

新聞稿

Press Release

編號零二零/二六 二零二六年三月十二日

港鐵公司公布二零二五年度全年業績 持續推進逾千億新鐵路項目發展建設香港

港鐵公司今日(二零二六年三月十二日)公布二零二五年度全年業績。年內，公司錄得淨利潤超過一百四十六億港元。儘管市場環境帶來一定挑戰，對公司整體經常性業務利潤有所影響，但去年乘客量及車站商務收入均按年上升，而公司在「鐵路加物業」模式下亦錄得顯著的物業發展利潤。

公司將持續透過「鐵路加物業」模式，將物業發展利潤投放於鐵路建設及營運。公司現正全力推進六個位於屯門、大嶼山，以及未來香港經濟發展新引擎—北部都會區的新鐵路項目，相關項目涉及的總投資約一千四百億港元。公司正逐步進行融資安排，以支持港鐵持續投資及拓展香港的鐵路網絡。

鐵路是港鐵的核心業務，去年本地總乘客量超過十九億人次，乘客車程準時程度維持百分之九十九點九。公司持續投放資源更新及維護鐵路資產，確保鐵路系統和技術與時並進，提升服務。高鐵（香港段）二零二五年的乘客量超過三千萬，為開通新高，按年升百分之十六，直達站點亦增至一百一十個，深化香港與內地城市的互聯互通。

港鐵公司行政總裁楊美珍女士說：「面對近年經營環境的挑戰，港鐵持續銳意創新、鞏固經常性收入，對確保香港鐵路的可持續發展至關重要。我們亦正努力推進六個新鐵路項目並進展良好，公司並會適時、有序地作好融資安排，建設香港、投資未來。」

(轉下頁)

在市場競爭及消費模式轉變下，公司把握大型盛事的機遇及推出與潮流品牌聯乘企劃以提升乘客體驗，吸引客流。此外，港鐵商場出租率全年錄得近百分之百，反映營運具韌性。公司充分運用緊貼社區的優勢，透過多元活動吸引社群，提升人流及租務表現。

物業業務方面，公司正興建九個物業項目，未來可提供約八千個住宅單位，去年亦批出屯門第十六區站第一期物業發展項目合約，為香港住宅市場提供持續供應。視乎施工及銷售進度，公司預期為「日出康城」第十三期、「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、「港島南岸」第五期及「日出康城」第十二期的利潤入帳。

中國內地及國際業務穩步發展，去年公司簽署協議入股中車廣東公司，並積極推進內地的車站商務業務。國際方面，公司成功投得悉尼地鐵西綫項目的主要合約。公司將繼續探索中國內地及海外市場的發展機會，發揮在鐵路建設及營運方面的專業優勢。

公司致力為股東包括特區政府持續創造價值，並秉持關愛社會的理念，持續投放資源支持社區發展，包括提供不同票務優惠。去年，透過各項回饋措施及惠澤社群的總額超過一百五十億港元，與社會共享發展成果。

港鐵公司董事局建議派發末期普通股息每股港幣八十九仙，即全年普通股息為每股港幣一元三十一仙。（有關二零二五年度業績公告，請參閱附件。）

(完)

關於港鐵公司

港鐵一直推動城市前行，亦致力發展及連繫社區，創建更美好未來。作為世界級可持續鐵路運輸服務的營運商，港鐵公司在安全、可靠程度、顧客服務和效益方面都處於領導地位。

由設計、規劃和建設，以至開通、維修和營運，港鐵擁有全方位的鐵路專業知識和超過四十五年的鐵路項目發展經驗。除了參與各項鐵路項目及營運，港鐵透過鐵路、商業和物業發展的無縫整合，建設並管理鐵路沿綫充滿活力的新社區。

港鐵在香港、中國內地和其他地區擁有超過五萬名員工*，每週日的全球客運量超過一千萬人次。讓港鐵與您同步向前，一起載向未來!

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽 www.mtr.com.hk。

* 包括香港及全球各地的附屬公司、聯營公司和合營公司

附件

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 12 月 31 日止年度 經審核業績公告

業績

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		利好/ (不利) 變動
	2025 年	2024 年	
總收入	55,465	60,011	(7.6)%
經常性業務利潤	5,653	7,210	(21.6)%
物業發展利潤	11,084	10,265	8.0%
投資物業公允價值計量虧損	(2,060)	(1,703)	(21.0)%
本公司股東應佔淨利潤	14,677	15,772	(6.9)%

- 建議末期普通股息為每股 0.89 港元。全年普通股息合共每股 1.31 港元，與 2024 年相同

摘要

香港業務

- 主要受高速鐵路（香港段）及過境服務乘客量上升的帶動下，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 111 億港元，反映我們於 2025 年多個物業項目的進展，主要來自「港島南岸」第三期和第五期、「日出康城」第十二期及何文田站第一期和第二期項目。該等物業發展利潤與本公司早年投資的鐵路項目相關，同時亦為我們下一階段的發展作好準備
- 屯門第 16 區站第一期物業發展項目已於 2025 年 11 月批出
- 已於 2025 年 7 月與政府就北環綫（第一部分）簽訂項目協議。本公司正與政府積極磋商，以落實簽署第二部分項目協議

中國內地及國際業務

- 北京地鐵十七號綫及深圳地鐵十三號綫一期已於 2025 年 12 月全綫通車
- Metro Trains West 財團於 2025 年 12 月成功奪得悉尼地鐵西綫項目的列車供應、營運及維修合約
- 墨爾本都市鐵路開通了 9 公里長的新地鐵隧道，為當地提供一條快速、便捷、貫通墨爾本核心商業區的地鐵綫

摘要 (續)

展望

- 儘管宏觀經濟環境仍充滿挑戰，但近期經濟環境改善及房地產市道回升，顯示我們或將迎來較為穩健的營運環境
- 我們持續推進香港歷史上其中一個最大規模的鐵路擴展計劃，涵蓋《香港主要運輸基建發展藍圖》及《運輸策略藍圖》下多條新鐵路綫，旨在提升本地鐵路網絡聯繫，並與大灣區城市建立更緊密的聯繫
- 我們於 2025 年成功發行了 30 億美元的高級無抵押債券（當中包括 15 億美元的 30 年期票據）及 30 億美元次級永續資本證券，於 2026 年成功發行了 20 億澳元的高級無抵押綠色債券，亦於 2025 年簽訂一項 300 億港元的七年期綠色銀團貸款。展望未來，我們將密切關注地緣政治的變動及通脹情況，為資本性工程項目尋求額外資金來源，並保持審慎理財
- 視乎施工及銷售進度，我們預期為「日出康城」第十三期、「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、「港島南岸」第五期及「日出康城」第十二期的物業發展利潤入帳
- 視乎市場情況而定，我們預期在未來約 12 個月左右為錦上路站第二期及屯門第 16 區站第二期項目進行招標

本公司董事宣布本公司及其附屬公司（「本集團」）截至 2025 年 12 月 31 日止年度的經審核業績如下：

綜合損益表

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2025 年	2024 年
香港車務營運收入	23,595	23,013
香港車站商務收入	5,345	5,343
香港物業租賃及管理業務收入	5,067	5,379
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	20,686	25,467
其他業務收入	758	809
	55,451	60,011
中國內地物業發展收入	14	-
總收入	55,465	60,011
香港車務營運開支		
- 員工薪酬及有關費用	(8,077)	(7,636)
- 保養及相關工程	(2,573)	(2,436)
- 水電費用	(2,296)	(2,289)
- 一般及行政開支	(955)	(1,039)
- 耗用的存料與備料	(689)	(729)
- 鐵路配套服務	(534)	(488)
- 政府地租及差餉	(247)	(192)
- 其他費用	(320)	(510)
	(15,691)	(15,319)

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2025 年	2024 年
香港車站商務開支	(761)	(685)
香港物業租賃及管理業務開支	(1,212)	(1,184)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬 公司開支	(18,952)	(23,811)
其他業務開支	(682)	(702)
項目研究及業務發展開支	(452)	(403)
	<u>(37,750)</u>	<u>(42,104)</u>
中國內地物業發展開支	(5)	(3)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	<u>(37,755)</u>	<u>(42,107)</u>
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	17,701	17,907
- 來自中國內地物業發展	9	(3)
	<u>17,710</u>	<u>17,904</u>
香港物業發展利潤 — 分佔盈餘、收入及未出售 物業的權益	13,212	12,185
投資物業公允價值計量虧損	(2,060)	(1,703)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	<u>28,862</u>	<u>28,386</u>
折舊及攤銷	(6,396)	(6,144)
每年非定額付款	(3,330)	(3,025)
應佔聯營公司及合營公司利潤	787	1,340
未計利息、財務開支及稅項前利潤	<u>19,923</u>	<u>20,557</u>
利息及財務開支	(1,006)	(1,032)
除稅前利潤	<u>18,917</u>	<u>19,525</u>
所得稅	(3,359)	(3,458)
年內利潤	<u><u>15,558</u></u>	<u><u>16,067</u></u>
下列人士應佔：		
- 本公司股東	14,677	15,772
- 永續資本證券持有人	636	-
- 非控股權益	245	295
年內利潤	<u><u>15,558</u></u>	<u><u>16,067</u></u>

百萬港元

截至 12 月 31 日止年度
2025 年 2024 年

本公司股東應佔年內利潤：

- 來自經常性業務		
- 香港	4,962	5,981
- 香港以外	691	1,229
	5,653	7,210
- 來自物業發展		
- 香港	11,066	10,235
- 香港以外	18	30
	11,084	10,265
- 來自基本業務	16,737	17,475
- 來自投資物業公允價值計量	(2,060)	(1,703)
	14,677	15,772

每股盈利：

- 基本	2.36 港元	2.54 港元
- 攤薄	2.36 港元	2.54 港元

綜合全面收益表

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2025 年	2024 年
年內利潤	15,558	16,067
年內其他全面收益 / (虧損)		
(除稅及重新分類調整後)：		
不會重新分類至損益的項目：		
- 自用樓宇重估虧損	(162)	(127)
- 重新計量界定福利計劃淨資產	204	144
	42	17
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	1,133	(762)
- 非控股權益	37	(40)
- 對沖儲備淨變動	(1,118)	270
	52	(532)
	94	(515)
年內全面收益總額	15,652	15,552
下列人士應佔：		
- 本公司股東	14,734	15,297
- 永續資本證券持有人	636	-
- 非控股權益	282	255
年內全面收益總額	15,652	15,552

綜合財務狀況表

百萬港元	於 2025 年 12 月 31 日	於 2024 年 12 月 31 日
資產		
固定資產		
- 投資物業	93,188	96,322
- 其他物業、機器及設備	110,862	107,223
- 服務經營權資產	41,654	39,645
	245,704	243,190
物業管理權	7	9
在建鐵路工程	17,879	11,375
發展中物業	43,054	42,300
遞延開支	138	64
聯營公司及合營公司權益	13,614	13,039
遞延稅項資產	509	521
證券投資	7,276	1,952
待售物業	2,862	2,422
財務衍生工具資產	1,691	342
存料與備料	3,021	2,421
應收帳項及其他應收款項	13,562	15,780
應收關連人士款項	5,379	6,198
現金、銀行結餘及存款	44,242	27,886
	398,938	367,499
負債		
短期貸款	49	847
應付帳項、其他應付款項及撥備	58,824	69,417
本期所得稅	1,850	2,909
應付關連人士款項	3,655	3,207
貸款及其他負債	88,874	76,721
服務經營權負債	9,886	9,969
財務衍生工具負債	2,401	2,014
非控股權益持有人貸款	125	116
遞延稅項負債	16,879	16,166
	182,543	181,366
淨資產	216,395	186,133
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	(298)	(299)
其他儲備	131,226	124,637
本公司股東應佔總權益	192,215	185,625
永續資本證券	23,496	-
非控股權益	684	508
總權益	216,395	186,133

附註：

1. 核數師報告

截至 2025 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表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《香港審計準則》進行審計。而畢馬威會計師事務所發出的無保留意見之核數師報告載於即將寄發予股東的年報內。此外，綜合財務報表已由本公司審核及風險委員會審閱。

於本初步公告內所載列的本集團截至 2025 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合財務狀況表及其相關附註所列的財務數字，已由畢馬威會計師事務所與本集團本年度經審核綜合財務報表所載之金額作比較，兩者金額一致。根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》、《香港審閱工作準則》或《香港核證聘用準則》，畢馬威會計師事務所就此所進行之工作，並不構成審核、審閱或其他核證聘用，因此畢馬威會計師事務所不會就本公告發表任何核證意見。

2. 編製基準

本公司年度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。

本年度業績之初步公告所載有關截至 2025 年 12 月 31 日及 2024 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料，並不構成本公司於該等財政年度的法定年度綜合財務報表，但這些財務資料均取自該等財務報表。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，並將適時交付截至 2025 年 12 月 31 日止年度的財務報表。
- 本公司核數師已對本集團該兩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。

綜合財務報表乃按照所有由香港會計師公會頒布並適用的《香港財務報告會計準則》編製。

香港會計師公會頒布了數項新和修訂的《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。

3. 保留溢利

截至 2025 年及 2024 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2025 年	2024 年
於 1 月 1 日結餘	123,454	115,688
本公司股東應佔年內利潤	14,677	15,772
來自重新計量界定福利計劃淨資產的其他		
全面收益	204	144
歸屬及沒收行政人員股份獎勵計劃的獎勵股份	(4)	(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）	(8,155)	(8,144)
於 12 月 31 日結餘	130,176	123,454

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 12 月 31 日止年度	
	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	13,202	12,132
西鐵物業發展的代理費及其他收入	15	60
其他費用	(5)	(7)
香港物業發展利潤（除稅前）	13,212	12,185
香港物業發展利潤（除稅後）	11,066	10,235

截至 2025 年 12 月 31 日止年度，本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤 110.66 億港元（2024 年：102.35 億港元）代表香港物業發展利潤 132.12 億港元（2024 年：121.85 億港元）及其相關所得稅支出 21.46 億港元（2024 年：19.50 億港元）。

5. 投資物業公允價值計量虧損

投資物業公允價值計量虧損包括：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2025 年	2024 年
投資物業公允價值重新計量虧損	(3,538)	(3,821)
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	2,118
	(2,060)	(1,703)

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 12 月 31 日止年度內，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：21 億港元）。於 2025 年 12 月 31 日，零港元的遞延收益（2024 年：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 12 月 31 日止年度	
	2025 年	2024 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	2,016	2,086
- 香港以外稅項	374	389
	<u>2,390</u>	<u>2,475</u>
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	8	7
- 超過相關折舊的折舊免稅額	960	1,018
- 撥備及其他	(1)	(44)
- 使用權資產	2	(12)
- 租賃負債	-	14
	<u>969</u>	<u>983</u>
	<u>3,359</u>	<u>3,458</u>

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 12 月 31 日止年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以年度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與 2024 年按相同基準計算。

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 12 月 31 日止年度內，本集團與支柱二範本規則相關的本期稅項為 1,500 萬港元（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 課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為 65 億港元（2024 年：2007/2008 至 2024/2025 課稅年度期間為 58 億港元）。

(i) 截至 2025 年 12 月 31 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：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（2024 年：23 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。
- (vi) 於 2025 年 5 月 27 日，原訟法庭宣布判決並就稅務上訴委員會的決定給予本公司上訴許可。本公司已與外聘大律師和稅務顧問商討，其意見是本公司繼續持有有力的法律理據支持其立場。因此，本公司已就稅務上訴委員會的決定提出上訴，且並無計劃提出額外的稅務撥備。原訟法庭上訴聆訊已編定於 2027 年年初舉行。

如上文所述，2007/2008 至 2025/2026 課稅年度期間，與該款項相關的總稅額合共為 65 億港元（2024 年：2007/2008 至 2024/2025 課稅年度期間為 58 億港元）。截至 2025 年 12 月 31 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（2024 年：2 億港元）。其中，截至 2025 年 12 月 31 日止年度內，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

A 本公司股東的普通股息如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2025 年	2024 年
與年內有關的普通股息		
- 已宣派及已付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
- 匯報期末後建議派發的末期普通股息每股 0.89 港元 (2024 年：每股 0.89 港元)	5,541	5,541
	8,155	8,155
與去年有關的普通股息		
- 年內已批准及已付的末期普通股息 每股 0.89 港元 (2024 年：有關 2023 年度的每股 0.89 港元)	5,541	5,533

於匯報期末後建議派發的 2025 年度末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。董事局建議(i)以現金派發截至 2025 年 12 月 31 日止年度的末期股息每股 0.89 港元，及(ii)於本公司應屆周年成員大會（「周年成員大會」）上採納一項新的以股代息計劃（「以股代息計劃」）。有關建議有待股東於周年成員大會上批准，而建議的 2025 年度末期股息，預計於 2026 年 6 月 22 日派發予於 2026 年 6 月 5 日（即確定收取 2025 年度末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。為免存疑，建議的 2025 年末期股息並不包括根據以股代息計劃，以已繳足股款的新股份代替現金，收取全部或部分 2025 年末期股息的選項。

B 沒收未領取的 2019 年中期股息及之前所宣布之股息

按照本公司的《組織章程細則》（「章程細則」）的規定，凡任何股息自宣布或應付之日起計六年後仍未被領取，該等股息將予沒收並復歸本公司。根據章程細則，本公司於今日起，將把所有於 2019 年 6 月 30 日止所宣布的中期股息及其之前由本公司宣布而仍未領取的所有股息予以沒收並復歸本公司。

8. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2025 年 12 月 31 日止年度的本公司股東應佔利潤 146.77 億港元（2024 年：157.72 億港元），及年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 6,214,416,456 股（2024 年：6,212,661,161 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2025 年 12 月 31 日止年度的本公司股東應佔利潤 146.77 億港元（2024 年：157.72 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年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 6,224,965,934 股（2024 年：6,221,386,792 股）計算。

若根據來自基本業務的本公司股東應佔利潤 167.37 億港元（2024 年：174.75 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利為 2.69 港元（2024 年：2.81 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」）的項目管理服務。

須呈報業務類別的業績及與財務報表內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	收入		(虧損) / 利潤貢獻	
	截至 12 月 31 日止年度 2025 年	2024 年	截至 12 月 31 日止年度 2025 年	2024 年
香港客運服務				
- 香港車務營運	23,595	23,013	(254)	(63)
- 香港車站商務	5,345	5,343	3,660	3,773
	28,940	28,356	3,406	3,710
香港物業租賃及管理業務	5,067	5,379	3,821	4,169
中國內地及國際鐵路、物業 租賃及管理業務	20,686	25,467	1,198	1,223
中國內地物業發展	14	-	9	(3)
其他業務	758	809	2	39
	55,465	60,011	8,436	9,138
香港物業發展			13,212	12,185
項目研究及業務發展開支			(452)	(403)
投資物業公允價值計量虧損			(2,060)	(1,703)
應佔聯營公司及合營公司利潤			787	1,340
未計利息、財務開支及稅項前 利潤			19,923	20,557
利息及財務開支			(1,006)	(1,032)
所得稅			(3,359)	(3,458)
年內利潤			15,558	16,067

截至 2025 年 12 月 31 日止年度，本公司股東應佔來自物業發展的利潤 110.84 億港元（2024 年：102.65 億港元）代表香港物業發展利潤 132.12 億港元（2024 年：121.85 億港元）、中國內地物業發展利潤 900 萬港元（2024 年：虧損 300 萬港元）及其相關利息、財務開支和所得稅開支 21.37 億港元（2024 年：19.17 億港元）。

截至 2025 年 12 月 31 日止年度，本公司股東應佔來自投資物業公允價值計量的虧損 20.60 億港元（2024 年：17.03 億港元）代表投資物業公允價值重新計量虧損 35.38 億港元（2024 年：38.21 億港元），以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：21.18 億港元）。

百萬港元	資產		負債	
	於 12 月 31 日		於 12 月 31 日	
	2025 年	2024 年	2025 年	2024 年
香港客運服務				
- 香港車務營運	166,977	155,111	37,931	36,873
- 香港車站商務	4,235	4,659	2,081	2,445
	171,212	159,770	40,012	39,318
香港物業租賃及管理業務	92,813	95,952	2,866	2,736
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務	29,938	29,098	10,394	11,393
中國內地物業發展	2,201	2,113	302	318
其他業務	3,971	3,821	716	1,495
香港物業發展	48,205	49,594	21,967	29,763
	348,340	340,348	76,257	85,023
未予分類的資產 / 負債	50,598	27,151	106,286	96,343
總額	398,938	367,499	182,543	181,366

未予分類的資產及負債主要包括現金、銀行結餘及存款、銀行中期票據投資、儲稅券、財務衍生工具資產及負債、附帶利息的貸款、本期所得稅、以及遞延稅項資產和負債。

截至 2025 年 12 月 31 日止年度內，一名（2024 年：一名）屬中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務分類的客戶為本集團帶來的收入超過本集團總收入之 10%。該一名客戶佔本集團之總收入約 20.36%（2024 年：18.88%）。

下表列示來自本集團以外的客戶收入及指定的非流動資產（包括本集團的固定資產、物業管理權、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支、以及聯營公司及合營公司權益）按區域分佈的資料。本集團以外的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。指定非流動資產內的投資物業、其他物業、機器及設備、在建鐵路工程、和發展中物業乃按照該資產的所在地區分。遞延開支乃按照該建議中的資本性工程的所在地區分。至於服務經營權資產、物業管理權和聯營公司及合營公司權益，則按照有關的經營所在地區分。

百萬港元	來自本集團以外客戶收入 截至 12 月 31 日止年度		指定非流動資產 於 12 月 31 日	
	2025 年	2024 年	2025 年	2024 年
香港特別行政區（所屬地）	34,758	34,531	299,050	289,820
澳洲	14,630	15,822	853	841
中國內地及澳門特別行政區	1,966	2,592	20,493	19,300
瑞典	2,715	3,730	-	12
英國	1,396	3,336	-	4
	20,707	25,480	21,346	20,157
	55,465	60,011	320,396	309,977

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)），但截至年報之日期，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 12 月 31 日，本公司並無就下列各項於本公司綜合財務報表作出任何撥備：

- (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 12 月 31 日及截至年報之日期，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 12 月 31 日止年度內，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 2,100 萬港元（2024 年：5,300 萬港元）。於 2025 年 12 月 31 日，香港特區政府尚未支付的費用合共 1.30 億港元（2024 年：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 12 月 31 日止年度內，本公司已耗用 5,900 萬港元（2024 年：1.11 億港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2024 年：零港元）。於 2024 年 12 月 31 日，在扣除已耗用的金額後，餘下的 1.37 億港元的撥備（2024 年：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 12 月 31 日止年度內，本公司已耗用 1,000 萬港元（2024 年：3,100 萬港元）的撥備，而且沒有回撥任何撥備（2024 年：零港元）。於 2025 年 12 月 31 日，在扣除已耗用的金額後，餘下的 7.21 億港元的撥備（2024 年：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），但截至年報之日期，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 12 月 31 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. 應收帳項及應付帳項

A 於 2025 年 12 月 31 日，本集團的應收帳項及其他應收款項為 135.62 億港元（2024 年：157.80 億港元），其中應收帳項為 41.16 億港元（2024 年：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 12 月 31 日，以到期日劃分的應收帳項之帳齡分析如下：

百萬港元	於 12 月 31 日	
	2025 年	2024 年
未到期款項	3,670	8,181
過期 30 日內未付	233	177
過期多於 30 日但於 60 日內未付	82	55
過期多於 60 日但於 90 日內未付	47	18
過期多於 90 日未付	84	121
應收帳項總額	4,116	8,552
其他應收款項及合約資產	9,446	7,228
	13,562	15,780

B 於 2025 年 12 月 31 日，應付帳項、其他應付款項及撥備為 588.24 億港元（2024 年：694.17 億港元），其中應付帳項及應計費用為 213.41 億港元（2024 年：230.15 億港元）。於 2025 年 12 月 31 日，以到期日劃分應付帳項分析如下：

百萬港元	於 12 月 31 日	
	2025 年	2024 年
30 日內到期或即期	8,551	9,212
30 日後至 60 日內到期	2,438	2,850
60 日後至 90 日內到期	1,122	1,166
90 日後到期	4,498	4,761
	16,609	17,989
租金及其他可退還按金	2,676	2,823
應計僱員福利	2,056	2,203
應付帳項及應計費用總額	21,341	23,015
其他應付款項、遞延收益及撥備	34,421	43,212
合約負債	3,062	3,190
	58,824	69,417

12. 買賣或贖回上市證券

本公司分別於 2025 年 1 月 21 日、2025 年 9 月 14 日、2025 年 9 月 19 日、2025 年 9 月 28 日、2025 年 9 月 29 日及 2025 年 10 月 6 日以票面值贖回其 3.45 億人民幣（3.99 億港元）、1.50 億港元、1.50 億港元、2.00 億港元、2.00 億港元及 5.00 億港元，以及 2.60 億人民幣（2.85 億港元）債券。該等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 12 月 31 日止年度內，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 12 月 31 日止年度內，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。

13. 集團資產押記

於 2025 年 12 月 31 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 4.61 億人民幣（5.13 億港元）的銀行貸款提供抵押。

於 2025 年 12 月 31 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（36 億港元）的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，本集團於 2025 年 12 月 31 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

14. 2026 周年成員大會

本公司擬於 2026 年 5 月 27 日舉行周年成員大會。有關周年成員大會的詳情，請參閱預計大約於 2026 年 4 月 16 日刊發的周年成員大會通告。

15. 公司管治

在截至 2025 年 12 月 31 日止年度內，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. 發表業績公告及年報

本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。年報將於 2026 年 4 月中向股東寄發，並在本公司網址及聯交所網址可供查閱。

主要統計及財務數字

	截至 12 月 31 日止年度	
	2025 年	2024 年
香港車務營運		
總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	1,594.4	1,601.7
- 過境服務	106.7	98.4
- 高速鐵路（香港段）	31.1	26.7
- 機場快綫	13.3	13.1
- 輕鐵及巴士	213.0	213.6
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,711.6	4,683.8
- 過境服務（每日）	292.3	268.8
- 高速鐵路（香港段）（每日）	85.2	73.0
- 機場快綫（每日）	36.4	35.9
- 輕鐵及巴士（周日）	621.2	615.4
財務		
EBITDA 邊際比率 [^]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	31.9%	29.8%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	45.9%	47.0%
EBIT 邊際比率 [*]		
- 包括中國內地及國際附屬公司	14.4%	14.6%
- 不包括中國內地及國際附屬公司 [°]	19.5%	21.8%
本公司股東應佔來自香港物業發展的利潤（百萬港元）	11,066	10,235
本公司股東應佔來自基本業務的利潤（百萬港元）	16,737	17,475

[^] 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 207.00 億港元及 189.57 億港元（2024 年：254.67 億港元及 238.14 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 207.00 億港元、189.57 億港元及 5.36 億港元（2024 年：254.67 億港元、238.14 億港元及 4.33 億港元）

行政總裁回顧及展望

本人萬分榮幸，且滿懷欣喜，在此謹以新任行政總裁的身份向大家匯報香港鐵路有限公司的業務。我們在「推動城市前行」的同時，憑藉公司卓越的專業精神，為所服務社區的居民不斷提升生活質素。2025年，我們來自香港鐵路服務的收入有所增加，多個物業發展項目亦錄得利潤，這將為鐵路維修及網絡擴展計劃的資金需求作出貢獻。我們整個交通網絡一直在安全和可靠性上，恪守世界級的標準，確保符合社區對我們的期望。我們在技術和創新方面亦繼續秉持「載·向未來」的發展方向，採用最先進的方案推動鐵路建設、安全及維護、客戶體驗和可持續發展等範疇，以提升各個領域的營運表現，並為港鐵網絡乃至香港的未來發展作好準備。

與其他上市公司相比，港鐵肩負獨特使命，不僅要為股東創造價值，同時亦透過提供安全、無障礙及環保的集體運輸服務，推動城市前行，造福社會。港鐵亦熱衷於建設能激發本地經濟活力的新連繫，對於能夠參與推進香港有史以來其中一個最大規模的鐵路擴展計劃，我們倍感興奮。這計劃涵蓋《香港主要運輸基建發展藍圖》及《運輸策略藍圖》下多條新鐵路綫，旨在提升本地鐵路網絡聯繫，並與迅速發展的大灣區城市建立更緊密的連繫。憑藉接近 50 年的豐富經驗，以及在香港和全球多個主要城市的卓越往績，我們正全力打造未來的鐵路網絡。

隨著交通網絡規模更龐大、連繫更緊密，香港、市民，以至各行各業將可獲得更多發展機遇。當然，要推進規模如此龐大的計劃，對資金亦會有相當要求，迄今港鐵已因應相關發展項目而承諾投入約 1,400 億港元。港鐵能為這些對香港未來至關重要的項目籌措資金，其中一個重要因素是我們的「鐵路加物業」發展模式。這模式是透過在鐵路沿綫及其周邊地區開發住宅和商用物業，以發展項目的利潤為建設未來的鐵路綫提供資金。近期，我們亦在探索其他財務選項，以配合我們的長遠可持續融資策略，並確保我們能將政府的基建願景付諸實踐。我們先後於 2025 年 3 月成功發行 30 億美元的高級無抵押債券、於 6 月發行 30 億美元的次級永續證券，以及於 9 月簽訂一筆 300 億港元的七年期綠色定期銀團貸款。6 月發行的永續證券更是亞洲地區（除日本外）企業歷來發行規模最大的美元次級永續證券。我們亦於 2026 年 1 月在澳洲市場發行首批澳元高級無抵押綠色債券，總發行額達 20 億澳元，為澳元債市場歷來規模最大的企業綠色債券。這些交易引起本地及國際機構投資者的濃厚興趣，彰顯全球市場對港鐵的信心、公司在香港基建發展中的關鍵角色，以及港鐵審慎理財與周詳規劃的良好聲譽，同時展示我們對香港的承諾，以及為確保實現市民對鐵路網絡的期望而作出的不懈努力。

數十年來，港鐵與香港共同成長，我們很高興能夠為香港的發展故事再譜輝煌篇章。我們憑藉在鐵路發展、維修及營運方面的豐富經驗，大力投資建設香港基礎設施，在推動港鐵及其業務邁向新高峰的同時，亦為本港開創更美好的未來。

業務表現和增長

港鐵的首要任務是提供最安全高效、無障礙及可負擔的低碳鐵路集體運輸服務。2025 年，港鐵的列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均再次達致 99.9%，體現公司對世界級表現的承諾。2025 年 3 月，我們宣布，按照票價調整機制釐定的 2025/2026 年度票價維持不變。經計算所得的票價調整幅度+1.45%，將延至 2026/2027 年度實施。原定延至 2025/2026 年度實施、合共+1.91%的調整幅度，亦會延至 2026/2027 年度處理。年內，我們亦繼續秉持「載·向未來」的發展方向，運用最新技術與創新科技，令客戶體驗及鐵路營運更臻完善。重點項目包括繼續推進自動收費系統更新計劃來促進支付便利度，以及提升

MTR Mobile 應用程式的功能及個人化設定。我們亦很榮幸能夠參與政府的「低空經濟監管沙盒」計劃，嘗試以無人機協助執行關鍵鐵路資產智能巡查，藉此推動創新科技應用並提升資產維護的效率。公司亦將於 2026 年 3 月中在荃灣綫啟用新信號系統，這標誌著信號系統更換工程邁向重要里程碑。

截至 2025 年 12 月 31 日，港鐵有九個興建中的住宅物業發展項目，將為本地房屋市場提供約 8,000 個單位。2025 年 11 月，我們批出屯門第 16 區站第一期發展項目。與此同時，多個住宅物業項目繼續進行預售。

年內，多個重要鐵路擴展項目繼續穩步推進，包括小蠔灣站、東涌綫延綫、屯門南延綫、東鐵綫古洞站，以及屯馬綫洪水橋站。北環綫將成為未來蓬勃發展的北部都會區的主要鐵路交通幹綫。我們與政府已於 7 月簽訂北環綫（第一部分）項目協議，確立部分北環綫主綫的融資及建造安排。12 月，我們獲政府邀請就南港島綫（西段）項目開展詳細規劃及設計。在包括上述項目在內的所有資本性工程項目，我們時刻都秉持著「建設無限未來」的願景，因應需要採用創新的施工方法，避免對現有的鐵路營運、鄰近社區及周邊環境造成潛在影響。

中國內地及國際業務是港鐵的增長支柱之一。隨著北京地鐵十七號綫中段及深圳地鐵十三號綫一期北段於 2025 年 12 月投入客運服務，北京地鐵十七號綫及深圳地鐵十三號綫一期已全綫通車。我們亦欣然宣布，港鐵於 2025 年在成都、鄭州、西安及廣州拓展車站商務業務，並繼續在其他主要市場探討相若的發展機遇。澳洲方面，港鐵與中國中車集團有限公司的附屬公司合組的 Metro Trains West 財團，於 2025 年 12 月成功奪得悉尼地鐵西綫項目的列車供應、營運及維修合約。11 月，港鐵參與的墨爾本新地鐵隧道開通。該地鐵隧道全長 9 公里，貫通墨爾本核心商業區，為當地提供快速、便捷的鐵路服務。

港鐵全體同仁心繫我們服務的社區。在大埔宏福苑致命火災發生後，我們迅速採取行動援助受影響居民，並為受影響的員工提供全面支援措施。我們亦向救災期間表現英勇的救援人員致以崇高敬意。

財務表現

在回顧年度內，公司股東應佔淨利潤為 146.77 億港元，相當於每股盈利 2.36 港元。受香港業務折舊上升、對部分待攤銷的租金寬減作出一次性減值調整，以及中國內地業務貢獻減少所影響，股東應佔經常性業務利潤為 56.53 億港元。受惠於我們早前開展的物業發展項目於此段期間取得的成果，2025 年物業發展利潤增加至 110.84 億港元。在「鐵路加物業」的發展模式下，物業發展的大部分利潤將用於興建和維修未來及現有的香港鐵路項目。因此，股東應佔基本業務利潤為 167.37 億港元。

根據股息政策，董事局建議派發末期普通股股息每股 0.89 港元，連同中期股息每股 0.42 港元，全年股息共每股 1.31 港元，與 2024 年相同。

展望

港鐵擁有卓越往績，不管營商環境是順是逆，都能為股東及香港締造佳績。儘管宏觀經濟環境仍充滿挑戰，尤其是消費者行為與開銷方面，但近期經濟環境改善及房地產市道回暖，顯示我們或將迎來較為穩健的營運環境。此外，利率下調亦有助降低融資成本及按揭利率，因而對公司有利。

然而，面對著非常可觀的資本性支出，大部分盈利將用於維護、提升及更新資產，以及推進香港重大的鐵路網絡擴展計劃。相關項目在財務上帶來的挑戰不容忽視，但因應相關挑戰，我們必定會以積極的態度妥善管理，務求為公司及香港帶來持續增長。

我們將一如既往，密切關注地緣政局變化及通脹情況，為資本性工程項目尋求更多資金來源，並保持審慎理財。至於乘客量以及來自車站零售商店租賃、廣告業務和物業租賃的收入，將在很大程度上繼續取決於經濟因素。尤其人口高齡化及出行模式轉變，亦有可能影響我們的乘客量。顧客消費模式轉變亦有可能持續為車站零售商店租賃及物業租賃業務帶來壓力。

公司的物業業務錄得令人滿意的利潤，並將透過「鐵路加物業」發展模式為香港未來鐵路項目作出貢獻。視乎市場情況，我們預計在未來 12 個月左右，為錦上路站第二期及屯門第 16 區站第二期項目進行招標。視乎施工及銷售進度，我們亦預期會為「日出康城」第十三期、「港島南岸」第六期及油塘通風樓項目的物業發展利潤入帳，並將繼續為大圍站項目、「港島南岸」第五期及「日出康城」第十二期的利潤入帳。一如既往，物業業務以至更廣泛的物業市場表現，在一定程度上仍取決於現行經濟狀況。至於近期利率下調會否利好住宅單位銷情，則仍有待觀察。

港鐵在鐵路項目的設計、規劃、建造、維修及營運方面，致力秉持「建設無限未來」的願景。我們現正邁向香港鐵路發展史上令人振奮的新時代，將全力以赴建設世界級的未來鐵路網絡。在推進《運輸策略藍圖》中「八縱八橫」布局的鐵路項目的同時，我們會配合政府，持續以創新科技建構智慧鐵路，並參與規劃新一代的「運輸交匯樞紐」，為市民帶來更貼心的出行體驗。

在回顧年度內，我們透過把握中國內地主要城市車站商務的機遇，進一步鞏固多元化的收入來源。我們亦繼續在中國內地及海外市場，尤其是「一帶一路」國家，探索符合公司企業策略的發展機遇。

最後，對於有幸獲委任為香港鐵路有限公司行政總裁，本人深感榮幸。在過去七年，當公司和香港面對重重挑戰之際，時任行政總裁的金澤培博士憑藉卓越才能和專業精神，帶領公司渡過最嚴峻的風浪。展望未來，我十分高興可以與履任董事局主席的金博士繼續攜手合作。同時，我衷心感謝歐陽伯權博士在出任董事局主席期間建樹良多，為公司作出寶貴貢獻。港鐵在他任內取得多項成果，包括開通多條新鐵路段及鐵路綫，以及擴展香港、中國內地及海外業務。我亦歡迎於 2026 年 1 月 28 日起獲委任為香港客運服務總監的鄭永銓先生。我深信港鐵將伴隨香港一起迎向光明燦爛的未來，並熱切期待在以後的歲月裡，與各位同仁同心同德，奮力推動城市前行。

行政總裁

楊美珍

香港，2026 年 3 月 12 日

年度回顧 — 業務表現

香港業務

香港業務是港鐵營運的基石，從鐵路及巴士客運服務到車站零售租賃及廣告銷售等商務活動，以至物業發展、租賃及管理業務和新鐵路綫設計及建造。我們以「鐵路加物業」發展模式，支持香港現有及未來交通基建，透過將港鐵物業發展項目所得資金投入到重要鐵路項目，促進城市發展與繁榮，同時為股東創造價值。

香港客運服務 — 車務營運

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增/（減）
	2025 年	2024 年	百分率
香港車務營運			
總收入	23,595	23,013	2.5
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤 （「EBITDA」）	7,904	7,694	2.7
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」）	(254)	(63)	(303.2)
EBITDA 邊際比率(%)	33.5%	33.4%	0.1 個百分點
EBIT 邊際比率(%)	(1.1)%	(0.3)%	(0.8)個百分點

2025 年，香港車務營運的總收入較去年增加 2.5%至 235.95 億港元，令 EBITDA 上升至 79.04 億港元。未計利息、財務開支及稅項前和已計及支付予九廣鐵路公司（「九鐵公司」）的每年非定額付款後的虧損，上升至 2.54 億港元。

乘客量和收入

	乘客量		收入	
	2025 年	增/（減） 百分率	2025 年	增/（減） 百分率
香港車務營運				
本地鐵路服務	1,594.4	(0.5)	14,681	1.2
過境服務	106.7	8.4	3,796	6.6
高速鐵路（香港段）及城際客運	31.1	16.3	3,461	3.7
機場快綫	13.3	1.3	854	6.4
輕鐵及巴士	213.0	(0.2)	712	2.0
	1,958.5	0.3	23,504	2.6
其他			91	(13.3)
總計			23,595	2.5

2025 年，港鐵在鐵路和巴士客運服務的乘客量錄得 19.585 億人次，按年增加 0.3%。周日平均乘客量亦上升 1.3%至 571 萬人次。

2025年，本地鐵路服務的總乘客量為15.944億人次，較去年輕微下跌0.5%。周日平均乘客量增加0.6%至471萬人次。羅湖及落馬洲過境服務的乘客量則達1.067億人次，較去年增加8.4%，主要因為北上的香港市民有所增加。同時，高速鐵路（香港段）的乘客量在鐵路網絡運力提高與站點數目增加的情況下，上升至3,110萬人次，較去年增加16.3%。機場快綫的乘客量亦較2024年增加1.3%至1,330萬人次。

市場佔有率

2025年，港鐵在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為50.2%，較2024年輕微上升0.1%。港鐵在過海交通工具市場的佔有率則為72.9%，而2024年為72.4%。

2025年，港鐵在過境交通業務的市場佔有率由50.4%下降至49.0%，主要因為車輛客運口岸的數目增加，令經由這些口岸過境的人流上升。港鐵在往返機場交通工具市場的佔有率亦由18.1%下降至17.5%，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

按票價調整機制，2025/2026年度的票價因為經計算所得的票價調整幅度為+1.45%，介乎±1.5%之間，所以不會作出調整，並將延至2026/2027年度實施。至於之前延至2025/2026年度實施、合共+1.91%的調整幅度，亦會延至2026/2027年度處理。票價調整機制旨在顧及市民負擔能力的同時，亦為公司維修及升級現有鐵路系統的需要而提供經常性收入。2025年，港鐵繼續提供多項恆常票價優惠，優惠總額約為32億港元，惠及長者、小童、合資格學生、殘疾人士等各類乘客。港鐵亦繼續提供都會票及0.5港元綠色專綫小巴轉乘優惠，並已將全月通及早晨折扣優惠再延長一年。港鐵在6月宣布調整機場快綫票價，整體平均加幅為9.24%，這是機場快綫自2017年以來首次票價調整，並同時推出針對不同乘客群的票價推廣活動。

服務表現

2025年，港鐵的重鐵網絡乘客車程準時程度及列車按照編定班次行走的表現均達到99.9%，不但超越港鐵營運協議內列明的表現目標，更優於公司自訂更為嚴格的顧客服務目標。

2025年，港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供超過185萬及超過90萬列車班次。重鐵網絡錄得九宗延誤，輕鐵網絡則沒有錄得延誤。延誤指由港鐵可控制的因素導致31分鐘或以上的延誤。當事故發生時，港鐵會審慎檢討並處理，以避免類似事故重演。

安全表現

港鐵致力維持世界級的安全標準，確保乘客與員工的安全。截至2025年12月31日，重鐵和輕鐵網絡的須呈報事故分別減少16%及13%。我們繼續大力宣傳扶手電梯安全、提醒乘客注意月台空隙，並培養鐵路安全文化，特別是青少年和長者。

提升顧客體驗

港鐵在鐵路網絡各個層面以「載·向未來」為發展方向，採用創新科技確保公共交通系統的安全、可持續發展，同時為乘客提供無障礙、高效和舒適的鐵路服務。年內，我們繼續物色、開發及引進頂尖技術，以提升顧客便利度及體驗，並應用在鐵路營運及維護等領域。

增添乘客便利

隨著高鐵網絡不斷拓展，截至2026年1月，乘客可享用往返香港與110個內地站點的直達服務。我們亦於2025年內為高鐵常客推出更具彈性的車票及多程車票。港鐵自5月起於輕

鐵網絡推出的「貓狗同行」試行計劃，已在 9 月獲提升為恆常服務，乘客可於周末及公眾假期攜同寵物貓狗乘搭輕鐵出遊。

提升自動收費系統

港鐵進行斥資 13 億港元的自動收費系統更新計劃，截至 2025 年 12 月 31 日已安裝了 2,013 個全新或經改造的自動收費閘機。52 個車站已完成閘機更換工程。新款閘機支援更多電子支付選項，更方便乘客及旅客。

新列車

港鐵的列車更換計劃在 2025 年繼續取得進展，以更新、更舒適的 Q 車取代現有列車。觀塘綫及港島綫現有 28 列配備 SACEM 信號系統的新車運行。東涌綫首列 Q 車亦已運抵，現於小蠔灣車廠進行測試及調試。迪士尼綫的新列車則處於設計階段，預計於 2028 年投入服務。配備全新「通訊為本列車控制」信號系統（「CBTC 系統」）的 Q 車，正在荃灣綫進行測試及調試。屯門南延綫項目的新列車亦已處於製造階段。

更換信號系統

年內，將荃灣綫、港島綫、觀塘綫及將軍澳綫現有 SACEM 信號系統更換至全新 CBTC 系統的計劃亦繼續推進。該計劃旨在更新已使用多年的資產，並有望提升載客能力，滿足公司長遠營運需要。2025 年，荃灣綫的新信號系統繼續在非行車時段進行測試，並將於 2026 年 3 月中投入服務。港島綫、觀塘綫及將軍澳綫隨後亦會陸續啟用新系統。整個更換信號系統工程預計於 2029 年全部完成。

更換電力系統

港鐵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更可靠。更換計劃覆蓋觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫，預計於未來十年內陸續完成。

更換空調系統

第一及第二階段的冷卻裝置更換工程現已完成，共安裝了 162 台新的冷卻裝置。第三階段的工程已確認於 2025 至 2028 年間進行，涉及更換 10 個車站合共 22 台冷卻裝置。有關工程以更具能源效益的新型號來取代舊裝置，令置身車站內的乘客更感舒適，同時減少碳排放。

提升車站設施

為東鐵綫沿綫車站安裝自動月台閘門的計劃已於 2025 年 5 月竣工，較原定計劃提早約六個月。有關計劃涉及在 13 個車站共 35 個月台安裝約 1,600 對自動月台閘門，預計可進一步提升乘客安全。截至 2025 年 12 月 31 日，作為大型升級計劃的一部分，有 20 部扶手電梯及 16 部乘客升降機已完成更換工程。此外，我們將於 2025 至 2028 年間翻新逾 100 部扶手電梯。

智慧出行、營運及維修

港鐵致力以「載·向未來」為發展方向，確保每日提供最先進、讓顧客更感方便易用的體驗。年內，我們推出多項創新的票務產品，包括「電子都會票」，方便經常乘搭港鐵的中、長途乘客，在 MTR Mobile 應用程式購買使用二維碼出入閘的「都會票」；與家人同行的乘客，亦可透過微信支付「同行碼」，讓同行兒童或長者出行更方便，無需為每位家庭成員購買單程票。我們亦把結合人工智能的「虛擬服務大使」AI Tracy 擴展至九個車站，方便顧客透過這項自助服務獲取即時個人化協助，包括車站導向、車站設施、附近景點等資訊。

在智慧鐵路營運方面，我們很高興能與交控科技（香港）有限公司攜手合作，參與政府「低空經濟監管沙盒」計劃，於東鐵綫隧道內進行無人機測試。有關試點項目旨在評估在隧道內，應用超視距無人機技術檢查關鍵鐵路資產的潛力，並藉此進一步提升鐵路維修效率。2025年，我們推出「乘客警報裝置」應用程式，提供精準的車務狀況資訊，並有助迅速處理乘客透過緊急通話器的求助。「樹木監察系統」則透過光學雷達與人工智能分析，加強輕鐵沿綫預防性樹木管理。此外，我們在屯馬綫、東涌綫及迪士尼綫的某些入閘機，逐步推出結合人工智能的閉路電視影像分析技術，以辨識攜帶超出行李尺寸規定的大型物品的乘客，協助車務人員及時應對，確保乘客安全。

香港客運服務 — 車站商務

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增/（減） 百分率
	2025 年	2024 年	
香港車站商務			
車站零售租金收入	3,664	3,616	1.3
廣告收入	1,000	1,021	(2.1)
電訊業務收入	546	582	(6.2)
其他車站商務收入	135	124	8.9
總收入	5,345	5,343	0.0
EBITDA	4,584	4,658	(1.6)
EBIT	3,660	3,773	(3.0)
EBITDA 邊際比率(%)	85.8%	87.2%	(1.4)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	68.5%	70.6%	(2.1)個百分點

2025 年，來自香港車站商務活動的總收入為 53.45 億港元，與 2024 年相若。這主要因為車站零售業務的租金收入上升，但廣告和電訊業務的收入因市場環境充滿挑戰而減少，抵銷了升幅。然而，由於經營成本增加，2025 年的 EBIT 減少 3.0% 至 36.60 億港元。

車站零售

2025 年，車站零售租金收入增加 1.3% 至 36.64 億港元，主要受惠於免稅店租金上升，但部分增幅受車站商店新訂租金下跌所抵銷。2025 年車站商店的新訂租金跌幅為 8.5%，平均出租率為 98.8%。

我們定期檢視租戶組合，確保零售服務反映最新潮流趨勢，並能吸引各類型的顧客。儘管市場充滿挑戰，具吸引力的 MTR Mobile 應用程式及「MTR 分」獎賞計劃、引人注目的廣告活動，以及特別聯乘推廣活動，均有效為車站商店吸引人流。

截至 2025 年 12 月 31 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 35% 的租約於 2026 年到期、42% 於 2027 年到期、21% 於 2028 年到期，以及 2% 於 2029 年或之後到期。

截至 2025 年 12 月 31 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 40%、餅店約佔 13%、便利店約佔 12%、乘客服務約佔 12%，其他類別約佔 23%。

截至 2025 年 12 月 31 日，港鐵車站商店數目達 1,591 間，總面積為 71,470 平方米，分別淨增加 12 間及 234 平方米。我們透過「非政府機構及社會企業支援計劃」，以象徵式收費租出 16 間車站商店。

廣告業務

2025 年，儘管市道相對疲弱，廣告收入只輕微減少 2.1% 至 10.00 億港元。經濟不明朗、零售市道疲弱，加上市民及旅客的消費模式轉變，均對本地媒體市場造成負面影響。

截至 2025 年 12 月 31 日，港鐵車站及列車內的廣告點總數增加至 42,686 個。我們亦為 63 個非牟利機構提供免費廣告位。年內，我們持續拓展數碼網絡、更新產品及銷售方案，並提升程式化廣告能力，以應對市場挑戰，並開拓新的增長機遇。其中一大亮點是推出「5G 全城夏日狂熱」廣告活動，在多個港鐵車站引入鋪天蓋地的直播互動及主題體驗，運用 5G 網絡「黃金頻段」低時延及高容量的特性，讓廣告客戶與乘客緊密聯繫。我們將進一步拓展這項突破性的 5G 方案，結合精準的受眾定位及數據相關的措施，以把握新的收入機遇。

電訊業務

2025 年，電訊業務收入減少 6.2% 至 5.46 億港元，主要因為通用系統的收入下降。目前已有 14 個車站支援新的 5G「黃金頻段」，可提供高容量及高速數據傳輸，顯著提升乘客使用流動通訊服務的體驗。同時，我們位於將軍澳的數據中心錄得穩定的收入增長，我們會繼續探索有關業務的進一步商機。

物業業務

物業租賃及管理

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		增/（減） 百分率
	2025 年	2024 年	
香港物業租賃及管理業務			
物業租賃業務收入	4,736	5,076	(6.7)
物業管理業務收入	331	303	9.2
總收入	5,067	5,379	(5.8)
EBITDA	3,855	4,195	(8.1)
EBIT	3,821	4,169	(8.3)
EBITDA 邊際比率(%)	76.1%	78.0%	(1.9)個百分點
EBIT 邊際比率(%)	75.4%	77.5%	(2.1)個百分點

物業租賃

2025 年，物業租賃業務收入按年減少 6.7% 至 47.36 億港元，主要因為顧客消費模式轉變，導致新訂租金下跌，以及之前為持續面對挑戰的戲院行業提供而待攤銷的租金寬減作出一次性減值調整。

年內，我們透過 MTR Mobile 應用程式及「MTR 分」獎賞計劃持續推出促銷活動及各種市場推廣活動，以帶動商場客流及銷情。

由於零售市道持續面對挑戰，港鐵在香港的商場新訂租金錄得 9.5%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 98%的平均出租率。

截至 2025 年 12 月 31 日，按出租面積分析，商場的租約到期概況分別為約 35%於 2026 年到期、32%於 2027 年到期、18%於 2028 年到期，以及 15%於 2029 年或之後到期。

截至 2025 年 12 月 31 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 22%、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 9%。

截至 2025 年年底，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業的應佔份額包括 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。

物業管理

香港物業管理業務收入為 3.31 億港元，按年增加 9.2%。截至 2025 年 12 月 31 日，港鐵在香港管理的住宅單位總數逾 128,000 個、辦公室及商用面積逾 920,000 平方米。

物業發展及招標

2025 年，香港物業發展錄得 110.66 億港元的除稅後利潤，主要來自「日出康城」第十二期、何文田站第一期及第二期，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

2025 年，公司有多個項目進行預售。何文田站物業發展組合方面，截至 2025 年 12 月 31 日，「朗賢峯」及「瑜一」已分別售出 72%及 82%的單位。截至 2025 年 12 月 31 日，位於大圍站的「柏傲莊 I」及「柏傲莊 II」已售出 99%的單位。

「日出康城」第十二期的「GRAND SEASONS」於 1 月推出預售。截至 2025 年 12 月 31 日，連同「SEASONS PLACE」及「PARK SEASONS」，上述物業已售出 90%的單位。截至年底，「凱柏峰 I」、「凱柏峰 II」及「凱柏峰 III」（「日出康城」第十一期）已售出 97%的單位。

「港島南岸」方面，「激晨」及「激晨 II」（第五期第 5A 及 5B 期）分別於 5 月及 7 月推出預售，截至 2025 年 12 月 31 日已售出 86%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 12 月 31 日已售出 91%的單位。截至年底，「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 98%、97%及 79%的單位。

「YOHO WEST PARKSIDE」（天榮站第二期）於 2025 年 2 月推出預售，截至 2025 年 12 月 31 日已售出 97%的單位。「YOHO WEST」（天榮站第一期）截至年底已售出 97%的單位。「柏景峰」（油塘通風樓）於 2025 年 11 月推出預售，截至年底已售出 38%的單位。另外，「港島南岸」第六期已取得預售樓花同意書。

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 2025 年 12 月 31 日已售出 98%的單位。「The YOHO Hub」及「The YOHO Hub II」（元朗站）截至年底已售出 66%的單位。「柏瓏 I」及「柏瓏 II」（錦上路站第一期）截至 2025 年 12 月 31 日已售出 97%的單位，「柏瓏 III」於 2025 年 10 月推出預售，截至年底已售出 44%的單位。

物業招標

2025 年 11 月，公司向新鴻基地產發展有限公司旗下一間附屬公司批出屯門第 16 區站第一期項目。視乎市場情況，我們預計在未來 12 個月左右為錦上路站第二期及屯門第 16 區站第二期項目進行招標。另外，我們定期密切監察市況，並按市況檢視招標計劃。

擴展物業組合

截至 2025 年 12 月 31 日，港鐵有九個住宅物業項目，預計未來數年將為房屋市場提供約 8,000 個住宅單位。香港鐵路擴展項目目前的發展用地，包括小蠔灣站、東涌綫延綫東涌東站、屯門南延綫第 16 區站、東鐵綫古洞站及屯馬綫洪水橋站，以及北環綫項目的相關用地。我們亦繼續在現有及未來鐵路綫沿綫探索其他具發展潛力的地塊，包括將紅磡站南面的臨海及前碼頭用地打造成海濱新地標，以及發展新白石角站及其周邊。我們正在推進凹頭土地用途檢討研究，以優化凹頭站周邊的發展潛力。

香港網絡拓展

年內，港鐵繼續致力推動多個重要的新項目，透過安全、環保及無障礙的鐵路網絡，高效連接全港社區，為香港未來的經濟增長作出貢獻，並創造互惠互利的機遇。我們在設計、建造及營運的每個環節都踐行「建設無限未來」的承諾，在建造優質基建的過程中，採納嚴謹的規劃及具創意的技術和方法，務求將工程對營運中的鐵路服務，以及周邊社區和環境的影響減至最低。透過上述工作，港鐵為香港的長遠可持續發展作出積極貢獻。

發展中項目

東涌綫延綫

2023 年 2 月，公司就東涌綫延綫的融資、設計、建造、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議。此重點項目將為東涌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。項目包括建造兩個新車站（東涌東站及東涌西站）及約 2.5 公里長的新鐵路段。2025 年 10 月，我們的工程團隊使用隧道鑽挖機「義和」順利貫通東涌站與未來東涌西站之間的上行綫隧道，並已展開下行綫隧道工程。兩個車站的建造工程亦繼續進行。東涌東站的土木工程已大致完成，並正陸續開展機電安裝工程。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 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。新車站將設於欣澳站與東涌站之間的小蠔灣，將提升北大嶼山的交通聯繫，為新社區提供便捷的鐵路服務。截至 2025 年底，鑽孔樁工程已完成 79%，地基及樁柱工程亦繼續進行中。

屯門南延綫

2023 年 9 月，港鐵就屯門南延綫的融資、設計、建造、營運及維修事宜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面延伸約 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。年內，我們繼續推進屯門南站、第 16 區站和高架橋段的地基及樁柱工程。我們亦已完成新屯門游泳池及「綠在屯門」的重置工程。整項工程預計於 2030 年竣工。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、營運及維修事宜與政府簽訂項目協議，新車站將建於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。2025年，我們已大致完成車站結構工程，並完成安裝所有車站月台幕門。機電及屋宇設備安裝工程已全面展開並正全力推進。整個車站工程目標預計於2027年竣工。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。

屯馬綫洪水橋站

2024年9月，公司就屯馬綫洪水橋站的融資、設計、建造、營運及維修事宜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/厦村新發展區。年內，詳細設計工作持續推進，土地勘測工程已完成，並已展開配合車站建造的地基工程。整個工程項目預計於2030年底前完成。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

公司與政府於2025年7月簽訂北環綫（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，並同時啟動北環綫支綫（「支綫」）的詳細規劃及設計。該項目於2025年10月3日舉行啟動禮。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。全長6.2公里的支綫則經新田站接駁主綫，並經洲頭站及河套站連接至深圳皇崗口岸。主綫及支綫以不遲於2034年同步開通為目標。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

公司與政府正積極商討落實簽訂北環綫（第二部分）項目協議，當中包括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。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篇章。

其他方面，我們正配合政府開展其他多個鐵路發展項目，包括南港島綫（西段）、東鐵綫白石角站和將軍澳綫南延綫，同時因應需要為中鐵綫、北環綫東延綫和新界東北綫提供支持。這些都是政府分別於2023年和2026年2月公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》和《運輸策略藍圖》下的部分發展項目。我們歡迎行政長官會同行政會議於2025年12月批准，邀請公司就南港島綫（西段）項目進行詳細規劃及設計工作。南港島綫（西段）將採用智慧綠色集體運輸系統，連接現有的南港島綫和港島綫，以提升港島南區和西區的鐵路服務。我們亦密切參與港深西部鐵路的發展項目，並應政府邀請於2025年9月提交意向書。我們將因應需要全力支持東九龍、啟德、洪水橋/厦村及元朗南新發展區的智慧綠色集體運輸項目。2025年10月，政府就啟德智慧綠色集體運輸系統發出招標邀請通知。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

港鐵致力在香港以外地區的主要市場發揮所長，建造、營運和維護世界級鐵路網絡。2025年，公司在中國內地、歐洲和澳洲營運多項業務及鐵路專營權。年內，港鐵及其附屬公司、聯營公司和合營公司在香港以外地區的總載客量約22.4億人次，周日平均乘客量約789萬人次。

截至12月31日止年度 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	1,949	2,589	(24.7)	18,737	22,878	(18.1)	20,686	25,467	(18.8)
EBITDA	224	171	31.0	1,510	1,485	1.7	1,734	1,656	4.7
EBIT	(183)	(88)	(108.0)	1,381	1,311	5.3	1,198	1,223	(2.0)
EBITDA 邊際比率 (%)	11.5%	6.6%	4.9 個百分點	8.1%	6.5%	1.6 個百分點	8.4%	6.5%	1.9 個百分點
EBIT 邊際比率 (%)	(9.4)%	(3.4)%	(6.0)個百分點	7.4%	5.7%	1.7 個百分點	5.8%	4.8%	1.0 個百分點
經常性業務(虧損)/利潤 (已扣除非控股權益)	(225)	(131)	(71.8)	794	743	6.9	569	612	(7.0)
聯營公司及合營公司									
應佔利潤	364	774	(53.0)	16	126	(87.3)	380	900	(57.8)
總經常性業務利潤 (扣除業務發展開支前)	139	643	(78.4)	810	869	(6.8)	949	1,512	(37.2)
公司股東應佔年內利潤									
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支前)							949	1,512	(37.2)
- 業務發展開支							(258)	(283)	8.8
- 來自經常性業務 (扣除業務發展開支後)							691	1,229	(43.8)
- 來自中國內地物業發展							18	30	(40.0)
- 來自基本業務							709	1,259	(43.7)

2025 年，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 6.91 億港元，較 2024 年減少 43.8%。

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 年的總經常性業務利潤下跌至 1.39 億港元，主要因為 2024 年年底開通的深圳地鐵十三號綫一期首通段錄得全年營運虧損，以及來自杭州鐵路業務的貢獻因杭州地鐵一號綫的鐵路資產作出減值撥備而減少。

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 年的經常性業務利潤下跌 6.8% 至 8.10 億港元，主要原因是來自英國 South Western Railway 和澳洲悉尼鐵路業務的貢獻減少。

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。年內，上述鐵路綫的乘客量為 7.37 億人次，較 2024 年有所下跌，而周日平均乘客量為 226 萬人次。列車服務準時度平均超過 99.9%，而所有鐵路綫的營運均維持穩定。北京地鐵十七號綫中段（最終段）於 2025 年 12 月 27 日通車後，連接現有十七號綫南段和北段，成為首都另一條主要鐵路幹綫。

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。2025 年，該鐵路綫的營運維持穩定，列車服務準時度高於 99.9%。乘客量與 2024 年相若，達 2.45 億人次，而周日平均乘客量為 689,000 人次。

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，而低乘客量亦將維持一段較預期為長的時間。如乘客量在未來較長一段時間仍然偏低，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首通段的營運，於首個全營運年度內保持穩定，2025 年的列車服務準時度達 99.9% 以上。深圳地鐵十三號綫一期北段於 2025 年 12 月 28 日通車，實現深圳灣口岸站至上屋站（西麗高鐵站除外）的一期全綫通車。我們正提供項目管理顧問服務的深圳地鐵十三號綫二期，亦繼續按計劃施工。

杭州

杭州地鐵一號綫及其延伸段

2025 年，杭州地鐵一號綫、下沙延伸段和機場延伸段的營運均保持穩定，列車服務準時度高於 99.9%。這些鐵路綫的乘客量與 2024 年相若，達 3.25 億人次，而周日平均乘客量為 902,000 人次。

如過往所述，杭州地鐵一號綫近年因乘客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，杭州地鐵一號綫的長遠財務可行性將會受到影響。由於按目前估算，偏低的乘客量和平均票價將維持一段較預期為長的時間，因此我們已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

2025 年，杭州地鐵五號綫的總乘客量達 2.46 億人次，與 2024 年比較大致持平，而周日平均乘客量為 745,000 人次。年內，該鐵路綫的列車服務準時度維持穩定。

中國內地物業業務

港鐵亦發展及管理中國內地的商用及住宅物業。鑑於零售及物業市場面對挑戰，我們現正研究針對公司在中國內地商場的策略選項。2026 年 2 月，總樓面面積約 10,000 平方米的深圳「頌薈」商場項目未能成功招標出售。我們繼續評估天津北運河站商場的策略方案，該商場仍在進行開業籌備工作，預計於 2026 年後開業。

年內，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

我們繼續在成都、鄭州及西安推進車站商務業務，現已覆蓋超過 700 間車站商店。公司於 2025 年 9 月簽署青島車站商務業務的諒解備忘錄，並於 2025 年 12 月和廣州地鐵集團設立合資公司，在廣州開展車站商務業務。我們亦正於其他城市探索類似的發展機遇。此外，公司投資位於江門市的中車廣東軌道交通車輛有限公司，是我們在廣東省的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年內保持穩定。該項服務的專營權將於 2027 年 11 月屆滿。9 公里長的新地鐵隧道已於 2025 年 11 月開通，讓鐵路綫貫通至墨爾本核心商業區。在開通首日，超過 70,000 名乘客前來體驗新車站。我們亦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。

悉尼地鐵 M1 地鐵西北及班克斯敦綫 Tallawong 至 Sydenham 段於年內的營運保持穩定。該鐵路綫西南段的改造工程正在進行中，為 2026 年下半年通車作準備。

瑞典

斯德哥爾摩地鐵的服務合約已於 2025 年 11 月期滿，有關營運已移交予下任營運商。

英國

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

香港以外地區的增長

港鐵與中國中車集團有限公司的附屬公司合組的 Metro Trains West 財團，於 2025 年 12 月成功奪得澳洲悉尼地鐵西綫項目的地鐵列車、系統、維修及營運合約。根據合約，財團將負責提供新一代地鐵列車及相關系統，並負責該條連接 Parramatta 和悉尼市中心的鐵路綫的調試及營運。悉尼地鐵西綫為全新的地下鐵路綫，全長 24 公里，設有九個車站，目標於 2032 年投入服務。

我們已於 2025 年 12 月提交悉尼 Parramatta 綜合車站發展項目的標書，預計投標結果於 2026 年公布。此外，我們繼續在中國內地及海外市場，包括「一帶一路」國家探索商機。

環境、社會及管治

港鐵在業務策略及營運方面依循一套穩健的環境、社會及管治框架。2025 年，我們就實現減少溫室氣體排放、社會共融、發展及機遇這三大環境及社會目標，訂立了 45 項關鍵績效指標，以衡量我們在十個重點範疇所取得的成效。年內，我們已完成或正按部就班達成所有關鍵績效指標。

環境

我們繼續推進已獲「科學基礎目標倡議組織」批准的 2030 年科學基礎減碳目標，並取得良好進展。為鞏固我們的減碳承諾，並清晰概述相關策略，我們於 2025 年 12 月公布了減碳路線圖。

2025 年，我們繼續推進以電動巴士取代柴油巴士的計劃。截至 2025 年底，投入客運服務的電動巴士已達 17 輛。在 2022 至 2025 年間，我們亦於辦公大樓、商場及車站停車場安裝超過 200 個電動車充電站。此外，我們亦已在另外兩個車站完成安裝太陽能光伏系統。

社會

港鐵在締造關愛共融的社區上擔當著重要角色。我們在 2025 年慶祝「鐵路人 鐵路心」計劃成立 20 周年，其間舉辦了 380 個義工項目，幫助超過 64,000 人，我們對此深感自豪。我們延續去年為不同族裔及/或殘疾青年推出的「EmpowerZ」青年就業先導計劃，並於 2025 年向 24 名學生頒發港鐵「『乘』功之道」獎學金，為鐵路及智慧城市培育人才，並鼓勵他們為社區作出貢獻。年內，超過 2,000 名中學生參加「Train'出光輝每一程 2.0」計劃，經計劃引導獲得未來所需的工作技能，同時為解決社會問題發揮影響力。我們亦向大埔宏福苑受火災影響家庭提供援助，派發約 5,000 張內有 2,000 港元增值額的八達通卡，以及向學童及長者派贈 850 部平板電腦。

公司亦透過「港鐵·藝術」計劃，在鐵路網絡舉辦展覽和表演，為全港市民提供藝術共賞的機會。我們亦在香港文化博物館及李小龍基金會的支持下，舉辦《李小龍誕生 85 周年紀念展：無形之道》展覽，回顧李小龍的傳奇人生，並提升乘客在港鐵旅程的體驗。

管治

港鐵重視健全的企業管治，並定期檢討管治常規，以確保公司營運符合道德操守並具透明度，同時保障股東及持份者的最佳利益。公司全面的企業風險管理體系有助我們在努力實現業務目標的同時，能夠有效應對策略、營運、財務、合規和聲譽的風險。我們定期檢視重大風險，包括新出現的風險，以及與環境、社會及管治相關的風險，以應對不斷轉變的商業及營運環境。我們亦已採用「三線模型」，確保積極、有效地管控風險。

人力資源

截至 2025 年 12 月 31 日，港鐵及其附屬公司在香港和香港以外地區分別僱用 18,890 和 10,976 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 16,438 名員工。香港員工於 2025 年的自願流失率下降至 3.9%。

港鐵致力成為求職者的首選僱主，積極提升僱主品牌形象，並在整體獎酬框架下提供具競爭力的薪酬福利、短期及長期的獎勵計劃等。為吸引人才，特別是推動港鐵及香港未來發展的「新生代人才」，我們引入創新的人才招募推廣策略，並推出全新的招聘宣傳視覺效果，以提升港鐵僱主品牌。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和暑期實習生計劃，為有志投身鐵路行業的青年提供多元化的事業出路。我們通過多種渠道主動與員工聯繫，並與他們保持雙向溝通。我們亦透過 Wellness Connect 平台落實多項身心健康措施、建立家庭友善政策，以及促進工作與生活平衡，以營造關懷備至的工作場所。同時，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。

年度回顧 — 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

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度		利好 / (不利) 變動	
	2025 年	2024 年	百萬港元	%
總收入	55,465	60,011	(4,546)	(7.6)
經常性業務利潤				
EBIT ^ε				
香港客運服務				
- 香港車務營運	(254)	(63)	(191)	(303.2)
- 香港車站商務	3,660	3,773	(113)	(3.0)
香港客運服務總計	3,406	3,710	(304)	(8.2)
香港物業租賃及管理業務	3,821	4,169	(348)	(8.3)
中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理 附屬公司	1,198	1,223	(25)	(2.0)
其他業務、項目研究及業務發展開支	(450)	(364)	(86)	(23.6)
應佔聯營公司及合營公司利潤	787	1,340	(553)	(41.3)
總經常性 EBIT	8,762	10,078	(1,316)	(13.1)
利息及財務開支	(1,032)	(1,070)	38	3.6
所得稅	(1,196)	(1,503)	307	20.4
非控股權益	(245)	(295)	50	16.9
股東及永續資本證券持有人應佔經常性業務 利潤	6,289	7,210	(921)	(12.8)
永續資本證券	(636)	-	(636)	n/m
經常性業務利潤	5,653	7,210	(1,557)	(21.6)
物業發展利潤 (除稅後)				
香港	11,066	10,235	831	8.1
中國內地	18	30	(12)	(40.0)
物業發展利潤 (除稅後)	11,084	10,265	819	8.0
基本業務利潤	16,737	17,475	(738)	(4.2)
投資物業公允價值計量虧損 (除稅後)				
投資物業公允價值重新計量虧損	(3,538)	(3,821)	283	7.4
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	2,118	(640)	(30.2)
投資物業公允價值計量虧損 (除稅後)	(2,060)	(1,703)	(357)	(21.0)
公司股東應佔淨利潤	14,677	15,772	(1,095)	(6.9)
總經常性 EBIT 邊際比率# (%)	14.4%	14.6%	(0.2) 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) (%)	19.5%	21.8%	(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

香港乘客量於 2025 年改善，帶動集團取得穩健的業務收入，而物業發展業務亦作出顯著的利潤貢獻，有關利潤主要來自「港島南岸」第三期及第五期、「日出康城」第十二期，以及何文田站第一期及第二期項目。此穩健表現將對集團的鐵路保養及網絡拓展計劃作出重大貢獻。

總收入

集團於 2025 年的總收入（不包括中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司）為 347.65 億港元，較 2024 年上升 0.6%，主要是由於高速鐵路（香港段）及過境服務的乘客量上升帶動香港車務營運收入增加。然而，由於(i)英國伊利沙伯綫的營運權已於 2025 年 5 月移交下任營運商，(ii)墨爾本鐵路營運的項目收入減少，及(iii)斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 專營權已於 2024 年提前終止令瑞典業務的收入減少，導致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，在計入中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司的收入後，集團於 2025 年的總收入較 2024 年下跌 7.6% 至 554.65 億港元。

經常性業務利潤

集團於 2025 年錄得股東及永續資本證券持有人應佔經常性業務利潤 62.89 億港元，較 2024 年的 72.10 億港元減少 9.21 億港元或 12.8%。跌幅主要由於(i)應佔聯營公司及合營公司利潤減少；(ii) 惡劣天氣引致收入損失；(iii) 折舊因資本性開支上升而增加；及(iv)經營開支上升，當中包括數項因時間性因素導致的成本變動。上述不利因素被香港車務營運收入增加所有抵銷。在扣除永續資本證券持有人應佔利潤 6.36 億港元後，本公司於 2025 年的股東應佔經常性業務利潤為 56.53 億港元，減少 15.57 億港元或 21.6%。

總經常性 EBIT（按業務劃分）

集團於 2025 年的總經常性 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 87.62 億港元，較 2024 年減少 13.16 億港元或 13.1%。各業務的貢獻如下：

香港車務營運：錄得 EBIT 虧損 2.54 億港元，較 2024 年增加 1.91 億港元，主要由於(i) 惡劣天氣引致收入損失；(ii)員工成本及維護開支上漲；及(iii)折舊增加。這些不利因素部分被以下因素所抵銷：(i)香港與中國內地之間旅客往來頻密，帶動高速鐵路（香港段）及過境服務的乘客量上升；及(ii)公司繼續努力控制成本，令一般及行政開支以及其他費用有所減少。

香港車站商務：EBIT 減少 1.13 億港元或 3.0% 至 36.60 億港元，主要由於(i)其他車站商店的續租及新租賃的新訂租金整體下跌 8.5%；(ii) 電訊收入減少，以及廣告業務因市場氣氛低迷導致相關收入下跌；及(iii) 於 2025 年並未如 2024 年般獲得政府退還地租。

香港物業租賃及管理業務：2025 年的 EBIT 減少 3.48 億港元或 8.3% 至 38.21 億港元，主要因為顧客消費模式轉變，導致商場續租及新租賃的新訂租金整體下跌 9.5%；及(ii)受到因應戲院行業所面對的挑戰而就過往向電影院商予以租金寬減之待攤金額作出的一次性減值調整所影響。

中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司：2025 年的 EBIT 減少 2,500 萬港元或 2.0% 至 11.98 億港元，主要由於深圳地鐵十三號綫一期首通段及全綫分別於 2024 年 12 月及 2025 年 12 月通車後所產生的初期營運虧損；對比 2024 年 5 月因出售「銀座 Mall」商場業務而產生一次性虧損。

其他業務、項目研究及業務發展開支：錄得 EBIT 虧損 4.50 億港元，與 2024 年相若。

應佔聯營公司及合營公司利潤：2025 年的應佔聯營公司及合營公司利潤減少 5.53 億港元或 41.3%至 7.87 億港元，主要由於就杭州地鐵一號綫鐵路資產作出 3.80 億港元的應佔減值虧損。有關減值因如以往所述，該地鐵綫的乘客量增長緩慢且該項專營權協議不設乘客量補償機制。撇除上述應佔減值虧損後，應佔聯營公司及合營公司利潤減少 1.73 億港元或 12.9%，主要原因是杭州地鐵五號綫表現疲弱。

總經常性 EBIT 邊際比率

由於受到香港新冠疫情第五波及中國內地疫情的影響，在未計入及計入深圳地鐵四號綫的減值虧損下，2022 年的 EBIT 邊際比率分別下降至 3.7%及 1.7%。2023 年，隨著從疫情中恢復及過境服務重開，在未計入及計入 2023 年斯德哥爾摩通勤鐵路及 Mälartåg 區域交通的虧損撥備下，EBIT 邊際比率分別提高至 12.0%和 10.3%。2024 年，隨著業務活動在充滿挑戰的營運環境下從新冠疫情後逐步恢復，EBIT 邊際比率上升至 14.6%。2025 年，EBIT 邊際比率輕微下跌至 14.4%，反映經營成本上漲及經濟環境疲弱。

利息及財務開支

2025 年經常性業務的利息及財務開支為 10.32 億港元，較 2024 年減少 3.6%，主要由於現金結餘上升所帶來的利息收入。集團融資活動的詳細回顧載列於隨後章節。

所得稅

2025 年經常性業務的所得稅支出減少 3.07 億港元或 20.4%至 11.96 億港元，主要由於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，原訟法庭宣布判決並就稅務上訴委員會的決定給予本公司上訴許可。本公司已與外聘大律師和稅務顧問商討，其意見是本公司繼續持有有力的法律理據支持其立場。因此，本公司已就稅務上訴委員會的決定提出上訴，且並無計劃提出額外的稅務撥備。原訟法庭上訴聆訊已編定於 2027 年年初舉行。詳情請參閱本年度業績公告上文附註 6B。

物業發展利潤（除稅後）

集團於 2025 年除稅後的物業發展利潤為 110.84 億港元，較 2024 年增加 8.19 億港元。利潤主要來自「港島南岸」第三期及第五期、「日出康城」第十二期，以及何文田站第一期及第二期項目。

基本業務利潤

2025 年的基本業務利潤減少 7.38 億港元或 4.2%至 167.37 億港元，主要由於經常性業務利潤減少 15.57 億港元，跌幅部分被物業發展利潤增加 8.19 億港元有所抵銷。

投資物業公允價值計量虧損（除稅後）

2025 年投資物業的公允價值計量虧損為 20.60 億港元，當中包括(i)投資物業公允價值重新計量之虧損 35.38 億港元，扣除(ii)就集團的分攤投資物業（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 2025 年錄得公司股東應佔淨利潤 146.77 億港元，較 2024 年的 157.72 億港元減少 10.95 億港元或 6.9%。

綜合財務狀況

百萬港元	於 2025 年	於 2024 年	增／(減)	
	12 月 31 日	12 月 31 日	百萬港元	%
固定資產	245,704	243,190	2,514	1.0
在建鐵路工程	17,879	11,375	6,504	57.2
發展中物業	43,054	42,300	754	1.8
聯營公司及合營公司權益	13,614	13,039	575	4.4
證券投資	7,276	1,952	5,324	272.7
應收帳項及其他應收款項	13,562	15,780	(2,218)	(14.1)
現金、銀行結餘及存款	44,242	27,886	16,356	58.7
其他資產	13,607	11,977	1,630	13.6
總資產	398,938	367,499	31,439	8.6
貸款及其他負債總額	88,923	77,568	11,355	14.6
應付帳項及其他負債	66,855	77,663	(10,808)	(13.9)
服務經營權負債	9,886	9,969	(83)	(0.8)
遞延稅項負債	16,879	16,166	713	4.4
總負債	182,543	181,366	1,177	0.6
淨資產	216,395	186,133	30,262	16.3
代表：				
公司股東應佔總權益	192,215	185,625	6,590	3.6
永續資本證券	23,496	-	23,496	n/m
非控股權益	684	508	176	34.6
總權益	216,395	186,133	30,262	16.3

n/m：並無意義

集團的總資產增加 8.6%至 3,989.38 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)在建鐵路工程因發展新鐵路項目而增加；及(iii)因認購銀行中期票據而令證券投資增加，上述增幅部分被物業發展應收款項進行結算令應收帳款及其他應收款項減少而有所抵銷。

總負債增加 0.6%至 1,825.43 億港元，主要由於淨提取貸款增加，增幅被多項物業發展項目的遞延收入因相關收入已在 2025 年的綜合損益表中確認而減少所抵銷。

因此，集團的淨資產增加 302.62 億港元或 16.3%至 2,163.95 億港元。

綜合現金流量

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2025 年	2024 年
經營活動所得的現金淨額	11,874	18,491
收取與物業發展有關的款項淨額	10,833	1,748
每年定額及非定額付款	(3,775)	(3,105)
資本性開支	(19,594)	(19,416)
投資活動的其他現金流出淨額	(4,452)	(244)
投資活動耗用的現金淨額	(16,988)	(21,017)
淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額	6,425	16,928
發行永續資本證券所得淨額	23,472	-
已付永續資本證券持有人票息	(612)	-
已付公司股東股息	(8,155)	(7,946)
融資活動的其他現金流出淨額	(219)	(479)
融資活動所得的現金淨額	20,911	8,503
匯率變動的影響	559	(466)
現金、銀行結餘及存款淨增加	16,356	5,511
於 1 月 1 日的現金、銀行結餘及存款	27,886	22,375
於 12 月 31 日的現金、銀行結餘及存款	44,242	27,886

經營活動所得的現金淨額

2025 年來自經營活動所得的現金淨額由 2024 年的 184.91 億港元減少 66.17 億港元至 118.74 億港元，主要由於(i) 2024 年入帳的香港物業發展利潤導致 2025 年繳付的稅款增加；及(ii) 於 2025 年移交英國伊利沙伯綫的營運權後就應付帳項的結算付款。

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 108.33 億港元，包括(i) 137.29 億港元主要來自就「日出康城」、「港島南岸」、何文田站及屯門第 16 區站多個物業發展項目所收取的現金款項，部分被(ii) 28.96 億港元主要與小蠔灣項目有關之發展中物業所抵銷。

資本性開支

2025 年的資本性開支為 195.94 億港元，其中(i) 101.15 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) 81.91 億港元用於香港鐵路延綫項目；(iii) 9.47 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）；及(iv) 3.41 億港元用於投資物業添置和裝修工程。

淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額

2025 年的淨提取債務、扣除租賃租金及利息付款淨額為 64.25 億港元，包括(i) 來自貸款和資本市場工具的所得款項 630.87 億港元，被(ii) 償還主要與貸款相關的 557.19 億港元；及(iii) 利息付款淨額 9.43 億港元所抵銷。

已付公司股東股息

集團支付現金股息 81.55 億港元（2024 年：79.46 億港元），代表 2024 年的末期股息每股 0.89 港元和 2025 年的中期股息每股 0.42 港元。

融資活動

在本地穩定的經濟環境下，香港的股權及債務資本市場於 2025 年全年運作平穩。美國聯邦公開市場委員會自 2025 年 9 月起已三度下調利率，使聯邦基金目標利率區間於年底降至 3.50%-3.75%。在港元與美元掛鈎的聯繫匯率制度下，港元銀行同業拆息一如預期，大致跟隨美元利率的走勢。

公司於 2025 年繼續採取審慎的理財方針，透過多元化的外部融資渠道，支持包括新鐵路項目、鐵路維修及更新的前瞻性資本性開支需求。因此，公司安排了合共 834 億港元等值的外部融資，包括 3 月發行 234 億港元等值的美元公開債券、6 月發行 234 億港元等值的美元公開永續資本證券，另外向機構投資者以私人配售方式發行了 19 億港元的債券。此外，我們於 9 月安排了一筆 300 億港元的七年期綠色銀團貸款，同時新增 48 億港元的雙邊銀行信貸額度。

本公司首次發行永續資本證券，為資本結構引入混合資本，並於集團帳目中符合權益處理。於 2025 年 12 月底，集團的綜合負債總額為 889 億港元，現金和存款結餘為 442 億港元，而未提取的承諾信貸額超過 511 億港元。集團於年內的有息借貸加權平均成本為 3.5%（年率，下同），而 2024 年則為 3.7%。

借貸還款期概況

本公司透過分散還款年期管理再融資風險。於 2025 年底，16.4%、24.7%及 58.9%的借款將分別於 2 年以內、2 至 5 年，及 5 年後到期。

負債總額及借貸成本

集團綜合負債總額由 2024 年年底的 775.68 億港元增加至 2025 年年底的 889.23 億港元。集團有息借貸加權平均成本由 2024 年的 3.7%下降至 2025 年的 3.5%。

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）由 2024 年 12 月 31 日的 31.6%下降至 2025 年 12 月 31 日的 22.5%。集團的利息保障倍數由 2024 年的 15.1 倍下降至 2025 年的 13.4 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 2026 年至 2028 年的總開支約為 826 億港元。

在簽訂小蠔灣項目、東涌綫延綫、屯門南延綫、古洞站及洪水橋站的項目協議後，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 12 月 31 日持有 442 億港元的現金、銀行結餘及存款和超過 511 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
楊美珍

香港，2026年3月12日

暫停辦理股份過戶登記手續及記錄日期

為確定股東可出席本公司2026周年成員大會並於會上發言及投票的資格，及可獲派建議的2025年度末期股息的權利，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：

- (i) 為確定股東可出席本公司2026周年成員大會並於會上發言及投票的資格：
- | | |
|------------------------------------|---------------------------------------|
| 交回股份過戶文件以作登記的最後時限 ^(附註1) | 2026年5月19日
下午4時30分 |
| 暫停辦理股份過戶登記手續 | 2026年5月20日
至2026年5月27日
(包括首尾兩日) |
| 記錄日期 | 2026年5月27日 |
- (ii) 為確定股東符合收取建議的2025年度末期股息的權利：
- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| 交回股份過戶文件以作登記的最後時限 ^(附註1) | 2026年6月1日
下午4時30分 |
| 暫停辦理股份過戶登記手續 | 2026年6月2日
至2026年6月5日
(包括首尾兩日) |
| 記錄日期 | 2026年6月5日 |

附註：

- 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。
- 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*、許少偉*、劉麥嘉軒*、李惠光教授*、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：楊美珍、鄧智輝、鄭惠貞、蔡少綿、鄧輝豪、樊米高、鄭永銓、馬琳及黃琨暉

* 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。