

股份代號：66

2025 年報

延展動力 共建未來





「延展動力 共建未來」

香港鐵路有限公司欣然呈列其 2025 年報，詳述公司在過去一年持續的業務增長，以及穩步推進香港未來鐵路網絡。

港鐵一直秉持「推動城市前行」的使命，致力提供安全、可負擔、便捷及環保的鐵路運輸服務。我們亦在龐大網絡沿綫的核心地點發展住宅及商業物業。除了提升股東價值外，鐵路服務和物業業務的收益亦對維護和提升我們的世界級資產，以及設計和建造新鐵路以支持香港的經濟增長作出重大貢獻。2025 年，我們繼續為數百萬名乘客提供優質的公共運輸服務。此外，我們積極推進多項關鍵的新鐵路項目，以擴展香港鐵路網絡。龐大的網絡拓展將促進各區的連繫及社區融合，並推動本港未來經濟增長，讓公司與香港互利共贏，創造機遇。

我們誠邀讀者深入了解公司於年內所取得的成果。有關我們於各業務範疇所推行的全面可持續發展工作，請參閱我們的《2025 年可持續發展報告》。



2025年報



2025年可持續
發展報告



我們的長遠目標

我們用關懷備至、創新及可持續的服務，連繫及建設社區，以成為廣受國際認可的企業。



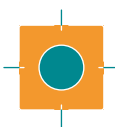
我們的使命

推動城市前行



我們的信念

- 優質服務
- 創造價值
- 互敬互重
- 勇於進取



我們的文化重點

- 多向溝通
- 共同協作
- 高效創新
- 靈活變通





目錄

概覽

- 2 摘要
- 4 環境、社會及管治摘要
- 5 主要獎項
- 6 主要數據
- 8 我們的網絡
- 10 主席函件
- 14 行政總裁回顧及展望

業務回顧與分析

- 18 年度回顧
 - 18 業務表現
 - 18 - 香港客運服務 — 車務營運
 - 26 - 香港客運服務 — 車站商務
 - 30 - 香港物業業務
 - 38 - 香港網絡拓展
 - 43 - 中國內地及國際業務
 - 50 財務表現
- 58 十年統計數字
- 60 其他業務
- 61 環境及社會責任
- 64 人力資源
- 66 投資者關係

企業管治

- 68 公司管治報告書
- 100 審核及風險委員會報告書
- 103 風險管理
- 108 工程委員會報告書
- 109 財務及投資委員會報告書
- 110 薪酬委員會報告書
- 115 董事局及執行總監會
- 133 主要管理人員
- 134 董事局報告書

財務及其他資料

- 165 綜合財務報表及附註目錄
- 166 獨立核數師報告
- 172 綜合損益表
- 173 綜合全面收益表
- 174 綜合財務狀況表
- 175 綜合權益變動表
- 176 綜合現金流量表
- 177 綜合財務報表附註
- 259 專用詞彙



摘要

增長與展望 ○

- 簽訂 **北環綫(第一部分) 項目協議**
- 應 **政府** 邀請就 **南港島綫(西段)** 項目進行詳細規劃及設計工作
- **東涌綫延綫、小蠔灣站、屯門南延綫、東鐵綫古洞站** 及屯馬綫 **洪水橋站** 建造工程繼續推進
- 繼續推展 **9個住宅物業項目**



香港業務

- 乘客車程準時程度
99.9%
- 總乘容量
超過 **19億** 人次
- 批出
屯門 第16區站 第一期
物業發展項目



企業策略 三大策略支柱



香港核心業務

充分發揮香港核心業務的潛力
以及推動社會目標



中國內地及國際業務

拓展中國內地及國際業務的
新樞紐及新產品，保持穩定增長



新增長引擎

投資新技術及出行服務，
以鞏固我們的核心業務，
以實現長期增長



中國內地及國際業務

- **北京地鐵十七號綫
及深圳地鐵十三號綫一期**
全綫通車
- **Metro Trains West財團**
奪得**澳洲悉尼地鐵西綫項目**
的地鐵列車、系統、維修及營運合約
- **墨爾本都市鐵路**
地鐵隧道開通

環境、社會及管治摘要

社會共融



發展及機遇



減少 溫室氣體排放



2025年達成的主要關鍵績效指標



提升「關愛共乘」
應用程式，擴展為視障人士
推出的站內導航功能



為年輕人才提供
超過**200**個
就業及就業前的工作機會



增設**2**個
太陽能光伏系統



於2022年至2025年
為社區投資超過**1**億港元



超過**2,000**名
學生參加「Train' 出光輝
每一程2.0」計劃



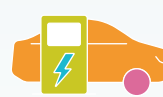
推出**2**個
客戶服務數碼化計劃



實習生中有
超過**10%**為殘疾或
多元族裔人士



25個供應商參加
計算碳排放量的培訓



於2022年至2025年增設
逾**200**個
電動車充電站

主要獎項



香港客運服務

- 智醒品牌卓越大獎2025
 - 逍遙出遊 — 卓越體驗大獎
《明報網站》
- 香港服務大獎2025
 - 繁榮經濟 — 公共交通
《東周刊》
- 優質顧客服務大獎2024
 - 智能服務獎 — 金獎
 - 顧客關係推廣獎 — 金獎
 - 數碼服務策略獎 — 銀獎
香港優質顧客服務協會
- 超卓品牌大獎2024
 - 超卓公共運輸服務大獎
- 超卓上市企業大獎2024
 - 超卓上市企業大獎(公共服務)
《東方日報》及《on.cc東網》
- 第50屆日內瓦國際發明展中取得了15個獎項
Geneva Invention
- 國際公共交通聯會大獎2025
 - 卓越營運組別大獎
國際公共交通聯會



環境、社會及管治

- 「卓越人力資源獎2024/2025」中贏取了13個獎項
香港人力資源管理學會
- 「種族多元共融僱主嘉許計劃2025」中贏取了三個金獎
平等機會委員會
- 香港義工獎2025
 - 企業 — 年度十大最高義工時數獎
 - 企業 — 義工時數金獎
義務工作發展局
- 「愛心僱主」獎章2025
 - 第三級：殘疾共融先鋒
 - 共融協作獎(EmpowerZ計劃)
勞工及福利局
- 2025香港可持續發展獎
 - 典範獎(大型機構組別)
香港管理專業協會
- TVB《環境、社會及管治大獎》2025中贏取了六個獎項
電視廣播有限公司(TVB)



香港物業業務

- 圓方
我最喜愛商場大獎2024 – 2025
 - 全港10大我最喜愛商場
U Magazine
- 香港服務大獎2025
 - 尊尚服務之選
《東周刊》
- 德福廣場
真。生活至尊品牌大獎2025
am730
- 圓方
體驗營銷大獎2025
 - 十大商場獎
新城財經台



中國內地及國際業務

- 港鐵(深圳)
2024/2025年度全國優秀外商投資企業
中國外商投資企業協會和深圳外商投資企業協會
- 杭港地鐵
全國安全文化建設示範企業(2024 – 2026)
中國安全生產協會
- Metro Trains Sydney
2025年澳大拉西亞鐵路產業獎
 - 乘客營運服務卓越獎
The Australasian Railway Association
- 2025年澳洲服務卓越獎
 - 客戶體驗轉型獎
 - 最佳大獎
 - 客戶體驗專業獎
澳洲客戶服務學會



財務及投資者關係

- 2025年最佳年報獎「工商企業類」銅獎
香港管理專業協會
- 2025年國際年報大獎中贏取了兩個獎項
MerComm, Inc.

主要數據

	2025		2024		利好/(不利) 變動百分率
	百萬港元	百分率	百萬港元	百分率	
總收入					
經常性業務收入					
- 香港客運服務					
- 香港車務營運	23,595	42.6	23,013	38.3	2.5
- 香港車站商務	5,345	9.6	5,343	8.9	0.0
- 香港客運服務總計	28,940	52.2	28,356	47.2	2.1
- 香港物業租賃及管理業務	5,067	9.1	5,379	9.0	(5.8)
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	20,686	37.3	25,467	42.4	(18.8)
- 其他業務	758	1.4	809	1.4	(6.3)
	55,451	100.0	60,011	100.0	(7.6)
物業發展業務收入					
- 中國內地物業發展	14	-	-	-	n/m
總收入	55,465	100.0	60,011	100.0	(7.6)
總EBITDA⁽¹⁾					
經常性業務EBITDA					
- 香港客運服務					
- 香港車務營運	7,904	25.6	7,694	25.6	2.7
- 香港車站商務	4,584	14.8	4,658	15.5	(1.6)
- 香港客運服務總計	12,488	40.4	12,352	41.1	1.1
- 香港物業租賃及管理業務	3,855	12.5	4,195	13.9	(8.1)
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	1,734	5.6	1,656	5.5	4.7
- 其他業務、項目研究及業務發展開支	(376)	(1.2)	(296)	(1.0)	(27.0)
	17,701	57.3	17,907	59.5	(1.2)
物業發展業務EBITDA					
- 香港物業發展	13,212	42.7	12,185	40.5	8.4
- 中國內地物業發展	9	-	(3)	-	n/m
	13,221	42.7	12,182	40.5	8.5
總EBITDA	30,922	100.0	30,089	100.0	2.8
總EBIT⁽²⁾					
經常性業務EBIT					
EBIT					
- 香港客運服務					
- 香港車務營運	(254)	(1.1)	(63)	(0.3)	(303.2)
- 香港車站商務	3,660	16.6	3,773	16.9	(3.0)
- 香港客運服務總計	3,406	15.5	3,710	16.6	(8.2)
- 香港物業租賃及管理業務	3,821	17.4	4,169	18.7	(8.3)
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	1,198	5.4	1,223	5.5	(2.0)
- 其他業務、項目研究及業務發展開支	(450)	(2.0)	(364)	(1.6)	(23.6)
應佔聯營公司及合營公司利潤	787	3.6	1,340	6.1	(41.3)
	8,762	39.9	10,078	45.3	(13.1)
物業發展業務EBIT					
- 香港物業發展	13,212	60.1	12,185	54.7	8.4
- 中國內地物業發展	9	-	(3)	-	n/m
	13,221	60.1	12,182	54.7	8.5
總EBIT	21,983	100.0	22,260	100.0	(1.2)
投資物業公允價值計量虧損	(2,060)		(1,703)		(21.0)
利息及財務開支	(1,006)		(1,032)		2.5
除稅前利潤	18,917		19,525		(3.1)
所得稅	(3,359)		(3,458)		2.9
年內利潤	15,558		16,067		(3.2)
非控股權益	(245)		(295)		16.9
公司股東及永續資本證券持有人應佔年內利潤	15,313		15,772		(2.9)
永續資本證券	(636)		-		n/m
公司股東應佔年內利潤	14,677		15,772		(6.9)
公司股東應佔年內利潤來自：					
經常性業務					
- 香港	4,962		5,981		(17.0)
- 香港以外	691		1,229		(43.8)
	5,653		7,210		(21.6)
物業發展業務					
- 香港	11,066		10,235		8.1
- 香港以外	18		30		(40.0)
	11,084		10,265		8.0
基本業務	16,737		17,475		(4.2)
投資物業公允價值計量	(2,060)		(1,703)		(21.0)
公司股東應佔年內利潤總額	14,677		15,772		(6.9)

附註

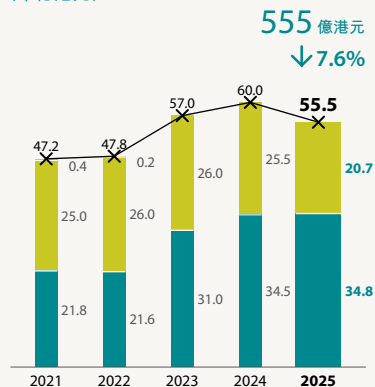
1 EBITDA代表未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、每年非定額付款、應佔聯營公司及合營公司利潤、利息、財務開支及稅項前經營利潤/(虧損)。

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

n/m：並無意義

總收入

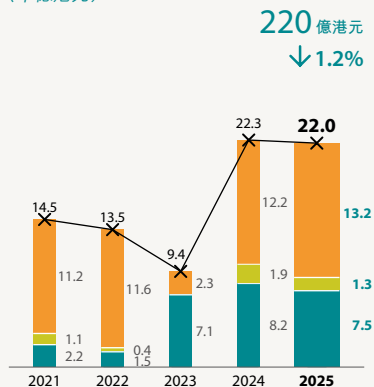
(十億港元)



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

總EBIT

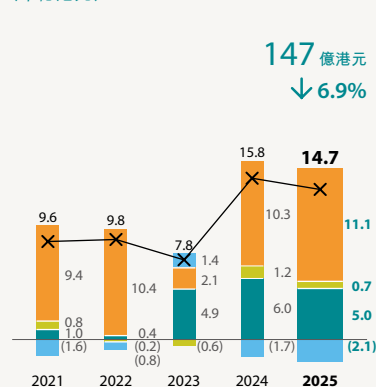
(十億港元)



- 物業發展業務
 - 經常性業務 — 中國內地及國際*
 - 經常性業務 — 香港
 - × 總EBIT
- * 包括中國內地及國際業務的應佔聯營公司及合營公司利潤、以及項目研究及業務發展開支

公司股東應佔淨利潤/(虧損)

(十億港元)



- 物業發展利潤
- 經常性業務利潤/(虧損) — 香港以外
- 經常性業務利潤 — 香港
- 投資物業公允價值計量(虧損)/收益
- × 公司股東應佔淨利潤

	2025	2024	利好/(不利)變動百分率
財務比率			
EBITDA 邊際比率 ⁽³⁾ (%)	31.9	29.8	2.1 個百分點
EBITDA 邊際比率 ⁽³⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^δ) (%)	45.9	47.0	(1.1) 個百分點
EBIT 邊際比率 ⁽⁴⁾ (%)	14.4	14.6	(0.2) 個百分點
EBIT 邊際比率 ⁽⁴⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司 ^δ) (%)	19.5	21.8	(2.3) 個百分點
淨負債權益比率 ⁽⁵⁾ (%)	22.5	31.6	9.1 個百分點
來自基本業務的平均公司股東資金回報率 (%)	8.9	9.6	(0.7) 個百分點
利息保障 ⁽⁶⁾ (倍數)	13.4	15.1	(1.7) 倍
股份資料			
每股基本盈利(港元)	2.36	2.54	(7.1)
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	2.69	2.81	(4.3)
每股普通股股息(港元)	1.31	1.31	-
派息比率(基於基本業務利潤)(%)	49	47	2 個百分點
股價於 12 月 31 日(港元)	29.80	27.10	10.0
市值於 12 月 31 日(百萬港元)	185,500	168,693	10.0
香港車務營運			
總乘客人次(百萬計)			
本地鐵路服務	1,594.4	1,601.7	(0.5)
過境服務	106.7	98.4	8.4
高速鐵路(香港段)	31.1	26.7	16.3
機場快綫	13.3	13.1	1.3
輕鐵及巴士	213.0	213.6	(0.2)
平均乘客人次(千計)			
本地鐵路服務(周日)	4,711.6	4,683.8	0.6
過境服務(每日)	292.3	268.8	8.7
高速鐵路(香港段)(每日)	85.2	73.0	16.7
機場快綫(每日)	36.4	35.9	1.6
輕鐵及巴士(周日)	621.2	615.4	0.9
平均車費(港元)			
本地鐵路服務	8.82	8.67	1.7
過境服務	32.97	32.12	2.6
高速鐵路(香港段)	78.30	79.68	(1.7)
機場快綫	64.23	61.12	5.1
輕鐵及巴士	3.34	3.27	2.3
佔專營公共交通載容量比率 (%)	50.2	50.1	0.1 個百分點

附註

- EBITDA 邊際比率代表總 EBITDA (不包括香港物業發展利潤一分佔盈餘、收入及未出售物業的權益) 佔總收入之百分率。
- EBIT 邊際比率代表總 EBIT (不包括香港物業發展利潤一分佔盈餘、收入及未出售物業的權益，以及應佔聯營公司及合營公司利潤) 佔總收入之百分率。
- 淨負債權益比率代表綜合財務狀況表的貸款及其他負債、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款和銀行中期票據投資佔總權益的百分率。
- 利息保障代表未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、每年非定額付款及應佔聯營公司及合營公司利潤前經營利潤，除以利息及財務開支(未扣除資本化利息)。
- 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入及開支分別為 207.00 億港元及 189.57 億港元(2024 年：254.67 億港元及 238.14 億港元)。
- 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入、開支、折舊及攤銷分別為 207.00 億港元、189.57 億港元、及 5.36 億港元(2024 年：254.67 億港元、238.14 億港元、及 4.33 億港元)。

我們的網絡

地圖說明

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

現有網絡

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

發展中項目

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

未來可建支綫

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

公司所擁有/發展/管理的物業

- 01 德福花園/德福廣場一期及二期
- 02 環球大廈
- 03 海富中心
- 04 旺角中心
- 05 綠楊新邨/綠楊坊
- 06 新葵芳花園
- 07 新葵興花園
- 08 東昌大廈
- 09 康怡花園/康山花園
- 10 康澤花園
- 11 康威花園/無限極廣場
- 12 峻峰花園
- 13 新翠花園
- 14 修頓花園
- 15 杏花邨/杏花園/杏花新城
- 16 柏景臺
- 17 欣景花園
- 18 盈翠半島/青衣城1期/青衣城2期
- 19 東堤灣畔/東薈城/諾富特東薈城酒店/海堤灣畔/藍天海岸/映灣園
- 20 帝柏海灣/維港灣/柏景灣/君滙港/中銀中心/滙豐中心/奧海城一期/奧海城二期
- 21 漾日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景滙/香港W酒店/環球貿易廣場/香港麗思卡爾頓酒店
- 22 國際金融中心一期/國際金融中心二期/國際金融中心商場/四季酒店/Four Seasons Place
- 23 將軍澳豪庭/君傲灣/天晉/PopCorn 1/PopCorn 2/九龍東帝苑酒店/星峰薈
- 24 蔚藍灣畔/連理街
- 25 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場
- 26 都會駅
- 27 駿景園/駿景廣場
- 28 海趣坊
- 29 新屯門中心/新屯門商場
- 30 恒福花園/恒福商場
- 31 連城廣場
- 32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場
- 33 策誠軒
- 34 首都/領都/緻藍天/晉海/MALIBU/LP6/MONTARA/SEA TO SKY/MARINI/GRAND MONTARA/GRAND MARINI/OCEAN MARINI/LP10/凱柏峰/SEASONS PLACE/The LOHAS康城
- 35 御龍山
- 36 銀湖·天峰
- 37 名城
- 38 漆岸8號
- 39 龍門

- 40 柏傲莊I/柏傲莊II/圓方
- 41 YOHO WEST
- 42 The Austin/Grand Austin
- 43 晉環/揚海/THE SOUTHSIDE/海盈山
- 44 朗賢峯/瑜一
- 45 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣
- 46 匯璽
- 47 朗屏8號/朗城滙
- 48 The YOHO Hub
- 49 柏瓏

發展中/計劃中的物業

- 34 日出康城物業發展組合
- 40 大圍站
- 41 天樂站
- 43 港島南岸物業發展組合
- 51 油塘通風樓
- 52 東涌牽引配電站
- 53 百勝角通風樓
- 54 小蠔灣物業發展組合
- 55 東涌東站物業發展組合
- 56 第16區站物業發展組合
- 57 古洞站物業發展組合
- 58 洪水橋站物業發展組合
- 59 錦上路站第二期
- 60 粉嶺北物業發展組合
- 61 古洞北物業發展組合
- 62 新田站物業發展組合

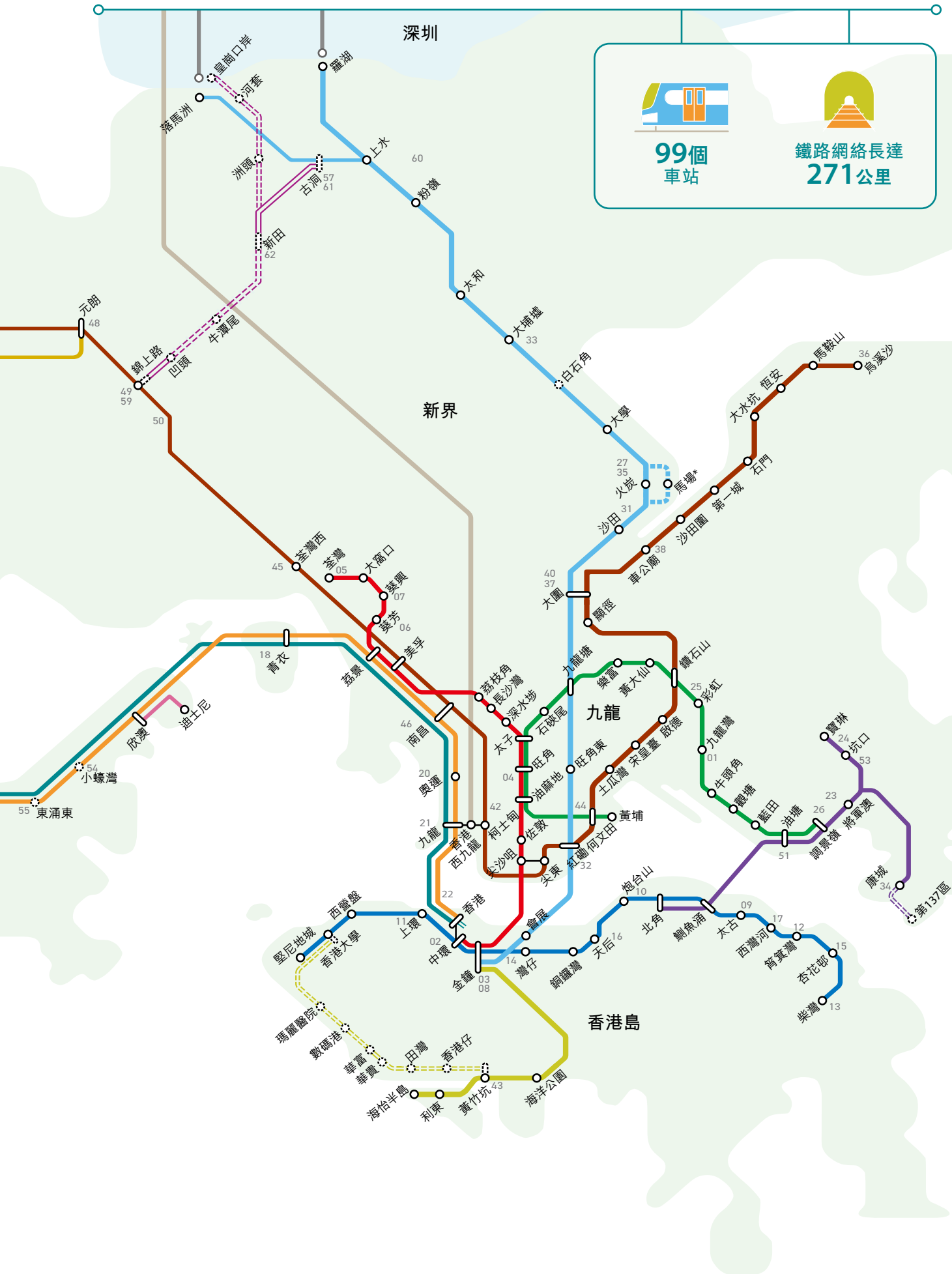
西鐵物業發展

(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

- 39 龍門
- 45 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣
- 46 匯璽
- 47 朗屏8號/朗城滙
- 48 The YOHO Hub
- 49 柏瓏
- 50 八鄉維修中心



香港營運網絡及未來支綫



概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

主席函件



致各股東及其他有關人士：

我感到十分榮幸，能夠獲委任為香港鐵路有限公司主席。多年來，我得以在不同崗位上為港鐵服務，現時香港基建發展正邁進一個充滿挑戰又令人振奮的時代，我期待繼續與董事局及管理團隊緊密合作，為此出一分力。

2025年10月，港鐵正式啟動北環綫工程。這是鐵路基建中的關鍵一環，將成為北部都會區的主要運輸骨幹。北部都會區是香港最具策略意義的

發展區之一，而北環綫通車後將連接東鐵綫和屯馬綫，讓城市各處更緊密地連繫起來，深化兩地融合之餘，亦為跨境旅客提供更便捷的出行選擇。過去近50年，港鐵致力以安全、高效、低碳的集體運輸服務「推動城市前行」，讓所有乘客都能夠便捷暢行，並享受每一趟旅程。時至今日，隨著簽訂多項新項目協議，多項政府大型項目亦已相繼動工，我們肩負重大責任，全速邁向令人振奮的全新發展階段。此外，對於項目涉及的龐大投資，我們欣然宣布於2025年順利完成三項融資計劃，這不僅顯著增強公司的財務實力，更彰顯國際及本地投資者對我們建設香港未來鐵路基建的能力充滿信心。

這些重大成果，連同本年度繼續保持穩健的業績，展現了港鐵致力在履行公司受託責任與為香港締造社會及經濟價值之間達致的平衡。在為持續擴展的鐵路網絡籌集資金方面，我們透過「鐵路加物業」發展模式為新鐵路綫籌措資金的方式一直卓有成效，該模式藉建設連接便捷鐵路樞紐的繁榮新社區，為公司提供營運資金。隨著建設多條新鐵路綫以及未來其他項目，加上我們持續進行涉資650億港元的現有鐵路資產維修、升級與更換計劃，確保籌集充裕的現金流是公司持續面對的挑戰。

作為全球集體運輸的領導者，我們亦致力使所有項目在技術和可持續發展的範疇上維持領先地位，並投放大量資金進行研發，以加快創新。年內，MTR Lab繼續投資本地、中國內地以至全球具潛力的科創企業。我們又與政府部門及其他機構合作，就人工智能、數據分析等快速發展的領域開展智慧鐵路項目。我們有幸參與政府的「低空經濟監管沙盒」計劃，研究並測試利用無人機巡查隧道等難以進入的區域。我們亦設立「智慧工程管控中心」，以提升工程管理、施工效率及安全。

未來數年，港鐵將開展一連串工程項目，大幅拓展環保集體運輸網絡，為現有及新發展社區的經濟增長注入動力。在這機遇處處的時刻，我們熱切期待為香港更美好的明天作出貢獻。儘管前路充滿挑戰，但我們將以最專業的精神，秉持審慎和務實的態度，恪守「思則有備·未雨綢繆」的原則，迎難而上。公司在過去一年取得的成果，清楚顯示我們已作好充分準備，迎接眼前的眾多機遇。

業務表現和增長

年內，我們在鐵路網絡擴展方面取得顯著進展，同時不斷提升現有資產和基建，以優質的設計、建造及維護來達致「建設無限未來」的願景。我們能夠在財務上支持這些項目，實有賴在債券和證券市場上成功融資，其中包括3月發行的30億美元高級無抵押債券、6月的30億美元次級永續證券、9月簽訂一筆300億港元的七年期綠色定期銀團貸款，以及2026年1月發行的20億澳元高級無抵押綠色債券。展望未來，我們將繼續運用創新多元的財務策略，秉持一貫審慎原則，探索更多有助現金流的途徑來支持投資計劃，為公司以至香港爭取可持續的長期增長。

我們的企業策略成效超卓，為業務運作制定了清晰全面的藍圖，特別在管治和可持續發展方面。多年來，我們已由集中協調的模式，轉為由業務單位驅動。如今，我們正邁向新的發展階段，聚焦於推動公司成功和加強抗逆力的關鍵領域，包括但不限於財務與現金流的管理、在不斷變化的環境中創造經常性收入、實現碳中和、打造「新世代人才」等。

我們與政府於2025年7月簽訂北環綫(第一部分)項目協議，確立部分北環綫主綫(「主綫」)的融資及建造安排，並同時啟動北環綫支綫(「支綫」)的詳細規劃及設計。主綫將作為北部都會區的集體運輸骨幹，而支綫將直達深圳皇崗口岸，直接聯通深港兩地。我們正與政府緊密合作，確保主綫及支綫均不遲於2034年開通。2025年，多個新

鐵路項目的主要建造工程持續進行中，包括東涌綫延綫、小蠔灣站、屯門南延綫、東鐵綫古洞站及屯馬綫洪水橋站。我們亦全力配合政府就2026年2月公布的《運輸策略藍圖》，以一貫的專業精神和技術優勢，致力建設可持續發展的鐵路項目，維持世界級的鐵路服務。

公司的物業業務年內再度表現穩健，相關利潤將透過「鐵路加物業」發展模式，進一步推動香港未來鐵路基建發展。年內，我們批出屯門第16區站第一期物業發展招標項目，其他項目亦持續推進。與此同時，我們繼續為全港多個迅速發展地區的物業發展項目進行預售。

我們的中國內地及國際業務除服務各個社區外，也是驅動公司增長的重要部分之一，通過在香港以外分散於不同區域的多元化業務創造收入。2025年，中國內地的深圳地鐵十三號綫一期及北京地鐵十七號綫迎來全綫通車；在澳洲，我們參與的墨爾本新地鐵隧道已經開通，而港鐵領導的財團亦成功奪得悉尼地鐵西綫項目列車供應、營運及維修的主要合約。我們在中國內地車站商務業務方面也取得正面進展，業務網絡已擴展至多個城市合共超過700間車站商店。同時，我們繼續在中東及東南亞等地區的「一帶一路」國家探索機遇。

財務表現

2025年，股東應佔經常性業務利潤按年下降21.6%至56.53億港元，主要因為香港業務折舊上升、對部分待攤銷的租金寬減作出一次性減值調整，以及來自中國內地業務的貢獻減少。連同物業發展利潤110.84億港元(其中大部分資金將用於未來網絡擴展及資產維護和升級計劃)，基本業務利潤增加至167.37億港元。計及投資物業公允價值計量所產生的虧損，2025年的公司股東應佔淨利潤為146.77億港元，相當於每股盈利2.36港元。根據股息政策，董事局建議派發末期普通股息每股0.89港元，連同中期股息每股0.42港元，全年股息共每股1.31港元(2024年：每股1.31港元)。

環境、社會及管治

首先，我謹代表港鐵全體同仁，向大埔宏福苑火災的受影響居民致以深切慰問。我們關心香港每一個社區，並必定會在這艱難時刻繼續支援受災民眾及其親屬。

港鐵的環境、社會及管治框架，引領公司在三大關鍵範疇實現可持續、以社區為本的發展：減少溫室氣體排放、促進社會共融和推動發展及機遇。我們每年都會就涵蓋這些主要目標的10大重點領域，制訂關鍵績效指標。2025年，我們制訂了45項關鍵績效指標，全部均已達成或符合目標進度。我們亦致力確保業務營運恪守最高的管治標準。

作為低碳運輸領域的全球領導者，我們致力使所有營運環節達致卓越的環保表現。截至2025年底，已有17輛電動巴士投入客運服務。我們於港鐵處所增設更多太陽能光伏系統的計劃亦在進行中。公司的關鍵策略目標是於2030年達致科學基礎減碳目標及於2050年達致碳中和，我們在2025年全年持續朝著這些目標邁進。

推行多年的「鐵路人 鐵路心」義工計劃，於2025年迎來創立20周年，我們特別舉辦一系列義工活動，並舉行義工嘉許典禮。年內，該計劃舉辦了380個義工項目，吸引了5,608義工人次參與，並幫助了超過64,000人。港鐵亦致力為不同社群，特別是青少年及弱勢人士，提供學習和開拓光明前路的機會。我們繼續舉辦「EmpowerZ」青年就業先導計劃，為來自不同族裔及/或殘疾人士提供在職培訓。港鐵設立「『乘』功之道」獎學金計劃，在2025年為24名對鐵路行業有濃厚興趣及熱衷於社區服務的大學本科生和港鐵學院學生提供獎學金。此外，超過2,000名中學生參加「Train' 出光輝每一程2.0」計劃，從中學習日後投身社會所需的寶貴技能。

堅實的企業管治是港鐵一切工作的核心，我們維持穩健的管治架構，並定期檢視管治實務，以確保達致環境、社會及管治目標，履行企業與受託責任，並以合乎道德操守和具透明度的方式經營業務。我們也致力在機構各層面實現高度的多元和共融。

致意與感謝

我感恩能夠服務港鐵這個大家庭多年，如今有機會以董事局主席的新身份帶領公司邁向新的發展階段，更是不勝欣幸。我衷心向前主席歐陽伯權博士送上感謝與祝福，他在港鐵面對重大社會與經濟挑戰之際，帶領公司攀上新高峰，在企業與營運上達致卓越。同時，我亦衷心祝賀楊美珍女士獲委任為行政總裁，她已於2026年1月1日履新。楊女士自1999年加入港鐵以來，先後擔任多個重要職位，我深信她將帶領優秀的行政團隊再創佳績。此外，我歡迎孫淑貞女士於2025年5月21日獲委任為董事局獨立非執行董事，同時衷心感謝於2025年5月21日退任獨立非執行董事的陳家樂先生，他在任多年期間在領導公司方面作出寶貴的貢獻。

我想再次強調，港鐵能夠參與香港基建與經濟發展的重要階段，我們深感興奮。港鐵憑藉卓越營運和雄厚實力享譽全球，我們將一如既往守護港鐵作為全球集體運輸領導者的聲譽，與政府、業務夥伴、股東及公眾緊密合作，打造世界級鐵路項目，實現「推動城市前行」的偉大使命。



主席

金澤培博士

香港，2026年3月12日

行政總裁回顧及展望



致各股東及其他有關人士：

本人萬分榮幸，且滿懷欣喜，在此謹以新任行政總裁的身份向大家匯報香港鐵路有限公司的業務。我們在「推動城市前行」的同時，憑藉公司卓越的專業精神，為所服務社區的居民不斷提升生活質素。2025年，我們來自香港鐵路服務的收入有所增加，多個物業發展項目亦錄得利潤，這將為鐵路維修及網絡擴展計劃的資金需求作出貢獻。我們整個交通網絡一直在安全和可靠性上，恪守世界級的標準，確保符合社區對我們的期望。我們在技術和創新方面亦繼續秉持「載·向未來」

的發展方向，採用最先進的方案推動鐵路建設、安全及維護、客戶體驗和可持續發展等範疇，以提升各個領域的營運表現，並為港鐵網絡乃至香港的未來發展作好準備。

與其他上市公司相比，港鐵肩負獨特使命，不僅要為股東創造價值，同時亦透過提供安全、無障礙及環保的集體運輸服務，推動城市前行，造福社會。港鐵亦熱衷於建設能激發本地經濟活力的新連繫，對於能夠參與推進香港有史以來其中一個最大規模的鐵路擴展計劃，我們倍感興奮。這計劃涵蓋《香港主要運輸基建發展藍圖》及《運輸策略藍圖》下多條新鐵路綫，旨在提升本地鐵路網絡聯繫，並與迅速發展的大灣區城市建立更緊密的連繫。憑藉接近50年的豐富經驗，以及在香港和全球多個主要城市的卓越往績，我們正全力打造未來的鐵路網絡。

隨著交通網絡規模更龐大、連繫更緊密，香港、市民，以至各行各業將可獲得更多發展機遇。當然，要推進規模如此龐大的計劃，對資金亦會有相當要求，迄今港鐵已因應相關發展項目而承諾投入約1,400億港元。港鐵能為這些對香港未來至關重要的項目籌措資金，其中一個重要因素是我們的「鐵路加物業」發展模式。這模式是透過在鐵路沿綫及其周邊地區開發住宅和商用物業，以發展項目的利潤為建設未來的鐵路綫提供資金。近期，我們亦在探索其他財務選項，以配合我們的長遠可持續融資策略，並確保我們能將政府的基建願景付諸實踐。我們先後於2025年3月成功發行30億美元的高級無抵押債券、於6月發行30億美元的次級永續證券，以及於9月簽訂一筆300億港元的七年期綠色定期銀團貸款。6月發行的永續證券更是亞洲地區(除日本外)企業歷來發行規模最大的美元次級永續證券。我們亦於2026年1月在澳洲市場發行首批澳元高級無抵押綠色債券，總發行額達20億澳元，為澳元債市場歷來規模最大的企業綠色債券。這些交易引起本地及國際機構投資者的濃厚興趣，彰顯全球市場對港鐵的信心、公司在香港基建發展中的關鍵角色，以及港鐵審慎理財與周詳規劃的良好聲譽，同時展示我們對香港的承諾，以及為確保實現市民對鐵路網絡的期望而作出的不懈努力。

數十年來，港鐵與香港共同成長，我們很高興能夠為香港的發展故事再譜輝煌篇章。我們憑藉在鐵路發展、維修及營運方面的豐富經驗，大力投資建設香港基礎設施，在推動港鐵及其業務邁向新高峰的同時，亦為本港開創更美好的未來。

業務表現和增長

港鐵的首要任務是提供安全高效、無障礙及可負擔的低碳鐵路集體運輸服務。2025年，港鐵的列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均再次達致99.9%，體現公司對世界級表現的承諾。2025年3月，我們宣布，按照票價調整機制釐定的2025/2026年度票價維持不變。經計算所得的票價調整幅度+1.45%，將延至2026/2027年度實施。原定延至2025/2026年度實施、合共+1.91%的調整幅度，亦會延至2026/2027年度處理。年內，我們亦繼續秉持「載·向未來」的發展方向，運用最新技術與創新科技，令客戶體驗及鐵路營運更臻完善。重點項目包括繼續推進自動收費系統更新計劃來促進支付便利度，以及提升MTR Mobile應用程式的功能及個人化設定。我們亦很榮幸能夠參與政府的「低空經濟監管沙盒」計劃，嘗試以無人機協助執行關鍵鐵路資產智能巡查，藉此推動創新科技應用並提升資產維護的效率。公司亦將於2026年3月中在荃灣綫啟用新信號系統，這標誌著信號系統更換工程邁向重要里程碑。

截至2025年12月31日，港鐵有九個興建中的住宅物業發展項目，將為本地房屋市場提供約8,000個單位。2025年11月，我們批出屯門第16區站第一期發展項目。與此同時，多個住宅物業項目繼續進行預售。

年內，多個重要鐵路擴展項目繼續穩步推進，包括東涌綫延綫、小蠔灣站、屯門南延綫、東鐵綫古洞站，以及屯馬綫洪水橋站。北環綫將成為未來蓬勃發展的北部

都會區的主要鐵路交通幹綫。我們與政府已於7月簽訂北環綫(第一部分)項目協議，確立部分北環綫主綫的融資及建造安排。12月，我們獲政府邀請就南港島綫(西段)項目開展詳細規劃及設計。在包括上述項目在內的所有資本性工程項目，我們時刻都秉持著「建設無限未來」的願景，因應需要採用創新的施工方法，避免對現有的鐵路營運、鄰近社區及周邊環境造成潛在影響。

中國內地及國際業務是港鐵的增長支柱之一。隨著北京地鐵十七號綫中段及深圳地鐵十三號綫一期北段於2025年12月投入客運服務，北京地鐵十七號綫及深圳地鐵十三號綫一期已全綫通車。我們亦欣然宣布，港鐵於2025年在成都、鄭州、西安及廣州拓展車站商務業務，並繼續在其他主要市場探討相若的發展機遇。澳洲方面，港鐵與中國中車集團有限公司的附屬公司合組的Metro Trains West財團，於2025年12月成功奪得悉尼地鐵西綫項目的列車供應、營運及維修合約。11月，港鐵參與的墨爾本新地鐵隧道開通。該地鐵隧道全長9公里，貫通墨爾本核心商業區，為當地提供快速、便捷的鐵路服務。

港鐵全體同仁心繫我們服務的社區。在大埔宏福苑致命火災發生後，我們迅速採取行動援助受影響居民，並為受影響的員工提供全面支援措施。我們亦向救災期間表現英勇的救援人員致以崇高敬意。

財務表現

在回顧年度內，公司股東應佔淨利潤為146.77億港元，相當於每股盈利2.36港元。受香港業務折舊上升、對部分待攤銷的租金寬減作出一次性減值調整，以及中國內地業務貢獻減少所影響，股東應佔經常性業務利潤為56.53億港元。受惠於我們早前開展的物業發展項目於此段期間取得的成果，2025年物業發展利潤增加至110.84億港元。在「鐵路加物業」的發展模式下，物業發展的大部分利潤將用於興建和維修未來及現有的香港鐵路項目。因此，股東應佔基本業務利潤為167.37億港元。

根據股息政策，董事局建議派發末期普通股股息每股0.89港元，連同中期股息每股0.42港元，全年股息共每股1.31港元，與2024年相同。

展望

港鐵擁有卓越往績，不管營商環境是順是逆，都能為股東及香港締造佳績。儘管宏觀經濟環境仍充滿挑戰，尤其是消費者行為與開銷方面，但近期經濟環境改善及房地產市道回暖，顯示我們將迎來較為穩健的營運環境。此外，利率下調亦有助降低融資成本及按揭利率，因而對公司有利。

然而，面對著非常可觀的資本性支出，大部分盈利將用於維護、提升及更新資產，以及推進香港重大的鐵路網絡擴展計劃。相關項目在財務上帶來的挑戰不容忽視，但因

應相關挑戰，我們必定會以積極的態度妥善管理，務求為公司及香港帶來持續增長。

我們將一如既往，密切關注地緣政局變化及通脹情況，為資本性工程項目尋求更多資金來源，並保持審慎理財。至於乘客量以及來自車站零售商店租賃、廣告業務和物業租賃的收入，將在很大程度上繼續取決於經濟因素。尤其人口高齡化及出行模式轉變，亦有可能影響我們的乘客量。顧客消費模式轉變亦有可能持續為車站零售商店租賃及物業租賃業務帶來壓力。

公司的物業業務錄得令人滿意的利潤，並將透過「鐵路加物業」發展模式為香港未來鐵路項目作出貢獻。視乎市場情況，我們預計在未來12個月左右，為錦上路站第二期及屯門第16區站第二期項目進行招標。視乎施工及銷售進度，我們亦預期會為「日出康城」第十三期、「港島南岸」第六期及油塘通風樓項目的物業發展利潤入帳，並將繼續為大圍站項目、「港島南岸」第五期及「日出康城」第十二期的利潤入帳。一如既往，物業業務以至更廣泛的物業市場表現，在一定程度上仍取決於現行經濟狀況。至於近期利率下調會否利好住宅單位銷情，則仍有待觀察。

港鐵在鐵路項目的設計、規劃、建造、維修及營運方面，致力秉持「建設無限未來」的願景。我們現正邁向香港鐵路發展史上令人振奮的新時代，將全力以赴建設世界級的未來鐵路網絡。在推進《運輸策略藍圖》中「八縱八橫」布局的鐵路項目的同時，我們會配合政府，持續以創新

科技建構智慧鐵路，並參與規劃新一代的「運輸交匯樞紐」，為市民帶來更貼心的出行體驗。

在回顧年度內，我們透過把握中國內地主要城市車站商務的機遇，進一步鞏固多元化的收入來源。我們亦繼續在中國內地及海外市場，尤其是「一帶一路」國家，探索符合公司企業策略的發展機遇。

最後，對於有幸獲委任為香港鐵路有限公司行政總裁，本人深感榮幸。在過去七年，當公司和香港面對重重挑戰之際，時任行政總裁的金澤培博士憑藉卓越才能和專業精神，帶領公司渡過最嚴峻的風浪。展望未來，我十分高興可以與履任董事局主席的金博士繼續攜手合作。同時，我衷心感謝歐陽伯權博士在出任董事局主席期間建樹良多，為公司作出寶貴貢獻。港鐵在他任內取得多項成果，包括開通多條新鐵路段及鐵路線，以及擴展香港、中國內地及海外業務。我亦歡迎於2026年1月28日起獲委任為香港客運服務總監的鄺永銓先生。我深信港鐵將伴隨香港一起迎向光明燦爛的未來，並熱切期待在以後的歲月裡，與各位同仁同心同德，奮力推動城市前行。

行政總裁

楊美珍

香港，2026年3月12日

年度回顧 | 業務表現



香港客運服務 車務營運

目標

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

挑戰

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

策略

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



總乘客量
超過 **19億** 人次



乘客車程準時程度
99.9%

聯繫持份者

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

展望

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

年度回顧

香港客運服務 — 車務營運

香港業務

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

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

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

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

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

乘客量和收入

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

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

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

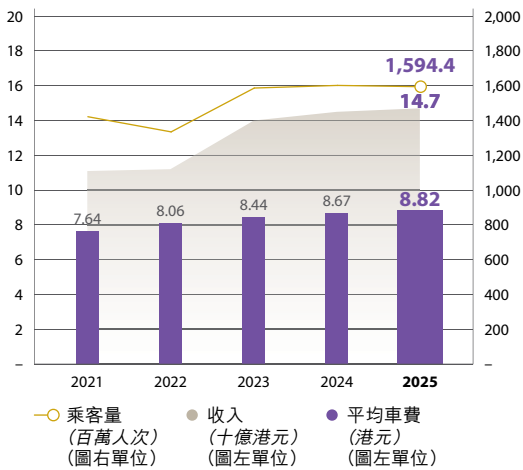
運力提高與站點數目增加的情況下，上升至3,110萬人次，較去年增加16.3%。機場快綫的乘客量亦較2024年增加1.3%至1,330萬人次。

市場佔有率

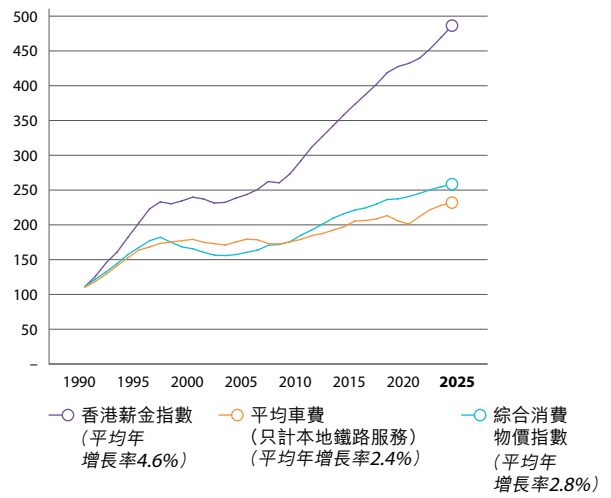
2025年，港鐵在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為50.2%，較2024年輕微上升0.1個百分點。港鐵在過海交通工具市場的佔有率則為72.9%，而2024年為72.4%。



本地鐵路服務 — 乘客量及平均車費



車費趨勢

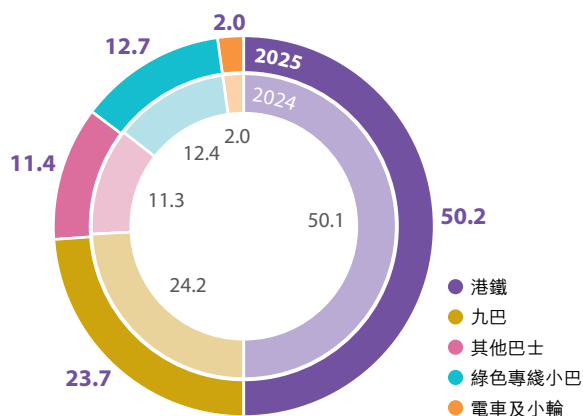


年度回顧

香港客運服務 — 車務營運

香港主要交通工具市場佔有率

(百分率)



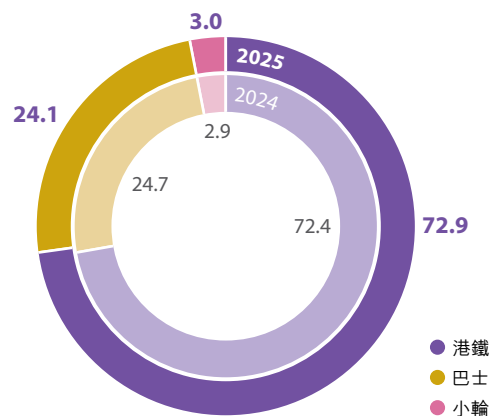
2025年，港鐵在過境交通業務的市場佔有率由50.4%下降至49.0%，主要因為車輛客運口岸的數目增加，令經由這些口岸過境的人流上升。港鐵在往返機場交通工具市場的佔有率亦由18.1%下降至17.5%，主要因為來自其他交通工具的競爭加劇。

車費調整、推廣及優惠

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

主要過海交通工具市場佔有率

(百分率)



服務表現

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

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

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

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

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

2025年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
列車按照編定班次行走(列車服務供應)			
- 港島綫及南港島綫	99.0%	99.5%	99.9%
- 觀塘綫、荃灣綫及將軍澳綫	99.0%	99.5%	99.9%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	99.0%	99.5%	99.9%
- 東鐵綫	99.0%	99.5%	99.8%
- 屯馬綫	99.0%	99.5%	99.9%
- 輕鐵	99.0%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫	99.0%	99.5%	99.9%
- 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.5%	99.0%	99.9%
列車服務準時程度			
- 港島綫及南港島綫	98.5%	99.0%	99.8%
- 觀塘綫、荃灣綫及將軍澳綫	98.5%	99.0%	99.8%
- 東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 輕鐵	98.5%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	1,000,000	4,822,007
- 東鐵綫及屯馬綫	不適用	1,000,000	8,085,886
車票可靠程度：乘客使用智能車票多少次才遇到一次車票失誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫及屯馬綫	不適用	18,000	50,577
增值機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.5%	99.0%	99.9%
自動售票機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.8%
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 輕鐵	不適用	99.0%	99.8%
出入閘機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	99.9%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度			
不適用 99.0% 99.9%			
扶手電梯可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.5%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	99.0%	99.5%	99.8%
- 東鐵綫	99.0%	99.5%	99.9%
- 屯馬綫	99.0%	99.5%	99.9%
溫度及通風			
- 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏26度或以下	不適用	97.5%	99.9%
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	0
- 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏27度或以下，車站大堂則在攝氏29度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	94.0%	99.9%
清潔程度			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	100%
- 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	100%
西北鐵路服務範圍內之巴士服務			
- 按照編定班次行走	不適用	99.0%	99.9%
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	100%
六個工作天內回覆乘客查詢			
不適用 99.0% 100%			

年度回顧

香港客運服務 — 車務營運

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

安全表現

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

提升顧客體驗

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

增添乘客便利

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

提升自動收費系統

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

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

新列車

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

更換信號系統

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

更換電力系統

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

更換空調系統

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

提升車站設施

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

智慧出行、營運及維修

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

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



香港客運服務 車站商務



車站商店達
1,591間
總面積達71,470平方米



42,686個
廣告點

目標

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

挑戰

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

策略

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

聯繫持份者

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

展望

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

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

年度回顧

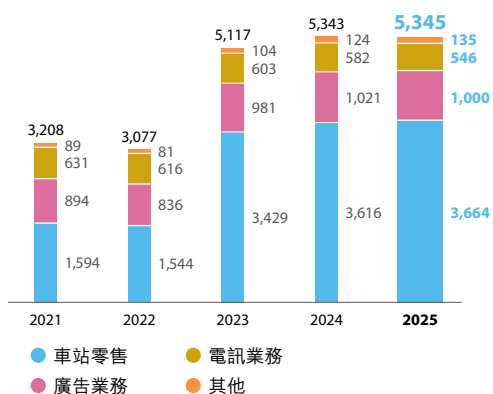
香港客運服務 — 車站商務

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

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

香港車站商務收入

(百萬港元)



車站零售

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

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

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

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

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

廣告業務

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

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

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

電訊業務

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





香港物業業務

目標

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

挑戰

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

策略

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



9個項目會為市場提供
約**8,000**個
可供出售住宅單位



投資物業組合包括
16個商場

聯繫持份者

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

展望

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

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

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

年度回顧 香港物業業務



物業租賃及管理

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

物業租賃

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

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

由於零售市道持續面對挑戰，港鐵在香港的商場新訂租金錄得9.5%的跌幅。平均出租率為100%。公司在「國際金融中心二期」的18層寫字樓，則錄得98%的平均出租率。

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

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

截至2025年年底，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業的應佔份額包括315,882平方米的零售物業、39,451平方米的寫字樓，以及19,206平方米的其他用途物業。

香港的投資物業組合(於2025年12月31日)

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

年度回顧 香港物業業務

香港的投資物業組合(於2025年12月31日)(續)

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

除下列物業之外，所有公司及其附屬公司的物業批地租約均超過50年：

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

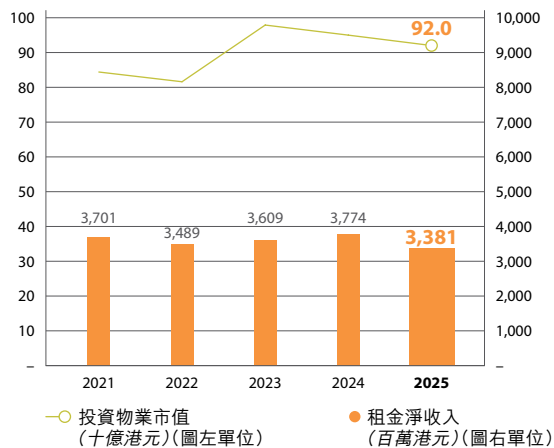
待售物業(於2025年12月31日)

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

* 可出租樓面面積

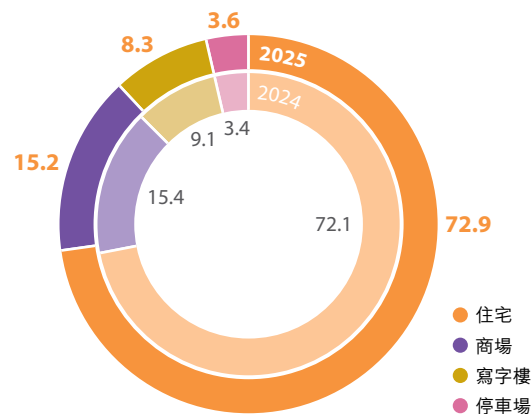
** 實用面積

香港投資物業



香港物業管理收入分佈

(百分率)



物業管理

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

物業發展及招標

2025年，香港物業發展錄得110.66億港元的除稅後利潤，主要來自「日出康城」第十二期、何文田站第一期及第二期，以及「港島南岸」第三期及第五期的利潤入帳。

預售及銷售活動

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

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

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

已售出86%的單位。「Blue Coast」及「Blue Coast II」(第三期第3B及3C期)繼續進行預售，截至2025年12月31日已售出91%的單位。截至年底，「晉環」(第一期)、「揚海」(第二期)及「海盈山」(第四期第4A期)已分別售出98%、97%及79%的單位。

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

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

已批出及興建中之物業發展項目

地點	發展商	類別	總樓面面積 (平方米)	批出日期	預計落成日期
何文田站					
朗賢峯	鷹君集團	住宅	69,000	2016年12月	2025年落成
瑜一	華懋集團	住宅	59,400	2018年10月	2024年至2025年 分期落成
康城站					
SEASONS PLACE/ PARK SEASONS/ GRAND SEASONS	會德豐有限公司	住宅	89,290	2020年2月	2025年落成
海堤灣	信和置業有限公司、嘉里建設有限公司、 嘉華國際集團有限公司和 招商局置地有限公司	住宅	143,694	2020年10月	2026年分期落成
大圍站					
柏傲莊	新世界發展有限公司	住宅	190,480	2014年10月	2022年至2026年 分期落成
		商場	60,620*		2022年落成
天榮站					
YOHO WEST	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	91,051 205	2015年2月	2025年落成
黃竹坑站(港島南岸)					
Blue Coast/Blue Coast II	長江實業集團有限公司	住宅 商場	92,900 47,000	2018年8月	2025年落成 2023年落成
激晨/激晨II	新世界發展有限公司、Empire Development Hong Kong (BVI) Limited、 資本策略地產有限公司和麗新發展有限公司	住宅	59,100	2021年1月	2026年
DEEP WATER SOUTH	會德豐地產有限公司	住宅	46,800	2021年4月	2026年
油塘通風樓					
柏景峰	信和置業有限公司和資本策略地產有限公司	住宅	30,225	2018年5月	2026年
百勝角通風樓					
百勝角通風樓	新世界發展有限公司和招商局置地有限公司	住宅	27,006	2022年4月	2031年
東涌牽引配電站					
東涌牽引配電站	華懋集團	住宅	87,288	2022年7月	2031年
東涌東站					
第一期	南豐集團控股有限公司	住宅	30,000	2024年12月	2031年
屯門第16區站					
第一期	新鴻基地產發展有限公司	住宅	55,847	2025年11月	2031年
錦上路站#					
柏瓏	信和置業有限公司、中國海外發展有限公司 和嘉華國際集團有限公司	住宅	114,896	2017年5月	2024年至2026年 分期落成

作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

* 不包括單車停放處及通道

待批出之物業發展項目⁽¹⁾

地點	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
小蠔灣	混合用途	860,500	尚待確定	尚待確定
東涌東站	混合用途	598,400	尚待確定	尚待確定
屯門第16區站	混合用途	341,900	2026年 – 2027年	2033年 – 2037年
古洞站 ⁽²⁾	混合用途	303,300	尚待確定	尚待確定
洪水橋站 ⁽²⁾	混合用途	574,100	尚待確定	尚待確定
錦上路站第二期 ⁽²⁾	混合用途		2026年	尚待確定
粉嶺北 ⁽²⁾	混合用途		尚待確定	尚待確定
古洞北 ⁽²⁾	住宅	1,221,900	尚待確定	尚待確定
新田站 ⁽²⁾	混合用途		尚待確定	尚待確定

附註：

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

西鐵物業發展計劃

公司擔任西鐵物業發展項目的代理。

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

物業招標

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

擴展物業組合

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

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

香港網絡拓展



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



簽訂
北環綫(第一部分)
項目協議



目標

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

挑戰

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

策略

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

聯繫持份者

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

展望

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

年度回顧 香港網絡拓展

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

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

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

發展中項目

東涌綫延綫

2023年2月，公司就東涌綫延綫的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議。此重點項目將為東涌新市鎮擴展區提供鐵路服務，提升北大嶼山的交通聯繫，並支持可持續的長期人口和經濟增長。項目包括

建造兩個新車站(東涌東站及東涌西站)及約2.5公里長的新鐵路段。2025年10月，我們的工程團隊使用隧道鑽挖機「羲和」順利貫通東涌站與未來東涌西站之間的上行綫隧道，並已展開下行綫隧道工程。兩個車站的建造工程亦繼續進行。東涌東站的土木工程已大致完成，並正陸續開展機電安裝工程。公司利用「鐵路加物業」發展模式



帶來的財務貢獻及公司內部資源，為該項目提供資金。項目預計於2029年竣工。

小蠔灣站

2022年9月，港鐵就小蠔灣站的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議。新車站將設於欣澳站與東涌站之間的小蠔灣，將提升北大嶼山的交通聯繫，為新社區提供便捷的鐵路服務。截至2025年底，鑽孔樁工程已完成79%，地基及樁柱工程亦繼續進行中。

屯門南延綫

2023年9月，港鐵就屯門南延綫的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議。該項目包括經高架橋將屯馬綫由屯門站向南面延伸約2.4公里，並建造

一個位於第16區的中途站和一個位於屯門南、在屯門碼頭附近的新終點站。年內，我們繼續推進屯門南站、第16區站和高架橋段的地基及樁柱工程。我們亦已完成新屯門游泳池及「綠在屯門」的重置工程。整項工程預計於2030年竣工。公司利用「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為該項目提供資金。

東鐵綫古洞站

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

年度回顧

香港網絡拓展

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

屯馬綫洪水橋站

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

北環綫

公司與政府於2025年7月簽訂北環綫(第一部分)項目協議，確立部分北環綫主綫(「主綫」)的融資及建造安排，並同時啟動北環綫支綫(「支綫」)的詳細規劃及設計。該項目於2025年10月3日舉行啟動禮。全長10.7公里的主綫包括古洞及錦上路兩個終點及轉綫車站，分別接駁東鐵綫及屯馬綫，並在新田、牛潭尾及凹頭設置三個中途站。全長6.2公里的支綫則經新田站接駁主綫，並經洲頭站及河套站連接至深圳皇崗口岸。主綫及支綫以不遲於2034年同步開通為目標。北環綫第一部分項目協議下的建造工程，將由「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為該項目提供資金。

支持新鐵路項目

公司與政府正積極商討落實簽訂北環綫(第二部分)項目協議，當中包括主綫餘下工程和支綫的融資及建造，以及兩綫的營運及維修等安排。政府已表示有意讓港鐵公司以擁有權模式推展該項目，並可採用不同的融資模式，包括「鐵路加物業」發展模式，以確保公司的投資能取得商業回報。公司正積極研究不同的融資模式，務求以最理想的方案，推動香港鐵路發展邁向下一章。

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

中國內地及國際業務



於2025年12月31日

營運**5**個
鐵路服務



香港以外地區
鐵路業務總載客量

22.4億人次



概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

目標

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

挑戰

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

策略

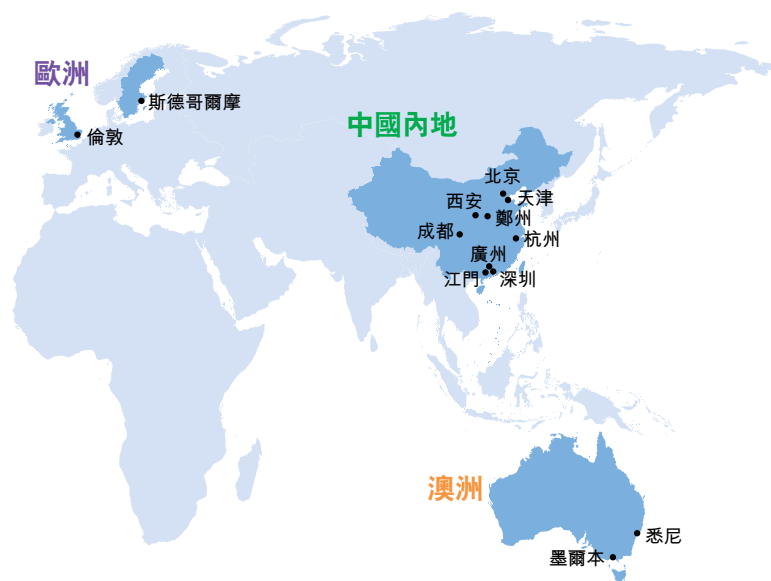
我們正積極開拓中國內地及全球市場的鐵路相關商機，包括新的公私合營基建項目、以鐵路交通為導向的發展（「TOD」）項目，以及資產更新、維修及車站商務發展機遇。與此同時，在香港以外的所有營運市場上，我們持續致力提供卓越服務，向潛在和現有客戶加強及推廣港鐵品牌。

聯繫持份者

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

展望

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



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

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

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

年度回顧

中國內地及國際業務

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

中國內地業務方面，來自鐵路、物業租賃及物業管理的附屬公司、聯營公司和合營公司在2025年的總經常性業務利潤下跌至1.39億港元，主要因為2024年年底開通的深圳地鐵十三號綫一期首通段錄得全年營運虧損，以及來自杭州鐵路業務的貢獻因杭州地鐵一號綫的鐵路資產作出減值撥備而減少。

至於國際業務方面，來自鐵路附屬公司、聯營公司和合營公司在2025年的經常性業務利潤下跌6.8%至8.10億港元，主要原因是來自英國South Western Railway和澳洲悉尼鐵路業務的貢獻減少。

中國內地鐵路業務

北京

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

深圳

深圳地鐵四號綫

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

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

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

深圳地鐵十三號綫

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

杭州

杭州地鐵一號綫及其延伸段

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

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

杭州地鐵五號綫

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

中國內地物業業務

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

年內，杭州西站的TOD項目繼續取得進展。同時，我們繼續為深圳西麗站綜合交通樞紐及北京城市副中心站綜合交通樞紐提供TOD顧問服務。

中國內地其他業務

我們繼續在成都、鄭州及西安推進車站商務業務，現已覆蓋超過700間車站商店。公司於2025年9月簽署青島車站商務業務的諒解備忘錄，並於2025年12月和廣州地鐵集團設立合資公司，在廣州開展車站商務業務。我們亦正於其他城市探索類似的發展機遇。此外，公司投資位於江門市的中車廣東軌道交通車輛有限公司，是我們在廣東省的首個鐵路設備產業投資項目。

國際鐵路業務

澳洲

墨爾本都市鐵路網絡的營運表現於年內保持穩定。該項服務的專營權將於2027年11月屆滿。9公里長的新地鐵隧道已於2025年11月開通，讓鐵路綫貫通至墨爾本核心商業區。在開通首日，超過70,000名乘客前來體驗新車站。我們亦繼續支持作為客戶的維多利亞省政府進行各項網絡改善計劃。

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

瑞典

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

英國

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

香港以外地區的增長

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

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

中國內地及國際鐵路業務概覽

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

附註：

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

環境、社會及管治

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

環境

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

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

社會

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

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

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

管治

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

人力資源

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

港鐵致力成為求職者的首選僱主，積極提升僱主品牌形象，並在整體獎酬框架下提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期的獎勵計劃等。為吸引人才，特別是推動港鐵及香港未來發展的「新生代人才」，我們引入創新的人才招募推廣策略，並推出全新的招聘宣傳視覺效果，以提升港鐵僱主品牌。公司亦透過見習人員發展計劃，以及經重新設計的見習鐵路技術人員訓練計劃和暑期實習生計劃，為有志投身鐵路行業的青年提供多元化的事業出路。我們通過多種渠道主動與員工聯繫，並與他們保持雙向溝通。我們亦透過「下一站·身心健康」平台落實多項身心健康措施、建立家庭友善政策，以及促進工作與生活平衡，以營造關懷備至的工作場所。同時，我們設有全面的學習及發展計劃，為員工提供事業發展及成長機會，同時加強他們面向未來的技能。

年度回顧 — 財務表現

除了以上的集團業績及營運簡要報告外，本章節會詳細闡述及分析有關業績。

綜合損益

百萬港元	截至12月31日止年度		利好/(不利)變動	
	2025	2024	百萬港元	%
總收入	55,465	60,011	(4,546)	(7.6)
經常性業務利潤				
EBIT ^ε				
香港客運服務				
– 香港車務營運	(254)	(63)	(191)	(303.2)
– 香港車站商務	3,660	3,773	(113)	(3.0)
香港客運服務總計	3,406	3,710	(304)	(8.2)
香港物業租賃及管理業務	3,821	4,169	(348)	(8.3)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	1,198	1,223	(25)	(2.0)
其他業務、項目研究及業務發展開支	(450)	(364)	(86)	(23.6)
應佔聯營公司及合營公司利潤	787	1,340	(553)	(41.3)
總經常性EBIT	8,762	10,078	(1,316)	(13.1)
利息及財務開支	(1,032)	(1,070)	38	3.6
所得稅	(1,196)	(1,503)	307	20.4
非控股權益	(245)	(295)	50	16.9
股東及永續資本證券持有人應佔經常性業務利潤	6,289	7,210	(921)	(12.8)
永續資本證券	(636)	–	(636)	n/m
經常性業務利潤	5,653	7,210	(1,557)	(21.6)
物業發展利潤(除稅後)				
香港	11,066	10,235	831	8.1
中國內地	18	30	(12)	(40.0)
物業發展利潤(除稅後)	11,084	10,265	819	8.0
基本業務利潤	16,737	17,475	(738)	(4.2)
投資物業公允價值計量虧損(除稅後)				
投資物業公允價值重新計量虧損	(3,538)	(3,821)	283	7.4
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	(640)	(30.2)
投資物業公允價值計量虧損(除稅後)	(2,060)	(1,703)	(357)	(21.0)
公司股東應佔淨利潤	14,677	15,772	(1,095)	(6.9)
總經常性EBIT邊際比率 [#] (%)	14.4%	14.6%		(0.2)個百分點
總經常性EBIT邊際比率 [#] (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	19.5%	21.8%		(2.3)個百分點

^ε : EBIT代表未計利息、財務開支及稅項前利潤

[#] : 不包括應佔聯營公司及合營公司利潤

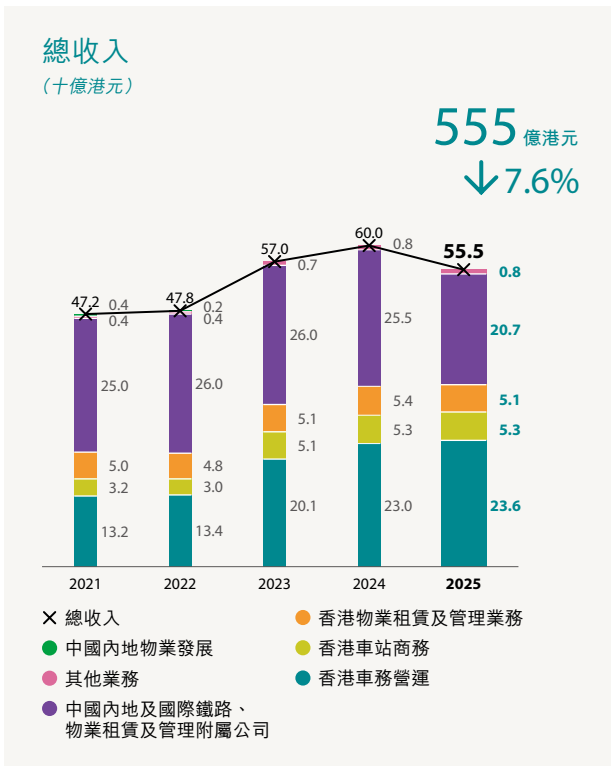
n/m : 並無意義

香港乘客量於2025年改善，帶動集團取得穩健的業務收入，而物業發展業務亦作出顯著的利潤貢獻，有關利潤主要來自「港島南岸」第三期及第五期、「日出康城」第十二期，以及何文田站第一期及第二期項目。此穩健表現將對集團的鐵路保養及網絡拓展計劃作出重大貢獻。

總收入

集團於2025年的總收入(不包括中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司)為347.65億港元，較2024年上升0.6%，主要是由於高速鐵路(香港段)及過境服務的乘客量上升帶動香港車務營運收入增加。然而，由於

(i) 英國伊利沙伯綫的營運權已於2025年5月移交下任營運商，(ii) 墨爾本鐵路營運的項目收入減少，及(iii) 斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg專營權已於2024年提前終止令瑞典業務的收入減少，導致中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司的收入貢獻有所下跌。因此，在計入中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司的收入後，集團於2025年的總收入較2024年下跌7.6%至554.65億港元。



經常性業務利潤

集團於2025年錄得股東及永續資本證券持有人應佔經常性業務利潤62.89億港元，較2024年的72.10億港元減少9.21億港元或12.8%。跌幅主要由於(i) 應佔聯營公司及合營公司利潤減少；(ii) 惡劣天氣引致收入損失；(iii) 折舊

因資本性開支上升而增加；及(iv) 經營開支上升，當中包括數項因時間性因素導致的成本變動。上述不利因素被香港車務營運收入增加所抵銷。在扣除永續資本證券持有人應佔利潤6.36億港元後，本公司於2025年的股東應佔經常性業務利潤為56.53億港元，減少15.57億港元或21.6%。

總經常性EBIT(按業務劃分)

集團於2025年的總經常性EBIT(包括應佔聯營公司及合營公司利潤以及項目研究及業務發展開支)為87.62億港元，較2024年減少13.16億港元或13.1%。各業務的貢獻如下：

香港車務營運：錄得EBIT虧損2.54億港元，較2024年增加1.91億港元，主要由於(i) 惡劣天氣引致收入損失；(ii) 員工成本及維護開支上漲；及(iii) 折舊增加。這些不利因素部分被以下因素所抵銷：(i) 香港與中國內地之間旅客往來頻密，帶動高速鐵路(香港段)及過境服務的乘客量上升；及(ii) 公司繼續努力控制成本，令一般及行政開支以及其他費用有所減少。

香港車站商務：EBIT減少1.13億港元或3.0%至36.60億港元，主要由於(i) 其他車站商店的續租及新租賃的新訂租金整體下跌8.5%；(ii) 電訊收入減少，以及廣告業務因市場氣氛低迷導致相關收入下跌；及(iii) 於2025年並未如2024年般獲得政府退還地租。

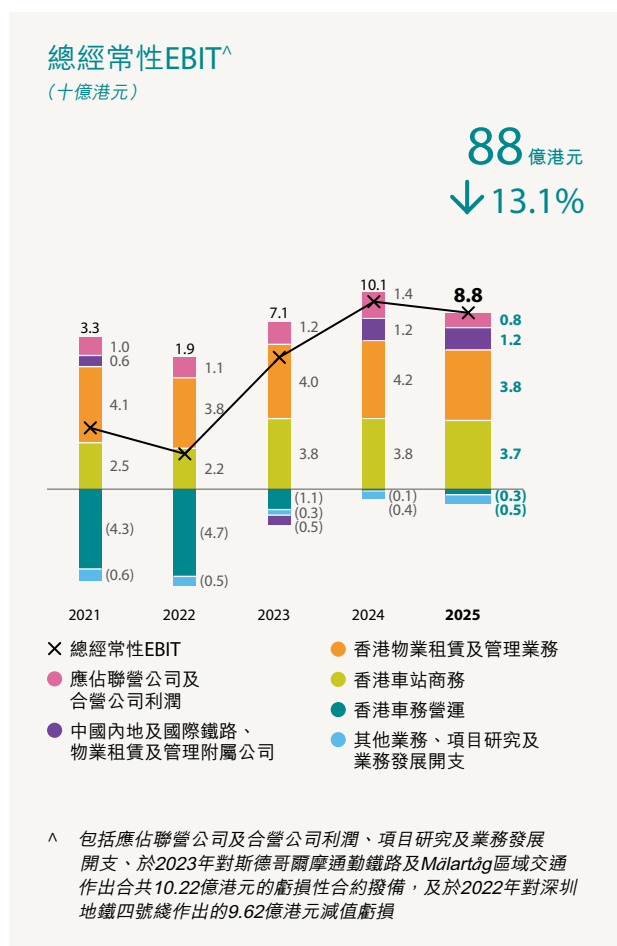
香港物業租賃及管理業務：2025年的EBIT減少3.48億港元或8.3%至38.21億港元，主要因為顧客消費模式轉變，導致商場續租及新租賃的新訂租金整體下跌9.5%；及(ii) 受到因應戲院行業所面對的挑戰而就過往向電影院商予以租金寬減之待攤金額作出的一次性減值調整所影響。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司：2025年的EBIT減少2,500萬港元或2.0%至11.98億港元，主要由於深圳地鐵十三號綫一期首通段及全綫分別於2024年12月及2025年12月通車後所產生的初期營運虧損；對比2024年5月因出售「銀座Mall」商場業務而產生一次性虧損。

年度回顧 財務表現

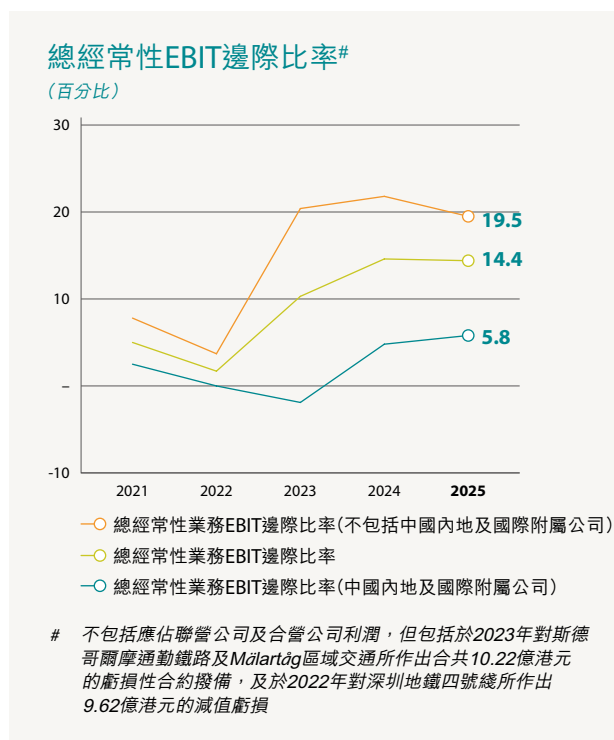
其他業務、項目研究及業務發展開支：錄得EBIT虧損4.50億港元，與2024年相若。

應佔聯營公司及合營公司利潤：2025年的應佔聯營公司及合營公司利潤減少5.53億港元或41.3%至7.87億港元，主要由於就杭州地鐵一號綫鐵路資產作出3.80億港元的應佔減值虧損。有關減值因如以往所述，該地鐵綫的乘客量增長緩慢且該項專營權協議不設乘客量補償機制。撇除上述應佔減值虧損後，應佔聯營公司及合營公司利潤減少1.73億港元或12.9%，主要原因是杭州地鐵五號綫表現疲弱。



總經常性EBIT邊際比率

由於受到香港新冠疫情第五波及中國內地疫情的影響，在未計入及計入深圳地鐵四號綫的減值虧損下，2022年的EBIT邊際比率分別下降至3.7%及1.7%。2023年，隨著從疫情中恢復及過境服務重開，在未計入及計入2023年斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通的虧損撥備下，EBIT邊際比率分別提高至12.0%和10.3%。2024年，隨著業務活動在充滿挑戰的營運環境下從新冠疫情後逐步恢復，EBIT邊際比率上升至14.6%。2025年，EBIT邊際比率輕微下跌至14.4%，反映經營成本上漲及經濟環境疲弱。



利息及財務開支

2025年經常性業務的利息及財務開支為10.32億港元，較2024年減少3.6%，主要由於現金結餘上升所帶來的利息收入。集團融資活動的詳細回顧載列於隨後章節。

所得稅

2025年經常性業務的所得稅支出減少3.07億港元或20.4%至11.96億港元，主要由於經常性業務利潤減少。

於2024年8月6日，稅務上訴委員會已作出有關決定（「稅務上訴委員會的決定」），否決了2011/2012至2017/2018課稅年度的每年定額付款及每年非定額付款作稅務扣除，並決定就每年定額付款及每年非定額付款的相關利得稅評稅/補加評稅不可作稅務扣除。本公司已於2024年9月4日就稅務上訴委員會的決定向香港特別行政區高等法院原訟法庭（「原訟法庭」）申請上訴許可。於2025年5月27日，原訟法庭宣布判決並就稅務上訴委員會的決定給予本公司上訴許可。本公司已與外聘大律師和稅務顧問商討，其意見是本公司繼續持有有力的法律理據支持其立場。因此，本公司已就稅務上訴委員會的決定提出上訴，且並無計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。詳情請參閱綜合財務報表附註16B。

物業發展利潤(除稅後)

集團於2025年除稅後的物業發展利潤為110.84億港元，較2024年增加8.19億港元。利潤主要來自「港島南岸」第三期及第五期、「日出康城」第十二期，以及何文田站第一期及第二期項目。

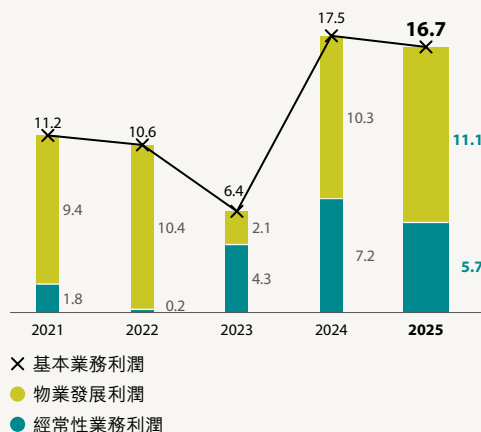
基本業務利潤

2025年的基本業務利潤減少7.38億港元或4.2%至167.37億港元，主要由於經常性業務利潤減少15.57億港元，跌幅部分被物業發展利潤增加8.19億港元有所抵銷。

基本業務利潤

(十億港元)

167 億港元
↓4.2%



投資物業公允價值計量虧損(除稅後)

2025年投資物業的公允價值計量虧損為20.60億港元，當中包括(i)投資物業公允價值重新計量之虧損35.38億港元，扣除(ii)就集團的分攤投資物業(即「THE SOUTHSIDE」商場)錄得的剩餘估值收益14.78億港元。

公司股東應佔淨利潤

計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業公允價值計量後，集團於2025年錄得公司股東應佔淨利潤146.77億港元，較2024年的157.72億港元減少10.95億港元或6.9%。

綜合財務狀況

百萬港元	於2025年 12月31日	於2024年 12月31日	增/(減)	
			百萬港元	%
固定資產	245,704	243,190	2,514	1.0
在建鐵路工程	17,879	11,375	6,504	57.2
發展中物業	43,054	42,300	754	1.8
聯營公司及合營公司權益	13,614	13,039	575	4.4
證券投資	7,276	1,952	5,324	272.7
應收帳項及其他應收款項	13,562	15,780	(2,218)	(14.1)
現金、銀行結餘及存款	44,242	27,886	16,356	58.7
其他資產	13,607	11,977	1,630	13.6
總資產	398,938	367,499	31,439	8.6
貸款及其他負債總額	88,923	77,568	11,355	14.6
應付帳項及其他負債	66,855	77,663	(10,808)	(13.9)
服務經營權負債	9,886	9,969	(83)	(0.8)
遞延稅項負債	16,879	16,166	713	4.4
總負債	182,543	181,366	1,177	0.6
淨資產	216,395	186,133	30,262	16.3
代表：				
公司股東應佔總權益	192,215	185,625	6,590	3.6
永續資本證券	23,496	–	23,496	n/m
非控股權益	684	508	176	34.6
總權益	216,395	186,133	30,262	16.3

n/m：並無意義

集團的總資產增加8.6%至3,989.38億港元，主要由於(i)集團於2025年6月發行永續資本證券後，現金、銀行結餘及存款增加；(ii)在建鐵路工程因發展新鐵路項目而增加；及(iii)因認購銀行中期票據而令證券投資增加，上述增幅部分被物業發展應收款項進行結算令應收帳款及其他應收款項減少而有所抵銷。

總負債增加0.6%至1,825.43億港元，主要由於淨提取貸款增加，增幅被多項物業發展項目的遞延收入因相關收入已在2025年的綜合損益表中確認而減少所抵銷。

因此，集團的淨資產增加302.62億港元或16.3%至2,163.95億港元。

綜合現金流量

百萬港元	截至12月31日止年度	
	2025	2024
經營活動所得的現金淨額	11,874	18,491
收取與物業發展有關的款項淨額	10,833	1,748
每年定額及非定額付款	(3,775)	(3,105)
資本性開支	(19,594)	(19,416)
投資活動的其他現金流出淨額	(4,452)	(244)
投資活動耗用的現金淨額	(16,988)	(21,017)
淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額	6,425	16,928
發行永續資本證券所得淨額	23,472	–
已付永續資本證券持有人票息	(612)	–
已付公司股東股息	(8,155)	(7,946)
融資活動的其他現金流出淨額	(219)	(479)
融資活動所得的現金淨額	20,911	8,503
匯率變動的影響	559	(466)
現金、銀行結餘及存款淨增加	16,356	5,511
於1月1日的現金、銀行結餘及存款	27,886	22,375
於12月31日的現金、銀行結餘及存款	44,242	27,886

經營活動所得的現金淨額

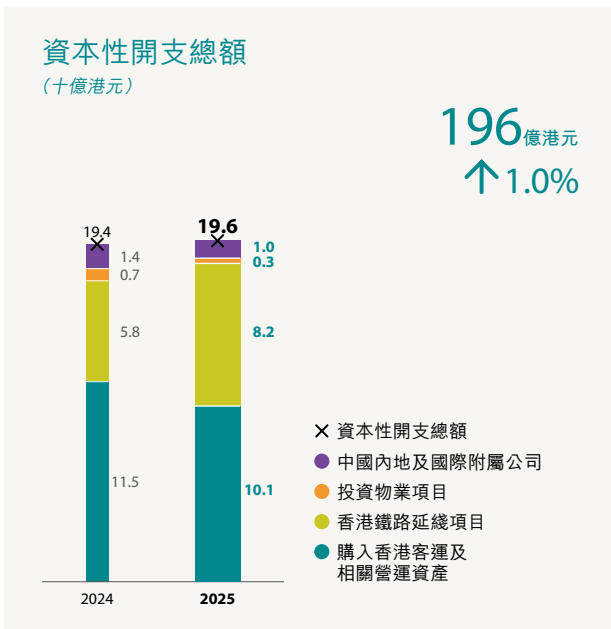
2025年來自經營活動所得的現金淨額由2024年的184.91億港元減少66.17億港元至118.74億港元，主要由於(i)2024年入帳的香港物業發展利潤導致2025年繳付的稅款增加；及(ii)於2025年移交英國伊利沙伯綫的營運權後就應付帳項的結算付款。

收取與物業發展有關的款項淨額

收取與物業發展有關的款項淨額為108.33億港元，包括(i)137.29億港元主要來自就「日出康城」、「港島南岸」、何文田站及屯門第16區站多個物業發展項目所收取的現金款項，部分被(ii)28.96億港元主要與小蠔灣項目有關之發展中物業所抵銷。

資本性開支

2025年的資本性開支為195.94億港元，其中(i)101.15億港元用於增置香港現有鐵路及相關營運資產的投資(如車站改造工程、新列車及信號系統)；(ii)81.91億港元用於香港鐵路延綫項目；(iii)9.47億港元用於中國內地及海外附屬公司(如深圳地鐵十三號綫)；及(iv)3.41億港元用於投資物業添置和裝修工程。



淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額

2025年的淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額為64.25億港元，包括(i)來自貸款和資本市場工具的所得款項630.87億港元，被(ii)償還主要與貸款相關的557.19億港元；及(iii)利息付款淨額9.43億港元所抵銷。

已付公司股東股息

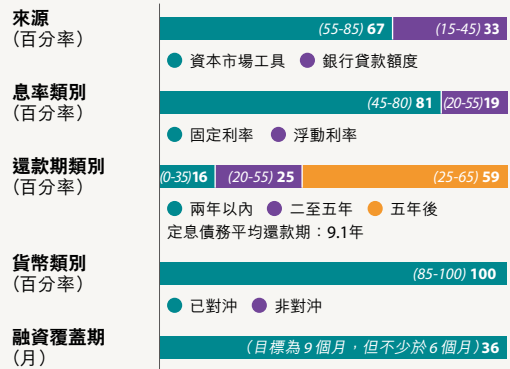
集團支付現金股息81.55億港元(2024年：79.46億港元)，代表2024年的末期股息每股0.89港元和2025年的中期股息每股0.42港元。

融資活動

理想融資模式及債務結構

理想融資模式反映公司的債務管理方針，有助確保債務結構審慎和穩健

(理想融資模式)與實際債務結構的比較
於2025年12月31日



年度回顧 財務表現

在本地穩定的經濟環境下，香港的股權及債務資本市場於2025年全年運作平穩。美國聯邦公開市場委員會自2025年9月起已三度下調利率，使聯邦基金目標利率區間於年底降至3.50% – 3.75%。在港元與美元掛鈎的聯繫匯率制度下，港元銀行同業拆息一如預期，大致跟隨美元利率的走勢。

公司於2025年繼續採取審慎的理財方針，透過多元化的外部融資渠道，支持包括新鐵路項目、鐵路維修及更新的前瞻性資本性開支需求。因此，公司安排了合共834億港元等值的外部融資，包括3月發行234億港元等值的美元公開債券、6月發行234億港元等值的美元公開永續資本證券，另外向機構投資者以私人配售方式發行了19億港元的債券。此外，我們於9月安排了一筆300億港元的七年期綠色銀團貸款，同時新增48億港元的雙邊銀行信貸額度。

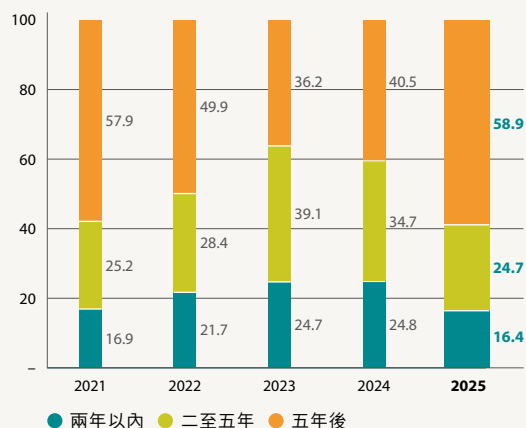
本公司首次發行永續資本證券，為資本結構引入混合資本，並於集團帳目中符合權益處理。於2025年12月底，集團的綜合負債總額為889億港元，現金和存款結餘為442億港元，而未提取的承諾信貸額超過511億港元。集團於年內的有息借貸加權平均成本為3.5%（年率，下同），而2024年則為3.7%。

借貸還款期概況

本公司透過分散還款年期管理再融資風險。於2025年底，16.4%、24.7%及58.9%的借款將分別於2年以內、2至5年，及5年後到期。

借貸還款期概況

(百分比)



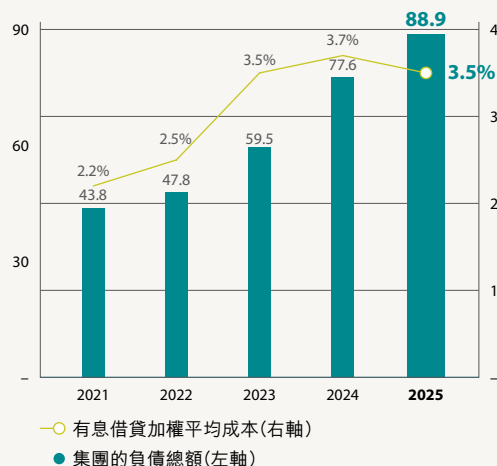
負債總額及借貸成本

集團綜合負債總額由2024年年底的775.68億港元增加至2025年年底的889.23億港元。集團有息借貸加權平均成本由2024年的3.7%下降至2025年的3.5%。

集團的負債總額及有息借貸加權平均成本

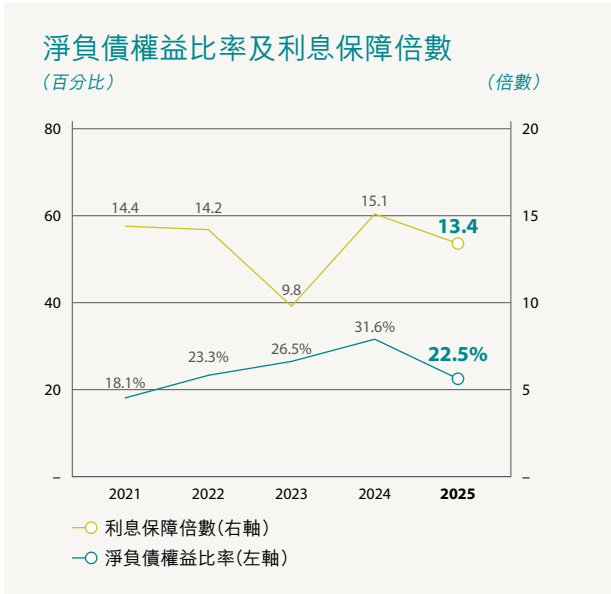
(十億港元)

(百分比)



淨負債權益比率及利息保障倍數

集團的槓桿比率(按淨負債權益比率衡量)由2024年12月31日的31.6%下降至2025年12月31日的22.5%。集團的利息保障倍數由2024年的15.1倍下降至2025年的13.4倍。



資本性開支及投資

集團的資本性開支及投資可分為以下項目：香港鐵路項目(細分為現有鐵路的維修工程及新項目)、香港物業投資及發展項目，以及中國內地和海外投資項目。預計2026年至2028年的總開支約為826億港元。

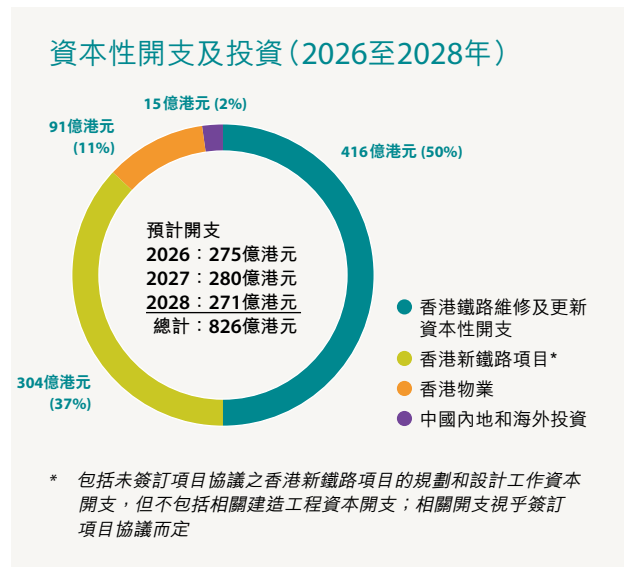
信貸評級(於2026年3月12日)

信貸評級	短期評級*	長期評級*
標準普爾	A-1+/A-1+	AA+/AA+
穆迪	-/P-1	Aa3/Aa3
評級投資中心	a-1+	AA+

* 分別為港元/外幣債項的評級

在簽訂小蠔灣項目、東涌綫延綫、屯門南延綫、古洞站及洪水橋站的項目協議後，香港鐵路項目的資本性開支將繼續佔2026年至2028年資本性開支的一大部分。至於其他項目的資本性工程開支和財務安排，需在集團與政府簽訂相關項目協議後才能確定。

集團於2025年12月31日持有442億港元的現金、銀行結餘及存款和超過511億港元的可動用承諾貸款額，加上可從銀行獲得的貸款及在債券資本市場集資的能力，相信將足以應付其資本性開支及投資計劃。



十年統計數字

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
財務										
綜合損益(百萬港元)										
總收入										
- 香港客運服務										
- 香港車務營運	23,595	23,013	20,131	13,404	13,177	11,896	19,938	19,490	18,201	17,655
- 香港車站商務	5,345	5,343	5,117	3,077	3,208	3,269	6,799	6,458	5,975	5,544
- 香港客運服務總計	28,940	28,356	25,248	16,481	16,385	15,165	26,737	25,948	24,176	23,199
- 香港物業租賃及管理業務	5,067	5,379	5,079	4,779	5,036	5,054	5,137	5,055	4,900	4,741
- 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	20,686	25,467	25,955	26,016	25,045	21,428	21,085	20,877	17,194	13,562
- 其他業務	758	809	700	363	383	894	1,545	1,990	2,174	2,339
- 經常性業務	55,451	60,011	56,982	47,639	46,849	42,541	54,504	53,770	48,444	43,841
- 中國內地物業發展	14	-	-	173	353	-	-	60	6,996	1,348
- 總額	55,465	60,011	56,982	47,812	47,202	42,541	54,504	53,930	55,440	45,189
總EBITDA										
- 經常性業務	17,701	17,907	15,323	7,852	8,019	5,194	15,351	18,843	17,677	16,947
- 香港物業發展	13,212	12,185	2,329	11,589	11,097	6,491	4,496	2,574	1,097	228
- 中國內地物業發展	9	(3)	(13)	59	129	(13)	(25)	25	2,314	366
- 總額	30,922	30,089	17,639	19,500	19,245	11,672	19,822	21,442	21,088	17,541
折舊及攤銷	(6,396)	(6,144)	(6,105)	(5,769)	(5,430)	(5,365)	(5,237)	(4,985)	(4,855)	(4,127)
虧損性合約撥備及減值虧損	-	-	(1,022)	(962)	-	-	-	-	-	-
每年非定額付款	(3,330)	(3,025)	(2,355)	(323)	(260)	(238)	(2,583)	(2,305)	(1,933)	(1,787)
總EBIT										
- 經常性業務 EBIT										
EBIT										
香港客運服務										
- 香港車務營運	(254)	(63)	(1,111)	(4,733)	(4,262)	(5,408)	(591)	1,985	1,656	2,572
- 香港車站商務	3,660	3,773	3,792	2,270	2,488	2,502	5,122	5,025	4,722	4,362
- 香港客運服務總計	3,406	3,710	2,681	(2,463)	(1,774)	(2,906)	4,531	7,010	6,378	6,934
香港物業租賃及管理業務	3,821	4,169	3,999	3,800	4,048	4,185	4,264	4,225	4,082	3,912
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司*	1,198	1,223	524	962	622	261	1,089	722	814	490
其他業務	2	39	56	(213)	(255)	(1,670)	(2,077)	(81)	(53)	58
項目研究及業務發展開支	(452)	(403)	(397)	(326)	(312)	(279)	(276)	(323)	(332)	(361)
虧損性合約撥備及減值虧損	-	-	(1,022)	(962)	-	-	-	-	-	-
應佔聯營公司及合營公司利潤	787	1,340	1,259	1,095	968	605	288	658	494	537
小計	8,762	10,078	7,100	1,893	3,297	196	7,819	12,211	11,383	11,570
- 物業發展業務 EBIT	13,221	12,182	2,316	11,648	11,226	6,478	4,471	2,599	3,411	592
- 總額	21,983	22,260	9,416	13,541	14,523	6,674	12,290	14,810	14,794	12,162
投資物業公允價值計量(虧損)/收益										
公司股東應佔利潤/(虧損)來自：	(2,060)	(1,703)	1,386	(810)	(1,616)	(9,190)	2,583	4,745	6,314	891
- 經常性業務										
- 香港	4,962	5,981	4,940	384	979	(1,537)	4,455	8,460	7,949	8,717
- 香港以外	691	1,229	(659)	(227)	829	411	525	560	631	199
- 總額	5,653	7,210	4,281	157	1,808	(1,126)	4,980	9,020	8,580	8,916
- 物業發展業務										
- 香港	11,066	10,235	2,035	10,413	9,277	5,442	4,320	2,153	916	184
- 香港以外	18	30	48	67	66	65	49	90	1,019	263
- 總額	11,084	10,265	2,083	10,480	9,343	5,507	4,369	2,243	1,935	447
- 基本業務	16,737	17,475	6,364	10,637	11,151	4,381	9,349	11,263	10,515	9,363
- 投資物業公允價值計量	(2,060)	(1,703)	1,420	(810)	(1,599)	(9,190)	2,583	4,745	6,314	891
- 總額	14,677	15,772	7,784	9,827	9,552	(4,809)	11,932	16,008	16,829	10,254
年內利潤/(虧損)	15,558	16,067	8,088	10,141	9,679	(4,821)	12,092	16,156	16,885	10,348
股份資料										
每股基本盈利/(虧損)(港元)	2.36	2.54	1.26	1.59	1.55	(0.78)	1.94	2.64	2.83	1.74
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	2.69	2.81	1.03	1.72	1.80	0.71	1.52	1.86	1.77	1.59
每股普通股股息(港元)	1.31	1.31	1.31	1.31	1.27	1.23	1.23	1.20	1.12	1.07
派息比率(基於基本業務利潤)(%)	49	47	127	76	71	173	81	65	63	67
與年內有關的普通股股息(百萬港元)	8,155	8,155	8,143	8,124	7,865	7,602	7,574	7,359	6,728	6,317
股價於12月31日(港元)	29.80	27.10	30.30	41.35	41.85	43.35	46.05	41.20	45.80	37.70
市值於12月31日(百萬港元)	185,500	168,693	188,381	256,455	259,196	267,943	283,574	252,947	275,156	222,629
綜合財務狀況(百萬港元)										
總資產	398,938	367,499	346,426	327,081	292,082	290,574	289,214	274,687	263,768	257,340
貸款、其他負債及銀行透支	88,923	77,568	59,491	47,846	43,752	50,340	39,456	40,205	42,043	39,939
服務經營權負債	9,886	9,969	10,059	10,142	10,231	10,295	10,350	10,409	10,470	10,507
公司股東應佔總權益	192,215	185,625	178,344	179,286	179,714	176,788	186,606	180,447	166,304	149,461
財務比率										
EBITDA 邊際比率 ^o (%)	31.9	29.8	26.9	16.5	17.3	12.2	28.1	35.0	36.1	38.3
EBITDA 邊際比率 ^o (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	45.9	47.0	45.9	30.5	32.7	22.1	42.0	54.5	53.5	54.0
EBIT 邊際比率 ^o (%)	14.4	14.6	10.2	1.8	5.2	(1.0)	13.8	21.5	23.8	25.2
EBIT 邊際比率 ^o (不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	19.5	21.8	20.4	3.7	7.8	(3.2)	19.3	32.8	32.2	34.8
淨負債權益比率(%)	22.5	31.6	26.5	23.3	18.1	22.5	15.4	18.1	20.6	20.2
來自基本業務的平均公司股東資金回報率(%)	8.9	9.6	3.6	5.9	6.3	2.4	5.1	6.5	6.7	5.9
利息保障(倍數)**	13.4	15.1	9.8	14.2	14.4	8.2	14.4	13.6	15.0	12.6

* 不包括特殊虧損撥備，即為於2023年對斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg區域交通所作出合共10.22億港元的虧損性合約撥備及於2022年對深圳地鐵四號線所作出9.62億港元的減值虧損。

^o 不包括香港物業發展利潤一分佔盈餘、收入及未出售物業的權益。

^o 不包括香港物業發展利潤一分佔盈餘、收入及未出售物業的權益，以及應佔聯營公司及合營公司利潤。

** 不包括投資物業公允價值計量。

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
香港車務營運										
載客車卡行車公里總數(千計)										
本地鐵路及過境服務	299,062	298,180	291,212	265,209	268,050	268,492	301,552	308,742	301,541	287,828
機場快綫	23,150	23,274	19,681	12,328	10,165	12,631	22,971	23,190	23,202	23,276
輕鐵	10,565	10,683	10,316	9,727	10,245	10,385	10,592	11,139	11,145	11,152
總乘客人次(千計)										
本地鐵路服務	1,594,407	1,601,690	1,586,646	1,334,591	1,421,737	1,145,035	1,568,196	1,669,973	1,637,898	1,586,522
過境服務	106,673	98,386	71,518	429	486	7,647	104,183	117,448	112,549	113,274
高速鐵路(香港段)	31,095	26,729	20,100 [@]	–	–	1,033	16,923	5,302 [@]	–	–
機場快綫	13,304	13,133	10,843	3,102	2,150	3,070	15,764	17,710	16,621	16,133
輕鐵	154,361	154,579	150,002	131,715	141,581	111,865	155,885	179,411	178,502	178,709
巴士	58,660	58,946	57,693	48,230	50,380	42,077	51,484	51,025	50,744	50,413
城際客運	–	–	–	–	–	103	1,880	3,630	3,698	3,739
平均乘客人次(千計)										
本地鐵路服務—周日平均	4,712	4,684	4,670	3,920	4,189	3,406	4,658	4,862	4,772	4,608
過境服務—每日平均	292	269	196	1	1	21	285	322	308	309
高速鐵路(香港段)—每日平均	85	73	57 ^{@@}	–	–	36 [#]	46	53 [@]	–	–
機場快綫—每日平均	36	36	30	8	6	8	43	49	46	44
輕鐵—周日平均	450	445	434	377	403	317	448	506	503	500
巴士—周日平均	171	170	168	139	145	121	151	147	146	144
城際客運—每日平均	–	–	–	–	–	4 [#]	5	10	10	10
乘客平均乘搭公里數										
本地鐵路及過境服務	11.4	11.3	11.1	10.7	10.5	10.5	10.6	10.8	10.8	10.9
機場快綫	27.3	27.2	27.6	25.3	23.7	25.8	28.2	28.3	28.5	28.4
輕鐵	2.6	2.6	2.6	2.6	2.7	2.8	2.7	2.7	2.7	2.7
巴士	6.0	6.1	5.6	4.5	4.5	4.1	4.5	4.5	4.5	4.5
每車卡平均載容量(乘客人次)										
本地鐵路及過境服務	65	65	63	54	56	45	59	62	63	64
機場快綫	16	15	15	6	5	6	19	22	20	20
輕鐵	38	38	38	36	37	30	40	44	44	44
巴士	6.0	6.1	5.6	4.5	4.5	4.1	4.5	4.5	4.5	4.5
佔專營公共交通載容量比率(%)										
	50.2	50.1	50.1	48.3	47.3	45.3	47.4	49.0 ^{&}	49.1	48.4
每車卡公里之港元(香港車務營運***)										
總收入	59.2	58.2	53.6	40.8	40.0	35.6	51.7	53.4	52.5	53.0
經營開支	36.4	35.7	34.3	36.0	34.4	33.3	33.0	28.2	28.5	27.7
經營利潤	22.8	22.5	19.3	4.8	5.6	2.3	18.7	25.2	24.0	25.3
每名乘客之港元(香港車務營運***)										
總收入	10.45	10.25	9.39	7.91	7.31	8.11	9.40	9.26	9.10	9.06
經營開支	6.42	6.29	6.00	6.98	6.28	7.60	5.99	4.89	4.93	4.73
經營利潤	4.03	3.96	3.39	0.93	1.03	0.51	3.41	4.37	4.17	4.33
安全表現										
本地鐵路服務、過境服務及機場快綫										
須呈報事故數目 [^]	774	917	1,220	823	760	656	1,164	1,056	1,148	1,134
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	0.45	0.54	0.73	0.62	0.53	0.57	0.69	0.58	0.65	0.66
公司及承建商的員工意外事故次數 ^Δ	66	57	52	59	56	51	81	50	46	61
輕鐵										
須呈報事故數目 [^]	53	61	65	57	62	80	163	87	104	191
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	0.34	0.39	0.43	0.43	0.44	0.72	1.05	0.48	0.58	1.07
公司及承建商的員工意外事故次數 ^Δ	6	5	5	6	5	10	8	2	5	8
僱員										
香港										
管理及支援部門	2,559	2,431	2,166	1,952	1,923	1,852	1,899	1,932	1,882	1,837
車站商務	218	214	206	186	188	224	234	204	191	192
車務營運	12,777	12,392	11,728	11,492	11,688	11,983	12,211	11,948	11,591	11,349
項目及工程拓展	1,420	1,503	1,497	1,428	1,335	1,426	1,531	1,711	2,144	2,615
物業及其他業務	1,803	1,742	1,634	1,551	1,528	1,548	1,549	1,500	1,440	1,416
中國內地及國際業務	113	129	174	195	201	255	318	331	276	230
香港以外										
香港以外員工	10,976	13,411	16,000	15,504	15,105	16,921	16,521	14,270	10,781	9,866
總計	29,866	31,822	33,405	32,308	31,968	34,209	34,263	31,896	28,305	27,505

@ 高速鐵路(香港段)服務於2018年9月23日投入服務，乘客人次只計算2018年9月23日至2018年12月31日之間的日數。

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

2020年1月1日至29日之平均。

& 2018年的市場佔有率已調整以反映香港—珠海—澳門大橋開通的影響。

*** 不包括高速鐵路(香港段)服務。

[^] 根據香港鐵路規例，須呈報事故是指凡影響鐵路處所、機械裝置及設備或直接影響人(受傷或沒有受傷)，並須向香港特別行政區政府運輸及物流局局長及機電工程署署長呈報的事故。此事故包括自殺/企圖自殺、侵入路軌、以至在扶手電梯、升降機及行人輸送帶上發生的意外。

^Δ 根據香港鐵路規例而須通知機電工程署鐵路科，與鐵路運作或維修有關的任何意外，而該意外引致港鐵公司的僱員或港鐵公司承辦商的僱員，在意外中死亡，嚴重受傷，或於意外發生後的一段超過3天的期間內，不能全面執行其正常職責。

其他業務

昂坪360

2025年，昂坪纜車和昂坪市集的收入為4.83億港元，較去年減少1.2%。主要因營業日數受惡劣天氣影響而減少。

我們在年內舉辦了多項盛事及推廣活動，包括與熱門電影及娛樂項目合作、農曆新年及聖誕節的節日慶祝活動、與香港迪士尼樂園及麥當勞等著名品牌的聯乘推廣活動，以及在全城「維港海上大巡遊」和政府推出「四山」旅遊期間的優惠活動等。

八達通

2025年，公司應佔八達通控股有限公司（「八達通公司」）的利潤減少7.1%至4.06億港元。儘管經營環境充滿挑戰，八達通仍展現其業務模式的優勢和彈性。隨着八達通加快由實體卡轉型至手機支付，以及推出新一代具連線上網功能的八達通讀寫器，其在日常消費、旅遊及電子商貿領域的市場滲透將持續深化，推動新一輪的電子支付創新。截至2025年12月31日，超過13.5萬家服務供應商在香港及全球提供八達通付款的消費點分別為逾20萬及4,000萬個。八達通卡及其他儲值產品的總流通量超過3,500萬張，每日平均交易數量為1,580萬宗，涉交易金額3.394億港元。

港鐵學院

港鐵學院為香港及世界各地的鐵路工程及管理專才提供優質教育及培訓，亦是公司賴以推廣其業界領導地位及其品牌形象的重要途徑。2025年，港鐵學院2025/2026學年經評審課程的入學人數按年增長77%，這有賴學院持續舉辦校園及公眾外展活動，並致力提供優質教育。港鐵學院繼續透過「港鐵研究資助計劃」推動未來鐵路發展的學習及研究，截至2025年已資助合共28個研究項目。港鐵學院聯同香港理工大學及北京交通大學合辦「一帶一路」軌道交通高級管理及專業人才培訓項目，為來自13個國家及地區的44位鐵路專才及學者提供高水平的鐵路培訓。

MTR Lab

作為港鐵的「新增長引擎」，MTR Lab致力於投資科技創新企業，並與全球夥伴協作推動公司核心業務創新。於回顧年度內，MTR Lab在其重點領域取得新突破，包括藉由對新加坡數碼化零售及營銷科技公司帷幄的投資，完成其於人工智能驅動的零售科技領域的首個投資項目。

年內，MTR Lab與多個全球科技生態圈夥伴建立戰略合作夥伴關係。繼首次在日本與CROSSBIE JAPAN株式會社及在中國內地與規模最大的科技孵化器之一的啓迪之星建立合作夥伴關係後，MTR Lab繼續深化全球投資佈局，積極發掘涵蓋智慧出行、房地產科技、可持續發展及智慧城市等領域的投資機遇。9月，MTR Lab宣布與阿布扎比全球科技生態系統Hub71建立在中東的首個合作夥伴關係，旨在強化MTR Lab在阿聯酋及中東地區探索投資機會的能力，並支持其投資組合公司拓展當地市場。

環境及社會責任



港鐵實現與香港互惠長遠發展的基礎，在於堅守達致環境、社會及管治高標準的承諾，透過提供安全高效、環保、便利且實惠的鐵路運輸服務，「推動城市前行」。除了本節所載有關環境、社會及管治相關工作及表現的資訊外，持份者亦可查閱港鐵的可持續發展網站及每年的《可持續發展報告》。

2025年，我們訂立了45項關鍵績效指標，以衡量我們在實現減少溫室氣體排放、社會共融、發展及機遇這三大環境及社會目標，合共涉及十個重點領域所取得的成果。年內，我們已完成或正按部就班達成所有關鍵績效指標。

社會共融

全民基本出行服務

世界級的公共交通網絡及物業，必須方便所有年齡層及能力的人士使用。年內，「關愛共乘」應用程式供視障人士使用的「站內導航」功能已擴展至覆蓋八條鐵路線及會展站。供聽障人士使用的「站內求助」功能亦已於2025年拓展至觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫及南港島綫沿綫車站。

多元共融

我們深信應為所有人士提供平等機會，不論他們的年齡、性別或種族。年內，我們繼續透過「EmpowerZ」青年就業先導計劃接觸弱勢社群，為來自不同族裔及殘疾青年人提供就業機會。

環境及社會責任

我們亦與社會企業及非政府機構合作，透過內部及外部活動加強公眾對有特殊學習需要人士的認識，並為照顧者提供支援。在港鐵與Time Auction合辦的第四屆「跨企業義工週」共有49間公司和超過1,000名義工參與。我們亦透過國際婦女節和國際男士節相關活動，進一步加強精神健康意識，並打破性別定型的刻板印象。

平等機會

2025年，港鐵的「鐵路人 鐵路心」計劃共舉辦了380個義工項目，惠及社區內超過64,000名人士，參與義工人次達5,608。年內重點項目包括為慶祝義工計劃踏入20周年，港鐵舉辦了以「傳承愛心跨代同行20載」為主題的港鐵義工月活動。年內，港鐵向慈善機構及其他團體捐出及贊助共2,720萬港元。

為支援受大埔宏福苑火災影響的家庭，港鐵除了向受影響居民派發約5,000張內有2,000港元增值額的八達通卡外，更透過港鐵「ESG同行夥伴」香港家庭福利會，向學童及長者捐贈850部平板電腦。

港鐵透過「港鐵·藝術」計劃，持續在鐵路網絡內為乘客提供欣賞視覺及表演藝術的機會。我們亦有幸聯同香港文化博物館及李小龍基金會舉辦《李小龍誕生85周年紀念展：無形之道》展覽，以回顧李小龍的傳奇歷史，並提升乘客在港鐵旅程的體驗。

發展及機遇

未來技能及創新方案

2025年，我們繼續透過「Train' 出光輝每一程2.0」計劃，為年青人提供教育及就業機會。超過2,000名學生接受跨學科未來技能指導，另有260名學生參與了「社會創新挑戰賽」，就傷健共融、多元族裔、性別平等及跨代關係等四大社會共融議題提出解決方案。多隊勝出隊伍分別前往墨爾本及杭州參加遊學之旅，參觀港鐵當地業務，並深入探索當地文化與環境、社會及企業管治措施。2025年，港鐵向有志投身鐵路、工程、運輸及物流行業的24位學生頒發「『乘』功之道」獎學金。



促進業務夥伴的發展

港鐵堅持要求公司本身及業務夥伴遵循高水平的管治、公平及環境管理方式。《供應商行為守則》為供應商及承辦商訂立一個強制性的行為框架，當中涵蓋道德標準、人權和勞工權益，以及供應鏈管理方面的要求。《綠色採購政策》闡述公司高水平的環境保護標準。《反現代奴役和人口販賣聲明》訂明公司致力防止業務及供應鏈方面出現任何現代奴役或人口販賣事件。

減少溫室氣體排放

碳排放

年內，我們繼續推進以低碳電動巴士取代柴油巴士的計劃。截至2025年年底，已共有17輛電動巴士投入客運服務。整體而言，為配合策略性重點之一，我們持續穩健推進「科學基礎目標倡議組織」批准的2030年科學基礎減碳目標，並致力於2050年達致碳中和。我們亦於2025年12月公布了《減碳路線圖》，詳盡介紹港鐵在減碳旅程上的里程碑，內容涵蓋由整體策略至具體減碳措施。

潔淨能源及能源效益

港鐵網絡多個車站及車廠的太陽能光伏系統安裝工程已完成。2025年，公司於另外兩個車站完成太陽能光伏系統安裝工程，持續增加可再生能源發電量。2025年3月，我們再度支持世界自然基金會的「地球一小時」活動，在活動期間關掉多個港鐵物業的外部及外牆照明裝置。

廢物管理

2025年8月，我們透過「退役列車保·傳計劃」，將退役列車部件捐贈予愛培自閉症基金，促成列車主題遊戲區的誕生，讓學童可於真實的列車車廂環境中學習。年內，我

們舉辦多項活動，包括「利是封回收重用大行動」、「耳機回收計劃」及月餅收集活動，以推廣減廢並支援低收入家庭。我們亦將「一站式回收計劃」擴展至多個港鐵辦公室，該計劃可回收超過40類物品。

環保及低碳設計

2025年，因進行屯門南延綫工程項目而重置的屯門游泳池及練習草坪榮獲「綠建環評」暫定金級認證，另有七個新車站榮獲香港綠色建築議會的「綠建環評」新建建築2.0版暫定金級或以上認證。這些認證彰顯公司致力將可持續發展原則融入車站發展的整個過程，從規劃、設計、建造以至營運及維修等。

可持續融資

低碳集體運輸鐵路是香港可持續公共交通發展的骨幹。2025年9月，港鐵簽訂一項300億港元的七年期綠色定期銀團貸款，將為公司提供新鐵路項目所需的資金，從而建構香港的低碳未來。根據該貸款項目，港鐵可為《可持續融資框架》下合資格的綠色投資項目提供融資及再融資。我們亦於2026年1月在澳洲市場發行首批澳元高級無抵押綠色債券，總發行額達20億澳元，為澳元債市場歷來規模最大的企業綠色債券。有關可持續投資項目的詳情，可於公司可持續發展網站內的年度《可持續融資報告》查閱。

指數及認可

港鐵連續第六年入選標普全球的《可持續發展年鑑2025》，在全球同業中位列前15%。港鐵亦再度入選標普《可持續發展年鑑(中國版)2025》及富時社會責任指數系列，並獲納入道瓊斯領先亞太區指數。港鐵亦繼續成為恒生可持續發展企業指數、恒生內地及香港可持續發展企業指數，及恒生可持續發展企業基準指數等主要指數的成份公司。

人力資源



員工是公司最寶貴的資產。在充滿挑戰的就業市場中，我們致力為員工提供工作滿足感，並支持他們在港鐵實踐事業發展，同時確保業務持續，履行我們「推動城市前行」的承諾。年內，港鐵團隊的努力獲得多個獎項的認可。截至2025年12月31日，港鐵公司與其附屬公司在香港及香港以外地區分別僱用 18,890 和 10,976 名員工。此外，聯營公司及合營公司在香港及全球各地共聘用 16,438 名員工。

招聘、管理及保留人才

2025 年，港鐵香港員工的自願流失率下降至 3.9%。為吸引及保留人才，我們積極推廣屢獲殊榮的僱主品牌，並在公司的整體獎酬框架下提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期獎勵計劃。我們定期檢討薪酬福利，以維持市場競爭力。公司透過與工作表現掛鈎的薪酬檢討機制及多項員工激勵和嘉獎計劃，肯定和獎勵員工的表現。

我們重視與員工溝通聯繫，透過多種渠道接觸同事並提供支援。員工可參與一系列全面的學習及發展計劃，讓公司與員工共同實現長遠成功。我們致力營造關懷員工、與時並進和家庭友善的工作環境，以促進員工身心健康。

在香港鐵路發展蓬勃之際，公司的首要任務之一是物色及培育下一代領導人才。我們的企業人才發展計劃，對象涵

蓋應屆畢業生以至行政經理，透過系統化的評估與發展，協助培育高潛力人才。這些計劃包括全新推出的「領導才能發展計劃」、「職場體驗計劃」和與不同機構合作的「校外實習計劃」。

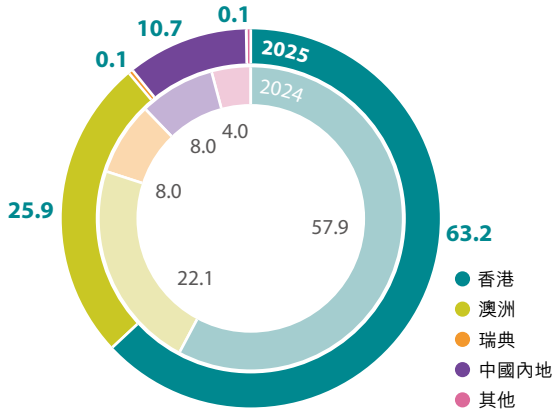
為吸引新一代人才，我們全面升級「暑期實習計劃」，採用全新的人才招聘策略及廣告設計，同時繼續在不同地點定期舉辦招聘日，以加強社區聯繫及推廣港鐵的僱主品牌形象。我們參與多個招聘會及博覽會，包括由平等機會委員會、Care in Education and Recruitment (「CareER」) 及 e-Connect 就業連網等社會服務機構舉辦的活動，充分體現我們致力招募多元背景人才的承諾，涵蓋少數族裔及殘疾人士。我們亦透過參與多個本地及海外招聘活動及民青局 (民政及青年事務局) 企業內地與海外暑期實習計劃，配合政府的國際人才發展策略。

激勵和聯繫員工

2025 年 11 月，港鐵進行了全面的「員工投入度調查」，回覆率高達 87%，藉此聽取員工意見，並評估其投入程度。與上一次於 2023 年進行的調查相比，員工投入度得分顯著提升。調查結果將會經公司不同層面向員工溝通，我們亦將成立行動計劃工作小組，於 2026 年至 2027 年期間執行跟進行動，並進一步提升在港鐵的工作體驗。

按地域劃分的員工數目分佈

(百分率)



為貫徹提升員工身心健康的策略，港鐵於2025年5月推出員工專屬的「下一站·身心健康」平台，累計錄得逾26,000人次參與。為進一步加強對員工精神健康的支援，我們已在2025年12月委聘新的「員工支援計劃」專業服務供應商。

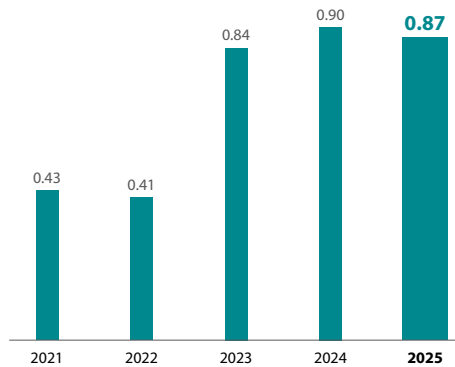
認同與團結精神繼續是港鐵企業文化的核心。9月的「讚賞月」活動吸引超過2,000名員工參與，「我讚我撐」平台共收集到超過100個同事值得表揚的故事。4月，港鐵康樂會舉行的運動會吸引逾1,300名同事及家屬參與，而於9月舉行的港鐵康樂會歌唱比賽則吸引逾400名參與者。7月，我們為超過200名退休同事舉辦「We are MTR」退休同事午餐聚會。

用心聆聽及回應員工

與員工保持緊密聯繫，對維持充滿活力和積極投入工作的團隊至關重要。透過員工協商機制，管理團隊與一千多名由員工選出的員工代表保持緊密聯繫。公司的員工評議會和50個聯席協會會於每個季度舉行會議，討論共同關注的議題。此外，我們於2025年與員工代表和工會舉行了七場溝通會，講解公司業務的最新發展，並回應員工關注的事項。年內，我們舉行了兩場員工評議會周年研討營，以加強54名新舊評議員與管理層代表之間的溝通與協作。

員工生產力 — 盈利與員工人數之比率*

(百萬港元)



* 不包括物業發展的香港業務

我們繼續透過行政總裁的話及網誌、影片、焦點小組討論、實地探訪及議會會議等，定期向香港及全球員工提供公司的最新動態。我們亦舉辦了14場管理層論壇及會議，包括行政管理人員論壇、管理層溝通會議及行政總裁焦點小組討論，以促進香港、中國內地及海外管理層之間的聯繫。

持續學習的文化

培訓、事業發展及晉升階梯對港鐵及其員工的長遠成功極為重要。2025年，我們共提供超過1,300項培訓課程，每位香港員工平均接受7.7天培訓。

同年，我們推出了機械人技術及數據分析等先進領域的專業培訓課程，以加強智能鐵路維護策略。為協助公司加強應用新科技及培育新一代員工，逾500名見習鐵路技術人員參加了全新的培訓課程，涵蓋機械臂操作、3D模型掃描等進階主題，另有約1,500名員工參加了多場人工智能網絡研討會及工作坊。我們亦繼續拓展「企業發展階梯」計劃，為近期獲晉升或新入職的中層管理人員加強領導能力、提升自我覺察、鞏固港鐵企業文化及基因和促進協作。

投資者關係

港鐵以嚴謹的公司管治與披露標準著稱，成為投資者關係方面公認的領先楷模。公司相信，以透明及積極的方式向投資者傳達公司策略、業務發展及前景展望，有助提升股東價值。因此，公司致力維繫與機構及零售投資者的定期溝通。

與投資者的溝通

我們與投資界保持緊密聯繫，使港鐵成為香港最廣為人知的上市公司之一。多家國際及本地經紀商、研究分析員以及各類機構投資者，均以公司作為研究對象。

港鐵管理層竭力確保投資者對公司業務有透徹的了解。2025年，公司與全球機構投資者及研究分析員進行約480次會面。

公司的周年成員大會是與其股東溝通的主要渠道之一。有關2025年周年成員大會的詳情，載於本年報第98頁至第99頁「公司管治報告書」的「周年成員大會」一節。

獲取資訊

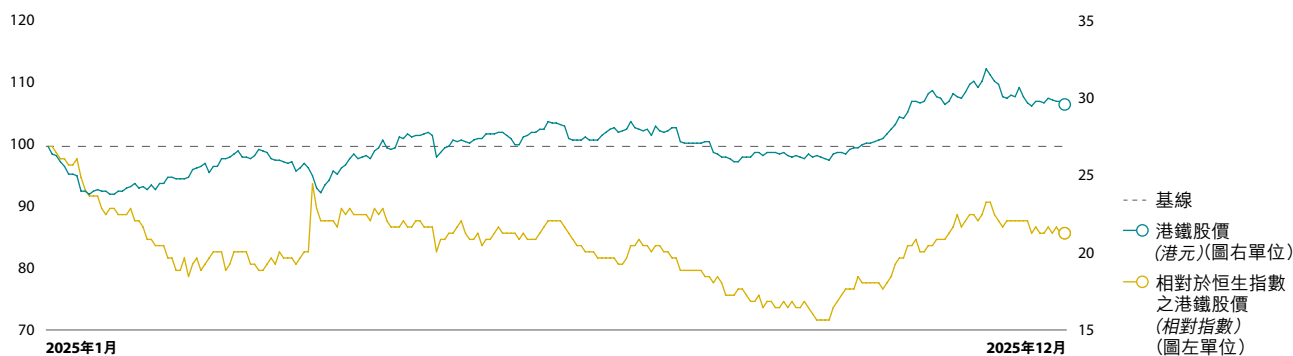
我們透過公司網站，確保投資者可平等及適時地獲得公司的重要資訊。公司網站內的投資資料欄提供的財務表現資料詳盡而且易於查閱。財務報告、乘客量，重大事項/投資者關係資訊以及提交聯交所的文件，均可於公司網站內查閱。

指數上市股份及認可

港鐵自2000年起在香港聯合交易所上市，並自2001年起一直是恒生指數的成份股之一。

公司年報每年亦因清晰呈報公司表現及策略而獲得充分肯定。相關獎譽載列於本年報第5頁「主要獎項」一節。

股價表現



2026年度財政紀要

2025年度全年業績公布	3月12日
周年成員大會	5月27日
2025年度末期股息除淨日期	5月29日
2025年度末期股息股份截至過戶日	6月2日至6月5日
派發2025年度末期股息日期	6月22日
2026年度中期業績公布	8月
2026年度中期股息除淨日期	8月
2026年度中期股息股份截至過戶日	8月
派發2026年度中期股息日期	9月/10月
財政年度結算日	12月31日

股息表現

每股股息

	(港元)
2024年度全年普通股息	1.31
2025年中期普通股息	0.42
2025年度末期普通股息	0.89

過往股息派發紀錄載列於本公司網站。



股息政策

公司的股息政策為漸進式普通股息政策。政策目的是每年穩步增加或最少維持以港元計的每股普通股息。就建議任何期內之應付股息時，董事局會考慮(其中包括)公司的財務表現以及將來的融資需要。

截至2025年12月31日持股狀況

普通股

已發行股份	6,224,823,171 股
香港特區政府的持股量	4,634,173,932 股 (74.45%)
自由流通量	1,590,649,239 股 (25.55%)

市值

截至2025年12月31日 1,855 億港元

股份資料

股份代號

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66 HK Equity

聯絡資料

股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股份證明書，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓
香港中央證券登記有限公司

電話： (852) 2862 8628
傳真： (852) 2529 6087
網站： <https://www.computershare.com/hk/zh>

股東查詢

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

公司在辦公時間設有查詢熱綫服務：
電話：(852) 2881 8888

投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司投資客戶關係部

電郵：investor@mtr.com.hk

財務報告

股東如欲索取公司的年報/中期報告，可致函：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓
香港中央證券登記有限公司

閣下如非股東，公司年報/中期報告
可在公司網站查閱：



主要營業地點及註冊辦事處

香港鐵路有限公司，在香港註冊成立及營業
香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓

電話： (852) 2993 2111
傳真： (852) 2798 8822

公司管治報告書

穩健的公司管治是公司履行使命及實現其長遠目標的重要基石，並確保為所有持份者創造長遠及可持續的價值。本報告書概述了公司所採納的公司管治常規，並闡述如何實施載於《上市規則》附錄C1的企業管治守則(「《企業管治守則》」)的原則及守則條文。

董事局整體負責有效的企業管治並確保公司管治架構(其詳情描述於本報告書內)可助其監督及處理與公司營運和業務有關的重要環境及社會事宜。環境及社會責任委員會對公司的環保及社會策略作出策略性監督，而且亦負責監察公司對環境及社會承諾的績效，並就有關事宜向董事局匯報。有關環境及社會責任委員會的主要職責和年內的工作，請參閱本報告書第74頁至第75頁。

每年，公司另外刊發一份《可持續發展報告》，讓持份者了解公司於環境及社會領域的舉措及表現。公司在編製《可持續發展報告》時，已遵守《上市規則》附錄C2所載的《環境、社會及管治報告守則》，並遵循《全球報告倡議組織(「GRI」)披露標準》披露相關資料，並參考不同的國際報告編製指引和要求，包括公共交通國際聯會(UITP)《可持續發展報告指引》、《ISO 26000社會責任指引》及世界經濟論壇(World Economic Forum)的《持份者資本指標》(Stakeholder Capitalism Metrics)。公司亦根據氣候相關財務資訊披露工作小組(Task Force on Climate-related Financial Disclosures「TCFD」)建議的框架，披露公司與氣候相關的資訊。另外，公司亦參照《國際財務報告準則S1號 — 可持續相關財務信息披露一般要求》和《國際財務報告準則S2號 — 氣候相關披露》，以及自然相關財

務披露工作小組(Taskforce on Nature-related Financial Disclosures「TNFD」)的建議編寫報告。涵蓋2025年1月1日至12月31日期間的公司2025年《可持續發展報告》，已同時跟本年報上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

公司每年亦會刊發《可持續融資報告》(該報告上載於公司網站(www.mtr.com.hk))及回應CDP(以往稱為「碳披露項目」)有關氣候相關的風險、機遇與披露。

使命、長遠目標、企業策略、信念和文化

公司的使命由創立至今，一直「推動城市前行」。通過公司的鐵路網絡及物業發展，讓城市及其居民能夠持續發展及進步。在實現使命的同時，公司為所有持份者，包括顧客、員工、業務合作夥伴和社區，創造長遠和可持續的價值。

公司的長遠目標是透過關懷備至、創新及可持續的服務，連繫及建設社區，以成為廣受國際認可的企業。

董事局在2020年中採納了公司企業策略：「變·造未來」(「企業策略」)，並清楚訂明公司的業務優次及環境和社會目標，以維持競爭力並推動公司業務的可持續發展，同時與業務所在社區建立健康、長遠的互惠關係。秉持著「推動城市前行」的使命，公司的企業策略定義了一個更能適應未來發展的機構，透過強化香港核心業務、保持中國內地及國際業務穩定增長，以及推動強大的新增長引擎這

三大策略支柱，使公司在瞬息萬變的商業環境中，保持競爭力。在截至2025年度內，財務和非財務方面的企業策略實施進度以及相關推動元素的報告已定期向董事局提交。

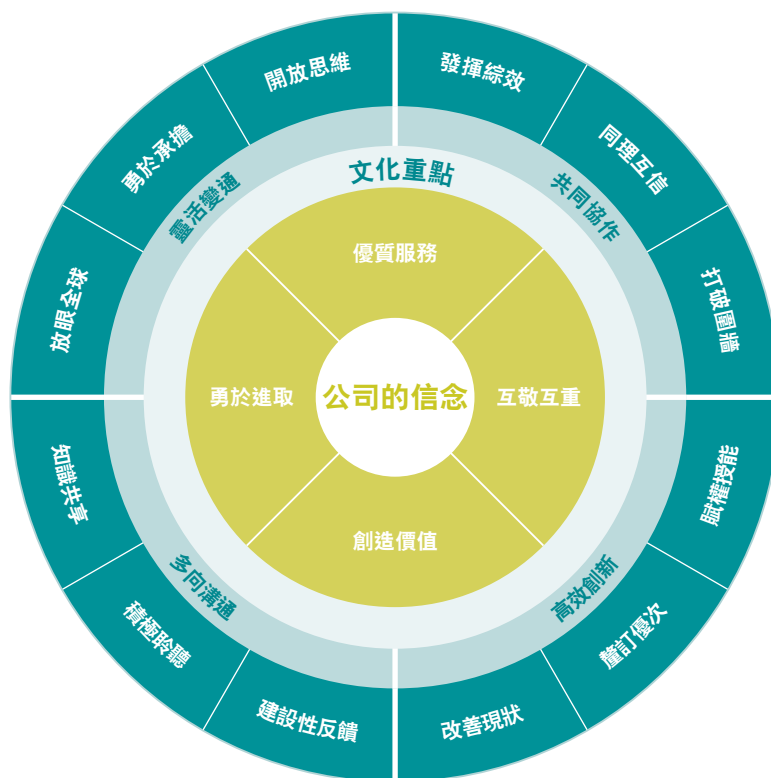
公司於2025年1月為董事局成員、替任董事及執行總監會成員舉辦了一次董事局策略工作坊，討論公司應如何協同合作，應對當前及不斷演變的挑戰，並就未來策略重點作出一致配合，以支持業務的長遠可持續增長。繼董事局於2025年1月舉行的策略工作坊及於2025年5月進行的董事局策略實施進度檢討後，於2025年12月已向董事局匯報與未來策略重點一致的最新發展進度，以及2025年策略實施進度及成果。

董事局會定期檢討及優化企業策略，以反映外在環境的轉變，從而確保公司能妥善準備以應對不斷演變的挑戰，包括推展其新的鐵路項目組合及香港未來其他基建發展、旅遊及零售模式的轉變，以及新一代員工的期望。公司現正制定一個中期業務計劃框架——「建好未來 2030」。該五年計劃將以港鐵現行的企業策略為基礎，旨在回應上述外在挑戰，並在公司把握未來重大的增長機遇之際，更好地為港鐵邁向下一個重大發展階段作好準備。

企業策略是建基於一套信念(優質服務、互敬互重、創造價值及勇於進取)，這些信念提供清晰指引，有助所有員工明白公司對他們在表現和能力方面的期望。

為促進公司使命、長遠目標、策略及信念一致的企業文化，並使員工的心態及行為配合以支持推行企業策略，公司建立了四個文化重點(多向溝通、共同協作、高效創新以及靈活變通)及相關特質。

於2025年，公司引進了「港鐵一心」的倡議，將上述四個文化重點範疇融入同事的日常工作中。該等舉措進一步鞏固公司的企業文化，並提升整體組織效能。



多向溝通：管理層透過行政總裁實地視察、行政總裁焦點小組、行政管理人員論壇、經理溝通會以及各業務單位/職能的員工溝通會，與同事保持積極互動。因應2023年員工投入度調查所制定的跟進行動，進一步加強雙向溝通，深化彼此理解，並促進業務單位/職能之間的協作，藉以匯聚集體智慧，實現組織目標。

高效創新：於2025年，公司繼續運用其鐵路專業知識推動研發工作，並與政府、學術界及企業夥伴合作，圍繞四大主題探索數碼及創新方案，包括智慧出行、人工智能及深度學習、智能營運與維修，以及綠色及共融創新。該等舉措於第50屆日內瓦國際發明展中榮獲15項國際獎項，彰顯港鐵在創新領域的領導地位獲得國際認可。

靈活變通：為提升共融性並回應不斷演變的社會期望，公司於鐵路及物業業務中推出多項新服務。以「貓狗同行計劃」為例，該計劃於2025年5月推出，容許由主人陪同的貓隻及狗隻於週末及公眾假期乘搭輕鐵系統。該項目透過跨職能協作而制定，並於2025年9月成為恆常措施，反映公司因應社區需要及期望的靈活性與承諾。

共同協作：公司推展北環綫的工作，充分體現了各業務單位及職能之間的協作。北環綫屬北部都會區發展的一部分，而相關鐵路方案已於2025年4月獲得批准。於2025年7月簽署的北環綫項目協議，要求各業務單位及職能之間建立緊密夥伴合作關係，各方發揮其專業所長，並在規劃、融資及建造方面採取創新方式，進一步鞏固港鐵在塑造可持續社區方面的角色。

嘉許與學習：文化意識亦透過以下方式進一步加強：

- 活出信念獎計劃 — 表揚體現公司核心價值的同事。
- 港鐵傑出貢獻嘉獎 — 嘉許在表現上展現卓越成就的個人及團隊。

部分傑出貢獻嘉獎得獎者獲頒「港鐵一心」嘉許，以表彰其促進單位及職能之間協同效應及提升整體成效的貢獻。

「港鐵一心」理念亦進一步融入各項學習活動之中，包括培訓課程、團隊建立工作坊及員工參與活動。於2025年，公司共舉辦12場網上研討會及專題講座，吸引逾2,000名參與者出席，進一步鞏固文化的一致性。

公司亦繼續將環境及社會目標以及三線模型納入日常營運。在環境及社會方面，公司每年會制定一套關鍵績效指標，包括短期、中期和長期計劃，以衡量和推動三個環境及社會目標範疇的表現，包括：(i) 社會共融；(ii) 減少溫室氣體排放；及(iii) 發展及機遇，詳情載於公司網站的可持續發展網頁(www.mtr.com.hk)。三線模型已於本報告書的「風險管理與內部監控系統」一節內闡述。

有關公司人力資本管理(包括培育企業文化以及公司對平等就業機會和多元共融的取態)的更多詳情，請參閱2025年《可持續發展報告》。

公司管治常規

公司管治是全體董事局成員的共同責任。董事局堅信穩健的管治對履行公司使命、實現其長遠目標、以及在顧及所有持份者利益下確保有效管理至為重要。董事局積極致力於持續提升公司管治常規，並迅速回應已識別的改進機會。

於2025年，香港會計師公會於大市值組別的「最佳可持續發展機構獎」中，在新設「優秀的過往得獎者」類別嘉許公司。此項殊榮意義重大，因「優秀的過往得獎者」類別的得獎者需於過去十年間在該項比賽中至少五次獲獎、表現卓越的企業及公營機構，反映其在企業管治以及環境、社會及管治實務及表現方面的傑出成就。「最佳可持續發展機構獎」肯定了公司持續致力推行高質素的公司管治及環境、社會及管治標準與披露，提升股東及持份者的價值，同時維持高度透明度、問責性及負責任決策的原則。

於年內，公司已遵守多條於2025年7月1日起生效經修訂後的《企業管治守則》規定，包括：(1)沒有獨立非執行董事同時擔任六家以上上市發行人的董事職務；(2)沒有獨立非執行董事在董事局任職超過九年；及(3)提名委員會對董事局多元化政策進行年度檢討。公司於2025年1月更新其提名委員會的職權範圍，增加了若干規定包括：協助董事局編製董事局技能表、至少每年檢視董事局每位成員投入的時間和貢獻，並支援公司定期評估董事局的表現。於2025年3月，公司亦更新了提名政策和董事局多元化政策，亦採納了新的員工多元化政策。為確保公司預備妥當可以遵守所有餘下的新或更新的規定，有關工作仍在進行中。

公司持續關注外界企業管治方面的發展，以確保在不斷演變的商業及監管環境下，公司的公司管治體系仍然合適和穩健，並且符合持份者的期望。

遵守《企業管治守則》

在截至2025年12月31日止年度內，公司已遵守《企業管治守則》的守則條文。

董事局

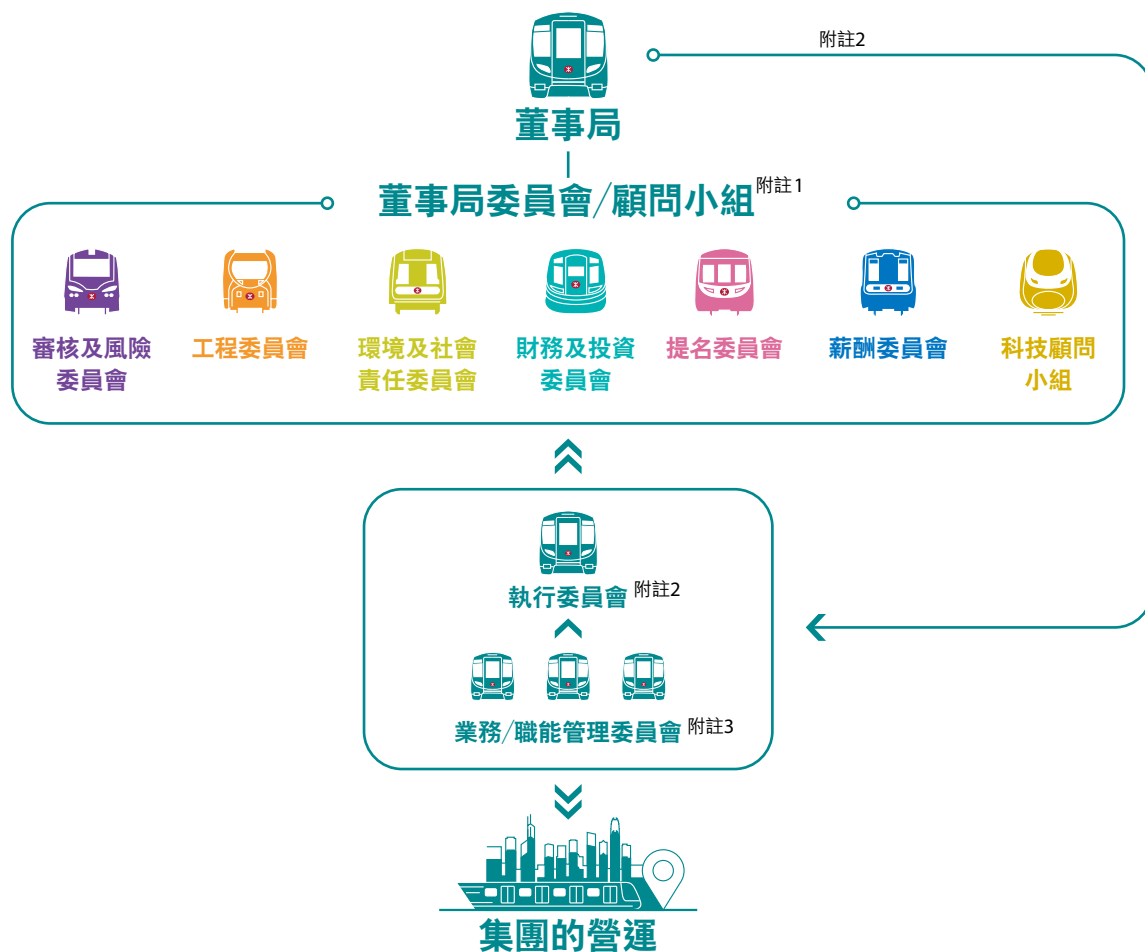
整體業務管理

董事局負責管理公司的整體業務。根據章程細則及董事局採納的《規程：董事局保留事項》(「規程」)，董事局授權執行委員會管理公司的日常事務，而其本身則專注處理可影響公司整體策略性的政策、公司管治、財務及股東的事項，其中包括財務報表、股息政策、會計政策的重大修改、每年營運預算、若干重要合約、未來發展策略、重大融資安排及重大投資、公司管治職能、風險管理及內部監控系統、庫務政策及票價結構。董事局定期檢討授權安排。

為使董事局能維持足夠的監察，董事局定期收到對公司營運及其業務有重大影響的最新資料及簡報，並於有需要時以特別匯報作補充。

公司管治報告書

以下為公司的管治架構圖：



附註：

1. 所有董事局委員會/顧問小組均獲提供充足資源以履行其職責及(如有需要)可尋求獨立專業意見,以協助他們履行其責任,有關費用將由公司負責。各董事局委員會/顧問小組的職權範圍已分別載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。
2. 根據章程細則及規程,董事局授權執行委員會負責公司業務的日常管理;而執行委員會是由行政總裁領導,以及由其他八名執行總監會成員組成,合共九名成員。
3. 業務/職能管理委員會的成立是為協助執行委員會處理公司各項核心業務和職能的管理及監管。

董事局組成

董事局及執行總監會成員的名單、角色和職能已載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。每名董事局成員及執行總監會成員的個人履歷載於本年報第115頁至第130頁。

於本報告書日期,董事局共有18位成員,由12位獨立非執行董事、五位非執行董事及一位執行董事組成。此架構有效確保董事局由大部分獨立成員組成,有助維持獨立及客觀的決策過程。

於2025年12月31日,政府透過財政司司長法團持有公司已發行股份約74.45%,是公司的主要股東。

香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條行使其權利，委任了三位人士為公司的增補董事（「增補董事」）。名單如下：

- 運輸及物流局局長（現由陳美寶女士擔任）；
- 發展局常任秘書長（工務）（現由劉俊傑先生擔任）；及
- 運輸署署長（現由李頌恩女士擔任）。

增補董事全部均為非執行董事及在任何情況下（根據章程細則下須輪值退任的要求除外）應被視為與其他董事無異，因此受董事的普通法責任規限，包括以公司的最佳利益為行事依歸。

另一位公司非執行董事許正宇先生，為財經事務及庫務局局長。

董事局成員來自不同商業及專業背景，均積極向董事局提供其寶貴經驗，以提升公司及其股東的最佳利益。再者，獨立非執行董事均致力確保董事局維護公司所有持份者的利益，並客觀冷靜地考慮有關事宜。

主席及行政總裁

主席與行政總裁的角色分工清晰且相互獨立。主席主持及管理董事局的運作，提供領導方向，監察行政總裁及其他執行總監會成員的表現，促進董事局成員之間開放及適時的意見交流，確保董事局獲得充足資料以履行其職責，並建立及監督公司的公司管治常規；而行政總裁則領導執行總監會，並就公司的業務管理向董事局負責，出任執行委員會主席，並擔當董事局與管理層之間的溝通橋樑。

董事局委員會/顧問小組

誠如上文「整體業務管理」一節所述，根據章程細則及規程，董事局授權執行委員會管理公司的日常事務，而其本身則專注處理可影響公司整體策略性的政策、公司管治、財務及股東的事項。董事局透過授權及適當監督下讓各董事局委員會和顧問小組履行其部分所述的職責。公司現時的董事局委員會及顧問小組成員名單及每名董事局成員於2025年的出席記錄載於本報告書第87頁至第88頁。

審核及風險委員會、工程委員會、財務及投資委員會及薪酬委員會的職責和年內的工作已載於本年報內相關報告書中：

- 「審核及風險委員會報告書」於第100頁至第102頁；
- 「工程委員會報告書」於第108頁；
- 「財務及投資委員會報告書」於第109頁；及
- 「薪酬委員會報告書」於第110頁至第114頁。

提名委員會

提名委員會包括五名非執行董事，包括三名獨立非執行董事，而主席由一名獨立非執行董事擔任。該委員會現時有兩名女性成員。

於年內，提名委員會的職權範圍已作出修訂，以符合於2025年7月1日起生效的《企業管治守則》的若干新條文。當經修訂的《企業管治守則》的其他新條文生效時，公司將會在未來對職權範圍作進一步更新。職權範圍分別載於公司網站 (www.mtr.com.hk) 及聯交所網站。

公司管治報告書

主要職責：

- 協助董事局編製技能表(「董事局技能表」)以及至少每年對董事局的架構、人數及組成(包括視野、技能、多元化、知識及經驗方面)、公司的董事局多元化政策(當中包括任何性別多元化目標)和提名政策的合適性和成效、以及董事局技能表的充分性和合適性進行檢討，並按公司的企業策略及成員繼任計劃的需要向董事局提出任何改動建議；
- 物色具備合適資格可擔任董事局成員的人士，並提名有關人士出任董事或就此向董事局提出建議；
- 評核獨立非執行董事的獨立性；
- 每年檢討每名董事局成員投入的時間及貢獻，以及能否有效履行其職責，當中須考慮該董事的專業資格及工作經驗、其現有在主板或GEM上市的發行人董事職位及其他重大外部事務所需投入的時間，以及與該董事的個性、品格、獨立性及經驗有關的其他因素或情況，並根據《上市規則》進行其他評估；
- 支援公司定期評估董事局的表現；
- 就董事局成員的委任或重新委任以及董事局成員繼任計劃向董事局提出建議；及
- 向董事局提名及推薦人選，以填補行政總裁、財務總監及營運總監(倘營運總監的職位存在)的職位。

於年內，委員會就下列事宜進行檢討、討論，及(如適合)向董事局作出相關建議：

- 年度檢討董事局的架構、人數及組成(包括技能、經驗及視野)，並認為董事局具備均衡的技能、經驗及多元化視野；
- 檢討提名政策及董事局多元化政策的修訂，委員會認為該兩項政策均仍然適當及有效；
- 年度評估每名獨立非執行董事的獨立性；
- 重選於2025年5月21日舉行的公司周年成員大會(「2025周年成員大會」)上退任的董事局成員；
- 提名董事局新成員(i)於2025年被董事局委任；及(ii)於2025周年成員大會上被推選；及
- 董事局繼任計劃。

董事局繼任是公司的持續流程，並由提名委員會定期討論。提名委員會管理董事局繼任，以用人唯才來考慮潛在候選人，對補充公司策略所需的能力和經驗採取長期策略性觀點，並考慮公司提名政策和董事局多元化政策中強調的其他因素。

於2026年3月，提名委員會已對(其中包括)(i)每位董事局成員對董事局投入的時間及貢獻、於其他上市發行人擔任的董事職務，以及對其他重大的外部事務投入的時間進行評估；及(ii)董事局成員於2025年內所接受的培訓進行整體檢討。

環境及社會責任委員會

環境及社會責任委員會包括七名成員(由兩名獨立非執行董事、兩名非執行董事及三名執行總監會成員組成)。環境及社會責任委員會由公司主席擔任主席。環境及社會責任委員會的職權範圍分別載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

主要職責：

- 就委員會職權範圍內的事宜參與任何事務並擔任董事局顧問；
- 審批公司的環境和社會策略；
- 監督公司環境和社會策略目標的制定和達標進程；
- 監察和監督公司的環境和社會(包括安全)表現以及相關的框架和措施；
- 根據公司的環境和社會投資框架，審批高出董事局所訂立限額的環境和社會投資項目；
- 檢視公司與持份者交流的策略；
- 識別因外部趨勢而產生的新興企業責任及可持續發展事宜；
- 審閱公司每年的《可持續發展報告》，並向董事局提出批核建議；及
- 在有需要時就委員會負責的事宜之最新發展向董事局作出匯報。

另請參閱本年報「環境及社會責任」一節(第61頁至第63頁)。

本年度內的工作：

- 檢視推展環境及社會目標 — 社會共融、溫室氣體減排、發展及機遇的進程；
- 審閱2024年《可持續發展報告》，並向董事局提出批核建議；
- 研究公司在本地及國際不同的可持續發展指數的表現；
- 審閱公司環境及社會關鍵績效指標的進度；
- 審閱環境、社會及管治基金分配予合資格項目的狀況；及
- 審閱各項為社區推展的項目的進展。

截至本報告書日期，環境及社會責任委員會已對(其中包括)公司用於環境、社會及管治表現和報告的資源充足性進行了年度檢討。有關詳情，請參閱本報告書的「風險管理與內部監控系統」一節內的「公司會計、財務匯報、內部審核職能以及環境、社會及管治表現和匯報的資源充足性評估」(第95頁)。

科技顧問小組

科技顧問小組包括三名獨立非執行董事、一名非執行董事及一名外聘顧問。小組主席為獨立非執行董事。小組的職權範圍分別載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

主要職責：

- 審視並提供建議和指導方針，以制定及實施公司數碼化策略和「新引擎增長」策略、公司長遠創科發展計劃及實施方案，以及集團的網路安全定位；及
- 檢視有關數碼化的趨勢及新科技、有關網路安全的發展及事件，並就進一步發展公司的數碼化策略和網路安全定位向公司執行總監會及(如適用)董事局提出建議。

本年度內的工作：

小組對以下主要事宜作出審視並提供指導：

- 公司的科技管治模式；
- 一主要業務單位的科技計劃；
- 一業務單位的數碼化計劃；
- 網路安全的進展，包括倡議、網路安全審計和事故全面調查；
- 數碼化和企業架構策略；及
- 主要數碼及創新項目的進程更新。

公司秘書

馬琳女士為法律及管治總監及執行總監會成員，並向行政總裁匯報。她的公司秘書角色包括：

- 向董事局成員提供意見及服務；
- 確保正確的董事局會議程序得以遵守；
- 就所有公司管治事宜向董事局提出意見；
- 安排董事局新成員、替任董事及執行總監會成員在委任前取得法律意見，提供一項全面、正式兼特為其而設的先導計劃，內容關於公司主要業務的營運及實務，以及在一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》下董事的一般及特定職責；
- 建議董事局成員、替任董事及執行總監會成員參加相關研討會及課程；及
- 安排在董事局會議上提供相關的新頒布或修訂的法規或其他規例的培訓。

於2025年，馬琳女士接受了超過15小時更新其技能及知識的專業培訓。

董事局成員的委任、重選及罷免

任何人士可於任何時間經以下其中一項方式獲委任為董事局成員：

- 股東於成員大會按「公司的董事局成員委任程序」委任，該程序已載於公司網站(www.mtr.com.hk)；或
- 董事局按公司提名委員會推薦；或
- 香港特區行政長官就關於增補董事的委任。

經董事局於年內委任的董事局成員必須於獲委任後的首屆周年成員大會上退任及可於該周年成員大會上被推選連任。

除了增補董事外，所有其他董事局成員須輪值退任。在每次公司周年成員大會上輪值退任的董事局成員，須為在該次周年成員大會之前的第三個公曆年度舉行的周年成員大會上最後一次獲推選或重選的董事局成員。

增補董事只可由香港特區行政長官撤任，並不受任何輪值退任規定。

除增補董事外，公司與每名非執行董事及獨立非執行董事均訂有服務合約，訂明他/她繼續獲委任為非執行董事或獨立非執行董事及相關董事局委員會/顧問小組的主席或成員的條款。

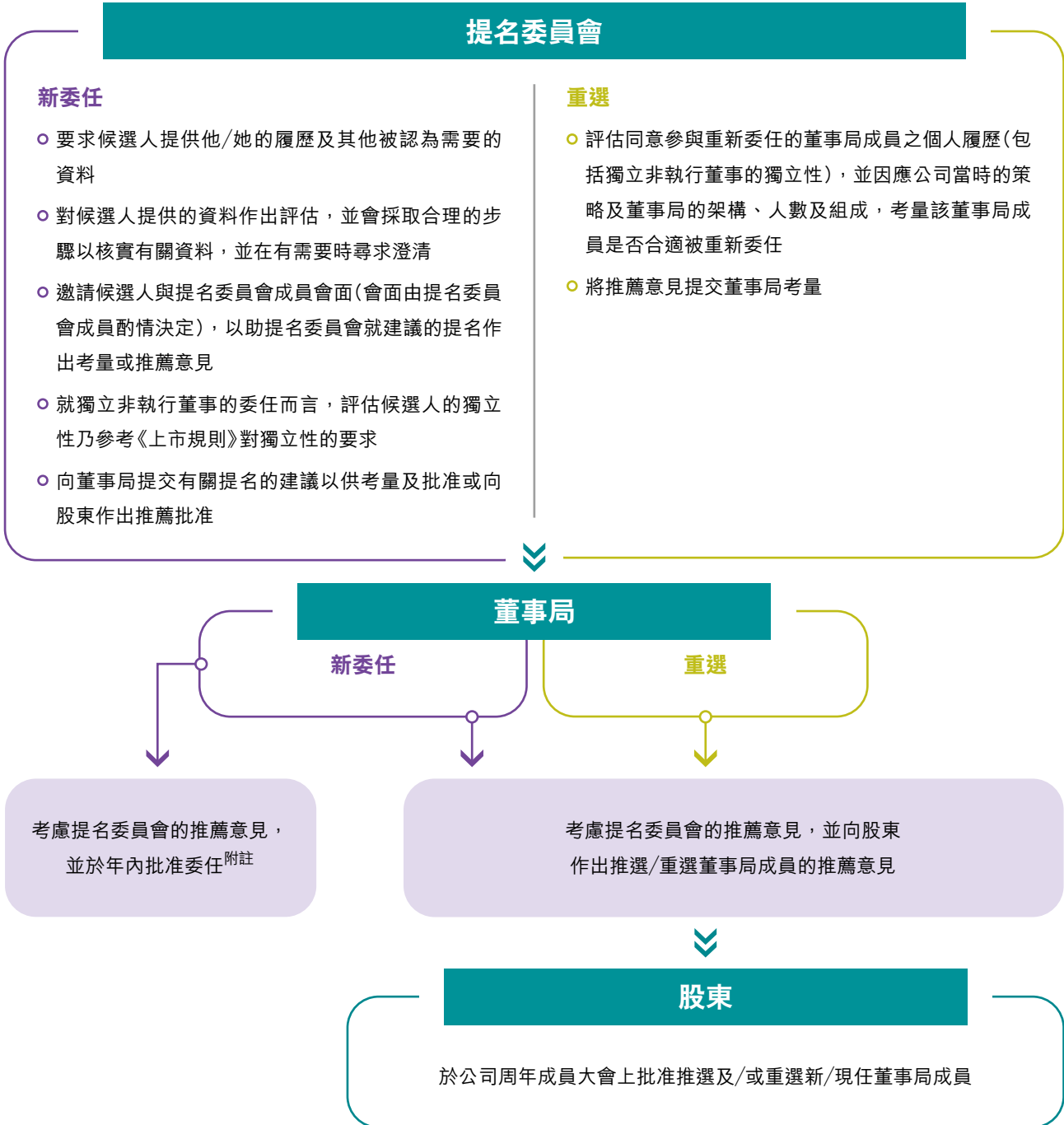
提名政策

提名政策列出提名董事局成員的流程及程序，適用於委任董事局新成員及重新委任董事局成員的情況(由香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條作出的委任及由公司股東依據章程細則作出的提名則除外)。提名政策最近一次更新是在2025年3月，以符合於2025年7月1日起生效的《企業管治守則》的若干新條文。當經修訂的《企業管治守則》的其他新條文生效時，公司將會在未來對提名政策作進一步更新。公司最新採納的提名政策已載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

董事局已授權提名委員會可經不同方式及渠道(包括董事局成員的建議、聘用外部招聘公司，以及任何其認為適當的其他方式或渠道)物色及評估董事局成員的人選。

提名程序

下圖說明公司提名新委任及重選董事局成員(增補董事除外)的提名程序：



附註：除增補董事外，任何於年內委任的董事局成員需要在下次緊隨的周年成員大會上由股東推選。

甄選原則

在評估擬建議的人選(包括合資格獲重新委任的董事局成員)時,提名委員會將會考慮下列各因素(下文所列並非全部因素):

- 公司的策略;
- 董事局及各董事局委員會當時的架構、人數、多元化概況、組成、技能表及需要(包括獨立非執行董事於董事局的人數),以及董事局繼任計劃和多元化(如適用);
- 所需的技能,應與現任董事局成員互相補足;
- 由董事局採納/不時修訂的公司董事局多元化政策;
- 從第三方取得的參考資料或背景審查;
- 任何其他可作為評估擬建議人選的適合性的參考因素,包括但不限於該人選的信譽、資格、成就、可投入的時間及關注,以及預期對公司的貢獻;
- 該人選是否能夠投放足夠時間處理董事局的事務;
- 董事局所需的強大獨立元素;及
- 建議委任為獨立非執行董事人選的獨立性,特別是以《上市規則》所述的獨立性要求作為參考。

提名委員會已獲賦予酌情權對其認為恰當的其他甄選因素作出考慮。

提名委員會將至少每年檢討提名政策的執行情況,包括相關機制以確保董事局可獲得獨立的觀點和意見,亦就任何擬對董事局作出的變動提出建議,並提交董事局審議和批准以確保該政策的有效性。

多元化

公司充分認識到多元化在多個層面所帶來的好處(其中包括創意、創新和決策方面),並作為其環境和社會策略中社會共融支柱的一部分進行多項舉措。

董事局方面

鑑於維持董事局性別多元化的重要性,公司訂下於2025年達致董事局女性成員比例為25%的目標(正如公司董事局多元化政策所載)。該目標已達到,董事局目前共有六名女性成員(佔董事局成員總數超過33%)。截至本報告書日期,公司所有董事局委員會及顧問小組最少有一名女性成員,而審核及風險委員會是由女性成員擔任主席。鑑於上述進展,公司於2025年3月更新其董事局多元化政策,訂明在按照公司的提名政策以用人唯才的原則作出董事局委任的同時,董事局將致力尋求機會逐步提高女性成員的比例,並積極確保在任何時間董事局女性董事的比例不少於25%。

公司更新的董事局多元化政策已載於公司網站(www.mtr.com.hk)。該政策訂明公司應竭力確保其董事局成員在技能、經驗及多元化視野方面取得適當平衡,以支持執行其業務策略並確保董事局有效地運作。更新的董事局多元化政策的摘要如下:

- 公司致力在其業務各方面實行平等機會原則,任何人不會因種族、性別、殘疾、國籍、宗教或思想信仰、年齡、性傾向、家庭崗位或任何其他因素而受到歧視;
- 要獲得多元化的視野,可以從多方面的因素考慮,包括但不限於:技能、地區與行業經驗、背景、種族、性別及其他特質。要符合公司多元化角度,公司本身業務模式及不時的特定需要亦是需要考慮;及

- 公司致力於維持董事局由大多數獨立非執行董事組成，並在性別多元化之間取得適當平衡。董事局會尋求機會增加女性成員的比例，亦會積極尋求確保董事局成員中女性成員的比例在任何時間都不少於25%。

提名委員會至少每年檢討董事局多元化政策的執行情況，亦就任何擬對董事局作出的變動提出建議，並提交董事局審議和批准以確保其持續適當和有效。於本報告書日期，董事局已透過提名委員會審閱董事局多元化政策的執行情況，並確認其適當性和有效性。

於年內，新委任的獨立非執行董事孫淑貞女士、執行董事楊美珍女士以及非執行董事金澤培博士經由提名委員會及董事局考慮了董事局多元化政策及技能組合清單後作出。

提名委員會及董事局認為孫女士(在資訊科技領域擁有豐富的經驗)、楊女士及金博士(彼等獲委任擔任新職務)將對董事局有所裨益，並能進一步拓闊董事局的技能、經驗和多元化視野，從而加強董事局的多元化及效能。

截至本報告書日期，董事局的多元化按下圖表述：

性別



職銜



年齡



出任董事局成員年資(年)



出任外界董事(上市公司數目)



董事局技能

於年內，提名委員會檢討了技能組合清單的合適性，考慮了董事局成員涵蓋不同界別(包括公共機構、私營公司、慈善組織及政府機構)的個人經驗(過往及現在)，豐富了董事局多元化視野，同時集合一齊可提供一個取得平衡的技能組合，以支持公司的策略需要。

此外，於2025年內，全體董事局成員均已完成《董事局技能組合確認》。結果顯示(i)多名董事局成員具備公司所期望的全面技能、經驗及視野(「技能組合」)；及(ii)大部分技能組合均由最少一半的董事局成員所具備，而該等成員在相關範疇均展現出良好的理解程度、豐富的經驗及/或(如適用)持有相關的專業資格。

以下為董事局成員技能表的綜合概要。各項技能組合所顯示的百分比，代表在該範疇內具備良好理解程度、豐富相關經驗及/或(如適用)持有相關專業資格的董事局成員所佔的加權平均百分比。



以下進一步說明各項技能組合，並解釋其如何與公司的使命、策略、信念及文化關連，以及為支持上述各方面所需的原因：

- **業務相關經驗**，包括風險管理、人力資源管理、策略規劃、跨國公司的經驗以及乘客/客戶觀點：
 - ✓ 支援策略規劃、風險管理及以客為本：推動與公司的使命保持一致的創意與創新價值
- **合規相關經驗**，包括上市公司經驗以及環境、社會及管治事宜經驗：
 - ✓ 確保穩健管治、透明度及可持續發展：秉持誠信，並按照公司的價值觀維護長遠價值
- **行業相關經驗**，包括鐵路營運、工程、建造及基礎設施、物業發展、規劃/城市發展、商業/業務營運以及海外業務增長及管理：
 - ✓ 支援卓越營運及具充分資訊基礎作決策：維持高水平服務標準，並推動持續改進
- **專業知識方面**，包括會計及金融以及法律及監管：
 - ✓ 加強財務及法律監督：促進問責、信任及高效表現，以實現策略性成功

- **公共行政方面**，包括政府聯絡、香港政治環境、中國內地政府關係及公共事務/通訊：
 - ✓ 促進有效的持份者參與及政策影響力：與社區及相關機構建立協作與互信
- **科技方面**，尤其是在人工智慧、數碼和網路安全領域：
 - ✓ 推動創新與數碼轉型，同時有效管理相關風險：支援靈活應變、卓越服務及未來增長

員工方面

「多元共融」是公司環境及社會目標的十大重點領域之一，當中公司會致力在其實務及政策中消除歧視，並促進員工的多元文化。

於2025年，公司達成多項與多元共融相關的關鍵績效指標。根據多元共融調查結果，開展了多項跟進工作，包括舉辦活動，在職場上推廣數碼無障礙。年內，公司繼續舉辦為期一年期的先導計劃「EmpowerZ」多元人才·青年先導計劃，以支持殘疾或多元族裔人士就業。該計劃於2025年獲勞工及福利局「愛心僱主」獎勵計劃「共融協作獎」，並獲社會服務聯會《社聯政策報》收錄為最佳實務範例。公司的暑期實習生中亦有12%為多元族裔或殘疾人士及公司亦繼續參加了《CareER傷健共融指數》，並榮獲「CareER傷健共融僱主」標誌。

於2025年，公司更榮獲由勞工及福利局舉辦的首屆「愛心僱主」獎勵計劃中的「第三級：殘疾共融先鋒獎」(名列參與機構前10%)，並獲平等機會委員會舉辦的「種族多元共融僱主嘉許計劃」三項金獎。

年內，公司採納了員工多元化政策。於2026年3月，執行委員會檢討本政策，確認其為適當和有效。以下是員工多元化政策的摘要：

- **平等與多元的承諾**：公司致力確保平等機會，任何人不會因種族、膚色、性別、殘疾、宗教或思想信仰、年齡、性取向、家庭崗位或任何其他因素而受到歧視。公司重視員工的多元性，會從多方面的因素考慮，例如技能、經驗、背景、種族和性別。
- **共融的工作環境**：公司務求營造一個共融和互相尊重的工作環境，讓員工感覺舒適自在並能夠充分發揮潛力。公司致力消除歧視和增加員工多元化，並根據用人唯賢的準則和客觀標準提供平等的就業機會。
- **目標和報告**：公司會著力通過訂定和監察年度的關鍵績效指標來實踐員工多元化。公司將在其《可持續發展報告》中披露本政策所訂定的關鍵績效指標及目標進展。

截至2025年12月31日，公司高級管理人員的性別比例約為56%男性(五名成員)及44%女性(四名成員)。公司的高級管理人員是指《上市規則》附錄D2第12段所述，於年報中披露的執行總監會成員。

2025年整體員工性別分佈情況(高級管理人員除外)，請參閱2025年《可持續發展報告》披露的資料。

獨立非執行董事的獨立性

截至2025年12月31日止年度，各獨立非執行董事已向公司提供有關其獨立性及其直系家屬(定義載於《上市規則》)的利益(如適用)的書面確認書。提名委員會審閱了所述確認書及評估了獨立非執行董事們的獨立性，並繼續認定其各自的獨立性。

截至本報告書日期，董事局已透過提名委員會審視以下機制之實施及成效，以確保董事局獲得獨立觀點及意見。

架構	獨立非執行董事數目佔董事局人數三分之二，該比例高於《上市規則》對獨立性的要求。
任期	<ul style="list-style-type: none">目前就連續出任三屆(即：九年)的獨立非執行董事而言，提名委員會就他/她重新委任的推薦意見應說明提名委員會為何認為該名董事仍屬獨立人士及應獲重新委任的原因(包括考慮的因素、提名委員會作此決定的過程及討論內容)。日後，公司將遵守經修訂後生效的《企業管治守則》的規定。截至本報告書日期，並無獨立非執行董事在董事局任職超過九年。每名董事局成員的任期年資及現屆委任期載列於本年報第115頁至第125頁的履歷內。
投入的時間	董事局各成員須確保他/她能付出足夠時間及專注於公司事務，並透過發表獨立、具建設性及富資訊性的意見，為公司之策略及政策發展作出貢獻。各董事局成員在年內的出席記錄列載於本報告書第87頁至第88頁。
超額任職	<ul style="list-style-type: none">所有董事局成員(包括獨立非執行董事)均須適時向公司披露他們於公眾公司或組織擔任職位的數目和性質、其他重大承擔，以及有關的公眾公司或組織的名稱和他們擔任有關職務所需投入的時間。現無任何董事局成員超額任職情況(即持有超過六家上市公司董事職務)。
相互擔任對方公司的董事職務	若干董事局成員在擔任公司的非執行董事或獨立非執行董事的同時亦擔任其他公司/組織的董事職務。提名委員會已評估所述相互擔任董事職務之事，並確認不會因此影響有關獨立非執行董事的獨立性。
持有公司股份之權益	概無獨立非執行董事或其任何家庭成員持有超過公司已發行股份總數1%。

除本年報另有披露外，董事局及執行總監會成員之間概無任何關係(包括財務、業務、家屬或其他重大或相關的關係)或相互擔任對方公司的董事職務。此外，於2025年12月31日，董事局成員均沒有擔任超過六家上市公司(包括公司)的董事職位或透過參與其他公司或組織而與其他董事局成員有重大聯繫。

上市發行人董事進行證券交易的標準守則

公司已採納《上市規則》附錄C3所載之標準守則(「《標準守則》」)。在作出特定查詢後，公司確認所有董事局成員及其替任董事(如適用)以及所有執行總監會成員在年內一直遵守《標準守則》。

因在公司所擔任的職位而可能擁有公司的內幕消息(此詞彙與香港法例第571章《證券及期貨條例》(「《證券條例》」)內的詞彙具相同涵義)的高級經理、其他指定經理及員工(統稱「標準守則經理」)，亦已被要求遵守《標準守則》的規定。

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

董事保險

按章程細則所允許，公司一直有投保董事與高級人員責任保險，對此公司董事局成員及高級人員均無須承擔此保單所列明之免賠額。為確保提供足夠保額，公司根據保險市場的最近趨勢及其他有關因素作年度檢討。該檢討與其他同類型公司的投保金額作比較及考慮是否需要為執行總監會成員或董事局成員購買獨立保險。2025年度的檢討結果是現有的保額已經足夠，除此保額外，公司亦已向董事局成員提供彌償保證，加上廣泛的保險條文及財務穩健的保險公司，因此，不需要購買額外保險。

檢討公司管治職能

年內，董事局根據公司管治職能的職權範圍，對公司管治職能進行年度檢討。以下為截至2025年12月31日止年度的工作概要：

- 檢討公司已確立的使命、信念和策略；
- 制定及檢討公司的公司管治政策及常規，包括公司管治體系、董事局多元化政策和提名政策；
- 檢討及監察為董事局成員及高級管理人員安排的培訓及持續的專業發展；
- 檢討及監察公司對遵守法律及監管規定方面的政策及常規；
- 制定、審閱及監察《工作操守指引》及董事手冊；及
- 檢討公司遵守《企業管治守則》的情況。

截至本報告書日期，董事局已檢討公司文化以確保與公司使命、信念及策略一致，並且已審閱股東通訊政策之執行及成效。

董事局認為就公司目前的企業策略而言，其公司管治職能在總體上是足夠及適合的。以上職能將按法律及監管環境的改變以及公司業務上的變更而作出檢討。

公司管治職能的職權範圍已載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

董事局會議程序

董事局成員一般會親身出席會議，同時在章程細則允許下，董事局成員亦可以用電子方式參與會議。所述安排亦適用於董事局委員會會議/顧問小組及執行委員會會議。公司自2017年起開始於董事局會議和執行委員會會議上採用電子會議方案(隨後更擴展至其他會議)，使董事局成員、董事局委員會/顧問小組成員和執行委員會成員能夠以安全、高效和便捷的方式查閱會議文件和遠距離以虛擬方式參加會議。

所有董事局成員均獲完整及適時的相關董事局會議資料，並在有必要時可獲取獨立專業人士的意見，費用由公司支付。董事局成員亦可於其認為有需要時，與執行總監會成員直接接觸。

董事局會議的議程草案由公司秘書編製，並經公司主席核准。倘若董事局成員希望將某事項列入會議議程中，須在不少於有關董事局會議前一星期通知主席或公司秘書。議程連同董事局會議文件一般於董事局會議擬定日期前最少三日送出。

董事局在下年度的會議日期一般由公司秘書於前一年第三季經主席同意下訂定，然後與董事局其他成員聯繫。

在董事局定期會議上，執行總監會成員與高級經理向董事局匯報其各自業務範疇的事宜。

每月向董事局提交的行政總裁報告，內容涵蓋公司整體策略、公司的企業策略的執行以及創新及科技實施方面的進度更新、重要事宜及相關月份的主要議題，並提供包括集團於不同業務的安全表現、財務活動、或有負債、人力資源發展、新鐵路項目的計劃和成本狀況及重大資產管理項目的進度，以及未來三至六個月內重要議題或事項的前瞻。此報告及在董事局會議上的討論，確保董事局成員對公司業務及其他主要資料有整體了解，並且提供最新資料幫助他們作出符合公司利益的決策。

重大權益及投票事宜

所有董事局及執行總監會成員均須遵守其普通法責任，以公司的最佳利益為行事依歸，並特別考慮公司股東的整體利益。為此，他們須申報其於任何將由董事局在董事局會議上考慮的合約、交易、安排或其他建議下的權益的性質及程度(如有)。

公司會提醒每名董事局成員及替任董事須按季度更新其「其他董事職務、主要委任及權益聲明」。他們每位亦須每年兩次向公司確認他/她的其他董事職務、主要委任及權益。

除非章程細則特別批准，董事局成員不得就他/她在當中擁有權益及其知悉屬性質重大的任何合約、交易、安排或任何其他種類的建議進行投票。就此而言，董事局成員(包括他/她的任何聯繫人士)的關連人士之權益會被視為他/她的權益。純粹因擁有公司的股份、債券或其他證券的權益，概不計算在內。凡會議表決某決議案而某董事局成員不得對該決議案表決時，他/她不會被計算在該部分會議的法定人數內，但他/她會被計算在該會議所有其他部分的法定人數內。此舉有助減少公司業務與個別董事局成員的其他權益或任命之間可能出現的潛在衝突。

倘公司與政府的利益出現衝突時，每一位政府委任的董事及任何於政府擔任高級職位的董事將不被計入董事局考慮有關合約、交易、安排或其他建議的會議部分的法定人數內，亦不得就有關決議案投票。在適當的情況下，政府委任的董事及於政府擔任高級職位的董事將免於出席討論特定事項。

公司與政府(及/或其相關實體)已訂立若干合約安排，部分合約為持續性質。由於政府是公司的主要股東，根據《上市規則》，該等合約安排屬關連交易(部分為持續關連交易)。載於本年報的「關連交易」及「持續關連交易」(第142頁至第162頁)解釋如何根據《上市規則》處理該等交易。

須於董事局會議表決的事宜，均由可對該決議案作出表決的董事局成員以過半票數決定，惟慣常情況是董事局根據共識作出決定。

董事局會議

董事局在2025年舉行了十次會議(包括六次定期會議、一次特別會議及三次私人會議)，遠超於《企業管治守則》要求上市發行人每年舉行至少四次董事局會議的規定。

此外，按《上市規則》要求，主席於年內在沒有其他董事局成員列席的情況下與獨立非執行董事會面，會議討論議題包括：公司的策略性及財務挑戰、未來鐵路項目的可持續融資模式、公司在物業及國際業務方面的策略、有關科技方面的關注事項(例如數據管理)以及有關人工智能(AI)人才及技能提升的人才事宜。

定期會議

在每次定期會議中，董事局檢討、討論及適當時批核公司不同業務及財務及營運表現的事項。

此外，在2025年的董事局會議中討論了其他的主要事項包括：

- 企業策略：
 - 聽取策略實施的報告；
- 環境、社會及管治：
 - 年度檢討董事局人數、架構及組成，以及公司在2024年的公司管治職能；年度評估包括(i)獨立非執行董事的獨立性；及(ii)2024年公司風險管理與內部監控系統的成效；
 - 向股東建議於2025周年成員大會上批准委任一名董事局新成員及重選數名退任的董事局成員；
 - 批准(i)董事局委員會/顧問小組成員的變更；(ii)修訂提名政策、董事局多元化政策及應有技能/經驗/視野的清單；及(iii)董事手冊的年度更新；

公司管治報告書

- 批准2024年《可持續發展報告》；及
- 聽取及考量管理層提交有關企業安全管治及企業風險管理等關鍵事項的報告；
- 香港客運服務：
 - 聽取香港客運服務的季度匯報；
 - 聽取有關票價調整機制下檢討2025年受管制票價的報告；
 - 批准2025年機場快線的票價調整；
 - 批出一項有關升降機和扶手電梯的重要合約；及
 - 批准銀行服務的特許經營協議；
- 工程項目：
 - 批出一份有關屯馬綫洪水橋站的建築合約；
 - 審閱未來項目的建議；及
 - 聽取北環綫項目的匯報；
- 物業：
 - 審閱關於一項投資物業的新租賃建議；
 - 批出屯門第16區站第一期物業發展項目合約招標的安排及物業項目成本預算；及
 - 檢討「新常態」及公司零售業務策略；
- 中國內地及國際業務：
 - 聽取2024年中國內地及澳門業務的年度匯報；
 - 聽取一項在中國內地以鐵路導向發展的項目進度匯報；及
 - 批准提交澳洲一項綜合車站發展項目的投標；
- 財務：
 - 檢討及批准2024年報、2025中期報告及有關的財務報表；
 - 聽取年度股東分析及投資者反饋；
- 聽取公司融資策略實施情況的匯報；
- 聽取一項重大企業資源規劃系統的實施進度匯報；
- 批准年度更新債務發行計劃；
- 批准2026年預算案和十年財務預測；
- 批准為未來融資需求的額外資金；及
- 批准沒收未領取的股息；
- 人力資源：
 - 批准2025年度薪酬檢討；及
 - 檢討行政人員股份獎勵計劃；
- 企業事務：
 - 聽取企業傳訊和聲譽管理的季度匯報。

特別會議

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

私人會議

於2025年，董局舉行了三次私人會議，以討論公司的高級管理人員的繼任計劃、批准委任新行政總裁和新非執行董事，以及董事局委員會成員的變更。

公司秘書或其授權代表負責編製董事局會議記錄，記錄會上討論事項、所作決議以及任何提出的關注或不同意見。會議記錄草稿於會後合理時間內發送予全體董事提出意見。董事局於下一次會議上正式通過會議記錄，並納入任何經同意的修訂。最終定稿的會議記錄由公司秘書妥善保存，並可於公司註冊辦事處供查閱。

各董事局成員（及各執行總監會成員）在年內的出席記錄列載於本報告書第87頁至第88頁。

董事局及執行總監會成員 於2025年出席會議之記錄

	董事局會議			董事局委員會/顧問小組會議							2025周年 成員大會
	定期 會議	特別 會議	私人 會議	審核 及風險 委員會	提名 委員會	薪酬 委員會	工程 委員會	環境及 社會責任 委員會	財務 及投資 委員會	科技 顧問小組	
會議總次數	6	1	3	4	3	3	5	2	7	6	1
董事局成員											
非執行董事											
歐陽伯權博士(主席) ⁽¹⁾	6/6	1/1	3/3		3/3	3/3		2/2 ^c			1/1
許正宇 ^{#(2)} (財經事務及庫務局局長)	2/6	0/1	0/3			1/3		2/7			0/1
運輸及物流局局長 (陳美寶) ^{#(3)}	4/6	1/1	1/3		1/3	1/3					0/1
發展局常任秘書長(工務) (劉俊傑) ^{#(4)}	6/6	1/1	3/3				2/5			2/6	0/1
運輸署署長 (李頌恩) ^{#(5)}	6/6	1/1	3/3	4/4				1/2			0/1
獨立非執行董事											
包立賢	5/6	1/1	2/3	4/4					6/7 ^c		1/1
陳振彬博士	6/6	1/1	3/3			2/3		2/2			1/1
鄭恩基	6/6	1/1	3/3			3/3	5/5 ^c				1/1
許少偉	6/6	1/1	3/3			3/3	5/5				0/1
劉麥嘉軒	6/6	1/1	3/3	4/4					7/7		1/1
李惠光教授	6/6	1/1	3/3				5/5			6/6 ^c	1/1
吳永嘉	6/6	1/1	3/3		3/3					6/6	0/1
孫淑貞 ⁽⁶⁾	3/3	1/1	2/2				3/3			4/4	1/1*
唐家成博士 ⁽⁷⁾	5/6	0/1	2/3	3/4	1/2 ^c				2/2		1/1
黃幸怡	6/6	1/1	3/3		3/3			2/2			1/1
黃冠文 ⁽⁸⁾	6/6	0/1	2/3	3/3		3/3 ^c			2/2		1/1
黃慧群教授	6/6	1/1	3/3	4/4 ^c					7/7		1/1
執行董事											
金澤培博士(行政總裁) ⁽⁹⁾	6/6	1/1	1/1					1/2			1/1
執行總監會及執行委員會成員											
金澤培博士(行政總裁) ⁽⁹⁾	6/6	1/1	1/1					1/2			1/1
楊美珍 ⁽¹⁰⁾											1/1
鄭惠貞								2/2			1/1
蔡少綿											1/1
鄧輝豪											1/1
樊米高											1/1
馬琳								2/2			1/1
鄧智輝											1/1
黃琨璋											1/1
2025年度內離任的成員											
獨立非執行董事											
陳家樂 ⁽¹¹⁾	3/3	不適用*	1/1		1/1 ^c		2/2				1/1
執行總監會及執行委員會成員											
李家潤博士 ⁽¹²⁾											不適用

概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

公司管治報告書

說明：

董事局會議	董事局委員會/顧問小組	2025 周年成員大會 — 公司於 2025 年 5 月 21 日舉行的周年成員大會
定期會議	審核及風險委員會	* — 於 2025 周年成員大會結束後委任/停任
特別會議	提名委員會	C — 現任主席
私人會議	薪酬委員會	C — 於 2025 年不再擔任主席
	工程委員會	# — 為避免任何實際的或被視為的利益衝突，政府董事或其替任董事沒有出席討論政府有或將會有利益的相關商業提案、項目及/或事項的會議或相關部分的會議(如適用)
	環境及社會責任委員會	
	財務及投資委員會	
	科技顧問小組	

附註：

- 歐陽伯權博士於 2025 年 12 月 31 日任期屆滿後退任主席一職，亦退任公司董事、環境及社會責任委員會主席、公司提名委員會成員以及薪酬委員會成員。
- 許正宇先生(財經事務及庫務局局長)的替任董事代表他出席了四次定期會議、一次特別會議、三次私人會議、兩次薪酬委員會會議及四次財務及投資委員會會議。
- 運輸及物流局局長(陳美寶女士)的替任董事代表她出席了兩次定期會議、兩次私人會議、兩次提名委員會會議及兩次薪酬委員會會議。
- 發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑先生)的替任董事代表他出席了三次工程委員會會議及四次科技顧問小組會議。
- 運輸署署長(李頌恩女士)的替任董事代表她出席了一次環境及社會責任委員會會議。
- 孫淑貞女士獲推選為董事局成員並成為獨立非執行董事，自 2025 周年成員大會完結後生效，她亦同時獲董事局委任為公司工程委員會及科技顧問小組成員。
- 唐家成博士獲董事局委任為公司提名委員會主席及不再擔任公司財務及投資委員會成員，自 2025 周年成員大會完結後生效。
- 黃冠文先生獲董事局委任為公司財務及投資委員會成員及不再擔任公司審核及風險委員會成員，自 2025 年 10 月 14 日起生效。
- 金澤培博士獲委任為公司非執行董事，該任命於其擔任行政總裁的任期自 2026 年 1 月 1 日起屆滿生效，他亦不再擔任執行總監會成員。他獲委任為公司主席，任期自 2026 年 1 月 1 日起至 2028 年 12 月 31 日止(包括首尾兩日)。在金博士成為公司主席的同時，他亦成為環境及社會責任委員會主席以及提名委員會及薪酬委員會成員。為避免任何實際的或被視為的利益衝突，金博士沒有被邀請出席討論有關管理人員繼任、其被委任為新非執行董事，以及董事局委員會成員變更的兩次私人會議。
- 楊美珍女士於金澤培博士擔任行政總裁的任期屆滿後，獲委任為行政總裁及公司環境及社會責任委員會成員，全部自 2026 年 1 月 1 日起生效。她於同日獲委任為董事，並繼續擔任執行總監會成員。
- 陳家樂先生退任獨立非執行董事及不再擔任公司提名委員會主席及工程委員會成員，全部自 2025 周年成員大會完結後生效。
- 李家潤博士於 2025 年 4 月 30 日完成與公司的服務協議後退休。因此，他不再擔任公司車務及創新總監、執行總監會成員及公司若干附屬公司之董事，全部自 2025 年 5 月 1 日起生效。

先導計劃及其他培訓

先導計劃

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

- 董事在策略、規劃和管理方面的角色，以及公司管治的要素及其趨勢；
- 在一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》下董事的一般及特定職責；及
- 向聯交所作出虛假聲明或提供虛假信息所可能引致的法律後果。

於年內，以下新任董事在下述日期各自取得法律意見，他們並以書面確認明白作為上市發行人董事的責任。

姓名	職位	取得法律意見的日期	委任日期
孫淑貞	董事局成員	2025年4月15日	2025年5月21日
楊美珍	董事局成員	2025年12月1日	2026年1月1日
金澤培	董事局成員	2025年12月22日	2026年1月1日
蔡傑銘	替任董事	2025年4月11日	2025年4月14日
丘卓恒	替任董事	2025年11月4日	2025年11月17日
黎日正	替任董事	2025年11月10日	2025年11月20日
鄺永銓	執行總監會成員	2025年12月11日	2026年1月28日

除此之外，公司亦會為新委任的董事安排一項熟悉計劃，以幫助了解公司業務及營運的主要範疇。

所有董事局成員、替任董事及執行總監會成員於獲委任時均獲發一套董事手冊，當中列載董事角色和職責、董事在法定及監管角度上的主要義務、以及董事局於公司管治職能上職權範圍及各董事局委員會及顧問小組的職權範圍。董事手冊會定期進行更新以確保內容與時並進，讓董事緊貼與董事及公司相關的法律及規例的改變及最新發展。董事手冊的最新更新，包括(i)聯交所於2025年5月發布的最新《董事會及董事企業管治指引》；(ii)披露重大外部時間投入的要求；及(iii)其他輕微修訂。

培訓和持續專業發展

董事局及執行總監會成員

為協助董事局及執行總監會成員之持續專業發展，公司秘書會向他們建議參加相關研討會及課程，費用由公司承擔。有關公司管治事宜之資訊及聯交所、其他專業服務公司和機構提供的董事網上培訓亦會不時提供予或知會董事局成員、替任董事及執行總監會成員，使他們緊貼這方面的最新發展。

為遵守自2025年7月1日起生效的最新《上市規則》要求，除上述現有資源外，公司亦已為董事局成員、替任董事及執行總監會成員安排有系統的持續專業發展(「持續專業發展」)培訓計劃，涵蓋當中包括《上市規則》第3.09G條所載的五個範疇，可按其方便時間參與。鑒於《上市規則》新要求適用於財政年度於2025年7月1日或之後開始的企業管治報告，公司將於下一年度的報告中繼續完善相關披露，按《上市規則》要求提供進一步詳情。

於2025年12月31日的每位董事局成員已向公司提供其於2025年已接受的持續專業發展培訓的確認。於年內，董事局成員接受持續專業發展培訓總時數約為596小時，而每名董事局成員的平均培訓時數約為33小時。

公司管治報告書

公司根據所收的確認書，載列各董事局成員接受的持續專業發展培訓詳情如下：

	持續專業發展培訓主題											
	董事局、其轄下委員會以及董事的角色、職能及責任，以及董事局效能	公司在香港法例及《上市規則》下的責任及董事職責，以及與履行該等責任及職責有關的主要法律及監管發展	企業管治及環境、社會及管治事宜	風險管理及內部監控	與公司有關的行業特定發展、業務趨勢及策略方面的更新	其他						
董事局成員(於2025年12月31日)												
非執行董事												
歐陽伯權博士(主席)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
許正宇 (財經事務及庫務局局長)		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
運輸及物流局局長 (陳美寶)		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
發展局常任秘書長(工務) (劉俊傑)		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
運輸署署長 (李頌恩)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
獨立非執行董事												
包立賢		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
陳振彬博士	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
鄭恩基		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
許少偉	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
劉麥嘉軒	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
李惠光教授		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
吳永嘉		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
孫淑貞	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
唐家成博士	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
黃幸怡	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
黃冠文	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
黃慧群教授		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
執行董事及執行總監會成員												
金澤培博士(行政總裁)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

- 內部培訓：出席或參加由公司舉辦的管理層簡報、實地視察及工作坊
- 外部培訓：出席或參加由外部服務供應商或監管機構提供的研討會、網上研討會及會議
- 自修：閱讀資料或電子學習課程

而就於2025年12月31日的替任董事及執行總監會成員的持續專業發展培訓而言，他們各自已向公司確認其於2025年所接受的持續專業發展培訓。於年內，他們所接受的持續專業發展培訓總時數如下：

	總培訓時數(約)	平均每人培訓時數(約)
替任董事	51	6
執行總監會成員	486	54

高級行政人員

公司為高級行政人員提供持續學習計劃，以支持他們在業務領導力、人員領導力和自我領導力的持續發展。內部團隊、專業顧問和知名商學院講師透過線上和線下學習課程，為高級行政人員分享最新的趨勢和見解。

財務匯報

董事局成員負責編製集團的綜合財務報表。綜合財務報表是按持續經營準則編製，並真實而中肯反映集團於2025年12月31日的綜合財務狀況及集團於年內的綜合財務表現和綜合現金流量。於編製截至2025年12月31日止年度的綜合財務報表

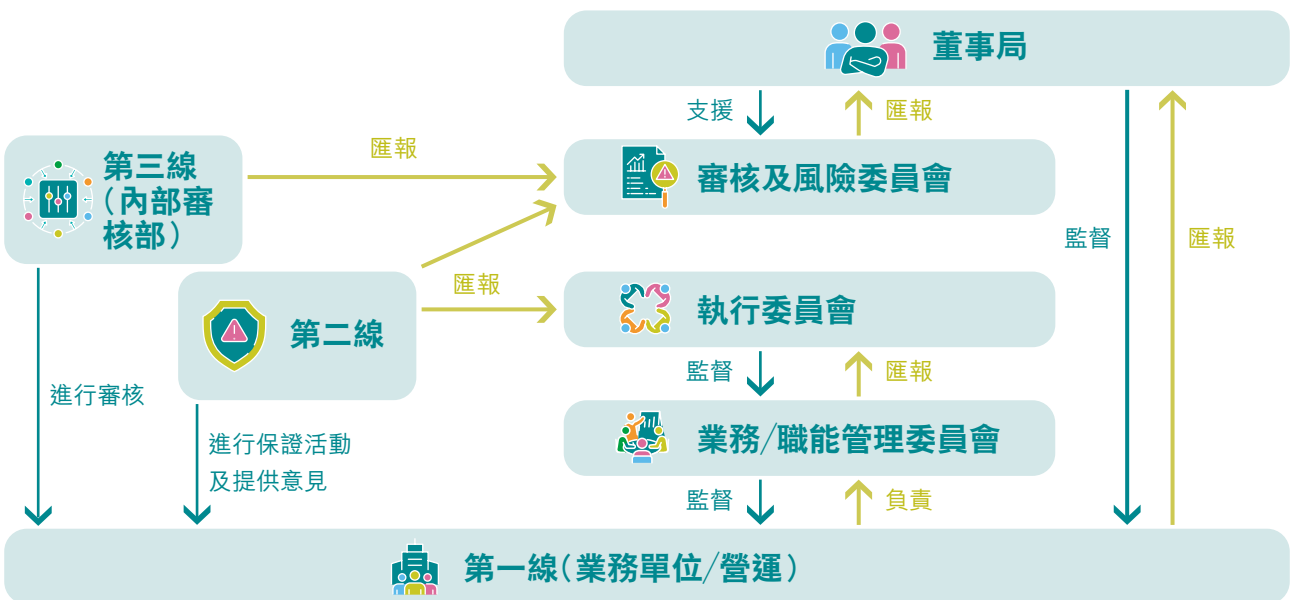
時，董事局成員選擇適當的會計政策，並和以往財政期間連貫應用(截至2025年12月31日止年度的綜合財務報表附註披露自2025年1月1日起生效的新訂及經修訂會計政策除外)。各項判斷及估計均已作出審慎及合理的評估。公司外聘核數師的匯報職責載於本報告書第97頁。

為此，呈交董事局的綜合財務報表均已由執行總監會成員審閱。於編製年報、中期報告及綜合財務報表時，公司財務職能負責與外聘核數師，以及審核及風險委員會跟進查核事宜。此外，集團所採納的新訂及經修訂會計準則及規定，以及任何會計政策的變動，均在採納前經審核及風險委員會討論及審閱。

董事局成員致力於年報、中期報告、內幕消息公布及按《上市規則》和其他法規要求的其他財務披露中，確保就集團之綜合財務狀況和表現作出平衡、清晰及容易理解之評審。

風險管理與內部監控系統

公司採用了三線模型，根據此模型，第一線承擔及管理風險，第二線於主要風險範疇進行保證工作及提供建議，而第三線(內部審核部)則提供最高程度的獨立保證。下圖闡述三線的角色。



董事局須對公司及其附屬公司的風險管理及內部監控系統負責及對系統的適當及有效作年度確認。董事局在審核及風險委員會協助下(如本年報第100頁至第102頁「審核及風險委員會報告書」內所述)，董事局持續監管公司的風險管理系統(「企業風險管理系統」)及內部監控系統及檢討該等系統的有效性，並最少每年對其效益作出檢討。

公司繼續在所有業務單位推行三線模型，展示公司對穩健管治和有效風險管理的承諾。根據這模型，第二線的工作由法律及管治職能管理，並由在技術、工程、安全、品質、環境、風險、保證和商業等領域的卓越中心輔助。第二線的工作涵蓋了公司所有業務單位，以及關鍵的公司項目和倡議。

公司管治報告書

於2025年，公司與外部顧問公司合作，委託其就第二線進行獨立顧問檢討。檢討結果確認公司第二線運作有效，且公司已落實包括標準化保證程序、正式上報機制，以及加強三線協調等的多項積極措施。為進一步提升管治，公司正為其三線模型引入正式職責規範，探索創新的資源配置模式，並制定全面的保證分佈圖，讓董事局和總監更清楚掌握風險管理及保證工作的情况，以彌補所識別的不足之處並去除交疊工作。這些舉措彰顯公司提升透明度、問責性，並持續優化管治實務的承諾。

公司已建立及維持風險管理和內部監控系統，並由董事局、管理層及其他人員制定流程，旨在協助公司達致其營運的成效和效率、財務匯報的可靠性以及遵守適用的法律及法規方面的目標。

系統概覽

執行委員會負責：

- 實施董事局的風險管理及內部監控政策；
- 辨識及評估(包括識別適當的風險緩解措施)公司所面對的風險以供董事局考慮；
- 設計、實施及監察一套適當的內部監控系統與企業風險管理系統；及
- 向董事局確認該等系統為有效。

此外，所有員工在其責任範疇內均負有風險管理與內部監控的責任。

業務/職能管理委員會

公司成立了多個委員會，協助執行委員會處理公司各項核心業務和職能的管理及監控。各委員會均有其本身之職權範圍。該等職權範圍連同委員會之架構及組成會不時進行檢討，以確保彼等符合公司之業務及營運需要。

內部審核

內部審核部主管經審核及風險委員會直接向董事局匯報，並就部門行政事宜向行政總裁匯報。內部審核部可全面查閱資料，以檢討公司風險管理、監控及管治程序各方面之情況。

內部審核部定期對公司及其附屬公司之營運、匯報及合規監控以及風險管理職能進行審核。相關管理層需負責在合理期限內糾正從內部審核報告中發現的監控不足之處。

內部審核部每年會以風險評估為基礎制定年度內部審核計劃，以確保最常涵蓋較高風險的業務活動，供審核及風險委員會審批。內部審核部主管須按季度向審核及風險委員會匯報，內容包括主要審核發現、有關建議之實施情況及其對公司的內部監控系統是否有效的意見。

為確保內部審核部能符合國際內部審計師協會的全球內部審計準則，將由外部合資格機構每五年對內部審核部進行一次獨立質量保證評估。質量保證評估的結果將報告給執行委員會和審核及風險委員會。最近一次質量保證評估已於2023年完成。

企業風險管理系統

公司的「企業風險管理系統」是公司管治體系中不可或缺的重要一環，有助保持業務佳績，並為各持份者創優增值。於公司全面執行的系統化風險辨識及管理程序，旨在協助執行委員會及各業務單位經理管理公司面對的主要風險，並協助董事局履行其公司管治職能。

有關「企業風險管理系統」的詳情，重大風險的辨識、評估及管理程序，正被管理的重大風險及檢討企業風險管理系統成效的程序，載於本年報「風險管理」一節(第103頁至第107頁)。

於2025年，公司已採取措施更新企業風險管理手冊，優化風險登記冊內容和簡化企業層面的風險組合(將企業風險歸納到主要風險範疇之下)，並採用了參考定量關鍵風險指標、風險控制效果評估，以及來自三線職能的保證資訊的風險儀表板。

監控活動和程序

為保證各業務單位及職能之營運效益及效率、鐵路營運及建造之安全，公司已制定公司一般指示和各業務單位/職能/部門程序及手冊，以及設立委員會、工作小組與各有關品質保證之單位，以監察及執行內部監控及評估其效益。

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

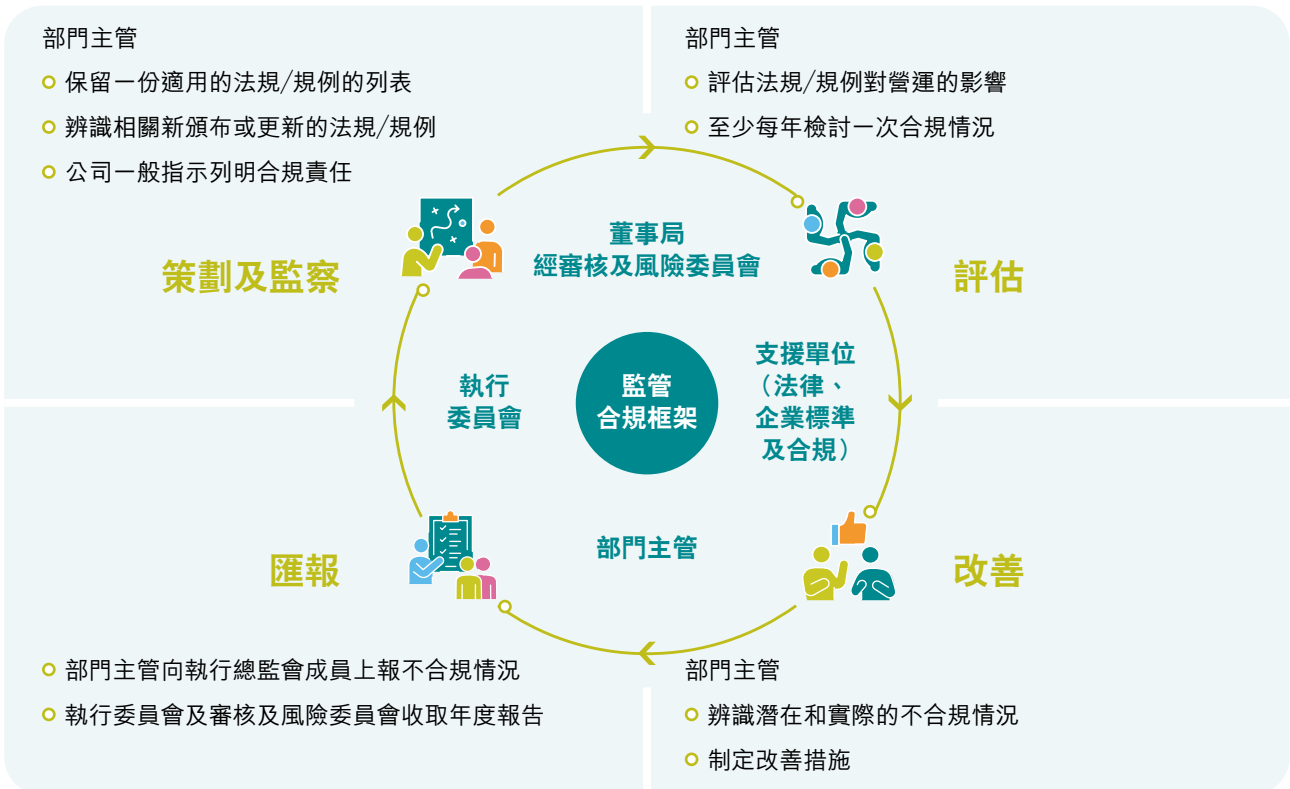
各業務單位/職能總監及部門主管(包括負責海外附屬公司/項目的總經理/項目經理)需要對其負責的風險管理與內部監控系統作年度評估及有效性確認，包括用於設計、實施及監察該等系統的資源是否足夠。

遵從法規及規例

所有部門主管(包括負責海外附屬公司/項目的總經理/項目經理)均須根據「監管合規框架」，並在所需的法律支援下，確保其職能及部門遵從適用的法規及規例。

有關遵守法規及規例的事宜(包括潛在和實際的不合規情況)、糾正措施及為避免事件重演而採取的行動之狀況，須每年向執行委員會和審核及風險委員會匯報。

公司的監管合規框架如下圖所示：



舉報政策

公司就對公司財政、法律或聲譽上構成或可能構成重大不利影響的欺詐、不道德行為或違反法律與公司政策的事宜制定了舉報政策(該政策已載於公司網站(www.mtr.com.hk))。內部審核部會定期檢視舉報政策。各個舉報的渠道開放予所有員工、與公司進行交易的人士及一般公眾。執行委員會和審核及風險委員會於每季度收到一份總結報告，內容涵蓋由舉報小組處理的舉報個案。

內幕消息政策

公司已設立了一個涵蓋各有關職能、業務單位及部門的系統，內容包括已制定的政策、流程及程序，以符合處理及發布內幕消息的責任，其中包含下述各項：

- 公司一般指示列明：
 - (i) 識別、評估及向上匯報至執行委員會及董事局有關潛在內幕消息之內部流程；
 - (ii) 標準守則經理的責任，包括對內幕消息保密，向上級通報潛在內幕消息及向相關下屬員工傳達訊息及其責任；及
 - (iii) 發布內幕消息的流程；及
- 不時為董事局及執行總監會成員、行政經理、部門主管及標準守則經理提供培訓。另外，執行總監會成員、行政經理、部門主管及標準守則經理亦需要定期完成一項有關內幕消息的網上培訓課程。

風險管理系統成效的評估

公司已超越了《企業管治守則》要求，除公司及其附屬公司完成了檢討企業風險管理系統的成效外，公司於中國內地及海外營運的主要聯營公司也完成了相關對企業風險管理系統成效的檢討。

審核及風險委員會經董事局授權審議了公司截至2025年12月31日止年度企業風險管理系統，並認為系統總體上是有效的。

系統成效檢討程序的詳情，已載於本年報「風險管理」一節內(第107頁)。

內部監控系統的效益評估

就截至2025年12月31日止年度，審核及風險委員會基於以下工作對公司與其附屬公司及主要聯營公司的內部監控系統的效益作出如下年度檢討評估：

- 檢討由內部審核季度報告及外聘核數師報告所提出的重大問題
- 與內部審核師和外聘核數師單獨會晤
- 與執行總監會成員定期會晤
- 審閱執行總監會成員、海外附屬公司及主要聯營公司的管理層及部門主管按其職責範圍進行的年度內部監控評估及確認

審核及風險委員會總結
內部監控系統總體上是
有效的

公司會計、財務匯報、內部審核職能以及環境、社會及管治表現和匯報的資源充足性評估

公司財務職能、內部審核部以及環境、社會及管治職能分別就截至2025年12月31日止年度已完成年度評估，並認為公司的會計、財務匯報、內部審核職能以及環境、社會及管治表現及匯報職能方面相關的資源，包括員工資歷及經驗、培訓課程以及有關預算均屬足夠。

公司承諾聘用、培訓及發展一支具備合適資格而能幹的會計師隊伍，以監管集團的財務匯報及其他會計相關事宜。公司已制定一套程序，以便掌握及更新適用於財務匯報及會計職能的相關法律、規則及規例。專責人員將確保其負責的相關準則及條例得到遵守，其中包括《香港財務報告會計準則》、《上市規則》及《公司條例》。於編製年度預算時，嚴格檢討履行會計及財務匯報職能所需的資源及預算。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制定一套員工招聘程序及發展計劃。專責人員每年向財務總監確認已遵從此項程序，而財務總監會進行正式的年度檢討和向審核及風險委員會匯報有關結果。

與此同時，公司亦承諾聘用、培訓及發展一支合資格而稱職的內部審核隊伍，旨在提供獨立、客觀之核證及顧問服務，以增值及改善公司的業務營運。公司已制定一套程序，以便掌握及更新適用於內部審核的準則與最佳常規。於編製年度預算時，嚴格檢討履行內部審核職能所需的資源及預算。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制定一套合適的員工招聘程序及發展計劃。內部審核主管會就內部審核職能方面的資源，包括員工資歷及經驗、培訓課程以及有關預算是否足夠，進行正式的年度檢討，並向審核及風險委員會匯報有關結果。

在環境、社會及管治表現和報告方面，公司亦承諾聘用、培訓及發展一支具備合適資格和能力的專責團隊，以監督公司就環境、社會及管治舉措的推行情況，改善和監管有關的工作表現，以及編製環境、社會及管治報告和其他披露的工作。公司已制定一套程序，以便掌握及更新適用於公司環境、社會及管治表現和報告方面的相關條例、法規、準則與最佳常規。專責人員將確保其負責範圍的相關條例、法規及準則得到遵守。於編製年度預算時，相關業務單位及企業職能會嚴格檢討履行環境、社會及管治表現和報告職能所需的資源及預算。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制定一套員工招聘程序及發展計劃。法律及管治總監就履行環境、社會及管治表現和報告職能方面的員工資源、資歷及經驗是否足夠會進行正式的年度檢討，並將檢討結果作為風險管理和內部監控系統報告的一部分，向審核及風險委員會匯報。

基於以上各項，審核及風險委員會認為公司的會計、財務匯報、內部審核職能以及環境、社會及管治表現及匯報方面相關的資源，包括員工資歷及經驗、培訓課程以及有關預算均屬足夠。

董事局之年度檢討

董事局已透過審核及風險委員會對公司的風險管理及內部監控系統作持續監管。而就截至2025年12月31日止的年度評估，董事局認為公司與其附屬公司及主要聯營公司的風險管理及內部監控系統總體上是適當及有效，並輔以合規機制以保證公司及其職員遵守有關披露內幕消息的責任。

截至2025年12月31日止年度，董事局亦已檢討並認為公司的會計、財務匯報、內部審核職能以及環境、社會及管治表現及匯報職能方面相關的資源，包括員工資歷及經驗、培訓課程以及有關預算均屬足夠。

危機管理

公司已設定機制，每當遇上危機便會啟動不同預設級別的危機應對；這樣不但能維護公司作為全球鐵路營運業的先驅之一的聲譽，並有助確保公司能有組織及高效地應對危機，包括適時與政府部門和股東等主要持份者溝通。企業危機管理小組由相關執行總監會成員及行政經理組成，其運作由列載各成員職責及其他事務的《企業危機管理計劃》所規範。該計劃會定期檢討，以確保其符合國際標準並保持最新狀態。

企業危機管理小組定時進行演習，以確認危機管理的機制的有效性，並為成員提供實習機會。公司於2025年舉辦了兩場以「掌握意外：應對自然與人為災害」為主題的年度企業危機管理演練。主要目的是評估企業層級及各業務單位的潛在弱點，特別關注對地緣政治風險和運營中斷的應對。企業危機管理小組通過設計的真實場景，測試危機應對策略和決策過程的有效性。整體而言，2025年的演練是增強組織韌性和提升應對複雜危機準備的重要一步。

附屬公司及聯營公司的管治

公司有多間附屬公司及聯營公司於香港、澳門、中國內地以及海外獨立經營業務。儘管這些附屬公司及聯營公司為獨立的法人實體，公司作為這些附屬公司及聯營公司的股東，實行了一項公司管治體系，以確保其行使適當程度的監控及監察。

公司的公司管治體系促進了附屬公司和聯營公司與公司的相關業務單位/職能的合作，以及附屬公司和聯營公司從開展任何新的業務營運或投資時實施公司管治體系的程序，

而特定附屬公司和聯營公司在符合既定標準和條件情況下，可以免於遵守相關的公司一般指示。

根據公司管治體系，公司透過(i)在主要範疇實施若干內部監控；及(ii)採納與其業務性質及當地情況符合的適用管理常規及政策，為個別附屬公司及聯營公司規劃了特別為其制定的管治框架，以便進行監控及監察。因此，附屬公司及聯營公司會採納適當的內部監控，公司在重要事情上亦會被諮詢及知會，並收到定期的匯報及保證。經營重要業務的附屬公司及聯營公司，定期均有匯報已遵守有關管治框架。

為使擔任公司的附屬公司及聯營公司董事及/或替任董事的新被委派同事更了解董事的職能及責任，他們必須參加一課「董事的職能及責任」必修培訓，並熟悉相關附屬公司或聯營公司的公司管治體系。

商業操守

實踐誠信及負責任的商業道德是公司持續成功的關鍵。載於公司網站(www.mtr.com.hk)的《工作操守指引》(「指引」)清晰闡明道德操守的標準，要求員工在所有業務營運中保持透明，並恪守公平、公正及廉潔奉公的最高原則。

公司會定期檢視和更新指引，以配合企業策略、實務及法規要求。最新修訂版本已於2026年1月向所有員工發布，並分享予香港內外的業務樞紐及附屬公司，以進一步加強一致的道德文化。此外，為持續提升員工對指引的認知及合規意識，公司於2025年5月及12月推出了兩個意識提升學習單元，分別為「互敬互重的工作環境」及「收受與提供禮品及其他利益」。這些單元透過動畫影片及互動

網上遊戲融入工作實例，闡述指引原則，協助員工在工作中作出正確判斷並加深理解。兩個單元廣受好評，吸引約7,500名員工參與，反映員工堅守高道德標準的投入與承諾。公司亦推出多項培訓，包括與相關法規有關的網上必修課程及網上研討會，進一步提高員工對指引的認識。

為確保員工時刻恪守最高的道德標準，公司已制定並定期檢視防止賄賂及防貪政策，並鼓勵員工舉報已發生、潛在或疑似違反指引或不當的行為。根據舉報政策，員工及其他人士如確信存在不當行為，可在安全及保密的環境下，透過適當程序舉報。

為協助新入職員工了解公司的價值觀和道德承諾，公司會在員工入職課程中講解指引內容，並要求員工於入職後三個月內完成有關的網上必修課程。

外聘核數師

公司聘任畢馬威會計師事務所為外聘核數師。審核及風險委員會按其職權範圍，事先批准由畢馬威會計師事務所提供的所有核數服務，確保畢馬威會計師事務所的獨立性和客觀性及核數程序的有效性，並於核數工作開始前與畢馬威會計師事務所討論其核數性質和範圍以及匯報責任。

審核及風險委員會亦審閱及事先批准聘任畢馬威會計師事務所提供任何非核數服務，以遵守相關監管要求，並在保持客觀性與達致物有所值之間取得平衡。

由畢馬威會計師事務所提供的核數與非核數服務的性質，及已付予畢馬威會計師事務所(包括與畢馬威會計師事務所處於同一控制權、所有權或管理權之下的任何機構，或一個合理並知悉所有有關資料的第三方，在合理情況下會斷定該機構屬於畢馬威會計師事務所的本土或國際業務一部分的任何機構)的費用載於本年報之綜合財務報表附註10B(第196頁)。

為保持作為公司外聘核數師的獨立性和客觀性，畢馬威會計師事務所執行適用於其工作之專業操守及獨立性政策、

程序及要求。此外，根據香港會計師公會道德守則，畢馬威會計師事務所亦要求其服務集團的核數合夥人須至少每七年從本集團審計工作中輪換一次。

畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《專業會計師道德守則》就核數師的獨立性確認其獨立性。

與股東的溝通

公司旨在向股東提供有關公司的資料，讓他們能夠積極參與公司事務並在知情情況下行使作為股東的權利。董事局負責與股東持續保持對話，尤其是與股東溝通及鼓勵他們的參與。公司已採納股東通訊政策並上載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

股東通訊政策之撮要如下：

- **一般政策方面：**公司(i)指派專責管理人員確保資訊能有效並及時發送予股東；(ii)讓股東能夠便捷取得有關公司之均衡及易於理解的資訊；以及(iii)便利股東參與周年成員大會，安排董事局委員會主席、管理層及核數師出席，以回應股東提問。
- **具體措施：**(i)所有主要公司通訊(如年報/中期報告、通函及公告)均須由董事局批准(由執行委員會處理的日常事務文件除外)，並符合《上市規則》及相關法律的規定；(ii)年報及中期報告以中英文編製，並於公司網站提供；(iii)所有公司通訊(可供採取行動的公司通訊除外)均透過網站發布；(iv)主要文件及最新資料可於公司網站查閱；以及(v)公司會安排投資者及分析員簡報，以促進公司、股東與投資界之間的溝通。所有公司與投資界的溝通均會嚴格遵守相關法律及法規。

公司管治報告書

- **其他方面：**股東可隨時透過公司秘書，就影響公司的各種事宜向董事局及管理層發表意見及索取資料(該等資料於公開資料範圍內)。為了解持份者意見，公司已設立多個持份者可參與的渠道，詳情載於公司網站。董事局每年檢討本政策，以確保其持續有效。

於年內，與股東之主要溝通渠道及其參與情況如下：

主要溝通渠道	股東的參與
2025周年成員大會	<ul style="list-style-type: none">• 以混合會議模式舉行，為股東提供親身出席或網上參與2025周年成員大會的選擇• 在2025周年成員大會舉行前預先提交問題及/或在2025周年成員大會期間實時親身或線上提交問題
投資者會議	<ul style="list-style-type: none">• 與全球機構投資者和研究分析員進行約480次會議
公司通訊	<ul style="list-style-type: none">• 約50份公司通訊文件(包括年報、中期報告及可持續發展報告以及各種通告及公告)刊載於公司網站及聯交所網站• 公司網站刊載業績公告之新聞稿及視頻
股息資料	<ul style="list-style-type: none">• 股息政策載於本年報第67頁「投資者關係」一節• 過去股息派發記錄可於公司網站查閱

董事局已對股東通訊政策進行年度檢討，認為該政策於截至2025年12月31日止年度內已有效地執行，並仍屬恰當。

發送公司通訊

自《2025年公司(修訂)條例》於2025年4月17日實施後，公司已採用通過刊載於網站發布公司通訊*(可供採取行動的公司通訊#除外)。公司通訊將以電子方式上載於公司網站www.mtr.com.hk[^]及聯交所網站www.hkexnews.hk。此外，根據《上市規則》，公司須向每位股東個別發送可供採取行動的公司通訊。更多詳情已載於公司網站www.mtr.com.hk「發送公司通訊」一節。

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

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

[^] 股東查閱公司通訊，可以在公司網站主頁「關於港鐵」項下點擊「投資資料」，然後選擇「財務及報告」以閱覽年報及中期報告以及選擇「公告及通函」以閱覽其他的公司通訊

周年成員大會

公司的周年成員大會乃與股東溝通的主要渠道之一，為股東提供機會與董事局成員及執行總監會成員進行面對面

溝通，詢問有關公司表現和營運的事宜。周年成員大會通告於周年成員大會日期前至少20個營業日發出，較《上市規則》的要求為高。按一貫做法公司主席、各董事局委員會/顧問小組主席、全體執行總監會成員及公司外聘核數師均有出席周年成員大會，並回答股東的提問。

公司繼續以混合會議模式舉行2025周年成員大會，讓股東可以選擇網上參與，並可選擇語言(廣東話、英語及普通話)。公司亦繼續提供手語傳譯及即時傳譯服務。股東可以在2025周年成員大會前提交問題，亦可在會議上親身或實時透過網上平台提交問題。為了方便未能出席2025周年成員大會的公司股東，整個會議過程亦在會後上載於公司網站，以供瀏覽。

2026周年成員大會擬定於2026年5月27日舉行。本著幫助股東節約時間及資源的意向以及減少公司的碳足跡的目的，公司計劃繼續以混合會議模式舉行2026周年成員大會，為股東提供親身出席或於網上參與公司周年成員大會

的選擇；以及上述的即時手語傳譯及即時傳譯服務，致使公司股東與公司董事局成員及執行總監會成員有更流暢及直接的溝通。公司會致力提供會議設施令所有合資格出席人士能夠參與2026周年成員大會。

2025周年成員大會上通過的決議案

在2025周年成員大會上，主席建議各個別主要事項均以獨立決議案方式提呈表決。於考慮決議案之前，主席亦已根據章程細則第71條，行使其作為2025周年成員大會主席的權利，要求就所有決議案以投票表決方式，並用電子投票方式進行。

於2025周年成員大會，共12項決議案(其中決議案第3號包含六項獨立決議案)獲得通過，全部決議案均獲得超過98%票數支持。決議案全文載於日期為2025年4月11日的2025周年成員大會通函內(包括2025周年成員大會通告)，而2025周年成員大會的投票表決結果上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

召開成員大會

董事局成員可召開成員大會。

股東佔全體有權在成員大會上表決的股東的總表決權的最少5%可向董事局成員提出要求召開公司成員大會。

提出要求的股東須在其要求述明有待在有關成員大會上處理的事務的一般性質；及可包含擬在該成員大會上動議的決議的文本。該要求可包含若干份格式相近的文件；及該要求可採用印本形式或電子形式送交公司；並且須經提出該要求的股東認證。

董事局成員須於公司收到該等要求後的21日內召開成員大會，及成員大會須在召開該成員大會的通知的發出日期後的28日內舉行。如該等要求包括一項擬在該成員大會上動議的決議，則關於該成員大會的通知，須包含關於該決議

的通知。如有關決議擬採用特別決議的形式提出，董事局成員須於成員大會的通知內，指明擬採用特別決議的形式提出該決議的意向。

倘董事局成員於公司收到所要求後的21日內，未有妥為安排召開成員大會，則要求召開成員大會的股東，或佔該等股東全體的一半以上總表決權的股東，可自行召開成員大會，但如此召開的成員大會須於公司收到所要求後三個月內舉行。

股東提呈建議的程序

股東可根據《公司條例》及章程細則向成員大會提呈建議。

關於建議某人士參選董事局成員的事宜，請參閱上載於公司網站(www.mtr.com.hk)的「公司的董事局成員委任程序」。

股東查詢

公司歡迎股東於任何時間向董事局及管理層提出問題，就影響公司之不同事宜交流意見及以書面向公司秘書索取資料(為可公開資訊)。

有關其他與股東通訊的途徑，請參閱本年報「投資者關係」一節(第66頁至第67頁)。

組織章程文件

公司的組織章程細則(英文及中文版本)已上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。截至2025年12月31日止年度內，公司的組織章程細則並無任何變動。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2026年3月12日

審核及風險委員會報告書

截至本報告書日期，公司審核及風險委員會(於本報告書稱為「委員會」)由五名非執行董事組成，其中四位為公司的獨立非執行董事。委員會所有成員於被委任為委員會成員時或於被委任前兩年並不是公司外聘核數師畢馬威會計師事務所的前任或現任合夥人。2025年期間的委員會成員及彼等出席記錄載於本年報第87頁至第88頁。

財務總監、法律及管治總監以及內部審核部主管(或彼等的代表)及外聘核數師代表均須要列席所有委員會會議。委員會至少每季度舉行一次會議。委員會主席、任何兩名委員會成員、外聘核數師或財務總監在其認為有需要時可要求舉行額外會議。

委員會的職權範圍

委員會的職權範圍(「職權範圍」)已載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

委員會的職責

依據職權範圍，委員會的職責主要包括下述項目：

- 監察與公司外聘核數師的關係，包括向董事局建議公司外聘核數師的委任及任何變更，以及與外聘核數師就公司財務事宜溝通；
- 審閱公司的財務資料，包括監察財務報表的整全性；

- 就聘用外聘核數師提供非核數服務制定政策，並予以執行；
- 監察公司的財務匯報系統及內部監控程序，包括監察公司在會計及財務匯報職能方面的資源和能力是否充足；
- 監察公司內部審核職能，包括與內部審核部主管聯繫、批准公司年度內部審核計劃及聽取內部審核部主管的定期報告；
- 檢討公司的企業風險管理體系，以及風險評估和風險管理指引、政策和程序；
- 收取有關公司的企業風險及新出現的重要風險的報告；及
- 檢討企業風險管理職能的成效(包括員工編制及資歷)、公司的「三道防線」(「三線」)保障機制和危機管理安排。

有關委員會職責的更多詳情已載列於職權範圍內，而進一步的資料亦已載於本年報第91頁至第95頁公司管治報告書內「風險管理與內部監控系統」一節。

有關企業風險管理系統的功能和程序、重大風險的管理、以及檢討企業風險管理系統成效的程序的進一步詳情，請參閱於本年報第103頁至第107頁的「風險管理」一節。

向董事局報告

委員會主席於每次委員會會議後，向董事局匯報委員會會議的撮要並指出當中有關的重要事宜或委員會成員提出的關注事項。

委員會會議記錄由會議秘書預備，記錄委員會成員考慮過的事宜及所作出決策的詳情，包括委員會成員提出的任何關注事宜、不同意見的表達及提升公司在管治及內部監控系統的建議。在每次會議結束後，會議記錄草稿會被發送予委員會成員以供提出意見。委員會在下一個會議上，經考慮委員會成員提出的意見後，會正式採納會議記錄草稿。委員會會議記錄備存在公司註冊辦事處，以供委員會成員查閱。

於委員會每年第一次定期會議前，會議秘書會與委員會主席預先商定該年主要會議議程，而委員會主席會對委員會定期會議議程作出最終決定。

2025年委員會的工作

委員會在2025年舉行了四次定期會議。外聘核數師代表、財務總監、法律及管治總監以及內部審核部主管親身出席或網上參與了全部四次定期會議，作出工作匯報並回答有關提問。此外，相關的執行總監會成員獲邀列席若干向委員會的匯報。年內，委員會在緊接定期會議後，兼沒有管理層列席的情況下，與外聘核數師及內部審核部主管進行了私人會晤。

委員會分別在2025年2月和8月的會議上審閱公司的年度及中期業績公告及財務報表，同時於每次定期會議聽取企業風險管理、第二線和內部審核各團隊的匯報，以保持密切監督內部監控。

公司繼續在所有業務單位推行三線模型，展現公司對穩健管治和有效風險管理的承諾。根據這模型，第二線的工作由法律及管治職能管理，並由在技術、工程、安全、品質、環境、風險、保證和商業等領域的卓越中心輔助。第二線的工作涵蓋了公司所有業務單位，以及關鍵的公司項目和倡議。

委員會於2025年的其他主要工作包括：

財務

- 審閱2024年報、年度業績公告與財務報表、2025中期報告、中期業績公告與財務報表的草稿、會計事宜和在財務報表內的相關披露附註，並建議董事局批准；
- 聽取集團香港物業資產及中國內地投資物業估值的更新；
- 聽取公司獲政府委託興建的鐵路項目最新財政預算狀況；及
- 聽取2025年的中期及年度會計、財務匯報事宜及稅務事宜的預覽；

內部審核及內部監控

- 審閱2024年有關內部審核部的效益評估報告；
- 審閱2024年的持續關連交易；
- 審閱內部審核部的季度報告；及
- 核准2026年內部審核計劃；

外聘核數師

- 聽取由畢馬威會計師事務所報告的2024年的年度財務報表及2025年的中期財務報表的主要事項；
- 在批准委任畢馬威會計師事務所提供非核數服務時，考慮其獨立性和其他相關因素；及備悉畢馬威會計師事務所分別於2024年的年度財務報表的審計報告和2025年的中期財務報表中對其獨立性的確認；
- 批准畢馬威會計師事務所於2025年提供持續性的非核數服務；
- 批准畢馬威會計師事務所2025年的年度審核及2026年的中期審閱，以及其他與審核相關及稅務服務的收費建議；及
- 審閱畢馬威會計師事務所截至2025年12月31日止年度的審核計劃；

管治

- 審閱有關2024年遵從法規及規例、營運協議和兩鐵合併相關的協議的報告及未決訴訟/潛在訴訟；
- 同意2024年報內的審核及風險委員會報告書和風險管理相關披露；及
- 審閱公司不同附屬公司及聯營公司報告給各自的審核/風險/管治委員會的重要事宜的撮要；

風險管理及保證

- 審閱有關2024年的風險管理及內部監控系統成效的評估以提交董事局；
- 審閱企業風險管理的2024年年度報告、2025年半年報告及季度報告；
- 聽取第二線的季度報告；及
- 聽取公司保險政策的年度匯報。

此外，委員會要求並聽取：(i)由第二線及內部審核部就重大企業資源規劃系統的項目管理所進行的檢討報告；(ii)外部顧問公司就第二線進行的諮詢檢討報告，以評估其現行架構及成效是否符合原定目標；以及(iii)由項目及工程拓展總監簡報一個關連東涌綫延綫項目可能出現延誤的事項。

重新委任外聘核數師

委員會對畢馬威會計師事務所的工作、其獨立性及客觀性均感滿意。因此，建議重新委任畢馬威會計師事務所(該會計師事務所已表示願意留任)出任集團2026年度的外聘核數師，惟待公司股東於2026年周年成員大會上批准通過。

黃慧群教授

審核及風險委員會主席

香港，2026年3月12日

委員會已檢討及確認本審核及風險委員會報告書。

風險管理

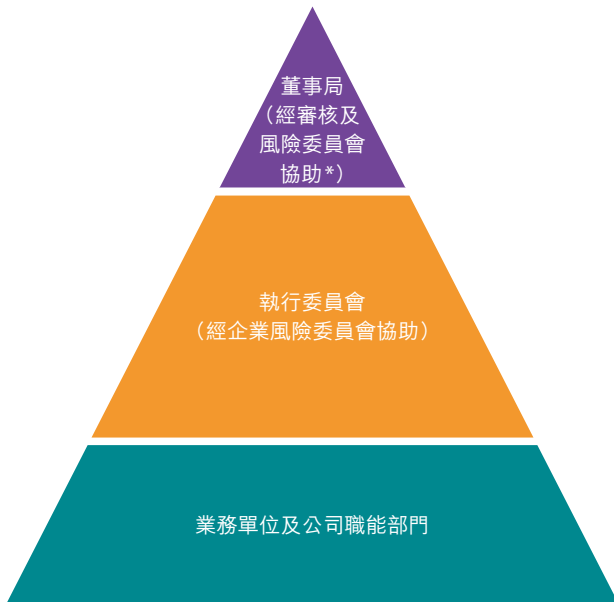
系統功能

公司各業務單位在其日常業務過程中採納公司的「企業風險管理」體系。該體系為各業務單位提供簡單而有效的管理程序以：

- 識別、評估及有效管理公司的營運、職能及企業風險
- 定出資源分配優先次序作風險管理
- 讓管理層清晰掌握公司所面對的重大風險
- 支援決策和項目執行以達致更佳業務表現

董事局在審核及風險委員會的協助下，監管公司的企業風險管理體系及首要風險；執行委員會則在企業風險委員會的協助下，整體負責企業風險管理政策、系統的實施及持續改善工作。

執行委員會透過討論企業風險季度報告及參加「Blue Sky」（集思廣益）風險工作坊，對公司的主要風險提出自上而下的意見。在2025年11月舉行的「Blue Sky」工作坊上，總監審視了公司應對突發事件及危機時的營運抗逆力，並識別可持續改進的地方。



* 委員會的職責及其在2025年內執行的工作載於審核及風險委員會報告書中(本年報第100頁至第102頁)

公司對其風險作出嚴格識別、評估和管理。在考慮已制定的風險控制措施後，按風險發生的可能性及潛在後果評估每項風險。根據風險矩陣釐定風險評級(E1 – E4)，較高風險為E1，較低風險為E4。風險評級考慮公司的風險承受程度，且反映管理層處理相應風險須作出的關注及風險控制力度。最高類別的「E1」風險受董事局、董事局委員會及執行委員會監察。

公司在營運過程中，難免承受風險，但已在不同範疇釐定了不同的風險承受程度，例如涉及公眾及僱員安全及提供可靠運輸服務等方面，就釐定了特別低的風險承受程度。

公司的企業風險管理系統提供了重要的內部監控，以識別、評估及管理影響公司的風險。作為一家學習型機構，公司透過內部和外部的檢討及研究，並從營運事故中學習，不斷求進。因應2025年發生的三宗鐵路事故，包括於2月及4月在東鐵綫發生的工程車事故，以及於5月在將軍澳綫發生的事故，公司已制定一系列改善措施。這些措施包括就關鍵資產進行一次針對性特別檢查，以及利用科技加強監察和管理鐵路資產，以增強營運的抗逆力；制定應對極端情況的方案，並透過演習和訓練裝備員工應對事故

- 持續監察風險
- 制訂合適的風險管理策略
- 監察企業風險管理體系
- 檢討首要風險及新出現的風險
- 每年檢討企業風險管理系統的成效

- 實施及持續改善企業風險管理體系
- 企業風險委員會
 - 主席為法律及管治總監
 - 由所有業務單位及公司職能部門的代表組成
 - 督導體系的實施和改善工作
 - 檢討公司的主要風險範疇及主要新出現的風險
 - 按季向執行委員會和審核及風險委員會匯報，及每隔六個月向董事局匯報

- 制訂安排及實施與公司企業風險管理體系及政策相符的風險管理流程
- 管理風險，並識別及落實風險控制措施
- 把已識別的風險記錄在風險登記冊中，以便作定期檢討及監控

風險管理

的決策及執行能力；提升免費接駁巴士安排及向乘客發放資訊；以及按需要凝聚地區力量為受影響乘客提供支援。

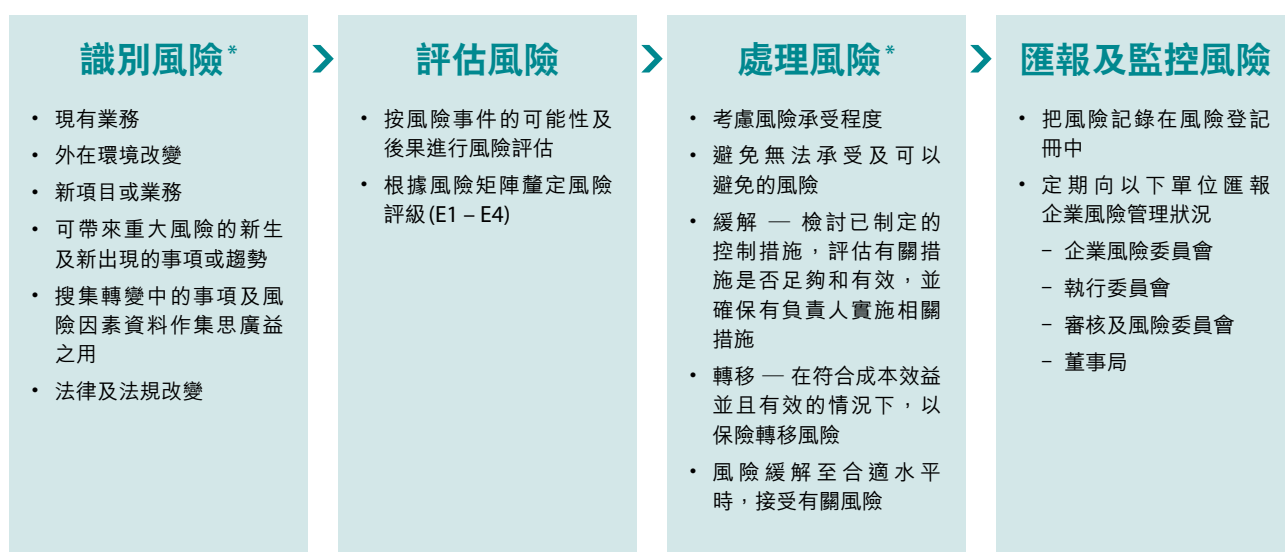
法律及管治職能的企業風險管理團隊持續更新一份與營商環境和外環境轉變有關的議題及風險因素清單，以協助企業風險委員會識別可能出現的潛在風險。

於2025年，公司已採取措施更新企業風險管理手冊、優化風險登記冊內容和簡化企業層面的風險組合(將企業風險歸納到主要風險範疇之下)，並採用參考定量關鍵風險指標、

風險控制效果評估，以及來自三線職能的保證資訊的風險儀表板。

重大風險管理程序

公司採用主動的管理程序以識別、評估、處理、匯報及監控來自經常性和增長性業務，以及經常轉變的營商環境下所產生的重大風險。公司已就不同範疇制定風險管理策略，包括但不限於業務營運、建造、財務，以及環境、社會及管治。



* 範疇並未盡列

此外，企業風險委員會及執行委員會按季檢討公司的主要風險範疇及企業風險組合，並就新出現的風險集思廣益，以確保掌握、評估及控制重大風險。董事局亦每隔六個月進行一次此類檢討。

公司透過將企業風險歸納到主要風險範疇之下，簡化企業層面的風險組合，以促進有效、具針對性的風險管理及討論。主要風險管理重點如下：

與持份者的複雜關係	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none">• 管理與持份者的複雜關係，並致力平衡他們有時相互衝突的期望及要求
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none">• 與政府、立法會、區議會、政界人士及具影響力團體進行策略性及政策方面的溝通• 主動與乘客、社區及具影響力團體作針對性的溝通，預期需求並維持持份者的信心• 監察政治局勢及事件，及其對公司業務的潛在影響• 透過民意調查、諮詢會及顧客反饋渠道，監察公眾意見及顧客認知

安全可靠且具韌性的鐵路網絡

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 在處理資產老化、在營運鐵路沿線協調必需進行的維修及複雜工程項目，以及應對極端天氣事件、乘客的行為模式和人口結構變化等外部挑戰的同時，確保鐵路網絡安全可靠且具韌性
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 於鐵路資產的生命周期進行資產管理，以確保安全有效營運 設計鐵路系統及設備時，須確保其安全性以及符合適用的設計標準和監管要求，並建立工作流程、程序及系統，以確保鐵路安全營運 透過針對性的安全意識活動及前線人力資源調配，加強保障乘客安全 於服務受阻期間提供清晰、適時且具透明度的溝通及客戶關懷支援，務求把對顧客的影響減至最低 確保事故管理方案通過試驗，定期進行危機演練、演習及測試 運用科技及監控工具，偵測早期異常跡象以進行預防性維修 透過檢討僅於必要時採取的最終復修程序及準備專用工具，制定措施以加快極端事故復修工作 透過主動規劃及協調應對措施，為極端天氣事件作好準備

鐵路項目的交付

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 交付鐵路項目，並管理因複雜設計及須與現有鐵路網絡進行重大系統整合而引致的項目計劃及成本控制挑戰
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 制定措施及流程，確保鐵路系統的工程設計、規格及技術標準完善、安全且符合監管及營運規定 制定監控措施，以管理基建建設之相關風險，包括承辦商表現、質量保證、項目進度遵循情況及環保合規性 制定流程，確保所有子系統(如信號、列車、通訊、供電)均能妥善整合，協同運作，組成完整的鐵路系統 建立機制以管理財務、合約及採購風險，確保整個項目生命周期均具成本效益、成本受控及符合法規 建立管治及保證機制，確保項目按時、按範圍及按預算交付，並符合公司目標

稱職/投入/積極的員工隊伍

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 培育一支稱職和投入員工隊伍，以推動公司策略、項目及營運
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 制定員工能力標準，確認績效要求，識別、評估及培育(包括透過培訓)員工安全有效地履行工作職責所需的技能、知識及經驗 落實具市場競爭力的績效管理制度及薪酬福利制度，以提升員工滿意度及留任率 透過員工諮詢機制、內部溝通及反饋渠道、獎勵及表彰計劃、員工參與及激勵方案，促成管理層與員工之間的正面關係及相互尊重 識別公司現時及未來招聘規劃及員工培育計劃的需求，以確保具備所需的資源 著重吸引與招攬人才，包括以企業品牌推廣活動，吸引並挽留人才、推廣積極的工作文化，培養員工的投入感與忠誠度 識別並培育具潛質的員工，為關鍵業務崗位制定繼任計劃

財務表現

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 多種因素可影響公司表現，包括不斷演變的消費模式和乘客的行為模式、本地及地區經濟的健康狀況、地緣政治及宏觀經濟的不確定性，以及需要為新延綫項目和營運鐵路資產升級籌措資金
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 以前瞻性的角度審視資本性開支需要及現行市況，以確定外部集資需要 就新鐵路延綫項目落實資本優化方案 落實審慎的成本控制並秉持穩健的財務管理 落實市場推廣及業務計劃，以提升競爭力並創造新的業務機遇 物色符合公司策略的中國內地及海外增長機遇

制定、整合及落實環境、社會及管治策略

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 制定合適的環境及社會目標，並擬定及落實計劃以達成有關目標和承諾，符合持份者的期望
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 制定完善的環境、社會及管治體系，為與公司環境、社會及管治實務相關的決策和工作提供指引，確保符合監管規定並落實策略 跟進環境、社會及管治表現及進展，在決策制定過程提供環境、社會及管治分析，並採用國際公認的匯報框架以提高透明度，同時透過內部保證確保數據完整性，配合外部保證進行獨立核實 持續主動與主要外部持份者溝通，在業務決策中回應並考慮其反饋 利用綠色融資支持可持續城市基礎設施的進一步發展，並設立特定的環境、社會及管治基金，為環境、社會及管治項目及額外的投資項目提供充足資源

網絡安全風險

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 在日益嚴峻的網絡安全威脅下，保障關鍵系統安全
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 規則及規例架構，包括存取控制、數據保護、事故應變及合規指引 透過自動化及/或手動測試，識別及處理漏洞與潛在安全威脅 持續監控、偵測及應對網絡安全威脅與事故 定期對軟件及系統進行更新及安全修補，以處理已知漏洞 管理及監控與可存取公司系統及數據的賣方、供應商及其他外部第三方相關的安全風險 制定工作流程以適時和有效地準備、偵測及應對網絡安全事件 持續為僱員提供有關網絡安全最佳實務的教育及培訓

供應鏈風險

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 面對複雜的地緣政治變化及全球供應鏈產能挑戰，管理業務關鍵材料、建造及服務的採購風險，以完成鐵路延綫項目，並滿足營運鐵路資產的需要
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 落實供應鏈風險管理體系 根據關鍵程度制定及管理存貨水平 監察供應商，尤其是位於政局不穩、貿易受限或易受災害影響地區的供應商 執行技術資格預審程序 管理供應商表現，包括透過使用合適的合約形式、財務及技術評估，以及服務水平協議 定期進行審核及持續財務資格檢討 識別及評估市場替代方案，以加強供應基礎韌性 落實機制以監察並確保材料及服務按所需質量標準交付 加強監察及控制主要項目的承包及分包安排，以及有關安排的透明度

香港以外的業務增長

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 在競爭日趨激烈、營商環境不斷轉變的情況下，能夠繼續在香港以外市場維持我們的增長策略
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> 維持對附屬公司及聯營公司的穩健管治制度，確保對其營運、財務及管治實施監督 支持香港總部、附屬公司及聯營公司各團隊之間分享能力及技能，以提升競爭力 擴大企業品牌效應及加強持份者關係 定期物色及爭取在不同市場上合適的業務機遇 定期進行地緣政治風險脈搏調查，以緊貼最新發展

董事局和執行委員會持續監控公司長遠的財政可持續性。儘管在新常態下，因消費模式及乘客的行為模式不斷轉變而出現各種挑戰，公司乘客量仍持續穩步增長。雖然本集團在香港及以外地區的收入在一定程度上仍取決於宏觀經濟及消費趨勢，但集團繼續推行改革方案、審慎控制成本，並維持審慎理財，以期進一步改善集團的盈利能力。此外，已確定商業可行性的新鐵路及其他項目亦有利於集團長遠的財政可持續性。

公司透過企業風險管理體系識別環境、社會及管治風險，並透過重要性評估程序進行檢討。為維持長遠業務增長，公司已將應對極端天氣的業務抗逆力確定為未來關鍵策略優先範疇之一。公司已檢討氣候相關的實體風險和轉型風險，及相互關聯的眾持份者當中的角色，並於公司和業務單位/職能層面落實架構、程序及實際應對策略，以提供有效的風險控制及緩解措施。公司將繼續透過創新和技術應用、情境規劃及改進未來設計，進一步增強業務抗逆力。

系統成效的檢討程序

企業風險委員會代表執行委員會對企業風險管理系統的成效至少每年作出一次評估。截至2025年12月31日止年度的檢討得出企業風險管理系統總體具有成效的結論。法律及管治總監作為企業風險委員會主席，已向執行委員會提交截至2025年12月31日止年度的企業風險管理系統成效檢討結果，並於2026年2月12日獲得執行委員會確認。審核及風險委員會亦於2026年2月27日獲提交成效檢討結果，並同樣對該結果予以認同。審核及風險委員會在董事局授權下，評估了公司的企業風險管理系統的成效，並基於多個檢討範疇得出該系統總體具有成效的結論。

檢討已考慮的因素

- 《企業管治守則》內有關董事局在進行年度風險管理系統檢討時可考慮的檢討範疇
- 部門主管及附屬公司/聯營公司主管對風險管理成效進行的年度內部確認
- 附屬公司/聯營公司的風險管理
- 同業聯繫及交流
- 2025年內舉辦的風險管理培訓及推廣活動

結論

截至2025年12月31日止的年度內，企業風險管理系統總體具有成效

持續改善程序

公司於2025年內就企業風險管理系統落實了以下主要措施：

- 企業風險管理團隊繼續為全體員工編製「企業風險管理通訊」，分享風險管理的熱門話題，以提高員工的風險意識，及鼓勵分享良好的風險管理做法。
- 公司於2025年9月舉辦年度「風險意識週」活動，向公司的各個階層推廣風險意識，包括有以「增強公司抗逆力」為題的主題研討會。研討會備受好評並有約300位部門主管和高級經理參與。此外，逾2,600名參與者亦於「風險意識週」網上遊戲，測試他們對風險意識和原則的認識。
- 公司繼續在所有業務單位推行三線模型，展現公司對穩健管治和有效風險管理的承諾。根據這模型，第二線的工作由法律及管治職能管理，並由在技術、工程、安全、品質、環境、風險、保證和商業等領域的卓越中心輔助。第二線的工作涵蓋了公司所有業務單位，以及關鍵的公司項目和倡議。於2025年，公司與外部顧問公司合作，委託其就第二線進行獨立顧問檢討。檢討結果確認公司第二線運作有效，且公司已落實包括標準化保證程序、正式上報機制，以及加強三線協調等的多項積極措施。為進一步提升管治，公司正為其三線模型引入正式職責規範，探索創新的資源配置模式，並制定全面的保證分佈圖，讓董事局和總監更清楚掌握風險管理及保證工作的情況，以彌補所識別的不足之處並去除交疊。這些舉措彰顯公司致力提升透明度、問責性，並持續優化管治做法的承諾。
- 公司亦通過與風險管理人員共同檢討、審視各環球風險報告及進行跨行業的經驗交流，包括參與泛亞風險及保險管理協會會議，以緊貼風險管理的最新發展。

工程委員會報告書

於本報告書的日期，公司的工程委員會(於本報告書稱為「委員會」)由五位非執行董事組成，其中四位為公司的獨立非執行董事(「獨立非執行董事」)。委員會成員及其2025年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第87頁至第88頁。

委員會的職責

委員會的委員會職權範圍登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

委員會就公司在香港及香港以外任何涉及設計及/或建造及/或置換工程、且涉資金額超逾100億港元的資本性工程項目(「相關工程項目」)、及任何其他整體施工計劃出現四個月或以上延期的相關工程項目作出監察並向董事局提供意見：

- 從施工計劃、成本、質量、安全、環境及持份者交流的角度檢視此類項目的進度；
- 檢視對此類項目在施工計劃、成本、質量、安全、環境及持份者交流上可能產生重大影響的事項，包括對上述事項的管理以及公司用以監管和管理項目的流程；
- 檢視有關材料、施工和流程不合規的情況；
- 核查此類項目是否具備足夠的資源及獲得充分監督；及
- 持續檢視公司對此類工程項目所制定的企業傳訊策略及規程，以及危機管理方案。

委員會亦審議公司高出載於《香港鐵路有限公司業務守則規程(Protocol of Conduct of Business of MTR Corporation Limited)》附錄一所規定的金額上限的重大技術或工程合約，並於合適時提供指引及建議。

委員會於每次委員會會議後向董事局匯報上述事宜，如委員會認為合適，亦可向董事局作出非預設的匯報。

2025年委員會的工作

在2025年，委員會舉行了五次會議，審議和考慮了以下主要事項：

- 公司正在興建的資本性工程項目，包括東涌綫延綫、小蠔灣站及小濠灣車廠物業地基工程、屯門南延綫、洪水橋站、東鐵綫古洞站及市區綫信號系統更新工程的工程進度及相關事宜；
- 其他新鐵路項目，包括機場鐵路隧道延展段和北環綫的規劃及設計工作；
- 公司物業業務單位批出所有於香港發展項目的工程的進度及成本狀況的半年度報告書；及
- 公司內部審計部審查有關項目工程的半年度報告書。

在2025年，項目及工程拓展總監及總經理 — 大嶼山及新界南工程項目共出席了五次會議、總經理 — 商務管理(項目及工程拓展)出席了四次會議，匯報和回答有關項目的工程的事宜。車務及創新總監出席了二次會議、總信號工程師(車務)出席了五次會議，匯報和回答有關更新信號系統工程的事宜。物業及國際業務總監出席了一次會議、總經理 — 物業工程出席了兩次會議，匯報和回答有關物業業務單位批出的發展項目工程的事宜。其他總監和高級經理也按需要獲邀出席會議。我感謝委員會成員和各位同事的支持和辛勤工作。

鄭恩基先生
工程委員會主席

香港，2026年3月12日

委員會已檢討及確認工程委員會報告書。

財務及投資委員會報告書

財務及投資委員會(於本報告書稱為「委員會」)於2022年2月1日成立。截至本報告書日期，委員會由五位非執行董事組成，其中四位為獨立非執行董事。此委員會的主席由一位獨立非執行董事擔任。委員會成員及其2025年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第87頁至第88頁。

行政總裁、財務總監及總經理 — 企業財務需列席所有委員會會議。其他總監和高級經理也按需要獲邀出席會議。

委員會的職責

委員會的職權範圍(「職權範圍」)分別上載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

根據職權範圍，委員會主要負責審視公司執行總監會就以下事項作出的建議，並向董事局就該等建議提供評估結果，以供其審議：

- 公司的年度預算及融資計劃；
- 公司的首選融資模式；
- 公司的股息政策；
- 倘若高出董事局批准財務或其他限額的銀行借貸或其他融資協議、投資及出售項目、母公司擔保、支出及收入合約批授；
- 公司在香港物業發展項目的策略(倘若所需投資金額高出董事局批准之限額)和合約批授；
- 公司物業發展項目的單位的平均和最低售價；
- 香港新工程項目的建議書；及
- 公司就中國內地及國際業務及公司任何其他業務設定的投資上限。

2025年度委員會的工作

財務及投資委員會於2025年度舉行了七次會議，審視和考慮下述主要事項的建議，並向董事局提供委員會的相關建議，以供其審議：

- 公司2025年最新估算，2026年預算及長期預測；
- 公司的主要財務策略，包括拓展債務發行市場、修訂衍生財務工具風險限額，以及現金與流動資金管理；
- 公司潛在的融資選項及機制，以應對目前已承諾的項目及正在談判中的項目在未來十年所面臨的融資挑戰；
- 2025年債務工具發行計劃的安排；
- 公司的2024年度末期股息及2025年度中期股息；
- 公司車站商務某個特許經營權的續約；
- 多個物業發展項目的招標安排及銷售價格建議；
- 公司的加權平均資本成本及項目評估所需回報率；
- 承造北環綫項目第一部份所需的項目協議；
- 就某個中國內地鐵路專營權合約的投標文件；
- 就某個海外綜合車站發展項目的投標文件；及
- 新增長引擎的投資進度。

包立賢先生

財務及投資委員會主席

香港，2026年3月12日

委員會已檢討及確認財務及投資委員會報告書。

薪酬委員會報告書

引言

薪酬委員會獲授權負責審議公司的薪酬政策及非執行董事的薪酬，並向董事局提出建議。委員會同時亦負責檢討及釐定行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬。

於本年度內，委員會定期舉行會議，按公司薪酬政策討論及審批與公司核心獎勵計劃、長期獎勵計劃，以及行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬有關的薪酬事宜，並考慮非執行董事的薪酬及向董事局提出有關建議。委員會在釐定行政總裁的薪酬時會諮詢主席的意見，而在釐定執行總監會其他成員的薪酬時，則會諮詢主席及行政總裁的建議。

委員會現有七名非執行董事，其中四名為獨立非執行董事。薪酬委員會主席為獨立非執行董事。在有需要時及經薪酬委員會主席同意下，薪酬委員會獲授權尋求獨立專業意見，以協助委員會處理相關事宜。各董事或其任何聯繫人士均不會參與釐定其本人的薪酬。

薪酬委員會的主要職責包括：

- 制定有利於僱用優秀人才的薪酬政策及守則；
- 向董事局建議非執行董事的薪酬；
- 獲授權負責釐定執行總監會成員的薪酬；以及
- 參照董事局的公司目標和目的，檢討及批核執行總監會成員與表現掛鈎的薪酬。

委員會的職責載於其職責範圍內，並且符合企業管治守則規定。

本薪酬委員會報告書已獲公司薪酬委員會審批。

薪酬政策

公司的薪酬政策旨在確保薪酬水平恰當，並與公司所制定的目標、目的及業績表現一致。為此，公司考慮了多項相關因素，例如相類公司的薪酬、工作職責、職務及範圍、公司及附屬公司的聘用條款、市場做法、財務及非財務表現，以及固定薪酬與工作表現掛鈎薪酬的理想組合。

公司致力實行有效的企業管治及聘用和激勵優秀人才，並確認推行一套正規、具透明度及涵蓋董事局及執行總監會成員的薪酬政策的重要性。

非執行董事的薪酬

薪酬委員會不時就董事局非執行董事成員的薪酬向董事局提出建議。非執行董事的薪酬以年度董事袍金的形式支付。

為確保就非執行董事為公司服務的時間及所承擔的責任給予適當的報酬，委員會定期進行檢討，並在向董事局提出建議時，考慮以下因素：

- 相類公司支付的袍金；
- 投入的時間；
- 非執行董事的責任；以及
- 適用於其他僱員的聘用條款。

非執行董事的薪酬詳情列載於綜合財務報表附註 11。自 2023 年 7 月 1 日起，應支付予現任非執行董事出任董事局、各董事局委員會及顧問小組職務的袍金的詳情如下：

董事局/董事局委員會/ 小組成員	年度袍金 (港元)
董事局	
- 主席	1,500,000
- 其他成員	350,000
審核及風險委員會、工程委員會和 財務及投資委員會	
- 主席	160,000
- 其他成員	100,000
薪酬委員會、提名委員會、環境及 社會責任委員會和科技顧問小組	
- 主席	120,000
- 其他成員	70,000

僱員薪酬

公司為其僱員(包括行政總裁及其他執行總監會成員)所制定的薪酬架構包括：

- 固定薪酬 — 基本薪金、津貼及實物收益(如醫療)；
- 浮動獎金 — 特別獎金或按工作表現釐定的獎金，以及其他特定業務的獎金計劃；
- 長期獎勵 — 如受限制股份及表現股份；以及
- 退休金計劃。

有關各項薪酬項目的具體內容闡述如下。

固定薪酬

公司按年制定及檢討基本薪金及津貼。年度檢討程序所考慮的因素包括公司的薪酬政策、市場競爭定位、市場做法，以及公司業績與個人的工作表現。實物收益則會視乎情況按市場做法而適時進行檢討。

浮動獎金

根據公司的核心獎勵計劃，行政總裁、執行總監會其他成員，以及公司的管理層成員均有資格獲取與工作表現掛鈎的年度獎金。有關計劃的條款及細則由薪酬委員會定期檢討。

根據計劃的現行細則，核心獎勵計劃的整體獎金金額乃按公司業績釐定。公司業績表現是根據財務及非財務因素衡量，包括：

財務因素

- 經營利潤；
- EBITDA 邊際比率；以及
- 香港物業發展利潤。

非財務因素

- 顧客滿意度問卷的結果；
- 達致顧客服務承諾；以及

薪酬委員會報告書

- 達致營運協議附表2第1部分所定有關「列車按照編定班次行走」、「乘客車程準時程度」及「列車服務準時程度」的營運表現要求。

如公司未能達致任何一項或多項營運表現要求，則核心獎勵計劃的整體獎金金額會自動減少。整體獎金金額亦會根據公司履行所有顧客服務承諾的情況而作出調整。最終支付的獎金金額將按僱員的個人工作表現而調整。

於財政年度完結後，公司會委聘獨立專家按照營運表現要求及顧客服務承諾，檢視及審計公司的表現。審計結果將通知薪酬委員會，以便其決定是否適宜調整計劃的整體獎金金額。

個人績效表現評分屬公司整體年度表現評級程序的一部分。績效表現評分及評核反映個人職責範疇內的各項因素，包括營運、其他非財務及財務因素。行政總裁的個人績效表現評分由主席評定，而執行總監會其他成員的個人績效表現評分則由行政總裁決定。

行政總裁及執行總監會其他成員的目標獎金水平約為整體現金薪酬的25%至35%。

此外，公司設有其他與業務有關的獎勵計劃，以激勵相關僱員達到公司的特定業務目標。

特別獎金

在2025年，公司發放特別獎金予工作表現稱職或優秀的非管理層員工，以獎勵他們在過去一年為公司業績及成就所作的貢獻，並激勵他們為持續業務拓展而繼續努力。此外，公司於2025年向工作表現稱職或優秀的員工，包括執行總監會成員及管理層人員，頒發一次性特別獎金，以表彰他們於過去一年在各種挑戰下仍為公司的成就與業績所作出的貢獻與承擔。

長期獎勵

在2025年，公司維持行政人員股份獎勵計劃。

行政人員股份獎勵計劃

董事局已於2014年8月15日批准採納行政人員股份獎勵計劃。行政人員股份獎勵計劃由2015年1月1日起生效，原本期限為十年，至2024年12月31日終止。董事局已批准將行政人員股份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。

薪酬委員會可不時依據行政人員股份獎勵計劃的規則，按其絕對酌情權決定準則，讓任何合資格僱員以獎勵持有人身份參與行政人員股份獎勵計劃。獎勵持有人可獲授予受限制股份及/或表現股份。公司於2025年根據行政人員股份獎勵計劃向公司選定的僱員授予獎勵，當中包括執行總監會成員。獎勵持有人享有於2018年1月1日或之後獲授的未歸屬受限制股份的應計現金股息。

受限制股份乃按相關合資格僱員的個人工作表現授出，並按比例於三年內均等分批歸屬(除非薪酬委員會另有決定)。

表現股份每三年授予一次，歸屬結果由薪酬委員會不時按董事局通過的表現基準及表現期而衡量於預定表現期的公司業務表現及任何其他表現條件來決定。就最近授予的表現股份(涵蓋2024年至2026年)而言，表現指標包括財

務指標以及營運及策略指標，以支持公司的增長、環境、社會及管治承諾、創新科技倡議，以及香港及海外業務中的項目交付。

一般來說，本公司將向第三方受託人（「受託人」）支付款項，並指示或建議受託人運用有關款項及/或源自作為信託的部分基金所持股份的其他現金淨額，以購入市場上的現有股份。相關獎勵持有人的股份由受託人以信託形式持有。受託人不得就於信託中所持的任何股份行使投票權，而獎勵持有人亦不能指示受託人就任何未歸屬的獎勵股份行使投票權。就《上市規則》第17章而言，該計劃歸類為「涉及上市發行人現有股份的股份計劃」。

為全面監督行政人員股份獎勵計劃的運作，公司定期檢討計劃內容，確保計劃持續適用並具有效益。

有關行政人員股份獎勵計劃及根據該計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的股份之詳情，列載於綜合財務報表附註11及45。

退休金計劃

公司在香港設有四項以信託契約形式運作的退休金計劃，分別為香港鐵路有限公司退休金計劃（簡稱「港鐵退休金計劃」）、香港鐵路有限公司公積金計劃（簡稱「港鐵公積金計劃」）及兩項強制性公積金計劃（分別簡稱「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」）。各項退休金計劃的詳情如下：

(i) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃是一項已按香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊的界定福利計劃，且已獲強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免證明書。

港鐵退休金計劃自1999年4月1日起已不接受新僱員加入。該計劃由管理層代表、員工代表及獨立非僱主受託人所組成的受託人委員會根據其「信託契約及規例」管理。其提供的福利按成員的最後薪金乘以按服務年期而定之倍數，或將倍數乘以成員的累計供款連投資回報，以兩者中的較高者計算。成員的供款額是按照基本薪金的固定百分率計算，而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

(ii) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃是一項按照《職業退休計劃條例》註冊的界定供款計劃，並獲得強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免證明書。港鐵公積金計劃提供的福利乃根據成員供款、公司供款、該等供款的投資回報、與服務年期掛勾的歸屬比例及離職原因計算。成員及公司供款是根據成員基本薪金的固定百分率計算。

(iii) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃是一項於強制性公積金計劃管理局註冊且在強制性公積金集成信託下的界定供款計劃。其成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》（香港法例第485章）（簡稱《強積金條例》）規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。本公司亦因應個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出超過強制標準的額外供款。

(iv) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃是一項於強制性公積金計劃管理局註冊且在強制性公積金集成信託下的界定供款計劃。其成員包括原屬九鐵強積金計劃以及合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的前九鐵員工。成員及本公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

公司於1999年4月1日前聘請的執行總監會成員，均合乎資格參加港鐵退休金計劃。其他執行總監會成員則合資格參加港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃。

公司前任行政總裁金澤培博士為港鐵公積金計劃的成員，直至其行政總裁任期於2025年12月31日屆滿為止。由2026年1月1日起擔任公司行政總裁的楊美珍女士為港鐵公積金計劃的成員。

公司為設於香港、澳門、中國內地、英國、瑞典及澳洲的附屬公司按《強積金條例》(適用於香港的附屬公司)及當地法例(適用於澳門、中國內地及海外的附屬公司)設立退休金計劃。

薪酬委員會於年內的工作

- 批核2024年報中所載的2024年薪酬委員會報告書；
- 檢討及批核按公司表現而釐定的核心獎勵計劃於2024年表現期的獎金；
- 評估將列車及安全表現與核心獎勵計劃獎金金額掛鉤的方案，並建議對可用指標進行進一步研究；
- 檢討及批核合資格僱員按「行政人員股份獎勵計劃」可獲授予的受限制股份和/或表現股份；

- 就執行總監會成員在2025年4月生效的薪酬作出年度檢討；
- 按需要就執行總監會成員於委任、合約續期及合約期滿時的薪酬方案作出檢討及批核；及
- 認可將行政人員股份獎勵計劃進一步延長十年至2034年12月31日。

非執行董事與執行董事的薪酬

董事局成員及執行總監會成員的酬金總額如下表所示。有關酬金的詳細資料列載於綜合財務報表附註11。

百萬港元	2025	2024
袍金	10.5	10.7
基本薪金、津貼及其他實物收益	67.4	60.8
與表現掛鉤的薪酬	37.3	33.0
退休金計劃供款	7.9	7.5
以股份為基礎的支出	23.4	26.9
總計	146.5	138.9

有關截至2025年12月31日止年度公司五位最高酬金僱員的資料，請參閱綜合財務報表附註11。

黃冠文先生
薪酬委員會主席
香港，2026年2月23日

董事局及執行總監會

各董事局及執行總監會成員的履歷的全文載於公司網站 (www.mtr.com.hk)。

董事局成員



金澤培博士*^

太平紳士
64歲

主席及非執行董事

首次獲委任：

- 行政總裁及董事局成員：2019年4月1日(曾擔任行政總裁至2025年12月31日)
- 主席及非執行董事：2026年1月1日

現屆任期：2026年1月1日(委任)至2028年12月31日

董事局委員會/顧問小組

環境及社會責任委員會(主席)

提名委員會(成員)

薪酬委員會(成員)

金博士領導董事局確保有效管理及監督公司業務、制定企業策略、維持良好企業管治架構及評估執行總監會的表現。

金博士於1995年起在本公司開始其事業，並曾在車務處、工程處以及中國內地及國際業務處擔任不同管理職位。他於2019年4月1日獲委任為行政總裁，並同時成為董事局成員。在獲委任為行政總裁之前，金博士於2011年1月至2016年4月期間為車務總監及由2016年5月起為常務總監——車務及中國內地業務。他亦於2011年1月至2025年12月期間出任執行總監會成員。

金博士現為國際公共交通聯會名譽主席、香港總商會理事會副主席以及香港公益金董事會成員。

金博士於1989年取得英國特許工程師資格。



歐陽伯權博士

金紫荊星章，太平紳士
73歲

歐陽博士於2019年7月至2025年12月期間出任本公司非執行主席。他於2019年3月加入董事局，並於2025年12月31日後退任董事會職務。



楊美珍女士*^

61歲

行政總裁

首次獲委任(行政總裁)：2026年1月1日

現屆任期：2026年1月1日(委任)至2028年12月31日

董事局委員會/顧問小組

環境及社會責任委員會(成員)

楊女士於1999年11月加入本公司。獲委任為行政總裁前，她自2011年9月起為商務總監，自2021年7月起出任香港客運服務總監，以及自2023年10月1日起出任常務總監——香港客運服務。楊女士自2011年9月起出任執行總監會成員。她現為八達通控股有限公司和兩間八達通控股有限公司集團成員公司的非執行主席。

董事局及執行總監會

作為行政總裁，楊女士負責本公司及其集團成員公司在香港及其以外的整體業務表現。

加入本公司前，楊女士在香港曾先後於渣打銀行(香港)有限公司及花旗銀行擔任不同的市務及業務發展職位。

楊女士為香港房屋委員會及其轄下的商業樓宇小組委員會及財務小組委員會非官方委員。她亦是香港貿易發展局 — 基建發展服務諮詢委員會委員、碳中和及可持續發展委員會委員，以及香港國際主題樂園有限公司獨立非執行董事。楊女士曾出任昂坪360有限公司的主席、Mox Bank Limited獨立非執行董事、香港數碼港管理有限公司董事及數碼港顧問委員會成員。她亦曾是促進殘疾人士就業諮詢委員會成員、香港旅遊發展局成員及入境事務處使用服務人士委員會非官方成員。

楊女士為英國特許市務學會的資深會員、香港市務學會會士、香港運輸物流學會院士，及香港工程師學會客座資深會員。



包立賢[^]

69歲

獨立非執行董事

首次獲委任(獨立非執行董事)：2017年5月17日

現屆任期：2023年5月17日至2026年5月16日

(最近一次重選日期：2023年5月24日)

董事局委員會/顧問小組
財務及投資委員會(主席)
審核及風險委員會(成員)

包立賢先生為嘉道理父子有限公司的主席。他於2000年至2013年期間出任中電控股有限公司的集團常務董事及行政總裁、於2013年10月至2014年4月期間擔任執行董事，現任該公司董事會副主席及非執行董事。包立賢先生亦是香港上海大酒店有限公司的非執行董事及漢基國際學校董事會主席。

包立賢先生於2000年加入中電控股有限公司前為投資銀行家，其最後擔任的有關職務為施羅德亞太區駐港企業財務主管並曾任香港總商會主席。

包立賢先生是英格蘭及威爾斯特許會計師公會會員。



陳振彬博士[^]

大紫荊勳章，金紫荊星章，
太平紳士
68歲

獨立非執行董事

首次獲委任(獨立非執行董事)：2020年5月20日

現屆任期：2023年5月20日至2026年5月19日

(最近一次重選日期：2023年5月24日)

董事局委員會/顧問小組

環境及社會責任委員會(成員)

薪酬委員會(成員)

陳博士擁有超過30年製衣界經驗並為寶的集團有限公司的創辦人及主席。他為李寧有限公司及旭日企業有限公司的獨立非執行董事。陳博士現為中華人民共和國全國人民代表大會香港代表。他亦為香港青少年軍總會的主席及創會人之一、香港都會大學(前稱香港公開大學)諮議會委員，及團結香港基金顧問。

陳博士曾任迅捷環球控股有限公司及榮豐億控股有限公司的獨立非執行董事。他於2004年獲委任為青年事務委員會委員並於2009年至2015年為其主席。陳博士於2007年成立香港青少年發展聯會及為觀塘區議會前主席和扶貧委員會關愛基金專責小組副主席。他也曾服務於財務匯報局、社會福利諮詢委員會、個人資料(私隱)諮詢委員會及可持續發展委員會。



鄭恩基^{*}

銅紫荊星章，太平紳士
71歲

獨立非執行董事

首次獲委任(獨立非執行董事)：2019年5月22日

現屆任期：2025年5月21日至2028年5月20日

(最近一次重選日期：2025年5月21日)

董事局委員會/顧問小組

工程委員會(主席)

薪酬委員會(成員)

鄭先生是一名執業土木及結構工程師，並為《建築物條例》的認可人士及註冊結構工程師。他亦為中華人民共和國的一級註冊結構工程師。

鄭先生現為鄭恩基顧問工程師有限公司的董事。他亦為前任行政長官及政治委任官員離職後工作諮詢委員會委員以及龔如心及王德輝慈善信託的管理機構成員。

鄭先生曾為劍虹集團控股有限公司獨立非執行董事、英國結構工程師學會會長、香港浸會大學校董會主席，以及廉政公署防止貪污諮詢委員會主席。他亦曾出任醫院管理局成員、城市規劃委員會成員、香港房屋委員會委員及離職公務員就業申請諮詢委員會委員。



許少偉

銀紫荊星章
69歲

獨立非執行董事

首次獲委任(獨立非執行董事)：2021年5月26日

現屆任期：2024年5月22日至2027年5月21日

(最近一次重選日期：2024年5月22日)

董事局委員會/顧問小組

工程委員會(成員)

薪酬委員會(成員)

許先生於1978年加入香港政府任職見習屋宇測量師，其後於前建築物條例執行處、前建築拓展署、前屋宇地政署及屋宇署擔任多個不同職位。他於2001年借調到香港特區政府保安局，出任首席助理秘書長(特別職務)，主責監管航空保安事宜。許先生於退休前為屋宇署署長(2014年至2017年期間)。

許先生現為上訴委員會(簡樸房)成員。他亦於2018年至2020年期間獲香港特區政府委任為沙田至中環線項目專家顧問團成員。

許先生自1984年起為香港測量師學會會員。



劉麥嘉軒

銅紫荊星章，太平紳士
59歲

獨立非執行董事

首次獲委任(獨立非執行董事)：2024年5月22日

現屆任期：2024年5月22日(委任)至2027年5月21日

董事局委員會/顧問小組

審核及風險委員會(成員)

財務及投資委員會(成員)

劉麥嘉軒女士是執業會計師。在加入畢馬威香港之前，她曾於畢馬威倫敦工作。劉麥嘉軒女士曾擔任畢馬威中國合夥人及其香港區管理合夥人。她已於2021年9月退任於畢馬威之所有職務。

劉麥嘉軒女士積極參與社會事務，並獲香港特區政府委任為多個金融諮詢委員會成員。她現為強制性公積金計劃管理局及其全資附屬公司積金易平台有限公司的主席和非執行董事，以及香港金融學院董事。此外，劉麥嘉軒女士自2016年5月起獲委任為中華人民共和國財政部會計諮詢專家，並自2018年1月起獲委任為中國人民政治協商會議江蘇省委員會委員。她亦為團結香港基金的顧問。

劉麥嘉軒女士曾出任香港金融管理局外匯基金諮詢委員會委員，及該外匯基金諮詢委員會轄下的金融基建及市場發展委員會以及管治委員會的委員。她亦曾為政府助學金聯合委員會主席、法律援助服務局成員、金融領導委員會委

員、香港大學校務委員會委員、公務員敘用委員會成員、BEPS 2.0 諮詢小組委員、整筆撥款獨立檢討委員會成員、經濟機遇委員會成員、財務匯報局財務匯報檢討委員團成員、金融發展局市場推廣小組及政策研究小組成員、香港貿易發展局理事會成員、廉政公署貪污問題諮詢委員會成員、海濱事務委員會成員、航空發展諮詢委員會成員、司法人員薪俸及服務條件常務委員會委員，以及婦女事務委員會成員。

劉麥嘉軒女士是英格蘭及威爾斯特許會計師公會及香港會計師公會會員。



李惠光教授*

銅紫荊星章，太平紳士
66歲

獨立非執行董事

首次獲委任(獨立非執行董事)：2022年5月25日

現屆任期：2025年5月21日至2028年5月20日

(最近一次重選日期：2025年5月21日)

董事局委員會/顧問小組

科技顧問小組(主席)

工程委員會(成員)

李教授擁有逾40年在香港及海外的商業及科技管理經驗。他現為中銀香港(控股)有限公司、中國電信股份有限公司及新意網集團有限公司的獨立非執行董事。

李教授為香港城市大學前副校長(行政)。他曾為香港賽馬會(「賽馬會」)資訊科技事務執行總監及管理委員會成員，負責賽馬會的整體資訊科技策略及創新。於加入賽馬會前，李教授曾在香港中華煤氣有限公司擔任多項要職，包括為該集團的行政委員會成員、資訊總監，以及兩項策略科技多元化業務——名氣佳網上業務有限公司及名氣通電訊有限公司之行政總裁。

李教授亦積極服務於多個學術、專業及社區事務之監管及諮詢委員會。他現為香港應用科技研究院有限公司董事局主席、香港品質保證局副主席、香港特區創新科技與產業發展委員會當然委員，以及香港管理專業協會及香港專業及資深行政人員協會理事會委員。

李教授曾為香港電腦學會會長以及香港資訊科技專業認證局、香港特區公共圖書館諮詢委員會及香港教育城董事會之主席。他亦曾出任職業訓練局理事會委員、香港房屋協會審核委員會成員，以及香港特區知識產權貿易工作小組成員。

李教授為特許資訊科技專業人士及特許工程師。



吳永嘉

銀紫荊星章，太平紳士
56歲

獨立非執行董事

首次獲委任(獨立非執行董事)：2019年5月22日

現屆任期：2025年5月21日至2028年5月20日

(最近一次重選日期：2025年5月21日)

董事局委員會/顧問小組

提名委員會(成員)

科技顧問小組(成員)

吳先生為香港執業律師及現為董吳謝林律師事務所合夥人。他現為中華人民共和國全國人民代表大會香港代表及現任代表工業界(第二)功能界別立法會議員。吳先生為延長石油國際有限公司及旭日企業有限公司的獨立非執行董事。他亦是香港—台灣商貿合作委員會及香港特別行政區護照上訴委員會主席、獨立監察警方處理投訴委員會副主席、香港按揭證券有限公司的非執行董事、香港大學校董會及校務委員會委員、競爭事務委員會委員及中華人民共和國中國人民政治協商會議陝西省委員會委員。

吳先生曾任中國織材控股有限公司的獨立非執行董事、強制性公積金計劃管理局的非執行董事、香港科技園公司董事、工業貿易署中小型企業委員會委員，以及香港理工大學校董會成員。



孫淑貞工程師

榮譽勳章
62歲

獨立非執行董事

首次獲委任(獨立非執行董事)：2025年5月21日

現屆任期：2025年5月21日(委任)至2028年5月20日

董事局委員會/顧問小組

工程委員會(成員)

科技顧問小組(成員)

孫工程師在資訊科技領域擁有豐富的經驗。她曾任香港中華煤氣有限公司(「煤氣公司」)的企業資訊科技總監，直至2024年退休。孫工程師於1988年加入煤氣公司，並曾擔任多個管理職位。她於2005年出任煤氣公司的資訊科技總監。在擔任此職位前，她是名氣佳網上業務有限公司的首席營運總監，該公司曾是煤氣公司的子公司。在孫工程師的領導下，該資訊科技團隊負責為煤氣公司及其子公司以及其內地業務提供資訊科技服務和解決方案，以支持煤氣公司的業務使命。

孫工程師積極服務於多個諮詢委員會、大學及專業機構，利用她的專業知識推動香港的創新及科技領域發展。她還擔任多個公共部門諮詢委員會的成員，進一步鞏固了她在制定資訊科技政策方面的影響力。

孫工程師現為的士服務質素委員會副主席、大律師紀律審裁團成員、選舉管理委員會之技術諮詢委員會成員，以及康復諮詢委員會之無障礙小組成員。她亦是資歷架構資訊及通訊科技行業培訓諮詢委員會和香港恒生大學知識交流

研究院諮詢委員會的委員、香港大學計算機科學諮詢委員會成員及香港管理專業協會資訊科技管理委員會成員。此外，孫工程師為協康會的董事及其轄下資訊科技諮詢委員會成員。

孫工程師曾是交通諮詢委員會成員，並曾擔任其轄下交通投訴組委員會的主席，以及數碼21資訊科技策略諮詢委員會委員、個人資料(私隱)諮詢委員會委員、社會福利界資訊科技聯合委員會委員及香港房屋委員會財務小組委員會委員。

孫工程師是英國電腦學會特許資訊科技專業人士。



唐家成博士#

金紫荊星章，太平紳士
71歲

獨立非執行董事

首次獲委任(獨立非執行董事)：2022年5月25日

現屆任期：2025年5月21日至2026周年成員大會

(最近一次重選日期：2025年5月21日)

董事局委員會/顧問小組

提名委員會(主席)

審核及風險委員會(成員)

唐博士為特許會計師，並於中國內地及香港市場的金融服務業及資本市場擁有豐富經驗。他現為香港交易及結算所有限公司的主席，以及渣打銀行(香港)有限公司的獨立非執行董事。唐博士亦為國家金融監督管理總局國際諮詢委員會委員。

唐博士於1979年加入畢馬威英國，並於1989年成為香港事務所的審計合夥人。他於2007年獲選為畢馬威中國及

香港主席，其後於2009年成為畢馬威亞太區主席以及全球董事會及全球行政團隊成員。唐博士於畢馬威工作超過30年，期間積極參與資本市場、公司管治和監管合規工作，於2006年至2008年擔任香港聯合交易所有限公司主板及創業板上市委員會主席前，曾於2002年至2006年擔任其成員。於2011年離開畢馬威後，他獲委任為證券及期貨事務監察委員會(「證監會」)非執行董事，其後於2012年至2018年10月期間擔任其主席。唐博士於擔任證監會主席期間監督多項主要政策舉措，包括引入「滬港通及深港通」計劃，以及內地與香港的基金互認安排。

唐博士曾為渣打集團有限公司的獨立非執行董事、香港機場管理局非執行董事以及機場保安有限公司主席。他亦曾為大學教育資助委員會主席、促進股票市場流動性專責小組主席、香港金融管理局外匯基金諮詢委員會委員、香港會計師公會副會長及理事會成員、香港人力資源規劃委員會委員，以及香港桂冠論壇董事會成員。

唐博士為香港特區多個政府及專業機構的成員。他為行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會主席、香港投資管理有限公司及香港金融學院董事會成員、司法人員推薦委員會委員，以及英格蘭及威爾斯特許會計師公會大中華策略諮詢小組成員。此外，唐博士為香港公益金董事會成員，並擔任世界交易所聯合會董事及工作委員會主席。

唐博士分別是英格蘭及威爾斯特許會計師公會及香港會計師公會的資深會員。



黃幸怡[^]

太平紳士
54歲

獨立非執行董事

首次獲委任(獨立非執行董事)：2023年5月24日

現屆任期：2023年5月24日(委任)至2026年5月23日

董事局委員會/顧問小組

環境及社會責任委員會(成員)

提名委員會(成員)

黃女士取得香港、英格蘭及威爾斯律師資格。她現為羚邦集團有限公司非執行董事，並擔任蘇龍律師事務所顧問。

黃女士擔任多項服務社會的公職。她現為人體器官移植委員會主席，以及城市規劃委員會成員及其轄下都會規劃小組委員會副主席。黃女士亦是香港愛滋病顧問局委員、香港特區選舉委員會委員、中華人民共和國香港特區第十四屆全國人民代表大會代表選舉會議成員及強制性公積金計劃上訴委員會成員，以及通訊事務管理局廣播業務守則委員會增選委員。她為香港女律師協會有限公司前會長及理事，香港浸會大學諮議會榮譽委員，以及香港家庭福利會執行委員會副主席。

黃女士曾為美心食品有限公司法律總監及顧問以及廖何陳律師行顧問。她亦曾出任競爭事務委員會成員及其轄下執法委員會主席、西九文化區管理局審計委員會成員、香港中醫藥管理委員會中醫組成員、香港吸煙與健康委員會成員，以及香港浸會大學校董會和諮議會成員。



黃冠文

銅紫荊星章，榮譽勳章，
太平紳士
61歲

獨立非執行董事

首次獲委任(獨立非執行董事)：2021年5月26日

現屆任期：2024年5月22日至2027年5月21日

(最近一次重選日期：2024年5月22日)

董事局委員會/顧問小組

薪酬委員會(主席)

財務及投資委員會(成員)

黃先生現為以立投資管理有限公司執行董事兼營運總監及新建業有限公司董事。他亦是公務員薪俸及服務條件常務委員會主席、公務員敘用委員會委員，以及非應邀電子訊息(執行通知)上訴委員會成員。

黃先生曾在英國及香港的商業法律事務所執業，專責大中華地區的新股上市、合併及收購事務。他曾出任廉政公署防止貪污諮詢委員會主席及貪污問題諮詢委員會委員。黃先生亦曾為香港機場管理局及機場保安有限公司董事局成員、香港聯合交易所有限公司上市委員會成員、通訊事務管理局成員、空運牌照局成員、旅遊業監管局成員，以及市區更新基金董事。



黃慧群教授[^]
66歲

獨立非執行董事

首次獲委任(獨立非執行董事)：2023年5月24日

現屆任期：2023年5月24日(委任)至2026年5月23日

董事局委員會/顧問小組

審核及風險委員會(主席)

財務及投資委員會(成員)

黃教授為現任香港大學經濟及工商管理學院金融實務教授，兼金融學學士(資產管理及私人銀行)課程總監，並在學院任教金融監管、合規及信貸風險管理。

黃教授擁有豐富的銀行和金融業工作經驗。她曾任職於多間主要金融機構，包括花旗銀行、滙豐銀行、瑞士信貸、法國巴黎銀行以及美國大通銀行，涵蓋私人銀行、資產管理、證券經紀、企業和商業銀行、信用及風險管理等範疇。黃教授曾任瑞士信貸私人銀行大中華市場主管，及滙豐金融服務(亞洲)有限公司行政總裁。

黃教授現為香港中華煤氣有限公司獨立非執行董事、競爭事務委員會委員、房屋署財務小組委員會委員、會計及財務匯報局程序覆檢委員會成員，及創科創投基金諮詢委員會委員。她過往曾任保險業監管局非執行董事、證券及期貨事務監察委員會諮詢委員會委員、金融發展局人力資源小組成員、香港證券及投資學會董事、香港證券業協會有限公司董事，以及香港理工大學投資委員會成員。黃教授亦曾是中銀國際有限公司獨立非執行董事。

黃教授為香港證券及投資學會傑出資深會員。



許正宇
**(財經事務及
庫務局局長)**

金紫荊星章，太平紳士
49歲

非執行董事

首次獲委任(非執行董事)：2020年6月1日

現屆任期：2023年6月1日至2026年5月31日

(最近一次重選日期：2024年5月22日)

董事局委員會/顧問小組

薪酬委員會(成員)

財務及投資委員會(成員)

許先生現時以官方身份出任數個公共機構的董事，包括香港機場管理局、強制性公積金計劃管理局、香港按揭證券有限公司及西九文化區管理局，並為九廣鐵路公司及香港貴金屬中央結算系統有限公司主席，以及金融發展局(「金發局」)當然成員。他亦以官方身份出任香港國際主題樂園有限公司及香港投資管理有限公司的董事。此外，許先生為民主建港協進聯盟委員。

許先生於1999年至2003年期間出任香港特區政府政務主任，曾被調派到經濟發展科、香港特區政府駐北京辦事處和民政事務總署擔任不同職位。許先生在2003年離開香港特區政府後曾任職銀行界，並於2006年加入香港交易及結算所有限公司(「港交所」)。於2006年至2018年期間，許先生於港交所市場發展科及上市科擔任不同要職，離職時為港交所董事總經理。他在2019年至2020年期間出任金發局行政總監。

替任董事

(i) 陳浩濂(自2020年6月1日)

(ii) 黎志華(自2024年7月23日)

(iii) 陸嘉健(自2024年9月5日至2025年11月5日)及

黎日正(自2025年11月20日)



運輸及物流局局長@
(陳美寶)

太平紳士
60歲

非執行董事

首次獲委任(非執行董事)：2024年12月5日

現屆任期：按照香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》
第8條的指示

董事局委員會/顧問小組

提名委員會(成員)

薪酬委員會(成員)

陳女士是香港機場管理局董事。

陳女士於1989年加入政府，任職政務主任。她曾在多個決策局及部門服務，近年的職位包括於2012年7月至2016年7月出任財經事務及庫務局副秘書長(庫務)，於2016年8月至2017年10月出任財經事務及庫務局副秘書長(財經事務)，於2017年10月至2020年7月出任運輸署署長，以及於2020年8月至2024年12月期間出任運輸及物流局常任秘書長(前稱運輸及房屋局常任秘書長(運輸))。她曾以其運輸署署長官方身份出任本公司非執行董事、前審核委員會成員及前風險委員會成員。

替任董事

- (i) 運輸及物流局副局長
(廖振新 — 自2022年8月2日)
- (ii) 運輸及物流局常任秘書長
(蔡傑銘 — 自2025年4月14日至2025年10月26日及
丘卓恒 — 自2025年11月17日)
- (iii) 運輸及物流局副秘書長1
(黃珮玟 — 自2023年1月30日)
- (iv) 運輸及物流局副秘書長2
(葉海鷹 — 自2024年12月30日)



發展局常任秘書長 (工務)[@] (劉俊傑)

太平紳士
59歲

非執行董事

首次獲委任(非執行董事)：2021年10月8日
現屆任期：按照香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》
第8條的指示

董事局委員會/顧問小組
工程委員會(成員)
科技顧問小組(成員)

劉先生於1992年3月加入香港政府，並於2018年10月至2021年10月期間出任土木工程拓展署署長。

劉先生現時為香港工程師學會及英國土木工程師學會資深會員。

替任董事

發展局副秘書長(工務)3
(何英傑 — 自2023年6月5日)

附註：

- * 亦為公司之附屬公司董事。
- ^ 將於公司即將舉行的周年成員大會(「周年成員大會」)上輪值退任，並有資格參與重選連任。
- # 董事將於公司即將舉行的周年成員大會結束後退任。
- @ 根據章程細則，由香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條委任的董事毋須輪值退任。



運輸署署長[@] (李頌恩)

太平紳士
53歲

非執行董事

首次獲委任(非執行董事)：2023年8月28日
現屆任期：按照香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》
第8條的指示

董事局委員會/顧問小組
審核及風險委員會(成員)
環境及社會責任委員會(成員)

李女士以其運輸署署長官方身份出任若干與運輸相關公司的董事，包括九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、新大嶼山巴士(1973)有限公司、城巴有限公司及天星小輪有限公司。

李女士於1994年加入政務職系後，於2022年4月晉升為首長級乙一級政務官。她曾在多個決策局及部門服務，包括於前民政事務科、前政制事務科、民政事務總署、保安局、前環境運輸及工務局、工業貿易署及前食物及衛生局。李女士於2015年4月至2017年10月出任民政事務局副秘書長，2017年10月至2020年12月出任運輸及房屋局副秘書長(運輸)，並從2020年12月至2023年8月出任發展局副秘書長(工務)。

替任董事

運輸署副署長/公共運輸事務及管理
(郭惠英 — 自2024年7月29日)

執行總監會成員



鄭惠貞
人力資源總監



鄺永銓
香港客運服務總監



樊米高
財務總監



楊美珍
行政總裁

楊美珍*

61歲

行政總裁(自2026年1月1日)

董事局委員會/顧問小組

環境及社會責任委員會(成員)

她的個人履歷載於第115頁至第116頁。

鄧智輝*

61歲

常務總監 — 物業及國際業務(自2026年2月1日)

鄧先生於2004年8月加入本公司。出任現職前，鄧先生於2011年10月獲委任為物業總監，於2020年10月出任物業及澳洲業務總監，以及於2021年2月出任物業及國際業務總監。在此之前，他曾於當時的法律及採購處、中國及國際業務處、以及物業處擔任不同高級管理職位。

鄧先生負責本公司於香港的所有物業發展項目、投資物業的資產及租務管理(包括購物商場及寫字樓)以及物業管理業務，以及監督本公司的國際業務。他亦負責香港物業及國際業務的表現。

在加入本公司前，鄧先生曾任職於 Acciona, S.A.，並分別擔任商務經理 — 香港及中國區，以及副總經理 — 香港及中國區。他的事業始於在 George Wimpey Plc. 當集團實習生，其後於英國及香港擁有接近20年合約行政、項目管理以及測量方面的工作經驗。

鄧先生現為香港大學房地產及建設系客席教授。他亦是香港特區政府西九文化區管理局董事局轄下公私營合作項目委員會的前增選成員及市區重建局的前非執行董事。

鄧先生是特許測量師。



鄧智輝
常務總監 —
物業及國際業務

鄧輝豪
項目及工程拓展總監

黃琨璋
中國內地業務總監

馬琳
法律及管治總監

蔡少綿
企業事務及品牌總監

鄭惠貞*

太平紳士
60歲

人力資源總監(自2016年6月1日)

董事局委員會/顧問小組
環境及社會責任委員會(成員)

鄭女士負責本公司所有的人力資源及行政事務。她現為港鐵學院校長。

鄭女士是一位具豐富人力資源管理經驗的管理專才。她於1993年至1997年間在花旗銀行出任不同人力資源職位；其後於1997年至2001年間加入摩根大通擔任人力資源副總裁。鄭女士於2001年至2013年間任職香港上海滙豐銀行有限公司，離職時為該公司的人力資源香港區主管及環球業務人力資源亞太區主管。於加入本公司前，她曾擔任香港交易及結算所有有限公司的集團人力資源主管。

鄭女士身兼多項香港特區政府的公職，包括前任行政長官及政治委任官員離職後工作諮詢委員會委員、首長級薪俸及服務條件常務委員會委員、根據《勞資關係條例》獲委任之仲裁人小組成員，以及公務員培訓諮詢委員會非官方委員。她亦是香港中文大學就業諮詢委員會主席、醫院管理局大會成員及其轄下人力資源委員會主席、香港眼科醫院及九龍醫院醫院管治委員會主席，以及醫院管理局學院委員會成員。鄭女士為強制性公積金計劃管理局轄下強積金計劃諮詢委員會委員。

鄭女士為香港人力資源管理學會的資深會員。

蔡少綿*

55歲

企業事務及品牌總監(自2021年7月1日)

蔡女士於2020年3月加入本公司出任公司事務總監。

蔡女士負責本公司企業傳訊、企業關係，以及品牌的職能。

蔡女士於公共事務及傳訊、與公眾聯繫及新聞工作等範疇擁有豐富經驗。她於1992年開展其事業，任職南華早報記者。她於1998年至2004年期間加入香港特區政府政務主任職系，職務涉及多個政策局。蔡女士在2004年再次加入南華早報，出任中國新聞編輯，其後並躍升為總採訪主任。她於2007年轉任香港迪士尼樂園管理有限公司(「香港迪士尼」)政府事務總監。並於2008年離任後，獲香港特區政府委任為環境局局長政治助理直到2012年，隨後再次加入香港迪士尼，在2013年至2020年1月期間擔任傳訊及公共事務副總裁。

蔡女士現為公共圖書館諮詢委員會副主席、精神健康諮詢委員會委員，以及社區參與綠化委員會非官方成員。她亦為匡智會執行委員會副主席及青山醫院精神健康學院顧問。

鄧輝豪

56歲

項目及工程拓展總監(自2022年8月1日)

鄧輝豪先生於2021年11月加入本公司。

鄧輝豪先生負責帶領項目及工程拓展業務單位以及監督本公司的項目工程，包括新鐵路延綫及營運鐵路項目。

鄧輝豪先生在大型、複雜及涉及不同領域的工程項目(包括運輸、鐵路及民用基礎設施、航空、能源、石油和天然氣)方面擁有豐富經驗。他具備豐富的項目管理經驗以及紮實的業務領導經驗，並曾成功與英國、新西蘭、澳洲、美國、加拿大和日本的持份者及國際公司合作。於加入本公司前，鄧輝豪先生曾出任Waka Kotahi New Zealand Transport Agency鐵路及集體運輸部總經理。在此之前，從2015年至2018年期間，他於英國擔任Horizon Nuclear Power的建築執行總監，及於2013年至2015年期間出任英國Transport for London的項目總監。鄧輝豪先生曾於Laing O'Rourke、BAA plc和Bechtel Infrastructure擔任高級領導職位。

鄧輝豪先生現時為香港工程師學會資深會員及愛爾蘭特許工程師學會的會員。

樊米高*

52歲

財務總監(自2024年1月1日)

樊米高先生於2023年9月加入本公司。

樊米高先生負責本公司的財務管理事宜，包括財務策劃與控制、預算、會計與申報，以及企業財務。他亦帶領本公司庫務和投資者關係的職能。

樊米高先生擁有豐富的企業財務及投資銀行經驗。他於1995年就業於倫敦畢馬威會計師事務所，其後於1999年至2014年間任職於法國興業銀行，期間曾出任在倫敦、香港及巴黎多個職位。在離開法國興業銀行後，樊米高先生加入東方海外(國際)有限公司(「東方海外(國際)」)集團並曾出任其集團財務董事，其後獲委任為東方海外(國際)財務副總裁及其合規委員會成員。他亦曾為東方海外(國際)集團的主要營運公司——東方海外貨櫃航運有限公司的董事及執行委員會之成員。

樊米高先生為英格蘭及威爾斯特許會計師公會資深會員及其香港策略諮詢小組之成員。

鄺永銓*

榮譽勳章

49歲

香港客運服務總監(自2026年1月28日)

鄺先生於2026年1月加入本公司。

鄺先生主管香港客運服務業務，負責本公司於香港鐵路客運營運及其商務業務。有關業務範圍涵蓋地鐵網絡、機場快線，以及高速鐵路。

鄺先生在運輸及物流領域累積了豐富的行業經驗。加入本公司前，他自1998年起加入怡和集團，任職於怡中航空服

務，其後曾出任多個高級管理職務，涵蓋工程、航空與物流、房地產發展及資產管理等範疇。鄺先生曾於2009年至2012年出任Raffles Quay Asset Management Pte Ltd的行政總裁，於2012年至2018年出任怡和機器有限公司的行政總裁，及後於2018年至2026年出任香港空運貨站有限公司的行政總裁。

鄺先生現為香港僱主聯合會主席。他亦為香港總商會運輸及物流委員會主席。鄺先生為香港管理專業協會課程顧問委員會——物流管理主席、香港貿易發展局物流服務業諮詢委員會及服務業拓展計劃委員會委員、香港海運港口發展局推廣及對外事務委員會成員，以及香港中文大學亞洲供應鏈及物流研究所諮詢委員會成員。他亦為最低工資委員會、土地及建設諮詢委員會及人力培訓三方專責小組(航空)成員。鄺先生為香港貨品編碼協會董事局成員。

鄺先生是英國皇家特許測量師學會會員。他亦是香港運輸物流學會院士及香港董事學會資深會員。

李家潤博士

65歲

車務及創新總監(至2025年4月30日)

李博士自2023年10月至2025年4月擔任車務及創新總監。他於2025年4月30日從本公司退任。

董事局及執行總監會

馬琳*

53歲

法律及管治總監(自2021年2月22日)

董事局委員會/顧問小組
環境及社會責任委員會(成員)

馬琳女士於2004年8月加入本公司。出任現職前，馬琳女士於2011年9月至2016年6月期間為法律總監及公司秘書，以及於2016年7月至2021年2月期間出任法律及歐洲業務總監。

馬琳女士負責監督本公司法律、保險、管治及風險管理、環境及社會責任，以及中央採購及供應鏈職能。她亦負責領導本公司的保證職能，為本公司的主要風險領域提供更強的第二道防綫。

在加入本公司前，馬琳女士分別出任英國倫敦Metronet Rail SSL Limited的法律事務總監及英國倫敦CMS Cameron McKenna律師事務所的律師。

馬琳女士是香港總商會法律委員會主席、香港聯合交易所有限公司上市委員會成員及中國香港欖球協會獨立董事。

馬琳女士擁有香港、英格蘭及威爾斯的執業律師資格。她是國際特許公司治理公會理事會之副會長及其中國/香港屬會代表、香港公司治理公會的前會長，並為該兩公會的資深會士。

黃琨暉*

52歲

中國內地業務總監(自2023年1月1日)

黃先生於1995年加入本公司為車務管理見習人員，並隨後透過擔任不同的職位一直在本公司發展其事業。在擔任現職前，黃先生於2017年7月獲委任為總經理 — 深圳四號綫、於2020年1月出任車務營運總管，並於2021年7月出任車務營運及本地鐵路總管。他現為昂坪360有限公司的主席。

黃先生負責監督本公司在中國內地的業務，並負責該業務的業務表現。

黃先生現為國際公共交通聯會亞太區委員會副主席及其亞太城市軌道平台委員會成員以及其政策委員會委員 — 中國香港代表。他亦是香港貿易發展局內地商貿諮詢委員會委員。黃先生為中國香港鐵道學會資深會員及香港運輸物流學會會員。

* 亦為公司之附屬公司董事。

董事之資料變更

於2025年度及截至本報告日期止，根據《上市規則》作出有關董事之資料變更的披露如下：

(i) 履歷之變更

姓名	變更	變更性質及生效日期
歐陽伯權博士 (於2026年1月1日退任)	醫療爭議解決中心有限公司 • 顧問委員會委員	委任(2025年1月1日)
	醫院管理局(香港) • 大會成員	委任(2025年4月1日)
	希瑪醫療控股有限公司 • 副主席 • 主席	退任(2025年6月1日) 委任(2025年6月1日)
	香港賽馬會慈善信託基金 • 賽馬會「e健樂」電子健康管理計劃諮詢委員會召集人	退任(2025年9月30日)
	香港大埔宏福苑火災獨立委員會 • 委員	委任(2025年12月12日)
	金澤培博士 (於2026年1月1日卸任行政總裁並成為非執行主席)	香港總商會 • 理事會副主席
楊美珍	香港公益金 • 董事會成員	委任(2025年6月23日)
	促進殘疾人士就業諮詢委員會(香港) • 成員	離任(2025年1月1日)
	入境事務處使用服務人士委員會(香港) • 非官方成員	離任(2025年1月1日)
	香港貿易發展局 • 基建發展服務諮詢委員會委員	委任(2025年4月1日)
	香港工程師學會 • 客座資深會員	委任(2025年9月25日)
鄭恩基	離職公務員就業申請諮詢委員會(香港) • 委員	離任(2025年7月14日)
許正宇	香港貴金屬中央結算系統有限公司 • 主席	委任(2026年2月2日)
許少偉	上訴委員會(簡樸房)(香港) • 成員	委任(2026年3月1日)
劉麥嘉軒	香港金融管理局外匯基金諮詢委員會 • 委員	離任(2025年10月1日)
	• 管治委員會委員	離任(2025年10月1日)
	• 金融基建及市場發展委員會委員	離任(2025年10月1日)
李頌恩	三號幹線(郊野公園段)有限公司 • 董事	離任(2025年7月4日)
李惠光教授	香港品質保證局 • 副主席	委任(2025年11月18日)
	香港管理專業協會高等管理發展院 • 專業實務教授	委任(2025年11月25日)
	中國電信股份有限公司 • 獨立非執行董事	委任(2025年12月16日)
吳永嘉	香港特區行政長官頒授銀紫荊星章	授勳(2025年7月1日)

董事局及執行總監會

(i) 履歷之變更(續)

姓名	變更	變更性質及生效日期
孫淑貞工程師	協康會 • 董事	委任(2025年12月1日)
唐家成博士	世界交易所聯合會 • 工作委員會主席 促進股票市場流動性專責小組(香港) • 主席	委任(2025年10月22日) 離任(2025年12月31日)
黃幸怡	西九文化區管理局(香港) • 審計委員會成員 香港家庭福利會 • 執行委員會副主席	離任(2025年1月1日) 委任(2025年11月18日)
黃冠文	公務員薪俸及服務條件常務委員會(香港) • 主席 旅遊業監管局(香港) • 成員	委任(2025年1月1日) 離任(2025年12月31日)
黃慧群教授	金融發展局(香港) • 人力資源小組成員	離任(2026年1月16日)
鄭惠貞	強制性公積金計劃管理局(香港) • 強積金計劃諮詢委員會委員 醫院管理局(香港) • 香港眼科醫院及九龍醫院醫院管治委員會主席 前任行政長官及政治委任官員離職後工作諮詢委員會(香港) • 委員 香港管理專業協會 • 人事管理委員會主席 香港學術及職業資歷評審局大會 • 副主席	委任(2025年3月30日) 委任(2025年4月1日) 委任(2025年7月1日) 離任(2025年7月4日) 離任(2025年10月1日)
蔡少綿	大嶼山發展諮詢委員會 • 委員	離任(2026年1月31日)
樊米高	英格蘭及威爾斯特許會計師公會 • 香港策略諮詢小組(前稱香港委員會) • 成員	名稱變更(2025年5月1日)
鄺永銓	香港物流發展局 • 成員 香港總商會 • 理事會理事 • 審計委員會委員	離任(2025年12月31日) 離任(2025年12月31日)
李家潤博士 (於2025年5月1日退任)	北京交通大學 • 兼職教授	委任(2025年1月13日)
馬琳	香港總商會 • 法律委員會副主席 • 法律委員會主席	退任(2025年7月21日) 委任(2025年7月22日)
黃琨暉	國際公共交通聯會 • 政策委員會委員 — 中國香港代表	委任(2025年6月19日)

(ii) 董事酬金之變更

有關董事於年內收取的酬金的詳情，請參閱本年報第197頁至第200頁。

主要管理人員

金澤培
行政總裁(至二零二五年十二月三十一日止)
楊美珍
行政總裁(二零二六年一月一日起生效)

項目及工程拓展

鄧輝豪
項目及工程拓展總監
麥兼善
總經理 — 商務管理(項目及工程拓展)
彭立航
總經理 — 大嶼山及新界南工程項目
沈鵬博
總經理 — 項目執行管理
施禮博
總經理 — 項目策劃及管控辦公室
梁志添
總經理 — 鐵路及系統整合
龔乃瑛
總經理 — 策略及業務管理(項目及工程拓展)

鮑紀為
總經理 — 技術(項目及工程拓展)
庾天富
保證主管(項目及工程拓展)(二零二六年一月一日起生效)
吳偉亨
項目建造主管
文冠賢
發展主管 — 新鐵路項目
黃憲昌
數碼發展及創新主管(項目及工程拓展)(二零二六年一月一日起生效)

林偉德
工程管理主管
劉名瑜
工程管理主管
梁寶實
工程管理主管 — 大嶼山
潘建強
工程管理主管 — 新界南
何爾帕
營運接口協調及策劃主管(二零二六年一月一日起生效)
卓毅榮
工程商務管理主管 — 北環綫(二零二六年二月二十三日起生效)

李嘉良
項目執行主管 — 大嶼山
羅迪高
項目執行主管 — 北環綫(第一期)
殷偉明
項目執行主管 — 新界南
張志達
項目執行主管 — 營運鐵路項目
周子茵
鐵路基建主管(項目及工程拓展)(二零二六年一月一日起生效)

黃家利
鐵路系統主管(項目及工程拓展)
周龍雄
信號主管(項目及工程拓展)
劉錦強
首席顧問 — 北環綫(主綫及支綫)(至二零二五年十二月三十一日止)
馬文浩
首席工程商務經理 — 大嶼山及新界南工程項目

中國內地業務

黃琨暉
中國內地業務總監
賈軍
總經理 — 中國內地業務拓展及車站商務
何家華
總經理 — 中國內地房地產
吳偉鴻
總經理 — 杭州
劉追明
總經理 — 天津冀
梁大超
總經理 — 深圳十三號線項目
孟榮輝
總經理 — 深圳
劉其明
工程總管(北京)
謝志明
副總經理 — 工程維修(杭州)

姜宜榮
副總經理 — 運營(北京)
梅偉明
副總經理 — 運營(杭州)
張小龍
副總經理 — 項目(北京)

企業事務及品牌

蔡少綿
企業事務及品牌總監
胡潔心
總經理 — 品牌及傳訊
黃家俊
總經理 — 企業傳訊
顧雅娟
總經理 — 企業關係

企業策略

陳定邦
總經理 — 企業策略

數碼及創新

吳立能
首席數碼主管
溫偉然
首席資訊主管
陳滿恒
總經理 — 全球創新

財務

樊米高
財務總監
元立行
特別職務辦公室總管 — 財務
詹國華
總經理 — 企業財務
陳志誠
總經理 — 財務控制
郭麗琪
總經理 — 投資控制及財務管理
李國俊
司庫
李錦榮
投資客戶關係及退休福利主管

香港物業及國際業務

鄧智輝
物業及國際業務總監(至二零二六年一月三十一日止)
常務總監 — 物業及國際業務(二零二六年二月一日起生效)
任百年
總經理 — 業務拓展

澳洲

Raymond O'Flaherty
行政總裁 — Metro Trains Melbourne
Oliver Bratton
行政總裁 — Metro Trains Sydney
劉伯為
項目總監 — 悉尼地鐵城市及西南項目

香港物業

陳宛冰
總經理 — 投資物業
龍子豪
總經理 — 投資物業
彭美育
總經理 — 物業發展(至二零二五年十二月三十一日止)
周駿齡
總經理 — 物業管理
楊思偉
總經理 — 物業工程
廖頌基
總經理 — 城市規劃
楊嘉康
副總經理 — 物業發展(至二零二五年十二月三十一日止)
總經理 — 物業發展(二零二六年一月一日起生效)
崔展宏
副總經理 — 物業管理(二零二六年一月一日起生效)
任子義
副總經理 — 物業工程

瑞典

Caroline Astrand
行政總裁 — MTR Nordic

英國

Andy King
署理行政總裁 — MTR UK

香港客運服務

楊美珍
常務總監 — 香港客運服務(至二零二五年十二月三十一日止)
鄺永銓
香港客運服務總監(二零二六年一月二十八日起生效)
李家潤
車務及創新總監(至二零二五年四月三十日止)
李婉玲
副總監 — 車務營運及本地鐵路
呂幹貽
機場鐵路總管
王家明
過境鐵路總管
李劍雄
車務工程維修總管(至二零二六年一月三十一日止)
副總監 — 車務工程維修(二零二六年二月一日起生效)
陳慶強
車務工程服務及創科總管
黃浩樑
副車務工程維修總管
劉偉明
總經理 — 商務
譚新瀝
總經理 — 工程維修(口岸板塊)

伍司豪
總經理 — 工程維修(車務及本地板塊)
陸建安
總經理 — 設施維修
黃永健
總經理 — 全球營運標準研究院
謝福深
總經理 — 基建維修
鄧紹祥
總經理 — 創新及科技(車務)
謝黎
總經理 — 創新資產管理及管治
梁靜雯
總經理 — 市務及客戶體驗
趙敏
總經理 — 市場策劃及收益管理
曾旭邦
總經理 — 營運表現及事務管理
謝如玉
總經理 — 車務安全及品質

丁嘉俊
總經理 — 項目策劃及發展(車務)
王凱華
總經理 — 軌道資產更換及延綫聯通工程
張泰倫
總經理 — 鐵道車輛維修
陳宇釗
總經理 — 特別職務
林宏志
總經理 — 工務管理
林璧順
總信號工程師(車務)
劉銘章
總信號設計經理
冼志文
總信號設計經理
陳浩榮
副總經理 — 車務創科中心
馮龍庭
副總經理 — 延綫聯通工程
陳達大
副總經理 — 項目策劃及發展(車務)
易振鵬
副總經理 — 項目策劃及發展(車務)

卓文輝

副總經理 — 技術及資產工程
吳雪花
營運主管 — 東鐵綫
許振聲
營運主管 — 高速鐵路
陳志雄
營運主管 — 屯馬綫、輕鐵及巴士
李寶榮
營運主管 — 本地綫
達仁
品質保證主管(車務)
黃港傑
營運主管 — 車務

人力資源及行政

鄭惠貞
人力資源總監
陳民德
總經理 — 企業保安(二零二六年二月二十五日起生效)
蕭慧雯
總經理 — 人力資源
吳紀穎文
總經理 — 學習及人力資源變革(至二零二六年一月三十日止)
總經理 — 專責項目(二零二六年一月三十一日起生效)
鄧世光
總經理 — 績效、獎勵及人力資源變革
池文欣
總經理 — 人才管理及組織能力
陳鳳霞
副總經理 — 人力資源(香港客運服務及中國內地業務)

內部審核

楊超傑
內部審核主管

法律及管治

馬琳
法律及管治總監
杜博賢
副總監 — 法律、採購及供應鏈
簡家倩
總經理 — 企業風險及保證
蕭錦新
總經理 — 企業安全、品質及環境
康浩文
總經理 — 工程、商務及項目(至二零二六年三月三十一日止)
黃嘉盈
總經理 — 環境及社會責任
黎錦麟
總經理 — 管治及公司秘書
高亞力
總經理 — 採購及供應鏈
卓毅榮
商務保證主管(至二零二六年二月二十二日止)
黃裕源
法律主管(中國內地及國際業務)
鄭詩韻
法律主管(營運)
蔡耀輝
法律主管(物業)(至二零二六年四月十五日止)
李得柏
項目管理主管

港鐵學院(香港)有限公司

鄭惠貞
港鐵學院校長

MTR Lab Company Limited

史晶
投資總管

昂坪 360有限公司

董沛銓
昂坪360董事總經理

董事局報告書

董事欣然提呈截至2025年12月31日止財政年度的董事報告及經審核綜合財務報表。

集團主要業務

集團主要經營下列核心業務：於香港、中國內地和數個海外城市參與鐵路設計、建造、營運、維修及投資；在香港及中國內地提供與鐵路及物業發展業務相關的項目管理；經營在香港以及中國內地鐵路網絡內的車站商務（包括商舖租賃、列車與車站內的廣告位租賃，以及鐵路沿綫電訊服務的接通）；於香港及中國內地經營物業業務，包括物業發展及投資，以及投資物業（包括購物商場及寫字樓）的物業管理及租賃管理；投資於八達通控股有限公司；提供鐵路管理、工程及技術培訓；以及投資相關新技術。

截至2025年12月31日，公司轄下主要附屬公司、聯營公司及合營公司的主要業務載於綜合財務報表附註26及27。

業務審視

公司一直致力在其年報中提供有關集團業務及表現的全面審視。現按照《公司條例》的要求把公司2025年報內就業務審視需作出披露的相關章節摘要載列如下，以供參閱。

需作披露事項	相關章節
(1) 對截至2025年財政年度內集團業務的中肯審視及集團表現的討論及分析	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第10頁至第13頁)• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第17頁)• 年度回顧 — 業務表現(第18頁至第49頁)• 年度回顧 — 財務表現(第50頁至第57頁)
(2) 於2025年財政年度完結後發生，並對集團有影響的重大事項的詳情	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第10頁至第13頁)• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第17頁)• 年度回顧 — 業務表現(第18頁至第49頁)
(3) 集團面對的重大風險及不明朗因素的描述	<ul style="list-style-type: none">• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第17頁)• 年度回顧 — 業務表現(第18頁至第49頁)• 風險管理(第103頁至第107頁)• 財務風險 — 綜合財務報表附註30B(第224頁至第226頁)
(4) 集團業務的展望	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第10頁至第13頁)• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第17頁)• 年度回顧 — 業務表現(第18頁至第49頁)
(5) 集團遵守對其有重大影響的相關法律及法例的詳情	<ul style="list-style-type: none">• 公司管治報告書(第68頁至第99頁)• 2025可持續發展報告(www.mtr.com.hk)
(6) 集團與其主要持份者的關係的描述	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第10頁至第13頁)• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第17頁)• 年度回顧 — 業務表現(第18頁至第49頁)• 環境及社會責任(第61頁至第63頁)• 人力資源(第64頁至第65頁)• 投資者關係(第66頁至第67頁)• 2025可持續發展報告(www.mtr.com.hk)
(7) 集團的環保政策及表現的描述	<ul style="list-style-type: none">• 主席函件(第10頁至第13頁)• 行政總裁回顧及展望(第14頁至第17頁)• 年度回顧 — 業務表現(第18頁至第49頁)• 環境及社會責任(第61頁至第63頁)• 2025可持續發展報告(www.mtr.com.hk)

股息

董事局建議(i)以現金派發截至2025年12月31日止年度的末期股息每股0.89港元，及(ii)於公司應屆周年成員大會(「周年成員大會」)上採納一項新的以股代息計劃(「以股代息計劃」)。有關建議有待股東於周年成員大會上批准，而建議的2025年度末期股息，預計於2026年6月22日派發予於2026年6月5日(即確定收取2025年度末期股息權利的記錄日期)營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。為免存疑，建議的2025年度末期股息並不包括根據以股代息計劃，以已繳足股款的新股份代替現金，收取全部或部分2025年度末期股息的選項。

綜合財務報表

集團於2025年12月31日的綜合財務狀況，以及集團本年度的綜合財務表現及綜合現金流量，載於第172頁至第258頁的綜合財務報表。

十年統計數字

集團過去十年業績及資產與負債概要，連同若干主要營運統計數字載於第58至第59頁。

董事

截至本報告日期止之公司董事局成員(包括其替任董事)及執行總監會成員名列如下：

董事局成員

- 金澤培博士(主席)
 - 楊美珍(行政總裁)
 - 包立賢
 - 陳振彬博士
 - 鄭恩基
 - 許少偉
 - 劉麥嘉軒
 - 李惠光教授
 - 吳永嘉
 - 孫淑貞
 - 唐家成博士
 - 黃幸怡
 - 黃冠文
 - 黃慧群教授
 - 許正宇(財經事務及庫務局局長)
- 替任董事：**
- 陳浩濂
 - 黎志華
 - 黎日正
- 運輸及物流局局長
(陳美寶)
- 替任董事：**
- 運輸及物流局副局長
(廖振新)
 - 運輸及物流局常任秘書長
(丘卓恒^{N1})
 - 運輸及物流局副秘書長1
(黃珮玟)
 - 運輸及物流局副秘書長2
(葉海鷹)
- 發展局常任秘書長(工務)
(劉俊傑)
- 替任董事：**
- 發展局副秘書長(工務)3
(何英傑)
- 運輸署署長
(李頌恩)
- 替任董事：**
- 運輸署副署長/公共運輸事務及管理
(郭惠英)

N1：該職位出任人由蔡傑銘先生(於2025年4月14日獲委任並於2025年10月27日離任)變更為丘卓恒先生(於2025年11月17日獲委任)。

董事(續)

執行總監會成員

- 楊美珍(行政總裁)
- 鄧智輝(常務總監 — 物業及國際業務)^{N2}
- 鄭惠貞(人力資源總監)
- 蔡少綿(企業事務及品牌總監)
- 鄧輝豪(項目及工程拓展總監)
- 樊米高(財務總監)
- 鄺永銓(香港客運服務總監)^{N3}
- 馬琳(法律及管治總監)
- 黃琨暉(中國內地業務總監)

N2：鄧智輝先生之職銜由物業及國際業務總監更改為常務總監 — 物業及國際業務，自2026年2月1日起生效。

N3：鄺永銓先生獲委任為公司香港客運服務總監，自2026年1月28日起生效。

截至本報告日期止，董事局及執行總監會各成員的履歷載於第115頁至第130頁。

此外，關於推選禰惠儀女士及黃奕鑑先生為新董事的決議案將會提呈2026周年成員大會。有關詳情請參閱與本年報一同派發並包含2026周年成員大會通告的公司通函。

以下為曾於2025年度內出任，但現已離任或其於公司之職位已變更之董事局成員、替任董事及執行總監會成員：

- 陳家樂(2025年5月21日退任)
- 蔡傑銘(2025年10月27日離任)[^]
- 陸嘉健(2025年11月6日離任)
- 歐陽伯權博士(2026年1月1日退任)
- 金澤培博士(2026年1月1日卸任行政總裁及執行總監會成員)^{N4}

[^] 相關之替任董事職位出任人的變更，詳情請參閱上述附註N1。

N4：於2025年10月14日，公司宣布金澤培博士已獲委任為公司非執行董事，該任命於其擔任行政總裁的任期屆滿後生效，他同時亦不再擔任執行總監會成員，上述所有變更於2026年1月1日生效。金博士並獲財政司司長法團委任為公司主席，任期自2026年1月1日起至2028年12月31日止(包括首尾兩日)。

附屬企業董事

除另有說明外，公司之附屬企業在本年度內及於截至本報告日期止的董事名單已備存於公司之註冊辦事處，並於辦公時間內供股東查閱。

董事服務合約

擬於應屆周年成員大會被推選或參與重選連任的董事，概無訂立不可由公司或其任何附屬公司於一年內終止而毋須作賠償(法定賠償除外)的服務合約。

董事於交易、安排或合約中的重大權益

除了就許正宇先生(財經事務及庫務局局長)、運輸及物流局局長(陳美寶女士)、發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑先生)，及運輸署署長(李頌恩女士)以及他們各自的替任董事皆為政府官員而言，於第142頁至第162頁所述的公司與政府(及/或其聯繫人)之間的關連交易及持續關連交易外，於本年度內並無訂立及於本年度內任何時間並無存在公司或其任何附屬企業為其中一方、且董事局成員、替任董事或執行總監會成員或與該成員有關連的實體在當中擁有重大權益(不論直接或間接)的而與集團業務有關之重大交易、安排或合約。

董事於公司股份及相關股份的權益

根據香港法例第571章《證券及期貨條例》(「《證券條例》」)第352條須予備存的登記冊所載，或根據《上市規則》附錄C3所載之標準守則(「《標準守則》」)向公司及聯交所具報的資料，董事局成員、替任董事及執行總監會成員於2025年12月31日於公司股份及相關股份中擁有的權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)的詳情如下：

董事局成員/ 替任董事/ 執行總監會成員	持有的普通股數目		獎勵股份 數目 [#]	權益合計	總權益 佔具投票權 之已發行 股份總數 百分比 ^A
	個人權益*	家族權益 [†]	個人權益*		
金澤培博士 (附註1)	1,513,112	-	392,050	1,905,162	0.03061
楊美珍	924,234	-	289,718	1,213,952 (附註2)	0.01950
鄭恩基	-	2,000 (附註3)	-	2,000	0.00003
黃冠文	-	558 (附註3)	-	558	0.00001
鄧智輝	456,466	-	169,718	626,184	0.01006
鄭惠貞	367,270	-	164,185	531,455	0.00854
蔡少綿	129,838	-	144,284	274,122	0.00440
鄧輝豪	36,586	-	146,684	183,270	0.00294
樊米高	61,150	1,500 (附註3)	162,600	225,250	0.00362
馬琳	338,345	-	148,218	486,563	0.00782
黃琨璋	77,068	-	139,452	216,520	0.00348

附註：

- 於2025年10月14日，公司宣布金澤培博士已獲委任為公司非執行董事，該任命於其擔任行政總裁的任期屆滿後生效，他同時亦不再擔任執行總監會成員，上述所有變更於2026年1月1日生效。金博士並獲財政司司長法團委任為公司主席，任期自2026年1月1日起至2028年12月31日止(包括首尾兩日)。
 - 楊美珍女士與公司於2025年9月就其行政總裁的職位訂立了一份服務合約，據此，她於2028年12月31日完成其服務合約時，將會獲授120,000股受限制股份，有關股份將按服務合約內的條款及條件於授出當日賦予楊女士。此權益已包括在楊女士的總權益內。
 - 截至2025年12月31日止，該等股份實為公司相關董事局成員或執行總監會成員的配偶持有。
- # 獎勵股份的詳情載於標題為「行政人員股份獎勵計劃」的章節(第138頁至第140頁)內
- * 作為實益擁有人之權益
- † 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益
- △ 於2025年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,224,823,171股

除上文及於標題為「行政人員股份獎勵計劃」的章節中的披露外，根據《證券條例》第352條而備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料：

- A 於2025年12月31日，公司董事局成員、替任董事及執行總監會成員概無於公司或其任何相聯法團的股份或相關股份中擁有任何權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)；及
- B 截至2025年12月31日止年度內，公司董事局成員、替任董事及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

主要股東權益

按公司根據《證券條例》第336條而備存的登記冊所載，於2025年12月31日擁有公司所有具投票權之已發行股份5%或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	持有的 普通股數目	普通股佔具投票權之 已發行股份總數百分比 [△]
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	74.45%

△ 於2025年12月31日，公司之已發行具投票權股份總數為6,224,823,171股

公司已獲香港金融管理局知會，於2025年12月31日，公司約0.18%已發行普通股(並未包括在上述財政司司長法團之持股量)實為外匯基金所持有。外匯基金是根據《外匯基金條例》(香港法例第66章)成立的基金，由財政司司長控制。

其他人士權益

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

除上文及於標題為「董事於公司股份及相關股份的權益」及「主要股東權益」的章節中所披露外，於2025年12月31日，公司並無獲悉尚有其他人士於公司股份或相關股份中擁有任何權益或淡倉，而須登記於根據《證券條例》第336條規定備存的登記冊內。

股票掛鈎協議

公司於截至2025年12月31日止年度內並無訂立及於本年度終結時並無存在任何股票掛鈎協議。

行政人員股份獎勵計劃

公司採納了行政人員股份獎勵計劃，由2015年1月1日(「生效日期」)起生效，原定期限至2024年12月31日。董事局於2025年3月6日批准行政人員股份獎勵計劃延長至2034年12月31日。行政人員股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。行政人員股份獎勵計劃下的參與者可以是公司或其任何附屬公司的任何僱員及任何董事(不包括董事局非執行成員，但包括執行總監會成員)。

根據行政人員股份獎勵計劃而可不時授出的獎勵股份最高數目不可高於生效日期當日已發行普通股股份總數(即5,826,534,347股普通股)的2.5%(即145,663,358股普通股)，以及在12個月期間直至相關獎勵日期可授予單一合資格僱員的獎勵股份最高數目不得超過於相關獎勵日期已發行的普通股股數的0.03%。

截至本報告日期，根據行政人員股份獎勵計劃而已授出的獎勵股份數目為39,223,001股普通股。因此，根據行政人員股份獎勵計劃而可授出但尚未授出的獎勵股份總數為106,440,357股普通股，約佔截至本報告日期公司已發行股份總數1.71%。

行政人員股份獎勵計劃(續)

根據行政人員股份獎勵計劃的規則，每名承授人須承諾按要求向公司支付1.00港元，作為獲授獎勵股份的代價。除此之外，承授人無需就信託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則從公開市場購買的普通股股份支付任何代價。任何根據行政人員股份獎勵計劃作出的獎勵股份要約，將訂明需於指定日期內(不超過提出要約日期(包括該日)起計30天內)接受獎勵股份的日期。

截至2025年12月31日止年度內，行政人員股份獎勵計劃下的獎勵股份的變動載列如下：

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別 (附註1)		於2025年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	本年度 已賦予的 獎勵股份 數目	本年度 失效及/或 被沒收的 獎勵股份 數目	於2025年 12月31日 未賦予的 獎勵股份 數目	緊接賦予 獎勵股份 前之 每股份 加權平均 收市價 (港元)
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)					
金澤培博士 (附註4)	1/4/2022	132,000	-	132,000	132,000	-	-	26.10
	8/4/2022	133,700	-	44,568	44,568	-	-	25.45
	11/4/2023	54,700	-	36,467	36,467	-	-	28.02
	8/4/2024	87,100	392,050	479,150	87,100	-	392,050	28.58
	1/4/2025 (附註7)	33,100	-	-	33,100	-	-	30.04
	8/4/2025 (附註7)	90,600	-	-	90,600	-	-	30.04
楊美珍	8/4/2022	46,000	-	15,334	15,334	-	-	25.45
	11/4/2023	25,100	-	16,734	8,366	-	8,368	26.00
	8/4/2024	41,700	93,550	135,250	13,900	-	121,350	25.65
	8/4/2025 (附註7)	40,000	-	-	-	-	40,000	-
鄧智輝	8/4/2022	46,000	-	15,334	15,334	-	-	25.45
	11/4/2023	25,100	-	16,734	8,366	-	8,368	26.00
	8/4/2024	41,700	93,550	135,250	13,900	-	121,350	25.65
	8/4/2025 (附註7)	40,000	-	-	-	-	40,000	-
鄭惠貞	8/4/2022	39,500	-	13,168	13,168	-	-	25.45
	11/4/2023	23,300	-	15,534	7,766	-	7,768	26.00
	8/4/2024	38,650	93,550	132,200	12,883	-	119,317	25.65
	8/4/2025 (附註7)	37,100	-	-	-	-	37,100	-
蔡少綿	8/4/2022	32,200	-	10,734	10,734	-	-	25.45
	11/4/2023	17,550	-	11,700	5,850	-	5,850	26.00
	8/4/2024	24,200	93,550	117,750	8,066	-	109,684	25.65
	8/4/2025 (附註7)	28,750	-	-	-	-	28,750	-
鄧輝豪	8/4/2022	7,700	7,300	2,568	2,568	-	-	25.45
	11/4/2023	15,700	-	10,467	5,233	-	5,234	26.00
	8/4/2024	25,800	93,550	119,350	8,600	-	110,750	25.65
	8/4/2025 (附註7)	30,700	-	-	-	-	30,700	-

行政人員股份獎勵計劃(續)

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別 (附註1)		於2025年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	本年度 已賦予的 獎勵股份 數目	本年度 失效及/ 被沒收的 獎勵股份 數目	於2025年 12月31日 未賦予的 獎勵股份 數目	緊接賦予 獎勵股份 前之 每股股份 加權平均 收市價 (港元)
		受限制股份 (附註2)	表現股份 (附註3)					
樊米高	25/9/2023	60,900	-	40,600	20,300	-	20,300	26.62
	8/4/2024	30,150	93,550	123,700	10,050	-	113,650	25.65
	8/4/2025 (附註7)	28,650	-	-	-	-	28,650	-
李家潤博士 (附註5)	8/4/2022	34,050	-	11,350	11,350	-	-	25.45
	11/4/2023	14,850	-	9,900	9,900	-	-	26.15
	8/4/2024	30,600	93,550	124,150	30,600	-	93,550	26.08
	8/4/2025 (附註7)	14,700	-	-	14,700	-	-	26.30
馬琳	8/4/2022	34,600	-	11,534	11,534	-	-	25.45
	11/4/2023	19,550	-	13,034	6,516	-	6,518	26.00
	8/4/2024	25,950	93,550	119,500	8,650	-	110,850	25.65
	8/4/2025 (附註7)	30,850	-	-	-	-	30,850	-
黃琨璋	8/4/2022	8,050	-	2,684	2,684	-	-	25.45
	11/4/2023	16,400	-	10,934	5,466	-	5,468	26.00
	8/4/2024	21,800	93,550	115,350	7,266	-	108,084	25.65
	8/4/2025 (附註7)	25,900	-	-	-	-	25,900	-
五名最高酬金人士 (附註9)	1/4/2022	132,000	-	132,000	132,000	-	-	26.10
	8/4/2022	272,900	7,300	90,972	90,972	-	-	25.45
	11/4/2023	143,900	-	95,936	66,198	-	29,738	27.11
	8/4/2024	234,950	766,250	1,001,200	136,383	-	864,817	27.52
	1/4/2025	33,100	-	-	33,100	-	-	30.04
	8/4/2025	238,400	-	-	90,600	-	147,800	30.04
其他合資格僱員 (附註6)	8/4/2022	2,125,450	233,400	525,784	521,530	4,254	-	25.45
	11/4/2023	2,349,300	42,850	1,334,772	717,031	23,261	594,480	26.10
	8/4/2024	3,731,850	1,987,000	5,552,050	1,334,575	140,220	4,077,255	25.85
	8/4/2025 (附註7)	3,905,000	288,350	-	91,050	39,300	4,063,000	28.88

附註:

1. 行政人員股份獎勵計劃授出之獎勵股份乃已發行的普通股。
2. 受限制股份是向個別合資格僱員授出，並以三年時間均等分批賦予(除非公司薪酬委員會另有決定)。
3. 表現股份是向個別合資格僱員授出及一般在三年的表現週期結束時賦予，並須經公司薪酬委員會不時審視及批准。
4. 於2025年10月14日，公司宣布金澤培博士已獲委任為公司非執行董事，該任命於其擔任行政總裁的任期屆滿後生效，他同時亦不再擔任執行總監會成員，上述所有變更於2026年1月1日生效。金博士並獲財政司司長法團委任為公司主席，任期自2026年1月1日起至2028年12月31日止(包括首尾兩日)。
5. 李家潤博士已退任公司車務及創新總監，以及不再擔任執行總監會成員，皆自2025年5月1日起生效。
6. 其他合資格僱員包括公司前僱員。
7. 緊接2025年4月1日及2025年4月8日(授出日期)前普通股股份的收市價分別為25.45港元及25.15港元。
8. 年內並無獎勵股份被註銷。
9. 本財政年度的五名最高薪酬人士均為公司執行總監會成員，而他們於截至2025年12月31日止年度內按行政人員股份獎勵計劃而獲授出獎勵股份的變動詳情亦載列於上表內。
10. 有關行政人員股份獎勵計劃運作的更多詳情(包括但不限於表現目標、有關獎勵股份在授出日期當日的公允價值和所採納的會計準則及政策)載於本年報中的薪酬委員會報告書標題為「長期獎勵」一節內(第112頁至第113頁)及綜合財務報表附註2U(iii)、11B及44。

已發行股份

年內，公司並無發行股份。截至2025年12月31日，公司合共發行6,224,823,171股已入帳列作繳足股款的普通股。

有關公司於年內的股本變動詳情載於綜合財務報表附註41。

買賣或贖回上市證券

公司分別於2025年1月21日、2025年9月14日、2025年9月19日、2025年9月28日、2025年9月29日、2025年9月29日及2025年10月6日以票面值贖回其3.45億人民幣(3.99億港元)、1.5億港元、1.5億港元、2億港元、2億港元、5億港元及2.6億人民幣(2.85億港元)債券。該等債券在贖回之前於聯交所上市。除上述披露外，截至2025年12月31日止年度內，集團並無買賣或贖回集團的任何上市證券。然而，行政人員股份獎勵計劃的信託人根據行政人員股份獎勵計劃的規則及信託契約條款，在截至2025年12月31日止年度內以總額約1.13億港元在聯交所購入了合共4,341,500股普通股。公司截至2025年12月31日並未持有任何庫存股份。

公眾持股量

公司於2000年在聯交所主板上市時，獲聯交所授予公司豁免(「公眾持股量規定豁免」)，批准公司無須嚴格遵守《上市規則》第8.08(1)條的規定。根據公眾持股量規定豁免，公眾於公司持有的指定最低股份百分比不得少於公司已發行股份數目總額的10%。根據公司可從公開途徑取得的資料及就董事所知，於本年度內及截至本報告日期止，公司已按公眾持股量規定豁免維持指定的公眾持股量。

主要供應商及客戶

截至2025年12月31日止年度內，集團主要供應商及主要客戶的資料如下：

	佔集團總採購量 百分比
集團向最大五家供應商採購(非資本性)之總額	15.91%

	佔集團總收入 百分比
集團從最大五家客戶所得之總收入	34.74%
集團從最大客戶所得之總收入	20.36%

九鐵公司作為集團最大五家客戶之一，是政府全資擁有的法定公營機構。於2025年12月31日，政府透過財政司司長法團(其為公司主要股東)持有佔公司所有具投票權之已發行股份約74.45%(詳情可參照上文標題為「主要股東權益」一節)。

於2025年12月31日，除時任董事局主席及所有獨立非執行董事外，公司之其他非執行董事及彼等之替任董事(其姓名載於第135頁至第136頁)皆為政府官員。

除上文所披露者外，於2025年12月31日，其他董事局成員、替任董事或執行總監會成員或彼等各自的任何緊密聯繫人或就董事局成員、替任董事或執行總監會成員所知擁有公司具投票權之已發行股份總數超過5%之任何其他股東，概無於集團最大五家客戶中擁有任何實益權益。

捐贈

集團於年內向慈善機構及其他團體捐出及贊助共約2,720萬港元。

貸款及其他負債

截至2025年12月31日集團貸款及其他負債總額為889.23億港元。其詳情載於綜合財務報表附註35。

發行債券及票據

集團於2025年12月31日止年度內曾發行面額總值251.99億港元等值的票據，詳情載於綜合財務報表附註35C。該等票據乃為集團一般資金需求而發行，包括資本性開支及債務再融資。

物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第33頁至第34頁。

關連交易

於回顧年度內，公司與(i)政府(按《上市規則》的定義為公司的主要股東)；以及(ii)八達通卡有限公司(「八達通公司」)及Octopus Transactions Limited(按《上市規則》的定義均為政府的聯繫人)訂立下述的交易。就《上市規則》而言，政府、八達通公司及Octopus Transactions Limited均為公司的「關連人士」，而下述各項交易對公司而言亦被界定為關連交易。

正如公司於2005年1月13日的公告中所披露，聯交所已向公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章中本應適用於公司與政府之間的關連交易及持續關連交易的規定(「豁免」)。

I 土地協議

公司根據《上市規則》第14A.71條及豁免之條件作出如下披露：

- A 於2025年1月3日，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區進行東涌車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，公司須繳付的淨地價金額為零元。
- B 於2025年11月18日，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區的屯門第16區站第一期物業進行發展項目，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，公司須繳付的淨地價金額為零元。公司與政府已於2026年2月10日簽署屯門市地段第576號的批地文件。

II 約務更替協議

正如公司於2007年9月3日就兩鐵合併發出的通函(「2007通函」)所披露，豁免於2005年7月已更新以反映八達通公司的重組，其中包括公司、八達通控股有限公司(「八達通控股」)及八達通公司(及其各自附屬公司)之間的交易。

公司根據《上市規則》第14A.71條及(已更新)豁免之條件作出如下披露：

公司於2025年4月2日與八達通公司及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公司與八達通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。

持續關連交易

在回顧年度內，以下交易和安排涉及公司與政府及/或九鐵公司，以及公司與機場管理局(「機管局」)之持續或經常進行的商品或服務提供，並預期維持一段時間。

如上文「關連交易」一節所述，就《上市規則》而言，政府為公司的主要股東。按《上市規則》的定義，九鐵公司和機管局均為政府的聯繫人，同時亦是公司的關連人士。

因此，就《上市規則》而言，政府、九鐵公司及機管局各為公司的「關連人士」，而於2025年，下文I、II、III及IV節所述各項交易則根據《上市規則》規定構成公司的持續關連交易。

公司內部審核部已審閱公司下列的持續關連交易及有關的內部監控程序。內部審核部認為公司制定的內部監控程序足夠及有效，並已將此向公司的審核及風險委員會作出匯報，以協助公司的獨立非執行董事根據與合併相關豁免(定義如下)、豁免及《上市規則》(視適用情況而定)進行的年度檢討及確認。

I 與合併相關的持續關連交易

本節下文A至C段所列各項交易(統稱為「與合併相關的持續關連交易」)均為兩鐵合併的一部分，並於2007年10月9日舉行的股東特別大會上獲得公司獨立股東批准。這些段落應連同「兩鐵合併額外資料」一節所載的段落一併閱讀。

正如公司於2007通函所披露，聯交所已向公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章中適用於公司、政府及/或九鐵公司之間因兩鐵合併而產生的持續關連交易之規定(「與合併相關豁免」)。

A 合併框架協議

公司、九鐵公司與政府於2007年8月9日訂立合併框架協議。

合併框架協議載有關於兩鐵合併的整體架構及若干特定範疇的條文，其中包括下列事項。更多詳情載於「兩鐵合併額外資料」一節及2007通函。

- 公司於兩鐵合併後的公司管治；
- 有關就因鐵路物業發展招標而產生的單位生產量制訂一個逐年延展的計劃的安排；及
- 有關評估地價金額的安排。

B 西鐵代理協議

公司、九鐵公司及若干九鐵公司之附屬公司（「西鐵附屬公司」）於2007年8月9日簽訂西鐵代理協議及有關協議。根據西鐵代理協議的條款，公司獲委任：

- 為九鐵公司的代理人及若干授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務；及
- 為各西鐵附屬公司的代理人及該附屬公司出具的授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務。

公司將會就未批出的西鐵發展用地收取相當於總銷售收益0.75%的代理費用，並將會就已批出的西鐵發展用地收取相當於西鐵附屬公司根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用。公司亦將向西鐵附屬公司收回公司就西鐵發展用地所招致的費用（包括內部成本）加16.5%間接費用連同應計利息。

C 物業組合協議

第3類物業

於2007年8月9日，公司與九鐵公司訂立三份協議（「第3類協議」）及相關授權書。每份第3類協議均與若干物業（每項均為「第3類物業」）有關。九鐵公司之前曾就每項第3類物業訂立一份發展協議。倘若公司根據第3類協議獲授或承擔的權利及義務只與該項第3類物業上的經營權財產有獨有關係，則公司不可行使或履行該權利及義務。對位於任何第3類物業上的經營權財產構成影響的事宜，將會根據服務經營權協議的條款處理（定義及概要見第160頁至第161頁）。

根據各份第3類協議的條款，公司獲委任出任九鐵公司的代理人及根據授權書為獲授權人，以行使及履行九鐵公司就第3類物業而言的權利及義務（但不包括出售相關的物業的權利或義務）。

公司須在任何時間遵守就第3類物業而言約束九鐵公司的法定限制及義務，並須支付九鐵公司因公司的行動而產生的所有應付九鐵公司款項及應收九鐵公司款項。

於擔任九鐵公司代理人時，公司須根據審慎的商業原則行事，並以就第3類物業盡量取得最高毛利及經營安全有效率的鐵路。為協助公司履行其代理職能，九鐵公司已向公司授予授權書。公司僅可按授權書根據第3類協議行使其獲賦予的權利及履行所承擔的義務。除作為九鐵公司代理人外，凡屬公司因其代理權範圍限制無法作出有關的任何行動或事宜，公司亦有權就各項第3類物業（包括其有關發展協議）向九鐵公司發出指示。凡法律及有關政府批授許可進行該指示，九鐵公司必須即時遵行該指示。

九鐵公司須就第3類物業收取的收入以資產負債表(而非於損益帳)變動方式入帳,但該處理方法必須為法律及會計準則及實務許可。

九鐵公司不得就第3類物業採取任何公司(作為九鐵公司代理人)並無採取,或非根據公司指示或非根據第3類協議的條款以其他方式採取的行動。

作為出任九鐵公司代理人的代價,公司將獲支付一筆費用,預期數目將與九鐵公司就有關第3類物業取得的利潤(扣除若干初期及最初付款及顧問貢獻費後,兩者均已經或將會由有關發展商向九鐵公司支付)相近。一般而言,公司的費用將於九鐵公司收訖有關款項後即時分期支付(但或須扣減九鐵公司應付有關第3類物業發展商的指定金額)。

公司同意就各第3類物業對九鐵公司作出若干彌償保證。

公司將為各第3類物業(落成後)的首任管理人,或將確保就有關物業委任管理人。

倘九鐵公司不再擁有有關第3類物業的任何不分割份數(經營權財產除外),及九鐵公司與發展商及擔保人根據關於有關第3類物業的發展協議並無任何進一步權利可行使,亦無責任須履行,公司出任代理人的委任即須終止。

II 非與合併相關的持續關連交易

本節下文A1至D段及第三份高鐵香港段協議(定義如下)(統稱為「非與合併相關的持續關連交易」),乃根據豁免之條件及《上市規則》第14A.71條作出披露。

A1 有關沙田至中環綫的設計及地盤勘測的委託協議

公司與政府於2008年11月24日就沙田至中環綫的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份沙中綫協議」)。

第一份沙中綫協議載有關於擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測以及採購活動的條文,當中包括以下各項:

- 根據第一份沙中綫協議,政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本和前期成本)有責任向公司支付最高合計15億港元;
- 政府承擔第一份沙中綫協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)以及由政府直接支付該成本的安排;
- 公司進行或促使他人進行有關擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測活動的責任;及
- 根據第一份沙中綫協議,公司對政府承擔的責任以6億港元為限,但因公司疏忽而導致的死亡或個人受傷所涉及之責任除外。

A2 有關沙田至中環綫預先工程的委託協議

公司與政府於2011年5月17日就沙田至中環綫的預先工程簽訂了委託協議(「第二份沙中綫協議」)。

第二份沙中綫協議載有(其中包括)以下條文。更多詳情載於2011年5月18日公司發出的公告。

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第二份沙中綫協議所載的某些委託活動及履行其在第二份沙中綫協議之下的其他義務的代價。該項目管理費用的金額將由公司與政府議定。在議定之前，政府將按照第二份沙中綫協議計算並在臨時基礎下向公司支付有關的項目管理費用；
- 政府須承擔所有「工程成本」(定義見第二份沙中綫協議)。為此，政府將會就工程成本向公司作出臨時付款，待工程成本最終結算數目確定時，或須對該臨時付款作出調整；
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署因沙田至中環綫項目所招致的費用；
- 根據第二份沙中綫協議，政府須向公司支付的最高總額限於每年約30億港元，且總計不得超過約150億港元；
- 公司須自行或促使他人在擴建後的金鐘站及將會建造的何文田站進行若干備置工程和將位於紅磡的國際郵件中心重置於九龍灣以及進行第二份沙中綫協議所述的其他工程；
- 在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及的責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下已經及將會向政府收取的費用總額；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
 - 就涉及第二份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的項目經理提供的服務；
 - 就涉及第二份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的設計工程師提供的服務；及
 - 就涉及第二份沙中綫協議中有關建造活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料而執行；及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

A3 有關沙田至中環綫的建造及投入服務的委託協議

公司與政府於2012年5月29日就沙田至中環綫的建造及投入服務簽訂委託協議(「第三份沙中綫協議」)。

第三份沙中綫協議載有(其中包括)以下條文。更多詳情載於2012年5月29日公司發出的公告。

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第三份沙中綫協議中訂明的若干委託活動及履行其在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議下的其他義務的代價。項目管理費用的款額為78.93億港元，將由政府按季度支付給公司；
- 政府須承擔若干「第三方費用」、任何「新綫聯通工程費用」及任何「直接費用」(各定義均見第三份沙中綫協議)；
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署因沙田至中環綫項目所招致的費用；
- 根據第三份沙中綫協議政府須向公司支付的最高總額限於每年30億港元，且總計不得超過150億港元；
- 根據第三份沙中綫協議就政府在第三份沙中綫協議下對若干鐵路工程的貢獻，公司須向政府支付的最高總額限於每年40億港元，且總計不得超過150億港元；
- 在第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及之責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下已經及將會向政府收取的費用總額；

- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
 - 就涉及第三份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的項目經理提供的服務；
 - 就涉及第三份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的設計工程師提供的服務；及
 - 就涉及第三份沙中綫協議中有關建造活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料而執行；及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

B1 有關高鐵香港段的設計及地盤勘測的委託協議

公司與政府於2008年11月24日就高鐵香港段的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份高鐵香港段協議」)。

第一份高鐵香港段協議載有關於擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據第一份高鐵香港段協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本、前期成本和招聘員工成本)而有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府須承擔第一份高鐵香港段協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)，以及由政府直接支付該成本的安排；
- 公司進行或促使他人進行有關擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測活動的責任；及
- 根據第一份高鐵香港段協議，公司對政府承擔的責任以7億港元為限，但因公司疏忽而導致的死亡或個人受傷所涉及的責任除外。

B2 有關高鐵香港段的建造、測試及投入服務的委託協議

公司與政府於2010年1月26日就有關高鐵香港段的建造及投入服務簽訂了委託協議(「第二份高鐵香港段協議」)。

高鐵香港段的方案於2008年11月28日按照香港法例第519章《鐵路條例》首次刊登憲報，其修訂及更新方案於2009年4月30日刊登憲報。行政長官會同行政會議於2009年10月20日批准經作出被視為必要的輕微修改的方案，而相關的資金支持於2010年1月16日獲得立法會財務委員會通過。

第二份高鐵香港段協議包括(其中包括)以下條文。更多詳情載於2010年1月26日公司發出的公告。

- 政府須向公司支付45.9億港元(關於修改此條文的進一步詳情載於「關於高鐵香港段項目的第三份協議」一節內)，作為公司自行或促使他人進行在第二份高鐵香港段協議下的若干委託活動及履行在第二份高鐵香港段協議和第一份高鐵香港段協議下的其他義務的代價。政府將按預定時間表每季度預先以現金支付給公司，該金額可按照第二份高鐵香港段協議更改，並受第二份高鐵香港段協議中所訂明的最高付費限額限制(分別為每年20億港元及總付額不超過100億港元(「最高付費限額」))；
- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些已同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為根據第二份高鐵香港段協議所進行指定活動的組成部分一樣。而作為公司自行或促使他人執行雜項工程(如有)及履行其在第二份高鐵香港段協議下關於雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須不時向公司支付相當於由於雜項工程而產生的第三方費用的有關固定百分比的金額，此金額受最高付費限額限制；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；

- 公司保證：
 - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關項目管理服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的項目經理提供的服務；
 - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關設計服務的活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個專業及稱職的設計工程師提供的服務；及
 - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關建造活動而言，執行該活動的技術及謹慎具備在合理預計下由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料而執行；
- 政府須承擔(i)應向第三方支付的任何費用；(ii)根據第二份高鐵香港段協議進行的活動而須向任何政府部門、政策局、機構或團體支付有關的費用、開支或金額；(iii)因公司及/或第三方承辦商根據第二份高鐵香港段協議進行活動對九鐵公司所造成的損害而須向九鐵公司支付作為賠償的任何及一切費用；及(iv)所有土地徵用、清理及相關費用(包括因任何第三方提出任何賠償申索所致的所有費用)及由地政總署因與高鐵香港段項目招致的相關的費用(關於修改此條文的進一步詳情載於「關於高鐵香港段項目的第三份協議」一節內)；及

- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司獲給予或授予所有與高鐵香港段的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

政府已經同意基於公司將被邀請以特許經營方式營運高鐵香港段，故由公司根據並按照第二份高鐵香港段協議的條款來進行高鐵香港段的建造、測試及投入服務相關工作。

關於高鐵香港段項目的第三份協議

政府與公司於2015年11月30日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的高鐵香港段契約協議(「第三份高鐵香港段協議」)。第三份高鐵香港段協議載有綜合條款組合及規定：

- (i) 政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價；
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元，公司將承擔和支付超出該金額(如有)的部分，但不包括若干經協定的例外費用；
- (iii) 公司將分兩期等額支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)；
- (iv) 對於2010年訂立有關高鐵香港段項目的現有委託協議將作出若干修訂，包括應向公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元；
- (v) 政府保留在高鐵香港段開始通車後對公司目前超支的責任問題(如有)提交仲裁的權利；及

(vi) 第三份高鐵香港段協議取決於獲得(a)公司獨立股東的批准(已於2016年2月1日獲得)及(b)立法會批准政府額外財務承擔(已於2016年3月11日獲得)。

每股2.20港元的第一期特別股息已於2016年7月13日向股東派發，而每股同樣為2.20港元的第二期特別股息已於2017年7月12日派發。

根據第三份高鐵香港段協議，第二份高鐵香港段協議已作出若干修訂，以反映第三份高鐵香港段協議所載的安排，包括(i)修改承擔和支付項目造價的安排；及(ii)向公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元(反映了公司預期因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計)。

C1 關於香港國際機場旅客捷運系統的保養合同

於2020年7月2日，公司與機管局就有關保養香港國際機場的旅客捷運系統(「系統」)簽訂了一份為期七年的合同(「合同」)，自2021年1月6日起生效。根據合同項下所提供的服務，截至2025年12月31日止年度從機管局收取的總額，請參閱綜合財務報表附註的附註48L。基於前述以及預期公司將根據合同提供的服務，預計每年可從機管局獲取的最高金額將約2.5億港元。

合同載有關於公司須負責對系統的保養條文，當中尤其包括以下條文：

- 合同的有效期由2021年1月6日至2028年1月5日(包括該日)為期七年；
- 對系統進行定期維修和全面檢修；
- 監察系統以防止任何故障及於必要時的相關維修服務；及
- 公司在若干情況下為系統進行改善工程。

C2 關於向機管局提交二判承判商保證書

於2018年5月18日，公司作為二判承判商向機管局提交了一份於2017年9月25日生效的二判承判商保證書。這是由於公司與新瀉運輸系統株式會社(「新瀉」)簽訂了一份原為期七年有關現有系統改裝工程的二判承判合同(「二判承判合同」)，該合同隨後已延長至2026年年中。預計每年從新瀉獲取的最高金額將不多於6,000萬港元。

二判承判合同載有關於提供及改裝系統中的配電、通訊及控制的子系統的條文，當中包括以下各項：

- 有關現有系統的改裝延伸至新的旅客捷運系統中轉站；
- 提供有關機電系統，包括配電系統、電訊系統及維修器材；及
- 重置現有維修器材於新的旅客捷運系統車廠。

D 有關西港島綫的財務安排、設計、建造及營運的項目協議

公司與政府於2009年7月13日就西港島綫的財務安排、設計、建造及營運簽訂了項目協議(「西港島綫項目協議」)。

西港島綫項目協議包括財務安排條文及公司須自行或促使他人進行設計、建造、竣工、測試及投入服務，以使西港島綫鐵路工程可按照《港鐵條例》、政府與公司於2007年8月9日簽訂的營運協議及西港島綫項目協議投入運作。公司將在專營期內為本身擁有、營運及維修西港島綫。最終付款證書於2019年6月28日發出。

西港島綫項目協議(其中包括)以下條文。更多詳情載於2009年7月13日公司發出的公告。

- 政府根據西港島綫項目協議向公司支付122.52億港元，該款項構成政府對公司實行西港島綫項目的財務資助；
- 在西港島綫按賺取收入基準開始商業營運及為公眾提供定期交通運輸服務後24個月內(於2016年12月23日經公司與政府訂立的補充協議，延長該期限至2018年6月30日前、於2018年6月29日經公司與政府訂立的第二份補充協議，再延長該期限至2019年3月31日或之前、以及於2019年3月29日經公司與政府訂立的第三份補充協議，再延長該期限至2019年6月30日)，公司須向政府付還因高估西港島綫鐵路工程及重置、補救及改善工程有關的某些資本支出、價格調整費用、土地成本及應急費用而多付的任何金額(連同利息)；及

- 公司須承擔因實行西港島綫項目而產生的土地徵用、清理及相關的成本，但第三方提出索償所引起那些的成本除外；及地政總署因參與實行西港島綫項目而招致或支付的所有成本、開支及其他款額。

III 有關高速鐵路(香港段)(前稱高鐵香港段)營運的持續關連交易

本節下文A及B段(統稱為「有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易」)乃根據豁免、與合併相關豁免及《上市規則》第14A.71條的條件而披露。

A 經修訂營運協議

於2018年8月23日，公司及政府為了修改及補充於2007年8月9日訂立的營運協議(經修訂)(見第161頁至第162頁「兩鐵合併額外資料」一節C段所述，「現有綜合營運協議」)而訂立經修訂營運協議(「經修訂營運協議」)，以訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運要求。經修訂營運協議的目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求以大致相同的方式適用於高速鐵路(香港段)，除有必要以反映高速鐵路(香港段)的某些特點和安排而作出的任何修訂外。

就《港鐵條例》而言，經修訂營運協議是一項「營運協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使高速鐵路(香港段)根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

經修訂營運協議的主要條款如下：

經修訂營運協議的條款大致基於現有綜合營運協議的條款。經修訂營運協議已於2018年9月23日（「商業營運日期（高速鐵路（香港段）」）生效，並將與公司及九鐵公司於2018年8月23日訂立的補充服務經營權協議（「補充服務經營權協議」）同時屆滿。

經修訂營運協議中與高速鐵路（香港段）有關的若干主要條款包括：

- 公司有責任維持與列車服務供應、售票機可靠性、出入閘機可靠性、扶手電梯及乘客升降機可靠性有關的指定服務表現要求；
- 公司有責任公布與列車服務供應、售票機可靠性、出入閘機可靠性、扶手電梯及乘客升降機可靠性、溫度及通風水平、鐵路清潔程度（僅關乎公司的高速鐵路（香港段）列車）及乘客查詢回應時限有關的指定顧客服務承諾；
- 有關在香港境外進行公司高速鐵路（香港段）的列車維修的責任；
- 公司有責任進行設計檢測，以驗證內地營運商的高速鐵路（香港段）列車是否與公司的基礎設施兼容，並可安全地在高速鐵路（香港段）上行駛；
- 與內地營運商建立程序，以批准內地營運商的列車安全地在高速鐵路（香港段）上行駛以及就改裝任何該等列車通知政府；
- 為高速鐵路（香港段）列車駕駛員制訂及維持一套培訓資歷制度；
- 協助鐵路檢查人員進行檢查，包括在必要時就此與內地營運商聯繫；
- 有關維持內地口岸區範圍及過境限制區的完整和安全的保安責任；及

- 設定高速鐵路（香港段）列車旅程票價的機制及政府審批程序，包括未經政府事先同意前，不得調整、引入或撤回票價。

B 補充服務經營權協議

於2018年8月23日，為了補充於2007年8月9日訂立的服務經營權協議（見第160頁至第161頁「兩鐵合併額外資料」一節B段所述，「現有服務經營權協議」），公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予高速鐵路（香港段）的經營權，並訂明適用於高速鐵路（香港段）的營運及財務要求。補充服務經營權協議的目的及效力是將適用於公司經營現有九鐵公司鐵路系統的營運要求以大致相同的方式適用於高速鐵路（香港段），除有必要以反映高速鐵路（香港段）的某些特點和安排而作出的任何修訂外。補充服務經營權協議的財務條文旨在反映現有綜合營運協議內對新經營權項目（如高速鐵路（香港段））的規定，並受限於下文所述。

就《港鐵條例》而言，補充服務經營權協議是一項「服務經營權協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使高速鐵路（香港段）根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

補充服務經營權協議的主要條款

補充服務經營權協議的條款大致基於現有服務經營權協議的條款。高速鐵路（香港段）的經營期已於商業營運日期（高速鐵路（香港段））開始及於以下各項最早發生之日自動終止：

- (i) 根據《港鐵條例》有關公司鐵路的專營權全部或就高速鐵路（香港段）而言撤銷之日；及

- (ii) 緊接商業營運日期(高速鐵路(香港段))的第十個周年日前一天，但公司及九鐵公司可根據補充服務經營權協議所載的機制進一步磋商後延續經營期，在該情況下，則經營期會於公司及九鐵公司協定的其他日期終止(「經營權有效期(高速鐵路(香港段))」)。

補充服務經營權協議中與高速鐵路(香港段)有關的若干主要條款包括：

- 高速鐵路(香港段)的額外經營權付款

- (i) 概況

就高速鐵路(香港段)公司向九鐵公司作出或九鐵公司向公司作出額外經營權付款(見下文所述)，旨在反映根據現有綜合營運協議的規定，其中包括公司將從營運高速鐵路(香港段)所得現時預計正數貼現現金流量淨額中保留10%(貼現值反映公司就高速鐵路(香港段)的商業回報率)。

補充服務經營權協議規定以每年定額付款及每年非定額付款形式作出額外經營權付款，以反映在現有服務經營權協議下現有九鐵公司系統的現有經營權付款結構。

高速鐵路(香港段)的額外經營權付款並非取代現有服務經營權協議下就現有九鐵公司系統所作出之付款，而是該等付款以外的附加款項。

- (ii) 每年非定額付款

每年非定額付款(由公司向九鐵公司支付的款項)將會根據現有服務經營權協議規定的相同方式計算，據此，公司就各財政年度按九鐵公司系統所產生的

收入的某個百分比向九鐵公司付款(即九鐵公司系統產生的首75億港元以上收入的35%)。就計算每年非定額付款而言，九鐵公司系統產生的收入應包括公司所收取或保留的高速鐵路(香港段)車費實際收入以及來自與高速鐵路(香港段)相關業務的收入，包括但不限於廣告、電訊、免稅品商店及小賣店租賃業務。

- (iii) 高速鐵路(香港段)的每年定額付款

鑒於上文第(ii)段所述的每年非定額付款及為了使公司能如以上所述從營運高速鐵路(香港段)所得現時預計正數貼現現金流量淨額中保留10%，每年定額付款應包括九鐵公司向公司支付的款項，該等款項在經營權有效期(高速鐵路(香港段))內合計相等於79.65億港元。

該等每年定額付款不會影響公司根據現有服務經營權協議於各財政年度向九鐵公司支付每年定額付款7.5億港元的責任。

- 收入相關安排

此外，補充服務經營權協議載有以下收入相關安排：

- (i) 乘客量調整

就高速鐵路(香港段)的乘客量實際上偏離現時的預測：

- (a) 高速鐵路(香港段)的實際乘客量多於或少於現時預計乘客量最多15%，將由公司承擔；及

(b) 高速鐵路(香港段)的實際乘客量多於或少於現時預計乘客量超過15%，將由公司與九鐵公司按30%(公司)及70%(九鐵公司)的比例攤分。

(ii) 新增收入調整

就公司現有來往羅湖及落馬洲的過境服務以及現有的城際客運服務的乘客量實際上偏離現時的預測，公司可向九鐵公司收取兩筆款項(分別為由(及包括)商業營運日期(高速鐵路(香港段))起至(及包括)2023年12月31日止期間及由(及包括)2024年1月1日起至(及包括)緊接商業營運日期(高速鐵路(香港段))的第十個周年日前一天止期間)，該兩筆款項分別以5億港元及10億港元為上限。

(iii) 內地折扣優惠計劃虧損

就內地營運商所採納的內地學生票價折扣優惠及內地殘疾軍人/公安人員折扣優惠計劃所產生的收入虧損，公司將向九鐵公司每年收取償付款項。

九鐵公司與公司亦將以真誠討論倘內地營運商在未來引入任何其他折扣優惠計劃時類似的償付安排。

(iv) 服務費補貼

對於以內地任何鐵路車站為起點及終點的車程，按政府指示應由公司承擔的在西九龍站就售票所收取的服務費的部分，公司將向九鐵公司每年收取償付款項。

• 償付營運前成本

此外，九鐵公司將會就公司與九鐵公司協定的營運前成本給予公司補償，即公司於商業營運日期(高速鐵路(香港段))前合理產生並符合以下所有條件的成本及開支：

(i) 因相關高速鐵路(香港段)資產的規劃及開始營運而直接產生的成本及開支；

(ii) 根據任何相關協議政府並未支付及不會或毋須支付予公司的成本及開支，或公司與政府以書面協定應視為營運前成本的成本及開支；

(iii) 根據補充服務經營權協議九鐵公司向公司作出的任何付款中並無涵蓋的成本及開支；及

(iv) 屬於與高速鐵路(香港段)營運有關的若干其他類別的協定成本及開支(包括為高速鐵路(香港段)通車作準備的動員活動及高速鐵路(香港段)通車前的試營運，以及九鐵公司與公司可能協定的其他項目)。

• 均等付款

倘政府於2023年12月31日前撤銷專營權，九鐵公司須向公司支付一筆款項，以確保倘若高速鐵路(香港段)的經營權被提早終止，公司能獲得部分保障。

• 高速鐵路(香港段)服務

公司有責任於經營權有效期(高速鐵路(香港段))內按照《港鐵條例》及現有營運協議中所規定的水平經營高速鐵路(香港段)(須受另有說明者所限)。倘因內地營運商、任何內地機關或直接受他們控制的人士作出或未有作出任何事宜導致公司未能符合《港鐵條例》或現有綜合營運協議下的規定，公司不會被視為未能符合《港鐵條例》或現有綜合營運協議下的規定。

- 交還規定

倘經營權有效期(高速鐵路(香港段))屆滿或被終止，公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的高速鐵路(香港段)經營權財產。

IV 有關沙田至中環綫營運的持續關連交易

本節下文IV-1及IV-2段(統稱為「有關沙田至中環綫營運的持續關連交易」)乃根據豁免、與合併相關豁免及《上市規則》第14A.71條的條件而披露。

沙田至中環綫分兩個部分啓用。屯馬綫全綫已於2021年6月27日啓用，並構成沙田至中環綫的第一部分。沙田至中環綫第二部分的建造工程已完成，而沙田至中環綫全綫已於2022年5月15日開始投入商業營運。

IV-1 沙田至中環綫的第一部分 — 屯馬綫

於2020年2月14日啓用的屯馬綫第一期(「屯馬綫一期」)將馬鞍山鐵路由大圍延伸至啟德，途經顯徑和啟德兩個車站及在鑽石山設有轉車站。屯馬綫第二期由啟德行駛至紅磡，途經宋皇臺和土瓜灣兩個新車站，及包括現有的何文田站，並將屯馬綫一期與西鐵綫整合成一條名為屯馬綫的鐵路綫(「屯馬綫」)。屯馬綫全綫已於2021年6月27日開始投入商業營運。這構成沙田至中環綫的第一部分。

經修訂營運協議、補充營運協議及服務表現基準 備忘錄第1號修訂

於2020年2月11日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及政府訂立經修訂營運協議(「屯馬綫一期經修訂營運協議」)及補充營運協議(「屯馬綫一期補充營運協議」)，以訂明適用於屯馬綫一期的營運要求(例如服務標準)。屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議的整體目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求以大致相同的方式適用於屯馬綫一期。

於2021年6月21日，為了修改現有綜合營運協議，公司及政府訂立經修訂營運協議(「屯馬綫經修訂營運協議」)；而為了補充現有綜合營運協議，公司及政府訂立補充營運協議(「屯馬綫補充營運協議」)及服務表現基準備忘錄第1號修訂(「備忘錄修訂」)，以訂明適用於屯馬綫全綫的營運要求(例如服務標準)。屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂的整體目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求，以大致相同的方式適用於屯馬綫全綫。

就《港鐵條例》而言，屯馬綫一期經修訂營運協議、屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫一期補充營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂各自是一項「營運協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使屯馬綫全綫根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

如上文所解釋，屯馬綫一期經修訂營運協議、屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫一期補充營運協議、屯馬綫補充營

運協議及備忘錄修訂的主要條款使屯馬綫全綫被納入現有綜合營運協議所包含的香港鐵路營運的法律及監管機制。

(1) 屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議的修訂已於2020年2月14日生效；而(2)屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂的修訂已於2021年6月21日生效。

IV-2 沙田至中環綫全綫

沙田至中環綫的第二部分由紅磡站延伸至金鐘站，途經會展一個車站，並與連接羅湖站及落馬洲站至紅磡站的鐵路綫(不包括根據若干委託協議設計及建造的紅磡站部分，以及九鐵公司與政府之間若干轉讓契據的資產(「東鐵綫(原綫)」)整合成一條鐵路綫。這連同屯馬綫構成整條沙田至中環綫。

A 經修訂營運協議及補充營運協議

於2022年5月10日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及政府訂立經修訂營運協議(「沙中綫經修訂營運協議」)及補充營運協議(「沙中綫補充營運協議」)，以訂明適用於沙田至中環綫全綫的營運要求(例如服務標準)。沙中綫經修訂營運協議及沙中綫補充營運協議的整體目的及效力是將適用於現有鐵路網絡的營運要求，以大致相同的方式適用於沙田至中環綫全綫。

就《港鐵條例》而言，沙中綫經修訂營運協議及沙中綫補充營運協議各自是一項「營運協議」，是香港鐵路營運的法律

及監管機制的一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使沙田至中環綫全綫根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

如上文所解釋，沙中綫經修訂營運協議及沙中綫補充營運協議的主要條款使沙田至中環綫全綫被納入現有綜合營運協議所包含的香港鐵路營運的法律及監管機制。沙中綫經修訂營運協議及沙中綫補充營運協議的修訂已於2022年5月10日生效。

B 補充服務經營權協議

於2022年5月10日，為了補充現有服務經營權協議以及取代及代替日期為2021年6月21日有關屯馬綫的第3號補充服務經營權協議(「屯馬綫補充服務經營權協議」)，公司與九鐵公司訂立有關沙田至中環綫的第4號補充服務經營權協議(「沙中綫補充服務經營權協議」)，以使九鐵公司向公司授予沙田至中環綫全綫的經營權，並訂明適用於沙田至中環綫全綫的營運及財務要求。而屯馬綫補充服務經營權協議則已經取代及代替了日期為2020年2月11日有關屯馬綫一期的第2號補充服務經營權協議(「屯馬綫一期補充服務經營權協議」)。沙中綫補充服務經營權協議的目的及效力是將適用於公司經營現有九鐵公司鐵路系統的營運要求以大致相同的方式適用於沙田至中環綫全綫，除有必要以反映沙田至中環綫全綫的某些特點和安排而作出的任何修訂外。沙中綫補充服務經營權協議的財務條文旨在反映現有綜合營運協議內對新經營權項目(如沙田至中環綫)的原則，但下文所述除外。

就《港鐵條例》而言，沙中綫補充服務經營權協議是一項「服務經營權協議」，是香港鐵路營運的法律及監管機制的

一部分，並就《港鐵條例》而言是必要的，使沙田至中環綫全綫根據《港鐵條例》獲得妥善規管。

沙中綫補充服務經營權協議的主要條款

如上文所解釋，沙中綫補充服務經營權協議的條款大致基於現有服務經營權協議的條款。沙中綫補充服務經營權協議於2022年5月10日訂立，九鐵公司根據沙中綫補充服務經營權協議的條款向公司授予服務經營權和特許的有效期於2022年5月13日開始（「新項目生效日期（南北綫）」），以及連接紅磡站部分、會展站及沙田至中環綫部分（定義見日期為2022年5月13日有關內地段第9070號的轉讓契據）（「南北綫」）的鐵路綫部分的商業營運於2022年5月15日開始（「商業營運日期（南北綫）」），並將於以下各項最早發生之日自動終止（即「終止日期（沙中綫）」）：

- (i) 根據《港鐵條例》有關九鐵公司鐵路的專營權撤銷的生效日期；
- (ii) 地政總署署長根據九鐵公司與政府訂立的轉歸契據撤回或撤銷批文以及有關沙田至中環綫的專營權根據《港鐵條例》撤銷的生效日期；
- (iii) 任何由新項目生效日期（南北綫）起至終止日期（沙中綫）前一天止的期間（「經營權有效期（沙中綫）」）於自然屆滿日期（沙中綫）（定義見下方（iv））之後的任何延期，有關延期所依據的條款及條件由公司（作為一方）與九鐵公司（或政府的代名人及/或政府指定的任何第三方）（作為另一方）以協議方式可能協定，以遵從沙中綫補充服務經營權協議（包括但不限於公司應根據《港鐵條

例》所界定的服務經營權經營沙田至中環綫）（「沙中綫經營權延期」）的任何具法律約束力協議（該協議應取代及代替沙中綫補充服務經營權協議）中就沙中綫補充服務經營權協議指定為終止日期（沙中綫）的任何日期；及

- (iv) 緊接商業營運日期（南北綫）的第十個周年日前一天，或公司、九鐵公司及政府在不遲於商業營運日期（南北綫）的第十個周年日或最後經延長日期（如適用）前一個月當日以書面協議方式可能同意的較後日期（「自然屆滿日期（沙中綫）」）。

沙中綫補充服務經營權協議中與沙田至中環綫有關的若干主要條款包括：

- 經營權付款

沙中綫補充服務經營權協議下的經營權付款包括每年非定額付款（應由公司向九鐵公司支付）及每年定額付款（應由九鐵公司向公司支付）。

- (i) 每年非定額付款及每年定額付款

每年非定額付款（由公司向九鐵公司支付的款項）將會根據現有服務經營權協議規定的相同方式計算；據此，公司就各財政年度按九鐵公司系統所產生的收入的某個百分比向九鐵公司付款。就計算每年非

定額付款而言，九鐵公司系統產生的收入應包括公司所收取或保留的屯馬綫和東鐵綫(包括南北綫)車費實際收入以及來自屯馬綫和東鐵綫(包括南北綫)相關業務的收入，包括但不限於電訊及小賣店租賃業務，有關金額可能會作出若干經協定調整。

鑒於上段所述的每年非定額付款及為了使公司能賺取商業回報，每年定額付款應包括九鐵公司在經營權有效期(沙中綫)內向公司支付的款項。該等每年定額付款不會影響公司根據現有服務經營權協議於各財政年度向九鐵公司支付每年定額付款7.5億港元的責任。

(ii) 經營權付款的估計淨額

以經營權有效期(沙中綫)於自然屆滿日期(沙中綫)終止作為基礎，於經營權有效期(沙中綫)內，根據沙中綫補充服務經營權協議公司應付九鐵公司的經營權付款估計淨額(經計及沙田至中環綫的每年非定額付款及每年定額付款)預計合共將約為10.36億港元(有關金額可能會作出若干經協定調整)。

• 均等付款

倘終止日期(沙中綫)於2028年12月31日前出現，九鐵公司須向公司支付一筆款項，金額相當於九鐵公司於經營權年期的十年期間應支付的每年定額付款總

額，按比例根據終止發生的時間予以削減，並減去已向公司支付的任何金額的每年定額付款。此均等付款之目的是確保倘若沙田至中環綫的經營權被提早終止，公司能獲得部分保障。

• 與沙田至中環綫的沙中綫經營權延期有關的新具法律約束力協議

自2029年1月1日(或公司、九鐵公司與政府可能書面同意的較早日期)起，直至及包括自然屆滿日期(沙中綫)(在任何延期之前)(或公司、九鐵公司與政府可能書面同意的較後日期)前滿十二個月之日，政府、公司與九鐵公司應真誠地展開獨家磋商，以期就與沙中綫經營權延期有關的具法律約束力協議條款達成一致(包括但不限於公司應根據《港鐵條例》所界定的服務經營權經營沙中綫)。該具法律約束力協議應使現有綜合營運協議適用於沙田至中環綫，並應根據現有綜合營運協議使公司可以從沙田至中環綫的營運中取得一定商業回報率。

• 交還規定

倘經營權有效期(沙中綫)屆滿或被終止，及並無沙中綫經營權延期，公司應在九鐵公司無須付款的情況下交還所管有的沙田至中環綫經營權財產(為免生疑問，不包括馬鞍山鐵路、西鐵綫及東鐵綫(原綫))。

就與合併相關的持續關連交易、非與合併相關的持續關連交易、有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易及有關沙田至中環綫營運的持續關連交易(統稱為「該等關連交易」)，公司確定公司的獨立非執行董事已根據(i)與合併相關豁免第B(I)(i)段(就與合併相關的持續關連交易)、(ii)豁免第(B)(I)(iii)(a)段(就非與合併相關的持續關連交易)、(iii)與合併相關豁免第(B)(I)(i)段及豁免第(B)(I)(iii)(a)段(就有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易)及(iv)與合併相關豁免第(B)(I)(i)段及豁免第(B)(I)(iii)(a)段(就有關沙田至中環綫營運的持續關連交易)，已審閱該等交易，並確認該等交易是按下列條件訂立：

- (1) 在集團的日常業務中訂立(按《上市規則》涵義)；
- (2) 按照一般商務條款或最佳的條款進行(按《上市規則》涵義)；及
- (3) 根據有關交易的協議進行，條款公平合理，並且符合公司股東的整體利益。

公司已委聘其核數師根據香港會計師公會頒布的《香港核證工作準則》第3000號(經修訂)「非審核或審閱過往財務資料之核證工作」，並參考《實務說明》第740號(經修訂)

「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，以匯報該等關連交易。根據(i)與合併相關豁免第B(I)(ii)段(就與合併相關的持續關連交易)、(ii)豁免第(B)(I)(iii)(b)段(就非與合併相關的持續關連交易)、(iii)與合併相關豁免第(B)(I)(ii)段及豁免第(B)(I)(iii)(b)段(就有關高速鐵路(香港段)營運的持續關連交易)及(iv)與合併相關豁免第(B)(I)(ii)段及豁免第(B)(I)(iii)(b)段(就有關沙田至中環綫營運的持續關連交易)，核數師已向董事局遞交函件，確認他們：

- (a) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信該等關連交易未獲董事局批准；及
- (b) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信該等關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議而進行。

兩鐵合併額外資料

兩鐵合併包含多項獨立協議，各項此等協議已在公司於2007通函中詳細說明，並已整體獲公司的獨立股東於2007年10月9日舉行的股東特別大會上通過。本節下文A段所載的資料闡述兩鐵合併採用的付款機制，而本節其他段落概述公司就兩鐵合併而訂立，又沒有於上文「與合併相關的持續關連交易」內披露的若干協議。

A 與合併相關協議有關的支付

公司於2007年12月2日(即合併日期)就兩鐵合併向九鐵公司作出以下的初步付款：

- 根據服務經營權協議(見本節下文B段所述)應作出的最初付款42.5億港元，作為取得實施服務經營權(定義見本節下文B段)的權利的最初費用及收購鐵路資產的代價；及
- 根據合併框架協議(見第144頁所述)應作出的最初付款77.9億港元，作為簽訂物業組合協議(見2007通函所述)及根據公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立的買賣協議，將九鐵公司旗下附屬公司(「九鐵附屬公司」)所售股份轉讓予公司之代價。

除了上文的初步付款外，公司亦須向九鐵公司支付以下款項：

- 每年定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年定額付款7.5億港元；每年定額付款須在經營權有效期內，於緊接每一個合併日期的周年日期之前的一天，就截至及包括該付款到期日的前12個月期間支付；及
- 每年非定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年非定額付款，付款金額按公司每個財政年度從九鐵公司系統所得收入的金額(按照服務經營權協議釐定)

分層計算。公司無須就合併日期後首36個月支付每年非定額付款。

作為全面的一籃子交易，除上述付款組成部分及本節下文有關段落另有說明外，在兩鐵合併的各個組成部分之間沒有作具體分配。

B 服務經營權協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立服務經營權協議。

服務經營權協議載有有關服務經營權的授予及實施，以及九鐵公司授予公司的特許(「服務經營權」)的條文，包括有關下列各項的條文：

- 向公司授予服務經營權，以便公司進入、使用及經營經營權財產(緊接於下文所述的九鐵公司鐵路土地除外)至若干指定標準；
- 授予進入及使用若干九鐵公司鐵路土地的特許；
- 服務經營權的期限(即自合併日期起最初期限為50年)以及於經營權有效期屆滿或終止時交還九鐵公司系統。如與九鐵公司鐵路有關的專營權被撤銷，服務經營權將會終止；
- 作出最初付款42.5億港元、每年定額付款及每年非定額付款(見本節上文A段所述)；
- 九鐵公司繼續為於合併日期的經營權財產法律及實益上的擁有人，而公司為若干未來經營權財產(「額外經營權財產」)法律及實益上的擁有人；

- 假如額外經營權財產於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司，則應由九鐵公司向公司支付補償的相關規定；
- 公司及九鐵公司就經營權財產擁有的權利及須受的限制；及
- 在符合若干條件的前提下，公司承擔與經營權財產及經營權有效期內任何經營權財產所在的土地相關或由此產生的所有風險、責任及/或費用。

於2018年8月23日，公司與九鐵公司訂立補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予高速鐵路(香港段)的經營權，並訂明適用於高速鐵路(香港段)的營運及財務要求。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「III有關高速鐵路(香港段)(前稱高鐵香港段)營運的持續關連交易」分段內。

於2020年2月11日，公司與九鐵公司訂立屯馬綫一期補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予沙田至中環綫的屯馬綫一期的經營權，並訂明適用於屯馬綫一期的營運及財務要求。於2021年6月21日，公司與九鐵公司進一步訂立屯馬綫補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予屯馬綫的經營權，並訂明適用於屯馬綫的營運及財務要求(該協議取代屯馬綫一期補充服務經營權協議)。於2022年5月10日，公司與九鐵公司訂立沙中綫補充服務經營權協議，以使九鐵公司向公司授予沙田至中環綫全綫的經營權，並訂明適用於沙田至中環綫全綫的營運及財務要求(該協議取代屯馬綫補充服務經營權協議)。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「IV有關沙田至中環綫營運的持續關連交易」分段內。

C 營運協議

根據《港鐵條例》的規定，公司與政府於2007年8月9日簽訂營運協議。

營運協議是以2000年6月30日所簽訂的上一份營運協議為依據。營運協議與上一份營運協議之間的差異，旨在(其中包括)因應合併後的地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路的性質事宜作出規定。

營運協議載有有關下列各項的條款：

- 根據《港鐵條例》延續公司的專營權；
- 鐵路的設計、建造及維修；
- 乘客服務；
- 批授新項目及新鐵路營運與擁有權架構的框架；
- 適用於公司若干票價的調整機制；及
- 根據《港鐵條例》就專營權暫時終止、屆滿或終止而應付予公司的補償。

根據營運協議，票價調整機制須定期檢討。首次檢討已於2013年進行，而第二次檢討亦已於2017年進行。於2013年4月16日，公司與政府達成協議修訂票價調整機制。於2017年3月21日，公司宣布，其與政府已同意維持票價調整機制公式及該公式的直接驅動性質，惟因提早一年進行檢討公式引致的相應修訂除外。此外，營運協議的其他條款須每五年檢討一次，而有關的檢討工作亦已於

2013年進行。因應上述檢討，公司與政府達成協議加強在營運安排上的溝通和聯絡方法。

於2018年8月23日，公司及政府訂立經修訂營運協議，修改及補充日期為2007年8月9日的綜合營運協議（經修訂），以訂明適用於高速鐵路（香港段）的營運要求。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「III有關高速鐵路（香港段）（前稱高鐵香港段）營運的持續關連交易」分段內。

於2020年2月11日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及政府訂立屯馬綫一期經修訂營運協議及屯馬綫一期補充營運協議，以訂明適用於沙田至中環綫的屯馬綫一期的營運要求。於2021年6月21日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及政府進一步訂立屯馬綫經修訂營運協議、屯馬綫補充營運協議及備忘錄修訂，以訂明適用於沙田至中環綫的屯馬綫的營運要求。於2022年5月10日，為了分別修改及補充現有綜合營運協議，公司及政府訂立沙中綫經修訂營運協議及沙中綫補充營運協議，以訂明適用於沙田至中環綫全綫的營運要求。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「IV有關沙田至中環綫營運的持續關連交易」分段內。

D 服務表現基準備忘錄

公司與政府於2007年8月9日簽訂服務表現基準備忘錄。此備忘錄載有計算服務表現基準的訂明公式。進一步詳情載於「持續關連交易」一節項下「IV有關沙田至中環綫營運的持續關連交易」的分段「IV-1沙田至中環綫的第一部分——屯馬綫」中的一節「經修訂營運協議、補充營運協議及服務表現基準備忘錄第1號修訂」內。

E 額外物業組合協議

第4類物業

於2007年8月9日，政府承諾將於公司與政府協定的期間內，就若干發展用地（「第4類物業」）向公司提出私人協約方式批地的要約。各私人協約方式批地的條款一般由政府釐定，而地價則按十足市值基準評估，且除新界元朗輕鐵天水圍總站外，不計入鐵路的存在因素。

於2007年8月9日，公司向九鐵公司發出函件確認，倘第4類物業上應有任何鐵路處所，則公司會將該鐵路處所轉讓予九鐵公司。

F 合併相關豁免的應用

根據「合併相關豁免」A段，就營運協議及服務經營權協議，聯交所已向公司授予豁免，據此公司可免嚴格遵守《上市規則》第14A章中有關持續關連交易的所有規定。

資本性與經營開支

主要的資本性與經營開支的評估、檢討及審批均有既定程序。截至2025年12月31日止年度內，超逾集團資產淨值0.1%的顧問服務聘用事宜及超逾集團資產淨值0.3%的其他資本性與經營開支，均須取得董事局批准。

匯報及監察

所有營運及業務活動均訂有全面的財政預算制度，並由董事局審批年度預算。集團的營運、業務及工程項目對比預算的結果，每月皆被呈報上董事局，年度財政預測數字亦有作出定期更新。

庫務管理

公司庫務部按照董事局認可的指引運作，參照理想融資模式管理公司債務及次級永續資本證券組合，該模式界定理想的金融工具、定息和浮息債項組合、還款期、利率風險、貨幣風險及融資覆蓋期。公司定期檢討及改良該模式，以反映公司財務需要及市場狀況所出現的轉變。利率掉期及貨幣掉期等金融衍生工具只會用作對沖工具，以管理集團承受的利率及貨幣風險。為監控公司的衍生工具活

動，公司訂立審慎的指引及程序，其中包括全面的信貸風險管理系統，以「風險價值」方法監控交易對手的信貸風險。而公司庫務部的內部職責均適當劃分。

重大的融資交易及衍生工具交易指引(包括信貸風險管理架構)須取得董事局批准。

電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序、監控和定期作出品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援、服務台運作及支援服務，以及軟件開發及維修均已獲取ISO 9001:2015認證。每年並就重要應用系統進行災難恢復演習。在網絡安全方面，公司已獲取資訊安全管理系統ISO 27001:2022的認證，符合對電腦系統操作全面有關的安全規定。創新及科技執行管理委員會為公司制定創新科技(「創科」)和網絡安全的方向、政策和策略，以及培育最佳實踐。該委員會督導和監察所有有關創科及網絡安全倡議的管理和績效事宜。公司亦已經實施了多項網絡安全監控措施，並定期進行審查，以保護公司免受網絡攻擊。資訊安全管理委員會由首席資訊主管擔任主席並向創新及科技執行管理委員會匯報，負責監督資訊安全事宜及公司網絡安全策略、政策和指引的落實。

獲准許的彌償條文

根據章程細則的規定，在法規許可的情況下，公司就公司各董事因他/她於執行其職務時導致的任何民事或刑事訴訟中進行辯護所招致的任何法律責任，從公司的資產中向該董事作出彌償。該相關章程細則條文於截至2025年12月31日止年度內及於2026年3月12日(即本報告書獲通過的日期)仍然有效。為了確保提供足夠保額，公司會每年度根據保險市場的最近趨勢及其他有關因素，對公司董事與高級人員責任保險(「董事保險」)進行檢討。該董事保險亦就集團的其他董事作出彌償。

持續經營

第172頁至第258頁的綜合財務報表，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱集團2026年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並確信集團具備充足資源在可見未來持續經營。

核數師

即將退任的核數師畢馬威會計師事務所已表示願意繼續留任。公司於應屆周年成員大會上將會提呈一項決議案，重新委任畢馬威會計師事務所出任核數師及授權董事局釐定其酬金。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2026年3月12日

綜合財務報表及附註目錄

166 獨立核數師報告

綜合財務報表

172 綜合損益表

173 綜合全面收益表

174 綜合財務狀況表

175 綜合權益變動表

176 綜合現金流量表

綜合財務報表附註

177 1 合規聲明

177 2 重大會計政策

189 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

190 4 香港車務營運收入

191 5 香港車站商務收入

191 6 香港物業租賃及管理業務收入

191 7 中國內地及國際附屬公司收入及開支

192 8 其他業務收入

192 9 業務分類資料

196 10 經營開支

197 11 董事局成員及執行總監會成員酬金

201 12 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益

201 13 投資物業公允價值計量虧損

201 14 折舊及攤銷

202 15 利息及財務開支

203 16 綜合損益表所示的所得稅

205 17 股息

205 18 每股盈利

206 19 其他全面收益/(虧損)

206 20 投資物業及其他物業、機器及設備

210 21 服務經營權資產

212 22 香港特區政府委託的鐵路工程項目

216 23 在建鐵路工程

218 24 發展中物業

218 25 遞延開支

219 26 於附屬公司的投資

220 27 聯營公司及合營公司權益

221 28 證券投資

221 29 待售物業

222 30 財務衍生工具資產及負債

226 31 存料與備料

226 32 應收帳項及其他應收款項

227 33 應收關連人士款項

227 34 現金、銀行結餘及存款

228 35 貸款及其他負債

230 36 應付帳項、其他應付款項及撥備

232 37 應付關連人士款項

232 38 服務經營權負債

232 39 非控股權益持有人貸款

233 40 綜合財務狀況表所示的所得稅

234 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

238 42 永續資本證券

238 43 其他現金流量資料

240 44 公允價值計量

242 45 以股份為基礎的支出

243 46 退休金計劃

245 47 界定福利退休計劃

248 48 重大關連人士交易

252 49 承擔、或有負債及法律訴訟

256 50 公司層面的財務狀況表

257 51 會計估計及判斷

258 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

258 53 綜合財務報表核准

獨立核數師報告



獨立核數師報告致香港鐵路有限公司成員

(於香港註冊成立的有限公司)

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第172頁至第258頁的香港鐵路有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合財務報表,此綜合財務報表包括於2025年12月31日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表,以及附註,包括重大會計政策資訊及其他解釋資訊。

我們認為,該等綜合財務報表已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於2025年12月31日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量,並已遵照香港《公司條例》妥為擬備。

意見的基礎

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計綜合財務報表承擔的責任」部分中作進一步闡述。根據香港會計師公會頒布的適用於公眾利益實體財務報表審計的《專業會計師道德守則》(以下簡稱「守則」),我們獨立於貴集團,並已履行守則中的其他專業道德責任。我們相信,我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷,認為對本期綜合財務報表的審計最為重要的事項。這些事項是在我們審計整體綜合財務報表及出具意見時進行處理的。我們不會對這些事項提供單獨的意見。

受香港特區政府委託的鐵路工程項目	
請參閱綜合財務報表附註22以及附註2X所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>貴集團與香港特區政府訂立若干委託安排,貴集團受託進行廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)和沙田至中環綫(「沙中綫」)的規劃、設計、建造、測試及通車試行。香港特區政府作為高速鐵路(香港段)和沙中綫的擁有人,負責該兩條鐵路線發展的融資,而貴集團則獲取項目管理費用。</p> <p>高速鐵路(香港段)</p> <p>根據2015年11月30日與香港特區政府訂立的協議,貴集團將就高速鐵路(香港段)承擔和支付超出844.2億港元的項目造價(含貴集團的項目管理費用);而香港特區政府保留就其承擔和支付的項目造價(超出650億港元至最高844.2億港元)對貴集團的責任問題(如有)提交仲裁的權利。若發現貴集團在高速鐵路(香港段)相關委託協議下需要承擔責任,貴集團對相關成本的責任暫限於項目管理費用和貴集團在協議下收取的其他額外費用。</p> <p>於2018年9月,高速鐵路(香港段)已於建造完工後開始商業營運。</p> <p>根據可獲得的資料(包括工程合約的結算進度),管理層認為現時無需對844.2億港元的項目造價總額作進一步修訂。貴集團並無就該項目造價作出撥備。</p>	<p>我們就受香港特區政府委託的鐵路工程項目的審計程序包括以下程序:</p> <ul style="list-style-type: none">• 審閱貴集團相關委員會的會議記錄,並與管理層商討高速鐵路(香港段)和沙中綫項目的現況,包括預測項目造價總額、合同索賠的評估、將進一步發生的內部成本的估計,以及就該項目對貴集團的財務影響作出的評估;• 評估管理層關於項目造價評估的關鍵內部控制的設計和實施;• 在抽樣基礎上,將高速鐵路(香港段)和沙中綫於本年度發生的費用與相關合同及中期或最終支付證書進行對比;• 抽樣檢查相關文件,並在適用的情況下,檢查本年度發生的實際金額,以評估貴集團就支付紅磡事件相關費用和項目管理費用所作的撥備;

受香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

請參閱綜合財務報表附註22以及附註2X所載列的會計政策(續)

關鍵審計事項

沙中綫

接近2018年上半年末，紅磡站擴建部分的施工質量被指出現問題。隨後，貴集團就紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道以及紅磡列車停放處的工程紀錄不完整及若干建造工程方面的問題，向香港特區政府匯報。香港特區政府成立了一個調查委員會，以調查紅磡站擴建部份的若干建造工程。經遮蓋的調查委員會最終報告於2020年5月公布，調查委員會在報告中信納，在採取適當措施後，相關結構便會安全和適合作預定用途。管理層認為就相關工程結構所採取的適當措施已經完成。

貴集團已宣布，將在不影響其法律責任的原則為基礎上，先支付就紅磡事件所引致的若干費用及與分階段啟用屯馬綫有關的若干費用(「紅磡事件相關費用」)，而該等費用總額估計約為20億港元，已全數列帳於截至2019年12月31日止年度的綜合損益表。

於2020年2月，貴集團通知香港特區政府，完成沙中綫項目的最新造價估計為829.99億港元(含應付貴集團的額外項目管理費用13.71億港元)，較原先的708.27億港元有所增加。立法會於2020年6月通過香港特區政府追加的撥款108.01億港元(不含紅磡事件相關費用和貴集團的額外項目管理費用)，而香港特區政府保持其不同意增加任何項目管理費用的立場。貴集團已宣布，將在不影響其法律責任的原則為基礎上，負擔貴集團繼續履行在委託協議下其項目管理責任所產生的費用，估計相關費用約為13.71億港元(「項目管理費用」)，該估計金額已全數列帳於截至2020年12月31日止年度的綜合損益表。

於2022年5月，沙中綫已於建造完工後開始商業營運。

上述事項仍在進行，其最終解決時間及對貴集團的財務影響在現階段極不確定。

若發現貴集團在委託協議下需要承擔責任，貴集團的責任上限暫限於貴集團在沙中綫相關協議下收取的費用總額。然而，根據一般法律原則，倘若貴集團被認定須為其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為造成的任何損失承擔責任，則不能依賴此責任上限。

我們把受香港特區政府委託的鐵路工程項目列為關鍵審計事項，是因為這些鐵路項目安排高度複雜，給貴集團帶來的權利和責任可能引致重大財務影響。

我們的審計如何處理該事項

- 與貴集團管理層及其外部法律顧問進行商討，以評估貴集團就高速鐵路(香港段)和沙中綫項目承擔的法律責任和財務風險；及
- 參照現行會計準則的要求，評估綜合財務報表中關於高速鐵路(香港段)和沙中綫的披露。

獨立核數師報告

投資物業的估值	
請參閱綜合財務報表附註20A以及附註2E(i)所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>截至2025年12月31日，貴集團投資物業的公允價值為931.88億港元，而截至2025年12月31日止年度的公允價值重新計量虧損35.38億港元已錄入綜合損益表。</p> <p>貴集團的投資物業主要位於香港並包括商場和寫字樓。</p> <p>貴集團投資物業的公允價值由外部物業估價師進行獨立估值評估。</p> <p>我們把貴集團投資物業的估值列為關鍵審計事項，是因為投資物業對於綜合財務報表的重要性，而且公允價值的釐定涉及重大判斷和估計，特別是在選擇恰當的估值方法、市場收益率和市場租金等方面。</p>	<p>我們就評估貴集團投資物業估值的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none">• 獲取並審查外部物業估價師編製的投資物業估值報告；• 評估外部物業估價師的獨立性、資格、專長和客觀性；• 參照現行會計準則以及其他外部物業估價師就類似物業類型採用的估值方法，評估貴集團所採用的估值方法；• 與管理層和外部物業估價師進行商討，並通過抽樣對比所採用的關鍵估計與現行可比市場數據，質詢估值中所採用的關鍵假設和估計，包括在我們內部估值專家的協助下採用的現行市場租金和市場收益率；及• 抽樣對比貴集團向外部物業估價師提供的租賃資料(包括出租情況和市場租金)與相關合同及文件。

評估固定資產(按重估值列帳的資產除外)的減值	
請參閱綜合財務報表附註20B及21以及附註2G(ii)所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>截至2025年12月31日，貴集團固定資產(按重估值列帳的資產除外)的帳面價值總額達到1,496.32億港元；截至2025年12月31日止年度，相關折舊和攤銷費用達到62.52億港元。</p> <p>管理層每年審閱這些資產的帳面價值，以確定是否存在潛在性的減值跡象。對於存在該等跡象的資產，管理層會執行詳細的減值審閱並考慮收入假設的影響以及可能影響資產預計剩餘使用壽命和帳面價值的技術因素。</p> <p>深圳地鐵四號綫</p> <p>2020年7月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並擬於2021年1月1日開始生效。該辦法預期可確立票價制定機制及實施定價程序。</p> <p>深圳地鐵四號綫自2010年開始營運以來，車費一直未有調高，而營運開支持續增加。貴集團預計票價調整機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間。根據管理層進行的減值評估，貴集團於截至2022年12月31日止年度已就深圳地鐵四號綫的服務經營權資產確認9.62億港元的固定資產減值虧損。截至2025年12月31日，本集團根據營運的最新假設進行了進一步的減值審閱，並未發現任何額外減值或撥回先前減值的跡象。</p> <p>我們把評估固定資產(按重估值列帳的資產除外)的減值列為關鍵審計事項，是因為評估可能涉及管理層在確定諸如乘客量、票價及折現率等關鍵假設方面作出重大的判斷。</p>	<p>我們就評估固定資產(按重估值列帳的資產除外)的減值的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none">• 與管理層商討固定資產的減值跡象，如果發現此類跡象，參照本年度實現的實際乘客量、票價調整機制及定價程序的最新進展、未來經營計劃和更廣泛的城市具體發展情況，評估管理層的減值評估及評估所採用的假設(包括乘客量和票價假設)；• 引入內部估值專家，以評估管理層在對深圳地鐵四號綫的減值評估中採用的方法和重大假設(包括折現率)；• 將上一年度減值評估所採用的假設與本年度的實際結果進行對比，調查所發現的重要差異並考慮其對本年度減值評估的影響；及• 就所採用的折現率和收入水平假設執行敏感度分析，審查用於獲取最具敏感度假設的信息並考慮管理層在相關選擇中是否可能存在偏見。

與兩鐵合併有關的利得稅評稅

請參閱綜合財務報表附註16B以及附註2V所載列的會計政策

關鍵審計事項

自2007年與九廣鐵路合併(「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。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2009/2010至2017/2018課稅年度的應評稅利潤計算中扣除。

稅務局局長作出決定，維持2011/2012至2017/2018課稅年度的相關利得稅評稅/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。本公司已於2022年6月16日向稅務上訴委員會就該決定發出上訴通知書。

本公司決定，在稅務上訴委員會的聆訊之開案陳詞中，不再尋求總額達2億港元的最初款項和所轉承之負債的攤銷作稅務扣除。本公司已在過往年度計劃提出了相關金額的稅務撥備，故此本集團及本公司不需要計劃提出額外的稅務撥備。

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，即決定就每年定額付款及每年非定額付款的相關利得稅評稅/補加評稅不可作稅務扣除。

本公司已於2024年9月4日就稅務上訴委員會的決定向香港特別行政區高等法院原訟法庭(「原訟法庭」)申請上訴許可。

申請上訴許可的聆訊已於2025年2月下旬在原訟法庭舉行。於2025年5月27日，原訟法庭宣布判決並就稅務上訴委員會的決定給予本公司上訴許可。本公司已與外聘大律師和稅務顧問商討，其意見是本公司繼續持有有力的法律理據支持其立場。因此，本公司已就稅務上訴委員會的決定提出上訴，且並無計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。

出於與兩鐵合併有關的利得稅評稅對集團綜合財務報表的重要性，以及在解釋適用稅法及評估司法機構維持稅務判決的可能性時高度涉及的管理層判斷，我們將該利得稅評稅識別為關鍵審計事項。

我們的審計如何處理該事項

我們對與兩鐵合併有關的利得稅評稅進行的審計程序包括以下內容：

- 聘請我們的香港內部稅務專家協助與管理層討論，以了解管理層的評估；閱讀與稅務局的往來通信以及稅務上訴委員會的決定，以識別出存在爭議的關鍵領域並評估潛在風險；對假設、關鍵判斷，以及適用稅法的解釋和技術分析提出質疑，並評估管理層偏見的任何跡象；
- 與本集團內部法律顧問討論法律訴訟的狀況，並閱讀本集團外聘大律師對適用稅法的解釋、與兩鐵合併有關的重大稅務爭議可能產生的結果，以及潛在風險程度(如有)的意見；及
- 參照現時會計準則的要求，評價與不確定的稅務狀況相關的會計處理及披露的合理性。

獨立核數師報告

綜合財務報表及其核數師報告以外的信息

董事需對其他信息負責。其他信息包括刊載於年報內的全部信息，但不包括綜合財務報表及我們的核數師報告。

在本次綜合財務報表審計項目中，我們對綜合財務報表的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。我們已對其他信息中披露的持續關聯交易實施鑒證工作，並對此單獨出具了鑒證結論，作為其他信息的一部分。

結合我們對綜合財務報表的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與綜合財務報表或我們在審計過程中所了解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告事項。

董事就綜合財務報表須承擔的責任

董事須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《公司條例》擬備真實而中肯的綜合財務報表，並對其認為為使綜合財務報表的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

在擬備綜合財務報表時，董事負責評估貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事有意將貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審核及風險委員會協助董事履行監督貴集團的財務報告過程的責任。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

我們的目標，是對綜合財務報表整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們是按照香港《公司條例》第405條的規定，僅向整體成員報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《香港審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或滙總起來可能影響綜合財務報表使用者依賴財務報表所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

在根據《香港審計準則》進行審計的過程中，我們運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。我們亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。
- 評價綜合財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合財務報表是否中肯反映交易和事項。
- 計劃和執行集團審計，以獲取關於集團內實體或業務單位財務信息的充足、適當的審計憑證，作為對集團財務報表形成意見的基礎。我們負責指導、監督和覆核就集團審計目的而執行的審計工作。我們為審計意見承擔全部責任。

除其他事項外，我們與審核及風險委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部控制的任何重大缺陷。

我們還向審核及風險委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及為消除對獨立性的威脅所採取的行動或防範措施(若適用)。

從與審核及風險委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期綜合財務報表的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是梁思傑(執業證編號：P05567)。

畢馬威會計師事務所

執業會計師
香港中環
遮打道十號
太子大廈八樓

2026年3月12日

綜合損益表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	2025	2024
香港車務營運收入	4	23,595	23,013
香港車站商務收入	5	5,345	5,343
香港物業租賃及管理業務收入	6	5,067	5,379
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	7	20,686	25,467
其他業務收入	8	758	809
		55,451	60,011
中國內地物業發展收入	7	14	-
總收入		55,465	60,011
香港車務營運開支			
— 員工薪酬及有關費用	10A	(8,077)	(7,636)
— 保養及相關工程		(2,573)	(2,436)
— 水電費用		(2,296)	(2,289)
— 一般及行政開支		(955)	(1,039)
— 耗用的存料與備料		(689)	(729)
— 鐵路配套服務		(534)	(488)
— 政府地租及差餉		(247)	(192)
— 其他費用		(320)	(510)
		(15,691)	(15,319)
香港車站商務開支		(761)	(685)
香港物業租賃及管理業務開支		(1,212)	(1,184)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	7	(18,952)	(23,811)
其他業務開支		(682)	(702)
項目研究及業務發展開支		(452)	(403)
		(37,750)	(42,104)
中國內地物業發展開支	7	(5)	(3)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	10	(37,755)	(42,107)
未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤/(虧損)			
— 來自經常性業務		17,701	17,907
— 來自中國內地物業發展		9	(3)
		17,710	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	13,212	12,185
投資物業公允價值計量虧損	13	(2,060)	(1,703)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		28,862	28,386
折舊及攤銷	14	(6,396)	(6,144)
每年非定額付款		(3,330)	(3,025)
應佔聯營公司及合營公司利潤	27	787	1,340
未計利息、財務開支及稅項前利潤		19,923	20,557
利息及財務開支	15	(1,006)	(1,032)
除稅前利潤		18,917	19,525
所得稅	16	(3,359)	(3,458)
年內利潤		15,558	16,067
下列人士應佔：			
— 本公司股東		14,677	15,772
— 永續資本證券持有人		636	-
— 非控股權益		245	295
年內利潤		15,558	16,067
本公司股東應佔年內利潤：	9		
— 來自經常性業務			
— 香港		4,962	5,981
— 香港以外		691	1,229
		5,653	7,210
— 來自物業發展			
— 香港		11,066	10,235
— 香港以外		18	30
		11,084	10,265
— 來自基本業務		16,737	17,475
— 來自投資物業公允價值計量		(2,060)	(1,703)
		14,677	15,772
每股盈利：	18		
— 基本		2.36 港元	2.54 港元
— 攤薄		2.36 港元	2.54 港元

第177頁至258頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合全面收益表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	2025	2024
年內利潤		15,558	16,067
年內其他全面收益/(虧損)(除稅及重新分類調整後)：	19		
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用樓宇重估虧損		(162)	(127)
– 重新計量界定福利計劃淨資產		204	144
		42	17
其後可能重新分類至損益的項目：			
– 匯兌折算差額：			
– 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表		1,133	(762)
– 非控股權益		37	(40)
– 對沖儲備淨變動		(1,118)	270
		52	(532)
		94	(515)
年內全面收益總額		15,652	15,552
下列人士應佔：			
– 本公司股東		14,734	15,297
– 永續資本證券持有人		636	–
– 非控股權益		282	255
年內全面收益總額		15,652	15,552

概覽

業務回顧與分析

企業管治

財務及其他資料

綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2025年 12月31日	於2024年 12月31日
資產			
固定資產			
— 投資物業	20A	93,188	96,322
— 其他物業、機器及設備	20B	110,862	107,223
— 服務經營權資產	21	41,654	39,645
		245,704	243,190
物業管理權		7	9
在建鐵路工程	23	17,879	11,375
發展中物業	24A	43,054	42,300
遞延開支	25	138	64
聯營公司及合營公司權益	27	13,614	13,039
遞延稅項資產	40B	509	521
證券投資	28	7,276	1,952
待售物業	29	2,862	2,422
財務衍生工具資產	30	1,691	342
存料與備料	31	3,021	2,421
應收帳項及其他應收款項	32	13,562	15,780
應收關連人士款項	33	5,379	6,198
現金、銀行結餘及存款	34	44,242	27,886
		398,938	367,499
負債			
短期貸款	35A	49	847
應付帳項、其他應付款項及撥備	36	58,824	69,417
本期所得稅	40A	1,850	2,909
應付關連人士款項	37	3,655	3,207
貸款及其他負債	35A	88,874	76,721
服務經營權負債	38	9,886	9,969
財務衍生工具負債	30	2,401	2,014
非控股權益持有人貸款	39	125	116
遞延稅項負債	40B	16,879	16,166
		182,543	181,366
淨資產			
		216,395	186,133
股本及儲備			
股本	41	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		131,226	124,637
本公司股東應佔總權益		192,215	185,625
永續資本證券	42	23,496	—
非控股權益		684	508
總權益		216,395	186,133

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

第177頁至258頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合權益變動表

截至12月31日止年度 (百萬港元)	附註	股本	為行政 人員股份 獎勵計劃 而持有的 股份	其他儲備							非控股 權益	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	匯兌 儲備	保留 溢利	本公司股東 應佔總權益	永續 資本證券		
2025												
於2025年1月1日結餘		61,287	(299)	3,721	(253)	139	(2,424)	123,454	185,625	-	508	186,133
截至2025年12月31日止年度的 權益變動：												
		-	-	-	-	-	-	14,677	14,677	636	245	15,558
	19	-	-	(162)	(1,118)	-	1,133	204	57	-	37	94
		-	-	(162)	(1,118)	-	1,133	14,881	14,734	636	282	15,652
		-	-	-	(8)	-	-	-	(8)	-	-	(8)
	17	-	-	-	-	-	-	(5,541)	(5,541)	-	-	(5,541)
	17	-	-	-	-	-	-	(2,614)	(2,614)	-	-	(2,614)
	41B	-	(113)	-	-	-	-	-	(113)	-	-	(113)
	41B	-	114	-	-	(110)	-	(4)	-	-	-	-
		-	-	-	-	132	-	-	132	-	-	132
	42	-	-	-	-	-	-	-	-	23,472	-	23,472
		-	-	-	-	-	-	-	-	(612)	-	(612)
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	136	136
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	(242)	(242)
於2025年12月31日結餘		61,287	(298)	3,559	(1,379)	161	(1,291)	130,176	192,215	23,496	684	216,395
2024												
於2024年1月1日結餘		61,083	(269)	3,848	(522)	178	(1,662)	115,688	178,344	-	512	178,856
截至2024年12月31日止年度的 權益變動：												
		-	-	-	-	-	-	15,772	15,772	-	295	16,067
	19	-	-	(127)	270	-	(762)	144	(475)	-	(40)	(515)
		-	-	(127)	270	-	(762)	15,916	15,297	-	255	15,552
		-	-	-	(1)	-	-	-	(1)	-	-	(1)
	17	-	-	-	-	-	-	(5,533)	(5,533)	-	-	(5,533)
	41A	202	(3)	-	-	-	-	3	202	-	-	202
	17	-	-	-	-	-	-	(2,614)	(2,614)	-	-	(2,614)
	41B	-	(207)	-	-	-	-	-	(207)	-	-	(207)
	41B	2	180	-	-	(176)	-	(6)	-	-	-	-
		-	-	-	-	137	-	-	137	-	-	137
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	(265)	(265)
於2024年12月31日結餘		61,287	(299)	3,721	(253)	139	(2,424)	123,454	185,625	-	508	186,133

第177頁至258頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合現金流量表

截至12月31日止年度(百萬港元)	附註	2025	2024
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	43	15,887	19,741
購買儲稅券		(571)	(60)
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(3,118)	(762)
– 已付香港以外稅項		(324)	(428)
經營活動所得的現金淨額		11,874	18,491
投資活動現金流量			
資本性開支			
– 購入香港客運及相關營運資產		(10,115)	(11,486)
– 香港鐵路延綫項目		(8,191)	(5,817)
– 投資物業項目及裝修工程		(341)	(666)
– 深圳地鐵十三號綫一期項目		(833)	(1,310)
– 其他資本性項目		(114)	(137)
		(19,594)	(19,416)
每年定額及非定額付款		(3,775)	(3,105)
收取與物業發展有關的款項		13,729	3,007
支付與物業發展有關的款項		(2,896)	(1,259)
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款及 結構性銀行存款減少		416	750
聯營公司的股息及分派		699	639
聯營公司及合營公司的投資的淨資本收回/(投資)		126	(73)
證券投資淨增加		(5,282)	(1,154)
其他		5	344
投資活動耗用的現金淨額		(16,572)	(20,267)
融資活動現金流量			
為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份		(113)	(207)
貸款及發行資本市場借貸工具所得款項		63,087	45,842
償還貸款、資本市場借貸工具及其他		(55,464)	(27,405)
已付利息及財務開支		(2,556)	(2,497)
已收利息		1,613	1,177
已支付租賃租金的資本金額		(255)	(189)
非控股權益持有人權益出資		136	6
償還非控股權益持有人貸款		–	(13)
發行永續資本證券所得淨額		23,472	–
已付永續資本證券持有人票息		(612)	–
已付本公司股東股息		(8,155)	(7,946)
已付非控股權益持有人股息		(242)	(265)
融資活動所得的現金淨額		20,911	8,503
現金及現金等價物淨增加			
於1月1日的現金及現金等價物		21,836	15,575
匯率變動的影響		559	(466)
於12月31日的現金及現金等價物	34	38,608	21,836

第177頁至258頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

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		
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
- 黃琨暉	-	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。

綜合財務報表附註

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的服務專營權，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。

專用詞彙

機場快綫	博覽館站與香港站之間的列車服務
指定日期或合併日期	2007年12月2日，兩鐵合併完成之時
章程細則	公司的組織章程細則
董事局	公司的董事局
巴士	支援屯馬綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務
公司或港鐵或地鐵	香港鐵路有限公司(前稱地鐵有限公司)，於2000年4月26日根據公司條例於香港註冊成立的公司
公司條例	《公司條例》(香港法例第622章)或前《公司條例》(香港法例第32章)(視情況而定)
中央證券登記	公司的股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司
過境服務或過境	目的地/起點為羅湖站及落馬洲站的列車服務
顧客服務目標	根據營運協議每年公布的表現目標
董事或董事局成員	董事局成員
本地鐵路服務	觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)及屯馬綫的統稱
EBITDA	未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、虧損性合約撥備及減值虧損、每年非定額付款、應佔聯營公司及合營公司利潤、利息、財務開支及稅項前經營利潤/(虧損)
EBITDA邊際比率	EBITDA(不包括香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益)佔總收入之百分率
EBIT	未計投資物業公允價值計量、利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的利潤/(虧損)
EBIT邊際比率	EBIT(不包括香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益，以及應佔聯營公司和合營公司利潤)佔總收入之百分率
高鐵香港段或高速鐵路(香港段)	廣深港高速鐵路香港段，於2018年9月23日開通客運服務後亦稱為廣州 — 深圳 — 香港高速鐵路(香港段)
票價指標	顧客對本地鐵路服務及過境服務、高速鐵路(香港段)、機場快綫、輕鐵及巴士票價的滿意程度的量度指標，乃以各票價項目的滿意程度及其相關的重要性加權釐定
財政司司長法團	根據香港法例第1015章《財政司司長法團條例》成立的單一法團
政府	香港特區政府
集團	公司及其附屬公司
聯交所	香港聯合交易所有限公司
重鐵	本地鐵路服務、過境服務及機場快綫的統稱

專用詞彙

香港或香港特區	中華人民共和國香港特別行政區
城際客運服務或城際客運	香港與中國內地主要城市例如北京、上海及廣州之間的城際直通車服務直至2020年為止
利息保障倍數	未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、虧損性合約撥備及減值虧損、每年非定額付款、應佔聯營公司及合營公司利潤、利息、財務開支及稅項前經營利潤，除以利息及財務開支(未扣除資本化利息及深圳地鐵四號綫營運之政府資助)
九鐵公司	九廣鐵路公司
畢馬威會計師事務所	畢馬威會計師事務所(執業會計師)是公司獨立核數師。畢馬威會計師事務所為《財務匯報局條例》下的註冊公眾利益實體核數師
輕鐵	服務新界西北部的輕鐵
上市規則	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
香港鐵路條例或港鐵條例	香港法例第556章《香港鐵路條例》(前稱《地下鐵路條例》)
淨負債權益比率	綜合財務狀況表的貸款及其他負債、銀行透支、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款、及銀行中期票據投資佔權益的百分率
營運協議	公司與政府於2000年6月30日就公司的鐵路服務於兩鐵合併前的營運而訂立的協議，及於2007年8月9日就公司所有鐵路和巴士客運服務於兩鐵合併後的營運而訂立的新協議
普通股	公司股本中的普通股
兩鐵合併或合併	地鐵及九鐵公司鐵路營運的合併及地鐵向九鐵公司收購若干物業權益，詳情載於兩鐵合併通函中。兩鐵合併已於2007年12月2日完成
來自基本業務的平均公司股東資金回報率	來自基本業務的公司股東應佔利潤佔期初及期末公司股東應佔權益平均數的百分率
服務經營權	公營部門授予營運商於一個特定期間內提供服務的合約，就香港的經營權項目而言，服務經營權指九鐵公司及/或政府授予或即將授予公司根據服務經營協議或補充服務經營協議營運、維修及翻新若干鐵路綫的經營權，詳情載於兩鐵合併通函；就中國內地及海外的經營權項目而言，服務經營權指政府或相關公營部門授予公司一間附屬公司、聯營公司或合營公司根據經磋商的經營權協議，於特定期間提供若干特定服務的經營權
服務質素指標	顧客對本地鐵路及過境服務、高速鐵路(香港段)、機場快綫、輕鐵及巴士所提供服務的滿意程度的量度指標，乃以各服務項目(不包括車費)的滿意程度及其相關的重要性加權釐定

股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓

香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628

傳真：(852) 2529 6087

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



香港鐵路有限公司

香港九龍灣

德福廣場港鐵總部大樓

香港郵政總局信箱9916號

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

www.mtr.com.hk

