

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



MTR CORPORATION LIMITED

香港鐵路有限公司

(「本公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月 未經審核業績公告

業績	截至 6 月 30 日止六個月		利好 / (不利) 變動
	2025 年	2024 年	
百萬港元			
總收入	27,360	29,271	(6.5)%
經常性業務利潤	3,391	4,024	(15.7)%
物業發展利潤	5,542	1,740	218.5%
投資物業公允價值計量 (虧損) / 收益	(1,224)	280	n/m
本公司股東應佔淨利潤	7,709	6,044	27.5%

n/m: 並無意義

- 宣派中期普通股息每股 0.42 港元

摘要

香港業務

- 在過境及高速鐵路（香港段）服務乘客量上升帶動下，香港車務營運錄得穩健的收入增長
- 重鐵網絡列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度維持於 99.9% 的世界級水平
- 香港物業發展利潤為 55 億港元，主要來自何文田站第一期和第二期項目及「港島南岸」第三期和第五期項目
- 已與政府就北環綫（第一部分）簽訂項目協議

中國內地及國際業務

- 繼續推進悉尼地鐵 M1 地鐵西北及班克斯敦綫的西南段、深圳地鐵十三號綫的其他路段及北京地鐵十七號綫的中段工程
- 已於 2025 年 5 月將英國伊利沙伯綫及 South Western Railway 的營運權移交下任營運商
- 目前正在發展成都、鄭州及西安的車站商務

摘要 (續)

展望

- 我們成功發行了 30 億美元的公募票據（當中包括 15 億美元的 30 年期票據）及合共 30 億美元的兩期企業次級永續資本證券，並繼續以審慎、自信的步伐，昂首踏入下半年，全心全意支持香港實現可持續增長的願景。展望未來，我們期望透過《鐵路發展策略 2014》及《香港主要運輸基建發展藍圖》下多個現有項目，進一步建設優質鐵路網絡
- 新冠疫情過後，雖然我們的乘客量穩步回升，但鐵路營運的成效在一定程度上仍取決於香港和區內的經濟狀況
- 視乎施工及銷售進度，我們預期為「日出康城」第十二期的物業發展項目利潤入帳，並繼續為「港島南岸」第五期的物業發展項目利潤入帳
- 視乎市場情況而定，我們預期在未來約 12 個月左右為東涌車站第二期項目及屯門第 16 區站第一期項目進行招標

本公司董事宣布本公司及其附屬公司（「本集團」）截至 2025 年 6 月 30 日止六個月的未經審核中期業績如下：

綜合損益表

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2025 年 (未經審核)	2024 年 (未經審核)
香港車務營運收入	11,509	11,138
香港車站商務收入	2,621	2,638
香港物業租賃及管理業務收入	2,657	2,688
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	10,183	12,429
其他業務收入	376	378
	27,346	29,271
中國內地物業發展收入	14	-
總收入	27,360	29,271
香港車務營運開支		
- 員工薪酬及有關費用	(4,053)	(3,592)
- 保養及相關工程	(1,273)	(1,206)
- 水電費用	(1,094)	(1,093)
- 一般及行政開支	(398)	(391)
- 耗用的存料與備料	(300)	(288)
- 鐵路配套服務	(255)	(229)
- 政府地租及差餉	(116)	(91)
- 其他費用	(54)	(189)
	(7,543)	(7,079)
香港車站商務開支	(377)	(310)
香港物業租賃及管理業務開支	(556)	(525)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	(9,507)	(11,720)
其他業務開支	(302)	(326)
項目研究及業務發展開支	(227)	(197)
	(18,512)	(20,157)

百萬元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2025 年 (未經審核)	2024 年 (未經審核)
中國內地物業發展開支	(10)	(2)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營 開支	(18,522)	(20,159)
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	8,834	9,114
- 來自中國內地物業發展	4	(2)
	8,838	9,112
香港物業發展利潤 – 分佔盈餘、收入及未出售物業 的權益	6,594	2,024
投資物業公允價值計量 (虧損) / 收益	(1,224)	280
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	14,208	11,416
折舊及攤銷	(3,099)	(2,906)
每年非定額付款	(1,534)	(1,434)
應佔聯營公司及合營公司利潤	601	673
未計利息、財務開支及稅項前利潤	10,176	7,749
利息及財務開支	(620)	(494)
除稅前利潤	9,556	7,255
所得稅	(1,734)	(1,111)
期內利潤	7,822	6,144
下列人士應佔：		
- 本公司股東	7,709	6,044
- 永續資本證券持有人	24	-
- 非控股權益	89	100
期內利潤	7,822	6,144

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2025 年 (未經審核)	2024 年 (未經審核)

本公司股東應佔期內利潤 / (虧損) :

- 來自經常性業務		
- 香港	2,973	3,482
- 香港以外	418	542
	3,391	4,024
- 來自物業發展		
- 香港	5,530	1,722
- 香港以外	12	18
	5,542	1,740
- 來自基本業務	8,933	5,764
- 來自投資物業公允價值計量	(1,224)	280
	7,709	6,044

每股盈利 :

- 基本	1.24 港元	0.97 港元
- 攤薄	1.24 港元	0.97 港元

綜合全面收益表

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2025 年 (未經審核)	2024 年 (未經審核)
期內利潤	7,822	6,144
期內其他全面(虧損)/收益(除稅及重新分類調整後)：		
不會重新分類至損益的項目：		
- 自用樓宇重估虧損	(136)	(59)
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	728	(478)
- 非控股權益	25	(7)
- 對沖儲備淨變動	(1,362)	155
	(609)	(330)
	(745)	(389)
期內全面收益總額	7,077	5,755
下列人士應佔：		
- 本公司股東	6,939	5,662
- 永續資本證券持有人	24	-
- 非控股權益	114	93
期內全面收益總額	7,077	5,755

綜合財務狀況表

百萬元	於 2025 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2024 年 12 月 31 日 (已審核)
資產		
固定資產		
- 投資物業	93,780	96,322
- 其他物業、機器及設備	108,169	107,223
- 服務經營權資產	40,048	39,645
	<u>241,997</u>	<u>243,190</u>
物業管理權	9	9
在建鐵路工程	15,287	11,375
發展中物業	42,628	42,300
遞延開支	67	64
聯營公司及合營公司權益	13,590	13,039
遞延稅項資產	546	521
證券投資	6,693	1,952
待售物業	2,031	2,422
財務衍生工具資產	1,511	342
存料與備料	3,008	2,421
應收帳項及其他應收款項	11,506	15,780
應收關連人士款項	6,928	6,198
現金、銀行結餘及存款	56,796	27,886
	<u>402,597</u>	<u>367,499</u>
負債		
短期貸款	17	847
應付帳項、其他應付款項及撥備	64,265	69,417
本期所得稅	4,220	2,909
應付關連人士款項	2,183	3,207
貸款及其他負債	92,156	76,721
服務經營權負債	9,924	9,969
財務衍生工具負債	2,554	2,014
非控股權益持有者貸款	123	116
遞延稅項負債	15,948	16,166
	<u>191,390</u>	<u>181,366</u>
淨資產	<u>211,207</u>	<u>186,133</u>
股本及儲備		
股本	61,287	61,287
為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份	(308)	(299)
其他儲備	125,997	124,637
本公司股東應佔總權益	<u>186,976</u>	<u>185,625</u>
永續資本證券	23,574	-
非控股權益	657	508
總權益	<u>211,207</u>	<u>186,133</u>

附註：

1. 中期財務報告的審閱

本初步公告所載的中期業績並不構成本集團截至 2025 年 6 月 30 日止六個月的中期財務報告，而是摘錄自該中期財務報告。

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月的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發出的無保留意見之審閱報告載於即將寄發予股東的中期報告內。此外，中期財務報告已由本公司審核及風險委員會審閱。

2. 編製基準

本公司中期業績之初步公告是按照《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的適用披露規定編製。

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

- 根據《公司條例》第 662(3)條及附表 6 第 3 部，本公司已就截至 2024 年 12 月 31 日止年度的財務報表交付公司註冊處處長。
- 本公司核數師已對本集團截至 2024 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表作出報告。核數師報告並無保留意見；亦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；也無載有按《公司條例》第 406(2)、407(2)或(3)條所指的陳述。

2025 年未經審核的中期財務報告須與 2024 年年度財務報表一同閱讀。

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中期財務報告內當期或前期業績及財務狀況的編製或呈列方式產生重大影響。本集團並無採用任何於本會計期間尚未生效的新訂準則或詮釋。

除於附註 12 披露的有關永續資本證券之新會計政策外，編製中期財務報告所採納的會計政策與編製 2024 年年度財務報表所採納的相同。

3. 保留溢利

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月及截至 2024 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2025 年 1 月 1 日結餘	123,454
本公司股東應佔期內利潤	7,709
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(5)
建議及已批准股息	(5,541)
於 2025 年 6 月 30 日結餘	<u>125,617</u>

百萬港元	
於 2024 年 1 月 1 日結餘	115,688
本公司股東應佔年內利潤	15,772
來自重新計量界定福利計劃淨資產 / 負債的其他全面收益	144
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(6)
已宣派及已批准股息（扣除與為行政人員股份獎勵計劃而持有的 股份相關的以股代息後）	(8,144)
於 2024 年 12 月 31 日結餘	<u>123,454</u>

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

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

5. 投資物業公允價值計量（虧損）/ 收益

投資物業公允價值計量（虧損）/ 收益包括：

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

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

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

截至 2025 年 6 月 30 日六個月內，本集團於匯報期末重新評估所需承擔的風險和責任後，已於損益中為初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量之餘下收益 15 億港元入帳（2024 年：11 億港元）。於 2025 年 6 月 30 日，零港元的遞延收益（2024 年 12 月 31 日：15 億港元）已於本集團的綜合財務狀況表中確認，並包括在「應付帳項、其他應付款項及撥備」中。

6. 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

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

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

香港以外的附屬公司的本期稅項乃按相關稅務地區適用的現行稅率計算。

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

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，並在稅項產生時作本期稅項入帳（如有）。截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內，本集團與支柱二範本規則相關的本期稅項為零港元（2024 年：零港元）。

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

- (i) 截至 2025 年 6 月 30 日，香港稅務局（「稅務局」）認為該款項不可從本公司的應評稅利潤計算中扣除，因而向本公司發出就 2009/2010 至 2018/2019 課稅年度（2024 年 12 月 31 日：2009/2010 至 2017/2018 課稅年度）相應的利得稅評稅/補加評稅通知書。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已對該等評稅/補加評稅（就該款項能否從應評稅利潤計算中扣除）提出反對，及已就該等補加稅款申請暫緩繳款。稅務局已同意該等補加稅款的暫緩繳款，惟本公司須購買 28 億港元的儲稅券。本公司已購買所需的儲稅券，而該等補加稅款的繳款已被稅務局暫緩。購買儲稅券並不影響本公司在稅務上的權利，而已購買的儲稅券已計入本集團綜合財務狀況表的「應收帳項及其他應收款項」。
- (ii) 於 2022 年 5 月 20 日，稅務局局長就本公司的個案作出決定，否決了本公司所提出的反對，並維持了 2011/2012 至 2017/2018 課稅年度就該爭議款項的利得稅評稅/補加評稅，即認定該款項不可從相關課稅年度本公司的應評稅利潤計算中扣除。本公司已跟早前給予本公司意見的外聘大律師和稅務顧問再次確認此個案，並已從另一位外聘大律師取得進一步意見。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見，本公司董事認為本公司已有有力的法律理據，並決定就 2011/2012 至 2017/2018 課稅年度的評稅提出爭議及上訴。因此，本公司已於 2022 年 6 月 16 日向稅務上訴委員會發出上訴通知書。
- (iii) 在與外聘大律師和稅務顧問商討上訴方案後，本公司決定在稅務上訴委員會的聆訊之開案陳詞中不再尋求最初款項和所轉承之負債的攤銷作稅務扣除。由於本公司已在過往年度考慮到最初款項和所轉承之負債的攤銷的稅務扣除存在不確定性，因而計提了相關的稅務撥備，故此本公司不需要計提額外的稅務撥備。稅務上訴委員會的上訴聆訊已於 2024 年年初舉行。

- (iv) 於 2024 年 8 月 6 日，稅務上訴委員會已作出有關決定（「稅務上訴委員會的決定」），否決了 2011/2012 至 2017/2018 課稅年度的每年定額付款及每年非定額付款作稅務扣除，並決定就每年定額付款及每年非定額付款的相關利得稅評稅/補加評稅不可作稅務扣除。
- (v) 本公司、外聘大律師和稅務顧問已完成檢視稅務上訴委員會的決定，取得的意見是本公司仍然繼續持有有力的法律理據支持其立場。根據外聘大律師和稅務顧問給予的意見之力度，本公司已於 2024 年 9 月 4 日就稅務上訴委員會的決定向香港特別行政區高等法院原訟法庭（「原訟法庭」）申請上訴許可。申請上訴許可的聆訊已於 2025 年 2 月下旬在原訟法庭舉行。

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

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

7. 股息

本公司股東的普通股息如下：

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

於匯報期末後宣派的 2025 年中期普通股息並未於匯報期末確認為負債。

公司的股息政策為漸進式普通股息政策。政策目的是每年穩步增加或最少維持以港元計的每股普通股息。就建議任何期內之應付股息時，董事局會考慮（其中包括）公司的財務表現以及將來的融資需要。董事局已議決以現金派發截至 2025 年 6 月 30 日止六個月的中期股息每股 0.42 港元。中期股息預計於 2025 年 9 月 16 日派發予於 2025 年 9 月 3 日（即確定收取中期股息權利的記錄日期）營業時間結束時名列本公司成員登記冊的股東。

8. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2025 年 6 月 30 日止六個月的本公司股東應佔利潤 77.09 億港元（2024 年：60.44 億港元），及期內已發行普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，合共 6,214,985,540 股（2024 年：6,210,898,154 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2025 年 6 月 30 日止六個月的本公司股東應佔利潤 77.09 億港元（2024 年：60.44 億港元），及就具攤薄效力的本公司的行政人員股份獎勵計劃作出調整的期內已發行普通股數減為行政人員股份獎勵計劃而持有的股份之加權平均股數，合共 6,225,220,814 股（2024 年：6,218,725,473 股）計算。

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

9. 業務分類資料

本集團的業務包括 (i) 經常性業務（包括香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、及其他業務（統稱「香港經常性業務」），以及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）、新界西北區為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士，以及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸提供客運及相關服務。
- (ii) 香港車站商務：於香港車務營運網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路及其他物業內提供的電訊、頻譜及數據中心服務，以及其他商務活動。
- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動、在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。
- (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」）的項目管理服务。

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：

百萬港元	收入		利潤 / (虧損) 貢獻	
	截至 6 月 30 日止六個月 2025 年	2024 年	截至 6 月 30 日止六個月 2025 年	2024 年
香港客運服務				
- 香港車務營運	11,509	11,138	98	415
- 香港車站商務	2,621	2,638	1,798	1,897
	14,130	13,776	1,896	2,312
香港物業租賃及管理業務	2,657	2,688	2,084	2,154
中國內地及國際鐵路、物業租賃 及管理業務	10,183	12,429	409	486
中國內地物業發展	14	-	4	(2)
其他業務	376	378	39	19
	27,360	29,271	4,432	4,969
香港物業發展			6,594	2,024
項目研究及業務發展開支			(227)	(197)
投資物業公允價值計量 (虧損) / 收益			(1,224)	280
應佔聯營公司及合營公司利潤			601	673
未計利息、財務開支及稅項前利潤			10,176	7,749
利息及財務開支			(620)	(494)
所得稅			(1,734)	(1,111)
期內利潤			7,822	6,144

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月，本公司股東應佔來自物業發展的利潤 55.42 億港元（2024 年：17.40 億港元）代表香港物業發展利潤 65.94 億港元（2024 年：20.24 億港元）、中國內地物業發展利潤 400 萬港元（2024 年：虧損 200 萬港元）及其相關利息、財務開支和所得稅開支 10.56 億港元（2024 年：2.82 億港元）。

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

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

10. 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 10A(b)(v)），但截至中期財務報告之日期，本公司並沒有收到由香港特區政府提出的正式申索。於

2024 年，香港特區政府知會本公司，對本公司於高速鐵路工程項目委託協議下的履約責任當中之數個範疇作出關注（「**關注範疇**」），並要求本公司就此提供更多資訊和解說。隨後，在 2024 年年底，香港特區政府邀請本公司參與一系列高級管理層會議，旨在討論及嘗試解決雙方在高速鐵路工程項目相關議題（根據 2021 年 12 月雙方協定的流程「**協定流程**」）。第一次這樣的會議已於 2024 年 12 月 13 日舉行，會議上香港特區政府亦向本公司發出了一份「**立場文件**」，以便根據協定流程展開討論。本公司已於 2025 年 4 月作出其回應，並與香港特區政府進行討論中。

(b) 高速鐵路（香港段）協議

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

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

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

- (i) 本公司須承擔任何進一步超支（如有）的任何可能責任，原因是根據截至目前可獲得的資料，本公司相信現時無需對高速鐵路（香港段）經修訂造價估算作進一步修訂；
- (ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，本公司可能須承擔的任何可能責任（於上文附註 10A(b)(v)更具體說明），原因是 (a) 截至 2025 年 6 月 30 日及截至中期財務報告之日期，本公司並未接獲香港特區政府針對本公司提出任何正式索償或仲裁的任何通知，以及本公司與香港特區政府就關注範疇的任何溝通之最終結果在現階段而言仍極不確定；(b) 本公司受責任上限所保障；及 (c) 由於高速鐵路（香港段）協議，本公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及（如適用）因本公司未能有足夠的可靠性去估算本公司的責任或負債金額（如有）。

B 沙田至中環綫（「沙中綫」）項目

(a) 沙中綫協議

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

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

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

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

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

(b) 沙中綫委託協議三的超支

(i) 造價

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

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

(ii) 額外項目管理費用的撥備

如上文附註 10B (b)(i) 所述以及本公司之前已披露，沙中綫項目的通車計劃受到若干主要外圍因素的嚴重影響。這些因素不單增加了工程成本，也增加了本公司根據相關的沙中綫委託協議履行其項目管理責任所需的費用，增加的金額估計約為 13.71 億港元。

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

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

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

(c) 紅磡事件

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

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

(i) 調查委員會

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

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

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

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。

(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 10B(c)所述情況，特別是鑑於作為現階段的安排及在不影響其法律責任的原則為基礎，本公司先支付紅磡事件相關費用的決定，本公司已於其截至 2019 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表內作出了一項 20 億港元的撥備。截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內，本公司已耗用 1,000 萬港元（2024 年：100 萬港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2024 年：零港元）。於 2025 年 6 月 30 日，在扣除已耗用的金額後，餘下的 7.21 億港元的撥備（2024 年 12 月 31 日：7.31 億港元）已列帳於綜合財務狀況表中的「應付帳項、其他應付款項及撥備」中。

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

(d) 香港特區政府可能提出的申索及彌償

倘若本公司違反沙中綫協議（包括倘若本公司違反其對項目管理服務所作出的保證），香港特區政府有權向本公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因本公司疏忽履行其根據相關沙中綫協議的責任或本公司違反沙中綫協議而蒙受的虧損獲本公司作出彌償。根據沙中綫委託協議三，本公司對香港特區政府就沙中綫協議或與該等協議相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於本公司根據沙中綫協議下收到的費用。根據一般法律原則，倘若本公司被認為須對其員工或代理人的欺詐或其他不誠實行為負責，而相關損失是由此欺詐或其他不誠實行為造成，此責任上限則不能被依賴。雖然香港特區政府已表示保留對本公司及有關承辦商採取進一步行動的所有權利，並於向調查委員會作出的結束聆訊陳詞中表述（如上文附註 10B(c)(i)所述），但截至中期財務報告之日期，本公司並沒有收到香港特區政府就有關任何沙中綫協議對本公司提出的申索。目前不確定將來會否向本公司提出此申索，以及（如果提出申索）此申索的性質和金額。

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

11. 應收及應付帳項

A 於 2025 年 6 月 30 日，本集團的應收帳項及其他應收款項為 115.06 億港元（2024 年 12 月 31 日：157.80 億港元），其中應收帳項為 45.37 億港元（2024 年 12 月 31 日：85.52 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項由立即到期至 60 日到期不等。有關香港以外的鐵路附屬公司收入之應收款項主要於 30 日或隨後的一個月內到期。有關顧問服務及委託工程之應收款項於 30 日內到期。有關利率及貨幣掉期合約之應收款項按相關合約的條款而到期繳付。與物業發展有關的應收款項則按相關的發展協議或買賣合約條款而到期繳付。於 2025 年 6 月 30 日，以到期日劃分的應收帳項之帳齡分析如下：

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

B 於 2025 年 6 月 30 日，應付帳項、其他應付款項及撥備為 642.65 億港元（2024 年 12 月 31 日：694.17 億港元），其中應付帳項及應計費用為 222.92 億港元（2024 年 12 月 31 日：230.15 億港元）。於 2025 年 6 月 30 日，以到期日劃分應付帳項的分析如下：

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

12. 永續資本證券

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

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

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

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

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

有關永續資本證券的條款詳情於 2025 年 6 月 25 日的本公司公告內披露。

13. 買賣或贖回上市證券

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內，本公司於 2025 年 1 月 21 日以票面值贖回 3.45 億人民幣 (3.99 億港元) 債券。該債券在贖回之前於香港聯合交易所上市。除上述披露外，截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內，本集團並無買賣或贖回任何本集團的上市證券。然而，截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內，行政人員股份獎勵計劃的受托人根據行政人員股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯合交易所購入共 4,341,500 股本公司普通股份，總代價約為 1.13 億港元。

14. 集團資產押記

於 2025 年 6 月 30 日，本公司在中國內地之全資附屬公司 — 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 5.27 億人民幣 (5.77 億港元) 的銀行貸款提供抵押。

於 2025 年 6 月 30 日，本公司在中國內地之附屬公司 — 港鐵中鐵電化軌道交通 (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 (35 億港元) 的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，本集團於 2025 年 6 月 30 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

15. 公司管治

在截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內，本公司已遵守《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》附錄 C1《企業管治守則》內的守則條文。

16. 發表中期業績公告及中期報告

本中期業績公告登載於本公司的網址 www.mtr.com.hk 及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）的網址。中期報告將於 2025 年 9 月中向股東寄發，並在本公司網址及聯交所網址刊登，以供查閱。

主要統計及財務數字

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2025 年	2024 年
香港車務營運		
總乘客人次 (百萬計)		
- 本地鐵路服務	786.0	787.5
- 過境服務	51.2	46.5
- 高速鐵路 (香港段)	14.7	12.7
- 機場快綫	6.4	6.2
- 輕鐵及巴士	105.4	104.5
平均乘客人次 (千計)		
- 本地鐵路服務 (周日)	4,667.7	4,651.1
- 過境服務 (每日)	282.8	255.5
- 高速鐵路 (香港段) (每日)	81.4	69.7
- 機場快綫 (每日)	35.4	34.4
- 輕鐵及巴士 (周日)	618.8	608.3
財務		
EBITDA 邊際比率 [^]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	32.3%	31.1%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	47.5%	49.9%
EBIT 邊際比率 [*]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	15.4%	16.3%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	22.1%	25.5%
本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤 (百萬港元)	5,530	1,722
本公司股東應佔來自基本業務的利潤 (百萬港元)	8,933	5,764

[^] 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佔總收入之百分率

[°] 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 101.97 億港元及 95.17 億港元 (2024 年: 124.29 億港元及 117.22 億港元)

^{*} 未計利息、財務開支及稅項前利潤 (不包括香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售物業的權益、投資物業公允價值計量收益/虧損和應佔聯營公司及合營公司利潤) 佔總收入之百分率

[°] 不包括中國內地及國際附屬公司的相關收入、開支、和折舊及攤銷分別為 101.97 億港元、95.17 億港元及 2.67 億港元 (2024 年: 124.29 億港元、117.22 億港元及 2.23 億港元)

行政總裁回顧及展望

2025 年上半年，港鐵在不斷拓展的新鐵路項目方面邁出了重要步伐；同時乘客量穩步攀升，為公司帶來穩健的營運收入。公司鐵路服務的班次不斷加密，而安全表現和效率仍維持在高水平。與此同時，我們繼續致力以創新及科技以優化鐵路營運，包括鐵路維護和顧客體驗，以及項目施工方案，同時秉持一家世界級集體運輸公司在環境、社會及管治上所應有的崇高標準。

特別值得一提的是，我們為建設香港未來鐵路基建而進行的準備工作，取得了令人鼓舞的進展。新鐵路項目對公司而言是機遇與挑戰並存，它們是香港政府《鐵路發展策略 2014》及《香港主要運輸基建發展藍圖》規劃中的新鐵路綫、鐵路延綫和車站，目的是提升香港的鐵路網絡、推動新社區發展，並促使香港與大灣區的經濟融合更加緊密。港鐵已承諾投入約 1,400 億港元來發展有關項目。如我們之前所述，港鐵亦已為更新鐵路設施及保養維修現有的鐵路資產而預留共 650 億港元，將於 2023 至 2027 的五年間投入，而其後港鐵將繼續相關的維護、更新和保養工作。

港鐵的「鐵路加物業」經營模式，透過沿新鐵路綫發展住宅和商業項目，將部分物業發展利潤投入到新的鐵路基建項目，為公司提供龐大資本投資所需的資金。同時，我們繼續開拓環球資本市場，進一步增強財務實力來應對大型基建計劃的資金需求，為建設香港及公司未來發展提供助力。我們於 2025 年上半年為支持發展目標而進行了兩次公開融資。我們於 3 月成功發行 30 億美元的公募票據，成為公司迄今規模最大的同類票據，同時也是 20 多年來香港企業發行最大一筆 30 年期美元債券。及至 6 月，我們首次公開發行兩期企業次級永續證券，再籌資 30 億美元，此企業次級永續證券是亞洲地區除日本以外企業歷來發行規模最大的同類證券，還獲得同類證券中的最高評級，反映市場認同港鐵在香港基建發展中扮演的關鍵角色。有關交易展現我們在不同方面作出的充分準備及堅定承諾，包括滿足香港的發展需要、建設充滿活力的新社區，以及為不同持份者創造社會價值。

與此同時，我們繼續為這新階段鐵路發展所涉及的重大規劃做好準備，在管控施工對現有鐵路營運和周邊社區造成的影響的同時，亦全速施工，以支持香港未來發展，並促使香港與國家鐵路網絡的融合更趨緊密。公司已於 2025 年 7 月 8 日與政府簽訂北環綫（第一部分）項目協議。該協議涵蓋部分北環綫主綫的建造，以及北環綫支綫的詳細規劃及設計。北環綫主綫落成後將會成為未來北部都會區集體運輸骨幹的主要部分，而北環綫支綫作為北環綫的過境支綫，經由皇崗口岸將香港深圳兩地的地鐵網絡連繫起來。為達致不遲於 2034 年同步開通北環綫主綫及支綫，項目第一部分將會開始施工，這充分展現公司致力配合政府政策和技術「雙創新」思維，在探討優化及精簡程序的同時，廣納本地、內地及海外技術，加緊爭取項目早日落成，支持區域的高速發展。

港鐵一向秉持具前瞻性、創新、審慎和穩健的管治方針，而這些企業特質將在我們踏入香港新發展的關鍵階段時，繼續發揮重要作用。港鐵繼續配合香港發展，履行「推動城市前行」的使命。

業務表現和增長

於 2025 年首六個月內，香港重鐵網絡又一次達致 99.9% 的乘客車程準時程度和列車按照編定班次行走。我們亦繼續「載·向未來」，運用創新的智能技術來提升顧客服務、營運及維護，務求在安全、效率和乘客體驗上更臻完善。

2025年3月，港鐵按照票價調整機制得出的結果，宣佈2025/2026年度的票價維持不變，反映票價調整機制能照顧公眾的負擔能力。按機制計算所得的票價調整幅度+1.45%，將延至2026/2027年度處理；而原本延至2025/2026年度才實施的調整幅度+1.91%，亦順延至2026/2027年度處理。同時，我們繼續提供一系列優惠予不同層面的乘客群，讓公眾能享用更實惠的鐵路服務。

物業業務方面，我們目前有10個發展中的住宅物業項目，將為市場提供約9,000個單位。此外，在本港各區的多項物業繼續進行預售，包括「日出康城」及「THE SOUTHSIDE」等物業發展組合。

港鐵致力「建設無限未來」，為香港現有及新興社區發展優質的新鐵路項目。公司與政府於2025年7月簽訂北環綫（第一部分）項目協議，而小蠔灣站、東涌綫延綫、東鐵綫古洞站、屯門南延綫及洪水橋站的建造工程繼續進行中。

2025年上半年，我們繼續就中國內地和國際業務探索新機遇。這些業務構成公司一個增長支柱，也是港鐵在香港以外地區賴以提升其鐵路行業領導地位的寶貴渠道。在現有業務中，深圳地鐵十三號綫一期首通段於2024年12月開通後，深圳地鐵十三號綫的其他路段和北京地鐵十七號綫中段仍在繼續施工。英國方面，我們於2025年5月將伊利沙伯綫及South Western Railway的營運權移交下任營運者。澳洲鐵路業務方面，悉尼地鐵M1地鐵西北及班克斯敦綫的西南段工程仍在進行中，預計於2026年通車。

財務表現

2025年上半年，來自經常性業務的股東應佔利潤為33.91億港元，去年同期為40.24億港元，主要因為來自香港業務的貢獻受經營開支上升影響而有所減少。受惠於我們早前開展的物業發展項目於此段期間取得成果，回顧期內物業發展利潤增加至55.42億港元，因此來自基本業務的利潤增加55.0%至89.33億港元。若包括投資物業公允價值計量所產生的虧損（此為非現金會計項目）12.24億港元，公司股東應佔淨利潤增加27.5%至77.09億港元，相當於每股盈利1.24港元。董事局已宣派中期股息每股0.42港元，與2024年首六個月相同。

展望

我們以審慎、自信的步伐，昂首踏入下半年，全心全意支持香港實現可持續增長的願景。在服務香港逾45年期間，港鐵締造了建設優質鐵路網絡的卓越往績。展望未來，我們期望透過《鐵路發展策略2014》及《香港主要運輸基建發展藍圖》下多個現有項目，延續輝煌佳績。我們已做好「建設無限未來」的準備，為政府的新發展大計提供支持，在審慎的成本控制和穩健的財務管理下，在香港打造世界級的鐵路項目。我們將繼續在中國內地及海外尋求符合企業策略，又可在國際市場上拓展港鐵和香港品牌的發展機會。

同時，地緣政治和宏觀經濟的不明朗因素困擾全球，持續影響通脹和利率等關鍵指標。新冠疫情過後，港鐵乘客量（尤其是高速鐵路及過境服務）穩步回升，但鐵路營運的客量在一定程度上仍取決於香港和區內的經濟狀況。人口老化及出行模式的轉變，例如香港居民週末和假日北上愈趨普遍、訪港旅客復甦放緩、夜間客流減少，以及部分市民繼續在家辦公等，亦有可能影響乘客量。

香港零售業尚未完全擺脫新冠疫情對本港經營環境的影響。在香港居民因追求高性價比的旅遊行程而增加北上外遊，以及中國內地旅客消費模式轉變的新常態下，我們努力順應時勢和科技潮流，憑藉深受歡迎的 MTR Mobile 應用程式，以及我們在數碼行銷、社交媒體、綫下綫上結合推廣等方面不斷增強的營銷能力，帶動客流和銷情。我們亦繼續與車站及商場租戶緊密合作，推出定位明確，且以提升客戶體驗為目標的促銷和季節性推廣活動，並定期檢討零售組合，確保其緊貼市場脈搏。當前消費情緒低迷，廣告收入將繼續受到廣告客戶開支意欲左右。

物業業務是「鐵路加物業」發展策略的主要推手。視乎市場情況，我們預計將在未來 12 個月左右，為東涌東站第二期和屯門第 16 區站第一期項目進行招標。我們已為「THE SOUTHSIDE」第六期申請預售樓花同意書。視乎施工及銷售進度，我們預期今年下半年會為「日出康城」第十二期的物業發展項目利潤入帳，並繼續為「THE SOUTHSIDE」第五期的利潤入帳。全球和香港經濟狀況以及利率趨勢，將繼續影響物業業務的未來表現。

最後，我作為行政總裁的任期將於 2025 年年底屆滿，我想藉此機會向主席、董事局及港鐵每一位同事一直以來對我的信任和支持致以衷心謝意。多年來能夠與一群才幹過人、敬業樂業且專業的同事一同工作，為香港、中國內地及世界各地的廣大顧客服務，是我人生樂事。自 1995 年加入港鐵以來，我很榮幸參與公司非凡的成長歷程，見證了公司上市、兩鐵合併、完成在香港和全球各地 27 個鐵路項目等重大里程碑。此外，公司亦跨過不少嚴峻時刻，當中包括新冠疫情。期間港鐵不單堅持營運至關重要的客運服務，同時致力確保員工就業，為商舖租戶及業務夥伴提供租金寬減，並維持我們一貫財務實力及紀律。我也很高興能夠帶領公司邁進新增長階段，推進六個新鐵路項目，並開展以創新科技驅動業務前進的新時代。這些寶貴經歷讓我終身難忘。此外，我亦衷心祝賀楊美珍女士，她將於 2026 年 1 月 1 日接任行政總裁，在此謹祝楊女士在這充滿挑戰但令人振奮的崗位上，續創佳績。楊女士服務港鐵至今超過 25 年，擁有豐富的經驗，對工作充滿熱忱，在公司邁向基建發展的關鍵階段，將肩負使命，帶領公司繼續「推動城市前行」。

行政總裁

金澤培博士

香港，2025 年 8 月 14 日

上半年回顧 — 業務表現

香港業務

港鐵的香港業務涵蓋鐵路及巴士客運服務、車站零售租賃和廣告銷售等商務活動，以至物業發展、租賃和管理業務，以及投資、設計和建造全港的新鐵路綫。公司以「鐵路加物業」的經營模式，從現有鐵路沿綫的物業發展項目中獲取資金，用以支持未來的基建項目，並持續營運及維護，同時使社區能憑藉便捷的交通聯繫而蓬勃發展。

香港客運服務——車務營運

摘要

- 公司的列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均保持於 99.9%的世界級水平
- 港鐵過境服務及高速鐵路的乘客量和收入均有所增長
- 公司持續致力「載·向未來」，在各個營運範疇採用智慧科技及創新方案

百萬港元	截止 6 月 30 日止六個月		增/(減)
	2025 年	2024 年	百分率
香港車務營運			
總收入	11,509	11,138	3.3
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 (「EBITDA」)	3,966	4,059	(2.3)
未計利息、財務開支及稅項前和計及每年非定 額付款後的利潤(「EBIT」)	98	415	(76.4)
EBITDA 邊際比率(%)	34.5%	36.4%	(1.9)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	0.9%	3.7%	(2.8)個百分點

2025 年上半年，由於本地鐵路服務的貢獻上升，並在過境服務及高速鐵路乘客量上升帶動下，香港車務營運的收入為 115.09 億港元，較去年同期增加 3.3%。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」）後的利潤下跌至 9,800 萬港元，主要因經營開支增加。

乘客量及收入

	乘客量 百萬計		收入 百萬港元	
	截至 2025 年 6 月 30 日止 六個月	增/ (減) 百分率	截至 2025 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	786.0	(0.2)	7,241	2.9
過境服務	51.2	10.1	1,810	6.6
高速鐵路 (香港段) 及城際客運	14.7	16.2	1,656	2.1
機場快綫	6.4	2.3	402	2.8
輕鐵及巴士	105.4	0.9	355	5.7
	<u>963.7</u>	0.7	<u>11,464</u>	3.4
其他			45	(16.7)
總計			<u>11,509</u>	3.3

隨著跨境運載力提升，香港與中國內地之間旅客的雙向往來更趨頻繁，帶動過境服務及高鐵乘客量上升。所有鐵路和巴士服務的總乘客量為 9.637 億人次，較去年上半年的 9.574 億人次上升 0.7%。周日平均乘客量亦上升 1.2% 至 565 萬人次。

市場佔有率

港鐵於 2025 年首五個月在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為 50.0%，2024 年同期則為 50.1%。當中，港鐵在過海交通工具市場的佔有率為 72.5%，而 2024 年首五個月為 72.2%。

港鐵於 2025 年首五個月在過境交通業務的市場佔有率由 2024 年同期的 50.7% 減少至 48.8%，主要因為新開放的陸路出入境管制站人流增長較快。港鐵於 2025 年首五個月在往返機場交通工具市場的佔有率由 2024 年同期的 18.3% 減少至 17.7%，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

2025 年 3 月，港鐵宣布按票價調整機制，2025/2026 年度的港鐵票價將維持不變，機制方程式計算所得的票價調整幅度為 +1.45%，介乎 ±1.5% 之間，所以按機制轉撥至 2026/2027 年度一併計算。至於原本延至 2025/2026 年度實施合共 +1.91% 的調整幅度，亦按機制延至 2026/2027 年度處理。這次票價凍結反映票價調整機制能以各項客觀數據為依據，反映香港整體經濟情況，從而照顧市民的負擔能力。今年，港鐵繼續提供多項票價優惠，惠及長者、小童、合資格的學生、殘疾人士等來自不同階層的乘客群，並繼續提供都會票及 0.5 港元綠色專綫小巴轉乘優惠，同時將全月通及早晨折扣優惠延長一年。機場快綫票價則由 2025 年 6 月 22 日起平均上調 9.24%，是自 2017 年以來首次調整票價，該綫同時亦為多個客群提供票價優惠。

服務表現

2025 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如常達到 99.9% 的世界級水平，不但超越了營運協議的要求，更優於我們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 萬及逾 45 萬班次的列車服務。重鐵服務有六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。2025 年上

半年，在調查東鐵綫和將軍澳綫的事故後，公司已制定八項跟進行動，以提升鐵路網絡的整體韌性。

安全表現

2025 年首六個月，港鐵重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故總數按年減少 20%，印證了我們對公眾及員工安全的高度重視。事故減少亦展示了港鐵透過各項關乎安全的舉措所取得的成效，例如推出主要以青年人及長者為對象的扶手電梯安全運動、重開港鐵安全體驗天地，以及舉辦「輕鐵模範行人」活動。

提升顧客體驗

港鐵獲公認為集體運輸業的全球領導者，皆因其致力於維持世界級的行車安全及可靠度，並專注於確保乘客服務維持於最高水平。於回顧期內，公司繼續致力「載·向未來」，利用最新的創新技術提升其網絡和服務水平，營造便捷、舒適、智能和可持續的顧客體驗。

為乘客增添便利

港鐵於 2025 年上半年繼續提升乘客服務水平，增加將軍澳綫的班次。為滿足乘客多元化的出行需要及促進共融出行，輕鐵自 2025 年 5 月起推出「貓狗同行」試行計劃，方便乘客於週末及公眾假期攜同貓狗寵物出遊。我們亦欣然試行全新輕鐵旅遊專綫「屯門發現號」，以探索屯門的獨特魅力、推廣本地旅遊，並加深旅遊人士與當區社群的連繫。

自動收費系統升級

截至 2025 年 6 月 30 日，港鐵斥資 13 億港元的提升自動收費系統計劃，已安裝了 1,669 個新造或經改造的出入閘機，並於 37 個車站完成更換工程。

新列車

港鐵的列車更換計劃在 2025 年首六個月繼續取得進展，以更新、更舒適的 Q 車取代現有列車。觀塘綫及港島綫現有合共 28 列新車運行。同時，東涌綫新列車的型號測試已經展開，而迪士尼綫的新列車正處於設計階段，預計於 2028 年投入服務。屯門南延綫項目下的新列車設計工作亦已展開。

更換信號系統

將荃灣綫、港島綫、觀塘綫和將軍澳綫現有 SACEM 信號系統更換至「通訊為本列車控制」信號系統（CBTC 系統）的工程繼續推進。新系統預計可於 2026 年在荃灣綫投入服務，之後會在港島綫、觀塘綫及將軍澳綫陸續啟用，整個計劃預計於 2029 年左右全部完成。信號系統更換計劃除更新已使用多年的資產外，更有助提升載客能力、增添乘客便利，並且滿足公司長遠的營運需要。

更換電力系統

在回顧期內，我們正進行大型的電力系統更換工程，以進一步提升電力設備的表現，並對列車服務和車站運作所需的電力系統提高可靠性。第一期工程覆蓋觀塘綫及荃灣綫，預計於 2028 年完成。第二期工程覆蓋港島綫及將軍澳綫，目標在 2032 年竣工。

更換空調系統

港鐵正繼續將多個車站的冷卻裝置更換為更具能源效益的新型號。工程現已進入第二階段，將於 2022 年至 2025 年間完成更換 31 台冷卻裝置，為乘客提供更舒適的車站環境，同時減少公司的碳排放。

提升車站設施

為東鐵綫沿綫 13 個車站安裝合共約 1,600 對自動月台閘門的計劃，已於 2025 年 5 月全部完成，較原定計劃提早約六個月。

智慧出行、營運及維修

港鐵致力以創新精神，不斷運用智能科技來提升乘客旅程，讓乘客出行更感便利，並在不同環節體驗優質的顧客服務。2025 年 3 月，我們提升了 MTR Mobile 應用程式，提供更個人化的實時資訊，並優化了「行程指南」、「下班車」及「實時車務資訊」功能，而行程時間估算亦更為精準。5 月，港鐵推出「電子都會票」，方便乘客在 MTR Mobile 上購買使用二維碼出入閘的「都會票」，省卻在客務中心排隊購買實體都會票的時間，同時可兼享其他多項好處。

我們正積極融合包括人工智能和深度學習在內的先進技術，以加強營運抗逆力，使我們在開創智慧出行方案以至智能營運和維修方面發揮領導作用。我們部分得獎項目包括「超音波和多範圍振動感測器」、「自動隧道檢測系統」及「鐵路領航者」。「鐵路領航者」提供一項智慧出行方案，採用先進機械學習技術及大數據分析，模擬乘客出行模式及預測客流變化，並協助部署客流管理。於回顧期內，我們亦繼續探索低空無人機技術的創新應用，包括用於鐵路營運及維修。

香港客運服務 — 車站商務

摘要

- 車站零售租金收入增加，主要來自免稅店租金收入上升
- 廣告收入受經濟不明朗以及本地市民和遊客的消費模式轉變所影響

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月		增／(減)
	2025 年	2024 年	百分率
香港車站商務			
車站零售租金收入	1,834	1,787	2.6
廣告收入	451	496	(9.1)
電訊業務收入	272	296	(8.1)
其他車站商務收入	64	59	8.5
總收入	2,621	2,638	(0.6)
EBITDA	2,244	2,328	(3.6)
EBIT	1,798	1,897	(5.2)
EBITDA 邊際比率(%)	85.6%	88.2%	(2.6)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	68.6%	71.9%	(3.3)個百分點

2025 年上半年，來自全香港車站商務活動的總收入按年減少 0.6% 至 26.21 億港元，主要因為廣告及電訊業務收入下跌，但跌幅部分被車站零售業務的租金收入增加所抵銷。

車站零售

2025 年首六個月，車站零售租金收入增加 2.6% 至 18.34 億港元，主要因為免稅店的租金收入上升。截至 2025 年 6 月 30 日，港鐵的車站零售商店總數為 1,585 間，總面積合計 71,386 平方米。車站商店新訂租金下跌 7.0%，平均出租率為 98.6%。

於回顧期內，香港零售市場持續疲弱，再次凸顯消費意欲低迷及消費行為轉變帶來的影響，尤其是香港居民跨境消費愈趨普及，內地遊客的購物習慣亦有所改變。我們透過 MTR Mobile 應用程式為車站商店舉辦多項促銷活動，並引進更多期間限定店，以具吸引力的新品牌和新產品來帶動客流。同時，我們繼續提供彈性及／或較短期的租約來與租戶建立關係，並定期檢討租戶組合，確保符合消費者的期望。

截至 2025 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 23% 於 2025 年下半年到期、28% 於 2026 年到期、36% 於 2027 年到期，以及 13% 於 2028 年或之後到期。

截至 2025 年 6 月 30 日，按出租面積分析，車站商店（不包括免稅店）的租戶組合為餐飲類別約佔 37%、餅店約佔 13%、便利店約佔 13%、乘客服務約佔 10%，以及其他類別約佔 27%。

廣告

2025 年上半年，廣告收入減少 9.1% 至 4.51 億港元，主要因為經濟不明朗及消費意欲低迷，對廣告客戶的開支造成衝擊。面對充滿挑戰的環境，我們繼續調整服務方針，從傳統媒體轉向定位明確、講求實效的數碼廣告策略，以滿足本地廣告客戶不斷轉變的偏好。期內，我們亦推出個人化廣告，並擴大數碼直向及橫向顯示屏網絡。截至 2025 年 6 月 30 日，港鐵車站及列車內的廣告點總數為 42,625 個。

電訊業務

2025 年首六個月，電訊業務收入減少 8.1% 至 2.72 億港元，主要由於頻寬服務和通用系統的收入下降。5G 服務現已覆蓋所有港鐵車站，新商業電訊系統現已於 10 個車站啟用，以支援更多 5G 服務並加快數據傳輸速度，預計另外 14 個車站亦將裝設此系統。我們繼續營運位於將軍澳的數據中心業務，並探索開發其他數據中心的商機。

物業業務

摘要

- 物業發展利潤入帳，主要來自何文田站物業發展組合第一期和第二期，以及「港島南岸」第三期和第五期
- 香港零售環境充滿挑戰，影響物業租賃業務收入

物業租賃及管理

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月		增/（減） 百分率
	2025 年	2024 年	
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	2,500	2,545	(1.8)
物業管理業務收入	157	143	9.8
總收入	2,657	2,688	(1.2)
EBITDA	2,101	2,163	(2.9)
EBIT	2,084	2,154	(3.2)
EBITDA 邊際比率(%)	79.1%	80.5%	(1.4)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	78.4%	80.1%	(1.7)個百分點

物業租賃業務

2025 年上半年，主要由於北上消費持續以及消費模式轉變，新訂租金持續下跌，因此物業租賃業務收入減少 1.8% 至 25.00 億港元。在香港，港鐵商場新訂租金錄得 7.8% 的跌幅，平均出租率為 99%。公司在「國際金融中心二期」的 18 層寫字樓則錄得 98% 的平均出租率。

由於大批香港市民繼續在周末及假日前往中國內地遊玩，香港零售市道在今年首六個月仍然步履維艱。然而港鐵商場靠近主要交通樞紐，交通便利、人流暢旺，令租戶在一定程度上受惠。於回顧期內，我們亦繼續舉辦推廣活動，並善用 MTR Mobile 應用程式及「MTR 分」獎賞計劃，帶動商場的人流及銷情。

截至 2025 年 6 月 30 日，按可出租面積計算，公司在香港的投資物業應佔份額包括 315,882 平方米的零售物業、39,451 平方米的寫字樓，以及 19,206 平方米的其他用途物業。

截至 2025 年 6 月 30 日，按出租面積分析商場的租約到期概況，約 10% 於 2025 年下半年到期、36% 於 2026 年到期、29% 於 2027 年到期，以及 25% 於 2028 年或之後到期。

截至 2025 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 20%、休閒娛樂類別約佔 19%，以及百貨公司和超市類別約佔 9%。

物業管理業務

今年首六個月，香港物業管理業務收入增加 9.8% 至 1.57 億港元，主要來自新增管理單位的額外收入。截至 2025 年 6 月 30 日，港鐵管理超過 128,000 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

2025 年上半年，香港物業發展錄得 55.30 億港元的除稅後利潤，主要來自何文田站物業發展組合第一期及第二期，以及「港島南岸」第三期及第五期的利潤入帳。

預售及銷售活動

港鐵於今年首六個月繼續進行物業預售和銷售活動。何文田站物業發展組合方面，截至 2025 年 6 月 30 日，「朗賢峯」及「瑜一」已分別售出 72% 及 70% 的單位。截至 2025 年 6 月 30 日，位於大圍站的「柏傲莊 I」及「柏傲莊 II」已售出 98% 的單位。

「日出康城」物業發展組合方面，「凱柏峰 I」、「凱柏峰 II」及「凱柏峰 III」（第十一期）已售出 45% 的單位。「GRAND SEASONS」（第十二期第 XIIC 期）於 2025 年 1 月推出預售，截至 2025 年 6 月 30 日已售出 34% 的單位。「SEASONS PLACE」及「PARK SEASONS」（第十二期第 XIA 及 XIIB 期）繼續進行預售，截至 2025 年 6 月 30 日已售出 76% 的單位。

「港島南岸」物業發展組合方面，「激晨」（第五期第 5A 期）於 2025 年 5 月推出預售，截至 2025 年 6 月 30 日已售出 78% 的單位。「Blue Coast」及「Blue Coast II」（第三期第 3B 及 3C 期）繼續進行預售，截至 2025 年 6 月 30 日已售出 75% 的單位。截至 2025 年 6 月 30 日，「晉環」（第一期）、「揚海」（第二期）及「海盈山」（第四期第 4A 期）已分別售出 96%、96% 及 63% 的單位。

截至 2025 年 6 月 30 日，位於天榮站的「YOHO WEST」（第一期）已售出 87%的單位。「YOHO WEST PARKSIDE」（第二期）於 2025 年 2 月推出預售，截至 2025 年 6 月 30 日已售出 97%的單位。與此同時，「日出康城」第十三期（第 13A 期及 13B 期）及油塘通風樓發展項目已分別於 2024 年 11 月及 2025 年 2 月取得預售樓花同意書。我們正為「港島南岸」第六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（南昌站物業發展組合）繼續進行銷售。截至 2025 年 6 月 30 日，「The YOHO Hub」及「The YOHO Hub II」（元朗站物業發展組合）已售出 63%的單位。「柏瓏 I」及「柏瓏 II」（錦上路站第一期）繼續進行銷售，截至 2025 年 6 月 30 日已售出 86%的單位。

物業招標

我們密切監察市況，並因應市況檢討物業招標計劃。我們預計在未來 12 個月左右為東涌東站第二期項目及屯門第 16 區站第一期項目進行招標。

擴展物業組合

截至 2025 年 6 月 30 日，港鐵有 10 個住宅物業項目，預計未來數年將為房屋市場提供約 9,000 個單位。我們亦繼續研究在現有及未來鐵路沿綫其他地區的發展潛力。年內，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，以及古洞站、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。此外，我們正研究將紅磡站南面的臨海及前碼頭用地打造成海濱新地標。

香港網絡拓展

摘要

- 與政府於 2025 年 7 月 8 日簽訂北環綫（第一部分）項目協議
- 繼續推進多個重要的新鐵路及車站項目，以加強主要人口稠密地區之間的交通聯繫

港鐵持續「建設無限未來」，因應香港未來增長的需要發展鐵路基建。2025 年上半年，我們繼續投放資源到新項目，以世界級的集體運輸服務連接現有及未來的社區，並創造增長機遇，惠及公司及其股東。隨著多個新鐵路項目進入施工階段，我們正積極應對有關項目帶來的挑戰，當中包括在營運中的鐵路綫上建造新路軌和車站。項目團隊善用非行車時段的「黃金兩小時」，並與車務及維修團隊緊密協調，將對列車服務的影響減至最低。為了在現有鐵路路段上推進多個項目，團隊亦盡早展開準備工作，採取審慎的規劃、細緻的風險管理及有條不紊的施工程序。為減低對現有鐵路服務帶來的風險，並提升建造效率和品質，團隊亦引入創新技術，並為各項目制定具彈性的施工計劃。憑藉在項目設計、建造及管理方面的深厚經驗，配合創新技術和新的施工方法，我們的專業團隊致力為香港打造一個更緊密相連、更和諧共融的未來。

發展中項目

東涌綫延綫

2023 年 2 月，港鐵就東涌綫延綫的融資、設計、建造、營運及維修與政府簽訂項目協議。此重點項目將為東涌東新填海區及東涌西的新市鎮擴展區提供鐵路服務，提升北大嶼山的交通聯繫，並支持可持續的長期人口和經濟增長。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。2025 年上半年，我們使用隧道鑽挖機「義和」展開西行隧道的鑽挖工程，並計劃於 2025 年年底展開東行隧道的建造工程。東涌綫延綫項目預計於 2029 年竣工。

小蠔灣站

2022 年 9 月，港鐵就小蠔灣站的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議。小蠔灣站位於欣澳站與東涌站之間的小蠔灣，目的是提升北大嶼山的交通聯繫，並服務未來小蠔灣居民。2025 年上半年，小蠔灣車廠的鑽孔樁工程已完成 50%，小蠔灣站項目餘下部分的樁柱及地基工程將於年內繼續進行。車站預計於 2030 年竣工。

屯門南延綫

2023 年 9 月，港鐵就屯門南延綫的融資、設計、建造、營運及維修與政府簽訂項目協議。該項目包括經高架橋將屯馬綫由屯門站向南延伸約 2.4 公里，並建造一個位於第 16 區的中途站和一個位於屯門南、在屯門碼頭附近的新終點站。屯門南站、第 16 區站和高架橋的地基建工程已經展開。屯門游泳池重置工程的關鍵工序已經接近最後階段，以便於 2025 年年底將泳池移交予政府，之後便可以全面展開第 16 區站的建造工程。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，為整個項目提供資金，項目預計於 2030 年竣工。

東鐵綫古洞站

2023 年 9 月，公司就東鐵綫古洞站的融資、設計、建造、營運及維修與政府簽訂項目協議。新車站將建於東鐵綫落馬洲站與上水站之間，位處未來古洞北新發展區的市中心。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。2025 年上半年，車站的土木工程取得重大進展，地下結構至地面樓層已於 2025 年 6 月完成。車站結構工程正全力開展，並將於今年第四季平頂，車站月台幕門亦已開始安裝。項目繼續以 2027 年竣工為目標，將成為港鐵香港鐵路網絡的第 100 個重鐵車站，亦是新一輪鐵路項目中最早落成的車站。

洪水橋站

2024 年 9 月，公司就洪水橋站的融資、設計、建造、營運及維修與政府簽訂項目協議。新車站設於屯馬綫天水圍站與兆康站之間，將服務未來位於北部都會區西面的洪水橋／廈村新發展區。詳細設計工作已經展開，因應主體工程及興建車站的需要，在新車站周邊的屯馬綫高架橋護牆已於 2025 年 5 月拆除。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 年完成。

北環綫

公司與政府於 2025 年 7 月 8 日簽訂北環綫（第一部分）項目協議，確立部分北環綫主綫（「主綫」）的融資及建造安排，並同時啓動北環綫支綫（「支綫」）的詳細規劃及設計。

全長 10.7 公里的主綫包括古洞及錦上路兩個終點及轉綫車站，分別接駁東鐵綫及屯馬綫，並在新田、牛潭尾及凹頭設置三個中途站。行政長官會同行政會議已於 2025 年 4 月批准主綫的鐵路方案。全長 6.2 公里的支綫則經新田站接駁主綫，並經洲頭及河套站連接至深圳皇崗口岸。主綫及支綫的目標是不遲於 2034 年同步開通。北環綫第一部分項目協議下的建造工程，將由「鐵路加物業」發展模式帶來的財務貢獻及公司內部資源，為該項目提供資金。

支持新鐵路項目

公司於 2025 年 7 月與政府簽訂北環綫（第一部分）項目協議後，雙方積極商討落實簽訂（第二部分）項目協議，當中包括主綫餘下工程及支綫的融資及建造，以及兩綫的營運及維修等安排。公司冀能發揮最大的協同效應和成本效益，目標不遲於 2034 年同步開通兩綫。政府已表示有意讓港鐵公司以擁有權模式推展該項目，並可採用不同的融資模

式，包括「鐵路加物業」發展模式，以確保公司的投資能取得商業回報。公司正積極研究不同的融資模式，務求以最理想的方案，推動香港鐵路發展邁向下一章。

我們正就南港島綫（西段）、東鐵綫白石角站以及其他多項鐵路發展項目繼續配合政府，包括中鐵綫、將軍澳綫南延綫、北環綫東延綫及新界東北綫。這些都是政府於2023年公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》下的部分鐵路發展項目。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的智慧綠色集體運輸項目的進展，並因應需要全力提供支持。我們會在投資回報具商業可行性的情況下，考慮投資這些項目。

中國內地及國際業務

摘要

- 繼續推進成都、鄭州及西安的車站商務業務
- 繼續推進悉尼地鐵 M1 地鐵西北及班克斯敦綫的西南段、深圳地鐵十三號綫其他路段和北京地鐵十七號綫中段的工程

中國內地及國際業務是公司實現增長的支柱之一，有助公司將收入來源分散於多個地域，同時在世界各地市場推廣港鐵及香港品牌。2025年首六個月，港鐵及其附屬公司、聯營公司和合營公司為中國內地、歐洲及澳洲合共服務約 12 億乘客人次。

截至6月30日止六個月 百萬港元	中國內地及國際業務								
	中國內地和澳門的鐵路、 物業租賃及物業管理業務			國際鐵路業務			總計		
	2025年	2024年	增/（減） 百分率	2025年	2024年	增/（減） 百分率	2025年	2024年	增/（減） 百分率
經常性業務									
附屬公司									
收入	514	937	(45.1)	9,669	11,492	(15.9)	10,183	12,429	(18.1)
EBITDA	40	14	185.7	636	695	(8.5)	676	709	(4.7)
EBIT	(161)	(114)	(41.2)	570	600	(5.0)	409	486	(15.8)
EBITDA 邊際比率 (%)	7.8%	1.5%	6.3 個百分點	6.6%	6.0%	0.6 個百分點	6.6%	5.7%	0.9 個百分點
EBIT 邊際比率 (%)	(31.3)%	(12.2)%	(19.1)個百分點	5.9%	5.2%	0.7 個百分點	4.0%	3.9%	0.1 個百分點
經常性業務(虧損)/ 利潤 (已扣除非控股權益)	(173)	(132)	(31.1)	329	368	(10.6)	156	236	(33.9)
聯營公司及合營公司									
應佔利潤	377	401	(6.0)	12	47	(74.5)	389	448	(13.2)
總經常性業務利潤 (扣除業務發展開支前)	204	269	(24.2)	341	415	(17.8)	545	684	(20.3)
公司股東應佔期內利潤									
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支前)	545	684	(20.3)				545	684	(20.3)
- 業務發展開支	(127)	(142)	10.6				(127)	(142)	10.6
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支後)	418	542	(22.9)				418	542	(22.9)
- 來自中國內地物業發展	12	18	(33.3)				12	18	(33.3)
- 來自基本業務	430	560	(23.2)				430	560	(23.2)

若不包括中國內地物業發展，我們於香港以外從事鐵路、物業租賃及物業管理的附屬公司（扣除業務發展開支後），連同聯營公司和合營公司，於 2025 年上半年錄得應佔除稅後淨利潤 4.18 億港元，而去年同期為 5.42 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 2025 年上半年的總經常性業務利潤下跌至 2.04 億港元，部分原因是自 2024 年年底開始營運深圳地鐵十三號綫一期首通段後錄得的營運虧損，以及來自杭州鐵路業務的貢獻減少。

至於國際業務方面，來自鐵路附屬公司、聯營公司和合營公司在 2025 年上半年的總經常性業務利潤下跌至 3.41 億港元，盈利表現減弱的主要原因是來自 South Western Railway 的貢獻減少，以及於去年 5 月出售的 MTRX 在回顧期內已沒有帶來貢獻。

中國內地鐵路業務

北京

我們的聯營公司在北京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南段和北段。所有鐵路綫的營運於 2025 年上半年維持穩定，平均列車服務準時度達 99.9% 以上。北京地鐵十七號綫中段的建造工程正繼續推進，預計於 2025 年年底開通。

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）由公司全資附屬公司營運。今年上半年，該鐵路綫的營運維持穩定，平均列車服務準時度達 99.9%，乘客量亦逐步增加。

如先前所述，自我們在 2010 年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較長時間才可實施，而低乘客量亦將維持一段較預期為長的時間。如適當的車費增加及調整機制未能早日實施，該鐵路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的首通段已於 2024 年 12 月通車，2025 年首六個月的營運維持穩定，平均列車服務準時度達 99.9%。深圳地鐵十三號綫其他路段繼續按計劃施工。

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回顧期內的營運保持穩定，平均列車服務準時度達 99.9%。

如先前報告，杭州地鐵一號綫在近年因乘客量增長緩慢及疫情影響錄得虧損。由於這項專營權協議不設乘客量補償機制，若乘客量在未來較長一段時間仍然偏低，再加上網絡擴大後的平均車費較低，該鐵路綫的長遠財務可行性將會受到影響。

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，平均列車服務準時度達 99.9%，乘客量亦逐漸增加。

中國內地物業業務

港鐵亦參與發展及管理中國內地商用及住宅物業。然而，鑑於零售及物業市場面對的挑戰，公司繼續研究其中國內地商場可以採取的策略選項。繼 2024 年 5 月退出北京「銀座 Mall」商場的業務後，我們繼續檢視深圳「頌薈」商場及天津北運河站商場的策略方案。天津北運河站商場的開業籌備工作仍在進行中，預計於 2026 年後開業。

杭州西站以鐵路交通為導向的發展（「TOD」）項目繼續取得進展，我們亦繼續為深圳市西麗站綜合交通樞紐及北京城市副中心站綜合交通樞紐提供 TOD 顧問服務。

中國內地其他業務

我們繼續推進在成都、鄭州及西安的車站商務業務，現已覆蓋超過 700 間車站商店，同時正於內地其他城市探索車站商務的更多發展機遇。

公司於 2025 年 7 月 10 日透過其全資附屬公司港鐵（北京）投資有限公司，與中車廣東軌道交通車輛有限公司（「中車廣東」）的現有股東簽署協議，投資中車廣東，是公司在廣東省首個鐵路設備產業投資項目。

國際鐵路業務

澳洲

墨爾本都市鐵路網絡的營運表現於回顧期內保持穩定。該項服務的專營權將於 2027 年 11 月屆滿。我們繼續支持作為客戶的維多利亞省政府進行各項網絡改善計劃，包括開通 9 公里長的新地鐵隧道。該隧道預計於今年落成，將帶來一條貫通墨爾本核心商業區的新鐵路綫，令每周可載客量增加逾 50 萬人次。

悉尼地鐵 M1 地鐵西北及班克斯敦綫於今年首六個月的營運保持穩定。該鐵路綫的西南段的工程正在進行中，為 2026 年通車作準備。

瑞典

斯德哥爾摩地鐵於今年上半年的營運保持穩定。此鐵路服務的服務合約將於 2025 年 11 月期滿。

英國

2025 年 5 月，我們已將伊利沙伯綫及 South Western Railway 的營運移交予下一任營運者。

香港以外地區的增長

我們已於 2024 年年底提交悉尼地鐵西綫項目的標書，預計投標結果將於 2025 年下半年公布。我們繼續在中國內地及海外市場，包括「一帶一路」國家探索增長機會。

其他業務

昂坪 360

昂坪 360 在 2025 年上半年的收入增加 0.8% 至 2.41 億港元，訪客人數為 75 萬人次。我們繼續推出各種市場推廣活動，包括季節性宣傳，以及與熱門香港電影《香港四徑大步走》合作，以帶動景點的客流及消費。11 個全新的「全景纜車」車廂經測試、試運行後已投入服務，成為昂坪 360 纜車一員，令運作中的「全景纜車」車廂總數增至 21 個。

八達通

今年上半年，公司應佔八達通控股有限公司（「八達通公司」）的利潤減少 5.8% 至 2.12 億港元。儘管面臨經濟逆風以及境外消費活躍，八達通公司在此期間仍保持強勁交易數量。截至 2025 年 6 月 30 日，隨著八達通公司重點拓展主要旅遊熱點業務，香港及全球（包括中國內地、泰國及南韓）接納八達通付款的消費點分別超過 19 萬及 3,400 萬個。八達通卡及其他產品的總流通量約為 3,300 萬，而日均交易數量和金額分別為 1,580 萬宗及 3.35 億港元。值得關注的是，數碼版八達通的採用率呈現強勁增長，其中 Z 世代用戶佔八達通應用程式使用者總數約三分之一。

港鐵學院

今年首六個月，港鐵學院與香港理工大學及北京交通大學合辦「一帶一路」軌道交通高級管理及專業人才培訓項目，吸引來自 13 個國家及地區的 44 位鐵路高級行政人員及學者參加。港鐵學院亦繼續與本地大學合作，為本科生課程注入鐵路元素。

MTR Lab

2025 年 5 月，MTR Lab 完成其首個於人工智能驅動的零售科技領域的投資項目——帷幄。帷幄總部設於新加坡，專注於提供人工智能驅動的數碼化零售及營銷方案。另外，MTR Lab 與中國內地規模最大的創科孵化器之一的啟迪之星建立戰略合作夥伴關係，在智慧城市、智慧出行及可持續發展等領域共同發掘具潛力的初創企業；並與位於日本橫濱的跨境創新加速器 CROSSBIE JAPAN 株式會社展開戰略合作，增強 MTR Lab 在日本市場發掘投資項目的能力。

環境、社會及管治

港鐵高度重視作為良好企業公民所應盡的責任。我們的營運以健全的環境、社會及管治框架為指導方針，針對減少溫室氣體排放、促進社會共融、推動發展及機遇這三大環境及社會目標，就十個重點範疇訂立了 45 個關鍵績效指標，用以衡量我們在 2025 年所取得的工作成效。

環境

為減少碳排放，我們繼續購置電動車輛，其中十輛電動巴士現已投入客運服務。在 2025 至 2026 年間，另外 25 輛電動巴士將陸續交付，以取代即將退役的柴油巴士。我們繼續向已獲科學基礎目標倡議組織批准的 2030 年溫室氣體減排目標推進並取得進展。

社會

為慶祝「鐵路人 鐵路心」義工計劃踏入 20 周年，港鐵於 3 月及 4 月期間舉辦了以「傳承愛心跨代同行 20 載」為主題的港鐵義工月活動。2025 年上半年，我們透過該計劃舉辦了 178 個義工項目，參與義工人次達 2,334。

我們亦於今年上半年慶祝「EmpowerZ」多元人才青年就業先導計劃的首屆學員畢業。該計劃旨在為不同族裔人士及／或殘疾人士提供就業機會、適切培訓及師友輔導。今年「Train'出光輝每一程 2.0」計劃亦吸引超過 1,000 名學生參加，透過參與訓練營及社會創新挑戰賽，為社會共融議題探討創新解決方案。

我們亦繼續推行「港鐵·藝術」計劃，透過在車站舉辦展覽和表演，向公眾推廣藝術欣賞。重點項目包括於 2025 年 3 月在香港站的「港鐵藝術舞台」舉辦《牛仔伴你尋找回憶之旅創作展》，展出漫畫大師王司馬的作品，並邀得本地藝術家創作「牛仔」造型的畫作，重新演繹這部經典漫畫。我們同月在中環站舉辦《同萌社區 THE COMMEOWNITY》貓店長·窩心攝影展，透過四大主題萌區，捕捉城中著名的「貓店長」與店主、街坊及遊人的互動情景，我們更夥拍「dayday330」宣傳身心靈健康並鼓勵大家在旅程中感受靜觀及療癒的一刻。

管治

港鐵致力實踐強而有力的企業管治，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。我們全面的企業風險管理框架旨在保障公眾及員工的健康與安全，同時亦有助我們管控策略、營運、財務、合規和聲譽等各類風險。我們定期檢討重大風險，包括新出現的風險，以及與環境、社會及管治相關的風險，以應對不斷轉變

的業務及營運環境。此外，我們的「三道防線」框架有助確保公司積極和有效地管理風險。

人力資源

截至 2025 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 18,641 和 12,159 名員工。另外，聯營公司及合營公司在香港及全球各地共僱用 16,029 名員工。香港的港鐵員工自願流失率為 5.1%，維持穩定。

港鐵積極提升僱主品牌，並在公司的整體獎酬框架下提供具競爭力的薪酬福利以及短期和長期激勵計劃，致力成為求職者心目中的首選僱主。為吸引人才，特別是新世代人才，我們推出全新的招聘宣傳視覺效果，以提升僱主品牌形象，並引入創新的人才招募市場策略。公司亦透過見習人員發展計劃，以及經重新設計的見習鐵路技術人員訓練計劃及暑期實習生計劃，為青年提供多元化的事業出路。我們積極聆聽員工的意見，並通過多種渠道與他們保持雙向溝通。我們亦透過 Wellness Connect 平台推出多項身心健康及家庭友善措施，促進員工達致工作與生活平衡。我們設有全面的學習及發展計劃，為員工提供事業發展及成長機會，同時加強他們面向未來的技能，以迎接嶄新的工作模式。

上半年回顧 — 財務表現

集團的業績及業務回顧已於前面章節提及。本章節詳細闡述及分析這些業績。

綜合損益

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月		利好/（不利）變動	
	2025 年	2024 年	百萬港元	%
總收入	27,360	29,271	(1,911)	(6.5)
經常性業務利潤				
EBIT ^ε				
香港客運服務				
– 香港車務營運	98	415	(317)	(76.4)
– 香港車站商務	1,798	1,897	(99)	(5.2)
香港客運服務總計	1,896	2,312	(416)	(18.0)
香港物業租賃及管理業務	2,084	2,154	(70)	(3.2)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理 附屬公司	409	486	(77)	(15.8)
其他業務、項目研究及業務發展開支	(188)	(178)	(10)	(5.6)
應佔聯營公司及合營公司利潤	601	673	(72)	(10.7)
總經常性 EBIT	4,802	5,447	(645)	(11.8)
利息及財務開支	(633)	(517)	(116)	(22.4)
所得稅	(665)	(806)	141	17.5
非控股權益	(89)	(100)	11	11.0
股東及永續資本證券持有人應佔經常性業務 利潤	3,415	4,024	(609)	(15.1)
永續資本證券	(24)	-	(24)	n/m
經常性業務利潤	3,391	4,024	(633)	(15.7)
物業發展利潤（除稅後）				
香港	5,530	1,722	3,808	221.1
中國內地	12	18	(6)	(33.3)
物業發展利潤（除稅後）	5,542	1,740	3,802	218.5
基本業務利潤	8,933	5,764	3,169	55.0
投資物業公允價值計量（虧損）/ 收益 （除稅後）				
投資物業公允價值重新計量虧損 初始確認來自物業發展的投資物業之公允 價值計量收益	(2,702)	(810)	(1,892)	(233.6)
投資物業公允價值計量（虧損）/ 收益 （除稅後）	1,478	1,090	388	35.6
投資物業公允價值計量（虧損）/ 收益 （除稅後）	(1,224)	280	(1,504)	n/m
公司股東應佔淨利潤	7,709	6,044	1,665	27.5
總經常性 EBIT 邊際比率# (%)	15.4%	16.3%	(0.9) 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） (%)	22.1%	25.5%	(3.4) 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

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月期間，香港乘客量改善，帶動集團取得穩健的業務收入，而集團物業發展業務錄得的利潤主要來自何文田站第一期及第二期，以及「港島南岸」第三期及第五期項目。

總收入

集團截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內的總收入（不包括中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司）為 171.63 億港元，較 2024 年同期上升 1.9%。收入上升，主要由於過境及高速鐵路（香港段）服務的乘客量帶動香港車務營運收入增加。然而，由於(i)墨爾本鐵路營運的項目收入減少，及(ii)斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 專營權於 2024 年上半年提前終止令瑞典業務的收入減少，導致我們中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司的收入貢獻有所下跌。因此，集團截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內的總收入較 2024 年同期下跌 6.5% 至 273.60 億港元。

經常性業務利潤

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內，集團錄得股東及永續資本證券持有人應佔經常性業務利潤 34.15 億港元，較去年同期的 40.24 億港元減少 6.09 億港元或 15.1%。跌幅主要由於香港車務營運的 EBIT 因經營開支上升而下跌，當中包括數項因一次性或時間性因素導致的成本變動。計除永續資本證券持有人應佔利潤 2,400 萬港元後，本公司於截至 2025 年 6 月 30 日止六個月錄得股東應佔經常性業務利潤 33.91 億港元，減少 6.33 億港元或 15.7%。

總經常性 EBIT（按業務劃分）

集團於六個月期內的總經常性 EBIT（包括應佔聯營公司及合營公司利潤以及項目研究及業務發展開支）為 48.02 億港元，較 2024 年同期減少 6.45 億港元或 11.8%。各業務的貢獻如下：

香港車務營運：截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內，EBIT 減少 3.17 億港元或 76.4% 至 9,800 萬港元，主要由於(i)員工成本上漲、通脹以及鐵路配套及維護開支增加令整體經營開支上升；(ii)折舊增加；及(iii)支付予九鐵公司的每年非定額付款因收入上升而有所增加。這些不利影響在跨境運力提升及香港與中國內地之間旅客往來更趨頻密的帶動下，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：截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內，EBIT 減少 9,900 萬港元或 5.2% 至 17.98 億港元，主要由於(i)廣告業務因市場氣氛轉差導致相關收入下跌，以及電訊收入減少；(ii)其他車站商店的續租及新租賃的新訂租金整體下跌 7.0%；(iii)2025 年上半年並未如 2024 年同期般獲得政府退還地租；及(iv)支付予九鐵公司的每年非定額付款因收入上升而增加。EBIT 的跌幅部分被免稅店租金收入上升而有所抵銷。

香港物業租賃及管理業務：截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內，EBIT 減少 7,000 萬港元或 3.2% 至 20.84 億港元，主要由於(i)受持續北上消費及消費模式轉變的影響，商場續租及新租賃的新訂租金整體下跌 7.8%；及(ii)公司在「國際金融中心二期」的 18 層寫字樓之租金收入減少。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司：截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內，EBIT 減少 7,700 萬港元或 15.8% 至 4.09 億港元，主要由於深圳地鐵十三號綫首通段於 2024 年 12 月通車後產生營運虧損。

其他業務、項目研究及業務發展開支：截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內，EBIT 虧損為 1.88 億港元，與 2024 年同期相若。

應佔聯營公司及合營公司利潤：截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內，應佔聯營公司及合營公司利潤減少 7,200 萬港元或 10.7%至 6.01 億港元，主要由於杭州地鐵五號綫表現疲弱。

總經常性 EBIT 邊際比率

於 2025 年上半年，總經常性 EBIT 邊際比率保持穩健，較 2024 年同期輕微下跌 0.9 個百分點至 15.4%，主要由於香港業務的經營成本上升。

利息及財務開支

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內，經常性業務的利息及財務開支為 6.33 億港元，較 2024 年同期增加 22.4%，主要由於在融資活動中提取的貸款增加。集團融資活動的詳細回顧載列於隨後章節。

所得稅

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月，經常性業務的所得稅開支減少 1.41 億港元或 17.5%至 6.65 億港元，主要由於香港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，宣布判決並就稅務上訴委員會的決定給予本公司上訴許可。本公司已與外聘大律師和稅務顧問商討，其意見是本公司繼續持有有力的法律理據支持其立場。因此，本公司已就稅務上訴委員會的決定提出上訴，且並無計提額外的稅務撥備。原訟法庭上訴聆訊已編定於 2027 年年初舉行。詳情請參閱本中期業績公告中的附註 6B。

物業發展利潤（除稅後）

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月，集團除稅後的物業發展利潤為 55.42 億港元，較 2024 年同期增加 38.02 億港元。利潤主要來自何文田站第一期及第二期，以及「港島南岸」第三期及第五期。

基本業務利潤

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月，基本業務利潤增加 31.69 億港元或 55.0%至 89.33 億港元，這是由於物業發展利潤增加 38.02 億港元，惟增幅被經常性業務利潤減少 6.33 億港元而有所抵銷。

投資物業公允價值計量（虧損）/ 收益（除稅後）

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月，投資物業的公允價值計量虧損為 12.24 億港元，當中包括(i)投資物業公允價值重新計量之虧損 27.02 億港元，扣除(ii)就集團的分攤實物投資物業（即「THE SOUTHSIDE」商場）錄得的剩餘估值收益 14.78 億港元。

公司股東應佔淨利潤

計入集團的經常性業務、物業發展業務及投資物業公允價值計量後，集團於截至 2025 年 6 月 30 日止六個月內錄得公司股東應佔淨利潤 77.09 億港元，較 2024 年同期錄得的 60.44 億港元增加 16.65 億港元或 27.5%。

綜合財務狀況

百萬港元	於 2025 年 6 月 30 日	於 2024 年 12 月 31 日	增/ (減) 百萬港元	%
固定資產	241,997	243,190	(1,193)	(0.5)
在建鐵路工程	15,287	11,375	3,912	34.4
發展中物業	42,628	42,300	328	0.8
聯營公司及合營公司權益	13,590	13,039	551	4.2
證券投資	6,693	1,952	4,741	242.9
應收帳項及其他應收款項	11,506	15,780	(4,274)	(27.1)
現金、銀行結餘及存款	56,796	27,886	28,910	103.7
其他資產	14,100	11,977	2,123	17.7
總資產	402,597	367,499	35,098	9.6
貸款及其他負債總額	92,173	77,568	14,605	18.8
應付帳項及其他負債	73,345	77,663	(4,318)	(5.6)
服務經營權負債	9,924	9,969	(45)	(0.5)
遞延稅項負債	15,948	16,166	(218)	(1.3)
總負債	191,390	181,366	10,024	5.5
淨資產	211,207	186,133	25,074	13.5
代表：				
公司股東應佔總權益	186,976	185,625	1,351	0.7
永續資本證券	23,574	-	23,574	n/m
非控股權益	657	508	149	29.3
總權益	211,207	186,133	25,074	13.5

n/m: 並無意義

集團的總資產增加 9.6%至 4,025.97 億港元，主要由於(i)集團於 2025 年 6 月發行永續資本證券後，現金、銀行結餘及存款增加；(ii)因認購銀行中期票據而令證券投資增加；及(iii)東涌綫延綫、屯門南延綫及古洞站的在建鐵路工程增加，部分升幅被物業發展應收款項結算減少導致應收帳款及其他應收款項減少而有所抵銷。

總負債增加 5.5%至 1,913.90 億港元，主要由於淨提取貸款上升。與多項物業發展項目有關的遞延收入由於相關收入已在 2025 年上半年的綜合損益表中確認因而減少，抵銷了部分上述升幅。

因此，集團的淨資產增加 250.74 億港元或 13.5%至 2,112.07 億港元。

綜合現金流量

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月	
	2025 年	2024 年
經營活動所得的現金淨額	6,481	8,179
收取/（支付）與物業發展有關的款項淨額	9,127	(21)
資本性開支	(8,632)	(7,571)
每年非定額付款	(3,025)	(2,355)
投資活動的其他現金（流出）/流入淨額	(4,388)	417
投資活動耗用的現金淨額	(6,918)	(9,530)
淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額	10,913	10,680
永續資本證券發行	23,550	-
已付公司股東股息	(5,541)	-
融資活動的其他現金流出淨額	(78)	(221)
融資活動所得的現金淨額	28,844	10,459
匯率變動的影響	503	(217)
現金、銀行結餘及存款淨增加	28,910	8,891
於 1 月 1 日的現金、銀行結餘及存款	27,886	22,375
於 6 月 30 日的現金、銀行結餘及存款	56,796	31,266

經營活動所得的現金淨額

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月，經營活動所得的現金淨額由 2024 年同期的 81.79 億港元減少 16.98 億港元至 64.81 億港元，主要由於經濟環境疲弱導致經常性業務利潤下降。

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 91.27 億港元，包括(i) 104.21 億港元主要來自「日出康城」、「港島南岸」及何文田站多個物業發展項目所收取的現金款項，部分被(ii) 12.94 億港元主要與小蠔灣項目有關之現金支付款項所抵銷。

資本性開支

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月，資本性開支為 86.32 億港元，包括(i) 45.60 億港元用於增置香港現有鐵路及相關營運資產的投資（如車站改造工程、新列車及信號系統）；(ii) 38.38 億港元用於香港鐵路延綫項目；(iii) 1.27 億港元用於投資物業添置和裝修工程；及(iv) 1.07 億港元用於中國內地及海外附屬公司（如深圳地鐵十三號綫）。

淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月，淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額為 109.13 億港元，包括(i) 來自貸款和資本市場工具的所得款項 574.27 億港元；被(ii) 償還主要與貸款相關的 455.98 億港元；及(iii) 利息支付淨額 9.16 億港元所抵銷。

已付公司股東股息

截至 2025 年 6 月 30 日止六個月，集團支付現金股息 55.41 億港元（2024 年：零港元），代表 2024 年的末期股息每股 0.89 港元。

融資活動

2025 年第一季，在國際經貿及入境旅遊活動改善的支持下，香港本地生產總值按季增長 3.1%。憑藉本身的財政政策加上穩健的金融體系，香港繼續獲得信譽良好的評級機構授予 AA+/Aa3 信貸評級，而信貸展望亦於 2025 年 5 月獲上調或確認為「穩定」。

美國聯儲局聯邦公開市場委員會在 2025 年上半年將目標聯邦基金利率維持在 4.25-4.50%，香港銀行同業拆息於 2025 年 6 月下跌，而港元與美元的息差在本港長期奉行的聯繫匯率制度下有所擴大。

2025 年上半年，世局動盪不安、變幻莫測，但香港的貨幣和金融市場仍保持有序運作。期內公司安排了 529 億港元的新融資，包括發行 19 億港元年期介乎 2 至 3 年的私人配售中期票據、235 億港元等值的三期美元公開債券，以及 235 億港元等值的兩期美元公開永續資本證券，另外還簽署了 40 億港元的銀行信貸額度。在新融資當中，約 8 億港元是根據港鐵「可持續融資框架」安排，所得款項將用於合資格的投資項目。

本公司首次發行永續資本證券，為資本結構加入混合資本，永續資本證券在集團帳目中符合資格作為權益處理。於 2025 年 6 月底，集團的綜合負債總額為 922 億港元，現金和存款結餘為 568 億港元，持有的銀行中期票據為 57 億港元，而未提取的承諾信貸額超過 262 億港元。

集團在決定融資活動時，會考慮未來的資本性開支需求及當前市場狀況。集團於首六個月的帶息借貸加權平均成本為 3.7%（年率，下同），而 2024 年同期則為 3.8%。

淨負債權益比率及利息保障倍數

集團的槓桿比率（按淨負債權益比率衡量）於 2024 年 6 月 30 日為 27.5%，於 2024 年 12 月 31 日為 31.6%，而於 2025 年 6 月 30 日為 18.8%。槓桿比率下降主要由於集團發行永續資本證券籌集了現金。截至 2025 年 6 月 30 日止六個月，集團利息保障倍數為 12.5 倍，2024 年同期則為 11.6 倍。

資本性開支及投資

集團的資本性開支及投資可分為以下項目：香港鐵路項目（細分為現有鐵路的維修工程及新項目）、香港物業投資及發展項目，以及中國內地和海外投資項目。預計 2025 年至 2027 年的總開支約為 908 億港元，其中 57 億港元與已簽訂的北環綫（第一部分）項目協議下的項目成本有關。

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（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 2025 年至 2027 年資本性開支的一大部分。至於其他項目的資本性工程開支和財務安排，需在集團與政府簽訂相關項目協議後才能確定。

集團於 2025 年 6 月 30 日持有 568 億港元的現金、銀行結餘及存款、57 億港元的銀行中期票據、超過 262 億港元的可動用承諾貸款額，加上可從銀行獲得的貸款及在債券資本市場集資的能力，相信將足以應付其資本性開支及投資計劃。

承董事局命
行政總裁
金澤培博士

香港，2025年8月14日

暫停辦理成員登記手續及記錄日期

為確定股東可獲派 2025 年中期股息的權利，本公司將暫停辦理成員登記冊的登記，並於有關期間內暫停辦理股份過戶登記手續。有關詳情載列如下：

交回股份過戶文件以作登記的最後時限 ^(附註1)	2025年8月28日 下午4時30分
暫停辦理成員登記手續	2025年8月29日 至2025年9月3日 (包括首尾兩日)
記錄日期	2025年9月3日

附註：

1. 所有填妥的過戶表格連同有關股票必須送達本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。
2. 上述所提及的時間和日期均為香港時間和日期。

於本公告日期：

董事局成員：歐陽伯權博士(主席)**、金澤培博士(行政總裁)、包立賢*、陳振彬博士*、鄭恩基*、許少偉*、劉麥嘉軒*、李惠光*、吳永嘉*、孫淑貞*、唐家成博士*、黃幸怡*、黃冠文*、黃慧群教授*、許正宇(財經事務及庫務局局長)**、運輸及物流局局長(陳美寶)**、發展局常任秘書長(工務)(劉俊傑)**及運輸署署長(李頌恩)**

執行總監會成員：金澤培博士、楊美珍、鄭惠貞、蔡少綿、鄧輝豪、樊米高、馬琳、鄧智輝及黃琨暉

* 獨立非執行董事
** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。