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 2026 年 6 月 30 日止六個月
未經審核業績公告

業績

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月 **2026 年**	2025 年	利好 /（不利）變動
總收入	**26,231**	27,360	(4.1)%
經常性業務利潤	**3,434**	3,391	1.3%
物業發展利潤	**12,233**	5,542	120.7%
投資物業公允價值計量收益 /（虧損）	**205**	(1,224)	n/m
本公司股東應佔淨利潤	**15,872**	7,709	105.9%

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

- 香港客運業務收入保持穩健增長，主要受惠於過境服務及高速鐵路（香港段）乘客量上升
- 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 122 億港元，主要來自大圍站及「港島南岸」第五期項目。物業發展的大部分利潤將用於資產更新及管理，以及支持新鐵路項目
- 錦上路站第二期物業發展項目已於 2026 年 4 月批出

中國內地及國際業務

- 我們繼續推進於 2025 年 12 月奪得的悉尼地鐵西線項目的設計工作
- 深圳地鐵十三號線二期北延段已於 2026 年 6 月通車

摘要 *（續）*

展望

- 我們的五年計劃確立清晰發展藍圖，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
- 我們會透過保護及擴增經常性收入來源、秉持一貫審慎和積極的財務及現金流管理，以應對本地及國際業務所面對的市場挑戰。於 2026 年上半年，我們成功發行 30 億歐元、188 億港元及 20 億澳元的高級無抵押綠色債券
- 我們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。我們亦會持續探討參與政府其他運輸網絡發展計劃
- 視乎施工及銷售進度，我們預期於 2026 年下半年為「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
- 屯門第 16 區站第二期物業發展項目已於 2026 年 7 月招標。視乎市場情況而定，我們預期在未來約 12 個月左右為兩個物業發展項目進行招標

本公司董事宣布本公司及其附屬公司（「本集團」）截至 2026 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** **2026 年** **（未經審核）**	2025 年 （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	**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	**-**	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)

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月 **2026 年** **（未經審核）**	 2025 年 （未經審核）
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	**(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	**(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	**14,595**	6,594
投資物業公允價值計量收益 /（虧損）	**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	**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	**112**	(620)
除稅前利潤	**19,556**	9,556
所得稅	**(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
- 永續資本證券持有人	**618**	24
- 非控股權益	**129**	89
期內利潤	**16,619**	7,822

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月 **2026 年** **（未經審核）**	 2025 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	**2,917**	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：		
- 基本	**2.55 港元**	1.24 港元
- 攤薄	**2.55 港元**	1.24 港元

綜合全面收益表

百萬港元	截至 6 月 30 日止六個月 **2026 年** **（未經審核）**	 2025 年 （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）：		
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
- 永續資本證券持有人	**618**	24
- 非控股權益	**124**	114
期內全面收益總額	**18,317**	7,077

綜合財務狀況表

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）
資產		
固定資產		
- 投資物業	**93,603**	93,188
- 其他物業、機器及設備	**112,411**	110,862
- 服務經營權資產	**42,088**	41,654
	248,102	245,704
物業管理權	**7**	7
在建鐵路工程	**22,357**	17,879
發展中物業	**43,378**	43,054
遞延開支	**98**	138
聯營公司及合營公司權益	**14,435**	13,614
遞延稅項資產	**530**	509
證券投資	**17,973**	7,276
待售物業	**4,164**	2,862
財務衍生工具資產	**2,178**	1,691
存料與備料	**3,249**	3,021
應收帳項及其他應收款項	**15,524**	13,562
應收關連人士款項	**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	**57,217**	58,824
本期所得稅	**4,056**	1,850
應付關連人士款項	**2,777**	3,655
貸款及其他負債	**170,339**	88,874
服務經營權負債	**9,839**	9,886
財務衍生工具負債	**2,391**	2,401
非控股權益持有者貸款	**129**	125
遞延稅項負債	**17,116**	16,879
	263,880	182,543
淨資產	**228,458**	216,395
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	**(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	**23,496**	23,496
非控股權益	**688**	684
總權益	**228,458**	216,395

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 2026 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 2026 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 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。

- 本公司核數師已對本集團截至 2025 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。

2026 年未經審核的中期財務報告須與 2025 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。

3. 保留溢利

截至 2026 年 6 月 30 日止六個月及截至 2025 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2026 年 1 月 1 日結餘	**130,176**
本公司股東應佔期內利潤	**15,872**
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	**(7)**
建議及已批准股息	**(5,541)**
沒收未領股息	**93**
於 2026 年 6 月 30 日結餘	**140,593**

百萬港元	
於 2025 年 1 月 1 日結餘	123,454
本公司股東應佔年內利潤	14,677
來自重新計量界定福利計劃淨資產的其他全面收益	204
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(4)
已宣派及已批准股息	(8,155)
於 2025 年 12 月 31 日結餘	130,176

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：

	截至 6 月 30 日止六個月	
百萬港元	**2026 年**	2025 年
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，本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤 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. 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

	截至 6 月 30 日止六個月	
百萬港元	**2026 年**	2025 年
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

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。

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 2026 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（2025 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 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 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。

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 **2026 年**	 2025 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（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。

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 2026 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 2026 年 9 月 15 日派發予於 2026 年 9 月 2 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 2026 年 6 月 30 日止六個月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，合共 6,213,513,397 股（2025 年：6,214,985,540 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2026 年 6 月 30 日止六個月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，合共 6,224,136,949 股（2025 年：6,225,220,814 股）計算。

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均為 2.52 港元（2025 年：1.44 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），以及新界西北區為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士，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：

	收入		（虧損）/利潤貢獻	
	截至 6 月 30 日止六個月		**截至 6 月 30 日止六個月**	
百萬港元	**2026 年**	2025 年	**2026 年**	2025 年
香港客運服務				
- 香港車務營運	**11,850**	11,509	**(141)**	98
- 香港車站商務	**2,615**	2,621	**1,755**	1,798
	14,465	14,130	**1,614**	1,896
香港物業租賃及管理業務	**2,593**	2,657	**2,011**	2,084
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務	**8,845**	10,183	**430**	409
中國內地物業發展	**-**	14	**(1)**	4
其他業務	**328**	376	**3**	39
	26,231	27,360	**4,057**	4,432
香港物業發展			**14,595**	6,594
項目研究及業務發展開支			**(184)**	(227)
投資物業公允價值計量收益 /（虧損）			**205**	(1,224)
應佔聯營公司及合營公司利潤			**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			**112**	(620)
所得稅			**(2,937)**	(1,734)
期內利潤			**16,619**	7,822

截至 2026 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 122.33 億港元（2025 年：55.42 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）、中國內地物業發展虧損 100 萬港元（2025 年：利潤 400 萬港元）及其相關利息、財務開支和所得稅開支 23.61 億港元（2025 年：10.56 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** **2026 年**	2025 年
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

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，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。

(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 10A(b)(v)更具體說明），原因是 (a) 截至 2026 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 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 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。

(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 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。

11. 應收及應付帳項

A 於 2026 年 6 月 30 日，本集團的應收帳項及其他應收款項為 155.24 億港元（2025 年 12 月 31 日：135.62 億港元），其中應收帳項為 43.20 億港元（2025 年 12 月 31 日：41.16 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 2026 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	**2026 年 6 月 30 日（未經審核）**	2025 年 12 月 31 日（經審核）
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

B 於 2026 年 6 月 30 日，應付帳項、其他應付款項及撥備為 572.17 億港元（2025 年 12 月 31 日：588.24 億港元），其中應付帳項及應計費用為 224.24 億港元（2025 年 12 月 31 日：213.41 億港元）。於 2026 年 6 月 30 日，以到期日劃分應付帳項的分析如下：

百萬港元	**2026 年 6 月 30 日（未經審核）**	2025 年 12 月 31 日（經審核）
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

12. 買賣或贖回上市證券

截至 2026 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 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，總代價約為 1.30 億港元。

13. 集團資產押記

於 2026 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 3.82 億人民幣（4.42 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）的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，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。

14. 公司管治

在截至 2026 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。

15. 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 2026 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	
	2026 年	2025 年
香港車務營運		
總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	**789.6**	786.0
- 過境服務	**55.4**	51.2
- 高速鐵路（香港段）	**16.6**	14.7
- 機場快綫	**6.4**	6.4
- 輕鐵及巴士	**107.4**	105.4
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	**4,704.5**	4,667.7
- 過境服務（每日）	**306.0**	282.8
- 高速鐵路（香港段）（每日）	**91.8**	81.4
- 機場快綫（每日）	**35.6**	35.4
- 輕鐵及巴士（周日）	**630.4**	618.8
財務		
EBITDA 邊際比率^		
- 包括中國內地及國際附屬公司	**34.1%**	32.3%
- 不包括中國內地及國際附屬公司[δ]	**47.1%**	47.5%
EBIT 邊際比率*		
- 包括中國內地及國際附屬公司	**14.8%**	15.4%
- 不包括中國內地及國際附屬公司[φ]	**19.8%**	22.1%
本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤（百萬港元）	**12,223**	5,530
本公司股東應佔來自基本業務的利潤（百萬港元）	**15,667**	8,933

^ 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

[δ] 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）

* 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

[φ] 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 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）

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 億澳元的高級無抵押綠色債券、188 億港元的企業綠色債券，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，連同現時港鐵正為屯門第16區站第二期項目進行招標，合共約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綫，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

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*	
香港車務營運	**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
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%，主要歸因於車輛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檢討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。

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。

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，縮短至約十小時。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%、餅店約佔 12%、便利店約佔 13%、乘客服務約佔 14%，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 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%。

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，「海琅灣 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「澈晨」及「澈晨 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。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。

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／厦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為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								
	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		
截至6月30日止六個月			增/（減）			增/（減）			增/（減）
百萬港元	**2026年**	2025年	百分率	**2026年**	2025年	百分率	**2026年**	2025年	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									
- 來自經常性業務（扣除業務發展開支前）							**650**	**545**	**19.3**
- 業務發展開支							**(133)**	(127)	(4.7)
- 來自經常性業務（扣除業務發展開支後）							**517**	**418**	**23.7**
- 來自中國內地物業發展							**10**	12	(16.7)
- 來自基本業務							**527**	**430**	**22.6**

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，用以衡量我們在十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。

上半年回顧 — 財務表現

除了以上的集團業績及營運簡要報告外，本章節會詳細闡述及分析有關業績。

綜合損益

	截至 6 月 30 日止六個月		利好/（不利）變動	
百萬港元	**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

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。詳情請參閱本中期業績公告中的附註 6B。

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。

綜合財務狀況

百萬港元	**於 2026 年 6 月 30 日**	於 2025 年 12 月 31 日	增/（減）百萬港元	%
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**

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 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%。於 2026 年 6 月底，集團約 74%的借貸為定息借貸。

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。

承董事局命
行政總裁
楊美珍

香港， 2026 年 8 月 13 日

暫停辦理成員登記手續及記錄日期

為確定股東可獲派 2026 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）.....2026年8月27日
下午4 時30 分

暫停辦理成員登記手續.....2026年8月28日
至2026年9月2日
（包括首尾兩日）

記錄日期.....2026 年 9 月 2 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：*金澤培博士*(主席)* **、 楊美珍*(行政總裁)*、包立賢*、陳振彬博士*、鄭恩基*、禤惠儀*、許少偉*、劉麥嘉軒*、李惠光教授*、吳永嘉*、孫淑貞*、黃幸怡*、黃冠文*、黃慧群教授*、黃奕鑑*、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(謝詠誼)**

*執行總監會成員：*楊美珍、鄧智輝、鄭惠貞、蔡少綿、鄧輝豪、樊米高、鄺永銓、馬琳及黃琨暐

** 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。