

綜合財務報表附註

1 合規聲明

本財務報表乃按照香港《公司條例》的規定及《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》適用的披露規定而編製。本財務報表亦按照所有適用的《香港財務報告會計準則》(包括由香港會計師公會頒布之所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》和詮釋)編製。《香港財務報告會計準則》在各重大方面與《國際財務報告準則》完全接軌。本集團採納的重大會計政策於附註2披露。

香港會計師公會頒布了於2025年1月1日或之後開始的會計期間首次生效或可供提前採用的數項新或修訂的《香港財務報告會計準則》。然而，並無任何修訂準則對本集團本期或前期業績及財務狀況的編製或呈列方式產生重大影響。本集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新訂準則或詮釋(附註52)。

2 重大會計政策

A 綜合財務報表編製基準

(i) 除下列資產及負債是如下文所列的會計政策所述以公允價值入帳外，編製本綜合財務報表是以歷史成本作為計量基準：

- 投資物業(附註2E(i))；
- 自用樓宇(附註2E(ii))；
- 證券投資(附註2M)；及
- 財務衍生工具(附註2T)。

(ii) 按照《香港財務報告會計準則》編製綜合財務報表需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用和資產、負債、收入與開支的匯報金額。該等估計及相關假設是根據以往經驗和在當時情況下認為合理的多項其他因素作出，其結果構成了管理層就無法從其他途徑實時得知的資產與負債帳面價值所作判斷的基礎。實際結果可能有別於該等估計。

該等估計及相關假設會持續檢討。如會計估計需作修訂，而該修訂只會影響作出有關修訂的會計期間，便會在該期間內確認；但如修訂對本期間和未來的會計期間均有影響，則會在作出有關修訂的期間及未來期間確認。

管理層採用《香港財務報告會計準則》時所作對綜合財務報表有重大影響的判斷及估計在附註51論述。

B 合併基準

綜合財務報表包括本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)及本集團於聯營公司及合營公司的權益(附註2D)編製截至每年12月31日止的財務報表。於年內購入或出售的附屬公司業績分別按收購日起或至出售日止(視乎在適用情況而定)，於綜合損益表內列帳。

C 附屬公司及非控股權益

附屬公司是由本集團控制的實體。本集團透過參與實體的運作而獲得或承受不固定回報的權利或風險，並能夠行使其權力影響該等回報，從而控制實體。在評估該本集團是否有權力時，只考慮(由本集團或其他方持有的)實質權利。

於附屬公司的投資由取得控制權當日起合併入綜合財務報表內，直至控制權結束當日止。本集團內部往來的結餘，交易和現金流量，及因本集團內部交易而產生的任何未實現利潤，會於編製綜合財務報表時全數抵銷。因本集團內部交易而產生的未實現虧損，按應用於未實現利潤(惟只限於無減值跡象的金額)的同樣方法抵銷。

附屬公司業績和權益中的非控股權益分別在綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合財務狀況表中獨立顯示。

當本集團失去附屬公司的控制權時，會記入為出售附屬公司的整體權益，相關的損益將在綜合損益表中確認。於失去控制權日期時在該前附屬公司保留的任何權益按公允價值確認，此額將被視為最初確認財務資產時的公允價值，或如適用，在最初確認投資聯營公司或合營公司時的成本(附註2D)。

於附屬公司的投資是按成本減去任何減值虧損(附註2G(ii))後，在本公司財務狀況表內入帳。

綜合財務報表附註

2 重大會計政策(續)

D 聯營公司及合營公司

聯營公司是指本集團或本公司可以對其發揮重大影響力，但不是控制或聯合控制其管理層(包括參與其財務及經營決策)的個體。

合營公司是指本集團或本公司與其他方在合同上約定對該安排進行共同控制並對該安排的淨資產享有權利的安排。

於聯營公司或合營公司的投資是按權益法記入本集團的綜合財務報表，並且先以成本入帳，然後就本集團佔該投資對象淨資產在收購後的變動及任何與該投資相關的減值虧損(附註2G(ii))作出調整。本集團於每一匯報日期判斷是否存在客觀證據證明該投資已減值。本集團所佔該投資對象收購後及除稅後的業績及任何減值虧損於綜合損益表內確認，而本集團所佔該投資對象收購後的其他全面收益項目於綜合全面收益表內確認。

當本集團對聯營公司或合營公司虧損的承擔額等同或超出本集團於聯營公司或合營公司的權益時，本集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損；但如本集團須向該投資對象承擔法律或推定責任，或替其支付款項則除外。因此，本集團於該投資對象的權益是根據權益法入帳的投資帳面金額連同實質上構成本集團於聯營公司或合營公司淨投資一部分，並在應用預期信用虧損模型(如適用)後(附註2G(i))的長期權益。

本集團與聯營公司或合營公司之間交易所產生的未實現損益，均按本集團於該投資對象所佔的權益比率抵銷；但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未實現虧損會即時在綜合損益表內確認。

如果對聯營公司的投資變成為合營公司的投資，反之亦然，保留的權益不會重新計量。相反，投資仍按權益法入帳。

在其他情況下，當本集團終止對聯營公司有重大影響力或終止對合營公司有共同控制權時，會記入為出售該投資對象的整體權益，相關的損益將在綜合損益表中確認。於失去重大影響力或共同控制權日期時在該前投資對象保留的任何權益將確認為公允價值，此額將被視為最初確認財務資產時的公允價值。

在本公司財務狀況表所示聯營公司及合營公司的投資，是按成本扣除減值虧損(附註2G(ii))後入帳。

E 固定資產

(i) 投資物業

投資物業指根據為賺取租金收入及/或資本增值的租賃權益而擁有或持有的土地及/或樓宇。這些包括現正興建或發展以供日後用作投資的物業。

投資物業按每半年經由獨立專業合資格的估價師釐定的公允價值列帳，其公允價值變動所產生的收益或虧損，會在產生期內的綜合損益表中確認。

(ii) 其他物業、機器及設備

位於及註冊在香港特別行政區的租賃土地會按成本扣除累計折舊及減值虧損(附註2H和2G(ii))後入帳。本集團為物業權益的註冊擁有人的自用租賃樓宇會按重估當日的公允價值扣除任何隨後的累計折舊列帳(附註2H)。重估工作每半年由獨立專業合資格的估價師進行，在重估時產生的公允價值變動，會記入為作固定資產重估儲備的變動，惟下列情況除外：

- (a) 若與自用租賃樓宇有關的固定資產重估儲備的結餘不足以彌補該項物業的重估虧損，所超出的虧損數額會記入綜合損益表；及
- (b) 若以往曾將重估虧損記入綜合損益表，而其後出現重估盈餘時，此盈餘會先撥入綜合損益表(以過往記入綜合損益表的虧損數額為限)，餘額然後撥入固定資產重估儲備。

土木工程與機器及設備(包括不是由本集團作為物業權益註冊擁有人的永久或租賃物業之使用權資產，以及由租賃機器和設備產生的使用權資產)，以原值扣除累計折舊及減值虧損(附註2H和2G(ii))列帳。

2 重大會計政策(續)

E 固定資產(續)

在建資產(包括與鐵路營運有關的資本性工程項目)以原值扣除減值虧損(附註2G(ii))列帳。原值包括直接建造費用,例如物料、員工薪酬與一般費用,以及在建造或安裝與測試期間的資本化利息支出。非正常損耗的物料、員工或其他資源的費用並不會計入資產成本,而於產生的期間列支於綜合損益表內。當資產投入預定用途所需的絕大部分準備工作完成後,上述費用便會停止資本化,並轉列為適當的固定資產類別。

如任何在建資產不再持作經營用途及未能為本集團帶來未來經濟效益,相關的已資本化的成本將會於符合上述條件的匯報期間列支於損益。

(iii) 服務經營權資產

如本集團參與服務經營權安排,據此獲得進入、使用及營運若干資產以提供公共服務之權利,所繳付的服務經營權初始款項及直至服務經營權開始前,因購入服務經營權而產生的直接支出會予以資本化為服務經營權資產,並在服務經營權有效期內以直線法攤銷。於服務經營權有效期內支付的每年定額付款,按開始時釐定的新增長期貸款利率作為貼現率計算其現值,並予以資本化為服務經營權資產及於服務經營權有效期內以直線法攤銷,而相應的負債則會確認為服務經營權負債。非固定或於服務經營權開始時未能釐定(而是根據未來收入來釐定)的服務經營權年度付款會於發生期間計入綜合損益表。

如本集團在服務經營權安排下建造、使用及營運若干資產以提供公共服務,於綜合損益表中確認的建造收入及成本乃參照於匯報期末的完成階段計算,而所提供的建造服務以公允價值予以資本化及在綜合財務狀況表中列為服務經營權資產,並按資產的使用年限或服務經營權資產預期可供本集團使用期間(以較短者為準)以直線法攤銷。

有關服務經營權的資產開支會予以資本化,並在資產的使用年限或服務經營權預期可供本集團使用期間(以較短者為準),是按足以攤銷其原值減其估計剩餘價值(如有)的比率,以直線法攤銷。

服務經營權資產乃按原值減去累計攤銷及減值虧損(如有)列帳(附註2H和2G(ii))。

(iv) 其後開支以及報廢或處置所產生的收益或虧損

如與替換和/或更新現有資產若干部分有關的其後開支能夠令該項資產為本集團帶來未來經濟效益及其成本能準確地計算,則有關開支會計入該項資產的帳面價值內,被替換部分的帳面價值會於財務報表中取消確認,所產生的任何收益或虧損會於綜合損益表中處理。

用於恢復或維持現有資產原先評估的表現水平的維修或保養開支,均於產生的期間列作綜合損益表開支。

一項資產因報廢或出售所產生的收益或虧損,以出售所得款項淨額與資產的帳面價值之間的差額釐定,並於報廢或出售當日在綜合損益表內確認為收入或支出。任何相關的重估盈餘會由資產重估儲備轉入保留溢利,並不會在綜合損益表中重新分類。

綜合財務報表附註

2 重大會計政策(續)

F 租賃資產

本集團於合同開始時評估合同是否屬於租賃或包含租賃。如果合同為獲取對價而在一段時間內控制一項已識別資產的使用權，則該合同屬於租賃或包含租賃。在客戶既有權主導已識別資產的使用，及有權從該使用中獲得幾乎全部經濟利益的情況下，控制權視為已確立。

(i) 作為承租人

於租賃開始日，本集團確認使用權資產和租賃負債，惟租賃期不超過12個月的短期租賃以及低價值資產租賃除外。當本集團就一項低價值資產訂立租賃時，本集團決定是否按個別租賃對該租賃予以資本化。與未資本化的租賃相關的租賃付款於租賃期按系統基準確認為費用。

若租賃被資本化，租賃負債按照租賃期內的應付租賃付款額按租賃內含利率(若租賃內含利率無法直接確定，則使用相關的增量借款利率)折現後的現值進行初始確認。初始確認後，租賃負債按攤餘成本計量，並採用實際利率法計算利息費用。

在資本化租賃時確認的使用權資產按成本初始計量。使用權資產的成本包括租賃負債的初始金額，加上在租賃期開始日或之前支付的租賃付款額以及已發生的初始直接費用。在適用情況下，使用權資產的成本還包括拆卸及移除的資產、復原資產或其所在場所估計將發生的成本折現後的現值，並扣除收到的租賃優惠。使用權資產其後按成本減去累計折舊和減值虧損(附註2H和2G(ii))後的金額列帳，惟以下類別的使用權資產除外：

- 符合投資物業定義的使用權資產根據附註2E(i)以公允價值列帳；
- 與本集團作為租賃權益的註冊擁有人租賃的自住建築物相關的使用權資產根據附註2E(ii)以公允價值列帳；及
- 與作為持作存貨的租賃土地權益相關的使用權資產根據附註2L以成本與可實現淨值兩者中的較低額列帳。

因鐵路工程項目及發展中物業相關的使用權資產及租賃負債所產生的折舊及利息支出，已資本化列作「在建鐵路工程」及「發展中物業」。

倘指數或比率變化導致未來租賃付款額發生變動，或者本集團根據擔保估計的應付金額發生變動，或者對於本集團是否合理確定將行使購買、續租或終止租賃選擇權的重估結果發生變化，則應重新計量租賃負債。倘在這種情況下重新計量租賃負債，應對使用權資產的帳面價值作出相應調整；倘使用權資產的帳面價值已減至零，則將相關調整計入損益。

當租賃範疇發生變化或租賃合同原先並無規定的租賃代價發生變化(「租賃修改」)，且未作為單獨的租賃入帳時，則亦要對租賃負債進行重新計量。在此情況下，租賃負債會根據經修訂的租賃付款和租賃期限，使用經修訂的貼現率在修改生效日重新計量。

(ii) 作為出租人

作為出租人時，本集團於租賃開始時確定每項租賃是否屬於融資租賃或經營租賃。如果租賃實質上將資產所有權附帶的所有風險和報酬轉移給承租人，則該租賃劃歸為融資租賃。如果情況並非如此，則該租賃劃歸為經營租賃。

當一項合同包含租賃和非租賃組成部分時，本集團將合同中的對價按相對獨立銷售價格基準分攤至各組成部分。經營租賃的租金收入根據附註2Y(ii)確認。

G 資產減值

(i) 金融工具、合約資產及租賃應收款的信用虧損

對於本集團的應收帳款、合約資產及租賃應收款，預期信用虧損的虧損撥備以相等於整個生命週期內預期信用虧損的金額計量(即在預期信用虧損模型適用項目的預計年期內所有可能違約事件產生的預期信用虧損)。對於本集團其他以攤銷成本計量的財務工具，虧損撥備以等同於12個月預期信用虧損的金額計量(即報告日後12個月內可能違約事件產生的預期信用虧損)。除非財務工具的信用風險自初始確認後大幅增加，虧損撥備為此則按等同於生命週期的金額計量。以公允價值計量的金融資產毋須進行預期信用虧損評估。

預期信用虧損為信用虧損的概率加權估計。信用虧損按所有預期現金差額(即根據合約應付本集團的現金流量與本集團預期收到的現金流量之間的差額)的現值計量。

在評估財務工具信用風險是否自初始確認後大幅增加時，本集團將於報告日評估的財務工具違約風險與初始確認日評估的風險進行比較。本集團會考慮合理可靠的定量及定性資料，包括歷史經驗以及在無需付出過多成本或努力下即可獲得的前瞻性資料。

預期信用虧損於各報告日進行重新計量，以反映自初始確認後財務工具信用風險的變化情況。預期信用虧損金額的任何變化於損益中確認為減值收益或虧損。本集團確認所有財務工具的減值收益或虧損，並透過虧損撥備帳對其帳面金額進行相應調整。

2 重大會計政策(續)

G 資產減值(續)

(ii) 其他資產減值

本集團在每個匯報期末審閱內部及外間資料，以確定下列資產是否出現減值跡象，或者(除了商譽)以往確認的減值虧損是否不再存在或已經減少：

- 固定資產(包括使用權資產及服務經營權資產，但按重估值列帳的資產除外)；
- 物業管理權；
- 商譽；
- 在建鐵路工程；
- 遞延開支；及
- 於附屬公司、聯營公司及合營公司的投資。

如出現任何減值跡象，便須估計資產的可收回金額。此外，不論是否有任何減值跡象存在，本集團也會每年估計商譽的可收回金額。

資產的可收回金額是其公允價值減出售成本與使用價值兩者中的較高額。在評估使用價值時，預期未來現金流量會按可以反映當時市場對時間價值及資產特定風險的評估的稅前貼現率計算其現值。如果資產所產生的現金流入基本上不能與其他資產所產生的現金流入獨立列項，則以能產生獨立現金流入的最小資產組別(即現金產生單位)來釐定可收回金額。

當資產或所附屬的現金產生單位的帳面金額高於可收回金額時，其減值虧損於綜合損益表中確認。相關現金產生單位的減值虧損會先用以減低任何分配至該單一(或一組)現金產生單位的商譽的帳面金額，其後會按比例減低附屬於該單一(或一組)現金產生單位的其他資產的帳面金額，但該資產帳面價值不可被減至低於其個別公允價值扣除出售成本(如可計量)或其使用價值(如可釐定)。

減值虧損在用作釐定資產(不包括商譽)可收回金額的估計出現利好變化時撥回。而與商譽有關的減值虧損一概不予撥回。

所撥回的減值虧損以假設在以往年度沒有確認減值虧損而應已釐定的資產帳面金額為限。所撥回的減值虧損在確認撥回的年度內計入綜合損益表。

H 折舊及攤銷

(i) 投資物業並不計提折舊。

(ii) 除投資物業(附註2E(i))、在建資產(附註2H(iii))及在服務經營權的全部或剩餘的有效期內攤銷的服務經營權資產(附註2E(iii))以外的固定資產，是按足以攤銷其原值或估值減其估計剩餘價值(如有)的比率按下列預計可使用年限以直線法計提折舊或攤銷：

• 土地及樓宇

自用樓宇	50年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限
租賃土地	尚餘租賃年期

• 土木工程

挖掘及鑽挖	無限期
隧道內壁鋪砌、地下土木結構、架空結構及海底隧道	100年
車站樓宇結構	100年
車廠結構	80年
車站小商店結構	20 – 30年
纜車站大樓及主題村結構	27 – 30年

綜合財務報表附註

2 重大會計政策(續)

H 折舊及攤銷(續)

• 機器及設備

列車及組件	3 – 42年
月台幕門	10 – 35年
路軌	7 – 60年
環境控制系統、升降機與扶手電梯、防火及排水系統	5 – 45年
供電系統	5 – 40年
架空纜索系統及纜車車廂	10 – 27年
自動收費系統、金屬車站小商店及其他機械設備	9 – 25年
列車控制及訊號儀器、站內公布系統、電訊系統及廣告牌	5 – 35年
車站修飾	20 – 30年
固定裝置及配備	10 – 25年
維修設備	10 – 40年
寫字樓傢具及設備	5 – 15年
電腦軟件許可證及應用軟件	5 – 10年
電腦設備	3 – 5年
清潔用具及工具	5年
車輛	5 – 12年

若物業、機器及設備的組成部分具有不同的可使用年限，則各組成部分將獨立計提折舊或攤銷。不同類別固定資產的可使用年限會因應資產的實際狀況、使用經驗及當時的資產更新計劃，於每年進行檢討。

(iii) 在建資產並不計提折舊或攤銷，直至建造完成及資產可作預定用途時為止。

I 鐵路建造項目的建造成本

(i) 本集團就建議的鐵路建造工程所產生的費用(包括顧問費、內部員工薪酬與一般費用)的處理方式如下：

- 如建議的工程仍在初步審議階段，尚未視為會大機會落實，有關的費用會計入綜合損益表；及
- 如建議的工程處於詳細研究階段及/或施工階段，並得到可行的財務計劃支持，有關的費用會記帳為遞延開支，直至達成項目協議並且本集團須負責營運相關鐵路後，即撥入在建鐵路工程，並按成本扣除減值虧損後入帳(附註2G(ii))。如項目協議未能達成且有關的費用並不視為可收回，有關的費用則會即時計入綜合損益表。

(ii) 在達成項目協議並且本集團須負責營運相關鐵路後，所有有關建造鐵路的費用(包括建造成本、顧問費、內部員工薪酬與一般費用)均列入為在建鐵路工程，並按成本扣除減值虧損後入帳(附註2G(ii))。直至鐵路啟用後，有關的成本即撥入固定資產(附註2E)。

J 合營業務

合營業務是一種安排。在此安排下，本集團與其他方在契約上同意攤分該安排的控制權，並對與該安排相關的資產享有權利及對負債負有責任。本集團會採用分項總計法，將與其權益有關的資產、負債、收入及開支與類似的項目合併計算，去確認其在合營業務下的權益。本集團會採用一致的會計政策去計算相若交易及在類似情況下進行的活動。

根據《香港財務報告準則》第11號「合營安排」，本集團與發展商就香港物業發展項目(並無成立獨立個體)達成的安排，均被視為合營業務。按照該等物業發展安排，本集團通常自行負責本身的開支，包括內部員工薪酬及準備工程的開支；至於土地補價(或集團未支付之部分)、建造成本、專業費用等一切其他工程開支，一般由發展商承擔。本集團會就本身所擁有該等業務的權益，將已扣除收取款項或資產分派後的發展權購入成本、準備工程開支(包括應計利息)及產生的地價(包括任何土地補價)列作發展中物業。如來自發展商的款項或資產分派超出本集團有關開支，超出的數額會記入遞延收益。本集團就物業發展所作出的員工薪酬、一般費用及顧問費用等開支，亦會予以資本化並確認為發展中物業。本集團所享有該等業務賺取的利潤，會按照附註2K(iii)所列的基礎，在扣除當時發展中物業的有關結餘後，記入綜合損益表內。

2 重大會計政策(續)

K 物業發展

(i) 發展中物業包括本集團就物業發展項目進行地盤準備工作所產生的費用、支付的地價、購入物業發展權的代價、建築發展的總成本、資本化的借貸成本，撥備及其他直接費用。該等發展中物業會以原值入帳，其後以其原值或可實現淨值兩者中的較低者列帳。可實現淨值是指估計售價(參考管理層對現行市場情況的估計)減去估計完工成本及將於出售物業時產生的成本。

(ii) 向發展商收取來自合營業務的香港物業發展款項或資產分派，將用以沖銷該發展項目在發展中物業有關的金額。向發展商收取的款項或資產分派如超出發展中物業結餘，餘額會撥入遞延收益(包括在綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」中)。在此等情況下，集團就有關該發展項目的進一步開支，均會在遞延收益中扣除。

(iii) 來自合營業務在香港發展物業的利潤，將在下列情況下在綜合損益表內確認：

- 如本集團向發展商收取款項超出發展中物業結餘(即產生遞延收益)，當地基和地盤準備工程完竣並可進行發展上蓋物業，及計入本集團在該等項目所需承擔的風險和責任(如有)後，該款項所產生的利潤才會獲確認；
- 如本集團就發展項目收取的資產分派出於發展中物業的結餘(即產生遞延收益)，利潤會按收到分派時該等資產的公允價值，及計入本集團在該等項目所需承擔的風險和責任(如有)後才會獲確認；及
- 如本集團獲得分攤發展項目的淨盈餘的權利，當收入(包括任何未出售物業之公允價值)及發展項目的整體成本能可靠地估計時，本集團獲得分攤之利潤才會獲初始確認。本集團任何未出售物業之權益其後會根據附註2L所列政策的基礎重新計算，並包含在待售物業之內。

於確認利潤時，與該發展項目有關發展中物業結餘會記入綜合損益表作為支出(如有)。由本集團在該等項目所需承擔的風險和責任產生的遞延收益已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」中。本集團會在每個匯報期末重新評估集團在該等項目所需承擔的風險和責任。任何所需承擔的風險和責任金額的減少將計及為遞延收益的減少，而將相應的利潤在該匯報期計入損益。

(iv) 出售非來自合營業務的物業之收入在法律轉讓完成後(這是在買家有能力主導物業的用途並獲得物業大致餘下利益的時點)，方予確認。收入確認日之前就已售物業收取之按金及分期付款將列帳於綜合財務狀況表之「應付帳項、其他應付款項及撥備」。

(v) 有關將在物業發展收取的物業，其在建期間產生的建造費用及/或有關裝修費用將在收取物業之前初始資本化為遞延開支，並在收取物業期間確認為相應資產。

L 待售物業

如物業持有作待售用途，該等物業會以原值入帳，其後以物業的原值或可實現淨值兩者中的較低者列帳。

對於在香港的物業，其成本是指當確認物業發展利潤時(根據附註2K(iii))，參考獨立公開市場估值而釐定之公允價值。

對於在中國內地的物業，其成本是由未出售物業所分攤的發展成本而釐定。

可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。

因物業減值至可實現淨值而產生的任何金額，於減值年度確認作開支。因可實現淨值增加引致任何物業減值的回撥於該回撥期間確認作物業出售成本的減少。

當待售物業出售時，該等物業的帳面金額會記入綜合損益表內。

綜合財務報表附註

2 重大會計政策(續)

M 證券投資

證券投資(不包括於其附屬公司、聯營公司及合營公司的投資)分類為以下其中一種計量類別：

(i) 非股本投資

當非股本投資的合約現金流量並非僅代表本金及利息的支付，或本集團於初始確認時不可撤銷地指定該投資按公允價值計入損益，將分類為按公允價值計入損益。該投資的公允價值變動(包括利息)於綜合損益表中確認。若非股本投資的合約現金流量僅代表本金及利息的支付，且本集團於初始確認時並未指定該投資按公允價值計入損益，則該投資將分類為攤銷成本，因本集團投資於此類工具的主要目的在於收取合約現金流量。按實際利率法計算的利息收入(見附註2Z)及外匯收益和虧損，均於綜合損益表中確認。

(ii) 股本投資

股本證券投資分類為按公允價值計入損益。股本證券投資的股息於綜合損益表中確認。

證券投資於本集團承諾購買/出售有關的投資時確認/取消確認。出售證券投資所產生的利潤或虧損按出售所得款項淨額與投資的帳面價值之間的差額計算，並於產生時計入綜合損益表。

N 存料與備料

用作業務營運的存料與備料分為經常性及資本性。經常性備料以加權平均成本法按成本列帳，並於其耗用期間內確認為開支。在適當時候本集團會為陳舊存貨作出撥備。資本性備料則按成本減去累計折舊及減值虧損列為固定資產(附註2H和2G(ii))，其折舊會按計入儲備的資本性備料的相關固定資產所適用的折舊比率計算。

O 合約資產及合約負債

根據合約所載列的付款條款有權無條件獲取代價前，合約資產於本集團確認收入時確認(附註2Y)。合約資產是根據附註2G(i)所載政策就預期信用虧損進行評估，並於收取代價的權利成為無條件時重新分類為應收款項(附註2Q)。

合約負債於本集團確認相關收入前，於客戶支付代價時確認(附註2Y)。倘本集團在確認相關收入前擁有無條件收取代價的權利，則亦將確認合約負債。於該等情況，亦將確認相應的應收款項(附註2Q)。

就與客戶的單一合約而言，應以合約資產淨額或合約負債淨額呈列。對於多份合約，不相關合約的合約資產及合約負債不能以淨額呈列。

合約包括重大融資成分時，合約結餘包括根據實際利率法計算的應計利息(附註2Z)。

P 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他財務機構的活期存款及短期的高流動性投資(此等投資可隨時換算為已知的現金額及就價值變動方面的風險不大及於購入日起三個月內到期)。就編製綜合現金流量表而言，現金及現金等價物也包括須於接獲通知時償還，並構成本集團現金管理一部分的銀行透支。

Q 應收帳項及其他應收款項

應收款項於本集團有無條件收取代價之權利時確認。如果在支付該代價到期之前只需要通過一段時間，則收取代價的權利是無條件的。如果在本集團擁有無條件收取代價的權利之前已確認收入，則該金額將作為合約資產列帳(附註2O)。應收款項採用實際利率法計算攤銷成本並扣除信用虧損列帳(附註2G(i))。

R 附息貸款

附息貸款初值按公允價值扣除交易成本後入帳。不受公允價值對沖的附息貸款隨後將採用實際利率法按攤銷成本法列帳。利息支出是根據本集團有關利息及財務開支的會計政策所確認(附註2Z)。

最初確認後，受公允價值對沖的附息貸款之帳面價值會重新計算，並就對沖風險所產生的公允價值變動於綜合損益表內確認，以抵銷相關對沖工具的損益影響。

2 重大會計政策(續)

S 應付帳項及其他應付款項

若貼現的影響重大，應付帳項及其他應付款項將按攤銷成本法列帳，否則按成本列帳。

T 財務衍生工具及對沖活動

本集團利用財務衍生工具，如利率掉期及交叉貨幣掉期，以管理其利率及外匯風險。根據本集團政策，此類工具純粹用作減低或消除本集團投資及負債的有關財務風險，而非用作買賣或投機用途。

衍生工具按公允價值確認，於各匯報期末重新計算其公允價值。相關損益的確認方法將視乎衍生工具是否被指定為對沖工具及其對沖項目的性質而定。

倘對沖會計方法適用，本集團將指定所用的衍生工具為：(1) 公允價值對沖：對沖已確認負債的公允價值；(2) 現金流量對沖：對沖已確認負債的現金流量的變動或確實承擔的外匯風險；或(3) 淨投資對沖：對沖應收或應付一項境外經營貨幣項目的現金流量易變性，其中貨幣項目的結算不僅未曾計劃，而且在可預見的未來不太可能發生。

(i) 公允價值對沖

被指定作為及符合公允價值對沖條件的衍生工具，其公允價值的變動，連同與被對沖資產或負債就相關風險所產生的公允價值變動，會計入綜合損益表。

(ii) 現金流量對沖

被指定作為及符合現金流量對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分會確認為其他全面收益，從而分開累計於股東權益內之對沖儲備。而非有效部分的公允價值變動則即時在綜合損益表中確認。

當被對沖項目於綜合損益表中確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的金額會撥入綜合損益表。然而，當有關被對沖項目的交易導致非財務資產或負債的確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的相關損益會從股東權益中轉出，並撥入非財務資產或負債的最初成本或帳面金額。

當對沖工具過期或被售出、終止或被行使，或本集團取消其對沖關係但與被對沖項目有關的交易仍預計會發生時，當時在股東權益中的累計損益仍會保留在股東權益內，直至該項交易發生時才根據上述政策確認。然而，若預期有關被對沖項目的交易不會發生，被計入股東權益的累計損益會即時撥入綜合損益表。

(iii) 淨投資對沖

被指定作為及符合境外經營淨投資對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分會確認為其他全面收益，從而分開累計於股東權益中的匯兌儲備。而非有效部分的公允價值變動則即時在綜合損益表中確認。

於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的金額會撥入綜合損益表，作為出售或部分出售境外經營的重新分類調整。

(iv) 對沖成本

金融工具的外幣基礎價差可從指定的對沖工具中分開並排除。若本集團將金融工具的外幣基礎價差(「被排除元素」)從對沖工具的指定中排除，則該等被排除元素的公允價值變動將於其他全面收益中確認，並累計於權益內的對沖成本儲備。於指定日期(在與被對沖項目的範圍內)，該等元素會在對沖期間以系統性及合理的方式攤銷至損益。

(v) 不符合對沖會計方法的衍生工具

任何不符合對沖會計方法的衍生工具的公允價值變動即時於綜合損益表中確認。

U 僱員福利

(i) 薪金、年假、其他津貼、界定供款退休計劃的供款，包括根據香港《強制性公積金計劃條例》的規定作出的強積金供款，及其他非貨幣性福利成本在本集團僱員提供相關服務的期間內計提。就從事建造項目、資本性項目及物業發展的員工所作出的此等福利成本，則予以資本化作為認可資產成本的一部分。在其他情況下，此等成本在綜合損益表中確認為開支。

(ii) 本集團的界定福利計劃承擔的責任淨額包括由本集團營運或參與的界定福利退休計劃以及《香港僱傭條例》下的長期服務金。有關金額按每個計劃單獨計算，計算方法是估計僱員在本年度及過往年度提供服務所賺取未來福利的數額，並將有關金額貼現。對於界定福利退休計劃所承擔的責任，有關金額在扣除計劃資產的公允價值後作出估算。對於長期服務金所承擔的責任，未來福利的估計金額在扣除本集團向已經歸屬於員工的退休計劃作出的強制性供款得出的應計福利產生的負債服務成本後釐定，而有關供款則視作相關員工的供款。

綜合財務報表附註

2 重大會計政策(續)

U 僱員福利(續)

界定福利計劃承擔的責任淨額由合資格精算師採用預計單位成本法進行計算。對於界定福利退休計劃，如計算的結果為本集團帶來效益，則確認的資產以日後從計劃所得的任何退款或供款扣減形式所得的經濟效益之現值為限。界定福利負債/資產的服務成本及淨利息開支/收入將視情況而確認為綜合損益表的支出，或被資本化為相關建造項目、資本性項目及物業發展的成本。本年度服務成本會按本年度的僱員服務所帶來的界定福利責任現值之增加計算。該期間的淨利息支出/收入是按用以計算匯報期間開始時界定福利責任的貼現率應用於淨界定福利負債/資產而決定。貼現率是根據優質公司債券於匯報期末的收益率釐定；所參考公司債券的年期與福利退休計劃的加權平均時間相若。

當計劃的福利改變或計劃遭縮減時，有關僱員過去服務的福利改變之部分，或因縮減計劃帶來的損益，會在計劃修訂或縮減時，以及相關重組成本或合約終止補償獲確認兩者中較早時，在綜合損益表中確認為支出或予以資本化。

界定福利計劃引致的重新計量會確認為其他全面收益，並即時在保留溢利中反映。重新計量包含精算損益、界定福利退休計劃資產的回報(不包括包含在淨界定福利負債/資產內的淨利息金額)及資產上限影響的任何改變(不包括包含在淨界定福利負債/資產內的淨利息金額)。

(iii) 以股份為基礎而按股本結算的支出按認股權派發日期的公允價值計算。關於行政人員股份獎勵計劃下的獎勵股份，計入員工薪酬計為開支的金額是參照授出的獎勵股份的公允價值所釐定，並考慮到與授出相關的所有不賦予條件。總開支於相關歸屬期間內確認，而相應貸記在權益的以股份為基礎的僱員資本儲備中。

關於那些於歸屬年期內攤銷的獎勵股份，本集團根據每個匯報期末的歸屬條件，修訂其對預期最終會賦予的獎勵股份數目的估計。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的綜合損益表中扣除/計入，並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整。獎勵股份歸屬後，由市場購入的歸屬獎勵股份(「購入股份」)及由以股代息而獲得的股份和用所得現金普通股息購入的股份(「普通股息股份」)的相關成本，會貸記於為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份，並相應減少以股份為基礎的僱員資本儲備(如為購入股份)及減少保留溢利(如為普通股息股份)。

(iv) 關於以股份為基礎而將以現金支付的支出，相等於已獲提供的服務部分的負債會按每個匯報期末釐定的股份公允價值確認。

(v) 合約終止補償在本集團不能撤回授予該等補償，以及在其確認涉及支付合約終止補償的重組成本兩者中較早時獲確認。

V 所得稅

(i) 年內所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。所得稅會於綜合損益表中確認，但與被確認為其他全面收益或直接與股東權益項目有相關的所得稅，則確認為其他全面收益或直接確認為股東權益。

(ii) 本期稅項是按年內應課稅收入根據在匯報期末已頒布或將正式頒布的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。

(iii) 遞延稅項是根據綜合財務報表中資產和負債的帳面價值與計算應課稅利潤時使用的相應稅基之間的暫時差異而確認。遞延稅項資產也可以由未利用可稅項虧損和未利用稅款抵減產生。遞延稅項負債一般按所有應課稅暫時差異確認；而遞延稅項資產的確認一般只限於很可能獲得應課稅利潤並用以抵扣暫時差異的情況。如果暫時差異是由於在既不影響應課稅利潤也不影響會計利潤，且不會產生相等的應課稅和可抵扣暫時差異(若其不屬於企業合併的一部分)的交易中初始確認資產和負債而產生的，則不確認該等資產和負債。對於為實施經合組織發布的支柱二範本規則而頒布或將正式頒布的稅法而產生的所得稅，不會確認與其相關的遞延稅項。

遞延稅項負債按於附屬公司的投資和與聯營公司及合營公司權益相關的應課稅暫時差異予以確認，惟倘本集團可控制暫時差異的撥回及暫時差異在可預見的未來很可能不會撥回則除外。與該等投資和權益相關的可抵扣暫時差異產生的遞延稅項資產，只有在很可能獲取足夠的應課稅利潤用於抵扣暫時差異，並且預計在可預見的未來會撥回的情況下才予以確認。

本集團就其租賃負債和使用權資產，分別確認遞延稅項資產和遞延稅項負債。

2 重大會計政策(續)

V 所得稅(續)

當投資物業根據附註2E(i)所載會計政策以公允價值入帳時，除非該等物業可予以折舊並按商業模式持有，目的是把該等物業絕大部分的經濟利益隨著時間消耗，而非通過出售消耗，否則，已確認遞延稅額會在報告期末按照以帳面金額出售該等資產時適用的稅率計量。在所有其他情況下，已確認遞延稅額是按照資產與負債帳面價值的預期實現或結算方式，根據已執行或於報告期末實質上已執行的稅率計量。遞延稅項資產與負債均不折現計算。

本集團會於匯報期末審閱遞延稅項資產的帳面價值。如果本集團預期不再可能獲得足夠的應課稅利潤以抵扣相關的稅項利潤，該遞延稅項資產的帳面價值便會調低；但是如果日後有可能獲得足夠的應課稅利潤，有關減額便會撥回。

W 財務擔保合約

財務擔保乃指本集團須於擔保持有人因指定債務人未能根據債務工具的原有或經修訂條款支付到期款項而蒙受損失時，向持有人償付指定款項的合約。

當本集團提供有重大影響的財務擔保時，其初值按公允價值並於抵扣任何在提供擔保時已收或應收的款項後，分別計入綜合損益表和應付帳項、其他應付款項及撥備內的遞延收益。在提供財務擔保時的公允價值，在可獲取有關資料時，以參考同類服務的公平交易所收取的費用而釐定，或在可獲取有關資料的可靠估值時，以參考比較放債人在能提供擔保時收取的實際利率與放債人在未能提供擔保時可能收取的估計利率而得來的利率差額而估計。

最初確認為遞延收益的擔保數額會於擔保期內在綜合損益表攤銷，作為提供財務擔保的收入。

本集團監控指定債務人的違約風險，並於財務擔保的預期信用虧損高於應付帳款、其他應付款項及撥備中就該擔保入帳的金額(即初始確認的金額減去累計攤銷後所得金額)時，計提撥備。為釐定預期信用虧損，本集團會考慮指定債務人自該擔保發行以來的違約風險變動，並會計量12個月的預期信用虧損，除非指定債務人的違約風險自擔保發行以來已大幅增加，於該等情況下則會計量全期預期信用虧損。對違約的界定及對信用風險大幅增加的評估與附註2G(i)所述者相同。

由於本集團僅須在指定債務人違反受擔保工具條款的情況下支付款項，故預期信用虧損是按信用虧損出現時補償持有人的預期款項減去本集團預期自擔保持有人、指定債務人或任何其他人士收取的任何款項而估計得出。有關金額其後將使用現時的無風險利率貼現，並就現金流量的特定風險作出調整。

X 撥備、或有負債及虧損性合約

(i) 撥備及或有負債

當本集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期在履行責任時會導致含有經濟效益的資源外流，及在可以作出可靠的估計時，本集團便會就該負債計提撥備。如果貨幣時間值重大，則按預計清償債項所需支出的現值計列撥備。

當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。當本集團的責任須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。

當預期第三方會補償部分或全部清償撥備所需的支出時，如任何預期補償得到實際確定，則會確認為獨立資產。所確認的補償金額以撥備的帳面金額為限。

(ii) 虧損性合約

當本集團為履行合約責任所產生的不可避免成本超過其預期可從該合約收取的經濟利益時，即視為存在虧損性合約。虧損性合約撥備按終止合約的預期成本與繼續履行合約的預期成本淨額兩者之間較低者的現值計量，履行合約的成本包括履行該合約責任新增的成本和與履行該合約因直接相關而分配的其他成本。在確認撥備前，本集團先確認與該合約相關資產的減值虧損。

綜合財務報表附註

2 重大會計政策(續)

Y 收入確認

當產品或服務的控制權轉移至客戶或承租人有權使用資產時，按本集團預期有權收取的承諾代價確認收入，不包括代第三方收取的款項。收入不包括增值稅或其他銷售稅，並已扣除任何營業折扣。本集團的收入及其他收益確認政策的進一步詳情載列如下：

- (i) 車費收入在向乘客提供車程服務後確認為收入。
- (ii) 經營租賃出租的投資物業、車站小商店及其他鐵路物業的租金收入，除非替代基礎更能代表使用租賃資產所產生的利益的模式，按租賃年內等額分期確認。批出的租金優惠於綜合損益表內確認為應收租賃淨付款總額的組成部分。不受指數或比率影響的非定額租賃付款會在其賺取的會計期間內確認為收入。
- (iii) 合約收入於顧問、工程或服務合約的結果能夠可靠地估計時確認為收入。合約收入使用「成本與成本法」逐步確認，即基於相對於估計總成本的實際成本的比例。當不能可靠地估計顧問、工程或服務合約的結果，則只會根據已產生的合約成本可能收回的程度來確認收入。
- (iv) 其他鐵路及車站商務業務、物業管理、鐵路專營權及服務經營權收入，在提供服務後確認為收入。

Z 利息及財務開支

由資本性工程所需融資直接產生的利息收入及開支，在資產建成或投入使用前予以資本化。用作購置資產的外幣貸款所產生的匯兌差額，亦會予以資本化並作為對資本化利息的調整。其他用途產生的利息開支則會記入綜合損益表。

租賃負債的融資費用於租賃期內記入綜合損益表，致使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

AA 外幣折算

年內的外幣交易按交易日的匯率折算為港元入帳。以外幣為單位的貨幣性資產及負債則按匯報期末的匯率折算為港元。匯兌損益在綜合損益表內確認。

境外實體的業績按年內的平均匯率折算為港元。財務狀況表項目則按匯報期末的收市匯率折算為港元。所產生的匯兌差額確認為其他全面收益及獨立列項於股東權益中的匯兌儲備。

當境外經營被全部或部分出售，而失去對其控制權、重大影響力或共同控制權時，與該境外經營有關的匯兌儲備的累計金額將重新分類至損益，作為出售收益或虧損的其中一部分。當出售涉及境外經營的附屬公司，應終止確認與該境外經營有關的累計匯兌差額中屬於非控股權益的累計金額，但不重新分類至損益。當本集團出售附屬公司部分權益但保留控制權時，累計金額的相關部分應重新歸屬予非控股權益。當本集團僅出售聯營公司或合營公司的部分權益並保留重大影響力或共同控制權時，累計金額的相關部分重新分類至損益。

AB 業務分類報告

在綜合財務報表中呈報的經營類別及每項類別金額是以定期給予本集團最高級行政管理人員用作按各業務及地域來分配資源及評估表現的財務資料來釐定。

在財務匯報中，個別重大的經營類別不會合計匯報，除非這些類別擁有類似的經濟特徵，並且在服務及產品性質、客戶類型及類別、提供服務或分銷產品的方法，以及監管環境的性質方面相類似。倘一些個別並不重大的經營類別符合大部分上述特徵，則可合計匯報。

2 重大會計政策(續)

AC 關連人士

就本財務報表而言，如個人對本集團有控制權、共同控制權或重大影響，或是本集團的關鍵管理人員，其個人或其關係密切的家庭成員均被視作與本集團相關。

如(i)個體與本集團為同一集團成員；(ii)個體是本集團的聯營公司或合營公司；(iii)個體是本集團僱員或作為本集團關連人士的任何個體的離職後福利計劃；(iv)本集團的關連人士對此個體有控制權或共同控制權；(v)對本集團擁有控制權或共同控制權的個人或其關係親密的家庭成員對該個體具有重大影響，或是該個體的关键管理人員；或(vi)該個體或其所屬集團的任何成員，向本集團或本集團母公司提供關鍵管理人員服務，此個體會被視作與本集團有關連。

AD 政府資助

政府資助是指以資源轉撥形式作出的政府資助，而本集團須遵守該資助的附帶條件。當政府資助代表對資產成本的彌補，該資助會在計算資產帳面價值時在資產成本中扣除，惟扣除的金額將以匯報期末已收及應收金額為限。當政府資助代表對開支或損失的彌補，該資助會在有關的開支中扣除。倘已收或應收資助金額超出於匯報期末的資產成本或開支或損失，超出部分會被視為預收款項或遞延收益，用以抵銷未來資產成本或將來的開支或損失。

3 與九廣鐵路公司的合併、高速鐵路(香港段)及沙田至中環綫的營運安排

A 兩鐵合併

於2007年12月2日(「指定日期」)，本公司與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)合併業務(「兩鐵合併」)。兩鐵合併的結構及主要條款載於由香港特別行政區政府(「香港特區政府」或「政府」、九鐵公司及本公司等訂約方訂立的一系列交易協議內，當中包含服務經營權協議、物業組合協議及合併框架協議。

根據訂立服務經營權協議，九鐵公司授權本公司進入、使用及營運九鐵公司系統，為期50年(「經營權有效期」)。倘九鐵系統的專營權有效期獲延長，此服務經營權有效期亦將被延長。根據服務經營權協議的條款，本公司將於指定日期向九鐵公司支付整筆過的前期款項，並須於經營權有效期內向九鐵公司作出每年定額付款，並須根據九鐵公司系統所賺取而超出若干額度的收入向九鐵公司繳付以分層方法計算的每年非定額付款。

根據服務經營權協議，本公司須負責有關九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額」)，本公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準。

兩鐵合併的詳情於2007年9月3日的本公司通函內披露。

B 高速鐵路(香港段)的營運安排

於2018年8月23日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，補充及修改當時的協議，以便本公司能夠以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營廣深港高速鐵路(香港段)(「高速鐵路(香港段)」)。根據於2018年8月23日簽訂的補充服務經營權協議(「補充服務經營權協議—高速鐵路(香港段)」)，高速鐵路(香港段)的經營期於商業營運日期開始(即2018年9月23日)和初始經營期為10年(「經營權有效期(高速鐵路(香港段))」)。本公司及九鐵公司可根據補充服務經營權協議—高速鐵路(香港段)所載的機制進一步磋商後延續經營期。根據補充服務經營權協議—高速鐵路(香港段)，本公司須負責有關高速鐵路(香港段)經營權財產的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產(高速鐵路(香港段))」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額(高速鐵路(香港段))」)，本公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準。

補充服務經營權協議—高速鐵路(香港段)的詳情於2018年8月23日的本公司公告內披露。

綜合財務報表附註

3 與九廣鐵路公司的合併、高速鐵路(香港段)及沙田至中環綫的營運安排(續)

C 沙田至中環綫的營運安排

沙田至中環綫(「沙中綫」)分兩個部分啟用：

- (a) 沙中綫的第一部分是將之前原有的馬鞍山鐵路由大圍站延伸，經東九龍與西鐵綫貫通，組成屯馬綫。屯馬綫則分兩期啟用：
- (i) 屯馬綫一期將之前原有的馬鞍山鐵路由大圍站延伸至啟德站，途經顯徑和啟德兩個新車站及包括現有的鑽石山站，並已於2020年2月14日啟用；
- (ii) 屯馬綫二期由啟德站延伸至紅磡站，途經宋皇臺和土瓜灣兩個新車站及包括現有的何文田站。第二期將現有的屯馬綫一期與西鐵綫整合成一條名為屯馬綫的鐵路綫。屯馬綫已於2021年6月27日啟用；
- (b) 沙中綫的第二部分將東鐵綫(原綫)由紅磡站經新建的會展站延伸至金鐘站。

與香港特區政府和九鐵公司訂立以補充及修改現有協議的相關協議詳述如下。

於2020年2月11日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議一」)，以補充及修改現有協議，使本公司能夠從2020年2月14日起為期兩年內以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫一期。

於2021年6月21日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議二」)，以補充及修改現有協議，使本公司能夠從2021年6月27日起為期兩年內以與現有鐵路網絡大致相同的方式運營屯馬綫。沙中綫補充服務經營權協議二已取代了簽訂的沙中綫補充服務經營權協議一。

於2022年5月10日，本公司與香港特區政府和九鐵公司訂立了相關協議，包括與九鐵公司簽訂的補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議三」)，以補充及修改現有協議，使本公司能夠從2022年5月15日起，即沙中綫第二部分啟用及投入商業營運的日期，以與現有鐵路網絡大致相同的方式經營沙中綫全綫，惟為期十年。沙中綫補充服務經營權協議三已取代了簽訂的沙中綫補充服務經營權協議二。在該十年期間屆滿前，雙方有義務真誠地展開獨家磋商，以期就沙中綫經營權延期的具法律約束力協議條款達成一致(包括但不限於本公司應根據《香港鐵路條例》(香港法律第556章)所界定的服務經營權經營沙中綫)。該具法律約束力協議應使現有於2007年8月9日簽訂的營運協議適用於沙中綫，並應根據現有於2007年8月9日簽訂的營運協議使本公司可以從沙中綫的營運中取得一定商業回報率。

沙中綫補充服務經營權協議一、沙中綫補充服務經營權協議二和沙中綫補充服務經營權協議三的詳情分別於2020年2月11日，2021年6月21日及2022年5月10日的本公司公告內披露。

4 香港車務營運收入

香港車務營運收入包括：

百萬港元	2025	2024
本地鐵路服務	14,681	14,507
過境服務	3,796	3,562
高速鐵路(香港段)及城際客運服務	3,461	3,338
機場快綫	854	803
輕鐵及巴士	712	698
其他	91	105
	23,595	23,013

本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)及屯馬綫。其他主要包括違反鐵路附例的額外罰款、八達通增值服務收入及其他鐵路相關收入。

5 香港車站商務收入

香港車站商務收入包括：

百萬港元	2025	2024
免稅店及車站商店	3,664	3,616
廣告	1,000	1,021
電訊收入	546	582
其他車站商務收入	135	124
	5,345	5,343

6 香港物業租賃及管理業務收入

香港物業租賃及管理業務收入包括：

百萬港元	2025	2024
物業租賃收入	4,736	5,076
物業管理收入	331	303
	5,067	5,379

7 中國內地及國際附屬公司收入及開支

有關中國內地及國際附屬公司的收入及開支包括：

百萬港元	2025		2024	
	收入	開支*	收入	開支*
墨爾本都市鐵路	12,237	11,381	12,996	12,131
悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫**	1,511	1,395	1,601	1,445
悉尼地鐵城市及西南綫(設計及配置)	882	825	1,225	1,139
瑞典業務***	2,715	2,485	3,730	3,558
倫敦伊利沙伯綫	1,378	1,130	3,255	3,051
深圳地鐵四號綫	826	658	800	662
深圳地鐵十三號綫一期項目	978	1,056	1,312	1,313
其他	159	22	548	512
	20,686	18,952	25,467	23,811
中國內地物業發展	14	5	-	3
中國內地及國際附屬公司總計	20,700	18,957	25,467	23,814

* 開支包括員工薪酬總額91.52億港元(2024年：105.99億港元)(附註10A)及保養及相關工程費用26.35億港元(2024年：32.47億港元)。

** 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。

*** 瑞典業務主要由在瑞典營運的斯德哥爾摩地鐵及MTR Tech(2024年：斯德哥爾摩地鐵、MTR Tech、MTRX、斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg)組成。

本集團於2025年5月及2025年11月分別完成倫敦伊利沙伯綫及瑞典斯德哥爾摩地鐵移交予下任營運者，並於2024年5月出售北京「銀座Mall」商場和瑞典MTRX之營運，以及分別提早於2024年3月及2024年6月終止瑞典斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg的專營權。因此，截至2024年12月31日止年度內，包含在「中國內地及國際附屬公司開支」有淨虧損總額1.48億港元與此有關，並主要為本集團出售北京「銀座Mall」商場營運所錄得之虧損。

綜合財務報表附註

8 其他業務收入

其他業務的收入來自：

百萬港元	2025	2024
昂坪360	483	489
顧問業務	191	234
其他業務	84	86
	758	809

9 業務分類資料

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

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

- (i) 香港車務營運：為香港本地集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地的過境鐵路、「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：與車務營運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區政府的項目管理服務。

9 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的業績及與綜合財務報表內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	香港 客運服務			中國內地及 國際聯屬公司				未予 分類金額	總計
	香港 車務管理	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		
2025									
《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入	23,595	1,697	427	-	20,619	14	729	-	47,081
- 在某一時點確認	22,199	46	-	-	3,753	14	481	-	26,493
- 隨時間確認	1,396	1,651	427	-	16,866	-	248	-	20,588
來自其他來源的收入	-	3,648	4,640	-	67	-	29	-	8,384
- 定額或取決於指數或 比率的租賃收入	-	3,588	4,511	-	66	-	11	-	8,176
- 不取決於指數或比率的 非定額租賃收入	-	60	129	-	1	-	-	-	190
- 其他	-	-	-	-	-	-	18	-	18
總收入	23,595	5,345	5,067	-	20,686	14	758	-	55,465
經營開支	(15,691)	(761)	(1,212)	-	(18,952)	(5)	(682)	-	(37,303)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(258)	-	-	(194)	(452)
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)	7,904	4,584	3,855	-	1,476	9	76	(194)	17,710
香港物業發展利潤 - 分佔 盈餘、收入及未出售物業 的權益	-	-	-	13,212	-	-	-	-	13,212
投資物業公允價值計量虧損	-	-	(1,839)	-	(221)	-	-	-	(2,060)
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤/(虧損)	7,904	4,584	2,016	13,212	1,255	9	76	(194)	28,862
折舊及攤銷	(5,492)	(267)	(27)	-	(536)	-	(74)	-	(6,396)
每年非定額付款	(2,666)	(657)	(7)	-	-	-	-	-	(3,330)
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	380	-	407	-	787
未計利息、財務開支及稅項前 (虧損)/利潤	(254)	3,660	1,982	13,212	1,099	9	409	(194)	19,923
利息及財務開支	-	-	-	-	17	26	-	(1,049)	(1,006)
所得稅	-	-	-	(2,146)	(401)	(17)	-	(795)	(3,359)
截至2025年12月31日止年度 (虧損)/利潤	(254)	3,660	1,982	11,066	715	18	409	(2,038)	15,558
資產									
固定資產	140,185	3,423	92,080	-	9,617	-	399	-	245,704
其他分類資產	8,791	811	726	2,278	8,046	1,808	931	44,504	67,895
物業管理權	-	-	7	-	-	-	-	-	7
在建鐵路工程	17,879	-	-	-	-	-	-	-	17,879
發展中物業	-	-	-	43,054	-	-	-	-	43,054
遞延開支	122	-	-	16	-	-	-	-	138
遞延稅項資產	-	1	-	-	483	2	-	23	509
證券投資	-	-	-	-	12	386	807	6,071	7,276
待售物業	-	-	-	2,857	-	5	-	-	2,862
聯營公司及合營公司權益	-	-	-	-	11,780	-	1,834	-	13,614
總資產	166,977	4,235	92,813	48,205	29,938	2,201	3,971	50,598	398,938
負債									
分類負債	28,202	2,081	2,866	21,967	10,237	302	716	106,286	172,657
服務經營權負債	9,729	-	-	-	157	-	-	-	9,886
總負債	37,931	2,081	2,866	21,967	10,394	302	716	106,286	182,543
其他資料									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	11,000	311	329	-	3,160	-	39	-	14,839
遞延開支	60	-	-	16	-	-	-	-	76
在建鐵路工程	9,178	-	-	-	-	-	-	-	9,178
發展中物業	-	-	-	5,768	-	-	-	-	5,768

綜合財務報表附註

9 業務分類資料(續)

百萬港元	香港 客運服務			中國內地及 國際聯屬公司					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	未予 分類金額	
2024									
《香港財務報告準則》第15號 範圍內與客戶的合約收入	23,013	1,742	397	-	25,370	-	795	-	51,317
— 在某一時點確認	21,616	35	-	-	4,134	-	497	-	26,282
— 隨時間確認	1,397	1,707	397	-	21,236	-	298	-	25,035
來自其他來源的收入	-	3,601	4,982	-	97	-	14	-	8,694
— 定額或取決於指數或 比率的租賃收入	-	3,506	4,841	-	95	-	10	-	8,452
— 不取決於指數或比率的 非定額租賃收入	-	95	141	-	2	-	-	-	238
— 其他	-	-	-	-	-	-	4	-	4
總收入	23,013	5,343	5,379	-	25,467	-	809	-	60,011
經營開支	(15,319)	(685)	(1,184)	-	(23,811)	(3)	(702)	-	(41,704)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	(283)	-	-	(120)	(403)
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)	7,694	4,658	4,195	-	1,373	(3)	107	(120)	17,904
香港物業發展利潤 - 分佔 盈餘、收入及未出售物業 的權益	-	-	-	12,185	-	-	-	-	12,185
投資物業公允價值計量虧損	-	-	(1,329)	-	(374)	-	-	-	(1,703)
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤/(虧損)	7,694	4,658	2,866	12,185	999	(3)	107	(120)	28,386
折舊及攤銷	(5,359)	(265)	(19)	-	(433)	-	(68)	-	(6,144)
每年非定額付款	(2,398)	(620)	(7)	-	-	-	-	-	(3,025)
應佔聯營公司及合營公司利潤	-	-	-	-	900	-	440	-	1,340
未計利息、財務開支及稅項前 (虧損)/利潤	(63)	3,773	2,840	12,185	1,466	(3)	479	(120)	20,557
利息及財務開支	-	-	-	-	88	38	-	(1,158)	(1,032)
所得稅	-	-	-	(1,950)	(404)	(5)	-	(1,099)	(3,458)
截至2024年12月31日止年度 (虧損)/利潤	(63)	3,773	2,840	10,235	1,150	30	479	(2,377)	16,067
資產									
固定資產	135,596	3,762	95,086	-	8,302	-	444	-	243,190
其他分類資產	8,077	897	857	4,882	9,042	1,716	1,033	26,123	52,627
物業管理權	-	-	9	-	-	-	-	-	9
在建鐵路工程	11,375	-	-	-	-	-	-	-	11,375
發展中物業	-	-	-	42,300	-	-	-	-	42,300
遞延開支	63	-	-	1	-	-	-	-	64
遞延稅項資產	-	-	-	-	479	14	-	28	521
證券投資	-	-	-	-	11	372	569	1,000	1,952
待售物業	-	-	-	2,411	-	11	-	-	2,422
聯營公司及合營公司權益	-	-	-	-	11,264	-	1,775	-	13,039
總資產	155,111	4,659	95,952	49,594	29,098	2,113	3,821	27,151	367,499
負債									
分類負債	27,057	2,445	2,736	29,763	11,240	318	1,495	96,343	171,397
服務經營權負債	9,816	-	-	-	153	-	-	-	9,969
總負債	36,873	2,445	2,736	29,763	11,393	318	1,495	96,343	181,366
其他資料									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	11,108	333	540	-	2,263	-	40	-	14,284
遞延開支	10	-	-	2	-	-	-	-	12
在建鐵路工程	7,114	-	-	-	-	-	-	-	7,114
發展中物業	-	-	-	1,922	-	-	-	-	1,922

9 業務分類資料(續)

截至2025年12月31日止年度內，本公司股東應佔來自香港經常性業務的利潤為49.62億港元(2024年：59.81億港元)代表(i)來自香港經常性業務的年內利潤76.36億港元(2024年：83.58億港元)(撇除投資物業公允價值計量虧損18.39億港元(2024年：13.29億港元))、(ii)香港未予分類開支20.38億港元(2024年：23.77億港元)及(iii)扣除永續資本證券持有人應佔淨利潤6.36億港元(2024年：零港元)。

截至2025年12月31日止年度內，本公司股東應佔來自香港以外經常性業務的利潤為6.91億港元(2024年：12.29億港元)代表(i)來自香港以外經常性業務的年內利潤9.36億港元(2024年：15.24億港元)(撇除投資物業公允價值計量虧損2.21億港元(2024年：3.74億港元))及(ii)扣除非控股權益應佔淨利潤2.45億港元(2024年：2.95億港元)。

截至2025年12月31日止年度內，本公司股東應佔來自投資物業公允價值計量的虧損為20.60億港元(2024年：17.03億港元)代表投資物業公允價值重新計量虧損35.38億港元(2024年：38.21億港元)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：21.18億港元)。

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

其他分類資產主要指為個別業務營運而取用的應收帳項、存料與備料、現金、銀行結餘及存款和其他資產。

截至2025年12月31日止年度內，一名(2024年：一名)屬中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務類別的客戶為本集團帶來的收入超過本集團總收入之10%。該一名客戶佔本集團之總收入約20.36%(2024年：18.88%)。

截至2025年12月31日止年度內，合營業務確認的除稅前利潤為146.80億港元(2024年：142.50億港元)。

下表列示來自本集團以外的客戶收入及指定的非流動資產(包括本集團的固定資產、物業管理權、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支、以及聯營公司及合營公司權益)按區域分佈的資料。本集團以外的客戶之區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。指定非流動資產內的投資物業、其他物業、機器及設備、在建鐵路工程和發展中物業乃按照該資產的所在地區分。遞延開支乃按照該建議中的資本性工程的所在地區分。至於服務經營權資產、物業管理權和聯營公司及合營公司權益，則按照有關的經營所在地區分。

百萬港元	來自本集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	2025	2024	2025	2024
香港特別行政區(所屬地)	34,758	34,531	299,050	289,820
澳洲	14,630	15,822	853	841
中國內地及澳門特別行政區	1,966	2,592	20,493	19,300
瑞典	2,715	3,730	-	12
英國	1,396	3,336	-	4
	20,707	25,480	21,346	20,157
	55,465	60,011	320,396	309,977

於2025年12月31日，分配至本集團現有合約下剩餘履約責任的交易價格總額為271.26億港元(2024年：334.23億港元)。該金額為預計將來確認的收入，主要來自補充服務經營權協議—高速鐵路(香港段)下與高速鐵路(香港段)及沙中綫補充服務經營權協議三下與沙田至中環綫有關的每年定額付款，以及與本集團客戶訂立的建造、顧問及項目管理合約。本集團預期將於未來一至十五年內隨著或當完成工作時或當提供服務時確認該預期金額為收入。

本集團已運用《香港財務報告準則》第15號第121段的實務便利應用，就若干於報告日持有與客戶的合約，如其合約是根據當時完成的工作而開具發票收費，或原來合約預計持續時間為一年或更短，則有關之預期未來確認的收入金額予以豁免披露。

綜合財務報表附註

10 經營開支

A 員工薪酬總額包括：

百萬港元	2025	2024
在下列綜合損益表項目列支數額：		
– 香港車務營運的員工薪酬及有關費用	8,077	7,636
– 香港車務營運的保養及相關工程	102	121
– 香港車務營運的其他項目開支	137	108
– 香港車站商務開支	153	145
– 香港物業租賃及管理業務開支	256	245
– 中國內地及國際附屬公司開支	9,152	10,599
– 其他業務開支	331	315
– 項目研究及業務發展開支	328	209
在下列綜合財務狀況表項目資本化數額：		
– 在建資產及其他項目	1,253	1,277
– 服務經營權資產	697	764
– 在建鐵路工程被政府資助所抵銷前	946	940
– 發展中物業	550	349
可收回數額	729	690
員工薪酬總額	22,711	23,398

可收回數額與物業管理、委託工程及其他協議有關。

下列開支包括在員工薪酬總額內：

百萬港元	2025	2024
以股份為基礎的支出	132	137
界定供款計劃及強制性公積金供款	1,351	1,304
界定福利退休計劃確認的開支	307	319
	1,790	1,760

B 在綜合損益表內列支的核數師酬金包括：

百萬港元	2025	2024
核數服務	24	24
其他與核數有關的服務	7	6
稅務服務	4	2
其他非核數服務	1	5
	36	37

C 出售固定資產的虧損1.22億港元(2024年：1.67億港元)已計入經營開支。

11 董事局成員及執行總監會成員酬金

A 董事局成員及執行總監會成員酬金

(i) 本公司董事局成員及執行總監會成員酬金如下：

百萬港元	袍金	基本薪金、津貼 及實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鉤 的薪酬	總計
2025					
董事局成員					
- 歐陽伯權(於2026年1月1日退任)	1.8	-	-	-	1.8
- 包立賢	0.6	-	-	-	0.6
- 陳振彬	0.5	-	-	-	0.5
- 陳家樂(於2025年5月21日退任)**	0.2	-	-	-	0.2
- 鄭恩基	0.6	-	-	-	0.6
- 許少偉	0.5	-	-	-	0.5
- 劉麥嘉軒	0.6	-	-	-	0.6
- 李惠光	0.6	-	-	-	0.6
- 吳永嘉	0.5	-	-	-	0.5
- 孫淑貞(於2025年5月21日委任)*	0.3	-	-	-	0.3
- 唐家成	0.6	-	-	-	0.6
- 黃幸怡	0.5	-	-	-	0.5
- 黃冠文	0.6	-	-	-	0.6
- 黃慧群	0.6	-	-	-	0.6
- 許正宇	0.5	-	-	-	0.5
- 運輸及物流局局長	0.5	-	-	-	0.5
- 發展局常任秘書長(工務)	0.5	-	-	-	0.5
- 運輸署署長	0.5	-	-	-	0.5
執行總監會成員					
- 金澤培(於2026年1月1日退任)***	-	14.8	1.5	9.9	26.2
- 楊美珍****	-	7.0	1.1	4.0	12.1
- 鄧智輝	-	7.1	1.1	4.0	12.2
- 鄭惠貞	-	6.5	0.9	3.7	11.1
- 蔡少綿	-	5.1	0.7	2.8	8.6
- 鄧輝豪~	-	7.6	~~	3.3	10.9
- 樊米高	-	6.4	0.9	3.2	10.5
- 李家潤(於2025年5月1日退任)*****	-	2.7	0.2	1.0	3.9
- 馬琳	-	5.4	0.8	2.8	9.0
- 黃琨璋	-	4.8	0.7	2.6	8.1
	10.5	67.4	7.9	37.3	123.1

* 孫淑貞於上表中相應的日期獲委任為董事局成員。在上表中呈列的金額為她由委任日至2025年12月31日止期間的酬金。

** 陳家樂於上表中相應的日期退任董事局成員。在上表中呈列的金額為他由2025年1月1日至其退任日止期間的酬金。

*** 金澤培於本公司行政總裁任期屆滿後，獲委任為本公司非執行董事，並於2026年1月1日起不再擔任本公司執行總監會成員。在上表中呈列的金額為其由2025年1月1日至2025年12月31日止擔任行政總裁職位期間的酬金。

**** 由2026年1月1日起，楊美珍獲委任為本公司行政總裁及董事局成員。

***** 李家潤於上表中相應的日期退任執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他由2025年1月1日至2025年4月30日止期間的酬金。

~ 本公司已透過「搬遷援助計劃」向鄧輝豪提供180,000港元以合乎其住所租賃所需的按金要求。

~~ 本公司為參與港鐵強積金計劃(詳情見附註46A(iii))的鄧輝豪就2025年12月31日止財政年度支付的總供款為18,000港元。

綜合財務報表附註

11 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

百萬港元	袍金	基本薪金、津貼 及實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
2024					
董事局成員					
- 歐陽伯權	1.8	-	-	-	1.8
- 包立賢	0.6	-	-	-	0.6
- 陳振彬	0.5	-	-	-	0.5
- 陳家樂	0.6	-	-	-	0.6
- 陳阮德徽(於2024年5月22日退任)**	0.2	-	-	-	0.2
- 鄭恩基	0.6	-	-	-	0.6
- 許少偉	0.5	-	-	-	0.5
- 劉麥嘉軒(於2024年5月22日委任)*	0.3	-	-	-	0.3
- 李惠光	0.6	-	-	-	0.6
- 李慧敏(於2024年5月22日退任)**	0.2	-	-	-	0.2
- 吳永嘉	0.5	-	-	-	0.5
- 唐家成	0.6	-	-	-	0.6
- 黃幸怡	0.5	-	-	-	0.5
- 黃冠文	0.6	-	-	-	0.6
- 黃慧群	0.6	-	-	-	0.6
- 許正宇	0.5	-	-	-	0.5
- 運輸及物流局局長	0.5	-	-	-	0.5
- 發展局常任秘書長(工務)	0.5	-	-	-	0.5
- 運輸署署長	0.5	-	-	-	0.5
執行總監會成員					
- 金澤培***	-	9.8	1.4	8.3	19.5
- 楊美珍	-	6.7	1.0	3.4	11.1
- 鄧智輝	-	7.2	1.0	3.4	11.6
- 鄭惠貞	-	6.2	0.9	3.0	10.1
- 蔡少綿	-	4.8	0.7	2.4	7.9
- 鄧輝豪~	-	5.2	-~~	2.6	7.8
- 樊米高(於2024年1月1日委任)	-	6.1	0.9	2.7	9.7
- 李家潤	-	5.0	0.7	2.4	8.1
- 馬琳	-	5.2	0.7	2.6	8.5
- 黃琨暉	-	4.6	0.2	2.2	7.0
	10.7	60.8	7.5	33.0	112.0

* 劉麥嘉軒於上表中相應的日期獲委任為董事局成員。在上表中呈列的金額為她由委任日至2024年12月31日止期間的酬金。

** 陳阮德徽及李慧敏分別於上表中相應的日期退任董事局成員。在上表中呈列的金額為她們由2024年1月1日至其退任日止期間的酬金。

*** 金澤培為本公司行政總裁，亦擔任董事局成員。

~ 本公司已透過「搬遷援助計劃」向鄧輝豪提供180,000港元以合乎其住所租賃所需的按金要求。

~~ 本公司為參與港鐵強積金計劃(詳情見附註46A(iii))的鄧輝豪就2024年12月31日止財政年度支付的總供款為18,000港元。

自2026年1月28日起，鄺永銓獲委任為執行總監會成員。

11 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

上述酬金不包括下文附註(ii)披露的於行政人員股份獎勵計劃下以股份為基礎的支出。

獲香港特區行政長官依據《香港鐵路條例》第8條委任為董事的運輸及物流局局長 — 林世雄(由2024年1月1日至2024年12月4日止期間)及陳美寶(由2024年12月5日至2025年12月31日止期間)、發展局常任秘書長(工務) — 劉俊傑, 以及運輸署署長 — 李頌恩的董事袍金已由香港特區政府代替其本人收取。

香港特區政府財經事務及庫務局局長 — 許正宇的董事袍金已由香港特區政府代替其本人收取。

替任董事並不獲享董事袍金。

(ii) 執行總監會成員根據本公司行政人員股份獎勵計劃獲授受限制股份及表現股份。每次授予執行總監會成員的表現股份所涉期間一般為自授予日期起計三年。各執行總監會成員的權益(如有並屬於2025年及2024年12月31日止年度的歸屬期間)如下:

- 金澤培於2021年4月8日獲授52,750股受限制股份及199,800股表現股份、於2022年4月1日獲授132,000股約滿受限制股份、於2022年4月8日獲授133,700股受限制股份、於2023年4月11日獲授54,700股受限制股份、於2024年3月18日獲授68,990股表現股份、於2024年4月8日獲授87,100股受限制股份及392,050股表現股份、於2025年4月1日獲授33,100股合約期滿受限制股份, 及於2025年4月8日獲授90,600股受限制股份, 其中合共423,835股受限制股份於2025年確認歸屬(2024年: 80,383股受限制股份及268,790股表現股份), 而截至2025年12月31日止年度, 相關的公允價值860萬港元(2024年: 960萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2025年失效或被沒收(2024年: 無);
- 楊美珍於2021年4月8日獲授17,200股受限制股份及47,850股表現股份、於2022年4月8日獲授46,000股受限制股份、於2023年4月11日獲授25,100股受限制股份、於2024年3月18日獲授16,522股表現股份、於2024年4月8日獲授41,700股受限制股份及93,550股表現股份, 及於2025年4月8日獲授40,000股受限制股份, 其中合共37,600股受限制股份於2025年確認歸屬(2024年: 29,433股受限制股份及64,372股表現股份), 而截至2025年12月31日止年度, 相關的公允價值180萬港元(2024年: 230萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2025年失效或被沒收(2024年: 無);
- 鄧智輝於2021年4月8日獲授17,200股受限制股份及47,850股表現股份、於2022年4月8日獲授46,000股受限制股份、於2023年4月11日獲授25,100股受限制股份於2024年3月18日獲授16,522股表現股份、於2024年4月8日獲授41,700股受限制股份及93,550股表現股份, 及於2025年4月8日獲授40,000股受限制股份, 其中合共37,600股受限制股份於2025年確認歸屬(2024年: 29,433股受限制股份及64,372股表現股份), 而截至2025年12月31日止年度, 相關的公允價值180萬港元(2024年: 230萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2025年失效或被沒收(2024年: 無);
- 鄭惠貞於2021年4月8日獲授17,450股受限制股份及47,850股表現股份、於2022年4月8日獲授39,500股受限制股份、於2023年4月11日獲授23,300股受限制股份、於2024年3月18日獲授16,522股表現股份、於2024年4月8日獲授38,650股受限制股份及93,550股表現股份, 及於2025年4月8日獲授37,100股受限制股份, 其中合共33,817股受限制股份於2025年確認歸屬(2024年: 26,750股受限制股份及64,372股表現股份), 而截至2025年12月31日止年度, 相關的公允價值180萬港元(2024年: 230萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2025年失效或被沒收(2024年: 無);
- 蔡少綿於2021年4月8日獲授13,500股受限制股份及47,850股表現股份、於2022年4月8日獲授32,200股受限制股份、於2023年4月11日獲授17,550股受限制股份、於2024年3月18日獲授16,522股表現股份、於2024年4月8日獲授24,200股受限制股份及93,550股表現股份, 及於2025年4月8日獲授28,750股受限制股份, 其中合共24,650股受限制股份於2025年確認歸屬(2024年: 21,083股受限制股份及64,372股表現股份), 而截至2025年12月31日止年度, 相關的公允價值150萬港元(2024年: 190萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2025年失效或被沒收(2024年: 無);
- 鄧輝豪於2022年4月8日獲授7,700股受限制股份及7,300股表現股份、於2023年4月11日獲授15,700股受限制股份、於2024年3月18日獲授2,520股表現股份、於2024年4月8日獲授25,800股受限制股份及93,550股表現股份, 及於2025年4月8日獲授30,700股受限制股份, 其中合共16,401股受限制股份於2025年確認歸屬(2024年: 7,799股受限制股份及9,820股表現股份), 而截至2025年12月31日止年度, 相關的公允價值150萬港元(2024年: 130萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2025年失效或被沒收(2024年: 無);
- 樊米高於2023年9月25日獲授60,900股受限制股份、於2024年4月8日獲授30,150股受限制股份及93,550股表現股份, 及於2025年4月8日獲授28,650股受限制股份, 其中合共30,350股受限制股份於2025年確認歸屬(2024年: 20,300股受限制股份), 而截至2025年12月31日止年度, 相關的公允價值180萬港元(2024年: 190萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2025年失效或被沒收(2024年: 無);

11 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

- 李家潤於2021年4月8日獲授13,550股受限制股份及47,850股表現股份、於2022年4月8日獲授34,050股受限制股份、於2023年4月11日獲授14,850股受限制股份、於2024年3月18日獲授16,522股表現股份、於2024年4月8日獲授30,600股受限制股份及93,550股表現股份，及於2025年4月8日獲授14,700股受限制股份，其中合共66,550股受限制股份於2025年確認歸屬(2024年：20,818股受限制股份及64,372股表現股份)，而截至2025年12月31日止年度，相關的公允價值170萬港元(2024年：200萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2025年失效或被沒收(2024年：無)；
- 馬琳於2021年4月8日獲授14,250股受限制股份及47,850股表現股份、於2022年4月8日獲授34,600股受限制股份、於2023年4月11日獲授19,550股受限制股份、於2024年3月18日獲授16,522股表現股份、於2024年4月8日獲授25,950股受限制股份及93,550股表現股份，及於2025年4月8日獲授30,850股受限制股份，其中合共26,700股受限制股份於2025年確認歸屬(2024年：22,799股受限制股份及64,372股表現股份)，而截至2025年12月31日止年度，相關的公允價值150萬港元(2024年：200萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2025年失效或被沒收(2024年：無)；及
- 黃琨璋於2021年4月8日獲授7,350股受限制股份及10,100股表現股份、於2022年4月8日獲授8,050股受限制股份、於2023年4月11日獲授16,400股受限制股份、於2024年3月18日獲授3,487股表現股份、於2024年4月8日獲授21,800股受限制股份及93,550股表現股份，及於2025年4月8日獲授25,900股受限制股份，其中合共15,416股受限制股份於2025年確認歸屬(2024年：10,599股受限制股份及13,587股表現股份)，而截至2025年12月31日止年度，相關的公允價值140萬港元(2024年：130萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。並沒有獎勵股份於2025年失效或被沒收(2024年：無)。

各董事局成員及執行總監會成員於本公司股份的權益詳情，在董事局報告書中及附註45披露。

(iii) 截至2025年及2024年12月31日止年度內，本集團五名年度最高酬金人士皆為執行總監會成員，其酬金已在上文披露。

(iv) 董事局成員及執行總監會成員在年內的酬金及以股份為基礎的支出總額為1.465億港元(2024年：1.389億港元)。

(v) 本公司與每名獨立非執行董事/非執行董事(不包括根據《香港鐵路條例》第8條獲委任的三名額外董事)均有服務合約訂明其作為獨立非執行董事/非執行董事及董事局委員會/顧問小組成員不超過三年的連續委任任期。該董事亦須按本公司的組織章程細則(如適用)，在本公司的周年成員大會輪流退任及重選。歐陽伯權博士自2019年7月1日起獲委任為本公司董事局非執行主席，並於2024年3月7日獲財政司司長法團再度委任，其任期延長一年半至2025年12月31日。金澤培博士獲財政司司長法團委任為本公司董事局非執行主席，其任期由2026年1月1日起至2028年12月31日止(包括首尾兩日)。

B 獎勵股份

執行總監會每名成員截至2025年12月31日止年度的授出、歸屬、失效及/或被沒收、及尚未歸屬獎勵股份的詳情，載列於董事局報告書中。

在行政人員股份獎勵計劃下(於附註45所述)，所有執行總監會成員可獲授受限制股份和/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。受限制股份是根據個人工作表現授出。表現股份每三年授予一次，歸屬結果由薪酬委員會不時按董事局通過的表現基準及表現期而衡量於預定表現期的本公司業務表現及任何其他表現條件來決定。

行政人員股份獎勵計劃下授予執行總監會成員的獎勵股份乃根據附註2U(iii)以股份為基礎的支出計入員工薪酬內。根據此政策，計入員工薪酬計為開支的金額是參照授出的獎勵股份的公允價值所釐定，並考慮到與授出相關的所有非歸屬條件。總開支於相關歸屬期間內確認，並包括因授予的獎勵股份在歸屬前已失效/被沒收而對過往年度已計提金額作出的撥回調整。

授出的受限制股份將會按比例於三年內均等分批確認歸屬(除非薪酬委員會另行決定)。授出的表現股份將會於薪酬委員會確認已達到相關表現基準及表現條件後確認歸屬。

12 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益

香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益包括：

百萬港元	2025	2024
分佔物業發展所得的盈餘、收入及未出售物業的權益	13,202	12,132
西鐵物業發展的代理費及其他收入(附註24C)	15	60
其他費用	(5)	(7)
香港物業發展利潤(除稅前)	13,212	12,185
香港物業發展利潤(除稅後)	11,066	10,235

截至2025年12月31日止年度內，本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤為110.66億港元(2024年：102.35億港元)代表香港物業發展利潤132.12億港元(2024年：121.85億港元)及其相關所得稅支出21.46億港元(2024年：19.50億港元)。

13 投資物業公允價值計量虧損

投資物業公允價值計量虧損包括：

百萬港元	2025	2024
投資物業公允價值重新計量虧損	(3,538)	(3,821)
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	2,118
	(2,060)	(1,703)

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12月31日止年度內，本集團於匯報期末重新評估所需承擔的風險和責任後，已於損益中為初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量餘下收益15億港元入帳(2024年：21億港元)。於2025年12月31日，零港元的遞延收益(2024年：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36)。

14 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2025	2024
折舊計提自：		
– 擁有的物業、機器及設備	3,713	3,574
– 使用權資產	324	357
	4,037	3,931
攤銷計提：		
– 自服務經營權資產和其他無形資產的攤銷計提	2,359	2,213
	6,396	6,144

綜合財務報表附註

15 利息及財務開支

百萬港元	2025	2024
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	2,861	2,611
– 服務經營權負債	671	676
– 租賃負債	44	21
– 其他	–	20
財務開支	106	56
匯兌虧損/(收益)	439	(389)
	4,121	2,995
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	111	(105)
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入利息開支	(60)	(127)
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌(虧損)/收益	(169)	476
– 非有效性的對沖	35	–
– 終止現金流量對沖時由對沖儲備撥入	–	(4)
– 由對沖成本儲備撥入	132	–
– 不採納對沖會計的衍生工具	1	2
	50	242
資本化利息開支	(1,306)	(964)
	2,865	2,273
利息收入：		
– 銀行存款	(1,709)	(1,105)
– 其他	(150)	(136)
	(1,859)	(1,241)
	1,006	1,032

截至2025年12月31日止年度內，資本化利息開支按每月預定借貸成本及/或按本集團中有關公司的借貸成本，以每年3.2%至3.9%不等(2024年：每年3.5%至3.9%)計算。

截至2025年12月31日止年度內，被對沖的財務資產及負債的公允價值變動所帶來的虧損為18.30億港元(2024年：收益1.26億港元)，而來自對沖工具(包括利率掉期及交叉貨幣掉期)的公允價值收益則為17.19億港元(2024年：虧損2,900萬港元)，因此淨虧損為1.11億港元(2024年：淨收益9,700萬港元)。

16 綜合損益表所示的所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	2025	2024
本期稅項		
– 香港利得稅項	2,016	2,086
– 香港以外稅項	374	389
	2,390	2,475
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	8	7
– 超出相關折舊的折舊免稅額	960	1,018
– 撥備及其他	(1)	(44)
– 使用權資產	2	(12)
– 租賃負債	–	14
	969	983
	3,359	3,458

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12月31日止年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損(如有)後，按稅率16.5%(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。

土地增值稅撥備是根據有關中國內地稅法及條例所載之規定而估算。土地增值稅已按增值額之累進稅率範圍撥備，而有若干可扣減項目。截至2025年12月31日止年度內，土地增值稅(未扣除企業所得稅)300萬港元(2024年：零港元)已列支損益。

在香港產生的暫時差異引致之遞延稅項撥備，按香港利得稅率16.5%(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課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為65億港元(2024年：2007/2008至2024/2025課稅年度期間為58億港元)。

(i) 截至2025年12月31日，香港稅務局(「稅務局」)認為該款項不可從本公司的應評稅利潤計算中扣除，因而向本公司發出就2009/2010至2018/2019課稅年度(2024年：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(2024年：23億港元)的儲稅券。本公司已購買所需的儲稅券，而該等補加稅款的繳款已被稅務局暫緩。購買儲稅券並不影響本公司在稅務上的權利，而已購買的儲稅券已計入本集團綜合財務狀況表的「應收帳項及其他應收款項」。

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

(iii) 在與外聘大律師和稅務顧問商討上訴方案後，本公司決定在稅務上訴委員會的聆訊之開案陳詞中不再尋求最初款項和所轉承之負債的攤銷作稅務扣除。由於本公司已在過往年度考慮到最初款項和所轉承之負債的攤銷的稅務扣除存在不確定性，因而計提了相關的稅務撥備，故此本公司不需要計提額外的稅務撥備。稅務上訴委員會的上訴聆訊已於2024年年初舉行。

綜合財務報表附註

16 綜合損益表所示的所得稅(續)

(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。

(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。

(vi) 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，且並無計劃提出額外的稅務撥備。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課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為65億港元(2024年：2007/2008至2024/2025課稅年度期間為58億港元)。截至2025年12月31日，與最初款項和所轉承之負債的攤銷相關的稅務撥備計提合共為2億港元(2024年：2億港元)。其中，截至2025年12月31日止年度內，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 稅務開支與按適用稅率計算的會計損益的對帳：

	2025		2024	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前利潤	18,917		19,525	
除稅前利潤按照在相關稅務地區之適用稅率計算的名義稅項	3,130	16.5	3,390	17.4
土地增值稅(扣除企業所得稅後淨額)	2	-	-	-
不可扣減支出的稅務影響	985	5.2	809	4.1
非課稅收入的稅務影響	(788)	(4.2)	(786)	(4.0)
未使用而且未確認的可抵扣稅務虧損的稅務影響	118	0.6	63	0.3
耗用先前未確認的稅務虧損	(103)	(0.4)	(18)	(0.1)
支柱二範本規則(附註16D)所產生的本期所得稅影響	15	0.1	-	-
實際稅項開支	3,359	17.8	3,458	17.7

D 支柱二所得稅

本集團於澳洲、瑞典、英國及香港均有主要經營業務，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，有關確認和披露遞延稅項資產和負債資料，並在稅項產生時作本期稅項入帳(如有)。因應澳洲、瑞典及英國與支柱二範本規則相關的新稅法已由2024年1月1日生效，而香港的新稅法則由2025年1月1日起生效，截至2025年12月31日止年度內，本集團確認與這些國家支柱二範本規則相關的本期稅項為1,500萬港元(2024年：零港元)。

17 股息

本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	2025	2024
與年內有關的普通股息		
– 已宣派及已付的中期普通股息每股0.42港元(2024年：每股0.42港元)	2,614	2,614
– 匯報期末後建議派發的末期普通股息每股0.89港元(2024年：每股0.89港元)	5,541	5,541
	8,155	8,155
與去年有關的普通股息		
– 年內已批准及已付的末期普通股息每股0.89港元 (2024年：有關2023年度的每股0.89港元)	5,541	5,533

於匯報期末後建議派發的2025年末期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

支付予財政司司長法團的普通股息詳情於附註48R披露。

18 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2025年12月31日止年度本公司股東應佔利潤146.77億港元(2024年：157.72億港元)，及年內已發行的普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，計算如下：

	2025	2024
於1月1日已發行普通股	6,224,823,171	6,217,197,282
已發行以股代息的影響	–	3,521,244
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(10,406,715)	(8,057,365)
於年內已發行的普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數	6,214,416,456	6,212,661,161

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2025年12月31日止年度本公司股東應佔利潤146.77億港元(2024年：157.72億港元)，及就具攤薄效力之本公司的行政人員股份獎勵計劃作出調整的年內已發行的普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，計算如下：

	2025	2024
於年內已發行的普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數	6,214,416,456	6,212,661,161
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	10,549,478	8,725,631
於年內的加權平均普通股數(攤薄)	6,224,965,934	6,221,386,792

C 若根據來自基本業務的本公司股東應佔利潤167.37億港元(2024年：174.75億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利為2.69港元(2024年：2.81港元)。

綜合財務報表附註

19 其他全面收益/(虧損)

與本集團之其他全面收益/(虧損)各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	2025			2024		
	除稅前 金額	稅項 抵免/(支出)	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	1,133	–	1,133	(762)	–	(762)
– 非控股權益	37	–	37	(40)	–	(40)
	1,170	–	1,170	(802)	–	(802)
自用樓宇的重估虧損	(194)	32	(162)	(152)	25	(127)
重新計量界定福利計劃淨資產	239	(35)	204	170	(26)	144
對沖儲備淨變動(附註41C)	(1,339)	221	(1,118)	323	(53)	270
其他全面(虧損)/收益	(124)	218	94	(461)	(54)	(515)

20 投資物業及其他物業、機器及設備

A 投資物業

本集團的投資物業全部位於香港及中國內地並按公允價值列帳，其變動如下：

百萬港元	2025	2024
於1月1日	96,322	98,205
添置*	344	2,053
出售一間附屬公司	–	(93)
投資物業公允價值重新計量(附註13)	(3,538)	(3,821)
匯兌差額	60	(22)
於12月31日	93,188	96,322

* 截至2024年12月31日止年度內，從預付款項重新分類金額為15.22億港元。

所有投資物業已於2025年及2024年12月31日重新計量。相關的公允價值計量詳情列於附註44。位於香港及中國內地的投資物業每半年分別經由獨立測量師行高力國際物業顧問(香港)有限公司及戴德梁行有限公司作出重新計量，而因未來市場情況變化可能導致的進一步收益或虧損，則於未來期間於綜合損益表內確認。

於2025年12月31日，本集團的投資物業包括12.27億港元(2024年：13.49億港元)與中國內地物業有關。

20 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

B 其他物業、機器及設備

百萬港元	租賃土地	自用樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
2025						
原值或估值						
於2025年1月1日	1,765	3,620	62,517	96,533	18,842	183,277
添置#	196	257	4	297	7,252	8,006
清理/撇減	-	(10)	(1)	(1,146)	(10)	(1,167)
重估虧損	-	(336)	-	-	-	(336)
轉撥自/(至)服務經營權資產(附註21)	-	-	-	(2)	-	(2)
於其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	18	(18)	-	-
其他資產投入使用	35	-	164	3,277	(3,476)	-
匯兌差額	-	22	-	121	-	143
於2025年12月31日	1,996	3,553	62,702	99,062	22,608	189,921
原值	1,996	669	62,702	99,062	22,608	187,037
於2025年12月31日估值	-	2,884	-	-	-	2,884
累計折舊						
於2025年1月1日	544	329	12,123	63,058	-	76,054
年內折舊	82	242	585	3,203	-	4,112
- 於損益中確認	35	214	585	3,203	-	4,037
- 於在建鐵路工程/發展中物業中確認	47	28	-	-	-	75
清理後撥回	-	(6)	-	(1,086)	-	(1,092)
重估後撥回	-	(142)	-	-	-	(142)
匯兌差額	-	19	-	108	-	127
於2025年12月31日	626	442	12,708	65,283	-	79,059
於2025年12月31日帳面淨值	1,370	3,111	49,994	33,779	22,608	110,862
2024						
原值或估值						
於2024年1月1日	1,765	3,938	62,502	94,296	14,901	177,402
添置#	-	31	1	313	7,411	7,756
清理/撇減	-	(23)	(1)	(1,376)	(12)	(1,412)
重估虧損	-	(304)	-	-	-	(304)
轉撥至投資物業(附註20A)	-	-	-	-	(7)	(7)
轉撥自/(至)服務經營權資產(附註21)	-	-	2	(4)	(1)	(3)
於其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	-	5	(5)	-
其他資產投入使用	-	-	13	3,431	(3,444)	-
匯兌差額	-	(22)	-	(132)	(1)	(155)
於2024年12月31日	1,765	3,620	62,517	96,533	18,842	183,277
原值	1,765	400	62,517	96,533	18,842	180,057
於2024年12月31日估值	-	3,220	-	-	-	3,220
累計折舊						
於2024年1月1日	510	261	11,558	61,352	-	73,681
年內折舊	34	243	565	3,089	-	3,931
清理後撥回	-	(7)	-	(1,282)	-	(1,289)
重估後撥回	-	(152)	-	-	-	(152)
匯兌差額	-	(16)	-	(101)	-	(117)
於2024年12月31日	544	329	12,123	63,058	-	76,054
於2024年12月31日帳面淨值	1,221	3,291	50,394	33,475	18,842	107,223

計入已耗用的政府資助(如有)。

綜合財務報表附註

20 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

C 使用權資產

於2025年及2024年12月31日，使用權資產的帳面淨值按相關資產類別分析如下：

百萬港元	附註	2025	2024
自用的租賃土地的所有權權益，餘下租賃年期為：	(i)		
– 少於50年		1,221	1,221
自用樓宇的所有權權益，餘下租賃年期為：	(i)		
– 少於50年		2,884	3,220
其他自用租賃土地，餘下租賃年期為：	(ii)		
– 少於10年		149	–
其他租賃自用樓宇，餘下租賃年期為：	(ii)		
– 少於10年		227	71
租賃機器及設備，餘下租賃年期為：	(iii)		
– 10至50年		850	877
– 少於10年		119	123
		5,450	5,512
租賃投資物業的所有權權益，餘下租賃年期為：			
– 50年以上		12	13
– 少於50年		93,176	96,309
		93,188	96,322
		98,638	101,834

確認於損益與租賃有關的開支項目分析如下：

百萬港元	2025	2024
按相關資產類別分類的使用權資產折舊：		
自用的租賃土地的所有權權益	35	34
自用樓宇的所有權權益	142	152
其他租賃自用樓宇	72	91
租賃機器及設備	75	80
	324	357
租賃負債的利息支出	34	21
短期租賃開支	28	27
低價值資產的租賃開支(不包括低價值資產的短期租賃)	21	12

年內，使用權資產的添置為8.31億港元(2024年：27.59億港元)。金額主要為租賃土地、租賃自用樓宇及投資物業的添置。

與租賃相關的現金流出總額及租賃負債的到期分析分別於附註43C及35D詳述。

20 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

C 使用權資產(續)

(i) 自用的租賃土地及樓宇的所有權權益

與本公司香港車務營運有關的土木工程、機器及設備所坐落的土地以持續租賃批予本公司，並與本公司在營運協議下的鐵路專營權同時屆滿(附註48A、48B及48C)。

根據租賃條款，本公司須自行承擔包括地下及架空結構等所有租賃用地的維修保養開支。至於坐落於與其他用戶共用結構(如青嶼幹線等)內的鐵路段，本公司只須負責與鐵路有關的維修。按租賃條款所支付的一切維修費用，均記入綜合損益表內作為香港車務營運的相關開支。

本集團的所有自用樓宇均位於香港，並以公允價值列帳。相關的公允價值計量詳情列於附註44。重估虧損1.94億港元(2024年：1.52億港元)及有關的遞延稅項抵免3,200萬港元(2024年：2,500萬港元)已確認為其他全面收益/虧損並累計於固定資產重估儲備(附註41C)。倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用樓宇於2025年12月31日的帳面金額應為5.35億港元(2024年5.61億港元)。

(ii) 其他租賃土地及租賃自用樓宇

本集團通過租賃協議獲得使用土地及其他物業作為辦公室的權利。租約一般為期3至7年。

(iii) 其他租賃

本集團租用了機器及設備，其租賃期將於2至20年期間屆滿。對於當中的一些租約，本集團可選擇於重新商討所有條款時續約，而另外一些租約，本集團可選擇於租賃期屆滿時按個別議價購入該租賃設備。沒有租賃包含非定額租賃付款。

D 按經營租賃形式出租的物業

本集團按經營租賃形式將投資物業及車站小商店(包括免稅店)出租。租約一般為期1至5年，並有權選擇於租約期屆滿後續約，而屆時將重新商訂所有條款。租賃款項會定期調整以反映市場租值。若干租賃包含按營業額計算的額外租金，部分根據指定額度釐定。授予租戶的租金優惠會於綜合損益表中攤銷，作為應收租賃款項淨額的一部分。

本集團持作經營租賃用途的投資物業帳面總值為931.88億港元(2024年：963.22億港元)，持作經營租賃用途的車站商店的原值為10.32億港元(2024年：9.83億港元)，而相關的累計折舊為6.72億港元(2024年：6.37億港元)。

根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金總額如下：

百萬港元	2025	2024
1年內	6,621	6,854
1至2年內	4,307	4,926
2至3年內	1,439	2,854
3至4年內	578	588
4至5年內	231	281
5年後	183	215
	13,359	15,718

綜合財務報表附註

20 投資物業及其他物業、機器及設備(續)

E 於2003年3月，本集團與無關連第三方訂立一連串結構式交易，將若干載客車卡租出及租回(「租賃交易」)，涉及的資產於2003年3月31日的原值總額為25.62億港元，帳面淨值總額為16.74億港元。根據租賃交易，集團將資產租予美國機構投資者(「投資者」)，後者已預付所有與租賃協議有關的租金。同時，本集團從投資者按21年至29年不等的租賃期租回有關資產，並須按預定付款時間表支付租金。本集團可選擇於租賃期屆滿時按固定金額購入投資者於有關資產中的租賃權益。部分從投資者收取的預付租金款項已用作投資債券以支付本集團租賃債務及按租賃交易行使其中購買權所應付的金額。倘若這些債券未能符合某些信貸評級要求，本集團須以其他債券替代。此外，本集團已提供備用信用證給投資者以保證集團能支付因交易提前於到期日終止而產生的額外金額。

本集團保留資產的法定所有權，而本集團於鐵路業務中動用該等資產亦不受限制。

由於訂立租賃交易，一筆為數約36.88億港元的金額已收訖在投資戶口內，並用以購入債券(「抵銷證券」)。抵銷證券的收益將用於支付長期租金，這些租金於2003年3月的預期淨現值約為35.33億港元。因此，本集團於2003年由租賃交易所獲得的金額扣除成本後為1.41億港元。由於本集團不能按本集團自身目的操控投資戶口，而上述債券所得的收入將用以支付本集團應付的租金，因此，該等債務及抵銷證券的投資在2003年3月並無確認為本集團的債項和資產。本集團所收取的現金淨額作遞延收益入帳，並以租賃期限於綜合損益表攤銷入帳至2008年，其時，因某些抵銷證券的信貸評級被調低，本集團以備用信用證替代這些證券，並將相關開支全數抵銷剩餘的遞延收益。

截至2024年12月31日止年度內，部分租賃交易已到期及相關的非抵銷債務已全數繳付。

21 服務經營權資產

集團的服務經營權資產變動及分析如下：

與九鐵公司的兩鐵合併									
百萬港元	最初經營權財產	額外經營權財產	額外經營權財產 (高速鐵路 (香港段))	額外經營權財產 (沙中綫)	深圳地鐵 四號綫	深圳地鐵 十三號綫	瑞典業務	倫敦 伊利沙伯綫	總計
2025									
原值									
於2025年1月1日	15,226	30,003	605	522	7,943	4,150	48	53	58,550
年內淨增置	-	2,786	210	214	65	826	-	-	4,101
清理及轉入	-	(223)	-	(15)	(37)	-	-	-	(275)
淨轉撥自其他物業、 機器及設備(附註20)	-	2	-	-	-	-	-	-	2
於服務經營權資產內 重新分類	-	(2)	-	2	-	-	-	-	-
匯兌差額	-	-	-	-	367	191	-	-	558
於2025年12月31日	15,226	32,566	815	723	8,338	5,167	48	53	62,936
累計攤銷及減值虧損									
於2025年1月1日	5,202	8,559	156	47	4,838	2	48	53	18,905
年內攤銷	304	1,505	107	35	251	155	-	-	2,357
清理後撥回	-	(179)	-	(1)	(30)	-	-	-	(210)
匯兌差額	-	-	-	-	226	4	-	-	230
於2025年12月31日	5,506	9,885	263	81	5,285	161	48	53	21,282
於2025年12月31日帳面淨值	9,720	22,681	552	642	3,053	5,006	-	-	41,654

21 服務經營權資產(續)

與九鐵公司的兩鐵合併									
百萬港元	最初經營權財產	額外經營權財產	額外經營權財產(高速鐵路(香港段))	額外經營權財產(沙中綫)	深圳地鐵四號綫	深圳地鐵十三號綫	瑞典業務	倫敦伊利沙伯綫	總計
2024									
原值									
於2024年1月1日	15,226	27,070	484	355	8,224	2,293	69	54	53,775
年內淨增置	-	3,116	121	156	60	1,933	-	-	5,386
清理及轉入	-	(174)	-	(1)	(64)	-	(17)	-	(256)
淨轉撥自其他物業、機器及設備(附註20)	-	2	-	1	-	-	-	-	3
於服務經營權資產內重新分類	-	(11)	-	11	-	-	-	-	-
匯兌差額	-	-	-	-	(277)	(76)	(4)	(1)	(358)
於2024年12月31日	15,226	30,003	605	522	7,943	4,150	48	53	58,550
累計攤銷及減值虧損									
於2024年1月1日	4,898	7,142	88	27	4,793	-	63	54	17,065
年內攤銷	304	1,563	68	20	255	2	-	-	2,212
清理後撥回	-	(146)	-	-	(40)	-	(11)	-	(197)
匯兌差額	-	-	-	-	(170)	-	(4)	(1)	(175)
於2024年12月31日	5,202	8,559	156	47	4,838	2	48	53	18,905
於2024年12月31日帳面淨值	10,024	21,444	449	475	3,105	4,148	-	-	39,645

A 最初經營權財產乃關於與九鐵公司的兩鐵合併於開始日確認的支出，而額外經營權財產乃關於與兩鐵合併的開始日之後最初經營權財產升級的支出。額外經營權財產(高速鐵路(香港段))及額外經營權財產(沙中綫)乃分別關於高速鐵路(香港段)及沙中綫經營權財產升級的支出。

B 深圳地鐵四號綫是深圳地鐵的一部分，由全資附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司經營。2020年7月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並擬於2021年1月1日開始生效。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。港鐵軌道交通(深圳)有限公司自2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，截至2025年12月31日，車費一直未有調高，而營運開支持續增加。正如已披露多年，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

於2022年6月30日，由於預計票價制定機制及定價程序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年及2024年12月31日作出的檢視，並沒有需要於2025年及2024年12月31日確認進一步的減值虧損。

C 於2020年10月30日，本公司的附屬公司港鐵中鐵電化軌道交通(深圳)有限公司與深圳市人民政府簽署了項目特許經營協議，以建設、營運及轉移的項目形式建造深圳地鐵十三號綫，為期30年。因此，於2025年12月31日年內提供的建設服務的公允價值8.24億港元(2024年：13.10億港元)已參照於匯報期末的完成階段予以資本化為服務經營權資產。

項目的總資本成本預計為49億人民幣(54億港元)。於2025年12月31日，本集團在該項目上的累計支出為39億人民幣(43億港元)，已核准但未償付的承擔總額為10億人民幣(11億港元)，並已包含在資本性承擔內(附註49A)。

22 香港特區政府委託的鐵路工程項目

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目

(a) 委託協議

香港特區政府與本公司就高速鐵路(香港段)於2008年簽訂「高速鐵路(香港段)初步委託協議」,並於2010年訂立「高速鐵路(香港段)委託協議」(統稱「委託協議」)。

按照高速鐵路(香港段)初步委託協議,香港特區政府負責向本公司支付本公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。

根據高速鐵路(香港段)委託協議,本公司負責進行或促使就高速鐵路(香港段)的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動,而香港特區政府作為高速鐵路(香港段)的擁有人,則負責承擔該等活動的全部費用(「委託費用」)及就此進行融資,並按照協定付款時間表向本公司支付一筆費用(「高速鐵路(香港段)項目管理費用」)(對該等安排隨後之修訂於以下描述)。

倘若本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議(包括,倘若本公司違反其對項目管理服務的保證),香港特區政府有權向本公司提出申索,並且根據高速鐵路(香港段)委託協議,香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據高速鐵路(香港段)委託協議的責任或本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據高速鐵路(香港段)委託協議,本公司就委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限,此上限相等於本公司根據高速鐵路(香港段)委託協議收取的高速鐵路(香港段)項目管理費用及其他費用,以及本公司根據高速鐵路(香港段)初步委託協議收取的若干費用的總和(「責任上限」)。根據一般法律原則,倘若本公司被認定為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責,而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成,此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府保留了對本公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議下的目前超支的責任問題(如下所述)(如有)提交仲裁的權利(詳見下文附註22A(b)(v)),但截至本年報之日期,本公司並沒有收到由香港特區政府提出的正式申索。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」);
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元,本公司將承擔和支付超出該金額(如有)的項目造價部分(「進一步超支」),但不包括若干經協定的例外費用(即高速鐵路(香港段)協議中規定由於法律改變、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用);
- (iii) 本公司將於2016及2017年分兩期以現金支付每股合共4.40港元的特別股息;
- (iv) 高速鐵路(香港段)項目管理費用由45.9億港元增加至63.4億港元。因此,責任上限由原先最多為49.4億港元,上升至最多為66.9億港元;
- (v) 香港特區政府保留對本公司在委託協議下的目前超支的責任問題(如有)(包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制,包括將爭議提交仲裁的權利。倘若仲裁員並無裁定責任上限為無效,並裁定若非因責任上限,而在委託協議下本公司就目前超支的責任超出責任上限,則本公司須:
 - 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額,最高至責任上限;
 - 尋求獨立股東在另一次成員大會上(在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票)批准本公司承擔該超出責任;及
 - 在取得上文剛述的獨立股東批准後,向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准,本公司將不會向香港特區政府支付該金額。

22 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

(c) 截至2025年12月31日，本公司並無就下列各項於本公司綜合財務報表作出任何撥備：

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

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，本公司可能須承擔的任何可能責任(於上文附註22A(b)(v)更具體說明)，原因是(a)截至2025年12月31日及截至本年報之日期，本公司並未接獲香港特區政府針對本公司提出任何正式索償或仲裁的任何通知，以及本公司與香港特區政府就關注範疇的任何溝通之最終結果在現階段而言仍極不確定；(b)本公司受責任上限所保障；及(c)由於高速鐵路(香港段)協議，本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及(如適用)因本公司未能有足夠的可靠性去估算本公司的責任或負債金額(如有)。

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

(a) 沙中綫協議

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

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

根據沙中綫委託協議二，本公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向本公司支付所有工程成本(「委託協議二的前期工程成本」)。委託協議二的前期工程成本和銜接工程成本(如下所述)應由香港特區政府支付給本公司。截至2025年12月31日止年度內，本公司因此而產生的該等費用並其後應由香港特區政府向本公司支付的金額合共2,100萬港元(2024年：5,300萬港元)。於2025年12月31日，香港特區政府尚未支付的費用合共1.30億港元(2024年：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定的所有工程成本包括承建商成本及本公司成本(「銜接工程成本」)(本公司會先支付並向香港特區政府收回)。本公司將會分擔上述有關修改、升級或擴展工程的費用，而此費用主要透過本公司於將來減少支付本應承擔的維修資本開支來抵銷。本公司就沙中綫委託協議三內的主要建造工程(包括項目管理費用)，獲得香港特區政府708.27億港元撥款(「原本委託金額」)。

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

(b) 沙中綫委託協議三的超支

(i) 造價

本公司之前已公布，由於持續面對外在因素帶來的挑戰(當中包括例如發現考古文物、香港特區政府對附加工程範圍的要求、和延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成引致的延誤)，沙中綫委託協議三的原本委託金額將不足以支付估計的總造價(「造價」)，及將需要顯著上調。在本公司對主要建造工程的造價估算進行了詳細評估後，本公司於2020年2月10日向香港特區政府提交829.99億港元的經修訂總造價估算(「2020年造價估算」)(此款項包括應支付予本公司13.71億港元的額外項目管理費用(「額外項目管理費用」)，即本公司根據沙中綫委託協議三履行餘下的項目管理責任所需的額外費用(詳見下文附註22B (b)(ii))，但不包括本公司已於其截至2019年12月31日止年度內的綜合損益表中就紅磡事件相關費用已撥備的20億港元(詳見下文附註22B (c)(ii))。2020年造價估算表示原本委託金額的708.27億港元上調了121.72億港元。

於2020年6月12日，香港特區政府獲得立法會批准沙中綫項目所需的108.01億港元額外撥款(「額外撥款」)，使沙中綫項目可以竣工。

22 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(ii) 額外項目管理費用的撥備

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

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

鑒於上文所述的事項，尤其是作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上(在上文概述的基礎上)，本公司會負擔本公司繼續履行其項目管理責任所產生的費用。本集團已於其截至2020年12月31日止年度的綜合損益表中作出13.71億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的額外費用。截至2025年12月31日止年度內，本公司已耗用5,900萬港元(2024年：1.11億港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2024年：零港元)。於2025年12月31日，在扣除已耗用的金額後，餘下的1.37億港元的撥備(2024年：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。

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

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

22 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(ii) 紅磡事件相關費用的撥備

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

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

考慮到上文附註22B(c)所述情況，特別是鑑於作為現階段的安排及在不影響其法律責任的原則為基礎，本公司先支付紅磡事件相關費用的決定，本公司已於其截至2019年12月31日止年度的綜合損益表內作出了一項20億港元的撥備。截至2025年12月31日止年度內，本公司已耗用1,000萬港元(2024年：3,100萬港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2024年：零港元)。於2025年12月31日，在扣除已耗用的金額後，餘下的7.21億港元的撥備(2024年：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22B(c)(i)所述)，但截至本年報之日期，本公司並沒有收到香港特區政府就有關任何沙中綫協議對本公司提出的申索。目前不確定將來會否向本公司提出此申索，以及(如果提出申索)此申索的性質和金額。

本公司與香港特區政府就若干事項磋商的最終結果在現階段而言仍極不確定。由於涉及重大不確定性，本公司目前未能有足夠的可靠性去估算本公司因整體沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額。因此，本公司除上述的撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於2025年12月31日本公司並無就除上述以外的沙中綫事宜確認其他撥備，本公司在今後未來將會按事態發展持續地評估確認任何進一步撥備的需要。

綜合財務報表附註

23 在建鐵路工程

本集團的在建鐵路工程變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	增置 [^]	於12月31日 結餘
2025			
小蠔灣站			
建築成本及顧問諮詢費	404	459	863
員工薪酬及其他開支	152	95	247
財務開支	27	26	53
已耗用的政府資助	(583)	(580)	(1,163)
	-	-	-
東涌綫延綫			
建築成本及顧問諮詢費	4,058	2,726	6,784
員工薪酬及其他開支	1,040	384	1,424
財務開支	145	220	365
已耗用的政府資助	-	(337)	(337)
	5,243	2,993	8,236
屯門南延綫			
建築成本及顧問諮詢費	2,025	2,085	4,110
員工薪酬及其他開支	607	313	920
財務開支	60	119	179
已耗用的政府資助	-	(1,757)	(1,757)
	2,692	760	3,452
古洞站*			
建築成本及顧問諮詢費	1,855	1,720	3,575
員工薪酬及其他開支	937	286	1,223
財務開支	87	124	211
	2,879	2,130	5,009
洪水橋站			
建築成本及顧問諮詢費	295	450	745
員工薪酬及其他開支	262	145	407
財務開支	4	26	30
	561	621	1,182
總計	11,375	6,504	17,879

23 在建鐵路工程(續)

百萬港元	於1月1日 結餘	增置 [^]	於12月31日 結餘
2024			
小蠔灣站			
建築成本及顧問諮詢費	170	234	404
員工薪酬及其他開支	89	63	152
財務開支	9	18	27
已耗用的政府資助	(268)	(315)	(583)
	-	-	-
東涌綫延綫			
建築成本及顧問諮詢費	1,365	2,693	4,058
員工薪酬及其他開支	507	533	1,040
財務開支	39	106	145
	1,911	3,332	5,243
屯門南延綫			
建築成本及顧問諮詢費	397	1,628	2,025
員工薪酬及其他開支	422	185	607
財務開支	7	53	60
	826	1,866	2,692
古洞站*			
建築成本及顧問諮詢費	921	934	1,855
員工薪酬及其他開支	589	348	937
財務開支	9	78	87
	1,519	1,360	2,879
洪水橋站			
建築成本及顧問諮詢費	-	295	295
員工薪酬及其他開支	-	262	262
財務開支	-	4	4
	-	561	561
總計	4,256	7,119	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12月31日，本公司的累計開支為11.10億港元(2024年：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49A)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56億港元。

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12月31日，本公司的累計開支為82.08億港元(2024年：50.98億港元)(不包含財務開支)，部分被3.37億港元的政府資助抵銷，而「資本性承擔」(附註49A)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160億港元。

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12月31日，本公司的累計開支為50.30億港元(2024年：26.32億港元)(不包含財務開支)，部分被17.57億港元的政府資助抵銷，而「資本性承擔」(附註49A)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132億港元。

綜合財務報表附註

23 在建鐵路工程(續)

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12月31日，本公司的累計開支為47.98億港元(2024年：27.92億港元)(不包含財務開支)，而「資本性承擔」(附註49A)已包括與古洞站項目相關的已批准但未撥備金額，總值為60億港元。

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12月31日，本公司的累計開支為11.52億港元(2024年：5.57億港元)(不包含財務開支)，而「資本性承擔」(附註49A)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71億港元。

24 發展中物業

A 發展中物業

根據建造鐵路延綫的項目協議及兩鐵合併中的物業組合協議，本公司獲香港特區政府授予鐵路沿綫車站的土地發展權。

本集團的發展中物業變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	淨增置*	轉撥至損益	於12月31日 結餘
2025				
香港物業發展項目	42,300	1,651	(897)	43,054
2024				
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)。

包含於發展中物業的香港租賃土地剩餘租賃期為10至50年。

B 保管資金

作為機場鐵路、將軍澳支綫、南港島綫、觀塘綫及東鐵綫/輕鐵若干物業發展項目的資金保管者，本公司收取及管理售賣該等發展物業的訂金與收入。有關款項會存入指定的獨立銀行戶口，並連同所得利息發放予發展商，以償付發展商分別按香港特區政府同意方案及發展協議的條款所墊支的發展成本。任何餘額只會在履行所有與該等物業發展有關的責任後才會發放。因此，所保管的資金之結餘，並未列入綜合財務狀況表內。於2025年12月31日，保管資金餘額為203.71億港元(2024年：208.02億港元)。

C 西鐵物業發展

作為兩鐵合併的一部分，本公司獲委任為九鐵公司及其若干附屬公司(「西鐵附屬公司」)的代理人，發展西鐵沿綫的指定發展用地。就屯門發展項目，本公司可收取根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用；就其他發展項目，本公司可收取相當於銷售收入總額0.75%的代理費用。同時，本公司可向西鐵附屬公司收回其就西鐵發展項目所產生的全部費用另加16.5%的間接費用連同應計利息。截至2025年12月31日止年度內，確認有關西鐵物業發展的代理費收入及其他收入為1,500萬港元(2024年：6,000萬港元)(附註12)。截至2025年12月31日止年度內，本公司產生的可收回費用包括間接費用及應計利息為1,900萬港元(2024年：4,200萬港元)。

25 遞延開支

於2025年12月31日，遞延開支合共1.38億港元(2024年：6,400萬港元)，當中主要包括尚未與香港特區政府達成項目協議或本集團尚未有責任營運相關鐵路的若干鐵路項目相關之費用。這些項目的未來發展將預期為本集團帶來未來經濟效益。如於將來的期間，相應的項目協議不再被視為可達成且有關的費用並不再被視為可收回，有關的費用將會列支於該匯報期間的綜合損益表。

26 於附屬公司的投資

下表僅列出本公司主要附屬公司於2025年12月31日的詳細資料：

公司名稱	已發行股本/ 已繳註冊資本	所佔權益比例			註冊/成立及 經營地點	主要業務
		本集團 實際權益	由本公司 持有	由附屬公司 持有		
LOUDER HK Company Limited	100港元	100%	-	100%	香港	零售
港鐵學院(香港)有限公司	10,000港元	100%	-	100%	香港	管理港鐵學院的運作
MTR Lab Company Limited	100港元	100%	100%	-	香港	持有投資
MTR Telecommunication Company Limited	100,000,000港元	100%	100%	-	香港	流動電訊服務
昂坪360有限公司	2港元	100%	100%	-	香港	經營東涌至昂坪 纜車系統及昂坪 市集運作
海翠花園物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	-	香港	物業投資及管理
TraxComm Limited	15,000,000港元	100%	100%	-	香港	固定電訊網絡及 相關服務
V-Connect Limited	1,000港元	100%	100%	-	香港	流動電訊服務
Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.*	39,999,900澳元	60%於 普通股；	-	100%於 普通股；	澳洲	鐵路營運及維修
	100澳元	30%於 A類股	-	100%於 A類股		
Metro Trains Sydney Pty Ltd*	100澳元	60%	-	60%	澳洲	鐵路營運及維修
MTR Corporation (Sydney) SMCSW Pty Limited	1澳元	100%	-	100%	澳洲	設計、配置及 整合鐵路有關系統
MTR Corporation (C.I.) Limited	1,000美元	100%	100%	-	開曼群島/香港	融資
MTR Nordic AB*	40,050,000瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	持有投資
港鐵軌道交通(深圳)有限公司 [^]	2,636,000,000港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	鐵路建造、 營運及管理
港鐵中鐵電化軌道交通(深圳) 有限公司 [#]	1,720,000,000人民幣	83%	-	83%	中華人民 共和國	鐵路建造、 營運及管理
港鐵物業發展(深圳)有限公司 [#]	1,304,969,189港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業發展、營運、 租賃、管理及 顧問服務
港鐵商業廣場管理(天津) 有限公司 [^]	1,441,000,000人民幣	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業投資、 租賃及管理

* 並非由畢馬威會計師事務所審計的附屬公司

[^] 根據中華人民共和國法律註冊的外商獨資企業

[#] 根據中華人民共和國法律註冊的中外合資企業

本公司董事認為將全部附屬公司資料列出過於冗長，故此以上只列出董事認為對本集團業績有重大貢獻或持有重大部分資產或負債之附屬公司。

綜合財務報表附註

27 聯營公司及合營公司權益

下表僅列出主要聯營公司和合營公司(均為沒有市場報價的未上市公司)於2025年12月31日的詳細資料：

公司名稱	所佔權益比例			註冊/成立及經營地點	主要業務
	本集團實際權益	由本公司持有	由附屬公司持有		
聯營公司					
八達通控股有限公司(「八達通控股」)	64.02%	64.02%	–	香港	作為於香港經營非接觸式智能卡通用收費系統及從事顧問服務的集團公司之控股公司
北京京港地鐵有限公司~	49%	–	49%	中華人民共和國	地鐵投資、建設、營運及客運服務
北京京港十六號綫地鐵有限公司 ^α	49%	–	49%	中華人民共和國	地鐵投資、建設、營運及客運服務
杭州杭港地鐵有限公司*~	49%	–	49%	中華人民共和國	鐵路營運及管理
NRT CSW Pty Ltd*	27.55%	–	27.55%	澳洲	融資、鐵路建設及通過一單位信託基金營運與維修
合營公司					
杭州杭港地鐵五號綫有限公司~	60%	–	60%	中華人民共和國	鐵路機電設備工程、營運及管理

* 並非由畢馬威會計師事務所審計的公司

~ 根據中華人民共和國法律註冊的中外合作合營企業

^α 根據中華人民共和國法律註冊的有限責任公司(由法人全資擁有)

本集團已按權益法把所有聯營公司及合營公司記入其綜合財務報表，並認為此等聯營公司及合營公司並非個別重大。

本集團實際擁有的聯營公司及合營公司權益之簡要財務資料如下：

百萬元	2025	2024
收入	8,945	9,332
支出及其他	(7,761)	(7,595)
除稅前利潤	1,184	1,737
所得稅	(397)	(397)
淨利潤	787	1,340
其他全面收益/(虧損)	568	(411)
全面收益總額	1,355	929
資產	33,454	32,609
負債	(20,161)	(19,891)
淨資產	13,293	12,718
本集團所佔聯營公司及合營公司淨資產	13,293	12,718
商譽	321	321
綜合財務狀況表上的帳面價值	13,614	13,039

27 聯營公司及合營公司權益(續)

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客流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客流量補償機制，若客流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。由於預期客流量在一段時間內將維持於較低水平，本集團已於2025年12月31日對杭州杭港地鐵有限公司相關鐵路資產進行減值測試。因此，本集團於截至2025年12月31日止年度之綜合損益表內的「應佔聯營公司及合營公司利潤」已包括3.8億港元的應佔減值虧損撥備。

28 證券投資

百萬港元	2025	2024
按公允價值計量		
– 附屬公司持有的非上市股本投資	974	640
– 位於海外的一間保險包銷附屬公司持有的上市債務證券	231	312
– 銀行中期票據	–	1,000
	1,205	1,952
按攤銷成本計量		
– 銀行中期票據	6,071	–
	7,276	1,952

於2025年12月31日，除了9,700萬港元(2024年：1.66億港元)債務證券預期於一年後到期，所有債務證券預期於一年內到期。截至2025年12月31日止年度內，證券投資確認的淨公允價值收益為1,900萬港元(2024年：虧損5,000萬港元)。

29 待售物業

百萬港元	2025	2024
待售物業		
– 按原值	2,074	924
– 按可實現淨值	788	1,498
	2,862	2,422
代表：		
香港物業發展	2,856	2,410
中國內地物業發展	6	12
	2,862	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)有限公司於該日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，本集團的待售物業的可實現淨值已扣除9,900萬港元(2024年：1.39億港元)的撥備。包含於待售物業的香港租賃土地的剩餘租賃期為10至50年。

綜合財務報表附註

30 財務衍生工具資產及負債

A 公允價值

財務衍生工具的合約名義金額、公允價值及到期日(按合約之未貼現現金流量作計算)如下：

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至 2年	2年至 5年	5年後	
2025							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 現金流量對沖：	1,183	53					
- 流入			1,073	38	127	-	1,238
- 流出			(1,021)	(38)	(125)	-	(1,184)
- 不採用對沖會計：	539	20					
- 流入			336	153	70	-	559
- 流出			(321)	(149)	(69)	-	(539)
交叉貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	10,319	599					
- 流入			1,490	798	2,502	6,232	11,022
- 流出			(1,437)	(736)	(2,294)	(5,889)	(10,356)
- 現金流量對沖：	8,845	127					
- 流入			297	298	4,540	4,306	9,441
- 流出			(262)	(263)	(4,610)	(4,168)	(9,303)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	27,576	869	311	249	280	74	914
- 不採用對沖會計	300	23	6	5	13	-	24
	48,762	1,691	472	355	434	555	1,816
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 現金流量對沖：	137	(8)					
- 流入			75	53	1	-	129
- 流出			(83)	(54)	(1)	-	(138)
- 不採用對沖會計：	449	(22)					
- 流入			216	129	82	-	427
- 流出			(232)	(135)	(83)	-	(450)
交叉貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	1,481	(82)					
- 流入			1,630	14	1,468	-	3,112
- 流出			(1,602)	(20)	(1,541)	-	(3,163)
- 現金流量對沖：	36,207	(1,488)					
- 流入			6,723	2,067	15,197	23,651	47,638
- 流出			(6,661)	(2,094)	(15,783)	(24,943)	(49,481)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	600	(24)	(6)	(5)	(14)	-	(25)
- 現金流量對沖	19,801	(760)	(151)	(188)	(372)	(107)	(818)
- 不符合對沖會計	300	(17)	(4)	(3)	(11)	-	(18)
	58,975	(2,401)	(95)	(236)	(1,057)	(1,399)	(2,787)
總計	107,737						

30 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至 2年	2年至 5年	5年後	
2024							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 現金流量對沖：	88	2					
- 流入			-	89	-	-	89
- 流出			-	(88)	-	-	(88)
- 不採用對沖會計：	31	1					
- 流入			4	27	-	-	31
- 流出			(4)	(27)	-	-	(31)
交叉貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	7,990	79					
- 流入			2,770	1,381	2,251	2,939	9,341
- 流出			(2,845)	(1,381)	(2,154)	(2,871)	(9,251)
- 現金流量對沖：	1,418	13					
- 流入			9	11	32	2,678	2,730
- 流出			(12)	(12)	(37)	(2,655)	(2,716)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	15,648	85	152	131	114	61	458
- 現金流量對沖	12,855	125	55	12	(3)	94	158
- 不採用對沖會計	299	37	9	8	23	5	45
	38,329	342	138	151	226	251	766
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 現金流量對沖：	2,032	(129)					
- 流入			936	909	59	-	1,904
- 流出			(1,008)	(968)	(63)	-	(2,039)
- 不採用對沖會計：	869	(54)					
- 流入			565	210	33	-	808
- 流出			(597)	(231)	(35)	-	(863)
交叉貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	8,903	(383)					
- 流入			2,915	1,715	998	4,443	10,071
- 流出			(3,067)	(1,739)	(1,136)	(4,392)	(10,334)
- 現金流量對沖：	24,459	(1,317)					
- 流入			501	6,043	5,252	16,801	28,597
- 流出			(535)	(6,164)	(6,086)	(17,286)	(30,071)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	6,271	(73)	(18)	(12)	21	(5)	(14)
- 現金流量對沖	6,646	(27)	12	(9)	(26)	(3)	(26)
- 不採用對沖會計	300	(31)	(8)	(7)	(17)	(2)	(34)
	49,480	(2,014)	(304)	(253)	(1,000)	(444)	(2,001)
總計	87,809						

綜合財務報表附註

30 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

本集團的財務衍生工具主要包括本公司專有的利率及交叉貨幣掉期，並採用於2025年及2024年12月31日的相關利率掉期曲線貼現財務工具的現金流。港元所用利率介乎2.35%至3.33%(2024年：3.35%至4.58%)，美元所用利率介乎3.60%至4.34%(2024年：4.33%至4.63%)，澳元所用利率介乎3.55%至4.62%(2024年：3.67%至4.44%)，日圓所用利率介乎0.84%至1.37%(2024年：0.46%至0.82%)，而人民幣所用利率介乎1.88%至2.03%(2024年：3.10%至4.60%)。

上表詳列本集團於匯報期末的財務衍生工具資產及負債的剩餘合約年期，此乃根據按合約之未貼現之現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據匯報期末的現有利率計算的利息付款)及可要求本集團支付的最早日期計算。公允價值計量的詳情列於附註44。

B 財務風險

在營運及融資活動中，本集團主要面對四類財務風險，即流動性風險、利率風險、外匯風險及信貸風險。本集團的整體風險管理政策針對金融市場的不可預測性，盡量減低這些財務風險對本集團財務表現構成潛在的不良影響。

董事局規定整體風險管理的原則，及批准特定範圍的政策，例如流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、財務衍生工具與非財務衍生工具的運用，以及剩餘流動資金的投資。本集團對本公司的理想融資模式(簡稱「模式」)是風險管理政策的一部分。這模式設定(其中包括)理想的定息及浮息債務組合，准許的外幣債務水平，及為滿足未來資金需求的備用資金覆蓋時段，用以衡量、監察及控制本公司在融資方面的流動性、利率及外幣風險。董事局定期檢討，並在有需要時按營運、市場情況及其他有關因素而更改風險管理政策。作為財政預算的一部分，董事局也會每年檢討，並在有需要時按市場情況及實際需要更改該模式。

運用財務衍生工具來控制和對沖利率及外匯風險，是本集團風險管理策略的重要一環。這些工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。本公司所採用的衍生工具全部為場外衍生工具，主要包括利率掉期、交叉貨幣掉期和外匯遠期合約。

(i) 流動性風險

流動性風險指因現金流入及流出的時間及金額的差異而導致負債到期時無足夠資金償還的風險。

本集團運用預期現金流量分析來管理流動性風險，通過預測營運資金、償還貸款、股息派付、資本性開支及新投資項目等現金需求，及維持足夠現金結餘及/或已獲銀行承諾貸出而尚未動用的信貸額度，以確保這些現金需求能夠得到滿足。本集團採取審慎方針，維持足夠的現金結餘及銀行信貸承諾，以達到模式所指定的在母公司層面所要求的9個月(但不少於6個月)的預期現金需求目標。本公司亦為其預期現金流進行壓力測試，以分析流動性風險。假如壓力測試顯示有重大的現金流短缺風險，本集團會安排額外的銀行信貸、發行債券或採取其他適當行動。

於2025年12月31日，本集團已獲銀行承諾貸出而尚未動用的信貸額度為511.18億港元(2024年：209.15億港元)。

下表詳列本集團於匯報期末的貸款及租賃負債以外的其他負債的剩餘合約年期(詳情見下文附註35D)，此乃根據按合約之未貼現之現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據匯報期末的現有利率計算的利息付款)及可要求本集團支付的最早日期計算：

百萬港元	2025			2024		
	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	總計	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	總計
貸款及其他負債						
5年後須償還的款項	62,114	2,825	64,939	40,419	1,746	42,165
2年至5年內須償還的款項	25,219	882	26,101	15,159	832	15,991
1年至2年內須償還的款項	10,277	543	10,820	15,411	256	15,667
1年內須償還的款項	16,689	373	17,062	16,696	4,076	20,772
	114,299	4,623	118,922	87,685	6,910	94,595

30 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

本集團對於財務衍生工具負債(附註30A)、租賃負債(附註35D)、應付帳項、其他應付款項及撥備(附註36)、應付關連人士款項(附註37)、服務經營權負債(附註38)，以及非控股權益持有人貸款(附註39)的流動性風險之詳情列於相關附註。

(ii) 利率風險

本集團的利率風險主要來自母公司層面的借貸活動(包括其融資工具)。固定及浮動利率貸款會由於市場利率波動為本集團帶來公允價值及現金流量利率風險。本集團主要透過維持模式所指定的定息債務佔未償還總債項的45%至80%(2024年:45%至80%)來管理及控制母公司層面的利率風險。倘實際的定息債務水平大幅偏離模式，則會運用財務衍生工具如利率掉期來調整定息及浮息的比例，務求使其貼近模式。於2025年12月31日，計入未完約貨幣及利率掉期後，81%(2024年:72%)的本公司未償還總債項(包括融資工具)為定息或已轉換為定息。附屬公司、聯營公司及合營公司的利率風險是根據其個別的借貸需求，環境和市場做法各自管理。

於2025年12月31日，在其他因素維持不變的情況下，如利率整體上升100點子/下調100點子，估計本集團的除稅後利潤將增加/減少及保留溢利將增加約2.78億港元/減少約2.42億港元(2024年:增加1.30億港元/減少1.25億港元)，而綜合權益帳的其他項目則將增加約12.41億港元/減少約13.75億港元(2024年:增加11.74億港元/減少12.78億港元)。

上述敏感度分析乃假設利率的變動於匯報期末出現並已用於計算該日存在的財務衍生工具及非財務衍生工具的利率風險。管理層所假設的利率，是對直至下一個財務年度期間可能出現利率變動的評估。

(iii) 外匯風險

當資產與負債以本集團旗下公司所屬的功能貨幣以外的貨幣入帳時，將產生外匯風險。對集團而言，有關風險主要來自借貸以及在香港以外的投資和採購活動。

本集團把在母公司層面的無對沖非港元債項維持於模式所指定的較低水平，及盡量減少本集團因在香港以外的投資和採購而產生的外匯未平倉結存，從而管理及控制其外匯風險。當債項所採用的貨幣未能與償還該債項的預期現金流所用的貨幣相符時，本公司會透過交叉貨幣掉期把債項所產生的外匯風險轉換至港元風險。在採用外幣進行投資和採購時，本集團會預先購買外幣或訂立外匯遠期合約以預先訂立的匯率確定在結算時所需要的外幣。

由於本集團大部分應收及應付款項均以各集團公司之功能貨幣(港元、人民幣、澳元、英鎊或瑞典克朗)或美元(港元的掛鈎貨幣)計值，而大部分以外幣計值的付款承擔均得到外匯遠期合約對沖，管理層預期該等項目不會涉及任何重大的貨幣風險。

(iv) 信貸風險

信貸風險指交易對手在債務到期時無力全數償還的風險。本集團的信貸風險主要來自其存款及本集團與多間銀行及交易對手所訂立的財務衍生工具，及本集團根據租出/租回交易而購入的抵銷證券(附註20E)。為控制信貸風險，本集團僅與具有良好投資信貸評級或保證人的金融機構投放存款及訂立財務衍生工具，並通過分散交易來減低交易對手風險。

所有財務衍生工具交易均受制於交易對手的交易上限，該等上限是根據董事局通過的政策，因應有關交易對手的信貸評級而制訂。根據「風險價值」概念，本集團按該等工具的公允市值及最大潛在虧損計算信貸風險，及因應各自交易對手的限額來衡量、監察及控制信貸風險。為了進一步減低交易對手風險，本集團亦就同一交易對手的各種財務衍生工具及其他財務交易採用對銷及除淨安排。

所有存款及投資均受制於類似的個別交易對手/發行人交易上限，有關上限是根據各交易對手/發行人的信貸評級及/或香港發鈔銀行地位而制訂。本集團於某一交易對手存放款項或發行人投資的時間長短亦因應有關交易對手/發行人的信貸評級而受到限制。存款/投資額及年期均受到定期監察，確保符合為有關交易對手/發行人所設定的限制。此外，本集團積極監察交易對手/發行人的信用違約掉期水平及其每日的變動，並可能會根據觀察所得及其他考慮因素調整可承受有關交易對手/發行人的風險及/或交易上限。

綜合財務報表附註

30 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

於匯報期末，本集團就財務衍生工具資產及銀行存款所承受的最高信貸風險，於綜合財務狀況表中分別以財務衍生工具資產的帳面值及存款總額呈列。於匯報期末，本集團並無於任何單一交易對手有任何高度集中的風險。

此外，本集團亦管理及控制與應收款項所涉及的信貸風險，有關資料載於附註32。

31 存料與備料

於2025年12月31日，經扣除9,100萬港元(2024年：9,000萬港元)陳舊存貨撥備後的存料與備料的淨額為30.21億港元(2024年：24.21億港元)，當中預計20.53億港元(2024年：16.54億港元)將於一年內耗用，另外預計9.68億港元(2024年：7.67億港元)將於一年後耗用。預計於一年後耗用的存料與備料主要包括為供週期保養用途所存放的緊急存料及備料。

32 應收帳項及其他應收款項

本集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港車務營運車費收入(除了來自高速鐵路(香港段)之外，如下文附註32(ii)所述)乃經八達通卡、二維碼及感應式卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取，小部分車費收入是經代理預售車票並於30日內到期繳清金額。
- (ii) 在高速鐵路(香港段)方面，其車票由本公司及內地其他列車營運商出售。中國鐵路總公司的清算中心負責管理廣深港高速鐵路的收入分配及結算系統，和按「分段清算」模式分配高速鐵路的收入予本公司，並於下一個月結算。
- (iii) 深圳地鐵四號綫及深圳地鐵十三號綫車費收入經深圳通卡、二維碼、感應式銀行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而於每日或每月收取。大部分於瑞典營運的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。倫敦伊利沙伯綫的服務經營權收入於每四週收取一次。
- (v) 本集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至60日不等。本集團的投資物業及車站商店的租戶一般須於簽訂租約時繳付三至六個月租金作按金。
- (vi) 與財務機構訂立的利率及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。

以到期日劃分的應收帳項帳齡分析如下：

百萬港元	2025	2024
未到期款項	3,670	8,181
過期30日內未付	233	177
過期多於30日但於60日內未付	82	55
過期多於60日但於90日內未付	47	18
過期多於90日未付	84	121
應收帳項總額	4,116	8,552
其他應收款項及合約資產	9,446	7,228
	13,562	15,780

32 應收帳項及其他應收款項(續)

於2025年12月31日，其他應收款項內包括與香港物業發展利潤有關的款項為22.67億港元(2024年：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，詳情請參閱附註16B。

本集團對於應收帳款及其他應收帳項的信貸風險主要與其於香港的租賃應收帳款及與其於香港以外的專營權費/項目費之應收帳款有關。由於本集團的政策是會收取其香港租戶租賃按金，而其與香港以外的專營權費/項目費應收帳款有關的債務人為與政府相關的個體，故此本集團認為其信貸風險為低和預期信貸虧損並不重大。

於2025年12月31日，除了若干按金及其他應收帳項47.44億港元(2024年：35.27億港元)預期於多於一年後收回外，所有應收帳項及其他應收款項預期於一年內收回。由於帳面價值減去信貸虧損後的貼現影響並不重大，故以非貼現價值入帳。

應收帳項及其他應收款項包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	2025	2024
澳元	7	7
人民幣	29	107
美元	60	50

33 應收關連人士款項

百萬港元	2025	2024
應收下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	688	906
– 九鐵公司及香港機場管理局	4,344	4,788
– 聯營公司	347	504
	5,379	6,198

於2025年12月31日，應收香港特區政府款項主要包括與沙中綫前期工程有關的可收回帳款、有關「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」的車票收入差額的應收款項、有關西鐵物業發展(附註24C)的應收代理費及可收回支出，以及其他委託和維修工程的應收帳項及保證金。

於2025年12月31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)提供保養服務(附註48L)應收的收入。

由於應收關連人士款項的債務人主要為香港特區政府及與政府相關的個體，本集團認為其信貸風險為低和預期信貸虧損並不重大。

於2025年12月31日，除了28.88億港元(2024年：33.53億港元)預期於多於一年後收回外，所有應收關連人士款項預期於一年內收回。應收香港特區政府及其他關連人士的款項的帳面值與其公允價值並無重大差異。

34 現金、銀行結餘及存款

百萬港元	2025	2024
銀行及其他財務機構存款	39,522	23,059
銀行存款及現金	4,720	4,827
現金、銀行結餘及存款	44,242	27,886
減：於存入時到期日超過三個月的銀行存款或已抵押存款(附註35E)	(5,634)	(6,050)
綜合現金流量表所示的現金及現金等價物	38,608	21,836

綜合財務報表附註

34 現金、銀行結餘及存款(續)

綜合財務狀況表所示的現金、銀行結餘及存款包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	2025	2024
澳元	126	57
歐元	56	38
日圓	2,287	1,509
英鎊	14	23
人民幣	294	660
美元	2,861	426

35 貸款及其他負債

A 分類

百萬港元	2025			2024		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2026年至2047年到期的債務發行計劃票據 (2024年：2025年至2047年到期)	49,828	50,398	48,866	26,597	24,487	27,308
非上市：						
2026年至2055年到期的債務發行計劃票據 (2024年：2025年至2055年到期)	34,044	33,670	33,654	43,515	42,880	44,442
資本市場借貸工具總計	83,872	84,068	82,520	70,112	67,367	71,750
銀行貸款	3,656	3,656	3,656	5,543	5,543	5,549
租賃負債	1,346	1,346	1,346	1,066	1,066	1,066
貸款及其他負債	88,874	89,070	87,522	76,721	73,976	78,365
短期貸款	49	49	49	847	847	847
總計	88,923	89,119	87,571	77,568	74,823	79,212

公允價值是按貼現現金流量估值法以本集團可採用的同類財務工具的現行市場利率及外匯匯率貼現未來合約的現金流量列值。短期貸款的帳面金額與其公允價值相若。公允價值計量詳情列於附註44。

以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的貸款款項在進行對沖活動前後的外幣數額如下：

百萬	對沖活動前		對沖活動後	
	2025	2024	2025	2024
澳元	431	431	-	-
日圓	15,000	15,000	-	-
人民幣	7,405	9,160	200	460
美元	5,917	2,973	600	-

35 貸款及其他負債(續)

B 還款期分析

百萬港元	2025				2024			
	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	租賃 負債	總計	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	租賃 負債	總計
貸款及其他負債								
5年後須償還的款項	40,842	2,315	671	43,828	30,872	1,576	683	33,131
2年至5年內須償還的款項	20,026	668	264	20,958	12,619	637	141	13,397
1年至2年內須償還的款項	7,912	452	201	8,565	13,741	188	109	14,038
1年內須償還的款項	13,740	221	210	14,171	14,518	3,148	133	17,799
	82,520	3,656	1,346	87,522	71,750	5,549	1,066	78,365
短期貸款	-	49	-	49	-	847	-	847
	82,520	3,705	1,346	87,571	71,750	6,396	1,066	79,212
減：未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額	(408)	-	-	(408)	(214)	(6)	-	(220)
因財務工具的公允價值變動之調整	1,760	-	-	1,760	(1,424)	-	-	(1,424)
債務帳面總額	83,872	3,705	1,346	88,923	70,112	6,390	1,066	77,568

由於本集團打算為一年內須償還的資本市場借貸工具及銀行貸款作長期再融資，該筆款額被納入長期貸款。

C 已發行及贖回的債券及票據

截至2025年及2024年12月31日止年度內本集團發行的票據包括：

百萬港元	2025		2024	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	25,199	24,996	23,486	23,470

截至2025年12月31日止年度內，本集團發行了30.00億美元(233.44億港元)的上市債券(2024年：以所屬的貨幣發行了17.00億港元及45.00億人民幣(49.68億港元))。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5,000萬澳元(2.58億港元)、125.41億港元、18.55億人民幣(19.92億港元)及2.59億美元(20.27億港元)的非上市債券)。

截至2025年12月31日止年度內，本集團以所屬的貨幣贖回了12.00億港元及6.05億人民幣(6.84億港元)的上市債券(2024年：15.00億人民幣(17.77億港元))。本集團以所屬的貨幣贖回了102.48億港元、11.50億人民幣(13.36億港元)及1.35億美元(10.58億港元)的非上市債券(2024年：以所屬的貨幣贖回了49.02億港元及4.20億人民幣(4.76億港元))。

於2025年及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。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。

綜合財務報表附註

35 貸款及其他負債(續)

D 租賃負債

本集團於2025年及2024年12月31日的應付租賃負債如下：

百萬港元	2025		2024	
	最低租賃 付款額現值	最低租賃 付款額總額	最低租賃 付款額現值	最低租賃 付款額總額
1年內	210	248	133	161
1至2年內	201	231	109	134
2至5年內	264	329	141	200
5年後	671	882	683	902
	1,136	1,442	933	1,236
	1,346	1,690	1,066	1,397
減：未來列支或資本化的利息開支		(344)		(331)
租賃債務現值		1,346		1,066

E 擔保及抵押

- (i) 於2025年及2024年12月31日，香港特區政府並無就本集團所得的信貸提供任何擔保。
- (ii) 於2025年12月31日，港鐵軌道交通(深圳)有限公司以深圳地鐵四號綫二期相關票務及非票務收入及保險合約權益為一項總額4.61億人民幣(5.13億港元)的銀行貸款提供抵押。
- (iii) 於2025年12月31日，本公司在中國內地之附屬公司 — 港鐵中鐵電化軌道交通(深圳)有限公司以深圳地鐵十三號綫一期項目相關票務及非票務收入為一項總額32億人民幣(36億港元)的銀行貸款提供抵押。

除上述披露及在本綜合財務報表別處的披露外，本集團於2025年12月31日並無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

36 應付帳項、其他應付款項及撥備

百萬港元	2025	2024
應付帳項及應計費用	21,341	23,015
其他應付款項、遞延收益及撥備	34,421	43,212
合約負債	3,062	3,190
	58,824	69,417

A 應付帳項及應計費用

以到期日劃分上述應付帳項的分析如下：

百萬港元	2025	2024
30日內到期或即期	8,551	9,212
30日後至60日內到期	2,438	2,850
60日後至90日內到期	1,122	1,166
90日後到期	4,498	4,761
	16,609	17,989
租金及其他可退還按金	2,676	2,823
應計僱員福利	2,056	2,203
	21,341	23,015

本集團的一般付款期限為帳單日後一至兩個月。

應付帳項及應計費用的名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

36 應付帳項、其他應付款項及撥備(續)

A 應付帳項及應計費用(續)

應付帳項及應計費用包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	2025	2024
澳元	5	14
歐元	42	56
日圓	574	616
英鎊	43	179
人民幣	12	128
美元	7	49

B 其他應付款項、遞延收益及撥備

其他應付款項包括工程合約保證金。遞延收益包括(i)向發展商收取款項而較相關發展中物業結餘超出的金額，(ii)本集團在計入就收取來自一項物業發展項目的一座商場所承擔的風險和責任之部分公允價值金額(附註13)，以及(iii)有關未耗用的政府資助256.02億港元(2024年：288.04億港元)。

C 合約負債

截至2025年12月31日止年度內，本集團之合約負債的變動如下：

百萬港元	2025	2024
於1月1日結餘	3,190	3,124
提前結算導致合約負債增加	433	704
因確認在期初時包含在合約負債中的年度內收入而導致合約負債減少	(734)	(544)
匯兌差額	173	(94)
於12月31日結餘	3,062	3,190

合約負債主要來自建造合約及其他項目安排，當本集團於工作活動開始前收到訂金，直至項目確認收入超過所收取按訂金金額為止。付款限期條款是根據個別合約與客戶協商的。

D 於2025年12月31日，除了包含在遞延收益內的未耗用政府資助、合約負債及其他預期於一年後清還或確認為收入的354.64億港元(2024年：488.02億港元)外，所有應付帳項及其他應付款項均預期於一年內清還或確認為收入。本集團認為對一年後到期的款項進行貼現的影響並不重大。

37 應付關連人士款項

百萬港元	2025	2024
應付予下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	250	117
– 九鐵公司	3,395	3,090
– 聯營公司	10	–
	3,655	3,207

截至2025年12月31日，應付香港特區政府款項乃關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

截至2025年12月31日，應付九鐵公司款項乃主要關於預期於12個月內清還的每年定額付款及非定額付款的應計部分。

38 服務經營權負債

有關本集團的服務經營權負債變動如下：

百萬港元	2025	2024
於1月1日結餘	9,969	10,059
減：年內償還的款項淨額	(90)	(85)
匯兌差額	7	(5)
於12月31日結餘	9,886	9,969

於2025年及2024年12月31日應償還及未付結餘如下：

百萬港元	2025			2024		
	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額
5年後須償還的款項	9,330	11,031	20,361	9,454	11,665	21,119
2年至5年內須償還的款項	357	1,932	2,289	329	1,953	2,282
1年至2年內須償還的款項	103	658	761	96	665	761
1年內須償還的款項	96	666	762	90	671	761
	9,886	14,287	24,173	9,969	14,954	24,923

39 非控股權益持有人貸款

於2025年12月31日，非控股權益持有人貸款主要是指授予Metro Trains Australia Pty. Ltd. (「MTA」) 的股東貸款總額6,000萬澳元(3.12億港元)(2024年：6,000萬澳元(2.90億港元))之非控股權益持有人所屬部分。此項貸款以6.2%的年利率計息，可於MTA酌情決定的時間或於2027年11月28日(以較早者為準)償還。

40 綜合財務狀況表所示的所得稅

A 綜合財務狀況表所示的本期所得稅包括：

百萬港元	2025	2024
香港利得稅的相關稅項餘額	1,688	2,790
香港以外的相關稅項餘額	162	119
	1,850	2,909

B 已確認遞延稅項資產及負債

已在綜合財務狀況表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及年內變動如下：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項							總計
	超出 相關折舊的 折舊免稅額	使用權 資產	租賃負債	物業重估	撥備及其他 暫時差異	現金流量 對沖	稅務虧損	
2025								
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)	960	2	-	-	(1)	-	8	969
在其他全面收益內(計入)/列支	-	-	-	(32)	35	(221)	-	(218)
匯兌差額	-	3	(4)	(1)	(24)	-	-	(26)
於2025年12月31日結餘	16,596	52	(59)	689	(618)	(270)	(20)	16,370
2024								
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
在其他全面收益內(計入)/列支	-	-	-	(25)	26	53	-	54
出售附屬公司(附註7)	-	-	32	(23)	-	-	-	9
匯兌差額	-	(3)	5	4	45	-	-	51
於2024年12月31日結餘	15,636	47	(55)	722	(628)	(49)	(28)	15,645

已在綜合財務狀況表內確認的遞延稅項資產及負債如下：

百萬港元	2025	2024
遞延稅項資產淨額	(509)	(521)
遞延稅項負債淨額	16,879	16,166
	16,370	15,645

C 由於部分附屬公司不可能於其位處的稅務地區及實體產生未來應稅溢利作抵扣稅務虧損之用，本集團因此並未就該等附屬公司的累計稅務虧損43.71港元(2024年：34.34億港元)確認為遞延稅項資產。

綜合財務報表附註

41 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、儲備、公司層面的權益變動表及資本管理

A 股本

	2025		2024	
	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。

B 為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

截至2025年12月31日止年度內，本公司在行政人員股份獎勵計劃下，向本集團若干合資格僱員授予表現股份和受限制股份獎勵（附註45）。就此，33,100股受限制股份於2025年4月1日授出及被承授人所接受，及共有288,350股表現股份及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股表現股份及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日的公允價值則為每股24.40港元（2024年：於2024年3月18日為每股25.70港元及於2024年4月8日為每股25.40港元）。

截至2025年12月31日止年度內，行政人員股份獎勵計劃的受託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯合交易所購入共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12月31日止年度內，本公司並無向行政人員股份獎勵計劃就以股代息發行了任何本公司普通股份（2024年：108,555股普通股份），總額為零港元（2024年：300萬港元）。

截至2025年12月31日止年度內，合共3,377,105股本公司獎勵股份（2024年：4,378,805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1.14億港元（2024年：1.80億港元）。截至2025年12月31日止年度內，本公司已就若干已歸屬股份於授出日期的公允價值高於其成本的金額零港元（2024年：200萬港元）計入股本。截至2025年12月31日止年度內，合共207,035股獎勵股份（2024年：205,348股獎勵股份）失效/被沒收。

於2025年12月31日，若計及根據信託持有的股份所獲股息而取得的股份，受託人根據行政人員股份獎勵計劃以信託方式持有的股份為10,643,059股（2024年：9,678,664股）（不包括已歸屬但尚未轉讓予承授人的股份）。

41 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、儲備、公司層面的權益變動表及資本管理(續)

C 儲備

固定資產重估儲備乃用作處理重估自用樓宇所產生的盈餘或虧損(附註2E(ii))。

對沖儲備包括現金流量對沖儲備及對沖成本儲備。現金流量對沖儲備包括在現金流量對沖中使用的對沖工具之公允價值累計淨變動的有效部分，此部分將在隨後根據附註2T(ii)所所述的現金流量對沖會計政策，跟被對沖的現金流量一同確認。

根據附註2T(iv)所載的會計政策，對沖成本儲備包括用於公允價值對沖及現金流量對沖的衍生金融工具之外幣基礎價差影響的公允價值。

對沖儲備之變動如下：

百萬港元	2025			2024		
	現金流量對沖儲備	對沖成本儲備	對沖儲備總額	現金流量對沖儲備	對沖成本儲備	對沖儲備總額
於1月1日結餘	(253)	–	(253)	(522)	–	(522)
年內確認現金流量對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	2	–	2	(28)	–	(28)
年內對沖成本公允價值之變動	–	(1,253)	(1,253)	–	–	–
轉撥至對沖項目的最初帳面金額	–	–	–	1	–	1
年內轉入損益的金額						
– 利息及財務開支	(229)	132	(97)	345	–	345
– 其他	9	–	9	5	–	5
	(218)	(1,121)	(1,339)	323	–	323
因以下項目稅務影響：						
– 年內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	–	–	–	5	–	5
– 年內對沖成本公允價值之變動	–	207	207	–	–	–
– 年內轉入損益的金額	36	(22)	14	(58)	–	(58)
其他全面(虧損)/收益(附註19)	(182)	(936)	(1,118)	270	–	270
由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額	(8)	–	(8)	(1)	–	(1)
於12月31日結餘	(443)	(936)	(1,379)	(253)	–	(253)

以股份為基礎的僱員資本儲備包括在行政人員股份獎勵計劃下已授予但未歸屬的獎勵股份之已確認的以股份為基礎的支出，有關解釋見附註2U(iii)的會計政策。

41 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、儲備、公司層面的權益變動表及資本管理(續)

C 儲備(續)

本集團的匯兌儲備包括所有因折算海外實體的財務報表而產生的匯兌差額。此儲備是根據附註2AA的會計政策處理。

除保留溢利外，其他儲備並不屬於已實現利潤，因此不可派發予股東。此外，本公司認為包括在保留溢利內的投資物業公允價值計量累計盈餘637.21億港元(2024年：654.91億港元)不屬於已實現利潤及中國內地附屬公司之法定儲備9,900萬港元(2024年：9,800萬港元)，均不可派發。於2025年12月31日，本公司認為本公司可供派發予股東的儲備總額為557.99億港元(2024年：480.78億港元)。

於2025年12月31日，本集團的保留溢利包括聯營公司及合營公司的保留溢利52.18億港元(2024年：51.26億港元)。

D 資本管理

本集團在資本管理方面的首要目標為保障其可持續經營的能力及賺取足夠利潤以維持增長，並為股東帶來合理回報。

本集團按所承受風險程度來管理資本，並會透過派付股東的股息金額、發行代息股份和新股份，以及管理債務組合與預計融資需求來調整其資本架構。香港特區政府財政司司長法團為公司的最大股東，於2025年12月31日持有4,634,173,932股股份，佔本公司權益總額74.45%。

本集團以淨負債權益比率為基準監察其資本狀況，淨負債權益比率乃按照淨借貸總額佔權益總額的百分比計算，淨借貸總額乃總貸款及其他負債、服務經營權負債及非控股權益持有人貸款的總和，扣除現金、銀行結餘及存款和銀行中期票據。於2025年12月31日，本集團的淨負債權益比率為22.5%(2024年：31.6%)。

Fasttrack Insurance Ltd.須按照百慕達《保險條例》的規定維持最低股東權益。根據特許經營權協議，港鐵軌道交通(深圳)有限公司的最高註冊資本須達深圳地鐵四號綫項目總投資額的40%或以上。根據建房(2015)122號，港鐵物業發展(深圳)有限公司的最高註冊資本須維持在總投資額的33%或以上。根據專營權協議，Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.須維持特定金額的股東總權益。根據瑞典《公司法例》，本集團所有位於瑞典的附屬公司的股東總權益均須維持在其註冊股本的50%或以上。香港鐵路旅遊有限公司須維持一定的繳足股本以維持其於香港旅遊業議會的會籍。於2025年12月31日，所有資本需求均已達到。除此以外，本公司及任何其他附屬公司均毋須承擔來自本集團以外的資本需求。

41 股本、為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份、儲備、公司層面的權益變動表及資本管理(續)

E 公司層面的權益變動表

本集團綜合權益各組成項目的年初及年底結餘之對帳，載列於綜合權益變動表中。本公司權益個別組成項目於年初及年底間之變動詳情載列如下：

百萬港元	附註	股本	為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	其他儲備				總權益
				固定資產重估儲備	對沖儲備	以股份為基礎的僱員資本儲備	保留溢利	
2025								
於2025年1月1日結餘	50	61,287	(299)	3,721	(423)	139	114,090	178,515
年內利潤		-	-	-	-	-	15,054	15,054
年內其他全面(虧損)/收益		-	-	(162)	(1,121)	-	186	(1,097)
年內全面(虧損)/收益總額		-	-	(162)	(1,121)	-	15,240	13,957
由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	(8)	-	-	(8)
2024年末期普通股息		-	-	-	-	-	(5,541)	(5,541)
2025年中期普通股息		-	-	-	-	-	(2,614)	(2,614)
為行政人員股份獎勵計劃購入股份		-	(113)	-	-	-	-	(113)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		-	114	-	-	(110)	(4)	-
以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	132	-	132
於2025年12月31日結餘	50	61,287	(298)	3,559	(1,552)	161	121,171	184,328
2024								
於2024年1月1日結餘		61,083	(269)	3,848	(668)	178	108,480	172,652
年內利潤		-	-	-	-	-	13,617	13,617
年內其他全面(虧損)/收益		-	-	(127)	246	-	143	262
年內全面(虧損)/收益總額		-	-	(127)	246	-	13,760	13,879
由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	(1)	-	-	(1)
2023年末期普通股息		-	-	-	-	-	(5,533)	(5,533)
就2023年末期普通股息以股代息而發行之股份		202	(3)	-	-	-	3	202
2024年中期普通股息		-	-	-	-	-	(2,614)	(2,614)
為行政人員股份獎勵計劃購入股份		-	(207)	-	-	-	-	(207)
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		2	180	-	-	(176)	(6)	-
以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	137	-	137
於2024年12月31日結餘	50	61,287	(299)	3,721	(423)	139	114,090	178,515

綜合財務報表附註

42 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日之後首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日之後首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。

43 其他現金流量資料

A 本集團來自經常性業務的未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤與經營活動產生的現金對帳如下：

百萬港元	2025	2024
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	17,701	17,907
調整非現金項目	119	414
未計營運資金變動前經營利潤	17,820	18,321
應收帳項及其他應收款項減少	935	565
存料與備料增加	(547)	(11)
應付帳項、其他應付款項及撥備(減少)/增加	(2,321)	866
經營活動產生的現金	15,887	19,741

43 其他現金流量資料(續)

B 本集團的融資活動產生的負債對帳如下：

百萬港元	貸款及其他負債				短期 貸款	利息及 財務開支 應付款項	總計
	資本市場 借貸工具	銀行 貸款	租賃 負債	其他			
2025							
於2025年1月1日	70,112	5,543	1,066	-	847	347	77,915
融資現金流量變動：							
- 貸款及資本市場借貸工具所得款項	24,996	8,765	-	-	29,326	-	63,087
- 償還貸款及資本市場借貸工具	(14,527)	(10,804)	-	-	(30,133)	-	(55,464)
- 已支付租賃租金的資本金額	-	-	(255)	-	-	-	(255)
- 已付利息及財務開支	-	-	-	-	-	(2,556)	(2,556)
	10,469	(2,039)	(255)	-	(807)	(2,556)	4,812
匯兌差額	99	157	38	-	4	-	298
其他變動：							
- 財務工具的公允價值變動之調整	3,192	-	-	-	-	-	3,192
- 確認租賃負債	-	-	497	-	-	-	497
- 利息及財務開支	-	-	-	-	-	2,094	2,094
- 重新分類	-	(5)	-	-	5	-	-
	3,192	(5)	497	-	5	2,094	5,783
於2025年12月31日	83,872	3,656	1,346	-	49	(115)	88,808
2024							
於2024年1月1日	54,378	2,411	720	603	1,379	289	59,780
融資現金流量變動：							
- 貸款及資本市場借貸工具所得款項	23,486	9,412	-	-	12,944	-	45,842
- 償還貸款及資本市場借貸工具	(7,155)	(6,167)	-	(621)	(13,462)	-	(27,405)
- 已支付租賃租金的資本金額	-	-	(189)	-	-	-	(189)
- 已付利息及財務開支	-	-	-	-	-	(2,497)	(2,497)
	16,331	3,245	(189)	(621)	(518)	(2,497)	15,751
匯兌差額	(44)	(113)	(21)	(1)	(14)	-	(193)
其他變動：							
- 財務工具的公允價值變動之調整	(553)	-	-	-	-	-	(553)
- 確認租賃負債	-	-	556	-	-	-	556
- 利息及財務開支	-	-	-	19	-	2,555	2,574
	(553)	-	556	19	-	2,555	2,577
於2024年12月31日	70,112	5,543	1,066	-	847	347	77,915

綜合財務報表附註

43 其他現金流量資料(續)

C 租賃現金流出總額

包含在綜合現金流量表中與租賃有關的金額包括以下各項：

百萬港元	2025	2024
在經營活動現金流量內	49	39
在融資活動現金流量內	299	211
	348	250

與以下租賃有關：

百萬港元	2025	2024
租賃土地	77	-
樓宇	158	172
機器及設備	113	78
	348	250

44 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年及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報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

本集團的所有投資物業及自用樓宇已於2025年及2024年12月31日由獨立測量師作出重估。於每年中期及周年匯報日期，本集團的高級管理層成員會與測量師就估值假設及估值結果作出討論。

本集團所有自用樓宇的公允價值主要是以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售來定期釐定。

本集團持作投資物業的所有商場及寫字樓的物業權益是以收益資本法進行估值。根據此法，市場價值是以現有租約的租金收入及經參照估值日按當時市場租金水平而定的現有租約屆滿時預期可收到的市場租值，並以單一市場收益率予以資本化計算。於2025年12月31日，主要投資物業的估值所採用之市場收益率為3.5%至5.75%(2024年：3.5%至5.75%)及其加權平均率為4.8%(2024年：4.8%)。公允價值計量與市場收益率存在反向關係。

投資物業於截至2025年12月31日止年度內的變動載於附註20A。所有與本集團於2025年12月31日持有的投資物業之重新計量有關的公允價值調整已於綜合損益表之「投資物業公允價值計量虧損」內確認。

44 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12月31日，本集團的證券投資包括2.31億港元(2024年：3.12億港元)以第一級計算方式計量公允價值的上市債務證券、零港元(2024年：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，以及9.74億港元(2024年：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12月31日，財務衍生工具資產和財務衍生工具負債的公允價值分別為16.91億港元(2024年：3.42億港元)和24.01億港元(2024年：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乃根據近期的公平交易、基金淨資產價值或經調整之淨資產值來釐定。對於根據基金淨資產價值來釐定的公允價值，其不可觀察得到的重要數據包括基金經理提供之數據。對於根據市場法來釐定的公允價值，其不可觀察得到的重要數據包括市場倍數及缺乏流通性折讓。對於根據經調整之淨資產值來釐定的公允價值，其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。公允價值的計量與基金經理提供之數據、市場倍數及(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，並與缺乏流通性折讓存在負向關係。非上市股本投資於年內的變動如下：

百萬港元	2025	2024
於1月1日	640	564
增加	310	143
出售	(4)	-
確認於損益的公允價值變動	10	(54)
確認於其他全面收益的匯兌折算差額	18	(13)
於12月31日	974	640

於2025年12月31日，倘個別資產減負債(已確認及未確認的)的公允價值上升/下跌百分之五(2024年：上升/下跌百分之五)，在其他因素不變的情況下，本集團的除稅後利潤估計會上升4,200萬港元/減少4,200萬港元(2024年：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年及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年及2024年12月31日，除下列資本市場借貸工具外(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12月31日		於2024年12月31日	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	83,872	84,068	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。

45 以股份為基礎的支出

以股份為基礎而按股本結算的支出 — 行政人員股份獎勵計劃

於2014年8月15日，公司董事局批准採納行政人員股份獎勵計劃。行政人員股份獎勵計劃由2015年1月1日起生效，原定為期十年，至2024年12月31日完結。董事局隨後已批准將行政人員獎勵計劃的期限延長十年至2034年12月31日(本公司提前終止除外)。

行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及重要僱員，使參與者的利益與本公司的長遠成功一致，以及推動達成本公司策略目標。在此計劃下，獎勵持有人可獲授受限制股份和/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。受限制股份向個別合資格員工授予。而表現股份向合資格員工之授予，及其歸屬結果由薪酬委員會不時按董事局通過的表現基準及表現期而衡量於預定表現時期的本公司業務表現及任何其他表現條件來決定。

在計劃規則的規限下，薪酬委員會可不時決定歸屬準則及條件或獎勵股份的歸屬年期。授出受限制股份將會按比例於三年內均等分批歸屬(除非薪酬委員會另行決定)。授出表現股份將會於薪酬委員會確認已達到相關表現基準及表現條件後歸屬。行政人員股份獎勵計劃將由本公司按照計劃規則管理，而本公司已就實施計劃與受託人訂立信託契據。獎勵股份數目由受託人於市場上購買，成本由本公司支付。獎勵股份由受託人以信託形式持有直至每一段歸屬期間完結。

根據行政人員股份計劃授予本集團執行總監會成員及個別僱員的股份(並屬於截至2025年及2024年12月31日止年度的歸屬期間)如下：

授出日期	所授出獎勵股份數目		每股 公允價值	歸屬期間	
	受限制股份	表現股份	港元	由	至
2021年4月8日	1,955,950	1,558,050	44.05	2021年4月1日	2024年4月1日(受限制股份) 2024年4月1日(表現股份)
2022年4月1日	132,000	–	42.35	2022年4月1日	2025年3月31日
2022年4月8日	2,507,250	240,700	42.05	2022年4月1日	2025年4月1日(受限制股份) 2024年4月1日(表現股份)
2023年4月11日	2,561,550	42,850	39.10	2023年4月3日	2026年4月3日(受限制股份) 2024年4月1日(表現股份)
2023年9月25日	60,900	–	30.30	2023年9月19日	2026年9月19日
2024年3月18日*	–	492,823	25.70	–	–
2024年4月8日	4,099,500	3,221,000	25.40	2024年4月2日	2027年4月1日(受限制股份) 2027年4月1日(表現股份)
2025年4月1日	33,100	–	25.65	2025年4月1日	2025年12月31日
2025年4月8日	4,272,250	288,350	24.40	2025年4月1日	2028年4月1日(受限制股份) 2027年4月1日(表現股份)

* 在公司薪酬委員會審視了2021 – 2023年表現週期的業績後，於2024年3月18日根據行政人員股份獎勵計劃向合資格僱員授出額外的表現股份，並於2024年3月18日完全歸屬。

尚未歸屬獎勵股份數目的變動如下：

	2025	2024
	獎勵股份數目	獎勵股份數目
於1月1日尚未歸屬	9,455,634	6,226,464
於年內授出	4,593,700	7,813,323
於年內歸屬	(3,377,105)	(4,378,805)
於年內沒收	(207,035)	(205,348)
於12月31日尚未歸屬	10,465,194	9,455,634

45 以股份為基礎的支出(續)

以股份為基礎而按股本結算的支出 — 行政人員股份獎勵計劃(續)

於2025年12月31日尚未歸屬獎勵股份的剩餘年期如下：

獎勵股份	剩餘歸屬期間 年數	獎勵股份數目
受限制股份		
2023年4月11日	0.25	642,054
2023年9月25日	0.72	20,300
2024年4月8日	1.25	2,347,390
2025年4月1日	-	-
2025年4月8日	2.25	4,036,600
表現股份		
2024年4月8日	1.25	3,130,500
2025年4月8日	1.25	288,350

行政人員股份獎勵計劃之詳情於薪酬報告書中披露。

截至2025年12月31日止年度內，與行政人員股份獎勵計劃有關的以股份為基礎而按股本結算的支出合共1.32億港元(2024年：1.37億港元)(附註10A)。

46 退休金計劃

本集團於香港、中國內地、澳門、英國、瑞典及澳洲均設有或參與退休金計劃。這些計劃的資產乃按獨立的信託安排條款而持有，以確保計劃資產與本集團資產分開管理。本集團大多數僱員都由本公司實施的退休金計劃所保障。

A 由本公司在香港實施的退休金計劃

截至2025年12月31日止年度內，本公司在香港有四個以信託形式設立的退休金計劃，包括香港鐵路有限公司退休金計劃(「港鐵退休金計劃」)、香港鐵路有限公司公積金計劃(「港鐵公積金計劃」)，以及兩個強積金計劃，分別為「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」。

現時，合資格的新聘僱員可選擇參與港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃，而港鐵強積金計劃是提供予不選擇或未符合資格參與港鐵公積金計劃的僱員。

(i) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃為一個界定福利計劃，該計劃按照《職業退休計劃條例》(第426章)註冊，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免證明。

港鐵退休金計劃自1999年4月1日起終止接受新成員。該計劃由管理層代表、員工代表及獨立非僱主信託人所組成的信託人委員會根據「信託契約及規例」管理。所提供福利按照最終薪金的若干倍數乘以服務年期或以一個基數乘以累積成員供款連投資回報兩者中的較高者計算。成員向港鐵退休金計劃作出的供款額，是根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定；而本公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估後釐定。於2025年12月31日，成員總數為1,858名(2024年：2,076名)。於2025年，成員向港鐵退休金計劃供款4,600萬港元(2024年：4,900萬港元)，而本公司的供款則為2.20億港元(2024年：9,500萬港元)。於2025年12月31日，港鐵退休金計劃(不包括成員自願供款部分)的資產淨值為69.16億港元(2024年：69.38億港元)。

於2025年及2024年12月31日的精算評估經獨立精算顧問公司韋萊韜悅(由美國精算師學會會士雷詠芬女士作代表)以「預計單位給付成本法」及按照《香港會計準則》第19號「僱員福利」的規定來釐定會計責任，而評估結果詳列於附註47。

於2025年及2024年12月31日的精算評估亦由韋萊韜悅的雷詠芬女士以「到達年齡籌資方法」進行，以計算所需現金儲備。於2025年12月31日之評估所採用的主要精算假設包括長線投資回報率減去估計薪酬增幅後為每年0.75%(2024年：0.25%)，以及預計死亡率、離職率及退休率。

46 退休金計劃(續)

A 由本公司在香港實施的退休金計劃(續)

於2025年12月31日之評估日，在包括成員自願供款價值的情況下：

(a) 倘若所有成員在享有應享的離職福利下離職，該計劃有足夠的償付能力。計劃的資產足夠支付成員的既得福利總值的104.1% (2024年：99.4%)，償付能力的盈餘為2.84億港元(2024年：虧損4,200萬港元)；及

(b) 假設港鐵退休金計劃繼續有效，該計劃資產足夠支付成員的過去服務總負債值的104.1%(2024年：98.7%)，代表過去服務盈餘為2.79億港元(2024年：虧損9,200萬港元)。

(ii) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃是一項按照《職業退休計劃條例》註冊的界定供款計劃，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免證明。港鐵公積金計劃的所有應付福利乃根據成員本身及本公司的供款連同該等供款的投資回報以及服務年期計算。成員及本公司供款則按照成員基本薪金的固定百分率計算。

於2025年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為11,924名(2024年：11,312名)。於2025年，成員供款總額為2.25億港元(2024年：2.00億港元)，本公司供款總額為4.86億港元(2024年：4.41億港元)。沒有僱員離職時被沒收之供款於年內已被動用以抵銷年內供款(2024年：零港元)。於2025年12月31日，可用作減少未來之應付供款的被沒收之供款為1.61億港元(2024年：1.25億港元)。於2025年12月31日，資產淨值為93.57億港元(2024年：77.99億港元)。

(iii) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。港鐵強積金計劃成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員，成員及本公司分別按《強制性公積金計劃條例》(第485章)(「強積金條例」)規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。本公司亦根據個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出超過強制標準的額外供款。

於2025年12月31日，參加港鐵強積金計劃的僱員總人數為6,911名(2024年：6,305名)。於2025年，成員供款總額為7,400萬港元(2024年：6,700萬港元)，而本公司供款總額為8,000萬港元(2024年：7,200萬港元)。沒有僱員離職時被沒收之供款於年內已被動用以抵銷年內供款(2024年：零港元)。於2025年12月31日，並沒有被沒收之供款可用作減少未來之應付供款(2024年：零港元)。

(iv) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。此計劃的成員包括先前為九鐵強積金計劃成員並符合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的前九鐵公司僱員。成員及本公司分別按「強積金條例」規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

於2025年12月31日，參加九鐵強積金計劃的僱員總人數為155名(2024年：189名)。於2025年，成員供款總額為300萬港元(2024年：300萬港元)，而本公司供款總額為300萬港元(2024年：300萬港元)。沒有僱員離職時被沒收之供款於年內已被動用以抵銷年內供款(2024年：零港元)。於匯報期末，並沒有被沒收之供款可用作減少未來之應付供款(2024年：零港元)。

B 本公司中國內地和海外辦事處及附屬公司僱員的退休金計劃

不符合資格參加本公司在香港實施的退休金計劃的僱員，受其各自中國內地和海外辦事處及附屬公司設立的退休金計劃或各自適用的勞動法規所保障。

服務於本集團在澳洲附屬公司的若干僱員，有權從澳洲營辦的緊急服務退休金計劃中，獲享退休金福利。福利金額根據僱員的服務年資及最終平均薪金計算。由於本集團並無法律或推定責任支付其僱員的未來福利，其唯一的責任是繳付到期應付的供款，因此本集團沒有確認任何有關該計劃的界定福利責任。於2025年12月31日，本集團參與該計劃的僱員總人數為274名(2024年：311名)。於2025年，成員供款總額為1,300萬港元(2024年：1,400萬港元)，本集團供款總額為5,300萬港元(2024年：5,800萬港元)。

服務於本集團在瑞典附屬公司的若干僱員，有權從瑞典營辦的ITP 2退休金計劃中，獲享退休金福利。福利金額根據僱員的服務年資及年薪計算。由於本集團並無法律或推定責任支付其僱員的未來福利，其唯一的責任是繳付到期應付的供款，因此本集團沒有確認任何有關該計劃的界定福利責任。於2025年12月31日，本集團沒有僱員參與該計劃(2024年：沒有)。於2025年，本集團供款總額為零港元(2024年：100萬港元)。

46 退休金計劃(續)

B 本公司中國內地和海外辦事處及附屬公司僱員的退休金計劃(續)

服務於本集團MTR Crossrail附屬公司的若干僱員，有權加入英國鐵路退休金計劃的MTR Corporation (Crossrail)部分。該計劃以應佔成本為安排，本集團僅負責應佔的成本。福利金額根據僱員的服務年資及最終平均薪金計算。由於本集團就該計劃的任何虧損沒有法律或推定責任，因此本集團沒有確認任何有關該計劃的淨界定福利責任。其唯一的責任是繳付到期應付的供款。於2025年12月31日，本集團沒有僱員參與該計劃(2024年：868名)。於2025年，成員供款總額為1,300萬港元(2024年：3,300萬港元)，本集團供款總額為2,000萬港元(2024年：4,900萬港元)。於損益確認的退休金費用為8,800萬港元(2024年：7,400萬港元)及於綜合其他全面收益表確認的精算收益為2,500萬港元(2024年：1,000萬港元)。

除以上所述的退休金計劃外，涵蓋海外辦事處或香港、中國內地、澳門或海外附屬公司僱員之所有其他退休金計劃皆為界定供款計劃。對於香港僱員，該等計劃乃根據「強積金條例」註冊；對於中國內地、澳門或海外僱員，該等計劃乃根據各自的地方法律及法規營辦。於2025年12月31日，本集團參與該等計劃的僱員總數為11,070名(2024年：14,221名)。於2025年，成員供款總額為1.15億港元(2024年：1.21億港元)，本集團供款總額為7.82億港元(2024年：7.88億港元)。於截至2025年及2024年12月31日止年度內，並沒有重大的根據該等計劃規定(如適用)而被沒收之供款。

47 界定福利退休計劃

本公司向港鐵退休金計劃供款及確認界定福利負債，並於僱員退休或因其他原因終止服務(附註46)時向他們提供福利。這個界定福利計劃令本集團面對精算風險，例如利率、薪酬增加及投資風險。這個港鐵退休金計劃的資料概述如下：

A 於綜合財務狀況表確認的金額

百萬港元	2025	2024
界定福利責任現值	(6,956)	(7,257)
計劃資產的公允價值	6,916	6,938
負債淨額	(40)	(319)

負債淨額於綜合財務狀況表之「應付帳項、其他應付款項及撥備」內確認。上述部分福利責任預期超過一年後支付。然而，要將該數額與未來12個月內可支付的款項分開並不可行，因為未來供款將與未來提供的服務和精算假設及市況的未來變動相關。本公司預期在2026年就港鐵退休金計劃支付6,300萬港元供款。

綜合財務報表附註

47 界定福利退休計劃(續)

B 計劃資產

百萬港元	2025	2024
股票證券		
– 金融機構	100	151
– 非金融機構	2,059	1,954
	2,159	2,105
債券		
– 政府	2,441	3,177
– 非政府	1,843	1,414
	4,284	4,591
現金	697	458
	7,140	7,154
自願供款單位之價值	(224)	(216)
	6,916	6,938

於2025年及2024年12月31日，計劃資產不包含任何本公司的普通股股票。除此之外，於2025年及2024年12月31日，計劃資產中並沒有投資於本公司其他的股票及債務證券。所有股票證券及債券均有活躍市場的報價。

港鐵退休金計劃定期進行資產負債模式檢討以分析其投資策略。該投資組合目標為30%的股票證券、65%的債券和5%的現金。

C 界定福利責任現值的變動

百萬港元	2025	2024
於1月1日	7,257	7,713
重新計量：		
– 因負債經驗改變所致的精算虧損	135	100
– 因財務假設改變所致的精算虧損/(收益)	132	(89)
	267	11
成員向計劃作出的供款	46	49
由計劃支付的福利	(1,001)	(938)
本年度服務成本	145	161
利息成本	242	261
於12月31日	6,956	7,257

於2025年12月31日，界定福利責任現值的加權平均期間為3.9年(2024年：4.1年)。

47 界定福利退休計劃(續)

D 計劃資產公允價值的變動

百萬港元	2025	2024
於1月1日	6,938	7,316
本公司向計劃作出的供款	220	95
成員向計劃作出的供款	46	49
由計劃支付的福利	(1,001)	(938)
由計劃資產支付的行政費用	(4)	(4)
利息收入	236	249
計劃資產回報(不包括利息收入)	481	171
於12月31日	6,916	6,938

E 於損益及其他全面收益確認的開支

百萬港元	2025	2024
本年度服務成本	145	161
界定福利負債/資產淨額的淨利息	6	12
由計劃資產支付的行政費用	4	4
	155	177
減：資本化金額	(42)	(48)
確認於損益的淨額	113	129
精算虧損	267	11
計劃資產回報(不包括利息收入)	(481)	(171)
確認於其他全面收益的金額	(214)	(160)

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及有關費用一項內確認。

F 採用的重要精算假設及敏感度分析

	2025	2024
貼現率	2.89%	3.83%
未來薪酬升幅	4.00%	4.50%
單位值升幅	4.75%	4.75%

如上述的重要精算假設改變0.25%，於12月31日的界定福利責任之現值的增加/(減少)分析如下：

	2025		2024	
	增加0.25% 百萬港元	減少0.25% 百萬港元	增加0.25% 百萬港元	減少0.25% 百萬港元
貼現率	(66)	68	(71)	73
未來薪酬升幅	59	(57)	67	(65)
單位值升幅	9	(8)	6	(5)

上述的敏感度分析是基於假設這些精算假設的變動並不相互關聯，因此敏感度的估算並沒有計及精算假設之間的關聯性。

48 重大關連人士交易

於2025年12月31日，財政司司長法團為香港特區政府以信託形式持有本公司約74.45%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，須於本綜合財務報表中另行申明。

本集團訂立並與本財政年度相關的重大關連人士交易包括：

A 於2000年6月30日，本公司獲香港特區政府批予一項專營權，起始為期50年，以營運當時的地下鐵路，以及經營及建造任何鐵路支綫。同日，本公司與香港特區政府簽訂一項營運協議，詳列在該專營權下就鐵路的設計、建造、維修及經營方面的條文。隨著兩鐵合併，該營運協議於2007年12月2日起被另一份新的營運協議取代，詳情見下述附註48C。

B 於2000年7月14日，本公司接獲香港特區政府發出的函件，表示香港特區政府同意延長若干本公司的土地權益，使這些土地權益的期限與本公司的專營權的期限一致。於2007年8月3日，為預備兩鐵合併，香港特區政府致函九鐵公司確認待獲得所有必要的批准後，九鐵公司若干土地權益(即兩鐵合併下服務經營權的主題)的期限將會延長，使其與兩鐵合併的經營權期限一致。

C 於2007年8月9日，本公司因應兩鐵合併(附註3)在上文附註48A所述當時的營運協議的基礎上，與香港特區政府訂立新的營運協議(「營運協議」)。於指定日期，本公司在《香港鐵路條例》下當時的專營權獲擴展至覆蓋當時地鐵系統以外的鐵路，由指定日期起最初為期50年(「經擴大專營權」)。營運協議詳載於有關召開股東特別大會以批准兩鐵合併的致股東通函內。以上交易被視為關連人士交易，並構成《上市規則》界定的持續關連交易。

D 除上文附註48C所載的營運協議外，本公司與九鐵公司及香港特區政府就兩鐵合併訂立了主要協議。這些主要協議包括：(i) 合併框架協議、(ii) 服務經營權協議、(iii) 西鐵代理協議及(iv) 物業組合協議。截至2025年12月31日止年度內，本公司根據西鐵代理協議可收回或所發出單據的金額為3,600萬港元(2024年：5,500萬港元)，而與服務經營權有關的本公司應付或已付淨金額為40.80億港元(2024年：37.75億港元)。

以上協議均被視為關連人士交易，並構成《上市規則》界定的持續關連交易。以上附註48C及48D所載協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

E 本公司與九鐵公司及香港特區政府就高速鐵路(香港段)的營運訂立以下主要協議：

- (i) 於2018年8月23日與香港特區政府訂立的經修訂營運協議，以修改及補充營運協議，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運要求。
- (ii) 於2018年8月23日與九鐵公司訂立的補充服務經營權協議，以補充服務經營權協議以便九鐵公司向本公司授予有關高速鐵路(香港段)的經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。截至2025年12月31日止年度內，本公司就高速鐵路(香港段)向九鐵公司收取或應收的淨收入為12.80億港元(2024年：16.02億港元)。

以上交易均被視為關連人士交易，並構成《上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

48 重大關連人士交易(續)

F 本公司與九鐵公司及香港特區政府就沙田至中環綫(「沙中綫」)的營運訂立以下主要協議：

- (i) 於2020年2月11日與香港特區政府訂立的經修訂營運協議和補充營運協議，以修改及補充營運協議，並以訂明適用於屯馬綫一期的營運要求。
- (ii) 於2020年2月11日與九鐵公司訂立的第2號補充服務經營權協議，補充服務經營權協議以便九鐵公司向本公司授予有關屯馬綫一期的經營權，並訂明適用於屯馬綫一期的營運及財務要求。
- (iii) 於2021年6月21日與香港特區政府訂立的經修訂營運協議、補充營運協議和服務表現基準備忘錄第1號修訂，以修改及補充營運協議，並訂明適用於屯馬綫(即沙中綫第一部份)的營運要求。
- (iv) 於2021年6月21日與九鐵公司訂立的第3號補充服務經營權協議，以取代及代替於2020年2月11日訂立的第2號補充服務經營權協議(附註48F(ii))，補充服務經營權協議以便九鐵公司向本公司授予有關屯馬綫(即沙中綫第一部份)的經營權，並訂明適用於屯馬綫的營運及財務要求。
- (v) 於2022年5月10日與香港特區政府訂立的經修訂營運協議和補充營運協議，以修改及補充營運協議，並訂明適用於沙中綫全綫的營運要求。
- (vi) 於2022年5月10日與九鐵公司訂立的第4號補充服務經營權協議，以取代及代替於2021年6月21日訂立的第3號補充服務經營權協議(附註48F(iv))，補充服務經營權協議以便九鐵公司向本公司授予有關沙中綫全綫的經營權，並訂明適用於沙中綫全綫的營運及財務要求。

於截至2025年12月31日止年度內，本公司根據相關的補充服務經營權協議就沙中綫從九鐵公司收取或應收的淨收入為7.06億港元(2024年：6.79億港元)。

以上交易均被視為關連人士交易，並構成《上市規則》界定的持續關連交易。以上(i)、(iii)、(v)及(vi)協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

G 本公司與香港特區政府簽訂有關高速鐵路(香港段)及沙中綫的設計、地盤勘測、採購活動、建造、測試及運行的委託協議。該等協議的詳情載列於附註22A及22B。此外，根據沙中綫委託協議三與香港特區政府和若干承辦商的付款安排，本公司於2025年支付/應付予香港特區政府的金額(扣除已收取或應收的款項)為4.94億港元(2024年：7.94億港元)。

以上交易被視為關連人士交易，並構成《上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

48 重大關連人士交易(續)

H 於2022年9月23日，(i)本公司接受了香港特區政府的換地要約，以發展本公司現有的小蠔灣車廠，及(ii)本公司亦與香港特區政府就小蠔灣站的融資安排、設計、建造、營運前籌備工作、營運及維修簽訂了項目協議，以配合新社區的交通需要，統稱為「小蠔灣項目」。小蠔灣項目當中包括重置現有的小蠔灣車廠及物業備置工程(包括加建車廠上蓋平台，以進行上蓋物業發展項目)以便在小蠔灣車廠用地進行物業發展，以及建造一個新車站(即小蠔灣站)為未來的社區服務。

本公司與香港特區政府已於2022年11月25日簽署小蠔灣項目的換地文件。在釐定換地的地價時，用於建造新的小蠔灣站、重置車廠、物業備置工程(包括加建車廠上蓋平台，以進行上蓋物業發展項目)及地盤平整工程的費用已獲香港特區政府接納為地價評估的可扣減費用，並按市價為基準扣減地價。已扣減的金額被視為政府資助，包括在應付帳項、其他應付款項及撥備(附註36B)。政府資助用於並抵銷其他物業、機器及設備(附註20B)、在建鐵路工程(附註23)和發展中物業(附註24)中相關的資本性開支。

I 本公司就新鐵路沿綫的融資安排、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沿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沿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沿綫項目的資金差額。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。當批地要約被接受，已扣減的金額將被視為政府資助，並將包括在應付帳項、其他應付款項及撥備(附註36B)。政府資助將抵銷在建鐵路工程(附註23)中相關的資本性開支。

截至2025年及2024年12月31日止年度內簽訂的鐵路沿綫項目協議包括：

(i) 洪水橋站項目協議已於2024年9月19日簽訂。根據項目協議，就新洪水橋站的擬議物業發展用地，總額98.50億港元的下調金額將從本公司實際繳付的地價中扣減。

(ii) 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388.66億港元(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。

J 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。該交易被視為關連人士交易，並構成《上市規則》界定的關連交易。該交易的說明亦載於董事局報告書「關連交易」一段內。已扣減金額將於截至2025年12月31日止年度內被視為政府資助，並將抵銷在建鐵路工程(附註23)中相關的資本性開支。

48 重大關連人士交易(續)

K 因應鐵路系統沿線的物業發展，於2025年11月18日，本公司接受了政府於2025年10月8日所提出的要約，根據有關批地文件的條款及條件於屯門市地段第576號A區進行屯門第16區站第一期物業發展項目，相關地價金額被評定為1,756,662,000港元。根據屯門南延綫的項目協議，經扣減下調金額後，本公司須繳付的淨地價金額為零港元。該交易被視為關連人士交易，並構成《上市規則》界定的關連交易。該交易的說明亦載於董事局報告書「關連交易」一段內。已扣減金額將於截至2025年12月31日止年度內被視為政府資助，並將抵銷在建鐵路工程(附註23)中相關的資本性開支。

L 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。

於2020年7月2日，本公司與香港機場管理局就有關保養旅客捷運系統簽訂了一份為期七年的合同，自2021年1月6日起生效。截至2025年12月31日止年度內，因提供服務而確認的顧問收入為2.02億港元(2024年：2.22億港元)。

以上交易被視為關連人士交易，並構成《上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

M 本公司於2025年4月2日與八達通卡有限公司及Octopus Transactions Limited(兩間公司均為八達通控股的全資附屬公司)簽訂一份約務更替協議。該協議是有關約務更替九份原本由本公司與八達通卡有限公司簽訂關於重鐵的多種電子支付自動收費項目的服務合約(合約總值為1.7665億港元)。據此，八達通卡有限公司已獲解除其於每份服務合約中的義務，並由Octopus Transactions Limited代替八達通卡有限公司承擔履行每份服務合約的義務，以及同意受每份服務合約的條款約束，全部自2025年5月1日起生效。該交易被視為關連人士交易，並構成《上市規則》界定的關連交易。該交易的說明亦載於董事局報告書「關連交易」一段內。

截至2025年12月31日止年度內，本集團就八達通卡有限公司及Octopus Transactions Limited提供的中央結算服務所產生的開支為1.43億港元(2024年：1.43億港元)。八達通卡有限公司就本集團的增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務以及提供倉庫存儲服務所產生的費用為4,500萬港元(2024年：4,900萬港元)。年內，八達通控股向本集團分別宣派及實際派發3.47億港元(2024年：3.76億港元)及3.62億港元(2024年：3.99億港元)的股息。

N Metro Trains Sydney Pty Limited就悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫向NRT Pty Ltd提供營運及維修服務，合共收取400萬澳元(1,900萬港元)(2024年：1.97億澳元(10.24億港元))，並就悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫向本集團的聯營公司NRT CSW Unit Trust提供營運、維修及動員服務，合共收取2.95億澳元(14.78億港元)(2024年：1.08億澳元(5.58億港元))。MTR Corporation (Sydney) SMCSW Pty Limited向NRT CSW Pty Ltd提供配置機電系統及列車，以及鐵路系統整合服務，合共收取1.75億澳元(8.79億港元)(2024年：2.37億澳元(12.22億港元))。截至2024年12月31日止年度內，MTR Corporation (Sydney) NRT Pty Ltd透過合營業務向本集團的聯營公司NRT Pty Ltd提供項目設計及配置機電系統及列車服務，合共收取100萬澳元(400萬港元)。

O 截至2025年12月31日止年度內，北京京港地鐵有限公司向本集團宣派及實際派發3.19億人民幣(3.48億港元)(2024年：2.00億人民幣(2.16億港元))的股息。

P 除了載列於附註48A至48O的交易外，本公司在日常業務中與香港特區政府及其相關實體、本公司的聯營公司之間進行的商業交易詳情及在匯報期間所涉及的金額於附註33及37披露。

綜合財務報表附註

48 重大關連人士交易(續)

Q 本集團支付予董事局成員及執行總監會成員的酬金詳情，見附註11A。此外，執行總監會成員根據本公司的行政人員股份獎勵計劃獲授予獎勵股份。該等獎勵股份的條款詳情於附註11B，以及董事局報告書中披露。其計入綜合損益表的酬金總額概括如下：

百萬港元	2025	2024
短期僱員福利	115.2	104.5
離職後福利	7.9	7.5
以股份為基礎的支出	23.4	26.9
	146.5	138.9

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內，並於附註10A披露。

R 年內，已向香港特區政府財政司司長法團支付的股息如下：

百萬港元	2025	2024
普通股息		
– 已付現金股息	6,071	6,071

49 承擔、或有負債及法律訴訟

A 資本性承擔

(i) 於12月31日未償付而又未在綜合財務報表內撥備的資本性承擔如下：

百萬港元	香港車務 營運、車站 商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目 (附註)	香港物業 租賃及發展	中國內地及 海外營運	總計
於2025年12月31日					
已核准但未簽約	32,943	30,064	3,957	224	67,188
已核准及已簽約	18,861	17,849	7,180	1,023	44,913
	51,804	47,913	11,137	1,247	112,101
於2024年12月31日					
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：於2025年12月31日，香港鐵路支綫項目的資本性承擔包括已簽署項目協議之費用，合共480億港元。這些費用已經董事局核准，但於2025年12月31日尚未發生。有關的費用是根據附註21的會計政策處理。

49 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綜合財務報表內撥備的資本性承擔包括：

百萬港元	改善、提升及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
於2025年12月31日				
已核准但未簽約	23,017	3,036	6,890	32,943
已核准及已簽約	14,678	1,851	2,332	18,861
	37,695	4,887	9,222	51,804
於2024年12月31日				
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 有關物業管理合約的負債及承擔

本公司及若干附屬公司，即恒福花園物業管理有限公司、駿景園物業管理有限公司及新屯門中心物業管理有限公司，為物業管理公司牌照持有人(牌照號碼：分別為C-114608、C-515001、C-363023及C-931638)。一直以來，本集團與第三方物業發展商攜手於鐵路車廠及沿綫車站上蓋或毗鄰發展物業。根據大部分的物業發展協議，本集團在物業落成後可保留其管理權。本集團以物業管理人的身份，與第三方承包商簽訂服務合約，由第三方承包商提供保安、清潔、維修及其他服務予本公司所管理的物業。該等合約的責任，主要由本集團承擔；但任何與合約有關的開支，將在支付後由管理物業的業主和租戶儘快從管理基金償付予本集團。

於2025年12月31日，本集團有關此等工程及服務的未償還負債及未履行合約承擔共值47.54億港元(2024年：44.97億港元)。本集團同時因每月所收取管理服務費用而代受管理物業持有合共44.24億港元現金(2024年：41.23億港元)，用以應付工程與服務開支。

C 有關兩鐵合併服務經營權和高速鐵路(香港段)及沙中綫的營運安排

根據兩鐵合併和高速鐵路(香港段)及沙中綫的營運安排，在經營權有效期內，本公司須根據服務經營權協議向九鐵公司作出每年定額付款7.50億港元並在財務狀況表中確認為服務經營權負債。此外，由指定日期起三年後開始，本公司須根據九鐵公司系統(包括高速鐵路(香港段)及沙中綫)所得超出若干額度的收入向九鐵公司繳付每年非定額付款。再者，根據服務經營權協議、補充服務經營權協議—高速鐵路(香港段)及沙中綫補充服務經營權協議三，本公司須於服務經營權有效期內負責九鐵公司系統的保養、維修、替換及/或升級，並於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司系統。

D 重大財務及履約擔保

(i) 關於租出/租回交易(「租賃交易」)(附註20E)，本集團向投資者提供備用信用證以保證本集團能支付因交易早於到期日前終止而產生的額外金額。於2025年12月31日，該等備用信用證總額為5,000萬美元(3.88億港元)。

(ii) 於2025年12月31日，本公司就有關MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券(附註35C)向投資者提供擔保金額約為148.63億港元(名義金額)。發行此債務證券的款項已借予本公司。因此，其主要負債已記入本公司的財務狀況表內。

(iii) 關於墨爾本都市鐵路服務專營權，本集團及Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)的其他股東就MTM在專營權協議下履約及承擔其他責任，向Public Transport Victoria以共同及各別形式提供1.83億澳元(9.52億港元)的母公司擔保及6,800萬澳元(3.56億港元)的履約擔保，而各股東根據在MTM的股權比例承擔相應的責任。關於辦公室的租賃，於2025年12月31日，MTM為每月租金付款向業主提供600萬澳元(3,100萬港元)的銀行擔保。

49 承擔、或有負債及法律訴訟(續)

D 重大財務及履約擔保(續)

- (iv) 關於悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫的專營權，本集團為設計和建造合約向NRT Pty Ltd提供責任上限為15.26億澳元(79.45億港元)的母公司擔保(上限通常不應用於因故意不當行為、欺詐和犯罪行為，以及因放棄合約而引起的損失)。本集團亦就設計及建造分判合約的履約及其他責任，提供1,800萬澳元(9,300萬港元)的履約保證金。
- (v) 關於悉尼地鐵城市及西南綫的設計、配置及整合工程，本集團向NRT CSW Pty Ltd提供責任上限為6.02億澳元(31.34億港元)的母公司擔保(上限通常不應用於因故意不當行為、欺詐和犯罪行為，以及因放棄合約而引起的損失)及5,100萬澳元(2.65億港元)的履約保證金以擔保整合合約內的整合工程。本集團亦就悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫的營運和維修，提供責任上限約為3.97億澳元(20.67億港元)的母公司擔保及責任上限約為5,100萬澳元(2.66億港元)的銀行擔保。本集團亦就悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫及悉尼地鐵城市及西南綫(設計及配置)的銜接工程，向Metro Trains Sydney Pty Ltd提供責任上限約為2.21億澳元(11.51億港元)的母公司擔保及向MTR Corporation (Sydney) SMCSW Pty Limited提供責任上限約為2.21億澳元(11.51億港元)的母公司擔保。
- (vi) 關於斯德哥爾摩地鐵的專營權，於2025年12月31日，本集團向斯德哥爾摩運輸部提供10.00億瑞典克朗(8.45億港元)的擔保，若承擔該專營權的本集團全資附屬公司—MTR Tunnelbanan AB在履行該專營權協議時出現違約，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。
- (vii) 關於杭州西站物業發展項目的投資，本集團向參與銀團貸款的銀行提供4.06億人民幣(4.52億港元)的財務擔保，以償還財團利息及/或貸款本金。
- (viii) 關於杭州地鐵一號綫和杭州地鐵五號綫的經營權，本集團需要在經營權期限結束前向杭州市政府提供為期三年的移交銀行保證金，以涵蓋經營權協議下的任何不符合移交要求的情況。
- (ix) 關於深圳地鐵四號綫的經營權，本集團根據經營權協議為港鐵軌道交通(深圳)有限公司的履約及其他責任向深圳市政府提供母公司擔保，如果履約及其他責任未能履行可被沒收。
- (x) 關於深圳地鐵十三號綫的經營權，本集團需要在經營權期限結束前向深圳市政府提供為期三年的移交銀行保證金，以涵蓋經營權協議下的任何不符合移交要求的情況。

49 承擔、或有負債及法律訴訟(續)

D 重大財務及履約擔保(續)

(xi) 關於倫敦伊利沙伯綫的專營權，本集團根據專營權協議向Rail for London Limited提供8,000萬英鎊(8.38億港元)的母公司擔保，並為MTR Corporation (Crossrail) Limited的履約及其他責任，提供2,500萬英鎊(2.62億港元)的履約保證金。於2025年12月31日，本集團亦就倫敦鐵路基建改善框架下的小型基建改善工程，提供總責任上限為700萬英鎊(7,500萬港元)及100萬英鎊(1,000萬港元)的履約保證金。

(xii) 關於South Western Trains的專營權，於2025年12月31日，本集團就國家鐵路合約的履約及其他責任向英國運輸大臣提供200萬英鎊(1,900萬港元)的母公司擔保和200萬英鎊(1,900萬港元)的提早終止保障。於2025年12月31日，本集團為上述責任提供了100萬英鎊(900萬港元)的融資契約保證金和100萬英鎊(900萬港元)的提早終止保障協議保證金。

除在本綜合財務報表別處披露外，於2025年12月31日，並無就上述財務及履約擔保和或有負債確認其他撥備。

E 或有負債及法律訴訟

本公司並沒有收到與高速鐵路(香港段)項目或沙中綫項目工程有關的任何法律或仲裁程序通知。有關工程未來訴訟的可能性：(i) 高速鐵路(香港段)項目請參閱附註22A；及(ii) 沙中綫項目請參閱附註22B。

正如附註16B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(包括本集團的聯營公司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。於2025年10月，競爭上訴審裁處作出有利於列車營運商之判決，並駁回原告之申索。原告並未於法定上訴期限內提出任何上訴。

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。截至本年報之日期，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。

綜合財務報表附註

50 公司層面的財務狀況表

百萬港元	於2025年 12月31日	於2024年 12月31日
資產		
固定資產		
– 投資物業	90,115	93,080
– 其他物業、機器及設備	109,243	105,789
– 服務經營權資產	33,537	32,352
	232,895	231,221
物業管理權	7	9
在建鐵路工程	17,879	11,375
發展中物業	43,054	42,300
遞延開支	138	64
於附屬公司的投資	2,965	2,797
聯營公司權益	410	410
證券投資	6,071	1,000
待售物業	2,856	2,410
財務衍生工具資產	1,691	342
存料與備料	2,259	1,835
應收帳項及其他應收款項	11,097	12,411
應收關連人士款項	20,762	21,131
現金、銀行結餘及存款	37,257	20,841
	379,341	348,146
負債		
短期貸款	–	800
應付帳項、其他應付款項及撥備	52,121	60,686
本期所得稅	1,690	2,785
應付關連人士款項	42,420	18,955
貸款及其他負債	69,982	58,596
服務經營權負債	9,729	9,817
財務衍生工具負債	2,401	2,014
遞延稅項負債	16,670	15,978
	195,013	169,631
淨資產	184,328	178,515
股本及儲備		
股本	61,287	61,287
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(298)	(299)
其他儲備	123,339	117,527
總權益	184,328	178,515

於2026年3月12日獲董事局通過及核准發布

金澤培
主席

楊美珍
行政總裁

樊米高
財務總監

51 會計估計及判斷

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：

(i) 物業、機器及設備及服務經營權資產的估計可使用年限及折舊與攤銷

本集團依據各類物業、機器及設備及服務經營權資產的設計年限、資產維修計劃及實際使用經驗來估計其可使用的年限。折舊與攤銷是以足以攤銷其原值或估值的比率按其估計可使用年限以直線法計算(附註2H)。

(ii) 長期資產減值

本集團在每個匯報期末根據附註2G(ii)所載會計政策檢討其長期資產是否出現減值跡象。於每個匯報期末、或任何事件或環境變化顯示資產的帳面金額高於其可收回金額時，長期資產(包括深圳地鐵四號綫的服務經營權資產(附註21B))會作減值檢討。資產的可收回金額是其公允價值減出售成本及使用價值的較高者。本集團依據管理層指定可以反映當時市場對時間價值及資產特定風險之評估稅前貼現率和預測資產的未來現金流量在估計使用價值。

(iii) 退休金開支

本集團聘請獨立專業估值人士每年評估港鐵退休金計劃的精算狀況。本集團對該計劃的界定福利部分承擔的責任及開支之釐定取決於本集團提供的若干假設及因素，該等假設及因素於附註46A(i)及47F披露。

(iv) 香港物業發展的利潤確認

香港物業發展的利潤確認(包括初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量)需要管理層估計項目在完成時的最終成本，尚未完成的交易及尚未售出單位的市值，若屬物業攤分，則須估計物業於確認時的公允價值。在估計完成項目的最終成本時，本集團會考慮獨立合資格測量師報告及有關過往銷售和市場推廣成本的經驗，而於釐定物業攤分的估計公允價值時，則依據專業合資格估價師的報告。

(v) 待售物業

本集團持有權益的待售物業於匯報期末按原值及可實現淨值兩者中較低者計算(附註29)。在進行評估物業的可實現淨值(即估計售價減去出售物業時產生的成本)時，本集團委聘獨立合資格測量師評估物業的市值，並根據以往經驗及參照一般市場慣例，估計出售及持有該等物業的成本。

(vi) 投資物業估值

投資物業估值要求管理層對估值有關的各項假設及因素提供意見。本集團聘用獨立合資格測量師，依據於採納前與其協定的該等假設，對其投資物業進行每半年度的公允價值計量。

(vii) 香港的專營權

本集團現時在香港經營的專營權允許集團營運集體運輸鐵路系統至2057年12月1日(除了高速鐵路(香港段)及沙中綫的專營期在附註3詳述)。根據營運協議的條款及《香港鐵路條例》，本公司可以申請延續該專營權，在本公司符合若干資本性開支要求而無須支付任何額外費用以延續該專營權的情況下，運輸及物流局局長應根據若干條款向行政長官會同行政會議建議該專營權可獲延續多另外一個50年期(由有關資本性開支要求之日起計)。若該專營權不獲延續，該專營權將於2057年12月1日到期。到期後，香港特區政府有權接管鐵路財產(及當香港特區政府接管任何不是經營權財產的該等財產，本公司可要求香港特區政府接管任何其他香港特區政府有權接管但沒有接管的財產)，但必須賠償予本公司：(i)若該等財產不是經營權財產，則賠償公允價值及折舊帳面值兩者之較高者，及(ii)若該等財產是經營權財產，而若其資本支出超過議定的限額(「資本性開支限額」)，則賠償金額相等於專營期結束時任何高於限額的支出，該金額應以折舊後的帳面價值為基礎。本集團就不是經營權財產而使用年限跨越2057年的該等財產的折舊政策(附註2H)反映以上所述。

(viii) 所得稅

本集團於以往年度在香港利得稅報稅表中採納的若干處理方法尚待香港稅務局最終定案。本集團基本上遵循在這些報稅表中採納的稅務處理方法來評估其於綜合財務報表中的所得稅及遞延稅項，而該等方法可能與日後的最終結果有所不同。

如附註16B所詳述，稅務局就有關該款項可否扣稅向本公司作出提問，而截至本財務報表之日期，相關的最終稅項釐定並未確定。本集團以最終會否有額外應繳稅款的估計而確認稅項撥備。倘該等事宜之最終結果與初步記錄的金額有所分別時，有關差異將影響釐定作出之時期的所得稅費用。

綜合財務報表附註

51 會計估計及判斷(續)

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：(續)

(ix) 項目撥備

本集團設立項目撥備，以清償可能因重大建築合約而常見的時間延誤、額外成本或其他不可預見情況產生的估計索償。索償撥備由合資格專業人士依據對本集團在各合約下的負債評估而估計，可能與實際償付的索償額有所不同。

(x) 財務衍生工具及其他財務工具的公允價值

在釐定財務工具的公允價值時，本集團會按判斷選用不同的計量方法並作出假設，主要基於市況、業務性質、發展階段、投資對象之業務及財務表現，以及資訊可得性及於各報告期末之近期融資情況。公允價值計量已於附註44B中披露。

(xi) 服務經營權負債

在釐定服務經營權負債的現值時所採用的貼現率為本集團中有關公司的估計長期新增借貸成本，此項成本乃經過適當考慮本集團中有關公司現時的定息借貸成本、未來的利率及通脹趨勢，於服務經營權開始時作出估計。

B 應用集團會計政策時的關鍵會計判斷包括如下：

(i) 撥備及或有負債

當本集團須就已發生的事件(包括有關委託安排下的事件(附註22))承擔法律或推定責任，因而預期在履行責任時會導致含有經濟效益的資源外流，及在可以作出可靠的估計時，本集團便會計提撥備。當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計時，便會將該責任披露為或有負債。除了附註22及49E所列，於2025年12月31日，本集團認為並無可予披露的或有負債，因為本集團並無出現可能導致重大含有經濟效益資源外流的未決訴訟或負有潛在責任的事件。

52 截至2025年12月31日止年度已發出但並未生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響

截至此綜合財務報表發布日，香港會計師公會頒布了數項新訂或修訂的《香港財務報告準則》。此等修訂準則於截至2025年12月31日止年度仍未生效，且仍未採納在本綜合財務報表中。其中以下新訂或修訂準則可能會適用於本集團：

	於下列日期或之後 開始的會計期間生效
《香港財務報告準則》第9號「金融工具」和《香港財務報告準則》第7號「金融工具：披露」 修訂：「依賴自然能源生產電力的合同」	2026年1月1日
《香港財務報告準則》第9號「金融工具」和《香港財務報告準則》第7號「金融工具：披露」 修訂：「金融工具的分類和計量修訂」	2026年1月1日
《香港財務報告準則》年度改進 — 第11卷	2026年1月1日
《香港財務報告準則》第18號「財務報表列報和披露」	2027年1月1日
《香港財務報告準則》第19號「非公共受托責任附屬公司的披露」	2027年1月1日

本集團目前正在評估該等新訂或修訂的準則於初次應用時預期會產生的影響。到目前為止，除了就《香港財務報告準則》第18號預期本集團的綜合損益表之結構將發生變化外，本集團認為採納這些準則將不會對本集團的綜合財務報表產生重大影響。

53 綜合財務報表核准

本綜合財務報表已於2026年3月12日獲董事局核准。