

# 年度回顧 | 業務表現



## 香港客運服務 車務營運

### 目標

我們致力以環保、無障礙且實惠的世界級鐵路運輸服務，履行「推動城市前行」的使命。車務營運所得的收入，將用於公司鐵路網絡的維護及擴展。

### 挑戰

我們需投放可觀資金，並透過審慎的財務管理來支持龐大的網絡擴展及資產維護計劃。同時，乘客量及零售業務仍然面對著經濟環境變化、人口結構變化及出行趨勢轉變帶來的挑戰。

### 策略

推行全方位的營銷及推廣計劃，有助我們靈活應對不斷變化且充滿挑戰的營運環境。同時，我們繼續實施全面的資產管理計劃，並運用最新科技來優化客運服務。



總乘客量  
超過 **19億** 人次



乘客車程準時程度  
**99.9%**

## 聯繫持份者

全新的智慧出行措施連同長者友善設施，令乘搭港鐵變得比以往都更易達、便利和共融。我們亦持續提升鐵路資產，包括列車及信號系統，以提升顧客的整體體驗。我們定期就港鐵服務的表現進行調查，收集顧客意見。一如既往，我們為廣大乘客提供車費優惠，推廣共融理念。

## 展望

本地鐵路服務、過境服務及高速鐵路(香港段)的乘客量和收入，仍將主要取決於本地及全球經濟狀況。本地鐵路服務及過境服務的票價根據票價調整機制進行調整，該機制旨在適度平衡市民的負擔能力，以及應對擴展香港鐵路網絡和持續進行維修計劃的需要。維修計劃包括更換列車及信號系統，以及多項可促進乘客無障礙地使用鐵路服務、提升便利度和舒適感的舉措。我們亦繼續秉持「載·向未來」的發展方向，運用最新技術與創新科技，確保香港能持續躋身全球最優秀、最先進的鐵路網絡之列。

## 年度回顧

### 香港客運服務 — 車務營運

## 香港業務

香港業務是港鐵營運的基石，從鐵路及巴士客運服務到車站零售租賃及廣告銷售等商務活動，以至物業發展、租賃及管理業務和新鐵路綫設計及建造。我們以「鐵路加物業」

發展模式，支持香港現有及未來交通基建，透過將港鐵物業發展項目所得資金投入到重要鐵路項目，促進城市發展與繁榮，同時為股東創造價值。

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2025	2024	增/(減)百分率
<b>香港車務營運</b>			
總收入	<b>23,595</b>	23,013	2.5
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	<b>7,904</b>	7,694	2.7
未計利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的(虧損)/利潤(「EBIT」)	<b>(254)</b>	(63)	(303.2)
EBITDA 邊際比率(%)	<b>33.5%</b>	33.4%	0.1 個百分點
EBIT 邊際比率(%)	<b>(1.1)%</b>	(0.3)%	(0.8) 個百分點

2025年，香港車務營運的總收入較去年增加2.5%至235.95億港元，令EBITDA上升至79.04億港元。未計利息、

財務開支及稅項前和已計及支付予九廣鐵路公司(「九鐵公司」)的每年非定額付款後的虧損，上升至2.54億港元。

## 乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	2025	增/(減)百分率	2025	增/(減)百分率
<b>香港車務營運</b>				
本地鐵路服務	<b>1,594.4</b>	(0.5)	<b>14,681</b>	1.2
過境服務	<b>106.7</b>	8.4	<b>3,796</b>	6.6
高速鐵路(香港段)及城際客運	<b>31.1</b>	16.3	<b>3,461</b>	3.7
機場快綫	<b>13.3</b>	1.3	<b>854</b>	6.4
輕鐵及巴士	<b>213.0</b>	(0.2)	<b>712</b>	2.0
	<b>1,958.5</b>	0.3	<b>23,504</b>	2.6
其他			<b>91</b>	(13.3)
總計			<b>23,595</b>	2.5

2025年，港鐵在鐵路和巴士客運服務的乘客量錄得19.585億人次，按年增加0.3%。周日平均乘客量亦上升1.3%至571萬人次。

2025年，本地鐵路服務的總乘客量為15.944億人次，較去年輕微下跌0.5%。周日平均乘客量增加0.6%至471萬人次。羅湖及落馬洲過境服務的乘客量則達1.067億人次，較去年增加8.4%，主要因為北上的香港市民有所增加。同時，高速鐵路(香港段)的乘客量在鐵路網絡

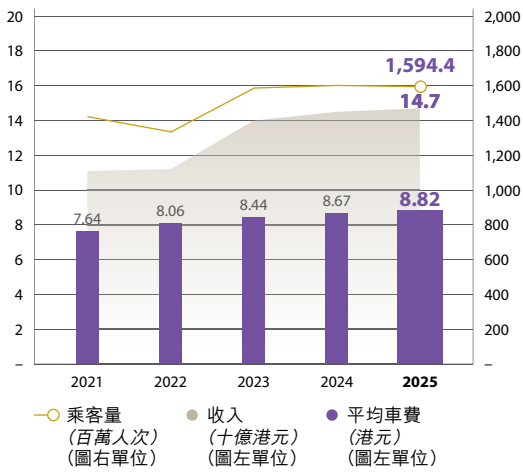
運力提高與站點數目增加的情況下，上升至3,110萬人次，較去年增加16.3%。機場快綫的乘客量亦較2024年增加1.3%至1,330萬人次。

## 市場佔有率

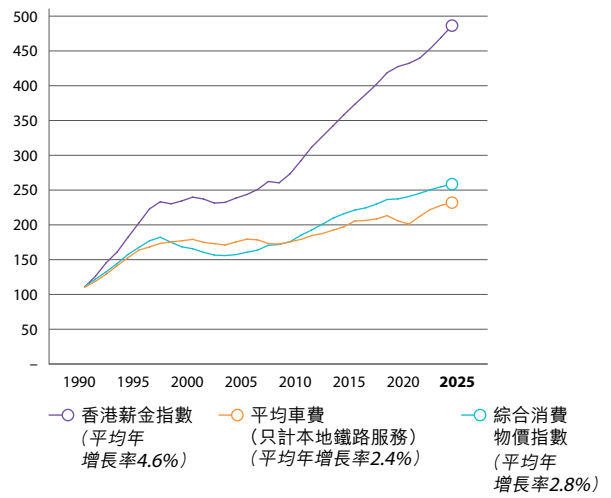
2025年，港鐵在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為50.2%，較2024年輕微上升0.1個百分點。港鐵在過海交通工具市場的佔有率則為72.9%，而2024年為72.4%。



### 本地鐵路服務 — 乘客量及平均車費



### 車費趨勢

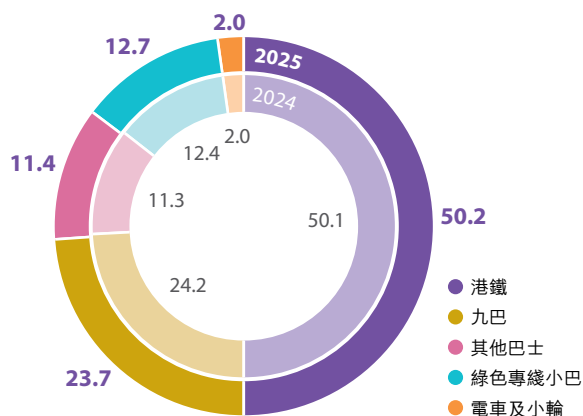


## 年度回顧

### 香港客運服務 — 車務營運

#### 香港主要交通工具市場佔有率

(百分率)



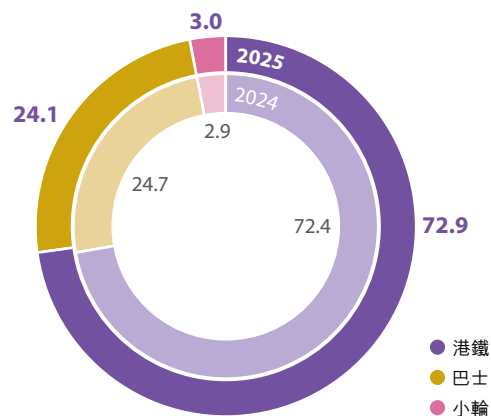
2025年，港鐵在過境交通業務的市場佔有率由50.4%下降至49.0%，主要因為車輛客運口岸的數目增加，令經由這些口岸過境的人流上升。港鐵在往返機場交通工具市場的佔有率亦由18.1%下降至17.5%，主要因為來自其他交通工具的競爭加劇。

#### 車費調整、推廣及優惠

按票價調整機制，2025/2026年度的票價因為經計算所得的票價調整幅度為+1.45%，介乎±1.5%之間，所以不會作出調整，並將延至2026/2027年度實施。至於之前延至2025/2026年度實施、合共+1.91%的調整幅度，亦會延至2026/2027年度處理。票價調整機制旨在顧及市民負擔能力的同時，亦為公司維修及升級現有鐵路系統的需要而提供經常性收入。2025年，港鐵繼續提供多項恆常票價優惠，優惠總額約為32億港元，惠及長者、小童、合資格學生、殘疾人士等各類乘客。港鐵亦繼續提供都會票及0.5港元綠色專線小巴轉乘優惠，並已將全月通及早晨折扣優惠再延長一年。港鐵在6月宣布調整機場快綫票價，整體平均加幅為9.24%，這是機場快綫自2017年以來首次票價調整，並同時推出針對不同乘客群的票價推廣活動。

#### 主要過海交通工具市場佔有率

(百分率)



#### 服務表現

2025年，港鐵的重鐵網絡乘客車程準時程度及列車按照編定班次行走的表現均達到99.9%，不但超越港鐵營運協議內列明的表現目標，更優於公司自訂更為嚴格的顧客服務目標。

2025年，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供超過185萬及超過90萬列車班次。重鐵網絡錄得九宗延誤，輕鐵網絡則沒有錄得延誤。延誤指由港鐵可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤。當事故發生時，港鐵會審慎檢討並處理，以避免類似事故重演。

港鐵為了解顧客對港鐵服務和票價的滿意程度，定期進行意見調查和研究。有關結果分別在公司的服務質素指數及票價指數中公布。

服務質素指數	2025	2024
本地鐵路服務及過境服務	74	72
機場快綫	82	82
輕鐵	73	71
巴士	76	77
高速鐵路(香港段)	85	82

票價指數	2025	2024
本地鐵路服務及過境服務	64	63
機場快綫	76	74
輕鐵	72	71
巴士	73	76
高速鐵路(香港段)	79	76

## 2025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
<b>列車按照編定班次行走(列車服務供應)</b>			
- 港島綫及南港島綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 觀塘綫、荃灣綫及將軍澳綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	99.0%	99.5%	<b>99.8%</b>
- 屯馬綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
<b>乘客車程準時程度</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 機場快綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>列車服務準時程度</b>			
- 港島綫及南港島綫	98.5%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 觀塘綫、荃灣綫及將軍澳綫	98.5%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>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</b>			
- 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	<b>4,822,007</b>
- 東鐵綫及屯馬綫	不適用	1,000,000	<b>8,085,886</b>
<b>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</b>			
- 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	<b>50,577</b>
<b>增值機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>自動售票機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.8%</b>
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.8%</b>
<b>出入閘機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>輕鐵月台八達通收費器可靠程度</b>			
不適用 99.0% <b>99.9%</b>			
<b>扶手電梯可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>乘客升降機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.8%</b>
- 東鐵綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 屯馬綫	99.0%	99.5%	<b>99.9%</b>
<b>溫度及通風</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	<b>0</b>
- 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%	<b>99.9%</b>
<b>清潔程度</b>			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	<b>100%</b>
- 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	<b>100%</b>
<b>西北鐵路服務範圍內之巴士服務</b>			
- 按照編定班次行走	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	<b>100%</b>
<b>六個工作天內回覆乘客查詢</b>			
	不適用	99.0%	<b>100%</b>

## 年度回顧

### 香港客運服務 — 車務營運

港鐵是國際地鐵協會(COMET)的會員之一。該協會參考世界各地的地鐵系統來制定表現基準，旨在提升行業最佳實務。2024年數據基準比較中，國際地鐵協會將全球44個城市共47個鐵路系統的數據，納入基準比較的評估範圍，摘要結果載於港鐵可持續發展網站的「表現指標」內。

### 安全表現

港鐵致力維持世界級的安全標準，確保乘客與員工的安全。截至2025年12月31日，重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故分別減少16%及13%。我們繼續大力宣傳扶手電梯安全，提醒乘客注意月台空隙，並培養鐵路安全文化，特別是青少年和長者。

### 提升顧客體驗

港鐵在鐵路網絡各個層面以「載・向未來」為發展方向，採用創新科技確保公共交通系統的安全、可持續發展，同時為乘客提供無障礙、高效和舒適的鐵路服務。年內，我們繼續物色、開發及引進頂尖技術，以提升顧客便利度及體驗，並應用在鐵路營運及維護等領域。

### 增添乘客便利

隨著高鐵網絡不斷拓展，截至2026年1月，乘客可享用往返香港與110個內地站點的直達服務。我們亦於2025年為高鐵常客推出更具彈性的車票及多程車票。港鐵自5月起於輕鐵網絡推出的「貓狗同行」試行計劃，已在9月獲提升為恆常服務，乘客可於周末及公眾假期攜同寵物貓狗乘搭輕鐵出遊。

### 提升自動收費系統

港鐵進行斥資13億港元的自動收費系統更新計劃，截至2025年12月31日已安裝了2,013個全新或經改造的自動

收費閘機。52個車站已完成閘機更換工程。新款閘機支援更多電子支付選項，更方便乘客及旅客。

### 新列車

港鐵的列車更換計劃在2025年繼續取得進展，以更新、更舒適的Q車取代現有列車。觀塘綫及港島綫現有28列配備SACEM信號系統的新車運行。東涌綫首列Q車亦已運抵，現於小濠灣車廠進行測試及調試。迪士尼綫的新列車則處於設計階段，預計於2028年投入服務。配備全新「通訊為本列車控制」信號系統(「CBTC系統」)的Q車，正在荃灣綫進行測試及調試。屯門南延綫項目的新列車亦已處於製造階段。

### 更換信號系統

年內，將荃灣綫、港島綫、觀塘綫及將軍澳綫現有SACEM信號系統更換至全新CBTC系統的計劃亦繼續推進。該計劃旨在更新已使用多年的資產，並有望提升載客能力，滿足公司長遠營運需要。2025年，荃灣綫的新信號系統繼續在非行車時段進行測試，並將於2026年3月中投入服務。港島綫、觀塘綫及將軍澳綫隨後亦會陸續啟用新系統。整個更換信號系統工程預計於2029年全部完成。

### 更換電力系統

港鐵正進行電力系統更換工程，以進一步提升電力設備的表現，使列車服務和車站運作的供電更可靠。更換計劃覆蓋觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫，預計於未來十年內陸續完成。

## 更換空調系統

第一及第二階段的冷卻裝置更換工程現已完成，共安裝了162台新的冷卻裝置。第三階段的工程已確認於2025至2028年間進行，涉及更換10個車站合共22台冷卻裝置。有關工程以更具能源效益的新型號來取代舊裝置，令置身車站內的乘客更感舒適，同時減少碳排放。

## 提升車站設施

為東鐵綫沿綫車站安裝自動月台閘門的計劃已於2025年5月竣工，較原定計劃提早約六個月。有關計劃涉及在13個車站共35個月台安裝約1,600對自動月台閘門，預計可進一步提升乘客安全。截至2025年12月31日，作為大型升級計劃的一部分，有20部扶手電梯及16部乘客升降機已完成更換工程。此外，我們將於2025至2028年間翻新逾100部扶手電梯。

## 智慧出行、營運及維修

港鐵致力以「載·向未來」為發展方向，確保每日提供最先進、讓顧客更感方便易用的體驗。年內，我們推出多項創新的票務產品，包括「電子都會票」，方便經常乘搭港鐵的中、長途乘客，在MTR Mobile應用程式購買使用二維碼出入閘的「都會票」；與家人同行的乘客，亦可透過微信支付「同行碼」，讓同行兒童或長者出行更方便，無需為每位家庭成員購買單程票。我們亦把結合人工智能的「虛擬服務大使」AI Tracy擴展至九個車站，方便顧客透過這項自助服務獲取即時個人化協助，包括車站導向、車站設施、附近景點等資訊。

在智慧鐵路營運方面，我們很高興能與交控科技(香港)有限公司攜手合作，參與政府「低空經濟監管沙盒」計劃，於東鐵綫隧道內進行無人機測試。有關試點項目旨在評估在隧道內，應用超視距無人機技術檢查關鍵鐵路資產的潛力，並藉此進一步提升鐵路維修效率。2025年，我們推出「乘客警報裝置」應用程式，提供精準的車務狀況資訊，並有助迅速處理乘客透過緊急通話器的求助。「樹木監察系統」則透過光學雷達與人工智能分析，加強輕鐵沿綫預防性樹木管理。此外，我們在屯馬綫、東涌綫及迪士尼綫的某些入閘機，逐步推出結合人工智能的閉路電視影像分析技術，以辨識攜帶超出行李尺寸規定的大型物品的乘客，協助車務人員及時應對，確保乘客安全。



# 香港客運服務 車站商務



車站商店達  
**1,591**間  
總面積達71,470平方米



**42,686**個  
廣告點

## 目標

港鐵致力於車站及透過鐵路網絡提供優質零售、廣告及電訊服務，為顧客、股東及商業夥伴創優增值。

## 挑戰

港鐵車站商務繼續因為消費習慣和出行模式轉變，以及消費意欲低迷而受到影響。由於經濟不明朗，廣告客戶紛紛縮減預算開支，導致港鐵廣告業務持續受壓。同時，顧客對港鐵網絡電訊服務的要求日益提高，追求更快的連線速度和更廣闊的覆蓋範圍。

## 策略

數據分析對提升客戶體驗和增加收入至關重要，透過設計數據主導的市場推廣活動，能有效刺激車站商店及廣告業務。港鐵透過 MTR Mobile 應用程式及「MTR分」獎賞計劃舉辦推廣活動，繼續帶動人流及銷售額。其他方面，我們密切檢視租戶組合，並因應需要作出調整，以確保零售服務與時俱進。為協助廣告客戶鎖定目標顧客，我們亦不時推出具競爭力的銷售方案及度身定制的市場推廣方案。我們在鋪設新電訊網絡方面亦持續取得進展，將會提供更快速的流動通訊服務和覆蓋範圍更廣的5G服務。

## 聯繫持份者

我們透過不同渠道定期向顧客聽取可付諸行動的意見，藉此提升服務。我們亦透過精準的數據分析，為顧客提供更個人化的資訊及推廣內容。我們為車站內的商店提供靈活及/或短期的租約，以建立穩固的租戶關係。為支持社區，我們繼續以象徵式收費向非政府機構出租車站商店，以及提供免費廣告位。

## 展望

由於業界仍在適應疫情後的新常態，我們預計車站零售和廣告業務的營運環境仍將充滿挑戰。過境客流增加帶動免稅店業務的表現有所改善，車站零售租金收入因而微升，但廣告業務仍然受到經濟狀況和消費意欲影響。

提升零售商店租金價值是首要目標，但我們亦會繼續留意租戶在本地零售業復甦之際所面臨的挑戰。我們將持續檢視零售業務，確保符合顧客需要。MTR Mobile 應用程式的推廣活動、「MTR分」獎賞計劃及促進有關活動的數據分析技術，將持續為帶動車站商店客流發揮關鍵作用。與此同時，為向乘客提供更快、更流暢的服務，以及提升出行體驗和廣告效能，我們將持續提升港鐵網絡內的5G流動網絡。

## 年度回顧

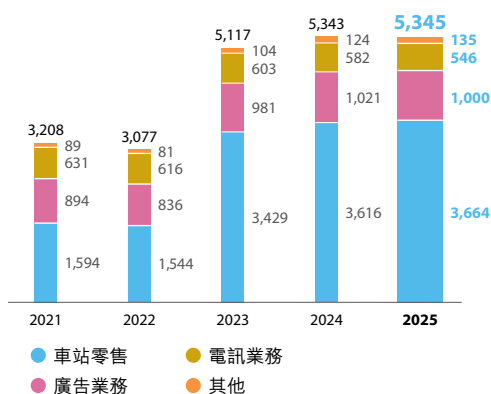
### 香港客運服務 — 車站商務

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2025	2024	增/(減)百分率
<b>香港車站商務</b>			
車站零售租金收入	<b>3,664</b>	3,616	1.3
廣告收入	<b>1,000</b>	1,021	(2.1)
電訊業務收入	<b>546</b>	582	(6.2)
其他車站商務收入	<b>135</b>	124	8.9
總收入	<b>5,345</b>	5,343	0.0
EBITDA	<b>4,584</b>	4,658	(1.6)
EBIT	<b>3,660</b>	3,773	(3.0)
EBITDA 邊際比率(%)	<b>85.8%</b>	87.2%	(1.4)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	<b>68.5%</b>	70.6%	(2.1)個百分點

2025年，來自香港車站商務活動的總收入為53.45億港元，與2024年相若。這主要因為車站零售業務的租金收入上升，但廣告和電訊業務的收入因市場環境充滿挑戰而減少，抵銷了升幅。然而，由於經營成本增加，2025年的EBIT減少3.0%至36.60億港元。

#### 香港車站商務收入

(百萬港元)



#### 車站零售

2025年，車站零售租金收入增加1.3%至36.64億港元，主要受惠於免稅店租金上升，但部分增幅受車站商店新訂租金下跌所抵銷。2025年車站商店的新訂租金跌幅為8.5%，平均出租率為98.8%。

我們定期檢視租戶組合，確保零售服務反映最新潮流趨勢，並能吸引各類型的顧客。儘管市場充滿挑戰，具吸引力的MTR Mobile應用程式及「MTR分」獎賞計劃、引人注目的廣告活動，以及特別聯乘推廣活動，均有效為車站商店吸引人流。

截至2025年12月31日，按出租面積分析車站商店(包括免稅店)的租約到期概況，約35%的租約於2026年到期、42%於2027年到期、21%於2028年到期，以及2%於2029年或之後到期。

截至2025年12月31日，按出租面積計算，車站商店(不包括免稅店)的租戶組合為餐飲類別約佔40%、餅店約佔13%、便利店約佔12%、乘客服務約佔12%，其他類別約佔23%。

截至2025年12月31日，港鐵車站商店數目達1,591間，總面積為71,470平方米，分別淨增加12間及234平方米。我們透過「非政府機構及社會企業支援計劃」，以象徵式收費租出16間車站商店。

## 廣告業務

2025年，儘管市道相對疲弱，廣告收入只輕微減少2.1%至10.00億港元。經濟不明朗、零售市道疲弱，加上市民及旅客的消費模式轉變，均對本地媒體市場造成負面影響。

截至2025年12月31日，港鐵車站及列車內的廣告點總數增加至42,686個。我們亦為63個非牟利機構提供免費廣告位。年內，我們持續拓展數碼網絡、更新產品及銷售方案，並提升程式化廣告能力，以應對市場挑戰，並開拓新的增長機遇。其中一大亮點是推出「5G全城夏日狂熱」

廣告活動，在多個港鐵車站引入鋪天蓋地的直播互動及主題體驗，運用5G網絡「黃金頻段」低時延及高容量的特性，讓廣告客戶與乘客緊密聯繫。我們將進一步拓展這項突破性的5G方案，結合精準的受眾定位及數據相關的措施，以把握新的收入機遇。

## 電訊業務

2025年，電訊業務收入減少6.2%至5.46億港元，主要因為通用系統的收入下降。目前已有14個車站支援新的5G「黃金頻段」，可提供高容量及高速數據傳輸，顯著提升乘客使用流動通訊服務的體驗。同時，我們位於將軍澳的數據中心錄得穩定的收入增長，我們會繼續探索有關業務的進一步商機。





## 香港物業業務

### 目標

我們致力發展、管理和租賃圍繞鐵路站點而建的優質住宅及商業項目，打造生氣勃勃的社區，同時為股東創造價值，並為香港未來的基建作出貢獻。

### 挑戰

發展商持續面對本地經濟及房地產市場的不明朗因素。受到消費者信心低迷、零售市道疲弱、市民出行和購物習慣改變等因素影響，商場的客流量及消費持續受挫，令新訂租金受壓。

### 策略

我們定期推出具吸引力的營銷及推廣活動，藉此吸引人流及帶動銷情，以抵銷消費模式轉變的影響。我們亦持續檢視租戶組合，以確保港鐵商場的商店切合當前的零售趨勢。現有及未來的鐵路樞紐為我們帶來發掘新物業發展的機遇，有助滿足香港住宅市場的需要和股東期望。一如既往，我們致力維持物業管理業務的優質管理及可持續營運。



9個項目會為市場提供  
約**8,000**個  
可供出售住宅單位



投資物業組合包括  
**16**個商場

## 聯繫持份者

憑藉先進的數據分析，我們可根據顧客的個人習慣和偏好，為其打造個人化的購物體驗。我們主動聆聽顧客的意見，並因應最新的購物趨勢評估港鐵商場的租戶組合。在物業發展及招標方面，我們緊貼當前市場趨勢來制定策略，以切合香港住宅市場及經濟的需要。

## 展望

香港零售市場仍在適應疫情後的新常態，其中本地市民及中國內地遊客的消費及出行模式均有所變化。在這不明朗的環境下，我們不斷提升的數碼營銷能力(包括透過港鐵深受市民歡迎的MTR Mobile應用程式推出推廣活動，以

及透過「MTR分」獎賞計劃提供消費優惠)將繼續有助促進商場客流及銷情。我們亦會繼續與租戶及業務夥伴緊密合作，舉辦特別活動及節日推廣活動，同時確保租戶組合可持續吸引商場周邊日益增長的人口。

利率下調走勢對住宅及商用物業市道的長遠影響仍有待觀察。與此同時，港鐵物業業務的表現將主要取決於全球及本港的經濟狀況。視乎市況，我們預計在未來12個月左右為錦上路站第二期及屯門第16區站第二期項目進行招標。視乎施工及銷售進度，我們預期為「日出康城」第十三期、「港島南岸」第六期及油塘通風樓項目的物業發展利潤入帳，並繼續為大圍站項目、「港島南岸」第五期及「日出康城」第十二期的利潤入帳。

## 年度回顧 香港物業業務



### 物業租賃及管理

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2025	2024	增/(減)百分率
<b>香港物業租賃及管理業務</b>			
物業租賃業務收入	<b>4,736</b>	5,076	(6.7)
物業管理業務收入	<b>331</b>	303	9.2
總收入	<b>5,067</b>	5,379	(5.8)
EBITDA	<b>3,855</b>	4,195	(8.1)
EBIT	<b>3,821</b>	4,169	(8.3)
EBITDA邊際比率(%)	<b>76.1%</b>	78.0%	(1.9)個百分點
EBIT邊際比率(%)	<b>75.4%</b>	77.5%	(2.1)個百分點

#### 物業租賃

2025年，物業租賃業務收入按年減少6.7%至47.36億港元，主要因為顧客消費模式轉變，導致新訂租金下跌，以及之前為持續面對挑戰的戲院行業提供而待攤銷的租金寬減作出一次性減值調整。

年內，我們透過MTR Mobile應用程式及「MTR分」獎賞計劃持續推出促銷活動及各種市場推廣活動，以帶動商場客流及銷情。

由於零售市道持續面對挑戰，港鐵在香港的商場新訂租金錄得9.5%的跌幅。平均出租率為100%。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。

截至2025年12月31日，按出租面積分析，商場的租約到期概況分別為約35%於2026年到期、32%於2027年到期、18%於2028年到期，以及15%於2029年或之後到期。

截至2025年12月31日，按出租面積分析，商場的租戶組合為餐飲類別約佔31%、時裝、美容及配飾類別約佔22%、服務類別約佔19%、休閒娛樂類別約佔19%，以及百貨公司和超市類別約佔9%。

截至2025年年底，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業的應佔份額包括315,882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。

香港的投資物業組合(於2025年12月31日)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司收益權
九龍九龍灣德福廣場一期	商場	39,331	-	100%
	停車場	-	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期七至八樓	商場	2,059	-	100%
九龍九龍灣德福廣場二期三至六樓	商場	18,142	-	100%
	停車場	-	136	100%
新界荃灣綠楊坊	商場	11,143	-	100%
	停車場	-	651	100%
香港杏花邨杏花新城	商場	15,484	-	100%
	街市	1,216	-	100%
	幼稚園	2,497	-	100%
	停車場	-	415	100%
青衣青衣城1期	商場	28,613	-	100%
	幼稚園	920	-	100%
	停車場	-	220	100%
	電單車停車場	-	50	100%
青衣青衣城2期	商場	6,448	-	100%
	停車場	-	65	100%
	電單車停車場	-	21	100%
坑口連理街	商場	2,629	-	100%
	停車場	-	16	100%
	電單車停車場	-	1	100%
將軍澳PopCorn 2	商場	8,456	-	100%
	停車場	-	50	100%
將軍澳PopCorn 1	商場	12,174	-	50%
	停車場	-	115	50%
	電單車停車場	-	16	50%
九龍彌敦道三百零八號地下	舖位	70	-	100%
九龍彌敦道七百八十三號地下	舖位	36	-	100%
新界葵涌新葵芳花園	幼稚園	540	-	100%
	停車場	-	126	100%
香港中環國際金融中心	寫字樓	39,451	-	100%
- 國際金融中心二期	停車場	-	1,308	51%
香港鰂魚涌康怡花園停車場大廈第一期	停車場	-	292	100%
香港夏愨道十八號海富中心天台廣告板	廣告板	-	-	100%
香港夏愨道十八號海富中心一樓商場舖位十個	舖位	286	-	50%
九龍大角咀奧海城一期	室內運動場	13,512	-	100%
九龍大角咀奧海城二期	舖位	1,096	-	100%
九龍彩虹清水灣道八號彩虹泊車轉乘公眾停車場	停車場	-	54	100%
	電單車停車場	-	10	100%
	泊車轉乘港鐵車位	-	450	100%
九龍柯士甸道西一號圓方	商場	45,510	-	81%
	停車場	-	898	81%
九龍柯士甸道西一號過境巴士總站	過境巴士總站	5,113	-	100%
九龍柯士甸道西一號幼稚園	幼稚園	1,045	-	81%
火炭駿景廣場	商場	7,720	-	100%
	停車場	-	67	100%
火炭駿景園	住宅	2,356	-	100%
	停車場	-	20	100%
屯門海趣坊	商場	6,192	-	100%
	停車場	-	32	100%
屯門新屯門商場	商場	9,022	-	100%
	停車場	-	421	100%
屯門恒福商場	商場	1,924	-	100%
	停車場	-	22	100%
沙田連城廣場零售樓層及1至6樓	商場	12,127	-	100%
將軍澳日出康城首都	舖位	391	-	100%
	長者護理中心	2,571	-	100%
將軍澳日出康城領都	幼稚園	800	-	100%
	停車場	-	2	100%
沙田車公廟路八號漆岸8號	舖位	154	-	100%
	幼稚園	708	-	100%
	停車場	-	5	100%
將軍澳日出康城緻藍天	幼稚園	985	-	100%

## 年度回顧 香港物業業務

### 香港的投資物業組合(於2025年12月31日)(續)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司收益權
將軍澳 The LOHAS 康城	商場	27,804	-	100%
	幼稚園	1,141	-	100%
	停車場	-	333	100%
	電單車停車場	-	33	100%
將軍澳日出康城 MONTARA	停車場	-	162	100%
將軍澳日出康城 SEA TO SKY	停車場	-	52	100%
將軍澳日出康城 MARINI	幼稚園	729	-	100%
	停車場	-	103	100%
大圍車公廟路十八號圍方	商場	33,325	-	100%
	停車場	-	390	100%
	電單車停車場	-	39	100%
黃竹坑 THE SOUTHSIDE	商場	25,944	-	100%
	停車場	-	235	100%
	電單車停車場	-	12	100%

除下列物業之外，所有公司及其附屬公司的物業批地租約均超過50年：

- 德福廣場一、二期、綠楊坊、青衣城1、2期、新葵芳花園、國際金融中心、奧海城、圍方、位於柯士甸道西一號的過境巴士總站及幼稚園、駿景廣場、駿景園、海趣坊、新屯門商場及恒福商場的批地租約期限至2047年6月30日
- 彩虹泊車轉乘公眾停車場的批地租約期限至2051年11月11日
- 連理街的批地租約期限至2052年10月21日
- PopCorn 2的批地租約期限至2052年3月27日
- 日出康城的批地租約期限至2052年5月15日
- 連城廣場的批地租約期限至2057年12月1日
- 溱岸8號的舖位及幼稚園的批地租約期限至2058年7月21日
- THE SOUTHSIDE的批地租約期限至2067年6月11日

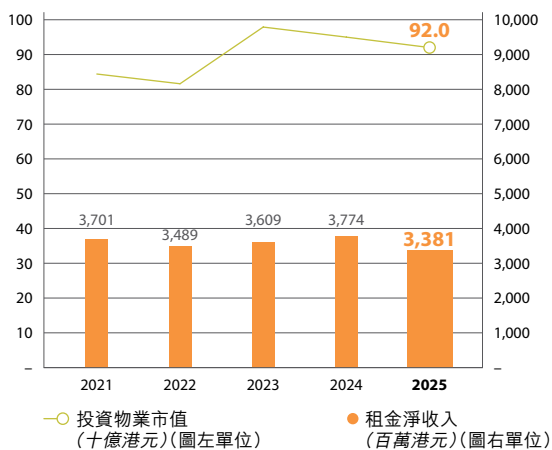
### 待售物業(於2025年12月31日)

地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	公司收益權
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	6,026*	-	40%
	停車場	-	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	-	117	40%
九龍柯士甸道西一號凱旋門	住宅	-	-	1%
	停車場	-	1	1%
九龍深旺道八號君匯港	幼稚園	1,299	-	50%
將軍澳坑口培成路十五號蔚藍灣畔	電單車停車場	-	4	71%
將軍澳唐俊街九號君傲灣	電單車停車場	-	24	70%
將軍澳日出康城管海及管海II	住宅	700**	-	20.1%
	停車場	-	95	20.1%
將軍澳日出康城 MALIBU	停車場	-	26	47%
將軍澳日出康城 LP6	停車場	-	171	63.3%
將軍澳日出康城 LP10	住宅	4,667**	-	20%
	停車場	-	41	20%
將軍澳日出康城 SEASONS PLACE, PARK SEASONS 及 GRAND SEASONS	住宅	8,469**	-	70%
	停車場	-	251	70%
	電單車停車場	-	27	70%
黃竹坑港島南岸晉環	住宅	1,745**	-	35%
	停車場	-	56	35%
	電單車停車場	-	4	35%
黃竹坑港島南岸揚海	住宅	2,270**	-	30%
	停車場	-	26	30%
	電單車停車場	-	-	30%
沙田樂景街二十八號御龍山	零售	2,000	-	55%
	停車場	-	9	55%
	電單車停車場	-	5	55%
沙田美田路一號名城	停車場	-	69	100%
沙田西沙路五百九十九號銀湖·天峰	停車場	-	2	92.88%
沙田車公廟路八號溱岸8號	停車場	-	2	87%
沙田車公廟路十八號柏傲莊I	住宅	753**	-	68.3%
	停車場	-	85	68.3%
	電單車停車場	-	15	68.3%
沙田車公廟路十八號柏傲莊II	住宅	648**	-	68.3%
	停車場	-	206	68.3%
	電單車停車場	-	24	68.3%
天水圍天恩路一號 YOHO WEST	住宅	3,440**	-	10%
	商場	70*	-	10%
	停車場	-	164	10%
	電單車停車場	-	9	10%

\* 可出租樓面面積

\*\* 實用面積

## 香港投資物業



## 物業管理

香港物業管理業務收入為3.31億港元，按年增加9.2%。截至2025年12月31日，港鐵在香港管理的住宅單位總數逾128,000個、辦公室及商用面積逾920,000平方米。

## 物業發展及招標

2025年，香港物業發展錄得110.66億港元的除稅後利潤，主要來自「日出康城」第十二期、何文田站第一期及第二期，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

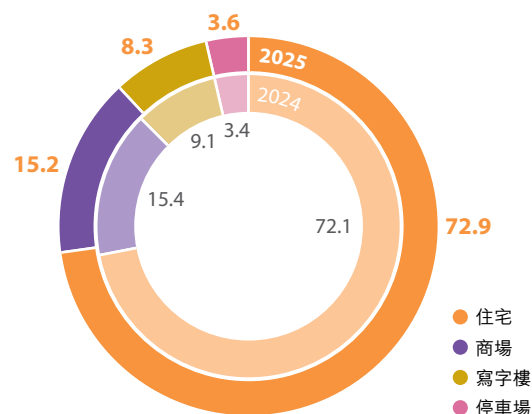
2025年，公司有多個項目進行預售。何文田站物業發展組合方面，截至2025年12月31日，「朗賢峯」及「瑜一」已分別售出72%及82%的單位。截至2025年12月31日，位於大圍站的「柏傲莊I」及「柏傲莊II」已售出99%的單位。

「日出康城」第十二期的「GRAND SEASONS」於1月推出預售。截至2025年12月31日，連同「SEASONS PLACE」及「PARK SEASONS」，上述物業已售出90%的單位。截至年底，「凱柏峰I」、「凱柏峰II」及「凱柏峰III」（「日出康城」第十一期）已售出97%的單位。

「港島南岸」方面，「激晨」及「激晨II」（第五期第5A及5B期）分別於5月及7月推出預售，截至2025年12月31日

## 香港物業管理收入分佈

(百分率)



已售出86%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12月31日已售出91%的單位。截至年底，「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98%、97%及79%的單位。

「YOHO WEST PARKSIDE」（天榮站第二期）於2025年2月推出預售，截至2025年12月31日已售出97%的單位。「YOHO WEST」（天榮站第一期）截至年底已售出97%的單位。「柏景峰」（油塘通風樓）於2025年11月推出預售，截至年底已售出38%的單位。另外，「港島南岸」第六期已取得預售樓花同意書。

西鐵物業方面，由港鐵擔任九鐵公司相關附屬公司代理人的「匯璽」發展項目（南昌站）繼續進行銷售，截至2025年12月31日已售出98%的單位。「The YOHO Hub」及「The YOHO Hub II」（元朗站）截至年底已售出66%的單位。「柏瓏I」及「柏瓏II」（錦上路站第一期）截至2025年12月31日已售出97%的單位，「柏瓏III」於2025年10月推出預售，截至年底已售出44%的單位。

## 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
<b>何文田站</b>					
朗賢峯	鷹君集團	住宅	69,000	2016年12月	2025年落成
瑜一	華懋集團	住宅	59,400	2018年10月	2024年至2025年 分期落成
<b>康城站</b>					
SEASONS PLACE/ PARK SEASONS/ GRAND SEASONS	會德豐有限公司	住宅	89,290	2020年2月	2025年落成
海堤灣	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
<b>大圍站</b>					
柏傲莊	新世界發展有限公司	住宅	190,480	2014年10月	2022年至2026年 分期落成
		商場	60,620*		2022年落成
<b>天榮站</b>					
YOHO WEST	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	91,051 205	2015年2月	2025年落成
<b>黃竹坑站(港島南岸)</b>					
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
激晨/激晨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
DEEP WATER SOUTH	會德豐地產有限公司	住宅	46,800	2021年4月	2026年
<b>油塘通風樓</b>					
柏景峰	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
<b>百勝角通風樓</b>					
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
<b>東涌牽引配電站</b>					
東涌牽引配電站	華懋集團	住宅	87,288	2022年7月	2031年
<b>東涌東站</b>					
第一期	南豐集團控股有限公司	住宅	30,000	2024年12月	2031年
<b>屯門第16區站</b>					
第一期	新鴻基地產發展有限公司	住宅	55,847	2025年11月	2031年
<b>錦上路站#</b>					
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2026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<sup>(1)</sup>

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	混合用途	860,500	尚待確定	尚待確定
東涌東站	混合用途	598,400	尚待確定	尚待確定
屯門第16區站	混合用途	341,900	2026年 – 2027年	2033年 – 2037年
古洞站 <sup>(2)</sup>	混合用途	303,300	尚待確定	尚待確定
洪水橋站 <sup>(2)</sup>	混合用途	574,100	尚待確定	尚待確定
錦上路站第二期 <sup>(2)</sup>	混合用途		2026年	尚待確定
粉嶺北 <sup>(2)</sup>	混合用途		尚待確定	尚待確定
古洞北 <sup>(2)</sup>	住宅	1,221,900	尚待確定	尚待確定
新田站 <sup>(2)</sup>	混合用途		尚待確定	尚待確定

附註：

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

## 西鐵物業發展計劃

公司擔任西鐵物業發展項目的代理。

車站/地塊	土地面積 (公頃)	實際/預計日期	
		實際/預計批出日期	實際/預計落成日期
<b>已批出物業發展項目</b>			
屯門	2.65	2006年8月	2012年 – 2014年分期落成
荃灣西(七區)	2.37	2008年9月	2014年
南昌	6.18	2011年10月	2017年 – 2019年分期落成
朗屏(北)	0.99	2012年10月	2017年
荃灣西(五區)城畔	1.34	2012年1月	2018年
荃灣西(五區)灣畔	4.29	2012年8月	2018年
荃灣西(六區)	1.38	2013年1月	2018年
朗屏(南)	0.84	2013年6月	2019年
元朗	3.91	2015年8月	2022年 – 2023年分期落成
錦上路第一期	4.17	2017年5月	2024年 – 2026年分期落成
	<b>28.12</b>		
<b>待批出物業發展項目</b>			
八鄉維修中心	約23.56	尚待確定	尚待確定
	<b>23.56</b>		
<b>總數</b>	<b>51.68</b>		

### 物業招標

2025年11月，公司向新鴻基地產發展有限公司旗下一間附屬公司批出屯門第16區站第一期項目。視乎市場情況，我們預計在未來12個月左右為錦上路站第二期及屯門第16區站第二期項目進行招標。另外，我們定期密切監察市況，並按市況檢視招標計劃。

### 擴展物業組合

截至2025年12月31日，港鐵有九個住宅物業項目，預計未來數年將為房屋市場提供約8,000個住宅單位。香港

鐵路擴展項目目前的發展用地，包括小蠔灣站、東涌綫延綫東涌東站、屯門南延綫第16區站、東鐵綫古洞站及屯馬綫洪水橋站，以及北環綫項目的相關用地。我們亦繼續在現有及未來鐵路綫沿綫探索其他具發展潛力的地塊，包括將紅磡站南面的臨海及前碼頭用地打造成海濱新地標，以及發展新白石角站及其周邊。我們正在推進凹頭土地用途檢討研究，以優化凹頭站周邊的發展潛力。

# 香港網絡拓展



東涌綫延綫、小蠔灣站、屯門南延綫、  
東鐵綫古洞站及屯馬綫洪水橋站  
建造工程繼續推進



簽訂  
北環綫(第一部份)  
項目協議



## 目標

我們致力設計及建造先進的鐵路基建項目，為香港和港鐵締造互惠互利的經濟機遇，從而鞏固作為公司增長支柱之一的「香港核心業務」，並透過未來社區發展為居民及股東創造價值。

## 挑戰

為支持香港下一階段鐵路發展而開展的大型項目，包括《香港主要運輸基建發展藍圖》及《運輸策略藍圖》下的多個項目，需要周詳的規劃、大規模的發展，以及穩健的財務實力。建造方面的挑戰，包括在營運中的鐵路綫上興建新延綫和車站、需要在晚上非行車時間施工，以及確保工程對鄰近社區和生態系統造成的影響減至最低。

## 策略

我們在所有網絡發展項目的鐵路設計、建造及管理均採用最新技術及創新科技，以實現「建設無限未來」。我們亦全面探索所有可行的融資方案，以確保項目獲得充足且可持續的資金支持。

## 聯繫持份者

我們支持政府以鐵路為骨幹的香港公共交通政策，定期就現行及未來基建發展項目的實施情況與政府溝通，包括與相關政府政策局及其他持份者保持緊密聯繫。同時，我們的對外聯繫活動亦包括主動聯繫當區居民和地區代表。

## 展望

我們將以昭著的專業精神和卓越的項目執行能力，持續推進東涌綫延綫、小蠔灣站、屯門南延綫、東鐵綫古洞站和屯馬綫洪水橋站等主要項目。隨著北環綫(第一部分)項目協議的簽訂，我們正積極開展北部都會區鐵路基建發展項目，使其成為推動香港未來經濟發展的重要引擎。我們將會以港鐵的「鐵路加物業」發展模式，為以上及其他項目籌集資金，藉此為香港發展具成本效益的基建和活力十足的新社區。此外，我們將透過探索多元化的融資方案，確保未來港鐵鐵路發展的財務可持續性。

## 年度回顧 香港網絡拓展

年內，港鐵繼續致力推動多個重要的新項目，透過安全、環保及無障礙的鐵路網絡，高效連接全港社區，為香港未來的經濟增長作出貢獻，並創造互惠互利的機遇。我們在設計、建造及營運的每個環節都踐行「建設無限未來」

的承諾，在建造優質基建的過程中，採納嚴謹的規劃及具創意的技術和方法，務求將工程對營運中的鐵路服務，以及周邊社區和環境的影響減至最低。透過上述工作，港鐵為香港的長遠可持續發展作出積極貢獻。

	車站數目	總長度(公里)	項目融資	動工年份	預計 通車年份
 <b>東涌綫延綫</b>	2 (東涌東站及 東涌西站)	約2.5公里	鐵路加物業	2023	2029
 <b>小蠔灣站</b>	1	-	鐵路加物業	2023	2030
 <b>屯門南延綫</b>	2 (第16區站及 屯門南站)	約2.4公里	鐵路加物業	2023	2030
 <b>東鐵綫古洞站</b>	1	-	鐵路加物業	2023	2027
 <b>屯馬綫洪水橋站</b>	1	-	鐵路加物業	2024	2030
 <b>北環綫</b>	8 (錦上路站、凹頭站、 牛潭尾站、新田站、 古洞站、洲頭站、 河套站及皇崗口岸站)	約17公里	第一部分： 鐵路加物業	2025	不遲於 2034

## 發展中項目

### 東涌綫延綫

2023年2月，公司就東涌綫延綫的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議。此重點項目將為東涌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。項目包括

建造兩個新車站(東涌東站及東涌西站)及約2.5公里長的新鐵路段。2025年10月，我們的工程團隊使用隧道鑽挖機「羲和」順利貫通東涌站與未來東涌西站之間的上行綫隧道，並已展開下行綫隧道工程。兩個車站的建造工程亦繼續進行。東涌東站的土木工程已大致完成，並正陸續開展機電安裝工程。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，為該項目提供資金。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。新車站將設於欣澳站與東涌站之間的小蠔灣，將提升北大嶼山的交通聯繫，為新社區提供便捷的鐵路服務。截至2025年底，鑽孔樁工程已完成79%，地基及樁柱工程亦繼續進行中。

### 屯門南延綫

2023年9月，港鐵就屯門南延綫的融資、設計、建造、營運及維修事宜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面延伸約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。年內，我們繼續推進屯門南站、第16區站和高架橋段的地基及樁柱工程。我們亦已完成新屯門游泳池及「綠在屯門」的重置工程。整項工程預計於2030年竣工。公司利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為該項目提供資金。

### 東鐵綫古洞站

2023年9月，公司就東鐵綫古洞站的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議，新車站將建於落馬洲站與上水站之間，位處未來古洞北新發展區的市中心。2025年，我們已大致完成車站結構工程，並完成安裝所有車站月台幕門。機電及屋宇設備安裝工程已全面

## 年度回顧

### 香港網絡拓展

展開並正全力推進。整個車站工程目標預計於2027年竣工。公司利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為該項目提供資金。

#### 屯馬綫洪水橋站

2024年9月，公司就屯馬綫洪水橋站的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議。新車站設於屯馬綫天水圍站與兆康站之間，將服務未來位於北部都會區西面的洪水橋/廈村新發展區。年內，詳細設計工作持續推進，土地勘測工程已完成，並已展開配合車站建造的地基工程。整個工程項目預計於2030年底前完成。公司利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為該項目提供資金。

#### 北環綫

公司與政府於2025年7月簽訂北環綫(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。該項目於2025年10月3日舉行啟動禮。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。全長6.2公里的支綫則經新田站接駁主綫，並經洲頭站及河套站連接至深圳皇崗口岸。主綫及支綫以不遲於2034年同步開通為目標。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

公司與政府正積極商討落實簽訂北環綫(第二部分)項目協議，當中包括主綫餘下工程和支綫的融資及建造，以及兩綫的營運及維修等安排。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。

其他方面，我們正配合政府開展其他多個鐵路發展項目，包括南港島綫(西段)、東鐵綫白石角站和將軍澳綫南延綫，同時因應需要為中鐵綫、北環綫東延綫和新界東北綫提供支持。這些都是政府分別於2023年和2026年2月公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》和《運輸策略藍圖》下的部分發展項目。我們歡迎行政長官會同行政會議於2025年12月批准，邀請公司就南港島綫(西段)項目進行詳細規劃及設計工作。南港島綫(西段)將採用智慧綠色集體運輸系統，連接現有的南港島綫和港島綫，以提升港島南區和西區的鐵路服務。我們亦密切參與港深西部鐵路的發展項目，並應政府邀請於2025年9月提交意向書。我們將因應需要全力支持東九龍、啟德、洪水橋/廈村及元朗南新發展區的智慧綠色集體運輸項目。2025年10月，政府就啟德智慧綠色集體運輸系統發出招標邀請通知。我們會在投資回報具商業可行性的情況下，考慮投資上述及其他項目。

# 中國內地及國際業務



於2025年12月31日

營運**5**個  
鐵路服務



香港以外地區  
鐵路業務總載客量

**22.4**億人次



概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

## 目標

中國內地及國際業務是公司的增長支柱之一，有助我們實現業務與收入的地域多元化，同時成為我們向中國內地及海外具發展潛力的市場推廣港鐵及香港品牌的高效途徑。

## 挑戰

當我們繼續利用各種投資及營運模式，在香港以外地區的市場探索機遇時，無論是新項目或現有業務，這些市場的競爭亦正不斷加劇。

## 策略

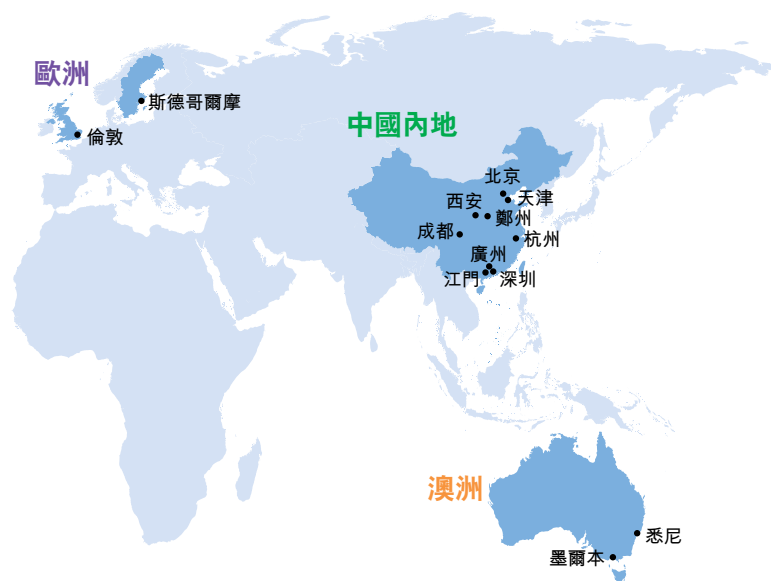
我們正積極開拓中國內地及全球市場的鐵路相關商機，包括新的公私合營基建項目、以鐵路交通為導向的發展（「TOD」）項目，以及資產更新、維修及車站商務發展機遇。與此同時，在香港以外的所有營運市場上，我們持續致力提供卓越服務，向潛在和現有客戶加強及推廣港鐵品牌。

## 聯繫持份者

每年，我們均會參與全球各地的業界活動，以推廣港鐵品牌及業務，同時緊貼最佳實務、最新創新成果及先進技術。我們定期與中國內地和海外業務所在地的地方政府及持份者保持聯繫，確保以最佳方式提供世界級的鐵路服務。我們亦與集團轄下的公司、承辦商及供應商合作，確保我們在世界各地的業務能充分體現我們對環境、社會及管治秉持高標準的堅定承諾。

## 展望

隨著新鐵路綫通車、新獲批合約，以及中國內地車站商務業務拓展，預計會為中國內地及國際業務帶來額外收入及利潤，藉此可部分抵銷近期因為多個服務經營權屆滿而造成的影響。儘管不同鐵路經營權的乘客量或會有差異，其對公司的影響程度將取決於個別營運協議。與此同時，我們將持續開拓中國內地、「一帶一路」沿綫及世界各地具發展潛力市場上的各種新商機，包括TOD、公私合營及車站商務項目，以及營運和管理服務等。



港鐵致力在香港以外地區的主要市場發揮所長，建造、營運和維護世界級鐵路網絡。2025年，公司在中國內地、歐洲和澳洲營運多項業務及鐵路專營權。年內，港鐵及

其附屬公司、聯營公司和合營公司在香港以外地區的總載客量約22.4億人次，周日平均乘客量約789萬人次。

中國內地及國際業務									
截至12月31日止年度 百萬港元	中國內地和澳門的鐵路、 物業租賃及物業管理業務			國際鐵路業務			總計		
	2025	2024	增/(減) 百分率	2025	2024	增/(減) 百分率	2025	2024	增/(減) 百分率
	<b>經常性業務</b>								
<b>附屬公司</b>									
收入	1,949	2,589	(24.7)	18,737	22,878	(18.1)	20,686	25,467	(18.8)
EBITDA	224	171	31.0	1,510	1,485	1.7	1,734	1,656	4.7
EBIT	(183)	(88)	(108.0)	1,381	1,311	5.3	1,198	1,223	(2.0)
EBITDA邊際比率(%)	11.5%	6.6%	4.9個百分點	8.1%	6.5%	1.6個百分點	8.4%	6.5%	1.9個百分點
EBIT邊際比率(%)	(9.4)%	(3.4)%	(6.0)個百分點	7.4%	5.7%	1.7個百分點	5.8%	4.8%	1.0個百分點
經常性業務(虧損)/利潤 (已扣除非控股權益)	(225)	(131)	(71.8)	794	743	6.9	569	612	(7.0)
<b>聯營公司及合營公司</b>									
應佔利潤	364	774	(53.0)	16	126	(87.3)	380	900	(57.8)
總經常性業務利潤 (扣除業務發展開支前)	139	643	(78.4)	810	869	(6.8)	949	1,512	(37.2)
<b>公司股東應佔年內利潤</b>									
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支前)							949	1,512	(37.2)
- 業務發展開支							(258)	(283)	8.8
- 來自經常性業務(扣除業務發展開支後)							691	1,229	(43.8)
- 來自中國內地物業發展							18	30	(40.0)
- 來自基本業務							709	1,259	(43.7)

## 年度回顧

### 中國內地及國際業務

2025年，若不包括中國內地物業發展，我們從事鐵路、物業租賃及管理的附屬公司(扣除業務發展開支後)，連同香港以外地區的聯營公司和合營公司，合共錄得應佔除稅後淨利潤6.91億港元，較2024年減少43.8%。

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年的總經常性業務利潤下跌至1.39億港元，主要因為2024年年底開通的深圳地鐵十三號綫一期首通段錄得全年營運虧損，以及來自杭州鐵路業務的貢獻因杭州地鐵一號綫的鐵路資產作出減值撥備而減少。

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年的經常性業務利潤下跌6.8%至8.10億港元，主要原因是來自英國South Western Railway和澳洲悉尼鐵路業務的貢獻減少。

### 中國內地鐵路業務

#### 北京

在北京，我們的聯營公司營運北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫、北京地鐵十六號綫，以及北京地鐵十七號綫。年內，上述鐵路綫的乘客量為7.37億人次，較2024年有所下跌，而周日平均乘客量為226萬人次。列車服務準時度平均超過99.9%，而所有鐵路綫的營運均維持穩定。北京地鐵十七號綫中段(最終段)於2025年12月27日通車後，連接現有十七號綫南段和北段，成為首都另一條主要鐵路幹綫。

#### 深圳

##### 深圳地鐵四號綫

深圳地鐵四號綫，包括深圳地鐵四號綫北延綫，由港鐵全資附屬公司營運。2025年，該鐵路綫的營運維持穩定，

列車服務準時度高於99.9%。乘客量與2024年相若，達2.45億人次，而周日平均乘客量為689,000人次。

如過往所述，自2010年我們開始營運深圳地鐵四號綫以來，車費一直未有調高。我們預計票價制定機制及定價程序仍需要更多時間才可實施，而低乘客量亦將維持一段較預期為長的時間。如乘客量在未來較長一段時間仍然偏低，適當的車費增加及調整機制亦未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

##### 深圳地鐵十三號綫

深圳地鐵十三號綫一期首通段的營運，於首個全營運年度內保持穩定，2025年的列車服務準時度達99.9%以上。深圳地鐵十三號綫一期北段於2025年12月28日通車，實現深圳灣口岸站至上屋站(西麗高鐵站除外)的一期全綫通車。我們正提供項目管理顧問服務的深圳地鐵十三號綫二期，亦繼續按計劃施工。

#### 杭州

##### 杭州地鐵一號綫及其延伸段

2025年，杭州地鐵一號綫、下沙延伸段和機場延伸段的營運均保持穩定，列車服務準時度高於99.9%。這些鐵路綫的乘客量與2024年相若，達3.25億人次，而周日平均乘客量為902,000人次。

如過往所述，杭州地鐵一號綫近年因乘客量增長緩慢及疫情影響而錄得虧損。由於這項特許協議不設乘客量補償機制，若乘客量在未來較長一段時間仍然偏低，再加上網絡擴大後的平均車費較低，杭州地鐵一號綫的長遠財務可行性將會受到影響。由於按目前估算，偏低的乘客量和平均票價將維持一段較預期為長的時間，因此我們已就杭州地鐵一號綫的鐵路資產作出了3.80億港元的應佔減值撥備。

### 杭州地鐵五號綫

2025年，杭州地鐵五號綫的總乘客量達2.46億人次，與2024年比較大致持平，而周日平均乘客量為745,000人次。年內，該鐵路綫的列車服務準時度維持穩定。

### 中國內地物業業務

港鐵亦發展及管理中國內地的商用及住宅物業。鑑於零售及物業市場面對挑戰，我們現正研究針對公司在中國內地商場的策略選項。2026年2月，總樓面面積約10,000平方米的深圳「頌薈」商場項目未能成功招標出售。我們繼續評估天津北運河站商場的策略方案，該商場仍在進行開業籌備工作，預計於2026年後開業。

年內，杭州西站的TOD項目繼續取得進展。同時，我們繼續為深圳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

我們繼續在成都、鄭州及西安推進車站商務業務，現已覆蓋超過700間車站商店。公司於2025年9月簽署青島車站商務業務的諒解備忘錄，並於2025年12月和廣州地鐵集團設立合資公司，在廣州開展車站商務業務。我們亦正於其他城市探索類似的發展機遇。此外，公司投資位於江門市的中車廣東軌道交通車輛有限公司，是我們在廣東省的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年內保持穩定。該項服務的專營權將於2027年11月屆滿。9公里長的新地鐵隧道已於2025年11月開通，讓鐵路綫貫通至墨爾本核心商業區。在開通首日，超過70,000名乘客前來體驗新車站。我們亦繼續支持作為客戶的維多利亞省政府進行各項網絡改善計劃。

悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫Tallawong至Sydenham段於年內的營運保持穩定。該鐵路綫西南段的改造工程正在進行中，為2026年下半年通車作準備。

#### 瑞典

斯德哥爾摩地鐵的服務合約已於2025年11月期滿，有關營運已移交予下任營運商。

#### 英國

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

### 香港以外地區的增長

港鐵與中國中車集團有限公司的附屬公司合組的Metro Trains West財團，於2025年12月成功奪得澳洲悉尼地鐵西綫項目的地鐵列車、系統、維修及營運合約。根據合約，財團將負責提供新一代地鐵列車及相關系統，並負責該條連接Parramatta和悉尼市中心的鐵路綫的調試及營運。悉尼地鐵西綫為全新的地下鐵路綫，全長24公里，設有九個車站，目標於2032年投入服務。

我們已於2025年12月提交悉尼Parramatta綜合車站發展項目的標書，預計投標結果於2026年公布。此外，我們繼續在中國內地及海外市場，包括「一帶一路」國家探索商機。

## 中國內地及國際鐵路業務概覽

	港鐵公司 所佔權益	業務模式	專營權開始日期 或預計通車日期	專營權期限	車站總數	路線長度 (公里)
<b>中國內地鐵路業務</b>						
北京地鐵四號綫	49%	公私合營	2009年9月	30年	24	28
北京地鐵四號綫大興綫	49%	營運及 維修專營權	2010年12月	跟北京地鐵四號綫 專營權期限同時完結	11	22
北京地鐵十四號綫	49%	公私合營	全綫：2013年5月至 2021年12月分階段開通	由2015年12月 起計30年	37 <sup>(1)</sup>	50.8
北京地鐵十六號綫	49%	公私合營	全綫：2016年12月至 2023年12月分階段開通	由2024年1月 起計30年	30	48.9
北京地鐵十七號綫	49%	營運及 維修專營權	全綫：2021年12月至 2025年12月分階段開通	由2021年12月 起計20年	21 <sup>(1)</sup>	48.9
深圳地鐵四號綫	100%	建設、 營運及轉移 <sup>(2)</sup>	全綫：2010年7月至 2011年6月分階段開通	30年	15	19.9
深圳地鐵四號綫北延綫	100%	營運及 維修專營權	2020年10月	跟深圳地鐵四號綫 專營權期限同時完結	8	10.8
深圳地鐵十三號綫一期	83%	公私合營	全綫：2024年12月至 2025年12月分階段開通	30年	16 <sup>(3)</sup>	22.4
杭州地鐵一號綫	49%	公私合營	2012年11月	25年	25	35.6
杭州地鐵一號綫 下沙延伸段	49%	營運及 維修專營權	2015年11月	跟杭州地鐵一號綫 專營權期限同時完結	3	5.6
杭州地鐵一號綫三期 (機場延伸段)	49%	營運及 維修專營權	2020年12月	跟杭州地鐵一號綫 專營權期限同時完結	5	11.2
杭州地鐵五號綫	60%	公私合營 <sup>(4)</sup>	全綫：2019年6月至 2020年4月分階段開通	25年	40	56.2
<b>國際鐵路業務</b>						
英國伊利沙伯綫	100%	營運及 維修專營權	2015年5月	8年至2023年， 延長2年至2025年	41	118
英國South Western Railway	30%	營運及 維修專營權	2021年5月	2年至2023年， 延長2年至2025年	210	998
瑞典斯德哥爾摩地鐵	100%	營運及 維修專營權	2009年11月	8年至2017年， 延長6年至2023年， 再延長2年至2025年	100	108
澳洲墨爾本都市鐵路	60%	營運及 維修專營權	2009年11月	8年至2017年11月， 延長7年至2024年 11月，延長18個月 至2026年6月， 再延長18個月至 2027年11月	227	441
澳洲悉尼M1地鐵西北 及班克斯敦綫	混合	公私合營 (營運、列車 及系統)	西北綫：2019年5月 城市段：2024年8月	15年至2034年	西北綫：13 城市段：8 西南段：10 全綫：31	全綫：66
澳洲悉尼地鐵西綫	70%	列車、系統、 維修及營運	預計於2032年投入服務	綫路開通後營運及 維修15年	9	24

附註：

- 北京地鐵十四號綫有四個站目前不停站。北京地鐵十七號綫有一個站目前不停站(望京西站已於2026年1月31日開通運營)。
- 深圳地鐵四號綫一期的資產由深圳市政府擁有，而港鐵軌道交通(深圳)有限公司已於2010年7月接管其營運。深圳地鐵四號綫北延綫的資產由深圳市政府擁有，港鐵軌道交通(深圳)有限公司有營運及維修專營權。
- 深圳地鐵十三號綫一期有一個站目前不停站。
- 杭州地鐵五號綫西延伸段採用營運及維修專營權模式，因此不在公私合營範圍內。

## 環境、社會及管治

港鐵在業務策略及營運方面依循一套穩健的環境、社會及管治框架。2025年，我們就實現減少溫室氣體排放、社會共融、發展及機遇這三大環境及社會目標，訂立了45項關鍵績效指標，以衡量我們在十個重點範疇所取得的成效。年內，我們已完成或正按部就班達成所有關鍵績效指標。

### 環境

我們繼續推進已獲「科學基礎目標倡議組織」批准的2030年科學基礎減碳目標，並取得良好進展。為鞏固我們的減碳承諾，並清晰概述相關策略，我們於2025年12月公布了《減碳路線圖》。

2025年，我們繼續推進以電動巴士取代柴油巴士的計劃。截至2025年底，投入客運服務的電動巴士已達17輛。在2022至2025年間，我們亦於辦公大樓、商場及車站停車場安裝超過200個電動車充電站。此外，我們亦已在另外兩個車站完成安裝太陽能光伏系統。

### 社會

港鐵在締造關愛共融的社區上擔當著重要角色。我們在2025年慶祝「鐵路人 鐵路心」計劃成立20周年，其間舉辦了380個義工項目，幫助超過64,000人，我們對此深感自豪。我們延續去年為不同族裔及/或殘疾青年推出的「EmpowerZ」青年就業先導計劃，並於2025年向24名學生頒發港鐵「『乘』功之道」獎學金，為鐵路及智慧城市培育人才，並鼓勵他們為社區作出貢獻。年內，超過2,000名中學生參加「Train' 出光輝每一程2.0」計劃，經計劃引導獲得未來所需的工作技能，同時為解決社會問題發揮影響力。我們亦向大埔宏福苑受火災影響家庭提供援助，派發約5,000張內有2,000港元增值額的八達通卡，以及向學童及長者派贈850部平板電腦。

公司亦透過「港鐵·藝術」計劃，在鐵路網絡舉辦展覽和表演，為全港市民提供藝術共賞的機會。我們亦在香港

文化博物館及李小龍基金會的支持下，舉辦《李小龍誕生85周年紀念展：無形之道》展覽，回顧李小龍的傳奇人生，並提升乘客在港鐵旅程的體驗。

### 管治

港鐵重視健全的企業管治，並定期檢討管治常規，以確保公司營運符合道德操守並具透明度，同時保障股東及持份者的最佳利益。公司全面的企業風險管理體系有助我們在努力實現業務目標的同時，能夠有效應對策略、營運、財務、合規和聲譽的風險。我們定期檢視重大風險，包括新出現的風險，以及與環境、社會及管治相關的風險，以應對不斷轉變的商業及營運環境。我們亦已採用「三線模型」，確保積極、有效地管控風險。

### 人力資源

截至2025年12月31日，港鐵及其附屬公司在香港和香港以外地區分別僱用18,890和10,976名員工。另外，聯營公司及合營公司在香港及全球各地共聘用16,438名員工。香港員工於2025年的自願流失率下降至3.9%。

港鐵致力成為求職者的首選僱主，積極提升僱主品牌形象，並在整體獎酬框架下提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期的獎勵計劃等。為吸引人才，特別是推動港鐵及香港未來發展的「新生代人才」，我們引入創新的人才招募推廣策略，並推出全新的招聘宣傳視覺效果，以提升港鐵僱主品牌。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和暑期實習生計劃，為有志投身鐵路行業的青年提供多元化的事業出路。我們通過多種渠道主動與員工聯繫，並與他們保持雙向溝通。我們亦透過「下一站·身心健康」平台落實多項身心健康措施、建立家庭友善政策，以及促進工作與生活平衡，以營造關懷備至的工作場所。同時，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。