

上半年回顧

業務表現

香港業務

香港業務是港鐵營運的核心，從鐵路及巴士客運服務、車站零售租賃和廣告業務等商務活動，到物業發展、商場

租賃和物業管理業務，以及投資、設計和建造新鐵路綫。公司以「鐵路加物業」的經營模式，透過物業發展項目獲取資金來支持未來的基建項目及資產升級，並推行日常的鐵路維護及營運計劃，藉此營造充滿活力、交通便捷的社區，同時為股東創造價值。

香港客運服務 車務營運



摘要

- 公司繼續受惠於過境服務及高速鐵路（香港段）的乘客量增長
- 港鐵的列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持99.9%的水平
- 公司致力「載・向未來」，持續採用最新科技來提升顧客的體驗

百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2026年	2025年	增/(減)百分率
香港車務營運			
總收入	11,850	11,509	3.0
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	4,056	3,966	2.3
未計利息、財務開支及稅項前和計及每年非定額付款後的(虧損)/利潤(「EBIT」)	(141)	98	n/m
EBITDA邊際比率(%)	34.2%	34.5%	(0.3)個百分點
EBIT邊際比率(%)	(1.2)%	0.9%	(2.1)個百分點

n/m：並無意義

2026年上半年，香港車務營運的收入為118.50億港元，較去年同期增加3.0%，主要因為過境服務及高速鐵路（香港段）的收入增加。在未計利息、財務開支及稅項前和扣除

每年非定額付款予九廣鐵路公司（「九鐵公司」）後的虧損為1.41億港元，與去年同期相比，EBIT的變動主要因為折舊及每年非定額付款上升。

乘客量和收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	截至2026年 6月30日止六個月	增/(減)百分率	截至2026年 6月30日止六個月	增/(減)百分率
香港車務營運				
本地鐵路服務	789.6	0.5	7,252	0.2
過境服務	55.4	8.2	1,930	6.6
高速鐵路(香港段)	16.6	12.8	1,830	10.5
機場快綫	6.4	0.6	428	6.5
輕鐵及巴士	107.4	1.8	357	0.6
	975.4	1.2	11,797	2.9
其他			53	17.8
總計			11,850	3.0

今年首六個月的乘客量有所上升，主要由於本地鐵路服務、過境服務及高速鐵路(香港段)的乘客量均有所增長。所有鐵路和巴士服務的總乘客量為9.754億人次，較2025年上半年的9.637億人次上升1.2%。周日平均乘客量亦上升1.5%至573萬人次。

市場佔有率

2026年首五個月，港鐵在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為50.2%，而2025年同期則為50.0%。當中，港鐵在過海交通工具市場的佔有率為72.9%，而2025年同期則為72.5%。

2026年首五個月，港鐵在過境交通業務的市場佔有率由48.8%下降至47.9%，主要歸因於客運口岸的數目增加。港鐵於今年首五個月在往返機場交通工具市場的佔有率亦由17.7%下降至16.7%，主要因為來自其他交通工具的競爭加劇。

車費調整、推廣及優惠

2026年3月，港鐵宣布按「負擔能力上限」安排，2026/2027年度的票價維持不變，該安排規定經計算所得的票價調整幅度(+2.85%)，不得高於相應的家庭住戶每月入息中位數的按年變動(零)。本年度未實施的票價調整幅度+2.85%，將延後至隨後兩年，即分別在2027/2028年度(+1.43%)及2028/2029年度(+1.42%)調整票價時實施。至

於從之前延至本年度實施合共+1.96%的調整幅度，亦按票價調整機制延後至2027/2028年度處理。票價調整機制為港鐵每年的票價調整提供客觀和透明的方程式，並且充份考慮到社會經濟狀況和市民的負擔能力。今年首六個月，港鐵繼續為長者、小童、合資格學生、殘疾人士等乘客提供恆常票價優惠，亦為出行乘客提供不同的車費推廣優惠，包括「都會票」及綠色專綫小巴0.5港元轉乘優惠，而「全月通」及「早晨折扣優惠」亦延長一年。

服務表現

2026年上半年，港鐵的乘客車程準時程度及列車按照編定班次行走均再次達到99.9%的世界級水平，不但超越了港鐵營運協議的要求，更優於公司在顧客服務承諾中自行訂立更為嚴格的目標。期內，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾92萬及約45萬班次的列車服務，其中重鐵服務有三宗由公司可控制因素導致31分鐘或以上的延誤，而輕鐵服務並無相關延誤。我們對所有延誤事故都會深入檢視，以確定成因並避免類似事故再發生。

上半年回顧

安全表現

我們一直以安全為首要目標。今年首六個月，港鐵重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故總數為408宗，按年維持不變。我們繼續宣傳扶手電梯安全、提醒乘客注意月台空隙，以及推廣輕鐵行人過路安全等安全舉措。

提升顧客體驗

在日常營運中，港鐵致力維持便捷、安全、高效及舒適的世界級乘客體驗。於回顧期內，公司繼續推行多項重要的網絡及服務改善計劃，務求全面提升顧客服務體驗。

增添乘客便利

於2026年上半年，港鐵加密屯馬綫及南港島綫的列車班次，兩條鐵路綫每周共增加超過60班車。高速鐵路（香港段）直達內地站點亦由2026年7月起增至113個。

提升自動收費系統

港鐵斥資13億港元進行的自動收費系統更新計劃，截至2026年6月30日已安裝逾2,200個全新或經改造的自動收費閘機，72個車站更已完成自動收費閘機更換工程。

新列車

我們的列車更換計劃於回顧期內繼續取得進展，以更新、更舒適的Q車取代現有列車。截至2026年6月30日，荃灣綫已有13列新車投入使用，屯門南延綫項目的首列新車亦預計於2027年運抵香港。目前，共有41列Q車於港島綫、觀塘綫及荃灣綫投入使用。

更換信號系統

2026年3月，「通訊為本列車控制」信號系統於荃灣綫正式投入服務。新信號系統其後會陸續在港島綫、觀塘綫及將軍澳綫投入服務，預計整項更換工程將於2029年完成。

更換電力系統

我們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系統更加可靠。工程覆蓋觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫沿綫系統，將於未來十年陸續完成。

更換空調系統

港鐵為提升能源效益和乘客舒適度而更換車站冷卻裝置至新型號，相關第三階段工程繼續取得進展。今年上半年，港鐵已更換三個車站共八台冷卻裝置。第三階段工程涵蓋10個車站共22台冷卻裝置，預計於2028年完成。

提升車站設施

2026年4月，輕鐵天榮站月台重置工程順利完成，車站環境煥然一新，亦加強了無障礙設施及乘客資訊展示。

2026年上半年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
列車按照編定班次行走 (列車服務供應)			
- 港島綫及南港島綫	99.0%	99.5%	99.9%
- 觀塘綫、荃灣綫及將軍澳綫	99.0%	99.5%	99.9%
- 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%	99.9%
- 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	7,195,050
- 東鐵綫及屯馬綫	不適用	1,000,000	9,377,007
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	66,585
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%	99.9%
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 輕鐵	不適用	99.0%	99.9%
出入閘機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.0%	99.0%	99.9%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度			
	不適用	99.0%	99.9%
扶手電梯可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 屯馬綫	98.5%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	99.0%	99.5%	99.8%
- 東鐵綫	99.0%	99.5%	99.8%
- 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	95.0%	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%	99.8%
- 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%	99.9%

智慧出行、營運及維修

港鐵致力以「載・向未來」為發展方向，應用最新的創新科技，為乘客提供更便捷的鐵路出行體驗。我們目前已在 11 個港鐵車站引入結合人工智能的「虛擬服務大使」AI Tracy，讓顧客透過這項服務，以自助方式即時獲取個人化協助，包括車站導向、車站設施、鄰近景點等資訊。我們亦在六個旅客量較多的車站引入精通 20 多種語言的人工智能即時翻譯服務。

全新的「綜合輪對維修中心」結合機械人技術、自動化及數據分析，提升屯馬綫及東鐵綫的列車車輪維修效率，每組輪對維修更換時間由以往約三至四個工作天，縮短至約 10 小時。港鐵的「聲學齒輪監測系統」利用聲學技術及先進算法評估列車運行部件狀態，系統已於東鐵綫順利完成技術可行性試驗。

香港客運服務 車站商務



摘要

- 車站零售業務表現繼續受新訂租金下跌所影響，下跌幅度與去年同期比較有所改善
- 隨著市場環境逐步平穩，廣告業務表現得以受惠

百萬元	截至6月30日止六個月		
	2026年	2025年	增/(減)百分率
香港車站商務			
車站零售租金收入	1,828	1,834	(0.3)
廣告收入	452	451	0.2
電訊業務收入	268	272	(1.5)
其他車站商務收入	67	64	4.7
總收入	2,615	2,621	(0.2)
EBITDA	2,242	2,244	(0.1)
EBIT	1,755	1,798	(2.4)
EBITDA邊際比率(%)	85.7%	85.6%	0.1個百分點
EBIT邊際比率(%)	67.1%	68.6%	(1.5)個百分點

2026年上半年，來自全香港車站商務活動的總收入與去年同期大致相若，按年變動0.2%至26.15億港元。

車站零售

2026年首六個月，車站零售租金收入減少0.3%至18.28億港元，主要由於部分車站商店及銀行服務的新訂租金下跌。截至2026年6月30日，港鐵的車站零售商店總數為1,593間，總面積合計71,501平方米。車站商店新訂租金下跌6.7%，較去年同期有所改善，平均出租率為99.1%。

今年上半年，香港零售市場持續受消費習慣轉變影響，尤其是香港居民跨境消費愈趨普及，而內地訪港旅客消費亦有所減少，然而市場情況已有所改善。我們因應情況，利用MTR Mobile應用程式及「MTR分」獎賞計劃來提升客流及刺激消費，藉此協助車站商店租戶。我們又繼續為車站內的商店提供靈活及/或短期的租約，支持租戶業務並強化關係。同時間，我們亦不時檢視租戶組合，以帶動租金收入，並確保零售服務與時俱進。

截至2026年6月30日，按出租面積分析車站商店(包括免稅店)的租約到期概況，約21%的租約於2026年下半年到期、42%於2027年到期、27%於2028年到期，以及10%於2029年或之後到期。

截至2026年6月30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39%、乘客服務約佔14%、便利店約佔13%、餅店約佔12%，其他類別約佔22%。

廣告業務

2026年上半年，隨著市場環境逐步平穩，廣告收入增加0.2%至4.52億港元。在回顧期內，我們全力推進數碼廣告策略，打造以數碼媒體為主的廣告組合，並拓展媒體合作夥伴及加快跨平台創新，以推動增長和開拓新機遇。截至2026年6月30日，港鐵車站及列車內的廣告點總數為42,415個。

電訊業務

2026年首六個月，電訊業務收入減少1.5%至2.68億港元，主要由於用戶市場競爭異常激烈，向營運商收取的費用因而有所下調。現時，可支援更多5G服務的全新商業系統已覆蓋19個車站。我們亦已完成98個車站及機場快綫列車的免費Wi-Fi服務提升工程。同時，我們將繼續探索數據中心業務的拓展空間及其他機遇。

物業業務



摘要

- 物業發展利潤入帳，主要來自大圍站項目及「港島南岸」第五期
- 儘管零售市場氣氛有所改善，零售商在租金承受程度仍持審慎態度，對零售租金水平持續構成壓力

物業租賃及管理

百萬港元	截至6月30日止六個月		
	2026年	2025年	增/(減)百分率
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	2,426	2,500	(3.0)
物業管理業務收入	167	157	6.4
總收入	2,593	2,657	(2.4)
EBITDA	2,026	2,101	(3.6)
EBIT	2,011	2,084	(3.5)
EBITDA邊際比率(%)	78.1%	79.1%	(1.0)個百分點
EBIT邊際比率(%)	77.6%	78.4%	(0.8)個百分點

物業租賃

2026年上半年，物業租賃業務收入為24.26億港元，輕微下跌3.0%。儘管零售市道有所改善，但業務仍持續受到北上消費及零售新常態所影響。港鐵在香港的商場新訂租金錄得5.5%的跌幅，平均出租率為接近100%。公司在「國際金融中心二期」的18層寫字樓則錄得99%的平均出租率。

儘管零售市道氣氛於回顧期內呈現改善跡象，我們繼續透過MTR Mobile應用程式及「MTR分」獎賞計劃推出推廣活動，以減低北上玩樂趨勢的影響並帶動租戶商舖的客流。

截至2026年6月30日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業應佔份額包括約310,000平方米的零售物業、約39,000平方米的寫字樓，以及約19,000平方米的其他用途物業。

截至2026年6月30日，按出租面積分析，商場的租約到期概況分別為約15%於2026年下半年到期、34%於2027年到期、23%於2028年到期，以及28%於2029年或之後到期。

截至2026年6月30日，按出租面積分析，商場的租戶組合為餐飲類別約佔31%、時裝、美容及配飾類別約佔21%、服務類別約佔19%、休閒娛樂類別約佔19%，以及百貨公司和超市類別約佔10%。

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
康城站					
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
黃竹坑站(港島南岸)					
激晨	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年落成
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
第二期	信和置業有限公司、中國海外發展有限公司、 招商局置地有限公司和鷹君集團有限公司	住宅 商場	71,338 40,750	2026年4月	2033年

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
粉嶺北 ⁽²⁾	混合用途			
古洞北 ⁽²⁾	住宅	1,109,700	尚待確定	尚待確定
新田站 ⁽²⁾	混合用途			

附註：

1 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展組合。

2 物業發展組合尚待確定批地條款及相關法定程序。

上半年回顧

物業管理

今年首六個月，香港物業管理業務收入增加6.4%至1.67億港元，主要因為管理的住宅單位數量增加。截至2026年6月30日，港鐵管理超過132,000個住宅單位及超過920,000平方米的商用及寫字樓面積。

物業發展及招標

2026年上半年，香港物業發展錄得122.23億港元的除稅後利潤，主要來自大圍站項目及「港島南岸」第五期的利潤入帳。

預售及銷售活動

港鐵於今年上半年繼續進行多個項目的物業銷售和預售活動。何文田站物業發展組合方面，截至2026年6月30日，「朗賢峯」及「瑜一」已分別售出72%及90%的單位。同時，位於大圍站的「柏傲莊I」、「柏傲莊II」及「柏傲莊III」亦已售出93%的單位。

「日出康城」物業發展組合方面，「海堤灣I」(第十三期第13B期)於2026年3月推出預售，截至2026年6月30日已售出65%的單位；「SEASONS PLACE」、「PARK SEASONS」及「GRAND SEASONS」(第十二期)則繼續進行銷售，並已售出98%的單位。截至2026年6月30日，「凱柏峰I」、「凱柏峰II」及「凱柏峰III」(第十一期)已售出99%的單位。

「港島南岸」物業發展組合方面，「DEEP WATER SOUTH」(第六期第6A及6B期)於2026年3月推出預售，截至2026年6月30日已售出30%的單位，而「熾晨」及「熾晨II」(第五期第5A及5B期)繼續進行預售，並已售出96%的單位。截至2026年6月30日，「晉環」(第一期)、「揚海」(第二期)、「Blue Coast」及「Blue Coast II」(第三期第3B及3C期)及「海盈山」(第四期第4A及4B期)已分別售出99%、98%、98%及55%的單位。

截至2026年6月30日，「YOHO WEST PARKSIDE」(天榮站第2期)的預售已售出97%的單位，而「YOHO WEST」(天榮站第1期)則已售出97%的單位。截至2026年6月30日，「柏景峰」(油塘通風樓項目)的預售已售出62%的單位。我們正為東涌牽引配電站物業發展項目第1期及第2期申請預售樓花同意書。

西鐵物業方面，由港鐵擔任九鐵公司相關附屬公司代理人的「匯璽」發展項目(南昌站)繼續進行銷售，截至2026年6月30日已售出99%的單位。截至2026年6月30日，「The YOHO Hub」及「The YOHO Hub II」(元朗站)已售出68%的單位，而「柏瓏I」、「柏瓏II」及「柏瓏III」(錦上路站第一期)亦已售出90%的單位。

物業招標

我們因應最新市況及趨勢，定期檢視物業招標計劃。2026年4月，我們向信和置業有限公司、中國海外發展有限公司、招商局置地有限公司及鷹君集團有限公司合組之財團批出錦上路站第二期物業發展項目。屯門第16區站第二期物業發展項目已於2026年7月展開招標。

擴展物業組合

截至今年中，港鐵現正推進八個待落成的住宅物業項目，連同已落成的住宅物業項目，預計可為本地房屋市場提供約9,300個可供出售單位。於回顧期內，我們繼續對小蠔灣站、東涌綫延綫東涌東站、屯門南延綫第16區站、古洞站、洪水橋站和北環綫項目等鐵路拓展項目的發展用地，進行相關研究工作。我們亦繼續在現有及未來鐵路沿綫探索其他具發展潛力的地塊。此外，我們正研究將紅磡站南面的臨海用地打造成海濱新地標，同時就白石角及凹頭車站附近的物業發展進行研究。

香港網絡拓展



摘要

- 港鐵繼續推進多個重要的新項目，以支持香港未來鐵路發展，並為現有及新發展社區的增長注入動力
- 公司仍在商討落實北環綫(第二部分)項目協議

港鐵致力履行「建設無限未來」的承諾，透過設計、建造及營運世界級鐵路，高效連繫全港社區，藉此支持香港的經濟增長，並為股東及持份者創造價值。團隊縝密規劃，並採用創新的施工技術和方法，以應對眾多挑戰，例如在營運中的鐵路線上或鄰近範圍進行施工，以及將對周邊社區的影響減至最低。同時，我們秉持一貫審慎的理財原則，以確保項目按時且在預算範圍內完成。作為備受公認為全球首屈一指的鐵路發展及管理公司，港鐵致力推動香港及其社區的可持續增長。

發展中項目

東涌綫延綫

2026年2月，東涌東站舉行平頂儀式，該站的機電工程仍在進行中。2026年6月，現有東涌站延伸至未來東涌西站的隧道段已順利貫通來回方向兩條鐵路隧道，標誌著工程項目踏進新里程。東涌西站已於3月完成大堂層樓板建造工程，而挖掘及建造工程仍在進行中。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2027年竣工。

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。東涌綫延綫項目預計於2029年竣工。

小蠔灣站

2026年上半年已展開分岔位置的工地平整工程，打樁工作亦繼續進行中。

屯門南延綫

2026年2月，屯門游泳池重置工程完成後已向公眾開放。於回顧期內，公司亦繼續進行第16區站及屯門南站的打樁及地基工程。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2030年竣工。

東鐵綫古洞站

該項目現已進入機電工程階段，於回顧期內已交付並安置12部扶手電梯梯架。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2027年竣工。

上半年回顧

屯馬綫洪水橋站

詳細設計工作及打樁工程正在進行中。整個工程項目預計於2030年完成。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

主綫及支綫以不遲於2034年同步開通為目標。今年首六個月，我們已按照第一部分項目協議的安排，展開啟動豎井及其他前期工程的施工。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

今年上半年繼續推進北環綫(第二部分)項目協議的設計、規劃及協商，商討內容主要涉及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。北環綫支綫的鐵路方案已於2026年6月根據《鐵路條例》刊憲。政府已表示有意讓港鐵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。這基建項目對未來的北部都會區至關重要，公司正積極研究不同的融資模式，務求以最適切的方案為項目提供資金，同時推動香港鐵路發展邁向下一篇章。

我們會繼續致力配合政府推動其他鐵路發展項目。我們歡迎行政長官會同行政會議分別於2026年7月及2025年12月批准，邀請公司就東鐵綫白石角站及南港島綫(西段)項目進行詳細規劃及設計工作。我們亦會因應需要，繼續配合政府支持發展將軍澳綫南延綫、中鐵綫、北環綫東延綫和新界東北綫。此外，我們正密切注視港深西部鐵路，以及東九龍、啟德、洪水橋/廈村及元朗南新發展區等地區開展智慧綠色集體運輸項目的進展。啟德智慧綠色集體運輸項目將於2026年8月截標，政府亦已於2026年7月發出東九龍項目的投標邀請。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



摘要

- 深圳地鐵十三號綫二期北延段於2026年6月開通
- 悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫西南段的工程繼續進行，為2026年下半年通車作準備

港鐵的中國內地及國際業務有助公司分散收入來源，並在全球各地建立港鐵品牌。這些業務涵蓋鐵路相關領域，包括公私合營基建項目、以鐵路交通為導向的發展(「TOD」)

項目，以及車站商務發展機遇。2026年上半年，港鐵及其附屬公司、聯營公司和合營公司在中國內地及澳洲合共服務約10億乘客人次。

中國內地及國際業務

截至6月30日止六個月 百萬港元	中國內地和澳門的鐵路、 物業租賃及物業管理業務			國際鐵路業務			總計		
	2026年	2025年	增/(減) 百分率	2026年	2025年	增/(減) 百分率	2026年	2025年	增/(減) 百分率
經常性業務									
附屬公司									
收入	765	514	48.8	8,080	9,669	(16.4)	8,845	10,183	(13.1)
EBITDA	116	40	190.0	655	636	3.0	771	676	14.1
EBIT	(155)	(161)	3.7	585	570	2.6	430	409	5.1
EBITDA邊際比率(%)	15.2%	7.8%	7.4個百分點	8.1%	6.6%	1.5個百分點	8.7%	6.6%	2.1個百分點
EBIT邊際比率(%)	(20.3)%	(31.3)%	11.0個百分點	7.2%	5.9%	1.3個百分點	4.9%	4.0%	0.9個百分點
經常性業務(虧損)/利潤 (已扣除非控股權益)	(207)	(173)	(19.7)	317	329	(3.6)	110	156	(29.5)
聯營公司及合營公司									
應佔利潤	471	377	24.9	69	12	475.0	540	389	38.8
總經常性業務利潤 (扣除業務發展開支前)	264	204	29.4	386	341	13.2	650	545	19.3
公司股東應佔期內利潤							650	545	19.3
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支前)							(133)	(127)	(4.7)
– 業務發展開支							517	418	23.7
– 來自經常性業務(扣除業務發展開支後)							10	12	(16.7)
– 來自中國內地物業發展							527	430	22.6
– 來自基本業務									

上半年回顧

於今年首六個月，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5.17億港元，而2025年同期為4.18億港元。

中國內地業務方面，來自鐵路、物業租賃及物業管理的附屬公司、聯營公司和合營公司，在2026年上半年的總經常性業務利潤上升至2.64億港元，主要因為杭州業務的貢獻有所增加。

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2026年上半年的總經常性業務利潤上升至3.86億港元，主要原因是來自澳洲墨爾本和悉尼的業務貢獻均錄得增長。

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。所有鐵路綫的營運於2026年上半年均維持穩定，列車服務準時度平均超過99.9%。

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。今年首六個月，該鐵路綫的營運維持穩定，列車服務準時度平均達99.9%。

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，而低客流量亦將維持一段較預期為長的時間。如客流量在未來較長一段時間仍然偏低，而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已於2025年12月全綫通車，於2026年首六個月的營運保持穩定，列車服務準時度達99.9%。公司參與營運及維修的深圳地鐵十三號綫二期北延段亦已於2026年6月通車。

杭州

杭州地鐵一號綫及其延伸段

在杭州，杭州地鐵一號綫、下沙延伸段及機場延伸段於2026年上半年的營運均保持穩定，列車服務準時度平均達99.9%。

如過往所報告，杭州地鐵一號綫近年因客流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，若客流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。由於偏低的客流量和平均票價將維持一段較預期為長的時間，因此我們已於2025年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

杭州地鐵五號綫於今年首六個月的營運保持穩定，列車服務準時度平均達99.9%，客流量亦見增長。

中國內地物業業務

除鐵路業務外，港鐵亦參與發展中國內地的優質商用及住宅物業。鑑於零售及物業市場面對挑戰，我們現正研究針對中國內地商場的策略選項。同時，天津北運河站商場仍在進行開業籌備工作，預計於2027年開業。

2026年首六個月，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提供TOD顧問服務。

中國內地其他業務

我們繼續在中國內地推進車站商務業務，現已覆蓋成都、鄭州、西安及廣州超過 1,000 間車站商店。我們亦已簽署青島、重慶及杭州車站商務業務的諒解備忘錄，並積極探索其他城市的機遇。

國際鐵路業務

澳洲

2026 年上半年，墨爾本都市鐵路網絡的營運表現繼續保持穩定。於回顧期內，我們將新開通的地鐵隧道全面整合到鐵路網絡，令每星期得以增加超過 1,000 班次，為乘客提供更便捷的服務。我們亦繼續支持作為客戶的維多利亞省政府進行多項網絡改善計劃。4 月，我們已入圍墨爾本都市鐵路網絡新營運及維護合約的預審，而投標工作亦連隨展開，預計結果將於 2027 年公布。

悉尼地鐵 M1 地鐵西北及班克斯敦綫 Tallawong 至 Sydenham 段於期內的營運保持穩定。該鐵路綫西南段的工程繼續進行中，為 2026 年下半年通車作準備。我們亦正推進悉尼地鐵西綫項目的設計工作，目標於 2032 年投入服務。

香港以外地區的增長

我們已於 2025 年 12 月提交悉尼 Parramatta 綜合車站發展項目的標書，投標結果預計於 2026 年內公布。我們亦繼續在中國內地及包括「一帶一路」國家在內的海外市場探索商機。

其他業務

昂坪360

昂坪 360 在 2026 年上半年的收入增加 2.1% 至 2.46 億港元，訪客人數為 71 萬人次。為帶動客流，昂坪 360 推出各種季節性活動，包括農曆新年期間的慶祝活動及「昂坪 360 x 嘉頓春日滋味派對」復活節慶祝活動，以及登車快證、小童折扣門票等推廣優惠。

八達通

今年首六個月，公司應佔八達通控股有限公司的利潤較去年同期增加 9.0% 至 2.31 億港元。截至 2026 年 6 月 30 日，超過 15 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超過 21 萬個及 4,000 萬個。八達通卡及其他儲值產品的總流通量超過 3,600 萬張，每日平均交易數量為 1,590 萬宗，涉交易金額 3.5 億港元。八達通繼續展現其適應能力及韌性，專注於數碼創新、以客為本的服務及擴展支付網絡，進一步鞏固其在日常出行、零售及生活消費場景中的角色，同時把握未來增長機遇。

港鐵學院

於回顧期內，港鐵學院入讀學生超過 200 人，按年增長 58%，反映學院課程的優勢及卓越質素。香港八大院校申請「港鐵研究資助計劃」的數目亦增加 57%。學院在「一帶一路」辦公室的「一帶一路能力建設平台」中，也在運輸及物流的範疇上肩負戰略性角色。

MTR Lab

2026 年上半年，MTR Lab 先後在新加坡及中國內地完成兩項先進科技初創企業投資，項目專注於人工智能基礎設施服務及大型語言模型領域。此外，MTR Lab 分別與北京中關村科學城創新發展有限公司和東日本旅客鐵道株式會社旗下的 TAKANAWA GATEWAY Link Scholars' Hub 建立投資合作夥伴關係，進一步拓展其科技投資生態圈，增強在人工智能、機械人、智慧出行及相關領域的全球投資項目發掘能力，並支持投資組合公司的持續發展。

環境、社會及管治

作為一家心繫社會的企業公民，港鐵為香港及世界各地的社區提供環保和便捷的公共交通服務，並將環境、社會及管治納入公司所有業務和營運中。為減少溫室氣體排放、促進社會共融、推動發展及機遇這三大核心目標，公司於2026年訂立了31項與環境、社會及管治有關的關鍵績效指標，用以衡量我們在10個重點範疇所取得的工作成效，並推動提升相關績效。

環境

今年上半年，我們繼續推行「退役列車保・傳計劃」，將退役列車和部件改造成社區學習空間和休閒設施。受惠機構包括一間以鐵路為主題的學校、位於粉嶺的香港浸會園營地和香港麥當勞叔叔之家慈善基金。在地球日，港鐵啟動「綠鐵B環保教育計劃」，透過豐富多彩的多媒體教育計劃，向學童傳遞低碳生活的重要性。截至年中，已有28輛電動巴士投入客運服務，協助公司就實現2030年溫室氣體減排目標向前推進。

社會

2026年上半年，「鐵路人 鐵路心」義工計劃繼續積極推動社區參與，為建設更關愛共融的社會作出貢獻，期間共有2,684義工人次參與198個義工項目。「Train 出光輝每一程2.0」亦已擴展至惠及超過7,000名學生，計劃聚焦環保和社會共融議題，向參加者提供技能培訓及師友指導。此外，由過往計劃優勝隊伍提出服務視障人士的試點項目「港鐵巴士 — 聲音提示系統」，已於2026年5月推出，並預計於2027年推展至約170輛巴士。

紅磡站的大型鐵路展於今年5月擴充重開，以「載遇・站見」為名載譽歸來，除展出退役列車，更加設列車模擬駕駛體驗及互動展區。另外，港鐵更與香港故宮文化博物館合作，在車站及商場展出《當鐵仔遇上法老貓 — 古埃及文明奇遇》的主題裝置。港鐵亦在香港科學館「生活科技廳」的「智行天下」展區展示鐵路創科成果。

管治

港鐵致力實踐健全的企業管治，並定期檢討其管治常規，以確保公司營運合乎道德操守、具透明度，並符合股東及持份者的最佳利益。全面的企業風險管理體系涵蓋策略、營運、財務、合規及聲譽風險。我們定期檢討重大風險及新興風險，並採用「三線模型」確保風險管理得到有效監督。

人力資源

截至2026年6月30日，港鐵及其附屬公司在香港和香港以外地區分別僱用19,003和10,317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16,142名員工。2026年上半年，香港的員工自願流失率維持在3.6%的低水平。

港鐵致力成為首選僱主，為員工提供具競爭力的薪酬福利，包括短期及長期的獎勵計劃。為吸引人才，特別是「新世代人才」，我們採取創新的人才招募推廣策略，並透過見習人員發展計劃及見習鐵路技術人員計劃提供多元化的職涯發展路徑。我們透過員工協商機制與員工保持多向溝通，並推出一系列員工身心健康措施及家庭友善安排，營造關愛共融的工作環境。同時，我們亦設有全面的學習及發展計劃，為員工裝備面向未來的能力。

「2025年員工投入度調查」結果反映員工投入度及參與度均有顯著提升。我們正展開相關跟進措施，聚焦重點範疇，持續提升員工體驗。

財務表現

除了以上的集團業績及營運簡要報告外，本章節會詳細闡述及分析有關業績。

綜合損益

百萬港元	截至6月30日止六個月		利好/(不利)變動	
	2026年	2025年	百萬港元	%
總收入	26,231	27,360	(1,129)	(4.1)
經常性業務利潤				
EBIT ^ε				
香港客運服務				
– 香港車務營運	(141)	98	(239)	n/m
– 香港車站商務	1,755	1,798	(43)	(2.4)
香港客運服務總計	1,614	1,896	(282)	(14.9)
香港物業租賃及管理業務	2,011	2,084	(73)	(3.5)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	430	409	21	5.1
其他業務、項目研究及業務發展開支	(181)	(188)	7	3.7
應佔聯營公司及合營公司利潤	771	601	170	28.3
總經常性EBIT	4,645	4,802	(157)	(3.3)
利息及財務開支	100	(633)	733	n/m
所得稅	(564)	(665)	101	15.2
非控股權益	(129)	(89)	(40)	(44.9)
股東及永續資本證券持有人應佔經常性業務利潤	4,052	3,415	637	18.7
永續資本證券	(618)	(24)	(594)	n/m
經常性業務利潤	3,434	3,391	43	1.3
物業發展利潤(除稅後)				
香港	12,223	5,530	6,693	121.0
中國內地	10	12	(2)	(16.7)
物業發展利潤(除稅後)	12,233	5,542	6,691	120.7
基本業務利潤	15,667	8,933	6,734	75.4
投資物業公允價值計量收益/(虧損)(除稅後)	205	(1,224)	1,429	n/m
公司股東應佔淨利潤	15,872	7,709	8,163	105.9
總經常性EBIT邊際比率#(%)	14.8%	15.4%	(0.6)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)(%)	19.8%	22.1%	(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

上半年回顧

截至2026年6月30日止六個月期間，香港乘客量錄得穩步增長，帶動集團香港業務收入顯著上升，而集團物業發展業務錄得的利潤主要來自大圍站及「港島南岸」第五期項目。

總收入

集團總收入(不包括中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司)上升1.3%至173.86億港元，主要受惠於香港車務營運的乘客量增長，當中以過境及高速鐵路(香港段)服務的增長尤其顯著。計及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後(其貢獻減少13.38億港元)，集團總收入下跌4.1%至262.31億港元，主要由於伊利沙伯綫及斯德哥爾摩地鐵的服務合約分別於2025年5月及2025年11月期滿，跌幅部分被墨爾本業務的收入增加所抵銷。

經常性業務利潤

股東及永續資本證券持有人應佔經常性業務利潤增加6.37億港元或18.7%至40.52億港元，主要受惠於香港車務營運收入增加、利息及財務開支減少，以及香港境外應佔聯營公司及合營公司利潤增加，升幅部分被經營開支上升及資本性開支增長導致的折舊增加所抵銷。在扣除6.18億港元永續資本證券持有人應佔利潤後，股東應佔經常性業務利潤為34.34億港元，較去年同期增加4,300萬港元或1.3%。

總經常性EBIT(按業務劃分)

集團的總經常性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)減少1.57億港元或3.3%至46.45億港元。

香港車務營運：EBIT減少2.39億港元，導致錄得EBIT虧損1.41億港元，主要由於(i)鐵路配套及維護開支增加；(ii)折舊增加；及(iii)每年非定額付款增加，而票價調整機制於2025/2026年度亦並無觸發任何整體票價上調。這些不利因素部分被因香港與中國內地之間旅客往來更趨頻密，所帶動過境及高速鐵路(香港段)服務的乘客量上升而有所抵銷。

香港車站商務：EBIT減少4,300萬港元或2.4%至17.55億港元，主要由於車站商店的新訂租金下跌6.7%。

香港物業租賃及管理業務：EBIT減少7,300萬港元或3.5%至20.11億港元，主要由於受零售新常態下的消費模式轉變以及本地居民慣性北上消費的影響。期內新訂租金下跌5.5%。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司：EBIT上升2,100萬港元或5.1%至4.30億港元，主要由於墨爾本業務的EBIT上升。

其他業務、項目研究及業務發展開支：錄得EBIT虧損收窄700萬港元或3.7%至1.81億港元。

應佔聯營公司及合營公司利潤：應佔利潤增加1.70億港元或28.3%至7.71億港元，主要由於杭州鐵路業務表現改善。

總經常性EBIT邊際比率

於2026年上半年，總經常性EBIT邊際比率輕微下跌0.6%個百分點至14.8%。

利息及財務開支

經常性業務的利息及財務開支減少7.33億港元，主要由於現金結餘上升及證券投資產生的利息收入增加。詳細回顧載列於「融資活動」章節。

所得稅

集團的總經常性所得稅減少1.01億港元或15.2%至5.64億港元，主要由於集團於香港的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，原訟法庭頒布判決，准許本公司就稅務上訴委員會的決定提出上訴。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，且概無計提額外的稅務撥備。原訟法庭上訴聆訊已編定於2027年年初舉行。詳情請參閱本中期財務報告附註8B。

綜合財務狀況

百萬元	於2026年 6月30日	於2025年 12月31日	增/(減)	
			百萬元	%
固定資產	248,102	245,704	2,398	1.0
在建鐵路工程	22,357	17,879	4,478	25.0
發展中物業	43,378	43,054	324	0.8
聯營公司及合營公司權益	14,435	13,614	821	6.0
證券投資	17,973	7,276	10,697	147.0
應收帳項及其他應收款項	15,524	13,562	1,962	14.5
現金、銀行結餘及存款	113,997	44,242	69,755	157.7
其他資產	16,572	13,607	2,965	21.8
總資產	492,338	398,938	93,400	23.4
貸款及其他負債總額	170,355	88,923	81,432	91.6
應付帳項及其他負債	66,570	66,855	(285)	(0.4)
服務經營權負債	9,839	9,886	(47)	(0.5)
遞延稅項負債	17,116	16,879	237	1.4
總負債	263,880	182,543	81,337	44.6
淨資產	228,458	216,395	12,063	5.6
代表：				
公司股東應佔總權益	204,274	192,215	12,059	6.3
永續資本證券	23,496	23,496	–	–
非控股權益	688	684	4	0.6
總權益	228,458	216,395	12,063	5.6

物業發展利潤(除稅後)

物業發展利潤(除稅後)增加66.91億港元至122.33億港元，主要來自大圍站及「港島南岸」第五期項目。

基本業務利潤

基本業務利潤增加67.34億港元或75.4%至156.67億港元，主要由於物業發展利潤增加66.91億港元，以及經常性業務利潤增加4,300萬港元。

投資物業公允價值計量收益/(虧損)(除稅後)

截至2026年6月30日止六個月期間，投資物業公允價值重新計量之收益為2.05億港元，較於2025年12月31日的投資物業價值增加約0.2%。

公司股東應佔淨利潤

計入集團經常性業務、物業發展業務及投資物業公允價值計量後，股東應佔淨利潤增加81.63億港元或105.9%至158.72億港元。

上半年回顧

集團的總資產增加23.4%至4,923.38億港元，主要由於(i) 2026年上半年多次發行債券後，現金、銀行結餘及存款增加；(ii) 因認購銀行中期票據、債券及存款證所帶動的證券投資增加；以及(iii)各鐵路項目的在建鐵路工程增加。

總負債增加44.6%至2,638.80億港元，主要由於債券發行及淨提取貸款。

因此，集團的淨資產增加120.63億港元或5.6%至2,284.58億港元。

綜合現金流量

百萬港元	截至6月30日止六個月	
	2026年	2025年
經營活動所得的現金淨額	7,862	6,481
收取與物業發展有關的款項淨額	10,045	9,127
每年非定額付款	(3,330)	(3,025)
資本性開支	(10,496)	(8,632)
證券投資淨購入額	(10,763)	(4,760)
投資活動的其他現金流入淨額	358	372
投資活動耗用的現金淨額	(14,186)	(6,918)
淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額	82,149	10,913
發行永續資本證券所得額	–	23,550
已付永續資本證券持有人票息	(618)	–
已付公司股東股息	(5,541)	(5,541)
融資活動的其他現金流出淨額	(250)	(78)
融資活動所得的現金淨額	75,740	28,844
匯率變動的影響	339	503
現金、銀行結餘及存款淨增加	69,755	28,910
於1月1日的現金、銀行結餘及存款	44,242	27,886
於6月30日的現金、銀行結餘及存款	113,997	56,796

經營活動所得的現金淨額

經營活動所得的現金淨額增加13.81億港元至78.62億港元，主要由於營運資金的變動。

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100.45億港元，包括(i) 115.20億港元主要來自「日出康城」、「港島南岸」及錦上路站第二期多個物業發展項目的現金流入；被(ii)14.75億港元主要與小蠔灣項目相關之現金流出所抵銷。

資本性開支

資本性開支合計104.96億港元，主要包括(i)53.60億港元用於香港現有鐵路的資產提升工程(如車站翻新、新列車及信號系統)；及(ii)46.95億港元用於香港鐵路延綫項目。

淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額

淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額為821.49億港元，包括(i)來自貸款及資本市場工具的所得資金866.48億港元；部分被(ii)償還債務39.73億港元；及(iii)淨利息付款5.26億港元所抵銷。

已付公司股東股息

截至2026年6月30日止六個月，集團支付現金股息55.41億港元，代表2025年每股0.89港元的末期股息。

融資活動

香港經濟在2026年第一季持續擴張，實質本地生產總值較去年增加5.9%，2026年全年實質本地生產總值增長預測為2.5%至3.5%，基本通脹率預測為2.5%。2026年上半年，美國聯邦公開市場委員會將聯邦基金利率目標區間維持在3.50至3.75厘。在此背景下，香港的匯率及貨幣市場繼續保持平穩有序運作。

於2026年上半年，公司安排了合共580億港元的外部融資，包括1月發行20億澳元的雙期限綠色公開債券；於4月發行188億港元的三期限綠色公開債券；於6月發行30億歐元的三期限綠色公開債券；及10億港元的雙邊銀行信貸額度。

於2026年6月底，集團的綜合債務總額為1,704億港元，現金及存款結餘為1,140億港元，投資結餘為167億港元，而未提取的承諾信貸額超過190億港元。集團於2026年首六個月的計息借貸加權平均融資成本為每年3.5%，去年同期則為每年3.7%。

公司將繼續考慮獲取多元化融資來源，以滿足未來的融資需求，並審慎評估外匯及利率波動、相關國際政策與事件以及經濟指標等外部因素。

淨負債權益比率及利息保障倍數

集團的槓桿比率(淨負債權益比率)於2026年6月30日為21.7%，於2025年12月31日為22.5%。截至2026年6月30日止六個月的利息保障倍數增至34.8倍，而2025年同期則為12.5倍。

資本性開支及投資

集團的資本性開支及投資可分為香港鐵路項目(包括維修現有鐵路及新項目)、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848億港元。

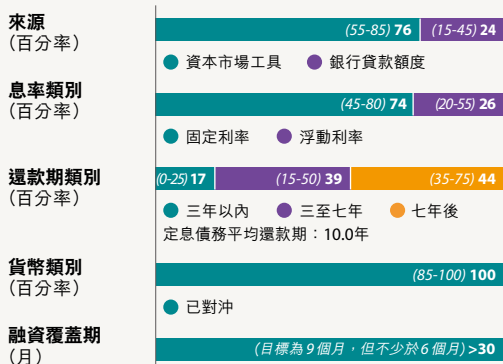
在簽訂小蠔灣項目、東涌綫延綫、屯門南延綫、古洞站、洪水橋站及北環綫項目(第一部分)的項目協議後，香港鐵路項目的資本性開支將繼續佔2026年至2028年總開支的一大部分。至於其他項目的資本性開支及資金安排將在集團與政府簽訂相關協議後才能確定。

經考慮「融資活動」所述的現金和存款結餘、銀行中期票據、債券和存款證及未提取的銀行承諾信貸額，集團相信其具備充裕的財務資源，以支持其資本開支需求及投資計劃。

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2026年6月30日



資本性開支及投資(2026年至2028年)

