



連繫社區 共建未來

2025年中期業績 財務摘要



總收入

274億港元
▼ 6.5%



經常性業務利潤

34億港元
▼ 15.7%



物業發展利潤

55億港元
▲ 218.5%



投資物業公允價值
計量虧損

12億港元
(與截至2024年6月30日止六個月的
公允價值計量收益3億港元相比)



本公司股東
應佔淨利潤

77億港元
▲ 27.5%



中期普通股息

每股**0.42港元**
(與2024年中期相同)



總資產

4,026億港元
▲ 9.6% (與2024年12月31日相比)



淨資產

2,112億港元
▲ 13.5% (與2024年12月31日相比)



淨負債權益比率

18.8%
▼ 12.8個百分點 (與2024年12月31日相比)

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。



我們的使命

推動城市前行



我們的信念

- 優質服務
- 創造價值
- 互敬互重
- 勇於進取



我們的文化重點

- 多向溝通
- 共同協作
- 高效創新
- 靈活變通

企業策略三大策略支柱



香港核心業務

充分發揮香港核心業務的潛力以及推動社會目標



中國內地及國際業務

拓展中國內地及國際業務的新樞紐及新產品，保持穩定增長



新增長引擎

投資新技術及出行服務，以鞏固我們的核心業務，以實現長期增長

2	我們的網絡
4	主席函件
8	行政總裁回顧及展望
12	上半年回顧
	– 業務表現
	– 財務表現
32	主要數據
34	公司管治及其他資料
	未經審核的中期財務報告
46	綜合損益表
47	綜合全面收益表
48	綜合財務狀況表
49	綜合權益變動表
50	綜合現金流量表
51	未經審核的中期財務報告附註
76	審閱報告
77	投資者資訊



2025中期報告



2024年可持續發展報告



我們的網絡

地圖說明

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

現有網絡

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

發展中項目

- 屯門南延綫
- 古洞站
- 洪水橋站
- 東涌綫延綫：東涌東站及東涌西站
- 機場鐵路掉頭隧道延展段
- 小蠔灣站
- 北環綫（第一部分）

未來可建支綫

- 北環綫（第二部分）
- 將軍澳綫南延綫
- 南港島綫（西段）
- 白石角站

公司所擁有/發展/管理的物業

- 德福花園/德福廣場一期及二期
- 環球大廈
- 海富中心
- 旺角中心
- 綠楊新邨/綠楊坊
- 新葵芳花園
- 新葵興花園
- 東昌大廈
- 康怡花園/康山花園
- 康澤花園
- 康威花園/無限極廣場
- 峻峰花園
- 新翠花園
- 修頓花園
- 杏花邨/杏花園/杏花新城
- 柏景臺
- 欣景花園
- 盈翠半島/青衣城1期/青衣城2期
- 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
- 帝柏海灣/維港灣/柏景灣/君匯港/中銀中心/滙豐中心/奧海城一期/奧海城二期
- 漾日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景匯/香港W酒店/環球貿易廣場/香港麗思卡爾頓酒店
- 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
- 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
- 蔚藍灣畔/連理街
- 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場
- 都會駅
- 駿景園/駿景廣場
- 海趣坊
- 新屯門中心/新屯門商場
- 恒福花園/恒福商場
- 連城廣場
- 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場
- 策誠軒
- 首都/領都/緻藍天/晉海/MALIBU/LP6/MONTARA/SEA TO SKY/MARINI/GRAND MONTARA/GRAND MARINI/OCEAN MARINI/LP10/凱柏峰/The LOHAS康城
- 御龍山
- 銀湖·天峰
- 名城
- 濠畔8號
- 龍門
- 柏傲莊I/柏傲莊II/圓方
- YOHO WEST

- The Austin/Grand Austin
- 晉環/揚海/THE SOUTHSIDE/海盈山
- 朗賢峯/瑜一
- 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城匯/柏傲灣/環宇海灣
- 匯豐
- 朗屏8號/朗城匯
- The YOHO Hub
- 柏瓏

發展中/計劃中的物業

- 日出康城物業發展組合
- 大圍站
- 天樂站
- 港島南岸物業發展組合
- 油塘通風樓
- 東涌牽引配電站
- 百勝角通風樓
- 小蠔灣物業發展組合
- 東涌東站物業發展組合
- 第16區站物業發展組合
- 古洞站物業發展組合
- 洪水橋站物業發展組合

西鐵物業發展

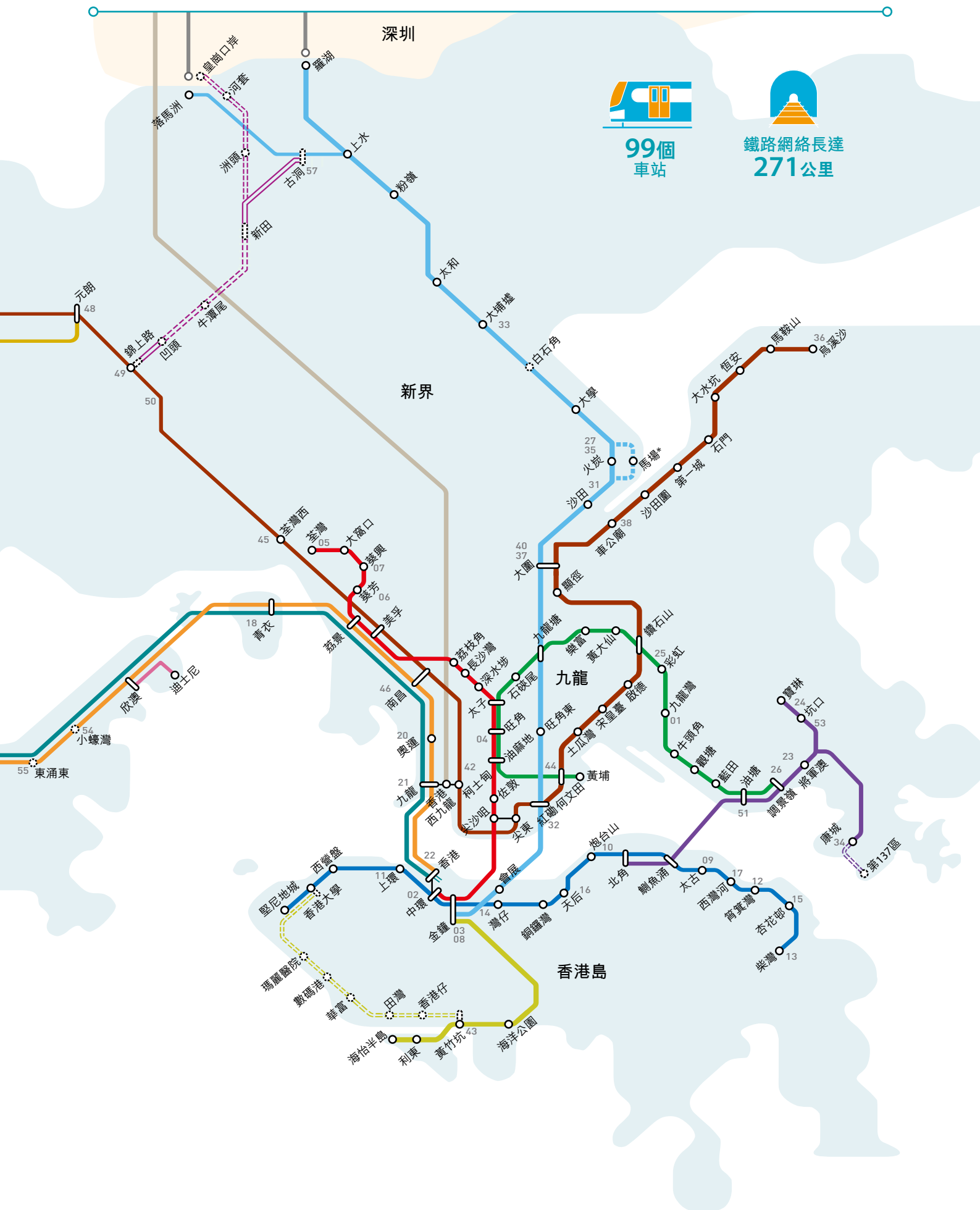
（作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理）

- 龍門
- 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城匯/柏傲灣/環宇海灣
- 匯豐
- 朗屏8號/朗城匯
- The YOHO Hub
- 錦上路站物業發展組合
- 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



主席函件



致各股東及其他有關人士：

我很高興與大家分享港鐵公司今年上半年的重點發展，以及公司前景的看法。

自2019年履任董事局主席至今，我對公司的行政人員、管理層及前綫員工悉心盡力推動港鐵與城市前行，一直深感欽佩。多年來，港鐵員工代代傳承，全心全意為數以十億計人次的乘客提供世界級的鐵路服務，無論面對任何挑戰或環境，均全力以赴。他們的大無畏精神和不懈努力，使港鐵得以成為集體運輸行業的領導者，以非凡的專長享譽全球。港鐵這個品牌，現在已不只代表鐵路營運，而是香港成長故事中不可或缺的一員，是一個致力創造社會價值，並且促進廣大社區、家庭和企業蓬勃發展的企業公民。

2025年伊始，港鐵及其員工繼續全力投入香港新階段基建發展，當中的一系列以推動經濟與社區發展為策略目標的鐵路項目。公司已承諾投入約1,400億港元來推進這些項目，包括興建多條新鐵路綫和多個車站。相關的項目將會提升香港各區的交通聯繫、加強與鄰近大灣區城市的融合，並為新交通樞紐周邊的住宅及商業發展創造機會。對於港鐵能夠為香港未來的基建作出投資、為未來世代的經濟繁榮出一分力，我們引以為傲。

港鐵一直善用「鐵路加物業」的經營模式，以貢獻香港的城市及鐵路發展。透過這模式，我們能夠以便捷的鐵路交通為中心，建設朝氣蓬勃的新社區。港鐵投放資金於新鐵路項目，待批出政府分配予每個新項目的用地的物業發展權，便以相關利潤逐步收回已投入的資金。除了創造社會及商業價值外，這模式更有助我們取得所需資金，為現有列車、車站及其他重要資產進行維護和升級，實踐港鐵「推動城市前行」的核心使命。為此，我們已承諾於2023年至2027年間投放650億港元，更新鐵路設施及保養維修，以確保運作多年的鐵路持續維持優良狀態，加強香港鐵路卓越的安全表現、效率及可靠性。

港鐵在財務方面恪守最高的審慎理財原則，對財務管治與控制如是，對維持穩健的資產負債表和優越的信貸評級也是高度重視。公司現正處於投資與增長並重的時期，我們在過程中亦需廣納新思維；在審慎理財的同時，亦對創新的融資機會抱持開放態度，希望在為所有持份者創造價值

的同時，推動港鐵和香港持續增長。為此，我們於今年上半年完成了兩宗總值60億美元的重大融資交易，為拓展鐵路網絡籌措資金。

首先，我們發行了30億美元債券，是公司歷來發行最大規模的公募債券。當中包括一筆15億美元的30年期債券，是香港企業界過去20多年來發行最大規模的30年期美元債券，展現公司對投資長年期項目、包括目前多個鐵路項目的堅定承諾。公司其後又首次發行次級永續證券，總值30億美元，為亞洲地區除日本以外企業歷來發行規模最大的同類證券。是次發行不單為公司資本結構引入新的混合型資本類別，長遠而言更反映公司在積極推進鐵路項目時，亦高度重視穩健的財務管理。這兩項融資有力地印證了我們為履行未來增長計劃而付出的努力，藉此持續為所有持份者服務。

這兩宗交易使我們更有能力、更靈活地開展資本性工程項目及資產管理計劃，並在未來數十年繼續為香港提供安全、便捷、高效和環保的公共交通服務。本地及國際機構投資者對是次發行反應熱烈，反映市場人士對港鐵以至港鐵繼續建設一流鐵路基建的能力，充滿信心。

最嚴峻的挑戰往往帶來最難得的機遇。我們高度重視自身在香港發展過程中的角色，發揮港鐵獨有的專業精神，與香港一起全速邁向未來。在審慎理財的同時，我們將繼續貫徹執行企業策略，在各項業務中積極運用創新科技。

我們研究、採納、調整及實踐創新科技，藉此開發嶄新方案，進一步提升我們在安全、乘客體驗及項目交付上達致最高標準的表現。這段創新旅程充滿機遇，讓我們提升效率、拓展新服務及發掘具商業發展潛力的項目。為所有人的環境及社會福祉著想，我們亦會繼續將穩健的環境、社會及管治框架落實至每一個營運層面，以最可持續的方式為不同階層的人士服務。港鐵將繼續全力以赴，以專業、經驗和資源投入，與香港並肩前行，締造更輝煌的成就。

業務表現和增長

港鐵致力以最安全、最高效的方式提供優質的公共交通服務。雖然港鐵營運著全球最繁忙的鐵路網絡之一，但憑著對追求卓越的承諾，公司仍繼續在安全和準時度方面表現出色。港鐵斥資650億港元進行的資產維護、升級及更換計劃，正正體現我們不斷求進的努力。為實現「載·向未來」的目標，我們引進多項最新的先進鐵路技術，當中不乏採用人工智能和大數據的技術項目，藉此提升服務的質素和可靠度。同時，我們會繼續加強團隊對一旦事故發生時的處理及糾正的能力。於回顧期內，這一系列更新及創新項目為網絡管理及擴展計劃作出重大貢獻，並將為香港長遠的策略規劃及發展提供強大助力。

在7月份，公司與政府簽訂北環綫(第一部分)項目協議，確立北環綫主綫的部分融資及建造安排，以及啟動北環綫支綫的詳細規劃及設計。憑藉身處大灣區的優勢，北部都會區將會是推動香港經濟發展的最重要引擎之一，而北環

綫則是將來北部都會區的交通大動脈。今年上半年，其他一系列重要項目亦取得了重大進展，其中包括小蠔灣站、東涌綫延綫、古洞站、屯門南延綫及洪水橋站。

按照「鐵路加物業」經營模式投放到未來鐵路網絡發展的利潤，大部分是直接來自物業發展項目，而多個物業發展項目在2025年上半年繼續推進。來自何文田站和「THE SOUTHSIDE」等多個項目錄得的物業發展利潤已入帳，另外三個新物業發展項目亦已推出預售。港鐵發展中的住宅物業項目預計將合共為香港房屋市場提供約9,000個單位。

我們不斷探索在香港以外，包括大灣區和中國內地其他城市及海外拓展港鐵業務及品牌的新機遇。深圳地鐵十三號綫一期首通段已完成首六個月的營運。澳洲方面，我們仍然在努力推進悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫的西南段工程。在英國，我們已在5月移交了伊利沙伯綫和South Western Railway的營運權。

財務表現

2025年上半年，來自經常性業務的股東應佔利潤為33.91億港元，較去年同期減少，主要因為來自香港業務的貢獻受經營開支上升影響而有所下跌。連同物業發展利潤55.42億港元，來自基本業務的利潤為89.33億港元，較2024年同期增加55.0%。若包括投資物業公允價值計量所產生的虧損12.24億港元，公司股東應佔淨利潤按年增加27.5%至77.09億港元，相當於每股盈利1.24港元。董事局已宣派中期股息每股0.42港元，與2024年首六個月相同。

環境、社會及管治

根據港鐵的環境、社會及管治框架，我們在平日履行「推動城市前行」的使命時，務須以社群的利益為依歸。2025年，公司訂立了45個與環境、社會及管治相關的關鍵績效指標，為我們在涵蓋三大環境和社會目標：減少溫室氣體排放、促進社會共融、推動發展及機遇，合共涉及十個重點範疇的行動提供指引。

作為世界領先的低碳運輸營運商，我們致力讓社會各界人士都能享用我們的服務，並繼續將環境、社會及管治原則融入各項業務中。十輛電動巴士現已投入客運服務，另外25輛電動巴士亦將於今年下半年至明年交付。2025年上半年，我們在「鐵路人 鐵路心」義工計劃下舉辦了178個義工項目，吸引2,334義工人次參與，積極回饋社會。我們亦持續為多元族裔及/或殘疾青年提供在職培訓，並為熱衷社區服務及對鐵路行業有濃厚興趣的學生推出新獎學金計劃。我們亦積極推動職場的共融與多元文化。

作為領先的公共交通營運商及藍籌上市公司，我們力求達致甚至超越世界級水平的企業管治、道德操守和透明度，以造福廣大股東與持份者。

致意與感謝

現任行政總裁金澤培博士的任期將於2025年12月31日屆滿。我想藉此機會，衷心感謝他對公司作出的重大貢獻。在金博士領導港鐵公司期間，公司在香港和外地推進並完成了多項重要工程，包括主要鐵路綫及延綫、住宅及商業物業發展項目，以及大型資產管理計劃。在疫情期間，他更成功帶領港鐵克服重重挑戰，並隨後昂然進入鐵路網路

增長和數碼轉型的新時代。董事局在全球物色替任人選後，最終決定委任現任港鐵公司常務總監——香港客運服務楊美珍女士為新任行政總裁，自2026年1月1日起生效。楊女士在港鐵累積了豐富的工作經驗，遍及客運服務、車站商務發展、顧客體驗、數碼轉型等不同領域。憑藉其寶貴經驗，她將帶領港鐵邁進新紀元。

我亦藉此機會，熱烈歡迎孫淑貞女士出任董事局獨立非執行董事，自2025年5月21日起生效。此外，我亦衷心感謝於2025年5月21日退任獨立非執行董事的陳家樂先生，他在任期間對董事局作出了寶貴的貢獻。

香港成功非一人之功，乃聚眾人之力而成，當中有港鐵數以萬計員工的付出，值得我們嘉許。過去六年，我見證著他們的決心和堅毅，擠身其中，與有榮焉！沒有他們的努力，不會有今天的港鐵。容我借此一隅，對他們為公司、為香港付出的無比貢獻，向團隊的每一位致以衷心謝意。

我們熱切期待繼續在香港發展的新篇章，作出貢獻。憑藉超卓的鐵路專長、優良的往績和力臻可持續的財務實力，我們深信能與香港同步前進，共創輝煌。



主席

歐陽伯權博士

香港，2025年8月14日

行政總裁回顧及展望



致各股東及其他有關人士：

2025年上半年，港鐵在不斷拓展的新鐵路項目方面邁出了重要步伐；同時乘客量穩步攀升，為公司帶來穩健的營運收入。公司鐵路服務的班次不斷加密，而安全表現和效率仍維持在高水平。與此同時，我們繼續致力以創新及科技優化鐵路營運，包括鐵路維護和顧客體驗，以及項目施工方案，同時秉持一家世界級集體運輸公司在環境、社會及管治上所應有的崇高標準。

特別值得一提的是，我們為建設香港未來鐵路基建而進行的準備工作，取得了令人鼓舞的進展。新鐵路項目對公司而言是機遇與挑戰並存，它們是香港政府《鐵路發展策略2014》及《香港主要運輸基建發展藍圖》規劃中的新鐵路綫、鐵路延綫和車站，目的是提升香港的鐵路網絡、推動新社區發展，並促使香港與大灣區的經濟融合更加緊密。港鐵已承諾投入約1,400億港元來發展有關項目。如我們之前所述，港鐵亦已為更新鐵路設施及保養維修現有的鐵路資產而預留共650億港元，將於2023至2027的五年間投入，而其後港鐵將繼續相關的維護、更新和保養工作。

港鐵的「鐵路加物業」經營模式，透過沿新鐵路綫發展住宅和商業項目，將部分物業發展利潤投入到新的鐵路基建項目，為公司提供鐵路網絡增長所需的資金。同時，我們繼續開拓環球資本市場，進一步增強財務實力來應對大型基建計劃的資金需求，為建設香港及公司未來發展提供助力。我們於2025年上半年為支持發展目標而進行了兩次公開融資。我們於3月成功發行30億美元的公募票據，成為公司迄今規模最大的同類票據，同時也是20多年來香港企業發行最大一筆30年期美元債券。及至6月，我們首次公開發行兩期企業次級永續證券，再籌資30億美元，此企業次級永續證券是亞洲地區除日本以外企業歷來發行規模最大的同類證券，還獲得同類證券中的最高評級，反映市場認同港鐵在香港基建發展中扮演的關鍵角色。有關交易展現我們在不同方面作出的充分準備及堅定承諾，包括滿足香港的發展需要、建設充滿活力的新社區，以及為不同持份者創造社會價值。

與此同時，我們繼續為這新階段鐵路發展所涉及的重大規劃做好準備，在管控施工對現有鐵路營運和周邊社區造成的影響的同時，亦全速施工，以支持香港未來發展，並促使香港與國家鐵路網絡的融合更趨緊密。公司已於2025年7月8日與政府簽訂北環綫(第一部分)項目協議。該協議涵蓋部分北環綫主綫的建造，以及北環綫支綫的詳細規劃及設計。北環綫主綫落成後將會成為未來北部都會區集體運輸骨幹的主要部分，而北環綫支綫作為北環綫的過境支綫，經由皇崗口岸將香港深圳兩地的地鐵網絡連繫起來。為達致不遲於2034年同步開通北環綫主綫及支綫，項目第一部分將會開始施工，這充分展現公司致力配合政府政策和技術「雙創新」思維，在探討優化及精簡程序的同時，廣納本地、內地及海外技術，加緊爭取項目早日落成，支持區域的高速發展。

港鐵一向秉持具前瞻性、創新、審慎和穩健的管治方針，而這些企業特質將在我們踏入香港新發展的關鍵階段時，繼續發揮重要作用。港鐵繼續配合香港發展，履行「推動城市前行」的使命。

業務表現和增長

於2025年首六個月內，香港重鐵網絡又一次達致99.9%的乘客車程準時程度和列車按照編定班次行走。我們亦繼續「載·向未來」，運用創新的智能技術來提升顧客服務、營運及維護，務求在安全、效率和乘客體驗上更臻完善。

2025年3月，港鐵按照票價調整機制得出的結果，宣佈2025/2026年度的票價維持不變，反映票價調整機制能照顧公眾的負擔能力。按機制計算所得的票價調整幅度+1.45%，將延至2026/2027年度處理；而原本延至2025/2026年度才實施的調整幅度+1.91%，亦順延至2026/2027年度處理。同時，我們繼續提供一系列優惠予不同層面的乘客群，讓公眾能享用更實惠的鐵路服務。

物業業務方面，我們目前有10個發展中的住宅物業項目，將為市場提供約9,000個單位。此外，在本港各區的多項物業繼續進行預售，包括「日出康城」及「THE SOUTHSIDE」等物業發展組合。

港鐵致力「建設無限未來」，為香港現有及新興社區發展優質的新鐵路項目。公司與政府於2025年7月簽訂北環綫（第一部分）項目協議，而小蠔灣站、東涌綫延綫、東鐵綫古洞站、屯門南延綫及洪水橋站的建造工程繼續進行中。

2025年上半年，我們繼續就中國內地和國際業務探索新機遇。這些業務構成公司一個增長支柱，也是港鐵在香港以外地區賴以提升其鐵路行業領導地位的寶貴渠道。在現有業務中，深圳地鐵十三號綫一期首通段於2024年12月開通後，深圳地鐵十三號綫的其他路段和北京地鐵十七號綫中段仍在繼續施工。英國方面，我們於2025年5月將伊利沙伯綫及South Western Railway的營運權移交下任營運者。澳洲鐵路業務方面，悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫的西南段工程仍在進行中，預計於2026年通車。

財務表現

2025年上半年，來自經常性業務的股東應佔利潤為33.91億港元，去年同期為40.24億港元，主要因為來自香港業務的貢獻受經營開支上升影響而有所減少。受惠於我們早前開展的物業發展項目於此段期間取得成果，回顧期內物業發展利潤增加至55.42億港元，因此來自基本業務的利潤增加55.0%至89.33億港元。若包括投資物業公允價值計量所產生的虧損（此為非現金會計項目）12.24億港元，公司股東應佔淨利潤增加27.5%至77.09億港元，相當於每股盈利1.24港元。董事局已宣派中期股息每股0.42港元，與2024年首六個月相同。

展望

我們以審慎、自信的步伐，昂首踏入下半年，全心全意支持香港實現可持續增長的願景。在服務香港逾45年期間，港鐵締造了建設優質鐵路網絡的卓越往績。展望未來，我們期望透過《鐵路發展策略2014》及《香港主要運輸基建發展藍圖》下多個現有項目，延續輝煌佳績。我們已做好「建設無限未來」的準備，為政府的新發展大計提供支持，在審慎的成本控制和穩健的財務管理下，在香港打造世界級的鐵路項目。我們將繼續在中國內地及海外尋求符合企業策略，又可在國際市場上拓展港鐵和香港品牌的發展機會。

同時，地緣政治和宏觀經濟的不明朗因素困擾全球，持續影響通脹和利率等關鍵指標。新冠疫情過後，港鐵乘客量（尤其是高速鐵路及過境服務）穩步回升，但鐵路營運的客量在一定程度上仍取決於香港和區內的經濟狀況。人口老化及出行模式的轉變，例如香港居民週末和假日北上愈趨普遍、訪港旅客復甦放緩、夜間客流減少，以及部分市民繼續在家辦公等，亦有可能影響乘客量。

香港零售業尚未完全擺脫新冠疫情對本港經營環境的影響。在香港居民因追求高性價比的旅遊行程而增加北上外遊，以及中國內地旅客消費模式轉變的新常態下，我們努力順應時勢和科技潮流，憑藉深受歡迎的MTR Mobile應用程式，以及我們在數碼行銷、社交媒體、綫下綫上結合推廣等方面不斷增強的營銷能力，帶動客流和銷情。我們亦繼續與車站及商場租戶緊密合作，推出定位明確，且以提升客戶體驗為目標的促銷和季節性推廣活動，並定期檢討零售組合，確保其緊貼市場脈搏。當前消費情緒低迷，廣告收入將繼續受到廣告客戶開支意欲左右。

物業業務是「鐵路加物業」發展策略的主要推手。視乎市場情況，我們預計將在未來12個月左右，為東涌東站第二期和屯門第16區站第一期項目進行招標。我們已為「THE SOUTHSIDE」第六期申請預售樓花同意書。視乎施工及銷售進度，我們預期今年下半年會為「日出康城」第十二期的物業發展項目利潤入帳，並繼續為「THE SOUTHSIDE」第五期的利潤入帳。全球和香港經濟狀況以及利率趨勢，將繼續影響物業業務的未來表現。

最後，我作為行政總裁的任期將於2025年年底屆滿，我想藉此機會向主席、董事局及港鐵每一位同事一直以來對我的信任和支持致以衷心謝意。多年來能夠與一群才幹過人、敬業樂業且專業的同事一同工作，為香港、中國內地及世界各地的廣大顧客服務，是我人生樂事。自1995年加入港鐵以來，我很榮幸參與公司非凡的成長歷程，見證了公司上市、兩鐵合併、完成在香港和全球各地27個鐵路項目等重大里程碑。此外，公司亦跨過不少嚴峻時刻，當中包括新冠疫情。期間港鐵不單堅持營運至關重要的客運服務，同時致力確保員工就業，為商舖租戶及業務夥伴提供租金寬減，並維持我們一貫財務實力及紀律。我也很高興能夠帶領公司邁進新增長階段，推進六個新鐵路項目，並開展以創新科技驅動業務前進的新時代。這些寶貴經歷讓我終身難忘。此外，我亦衷心祝賀楊美珍女士，她將於2026年1月1日接任行政總裁，在此謹祝楊女士在這充滿挑戰但令人振奮的崗位上，續創佳績。楊女士服務港鐵至今超過25年，擁有豐富的經驗，對工作充滿熱忱，在公司邁向基建發展的關鍵階段，將肩負使命，帶領公司繼續「推動城市前行」。



行政總裁

金澤培博士

香港，2025年8月14日

上半年回顧

業務表現

香港業務

港鐵的香港業務涵蓋鐵路及巴士客運服務、車站零售租賃和廣告銷售等商務活動，以至物業發展、租賃和管理

業務，以及投資、設計和建造全港的新鐵路綫。公司以「鐵路加物業」的經營模式，從現有鐵路沿綫的物業發展項目中獲取資金，用以支持未來的基建項目，並持續營運及維護，同時使社區能憑藉便捷的交通聯繫而蓬勃發展。

香港客運服務 車務營運

摘要

- 公司的列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均保持於99.9%的世界級水平
- 港鐵過境服務及高速鐵路的乘客量和收入均有所增長
- 公司持續致力「載·向未來」，在各個營運範疇採用智慧科技及創新方案



百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2025年	2024年	增/(減)百分率
香港車務營運			
總收入	11,509	11,138	3.3
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	3,966	4,059	(2.3)
未計利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的利潤(「EBIT」)	98	415	(76.4)
EBITDA邊際比率(%)	34.5%	36.4%	(1.9)個百分點
EBIT邊際比率(%)	0.9%	3.7%	(2.8)個百分點

2025年上半年，由於本地鐵路服務的貢獻上升，並在過境服務及高速鐵路乘客量上升帶動下，香港車務營運的收入為115.09億港元，較去年同期增加3.3%。在未計利息、

財務開支及稅項前和扣除每年非定額付款予九廣鐵路公司(「九鐵公司」)後的利潤下跌至9,800萬港元，主要因經營開支增加。

乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	截至2025年 6月30日止六個月	增/(減)百分率	截至2025年 6月30日止六個月	增/(減)百分率
香港車務營運				
本地鐵路服務	786.0	(0.2)	7,241	2.9
過境服務	51.2	10.1	1,810	6.6
高速鐵路(香港段)及城際客運	14.7	16.2	1,656	2.1
機場快綫	6.4	2.3	402	2.8
輕鐵及巴士	105.4	0.9	355	5.7
	963.7	0.7	11,464	3.4
其他			45	(16.7)
總計			11,509	3.3

隨著跨境運載力提升，香港與中國內地之間旅客的雙向往來更趨頻繁，帶動過境服務及高鐵乘客量上升。所有鐵路和巴士服務的總乘客量為9.637億人次，較去年上半年的9.574億人次上升0.7%。周日平均乘客量亦上升1.2%至565萬人次。

市場佔有率

港鐵於2025年首五個月在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為50.0%，2024年同期則為50.1%。當中，港鐵在過海交通工具市場的佔有率為72.5%，而2024年首五個月為72.2%。

港鐵於2025年首五個月在過境交通業務的市場佔有率由2024年同期的50.7%減少至48.8%，主要因為新開放的陸路出入境管制站人流增長較快。港鐵於2025年首五個月在往返機場交通工具市場的佔有率由2024年同期的18.3%減少至17.7%，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

2025年3月，港鐵宣布按票價調整機制，2025/2026年度的港鐵票價將維持不變，機制方程式計算所得的票價調整幅度為+1.45%，介乎±1.5%之間，所以按機制轉撥至

2026/2027年度一併計算。至於原本延至2025/2026年度實施合共+1.91%的調整幅度，亦按機制延至2026/2027年度處理。這次票價凍結反映票價調整機制能以各項客觀數據為依據，反映香港整體經濟情況，從而照顧市民的負擔能力。今年，港鐵繼續提供多項票價優惠，惠及長者、小童、合資格的學生、殘疾人士等來自不同階層的乘客群，並繼續提供都會票及0.5港元綠色專線小巴轉乘優惠，同時將全月通及早晨折扣優惠延長一年。機場快綫票價則由2025年6月22日起平均上調9.24%，是自2017年以來首次調整票價，該綫同時亦為多個客群提供票價優惠。

服務表現

2025年上半年，港鐵的乘客車程準時程度及列車按照編定班次行走均再次如常達到99.9%的世界級水平，不但超越了營運協議的要求，更優於我們在顧客服務承諾中自行訂立更為嚴格的目標。期內，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾92萬及逾45萬班次的列車服務。重鐵服務有六宗由公司可控制因素導致31分鐘或以上的延誤，而輕鐵服務並無相關延誤。我們對所有延誤事故都會深入檢視，以確定成因並避免類似事故再發生。2025年上半年，在調查東鐵綫和將軍澳綫的事故後，公司已制定八項跟進行動，以提升鐵路網絡的整體韌性。

安全表現

2025年首六個月，港鐵重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故總數按年減少20%，印證了我們對公眾及員工安全的高度重視。事故減少亦展示了港鐵透過各項關乎安全的舉措所取得的成效，例如推出主要以青年人及長者為對象的扶手電梯安全運動、重開港鐵安全體驗天地，以及舉辦「輕鐵模範行人」活動。

提升顧客體驗

港鐵獲公認為集體運輸業的全球領導者，皆因其致力於維持世界級的行車安全及可靠性，並專注於確保乘客服務維持於最高水平。於回顧期內，公司繼續致力「載·向未來」，利用最新的創新技術提升其網絡和服務水平，營造便捷、舒適、智能和可持續的顧客體驗。

為乘客增添便利

港鐵於2025年上半年繼續提升乘客服務水平，增加將軍澳綫的班次。為滿足乘客多元化的出行需要及促進共融出行，輕鐵自2025年5月起推出「貓狗同行」試行計劃，方便乘客於週末及公眾假期攜同貓狗寵物出遊。我們亦欣然試行全新輕鐵旅遊專綫「屯門發現號」，以探索屯門的獨特魅力、推廣本地旅遊，並加深旅遊人士與當區社群的連繫。

自動收費系統升級

截至2025年6月30日，港鐵斥資13億港元的提升自動收費系統計劃，已安裝了1,669個新造或經改造的出入閘機，並於37個車站完成更換工程。

新列車

港鐵的列車更換計劃在2025年首六個月繼續取得進展，以更新、更舒適的Q車取代現有列車。觀塘綫及港島綫現有

合共28列新車運行。同時，東涌綫新列車的型號測試已經展開，而迪士尼綫的新列車正處於設計階段，預計於2028年投入服務。屯門南延綫項目下的新列車設計工作亦已展開。

更換信號系統

將荃灣綫、港島綫、觀塘綫和將軍澳綫現有SACEM信號系統更換至「通訊為本列車控制」信號系統(CBTC系統)的工程繼續推進。新系統預計可於2026年在荃灣綫投入服務，之後會在港島綫、觀塘綫及將軍澳綫陸續啟用，整個計劃預計於2029年左右全部完成。信號系統更換計劃除更新已使用多年的資產外，更有助提升載客能力、增添乘客便利，並且滿足公司長遠的營運需要。

更換電力系統

在回顧期內，我們正進行大型的電力系統更換工程，以進一步提升電力設備的表現，並對列車服務和車站運作所需的電力系統提高可靠性。第一期工程覆蓋觀塘綫及荃灣綫，預計於2028年完成。第二期工程覆蓋港島綫及將軍澳綫，目標在2032年竣工。

更換空調系統

港鐵正繼續將多個車站的冷卻裝置更換為更具能源效益的新型號。工程現已進入第二階段，將於2022年至2025年間完成更換31台冷卻裝置，為乘客提供更舒適的車站環境，同時減少公司的碳排放。

提升車站設施

為東鐵綫沿綫13個車站安裝合共約1,600對自動月台閘門的計劃，已於2025年5月全部完成，較原定計劃提早約六個月。

2025年上半年之營運表現

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)			
- 港島綫及南港島綫	99.0%	99.5%	99.9%
- 觀塘綫、荃灣綫及將軍澳綫	99.0%	99.5%	99.8%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	99.0%	99.5%	99.9%
- 東鐵綫	99.0%	99.5%	99.8%
- 屯馬綫	99.0%	99.5%	99.9%
- 輕鐵	99.0%	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	99.0%	99.5%	99.9%
- 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.5%	99.0%	99.9%
列車服務準時程度			
- 港島綫及南港島綫	98.5%	99.0%	99.8%
- 觀塘綫、荃灣綫及將軍澳綫	98.5%	99.0%	99.8%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	99.8%
- 屯馬綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 輕鐵	98.5%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	1,000,000	3,546,641
- 東鐵綫及屯馬綫	不適用	1,000,000	6,804,753
車票可靠程度：乘客使用智能車票多少次才遇到一次車票失誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫及屯馬綫	不適用	18,000	49,501
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	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.5%	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	98.0%	99.0%	99.8%
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 輕鐵	不適用	99.0%	99.9%
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	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	99.9%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度			
	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	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.5%	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	99.0%	99.5%	99.9%
- 東鐵綫	99.0%	99.5%	99.9%
- 屯馬綫	99.0%	99.5%	99.9%
溫度及通風			
- 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏26度或以下	不適用	97.5%	99.9%
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	0
- 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏27度或以下，車站大堂則在攝氏29度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	94.0%	99.9%
清潔程度			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	100%
- 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%	99.9%
- 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%

智慧出行、營運及維修

港鐵致力以創新精神，不斷運用智能科技來提升乘客旅程，讓乘客出行更感便利，並在不同環節體驗優質的顧客服務。2025年3月，我們提升了MTR Mobile應用程式，提供更個人化的實時資訊，並優化了「行程指南」、「下班車」及「實時車務資訊」功能，而行程時間估算亦更為精準。5月，港鐵推出「電子都會票」，方便乘客在MTR Mobile上購買使用二維碼出入閘的「都會票」，省卻在客務中心排隊購買實體都會票的時間，同時可兼享其他多項好處。

我們正積極融合包括人工智能和深度學習在內的先進技術，以加強營運抗逆力，使我們在開創智慧出行方案以至智能營運和維修方面發揮領導作用。我們部分得獎項目包括「超音波和多範圍振動感測器」、「自動隧道檢測系統」及「鐵路領航者」。「鐵路領航者」提供一項智慧出行方案，採用先進機械學習技術及大數據分析，模擬乘客出行模式及預測客流變化，並協助部署客流管理。於回顧期內，我們亦繼續探索低空無人機技術的創新應用，包括用於鐵路營運及維修。

香港客運服務 車站商務

摘要

- 車站零售租金收入增加，主要來自免稅店租金收入上升
- 廣告收入受經濟不明朗以及本地市民和遊客的消費模式轉變所影響



百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2025年	2024年	增/(減)百分率
香港車站商務			
車站零售租金收入	1,834	1,787	2.6
廣告收入	451	496	(9.1)
電訊業務收入	272	296	(8.1)
其他車站商務收入	64	59	8.5
總收入	2,621	2,638	(0.6)
EBITDA	2,244	2,328	(3.6)
EBIT	1,798	1,897	(5.2)
EBITDA邊際比率(%)	85.6%	88.2%	(2.6)個百分點
EBIT邊際比率(%)	68.6%	71.9%	(3.3)個百分點

2025年上半年，來自全香港車站商務活動的總收入按年減少0.6%至26.21億港元，主要因為廣告及電訊業務收入下跌，但跌幅部分被車站零售業務的租金收入增加所抵銷。

車站零售

2025年首六個月，車站零售租金收入增加2.6%至18.34億港元，主要因為免稅店的租金收入上升。截至2025年6月30日，港鐵的車站零售商店總數為1,585間，總面積合計71,386平方米。車站商店新訂租金下跌7.0%，平均出租率為98.6%。

於回顧期內，香港零售市場持續疲弱，再次凸顯消費意欲低迷及消費行為轉變帶來的影響，尤其是香港居民跨境消費愈趨普及，內地遊客的購物習慣亦有所改變。我們透過MTR Mobile應用程式為車站商店舉辦多項促銷活動，並引進更多期間限定店，以具吸引力的新品牌和新產品來帶動客流。同時，我們繼續提供彈性及/或較短期的租約來與租戶建立關係，並定期檢討租戶組合，確保符合消費者的期望。

截至2025年6月30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23%於2025年下半年到期、28%於2026年到期、36%於2027年到期，以及13%於2028年或之後到期。

截至2025年6月30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37%、餅店約佔13%、便利店約佔13%、乘客服務約佔10%，以及其他類別約佔27%。

廣告

2025年上半年，廣告收入減少9.1%至4.51億港元，主要因為經濟不明朗及消費意欲低迷，對廣告客戶的開支造成衝擊。面對充滿挑戰的環境，我們繼續調整服務方針，從傳統媒體轉向定位明確、講求實效的數碼廣告策略，以滿足本地廣告客戶不斷轉變的偏好。期內，我們亦推出個人化廣告，並擴大數碼直向及橫向顯示屏網絡。截至2025年6月30日，港鐵車站及列車內的廣告點總數為42,625個。

電訊業務

2025年首六個月，電訊業務收入減少8.1%至2.72億港元，主要由於頻寬服務和通用系統的收入下降。5G服務現已覆蓋所有港鐵車站，新商業電訊系統現已於10個車站啟用，以支援更多5G服務並加快數據傳輸速度，預計另外14個車站亦將裝設此系統。我們繼續營運位於將軍澳的數據中心業務，並探索開發其他數據中心的商機。

物業業務

摘要

- 物業發展利潤入帳，主要來自何文田站物業發展組合第一期和第二期，以及「港島南岸」第三期和第五期
- 香港零售環境充滿挑戰，影響物業租賃業務收入



物業租賃及管理

百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2025年	2024年	增/(減)百分率
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	2,500	2,545	(1.8)
物業管理業務收入	157	143	9.8
總收入	2,657	2,688	(1.2)
EBITDA	2,101	2,163	(2.9)
EBIT	2,084	2,154	(3.2)
EBITDA邊際比率(%)	79.1%	80.5%	(1.4)個百分點
EBIT邊際比率(%)	78.4%	80.1%	(1.7)個百分點

物業租賃業務

2025年上半年，主要由於北上消費持續以及消費模式轉變，新訂租金持續下跌，因此物業租賃業務收入減少1.8%至25.00億港元。在香港，港鐵商場新訂租金錄得7.8%的跌幅，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98%的平均出租率。

由於大批香港市民繼續在周末及假日前往中國內地遊玩，香港零售市道在今年首六個月仍然步履維艱。然而港鐵商場靠近主要交通樞紐，交通便利、人流暢旺，令租戶在一定程度上受惠。於回顧期內，我們亦繼續舉辦推廣活動，

並善用MTR Mobile應用程式及「MTR分」獎賞計劃，帶動商場的人流及銷情。

截至2025年6月30日，按可出租面積計算，公司在香港的投資物業應佔份額包括315,882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。

截至2025年6月30日，按出租面積分析商場的租約到期概況，約10%於2025年下半年到期、36%於2026年到期、29%於2027年到期，以及25%於2028年或之後到期。

已批出及興建中之物業發展項目

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					
朗賢峯	鷹君集團	住宅	69,000	2016年12月	2025年分期落成
瑜一	華懋集團	住宅	59,400	2018年10月	2024年至2025年分期落成
康城站					
SEASONS PLACE/ PARK SEASONS/ GRAND SEASONS	會德豐有限公司	住宅	89,290	2020年2月	2025年分期落成
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年分期落成
大圍站					
柏傲莊	新世界發展有限公司	住宅	190,480	2014年10月	第一期及第二期於 2022年落成 第三期待定 2022年落成
		商場	60,620*		
天榮站					
YOHO WEST	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	91,051 205	2015年2月	2024年至2025年分期落成
黃竹坑站(港島南岸)					
Blue Coast/ Blue Coast II	長江實業集團有限公司	住宅 商場	92,900 47,000	2018年8月	2025年落成 2023年落成
熾晨/熾晨 II	新世界發展有限公司、Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、 資本策略地產有限公司和麗新發展有限公司	住宅	59,100	2021年1月	2026年
第六期	會德豐地產有限公司	住宅	46,800	2021年4月	2028年
油塘通風樓					
油塘通風樓	信和置業有限公司和資本策略地產有限公司	住宅	30,225	2018年5月	2026年
百勝角通風樓					
百勝角通風樓	新世界發展有限公司和招商局置地有限公司	住宅	27,006	2022年4月	2031年
東涌牽引配電站					
東涌牽引配電站	華懋集團	住宅	87,288	2022年7月	2031年
東涌東站					
第一期	南豐集團控股有限公司	住宅	30,000	2024年12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

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

待批出之物業發展項目⁽¹⁾

地點	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
小蠔灣	住宅 商場 幼稚園	826,000 30,000 4,500	尚待確定	尚待確定
東涌東站	混合用途	598,400	2025年 – 2029年	2032年 – 2036年
屯門第16區站 ⁽²⁾	混合用途	397,700	2025年 – 2030年	尚待確定
古洞站 ⁽²⁾	混合用途	303,300	尚待確定	尚待確定
洪水橋站 ⁽²⁾	混合用途	574,100	尚待確定	尚待確定

附註：

1 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展組合。

2 物業發展組合尚待確定批地條款及相關法定程序。

上半年回顧

截至2025年6月30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21%、服務類別約佔20%、休閒娛樂類別約佔19%，以及百貨公司和超市類別約佔9%。

物業管理業務

今年首六個月，香港物業管理業務收入增加9.8%至1.57億港元，主要來自新增管理單位的額外收入。截至2025年6月30日，港鐵管理超過128,000個住宅單位及超過920,000平方米的商用及寫字樓面積。

物業發展及招標

2025年上半年，香港物業發展錄得55.30億港元的除稅後利潤，主要來自何文田站物業發展組合第一期及第二期，以及「港島南岸」第三期及第五期的利潤入帳。

預售及銷售活動

港鐵於今年首六個月繼續進行物業預售和銷售活動。何文田站物業發展組合方面，截至2025年6月30日，「朗賢峯」及「瑜一」已分別售出72%及70%的單位。截至2025年6月30日，位於大圍站的「柏傲莊I」及「柏傲莊II」已售出98%的單位。

「日出康城」物業發展組合方面，「凱柏峰I」、「凱柏峰II」及「凱柏峰III」(第十一期)已售出45%的單位。「GRAND SEASONS」(第十二期第XIIC期)於2025年1月推出預售，截至2025年6月30日已售出34%的單位。「SEASONS PLACE」及「PARK SEASONS」(第十二期第XIIA及XIIB期)繼續進行預售，截至2025年6月30日已售出76%的單位。

「港島南岸」物業發展組合方面，「熾晨」(第五期第5A期)於2025年5月推出預售，截至2025年6月30日已售出78%的單位。「Blue Coast」及「Blue Coast II」(第三期第3B及3C期)繼續進行預售，截至2025年6月30日已售出75%的單位。截至2025年6月30日，「晉環」(第一期)、「揚海」(第二期)及「海盈山」(第四期第4A期)已分別售出96%、96%及63%的單位。

截至2025年6月30日，位於天榮站的「YOHO WEST」(第一期)已售出87%的單位。「YOHO WEST PARKSIDE」(第二期)於2025年2月推出預售，截至2025年6月30日已售出97%的單位。與此同時，「日出康城」第十三期(第13A期及13B期)及油塘通風樓發展項目已分別於2024年11月及2025年2月取得預售樓花同意書。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(南昌站物業發展組合)繼續進行銷售。截至2025年6月30日，「The YOHO Hub」及「The YOHO Hub II」(元朗站物業發展組合)已售出63%的單位。「柏瓏I」及「柏瓏II」(錦上路站第一期)繼續進行銷售，截至2025年6月30日已售出86%的單位。

物業招標

我們密切監察市況，並因應市況檢討物業招標計劃。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。

擴展物業組合

截至2025年6月30日，港鐵有10個住宅物業項目，預計未來數年將為房屋市場提供約9,000個單位。我們亦繼續研究在現有及未來鐵路沿綫其他地區的發展潛力。年內，我們繼續對小蠔灣站、東涌綫延綫東涌東站、屯門南延綫第16區站，以及古洞站、洪水橋站和北環綫項目等鐵路拓展項目的發展用地，進行相關研究工作。此外，我們正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，以及研究擬建白石角車站附近的物業發展。

香港網絡拓展

摘要

- 與政府於2025年7月8日簽訂北環綫(第一部分)項目協議
- 繼續推進多個重要的新鐵路及車站項目，以加強主要人口稠密地區之間的交通聯繫



港鐵持續「建設無限未來」，因應香港未來增長的需要發展鐵路基建。2025年上半年，我們繼續投放資源到新項目，以世界級的集體運輸服務連接現有及未來的社區，並創造增長機遇，惠及公司及其股東。隨著多個新鐵路項目進入施工階段，我們正積極應對有關項目帶來的挑戰，當中包括在營運中的鐵路線上建造新路軌和車站。項目團隊善用非行車時段的「黃金兩小時」，並與車務及維修團隊緊密協調，將對列車服務的影響減至最低。為了在現有鐵路路段上推進多個項目，團隊亦盡早展開準備工作，採取審慎的規劃、細緻的風險管理及有條不紊的施工程序。為減低對現有鐵路服務帶來的風險，並提升建造效率和品質，團隊亦引入創新技術，並為各項目制定具彈性的施工計劃。憑藉在項目設計、建造及管理方面的深厚經驗，配合創新技術和新的施工方法，我們的專業團隊致力為香港打造一個更緊密相連、更和諧共融的未來。

發展中項目

東涌綫延綫

2023年2月，港鐵就東涌綫延綫的融資、設計、建造、營運及維修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的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。

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，為該項目提供資金。2025年上半年，我們使用隧道鑽挖機「義和」展開西行隧道的鑽挖工程，並計劃於2025年年底展開東行隧道的建造工程。東涌綫延綫項目預計於2029年竣工。

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。小蠔灣站位於欣澳站與東涌站之間的小蠔灣，目的是提升北大嶼山的交通聯繫，並服務未來小蠔灣居民。2025年上半年，小蠔灣車廠的鑽孔樁工程已完成50%，小蠔灣站項目餘下部分的樁柱及地基工程將於年內繼續進行。車站預計於2030年竣工。

屯門南延綫

2023年9月，港鐵就屯門南延綫的融資、設計、建造、營運及維修與政府簽訂項目協議。該項目包括經高架橋將屯馬綫由屯門站向南延伸約2.4公里，並建造一個位於第16區的中途站和一個位於屯門南、在屯門碼頭附近的新終點站。屯門南站、第16區站和高架橋的地基建造工程已經展開。屯門游泳池重置工程的關鍵工序已經接近最後階段，以便於2025年年底將泳池移交予政府，之後便可以全

上半年回顧

面展開第16區站的建造工程。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，為整個項目提供資金，項目預計於2030年竣工。

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、營運及維修與政府簽訂項目協議。新車站將建於東鐵綫落馬洲站與上水站之間，位處未來古洞北新發展區的市中心。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，為該項目提供資金。2025年上半年，車站的土木工程取得重大進展，地下結構至地面樓層已於2025年6月完成。車站結構工程正全力開展，並將於今年第四季平頂，車站月台幕門亦已開始安裝。項目繼續以2027年竣工為目標，將成為港鐵香港鐵路網絡的第100個重鐵車站，亦是新一輪鐵路項目中最早落成的車站。

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，將服務未來位於北部都會區西面的洪水橋/廈村新發展區。詳細設計工作已經展開，因應主體工程及興建車站的需要，在新車站周邊的屯馬綫高架橋護牆已於2025年5月拆除。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，為該項目提供資金，項目預計於2030年完成。

北環綫

公司與政府於2025年7月8日簽訂北環綫(第一部分)項目協議，確立部分北環綫主綫(「主綫」)的融資及建造安排，並同時啟動北環綫支綫(「支綫」)的詳細規劃及設計。

全長10.7公里的主綫包括古洞及錦上路兩個終點及轉綫車站，分別接駁東鐵綫及屯馬綫，並在新田、牛潭尾及凹頭設置三個中途站。行政長官會同行政會議已於2025年4月批准主綫的鐵路方案。全長6.2公里的支綫則經新田站接駁主綫，並經洲頭及河套站連接至深圳皇崗口岸。主綫及支綫的目標是不遲於2034年同步開通。北環綫第一部分項目協議下的建造工程，將由「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為該項目提供資金。

支持新鐵路項目

公司於2025年7月與政府簽訂北環綫(第一部分)項目協議後，雙方積極商討落實簽訂(第二部分)項目協議，當中包括主綫餘下工程及支綫的融資及建造，以及兩綫的營運及維修等安排。公司冀能發揮最大的協同效應和成本效益，目標不遲於2034年同步開通兩綫。政府已表示有意讓港鐵公司以擁有權模式推展該項目，並可採用不同的融資模式，包括「鐵路加物業」發展模式，以確保公司的投資能取得商業回報。公司正積極研究不同的融資模式，務求以最理想的方案，推動香港鐵路發展邁向下一章。

我們正就南港島綫(西段)、東鐵綫白石角站以及其他多項鐵路發展項目繼續配合政府，包括中鐵綫、將軍澳綫南延綫、北環綫東延綫及新界東北綫。這些都是政府於2023年公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》下的部分鐵路發展項目。此外，我們正密切注視港深西部鐵路，以及東九龍、啟德、洪水橋/廈村及元朗南新發展區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。我們會在投資回報具商業可行性的情況下，考慮投資這些項目。

中國內地及國際業務

摘要

- 繼續推進成都、鄭州及西安的車站商務業務
- 繼續推進悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫的西南段、深圳地鐵十三號綫其他路段和北京地鐵十七號綫中段的工程



中國內地及國際業務是公司實現增長的支柱之一，有助公司將收入來源分散於多個地域，同時在世界各地市場推廣港鐵及香港品牌。2025年首六個月，港鐵及其附屬公司、

聯營公司和合營公司為中國內地、歐洲及澳洲合共服務約12億乘客人次。

中國內地及國際業務

截至6月30日止六個月 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		
	2025年	2024年	增/(減) 百分率	2025年	2024年	增/(減) 百分率	2025年	2024年	增/(減) 百分率
經常性業務									
附屬公司									
收入	514	937	(45.1)	9,669	11,492	(15.9)	10,183	12,429	(18.1)
EBITDA	40	14	185.7	636	695	(8.5)	676	709	(4.7)
EBIT	(161)	(114)	(41.2)	570	600	(5.0)	409	486	(15.8)
EBITDA邊際比率(%)	7.8%	1.5%	6.3個百分點	6.6%	6.0%	0.6個百分點	6.6%	5.7%	0.9個百分點
EBIT邊際比率(%)	(31.3)%	(12.2)%	(19.1)個百分點	5.9%	5.2%	0.7個百分點	4.0%	3.9%	0.1個百分點
經常性業務(虧損)/利潤 (已扣除非控股權益)	(173)	(132)	(31.1)	329	368	(10.6)	156	236	(33.9)
聯營公司及合營公司									
應佔利潤	377	401	(6.0)	12	47	(74.5)	389	448	(13.2)
總經常性業務利潤 (扣除業務發展開支前)	204	269	(24.2)	341	415	(17.8)	545	684	(20.3)
公司股東應佔期內利潤									
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支前)							545	684	(20.3)
– 業務發展開支							(127)	(142)	10.6
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支後)							418	542	(22.9)
– 來自中國內地物業發展							12	18	(33.3)
– 來自基本業務							430	560	(23.2)

上半年回顧

若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外從事鐵路、物業租賃及物業管理的附屬公司（扣除業務發展開支後），連同聯營公司和合營公司，於2025年上半年錄得應佔除稅後淨利潤4.18億港元，而去年同期為5.42億港元。

中國內地業務方面，來自鐵路、物業租賃及物業管理的附屬公司、聯營公司和合營公司在2025年上半年的總經常性業務利潤下跌至2.04億港元，部分原因是自2024年年底開始營運深圳地鐵十三號綫一期首通段後錄得的營運虧損，以及來自杭州鐵路業務的貢獻減少。

至於國際業務方面，來自鐵路附屬公司、聯營公司和合營公司在2025年上半年的總經常性業務利潤下跌至3.41億港元，盈利表現減弱的主要原因是來自South Western Railway的貢獻減少，以及於去年5月出售的MTRX在回顧期內已沒有帶來貢獻。

中國內地鐵路業務

北京

我們的聯營公司在北京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。所有鐵路綫的營運於2025年上半年維持穩定，平均列車服務準時度達99.9%以上。北京地鐵十七號綫中段的建造工程正繼續推進，預計於2025年年底開通。

深圳

深圳地鐵四號綫

深圳地鐵四號綫（包括深圳地鐵四號綫北延綫）由公司全資附屬公司營運。今年上半年，該鐵路綫的營運維持穩定，平均列車服務準時度達99.9%，乘客量亦逐步增加。

如先前所述，自我們在2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，車費一直未有調高。我們預計票價制定機制及定價程序仍需較長時間才可實施，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，該鐵路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的首通段已於2024年12月通車，2025年首六個月的營運維持穩定，平均列車服務準時度達99.9%。深圳地鐵十三號綫其他路段繼續按計劃施工。

杭州

杭州地鐵一號綫及其延伸段

在杭州，杭州地鐵一號綫、下沙延伸段及機場延伸段於回顧期內的營運保持穩定，平均列車服務準時度達99.9%。

如先前報告，杭州地鐵一號綫在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，該鐵路綫的長遠財務可行性將會受到影響。

杭州地鐵五號綫

杭州地鐵五號綫於今年首六個月的營運保持穩定，平均列車服務準時度達99.9%，乘客量亦逐漸增加。

中國內地物業業務

港鐵亦參與發展及管理中國內地商用及住宅物業。然而，鑑於零售及物業市場面對的挑戰，公司繼續研究其中國內地商場可以採取的策略選項。繼2024年5月退出北京「銀座Mall」商場的業務後，我們繼續檢視深圳「頌薈」商場及天津北運河站商場的策略方案。天津北運河站商場的開業籌備工作仍在進行中，預計於2026年後開業。

杭州西站以鐵路交通為導向的發展（「TOD」）項目繼續取得進展，我們亦繼續為深圳市西麗站綜合交通樞紐及北京城市副中心站綜合交通樞紐提供TOD顧問服務。

中國內地其他業務

我們繼續推進在成都、鄭州及西安的車站商務業務，現已覆蓋超過 700 間車站商店，同時正於內地其他城市探索車站商務的更多發展機遇。

公司於 2025 年 7 月 10 日透過其全資附屬公司港鐵(北京)投資有限公司，與中車廣東轨道交通車輛有限公司(「中車廣東」)的現有股東簽署協議，投資中車廣東，是公司在廣東省首個鐵路設備產業投資項目。

國際鐵路業務

澳洲

墨爾本都市鐵路網絡的營運表現於回顧期內保持穩定。該項服務的專營權將於 2027 年 11 月屆滿。我們繼續支持作為客戶的維多利亞省政府進行各項網絡改善計劃，包括開通 9 公里長的新地鐵隧道。該隧道預計於今年落成，將帶來一條貫通墨爾本核心商業區的新鐵路線，令每周可載客量增加逾 50 萬人次。

悉尼地鐵 M1 地鐵西北及班克斯敦綫於今年首六個月的營運保持穩定。該鐵路線的西南段的工程正在進行中，為 2026 年通車作準備。

瑞典

斯德哥爾摩地鐵於今年上半年的營運保持穩定。此鐵路服務的服務合約將於 2025 年 11 月期滿。

英國

2025 年 5 月，我們已將伊利沙伯綫及 South Western Railway 的營運移交予下一任營運者。

香港以外地區的增長

我們已於 2024 年年底提交悉尼地鐵西綫項目的標書，預計投標結果將於 2025 年下半年公布。我們繼續在中國內地及海外市場，包括「一帶一路」國家探索增長機會。

其他業務

昂坪 360

昂坪 360 在 2025 年上半年的收入增加 0.8% 至 2.41 億港元，訪客人數為 75 萬人次。我們繼續推出各種市場推廣活動，包括季節性宣傳，以及與熱門香港電影《香港四徑大步走》合作，以帶動景點的客流及消費。11 個全新的「全景纜車」車廂經測試、試運行後已投入服務，成為昂坪 360 纜車一員，令運作中的「全景纜車」車廂總數增至 21 個。

八達通

今年上半年，公司應佔八達通控股有限公司(「八達通公司」)的利潤減少 5.8% 至 2.12 億港元。儘管面臨經濟逆風以及境外消費活躍，八達通公司在此期間仍保持強勁交易數量。截至 2025 年 6 月 30 日，隨著八達通公司重點拓展主要旅遊熱點業務，香港及全球(包括中國內地、泰國及南韓)接納八達通付款的消費點分別超過 19 萬及 3,400 萬個。八達通卡及其他產品的總流通量約為 3,300 萬，而日均交易數量和金額分別為 1,580 萬宗及 3.35 億港元。值得關注的是，數碼版八達通的採用率呈現強勁增長，其中 Z 世代用戶佔八達通應用程式使用者總數約三分之一。

港鐵學院

今年首六個月，港鐵學院與香港理工大學及北京交通大學合辦「一帶一路」軌道交通高級管理及專業人才培訓項目，吸引來自 13 個國家及地區的 44 位鐵路高級行政人員及學者參加。港鐵學院亦繼續與本地大學合作，為本科生課程注入鐵路元素。

MTR Lab

2025 年 5 月，MTR Lab 完成其首個於人工智能驅動的零售科技領域的投資項目——帷幄。帷幄總部設於新加坡，專注於提供人工智能驅動的數碼化零售及營銷方案。另外，MTR Lab 於今年上半年建立兩項戰略合作夥伴關係，先後與中國內地規模最大的創科孵化器之一的啟迪之星開展深度合作，在智慧城市、智慧出行及可持續發展等領域共同發掘具潛力的初創企業；以及與位於日本橫濱的跨境創新加速器 CROSSBIE JAPAN 株式會社達成戰略合作，增強 MTR Lab 在日本市場發掘投資項目的能力。

環境、社會及管治

港鐵高度重視作為良好企業公民所應盡的責任。我們的營運以健全的環境、社會及管治框架為指導方針，針對減少溫室氣體排放、促進社會共融、推動發展及機遇這三大環境及社會目標，就十個重點範疇訂立了45個關鍵績效指標，用以衡量我們在2025年所取得的工作成效。

環境

為減少碳排放，我們繼續購置電動車輛，其中十輛電動巴士現已投入客運服務。在2025至2026年間，另外25輛電動巴士將陸續交付，以取代即將退役的柴油巴士。我們繼續向已獲科學基礎目標倡議組織批准的2030年溫室氣體減排目標推進並取得進展。

社會

為慶祝「鐵路人 鐵路心」義工計劃踏入20周年，港鐵於3月及4月期間舉辦了以「傳承愛心 跨代同行20載」為主題的港鐵義工月活動。2025年上半年，我們透過該計劃舉辦了178個義工項目，參與義工人次達2,334。

我們亦於今年上半年慶祝「EmpowerZ」多元人才青年就業先導計劃的首屆學員畢業。該計劃旨在為不同族裔人士及/或殘疾人士提供就業機會、適切培訓及師友輔導。今年「Train' 出光輝每一程2.0」計劃亦再次吸引超過1,000名學生參加，透過參與訓練營及社會創新挑戰賽，為社會共融議題探討創新解決方案。

我們亦繼續推行「港鐵·藝術」計劃，透過在車站舉辦展覽和表演，向公眾推廣藝術欣賞。重點項目包括於2025年3月在香港站的「港鐵藝術舞台」舉辦《牛仔伴你尋找回憶之旅創作展》，展出漫畫大師王司馬的作品，並邀得本地藝術家創作「牛仔」造型的畫作，重新演繹這部經典漫畫。我們同月在中環站舉辦《同萌社區THE COMMEOWNITY》貓店長·窩心攝影展，透過四大主題萌區，捕捉城中著名

的「貓店長」與店主、街坊及遊人的互動情景，我們更夥拍「dayday330」宣傳身心靈健康並鼓勵大家在旅程中感受靜觀及療癒的一刻。

管治

港鐵致力實踐強而有力的企業管治，以確保公司營運合乎道德操守、具透明度，並符合股東及持份者的最佳利益。我們全面的企業風險管理框架旨在保障公眾及員工的健康與安全，同時亦有助我們管控策略、營運、財務、合規和聲譽等各類風險。我們定期檢討重大風險，包括新出現的風險，以及與環境、社會及管治相關的風險，以應對不斷轉變的業務及營運環境。此外，我們的「三道防線」框架有助確保公司積極和有效地管理風險。

人力資源

截至2025年6月30日，港鐵及其附屬公司在香港和香港以外地區分別僱用18,641和12,159名員工。另外，聯營公司及合營公司在香港及全球各地共僱用16,029名員工。香港的港鐵員工自願流失率為5.1%，維持穩定。

港鐵積極提升僱主品牌，並在公司的整體獎酬框架下提供具競爭力的薪酬福利以及短期和長期激勵計劃，致力成為求職者心目中的首選僱主。為吸引人才，特別是新世代人才，我們推出全新的招聘宣傳視覺效果，以提升僱主品牌形象，並引入創新的人才招募市場策略。公司亦透過見習人員發展計劃，以及經重新設計的見習鐵路技術人員訓練計劃及暑期實習生計劃，為青年提供多元化的事業出路。我們積極聆聽員工的意見，並通過多種渠道與他們保持雙向溝通。我們亦透過Wellness Connect平台推出多項身心健康及家庭友善措施，促進員工達致工作與生活平衡。我們設有全面的學習及發展計劃，為員工提供事業發展及成長機會，同時加強他們面向未來的技能，以迎接嶄新的工作模式。

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6月30日止六個月		利好/(不利)變動	
	2025年	2024年	百萬港元	%
總收入	27,360	29,271	(1,911)	(6.5)
經常性業務利潤				
EBIT ^ε				
香港客運服務				
– 香港車務營運	98	415	(317)	(76.4)
– 香港車站商務	1,798	1,897	(99)	(5.2)
香港客運服務總計	1,896	2,312	(416)	(18.0)
香港物業租賃及管理業務	2,084	2,154	(70)	(3.2)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	409	486	(77)	(15.8)
其他業務、項目研究及業務發展開支	(188)	(178)	(10)	(5.6)
應佔聯營公司及合營公司利潤	601	673	(72)	(10.7)
總經常性EBIT	4,802	5,447	(645)	(11.8)
利息及財務開支	(633)	(517)	(116)	(22.4)
所得稅	(665)	(806)	141	17.5
非控股權益	(89)	(100)	11	11.0
股東及永續資本證券持有人應佔經常性業務利潤	3,415	4,024	(609)	(15.1)
永續資本證券	(24)	–	(24)	n/m
經常性業務利潤	3,391	4,024	(633)	(15.7)
物業發展利潤(除稅後)				
香港	5,530	1,722	3,808	221.1
中國內地	12	18	(6)	(33.3)
物業發展利潤(除稅後)	5,542	1,740	3,802	218.5
基本業務利潤	8,933	5,764	3,169	55.0
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	(2,702)	(810)	(1,892)	(233.6)
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	1,478	1,090	388	35.6
投資物業公允價值計量(虧損)/收益(除稅後)	(1,224)	280	(1,504)	n/m
公司股東應佔淨利潤	7,709	6,044	1,665	27.5
總經常性EBIT邊際比率#(%)	15.4%	16.3%	(0.9)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)(%)	22.1%	25.5%	(3.4)個百分點	

ε：EBIT代表未計利息、財務開支及稅項前利潤

#：不包括應佔聯營公司及合營公司利潤

n/m：並無意義

截至2025年6月30日止六個月期間，香港乘客量改善，帶動集團取得穩健的業務收入，而集團物業發展業務錄得的

利潤主要來自何文田站第一期及第二期，以及「港島南岸」第三期及第五期項目。

總收入

集團截至2025年6月30日止六個月內的總收入(不包括中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司)為171.63億港元，較2024年同期上升1.9%。收入上升，主要由於過境及高速鐵路(香港段)服務的乘客量帶動香港車務營運收入增加。然而，由於(i)墨爾本鐵路營運的項目收入減少，及(ii)斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg專營權於2024年上半年提前終止令瑞典業務的收入減少，導致我們中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司的收入貢獻有所下跌。因此，集團截至2025年6月30日止六個月內的總收入較2024年同期下跌6.5%至273.60億港元。

經常性業務利潤

截至2025年6月30日止六個月內，集團錄得股東及永續資本證券持有人應佔經常性業務利潤34.15億港元，較去年同期的40.24億港元減少6.09億港元或15.1%。跌幅主要由於香港車務營運的EBIT因經營開支上升而下跌，當中包括數項因一次性或時間性因素導致的成本變動。計除永續資本證券持有人應佔利潤2,400萬港元後，本公司於截至2025年6月30日止六個月錄得股東應佔經常性業務利潤33.91億港元，減少6.33億港元或15.7%。

總經常性EBIT(按業務劃分)

集團於六個月期內的總經常性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48.02億港元，較2024年同期減少6.45億港元或11.8%。各業務的貢獻如下：

香港車務營運：截至2025年6月30日止六個月內，EBIT減少3.17億港元或76.4%至9,800萬港元，主要由於(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。這些不利影響在跨境運力提升及香港與中國內地之間旅客往來更趨頻密的帶動下，過境及高速鐵路(香港段)服務的乘客量上升而有所抵銷。

香港車站商務：截至2025年6月30日止六個月內，EBIT減少9,900萬港元或5.2%至17.98億港元，主要由於(i)廣告業務因市場氣氛轉差導致相關收入下跌，以及電訊收入減少；(ii)其他車站商店的續租及新租賃的新訂租金整體下跌7.0%；(iii)2025年上半年並未如2024年同期般獲得政府退還地租；及(iv)支付予九鐵公司的每年非定額付款因收入上升而增加。EBIT的跌幅部分被免稅店租金收入上升而有所抵銷。

香港物業租賃及管理業務：截至2025年6月30日止六個月內，EBIT減少7,000萬港元或3.2%至20.84億港元，主要由於(i)受持續北上消費及消費模式轉變的影響，商場續租及新租賃的新訂租金整體下跌7.8%；及(ii)公司在「國際金融中心二期」的18層寫字樓之租金收入減少。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司：截至2025年6月30日止六個月內，EBIT減少7,700萬港元或15.8%至4.09億港元，主要由於深圳地鐵十三號綫首通段於2024年12月通車後產生營運虧損。

其他業務、項目研究及業務發展開支：截至2025年6月30日止六個月內，EBIT虧損為1.88億港元，與2024年同期相若。

應佔聯營公司及合營公司利潤：截至2025年6月30日止六個月內，應佔聯營公司及合營公司利潤減少7,200萬港元或10.7%至6.01億港元，主要由於杭州地鐵五號綫表現疲弱。

總經常性EBIT邊際比率

於2025年上半年，總經常性EBIT邊際比率保持穩健，較2024年同期輕微下跌0.9個百分點至15.4%，主要由於香港業務的經營成本上升。

利息及財務開支

截至2025年6月30日止六個月內，經常性業務的利息及財務開支為6.33億港元，較2024年同期增加22.4%，主要由於在融資活動中提取的貸款增加。集團融資活動的詳細回顧載列於隨後章節。

所得稅

截至2025年6月30日止六個月，經常性業務的所得稅開支減少1.41億港元或17.5%至6.65億港元，主要由於香港經常性業務利潤減少。

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。於2025年5月27日，原訟法庭宣布判決並就稅務上訴委員會的決定給予本公司上訴許可。本公司已與外聘大律師和稅務顧問商討，其意見是本公司繼續持有有力的法律理據支持其立場。因此，本公司已就稅務上訴委員會的決定提出上訴，且並無計提額外的稅務撥備。原訟法庭上訴聆訊已編定於2027年年初舉行。詳情請參閱本中期財務報告附註8B「所得稅」。

物業發展利潤(除稅後)

截至2025年6月30日止六個月，集團除稅後的物業發展利潤為55.42億港元，較2024年同期增加38.02億港元。利潤

主要來自何文田站第一期及第二期，以及「港島南岸」第三期及第五期。

基本業務利潤

截至2025年6月30日止六個月，基本業務利潤增加31.69億港元或55.0%至89.33億港元，這是由於物業發展利潤增加38.02億港元，惟增幅被經常性業務利潤減少6.33億港元而有所抵銷。

投資物業公允價值計量(虧損)/收益(除稅後)

截至2025年6月30日止六個月，投資物業的公允價值計量虧損為12.24億港元，當中包括(i)投資物業公允價值重新計量之虧損27.02億港元，扣除(ii)就集團的分攤實物投資物業（即「THE SOUTHSIDE」商場）錄得的剩餘估值收益14.78億港元。

公司股東應佔淨利潤

計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業公允價值計量後，集團於截至2025年6月30日止六個月內錄得公司股東應佔淨利潤77.09億港元，較2024年同期錄得的60.44億港元增加16.65億港元或27.5%。

綜合財務狀況

百萬港元	於2025年 6月30日	於2024年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
固定資產	241,997	243,190	(1,193)	(0.5)
在建鐵路工程	15,287	11,375	3,912	34.4
發展中物業	42,628	42,300	328	0.8
聯營公司及合營公司權益	13,590	13,039	551	4.2
證券投資	6,693	1,952	4,741	242.9
應收帳項及其他應收款項	11,506	15,780	(4,274)	(27.1)
現金、銀行結餘及存款	56,796	27,886	28,910	103.7
其他資產	14,100	11,977	2,123	17.7
總資產	402,597	367,499	35,098	9.6
貸款及其他負債總額	92,173	77,568	14,605	18.8
應付帳項及其他負債	73,345	77,663	(4,318)	(5.6)
服務經營權負債	9,924	9,969	(45)	(0.5)
遞延稅項負債	15,948	16,166	(218)	(1.3)
總負債	191,390	181,366	10,024	5.5
淨資產	211,207	186,133	25,074	13.5
代表：				
公司股東應佔總權益	186,976	185,625	1,351	0.7
永續資本證券	23,574	—	23,574	n/m
非控股權益	657	508	149	29.3
總權益	211,207	186,133	25,074	13.5

n/m：並無意義

上半年回顧

集團的總資產增加9.6%至4,025.97億港元，主要由於(i)集團於2025年6月發行永續資本證券後，現金、銀行結餘及存款增加；(ii)因認購銀行中期票據而令證券投資增加；及(iii)東涌綫延綫、屯門南延綫及古洞站的在建鐵路工程增加，部分升幅被物業發展應收款項結算減少導致應收帳款及其他應收款項減少而有所抵銷。

總負債增加5.5%至1,913.90億港元，主要由於淨提取貸款上升。與多項物業發展項目有關的遞延收入由於相關收入已在2025年上半年的綜合損益表中確認因而減少，抵銷了部分上述升幅。

因此，集團的淨資產增加250.74億港元或13.5%至2,112.07億港元。

綜合現金流量

百萬元	截至6月30日止六個月	
	2025年	2024年
經營活動所得的現金淨額	6,481	8,179
收取/(支付)與物業發展有關的款項淨額	9,127	(21)
資本性開支	(8,632)	(7,571)
每年定額及非定額付款	(3,025)	(2,355)
投資活動的其他現金(流出)/流入淨額	(4,388)	417
投資活動耗用的現金淨額	(6,918)	(9,530)
淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額	10,913	10,680
永續資本證券發行	23,550	–
已付公司股東股息	(5,541)	–
融資活動的其他現金流出淨額	(78)	(221)
融資活動所得的現金淨額	28,844	10,459
匯率變動的影響	503	(217)
現金、銀行結餘及存款淨增加	28,910	8,891
於1月1日的現金、銀行結餘及存款	27,886	22,375
於6月30日的現金、銀行結餘及存款	56,796	31,266

經營活動所得的現金淨額

截至2025年6月30日止六個月，經營活動所得的現金淨額由2024年同期的81.79億港元減少16.98億港元至64.81億港元，主要由於經濟環境疲弱導致經常性業務利潤下降。

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91.27億港元，包括(i)104.21億港元主要來自「日出康城」、「港島南岸」及何文田站多個物業發展項目所收取的現金款項，部分被(ii)12.94億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

截至2025年6月30日止六個月，資本性開支為86.32億港元，包括(i)45.60億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)；(ii)38.38億港元用於香港鐵路延綫項目；(iii)1.27億港元用於投資物業添置和裝修工程；及(iv)1.07億港元用於中國內地及海外附屬公司(如深圳地鐵十三號綫)。

淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額

截至2025年6月30日止六個月，淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額為109.13億港元，包括(i)來自貸款和資本市場工具的所得款項574.27億港元；被(ii)償還主要與貸款相關的455.98億港元；及(iii)利息支付淨額9.16億港元所抵銷。

已付公司股東股息

截至2025年6月30日止六個月，集團支付現金股息55.41億港元(2024年：零港元)，代表2024年的末期股息每股0.89港元。

融資活動

2025年第一季，在國際經貿及入境旅遊活動改善的支持下，香港本地生產總值按季增長3.1%。憑藉本身的財政政策加上穩健的金融體系，香港繼續獲得信譽良好的評級機構授予AA+/Aa3信貸評級，而信貸展望亦於2025年5月獲上調或確認為「穩定」。

美國聯儲局聯邦公開市場委員會在2025年上半年將目標聯邦基金利率維持在4.25 – 4.50%，香港銀行同業拆息於

2025年6月下跌，而港元與美元的息差在本港長期奉行的聯繫匯率制度下有所擴大。

2025年上半年，世局動盪不安、變幻莫測，但香港的貨幣和金融市場仍保持有序運作。期內公司安排了529億港元的新融資，包括發行19億港元年期介乎2至3年的私人配售中期票據、235億港元等值的三期美元公開債券，以及235億港元等值的兩期美元公開永續資本證券，另外還簽署了40億港元的銀行信貸額度。在新融資當中，約8億港元是根據港鐵「可持續融資框架」安排，所得款項將用於合資格的投資項目。

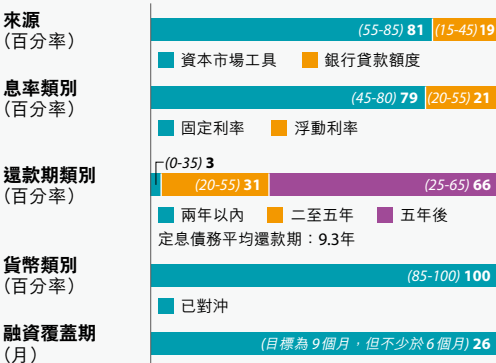
本公司首次發行永續資本證券，為資本結構加入混合資本，永續資本證券在集團帳目中符合資格作為權益處理。於2025年6月底，集團的綜合負債總額為922億港元，現金和存款結餘為568億港元，持有的銀行中期票據為57億港元，而未提取的承諾信貸額超過262億港元。

集團在決定融資活動時，會考慮未來的資本性開支需求及當前市場狀況。集團於首六個月的帶息借貸加權平均成本為3.7%(年率，下同)，而2024年同期則為3.8%。

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2025年6月30日



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2024年6月30日為27.5%，於2024年12月31日為31.6%，而於2025年6月30日為18.8%。槓桿比率下降主要由於集團發行永續資本證券令權益增加。截至2025年6月30日止六個月，集團利息保障倍數為12.5倍，2024年同期則為11.6倍。

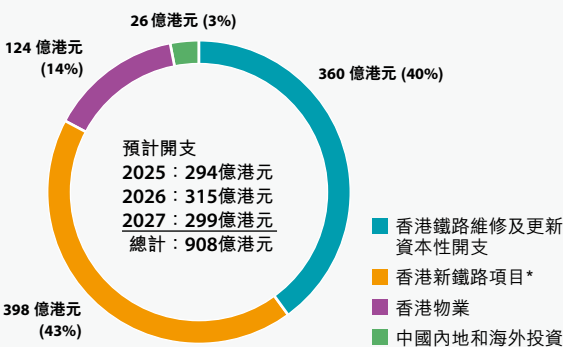
資本性開支及投資

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，其中57億港元與已簽訂的北環綫(第一部分)項目協議下的項目成本有關。

在簽訂小蠔灣項目、東涌綫延綫、屯門南延綫、古洞站、洪水橋站及北環綫(第一部分)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2025年6月30日持有568億港元的現金、銀行結餘及存款、57億港元的銀行中期票據、超過262億港元的可動用承諾貸款額，加上可從銀行獲得的貸款及在債券資本市場集資的能力，相信將足以應付其資本性開支及投資計劃。

資本性開支及投資(2025年至2027年)



* 其中包括有關已簽訂的北環綫(第一部分)項目協議於2025年 - 2027年之57億港元項目造價

主要數據

截至6月30日止六個月					
	2025年		2024年		利好/(不利) 變動百分率
	百萬港元	百分率	百萬港元	百分率	
總收入					
經常性業務收入					
– 香港客運服務					
– 香港車務營運	11,509	42.0	11,138	38.1	3.3
– 香港車站商務	2,621	9.6	2,638	9.0	(0.6)
– 香港客運服務總計	14,130	51.6	13,776	47.1	2.6
– 香港物業租賃及管理業務	2,657	9.7	2,688	9.2	(1.2)
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	10,183	37.2	12,429	42.4	(18.1)
– 其他業務	376	1.4	378	1.3	(0.5)
	27,346	99.9	29,271	100.0	(6.6)
物業發展業務收入					
– 中國內地物業發展	14	0.1	–	–	n/m
總收入	27,360	100.0	29,271	100.0	(6.5)
總EBITDA⁽¹⁾					
經常性業務EBITDA					
– 香港客運服務					
– 香港車務營運	3,966	25.7	4,059	36.4	(2.3)
– 香港車站商務	2,244	14.5	2,328	20.9	(3.6)
– 香港客運服務總計	6,210	40.2	6,387	57.3	(2.8)
– 香港物業租賃及管理業務	2,101	13.6	2,163	19.4	(2.9)
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	676	4.4	709	6.4	(4.7)
– 其他業務、項目研究及業務發展開支	(153)	(1.0)	(145)	(1.3)	(5.5)
	8,834	57.2	9,114	81.8	(3.1)
物業發展業務EBITDA					
– 香港物業發展	6,594	42.8	2,024	18.2	225.8
– 中國內地物業發展	4	–	(2)	–	n/m
	6,598	42.8	2,022	18.2	226.3
總EBITDA	15,432	100.0	11,136	100.0	38.6
總EBIT⁽²⁾					
經常性業務EBIT					
EBIT					
– 香港客運服務					
– 香港車務營運	98	0.9	415	5.6	(76.4)
– 香港車站商務	1,798	15.7	1,897	25.4	(5.2)
– 香港客運服務總計	1,896	16.6	2,312	31.0	(18.0)
– 香港物業租賃及管理業務	2,084	18.3	2,154	28.8	(3.2)
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	409	3.6	486	6.5	(15.8)
– 其他業務、項目研究及業務發展開支	(188)	(1.7)	(178)	(2.4)	(5.6)
應佔聯營公司及合營公司利潤	601	5.3	673	9.0	(10.7)
	4,802	42.1	5,447	72.9	(11.8)
物業發展業務EBIT					
– 香港物業發展	6,594	57.8	2,024	27.1	225.8
– 中國內地物業發展	4	0.1	(2)	–	n/m
	6,598	57.9	2,022	27.1	226.3
總EBIT	11,400	100.0	7,469	100.0	52.6
投資物業公允價值計量(虧損)/收益	(1,224)		280		n/m
利息及財務開支	(620)		(494)		(25.5)
除稅前利潤	9,556		7,255		31.7
所得稅	(1,734)		(1,111)		(56.1)
期內利潤	7,822		6,144		27.3
非控股權益	(89)		(100)		11.0
公司股東及永續資本證券持有者應佔期內利潤	7,733		6,044		27.9
永續資本證券	(24)		–		n/m
公司股東應佔期內利潤	7,709		6,044		27.5
公司股東應佔期內利潤來自：					
經常性業務					
– 香港	2,973		3,482		(14.6)
– 香港以外	418		542		(22.9)
	3,391		4,024		(15.7)
物業發展業務					
– 香港	5,530		1,722		221.1
– 香港以外	12		18		(33.3)
	5,542		1,740		218.5
基本業務	8,933		5,764		55.0
投資物業公允價值計量	(1,224)		280		n/m
公司股東應佔期內利潤總額	7,709		6,044		27.5

附註：

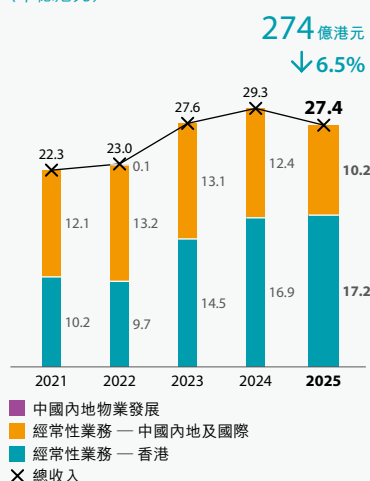
1 EBITDA代表未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、每年非定額付款、應佔聯營公司及合營公司利潤、利息、財務開支及稅項前經營利潤/(虧損)。

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)。

n/m：並無意義

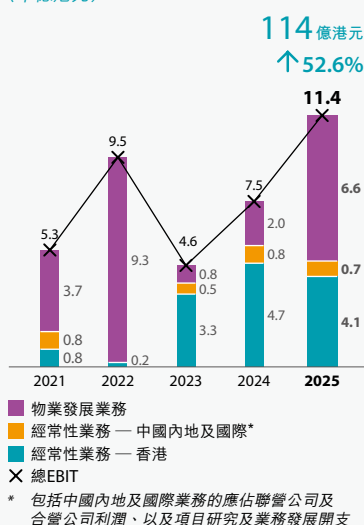
總收入

(截至6月30日止六個月)
(十億港元)



總EBIT

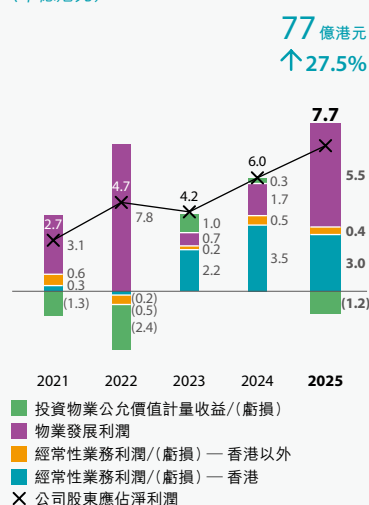
(截至6月30日止六個月)
(十億港元)



* 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

(截至6月30日止六個月)
(十億港元)



× 公司股東應佔淨利潤

	截至6月30日止六個月		利好/(不利) 變動百分率
	2025年	2024年	
財務比率			
EBITDA 邊際比率 ⁽³⁾ (%)	32.3	31.1	1.2個百分點
EBITDA 邊際比率 ⁽³⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^δ) (%)	47.5	49.9	(2.4)個百分點
EBIT 邊際比率 ⁽⁴⁾ (%)	15.4	16.3	(0.9)個百分點
EBIT 邊際比率 ⁽⁴⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^φ) (%)	22.1	25.5	(3.4)個百分點
淨負債權益比率 ⁽⁵⁾ (於2025年6月30日/2024年12月31日) (%)	18.8	31.6	12.8個百分點
利息保障 ⁽⁶⁾ (倍數)	12.5	11.6	0.9倍
股份資料			
每股基本盈利(港元)	1.24	0.97	27.8
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	1.44	0.93	54.8
每股中期普通股息(港元)	0.42	0.42	–
股價(於2025年6月30日/2024年12月31日)(港元)	28.20	27.10	4.1
市值(於2025年6月30日/2024年12月31日)(百萬港元)	175,540	168,693	4.1
香港車務營運			
總乘客人次(百萬計)			
本地鐵路服務	786.0	787.5	(0.2)
過境服務	51.2	46.5	10.1
高速鐵路(香港段)	14.7	12.7	16.2
機場快綫	6.4	6.2	2.3
輕鐵及巴士	105.4	104.5	0.9
平均乘客人次(千計)			
本地鐵路服務(周日)	4,667.7	4,651.1	0.4
過境服務(每日)	282.8	255.5	10.7
高速鐵路(香港段)(每日)	81.4	69.7	16.8
機場快綫(每日)	35.4	34.4	2.9
輕鐵及巴士(周日)	618.8	608.3	1.7
平均車費(港元)			
本地鐵路服務	8.82	8.54	3.3
過境服務	32.83	31.53	4.1
高速鐵路(香港段)	77.62	79.15	(1.9)
機場快綫	62.77	62.39	0.6
輕鐵及巴士	3.36	3.21	4.5
佔專營公共交通載客量比率(1月至5月) (%)	50.0	50.1	(0.1)個百分點

附註：

3 EBITDA 邊際比率代表總EBITDA(不包括香港物業發展利潤一分佔盈餘、收入及未出售物業的權益)佔總收入之百分率。

4 EBIT 邊際比率代表總EBIT(不包括香港物業發展利潤一分佔盈餘、收入及未出售物業的權益，以及應佔聯營公司及合營公司利潤)佔總收入之百分率。

5 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。

6 利息保障代表未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、每年非定額付款及應佔聯營公司及合營公司利潤前經營利潤，除以利息及財務開支(未扣除資本化利息)。

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101.97億港元及95.17億港元(2024年：124.29億港元及117.22億港元)。

φ 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入、開支、折舊及攤銷分別為101.97億港元、95.17億港元、和2.67億港元(2024年：124.29億港元、117.22億港元、和2.23億港元)。

公司管治及其他資料

董事局及執行總監會成員

董事局及執行總監會成員名單、角色和職能(於2025年8月14日)

		董事局委員會/顧問小組						
	執行 委員會	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
董事局成員								
非執行董事								
歐陽伯權博士 (主席)			M	M		C		
許正宇 (財經事務及庫務局局長)				M			M	
運輸及物流局局長 (陳美寶)			M	M				
發展局常任秘書長(工務) (劉俊傑)					M			M
運輸署署長 (李頌恩)		M				M		
獨立非執行董事								
包立賢		M					C	
陳振彬博士				M		M		
鄭恩基				M	C			
許少偉				M	M			
劉麥嘉軒		M					M	
李惠光					M			C
吳永嘉			M					M
孫淑貞					M			M
唐家成博士		M	C					
黃幸怡			M			M		
黃冠文		M		C				
黃慧群教授		C					M	
執行董事								
金澤培博士 (行政總裁)	C					M		
執行總監會成員								
金澤培博士 (行政總裁)	C					M		
楊美珍 (常務總監 — 香港客運服務)	M							
鄭惠貞 (人力資源總監)	M					M		
蔡少綿 (企業事務及品牌總監)	M							
鄧輝豪 (項目及工程拓展總監)	M							
樊米高 (財務總監)	M							
馬琳 (法律及管治總監)	M					M		
鄧智輝 (物業及國際業務總監)	M							
黃琨璋 (中國內地業務總監)	M							

C：主席
M：成員

公司管治是董事局成員的共同責任。董事局堅信，良好的公司管治對公司實現願景、履行使命，以及確保公司在所有持份者利益下妥善管理至為重要。董事局積極尋求在公司管治方面持續改進的機會，並對已識別的改進機會迅速採取行動。

在截至2025年6月30日止六個月內（「期內」），公司修訂了提名委員會的職權範圍及公司的提名政策，以符合《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》（「上市規則」）附錄C1《企業管治守則》內若干於2025年7月1日生效的新條文。隨着經修訂的《企業管治守則》其他新條文生效時，公司將會對提名委員會的職權範圍及提名政策作進一步更新。已更新的提名委員會的職權範圍已經上載於公司網站（www.mtr.com.hk）及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）網站，而最新的提名政策已載於公司網站（www.mtr.com.hk）。

如公司《董事局多元化政策》（該政策已上載於公司網站（www.mtr.com.hk））所述，公司認同維持董事局成員性別多元化的重要性。於2022年3月採納時的《董事局多元化政策》首次承諾維持董事局女性成員比例不少於20%，並於2025年達至25%的目標。這目標已經達到。現時董事局有六名女性成員（即超過董事局成員33%）。並於截至本報告日期，公司所有董事局委員會及顧問小組均最少有一名女性成員，而審核及風險委員會是由女性成員擔任主席。鑑於上述進展，公司於2025年3月更新《董事局多元化政策》，以進一步鞏固公司在董事局組成方面的多元性。根據提名政策，董事局成員的委任仍會以才德為本。然而，董事局將積極尋求機會，逐步提升女性董事的比例，並致力確保在任何時間，女性董事不少於董事局成員

總數的25%。《董事局多元化政策》最新版本可於公司網站（www.mtr.com.hk）找到。

此外，公司已於2025年3月採納首份《員工多元化政策》，以體現公司提前符合經修訂的《企業管治守則》規定。該政策的摘要載於2024年報第85頁。

遵守《企業管治守則》

期內，公司已遵守《上市規則》內《企業管治守則》所載的守則條文。

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相關公司和法規的要求。最新修訂之《工作操守指引》亦已於2024年10月向所有員工發布，並分享予中國內地及國際的業務樞紐及附屬公司作參考。此外，作為《工作操守指引》員工意識提升計劃的一部分，第八單元「互敬互重的工作環境」已於2025年5月推出。此單元透過動畫影片及互動遊戲融入工作實例，闡述有助作出良好判斷的指引原則，以促進多元、共融及安全的工作環境。此單元吸引超過2,500名員工積極參與，反映員工對堅守高標準的投入及承諾。公司亦推出了不同的培訓課程，例如與相關法規有關的網上必修課程及網上研討會，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、潛在或疑似違反《工作操守指引》或不當的行為，公司已根據舉報政策訂立了適當的舉報程序，讓員工及其他人士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，為在香港以內及以外的附屬公司及聯營公司建立相若的道德文化。

上市發行人董事進行證券交易的標準守則

公司已採納《上市規則》附錄C3所載之標準守則（「《標準守則》」）。在作出特定查詢後，公司確認所有董事局成員及彼等替任董事（如適用）以及所有執行總監會成員於期內一直遵守《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（此詞彙與香港法例第571章《證券及期貨條例》（「《證券條例》」）內的詞彙具相同涵義）的高級經理、其他指定經理及員工（統稱「標準守則經理」），亦已被要求遵守《標準守則》的規定。

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

自2025年1月1日至2025年8月14日期間之變更

董事局及董事局委員會／顧問小組成員之變更

自2025年5月21日舉行的周年成員大會（「2025周年成員大會」）完結後生效：

1. 陳家樂先生退任獨立非執行董事，並不再為公司提名委員會主席以及工程委員會成員；
2. 孫淑貞女士獲推選為董事局成員並成為公司獨立非執行董事，她亦獲董事局委任為公司工程委員會成員及科技顧問小組成員；及
3. 獨立非執行董事、公司審核及風險委員會成員及曾是財務及投資委員會成員的唐家成博士獲董事局委任為公司提名委員會主席，留任審核及風險委員會成員，但不再擔任公司財務及投資委員會成員。

替任董事之變更

蔡傑銘先生自2025年4月14日起擔任運輸及物流局常任秘書長，因此自同日起他成為公司非執行董事運輸及物流局局長（陳美寶女士）的替任董事。

執行總監會成員之變更

1. 李家潤博士於2025年4月30日完成與公司的服務協議後退休，因此，自2025年5月1日起不再擔任公司車務及創新總監及執行總監會成員；及
2. 董事局再度任命金澤培博士為公司行政總裁，任期由2025年4月1日起至2025年12月31日止（包括首尾兩日）。

根據公司於2025年6月25日刊發的公告所披露，公司現任常務總監 — 香港客運服務及執行總監會成員楊美珍女士將由2026年1月1日起，於金澤培博士擔任行政總裁的任期屆滿後，獲委任為行政總裁及公司環境及社會責任委員會成員。她亦將於同日獲委任為董事局成員，並將繼續擔任執行總監會成員。

董事之資料變更

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	醫療爭議解決中心有限公司 • 顧問委員會委員	委任(2025年1月1日)
	醫院管理局(香港) • 大會成員	委任(2025年4月1日)
	希瑪醫療控股有限公司 • 副主席 • 主席	退任(2025年6月1日) 委任(2025年6月1日)
金澤培博士	香港總商會 • 理事會副主席	委任(2025年5月23日)
	香港公益金 • 董事會成員	委任(2025年6月23日)
鄭恩基	離職公務員就業申請諮詢委員會(香港) • 委員	離任(2025年7月14日)
李頌恩	三號幹線(郊野公園段)有限公司 • 董事	離任(2025年7月4日)
吳永嘉	香港特別行政區行政長官頒授銀紫荊星章	授勳(2025年7月1日)
黃幸怡	西九文化區管理局(香港) • 審計委員會成員	離任(2025年1月1日)
黃冠文	公務員薪俸及服務條件常務委員會(香港) • 主席	委任(2025年1月1日)
楊美珍	促進殘疾人士就業諮詢委員會(香港) • 成員	離任(2025年1月1日)
	入境事務處使用服務人士委員會(香港) • 非官方成員	離任(2025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(2025年4月1日)
鄭惠貞	強制性公積金計劃管理局(香港) • 強積金計劃諮詢委員會委員	委任(2025年3月30日)
	醫院管理局(香港) • 香港眼科醫院及九龍醫院醫院管治委員會主席	委任(2025年4月1日)
	前任行政長官及政治委任官員離職後工作諮詢委員會(香港) • 委員	委任(2025年7月1日)
樊米高	英格蘭及威爾斯特許會計師公會 • 香港策略諮詢小組(前稱香港委員會) • 成員	名稱變更(2025年5月1日)
李家潤博士 (於2025年5月1日退任)	北京交通大學 • 兼職教授	委任(2025年1月13日)
馬琳	香港總商會 • 法律委員會副主席 • 法律委員會主席	退任(2025年7月21日) 委任(2025年7月22日)
黃琨璋	國際公共交通聯會 • 政策委員會委員 — 中國香港代表	委任(2025年6月19日)

各董事的履歷的全文載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

(ii) 董事酬金之變更

1. 就本報告第36頁有關「董事局及董事局委員會/顧問小組成員之變更」一節中所指的變更。唐家成博士於2025周年成員大會完結後獲董事局委任為公司提名委員會主席且並不再擔任財務及投資委員會成員，公司應付予唐博士的年度袍金已於2025年5月21日起由每年550,000港元調整至570,000港元。唐博士於2025年12月31日止年度可收取的實際金額將按比例計算。
2. 公司與金澤培博士於2025年3月就其行政總裁的職位續訂一份服務合約，該合約將於2025年12月31日屆滿。經公司薪酬委員會決定，金博士的酬金為每年9,815,520港元(未滿一年服務期則按比例計算)(不包括酌情發放的非固定酬金)。他亦於2025年4月1日獲授予33,100股受限制股份。有關股份將按其服務合約內的條款及條件於2025年12月31日全數賦予。

先導計劃及其他培訓

先導計劃

所有新任董事局成員(包括政府委任的董事)、替任董事及執行總監會成員於獲委任前，均必須根據《上市規則》第3.09D條，由有資格就香港法律給予意見的律師行提供委任前的法律意見(「法律意見」)。這意見涵蓋以下內容：

- 董事從策略、規劃及管理角度所擔當的角色，以及公司管治的要素及相關領域的發展趨勢；
- 董事根據一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》須履行的一般及特定職責；及
- 向聯交所作出虛假聲明或提供虛假信息所可能引致的法律後果。

於期內，以下新任董事及替任董事在下述日期已各自取得法律意見。他們已書面確認明白作為上市公司董事的責任。

姓名	職位	取得法律意見的日期	委任日期
孫淑貞	董事局成員	2025年4月15日	2025年5月21日
蔡傑銘	替任董事	2025年4月11日	2025年4月14日

除上述外，公司亦已提供或正在安排一個熟悉計劃予新委任人士，以了解公司業務及營運的主要範疇。

培訓和持續專業發展

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。為遵守於2025年7月1日生效的《上市規則》新規定，除現有資源(見下文)外，公司已為董事局成員、替任董事及執行總監會成員安排一個涵蓋五個指定主題且有系統的持續專業培訓課程，供他們按個人方便時間參加。

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

董事局會議及工作坊

期內，董事局舉行了三次定期會議、一次特別會議、兩次私人會議及一次董事局策略工作坊。

定期會議

在定期會議中，董事局檢討、討論及於適當時批核公司不同業務以及財務及營運表現事項。此外，在這些定期會議中討論的其他主要事項包括：

- 企業策略：
 - 聽取2024年下半年的策略實施的報告；
- 環境、社會及管治：
 - 年度檢討董事局人數、架構及組成，以及公司2024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)2024年公司風險管理與內部監控系統的成效；
 - 向股東建議於2025周年成員大會上批准委任一名董事局新成員及重選數位退任的董事局成員；
 - 批准(i)董事局委員會/顧問小組成員的變更；(ii)修訂提名政策、《董事局多元化政策》及應有技能/經驗/視野的清單；及(iii)董事手冊的年度更新；
 - 批准2024年《可持續發展報告》；及
 - 聽取及考慮管理層提交有關企業安全管治及企業風險管理等關鍵事項的報告；
- 香港客運服務：
 - 聽取香港客運服務的季度匯報；
- 聽取有關票價調整機制下檢討2025年受管制票價的報告；
- 批准2025年機場快線的票價調整；
- 批出一項有關升降機和扶手電梯的重要合約；及
- 批准銀行服務的特許經營協議；
- 工程項目：
 - 批出一份有關屯馬綫洪水橋站的建築合約；
 - 審閱未來項目的建議；及
 - 聽取北環綫項目的匯報；
- 中國內地及國際業務：
 - 聽取2024年中國內地及澳門業務的年度匯報；
 - 聽取一項在中國內地的鐵路導向發展項目進度匯報；及
 - 檢討「新常態」及公司零售業務策略；
- 財務：
 - 檢討及批准2024年報及財務報表；
 - 聽取年度股東分析及投資者反饋；及
 - 聽取公司融資策略實施情況的匯報；
- 人力資源：
 - 批准2025年度薪酬檢討；及
 - 檢討行政人員股份獎勵計劃；及
- 企業事務：
 - 聽取企業傳訊和聲譽管理的季度匯報。

特別會議

於期內，董事局舉行了一次特別會議，以知悉或批准(視乎適用情況)一項於中國內地進行的營運及維修項目、2025年5月22日將軍澳綫事故的應對行動計劃、有關公司融資策略的進一步更新，以及北環綫的北環綫(第一部分)項目協議。

私人會議

於期內，董事局舉行了兩次私人會議，以討論公司的管理人員的繼任計劃及批准委任新行政總裁。

董事局策略工作坊

為尋求董事局成員就公司未來策略重點的協調方向提供指導，以支持公司的長遠增長，公司於2025年1月為董事局成員、替任董事及執行總監會成員安排了一次董事局策略工作坊。

與股東的溝通

發送公司通訊

自《2025年公司(修訂)條例》於2025年4月17日實施後，公司已採用通過刊載於網站發布公司通訊*(可供採取行動的公司通訊#除外)。公司通訊(英文和中文版本)將以電子方式上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站(www.hkexnews.hk)。股東如欲查閱公司通訊，可以在公司網站主頁「關於港鐵」項下點擊「投資資料」，然後選擇「財務及報告」以閱覽年報及中期報告以及選擇「公告及通函」以閱覽其他的公司通訊；或可以瀏覽聯交所網站。此外，根據上市規則，公司須向每位股東個別發送可供採取行動的公司通訊。

公司已於2025年4月更新其股東通訊政策，以反映有關的新安排。該政策已上載於公司網站(www.mtr.com.hk)，

更多詳情已載於公司網站(www.mtr.com.hk)「發送公司通訊」一節。

* 公司通訊是指公司不時向其股東發出的任何文件，包括但不限於(a)年報；(b)中期報告；(c)會議通告；(d)通函；及(e)代表委任表格

可供採取行動的公司通訊是指任何涉及要求公司的股東指示其擬如何行使其股東的權利或作出選擇的公司通訊

周年成員大會

公司於2025年5月21日舉行2025周年成員大會。一如以往，主席建議各個別主要事項均以獨立決議案方式提呈表決。

於2025周年成員大會，共12項決議案(決議案第3號包含六項獨立決議案)獲得通過，全部決議案均於會上獲得超過98%票數支持。決議案全文載於日期為2025年4月11日的2025周年成員大會通函內(包括2025周年成員大會通告)。

所有2025周年成員大會的決議案均以投票方式表決通過，而投票表決結果亦已於2025周年成員大會後當日上載於公司網站(www.mtr.com.hk)和聯交所網站。

公司繼續以混合會議方式舉行2025周年成員大會，為股東提供可以網上參與的另一種選擇，並可選擇語言(廣東話、英語及普通話)。公司亦繼續提供手語傳譯及即時傳譯服務。股東可以在2025周年成員大會前提交問題，亦可在會議上親身或透過網上平台提交問題。為了方便未能出席2025周年成員大會的公司股東，整個會議過程亦已上載於公司網站以供瀏覽。

組織章程文件

公司的組織章程細則(英文及中文版本)已上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。期內，公司的組織章程細則並無任何變動。

董事於公司股份及相關股份的權益

根據《證券條例》第352條須予備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料，董事局成員、替任董事及執行總監會成員於2025年6月30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：

股份及相關股份權益

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	1,313,111	—	592,051	1,905,162 (附註1)	0.03061
鄭恩基	—	2,000 (附註2)	—	2,000	0.00003
黃冠文	—	558 (附註2)	—	558	0.00001
楊美珍	924,234	—	169,718	1,093,952	0.01757
鄭惠貞	367,270	—	164,185	531,455	0.00854
蔡少綿	129,838	—	144,284	274,122	0.00440
鄧輝豪	36,586	—	146,684	183,270	0.00294
樊米高	40,850	1,500 (附註2)	182,900	225,250	0.00362
馬琳	338,345	—	148,218	486,563	0.00782
鄧智輝	456,466	—	169,718	626,184	0.01006
黃琨璋	77,068	—	139,452	216,520	0.00348

附註：

1. 金澤培博士與公司於2025年3月訂立了一份服務合約，據此，他於2025年4月1日獲授予33,100股受限制股份。有關股份將按服務合約內的條款及條件於2025年12月31日全數賦予。此權益已包括在金博士的總權益內。
 2. 截至2025年6月30日止，該等股份實為公司相關董事局成員或執行總監會成員的配偶持有。
- [#] 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42頁至44頁）內
- ^{*} 作為實益擁有人之權益
- [†] 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益
- ^Δ 於2025年6月30日，公司已發行具投票權股份總數為6,224,823,171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2025年6月30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2025年6月30日止六個月內，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2025年6月30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 ^Δ
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	74.45%

^Δ 於2025年6月30日，公司之已發行具投票權股份總數為6,224,823,171股

公司已獲香港金融管理局知會，於2025年6月30日，公司約0.19%已發行普通股(「普通股」)(並未包括在上述財政司司長法團之持股量)實為外匯基金所持有。外匯基金是根據《外匯基金條例》(香港法例第66章)成立的基金，由財政司司長控制。

其他人士權益

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

除上文及於標題為「董事於公司股份及相關股份的權益」及「主要股東權益」的章節中所披露外，於2025年6月30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。

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，原定期限至2024年12月31日。董事局於2025年3月6日批准行政人員股份獎勵計劃延長至2034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。

有關行政人員股份獎勵計劃運作的詳情載於公司2024年報(www.mtr.com.hk)中標題為「長期獎勵」(第118頁至119頁)、「行政人員股份獎勵計劃」(第142頁至145頁)及綜合財務報表附註2U(iii)(第194頁)、11B(第208頁)及44(第250頁至251頁)之各章節內。

行政人員股份獎勵計劃(續)

截至2025年6月30日止六個月內，行政人員股份獎勵計劃下的獎勵股份的變動載列如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別 (附註1)		於2025年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	期內 已賦予的 獎勵股份 數目	期內 失效及/或 被沒收的 獎勵股份 數目	於2025年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目	緊接賦予 獎勵股份 前之 每股股份 加權平均 收市價 (港元)
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)					
金澤培博士 (附註4)	1/4/2022	132,000	—	132,000	132,000	—	—	26.10
	8/4/2022	133,700	—	44,568	44,568	—	—	25.45
	11/4/2023	54,700	—	36,467	18,233	—	18,234	26.00
	18/3/2024	—	68,990	—	—	—	—	—
	8/4/2024	87,100	392,050	479,150	29,033	—	450,117	25.65
	1/4/2025 (附註7)	33,100	—	—	—	—	33,100	—
	8/4/2025 (附註7)	90,600	—	—	—	—	90,600	—
楊美珍	8/4/2022	46,000	—	15,334	15,334	—	—	25.45
	11/4/2023	25,100	—	16,734	8,366	—	8,368	26.00
	18/3/2024	—	16,522	—	—	—	—	—
	8/4/2024	41,700	93,550	135,250	13,900	—	121,350	25.65
	8/4/2025 (附註7)	40,000	—	—	—	—	40,000	—
鄭惠貞	8/4/2022	39,500	—	13,168	13,168	—	—	25.45
	11/4/2023	23,300	—	15,534	7,766	—	7,768	26.00
	18/3/2024	—	16,522	—	—	—	—	—
	8/4/2024	38,650	93,550	132,200	12,883	—	119,317	25.65
	8/4/2025 (附註7)	37,100	—	—	—	—	37,100	—
蔡少綿	8/4/2022	32,200	—	10,734	10,734	—	—	25.45
	11/4/2023	17,550	—	11,700	5,850	—	5,850	26.00
	18/3/2024	—	16,522	—	—	—	—	—
	8/4/2024	24,200	93,550	117,750	8,066	—	109,684	25.65
	8/4/2025 (附註7)	28,750	—	—	—	—	28,750	—
鄧輝豪	8/4/2022	7,700	7,300	2,568	2,568	—	—	25.45
	11/4/2023	15,700	—	10,467	5,233	—	5,234	26.00
	18/3/2024	—	2,520	—	—	—	—	—
	8/4/2024	25,800	93,550	119,350	8,600	—	110,750	25.65
	8/4/2025 (附註7)	30,700	—	—	—	—	30,700	—
樊米高	25/9/2023	60,900	—	40,600	—	—	40,600	—
	8/4/2024	30,150	93,550	123,700	10,050	—	113,650	25.65
	8/4/2025 (附註7)	28,650	—	—	—	—	28,650	—

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2025年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	期內 已賦予的 獎勵股份 數目	期內 失效及/或 被沒收的 獎勵股份 數目	於2025年 6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目	緊接賦予 獎勵股份 前之 每股股份 加權平均 收市價 (港元)
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)					
李家潤博士 (附註5)	8/4/2022	34,050	–	11,350	11,350	–	–	25.45
	11/4/2023	14,850	–	9,900	9,900	–	–	26.15
	18/3/2024	–	16,522	–	–	–	–	–
	8/4/2024	30,600	93,550	124,150	30,600	–	93,550	26.08
	8/4/2025 (附註7)	14,700	–	–	14,700	–	–	26.30
馬琳	8/4/2022	34,600	–	11,534	11,534	–	–	25.45
	11/4/2023	19,550	–	13,034	6,516	–	6,518	26.00
	18/3/2024	–	16,522	–	–	–	–	–
	8/4/2024	25,950	93,550	119,500	8,650	–	110,850	25.65
	8/4/2025 (附註7)	30,850	–	–	–	–	30,850	–
鄧智輝	8/4/2022	46,000	–	15,334	15,334	–	–	25.45
	11/4/2023	25,100	–	16,734	8,366	–	8,368	26.00
	18/3/2024	–	16,522	–	–	–	–	–
	8/4/2024	41,700	93,550	135,250	13,900	–	121,350	25.65
	8/4/2025 (附註7)	40,000	–	–	–	–	40,000	–
黃琨璋	8/4/2022	8,050	–	2,684	2,684	–	–	25.45
	11/4/2023	16,400	–	10,934	5,466	–	5,468	26.00
	18/3/2024	–	3,487	–	–	–	–	–
	8/4/2024	21,800	93,550	115,350	7,266	–	108,084	25.65
	8/4/2025 (附註7)	25,900	–	–	–	–	25,900	–
其他合資格僱員 (附註6)	8/4/2022	2,125,450	233,400	525,784	521,530	4,254	–	25.45
	11/4/2023	2,349,300	42,850	1,334,772	694,291	16,757	623,724	26.00
	18/3/2024	–	318,694	–	–	–	–	–
	8/4/2024	3,731,850	1,987,000	5,552,050	1,274,039	75,750	4,202,261	25.70
	8/4/2025 (附註7)	3,905,000	288,350	–	8,000	–	4,185,350	26.94

附註：

1. 行政人員股份獎勵計劃授出之獎勵股份乃已發行的普通股。
2. 受限制股份是向個別合資格僱員授出，並以三年時間均等分批賦予(除非公司薪酬委員會另有決定)。
3. 表現股份是向個別合資格僱員授出及一般在三年的表現週期結束時賦予，並須經公司薪酬委員會不時審視及批准。
4. 金澤培博士與公司於2025年3月訂立了一份服務合約，據此，他於2025年4月1日獲授予33,100股受限制股份。有關股份將按服務合約內的條款及條件於2025年12月31日全數賦予。
5. 李家潤博士已退任公司車務及創新總監，以及不再擔任執行總監會成員，皆自2025年5月1日起生效。
6. 其他合資格僱員包括公司前僱員。
7. 緊接2025年4月1日及2025年4月8日(授出日期)前普通股股份的收市價分別為25.45港元及25.15港元。
8. 截至2025年6月30日止六個月內並無獎勵股份被註銷。

買賣或贖回上市證券

公司於2025年1月21日以票面值贖回3.45億人民幣債券。該等債券在贖回之前於聯交所上市。除上述披露外，截至2025年6月30日止六個月內，集團並無買賣或贖回集團的任何上市證券。然而，於同期內，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1.13億港元在聯交所購入了合共4,341,500股普通股。

暫停辦理成員登記手續

為釐定公司股東享有2025年度中期股息的權利，公司成員登記冊已於2025年8月29日至2025年9月3日（包括首尾兩日）期間暫停辦理公司的股份過戶登記手續。為符合收取2025年度中期股息的資格，所有填妥之股份過戶文件連同有關的股票必須在2025年8月28日下午4時30分（香港時間）或之前送達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。2025年度中期股息預計於2025年9月16日派發予於2025年9月3日（即確定收取2025年度中期股息權利的記錄日期）營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

未經審核的中期財務報告

綜合損益表

百萬元	附註	截至2025年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2024年 6月30日止六個月 (未經審核)
香港車務營運收入		11,509	11,138
香港車站商務收入		2,621	2,638
香港物業租賃及管理業務收入		2,657	2,688
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	2	10,183	12,429
其他業務收入		376	378
		27,346	29,271
中國內地物業發展收入	2	14	–
總收入		27,360	29,271
香港車務營運開支			
– 員工薪酬及有關費用		(4,053)	(3,592)
– 保養及相關工程		(1,273)	(1,206)
– 水電費用		(1,094)	(1,093)
– 一般及行政開支		(398)	(391)
– 耗用的存料與備料		(300)	(288)
– 鐵路配套服務		(255)	(229)
– 政府地租及差餉		(116)	(91)
– 其他費用		(54)	(189)
		(7,543)	(7,079)
香港車站商務開支		(377)	(310)
香港物業租賃及管理業務開支		(556)	(525)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	2	(9,507)	(11,720)
其他業務開支		(302)	(326)
項目研究及業務發展開支		(227)	(197)
		(18,512)	(20,157)
中國內地物業發展開支	2	(10)	(2)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支		(18,522)	(20,159)
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		8,834	9,114
– 來自中國內地物業發展		4	(2)
		8,838	9,112
香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益	4	6,594	2,024
投資物業公允價值計量(虧損)/收益	5	(1,224)	280
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		14,208	11,416
折舊及攤銷		(3,099)	(2,906)
每年非定額付款		(1,534)	(1,434)
應佔聯營公司及合營公司利潤	6	601	673
未計利息、財務開支及稅項前利潤		10,176	7,749
利息及財務開支	7	(620)	(494)
除稅前利潤		9,556	7,255
所得稅	8	(1,734)	(1,111)
期內利潤		7,822	6,144
下列人士應佔：			
– 本公司股東		7,709	6,044
– 永續資本證券持有者		24	–
– 非控股權益		89	100
期內利潤		7,822	6,144
本公司股東應佔期內利潤/(虧損)：	3		
– 來自經常性業務			
– 香港		2,973	3,482
– 香港以外		418	542
		3,391	4,024
– 來自物業發展			
– 香港		5,530	1,722
– 香港以外		12	18
		5,542	1,740
– 來自基本業務		8,933	5,764
– 來自投資物業公允價值計量		(1,224)	280
		7,709	6,044
每股盈利：	10		
– 基本		1.24港元	0.97港元
– 攤薄		1.24港元	0.97港元

第51頁至75頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

應派發予本公司股東的股息詳情載於附註9。

綜合全面收益表

百萬港元	附註	截至2025年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2024年 6月30日止六個月 (未經審核)
期內利潤		7,822	6,144
期內其他全面(虧損)/收益(除稅及重新分類調整後)：	11		
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用樓宇重估虧損		(136)	(59)
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		728	(478)
– 非控股權益		25	(7)
– 對沖儲備淨變動		(1,362)	155
		(609)	(330)
		(745)	(389)
期內全面收益總額		7,077	5,755
下列人士應佔：			
– 本公司股東		6,939	5,662
– 永續資本證券持有者		24	–
– 非控股權益		114	93
期內全面收益總額		7,077	5,755

綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2025年6月30日 (未經審核)	於2024年12月31日 (已審核)
資產			
固定資產			
– 投資物業	12A	93,780	96,322
– 其他物業、機器及設備	12B	108,169	107,223
– 服務經營權資產	13	40,048	39,645
		241,997	243,190
物業管理權		9	9
在建鐵路工程	15	15,287	11,375
發展中物業	16	42,628	42,300
遞延開支	17	67	64
聯營公司及合營公司權益	18	13,590	13,039
遞延稅項資產	25	546	521
證券投資		6,693	1,952
待售物業	19	2,031	2,422
財務衍生工具資產	20	1,511	342
存料與備料		3,008	2,421
應收帳項及其他應收款項	21	11,506	15,780
應收關連人士款項	22	6,928	6,198
現金、銀行結餘及存款		56,796	27,886
		402,597	367,499
負債			
短期貸款		17	847
應付帳項、其他應付款項及撥備	23	64,265	69,417
本期所得稅		4,220	2,909
應付關連人士款項	22	2,183	3,207
貸款及其他負債	24	92,156	76,721
服務經營權負債		9,924	9,969
財務衍生工具負債	20	2,554	2,014
非控股權益持有者貸款		123	116
遞延稅項負債	25	15,948	16,166
		191,390	181,366
淨資產			
		211,207	186,133
股本及儲備			
股本	26	61,287	61,287
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份		(308)	(299)
其他儲備		125,997	124,637
本公司股東應佔總權益		186,976	185,625
永續資本證券	27	23,574	–
非控股權益		657	508
總權益		211,207	186,133

第51頁至75頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合權益變動表

		其他儲備										
百萬元	附註	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	永續資本證券	非控股權益	總權益
2025年6月30日(未經審核)												
於2025年1月1日結餘(已審核)		61,287	(299)	3,721	(253)	139	(2,424)	123,454	185,625	-	508	186,133
截至2025年6月30日止六個月的權益變動：												
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	7,709	7,709	24	89	7,822
- 期內其他全面(虧損)/收益		-	-	(136)	(1,362)	-	728	-	(770)	-	25	(745)
- 期內全面(虧損)/收益總額		-	-	(136)	(1,362)	-	728	7,709	6,939	24	114	7,077
- 由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	2	-	-	-	2	-	-	2
- 2024年末期普通股股息	9	-	-	-	-	-	-	(5,541)	(5,541)	-	-	(5,541)
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份	26B	-	(113)	-	-	-	-	-	(113)	-	-	(113)
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	26B	-	104	-	-	(99)	-	(5)	-	-	-	-
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	64	-	-	64	-	-	64
- 發行永續資本證券		-	-	-	-	-	-	-	-	23,550	-	23,550
- 非控股權益持有者權益出資		-	-	-	-	-	-	-	-	-	124	124
- 非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	-	-	(89)	(89)
於2025年6月30日結餘(未經審核)		61,287	(308)	3,585	(1,613)	104	(1,696)	125,617	186,976	23,574	657	211,207
2024年12月31日(已審核)												
於2024年1月1日結餘(已審核)		61,083	(269)	3,848	(522)	178	(1,662)	115,688	178,344	-	512	178,856
截至2024年6月30日止六個月的權益變動：												
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	6,044	6,044	-	100	6,144
- 期內其他全面(虧損)/收益		-	-	(59)	155	-	(478)	-	(382)	-	(7)	(389)
- 期內全面(虧損)/收益總額		-	-	(59)	155	-	(478)	6,044	5,662	-	93	5,755
- 由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	11	-	-	-	11	-	-	11
- 2023年末期普通股股息	9	-	-	-	-	-	-	(5,533)	(5,533)	-	-	(5,533)
- 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份	26B	-	(207)	-	-	-	-	-	(207)	-	-	(207)
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	26B	1	174	-	-	(170)	-	(5)	-	-	-	-
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	73	-	-	73	-	-	73
- 非控股權益持有者權益出資		-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5
- 非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	-	-	(7)	(7)
於2024年6月30日結餘(未經審核)		61,084	(302)	3,789	(356)	81	(2,140)	116,194	178,350	-	603	178,953
截至2024年12月31日止六個月的權益變動：												
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	9,728	9,728	-	195	9,923
- 期內其他全面(虧損)/收益		-	-	(68)	115	-	(284)	144	(93)	-	(33)	(126)
- 期內全面(虧損)/收益總額		-	-	(68)	115	-	(284)	9,872	9,635	-	162	9,797
- 由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	(12)	-	-	-	(12)	-	-	(12)
- 就2023年末期普通股股息以股代息而發行之股份		202	(3)	-	-	-	-	3	202	-	-	202
- 2024年中期普通股股息	9	-	-	-	-	-	-	(2,614)	(2,614)	-	-	(2,614)
- 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		1	6	-	-	(6)	-	(1)	-	-	-	-
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	64	-	-	64	-	-	64
- 非控股權益持有者權益出資		-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
- 非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	-	-	(258)	(258)
於2024年12月31日結餘(已審核)		61,287	(299)	3,721	(253)	139	(2,424)	123,454	185,625	-	508	186,133

第51頁至75頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合現金流量表

百萬元	附註	截至2025年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2024年 6月30日止六個月 (未經審核)
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	29	7,438	8,979
購買儲稅券		(571)	(60)
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(135)	(442)
– 已付香港以外稅項		(251)	(298)
經營活動所得的現金淨額		6,481	8,179
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		(4,560)	(4,456)
– 香港鐵路延綫項目		(3,838)	(2,451)
– 投資物業項目及裝修工程		(127)	(289)
– 深圳地鐵十三號綫一期項目		(36)	(292)
– 其他資本性工程		(71)	(83)
		(8,632)	(7,571)
每年非定額付款		(3,025)	(2,355)
收取與物業發展有關的款項		10,421	388
支付與物業發展有關的款項		(1,294)	(409)
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		515	199
聯營公司及合營公司的淨資本收回/(投資)		73	(111)
淨購買證券投資		(4,760)	(11)
聯營公司的股息及分派		188	246
其他		111	293
投資活動耗用的現金淨額		(6,403)	(9,331)
融資活動現金流量			
為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		(113)	(207)
貸款及發行資本市場借貸工具所得款項		57,427	25,430
償還貸款、資本市場借貸工具及其他		(45,508)	(14,065)
已付利息及財務開支		(1,473)	(1,144)
已收利息		557	579
已支付租賃租金的資本金額		(90)	(120)
非控股權益持有者權益出資		124	5
償還非控股權益持有者貸款		–	(12)
發行永續資本證券		23,550	–
已付公司股東股息		(5,541)	–
已付非控股權益持有者股息		(89)	(7)
融資活動所得的現金淨額		28,844	10,459
現金及現金等價物淨增加		28,922	9,307
於1月1日的現金及現金等價物		21,836	15,575
匯率變動的影響		503	(217)
於6月30日的現金及現金等價物		51,261	24,665
現金及現金等價物結餘分析			
綜合財務狀況表中的現金、銀行結餘及存款		56,796	31,266
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款		(5,535)	(6,601)
綜合現金流量表中的現金及現金等價物		51,261	24,665

第51頁至75頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

未經審核的中期財務報告附註

1 編製基準

本中期財務報告乃未經審核，但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《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。畢馬威會計師事務所致董事局的審閱報告載於第76頁。此外，本中期財務報告已由本公司審核及風險委員會審閱。

本中期財務報告乃按照《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，包括符合香港會計師公會頒布的《香港會計準則》第34號「中期財務報告」。

按照《香港會計準則》第34號編製中期財務報告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及年初至今彙報的資產、負債、收入與開支金額。實際結果可能有別於該等估計。

本中期財務報告包括簡要綜合中期財務報表及若干註釋，當中載有若干事項及交易的闡釋，對瞭解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自2024年年度財務報表發布後的財務狀況轉變及業績極為重要。此簡要綜合中期財務報表及附註並不包括按照《香港財務報告會計準則》所編製的完整財務報表的所有資料，並須與2024年年度財務報表一同閱讀。

本中期財務報告內所載有關截至2024年12月31日止財政年度的財務資料乃為比較資料，並不構成本公司於該財政年度的法定年度綜合財務報表，但這些財務資料均來自該等財務報表。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2024年12月31日止年度的財務報表交付公司註冊處處長。
- 本公司核數師已對該財務報表作出報告。核數師報告並無保留意見；並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；亦無載有按《公司條例》第406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

香港會計師公會頒布了數項修訂的《香港財務報告會計準則》，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在本中期財務報告內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。

除於附註27披露的有關永續資本證券之新訂會計政策外，編製本中期財務報告所採納的會計政策與編製2024年年度財務報表所採納的相同。

2 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	截至2025年 6月30日止六個月		截至2024年 6月30日止六個月	
	收入	開支	收入	開支
墨爾本都市鐵路	5,692	5,351	6,585	6,211
悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫*	781	690	671	632
悉尼地鐵城市及西南綫（設計及配置）	312	296	556	520
瑞典業務	1,492	1,398	2,139	2,014
倫敦伊利沙伯綫	1,378	1,284	1,495	1,374
深圳地鐵四號綫	383	300	366	300
深圳地鐵十三號綫一期項目（附註13A）	112	159	292	292
其他	33	29	325	377
	10,183	9,507	12,429	11,720
中國內地物業發展	14	10	–	2
中國內地及國際附屬公司總計	10,197	9,517	12,429	11,722

* 悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫包括前悉尼地鐵西北綫，以及於2024年8月開通的悉尼地鐵城市及西南綫城市段的營運。

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6月30日止六個月內，包含在「中國內地及國際附屬公司開支」有淨虧損總額1億港元與此有關，並主要為本集團出售北京「銀座Mall」商場營運所錄得之虧損。

未經審核的中期財務報告附註

3 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，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，以及在中國內地的零售舖位租賃和物業管理服務。
- (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。

3 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的業績及與中期財務報告內相關綜合總額的對帳如下：

百萬元	香港 客運服務		中國內地及 國際聯屬公司					未予 分類金額	總計
	香港 車務營運	香港 車站商務	香港 物業租賃 及管理業務	香港 物業發展	中國內地 及國際 鐵路、 物業租賃 及管理業務	中國內地 物業發展	其他業務		
截至2025年6月30日止 六個月									
《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入	11,509	795	205	–	10,169	14	373	–	23,065
– 在某一時點確認	10,813	18	–	–	1,908	14	241	–	12,994
– 隨時間確認	696	777	205	–	8,261	–	132	–	10,071
來自其他來源的收入	–	1,826	2,452	–	14	–	3	–	4,295
總收入	11,509	2,621	2,657	–	10,183	14	376	–	27,360
經營開支	(7,543)	(377)	(556)	–	(9,507)	(10)	(302)	–	(18,295)
項目研究及業務發展開支	–	–	–	–	(127)	–	–	(100)	(227)
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)	3,966	2,244	2,101	–	549	4	74	(100)	8,838
香港物業發展利潤— 分佔 盈餘、收入及未出售物業 的權益	–	–	–	6,594	–	–	–	–	6,594
投資物業公允價值計量虧損	–	–	(1,061)	–	(163)	–	–	–	(1,224)
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤/(虧損)	3,966	2,244	1,040	6,594	386	4	74	(100)	14,208
折舊及攤銷	(2,653)	(130)	(14)	–	(267)	–	(35)	–	(3,099)
每年非定額付款	(1,215)	(316)	(3)	–	–	–	–	–	(1,534)
應佔聯營公司及合營公司利潤	–	–	–	–	389	–	212	–	601
未計利息、財務開支及 稅項前利潤/(虧損)	98	1,798	1,023	6,594	508	4	251	(100)	10,176
利息及財務開支	–	–	–	–	22	13	–	(655)	(620)
所得稅	–	–	–	(1,064)	(186)	(5)	–	(479)	(1,734)
截至2025年6月30日止 六個月利潤/(虧損)	98	1,798	1,023	5,530	344	12	251	(1,234)	7,822

未經審核的中期財務報告附註

3 業務分類資料(續)

百萬元	香港 客運服務		中國內地及 國際聯屬公司						
	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	未予 分類金額	總計
截至2024年6月30日止 六個月									
《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入	11,138	858	187	–	12,389	–	370	–	24,942
– 在某一時點確認	10,436	16	–	–	2,483	–	241	–	13,176
– 隨時間確認	702	842	187	–	9,906	–	129	–	11,766
來自其他來源的收入	–	1,780	2,501	–	40	–	8	–	4,329
總收入	11,138	2,638	2,688	–	12,429	–	378	–	29,271
經營開支	(7,079)	(310)	(525)	–	(11,720)	(2)	(326)	–	(19,962)
項目研究及業務發展開支	–	–	–	–	(142)	–	–	(55)	(197)
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)	4,059	2,328	2,163	–	567	(2)	52	(55)	9,112
香港物業發展利潤 — 分佔 盈餘、收入及未出售物業 的權益	–	–	–	2,024	–	–	–	–	2,024
投資物業公允價值計量 收益/(虧損)	–	–	331	–	(51)	–	–	–	280
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤/(虧損)	4,059	2,328	2,494	2,024	516	(2)	52	(55)	11,416
折舊及攤銷	(2,520)	(124)	(6)	–	(223)	–	(33)	–	(2,906)
每年非定額付款	(1,124)	(307)	(3)	–	–	–	–	–	(1,434)
應佔聯營公司及合營公司利潤	–	–	–	–	448	–	225	–	673
未計利息、財務開支及 稅項前利潤/(虧損)	415	1,897	2,485	2,024	741	(2)	244	(55)	7,749
利息及財務開支	–	–	–	–	31	23	–	(548)	(494)
所得稅	–	–	–	(302)	(181)	(3)	–	(625)	(1,111)
截至2024年6月30日止 六個月利潤/(虧損)	415	1,897	2,485	1,722	591	18	244	(1,228)	6,144

截至2025年6月30日止六個月內，本公司股東應佔來自香港經常性業務的利潤為29.73億港元(2024年：34.82億港元)代表(i)來自香港經常性業務的期內利潤42.31億港元(2024年：47.10億港元)(撇除投資物業公允價值計量虧損10.61億港元(2024年：收益3.31億港元))、(ii)香港未予分類開支12.34億港元(2024年：12.28億港元)及(iii)扣除永續資本證券持有者應佔淨利潤2,400萬港元(2024年：零港元)。

截至2025年6月30日止六個月內，本公司股東應佔來自香港以外經常性業務的利潤為4.18億港元(2024年：5.42億港元)代表(i)來自香港以外經常性業務的期內利潤5.07億港元(2024年：6.42億港元)(撇除投資物業公允價值計量虧損1.63億港元(2024年：5,100萬港元)及(ii)扣除非控股權益應佔利潤8,900萬港元(2024年：1.00億港元)。

截至2025年6月30日止六個月內，本公司股東應佔來自投資物業公允價值計量的虧損為12.24億港元(2024年：利潤2.80億港元)代表投資物業公允價值重新計量虧損27.02億港元(2024年：8.10億港元)及初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益14.78億港元(2024年：10.90億港元)。

3 業務分類資料(續)

下表列示來自本集團以外的客戶收入按區域分佈的資料。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。

百萬港元	截至2025年 6月30日止六個月	截至2024年 6月30日止六個月
香港特別行政區(所屬地)	17,157	16,837
澳洲	6,785	7,812
中國內地及澳門特別行政區	530	937
瑞典	1,492	2,139
英國	1,396	1,546
	10,203	12,434
	27,360	29,271

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2025年 6月30日止六個月	截至2024年 6月30日止六個月
分佔物業發展所得的盈餘、收入及未出售物業的權益	6,592	1,995
西鐵物業發展的代理費及其他收入	5	33
其他費用	(3)	(4)
香港物業發展利潤(除稅前)	6,594	2,024
香港物業發展利潤(除稅後)	5,530	1,722

截至2025年6月30日止六個月內，本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤為55.30億港元(2024年：17.22億港元)代表香港物業發展利潤65.94億港元(2024年：20.24億港元)及其相關所得稅支出10.64億港元(2024年：3.02億港元)。

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2025年 6月30日止六個月	截至2024年 6月30日止六個月
投資物業公允價值重新計量虧損	(2,702)	(810)
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	1,478	1,090
	(1,224)	280

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2025年6月30日止六個月內，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的餘下15億港元收益入帳(2024年：11億港元)。於2025年6月30日，零港元的遞延收益(2024年12月31日：15億港元)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(附註23)。

未經審核的中期財務報告附註

6 應佔聯營公司及合營公司利潤

應佔聯營公司及合營公司利潤包括：

百萬港元	截至2025年 6月30日止六個月	截至2024年 6月30日止六個月
應佔除稅前利潤	935	893
應佔稅項支出	(334)	(220)
	601	673

7 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

百萬港元	截至2025年 6月30日止六個月	截至2024年 6月30日止六個月
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	1,600	1,230
– 服務經營權負債	336	350
– 租賃負債	8	13
– 其他	–	13
財務開支	67	21
匯兌虧損/(收益)	501	(166)
	2,512	1,461
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	61	29
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入利息開支	(121)	(63)
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌(虧損)/收益	(460)	174
– 非有效性的對沖	40	–
– 不採納對沖會計的衍生工具	–	1
	(480)	141
資本化利息開支	(610)	(470)
	1,422	1,132
關於下列各項的利息收入：		
– 銀行存款	(726)	(571)
– 其他	(76)	(67)
	(802)	(638)
	620	494

8 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2025年 6月30日止六個月	截至2024年 6月30日止六個月
本期稅項		
– 香港利得稅項	1,484	851
– 香港以外稅項	174	251
	1,658	1,102
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	1	2
– 超過相關折舊的折舊免稅額	46	111
– 撥備及其他	27	(108)
– 使用權資產	(1)	(10)
– 租賃負債	3	14
	76	9
	1,734	1,111

除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司以外，截至2025年6月30日止六個月內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以期內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%(2024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%(2024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。

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2025/2026首六個月課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為61億港元(2024年12月31日：2007/2008至2024/2025課稅年度期間為58億港元)。

(i) 截至2025年6月30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2018/2019課稅年度(2024年12月31日：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28億港元的儲稅券。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。稅務上訴委員會的上訴聆訊已於2024年年初舉行。

(iv) 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。

未經審核的中期財務報告附註

8 所得稅(續)

(v) 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。

於2025年5月27日，原訟法庭宣布判決並就稅務上訴委員會的決定給予本公司上訴許可。本公司已與外聘大律師和稅務顧問商討，其意見是本公司繼續持有有力的法律理據支持其立場。因此，本公司已就稅務上訴委員會的決定提出上訴，且並無計提額外的稅務撥備。原訟法庭上訴聆訊已編定於2027年年初舉行。

如上文所述，2007/2008至2025/2026首六個月課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為61億港元(2024年12月31日：2007/2008至2024/2025課稅年度期間為58億港元)。截至2025年6月30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(截至2024年12月31日：2億港元)。其中，截至2025年6月30日止六個月內，1,400萬港元(2024年：零港元)已耗用作支付相關的補加評稅通知書。

C 支柱二所得稅

本集團於澳洲、瑞典、英國和香港經營業務，而這些地區已為實施經合組織發布的支柱二範本規則而頒布或將正式頒布新稅法。

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，並已在稅項產生時作本期稅項入帳(如有)。新稅法已於2024年1月1日起在澳洲、瑞典和英國生效，而香港則於2025年1月1日起生效。截至2025年6月30日止六個月內，本集團與支柱二範本規則相關的本期稅項為零港元。

9 股息

本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	截至2025年 6月30日止六個月	截至2024年 6月30日止六個月
與期內有關的普通股息		
– 匯報期末後宣派的中期普通股息每股0.42港元(2024年：每股0.42港元)	2,614	2,614
與去年有關的普通股息		
– 期內批准及已付(2024年：批准及應付)的末期普通股息每股0.89港元 (2024年：有關2023年度的每股0.89港元)	5,541	5,533

於匯報期末後宣派的2025年中期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

10 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2025年6月30日止六個月內的本公司股東應佔利潤77.09億港元(2024年：60.44億港元)，及期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：

	截至2025年 6月30日止六個月	截至2024年 6月30日止六個月
於1月1日及6月30日已發行普通股	6,224,823,171	6,217,197,282
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(9,837,631)	(6,299,128)
截至6月30日止六個月內已發行的普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數	6,214,985,540	6,210,898,154

10 每股盈利(續)

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2025年6月30日止六個月內的本公司股東應佔利潤77.09億港元(2024年：60.44億港元)，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期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：

	截至2025年 6月30日止六個月	截至2024年 6月30日止六個月
截至6月30日止六個月內已發行的普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數	6,214,985,540	6,210,898,154
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	10,235,274	7,827,319
截至6月30日止六個月內的加權平均普通股數(攤薄)	6,225,220,814	6,218,725,473

C 若根據來自基本業務的本公司股東應佔利潤89.33億港元(2024年：57.64億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利為1.44港元(2024年：0.93港元)。

11 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	截至2025年 6月30日止六個月			截至2024年 6月30日止六個月		
	除稅前 金額	稅項 抵免	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項 抵免/(支出)	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	728	–	728	(478)	–	(478)
– 非控股權益	25	–	25	(7)	–	(7)
	753	–	753	(485)	–	(485)
自用樓宇的重估虧損(附註12B)	(162)	26	(136)	(71)	12	(59)
對沖儲備淨變動(附註11B)	(1,631)	269	(1,362)	188	(33)	155
其他全面(虧損)/收益	(1,040)	295	(745)	(368)	(21)	(389)

B 來自對沖儲備淨變動各組成部分如下：

百萬港元	截至2025年 6月30日止六個月	截至2024年 6月30日止六個月
現金流量對沖：		
期內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	(511)	68
對沖成本的公允價值變動	(83)	–
期內轉入損益的金額：		
– 利息及財務開支(附註7)	(581)	111
– 其他支出	14	9
遞延稅項	191	(33)
	(970)	155
公允價值對沖：		
對沖成本的公允價值變動	(470)	–
遞延稅項	78	–
	(392)	–
	(1,362)	155

未經審核的中期財務報告附註

12 投資物業及其他物業、機器及設備

A 投資物業

本集團在香港及中國內地的所有投資物業已於匯報日分別由獨立測量師行高力國際物業顧問(香港)有限公司和戴德梁行有限公司作出重新計量。此等重新計量是以收益資本法進行估值。根據此法，市場價值是以現有租約的租金收入及經參照估值日按當時市場租金水平而定的現有租約屆滿時預期可收到的市場租值，並以單一市場收益率予以資本化計算。

本集團的投資物業全部位於香港及中國內地並按公允價值列帳，其變動如下：

百萬港元	截至2025年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2024年 12月31日止年度 (已審核)
於1月1日	96,322	98,205
添置	120	2,053
出售一間附屬公司(附註2)	-	(93)
投資物業公允價值重新計量(附註5)	(2,702)	(3,821)
匯兌差額	40	(22)
於6月30日/12月31日	93,780	96,322

投資物業每半年作出重新計量，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。

B 其他物業、機器及設備

(i) 擁有資產的添置

截至2025年6月30日止六個月內，本集團添置的資產(使用權資產除外)在被政府資助所抵銷前之原值共為32.66億港元(2024年：32.65億港元)。

(ii) 估值

所有本集團的自用樓宇均位於香港，並以公允價值列帳。所有自用樓宇已由獨立測量師行高力國際物業顧問(香港)有限公司，主要以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售作出重估。由此估值產生的重估虧損為1.62億港元(2024年：7,100萬港元)，在扣除相關遞延稅項抵免2,600萬港元(2024年：1,200萬港元)後，已確認為其他全面收益(附註11A)並累計至固定資產重估儲備帳。

C 使用權資產

截至2025年6月30日止六個月內，使用權資產的添置為2.11億港元(2024年：3.69億港元)。金額主要為1.10億港元(2024年：2.89億港元)的租賃投資物業添置(附註12A)和9,100萬港元(2024年：2,200萬港元)的辦公大樓及租賃車廠。

13 服務經營權資產

A 截至2025年6月30日止六個月內，根據兩鐵合併的服務經營權安排，本集團對九廣鐵路公司(「九鐵公司」)系統進行替換及升級(「額外經營權財產」)的支出為11.36億港元(2024年：10.07億港元)，根據與九鐵公司的補充服務經營權安排為高速鐵路(香港段)(「額外經營權財產(高速鐵路(香港段))」)及沙中綫(「額外經營權財產(沙中綫)」)的經營權財產進行替換及升級的支出分別為5,700萬港元(2024年：5,000萬港元)及1.01億港元(2024年：5,000萬港元)，而與深圳地鐵十三號綫一期項目有關的資產增置的開支為5,500萬港元(2024年：2.92億港元)。

13 服務經營權資產(續)

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轨道交通(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。港鐵轨道交通(深圳)有限公司自2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，截至2025年6月30日，車費一直未有調高，而營運開支持續增加。正如已披露多年，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

於2022年6月30日，由於預計票價制定機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，本集團為深圳地鐵四號綫進行減值評估測試，並在截至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。

依據本集團於2025年6月30日及2024年12月31日作出的檢討，並沒有需要於2025年6月30日及2024年12月31日確認進一步的減值虧損。

14 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14A(b)(v))，但截至本中期財務報告之日期，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發出了一份「立場文件」，以便根據協定流程展開討論。本公司已於2025年4月作出其回應，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」)；

未經審核的中期財務報告附註

14 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)

(ii) 如項目造價超過844.2億港元，本公司將承擔和支付超出該金額(如有)的項目造價部分(「進一步超支」)，但不包括若干經協定的例外費用(即高速鐵路(香港段)協議中規定由於法律改變、不可抗力事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用)；

(iii) 本公司將於2016及2017年分兩期以現金支付每股合共4.40港元的特別股息；

(iv) 高速鐵路(香港段)項目管理費用由45.9億港元增加至63.4億港元。因此，責任上限由原先最多為49.4億港元，上升至最多為66.9億港元；

(v) 香港特區政府保留對本公司在委託協議下的目前超支的責任問題(如有)(包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制，包括將爭議提交仲裁的權利。倘若仲裁員並無裁定責任上限為無效，並裁定若非因責任上限，而在委託協議下本公司就目前超支的責任超出責任上限，則本公司須：

- 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額，最高至責任上限；
- 尋求獨立股東在另一次成員大會上(在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票)批准本公司承擔該超出責任；及
- 在取得上文剛述的獨立股東批准後，向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准，本公司將不會向香港特區政府支付該金額。

(c) 截至2025年6月30日，本公司並無就下列各項於中期財務報告作出任何撥備：

(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14A(b)(v)更具體說明)，原因是(a)截至2025年6月30日及截至本中期財務報告之日期，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2025年6月30日止六個月內，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900萬港元(2024年：3,100萬港元)。於2025年6月30日，香港特區政府尚未支付的費用合共1.62億港元(2024年12月31日：1.66億港元)。

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。

14 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14B(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14B(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14B(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2025年6月30日止六個月內，本公司已耗用3,600萬港元(2024年：5,900萬港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2024年：零港元)。於2025年6月30日，在扣除已耗用的金額後，餘下的1.60億港元的撥備(2024年12月31日：1.96億港元)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。

14 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)

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

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

(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14B(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2025年6月30日止六個月內，本公司已耗用1,000萬港元(2024年：100萬港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2024年：零港元)。於2025年6月30日，在扣除已耗用的金額後，餘下的7.21億港元的撥備(2024年12月31日：7.31億港元)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」中。

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

(d) 香港特區政府可能提出的申索及彌償

倘若本公司違反沙中綫協議(包括倘若本公司違反其對項目管理服務所作出的保證)，香港特區政府有權向本公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或本公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據沙中綫委託協議三，本公司對香港特區政府就沙中綫協議或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據沙中綫協議下收到的費用。根據一般法律原則，倘若本公司被認為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對本公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利，並於向調查委員會作出的結束聆訊陳詞中表述(如上文附註14B(c)(i)所述)，但截至本中期財務報告之日期，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2025年6月30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。

15 在建鐵路工程

截至2025年6月30日止六個月內及截至2024年12月31日止年度內，本集團的在建鐵路工程變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	增置 [^]	已耗用的 政府資助	於6月30日/ 12月31日結餘
於2025年6月30日(未經審核)				
小蠔灣站	–	238	(238)	–
東涌綫延綫	5,243	1,692	(337)	6,598
屯門南延綫	2,692	1,192	–	3,884
古洞站*	2,879	1,082	–	3,961
洪水橋站	561	283	–	844
	11,375	4,487	(575)	15,287
於2024年12月31日(已審核)				
小蠔灣站	–	315	(315)	–
東涌綫延綫	1,911	3,332	–	5,243
屯門南延綫	826	1,866	–	2,692
古洞站*	1,519	1,360	–	2,879
洪水橋站	–	561	–	561
	4,256	7,434	(315)	11,375

[^] 增置代表資本性開支和由遞延開支撥入的開支。

* 根據於2023年9月5日與香港特區政府就古洞站簽訂的項目協議，古洞站項目工程其中包括(i)古洞站的建造及(ii)北環綫主綫的詳細規劃及設計和前期工程。

小蠔灣站項目預計於2030年完成。按照已界定的工程範圍及工程時間表，小蠔灣站項目的總資本性開支估計約為67億港元(不包含財務開支)。於2025年6月30日，本公司的累計開支為7.83億港元(2024年12月31日：5.56億港元)(不包含財務開支)，並被政府資助全數抵銷，而「資本性承擔」(附註30A)已包括與小蠔灣站項目相關的已批准但未撥備金額，總值為59億港元。

東涌綫延綫項目預計於2029年完成。按照已界定的工程範圍及工程時間表，東涌綫延綫項目的總資本性開支估計約為242億港元(不包含財務開支)。於2025年6月30日，本公司的累計開支為67億港元(2024年12月31日：51億港元)(不包含財務開支)，而「資本性承擔」(附註30A)已包括與東涌綫延綫項目相關的已批准但未撥備金額，總值為175億港元。

屯門南延綫項目預計於2030年完成。按照已界定的工程範圍及工程時間表，屯門南延綫項目的總資本性開支估計約為182億港元(不包含財務開支)。於2025年6月30日，本公司的累計開支為38億港元(2024年12月31日：26億港元)(不包含財務開支)，而「資本性承擔」(附註30A)已包括與屯門南延綫項目相關的已批准但未撥備金額，總值為144億港元。

古洞站及北環綫主綫的前期工程、詳細規劃及設計預計分別於2027年及2034年完成。按照已界定的工程範圍及工程時間表(包含北環綫主綫的詳細規劃及設計和前期工程)，古洞站項目的總資本性開支估計約為108億港元(不包含財務開支)。於2025年6月30日，本公司的累計開支為38億港元(2024年12月31日：28億港元)(不包含財務開支)，而「資本性承擔」(附註30A)已包括與古洞站項目相關的已批准但未撥備金額，總值為70億港元。

洪水橋站項目預計於2030年完成。按照已界定的工程範圍及工程時間表，洪水橋站項目的總資本性開支估計約為83億港元(不包含財務開支)。於2025年6月30日，本公司的累計開支為8.29億港元(2024年12月31日：5.57億港元)(不包含財務開支)，而「資本性承擔」(附註30A)已包括與洪水橋站項目相關的已批准但未撥備金額，總值為75億港元。

未經審核的中期財務報告附註

16 發展中物業

截至2025年6月30日止六個月內及截至2024年12月31日止年度內，本集團的發展中物業變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	淨增置*	轉撥至損益	於6月30日/ 12月31日結餘
於2025年6月30日(未經審核)				
香港物業發展項目	42,300	328	–	42,628
於2024年12月31日(已審核)				
香港物業發展項目	41,728	572	–	42,300

* 淨增置代表香港物業發展項目產生的開支，包括地價、資本性開支及由遞延開支撥入的發展成本，並與向發展商收取的款項或資產分派和已耗用的政府資助所抵銷(如有)。

17 遞延開支

於2025年6月30日，遞延開支包括若干尚未與香港特區政府達成項目協議的若干鐵路項目相關之費用，合共6,700萬港元(2024年12月31日:6,400萬港元)。這些項目的未來發展將預期為本集團帶來未來經濟效益。如於將來的期間，相應的項目協議不再被視為可達成且有關的費用並不再被視為可收回，有關的費用將會列支於該匯報期間的綜合損益表。

18 聯營公司及合營公司權益

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。如過往提及，杭州杭港地鐵有限公司在近年因乘客量增長緩慢及疫情影響而持續錄得虧損。由於這項專營權協議不設乘客量補償機制，若乘客量在未來較長一段時間仍然偏低，再加上網路擴大後的平均車費較低，杭州地鐵一號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

19 待售物業

百萬港元	於2025年6月30日 (未經審核)	於2024年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	913	924
– 按可實現淨值	1,118	1,498
	2,031	2,422
代表：		
香港物業發展	2,025	2,410
中國內地物業發展	6	12
	2,031	2,422

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2025年6月30日及2024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)有限公司於該等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，本集團的待售物業於2025年6月30日的可實現淨值已扣除1.33億港元(2024年12月31日:1.39億港元)的撥備。

20 財務衍生工具資產及負債

財務衍生工具資產及負債的名義金額及公允價值如下：

百萬港元	於2025年6月30日(未經審核)		於2024年12月31日(已審核)	
	名義金額	公允價值	名義金額	公允價值
財務衍生工具資產				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	1,581	105	88	2
– 不採納對沖會計	627	44	31	1
交叉貨幣掉期				
– 公允價值對沖	10,319	508	7,990	79
– 現金流量對沖	11,266	116	1,418	13
利率掉期				
– 公允價值對沖	29,626	716	15,648	85
– 現金流量對沖	–	–	12,855	125
– 不採納對沖會計	300	22	299	37
	53,719	1,511	38,329	342
財務衍生工具負債				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	217	(7)	2,032	(129)
– 不採納對沖會計	165	(6)	869	(54)
交叉貨幣掉期				
– 公允價值對沖	3,361	(151)	8,903	(383)
– 現金流量對沖	33,785	(1,330)	24,459	(1,317)
利率掉期				
– 公允價值對沖	2,101	(31)	6,271	(73)
– 現金流量對沖	19,801	(1,011)	6,646	(27)
– 不採納對沖會計	300	(18)	300	(31)
	59,730	(2,554)	49,480	(2,014)
總計	113,449		87,809	

21 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21(ii)所述)乃經八達通卡、二維碼及感應式卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。小部分車費收入是經代理預售車票並於30日內到期繳清金額。
- (ii) 在高速鐵路(香港段)方面，其車票由本公司及內地其他列車營運商出售。中國鐵路總公司的清算中心負責管理廣深港高速鐵路的收入分配及結算系統，和按「分段清算」模式分配高速鐵路的收入予本公司，並於下一個月結算。
- (iii) 深圳地鐵四號綫車費收入經深圳通卡、二維碼、感應式卡及其他種類車票以現金收取。清算中心負責管理深圳鐵路網絡的收入分配及結算系統，和按「距離清算」模式分配收入予各路線，並於當月結算。
- (iv) 在澳洲的特許經營權收入乃按其收入性質於每日或每月收取。大部分於瑞典營運的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。倫敦伊利沙伯綫的服務經營權收入於每四週收取一次。
- (v) 本集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至60日不等。本集團的投資物業及車站商店的租戶一般須於簽訂租約時繳付三至六個月租金作按金。
- (vi) 與財務機構訂立的利率及交叉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。

未經審核的中期財務報告附註

21 應收帳項及其他應收款項(續)

以到期日劃分的應收帳項帳齡分析如下：

百萬港元	於2025年6月30日 (未經審核)	於2024年12月31日 (已審核)
未到期款項	4,117	8,181
過期30日內未付	162	177
過期多於30日但於60日內未付	60	55
過期多於60日但於90日內未付	34	18
過期多於90日未付	164	121
應收帳項總額	4,537	8,552
其他應收款項及合約資產	6,969	7,228
	11,506	15,780

於2025年6月30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5.75億港元(2024年12月31日：15.98億港元)，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。詳情請參閱本中期財務報告附註8B。

22 重大關連人士交易

於2025年6月30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74.45%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「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，並已於本中期財務報告中另行申明。

於匯報期末，本集團因重大關連人士交易應收/應付香港特區政府及其他關連人士金額如下：

百萬港元	於2025年6月30日 (未經審核)	於2024年12月31日 (已審核)
應收下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	953	906
– 九鐵公司及香港機場管理局	5,442	4,788
– 聯營公司	533	504
	6,928	6,198
應付下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	209	117
– 九鐵公司	1,974	3,090
	2,183	3,207

於2025年6月30日，應收香港特區政府款項主要包括與沙田綫前期工程有關的可收回帳款及南港島綫項目的必要公共基建工程的可收回支出、有關「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」的車票收入差額的應收款項、有關西鐵物業發展的應收代理費和可收回支出，以及其他委託和維修工程的應收帳項及保證金。

於2025年6月30日，應付香港特區政府款項主要與鐵路延綫項目的土地行政費用有關。

於2025年6月30日，應收九鐵公司及香港機場管理局款項主要包括(i)根據相關的補充服務經營權協議，就高速鐵路(香港段)和沙中綫及(ii)向香港機場管理局提供保養服務應收的收入。應付九鐵公司款項乃主要關於因兩鐵合併、高速鐵路(香港段)及沙中綫的營運安排的每年定額付款及非定額付款的應計部分。

本集團本期相關的重大關連人士交易包括：

(i) 與香港特區政府在過往年度訂立的交易，以及因兩鐵合併及高速鐵路(香港段)及沙中綫的營運安排而與九鐵公司進行的交易，有關詳情載於本集團截至2024年12月31日止年度的年度財務報表內。截至2025年6月30日止六個月內，本公司根據西鐵代理協議可收回或所發出單據的金額為2,000萬港元(2024年：2,500萬港元)。本公司根據服務經營權協議應付或已付金額為19.09億港元(2024年：18.09億港元)。截至2025年6月30日止六個月內，本公司根據相關的補充服務經營權協議，就高速鐵路(香港段)及沙中綫向九鐵公司收取或應收的淨收入為9.73億港元(2024年：11.85億港元)。

(ii) 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14A及14B。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，本公司於截至2025年6月30日止六個月內支付/應付予香港特區政府的金額(扣除已收取或應收的款項)為1.30億港元(2024年：9,700萬港元)。

22 重大關連人士交易(續)

(iii) 本公司就新鐵路延綫的融資安排、設計、建造、竣工、營運前籌備工作、營運及維修，以及向本公司授予該等新鐵路延綫沿綫的商業和住宅用地的發展權，已與香港特區政府簽訂了若干項目協議。根據這些項目協議，本公司就這些新鐵路延綫沿綫擬議物業發展用地應繳付的地價總額將由政府評定，評定基準為在計入被估價的土地位於鐵路沿綫後的市值減去協定的下調金額，從而填補這些新鐵路延綫項目的資金差額。這些擬議物業發展用地將分期進行發展，每一期的地價金額評估將於進行有關招標時進行，並減去特定期數的協定下調金額。於期內仍在建造中的鐵路延綫的項目協議包括東涌線延綫、古洞站、屯門南延綫及洪水橋站。

因應鐵路系統沿綫的物業發展，於2025年1月3日，本公司接受了政府於2024年11月22日所提出的要約，根據有關批地文件的條款及條件於東涌市地段第53號B區進行東涌東站第一期物業發展項目，相關地價金額被評定為337,299,000港元。根據東涌綫延綫的項目協議，經扣減下調金額後，本公司須繳付的淨地價金額為零港元。

詳情已載於本集團截至2024年12月31日止年度的年度財務報表中。

(iv) 於2025年7月8日，本公司與香港特區政府簽訂了有關北環綫項目的第一部分之融資安排、設計及建造的項目協議(「北環綫(第一部分)項目協議」)。北環綫(第一部分)項目協議並無規定本公司有營運及維修北環綫主綫或北環綫支綫任何部分的義務。現時的意向是本公司及政府將就進一步協議展開討論，致使北環綫整體交付及通車。如沒有簽訂進一步協議，雙方須盡合理的努力就實施北環綫主綫進行協定，包括但不限於，為政府及政府的承辦商提供必要便利，讓其能夠進入本公司的建築地盤、工程地盤及工程施工範圍以進行北環綫主綫工程，為爭取在不遲於2034年達成北環綫主綫全綫通車的目標不會受到影響，且向政府移交部份北環綫主綫的設計及建造。

北環綫項目的第一部分預計於相關的預定完成日期前完成，致使北環綫主綫及北環綫支綫在不遲於2034年通車。按照已界定的工程範圍及工程時間表，北環綫項目的第一部分的總資本性開支估計約為388.72億港元(不包含財務開支)。

根據北環綫(第一部分)項目協議，本公司就該擬議物業發展用地應繳付的地價總額將由政府評定，評定基準為在計入被估價的土地(已考慮鐵路設施的存在)的市值減去總額為390.50億港元的協定下調金額，從而填補北環綫(第一部分)項目協議的資金差額。該擬議物業發展用地將分期進行發展，每一期的地價金額評估將於進行有關招標時進行，並減去特定期數的協定下調金額。

有關北環綫(第一部分)項目協議的詳情於2025年7月8日的本公司公告內披露。

(v) 除該等鐵路延綫外，本公司也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，已與香港特區政府簽訂了項目協議，並於期內仍在建造中。詳情已載於本集團截至2024年12月31日止年度的年度財務報表中。

(vi) 於2018年5月18日，由於本公司已就香港國際機場現有旅客捷運系統(「旅客捷運系統」)的改裝工程與第三方訂立一份二判承判合同(「二判承判合同」)，因此本公司作為二判承判商向香港機場管理局提供一份由2017年9月25日起為期七年(隨後延長至2026年年中)的二判承判保證書。

(vii) 於2020年7月2日，本公司與香港機場管理局就旅客捷運系統之維修保養簽訂了一份為期七年的合同，自2021年1月6日起生效。截至2025年6月30日止六個月內，因提供服務而確認的顧問收入為9,600萬港元(2024年：1.01億港元)。

(viii) 截至2025年6月30日止六個月內，本集團曾與其聯營公司——八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)(位於香港)及NRT Group Holdings Pty Ltd及其附屬公司(「NRT集團」)(位於澳洲)進行下列交易：

百萬港元	截至2025年 6月30日止六個月	截至2024年 6月30日止六個月
八達通集團		
– 已付或應付予八達通集團的中央結算服務費用	70	69
– 已收或應收自八達通集團有關增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務及提供倉庫儲存服務的費用	15	16
– 已收八達通集團的股息	188	211
NRT集團		
– 已收或應收自NRT集團有關動員、營運和維修，以及設計、配置和整合服務的費用	1,047	1,218

未經審核的中期財務報告附註

23 應付帳項、其他應付款項及撥備

以到期日劃分的應付帳項分析如下：

百萬港元	於2025年6月30日 (未經審核)	於2024年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	8,537	9,212
30日後至60日內到期	2,595	2,850
60日後至90日內到期	1,140	1,166
90日後到期	5,330	4,761
	17,602	17,989
租金及其他可退還按金	2,535	2,823
應計僱員福利	2,155	2,203
應付帳項及應計費用總額	22,292	23,015
其他應付款項、遞延收益及撥備	38,774	43,212
合約負債	3,199	3,190
	64,265	69,417

其他應付款項包括工程合約保證金。遞延收益包括 (i) 向發展商收取款項而較相關發展中物業結餘超出的金額，(ii) 本集團在計入就收取來自一項物業發展項目的一座商場所需承擔的風險和責任之部分公允價值金額(附註5)，以及 (iii) 有關未耗用的政府資助271.82億港元(2024年12月31日：288.04億港元)。

24 貸款及其他負債

A 已發行及贖回的債券及票據

本集團在截至2025年及2024年6月30日止六個月內發行的票據包括：

百萬港元	截至2025年 6月30日止六個月		截至2024年 6月30日止六個月	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	25,199	24,996	14,086	14,073

截至2025年6月30日止六個月內，本集團發行了30.00億美元(233.44億港元)的上市債券(2024年：發行17.00億港元)。本集團亦以所屬的貨幣發行了12.40億港元及7,900萬美元(6.15億港元)的非上市債券(2024年：以所屬的貨幣發行了86.91億港元、15.55億人民幣(16.69億港元)及2.59億美元(20.26億港元))。

截至2025年6月30日止六個月內，本集團贖回了3.45億人民幣(3.99億港元)上市債券(2024年：12.50億人民幣(14.91億港元))。本集團亦以所屬的貨幣贖回了4.00億人民幣(4.56億港元)、77.77億港元及1.35億美元(10.58億港元)的非上市債券(2024年：8.30億港元)。

於2025年6月30日及2024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。

B 於2025年6月30日，港鐵轨道交通(深圳)有限公司以深圳市轨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5.27億人民幣(5.77億港元)的銀行貸款提供抵押。

於2025年6月30日，本公司在中國內地之附屬公司——港鐵中鐵電化轨道交通(深圳)有限公司以深圳市轨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(35億港元)的銀行貸款提供抵押。

除上述披露及於本中期財務報告別處的披露外，本集團於2025年6月30日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

25 遞延稅項資產及負債

A 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截至2025年6月30日止六個月內和截至2024年12月31日止年度內的變動如下：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項							
	超過 相關折舊的 折舊免稅額	使用權 資產	租賃 負債	物業 重估	撥備及其他 暫時差異	財務衍生 工具	稅務 虧損	總計
於2025年1月1日結餘	15,636	47	(55)	722	(628)	(49)	(28)	15,645
在損益內列支/(計入)	46	(1)	3	–	27	–	1	76
在其他全面收益計入	–	–	–	(26)	–	(269)	–	(295)
匯兌差額	–	3	(3)	(1)	(23)	–	–	(24)
於2025年6月30日結餘(未經審核)	15,682	49	(55)	695	(624)	(318)	(27)	15,402
於2024年1月1日結餘	14,618	62	(106)	766	(655)	(102)	(35)	14,548
在損益內列支/(計入)	1,018	(12)	14	–	(44)	–	7	983
在其他全面收益(計入)/列支	–	–	–	(25)	26	53	–	54
出售附屬公司(附註2)	–	–	32	(23)	–	–	–	9
匯兌差額	–	(3)	5	4	45	–	–	51
於2024年12月31日結餘(已審核)	15,636	47	(55)	722	(628)	(49)	(28)	15,645

B 於綜合財務狀況表中確認的遞延稅項資產及負債如下：

百萬港元	於2025年6月30日 (未經審核)	於2024年12月31日 (已審核)
遞延稅項資產淨額	(546)	(521)
遞延稅項負債淨額	15,948	16,166
	15,402	15,645

26 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

A 股本

	截至2025年 6月30日止六個月 (未經審核)		截至2024年 12月31日止年度 (已審核)	
	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	6,224,823,171	61,287	6,217,197,282	61,083
就2023年末期普通股息以股代息而發行之股份	–	–	7,625,889	202
行政人員股份獎勵計劃歸屬的股份	–	–	–	2
於6月30日/12月31日	6,224,823,171	61,287	6,224,823,171	61,287

根據《公司條例》第135條，本公司的普通股並不具有面值。

26 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份(續)

B 為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

截至2025年6月30日止六個月內，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。就此，33,100股表現股份於2025年4月1日授出及被承授人所接受，及共有288,350股表現股份和4,272,250股受限制股份於2025年4月8日授出及被承授人所接受(2024年：492,823股表現股份於2024年3月18日授出及被承授人所接受，及共有3,221,000股表現股份和4,099,500股受限制股份於2024年4月8日授出及被承授人所接受)。這些獎勵股份於2025年4月1日的公允價值為每股25.65港元及於2025年4月8日為每股24.40港元(2024年：於2024年3月18日的公允價值為每股25.70港元及於2024年4月8日為每股25.40港元)。

截至2025年6月30日止六個月內，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4,341,500股本公司普通股份(2024年：7,454,157股普通股份)，總代價約為1.13億港元(2024年：2.07億港元)。

截至2025年6月30日止六個月內，合共2,990,478股獎勵股份(2024年：4,192,935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1.04億港元(2024年：1.74億港元)。截至2025年6月30日止六個月內，本公司已就若干已歸屬股份於授出日期的公允價值高於其成本的金額零港元(2024年：100萬港元)計入股本。截至2025年6月30日止六個月內，合共96,761股獎勵股份(2024年：107,726股獎勵股份)失效/被沒收。

27 永續資本證券

於2025年6月24日，本公司其全資附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited (「MTRCI」)發行總值30.00億美元(235.50億港元)的次級永續資本證券(「永續證券」)，該永續證券由兩期面值相同的證券組成，皆由本公司無條件及不可撤回擔保。

第一期的永續證券面值為15.00億美元(117.75億港元)，屬永久性，惟MTRCI可於相關時間選擇贖回(包括在2030年9月24日或之後按面值行使其贖回權)，該永續證券持有人於發行之後首5.5年內收取的票息率為年利率4.875%，於第5.5年後每5年重設其息率，息差於第10.5年按協定開始遞增0.25%及第25.5年按協定開始遞增1%。

第二期的永續證券面值為15.00億美元(117.75億港元)，屬永久性，惟MTRCI可於相關時間選擇贖回(包括在2035年9月24日或之後按面值行使其贖回權)，該永續證券持有人於發行之後首10.5年內收取的票息率為年利率5.625%，於第10.5年後每5年重設其息率，息差於第10.5年按協定開始遞增0.25%及第30.5年按協定開始遞增1%。

永續證券的票息於每半年期滿時支付。MTRCI有權延遲支付其票息，條件是MTRCI在沒有全數償還其延遲支付的票息前，MTRCI及本公司不得(a)宣佈或支付任何股息或派發，或(b)贖回、減少、取消、回購或以任何代價收購其它負債而其債權順位乃低於或相同於該永續證券(惟在某些情況下例外)。

永續證券在本集團的綜合財務報表中分類為權益，其所得的款項轉借予本公司用作一般企業用途，並於香港聯合交易所上市。

有關永續資本證券的條款詳情於2025年6月25日的本公司公告內披露。

28 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2025年6月30日止六個月內及截至2024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匯報期間公允價值架構級別之間的轉移。

28 公允價值計量(續)

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2025年6月30日，本集團的證券投資包括2.33億港元(2024年12月31日：3.12億港元)以第一級計算方式計量公允價值的債務證券、10.00億港元及6.00億美元(47.10億港元)(2024年12月31日：10.00億港元)以第二級計算方式計量公允價值的銀行中期票據及7.50億港元(2024年12月31日：6.40億港元)以第三級計算方式計量公允價值的非上市股本投資。

本集團的財務衍生工具採用第二級計算方式計量公允價值。於2025年6月30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15.11億港元(2024年12月31日：3.42億港元)和25.54億港元(2024年12月31日：20.14億港元)。

本集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定借貸及財務衍生工具的公允價值。對於利率掉期合約、交叉貨幣掉期合約、外匯遠期合約和銀行中期票據投資，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。非上市股本投資於期內的變動如下：

百萬港元	截至2025年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2024年 12月31日止年度 (已審核)
於1月1日	640	564
增加	83	143
出售	(4)	—
確認於損益的公允價值變動	19	(54)
確認於其他全面收益的匯兌折算差額	12	(13)
於6月30日/12月31日	750	640

於2025年6月30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，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3,300萬港元/減少3,300萬港元(2024年12月31日：2,700萬港元/2,700萬港元)。

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2025年6月30日止六個月內及截至2024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2025年6月30日及2024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2025年6月30日(未經審核)		於2024年12月31日(已審核)	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	87,957	90,239	70,112	67,367

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。

未經審核的中期財務報告附註

29 經營活動產生的現金

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	截至2025年 6月30日止六個月	截至2024年 6月30日止六個月
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	8,834	9,114
調整非現金項目	63	157
未計營運資金變動前的經營利潤	8,897	9,271
應收帳項及其他應收款項減少/(增加)	474	(898)
存料與備料增加	(544)	(128)
應付帳項、其他應付款項及撥備(減少)/增加	(1,389)	734
經營活動產生的現金	7,438	8,979

30 資本性承擔、或有負債及法律訴訟

A 資本性承擔

(i) 於2025年6月30日及2024年12月31日未償付而又未在本中期財務報告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2025年6月30日(未經審核)					
已核准但未簽約	34,095	31,933	3,258	222	69,508
已核准及已簽約	20,240	20,380	8,765	1,722	51,107
	54,335	52,313	12,023	1,944	120,615
於2024年12月31日(已審核)					
已核准但未簽約	31,738	34,862	3,431	182	70,213
已核准及已簽約	22,582	21,716	9,935	1,863	56,096
	54,320	56,578	13,366	2,045	126,309

附註：

(a) 於2025年6月30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523億港元。這些費用已獲董事局核准，但於2025年6月30日尚未發生。

(b) 於2025年6月30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一期項目資本性開支的已核准而未償付的承擔，合共17億港元。

30 資本性承擔、或有負債及法律訴訟(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本中期財務報告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2025年6月30日(未經審核)				
已核准但未簽約	24,029	3,175	6,891	34,095
已核准及已簽約	16,302	1,854	2,084	20,240
	40,331	5,029	8,975	54,335
於2024年12月31日(已審核)				
已核准但未簽約	22,560	3,440	5,738	31,738
已核准及已簽約	18,718	1,878	1,986	22,582
	41,278	5,318	7,724	54,320

B 或有負債及法律訴訟

本公司並沒有收到與高速鐵路(香港段)項目或沙中綫項目工程有關的任何法律或仲裁程序通知。有關工程未來訴訟的可能性：(i) 高速鐵路(香港段)項目請參閱附註14A；及(ii) 沙中綫項目請參閱附註14B。

正如附註8B所述，本公司已就2009/2010至2018/2019課稅年度的利得稅評稅/補加評稅通知書中不允許扣除與兩鐵合併有關的若干款項提出反對。

一項針對英國多家列車營運商(包括First MTR South Western Trains Limited)的集體訴訟已經被提出。該訴訟指控列車營運商濫用其主導地位而違反了競爭法。具體而言，原告控告營運商未能充分提供一種特定類型的車票，為持有Travelcard的乘客提供「邊界票價」，導致對受影響的乘客在部分行程中被雙重收費。該訴訟的法庭審訊將分為三個獨立的階段，第一個審訊已於2024年7月完成。[截至本中期財務報告之日期，第一個審訊尚未作出判決。]雖然本公司沒有被獨立列為被告方，但本公司為持有First MTR South Western Trains Limited 30%股權的股東。本公司目前還不可能準確地預計在該項集體訴訟中可能承擔的任何責任(如有)。

除此之外，雖然本公司可能會在日常業務中不時涉及法律訴訟，但本公司或其任何董事均未涉及任何對本公司的業務、財務狀況或營運有重大影響的訴訟、仲裁或行政申訴程序。截至本中期財務報告之日期，本公司並不注意到有任何針對本公司或其董事的正在進行或將要進行的訴訟、仲裁或行政申訴程序，而將對本公司的業務、財務狀況或營運產生重大和不利的影響。

31 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2025年8月14日獲董事局核准。

審閱報告



審閱報告致香港鐵路有限公司董事局

(在香港註冊成立的有限公司)

引言

我們已審閱列載於第46頁至第75頁的中期財務報告，此中期財務報告包括香港鐵路有限公司於2025年6月30日的綜合財務狀況表與截至該日止六個月期間的相關綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表以及附註解釋。根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」)，上市公司必須符合上市規則中的相關規定和香港會計師公會頒布的《香港會計準則》第34號——「中期財務報告」編製中期財務報告。董事須負責根據《香港會計準則》第34號編製及列示中期財務報告。

我們的責任是根據我們的審閱對中期財務報告作出結論，並按照我們雙方所協定的應聘條款，僅向全體董事局報告。除此以外，我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

審閱範圍

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第2410號——「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。中期財務報告審閱工作包括向主要負責財務和會計事項的人員作出查詢，並採用分析和其他審閱程序。由於審閱的範圍遠較按照《香港審計準則》進行的審計範圍為小，所以不能保證我們會注意到在審計中可能會被發現的所有重大事項。因此我們不會發表審計意見。

結論

根據我們的審閱工作，我們並沒有注意到任何事項，使我們相信中期財務報告在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第34號——「中期財務報告」編製。

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

2025年8月14日

投資者資訊

2025 年度財政紀要

2024 年度全年業績公布	3 月 6 日
周年成員大會	5 月 21 日
2024 年度末期股息除淨日期	5 月 23 日
2024 年度末期股息股份截止過戶日	5 月 27 日至 5 月 30 日
派發 2024 年度末期股息日期	6 月 13 日
2025 年度中期業績公布	8 月 14 日
2025 年度中期股息除淨日期	8 月 27 日
2025 年度中期股息股份截止過戶日	8 月 29 日至 9 月 3 日
派發 2025 年度中期股息日期	9 月 16 日
財政年度結算日	12 月 31 日

股息表現

每股股息

(港元)

2024 年度中期普通股息
2024 年度末期普通股息
2025 年度中期普通股息

0.42
0.89
0.42

過往股息派發紀錄載列於
本公司網站。



股息政策

公司的股息政策為漸進式普通股股息政策。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股息。就建議任何期內之應付股息時，董事局會考慮(其中包括)公司的財務表現以及將來的融資需要。

截至 2025 年 6 月 30 日持股狀況

普通股

已發行股份	6,224,823,171 股
香港特區政府的持股量	4,634,173,932 股 (74.4%)
自由流通量	1,590,649,239 股 (25.6%)

市值

截至 2025 年 6 月 30 日	1,755.4 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

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

股東查詢

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

公司在辦公時間設有查詢熱線服務：

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

財務報告

股東如欲索取公司的年報/中期報告，可致函：

香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 17M 樓
香港中央證券登記有限公司

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司公司事務部

公司年報/中期報告可在公司
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



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

