上訴委員會提交上訴通知。稅務上訴委員會已編定於2024年年初舉行聆訊。詳情請參閱綜合財務報表的附註十六「所得稅」。

物業發展利潤(除稅後)

於2022年，除稅後的物業發展利潤增加11.37億港元至104.80億港元，主要來自「LP10」(「日出康城」第十期)、「晉環」(「港島南岸」第一期)以及「揚海」(「港島南岸」第二期)的收入及分佔盈餘。

投資物業公允價值計量虧損(除稅後)

2022年香港及中國內地的投資物業公允價值計量虧損為8.10億港元，其中(i)除稅後的投資物業公允價值重新計量虧損為30.76億港元，而部分虧損被(ii)公司於2022年下半年的分攤資產(即「The Wai圍方」商場)的公允價值計量收益22.66億港元所抵銷。

投資物業公允價值重新計量虧損為30.76億港元，較2021年12月31日的估值下跌約3.6%。此虧損主要由於2022年的新訂租金因疫情關係持續下跌所致。

公司股東應佔淨利潤

計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業公允價值計量後，集團於2022年錄得公司股東應佔淨利潤98.27億港元，較2021年的95.52億港元增加2.75億港元或2.9%。

綜合財務狀況

百萬港元	於2022年 12月31日	於2021年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
淨資產	179,912	180,037	(125)	(0.1)
總資產	327,081	292,082	34,999	12.0
總負債	147,169	112,045	35,124	31.3
負債總額 [△]	47,846	43,752	4,094	9.4
淨負債權益比率 ^δ	23.3%	18.1%		5.2個百分點

△：負債總額代表貸款及其他負債、及短期貸款。

δ：淨負債權益比率代表淨負債總額419.94億港元(2021年：326.60億港元)(包括綜合財務狀況表中的貸款及其他負債、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款和銀行中期票據投資)佔總權益1,799.12億港元(2021年：1,800.37億港元)的百分率。

淨資產

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產微跌1.25億港元至2022年12月31日的1,799.12億港元，主要由於派付2021年末期和2022年中期普通股息，加上港元升值對中國內地及國際業務產生不利匯兌差額，導致於換算香港以外地區的投資時產生匯兌儲備虧損，然而跌幅被年內入帳的淨利潤所抵銷。

總資產

總資產由2,920.82億港元上升12.0%至3,270.81億港元，主要由於與小蠔灣項目有關的政府資助會計處理而令發展中物業增加。

總負債

總負債由1,120.45億港元上升31.3%至1,471.69億港元，主要由於小蠔灣項目的相關政府資助以名義遞延收益入帳所

致。該遞延收益將用於抵銷新小蠔灣站建造工程、小蠔灣車廠重置、該項目的物業備置工程及地盤平整工程等成本。

負債總額及借貸成本

集團負債總額(包括貸款及其他負債、及短期貸款)增加9.4%至2022年12月31日的478.46億港元。集團帶息借貸的加權平均借貸成本由2021年的年率2.2%升至2022年的年率2.5%。

淨負債權益比率

於2022年12月31日，淨負債權益比率為23.3%，較2021年12月31日的18.1%上升5.2個百分點，這是由於因支付小蠔灣項目地價而引致淨負債增加所致。

綜合現金流量

百萬港元	截至12月31日止年度	
	2022	2021
經營活動所得的現金淨額	6,757	7,472
收取與物業發展有關的款項	14,162	17,779
支付與物業發展有關的款項	(9,245)	(1,137)
每年定額及非定額付款	(1,010)	(988)
投資活動的其他現金流出淨額	(10,219)	(8,489)
投資活動(耗用)/所得的現金淨額	(6,312)	7,165
淨提取/(償還)債務，扣除租賃租金和利息付款	4,100	(7,317)
已付本公司股東股息	(8,562)	(7,165)
融資活動的其他現金流出淨額	(109)	(49)
融資活動耗用的現金淨額	(4,571)	(14,531)
匯率變動的影響	(710)	(42)
現金、銀行結餘及存款(減少)/增加	(4,836)	64

經營活動所得的現金淨額

經營活動所得的現金淨額為67.57億港元，而2021年則為74.72億港元，主要由於上文所述的經營利潤下降所致。

收取與物業發展有關的款項淨額

收取與物業發展有關的款項淨額為49.17億港元，來自(i)「港島南岸」和「日出康城」物業發展項目所收取的現金款項141.62億港元，該款項被(ii)現金支付款項92.45億港元(主要與小蠔灣物業發展項目有關)所抵銷。

投資活動的其他現金流出淨額

投資活動的其他現金流出淨額為102.19億港元，主要包括資本性開支108.08億港元，其中73.70億港元用於增置香港現有鐵路及相關營運資產的投資(如車站改造工程、新列車及信號系統)、14.65億港元用於香港鐵路延綫項目(主要為《鐵路發展策略2014》多個項目的初始工程)、12.04億港元用於中國內地及海外附屬公司(如深圳地鐵十三號綫)，以及7.69億港元用於香港投資物業。

環境、社會及管治

環境、社會、管治支撐著公司的企業策略。在2022年，我們加強在這三大範疇上所作的承諾，為溫室氣體減排、社會共融、發展及機遇三大目標，制定了10項承諾及35項關鍵績效指標。為實現這些目標，我們於年內推行一系列措

施，以應對氣候變化和保護環境，並促進更健康、更和諧共融的社會。截至2022年年底，我們已完成或正按部就班達成多項關鍵績效指標。



環境

作為環保集體運輸業的領導者，港鐵透過提升能源效益以減少溫室氣體排放，為共同應對氣候變化作出貢獻。經完成一項全面研究後，我們承諾為本港鐵路及物業業務制定2030年的科學基礎減碳目標，並致力在2050年達致碳中和。我們已將2030年的目標提交至科學基礎目標倡議組織以作確認，涵蓋範疇1、2和3的溫室氣體排放量，我們為達致減碳目標，將會透過實行具能源效益的措施、使用潔淨能源，以及採用環保及低碳建築設計等措施。

社會

作為全球集體運輸業的領導者，社會共融對港鐵至關重要。2022年，我們為了推廣共享理念及配合市民出行的基本需要，多管齊下，推出新應用程式「關愛共乘」，配備協助長者及有特殊需要的乘客的功能；又在學校及長者活動中心舉辦一系列介紹港鐵營運及鐵路安全的講座，並舉辦無障礙藝術欣賞的特別活動。

安全是我們的首要目標，我們致力確保大眾可使用安全的港鐵服務。2022年，重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故數目增加7.1%。我們繼續透過創新技術及科技來管控營運風險。香港第五波疫情期間，我們執行了廣泛的清潔和消毒措施，以保障乘客及員工在疫情期間的安全。自2022年年底，雖然香港的公共衛生風險已明顯降低，但我們仍會定期檢討健康和安全的措施，確保符合國際標準和公司訂立的企業安全政策。

港鐵亦希望為各社區及業務夥伴創造機會。「Train' 出光輝每一程」計劃透過一系列的探訪和活動，為中學生提供職業及生涯規劃意見，及港鐵工作分享。我們亦與香港科技園及香港數碼港合作，探索創新技術、數據協作乃至以科技企業和初創公司為對象的投資機會，同時又贊助了為女性創業家而設的「她愛科技2022」全球創業大賽及國際論壇。

管治

公司的企業管治框架在支持我們的環保、社會及管治倡議的同時，亦確保業務營運符合道德操守和具透明度的準則。於2022年，為進一步加強管治力度，我們實施了新的董事局委員會架構，以優化董事局的決策流程，並為公司達成企業策略所訂立的管治目標提供助力。

嚴謹的企業管治是公司業務和決策的核心，確保我們以合乎道德、具透明度的方式經營業務，以保障股東和持份者的利益。年內，我們在本地及國際榮獲多項殊榮，當中包括《資本金國際》頒發「2022年香港最佳公共服務財務管理團隊」以及「2022年全球最具創意交通解決方案」獎項。

為確保業務持續營運、企業聲譽良好、員工守法循規，以及顧客和員工的健康及安全得到保障，我們定期檢討港鐵的企業風險管理架構、公司的風險組合、重大風險及主要有機會出現的風險，當中包括與環保、社會及管治相關的風險。我們的「三道防線」模式，貫徹了國際最佳實務，優化管治及風險管理，包括識別及解決未緩解的重大風險。

人力資源

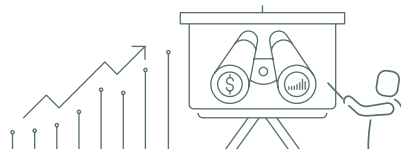


作為關懷員工的良好僱主，港鐵致力為員工和我們服務的社區提供發展及機遇。我們投放大量資源舉辦全面的培訓課程，以配合員工的學習和發展需要。為了加強招募及挽留人才，我們提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期的獎勵計劃，以及多元化的事業發展機會。我們設有完善的薪酬檢討機制，透過與工作表現掛鈎的績效管理制度及各項員工激勵計劃和嘉獎，肯定員工的表現。我們還制定多項政策，確保港鐵為員工建立與時並進及家庭友善的工作環境。

公司十分重視員工的意見。經過最近一次在2021年12月進行的「員工投入度調查」後，我們在公司層面及業務單位/職能層面均制定及執行跟進行動計劃，向員工表達他們是公司重要的一員，致力讓港鐵成為更佳的工作場所。於2022年12月，我們進行了員工投入度脈搏調查，以評估我們在這些方面的工作進度。

截至2022年12月31日，公司與其附屬公司在香港及香港以外地區分別僱用16,804和15,504名員工。另外，聯營公司及合營公司在香港及全球各地共聘用20,735名員工。香港員工於2022年的自願流失率為7.5%。

展望



2022年12月底，國際旅客入境香港的限制已經放寬，而香港與中國內地之間的過境客運通道亦已在2023年2月大部分恢復運作。這些發展必將利好香港經濟以至港鐵。中國內地和國際旅客一直是我們鐵路車費及免稅店非車費業務的收入來源之一。隨著全球新冠疫情進入更加可控的階段，我們相信這將刺激經濟復甦，令市場氣氛改善，帶動交通、旅遊和零售業回復生氣，利好我們的經常性業務。然而，鑒於當前全球經濟尚未明朗、通脹趨升、利率上調，以及地緣政局緊張加劇，我們對短期前景的預期仍須審慎。

儘管港鐵於2022年最後一季發生令人關注的鐵路事故，但作為全球領先的集體運輸服務營運者，我們會汲取寶貴經驗，作出持續改善。現在，我們正對鐵路資產及維修管理進行全面檢討，並將落實有助加強業務營運及防止類似事故再次發生的建議。新的智能科技在我們的鐵路營運及維修業務中將繼續扮演日益重要的角色。

物業發展業務方面，視乎市場情況而定，我們預期在未來12個月左右為小蠔灣項目第一期和第二期，以及東涌東站第一期住宅項目進行招標。三個項目合共將提供約4,530個住宅單位。此外，我們亦打算為東涌東站的商業項目進行招標。同時，我們正為「港島南岸」第三期、「日出康城」第十二期、何文田站第一期、天榮站及油塘通風樓等項目申請預售樓花同意書。視乎施工及售樓進度，我們預期會為「日出康城」第十一期、「港島南岸」第四期以及何文田站第二期項目的物業發展利潤初步入帳，並為分攤資產「THE SOUTHSIDE」商場的公允價值計量利潤入帳。

東鐵綫過海段順利通車後，我們將繼續與政府合作推動《鐵路發展策略2014》下的多個項目，以促進香港未來的鐵路擴展。我們期待參與《北部都會區發展策略》提及的項目所帶來的機遇，以加強香港與珠三角和大灣區的聯繫。我們亦將繼續在中國內地及海外市場發掘其他鐵路和物業發展機遇。

港鐵項目及工程拓展總監包立聲先生已於2022年7月31日榮休，而劉天成先生(常務總監 — 中國內地業務及全球營運標準)則於2022年12月31日榮休，我在此衷心感謝兩位在任內為公司及公司成功取得的成果所作出的貢獻。我亦歡迎自2022年8月1日起接任項目及工程拓展總監的鄧輝豪先生，以及自2023年1月1日起擔任中國內地業務總監的黃琨璋先生。

儘管最近幾年面對重重難關，我們仍竭盡所能，以安全、暢順、環保的集體運輸服務，讓香港及全球多個城市繼續前行。無論環境順逆，我們都致力推動業務發展，為股東創造價值，並為個人和社會帶來發展機遇。我期待與董事局同寅、管理層及員工們衷誠合作，懷著信心踏進2023年，積極把握未來更美好的新機遇。



行政總裁

金澤培博士

香港，2023年3月9日



周日平均乘客量
445萬
人次

總乘客量
15.181億
人次

乘客車程準時程度
99.9%

香港客運服務 車務營運

目標

作為環保集體鐵路運輸業的全球領導者之一，港鐵透過提供安全可靠、人人可享的鐵路服務，連繫香港各區乃至世界各地的社區。公司利用鐵路營運產生的收入，維修、提升及擴展其鐵路網絡，達致可持續增長，為乘客及股東創優增值。

挑戰

2022年上半年，本地乘客量受到第五波新冠疫情影響，而過境乘客量亦受到過境車站持續關閉的沉重打擊。在需要盡力保障乘客及員工安全的情況下，疫情繼續給港鐵帶來營運上的挑戰。同時，公司已為最新一次的票價調整機制定期檢討作好準備。

策略

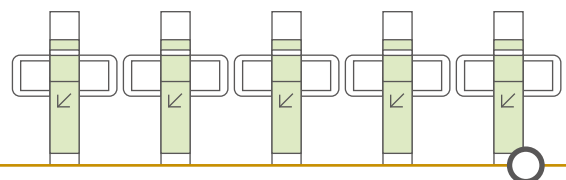
年內，港鐵推出特別推廣優惠及活動以增加本地車費收入，同時繼續維持卓越服務乃至嚴格的健康及安全標準。公司員工全天候工作，確保市民期待已久的東鐵綫過海段成功通車。我們亦繼續利用最新科技和創意來優化網絡，同時展開一系列活動，與本地社區保持聯繫。

展望

回顧2022年上半年，雖然第五波新冠疫情帶來重重挑戰，但隨著疫情受控，乘客量已逐步回升。同時，政府對入境香港的國際旅客放寬隔離及自我監測政策後，可推動本地鐵路網絡及機場快綫的乘客量。隨著過境旅遊限制措施於2023年1月取消後，自2020年初起關閉的過境服務及高速鐵路(香港段)已經恢復營運。

2022年5月，東鐵綫過海段通車，標誌著沙田至中環綫項目全部完成，為乘客提供另一個往來本港各區的便利選擇。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，以進一步加強香港的交通聯繫，並在鐵路車站附近發展社區，以配合政府以鐵路為公共運輸骨幹的策略，同時建立與大灣區和中國內地的新聯繫。

在公司繼續推進「載·向未來」的發展方向之時，我們努力運用智慧科技來建立更緊密無間、更和諧共融的社區，同時聚焦可持續發展及環境保護。一如既往，我們將竭盡全力，繼續為每天乘搭港鐵網絡的數以百萬計乘客，提供清潔、舒適、暢順及實惠的世界級客運服務。



安全

我們一直以安全為首要目標。2022年，重鐵網絡和輕鐵網絡的須呈報事故數目為880宗，較2021年增加7.1%。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」。

年內，扶手電梯安全專責小組繼續宣傳安全使用自動扶梯，慎防意外的重要性，包括在車站設置攤位提供安全資訊，

並舉行宣傳活動。我們亦將會設立「長者關愛計劃」，以重點防止長者發生意外。月台空隙安全專責小組則在車站向乘客派發紀念品，推廣月台空隙安全。此外，兩個輕鐵車站已安裝了智能道路交匯處，以提升軌道旁工程的安全性。我們亦在14個輕鐵地點的行人過路處安裝了配備醒目黃色閃光帶的智能閃爍護柱。同時，我們在荃灣綫推出智能隧道系統，並正將該系統擴展至東鐵綫。

乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	2022	增/(減)百分率	2022	增/(減)百分率
香港車務營運				
本地鐵路服務	1,334.6	(6.1)	11,245	1.6
過境服務	0.4	(11.7)	4	(20.0)
高速鐵路(香港段)	–	n/m	1,401	2.8
機場快綫	3.1	44.2	128	43.8
輕鐵及巴士	180.0	(6.3)	561	(3.8)
城際客運	–	n/m	–	n/m
	1,518.1	(6.1)	13,339	1.8
其他			65	(7.1)
總計			13,404	1.7

n/m：並無意義

2022年，港鐵鐵路和巴士客運服務錄得15.181億人次，按年減少6.1%。上半年，乘客量受到第五波新冠病毒疫情的影響，但隨著感染個案減少，乘客量自5月起有所增加。周日平均乘客量下降6.3%至445萬人次。

2022年，本地鐵路服務的總乘客量達13.346億人次，按年減少6.1%。本地鐵路服務的周日平均乘客量減少6.4%至392萬人次。香港與內地之間的過境車站最近重開，為乘客帶來正面影響，尤其是過境乘客量將隨之而逐步回升。

2022年，機場快綫的乘客量為310萬人次，較2021年增加44.2%，主要由於國際航空旅遊限制和隔離要求於下半年逐步放寬。政府公布經更新的抗疫政策後，港鐵迅速回應，增加機場快綫服務班次及優惠，以配合旅遊需求的增長。

年內，我們推出多項推廣優惠，在刺激乘客量之餘，亦令港鐵乘客的車程更實惠、更舒適。有關優惠包括向MTR Mobile應用程式的用戶提供100,000張免費本地單程車票，以慶祝東鐵綫過海段通車，並舉行MTR Mobile「一拍有獎」抽獎活動，一連三個星期二，每日送出25,000份獎品，以慶祝香港特別行政區成立25周年。

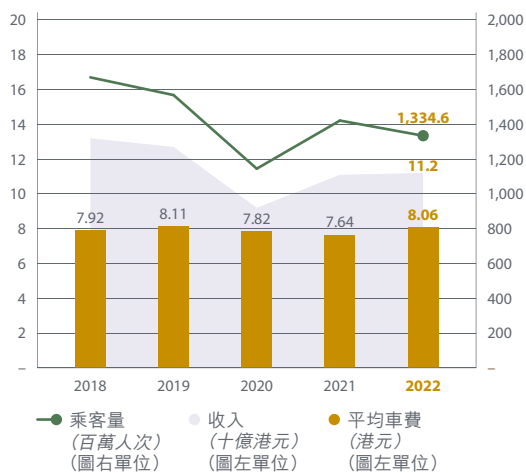


市場佔有率

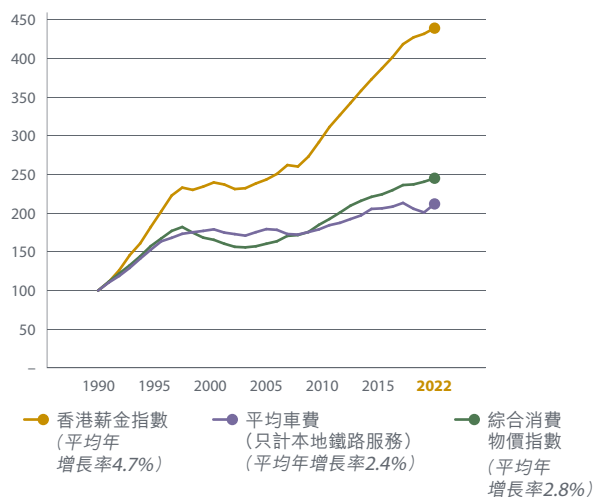
公司於2022年在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由2021年的47.3%增至2022年的48.3%。這主要是由於屯馬綫全綫和東鐵綫過海段先後於2021年6月和2022年5月通車，令乘客量增加。港鐵在過海交通工具市場的佔有率為70.1%，而2021年為67.6%。

由於與港鐵服務連繫的過境口岸自2020年1月起持續關閉，港鐵的過境服務和高速鐵路(香港段)在過境業務的市場佔有率再次為0%。至於公司在往返機場交通工具市場的佔有率由2021年的21.6%下降至2022年的18.2%，主要是在年內大部分時間需接受閉環式檢疫的抵港旅客人數大幅增加，由於他們只能乘搭指定車輛，不能乘搭任何公共交通工具，因而對往返機場交通工具市場造成分母效應。

本地鐵路服務 — 乘客量及平均車費

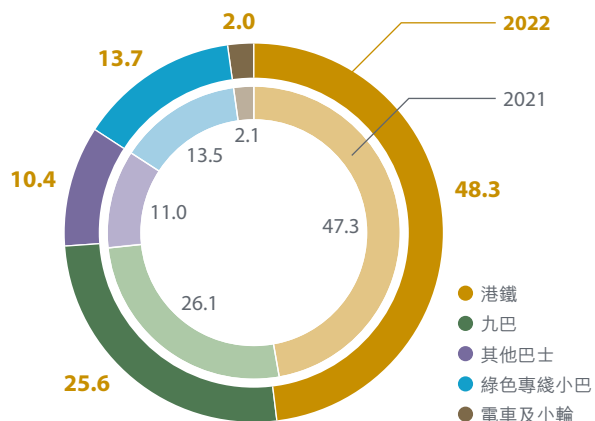


車費趨勢



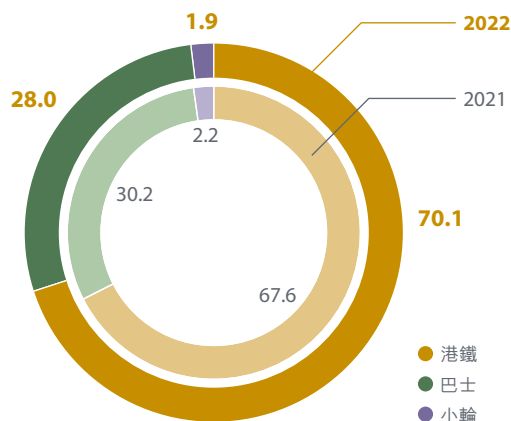
香港主要交通工具市場佔有率

(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

2022年3月，港鐵按照票價調整機制宣布2022/2023年度凍結票價。另外，按票價調整機制的整體調整幅度0.5%將順延至2023/2024年度執行。連同2021/2022年度票價下調1.85%，這已經是票價調整機制下票價連續第三年未曾上調。港鐵亦宣布，3.8%的特別車費回贈優惠(即按票價調整機制內承諾的3.0%車費回贈以外，再額外回贈0.8%)延長至2023年1月31日，以協助顧客應對新冠疫情所帶來的經濟困難。

除延長3.8%的車費回贈外，公司亦宣布「全月通加強版」、「港鐵都會票」及「屯門 — 南昌全日通」售價將維持不變；「早晨折扣優惠」的35%折扣將延長至2023年5月31日；而涵蓋超過500條指定路線的綠色專線小巴轉乘優惠(0.3港元或以上)將繼續實施。在2022/2023年度，這些推廣活動合共為乘客額外節省超過6億港元的車費開支。

為進一步紓緩乘客面對的經濟困難，公司亦繼續提供符合共享共融理念的服務，為社會各個層面的顧客，包括一般乘客、長者、小童、合資格學生及殘疾人士提供合共約21億港元的恆常車費優惠。

2022年9月20日，政府就票價調整機制檢討展開為期三個月的公眾諮詢。是次檢討的目的是尋求可行、務實的方案，維持公司的財務可持續性，以推展新鐵路項目、應付鐵路系統在保養維修上不斷上升的開支，同時回應公眾對票價調整的關注。是次定期檢討為每五年進行一次，預計將於2023年上半年完成。完成檢討後，經更新的票價調整機制將於2023年6月生效。

服務表現



港鐵為乘客提供安全、準時的鐵路運輸服務。在面對疫情的挑戰下，我們於2022年仍然再次達致並超越香港鐵路網絡的關鍵績效指標，對此深感高興。年內，港鐵列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度均達到99.9%，超越在港鐵營運協議和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。

2022年，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾164萬及逾89萬列車班次。年內重鐵網絡錄得八宗延誤，輕鐵網絡則無發生延誤；延誤指由港鐵可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤。自2019年以來，輕鐵網絡並無出現此類延誤。港鐵以確保乘客安全為首要任務，並深入檢討所有事故，以防止類似事故重演。

年內的服務表現受到兩宗事故的影響。第一宗事故發生於11月13日，當日油麻地站的一個軌旁金屬護欄組件移位，與一列駛入月台的荃灣綫列車發生碰撞，導致列車第一卡車前輪軸偏離路軌及兩對車門移位。港鐵迅即向政府提交初步調查報告，交代事故的成因和處理方式，並概述跟進行動。調查報告已於2023年1月公布，報告指出金屬護欄在地面基座及隧道壁上用作固定護欄位置的螺栓和螺母因嚴重腐蝕，導致護欄結構不穩。公司已積極落實調查報告內的改善建議，包括加固或更換類似性質的金屬護欄、實施針對性檢查、全面檢視軌道旁結構裝置及相關設施，以及探討使用科技實時監察軌旁裝置及發出警報。列車亦會作出改動，令緊急出口斜道被使用時，直接向車務控制中心發出警報。

第二宗事故發生於12月5日，當日一列將軍澳綫列車在駛入將軍澳站時出現機件故障。該列車因第六及第七卡車廂之間的車間通道有異常伸延，列車故障保護裝置在偵測到有關情況時被啟動，並及時制停列車。調查報告已於2023年2月公布，確認事故成因是列車第六卡車廂中一個屬於半永久的車鉤裝置內，有一個用作固定緩衝器的套環鬆脫，令緩衝器移位。除拆開車卡之間同類車鉤裝置內的緩衝器以作檢查外，公司正積極落實報告內的改善建議，包括在2月底前完成進一步加固全綫列車的同類型套環，同時亦要求供應商逐步更換為設計優化的緩衝器，以及探討使用科技以監測緩衝器的情況。

為跟進這兩宗事故，公司於2022年12月設立專家小組，對公司的鐵路資產管理及維修保養制度進行全面檢討。目標於六個月內完成檢討工作，並向董事局匯報。完整報告將提交予政府。

2022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%	99.8%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽¹⁾	98.5%	99.5%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽²⁾	不適用	不適用	不適用
- 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⁾	98.5%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽²⁾	不適用	不適用	不適用
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%	99.8%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫 ⁽¹⁾	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫 ⁽²⁾	不適用	不適用	不適用
- 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	850,000	3,238,124
- 東鐵綫及屯馬綫	不適用	850,000	8,005,373
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	11,500	37,079
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%	99.9%
- 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%	99.9%
- 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			
- 屯馬綫	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%	99.8%
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	93.0%	99.9%
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%	99.7%
- 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 東鐵綫過海段於2022年5月15日正式通車。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。此數據反映東鐵綫於1月至5月之表現。

2 屯馬綫的營運協議目標、顧客服務目標及實際表現結果將於屯馬綫完成首兩年的營運後公布。

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。

港鐵是國際地鐵協會 (COMET) 的會員之一。該協會制定各地鐵路系統的表現基準，旨在提升行業最佳實踐。國際地鐵協會 2021 年的比較結果將全球 40 個城市的 44 個鐵路系統的數據納入評估，結果載於港鐵可持續發展網站的「表現指標」內。

服務質素指數	2022	2021
本地鐵路服務及過境服務	68 [^]	66 [^]
機場快綫	不適用*	不適用*
輕鐵	66	63
巴士	73	74
高速鐵路(香港段)	不適用*	不適用*

票價指數	2022	2021
本地鐵路服務及過境服務	64 [^]	62 [^]
機場快綫	不適用*	不適用*
輕鐵	65	61
巴士	74	72
高速鐵路(香港段)	不適用*	不適用*

[^] 由於來回羅湖和落馬洲的過境服務在 2021 年及 2022 年關閉，只計算本地鐵路服務。

* 由於爆發疫情，我們於 2020 年至 2022 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。

提升顧客體驗

港鐵一直努力推進「載·向未來」的發展方向，融匯創新精神和最新科技來提升顧客體驗，並在每個營運層面貫徹可持續發展理念。有關措施是公司環境、社會及管治策略的重要環節，令港鐵的鐵路運輸服務更加舒適，更符合共融和環保理念。港鐵亦作出重大投資，為香港的鐵路系統進行保養維修、提升及更新。

為乘客增添便利

東鐵綫過海段於 2022 年 5 月 15 日正式通車。新延綫是第四條跨越維港的鐵路綫，為乘客提供另一個出行的便利選擇。該項目還涵蓋新設的會展站以及經擴建的金鐘站與紅磡站，而東鐵綫沿綫的月台亦已翻新並優化設施。東鐵綫過海段通車後，每天為乘客節省約 48,000 小時乘車時間。為慶祝通車，公司喜迎 2,000 人乘坐從會展站到紅磡站的首班列車，並向 MTR Mobile 應用程式的登記用戶送出 100,000 張免費本地單程車票。

提升乘客舒適體驗

新列車

為配合車隊更新計劃，港鐵已訂購 93 列全新八卡重鐵列車，以新型號取代較舊列車。截至 2022 年 12 月 31 日，合共 19 列全新八卡重鐵列車已經運抵香港，當中八列是全新 SACEM 列車(Q 車)並已加裝相關信號設備，可以在現有信號系統指示下運行，當信號系統更換工程完成後，它們亦可配合新信號系統運行。於 2022 年年底，三列 SACEM 列車已於觀塘綫投入服務。

更換信號系統

信號系統更換工程是一項重要的資產更新工程。在港島綫、將軍澳綫、觀塘綫及荃灣綫上將現有信號系統(「SACEM 系統」)更換至「通訊為本列車控制」信號系統(「CBTC 系統」)的工程，於 2022 年繼續進行。年內，我們已採納了修訂的技術方案，會直接採用 CBTC 的既定軟件，同時為港鐵營運而適量訂制必要功能。CBTC 系統工程



完成後，列車服務會有所提升，整體可載客量亦會提高，以配合長遠的營運需要。新CBTC系統經過必要的測試及符合相關政府部門的要求後，預計可於2025年至2026年間在荃灣綫投入服務，之後會在港島綫、觀塘綫及將軍澳綫陸續啟用。整個信號系統工程預計於2028年至2029年間全部完成。

更換空調系統

2022年，我們完成了空調冷卻裝置更換工程的最後階段，將154台空調冷卻裝置更換為更具能源效益的新型號，預計每年將減少15,000公噸二氧化碳排放，並令車站內的乘客更感舒適。我們將於2023年至2026年間進行新一輪的更換工程，更換另外31台空調冷卻裝置。

新輕鐵車輛

港鐵亦已訂購40輛全新輕鐵車輛，以更換較舊車輛及擴充車隊。截至2022年12月31日，36輛全新輕鐵車輛已經運抵香港，其中28輛已投入服務。其餘輕鐵車輛正進行測試及試運行。

提升車站設施

車站是愉快旅程的起點，因此，我們以「乘心服務，沿途愛護」為宗旨，竭力在關鍵的乘客接觸點為不同客群提供

舒適、便捷的服務。年內，我們繼續推進「載·向未來」的發展方向，在網絡內提供智能洗手間設施，透過數碼顯示屏為乘客提供有關洗手間使用狀況和室內空氣質素的資訊。為實現環保目標，港鐵網絡內現設有18台飲水機。為方便殘疾人士及有特殊需要的人士出行，我們推出輪椅服務試行計劃，護送乘客穿梭宋皇臺站大堂，並在九龍塘站設立電動輪椅專用充電插座。我們亦與香港賽馬會聯合推出尋人系統，幫助照顧者尋找走失的腦退化症乘客。另外，我們繼續進行升降機與扶手電梯翻新工程，讓乘客更感舒適，更加安全。

為配合企業策略進一步減少溫室氣體排放，我們最近推出一項計劃，在全港65個車站用節能LED燈替換傳統照明裝置。相關合約已經批出，預計於2025年完工。替換完成後，每年將可減少10,000公噸二氧化碳排放。

我們還推出一項「可再生能源 — 太陽能設施」計劃，研究安裝及營運太陽能發電設施以進一步降低碳排放的可行性。五個車站和車廠的安裝工程於2023年年初完成，另外三個地點的安裝工程合約已於2022年批出。公司正就其他地點進行可行性研究。

透過科技提升顧客旅程體驗

智慧出行

2022年，港鐵繼續推進「載·向未來」發展方向，透過一系列創新技術改善顧客服務及提升顧客體驗。2022年較早時，我們增添了廣泛應用的微信支付及銀聯付款平台選項，讓乘客可在閘前使用有關二維碼付款乘車，更添便利。5月，我們推出全新網上購物平台「網上商店」、提升「Next Train」功能以提供東鐵綫的實時列車到達時間及車廂載客情況，並在金鐘站大堂及轉綫月台推出「過海易」實時資訊屏幕，顯示荃灣綫及東鐵綫車站月台的實時人流與列車班次，方便乘客選擇最符合他們需要的路綫及節省過海時間。

目前，MTR Mobile應用程式每月已有超過175萬用戶使用其實用功能及接收有關公司最新推廣活動的資訊。截至2022年12月31日，「MTR分」獎賞計劃已吸納了逾130萬名成員，成員可賺取積分來換領各類車票優惠及其他商品。

2022年11月，我們推出一款具有智慧功能的應用程式「關愛共乘」，以切合長者及有特殊需要的乘客的需求。第一階段提供簡易版「行程指南」，並在會展站提供供視障



人士使用的「站內導航」功能。我們正為「關愛共乘」手機應用程式開發更多功能，包括為行動不便的乘客提供便攜式坡道預訂服務、為聽障人士提供「呼叫求助」功能，以及提供關於車站升降機運行情況的實時資訊。

智慧營運及維修

我們亦繼續運用最新技術以加強列車和鐵路的營運及維修，以確保安全、可靠的客運服務。

由港鐵與阿里雲攜手開發，運用人工智能的SACEM遠程監控及警報檢測（「AI SACEM」）平台，可透過電子通訊技術傳輸故障資訊，方便我們進行分析和預測，並及早應對故障。目前，此平台已在車務控制中心、數據中心（Data Studio）及三個車廠控制中心內設立。另外，我們正進行試驗，在一個智慧車廠控制中心提供綜合控制台，以幫助員工監測車廠營運情況及列車和軌道資產的健康狀況。

為向顧客提供更貼心服務，我們善用科技，而數據分析是當中重要一環。我們借助大數據，制定了逾300項針對目標顧客服務、安全、營銷等的溝通計劃。此外，透過數據分析，我們可以進一步了解不同客戶的需要，從而有助制訂和優化不同服務策略，提升客戶在智慧出行的整體體驗。

2022年4月，港鐵成為全球首個進駐The Sandbox元宇宙的交通營運商，開創領先的去中心化虛擬遊戲世界。我們藉此創建一個以鐵路為主題的沉浸式虛擬空間，以有趣創新方式與顧客，特別是年輕一代進行互動。



○ 車站商店達
1,568間
總面積達
68,664平方米

○ **43,186**個
廣告點

○ 75個車站提供
5G服務

0

香港客運服務 車站商務

目標

公司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

新冠疫情過後，我們繼續應對消費情緒低迷以及客流減少所帶來的影響。這些影響對商戶的業務造成衝擊，並對租金收入構成下調壓力。

○ 廣告業務

面對疫情反覆，加上本地及全球經濟疲弱，廣告商密切監控開支，導致廣告收入下滑。

○ 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。

策略

○ 車站零售

為了抵銷疫情肆虐及經濟下滑的影響，我們繼續向租戶提供靈活及/或較短期的租約，以鞏固與租戶的關係，幫助租戶業務復甦。港鐵透過 MTR Mobile 應用程式和「MTR分」獎賞計劃進行推廣活動，以吸引顧客及刺激消費。我們檢視租戶組合，以帶動租金收入並確保零售服務與時俱進。

○ 廣告業務

我們繼續推進廣告平台的數碼化轉型，同時設計具競爭力的銷售方案以及針對目標受眾的靈活廣告方案，包括線上與線下結合（「O+O」）的創新推廣計劃。

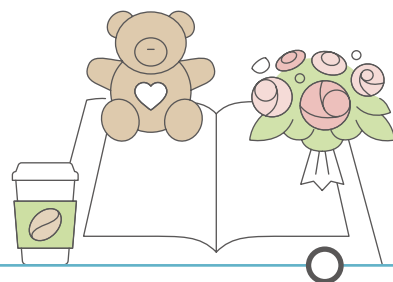
○ 電訊業務

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

展望

由於新訂租金下跌，車站零售租金收入可能繼續受壓。在租戶仍然面對經營困境之時，為了提高車站的租金收入，我們將繼續優化零售組合，使其保持新鮮感，並符合顧客的需要和期望。同時，隨著過境車站於2023年年初重開，免稅店業務亦已恢復，但由於租約是在市道低迷時續訂，同時亦要視乎客流及銷售額，所以與過往比較，預計相關業務的表現仍會受到影響。

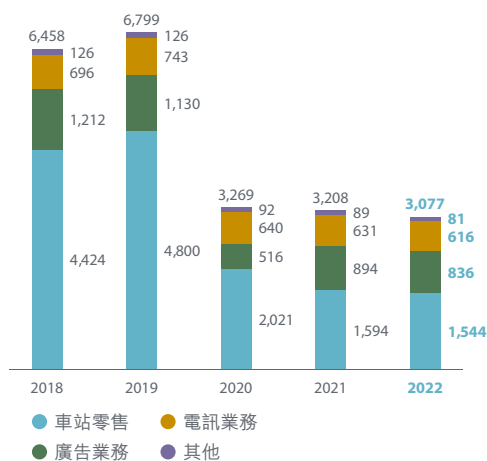
經濟環境的變化及其對消費情緒和支出的影響，極易對廣告業造成衝擊（如2022年首六個月的業績所顯示），但近期趨勢顯示廣告收入已見溫和復甦。此外，為貫徹利用科技與創新來促進未來增長的承諾，我們將繼續擴大數碼廣告容量和建設5G電訊網絡，以推動收入及滿足乘客的期望。





香港車站商務收入

(百萬港元)



2022年，來自香港車站商務業務的總收入減少4.1%至30.77億港元，主要因為第五波疫情令廣告商開支減少，而新訂租金下跌亦使租金收入減少。

車站零售

2022年，續租或新租戶的租金下跌，令車站商店租金收入減少3.1%至15.44億港元。為應對此情況，我們向租戶提供靈活及/或較短期的租約(特別是對中小型租戶)；檢視租戶組合，以帶動租金收入及保持零售服務與時俱進；同時引入新品牌來吸引顧客。年初爆發第五波新冠疫情後，我們按個別租戶情況提供租金寬減。車站商店新訂租金跌幅為14.6%，平均出租率為97.3%。

年內，港鐵透過MTR Mobile和「MTR分」獎賞計劃為車站商店展開多項推廣活動，借助龐大用戶群來推動「車站商店印花賞」等活動，以刺激消費(特別是在政府推出消費券計劃期間)。2022年4月及10月，我們進行推廣活動，向乘客派發港鐵車站商店現金券以鼓勵消費，並在車站張貼新店海報，宣傳進駐港鐵商店的新品牌。

免稅店業務因過境車站持續關閉而受到影響。隨著過境車站於2023年年初重開後，免稅店業務亦已恢復。然而，有關租約是在市道低迷時續訂，同時亦要視乎客流及銷售額，所以與過往比較，預計相關業務的表現仍會受到影響。

於2022年12月31日，按出租面積分析車站商店(包括免稅店)的租約到期概況為約36%於2023年到期、24%於2024年到期、35%於2025年到期，以及5%於2026年及之後到期。

於2022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46%、餅店約佔15%、便利店約佔15%、乘客服務約佔10%及其他類別約佔14%。

於2022年12月31日，港鐵的車站商店數目達1,568間，總面積為68,664平方米，較2021年12月31日分別增加18間及385平方米可出租面積，主要由於會展站有新商店開業。

港鐵讓非政府機構及社會企業以象徵式租金租用屯馬綫沿綫的指定車站商店，助其向市民提供服務。2022年，公司以象徵式租金租出10間車站商店。



廣告業務

2022年，廣告收入減少6.5%至8.36億港元，原因是經濟前景低迷，影響消費相關活動，並窒礙廣告市場的回升勢頭。港鐵優化了O+O及戶外(即戶外廣告展示)廣告平台，有助公司在波動的廣告市場中把握有利機遇。

截至2022年12月31日，車站及列車內的廣告點總數減少至43,186個，主要由於東鐵綫新九卡列車的廣告點數量較以前為少。年內，我們繼續轉型至數碼廣告平台及推出全新數碼模式，並增加港鐵網絡中數碼廣告屏幕的數量。

我們透過受眾定位和媒體銷售平台，推廣針對特定受眾的靈活廣告套餐。港鐵亦十分榮幸成為亞洲首家提供程式化數碼戶外廣告的鐵路公司，並以香港特別行政區成立25周年為契機，在戶外媒體上推出香港首個元宇宙線上至線下(「O2O」)活動。

2022年，港鐵向68家非牟利組織提供免費廣告位，以協助推廣它們的服務。

電訊業務

2022年，港鐵的電訊業務收入減少2.4%至6.16億港元。截至年底，5G服務已覆蓋共75個車站。我們亦為新商業電訊系統進行招標。該系統覆蓋24個車站，能支援更多

5G服務以及加快數據傳輸速度。位於將軍澳、與合作夥伴開展的數據中心服務於2022年2月啟用後，我們正在探討提供更多數據中心服務的機會。



管理超過
118,000個
住宅單位

14個項目會為
市場提供
約16,000個
住宅單位

投資物業組合包括
14個商場
新建商場項目
2個

香港物業及其他業務

目標

港鐵的物業業務包括優質住宅及商業項目的發展、管理及租賃，以推動和諧共融的綜合社區不斷發展、為本地企業創造機會，並締造股東價值。

挑戰

物業租賃

租金收入繼續受到新冠疫情影響，尤其在上半年第五波疫情期間。由於疫情導致旅客減少、新訂租金下跌，加上為租戶提供租金寬減，因此令租金收入受壓。

物業管理

法例的改變，包括發牌、採購和維修，繼續對物業管理服務帶來挑戰。

物業發展

新冠疫情繼續擾亂全球經濟，引致資金流量、通脹和利率的波動。

策略

物業租賃

為增加商場人流、刺激消費及提高租賃價值，我們透過 MTR Mobile 應用程式推出各種營銷活動和針對性的市場推廣活動。我們亦繼續為中小型商戶提供租金寬減和靈活的租賃安排，同時不斷檢視租戶組合。

物業管理

我們致力提供世界級的物業管理服務，確保住戶、租戶和顧客的健康和安全，並著眼於可持續發展和環保措施以減少碳足跡，同時盡力尋求成本效益。

物業發展

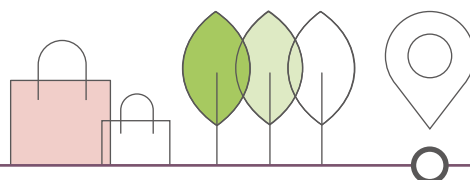
公司繼續發揮鐵路加物業綜合發展模式的優勢，吸引尋求優質住宅的買家。同時，我們繼續探索鐵路沿綫新物業發展機遇，並務求發展中項目能夠準時交付、符合預算和最高質量標準。

展望

雖然疫情和經濟狀況於2022年下半年有所改善，但2022年年初爆發第五波疫情，反映疫情仍然反覆不定。國際航空旅遊限制已於2022年年底放寬，加上過境車站已於2023年1月重開，可望吸引更多遊客來港，有助溫和提升商場人流和購物消費。

為協助商場租戶度過疫情並提升商業物業的租賃價值，我們將繼續推出針對性的營銷及線上至線下推廣活動，以帶動商店的人流及消費。此外，「MTR分」獎賞計劃正發展成為一個聯繫會員及提高顧客忠誠度的平台，人氣日增。一如既往，我們將定期檢視零售組合，確保配合當前的趨勢和需求。我們亦期待兩個新商場「The Wai 圍方」及「THE SOUTHSIDE」於2023年開幕。

視乎市場情況，在未來12個月左右，我們預期會為小蠔灣項目第一期和第二期，以及東涌東站第一期住宅項目進行招標。三個項目合共將提供約4,530個住宅單位。此外，我們亦打算為東涌東站的商業項目進行招標。物業預售方面，我們正為「港島南岸」第三期、「日出康城」第十二期、何文田站第一期、天榮站及油塘通風樓等項目申請預售樓花同意書。視乎施工及售樓進度，公司預期會為「日出康城」第十一期、「港島南岸」第四期以及何文田站第二期項目的物業發展利潤初步入帳，並為分攤資產「THE SOUTHSIDE」商場的公允價值計量利潤入帳。





物業租賃

2022年的物業租賃業務收入按年減少5.5%至45.25億港元，主要因為商場客流及新訂租金受疫情影響，令致租金收入受挫，我們同時亦繼續因應個別租戶的情況提供租金寬減。

年內，港鐵商場新訂租金錄得9.0%的跌幅，而平均出租率為99%。公司在「國際金融中心二期」的18層寫字樓的平均出租率為94%。

於2022年12月31日，按出租面積分析我們商場的租約到期概況為約36%於2023年到期、30%於2024年到期，17%於2025年到期和17%於2026年或之後到期。

於2022年12月31日，按出租面積分析商場的租戶組合為餐飲類別約佔28%、服務類別約佔24%、時裝、美容及配飾類別約佔21%、休閒娛樂類別約佔18%，以及百貨公司和超市類別約佔9%。

年底，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合的應佔份額包括256,890平方米的零售物業、39,451平方米的寫字樓，以及19,634平方米的其他用途物業。

2022年，香港與中國內地之間的過境車站持續關閉，繼續對商場人流及消費乃至商場的租賃價值產生影響。為此，我們透過MTR Mobile應用程式展開一系列針對性的市場推廣活動，鼓勵消費者在港鐵商場消費。尤其值得一提的是「一Click即搶」優惠券促銷活動，以及「Catch the Rewards」線上至線下活動。該優惠券促銷活動廣受大眾歡迎，並獲得媒體廣泛報導。我們亦推出針對性的營銷活動，根據用戶的行為及偏好吸引特定的客戶群，從而吸納更多顧客，刺激消費。其他創意推廣活動包括農曆年宵市場、「親子農耕樂」活動，以及有機農貿市場。

港鐵於2022年9月推出全新零售品牌「LOUDER」，透過此線上線下一體化平台，幫助本地小型設計及手作品牌開拓業務。該計劃亦是我們支持公司在業務可持續增長、環境、社會及管治目標，以及推動新增長引擎的舉措之一，透過為本地小商戶創造機遇，與公司一起成長。

香港的投資物業組合(於2022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	11,094	-	100%
	停車場	-	651	100%
香港杏花邨杏花新城	商場	15,410	-	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%
香港鯉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	2,784	-	100%
	停車場	-	20	100%
屯門海趣坊	商場	6,083	-	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%

香港的投資物業組合(於2022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%

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2022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	1,258**	-	20.1%
	停車場	-	95	20.1%
	電單車停車場	-	2	20.1%
將軍澳日出康城MALIBU	住宅	-	-	47%
	停車場	-	28	47%
將軍澳日出康城LP6	住宅	237**	-	63.3%
	停車場	-	183	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	14,867**	-	20.0%
	停車場	-	178	20.0%
	電單車停車場	-	19	20.0%
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	-	120	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

為配合我們對可持續發展、環保及減低碳足跡的承諾，我們不斷落實各項舉措，以實踐公司企業策略中對環保許下的堅定承諾。此外，於過去兩年新冠疫情期間，我們致力

把投資物業組合中的能源用量減低。在回復常態之時，我們也將連同其他環境、社會及管治績效指標設定新的減量目標。有關詳情，請參閱公司的《2022年可持續發展報告》。

擴展零售物業組合

我們預計兩個新商場將使現有零售物業組合在2022年12月31日的應佔總樓面面積增加接近30%。

The Wai 圍方

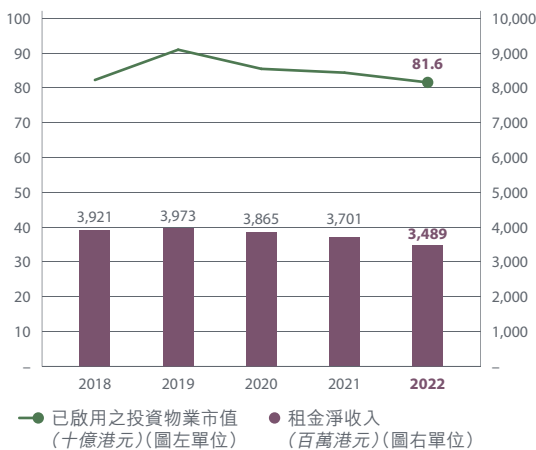
「The Wai 圍方」商場位於大圍站，總樓面面積達60,620平方米。商場將有逾150家商戶進駐，為沙田區內逾710,000名居民提供娛樂、消閒及社區服務。商場

的裝修工程及預租正在順利進行中，預計於2023年夏季開業。

THE SOUTHSIDE

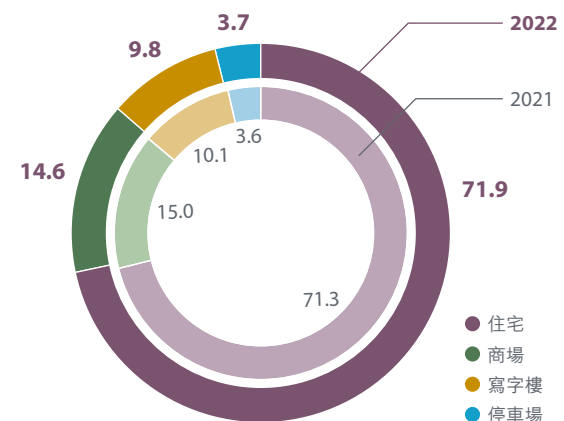
「THE SOUTHSIDE」商場位於黃竹坑，總樓面面積達47,000平方米。商場現正進行上蓋工程及預租，預期將於2023年第四季開業。

香港投資物業



香港物業管理收入分佈

(百分率)



物業管理

香港物業管理業務收入為2.54億港元，較2021年增加2.0%。於2022年12月31日，港鐵在香港管理的住宅

單位總數逾118,000個，而管理的辦公室及商用面積逾820,000平方米。

物業發展

2022年，香港物業發展錄得104.13億港元的除稅後利潤，主要來自「LP10」(「日出康城」第十期)、「晉環」(「港島南岸」第一期)以及「揚海」(「港島南岸」第二期)。

預售

雖然2022年上半年的第五波疫情帶來挑戰，但公司物業發展業務於2022年的表現依然令人滿意。

物業發展項目	截至2022年12月31日 已售出單位數目
LP10(「日出康城」第十期)	893個單位中的89%
「凱柏峰I」(「日出康城」第十一期)	592個單位中的79%
「凱柏峰II」(「日出康城」第十一期)	644個單位中的22%
「晉環」(「港島南岸」第一期)	800個單位中的78%
「揚海」(「港島南岸」第二期)	600個單位中的83%

年內，「晉環」、「揚海」以及「LP10」繼續進行預售，而「凱柏峰I」及「凱柏峰II」已分別於2022年6月及7月推出預售。我們已取得「瑜一(IN ONE)」第IA、IB及IC期(何文田站第二期)以及「港島南岸」第四期的第4A及4B期的預售樓花同意書。

年內，由港鐵擔任九廣鐵路公司(「九鐵公司」)相關附屬公司代理人的西鐵物業發展項目亦繼續進行預售及銷售活動。截至2022年12月31日，「匯璽」的1,050個單位中已

售出約99%，「匯璽II」的1,188個單位中亦已售出99%，「匯璽III」的1,172個單位中則已售出95%。「The YOHO Hub」第一期(元朗站)的1,030個單位中已售出43%。我們已取得「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)於2022年4月及5月推出預售，已分別售出715個及805個單位中的99%及82%。我們已取得「柏瓏III」的預售樓花同意書。

「柏傲莊III」(大圍站第三期)由於混凝土質量事故，預售活動仍然暫停。我們繼續與新世界發展有限公司(「發展商」)溝通，確保該項目符合設計及法定要求，並敦促發展商充分考慮受影響買家的利益。

物業招標

我們於2022年4月批出百勝角通風樓物業發展項目，由新世界發展有限公司及招商局置地有限公司合組的財團成功投得。東涌牽引配電站物業發展項目已於2022年7月由華懋集團的附屬公司成功投得。公司於2023年2月就小蠔灣項目第一期共收到三份標書文件，但由於未有標書文件符合我們的最低要求，所以決定不接納任何有關該項目的標書文件，並會視乎市場情況適時為項目重新招標。

未來發展

公司目前有14個住宅物業項目正處於發展階段，預計將為市場提供合共約16,000個優質單位。



小蠔灣項目

我們於2022年11月已完成小蠔灣車廠用地的換地文件，並落實小蠔灣項目的發展。該項目毗鄰未來的小蠔灣站，將分階段發展。視乎招標進度，項目的首批住戶預計將於2030年遷入。小蠔灣項目將會提供約10,720個私營住宅單位，總樓面面積約860,500平方米，包括約826,000平方米作私人住宅用途及34,500平方米作商業用途，而公營房屋單位(資助房屋)則由政府提供。

其他潛在物業發展項目

東涌綫延綫方面，視乎市場情況，我們將開始籌備東涌東站物業發展項目招標相關工作。屯門南延綫方面，第16區混合用途發展項目的改劃土地用途建議已於2022年6月獲得城市規劃委員會同意，現正進行法定修訂分區計劃大綱圖程序。

我們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，並將就有關項目的融資安排與政府作進一步磋商，以確保我們能繼續滿足新鐵路項目及社區發展的需要。

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					
LP10	南豐集團控股有限公司	住宅	75,400	2016年3月	2022年落成
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
		商場	60,620*		2022年落成
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
黃竹坑站(港島南岸)					
晉環	路勁基建有限公司和平安不動產有限公司	住宅	53,600	2017年2月	2022年落成
揚海	嘉里建設有限公司和信和置業有限公司	住宅	45,800	2017年12月	2022年落成
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	2023年至2025年 分期落成
第四期	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	2025年
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	2027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	2025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園景廣場

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	826,000	2023 – 2036年	2030 – 2042年
	商場	30,000		
	幼稚園	4,500		
東涌東站 ⁽²⁾	住宅	456,600	2023 – 2026年	2030 – 2034年
	商場	60,000		
	寫字樓	110,000		
	幼稚園	1,800		

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。

西鐵綫物業發展計劃

公司擔任西鐵沿綫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
已批出物業發展項目			
屯門	2.65	2006年8月	2012年至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年至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年至2023年分期落成
錦上路第一期	4.17	2017年5月	2024年至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 – 2025年	2031 – 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		

其他業務

昂坪360

由於2022年上半年爆發第五波新冠疫情，導致纜車服務暫停近四個月。因此，昂坪纜車和昂坪市集(「昂坪360」)的收入減少19.4%至8,300萬港元，而乘客量亦下降16%至39萬人次。

為使景點保持市場曝光及深植於公眾的腦海，我們在服務暫停期間推出包括「纜車車庫揭秘之旅」的景點虛擬導賞活動，並與本港一個教育集團合作，為學生舉辦STEM課程。纜車服務恢復後，我們亦推出一系列市場推廣和應節活動，包括「360°元宇宙初體驗」、「昂坪秋日花燈祭」、「昂坪Glamping聖誕村」等。全新的車廂「全景纜車」在12月初推出。為提高公眾對「全景纜車」的認識，我們推出了一系列的市場推廣活動和營銷工作。

八達通

2022年，公司應佔八達通控股有限公司(「八達通公司」)的利潤增長72.4%至4.00億港元，主要因為消費者信心增強、政府消費券計劃帶動消費上升，以及公司在2022年年初起增持八達通公司股份。截至2022年12月31日，在香港接納八達通付款的服務供應商已逾90,000家。八達通卡及其他儲值八達通產品的總流通量達2,070萬張，而每日平均交易數量及交易金額分別為1,410萬宗及3.426億港元。

公司於2022年1月24日購入新巴及城巴所持有約6.6%的八達通公司股份後，現時公司持有八達通公司約64%的股權。



○ 沙田至
中環綫
完工

○ 簽訂
小蠔灣站及
東涌綫延綫
項目協議

○ 屯門南延綫及
古洞站
的相關方案已按
《鐵路條例》獲批

香港網絡拓展

目標

為致力拓展鐵路網絡及支持「香港核心業務」的策略支柱，我們開發、設計及建設新鐵路項目以加強社區之間的連繫，讓人人都可享用我們提供的安全、可靠、實惠、暢順及環保的集體運輸服務。

挑戰

繼沙田至中環綫項目完成後，我們進入香港鐵路發展的下一階段，包括《鐵路發展策略2014》中的多個重要項目、《北部都會區發展策略》及其他策略性鐵路項目。

除了在香港建築業勞動力的供應上面對挑戰，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

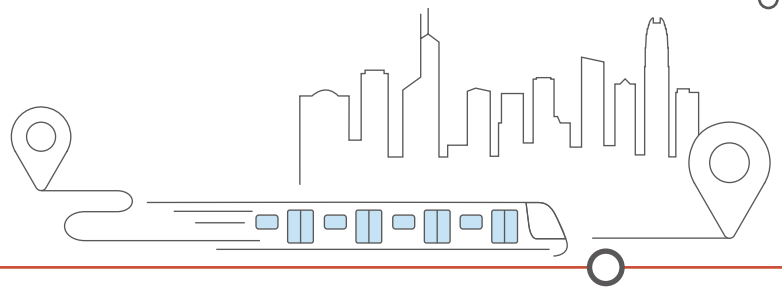
我們繼續推進「載·向未來」發展方向，借助先進創意及尖端科技來提升項目設計、建造及管理水平，為社區提供優質鐵路網絡，並獲取重要的項目以確保港鐵未來的可持續增長及成功發展。

展望

沙田至中環綫項目完成，標誌著本港鐵路網絡建設一個重大階段圓滿結束。我們正穩步邁向本港下一階段的基建發展。

港鐵繼續推進《鐵路發展策略2014》中的多個項目。2023年2月28日，公司與政府簽訂東涌綫延綫的項目協議，將進一步加強北大嶼山內外交通聯繫，並在鐵路車站附近發展社區，以配合政府以鐵路為公共運輸骨幹的策略。

《鐵路發展策略2014》的其他項目，包括屯門南延綫、東鐵綫新古洞站、北環綫及屯馬綫新洪水橋站，均處於不同階段，進展令人滿意。我們期待參與討論和籌備《2022年施政報告》和政府《北部都會區發展策略》中建議的發展項目。



業務回顧

香港網絡拓展

2022年5月，東鐵綫過海段投入服務，標誌著沙田至中環綫項目圓滿完成。東鐵綫過海段為乘客提供另一個來往本港各區的便利選擇，是本港第四條跨越維港的鐵路綫。

《鐵路發展策略2014》為香港未來的鐵路拓展提供指引，其下多個項目繼續取得進展。有關政府《北部都會區發展策略》中的發展計劃，以及《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》（「RMR2030+研究」）中建議的策略性鐵路項目，籌備工作亦正在進行中。

沙田至中環綫

由公司代表政府進行項目管理的沙田至中環綫全長17公里，令香港的鐵路網絡更加完善，讓往返港島、中九龍及新界東北的乘客有更多的路線選擇及縮短了車程時間。沙田至中環綫第一期，即全長11公里的大圍至紅磡段，已隨著屯馬綫於2021年6月全綫通車而投入服務。

沙田至中環綫第二期，是全長6公里的紅磡至金鐘段，涵蓋新設的會展站以及經擴建的金鐘站和紅磡站。當公司於2022年5月10日與政府及九鐵公司就東鐵綫過海段營運簽署經營權有效期為10年的協議後，過海段亦於2022年5月15日投入客運服務。東鐵綫現全長46公里，可轉駁五條其他鐵路綫，更緊密地連繫全港各社區。

構建未來香港鐵路網絡

小蠔灣站

2022年9月23日，港鐵就小蠔灣站的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂了項目協議。該新車站將位於東涌綫欣澳站與東涌站之間的小蠔灣，相關規劃及設計工作已展開。該項目預計於2023年展開建造工程，目標完成日期為2030年。

《鐵路發展策略2014》

政府的《鐵路發展策略2014》為香港的鐵路網絡拓展制定框架。2022年，港鐵繼續推進當中多個重要項目。

東涌綫延綫

2023年2月28日，公司就東涌綫延綫的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議，此協議亦包括建造機場鐵路掉頭隧道延展段。公司將利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為東涌綫延綫工程提供資金。隨著項目協議的簽訂，東涌綫延綫各





主要工程合約快將完成招標，並進入動工階段，項目預計於2023年年中動工，目標於2029年竣工。機場鐵路掉頭隧道延展段工程則預計於2025年動工，目標於2032年完成。

其他項目

屯門南延綫將屯馬綫由現有屯門站延伸約2.4公里至位於屯門南的新終點站，並於屯門站與新增的屯門南站之間擬建一個中途站，相關方案已於2022年6月按《鐵路條例》獲批。預計建造工程將於2023年展開，於2030年竣工。

古洞站項目(將位於東鐵綫落馬洲站與上水站之間的新車站)已於2022年11月按《鐵路條例》獲批。預計建造工程將於2023年展開，於2027年竣工。同時，北環綫主綫項目透過新建的古洞站和三個中途站連接屯馬綫及東鐵綫，其初步設計工作取得進展。北環綫建造工程預計於2025年展開，於2034年竣工。

位於屯馬綫天水圍站與兆康站之間的洪水橋站項目的參考設計工作正繼續進行，該車站將服務發展蓬勃的洪水橋/廈村新發展區。洪水橋站的相關方案已於2023年2月按《鐵路條例》刊憲。

除了在香港建築業勞動力的供應上面對挑戰，以上的項目均存在不同的技術困難及挑戰，包括工程只能在晚上非行車時間進行。

公司仍就屯門南延綫項目、北環綫/古洞站項目及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綜合發展模式。

南港島綫(西段)及北港島綫項目方面，我們正與政府密切合作，處理各種技術事宜及意見。

《2022年施政報告》和《北部都會區發展策略》

行政長官於《2022年施政報告》中提出進一步擴展香港鐵路網絡的建議以及長遠土地發展規劃。具體而言，政府擬推展「RMR2030+研究」中建議的三個策略性鐵路項目：兩個新本地鐵路項目，包括將軍澳綫南延綫和中鐵綫(經葵涌連接元朗錦田與九龍塘)，以及將洪水橋與深圳前海連接的港深西部鐵路項目。

施政報告亦概述北部都會區發展規劃，為香港未來策略性增長奠定基礎。我們已向政府提交北環綫支綫的技術建議書，並已委任顧問就興建東鐵綫上大學站與大埔墟站之間的新科學園/白石角站、以及利用車站站址及毗鄰土地提供更多住宅單位及輔助設施，進行技術研究。港鐵正在推進與北環綫主綫項目及洪水橋站項目有關的現有工程，可為相關發展項目提供支援。

一如既往，港鐵將提供發展及營運世界級鐵路網絡方面的專業知識，推動香港可持續發展。



在4個國家營運
12個鐵路服務

香港以外地區
營運鐵路綫總長度
3,321公里

香港以外地區
鐵路業務總載客量
17.7億人次

中國內地及國際業務

目標

中國內地及國際業務是企業策略的三大核心支柱之一。透過此業務，我們能夠將收入來源分散於多個地域、提升股東價值，並將港鐵品牌建立為全球領先的環保集體運輸服務營運者之一。

挑戰

2022年大部分時間，中國內地實施嚴格的防疫措施，繼續令乘客量和收入受壓。與此同時，於中國內地及國際市場我們繼續面對競爭加劇，以及不同投資及營運模式的相關挑戰。

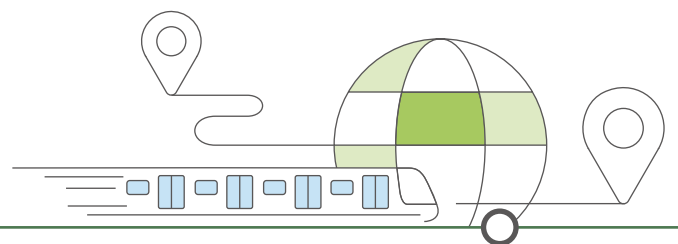
策略

年內，港鐵在中國內地、大灣區、歐洲和澳洲繼續探索以鐵路交通為導向(「TOD」)的發展新機遇，並透過資產更新、維修和基建發展的公私合營機遇，進一步擴闊收入來源，同時透過持續的卓越服務維持現有合約。

展望

整體而言，中國內地及國際業務繼續在企業策略及未來增長中佔重要地位。為盡量提升有關業務的潛力，我們將繼續探索中國內地及海外市場的新機遇，以擴展地域版圖及擴闊收入來源。同時，我們將一如既往，在現有業務中致力提供優質的鐵路建設、營運和維修服務。

隨著相關抗疫措施的放寬或解除，客流量已逐漸恢復，但對收入造成的影響，則視乎當地採用的經營模式而有所不同。多個專營權營運期已獲延長，而多條新鐵路綫預計快將完工，因此將於短期內乃至日後為公司帶來收入。



業務回顧 中國內地及國際業務

港鐵涉足全球若干最大且發展最迅速的市場，包括中國內地、澳門、歐洲及澳洲等，在當地從事建造、營運和維修世界級的鐵路網絡。2022年，我們的附屬公司、

聯營公司和合營公司在香港以外的總載客量約為17.7億人次，周日平均乘客量約為560萬人次。公司亦參與中國內地多項住宅及商用物業的發展、租賃及管理。

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、北京地鐵十六號綫北段、中段和南段，以及北京地鐵十七號綫首段。上述鐵路綫於2022年維持穩定服務，列車服務準時程度平均為99.9%。由於內地受到多波新冠疫情的衝擊，當局不得不再次實施防疫措施，因而對乘客量帶來沉重打擊。

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2.12億人次，而周日平均乘客量為675,000人次，按年分別減少33%及31%。

北京地鐵十四號綫

2022年，北京地鐵十四號綫錄得乘客量約為1.63億人次，周日平均乘客量約為534,000人次，按年分別減少19%及18%。

北京地鐵十六號綫

2022年，北京地鐵十六號綫北段和中段錄得總乘客量約為3,700萬人次，周日平均乘客量約為122,000人次。北京地鐵十六號綫南段於2022年12月通車。新開通的南段全長14.3公里，設有10個車站，並與北段和中段連接，令我們

在北京的鐵路網更加完善，為乘客提供更多通勤選擇。年內，北京地鐵十六號綫餘下路段的建造工程繼續邁進，預計於2023年內全綫通車。



北京地鐵十七號綫

北京地鐵十七號綫南段(首段)於首個完整的營運年度內，錄得乘客量約為1,100萬人次，周日平均乘客量約為35,000人次。全長15.8公里、設有七個車站的南段為北京東南面的居民提供服務。北京地鐵十七號綫餘下路段仍處於施工階段。

深圳

深圳地鐵四號綫

深圳地鐵四號綫由公司全資附屬公司營運。年內，深圳地鐵四號綫及其北延綫維持穩定服務，列車服務準時程度達99.9%。乘客量按年減少21%至1.49億人次，而周日平均乘客量為451,000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。由於現時預計票價制定機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦較預計將會維持一段較長時間，因此我們已在年內就深圳地鐵四號綫的服務經營權資產作出了9.62億港元的減值撥備。

深圳地鐵十三號綫

年內，深圳地鐵十三號綫繼續施工，所有主要合約亦已批出。該鐵路綫預計將於2024年投入服務。

杭州

杭州地鐵一號綫及其延伸段

杭州地鐵一號綫及其下沙延伸段及機場延伸段於2022年保持穩定營運。乘客量按年減少17%至2.21億人次，而周日平均乘客量為639,000人次，列車服務的準時程度維持在99.9%。

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錄得虧損，近幾年的疫情亦進一步對乘客量造成影響。由於這項專營權協議不設乘客量保障機制，若乘客量偏低的情況在未來一段時間持續，杭州地鐵一號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

杭州地鐵五號綫

2022年，杭州地鐵五號綫的總乘客量上升0.5%至1.87億人次，而周日平均乘客量為583,000人次。杭州地鐵五號綫寶善橋站已於2022年4月1日通車。



中國內地物業業務

深圳

截至2022年12月31日，位於深圳地鐵四號綫車廠一期地段的「蒼港尊邸」(推廣名稱為「天頌」)住宅發展項目剩餘的32個單位中，30個單位已經售出。該項目的可發展總樓面面積約為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。

「頌蒼」商場的人流繼續受到新冠病毒疫情及抗疫措施的影響。商場的平均出租率為56%。

北京

「銀座Mall」商場的人流繼續受到新冠病毒疫情的影響。商場的平均出租率為61%。

天津

天津北運河站商場的建造工程繼續取得進展，預計於2024年後竣工。

杭州

年內，杭州西站TOD項目繼續取得良好進展。該綜合物業發展項目的可發展總樓面面積約為688,210平方米。公司佔該項目10%的權益。

澳門

港鐵負責營運及維護澳門輕軌系統氹仔線，是澳門首個輕軌系統。港鐵亦為輕軌氹仔線延伸至媽閣、石排灣線及橫琴線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

由倫敦交通局擁有的伊利沙伯綫中央營運段於2022年5月24日通車，此前一周，英國女皇伊利沙伯二世出席了該鐵路綫的竣工儀式。公司的全資附屬公司獲倫敦交通局授予專營權，最初以「TfL Rail」品牌由2015年起營運相關鐵路綫，並負責管理綫路上41個車站其中的28個。專營權協議現已延長兩年至2025年5月。由於此專營權不受車費收入風險所影響，公司的財務收益得到合理的保障。

總體而言，伊利沙伯綫的營運於年內維持穩定。於2022年11月，伊利沙伯綫的東、西段與中部新隧道和車站作出整合，貫通了Reading和Heathrow至Abbey Wood以及Shenfield至Paddington的鐵路服務。班次亦增至高峰時段每小時22班，而中央營運段的服務亦增至每週七天。

South Western Railway

港鐵的聯營公司經營英國最大鐵路網絡之一South Western Railway的專營權，雖然若干日子受到行業罷工的影響，但營運表現仍然穩定。我們於2021年5月簽署一份為期兩年的國家鐵路合約，已按現有條款獲延長多兩年，合約期至2025年5月。根據該合約，英國運輸局將承擔所有收入風險及絕大部分成本風險。

瑞典

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

斯德哥爾摩地鐵

年內，斯德哥爾摩地鐵的營運維持穩定。該項服務的合約已獲延長最少18個月或最長24個月至2025年。

MTRX

MTRX提供斯德哥爾摩與哥特堡之間的城際客運服務。儘管車費收入於2022年初受到疫情的沉重打擊，但隨著抗疫措施於2022年2月解除，乘客量已開始逐步回升，但除了電力開支以外仍面對其他挑戰，公司正研究這項業務的未來路向。

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。年內，該鐵路的營運因營運人員短缺及維修問題而受到影響，我們正努力改善其財務表現。

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。隨著其他入標公司所提出的法律訴訟宣告終結，臨時協議已回復至為期八年的協議，期滿後或可獲續期一年。公司亦於2022年6月接管Upptåget鐵路綫。年內，Mälartåg區域交通服務的表現亦因營運人員短缺及維修問題而受到影響。我們正努力改善其財務表現。

澳洲鐵路業務

墨爾本都市鐵路服務

儘管防疫措施持續影響乘客量(特別是在上半年)，但由我們附屬公司營運的墨爾本都市鐵路網絡仍然取得穩定的營運表現，同時我們繼續為客戶進一步改善網絡的計劃提供支援。此專營權已獲延長18個月至2026年年中。

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，地鐵西北綫取得令人滿意的營運表現。儘管乘客量仍受到疫情的影響，但根據專營權條款，此項鐵路業務不需承擔車費收入的風險。自2019年通車以來，地鐵西北綫的乘客量累計已超過5,600萬人次。

悉尼地鐵城市及西南綫項目

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。2022年，儘管疫情對材料運送及人員往來造成影響，公司在悉尼地鐵城市及西南綫項目的建造工程以及新型無人駕駛列車的生產、測試及試運行方面，均持續取得進展。自2022年11月起，地鐵西北綫逐步引進新列車。



香港以外地區的增長

為支援中國內地及國際業務，公司不斷努力物色及把握香港以外地區的增長機遇，以開拓多元化的收入來源，建立港鐵品牌，並為世界各地更多乘客帶來環保的集體運輸

服務。2022年，公司繼續商討在成都以及粵港澳大灣區等地的交通基建、車站商務和TOD的發展機會。我們亦繼續探索海外增長機遇。

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%	一期、二期及 三期：營運及 維修專營權 全綫：公私合營	一期：2016年12月 二期：2020年12月及 2021年12月 三期：2022年12月 全綫：目標2023年	一期、二期及三期： 直至全綫開通 全綫：30年	一至三期：28 ⁽¹⁾ 全綫：30	一至三期： 46.2 全綫：49.5
北京地鐵十七號綫	49%	營運及 維修專營權	一期：2021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 全綫：21	一期：15.8 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：20.5
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 ⁽⁵⁾	58.2
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	11	9.3
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	128
英國South Western Railway	30%	營運及 維修專營權 ⁽⁵⁾	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 ⁽⁶⁾	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	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	54	247
瑞典Mälartåg	100%	營運及 維修專營權	2021年12月	8年	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二期的八個車站中，六個已經啟用，另有兩個目前不停站。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。
- 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。



舉辦

111個義工活動

向慈善機構及其他團體
捐出及贊助

1,620萬港元

為2030年訂立

科學基礎
減碳目標

並計劃於2050年達致

碳中和

環境及社會責任

港鐵的成功，建基於一套清晰明確的長遠目標、使命和信念，此乃我們企業行為的指導方針，亦引領我們締造業務成果。我們亦深明，企業責任是維持我們作為一家對社會發展作出貢獻的良心企業之關鍵要素。

港鐵的鐵路及物業服務與市民生活息息相關，並有助實現我們「讓城市前行」的使命。在可持續的財務模式支持下，我們的可持續發展工作著眼於確保這些服務及各業務範疇貫徹安全可靠、便利及環保的營運方式。公司的「變·造未來」企業策略，確保根據完善的環境、社會及管治原則、卓越營運及創新，實現長遠的可持續增長。我們會致

力增強公司上下的企業責任感，以滿足不斷變化的社會和環境需求，共同開創更好的未來。

過去20年來，我們每年都會發表一份《可持續發展報告》，向持份者概述我們在可持續發展方面的表現。該報告符合香港聯交所《環境、社會及管治報告指引》的披露要求，並根據全球報告倡議組織發布的標準要求編寫。《可持續發展報告》載有由外聘審核員就主要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》。此外，我們另設與《可持續發展報告》相輔相成的可持續發展網站，詳述我們的可持續發展方針，及集中公司可持續發展的相關資料。

董事局的環境及社會責任委員會(前稱企業責任委員會)對可持續發展管理方針進行監督，並負責提供策略指導以及檢討公司在可持續發展方面的實務和表現。請參閱本年報「公司管治報告書」中的「環境及社會責任委員會」一節

(第108頁至第109頁)，了解其主要職責。我們的環境及社會責任策導委員會(前稱企業責任策導委員會)則為公司在實行負責任營運方面提供方向，並促進各業務單位及企業職能的協作，支援公司在可持續發展方面的工作。

以可持續的方式讓城市前行

我們的企業策略概述公司以穩健的環境、社會及管治原則為指引，為所有持份者創造價值的業務發展方針。在策略下，我們制訂了三項環境及社會目標：減少溫室氣體排放、推動社會共融及促進發展及機遇，致力改進公司及其

業務所在的社區。我們亦作出十項承諾，進一步界定我們希望帶來改變的領域，而每項承諾亦設有明確的關鍵績效指標，讓我們可集中力量以取得實質成果。

三個環境及社會目標和十個承諾



社會共融

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。

支持以下的聯合國可持續發展目標：



承諾

- 1 基本出行服務
- 2 多元及共融
- 3 平等機會



發展及機遇

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。

支持以下的聯合國可持續發展目標：



承諾

- 4 員工
- 5 業務夥伴
- 6 未來技能及創新方案



減少溫室氣體排放

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。

支持以下的聯合國可持續發展目標：



承諾

- 7 碳排放
- 8 潔淨能源及能源效益
- 9 廢物管理
- 10 環保及低碳設計

社會共融

全民基本出行服務

為更全面照顧不同乘客出行的需要，我們於2022年11月推出促進社會共融的手機應用程式「關愛共乘」，為長者及有需要人士提供便利。這款應用程式計劃於來年將會推出更多功能。我們亦繼續與非政府機構進行溝通，以進一步了解不同服務用戶的出行需求，同時亦著力改善新建和現有車站的長者及殘疾人士友善設施。

安全第一

顧客、員工以及業務夥伴的安全一向是公司的首要目標。我們在整個營運過程中培養安全第一的文化，確保列車、車站和物業有安全和健康的環境，及完善相關服務的無障礙和共融性。

我們已按每四年一次的檢討周期修訂及發布了「公司安全策略計劃2021-2024」，並確立了「零傷害」旅程藍圖。計劃引導各業務範疇繼續有效地管理安全，以維持優秀的安全表現，配合公司發展和全球業務擴張。同時，計劃制定了公司的安全目標和策略重點範疇，有系統地持續推進香港及全球各業務部門、附屬公司和聯營公司實現安全目標。我們亦以「三道防線」模式提升安全管治。

為了推廣安全第一的文化，我們延長傳統的企業安全月，變成長達一年的「企業安全推廣活動」。我們邀請來自香港和全球業務樞紐的同事，一起參加各種加強安全文化的活動，並在全公司分享安全實務。我們還舉辦創新活動，例如全球安全黑客松、全球安全健康大會等，鼓勵同事積極參與、溝通互動，並交流專長，共建強而有力、積極主動的安全文化。

有關我們如何提升顧客安全的詳情，請參閱本年報「香港客運服務 — 車務營運」(第38頁)。



多元共融

在2022年，我們招聘的暑期實習生有9%來自少數族裔或者有特殊教育需要的學生。另一方面，我們已展開多項支持多元共融的措施，包括評估辦公室的無障礙環境，及設立「性別平等網絡」等。

為提升同事對多元共融的關注以及加強與社區的聯繫，公司與超過30間非政府機構及社企合作於9月舉辦「社會共融週」，推出共13項活動，包括社企市集、團隊挑戰、跨行業或跨地域研討會和體驗工作坊等，吸引逾3,000位同事參與，藉此進一步理解社會上不同人士的需要。而其中一個焦點項目是共融音樂會，由共融樂團True Colors Symphony的視障音樂家與港鐵同事合奏，並和公眾分享他們如何戰勝逆境。

平等機會

年內，我們繼續致力推廣平等機會。我們透過「心繫社區」平台，包括公司與非牟利組織、社會企業及政府機構合辦

的多個項目，開展各項支援各區社群需要的活動，讓香港成為一個更美好、更關愛、更宜居的城市。此外，我們推行「港鐵·藝術」計劃，藉此推動藝術共賞，提升顧客的旅程體驗。

我們於2022年優化了「鐵路人 鐵路心」義工計劃，以更加配合公司的三項主要社會及環境目標。年內，我們共舉辦111項義工活動，參與義工人次達1,599，幫助25,000名有需要的人士。港鐵義工月以「綠色鐵路 共融未來」為主題，於2022年6月至7月期間舉辦了五項義工活動，為智障或視障人士、弱勢社群和少數族裔兒童以及有特殊學習需要的青少年提供支援。年內，我們的義工亦參與政府或非政府機構舉辦的抗疫行動，包括派發食物券、抗疫關愛包和自學教材，以及提供消毒服務。

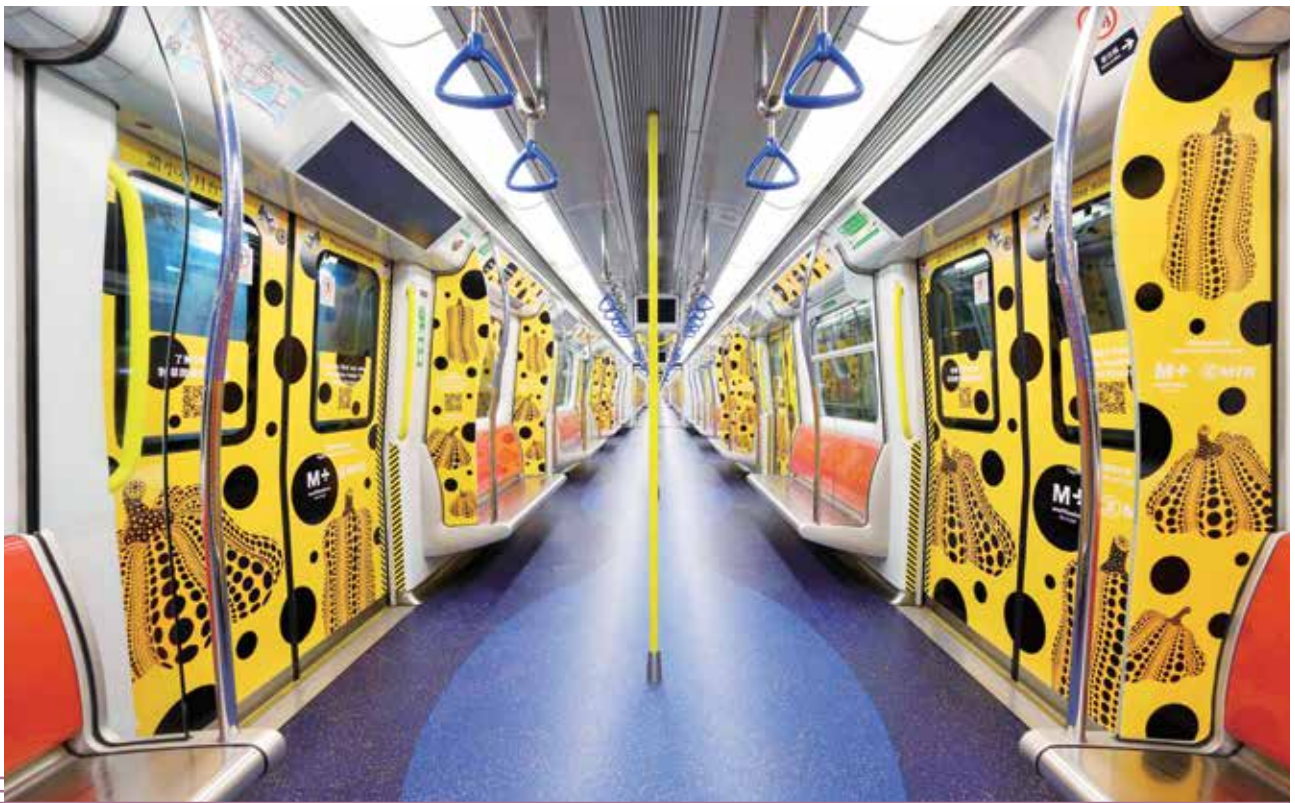
為響應國際義工日，港鐵與10家公司於2022年12月合辦跨公司國際義工週，在一星期內為16個非政府機構提供支援，一同投入超過800小時義工時數。

我們亦支持香港家庭福利會的「玩家Pla-mily」企劃。該企劃以遊戲玩樂及玩具漂流來促進家庭幸福，共惠及1,500個家庭，包括300個來自弱勢社群的家庭。

2022年，港鐵向慈善機構及其他團體捐出及贊助合共約1,620萬港元。

年內，退役列車的部件已捐贈至學校及非政府機構，以支持其活化計劃。部分車站商店亦租予非政府機構及社會企業，以助其向社區提供服務及為有特殊需要家庭提供工作機會。

我們透過「港鐵·藝術」計劃，讓車站及車廂變成藝術展示和推廣的平台，除了為乘客的旅程增添樂趣，更藉此支持本地藝術人才的發展。8月，港鐵與香港青年藝術協會合作，邀請兩名本地藝術家與中小學生，創作「東鐵綫·Fun紛藝術」列車，以沿綫地標及文化標誌為主題，裝飾一列東鐵綫列車的車廂。去年底，港鐵與M+合作，推出以南瓜黃底黑色波點設計的草間彌生主題列車，展示這位藝術家的名言，以及其作品的語音導賞。這列引人注目的列車於11月至12月期間在屯馬綫行走。



發展及機遇

未來技能及創新方案

我們致力推動教育及個人發展，幫助年青人開創光明前程。其中「Train' 出光輝每一程」青少年暑期計劃，為學生提供全面的職業及生涯規劃體驗，協助他們制定未來的發展目標。2022年的計劃以「成就·共融·夢想」為主題，共有66名學生參加，當中10%是來自少數族裔，舉辦的活動包括工作坊、社區探訪及港鐵不同工作崗位的分享。參加者與來自不同文化背景的人士互動和合作，體現多元共融的精神。年內，公司亦支持各種青年案例比賽，包括AIESEC Outlier Challenge、香港共享價值個案比賽，以及香港管理專業協會模擬企業管理比賽等。

公司支持為女性創業家而設的「她愛科技2022」全球創業大賽及國際論壇。在第五波新冠病毒疫情期間，我們與香

港家庭福利會合作，為500名來自低收入家庭的學生舉辦一系列STEM課程，並贊助社企民間高峰會200張門票，讓來自弱勢社群的學生亦能藉此認識有社會目的之企業。

公司於8月與香港科技園公司（「科技園」）簽署合作協議，就創新科技應用、數據協作及共同投資創科企業，訂立為期三年的合作框架。是次合作旨在運用創新科技進一步提升港鐵服務和顧客體驗，同時推動本港開放式創新及科技（「創科」）生態圈的發展，打造香港成為國際創科中心。

另外，公司旗下新附屬公司MTR Lab Company Limited在6月與香港數碼港管理有限公司簽署合作備忘錄，就共同投資數碼科技初創企業訂立為期兩年的合作框架。



促進業務夥伴的發展

所有供應商與承辦商均須遵守我們的《供應商行為守則》。該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。我們的《綠色採購政策》，促進公司內部以及供應商和承辦商達致高水平的環保標準。我們的《反現代奴役和人口販賣聲

明》，闡明我們致力防止自身的業務及供應鏈方面出現任何現代奴役或人口販賣事件。

為提升供應商的環境、社會及管治意識，我們為供應商舉辦了一場環境、社會及管治最佳實務分享會，並就新鐵路項目的主要工程合約推出獎勵計劃，以衡量及嘉許供應商的環境及安全表現。

溫室氣體減排

港鐵經營電動化集體運輸鐵路服務，為城市的大量人口提供低碳及環保的客運服務。為使營運更環保，我們盡量將車隊的排放量降至最低、提升資源的使用效益，並盡量減少或紓緩公司業務對環境造成的其他影響。

計劃進行安裝，以推廣電動車的使用，並減少本港道路上的碳排放。

碳排放

自2002年起，我們匯報公司的溫室氣體排放量。我們根據世界資源研究所和世界可持續發展工商理事會制定的《溫室氣體議定書》，同時參照香港環境保護署和機電工程署，以及其他國際機構發布的指引，計算我們的溫室氣體排放量。

潔淨能源及能源效益

2022年，港鐵商場邀請商戶參與推行各種節能措施，並在公司其中一個商場內嘗試採用能源管理系統。此外，我們在顯徑站安裝了太陽能光伏系統，而八鄉車廠及柴灣車廠的有關安裝工程則正在進行中。

我們完成了一項減碳研究，有助公司制定長遠路線圖，以實踐溫室氣體減排目標。我們承諾為本港鐵路及物業業務制定2030年的科學基礎減碳目標，並致力在2050年達致碳中和。我們已將2030年的減碳目標提交至科學基礎目標倡議組織進行確認。我們亦欣見逾200個電動車充電站正按

廢物管理

港鐵擁有龐大的車站網絡及商場組合，因此廢物管理是公司環保舉措的重點之一。2022年，超過25%的商場餐飲業租戶參與了我們的減少廚餘計劃。我們還委聘註冊廚餘收集商，收集員工食堂的廚餘並運往O·Park有機資源回收中心進行處理。為減少使用即棄塑膠飲品瓶，年內我們在車站新增了六部飲水機，現時在我們的網絡內共設有18部飲水機。

環保及低碳設計

2022年，我們規劃中的東涌東站和東涌西站榮獲綠建環評的暫定金級認證。此外，2022年的車廠用水量較2021年減少2.5%，而商場的用水量則較2018年的基綫水平減少2%。

綠色融資

我們在2022年安排了28億港元的綠色融資，為各種與鐵路相關的節能和能源效益項目提供資金。有關可持續投資的詳情，載於在可持續發展網站內發布的年度《綠色融資報告》。



指數及認可

我們的環境、社會及管治工作獲得多項國際可持續發展指數的認可，令我們引以為榮。港鐵連續第四年入選標普全球《2023年永續年鑑》，表現位列業內前15%。在參與評選的7,800多間公司中，只有逾700間入選。我們亦欣見港鐵於MSCI環境、社會及管治領導者指數中獲得「AAA」

評級，及在ISS環境、社會及管治企業評級中獲得「Prime Status」。此外，我們是道瓊斯可持續發展亞太指數、富時社會責任指數系列、恒生可持續發展企業指數以及恒生ESG 50指數的成份公司。以上種種成就，見證公司不遺餘力，推動環境、社會及管治工作。

2022年增值及分配圖表 (百萬港元)

已創造經濟價值



總額：60,506

已分配經濟價值



總額：60,506

註：

- 1 包括應佔聯營公司及合營公司利潤。
- 2 未計及1,000萬港元的員工薪酬。
- 3 不包括與香港鐵路系統維修有關的24.77億港元、予以資本化作為資產的21.68億港元及可收回的6.06億港元員工薪酬。
- 4 以簡便為由，其他經營成本包括利息收入，並已扣除非控股權益。不包括與香港鐵路系統維修有關的25.11億港元經營成本。
- 5 不包括予以資本化作為資產的3.56億港元利息開支。
- 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2,900萬港元的實物捐贈。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21億港元，(ii)其他車費推廣，以及(iii)為向車站商店和商場租戶提供的租金寬減。
- 8 為已保留經濟價值用以再投資創造未來經濟價值。其代表年內已保留公司股東應佔基本業務利潤(未計及折舊、攤銷、減值虧損及遞延稅項)，並已計及已分配予公司的持分者及投放於香港鐵路系統的保養維修、提升及更新的金額。

提升家庭友善福利包括

16周產假
10天侍產假

為每名香港員工提供
平均6.1天
的培訓

世界各地的員工
總數超過
50,000人



人力資源

我們投放資源積極培育、發展和聯繫員工，幫助他們盡展潛能。公司亦著重建立與時並進的工作間及提供平等就業機會。公司在2022年獲得外界多個獎項，肯定我們在聯繫員工和發展人力資本方面所作出的努力。

截至2022年12月31日，公司與其附屬公司在香港及香港以外地區分別僱用16,804和15,504名員工。此外，聯營公司及合營公司在香港及全球各地共聘用20,735名員工。

招募、培育及挽留人才

每年，我們推出各種措施加大招攬及挽留人才的力度，同時加強聯繫、激勵及培育員工。香港員工於2022年的自願流失率為7.5%。

儘管面對疫情及疫情所帶來的經濟衰退，我們在過去幾年仍努力為員工提供就業保障，同時亦確保業務的可持續

發展及持續營運。我們繼續審慎運用資源及控制成本，並致力促進員工發展，以確保公司業務及員工的長遠成功。

在公司的整體獎酬框架下，我們提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期的獎勵計劃，以及多元化的事業發展機會。我們定期進行檢討，確保薪酬福利具市場競爭力。公司在

2022年推出領養假，以支援有不同家庭需要的同事。合資格同事更可享受有薪產假及十天有薪侍產假。我們亦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計劃和嘉獎，肯定和獎勵員工的表現。作為關懷員工的僱主，我們亦致力推廣員工身心健康及家庭友善政策，以加強員工的工作與生活平衡。在家工作政策試行一年後，公司已把有關政策常規化，讓同事在疫情下能更有效地協調工作與生活的需要。能夠遙距工作的同事在特定情況下可申請在家工作，以更靈活應付不同情況。

我們繼續透過「年度人才檢討」及「人才梯隊計劃」(例如「管理潛能發展計劃」)識別、聯繫及栽培高潛質的員工，以建立可持續發展的人才梯隊，培養未來領導者為實現公司

業務目標及企業策略目標作出貢獻。為此，我們優化了績效管理流程，並配合「港鐵領導能力框架」，使員工的績效目標與公司達成業務的首要目標更加一致。

在2022年，我們亦繼續向青年人提供豐盛的發展機會。面對疫情帶來的挑戰，我們繼續推行畢業生招聘計劃，透過加強數碼化及以虛擬模式進行招聘，吸引高潛質的大學畢業生加入港鐵。在2022年，我們招募了74名優秀的大學畢業生加入公司不同的見習人員發展計劃。我們亦招募了112名學徒和見習技術員，及41名見習工程師加入公司的學徒計劃及見習工程師計劃。年內，我們為110名不同背景的大專學生提供暑期實習機會。我們在2022年簽署了平等機會委員會的《種族多元共融僱主約章》，該約章鼓勵僱主推動種族多元共融的工作間文化。

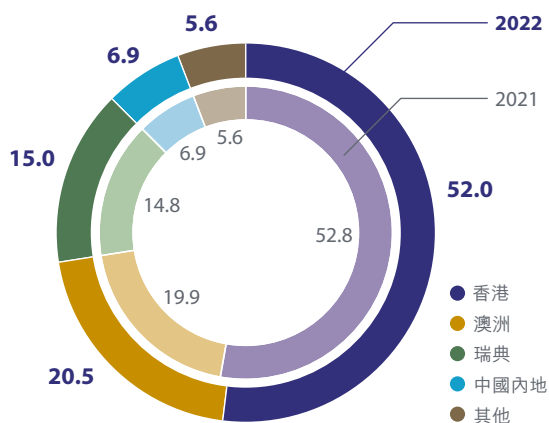
激勵和聯繫員工

港鐵重視員工的意見，致力採取措施提升員工投入度。我們於2021年12月進行「員工投入度調查」，收集香港員工及香港以外地區全資附屬公司的經理級員工的意見，並於2022年2月及3月向管理層及員工公布調查結果。由於

港鐵近年來面對前所未有的挑戰，當中包括疫情的影響及各種社會及經濟問題所引致的工作壓力，我們的員工投入度較以往調查結果略為下降。我們在公司層面及業務單位/職能層面共設立了十個專責小組，以分析調查結果並制定

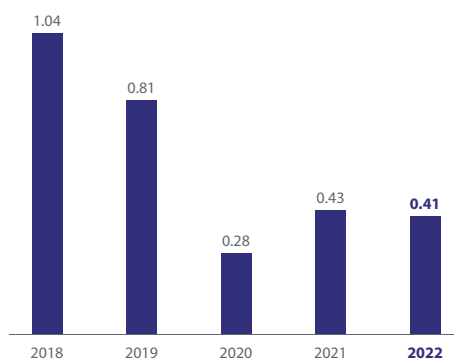
按地域劃分的員工數目分佈

(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

跟進行動計劃，在管理層全力支持下回應員工的關注。跟進行動計劃已於2022年6月落實，並自2022年7月起陸續推行。此外，公司於2022年12月進行了員工投入度脈搏調查，以聆聽員工的意見及評估行動計劃的進度。

年內，我們推出多項措施，表揚員工的辛勤工作和出色表現。2022年2月，我們向所有合資格同事派發1,000港元的特別利是，以感謝他們在艱難時期為公司作出的貢獻。2022年3月及4月，我們向合資格員工頒發特別「信念獎」，

表彰他們在應對第五波新冠疫情方面的努力。除了7月份的年度薪酬檢討外，我們還為近年表現持續出色的同事作出特別薪酬調整，並提升多項家庭友善福利，包括產假、侍產假及恩恤假，並推出領養假。2022年11月，公司舉行一年一度的「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。年內共有460名員工獲得20年、30年或40年長期服務獎，其中40年長期服務獎得主多達50名，創歷年新高。

用心聆聽及回應員工

與員工保持定期雙向溝通，是我們聯繫員工的重要一環。我們的員工協商機制促進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2022年，公司增加了員工代表議席，以加強聯繫年輕員工。年內，公司的員工評議會和49個聯席協商會於每季度舉行會議，進行建設性討論，並定期向同事溝通有關討論成果。除常規會議外，公司與員工代表及工會於去年舉行了12場溝通會，講解公司業務的最新發展，尤其是鐵路營運及抗疫措施，並積極回應員工的關注。

年內，我們繼續以各種方式與世界各地的員工溝通，讓他們了解公司的發展情況，當中包括行政總裁焦點小組討論、行政總裁實地探訪同事、透過公司多個平台（如MTRconnects）推出的行政總裁的話及網誌、專題影片等。年內，我們共舉辦了12場網上論壇和會議，包括行政管理人員論壇、管理層溝通會議等，以促進香港、中國內地與海外業務樞紐的管理人員之間的聯繫。

持續學習的文化

在2022年，我們在香港共舉辦了1,418項培訓課程，涵蓋全面的學習及發展課題，為每名員工提供平均6.1天的培訓。年內，我們亦繼續以數碼培訓模式，為15,366名員工舉辦520項不同的電子學習課程，學習時數達77,424小時。在疫情期間，除了面授課程外，我們還透過網上工作坊及研討會，以及其他科技輔助模式提供學習及發展課程，希望盡量照顧更多的同事。

在2022年，我們透過LinkedIn Learning及Blinkist等平台為同事舉辦一系列自主學習計劃，並提供世界級商學院主辦的行政人員網上課程單元。管理人員還透過網上平台，把握新機會學習由歐洲工商管理學院、牛津商學院等世界級商學院講授的最新商業管理實務。

年內，我們的學習管理系統繼續為同事提供一站式平台，讓他們能隨時隨地獲得技術及管理方面的寶貴自學資源，以培養持續學習的文化。

港鐵學院

港鐵學院(「學院」)是一間世界領先的鐵路培訓機構，讓鐵路管理及工程專才增進知識、發展事業以及為鐵路行業的長遠發展作出貢獻。港鐵亦以學院作為寶貴渠道，向亞太區及世界各地輸出其品牌及專長。

港鐵學院於2022學年招收了92名學生，其中50名為全日制學生。在2022年共有75名畢業生獲頒運輸學文憑、鐵路工程高等文憑以及運輸營運及管理高等文憑，另有29名畢業生修畢「鐵路學」應用學習課程。學院繼續為香港理工大學的鐵路工程課程提供教學支援。在2022年香港中學生職業專才教育比賽中，學院亦主持企業技術學院網絡專責小組的工作，加深年青人對職業專才教育的認識。

此外，學院亦創下新里程，推出其負責管理的港鐵研究資助計劃，以提倡及促成對未來交通的探索性研究。

未來計劃

學院透過港鐵研究資助計劃，將繼續在學術界推進以鐵路為導向的前瞻性研究，並培養研究人才推動未來的行業發展。此外，學院將繼續發揚其作為領先鐵路管理及工程機構的聲譽，同時探索潛在的合作機會，為區內更多的學生和專業人士提供優質課程。



財務回顧

478.12億港元

總收入
增加1.3%

106.37億港元

基本業務利潤
減少4.6%

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	
	2022	2021	百萬港元	%
總收入	47,812	47,202	610	1.3
經常性業務利潤				
EBIT ^ε				
香港客運服務				
– 香港車務營運	(4,733)	(4,262)	(471)	(11.1)
– 香港車站商務	2,270	2,488	(218)	(8.8)
香港客運服務總計	(2,463)	(1,774)	(689)	(38.8)
香港物業租賃及管理業務	3,800	4,048	(248)	(6.1)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司*	962	622	340	54.7
其他業務、項目研究及業務發展開支	(539)	(567)	28	4.9
應佔聯營公司及合營公司利潤	1,095	968	127	13.1
總經常性EBIT(減值虧損前)	2,855	3,297	(442)	(13.4)
深圳地鐵四號綫的減值虧損	(962)	–	(962)	n/m
總經常性EBIT(減值虧損後)	1,893	3,297	(1,404)	(42.6)
利息及財務開支	(1,061)	(1,045)	(16)	(1.5)
所得稅	(361)	(317)	(44)	(13.9)
非控股權益	(314)	(127)	(187)	(147.2)
經常性業務利潤	157	1,808	(1,651)	(91.3)
物業發展利潤(除稅後)				
香港	10,413	9,277	1,136	12.2
香港以外	67	66	1	1.5
物業發展利潤(除稅後)	10,480	9,343	1,137	12.2
基本業務利潤	10,637	11,151	(514)	(4.6)
投資物業公允價值計量虧損(除稅後)				
投資物業公允價值重新計量虧損	(3,076)	(2,065)	(1,011)	(49.0)
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	2,266	466	1,800	386.3
投資物業公允價值計量虧損(除稅後)	(810)	(1,599)	789	49.3
公司股東應佔淨利潤	9,827	9,552	275	2.9
總經常性EBIT邊際比率 [#] (%)	1.7%	5.0%	(3.3)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)(%)	3.7%	7.8%	(4.1)個百分點	

ε : EBIT代表未計利息、財務開支及稅項前利潤。

* : 不包括對深圳地鐵四號綫所作出的9.62億港元減值虧損。

: 不包括應佔聯營公司及合營公司利潤。若撇除2022年就深圳地鐵四號綫所作出的9.62億港元減值虧損，總經常性EBIT邊際比率(包括及不包括中國內地及國際附屬公司)應為3.7%。

n/m : 並無意義

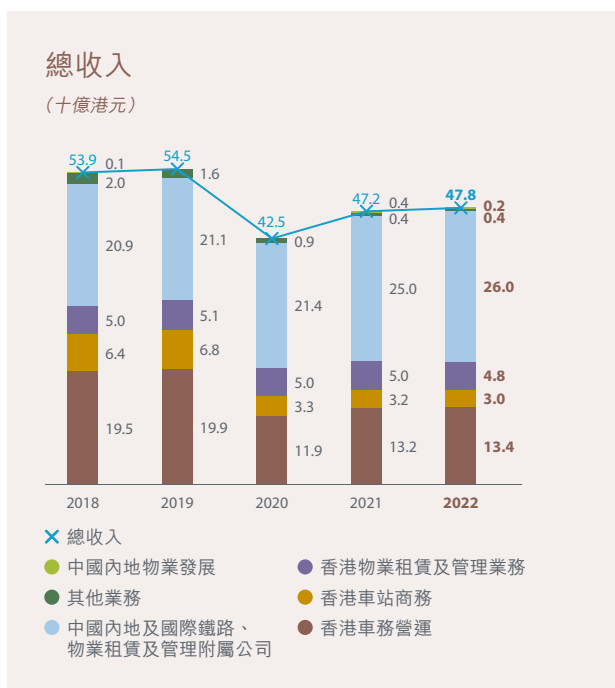
集團的香港經常性業務自2022年年初起受到第五波新冠病毒疫情的嚴重衝擊，但在各項防疫措施分階段解除後開始逐步復甦。在香港以外地區，雖然我們的中國內地的鐵路業務受到Omicron疫情及就深圳地鐵四號綫所作出減值虧

損的重大影響，但澳洲業務則錄得較高利潤貢獻。另一方面，物業發展業務主要因為本港三個發展項目入帳而於年內錄得令人滿意的利潤。

總收入

集團於2022年的總收入為478.12億港元，較2021年微升1.3%。總收入上升，主要是由於(i)墨爾本客運業務的收入上升；(ii)悉尼地鐵城市及西南綫項目的設計與交付項目的收入增加；及(iii)香港車務營運因屯馬綫全綫的全年營運及東鐵綫過海段於2022年5月通車而錄得的新增收入，惟部分增幅被(iv)不利匯率對海外業務收入造成的影響；及(v)第五波新冠病毒疫情導致香港業務的票務及非票務收入減少而有所抵銷。

於2022年，香港與中國內地之間的主要過境客運口岸關閉，且各項航空旅遊限制措施幾乎全年實施，令抵港遊客幾近絕跡，因而對我們的過境服務和機場快綫的票務收入，以及免稅店及其他租金收入持續造成重大的不利影響。

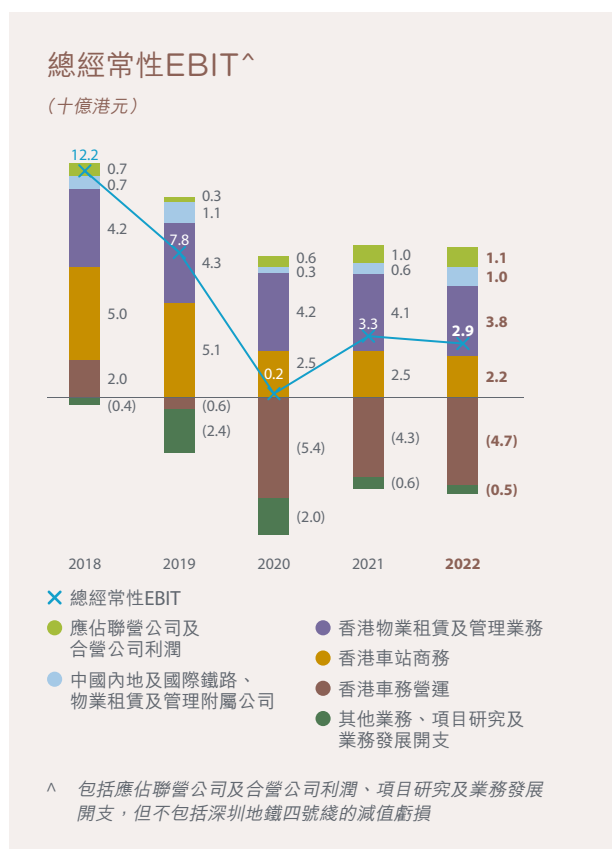


經常性業務利潤

於2022年年初，當第五波新冠病毒疫情席捲全港，政府再次實施並進一步收緊抗疫措施，因而對我們的香港經常性業務的財務表現造成嚴重影響，尤其導致乘客量銳減。在香港以外地區，我們的鐵路業務受到中國內地Omicron變種病毒，以及瑞典業務的營運人員短缺及維修問題的不利影響，然而澳洲業務利潤增加，令情況有所舒緩。

另外，因以往已闡釋的深圳地鐵四號綫之車費未有調高的情況，集團遂於2022年上半年對深圳地鐵四號綫作出了9.62億港元的減值撥備。因此，集團於本年度的經常性業務利潤為1.57億港元，而2021年則為18.08億港元。若撇除此9.62億港元的減值撥備，我們的經常性業務利潤應為11.19億港元，較2021年減少6.89億港元或38.1%。

總經常性EBIT(按業務劃分)



於2022年，集團的總經常性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)為18.93億港元，較2021年減少14.04億港元。各業務的貢獻如下：

香港車務營運：於2022年繼續錄得重大EBIT虧損為47.33億港元，虧損較2021年擴大4.71億港元或11.1%，主要由於本港於2022年年初起爆發第五波新冠病毒疫情，令本地乘客量和票務收入銳減。我們於2022年2月及3月的乘客量降至自新冠病毒疫情爆發以來的最低水平。然而，隨著社交距離措施的分階段放寬，加上東鐵綫過海段於2022年5月通車令乘客量增加，本地乘客量自2022年4月底起開始反彈。隨著針對入境旅客的新訂「0+3」檢疫安排於2022年9月底生效，並隨後於2022年12月底完全取消，令國際航空旅遊情況有所改善，機場快綫乘客量亦出現回升的良好跡象。由於香港與中國內地之間的鐵路過境客運口岸於2022年全年持續關閉，香港車務營運於報告期內繼續錄得重大虧損。

香港車站商務：EBIT利潤下跌2.18億港元或8.8%至22.70億港元。香港車站商務業績自2020年2月起一直受到疫情的不利影響，使來自免稅店的收入因過境車站關閉而中斷。

EBIT利潤較2021年下降，主要由於2022年的第五波新冠病毒疫情導致消費市場復甦相對緩慢，廣告商因而緊縮預算，令廣告收入下降。

由於續租和新訂租約的租金下跌14.6%，導致本地鐵路沿綫車站商店之租金收入有所減少。部分跌幅被現年度及過往年度所提供的租金寬減攤銷額減少所抵銷。

香港物業租賃及管理業務：EBIT利潤下跌2.48億港元或6.1%至38.00億港元。此下跌主要由於疫情下新訂租金下跌所致。2022年的商場續租和新訂租約的租金錄得9.0%的下跌。我們透過MTR Mobile應用程式推出一系列推廣活動，加上各種針對性的營銷活動，在這艱難時期增加商場人流和刺激消費。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司：新冠病毒疫情繼續對中國內地及國際業務造成不同程度的負面影響，具體情況視乎業務所在不同城市的疫情，以及該等城市內不同經營模式對收入的影響程度而定。

整體而言，EBIT利潤增加3.40億港元或54.7%至9.62億港元。此增加主要由於我們的墨爾本客運業務因收入保障機制啟動以及悉尼地鐵城市及西南綫項目表現有所改善，惟部分升幅被下列負面因素所抵銷：(i)瑞典業務的營運人員短缺及維修問題；(ii)疫情對中國內地業務的影響；及(iii)深圳地鐵四號綫的政府補貼已於2022年年底前耗盡。

其他業務、項目研究及業務發展開支：於2022年，EBIT虧損為5.39億港元，而2021年的虧損則為5.67億港元。年內錄得虧損，主要由於「昂坪360」於第五波新冠病毒疫情期間曾暫停服務。

應佔聯營公司及合營公司利潤

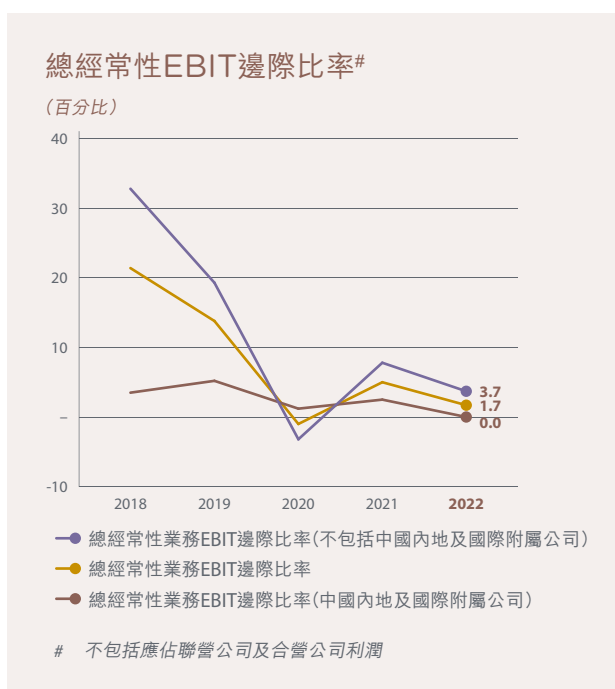
於2022年，應佔聯營公司及合營公司利潤上升1.27億港元或13.1%至10.95億港元，主要由於市民消費意慾上升、政府消費券計劃的溢出效應，加上我們於2022年年初增持八達通控股有限公司的股權，因而令集團應佔該公司的利潤增加。部分增幅被杭州業務表現惡化所抵銷，原因是當地乘客量受到疫情影響而減少。

深圳地鐵四號綫的減值虧損

我們已連續一段時間重複提醒市場，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。由於預期票價調整機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，集團於2022年上半年已就深圳地鐵四號綫作出了9.62億港元的減值撥備。根據集團於2022年12月31日進行的檢討，沒有需要作出進一步減值撥備。

總經常性EBIT邊際比率

總經常性EBIT邊際比率自2019年起下降，並於2021年因染疫個案穩定而有所回升。由於受香港第五波新冠病毒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撥備的情況下，2022年的EBIT邊際比率分別下跌至3.7%及1.7%。



利息及財務開支

經常性業務的利息及財務開支為10.61億港元，較2021年上升1.5%，主要由於利率上升。集團融資活動的詳細回顧載列於下一章節。

所得稅

經常性業務的稅項支出為3.61億港元，較2021年增加13.9%，主要由於稅率相對較高的稅務地區(尤其是澳洲)的利潤佔比有所提高。

自2007年兩鐵合併起，本公司就與兩鐵合併有關的最初款項和所轉承之負債的攤銷、每年定額付款及每年非定額付款(統稱「該款項」)作香港利得稅年度稅項扣減。2007/2008至2022/2023課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共46億港元。如以前年度所披露，香港稅務局(「稅務局」)就該款項不可從本公司的評稅利潤計算中扣減，而向本公司發出就2009/2010至2017/2018課稅年度的利得稅評稅/額外評稅通知書。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已對這些評稅/額外評稅(就該款項能否從評稅利潤計算中扣減)提出反對，及已就這些額外徵收的稅款申請暫緩繳款。稅務局已同意暫緩徵收該額外稅款，惟本公司須購買23億港元的儲稅券。本公司已購買所需的儲稅券，而額外徵收的稅款已被稅務局暫緩。購買儲稅券並不影響本公司在稅務上的權利，而已購買的儲稅券已計入本集團綜合財務狀況表的「應收帳項及其他應收款項」。

於2022年5月20日，稅務局局長就本公司的個案作出決定，否決了本公司所提出的反對申請，並維持了2011/2012至2017/2018課稅年度就該爭議款項的利得稅評稅/額外評稅，即認定該款項不可從相關課稅年度本公司的評稅利潤計算中扣減。本公司已跟早前給予本公司意見的外聘大律師和稅務顧問再次確認此個案，並已從另一位外聘大律師取得進一步意見。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見，本公司董事認為本公司已有有力的法律理據，並決定就2011/2012至2017/2018課稅年度的評稅結果提出爭議及上訴。因此，本公司已於2022年6月16日向

稅務上訴委員會提交上訴通知。本公司並無就上述評稅/額外評稅通知書的決定及其他相關課稅年度的評稅作額外稅務撥備。稅務上訴委員會已編定於2024年年初舉行聆訊。

物業發展利潤(除稅後)

集團除稅後的物業發展利潤為104.80億港元，較2021年增加12.2%。2022年的物業發展利潤主要來自「LP10」(「日出康城」第十期)、「晉環」(「港島南岸」第一期)以及「揚海」(「港島南岸」第二期)的收入及分佔盈餘，而2021年錄得的利潤則主要來自「MONTARA」(「日出康城」第七期)、「SEA TO SKY」(「日出康城」第八期)以及「MARINI」(「日出康城」第九期)。

基本業務利潤

集團的基本業務利潤為106.37億港元，而2021年則為111.51億港元，這是由於經常性業務利潤減少16.51億港元，惟部分跌幅被物業發展利潤增加的11.37億港元所抵銷。



投資物業公允價值計量虧損(除稅後)

2022年投資物業公允價值計量虧損為8.10億港元，其中投資物業公允價值重新計量虧損為30.76億港元，而部分虧損被初始確認的「The Wai 圍方」商場的投資物業的公允價值計量收益22.66億港元所抵銷。

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2022年12月31日止年度的除稅後公允價值重新計量虧損為30.76億港元，而2021年則錄得公允價值重新計量虧損20.65億港元。此虧損(屬非現金項目)較2021年12月31日的估值下跌約3.6%，主要由於2022年的新訂租金因疫情關係持續下跌所致。

初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量錄得收益22.66億港元，乃來自公司收取分攤資產的商場，即「The Wai 圍方」。

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，集團截至2022年12月31日止年度錄得公司股東應佔淨利潤98.27億港元，而2021年則為95.52億港元。

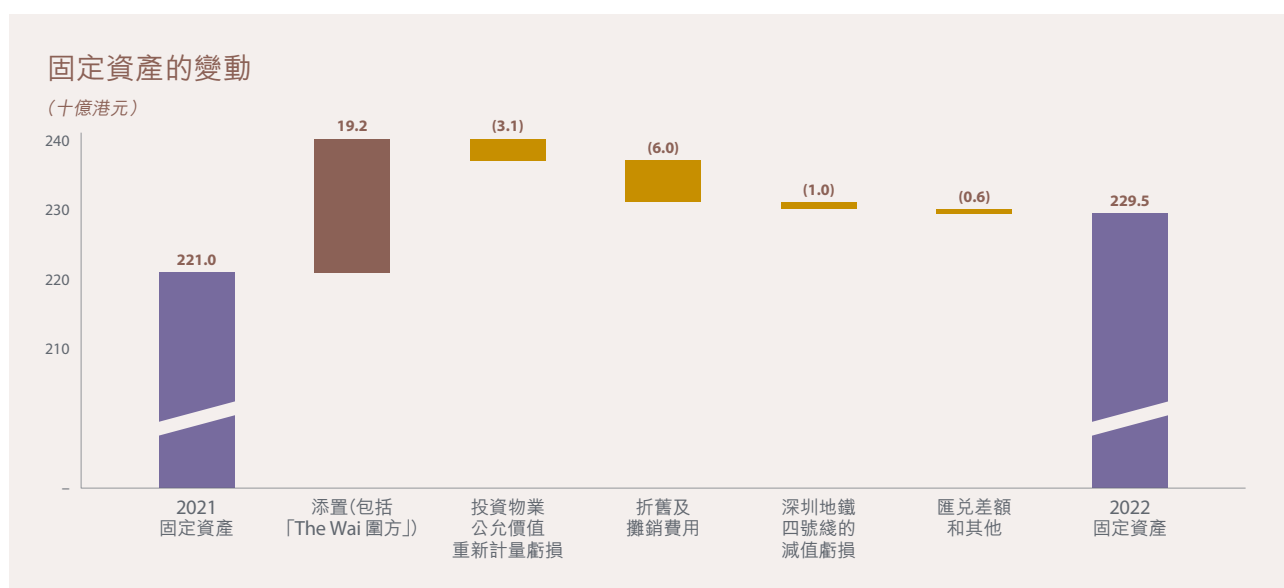
綜合財務狀況

百萬港元	於2022年 12月31日	於2021年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
固定資產	229,491	221,032	8,459	3.8
發展中物業	41,269	11,215	30,054	268.0
聯營公司及合營公司權益	12,338	12,442	(104)	(0.8)
應收帳項及其他應收款項	13,889	14,797	(908)	(6.1)
現金、銀行結餘及存款	16,134	20,970	(4,836)	(23.1)
其他資產	13,960	11,626	2,334	20.1
總資產	327,081	292,082	34,999	12.0
貸款及其他負債總額	47,846	43,752	4,094	9.4
應付帳項及其他負債	74,481	43,644	30,837	70.7
服務經營權負債	10,142	10,231	(89)	(0.9)
遞延稅項負債	14,700	14,418	282	2.0
總負債	147,169	112,045	35,124	31.3
淨資產	179,912	180,037	(125)	(0.1)
代表：				
公司股東應佔總權益	179,286	179,714	(428)	(0.2)
非控股權益	626	323	303	93.8
總權益	179,912	180,037	(125)	(0.1)

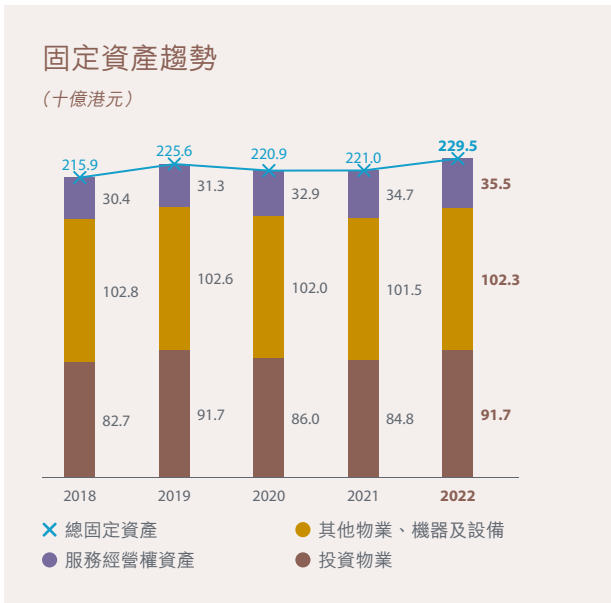
固定資產

固定資產增加84.59億港元至2,294.91億港元，主要由於「The Wai 圍方」、現有香港鐵路網絡及投資物業組合的設施更新及升級工程以及深圳地鐵十三號綫的服務經營權

資產的合共192.42億港元添置所致，惟部分升幅被年內60.34億港元的折舊及攤銷費用總額、9.62億港元的深圳地鐵四號綫減值撥備，以及30.76億港元的投資物業組合公允價值重新計量虧損所抵銷。



下圖顯示過去五年集團的固定資產趨勢。



發展中物業

發展中物業大幅增加300.54億港元至412.69億港元，主要由於與小蠔灣項目有關的政府資助的會計處理而令發展中物業增加。

聯營公司及合營公司權益

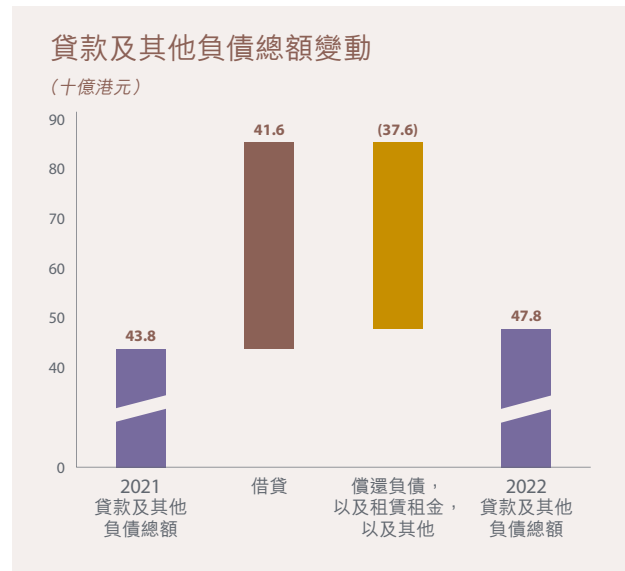
聯營公司及合營公司權益減少，主要原因是投資項目的面值主要因人民幣貶值而引致匯兌虧損，惟跌幅被宣派股息後的應佔聯營公司及合營公司的利潤所抵銷。

應收帳項及其他應收款項

應收帳項及其他應收款項減少，主要由於就「日出康城」物業發展項目收取了現金款項。

貸款及其他負債總額

貸款及其他負債總額增加，主要由於提取貸款淨額。



應付帳項及其他負債

應付帳項及其他負債大幅增加308.37億港元至744.81億港元，主要由於小蠔灣項目的相關政府資助的名義遞延收益入帳所致。該遞延收益將用於抵銷新小蠔灣站建造工程、小蠔灣車廠重置、該項目的物業備置工程及地盤平整工程等成本。

總權益

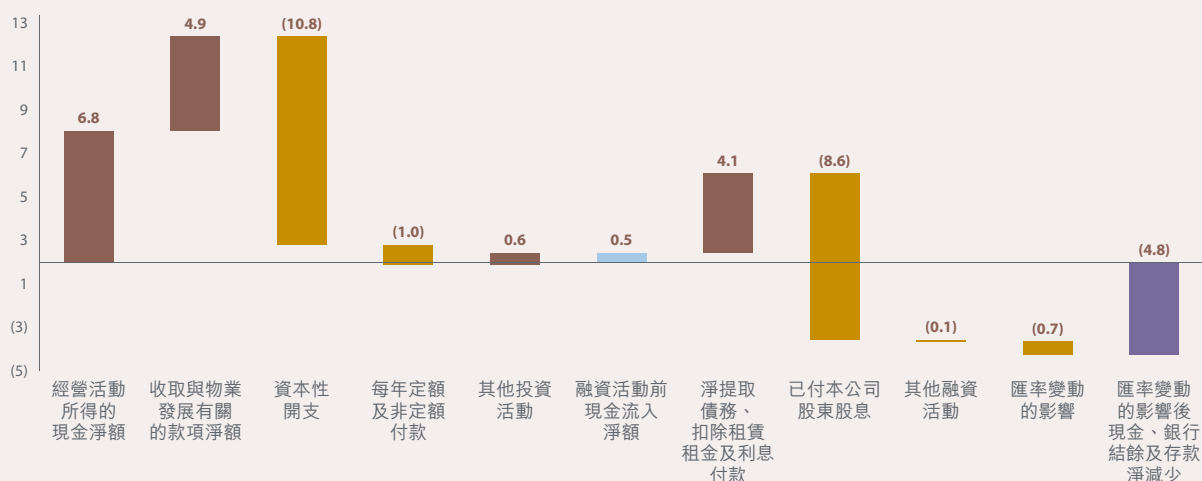
總權益微跌1.25億港元至1,799.12億港元，主要由於2021年末期和2022年中期普通股息的派付，以及年內中國內地及國際資產因港元升值產生不利匯兌差額，然而跌幅被年內錄得的淨利潤所抵銷。

綜合現金流量

百萬港元	2022	2021
經營活動所得的現金淨額	6,757	7,472
收取與物業發展有關的款項	14,162	17,779
支付與物業發展有關的付款	(9,245)	(1,137)
收取與物業發展有關的款項淨額	4,917	16,642
資本性開支	(10,808)	(7,785)
每年定額付款	(750)	(750)
每年非定額付款	(260)	(238)
每年定額及非定額付款	(1,010)	(988)
其他投資活動	589	(704)
融資活動前現金流入淨額	445	14,637
淨提取/(償還)債務，扣除租賃租金付款	4,768	(6,583)
利息付款淨額	(668)	(734)
淨提取/(償還)債務、扣除租賃租金及利息付款	4,100	(7,317)
已付本公司股東股息	(8,562)	(7,165)
其他融資活動	(109)	(49)
匯率變動的影響前現金、銀行結餘及存款(減少)/增加	(4,126)	106
匯率變動的影響	(710)	(42)
匯率變動的影響後現金、銀行結餘及存款(減少)/增加	(4,836)	64
於1月1日的現金、銀行結餘及存款	20,970	20,906
匯率變動的影響後現金、銀行結餘及存款(減少)/增加	(4,836)	64
於12月31日的現金、銀行結餘及存款	16,134	20,970

截至2022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

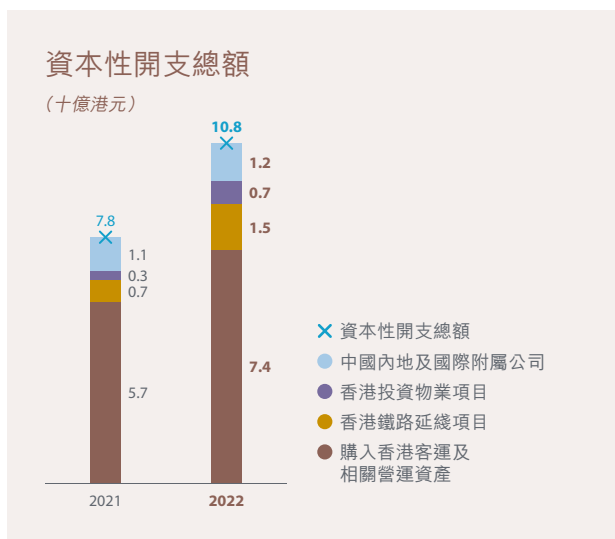
經營活動所得的現金淨額由2021年的74.72億港元減少7.15億港元至2022年的67.57億港元，主要由於疫情導致經營利潤下降所致。

收取與物業發展有關的款項淨額

收取與物業發展有關的款項淨額為49.17億港元，來自(i)「港島南岸」和「日出康城」物業發展項目所收取的現金款項141.62億港元，該款項被(ii)現金支付款項92.45億港元(主要與小蠔灣項目有關)所抵銷。

資本性開支

2022年的資本性開支為108.08億港元，其中73.70億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）、14.65億港元用於香港鐵路延綫項目（主要為《鐵路發展策略2014》多個項目的初始工程）、12.04億港元用於中國內地及海外附屬公司（如深圳地鐵十三號綫），以及7.69億港元用於香港投資物業。



淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額

2022年的淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額為41.00億港元，包括(i)來自貸款和資本市場工具的416.46億港元，被(ii)償還主要與貸款相關的368.78億港元；及(iii)利息付款淨額6.68億港元所抵銷。

已付公司股東股息

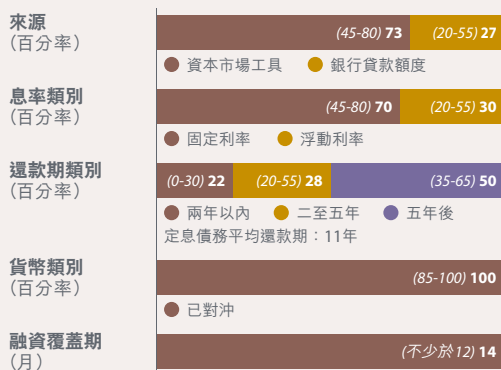
集團支付現金股息85.62億港元(2021年：71.65億港元)，代表2021年的末期股息每股1.02港元和2022年的中期股息每股0.42港元。增加是由於2022年的每股中期股息(約佔全年每股總股息的三分之一)較2021年的每股中期股息0.25港元有所上調。

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2022年12月31日



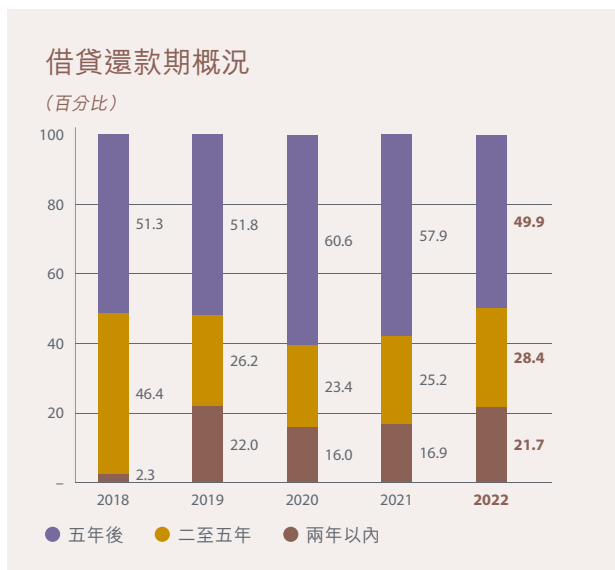
隨著美國聯儲局於2022年以數十年來最急速的步伐多次上調基準利率，美元和港元的利率均大幅上升。三個月美元倫敦銀行同業拆息從年初的0.21%（年率，下同）上升至年底的4.77%。同樣地，三個月港元香港銀行同業拆息亦從0.26%上升至4.99%。10年期美國國庫債券孳息率則從年初的1.51%上升至年底的3.87%，10年期港元掉期利率也由1.54%上升至3.86%。

公司於2022年共安排了128億港元的融資，包括相當於103億港元年期介乎1至5年的票據，以及25億港元年期介乎3至5年的銀行貸款。在2022年的融資額當中，28億港元乃根據港鐵「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2022年底，公司定息借貸比例為70%。

借貸還款期概況

下圖顯示公司有息貸款於2018年底至2022年底的借貸還款期概況。公司還款年期較為分散，有助降低公司的再融資風險。



槓桿比率及利息覆蓋率

集團的槓桿比率(按淨負債權益比率計算)由2021年底的18.1%，上升5.2個百分點至2022年底的23.3%，主要由於年內支付了小蠔灣項目的地價。集團利息覆蓋率由2021年的14.4倍下跌至2022年的14.2倍。

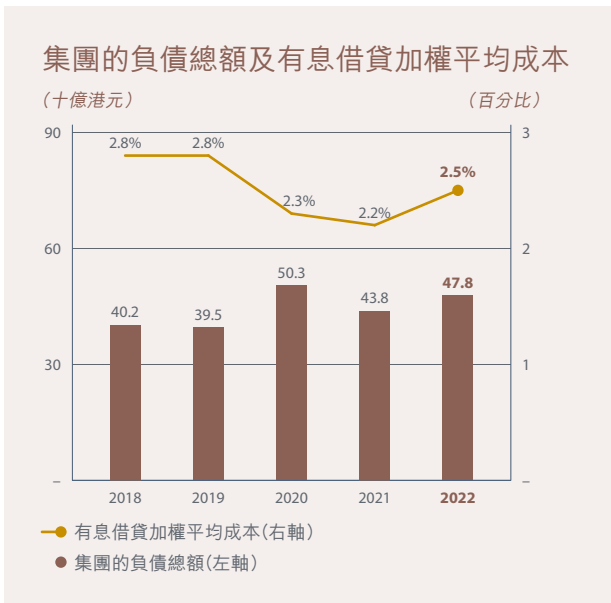
下圖顯示集團於過去五年的槓桿水平及履行付息的能力。



借貸成本

集團綜合負債總額由2021年底的437.52億港元增加至2022年底的478.46億港元。集團有息借貸加權平均成本由2021年的2.2%上升至2022年的2.5%，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。

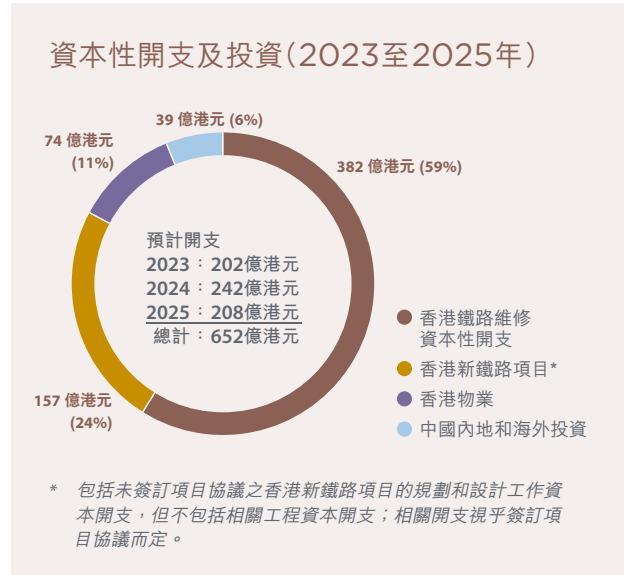


資本性開支及投資預測

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2023至2025年的總開支約為650億港元。

在簽訂小蠔灣和東涌綫延綫項目的協議後，香港鐵路項目的資本性開支將繼續佔2023至2025年的資本性開支的一大部分。至於其他《鐵路發展策略2014》新項目的資本性工程開支和財務安排，需在我們與政府簽訂相關項目協議後才能確定。

集團於2022年12月31日有超過160億港元的現金、銀行結餘及存款和超過140億港元的可動用承諾貸款額，加上可從銀行獲得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。



信貸評級(於2023年3月9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

	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
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	13,404	13,177	11,896	19,938	19,490	18,201	17,655	16,916	16,223	15,166
- 香港車站商務	3,077	3,208	3,269	6,799	6,458	5,975	5,544	5,380	4,963	4,588
- 香港客運服務總計	16,481	16,385	15,165	26,737	25,948	24,176	23,199	22,296	21,186	19,754
- 香港物業租賃及管理業務	4,779	5,036	5,054	5,137	5,055	4,900	4,741	4,533	4,190	3,778
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司	26,016	25,045	21,428	21,085	20,877	17,194	13,562	12,582	12,627	13,246
- 其他業務	363	383	894	1,545	1,990	2,174	2,339	2,290	2,153	1,929
- 經常性業務	47,639	46,849	42,541	54,504	53,870	48,444	43,841	41,701	40,156	38,707
- 中國內地物業發展	173	353	-	-	60	6,996	1,348	-	-	-
- 總額	47,812	47,202	42,541	54,504	53,930	55,440	45,189	41,701	40,156	38,707
總EBITDA										
- 經常性業務	7,852	8,019	5,194	15,351	18,843	17,677	16,947	16,260	15,478	14,399
- 香港物業發展	11,589	11,097	6,491	4,496	2,574	1,097	228	2,891	4,216	1,352
- 中國內地物業發展	59	129	(13)	(25)	25	2,314	366	(140)	(55)	-
- 總額	19,500	19,245	11,672	19,822	21,442	21,088	17,541	19,011	19,639	15,751
折舊及攤銷	(5,769)	(5,430)	(5,365)	(5,237)	(4,985)	(4,855)	(4,127)	(3,849)	(3,485)	(3,372)
減值虧損	(962)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
每年非定額付款	(323)	(260)	(238)	(2,583)	(2,305)	(1,933)	(1,787)	(1,649)	(1,472)	(1,247)
總EBIT										
- 經常性業務 EBIT										
EBIT										
香港客運服務										
- 香港車務營運	(4,733)	(4,262)	(5,408)	(591)	1,985	1,656	2,572	2,493	2,710	2,716
- 香港車站商務	2,270	2,488	2,502	5,122	5,025	4,722	4,362	4,230	3,927	3,668
- 香港客運服務總計	(2,463)	(1,774)	(2,906)	4,531	7,010	6,378	6,934	6,723	6,637	6,384
香港物業租賃及管理業務	3,800	4,048	4,185	4,264	4,225	4,082	3,912	3,650	3,427	3,092
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司*	962	622	261	1,089	722	814	490	640	782	704
其他業務	(213)	(255)	(1,670)	(2,077)	(81)	(53)	58	53	129	86
項目研究及業務發展開支	(326)	(312)	(279)	(276)	(323)	(332)	(361)	(304)	(454)	(486)
減值虧損	(962)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
應佔聯營公司及合營公司利潤	1,095	968	605	288	658	494	537	361	121	158
小計	1,893	3,297	196	7,819	12,211	11,383	11,570	11,123	10,642	9,938
- 物業發展業務 EBIT	11,648	11,226	6,478	4,471	2,599	3,411	592	2,751	4,161	1,352
- 總額	13,541	14,523	6,674	12,290	14,810	14,794	12,162	13,874	14,803	11,290
投資物業公允價值計量(虧損)/收益	(810)	(1,616)	(9,190)	2,583	4,745	6,314	891	2,100	4,035	4,469
公司股東應佔利潤/(虧損):										
- 經常性業務										
- 香港	384	979	(1,537)	4,455	8,460	7,949	8,717	8,352	8,185	7,591
- 香港以外	(227)	829	411	525	560	631	199	213	(161)	(154)
- 總額	157	1,808	(1,126)	4,980	9,020	8,580	8,916	8,565	8,024	7,437
- 物業發展業務										
- 香港	10,413	9,277	5,442	4,320	2,153	916	184	2,416	3,584	1,119
- 香港以外	67	66	65	49	90	1,019	263	(87)	(37)	-
- 總額	10,480	9,343	5,507	4,369	2,243	1,935	447	2,329	3,547	1,119
- 基本業務	10,637	11,151	4,381	9,349	11,263	10,515	9,363	10,894	11,571	8,556
- 投資物業公允價值計量	(810)	(1,599)	(9,190)	2,583	4,745	6,314	891	2,100	4,035	4,469
- 總額	9,827	9,552	(4,809)	11,932	16,008	16,829	10,254	12,994	15,606	13,025
年內利潤/(虧損)	10,141	9,679	(4,821)	12,092	16,156	16,885	10,348	13,138	15,797	13,208
股份資料										
每股基本盈利/(虧損)(港元)	1.59	1.55	(0.78)	1.94	2.64	2.83	1.74	2.22	2.69	2.25
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	1.72	1.80	0.71	1.52	1.86	1.77	1.59	1.87	1.99	1.48
每股普通股股息(港元)	1.31	1.27	1.23	1.23	1.20	1.12	1.07	1.06	1.05	0.92
派息比率(基於基本業務利潤)(%)	76	71	173	81	65	63	67	57	53	62
建議及已宣派之普通股股息(百萬港元)	8,124	7,865	7,602	7,574	7,359	6,728	6,317	6,207	6,116	5,335
於12月31日的股價(港元)	41.35	41.85	43.35	46.05	41.20	45.80	37.70	38.40	31.80	29.35
於12月31日的市值(百萬港元)	256,455	259,196	267,943	283,574	252,947	275,156	222,629	224,956	185,284	170,187
綜合財務狀況(百萬港元)										
總資產	327,081	292,082	290,574	289,214	274,687	263,768	257,340	241,103	227,152	215,823
貸款、其他負債及銀行透支	47,846	43,752	50,340	39,456	40,205	42,043	39,939	20,811	20,507	24,511
服務經營權負債	10,142	10,231	10,295	10,350	10,409	10,470	10,507	10,564	10,614	10,658
公司股東應佔總權益	179,286	179,714	176,788	186,606	180,447	166,304	149,461	170,055	163,325	152,557
財務比率										
EBITDA 邊際比率 ^o (%)	16.5	17.3	12.2	28.1	35.0	36.1	38.3	38.7	38.4	37.2
EBITDA 邊際比率 ^o (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	30.5	32.7	22.1	42.0	54.5	53.5	54.0	53.3	53.1	53.4
EBIT 邊際比率 ^o (%)	1.8	5.2	(1.0)	13.8	21.5	23.8	25.2	25.5	26.1	25.3
EBIT 邊際比率 ^o (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	3.7	7.8	(3.2)	19.3	32.8	32.2	34.8	34.8	35.4	35.6
淨負債權益比率(%)	23.3	18.1	22.5	15.4	18.1	20.6	20.2	11.3	7.6	11.8
來自基本業務的平均公司股東										
資金回報率(%)	5.9	6.3	2.4	5.1	6.5	6.7	5.9	6.5	7.3	5.8
利息保障(倍數)**	14.2	14.4	8.2	14.4	13.6	15.0	12.6	14.4	15.2	11.5

* 不包括減值虧損。

^o 不包括香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益。

^o 不包括香港物業發展利潤 — 分佔盈餘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。

	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
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	265,209	268,050	268,492	301,552	308,742	301,541	287,828	284,487	273,771	269,141
機場快綫	12,328	10,165	12,631	22,971	23,190	23,202	23,276	23,242	23,232	23,216
輕鐵	9,727	10,245	10,385	10,592	11,139	11,145	11,152	11,034	10,728	10,554
總乘客人次(千計)										
本地鐵路服務	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	1,474,659
過境服務	429	486	7,647	104,183	117,448	112,549	113,274	114,241	113,049	111,362
高速鐵路(香港段)	-	-	1,033	16,923	5,302 [@]	-	-	-	-	-
機場快綫	3,102	2,150	3,070	15,764	17,710	16,621	16,133	15,725	14,881	13,665
輕鐵	131,715	141,581	111,865	155,885	179,411	178,502	178,709	176,149	174,199	171,652
巴士	48,230	50,380	42,077	51,484	51,025	50,744	50,413	50,537	50,404	47,738
城際客運	-	-	103	1,880	3,630	3,698	3,739	4,080	4,348	4,324
平均乘客人次(千計)										
本地鐵路服務— 周日平均	3,920	4,189	3,406	4,658	4,862	4,772	4,608	4,577	4,490	4,297
過境服務— 每日平均	1	1	21	285	322	308	309	313	310	305
高速鐵路(香港段)— 每日平均	-	-	36 ^{##}	46	53 [#]	-	-	-	-	-
機場快綫— 每日平均	8	6	8	43	49	46	44	43	41	37
輕鐵— 周日平均	377	403	317	448	506	503	500	493	487	482
巴士— 周日平均	139	145	121	151	147	146	144	145	144	137
城際客運— 每日平均	-	-	4 ^{##}	5	10	10	10	11	12	12
乘客平均乘搭公里數										
本地鐵路及過境服務	10.7	10.5	10.5	10.6	10.8	10.8	10.9	11.0	11.0	11.0
機場快綫	25.3	23.7	25.8	28.2	28.3	28.5	28.4	28.4	28.6	29.0
輕鐵	2.6	2.7	2.8	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7	2.8
巴士	4.5	4.5	4.1	4.5	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	54	56	45	59	62	63	64	65	67	65
機場快綫	6	5	6	19	22	20	20	19	18	17
輕鐵	36	37	30	40	44	44	44	44	45	45
巴士	4.5	4.5	4.1	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5
佔專營公共交通載容量比率(%)										
	48.3	47.3	45.3	47.4	49.0 ^{&}	49.1	48.4	48.5	48.1	46.9
每車卡公里之港元(香港車務營運^{***})										
總收入	40.8	40.0	35.6	51.7	53.4	52.5	53.0	51.3	51.0	48.4
經營開支	36.0	34.4	33.3	33.0	28.2	28.5	27.7	27.2	26.8	24.9
經營利潤	4.8	5.6	2.3	18.7	25.2	24.0	25.3	24.1	24.2	23.5
每名乘客之港元(香港車務營運^{***})										
總收入	7.91	7.31	8.11	9.40	9.26	9.10	9.06	8.73	8.52	8.31
經營開支	6.98	6.28	7.60	5.99	4.89	4.93	4.73	4.63	4.47	4.27
經營利潤	0.93	1.03	0.51	3.41	4.37	4.17	4.33	4.10	4.05	4.04
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 [^]	823	760	656	1,164	1,056	1,148	1,134	1,246	1,327	1,408
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	0.62	0.53	0.57	0.69	0.58	0.65	0.66	0.73	0.79	0.88
公司及承建商的員工意外事故次數 ^Δ	59	56	51	81	50	46	61	64	57	67
輕鐵										
須呈報事故數目 [^]	57	62	80	163	87	104	191	157	122	118
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	0.43	0.44	0.72	1.05	0.48	0.58	1.07	0.89	0.70	0.69
公司及承建商的員工意外事故次數 ^Δ	6	5	10	8	2	5	8	6	4	4
僱員										
香港										
管理及支援部門	1,952	1,923	1,852	1,899	1,932	1,882	1,837	1,792	1,756	1,676
車站商務	186	188	224	234	204	191	192	182	170	158
車務營運	11,492	11,688	11,983	12,211	11,948	11,591	11,349	10,891	10,404	10,033
項目及工程拓展	1,428	1,335	1,426	1,531	1,711	2,144	2,615	2,684	2,764	2,804
物業及其他業務	1,551	1,528	1,548	1,549	1,500	1,440	1,416	1,384	1,350	1,305
中國內地及國際業務	195	201	255	318	331	276	230	194	180	182
香港以外										
香港以外員工	15,504	15,105	16,921	16,521	14,270	10,781	9,866	8,157	7,530	7,078
總計	32,308	31,968	34,209	34,263	31,896	28,305	27,505	25,284	24,154	23,236

[@] 高速鐵路(香港段)於2018年9月23日投入服務。

[#] 2018年9月23日至2018年12月31日之平均。

^{##} 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三天的期間內，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經超過40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。

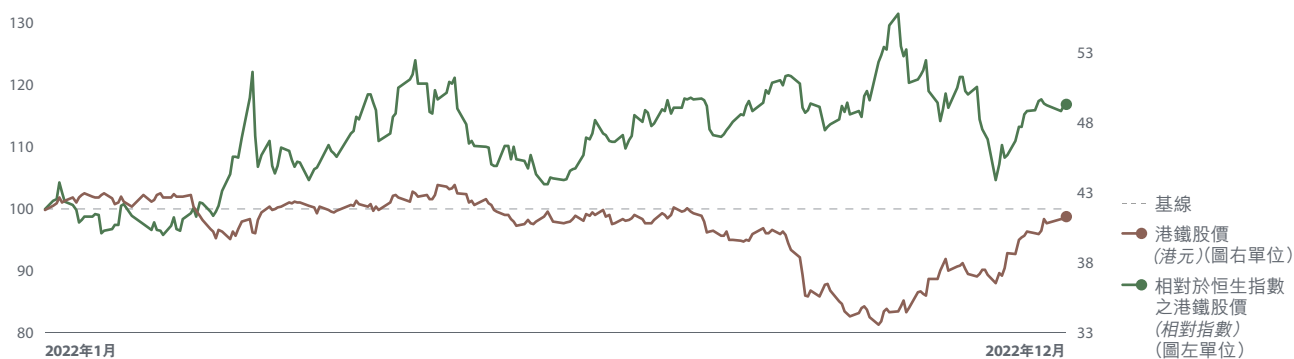
與投資者的溝通

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2022年，公司與全球機構投資者及研究分析員進行約100次會面，由於疫情下需維持社交距離措施關係，大部分會面均透過網上會議進行。

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2022年周年成員大會的詳情，載於本年報第133頁「公司管治報告書」的「周年成員大會」一節。

股價表現



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。

除了中央證券登記所提供的股東服務外，公司的專責熱綫亦於2022年處理了個別股東約31,000個電話查詢。

指數上市股份及認可

公司自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。相關獎譽載列於本年報第7頁「主要獎項」一節。

2023年度財政紀要

2022年度全年業績公布	3月9日
周年成員大會	5月24日
2022年度末期股息除淨日	5月29日
2022年度末期股息股份截至過戶日	5月31日至6月5日
派發2022年度末期股息日	7月18日
2023年度中期業績公布	8月
2023年度中期股息除淨日	8月
派發2023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)
2021年度全年普通股息	1.27
2022年中期普通股息	0.42
2022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96頁「十年統計數字」一節和本公司網站。



股息政策

公司採取漸進式的股息政策。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。不過，潛在的股息增長仍然取決於公司的財務表現以及將來的融資需要。

截至2022年12月31日持股狀況

普通股

已發行股份	6,202,060,784股
香港特區政府的持股量	4,634,173,932股 (74.72%)
自由流通量	1,567,886,852股 (25.28%)

市值

截至2022年12月31日	2,564.55億港元
---------------	-------------

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

股東查詢

公司歡迎股東隨時在任何時間致函向董事局及管理層查詢及索取已公開的資料(只限於已公開的資料)。股東須於信封面註明「股東通訊」，並寄交公司秘書，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。

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

2022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處

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14《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保及社會策略作出策略性監督，而且亦負責監察公司對環保及社會承諾的績效，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108頁至第109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27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標準和指引，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2022年1月1日至12月31日期間的公司《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。

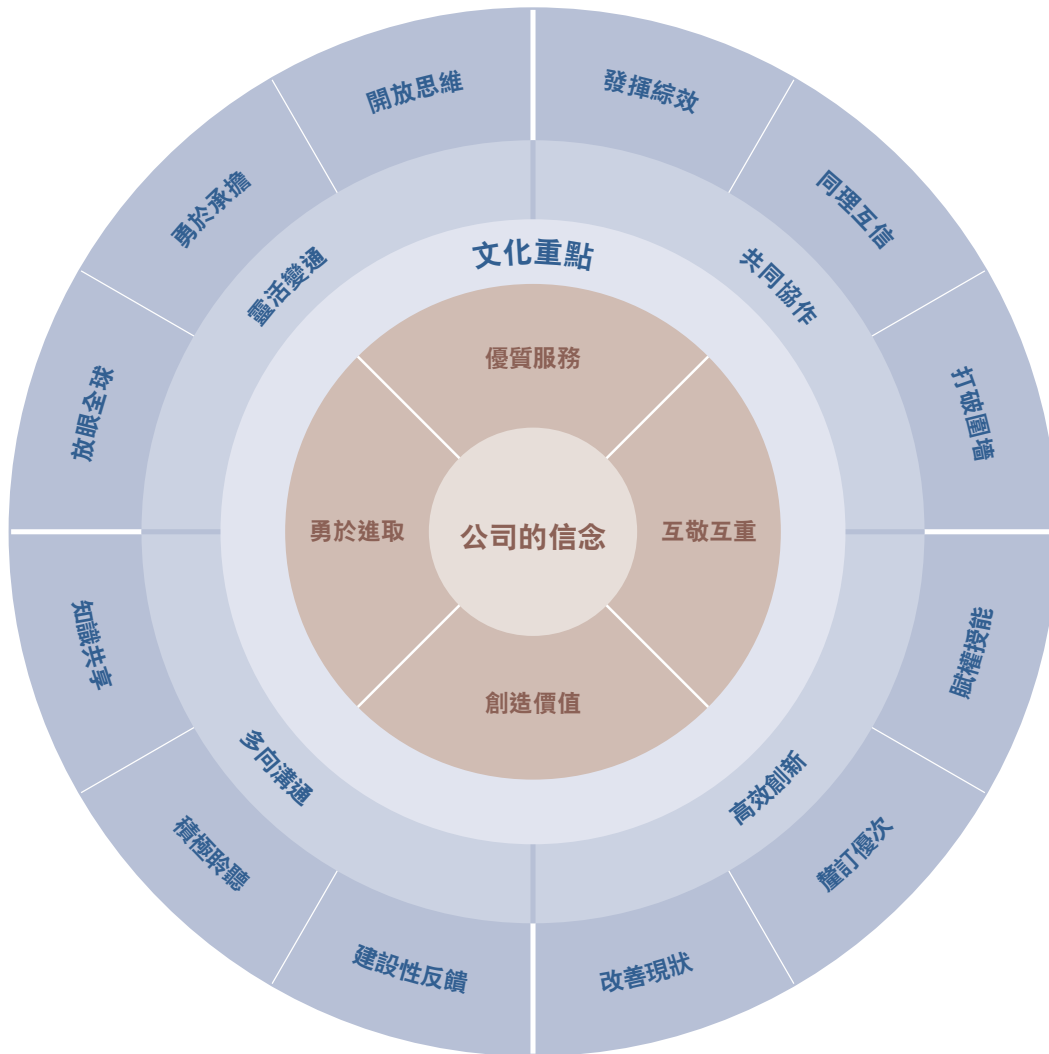
長遠目標、使命、企業策略、信念和文化

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企業的願景。

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社會和環境目標，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「讓城市前行」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），這些信念有助所有員工從表現和能力角度訂立明確的指標。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。

公司的信念及文化互相緊扣如下圖所示：



在截至2022年12月31日止年度內，公司已採取一系列行動以推動理想的企業文化，包括董事局定期檢討企業策略及相關推動元素的執行進度，包括：(i) 改變公司之運作模式，尤其是公司組織架構及績效管理體系，以改革工作模式及評估員工績效方式；(ii) 推廣及推動公司全面數碼化及技術轉型；及(iii) 將社會目標及三道防線模式納入日常營運。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2022年已經有超過3,500名參與者出席。

公司重視所有收到的反饋，無論是通過較正式的渠道或通過互動溝通的環節由執行總監會成員主持的員工論壇、與管理層溝通會議及與不同員工組別的非正式會議，以便他們分享看法和意見。繼2021年12月公司委託獨立顧問為香港及香港以外地區全資附屬公司的員工進行員工投入度調查後，公司成立了十個工作小組並由超過80多名工作小組成員組成(成員來自企業及業務單位/職能級別等)，目的是於年內制定及執行超過120項員工投入度調查後的跟進

行動。為使僱員繼續投入及公司了解他們對員工投入度調查跟進措施實施後的反饋，公司於2022年12月進行一項脈搏調查，並收到超過9,000名合資格同事的回覆。該脈搏調查的結果連同從其他論壇所獲得之資料為公司提供寶貴意見，以協助公司繼續執行企業策略，並確保企業策略與公司的長遠目標、使命、信念和文化一致。

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《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。

由2022年1月1日起，企業管治守則已經修訂，而新條文適用於2022年1月1日或之後開始的財政年度。下文列出公司已遵守新規定，而大部分新規定已遵守多年：

新規定	公司的常規摘要
1. 文化	
a. 規定董事局確保公司的文化與公司的使命、價值及策略一致	請參閱本報告書第100頁至第102頁「長遠目標、使命、企業策略、信念和文化」一節。
b. 制定反貪污政策及舉報政策	<ul style="list-style-type: none">公司已向員工發出不同的公司內部一般指示(「公司一般指示」)。公司自成立起，已發出《防止賄賂與非法收受/提供利益》的公司一般指示，隨後再補充《利益衝突》及《利益衝突 — 披露要求》的公司一般指示。公司會進行定期檢討以掌握最新的管治發展，並於需要時發行新的公司一般指示或更新現有的公司一般指示。相關公司一般指示的摘要同時載於公司的《工作操守指引》，該指引載於公司網站(www.mtr.com.hk)。公司於2012年首次通過發出一份公司一般指示而正式設立舉報機制，而最近一次更新是於2019年。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。公司亦已採納舉報政策，該政策載於公司網站(www.mtr.com.hk)。
2. 董事局獨立性及更新	
a. 確保董事局可取得獨立觀點	<ul style="list-style-type: none">公司的提名政策(提名政策已於2022年3月更新，提名委員會至少每年檢討提名政策)包括「在董事局所需的強大獨立元素」，作為評估擬被提名的候選人時考慮的其中一個甄選因素。公司董事局多年來一直維持絕大部分獨立非執行董事，他們擁有多元化背景，以確保董事局有廣泛的獨立觀點可表達。

新規定

公司的常規摘要

2. 董事局獨立性及更新(續)

b. 連任多年獨立非執行董事(即獨立非執行董事在任已過九年)仍保持獨立而應予重選時，額外披露所曾考量的因素、程序以及董事局或提名委員會的討論

自2015年以來，提名委員會採取的一貫做法是董事局成員(不包括政府提名的董事)在連續出任三屆(每屆三年)的任期屆滿時，獲提名重新委任應明確說明理由。此做法已正式載列於提名政策，當中亦規定連續出任三屆(每屆三年)的獨立非執行董事，其重新委任的推薦意見會說明提名委員會為何仍認定該名董事的獨立性及應獲重新委任的原因，包括所考量的因素、提名委員會作此決定的過程及討論內容。

c. 不應給予獨立非執行董事帶有表現績效相關元素的股本權益酬金

獨立非執行董事的袍金主要按市場基準釐定，並不涉及任何帶有表現績效相關元素的股本權益酬金。

3. 董事局成員多元化

- 董事局成員不得全屬單一性別
- 在董事局層面設定性別多元化目標
- 檢討董事局多元化政策

- 於2022年12月31日，董事局有四名女性成員，約佔董事局人數的21%。在2022年3月，董事局修訂了公司的董事局多元化政策(該政策於2013年首次採納，並載於公司網站(www.mtr.com.hk))，加入公司承諾維持董事局女性成員的適當比率，並由即時起不少於20%及於2025年達至25%。
- 提名委員會每年審閱一次董事局多元化政策，以確保其持續適當和有效。

4. 提名委員會

由獨立非執行董事擔任主席，成員須以獨立非執行董事佔大多數

於2022年12月31日，公司提名委員會由一名獨立非執行董事擔任主席，其他六名成員由三名非執行董事及三名獨立非執行董事組成。

5. 與股東的溝通

股東通訊政策及每年進行檢討

公司的股東通訊政策於2012年被引入，而最近一次更新是於2022年1月，並載於公司網站(www.mtr.com.hk)。董事局每年檢討該政策，以確保其成效。

6. 其他優化措施

於投票表決結果的公告中披露董事當日出席紀錄

公司已於2022年5月25日舉行的公司周年成員大會(「2022周年成員大會」)投票表決結果的當日公告中，披露了董事局成員出席該大會情況，有關投票結果亦載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

7. 說明企業管治與環境、社會及管治的關係

說明企業管治與環境、社會及管治的關係(「兩者關係」)

自2021年報起，公司已在公司管治報告書中說明了兩者關係。

8. 適時披露《環境、社會及管治報告》

規定《環境、社會及管治報告》與年報同步刊發

公司的《可持續發展報告》及《年報》自2020年起，已經於同日上載至公司網站及聯交所網站。

遵守《企業管治守則》

在截至2022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。就以下公司管治範疇，公司的常規已超越相關《企業管治守則》/《上市規則》的規定：

公司管治範疇	超越的詳情
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(前稱審核委員會)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">• 除完成了檢討公司及其附屬公司之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

公司持續關注公司管治在外界的發展，以確保在不斷演變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。

董事局

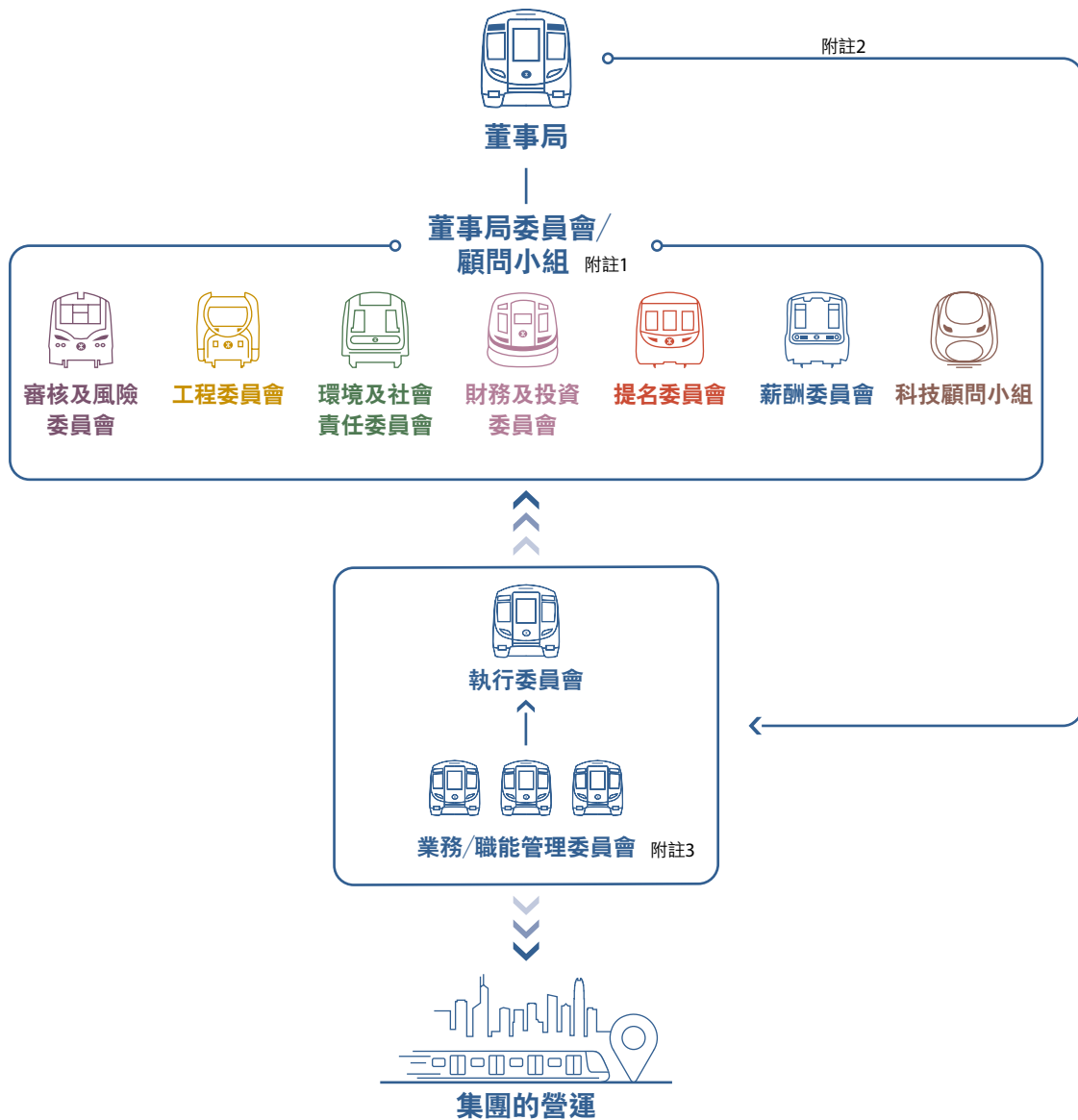
整體業務管理

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。

繼在2021年底和2022年1月董事局委員會重組及對規程進行檢討後，公司更新了規程，致使董事局可將其按規程保留決定權的權力授予目前及將來的董事局委員會(該授權不論是否已在規程中明確提及)。

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150頁至第162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主要由獨立成員組成，有助維持獨立及客觀的決策過程。

於2022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74.72%，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(現由羅淑佩小姐擔任)。

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)

- 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。
- 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。

董事局評核

如2021年報所述，一間外聘顧問於2021年對董事局進行了評核，主要評核董事局的委任、溝通、架構及組成。

經所述評核後的建議，為提升董事局效率及確保董事局適合支持實施企業策略，公司重組董事局委員會及修訂了其職權範圍。於2022年1月11日，董事局批准(i)成立財務及投資委員會及科技顧問小組；(ii)公司現有董事局委員會的變更(即：重新命名當時的審核委員會(「當時審核委員會」)及修訂其職權範圍以成為審核及風險委員會，並解散當時的風險委員會(「當時風險委員會」)，以及重新命名當時的企業責任委員會(「當時企業責任委員會」)及修訂其職權範圍以成為環境及社會責任委員會)；及(iii)相關董事局委員會及顧問小組的成員委任/組成的變更，全部自2022年2月1日起生效。

各董事局委員會/顧問小組的變更概述如下：

重組前	重組後
○ 審核委員會	○ 審核及風險委員會
○ 工程委員會	○ 工程委員會
○ 企業責任委員會	○ 環境及社會責任委員會
○ 提名委員會	○ 提名委員會
○ 薪酬委員會	○ 薪酬委員會
○ 風險委員會	○ 財務及投資委員會(新)
	○ 科技顧問小組(新)

有關新成立的財務及投資委員會的更多資料，請參閱其報告書載於本年報第144頁，而新成立的科技顧問小組則載於本報告書第109頁。

作為執行董事局評核後其他建議的一部分：(i)自2022年2月1日起，董事局賦予執行委員會的財務授權已被修訂；及(ii)提名委員會為討論董事局的繼任事宜於2022年10月舉行了一次額外會議。

董事局委員會/顧問小組

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職責。董事局委員會及顧問小組成員名單及每名董事局成員於2022年的出席記錄載於本報告書第120頁至第122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135頁至第137頁；
- 「工程委員會報告書」於第143頁；
- 「財務及投資委員會報告書」於第144頁；及
- 「薪酬委員會報告書」於第145頁至第149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。其職權範圍已於2022年2月更新，並分別載於公司網站 (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的建議修訂；
- 年度評估公司每名獨立非執行董事的獨立性；
- 重選2022周年成員大會上退任的董事局成員；

- 提名董事局新成員於2022周年成員大會上讓股東推選；及
- 董事局繼任計劃。

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2023年周年成員大會(「2023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

隨著董事局委員會的重組，企業責任委員會已改稱為環境及社會責任委員會，自2022年2月1日起生效。其職權範圍已於2022年2月更新，並分別載於公司網站 (www.mtr.com.hk) 及聯交所網站。

截至本報告書日期，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。

董事局委員會重組後，委員會的主要職責包括：

- 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72頁至第79頁)。

本年度內執行的工作：

- 檢視推展社會共融、溫室氣體減排、發展與機遇的環境及社會目標工作情況；
- 審閱2021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；
- 批核減少碳排放研究；
- 批核環境和社會投資框架；及
- 監察青年、長者以及地區層面不同的社區活動及投資計劃的進展。

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127頁至第128頁)。日後，這項檢討將會每年進行一次。

科技顧問小組

科技顧問小組是公司於2022年2月1日成立的小組。截至本報告書日期，小組包括三名董事局成員(其中兩名為獨立非執行董事)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，以及集團的網路安全定位；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：

於本年度內，科技顧問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、彼等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2022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

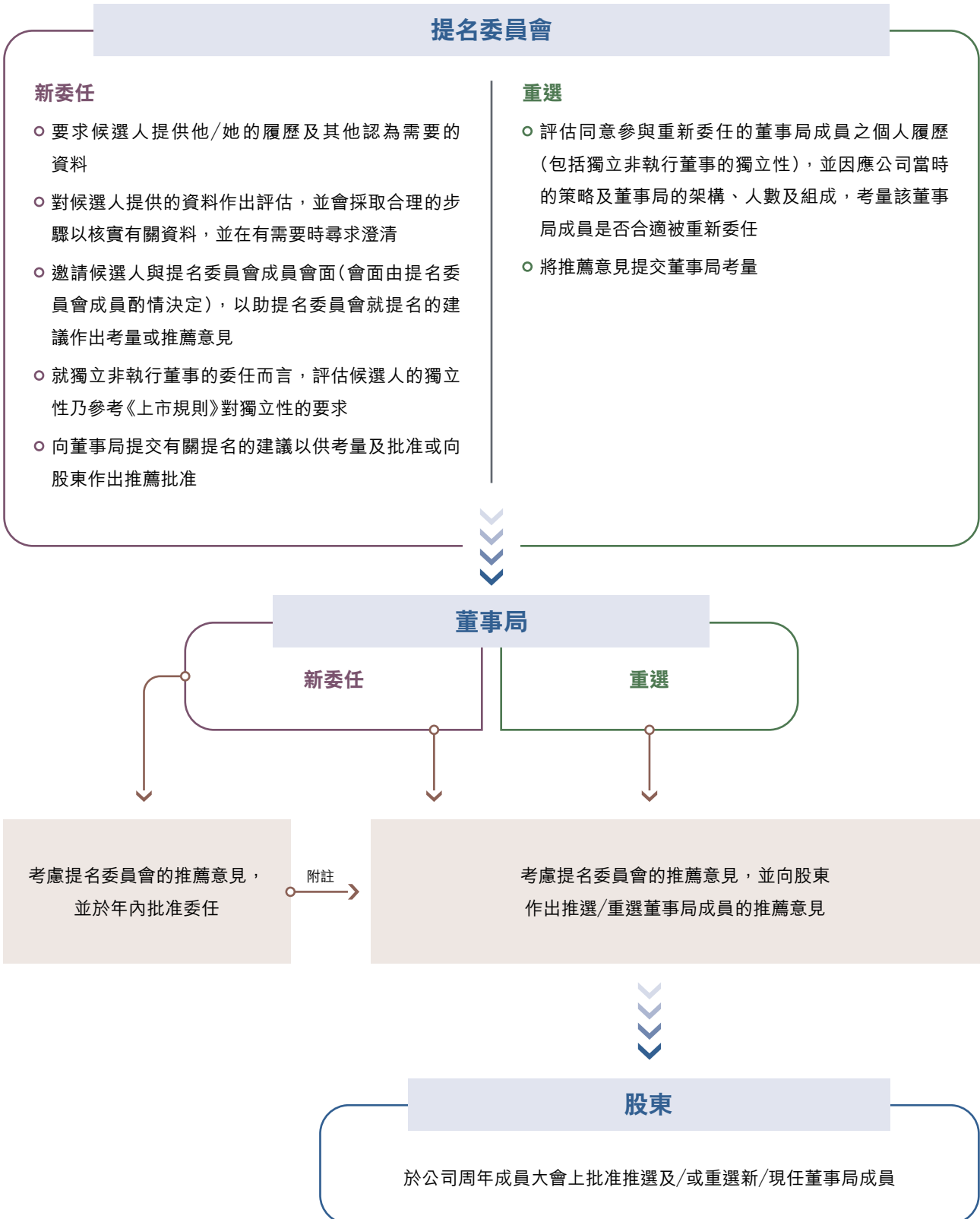
一份依據公司已採納的程序和常規編寫而成的提名政策，已載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

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

下圖說明提名新委任及重選董事局成員的提名程序：



附註：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
- 擬建議委任為獨立非執行董事的人選獨立性，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

於2022年12月31日，董事局有四名女性成員，約佔董事局人數21%。在2022年3月，董事局承諾維持公司董事局女性成員的適當比率，並自該日期起不少於20%及於2025年達至25%。

公司於2013年首次採納了董事局多元化政策，並由提名委員會定期對該政策進行檢討。最新的董事局多元化政策(已於2022年3月更新)載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

董事局多元化政策使公司可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及令董事局有效地運作。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，並由即時起不少於20%及於2025年達至25%。

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，以確保其適當性和有效性。

公司會致力履行其承諾，惟所有委任繼續按公司的提名政策及最終需考慮到可供選擇及合適的人選，以用人唯才為準則。

於年內，以下新委任經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：

- 李惠光先生為獨立非執行董事；及
- 唐家成先生為獨立非執行董事。

提名委員會及董事局認為李先生在香港及海外的商業及科技管理方面有豐富的經驗，而唐先生則於資本市場、公司管治和監管合規範疇有深厚的經驗，他們各自的加入皆對董事局有所裨益，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。

董事局目前成員多元化表述如下圖：

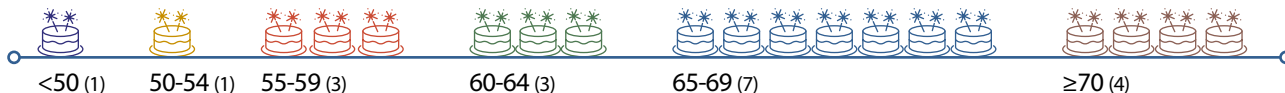
性別



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、人力資源管理和策略規劃、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、環境、社會及管治事宜；
- 行業相關經驗，包括鐵路運營、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，尤其是在數碼和網路安全領域。

僱員層面

「多元共融」是公司就環境及社會目標所作的十個承諾之一，當中公司承諾將在其常規及政策中消除歧視及增加僱員的多元化。

於2022年，公司已達成多項與多元共融相關的關鍵績效指標，例如：與非政府組織合作推行三個項目旨在提升僱員多元化，並為員工舉辦約230次有關多元、平等和共融的培訓。除此之外，公司檢視了《工作操守指引》及平等機會政策中有關多元、平等和共融的條文，並在2022年2月向所有員工發出更新後的《工作操守指引》。另外，公司的暑期實習生中有9%為少數族裔或殘疾人士，超過8%的目標。同時，公司亦於2022年內通過下列措施加強工作環境的共融文化：(1)建立女性網路；及(2)審查十類職位的語言要求。

2022年員工性別分布情況(包括高級管理人員)，請參閱2022年《可持續發展報告》披露的資料。

獨立非執行董事的獨立性及法規方面的確認

截至2022年12月31日止年度，公司已收到各獨立非執行董事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)的年度確認書。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(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。
投入的時間	董事局各成員須確保彼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120頁至第122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其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其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2022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》附錄十所載之標準守則(「《標準守則》」)。在作出特定查詢後，公司確認所有董事局成員及彼等替任董事(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以助遵守《標準守則》。標準守則經理亦需要完成定期培訓，最新一次培訓是於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。2022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2022年12月31日止年度的工作概要：

- 檢討公司已設立的使命、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於2022年1月更新，並載於公司網站 (www.mtr.com.hk) 及聯交所網站。

董事局會議程序

董事局成員一般會定期親身出席會議。鑒於2019冠狀病毒病(「新型冠狀病毒」)疫情持續，在章程細則允許下，董事局成員亦獲提供以電子方式參與會議。所述安排亦適用於董事局委員會會議及執行委員會會議。公司自2017年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會議)，使董事局成員、董事局委員會成員和執行委員會成員亦能夠以安全、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(包括疫情對公司不同地區業務的影響等關注事宜)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、新鐵路項目及資產維修工作最新摘要的主要資料，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，可確保董事局成員對公司業務及其他主要資料有整體的了解，並可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176頁至第198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2022年舉行了十次會議(包括七次定期會議及三次特別會議)，遠超《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，討論議題圍繞董事局及各董事局委員會的運作、進一步加強向董事局提供的資料、董事局對重大項目的監督、改革發展項目以及企業策略(特別是有關於公司在中國內地及國際的業務)的進度、重大項目及資源分配的優先次序、安全表現以及環境、社會及管治事宜的進度。

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2022年的董事局會議中討論了其他的主要事項包括：

- 企業策略：
 - 聽取企業改革發展項目的進度報告及更新；
- 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2021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)2021年公司風險管理與內部監控系統的成效；
 - 向股東建議於2022周年成員大會上批准委任董事局新成員、重選退任的董事局成員及修訂章程細則；
 - 批准(i)董事局委員會架構的變更及成立一個新顧問小組，包括採納相關職權範圍以及批准成員名單及相應袍金；(ii)修改規程；(iii)委任工程委員會顧問；及(iv)董事手冊的年度更新；
 - 批准修改公司提名政策及董事局多元化政策；
 - 批准2021年《可持續發展報告》；
 - 聽取減少碳排放研究結果及批准以科學基礎訂立減碳目標；及
 - 聽取及考量管理層提交有關公司安全管治及企業風險管理等關鍵事項的報告；

- 香港客運服務：
 - 審閱2021年香港客運服務表現的報告；
 - 批准東鐵綫過海段的票價；
 - 聽取置換一個主要信號系統項目的進度匯報，及批准額外撥款予項目；
 - 聽取有關若干鐵路路線及項目的信號工程項目交付策略及採購的更新；
 - 批准一份重要許可使用權的續約；及
 - 批准根據票價調整機制下，2022年公司的票價調整原則；及聽取2023年票價調整機制檢討的進度更新；
- 工程項目：
 - 批准若干新鐵路項目前期工程的預算；
 - 聽取一個新鐵路項目的項目協議的更新；及
 - 批准一個擬建鐵路項目的技術及財務建議書；
- 地產：
 - 批出一個於香港的物業發展項目的裝修工程合約；
 - 批出若干個於香港的物業發展項目招標的安排；
 - 聽取新物業發展項目的進度更新匯報；及
 - 批准一份重大的租約的續租；
- 中國內地及國際業務：
 - 聽取中國內地、澳門及國際業務之年度業務匯報、業務發展、策略更新及/或長遠計劃；及
 - 聽取開通英國「伊利沙伯綫」中央段的更新匯報；

- 新增長引擎：
 - 批准有關新增長引擎的投資上限；
- 財務：
 - 審閱及批准2021年報、2022中期報告及財務報表；
 - 聽取新型冠狀病毒疫情對財務影響的更新匯報；
 - 批准更新70億美元債務發行計劃；及
 - 批准2023年預算及10年預測；
- 人力資源：
 - 聽取員工投入度調查及計劃採取行動的報告；及
 - 批准2022年度薪酬檢討。

特別會議

於2022年舉行了三次特別會議，考慮並在合適時批准有關沙田至中環綫全面開通之交易及相關協議、關於置換信號系統項目的方向及額外撥款、一個新鐵路項目的項目協議及小蠔灣物業發展項目。

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120頁至第122頁。

董事局及執行總監會成員於2022年出席會議和培訓之記錄

	出席會議									2022周年 成員大會	培訓 ^o
	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	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	3	4	2	2	4	2	7	3	1	
董事局成員											
非執行董事											
歐陽伯權博士(主席) ⁽¹⁾	7/7	3/3		2/2	2/2		2/2 ^c			1/1	√
許正宇 ⁽²⁾ (財經事務及庫務局局長)	6/7	1/3		0/1	1/2			4/7		0/1	√
運輸及物流局局長 (林世雄) ⁽³⁾	4/4	0/2		1/1						不適用*	√
發展局常任秘書長(工務) (劉俊傑) ⁽⁴⁾	3/7	1/3		0/1		2/4				0/1	√
運輸署署長 (羅淑佩) ⁽⁵⁾	6/7	1/3	2/4						2/3	0/1	√
獨立非執行董事											
包立賢 ⁽⁶⁾	6/7	1/3	4/4					7/7 ^c		1/1	√
陳振彬博士 ⁽⁷⁾	7/7	3/3					2/2	7/7		1/1	√
陳家樂 ⁽⁸⁾	7/7	3/3		2/2		3/3				1/1	√
陳黃穗博士	7/7	3/3		2/2 ^c			2/2			1/1	√
陳阮德徽博士	7/7	3/3			2/2 ^c	4/4				1/1	√
鄭恩基	7/7	3/3			2/2	4/4 ^c				1/1	√
許少偉 ⁽⁹⁾	7/7	3/3	4/4			4/4				1/1	√
李惠光 ⁽¹⁰⁾	4/4	2/2		1/1					2/2	不適用*	√
李慧敏博士 ⁽¹¹⁾	5/7	3/3	1/1		1/1			7/7		1/1	√
吳永嘉 ⁽¹²⁾	6/7	3/3		1/1		1/1	2/2			1/1	√
唐家成 ⁽¹³⁾	4/4	1/2	3/3 ^c					5/5		不適用*	√
黃冠文 ⁽¹⁴⁾	7/7	3/3	4/4	1/1	1/1			2/2		1/1	√
周元 ⁽¹⁵⁾	7/7	3/3	4/4						3/3 ^c	1/1	√
執行董事											
金澤培博士(行政總裁)	7/7	3/3					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	3/3					2/2			1/1	√
劉天成										0/1	√
鄭惠貞							2/2			1/1	√
蔡少綿										1/1	√
鄧輝豪 ⁽¹⁶⁾										不適用*	√
許亮華										1/1	√
李家潤博士										1/1	√
馬琳							2/2			1/1	√
鄧智輝										1/1	√
楊美珍										0/1	√
2022年度內離任的成員											
非執行董事											
運輸及房屋局局長 (陳帆) ⁽¹⁷⁾	2/3	0/1		0/1	0/2					0/1	x
獨立非執行董事											
周永健博士 ⁽¹⁸⁾	3/3	1/1			1/1	1/1				0/1	√
方正博士 ⁽¹⁹⁾	3/3	1/1	1/1	1/1				1/2		1/1	√
鄧國斌 ⁽²⁰⁾	3/3	1/1			1/1				1/1	1/1	√
執行總監會及執行委員會成員											
包立聲 ⁽²¹⁾										1/1	√

說明：

董事局會議

定期會議
特別會議

董事局委員會/顧問小組會議

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

2022 周年成員大會 — 公司於 2022 年 5 月 25 日舉行的周年成員大會

不適用

* — 於 2022 周年成員大會結束後委任

C — 各董事局委員會/顧問小組主席

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) 出席為新任的董事而設的先導計劃及熟悉計劃

附註：

- 歐陽伯權博士獲財政司司長法團續任為董事局主席，任期為兩年半，由 2022 年 1 月 1 日起至 2024 年 6 月 30 日止(包括首尾兩日)。
- 許正宇先生(財經事務及庫務局局長)獲董事局委任為公司財務及投資委員會成員，並不再為公司提名委員會成員，均於 2022 年 2 月 1 日起生效。
許先生的替任董事代表他出席了一次定期會議、一次提名委員會會議、一次薪酬委員會會議及兩次財務及投資委員會會議。許先生未有出席討論有關北環綫支綫、東涌綫延綫、小蠔灣物業發展項目及/或沙田至中環綫項目而舉行的董事局會議(或相關部分的董事局會議)及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。
- 運輸及物流局局長成為非執行董事，亦獲董事局委任為公司提名委員會成員及薪酬委員會成員，全部於 2022 年 7 月 1 日起生效。林世雄先生作為運輸及物流局局長因此於同日起成為公司非執行董事、提名委員會成員及薪酬委員會成員。
運輸及物流局局長(林世雄先生)的替任董事代表他出席了一次特別會議。林先生未有出席討論有關東涌綫延綫及/或小蠔灣物業發展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。
- 發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑先生)獲董事局委任為公司提名委員會成員，並不再為當時風險委員會成員，均於自 2022 年 2 月 1 日起生效。
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四次定期會議、一次提名委員會會議及兩次工程委員會會議。劉先生或其替任董事未有出席討論有關北環綫支綫、東涌綫延綫、小蠔灣物業發展項目及/或沙田至中環綫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。
- 運輸署署長(羅淑佩小姐)獲董事局委任為公司科技顧問小組成員，並不再為當時風險委員會成員，均於 2022 年 2 月 1 日起生效。
運輸署署長(羅淑佩小姐)的替任董事代表她出席了一次定期會議、兩次審核及風險委員會會議及一次科技顧問小組會議。羅小姐未有出席討論有關北環綫支綫、東涌綫延綫、小蠔灣物業發展項目及/或沙田至中環綫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。
- 包立賢先生獲董事局委任為公司財務及投資委員會成員及主席，並不再為當時風險委員會成員及主席，全部自 2022 年 2 月 1 日起生效。
- 陳振彬博士獲董事局委任為公司財務及投資委員會成員，於 2022 年 2 月 1 日起生效。
- 陳家樂先生獲董事局委任為公司工程委員會成員，並不再為當時企業責任委員會成員，均於 2022 年 2 月 1 日起生效。
- 許少偉先生獲董事局委任為公司審核及風險委員會成員，並不再為當時風險委員會成員，均於 2022 年 2 月 1 日起生效。
- 李惠光先生獲推選為董事局成員並成為獨立非執行董事，自 2022 周年成員大會完結後生效，他亦獲董事局委任為公司提名委員會成員及科技顧問小組成員，均於同日生效。
- 李慧敏博士獲董事局委任為公司財務及投資委員會成員，並不再為當時風險委員會成員，均於 2022 年 2 月 1 日起生效。她其後獲董事局委任為公司薪酬委員會成員，並不再為公司審核及風險委員會成員，均於 2022 年 5 月 25 日起生效。
- 吳永嘉先生獲董事局委任為公司提名委員會成員，並不再為公司工程委員會成員，均於 2022 年 2 月 1 日起生效。
- 唐家成先生獲推選為董事局成員並成為獨立非執行董事，自 2022 周年成員大會完結後生效，他亦獲董事局委任為公司審核及風險委員會主席以及公司財務及投資委員會成員，全部於同日生效。
- 黃冠文先生獲董事局委任為公司財務及投資委員會成員，並不再為公司提名委員會成員，均於 2022 年 2 月 1 日起生效。他其後獲董事局委任為公司薪酬委員會成員，並不再為公司財務及投資委員會成員，均於 2022 年 5 月 25 日起生效。
- 周元先生獲董事局委任為公司科技顧問小組成員及主席，並不再為當時風險委員會成員，全部自 2022 年 2 月 1 日起生效。
- 鄧輝豪先生獲委任為公司項目及工程拓展總監及執行總監會成員，均於 2022 年 8 月 1 日起生效。

17. 時任運輸及房屋局局長(由陳帆先生擔任至2022年6月30日)於2022年7月1日起不再為非執行董事、公司提名委員會成員及薪酬委員會成員。

時任運輸及房屋局局長(陳帆先生)的替任董事代表他出席了一次定期會議、一次提名委員會會議及兩次薪酬委員會會議。陳先生及他的替任董事未有出席討論有關北環綫支綫、東涌綫延綫或沙田至中環綫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。

18. 周永健博士獲董事局委任為公司提名委員會成員，並不再為公司工程委員會成員，均於2022年2月1日起生效。他退任獨立非執行董事、公司提名委員會成員及薪酬委員會成員，全部於2022周年成員大會完結後生效。

19. 方正博士獲董事局委任為公司財務及投資委員會成員，並不再為公司提名委員會成員，均於2022年2月1日起生效。他退任獨立非執行董事、公司審核及風險委員會成員及主席以及公司財務及投資委員會成員，全部於2022周年成員大會完結後生效。

20. 鄧國斌先生獲董事局委任為公司科技顧問小組成員，並不再為當時風險委員會成員，均於2022年2月1日起生效。他退任獨立非執行董事、公司薪酬委員會成員及科技顧問小組成員，全部於2022周年成員大會完結後生效。

21. 包立聲先生於2022年7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項目及工程拓展總監及執行總監會成員。

先導計劃及其他培訓

先導計劃

每位董事局新成員(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，公司亦提供一項熟悉計劃，以幫助了解公司業務及營運的主要範疇。

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2023年1月被董事局批准，內容包括(i)提醒董事有關企業管治以及董事職能及責任，涵蓋董事培訓、良好記錄存檔及企業文化；(ii)於2022年正式制定的執行委員會職權範圍；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

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。

董事局實地視察

於2022年4月，部分董事局及執行總監會成員視察了會展站及金鐘站，以便他們率先了解東鐵綫過海段的鐵路營運。

培訓

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董事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120頁至第122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。這計劃包括一系列的工作坊、研討會和網上學習等，而這些培訓活動將會持續舉行。

為了支持高級行政人員在商業觸覺、領導能力和管理技巧的提升，這計劃持續安排著名大學商業學院教授和公司分享引領轉變、數碼化轉型與創新以及當前商業、領導和管理學最新的研究和見解。此外，公司於2022年亦與多間海外的商學院合作，安排了多個線上高管課程，讓高級領導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2022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2022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2022年12月31日止年度的綜合財務報表附註披露於2022年1月1日之後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131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

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135頁至第137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2022年間，通過獨立保證管理部門，並在技術及工程卓越中心，以及策略性保證檢討委員會的輔助下，公司已加強第二道防線以協調和專注於針對重大風險的保證活動，並向有關總監提出意見或須關注事宜。

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適當。

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。該等職權範圍連同各委員會之架構及組成會不時被檢討，以確保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涵蓋較高風險業務活動，供審核及風險委員會審批。內部審核部主管須每季度一次向審核及風險委員會匯報主要審核發現及有關建議之實施情況連同公司的內部監控系統是否足夠及有效。

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138頁至第142頁）。

監控活動和程序

就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/成立公司一般指示、各業務單位/職能/部門程序及手冊、設立委員會、工作小組以及各有關品質保證單位，以監察及執行內部監控及評估其效益。

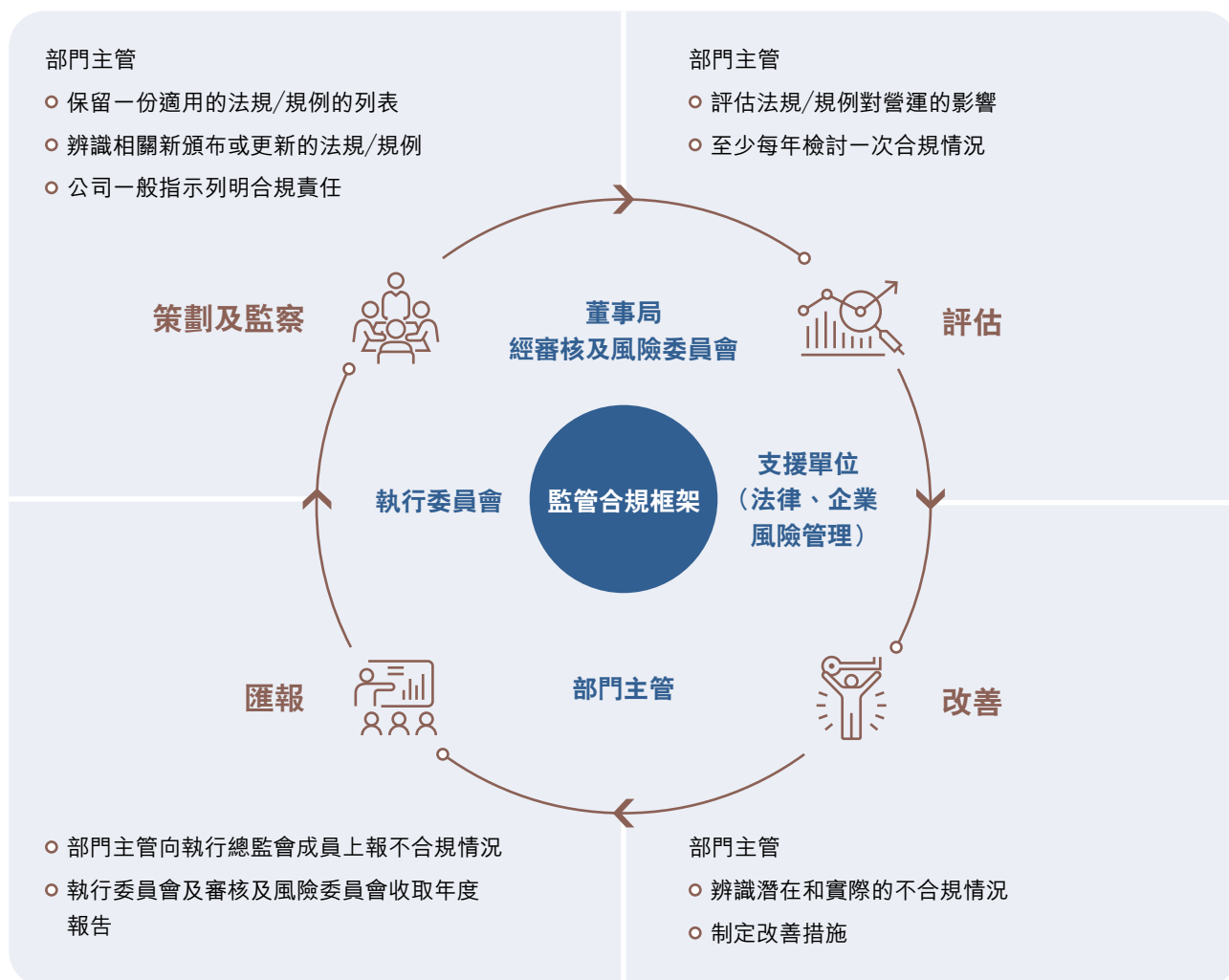
公司亦制定公司一般指示及各有關部門程序及手冊，以防止或偵測未授權的開支/付款，保障公司資產，確保會計帳項的準確及完整性及能按時編製可靠的財務資料。

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。



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或不道德行為或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每季度收到一份關於經舉報小組處理的舉報個案、人力資源管理部處理的員工投訴、及其他內部調查的總結報告。

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：
 - 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。其中，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月推出了一個新的網上必修培訓課程。

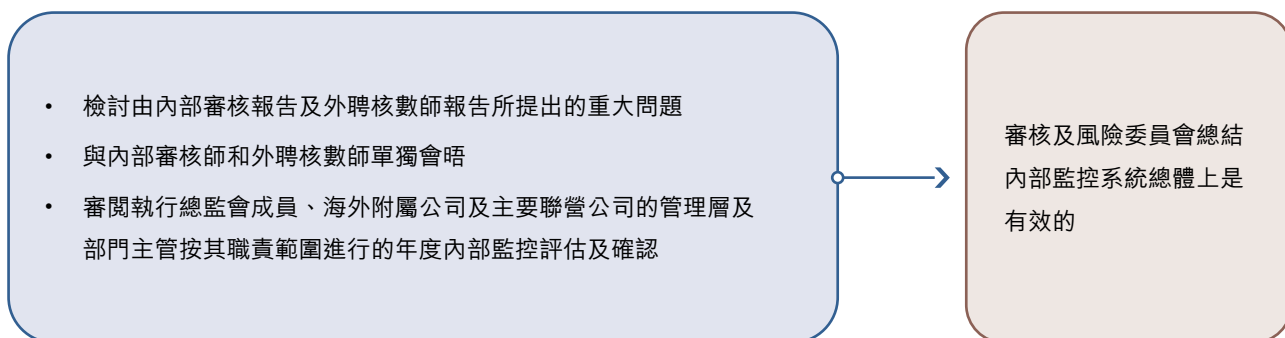
風險管理系統成效的評估

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2022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適當的。

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141頁)。

內部監控系統的效益評估

就截至2022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：



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組分別就截至2022年12月31日止年度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方面的資源、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。

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規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能幹的內部審核隊伍，提供獨立、客觀之核證及顧問服務，旨在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規則與最佳常規。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。內部審核主管就內部審核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和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在公司會計、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的資源、員工資歷及經驗，以及其培訓計劃及預算均屬足夠。

董事局之年度檢討

董事局透過審核及風險委員會已對公司的風險管理及內部監控系統作持續監管。而就截至2022年12月31日止年度的評估，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適當的，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。

就截至2022年12月31日止年度，董事局亦已檢討並認為公司的會計、財務匯報及內部審核職能方面的資源以及環境、社會及管治表現及匯報方面的資源、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。

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世界級標準進行更新。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。

為進一步優化企業危機管理框架，公司於2021年進行了一次檢討，以檢視危機應對結構，其中增加了業務單位危機應對級別，以提高應對危機的細量度及靈活性。強化的框架於2022年3月與新發布的《企業危機管理計劃》2.0版一起實施。

為應對於2022年持續的新型冠狀病毒疫情，企業危機管理小組已把戰術層面的應對下放予傳染病應變管理小組監察情況，並以協調公司回應及行動方向，致力保障客戶、員工和承包商的健康及安全並減低其對公司營運的影響。

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，實行了一項管理管治體系，以確保其行使適當程度的監控及監察。此外，在截至2022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，包括推出新(i)法人實體管理；及(ii)關連交易及持續關連交易的公司一般指示。

公司的管理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管理管治體系的程序。

於2022年，公司檢視並更新了有關管理管治體系的公司一般指示，提升了實施管治的程序，以及正式容許特定附屬公司和聯營公司在符合既定標準和條件情況下免於遵守相關的公司一般指示。

根據管理管治體系，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，公司亦於六月初推出一個新的員工意識提升計劃。第一個單元是以個人資料(私隱)條例為主題，透過動畫影片、以生活實例融入之互動遊戲及網上講座，讓員工更容易掌握條例的原則及分辨某些行為是否屬於違法或不能接受。公司亦安排網上必修培訓課程，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，預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疇以及匯報責任。

審核及風險委員會亦檢討及預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，並在保持客觀性與經濟利益之間取得平衡。

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231頁)。

為了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不能為集團連續擔任這項工作逾七年。

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。公司於2012年採納股東通訊政策，而其於2022年1月最新的更新已上載於公司網站(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、通函及其他文件及新聞稿以及與公司最新發展有關的數據/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：

2022 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2022周年成員大會的選擇
- 預先提交問題

投資者會議

- 與全球機構投資者和研究分析員進行約100次會議

公司通訊

- 公司網站及聯交所網站刊載逾70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）
- 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99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

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2022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進行面對面的溝通，詢問董事有關公司表現和營運的事宜。一貫做法是公司主席、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。

鑒於新型冠狀病毒疫情持續及根據保持社交距離的相關法律及法規規定，公司2022周年成員大會已實施多項預防措施，包括：

- 2022周年成員大會以混合模式舉行，股東可選擇親身出席或網上參與；
- 2022周年成員大會只有公司主席、各董事局委員會主席、部分執行總監會成員和外聘核數師獲邀於周年成員大會現場出席，而其他董事局成員及執行總監會成員均以電子方式參與；
- 只有50名股東可透過網上預先登記親身出席2022周年成員大會；及
- 須於2022周年成員大會前提呈問題。

2022周年成員大會除採用即時廣東話、英語及普通話傳譯外，公司繼續提供即時手語傳譯，及為了方便未能親身出席2022周年成員大會之公司股東，公司為股東提供選擇經網上平台參與會議，並設有三種語言選擇(廣東話、英語及普通話)。公司於年內亦把整個會議過程上載於公司網站。

2023周年成員大會擬定於2023年5月24日舉行。為了有助股東節約時間、資源以及減少公司的碳足跡，公司計劃繼續以混合會議模式舉行2023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，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人士能夠參與2023周年成員大會。

2022周年成員大會上通過的決議案

主席建議了在2022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2022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2022周年成員大會，共13項決議案(決議案第3號包含五項獨立決議案)，所有決議案獲得超過97%票數支持通過，而絕大多數決議案均於會上獲得超過99%票數支持。決議案全文載於日期為2022年4月14日的2022周年成員大會通函內(包括2022周年成員大會通告)，而周年成員大會投票表決結果已上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

召開成員大會

公司董事可召開成員大會。

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%可向公司董事提出要求召開成員大會。

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人認證。

公司董事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，公司董事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。

倘公司董事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98頁至第99頁)。

組織章程文件

為了讓公司可靈活地檢討董事的袍金，並有助公司董事袍金可與市場更相若，致使公司能繼續吸納合適的董事，組織章程細則的第100條所載有關董事的袍金上限已由10,000,000港元增加至11,000,000港元，並已在公司舉行的2022周年成員大會上獲得公司股東批准。更新的組織章程細則(中英文版本)已上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2023年3月9日

審核及風險委員會報告書

誠如去年年報所述，董事局於2022年較早時候重組了公司的董事局委員會，以提升董事局效能及確定董事局適合推動實施新企業策略。由於該重組，自2022年2月1日起審核委員會肩負前風險委員會的某些職責，包括定期檢討公司的企業風險管理體系(公司主要內部監控之一)及相關政策和程序，以及每年評估企業風險管理職能的成效。因此，審核委員會已於同日改稱為審核及風險委員會(於本報告書稱為「委員會」)。

2022年內，於5月25日公司周年成員大會結束時，方正博士退任公司董事局成員，因而同時退任已經服務了七年的委員會而不再擔任其主席，委員會感謝方博士出任委員會主席的貢獻和領導。截至本報告書日期，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。委員會成員中並無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。2022年期間的委員會成員及其出席記錄載於本年報第120頁至第122頁。

財務總監、內部審核部主管以及法律及管治總監(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」)於2022年2月作出的更新，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及進一步資料載於本年報第124頁至第129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，請參閱本年報的「風險管理」一節第138頁至第142頁。

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。

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。

2022年委員會的工作

委員會在2022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告。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2022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，以預留更多時間在2022年6月和11月的定期會議上檢討及討論公司的內部監控、內部審核、企業風險管理和第二道防線的定期報告及其他事務。

於2022年間，公司通過獨立保證管理部門，並在技術及工程卓越中心，以及新的策略性保證檢討委員會(該委員會負責協調和專注於保證活動，並向有關總監提出深度的見解或須關注事宜)的輔助下，繼續實施已強化的三道防線。雖只在早期實施階段，新成立的第二道防線將更新後的三道防線模式和體系於工程業務單位內試行，更將其擴展至香港客運服務及其他業務單位。儘管公司在這方面仍須努力，但有效的第二道防線的基礎已經建立。

委員會於2022年的其他主要工作包括：

財務

- 審閱2021年報、年度業績公告與財務報表，以及2022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預算狀況的更新；
- 聽取2022年的中期及年度會計及財務匯報事宜的預覽；及
- 審閱一個置換信號系統項目的會計事宜和在財務報表附註的披露；

內部審核及內部監控

- 審閱有關2021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2021年有關內部審核部的效益評估報告；
- 審閱2021年的持續關連交易；
- 審閱內部審核部的六個月報告和季度報告；
- 收取一份關於置換信號系統項目最新狀況的內部審核報告；及
- 核准2023年內部審核計劃；

外聘核數師

- 審閱由畢馬威會計師事務所報告的2021年的年度財務報表及2022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一項非核數服務時，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2021年的年度財務報表的審計報告和2022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2022年的年度審核及2023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2022年12月31日止年度的審核計劃；

管治

- 審閱有關2021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；
- 確認在2021年報的審核委員會報告書、風險委員會報告書和風險管理相關披露；
- 審閱中國內地及澳門業務和國際業務的管治；及
- 審閱公司不同附屬公司的審核/風險/管治委員會會議記錄重要事宜的撮要；

風險管理及保證

- 聽取企業風險管理體系的簡介；
- 審閱企業風險管理的2021年報告、2022年半年報告及一份季度報告；
- 聽取三道防線模式和體系的路綫圖，及第二道防線進度的定期更新、結果及關鍵績效指標；
- 聽取企業危機管理框架的簡介；及
- 聽取公司保險安排的更新撮要。

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2023年度的外聘核數師，惟待公司股東於2023年周年成員大會上批准通過。

唐家成
審核及風險委員會主席
香港，2023年3月9日

委員會已檢討及確認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。

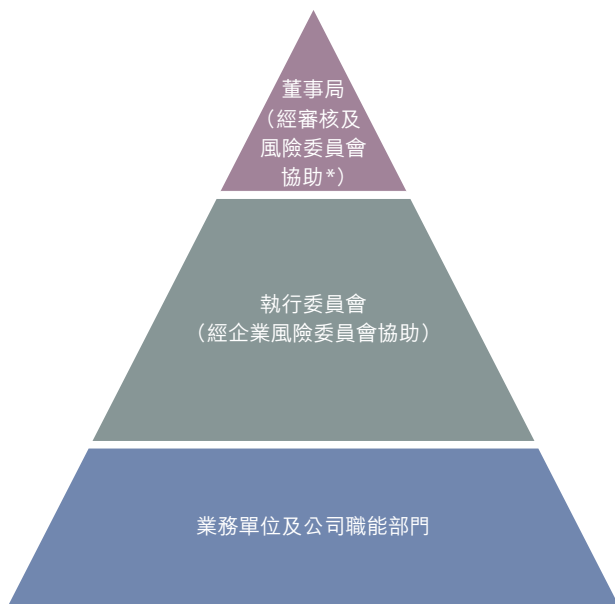
總監通過討論企業風險季度報告，及獲取技術性資料與分析，就公司面對的主要風險採取果斷的謀劃及策略行動，及對公司的主要風險提出自上而下的意見。2022年7月及11月，舉行了兩次「Blue Sky」工作坊。在7月的工作坊

上，總監討論了利率上升及通脹加劇對公司業務的影響。在11月的工作坊上，總監更深入地討論及審視與通脹及利率上升相關的風險，乃至貨幣風險、供應鏈挑戰及中國內地和香港經濟放緩的風險等當前課題。

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，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。

在營運過程中，雖然難免承受風險，但公司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，不斷尋求進步。2022年11月13日，香港荃灣綫有一列車



* 委員會的職責及其在2022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135頁至第137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
- 把已辨識的風險記錄在風險登記冊中，以便作定期檢討及監控

與路軌旁一個移位的永久固定金屬護欄碰撞，令列車前輪軸偏離路軌，導致荃灣綫服務中斷。事發後，乘客打開事發列車的車尾緊急出口斜道，因當時通訊系統已經在事故中損壞，故車長未能知悉。

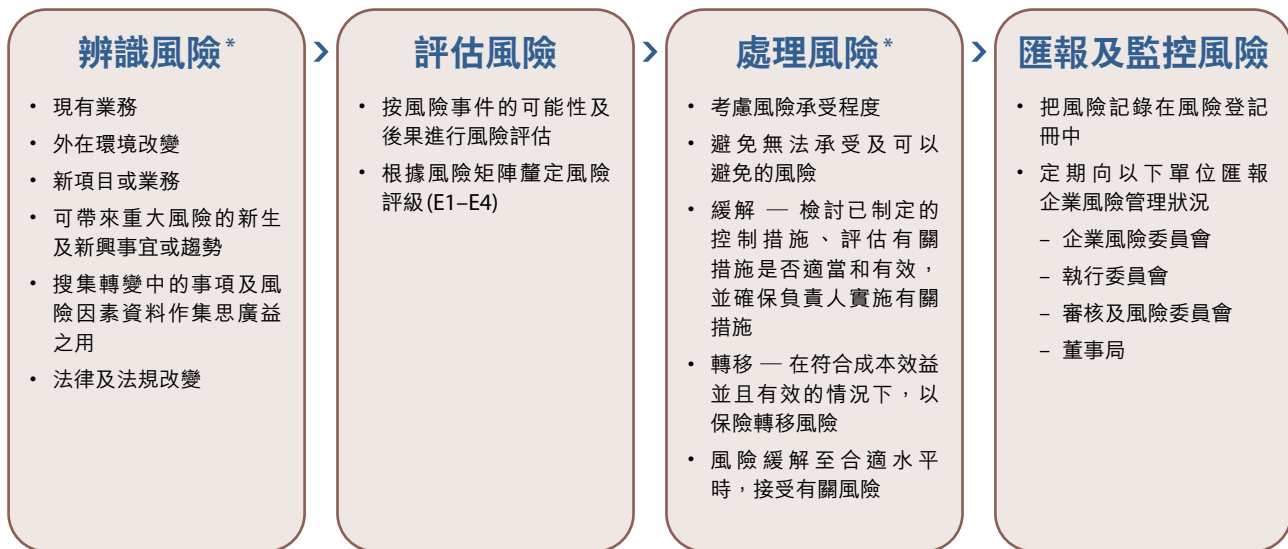
公司立即啓動全面事故調查，發現金屬護欄地面基座的固定螺栓和螺母嚴重腐蝕。肇事護欄及其他類似護欄未在資產管理系統中登記，故未曾進行特定維修檢查。公司已採取一系列跟進措施，包括加強相關的保養維修制度、改善或更換所有類似性質的護欄，及全面檢視軌旁基建和設備。公司亦計劃使用更多標準用語（在可行情況下），以改善發生事故時與公眾的溝通，並正為所有列車增添一項功能，當緊急出口斜道被使用時，列車會直接向車務控制中心發出警報。

2022年12月5日，一列將軍澳綫列車因接駁兩卡車廂的車鉤裝置內有組件鬆脫，令車廂間通道拉長，導致將軍澳綫服務中斷。公司已與設備供應商合作展開深入調查，並根據相關供應商的建議立即進行檢查。

這兩宗事故發生後，公司對資產管理及工作展開全面檢討，以進一步提升公司的資產管理水平。

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、環境、社會及管治（「ESG」）。透過企業風險管理體系識別的ESG風險，會進一步按ISO 26000內相關事項進行重要性評估。



* 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"> 具挑戰性的政治環境及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 因事故導致突發的服務中斷
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 全面檢討資產管理及工作，以作持續改善 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
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 員工的觀點更趨多元化及兩極化，令處理員工關係的工作更具挑戰性 新冠疫情對員工健康構成威脅、致生產力損失，並可影響業務正常營運
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 經適當考慮具體情況和限制，為員工提供口罩、測試劑等個人防護裝備，制定特別工作安排以及實施適用的業務連續性安排 加強工作場所的清潔和消毒，包括辦公室、車廠、車站和列車
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 在滿足營運維修、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 與政府磋商新項目的項目合約
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，並落實維持市場佔有率的措施

落實業務增長策略

- | | |
|--------|--|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none"> 香港未來新鐵路項目的商業模式具不確定性 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/孤立風險加劇 |
| 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 |

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"> 加強資訊科技網絡的抗逆力以保障公司免受網絡攻擊 為資訊科技和鐵路營運系統實施網絡保安防護系統 加強保安措施 優化企業保安管治體系 |

董事局和執行委員會持續監察公司長遠的財政可持續性。持續不斷的新冠疫情乃一主要企業風險，在2022年內繼續對公司業務造成重大影響，故須審慎處理以紓緩公司的財務、營運、員工及顧客所受的影響。隨著全球新冠疫情逐漸進入較易受控階段，公司的經常性業務將受惠於出行、旅遊及零售業的復甦。公司的整體財務狀況保持穩健，並一直在推行改革方案，以進一步改善公司長遠的盈利能力，而規劃中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。

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2022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2023年2月9日獲得執行委員會確認。審核及風險委員會亦於2023年2月27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適當性，並基於多個檢討範疇得出該系統總體具有成效及適當性的結論。

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
- 2022年內舉辦的風險管理培訓及推廣活動

結論

截至2022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適當的

持續改善程序

公司於2022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2022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。該活動以一個主題研討會揭開序幕，會上討論如何管理因忽略多元、公平、共融理念所引致的風險，以確保業務可持續發展。這個研討會備受好評並吸引約330位高級經理參與。在「風險意識周」活動期間，來自不同業務單位/職能部門約70名高級督導/管理人員參加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。這些研習坊有助提升公司內的風險管理技能。
- 於2022年間，公司通過獨立保證管理部門，並在技術及工程卓越中心，以及新的策略性保證檢討委員會(該委員會負責協調和專注於保證活動，並向有關總監提出深度的見解或須關注事宜)的輔助下，繼續實施已加強的三道防線。雖只在早期實施階段，新成立的第二道防線將更新後的三道防線模式和體系於工程業務單位內試行，更將其擴展至香港客運服務及其他業務單位。儘管公司在這方面仍須努力，但有效的第二道防線的基礎已經建立。
- 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2022年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第120頁至第122頁。

委員會的職責

委員會的委員會職權範圍登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

委員會的主要職責包括監察公司在香港及香港以外任何涉及設計及/或建造工程(「相關工程項目」)且涉及超逾100億港元資金的資本性工程項目、以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；從施工計劃及成本角度，檢視此類項目的進度；檢視對此類項目在品質、交付及管理上可能產生重大影響的事項，包括本公司用以監管和管理項目的流程和規程以及有關材料、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；持續檢視公司對各個此類項目所制定的企業傳訊策略及規程，以及危機管理方案；以及每季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。

每次會議議程會考慮當其時的有關工程事項而制定。

委員會主席於每次委員會會議後總結委員會活動，並向董事局匯報撮要事宜。

2022年委員會的工作

在2022年，委員會舉行了四次會議，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，包括沙田至中環綫及市區綫信號系統更新工程的工程進度及成本狀況
- 在大嶼山及新界的新鐵路項目，包括東涌綫延綫、小蠔灣車廠發展項目和屯馬綫延綫的規劃及設計工作
- 卓建新未來之持續改善的進度，以便提升公司項目及工程拓展業務單位在鐵路工程項目的管理能力
- 公司物業業務單位批出所有於香港發展項目的工程，包括大圍站柏傲莊發展項目的進度及成本狀況的半年度報告書
- 公司內部審核部審查有關項目工程的半年度報告書

在2022年，項目及工程拓展總監、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進展和成本的事宜。車務總監出席了四次會議，匯報和回答有關更新信號系統工程的事宜。物業及國際業務總監出席了兩次會議，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，2023年3月9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2022年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第120頁至第122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。

2022年度委員會的工作

財務及投資委員會於2022年度舉行了七次會議，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：

- 全面營運沙田至中環綫的服務經營權協議；
- 承造某個鐵路延綫及物業發展項目所需的項目協議；
- 公司的2023年預算及長期預測；
- 公司的2021年度末期股息/2022年度中期股息；
- 公司投資物業的主要租約及經營權的續租；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，2023年3月9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。

於2020年第三季度，公司委任獨立顧問進行董事局評核，目的為提升董事局成效，並確保董事局適合推行新企業策略。根據顧問的調查結果和建議，公司成立新的財務及投資委員會以及新的科技顧問小組，自2022年2月1日起生效。薪酬委員會審視了上述新委員會及新小組成員的建議袍金，並於2022年1月提交建議予董事局審批。非執行董事的薪酬詳情列載於綜合財務報表附註11。自2022年2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小組職務的袍金的詳情如下：

	(港元)
董事局	
- 主席	1,500,000
- 其他成員	300,000
審核及風險委員會以及工程委員會	
- 主席	150,000
- 其他成員	90,000
財務及投資委員會、薪酬委員會、提名委員會、 環境及社會責任委員會及科技顧問小組	
- 主席	110,000
- 其他成員	60,000

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列載如下。

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

- 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，以使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2022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。此外，公司於2022年向全體員工發放一次性獎金，以答謝他們無懼疫情帶來的種種挑戰，緊守崗位勤勉工作，讓香港繼續前行。

長期獎勵

在2022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主要僱員，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基準，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2022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。就現時授予的表現股份(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，本公司將向第三方信託人（「信託人」）支付款項，並指示或建議信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信託人以信託形式持有。信託人不得就在信託中所持的任何股份行使投票權，而獎勵持有人無權指示信託人就任何未歸屬的獎勵股份行使投票權。就經修訂的《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（分別為「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。所提供的福利按成員最後薪金的若干倍數乘以服務年期與某一因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。

(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，有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2021年報中所載的2021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2021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2022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(如適當)；及
- 確認在新的董事局委員會架構下應付予非執行董事的袍金

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	2022年	2021年
袍金	9.7	10.0
基本薪金、津貼及其他實物收益	62.6	56.5
與表現掛鈎的薪酬	21.9	13.6
退休金計劃供款	6.5	6.1
以股份為基礎的支出	29.9	14.3
總計	130.6	100.5

有關截至2022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，2023年2月20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*

金紫荊星章，太平紳士
70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
61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。

金博士現為香港品質保證局董事局董事、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。他亦是國際公共交通聯合會名譽主席。

金博士於1989年取得英國特許工程師資格。



包立賢[^]
66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太平地氈國際有限公司的非執行董事。他現時亦為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及香港廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會成員。

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
65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
69歲

獨立非執行董事(自2019年5月22日)
提名委員會(成員)
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，以及離職公務員就業申請諮詢委員會委員。

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、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。



陳黃穗博士#

76歲

獨立非執行董事(自2013年7月4日)

提名委員會(主席)

環境及社會責任委員會(成員)

陳博士現任保險投訴局、香港小童群益會，以及香港城市大學社會及行為科學系顧問委員會的主席。她是司法人員推薦委員會委員及香港公益金董事會第三副會長。陳博士亦為國際消費者聯會的贊助人。

陳博士曾為消費者委員會總幹事、香港存款保障委員會主席、香港浸會大學校董會暨諮議會副主席、瑪嘉烈醫院管治委員會主席、香港法律改革委員會成員、醫院管理局成員、香港房屋委員會委員、地產代理監管局成員、私營骨灰安置所上訴委員會成員及香港旅遊業議會獨立理事。



陳阮德徽博士*^

73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，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
68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
66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
63歲

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

李先生擁有逾30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。



李慧敏博士

太平紳士
70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)

李博士現為長江和記實業有限公司獨立非執行董事及太古股份有限公司獨立非常務董事。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，以及香港公益金名譽副會長。李博士是香港銀行學會資深會士。

李博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，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
53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、強制性公積金計劃管理局及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及工業貿易署中小型企業委員會委員。



唐家成

金紫荊星章，銀紫荊星章，
太平紳士
68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)

唐先生為特許會計師，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。他現為渣打集團有限公司的獨立非執行董事。

唐先生於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。唐先生於畢馬威工作超過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。唐先生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。

唐先生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。

唐先生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、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，並代表香港特區政府出任國泰航空有限公司觀察員。

唐先生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。



黃冠文

銅紫荊星章，榮譽勳章，
太平紳士
58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、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、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，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。



周元# 67歲

獨立非執行董事（自2017年5月17日）
科技顧問小組（主席）
審核及風險委員會（成員）

周先生為花旗銀行（中國）有限公司的獨立董事。

周先生於2016年6月退休前為中國投資有限責任公司（「中投」）的首席策略官。他於2008年加入中投並負責不同範疇的職務包括另類資產、直接投資、資產配置，以及金融和庫務。在這之前，周先生帶領芝加哥商業交易所的亞洲業務發展部。自2001年至2005年期間，他任職財務研究員及顧問，工作範疇涵蓋資產管理、私募基金、對沖基金、風險模式、金融軟體架構及財務市場改革；並且曾為中國證券監督管理委員會及上海期貨交易所及多間外資公司提供顧問服務。自1998年至2001年期間，周先生為香港期貨結算有限公司的行政總裁及香港期貨交易所有限公司的財

務總監，負責交易所的財務、庫務、風險及結算部門。自1994年至1998年期間，他擔任瑞士銀行中國區主管負責該銀行於中國的投資銀行、商業銀行、資產管理及私人銀行業務。自1988年至1994年期間，周先生任職於波士頓的道富銀行，並創立及主管其研究部門。在這之前，他於美國布蘭迪斯大學任教。



許正宇
(財經事務及
庫務局局長)

金紫荊星章，太平紳士
46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
61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
(葉李杏怡 — 自2022年7月1日至2023年1月29日及
黃珮玟 — 自2023年1月30日)
- (iv) 運輸及物流局副秘書長2
(黃珮玟 — 自2022年7月1日至2023年1月29日及
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
56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
(周紹喜 — 自2022年3月3日)



運輸署署長[@] (羅淑佩)

太平紳士
55歲

非執行董事(自2020年9月9日)
審核及風險委員會(成員)
科技顧問小組(成員)

羅小姐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、新世界第一巴士服務有限公司、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。

羅小姐於1989年加入香港政府及曾在多個決策局及部門服務，包括於2007年3月至2009年8月出任環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)(後改稱運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸))，於2010年8月至2016年9月出任旅遊事務副專員，並於2016年9月至2020年9月出任政制及內地事務局副秘書長。

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
61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150頁。

劉天成

63歲

常務總監 — 中國內地業務及全球營運標準
(直至2022年12月31日止)

劉先生於2021年7月至2022年12月期間出任常務總監 — 中國內地業務及全球營運標準。他服務本公司累計達40年，並於2022年12月31日後榮休。

鄭惠貞*

太平紳士
57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；其



執行總監會成員

由左至右：

李家潤博士、鄭惠貞、鄧智輝、許亮華、
金澤培博士、楊美珍、蔡少綿、劉天成、馬琳、鄧輝豪、黃琨璋

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及業務發展委員會主席、醫院管理局大會成員及人力資源委員會主席、香港管理專業協會理事會委員，以及僱員再培訓局委員。

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。

蔡少綿

52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。

蔡女士負責監督本公司企業傳訊、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。

蔡女士現為願望成真基金有限公司榮譽顧問、社區參與綠化委員會非官方成員、大嶼山發展諮詢委員會非官方委員、香港電台顧問委員會成員、公共圖書館諮詢委員會成員，及香港紅十字會顧問團成員。她亦曾任香港遊樂園及景點協會有限公司主席及大嶼山發展聯盟有限公司副主席。

鄧輝豪

53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、鐵路及民用基礎設施、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。

鄧輝豪先生為愛爾蘭特許工程師學會的會員。

許亮華*

60歲

財務總監(自2016年7月2日)

許先生於2016年6月加入本公司。

許先生負責本公司所有財務管理事宜，包括財務策劃與控制、預算、會計與申報，以及企業財務。他亦帶領庫務和投資者關係的職能。許先生現分別為本公司招標委員會、退休金計劃受託人委員會以及公積金計劃受託人委員會主席。

許先生擁有豐富的企業財務及投資銀行經驗。他於1988年加入摩根士丹利亞洲有限公司開始其事業，直至1990年離任。隨後，許先生加入獲多利企業財務有限公司(其後稱為香港上海滙豐銀行有限公司企業銀行、投資銀行及資本市場部)，投身企業財務領域，於2004年離職時為該公司的投資銀行亞太區營運總裁及企業財務執行部聯席主管。他曾在2004至2011年間出任本公司的總經理 — 企業財務，及在2011至2012年間出任神州數碼控股有限公司的首席財

務官。於2016年再次加入本公司前，許先生為嘉華國際集團有限公司的財務總裁。

許先生現為香港特區政府紀律人員薪俸及服務條件常務委員會委員及其廉政公署人員小組委員會主席，以及由醫務衛生局監管的中醫藥發展基金諮詢委員會的非官方委員。他亦為浸大中醫醫院有限公司董事及其人力資源委員會主席。

許先生是特許財務分析師。

李家潤博士*

62歲

車務總監(自2020年1月1日)

李博士於1991年加入本公司，並曾出任本公司於其在香港鐵路系統的設計、建造、營運和維修等不同管理崗位。

李博士負責管理本公司在香港的鐵路相關營運工作。

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。他亦是香港大學電機電子工程學系顧問委員會委員、香港專業教育學院工程學科顧問委員會委員，以及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。

馬琳*

50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。

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線。

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及香港聯合交易所有限公司上市委員會成員。她曾任公司法改革常務委員會委員。

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/香港屬會代表及香港公司治理公會的前會長。

鄧智輝*

58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*

49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城市鐵路營運小組委員會會員。

楊美珍*

58歲

香港客運服務總監(自2021年7月1日)

楊女士於 1999 年 11 月加入本公司。出任現職前，她於 2011 年 9 月至 2021 年 6 月期間為商務總監。楊女士現為昂坪 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、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。

* 亦為公司之附屬公司董事。

董事之資料變更

於2022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
歐陽伯權博士	獨立監察警方處理投訴委員會(香港) • 觀察員計劃的觀察員	離任(2022年4月1日)
	香港特別行政區(「香港特區」)行政長官頒授金紫荊星章	授勳(2022年)
金澤培博士	香港僱主聯合會 • 理事會成員	委任(2022年5月)
	香港運輸物流學會 • 副會長	離任(2022年10月1日)
	香港管理專業協會理事會 • 會士	授予(2022年11月22日)
包立賢	中電控股有限公司 • 董事會副主席	委任(2023年1月1日)
陳振彬博士	迅捷環球控股有限公司 • 獨立非執行董事	離任(2023年1月31日)
陳黃穗博士	香港旅遊業議會 • 獨立理事	離任(2022年8月31日)
陳阮德徽博士	西九文化區管理局(香港) • 董事局轄下商業項目租賃小組成員	委任(2022年4月1日)
	農業持續發展基金諮詢委員會(香港) • 主席	離任(2022年11月30日)
陳家樂	公務員事務局轄下退休金上訴委員會(香港) • 召集人兼委員會成員	離任(2022年4月8日)
	鄒陳律師行 • 顧問	離任(2023年1月1日)
周永健博士 (於2022年5月25日退任)	香港演藝學院校董會 • 副主席	離任(2022年1月1日)
許正宇	香港特區行政長官頒授金紫荊星章	授勳(2022年)
	香港投資管理有限公司 • 董事	委任(2023年2月15日)
林世雄	港台經濟文化合作協進會 • 副主席	委任(2023年2月7日)
李惠光	香港特區行政長官頒授銅紫荊星章	授勳(2022年)
	中銀香港(控股)有限公司 • 獨立非執行董事	委任(2022年9月14日)
	港鐵學院(香港)有限公司 • 董事	委任(2022年10月18日)
	創新、科技及再工業化委員會(香港) • 當然委員	離任(2022年12月21日)
	創新科技與產業發展委員會(香港) • 當然委員	委任(2023年3月3日)

(i) 履歷之變更(續)

姓名	變更	變更性質及 生效日期
吳永嘉	香港大學 • 校務委員會委員	委任(2022年4月8日)
	香港按揭證券有限公司 • 非執行董事	委任(2022年6月27日)
	中國人民政治協商會議重慶市委員會 • 委員	離任(2022年12月31日)
	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)
	大學教育資助委員會(香港) • 主席	離任(2023年1月1日)
唐家成	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)
黃冠文	香港投資管理有限公司 • 董事	委任(2023年2月15日)
	非應邀電子訊息(執行通知)上訴委員會(香港) • 成員	委任(2022年12月)
劉天成 (於2023年1月1日退任)	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)
	香港貿易發展局 • 基建發展服務諮詢委員會委員	委任(2022年4月1日)
鄭惠貞	紀律人員薪俸及服務條件常務委員會(香港) • 委員	離任(2022年1月1日)
	• 警務人員小組委員會主席	離任(2022年1月1日)
	香港人力資源管理學會 • 會長	離任(2022年6月22日)
	• 前任會長	委任(2022年6月22日)
	香港中文大學 • 就業諮詢委員會主席	委任(2022年8月1日)
	公務員培訓諮詢委員會(香港) • 非官方委員	委任(2022年11月1日)
	醫院管理局(香港) • 人力資源委員會主席	委任(2022年12月1日)
	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)
	大嶼山發展諮詢委員會(香港) • 非官方委員	委任(2022年2月1日)
	紀律人員薪俸及服務條件常務委員會(香港) • 委員	委任(2022年1月1日)
蔡少綿	• 廉政公署人員小組委員會主席	委任(2023年1月1日)
	浸大中醫醫院有限公司 • 人力資源委員會主席	委任(2022年4月14日)
許亮華	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)

姓名	變更	變更性質及 生效日期
李家潤博士	香港城市大學 • 「高速鐵路和鐵道系統的安全性、可靠性及应急管理研究」 榮譽顧問委員會成員	離任(2022年1月1日)
馬琳	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	委任(2022年1月)
	特許公司治理公會 • 理事會中國/香港屬會代表	委任(2022年1月1日)
	香港公司治理公會 • 會長	離任(2022年1月1日)
	香港聯合交易所有限公司 • 上市委員會成員	委任(2022年7月8日)
鄧智輝	公司法改革常務委員會(香港) • 委員	離任(2023年2月1日)
	西九文化區管理局(香港) • 董事局轄下公私營合作項目委員會增選成員	離任(2022年1月1日)
楊美珍	「伙伴倡自強」社區協作計劃諮詢委員會(香港) • 成員	離任(2022年7月1日)
	Mox Bank Limited • 獨立非執行董事	離任(2022年10月1日)
	香港市務學會 • 會士	頒授(2022年12月7日)
	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)

(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232頁至第235頁。

主要管理人員

金澤培

行政總裁

劉天成

常務總監 — 中國內地業務及全球營運標準
(至二零二二年十二月三十一日止)

項目及工程拓展

包立聲

項目及工程拓展總監(至二零二二年七月三十一日止)

鄧輝豪

項目及工程拓展總監(二零二二年八月一日起生效)

龔乃瑛

項目及工程拓展辦公室總管

周龍雄

副項目經理 — 南北綫信號

黃冠生

總經理 — 項目及工程技術(至二零二三年一月三十一日止)

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

司徒樂山

總經理 — 大嶼山(工程項目)

沈鵬搏

總經理 — 新界(工程項目)

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

周蘇鴻

總經理 — 特別職務(至二零二二年二月二十八日止)

文若德

建築主管

劉名瑜

土木工程主管(項目及工程拓展)

李光華

設計主管

黃少

機電工程主管(項目及工程拓展)

徐耀德

策劃主管

區冠山

首席工程商務經理

馬文浩

首席工程商務經理 — 大嶼山工程項目

羅迪高

項目經理 — 北環綫

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 — 小灣道站及鐵橋頭頭隧道延展段

陳振聲

項目經理 — 鐵路車輛及信號

吳偉亨

項目經理 — 沙中綫土木工程

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

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

陳家靜

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

黃加衛

總經理 — 全球創新

財務

許亮華

財務總監

馬威遠

企業資源規劃系統項目主管(至二零二三年二月十五日止)

詹國華

總經理 — 企業財務

譚立君

總經理 — 財務控制(至二零二三年四月十日)

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

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

任百年

總經理 — 業務拓展

林材豐

項目工程主管 — 澳洲業務

香港物業

高雪瑩

副總經理 — 物業發展

鍾國良

副總經理 — 物業工程

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

瑞典

Henrik Dahlin

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

Caroline Astrand

行政總裁 — MTR Tunnelbanan

英國

Steve Murphy

行政總裁 — MTR UK

Nigel Holness

董事總經理 — MTR Elizabeth Line
(至二零二三年二月五日止)

Mike Bagshaw

董事總經理 — MTR Elizabeth Line
(二零二三年二月六日起生效)

香港客運服務

楊美珍

香港客運服務總監

李家潤

車務總監

王家明

機場鐵路總管(二零二三年一月一日起生效)

張志強

過境鐵路總管

李婉玲

車務營運及本地鐵路總管(二零二三年一月一日起生效)

吳偉鴻

車務工程總管

陳慶強

車務工程服務及創科總管

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

陳素坤

副總經理 — 項目策劃及發展(車務)

陳達大

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(二零二三年二月一日起生效)

朱鳳娟

總經理 — 商務

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 — 商務及客戶體驗

趙敬

總經理 — 市場策劃及收益管理

鄧濟民

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

李劍雄

總經理 — 鐵道車輛維修

陳國偉

總經理 — 工務管理

吳雪花

營運主管 — 東鐵綫及城際客運服務

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

黃港傑

營運主管 — 車務

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

池文欣

總經理 — 人才管理及組織發展

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

康浩文

總工程師

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

張小龍

總經理 — 採購及供應鏈

簡家倩

企業品質及合規主管

江玉歡

法律主管(物業)

李得柏

項目及組合管理主管

中國內地及澳門業務

黃琨暉

中國內地業務總監(二零二三年一月一日起生效)

澳門

陳宇劍

總經理 — 澳門輕軌

黃健維

總經理 — 澳門(工程項目)

中國內地

劉其明

工程總管(北京)

謝志明

副總經理 — 工程維修(杭州)

姜宜樂

副總經理 — 運營(北京)

梅偉明

副總經理 — 運營(杭州)

劉錦強

副總經理 — 項目(北京)

賈軍

總經理 — 中國內地業務拓展

劉追明

總經理 — 杭州

邵信明

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

港鐵學院

鄭惠貞

港鐵學院校長

昂坪360

劉偉明

昂坪360董事總經理

八達通控股有限公司

李俊明

行政總裁 — 八達通控股有限公司

李俊明獲調派到八達通控股公司及八達通卡有限公司擔任行政總裁一職。

董事局報告書

董事欣然提呈截至2022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2022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2022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) 截至2022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35頁)• 業務回顧(第36頁至第71頁)• 財務回顧(第84頁至第95頁)
(2) 於2022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35頁)• 業務回顧(第36頁至第71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35頁)• 業務回顧(第36頁至第71頁)• 風險管理(第138頁至第142頁)• 財務風險 — 綜合財務報表附註30B(第258頁至第260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35頁)• 業務回顧(第36頁至第71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100頁至第134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35頁)• 業務回顧(第36頁至第71頁)• 環境及社會責任(第72頁至第79頁)• 人力資源(第80頁至第82頁)• 投資者關係(第98頁至第99頁)• 2022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35頁)• 環境及社會責任(第72頁至第79頁)• 2022可持續發展報告(www.mtr.com.hk)

股息

董事局建議派發末期股息每股0.89港元(2021:每股1.02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2022年度末期股息(附有以股代息選擇),預計於2023年7月18日派發予於2023年6月5日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

綜合財務報表

集團於2022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207頁至第294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96頁至第97頁。

董事

截至本報告日期止,公司董事局(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
 - 陳黃穗博士
 - 陳阮德徽博士
 - 鄭恩基
 - 許少偉
 - 李惠光
 - 李慧敏博士
 - 吳永嘉
 - 唐家成
 - 黃冠文
 - 周元
 - 許正宇(財經事務及庫務局局長)
- 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
(周紹喜)
- 運輸署署長
(羅淑佩)
- 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,生效日期為2023年1月30日。

N2: 該職位出任人由黃珮玟變更為李碧茜,生效日期為2023年1月30日。

執行總監會成員

- 金澤培博士(行政總裁)
- 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)
- 許亮華(財務總監)
- 李家潤博士(車務總監)
- 馬琳(法律及管治總監)
- 鄧智輝(物業及國際業務總監)
- 黃琨暉(中國內地業務總監)
- 楊美珍(香港客運服務總監)

截至本報告日期止，各董事局及執行總監會成員的履歷載於第150頁至第162頁。

此外，關於推選黃幸怡女士及黃慧群教授為新董事的決議案將會提呈2023周年成員大會。有關詳情請參閱與本年報一同派發並包含2023周年成員大會通告的公司通函。

以下為2022年度內曾任公司之董事局成員、替任董事及執行總監會成員，而其已於下述日期分別離任：

- 發展局副秘書長(工務)2
(麥成章)(直至2022年3月2日)
- 周永健博士(2022年5月25日退任)
- 方正博士(2022年5月25日退任)
- 鄧國斌(2022年5月25日退任)
- 前運輸及房屋局局長
(陳帆)(直至2022年6月30日)
- 前運輸及房屋局副局長
(蘇偉文博士)(直至2022年6月30日)
- 前運輸及房屋局常任秘書長(運輸)
(陳美寶)(直至2022年6月30日)
- 前運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
(葉李杏怡)(直至2022年6月30日)
- 前運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
(黃珮玟)(直至2022年6月30日)
- 包立聲(2022年8月1日退任)
- 劉天成(2023年1月1日退任)

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200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)、前運輸及房屋局局長(陳帆先生)(直至2022年6月30日)、運輸及物流局局長(林世雄先生)(自2022年7月1日)、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)以及他們各自的替任董事皆為政府官員而言，於第176頁至第198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10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2022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 [#]	權益合計	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*		
金澤培博士	648,187	-	530,435	1,178,622	0.01900
陳黃穗博士	9,072	1,675 (附註)	-	10,747	0.00017
鄭恩基	-	2,000 (附註)	-	2,000	0.00003
李慧敏博士	3,350	-	-	3,350	0.00005
黃冠文	-	558 (附註)	-	558	0.00001
羅淦華	588	-	-	588	0.00001
劉天成	305,041	-	47,850	352,891	0.00569
鄭惠貞	212,531	-	109,802	322,333	0.00520
蔡少綿	4,500	-	89,050	93,550	0.00151
鄧輝豪	-	-	15,000	15,000	0.00024
許亮華	133,405	2,233 (附註)	105,784	241,422	0.00389
李家潤博士	126,943	-	96,102	223,045	0.00360
馬琳	199,191	-	100,950	300,141	0.00484
鄧智輝	293,545	-	115,767	409,312	0.00660
楊美珍	760,879	-	116,201	877,080	0.01414

附註：截至2022年12月31日止，該等股份乃由公司相關董事局成員或執行總監會成員的配偶持有。

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171頁至第173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2022年12月31日，公司已發行具投票權股份總數為6,202,060,784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2022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2022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2022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	74.72%

△ 於2022年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,202,060,784股

公司已獲香港金融管理局知會，於2022年12月31日，公司約0.15%已發行普通股(並未包括在上述財政司司長法團之持股量)乃為外匯基金持有。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2022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2022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24,150,678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121,512,680股普通股，約佔截至本報告日期公司已發行股份總數1.96%。

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2022年12月31日止年度內，行政人員股份獎勵計劃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2022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/或 被沒收的 獎勵股份 數目	於2022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 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	1/4/2019	120,000	-	120,000	120,000	-	-	42.45
	8/4/2019	47,400	91,750	15,800	15,800	-	-	42.35
	8/4/2020	89,300	-	59,534	29,766	-	29,768	42.35
	8/4/2021	52,750	199,800	252,550	17,583	-	234,967	42.35
	1/4/2022 (附註9)	132,000	-	-	-	-	132,000	-
	8/4/2022 (附註9)	133,700	-	-	-	-	133,700	-
劉天成 (附註4)	8/4/2019	16,250	-	5,418	5,418	-	-	42.35
	8/4/2020	39,100	-	26,067	26,067	-	-	41.85
	8/4/2021	19,700	47,850	67,550	19,700	-	47,850	41.68
	8/4/2022 (附註9)	43,000	-	-	43,000	-	-	41.35
包立聲 (附註5)	8/4/2020	30,250	-	20,167	20,167	-	-	41.92
	8/4/2021	15,050	47,850	62,900	15,050	-	47,850	41.78
	8/4/2022 (附註9)	35,400	-	-	35,400	-	-	41.50
鄭惠貞	8/4/2019	16,550	-	5,518	5,518	-	-	42.35
	8/4/2020	32,450	-	21,634	10,816	-	10,818	42.35
	8/4/2021	17,450	47,850	65,300	5,816	-	59,484	42.35
	8/4/2022 (附註9)	39,500	-	-	-	-	39,500	-
蔡少綿	8/4/2021	13,500	47,850	61,350	4,500	-	56,850	42.35
	8/4/2022 (附註9)	32,200	-	-	-	-	32,200	-
鄧輝豪 (附註6)	8/4/2022 (附註9)	7,700	7,300	-	-	-	15,000	-
許亮華	8/4/2019	13,800	-	4,600	4,600	-	-	42.35
	8/4/2020	29,050	-	19,367	9,683	-	9,684	42.35
	8/4/2021	15,600	47,850	63,450	5,200	-	58,250	42.35
	8/4/2022 (附註9)	37,850	-	-	-	-	37,850	-
李家潤博士	8/4/2019	8,300	-	2,768	2,768	-	-	42.35
	8/4/2020	15,500	-	10,334	5,166	-	5,168	42.35
	8/4/2021	13,550	47,850	61,400	4,516	-	56,884	42.35
	8/4/2022 (附註9)	34,050	-	-	-	-	34,050	-

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2022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2022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 平均收市價 (港元)
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)					
馬琳	8/4/2019	13,400	-	4,468	4,468	-	-	42.35
	8/4/2020	27,000	-	18,000	9,000	-	9,000	42.35
	8/4/2021	14,250	47,850	62,100	4,750	-	57,350	42.35
	8/4/2022 (附註9)	34,600	-	-	-	-	34,600	-
鄧智輝	8/4/2019	17,200	-	5,734	5,734	-	-	42.35
	8/4/2020	31,350	-	20,900	10,450	-	10,450	42.35
	8/4/2021	17,200	47,850	65,050	5,733	-	59,317	42.35
	8/4/2022 (附註9)	46,000	-	-	-	-	46,000	-
楊美珍	8/4/2019	16,350	-	5,450	5,450	-	-	42.35
	8/4/2020	32,650	-	21,767	10,883	-	10,884	42.35
	8/4/2021	17,200	47,850	65,050	5,733	-	59,317	42.35
	8/4/2022 (附註9)	46,000	-	-	-	-	46,000	-
五名最高酬金人士 (附註11)	1/4/2019	120,000	-	120,000	120,000	-	-	42.45
	8/4/2019	97,200	91,750	32,402	32,402	-	-	42.35
	8/4/2020	222,650	-	148,435	97,333	-	51,102	42.13
	8/4/2021	121,900	391,200	513,100	63,799	-	449,301	42.01
	1/4/2022 (附註9)	132,000	-	-	-	-	132,000	-
8/4/2022 (附註9)	304,100	-	-	78,400	-	225,700	41.42	
其他合資格僱員 (附註7)	8/4/2019	1,792,900	122,750	466,084	457,242	8,842	-	42.34
	8/4/2020	2,008,100	6,950	1,128,007	597,578	34,469	495,960	42.20
	8/4/2021	1,759,700	927,600	2,564,550	602,963	144,930	1,816,657	42.16
	8/4/2022 (附註9)	2,017,250	233,400	-	46,000	67,250	2,137,400	39.15

附註

- 按行政人員股份獎勵計劃而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按每三年的表現週期賦予並須經公司薪酬委員會不時審視及批准。
- 劉天成先生已退任公司常務總監 — 中國內地業務及全球營運標準，以及不再擔任執行總監會成員，均自2023年1月1日起生效。
- 包立聲先生已退任公司項目及工程拓展總監，以及不再擔任執行總監會成員，均自2022年8月1日起生效。
- 鄧輝豪先生獲委任為公司項目及工程拓展總監，並成為執行總監會成員，均自2022年8月1日起生效。
- 其他合資格僱員包括公司前僱員。
- 黃琨璋先生於2023年1月1日起獲委任為公司中國內地業務總監及執行總監會成員，均自2023年1月1日起生效。根據公司日期為2022年12月14日之公告中披露，黃先生擁有29,783股普通股股份及根據公司行政人員股份獎勵計劃向其授出的25,600股普通股股份的權益。
- 緊接授出日期(即2022年4月1日及2022年4月8日)前普通股股份的收市價分別為42.35港元及42.05港元。
- 年內並無獎勵股份被註銷。
- 五名最高酬金人士之中，五名(2021年：三名)均為公司執行總監會成員，而他們於截至2022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平價值及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147頁至第148頁)及綜合財務報表附註2(W)(iii)，11B及44(ii)。

已發行股份

	已發行 普通股數目	價值 (港元)
於2021年12月31日	6,193,462,514	不適用
就2021年末期股息而發行之代息股份	5,772,961	2.46億
就2022年中期股息而發行之代息股份	2,825,309	1.13億
於2022年12月31日	6,202,060,784	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2022年3月18日及2022年4月19日以票面值贖回其11.5億人民幣及2億人民幣債券。該等債券在被贖回之前於聯交所上市。除上述披露外，截至2022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，於本年度內，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，以總額約1.09億港元在聯交所購入了合共2,560,000股普通股(2021年：1.16億港元)。

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2022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	20.98%
	佔集團總收入 百分比
集團從最大五家客戶所得之總收入	45.46%
集團從最大客戶所得之總收入	17.21%

於2022年12月31日，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%之任何股東，包括財政司司長法團(公司的主要股東)，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1,620萬港元(2021年：約1,070萬港元)。

貸款及其他負債

截至2022年12月31日集團貸款及其他負債總額為478.46億港元(2021年：437.52億港元)，其詳情載於綜合財務報表附註35。

發行債券及票據

集團於2022年12月31日止年度內曾發行面額總值102.88億港元等值(2021年：52.25億港元等值)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。

有關控股股東須履行特定責任的貸款協議

截至2022年12月31日，集團沒有附有控股權限制條件的借貸(2021年：債券餘額5億港元)。限制條件是政府作為公司的控股股東，須維持擁有公司具投票權之已發行股份總數一半以上的股權，否則集團或會被要求即時贖回債券。

物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第53頁至第54頁。

關連交易

於回顧年度內，公司與政府訂立以下的交易。按《上市規則》規定，政府是公司的主要股東，故就《上市規則》而言，政府因此是公司的「關連人士」，而下列各項交易對公司而言是《上市規則》所界定的關連交易。

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。

土地協議

A 於2022年4月27日，公司接受了政府於2022年3月16日所提出的要約，公司可進行將軍澳市地段第132號建議發展的百勝角通風樓物業發展項目，惟公司須繳付1,101,370,000港元作為地價及按相關交換條件第22980號的條款及條件進行。

B 於2022年8月9日，公司接受了政府於2022年6月30日所提出的要約，公司可進行東涌市地段第50號建議發展的東涌牽引配電站物業發展項目，惟公司須繳付3,547,500,000港元作為地價及按相關交換條件第23007號的條款及條件進行。

C 於2022年9月23日，公司接受了政府於2022年8月24日所提出的要約，公司可進行換地建議，據此公司向政府交還丈量約份第346約地段第143號及地下鐵路

地段第2號餘段的部分，而政府向公司批出原址丈量約份第346約地段第145號作為建議發展的小蠔灣物業發展項目及丈量約份第346約地段第146號，惟公司須繳付8,603,001,000港元作為總地價及按相關交換條件第23008號及第23009號的條款及條件進行。

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。

如上文「關連交易」一節所述，就《上市規則》而言，政府為公司的主要股東。按《上市規則》的定義，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2022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。

根據聯交所發出的指引信GL 73-14及參考了聯交所的建議，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178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195頁至第196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2022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1.5億港元。

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196頁至第197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195頁至第196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，公司可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就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。

A 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。

B 補充服務經營權協議

於2021年6月21日，為了補充現有服務經營權協議以及取代及代替於2020年2月11日公司與九鐵公司訂立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」），公司與九鐵公司訂立有關屯馬綫的第3號補充服務經營權協議（「屯馬綫補充服務經營權協議」），以使九鐵公司向公司授予屯馬綫全綫的經營權，並訂明適用於屯馬綫全綫的營運及財務要求。屯馬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屯馬綫全綫，除有必要以反映屯馬綫全綫的某些特點和安排而作出的任何修訂外。屯馬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（如屯馬綫）的原則（見上文有關屯馬綫「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」分段之所述），但下文所述除外。

就《港鐵條例》而言，屯馬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，使屯馬綫全綫根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

屯馬綫補充服務經營權協議的主要條款

如上文所解釋，屯馬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。屯馬綫補充服務經營權協議於2021年6月21日訂立，九鐵公司根據屯馬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2021年6月25日開始（「新項目生效日期（屯馬綫）」），以及屯馬綫的商業營運於2021年6月27日開始（「商業營運日期（屯馬綫）」），並將於以下各項最早發生之日自動終止（即「終止日期（屯馬綫）」）：

- (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屯馬綫的專營權根據《港鐵條例》撤銷的生效日期；
- (iii) 政府根據沙田至中環綫全綫的新補充服務經營權協議（該新協議應取代及代替屯馬綫補充服務經營權協議）指定的現有東鐵綫由紅磡站經會展站延伸至金鐘站的部分通車試行及投入商業營運的首日；及
- (iv) 緊接商業營運日期（屯馬綫）的第二個周年日前一天，或公司、九鐵公司及政府在不遲於商業營運日期（屯馬綫）的第二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同意的較後日期（「自然屆滿日期（屯馬綫）」）。

屯馬綫補充服務經營權協議中與屯馬綫有關的若干主要條款包括：

- 經營權付款

屯馬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)及屯馬綫的每年定額付款(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車費實際收入以及來自屯馬綫相關業務的收入，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，屯馬綫的每年定額付款應包括九鐵公司由新項目生效日期(屯馬綫)起至終止日期(屯馬綫)前一天止的期間(「經營權有效期(屯馬綫)」)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(屯馬綫)於自然屆滿日期(屯馬綫)終止作為基礎，於經營權有效期(屯馬綫)內，根據屯馬綫補充服務經營權協議公司應從九鐵公司收取的經營權付款估計淨額(經計及屯馬綫的每年非定

額付款及每年定額付款)預計合共將約為4,900萬港元(有關金額可能會作出若干經協定調整)。

- 沙田至中環綫的新補充服務經營權協議

自訂立屯馬綫補充服務經營權協議之日期起，直至及包括自然屆滿日期(屯馬綫)(在公司、九鐵公司與政府就此結束日期書面同意的任何延期之前或延期之後)前滿四個月之日，政府、公司與九鐵公司應真誠地展開獨家磋商，以期就沙田至中環綫的補充服務經營權協議條款達成一致。補充服務經營權協議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(而這沙田至中環綫的新補充服務經營權協議擬取代及代替屯馬綫補充服務經營權協議，除非根據新的補充服務經營權協議條款，雙方明確同意屯馬綫補充服務經營權協議的任何條款於之後應繼續有效)。

- 交還規定

倘經營權有效期(屯馬綫)屆滿或被終止，及並無就沙田至中環綫訂立補充服務經營權協議，公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的屯馬綫經營權財產(為免生疑問，不包括先前稱為馬鞍山鐵路或西鐵綫的屯馬綫部分)。

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線(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)」)整合成一條鐵路線。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。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177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178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。

買賣協議訂明公司將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；
- 鐵路的設計、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A段「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2022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、貨幣風險及融資準備期。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。資訊科技執行管理委員會制定了公司網絡安全的方向、策略和政策。該委員會督導和監察所有有關網絡安全的管理和績效的事宜。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2022年12月31日止年度內及於2023年3月9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207頁至第294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2023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釐定其酬金。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2023年3月9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	√		劉天成	√	
Arrowsmith, Stephen		√(已辭任)	劉偉明	√	
Astrand, Anna Caroline	√		李家潤博士	√	
歐陽伯權博士	√		李惠光	√	
Bailie, William Paul	√		李婉玲	√	
Butcher, Stephen Anthony		√	梁耀輝	√(已辭任)	
陳志雄	√		李秀蓮		√(已辭任)
陳慶強	√		龍子豪	√	√
陳定邦	√		McCusker, Andrew	√	
陳偉文	√		馬琳	√	
陳阮德徽博士	√		Meyer, Peter	√	
陳蕾	√(已辭任)		Moros, Tony Antonio	√	
鄭樂晴	√(已辭任)		Murphy, Stephen John	√	
鄭惠貞	√		Mylvaganam, Deva Rajan	√(已辭任)	
鄭恩基	√		吳進基	√	
鄭曉林	√		吳立能	√	
詹雅榮		√	吳婉芬		√
趙敏	√		Nilsson, Per Håkan Lennart	√(已辭任)	
周招偉		√(已辭任)	O'Flaherty, Raymond Anthony	√	
周駿齡	√		Ortner, Ruben Daniel Johannes	√	
朱鳳娟	√		Pagliarini, Stefan Michael		√(已辭任)
Collis, Charles Grant Ross	√		彭海興	√	
Dalin, Bengt Carl Harald Henrik	√		潘啟宗	√	
Damm, Bo Fredrik	√		Qabli, Amina Sofie		√(已辭任)
杜博賢	√	√	Quarrie, Ian Roger	√	√
方正博士	√(已辭任)		Restrepo Suarez, Soraya		√
傅愛瑜	√		冼碧筠	√(已辭任)	
馮靜婷	√		蘇頌禮	√(已辭任)	
馮蕙儀	√(已辭任)		孫耀達	√(已辭任)	
Hellners, Karl Erik Hjalmar	√		譚家宜	√	
何家華	√		譚立君	√	√
Holness, Nigel Graham	√(已辭任)		鄧智輝	√	
許振聲	√		溫偉然	√	
許亮華	√		魏麗萍	√	
Jensen, Frederik Mark	√(已辭任)		魏豔	√	
賈軍	√		Williams Daniel	√	
詹國華	√		黃伽衛	√	
Johannesson, Mats Göran	√(已辭任)		黃憲昌	√(已辭任)	
Jones, Niel Leonard		√	黃健維	√	
Jubian, Albert	√		黃琨暉	√	
金澤培博士	√		王傲翔	√(已辭任)	
Kenny, Michael John		√	黃永健	√	
Kershaw, Phillip John	√	√	夏菁	√	
姜宜榮	√		許慕韓	√	
King, Andrew Lewis	√		任百年	√	√
江玉歡		√	楊美珍	√	
郭麗琪	√	√	葉鎮濤	√	
鄺松興		√	楊嘉勳		√
黎清佳		√	袁麗琪	√	
賴啟承	√		元立行	√	
劉貴顯	√		張凌	√	

綜合財務報表及附註目錄

202 獨立核數師報告

綜合財務報表

207 綜合損益表

208 綜合全面收益表

209 綜合財務狀況表

210 綜合權益變動表

211 綜合現金流量表

綜合財務報表附註

212 1 合規聲明

212 2 主要會計政策

224 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

225 4 香港車務營運收入

226 5 香港車站商務收入

226 6 香港物業租賃及管理業務收入

226 7 中國內地及國際附屬公司收入及開支

227 8 其他業務收入

227 9 業務分類資料

231 10 經營開支

232 11 董事局成員及執行總監會成員酬金

236 12 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益

236 13 投資物業公允價值計量虧損

236 14 折舊及攤銷

237 15 利息及財務開支

238 16 綜合損益表所示的所得稅

239 17 股息

240 18 每股盈利

240 19 其他全面(虧損)/收益

241 20 投資物業及其他物業、機器及設備

245 21 服務經營權資產

247 22 香港特區政府委託的鐵路工程項目

251 23 在建鐵路工程

252 24 發展中物業

252 25 遞延開支

253 26 於附屬公司的投資

254 27 聯營公司及合營公司權益

255 28 證券投資

255 29 待售物業

256 30 財務衍生工具資產及負債

260 31 存料與備料

260 32 應收帳項及其他應收款項

262 33 應收關連人士款項

262 34 現金、銀行結餘及存款

263 35 貸款及其他負債

265 36 應付帳項、其他應付款項及撥備

267 37 應付關連人士款項

267 38 服務經營權負債

267 39 非控股權益持有者貸款

268 40 綜合財務狀況表所示的所得稅

269 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

272 42 其他現金流量資料

274 43 公允價值計量

276 44 以股份為基礎的支出

278 45 退休金計劃

280 46 界定福利退休計劃

283 47 重大關連人士交易

287 48 承擔

290 49 匯報期後的非調整事項

291 50 公司層面的財務狀況表

292 51 會計估計及判斷

294 52 截至2022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

294 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207頁至294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2022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,包括主要會計政策概要。

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2022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22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22所載列的會計政策(續)

關鍵審計事項

我們的審計如何處理該事項

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。

- 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2022年12月31日，貴集團投資物業的公允價值為916.71億港元，而截至2022年12月31日止年度的公允價值重新計量虧損30.76億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製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2I(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2022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1,341.74億港元；截至2022年12月31日止年度，相關折舊和攤銷費用達到58.85億港元。</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。</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不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

2023年3月9日

綜合損益表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	2022	2021
香港車務營運收入	4	13,404	13,177
香港車站商務收入	5	3,077	3,208
香港物業租賃及管理業務收入	6	4,779	5,036
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	7	26,016	25,045
其他業務收入	8	363	383
		47,639	46,849
中國內地物業發展收入	7	173	353
總收入		47,812	47,202
香港車務營運開支			
– 員工薪酬及有關費用	10A	(6,341)	(6,155)
– 保養及相關工程		(2,221)	(2,339)
– 水電費用		(1,991)	(1,801)
– 一般及行政開支		(878)	(838)
– 耗用的存料與備料		(636)	(588)
– 鐵路配套服務		(186)	(244)
– 政府地租及差餉		(155)	(156)
– 其他費用		(305)	(222)
		(12,713)	(12,343)
香港車站商務開支		(522)	(480)
香港物業租賃及管理業務開支		(964)	(970)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	7	(24,751)	(24,155)
其他業務開支		(511)	(570)
項目研究及業務發展開支		(326)	(312)
		(39,787)	(38,830)
中國內地物業發展開支	7	(114)	(224)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	10	(39,901)	(39,054)
未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤			
– 來自經常性業務		7,852	8,019
– 來自中國內地物業發展		59	129
		7,911	8,148
香港物業發展利潤一分佔盈餘及未出售物業的權益	12	11,589	11,097
投資物業公允價值計量虧損	13	(810)	(1,616)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		18,690	17,629
折舊及攤銷	14	(5,769)	(5,430)
減值虧損	21B	(962)	–
每年非定額付款		(323)	(260)
應佔聯營公司及合營公司利潤	27	1,095	968
未計利息、財務開支及稅項前利潤		12,731	12,907
利息及財務開支	15	(982)	(967)
除稅前利潤		11,749	11,940
所得稅	16	(1,608)	(2,261)
年內利潤		10,141	9,679
下列人士應佔：			
– 本公司股東		9,827	9,552
– 非控股權益		314	127
年內利潤		10,141	9,679
本公司股東應佔年內利潤/(虧損)：	9		
– 來自經常性業務			
– 香港		384	979
– 香港以外		(227)	829
		157	1,808
– 來自物業發展			
– 香港		10,413	9,277
– 香港以外		67	66
		10,480	9,343
– 來自基本業務		10,637	11,151
– 來自投資物業公允價值計量		(810)	(1,599)
		9,827	9,552
每股盈利：	18		
– 基本		1.59 港元	1.55 港元
– 攤薄		1.59 港元	1.54 港元

第212頁至294頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

綜合全面收益表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	2022	2021
年內利潤		10,141	9,679
年內其他全面(虧損)/收益(除稅及重新分類調整後)：	19		
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用土地及樓宇重估盈餘		43	119
– 重新計量界定福利計劃淨資產/負債		(117)	253
		(74)	372
其後可能重新分類至損益的項目：			
– 匯兌折算差額：			
– 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表		(1,713)	279
– 非控股權益		(11)	3
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		82	(143)
		(1,642)	139
		(1,716)	511
年內全面收益總額		8,425	10,190
下列人士應佔：			
– 本公司股東		8,122	10,060
– 非控股權益		303	130
年內全面收益總額		8,425	10,190

第212頁至294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2022年 12月31日	於2021年 12月31日
資產			
固定資產			
– 投資物業	20A	91,671	84,801
– 其他物業、機器及設備	20B	102,297	101,517
– 服務經營權資產	21	35,523	34,714
		229,491	221,032
商譽及物業管理權		61	69
在建鐵路工程	23	–	–
發展中物業	24A	41,269	11,215
遞延開支	25	2,540	1,964
聯營公司及合營公司權益	27	12,338	12,442
遞延稅項資產	40B	606	599
證券投資	28	959	1,479
待售物業	29	1,888	639
財務衍生工具資產	30	216	363
存料與備料	31	2,261	2,129
應收帳項及其他應收款項	32	13,889	14,797
應收關連人士款項	33	5,429	4,384
現金、銀行結餘及存款	34	16,134	20,970
		327,081	292,082
負債			
短期貸款	35A	1,592	1,650
應付帳項、其他應付款項及撥備	36	69,692	40,077
本期所得稅	40A	2,953	2,381
應付關連人士款項	37	592	479
貸款及其他負債	35A	46,254	42,102
服務經營權負債	38	10,142	10,231
財務衍生工具負債	30	1,104	561
非控股權益持有者貸款	39	140	146
遞延稅項負債	40B	14,700	14,418
		147,169	112,045
淨資產		179,912	180,037
股本及儲備			
股本	41	60,547	60,184
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份		(262)	(245)
其他儲備		119,001	119,775
本公司股東應佔總權益		179,286	179,714
非控股權益		626	323
總權益		179,912	180,037

於2023年3月9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

許亮華
財務總監

第212頁至294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
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
2021											
於2021年1月1日結餘		59,666	(262)	3,662	148	181	150	113,243	176,788	193	176,981
截至2021年12月31日止年度的權益變動：											
- 年內利潤		-	-	-	-	-	-	9,552	9,552	127	9,679
- 年內其他全面收益/(虧損)		19	-	119	(143)	-	279	253	508	3	511
- 年內全面收益/(虧損)總額		-	-	119	(143)	-	279	9,805	10,060	130	10,190
- 由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	(3)	-	-	-	(3)	-	(3)
- 2020年末期普通股息		17	-	-	-	-	-	(6,060)	(6,060)	-	(6,060)
- 就2020年末期普通股息以股代息而發行之股份		41A	369	(1)	-	-	-	1	369	-	369
- 2021年中期普通股息		17	-	-	-	-	-	(1,548)	(1,548)	-	(1,548)
- 就2021年中期普通股息以股代息而發行之股份		41A	74	(1)	-	-	-	1	74	-	74
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		41B	-	(116)	-	-	-	-	(116)	-	(116)
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		41B	3	135	-	-	(135)	-	(3)	-	-
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	83	-	-	83	-	83
- 僱員行使認股權		41A	72	-	-	-	(5)	-	67	-	67
於2021年12月31日結餘		60,184	(245)	3,781	2	124	429	115,439	179,714	323	180,037

第212頁至294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	2022	2021
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	42	7,830	8,333
購買儲稅券		(57)	(57)
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(506)	(342)
– 已付香港以外稅項		(510)	(462)
經營活動所得的現金淨額		6,757	7,472
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		(7,370)	(5,720)
– 香港鐵路延綫項目		(1,465)	(716)
– 深圳地鐵十三號綫		(956)	(925)
– 投資物業項目及裝修工程		(769)	(280)
– 其他資本性工程		(248)	(144)
每年定額及非定額付款		(1,010)	(988)
收取與物業發展有關的款項		14,162	17,779
支付與物業發展有關的款項		(9,245)	(1,137)
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減少/(增加)		4,325	(1,191)
聯營公司及合營公司的投資		(431)	(23)
贖回/(購入)證券投資		480	(982)
聯營公司的分派		351	361
其他		189	(60)
投資活動(耗用)/所得的現金淨額		(1,987)	5,974
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		–	67
為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		(109)	(116)
貸款及發行資本市場借貸工具所得款項		41,646	16,532
償還貸款及資本市場借貸工具		(36,729)	(22,909)
已付利息及財務開支		(961)	(910)
已收利息		293	176
已支付租賃租金的資本金額		(149)	(206)
已付本公司股東股息		(8,562)	(7,165)
融資活動耗用的現金淨額		(4,571)	(14,531)
現金及現金等價物淨增加/(減少)		199	(1,085)
於1月1日的現金及現金等價物		10,752	11,879
匯率變動的影響		(710)	(42)
於12月31日的現金及現金等價物	34	10,241	10,752

第212頁至294頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

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)及香港公認會計原則編製。HKFRSs在各重大方面與《國際財務報告準則》完全接軌。本集團採納的主要會計政策摘要於附註2披露。

香港會計師公會已頒布若干於2022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經修訂的HKFRSs。然而，並無任何修訂對本集團本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。本集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新增準則或詮釋(附註52)。

2 主要會計政策

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2O)；及
- 財務衍生工具(附註2V)。

(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。

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2I(ii))後，在本公司財務狀況表內入帳。

2 主要會計政策(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分享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21(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21(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21(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21(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。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21(ii))列帳。

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21(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。

綜合財務報表附註

2 主要會計政策(續)

E 固定資產(續)

(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21(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。

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2J和2I(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2N以成本與可實現淨值兩者中的較低額列帳。

2 主要會計政策(續)

F 租賃資產(續)

倘指數或比率變化導致未來租賃付款額發生變動，或者本集團根據餘值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用購買、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2AA(ii)確認。

G 商譽

商譽指當：

- (i) 所轉讓代價公允價值、於被收購者的非控制性權益金額及本集團先前持有被收購者權益的公允價值的總和；大於
- (ii) 被收購者的可識別資產及負債於收購當日之淨公允價值。

當(ii)較(i)為大，則該差額即時在損益中確認為優惠承購之收益。

商譽是按成本值減累計減值虧損列帳。來自業務合併的商譽將分配予預期可受惠於合併協同效益的現金生產單位或現金生產單位組合，並會每年進行減值評估(附註2I(ii))。

若於年內出售現金生產單位，任何歸屬予出售項目的收購商譽將被計入出售項目的收益或虧損之內。

H 物業管理權

如集團購入物業管理權，所付金額會予以資本化並按原值減去累計攤銷及減值虧損(附註2I(ii))作為無形資產列帳。物業管理權在管理權的年期內以直線法於綜合損益表中攤銷。

I 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。

綜合財務報表附註

2 主要會計政策(續)

I 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。

J 折舊及攤銷

(i) 投資物業並不計提折舊。

(ii) 除投資物業、在建資產及在服務經營權的全部或剩餘的有效期限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

2 主要會計政策(續)

J 折舊及攤銷(續)

• 機器及設備

列車及組件	6 - 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	7 - 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。

K 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21(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21(ii))。直至鐵路啟用後，有關的成本即撥入固定資產。

L 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项目合併計算，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超出本集團有關開支，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收入，會按照附註2M(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。

綜合財務報表附註

2 主要會計政策(續)

M 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，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如超出發展中物業結餘，餘額會撥入遞延收益(包含在應付帳項及其他應付款項之內)。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完竣並可進行發展上蓋物業，及計入預計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2N所列政策的基礎重新計算，並包含在待售物業之內；及
 - 如本集團收取發展項目分攤的資產，利潤會按收取該等物業時其公允價值，並計入本集團在該等項目所需承擔的風險和責任後才會獲確認。

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)。

- (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「應付帳項及其他應付款項」。
- (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。

N 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2M(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。

2 主要會計政策(續)

○ 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。

P 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21(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。

Q 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2AA)。合約資產是根據附註21(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2S)。

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2AA)。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2S)。

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2AB)。

R 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。

S 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2Q)。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21(i))。

T 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2AB)。

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。

U 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。

V 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。

綜合財務報表附註

2 主要會計政策(續)

V 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。

W 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》的規定作出的強制性公積金(「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) 本集團就界定福利退休計劃承擔的責任淨額是按每個計劃獨立計算，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；將預期累積福利數額貼現以釐定現值，及扣除任何計劃資產的公允價值。計算由合資格精算師採用預計單位成本法進行。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。

2 主要會計政策(續)

W 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。

界定福利退休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、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) 以股份為基礎的支出按認股權派發日期的公允價值計算。

- 關於認股權，於派發日期釐定的公允價值會在計及認股權被授出的可能性後，在授出期間按直線法確認為一項員工成本(除非該等員工支出符合條件確認為資產)，同時股東權益中以股份為基礎的僱員資本儲備將相應增加。認股權的公允價值採用「柏力克－舒爾斯」期權定價模式，並計及派發認股權時所依據的條款及條件計算。模式中所採用的預期年限已根據管理層就不可轉讓性、行使限制及行為因素的影響的最佳估計作出調整。

在授出期間，本集團會檢討預計授出的認股權數目。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計入/扣除(除非該等員工支出符合條件確認為資產)，並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整。於授出日，確認為支出的金額會被調整，以反映實際授出的認股權數目(並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整)。股本金額會在以股份為基礎的僱員資本儲備中確認，直至認股權獲行使時轉入股本帳項或認股權失效(於認股權到期)時直接計入保留溢利。

- 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。

關於那些於歸屬年期內攤銷的獎勵股份，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。

X 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生效或實際上已生效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(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。

綜合財務報表附註

2 主要會計政策(續)

X 所得稅(續)

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。

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着時間消耗，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。

Y 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及其他應付款項內的遞延收益。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及其他應付款項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21(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。

Z 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

當本集團為達成合約義務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履行合約的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新增的成本和與履行該合約直接相關的其他成本之分配。

2 主要會計政策(續)

AA 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。

AB 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。

AC 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。

海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。

AD 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。

AE 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。

綜合財務報表附註

2 主要會計政策(續)

AF 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。

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別行政區政府(「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。

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	2022	2021
本地鐵路服務	11,245	11,067
過境服務	4	5
高速鐵路(香港段)	1,401	1,363
機場快綫	128	89
輕鐵及巴士	561	583
城際客運服務	-	-
其他	65	70
	13,404	13,177

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。

綜合財務報表附註

5 香港車站商務收入

香港車站商務收入包括：

百萬港元	2022	2021
免稅店及車站商店	1,544	1,594
廣告	836	894
電訊收入	616	631
其他車站商務收入	81	89
	3,077	3,208

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	2022	2021
物業租賃收入	4,525	4,787
物業管理收入	254	249
	4,779	5,036

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	2022		2021	
	收入	開支*	收入	開支*
墨爾本都市鐵路	12,812	11,815	12,324	11,992
悉尼地鐵西北綫	662	632	660	619
悉尼地鐵城市及西南綫	2,234	2,099	1,376	1,361
瑞典業務**	5,232	5,307	5,489	5,325
倫敦伊利沙伯綫	2,721	2,648	2,510	2,388
深圳地鐵四號綫	651	675	805	744
深圳地鐵十三號綫(附註21C)	956	956	925	925
其他	748	619	956	801
	26,016	24,751	25,045	24,155
中國內地物業發展	173	114	353	224
中國內地及國際附屬公司總計	26,189	24,865	25,398	24,379

* 開支包括員工薪酬總額105.06億港元(2021年：100.83億港元)(附註10A)、保養及相關工程費用36.07億港元(2021年：30.81億港元)及水電費用7.79億港元(2021年：6.40億港元)。

** 瑞典業務由在瑞典營運的Mälartåg、MTR Tech、MTRX、斯德哥爾摩通勤鐵路及斯德哥爾摩地鐵組成。

8 其他業務收入

其他業務的收入來自：

百萬港元	2022	2021
昂坪360	83	103
顧問業務	175	222
其他業務	105	58
	363	383

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、於八達通控股公司的投資及提供予香港特區政府的項目管理服務。

綜合財務報表附註

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：

百萬港元	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、財務開支和 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)

百萬港元	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		
2021									
《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入	13,177	1,633	329	-	24,901	353	378	-	40,771
- 在某一時點確認	12,424	30	-	-	3,876	353	129	-	16,812
- 隨時間確認	753	1,603	329	-	21,025	-	249	-	23,959
來自其他來源的收入	-	1,575	4,707	-	144	-	5	-	6,431
- 定額或取決於指數或 比率的租賃收入	-	1,566	4,573	-	143	-	5	-	6,287
- 不取決於指數或比率的 非定額租賃收入	-	9	134	-	1	-	-	-	144
總收入	13,177	3,208	5,036	-	25,045	353	383	-	47,202
經營開支	(12,343)	(480)	(970)	-	(24,155)	(224)	(570)	-	(38,742)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(219)	-	-	(93)	(312)
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)	834	2,728	4,066	-	671	129	(187)	(93)	8,148
香港物業發展利潤 - 佔 盈餘及未出售物業的權益	-	-	-	11,097	-	-	-	-	11,097
投資物業公允價值計量虧損	-	-	(1,362)	-	(254)	-	-	-	(1,616)
未計折舊、攤銷及每年 非定額付款前經營利潤/(虧損)	834	2,728	2,704	11,097	417	129	(187)	(93)	17,629
折舊及攤銷	(4,882)	(195)	(17)	-	(268)	-	(68)	-	(5,430)
每年非定額付款	(214)	(45)	(1)	-	-	-	-	-	(260)
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	736	-	232	-	968
未計利息、財務開支和 稅項前(虧損)/利潤	(4,262)	2,488	2,686	11,097	885	129	(23)	(93)	12,907
利息及財務開支	-	-	-	-	(78)	78	-	(967)	(967)
所得稅	-	-	-	(1,820)	(9)	(141)	-	(291)	(2,261)
截至2021年12月31日止 年度(虧損)/利潤	(4,262)	2,488	2,686	9,277	798	66	(23)	(1,351)	9,679
資產									
固定資產	124,952	3,209	84,449	-	7,818	58	546	-	221,032
其他分類資產	6,828	559	796	4,320	9,639	4,841	494	15,166	42,643
商譽及物業管理權	-	-	12	-	57	-	-	-	69
發展中物業	-	-	-	11,215	-	-	-	-	11,215
遞延開支	994	-	194	22	-	-	754	-	1,964
遞延稅項資產	-	1	-	-	570	8	20	-	599
證券投資	-	-	-	-	7	701	272	499	1,479
待售物業	-	-	-	544	-	95	-	-	639
聯營公司及合營公司權益	-	-	-	-	11,327	-	1,115	-	12,442
總資產	132,774	3,769	85,451	16,101	29,418	5,703	3,201	15,665	292,082
負債									
分類負債	8,205	1,643	2,645	17,137	10,945	950	2,357	57,932	101,814
服務經營權負債	10,047	-	-	-	184	-	-	-	10,231
總負債	18,252	1,643	2,645	17,137	11,129	950	2,357	57,932	112,045
其他資料									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	5,478	478	831	-	1,120	1	29	-	7,937
遞延開支	671	-	174	19	-	-	-	-	864
發展中物業	-	-	-	600	-	-	-	-	600

綜合財務報表附註

9 業務分類資料(續)

本公司股東應佔來自香港經常性業務的利潤3.84億港元(2021年：9.79億港元)代表(i)來自香港經常性業務的年內利潤15.24億港元(2021年：22.51億港元)(撇除投資物業公允價值計量虧損8.14億港元(2021年：13.62億港元))及(ii)香港未予分類開支11.40億港元(2021年：12.72億港元)(撇除與投資物業公允價值計量相關的所得稅零港元(2021年：所得稅支出7,900萬港元))。

本公司股東應佔來自香港以外經常性業務的虧損2.27億港元(2021年：利潤8.29億港元)代表來自香港以外經常性業務的年內利潤8,700萬港元(2021年：9.56億港元)(撇除投資物業公允價值計量收益400萬港元(2021年：虧損2.54億港元)及相關所得稅零港元(2021年：所得稅抵免9,600萬港元))，並扣除非控股權益應佔利潤3.14億港元(2021年：1.27億港元)。

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

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

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

截至2022年12月31日止年度內，合營業務確認的除稅前利潤為137.39億港元(2021年：115.95億港元)。

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	
	2022	2021	2022	2021
香港特別行政區(所屬地)	21,586	21,755	267,988	227,462
澳洲	15,708	14,360	918	1,169
中國內地及澳門特別行政區	2,553	3,077	16,229	17,360
瑞典	5,232	5,489	557	696
英國	2,733	2,521	7	35
	26,226	25,447	17,711	19,260
	47,812	47,202	285,699	246,722

於2022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455.10億港元(2021年：451.31億港元)。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。

10 經營開支

A 員工薪酬總額包括：

百萬港元	2022	2021
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	6,341	6,155
– 香港車務營運的保養及相關工程	100	110
– 香港車務營運的其他項目開支	164	277
– 香港車站商務開支	119	112
– 香港物業租賃及管理業務開支	173	170
– 中國內地及國際附屬公司開支	10,506	10,083
– 其他業務開支	545	852
– 項目研究及業務發展開支	202	213
– 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益	10	7
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	1,386	942
– 服務經營權資產	500	450
– 在建鐵路工程被政府資助所抵銷	40	–
– 發展中物業	242	241
可收回數額	606	576
員工薪酬總額	20,934	20,188

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	2022	2021
以股份為基礎的支出	118	83
界定供款計劃及強制性公積金供款	1,115	1,052
界定福利退休計劃確認的開支	398	413
	1,631	1,548

B 在綜合損益表內列支的核數師酬金包括：

百萬港元	2022	2021
核數服務	22	21
其他與核數有關的服務	6	6
稅務服務	2	2
其他非核數服務	2	–
	32	29

C 出售固定資產的虧損 1.48 億港元(2021 年：5,300 萬港元)已計入經營開支。

綜合財務報表附註

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	與表現掛鉤 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 ^Δ	0.2	–	–	–	0.2
– 運輸及物流局局長 ^Δ	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。

^Δ 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)

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
2021					
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	0.5	-	-	-	0.5
- 方正	0.5	-	-	-	0.5
- 許少偉(於2021年5月26日委任)*	0.3	-	-	-	0.3
- 關育材(於2021年5月26日退任)**	0.2	-	-	-	0.2
- 李慧敏	0.5	-	-	-	0.5
- 李李嘉麗(於2021年5月26日退任)**	0.2	-	-	-	0.2
- 吳永嘉	0.5	-	-	-	0.5
- 鄧國斌	0.4	-	-	-	0.4
- 黃冠文(於2021年5月26日委任)*	0.3	-	-	-	0.3
- 周元	0.5	-	-	-	0.5
- 許正宇	0.4	-	-	-	0.4
- 前運輸及房屋局局長	0.4	-	-	-	0.4
- 發展局常任秘書長(工務)	0.4	-	-	-	0.4
- 運輸署署長	0.4	-	-	-	0.4
執行總監會成員					
- 金澤培***	-	8.7	1.2	2.4	12.3
- 劉天成	-	6.0	-~	1.4	7.4
- 包立賢	-	5.1	-~	1.2	6.3
- 鄭惠貞	-	5.6	0.7	1.2	7.5
- 蔡少綿	-	4.2	0.6	1.0	5.8
- 顏永文(於2021年2月22日退任)****	-	1.6	-~	0.2	1.8
- 許亮華	-	5.1	0.7	1.2	7.0
- 李家潤	-	4.5	0.6	1.1	6.2
- 馬琳	-	4.7	0.7	1.1	6.5
- 鄧智輝	-	5.7	0.8	1.4	7.9
- 楊美珍	-	5.3	0.8	1.4	7.5
	10.0	56.5	6.1	13.6	86.2

* 許少偉及黃冠文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2021年12月31日止期間的酬金。

** 關育材及李李嘉麗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2021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。

**** 顏永文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2021年1月1日至其退任日前一天止期間的酬金。

- 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2021年12月31日止財政年度支付的總供款為16,380港元。

-~ 本公司為參與港鐵強積金計劃(詳情見附註45A(iii))的包立賢就2021年12月31日止財政年度支付的總供款為18,000港元。

-~ 本公司為參與港鐵公積金計劃(詳情見附註45A(ii))的顏永文就2021年1月1日至其退任日止期間支付的總供款為87,374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)

自2023年1月1日起，黃琨璋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2021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2022年12月31日止期間)、發展局常任秘書長(工務) — 林世雄(由2021年1月1日至2021年10月7日止期間)及劉俊傑(由2021年10月8日至2022年12月31日止期間)及運輸署署長 — 羅淑佩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2022年12月31日和2021年12月31日止年度的歸屬期間)如下：

- 金澤培於2018年4月10日獲授25,550股受限制股份及50,450股表現股份、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股約滿受限制股份及於2022年4月8日獲授133,700股受限制股份，其中合共183,149股受限制股份於2022年確認歸屬(2021年：54,084股受限制股份和98,117股表現股份)，而截至2022年12月31日止年度，相關的公允價值880萬港元(2021年：560萬港元)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(2021年：44,083股)；
- 劉天成於2018年4月10日獲授16,450股受限制股份及50,450股表現股份、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(2021年：23,933股受限制股份及34,810股表現股份)，而截至2022年12月31日止年度，相關的公允價值420萬港元(2021年：120萬港元)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(2021年：15,640股)；
- 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(2021年：10,083股受限制股份及20,803股表現股份)，而截至2022年12月31日止年度，相關的公允價值360萬港元(2021年：100萬港元)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(2021年：9,347股)；
- 鄭惠貞於2018年4月10日獲授17,600股受限制股份及50,450股表現股份、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股表現股份及於2022年4月8日獲授39,500股受限制股份，其中合共22,150股受限制股份於2022年確認歸屬(2021年：22,200股受限制股份及34,810股表現股份)，而截至2022年12月31日止年度，相關的公允價值200萬港元(2021年：100萬港元)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(2021年：15,640股)；
- 蔡少綿於2021年4月8日獲授13,500股受限制股份及47,850股表現股份及於2022年4月8日獲授32,200股受限制股份，其中合共4,500股受限制股份於2022年確認歸屬(2021年：無)，而截至2022年12月31日止年度，相關的公允價值150萬港元(2021年：80萬港元)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(2021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，其中沒有股份於2022年確認歸屬，而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，相關的公允價值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2022年失效或被沒收；
- 許亮華於2018年4月10日獲授14,200股受限制股份及50,450股表現股份、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股表現股份及於2022年4月8日獲授37,850股受限制股份，其中合共19,483股受限制股份於2022年確認歸屬(2021年：19,017股受限制股份及34,810股表現股份)，而截至2022年12月31日止年度，相關的公允價值190萬港元(2021年：90萬港元)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(2021年：15,640股)；
- 李家潤於2018年4月10日獲授7,900股受限制股份及10,500股表現股份、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股表現股份及於2022年4月8日獲授34,050股受限制股份，其中合共12,450股受限制股份於2022年確認歸屬(2021年：10,566股受限制股份及7,245股表現股份)，而截至2022年12月31日止年度，相關的公允價值170萬港元(2021年：80萬港元)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(2021年：3,255股)；
- 馬琳於2018年4月10日獲授16,050股受限制股份及50,450股表現股份、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股表現股份及於2022年4月8日獲授34,600股受限制股份，其中合共18,218股受限制股份於2022年確認歸屬(2021年：18,816股受限制股份及34,810股表現股份)，而截至2022年12月31日止年度，相關的公允價值180萬港元(2021年：90萬港元)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(2021年：15,640股)；

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)

- 鄧智輝於2018年4月10日獲授16,850股受限制股份及50,450股表現股份、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股表現股份及於2022年4月8日獲授46,000股受限制股份，其中合共21,917股受限制股份於2022年確認歸屬(2021年：21,801股受限制股份及34,810股表現股份)，而截至2022年12月31日止年度，相關的公允價值210萬港元(2021年：90萬港元)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(2021年：15,640股)；
- 楊美珍於2018年4月10日獲授17,350股受限制股份及50,450股表現股份、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股表現股份及於2022年4月8日獲授46,000股受限制股份，其中合共22,066股受限制股份於2022年確認歸屬(2021年：22,117股受限制股份及34,810股表現股份)，而截至2022年12月31日止年度，相關的公允價值210萬港元(2021年：100萬港元)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(2021年：15,640股)；及
- 顏永文於2018年4月10日獲授12,250股受限制股份及50,450股表現股份、於2019年4月8日獲授12,500股受限制股份及於2020年4月8日獲授26,500股受限制股份，其中合共38,918股受限制股份及34,810股表現股份於2021年確認歸屬，而截至2021年12月31日止年度，相關的公允價值20萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。15,640股獎勵股份於2021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2022年12月31日止年度內，本公司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。截至2021年12月31日止年度內，本公司五名最高酬金人士之中包括三名執行總監會成員，其酬金已在上文披露。截至2021年12月31日止年度內，其他兩名最高酬金人士的總酬金(包括以股份為基礎的支出)如下：

百萬港元	2021
基本薪金、津貼及實物收益	12.8
退休金計劃供款	0.1
與表現掛鈎的薪酬	4.2
以股份為基礎的支出	0.5
	17.6

截至2021年12月31日止年度內兩名最高酬金人士的年度酬金(包括以股份為基礎的支出)均介乎8,500,001港元 – 9,000,000港元範圍內。

(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1.306億港元(2021年：1.005億港元)。

(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。財政司司長法團委任歐陽伯權博士為本公司董事局非執行主席，任期為2019年7月1日至2021年12月31日(包括首尾兩日)。歐陽伯權博士再獲財政司司長法團委任為本公司董事局非執行主席，任期為2022年1月1日至2024年6月30日(包括首尾兩日)。

B 獎勵股份

執行總監會每名成員截至2022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(ii)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別表現基準授出，而表現股份的授出，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本公司的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2(W)(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不賦予條件。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/被沒收而沖回以前年度計提金額作出的調整。

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。

綜合財務報表附註

12 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益

香港物業發展利潤 — 分佔盈餘及未出售物業的權益包括：

百萬港元	2022	2021
分佔物業發展所得的盈餘及未出售物業的權益	11,473	11,048
西鐵物業發展的代理費及其他收入(附註24C)	128	67
其他費用及雜項研究	(12)	(18)
香港物業發展利潤(除稅前)	11,589	11,097
香港物業發展利潤(除稅後)	10,413	9,277

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

13 投資物業公允價值計量虧損

投資物業公允價值計量虧損包括：

百萬港元	2022	2021
投資物業公允價值重新計量虧損	(3,076)	(2,161)
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	2,266	545
	(810)	(1,616)

14 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2022	2021
折舊計提自：		
– 擁有的物業、機器及設備	3,839	3,854
– 使用權資產	342	330
	4,181	4,184
攤銷計提自：		
– 服務經營權資產和其他無形資產的攤銷計提	1,853	1,627
– 已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	(265)	(381)
	1,588	1,246
	5,769	5,430

15 利息及財務開支

百萬港元	2022	2021
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	1,033	905
– 服務經營權負債	688	692
– 租賃負債	44	51
– 其他	26	25
財務開支	43	45
匯兌收益	(253)	(144)
	1,581	1,574
已耗用深圳地鐵四號綫營運的政府資助	(35)	(51)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	17	(5)
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入利息開支	(26)	(11)
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌收益	289	156
– 終止對沖會計時由對沖儲備撥入	(79)	(93)
– 不符合對沖會計的衍生工具	(13)	(8)
	188	39
資本化利息開支	(356)	(322)
	1,378	1,240
利息收入：		
– 銀行存款	(316)	(215)
– 其他	(80)	(58)
	(396)	(273)
	982	967

截至2022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2.1%至3.3%不等(2021年：每年2.0%至2.2%)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(2021年：5,100萬港元)，已被從深圳市人民政府收取的現金資助3,500萬港元(2021年：5,100萬港元)所抵銷。

截至2022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收益為4.97億港元(2021年：虧損1,800萬港元)，而來自對沖工具(包括利息掉期及貨幣掉期)的公允價值虧損則為5.14億港元(2021年：收益2,300萬港元)，因此淨虧損為1,700萬港元(2021年：淨收益500萬港元)。

綜合財務報表附註

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

(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2022年12月31日止年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損(如有)後，按稅率16.5%(2021年：16.5%)計算。根據利得稅兩級制，首200萬港元的應課稅溢利按8.25%徵稅，而餘下的應課稅溢利則按16.5%徵稅。本公司的香港利得稅撥備於2022年及2021年按此相同基準計算。

香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

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2022年12月31日止年度內，土地增值稅(未扣除企業所得稅)5,100萬港元(2021年：9,800萬港元)已列支損益。

在香港產生的暫時差異引致之遞延稅項，按香港利得稅率16.5%(2021年：16.5%)計算，而在香港以外產生的遞延稅項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2022/2023課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共46億港元。如以前年度所披露，香港稅務局(「稅務局」)就該款項不可從本公司的評稅利潤計算中扣減，而向本公司發出就2009/2010至2017/2018課稅年度的利得稅評稅/額外評稅通知書。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已對這些評稅/額外評稅(就該款項能否從評稅利潤計算中扣減)提出反對，及已就這些額外徵收的稅款申請暫緩繳款。稅務局已同意暫緩徵收該額外稅款，惟本公司須購買23億港元的儲稅券。本公司已購買所需的儲稅券，而額外徵收的稅款已被稅務局暫緩。購買儲稅券並不影響本公司在稅務上的權利，而已購買的儲稅券已計入本集團綜合財務狀況表的「應收帳項及其他應收款項」。

於2022年5月20日，稅務局局長就本公司的個案作出決定，否決了本公司所提出的反對申請，並維持了2011/2012至2017/2018課稅年度就該爭議款項的利得稅評稅/額外評稅，即認定該款項不可從相關課稅年度本公司的評稅利潤計算中扣減。本公司已跟早前給予本公司意見的外聘大律師和稅務顧問再次確認此個案，並已從另一位外聘大律師取得進一步意見。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見，本公司董事認為本公司已有有力的法律理據，並決定就2011/2012至2017/2018課稅年度的評稅結果提出爭議及上訴。因此，本公司已於2022年6月16日向稅務上訴委員會提交上訴通知。本公司並無就上述評稅/額外評稅通知書的決定及其他相關課稅年度的評稅作額外稅務撥備。稅務上訴委員會已編定於2024年年初舉行聆訊。

16 綜合損益表所示的所得稅(續)

B 按適用稅率計算的會計溢利與稅務開支的對帳：

	2022		2021	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前利潤	11,749		11,940	
按照在相關稅務地區獲得除稅前利潤並以適用稅率計算的名義稅項	1,925	16.4	1,958	16.4
土地增值稅(扣除企業所得稅後淨額)	38	0.3	73	0.6
不可扣減支出的稅務影響	869	7.4	505	4.2
非課稅收入的稅務影響	(1,341)	(11.4)	(274)	(2.3)
未使用而且未確認的可抵扣稅務虧損的稅務影響	118	1.0	10	0.1
耗用先前未確認的稅務虧損	(1)	-	(11)	(0.1)
實際稅項開支	1,608	13.7	2,261	18.9

17 股息

已付及建議派發予本公司股東的普通股息如下：

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

於匯報期末後建議派發的末期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

關於2022年末期普通股息，董事局建議向所有於2023年6月5日營業時間結束時名列本公司成員登記冊的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)。

支予財政司司長法團的普通股息詳情於附註47P披露。

綜合財務報表附註

18 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以年內股東應佔利潤98.27億港元(2021年：95.52億港元)，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：

	2022	2021
於1月1日已發行普通股	6,193,462,514	6,180,927,873
已發行以股代息的影響	3,237,016	4,187,108
已行使認股權的影響	-	1,731,074
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(5,797,375)	(5,419,380)
於年內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	6,190,902,155	6,181,426,675

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤98.27億港元(2021年：95.52億港元)，及就具攤薄效力的本公司的行政人員股份獎勵計劃作出調整(2021年：就具攤薄效力的本公司的認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃作出調整)的期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：

	2022	2021
於年內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	6,190,902,155	6,181,426,675
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	-	213,308
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	5,895,643	5,390,572
於年內的加權平均普通股數(攤薄)	6,196,797,798	6,187,030,555

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤106.37億港元(2021年：111.51億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利為1.72港元(2021年：1.80港元)。

19 其他全面(虧損)/收益

A 與本集團之其他全面(虧損)/收益各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	2022			2021		
	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	(1,713)	-	(1,713)	279	-	279
- 非控股權益	(11)	-	(11)	3	-	3
	(1,724)	-	(1,724)	282	-	282
自用土地及樓宇的重估盈餘	52	(9)	43	142	(23)	119
重新計量界定福利計劃淨資產/負債	(155)	38	(117)	296	(43)	253
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註19B)	99	(17)	82	(171)	28	(143)
其他全面(虧損)/收益	(1,728)	12	(1,716)	549	(38)	511

19 其他全面(虧損)/收益(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	2022	2021
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	(111)	(227)
年內計入損益的金額：		
- 利息及財務開支(附註15)	184	52
- 其他支出	26	4
	99	(171)
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	18	37
- 年內列支損益的金額	(35)	(9)
	82	(143)

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，其變動及分析如下：

百萬港元	2022	2021
於1月1日	84,801	86,058
添置*	9,977	886
投資物業公允價值重新計量(附註13)	(3,076)	(2,161)
匯兌(虧損)/收益	(31)	18
於12月31日	91,671	84,801

* 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91.86億港元(2021年：5.45億港元)以及由遞延開支轉撥3.98億港元(2021年：零港元)。

所有投資物業已於2022年及2021年12月31日重估。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，則於隨後期間於綜合損益表內確認。

於2022年12月31日，本集團的投資物業包括4.59億港元(2021年：4.31億港元)與中國內地物業有關。

綜合財務報表附註

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
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	1,765	443	62,382	93,565	12,059	170,214
於2022年12月31日估值	-	3,646	-	-	-	3,646
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
2021						
原值或估值						
於2021年1月1日	1,765	4,222	62,453	89,973	8,355	166,768
添置	-	-	-	260	3,693	3,953
清理/撇減	-	(3)	(1)	(529)	(38)	(571)
重估虧損	-	(3)	-	-	-	(3)
資本化調整*	-	-	(192)	(16)	-	(208)
轉撥至服務經營權資產(附註21)	-	-	-	(9)	(11)	(20)
其他資產投入使用	-	-	15	1,947	(1,962)	-
匯兌差額	-	(15)	-	(133)	(1)	(149)
於2021年12月31日	1,765	4,201	62,275	91,493	10,036	169,770
原值	1,765	457	62,275	91,493	10,036	166,026
於2021年12月31日估值	-	3,744	-	-	-	3,744
累計折舊						
於2021年1月1日	408	158	9,909	54,294	-	64,769
年內折舊	34	232	520	3,398	-	4,184
清理後撥回	-	(2)	-	(469)	-	(471)
重估後撥回	-	(145)	-	-	-	(145)
匯兌差額	-	(9)	-	(75)	-	(84)
於2021年12月31日	442	234	10,429	57,148	-	68,253
於2021年12月31日帳面淨值	1,323	3,967	51,846	34,345	10,036	101,517

* 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。

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(續)

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

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

C 使用權資產

於2022年及2021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	2022	2021
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		1,289	1,323
自用樓宇的所有權權益，餘下租賃年期為：	(i)		
– 少於50年		3,646	3,744
其他租賃自用樓宇，餘下租賃年期為：	(ii)		
– 少於10年		174	223
租賃機器及設備，餘下租賃年期為：	(iii)		
– 10至50年		318	–
– 少於10年		379	451
		5,806	5,741
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		91,450	84,638
		91,464	84,652
其他租賃投資物業，餘下租賃年期為：			
– 少於10年		207	149
		91,671	84,801
		97,477	90,542

確認於損益與租賃有關的開支項目分析如下：

百萬港元	2022	2021
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	149	145
其他租賃自用樓宇	82	87
租賃機器及設備	77	64
	342	330
租賃負債的利息支出	44	51
短期租賃開支	12	9
低價值資產的租賃開支(不包括低價值資產的短期租賃)	34	32

年內，使用權資產的添置為104.09億港元(2021年：9.20億港元)。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。

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(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5,200萬港元(2021年：1.42億港元)及有關的遞延稅項支出900萬港元(2021年：2,300萬港元)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41D)。倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用樓宇於2022年12月31日的帳面金額應為6.13億港元(2021年：6.39億港元)。

(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10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916.71億港元(2021年：848.01億港元)，持作經營租賃用途的車站商店的原值為9.05億港元(2021年：8.63億港元)，而相關的累計折舊為5.76億港元(2021年：5.41億港元)。

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	2022	2021
1年內	6,355	7,734
1至2年內	4,707	4,549
2至3年內	3,274	2,942
3至4年內	1,448	2,183
4至5年內	798	1,074
5年後	472	1,149
	17,054	19,631

20 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

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

綜合財務報表附註

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								
2021										
原值										
於2021年1月1日	15,226	20,220	180	27	8,937	-	86	60	44,736	
年內淨增置	-	2,198	69	78	101	925	-	-	3,371	
清理	-	(253)	-	-	(101)	-	-	-	(354)	
由其他物業、機器及 設備轉入(附註20)	-	9	-	11	-	-	-	-	20	
服務經營權內重新分類	-	(44)	-	44	-	-	-	-	-	
匯兌差額	-	-	-	-	275	-	(8)	-	267	
於2021年12月31日	15,226	22,130	249	160	9,212	925	78	60	48,040	
累計攤銷										
於2021年1月1日	3,985	4,321	4	1	3,432	-	74	44	11,861	
年內攤銷	304	906	19	2	384	-	2	7	1,624	
清理後撥回	-	(212)	-	-	(53)	-	-	-	(265)	
匯兌差額	-	-	-	-	113	-	(7)	-	106	
於2021年12月31日	4,289	5,015	23	3	3,876	-	69	51	13,326	
於2021年12月31日帳面淨值	10,937	17,115	226	157	5,336	925	9	9	34,714	

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2022年12月31日，車費一直未有調高，而營運開支持續增加。正如已披露多年，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

由於預計票價制定機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，本集團於2022年6月30日為深圳地鐵四號綫進行減值評估測試。於2022年6月30日，深圳地鐵四號綫的帳面價值為45.89億港元，而相應的可收回金額為36.27億港元。因此，在截至2022年6月30日止六個月內的綜合損益表中，已就深圳地鐵四號綫的服務經營權資產作出了9.62億港元的減值撥備。用作減值評估時的可收回金額乃根據涵蓋剩餘服務經營權期間的使用價值計算而釐定。在2022年6月30日估計深圳地鐵四號綫的使用價值時，採用之估計稅前貼現率為9.2%。依據本集團於2022年12月31日作出的檢討，並沒有需要於2022年12月31日確認進一步的減值虧損。

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2022年12月31日年內提供的建設服務的公允價值9.56億港元(2021年：9.25億港元)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(55億港元)。於2022年12月31日，本集團在該項目上的累計支出為16億人民幣(18億港元)，已核准但未償付的承擔總額為33億人民幣(37億港元)(2021年：42億人民幣(57億港元))，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申索。

(b) 高速鐵路(香港段)協議

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

- (i) 香港特區政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價,包括經協定增加的194.2億港元項目造價(「目前超支」);
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元,本公司將承擔和支付超出該金額(如有)的項目造價部分(「進一步超支」),但不包括若干經協定的例外費用(即高速鐵路(香港段)協議中規定由於法律改變、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用);
- (iii) 本公司將於2016及2017年分兩期以現金支付每股合共4.40港元的特別股息;
- (iv) 高速鐵路(香港段)項目管理費用由45.9億港元增加至63.4億港元。因此,責任上限由原先最多為49.4億港元,上升至最多為66.9億港元;
- (v) 香港特區政府保留對本公司在委託協議下的目前超支的責任問題(如有)(包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制,包括將爭議提交仲裁的權利。倘若仲裁員並無裁定責任上限為無效,並裁定若非因責任上限,而在委託協議下本公司就目前超支的責任超出責任上限,則本公司須:
 - 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額,最高至責任上限;
 - 尋求獨立股東在另一次成員大會上(在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票)批准本公司承擔該超出責任;及
 - 在取得上文剛述的獨立股東批准後,向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准,本公司將不會向香港特區政府支付該金額。

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2022年12月31日，本公司並無就下列各項於本公司綜合財務報表作出任何撥備：

(i) 本公司須承擔任何進一步超支(如有)的任何可能責任，原因是根據截至目前可獲得的資料，本公司相信現時無需對高速鐵路(香港段)經修訂造價估算作進一步修訂；

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，本公司可能須承擔的任何可能責任(於上文附註22A(b)(v)更具體說明)，原因是(a)截至2022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索償或仲裁的任何通知；(b)本公司受責任上限所保障；及(c)由於高速鐵路(香港段)協議，本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及

(iii) (如適用)因本公司未能有足夠的可靠性去估算本公司的責任或負債金額(如有)。

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

(a) 沙中綫協議

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

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

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

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

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。

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)

(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。為免生疑問，香港特區政府尋求並獲得立法會批准的額外撥款並不包括紅磡事件相關費用(詳見下文附註22B(c)(ii))，亦不包括本公司所需的13.71億港元額外項目管理費用(詳見下文附註22B(b)(ii))。

(ii) 額外項目管理費用的撥備

如上文附註22B(b)(i)所述以及本公司之前已披露，沙中綫項目的通車計劃受到若干主要外圍因素的嚴重影響。這些因素不單增加了工程成本，也增加了本公司根據相關的沙中綫委託協議履行其項目管理責任所需的費用，增加的金額估計約為13.71億港元。

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

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

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

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

此撥備金額並無計算任何可能支付予本公司的額外管理費用在內(不論是在未能達成整體解決方案的情況下及/或因某項裁決、和解或其他原因)。因此，如果任何該等潛在追討能得到實際確定，任何該等追討的金額將被確認並計入本公司有關財政期間的綜合損益表。

綜合財務報表附註

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)

(c) 紅磡事件

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

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

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

(i) 調查委員會

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

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

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

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

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

(ii) 紅磡事件相關費用的撥備

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

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

考慮到上文附註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2022年12月31日止年度內，本公司已耗用1.17億港元(2021年：2.06億港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2021年：零港元)。於2022年12月31日，在扣除已耗用的金額後，餘下的8.27億港元的撥備(2021年：9.44億港元)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」中。

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

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)

(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2022年12月31日本公司並無就除上述以外的沙中綫事宜確認其他撥備，本公司在今後未來將會按事態發展持續地評估確認任何進一步撥備的需要。

23 在建鐵路工程

小蠔灣站的在建鐵路工程開支如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	增置	於12月31日 結餘
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	-	-	-

增置代表由小蠔灣站產生的資本性開支和由遞延開支撥入的開支。

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，項目的總資本性開支估計約為65億港元。於2022年12月31日，本公司就此項目的累計開支為9,800萬港元，並被政府資助全數抵銷，而資本性承擔(附註48A)已包括與項目相關的已批准但未償付承擔，總值為63.66億港元。

綜合財務報表附註

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2022年12月31日，本公司尚未完成的香港物業發展項目主要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(「日出康城」)車廠之將軍澳支綫物業發展項目、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、及位於相關鐵路沿綫的東鐵綫/輕鐵物業發展項目。

A 發展中物業

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
2022				
香港物業發展項目	11,215	41,088	(11,034)	41,269
2021				
香港物業發展項目	11,942	(234)	(493)	11,215

* 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建造成本，並向發展商收取的款項和已耗用的政府資助所抵銷。

包含於發展中物業的香港租賃土地租賃期為10至50年。

B 保管資金

作為機場鐵路、將軍澳支綫、南港島綫及東鐵綫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2022年12月31日，保管資金餘額為237.15億港元(2021年：363.20億港元)。

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2022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1.28億港元(2021年：6,700萬港元)(附註12)。截至2022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5,500萬港元(2021年：5,900萬港元)。

25 遞延開支

於2022年12月31日，遞延開支包括與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23億港元(2021年：9億港元)。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相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2022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 有關係統
MTR Corporation (Sydney) SMCSW Pty Limited	1 澳元	100%	-	100%	澳洲	設計、配置及 整合鐵路有關係統
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
MTR Tunnelbanan AB	40,000,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運及維修
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 [#]	868,600,000 人民幣	83%	-	83%	中華人民 共和國	鐵路建造、 營運及管理

綜合財務報表附註

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		
港鐵物業發展(深圳)有限公司 [#]	2,180,000,000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
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。

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2022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 ^α	49%	-	49%	中華人民 共和國	地鐵投資、 建設及營運
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

^α 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	2022	2021
收入	7,713	7,906
支出及其他	(6,077)	(6,494)
除稅前利潤	1,636	1,412
所得稅	(541)	(444)
淨利潤	1,095	968
其他全面(虧損)/收益	(887)	304
全面收益總額	208	1,272
資產	34,690	33,179
負債	(22,659)	(20,789)
淨資產	12,031	12,390
本集團所佔聯營公司及合營公司淨資產	12,031	12,390
商譽	307	52
綜合財務狀況表上的帳面價值	12,338	12,442

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份時間因乘客量增長緩慢而錄得虧損，近幾年的疫情亦進一步對乘客量造成影響。由於這項專營權協議不設乘客量保障機制，若乘客量偏低的情況在未來一段時間持續，杭州地鐵一號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

28 證券投資

證券投資以公允價值計量，並包含：

百萬港元	2022	2021
附屬公司持有的非上市股本投資	669	708
位於海外的一間保險包銷附屬公司持有的上市債務證券	290	272
本公司持有的銀行中期票據	-	499
	959	1,479

於2022年12月31日，除了2.35億港元(2021年：2.25億港元)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。於2022年，證券投資確認的淨公允價值收益為2,000萬港元(2021年：2,800萬港元)。

29 待售物業

百萬港元	2022	2021
待售物業		
- 按原值	1,307	614
- 按可實現淨值	581	25
	1,888	639
代表：		
香港物業發展	1,876	543
中國內地物業發展	12	96
	1,888	639

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2022年及2021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4,300萬港元(2021年：400萬港元)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							
- 公允價值對沖	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						

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	
2021							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	498	1					
- 流入			499	-	-	-	499
- 流出			(498)	-	-	-	(498)
- 現金流量對沖：	128	2					
- 流入			33	97	-	-	130
- 流出			(32)	(96)	-	-	(128)
- 不符合對沖會計：	111	1					
- 流入			104	8	-	-	112
- 流出			(103)	(8)	-	-	(111)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	4,969	159					
- 流入			2,078	972	1,513	707	5,270
- 流出			(1,917)	(904)	(1,496)	(698)	(5,015)
- 現金流量對沖：	12,742	145					
- 流入			262	262	6,210	10,871	17,605
- 流出			(240)	(240)	(6,150)	(10,760)	(17,390)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	2,400	26	26	6	2	(1)	33
- 現金流量對沖	500	17	(3)	1	8	12	18
- 不符合對沖會計	2,034	12	(2)	2	6	7	13
	23,382	363	207	100	93	138	538
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	3,450	(10)					
- 流入			1,974	1,476	-	-	3,450
- 流出			(1,980)	(1,480)	-	-	(3,460)
- 現金流量對沖：	424	(15)					
- 流入			197	57	151	4	409
- 流出			(203)	(59)	(158)	(4)	(424)
- 不符合對沖會計：	276	(15)					
- 流入			206	20	35	-	261
- 流出			(218)	(21)	(37)	-	(276)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	783	(5)					
- 流入			13	13	38	837	901
- 流出			(5)	(11)	(41)	(840)	(897)
- 現金流量對沖：	9,654	(515)					
- 流入			202	485	720	9,365	10,772
- 流出			(217)	(561)	(817)	(9,660)	(11,255)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 不符合對沖會計	300	(1)	3	1	(2)	(3)	(1)
	14,887	(561)	(28)	(80)	(111)	(301)	(520)
總計	38,269						

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2022年12月31日及2021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3.63%至4.99%(2021年：0.16%至1.68%)，美元所用利率介乎3.81%至5.16%(2021年：0.21%至1.70%)，而澳元所用利率介乎3.01%至4.62%(2021年：0.02%至2.12%)，而日圓所用利率介乎0.07%至1.14%(2021年：-0.04%至0.26%)。

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、貨幣掉期和外汇遠期合約。

(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2022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145.12億港元(2021年：155.23億港元)。

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	2022				2021			
	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	28,382	1,153	-	29,535	30,068	1,040	-	31,108
2年至5年內須償還的款項	11,905	804	-	12,709	9,368	710	620	10,698
1年至2年內須償還的款項	8,254	202	619	9,075	1,992	1,758	-	3,750
1年內須償還的款項	3,843	3,302	-	7,145	6,698	1,843	-	8,541
	52,384	5,461	619	58,464	48,126	5,351	620	54,097

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%(2021年：45%至75%)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2022年12月31日，計入未完約貨幣及利率掉期後，70%(2021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2022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。

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2021年，根據利率分別為上升100點子/下調25點子的假設進行類似分析，估計本集團的除稅後利潤將增加/減少及保留溢利將增加約7,600萬港元/減少約1,500萬港元，而綜合權益帳的其他項目則將增加約9,900萬港元/減少約1,400萬港元。

(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。

綜合財務報表附註

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2022年12月31日，經扣除2,500萬港元(2021年：2,300萬港元)陳舊存貨撥備後的存料與備料的淨額為22.61億港元(2021年：21.29億港元)，當中預計16.07億港元(2021年：14.52億港元)將於一年內耗用，另外預計6.54億港元(2021年：6.77億港元)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)乃經八達通卡或二維碼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。

32 應收帳項及其他應收款項(續)

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

於2022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29.62億港元(2021年：43.00億港元)，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建設有限公司(「天津城鐵港鐵」)49%股權的股權轉讓協議，而港鐵天津第一將來會有條件以13億人民幣收購一個位於相同地點的待發展購物商場，該協議有待天津城鐵港鐵同意。股權轉讓協議中的條件已得到滿足，出售港鐵天津第一49%權益的交易已於2017年7月10日完成，繼而於綜合財務狀況表計入為預付款項。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2022年12月31日，除了若干按金及其他應收帳項47.35億港元(2021年：49.10億港元)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結果並不重大，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	2022	2021
澳元	8	8
人民幣	59	75
美元	20	17

綜合財務報表附註

33 應收關連人士款項

百萬港元	2022	2021
應收下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	1,017	757
– 九鐵公司	4,157	3,507
– 聯營公司	255	120
	5,429	4,384

於2022年12月31日，應收香港特區政府款項主要包括與沙田至中環綫預備工作有關的可收回帳款及南港島綫項目的必要公共基建工程可收回支出、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)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。

應收九鐵公司款項主要包括在若干兩鐵合併協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程費用，以及與高速鐵路(香港段)和沙中綫相關的金額。

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2022年12月31日，除了27.88億港元(2021年：22.73億港元)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	2022	2021
銀行及其他財務機構存款	9,369	15,769
銀行存款及現金	6,765	5,201
現金、銀行結餘及存款	16,134	20,970
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)	(4,175)	(10,218)
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	10,241	10,752

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	2022	2021
澳元	71	26
歐元	24	13
日圓	770	826
英鎊	3	2
人民幣	32	14
美元	193	321

35 貸款及其他負債

A 分類

百萬港元	2022			2021		
	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：						
2023年至2047年到期的債務發行計劃票據 (2021年：2023年至2047年到期)	20,206	18,797	20,680	21,654	23,468	21,715
非上市：						
2023年至2055年到期的債務發行計劃票據 (2021年：2022年至2055年到期)	20,588	20,063	21,365	15,373	17,634	15,792
資本市場借貸工具總計	40,794	38,860	42,045	37,027	41,102	37,507
銀行貸款	3,773	3,773	3,773	3,501	3,501	3,501
租賃負債	1,113	1,117	1,113	1,026	1,060	1,026
其他	574	574	574	548	603	548
貸款及其他負債	46,254	44,324	47,505	42,102	46,266	42,582
短期貸款	1,592	1,592	1,592	1,650	1,650	1,650
總計	47,846	45,916	49,097	43,752	47,916	44,232

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	
	2022	2021	2022	2021
澳元	431	431	-	-
日圓	15,000	15,000	-	-
人民幣	3,840	3,610	-	-
美元	2,230	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	2022					2021				
	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	22,235	1,289	203	-	23,727	23,260	938	9	-	24,207
2年至5年內須償還的款項	9,929	688	204	574	11,395	7,271	667	141	548	8,627
1年至2年內須償還的款項	7,155	148	202	-	7,505	1,226	1,735	299	-	3,260
1年內須償還的款項	2,726	1,648	504	-	4,878	5,750	161	577	-	6,488
	42,045	3,773	1,113	574	47,505	37,507	3,501	1,026	548	42,582
短期貸款	-	1,592	-	-	1,592	-	1,650	-	-	1,650
	42,045	5,365	1,113	574	49,097	37,507	5,151	1,026	548	44,232
減：未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額	(246)	-	-	-	(246)	(266)	-	-	-	(266)
因財務工具的公允價值變動之調整	(1,005)	-	-	-	(1,005)	(214)	-	-	-	(214)
債務帳面總額	40,794	5,365	1,113	574	47,846	37,027	5,151	1,026	548	43,752

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2022年及2021年12月31日止年度內發行的票據包括：

百萬港元	2022		2021	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	10,288	10,282	5,225	5,225

截至2022年12月31日止年度內，本公司以所屬的貨幣發行了5.10億人民幣(5.71億港元)的上市債券(2021年：以所屬的貨幣發行了26.00億人民幣(30.97億港元))和81.93億港元及13.20億人民幣(15.24億港元)的非上市債券(2021年：以所屬的貨幣發行了14.18億港元及6.00億人民幣(7.10億港元))。

截至2022年12月31日止年度內，本集團贖回13.50億人民幣(16.06億港元)上市債券。本集團以所屬的貨幣分別贖回38.48億港元(2021年：零港元)及2.50億人民幣(2.96億港元)的非上市債券(2021年：以所屬的貨幣贖回了28.13億港元、7.20億人民幣(7.83億港元)及6,000萬美元(4.65億港元))。

於2022年12月31日及2021年12月31日，本集團尚有其全資附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited(「MTRCI」)發行的票據未予償還。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2022年12月31日及2021年12月31日的應付租賃負債如下：

百萬港元	2022		2021	
	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	504	519	577	603
1至2年內	202	214	299	317
2至5年內	204	220	141	149
5年後	203	219	9	9
	609	653	449	475
	1,113	1,172	1,026	1,078
減：未來總利息開支		(59)		(52)
租賃債務現值		1,113		1,026

E 擔保及抵押

- (i) 於2022年12月31日及2021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2022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8.56億人民幣(9.60億港元)的銀行貸款提供抵押。
- (iii) 於2022年12月31日，港鐵中鐵電化軌道交通(深圳)有限公司以深圳市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(35.9億港元)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披露的押記外，本集團於2022年12月31日既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	2022	2021
應付帳項及應計費用	19,583	18,620
其他應付款項、遞延收益及撥備(附註22B(b)(ii)及(c)(ii))	47,522	18,583
合約負債	2,587	2,874
	69,692	40,077

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	2022	2021
30日內到期或即期	8,143	7,631
30日後至60日內到期	2,012	1,754
60日後至90日內到期	886	730
90日後到期	4,544	4,088
	15,585	14,203
租金及其他可退還按金	2,459	2,818
應計僱員福利	1,539	1,599
	19,583	18,620

本集團的一般付款期限為帳單日後一至兩個月。

應付帳項及其他應付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)

應付帳項及其他應付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	2022	2021
澳元	13	25
加拿大元	-	5
歐元	14	92
日圓	280	50
英鎊	9	43
人民幣	90	84
美元	27	102

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。遞延收益包括向發展商收取款項而較相關發展中物業結餘超出的金額，以及有關未耗用的政府資助315.22億港元(2021年：3.43億港元)。

C 合約負債

截至2022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	2022	2021
於1月1日結餘	2,874	2,444
提前結算導致合約負債增加	386	1,283
因確認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	(576)	(859)
匯兌差額	(97)	6
於12月31日結餘	2,587	2,874

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2022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520.75億港元(2021年：213.69億港元)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2022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	2022	2021
應付予下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	145	86
– 九鐵公司	387	333
– 聯營公司	60	60
	592	479

截至2022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2022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	2022	2021
於1月1日結餘	10,231	10,295
減：年內償還的款項淨額	(75)	(70)
匯兌差額	(14)	6
於12月31日結餘	10,142	10,231

於2022年12月31日及2021年12月31日應償還及未付結餘如下：

百萬港元	2022			2021		
	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	9,689	13,016	22,705	9,806	13,682	23,488
2年至5年內須償還的款項	289	1,995	2,284	272	2,015	2,287
1年至2年內須償還的款項	84	678	762	79	683	762
1年內須償還的款項	80	682	762	74	688	762
	10,142	16,371	26,513	10,231	17,068	27,299

39 非控股權益持有者貸款

於2022年12月31日，非控股權益持有者貸款是指授予Metro Trains Australia Pty. Ltd. (「MTA」)的股東貸款總額6,000萬澳元(3.17億港元)(2021年：6,000萬澳元(3.40億港元))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	2022	2021
香港利得稅的相關稅項餘額	2,833	2,359
香港以外的相關稅項餘額	120	22
	2,953	2,381

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	物業重估	撥備及其他 暫時差異	現金流量 對沖	稅務虧損	
2022						
於2022年1月1日結餘	13,669	716	(463)	1	(104)	13,819
在損益內列支/(計入)	359	17	(126)	–	(44)	206
在其他全面收益內列支/(計入)	–	9	(38)	17	–	(12)
匯兌差額	5	10	53	–	13	81
於2022年12月31日結餘	14,033	752	(574)	18	(135)	14,094
2021						
於2021年1月1日結餘	13,365	723	(314)	29	(148)	13,655
在損益內列支/(計入)	302	(30)	(225)	–	36	83
在其他全面收益內列支/(計入)	–	23	43	(28)	–	38
匯兌差額	2	–	33	–	8	43
於2021年12月31日結餘	13,669	716	(463)	1	(104)	13,819
百萬港元						
遞延稅項資產淨額					(606)	(599)
遞延稅項負債淨額					14,700	14,418
					14,094	13,819

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8.44億港元(2021年：4.16億港元)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

	2022		2021	
	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	6,193,462,514	60,184	6,180,927,873	59,666
就2021/2020年末期普通股息以股代息而發行之股份	5,772,961	246	8,510,398	369
就2022/2021年中期普通股息以股代息而發行之股份	2,825,309	113	1,676,743	74
行政人員股份獎勵計劃授予的股份	-	4	-	3
根據認股權計劃發行的股份	-	-	2,347,500	72
於12月31日	6,202,060,784	60,547	6,193,462,514	60,184

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2022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(ii)）。就此，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（2021年：共有1,558,050股表現股份和1,955,950股受限制股份於2021年4月8日授出及被承授人所接受）。這些獎勵股份於2022年4月1日的公允價值為每股42.35港元，在2022年4月8日的公允價值則為每股42.05港元（2021年：於2021年4月8日為每股44.05港元）。

截至2022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2,560,000股本公司普通股份（2021年：2,650,000股普通股份），總代價為1.09億港元（2021年：1.16億港元）。截至2022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62,581股本公司普通股份（2021年：45,520股普通股份），總額為300萬港元（2021年：200萬港元）。

截至2022年12月31日止年度內，合共2,172,518股本公司獎勵股份（2021年：2,996,112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9,500萬港元（2021年：1.35億港元）。截至2022年12月31日止年度內，本公司已就若干已歸屬股份的公允價值高於其成本的金額400萬港元（2021年：300萬港元）計入股本。截至2022年12月31日止年度內，合共255,491股獎勵股份（2021年：878,626股獎勵股份）失效/被沒收。

於2022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6,097,136股（2021年：5,647,073股）（不包括已歸屬但尚未轉讓予承授人的股份）。

C 截至2021年12月31日止年度內已發行及繳足的新股：

	股份數目	加權平均行使價 港元
已行使的僱員認股權：		
- 2007年認股權計劃	2,347,500	28.65

於2021年12月31日，2007年認股權計劃下所有授出的認股權已獲行使或失效。

綜合財務報表附註

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)

D 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2V(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(2021年：亦包括在認股權計劃下未行使之認股權)，有關解釋見附註2W(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2AC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652.37億港元(2021年：660.33億港元)並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2022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436.84億港元(2021年：418.30億港元)。

於2022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38.37億港元(2021年：32.63億港元)。

E 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2022年12月31日持有4,634,173,932股股份，佔本公司權益總額74.72%。

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(2021年：亦扣除銀行中期票據)。於2022年12月31日，本集團的淨負債權益比率為23.3%(2021年：18.1%)。

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2022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)

F 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		
2022								
於2022年1月1日結餘	50	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	-	-	-	(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
2021								
於2021年1月1日結餘		59,666	(262)	3,662	(52)	181	106,334	169,529
年內利潤		-	-	-	-	-	9,093	9,093
年內其他全面收益/(虧損)		-	-	119	(117)	-	217	219
年內全面收益/(虧損)總額		-	-	119	(117)	-	9,310	9,312
由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	(3)	-	-	(3)
2020年末期普通股息		-	-	-	-	-	(6,060)	(6,060)
就2020年末期普通股息以股代息而發行之股份		369	(1)	-	-	-	1	369
2021年中期普通股息		-	-	-	-	-	(1,548)	(1,548)
就2021年中期普通股息以股代息而發行之股份		74	(1)	-	-	-	1	74
為行政人員股份獎勵計劃購入股份		-	(116)	-	-	-	-	(116)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		3	135	-	-	(135)	(3)	-
以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	83	-	83
僱員行使認股權		72	-	-	-	(5)	-	67
於2021年12月31日結餘	50	60,184	(245)	3,781	(172)	124	108,035	171,707

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	2022	2021
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	7,852	8,019
調整非現金項目	527	169
未計營運資金變動前經營利潤	8,379	8,188
應收帳項及其他應收款項(增加)/減少	(307)	813
存料與備料增加	(185)	(153)
應付帳項、其他應付款項及撥備減少	(57)	(515)
經營活動產生的現金	7,830	8,333

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			
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

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			
2021							
於2021年1月1日	35,996	9,287	1,180	520	3,357	150	50,490
融資現金流量變動：							
- 貸款及資本市場借貸工具所得款項	5,225	4,381	-	-	6,926	-	16,532
- 償還貸款及資本市場借貸工具	(4,061)	(10,210)	-	-	(8,638)	-	(22,909)
- 已支付租賃租金的資本金額	-	-	(206)	-	-	-	(206)
- 已付利息及財務開支	-	-	-	-	-	(910)	(910)
	1,164	(5,829)	(206)	-	(1,712)	(910)	(7,493)
匯兌差額	1	42	(57)	3	-	-	(11)
其他變動：							
- 財務工具的公允價值變動之調整	(134)	6	-	-	-	-	(128)
- 確認租賃負債	-	-	109	-	-	-	109
- 利息及財務開支	-	-	-	25	-	899	924
- 重新分類	-	(5)	-	-	5	-	-
	(134)	1	109	25	5	899	905
於2021年12月31日	37,027	3,501	1,026	548	1,650	139	43,891

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	2022	2021
在經營活動現金流量內	46	41
在融資活動現金流量內	264	257
	310	298

與以下租賃有關：

百萬港元	2022	2021
樓宇	214	193
機器及設備	116	105
	330	298

綜合財務報表附註

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2021年12月31日及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2022年12月31日及2021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，以單一市場收益率予以資本化計算。於2022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%(2021年：3.5%至5.75%)及其加權平均率為4.8%(2021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2022年12月31日止年度內的變動載於附註20A。所有與本集團於2022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2022年12月31日，本集團的證券投資包括2.90億港元(2021年：2.72億港元)以第一級計算方式計量公允價值的上市債務證券以及6.69億港元(2021年：7.08億港元)以第三級計算方式計量公允價值的非上市股本投資(2021年：亦包括4.99億港元以第二級計算方式計量公允價值的銀行中期票據投資)。

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2022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2.16億港元(2021年：3.63億港元)和11.04億港元(2021年：5.61億港元)。

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(2021年：零港元)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(2021年：亦包括銀行中期票據投資)。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	2022	2021
於1月1日	708	254
增加	39	421
出售	(57)	-
確認於損益的公允價值變動	38	25
確認於其他全面收益的的匯兌折算差額	(58)	8
於12月31日	670	708

於2022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(2021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2,500萬港元/減少2,500萬港元(2021年：2,700萬港元/2,700萬港元)。

截至2022年12月31日止年度內，結構性銀行存款的增置為17.18億港元(2021年：零港元)。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(2021年：零港元)。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2022年12月31日及2021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2022年12月31日及2021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2022年12月31日		於2021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	40,794	38,860	37,027	41,102
其他負債	1,687	1,691	1,574	1,663

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

本集團向執行總監會成員及若干僱員按認股權計劃及行政人員股份獎勵計劃授出認股權及獎勵股份。於2022年12月31日及2021年12月31日，本集團維持行政人員股份獎勵計劃(2021年：於2021年12月31日，根據2007年認股權計劃授出的認股權已全數被行使及/或失效)。該等計劃的詳情如下：

(i) 2007年認股權計劃

隨著新入職僱員認股權計劃於2007年5月屆滿，2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)於2007年股東周年大會獲呈交及批准。該計劃旨在提高本公司吸引最佳人才的能力，挽留及激勵關鍵及主要僱員，使其利益與本公司的長遠成功一致，並為其提供公平及具有市場競爭力的報酬。根據2007年認股權計劃的規則，在2007年6月7日後，因在所有認股權計劃(包括2007年認股權計劃)中的認股權被行使而須發行最多277,461,072股股份。授出的認股權將由有關認股權提出日起計至少一年後才獲歸屬以認購有關股份。根據2007年認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由本公司於提出授予認股權時釐定，但行使價不會低於下列各項中最高者：(i)於緊接提出授予該認股權當日前五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii)在該認股權的提出日期(必須為交易日)，港鐵股份的收市價；及(iii)港鐵股份面值。

根據2007年認股權計劃的規定，本公司於計劃期內可隨時酌情向任何合資格僱員授予認股權。根據2007年認股權計劃，授出日期界定為接納授予認股權當日。2007年認股權計劃已於2014年6月屆滿，其後亦沒有授出任何認股權。所有認股權已在2018年之前確認歸屬。

2021年尚未行使認股權數目的變動及其相關加權平均行使價如下：

	2021	
	認股權數目	加權平均行使價 港元
於1月1日尚未行使*	2,347,500	28.650
於年度內行使*	(2,347,500)	28.650
於12月31日尚未行使	-	-
於12月31日可行使	-	-

* 於2021年1月1日尚未行使的認股權和截至2021年12月31日止年度內行使的認股權中包括由一名執行總監會成員行使的47,500份認股權。

有關截至2021年12月31日止年度內已行使認股權的加權平均收市價為44.516港元。

截至2021年12月31日止年度內，沒有與2007年認股權計劃有關的以股份為基礎而按股本結算的支出。

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(續)

(ii) 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主要僱員，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」）。受限制股份是根據個別表現基準授出，而表現股份授出給合資格員工，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。

在計劃規則的規限下，薪酬委員會可不時決定賦予準則及條件或賦予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及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，計入本公司之成本。獎勵股份由受託人以信託形式持有直至每一歸屬期間完結。

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2022年12月31日和2021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
2018年4月10日	2,208,950	1,772,900	42.80	2018年4月3日	2021年4月3日(受限制股份) 2021年4月3日(表現股份)
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8日	2025年4月1日(受限制股份) 2024年4月1日(表現股份)

尚未歸屬獎勵股份數目的變動如下：

	2022	2021
	獎勵股份數目	獎勵股份數目
於1月1日尚未歸屬	5,372,867	5,733,605
於年內授出	2,879,950	3,514,000
於年內歸屬	(2,172,518)	(2,996,112)
於年內沒收	(255,491)	(878,626)
於12月31日尚未歸屬	5,824,808	5,372,867

綜合財務報表附註

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(續)

於2022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		
2020年4月8日	0.25	581,732
2021年4月8日	1.25	1,087,626
2022年4月1日	2.25	132,000
2022年4月8日	2.25	2,323,350
表現股份		
2021年4月8日	1.25	1,467,150
2022年4月8日	1.25	232,950

行政人員股份獎勵計劃之詳情於薪酬報告書中披露。

截至2022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1.18億港元(2021年：8,300萬港元)(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2022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」)，以及兩個強制性公積金(「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2022年12月31日，成員總數為2,571名(2021年：2,844名)。於2022年，成員向港鐵退休金計劃供款5,500萬港元(2021年：5,900萬港元)，而本公司的供款則為2,500萬港元(2021年：3,600萬港元)。於2022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75.00億港元(2021年：92.94億港元)。

於2022年12月31日及2021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2022年12月31日及2021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2022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2.50%(2021年：0.50%)，以及預計死亡率、離職率及退休率。

於2022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100.2%(2021年：113.4%)，償付能力的盈餘為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100.2%(2021年：113.2%)，代表過去服務盈餘為1,600萬港元。

45 退休金計劃(續)

A 由本公司在香港實施的退休金計劃(續)

(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2022年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為10,397名(2021年：10,411名)。於2022年，成員供款總額為1.64億港元(2021年：1.58億港元)，本公司供款總額為3.74億港元(2021年：3.66億港元)。4,800萬港元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(2021年：零港元)。於2022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7,000萬港元(2021年：9,900萬港元)。於2022年12月31日，資產淨值為65.83億港元(2021年：78.04億港元)。

(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2022年12月31日，參加港鐵強積金計劃的僱員總人數為4,773名(2021年：4,660名)。於2022年，成員供款總額為5,100萬港元(2021年：4,700萬港元)，而本公司供款總額為5,500萬港元(2021年：5,100萬港元)。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(2021年：零港元)。於2022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(2021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2022年12月31日，參加九鐵強積金計劃的僱員總人數為257名(2021年：290名)。於2022年，成員供款總額為300萬港元(2021年：400萬港元)，而本公司供款總額為300萬港元(2021年：400萬港元)。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(2021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(2021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2022年12月31日，本集團參與該計劃的僱員總人數為451名(2021年：503名)。於2022年，成員供款總額為2,000萬港元(2021年：2,300萬港元)，本集團供款總額為6,000萬港元(2021年：6,900萬港元)。

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2022年12月31日，本集團參與該計劃的僱員總人數為717名(2021年：754名)。於2022年，本集團供款總額為1,700萬港元(2021年：2,200萬港元)。

綜合財務報表附註

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2022年12月31日，本集團參與該計劃的僱員總人數為820名(2021年：791名)。於2022年，成員供款總額為3,300萬港元(2021年：3,300萬港元)，本集團供款總額為5,000萬港元(2021年：5,000萬港元)。於損益確認的退休金費用為1.28億港元(2021年：9,500萬港元)及於綜合其他全面收益表確認的精算收益為7,200萬港元(2021年：3,600萬港元)。

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2022年12月31日，本集團參與該等計劃的僱員總數為16,717名(2021年：16,248名)。於2022年，成員供款總額為1.22億港元(2021年：1.13億港元)，本集團供款總額為6.83億港元(2021年：6.31億港元)。於截至2022年12月31日和2021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	2022	2021
界定福利責任現值	(7,488)	(8,887)
計劃資產的公允價值	7,500	9,294
資產淨額	12	407

資產淨額於綜合財務狀況表之「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2023年就港鐵退休金計劃支付7,500萬港元供款。

46 界定福利退休計劃(續)

B 計劃資產

百萬港元	2022	2021
股票證券		
– 金融機構	223	283
– 非金融機構	2,016	2,456
	2,239	2,739
債券		
– 政府	1,448	1,339
– 非政府	1,371	2,234
	2,819	3,573
現金	2,645	3,207
	7,703	9,519
自願供款單位之價值	(203)	(225)
	7,500	9,294

於2022年12月31日及2021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2022年12月31日及2021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%的計劃資產將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12月31日止年度，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	2022	2021
於1月1日	8,887	9,517
重新計量：		
– 因負債經驗改變所致的精算(收益)/虧損	(55)	17
– 因人口假設改變所致的精算(收益)/虧損	-	-
– 因財務假設改變所致的精算收益	(713)	(5)
	(768)	12
成員向計劃作出的供款	55	59
由計劃支付的福利	(1,004)	(1,031)
本年度服務成本	196	226
利息成本	122	104
於12月31日	7,488	8,887

於2022年12月31日，界定福利責任現值的加權平均期間為4.5年(2021年：5.3年)。

綜合財務報表附註

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	2022	2021
於1月1日	9,294	9,855
本公司向計劃作出的供款	25	36
成員向計劃作出的供款	55	59
由計劃支付的福利	(1,004)	(1,031)
由計劃資產支付的行政費用	(3)	(5)
利息收入	128	108
計劃資產回報(不包括利息收入)	(995)	272
於12月31日	7,500	9,294

E 於損益及其他全面收益確認的開支

百萬港元	2022	2021
本年度服務成本	196	226
界定福利資產淨額的淨利息	(6)	(4)
由計劃資產支付的行政費用	3	5
	193	227
減：資本化金額	(42)	(39)
確認於損益的淨額	151	188
精算(收益)/虧損	(768)	12
計劃資產回報(不包括利息收入)	995	(272)
確認於其他全面收益的金額	227	(260)

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

	2022	2021
貼現率	4.78%	1.49%
未來薪酬升幅	4.00%	3.00%
港鐵退休金計劃的單位值升幅	6.50%	3.50%

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：

	2022		2021	
	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	(80)	82	(113)	116
未來薪酬升幅	62	(59)	84	(79)
港鐵退休金計劃的單位值升幅	22	(20)	33	(30)

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2022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74.72%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准一項專營權，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2022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5,300萬港元(2021年：6,100萬港元)，而與服務經營權有關的本公司應付或已付淨金額為10.73億港元(2021年：10.10億港元)。

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2022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14.76億港元(2021年：14.22億港元)。

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。

綜合財務報表附註

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2022年12月31日止年度內，本公司根據沙中綫補充服務經營權協議二及沙中綫補充服務經營權協議三就屯馬綫和沙中綫從九鐵公司收取或應收的淨收入為4.96億港元(2021年：根據沙中綫補充服務經營權協議一及沙中綫補充服務經營權協議二就屯馬綫收取或應收的淨收入為2.05億港元)。

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(iii)至(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2022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6.36億港元(2021年：2.63億港元)。

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12月31日止年度內和其他物業、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記入應付帳項、其他應付款項及撥備(附註36B)。

有關鐵路系統沿綫的物業發展，香港特區政府於年內授予本公司或允許本公司進行發展以下地塊：

物業發展地塊	土地授予日期/ 地價要約接受日	總地價 百萬港元	地價支付日期
百勝角通風樓	2022年4月27日	1,101	2022年4月27日及 2022年7月8日
東涌牽引配電站	2022年8月9日	3,548	2022年8月9日及 2022年10月20日
小蠔灣車廠	2022年9月23日	8,603	2022年9月23日及 2022年11月21日

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2022年12月31日止年度內，因提供服務而確認的顧問收入為1.33億港元(2021年：1.46億港元)。

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2022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9,400萬港元(2021年：9,900萬港元)。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3,100萬港元(2021年：2,600萬港元)。年內，八達通控股向本集團分別宣派及實際派發3.00億港元(2021年：1.78億港元)及1.50億港元(2021年：1.78億港元)的股息。

綜合財務報表附註

47 重大關連人士交易(續)

L 截至2022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(500萬港元)(2021年：300萬澳元或1,900萬港元)。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1.10億澳元(6.00億港元)(2021年：1.03億澳元或6.05億港元)，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600萬澳元(3,400萬港元)(2021年：600萬澳元或3,500萬港元)。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4.07億澳元(22.22億港元)(2021年：2.33億澳元或13.76億港元)。

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(2021年：零港元)。

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	2022	2021
短期僱員福利	94.2	80.1
離職後福利	6.5	6.1
以股份為基礎的支出	29.9	14.3
	130.6	100.5

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	2022	2021
普通股息		
– 已付現金股息	6,673	5,700

48 承擔

A 資本性承擔

(i) 於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
於2021年12月31日					
已核准但未簽約	10,741	5,773	2,242	2,845	21,601
已核准及已簽約	19,670	1,413	1,364	2,299	24,746
	30,411	7,186	3,606	5,144	46,347

附註：

- (a) 於2022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64億港元，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52億港元。這些費用已經董事局核准，但於2022年12月31日尚未發生。有關的費用是根據附註2K的會計政策處理。
- (b) 於2022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37億港元（2021年：51億港元）。

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（16.02億港元），截至2022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（6,720萬港元）的股權投資及提供約1,330萬澳元（7,030萬港元）的貸款。

綜合財務報表附註

48 承擔(續)

A 資本性承擔(續)

(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
於2021年12月31日				
已核准但未簽約	5,990	1,168	3,583	10,741
已核准及已簽約	16,044	659	2,967	19,670
	22,034	1,827	6,550	30,411

B 有關物業管理合約的負債及承擔

一直以來，本集團與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，與外界承包商簽訂服務合約，由承包商提供保安、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2022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34.33億港元(2021年：35.10億港元)。本集團同時因每月收取管理服務費用而代受管理物業持有合共34.85億港元現金(2021年：32.30億港元)，用以應付工程與服務開支。

C 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2022年12月31日，該等備用信用證總額為6,300萬美元(4.92億港元)。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2022年12月31日，該等備用信用證總額為6,900萬美元(5.44億港元)。

(ii) 關於墨爾本鐵路的專營權，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1.64億澳元(8.65億港元)的母公司擔保及5,900萬澳元(3.12億港元)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，MTM為每月租金付款向業主提供500萬澳元(2,500萬港元)的銀行擔保。

48 承擔(續)

C 重大財務及履約擔保(續)

- (iii) 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，向本集團的聯營公司NRT Pty Ltd提供責任上限為15.26億澳元(80.71億港元)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(9,400萬港元)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(7.81億港元)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2022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(1.34億港元)的銀行擔保。
- (iv) 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(31.84億港元)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(5.76億港元)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(1.45億港元)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(11.69億港元)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(11.69億港元)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2022年12月31日，該等備用信用證總額為2,600萬澳元(1.37億港元)。
- (v) 於2022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161.31億港元(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。
- (vi) 關於澳門輕軌的若干鐵路綫，於2022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2.36億澳門幣(2.29億港元)的銀行擔保。
- (vii) 關於瑞典Mälartåg的專營權，於2022年12月31日，本集團向瑞典運輸部提供3.00億瑞典克朗(2.24億港元)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因違約而導致專營權被提早終止，瑞典運輸部可要求沒收擔保。
- (viii) 關於斯德哥爾摩地鐵的專營權，於2022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(7.46億港元)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。
- (ix) 關於斯德哥爾摩通勤鐵路的專營權，於2022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(7.46億港元)的擔保，若承擔該專營權的本集團全資附屬公司—MTR Pendeltågen 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(5,900萬港元)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1.50億人民幣(1.69億港元)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。

綜合財務報表附註

48 承擔(續)

C 重大財務及履約擔保(續)

(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(7.53億港元)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(2.35億港元)的履約保證金。於2022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(900萬港元)的履約保證金。

(xvi) 關於South Western Trains的專營權，於2022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(1,700萬港元)的母公司擔保和180萬英鎊(1,700萬港元)的提早終止保障。於2022年12月31日，本集團為上述責任提供了90萬英鎊(800萬港元)的融資契約保證金和90萬英鎊(800萬港元)的提早終止保障協議保證金。

於2022年12月31日，並無就上述財務及履約擔保確認撥備。

D 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。

49 匯報期後的非調整事項

於2023年2月28日，本公司就東涌綫延綫的融資安排、設計、建造、竣工、營運前籌備工作、營運及維修與香港特區政府簽訂了項目協議。根據項目協議，本公司就東涌東站擬議物業發展用地應繳付的地價總額將由政府評定，評定基準為該發展用地在計入鐵路的存在因素後的市值減去總額183.65億港元(「下調金額」)，從而填補東涌綫延綫項目的資金差額。東涌東站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，並減去特定期數的下調金額。

50 公司層面的財務狀況表

百萬港元	於2022年 12月31日	於2021年 12月31日
資產		
固定資產		
– 投資物業	89,335	82,492
– 其他物業、機器及設備	100,180	99,513
– 服務經營權資產	29,959	28,393
	219,474	210,398
物業管理權	11	12
在建鐵路工程	–	–
發展中物業	41,269	11,215
遞延開支	2,540	1,964
於附屬公司的投資	3,123	2,479
聯營公司權益	410	24
證券投資	–	499
待售物業	1,876	543
財務衍生工具資產	216	363
存料與備料	1,570	1,483
應收帳項及其他應收款項	8,050	9,287
應收關連人士款項	22,330	20,978
現金、銀行結餘及存款	7,124	12,304
	307,993	271,549
負債		
短期貸款	1,500	1,599
應付帳項、其他應付款項及撥備	60,505	30,442
本期所得稅	2,827	2,356
應付關連人士款項	16,901	19,179
貸款及其他負債	27,497	21,395
服務經營權負債	9,976	10,047
財務衍生工具負債	1,104	561
遞延稅項負債	14,507	14,263
	134,817	99,842
淨資產	173,176	171,707
股本及儲備		
股本	60,547	60,184
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(262)	(245)
其他儲備	112,891	111,768
總權益	173,176	171,707

於2023年3月9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

許亮華
財務總監

概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

綜合財務報表附註

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2J)。

(ii) 長期資產減值

本集團在每個匯報期末根據附註2I(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的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，而若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2J)反映以上所述。

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)：

(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。

(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)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所列，於2022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。

綜合財務報表附註

52 截至2022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新訂或修訂的《香港財務報告準則》。此等新訂或修訂準則於截至2022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。其中以下新訂或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
《香港財務報告準則》第17號「保險合同」	2023年1月1日
《香港財務報告準則》第17號「保險合同」修訂： 「首次採納香港財務報告準則第17號及香港財務報告準則第9號 — 比較資料」	2023年1月1日
《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：會計政策的披露」修訂	2023年1月1日
《香港會計準則》第8號「會計政策、會計估計的變動及錯誤」修訂： 「會計估計的定義」	2023年1月1日
《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」	2023年1月1日
《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

本集團目前正在評估該等新訂或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2023年3月9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	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、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 — 分佔盈餘及未出售物業的權益)佔收入之百分率
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、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總額（未扣除資本化利息，深圳地鐵四號綫營運之政府資助及給予物業發展商貸款的利息收入）
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的經營權協議，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

