



延展動力 共建未來

2026 中期報告

股份代號：66

2026年中期業績財務摘要

總收入



262億港元
▼ 4.1%

經常性業務利潤



34億港元
▲ 1.3%

物業發展利潤



122億港元
▲ 120.7%

投資物業公允價值
計量收益



2億港元
(與截至2025年6月30日止六個月的
公允價值計量虧損12億港元相比)

本公司股東
應佔淨利潤



159億港元
▲ 105.9%

中期普通股息



每股0.42港元
(與2025年中期相同)

總資產



4,923億港元
▲ 23.4% (與2025年12月31日相比)

淨資產



2,285億港元
▲ 5.6% (與2025年12月31日相比)

淨負債權益比率



21.7%
▼ 0.8個百分點 (與2025年12月31日相比)

目錄

2	我們的網絡
4	主席函件
7	行政總裁回顧及展望
10	上半年回顧
	– 業務表現
	– 財務表現
30	主要數據
32	公司管治及其他資料
	未經審核的中期財務報告
43	綜合損益表
44	綜合全面收益表
45	綜合財務狀況表
46	綜合權益變動表
47	綜合現金流量表
48	未經審核的中期財務報告附註
72	審閱報告
73	投資者資訊



2026中期報告



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。



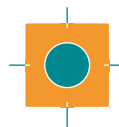
我們的使命

推動城市前行



我們的信念

- 優質服務
- 互敬互重
- 創造價值
- 勇於進取



我們的文化重點

- 多向溝通
- 高效創新
- 靈活變通
- 共同協作



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

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（第一部分）

未來可建支綫

- 北環綫（第二部分）
- 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

- 德福花園/德福廣場一期及二期
- 環球大廈
- 海富中心
- 旺角中心
- 綠楊新邨/綠楊坊
- 新葵芳花園
- 新葵興花園
- 東昌大廈
- 康怡花園/康山花園
- 康澤花園
- 康威花園/無限極廣場
- 峻峰花園
- 新翠花園
- 修頓花園
- 杏花邨/杏花園/杏花新城
- 柏景臺
- 欣景花園
- 盈翠半島/青衣城1期/青衣城2期
- 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
- 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
- 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
- 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
- 將軍澳豪庭/君傲灣/天晉/PopCorn 1/PopCorn 2/九龍東帝苑酒店/星峰薈
- 蔚藍灣畔/連理街
- 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場
- 都會駅
- 駿景園/駿景廣場
- 海趣坊
- 新屯門中心/新屯門商場
- 恒福花園/恒福商場
- 連城廣場
- 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場
- 策誠軒
- 首都/領都/緻藍天/晉海/MALIBU/LP6/MONTARA/GRAND MONTARA/SEA TO SKY/MARINI/GRAND MARINI/OCEAN MARINI/LP10/凱柏峰/SEASONS PLACE/PARK SEASONS/GRAND SEASONS/The LOHAS康城
- 御龍山
- 銀湖·天峰
- 名城
- 漆岸8號

- 瓏門
- 柏傲莊/圓方
- YOHO WEST/YOHO WEST PARKSIDE
- The Austin/Grand Austin
- 晉環/揚海/Blue Coast/THE SOUTHSIDE/海盈山
- 朗賢峯/瑜一
- 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣
- 匯璽
- 朗屏8號/朗城滙
- The YOHO Hub
- 柏瓏

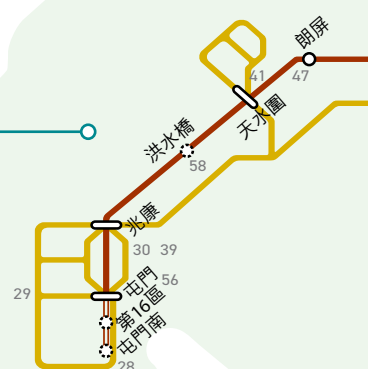
發展中/計劃中的物業

- 日出康城物業發展組合
- 港島南岸物業發展組合
- 油塘通風樓
- 東涌牽引配電站
- 百勝角通風樓
- 小蠔灣物業發展組合
- 東涌東站物業發展組合
- 第16區站物業發展組合
- 古洞站物業發展組合
- 洪水橋站物業發展組合
- 錦上路站第二期
- 粉嶺北物業發展組合
- 古洞北物業發展組合
- 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）

- 瓏門
- 海之戀/海之戀·愛炫美/全·城滙/柏傲灣/環宇海灣
- 匯璽
- 朗屏8號/朗城滙
- The YOHO Hub
- 柏瓏
- 八鄉維修中心



大嶼山

The map illustrates the extensive MTR network, with lines color-coded and stations marked with dots. Key areas labeled include 深圳 (Shenzhen), 新界 (New Territories), 九龍 (Kowloon), and 香港島 (Hong Kong Island). A legend in the top right corner features the MTR logo and a box containing the text: 99個車站 (99 stations) and 鐵路網絡長達 271公里 (Railway network length 271 km).

主席函件



致各股東及其他有關人士：

港鐵於2026年首六個月的業績令人鼓舞。公司懷揣遠大目標，致力拓展香港鐵路網絡，並且一如既往為數以百萬計的乘客提供優質的運輸服務，同時為股東創造堅實的價值。儘管宏觀經濟環境充滿變數，憑藉核心業務的穩健表現，我們得以維持及提升經常性收入。我們繼續透過以鐵路交通為導向的優質物業發展，以及穩健的資本市場融資渠道，支持我們重要的鐵路建設工程及資產管理計劃。我們亦已啟動全面的五年計劃，透過應用先進技術與推動可持續增長，進一步促進公司發展，力求造福公司乃至全香港。

港鐵正就多項新鐵路項目作出重大財務投資。對於能夠參與北部都會區的大規模發展，我們尤其深感榮幸及興奮。北部都會區將推動香港發展成為國際創新科技中心，創造新的就業機會，並促使香港與大灣區的經濟融合更加緊密。去年年底，我們啟動北環綫項目工程。北環綫將成為未來北部都會區的主要運輸骨幹，而這項目亦為公司帶來龐大機遇，讓我們可以就政府其中一項規模最大、最具策略意義的發展計劃，

為香港基建及城市發展作出貢獻。北環綫是港鐵歷來基建發展規模最大的鐵路項目，然而這並非我們首次參予規模龐大且具重大意義的鐵路項目。港鐵在設計、建造及營運世界級環保低碳集體運輸網絡的能力有目共睹，備受全球信貸投資者認可，亦反映於港鐵今年先後三次發行的綠色債券均在環球市場上獲得踴躍支持。這批綠色債券以澳元、港元及歐元三種不同貨幣發行，總額相等於565億港元，彰顯港鐵審慎的財務規劃及管理、豐富的經驗、深厚的專業知識及創新能力而享譽全球，這都有助我們確保北環綫項目及其他重要的鐵路項目按計劃及預算落實。

此外，我們正致力提升經常性收入。這不僅是公司重要的收入來源，更為持續的資產維修及升級計劃提供資金。同時，我們亦致力拓展香港、中國內地及國際業務，開拓地域多元化的收入來源。我們歡迎政府在今年較早時公布的《運輸策略藍圖》，概述了香港在「八縱八橫」基建新布局下的鐵路發展項目、智慧鐵路及「運輸交匯樞紐」，以提升使用連接鐵路的轉乘安排，進一步鼓勵市民使用環保的鐵路運輸服務。我們將一如既往地全力配合本港及各地政府的發展舉措，推進運輸基建發展，創造互利共贏的增長機遇。

我們的五年計劃闡述了創新科技的關鍵作用，能推動港鐵實現高效的鐵路項目交付及鐵路資產管理，以及建立一支能夠靈活應變、精於人工智能，為應對未來挑戰做好準備的人才隊伍。這承諾充分體現在我們於日內瓦國際發明展上獲頒「世界知識產權組織國家發明家獎」的殊榮，以及公司首設「機電系統整合測試中心」，透過虛擬車站進行大規模場外機電系統整合測試。

我們一直致力成為一家值得信賴的企業，與社區攜手並進，共同成長。我與公司全體員工都深信，公司在過去準備及採取的措施，正讓我們穩步邁向目標，建設香港未來的鐵路網絡，實現「推動城市前行」的使命。

業務表現和增長

今年首六個月，港鐵在鐵路設計、建造及維護方面繼續秉持「建設無限未來」的願景，積極支持香港長遠的策略規劃與發展。我們已承諾對新鐵路項目，包括東涌綫延綫、小蠔灣站、屯門南延綫、東鐵綫古洞站、屯馬綫洪水橋站及北環綫(第一部分)，投入1,400億港元，這些項目現正按計劃穩步推進。

在「鐵路加物業」發展模式下，我們將以鐵路交通為導向的物業發展項目的利潤投入到新的鐵路建設項目及營運維護。2026年上半年，我們批出錦上路站第二期物業發展項目。其他物業發展項目仍在推進中，其中多個項目繼續進行預售，可為本地房屋市場合共提供約9,300個可供出售住宅單位。

我們繼續致力發掘及把握新機遇，在中國內地及海外市場推動業務增長及港鐵品牌。在中國內地，深圳地鐵十三號綫二期北延段的營運及維修合約已於6月獲批，我們並於回顧期內推進在多個城市的車站商務業務。在澳洲，我們於2025年12月成功奪得悉尼地鐵西綫項目。同時，我們繼續於中國內地、「一帶一路」國家及其他海外地區極具發展潛力的市場探索新機遇。

財務表現

於回顧期內，港鐵繼續採取具策略性的財務部署，以積極推進持續的資產升級計劃及鐵路網絡拓展工程，同時維持審慎的成本控制、充足的現金流及穩健的資產負債表。與去年同期相比，股東應佔經常性業務利潤在2026年上半年輕微增至34.34億港元，主要因為中國內地及國際業務的貢

獻有所增加，而香港業務的折舊及每年非定額付款上升，抵銷了部分升幅。連同物業發展利潤122.33億港元，來自基本業務的利潤較2025年首六個月增加至156.67億港元。若包括投資物業公允價值計量所產生的收益2.05億港元，公司股東應佔淨利潤增加至158.72億港元，相當於每股盈利2.55港元。董事局已宣派中期股息每股0.42港元，與2025年首六個月相同。

環境、社會及管治

可持續發展及社會責任，是公司作為提供便捷、低碳鐵路服務領導者的策略重點。今年，我們訂立了31項關鍵績效指標，以追蹤公司在10個環境、社會及管治範疇的進展，內容涵蓋減少溫室氣體排放、促進社會共融、推動發展及機遇等主要目標。

港鐵近年推出多項創新措施回饋社區，其中一項是推行「退役列車保・傳計劃」，將退役列車及鐵路部件升級改造後，捐贈予本地機構及非政府組織。2026年上半年，我們透過「綠鐵B環保教育計劃」，繼續向學童推廣低碳生活。此外，我們又為車隊引入電動巴士，進一步減少公司的碳足跡。同時，我們繼續朝著2030年達致科學基礎減碳目標及2050年達致碳中和的目標邁進。

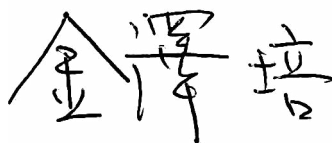
社區活動方面，我們繼續推行「鐵路人 鐵路心」義工計劃，今年上半年共有2,684名義工人次參與198項慈善及社區外展項目。同時，「Train' 出光輝每一程2.0」計劃聚焦環保和社會共融議題，繼續為青年人提供日後投身社會所需的技能培訓及導師指導。

港鐵維持穩健的管治架構，以確保履行企業及受託責任，並以合乎道德操守及具透明度的方式營運業務，為股東及持份者帶來裨益。我們定期檢視管治實務，以確保達致環境、社會及管治目標。我們也致力在機構各層面實現多元和共融。

致意與感謝

我衷心歡迎於2026年5月27日起出任董事局獨立非執行董事的禰惠儀女士及黃奕鑑先生，並向2026年5月27日退任獨立非執行董事的唐家成博士致以誠摯謝意，感謝他在任多年期間作出的寶貴貢獻和服務。我亦歡迎於2026年4月1日出任運輸署署長的謝詠誼小姐於同日出任港鐵董事局非執行董事。與此同時，我亦要感謝李頌恩女士在任期間為公司作出的寶貴貢獻。她於2026年4月1日起不再擔任運輸署署長，並同時辭任港鐵董事局非執行董事。

我們正繼續就一切關乎順利完成關鍵新鐵路項目，以及支持香港經濟發展的需要做好準備。我們進一步鞏固公司穩健的財務狀況，並持續向創新科技大力投放資源，以確保公司有能力和應付日後的挑戰，實現推動城市前行的使命。對於港鐵能夠繼續與香港並肩前行，一起再為這城市的發展譜寫新篇章，我們深感振奮。我熱切期待與董事局、公司管理層、全體員工、政府及各合作夥伴緊密協作，共同把願景落實。



主席

金澤培博士

香港，2026年8月13日

行政總裁回顧及展望



致各股東及其他有關人士：

港鐵能夠在這重要時刻為香港的繁榮發展出一分力，我們感到十分興奮。港鐵現正積極推進七個新鐵路項目，為公司及香港的發展帶來全新機遇。公司正在開啟歷來其中一個規模最大的鐵路網絡擴展時期，但與此同時，我們亦正應對眾多外圍挑戰，包括全球經濟逆行、消費及出行模式轉變、零售及物業市道不明朗，以及本地和海外競爭愈趨激烈。然而，我深信持份者及股東對港鐵採取的各項措施充滿信心，信任我們將全力確保這些關鍵基建項目能順利交付，維持現有網絡的卓越營運水平，達致公司的可持續發展目標，推動城市前行的同時，積極構建港鐵的未來。

港鐵於今年較早前制定了五年計劃，致力推動公司發展為一家面向未來、以人工智能與科技驅動轉型的企業，並具備敏銳的應變能力、雄厚的實力及積極的企業文化，推動業務實現長遠增長，與香港並肩成長。計劃建基於多個重要支柱。為讓公司得以可持續的世界級公共運輸服務推動城市前行，我們正加快應用人工智能及其他先進科技，以持續提升安全、可靠度及顧客體驗、實行智能資產管理措施，以及加強資產的效率和韌性，同時致力如期在預算內優質交付多個新項目。此外，我們會在本港、內地及海外積極探索其他增長機遇。港鐵亦會不斷提升自身實力，致力追求共融、積極履行企業社會責任，並致力成為首選僱

主，帶領一支團結、上進、專業卓越的員工團隊。最後，港鐵會透過鞏固及拓展經常性收入來源、秉持一貫審慎但積極的財務及現金流管理，以應對本地及國際業務面對的市場挑戰。港鐵新的五年計劃彰顯港鐵的堅定意向，即憑藉財務實力、創新與科技，以及對社區及港鐵顧客的堅定承諾，長期維持公司的卓越表現。

我們相信，憑藉前瞻部署、縝密的規劃及籌備工作，我們正按計劃穩步向前發展，尤其當本地經濟在多方面已初現復甦曙光。今年上半年，我們的香港客運服務繼續維持在世界級水平，並成功更換了荃灣綫的主要信號系統。受惠於過境服務及高速鐵路（香港段）的乘客量上升，港鐵的經常性收入有所增長。在物業業務方面，競標活動轉趨積極，而單位銷售亦呈現升勢，惟下半年前景仍存在較多不明朗因素。與此同時，我們亦已開展另一個新鐵路項目——白石角站，並且在中國內地及澳洲投得新業務。長遠增長方面，各個新鐵路項目進展良好。由於多個項目將於未來數年落成，我們目前正處於融資及工程建設的高峰期。這兩方面的落實均至關重要，我們秉持專業審慎的態度推進有關工作，以確保各個項目能夠順利開展，為公司創造長遠價值。鐵路是香港交通的骨幹，現時的網絡較20年前擴增了一倍。七個進行之中的新鐵路項目落成後，連同正展開規劃及設計的南港島綫西段及白石角站項目，我們預計將增加20個車站，出行將更加便捷，亦為香港注入新動力。

業務表現和增長

2026年首六個月內，港鐵在香港重鐵網絡的表現再次達致世界級的水平，乘客車程準時程度及列車按照編定班次行走均為99.9%。港鐵憑藉人工智能及數據分析等先進創新科技，持續「載·向未來」，全力提升鐵路營運、維修及顧客服務。2026年3月，港鐵根據票價調整機制，宣布

2026/2027年度的票價維持不變，並繼續為長者、小童、合資格學生及殘疾人士等不同乘客群提供恆常的票價優惠。

2026年4月，港鐵批出錦上路站第二期物業發展項目，以支持北環綫的發展。在現有項目方面，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，並為發展新鐵路項目提供支持。

公司於2026年7月獲政府邀請，就東鐵綫白石角站項目展開詳細規劃及設計。該車站鄰近科學園，對北部都會區及香港的科技發展均具備重要作用。上半年，港鐵在多個新鐵路項目上持續取得顯著進展，包括東涌綫延綫、小蠔灣站、屯門南延綫、東鐵綫古洞站、屯馬綫洪水橋站及北環綫（第一部分）。

為配合國家「十五五」規劃，並作為港鐵持續增長策略的一部分，公司與國有企業中國中車集團的附屬公司於2025年12月獲授澳洲悉尼地鐵西綫項目。深圳地鐵十三號綫二期北延段的營運及維修合約已於2026年6月獲批。同時，港鐵持續拓展中國內地的車站商務，目前已於四個城市展開營運或已簽署相關協議。

港鐵首要任務之一是確保融資渠道維持多元化，以推動業務增長，並落實其資本投資計劃。於回顧期內，港鐵發行了20億澳元的綠色債券、188億港元的綠色債券，以及30億歐元的綠色債券。有關舉措使公司的投資者基礎更趨多元化，並彰顯市場對公司的基本面及長期前景充滿信心。公司透過審慎管理，持守嚴謹的理財方針，在支持長期增長的同時，確保能履行各項財務責任。

財務表現

2026年上半年，股東應佔經常性業務利潤錄得輕微增加，達34.34億港元，而去年同期錄得的利潤則為33.91億

港元，主要是中國內地及國際業務的貢獻增加所致，惟香港業務的折舊及每年非定額付款上升，抵銷了部分升幅。期內的物業發展利潤亦增加至122.33億港元，主要來自早前開展的鐵路項目相關的物業發展組合。因此來自基本業務的利潤增加75.4%至156.67億港元。計及投資物業公允價值計量收益(非現金會計項目)2.05億港元後，本公司股東應佔淨利潤增加至158.72億港元，相當於每股盈利2.55港元。董事局已宣派中期股息每股0.42港元，與2025年首六個月相同。

展望

港鐵在香港的網絡擴展計劃，以及持續進行的資產維修、升級及更新，均涉及龐大的資本開支。港鐵將繼續透過鞏固及增加港鐵的經常性收入來源、外部融資，以及恪守審慎理財的原則，有效管理相關開支。

展望下半年，基於近期趨勢，港鐵預期乘客量將繼續錄得輕微增長；而隨著零售及物業市道逐步回穩，港鐵的廣告及物業租賃業務亦有望受惠。由於宏觀經濟及地緣政治局勢持續波動，港鐵將一如既往繼續密切注視通脹及利率的走勢。

在物業業務方面，其表現及整體物業市場的表現，將在一定程度上取決於本地及全球經濟狀況及利率的當前走勢。視乎施工進度及銷售情況，港鐵預期今年下半年將會為「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的利潤入帳。物業發展的大部分利潤將用於港鐵的資產更新及管理，以及支持新鐵路項目。物業發展項目由設計階段到預售通常歷時數年，而利潤入帳的時間則視乎施工進度及銷售情況而定。港鐵已於2026年7月為屯門第16區站第二期物業發展項目招標，該項目預計將於2033年或以後落成。視乎市場情況，我們

正計劃在未來12個月左右，推出另外兩個項目招標，連同現時港鐵正在招標的屯門第16區站第二期項目，將合共提供約8,000單位。

今年下半年，港鐵除開展白石角站項目的設計工作，亦會繼續就敲定北環綫(第二部分)項目協議與政府磋商，讓北部都會區主要運輸骨幹的建設全速推進。此外，港鐵又會持續探討參與政府其他運輸網絡發展計劃，包括服務香港不同地區的新增鐵路線，以及智慧綠色集體運輸系統。

與此同時，作為港鐵五年計劃的核心部分，我們亦在香港以外地區積極尋求新的增長機遇，以開拓多元化的業務組合及增加經常性收入。在中國內地，港鐵將致力拓展核心的營運及維修業務，探索以鐵路交通為導向的發展機遇，並在全國多個城市拓展車站商務業務。在國際業務方面，港鐵的優先要務是協助客戶開通悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫的西南路段，並繼續拓展在澳洲的業務，同時放眼亞洲、歐洲及中東地區具潛力的機遇。

香港正處於基建及經濟發展的關鍵階段，港鐵深感榮幸能參與其中。展望未來，我期待與港鐵董事局、專業且滿懷熱忱的員工，以及一眾業務夥伴攜手合作，共同建設這個關愛社區、面向未來及財務穩健的企業，讓港鐵繼續成為持份者信賴的夥伴，推動城市前行。



行政總裁

楊美珍

香港，2026年8月13日

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

百萬港元	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綫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。

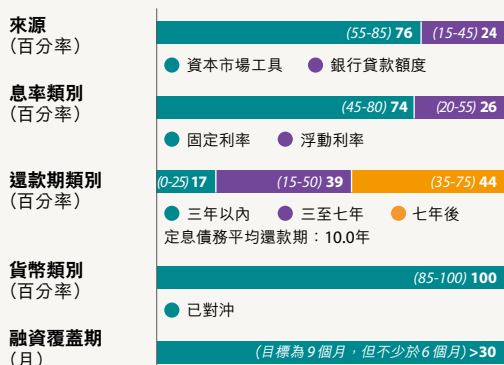
在簽訂小蠔灣項目、東涌綫延綫、屯門南延綫、古洞站、洪水橋站及北環綫項目(第一部分)的項目協議後，香港鐵路項目的資本性開支將繼續佔 2026 年至 2028 年總開支的一大部分。至於其他項目的資本性開支及資金安排將在集團與政府簽訂相關協議後才能確定。

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。

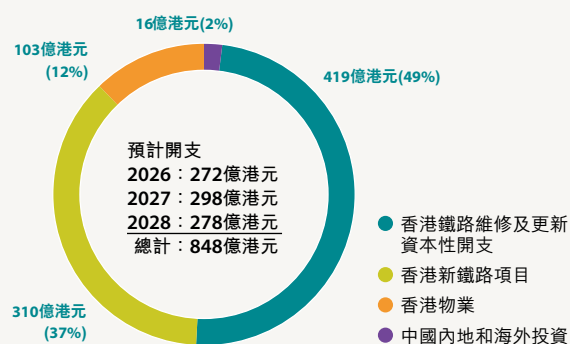
理想融資模式及債務結構

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)



主要數據

	截至6月30日止六個月				利好/(不利) 變動百分率
	2026年		2025年		
	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			11,509	42.0	3.0
– 香港車務營運	11,850	45.2	2,621	9.6	(0.2)
– 香港車站商務	2,615	10.0			
– 香港客運服務總計	14,465	55.2	14,130	51.6	2.4
– 香港物業租賃及管理業務	2,593	9.9	2,657	9.7	(2.4)
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	8,845	33.7	10,183	37.2	(13.1)
– 其他業務	328	1.2	376	1.4	(12.8)
	26,231	100.0	27,346	99.9	(4.1)
物業發展業務收入					
– 中國內地物業發展	–	–	14	0.1	n/m
總收入	26,231	100.0	27,360	100.0	(4.1)
總EBITDA ⁽¹⁾					
經常性業務EBITDA					
– 香港客運服務			3,966	25.7	2.3
– 香港車務營運	4,056	17.2	2,244	14.5	(0.1)
– 香港車站商務	2,242	9.5			
– 香港客運服務總計	6,298	26.7	6,210	40.2	1.4
– 香港物業租賃及管理業務	2,026	8.6	2,101	13.6	(3.6)
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	771	3.3	676	4.4	14.1
– 其他業務、項目研究及業務發展開支	(141)	(0.6)	(153)	(1.0)	7.8
	8,954	38.0	8,834	57.2	1.4
物業發展業務EBITDA					
– 香港物業發展	14,595	62.0	6,594	42.8	121.3
– 中國內地物業發展	(1)	–	4	–	n/m
	14,594	62.0	6,598	42.8	121.2
總EBITDA	23,548	100.0	15,432	100.0	52.6
總EBIT ⁽²⁾					
經常性業務EBIT					
EBIT					
– 香港客運服務			98	0.9	n/m
– 香港車務營運	(141)	(0.7)	1,798	15.7	(2.4)
– 香港車站商務	1,755	9.1	1,896	16.6	(14.9)
– 香港客運服務總計	1,614	8.4	2,084	18.3	(3.5)
– 香港物業租賃及管理業務	2,011	10.5	409	3.6	5.1
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司	430	2.2	(188)	(1.7)	3.7
– 其他業務、項目研究及業務發展開支	(181)	(1.0)	601	5.3	28.3
應佔聯營公司及合營公司利潤	771	4.0	4,802	42.1	(3.3)
	4,645	24.1			
物業發展業務EBIT					
– 香港物業發展	14,595	75.9	6,594	57.8	121.3
– 中國內地物業發展	(1)	–	4	0.1	n/m
	14,594	75.9	6,598	57.9	121.2
總EBIT	19,239	100.0	11,400	100.0	68.8
投資物業公允價值計量收益/(虧損)	205		(1,224)		n/m
利息及財務開支	112		(620)		n/m
除稅前利潤	19,556		9,556		104.6
所得稅	(2,937)		(1,734)		(69.4)
期內利潤	16,619		7,822		112.5
非控股權益	(129)		(89)		(44.9)
公司股東及永續資本證券持有者應佔期內利潤	16,490		7,733		113.2
永續資本證券	(618)		(24)		n/m
公司股東應佔期內利潤	15,872		7,709		105.9
公司股東應佔期內利潤來自：					
經常性業務					
– 香港	2,917		2,973		(1.9)
– 香港以外	517		418		23.7
	3,434		3,391		1.3
物業發展業務					
– 香港	12,223		5,530		121.0
– 香港以外	10		12		(16.7)
	12,233		5,542		120.7
基本業務	15,667		8,933		75.4
投資物業公允價值計量	205		(1,224)		n/m
公司股東應佔期內利潤總額	15,872		7,709		105.9

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)。

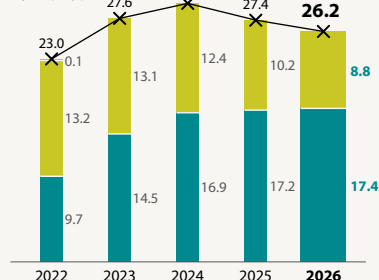
n/m：並無意義

總收入

(截至6月30日止六個月)
(十億港元)

262 億港元

↓4.1%



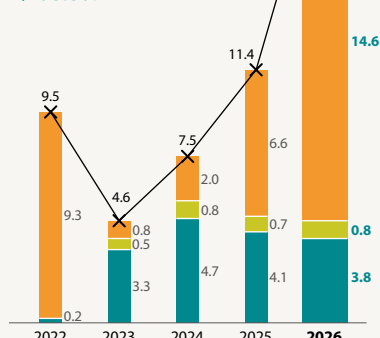
● 中國內地物業發展
● 經常性業務 — 中國內地及國際
● 經常性業務 — 香港
× 總收入

總EBIT

(截至6月30日止六個月)
(十億港元)

192 億港元

↑68.8%



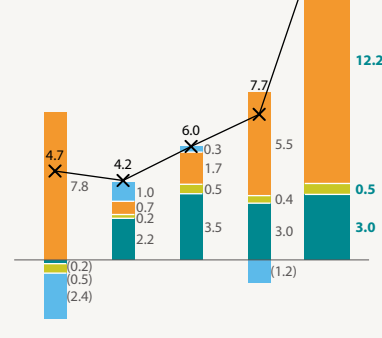
● 物業發展業務
● 經常性業務 — 中國內地及國際*
● 經常性業務 — 香港
× 總EBIT
* 包括中國內地及國際業務的應佔聯營公司及合營公司利潤、以及項目研究及業務發展開支

公司股東應佔淨利潤

(截至6月30日止六個月)
(十億港元)

159 億港元

↑105.9%



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

財務比率

EBITDA邊際比率⁽³⁾ (%)
EBITDA邊際比率⁽³⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司⁸) (%)
EBIT邊際比率⁽⁴⁾ (%)
EBIT邊際比率⁽⁴⁾ (不包括中國內地及國際附屬公司⁹) (%)
淨負債權益比率⁽⁵⁾ (於2026年6月30日/2025年12月31日) (%)
利息保障⁽⁶⁾ (倍數)

截至6月30日止六個月

2026年

2025年

利好/(不利)
變動百分率

股份資料

每股基本盈利(港元)
來自基本業務的每股基本盈利(港元)
每股普通股股息(港元)
股價(於2026年6月30日/2025年12月31日)(港元)
市值(於2026年6月30日/2025年12月31日)(百萬港元)

香港車務營運

總乘客人次(百萬計)

本地鐵路服務
過境服務
高速鐵路(香港段)
機場快綫
輕鐵及巴士

平均乘客人次(千計)

本地鐵路服務(周日)
過境服務(每日)
高速鐵路(香港段)(每日)
機場快綫(每日)
輕鐵及巴士(周日)

平均車費(港元)

本地鐵路服務
過境服務
高速鐵路(香港段)
機場快綫
輕鐵及巴士

佔專營公共交通載容量比率(1月至5月)(%)

2.55

1.24

105.6

2.52

1.44

75.0

0.42

0.42

-

30.50

29.80

2.3

189,857

185,500

2.3

789.6

786.0

0.5

55.4

51.2

8.2

16.6

14.7

12.8

6.4

6.4

0.6

107.4

105.4

1.8

4,704.5

4,667.7

0.8

306.0

282.8

8.2

91.8

81.4

12.8

35.6

35.4

0.6

630.4

618.8

1.9

8.79

8.82

(0.3)

33.30

32.83

1.4

81.47

77.62

5.0

66.38

62.77

5.7

3.33

3.36

(0.9)

50.2

50.0

0.2個百分點

附註：

3 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。

4 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。

5 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/債券/存款證投資佔總權益的百分率。

6 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)。

8 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88.45億港元及80.75億港元(2025年：101.97億港元及95.17億港元)。

9 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88.45億港元、80.75億港元、及3.41億港元(2025年：101.97億港元、95.17億港元、及2.67億港元)。

公司管治及其他資料

董事局及執行總監會成員

董事局及執行總監會成員名單、角色和職能(於2026年8月13日)

董事局委員會/顧問小組								
	執行 委員會*	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
董事局成員								
非執行董事								
金澤培博士 (主席)			M	M		C		
許正宇 (財經事務及庫務局局長)				M			M	
運輸及物流局局長 (陳美寶)			M	M				
發展局常任秘書長(工務) (劉俊傑)					M			M
運輸署署長 (謝詠詒)		M				M		
獨立非執行董事								
包立賢		M					C	
陳振彬博士				M		M		
鄭恩基				M	C			
禰惠儀			M					
許少偉				M	M			
劉麥嘉軒		M					M	
李惠光教授					M			C
吳永嘉			M					M
孫淑貞					M			M
黃幸怡			C			M		
黃冠文				C			M	
黃慧群教授		C					M	
黃奕鑑		M					M	
執行董事								
楊美珍 (行政總裁)	C					M		
執行總監會成員								
楊美珍 (行政總裁)	C					M		
鄧智輝 (常務總監 — 物業及國際業務)	M							
鄭惠貞 (人力資源總監)	M					M		
蔡少綿 (企業事務及品牌總監)	M							
鄧輝豪 (項目及工程拓展總監)	M							
樊米高 (財務總監)	M							
鄺永銓 (香港客運服務總監)	M							
馬琳 (法律及管治總監)	M					M		
黃琨偉 (中國內地業務總監)	M							

* 執行委員會的其他成員為副總監 — 企業發展吳婉鴻女士。

C : 主席
M : 成員

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、以及在顧及其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，並迅速跟進已識別的優化機會。

如公司董事局多元化政策（該政策已上載於公司網站（www.mtr.com.hk））以及員工多元化政策（其摘要已載於2025年報第81頁）所述，公司認同維持董事局成員及員工性別多元化的重要性。為展現其承諾及發揮由上而下的領導作用，董事局多元化政策訂明董事局將積極尋求機會，逐步提升女性董事的比例，並致力確保在任何時間，女性董事不少於董事局成員總數的25%。目前，董事局共有八名女性成員，佔董事局成員總數的42%。於本報告日期，公司所有董事局委員會及顧問小組均至少有一名女性成員，其中審核及風險委員會、提名委員會及環境及社會責任委員會均以女性成員佔多數，而審核及風險委員會及提名委員會更由董事局女性成員擔任主席。

遵守《企業管治守則》

在截至2026年6月30日止六個月內（「期內」），公司已遵守《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》（「《上市規則》」）內附錄C1《企業管治守則》所載的守則條文。

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，以進一步促進一致的道德文化。為持續提升員工對指引的認知及合規意識，公司為員工安排了一系列與相關法規有關的網上研討會，涵蓋相關法規，包括反歧視條例、《個人資料（私隱）條例》及《防止賄賂條例》，並透過實際案例提供具體指引。這些研討會為員工提供適時指引，加深他們對道德原則的理解，以提升員工在日常工作中作出正確判斷及恪守高誠信標準的能力。此外，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，以進一步提高員工對指引的認知。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。

公司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，員工及其他持份者如確信存在不當行為，可在安全及保密的環境下，透過適當程序提出舉報。

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。

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彼等替任董事（如適用）以及所有執行總監會成員於期內一直遵守《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。

自2026年1月1日至 2026年8月13日期間之變更

董事局及董事局委員會成員之變更

1. 金澤培博士獲董事局委任為公司非執行董事，自2026年1月1日起生效。根據公司《章程細則》第117(a)條，財政司司長法團委任金博士為公司主席，任期自2026年1月1日起至2028年12月31日止(包括首尾兩日)。他亦成為公司環境及社會責任委員會主席，以及提名委員會成員和薪酬委員會成員，全部自2026年1月1日起生效。金博士於2026年5月27日舉行的公司周年成員大會(「2026周年成員大會」)獲推選為公司董事局成員。
2. 楊美珍女士於金澤培博士擔任行政總裁的任期屆滿後，獲委任為公司行政總裁以及環境及社會責任委員會成員，自2026年1月1日起生效。她亦於同日獲委任為董事局成員，並繼續擔任執行總監會成員。楊女士於2026周年成員大會獲推選為公司董事局成員。
3. 李頌恩女士於2026年4月1日起不再擔任運輸署署長的同時，亦不再為公司非執行董事。李女士亦自同日起不再為審核及風險委員會成員以及環境及社會責任委員會成員。

4. 謝詠誼小姐於2026年4月1日起出任運輸署署長的同時，成為公司非執行董事。謝小姐並自同日起成為審核及風險委員會成員以及環境及社會責任委員會成員。

5. 自2026周年成員大會完結後生效：

- (i) 唐家成博士退任公司獨立非執行董事，並不再為提名委員會主席以及審核及風險委員會成員；
- (ii) 禰惠儀女士獲推選為公司董事局成員並成為獨立非執行董事，她亦獲董事局委任為提名委員會成員；
- (iii) 黃奕鑑先生獲推選為公司董事局成員並成為獨立非執行董事，他亦獲董事局委任為公司審核及風險委員會成員以及財務及投資委員會成員；及
- (iv) 公司獨立非執行董事、環境及社會責任委員會成員，以及提名委員會成員黃幸怡女士獲董事局委任為提名委員會主席。

替任董事之變更

1. 因黃珮玟女士自2026年5月11日起不再擔任運輸及物流局副秘書長1，因此自同日起她亦不再為公司非執行董事運輸及物流局局長(陳美寶女士)的替任董事。
2. 由於李力綱先生自2026年5月11日起擔任運輸及物流局副秘書長1，因此自同日起他成為公司非執行董事運輸及物流局局長(陳美寶女士)的替任董事。

執行總監會成員之變更

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。他亦於同日起成為公司執行總監會成員。

董事之資料變更

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
金澤培博士	香港總商會 • 理事會副主席 • 主席 香港運輸物流學會 • 常務委員 香港管理專業協會 • 理事會委員	退任(2026年6月3日) 委任(2026年6月3日) 離任(2026年6月11日) 離任(2026年7月2日)
楊美珍	香港房屋委員會 • 非官方委員 • 商業樓宇小組委員會非官方委員 • 財務小組委員會非官方委員 太平紳士(香港) 香港管理專業協會 • 理事會委員	離任(2026年4月1日) 離任(2026年4月1日) 離任(2026年4月1日) 委任(2026年7月1日) 委任(2026年7月2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)
李惠光教授	香港專業及資深行政人員協會 • 理事會委員 AI+與產業發展策略委員會(香港) • 當然委員	離任(2026年4月1日) 委任(2026年6月29日)
吳永嘉	競爭事務委員會(香港) • 委員	離任(2026年4月30日)
唐家成博士 (於2026年5月27日退任)	香港貿易發展局 • 香港歐洲商貿委員會成員 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 (香港) • 主席	委任(2026年1月8日) 離任(2026年4月1日)
黃幸怡	香港特別行政區行政長官頒授榮譽勳章 香港愛滋病顧問局 • 委員	授勳(2026年7月1日) 離任(2026年7月31日)
黃慧群教授	金融發展局(香港) • 人力資源小組成員 香港房屋委員會 • 財務小組委員會委員 競爭事務委員會(香港) • 委員	離任(2026年1月16日) 離任(2026年3月31日) 離任(2026年4月30日)
黃奕鑑	HSBC Provident Fund Trustee (Hong Kong) Limited • 獨立非執行董事 香港機場管理局 • 董事會成員	委任(2026年7月3日) 委任(2026年6月1日)
鄧智輝	海洋公園公司 • 董事局成員	委任(2026年7月1日)
鄭惠貞	醫院管理局(香港) • 大會成員	離任(2026年4月1日)
蔡少綿	大嶼山發展諮詢委員會(香港) • 委員 能源諮詢委員會(香港) • 委員	離任(2026年1月31日) 委任(2026年7月15日)
鄧輝豪	英國土木工程師學會 • 資深會員 英國特許公路及運輸學會 • 資深會員	委任(2026年7月13日) 授予(2026年3月31日)
樊米高	英格蘭及威爾斯特許會計師公會 • 香港策略諮詢小組成員	離任(2026年8月1日)
鄭永銓	香港貿易發展局 • 物流服務業諮詢委員會成員 人力培訓三方專責小組(航空)(香港) • 成員 香港僱主聯合會 • 主席 • 運輸業組別主席 職業訓練局(香港) • 理事會成員	離任(2026年4月1日) 離任(2026年5月1日) 離任(2026年5月29日) 委任(2026年5月29日) 委任(2026年7月1日)
馬琳	特許公司治理公會 • 理事會副會長 • 理事會會長	離任(2026年6月30日) 委任(2026年7月1日)

各董事的履歷的全文載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

董事之資料變更^(續)

(ii) 董事酬金之變更

就本報告第34頁有關「董事局及董事局委員會成員之變更」一節中所指的變更，因現任公司提名委員會成員黃幸怡女士於2026周年成員大會完結後成為該委員會主席，公司應付予黃女士的年度袍金已於2026年5月27日起由每年490,000港元調整至540,000港元。黃女士於2026年12月31日止年度可收取的實際金額將按比例計算。

先導計劃及其他培訓

先導計劃

所有新任董事局成員(包括政府委任的董事)、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、規劃及管理角度所擔當的角色，以及公司管治的要素及相關領域的發展趨勢；
- 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
- 向香港聯合交易所有限公司(「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。

於期內，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
楊美珍	董事局成員	2025年12月1日	2026年1月1日
金澤培博士	董事局成員	2025年12月22日	2026年1月1日
黃奕鑑	董事局成員	2026年3月24日	2026年5月27日
謝詠誼	董事局成員	2026年3月31日	2026年4月1日
禰惠儀	董事局成員	2026年4月27日	2026年5月27日
李力綱	替任董事	2026年4月21日	2026年5月11日
鄭永銓	執行總監會成員	2025年12月11日	2026年1月28日

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

培訓和持續專業發展

為協助董事局及執行總監會成員之持續專業發展，公司秘書鼓勵他們參加相關研討會及課程，費用由公司承擔。公司不時向董事局成員、替任董事及執行總監會成員提供或傳閱有關公司管治的材料(包括聯交所、相關專業服務公司和機構提供的網上培訓資源)，使他們緊貼公司管治和有關法規方面的最新發展。公司亦不時為董事局安排實地視察，以加深董事局成員對公司業務及營運的了解。

為遵守《上市規則》要求，除上述現有資源外，公司已為董事局成員、替任董事及執行總監會成員安排有系統的持續專業發展培訓計劃，當中涵蓋《上市規則》第3.09G條所載的五項指定課題，可按其方便時間參與。

董事局會議及工作坊

期內，董事局舉行了三次定期會議、一次私人會議及一次董事局策略工作坊。

定期會議

在定期會議中，董事局檢討、討論及於適當時批核公司不同業務以及財務及營運表現事項。此外，在這些定期會議中討論的其他主要事項包括：

- 環境、社會及管治：
 - 年度檢討董事局人數、架構及組成以及董事局技能表，以及公司2025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)2025年公司風險管理與內部監控系統的成效；
 - 向股東建議於2026周年成員大會上批准委任兩名董事局新成員以及重選及推選數名退任的董事局成員；
 - 批准數名董事局成員的服務合約更新及董事局委員會成員變更；
 - 批准2025年《可持續發展報告》；及
 - 聽取企業風險管理的年度報告；
- 香港客運服務：
 - 批准數間車站商店的租約重組；
 - 聽取香港客運服務的季度匯報；及
 - 知悉有關票價調整機制下2026年票價凍結的結果；
- 工程項目：
 - 聽取機場鐵路越位隧道延展段的匯報及批准項目預算；

- 物業：
 - 批准有關錦上路站第二期物業發展項目及屯門第16區站第二期物業發展項目的招標策略、批出標書安排及物業項目成本預算；及
 - 審閱港鐵商場的商业策略；
- 中國內地及國際業務：
 - 聽取2025年中國內地業務的年度匯報；
 - 審閱國際業務策略的2026年展望；及
 - 批准提交一項海外項目的標書；
- 財務：
 - 檢討及批准2025年報及財務報表；及
 - 聽取年度股東分析及投資者反饋；
- 人力資源：
 - 批准2026年度薪酬檢討；
 - 批准團體醫療保險計劃續期；及
 - 聽取員工投入度調查的整體結果；
- 企業事務：
 - 聽取企業傳訊和聲譽管理的季度匯報。

私人會議

於期內，董事局舉行了一次私人會議，以討論公司行政管理人員事宜。

董事局策略工作坊

為尋求董事局成員就公司的五年企業策略計劃致力打造靈活敏捷、面向未來的人才團隊，並促進所服務社區的持續發展，公司於2026年3月為董事局成員、替任董事及執行總監會成員安排了一次董事局策略工作坊。

與股東的溝通

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。為便利有關安排，公司建議登記股東向公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司提供其電郵地址。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

公司於2026年5月27日舉行2026周年成員大會。一如以往，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2026周年成員大會，共14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2026年4月17日的2026周年成員大會通函內(包括2026周年成員大會通告)。

所有2026周年成員大會的決議案均以投票方式表決通過，而投票表決結果亦已於2026周年成員大會後當日上載於公司網站(www.mtr.com.hk)和聯交所網站。

公司繼續以混合會議方式舉行2026周年成員大會，為股東提供可以網上參與的另一種選擇，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2026周年成員大會前提交問題，亦可在會議上親身或透過網上平台提交問題。為了方便未能出席2026周年成員大會的公司股東，整個會議過程亦已上載於公司網站以供瀏覽。

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。期內，公司的組織章程細則並無任何變動。

董事於公司股份及相關股份的權益

根據《證券條例》第352條須予備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料，董事局成員、替任董事及執行總監會成員於2026年6月30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	1,513,112	—	392,050 (附註1)	1,905,162	0.03061
楊美珍	959,835	—	325,017	1,284,852	0.02064
鄭恩基	—	2,000 (附註2)	—	2,000	0.00003
謝詠誼	1,303	—	—	1,303	0.00002
黃冠文	—	558 (附註2)	—	558	0.00001
鄧智輝	492,067	—	166,567	658,634	0.01058
鄭惠貞	400,287	—	161,268	561,555	0.00902
蔡少綿	153,337	—	144,085	297,422	0.00478
鄧輝豪	60,653	—	149,467	210,120	0.00338
樊米高	80,750	1,500 (附註2)	166,100	248,350	0.00399
鄺永銓	16,394	—	104,044	120,438	0.00194
馬琳	363,796	—	142,767	506,563	0.00814
黃琨璋	98,435	—	139,085	237,520	0.00382

附註：

1. 該392,050股獎勵股份為根據公司行政人員股份獎勵計劃於2024年4月8日授予當時為公司行政總裁的金澤培博士的表現股份。該等表現股份將在三年的表現週期結束時賦予，並須經公司薪酬委員會審視及批准。

2. 截至2026年6月30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40頁至第42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

^A 於2026年6月30日，公司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2026年6月30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2026年6月30日止六個月內，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2026年6月30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 ^A
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,634,173,932	74.45%

^A 於2026年6月30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2026年6月30日，公司約0.16%已發行普通股(「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2026年6月30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。

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。

有關行政人員股份獎勵計劃運作的詳情載於公司2025年報(www.mtr.com.hk)中標題為「長期獎勵」(第112頁至第113頁)、「行政人員股份獎勵計劃」(第138頁至第140頁)及綜合財務報表附註2U(iii)(第186頁)、11B(第200頁)及44(第240頁至第241頁)之各章節內。

截至2026年6月30日止六個月內，行政人員股份獎勵計劃下的獎勵股份的變動載列如下：

董事局成員、 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2026年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	期內 已賦予的 獎勵股份 數目	期內 失效及/或 被沒收的 獎勵股份 數目	於2026年 6月30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)					
金澤培博士 (附註4)	11/4/2023	54,700	-	-	-	-	-	-
	8/4/2024	87,100	392,050	392,050	-	-	392,050	-
	8/4/2025	90,600	-	-	-	-	-	-

行政人員股份獎勵計劃(續)

董事局成員、 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2026年 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	期內 已賦予的 獎勵股份 數目	期內 失效及/或 被沒收的 獎勵股份 數目	於2026年 6月30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)					
楊美珍	11/4/2023	25,100	–	8,368	8,368	–	–	32.62
	8/4/2024	41,700	93,550	121,350	13,900	–	107,450	32.62
	8/4/2025	40,000	–	40,000	13,333	–	26,667	31.98
	8/4/2026 (附註7)	70,900	–	–	–	–	70,900	–
鄧智輝	11/4/2023	25,100	–	8,368	8,368	–	–	32.62
	8/4/2024	41,700	93,550	121,350	13,900	–	107,450	32.62
	8/4/2025	40,000	–	40,000	13,333	–	26,667	31.98
	8/4/2026 (附註7)	32,450	–	–	–	–	32,450	–
鄭惠貞	11/4/2023	23,300	–	7,768	7,768	–	–	32.62
	8/4/2024	38,650	93,550	119,317	12,883	–	106,434	32.62
	8/4/2025	37,100	–	37,100	12,366	–	24,734	31.98
	8/4/2026 (附註7)	30,100	–	–	–	–	30,100	–
蔡少綿	11/4/2023	17,550	–	5,850	5,850	–	–	32.62
	8/4/2024	24,200	93,550	109,684	8,066	–	101,618	32.62
	8/4/2025	28,750	–	28,750	9,583	–	19,167	31.98
	8/4/2026 (附註7)	23,300	–	–	–	–	23,300	–
鄧輝豪	11/4/2023	15,700	–	5,234	5,234	–	–	32.62
	8/4/2024	25,800	93,550	110,750	8,600	–	102,150	32.62
	8/4/2025	30,700	–	30,700	10,233	–	20,467	31.98
	8/4/2026 (附註7)	26,850	–	–	–	–	26,850	–
樊米高	25/9/2023	60,900	–	20,300	–	–	20,300	–
	8/4/2024	30,150	93,550	113,650	10,050	–	103,600	32.62
	8/4/2025	28,650	–	28,650	9,550	–	19,100	31.98
	8/4/2026 (附註7)	23,100	–	–	–	–	23,100	–
鄺永銓 (附註5)	29/5/2026 (附註7)	149,100	–	–	–	45,056	104,044	–
馬琳	11/4/2023	19,550	–	6,518	6,518	–	–	32.62
	8/4/2024	25,950	93,550	110,850	8,650	–	102,200	32.62
	8/4/2025	30,850	–	30,850	10,283	–	20,567	31.98
	8/4/2026 (附註7)	20,000	–	–	–	–	20,000	–
黃琨璋	11/4/2023	16,400	–	5,468	5,468	–	–	32.62
	8/4/2024	21,800	93,550	108,084	7,266	–	100,818	32.62
	8/4/2025	25,900	–	25,900	8,633	–	17,267	31.98
	8/4/2026 (附註7)	21,000	–	–	–	–	21,000	–
其他合資格僱員 (附註6)	11/4/2023	2,364,150	42,850	594,480	590,128	4,352	–	32.63
	8/4/2024	3,762,450	2,080,550	4,170,805	1,095,981	58,400	3,016,424	32.63
	8/4/2025	3,919,700	288,350	4,063,000	1,273,968	49,917	2,739,115	32.00
	8/4/2026 (附註7)	3,125,800	20,200	–	7,900	6,100	3,132,000	33.68

行政人員股份獎勵計劃(續)

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. 非執行董事局成員並非公司行政人員股份獎勵計劃下的合資格僱員，因此不符合獲授表現股份的資格。然而，如上表所載於2026年6月30日未賦予的392,050股獎勵股份，為根據公司行政人員股份獎勵計劃於2024年4月8日授予當時為公司行政總裁的金澤培博士的表現股份。該等表現股份將在三年的表現週期結束時賦予，並須經公司薪酬委員會審視及批准。授予金澤培博士的所有受限制股份均已於2025年12月31日或之前賦予。
5. 鄺永銓先生獲委任為公司香港客運服務總監，並成為執行總監會成員，均自2026年1月28日起生效。
6. 其他合資格僱員包括公司前僱員。
7. 緊接2026年4月8日及2026年5月29日(授出日期)前普通股股份的收市價分別為32.62港元及32.44港元。
8. 截至2026年6月30日止六個月內並無獎勵股份被註銷。

買賣或贖回上市證券

截至2026年6月30日止六個月內，集團並無買賣或贖回集團的任何上市證券。然而，於同期內，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，以總額約1.30億港元在聯交所購入了合共3,959,800股普通股。公司於2026年6月30日並未持有任何庫存股份。

暫停辦理成員登記手續

為確定公司股東可獲派2026年中期股息的權利，公司成員登記冊已於2026年8月28日至2026年9月2日(包括首尾兩日)期間暫停辦理公司的股份過戶登記手續。為符合收取2026年中期股息的資格，所有填妥之過戶表格連同有關股票必須在2026年8月27日下午4時30分(香港時間)或之前送達公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司辦理登記，其地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室。2026年中期股息預計於2026年9月15日派發予於2026年9月2日(即確定享有收取2026年中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。

未經審核的中期財務報告

綜合損益表

百萬元	附註	截至2026年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2025年 6月30日止六個月 (未經審核)
香港車務營運收入		11,850	11,509
香港車站商務收入		2,615	2,621
香港物業租賃及管理業務收入		2,593	2,657
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	2	8,845	10,183
其他業務收入		328	376
		26,231	27,346
中國內地物業發展收入	2	–	14
總收入		26,231	27,360
香港車務營運開支			
– 員工薪酬及有關費用		(4,086)	(4,053)
– 保養及相關工程		(1,293)	(1,273)
– 水電費用		(1,118)	(1,094)
– 一般及行政開支		(412)	(398)
– 耗用的存料與備料		(295)	(300)
– 鐵路配套服務		(295)	(255)
– 政府地租及差餉		(130)	(116)
– 其他費用		(165)	(54)
		(7,794)	(7,543)
香港車站商務開支		(373)	(377)
香港物業租賃及管理業務開支		(567)	(556)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	2	(8,074)	(9,507)
其他業務開支		(285)	(302)
項目研究及業務發展開支		(184)	(227)
		(17,277)	(18,512)
中國內地物業發展開支	2	(1)	(10)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支		(17,278)	(18,522)
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		8,954	8,834
– 來自中國內地物業發展		(1)	4
		8,953	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	4	14,595	6,594
投資物業公允價值計量收益/(虧損)	5	205	(1,224)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		23,753	14,208
折舊及攤銷		(3,374)	(3,099)
每年非定額付款		(1,706)	(1,534)
應佔聯營公司及合營公司利潤	6	771	601
未計利息、財務開支及稅項前利潤		19,444	10,176
利息及財務開支	7	112	(620)
除稅前利潤		19,556	9,556
所得稅	8	(2,937)	(1,734)
期內利潤		16,619	7,822
下列人士應佔：			
– 本公司股東		15,872	7,709
– 永續資本證券持有者		618	24
– 非控股權益		129	89
期內利潤		16,619	7,822
本公司股東應佔期內利潤/(虧損)：	3		
– 來自經常性業務			
– 香港		2,917	2,973
– 香港以外		517	418
		3,434	3,391
– 來自物業發展			
– 香港		12,223	5,530
– 香港以外		10	12
		12,233	5,542
– 來自基本業務		15,667	8,933
– 來自投資物業公允價值計量		205	(1,224)
		15,872	7,709
每股盈利：	10		
– 基本		2.55港元	1.24港元
– 攤薄		2.55港元	1.24港元

第48頁至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

應派發予本公司股東的股息詳情載於附註9。

綜合全面收益表

百萬港元	附註	截至2026年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2025年 6月30日止六個月 (未經審核)
期內利潤		16,619	7,822
期內其他全面收益/(虧損)(除稅及重新分類調整後)：	11		
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用樓宇重估盈餘/(虧損)		86	(136)
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		814	728
– 非控股權益		(5)	25
– 對沖儲備淨變動		803	(1,362)
		1,612	(609)
		1,698	(745)
期內全面收益總額		18,317	7,077
下列人士應佔：			
– 本公司股東		17,575	6,939
– 永續資本證券持有者		618	24
– 非控股權益		124	114
期內全面收益總額		18,317	7,077

第48頁至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2026年6月30日 (未經審核)	於2025年12月31日 (已審核)
資產			
固定資產			
– 投資物業	12A	93,603	93,188
– 其他物業、機器及設備	12B	112,411	110,862
– 服務經營權資產	13	42,088	41,654
		248,102	245,704
物業管理權		7	7
在建鐵路工程	15	22,357	17,879
發展中物業	16	43,378	43,054
遞延開支	17	98	138
聯營公司及合營公司權益	18	14,435	13,614
遞延稅項資產	25	530	509
證券投資		17,973	7,276
待售物業	19	4,164	2,862
財務衍生工具資產	20	2,178	1,691
存料與備料		3,249	3,021
應收帳項及其他應收款項	21	15,524	13,562
應收關連人士款項	22	6,346	5,379
現金、銀行結餘及存款		113,997	44,242
		492,338	398,938
負債			
短期貸款		16	49
應付帳項、其他應付款項及撥備	23	57,217	58,824
本期所得稅		4,056	1,850
應付關連人士款項	22	2,777	3,655
貸款及其他負債	24	170,339	88,874
服務經營權負債		9,839	9,886
財務衍生工具負債	20	2,391	2,401
非控股權益持有者貸款		129	125
遞延稅項負債	25	17,116	16,879
		263,880	182,543
淨資產			
		228,458	216,395
股本及儲備			
股本	26	61,287	61,287
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份		(335)	(298)
其他儲備		143,322	131,226
本公司股東應佔總權益		204,274	192,215
永續資本證券	27	23,496	23,496
非控股權益		688	684
總權益		228,458	216,395

第48頁至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合權益變動表

其他儲備												
百萬元	附註	股本	為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	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	非控股權益	總權益
2026年6月30日(未經審核)												
於2026年1月1日結餘(已審核)		61,287	(298)	3,559	(1,379)	161	(1,291)	130,176	192,215	23,496	684	216,395
截至2026年6月30日止六個月的權益變動：												
– 期內利潤		-	-	-	-	-	-	15,872	15,872	618	129	16,619
– 期內其他全面收益/(虧損)		-	-	86	803	-	814	-	1,703	-	(5)	1,698
– 期內全面收益總額		-	-	86	803	-	814	15,872	17,575	618	124	18,317
– 2025年末期普通股股息	9	-	-	-	-	-	-	(5,541)	(5,541)	-	-	(5,541)
– 沒收未領股息		-	-	-	-	-	-	93	93	-	-	93
– 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份	26B	-	(130)	-	-	-	-	-	(130)	-	-	(130)
– 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	26B	-	93	-	-	(86)	-	(7)	-	-	-	-
– 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	62	-	-	62	-	-	62
– 已付永續資本證券持有人票息		-	-	-	-	-	-	-	-	(618)	-	(618)
– 非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	-	-	(120)	(120)
於2026年6月30日結餘(未經審核)		61,287	(335)	3,645	(576)	137	(477)	140,593	204,274	23,496	688	228,458
2025年12月31日(已審核)												
於2025年1月1日結餘(已審核)		61,287	(299)	3,721	(253)	139	(2,424)	123,454	185,625	-	508	186,133
截至2025年6月30日止六個月的權益變動：												
– 期內利潤		-	-	-	-	-	-	7,709	7,709	24	89	7,822
– 期內其他全面(虧損)/收益		-	-	(136)	(1,362)	-	728	-	(770)	-	25	(745)
– 期內全面(虧損)/收益總額		-	-	(136)	(1,362)	-	728	7,709	6,939	24	114	7,077
– 由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	2	-	-	-	2	-	-	2
– 2024年末期普通股股息	9	-	-	-	-	-	-	(5,541)	(5,541)	-	-	(5,541)
– 為行政人員股份獎勵計劃購入獎勵股份	26B	-	(113)	-	-	-	-	-	(113)	-	-	(113)
– 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	26B	-	104	-	-	(99)	-	(5)	-	-	-	-
– 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	64	-	-	64	-	-	64
– 發行永續資本證券(扣除交易成本)		-	-	-	-	-	-	-	-	23,472	-	23,472
– 非控股權益持有者權益出資		-	-	-	-	-	-	-	-	-	124	124
– 非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	-	-	(89)	(89)
於2025年6月30日結餘(未經審核)		61,287	(308)	3,585	(1,613)	104	(1,696)	125,617	186,976	23,496	657	211,129
截至2025年12月31日止六個月的權益變動：												
– 期內利潤		-	-	-	-	-	-	6,968	6,968	612	156	7,736
– 期內其他全面(虧損)/收益		-	-	(26)	244	-	405	204	827	-	12	839
– 期內全面(虧損)/收益總額		-	-	(26)	244	-	405	7,172	7,795	612	168	8,575
– 由對沖儲備轉撥至對沖項目的最初帳面金額		-	-	-	(10)	-	-	-	(10)	-	-	(10)
– 2025年中期普通股股息	9	-	-	-	-	-	-	(2,614)	(2,614)	-	-	(2,614)
– 歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份		-	10	-	-	(11)	-	1	-	-	-	-
– 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	68	-	-	68	-	-	68
– 已付永續資本證券持有人票息		-	-	-	-	-	-	-	-	(612)	-	(612)
– 非控股權益持有者權益出資		-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	12
– 非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	-	-	(153)	(153)
於2025年12月31日結餘(已審核)		61,287	(298)	3,559	(1,379)	161	(1,291)	130,176	192,215	23,496	684	216,395

第48頁至71頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合現金流量表

百萬元	附註	截至2026年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2025年 6月30日止六個月 (未經審核)
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	29	9,083	7,438
購買儲稅券		(571)	(571)
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(502)	(135)
– 已付香港以外稅項		(148)	(251)
經營活動所得的現金淨額		7,862	6,481
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		(5,360)	(4,560)
– 香港鐵路延綫項目		(4,695)	(3,838)
– 投資物業項目及裝修工程		(167)	(127)
– 深圳地鐵十三號綫項目		(178)	(36)
– 其他資本性工程		(96)	(71)
		(10,496)	(8,632)
每年非定額付款		(3,330)	(3,025)
收取與物業發展有關的款項		11,520	10,421
支付與物業發展有關的款項		(1,475)	(1,294)
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 (增加)/減少		(46,800)	515
聯營公司及合營公司的淨資本收回		36	73
淨購買證券投資		(10,763)	(4,760)
聯營公司的股息及分派		216	188
其他		106	111
投資活動耗用的現金淨額		(60,986)	(6,403)
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		(130)	(113)
貸款及發行資本市場借貸工具所得款項		86,648	57,427
償還貸款、資本市場借貸工具及其他		(3,821)	(45,508)
已付利息及財務開支		(1,518)	(1,473)
已收利息		992	557
已支付租賃租金的資本金額		(152)	(90)
非控股權益持有者權益出資		–	124
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)
已付非控股權益持有者股息		(120)	(89)
融資活動所得的現金淨額		75,740	28,844
現金及現金等價物淨增加		22,616	28,922
於1月1日的現金及現金等價物		38,608	21,836
匯率變動的影響		339	503
於6月30日的現金及現金等價物		61,563	51,261
現金及現金等價物結餘分析			
綜合財務狀況表中的現金、銀行結餘及存款		113,997	56,796
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款		(52,434)	(5,535)
綜合現金流量表中的現金及現金等價物		61,563	51,261

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72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2025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2025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2025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2025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。

除將於2026年年度財務報表中反映的任何會計政策（如適用）之變動外，編製本中期財務報告所採納的會計政策與編製2025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2026年 6月30日止六個月		截至2025年 6月30日止六個月	
	收入	開支	收入	開支
澳洲	8,024	7,497	6,785	6,337
中國內地及澳門特別行政區	765	650	524	484
瑞典	35	25	1,492	1,398
英國	21	(97)	1,396	1,298
中國內地及國際附屬公司總計	8,845	8,075	10,197	9,517

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）」）、以及新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士，提供客運及相關服務。

3 業務分類資料(續)

(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。

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				其他業務	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			
截至2026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	11,850	795	214	—	8,832	—	305	—	21,996
— 在某一時點確認	11,149	21	—	—	2,312	—	196	—	13,678
— 隨時間確認	701	774	214	—	6,520	—	109	—	8,318
來自其他來源的收入	—	1,820	2,379	—	13	—	23	—	4,235
總收入	11,850	2,615	2,593	—	8,845	—	328	—	26,231
經營開支	(7,794)	(373)	(567)	—	(8,074)	(1)	(285)	—	(17,094)
項目研究及業務發展開支	—	—	—	—	(133)	—	—	(51)	(184)
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)	4,056	2,242	2,026	—	638	(1)	43	(51)	8,953
香港物業發展利潤—分佔盈餘、收入及未出售物業的權益	—	—	—	14,595	—	—	—	—	14,595
投資物業公允價值計量收益/(虧損)	—	—	358	—	(153)	—	—	—	205
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤/(虧損)	4,056	2,242	2,384	14,595	485	(1)	43	(51)	23,753
折舊及攤銷	(2,830)	(151)	(12)	—	(341)	—	(40)	—	(3,374)
每年非定額付款	(1,367)	(336)	(3)	—	—	—	—	—	(1,706)
應佔聯營公司及合營公司利潤	—	—	—	—	540	—	231	—	771
未計利息、財務開支及稅項前(虧損)/利潤	(141)	1,755	2,369	14,595	684	(1)	234	(51)	19,444
利息及財務開支	—	—	—	—	(13)	12	—	113	112
所得稅	—	—	—	(2,372)	(178)	(1)	—	(386)	(2,937)
截至2026年6月30日止六個月(虧損)/利潤	(141)	1,755	2,369	12,223	493	10	234	(324)	16,619

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 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

截至2026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29.17億港元(2025年：29.73億港元)代表(i)來自香港經常性業務的期內利潤38.59億港元(2025年：42.31億港元)(撇除投資物業公允價值計量收益3.58億港元(2025年：虧損10.61億港元))、(ii)香港未予分類開支3.24億港元(2025年：12.34億港元)及(iii)扣除永續資本證券持有者應佔淨利潤6.18億港元(2025年：2,400萬港元)。

截至2026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5.17億港元(2025年：4.18億港元)代表(i)來自香港以外經常性業務的期內利潤6.46億港元(2025年：5.07億港元)(撇除投資物業公允價值計量虧損1.53億港元(2025年：1.63億港元)及(ii)扣除非控股權益應佔利潤1.29億港元(2025年：8,900萬港元)。

截至2026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利潤為2.05億港元(2025年：虧損12.24億港元)代表投資物業公允價值計量的利潤2.05億港元(2025年：虧損12.24億港元)。

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2026年 6月30日止六個月	截至2025年 6月30日止六個月
香港特別行政區(所屬地)	17,438	17,157
澳洲	8,024	6,785
中國內地及澳門特別行政區	713	530
瑞典	35	1,492
英國	21	1,396
	8,793	10,203
	26,231	27,360

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2026年 6月30日止六個月	截至2025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	14,565	6,592
西鐵物業發展的代理費及其他收入	32	5
其他費用	(2)	(3)
香港物業發展利潤(除稅前)	14,595	6,594
香港物業發展利潤(除稅後)	12,223	5,530

截至2026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122.23億港元(2025年：55.30億港元)代表香港物業發展利潤145.95億港元(2025年：65.94億港元)及其相關所得稅支出23.72億港元(2025年：10.64億港元)。

5 投資物業公允價值計量收益/(虧損)

該金額為本集團於香港及中國內地投資物業的公允價值計量結果。截至2025年6月30日止六個月內，該金額包括因確認來自物業發展的投資物業而錄得的15億港元公允價值計量收益。

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2026年 6月30日止六個月	截至2025年 6月30日止六個月
應佔除稅前利潤	1,049	935
應佔稅項支出	(278)	(334)
	771	601

未經審核的中期財務報告附註

7 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

百萬港元	截至2026年 6月30日止六個月	截至2025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	1,899	1,600
– 服務經營權負債	336	336
– 租賃負債	16	8
財務開支	43	67
淨匯兌(收益)/虧損	(22)	501
	2,272	2,512
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	10	61
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入利息開支	(92)	(121)
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌虧損	(164)	(460)
– 非有效性的對沖	(125)	40
– 終止現金流量對沖時由對沖儲備撥入	(2)	–
– 由對沖成本儲備撥入	(3)	–
– 不採納對沖會計的衍生工具	1	–
	(375)	(480)
資本化利息開支	(793)	(610)
	1,104	1,422
關於下列各項的利息收入：		
– 銀行存款及證券投資	(1,132)	(726)
– 其他	(84)	(76)
	(1,216)	(802)
	(112)	620

8 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2026年 6月30日止六個月	截至2025年 6月30日止六個月
本期稅項		
– 香港利得稅項	2,690	1,484
– 香港以外稅項	166	174
	2,856	1,658
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	3	1
– 超過相關折舊的折舊免稅額	146	46
– 撥備及其他	(68)	27
– 使用權資產	(7)	(1)
– 租賃負債	7	3
	81	76
	2,937	1,734

8 所得稅(續)

除本公司為香港利得稅兩級制下的合資格公司以外，截至2026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%(2025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2025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%(2025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2026/2027首六個月課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為68億港元(2025年12月31日：2007/2008至2025/2026課稅年度期間為65億港元)。

(i) 截至2026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2019/2020課稅年度(2025年12月31日：2009/2010至2018/2019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33億港元的儲稅券(2025年12月31日：28億港元)。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。

(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2026/2027首六個月課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為68億港元(2025年12月31日：2007/2008至2025/2026課稅年度期間為65億港元)。截至2026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2025年12月31日：2億港元)，以及截至2026年6月30日止六個月內，1,400萬港元(2025年：1,400萬港元)已耗用作支付相關的補加評稅通知書。

未經審核的中期財務報告附註

8 所得稅(續)

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)。截至2026年6月30日止六個月內，本集團就澳洲、瑞典、英國及香港適用之支柱二範本規則相關的本期稅項為零港元(2025年：零港元)。

9 股息

本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	截至2026年 6月30日止六個月	截至2025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(2025年：每股0.42港元)	2,614	2,614
與去年有關的普通股息		
– 期內批准及已付的末期普通股息每股0.89港元 (2025年：有關2024年度的每股0.89港元)	5,541	5,541

於匯報期末後宣派的2026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2026年6月30日止六個月內的本公司股東應佔利潤158.72億港元(2025年：77.09億港元)，及期內已發行的普通股數減去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2026年 6月30日止六個月	截至2025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	6,224,823,171
減：為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(11,309,774)	(9,837,631)
截至6月30日止六個月內已發行的普通股數減去為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數	6,213,513,397	6,214,985,540

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2026年6月30日止六個月內的本公司股東應佔利潤158.72億港元(2025年：77.09億港元)，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去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2026年 6月30日止六個月	截至2025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去為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數	6,213,513,397	6,214,985,540
按行政人員股份獎勵計劃授出股份的影響	10,623,552	10,235,274
截至6月30日止六個月內的加權平均普通股數(攤薄)	6,224,136,949	6,225,220,814

C 若根據來自基本業務的本公司股東應佔利潤156.67億港元(2025年：89.33億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利為2.52港元(2025年：1.44港元)。

11 其他全面收益/(虧損)

A 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	截至2026年 6月30日止六個月			截至2025年 6月30日止六個月		
	除稅前 金額	稅項 支出	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項 抵免	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	814	–	814	728	–	728
– 非控股權益	(5)	–	(5)	25	–	25
	809	–	809	753	–	753
自用樓宇的重估收益/(虧損)(附註12B)	103	(17)	86	(162)	26	(136)
對沖儲備淨變動(附註11B)	962	(159)	803	(1,631)	269	(1,362)
其他全面收益/(虧損)	1,874	(176)	1,698	(1,040)	295	(745)

B 來自對沖儲備淨變動各組成部分如下：

百萬港元	截至2026年 6月30日止六個月			截至2025年 6月30日止六個月		
	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
期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	1,651	–	1,651	(511)	–	(511)
期內對沖成本公允價值之變動	–	(406)	(406)	–	(553)	(553)
期內轉入損益的金額						
– 利息及財務開支(附註7)	(256)	(3)	(259)	(581)	–	(581)
– 其他	(24)	–	(24)	14	–	14
	1,371	(409)	962	(1,078)	(553)	(1,631)
因以下項目稅務影響：						
– 期內確認對沖項目工具的 公允價值變動中之有效部分	(272)	–	(272)	84	–	84
– 期內對沖成本公允價值之變動	–	67	67	–	91	91
– 期內轉入損益的金額	46	–	46	94	–	94
其他全面收益/(虧損)(附註11A)	1,145	(342)	803	(900)	(462)	(1,362)

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世邦魏理仕有限公司(2025年：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2026年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2025年 12月31日止年度 (已審核)
於1月1日	93,188	96,322
添置	162	344
投資物業公允價值重新計量(附註5)	205	(3,538)
匯兌差額	48	60
於6月30日/12月31日	93,603	93,188

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2026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37.59億港元(2025年：32.66億港元)。

(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世邦魏理仕有限公司(2025年：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盈餘為1.03億港元(2025年：虧損1.62億港元)，在扣除相關遞延稅項支出1,700萬港元(2025年：遞延稅項抵免2,600萬港元)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2026年6月30日止六個月內，使用權資產的添置為1.90億港元(2025年：2.11億港元)。金額主要為1.62億港元(2025年：1.10億港元)的租賃投資物業添置(附註12A)和100萬港元(2025年：9,100萬港元)的辦公大樓及租賃車廠添置。

13 服務經營權資產

A 截至2026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12.05億港元(2025年：11.36億港元)，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1.47億港元(2025年：5,700萬港元)及1.28億港元(2025年：1.01億港元)，而與深圳地鐵十三號綫項目有關的資產增置的開支為零港元(2025年：5,500萬港元)。

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2026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2026年6月30日及2025年12月31日作出的檢討，並沒有需要於2026年6月30日及2025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，而香港特區政府亦於2026年6月底透過一份「回應文件」向本公司作出其回應。與香港特區政府的討論仍在進行中。

(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。

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)

(c) 截至2026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2026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2026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1,000萬港元(2025年：900萬港元)。於2026年6月30日，香港特區政府尚未支付的費用合共9,100萬港元(2025年12月31日：1.30億港元)。

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明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。

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)

(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2026年6月30日止六個月內，本公司已耗用1,500萬港元(2025年：3,600萬港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2025年：零港元)。於2026年6月30日，在扣除已耗用的金額後，餘下的1.22億港元的撥備(2025年12月31日：1.37億港元)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。

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)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

(ii) 紅磡事件相關費用的撥備

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

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

考慮到上文附註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2026年6月30日止六個月內，本公司已耗用300萬港元(2025年：1,000萬港元)的撥備，而且沒有回撥任何撥備(2025年：零港元)。於2026年6月30日，在扣除已耗用的金額後，餘下的7.18億港元的撥備(2025年12月31日：7.21億港元)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2026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2026年6月30日止六個月內及截至2025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2026年6月30日(未經審核)				
小蠔灣站	–	352	(352)	–
東涌綫延綫	8,236	1,864	–	10,100
屯門南延綫	3,452	1,131	–	4,583
古洞站*	5,009	849	–	5,858
洪水橋站	1,182	634	–	1,816
	17,879	4,830	(352)	22,357
於2025年12月31日(已審核)				
小蠔灣站	–	580	(580)	–
東涌綫延綫	5,243	3,330	(337)	8,236
屯門南延綫	2,692	2,517	(1,757)	3,452
古洞站*	2,879	2,130	–	5,009
洪水橋站	561	621	–	1,182
	11,375	9,178	(2,674)	17,879

[^] 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2026年6月30日，本公司的累計開支為14.46億港元(2025年12月31日：11.10億港元)(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53億港元。

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2026年6月30日，本公司的累計開支為99.21億港元(2025年12月31日：82.08億港元)(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143億港元。

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2026年6月30日，本公司的累計開支為60.72億港元(2025年12月31日：50.30億港元)(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122億港元。

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2026年6月30日，本公司的累計開支為55.59億港元(2025年12月31日：47.98億港元)(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53億港元。

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2026年6月30日，本公司的累計開支為17.65億港元(2025年12月31日：11.52億港元)(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65億港元。

未經審核的中期財務報告附註

16 發展中物業

截至2026年6月30日止六個月內及截至2025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2026年6月30日(未經審核)				
香港物業發展項目	43,054	324	–	43,378
於2025年12月31日(已審核)				
香港物業發展項目	42,300	1,651	(897)	43,054

* 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2026年6月30日，遞延開支合共9,800萬港元(2025年12月31日：1.38億港元)，當中包括若干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。

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。由於預期乘客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3.80億港元的應佔減值虧損撥備。依據本集團於2026年6月30日作出的檢視，並沒有需要於2026年6月30日確認進一步的減值虧損。

19 待售物業

百萬港元	於2026年6月30日 (未經審核)	於2025年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	3,575	2,074
– 按可實現淨值	589	788
	4,164	2,862
代表：		
香港物業發展	4,158	2,856
中國內地物業發展	6	6
	4,164	2,862

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2026年6月30日及2025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世邦魏理仕有限公司(2025年：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2026年6月30日的可實現淨值已扣除1.19億港元(2025年12月31日：9,900萬港元)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2026年6月30日(未經審核)		於2025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	833	18	1,183	53
– 不採納對沖會計	239	6	539	20
交叉貨幣掉期				
– 公允價值對沖	9,106	829	10,319	599
– 現金流量對沖	34,241	1,021	8,845	127
利率掉期				
– 公允價值對沖	10,671	273	27,576	869
– 現金流量對沖	1,075	7	–	–
– 不採納對沖會計	300	24	300	23
	56,465	2,178	48,762	1,691
財務衍生工具負債				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	121	(6)	137	(8)
– 不採納對沖會計	445	(18)	449	(22)
交叉貨幣掉期				
– 公允價值對沖	1,481	(81)	1,481	(82)
– 現金流量對沖	48,122	(1,700)	36,207	(1,488)
利率掉期				
– 公允價值對沖	15,255	(279)	600	(24)
– 現金流量對沖	16,639	(287)	19,801	(760)
– 不採納對沖會計	300	(20)	300	(17)
	82,363	(2,391)	58,975	(2,401)
總計	138,828		107,737	

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，其車票由本公司及中國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。
- (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2026年6月30日 (未經審核)	於2025年12月31日 (已審核)
未到期款項	3,861	3,670
過期30日內未付	205	233
過期多於30日但於60日內未付	48	82
過期多於60日但於90日內未付	25	47
過期多於90日未付	181	84
應收帳項總額	4,320	4,116
其他應收款項及合約資產	11,204	9,446
	15,524	13,562

於2026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38.13億港元(2025年12月31日：22.67億港元)，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2026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2026年6月30日 (未經審核)	於2025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	627	688
– 九鐵公司及香港機場管理局	4,985	4,344
– 聯營公司	734	347
	6,346	5,379
應付下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	631	250
– 九鐵公司	2,146	3,395
– 聯營公司	–	10
	2,777	3,655

於2026年6月30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2026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2026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2025年12月31日止年度的年度財務報表內。截至2026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1,500萬港元(2025年：2,000萬港元)。本公司根據服務經營權協議應付或已付金額為20.81億港元(2025年：19.09億港元)。截至2026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9.00億港元(2025年：9.73億港元)。

22 重大關連人士交易(續)

(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2026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4,000萬港元(2025年：1.30億港元)。

(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。

詳情已載於本集團截至2025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。詳情已載於本集團截至2025年12月31日止年度的年度財務報表中。

(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2025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7月)的二判承判保證書。目前正在進行延長期限至2027年的相關安排。

(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2026年6月30日止六個月內，因提供服務而確認的顧問收入為7,000萬港元(2025年：9,600萬港元)。

(viii) 截至2026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2026年 6月30日止六個月	截至2025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	71	70
– 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	21	15
– 已收八達通集團的股息	173	188
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	1,146	1,047

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2026年6月30日 (未經審核)	於2025年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	9,618	8,551
30日後至60日內到期	1,913	2,438
60日後至90日內到期	617	1,122
90日後到期	5,675	4,498
	17,823	16,609
租金及其他可退還按金	2,779	2,676
應計僱員福利	1,822	2,056
應付帳項及應計費用總額	22,424	21,341
其他應付款項、遞延收益及撥備	31,323	34,421
合約負債	3,470	3,062
	57,217	58,824

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，以及(ii)有關未耗用的政府資助255.33億港元(2025年12月31日：256.02億港元)。

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2026年及2025年6月30日止六個月內發行的票據包括：

百萬港元	截至2026年 6月30日止六個月		截至2025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	56,796	56,530	25,199	24,996

截至2026年6月30日止六個月內，本集團以所屬的貨幣發行了188.88億港元及30.00億歐元(272.91億港元)的上市債券(2025年：30.00億美元(233.44億港元))。本集團亦發行了20.00億澳元(106.17億港元)的非上市債券(2025年：以所屬的貨幣發行12.40億港元及7,900萬美元(6.15億港元))。

截至2026年6月30日止六個月內，本集團並無贖回任何上市債券(2025年：贖回3.45億人民幣(3.99億港元))。本集團亦以所屬的貨幣贖回了22.51億港元、3,000萬澳元(2.08億港元)及1.55億美元(12.13億港元)的非上市債券(2025年：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))。

於2026年6月30日及2025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2026年6月30日，港鐵軌道交通(深圳)有限公司以深圳市軌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3.82億人民幣(4.42億港元)(2025年12月31日：4.61億人民幣(5.13億港元))的銀行貸款提供抵押。

於2026年6月30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)有限公司以深圳市軌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(37億港元)(2025年12月31日：32億人民幣(36億港元))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2026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2026年6月30日止六個月內和截至2025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2026年1月1日結餘	16,596	52	(59)	689	(618)	(270)	(20)	16,370
在損益內列支/(計入)	146	(7)	7	–	(68)	–	3	81
在其他全面收益列支	–	–	–	17	–	159	–	176
匯兌差額	–	2	(2)	–	(38)	–	(3)	(41)
於2026年6月30日結餘(未經審核)	16,742	47	(54)	706	(724)	(111)	(20)	16,586
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(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(已審核)	16,596	52	(59)	689	(618)	(270)	(20)	16,370

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2026年6月30日 (未經審核)	於2025年12月31日 (已審核)
遞延稅項資產淨額	(530)	(509)
遞延稅項負債淨額	17,116	16,879
	16,586	16,370

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2026年 6月30日止六個月 (未經審核)		截至2025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。

未經審核的中期財務報告附註

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2026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，20,200股表現股份和3,373,500股受限制股份於2026年4月8日授出及被承授人所接受，及共有149,100股受限制股份於2026年5月29日授出及被承授人所接受(2025年：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)。這些獎勵股份於2026年4月8日的公允價值為每股33.40港元及於2026年5月29日為每股31.54港元(2025年：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)。

截至2026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3,959,800股本公司普通股份(2025年：4,341,500股普通股份)，總代價約為1.30億港元(2025年：1.13億港元)。

截至2026年6月30日止六個月內，合共3,186,180股獎勵股份(2025年：2,990,478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9,300萬港元(2025年：1.04億港元)。截至2026年6月30日止六個月內，合共163,825股獎勵股份(2025年：96,761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。

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。

詳情已載於本集團截至2025年12月31日止年度的年度財務報表中。

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2026年6月30日止六個月內及截至2025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2026年6月30日，本集團的證券投資包括2.33億港元(2025年12月31日：2.31億港元)以第一級計算方式計量公允價值的債務證券及10.11億港元(2025年12月31日：9.74億港元)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2026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21.78億港元(2025年12月31日：16.91億港元)和23.91億港元(2025年12月31日：24.01億港元)。

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、交叉貨幣掉期合約和外匯遠期合約，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2026年 6月30日止六個月 (未經審核)	截至2025年 12月31日止年度 (已審核)
於1月1日	974	640
增加	112	310
出售	(76)	(4)
確認於損益的公允價值變動	(25)	10
確認於其他全面收益的匯兌折算差額	26	18
於6月30日/12月31日	1,011	974

於2026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4,400萬港元/減少4,400萬港元(2025年12月31日：4,200萬港元/4,200萬港元)。

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2026年6月30日止六個月內及截至2025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2026年6月30日及2025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2026年6月30日(未經審核)		於2025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	135,410	139,261	83,872	84,068

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2026年 6月30日止六個月	截至2025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	8,954	8,834
調整非現金項目	13	63
未計營運資金變動前的經營利潤	8,967	8,897
應收帳項及其他應收款項(增加)/減少	(1,216)	474
存料與備料增加	(198)	(544)
應付帳項、其他應付款項及撥備增加/(減少)	1,530	(1,389)
經營活動產生的現金	9,083	7,438

30 資本性承擔、或有負債及法律訴訟

A 資本性承擔

(i) 於2026年6月30日及2025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)	香港物業 租賃及發展	中國內地及 海外營運	總計
於2026年6月30日(未經審核)					
已核准但未簽約	41,034	26,717	4,093	88	71,932
已核准及已簽約	18,163	16,732	6,374	1,308	42,577
	59,197	43,449	10,467	1,396	114,509
於2025年12月31日(已審核)					
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

附註：於2026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434億港元(2025年12月31日：479億港元)。這些費用已獲董事局核准，但於2026年6月30日尚未發生。

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2026年6月30日(未經審核)				
已核准但未簽約	23,292	10,244	7,498	41,034
已核准及已簽約	14,208	1,762	2,193	18,163
	37,500	12,006	9,691	59,197
於2025年12月31日(已審核)				
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

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2019/2020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。

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2026年8月13日獲董事局核准。

審閱報告



審閱報告致香港鐵路有限公司董事局

(在香港註冊成立的有限公司)

引言

我們已審閱列載於第43頁至第71頁的中期財務報告，此中期財務報告包括香港鐵路有限公司於2026年6月30日的綜合財務狀況表與截至該日止六個月期間的相關綜合損益表、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解釋。根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」)，上市公司必須符合上市規則中的相關規定和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」編製中期財務報告。董事須負責根據《香港會計準則》第34號編製及列示中期財務報告。

我們的責任是根據我們的審閱對中期財務報告作出結論，並按照我們雙方所協定的應聘條款，僅向全體董事局報告。除此以外，我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

審閱範圍

我們已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。中期財務報告審閱工作包括向主要負責財務和會計事項的人員作出查詢，並採用分析和其他審閱程序。由於審閱的範圍遠較按照《香港審計準則》進行的審計範圍為小，所以不能保證我們會注意到在審計中可能會被發現的所有重大事項。因此我們不會發表審計意見。

結論

根據我們的審閱工作，我們並沒有注意到任何事項，使我們相信中期財務報告在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第34號——「中期財務報告」編製。

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8月13日

投資者資訊

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止過戶日	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13日
2026年度中期股息除淨日期	8月26日
2026年度中期股息股份截止過戶日	8月28日至9月2日
派發2026年度中期股息日期	9月15日
財政年度結算日	12月31日

股息表現

每股股息

(港元)

2025年度中期普通股息
2025年度末期普通股息
2026年度中期普通股息

0.42
0.89
0.42

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2026年6月30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2026年6月30日	1,898.57 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>

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。股東須於信封面註明「股東通訊」。

公司在辦公時間設有查詢熱線服務：

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，請致函：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司公司事務部

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



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

