

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



MTR CORPORATION LIMITED

香港鐵路有限公司

(「本公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

截至 2024 年 12 月 31 日止年度

經審核業績公告

業績

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		利好/ (不利) 變動
	2024 年	2023 年	
總收入	60,011	56,982	5.3%
經常性業務利潤	7,210	4,281	68.4%
物業發展利潤	10,265	2,083	392.8%
投資物業公允價值計量 (虧損) / 收益	(1,703)	1,420	n/m
本公司股東應佔淨利潤	15,772	7,784	102.6%

n/m : 並無意義

- 建議末期普通股息為每股 0.89 港元。全年普通股息合共每股 1.31 港元，與 2023 年相同

摘要

香港業務

- 我們的經常性業務受惠於本地鐵路服務及過境服務乘客量的持續回升，以及高速鐵路（香港段）服務的強勁表現
- 重鐵網絡列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度維持於 99.9% 的世界級水平
- 香港物業發展利潤為 102 億港元，主要來自「日出康城」第十一期、何文田站第一期、「港島南岸」第一期、第二期、第四期和第五期項目
- 東涌東站第一期物業發展項目已於 2024 年 12 月批出
- 已與政府就洪水橋站簽訂項目協議

中國內地及國際業務

- 悉尼地鐵 M1 地鐵西北及班克斯敦綫的城市段已於 2024 年 8 月通車
- 深圳地鐵十三號綫一期項目的首通段已於 2024 年 12 月通車
- 於天津北運河站商場的結構建造工程已於 2024 年 12 月竣工

摘要 (續)

展望

- 儘管我們於 2024 年的經營業績令人滿意，但大部分盈利將用於現有鐵路綫的提升和更新及新鐵路項目的規劃與建設，這些項目需要龐大資金支持
- 持續注重審慎理財：專注成本管理、優化資金安排及保持強健的資產負債表以協助港鐵及香港透過新鐵路建設推動發展
- 視乎施工及銷售進度，我們預期為何文田站第二期、「港島南岸」第三期和「日出康城」第十二期的物業發展利潤入帳，並繼續為「港島南岸」第五期和何文田站第一期的物業發展利潤入帳
- 視乎市場情況而定，我們預期在未來約 12 個月左右為東涌東站第二期項目及屯門第 16 區站第一期項目進行招標
- 持續推進《鐵路發展策略 2014》、《北部都會區發展策略》及《香港主要運輸基建發展藍圖》下的多個新鐵路項目

本公司董事宣布本公司及其附屬公司（「本集團」）截至 2024 年 12 月 31 日止年度的經審核業績如下：

綜合損益表

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2024 年	2023 年
香港車務營運收入	23,013	20,131
香港車站商務收入	5,343	5,117
香港物業租賃及管理業務收入	5,379	5,079
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	25,467	25,955
其他業務收入	809	700
	60,011	56,982
中國內地物業發展收入	-	-
總收入	60,011	56,982
香港車務營運開支		
- 員工薪酬及有關費用	(7,636)	(6,917)
- 保養及相關工程	(2,436)	(2,387)
- 水電費用	(2,289)	(2,427)
- 一般及行政開支	(1,039)	(940)
- 耗用的存料與備料	(729)	(605)
- 鐵路配套服務	(488)	(375)
- 政府地租及差餉	(192)	(155)
- 其他費用	(510)	(371)
	(15,319)	(14,177)

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2024 年	2023 年
香港車站商務開支	(685)	(560)
香港物業租賃及管理業務開支	(1,184)	(1,063)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬 公司開支	(23,811)	(24,883)
其他業務開支	(702)	(579)
項目研究及業務發展開支	(403)	(397)
	(42,104)	(41,659)
中國內地物業發展開支	(3)	(13)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(42,107)	(41,672)
未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、 折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤/ (虧損)		
- 來自經常性業務	17,907	15,323
- 來自中國內地物業發展	(3)	(13)
	17,904	15,310
香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售 物業的權益	12,185	2,329
投資物業公允價值計量 (虧損) / 收益	(1,703)	1,386
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	28,386	19,025
折舊及攤銷	(6,144)	(6,105)
虧損性合約撥備及減值虧損	-	(1,022)
每年非定額付款	(3,025)	(2,355)
應佔聯營公司及合營公司利潤	1,340	1,259
未計利息、財務開支及稅項前利潤	20,557	10,802
利息及財務開支	(1,032)	(1,139)
除稅前利潤	19,525	9,663
所得稅	(3,458)	(1,575)
年內利潤	16,067	8,088
下列人士應佔：		
- 本公司股東	15,772	7,784
- 非控股權益	295	304
年內利潤	16,067	8,088

百萬港元

截至 12 月 31 日止年度
2024 年 2023 年

本公司股東應佔年內利潤/（虧損）：

- 來自經常性業務		
- 香港	5,981	4,940
- 香港以外	1,229	(659)
	7,210	4,281
- 來自物業發展		
- 香港	10,235	2,035
- 香港以外	30	48
	10,265	2,083
- 來自基本業務	17,475	6,364
- 來自投資物業公允價值計量	(1,703)	1,420
	15,772	7,784

每股盈利：

- 基本	2.54 港元	1.26 港元
- 攤薄	2.54 港元	1.25 港元

綜合全面收益表

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2024 年	2023 年
年內利潤	16,067	8,088
年內其他全面（虧損）/ 收益（除稅及重新分類調整後）：		
不會重新分類至損益的項目：		
- 自用樓宇重估（虧損）/ 盈餘	(127)	24
- 重新計量界定福利計劃淨資產 / 負債	144	(194)
	17	(170)
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	(762)	(378)
- 非控股權益	(40)	26
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	270	(608)
	(532)	(960)
	(515)	(1,130)
年內全面收益總額	15,552	6,958
下列人士應佔：		
- 本公司股東	15,297	6,628
- 非控股權益	255	330
年內全面收益總額	15,552	6,958

綜合財務狀況表

百萬港元	於 2024 年 12 月 31 日	於 2023 年 12 月 31 日
資產		
固定資產		
- 投資物業	96,322	98,205
- 其他物業、機器及設備	107,223	103,721
- 服務經營權資產	39,645	36,710
	243,190	238,636
物業管理權	9	10
在建鐵路工程	11,375	4,256
發展中物業	42,300	41,728
遞延開支	64	378
聯營公司及合營公司權益	13,039	12,785
遞延稅項資產	521	603
證券投資	1,952	862
待售物業	2,422	1,939
財務衍生工具資產	342	240
存料與備料	2,421	2,557
應收帳項及其他應收款項	15,780	13,756
應收關連人士款項	6,198	5,802
現金、銀行結餘及存款	27,886	22,375
列為持作出售的出售組別的資產	-	499
	367,499	346,426
負債		
短期貸款	847	1,379
應付帳項、其他應付款項及撥備	69,417	76,682
本期所得稅	2,909	1,623
應付關連人士款項	3,207	2,614
貸款及其他負債	76,721	58,112
服務經營權負債	9,969	10,059
財務衍生工具負債	2,014	1,710
非控股權益持有者貸款	116	141
遞延稅項負債	16,166	15,151
列為持作出售的出售組別的負債	-	99
	181,366	167,570
淨資產	186,133	178,856
股本及儲備		
股本	61,287	61,083
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(299)	(269)
其他儲備	124,637	117,530
本公司股東應佔總權益	185,625	178,344
非控股權益	508	512
總權益	186,133	178,856

附註：

1. 核數師報告

截至 2024 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表已由本公司核數師畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。而畢馬威會計師事務所發出的無保留意見之核數師報告載於即將寄發予股東的年報內。此外，綜合財務報表已由本公司審核及風險委員會審閱。

於本初步公告內所載列的本集團截至 2024 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合財務狀況表及其相關附註所列的財務數字，已由畢馬威會計師事務所與本集團本年度經審核綜合財務報表所載之金額作比較，兩者金額一致。根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》、《香港審閱工作準則》或《香港核證聘用準則》，畢馬威會計師事務所就此所進行之工作，並不構成審核、審閱或其他核證聘用，因此畢馬威會計師事務所不會就本公告發表任何核證意見。

2. 編製基準

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

本年度業績之初步公告所載有關截至 2024 年 12 月 31 日及 2023 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料，並不構成本公司於該等財政年度的法定年度綜合財務報表，但這些財務資料均取自該等財務報表。按照香港《公司條例》(第 622 章)第 436 條須就該等法定財務報表作進一步披露的資料如下：

- 根據《公司條例》第 662(3)條及附表 6 第 3 部，本公司已就截至 2023 年 12 月 31 日止年度的財務報表交付公司註冊處處長，並將適時交付截至 2024 年 12 月 31 日止年度的財務報表。
- 本公司核數師已對本集團該兩年度的綜合財務報表作出報告。核數師報告並無保留意見；亦無載有該核數師在其報告不作保留意見之情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事宜之提述；也無載有按《公司條例》第 406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

綜合財務報表乃按照所有由香港會計師公會頒布並適用的《香港財務報告準則》編製。

香港會計師公會頒布了數項修訂的《香港財務報告準則》，該等修訂準則在本集團本會計期間首次生效。然而，並無任何修訂準則對本集團當期或前期業績及財務狀況的編製或呈列方式產生重大影響。本集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新訂準則或詮釋。

3. 保留溢利

截至 2024 年及 2023 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2024 年	2023 年
於 1 月 1 日結餘	115,688	116,228
本公司股東應佔年內利潤	15,772	7,784
來自重新計量界定福利計劃淨資產 / 負債的其他 全面收益 / (虧損)	144	(194)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份 已宣派及已批准股息 (扣除與為行政人員股份 獎勵計劃而持有的股份相關的以股代息後)	(3)	(2)
	(8,147)	(8,128)
於 12 月 31 日結餘	123,454	115,688

4. 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益

香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益包括：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2024 年	2023 年
分佔物業發展所得的盈餘、收入及未出售物業 的權益	12,132	2,335
西鐵物業發展的代理費及其他收入	60	8
其他費用	(7)	(14)
香港物業發展利潤 (除稅前)	12,185	2,329
香港物業發展利潤 (除稅後)	10,235	2,035

截至 2024 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 102.35 億港元 (2023 年：20.35 億港元) 代表香港物業發展利潤 121.85 億港元 (2023 年：23.29 億港元) 及其相關所得稅支出 19.50 億港元 (2023 年：2.94 億港元)。

5. 投資物業公允價值計量（虧損）/ 收益

投資物業公允價值計量（虧損）/ 收益包括：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2024 年	2023 年
投資物業公允價值重新計量（虧損）/ 收益	(3,821)	26
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	2,118	1,360
	<u>(1,703)</u>	<u>1,386</u>

截至 2023 年 12 月 31 日止年度內，本集團已就收取來自一項物業發展項目的一座商場後，初始確認帳面價值為 52 億港元的投資物業。

本集團在計入就該物業發展項目已產生/將產生的成本 2 億港元後，根據本集團的會計政策已初始確認 50 億港元的遞延收益。本集團所需承擔的風險和責任將在每個匯報期末重新評估。任何所需承擔的風險和責任金額的減少將計及為遞延收益的減少，而將相應的金額在該匯報期計入損益並入帳為「初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益」。

截至 2024 年 12 月 31 日止年度內，本集團於匯報期末重新評估所需承擔的風險和責任後，已於損益中為初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益 21 億港元入帳（2023 年：14 億港元）。於 2024 年 12 月 31 日，15 億港元的遞延收益（2023 年：36 億港元）已於本集團的綜合財務狀況表中確認，並包括在「應付帳項、其他應付款項及撥備」中。

6. 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2024 年	2023 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	2,086	610
- 香港以外稅項	389	377
	<u>2,475</u>	<u>987</u>
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	7	68
- 超過相關折舊的折舊免稅額	1,018	638
- 物業重估	-	(34)
- 撥備及其他	(44)	(102)
- 使用權資產	(12)	4
- 租賃負債	14	14
	<u>983</u>	<u>588</u>
	<u>3,458</u>	<u>1,575</u>

除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司以外，截至 2024 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%（2023 年：16.5%）計算。根據利得稅兩級制，本公司首 200 萬港元的應評稅利潤按 8.25%徵稅，而餘下的應評稅利潤則按 16.5%徵稅。本公司的香港利得稅撥備於 2024 年及 2023 年按此相同基準計算。

香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

在香港產生的暫時差異引致之遞延稅項撥備，按香港利得稅率 16.5%（2023 年：16.5%）計算，而在香港以外產生的該等遞延稅項撥備則按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

本集團已應用與支柱二所得稅相關的暫時性強制豁免，有關確認和披露相關的遞延稅項資產和負債資料，並在稅項產生時作本期稅項入帳（如有）。截至 2024 年 12 月 31 日止年度內，本集團與支柱二範本規則相關的本期稅項為零港元（2023 年：零港元）。

B 自 2007 年兩鐵合併起，本公司就與兩鐵合併有關的最初款項和所轉承之負債的攤銷、每年定額付款及每年非定額付款（統稱「該款項」）作香港利得稅年度稅項扣除。2007/2008 至 2024/2025 課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為 58 億港元（2007/2008 至 2023/2024 課稅年度期間：51 億港元）。如以前年度所披露：

- (i) 截至 2024 年 12 月 31 日，香港稅務局（「稅務局」）認為該款項不可從本公司的應評稅利潤計算中扣除，因而向本公司發出就 2009/2010 至 2017/2018 課稅年度相應的利得稅評稅/補加評稅通知書。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已對該等評稅/補加評稅（就該款項能否從應評稅利潤計算中扣除）提出反對，及已就該等補加稅款申請暫緩繳款。稅務局已同意該等補加稅款的暫緩繳款，惟本公司須購買 23 億港元的儲稅券。本公司已購買所需的儲稅券，而該等補加稅款的繳款已被稅務局暫緩。購買儲稅券並不影響本公司在稅務上的權利，而已購買的儲稅券已計入本集團綜合財務狀況表的「應收帳項及其他應收款項」。
- (ii) 於 2022 年 5 月 20 日，稅務局局長就本公司的個案作出決定，否決了本公司所提出的反對，並維持了 2011/2012 至 2017/2018 課稅年度就該爭議款項的利得稅評稅/補加評稅，即認定該款項不可從相關課稅年度本公司的應評稅利潤計算中扣除。本公司已跟早前給予本公司意見的外聘大律師和稅務顧問再次確認此個案，並已從另一位外聘大律師取得進一步意見。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見，本公司董事認為本公司已有有力的法律理據，並決定就 2011/2012 至 2017/2018 課稅年度的評稅提出爭議及上訴。因此，本公司已於 2022 年 6 月 16 日向稅務上訴委員會發出上訴通知書。
- (iii) 在與外聘大律師和稅務顧問商討上訴方案後，本公司決定在稅務上訴委員會的聆訊之開案陳詞中不再尋求最初款項和所轉承之負債的攤銷作稅務扣除。由於本公司已在過往年度考慮到最初款項和所轉承之負債的攤銷的稅務扣除存在不確定性，因而計提了相關的稅務撥備，故此本公司不需要計提額外的稅務撥備。

如上文所述，2007/2008 至 2024/2025 課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為 58 億港元（2007/2008 至 2023/2024 課稅年度期間：51 億港元）。截至 2024 年 12 月 31 日，與最初款項和所轉承之負債的攤銷相關的稅務撥備計提合共為 2 億港元（2023 年：2 億港元）。稅務上訴委員會的上訴聆訊已於 2024 年年初舉行。

於 2024 年 8 月 6 日，稅務上訴委員會已作出有關決定（「稅務上訴委員會的決定」），否決了 2011/2012 至 2017/2018 課稅年度的每年定額付款及每年非定額付款作稅務扣除，並決定就每年定額付款及每年非定額付款的相關利得稅評稅/補加評稅不可作稅務扣除。

本公司、外聘大律師和稅務顧問已完成檢視稅務上訴委員會的決定，取得的意見是本公司仍然繼續持有有力的法律理據支持其立場。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已於 2024 年 9 月 4 日就稅務上訴委員會的決定向香港特別行政區高等法院原訟法庭（「原訟法庭」）申請上訴許可。申請上訴許可的聆訊已於 2025 年 2 月下旬在原訟法庭舉行。截至年報之日期，原訟法庭尚未就是否給予上訴許可宣布判決。本公司已與外聘大律師和稅務顧問商討，其意見是本公司現時繼續持有有力的法律理據支持其立場。因此，概無計提額外的稅務撥備。

7. 股息

本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2024 年	2023 年
與年內有關的普通股息		
- 已宣派及已付的中期普通股息每股 0.42 港元 (2023 年：每股 0.42 港元)	2,614	2,610
- 匯報期末後建議派發的末期普通股息每股 0.89 港元 (2023 年：每股 0.89 港元)	5,541	5,533
	8,155	8,143
與去年有關的普通股息		
- 年內已批准及已付的末期普通股息 每股 0.89 港元 (2023 年：有關 2022 年度的 每股 0.89 港元)	5,533	5,520

於匯報期末後建議派發的 2024 年度末期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

公司的股息政策為漸進式普通股息政策。政策目的是每年穩步增加或最少維持以港元計的每股普通股息。就建議任何期內之應付股息時，董事局會考慮（其中包括）公司的財務表現以及將來的融資需要。董事局建議派發截至 2024 年 12 月 31 日止年度的末期現金股息每股 0.89 港元。有關建議有待股東於本公司應屆周年成員大會上批准，而建議的 2024 年度末期股息，預計於 2025 年 6 月 13 日派發予於 2025 年 5 月 30 日營業時間結束時名列本公司成員登記冊的股東。

8. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2024 年 12 月 31 日止年度的本公司股東應佔利潤 157.72 億港元（2023 年：77.84 億港元），及年內已發行普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，合共 6,212,661,161 股（2023 年：6,202,100,097 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2024 年 12 月 31 日止年度的本公司股東應佔利潤 157.72 億港元（2023 年：77.84 億港元），及就具攤薄效力的本公司的行政人員股份獎勵計劃作出調整的年內已發行普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，合共 6,221,386,792 股（2023 年：6,208,314,965 股）計算。

若根據來自基本業務的本公司股東應佔利潤 174.75 億港元（2023 年：63.64 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利為 2.81 港元（2023 年：1.03 港元）。

9. 業務分類資料

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

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

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

須呈報業務類別的業績及與財務報表內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	收入		(虧損) / 利潤貢獻	
	截至 12 月 31 日止年度 2024 年	2023 年	截至 12 月 31 日止年度 2024 年	2023 年
香港客運服務				
- 香港車務營運	23,013	20,131	(63)	(1,111)
- 香港車站商務	5,343	5,117	3,773	3,792
	28,356	25,248	3,710	2,681
香港物業租賃及管理業務	5,379	5,079	4,169	3,999
中國內地及國際鐵路、物業 租賃及管理業務*	25,467	25,955	1,223	524
中國內地物業發展	-	-	(3)	(13)
其他業務	809	700	39	56
	60,011	56,982	9,138	7,247
香港物業發展			12,185	2,329
項目研究及業務發展開支			(403)	(397)
投資物業公允價值計量 (虧損) / 收益			(1,703)	1,386
虧損性合約撥備			-	(1,022)
應佔聯營公司及合營公司利潤			1,340	1,259
未計利息、財務開支及稅項前 利潤			20,557	10,802
利息及財務開支			(1,032)	(1,139)
所得稅			(3,458)	(1,575)
年內利潤			16,067	8,088

*不包括特殊虧損撥備，即為於 2023 年對斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 區域交通所作出合共 10.22 億港元的虧損性合約撥備

截至 2024 年 12 月 31 日止年度，本公司股東應佔來自物業發展的利潤 102.65 億港元（2023 年：20.83 億港元）代表香港物業發展利潤 121.85 億港元（2023 年：23.29 億港元）、中國內地物業發展虧損 300 萬港元（2023 年：1,300 萬港元）及其相關利息、財務開支和所得稅開支 19.17 億港元（2023 年：2.33 億港元）。

截至 2024 年 12 月 31 日止年度，本公司股東應佔來自投資物業公允價值計量的虧損 17.03 億港元（2023 年：利潤 14.20 億港元）代表投資物業公允價值重新計量虧損 38.21 億港元（2023 年：收益 2,600 萬港元）、初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益 21.18 億港元（2023 年：13.60 億港元）及其相關所得稅抵免零港元（2023 年：3,400 萬港元）。

本集團於 2024 年 5 月出售北京「銀座 Mall」商場和瑞典 MTRX 之營運，以及分別提早於 2024 年 3 月及 2024 年 6 月終止瑞典斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 的專營權。因此，截至 2024 年 12 月 31 日止年度內，包含在「中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務的利潤貢獻」有淨虧損總額 1.48 億港元與此有關，並主要為本集團出售北京「銀座 Mall」商場營運所錄得之虧損。

百萬港元	資產		負債	
	於 12 月 31 日		於 12 月 31 日	
	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年
香港客運服務				
- 香港車務營運	155,111	142,255	36,873	35,199
- 香港車站商務	4,659	4,511	2,445	2,208
	159,770	146,766	39,318	37,407
香港物業租賃及管理業務	95,952	98,871	2,736	2,793
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務	29,098	29,918	11,393	12,326
中國內地物業發展	2,113	3,892	318	369
其他業務	3,821	3,717	1,495	1,642
香港物業發展	49,594	44,727	29,763	37,637
	340,348	327,891	85,023	92,174
未予分類的資產 / 負債	27,151	18,535	96,343	75,396
總額	367,499	346,426	181,366	167,570

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。

於 2023 年，本集團對其在瑞典營運 MTRX 服務的全資附屬公司 MTR Express (Sweden) AB 進行了策略評估（包括出售）。在實施了積極的出售計畫後，MTR Express (Sweden) AB 的出售在 2023 年 12 月 31 日被視為是極有可能的。因此，MTR Express (Sweden) AB 的資產 4.99 億港元和負債 9,900 萬港元在 2023 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表中被重新分類為「持作出售的出售組別」。截至 2024 年 12 月 31 日止年度內，本集團於 2024 年 2 月 8 日與一獨立第三方就出售 MTR Express (Sweden) AB 簽訂協議。該交易已於 2024 年 5 月完成。

截至 2024 年 12 月 31 日止年度內，一名（2023 年：一名）屬中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務分類的客戶為本集團帶來的收入超過本集團總收入之 10%。該一名客戶佔本集團之總收入約 18.88%（2023 年：22.31%）。

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、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、物業管理權和聯營公司及合營公司權益，則按照有關的經營所在地區分。

百萬港元	來自本集團以外客戶收入 截至 12 月 31 日止年度		指定非流動資產 於 12 月 31 日	
	2024 年	2023 年	2024 年	2023 年
香港特別行政區（所屬地）	34,531	30,962	289,820	280,212
澳洲	15,822	15,972	841	900
中國內地及澳門特別行政區	2,592	2,027	19,300	16,554
瑞典	3,730	4,809	12	116
英國	3,336	3,212	4	11
	25,480	26,020	20,157	17,581
	60,011	56,982	309,977	297,793

10. 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 10A(b)(v)），但截至年報之日期，本公司並沒有收到由香港特區政府提出的正式申索。於 2024 年，香港特區政府知會本公司，對本公司於高速鐵路工程項目委託協議下的履約責任當中之數個範疇作出關注（「關注範疇」），並要求本公司就此提供更多資訊和解說。隨後，在 2024 年年底，香港特區政府邀請本公司參與一系列高級管理層會

議，旨在討論及嘗試解決雙方在高速鐵路工程項目相關議題（根據 2021 年 12 月雙方協定的流程「**協定流程**」）。第一次這樣的會議已於 2024 年 12 月 13 日舉行，會議上香港特區政府亦向本公司提交了一份「**立場文件**」，以便根據協定流程展開討論。本公司正在檢視該立場文件中提出的事宜，並與香港特區政府進行討論中。

(b) 高速鐵路（香港段）協議

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

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

- (c) 截至 2024 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 10A(b)(v)更具體說明），原因是 (a) 截至 2024 年 12 月 31 日及截至年報之日期，本公司並未接獲香港特區政府針對本公司提出任何正式索償或仲裁的任何通知，以及本公司與香港特區政府就關注範疇的任何溝通之最終結果在現階段而言仍極不確定；(b) 本公司受責任上限所保障；及 (c) 由於高速鐵路（香港段）協議，本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及（如適用）因本公司未能有足夠的可靠性去估算本公司的責任或負債金額（如有）。

B 沙田至中環綫（「沙中綫」）項目

(a) 沙中綫協議

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

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

根據沙中綫委託協議二，本公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向本公司支付所有工程成本（「委託協議二的前期工程成本」）。委託協議二的前期工程成本和銜接工程成本（如下所述）應由香港特區政府支付給本公司。截至 2024 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 5,300 萬港元（2023 年：8,400 萬港元）。於 2024 年 12 月 31 日，香港特區政府尚未支付的費用合共 1.66 億港元（2023 年：1.44 億港元）。

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

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

(b) 沙中綫委託協議三的超支

(i) 造價

本公司之前已公布，由於持續面對外在因素帶來的挑戰（當中包括例如發現考古文物、香港特區政府對附加工程範圍的要求、和延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成引致的延誤），沙中綫委託協議三的原本委託金額將不足以支付估計的總造價（「造價」），及將需要顯著上調。在本公司對主要建造工程的造價估算進行了詳細評估後，本公司於 2020 年 2 月 10 日向香港特區政府提交 829.99 億港元的經修訂總造價估算（「2020 年造價估算」）（此款項包括應支付予本公司 13.71 億港元的額外項目管理費用（「額外項目管理費用」），即本公司根據沙中綫委託協議三履行餘下的項目管理責任所需的額外費用（詳見下文附註 10B (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 10B (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。

(ii) 額外項目管理費用的撥備

如上文附註 10B (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（本公司已經繼續及將會繼續履行）沙中綫委託協議三下的項目管理責任所產生的費用（務求使沙中綫項目能按照最新計劃取得進展）。同時，本公司就承擔相關費用的最終責任以及就根據沙中綫委託協議三可採取相關行動和尋求享有的補救措施等事上保留其權利。

鑒於上文所述的事項，尤其是作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上（在上文概述的基礎上），本公司會負擔本公司繼續履行其項目管理責任所產生的費用。本集團已於其截至 2020 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表中作出 13.71 億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的額外費用。截至 2024 年 12 月 31 日止年度內，本公司已耗用 1.11 億港元（2023 年：1.72 億港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2023 年：零港元）。於 2024 年 12 月 31 日，在扣除已耗用的金額後，餘下的 1.96 億港元的撥備（2023 年：3.07 億港元）已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」中。

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

(c) 紅磡事件

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

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

(i) 調查委員會

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

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

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

於 2020 年 1 月 22 日，香港特區政府在其向調查委員會的結束聆訊陳詞中重申，本公司和承辦商禮頓建築（亞洲）有限公司均未履行在沙中綫項目中其所承擔的責任，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 10B(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 2024 年 12 月 31 日止年度內，本公司已耗用 3,100 萬港元（2023 年：6,500 萬港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2023 年：零港元）。於 2024 年 12 月 31 日，在扣除已耗用的金額後，餘下的 7.31 億港元的撥備（2023 年：7.62 億港元）已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」中。

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

(d) 香港特區政府可能提出的申索及彌償

倘若本公司違反沙中綫協議（包括倘若本公司違反其對項目管理服務所作出的保證），香港特區政府有權向本公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或本公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據沙中綫委託協議三，本公司對香港特區政府就沙中綫協議或與該等協議相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於本公司根據沙中綫協議下收到的費用。根據一般法律原則，倘若本公司被認定為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對本公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利，並於向調查委員會作出的結束聆訊陳詞中表述（如上文附註 10B(c)(i)所述），但截至年報之日期，本公司並沒有收到香港特區政府就有關任何沙中綫協議對本公司提出的申索。目前不確定將來會否向本公司提出此申索，以及（如果提出申索）此申索的性質和金額。

本公司與香港特區政府就若干事項磋商的最終結果在現階段而言仍極不確定。由於涉及重大不確定性，本公司目前未能有足夠的可靠性去估算本公司因整體沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額。因此，本公司除上述的撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於 2024 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。

11. 應收帳項及應付帳項

A 於 2024 年 12 月 31 日，本集團的應收帳項及其他應收款項為 157.80 億港元（2023 年：137.56 億港元），其中應收帳項為 85.52 億港元（2023 年：57.39 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項由立即到期至 60 日到期不等。有關香港以外的鐵路附屬公司收入之應收款項主要於 30 日或隨後的一個月內到期。有關顧問服務及委託工程之應收款項於 30 日內到期。有關利率及貨幣掉期合約之應收款項按相關合約的條款而到期繳付。與物業發展有關的應收款項則按相關的發展協議或買賣合約條款而到期繳付。於 2024 年 12 月 31 日，以到期日劃分的應收帳項之帳齡分析如下：

百萬港元	於 12 月 31 日	
	2024 年	2023 年
未到期款項	8,181	5,118
過期 30 日內未付	177	218
過期多於 30 日但於 60 日內未付	55	89
過期多於 60 日但於 90 日內未付	18	29
過期多於 90 日未付	121	285
應收帳項總額	8,552	5,739
其他應收款項及合約資產	7,228	8,017
	15,780	13,756

B 於 2024 年 12 月 31 日，應付帳項、其他應付款項及撥備為 694.17 億港元（2023 年：766.82 億港元），其中應付帳項及應計費用為 230.15 億港元（2023 年：212.55 億港元）。於 2024 年 12 月 31 日，以到期日劃分應付帳項分析如下：

百萬港元	於 12 月 31 日	
	2024 年	2023 年
30 日內到期或即期	9,212	9,191
30 日後至 60 日內到期	2,850	2,188
60 日後至 90 日內到期	1,166	951
90 日後到期	4,761	4,460
	17,989	16,790
租金及其他可退還按金	2,823	2,498
應計僱員福利	2,203	1,967
應付帳項及應計費用總額	23,015	21,255
其他應付款項、遞延收益及撥備	43,212	52,303
合約負債	3,190	3,124
	69,417	76,682

12. 買賣或贖回上市證券

A 本公司分別於 2024 年 3 月 24 日、2024 年 3 月 25 日及 2024 年 9 月 6 日以票面值贖回其 10 億人民幣（11.9 億港元）、2.50 億人民幣（2.99 億港元）及 2.50 億人民幣（2.86 億港元）債券。該債券在贖回之前於香港聯合交易所上市。除上述披露外，截至 2024 年 12 月 31 日止年度內，本集團並無買賣或贖回任何本集團的上市證券。然而，截至 2024 年 12 月 31 日止年度內，行政人員股份獎勵計劃的受托人根據行政人員股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯合交易所購入共 7,454,157 股本公司普通股股份，總代價約為 2.07 億港元。

B 茲提述本公司日期為 2015 年 1 月 2 日內容有關採納行政人員股份獎勵計劃（前稱「2014 年股份獎勵計劃」）（「該計劃」）的公告（「2015 公告」）。就香港聯合交易所有限公司證券上市規則第 17 章而言，該計劃為一項涉及本公司現有股份的股份計劃。該計劃由 2015 年 1 月 1 日起生效，原定為期十年，至 2024 年 12 月 31 日完結。

該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，為管理層及主要僱員提供公平及具有競爭力的薪酬以及推動達成本公司策略目標，為繼續達致該等目的，董事局於 2025 年 3 月 6 日已批准將該計劃續期（「重續」）至 2034 年 12 月 31 日（除非本公司提前終止）。重續亦將涉及在該計劃規則中若干更新及釐清，惟 2015 公告所載該計劃的所有主要條款將維持不變，並於重續後繼續具有十足效力及作用。

13. 集團資產押記

於 2024 年 12 月 31 日，本公司在中國內地之全資附屬公司 — 港鐵軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌道交通四號綫二期相關票務及非票務收入及保險合約權益為一項總額 5.93 億人民幣（6.31 億港元）的銀行貸款提供抵押。

於 2024 年 12 月 31 日，本公司在中國內地之附屬公司 — 港鐵中鐵電化軌道交通（深圳）有限公司以深圳市軌道交通十三號綫一期相關票務及非票務收入為一項總額 32 億人民幣（34 億港元）的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，本集團於 2024 年 12 月 31 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

14. 2025 周年成員大會

本公司擬於 2025 年 5 月 21 日舉行周年成員大會。有關周年成員大會的詳情，請參閱預計大約於 2025 年 4 月 10 日刊發的周年成員大會通告。

15. 公司管治

在截至 2024 年 12 月 31 日止年度內，本公司已遵守《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》附錄 C1《企業管治守則》所載的守則條文。

16. 發表業績公告及年報

本業績公告登載於本公司的網址 www.mtr.com.hk 及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）的網址。年報將於 2025 年 4 月中向股東寄發，並在本公司網址及聯交所網址可供查閱。

主要統計及財務數字

	截至 12 月 31 日止年度	
	2024 年	2023 年
香港車務營運		
總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	1,601.7	1,586.7
- 過境服務	98.4	71.5
- 高速鐵路（香港段）	26.7	20.1 [*]
- 機場快綫	13.1	10.8
- 輕鐵及巴士	213.6	207.7
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,683.8	4,669.8
- 過境服務（每日）	268.8	195.9
- 高速鐵路（香港段）（每日）	73.0	57.3 [*]
- 機場快綫（每日）	35.9	29.7
- 輕鐵及巴士（周日）	615.4	601.8
財務		
EBITDA 邊際比率 [^]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	29.8%	26.9%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	47.0%	45.9%
EBIT 邊際比率 [*]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	14.6%	10.2% [#]
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	21.8%	20.4%
本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤（百萬港元）	10,235	2,035
本公司股東應佔來自基本業務的利潤（百萬港元）	17,475	6,364

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

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

[°] 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入及開支分別為 254.67 億港元及 238.14 億港元（2023 年：259.55 億港元及 248.96 億港元）

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

[#] 撇除特殊虧損撥備，即為於 2023 年對斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 區域交通所作出合共 10.22 億港元的虧損性合約撥備，2023 年的 EBIT 邊際比率應為 12.0%

[°] 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入、開支和折舊及攤銷分別為 254.67 億港元、238.14 億港元及 4.33 億港元（2023 年：不包括相關收入、開支、折舊及攤銷和虧損性合約撥備分別為 259.55 億港元、248.96 億港元、5.48 億港元及 10.22 億港元）

行政總裁回顧及展望

香港鐵路有限公司慶祝地鐵服務香港 45 周年，對公司、對市民來說都是十分值得紀念的里程碑。港鐵建設、營運的公共鐵路網絡享譽全球，是香港人的卓越成就之一。藉著慶祝通車 45 周年的機會，我們回顧鐵路對推動本港經濟及社會飛躍發展，所發揮的重大作用。港鐵全體同仁能為香港的發展出一分力，與香港市民及社區共同成長，深感榮幸。

過去 45 年，我們與政府、公眾、股東及合作夥伴攜手並進，推動城市前行。香港在鐵路運輸服務方面的卓越成就，證明我們只要為實現共同目標而團結一心，便能創造無限可能。展望未來，隨著香港基建發展邁進一個重要的新階段，我們將在全港打造面向未來的運輸網絡，為長遠的可持續經濟增長注入動力。

「鐵路加物業」的經營模式多年來為港鐵在設計、建造、營運及維修優質鐵路網絡，提供穩固堅實的財務基礎，亦讓公司同時為香港建設社區。按照該模式，公司在鐵路附近或毗鄰地塊發展住宅及商業物業，並將大部分由此產生的收益用於資產提升、更新，乃至未來的網絡拓展。2024 年，物業發展利潤的升幅，反映了來自現有及新推樓盤的利潤入帳。公司亦從客運服務，車站商務及投資物業中獲得令人滿意的經常性收入，儘管乘客量及租金收入仍略低於新冠疫情前的水平。憑此可喜業績，公司將可為未來的鐵路項目提供資金，以及維修及提升現有網絡。儘管如此，為建設香港未來，公司必須謹慎規劃，以實現其增長目標，同時保持所需的財務實力和穩健的資產負債表。

2025 是港鐵公司上市 25 周年。自從港鐵於 2000 年 10 月上市以來，港鐵公司在香港一直扮演獨特的角色。我們嚴格遵從上市條例及市場制度，致力為包括特區政府、機構投資者、小股東在內的所有股東，創造價值和回報。作為一家不斷發展和與時並進的企業，我們不斷銳意創新，提高效率。同時，我們為香港締造了社會價值，涵蓋經濟、民生及環保等各方面。

過去數十年，公司因應經營環境的變化，全力推動業務表現，同時奉行審慎理財方針及恪守嚴謹的管治原則。面對當前社會新消費、出行及旅遊模式下，我們於去年推出多項刺激乘客量及零售的措施及活動。我們亦加強採用智能技術及推行綠色措施，以保持鐵路資產的最佳狀態。我們積極透過投資新鐵路項目，為香港的未來發展建造骨幹基礎設施。待這些鐵路項目相繼落成後，將會成為公司業務的新增長點之一。

業務表現和增長

2024 年，港鐵繼續朝著「載·向未來」的發展方向，致力提升其世界級鐵路運輸服務。我們運用嶄新的創新成果及技術，包括提升自動收費系統為乘客提供更多電子支付方式、引入雲端人工智能平台來優化列車里程調控及規劃，以及擴大使用人工智能和語音控制的虛擬助手「智能虛擬服務大使」，回覆乘客有關列車服務及車站的查詢。年內，乘客車程準時度及列車按照編定班次行走均再次達致 99.9%，體現公司對提供高效、便捷的鐵路運輸服務的堅定承諾。疫情後重啟服務的高速鐵路（香港段），其乘客量錄得可觀增長，而本地鐵路服務的乘客量持續緩慢增長。

2024年3月，港鐵宣布整體票價調整幅度為+3.09%，餘下未實施的+0.11%調整幅度將按機制延至2025/2026及2026/2027年度實施，至於在2023/2024年度延後實施的+1.85%調整幅度，亦會延至2025/2026年度處理。公司是根據既定的票價調整機制釐定整體票價調整幅度，機制設有「負擔能力上限」安排，能平衡公司需要賺取收入來維修及提升鐵路網絡的同時，使票價維持在公眾可負擔的水平。

截至2024年底，港鐵有13個發展中的住宅物業項目，可為本港房屋市場合共提供約10,000個單位。年內，物業發展項目的預售活動繼續進行，東涌東站第一期項目已於2024年12月完成招標。我們的物業租賃業務繼續受惠於新商場帶來的額外貢獻，其中包括黃竹坑站上的全新生活地標商場「THE SOUTHSIDE」。該商場於2024年12月慶祝服務社區一周年。

港鐵繼續全力支持政府規劃及建造新鐵路項目，這些項目標誌著香港的基建發展進入另一階段。2024年9月，公司就洪水橋站與政府簽訂項目協議。年內，東涌綫延綫、小蠔灣站、東鐵綫古洞站及屯門南延綫的主要建造工程持續推進。

中國內地及國際業務不單令公司的收入來源在地域上更多樣化，同時亦有助公司在海外推廣港鐵以至香港的品牌。2024年8月，悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫的城市段開通，新增六個車站，並在Central站和Sydenham站新增地鐵月台。該段鐵路包括一條全長15.5公里、由Chatswood至Sydenham並橫跨悉尼港下的雙管隧道。中國內地方面，全長22.4公里的深圳地鐵十三號綫，其一期的首通段於2024年12月通車。天津北運河站商場的結構建造工程已於2024年12月竣工，現正進行籌備工作。

財務表現

車務營運、車站商務及投資物業業務均取得令人滿意的業績，再加上物業發展利潤，令公司股東應佔淨利潤達157.72億港元，相當於每股盈利2.54港元。公司於2024年的財務表現顯示來自物業發展項目的利潤顯著增加，可見「鐵路加物業」的營運模式正在發揮作用，多年前開展的鐵路項目帶來現時錄得的物業發展利潤，足可抵銷當年作出的資本性開支。這些一次性的利潤讓公司的財務狀況，有能力應付未來的鐵路項目，以及提升和更新資產所需的資本性開支。股東應佔經常性業務利潤為72.10億港元，較2023年上升68.4%，而物業發展利潤增加至102.65億港元。股東應佔基本業務利潤為174.75億港元。

董事局建議派發末期普通股息每股0.89港元，連同中期股息每股0.42港元，全年股息共每股1.31港元，與2023年相同。

展望

儘管公司於回顧年度內的經營業績令人滿意，但必須重申的是，大部分盈利將用於現有鐵路綫的提升和更新，以及新鐵路項目的規劃與建設，這些項目需要龐大資金支持。此外，踏入後疫情時代，我們必須慢慢適應消費行為轉變下的新常態，尤其是香港市民在周末及假期紛紛北上，以及中國內地遊客縮短在本港購物消費時間的既定趨勢。在地緣政治波動及利率高企的情況下，不明朗的全球經濟環境亦將繼續對來自乘客量、車站商店和商場租金，以及車站廣告的收入構成影響。展望未來，在經常性業務及新項目上審慎控制成本和嚴格理財，仍然至關重要。

2024 年，公司的物業發展業務錄得顯著利潤，反映公司卓有成效的「鐵路加物業」經營模式繼續締造佳績。雖然如此，我們仍須不斷留意市場情緒，因為經濟憂慮及高利率或會繼續產生負面影響。視乎市況，我們預計在未來 12 個月左右為東涌東站第二期項目及屯門第 16 區站第一期項目進行招標。我們正為「港島南岸」第六期申請預售樓花同意書。視乎施工及銷售進度，我們亦預期為「港島南岸」第三期和第五期、何文田站第一期和第二期及「日出康城」第十二期的物業發展利潤入帳。

港鐵肩負重要的公共責任，為社會各界人士提供世界級的鐵路服務。未來數年，公司將積極擴展鐵路網絡至香港新興及不斷發展的人口稠密地區。公司秉持「建設無限未來」的承諾，配合政府規劃及建設鐵路網絡，為香港長遠可持續增長增添動力。我們期待透過與《鐵路發展策略 2014》、《北部都會區發展策略》及《香港主要運輸基建發展藍圖》相關的項目連繫社區，鞏固鐵路作為本港公共運輸系統骨幹的角色。因此，港鐵在繼續審慎理財的同時，亦將著力為下一發展階段籌措資金，以應付日後對財務資源的龐大需求。

憑藉作為全球鐵路運輸行業領導者的往績，港鐵向香港以外市場（包括中國內地及海外）輸出其業務及品牌。我們將繼續在全球各地探索既符合企業策略，兼具創造收入的潛力，同時又能提供優質運輸服務的商機。

我藉此機會，衷心感謝李家潤博士為公司作出的貢獻。李博士將於 2025 年 4 月 30 日後卸任營運及創新總監一職。另外，本人最近再次獲董事局委任為行政總裁，任期至 2025 年 12 月 31 日，我對此深感榮幸。我亦希望向董事局、公司管理層，以及所有能幹、敬業的同事致謝。他們努力不懈，使港鐵在這個新時代締造斐然成就。縱然面對未來的艱巨任務，我深信港鐵定能從容應對挑戰，繼續推動城市前行。

行政總裁

金澤培博士

香港，2025 年 3 月 6 日

年度回顧 — 業務表現

香港業務

港鐵以香港業務為公司的營運核心，其中包括「香港客運服務」，涵蓋鐵路和巴士客運服務，以及車站商務；物業相關業務，包括發展、租賃及管理與公司鐵路相關的物業；以及設計及建造新鐵路項目以擴展及提升香港現有鐵路運輸網絡。港鐵主要透過「鐵路加物業」發展模式連繫及發展社區，並為股東創造價值。

香港客運服務 — 車務營運

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增／(減) 百分率
	2024 年	2023 年	
香港車務營運			
總收入	23,013	20,131	14.3
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 (「EBITDA」)	7,694	5,954	29.2
未計利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的(虧損)／利潤(「EBIT」)	(63)	(1,111)	94.3
EBITDA 邊際比率(%)	33.4%	29.6%	3.8 個百分點
EBIT 邊際比率(%)	(0.3)%	(5.5)%	5.2 個百分點

2024 年，香港車務營運的總收入較 2023 年增加 14.3% 至 230.13 億港元，令未計利息、財務開支及稅項前和已計及支付予九廣鐵路公司(「九鐵公司」)的每年非定額付款後的虧損大幅減少至 6,300 萬港元。有關業績主要來自本地鐵路服務及過境服務的貢獻，其中於 2023 年 1 月和 2 月才陸續恢復運作的過境服務實現全年營運，而高速鐵路(香港段)的表現亦合乎預期。

乘客量和收入

香港車務營運	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	2024 年	增／(減) 百分率	2024 年	增／(減) 百分率
本地鐵路服務	1,601.7	0.9	14,507	3.7
過境服務	98.4	37.6	3,562	61.5
高速鐵路(香港段)及城際客運	26.7	33.0	3,338	33.4
機場快綫	13.1	21.1	803	20.9
輕鐵及巴士	213.6	2.8	698	6.1
	1,953.5	3.0	22,908	14.4
其他			105	-
總計			23,013	14.3

2024 年，港鐵在鐵路和巴士客運服務錄得 19.535 億乘客人次，按年增加 3.0%。周日平均乘客量亦上升 2.0% 至 564 萬人次。

2024 年，本地鐵路服務的總乘客量達 16.017 億人次，較去年增加 0.9%。本地鐵路服務的周日平均乘客量上升 0.3%至 468 萬人次。羅湖及落馬洲過境服務實現自疫情以來的首次全年營運，乘客量較去年上升 37.6%至 9,840 萬人次，主要因為北上的香港市民有所增加。高速鐵路（香港段）則錄得乘客量 2,670 萬人次，部分原因是增加了新站點及加密了班次。機場快綫的乘客量亦較 2023 年增加 21.1%至 1,310 萬人次。

市場佔有率

2024 年，港鐵在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為 50.1%，與 2023 年相同。2024 年，港鐵在過海交通工具市場的佔有率為 72.4%，而 2023 年為 72.3%。

2024 年，港鐵在過境交通業務的市場佔有率由 2023 年的 53.0%下降至 50.4%，主要因為 2023 年年初全面恢復通關後，陸路出入境管制站的數目增加，如增闢了香園圍管制站。港鐵在往返機場交通工具市場的佔有率則由 19.9%下降至 18.1%，主要因為來自其他交通工具的競爭加劇。

車費調整、推廣及優惠

2024 年 3 月，港鐵宣布 2024/2025 年度的整體票價調整幅度為+3.09%，餘下未實施的+0.11%調整幅度將按機制延至 2025/2026 年度及 2026/2027 年度實施。至於在 2023/2024 年度延後實施的+1.85%調整幅度，亦會延至 2025/2026 年度處理。是次調整幅度符合「負擔能力上限」安排，即整體票價調整幅度不得高於相應年度家庭住戶每月入息中位數的變動幅度。有關安排旨在照顧乘客對票價的負擔能力，同時為維修、升級及更新鐵路系統提供穩定的經常性收入。

2024 年，港鐵繼續提供多項恆常票價優惠，優惠總額達 31 億港元，惠及長者、小童、合資格學生、殘疾人士等各類乘客。港鐵繼續提供都會票及 0.5 港元綠色專綫小巴轉乘優惠，並已將全月通、屯門—南昌全日通及早晨折扣優惠延長一年。港鐵亦繼續為過境服務提供優惠票價，同時因應新增的高鐵路綫和服務，以及機場快綫推出多項推廣活動。

服務表現

港鐵鐵路服務一直以安全和效率見稱。2024 年，港鐵的重鐵網絡乘客車程準時程度及列車按照編定班次行走的表現均達到 99.9%，不但超越港鐵營運協議內列明的表現目標，更優於公司自訂更為嚴格的顧客服務目標。

2024 年，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供超過 185 萬及超過 91 萬列車班次。年內，重鐵網絡錄得五宗延誤，輕鐵網絡則沒有錄得延誤。延誤指由港鐵可控制的因素導致 31 分鐘或以上的延誤，港鐵會審慎檢討所有延誤，以避免類似事故重演。

安全表現

公司以安全為首要目標。截至 2024 年 12 月 31 日，重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故數目按年分別減少 25%及 6%，事故主要與扶手電梯有關。有見及此，我們於年內為公眾（特別是青少年和長者）推出多項安全措施。此外，我們還在輕鐵網絡全面使用最新一代的「綜合車速及位置監督系統」，透過這個設計獨特、屢獲殊榮的綜合數碼解決方案，提升營運安全。

提升顧客體驗

港鐵致力提供世界級的顧客體驗，持續提升鐵路資產及採用創新科技，以「載·向未來」為發展方向，為乘客提供安全、高效及便利的鐵路服務。

為乘客增添便利

為不斷提升高鐵服務，港鐵年內新增多個站點，使由香港直達內地城市的站點達到 93 個。港鐵亦增設開往北京和上海的動臥「夕發朝至」列車服務。2024 年，東鐵綫、將軍澳綫及屯馬綫每周合共增加了 112 列車班次。

提升自動收費系統

年內，公司繼續推行資產更新計劃，為全港港鐵站的自動收費系統更新逾 2,400 個出入閘機，涉資 13 億港元。新款閘機機身更纖巧，令通道更寬闊，並能支援更多電子支付方式，讓乘客及旅客更感方便。自 2024 年 8 月起，顧客可選用感應式的 Visa 卡、Mastercard 卡及銀聯卡於出入閘機支付。

新列車

以更舒適的全新 Q 車取代現有列車的計劃正在進行中。截至 2024 年 12 月 31 日，已訂購的 93 列全新八卡重鐵列車中，24 列已先後於港島綫及觀塘綫投入服務。東涌綫和機場快綫新列車的設計工作亦進展順利。迪士尼綫的新列車及新信號系統預計於 2028 年投入運作。

更換信號系統

將荃灣綫、港島綫、觀塘綫及將軍澳綫現有 SACEM 信號系統更換至「通訊為本列車控制」信號系統（「CBTC 系統」）的資產更新計劃繼續推進。我們預期新系統將提高整體載客量，以配合長遠的營運需要。新信號系統預計可於 2026 年率先在荃灣綫投入服務，之後會在其他鐵路綫陸續啟用。整個更換信號系統工程預計於 2028 年至 2029 年間全部完成。

更換空調系統

我們亦在進行第二階段的空調系統更換工程，以更具能源效益的新型號來取代 31 台冷卻裝置，令置身車站內的乘客更感舒適，同時減少碳排放。更換工程預計於 2025 年完成。

提升車站設施

為提升乘客安全和乘車體驗，港鐵現正在東鐵綫進行一項大型資產提升計劃，在東鐵綫羅湖／落馬洲站至旺角東站沿綫 13 個車站安裝合共 1,600 對自動月台閘門。截至 2024 年 12 月 31 日，已有十個車站完成相關工程。該項目預計於 2025 年完成。我們將於 2025 年至 2028 年間翻新港鐵車站內逾 100 部扶手電梯，並於 2024 年至 2026 年間更換另外逾 30 部扶手電梯。

智慧出行、營運及維修

港鐵以「載·向未來」的發展方向為指引，全面優化業務營運，包括採用最先進的新鐵路科技，乃至營造更方便易用的顧客體驗。例如在鰂魚涌站成功試行「智能虛擬服務大使」後，我們於 2024 年在啟德站、機場站及柯士甸站引入該項服務。虛擬服務大使採用人工智能和語音控制技術，可實時回覆乘客查詢，並提供車站路綫指引。我們預期日後將於更多車站推出這項服務。我們亦為港鐵更多鐵路綫引入「車廂載客情況顯示」功能，透過車站乘客資訊顯示屏及 MTR Mobile 應用程式提供實時載客資訊。

創新科技對維修、升級及營運港鐵這個世界級鐵路網絡亦發揮重要作用。香港科技大學-港鐵聯合實驗室研發的「動態模擬數位孿生模型」，可模擬及預測香港市民的出行模式在不同場景下的變化，協助營運團隊採取適當的營運計劃。我們亦為管理車站設施的綜合中央平台推出數據分析及表現儀表板。

香港客運服務 — 車站商務

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增／(減)
	2024 年	2023 年	百分率
香港車站商務			
車站零售租金收入	3,616	3,429	5.5
廣告收入	1,021	981	4.1
電訊業務收入	582	603	(3.5)
其他車站商務收入	124	104	19.2
總收入	5,343	5,117	4.4
EBITDA	4,658	4,557	2.2
EBIT	3,773	3,792	(0.5)
EBITDA 邊際比率(%)	87.2%	89.1%	(1.9)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	70.6%	74.1%	(3.5)個百分點

2024 年，來自香港車站商務活動的總收入增加 4.4%至 53.43 億港元，主要因為車站零售業務的租金收入上升。

車站零售

2024 年，車站零售租金收入增加 5.5%至 36.16 億港元，主要受惠於免稅店租金上升。此外過境服務及高速鐵路（香港段）在 2023 年首兩個月才逐步重啟，與這一年比較時，因基準較低，使 2024 年業績錄得上述增幅。新訂租金下跌在一定程度上繼續抵銷了租金增長。2024 年車站商店的新訂租金跌幅為 9.8%，平均出租率為 99.0%。

我們定期檢視租戶組合，確保符合最新潮流趨勢。為吸引新品牌進駐港鐵車站，公司於 2024 年推出「零售數碼租務」平台，讓潛在租戶透過綫上虛擬實境（VR）導覽，瀏覽商店環境。對於現有租戶，我們透過 MTR Mobile 應用程式推出多項宣傳活動，並推出廣告和聯合促銷活動來增加客流、帶動銷情。

截至 2024 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，約 36%的租約於 2025 年到期、29%於 2026 年到期、32%於 2027 年到期，以及 3%於 2028 年或之後到期。

截至 2024 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 38%、餅店約佔 13%、便利店約佔 13%、乘客服務約佔 12%，其他類別約佔 24%。

截至 2024 年 12 月 31 日，港鐵車站商店數目達 1,579 間，總面積為 71,236 平方米，分別淨增加十間及 733 平方米。我們透過「非政府機構及社會企業支援計劃」，以象徵式收費租出 12 間車站商店。

廣告業務

2024 年，廣告收入增加 4.1%至 10.21 億港元，主要因為「個人遊」計劃覆蓋更多中國內地城市，令過境客流上升，加上政府加大推廣旅遊的力度，特別是舉辦大型盛事，令客戶在車站的廣告支出上升。不過，儘管公司推出新產品及開拓新的收入來源（包括全新的數碼區及數碼網絡），但本地經濟前景不明朗及零售市道呆滯，仍然對廣告收入帶來衝擊。

截至 2024 年 12 月 31 日，車站及列車內的廣告點總數增加至 42,602 個，主要因為廣告燈箱正進行翻新。年內，我們推出多種全新的廣告形式，包括數碼支柱和全新數碼區，並進一步擴大數碼展示屏幕及景觀顯示屏網絡。年內，公司亦推出其他「綫上與綫下整合」（「OMO」）服務及由科技驅動的廣告活動。2024 年，港鐵向 82 家非牟利組織提供免費廣告位。

電訊業務

2024 年，電訊業務收入減少 3.5% 至 5.82 億港元。目前，5G 服務已覆蓋所有港鐵車站，為乘客帶來更好的體驗。我們正為 24 個車站開發一個新商業電訊系統，可支援更多 5G 服務，並加快數據傳輸速度。此外，我們繼續營運位於將軍澳的數據中心業務，並探索擴展有關業務的機遇。

香港物業業務

物業租賃及管理

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增／（減）
	2024 年	2023 年	百分率
香港物業租賃及管理業務			
物業租賃業務收入	5,076	4,795	5.9
物業管理業務收入	303	284	6.7
總收入	5,379	5,079	5.9
EBITDA	4,195	4,016	4.5
EBIT	4,169	3,999	4.3
EBITDA 邊際比率(%)	78.0%	79.1%	(1.1)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	77.5%	78.7%	(1.2)個百分點

物業租賃

2024 年，物業租賃業務收入按年增加 5.9% 至 50.76 億港元，主要來自公司兩個新商場，即 2023 年下半年開業的「圍方」及「THE SOUTHSIDE」的額外貢獻，以及計入損益表的租金寬減攤銷下降。

2024 年 12 月，位於黃竹坑站上的生活地標商場「THE SOUTHSIDE」慶祝服務社區一周年。該商場的五層零售樓面匯聚約 130 間商舖，總樓面面積約 47,000 平方米。

年內，我們再次推出一系列推廣活動，以助提升港鐵商場的客流及消費。為慶祝香港特別行政區成立 27 周年，公司向 MTR Mobile 應用程式的登記用戶派發 60,000 張港鐵商場電子優惠券，並於 6 月至 9 月期間送出總值逾 2,300 萬港元的獎賞。

受零售市道疲弱及消費模式轉變影響，2024 年港鐵在香港的商場新訂租金錄得 8.9% 的跌幅，平均出租率為 99%，而公司在「國際金融中心二期」的 18 層寫字樓，則錄得 93% 的平均出租率。

截至 2024 年 12 月 31 日，按出租面積分析，商場的租約到期概況分別為約 26% 於 2025 年到期、32% 於 2026 年到期、27% 於 2027 年到期，以及 15% 於 2028 年或之後到期。

截至 2024 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 31%、時裝、美容及配飾類別約佔 22%、服務類別約佔 19%、休閒娛樂類別約佔 18%，以及百貨公司和超市類別約佔 10%。

截至 2024 年底，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業的應佔份額包括 315,242 平方米的零售物業、39,451 平方米的寫字樓，以及 19,206 平方米的其他用途物業。

物業管理

香港物業管理業務收入為 3.03 億港元，按年增加 6.7%。截至 2024 年 12 月 31 日，港鐵在香港管理的住宅單位總數逾 122,000 個、辦公室及商用面積逾 920,000 平方米。

物業發展及招標

2024 年，香港物業發展錄得 102.35 億港元的除稅後利潤，主要來自「日出康城」第十一期、何文田站第一期，以及「港島南岸」第一期、第二期、第四期及第五期等多個項目。

預售及銷售活動

在回顧年度內，公司有多個項目進行預售。何文田站物業發展組合方面，朗賢峯（第一期第 IIA 期及 IIB 期）於 2024 年 4 月推出預售，截至 2024 年 12 月 31 日已售出 72% 的單位。此外，「瑜一」（第二期第 IA 期、IB 期和 IC 期）繼續進行預售，截至年底已分別售出 23%、98% 和 86% 的單位。

「日出康城」物業發展組合方面，「SEASONS PLACE」及「PARK SEASONS」（第十二期）分別於 2024 年 3 月及 4 月推出預售，截至 2024 年 12 月 31 日已分別售出 90% 和 54% 的單位。同時，「凱柏峰 I」、「凱柏峰 II」及「凱柏峰 III」（第十一期）繼續進行預售，截至年底已分別售出 79%、24% 和 35% 的單位。

「港島南岸」物業發展組合方面，「Blue Coast」及「Blue Coast II」（第三期第 3B 期及 3C 期）分別於 2024 年 4 月及 10 月推出預售，截至 2024 年 12 月 31 日已分別售出 89% 及 51% 的單位。「海盈山」（第四期第 4A 期）繼續進行預售，截至年底已售出 13% 的單位。「晉環」（第一期）及「揚海」（第二期）已分別售出 94% 及 96% 的單位。

截至本報告年末，「YOHO WEST」（天榮站第一期）已售出 87% 的單位。「港島南岸」第五期（第 5A 期及 5B 期）和「日出康城」第十三期（第 13A 期及 13B 期）已分別於 2024 年 10 月和 2024 年 11 月取得預售樓花同意書，其後油塘通風樓物業發展項目及天榮站第二期亦於 2025 年 2 月獲批。我們正為「港島南岸」第六期申請預售樓花同意書。

西鐵物業方面，由港鐵擔任九鐵公司相關附屬公司代理人的「匯璽」發展項目（南昌站）繼續進行銷售。截至 2024 年 12 月 31 日，「The YOHO Hub」及「The YOHO Hub II」（元朗站）已分別售出 43% 及 80% 的單位。截至年底，「柏瓏 I」及「柏瓏 II」（錦上路站第一期）已分別售出 99% 及 82% 的單位。

物業招標

2024 年 12 月，公司向南豐集團控股有限公司旗下一間附屬公司批出東涌東站第一期項目。同時，我們繼續密切監察市況，並按需要檢視招標計劃。

擴展物業組合

截至 2024 年 12 月 31 日，港鐵有 13 個住宅物業項目，將合共為市場提供約 10,000 個單位。我們現正規劃鐵路擴展項目的發展用地，包括小蠔灣站、東涌綫延綫、東鐵綫古洞站、屯門南延綫及洪水橋站。我們亦繼續在現有及未來鐵路綫沿綫探索其他具發展潛力的地塊。我們應政府邀請在 2024 年上半年提交了有關擬建白石角站的發展潛力研究報告。我們亦已應政府邀請，研究將紅磡站南面的臨海及前碼頭用地打造成海濱新地標，並會繼續與相關政府部門緊密聯繫，適時跟進。

香港網絡拓展

2024 年，港鐵繼續進行多個策略性鐵路項目的大型建造工程，藉此促進香港現有和新興人口稠密地區的長遠可持續發展。我們肩負「建設無限未來」的承諾推動每個新項目，憑藉我們在鐵路發展方面的深厚專長，以世界級的環保集體運輸服務連繫社區，從而帶動經濟發展，讓香港與蓬勃發展的大灣區更加緊密融合，並支持政府以鐵路作為公共運輸系統骨幹的策略。

發展中項目

東涌綫延綫

2023 年 2 月，公司就東涌綫延綫的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議。此重點項目將為東涌東新填海區及東涌西新市鎮擴展區提供鐵路服務，提升北大嶼山的交通聯繫，並支持可持續的長期人口和經濟增長。於回顧年度內，東涌東站及東涌西站的建造工程繼續進行。我們亦已於 2024 年完成建造豎井，為 2025 年初開展東涌西段隧道鑽挖工程做好準備。公司利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為工程項目提供資金。項目預計於 2029 年竣工。

屯門南延綫

2023 年 9 月，公司就屯門南延綫的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議。項目包括經高架橋將屯馬綫由屯門站向南面延伸約 2.4 公里，並建造兩個新車站，包括位於第 16 區的中途站，以及位於屯門碼頭附近的屯馬綫新終點站屯門南站。2024 年，我們繼續推進第 16 區站、屯門南站以及連接高架橋的地基工程。整個工程項目預計於 2030 年竣工，公司利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為項目提供資金。

東鐵綫古洞站

2023 年 9 月，公司就東鐵綫古洞站的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議，新車站將建於落馬洲站與上水站之間，位處未來古洞北新發展區的市中心。我們於 2024 年成功完成在現有隧道結構上方的挖掘工程後，隨即開始建造車站的結構。工程項目預計於 2027 年竣工，公司利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為項目提供資金。

洪水橋站

2024 年 9 月，公司就洪水橋站的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議。新車站設於屯馬綫天水圍站與兆康站之間，將服務位於北部都會區西面的洪水橋／廈村新發展區。現有屯馬綫高架橋的改建工程正在進行，以預留空間建造新車站，而新車站預計於 2030 年完成。公司利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為項目提供資金。

小蠔灣站

2022年9月，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項目協議。車站將設於欣澳站與東涌站之間的小蠔灣。我們正為項目進行電纜改道、打樁及鐵路保護工程。該項目將提升北大嶼山的交通聯繫，滿足日後小蠔灣居民對外的交通需求。

支持新鐵路項目

北環綫主綫方案已於2023年10月根據《鐵路條例》刊憲，我們現正履行開展工程前的法定程序，項目目標是於2034年竣工。公司目前仍然就北環綫主綫項目與政府磋商，尚未簽訂任何項目協議，但政府已表達意願，希望港鐵公司以擁有權模式推展有關項目。公司或會採用不同的融資模式，包括「鐵路加物業」發展模式，以確保公司投資能取得商業回報。我們亦繼續按要求全力配合政府研究南港島綫（西段）及北環綫支綫的發展。

與此同時，我們繼續全力支持政府於2023年公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》（「藍圖」）下的鐵路發展項目，包括中鐵綫、將軍澳綫南延綫，以及新增的「北環綫東延綫」和「新界東北綫」兩個新鐵路項目。另外，我們正就東鐵綫上擬建的新白石角站進行相關建造工程研究。我們亦密切注視港深西部鐵路和東九龍、啟德、洪水橋、廈村等地區的智慧綠色集體運輸項目的進展，並因應需要全力提供支持。

中國內地及國際業務

除了在香港經營業務外，公司亦在中國內地、歐洲及澳洲從事建造、營運及維修世界級的鐵路網絡。2024年，港鐵及其附屬公司、聯營公司和合營公司在香港以外地區的總載客量約25.2億人次，周日平均乘客量約800萬人次。

截至12月31日止年度 百萬港元	中國內地及國際業務						總計		
	中國內地和澳門的鐵路、 物業租賃及物業管理業務			國際鐵路業務			2024年	2023年	增/（減） 百分率
	2024年	2023年	增/（減） 百分率	2024年	2023年	增/（減） 百分率			
經常性業務									
附屬公司									
收入	2,589	1,974	31.2	22,878	23,981	(4.6)	25,467	25,955	(1.9)
EBITDA	171	286	(40.2)	1,485	786	88.9	1,656	1,072	54.5
EBIT	(88)	(42)	(109.5)	1,311	566	131.6	1,223	524	133.4
EBITDA 邊際比率 (%)	6.6%	14.5%	(7.9)個百分點	6.5%	3.3%	3.2 個百分點	6.5%	4.1%	2.4 個百分點
EBIT 邊際比率 (%)	(3.4)%	(2.1)%	(1.3)個百分點	5.7%	2.4%	3.3 個百分點	4.8%	2.0%	2.8 個百分點
經常性業務(虧損)/利潤 (已扣除非控股權益)	(131)	(101)	(29.7)	743	(33)	n/m	612	(134)	n/m
聯營公司及合營公司									
應佔利潤	774	707	9.5	126	50	152.0	900	757	18.9
總經常性業務利潤 (扣除業務發展開支 及特殊虧損撥備前*)	643	606	6.1	869	17	n/m	1,512	623	142.7
公司股東應佔年內利潤/(虧損)									
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支及特殊虧損撥備前*)	1,512	623	142.7						
- 業務發展開支	(283)	(260)	(8.8)						
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支後但特殊虧損撥備前*)	1,229	363	238.6						
- 特殊虧損撥備*	-	(1,022)	n/m						
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支及特殊虧損撥備後*)	1,229	(659)	n/m						
- 來自中國內地物業發展	30	48	(37.5)						
- 來自基本業務	1,259	(611)	n/m						

n/m: 並無意義

* 特殊虧損撥備即為2023年對斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通所作出合共10.22億港元的虧損性合約撥備

2024 年，若不包括中國內地物業發展，我們從事鐵路、物業租賃及管理的附屬公司（扣除業務發展開支後），連同香港以外地區的聯營公司和合營公司，合共錄得應佔除稅後淨利潤 12.29 億港元，較 2023 年末扣除特殊虧損撥備的除稅後淨利潤 3.63 億港元有所增加。

中國內地及澳門方面，雖然鐵路營運表現有所改善，但公司於 2024 年 5 月出售「銀座 Mall」商場業務產生一次性虧損，導致公司的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司於 2024 年年內錄得經常性業務虧損 1.31 億港元。2024 年港鐵應佔中國內地業務聯營公司和合營公司利潤增加 9.5%至 7.74 億港元，主要因為乘客量的增長。

國際業務方面，鐵路附屬公司於 2024 年錄得的經常性業務利潤增至 7.43 億港元，主要因為斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 於 2024 年錄得的虧損減少，這兩項專營權已先後於 2024 年 3 月及 6 月提早終止，公司亦已為此於 2023 年作出特殊虧損撥備，而來自英國的服務經營權的貢獻亦有所增加。2024 年港鐵應佔國際業務聯營公司和合營公司利潤增加至 1.26 億港元，主要因為澳洲業務的貢獻增加。

中國內地鐵路業務

北京

在北京，我們的聯營公司營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫、北京地鐵十六號綫，以及北京地鐵十七號綫南段和北段。年內，上述鐵路綫的乘客量達 7.42 億人次，較 2023 年有所增加，而周日平均乘客量為 225 萬人次。列車服務準時度平均達 99.9%，而所有鐵路綫的營運均維持穩定。

北京地鐵十六號綫最終段及北京地鐵十七號綫北段均於 2023 年 12 月通車，大大提升了當地的交通連繫。北京地鐵十六號綫全長 48.9 公里，是北京地鐵網絡的主幹綫，為該市南北重要發展區域的乘客提供服務。北京地鐵十七號綫北段全長 24.9 公里，通車後連接北京未來科技城和多個大型住宅區及商業區。餘下中段的建造工程正繼續推進。

深圳

深圳地鐵四號綫

深圳地鐵四號綫（包括深圳地鐵四號綫北延綫）由港鐵全資附屬公司營運。2024 年，該鐵路綫維持穩定營運，列車服務準時度高於 99.9%。乘客量按年增加 13%至 2.42 億人次，而周日平均乘客量為 680,000 人次。

如過往所述，自 2010 年我們開始營運深圳地鐵四號綫以來，車費一直未有調高。我們預計票價制定機制及定價程序仍需要更多時間才可實施，而低乘客量亦將維持一段較預期為長的時間。如適當的車費增加及調整機制未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

深圳地鐵十三號綫

深圳地鐵十三號綫一期首通段已於 2024 年 12 月通車。這是深圳首條延伸至深圳灣口岸的地鐵綫，提升了與深圳市南山區高新技術產業園區的交通連繫。深圳地鐵十三號綫其他路段正按計劃繼續施工。

杭州

杭州地鐵一號綫及其延伸段

2024 年，杭州地鐵一號綫、下沙延伸段與機場延伸段的營運均保持穩定，列車服務準時度高於 99.9%。這些鐵路綫的乘客量按年增加 5%至 3.24 億人次，而周日平均乘客量為 890,000 人次。

如過往所述，杭州地鐵一號綫近年因乘客量增長緩慢及疫情影響錄得虧損。由於這項專營權協議不設乘客量補償機制，若乘客量在未來較長一段時間仍然偏低，再加上網絡擴大後的平均車費較低，杭州地鐵一號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

杭州地鐵五號綫

2024 年，杭州地鐵五號綫的總乘客量按年增加 9%至 2.44 億人次，而周日平均乘客量為 730,000 人次，列車服務準時度亦維持穩定。

中國內地物業及其他業務

商場

如前述，公司因應中國內地零售市場面對的挑戰，現正就中國內地的商場業務研究策略選項，經研究後公司於 2024 年 5 月退出了北京「銀座 Mall」商場的業務經營。在深圳，「頌薈」商場的客流量於 2024 年繼續逐步回升，商場的平均出租率為 59%。在天津，位於北運河站的商場的結構建造工程已於 2024 年 12 月竣工，現已開展籌備工作，為預計於 2026 年後開業做好準備。我們正按當前市況，為這些物業項目繼續檢視合適方案。

以鐵路交通為導向的發展（「TOD」）項目及顧問服務

2024 年，杭州西站的 TOD 項目繼續取得進展。此外，我們正為深圳西麗站綜合交通樞紐、北京城市副中心站綜合交通樞紐，以及佛山會展中心東站提供 TOD 顧問服務。

車站商務

我們與成都軌道交通集團成立的合營公司，繼續推進成都的車站商務。與此同時，公司於 2024 年 10 月與鄭州地鐵集團成立了一間合營公司，將車站商務業務拓展至鄭州。我們亦正在西安及廣州等其他城市探索此類發展機遇。

澳門

澳門輕軌系統氹仔綫的營運及維護服務合約及相關服務協議已於 2024 年 12 月期滿。輕軌氹仔綫延伸至媽閣、石排灣綫及橫琴綫的項目管理及技術支援服務亦已於 2024 年底完成。

國際鐵路業務

英國

伊利沙伯綫

伊利沙伯綫於回顧年度的營運表現穩定。此專營權將於 2025 年 5 月期滿。

South Western Railway

2024 年，儘管偶爾受業內罷工影響而出現服務中斷，South Western Railway 的營運仍維持穩定。根據 South Western Railway 的現有國家鐵路合約，英國運輸部承擔該服務的所有收入風險及絕大部分成本風險。該合約於 2025 年 5 月期滿後，政府將會收回此服務專營權。

瑞典

斯德哥爾摩地鐵於 2024 年的營運保持穩定，現時的服務合約將於 2025 年 11 月屆滿。

斯德哥爾摩通勤鐵路提供大斯德哥爾摩地區的通勤鐵路服務。2024 年 3 月，公司已將其營運移交予新營運商。

MTRX 提供往返斯德哥爾摩與哥德堡的城際鐵路服務，公司已於 2024 年 5 月完成對 MTRX 的撤資。

Mälartåg 提供連接斯德哥爾摩與 Mälardalen 區內各主要城鎮的區域交通服務。2024 年 6 月，公司已將其營運移交予新營運商。

澳洲

墨爾本都市鐵路服務

由港鐵附屬公司營運的墨爾本都市鐵路網絡在 2024 年保持穩定的營運表現。該項服務的專營權已獲延長至 2027 年 11 月。於回顧年度內，我們繼續支持作為客戶的維多利亞省政府推行各項網絡改善計劃，包括開通 9 公里長的地鐵隧道。新隧道落成後將帶來一條貫通墨爾本核心商業區的新鐵路線，提升市內鐵路網絡的容量，令每周可接載的乘客增加超過 50 萬人次。該隧道預計於 2025 年開通。

悉尼地鐵 M1 地鐵西北及班克斯敦綫

港鐵是 Northwest Rapid Transit（「NRT」）財團的一員，透過公私合營合約參與悉尼地鐵西北綫項目的建造。相關合約於 2019 年年底獲延長並擴展至涵蓋市中心商業區的延綫（悉尼地鐵城市及西南段）的新列車及鐵路系統核心部分，並負責相關營運及維修直至 2034 年。地鐵西北段已於 2019 年通車。備受讚譽的新城市延伸段在 2024 年 8 月開通後，網絡全長延伸至 51.5 公里，車站亦增至 21 個，平均每星期為 130 萬乘客提供超過 2,000 班次服務。新延伸段開通後，悉尼地鐵西北綫已更名為悉尼地鐵 M1 地鐵西北及班克斯敦綫。Sydenham 至 Bankstown 段的工程仍在進行中。

香港以外地區的增長

我們繼續在中國內地及海外（包括「一帶一路」國家）探索其他發展機會。年內，我們提交了標書，競投悉尼地鐵西綫項目的合約。

環境、社會及管治

港鐵致力依循一套穩健的環境、社會及管治框架經營其業務及營運。2024 年，我們就實現減少溫室氣體排放、社會共融、發展及機遇這三大環境及社會目標訂立了 43 項關鍵績效指標，以衡量我們在十個重點範疇所取得的成效。年內，我們已完成或正按部就班達成所有關鍵績效指標。

環境

2024 年，我們首輛電動巴士投入客運服務，並計劃於 2026 年底前至少引入共 30 輛電動巴士。我們亦進行了氢能輕鐵車輛的試運行。這兩項措施是我們為實現溫室氣體減排目標而制定的長遠策略一部分。年內，港鐵七個新車站榮獲「綠建環評」新建建築 2.0 版暫定金級或以上認證，標誌著公司在綠色建築方面取得的成就。我們亦完成了觀塘站、屯門車廠和大圍車廠的太陽能光伏系統安裝工程，產生更多可再生能源。年內，我們在「可持續融資框架」下籌集 74 億港元的融資，當中包括首度發行的離岸人民幣綠色債券，總值人民幣 45 億元，彰顯公司對可持續發展的堅定承諾。

社會

港鐵在締造一個關愛共融的社區上擔當著舉足輕重的角色。在 2024 年，在慶祝港鐵通車 45 周年的同時，我們已推行多年的「鐵路人 鐵路心」計劃舉辦了 348 個義工項目，創下歷史新高，參與義工人次更達 5,847。「Train'出光輝每一程 2.0」計劃吸引超過 1,000 名中學生參加，為各項社會共融議題探討創新的解決方案。年內，我們亦為來自多元族裔或殘疾青年推出「EmpowerZ」培訓先導計劃。

多年來，我們透過「港鐵·藝術」計劃，一直在車站為公眾提供藝術欣賞的機會。2024 年，在中環站舉辦的「川流——鐵路掠影」攝影展是港鐵通車 45 周年慶典活動的一部分，記錄由 1990 年代至今的車廂眾生相，捕捉鐵道的動人風貌。

管治

港鐵履行嚴謹的企業管治實務，以確保業務營運符合道德操守並具透明度，同時保障股東及持份者的最佳利益。公司全面的企業風險管理體系有助保障公眾人士及員工的安全和健康，讓我們在努力實現業務目標的同時，能夠應對策略、營運、財務、合規和聲譽的風險。我們定期檢討重大風險，包括新出現的風險和與環境、社會及管治相關的風險，以應對不斷轉變的商業及營運環境。我們已制定「三道防線」框架，確保積極、有效的風險管理。

人力資源

截至 2024 年 12 月 31 日，公司及其附屬公司在香港和香港以外地區分別僱用 18,411 和 13,411 名員工。另外，聯營公司及合營公司在香港及全球各地共聘用 21,779 名員工。香港員工於 2024 年的自願流失率為 6.2%。

港鐵致力成為求職者的首選僱主，積極提升僱主品牌形象，並在整體獎酬框架下提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期獎勵計劃等。我們透過一系列培訓和事業發展計劃，促進員工晉升及成長。我們的見習人員計劃、學徒訓練計劃和暑期實習計劃，亦為青年人提供全面的事業發展機會。我們亦關注員工的身心健康，致力推廣員工身心健康措施及家庭友善政策，幫助員工達致工作與生活平衡。公司推出「1+1 八達通卡」，讓合資格的單身全職員工提名一位親友享用免費港鐵乘車福利，另外亦舉辦了員工專屬的「港鐵 45 周年演唱會」，展現公司不遺餘力提升員工體驗，讓港鐵員工感到自豪。

年度回顧 – 財務表現

除了以上的集團業績及營運簡要報告外，本章節會詳細闡述及分析有關業績。

綜合損益

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		利好 / (不利) 變動	
	2024 年	2023 年	百萬港元	%
總收入	60,011	56,982	3,029	5.3
經常性業務利潤				
EBIT ^{ε*}				
香港客運服務				
– 香港車務營運	(63)	(1,111)	1,048	94.3
– 香港車站商務	3,773	3,792	(19)	(0.5)
香港客運服務總計	3,710	2,681	1,029	38.4
香港物業租賃及管理業務	4,169	3,999	170	4.3
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理 附屬公司*	1,223	524	699	133.4
其他業務、項目研究及業務發展開支	(364)	(341)	(23)	(6.7)
應佔聯營公司及合營公司利潤	1,340	1,259	81	6.4
總經常性 EBIT (未計特殊虧損撥備前)	10,078	8,122	1,956	24.1
利息及財務開支	(1,070)	(1,213)	143	11.8
所得稅	(1,503)	(1,302)	(201)	(15.4)
非控股權益	(295)	(304)	9	3.0
經常性業務利潤 (未計特殊虧損撥備前)	7,210	5,303	1,907	36.0
虧損性合約撥備	-	(1,022)	1,022	n/m
經常性業務利潤 (計入特殊虧損撥備後)	7,210	4,281	2,929	68.4
物業發展利潤 (除稅後)				
香港	10,235	2,035	8,200	402.9
中國內地	30	48	(18)	(37.5)
物業發展利潤 (除稅後)	10,265	2,083	8,182	392.8
基本業務利潤	17,475	6,364	11,111	174.6
投資物業公允價值計量 (虧損) / 收益 (除稅後)				
投資物業公允價值重新計量 (虧損) / 收益	(3,821)	60	(3,881)	n/m
初始確認來自物業發展的投資物業之公允 價值計量收益	2,118	1,360	758	55.7
投資物業公允價值計量 (虧損) / 收益 (除稅後)	(1,703)	1,420	(3,123)	n/m
公司股東應佔淨利潤	15,772	7,784	7,988	102.6
總經常性 EBIT 邊際比率# (%)	14.6%	10.3%	4.3 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) (%)	21.8%	20.4%	1.4 個百分點	

ε : EBIT 代表未計利息、財務開支及稅項前利潤

* : 不包括特殊虧損撥備，即為於 2023 年對斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 區域交通所作出合共 10.22 億港元的虧損性合約撥備

: 不包括應佔聯營公司及合營公司利潤，但包括特殊虧損撥備。若撇除特殊虧損撥備，2023 年經常性 EBIT 邊際比率 (包括中國內地及國際附屬公司) 應為 12.0%

n/m : 並無意義

集團於 2024 年的經常性業務利潤取得令人滿意的改善，這是由於自過境服務於 2023 年初重開以來，旅遊往來增加帶動我們的乘客量持續復甦。

我們的物業發展業務亦於 2024 年作出顯著的利潤貢獻，有關利潤主要來自「日出康城」第十一期、何文田站第一期，以及「港島南岸」第一期、第二期、第四期及第五期。大部分盈利將用於現有鐵路綫的提升和更新及新鐵路項目的規劃與建設，這些項目需要龐大資金支持。

總收入

集團於 2024 年的總收入為 600.11 億港元，較 2023 年微升 5.3%，主要是由於(i)乘客量（尤其是過境服務、機場快綫及高速鐵路（香港段））持續回升，帶動香港車務營運收入增加；(ii)來自兩個於 2023 年下半年新開業的商場「圍方」及「THE SOUTHSIDE」的貢獻；及(iii)香港車站商務的租金收入回升。上述利好因素部分被(i)斯德哥爾摩通勤鐵路專營權於 2024 年 3 月提前終止後，來自瑞典業務的收入減少；及(ii)來自墨爾本營運的項目收入減少而有所抵銷。

經常性業務利潤

集團於 2024 年的經常性業務利潤為 72.10 億港元，而 2023 年則為 42.81 億港元。利潤增加主要是由於上述的乘客量回升，令香港車務營運業務改善，加上集團於 2024 年並無需就瑞典業務作出特殊虧損撥備，令該項業務的財務表現有所改善。於 2023 年，集團分別就於 2024 年 3 月 2 日及 6 月 16 日提前終止的斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 區域交通專營權，確認合共 10.22 億港元的特殊虧損撥備。

總經常性 EBIT（未計特殊虧損撥備前）（按業務劃分）

集團於 2024 年的總經常性 EBIT（包括應佔聯營公司及合營公司利潤以及項目研究及業務發展開支）為 100.78 億港元，較 2023 年增加 19.56 億港元。各業務的貢獻如下：

香港車務營運：錄得 EBIT 虧損 6,300 萬港元，而 2023 年的 EBIT 虧損則為 11.11 億港元。財務表現改善主要由於(i)本地鐵路服務的乘客量持續回升；(ii)過境服務於 2024 年全年營運帶動乘客量上升，相對於 2023 年過境服務在該年的 1 月及 2 月才逐步恢復運作；及(iii)高速鐵路（香港段）服務表現持續強勁。這些利好影響部分被以下因素所抵銷(i)員工成本上漲、通脹以及鐵路配套及維護開支增加令整體經營開支上升；(ii)折舊增加；及(iii)支付予九鐵公司的每年非定額付款因收入上升而有所增加。

香港車站商務：EBIT 輕微減少 1,900 萬港元或 0.5%至 37.73 億港元，主要由於車站零售租金收入上升，但增幅被兩個因素所抵銷，包括經營開支上升，以及支付予九鐵公司的每年非定額付款因相關收入上升而有所增加。

2024 年租金收入上升，主要受惠於(i)免稅店及其他車站商店恢復全年營運，及(ii)租金寬減攤銷額於 2024 年減少。該利好影響部分被其他車站商店續租及新租賃的新訂租金因營運環境充滿挑戰而下跌 9.8%所抵銷。

香港物業租賃及管理業務：EBIT 增加 1.70 億港元或 4.3%至 41.69 億港元，主要由於(i)我們於 2023 年下半年開業的兩個新商場「圍方」及「THE SOUTHSIDE」之額外貢獻；及(ii)年內租金寬減的攤銷額減少。這些利好影響部分被公司在「國際金融中心二期」的 18 層寫字樓之租金收入減少，加上商場續租及新租賃的新訂租金因零售市道疲弱及消費模式轉變而下跌 8.9%所抵銷。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司：不包括上述於 2023 年作出的特殊虧損撥備 10.22 億港元，2024 年的 EBIT 增加 6.99 億港元或 133.4%至 12.23 億港元，主要由於斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 區域交通於 2024 年並無錄得進一步虧損。此利好影響部分被年內集團出售北京「銀座 Mall」商場營運而產生的虧損所抵銷。

其他業務、項目研究及業務發展開支：於 2024 年的 EBIT 虧損為 3.64 億港元，與 2023 年相若。

應佔聯營公司及合營公司利潤：2024 年，應佔聯營公司及合營公司利潤上升 8,100 萬港元或 6.4%至 13.40 億港元，主要由於中國鐵路業務的乘客量回升。此利好影響部分被集團應佔八達通控股有限公司（「八達通」）的利潤減少而有所抵銷。

總經常性 EBIT 邊際比率

繼 2020 年疫情肆虐後，隨著感染個案趨穩，EBIT 邊際比率於 2021 年回升。由於受香港第五波新冠疫情及中國內地疫情的影響，在未計入及計入深圳地鐵四號綫的減值虧損下，2022 年的 EBIT 邊際比率分別下降至 3.7%和 1.7%。2023 年，隨著從疫情中恢復及過境服務重開，在未計入及計入 2023 年斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 區域交通的虧損撥備下，EBIT 邊際比率分別提高至 12.0%和 10.3%。2024 年，隨著業務活動在充滿挑戰的營運環境下從新冠疫情後逐步恢復，EBIT 邊際比率上升至 14.6%。

利息及財務開支

經常性業務的利息及財務開支為 10.70 億港元，較 2023 年減少 11.8%，主要由於利息收入上升。集團融資活動的詳細回顧載列於隨後章節。

所得稅

由於財務表現改善，經常性業務的所得稅支出為 15.03 億港元，較 2023 年增加 15.4%。

如先前披露，於 2024 年 8 月 6 日，稅務上訴委員會已作出有關決定（「稅務上訴委員會的決定」），否決了 2011/2012 至 2017/2018 課稅年度的每年定額付款及每年非定額付款作稅務扣除，並決定就每年定額付款及每年非定額付款的相關利得稅評稅／補加評稅不可作稅務扣除。於 2024 年 9 月 4 日，本公司就稅務上訴委員會的決定向香港特別行政區高等法院原訟法庭（「原訟法庭」）申請上訴許可。申請上訴許可的聆訊已在原訟法庭於 2025 年 2 月下旬在原訟法庭舉行。截至年報之日期，原訟法庭尚未就是否給予上訴許可宣布判決。本公司已與外聘大律師和稅務顧問商討，其意見是本公司現時繼續持有有力的法律理據支持其立場。因此，概無計提額外的稅務撥備。詳情請參閱本年度業績公告上文附註 6「所得稅」。

物業發展利潤（除稅後）

集團除稅後的物業發展利潤為 102.65 億港元，較 2023 年增加 81.82 億港元。2024 年的物業發展利潤主要來自「日出康城」第十一期、何文田站第一期，以及「港島南岸」第一期、第二期、第四期及第五期，而「日出康城」第十一期的初始利潤及多個已落成項目的剩餘利潤則於 2023 年入帳。

基本業務利潤

基本業務利潤由 2023 年的 63.64 億港元增至 2024 年的 174.75 億港元，這是由於是經常性業務利潤及物業發展利潤分別大幅增加 29.29 億港元及 81.82 億港元。

投資物業公允價值計量虧損（除稅後）

2024 年，投資物業的公允價值計量虧損為 17.03 億港元，來自 (i) 投資物業公允價值重新計量之虧損 38.21 億港元，及 (ii) 就集團於 2023 年收取的分攤投資物業（即「THE SOUTHSIDE」商場）因集團所需承擔的風險和責任減少，而進一步錄得的估值收益 21.18 億港元。

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 2024 年 12 月 31 日止年度的除稅後公允價值重新計量錄得虧損 38.21 億港元，而 2023 年的除稅後公允價值重新計量則錄得收益 6,000 萬港元。

公司股東應佔淨利潤

計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業公允價值計量後，集團於截至 2024 年 12 月 31 日止年度內錄得公司股東應佔淨利潤 157.72 億港元，而 2023 年則為 77.84 億港元。

綜合財務狀況

百萬港元	於 2024 年 12 月 31 日	於 2023 年 12 月 31 日	增／(減) 百萬港元	%
固定資產	243,190	238,636	4,554	1.9
在建鐵路工程	11,375	4,256	7,119	167.3
發展中物業	42,300	41,728	572	1.4
聯營公司及合營公司權益	13,039	12,785	254	2.0
應收帳項及其他應收款項	15,780	13,756	2,024	14.7
現金、銀行結餘及存款	27,886	22,375	5,511	24.6
其他資產	13,929	12,890	1,039	8.1
總資產	367,499	346,426	21,073	6.1
貸款及其他負債總額	77,568	59,491	18,077	30.4
應付帳項及其他負債	77,663	82,869	(5,206)	(6.3)
服務經營權負債	9,969	10,059	(90)	(0.9)
遞延稅項負債	16,166	15,151	1,015	6.7
總負債	181,366	167,570	13,796	8.2
淨資產	186,133	178,856	7,277	4.1
代表：				
公司股東應佔總權益	185,625	178,344	7,281	4.1
非控股權益	508	512	(4)	(0.8)
總權益	186,133	178,856	7,277	4.1

集團的總資產增加 6.1%至 3,674.99 億港元，主要由於(i)東涌綫延綫、屯門南延綫及古洞站的在建鐵路工程增加；(ii) 為我們現有香港鐵路網絡作出更新及升級工程而新增的固定資產；(iii)現金、銀行結餘及存款增加；及(iv)因確認物業發展利潤而相應所增加的物業發展應收款項令整體應收款項及其他應收款項上升，部分被我們就位於天津的商場之預付款於商場結構建造工程竣工後重新分類為投資物業所抵銷。

總負債增加 8.2%至 1,813.66 億港元，主要由於(i)淨提取貸款，部分被以下因素所抵銷(ii) 因相關收入已在 2024 年的綜合損益表中確認，令多項物業發展項目的遞延收入減少；(iii) 耗用斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 區域交通的虧損性合約撥備；及(iv) 耗用小蠔灣項目的政府資助。

因此，集團的淨資產增加 72.77 億港元或 4.1%至 1,861.33 億港元。

綜合現金流量

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2024 年	2023 年
經營活動所得的現金淨額	18,491	11,197
收取與物業發展有關的款項淨額	1,748	6,102
每年定額及非定額付款	(3,105)	(1,073)
資本性開支	(19,416)	(12,576)
投資活動的其他現金（流出）／流入淨額	(244)	730
投資活動耗用的現金淨額	(21,017)	(6,817)
淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額	16,928	10,005
已付公司股東股息	(7,946)	(7,595)
融資活動的其他現金流出淨額	(479)	(537)
融資活動所得的現金淨額	8,503	1,873
匯率變動的影響	(466)	82
重新分類為持作出售的出售組別的現金、銀行結餘及存款	-	(94)
	(466)	(12)
現金、銀行結餘及存款淨增加	5,511	6,241
於 1 月 1 日的現金、銀行結餘及存款	22,375	16,134
於 12 月 31 日的現金、銀行結餘及存款	27,886	22,375

經營活動所得的現金淨額

經營活動所得的現金淨額由 2023 年的 111.97 億港元增加 72.94 億港元至 2024 年的 184.91 億港元，主要由於持續復甦，令經常性業務利潤增加。

收取與物業發展有關的款項淨額

收取與物業發展有關的款項淨額為 17.48 億港元，包括(i) 30.07 億港元主要來自就「日出康城」和「港島南岸」多個物業發展項目所收取的現金款項，部分被(ii) 12.59 億港元主要與小蠔灣項目有關之現金支付款項所抵銷。

資本性開支

2024 年的資本性開支為 194.16 億港元，其中 114.86 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）；58.17 億港元用於香港鐵路延綫項目；14.47 億港元用於中國內地如深圳及海外附屬公司（如深圳地鐵十三號綫）；及 6.66 億港元用於投資物業添置和裝修工程。

淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額

2024 年的淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額為 169.28 億港元，包括(i)來自貸款和資本市場工具的所得款項 458.42 億港元，被(ii)償還主要與貸款相關的 275.94 億港元；及(iii)利息付款淨額 13.20 億港元所抵銷。

已付公司股東股息

集團支付現金股息 79.46 億港元（2023 年：75.95 億港元），代表 2023 年的末期股息每股 0.89 港元和 2024 年的中期股息每股 0.42 港元。

融資活動

2024 年下半年，全球利率顯著波動。美國聯儲局自 9 月起開始減息，而市場正嘗試消化有關通脹預期降溫及政策變化的信息。

三個月港元香港銀行同業拆息由年初的 5.15%（年率，下同）跌至 3.88% 的低點，其後於年底回升至 4.37%。10 年期美國國庫債券孳息率的走勢相似，由年初的 3.88% 跌至 3.62%，其後於年底回升至 4.57%。10 年期港元掉期利率由 3.36% 跌至 2.84%，其後回升至 3.70%。

公司於 2024 年共安排了 314 億港元的融資，包括 235 億港元年期介乎 2 至 30 年的債券，以及 79 億港元年期介乎 2 至 5 年的銀行貸款。

當中約 74 億港元的融資乃根據港鐵「可持續融資框架」安排，包括公開發行票面息率 2.75%，總值人民幣 30 億元的 10 年期離岸人民幣綠色債券，以及票面息率 3.05%，總值人民幣 15 億元的 30 年期離岸人民幣綠色債券。可持續融資所得款項將用於合資格的投資項目。公司安排的若干銀行貸款附有可持續發展相關條款，若在特定的觀察時間達成事先協定的環境關鍵績效指標，公司將獲享適度的經濟效益。

於 2024 年 12 月底，集團的綜合負債總額為 776 億港元，現金和存款結餘為 279 億港元，而未提取的承諾貸款額超過 209 億港元。

借貸還款期概況

本公司透過分散還款年期管理再融資風險。於 2024 年底，24.8%、34.7% 及 40.5% 的借款將分別於 2 年以內、2 至 5 年，及 5 年後到期。

負債總額及借貸成本

集團綜合負債總額由 2023 年年底的 594.91 億港元增加至 2024 年年底的 775.68 億港元。集團有息借貸加權平均成本由 2023 年的 3.5% 上升至 2024 年的 3.7%。

淨負債權益比率及利息保障倍數

集團的槓桿比率（按淨負債權益比率衡量）於 2023 年 12 月 31 日為 26.5%，於 2024 年 6 月 30 日為 27.5%，而於 2024 年 12 月 31 日則為 31.6%。集團利息保障倍數由 2023 年的 9.8 倍上升至 2024 年的 15.1 倍。

資本性開支及投資

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 2025 年至 2027 年的總開支約為 908 億港元。

在簽訂小蠔灣、東涌綫延綫、屯門南延綫、古洞站及洪水橋站的項目協議後，香港鐵路項目的資本性開支將繼續佔 2025 年至 2027 年資本性開支的一大部分。至於其他項目的資本性工程開支和財務安排，需在集團與政府簽訂相關項目協議後才能確定。

集團於 2024 年 12 月 31 日持有 279 億港元的現金、銀行結餘及存款和超過 209 億港元的可動用承諾貸款額，加上可從銀行獲得的貸款及在債券資本市場集資的能力，相信將足以應付其資本性開支及投資計劃。

承董事局命
行政總裁
金澤培博士

香港，2025年3月6日

暫停辦理股份過戶登記手續

為確定股東可出席本公司2025周年成員大會並於會上發言及投票的資格，及可獲派建議的2024年度末期股息的權利，本公司將暫停辦理成員登記冊的登記，並於有關期間內暫停辦理股份過戶登記手續，有關詳情載列如下：

(i) 為確定股東可出席本公司2025周年成員大會並於會上發言及投票的資格：

交回股份過戶文件*以作登記的

最後時限.....2025年5月14日
下午4時30分（香港時間）

暫停辦理股份過戶登記手續2025年5月15日
至2025年5月21日
（包括首尾兩日）

記錄日期.....2025年5月21日

(ii) 為確定股東符合收取建議的2024年度末期股息的權利：

交回股份過戶文件*以作登記的

最後時限.....2025年5月26日
下午4時30分（香港時間）

暫停辦理股份過戶登記手續2025年5月27日
至2025年5月30日
（包括首尾兩日）

記錄日期.....2025年5月30日

* 所有填妥的過戶表格連同有關股票必須送達本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司辦理登記，其地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室。

於本公告日期：

董事局成員：歐陽伯權博士(主席)**、金澤培博士(行政總裁)、包立賢*、陳振彬博士*、陳家樂*、鄭恩基*、許少偉*、劉麥嘉軒*、李惠光*、吳永嘉*、唐家成博士*、黃幸怡*、黃冠文*、黃慧群教授*、許正宇(財經事務及庫務局局長)**、運輸及物流局局長(陳美寶)**、發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑)**及運輸署署長(李頌恩)**

執行總監會成員：金澤培博士、楊美珍、鄭惠貞、蔡少綿、鄧輝豪、樊米高、李家潤博士、馬琳、鄧智輝及黃琨璋

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。