

未經審核的中期財務報告附註

1 編製基準

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

本中期財務報告乃按照《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》適用的披露規定而編製，包括符合香港會計師公會頒布的《香港會計準則》第34號「中期財務報告」。

按照《香港會計準則》第34號編製中期財務報告需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用及年初至今彙報的資產、負債、收入與開支金額。實際結果可能有別於該等估計。

本中期財務報告包括簡要綜合中期財務報表及若干註釋，當中載有若干事項及交易的闡釋，對瞭解本公司及其附屬公司（統稱「本集團」）及本集團於聯營公司及合營公司的權益自2024年年度財務報表發布後的財務狀況轉變及業績極為重要。此簡要綜合中期財務報表及附註並不包括按照《香港財務報告會計準則》所編製的完整財務報表的所有資料，並須與2024年年度財務報表一同閱讀。

本中期財務報告內所載有關截至2024年12月31日止財政年度的財務資料乃為比較資料，並不構成本公司於該財政年度的法定年度綜合財務報表，但這些財務資料均來自該等財務報表。按照香港《公司條例》（第622章）第436條須就該等法定財務報表作進一步披露的資料如下：

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

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

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

2 中國內地及國際附屬公司收入及開支

有關中國內地及國際附屬公司的收入及開支包括：

百萬港元	截至2025年 6月30日止六個月		截至2024年 6月30日止六個月	
	收入	開支	收入	開支
墨爾本都市鐵路	5,692	5,351	6,585	6,211
悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫*	781	690	671	632
悉尼地鐵城市及西南綫（設計及配置）	312	296	556	520
瑞典業務	1,492	1,398	2,139	2,014
倫敦伊利沙伯綫	1,378	1,284	1,495	1,374
深圳地鐵四號綫	383	300	366	300
深圳地鐵十三號綫一期項目（附註13A）	112	159	292	292
其他	33	29	325	377
	10,183	9,507	12,429	11,720
中國內地物業發展	14	10	–	2
中國內地及國際附屬公司總計	10,197	9,517	12,429	11,722

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

本集團於2024年5月出售北京「銀座Mall」商場和瑞典MTRX之營運，以及分別提早於2024年3月及2024年6月終止瑞典斯德哥爾摩通勤鐵路及Mälartåg的專營權。因此，截至2024年6月30日止六個月內，包含在「中國內地及國際附屬公司開支」有淨虧損總額1億港元與此有關，並主要為本集團出售北京「銀座Mall」商場營運所錄得之虧損。

未經審核的中期財務報告附註

3 業務分類資料

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

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

- (i) 香港車務營運：為香港本地集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地的過境鐵路、廣深港高速鐵路(香港段)(「高速鐵路(香港段)」)、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士，以及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸提供客運及相關服務。
- (ii) 香港車站商務：於香港車務營運網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路及其他物業內提供的電訊、頻譜及數據中心服務，以及其他商務活動。
- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，以及在中國內地的零售舖位租賃和物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 其他業務：與客運服務或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪360」(包括營運東涌纜車及昂坪市集有關業務)、鐵路顧問業務、於八達通控股有限公司的投資及提供予香港特別行政區政府(「香港特區政府」或「政府」)的項目管理服務。

3 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的業績及與中期財務報告內相關綜合總額的對帳如下：

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

未經審核的中期財務報告附註

3 業務分類資料(續)

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

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

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

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

3 業務分類資料(續)

下表列示來自本集團以外的客戶收入按區域分佈的資料。客戶之區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。

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

4 香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益

香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益包括：

百萬港元	截至2025年 6月30日止六個月	截至2024年 6月30日止六個月
分佔物業發展所得的盈餘、收入及未出售物業的權益	6,592	1,995
西鐵物業發展的代理費及其他收入	5	33
其他費用	(3)	(4)
香港物業發展利潤(除稅前)	6,594	2,024
香港物業發展利潤(除稅後)	5,530	1,722

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

5 投資物業公允價值計量(虧損)/收益

投資物業公允價值計量(虧損)/收益包括：

百萬港元	截至2025年 6月30日止六個月	截至2024年 6月30日止六個月
投資物業公允價值重新計量虧損	(2,702)	(810)
初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量收益	1,478	1,090
	(1,224)	280

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

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

截至2025年6月30日止六個月內，本集團於匯報期末重新評估所需承擔的風險和責任後，已於損益中為初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量的餘下15億港元收益入帳(2024年：11億港元)。於2025年6月30日，零港元的遞延收益(2024年12月31日：15億港元)已於本集團的綜合財務狀況表中確認，並包括在「應付帳項、其他應付款項及撥備」中(附註23)。

未經審核的中期財務報告附註

6 應佔聯營公司及合營公司利潤

應佔聯營公司及合營公司利潤包括：

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

7 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

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

8 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

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

除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司以外，截至2025年6月30日止六個月內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以期內估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損(如有)後，按稅率16.5%(2024年：16.5%)計算。根據利得稅兩級制，本公司首200萬港元的應評稅利潤按8.25%徵稅，而餘下的應評稅利潤則按16.5%徵稅。本公司的香港利得稅撥備於2024年按此相同基準計算。

香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

在香港產生的暫時差異引致之遞延稅項撥備，按香港利得稅率16.5%(2024年：16.5%)計算，而在香港以外產生的該等遞延稅項撥備則按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

B 自2007年兩鐵合併起，本公司就與兩鐵合併有關的最初款項和所轉承之負債的攤銷、每年定額付款及每年非定額付款(統稱「該款項」)作香港利得稅年度稅項扣除。2007/2008至2025/2026首六個月課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為61億港元(2024年12月31日：2007/2008至2024/2025課稅年度期間為58億港元)。

(i) 截至2025年6月30日，香港稅務局(「稅務局」)認為該款項不可從本公司的應評稅利潤計算中扣除，因而向本公司發出就2009/2010至2018/2019課稅年度(2024年12月31日：2009/2010至2017/2018課稅年度)相應的利得稅評稅/補加評稅通知書。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已對該等評稅/補加評稅(就該款項能否從應評稅利潤計算中扣除)提出反對，及已就該等補加稅款申請暫緩繳款。稅務局已同意該等補加稅款的暫緩繳款，惟本公司須購買28億港元的儲稅券。本公司已購買所需的儲稅券，而該等補加稅款的繳款已被稅務局暫緩。購買儲稅券並不影響本公司在稅務上的權利，而已購買的儲稅券已計入本集團綜合財務狀況表的「應收帳項及其他應收款項」。

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

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

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

未經審核的中期財務報告附註

8 所得稅(續)

(v) 本公司、外聘大律師和稅務顧問已完成檢視稅務上訴委員會的決定，取得的意見是本公司仍然繼續持有有力的法律理據支持其立場。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已於2024年9月4日就稅務上訴委員會的決定向香港特別行政區高等法院原訟法庭(「原訟法庭」)申請上訴許可。申請上訴許可的聆訊已於2025年2月下旬在原訟法庭舉行。

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

如上文所述，2007/2008至2025/2026首六個月課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為61億港元(2024年12月31日：2007/2008至2024/2025課稅年度期間為58億港元)。截至2025年6月30日，與最初款項和所轉承之負債的攤銷相關的稅務撥備計提合共為2億港元(截至2024年12月31日：2億港元)。其中，截至2025年6月30日止六個月內，1,400萬港元(2024年：零港元)已耗用作支付相關的補加評稅通知書。

C 支柱二所得稅

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

本集團已應用與支柱二所得稅相關的暫時性強制豁免，有關確認和披露相關的遞延稅項資產和負債資料，並已在稅項產生時作本期稅項入帳(如有)。新稅法已於2024年1月1日起在澳洲、瑞典和英國生效，而香港則於2025年1月1日起生效。截至2025年6月30日止六個月內，本集團與支柱二範本規則相關的本期稅項為零港元。

9 股息

本公司股東的普通股息如下：

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

於匯報期末後宣派的2025年中期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

10 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2025年6月30日止六個月內的本公司股東應佔利潤77.09億港元(2024年：60.44億港元)，及期內已發行的普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，計算如下：

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

10 每股盈利(續)

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2025年6月30日止六個月內的本公司股東應佔利潤77.09億港元(2024年：60.44億港元)，及就具攤薄效力的本公司的行政人員股份獎勵計劃作出調整的期內已發行的普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，計算如下：

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

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

11 其他全面(虧損)/收益

A 與本集團之其他全面(虧損)/收益各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	截至2025年 6月30日止六個月			截至2024年 6月30日止六個月		
	除稅前 金額	稅項 抵免	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項 抵免/(支出)	除稅後 金額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 香港以外附屬公司、聯營公司及合營公司財務報表	728	–	728	(478)	–	(478)
– 非控股權益	25	–	25	(7)	–	(7)
	753	–	753	(485)	–	(485)
自用樓宇的重估虧損(附註12B)	(162)	26	(136)	(71)	12	(59)
對沖儲備淨變動(附註11B)	(1,631)	269	(1,362)	188	(33)	155
其他全面(虧損)/收益	(1,040)	295	(745)	(368)	(21)	(389)

B 來自對沖儲備淨變動各組成部分如下：

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

未經審核的中期財務報告附註

12 投資物業及其他物業、機器及設備

A 投資物業

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

本集團的投資物業全部位於香港及中國內地並按公允價值列帳，其變動如下：

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

投資物業每半年作出重新計量，而因未來市場情況變化可能導致的進一步收益或虧損，則於隨後期間於綜合損益表內確認。

B 其他物業、機器及設備

(i) 擁有資產的添置

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

(ii) 估值

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

C 使用權資產

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

13 服務經營權資產

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

13 服務經營權資產(續)

B 深圳地鐵四號綫是深圳地鐵的一部分，由全資附屬公司港鐵轨道交通(深圳)有限公司經營。2020年7月，深圳市政府發布《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並擬於2021年1月1日開始生效。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序。港鐵轨道交通(深圳)有限公司自2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，截至2025年6月30日，車費一直未有調高，而營運開支持續增加。正如已披露多年，倘若適當的車費增加及調整機制都未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

於2022年6月30日，由於預計票價制定機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，本集團為深圳地鐵四號綫進行減值評估測試，並在截至2022年6月30日止六個月內的綜合損益表中，已就深圳地鐵四號綫的服務經營權資產作出了9.62億港元的減值撥備。

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

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目

(a) 委託協議

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

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

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

倘若本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議(包括，倘若本公司違反其對項目管理服務的保證)，香港特區政府有權向本公司提出申索，並且根據高速鐵路(香港段)委託協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據高速鐵路(香港段)委託協議的責任或本公司違反高速鐵路(香港段)委託協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據高速鐵路(香港段)委託協議，本公司就委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於本公司根據高速鐵路(香港段)委託協議收取的高速鐵路(香港段)項目管理費用及其他費用，以及本公司根據高速鐵路(香港段)初步委託協議收取的若干費用的總和(「責任上限」)。根據一般法律原則，倘若本公司被認定為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府保留了對本公司在高速鐵路(香港段)初步委託協議及高速鐵路(香港段)委託協議下的目前超支的責任問題(如下所述)(如有)提交仲裁的權利(詳見下文附註14A(b)(v))，但截至本中期財務報告之日期，本公司並沒有收到由香港特區政府提出的正式申索。於2024年，香港特區政府知會本公司，對本公司於高速鐵路工程項目委託協議下的履約責任當中之數個範疇作出關注(「關注範疇」)，並要求本公司就此提供更多資訊和解說。隨後，在2024年年底，香港特區政府邀請本公司參與一系列高級管理層會議，旨在討論及嘗試解決雙方在高速鐵路工程項目相關議題(根據2021年12月雙方協定的流程「協定流程」)。第一次這樣的會議已於2024年12月13日舉行，會議上香港特區政府亦向本公司發出了一份「立場文件」，以便根據協定流程展開討論。本公司已於2025年4月作出其回應，並與香港特區政府進行討論中。

(b) 高速鐵路(香港段)協議

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

(i) 香港特區政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價，包括經協定增加的194.2億港元項目造價(「目前超支」)；

未經審核的中期財務報告附註

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高速鐵路(香港段)」)項目(續)

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

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

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

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

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

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

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

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，本公司可能須承擔的任何可能責任(於上文附註14A(b)(v)更具體說明)，原因是(a)截至2025年6月30日及截至本中期財務報告之日期，本公司並未接獲香港特區政府針對本公司提出任何正式索償或仲裁的任何通知，以及本公司與香港特區政府就關注範疇的任何溝通之最終結果在現階段而言仍極不確定；(b)本公司受責任上限所保障；及(c)由於高速鐵路(香港段)協議，本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及(如適用)因本公司未能有足夠的可靠性去估算本公司的責任或負債金額(如有)。

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

(a) 沙中綫協議

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

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

根據沙中綫委託協議二，本公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向本公司支付所有工程成本(「委託協議二的前期工程成本」)。委託協議二的前期工程成本和銜接工程成本(如下所述)應由香港特區政府支付給本公司。截至2025年6月30日止六個月內，本公司因此而產生的該等費用並其後應由香港特區政府向本公司支付的金額合共900萬港元(2024年：3,100萬港元)。於2025年6月30日，香港特區政府尚未支付的費用合共1.62億港元(2024年12月31日：1.66億港元)。

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

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

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(b) 沙中綫委託協議三的超支

(i) 造價

本公司之前已公布，由於持續面對外在因素帶來的挑戰(當中包括例如發現考古文物、香港特區政府對附加工程範圍的要求、和延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成引致的延誤)，沙中綫委託協議三的原本委託金額將不足以支付估計的總造價(「造價」)，及將需要顯著上調。在本公司對主要建造工程的造價估算進行了詳細評估後，本公司於2020年2月10日向香港特區政府提交829.99億港元的經修訂總造價估算(「2020年造價估算」)(此款項包括應支付予本公司13.71億港元的額外項目管理費用(「額外項目管理費用」)，即本公司根據沙中綫委託協議三履行餘下的項目管理責任所需的額外費用(詳見下文附註14B(b)(ii))，但不包括本公司已於其截至2019年12月31日止年度內的綜合損益表中就紅磡事件相關費用已撥備的20億港元(詳見下文附註14B(c)(ii))。2020年造價估算表示原本委託金額的708.27億港元上調了121.72億港元。

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

(ii) 額外項目管理費用的撥備

如上文附註14B(b)(i)所述以及本公司之前已披露，沙中綫項目的通車計劃受到若干主要外圍因素的嚴重影響。這些因素不單增加了工程成本，也增加了本公司根據相關的沙中綫委託協議履行其項目管理責任所需的費用，增加的金額估計約為13.71億港元。

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

鑒於上文所述的事項，尤其是作為現階段安排及在不影響其法律責任的原則為基礎上(在上文概述的基礎上)，本公司會負擔本公司繼續履行其項目管理責任所產生的費用。本集團已於其截至2020年12月31日止年度的綜合損益表中作出13.71億港元的撥備，用於本公司繼續履行其項目管理責任所需的額外費用。截至2025年6月30日止六個月內，本公司已耗用3,600萬港元(2024年：5,900萬港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2024年：零港元)。於2025年6月30日，在扣除已耗用的金額後，餘下的1.60億港元的撥備(2024年12月31日：1.96億港元)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」中。

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

(c) 紅磡事件

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

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

(i) 調查委員會

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

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

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

14 香港特區政府委託的鐵路工程項目(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

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

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

(ii) 紅磡事件相關費用的撥備

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

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

考慮到上文附註14B(c)所述情況，特別是鑑於作為現階段的安排及在不影響其法律責任的原則為基礎，本公司先支付紅磡事件相關費用的決定，本公司已於其截至2019年12月31日止年度的綜合損益表內作出了一項20億港元的撥備。截至2025年6月30日止六個月內，本公司已耗用1,000萬港元(2024年：100萬港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2024年：零港元)。於2025年6月30日，在扣除已耗用的金額後，餘下的7.21億港元的撥備(2024年12月31日：7.31億港元)已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」中。

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

(d) 香港特區政府可能提出的申索及彌償

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

本公司與香港特區政府就若干事項磋商的最終結果在現階段而言仍極不確定。由於涉及重大不確定性，本公司目前未能有足夠的可靠性去估算本公司因整體沙中綫項目而產生的最終責任或負債金額。因此，本公司除上述的撥備外，並無作出額外的撥備。儘管於2025年6月30日本公司並無就除上述以外的沙中綫事宜確認其他撥備，本公司在今後未來將會按事態發展持續地評估確認任何進一步撥備的需要。

15 在建鐵路工程

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

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

[^] 增置代表資本性開支和由遞延開支撥入的開支。

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

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

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

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

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

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

未經審核的中期財務報告附註

16 發展中物業

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

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

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

17 遞延開支

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

18 聯營公司及合營公司權益

杭州杭港地鐵有限公司是本集團持股49%的聯營公司，營運杭州地鐵一號綫、下沙延伸段及機場延伸段。如過往提及，杭州杭港地鐵有限公司在近年因乘客量增長緩慢及疫情影響而持續錄得虧損。由於這項專營權協議不設乘客量補償機制，若乘客量在未來較長一段時間仍然偏低，再加上網路擴大後的平均車費較低，杭州地鐵一號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

19 待售物業

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

待售物業代表本集團位於香港的未出售物業之權益或本集團收取攤分資產所得的物業，以及本集團位於中國內地的未出售物業。

在香港物業發展方面，於2025年6月30日及2024年12月31日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行高力國際物業顧問(香港)有限公司於該等日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，本集團的待售物業於2025年6月30日的可實現淨值已扣除1.33億港元(2024年12月31日:1.39億港元)的撥備。

20 財務衍生工具資產及負債

財務衍生工具資產及負債的名義金額及公允價值如下：

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

21 應收帳項及其他應收款項

本集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港車務營運車費收入(除了來自高速鐵路(香港段)之外，如下文附註21(ii)所述)乃經八達通卡、二維碼及感應式卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。小部分車費收入是經代理預售車票並於30日內到期繳清金額。
- (ii) 在高速鐵路(香港段)方面，其車票由本公司及內地其他列車營運商出售。中國鐵路總公司的清算中心負責管理廣深港高速鐵路的收入分配及結算系統，和按「分段清算」模式分配高速鐵路的收入予本公司，並於下一個月結算。
- (iii) 深圳地鐵四號綫車費收入經深圳通卡、二維碼、感應式卡及其他種類車票以現金收取。清算中心負責管理深圳鐵路網絡的收入分配及結算系統，和按「距離清算」模式分配收入予各路線，並於當月結算。
- (iv) 在澳洲的特許經營權收入乃按其收入性質於每日或每月收取。大部分於瑞典營運的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。倫敦伊利沙伯綫的服務經營權收入於每四週收取一次。
- (v) 本集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至60日不等。本集團的投資物業及車站商店的租戶一般須於簽訂租約時繳付三至六個月租金作按金。
- (vi) 與財務機構訂立的利率及交叉貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。
- (vii) 顧問服務收入乃於工作完成後，或按顧問合約內的其他規定每月寄發帳單，並於30日內繳付。
- (viii) 除協定的保證金外，委託予本集團承辦的合約及資本性工程的相關應收帳項，於在建工程確認後的30日內到期繳付。
- (ix) 物業發展的應收帳項乃根據相關發展協議或買賣合約條款而到期繳付。

未經審核的中期財務報告附註

21 應收帳項及其他應收款項(續)

以到期日劃分的應收帳項帳齡分析如下：

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

於2025年6月30日，其他應收款項內包括與香港物業發展利潤有關的款項為5.75億港元(2024年12月31日：15.98億港元)，當中包括與按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可派發保管資金及應收物業買家的帳項。另外，本公司已就兩鐵合併有關的若干付款購買香港利得稅儲稅券。詳情請參閱本中期財務報告附註8B。

22 重大關連人士交易

於2025年6月30日，財政司司長法團為香港特區政府以信託形式持有本公司約74.45%的已發行股本，為本公司的最大股東。根據《香港會計準則》第24號「關連人士的披露」，除香港特區政府與本集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，本集團與香港特區政府部門、機關或香港特區政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，並已於本中期財務報告中另行申明。

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

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

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

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

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

本集團本期相關的重大關連人士交易包括：

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

(ii) 本公司與香港特區政府簽訂有關高速鐵路(香港段)及沙中綫的設計、地盤勘測、採購活動、建造、測試及運行的委託協議。該等協議的詳情載列於附註14A及14B。此外，根據沙中綫委託協議三與香港特區政府和若干承辦商的付款安排，本公司於截至2025年6月30日止六個月內支付/應付予香港特區政府的金額(扣除已收取或應收的款項)為1.30億港元(2024年：9,700萬港元)。

22 重大關連人士交易(續)

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

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

詳情已載於本集團截至2024年12月31日止年度的年度財務報表中。

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

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

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

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

(v) 除該等鐵路延綫外，本公司也就小蠔灣站的融資安排、設計、建造、營運前籌備工作、營運及維修，已與香港特區政府簽訂了項目協議，並於期內仍在建造中。詳情已載於本集團截至2024年12月31日止年度的年度財務報表中。

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

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

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

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

未經審核的中期財務報告附註

23 應付帳項、其他應付款項及撥備

以到期日劃分的應付帳項分析如下：

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

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

24 貸款及其他負債

A 已發行及贖回的債券及票據

本集團在截至2025年及2024年6月30日止六個月內發行的票據包括：

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

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

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

於2025年6月30日及2024年12月31日，本集團尚有其全資附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited(「MTRCI」)發行的票據未予償還。由MTRCI發行的票據的責任為直接和無抵押，及與MTRCI的其他無抵押債務享有同等權益，並獲本公司無條件及不可撤銷的擔保。本公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與本公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

B 於2025年6月30日，港鐵轨道交通(深圳)有限公司以深圳市轨道交通四號綫二期相關票務及非票務收入及保險合約權益為一項總額5.27億人民幣(5.77億港元)的銀行貸款提供抵押。

於2025年6月30日，本公司在中國內地之附屬公司——港鐵中鐵電化轨道交通(深圳)有限公司以深圳市轨道交通十三號綫一期相關票務及非票務收入為一項總額32億人民幣(35億港元)的銀行貸款提供抵押。

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

25 遞延稅項資產及負債

A 已在綜合財務狀況表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及截至2025年6月30日止六個月內和截至2024年12月31日止年度內的變動如下：

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

B 於綜合財務狀況表中確認的遞延稅項資產及負債如下：

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

26 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

A 股本

	截至2025年 6月30日止六個月 (未經審核)		截至2024年 12月31日止年度 (已審核)	
	股份數目	百萬港元	股份數目	百萬港元
普通股，已發行及繳足：				
於1月1日	6,224,823,171	61,287	6,217,197,282	61,083
就2023年末期普通股息以股代息而發行之股份	–	–	7,625,889	202
行政人員股份獎勵計劃歸屬的股份	–	–	–	2
於6月30日/12月31日	6,224,823,171	61,287	6,224,823,171	61,287

根據《公司條例》第135條，本公司的普通股並不具有面值。

26 股本及為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份(續)

B 為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份

截至2025年6月30日止六個月內，本公司在行政人員股份獎勵計劃下，向本集團若干合資格僱員授予表現股份和受限制股份獎勵。就此，33,100股表現股份於2025年4月1日授出及被承授人所接受，及共有288,350股表現股份和4,272,250股受限制股份於2025年4月8日授出及被承授人所接受(2024年：492,823股表現股份於2024年3月18日授出及被承授人所接受，及共有3,221,000股表現股份和4,099,500股受限制股份於2024年4月8日授出及被承授人所接受)。這些獎勵股份於2025年4月1日的公允價值為每股25.65港元及於2025年4月8日為每股24.40港元(2024年：於2024年3月18日的公允價值為每股25.70港元及於2024年4月8日為每股25.40港元)。

截至2025年6月30日止六個月內，行政人員股份獎勵計劃的受托人根據行政人員股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯合交易所購入共4,341,500股本公司普通股份(2024年：7,454,157股普通股份)，總代價約為1.13億港元(2024年：2.07億港元)。

截至2025年6月30日止六個月內，合共2,990,478股獎勵股份(2024年：4,192,935股獎勵股份)在若干獎勵股份歸屬時根據行政人員股份獎勵計劃轉予承授人。有關的已歸屬股份成本總額為1.04億港元(2024年：1.74億港元)。截至2025年6月30日止六個月內，本公司已就若干已歸屬股份於授出日期的公允價值高於其成本的金額零港元(2024年：100萬港元)計入股本。截至2025年6月30日止六個月內，合共96,761股獎勵股份(2024年：107,726股獎勵股份)失效/被沒收。

27 永續資本證券

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

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

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

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

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

有關永續資本證券的條款詳情於2025年6月25日的本公司公告內披露。

28 公允價值計量

根據《香港財務報告準則》第13號「公允價值計量」，公允價值計量的級別是按照用以估值的數據之可觀察性和重要性來釐定。有關級別如下：

第一級：公允價值以第一級別的數據來計算，即於計算日以相同資產或負債在活躍市場中未經調整的報價

第二級：公允價值以第二級別的數據來計算，即未能符合第一級別的可觀察到的數據及不使用不可觀察到的重要數據。不可觀察到的數據是市場未能提供的數據

第三級：公允價值以不可觀察到的重要數據來計算

A 固定資產的公允價值計量

本集團所有以公允價值定期計量的投資物業及自用樓宇會在公允價值級別架構下分類為第三級。

截至2025年6月30日止六個月內及截至2024年12月31日止年度內，本集團的投資物業及自用樓宇的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在匯報期間公允價值架構級別之間的轉移。

28 公允價值計量(續)

B 財務工具的公允價值計量

(i) 按公允價值列帳的財務資產及負債

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

本集團的財務衍生工具採用第二級計算方式計量公允價值。於2025年6月30日，財務衍生工具資產和財務衍生工具負債的公允價值分別為15.11億港元(2024年12月31日：3.42億港元)和25.54億港元(2024年12月31日：20.14億港元)。

本集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定借貸及財務衍生工具的公允價值。對於利率掉期合約、交叉貨幣掉期合約、外匯遠期合約和銀行中期票據投資，所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線及相關貨幣對於匯報期末的貨幣基準曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。

非上市股本投資的公允價值以經調整淨資產值來釐定。估值所涉及之不可觀察得到的重要數據包括(已確認及未確認的)個別資產減負債的公允價值。公允價值的計量與(已確認及未確認的)個別資產減負債的公允價值存在正向關係。非上市股本投資於期內的變動如下：

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

於2025年6月30日，倘個別資產減負債(已確認及未確認的)的公允價值上升/下跌百分之五，在其他因素不變的情況下，本集團的除稅後利潤估計會上升3,300萬港元/減少3,300萬港元(2024年12月31日：2,700萬港元/2,700萬港元)。

以第三級計算方式計量公允價值的財務工具之估值會於每一個中期報告和年報期末進行，本集團的管理層會審閱估值所涉及之假設和估值結果。

截至2025年6月30日止六個月內及截至2024年12月31日止年度內，財務工具的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。本集團的政策是於匯報期末確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

(ii) 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2025年6月30日及2024年12月31日，除下列資本市場借貸工具和其他負債外(其帳面金額及公允價值如下)，本集團不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面金額與其公允價值並無重大分別：

百萬港元	於2025年6月30日(未經審核)		於2024年12月31日(已審核)	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	87,957	90,239	70,112	67,367

以上公允價值計量屬第二級。本集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定資本市場借貸工具的公允價值。所採用的貼現率是根據相關貨幣於匯報期末的掉期利率曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報期末的期末匯率。

未經審核的中期財務報告附註

29 經營活動產生的現金

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

百萬港元	截至2025年 6月30日止六個月	截至2024年 6月30日止六個月
來自經常性業務的未計香港物業發展、投資物業公允價值計量、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	8,834	9,114
調整非現金項目	63	157
未計營運資金變動前的經營利潤	8,897	9,271
應收帳項及其他應收款項減少/(增加)	474	(898)
存料與備料增加	(544)	(128)
應付帳項、其他應付款項及撥備(減少)/增加	(1,389)	734
經營活動產生的現金	7,438	8,979

30 資本性承擔、或有負債及法律訴訟

A 資本性承擔

(i) 於2025年6月30日及2024年12月31日未償付而又未在本中期財務報告內撥備的資本性承擔如下：

百萬港元	香港車務 營運、車站 商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目 (附註a)	香港物業 租賃及發展	中國內地及 海外營運 (附註b)	總計
於2025年6月30日(未經審核)					
已核准但未簽約	34,095	31,933	3,258	222	69,508
已核准及已簽約	20,240	20,380	8,765	1,722	51,107
	54,335	52,313	12,023	1,944	120,615
於2024年12月31日(已審核)					
已核准但未簽約	31,738	34,862	3,431	182	70,213
已核准及已簽約	22,582	21,716	9,935	1,863	56,096
	54,320	56,578	13,366	2,045	126,309

附註：

(a) 於2025年6月30日，香港鐵路支綫項目的資本性承擔包括已簽署項目協議之費用，合共523億港元。這些費用已獲董事局核准，但於2025年6月30日尚未發生。

(b) 於2025年6月30日，中國內地及海外營運的資本性承擔包括有關深圳地鐵十三號綫一期項目資本性開支的已核准而未償付的承擔，合共17億港元。

30 資本性承擔、或有負債及法律訴訟(續)

A 資本性承擔(續)

(ii) 香港車務營運、車站商務及其他業務方面未在本中期財務報告內撥備的資本性承擔包括：

百萬港元	改善、提升及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
於2025年6月30日(未經審核)				
已核准但未簽約	24,029	3,175	6,891	34,095
已核准及已簽約	16,302	1,854	2,084	20,240
	40,331	5,029	8,975	54,335
於2024年12月31日(已審核)				
已核准但未簽約	22,560	3,440	5,738	31,738
已核准及已簽約	18,718	1,878	1,986	22,582
	41,278	5,318	7,724	54,320

B 或有負債及法律訴訟

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

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

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

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

31 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2025年8月14日獲董事局核准。