

# 創優 增值 邁步 向前

2013年報



拓展 香港  
核心業務



提升 香港  
企業公民聲譽



加快開拓  
內地和國際業務



# 35周年快樂!



港鐵於1979年10月1日開始服務香港市民，當時的鐵路全長八公里，只有九個車站。自此，港鐵的網絡與香港並肩成長，現在整個系統包括84個車站，連接成熟的舊社區，並成為帶動新社區發展的公共交通骨幹，將車站上蓋及附近的居民以及往返香港國際機場的乘客無縫地連接起來。

我們與香港市民結伴同行，承諾為乘客提供安全、可靠的公共交通服務。憑著準時程度維持在99.9%的列車服務，港鐵每年均獲選為香港最佳公共交通營運商，並在國際上被公認為最佳鐵路系統之一，令我們深感自豪。

為紀念這個重要里程，我們設計這個以不同港鐵路綫的顏色化成的彩色標誌，以港鐵網絡連接的著名地標建築，包括即將經沙田至中環綫直達的香港會議展覽中心，象徵港鐵與香港並肩成長，同步向前。公司的35周年紀念活動已於1月展開，由當年其中一個最早期通車的車站——彩虹站開始展出第一代地鐵車廂的復刻版。我們亦在各車站張貼大型海報，描述數十年來港鐵為市民生活帶來的動人故事。乘客也可購買稍後推出的紀念智能車票，參與慶祝港鐵35周年紀念。更多精彩活動將於年內陸續推出，延續盛事。

# 創優 增值 邁步 向前

公司的鐵路加物業綜合發展模式在香港久已行之有效，並正在世界各地貫徹應用。我們深明，為了推動業務進一步的持續發展，我們必須繼續創優增值，配合社區不斷轉變的需要。本年報闡述公司的廣泛業務和進行中的新項目於2013年所取得的進展。



## 目錄

### 概覽

- 2 數字看港鐵 – 2013
- 4 香港營運網絡及未來支綫
- 6 公司概覽
- 8 主席函件
- 12 行政總裁回顧及展望
- 23 主要數據
- 24 2013年大事紀要

### 企業管治

- 92 投資者關係
- 94 企業可持續發展
- 99 風險管理
- 100 公司管治報告書
- 118 審核委員會報告書
- 120 薪酬報告書
- 124 董事局及執行總監會成員
- 132 主要管理人員
- 133 董事局報告書

### 業務回顧與分析

- 執行總監會管理報告
- 26 – 香港客運業務
- 42 – 香港車站商務
- 48 – 香港物業及其他業務
- 60 – 香港網絡拓展
- 70 – 內地及國際業務與拓展
- 76 – 人力資源
- 82 財務回顧
- 90 十年統計數字

### 財務及其他資料

- 161 帳項及帳項附註目錄
- 162 獨立核數師報告
- 163 綜合損益表
- 164 綜合全面收益表
- 165 綜合資產負債表
- 166 資產負債表
- 167 綜合權益變動表
- 168 綜合現金流量表
- 169 帳項附註
- 251 專用詞彙

# 數字看港鐵 – 2013

總收入 **387** 億港元

基本業務利潤 **86.0** 億港元

資產總值 **2,158** 億港元

淨負債權益比率 **11.8** %

## 綜合財務

## 香港客運業務

佔專營公共交通  
載客量比率 **46.9** %

乘客車程準時程度 **99.9** %

本地鐵路服務每名  
乘客車費收入 **7.13** 港元

路綫總長度 **218** 公里

## 香港網絡拓展

**5** 個新鐵路項目  
進展理想

將為我們的  
香港網絡增加 **56** 公里



香港的投資物業  
組合包括

213,334

平方米的零售物業

14,282

平方米的寫字樓

香港物業發展利潤 14 億港元

## 香港物業及 其他業務



## 香港車站商務

車站商務收入  
佔香港業務 18.0 %

## 中國內地及國際業務

我們在香港以外 6 個城市

營運的鐵路之  
載客人次合計為 13.5 億









人力資源 在全球僱用

23,236 名員工







# 香港營運網絡及未來支綫

## 地圖說明

-  車站
-  轉綫車站
-  建議車站
-  建議轉車站
-  深圳地鐵網絡
-  \* 只限賽馬日

## 現有網絡

-  機場快綫
-  迪士尼綫
-  東鐵綫
-  港島綫
-  觀塘綫
-  輕鐵
-  馬鞍山綫
-  將軍澳綫
-  荃灣綫
-  東涌綫
-  西鐵綫

## 興建中項目

-  廣深港高速鐵路
-  觀塘綫延綫
-  南港島綫(東段)
-  西港島綫
-  沙田至中環綫

## 未來可建支綫

-  北港島綫
-  北環綫
-  南港島綫(西段)
-  延綫至中環南

## 公司所擁有/發展/管理的物業

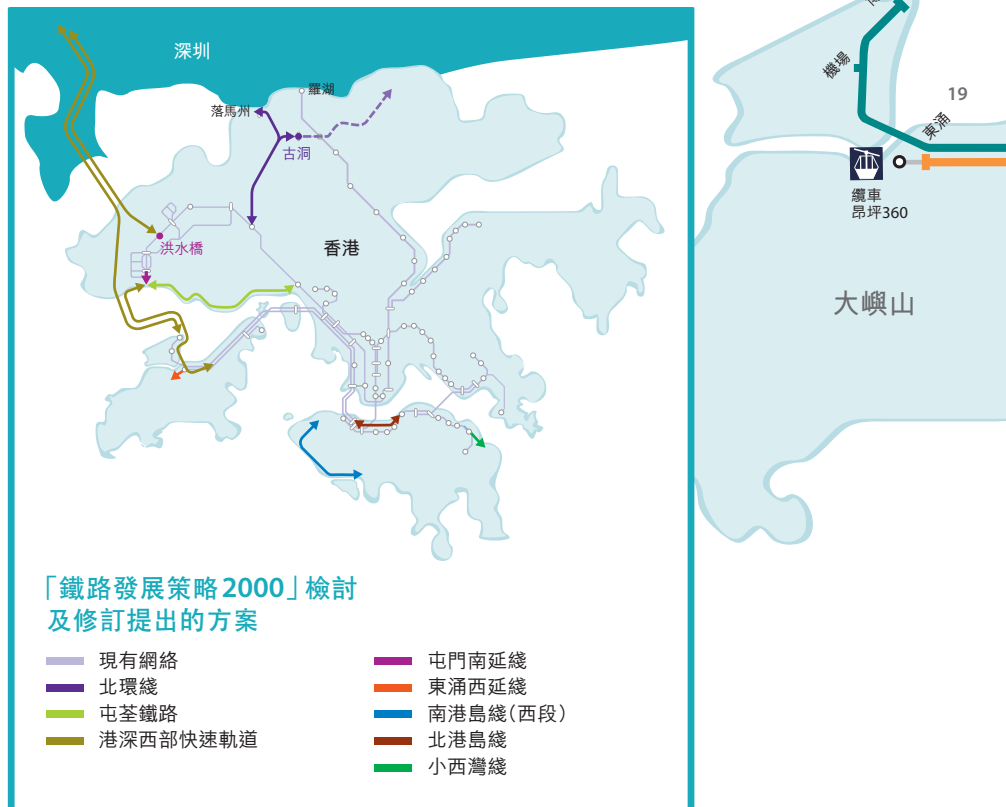
- 01 德福花園/德福廣場一期及二期
- 02 環球大廈
- 03 海富中心
- 04 旺角中心
- 05 綠楊新邨/綠楊坊
- 06 新葵芳花園
- 07 新葵興花園
- 08 東昌大廈
- 09 康怡花園/康山花園
- 10 康澤花園
- 11 康威花園/無限極廣場
- 12 峻峰花園
- 13 新翠花園
- 14 修頓花園
- 15 杏花邨/杏花園/杏花新城
- 16 柏景臺
- 17 欣景花園
- 18 盈翠半島/青衣城
- 19 東堤灣畔/東薈城/諾富特東薈城酒店/海堤灣畔/藍天海岸/映灣園
- 20 帝柏海灣/維港灣/柏景灣/君滙港/中銀中心/滙豐中心/奧海城一期/奧海城二期
- 21 漾日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景滙/香港W酒店/環球貿易廣場/香港麗思卡爾頓酒店
- 22 國際金融中心一期/國際金融中心二期/國際金融中心商場/四季酒店/Four Seasons Place
- 23 將軍澳豪庭/君傲灣/天晉/PopCorn 1/PopCorn 2/香港九龍東皇冠假日酒店/香港九龍東智選假日酒店/星峰薈
- 24 蔚藍灣畔/連理街
- 25 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場
- 26 都會駅
- 27 駿景園/駿景廣場
- 28 海趣坊
- 29 新屯門中心/新屯門商場
- 30 恒福花園/恒福商場
- 31 連城廣場
- 32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場
- 33 策誠軒
- 34 首都/領都/領峯/領凱
- 35 御龍山
- 36 銀湖·天峰
- 37 名城/盛薈/盛世
- 38 濠岸8號
- 39 瓏門

## 發展中/計劃中的物業

- 34 日出康城物業發展組合3-10
- 40 大圍站
- 41 天樂站(輕鐵)
- 42 The Austin/柯士甸站地塊D
- 43 黃竹坑站
- 44 何文田站

## 西鐵綫物業發展(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

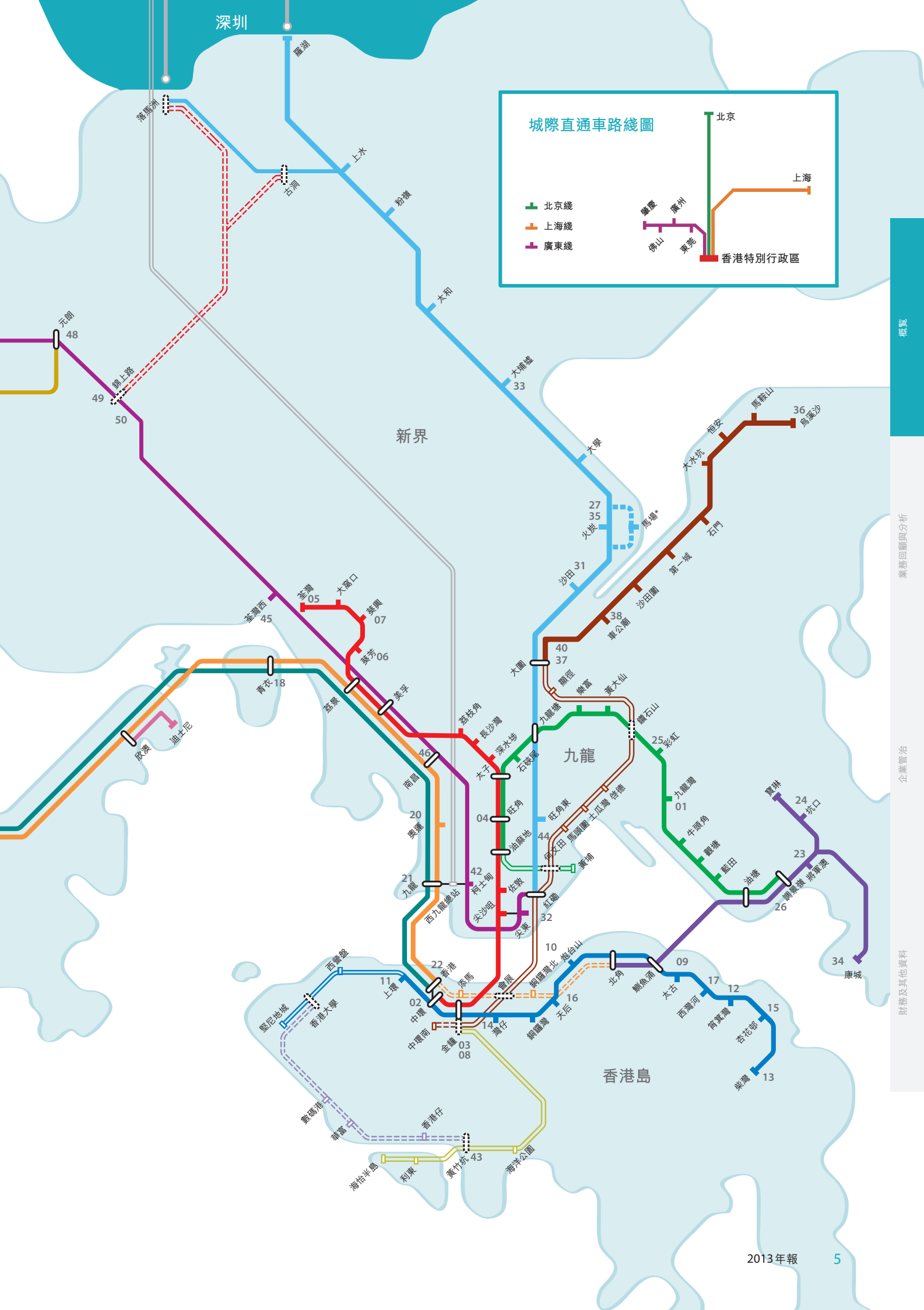
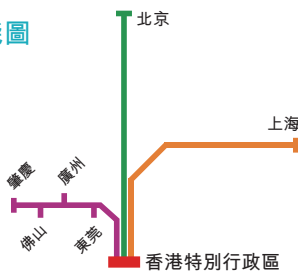
- 39 瓏門二期
- 45 荃灣西站(五區)灣畔/荃灣西站(五區)城畔/荃灣西站(六區)/荃灣西站(七區)
- 46 南昌站
- 47 朗屏站(北)/朗屏站(南)
- 48 元朗站
- 49 錦上路站
- 50 八鄉維修中心



深圳

### 城際直通車路線圖

- 北京綫
- 上海綫
- 廣東綫



# 公司概覽

港鐵公司憑藉鐵路運輸和物業發展綜合發展模式成功建立可持續發展社區，被公認為全球鐵路營運業的先驅之一。我們於35年前在香港開始營運第一條鐵路線後，公司的經營規模、業務範疇和地域覆蓋面一直穩步發展，且日趨多元化。我們未來業務增長的策略進展良好，大規模擴展在香港的鐵路網絡及在中國內地和海外的鐵路相關業務組合。



## 香港客運業務

### 業務簡介

我們在香港經營主要以鐵路為基礎的運輸系統，包括本地和過境服務、高速的機場快綫，以及輕鐵系統。整個系統延綿218.2公里，共有84個車站和68個輕鐵站。我們的網絡是全球最繁忙的鐵路系統之一，其可靠程度、安全及效率均備受推崇。此外，我們亦提供往來中國內地的城際客運服務，以及規模較小、為乘客提供便利的本地接駁巴士服務。

### 2013年重點

- 乘客量增加3.0%及市場佔有率進一步擴大，帶動收入上升
- 公司與政府成功完成首個每五年一次的票價調整機制檢討。根據維持不變的票價調整機制方程式，但以經修訂的生產力因素而得出票價調整幅度為2.7%而非3.2%，並推出額外的票價優惠
- 我們增加了荃灣綫、觀塘綫、港島綫、東鐵綫及西鐵綫的列車班次，由2012年起計合共每星期增加超過1,300班列車
- 南港島綫(東段)、觀塘綫延綫、西港島綫及廣深港高速鐵路香港段的建造工程均如期進行
- 連接現有鐵路網絡的西港島綫準備於2014年通車



## 香港車站商務

### 業務簡介

公司憑藉在香港的鐵路資產及專業技術的優勢，拓展至其他業務領域，包括車站零售商舖租賃、列車與車站廣告，以及電訊服務。

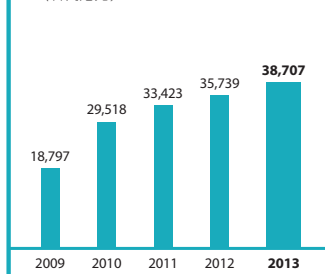
### 2013年重點

- 羅湖站和紅磡站的免稅店於2013年1月生效的新訂合約租金顯著調升，帶動車站零售設施收入上升
- 廣告收入增加，我們亦繼續推出新廣告形式，包括於香港站推出結合廣告牌與互動裝置的「Supernova Zone」
- 電訊收入增加，而於2013年年底，港鐵全綫車站已可使用4G流動服務

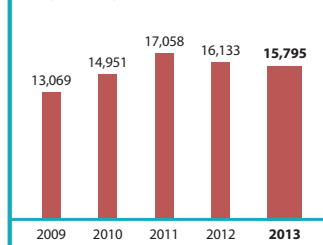


**營業額**

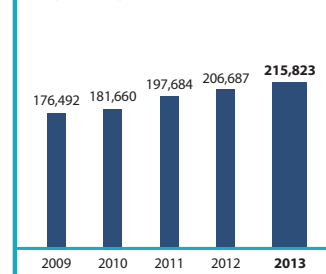
(百萬港元)

**未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤**

(百萬港元)

**資產總值**

(百萬港元)



## 香港物業 及其他業務

**業務簡介**

在香港，我們與物業發展商合作，發展以住宅為主的可供銷售物業。公司持有的投資物業以商場及寫字樓為主，公司並為上述及其他物業提供物業管理服務。公司的投資物業組合主要包括商場，以及國際金融中心二期的18層寫字樓。我們還經營纜車服務、八達通卡繳費系統、顧問服務及項目管理業務。

**2013年重點**

- 進一步出售尚餘單位，特別是車公廟站「溱岸8號」，對物業發展利潤作出貢獻
- The Austin(柯士甸站地塊C)預售反應熱烈，全部單位售罄
- 公司以九廣鐵路公司相關附屬公司的項目代理身份，於2013年6月批出朗屏站(南)地塊
- 「君薈坊」進行翻新工程，並易名為「PopCorn 2」



## 中國內地 及國際業務

**業務簡介**

我們投資於中國內地的城市鐵路網絡及相關物業發展項目，以及在英國、瑞典及澳洲毋需投放大量資金的鐵路營運專營權。此外，我們繼續在上述及其他市場尋求鐵路及鐵路相關業務的新機遇。

**2013年重點**

在中國內地鐵路及物業業務方面：

- 北京地鐵十四號綫第一期於2013年5月5日如期通車，服務表現令人滿意
- 通過我們佔49%股權的聯營公司於2013年8月以20.75億元人民幣成功投得位於天津地鐵六號綫北運河站地塊的土地使用權

在國際鐵路業務方面：

- 憑藉卓越表現，London Overground的專營權獲延長多兩年至2016年11月
- 我們將開辦名為MTR Express的新列車服務，該鐵路綫全長455公里，往來瑞典兩大城市斯德哥爾摩與哥德堡

## 主席函件

「港鐵於2013年續締佳績，  
經常性業務穩健上升，增長  
策略亦有理想進展。」

錢果豐博士  
主席



## 致各股東及其他有關人士：

港鐵於2013年續締佳績，經常性業務穩健上升，增長策略亦有理想進展。香港客運業務的乘客量和市場佔有率均錄得增長。車站商務及物業租賃業務收入增加，而香港物業發展亦有溫和的利潤入帳，利潤主要來自出售「溱岸8號」的尚餘單位。另外，The Austin(柯士甸站地塊C)的預售銷情理想，其利潤預期可於今年稍後時間在獲發入伙紙後入帳。公司在香港以外的鐵路專營權業務對業績作出更大貢獻，並增加了我們的中國內地及國際鐵路服務項目。

港鐵除稅後的經常性利潤，即不包括物業發展利潤和投資物業重估的基本業務利潤上升7.6%至74.37億港元。然而，由於物業發展利潤減少，不包括投資物業重估的基本業務利潤則減少10.6%至86.00億港元。若包括投資物業重估，股東應佔淨利潤為130.25億港元，即每股基本盈利為2.25港元。董事局建議派發末期股息每股0.67港元，即全年股息為每股0.92港元，而2012年全年股息為每股0.79港元。待獲股東批准後，提供以股代息之選擇。

港鐵乘客現可受惠於我們和政府於2013年4月宣布的票價調整機制檢討。整體的票價調整機制方程式及其直接驅動方式維持不變，但引入一個客觀和具透明度的方法來計算生產力因素的數值，因而得出於2013年的票價調整幅度為2.7%而非3.2%。根據票價調整機制的檢討結果，加上為了鼓勵不同的乘客群使用鐵路網絡，我們宣布額外的票價優惠，包括「全月通加強版」和「港鐵都會票」計劃。除了推出與乘客共享公司成果的利潤掛鈎車費優惠計劃外，我們還會根據服務表現安排，撥出款項提供「即日第二程車費九折」優惠。

此外，若日後任何一年的整體票價上調幅度高於香港特區政府公布的「家庭每月收入中位數」計及前一年第四季的按年變動百分比，公司便會為乘客提供「負擔能力折扣」。這是一個能平衡各方利益的方案，不僅能回應市民對減低交通費負擔的期望，同時又可向公司股東保證港鐵的長遠可持續發展。

## 創造長遠價值

港鐵於1979年10月1日開始服務市民，當時的鐵路長八公里，設有九個車站。自此，港鐵的網絡與香港一同成長，車站增至84個，貫通發展完善的社區，並成為帶動新社區發展的公共交通骨幹，將車站上蓋及周圍一帶的居民以及往返香港國際機場的人士無縫地連接起來。

我們與香港市民結伴同行，承諾為乘客提供安全、可靠的公共交通服務。憑藉準時程度經常維持在99.9%的列車服務，港鐵連續超過十年均獲選為香港最佳公共交通營運商，在國際上更榮膺全球最佳地鐵系統之一，令我們深感自豪。

港鐵的長遠目標是透過關懷備至的服務，連繫及建設社區，致力成為具領導地位的跨國企業。我們致力提升經常性收入、拓展鐵路網絡規模以服務世界各地更多的乘客和上班族，並在服務質素方面奠定無可置疑的領導地位。

要在市區集體運輸系統發展及營運的全球最佳實務方面保持領先地位，我們必須繼續在香港、中國內地及海外進行具有可持續財務表現的新項目。公司亦夥拍其他交通機構及著名的研發機構，提升本身在鐵路系統方面的研發水平。同時，我們亦透過與公共交通國際聯會(International Association of Public Transport, UITP)、國際都市鐵路聯會(Community of Metros, CoMET)建立聯繫，並贊助及支援為鐵路業而設的《國際工程安全管理手冊》(International Handbook on Engineering Safety Management, iESM)，借鑑世界各地主要鐵路系統的營運基準。

公司的增長策略於2013年內取得良好進展。在香港，公司正同時進行五個鐵路拓展項目，所有工程均符合進度，將使鐵路網絡於2020年延長56公里。這些鐵路綫均經過悉心策劃和設計，以提升載客量和服務質素，並把港鐵服務

## 主席函件

帶到港九新界之前未有港鐵服務的社區。西港島綫已連接現有的鐵路網絡，並將成為年內首條通車的鐵路線。於未來六年，廣深港高速鐵路香港段、南港島綫(東段)、觀塘綫延綫，及沙田至中環綫亦將相繼投入服務。這些新鐵路線日後將為香港帶來巨大的經濟、社會及環境效益。除了這五條新鐵路線外，政府最近亦進行《鐵路發展策略2000》檢討及修訂，以制訂香港長遠的鐵路發展藍圖。正如行政長官梁振英先生在2014年1月發表其《施政報告》時重點指出，我們的鐵路網絡是香港公共運輸系統的骨幹。因此，我們繼續就《鐵路發展策略2000》檢討及修訂與政府通力合作，以回應市民對可持續鐵路發展的期望。發展鐵路運輸，不但可以提升香港市內的人流量，也可釋放鐵路沿綫地區的經濟發展潛力。

在拓展中國內地及國際業務方面，北京地鐵十四號綫的下一階段，以及公司在深圳和天津的鐵路相關物業發展項目已經動工。在瑞典，公司將開辦往來斯德哥爾摩與哥德堡新的列車服務。我們已於去年提交標書，競投英國Essex Thameside及Thameslink (Thameslink, Southern and Great Northern)兩項鐵路專營權，以及澳洲悉尼西北鐵路線專營權。我們現正於中國內地、歐洲及澳洲進一步拓展商機，致力尋求有利公司發揮鐵路營運及鐵路相關物業發展專長而具盈利能力的商機。

### 企業可持續發展

我們採取獨特的「可持續競爭優勢」模式，作為達致業務可持續發展的管理架構。該模式採用風險管理機制，並重視與業務相關人士緊密聯繫，以平衡商業風險，並為社區的長遠發展作出貢獻。為此，我們專注於可反映公司長遠業務方針的可持續發展重點，當中涵蓋了資源管理以至社會發展及氣候變化等。

港鐵的鐵路網絡擴建項目由設計至建造階段均恪守上述準則。舉例說，我們密切監察南港島綫(東段)在施工階段的碳足印，同時正安排對沙田至中環綫的施工進行碳評估。這將是我們首次在項目的設計至施工階段進行碳評估，從而改善評估方法，並可在項目周期的初步階段採取必要的緩解措施。

港鐵的物業業務在設計、建造及管理方面的可持續發展實務亦領先同儕。於2013年，「漆岸8號」獲得香港在新建築物方面的建築環境評估法(4/04版)的最高「白金級別」。大學站的新出入口則獲得美國綠建築協會(US Green Building Council)根據「能源與環境設計先鋒評級(LEED)」計劃發出的銀級認證；在此之前，國際金融中心二期已獲頒LEED金級認證。

作為香港《節能約章》的締約方，公司於2013年6月至9月間把旗下商場公用地方、主要辦公大樓及由公司管理的辦公大樓的公用地方的平均室內溫度維持在攝氏24至26度之間。由2013年6月起，我們停止採購白熾燈泡作為港鐵辦公大樓及港鐵商場公用地方的一般照明用途。

為回應社會對廚餘的關注，我們已成為全港最先簽署《惜食約章》的機構之一，該約章在環境局發起的「惜食香港運動」中推出。此外，我們於2013年發起港鐵商場減少廚餘運動，鼓勵餐飲業租戶從源頭減少廚餘。

公司以鐵路加物業綜合發展模式作為可持續業務發展方針的支柱。該模式在香港久已行之有效，並正在世界各地貫徹應用。今年，這個模式的效益獲得廣泛認同，包括於2013年5月在公共交通國際聯會的日內瓦世界會議上，贏得顯赫的「國際商業模式大獎」，並於11月在北京獲世界銀行的表揚。英國運輸大臣，美國麻薩諸塞州州長及倫敦市長參觀公司的鐵路網絡，亦見證公司的國際形象不斷提升。

我們將於2014年5月出版2013可持續發展報告，並輔以專屬網站。該報告將參照《全球報告倡議組織》GRI G4指引編製，當中提供表現數據並討論我們的附屬公司的重大事宜。

公司的企業責任計劃以青少年發展、藝術與文化、環保及健康生活，以及關懷社區為目標。

為培養香港青少年的個人技能及責任感，公司每年夏季舉行為期十天的「Train' 出光輝每一程」計劃，年內有來自71間中學共100名學生參加。而公司的「Friend' 出光輝每一程」師友計劃現已踏入第五年，於2013年11月招收了

140名新生。公司亦贊助「港鐵 x 中大青年生活質素指數」及「港鐵 x 中大青年生活質素先鋒計劃」，鼓勵青少年建立正面的人生觀和參與公民活動。此外，我們繼續透過「港鐵車站藝術」計劃，將藝術引進鐵路網絡內，包括舉辦「藝術之旅」展覽，為車站引入新的藝術作品，令車站環境更添姿彩，並在「車站藝術表演」計劃下於香港站舉辦不同的藝術表演活動。

作為公司推廣健康生活的旗艦活動，港鐵與香港業餘田徑總會一年一度合辦的「港鐵競步賽」於2013年10月舉行，籌得創紀錄的138萬港元。所得善款用於資助醫院管理局健康資訊天地在預防疾病及健康教育方面的工作。

2013年，公司的「鐵路人 鐵路心」義工計劃共舉辦了239項社區義工活動，獲得逾6,000名義工參與。此外，公司與員工合共捐贈逾700萬港元予多個慈善團體及其他機構，當中包括公益金。

為體現公司作為平等機會僱主的承諾，我們於2013年9月簽署《有能者 • 聘之約章》，並參加由勞工及福利局主辦的共融機構嘉許計劃，以加強公司對僱用殘疾人士的支持。

## 可持續發展及企業責任獲嘉許

公司在可持續發展方面的卓越表現廣獲認同，包括成為恒生可持續發展企業指數成份股，同時躋身道瓊斯亞太區可持續發展指數及富時社會責任指數。2013年，我們在可持續發展方面的表現在恒生可持續發展企業指數的30間香港公司成份股中排行第二。

為增加公司可持續發展報告的透明度，我們已連續八年參與「碳信息披露項目」。該項目提供全球市值最大企業的碳排放及相關策略的公開資料，供全球投資者參考。

自2011年起，我們一直獲頒發「5年Plus商界展關懷」標誌。於2013年，公司獲得其他多個獎項，見證我們在可持續發展方面的努力備受推崇。其中最值得一提的是《東周刊》「香港服務大獎2013」的「企業社會責任大獎」及《都市盛世》雜誌頒發的「2013都市盛世環保企業獎(環保節能運輸系統)白金獎」。此外，公司亦在「HKQAA-HSBC企業社會責任指數」中表現卓越，獲得最高的5/5總分。

## 董事局任命

本人歡迎馬時亨教授、陳黃穗女士和陳阮德徽博士於2013年7月加入董事局，出任獨立非執行董事。此外，本人衷心感謝韋達誠先生續任港鐵行政總裁兩年。

## 總結

今年，港鐵在各營運範疇全面邁進，在努力締造可持續的股東價值之餘，更提升了廣大市民的生活質素。對董事局同寅的貢獻、全體員工追求卓越的承諾，以及其他有關人士的鼎力支持，本人謹表衷心謝忱。

過去35年來，港鐵已成為香港市民日常生活的一部分。我們以不斷擴展的鐵路網絡，配合穩定可靠和關懷備至的服務，心繫香港市民生活每一程。在今年港鐵服務香港市民35周年之時，我們熱切期待延續這個光輝旅程。

錢果丰

主席

錢果豐博士

香港，2014年3月11日

## 行政總裁回顧及展望

「『用心聽・用心做』計劃是我們向乘客作出的一項重要承諾，我們於2013年繼續努力...提升...服務及設施。」

韋達誠先生  
行政總裁



## 致各股東及其他有關人士：

本人欣然公布，港鐵憑藉良好的營運表現及世界級的安全水平，於2013年締造穩健的財務業績。公司的策略是繼續投資於香港以提升服務質素和作為企業公民的聲譽，同時以中國內地和海外建立的業務樞紐為基礎，加速在香港以外市場的擴展步伐。

公司在香港的經常性業務於2013年保持增長動力。鐵路和巴士客運服務的乘客量穩步上升，而車站零售及物業租賃組合則受惠於新訂租金上調。物業發展利潤較2012年溫和，主要來自出售「溱岸8號」的尚餘單位。此外，The Austin（柯士甸站地塊C）的預售銷情暢旺，576個單位全部售罄，並預期於今年稍後時間在獲發入伙紙後可將利潤入帳。

在香港，公司專業及充滿幹勁的員工繼續提供高度可靠的列車服務，並提升公司作為企業公民的聲譽。「用心聽·用心做」計劃是我們向乘客作出的一項重要承諾，我們於2013年繼續努力直接回應乘客的期望，提升鐵路網絡沿綫和車站的服務及設施。自該計劃於2012年推行以來，公司為紓緩擠迫及縮短等候時間，我們額外增加了超過93,000班列車班次，同時亦在車站進行翻新工程、增設五部新升降機及52台闊閘機，並增設座椅，使乘客出入更便利；同時，我們為智能手機應用程式「MTR Mobile」進行升級，而港鐵全綫車站不單提供Wi-Fi熱點服務，亦可使用4G流動服

務，令乘客的溝通聯繫更方便。乘客對我們的努力所反映的意見，令人十分鼓舞，證明我們的措施能為社區帶來實質裨益。

維持香港、中國內地及海外客運業務的高水平安全標準，仍然是公司的首要目標。我們繼續借鑑國際最佳標準來衡量本身的安全表現，並舉辦更多活動，讓各業務單位及與其他機構加強分享最佳實務。根據公司最近在香港進行的「員工意態調查」結果，公司各級員工均深明「安全第一」的訊息。

2013年4月，票價調整機制成功完成檢討，檢討結果可確保公司長遠的持續發展，在保障公司利益的同時，亦能讓乘客享受較低的票價。

公司的增長策略進展理想。公司在香港的五個鐵路擴展項目繼續按進度進行，並符合財政預算，西港島綫將可按原定目標於年內通車。除了目前的鐵路發展計劃外，我們正根據《鐵路發展策略2000》的檢討及修訂結果，與特區政府緊密合作，規劃下一階段的鐵路擴展。隨著今後的鐵路項目陸續開展，香港運輸業的可持續發展願景正日漸清晰。

至於在香港以外地區，公司繼續專注投資鐵路及鐵路相關物業項目，體現我們在這方面的專長所具有的優勢。北京地鐵十四號綫第一期是公司最新落成的鐵路擴展項目，於2013年5月開通客運服務。我們正在深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段進行物業發展，視乎市場情況，預期最早可於2014年第四季展開預售。2013年8月，由港鐵公司的全資附屬公司和天津市地下鐵道集團有限公司組成的天津城鐵港鐵建設有限公司，成功投得在天津地鐵六號綫北運河站的一幅地塊的土地使用權。在英國，London Overground Rail Operations Limited（「LOROL」）憑藉卓越表現，獲倫敦運輸局延長專營權多兩年。我們同時以現有業務樞紐作為平台，在中國內地及海外拓展其他商機。

財務表現方面，公司於2013年的總收入上升8.3%至387.07億港元。未計香港物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤亦增加11.7%至143.99億港元。若不包括我



## 行政總裁回顧及展望

們在中國內地及國際的附屬公司的貢獻，收入上升10.9%，經營利潤增加10.7%，而經營毛利率則輕微減少0.2個百分點至53.4%。相對2012年32.38億港元的香港物業發展利潤，年內香港物業發展利潤為13.96億港元，主要來自出售車公廟站「溱岸8號」尚餘單位的利潤。不包括投資物業重估，股東應佔基本業務淨利潤減少10.6%至86.00億港元，即每股盈利1.48港元。投資物業重估收益為44.25億港元，而2012年的投資物業重估收益則為37.57億港元。因此，包括投資物業重估的股東應佔淨利潤為130.25億港元，即每股盈利2.25港元。董事局建議派發末期股息每股0.67港元，即全年股息較2012年增加16.5%至每股0.92港元，待獲股東批准後，提供以股代息之選擇。

### 香港客運業務

香港客運業務在2013年的總收入為151.66億港元，較2012年增加4.4%。經營成本增加5.4%至84.49億港元，經營利潤上升3.2%至67.17億港元，而經營毛利率則為44.3%。

#### 乘客量

2013年，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量增加3.0%至18.234億人次的新紀錄。若不包括城際客運服務，總乘客量則增加3.0%至18.191億人次。

本地鐵路服務(包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫)總乘客量達至14.747億人次，較2012年增加3.0%。乘客量增加是由於本地經濟和來港旅客量持續增長，加上港鐵不斷提升服務水平所帶動。

羅湖及落馬洲過境服務於2013年的乘客量增加1.5%至1.114億人次。

由於航空旅客量增加及市場推廣活動奏效，機場快綫的乘客量增至1,370萬人次，較2012年增加7.6%。

輕鐵及巴士服務於2013年的乘客量合計為2.193億人次，增加2.9%。而城際客運服務的乘客量則增加7.3%至430萬人次。

於2013年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量增加3.5%至525萬人次。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升3.6%至430萬人次。

#### 市場佔有率

於2013年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由2012年的46.4%增加至46.9%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率為66.7%。公司於年內在過境業務市場的佔有率由54.2%跌至53.4%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由21.8%微升至22.0%。

#### 車費收入

於2013年，香港車費總收入為150.21億港元，較2012年增加4.4%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔105.11億港元，即約70%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升1.6%至7.13港元。

過境服務於2013年的車費收入為29.23億港元，較2012年增加2.7%。機場快綫的車費收入為8.43億港元，上升6.0%。輕鐵及巴士於2013年的車費收入合計為6.00億港元，較2012年上升3.8%。而城際客運服務的車費收入為1.44億港元，較過去12個月上升7.5%。

2013年4月，公司與政府完成首個每隔五年一次的票價調整機制檢討。整體的票價調整機制方程式及其直接驅動方式維持不變，但引入一個客觀和具透明度的方法來計算生產力因素的數值。根據新的計算方法，由2013年至2017年的生產力因素為0.6%，因此2013年票價調整幅度為2.7%而非3.2%，乘客亦能藉此享受到較原有為低的票價。

作為票價調整機制檢討的一部分，公司為乘客提供更多的票價優惠，其中包括優化了月票計劃「全月通加強版」，讓乘客除可享有原有全月通的優惠外，連接在全月通覆蓋範圍以外的本地車程亦可享有額外七五折的車費折扣優惠，其他優惠還有新的「東涌 — 南昌全月通加強版」。公司亦將於2014年第二季為經常乘搭中距離車程的乘客推出「港鐵都會票」，讓他們以優惠價購買多程票於指定市區範圍內使用。

公司還會推出與利潤掛鈎的車費優惠計劃，讓乘客能直接分享公司的成果。此外，根據新的服務表現安排，若鐵路服務在港鐵被視為能夠控制的情況下發生事故而引致較長時間的服務延誤，我們將會直接向乘客提供車費優惠。這兩項安排將透過「即日第二程車費九折」的形式提供。



## 服務及表現

於2013年，我們的服務表現超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標中所訂下的表現目標，其中港鐵網絡的列車按照編定班次行走的可靠程度及乘客車程準時程度均維持於99.9%的世界級水平。我們一直以來的卓越服務在本地及國際間廣受讚賞。我們在香港獲得的多個獎項，包括在《明報》及香港中文大學市場學(理學)碩士課程合辦的卓越企業品牌選舉2013中獲得「香港消費者最喜愛的廣告」及連續七年榮獲「香港消費者最喜愛的服務品牌」，並連續十五年獲《壹週刊》頒發「服務第壹大獎2013 — 公共交通工具」。機場快綫的服務質素亦獲得國際性獎項的嘉許，在The Global AirRail AWARDS 2013中贏得「North Star Air Rail Link of the Year」。港鐵智能手機應用程式「MTR Mobile」則贏得2013亞太資訊及通訊科技大獎 – 政府及公共部門組別優異獎。

我們直接回應乘客的期望，透過成功推行「用心聽·用心做」計劃，致力提升客運服務。2013年的重點工作，是令港鐵旅程更舒適和愉快、改善列車服務以紓緩擠迫情況、照顧長者和殘障人士的需要，以及加強溝通。

2013年內，我們繼續改善班次密度，包括在荃灣綫、觀塘綫、港島綫、東鐵綫及西鐵綫增加列車班次。自2012年推行「用心聽·用心做」計劃後，我們每星期額外增加了超過1,300班列車班次，總共增加了超過93,000班列車班次。

輕鐵方面，我們調配了更多雙卡輕鐵行走較繁忙的路綫以增加載客量。城際客運服務的廣東綫直通車採用全新的行車時間表，延後紅磡站往內地的直通車尾班車的開出時間，而我們的九廣通則增設第九卡車廂，以提高載客量。廣東綫的內地直通車亦換上全新列車，大大提高了整體服務質素。

公司已展開列車改善計劃，為列車裝設「靜音氣墊」，從而令乘客享受更舒適的旅程。於2013年，我們已為將軍澳綫三列列車完成安裝，而另外90列列車亦將於2020年之前加裝完成。於2013年，提升輕鐵的項目繼續進行，截至年底，超過50列輕鐵已完成翻新並再度投入服務。

為方便乘客出入車站及提升車站環境，重新規劃觀塘站的工程已完成，而粉嶺站和上水站的主要翻新工程已大致完成，火炭站的改善工程已在2013年展開，預計可於2015年完成。

我們致力為長者、殘障人士、推嬰兒車和攜帶行李的乘客帶來更方便的旅程。自2012年推行「用心聽·用心做」計劃起，我們為30個車站增設52台闊閘機，五部新升降機亦已經投入服務。我們正努力於2016年年底前，在現有83個全日運作的車站中的80個提供乘客可自行使用的無障礙通道。由2012年該計劃開始起計，車站內將會於2014年第一季度完成增設共326套新座椅。

在15個最繁忙港鐵車站的客務中心已經換上新裝，更方便殘障人士使用。我們亦增派車站助理，並安裝大型指示牌，方便乘客找尋目的地。於2013年，我們已在41個車站推出更方便的全新單程智能車票，並會分階段於2014年上半年完成取代所有磁帶單程車票。

已有180萬名用戶的港鐵智能手機應用程式「MTR Mobile」現與「Traffic News」整合，以適時提供有關特別列車服務安排或調整的資訊。「MTR Tourist」智能手機應用程式則提供簡易的點對點旅遊指南，協助旅客使用港鐵系統。我們已於2013年9月把「Next Train」智能手機應用程式的實時列車班次資訊服務擴展至西鐵綫。自2013年7月起，港鐵全綫84個車站均提供免費Wi-Fi熱點服務。

我們繼續投資於現有的鐵路資產，以提升表現及載客量。於2013年，公司展開招標程序，為六條現有港鐵綫及機場快綫更換訊號系統。新訊號系統將於未來數年安裝，以提高各鐵路綫的可靠度及載客量。

## 提升安全表現

公司非常重視各營運範疇的安全，因而令本地鐵路服務、過境服務及機場快綫於2013年的須呈報事故下降20%，其中扶手電梯事故減少27%，改善情況尤為顯著。

經過2013年5月的輕鐵服務事故後，我們增加了偵測輕鐵車速的次數，及更有系統地提醒輕鐵車長遵守安全駕駛守則的重要性。此外，我們亦安裝了專為輕鐵營運而設計的固定偵測超速相機。

## 行政總裁回顧及展望

為繼續向所有業務單位推廣安全意識，公司除了在各處分別舉辦安全推廣活動外，亦於6月舉辦「公司安全月」，以「全心全意落實安全第一，優質安全致力連繫社群」為主題，在香港、內地及海外辦事處共舉辦超過30場研討會及安全推廣活動。

我們於2013年2月委託顧問公司，採用英國鐵路監管局(Office of Rail Regulation)制定的鐵路管理成熟度模型，評估公司車務處的安全管理系統。我們在是次評估中，表現遠超其他英國列車營運機構於2012年的平均水平。我們繼續透過國際都市鐵路聯會(Community of Metros, CoMET)與世界各地其他大型鐵路系統、並與公司的附屬和聯營公司，借鑑比較安全表現標準、安全管理最佳實務和鐵路事故經驗。MTR Stockholm AB(「MTRS」)和LOROL於2013年5月，而Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)則於2013年11月舉行有關安全與營運及維修實務的同業安全評審會議，並邀請香港和各附屬及聯營公司的專家分享最佳實務。

我們保持最高安全標準的努力，在2013年為我們帶來兩個重要獎項。在香港，我們於職業安全健康局及勞工處合辦的第12屆「香港職業安全健康大獎」分享會上，獲頒安全推廣銅獎。在英國，我們亦榮獲「英國安全協會2013年國際安全大獎 — 優異獎」(British Safety Council International Safety Award 2013 – Merit Award)。

### 香港車站商務

香港車站商務於2013年的收入增加24.7%至45.88億港元，主要由於車站零售設施的收入上升。香港車站商務的經營成本增加16.9%至4.64億港元，經營利潤因此上升25.6%至41.24億港元，而經營毛利率則為89.9%。

車站零售設施於2013年的收入增加36.9%至29.33億港元，原因是羅湖站和紅磡站的免稅店於2013年1月生效的新訂合約租金顯著調升，加上優化商戶組合，及車站商店新訂租金上調，令租金收入增加。於2013年12月31日的車站商店數目為1,336間，可出租樓面面積為56,350平方米，略高於2012年。

2013年的廣告收入增加5.3%至10.53億港元。廣告點增加407個至45,058個。公司繼續推出創新的廣告形式，包括在香港站安裝結合廣告牌與互動裝置的「Supernova Zone」。九龍塘站和羅湖站的車站大堂則安裝了103吋的電視廣告牌。為提升廣告潛力，銅鑼灣站上層月台和渣甸街出口進行了改善工程，而銅鑼灣站和九龍塘站大堂的廣告牌亦已翻新。

2013年的電訊服務收入增加12.9%至4.47億港元，主要原因是電訊營運商於我們的網絡推出4G流動電話服務及擴大其流動數據容量，因而帶動收入上升。截至2013年年底，港鐵全綫車站已經可以使用4G流動服務。

### 香港物業及其他業務

於2013年，香港物業市道繼續反映政府對穩定樓價及壓抑炒賣活動的措施。住宅及商用物業的交投較2012年顯著回落，但在低息環境支持下，住宅價格相對平穩。自《一手住宅物業銷售條例》於2013年4月底生效後，發展商一度減慢開售新住宅項目的速度，令一手住宅銷量跌至歷史新低。中環的寫字樓租賃市場受金融行業租戶需求減少影響而趨於淡靜。然而，在來港旅客支持下，2013年的零售物業市場保持穩健，但增長較以往數年有放緩趨勢。

### 香港的物業發展

2013年的香港物業發展利潤為13.96億港元，主要來自出售車公廟站「溱岸8號」的尚餘單位，以及多個發展項目的車位。

我們已展開The Austin(柯士甸站地塊C)的預售，並於2013年11月售出全數576個單位，預期於今年稍後時間在獲發入伙紙後可將利潤入帳。至於公司擔任九廣鐵路公司(「九鐵公司」)相關附屬公司項目代理的西鐵項目，公司已展開「瓏門二期」(屯門站物業發展項目第二期)的預售，截至2014年1月底已售出當中911個單位的99%。「瓏門」(屯門站物業發展項目第一期)已經落成，售出單位已於2013年8月移交予買家。

招標活動方面，在公司只擔任九鐵公司相關附屬公司項目代理的西鐵物業發展項目，我們於2013年5月為朗屏站(南)地塊進行招標，並於2013年6月5日把地塊批予華懋集團的成員公司。公司為天榮站(輕鐵)物業發展項目地塊進行了招標，並於2014年1月21日截標時收到三份標書。因投標方案未能符合財務要求，我們決定不接納任何有關該項目的標書。此外，我們正審視日出康城發展組合和大圍站地塊的細節，並將視乎市場狀況為這些項目進行招標。

其他物業發展計劃，包括南港島綫(東段)黃竹坑車廠地塊，進展理想。

因應市場狀況及配合政府的要求，我們會繼續研究在鐵路沿綫發展其他新物業項目的機會。

### 香港物業租賃及管理業務

香港物業租賃及管理業務於2013年的收入增加11.1%至37.78億港元。經營成本增加7.3%至6.73億港元，經營利潤上升11.9%至31.05億港元，而經營毛利率則為82.2%。

公司在香港的物業租賃總收入為35.47億港元，較2012年增加10.9%。年內整體港鐵商場之新訂租金錄得16%的平均增幅。於2013年12月底，公司在香港的商場及於國際金融中心二期(「國金二期」)的18層寫字樓維持接近100%的出租率。

截至2013年12月31日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合包括213,334平方米的零售物業、40,969平方米的寫字樓，以及14,282平方米的其他用途物業。

我們繼續作出投資，以提升零售物業的吸引力、財務回報及環境績效表現。為確保「PopCorn」商場劃一的品牌形象及服務體驗，「PopCorn 2」(前身為「君薈坊」)已於2013年10月展開公用地方天花板和地板翻新工程，預計可於2014年完成。

鑑於青衣的「青衣城」表現理想，公司計劃將毗鄰的青衣貨車停車場部分用地改建為商場，為「青衣城」增加12,100平方米建築面積。此改建工程預計於2014年開展，目標於2017年年底完成。

公司於2013年的香港物業管理收入上升13.8%至2.31億港元。於2013年12月31日，公司在香港管理的住宅單位數目增加4,257個至90,523個，當中包括來自「天晉」、「瓏門」、「溱岸8號」和「領凱」的新增單位，而公司管理的商用及寫字樓面積則為763,018平方米。2013年，港鐵旗下管理的物業利用政府的「建築物能源效益資助計劃」，推行多項節約能源和減少二氧化碳排放量的項目。

### 其他業務

昂坪360纜車(「昂坪360」)和昂坪市集於2013年的收入增加26.9%至3.16億港元。2013年的旅客量約達165萬人次，而纜車服務的可靠程度亦超越指標達至99.8%。我們推出多項創新的套票計劃，如「360海陸空2日1夜深度遊」，並舉辦多項主題活動，包括夏季的「武林盛匯360」、秋季的「包羅匯趣360」，以及聖誕節的「昂坪360閃亮聖誕村」，成功帶動訪客量上升。我們在2012年12月推出全新的「Galaxy Ticketing Systems」，亦有助提升售票效率、推動業務增長，以及加強顧客服務。

顧問業務於2013年的收入為1.28億港元，較2012年增加25.5%。公司於2013年7月簽訂香港國際機場旅客捷運系統的維修協議，為期七年。

八達通繼續擴展香港的零售商戶網絡。公司於2013年應佔八達通的淨利潤增加6.6%至2.25億港元。截至2013年12月31日，在香港採用八達通服務的商戶逾5,000家。年內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達2,484萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,300萬宗及1.396億港元。

於2013年，來自為政府提供項目管理服務的收入為14.61億港元，較2012年增加50.9%。大部分收入來自廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)及沙田至中環綫政府委託工程有關的項目管理收入。這些委託工程管理收入目前是以以收回成本的原則入帳。

## 行政總裁回顧及展望

### 中國內地及國際業務

於2013年，我們的中國內地及國際業務的收入合共為132.46億港元。當中來自三間香港以外鐵路附屬公司的收入，即MTM、MTRS及港鐵軌道交通(深圳)有限公司，為131.00億港元。而公司在中國內地的物業租賃及物業管理業務則合共錄得1.46億港元的收入。這些鐵路附屬公司的經營成本為123.32億港元，而經營利潤上升31.5%至7.68億港元，經營毛利率為5.9%。

至於公司在香港以外的聯營公司，北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵公司」)、LOROL及Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)繼續帶來利潤。隨著公司佔49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司於2012年11月24日開始營運杭州地鐵一號綫，我們已計入該聯營公司的業績。而該鐵路綫於2013年錄得營運虧損，主要是由於乘客量較預期少。我們現正進行多項計劃以提升該鐵路綫的乘客量。因此，公司於2013年應佔這四家聯營公司整體的虧損為7,400萬港元。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於2013年錄得的總乘客量為13.55億人次，而2012年的總乘客量約為11.71億人次。

### 中國內地鐵路業務

北京地鐵四號綫和大興線再次超越其服務指標。兩條地鐵綫合共全長50公里，設有35個車站，於2013年的總乘客量合計為4.54億人次，周日平均乘客量則逾128萬人次。

北京地鐵十四號綫第一期於2013年5月5日如期通車，服務表現令人滿意。該鐵路段全長12.4公里，共有七個車站。自通車日起計，2013年總乘客量為1,140萬人次。京港地鐵公司現按「營運及維修」收費模式營運北京地鐵十四號綫。當北京地鐵十四號綫全綫預計於2015年開通後，將會以「公私合營」方式營運。

京港地鐵公司屢獲殊榮，當中包括由北京市交通安全委員會授予的「北京市2012年度交通安全先進單位」。

深圳市軌道交通龍華綫的營運表現於年內亦超越了指標及合約承諾。全年的乘客量為1.4億人次，周日平均乘客量為38.03萬人次。該鐵路綫全長20.5公里，共有15個車站。年內，港鐵軌道交通(深圳)有限公司通過了必維國際檢驗集團(Bureau Veritas)的ISO14001:2004認證。

2013年11月，杭州地鐵一號綫慶祝首個全年度營運，營運表現超越了指標。隨著高鐵杭州東站啟用，加上推廣活動奏效，乘客的交通模式已漸改變，杭州地鐵一號綫的載客量亦見顯著改善。於2013年12月的每日平均乘客量超過31.8萬人次，遠超於2013年1月時的16.8萬人次。年內的總乘客量為9,240萬人次。該鐵路綫全長48公里，共有31個車站，其最後一個車站「火車東站」已於2013年6月30日啟用。

### 國際鐵路業務

在英國，LOROL繼續為倫敦提供卓越服務。LOROL成功落實一項提升員工效率的重要措施，由2013年11月起，由司機一人控制的操作模式已擴展至北倫敦綫及西倫敦綫。LOROL亦支持倫敦運輸局斥資3.2億英鎊把四卡列車加長為五卡列車。有關的配套建造工程於4月展開，首列五卡列車預期可於2014年下半年投入服務。

LOROL全長超過124公里，沿途車站已增至57個，2013年內的乘客量增加至1.01億人次。

LOROL於年內榮獲多個重要獎項，包括於倫敦首次舉辦的European Rail Congress Awards中，獲頒「歐洲鐵路營運商年度獎」(European Commuter Operator of the Year)。憑藉卓越表現，LOROL獲倫敦運輸局延長專營權多兩年至2016年11月。

在斯德哥爾摩，MTRS繼續改善其列車服務的營運表現，並獲得由Swedish Institute of Quality頒發的「2013年傑出業務發展」(Successful Business Development in 2013)。年內的乘客量為3.29億人次，而周日平均乘客量達120萬人次。該地鐵系統共有三條綫，全長110公里，共有100個車站。

在墨爾本，MTM於年內的乘客量保持穩定，為2.27億人次。該網絡全長390公里，共有218個車站，在公司國際業務中，作出最多的收入貢獻。MTM的服務繼續改善，並於年內錄得創紀錄佳績。於2013年2月，MTM宣傳安全的廣告榮獲AdNews Agency of the Year Awards的「全年最佳宣傳大獎」(Ad Campaign of the Year)和「全年最佳廣告大獎」(Ad of the Year)。

### 中國內地物業發展、租賃及管理業務

港鐵物業發展(深圳)有限公司現正進行深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的物業發展計劃，該地塊可發展的總樓

面積約為206,167平方米。公司於2013年12月16日舉行動工典禮，標誌著發展項目的建造工程正式展開。

2013年8月5日，由港鐵公司的全資附屬公司(佔49%股權)和天津市地下鐵道集團有限公司(佔51%股權)組成的天津城鐵港鐵建設有限公司，以20.75億元人民幣成功投得天津地鐵六號綫北運河站地塊的土地使用權。該地塊將發展為綜合商住項目，可供發展樓面面積約278,650平方米。我們已於2013年11月繳清地價款，並正為項目進行深化規劃設計方案。

中國內地的物業租賃及物業管理業務於2013年的收入增加7.4%至1.46億港元。公司在北京的商場銀座Mall於2013年年底的出租率接近100%。公司在中國內地管理的商用及住宅總樓面面積保持平穩，達256,000平方米。

## 未來增長

於2013年，公司在香港的鐵路網絡拓展項目，以及中國內地和海外業務均取得穩定進展。

### 香港的增長

全長3公里的西港島綫是港島綫的延綫。截至2013年12月31日，項目已完成84%，按進度可如期於2014年年底通車。這條新綫將是首條服務港島西區的鐵路綫，覆蓋密集的居住及工作地區，在2016年將服務達140,000的居住人口及估計達60,000的工作人口。

全部三個新車站(西營盤站、香港大學站和堅尼地城站)的主要結構工程和月台幕門安裝工程均已完成，連同路軌和架空電纜鋪設工程亦已竣工。全部車站的交流電供電系統已於2013年8月通電。建築裝飾裝修工程和機電安裝工程的進展良好。

全長7公里的南港島綫(東段)項目將使港鐵服務由金鐘伸延至港島南區，而該鐵路綫的車廠將設於黃竹坑。截至2013年12月31日，項目已完成55%，按進度可如期於2015年完成。這將是首條服務港島南區的鐵路綫，南港島綫(東段)在2016年的覆蓋範圍將包括121,000居住人口和46,000工作人口。

公司繼續進行車站及相關基建工程。我們已完成海洋公園站和黃竹坑站兩個新車站的結構工程，現正進行建築裝飾裝修工程。公司繼續進行與擴建金鐘站、興建南風隧道和海怡半島站有關的挖掘工程，而在香港仔海峽高架橋進行的隔音屏障安裝工程亦已大致完成。公司繼續進行黃竹坑車廠的建造工程，並正進行建築裝飾裝修工程。鐵路機電系統的設備製造及軟件開發亦正在進行中。

全長2.6公里的觀塘綫延綫將使觀塘綫由現時的油麻地總站伸延至新建的何文田站及黃埔站。截至2013年12月31日，項目已完成54%，預計可如期於2015年完成。這將成為首條連接何文田與黃埔的鐵路綫，於2016年所覆蓋的居住人口達146,000。

何文田站的挖掘工程於2013年年底已完成95%，而車站的結構工程亦已展開。黃埔站的打樁工程已接近完成，挖掘工程亦已經展開。在油麻地站與黃埔站之間的隧道，挖掘工程進展順利，隧道壁工程已經展開。

由政府出資興建、全長26公里的高鐵香港段將提供跨境的高速鐵路服務，連接香港與深圳、廣州及中國內地的高速鐵路網絡。香港段預計於2015年落成，並由西九龍總站提供服務。截至2013年12月31日，項目已完成51%。

西九龍總站的挖掘工程和總站連接隧道建造工程進展理想，並正進行混凝土結構工程。所有隧道鑽挖機均已投入運作，鑽挖工程進展良好。石崗列車停放處的14座建築結構，其中十座已於2013年竣工；而在石崗以及由南昌至葵涌隧道的部分段落，現正進行路軌和架空電纜安裝工程。西九龍總站、通風大樓、石崗列車停放處和主隧道目前正進行屋宇設備安裝工程。2013年9月，第一列八卡列車已製造完成，並正在進行測試。

由政府出資興建、全長17公里的沙田至中環綫由兩部分組成，共設有十個車站，當中包括連接現有及未來鐵路綫的六個轉綫車站。第一段鐵路綫預計可於2018年完成，而第二段鐵路綫則預計可於2020年落成。該鐵路綫將提供新界各區迫切需要的新幹道，其於2021年所覆蓋的居住人口將達380,000，工作人口估計達260,000。

## 行政總裁回顧及展望

2013年，顯徑站展開了地盤平整和施工安排，而鑽石山站和土瓜灣站則在進行垂直隔牆和牆板建造工程。啓德站完成板樁牆安裝工程後，現正進行抽水測試。馬鞍山綫改裝工程繼續邁進，而車公廟站、石門站及大水坑站的伸延部分月台地台則已完成安裝，目前正在進行月台天花的安裝工程。

為協助公司的新項目達致最高的安全標準，我們於2013年繼續於2010年推出的「新綫路 新思維」計劃。該計劃圍繞「人才發展」、「協作和值得信賴的夥伴關係」及「項目交付成效」三大範疇，透過專注強化人才、更妥善地協調不同目標、重視橫向思維、同心協作及優化資源，按部就班地作出改進。

「新綫路 新思維」計劃更有助加強安全工作，例如在地盤辦事處設立「作戰室」作為改善與承判商溝通和協作的平台，讓公司員工有機會與承建商進行深入討論和舉辦安全工作坊。

在《鐵路發展策略2000》的檢討及修訂所進行的公眾參與諮詢活動中，廣大市民對香港鐵路網絡的持續發展均表示非常支持。我們現正就以《鐵路發展策略2000》的檢討及修訂為基礎的下一階段鐵路擴建計劃與特區政府緊密合作，在2020年以後繼續擴展香港的鐵路網絡。

### 中國內地及國際拓展

在北京，公司與北京市政府草簽地鐵十四號綫特許經營協議後，該項目正按計劃邁進。北京地鐵十四號綫全長47.3公里，共有37個車站，包括十個轉綫車站。在這個合共約500億元人民幣的「公私合營」項目中，京港地鐵公司負責投資150億元人民幣的機電設備系統及列車，以及投資為期30年的營運及維修服務，而北京市政府則負責項目的投資餘額。項目的第一期已於2013年5月5日通車，第二期及第三期的目標通車時間分別為2014年及2015年。

京港地鐵公司於2014年2月遞交了另一項「公私合營」項目北京地鐵十六號綫的標書。北京地鐵十六號綫全長50公里，共有29個車站，由北安河行走至宛平。第一期預計於2016年年底前通車，全綫鐵路服務將於2017年年底前開通。

港鐵公司於2013年5月與深圳市發展和改革委員會簽署了興建及營運深圳市軌道交通六號綫特許經營權的框架協議。深圳市軌道交通六號綫全長38公里，共有20個車站，由深圳北站向西北伸延至光明新區。公司正就原則性協議和合營協議的條款進行磋商。公司於2014年1月與龍華新區管委會簽署《戰略合作框架協議》，共同研究深圳市軌道交通龍華綫北延段的合作機會。

在瑞典，我們將開辦往來斯德哥爾摩與哥德堡的新高鐵路車服務。該鐵路綫全長455公里，名為MTR Express，由公司全資附屬公司MTR Nordic負責營運，每星期提供110班列車班次。六列新列車在運抵並經過調試後，預期可於2015年年初投入服務。

在澳洲，公司參與的財團於2013年5月獲甄選入圍競逐悉尼西北鐵路綫的營運、列車及系統合約。公司於2013年12月5日遞交了標書。作為財團成員的港鐵將負責鐵路系統的配置，以及通車後為期15年的系統營運及維修服務。此外，我們牽頭的財團與維多利亞省政府對墨爾本丹頓農鐵路走廊(Dandenong Rail Corridor)改造項目已進行多次商討。在完成項目採購及融資安排後，建造工程預計於2015年展開。

在英國，我們於2013年12月遞交了Essex Thameside及Thameslink, Southern and Great Northern兩項鐵路專營權的標書。我們亦於2013年6月獲倫敦運輸局甄選入圍競逐Crossrail鐵路專營權，並於2014年2月提交了標書。此外，我們於2013年11月獲甄選入圍競逐ScotRail鐵路專營權，並將於2014年4月提交標書。

### 財務回顧

集團於2013年的總收入達387.07億港元，較2012年上升8.3%。包括客運業務、車站商務、物業租賃及管理和其他業務的香港業務錄得254.61億港元的收入，升幅達10.9%；而中國內地及國際附屬公司的收入則增加3.6%至132.46億港元。按業務類別劃分，香港客運業務的收入(經扣除票價優惠)增長4.4%至151.66億港元，而為配合各項優化服務的措施，相關經營成本(不包括折舊、攤銷及每年非定額付

款)增加5.4%至84.49億港元。至於其他香港業務，車站商務的收入增加24.7%、物業租賃及管理的收入增加11.1%，而其他業務的收入則增加43.0%，但這三項業務的經營成本的增長則較少，增幅分別為16.9%、7.3%和37.4%。中國內地及國際附屬公司的經營成本增加2.2%。計入項目研究及業務發展開支後，整體經營成本增加6.4%至243.08億港元。因此，未計香港物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤增加11.7%至143.99億港元，經營毛利率則上升1.1個百分點至37.2%。不包括中國內地及國際附屬公司的利潤貢獻，經營毛利率微跌0.2個百分點至53.4%，主要由於競投海外鐵路專營權令開支增加。2013年的香港物業發展利潤減少18.42億港元至13.96億港元，主要來自出售「溱岸8號」的尚餘單位，以及位於數個發展物業泊車位。折舊及攤銷費用增加5.1%至33.72億港元，而每年非定額付款則增加41.2%至12.47億港元，未計利息及稅項開支前的經營利潤因而減少7.2%至111.76億港元。計入利息及財務開支7.32億港元、投資物業重估收益44.25億港元、集團應佔聯營公司利潤1.58億港元、所得稅18.19億港元及非控股權益1.83億港元後，2013年公司股東應佔淨利潤下跌2.6%至130.25億港元，即每股盈利2.25港元。由於2013年的物業發展利潤減少，撇除投資物業重估的基本業務利潤下跌10.6%至86.00億港元，即每股盈利1.48港元。

於2013年12月31日，集團的淨資產上升6.7%至1,527.02億港元，當中資產總值上升4.4%至2,158.23億港元，而負債總額則減少0.7%至631.21億港元。資產總值上升，主要來自投資物業重估收益、青衣貨車停車場項目成本、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫進一步資本化的建造成本，以及對聯營公司天津城鐵港鐵建設有限公司的注資。然而，出售尚餘單位使待售物業減少，加上現金結餘減少，均抵銷了資產增長。負債總額減少，主要由於支付深圳市軌道交通龍華綫車廠地塊的地價、耗用於過去年度所收取有關興建西港島綫的政府現金資助，以及界定福利退休計劃責任減少，當中部分被未償還貸款總額上升所抵銷。集團的淨負債權益比率由2012年12月31日的11.0%上升至2013年12月31日的11.8%。

在2013年，集團的現金流出總額為216.24億港元，較2012年增加7.0%，當中主要包括集團的資本性開支133.56億港元、對天津城鐵港鐵建設有限公司的11.11億港元投資、每年對九鐵公司作出的定額及非定額付款16.33億港元，以及向公司股東派付股息45.80億港元。集團的現金流入總額為190.42億港元，較2012年減少3.4%，當中包括來自經營活動的現金流入淨額147.64億港元及來自物業發展的現金收入39.37億港元。集團未計融資活動前的現金流出淨額為25.82億港元，以淨借貸及發債12.23億港元和現金結餘支付。因此，集團扣除銀行透支的現金結餘，由2012年的186.09億港元降至2013年的172.50億港元。

按公司漸進式的股息政策，董事局建議派發末期股息每股0.67港元，全年股息合共每股0.92港元，較2012年增加16.5%，待獲股東批准後，提供以股代息之選擇。

## 人力資源

公司與其附屬公司於2013年12月31日在香港及香港以外地區分別僱用16,158和7,078名員工。

我們積極制定人力資源策略及措施，以滿足當前的人力資源需求，並為香港、中國內地和海外的業務發展進行規劃。於2013年，公司在香港聘請了逾2,200名新員工，並於內部擢升了1,300名員工。公司的員工流失率亦維持在4.2%的低水平。公司更加重視加強香港、中國內地與國際業務的人力資源，包括成立核心支援團隊、加速人才本地化，以及加強為香港以外業務儲備領導人才。

根據全球其中一家最大的人力資源服務公司Randstad Group在香港進行的一項調查，公司獲選為香港「最具吸引力僱主」。這項調查結果正好印證我們最近於2012年10月進行的「員工意態調查」的結果，當中在香港的88%員工表示以身為港鐵團隊一分子而感到自豪，而81%員工認同港鐵公司是一個好僱主。

公司推行「管理人員發展計劃」及「高級行政人員發展計劃」，以確保公司管理人才的延續性。我們於2013年繼續為日後的管理人才提供架構井然、量身制定的培訓課

## 行政總裁回顧及展望

程，並鼓勵跨職能和跨地域的事業發展。行政人員及高級經理亦受惠於公司的「持續進修計劃」，而公司新開辦的「Reaching New Horizons」領袖課程則協助近期獲晉升的管理人員。我們亦繼續招聘見習管理人員及學徒。為慶祝「港鐵學徒訓練計劃」踏入第35個年頭，公司於年內舉辦了多項特別紀念活動。

年內，優質服務學院繼續舉辦多項活動，包括體驗式學習、外間標準借鑑參訪活動、員工分享會等，藉以加強港鐵的卓越、學習及關懷文化。我們亦繼續在流動學習的科技上作出投資。

為鼓勵及加強部門經理與員工的雙向溝通，公司於2013年共舉辦了超過4,500場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工逾65,500人次。2013年9月，公司在舉行一年兩次的「經理溝通會」上，向全球逾1,000名管理人員傳達企業策略及業務近況。

「臻善圈」計劃於年內以「掌握臻善在手中」為主題，藉此鼓勵員工發揮集體創意和不斷精益求精。該計劃亦已擴展至公司的附屬及聯營公司，包括在北京、深圳和斯德哥爾摩的業務。

2013年，公司舉辦了6,471項培訓課程，為每名香港員工提供6.5天的培訓日。公司在這方面的卓越表現於年內在本地和海外勇奪多個獎項。

### 聯繫社區

為履行對企業責任的承諾，我們於2013年透過「鐵路人 鐵路心」計劃，舉辦了239個社區項目，獲得逾6,000名義工參與，計劃惠及不同社群，主要受惠人士包括長者、弱勢家庭及兒童，及殘障人士。

接觸社會各界人士、用心聆聽及回應市民的意見，亦是公司鐵路網絡擴建項目的一項重點工作。我們不但盡力讓市民全面掌握最新情況，還透過舉辦慈善、環保及義工活動，鞏固與本地社群的關係。我們同時審慎規劃封路或改道措施，並採用新的建築技術，以減低工程對交通、行人及居民的滋擾。我們的努力於年內備受讚賞，例如在興建南港島綫(東段)時在奇力灣設立的「南堤綠徑」休憩用地便獲得南區區議會表揚。

2014年為港鐵35周年，我們心繫社區，並設計一連串活動。公司的35周年紀念活動已於2014年1月展開，除了特別設計的彩色周年標誌外，我們亦展出第一代地鐵車廂的復刻版，並張貼大型海報，描述港鐵為市民生活帶來的動人故事。紀念智能車票及更多精彩活動將於年內陸續推出，與社區同樂。

### 展望

環球經濟繼續受到不確定因素所困擾，而在過往數年增長強勁的中國內地經濟於近月亦出現增長放緩的跡象。儘管世界經濟前景不明朗，公司應能於2014年維持增長勢頭。

由於經濟增長及預期來港遊客增加，我們在香港的經常性業務應會繼續受惠於乘客量的增長。公司在香港以外的業務應會對收入作出更大貢獻。我們亦將繼續積極把握新商機。

物業發展方面，我們預期The Austin(柯士甸站地塊C)的入伙紙於今年稍後時間發出後，可將該項目的利潤入帳。視乎市場狀況，我們可能於2014年展開柯士甸站地塊D和日出康城第三期的預售。我們亦將視乎整體市況進行新的招標，項目可能包括日出康城及大圍站。

最後，本人衷心感謝董事局同寅及港鐵全體同事作出貢獻，使公司年內保持穩健的邁進步伐。本人亦再次歡迎執行總監會兩位新成員，包括於2013年7月2日獲委任為財務總監的羅卓堅先生，及於2013年1月10日接替榮休的梁陳智明女士，獲委任為公司事務總經理的王美琪女士。

本人很高興獲公司續聘兩年，繼續擔任行政總裁，並熱切期待在未來的日子與一群優秀同事繼續合作，為乘客、股東及其他有關人士的福祉悉心盡力。



行政總裁

韋達誠

香港，2014年3月11日



# 主要數據

	2013	2012	增/(減) 百分率
<b>財務摘要</b> (百萬港元)			
收入			
– 香港客運業務	<b>15,166</b>	14,523	4.4
– 香港車站商務	<b>4,588</b>	3,680	24.7
– 香港物業租賃及管理業務	<b>3,778</b>	3,401	11.1
– 中國內地及國際附屬公司	<b>13,246</b>	12,786	3.6
– 其他業務	<b>1,929</b>	1,349	43.0
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	<b>14,399</b>	12,895 <sup>#</sup>	11.7
香港物業發展利潤	<b>1,396</b>	3,238	(56.9)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	<b>15,795</b>	16,133 <sup>#</sup>	(2.1)
來自基本業務的股東應佔利潤	<b>8,600</b>	9,618 <sup>#</sup>	(10.6)
資產總值	<b>215,823</b>	206,687 <sup>#</sup>	4.4
貸款、其他負債及銀行透支	<b>24,511</b>	23,577	4.0
服務經營權負債	<b>10,658</b>	10,690	(0.3)
股東應佔總權益	<b>152,557</b>	142,904 <sup>#</sup>	6.8
<b>財務比率</b>			
經營毛利率(%)	<b>37.2</b>	36.1 <sup>#</sup>	1.1 個百分點
經營毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	<b>53.4</b>	53.6 <sup>#</sup>	(0.2) 個百分點
淨負債權益比率*(%)	<b>11.8</b>	11.0 <sup>#</sup>	0.8 個百分點
來自基本業務的平均股東資金回報率(%)	<b>5.8</b>	7.0 <sup>#</sup>	(1.2) 個百分點
利息保障(倍數)	<b>11.5</b>	13.0 <sup>#</sup>	(1.5) 倍
<b>股份資料</b>			
每股基本盈利(港元)	<b>2.25</b>	2.31 <sup>#</sup>	(2.6)
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	<b>1.48</b>	1.66 <sup>#</sup>	(10.8)
每股股息(港元)	<b>0.92</b>	0.79	16.5
於12月31日的股價(港元)	<b>29.35</b>	30.50	(3.8)
於12月31日的市值(百萬港元)	<b>170,187</b>	176,692	(3.7)
<b>營運摘要</b>			
在香港的總乘客人次(百萬計)			
– 本地鐵路服務	<b>1,474.7</b>	1,431.0	3.0
– 過境服務	<b>111.4</b>	109.7	1.5
– 機場快綫	<b>13.7</b>	12.7	7.6
– 輕鐵及巴士	<b>219.3</b>	213.2	2.9
平均乘客人次(千計)			
– 本地鐵路服務(周日)	<b>4,297</b>	4,148	3.6
– 過境服務(每日)	<b>305.1</b>	299.7	1.8
– 機場快綫(每日)	<b>37.4</b>	34.7	7.9
– 輕鐵及巴士(周日)	<b>618.4</b>	597.3	3.5
每名乘客車費收入(港元)			
– 本地鐵路服務	<b>7.13</b>	7.01	1.6
– 過境服務	<b>26.25</b>	25.95	1.1
– 機場快綫	<b>61.70</b>	62.59	(1.4)
– 輕鐵及巴士	<b>2.73</b>	2.71	0.9
佔專營公共交通載容量比率(%)	<b>46.9</b>	46.4	0.5 個百分點

\* 計入服務經營權負債及非控股權益持有者貸款作為債務的一部分。

<sup>#</sup> 因着採納帳項附註2A(iii)所述有關《香港會計準則第19號》的修訂予以重列。

# 2013年大事紀要

## 一月

公司繼續推行「用心聽・用心做」計劃，乘客可於車站月台及轉綫站通道使用加裝的231張座椅。

## 二月

港鐵的聯營公司 London Overground Rail Operations Limited (LOROL) 獲延續 London Overground 鐵路服務的營運及維修專營權多兩年至2016年11月。



## 三月

公司繼續推行「用心聽・用心做」計劃，開始為90列列車加裝「靜音氣墊」，從而令乘客享受更舒適的旅程。

公司開展鑽石山站的改善及擴建工程，為日後作為沙中綫東西走廊與觀塘綫之間的轉綫站作好準備。



## 四月

港鐵慶祝堅尼地城站平頂，成為西港島綫三個車站中首個平頂的車站。



公司順利完成首個五年一次的票價調整機制檢討，採用一個客觀及具透明度的方法去計算生產力因素的數值。

根據Randstad Group向4,000多名在職及求職人士進行的意見調查，公司獲選為香港「最具吸引力僱主」。

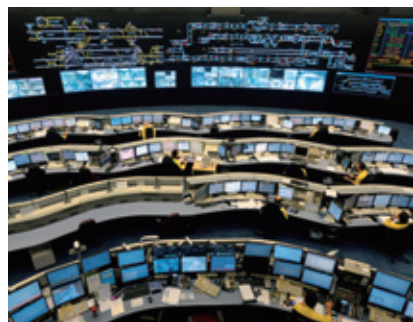
## 五月

北京地鐵十四號綫第一期投入服務。

車公廟站新增的「迷你大堂」正式啟用，為乘客提供兩個全新車站出入口。



在公共交通國際聯會(UITP)國際會議上，公司獲頒發「國際經營模式獎項」(The International Business Model Award)，表揚公司將綜合發展模式應用於深圳市軌道交通龍華綫。



## 六月

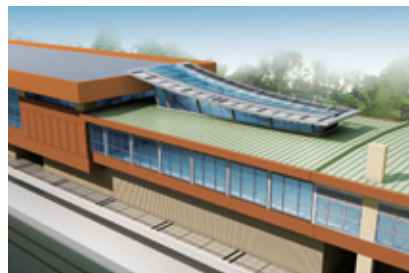
公司根據票價調整機制調整票價，並推出一系列新的票價推廣計劃，包括全新的全月通加強版。

本地鐵路服務、過境服務及機場快綫的車務控制順利整合至青衣的超級控制中心。

## 七月

火炭站展開大型翻新工程，將於2015年完成。車站現有兩個分開的已付費大堂區域之間的露天空間將會加蓋，整合為一個連貫的入閘空間。

公司繼續落實「用心聽・用心做」計劃，在全綫港鐵車站提供免費Wi-Fi熱點服務。



## 八月

港鐵全資附屬公司與天津市地下鐵道集團有限公司合組的天津城鐵港鐵建設有限公司成功投得天津地鐵六號綫北運河站地塊的土地使用權。

公司繼續推行「用心聽·用心做」計劃，加密班次以提升繁忙時段的列車服務。



## 九月

公司舉行儀式，慶祝西港島綫路軌鋪設工程完成。

公司透過「Next Train」智能手機應用程式，新增西鐵綫列車到站時間的實時資訊。

## 十月

公司推出更加耐用的全新單程智能車票，取代磁帶單程車票。當所有港鐵車站的售票系統於2014年上半年完成改裝，磁帶車票將會成為歷史。

約1,400名競步愛好者參加「港鐵競步賽2013」，以行動推動健康生活。今屆賽事籌得創紀錄的138萬港元善款，並撥捐醫院管理局健康資訊天地，用作疾病預防和健康教育推廣工作。



西港島綫三個新車站結構工程完成，標誌項目踏上一個重要里程碑。

全新物業發展項目The Austin(柯士甸站地塊C)展開預售，所有單位於十一月已經售罄。

## 十一月

公司展示將會投入廣深港高速鐵路服務的首列流線型列車。

LOROL 於倫敦首次舉辦的 European Rail Congress Awards 中，獲頒「歐洲鐵路營運商年度獎」(European Commuter Operator of the Year)。



公司宣布將會開展高速鐵路服務 — MTR Express，連接瑞典兩個最大城市，包括位於東岸的首都斯德哥爾摩和西部的哥德堡。

## 十二月

公司多謝乘客資助加裝月台幕門和自動月台閘門的一半成本，並於2013年12月1日開始停止向使用八達通的乘客收取作為資助該項目、每程一角的費用。

公司宣布南港島綫(東段)海洋公園站平頂，成為項目第一個重要的里程碑。

深圳市軌道交通龍華綫車廠住宅項目動工，公司佔該項目100%權益。

在「用心聽·用心做」計劃下，4G流動數據服務現已涵蓋整個港鐵網絡。



臻力 完善



加密列車班次

服務倍添便利



增設 **車站座椅**  
乘客更感舒適



全新  
**單程智能車票**  
逐步取代磁帶車票





# 香港客運業務



公司的香港客運業務錄得良好的營運及財務表現。

香港客運業務在2013年的總收入為151.66億港元，較2012年增加4.4%，經營成本增加5.4%至84.49億港元。經營利潤上升3.2%至67.17億港元，而經營毛利率則為44.3%。

## 乘客量

於2013年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量增加3.0%至18.234億人次的新紀錄。若不包括城際客運服務，總乘客量則為18.191億人次，增加3.0%。

本地鐵路服務(包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫)總乘客量達至14.747億人次，較2012年增加3.0%。乘客量增加是由於本地經濟和來港旅客持續增長，加上港鐵不斷提升服務水平所帶動。

羅湖及落馬洲過境服務於2013年內的乘客量增加1.5%至1.114億人次。

由於航空旅客量增加及市場推廣活動奏效，機場快綫的乘客量增至1,370萬人次，較2012年增加7.6%。

輕鐵及巴士服務於2013年的乘客量合計為2.193億人次，增加2.9%。而城際客運服務的乘客量則增加7.3%至430萬人次。

## 周日平均乘客量

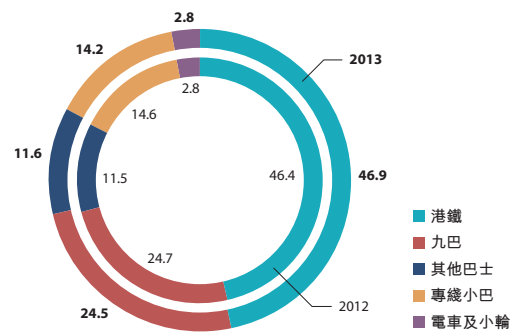
於2013年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量增加3.5%至525萬人次。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升3.6%至430萬人次。



## 香港主要交通工具市場佔有率

於2013年，港鐵的市場佔有率由2012年的46.4%上升至46.9%。

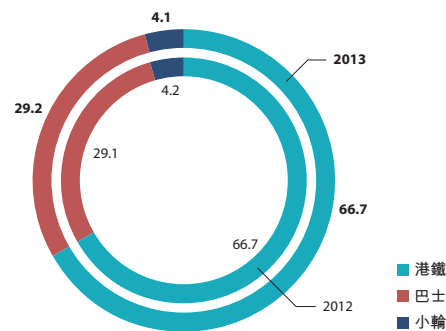
(百分率)



## 主要過海交通工具市場佔有率

公司在過海交通工具市場佔有率維持在66.7%。

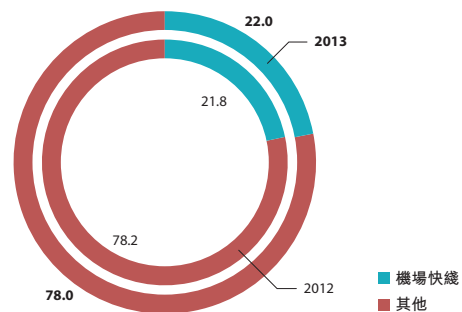
(百分率)



## 機場快綫的市場佔有率

利用機場快綫的航空旅客比例上升至22.0%。

(百分率)



# 執行總監會管理報告

## 香港客運業務

### 市場佔有率

於2013年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由2012年的46.4%增加至46.9%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率為66.7%。公司於年內在過境業務市場的佔有率由54.2%跌至53.4%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由21.8%微升至22.0%。

### 車費收入

於2013年，香港車費總收入為150.21億港元，較2012年增加4.4%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔105.11億港元，即約70%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升1.6%至7.13港元，主要由於票價上調，但部分被票價優惠所抵銷。

過境服務於2013年的車費收入為29.23億港元，較2012年增加2.7%。機場快綫的車費收入為8.43億港元，上升6.0%。輕鐵及巴士於2013年的車費收入合計為6.00億港元，較2012年上升3.8%。而城際客運服務的車費收入為1.44億港元，較過去12個月上升7.5%。

2013年4月，公司與政府完成首個每隔五年一次的票價調整機制檢討。整體的票價調整機制方程式及其直接驅動方式維持不變，但引入一個客觀和具透明度的方法來計算生產力因素的數值。根據新的計算方法，由2013年至2017年的生產力因素為0.6%，因此2013年票價調整幅度為2.7%而非3.2%，乘客亦能藉此享受到較原有為低的票價。

作為票價調整機制檢討的一部分，公司為乘客提供更多的票價優惠，其中包括優化了了的月票計劃「全月通加強版」，讓乘客除可享有原有全月通的優惠外，連接在全月通覆蓋範圍以外的本地車程亦可享有額外七五折的車費折扣優惠，其他優惠還有新的「東涌—南昌全月通加強版」。公司亦將於2014年第二季為經常乘搭中距離車程的乘客推出「港鐵都會票」，讓他們以優惠價購買多程票於指定市區範圍內使用。

公司還會推出與利潤掛鈎的車費優惠計劃，讓乘客能直接分享公司的成果。此外，根據新的服務表現安排，若鐵路服務在港鐵被視為能夠控制的情況下發生事故而引致較長時間(31分鐘或以上)的服務延誤，我們將會直接向乘客提供車費優惠。這兩項安排將透過「即日第二程車費九折」的形式提供。



本地鐵路、過境服務及機場快綫的營運控制現由青衣「超級車務控制中心」集中處理

### 推廣及優惠

年內，公司推出多項推廣及優惠計劃，向乘客提供物有所值的服務。

為提高過境乘客量，公司於2013年8月推出新版的【Holiday — 深圳】旅遊電子書，以鼓勵休閒旅客經羅湖站或落馬洲站前往深圳旅遊。此外，由2013年9月至11月期間，由17個特選港鐵車站前往落馬洲，車程可享五折票價優惠。由2013年8月至11月，我們推出以內地旅客為對象的優惠計劃，向深圳福田區的特選住戶郵寄五折票價優惠券，以供採用八達通由落馬洲前往任何港鐵車站的乘客使用。此外，我們在深圳亦進行推廣活動，宣傳落馬洲列車服務交通便利的優點。為慶祝九廣通列車15周年，我們亦舉辦連串推廣活動。

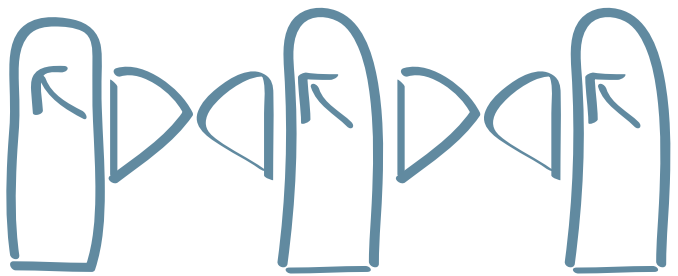




我每天悉心  
盡力，為乘客  
提供安全、  
舒適的旅程



曹俊威  
站長



# 執行總監會管理報告

## 香港客運業務

我們為港鐵友禮會會員提供的優惠，包括鼓勵會員提早出門，於非繁忙時間乘搭港鐵的晨早優惠計劃、兩項「站站獎」積分計劃、機場快綫及過境服務的交叉銷售計劃，以及舉辦多項參觀港鐵幕後營運的獨家活動。截至2013年12月31日，港鐵友禮會會員人數已超過140萬人。

我們於2013年7月舉辦機場快綫15周年的慶祝活動，乘客可於網上以優惠價15港元購買限量發售的機場快綫單程票，活動反應熱烈。有關機場快綫的其他推廣活動，包括與信用卡公司合辦網上購票「買一送一」單程票推廣活動，以及兒童在節日期間使用八達通可免費乘搭機場快綫。我們亦於2013年推出遊客車票優惠。

### 服務及表現

於2013年，我們的服務表現超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標中所訂下的表現目標，其中港鐵網絡的列車按照編定班次行走的可靠程度及乘客車程準時程度均維持於99.9%的水平。

2013年內，公司的定期意見調查所錄得的顧客滿意度繼續保持高企。而服務質素指標及反映乘客對票價滿意程度的票價指標如下表所示：

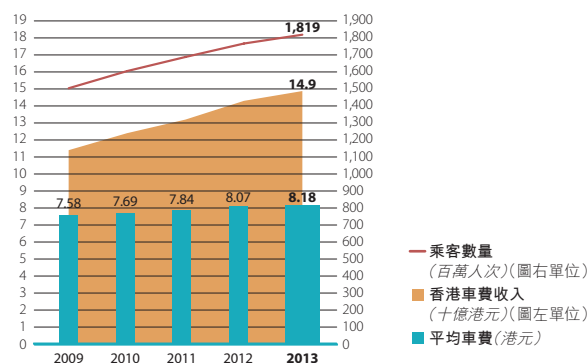
	2013	2012
<b>服務質素指標</b>		
本地鐵路及過境服務	73	74
機場快綫	84	84
輕鐵	69	66
巴士	69	68
<b>票價指標</b>		
本地鐵路及過境服務	62	63
機場快綫	72	70
輕鐵	69	64
巴士	66	66



公司繼續進行禮儀推廣活動，推出「優先使用升降機試驗計劃」

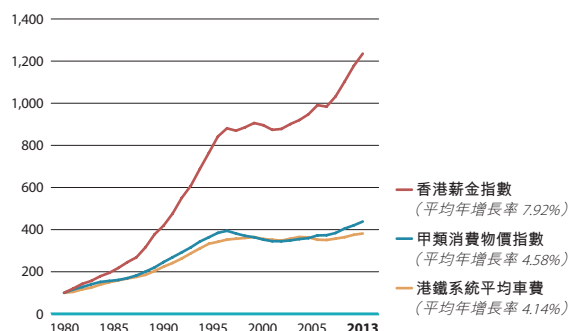
### 乘客及車費(香港客運業務 — 不包括城際客運服務)

受惠於經濟增長及來港旅客量增加，公司的車費收入及乘客量均有所上升。



### 車費趨勢

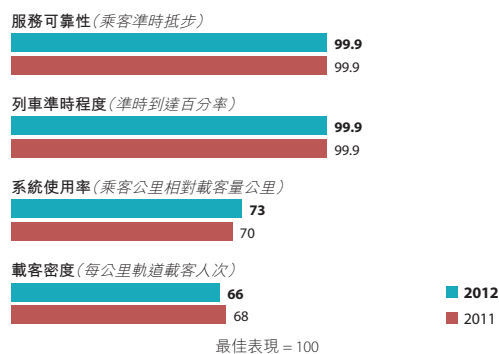
過往，港鐵車費的調整一直落後於香港的薪金增長，但與消費價格的長期變幅相若。



### 標準借鑑

與國際標準比較，港鐵公司仍保持其穩固地位，尤其在服務可靠性方面。

#### 港鐵表現與最佳表現比較





港鐵投入更多列車及改善列車時間表，以配合加強列車服務

我們的卓越服務質素在本地及國際間廣受讚賞，有關獎項摘要如下：

在香港獲得的獎項	主辦機構
卓越企業品牌選舉2013 • 香港消費者最喜愛的服務品牌 • 香港消費者最喜愛的廣告	《明報》及香港中文大學市場學(理學)碩士課程
服務第壹大獎2013 — 公共交通工具	《壹週刊》
星鑽服務品牌選舉2012 — 「最佳公共交通服務」大獎	《星島日報》
都市盛世卓越品牌大獎 — 卓越公共交通服務品牌(白金獎)	《都市盛世》
香港服務大獎2013 • 「繁榮經濟組別 — 公共交通」大獎 • 企業責任大獎 香港經典品牌大獎 — 經典品牌大獎	《東周刊》
2013香港資訊及通訊科技獎：最佳公共服務應用(網上/流動應用程式)銅獎 (頒予「MTR Mobile」智能手機應用程式)	資訊科技總監辦公室及香港工程師學會
在香港以外獲得的獎項	主辦機構
The Global AirRail AWARDS 2013 • North Star Air Rail Link of the Year 大獎 (頒予機場快綫)	在德國法蘭克福舉行的全球機場鐵路大獎
2013最受內地遊客歡迎的港澳卓越品牌金爵獎 (頒予廣九直通車服務)	中國內地的中華傳媒
2013亞太資訊及通訊科技大獎 — 政府及公共部門組別優異獎 (頒予「MTR Mobile」智能手機應用程式)	亞太資訊及通訊科技聯盟

# 執行總監會管理報告

## 香港客運業務

### 提升服務

於2013年，我們繼續改善車站的無障礙設施、加強與乘客的溝通，以及增加列車服務的班次、可靠度及舒適度。

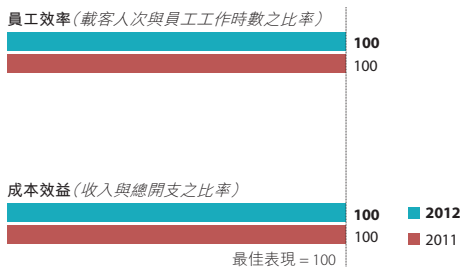
2013年內，我們繼續改善班次密度，在荃灣綫、觀塘綫、港島綫、東鐵綫及西鐵綫增加了周日及周末的列車班次。自2012年推行「用心聽·用心做」計劃後，我們每星期額外增加了超過1,300班列車班次，總共增加了超過93,000班列車班次。

我們亦調配更多雙卡輕鐵行走較繁忙的路綫，以提高載客量。在城際客運服務方面，廣東綫直通車的新行車時間表亦已生效，延後紅磡站往內地的直通車尾班車的開出時間。此外，九廣通增加第九卡車廂，提高了載客量。全新的廣東綫內地直通車換上以電力機車牽引，亦大大提高了整體服務質素。我們由2013年9月起投入六部新巴士，以加密六條巴士綫的班次。

### 員工效率及成本效益

公司繼續採用新技術及措施以提高營運效率。

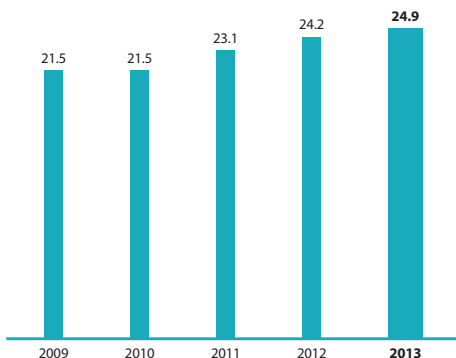
港鐵表現與最佳表現比較



### 香港客運業務每車卡公里的經營開支

每車卡公里的經營開支上升，反映我們於持續改善服務和系統的成本增加。

(港元)



我們按照編定班次行走的可靠程度及乘客車程準時程度均維持於99.9%的世界級水平



# 執行總監會管理報告

## 香港客運業務



為乘客提供安全、方便的旅程，一直是港鐵員工的首要考慮

公司已展開列車改善計劃，為列車裝設「靜音氣墊」，從而令乘客享受更舒適的旅程。於2013年，我們已為將軍澳綫三列列車完成安裝，而另外90列列車亦將於2020年之前加裝完成。為期60個月的輕鐵翻新工程進展理想。截至2013年年底，超過50列輕鐵經翻新後已再度投入服務。

為方便乘客出入及提升車站環境，重新規劃觀塘站的工程已完成，而火炭站和上水站以「融入大自然」為主題的主要翻新工程已大致完成。火炭站的改善工程已於2013年展

開，預計可於2015年完成，為乘客帶來更便利和更美觀的環境。

我們透過改善車站設施，為長者、殘障人士、推嬰兒車和攜帶行李的乘客帶來更方便的旅程。自2012年推行「用心聽·用心做」計劃起，我們為30個車站增設52台闊閘機，五部分別位於長沙灣站、深水埗站、佐敦站、上環站及石硤尾站的新升降機亦已經投入服務。我們正努力於2016年年底以前，在現有83個全日運作的車站中的80個提供乘客可

自行使用的無障礙通道。由2012年該計劃開始起計，車站內將會於2014年第一季完成增設共326套新座椅。

在15個最繁忙港鐵車站的客務中心已經換上新裝，新設計令客務中心於站內更為明顯和更方便殘障人士使用。自2012年推行「用心聽・用心做」計劃起，我們亦增派650名車站助理為乘客服務，並安裝大型指示牌，方便乘客找尋目的地。於2013年，我們已在41個車站推出更方便的全新單程智能車票，並於2014年上半年之前取代所有磁帶單程車票。

已有180萬名用戶下載的港鐵智能手機應用程式「MTR Mobile」現與「Traffic News」整合，以適時提供有關特別列車服務安排或調整的資訊。「MTR Tourist」智能手機應用程式則透過簡易的點對點旅遊指南，協助旅客使用港鐵系統。我們已於2013年9月把「Next Train」智能手機應用程式的實時列車班次資訊服務擴展至西鐵綫。自2013年7月起，港鐵全綫84個車站已增設免費Wi-Fi熱點服務，方便乘客以Wi-Fi保持連線。

由2013年6月起，位於青衣的超級控制中心已完成整合並能處理我們的鐵路網絡的行車狀況，當中包括了本地鐵路、過境和機場快綫服務。

公司於2011年贏得香港管理專業協會優質管理獎(Quality Award)金獎，並一直贊助協會向不同行業推廣分享最佳品質管理實務。

我們繼續投資於現有的鐵路資產，以提升表現及載客量。於2013年，公司展開招標程序，為六條現有港鐵綫及機場快綫更換訊號系統。新訊號系統將於未來數年安裝，以提高各鐵路綫的可靠度及載客量。

## 提升安全表現

根據公司最近在香港進行的「員工意態調查」結果，各級員工均深明「安全第一」的重要性。公司非常重視各營運範疇的安全，並通過安全推廣活動以改善乘客的行為，因而提升了2013年的整體安全表現，令本地鐵路服務、過境服務及機場快綫的須呈報事故下降20%。其中扶手電梯事故減少27%，改善情況尤為顯著。



「Next Train」智能手機應用程式提供機場快綫未來四班列車的準確時間表

# 執行總監會管理報告

## 香港客運業務

我們的安全推廣活動改善了乘客的行為。在為期一個月的「禮讓運動」期間，我們在港鐵網絡內播放一段宣傳良好乘客行為的幽默短片，並透過扶手電梯安全運動提醒乘客在使用扶手電梯時應注意安全。另一項安全推廣活動是指出在扶手電梯上使用手機的潛在危險，另外在年內還舉辦以特定年齡群為對象(如長者和學童)的安全推廣活動。除了這些宣傳活動外，我們還在車站內進行改善工程，例如採用鮮色的電梯扶手以鼓勵乘客緊握扶手、在梯級邊安裝防滑條及標語，以提醒乘客留意梯級。我們在今年11月舉辦長者港鐵安全運動時，更邀得逾百名長者擔任安全大使，協助提升鐵路安全行為的意識，並與社區內其他長者分享安全貼士及有關知識。

經過2013年5月的輕鐵服務事故後，我們增加了偵測輕鐵車速的次數，及更有系統地提醒輕鐵車長遵守安全駕駛守則的重要性。此外，我們亦安裝了專為輕鐵營運而設計的固定偵測超速相機。

為繼續向所有業務單位推廣安全意識，公司除了在各處別舉辦安全推廣活動外，亦於6月舉辦「公司安全月」，以「全心全意落實安全第一，優質安全致力連繫社群」為主題，在

香港、內地及海外辦事處舉辦超過30場研討會及安全推廣活動。

我們於2013年2月委託顧問公司，採用英國鐵路監管局(Office of Rail Regulation)制定的鐵路管理成熟度模型，評估公司車務處的安全管理系統。我們在是次評估中，表現遠超其他英國列車營運機構於2012年的平均水平。我們繼續透過國際都市鐵路聯會(「CoMET」)，與世界各地其他大型鐵路系統，並與公司的附屬和聯營公司，借鑑比較安全表現標準、安全管理最佳實務和鐵路事故經驗。MTR Stockholm AB (「MTRS」)和London Overground Rail Operations Limited (「LOROL」)於2013年5月，而Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (「MTM」)則於11月舉行了有關安全與營運及維修實務的同業安全評審會議，並邀請香港和各附屬及聯營公司的專家聚首一堂，分享最佳實務。

為了向其他行業學習和進行最佳實務交流，我們於2013年參加了多個本地及國際安全比賽。我們於職業安全健康局及勞工處合辦的第12屆「香港職業安全健康大獎」分享會上，獲頒安全推廣銅獎。我們亦於英國榮獲「英國安全協會2013年國際安全大獎—優異獎」。



確保車程可靠，有賴不斷監察列車表現及進行維修



## 鐵路系統及市場資料

車務運作資料	2013		2012	
路線總長度(公里)	218.2		218.2	
車卡數目	2,106		2,050	
車站數目 (港島綫、荃灣綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、西鐵綫、機場快綫、東鐵綫及馬鞍山綫)	84		84	
輕鐵車站數目	68		68	
車站內的「e分鐘著數」機數目	49		49	
車站商店及銀行數目	1,336		1,331	
車站內廣告點數目	21,104		21,081	
車廂內廣告點數目	23,954		23,570	
每日營運時數				
港島綫、荃灣綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、西鐵綫、機場快綫及輕鐵	19.0		19.0	
東鐵綫及馬鞍山綫	19.5		19.5	
繁忙時間列車間距(秒計)	早上繁忙時間	晚上繁忙時間	早上繁忙時間	晚上繁忙時間
— 荃灣綫	120	120	120	120
— 觀塘綫	126	144	126	144
— 港島綫	112	130	120	130
— 東鐵綫				
紅磡至上水	212	212	212	212
紅磡至羅湖	327	327	327	327
紅磡至落馬洲	600	600	600	600
— 馬鞍山綫	180	240	180	240
— 將軍澳綫	150	150	150	150
— 東涌綫				
香港至東涌	360	360	360	360
香港至青衣	240	240	240	240
— 機場快綫	600	600	600	600
— 西鐵綫	171	210	180	210
— 迪士尼綫	270	270	270	270
— 輕鐵	270	300	270	300

## 國際鐵路系統表現比較：15個繁忙市區地下鐵路系統(國際都市鐵路聯會)

2012年鐵路網絡數據	港鐵*	鐵路 A	鐵路 B	鐵路 C	鐵路 D	鐵路 E	鐵路 F	鐵路 G	鐵路 H	鐵路 I	鐵路 J	鐵路 K	鐵路 L	鐵路 M	鐵路 O
乘客車程(百萬次計)	1,541	1,147	1,076	1,246	1,609	606	2,464	1,681	1,620	491	650	1,380	877	602	507
車卡公里(百萬計)	261	263	205	517	361	194	776	559	249	104	132	339	130	105	122
路線長度(公里)	175	323	229	439	226	283	313	480	217	115	104	439	65	113	146
車站數目	82	154	132	270	163	247	172	424	303	66	100	250	58	97	173

\* 納入國際地鐵系統表現比較之港鐵綫包括觀塘、荃灣、港島、東涌、將軍澳、迪士尼、東鐵、馬鞍山及西鐵綫，機場快綫並不納入比較之列。

註：其他參與國際地鐵系統表現比較的機構包括London Underground Limited、New York City Transit、Sistema de Transporte Colectivo、Régie Autonome des Transports Parisiens Metro、Régie Autonome des Transports Parisiens Réseau Express Régional、Metropolitano de São Paulo、Moscow Metro、Metro de Madrid、Metro de Santiago、Berliner Verkehrsbetriebe、上海地鐵運營有限公司、北京市地鐵運營有限公司、臺北大眾捷運股份有限公司及廣州市地下鐵道總公司。根據協議，參與比較的機構只能以不記名方式披露個別成員的資料。

# 執行總監會管理報告

## 香港客運業務

### 2013年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
列車按照編定班次行走(列車服務供應)			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
— 輕鐵	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
乘客車程準時程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
— 機場快綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
— 西鐵綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
列車服務準時程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
— 機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
— 輕鐵	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	600,000	<b>3,474,269</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	600,000	<b>4,412,228</b>
車票可靠程度：乘客使用磁性車票多少次才遇到一次車票失誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	8,000	<b>14,606</b>
增值機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.6%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
— 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.7%</b>
自動售票機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	<b>99.5%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	<b>99.6%</b>
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	<b>99.6%</b>
— 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>

## 2013年之營運表現(續)

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
出入閘機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
輕鐵月台八達通收費器可靠程度	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
扶手電梯可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
乘客升降機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	<b>99.8%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	<b>99.8%</b>
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
溫度及通風			
— 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏二十六度或以下	不適用	97.5%	<b>99.9%</b>
— 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	<b>0</b>
— 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏二十七度或以下，車站大堂則在攝氏二十九度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	91.0%	<b>99.7%</b>
清潔程度			
— 列車車廂：每天清潔	不適用	98.5%	<b>99.9%</b>
— 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>
西北鐵路服務範圍內之巴士服務			
— 按照編定班次行走	不適用	99.0%	<b>99.5%</b>
— 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>
六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>

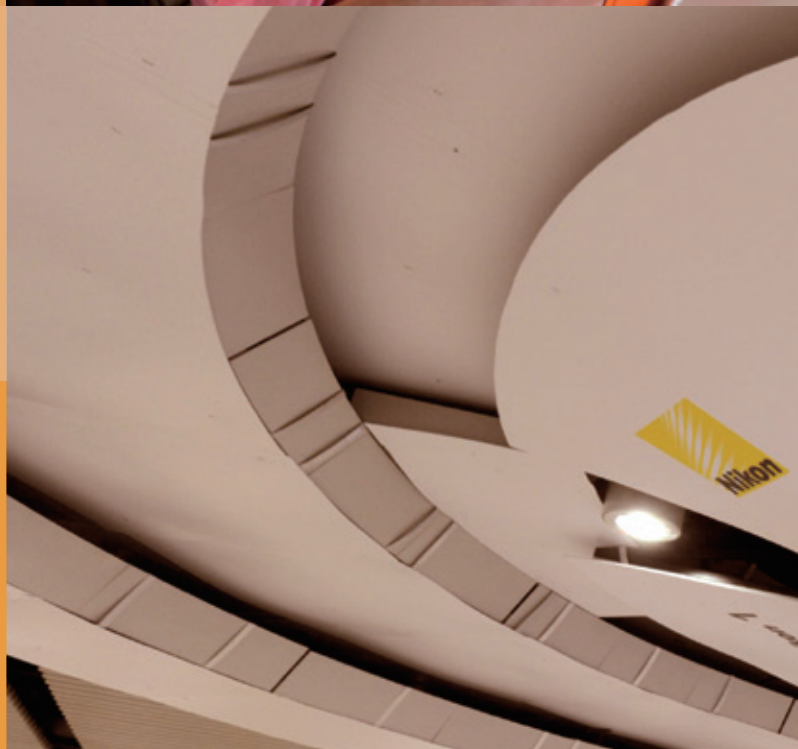
全程享用

4G

流動上網  
服務



車站商店匯聚  
超過 270 個品牌，  
為乘客提供購物便利



# 創意

無限

## 創新的廣告形式

提升客戶商品的吸引力



# 香港車站商務





港鐵的廣告，例如香港站的大型廣告版，每天接觸數百萬人次乘客

香港車站商務於2013年的收入增加24.7%至45.88億港元，主要由於車站零售設施的收入上升。香港車站商務的經營成本增加16.9%至4.64億港元，經營利潤上升25.6%至41.24億港元，而經營毛利率則為89.9%。

### 車站零售

車站零售設施於2013年的收入增加36.9%至29.33億港元，原因是由於羅湖站和紅磡站的免稅店於2013年1月生效的新訂合約租金顯著調升，加上優化商戶組合，以及車站商店新訂租金上調，令租金收入增加。於2013年12月31日，車站商店數目為1,336間，而零售設施的總面積為56,350平方米，略高於2012年。與2012年年底比較，商店數目共增加五間，因配合鑽石山站、青衣站及美孚站的翻新工程而被收回的商店，抵銷部分原有增幅。

公司於年內在11個車站翻新了20間新商店，另外亦有六個車站正進行翻新工程。車站商店共引入24個新的品牌。為滿足乘客對個人護理產品以至食物及飲品與日俱增的需求，公司引入了多個健康及美容以及飲食品牌，為乘客提供更多便利。

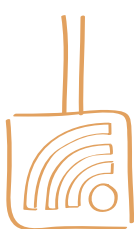


車站商舖為乘客提供林林總總的商品及服務

# 執行總監會管理報告 香港車站商務



我們不斷改進商戶組合，以保持購物新鮮感迎合乘客需要



乘搭港鐵的一大好處，是可時刻與人保持聯繫

李小姐  
乘客

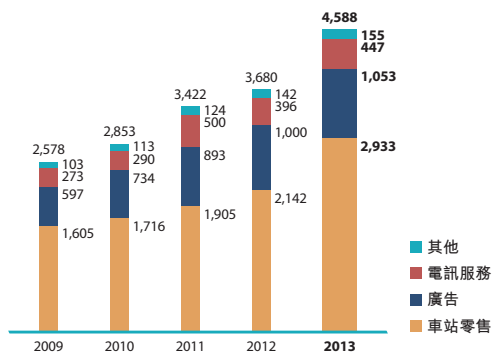




## 香港車站商務收入

2013年的收入增加，主要由於車站商店租金和廣告收入顯著改善。

(百萬港元)



2013年，港鐵車站商店的品牌定位為「隨行隨買」(Style-to-go)，並透過傳統印刷媒體以至Facebook遊戲等活動加強宣傳。於2013年5月，公司推出港鐵友禮會「站站獎」積分計劃，顧客於參與計劃的港鐵車站商店購物滿指定金額，即可獲贈一張積分卡。此外，公司於2013年10月至11月期間更舉辦了「人氣店選連環賞2013」，進一步向顧客推廣港鐵車站商店品牌及多元化的商店種類。

## 廣告

2013年的廣告收入增加5.3%至10.53億港元。廣告點增加407個至45,058個。公司繼續推出創新的廣告形式，包括位於香港站、結合廣告牌與互動裝置的「Supernova Zone」。為提升廣告潛力，銅鑼灣站上層月台和渣甸街出口也進行了改善工程，而銅鑼灣站和九龍塘站的大堂廣告牌亦已翻新。九龍塘站及羅湖站的車站大堂則安裝了103吋的電視廣告牌。在旺角站則試驗名為「Ambient Showcase」的全新廣告形式，透過一台65吋的透明電視廣告屏幕，放映廣告商的产品並提供互動功能。

## 電訊

2013年公司的電訊服務業務收入增加12.9%至4.47億港元，主要原因是電訊營運商於我們的網絡推出4G流動電話服務及擴大其流動數據容量，因而帶動收入上升。截至2013年年底，透過調整現有電訊基建及鋪設新基建，乘客可於港鐵全綫車站使用4G流動服務。



多元化的廣告形式，創造強大的宣傳效果

提升  
生活質素



我們為香港人  
建設連接我們網絡的  
美好家園



優質  
生活體驗



物業管理服務  
締造優質生活

屢獲獎項





# 香港物業及 其他業務





我們的商場為顧客提供多姿多彩的購物體驗

於2013年，香港物業市道繼續反映政府對穩定樓價及壓抑炒賣活動的措施。住宅及商用物業的交投較2012年顯著回落，但在低息環境支持下，住宅價格維持相對平穩。自《一手住宅物業銷售條例》於2013年4月底生效後，發展商延遲開售新住宅項目，令一手住宅銷量跌至歷史新低。中

環的寫字樓租賃市場受金融行業租戶需求減少影響而趨於淡靜。在來港旅客支持下，2013年的零售物業市場保持穩健，但增長已有放緩跡象。

### 香港物業發展

2013年的香港物業發展利潤為13.96億港元，主要來自出售車公廟站「漆岸8號」的尚餘單位，以及多個發展項目的車位。

我們於2013年期間繼續出售「漆岸8號」的尚餘單位，截至年底已售出當中981個單位的99%。同時，The Austin(柯士甸站地塊C)的576個單位於2013年11月全部售罄，預期於今年稍後時間獲發入伙紙後便可將利潤入帳；其銷情暢旺，亦有利其他策劃中的預售項目。



## 執行總監會管理報告

# 香港物業及其他業務

至於公司只擔任九廣鐵路公司(「九鐵公司」)相關附屬公司項目代理的西鐵項目，公司已展開「龍門二期」(屯門站物業發展項目第二期)的預售，截至2014年1月底已售出當中911個單位的99%。「龍門」(屯門站物業發展項目第一期)的1,080個單位已經落成，售出單位已於2013年8月移交予買家。

招標活動方面，在公司只擔任九鐵公司相關附屬公司項目代理的西鐵項目，我們於2013年5月為朗屏站(南)地塊進行招標，並於2013年6月5日把地塊批予華懋集團的成員公司。公司為天榮站(輕鐵)發展項目地塊進行了招標，並於2014年1月21日截標時收到三份標書。因投標方案未能符合財務要求，我們決定不接納任何有關該項目的標書。我們正審視日出康城發展組合和大圍站地塊的細節，並將視乎市

場狀況為這些項目進行招標。其他物業發展計劃包括有南港島綫(東段)黃竹坑車廠地塊及觀塘綫延綫的何文田站地塊。黃竹坑車廠地塊的總綱發展藍圖已於2013年2月獲城市規劃委員會批准。

因應市場狀況及配合政府的要求，我們會繼續研究在鐵路沿綫發展其他新物業項目的機會。

### 香港物業租賃及管理業務

香港的物業租賃及管理業務於2013年的收入增加11.1%至37.78億港元。這項業務的經營成本增加7.3%至6.73億港元，經營利潤上升11.9%至31.05億港元，而經營毛利率則為82.2%。

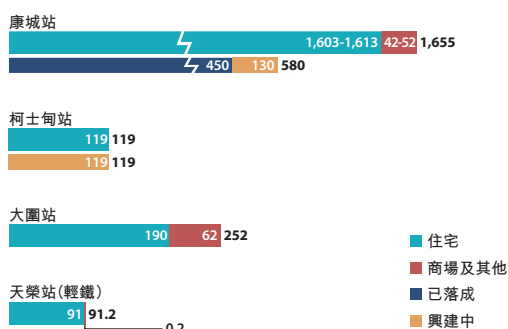


「龍門」1,000多個單位已於8月交付

### 營運網絡物業發展組合 — 計劃及進度

The Austin(柯士甸站地塊C)已預售，並售出全數576個單位。

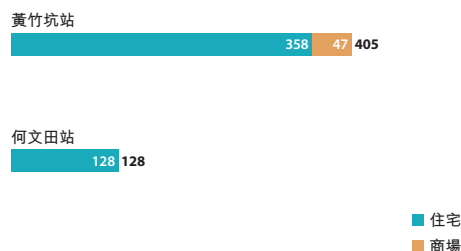
樓宇建築面積(千平方米)



### 未來支綫物業發展組合

南港島綫(東段)黃竹坑車廠地塊的總綱發展藍圖已於2013年2月獲城市規劃委員會批准。

樓宇建築面積(千平方米)



### 西鐵綫物業發展計劃

公司擔任西鐵沿綫物業發展項目的代理。

車站/地塊	土地面積 (公頃)	實際/(預計) 批出日期	預計落成日期
<b>已批出物業發展組合</b>			
屯門	2.65	2006年8月	2012-2014年分期落成
荃灣西(七區)	2.37	2008年9月	2014年
南昌	6.18	2011年10月	2017-2019年分期落成
荃灣西(五區)城畔	1.34	2012年1月	2018年
荃灣西(五區)灣畔	4.29	2012年8月	2018年
朗屏(北)	0.99	2012年10月	2018年
荃灣西(六區)	1.38	2013年1月	2018年
朗屏(南)	0.84	2013年6月	2019年
	<b>20.04</b>		
<b>待批出物業發展組合</b>			
元朗	約3.46	尚待確定	尚待確定
錦上路	約9.37	尚待確定	尚待確定
八鄉維修中心	約23.56	尚待確定	尚待確定
	<b>36.39</b>		
<b>總數</b>	<b>56.43</b>		

「年內整體港鐵商場之新訂租金錄得16%的平均升幅。」

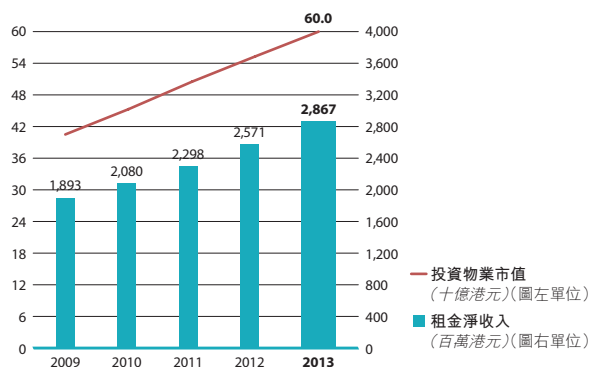
公司在香港的物業租賃總收入為35.47億港元，較2012年增加10.9%。年內整體港鐵商場之新訂租金錄得16%的平均升幅。於2013年12月底，公司在香港的商場及於國際金融中心二期(「國金二期」)的18層寫字樓維持接近100%的出租率。

## 執行總監會管理報告

# 香港物業及其他業務

### 投資物業

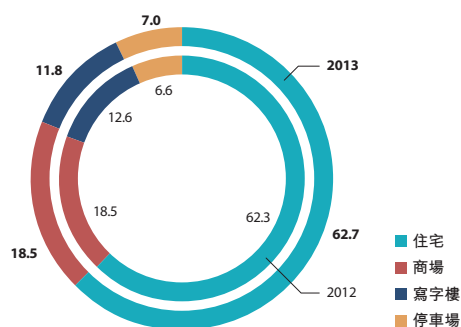
受惠於商場的新訂租金上調，租金收入持續增長。



### 香港物業管理收入分佈

截至年底，公司在香港管理的住宅單位為90,523個，管理的商用及寫字樓面積為763,018平方米。

(百分率)



截至2013年12月31日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合為213,334平方米的零售物業、40,969平方米的寫字樓，以及14,282平方米的其他用途物業。

我們繼續作出投資，以加強零售物業對租戶及購物人士的吸引力，從而提升財務回報。我們亦進一步致力優化這些物業的環境及表現。

年內一個重大項目，是為「君薈坊」優化商戶組合，並易名為「PopCorn 2」。為確保整個「PopCorn」商場劃一的品牌形象及服務體驗，「PopCorn 2」已於2013年10月展開公用地方天花板和地板翻新工程，預計可於2014年完成。

我們承諾支持政府的「節能約章」，並不斷改善物業管理系統來減少對環境的影響，因而獲得廣泛表揚，當中港鐵商場獲《盛世雜誌》及商界環保協會頒發「都市盛世環保企業獎2013」白金獎。在水務署舉辦的大廈優質食水計劃中，公司旗下的「圓方」和「青衣城」獲得金證書，而「德福廣場二期」、「海趣坊」、「恒福商場」和「連城廣場」則獲得藍證書。

於2013年內所獲得的其他獎項包括新城財經台頒發之「香港商場體驗行銷大獎2013 — 香港商場十大最佳體驗行銷大獎」及Fusion Flowers Magazine暨香港花藝協會頒發予「圓方」的「最傑出商場花藝佈置大獎」。



港鐵商場提供購物便利及多種選擇，深得我們歡心

陳先生及陳太  
住客





君薈坊經過翻新改造，並易名為「PopCorn 2」

鑑於青衣的「青衣城」表現理想，公司計劃將毗鄰的青衣貨車停車場部分用地改建為商場，為「青衣城」增加12,100平方米建築面積。此改建工程預計於2014年開展，目標於2017年年底完成。

公司於2013年的香港物業管理收入上升13.8%至2.31億港元。於2013年12月31日，公司管理的住宅單位數目增加4,257個至90,523個，當中包括來自「天晉」、「瓏門」、「溱岸8號」和「領凱」的新增單位，而公司管理的商用及寫字樓面積則為763,018平方米。

港鐵旗下管理的物業利用政府的「建築物能源效益資助計劃」。截至2013年年底，我們成功協助多個業主委員會獲環

境及自然保育基金資助推行超過60個節約能源項目。與此同時，公司亦為港鐵寫字樓、旗下管理的寫字樓及港鐵商場進行能源審核，推行各項節約能源措施。

我們的努力獲得廣泛認同。榮獲的獎項包括有國際金融中心二期獲頒能源與環境設計先鋒評級(LEED)金獎認證、「天璽」獲環境保護署頒發「香港環保卓越計劃節能標誌」，而「銀湖·天峰」和「清水灣道8號」獲頒發「香港環保卓越計劃減廢標誌」。年內，「首都」已取得環境及自然保育基金旗下「屋苑廚餘循環再造項目」的全額贊助，在屋苑推行廚餘回收項目，而公司旗下管理的住宅物業亦推行玻璃瓶回收計劃，以鼓勵住戶實踐綠色生活。國際金融中心二期更榮獲職業安全健康局頒發「聽覺保護大獎——卓越表現大獎」。

# 香港物業及其他業務

### 其他業務

#### 昂坪360

昂坪360纜車(「昂坪360」)和昂坪市集於2013年的收入增加26.9%至3.16億港元。於2013年旅客人數約達165萬人次，而纜車服務的可靠程度亦超越指標達至99.8%。我們推出多項創新套票計劃，如「360海陸空2日1夜深度遊」，成功帶動訪客量上升。另外，我們還舉辦多項主題營銷活動，包括在夏季舉辦「武林盛匯360」、在秋季舉辦「包羅匯趣360」，以及在聖誕節舉辦「昂坪360閃亮聖誕村」。我們在2012年12月推出全新的「Galaxy Ticketing Systems」，亦有助提升售票效率、推動業務增長，以及加強顧客服務。

#### 顧問業務

顧問業務於2013年的收入為1.28億港元，較2012年增加25.5%。公司於2013年7月簽訂香港國際機場旅客捷運系統的維修協議，為期七年。

#### 八達通

八達通繼續擴展香港的零售商戶網絡。公司於2013年應佔八達通的淨利潤增加6.6%至2.25億港元。截至2013年12月31日，在香港採用八達通服務的商戶逾5,000家。年內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達2,484萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,300萬宗及1.396億港元。

#### 項目管理

於2013年，來自為政府提供項目管理服務的收入為14.61億港元，較2012年增加50.9%。大部分收入來自廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)及沙田至中環綫政府委託工程有關的項目管理收入。這些委託工程管理收入目前是以收回成本的原則入帳。



港鐵管理的物業的住戶享有保養完善的設施及優質的服務

## 於今年落成及已批出之物業發展組合

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
<b>康城站</b>					
第三期	長江實業(集團)有限公司	住宅 幼稚園	128,544 1,000	於2007年 11月批出	2014年
<b>柯士甸站</b>					
The Austin 及地塊D	新世界發展有限公司和 會德豐地產有限公司	住宅	119,116	於2010年 3月批出	2014年
<b>屯門站#</b>					
瓏門及瓏門二期	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	119,512 25,000	於2006年 8月批出	2012-2014年 分期落成
<b>荃灣西站#</b>					
七區	長江實業(集團)有限公司	住宅	113,064	於2008年 9月批出	2014年
五區城畔	華懋集團	住宅 商場	66,114 11,210	於2012年 1月批出	2018年
五區灣畔	長江實業(集團)有限公司	住宅 商場 幼稚園	167,100 40,000 550	於2012年 8月批出	2018年
六區	新世界發展有限公司和 萬科置業(海外)有限公司	住宅	62,711	於2013年 1月批出	2018年
<b>南昌站#</b>					
南昌	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 幼稚園	214,700 26,660 1,000	於2011年 10月批出	2017-2019年 分期落成
<b>朗屏站#</b>					
朗屏(北)	嘉華國際集團有限公司和 信和置業有限公司	住宅	48,675	於2012年 10月批出	2018年
朗屏(南)	華懋集團	住宅	41,990	於2013年 6月批出	2019年

# 作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

待批出之物業發展組合<sup>附註1和2</sup>

地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	招標日期	預計 落成日期
<b>康城站</b>	住宅 商場	1,025,220 – 1,035,220 39,500 – 49,500		
<b>大圍站</b>	住宅 商場	190,480 62,000		
<b>天榮站(輕鐵)</b>	住宅 商場	91,051 205	2014-2020年	2020-2024年
<b>黃竹坑站</b>	住宅 商場	357,500 47,000		
<b>何文田站</b>	住宅	128,400		

註：

1. 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展組合。
2. 物業發展組合尚待確定批地條款、規劃許可及相關法定程序。

# 執行總監會管理報告

## 香港物業及其他業務

### 在香港的投資物業組合(於2013年12月31日)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍九龍灣德福廣場一期	商場	39,461	-	100%
	停車場	-	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期	商場	19,363	-	50%
	停車場	-	136	50%
新界荃灣綠楊坊	商場	11,232	-	100%
	停車場	-	651	100%
香港杏花邨杏花新城	商場	18,772	-	100%
	街市	1,216	-	100%
	停車場	-	415	100%
青衣青衣城	商場	29,129	-	100%
	幼稚園	920	-	100%
	停車場	-	220	100%
	電單車停車場	-	50	100%
坑口連理街	商場	2,629	-	100%
	停車場	-	16	100%
	電單車停車場	-	1	100%
將軍澳PopCorn 2	商場	8,463	-	70%
	停車場	-	50	70%
將軍澳PopCorn 1	商場	12,173	-	50%
	停車場	-	115	50%
	電單車停車場	-	16	50%
九龍彌敦道三百零八號地下	舖位	70	-	100%
九龍彌敦道七百八十三號地下	舖位	36	-	100%
新界葵涌新葵芳花園	幼稚園	540	-	100%
	停車場	-	126	100%
香港中環國際金融中心 — 國際金融中心二期	寫字樓	39,373	-	100%
	停車場	-	1,308	51%
香港鰂魚涌康怡花園停車場大廈第一期	停車場	-	292	100%
香港夏慤道十八號海富中心天台廣告板	廣告板	-	-	100%
香港夏慤道十八號海富中心一樓商場舖位十個	舖位	286	-	50%
九龍大角咀奧海城一期	室內運動場	13,219	-	100%
九龍大角咀奧海城二期	舖位	1,252	-	100%
九龍彩虹清水灣道八號彩虹泊車轉乘公眾停車場	停車場	-	54	51%
	電單車停車場	-	10	51%
	泊車轉乘港鐵車位	-	450	51%
九龍柯士甸道西一號圓方	商場	45,800	-	81%
	停車場	-	898	81%
九龍柯士甸道西一號過境巴士總站	過境巴士總站	5,113	-	100%
九龍柯士甸道西一號幼稚園	幼稚園	1,045	-	81%
火炭駿景廣場	商場	7,720	-	100%
	住宅	2,784	-	100%
火炭駿景園	停車場	-	20	100%
	商場	6,111	-	100%
屯門海趣坊	停車場	-	32	100%
	商場	9,022	-	100%
屯門新屯門商場	停車場	-	421	100%
	商場	1,932	-	100%
屯門恒福商場	停車場	-	22	100%
	商場	12,054	-	100%
沙田連城廣場零售樓層及1至6樓	寫字樓	1,596	-	100%
紅磡港鐵紅磡大樓部分地下及部分1樓	舖位	391	-	100%
	長者護理中心	2,571	-	100%
將軍澳日出康城領都	幼稚園	800	2	100%
車公廟漆岸8號	舖位	154	-	100%
	幼稚園	708	-	100%

## 在香港的投資物業組合(於2013年12月31日)(續)

註：除下列之外，所有公司及其附屬公司物業批地租約均超過50年：

- 德福廣場一、二期、綠楊坊、青衣城、新葵芳花園、國際金融中心、奧海城、圓方、位於柯士甸道西一號的過境巴士總站及幼稚園、駿景廣場、駿景園、海趣坊、新屯門商場及恆福商場的批地租約期限至2047年6月30日
- 彩虹泊車轉乘公眾停車場的批地租約期限至2051年11月11日
- 連理街的批地租約期限至2052年10月21日
- PopCorn 2的批地租約期限至2052年3月27日
- 連城廣場及港鐵紅磡大樓的批地租約期限至2057年12月1日
- 日出康城的批地租約期限至2052年5月16日

## 待售物業(於2013年12月31日)

地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍海輝道十一號維港灣	停車場	-	169	40%
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	6,026*	-	40%
	停車場	-	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	-	117	40%
九龍柯士甸道西一號凱旋門	住宅	548**	-	38.5%
	停車場	-	12	38.5%
將軍澳坑口培成路十五號蔚藍灣畔	電單車停車場	-	18	71%
將軍澳唐俊街九號君傲灣	電單車停車場	-	24	70%
九龍深旺道八號君匯港	停車場	-	24	35%
	幼稚園	1,299	-	50%
沙田樂景街二十八號御龍山	住宅	1,022**	-	55%
	零售	2,000	-	55%
	停車場	-	55	55%
	電單車停車場	-	8	55%
沙田西沙路五百九十九號銀湖·天峰	住宅	1,674**	-	93%
	零售	3,000	-	93%
	幼稚園	1,000	-	93%
	停車場	-	121	93%
	電單車停車場	-	-	93%
沙田美田路一號名城	停車場	-	231	100%
將軍澳日出康城領都	停車場	-	82	52.93%
沙田車公廟路八號湊岸8號	住宅	2,380***	-	87%
	停車場	-	30	87%
	電單車停車場	-	-	87%

\* 可出租樓面面積

\*\* 按《一手住宅物業銷售條例》前發放的售樓說明書內所載之建築面積

\*\*\* 實用面積

## 在香港管理的物業(於2013年12月31日)

管理住宅單位數目	90,523 個單位
管理商用及寫字樓面積	763,018 平方米

邁向  
光輝未來





貫通全港

聯繫社群



西港島綫預計於

2014  
年通車

# 香港網絡拓展





在香港，公司正同時進行五個鐵路項目，將使鐵路網絡於2020年延長56公里。五個鐵路工程均符合施工進度及財政預算。

### 西港島綫

全長3公里的西港島綫是港島綫的延綫。截至2013年12月31日，項目已完成84%，按進度可如期於2014年年底通車。

這條新綫將是首條服務港島西區的鐵路綫，覆蓋密集的居住及工作地區，在2016年將服務達140,000的居住人口及估計達60,000的工作人口。

2013年，全部三個新車站(西營盤站、香港大學站和堅尼地城站)的主要結構工程和月台幕門安裝工程均已完成，而相關的路軌和架空電纜鋪設工程也已竣工。全部車站的交流電供電系統已於2013年8月通電。建築裝飾裝修工程和機電安裝工程的進展良好。

### 南港島綫(東段)

全長7公里的南港島綫(東段)項目將使港鐵服務由金鐘伸延至港島南區，而該鐵路的車廠將設於黃竹坑。截至2013年12月底，項目已完成55%。雖然新綫連接現有金鐘站的建造工程帶來重大挑戰，但仍保持於2015年完工的目標。這將是首條服務港島南區的鐵路綫，港島南區有多個旅遊景點，南港島綫在2016年的覆蓋範圍將包括121,000居住人口和46,000工作人口。

公司於年內繼續進行車站及相關基建工程。我們已完成海洋公園站和黃竹坑站兩個新車站的結構工程，現正進行建築裝飾裝修工程。金鐘站擴建項目、南風隧道及海怡半島



新鐵路綫工程包括大規模的隧道挖掘

站的挖掘工程繼續進行，而在香港仔海峽高架橋的隔音屏障安裝工程已大致完成。黃竹坑車廠的建造工程繼續施工，而建築裝飾裝修工程正在進行中。鐵路機電系統的設備製造及軟件開發亦繼續進行。

「在香港，公司正同時進行五個鐵路項目，將使鐵路網絡於2020年延長56公里。」



執行總監會管理報告  
香港網絡拓展



高鐵香港段將連接中國內地的高速鐵路網絡



## 觀塘綫延綫

全長2.6公里的觀塘綫延綫將使觀塘綫由現時的油麻地總站伸延至新建的何文田站及黃埔站。截至2013年12月31日，項目已完成54%，預計可如期於2015年完成。這將成為首條連接何文田與黃埔的鐵路綫，於2016年所覆蓋的居住人口達146,000。

於2013年年底在何文田站的挖掘工程已完成95%，而車站的結構工程亦已展開。黃埔站的打樁工程已接近完成，而挖掘工程亦正在進行中。在油麻地站與黃埔站之間的隧道，挖掘工程進展順利，隧道壁工程已經展開。

## 高鐵香港段

由政府出資興建、全長26公里的高鐵香港段將提供跨境的高速鐵路服務，連接香港與深圳、廣州及中國內地的高速鐵路網絡。雖然該項目於2015年落成的目標並無改變，但複雜的西九龍總站的工程和中國內地跨境段的銜接事宜，將為工程帶來重重挑戰。截至2013年12月31日，項目已完成51%。

西九龍總站及連接隧道的挖掘工程進展良好，而混凝土結構的灌漿工程亦正在進行中。所有隧道鑽挖機現已投入運作，挖掘工程進展良好。石崗列車停放處的14座建築結構，其中十座已於2013年內竣工，而在石崗以及南昌至葵涌隧道的部分段落，現正進行路軌和架空電纜安裝工程。西九龍總站、通風大樓、石崗列車停放處和主隧道目前正進行屋宇設備安裝工程。2013年9月，第一列八卡列車已製造完成，並正在進行測試。

# 執行總監會管理報告

## 香港網絡拓展

### 沙田至中環綫

由政府出資興建、全長17公里的沙田至中環綫由兩部分組成，共設有十個車站，當中包括連接現有及未來鐵路綫的六個轉綫車站。截至2013年12月31日，第一段鐵路綫(全長11公里的大圍至紅磡段)已完成12%。項目的第一和第二段鐵路綫預計可分別於2018年及2020年完成。該鐵路綫將提供新界以及何文田、土瓜灣、馬頭圍及啓德各區迫切需要的新交通幹道，其於2021年所覆蓋的居住人口將達380,000，工作人口估計達260,000。

2013年，顯徑站展開了地盤平整和施工安排，而鑽石山及土瓜灣站的垂直隔牆及牆板工程則繼續進行。啓德站的板樁牆工程已經完成，現正進行抽水試驗。馬鞍山綫的改裝工程現正進行中，而車公廟站、石門站及大水坑站伸延部分的月台地台亦已完成安裝，目前正在進行月台天花的安裝工程。

### 人力資源供應

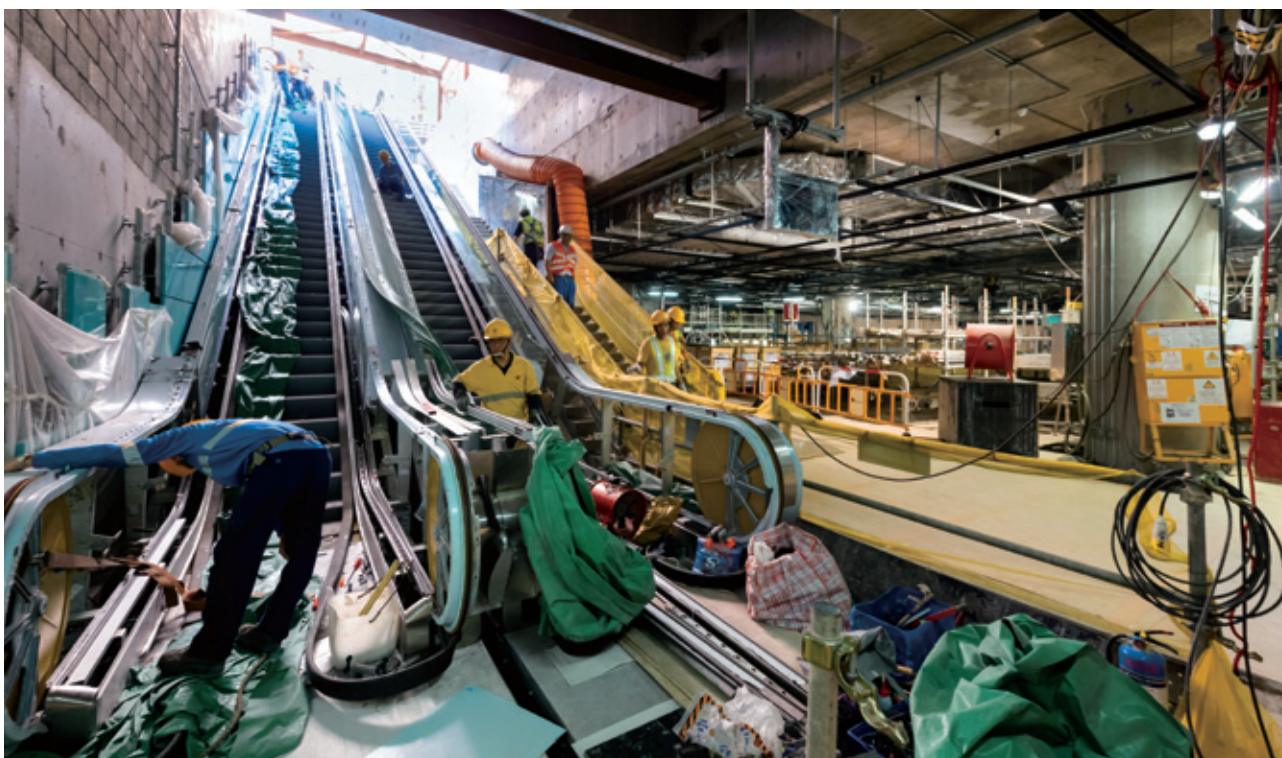
在香港同步進行的五個鐵路擴展項目，在人力資源供應方面帶來挑戰。因此，公司與建造業合作推出多項措施，包括舉辦招聘會、推廣活動及勞工論壇等，以應對人手短缺問題及吸引工人入行。公司亦推出「建造工人人壽保障計劃」，並在工程合同中加入規定，以加強健康及安全設施和工人培訓。

### 加強地盤安全

為協助公司的新項目達致最高的安全標準，我們繼續推行於2010年推出的「新綫路 新思維」計劃。該計劃圍繞「人才發展」、「協作和值得信賴的夥伴關係」及「項目交付成效」三大範疇，透過專注強化人才、協調不同目標、重視橫向思維、同心協作及優化公司資源，按部就班地作出改進。



南港島綫(東段)通車後，鐵路服務將首次直達南區



西港島綫三個新車站的大型結構工程已經完成

「新綫路 新思維」計劃更有助加強安全工作，例如在地盤辦事處設立「作戰室」作為改善與承判商溝通和協作的平台，讓公司員工有機會與承建商進行深入討論和舉辦安全工作坊。

### 未來鐵路發展項目

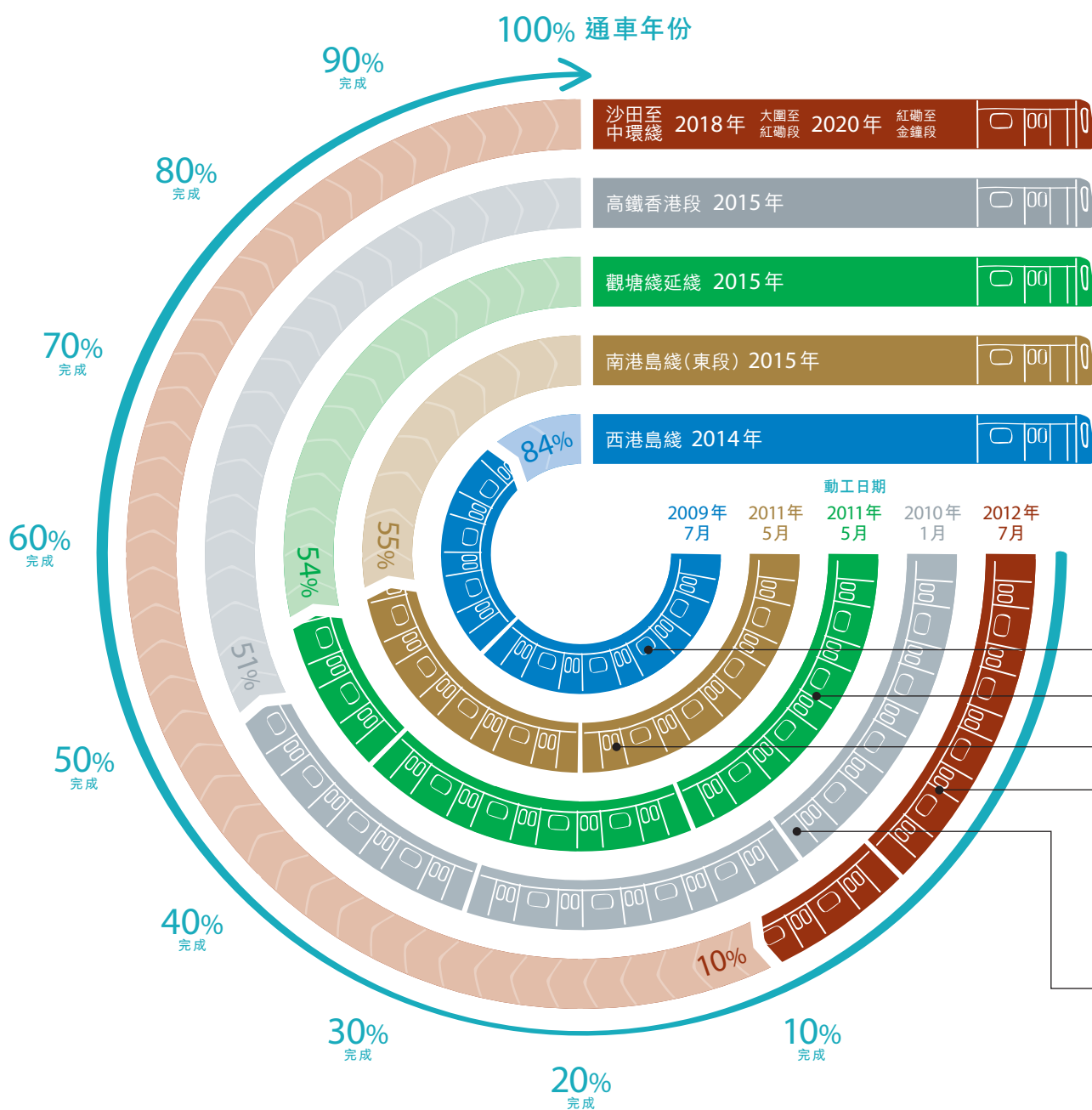
在《鐵路發展策略2000》的檢討及修訂所進行的公眾參與諮詢活動中，廣大市民對香港鐵路網絡的持續發展均表示非常支持。我們現正就以《鐵路發展策略2000》的檢討及修訂為基礎的下一階段鐵路擴建計劃與特區政府緊密合作，在2020年以後繼續擴展香港的鐵路網絡。



**Steve Hamill**  
項目經理  
西港島綫 — 土木工程

西港島綫將於2014年通車，覆蓋人口達140,000的地區

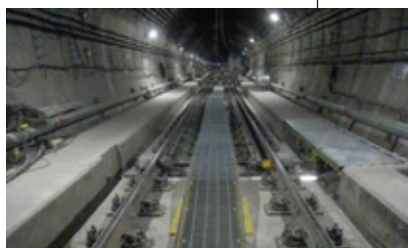
# 5個新鐵路項目 在2013年內的進度



西港島綫 南港島綫 (東段) 觀塘綫 延綫 高鐵 香港段 沙田至 中環綫

	上環至 堅尼地城	金鐘至 海怡半島	油麻地至黃埔	西九龍至 廣州南	大圍至 紅磡	紅磡至 金鐘
車站數目	3	5	2	1	8	2
總長度 (公里)	3	7	2.6	26*	11	6
項目融資	現金資助	鐵路加物業 綜合發展經營	鐵路加物業 綜合發展經營	服務經營權	服務經營權	
預計行車時間 (分鐘)	8 (堅尼地城至 上環) 14 (堅尼地城至 尖沙咀)	11 (尖沙咀至 海洋公園) 4 (金鐘至 海洋公園)	5 (油麻地至黃埔)	14 (西九龍至福田) 48 (西九龍至 廣州南)	17 (大圍至金鐘) 5 (大圍至鑽石山)	

\* 由西九龍直達深圳與香港分界。



西港島綫的路軌  
鋪設工程已於9月  
完成。



西港島綫三個新車  
站的大型結構工程  
已經完成。



海洋公園站於  
12月成為南港島  
綫(東段)中首個完  
成平頂的新車站。



何文田站的挖掘工  
程於2013年底已  
大致完成。



廣深港高速鐵路  
將投入全新高速  
列車行駛。首列  
列車已於11月  
面世。



鑽石山站的升級及  
擴展工程已於3月  
展開。該車站將成  
為未來沙中綫與觀  
塘綫的轉綫車站。



全球  
擴展







港鐵在香港  
以外營運的  
鐵路線總長達

754.9 公里



我們在香港以外

6 個城市為

為

13.55

億乘客人次

提供鐵路服務





# 內地及國際 業務與拓展



於2013年，我們的中國內地及國際業務的收入合共為132.46億港元，較2012年增加3.6%。當中來自三間鐵路附屬公司的收入，即MTM、MTRS及港鐵軌道交通(深圳)有限公司為131.00億港元，較2012年增加3.6%。這些鐵路附屬公司的經營成本為123.32億港元，而經營利潤上升31.5%至7.68億港元，經營毛利率為5.9%。

在香港以外的聯營公司方面，北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵公司」)、LOROL及Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)繼續帶來利潤。隨著公司佔49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司於2012年11月24日開始營運杭州地鐵一號綫，我們已計入該聯營公司的業績。該鐵路綫於2013年錄得虧損，主要是由於乘客量較預期少。我們現正進行多項計劃以提升該鐵路綫的乘客量。因此，公司於2013年應佔這四家聯營公司整體的虧損為7,400萬港元。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於2013年錄得的總乘客量為13.55億人次，而2012年的總乘客量約為11.71億人次。

## 中國內地鐵路業務

北京地鐵四號綫和大興綫再次超越其服務指標。兩條地鐵綫合共全長50公里，設有35個車站，於2013年的總乘客量合計為4.54億人次，周日平均乘客量則逾128萬人次。

我們不斷邁進，努力  
實踐成為領先跨國鐵路  
服務營運商的願景



包偉明  
律政經理 — 常務部

北京地鐵十四號綫第一期於2013年5月5日如期通車，服務表現令人滿意。該鐵路段包括由張郭莊站至西局站共七個車站，全長12.4公里。自通車日起計，2013年總乘客量



北京地鐵十四號綫第一期於2013年5月5日通車

為1,140萬人次。京港地鐵公司現按「營運及維修」收費模式營運北京地鐵十四號綫。當北京地鐵十四號綫全綫預計於2015年開通後，將會以「公私合營」方式營運。

憑藉北京鐵路專營權的良好營運表現，京港地鐵公司屢獲殊榮，當中包括由北京市交通安全委員會授予的「北京市2012年度交通安全先進單位」榮譽稱號。同時，基於京港地鐵公司長期為北京軌道交通所做的貢獻、持續形成的優質品牌形象，北京京港地鐵有限公司榮獲由北京電視台、北京日報等主流媒體主辦和北京市國資委、北京市發展和改革委員會等多家政府部委支持的第六屆北京影響力「最具影響力十大企業獎」。於2013年，在智聯招聘與北京大學企業社會責任與僱主品牌傳播研究中心聯合發起的2013中國年度最佳僱主評選活動中，京港地鐵公司榮獲「2013年度最佳僱主北京30強」殊榮。

深圳市軌道交通龍華綫於年內的營運表現亦超越公司目標及合約協定。全年的乘客量為1.4億人次，周日平均乘客量為38.03萬人次。該鐵路綫全長20.5公里，共有15個車站。年內，港鐵軌道交通(深圳)有限公司通過了必維國際檢驗集團(Bureau Veritas)的ISO14001:2004認證，範圍包括新鐵路項目管理以及鐵路服務及資產的營運和維修服務。

## 執行總監會管理報告

# 內地及國際業務與拓展

杭州地鐵一號綫於2013年11月慶祝首個全年度營運，其營運表現亦超越了指標。隨著高鐵杭州東站啟用，加上推廣活動奏效，乘客的交通模式已漸改變，杭州地鐵一號綫的載客量亦見顯著改善。於2013年12月的每日平均乘客量超過31.8萬人次，遠超於2013年1月時的16.8萬人次。年內的總乘客量為9,240萬人次。杭州地鐵一號綫全長48公里，共有31個車站，其最後一個車站「火車東站」已於2013年6月30日啟用。

### 國際鐵路業務

在英國，LOROL繼續為倫敦提供卓越服務。由2013年11月起，由司機一人控制的操作模式已擴展至北倫敦綫及西倫敦綫。LOROL亦支持倫敦運輸局斥資3.2億英鎊由2014年下半年起把四卡列車加長為五卡列車，配套的建造工程已於4月展開，首列五卡列車預期可於2014年下半年投入服務。

LOROL全長超過124公里，沿途車站已增至57個，2013年的乘客量增加至1.01億人次。

LOROL於年內榮獲多項殊榮，包括於倫敦首次舉辦的European Rail Congress Awards中，獲頒「歐洲鐵路營運商年度獎」(European Commuter Operator of the Year)。而在2013年3月第十屆London Transport Awards中亦連奪三個獎項，分別為「2012倫敦最佳運輸團隊」(London 2012 Transport Teams)、「全年最佳前線僱員」(Frontline Employee of the Year)及「全年最佳鐵路站」(Rail Station of the Year)。憑藉卓越表現，LOROL獲倫敦運輸局延長專營權多兩年至2016年11月。

在斯德哥爾摩，MTRS繼續改善其列車服務的營運表現，並獲得由Swedish Institute of Quality頒發的「2013年傑出業務發展」(Successful Business Development in 2013)。年內的乘客量為3.29億人次，而周日平均乘客量達120萬人次。該地鐵系統共有三條綫，全長110公里，共有100個車站。

在墨爾本，MTM於年內的乘客量保持穩定，為2.27億人次。該網絡全長390公里，共有218個車站，在公司國際業務中作出最多的收入貢獻。MTM的服務繼續改善，並於年內獲得創紀錄佳績。於2013年2月，MTM宣傳安全的廣告榮獲「AdNews Agency of the Year Awards」的「全年最佳宣傳大獎」(Ad Campaign of the Year)和「全年最佳廣告大獎」(Ad of the Year)。

### 中國內地物業發展、租賃及管理業務

港鐵物業發展(深圳)有限公司現正進行深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的物業發展計劃，該地塊可發展的總樓面面積約為206,167平方米。規劃批核、建築圖則及建築及工程許可證申請正按計劃進行中。公司已成功安排項目貸款，並於2013年第三季提取首筆貸款。公司已在2013年10月批出總包合同，並在2013年12月16日舉行了動工典禮，標誌著發展項目的建造工程正式展開。



MTRS獲Swedish Institute of Quality頒發「2013年成功業務發展獎」

2013年8月5日，由港鐵公司的全資附屬公司(佔49%股權)和天津市地下鐵道集團有限公司(佔51%股權)組成的天津城鐵港鐵建設有限公司，以20.75億元人民幣成功投得天津地鐵六號綫北運河站地塊的土地使用權。該地塊將發展為綜合商住項目，可供發展樓面面積約為278,650平方米。我們已於2013年11月繳清地價款，並正為項目進行深化規劃設計方案。

港鐵的「鐵路加物業」發展模式於公共交通國際聯會2013年度國際會議上榮獲「The International Business Model Award」，表揚港鐵發揮創意，應用這個綜合發展模式來發展深圳市軌道交通龍華綫。

中國內地的物業租賃及物業管理業務於2013年的收入增加7.4%至1.46億港元。公司在北京的商場銀座Mall於2013年底的出租率接近100%。

公司在中國內地管理的總樓面面積保持平穩，達256,000平方米。這包括北京的兩個項目，分別為傲城融富中心的109,000平方米商住樓面面積，以及北京北辰的購物商場和寫字樓共147,000平方米的商用面積。

## 中國內地及國際拓展

在北京，公司與北京市政府草簽北京地鐵十四號綫的特許經營協議後，該項目正按計劃邁進。北京地鐵十四號綫是一項約500億元人民幣的「公私合營」項目，整條地鐵綫全長47.3公里，共有37個車站，當中包括十個轉綫車站。京港地鐵公司主要負責投資150億元人民幣的機電設備系統及列車，以及投資為期30年的營運及維修服務。而北京市政府則負責該項目的投資餘額。項目的第一期已於2013年5月5日通車，第二期及第三期的目標通車時間分別為2014年及2015年。

此外，京港地鐵公司於2014年2月就另一「公私合營」項目北京地鐵十六號綫遞交標書。北京地鐵十六號綫全長50公里，將設有由北安河至宛平的29個車站。項目第一期預計於2016年底前通車，並於2017年年底前全綫投入服務。

公司於2013年5月與深圳市發展和改革委員會簽署了興建及營運深圳市軌道交通六號綫特許經營權的框架協議。深圳市軌道交通六號綫全長38公里，共有20個車站，由深圳北站向西北伸延至光明新區。公司目前正磋商原則性協議和合營協議的條款。公司於2014年1月與龍華新區管委會簽署《戰略合作框架協議》，共同研究深圳市軌道交通龍華綫北延段的合作機會。

在瑞典，我們將開辦全長455公里，往來斯德哥爾摩與哥德堡的新鐵路服務。該鐵路綫名為MTR Express，由公司全資附屬公司MTR Nordic負責營運，每星期提供110班列車班次。六列新列車在運抵並經過調試後，預期可於2015年年初投入服務。

在澳洲，公司參與的財團於2013年5月獲甄選入圍競逐悉尼西北鐵路綫的營運、列車及系統合約，並已於2013年12月5日提交了標書。作為財團成員的港鐵將負責鐵路系統的配置，以及通車後為期15年的系統營運及維修服務。此外，我們牽頭的財團與維多利亞省政府對墨爾本丹頓農鐵路走廊(Dandenong Rail Corridor)改造項目已進行多次商討。在完成項目採購及融資安排後，建造工程預計於2015年展開。

在英國，我們於2013年12月提交了Essex Thameside及Thameslink, Southern and Great Northern兩項鐵路專營權的標書。我們亦於2013年6月獲倫敦運輸局甄選入圍競逐Crossrail鐵路專營權，並於2014年2月提交了標書。此外，我們於2013年11月獲甄選入圍競逐ScotRail鐵路專營權，並將於2014年4月提交標書。

## 中國內地及國際鐵路業務概覽

	正在營運						商討中項目			
	中國內地			海外			北京地鐵十四號綫，中國內地		MTR Express，瑞典	
	北京地鐵四號綫	北京地鐵四號綫大興綫	深圳市軌道交通龍華綫	杭州地鐵一號綫	北京地鐵十四號綫	London Overground，英國	斯德哥爾摩地鐵，瑞典	墨爾本鐵路，澳洲		
港鐵公司所佔權益	49%	49%	100%	49%	49%	50%	100%	60%	49%	100%
業務模式	公私合營	營運及維修專營權	建設、 <sup>附註1</sup> 營運及轉移	公私合營	營運及維修專營權	營運及維修專營權	營運及 <sup>附註3</sup> 維修專營權	營運及維修專營權	公私合營	非專營營運
專營權開始日期或預計通車日期	2009年9月	2010年12月	一期：2010年7月 二期：2011年6月	2012年11月	一期：2013年5月	2007年11月	2009年11月	2009年11月	二期：2014年 三期：2015年	不適用 <sup>附註4</sup>
專營權期限(年)	30	10	30	25	30	9	8	8	30	不適用 <sup>附註5</sup>
車站數目	24	11	一期：5 二期：10	31	一期：7	57 <sup>附註2</sup>	100	218	二期及三期：30	7
路線長度(公里)	28	22	一期：4.5 二期：16	48	一期：12.4	124	110	390	二期及三期：34.9	455

附註：

- 1 深圳市軌道交通龍華綫一期的資產由深圳市政府擁有，而港鐵軌道交通(深圳)有限公司已於2010年7月接管其營運。
- 2 這數目只包括那些由LOROL營運和管理的車站，而London Overground的車站總數為83個。
- 3 列車維修服務由MTR Stockholm與Mantena AS所組成的聯營公司負責。
- 4 新的列車付運後，在通過相關調試後便會投入服務。
- 5 這項服務的營運牌照是需要續期。



每名僱員獲得

6.5 個培訓工作日

4,500 場

「增進員工溝通計劃」

溝通會



逾

6,000

名義工參與了

239 項

「鐵路人 鐵路心」項目

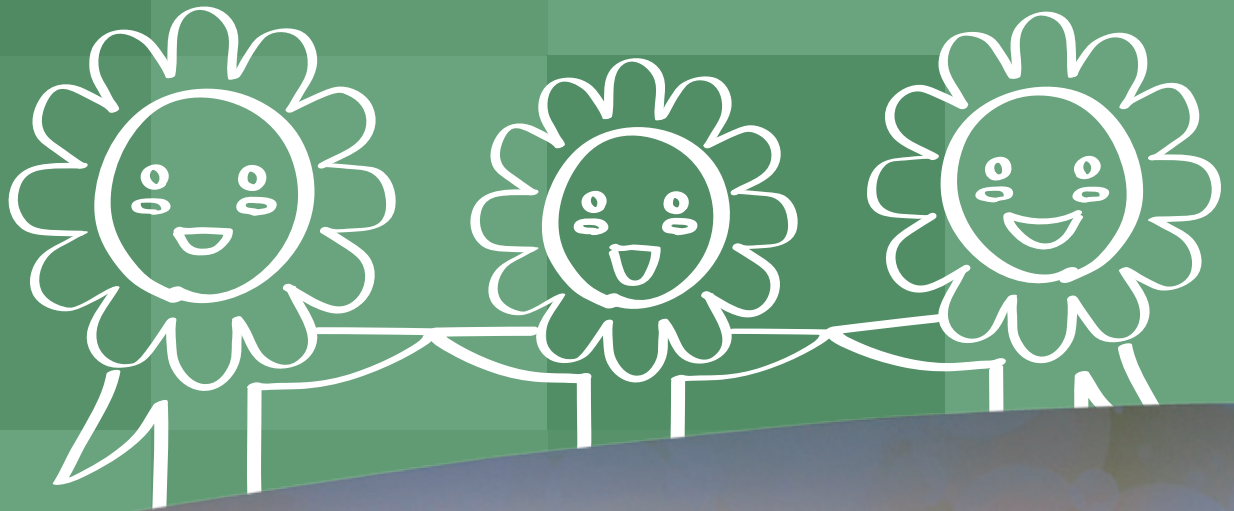


攜手

共創佳績



# ☺ 人力資源



## 2013港鐵傑出貢獻嘉獎暨長期服務獎頒獎典禮 MTR Grand Awards for Outstanding Contribution and Long Service Awards Presentation Ceremony



港鐵員工獲頒各項獎譽，以表揚他們的傑出貢獻及竭誠服務



公司與其附屬公司於2013年12月31日在香港及香港以外地區分別僱用16,158和7,078名員工。

## 羅致及保留人才

隨著公司的業務不斷擴展，我們積極制定各種人力資源策略及措施，以滿足目前的人力資源需求，並規劃在香港和其他市場的未來發展。

於2013年，公司在香港聘請了逾2,200名員工，並於內部晉升了1,300名員工。公司的員工流失率維持在4.2%的低水平。公司積極招攬人才及預早進行招聘活動，包括舉辦招聘日、職業博覽會、就業講座，並與專上學院合辦招聘活動，以接觸更多求職者。我們共招聘了25名見習工程師、七名見習主任及六名見習管理人員，以接任未來的管理職位。公司同時成功招聘了119名學徒及見習技術員，他們將會參加有系統的培訓計劃，以配合日後的營運需要。

根據全球其中一家最大的人力資源服務公司Randstad Group在香港進行的一項有關求職者對香港75家最大型商業機構的調查，公司獲選為香港「最具吸引力僱主」。這項調查結果正好印證我們最近於2012年10月進行的「員工意態調查」的結果，當中在香港的88%員工表示以身為港鐵團隊一分子而感到自豪，而81%員工認同港鐵公司是一個好僱主。

隨著港鐵業務日益邁向國際化，公司更加重視加強中國內地與國際業務的人力資源。因此，公司採取三管齊下的方式：增派核心支援團隊資源來引領現有及新建鐵路與物業項目的發展、加強現有業務樞紐的人才本地化，以騰出人

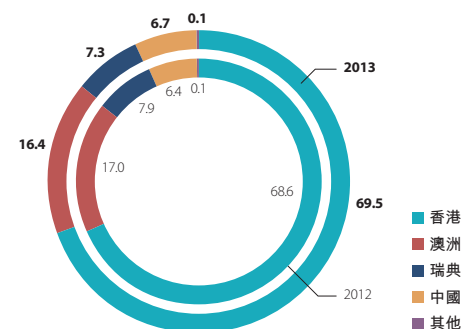
力來支持新項目，同時強化中國內地及國際業務的領導團隊。另外，我們於北京和深圳實行了多項計劃，以吸納及挽留技術人才。

## 員工激勵及參與

為加強員工對港鐵的自豪感，我們於2013年製作了第三輯勵志短片「港鐵因您精彩」，講述不同部門前線員工在工作

### 按地域劃分的員工數目分布

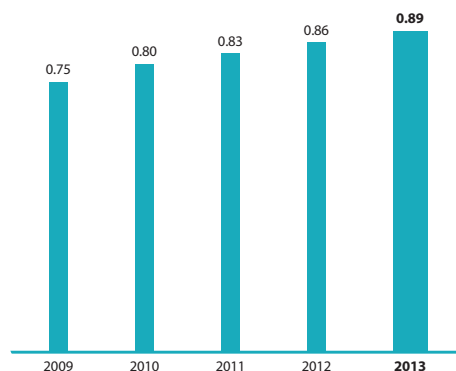
(百分率)



### 員工生產力 — 盈利與員工人數之比率\*

\* 不包括物業發展的香港業務

(百萬港元)



# 執行總監會管理報告

## 人力資源

港鐵學徒訓練計劃慶祝成立35周年，我很榮幸能夠加入港鐵開展我在工程界的事業發展

上一些發自內心的經驗分享。這些短片共錄得超過52,000瀏覽人次及8,000項正面評價。公司一年一度的「港鐵傑出貢獻嘉獎」計劃於2013年共接獲86項提名，當中包括港鐵附屬及聯營公司多個首次參加的提名，充分體現公司業務的國際化。

與退休員工互動交流，是有助港鐵與退休員工保持聯繫和激勵現職員工。為此，我們設立了「We are MTR」計劃，透過不同方式，如提供退休員工資料冊、舉辦聚會和致送行政總裁以個人名義撰寫的感謝函，與退休員工保持緊密聯繫，使他們保持對港鐵的一份自豪感。

在中國內地，我們推出了更多計劃，以增強員工對公司及信念的認同感，當中包括對深圳員工進行家訪及設立長期服務獎，讓北京員工參與員工意見調查，以及在杭州舉辦「長遠目標、使命和信念」(Vision, Mission and Values, “VMV”)的培訓課程。國際方面，瑞典MTRS成功舉辦「Our Common Journey」工作坊，向員工闡述VMV及公司目標。工作坊第一階段已於2013年5月圓滿結束，約有1,500名員工參加。在澳洲，MTM於2013年7月推出一項新計劃，向員工介紹公司的信念，同時讓員工了解公司對他們的期望。

### 發展領導才能

2013年，我們繼續致力培育未來的管理人才。公司的「管理人員發展計劃」及「高級行政人員發展計劃」對確保公司管理人才的延續性至關重要。我們繼續為日後的管理人



林海榮  
技術員學徒

才提供架構井然、量身制定的培訓課程，並鼓勵跨職能和跨地域的事業發展。行政人員及高級經理再次受惠於公司的「持續進修計劃」，而公司新開辦的「Reaching New Horizons」領袖課程則協助近期獲晉升的管理人員。此外，公司為香港和環球的高級管理人員開辦新的「港鐵高級管理課程」，為期六天，讓學員學習和分享港鐵不同業務的最佳實務和經驗。

### 卓越、學習及關懷文化

年內，優質服務學院繼續舉辦多項活動，包括體驗式學習、外間標準借鑑參訪活動及員工分享會，藉以加強港鐵的卓越、學習及關懷文化。我們亦繼續在流動學習的科技上作出投資。

2013年，公司舉辦了6,471項培訓課程，為每名香港員工提供6.5天的培訓。公司在這方面的卓越表現於年內在本地和海外勇奪多個獎項，包括「中國最佳企業大學、美國學習100！獎」和「香港管理專業協會最佳管理培訓及發展獎」等。

「港鐵學徒訓練計劃」於2013年踏入第35個年頭。公司於年內舉辦多項特別紀念活動，慶祝計劃的卓越成就。自計劃成立以來，已有超過1,200名年青人成為能幹的鐵路工程專業人士。2013年，共有71名學徒畢業，包括27名技工學徒、38名技術員學徒及六名見習技術員。2013年9月，公司招收見習督導員計劃的第三批學員，以加快培訓車務工程的督導員。

## 員工溝通

為鼓勵及加強部門經理與員工的雙向溝通，公司於2013年共舉辦了超過4,500場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工逾65,500人次。2013年9月，公司在舉行一年兩次的「經理溝通會」上，向全球逾1,000名管理人員傳達企業策略及業務近況。

2013年，我們繼續致力加強行政總裁與各級員工的溝通。韋達誠先生在公司內聯網的「CEO My Post」登載或透過電郵向員工發送超過30封個人訊息，讓員工緊貼公司最新發展情況和企業策略。員工對此反應正面。公司更為行政管理人員舉辦論壇，並將行政總裁的語音訊息發送給員工，以促進彼此的溝通互動。韋達誠先生還前往不同地點，探訪不同工作崗位的員工，交流意見，以提升與員工的溝通。

## 推動精益求精

「臻善圈」計劃以「掌握臻善在手中」為主題，藉此鼓勵員工發揮集體創意和精益求精。於年內該計劃共有5,500名會員，所呈交的提案達967個。該計劃亦已擴展至公司的附屬及聯營公司，包括在北京、深圳和斯德哥爾摩的業務，並舉行年度發佈大會分享「臻善圈」最佳實務。



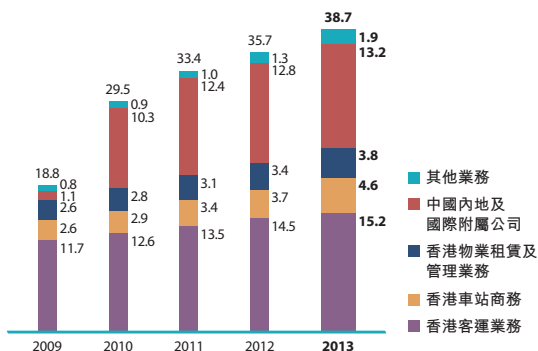
我們繼續為員工及其家屬舉辦各種活動，以推廣工作與生活平衡及健康生活

# 財務回顧

## 營業額

受惠於經濟持續增長及各業務類別均有較好表現，收入於2013年錄得8.3%增長。

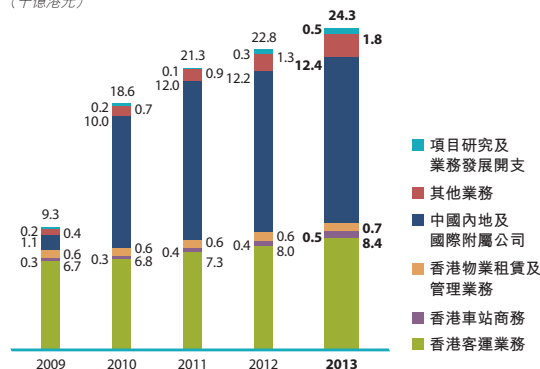
(十億港元)



## 經營開支

為配合「用心聽・用心做」的各項服務提升計劃，推動收入增長，以及項目管理服務，2013年經營開支增加至243億港元。

(十億港元)



## 溢利與虧損

2013年，集團透過經常性業務的持續增長取得穩健的財務業績，並為香港乘客提供更高票價優惠和持續提升服務水平。香港物業發展業務在2013年錄得較少利潤，主要來自出售「濠岸8號」尚餘單位的盈利。在其他業務中，與沙中綫及高鐵香港段項目管理有關而按收回成本基準入帳的費用及成本均上升。除杭州杭港地鐵有限公司因其首個全年度營運外，中國內地及海外業務作出了進一步的利潤貢獻。

由於本地經濟和訪港旅客人數持續增長，帶動乘客量上升，加上公司按照票價調整機制調整票價並扣除票價優惠後，香港客運業務的車費收入於2013年增長4.4%至150.21億港元。本地鐵路服務、過境服務和輕鐵及巴士服務的乘客量分別增加3.0%、1.5%及2.9%，而機場快綫的總乘客量則上升7.6%。由於公司按照票價調整機制調整票價，在計入票價優惠後，本地鐵路服務、過境服務和輕鐵及巴士服務的平均車費較2012年微升，分別增加1.6%、1.1%及0.9%。另外，不適用於票價調整機制的機場快綫的平均車費減少1.4%，主要由於為刺激乘客量而提供票價優惠所致。2013年本地鐵路服務的車費收入為105.11億港元，過

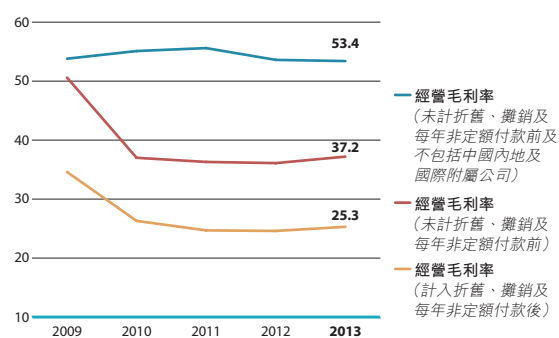
境服務的車費收入為29.23億港元，機場快綫的車費收入為8.43億港元，而輕鐵及巴士服務的車費收入則為6.00億港元，增幅介乎2.7%至6.0%之間。計入城際客運服務的車費收入1.44億港元及其他鐵路相關收入1.45億港元後，2013年的香港客運業務總收入增加4.4%至151.66億港元。香港客運業務的相關開支增加5.4%至84.49億港元，主要由於公司在「用心聽・用心做」計劃下為持續提升服務水平而增聘人手及增加維修保養、能源和相關的開支，加上員工薪酬、能源價格和政府地租及差餉均告上調。因此，香港客運業務的經營利潤上升3.2%至67.17億港元，而經營毛利率則輕微調整0.5個百分點至44.3%。

我們的香港車站商務於年內表現強勁，錄得收入45.88億港元，較2012年上升24.7%。由於零售市道暢旺、客運業務的乘客量上升，加上車站改善工程及優化商戶組合，令車站商店的新訂租金上調。上述因素，加上羅湖站和紅磡站的免稅店於2013年在新訂合約下的租金顯著調升，令車站零售收入增加36.9%至29.33億港元。新廣告形式和推出4G流動裝置服務，令廣告及電訊收入增加。廣告收入上升5.3%至10.53億港元，而電訊收入則上升12.9%至4.47億港

## 經營毛利率

由於中國內地及國際附屬公司的利潤貢獻較去年增加，經營毛利率改善至37.2%。

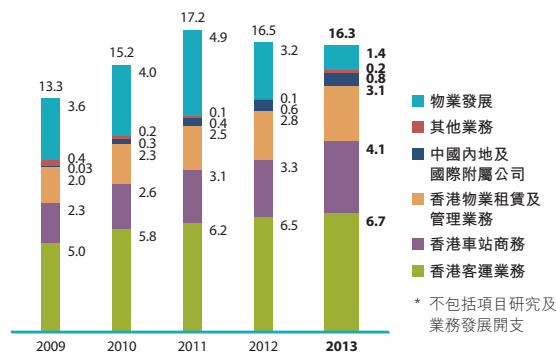
(百分率)



## 經營利潤來源\*

於2013年香港經常性業務繼續成為主要的利潤來源，而非經常性的物業發展利潤則稍遜。

(十億港元)



元。其他車站商務的收入上升9.2%至1.55億港元。香港車站商務的相關開支增加16.9%至4.64億港元，主要由於政府地租及差餉和與廣告收入增長有關的代理費用增加。整體而言，2013年的經營毛利率為89.9%，上升0.7個百分點，經營利潤為41.24億港元，上升25.6%。

香港的物業租賃及管理業務亦受惠於強勁的零售環境，2013年的總收入增加11.1%至37.78億港元。由於新訂租金上調（平均幅度為16.0%），加上接近100%的出租率、按營業額計算的租金增加及PopCorn1於2012年3月開幕後的全年業績貢獻，令租金收入增加10.9%至35.47億港元。物業管理業務持續增長，由於公司管理的住宅單位數目較2012年增加4,257個至90,523個，而公司管理的商用及寫字樓面積維持在763,018平方米，香港物業管理業務的總收入增加13.8%至2.31億港元。跟收入相比，2013年香港物業租賃及管理業務的相關開支錄得7.3%的較低增幅，至6.73億港元。因此，2013年香港物業租賃及管理業務的經營利潤增加11.9%至31.05億港元，經營毛利率改善0.6個百分點至82.2%。

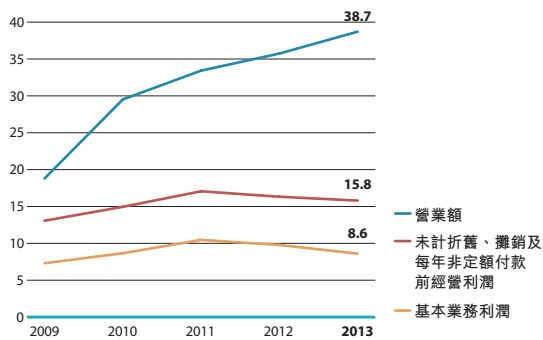
中國內地及國際附屬公司（包括在墨爾本、斯德哥爾摩和深圳的鐵路專營權業務，以及中國內地的物業租賃和管理活動）的收入增長3.6%至132.46億港元。Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (「MTM」)和MTR Stockholm AB (「MTRS」)的收入分別增長1.5%至92.69億港元及7.1%至33.25億港元。中國內地方面，深圳市軌道交通龍華綫及物業租賃和管理業務的收入分別增長21.9%及7.4%至5.06億港元及1.46億港元，加上整體經營開支增加2.2%至124.55億港元，令經營利潤達7.91億港元，上升31.4%。MTM的經營利潤為5.52億港元，增加18.2%，主要由於項目活動增加令收入上升。MTRS就4,600萬港元的能源成本撥備而與當地運輸當局出現爭議並在仲裁中獲判勝訴，使經營利潤由2012年的5,600萬港元升至1.38億港元。2013年，深圳市軌道交通龍華綫的經營利潤為7,800萬港元，上升27.9%，主要由於乘客量增加19.9%所致。中國內地的物業租賃和管理業務的經營利潤為2,300萬港元，較去年上升27.8%。

## 財務回顧

### 基本業務淨業績

由於物業發展利潤減少，2013年的基本業務淨利潤下跌至86億港元。

(十億港元)



其他業務(包括昂坪360、顧問業務，以及為政府提供高鐵香港段和沙中綫委託工程的項目管理服務)的整體經營利潤為1.48億港元，較去年上升179.2%。經營利潤增加，主要由於昂坪360於2012年纜車服務暫停期間支付非定期維修保養工程的費用及收入損失所致。整體經營毛利率上升3.7個百分點至7.7%。政府提供的委託工程收入總值14.61億港元，上升50.9%，按收回成本基準入帳。

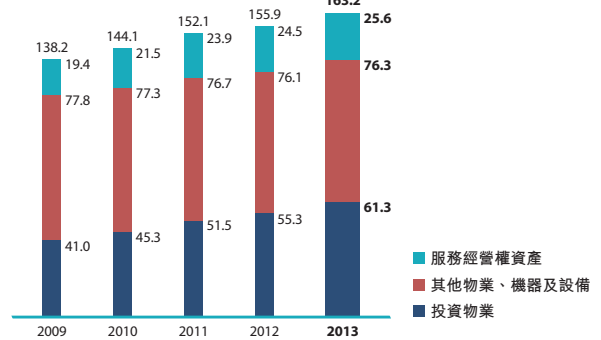
由於英國Essex Thameside和Thameslink, Southern and Great Northern專營權及澳洲西北鐵路綫的投標成本增加，項目研究及新業務拓展開支由2012年的3.23億港元增至2013年的4.86億港元。包括這項開支後，2013年末計香港物業發展、折舊、攤銷及每年非定期付款前的經營利潤仍錄得穩健增長，上升11.7%至143.99億港元，經營毛利率則由2012年的36.1%改善至2013年的37.2%。不包括中國內地及國際附屬公司的利潤貢獻，經營毛利率微跌0.2個百分點至53.4%，主要由於為政府提供項目管理服務的費用以成本入帳，以及項目研究及新業務拓展的開支上升所致。若不包括這些因素，經營毛利率則上升1.3個百分點。

2013年的香港物業發展利潤為13.96億港元，主要來自出售車公廟站「漆岸8號」的尚餘單位，以及位於多個發展項目

### 固定資產增長

因投資物業的重估收益、支付青衣貨車停車場地價，以及鐵路資產的資本性開支，固定資產在2013年增加至1,632億港元。

(十億港元)



的車位。跟2012年相比(是年為「漆岸8號」的利潤、出售主要位於大圍「名城」和火炭「御龍山」尚餘單位的盈利，以及屯門西鐵物業發展的代理費收入的入帳)，2013年的香港物業發展利潤減少18.42億港元。

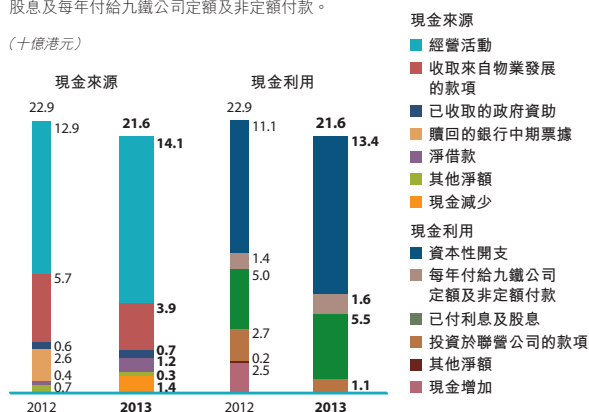
由於使用九廣鐵路公司(「九鐵公司」)資產而獲得的相關收入已達最高35%的計算組別，付予九鐵公司的每年非定期付款上升41.2%至12.47億港元。折舊及攤銷費用由2012年的32.08億港元，微升至2013年的33.72億港元。由於2013年的資本化利息增加，但利息收入下降而部分抵銷，淨利息及財務開支由2012年的8.79億港元降至7.32億港元。2013年的投資物業重估收益為44.25億港元，較2012年的37.57億港元上升。

集團應佔聯營公司的利潤由2012年的4.56億港元減至2013年的1.58億港元。集團應佔八達通控股有限公司的利潤增加6.6%至2.25億港元，主要由於交易費收入增加。2013年集團應佔北京京港地鐵有限公司的利潤為2.03億港元，較2012年減少4,900萬港元，主要由於2012年錄得6,600萬港元的會計調整。不包括這個一次性項目，利潤貢獻較2012

## 現金應用情況

2013年的現金減少主要由於支付資本性開支、股息及每年付給九鐵公司定額及非定額付款。

(十億港元)



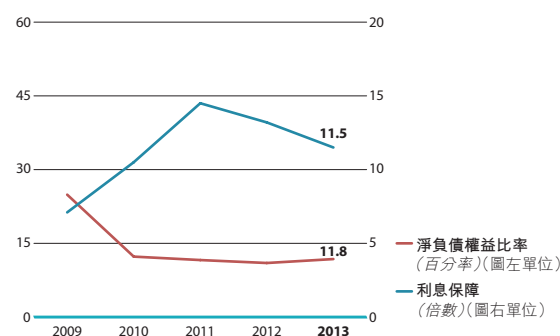
年增加9.1%。2013年集團應佔London Overground Rail Operations Limited(「LOROL」)的利潤為1,800萬港元，較2012年減少1,500萬港元。包括給予集團的額外管理費收入淨額1,500萬港元，LOROL的利潤貢獻總額與2012年持平。2013年集團應佔杭州杭港地鐵有限公司的虧損為3.12億港元，原因是杭州地鐵一號線在2012年11月通車後，於營運初期錄得低於預期的乘客量。2013年集團應佔其他聯營公司的利潤增加400萬港元至2,400萬港元。

由於物業發展利潤減少，在扣除所得稅18.19億港元及非控股權益所佔利潤1.83億港元後，2013年股東應佔淨利潤微跌2.6%至130.25億港元。因此，每股盈利由2.31港元下降至2.25港元。不包括投資物業重估，股東應佔基本業務利潤為86.00億港元，而每股盈利亦由2012年的1.66港元下降至1.48港元。集團經常性業務的基本盈利持續增長，上升7.6%至74.37億港元，但除稅後的物業發展利潤則由2012年的27.04億港元下降至2013年的11.63億港元。

按公司漸進式的股息政策，董事局建議派發末期股息每股0.67港元，全年股息合共每股0.92港元，較2012年增加16.5%，股東亦可選擇以股代息，惟此以股代息建議須待股東批准。

## 債務償還能力

在2013年，負債比率維持於健康的11.8%水平。



## 資產負債表

集團的資產負債表持續強勁，淨資產較2012年年底上升6.7%至2013年年底的1,527.02億港元。

資產總值於年內增加91.36億港元至2013年12月31日的2,158.23億港元。固定資產總值增加72.62億港元至1,631.56億港元，主要由於經扣除折舊、攤銷及出售後，資產增長、投資物業及自用物業的重估收益，以及青衣貨車停車場項目有關的開支所致。隨著南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的進一步建造工程，在建鐵路工程增加40.90億港元至115.48億港元。集團應佔聯營公司的權益增加10.19億港元至52.77億港元，主要由於對聯營公司天津城鐵港鐵建設有限公司注資有關。年內因出售尚餘單位令待售物業減少19.11億港元至11.05億港元，加上為應付營運及資本性開支而令現金、銀行結餘及存款減少13.67億港元至172.97億港元，導致部分資產總值的升幅被抵銷。

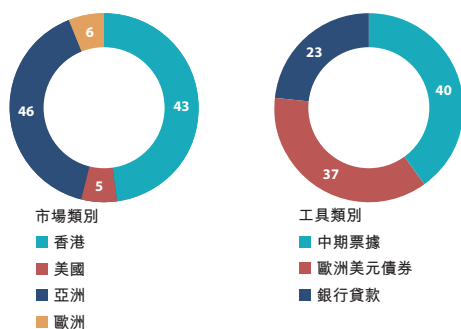
負債總額微跌4.55億港元至2013年12月31日的631.21億港元，主要由於應付帳項及應計費用減少，惟被借貸總額、應付關連人士款項及遞延稅項負債上升所抵銷。應付帳項

## 財務回顧

### 借貸來源

雖然香港是公司的主要市場，但公司的策略是分散資金來源，並保持隨時在其他重要國際市場融資的能力。

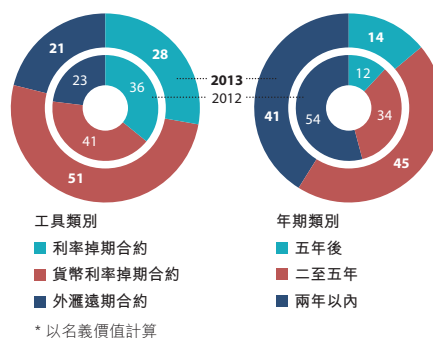
(百分率)(於2013年12月31日)



### 利率及貨幣風險對沖工具應用

公司積極採用財務衍生工具，並訂立嚴格政策，規定只限作對沖用途。

(百分率)(於2013年12月31日)



及應計費用減少27.37億港元至137.93億港元，這是因為進一步耗用政府為西港島綫工程提供的現金資助、支付深圳市軌道交通龍華綫車廠地塊的地價，以及界定福利退休計劃責任減少，當中部分被青衣貨車停車場的應付地價所抵銷。由於為營運及資本性開支提供資金，借貸總額由2012年的235.77億港元增至2013年的245.11億港元。應付關連人士款項由2012年的10.61億港元增至2013年的13.88億港元，主要與政府於沙中綫的可收回成本有關。遞延稅項負債結餘由2012年的95.87億港元升至2013年的102.89億港元，主要與固定資產稅項折舊的暫時性差異有關。

股本、股份溢價及資本儲備合共增加1.61億港元至444.42億港元，此乃由於按僱員認股權計劃發行新股所致。連同保留溢利(經扣除已派股息及重新計量界定福利退休計劃淨負債的影響)增長91.33億港元，以及固定資產重估儲備及其他儲備增長3.59億港元後，公司股東應佔總權益於2013年12月31日增加96.53億港元至1,525.57億港元。

淨負債權益比率由2012年年底的11.0%上升至2013年年底的11.8%。

### 流動現金

2013年從經營活動產生的現金在除稅及計入營運資金變動後為141.03億港元，較2012年增加12.01億港元，與未計香港物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤增幅一致。集團收取深圳市軌道交通龍華綫的政府資助為6.61億港元。從物業發展收取的現金為39.37億港元，主要與收回「溱岸8號」的剩餘地價，以及「溱岸8號」、「銀湖·天峰」及「御龍山」的售樓款項盈餘有關。聯營公司派發股息及償還貸款，加上來自瀋陽瀋港地鐵清盤所得的款項，合共2.83億港元。計入雜項活動的現金收入總額5,800萬港元，2013年來自經營及投資活動的現金收入淨額為190.42億港元，較2012年減少6.71億港元。

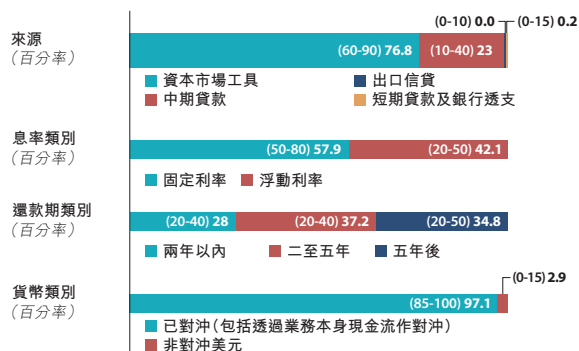
年內用作支付鐵路業務的資本性開支總額為102.94億港元，其中28.68億港元用作購入香港客運及其他現有鐵路及相關業務的資產、68.49億港元用於興建西港島綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫項目、5.77億港元用於支付深圳市軌道交通龍華綫鐵路營運。用於物業發展、翻新及裝修工程的資本性開支合共30.62億港元，包括支付深圳市軌道交通



## 理想融資模式及債務結構

理想融資模式見證公司審慎的債務管理方針，並有助確保均衡的債務組合。

於 2013 年 12 月 31 日(理想融資模式)與實際債務結構的比較



龍華綫車廠地塊的地價、青衣貨車停車場的地價、物業發展及其他投資物業翻新及裝修工程的建造費用。集團亦向天津城鐵港鐵建設有限公司注資 11.11 億港元、支付 16.33 億港元每年定額及非定額付款及 7.52 億港元利息付款淨額。計入向股東及非控股權益持有者派付 47.72 億港元股息後，2013 年營運及資本性開支的現金付款淨額連同派付股息合共 216.24 億港元，較 2012 年增加 14.11 億港元。

集團未計融資活動前的現金流出淨額為 25.82 億港元，以淨借貸 12.23 億港元及現有現金結餘支付。因此，集團扣除銀行透支後的現金結餘由 2012 年的 186.09 億港元下降至 2013 年的 172.50 億港元。

## 融資活動

儘管美國聯儲局的第三輪買債計劃(即「量化寬鬆」)創造了大量流動性，但 2013 年伊始，市場關注美國政府的削支計劃以及債務上限的磋商，令其蒙上不明朗因素和悲觀情緒。加上，日本政府為提振經濟而推出量化寬鬆措施，加

劇美國國庫券及其他「避險」資產的龐大需求，令國庫券孳息率進一步下跌，10 年期債券孳息率於 2013 年 5 月更跌至 1.63% 的接近歷史低位。

然而，5 月初公布的美國就業數字轉強，預示經濟復甦步伐將可持續，令市場揣測聯儲局可能於短期內開始縮減買債規模，市場情緒因而扭轉。在隨後數月，國庫券孳息率迅速攀升，直至聯儲局於 9 月宣布維持量化寬鬆規模才告終。然而，經過短暫下跌後，市場再度預期聯儲局會縮減量化寬鬆規模，引發孳息率從 10 月起再度攀升，10 年期國庫券孳息率終於 2013 年 12 月聯儲局宣布計劃落實縮減量化寬鬆後，於年底創下 3.03% 的全年高位。年內，香港外匯基金債券孳息率的走勢與美國國庫券雷同，10 年期票據孳息率於 5 月初錄得 0.82% 的低位，而於年底則回升至 2.31%。

年內，集團的主要融資策略，是抓緊接近歷史低位的利率和流動性充裕的機會，延長並分散債務還款期，同時鎖定制具吸引力的定息融資。其間，集團以極具吸引力的利率，發行合共 32.85 億港元等值不同貨幣及不同還款期的長期定息票據，包括首次發行的 30 年期港元及美元票據、10 和 15 年期澳元票據，以及 15 年期日圓票據，當中澳元和日圓票據已掉期為港元固定息率。

由於銀行界對巴塞爾協定 III 新的資本和流動資金規定所帶來的影響及其應對計劃信心加強，香港銀行市場持續好轉。普遍來說，銀行放款意慾增強、並且願意延長還款期，以及調低收費和信貸息差，令銀團貸款額創下紀錄新高，貸款成本下降和還款期延長。

由於市場流動性充裕，美國及香港的短期利率均告下跌。2013 年，3 個月美元倫敦銀行同業平均拆息由去年的 0.43% 降至 0.27%，而 3 個月港元香港銀行同業平均拆息則由去年的 0.40% 降至 0.38%。

## 財務回顧

集團把握有利條件，以較去年更吸引的價格和信貸息差，與銀行簽定合共38億港元的5年期和7年期雙邊銀行貸款，以應付香港業務的資金需求。

內地方面，集團於2013年8月就深圳龍華車廠的物業發展項目，與由內地、外國及香港銀行組成的銀團簽訂19.5億元人民幣的3年期無追索權建造貸款。此外，集團於2013年11月進一步為深圳市軌道交通龍華綫安排融資，包括5億元人民幣用以購置列車的5年定期貸款，以及3億元人民幣的1年期營運資金貸款。

### 借貸成本

集團綜合負債總額由2012年年底的235.77億港元增至2013年年底的245.11億港元。由於年內發行更多長期定息債券，加權平均借貸成本由2012年的3.3%微升至3.6%。儘管平均借貸成本及年底未償貸款上升，但由於年內的資本化利息開支上升（儘管被利息收入減少部份抵銷），2013年損益表上的淨利息開支由2012年的8.79億港元下降至7.32億港元。

### 庫務風險管理

庫務風險管理的整體政策由董事局審批，當中涵蓋流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、財務衍生工具的運用，及剩餘流動資金的投資。

集團行之有效的理想融資模式（「模式」）是集團風險管理政策的重要一環。該模式設定理想的定息及浮息債務組合、資金來源（資本及借貸市場）、債務還款期，以至許可的外幣債務水平及適量的備用資金，以應付將來的資金需要。

集團根據這個模式來監察和控制融資相關的流動性、利率及貨幣風險。

按照董事局釐定的政策，財務衍生工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。集團目前所用的衍生工具為場外交易衍生工具，主要包括利率掉期、貨幣掉期和外匯遠期合約。

為有效控制和分散交易對手風險，集團只向信貸評級良好的金融機構存放款項及與其進行衍生工具交易。

按照董事局釐定的政策，所有衍生工具均受制於交易對手的交易上限，該上限是根據有關交易對手的信貸評級而釐訂。集團採用「風險價值」概念，計算衍生工具的公允市值及最大潛在損失所帶來的信貸風險數值，以監察及控制個別交易對手的交易上限。為了進一步降低風險，集團會就同一交易對手的不同交易工具採用對銷及除淨安排。

存款及短期投資受制於獨立的交易對手交易上限，有關上限是根據交易對手的信貸評級、其香港發鈔銀行地位，以及集團在該交易對手的存款或短期投資的年期而釐訂。

集團密切監察所有交易對手的信貸評級，並利用其他有關資料如信貸違約掉期水平監察其信貸能力的變動，集團會根據這些變動調整有關交易對手的交易上限。

在管理流動性風險方面，集團維持足夠的現金結餘及已獲銀行承諾貸出而尚未動用的貸款額，以應付未來6至15個月的現金需要。集團亦為其估算的現金流進行壓力測試，以識別及評估可能出現的現金流短缺。若壓力測試顯示有重大現金流短缺風險，集團會因應需要安排融資或採取其他適當行動。

## 信貸評級

年內，公司的信貸評級保持強勢，與香港特別行政區政府相等。

標準普爾於2013年4月將公司的長期企業信貸評級確認為「AAA」，短期信貸評級為「A-1+」，展望為「穩定」。

穆迪投資者服務於2013年8月將公司的發行人及優先無抵押債務評級確認為「Aa1」，短期信貸評級為「P-1」，展望為「穩定」。

其後，日本評級投資資訊中心於2013年11月將公司的發行人及短期信貸評級分別確認為「AA+」及「a-1+」，展望為「穩定」。

## 融資能力

集團的資本性開支主要包括三大類 – 香港鐵路項目、香港物業投資及發展，及內地和海外投資。

香港鐵路項目資本性開支包括新擁有權項目的投資及開支，當中包括西港島綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫，以及維持及提升現有鐵路系統的支出。高鐵香港段和沙中綫專營權項目的資金由政府承擔，惟於沙中綫方面，公司將分擔東鐵綫及馬鞍山綫列車及訊號系統的部份成本。

香港物業投資及發展資本性開支主要包括物業發展前期工程、商場的裝修及翻新工程成本，以及可能支付若干物業發展項目的部分地價。內地及海外投資項目的開支主要包括就北京地鐵十四號綫項目投入北京京港地鐵有限公司的資本、深圳市軌道交通龍華綫餘下的資本性開支，以及龍華車廠及天津物業發展項目的投資。

根據公司現行計劃，公司在2014年至2016年未來三年內的淨資本性開支總額估計為554億港元，當中包括香港鐵路項目286億港元、香港物業投資及發展200億港元，以及內地及海外投資項目68億港元。在這總額內，預期於2014年、2015年及2016年支付的金額分別為293億港元、147億港元及114億港元。

公司有足以應付2014年大部份資金需要的融資安排和穩健財務狀況，有信心為上述資本性開支項目安排有需要的融資，及把握其他具發展潛力的投資機會。

信貸評級	短期評級*	長期評級*
標準普爾	A-1+/A-1+	AAA/AAA
穆迪	-/P-1	Aa1/Aa1
評級投資中心	a-1+	AA+

\* 分別為港元/外幣債項的評級

# 十年統計數字

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007 <sup>#</sup>	2006	2005	2004
<b>財務</b>										
<b>綜合損益表 (百萬港元)</b>										
營業額	<b>38,707</b>	35,739	33,423	29,518	18,797	17,628	10,690	9,541	9,153	8,351
未計折舊、攤銷及每年 非定額付款前經營利潤*	<b>15,795</b>	16,133	17,058	14,951	13,069	14,009	14,229	11,032	11,259	9,110
折舊及攤銷	<b>3,372</b>	3,208	3,206	3,120	2,992	2,944	2,752	2,688	2,695	2,512
利息及財務開支	<b>732</b>	879	921	1,237	1,504	1,998	1,316	1,398	1,361	1,450
投資物業重估收益/(虧損)	<b>4,425</b>	3,757	5,088	4,074	2,798	(146)	8,011	2,178	2,800	2,486
利潤*	<b>13,208</b>	13,514	15,688	12,844	10,101	8,035	16,584	8,139	8,953	6,978
來自基本業務的股東應佔利潤*	<b>8,600</b>	9,618	10,468	8,657	7,303	8,185	8,571	5,962	6,140	4,492
建議及已宣派之股息	<b>5,335</b>	4,575	4,396	3,405	2,977	2,715	2,522	2,328	2,299	2,259
每股盈利(港元)*	<b>2.25</b>	2.31	2.69	2.21	1.77	1.43	2.98	1.48	1.65	1.31
<b>綜合資產負債表 (百萬港元)</b>										
資產總值*	<b>215,823</b>	206,687	197,684	181,660	176,492	159,345	155,668	120,421	113,666	106,674
貸款、其他負債及銀行透支	<b>24,511</b>	23,577	23,168	21,057	23,868	31,289	34,050	28,152	28,264	30,378
服務經營權負債	<b>10,658</b>	10,690	10,724	10,749	10,625	10,656	10,685	-	-	-
遞延收益	<b>623</b>	488	403	605	167	156	515	1,682	3,584	4,638
股東應佔總權益*	<b>152,557</b>	142,904	131,907	121,914	110,479	101,431	94,889	79,242	71,969	63,496
<b>財務比率</b>										
經營毛利率(%)*	<b>37.2</b>	36.1	36.3	37.0	50.6	53.0	55.4	54.7	55.9	54.4
經營毛利率 (不包括中國內地及 國際附屬公司)(%)*	<b>53.4</b>	53.6	55.6	55.1	53.8	53.2	55.9	55.3	55.9	54.4
淨負債權益比率(%)*	<b>11.8</b>	11.0	11.6	12.3	24.9	40.6	46.5	35.1	38.8	47.4
利息保障(倍數)	<b>11.5</b>	13.0	14.5	10.5	7.1	6.0	9.0	6.7	7.6	6.1
<b>僱員</b>										
管理及支援部門	<b>1,676</b>	1,600	1,486	1,362	1,319	1,235	1,530	823	810	792
車站商務	<b>158</b>	148	144	144	137	125	138	82	82	67
車務	<b>10,033</b>	9,460	9,244	9,026	8,789	8,708	8,937	4,521	4,600	4,669
項目	<b>2,804</b>	2,495	2,109	1,794	1,365	995	942	260	242	362
物業及其他業務	<b>1,305</b>	1,273	1,282	1,291	1,242	1,170	1,141	832	688	660
中國內地及國際附屬公司	<b>182</b>	224	179	212	239	197	135	112	83	-
海外員工	<b>7,078</b>	6,955	6,851	6,672	7,059	1,646	1,311	733	486	5
總計	<b>23,236</b>	22,155	21,295	20,501	20,150	14,076	14,134	7,363	6,991	6,555

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007 <sup>#</sup>	2006	2005	2004
<b>香港客運業務</b>										
<b>載客車卡行車公里總數 (千計)</b>										
本地鐵路及過境服務	<b>269,141</b>	260,890	254,407	253,067	247,930	245,856	128,041	115,784	114,449	114,364
機場快綫	<b>23,216</b>	23,134	19,603	19,833	19,643	19,891	19,956	20,077	17,122	16,081
輕鐵	<b>10,554</b>	10,453	10,166	9,586	8,950	8,984	755	-	-	-
<b>總乘客人次 (千計)</b>										
本地鐵路服務	<b>1,474,659</b>	1,431,040	1,366,587	1,298,714	1,218,796	1,205,448	915,755	866,754	857,954	833,550
過境服務	<b>111,362</b>	109,707	103,881	99,954	94,016	93,401	8,243	-	-	-
機場快綫	<b>13,665</b>	12,695	11,799	11,145	9,869	10,601	10,175	9,576	8,493	8,015
輕鐵	<b>171,652</b>	167,210	161,289	154,522	143,489	137,730	11,100	-	-	-
巴士	<b>47,738</b>	45,962	43,956	40,883	37,522	34,736	2,757	-	-	-
城際客運服務	<b>4,324</b>	4,028	3,787	3,244	2,921	3,220	285	-	-	-
<b>平均乘客人次 (千計)</b>										
本地鐵路服務 — 周日平均	<b>4,297</b>	4,148	3,968	3,770	3,544	3,514	2,662 <sup>§</sup>	2,523	2,497	2,403
過境服務 — 每日平均	<b>305</b>	300	285	274	258	255	- <sup>@</sup>	-	-	-
機場快綫 — 每日平均	<b>37</b>	35	32	31	27	29	28	26	23	22
輕鐵 — 周日平均	<b>482</b>	466	451	433	402	385	- <sup>@</sup>	-	-	-
巴士 — 周日平均	<b>137</b>	131	126	118	107	99	- <sup>@</sup>	-	-	-
城際客運服務 — 每日平均	<b>12</b>	11	10	9	8	9	- <sup>@</sup>	-	-	-
<b>乘客平均乘搭公里數</b>										
本地鐵路及過境服務	<b>11.0</b>	10.9	10.9	10.9	10.7	10.4	7.9	7.7	7.6	7.7
機場快綫	<b>29.0</b>	29.0	29.4	29.4	29.5	29.4	29.5	29.7	30.4	30.2
輕鐵	<b>2.8</b>	2.8	2.8	2.8	2.9	3.0	3.0	-	-	-
巴士	<b>4.5</b>	4.5	4.5	4.5	4.6	4.6	4.6	-	-	-
<b>每車卡平均載客量 (乘客人次)</b>										
本地鐵路及過境服務	<b>65</b>	65	63	60	57	55	58	58	57	56
機場快綫	<b>17</b>	16	18	17	15	16	15	14	15	15
輕鐵	<b>45</b>	45	45	45	46	46	45	-	-	-
<b>佔專營公共交通載客量比率 (%)</b>										
<b>46.9</b>	46.4	45.4	44.3	42.6	42.0	26.7	25.0	25.2	24.8	
<b>每車卡公里之港元 (香港客運業務)</b>										
總收入	<b>48.4</b>	47.6	45.9	43.2	40.8	40.9	47.9	48.3	48.1	45.8
經營開支 *	<b>24.9</b>	24.2	23.1	21.5	21.5	21.2	21.6	22.1	22.8	22.3
經營利潤 *	<b>23.5</b>	23.4	22.8	21.7	19.3	19.7	26.3	26.2	25.3	23.5
<b>每名乘客之港元 (香港客運業務)</b>										
總收入	<b>8.31</b>	8.20	7.99	7.86	7.74	7.83	7.55	7.48	7.31	7.09
經營開支 *	<b>4.27</b>	4.18	4.02	3.91	4.08	4.07	3.40	3.43	3.47	3.45
經營利潤 *	<b>4.04</b>	4.02	3.97	3.95	3.66	3.76	4.15	4.05	3.84	3.64
<b>安全表現</b>										
<b>本地鐵路、過境服務及機場快綫</b>										
須呈報事故數目 <sup>^</sup>	<b>1,408</b>	1,761	1,769	1,592	1,539	1,514	989	826	748	701
每百萬載客人次的須呈報事故數目 <sup>^</sup>	<b>0.88</b>	1.13	1.19	1.13	1.16	1.16	1.05	0.94	0.86	0.83
公司及承辦商的員工意外事故次數 <sup>Δ</sup>	<b>67</b>	58	44	46	60	42	26	23	31	25
<b>輕鐵</b>										
須呈報事故數目 <sup>^</sup>	<b>118</b>	151	164	165	146	136	6	-	-	-
每百萬載客人次的須呈報事故數目 <sup>^</sup>	<b>0.69</b>	0.90	1.02	1.07	1.02	0.99	0.54	-	-	-
公司及承辦商的員工意外事故次數 <sup>Δ</sup>	<b>4</b>	2	7	5	11	5	0	-	-	-

\* 若干數字因着採納帳項附註 2A(iii) 所述有關《香港會計準則第 19 號》的修訂予以重列。

# 在 2007 年 12 月 2 日兩鐵合併後，公司的本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫，以及從兩鐵合併中獲得的東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫及馬鞍山綫。兩鐵合併後，我們亦獲得了新的客運服務，包括過境服務、輕鐵、巴士及城際客運服務。

§ 該數字包括兩鐵合併後東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫及馬鞍山綫的一個月乘客量。於 2007 年全年內，若計入合併前業務，可比較合計乘客量（已就轉車乘客作出調整）為 3,364,000 人次。

@ 由於只有一個月的合併後乘客量，故無顯示數字。於 2007 年全年內，若計入合併前九鐵公司的業務，該服務的乘客量分別為過境服務 252,000 人次、輕鐵服務 377,000 人次、巴士服務 92,000 人次及城際客運服務 9,000 人次。

<sup>^</sup> 根據香港鐵路規例，須呈報事故是指凡影響鐵路處所、機械裝置及設備或直接影響人（受傷或沒有受傷），並須向香港特別行政區政府運輸及房屋局局長呈報的事故。此事故包括自殺/企圖自殺、侵入路軌、以至在扶手電梯、升降機及行人輸送帶上發生的意外。

<sup>Δ</sup> 根據《香港鐵路條例》而須通知機電工程署鐵路科，與鐵路運作或維修有關的任何意外，而該意外引致港鐵公司的僱員或港鐵公司承辦商的僱員，在意外中死亡，嚴重受傷，或於意外發生後的一段超過 3 天的期間內，不能全面執行其正常職責。

# 投資者關係

## 投資者與港鐵公司

公司已經活躍於國際資本市場30年。期內，公司憑藉公司管治與披露實務，成為亞洲區內在投資者關係方面廣獲認同的企業先驅。

公司持續透過主動的對話，與廣泛的機構及零售投資者維持良好關係。我們相信，透過向業務相關人士清晰傳達公司策略、業務發展及前景展望，可以提升股東價值。

## 與機構投資者的溝通

我們在積極發展投資者關係上的努力，使公司成為香港最廣為人知的公司之一。多家本地及國際經紀商定期編撰有關公司的報告，而我們亦是廣泛機構投資者的研究對象。

管理層竭力與投資界維持公開的對話渠道，以確保他們對公司及其業務策略有透徹的了解。為進一步實現這個目標，公司定期參與投資者會議和路演。於2013年，公司在本地及海外與機構投資者及研究分析員進行接近300次會面。

## 獲取資訊

我們廣泛利用公司網站發放資訊，確保所有股東均可平等及適時地獲得公司的重要資訊。公司網站內的投資資料欄提供的資料詳盡而且易於查閱。財務報告、乘客量，連同其他公司新聞以及證券交易所的檔案，均可輕易於公司網站內查閱。

除了中央證券登記所提供的股東服務外，公司的專責熱線亦於2013年處理了超過42,000個個別股東的電話查詢。

## 指數認可

公司目前是恒生指數、摩根士丹利綜合指數系列、富時指數系列及標普道瓊斯指數系列的成份股。自2002年以來，憑藉我們在可持續發展和企業責任的成績，公司一直躋身於道瓊斯可持續發展指數系列及富時社會責任指數。自2010年起，港鐵亦一直獲恒生可持續發展企業指數納入為成份股，並於2013年獲得AAA最高評級。

## 市場認可

2013年9月26日，公司的2012年報在MerComm, Inc.於紐約舉行的2013年年報比賽國際大獎中贏得三個獎項。此外，公司的2012年報亦在香港管理專業協會舉辦的2013年度最佳年報獎中獲得「工商企業類」銅獎，是公司年報連續第25年獲得嘉許。公司又在《Institutional Investor Magazine》舉辦的「2013年機構投資者選舉」(Institutional Investor's Poll 2013)中奪得「最優秀投資者關係公司 — 交通類別」第一名，以及「最優秀投資者關係專業人員 — 交通類別」第三名。

## 主要股東資料

### 2014年度財政紀要

2013年度全年業績公布	3月11日
股東週年大會	5月8日
2013年度末期股息截止登記日期	5月13日
股份截止過戶日	5月14日至5月19日 (包括首尾兩日)
派發2013年度末期股息日	7月4日或前後
2014年度中期業績公布	8月
派發2014年度中期股息日期	10月
財政年度結算日	12月31日

### 主要營業地點及註冊辦事處

香港鐵路有限公司，在香港註冊成立及營業  
香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓  
電話：(852) 2993 2111  
傳真：(852) 2798 8822

### 股份資料

#### 上市

香港鐵路有限公司股份在香港聯合交易所上市，並由J.P. Morgan Chase Bank, N.A.保薦，以美國預託證券Level 1 Programme的形式在美國買賣。

#### 普通股(截至2013年12月31日)

已發行股份	5,798,541,650股
香港特區政府的持股量	4,434,552,207股(76.5%)
自由流通量	1,363,989,443股(23.5%)

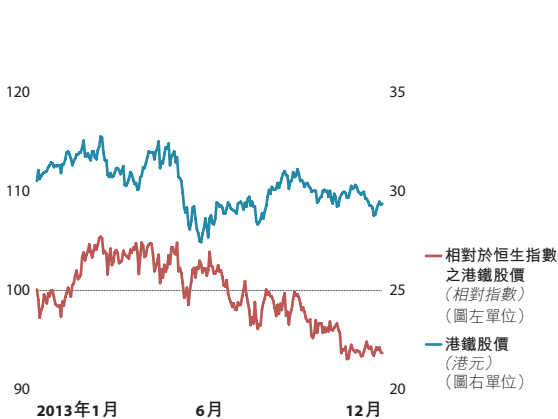
#### 面值

每股1港元

#### 市值(截至2013年12月31日)

1,701.87億港元

### 股價表現



### 股息政策

因應公司財務表現，公司期望採取漸進式的股息政策。我們預計於每個財政年度派發兩次股息，分別約於10月及7月派發中期及末期股息。

### 每股股息

2012年度全年股息	0.79
2013年中期股息	0.25
2013年度末期股息	0.67

### 美國預託證券Level 1 Programme

美國預託證券對普通股比率	1:10
託存銀行	JPMorgan Chase & Co. P.O. Box 64504 St. Paul, MN 55164-0504 U.S.A.

### 股份代號

#### 普通股

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66HK

#### 美國預託證券Level 1 Programme MTRJY

### 2013年報

股東如欲索取公司的年報，可致函：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓  
香港中央證券登記有限公司

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓  
香港鐵路有限公司 公司事務部

公司年報/中期報告書及帳項均可在網上查閱，網址：  
<http://www.mtr.com.hk>

### 股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓  
香港中央證券登記有限公司  
電話：(852) 2862 8555  
傳真：(852) 2529 6087

### 股東查詢

公司歡迎股東隨時在任何時間致函向董事局及管理層查詢及索取已公開的資料(只限於已公開的資料)。股東須於信封面註明「股東通訊」，並寄交公司秘書，地址為：香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓香港鐵路有限公司。

公司在辦公時間設有查詢熱綫服務：  
電話：(852) 2881 8888

### 投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓  
香港鐵路有限公司 投資客戶關係部  
電郵：investor@mtr.com.hk

從心

# 關懷

共同投入 綠色  
生活







關愛  
社群



# 企業可持續發展

企業可持續發展結合企業責任與可持續發展方面的政策及行動，為制定和執行公司業務策略提供指引。

## 企業責任

公司的企業責任政策聚焦於六個管理重點，並提供實務指引，以平衡我們的業務發展，達致穩健的營運能力。該政策的具體執行由董事局的企業責任委員會負責監察，而該委員會主席由港鐵主席擔任。

## 環境保護

我們希望在香港本土市場的環保領域肩負領導角色，並與中國內地及國際業務分享有關經驗。

對比巴士、私家車或的士，電氣化鐵路系統是污染程度最低的公共交通工具。在世界上，香港居民最常乘搭公共交通工具，廣泛的港鐵網絡，使本港來自交通工具的廢氣排放能夠維持在極低水平。



港鐵義工隊為不同社群提供服務

作為香港《節能約章》的締約方，公司於6月至9月間把旗下商場公用地方、主要辦公大樓及由公司管理的辦公大樓的公用地方的平均室內溫度維持在攝氏24至26度之間。此外，由2013年6月起，我們停止採購白熾燈泡作為港鐵辦公大樓及港鐵商場公用地方的一般照明用途。

為回應社會對廚餘的關注，我們已成為全港最先簽署《惜食約章》的機構之一。該約章在環境局發起的「惜食香港運動」中推出。此外，我們於2013年發起港鐵商場減少廚餘運動，鼓勵餐飲業租戶從源頭減少廚餘。

於2013年，漆岸8號獲得香港在新建築物方面的建築環境評估法(4/04版)的最高「白金級別」。大學站的新出入口則獲得美國綠色建築協會(US Green Building Council)根據「能源與環境設計先鋒評級(LEED)」計劃發出的銀級預認證；在此之前，國際金融中心二期已獲頒LEED金級認證。

## 參與及建設社區

公司的企業責任計劃以業務所在地的社群為對象，並以推動青少年發展、藝術與文化、環保及健康生活，以及關懷社區為目標。

為培養香港青少年的個人技能及責任感，公司每年夏季舉行為期十天的「Train' 出光輝每一程」計劃，於2013年有來自71間中學共100名學生參加。而公司的「Friend' 出光輝每一程」師友計劃現已踏入第五年，於2013年11月招收了140名新生。此外，公司還贊助「港鐵 x 中大青年生活質素指數」及「港鐵 x 中大青年生活質素先鋒計劃」，鼓勵青少年建立正面的人生觀和參與公民活動。

在公司的藝術及文化推廣活動中，「觸躍香江：香港國際青少年繪畫比賽2012/13」是重點項目。該項是與青少年兒童畫家培育基金共同贊助，於2013年8月選出80名來自香港及世界各地的優勝者並圓滿結束。公司亦將藝術活動結合環保籌款，舉辦「南極自在觀鄭文雅攝影展」，在香港站及奧運站展出33張照片，同時印行有關專書籌集善款，用以修復南大西洋南喬治亞群島的自然棲息地。

由港鐵與香港業餘田徑總會每年合辦的「港鐵競步賽」是公司推廣健康的旗艦活動。2013年的競步賽於10月舉行，籌得創紀錄的138萬港元，吸引約1,400名來自社會各階層的人士參與，包括國際競步高手。所得善款用於資助醫院管理局健康資訊天地在預防疾病及健康教育方面的工作。

另一方面，公司的「鐵路人 鐵路心」義工計劃於2013年共舉辦了239項社區義工活動，獲得逾6,000名義工參與。此外，公司與員工合共捐贈逾700萬港元予多個慈善團體及其他機構，當中包括公益金。

### 確保為乘客提供優質及物有所值的服務

公司透過「用心聽·用心做」計劃，回應乘客的意見，積極提升服務質素。公司於2013年致力改善車站的出入口設施、加強與乘客的溝通，並增加列車的班次、可靠度及舒適度。

### 培訓及發展人才

港鐵推出多項計劃，以確保每名員工皆能掌握工作所需的知識和技能，並在不同級別培育人才以勝任更高的職位。我們還為見習管理及技術人員、督導人員、初級及高級管理人員，以及行政人員提供切合其需要的培訓及發展計劃。除定期舉辦的常規課程外，我們還會因應情況按個別需要設計及提供課程。除此之外，我們透過各種活動及渠道，宣揚力臻卓越、不斷學習及親切關懷的公司文化。

為了替殘疾人士爭取平等工作機會，我們於2013年9月簽署《有能者·聘之約章》，並參加由勞工及福利局主辦的共融機構嘉許計劃。

### 為投資者提供合理的回報

2013年，我們在香港、中國內地及海外的業務表現穩健。公司在香港的五個鐵路拓展項目現正處於不同的施工階段，並全部符合進度和預算。在中國內地，我們繼續聚焦現時在北京、深圳及杭州的業務樞紐，探索新機遇。國際方面，我們積極把握澳洲、英國及瑞典市場上進一步的發展機會。

我們監察這些新鐵路線及其他項目的相關風險，並採取一套慎密的政策，仔細檢討新投資項目的風險及盈利潛力。我們亦以公司在鐵路及相關物業發展方面的能力為著眼點，考慮各投資方案。

我們透過各種有效渠道，向投資者傳達公司的發展動向，並盡力確保以平等的方式向所有類別的投資者披露清晰、相關及最新的公司資訊。

### 提倡安全及遵從具道德的業務操守

公司編撰「企業安全管治」指引以推廣安全至上的文化。公司管治最佳實務支持我們的企業風險管理，應對我們多變的經營環境。此外，我們亦謹慎地識別和檢討公司現有的業務運作及擴展計劃的相關風險，並評估其潛在影響。據此，我們制定紓緩風險的策略，並推行公眾參與及變革計劃。我們與業務相關人士在整個過程中保持緊密聯繫，專注於環境保護、保存地區傳統色彩，以及減少建造工程對社區的影響範疇等事宜。此外，公司亦執行完善的企業管治制度以確保員工符合道德操守，詳情可參閱本報告中的《公司管治報告書》。

## 企業可持續發展

### 鐵路加物業

公司以鐵路加物業綜合發展模式作為可持續業務的發展方針。該模式在香港行之有效已久，並正在世界各地推行。今年，這個模式的效益獲得廣泛認同，包括於2013年5月在公共交通國際聯會的日內瓦世界會議上，贏得顯赫的「國際商業模式大獎」，並於11月在北京獲得世界銀行的表揚。英國運輸大臣，美國麻薩諸塞州州長及倫敦市長參觀公司的鐵路網絡，亦見證公司的國際形象不斷提升。

### 持續發展

我們秉持公司的企業持續發展政策，務求在不影響未來世代需要的情況下，滿足現世代的需要。公司貫徹這個方針，被公認為運輸業的可持續發展企業先驅。

### 建立可持續的競爭優勢

我們採取獨特的「可持續競爭優勢」模式，作為達致業務可持續發展的管理架構。該模式採用風險管理機制，並重視與業務相關人士緊密聯繫，以平衡商業風險，為社區的長遠發展作出貢獻。

我們根據「競爭優勢」模式確定可持續發展方面的八大重點，當中反映公司長遠的業務方針。公司目前的可持續發展重點包括：資源管理、客戶服務、健康及安全、環境管理、供應鏈可持續發展、持續及積極聯繫、社會發展及氣候變化。有關我們如何應對這些問題，請參閱公司可持續發展報告及網站的有關資料。

### 碳管理

公共交通，尤其是鐵路運輸，是達致低碳生活模式的最簡便途徑。

評估、報告及管理整體碳足印，對港鐵創建可持續價值的方針至關重要。為增加公司可持續發展報告的透明度，我們已連續八年參與「碳信息披露項目」。該項目提供全球市值最大企業的碳排放及相關策略的公開資料，供全球投資者參考。

公司在香港的五個鐵路拓展項目展示我們如何將碳排放管理融入經營方針。我們密切監察南港島綫在施工階段的碳足印，同時正安排對沙中綫進行碳評估。這將是我們首次在項目的設計至施工階段進行碳評估，從而改善評估方法，並可在項目周期的初步階段採取必要的緩解措施。

### 可持續發展領導地位

我們將於2014年5月出版2013可持續發展報告，並輔以專屬網站。該報告在2012年可持續發展報告的基礎上，參照《全球報告倡議組織》GRI G4指引編製，當中提供表現數據並討論公司全資及佔多數股權附屬公司的重大事宜。

公司在可持續發展方面的表現廣獲認同，包括成為恒生可持續發展企業指數成份股，同時躋身道瓊斯亞太區可持續發展指數及富時社會責任指數。自2002年起，我們一直躋身於道瓊斯可持續發展指數系列及富時社會責任指數。自恒生可持續發展企業指數於2010年推出以來，公司一直是其成份股。今年，我們的表現在該指數的30間香港公司成份股中排行第二。

自2011年起，我們一直獲頒發「5年Plus 商界展關懷」標誌。於2013年，公司獲得其他多個獎項，見證我們在可持續發展方面的努力備受推崇，其中最值得一提的是《東周刊》「香港服務大獎2013」的「企業社會責任大獎」及《都市盛世》雜誌頒發的「都市盛世環保企業獎2013」。此外，公司亦在「HKQAA-HSBC企業社會責任指數」中表現卓越，獲得最高的5/5總分。

# 風險管理

公司各業務單位在日常業務過程中均恪守公司的「企業風險管理體系」。該體系為機構內各業務單位提供簡單而有效的管理程序，協助它們辨識和檢討風險，並按嚴重性分配資源來管理風險。管理層亦可透過這體系清晰掌握公司所面對的重大風險，並據此作出決定和執行項目，從而改善業務表現。

企業風險管理體系是由企業風險委員會負責推行，該委員會由法律總監及公司秘書擔任主席，成員包括來自各主要業務領域的管理層代表。企業風險委員會督導企業風險管理體系的執行及改善工作、每季檢討30大風險及漸現風險，並每六個月向執行委員會匯報主要風險。而審核委員會每年對風險管理程序作出檢討，董事局則每年對十大風險進行監察。

公司定期於董事局、執行委員會和管理層層面匯報十大風險和30大風險，並進行檢討。這是維持風險通報和風險意識文化的重要步驟。

## 主要風險的管理

公司採取積極主動的措施，管理來自現有和增長業務，以及不斷轉變的營商環境所產生的風險。部分正在處理中的主要風險如下：

- 隨著乘客量繼續按年遞增，公司必須維持最高的鐵路安全標準，並繼續在具挑戰性的環境下提升服務質素。公司在過去數年已推行多項措施加密列車班次，以紓緩列車擠迫問題，同時透過翻新和搬遷車站設施和商店來改善車站環境，以應付車站的擠迫問題。另一方面，公司正在改動營運中鐵路的部分路段，以便銜接新建的鐵路延綫，使營運中鐵路的載客量在短期內可進一步提高。公司正與承建商和其他主要相關人士緊密合作，以審慎態度規劃和落實這些改善工程，在毋損安全水平的情況下，確保工程可按計劃推進，盡量減少影響繁忙的鐵路系統內任何部分的乘客服務。
- 公司正全速興建在香港的五個大型鐵路拓展項目，部分工程已進展至後期階段。西港島綫是現有港島綫的地底延綫，連接上環站與堅尼地城，鐵路工程現已進入最後施工階段，預期可於2014年投入服務。工程處和車務處

的同事正攜手合作，確保新延綫工程可在餘下施工期內繼續安全進行，並準時及在預算內落成通車，為乘客提供可靠優質的服務。

- 公司繼續作出投資充實人力資源，以配合未來數年在香港、中國內地及海外的業務發展。我們推出多項措施，以引領各層面的人力資源規劃、繼任規劃及培訓發展。隨著香港以外的業務不斷壯大，公司已委託一家本地大學，為公司內具潛質的管理人員舉辦管理人員發展計劃，以加強他們的管理知識，確保各團隊保持一致的策略目標，同時加強同事間的聯繫和跨部門的學習文化。此外，為確保公司維持高水平的安全表現，我們為新入職員工提供安全入門課程，及為現職員工提供安全重溫課程，以鞏固和加強在職員工的安全意識。公司已為全體管理人員舉辦全面的安全管理培訓課程。

## 持續改善風險管理程序

為致力改善體系及其相關工具，我們每年皆與此體系的使用者進行檢討，並進行跨行業的借鑑參考及經驗交流。2013年，公司執行委員會、高級管理人員及企業風險委員會委員參加了由兩名資深獨立顧問主持的企業風險工作坊。工作坊的目的是檢討其他跨國公司的失敗原因，並探討公司如何可就更可靠地達致企業目標，獲得更大的保證。公司於2013年內進行的重要活動包括：

- 在第六次英國企業風險管理體系、第五次香港企業風險管理體系和第一次北京企業風險管理體系圓桌會議上，就加強企業風險管理程序的最佳實務，與其他與會機構進行經驗交流及互相學習。
- 透過網絡研討會，讓公司、附屬公司及聯屬公司的企業風險管理人員可互相學習。
- 委聘兩個資深企業風險管理顧問主持企業風險工作坊，評估及制訂切實的改善措施，以期進一步加強管理後果嚴重的企業風險。
- 就項目風險管理程序和投資管治程序，與企業風險委員會委員及主要內部相關人士進行內部檢討。
- 定期與公司的保險經紀舉行會議，進行風險分析。

# 公司管治報告書

## 公司管治常規

公司深信良好公司管治為公司完善管理奠定基礎，以符合所有持份者的利益。公司亦會繼續努力識別及採納最佳常規。

公司致力實行最高水平的公司管治，此有賴董事局在主席帶領下，因應公司持份者利益、公司業務發展及外在環境轉變的情況下，承擔公司整體管治責任。

公司在這方面的努力及成就獲得香港會計師公會嘉許，其2012年報在2013最佳企業管治資料披露大獎中獲頒白金獎(恆指成份股組別)，而之前連續兩年已獲頒金獎。

本報告闡述公司所採納的公司管治最佳常規，並特別提出公司如何應用《上市規則》附錄14的《企業管治守則》(「守則」)的各項原則。

## 遵守《企業管治守則》

在截至2013年12月31日止年度內，公司已遵守守則。

董事局肯定了公司管治是董事局全體成員的集體責任。根據企業管治職能的守則條文，董事局於2012年1月的董事局會議上確定公司不會另外設立公司管治董事局委員會。年度內，董事局按有關職權範圍(已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站)已履行其公司管治職責，並將其工作陳述於本報告內。



董事局在2013年共舉行十四次會議(包括七次定期會議)，超越守則要求每間上市發行人每年召開至少四次董事局會議的規定。

公司董事局由十五位成員組成，其中十四位為非執行董事，在非執行董事當中十位為獨立非執行董事。因此，公司已遠超越守則(即獨立非執行董事人數必須佔董事局人數至少三分之一)的要求。

為確保公司能全面遵守於2014年3月3日生效的新《公司條例》(「新條例」)及能預先準備好以迎接所需轉變，公司早於2012年已開始檢討新條例對公司的內部政策及常規，以及對公司股東在不同範疇的影響。

鑒於董事局成員及執行總監會成員肩負帶領公司業務的重任，法律總監及公司秘書聯同公司的外聘法律顧問已分別於2013年1月和2014年1月的董事會上，先後對新條例作出概括的簡介，及較深入的講解。作為公司持續培訓計劃的一部份，簡介資料亦已給予所有替代董事。

公司的外聘法律顧問亦將新條例分述簡介給公司有關部門同事，使他們能同步知悉這些法規上的轉變，因該等轉變對他們的日常工作有着直接或間接的影響。

董事手冊羅列了包括董事職責的性質和他們需要遵守的有關要求，為反映新條例，亦已更新並於2014年1月派發給董事。

股東是公司的主要持份者。因此，新條例可對於股東的影響亦已作出檢討，例如：刪除公司股票上股份面值之資料和重新設計，以及檢討對股東出席公司股東大會的權益的轉變。

為配合新條例，董事局提議修改公司的組織章程細則的部份內容。修改提議須由股東將於2014年5月8日舉行的股東週年大會上以特別決議案通過。詳情將刊載於一份與2013年報一同派發給股東的通函內。

聯交所於2012年8月刊發環境、社會及管治報告的諮詢總結，並修訂《上市規則》以鼓勵上市公司根據聯交所提議的《環境、社會及管治的指引》於公司年報內或以獨立報告披露資訊。公司的2012可持續發展報告已於2013年6月刊發及登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。在編製該報告時沿用了國際認可的「全球報告倡議組織」(Global Reporting Initiative)所制定的框架，並首次包括聯交所公布的《環境、社會及管治報告指引》內的關鍵績效指標在內。

## 企業策略檢討

董事局繼續監察按照2012年企業策略檢討訂定的策略方向下公司的進情。董事局亦定期收到策略中不同範疇的更新資訊，從而可監察成績及提供方向給行政人員團隊。

## 董事局多元化

公司於2013年3月，即有關守則條文生效前6個月，已採納了新的董事局多元化政策(「該政策」)，並已將該政策登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

該政策訂立清晰目標，使公司竭力確保其董事局成員在技巧、經驗及觀點與角度多樣化方面保持適當的平衡，以支持其業務策略的執行及令董事局有效率地運作。

在物色適當及合資格人選成為董事局成員時，提名委員會雖然仍將繼續以人選的優點及長處為選擇基礎，但同時會考慮該政策。委員會已負責對董事局的人數、架構及組成進行每年檢討(「年度檢討」)，因而再獲董事局授權負責遵守此新的守則條文，董事局亦會定期檢討該政策以確保其成效。

於2013年2月，委員會進行了年度檢討，以及檢討了一份理想的技巧、經驗及觀點與角度多樣化的列表，該列表是按董事局成員對董事局的表現評估問卷的回應於2012年訂定。在會上，委員會認為從多樣化方面而言，董事局組織

良好；而從結構方面而言，其運作已超越或已按最佳常規而進行。該理想的技巧、經驗及觀點與角度多樣化的列表亦已因應公司業務策略及發展而更新。

於2013年7月委任馬時亨教授、陳黃穗女士及陳阮德徽博士為公司的三位新任獨立非執行董事時，委員會及董事局已將該政策考慮在內。他們的委任加強了董事局在技巧及經驗、性別、年齡和專業背景多元化方面的平衡。

在委任三位新任獨立非執行董事後，獨立非執行董事的人數已由七名增加至十名，並佔目前公司董事局人數的三分之二。該比例已超越《上市規則》要求獨立非執行董事人數佔董事局人數至少三分之一的規定。董事局內女性成員的人數亦由兩名增加至四名，約佔董事局人數的27%。社商賢匯(一家香港非牟利機構)在2014年進行了一項研究，關於女性董事比例，公司在50家具領導地位的恆生指數企業中，獲排名第二。

各來自不同商業及專業背景的非執行董事均積極向董事局提供其寶貴經驗，以提升公司及其股東的最佳利益。另一方面，各獨立非執行董事均致力確保董事局維護公司全體股東的利益，並客觀冷靜地考慮相關問題。

如上文所述，公司認同董事局多元化的重要性及好處。除了提早採納董事局多元化政策外，現時董事局的組合(透過兩性在董事局的代表性，及年齡、經驗以及專業背景的廣泛程度)亦可印證。

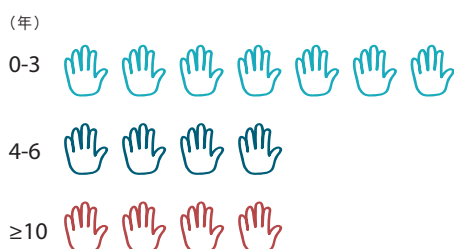
每名董事局成員及執行總監會成員的個人簡歷(包括角色、職能、學歷、技巧及經驗)載於本年報第124頁至131頁的「董事局及執行總監會成員」一節，同時亦已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

## 董事局多元化

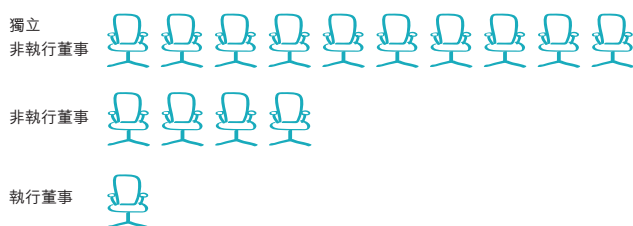
### 性別



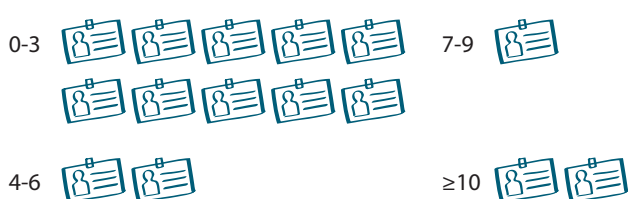
### 出任港鐵董事年資



### 職銜



### 出任外界董事(上市公司數目)



### 年齡



## 董事局

### 整體業務管理

公司整體業務由董事局負責管理。董事局根據公司章程細則及董事局採納的規程，授權執行委員會管理公司的日常事務，而董事局本身則專注處理可影響公司整體策略政策、公司管治、財務及股東的事項，其中包括財務報表、派息政策、會計政策的重大修改、每年營運預算、若干重要合約、未來發展策略、重大融資安排及重大投資、公司管治職責、風險管理策略、庫務政策及票價結構。

### 董事局組合

如上文所概述，公司董事局由十五位成員組成，其中十位為獨立非執行董事，行政總裁是董事局成員中唯一的執行董事。

錢果豐博士分別自1998年及2003年成為董事局成員及公司非執行主席，並於2012年10月獲政府繼續委任為非執行主席，任期由2013年1月1日起至2015年12月31日。

韋達誠先生獲委任為行政總裁，首次任期為三十個月，自2012年1月1日起生效。他亦由同日起成為執行總監會成員及董事局成員。於2013年8月，韋達誠先生獲繼續委任為行政總裁，任期至2015年8月31日。

馬時亨教授、陳黃穗女士及陳阮德徽博士獲委任為新任獨立非執行董事，由2013年7月4日生效。

香港特區行政長官可根據《香港鐵路條例》第8條委任不超過三名人士為增補董事。目前，非執行董事中有兩位(即運輸及房屋局局長和運輸署署長)是被委任為增補董事(「兩位



增補董事」。年內，張炳良教授擔任運輸及房屋局局長，及楊何蓓茵女士擔任運輸署署長。另外一位非執行董事陳家強教授，乃現任財經事務及庫務局局長。政府透過財政司司長法團持有公司已發行股本約76.48%。

### 法規方面的確認

截至2013年12月31日止之年度內，公司已收到各獨立非執行董事根據《上市規則》要求，有關其獨立性的確認書。提名委員會按其職權範圍，審閱了該等確認書及評估了獨立非執行董事們的獨立性，並繼續認定其各自的獨立身份。

各董事均確保他/她能付出足夠時間及專注處理公司事務並透過獨立、有建設性及清晰意見為公司的策略及政策發展作出貢獻。鑑於守則中關於董事付出的時間的條文，主席已於2013年4月在沒有行政總裁及執行總監會其他成員列席的情況下，舉行董事局私人會議，檢討各董事在其向公司履行他/她的職責時所付出的貢獻，以及他/她是否付出足夠時間履行職責。

有關規定董事局成員須向發行人披露其於公眾公司或組織擔任職位的數目和性質、其他重大承擔，以及所涉及的公眾公司或組織的名稱和其擔任有關職務所涉及的時間（「職務承擔」），所有董事局成員同意適時向公司披露他們的職務承擔。作為加強公司管治的其中一步，公司自2013年中，主動在每次定期會議前向每名董事局成員提供一份「其他董事職務、主要委任及權益聲明」（「聲明」）以供其檢閱及方便他們在會議中申報任何可能的利益衝突。每名替代董事的聲明亦會按季度發送給他/她更新。另外，每名董事局成員及替代董事須每年兩次向公司確認他/她的其他董事職務、主要委任及權益。

在一次定期內部檢討中，發現公司於年度中授與一位執行董事的衍生權益未有依時向聯交所申報。有關法定表格連同遲了申報的解釋已即時向聯交所存檔。為收集類似需申報事項的程序及溝通渠道早已制定。為避免同類事件再次發生，公司已採納新措施以強化內部程序及會保持定時檢討。

雖然兩位增補董事均由香港特區行政長官任命，陳家強教授出任政府財經事務及庫務局局長，而陳黃穗女士、陳阮德徽博士、方敏生女士、鄭海泉先生、何承天先生及文禮信先生擔任數個政府諮詢委員會會員，除本年報披露外，董事局及執行總監會成員之間概無任何關係（包括財務、業務、家屬，或其他重大或相關的關係）。

董事局及執行總監會成員名單，角色及職能均登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。董事局成員、執行總監會成員及執行委員會其他成員的個人簡歷載於本年報第124頁至第131頁。

### 董事保險

按章程細則允許，公司一直有投保董事與高級人員責任保險，對此公司董事局成員及高級人員均無須承擔此保單所列明之免賠額。為了確保提供足夠保額，公司會每年度根據保險市場的最近趨勢及其他有關因素，對公司董事與高級人員責任保險進行檢討。該檢討與其他同類型公司的投保金額作比較及考慮是否需要為執行總監會成員或董事局成員購買獨立保險。2013年度的檢討結果是現有的保額已經足夠，除此保額外，公司亦已向董事局成員提供彌償保證，加上廣泛的保險條文及財務穩健的保險公司，因此，不需要購買額外保險。

### 檢討公司管治職責

根據公司管治職責的職權範圍，董事局對公司管治職責已進行了年度檢討，並認為公司(i)於公司管治的政策及常規；(ii)為董事及高級管理人員安排持續專業發展的方向；(iii)對遵守法律及監管規定方面的政策及常規；及(iv)《工作操守指引》及董事手冊，均已足夠及符合公司現時的企業策略。以上職責將按法律及監管環境的改變以及公司業務上的變更而作出檢討。

公司管治職責的職權範圍已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

## 主席及行政總裁

主席及行政總裁的職位各不相同且相互獨立(請亦參閱本年報第102頁有關彼等的委任)。非執行主席負責主持及管理董事局的運作，以及監察行政總裁及執行總監會其他成員的表現。除了確保董事局適時獲得與公司業務有關的足夠訊息外，主席亦負責領導董事局，並鼓勵所有董事(包括非執行董事)對董事局會議上的討論作出全面而有效的貢獻，確保他們適時就所有重要及合適的事宜交換意見。在主席領導下，董事局根據共識作出一切決定。

作為執行總監會主管及執行委員會主席(執行委員會由執行總監會其他八名成員及公司事務總經理組成)，行政總裁需在管理公司業務方面向董事局負責。

## 董事局會議程序

董事局定期舉行會議，而所有董事局成員均獲完整及適時的相關資料，並在有需要時可按照已核准的程序，獲取獨立專業人士的意見，費用由公司支付。

董事局的定期會議的起草議程由法律總監及公司秘書編制，並經公司主席核准。倘若董事局成員希望將某事項列入會議議程中，須在有關董事局會議之前至少一週通知主席或法律總監及公司秘書。議程連同董事局文件在董事局會議擬定日期至少三日前送達。

董事局在下年度的會議日期一般由法律總監及公司秘書於每年第三季訂定，並經主席批准然後與董事局其他成員溝通。

在董事局定期會議上，執行總監會成員與高級經理一同向董事局匯報其各自業務範疇的事宜，包括鐵路營運、車站商務及零售相關業務、項目進展、物業及其他業務、財務表現、法律事宜、安全管治、風險管理、公司管治、人力資源、持續發展、企業責任及前景。行政總裁每月亦向董事局提交其執行摘要，集中匯報公司的整體策略、主要問題及重要事宜。此等報告，連同於董事局會議中的討論，可確保董事局成員對公司業務有一定的認知，及提供資料給他們作出符合公司利益的決策。

所有董事局成員均可獲得法律總監及公司秘書的意見及服務，而法律總監及公司秘書負責確保正確的董事局會議程序獲得遵守，並就所有公司管治事宜向董事局提出意見。董事局成員亦可於其認為必要的情況下，與執行總監會成員直接接觸。

所有董事均須遵守其普通法責任，以公司的最佳利益為行事依歸，並特別考慮股東的整體利益。當中，所有董事須申報其於任何將由董事局於董事局會議上考慮的交易、安排或其他建議的權益的性質及程度(如有)。

除非章程細則特別批准，董事不得就其在當中擁有權益及其知悉屬重大性質的任何合約、交易、安排或任何其他種類的建議進行投票。就此而言，董事(包括其任何聯繫人士)的關連人士之權益乃視為董事本身的權益。純粹因在公司的股份、債券或其他證券擁有權益而出現的權益，概不計算在內。凡會議表決某決議案而某董事不得對該決議案表決時，該董事不會被計算在該部分會議的法定人數內，但會被計算在該會議所有其他部分的法定人數內。此舉有助減少公司業務與個別董事的其他權益或任命之間可能出現的潛在衝突。

(請亦參閱本年報第107頁的「重大權益及投票事宜」一節。)

須於董事局會議表決事宜均由可對該決議案作出表決的董事以過半票數決定，惟慣常情況是董事局根據共識作出一切決定。

## 董事局會議

董事局在2013年共舉行七次定期會議。在每次定期會議中，董事局檢討及討論公司不同業務及財務表現的報告。另外，在這些董事局會議中亦討論其他主要事項，包括：

- 在票價調整機制下，港鐵票價修訂的原則；
- 香港列車服務表現概要及系統升級；
- 年度檢討公司管治職責；
- 董事局多元化政策；

- 截至2012年12月31日止年度內部監控系統報告；
- 企業安全管治年報；
- 企業風險管理年報；
- 2012年報與帳項；
- 2013中期報告與帳項；
- 2012可持續發展報告；
- 2013股東週年大會；
- 新鐵路項目之半年度更新；
- 國際及中國業務更新；
- 中國及國際業務增長之人力資源事宜；
- 提交海外項目投標；
- 物業發展招標；
- 有關鐵路項目批出合約(例如沙田至中環綫)；
- 40億美元債券發行計劃之補充章程；
- 2012員工意態調查結果；
- 2013年度薪酬檢討；
- 提名三位新董事局成員、行政總裁續約、委任董事局委員會新成員及委任財務總監；
- 企業責任委員會及審核委員會的會議議程提要；及
- 2014年預算案及長遠預測。

董事局會議的記錄由法律總監及公司秘書或其代表編制，記錄董事局所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括董事局成員提出的任何關注事宜或表達的相反意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予所有董事局成員，以供表達意見。按核准的程序，董事局在其後召開的會議上正式採納會議記錄草稿。如董事局成員對會議記錄草稿有任何意見，可在其後召開的會議上討論，有關達成的協定將於該會議記錄中匯報。董事局會議記錄由法律總監及公司秘書備存於公司註冊辦事處，以供董事局所有成員查閱。

因時間上未能安排於定期董事局會議內批准，一項海外投資項目以傳閱之形式由董事局成員批准。主要股東或董事局成員概無與這項目有任何利益，同時所有董事局成員亦獲提供這項目的簡介。

## 董事局特別及私人會議

除上述的定期董事局會議外，主席於年內為下列事項/業務召開了四次董事局特別會議、三次董事局私人會議及兩次董事局委員會會議：

### 董事局特別會議 票價調整機制檢討

以下三次董事局特別會議討論票價調整機制：

1. 於2013年3月7日舉行的董事局特別會議；
2. 於2013年3月26日舉行的董事局特別會議之部份會議；及
3. 於2013年4月15日舉行的董事局特別會議。

由政府委任的三位董事(陳家強教授(財經事務及庫務局局長)、運輸及房屋局局長(張炳良教授)及運輸署署長(楊何蓓茵女士))在這三次會議予以避席，亦沒有收到任何文件。

於2013年3月26日舉行的董事局特別會議中，亦討論了一項香港境外的物業發展項目。所有董事局成員包括政府委任的董事均被邀請出席。運輸署署長和運輸及房屋局局長的替代董事亦有參加這部份的會議。

### 其他業務

4. 於2013年11月18日舉行的董事局特別會議，討論提交一份海外項目的投標。

### 董事局私人會議

另外，主席在年度內舉行三次董事局私人會議：

5. 於2013年4月25日，所有非執行董事檢討(i)每名非執行董事所付出的貢獻、(ii)董事局人數、架構及組成和(iii)執行總監會成員的表現；
6. 於2013年8月22日，所有非執行董事討論延長韋達誠先生為公司的行政總裁的委任；及
7. 於2013年12月10日，所有非執行董事被邀請出席討論執行總監會成員的表現和繼任事宜。

董事局各成員(及相關執行總監會成員)的出席記錄列載於本年報第106頁。附註中的董事局會議號碼(由1至7號)是分配給載述於本節中的會議號碼。

# 公司管治報告書

## 於2013年舉行的會議

	董事局 會議	董事局 特別會議	董事局 私人會議	審核 委員會	薪酬 委員會	提名 委員會	企業責任 委員會	股東 週年大會
會議次數	7	4	3	4	7	3	1	1
<b>董事局成員</b>								
<b>非執行董事</b>								
錢果豐博士(主席)	7/7	4/4	3/3			3/3	1/1	1/1
陳家強教授	4/7 (附註1)	1/4	1/3 (附註1)		6/7 (附註1)	2/3		1/1
運輸及房屋局局長(張炳良教授)	6/7 (附註2)	0/4 (附註2)	1/3 (附註2)			2/3 (附註2)	1/1	0/1
運輸署署長(楊何蓓茵)	6/7 (附註3)	2/4	2/3 (附註3)	4/4 (附註3)				0/1
<b>獨立非執行董事</b>								
陳黃穗(自2013年7月4日起)	3/3	1/1	2/2				(附註4)	
陳阮德徽博士(自2013年7月4日起)	3/3	1/1	2/2		2/2 (附註5)			
鄭海泉	7/7 (附註6)	4/4	3/3 (附註6)		6/7 (附註6)		0/1	1/1
方敏生	7/7	4/4	3/3			3/3	1/1	1/1
何承天	7/7	3/4	3/3		7/7	3/3		1/1
馬時亨教授(自2013年7月4日起)	3/3	1/1	2/2	1/1 (附註7)		(附註7)		
文禮信	6/7	3/4	3/3	4/4 (附註8)	5/7 (附註8)			1/1
吳亮星	6/7	3/4	3/3	4/4 (附註9)		3/3		1/1
石禮謙	7/7 (附註10)	4/4	3/3			3/3 (附註10)	1/1	1/1
施文信	7/7	3/4	3/3	4/4 (附註11)	6/7			1/1
<b>執行董事</b>								
韋達誠(行政總裁)	7/7	4/4	(附註12)				1/1	1/1
<b>執行總監會成員</b>								
馬琳(法律總監及公司秘書)							1/1	
張少華(人力資源總監)							1/1	

### 附註

- 2次董事局會議、第5號董事局私人會議及1次薪酬委員會會議由陳家強教授的替代董事代為出席。
- 1次董事局會議、第2號董事局特別會議的部分會議及第4號董事局特別會議、第6號董事局私人會議及1次提名委員會會議由張炳良教授的替代董事代為出席。
- 1次董事局會議及第6號董事局私人會議由楊何蓓茵女士的替代董事代為出席。楊女士有1次董事局會議及1次審核委員會會議以電話會議方式進行。
- 陳黃穗女士在2013年9月17日獲委任為企業責任委員會的委員。
- 陳阮德徽博士在2013年9月17日獲委任為薪酬委員會的委員。
- 鄭海泉先生有1次董事局會議、1次董事局私人會議及1次薪酬委員會會議以電話會議方式進行。
- 馬時亨教授在2013年9月17日獲委任為審核委員會及提名委員會的委員。
- 文禮信先生有2次審核委員會會議及1次薪酬委員會會議以電話會議方式進行。
- 吳亮星先生有1次審核委員會會議以電話會議方式進行。
- 石禮謙先生有1次董事局會議及1次提名委員會會議以電話會議方式進行。
- 施文信先生有1次審核委員會會議以電話會議方式進行。
- 由於3次董事局私人會議由主席與非執行董事進行，因此，韋達誠先生均沒有出席。

### 董事局委員會會議

董事局委員會的成員包括主席、行政總裁、陳家強教授及審核委員會主席(施文信先生)，法定出席人數為2人，於2013年3月11日及8月26日舉行了共兩次會議，目的為：

- 省覽截至2012年12月31日止年度末期股息及2012年報和帳目，並向股東提議在2013年股東週年大會上予以批准，以及批准業績的初步公告；及
- 批准截至2013年6月30日止半年度的中期股息、2013中期報告及未經審核的業績的初步公告。

### 重大權益及投票事宜

請參閱本年報第104頁「董事局會議程序」有關董事均須遵守普通法責任，以公司的最佳利益為行事依歸，以及他們不得就本身在其中擁有重大權益的任何合同、交易、安排或任何其他種類建議投票。

### 董事局內的政府代表

政府為公司的主要股東，委任三位代表(兩位增補董事及陳家強教授)為董事局成員，一如其他董事，他們必須以公司的最佳利益為行事依歸。

由政府委任的各董事於獲委任為董事局成員時，一如其他董事，均獲提供全面、正式兼特為其而設的介紹計劃，當中特別提出在一般法律、法規以及《上市規則》下他/她的職責(包括考慮公司所有現時及未來主要或少數股東的利益，並真誠地以公司的整體最佳利益為行事依歸的受信責任)。

倘公司與政府出現利益衝突，每一位政府委任的董事將不計入董事局考慮有關交易、安排或其他建議的會議部分的法定人數內，亦不得就有關決議案投票。

公司與政府(及其相關實體)已訂立若干合約安排，部分合約為持續性質。由於政府為公司的主要股東，根據《上市規則》，該等合約安排屬關連交易(部分為持續關連交易)。載於本年報第143頁至160頁的「關連交易」及「持續關連交易」解釋如何根據《上市規則》處理該等交易。

(請參閱本年報第104頁「董事局會議程序」一節有關董事權益申報及投票事宜。)

### 董事局成員的委任、重選及罷免

任何人士可於任何時間，由股東於股東大會或由董事局按公司提名委員會推薦，獲委任為董事局成員。至於由股東作出的委任，有關程序已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所的網站。經董事局委任的董事必須於獲委任後的首屆股東週年大會上退任。以此途徑退任的董事可於該股東週年大會上被推選連任，惟不計入決定輪流退任董事之人選及人數內。透過上述兩種方法獲推選及委任的董事，均可候選連任或重新委任。

在公司每次股東週年大會上，三分之一(倘董事人數並非為三之倍數，則按最接近該數目及少於三分之一)的董事必須輪流退任。

增補董事只可由香港特區行政長官撤任。該等董事不受任何輪流退任規定的管限，亦不計入必須輪流退任的董事人數內。在所有其他方面，增補董事在任何情況下應被視為與其他董事無異，因此受董事的普通法責任管限，包括以公司的最佳利益為行事依歸。(請參閱本頁「重大權益及投票事宜」一節。)

公司已與每名非執行董事簽訂服務合約(包括錢果豐博士(非執行主席)及陳家強教授(財經事務及庫務局局長))(但不包括兩名增補董事)，訂明他/她獲繼續委任為非執行董事及相關董事局委員會成員的條款，而任期不超過三年。

## 公司管治報告書

於2013年5月9日舉行的2013年股東週年大會(「2013年股東週年大會」)上，鄭海泉先生、方敏生女士及何承天先生根據公司章程細則第87及88條輪流退任，並於2013年股東週年大會膺選連任董事局成員。

關於將根據有關的公司章程細則於2014年股東週年大會上退任的董事局成員的詳情，請參閱2014年4月3日致股東的有關建議授予發行及購回股份的一般授權、建議以股代息計劃、建議修改公司章程細則、建議重選/推選董事及股東週年大會通告的通函。

### 介紹計劃及其他培訓

#### 介紹計劃

各董事(包括替代董事)於獲委任為董事局成員時，均獲提供全面、正式兼特為其而設的介紹計劃，內容關於公司主要業務的營運及實務，以及在一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》下董事的一般及特定職責。

於2013年獲委任的新董事局成員(馬時亨教授、陳黃穗女士及陳阮德徽博士)、新替代董事(羅鳳屏女士)，以及財務總監羅卓堅先生，均獲安排一項特為他們而設的培訓，內容包括董事於策略、規劃及管理方面的角色，以及公司管治的要素和這些方面的趨勢等。當他們未能出席此計劃的所有部份時，公司會提供給他們有關部份的培訓資料。

公司為以上各位新任董事局成員、替代董事及財務總監亦提供了熟習計劃，助其了解公司主要業務的營運。

所有董事局成員(包括其替代董事)於獲委任時均獲發董事手冊，當中列載董事職責及董事局於公司管治職責及各董

事局委員會之職權範圍。緊接於相關董事局會議上的報告後，董事手冊會不時作出更新，以反映該等範圍的最新發展。董事手冊已於2014年1月更新，當中大部份更新為反映於2014年3月3日生效的新條例。

#### 董事局及執行總監會成員的培訓和持續專業發展

為協助董事局及執行總監會成員之持續專業發展，法律總監及公司秘書建議其參加相關研討會及課程，有關培訓的費用由公司承擔。

因應《上市規則》(當中包括董事局多元化，《環境、社會及管治報告新指引》，及短暫停牌)、新條例及《競爭條例》近日之發展，法律總監及公司秘書聯同公司的外聘法律顧問已於2013年1月向董事局及執行總監會成員提供相關的簡介。

於2014年1月的董事會上，公司的外聘法律顧問對新條例提供了比較深入的講解。簡介資料亦已提供給替代董事，使他們緊貼最新發展。

董事局成員和替代董事在2013年內曾參觀(i)不同建築地盤(包括西港島綫和西九龍總站)幫助他們瞭解公司在香港主要建造項目的進度，及(ii)「超級」車務控制中心，讓他們加深瞭解其運作及整合後的設施。

董事局及執行總監會成員於2013年10月到訪了北京京港地鐵有限公司(公司佔49%權益)的總部辦公大樓、北京地鐵南鐵站、北京地鐵四號綫及其車廠，以瞭解更多公司在北京的業務。

每位董事局及執行總監會成員均已向公司提供他/她於年度內接受培訓的記錄。

於2013年，董事局及執行總監會成員已接受下列範疇之培訓：

董事	介紹培訓*	向董事局簡介公司業務/ 實地視察	閱讀監管規定更新資料及/ 或出席有關的培訓
<b>非執行董事</b>			
錢果豐博士(主席)	不適用	√	√
陳家強教授(財經事務及庫務局局長)	不適用	√	√
運輸及房屋局局長(張炳良教授)	不適用	√	√
運輸署署長(楊何蓓茵)	不適用	√	√
<b>獨立非執行董事</b>			
陳黃穗	√	√	√
陳阮德徽博士	√	√	√
鄭海泉	不適用	√	√
方敏生	不適用	√	√
何承天	不適用	√	√
馬時亨教授	√	√	√
文禮信	不適用	√	√
吳亮星	不適用	√	√
石禮謙	不適用	√	√
施文信	不適用	√	√
<b>執行董事</b>			
韋達誠(行政總裁)	不適用	√	√
<b>其他執行總監會成員</b>			
梁國權(副行政總裁)	不適用	√	√
張少華(人力資源總監)	不適用	√	√
周大滄(工程總監)	不適用	√	√
金澤培(車務總監)	不適用	√	√
羅卓堅(財務總監)	√	√	√
馬琳(法律總監及公司秘書)	不適用	√	√
鄧智輝(物業總監)	不適用	√	√
楊美珍(商務總監)	不適用	√	√

\* 適用於2013年新委任之董事。

# 公司管治報告書

## 高級行政人員的培訓和持續專業發展

高級行政人員均獲安排參與一個全面和按他們特定需要而設的培訓計劃。這計劃包括一系列的工作坊、研討會、企業參訪等，而這些培訓活動將會持續舉行。

這培訓計劃重點在於進一步提高級行政人員的營商觸角、領導及管理技巧。

為了讓高級行政人員能與香港其他優秀企業分享和學習，邀請了在不同行業中具領導地位的公司的高級行政人員出席內部研討會，以分享他們成功的故事、管理理念、個人才智和深入見解。此外，一個與其他五間企業一起創辦的卓越學習聯盟因而成立。卓越學習聯盟提供一個跨企業的學習平台予高級行政人員學習及分享卓越營商模式。

鑑於新內幕消息披露責任，公司已於2013年1月向經理級別及以上之職員派發公司通告 — 關於《證券及期貨條例》中內幕消息披露。此外，公司安排外聘法律顧問向公司高級人員提供簡介會，助其明白及討論新法規。彼等亦可透過公司內聯網重溫有關之簡介會，公司亦定時向他們發出提示，並附上一份有關指引和簡介會錄像的網上連結。

有關關連交易/持續關連交易及/或須予公布的交易，公司的高級人員會定時收到關於公司在《上市規則》下的持續責任的提示。

## 問責性

董事局成員負責編制公司及集團的帳項。截至2013年12月31日止之帳項是按持續經營準則編制，並真實及公平反映公司與集團的事務狀況及集團於年內的利潤和現金流狀況。於編制截至2013年12月31日止年度的帳項時，董事局成員選擇適當的會計政策，並連貫應用於以往財政期間(截至2013年12月31日止的帳項附註披露的新及經修訂會計政策除外)。各項判斷及估計均已作出審慎合理的評估。外聘核數師的職責載於本年報第116頁。

為此，呈交董事局的帳項均已由執行總監會成員審閱。於編制年報、中期報告及帳項時，財務處負責與外聘核數師及審核委員會跟進查核事宜。此外，公司所採納的新及經修訂會計政策及規定，以及會計政策的變動，均在採納前經審核委員會討論及批准。

## 董事局委員會

作為良好公司管治的重要部分，董事局共成立四個董事局委員會以監督公司的特定事務。各委員會受其各自職權範圍的管治，有關詳情已登載於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))及聯交所的網站。

所有委員會均獲提供充足資源以履行其職責及可尋求獨立專業意見，以協助他們履行其責任，有關費用將由公司負責。

### 審核委員會

審核委員會的職責和其年度的工作的詳情載於本年報第118至第119頁「審核委員會報告書」。

### 薪酬委員會

薪酬委員會成員：

#### 獨立非執行董事

何承天先生(主席)

陳阮德徽博士(自2013年9月17日起)

鄭海泉先生

文禮信先生

施文信先生

#### 非執行董事

陳家強教授

### 薪酬委員會的職責

薪酬委員會的主要職責包括制定有利於僱用優秀人才的薪酬政策及應用守則、向董事局建議董事局非執行董事成員的薪酬、獲授權負責釐定董事局執行董事及執行總監會其他成員的薪酬，以及參照董事局的公司目標和目的檢討及核准與表現掛鈎的薪酬。

上述模式是符合守則。委員會已採用上述模式並載於其職責範圍內。



## 薪酬委員會的工作

薪酬委員會於2013年舉行七次會議。依據其職權範圍，委員會在本年度處理了以下工作：

- 核准2012年報中所載的2012年薪酬報告書；
- 就公司按表現而釐定的浮動獎金計劃，審批2012年表現期的獎金；
- 檢討及審批執行總監會成員及其他合資格僱員的認股權；
- 就執行總監會成員在2013年7月生效的薪酬作出年度檢討；
- 就公司的長期獎勵計劃作全面檢討，並核准新長期獎勵計劃的框架，待董事局審批後並於「2007年認股權計劃」到期日後生效；及
- 決定及批准執行總監會以下成員的薪酬：
  - 羅卓堅先生(為新任財務總監，於2013年7月2日起生效)；及
  - 韋達誠先生(續任為行政總裁，任期由2014年7月1日至2015年8月31日)。

薪酬委員會亦於2014年3月3日舉行會議，核准2013年薪酬報告書。此報告書載於本年報第120至123頁，當中包括公司薪酬政策的說明。

每名委員會委員的出席記錄載於本年報第106頁。

## 提名委員會

提名委員會成員：

### 獨立非執行董事

何承天先生(主席)  
方敏生女士  
馬時亨教授(自2013年9月17日起)  
吳亮星先生  
石禮謙先生

### 非執行董事

錢果豐博士  
陳家強教授  
運輸及房屋局局長(張炳良教授)

## 提名委員會的職責

提名委員會向董事局提名及推薦人選，以填補董事局、行政總裁、財務總監及營運總監(倘營運總監的職位存在)的空缺。就財務總監及營運總監職位而言，委員會可考慮行政總裁推薦的人選，或任何其他人士(行政總裁有權首先同意該等其他人士)。

在物色適當及合資格人選成為董事局成員時，委員會雖然仍將繼續以人選的優點及長處為選擇基礎，但同時會考慮董事局多元化政策。

按董事局授權，委員會負責對董事局的人數、架構及組成進行每年檢討。

## 提名委員會的工作

於2013年，提名委員會舉行了三次會議。根據其職權範圍，委員會於年內的工作如下：

- 向董事局提出建議：
  - 採納董事局多元化政策；
  - 重新委任須於2013年股東週年大會上退任和重選連任的董事，及批核獨立非執行董事的獨立性；
  - 提名三位新獨立非執行董事及委任他們為董事局委員會新委員；及
  - 委任財務總監；及
- 年度檢討董事局的人數、架構及組成和向董事局匯報檢討結果。

每名委員會委員的出席記錄載於本年報第106頁。

## 企業責任委員會

企業責任委員會成員：

### 非執行董事

錢果豐博士(主席)  
運輸及房屋局局長(張炳良教授)

### 獨立非執行董事

陳黃穗女士(自2013年9月17日起)  
鄭海泉先生  
方敏生女士  
石禮謙先生

### 執行總監會成員

韋達誠先生(行政總裁)  
張少華先生(人力資源總監)  
馬琳女士(法律總監及公司秘書)

# 公司管治報告書

## 企業責任委員會的職責

委員會負責向董事局建議企業責任政策以供審批、監察和檢視公司的企業責任政策及倡議的實施、識別因外部趨勢而產生的企業責任事宜、審閱公司每年的可持續發展報告並向董事局提出批核建議，及於有需要時向董事局匯報新的發展。另請參閱本年報第94至98頁「企業責任」一節。

## 企業責任委員會的工作

於2013年，企業責任委員會舉行了一次會議。委員會於2013年的主要工作包括：

- 檢討公司的社區及員工參與計劃以及溝通計劃的執行情況；
- 檢討公司的可持續發展及環境管理情況；
- 檢討公司的企業責任發展情況；及
- 檢討及建議董事局批准2012可持續發展報告的大綱草稿。

每名委員會委員的出席記錄載於本年報第106頁。

## 公司秘書

馬琳女士為法律總監及公司秘書兼執行總監會成員，向行政總裁匯報。所有董事局成員均可獲得法律總監及公司秘書的意見及服務，而法律總監及公司秘書負責確保適當的董事局會議程序得以遵守，並就所有公司管治事宜向董事局提出意見。各董事(包括替代董事)於獲委任為董事局成員時，法律總監及公司秘書均安排提供給其全面、正式兼特為其而設的介紹計劃，內容關於公司主要業務的營運及實務，以及在一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》下董事的一般及特定職責。為協助董事之持續專業發展，法律總監及公司秘書建議董事參加相關研討會及課程，以及為其安排在董事局會議上提供相關的新頒布或修訂的法規或其他規例的培訓。有關培訓的費用由公司承擔。2013年內，公司秘書共接受超過15小時更新其技能及知識的專業培訓。

## 內部監控

董事局負責監察公司及其附屬公司的內部監控系統，制定合適的政策及檢討其成效。內部監控乃由董事局、管理層

及有關人士，為提供合理保證達致以下目標所實施的程序：

- 營運的效益及效率
- 財務匯報的可靠性
- 遵守適用的法律規則
- 風險管理功能的效益

董事局根據其採納的規程，委予執行委員會負責公司的日常業務管理。董事局則專注於有關影響公司整體策略、財務及股東之事項。

作為執行委員會主席，行政總裁在該會成員協助下，須就公司業務管理向董事局負責。

公司成立了多個委員會，協助執行委員會處理公司各項核心業務和職能的管理及控制。主要的委員會包括：

- 車務執行管理委員會
- 物業執行管理委員會
- 項目控制小組
- 投資委員會
- 國際業務執行委員會
- 中國業務執行委員會
- 資訊科技執行管理委員會
- 財務規劃委員會
- 企業安全管理委員會
- 企業風險委員會
- 標書執行委員會/標書評審團
- 企業責任督導委員會
- 危機管理小組
- 企業資訊安全管理委員會

執行委員會負責實施董事局的風險及監控政策。於履行其職務時，執行委員會需識別及評估公司所面臨的風險，以供董事局審議，並透過設計、推行及監察一套適當的內部監控系統，以落實董事局所採納的政策。除執行委員會需向董事局保證履行及已履行其監察內部監控系統之工作外，所有僱員在其責任範疇內均負有內部監控的責任。

董事局已就執行委員會的建議制定各種風險管理策略，以識別、評估及減低包括建造、業務營運、財務、庫務、安全及企業的風險。執行委員會亦會確保公司有適當的保險覆蓋，從而有效地轉移風險。

### 風險評估和管理

公司的「企業風險管理體系」是公司管治中不可或缺的重要一環，有助保持業務佳績，並為各持份者創優增值。該由全公司執行的系統化風險管理程序，旨在協助執行委員會及各業務單位經理管理公司面對的主要風險，並支援董事局履行其公司管治職責。

有關該體系及程序的詳情，載於本年報第99頁「風險管理」一節。

### 監控活動和程序

就各業務單位之營運效益及效率、鐵路營運及建造之安全，公司已制定公司一般訓示、處及部門程式及手冊、設立委員會、工作小組以及各有關品質保證單位等，以實踐、監察及執行內部監控及評估其效益。

公司亦制定公司一般訓示及各有關部門程式及手冊，以防止或偵測未授權的開支及付款，保障公司資產，確保會計帳目的準確及完整性及能按時編制可靠的財務資料。

所有部門主管，包括負責海外項目的業務及項目經理，均需確保其職能及部門遵從適用的法令及法規。彼等須找出任何新頒布或更新的法律，評估其對公司營運的影響，並至少每年檢討一次其對相關法令及法規的遵從。潛在和實際的不合規情況亦須報告及由部門主管跟進，而嚴重情況須上報有關的處級總監和執行委員會。有關遵守法令及法規的事宜，包括潛在和實際的不合規情況、有關的糾正措施及為避免事件重演而採取的行動之狀況，須每年向執行委員會及審核委員會報告。

公司亦就對公司財政、法律或聲譽上構成或可能構成重大不利影響的欺詐或不道德行為或違反法律及公司政策的舉報制定了有關舉報政策。此政策適用於所有僱員、與公司進行交易的人士及一般公眾。

內部審核部乃獨立於公司管理層，在評估及監察公司的內部監控系統中扮演重要的角色。內部審核部主管向行政總裁匯報，亦可直接與審核委員會接觸。該部門可全面查閱資料，以檢討公司風險管理、監控及管治程序各方面之情況。該部門定期對所有業務及支援組別與附屬公司之財務、營運、合規之監控程式及風險管理職能的成效進行審核。管理層需負責在合理期限內糾正從內部審核中發現的監控不足之處。內部審核部每年會以風險評估為基礎，制定年度內部審核計劃以涵蓋高風險業務活動，供審核委員會審批。內部審核部主管須每半年一次向審核委員會匯報公司的內部監控系統是否足夠及有效。

審核委員會須代表董事局評估公司的內部監控系統的成效，其中包括財務匯報的可靠性、營運效益及效率、適用法令及法規的遵從、風險管理功能的效益，以及負責公司帳目及財務報告的部門的資源、員工資格及經驗、培訓課程及預算是否足夠。其評估主要透過批核年度內部審核計劃的範疇、檢視內部審核工作的結果、審議中期及年度財務報表、以及外聘核數師工作的性質、範疇及報告，並對以下各項加以考慮：

- 自上次檢討後，重大風險的性質及嚴重程度的轉變，以及公司應付其業務轉變及外在環境轉變的能力；
- 管理層持續監察風險及內部監控系統的工作範疇及素質、內部審核部的工作及執行委員會提供的保證；
- 向審核委員會傳達監控結果的詳盡程度及次數；透過有關傳達，審核委員會得以對公司的監控情況及風險管理的有效程度建立累積的評審結果；
- 期內發生重大監控失誤或弱項的次數及其所導致未能預見的後果或緊急情況對公司的財務表現或狀況已產生、可能已產生或將來可能會產生的重大影響的嚴重程度；及
- 公司有關財務報告及遵守法令及法規的程序是否有效。

## 公司管治報告書

審核委員會用以評估內部監控的程序包括：

- 與執行委員會成員就重要業務營運、財務及非財務之內部監控及合規事宜作定期會面；
- 檢討由內部審核報告及外聘核數師報告所提出的重大問題；
- 與內部審核師和外聘核數師單獨會晤；及
- 審閱執行委員會成員、海外附屬公司的管理層及部門主管按其職責範圍進行的年度內部監控評估及證明。

審核委員會已檢閱執行委員會及內部審核部提交的以下文件：

- 定期財務報告及帳目；
- 年度財務匯報及帳目事項預覽；
- 年度內部審核計劃；
- 內部審核部半年報告；
- 接獲舉報的報告；
- 公司內部監控系統報告；
- 內部審核部的效益評估報告；
- 未決訴訟及合規事項報告；及
- 企業風險管理報告。

委員會主席可視乎情況，隨時與內部審核部主管、外聘核數師代表及公司管理層會面。彼亦負責於每次審核委員會會議後編制報告，向董事局匯報委員會的活動及提出所出現的問題。

公司承諾聘用、培訓及發展一支合資格而能幹的會計師隊伍，以監察公司的財務匯報及其他會計相關事宜。公司已制訂一套程序，以便掌握及更新適用於匯報及會計職能的法例、規則及規例。專責人員將確保相關的標準及條例得到遵守，其中包括《香港財務報告準則》、《上市規則》及《公司條例》。於編制年度預算時，嚴格檢討履行會計及財務匯報職能所需的資源及預算。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制訂一套員工招聘程序及發展計劃。專責

人員每年向財務總監確認已遵從此項程序，而財務總監會進行正規的年度檢討和向審核委員會匯報有關結果。內部審核部亦會監察此確認程序。基於以上各項，審核委員會認為在公司會計及財務匯報職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及其培訓計劃及預算均屬足夠。

董事局透過審核委員會已對公司的內部監控系統(包括所有重大財務、營運、合規之監控及風險管理功能)之成效進行檢討，認為截至2013年12月31日止年度，公司已具備足夠及有效的內部監控系統，以保障股東的投資及公司資產。年內並無察覺會對股東構成影響的重大監控失誤、弱項或關注事項。

### 危機管理小組

公司自1995年起已設定機制，每當遇上危機便會成立危機管理小組；此不但能維護公司作為全球鐵路營運業的先驅之一的聲譽，並有助確保公司能有組織及高效地應對危機，包括及時與股東等主要持份者溝通。危機管理小組由相關執行總監會成員及行政經理組成，其運作由列載各成員職責及其他事宜的《危機管理計劃》所規範。該計劃透過定時檢討及根據世界級標準進行更新。危機管理小組定時進行演習，以確認危機管理組織及安排的有效性，並為成員提供實習機會。危機管理小組於2013年4月進行過一次演習，而其影子小組成員亦已於2013年11月進行了演習。用於記錄和發布有關危機應變情況的機制及資訊系統亦已制定。

### 有關內幕消息的持續披露責任

公司發展了一個涵蓋各有關部門的已制定政策、流程及程序的系統，以符合有關股價敏感資料的披露責任。於2008年底，一個跨部門的專責小組檢討了該系統，並認為該系統能有效地處理有關披露責任。

自2013年1月1日起，證券及期貨條例(香港法例第571章)(「證券條例」)取締了《上市規則》於披露股價敏感資料責任方面的監管(「法例」)，而「股價敏感資料」這專用名詞亦被「內幕消息」取代，因此董事局已批准下列額外措施以加強現有系統：

1. 刊發指引說明：
  - (a) 識別、評估及向執行委員會及董事局提交潛在的內幕消息之程序；及
  - (b) 高級人員的責任，要對內幕消息保密，向上級提交潛在的內幕消息及向相關員工傳達訊息及其責任；
2. 為董事局成員及執行總監會成員和可能擁有公司內幕消息的高級人員提供培訓，有需要時，公司會按《證券條例》的最新發展/要求安排持續培訓；
3. 在《證券條例》下，就有關公司的持續責任，定期向公司的高級人員發出提示，包括提供一份指引的副本和培訓課程錄影片段的網上連結；
4. 根據法例更新公司的《工作操守指引》；及
5. 由執行委員會每年檢討對法例合規事宜並向董事局匯報。

此外，每位僱員亦受公司頒布的《工作操守指引》約束，其中包括嚴格保密內幕消息。

董事局認為公司現行的系統及額外的措施是有效及合適的合規機制，足以保障公司及高級人員執行披露內幕消息的責任。

#### 附屬公司及聯屬公司的管治

公司有多間附屬公司及聯屬公司設於香港、中國內地以及海外經營獨立業務。儘管這些附屬公司及聯屬公司為相互獨立的法人實體，公司作為這些附屬公司及聯屬公司的股東，已實行一項管理管治體系（「管治體系」），以確保適當的行使控制及監督職能。

根據管治體系，公司透過多種方式進行控制及監督：包括實施內部監控、需要徵求公司同意或進行諮詢、以及匯報守則及承諾。各附屬公司或聯屬公司的管理層因應公司管理管治規定，負責採納適用與其業務性質及當地情況的管理守則及政策，並為該實體編制有關該管理守則、政策以

及管理管治規定的企業管治手冊，以供相關董事局審批，所有附屬公司及聯屬公司會定期匯報有關手冊的持續合規情況。

執行委員會每年會審核管治體系以及附屬公司及聯屬公司的合規情況。每年亦會向審核委員會匯報管治體系發展的進度。

#### 上市發行人董事進行證券交易的標準守則

公司已採納《上市規則》附錄10所載之標準守則（「標準守則」）。在作出特定查詢後公司確認董事局及執行總監會成員在年內一直遵守標準守則。高級經理、其他指定經理及員工因其在公司所擔任的職務可能擁有未公布的內幕消息，已被要求遵守標準守則的規定。

#### 商業操守

堅守誠信和維持高水平的商業道德標準是公司持續成功之道。公司制定的《工作操守指引》、《工作操守指引 — 員工手冊》及《工作操守指引 — 經理手冊》（「指引手冊」）清晰說明了公司的企業要求，為業務可持續發展奠定基礎。

為確保《工作操守指引》及「指引手冊」的內容適用和符合法例標準，公司每兩年檢討及更新這些文件，要求所有員工確認他們理解及同意遵守有關內容。此外，公司鼓勵員工舉報確實或有可能違法及失職行為，並已制定舉報政策，讓員工可以在完全保密及安全的環境下舉報他們懷疑的失當行為。

為協助新入職員工奉行公司的核心價值和操守承諾，我們在員工入職課程內簡介《工作操守指引》及「指引手冊」。此外，《工作操守指引》亦上載於公司網站(www.mrt.com.hk)。

公司同時把《工作操守指引》的實施範圍推廣至中國內地的附屬公司，為附屬公司員工製作簡體中文版的《工作操守指引》。根據《工作操守指引》，所有附屬公司必須遵守當地相關的法律及法規。對於合營機構，公司提倡相類似的道德操守文化及為員工制定商業操守指引。

# 公司管治報告書

## 外聘核數師

公司聘任畢馬威會計師事務所為外聘核數師。審核委員會按其職權範圍，預先批准由畢馬威會計師事務所按適用標準提供的所有核數服務，確保畢馬威會計師事務所的獨立性、客觀性及核數程序的有效性，並於核數工作開始前，與畢馬威會計師事務所討論其核數性質和範疇以及匯報責任。

審核委員會亦檢討及預先批准聘任畢馬威會計師事務所提供任何非核數服務，以遵守相關法律規定，並在保持客觀性與經濟利益之間取得平衡。

畢馬威會計師事務所提供的核數與非核數服務性質，及已付予畢馬威會計師事務所(包括與核數事務所處於同一控制權、所有權或管理權之下的任何機構，或一個合理並知悉所有有關資料的第三方，在合理情況下會斷定該機構屬於核數事務所的本土或國際業務一部分的任何機構)的費用載於本年報第183頁之帳項附註9D。

為了保持作為公司外聘核數師的公正性和客觀性，畢馬威會計師事務所執行政策和程序以確保其提供的服務符合適用的專業操守及有關獨立性的政策和要求。此外，畢馬威會計師事務所亦要求其服務本集團的核數合夥人不能為公司連續擔任這項工作逾七年。

## 與股東的溝通

### 股東週年大會

公司的股東週年大會乃與股東溝通的主要渠道之一，為股東提供機會與董事進行面對面的溝通，詢問董事有關公司

表現和營運的事宜。一貫做法是公司主席、各董事局委員會主席、全體執行委員會成員及公司外聘核數師均有出席股東週年大會，並回答股東的提問。

2013年股東週年大會於5月9日假座香港九龍灣的九龍灣國際展貿中心展貿廳3(6樓)舉行。為了方便未能出席股東大會之股東，本公司已於當日傍晚把會議程序的視象片段登載於公司網站。

2014年股東週年大會已預定於2014年5月8日舉行。為了使股東與公司的董事及管理層有更流暢及直接的溝通，公司計劃繼續採用即時傳譯。

### 2013年股東週年大會上通過的決議案

主席建議在該股東週年大會上，各個別主要事項均以獨立決議案方式提呈表決。於考慮決議案之前，主席根據公司章程細則第67條，行使其作為大會主席的權利，要求就所有決議案以投票表決方式進行投票。

於該股東週年大會，9項決議案(決議案第3號包含3項獨立決議案)獲得通過，每項決議案均於會上獲得超過93%票數。決議案全文載於2013年4月9日致股東的股東週年大會通函內的股東週年大會通告。為方便未能出席該股東週年大會之股東，現載列獲通過的決議案的摘要如下：

- (1) 採納公司截至2012年12月31日止年度之經審核財務報表、董事局報告及核數師報告；
- (2) 宣派截至2012年12月31日止年度的末期股息每股0.54港元；



股東週年大會 2013

- (3) (a) 重選鄭海泉先生為公司董事局成員；
- (b) 重選方敏生女士為公司董事局成員；及
- (c) 重選何承天先生為公司董事局成員。
- (4) 重新委任畢馬威會計師事務所為公司核數師，並授權董事局釐定其酬金；
- (5) 向董事局授予一般授權，以分配、發行、授出、分派及以其他方式處理公司的額外股份，該額外股份的數量不得超過此項決議案通過日期公司已發行股本的百分之十\*；
- (6) 向董事局授予一般授權，以購回公司的股份，所購回的股份不得超過此項決議案通過日期公司已發行股本的百分之十\*；及
- (7) 在第5及6號決議案獲得通過的條件下，授權董事局就公司所購回的公司股本面值總額，根據第5號決議案行使分配、發行、授出、分派及以其他方式處理公司的額外股份的權力\*。

\* (決議案全文載於2013股東週年大會通告內。)

投票表決結果於會後同日登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

公司亦可於適當時候透過其他股東大會與股東溝通。

## 召開股東大會

公司董事可召開股東大會。

倘股東要求公司召開股東大會，該等股東可向公司董事提出要求，但在公司收到股東要求時，該等股東須佔全體有權在股東大會上表決的股東的總表決權的最少5%。股東的要求須述明有待在有關股東大會上處理的事務的一般性質；及可包含可在該股東大會上恰當地動議並擬在該股東大會上動議的決議的文本。該要求可包含若干份格式相近的文件；及該要求可採用印本形式或電子形式送交公司；並且須經提出該要求的人認證。公司董事須於公司收到該要求後的21日內召開股東大會，及股東大會須在召開該股東大會的通知的發出日期後的28日內舉行。如該要求指出一項可在有關股東大會上恰當地動議並擬在該股東大會上動議的決議，則關於該股東大會的通知，須包含關於該決議的通知。如關於該決議的通知，已包含在關於股東大會的通知內，則可在該股東大會上處理的事務，包括該決議。如有關決議採用特別決議

的形式提出，則除非關於有關股東大會的通知包含該決議的文本，並指明擬採用特別決議的形式提出該決議的意向，否則公司董事被視為沒有妥為召開該股東大會。

倘公司董事於公司收到所要求後的21日內，未有妥為安排召開股東大會，則要求召開股東大會的股東，或佔該等股東全體的一半以上總表決權的股東，可自行召開股東大會，但如此召開的股東大會須於公司收到所要求後三個月內舉行。

## 股東提呈建議的程序

股東可根據《公司條例》及公司章程細則向股東大會提呈建議。

關於建議某人參選董事的事宜，請參閱登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站的有關程序。

## 股東查詢

公司制訂了股東通訊政策，旨在向股東提供有關本公司的資料，讓他們可與本公司有效建立密切關係及在知情情況下行使作為股東的權利。

公司的股東通訊政策登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所的網站，當中亦說明股東可透過來函公司的公司秘書，接觸董事局及管理層。

有關其他與股東溝通的途徑，亦請參閱本年報第92至93頁「投資者關係」一節。

## 組織章程文件

公司組織章程大綱及組織章程細則(英文及中文版本)已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。於2013年，公司組織章程大綱及組織章程細則並無任何變動。

正如上文所述，為配合新條例於2014年3月3日生效，董事局提議修改公司的組織章程細則部份內容，並由股東於2014年股東週年大會上批准。

承董事局命

馬琳

董事局秘書

香港，2014年3月11日

# 審核委員會報告書

審核委員會(「委員會」)由五位非執行董事組成，其中四位為獨立非執行董事。

## 審核委員會成員

### 獨立非執行董事

施文信先生(主席)

馬時亨教授(自2013年9月17日起)

文禮信先生

吳亮星先生

### 非執行董事

運輸署署長(楊何蓓茵女士)

委員會成員概不屬公司外聘核數師畢馬威會計師事務所的合夥人或前合夥人。財務總監、內部審核部主管及外聘核數師代表被預期會列席委員會會議。委員會亦可酌情邀請其他人士列席會議。委員會定期舉行會議，必要時外聘核數師或財務總監可要求舉行會議。

## 審核委員會的職責

依據其職權範圍(已登載於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))及聯交所網站)，委員會的職責包括以下的財務及成效事務，其中包括監督與外聘核數師的關係、檢討公司財務資料，以及監督公司的財務申報系統及內部監控程序。

於核數工作開始前，委員會與外聘核數師討論其核數的性質及範圍與匯報的責任。除預先批准所有核數服務外，委員會亦預先批准任何非核數服務以確保外聘核數師在提供非核數服務時並不削弱其獨立性或客觀性。委員會主要負責向董事局建議外聘核數師的委任、重新委任及罷免，以及批准外聘核數師的酬金及聘用條款。

對於公司財務資料，委員會監察財務報表、年度及中期報告及帳項，連同初步業績公告及公司向公眾披露與財務資料有關的其他公告的完整性。處理財務資料時，委員會與

董事局及執行總監會(包括財務總監)聯繫，而委員會主席隨時進一步與內部審核部主管、外聘核數師代表及管理層會面。除考慮因審核產生的事宜外，委員會亦會討論由內部審核部主管或外聘核數師私下或與執行董事及任何其他人士一起提出的任何事宜。

委員會需至少每年檢討一次公司財務控制系統、內部監控及風險管理系統的成效，並向董事局匯報已進行有關檢討，使董事局可監察公司的整體財務狀況並保障其資產。委員會於2013年的檢討工作亦包括其監察管理層就檢討公司在會計及財務匯報職能上的資源、員工資歷和經驗，以及其培訓計劃和預算是否足夠的角色(請參閱載於本年報第112頁至115頁公司管治報告書之「內部監控」一節)。委員會檢討及核准年度內部審核計劃，包括審核已選定之公司業務或營運的效率。此外，委員會亦檢討內部審核部主管的定期報告，以及跟進建議的主要行動計劃，並在適當情況下向董事局提出建議。

委員會主席於每次審核委員會會議後編制報告，向董事局匯報委員會的活動及從中出現的問題。

審核委員會會議記錄由會議秘書編制，記錄委員會成員考慮過的事宜及所作出決策的詳情，包括委員會成員提出的任何關注事宜及表達的相反意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予委員會成員以供表達意見。按核准的程序，委員會在其後召開的會議上正式通過會議記錄草稿。如委員會成員對會議記錄草稿有任何意見，可在其後召開的會議上討論，有關達成的協定將於該會議記錄中匯報。會議記錄備存在公司註冊辦事處，以供委員會成員查閱。



於每年一月，會議秘書會與委員會主席預先商定該年議程綱要，而委員會主席對委員會定期會議議程作出最終決定。在2014年，已安排舉行合共四次會議。

## 2013年審核委員會的工作

委員會在2013年舉行了四次會議。每名委員會委員的出席記錄載於本年報第106頁的公司管治報告書內。

在已舉行的四次會議中，委員會就審閱截至2012年12月31日止年度的年度業績而分別召開兩次會議。首次會議集中討論業務營運、內部監控及內部審核相關項目，以及未決訴訟、合規及風險管理事宜，而第二次會議則主要探討會計及財務匯報事宜。

委員會於2013年的主要工作包括：

### 財務

- 檢討及建議董事局批准2012年報與帳項及2013中期報告與帳項的草稿；
- 檢討管理層函件(Management Letter)、稅務事宜、合規事宜及外聘核數師畢馬威會計師事務所提交的2012年帳項及2013中期帳項的主要事項；
- 檢討畢馬威會計師事務所審核計劃及預覽2013年的年度會計及財務匯報事宜；及
- 檢討庫務策略。

### 審核/內部監控

- 核准2014年內部審核計劃；
- 檢討內部審核部編制的兩份半年報告；
- 檢討截至2012年12月31日止年度公司的內部監控系統報告；
- 檢討2012及2013年1月至6月的舉報報告；
- 檢討2012年有關內部審核部的效益評估報告；
- 預先批准由畢馬威會計師事務所提供核數及非核數的服務；

- 檢討畢馬威會計師事務所2013年審核工作的收費建議；及
- 在沒有管理層列席的情況下，與內部審核部主管及外聘核數師單獨會晤。

### 營運檢討及其他

- 檢討未決訴訟，以及關於營運協議和兩鐵合併交易協議之相關法規及規例的合規事宜；
- 檢討2012年的企業風險管理報告；
- 檢討已更新的管理管治體系(載於本年報第115頁的公司管治報告書內)；
- 確認按2008年浮動獎金計劃支付有關2012年獎金的財務數目；及
- 檢討港鐵全資附屬公司的審核/管治委員會會議記錄。

外聘核數師代表、財務總監及內部審核部主管均列席所有該等會議，報告彼等工作並回答有關提問。此外，副行政總裁、車務總監、商務總監、工程總監、物業總監以及法律總監及公司秘書(或彼等的代表)，亦分別獲邀在會議上向成員介紹公司在香港以外的業務發展及拓展、鐵路營運、非票價業務、新鐵路項目、物業業務以及未決訴訟、合規及企業風險管理事宜。

## 重新委任外聘核數師

委員會對外聘核數師的工作、其獨立性及主觀性均感滿意。因此，建議重新委任畢馬威會計師事務所(該會計師事務所已表示願意留任)出任2014年度集團的外聘核數師，並予股東於2014年股東週年大會上批准通過。

施文信

審核委員會主席

香港，2014年3月11日

# 薪酬報告書

## 引言

薪酬委員會獲授權負責審議公司的薪酬政策及非執行董事的薪酬，並向董事局提出建議，同時檢討及釐定行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬。

年內，委員會定期舉行會議，按公司薪酬政策討論及審批公司浮動獎金計劃、認股權計劃，以及行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬事宜，並考慮非執行董事的薪酬及向董事會提出有關建議。委員會在釐定行政總裁的薪酬時會諮詢主席意見，而在釐定執行總監會其他成員的薪酬時，則會諮詢主席及行政總裁的建議。

委員會現有六位非執行董事，其中五位是獨立非執行董事。薪酬委員會主席為獨立非執行董事。在有需要時及經主席同意下，薪酬委員會會被授權尋求獨立專業意見，以協助委員會處理相關事宜。各董事或其任何聯繫人士均不會參與釐定其本人的薪酬。

薪酬委員會於2013年的工作摘要列載於《公司管治報告書》第111頁。

本薪酬報告書已獲公司薪酬委員會審批。

## 薪酬政策

公司的薪酬政策旨在確保薪酬水平恰當，並與公司所制定的目標、目的及業績表現一致。為此，公司考慮了多項相關因素，例如相類公司的薪酬、工作職責、職務及範圍、公司及附屬公司的聘用條款、市場做法、財務及非財務表現，以及與工作表現掛鈎的薪酬安排的可取性。

公司致力實行有效的公司管治、聘用和激勵優秀的人才，並確認為董事局及執行總監會推行一套正規而具透明度的薪酬政策的重要性。

## 非執行董事的薪酬

薪酬委員會不時就董事局非執行董事成員的薪酬向董事局提出建議。非執行董事的薪酬是以年度董事袍金的形式支付。

為確保非執行董事為公司服務的時間及所承擔的責任獲得適當的報酬，委員會定期進行檢討，並在向董事局提出建議時，考慮以下因素：

- 相類公司支付的袍金；
- 投入的時間；
- 非執行董事的責任；以及
- 公司的聘用條款。

非執行董事的薪酬詳情列載於帳項附註10。

## 僱員薪酬

公司為其僱員，包括行政總裁及其他執行總監會成員所制定的薪酬架構包括：

- 固定薪酬 — 基本薪金、津貼及實物收益(如醫療)；
- 浮動獎金 — 特別獎金、按工作表現釐定的獎金，以及其他特定業務的獎金計劃；
- 長期獎勵 — 如認股權；以及
- 退休金計劃。

有關各項薪酬項目的具體內容列載如下。

### 固定薪酬

公司按年制定及檢討基本薪金及津貼。年度檢討程序所考慮的因素包括公司的薪酬政策、市場競爭定位、市場做法，以及公司業績與個人的工作表現。實物收益則會視乎情況於適當時候，按市場做法而定期檢討。

### 浮動獎金

根據公司的浮動獎金計劃，行政總裁、執行總監會其他成員，以及公司甄選的管理層成員均有資格獲取年度獎金。有關計劃的細則由薪酬委員會定期檢討。

根據計劃的現行細則，獎金金額乃按公司業績及個人工作表現而定。公司業績表現是根據財務及非財務因素衡量，包括：

- 固定資產收益；
- 三年的滾動經營利潤；
- 達致顧客服務承諾；以及
- 達致營運協議附表2第1部分所定有關「列車按照編定班次行走」、「乘客車程準時程度」及「列車服務準時程度」的營運表現要求。

如公司未能達致任何一項或多項營運表現要求，則獎金會被自動減少。獎金亦會根據公司履行顧客服務承諾的情況而作出調整。

於每年結算日後，公司會委聘獨立專家按照營運表現要求及顧客服務承諾，檢閱及審計公司的業績表現。審計結果將通知薪酬委員會，以使其決定是否適宜調整計劃的獎金金額。

個人工作表現評級屬公司整體年度表現評級程序的一部分。工作表現評級及評估反映個人職責範疇內的各項因素，包括營運、其他非財務及財務因素。執行總監會各成員的個人工作表現評級由行政總裁決定，而行政總裁的個人工作表現評級則由主席評定。

計劃中的部分目標獎金是由參加計劃的僱員原有的第十三個月薪金及部分固定津貼組成。若業績表現超越預定標準，按計劃應得的獎金將按年發放。行政總裁及執行總監會其他成員的目標獎金約為整體薪酬的15%至30%。

此外，公司設有其他特定業務的獎勵計劃，以激勵相關僱員達到公司的特定業務目標。

### 特別獎金

在2013年，公司發放特別獎金予工作表現良好及優秀的僱員，包括行政總裁及執行總監會成員，獎勵他們在過去一年為公司取得優異表現及成就所作的貢獻，並激勵他們為持續業務拓展而繼續努力。

### 長期獎勵

在2013年，公司設有兩項認股權計劃，分別為「新入職僱員認股權計劃」(「新認股權計劃」)及「2007年認股權計劃」(「2007年計劃」)。

新認股權計劃下雖然仍有已發行而未行使的認股權，但自2007年計劃獲採納以來，公司再無按新認股權計劃授出認股權。

2007年計劃於2007年6月7日舉行的公司股東週年大會上獲股東通過及採納。2007年計劃旨在讓公司及其附屬公司的僱員有機會分享公司的增長及成功。公司於2013年根據該計劃向公司選定的僱員授予認股權。本計劃繼續包含條款訂明除非公司已全部達致營運協議中所規定的三項主要營運表現要求，否則認股權不能行使。

有關各執行總監會成員截至2013年12月31日於該兩項計劃下已行使及已發行的認股權，已列載於董事局報告書「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段。根據「2007年計劃」的條款，於2014年6月6日下午5時（「2007年計劃期滿」）後，不可授予新的認股權。

有關該兩項計劃及根據該計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的認股權詳情，則列載於帳項附註10及49。

如第111頁的公司管治報告書所述，薪酬委員會已就公司的長期獎勵安排作全面檢討，並核准新長期獎勵計劃的框架。待董事局批准後，新計劃將於「2007年計劃期滿」後生效。

公司行政總裁韋達誠先生沒有參與新認股權計劃。他於2014年6月30日（即其首次任期預期屆滿之日）之後，將可獲得支付相當於300,000股公司股份的等值現金（其中35%被視為於2013年10月31日獲得，此權益將根據其僱傭合約條款處理）。

韋達誠先生的僱傭合約，已獲續任期由2014年7月1日至2015年8月31日。他於2015年8月31日續任期滿後，將可獲得支付相當於230,000股公司股份的等值現金。

### 退休金計劃

公司在香港設有五項以信託契約形式運作的退休金計劃，分別為香港鐵路有限公司退休金計劃（簡稱「港鐵退休金計劃」）、香港鐵路有限公司Retention Bonus Scheme（簡稱「港鐵RBS」）、香港鐵路有限公司公積金計劃（簡稱「港鐵公積金計劃」）及兩個強制性公積金計劃（簡稱「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」）。各退休金計劃的詳情如下：

#### (a) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃已按香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊，且已獲強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免。

港鐵退休金計劃自1999年4月1日起已不接受新僱員加入。計劃按成員最後薪金的若干倍數乘以服務年資與某一因數乘以累積成員供款連投資回報兩者中的較大者計算福利。成員於港鐵退休金計劃的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定，而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

#### (b) 港鐵RBS

港鐵RBS乃根據《職業退休計劃條例》註冊，是港鐵退休金計劃的一個補充性計劃，適用於按公司界定為指定工程項目服務及非以約滿酬金條款聘用的僱員。港鐵RBS僅在僱員遭裁退時，為合資格成員提供截至2002年12月31日止的服務年期所享有的福利，與港鐵退休金計劃及其他適用計劃應付的任何福利相抵銷。成員無需供款，而公司供款則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

#### (c) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃已按《職業退休計劃條例》註冊，且已獲強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免。按港鐵公積金計劃支付的所有福利乃根據成員本人的供款及公司供款，以及該供款的投資回報計算。成員及公司的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定。

#### (d) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃已向強制性公積金計劃管理局註冊，成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》(簡稱《強積金條例》)規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。公司亦因應個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出高於強制標準的額外供款。

#### (e) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃已向強制性公積金計劃管理局註冊，成員包括原屬九鐵強積金計劃以及合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

公司於1999年4月1日前聘請的執行董事，有資格參加港鐵退休金計劃。其他執行董事均合資格參加港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃。

公司行政總裁韋達誠先生為港鐵強積金計劃的成員。公司與韋先生分別按《強積金條例》規定的強制標準作出供款。

公司為設於香港、中國內地、英國、瑞典及澳洲的附屬公司按《強積金條例》(適用於香港的附屬公司)及當地法例(適用於中國內地及海外的附屬公司)設立退休金計劃。

#### 非執行董事與執行董事的薪酬

董事局成員及執行總監會成員的酬金總額(不包括以股份為基礎的支出)如下表所示。有關酬金的詳細資料則列載於帳項附註10。

百萬港元	2013	2012
袍金	4.7	4.4
基本薪金、津貼及其他實物收益	43.2	37.6
與表現掛鈎的浮動薪酬	17.5	17.2
退休金計劃供款	4.6	3.5
	<b>70.0</b>	62.7

有關截至2013年12月31日年度公司五位最高酬金僱員的資料，請參閱帳項附註10。

薪酬委員會主席

何承天

香港，2014年3月3日

# 董事局及執行總監會成員

由左至右：



## 董事局成員

**錢果豐博士**，現年62歲，2003年7月獲委任為非執行主席。他於1998年開始出任董事局成員。錢博士現為恒生銀行有限公司的董事長兼獨立非執行董事。他為利亞零售有限公司、九龍倉集團有限公司、Swiss Re Ltd、華潤電力控股有限公司及UGL Limited的獨立非執行董事，以及香港上海滙豐銀行有限公司之董事局成員。此外，錢博士亦為香港特區政府經濟發展委員會委員、中國人民政治協商會議天津市常務委員會委員和香港工業總會名譽會長及前主席。1992年至1997年間，他被委任為當時港英政府之行政局議員，以及自1997年7月1日至2002年6月期間獲委任為香港特區行政會議成員。錢博士於1993年被委任為太平紳士，1994年獲頒CBE勳銜，1999年獲頒金紫荊星章，並於2008年獲法國農業部授予騎士勳章。他於1978年取得賓夕凡尼亞大學之經濟學博士學位，並於2006年出任為該大學之校董會成員。錢博士曾是Inchcape plc.的非執行董事、亞太經合組織商業諮詢委員會的香港區成員、HSBC Private Equity (Asia) Limited非執行主席，以及香港/歐盟經濟合作委員會主席。

**韋達誠**，現年55歲，2012年1月1日獲委任為行政總裁兼執行總監會成員及董事局成員。韋達誠先生於英格蘭及美國從事鐵路行業超過20年。在加入本公司前，他曾為美國紐約市都會運輸局(New York Metropolitan Transportation Authority)主席兼行政總裁。於2001年至2007年間，韋達誠先生出任倫敦運輸局(Transport for London)董事總經理(財務及策劃)。於2007年至2009年期間，他曾為倫敦麥肯錫公司(McKinsey & Company)合伙人，擔任該公司基建業務部全球主管。韋達誠先生畢業於紐約州立大學賓漢頓(Binghamton)校區Harpur學院，取得經濟學理學士榮譽學

位，並在哈佛大學甘迺迪政府學院取得公共政策碩士學位。他亦完成牛津大學坦普頓學院(Templeton College)行政人員策略領導才能計劃。韋達誠先生現時是哈佛甘迺迪政府學院Taubman中心(Taubman Center)諮詢委員會成員，及麻省理工學院(Massachusetts Institute of Technology)土木與環境工程系(Department of Civil and Environmental Engineering)的訪問委員會(Visiting Committee)成員。他亦是香港僱主聯合會理事會成員，及香港美國商會(The American Chamber of Commerce in Hong Kong)的董事(自2014年1月1日)。韋達誠先生曾為美國公共交通協會(American Public Transit Association)(APTA)執行委員會成員及公共交通國際聯會(International Association of Public Transport)(UITP)執行董事會成員。

**陳黃穗**，現年67歲，在2013年7月4日加入董事局為獨立非執行董事。陳太現任香港存款保障委員會主席、香港浸會大學校董會副主席、香港特區政府獎學基金督導委員會委員及香港小童群益會執行委員會委員，並擔任香港旅遊業議會獨立理事。她曾出任香港公益金董事會成員多年，現任其名譽副會長。陳太現時亦為國際消費者聯會的贊助人。她曾為香港法律改革委員會成員(直至2013年12月31日)。陳太是香港中文大學的畢業生及其榮譽院士。她擁有北京大學法學士學位。

**陳阮德徽博士**，現年64歲，在2013年7月4日加入董事局為獨立非執行董事。陳博士現任香港大學專業進修學院常務副院長(行政及資源)、物流及運輸課程中心總監及學位課程中心顧問。她於2013年1月起擔任國際物流與運輸學會總會會長以及是該會的資深會員。陳博士現任香港特區政府社會福利諮詢委員會和環境諮詢委員會成員。她現時

## 董事局及執行總監會成員

亦出任進智公共交通控股有限公司獨立非執行董事、香港物流及供應鏈管理應用技術研發中心有限公司董事、信佳集團及其行車隧道及橋樑顧問委員會顧問以及香港公共行政學院理事會成員。在1995年與2002年間，陳博士曾擔任政府的運輸署副署長。在2000年與2002年間，他曾擔任本公司非執行董事運輸署署長的替任董事。陳博士持有香港大學社會科學學士學位、社會科學(公共行政)碩士學位及哲學博士學位。

**鄭海泉**，現年65歲，自2009年7月起加入董事局為獨立非執行董事。鄭先生為中電控股有限公司、鷹君集團有限公司、滙賢房託管理有限公司、中國民生銀行股份有限公司、上海實業控股有限公司，以及永泰地產有限公司的獨立非執行董事。他曾任滙豐控股有限公司的執行董事及其集團行政總裁的顧問，以及太古地產有限公司的非執行董事。在公職方面，鄭先生曾任中國銀行業協會副會長及現任離職公務員就業申請諮詢委員會的委員。他曾任「香港特別行政區行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會」主席，以及香港金融管理局外匯基金諮詢委員會委員。鄭先生於2008年獲委任為中國人民政治協商會議(「政協」)第11屆全國委員會委員，及第11屆北京市政協高級顧問。鄭先生於2005年獲香港中文大學及香港公開大學分別頒授榮譽社會科學博士及榮譽工商管理博士銜。他亦於2005年獲頒金紫荊星章。鄭先生持有香港中文大學社會科學(經濟)學士，以及奧克蘭大學經濟學系哲學碩士學銜。

**方敏生**，現年55歲，獨立非執行董事，2004年起出任董事局成員。方女士為專業受訓社會工作者，並在社區服務方面擁有豐富經驗。她出任人口政策督導委員會、香港房屋委員會、香港法律改革委員會慈善組織小組委員會，以及獨立監察警方處理投訴委員會等各政府顧問委員會公職。方女士曾為香港社會服務聯會行政總裁(直至2013年11月30日)。

**何承天**，現年75歲，獨立非執行董事，1991年起出任董事局成員。他現職專業建築師，並為王董集團之集團主席。何先生曾膺選香港立法會議員，為建築、測量及都市規劃界功能界別的代表。他亦曾為香港建築師學會會長；並曾出任香港工業村公司、古物諮詢委員會，以及香港管弦協會之主席。他亦曾任香港房屋委員會委員、城市規劃委員會委員及醫院管理局成員。

**馬時亨教授**，現年62歲，在2013年7月4日加入董事局為獨立非執行董事。馬教授具有銀行及金融界的豐富經驗。他現為中國農業銀行股份有限公司獨立非執行董事及審計委員會主席及中國鋁業股份有限公司獨立非執行董事及審核委員會主任，以及Hutchison Port Holdings Management Pte. Limited及富衛集團(自2013年12月10日)的獨立非執行董事。馬教授亦擔任加拿大赫斯基能源公司董事、中糧集團有限公司及中國移動通信集團公司外部董事。在2002年與2007年間，他曾擔任香港特區政府的財經事務及庫務局局長，以及本公司的非執行董事。在2007年直至2008年



7月，馬教授擔任香港特區政府商務及經濟發展局局長。他於2009年7月獲委任為中國投資有限責任公司國際諮詢委員會委員。2013年1月，馬教授獲委任為美國銀行集團全球顧問委員會委員。他於2008年10月獲委任為香港大學經濟金融學院名譽教授、於2012年7月獲委任為香港理工大學高級管理深造學院專業應用教授(金融)，以及於2013年8月獲委任為香港中文大學工商管理名譽教授。馬教授持有香港大學文學士(榮譽)學位，主修經濟及歷史。他於2009年獲頒授金紫荊星章，並於2010年獲委任為太平紳士。

**文禮信**，現年65歲，自2010年7月起加入董事局為獨立非執行董事。文先生現任花旗集團亞太區高級顧問。他亦是太平洋航運集團有限公司獨立非執行董事，以及香港特區政府金融發展局成員。文先生曾為英國Grosvenor Group Limited的董事會成員(直至2013年9月29日)、廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會委員、以及歐盟經濟合作委員會香港委員。自1971年至2000年，他任職怡和集團，並自1994年至2000年出任該集團的集團常務董事。其後，文先生出任摩根士丹利添惠亞洲有限公司董事總經理及隨後兼任摩根士丹利管理委員會成員直至2007年4月。自2000年至2007年，他成為摩根士丹利亞洲主席，駐於香港。於2002年至2006年2月期間，文先生同時兼任為摩根士丹利亞洲主席及行政總裁。他是伊頓公學畢業生，並於1971年取得劍橋大學文學學士學位(其後獲得文學碩士學位)。在1983年，文先生於哈佛大學商學院修讀管理發展課程。

**吳亮星**，現年64歲，自2007年12月起加入董事局為獨立非執行董事。吳先生為集友銀行副董事長、中國銀行(香港)信託有限公司董事長、中銀香港慈善基金董事、以及數碼通電訊集團有限公司及玖龍紙業(控股)有限公司獨立非執行董事。他曾任嶺南大學諮議會成員及中國銀行(香港)有限公司營運部總經理。吳先生亦是中華人民共和國第10、11及12屆全國人民代表大會港區代表，及香港特別行政區立法會議員。吳先生畢業於澳門東亞大學研究院，擁有中國法律文憑。

**石禮謙**，現年68歲，自2007年12月起加入董事局出任獨立非執行董事。石先生為勤達集團國際有限公司、百利保控股有限公司、利福國際集團有限公司、莊士機構國際有限公司、新創建集團有限公司、富豪資產管理有限公司、鷹君資產管理(冠君)有限公司、德祥企業集團有限公司、碧桂園控股有限公司、澳門博彩控股有限公司、帝盛酒店集團有限公司、華潤水泥控股有限公司及四海國際集團有限公司(自2013年12月18日)的獨立非執行董事及審計委員會委員。他亦為新昌營造集團有限公司、合興集團控股有限公司及麗豐控股有限公司的獨立非執行董事。石先生是莊士中國投資有限公司之董事會主席及獨立非執行董事。他亦是德祥地產集團有限公司的副主席、獨立非執行董事及審計委員會委員。石先生曾任泰山石化集團有限公司的獨立非執行董事及審計委員會委員(直至2014年2月26日)。他於1995年獲委任為太平紳士，並於2013年獲頒授金紫荊星章。石先生是獨立監察警方處理投訴委員會副主席。他畢業於悉尼大學，擁有文學士學位及教育文憑。

## 董事局及執行總監會成員

**施文信**，現年69歲，獨立非執行董事，自2002年10月起出任董事局成員。他現任英國電訊亞太(BT Asia Pacific)顧問、香港賽馬會主席及中國香港體育協會暨奧林匹克委員會副會長。施文信先生曾是香港上海滙豐銀行有限公司非執行董事(直至2013年5月20日)。他為特許會計師，並持有格拉斯高大學及香港大學法律學位。施文信先生於1998年獲頒銀紫荊星章。他亦為太平紳士。

**陳家強教授**，現年57歲。2007年7月1日出任香港特區政府財經事務及庫務局局長後，自2007年7月起加入董事局為非執行董事。陳教授畢業於美國Wesleyan大學，獲授經濟學學士學位，其後在芝加哥大學獲授工商管理碩士和財務學哲學博士學位。陳教授現時以官方身份於數個公共機構，包括香港機場管理局、強制性公積金計劃管理局、香港按揭證券有限公司及西九文化區管理局出任董事，並為九廣鐵路公司主席，及金融發展局當然委員。在加入政府前，陳教授由2002年7月1日起，是香港科技大學工商管理學院院長。

**運輸及房屋局局長**(張炳良教授，現年61歲，自2012年7月1日起獲香港特別行政區行政長官依據《香港鐵路條例》(香港法例第556章)委任加入董事局為非執行董事。張教授亦是香港房屋委員會主席、香港機場管理局董事會成員及

香港按揭證券有限公司董事。在加入香港特別行政區政府前，張教授曾擔任多項公職，包括行政會議非官守議員、消費者委員會主席、香港房屋委員會委員暨屬下資助房屋小組委員會主席、大珠三角商務委員會委員及香港賑災基金諮詢委員會委員。他至2012年6月亦為香港教育學院校長暨公共行政學講座教授。在2008年之前，他為香港城市大學公共及社會行政學系教授，以及於1995年至1997年曾任立法局議員。張教授持有香港大學社會科學學士學位、英國亞斯頓大學科學碩士(公共管理)學位及英國倫敦大學倫敦經濟及政治學院哲學博士(政府研究)學位。)

**運輸署署長**(楊何蓓茵，現年49歲，2012年10月8日獲香港特區行政長官依據《香港鐵路條例》(香港法例第556章)委任加入董事局為非執行董事。她於1986年6月加入香港特區政府，並曾在多個決策局及部門服務。她在加入運輸署前擔任公務員事務局副秘書長。作為運輸署署長，楊何蓓茵女士亦任若干運輸相關公司董事，包括九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、新世界第一巴士服務有限公司、新大嶼山巴士(1973)有限公司、城巴有限公司、天星小輪有限公司、新香港隧道有限公司、香港西區隧道有限公司、大老山隧道有限公司，及三號幹線(郊野公園段)有限公司。她持有香港大學文學士學位及香港大學哲學博士學位。)



由左至右：  
周大滄、馬琳、王美琪、鄧智輝、梁國權、韋達誠、羅卓堅、張少華、楊美珍、金澤培

## 執行總監會成員

**韋達誠**，個人簡歷載於第125頁。

**梁國權**，現年53歲，自2012年7月起獲委任為副行政總裁，以及自2002年起為執行總監會成員。梁先生於2002年2月加入本公司為財務總監，並於2008年5月，他的職銜更改為財務及業務拓展總監。作為副行政總裁，梁先生主責帶領落實本公司在中國和海外的拓展策略，發展本公司在香港以外的市場，以為本公司帶來持續可觀的增長。除其他事項外，他的職務包括在這些市場推廣及擴展「鐵路加物業綜合發展經營」模式。梁先生亦擔任一個執行委員會的主席，負責審核及批准新投資項目，並帶領有關在香港的未來鐵路項目與香港特區政府進行的磋商。此外，他推動本公司的策略性決策程序、統轄各項策略計劃及當本公司行政總裁公幹離港或休假時替任行政總裁職務。梁先生於1982年在劍橋大學畢業，其後分別於1985年及1986年成為英國及加拿大的特許會計師。加入本公司為財務總監前，他曾分別在倫敦、加拿大溫哥華及香港任職會計及投資銀

行界。梁先生為香港房屋協會副主席、香港保護兒童會會長、漢基國際學校董事會成員，以及大學教育資助委員會質素保證局委員。他為香港飛機工程有限公司和Mandarin Oriental International Limited的非執行董事。梁先生亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

**張少華**，現年52歲，自2012年7月17日起獲委任為人力資源總監及執行總監會成員。他於1983年11月加入本公司，擔任見習工程師，其後獲晉升至車務處及工程處的高級和重要職位。於2007年至2009年，張先生擔任昂坪360有限公司的董事總經理。他在2009年7月獲委任為本公司車務總管，至2011年1月轉任車務工程總管。張先生於2011年10月17日起獲委任為候任人力資源總監。他擁有豐富管理經驗，對本公司非常熟悉。張先生於香港大學畢業，為工程理學學士及工程理學碩士。此外，他獲取香港城市理工學院（現稱香港城市大學）工商管理學碩士學位，以及香港科技大學財務分析理學碩士學位。張先生亦完成哈佛商學院(Harvard Business School)的高級管理課程(Advanced

## 董事局及執行總監會成員

Management Programme)。他現時分別為香港工程師學會資深會員、工程及科技學會資深會員、香港運輸物流學會院士以及公共交通國際聯會(International Association of Public Transport (UITP))亞太區域(Asia Pacific Division)的主席。張先生亦在本公司的一間集團成員公司擔任董事。

**周大滄**，現年62歲，自2010年2月1日起獲委任為工程總監及執行總監會成員。周先生於英國、新加坡及海外已從事鐵路運輸行業超過30年。於2003年至2008年期間，他出任龐巴迪倫敦地鐵項目部總裁。在2003年之前，他曾任新加坡陸路運輸局的高級項目及工程總監。周先生為香港建造業議會成員，以及為香港工程科學院院士及理事會成員。他畢業於英國曼徹斯特大學，取得電機工程理學士及理學碩士學位。周先生為特許工程師、以及為英國皇家工程學院院士、香港工程師學會、香港董事學會及英國多個專業協會的院士。周先生亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

**金澤培博士**，現年52歲，於2011年1月1日起出任車務總監及執行總監會成員。金博士於1995年加入本公司。在本公司任職期間，他在車務處、工程處以及中國及國際業務處擔任不同管理職位，從中獲得技術及業務上的經驗。金博士擁有英國南安普敦大學(University of Southampton)土木工程理學士學位及英國倫敦大學(University of London)(倫敦大學學院(University College London))機械工程博士學位。他亦曾於2005年修讀美國賓夕法尼亞大學(University of Pennsylvania)沃頓商學院的高級管理課程(the Wharton Advanced Management Programme)。金博士於1989年取得英國特許工程師資格。他是英國機械工程師學會(Institution of Mechanical Engineers)及香港工程師學會會員。他亦是英國職業安全及健康學會(Institution of Occupational Safety and Health)特許資深會員及香港運輸物流學會院士。金博士亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

**羅卓堅**，現年51歲，自2013年7月2日起出任財務總監及執行總監會成員。羅先生負責公司所有財務管理事項，包括財務策劃與控制、預算、會計與申報及庫務等。他亦帶領公司的資訊科技、投資客戶關係和物資及倉務部門。加入公司之前，羅先生曾任香港國浩集團有限公司的財務總監。在此之前，他曾於TPG Growth Capital (Asia) Limited、晨興集團及會德豐集團擔任多項要職。羅先生之前亦曾擔任中國泰凌醫藥集團有限公司的非執行董事及於MI能源控股有限公司擔任替任董事，直至2012年9月30日為止。他為香港會計師公會理事會理事兼會員，亦為英格蘭及威爾斯特許會計師公會會員。羅先生自英國伯明翰大學取得理學(土木工程)學士學位及自英國赫爾大學取得工商管理碩士學位。他亦在本公司的兩間集團成員公司擔任董事。

**馬琳**，現年41歲，自2011年9月1日起出任法律總監及公司秘書兼執行總監會成員。她於2004年8月加入本公司出任法律顧問及於2010年12月獲委任副法律總監。馬琳女士負責為本公司在香港、中國內地及海外的鐵路及物業業務、本公司在香港的新鐵路及物業項目以及其國際拓展業務的所有方面提供商業法律支援及意見。她亦負責本公司各項保險計劃的策略管理，以及其企業風險管理及企業責任職能，並監督本公司的採購及合約部以及公司秘書部。在加入本公司前，馬琳女士曾分別出任英國倫敦Metronet Rail SSL Limited的法律事務總監及在英國倫敦CMS Cameron McKenna律師事務所律師。她畢業於英國牛津大學(University of Oxford)哈福特學院(Hertford College)，取得地理學文學碩士學位。馬琳女士其後在英國吉爾福特(Guildford)法學院取得法律深造資格。她亦於2009年完成美國密歇根大學(University of Michigan)舉辦的亞洲高級行政人員課程(Senior Executive Programme in Asia)，以及於2010年完成美國史丹福大學(Stanford University)的史丹福行政人員課程(Stanford Executive

Programme)。馬琳女士擁有香港、英格蘭及威爾斯的執業律師資格。她亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

**鄧智輝**，現年49歲，自2011年10月1日起出任物業總監及執行總監會成員。鄧先生於2004年8月加入本公司出任合約及商務經理 — 中國業務及於2011年7月1日獲委任為副物業總監。他負責本公司所有香港物業發展項目，由配置規劃、計劃設計至項目建造完成，以及投資物業的資產及租務管理(包括購物商場及寫字樓)與寫字樓和住宅單位的物業管理。他服務本公司期間，曾於法律及採購處、以及中國及國際業務處擔任高級管理職位，其後於2009年調任物業處。在加入本公司前，鄧先生曾任職於Acciona, S.A.，並分別擔任商務經理 — 香港及中國區，以及副總經理 — 香港及中國區。他的事業始於在George Wimpey Plc.當集團實習生，其後於英國及香港擁有接近20年合約行政、項目管理以及測量方面的工作經驗。鄧先生畢業於英國西英格蘭大學(University of the West of England，前身為Bristol Polytechnic)，取得測量學理學士(榮譽)學位。他亦於2006年完成法國歐洲工商管理學院(INSEAD)(一所行政商學院)的國際行政課程(International Executive Programme)。鄧先生是特許測量師，亦是英國皇家特許測量師學會(Royal Institution of Chartered Surveyors)及香港測量師學會的會員。他現為香港特區政府市區重建局的非執行董事，亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事及在本公司其中兩間集團成員公司擔任替任董事職位。

**楊美珍**，現年49歲，自2011年9月1日起出任商務總監及執行總監會成員。她於1999年11月加入本公司擔任市務經理，其後獲委任為總經理 — 市務及車站商務至2011年8月。楊女士自2004年起出任本公司執行委員會成員。她負責本公司鐵路服務的市場推廣，並管理及提升港鐵的品牌。楊女士亦負責管理車站內不同種類的非票價業務。加入本公司前，她在香港曾先後於渣打銀

行(香港)有限公司及花旗銀行擔任不同的市務及業務發展職位。楊女士取得香港大學社會科學學士學位，主修管理學。在2005年，她完成英國牛津大學(University of Oxford)及香港大學舉辦的牛津/港大企業領導高級行政人員課程(Oxford/HKU Senior Executive Programme in Corporate Leadership)、英國倫敦商學院(London Business School)舉辦的普羅提斯行政人員培訓(Proteus Executive Education)課程、以及美國密歇根大學(University of Michigan)舉辦的亞洲高級行政人員課程(Senior Executive Programme in Asia)。楊女士為英國特許市務學會的資深會員。她亦為香港管理專業協會 — 銷售管理委員會委員、香港特別行政區政府創新科技署 — 創新科技宣傳及公眾教育諮詢委員會委員、以及香港貿易發展局 — 基建發展服務諮詢委員會委員。楊女士為香港數碼港管理有限公司的董事。她亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

## 執行委員會成員

執行委員會由執行總監會全體成員(個人簡歷載於第129至131頁)，及公司事務總經理組成。

**王美琪**，現年51歲，自2013年1月10日起出任公司事務總經理及執行委員會成員。王女士於1998年首次加入本公司前，曾投身香港及加拿大新聞界，是一名資深新聞從業員。於2008年，她獲委任為公司事務副總經理。作為公司事務總經理，王女士負責制訂企業關係策略及帶領相關政策的推行，以加深持份者和公眾對公司工作的了解，尤其是公司對提供世界級優質可持續服務的決心及努力，以期與其在香港及以外所服務的社區共建繁榮。她的職責包括與持份者溝通、社區及客戶聯繫、以及籌辦公司大型活動。王女士畢業於加拿大渥太華的卡爾頓大學(Carleton University)，取得新聞學榮譽學士學位。

# 主要管理人員

## 章達誠

行政總裁

## 梁國權

副行政總裁

## 車務

### 金澤培

車務總監

### 劉天成

副總監 — 車務營運

### 李家潤

車務工程總管

### 李聖基

車務營運主管 — 東面網絡

### 鄭群興

車務營運主管 — 西面網絡

### 梁漢威

車務策略管理主管

### 鄭健偉

總經理 — 技術及工程事務

### 王惠明

副總經理 — 資產工程

### 黃永健

署理總經理 — 基建

### 喬建輝

總經理 — 鐵路車輛

### 陳志傑

車輛工場總管

### 吳偉鴻

總經理 — 安全及品質

### 蔡德贊

總經理 — 策劃及發展

### 黃立偉

車務新綫聯通主管

### 李慧貞

城際客運總經理

## 中國及國際業務

### 易珉

首席執行官 — 中國業務

### 王紹基

總經理 — 北京及天津

### 陳顯滙

總經理 — 中國物業

### 劉焯民

總經理 — 杭州(二零一四年二月十三日起生效)

### 胡瑞華

總經理 — 深圳四號綫(二零一四年二月十三日起生效)

### 梁泉材

總經理 — 特別職務

### 梁國耀

總經理 — 專責項目(中國及國際業務)  
(二零一四年二月十三日起生效)

### 黃秉修

總經理 — 企業財務及發展

### 郭初光

副總經理 — 運營(北京)

### 陳耿森

工程總管(北京)

### 林璧順

副總經理 — 項目(北京)

### 黎清佳

運營總經理 — 中國及國際業務

### 郎俊明

行政總裁 — 歐洲業務

## 工程

### 周大滄

工程總監

### 蔡豐松

總經理 — 高速鐵路

### 陸永國

總經理 — 高速鐵路機電工程

### 鄧維勇

總經理 — 高速鐵路隧道

### 林材豐

項目經理 — 高速鐵路機電工程

### 司馬富

項目經理 — 高速鐵路車站(生產)

### 盧家榮

項目經理 — 高速鐵路車站(監控)

### 郭勵誠

項目經理 — 高速鐵路隧道(南)

### 姜盛南

總經理 — 西港島綫/南港島綫

### 唐國威

項目經理 — 西港島綫/南港島綫機電工程

### 康浩文

項目經理 — 西港島綫土木工程  
(二零一四年二月一日起生效)

### 黃健維

項目經理 — 南港島綫土木工程

### 周蘇鴻

總經理 — 觀塘綫延綫

### 黃唯銘

總經理 — 沙中綫

### 李子文

總經理 — 沙中綫機電工程

### 梳士巴利

項目經理 — 沙中綫土木工程(東西綫)

### 胡宏利

項目經理 — 沙中綫土木工程(南北綫)

### 黎惠廉

項目經理 — 沙中綫土木工程(南北綫)

### 魏欽強

總設計經理 — 沙中綫

### 倫德和

總經理 — 工程管理辦公室

### 丘百樂

西北快捷運輸設計及交付經理

### 楊恆利

總策劃工程師

### 陳振聲

項目經理 — 鐵路車輛

### 羅志冲

項目經理 — 信號

### 馬佑盛

總土木工程師

### 布敦仁

副總土木工程師

### 戚偉強

工程技術總管

### 安德魯

總建築師

### 梁志立

總機電工程師

### 梁民發

總土木工程師

### 黃智聰

項目經理 — 營運鐵路項目

### 孝華夫

項目安全主管

## 物業

### 鄧智輝

物業總監

### 賀偉康

物業發展主管

### 唐仕恒

物業工程主管

### 楊思偉

副物業工程主管

### 姚展

城市規劃主管

### 余家然

物業管理主管

### 梁羨靈

投資物業主管

## 財務

### 羅卓堅

財務總監

### 曾殿科

總經理 — 財務控制

### 關煒雄

司庫

### 孫耀達

資訊科技主管

### 伍翠樂

投資客戶關係及退休福利主管

## 法律及採購

### 馬琳

法律總監及公司秘書

### 鄧萬天

總經理 — 採購及合約  
(至二零一三年十二月三十一日止)

### 紀建勳

總經理 — 採購及合約(二零一四年一月一日起生效)

### 鄧瑞禎

採購及合約經理 — 營運及常務  
(二零一四年一月一日起生效)

### 麥兼善

採購及合約經理 — 工程  
(二零一四年一月一日起生效)

### 鄭月芳

總經理 — 管治及風險管理

### 包偉明

律政經理 — 常務部

### 李秀蓮

律政經理 — 物業部

## 人力資源及行政

### 張少華

人力資源總監

### 王婉芬

總經理 — 人力資源

### 沈銘義

總經理 — 人力資源(中國/國際及發展)

## 商務及市場

### 楊美珍

商務總監

### 蘇仲達

總經理 — 市場及策劃

## 公司事務

### 王美琪

總經理 — 公司事務

### 蘇雯潔

副總經理 — 項目及物業傳訊

## 內部審核

### 吳紀穎文

內部審核主管

# 董事局報告書

董事欣然提呈截至2013年12月31日止財政年度的董事報告及經審核帳項。

## 集團主要業務

集團主要經營下列核心業務 — 於香港、中國內地和數個主要海外城市的鐵路設計、建造、營運、維修及投資；與鐵路及物業發展業務相關的項目管理；香港鐵路網絡內的車站商務，包括商舖租賃、列車與車站內的廣告位租賃，以及協助電訊商於鐵路沿綫提供電訊服務；於香港及中國內地的物業業務，包括物業發展及投資，及投資物業(包括購物商場及寫字樓)的物業管理及租賃管理；以及投資於八達通控股有限公司。

截至2013年12月31日，公司轄下附屬公司及聯營公司的主要業務載於帳項附註28及29。

## 股息

董事局建議(i)派發末期股息每股0.67港元，及(ii)採納以股代息計劃(「建議」)，惟建議有待股東於應屆股東週年大會(「週年大會」)上批准。待建議獲得股東批准後，公司提議向所有股東提供以股代息的選擇，但註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。末期股息包含以股代息將大約於2014年7月4日派發予於2014年5月19日營業時間結束時名列公司股東名冊的股東。

## 董事局成員

本年度內及截至本報告日期止，董事局成員為：

### 非執行董事

錢果豐博士(主席)  
陳家強教授  
運輸及房屋局局長(張炳良教授)  
運輸署署長(楊何蓓茵女士)

### 獨立非執行董事

陳黃穗女士(自2013年7月4日)  
陳阮德徽博士(自2013年7月4日)  
鄭海泉先生  
方敏生女士  
何承天先生  
馬時亨教授(自2013年7月4日)  
文禮信先生  
吳亮星先生  
石禮謙先生  
施文信先生

### 執行董事

韋達誠先生(行政總裁)

於2013年8月，公司宣佈韋達誠先生獲繼續委任為行政總裁至2015年8月31日。

在2013年5月9日舉行的週年大會上及根據公司章程細則，鄭海泉先生、方敏生女士及何承天先生按公司章程細則退任，並獲膺選連任為董事局成員。

文禮信先生、吳亮星先生及石禮謙先生將按公司章程細則第87及88條的規定於2014年週年大會上輪流退任，並將會參與候選連任。陳黃穗女士、陳阮德徽博士及馬時亨教授於2013年週年大會後獲董事局委任，其將根據公司章程細則第85條的規定退任，並於2014年週年大會上參與推選。請同時參閱公司管治報告書的第107及108頁。

各董事局成員的簡歷載於第124至128頁。

# 董事局報告書

## 替任董事

本年度內及截至本報告日期止，替任董事為：

- 代替陳家強教授：(i) 陳美寶女士；及(ii) 謝曼怡女士；
- 代替運輸及房屋局局長：(i) 運輸及房屋局副局長(邱誠武先生)；(ii) 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(黎以德先生)；及(iii) 運輸及房屋局副秘書長(運輸)(潘婷婷女士及陳帥夫先生)；及
- 代替運輸署署長：運輸署副署長(公共運輸事務及管理)(葉麗清女士(直至2013年5月23日)及羅鳳屏女士(自2013年5月24日))。

## 執行總監會

本年度內及截至本報告日期止，執行總監會成員為：

韋達誠先生(行政總裁兼董事局成員)

梁國權先生(副行政總裁)

張少華先生(人力資源總監)

周大滄先生(工程總監)

金澤培博士(車務總監)

羅卓堅先生(財務總監)(自2013年7月2日)

馬琳女士(法律總監及公司秘書)

鄧智輝先生(物業總監)

楊美珍女士(商務總監)

執行總監會成員的簡歷載於第129至131頁。

## 內部審核

公司的內部審核部門提供獨立、客觀的核證和顧問服務，旨在增值及改善公司的業務營運。該部門主要職責包括：

- 評估公司的內部監控系統及風險管理是否足夠及有效；

- 就現行的管理控制及資源運用方面提供建議；及
- 應公司管理層或審核委員會的委託作特別審閱、調查及就公司管治及監控提供顧問服務。

內部審核部主管直接向行政總裁及審核委員會匯報。

## 商業操守

詳情載於第115頁。

## 政策

董事局已採納以下的風險管理策略及政策：

A 建造及保險風險管理策略；

B 財務風險管理策略；

C 庫務風險管理策略；

D 安全風險管理策略；

E 企業風險管理策略；

F 保安風險管理政策；及

G 環境風險管理政策。

誠如公司管治報告書(第101頁)所述，除了股東通訊政策，董事局亦已於2013年3月(即有關守則條文正式生效前6個月)採納了董事局成員多元化政策。

## 公眾持股量

公司於2000年在聯交所主板上市時，獲聯交所授予公司豁免(「公眾持股量規定豁免」)，批准公司無須嚴格遵守上市規則第8.08(1)條的規定。根據公眾持股量規定豁免，公眾於公司持有的指定最低股份百分比不得少於公司已發行股本總額的10%。根據公司可從公開途徑取得的資料及就董事所知，於本年度內及截至本報告日期止，公司已按公眾持股量規定豁免維持指定的公眾持股量。



## 銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至2013年12月31日集團借貸總額達245.11億港元(2012年：235.77億港元)。借貸詳情載於帳項附註37。

## 帳項

公司及集團截至2013年12月31日的財政狀況，以及集團本年度的業績、權益變動及現金流量，載於第163至250頁的帳項。

## 十年統計數字

集團過去十年業績及資產負債概要，連同若干主要車務統計數字載於第90及91頁。

## 固定資產及在建鐵路工程

本年度固定資產及在建鐵路工程的變動情況分別載於帳項附註20至22及24。

## 儲備變動

本年度儲備的變動情況載於綜合權益變動表及帳項附註45及46。

## 股本

截至2012年12月31日，公司法定股本為65億港元，分為65億股普通股，其中5,793,196,650股為已發行入帳列作繳足普通股。

年內，公司發行共5,345,000股普通股，其中：

**A** 213,000股普通股因根據公司新入職僱員認股權計劃所授出認股權獲行使(詳情見帳項附註49A)而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權給予公司的有關行使價為15.97港元；及

**B** 5,132,000股普通股因根據公司2007年認股權計劃所授出認股權獲行使(詳情見帳項附註49A)而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權給予公司的有關行使價為18.30港元、26.52港元、26.85港元、26.96港元、27.48港元、27.60港元及28.84港元。

截至2013年12月31日，公司法定股本為65億港元，分為65億股普通股，其中5,798,541,650股為已發行及入帳列作繳足普通股。

## 買賣或贖回上市證券

公司及其附屬公司於2013年12月31日止年度內並無買賣或贖回任何集團的上市證券。

## 物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第58及59頁。

## 捐贈

公司於年內向慈善機構及其他團體捐出約670萬港元。

此外，「港鐵競步賽2013」為醫院管理局健康資訊天地籌得逾138萬港元(包括港鐵員工籌得逾3.5萬港元)，用以推廣健康生活。

員工透過公司舉辦的不同活動，為慈善團體籌得超過36.3萬港元善款：

- 透過僱員樂助計劃、公益綠「識」日、公益慈善馬拉松、公益行善「折」食日、公益愛牙日和公益便服日的活動，為公益金籌得超過30.1萬港元；
- 於粉紅服飾日為香港癌症基金會籌得超過3.6萬港元；及
- 於「港鐵“搭得快”大挑戰」的活動為愛心聖誕大行動籌得超過2.5萬港元。

## 匯報及監察

所有營運及業務活動均訂有全面的財政預算制度，並由董事局審批年度預算。公司的營運、業務及工程項目對比預算的結果，須每月向董事局呈報，並定期更新年度財政預測數字。

## 庫務管理

公司庫務部乃按照董事局認可的指引運作，參照理想融資模式管理公司債務結構，該模式界定理想的金融工具、定息和浮息債項組合、還款期、利率風險、貨幣風險及融資準備期。公司定期檢討及改良該模式，以反映公司財務需要及市場狀況所出現的轉變。利率掉期及貨幣掉期等金融衍生工具只會用作對沖工具，以管理集團承受的利率及貨幣風險。為監控公司的衍生工具活動，公司訂立審慎的指引及程序，其中包括全面的信貸風險管理系統，以「風險價值」方法監控交易對手的信貸風險。而公司庫務部的內部職責均適當劃分。

重大的融資交易及衍生工具交易指引(包括信貸風險管理架構)須取得董事局批准。

## 資本性與經常性開支

主要資本性與經常性開支的評估、檢討及審批均有既定程序。所有超逾公司資產淨值0.2%的項目開支及超逾公司資產淨值0.1%的顧問服務聘用事宜，均須取得董事局批准。

## 發行債券及票據

集團於2013年12月31日止年度內曾發行32.85億港元等值的票據，詳情載於帳項附註37C。該等票據乃為集團一般資金需求而發行，包括新資本性開支及到期債務再融資。

## 電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序、監控和定期作出品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援、服務台運作及支援服務，以及軟件開發及維修均已獲取ISO 9001:2008認證。每年就重要應用系統開展一次災難恢復演習。此外，公司亦已獲取資訊安全管理系統ISO 27001:2005的認證，符合對電腦系統操作全面有關安全的規定。

## 董事局及執行總監會成員之合約權益

於本年度結算日或本年度內任何時間，均無任何由公司或其任何附屬公司簽訂，而董事局或執行總監會成員在當中有重大利益(不論直接或間接)的主要合約。

## 董事局及執行總監會成員之股份權益

根據證券及期貨條例(香港法例第571章)(「證券條例」)第352條須予備存的登記冊所載，或根據標準守則向公司及聯交所具報的資料，董事局及執行總監會成員於2013年12月31日於公司股份、相關股份及債券中擁有的權益或淡倉(按證券條例第XV部所指者)的詳情如下：

## 於公司股份及相關股份的好倉

董事局及/ 或執行總監會成員	持有的普通股數目				衍生工具			權益總額佔 已發行股本總額 百分比
	個人權益*	家族權益†	其他權益	公司權益	認股權	其他	權益合計	
錢果豐	52,330	-	-	-	-	-	52,330	0.00090
韋達誠	-	-	-	-	888,500 (附註1)	530,000 (附註2)	1,418,500	0.02446
陳黃穗(附註3)	1,116	1,675	-	-	-	-	2,791	0.00005
鄭海泉	1,675	1,675	-	-	-	-	3,350	0.00006
方敏生	1,712	-	-	-	-	-	1,712	0.00003
馬時亨(附註4)	-	70,000 (附註4)	70,000 (附註4)	-	-	-	70,000	0.00121
施文信	5,153	-	-	-	-	-	5,153	0.00009
楊何蓓茵	1,116	-	-	-	-	-	1,116	0.00002
梁國權	193,000	-	-	23,000 (附註5)	967,000 (附註1)	-	1,183,000	0.02040
張少華	13,290	-	-	-	467,500 (附註1)	-	480,790	0.00829
周大滄	-	-	-	-	835,000 (附註1)	-	835,000	0.01440
金澤培	2,283	-	-	-	734,500 (附註1)	-	736,783	0.01271
羅卓堅(附註6)	-	-	-	-	196,000 (附註1)	-	196,000	0.00338
馬琳	-	-	-	-	515,500 (附註1)	-	515,500	0.00889
鄧智輝	600	-	-	-	(i) 584,000 (附註1) (ii) 22,000 (附註7)	-	606,600	0.01046
楊美珍	13,400	-	-	-	618,000 (附註1)	-	631,400	0.01089

## 附註

- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
- 韋達誠先生於被委任為公司行政總裁時獲授予300,000股公司股份相關的衍生權益(按證券條例第XV部所指者)。該衍生權益代表韋達誠先生有權於2014年6月30日(即其首次任期預期屆滿之日)之後獲得支付相當於300,000股公司股份的等值現金(其中35%被視為於2013年10月31日獲得，此權益將根據其僱傭合約條款處理)。於2013年8月30日，韋達誠先生獲繼續委任為行政總裁至2015年8月31日。他獲授予230,000股公司股份相關的衍生權益(根據證券條例第XV部所指)。該衍生權益代表他有權於2015年8月31日延伸任期屆滿時獲得支付相當於230,000股公司股份的等值現金。
- 陳黃穗女士於2013年7月4日起獲委任為公司的獨立非執行董事。
- 馬時亨教授於2013年7月4日起獲委任為公司的獨立非執行董事。該70,000股股份乃間接由馬教授為其及其家族成員所成立的信託(The Ma Family Trust)持有，而他的配偶亦是受益人。
- 該23,000股股份乃由梁國權先生全資實益擁有的私人有限公司Linsan Investment Ltd.持有。
- 羅卓堅先生於2013年7月2日起獲委任為公司的財務總監及執行總監會成員。
- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。

\* 實益擁有人之權益

† 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

## 董事局報告書

### 根據帳項附註10B(i)及49A(i)所述的新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員及 合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於2013年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2013年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元)
鄧智輝	15/5/2006	213,000	25/4/2007 – 25/4/2016	22,000	–	–	–	–	20.66	22,000	–
其他合資格僱員	23/9/2005	213,000	9/9/2006 – 9/9/2015	213,000	–	–	–	213,000	15.97	–	27.40
	5/10/2006	94,000	29/9/2007 – 29/9/2016	62,500	–	–	–	–	19.732	62,500	–

#### 附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後10年，而自2002年5月16日採納新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)起計五年後，不得再授出任何認股權。
- 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何12個月內，新認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同公司任何其他認股權計劃下授予該合資格僱員的認股權(包括各認股權計劃下之已行使及未經行使的認股權)獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過新認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的1%。
- 上述認股權將成為可行使之部份所涉及之股份比例如下：

日期	認股權成為可行使之 部份所涉及之股份比例
授出認股權日期一週年(「授出週年」)之前	無
由第一授出週年至第二授出週年當日之前一日	三分之一
由第二授出週年至第三授出週年當日之前一日	三分之二
由第三授出週年及其後	全部

### 根據帳項附註10B(ii)及49A(ii)所述的2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於2013年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2013年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元)
韋達誠	30/3/2012	391,500	23/3/2013 – 23/3/2019	391,500	–	130,500	–	–	27.48	391,500	–
	6/5/2013	497,000	26/4/2014 – 26/4/2020	–	497,000	–	–	–	31.40	497,000	–
梁國權	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	–	–	–	27.60	170,000	–
	9/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	–	–	–	170,000	18.30	–	31.95
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	170,000	–	–	–	–	26.85	170,000	–
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	–	56,000	–	–	28.84	170,000	–
	30/3/2012	201,000	23/3/2013 – 23/3/2019	201,000	–	67,000	–	–	27.48	201,000	–
	6/5/2013	256,000	26/4/2014 – 26/4/2020	–	256,000	–	–	–	31.40	256,000	–
張少華	11/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	–	–	–	–	26.85	65,000	–
	21/7/2010	35,000	28/6/2011 – 28/6/2017	35,000	–	11,000	–	–	27.73	35,000	–
	20/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	65,000	–	21,000	–	–	28.84	65,000	–
	30/3/2012	122,000	23/3/2013 – 23/3/2019	122,000	–	41,000	–	–	27.48	122,000	–
	6/5/2013	180,500	26/4/2014 – 26/4/2020	–	180,500	–	–	–	31.40	180,500	–

根據帳項附註 10B(ii) 及 49A(ii) 所述的 2007 年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權(續)

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於 2013 年 1 月 1 日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於 2013 年 12 月 31 日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之前之 每股加權 平均收市價 (港元)
周大滄	18/6/2009	85,000	12/6/2010 – 12/6/2016	85,000	–	–	–	–	24.50	85,000	–
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	170,000	–	–	–	–	26.85	170,000	–
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	–	56,000	–	–	28.84	170,000	–
	30/3/2012	184,500	23/3/2013 – 23/3/2019	184,500	–	61,500	–	–	27.48	184,500	–
	6/5/2013	225,500	26/4/2014 – 26/4/2020	–	225,500	–	–	–	31.40	225,500	–
金澤培	13/12/2007	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	75,000	–	–	–	–	27.60	75,000	–
	14/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	–	–	–	–	26.85	65,000	–
	21/7/2010	50,000	28/6/2011 – 28/6/2017	50,000	–	16,000	–	–	27.73	50,000	–
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	–	56,000	–	–	28.84	170,000	–
	30/3/2012	172,000	23/3/2013 – 23/3/2019	172,000	–	57,500	–	–	27.48	172,000	–
6/5/2013	202,500	26/4/2014 – 26/4/2020	–	202,500	–	–	–	31.40	202,500	–	
羅卓堅(附註4)	1/11/2013	196,000	25/10/2014 – 25/10/2020	–	196,000	–	–	–	29.87	196,000	–
馬琳	12/12/2007	55,000	10/12/2008 – 10/12/2014	18,000	–	–	–	–	27.60	18,000	–
	10/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	–	–	–	–	26.85	65,000	–
	17/12/2010	90,000	16/12/2011 – 16/12/2017	90,000	–	30,000	–	–	28.84	90,000	–
	30/3/2012	158,500	23/3/2013 – 23/3/2019	158,500	–	53,000	–	–	27.48	158,500	–
	6/5/2013	184,000	26/4/2014 – 26/4/2020	–	184,000	–	–	–	31.40	184,000	–
鄧智輝	13/12/2007	65,000	10/12/2008 – 10/12/2014	65,000	–	–	–	–	27.60	65,000	–
	12/12/2008	65,000	8/12/2009 – 8/12/2015	43,000	–	–	–	–	18.30	43,000	–
	15/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	–	–	–	–	26.85	65,000	–
	17/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	65,000	–	21,000	–	–	28.84	65,000	–
	30/3/2012	163,500	23/3/2013 – 23/3/2019	163,500	–	54,500	–	–	27.48	163,500	–
	6/5/2013	182,500	26/4/2014 – 26/4/2020	–	182,500	–	–	–	31.40	182,500	–
楊美珍	12/12/2007	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	75,000	–	–	–	–	27.60	75,000	–
	10/12/2008	65,000	8/12/2009 – 8/12/2015	65,000	–	–	–	–	18.30	65,000	–
	10/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	–	–	–	–	26.85	65,000	–
	17/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	65,000	–	21,000	–	–	28.84	65,000	–
	30/3/2012	161,000	23/3/2013 – 23/3/2019	161,000	–	54,000	–	–	27.48	161,000	–
	6/5/2013	187,000	26/4/2014 – 26/4/2020	–	187,000	–	–	–	31.40	187,000	–
其他合資格僱員	11/12/2007	45,000	10/12/2008 – 10/12/2014	45,000	–	–	–	45,000	27.60	–	29.95
	12/12/2007	2,365,000	10/12/2008 – 10/12/2014	1,070,000	–	–	–	420,000	27.60	650,000	31.55
	13/12/2007	1,665,000	10/12/2008 – 10/12/2014	1,465,000	–	–	–	289,000	27.60	1,176,000	31.31
	14/12/2007	1,005,000	10/12/2008 – 10/12/2014	550,000	–	–	–	–	27.60	550,000	–
	15/12/2007	435,000	10/12/2008 – 10/12/2014	88,000	–	–	–	–	27.60	88,000	–
	17/12/2007	835,000	10/12/2008 – 10/12/2014	635,000	–	–	–	12,000	27.60	623,000	31.95
	18/12/2007	445,000	10/12/2008 – 10/12/2014	230,000	–	–	–	40,000	27.60	190,000	29.30
	19/12/2007	115,000	10/12/2008 – 10/12/2014	80,000	–	–	–	–	27.60	80,000	–
	20/12/2007	190,000	10/12/2008 – 10/12/2014	190,000	–	–	–	–	27.60	190,000	–
	22/12/2007	35,000	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	–	–	–	35,000	27.60	–	30.60
	24/12/2007	118,000	10/12/2008 – 10/12/2014	118,000	–	–	–	–	27.60	118,000	–
	28/12/2007	35,000	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	–	–	–	–	27.60	35,000	–
	31/12/2007	130,000	10/12/2008 – 10/12/2014	130,000	–	–	–	–	27.60	130,000	–
	2/1/2008	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	–	–	–	–	27.60	35,000	–
	3/1/2008	40,000	10/12/2008 – 10/12/2014	40,000	–	–	–	–	27.60	40,000	–
7/1/2008	125,000	10/12/2008 – 10/12/2014	80,000	–	–	–	80,000	27.60	–	31.12	

根據帳項附註10B(ii)及49A(ii)所述的2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權(續)

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於2013年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2013年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日前之 每股收市價 (港元)
其他合資格僱員	28/3/2008	255,000	26/3/2009-26/3/2015	180,000	-	-	-	41,000	26.52	139,000	32.44
	31/3/2008	379,000	26/3/2009-26/3/2015	230,000	-	-	-	38,000	26.52	192,000	30.18
	1/4/2008	261,000	26/3/2009-26/3/2015	204,000	-	-	-	40,000	26.52	164,000	31.06
	2/4/2008	296,000	26/3/2009-26/3/2015	236,000	-	-	-	17,000	26.52	219,000	31.60
	3/4/2008	171,000	26/3/2009-26/3/2015	100,000	-	-	-	25,000	26.52	75,000	32.71
	4/4/2008	23,000	26/3/2009-26/3/2015	23,000	-	-	-	-	26.52	23,000	-
	5/4/2008	17,000	26/3/2009-26/3/2015	17,000	-	-	-	-	26.52	17,000	-
	7/4/2008	390,000	26/3/2009-26/3/2015	268,000	-	-	-	32,000	26.52	236,000	31.66
	8/4/2008	174,000	26/3/2009-26/3/2015	96,000	-	-	7,000	20,000	26.52	69,000	31.39
	9/4/2008	85,000	26/3/2009-26/3/2015	60,000	-	-	-	17,000	26.52	43,000	30.90
	10/4/2008	58,000	26/3/2009-26/3/2015	58,000	-	-	-	-	26.52	58,000	-
	11/4/2008	134,000	26/3/2009-26/3/2015	94,000	-	-	-	5,000	26.52	89,000	32.15
	12/4/2008	48,000	26/3/2009-26/3/2015	48,000	-	-	-	17,000	26.52	31,000	31.95
	14/4/2008	40,000	26/3/2009-26/3/2015	40,000	-	-	-	-	26.52	40,000	-
	15/4/2008	34,000	26/3/2009-26/3/2015	34,000	-	-	-	-	26.52	34,000	-
	16/4/2008	57,000	26/3/2009-26/3/2015	40,000	-	-	-	-	26.52	40,000	-
	17/4/2008	147,000	26/3/2009-26/3/2015	107,000	-	-	-	-	26.52	107,000	-
	18/4/2008	32,000	26/3/2009-26/3/2015	15,000	-	-	-	-	26.52	15,000	-
	19/4/2008	25,000	26/3/2009-26/3/2015	25,000	-	-	-	-	26.52	25,000	-
	21/4/2008	66,000	26/3/2009-26/3/2015	66,000	-	-	-	-	26.52	66,000	-
	23/4/2008	34,000	26/3/2009-26/3/2015	19,000	-	-	-	-	26.52	19,000	-
	8/12/2008	90,000	8/12/2009-8/12/2015	45,000	-	-	-	25,000	18.30	20,000	28.75
	9/12/2008	1,293,000	8/12/2009-8/12/2015	282,000	-	-	-	25,000	18.30	257,000	32.00
	10/12/2008	2,046,400	8/12/2009-8/12/2015	921,400	-	-	-	95,000	18.30	826,400	30.21
	11/12/2008	2,394,200	8/12/2009-8/12/2015	1,129,000	-	-	-	81,500	18.30	1,047,500	31.41
	12/12/2008	1,416,500	8/12/2009-8/12/2015	671,500	-	-	-	13,500	18.30	658,000	30.85
	13/12/2008	84,500	8/12/2009-8/12/2015	40,500	-	-	-	-	18.30	40,500	-
	14/12/2008	88,200	8/12/2009-8/12/2015	45,000	-	-	-	-	18.30	45,000	-
	15/12/2008	1,084,700	8/12/2009-8/12/2015	555,200	-	-	-	87,000	18.30	468,200	30.81
	16/12/2008	581,500	8/12/2009-8/12/2015	361,500	-	-	-	72,500	18.30	289,000	30.90
	17/12/2008	513,500	8/12/2009-8/12/2015	348,000	-	-	-	87,500	18.30	260,500	32.01
	18/12/2008	611,500	8/12/2009-8/12/2015	233,000	-	-	-	106,500	18.30	126,500	30.64
	19/12/2008	198,000	8/12/2009-8/12/2015	88,000	-	-	-	25,000	18.30	63,000	31.30
	20/12/2008	19,000	8/12/2009-8/12/2015	19,000	-	-	-	-	18.30	19,000	-
	22/12/2008	772,500	8/12/2009-8/12/2015	288,500	-	-	-	55,000	18.30	233,500	31.70
	23/12/2008	306,000	8/12/2009-8/12/2015	162,000	-	-	-	44,000	18.30	118,000	30.55
	24/12/2008	500,500	8/12/2009-8/12/2015	197,000	-	-	-	15,000	18.30	182,000	31.35
	25/12/2008	45,000	8/12/2009-8/12/2015	45,000	-	-	-	-	18.30	45,000	-
	29/12/2008	148,000	8/12/2009-8/12/2015	59,000	-	-	-	-	18.30	59,000	-
	30/12/2008	19,000	8/12/2009-8/12/2015	19,000	-	-	-	19,000	18.30	-	29.60
	18/6/2009	170,000	12/6/2010-12/6/2016	45,000	-	-	-	-	24.50	45,000	-
	6/7/2009	45,000	12/6/2010-12/6/2016	45,000	-	-	-	-	24.50	45,000	-
	9/12/2009	670,000	8/12/2010-8/12/2016	520,000	-	-	-	-	26.85	520,000	-
	10/12/2009	2,381,000	8/12/2010-8/12/2016	1,696,500	-	-	15,000	312,500	26.85	1,369,000	31.22
	11/12/2009	2,297,000	8/12/2010-8/12/2016	1,886,000	-	-	-	168,000	26.85	1,718,000	31.12
	12/12/2009	610,000	8/12/2010-8/12/2016	429,000	-	-	-	44,000	26.85	385,000	30.38
	13/12/2009	19,000	8/12/2010-8/12/2016	12,500	-	-	-	-	26.85	12,500	-
	14/12/2009	2,443,000	8/12/2010-8/12/2016	2,071,500	-	-	22,000	223,000	26.85	1,826,500	31.43
	15/12/2009	2,773,000	8/12/2010-8/12/2016	2,183,500	-	-	23,000	268,000	26.85	1,892,500	31.28
	16/12/2009	1,550,000	8/12/2010-8/12/2016	1,170,000	-	-	-	228,500	26.85	941,500	31.30
	17/12/2009	1,000,000	8/12/2010-8/12/2016	893,000	-	-	-	278,000	26.85	615,000	30.62
	18/12/2009	389,000	8/12/2010-8/12/2016	314,000	-	-	-	34,000	26.85	280,000	31.14
	19/12/2009	70,000	8/12/2010-8/12/2016	70,000	-	-	-	-	26.85	70,000	-

根據帳項附註10B(ii)及49A(ii)所述的2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權(續)

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於2013年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2013年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元)
其他合資格僱員	20/12/2009	75,000	8/12/2010-8/12/2016	75,000	-	-	-	-	26.85	75,000	-
	21/12/2009	520,000	8/12/2010-8/12/2016	367,000	-	-	-	38,000	26.85	329,000	31.50
	22/12/2009	256,000	8/12/2010-8/12/2016	172,000	-	-	-	-	26.85	172,000	-
	21/7/2010	270,000	28/6/2011-28/6/2017	105,000	-	30,000	15,000	-	27.73	90,000	-
	16/12/2010	194,000	16/12/2011-16/12/2017	194,000	-	63,000	-	-	28.84	194,000	-
	17/12/2010	4,737,000	16/12/2011-16/12/2017	4,388,500	-	1,435,000	66,000	254,500	28.84	4,068,000	30.91
	18/12/2010	673,000	16/12/2011-16/12/2017	673,000	-	218,000	-	-	28.84	673,000	-
	19/12/2010	174,000	16/12/2011-16/12/2017	155,000	-	37,000	13,000	44,000	28.84	98,000	31.95
	20/12/2010	4,789,500	16/12/2011-16/12/2017	4,292,000	-	1,371,000	78,000	416,000	28.84	3,798,000	30.81
	21/12/2010	3,020,000	16/12/2011-16/12/2017	2,757,000	-	921,000	65,500	214,500	28.84	2,477,000	31.29
	22/12/2010	975,000	16/12/2011-16/12/2017	934,500	-	312,000	-	21,500	28.84	913,000	31.64
	23/12/2010	189,000	16/12/2011-16/12/2017	144,000	-	38,000	8,000	17,000	28.84	119,000	32.20
	7/7/2011	215,000	27/6/2012-27/6/2018	215,000	-	72,500	-	52,000	26.96	163,000	31.12
	30/3/2012	15,363,000	23/3/2013-23/3/2019	15,118,500	-	5,089,000	298,000	424,000	27.48	14,396,500	31.10
	6/5/2013	19,690,000	26/4/2014-26/4/2020	-	19,690,000	10,500	333,000	-	31.40	19,357,000	-
	1/11/2013	188,500	25/10/2014-25/10/2020	-	188,500	-	-	-	29.87	188,500	-

附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後七年，而自2007年6月7日採納2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)起計七年後，不得再授出任何認股權。
- 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何12個月內，在2007年認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同公司任何其他認股權計劃下授予該合資格僱員的認股權(包括各認股權計劃下之已行使及未經行使的認股權)獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過2007年認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的0.2%。
- 上述認股權將成為可行使之部份所涉及之股份比例如下：

日期	認股權成為可行使之 部份所涉及之股份比例
授出認股權日期一週年(「授出週年」)之前	無
由第一授出週年至第二授出週年當日之前一日	三分之一
由第二授出週年至第三授出週年當日之前一日	三分之二
由第三授出週年起及其後	全部

- 羅卓堅先生於2013年7月2日起成為財務總監及執行總監會成員。

截至2013年12月31日止年度內，根據2007年認股權計劃，536名僱員獲授21,989,500份可認購公司股份的認股權。有關授予認股權的詳情載於上文的列表。緊接認股權授出之日期前，每股股份之收市價載列如下。根據這計劃

的條款，每名承授人須按要項向公司支付1.00港元，作為獲授認股權的代價。所授出的認股權按應計已完成等待期的基準在帳目中確認。以「柏力克—舒爾斯」期權定價模式估計，於授出日期授出每份認股權的加權平均價值如下：

授出日期	緊接授出日期前的 每股股份收市價 (港元)	行使價 (港元)	預期 無風險利率 (%)	預計年期 (年)	預期波幅	預期 每股股息 (港元)	每份認股權之 加權平均價值 (港元)
6/5/2013	31.95	31.40	0.21	3.5	0.15	0.79	2.33
1/11/2013	30.05	29.87	0.69	3.5	0.14	0.79	3.04

## 董事局報告書

「柏力克 — 舒爾斯」期權定價模式是為評估所買賣的期權的公允價值而設，當中須作出高度主觀的假設，包括預計年期及股價波幅。由於公司的認股權的特性與所買賣的期權的特性差異甚大，並因為主觀假設變化可大幅影響公允價值的評估結果，因此「柏力克 — 舒爾斯」期權定價模式不一定能對認股權的公允價值作出可靠的評估。

除上文所披露者外：

根據證券條例第352條而備存的登記冊所載，或根據標準守則向公司及聯交所具報的資料：

**A** 公司董事局或執行總監會成員概無於公司或其任何相聯法團的股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉（按證券條例第XV部所指者）；及

**B** 截至2013年12月31日止年度內，董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

### 董事服務合約

擬於應屆週年大會被推選或重選連任的董事，概無訂立不可由公司或其任何附屬公司於一年內終止而毋須作賠償（法定賠償除外）的服務合約。

董事概無與公司或其任何附屬公司訂立合約時間可能超過三年的服務合約，或為終止該合約而使公司需要給予超過一年通知期，或支付超過一年薪酬的款項或支付相等於超過一年薪酬的其他款項。

### 主要股東權益

按公司根據證券條例第336條而備存的登記冊所載，於2013年12月31日擁有公司股本票面值5%或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	普通股數目	普通股佔已發行股本總額百分比
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,434,552,207	76.48

公司已獲政府知會，於2013年12月31日，公司約0.41%股份乃為外匯基金持有（不包括上述財政司司長法團之持股量）。外匯基金是根據外匯基金條例（香港法例第66章）成立的基金，由財政司司長控制。

### 其他人士權益

按公司根據證券條例第336條而備存的登記冊所載或向公司及聯交所具報的資料，除上文標題為「董事局及執行總監會成員之股份權益」及「主要股東權益」所披露者外，於2013年12月31日，並無其他人士於公司股份或相關股份中擁有任何權益或淡倉。

### 有關控權股東強制履行承諾的貸款協議

截至2013年12月31日，附有控權限制的集團借貸合共190.68億港元，到期日介乎2014年至2043年不等，另有已承諾但未動用銀行信貸73億港元。限制條件是要求政府作為公司的控權股東，須維持擁有公司附表決權股份面值一半以上的股權，否則集團或會被要求即時償還借貸及取消已承諾但未動用的銀行信貸。

### 主要供應商及顧客

在截至2013年12月31日止的年度中，按採購值（非資本性）計算，集團從最大五家供應商的採購量是少於30%。

在截至2013年12月31日止的年度中，按集團總營業額計算，集團與最大五家顧客的總交易額約為37.98%，其中與最大客戶之交易額約為18.71%。



於2013年12月31日，政府作為集團最大五家顧客之一，透過財政司司長法團（其為公司主要股東）持有公司已發行股本約76.48%（詳情可參照上文標題為「主要股東權益」一節）。

於2013年12月31日，下列本公司之非執行董事\* / 替任董事# 皆為政府官員：

- 陳家強教授\*（財經事務及庫務局局長）
- 運輸及房屋局局長\*（張炳良教授）
- 運輸署署長\*（楊何蓓茵女士）
- 陳美寶女士#
- 謝曼怡女士#
- 運輸及房屋局副局長#（邱誠武先生）
- 運輸及房屋局常任秘書長（運輸）#（黎以德先生）
- 運輸及房屋局副秘書長（運輸）#（潘婷婷女士及陳帥夫先生）
- 運輸署副署長（公共運輸事務及管理）#（羅鳳屏女士）

除上文所披露者外，於2013年12月31日，並無其他董事局或執行總監會成員或彼等各自的任何聯繫人士或就董事局或執行總監會成員所深知擁有本公司已發行股本超過5%之任何股東，於本集團最大五家顧客中擁有任何實益權益。

## 持續經營

第163至250頁的帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱公司2014年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並確信公司具備充足資源在可見未來繼續經營。

## 關連交易

於2014年1月，公司與政府訂立以下的交易。按上市規則規定，政府是公司的主要股東，故就上市規則而言，政府

因此是公司的「關連人士」，而下列交易對公司而言是上市規則所界定的關連交易。

正如公司於2005年1月13日的公告中所披露，聯交所已向公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守上市規則第14A章中本應適用於公司與政府之間的關連交易及持續關連交易的規定（「豁免」）。

有鑑於此，公司根據上市規則第14A.45條及豁免第(B)(I)段作出如下披露。

### 土地協議

有關新批地第7040號，公司與政府於2014年1月27日訂定批約修訂書，准許於青衣市地段第135號的商業發展提議，補地價金額為1,261,510,000港元。

### 持續關連交易

在回顧年度內，以下交易和安排涉及持續與政府及/或九鐵公司、機場管理局（「機管局」）、UGL Rail Services Pty Limited（「UGL」）、禮頓建築（亞洲）有限公司（「禮頓亞洲」）及John Holland Pty Limited（「JHL」）提供商品或服務。如上文「關連交易」一節所述，政府為公司的主要股東。按《上市規則》的定義，九鐵公司和機管局同為公司的聯繫人士。按下文第III段所解釋，UGL及John Holland Melbourne Rail Franchise Pty Ltd.（「John Holland」）是公司一家附屬公司的主要股東，John Holland、JHL及禮頓亞洲均為Leighton Holdings Limited的間接全資附屬公司。在此基礎上，就《上市規則》而言，JHL及禮頓亞洲均是John Holland的聯營公司。因此，就《上市規則》而言，政府、九鐵公司、機管局、UGL、禮頓亞洲及JHL各為「關連人士」，而下文I、II及III段所述各項交易根據《上市規則》規定構成公司的持續關連交易。

## I 與合併相關的持續關連交易

下文A至D段所列各項交易均為兩鐵合併的一部分，並於2007年10月9日舉行的股東特別大會上獲得公司獨立股東批准。這些段落應連同下文「兩鐵合併額外資料」所載的段落一併閱讀。

正如公司於2007年9月3日就兩鐵合併發出的通函所披露，聯交所已向公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章中本應適用於公司、政府及/或九鐵公司之間因兩鐵合併而產生的持續關連交易之規定（「與合併相關豁免」）。

### A 合併框架協議

公司、九鐵公司及運輸及房屋局局長及財經事務及庫務局局長（代表政府）於2007年8月9日訂立合併框架協議。

合併框架協議載有關於兩鐵合併的整體架構及若干特定範疇的條文，包括關於下列各項的條文：

- 完善整合的轉車計劃；
- 公司於兩鐵合併後的公司管治；
- 與物業前期工程有關的付款；
- 有關就因鐵路物業發展招標而產生的單位生產量制訂一個逐年延展的計劃的安排；
- 有關評估地價金額的安排；
- 有關公司及九鐵公司僱員的安排，包括防止公司以與整合公司及九鐵公司的營運過程有關的任何原因終止聘用相關前綫員工的條文；
- 實行若干票價下調；
- 有關擬建沙田至中環綫的安排；
- 九鐵公司對其現有融資安排的持續責任；

- 處理九鐵公司的跨境租約；
- 就物業組合支付77.9億港元（見第145至147頁及下文D段所述）；
- 分配對第三方提出的任何兩鐵合併前及兩鐵合併後索償的法律責任；及
- 公司保留其英文名稱，而（根據《兩鐵合併條例》規定）其中文名稱改為「香港鐵路有限公司」。

### B 西鐵代理協議

公司、九鐵公司及若干九鐵附屬公司（「西鐵附屬公司」）於2007年8月9日簽訂西鐵代理協議及有關協議。根據西鐵代理協議的條款，公司獲委任：

- 為九鐵公司的代理人及若干授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務；及
- 為各西鐵附屬公司的代理人及該等附屬公司出具的授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務。

公司將會就未批出的西鐵發展用地收取相當於總銷售收益0.75%的代理費用，並將會就已批出的西鐵發展用地收取相當於西鐵附屬公司根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用。公司亦將向西鐵附屬公司收回公司就西鐵發展用地所招致的費用（包括內部成本）加16.5%間接費用連同應計利息。

### C 九鐵公司跨境租約協議

#### 美國跨境租約承擔協議

於2007年11月30日，公司及九鐵公司分別與Wilmington Trust Company、Buoyant Asset Limited、BA Leasing & Capital Corporation、Utrecht-America Finance Co.、Cooperatieve Centrale Raiffeisen-Boerenleenbank B.A.、Advanced Asset Limited、Washoe Asset Management Company、Quality Asset Limited、Kasey Asset Limited、

Key Equipment Finance Inc.、Mercantile Leasing Company (No. 132) Limited、Landesbank Sachsen Aktiengesellschaft、Barclays Bank PLC、Bayerische Landesbank Girozentrale、U.S. Bank National Association、Circuit Asset Limited、Citicorp USA Inc.、Shining Asset Limited、Banc of America FSC Holdings Inc.、Fluent Asset Limited、Anzef Limited、Societe Generale、Australia and New Zealand Banking Group Limited、Statesman Asset Limited、State Street Bank and Trust Company及Bowman Asset Limited，就九鐵公司與若干交易對手原先訂立的多項美國跨境租約訂立美國跨境租約承擔協議，由2007年12月3日起生效。根據每項美國跨境租約承擔協議，公司承諾就九鐵公司於各項跨境租約協議下須承擔的義務而與九鐵公司共同及分別承擔履行該等義務。因此，一般而言，公司須向跨境租約對手承擔九鐵公司於跨境租約下的義務，並有權行使九鐵公司在跨境租約下的若干權利。

#### 美國跨境租約分配協議

公司、九鐵公司及九鐵附屬公司(「九鐵附屬公司」)於2007年12月2日訂立美國跨境租約分配協議。根據美國跨境租約分配協議，有關跨境租約的權利、義務及風險責任，將在九鐵公司與公司之間劃定及分配(每方須向指定的跨境租約對手承擔共同及個別責任，如上文「美國跨境租約承擔協議」一段所提述)。根據公司與九鐵公司的美國跨境租約分配協議，公司須履行指定的義務。公司與九鐵公司各自於美國跨境租約分配協議下作出聲明，其中包括由九鐵公司就跨境租約情況作出的各項聲明。公司與九鐵公司同意彌償彼此有關該等跨境租約的損失。

#### D 物業組合協議

##### 第2A類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾其將會於合併日期起計12個月或政府與公司可能協定的其他期間內，向九鐵公司提出以零地價批出若干物業(「第2A類物業」)所在土地的政

府租契(「該政府租契」)。根據香港法例第372章《九廣鐵路公司條例》(「《九鐵條例》」)，第2A類物業現時由九鐵公司持有作歸屬土地。於2007年8月9日，九鐵公司作出承諾其將會於緊隨上文所述獲批政府租契後，訂立一份買賣協議將第2A類物業售予公司(「該買賣協議」)。第2A類物業其後按該買賣協議轉讓予公司(「該轉讓協議」)。根據九鐵公司的承諾及作為獲批政府租契前的臨時安排，九鐵公司與公司於2007年8月9日簽訂下列協議：

- 九鐵公司(作為出租人)須按市場租金就第2A類物業的空置單位與公司(作為承租人)訂立租約(公司擬於其後將空置單位分租予分租戶)的協議；
- 兩項與第2A類物業內的共用地方有關的特許協議，據此，九鐵公司授予公司使用該等共用地方的權利，直至簽訂上述第2A類物業的轉讓協議為止；
- 委任公司出任其執行代理，以強制執行九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2A類物業租賃協議的租務代理協議；及
- 將根據九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2A類物業租賃協議收取的所得款項轉讓予公司。

上述政府租契分別於2009年3月27日及2009年3月31日批予九鐵公司。九鐵公司及公司於2009年3月27日及2009年3月31日分別簽訂上述買賣協議，而對公司之轉讓協議則分別於2009年3月27日及2009年3月31日簽訂。公司與九鐵公司亦分別於2009年3月27日及2009年3月31日訂立互利及互授權契約，訂下雙方於第2A類物業所在土地上的地役權、權利、享有權、特權及自由權。

##### 第2B類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾其將會於合併日期起計24個月或政府與公司可能協定的其他期間內，向公司提出按協定的條款批出若干物業(「第2B類物業」)的政府租契。根據《九鐵條例》，第2B類物業現時由九鐵公司持有作歸屬土地，作員工宿舍及會所用途。

於2007年8月9日，九鐵公司就臨時安排作出承諾，以確保由合併日期開始，公司須負責九鐵公司根據有關第2B類物業的特許協議項下的義務並強制執行該等協議。公司有權獲得九鐵公司就該等特許協議而言所收取的所得款項。臨時安排計有(其中包括)由合併日期起：

- 受現有特許及《九鐵條例》附件二所限下，九鐵公司(作為特許發出人)向公司(作為特許持有人)授出就第2B類物業的管有權，公司無需支付任何特許使用費或同意租賃金，而公司有權分租特許使用全部或部分第2B類物業(條件為物業須用作員工宿舍及會所)的協議；
- 直至批授第2B類物業的政府租契前，九鐵公司已委任公司出任其執行代理，以強制執行九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2B類物業租賃協議；及
- 九鐵公司根據九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2B類物業租賃協議收取的所得款項轉讓予公司。

第2B類物業(即策誠軒)的基本條款文件於2009年12月31日發出，並於同日獲公司接納，以及大埔市內地段199號的政府租契於2010年3月29日發出，為期50年，由2007年12月2日生效。

### 第3類物業

於2007年8月9日，公司與九鐵公司訂立三份協議(「第3類協議」)及相關授權書。每份第3類協議均與若干物業(每項均為「第3類物業」)有關。九鐵公司之前曾就每項第3類物業訂立一份發展協議。倘若公司根據第3類協議獲授或承擔的權利及義務只與該項第3類物業上的經營權財產有獨有關係，則公司不可行使或履行該等權利及義務。對位於任何第3類物業上的經營權財產構成影響的事宜，將會根據服務經營權協議的條款處理(定義及概要見第159頁)。

根據各份第3類協議的條款，公司獲委任出任九鐵公司的代理人及根據授權書為獲授權人，以行使及履行九鐵公司就第3類物業而言的權利及義務(但不包括出售相關的第3類物業的權利或義務)。

公司須在任何時間遵守就第3類物業而言約束九鐵公司的法定限制及義務，並須支付九鐵公司因公司的行動而產生的所有應付九鐵公司款項及應收九鐵公司款項。

於擔任九鐵公司代理人時，公司須根據審慎的商業原則行事，並以就第3類物業盡量取得最高毛利及經營安全有效率的鐵路。為協助公司履行其代理職能，九鐵公司已向公司授予授權書。公司僅可按授權書根據第3類協議行使其獲賦予的權利及履行所承擔的義務。除作為九鐵公司代理人外，凡屬公司因其代理權範圍限制無法作出有關的任何行動或事宜，公司亦有權就各項第3類物業(包括其有關發展協議)向九鐵公司發出指示。凡法律及有關政府批授許可進行該等指示，九鐵公司必須即時遵行該等指示。

九鐵公司須就第3類物業收取的收入以資產負債表(而非於損益帳)變動方式入帳，但該處理方法必須為法律及會計準則及實務許可。

九鐵公司不得就第3類物業採取任何公司(作為九鐵公司代理人)並無採取，或非根據公司指示或非根據第3類協議的條款以其他方式採取的行動。

作為出任九鐵公司代理的代價，公司將獲支付一筆費用，預期數目將與九鐵公司就有關第3類物業取得的利潤(扣除若干初期及最初付款及顧問貢獻費後，兩者均已經或將會由九鐵公司的有關發展商支付)相近。一般而言，公司的費用將於九鐵公司收訖有關款項後即時分期支付(但或須扣減九鐵公司應付有關第3類物業發展商的指定金額)。

公司同意就各第3類物業對九鐵公司作出若干彌償保證。

公司將為各第3類物業(落成後)的首任管理人，或將確保就有關物業委任管理人。

倘九鐵公司不再擁有有關第3類物業的任何不分割份數(經營權財產除外)，及九鐵公司與發展商及擔保人根據關於有關第3類物業的發展協議並無任何進一步權利可行使，亦無責任須履行，公司出任代理人的委任即須終止。

就合併框架協議、西鐵代理協議(及相關授權書)、美國跨境租約承擔協議、美國跨境租約分配協議，及有關第2A類、第2B類及第3類物業的協議(合稱「與合併相關持續關連交易」)，根據與合併相關豁免第B(I)(i)段，公司確認公司的獨立非執行董事已審閱各項與合併相關持續關連交易，並確認與合併相關持續關連交易是按下列條件訂立：

- (1) 屬於公司的日常業務；
- (2) 按一般商務條款或不遜於獨立第三者向公司可取得或提供的條款訂立；及
- (3) 根據有關協議所訂定的條款屬公平合理及符合公司股東的整體利益。

公司已聘請其核數師就各項與合併相關的持續關連交易，根據香港會計師公會發出的香港鑒證工作準則第3000號「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參考《實務說明》第740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」進行審查。根據合併相關豁免第B(I)(ii)段，核數師已向董事局遞交函件，確認：

(a) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與合併相關的持續關連交易並未獲董事局批准；及

(b) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與合併相關的持續關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議下進行。

## II 與政府及/或其聯繫人士之非合併相關持續關連交易

下列披露乃根據豁免第(B)(I)段及《上市規則》第14A.46條作出。

### A1 有關沙田至中環綫的設計及地盤勘測的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2008年11月24日就沙田至中環綫的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份沙中綫協議」)。

第一份沙中綫協議載有關於擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據第一份沙中綫協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本和前期成本)有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府承擔第一份沙中綫協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)以及由政府直接支付該等成本的安排；
- 公司進行或促使他人進行有關擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測活動的責任；
- 根據第一份沙中綫協議，公司對政府承擔的責任以6億港元為限，但因公司疏忽而引致的傷亡事故除外；及

- 倘沙田至中環綫的鐵路計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關沙田至中環綫的融資、建造、竣工、測試、啟用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

### A2 有關沙田至中環綫預先工程的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2011年5月17日就沙田至中環綫的預先工程簽訂了委託協議(「第二份沙中綫協議」)。

第二份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第二份沙中綫協議所載的某些委託活動及履行其在第二份沙中綫協議之下的其他義務的代價。該項目管理費用的金額將由公司與政府議定。在議定之前，政府將按照第二份沙中綫協議中所約定的臨時基數計算向公司支付有關的項目管理費用；
- 公司與政府可以同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式，應猶如其為第二份沙中綫協議指定進行的活動的組成部份一樣，並且作為公司自行或促使他人執行該等雜項工程(如有)及履行其在第二份沙中綫協議之下有關該等雜項工程(如有)的其他義務的代價。政府須向公司支付經公司與政府議定的款項，作為公司設計及建造該等雜項工程而政府須向公司支付的項目管理費；
- 政府須承擔所有「工程成本」(定義見第二份沙中綫協議)。為此，政府將會就工程成本向公司作出臨時付款，待工程成本最終結算數目確定時，或須對該等臨時付款作出調整；
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署招致的與沙田至中環綫項目相關的費用；
- 根據第二份沙中綫協議，政府須向公司支付的最高總額限於每年約30億港元，且總計不得超過約150億港元；
- 公司須自行或促使他人在擴建後的金鐘站及將會建造的何文田站進行若干備置工程和將位於紅磡的國際郵件中心重置於九龍灣以及進行第二份沙中綫協議所述的其他工程；
- 在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及之責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下已經及將會向政府收取的費用總額；
- 根據第二份沙中綫協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告，並在有關工程完成後三個月內向政府提供一個有關第二份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告；
- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止，公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該等工程移交前發現的任何尚未完成的工程及修補缺陷工程；

- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的十二年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
  - 就涉及第二份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，該等活動將由一個專業及稱職的項目經理提供具有技術及謹慎的服務；
  - 就涉及第二份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，該等活動將由一個專業及稱職的設計工程師提供具有技術及謹慎的服務；及
  - 就涉及第二份沙中綫協議中有關建造活動而言，該等活動將由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料進行具有技術及謹慎的服務。
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司在可能範圍內盡快獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

### A3 有關沙田至中環綫的建造及投入服務的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2012年5月29日就沙田至中環綫的建造及投入服務簽訂委託協議(「第三份沙中綫協議」)。

第三份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第三份沙中綫協議中訂明的若干委託活動及履

行其在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議下的其他義務的代價。項目管理費用的款額為78.93億港元，將由政府按季度支付給公司；

- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為第三份沙中綫協議指定進行的活動的組成部份一樣。而作為公司自行或促使他人執行該等雜項工程(如有)及履行其在第三份沙中綫協議下關於該等雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須向公司支付經公司與政府議定的款項，作為項目管理費用應付給公司用以設計及建造該等雜項工程而產生的費用；
- 政府須承擔若干「第三方費用」、任何「新綫聯通工程費用」及任何「直接費用」(各定義均見第三份沙中綫協議)；
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署招致的與沙田至中環綫項目相關的費用；
- 根據第三份沙中綫協議政府須向公司支付的最高總額限於每年30億港元，且總計不得超過150億港元；
- 根據第三份沙中綫協議就政府在第三份沙中綫協議下對若干鐵路工程的貢獻，公司須向政府支付的最高總額限於每年40億港元，且總計不得超過150億港元。
- 在第一份沙中綫協議和 second 份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及的責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議和 second 份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下已經及將會向政府收取的費用總額；

- 根據第三份沙中綫協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告，並在將沙田至中環綫項目移交給政府後三個月內向政府提供一個有關第三份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告；
- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止，公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該等工程移交前發現的任何尚未完成的工程及修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的十二年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
  - 就涉及第三份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，該等活動將由一個專業及稱職的項目經理提供具有技術及謹慎的服務；
  - 就涉及第三份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，該等活動將由一個專業及稱職的設計工程師提供具有技術及謹慎的服務；及
  - 就涉及第三份沙中綫協議中有關建造活動而言，該等活動將由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料進行具有技術及謹慎的服務。
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司在可能範圍內盡快獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

### B1 有關高鐵香港段(廣深港高速鐵路香港段)的設計及地盤勘測的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2008年11月24日就高鐵香港段的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份高鐵香港段協議」)。

第一份高鐵香港段協議載有關於擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據第一份高鐵香港段協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本、前期成本和招聘員工成本)而有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府須承擔第一份高鐵香港段協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)，以及由政府直接支付該等成本的安排；
- 公司進行或促使他人進行有關擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測活動的責任；
- 根據第一份高鐵香港段協議，公司對政府承擔的責任以7億港元為限，但因公司疏忽而引致的傷亡事故除外；及
- 倘高鐵香港段的計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關高鐵香港段的融資、建造、竣工、測試、啟用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

### B2 有關高鐵香港段的建造、測試及投入服務的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2010年1月26日就高鐵香港段的建造及投入服務簽訂了協議(「第二份高鐵香港段協議」)。



高鐵香港段的方案於2008年11月28日按照香港法例第519章《鐵路條例》首次刊登憲報，其修訂及更新方案於2009年4月30日刊登憲報。行政長官會同行政會議於2009年10月20日批准經作出被視為必要的輕微修改的方案，而相關的資金支持於2010年1月16日獲得立法會財務委員會通過。

第二份高鐵香港段協議包括以下條文：

- 政府須向公司支付45.9億港元，作為公司自行或促使他人進行在第二份高鐵香港段協議下的若干委託活動及履行在第二份高鐵香港段協議和第一份高鐵香港段協議下的其他義務的代價。政府將按預定時間表每季度預先以現金支付給公司，該金額可按照第二份高鐵香港段協議更改，並受最高付費限額限制(分別為每年20億港元及總付額不超過100億港元(「最高付費限額」))；
- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些已同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為根據第二份高鐵香港段協議所進行指定活動的組成部分一樣。而作為公司自行或促使他人執行雜項工程(如有)及履行其在第二份高鐵香港段協議下關於雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須向公司支付相當於由於雜項工程而產生的第三方費用的有關固定百分比的金額，此金額受最高付費限額限制；
- 根據第二份高鐵香港段協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行委託活動的進度報告，並在將高鐵香港段項目移交給政府或第二份高鐵香港段協議終止(以較先發生者為準)後三個月內向政府提供一個根據第二份高鐵香港段協議進行所需活動的最終報告；
- 從開始施工日起至向政府(或經政府指定的第三方)移交有關工程之日為止，公司須對在高鐵香港段項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該等工程移交前發現的任何尚未完成的工程及修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的十二年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
  - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關項目管理服務的活動而言，該等活動將由一個專業及稱職的項目經理提供具有技術及謹慎的服務；
  - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關設計服務的活動而言，該等活動將由一個專業及稱職的設計工程師提供具有技術及謹慎的服務；及
  - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關建造活動而言，該等活動將由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料進行具有技術及謹慎的服務。
- 政府須承擔(i)應向第三方支付的任何費用、(ii)根據第二份高鐵香港段協議進行的活動而須向任何政府部門、政策局、機構或團體支付有關的費用；及(iii)因公司及/或第三方承辦商根據第二份高鐵香港段協議進行活動對九鐵公司所造成的損害而須向九鐵公司支付作為賠償的任何費用；及(iv)所有土地徵用、清理及相關費用(包括因任何第三方提出任何賠償申索所致的所有費用)及由地政總署招致的與高鐵香港段項目相關的費用；及

- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司在可能範圍內盡快獲給予或授予所有與高鐵香港段的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

政府已經同意基於公司將被邀請以特許經營方式營運高鐵香港段，故由公司根據並按照第二份高鐵香港段協議的條款來進行高鐵香港段的建造、測試及投入服務相關工作。

第二份高鐵香港段協議在按照第二份高鐵香港段協議進行的活動完成或按照第二份高鐵香港段協議條款被提早終止之前持續完全有效。公司預期絕大部份按照第二份高鐵香港段協議進行的活動將於2015年中按預計移交已完工的高鐵香港段的時間前完成。然而，某些活動涉及向政府提供特定的行政服務，公司預期會在高鐵香港段項目完成之後的若干年繼續提供這些服務。儘管如此，某些條款在按照第二份高鐵香港段協議進行的活動完成之後仍繼續有效，例如有關保密及爭議解決的條款。

### C 延續現有關於香港國際機場旅客捷運系統的保養協議

公司由2002年起與機管局訂有一份關於香港國際機場旅客捷運系統的保養安排的保養協議。這份協議於2002年3月18日訂立，為期三年，於2005年7月6日屆滿。公司其後與機管局達成一份補充協議，並於2005年6月獲董事局批准，將保養協議延長多三年至2008年7月6日，當中包括將服務延伸至翔天廊及海天客運碼頭大樓的旅客捷運系統的選擇權。另一份為期五年的保養協議於2008年8月21日訂立，並於2013年7月5日屆滿（「保養協議」）。

於2013年7月5日，公司與機管局訂立新的保養合同，以延續當時屆滿的旅客捷運系統保養協議，由2013年7月6日起

為期七年（「新保養合同」）。預計每年根據新保養合同可從機管局獲取的最高金額為5,000萬港元。

新保養合同載有關於公司對安裝於香港國際機場的旅客捷運系統（「系統」）的運作和保養以及公司對系統進行若干指定服務的條文，當中包括以下各項：

- 訂明新保養合同的有效期由2013年7月6日至2020年7月5日（包括該日）為期七年的條文；
- 有關公司對系統進行定期維修和全面檢修表現的條文；
- 有關監察系統的任何故障及公司於必要時提供維修服務的條文；
- 有關公司必須令系統運作達到一定水平的條文；
- 有關公司在若干情況下為系統進行改善工程（作為一項額外服務）的條文；及
- 有關系統的營運及維修延伸至新的中場範圍客運廊的條文。

### D 有關西港島綫的財務安排、設計、建造及營運的項目協議

公司與運輸及房屋局局長（代表政府）於2009年7月13日就西港島綫的財務安排、設計、建造及營運簽訂了項目協議（「西港島綫項目協議」）。

西港島綫項目協議包括財務安排條文及公司須自行或促使他人進行設計、建造、竣工、測試及投入服務，以使西港島綫鐵路工程可按照香港鐵路條例，由運輸及房屋局局長（代表政府）與公司於2007年8月9日簽訂的營運協議及西港島綫項目協議投入運作。公司將在專營期內為本身擁有、營運及維修西港島綫。西港島綫項目協議包括以下方面的條文：

- 政府將向公司支付西港島綫 122.52 億港元的補助金，構成政府對公司實行西港島綫項目的財務資助；
- 在西港島綫按賺取收入基準開始商業營運及為公眾提供定期交通運輸服務後 24 個月內，公司須向政府付還因高估西港島綫鐵路工程及重置、補救及改善工程有關的某些資本支出、價格調整費用、土地成本及應急費用而多付的任何金額(連同利息)；
- 公司須承擔與重建計劃、補救工作及改善工程有關的設計、建造及竣工之成本；政府須承擔與主要公共基建工程有關的成本；
- 公司須承擔因實行西港島綫項目而產生的土地徵用、清理及相關的成本，但第三方提出索償所引起那些的成本除外；及地政總署因參與實行西港島綫項目而招致或支付的所有成本、開支及其他款額；及
- 公司須履行環境影響評估報告及政府於 2009 年 1 月 12 日就西港島綫向公司簽發的環境許可證中所指明的措施。

西港島綫的建造工程預定於西港島綫項目協議簽訂日至 2014 年期間進行。

就第一份、第二份及第三份沙中綫協議、第一份及第二份高鐵香港段協議、保養協議、新保養合同及西港島綫項目協議(合稱「非合併相關持續關連交易」)，根據豁免第(B)(I)(iii)(a)段，公司確定公司的獨立非執行董事已審閱各項非合併相關持續關連交易，並確認非合併相關持續關連交易是按下列條件訂立：

- (1) 屬於公司的日常業務；

(2) 按一般商務條款或不遜於獨立第三者向公司可取得或提供的條款訂立；及

(3) 根據有關協議所訂立的條款屬公平合理及符合公司股東的整體利益。

公司已聘請其核數師就各項非合併相關的持續關連交易，根據香港會計師公會發出的香港鑒證工作準則第 3000 號「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參考《實務說明》第 740 號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」進行審查。根據豁免第(B)(I)(iii)(b)段，核數師已向董事局遞交函件，確認：

(a) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與非合併相關的持續關連交易並未獲董事局批准；及

(b) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與非合併相關的持續關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議下進行。

### III 與非政府及/或其聯繫人士之非合併相關持續關連交易

根據《上市規則》第 14A.46 條，披露下列內容：

#### A 有關 UGL 提供列車維修及其他服務的先前合約及先前補充合約

Metro Trains Melbourne Pty Ltd(「MTM」)是在澳洲成立的合資公司。公司在任何 MTM 股東大會上持有 60% 表決權，而 UGL 和 John Holland 在任何 MTM 股東大會上各自持有 20% 表決權。因此，公司簽訂先前合約(經先前補充合約修訂)(各定義如下)後，UGL 被視為 MTM(公司的附屬公司)的主要股東，並因而成為了《上市規則》第 14A 章所指的公司的「關連人士」，故先前合約(經先前補充合約修訂)為《上市規則》第 14A.14 條所指的「持續關連交易」。

於2002年1月11日，公司與UGL就提供與在若干車廠的列車有關的維修及其他服務簽訂了先前合約；該等服務為期七年，由2002年10月1日或該日期前後起至2009年9月30日止（「先前合約」）。其後，開始提供該等服務的日期提前了三個月。於2009年4月14日，公司與UGL為了把先前合約由2009年8月1日起延長七年及把根據先前合約提供的維修服務轉移至九龍車廠而簽訂了先前補充合約（「先前補充合約」）。

UGL按先前合約（經先前補充合約修訂）向公司在觀塘綫、港島綫、荃灣綫及將軍澳綫使用的15 G/H列車，與在將軍澳車廠及九龍車廠的列車提供維修及其他服務，當中包括以下各項：

- 公司總共向UGL支付了約171,966,450港元（包括就變更及附加工程支付的款項），作為UGL在2002年8月1日至2009年7月31日期間提供維修服務的代價。按先前補充合約中列明的時間表，公司就延長期限七年須向UGL支付的代價達152,940,000港元，但可予以調整，其中包括列車達到的服務表現水平；
- UGL須就根據先前合約（經先前補充合約修訂）履行其義務所引起或與相關的義務引致公司所承受的若干損失或開支，向公司作出彌償；
- UGL須就其對公司的若干責任購買及維持保險；
- 公司須購買及繼續持有第三者保險，範圍涵蓋UGL和公司對由UGL根據先前合約（經先前補充合約修訂）履行其義務所引起或與相關的義務引致的個人意外死亡或受傷或財產意外損失或損壞的法律責任；及

- 公司須繼續持有「承判商全險」保險，範圍涵蓋在將軍澳車廠及九龍車廠的若干貨物、設備及臨時建築物的損失或損壞。

先前合約的條款是在進行招標程序之後議定的。在該招標程序中，若干承判商獲邀請提交標書，其中包括UGL。UGL是由公司按照公司既有的標書評核程序挑選出來的。

公司經常把若干服務外判予專門從事有關種類的外判工作的第三方，從而提高公司的營運效率，並讓公司能夠把公司的資源集中於核心業務領域。UGL專門為鐵路業提供建造、翻新及維修服務，是這方面的專家。

### B 有關延長第一期輕鐵列車中期翻修原合約的補充協議

公司與UGL於2010年2月26日簽訂了就有關延長第一期輕鐵列車中期翻修原合約（定義見下文）的補充協議。

九鐵公司與UGL於2007年11月30日就翻修第一期輕鐵列車簽訂了原合約（「原合約」）；該合約為期45個月，由2007年11月30日起至2011年8月31日止。九鐵公司於2007年12月2日在原合約下的權利和義務依據香港鐵路條例第52(B)條轉歸公司。補充協議把原合約由2011年8月31日起延長16個月至2012年12月31日。公司與UGL於2011年12月21日簽訂了第二份補充協議（「第二份補充協議」）把原合約期限延長至2013年12月31日。原合約（經修訂）的形式與九鐵公司的標準工程合約條件大致相同，其中包括下列條文：

- 公司須總共向UGL支付約48,260,000港元(不包括就變更及附加工程支付的款額)，作為UGL根據原合約進行翻修工程(定義見下文)的代價。補充協議(除了其他規定以外)擴大了原合約的翻修工程範圍，而公司就擴大翻修工程範圍須向UGL支付的代價為83,736,143港元及經調整的額外代價為14,435,327港元以及因第二份補充協議而增加的代價為34,957,178港元(「合約款項」)。根據原合約應支付的總額以及合約款項將按補充協議以漸進式支付已付運的物料及已完成的工程，但可以公司的總機電工程師(「工程師」)對翻修工程範圍作出的變更予以調整。公司根據原合約及補充協議每年須支付的最高總金額為約78,632,000港元；
- 公司有義務購買第三者責任限額不少於3,000萬港元的「承判商全險」及「第三者責任」保險；
- UGL將進行車身結構檢查，以評估第一期輕鐵列車的機械狀況；翻修第一期輕鐵列車的司機控制台、操作員座位及乘客車廂；對第一期輕鐵列車進行制動軟件升級；及對第一期輕鐵列車進行其他雜項維修(統稱為「翻修工程」)；
- UGL須就翻修工程引起或與翻修有關工程招致公司所承受的任何若干損失或開支，向公司作出彌償，但因公司、公司僱員或代理人、工程師或工程師委任的人士的任何疏忽，可因此而按比例減少責任；
- UGL須就公司因UGL的僱員或其他人士在其僱傭關係期間及因其僱傭關係，在工作期間遇到任何意外、受傷或患病而在法律上所承擔一切賠償金及補償金以及與此有關的若干損害賠償、補償、費用或開支，向公司作出彌償；
- UGL須就其若干責任購買及繼續持有限額不少於1億港元的保險；該保險的有效期限應由2007年11月30日起至翻修工程完工日止；
- 倘若公司、公司的僱員或代理人、工程師或工程師委任的人士的任何作為或不作為造成或有份造成有關的死亡、疾病、損傷、損失或損害，UGL向公司作出彌償的責任將按比例減少。除了UGL對造成死亡、人身傷害、故意行為不當、欺詐及侵犯第三方知識產權權利的責任外，UGL承擔責任總額不應超過根據原合約應支付的總額的百分之百；及
- 因延誤的原故UGL須向公司支付算定損害賠償的責任總額限於根據原合約應支付的總額的10%。除受制於有關算定損害賠償的規定外，UGL對公司蒙受的任何種類的經濟、財務、間接或相應而產生的損失或損害(包括但不限於利潤的損失、使用上的損失、生產上的損失、任何合約的損失及類似損失)概不承擔責任。

根據原合約，公司已獲得由HSBC Bank Australia Limited發出就UGL在原合約項下的義務提供的銀行擔保。

倘若UGL未能在合約期限內完成翻修工程，工程師可以透過向UGL發出書面通知終止合約。

### C 公司與禮頓亞洲簽訂關於南港島綫(東段)某些工程的合約903

如上文所述，MTM是在澳洲成立的合資公司。MTM是公司的非全資附屬公司，UGL和John Holland在任何MTM股東大會上各自持有20%表決權。

因此，John Holland 被視為 MTM 的主要股東。John Holland、JHL 及禮頓亞洲均為 Leighton Holdings Limited 的間接全資附屬公司。在此基礎上，根據《上市規則》，JHL 及禮頓亞洲均為 John Holland 的聯營公司。因此，John Holland、JHL 及禮頓亞洲分別為《上市規則》第 14A 章所指的公司的「關連人士」。合約 903 (定義見下文) 因此為《上市規則》第 14A.14 條所指的「持續關連交易」。

在 2011 年 5 月 17 日，公司與禮頓亞洲就南港島綫 (東段) 建造若干涉及香港仔海峽大橋、黃竹坑站及海洋公園站的工程 (「合約 903 工程」) 簽訂合約 903 (「合約 903」)。

合約 903 的形式與公司的標準工程合約條件大致相同，其中載有下列條款：

- 禮頓亞洲在合約 903 下的主要義務是負責合約 903 工程的建造；
- 禮頓亞洲須就由合約 903 工程引起或與合約 903 工程相關的、公司所承受的任何損失或開支以及關於任何人士死亡或受傷或財產受損的一切損失及申索，並就關於或涉及該等損失、開支及申索的一切申索、法律程序、損害賠償、費用、收費及開支，向公司作出彌償，但因合約 903 工程永久使用或佔用土地、公司在任何部分土地進行合約 903 工程的權利、或公司、公司的代理人、受僱人或並非由禮頓亞洲僱用的其他承判商的任何疏忽而相關的補償或損害賠償則除外；
- 禮頓亞洲須就關於或由於受僱於禮頓亞洲或其次承判商或供應商的任何工人或其他人士在受僱於禮頓亞洲工作期間因該工作遇到任何意外、受傷或患病而在法律上應付的一切損害賠償或補償，並就關於該等損害賠償或補償的一切申索、要求、法律程序、費用、收費及開支，向公司作出彌償；
- 禮頓亞洲須就其若干責任購買及繼續持有限額不少於 2 億港元的保險；該保險的有效期限應由 2011 年 4 月 29 日起至 2016 年 6 月 30 日止；
- 禮頓亞洲就其在合約 903 之下的義務將向公司提交由 Chartis Insurance Hong Kong Limited 簽發的履約保證書；
- 倘若公司、工程師或受僱於公司與合約 903 工程有關的任何其他人士、他們各自的代理人、僱員或代表的任何作為或疏忽有份造成有關的死亡、疾病或損害，禮頓亞洲向公司作出彌償的責任將按比例減少。因延誤的原故禮頓亞洲須向公司支付一切損害賠償 (算定損害賠償及一般損害賠償) 的責任總額不應超過根據合約 903 計算的目標成本加上費用的 10%；
- 根據合約 903，公司須向禮頓亞洲支付的款項總額為 2,513,394,379 港元，該款項包括合約 903 工程的目標成本及向禮頓亞洲支付的費用。合約 903 工程的範圍可能不時改變，因此根據合約的條款公司將有義務向禮頓亞洲修訂有關的支付費用；
- 按合約 903 中列明的時間表，公司須向禮頓亞洲支付合約 903 工程的目標成本。倘若合約 903 工程的最後總成本超過或低於工程的目標成本，不足之數或剩餘款項 (視乎情況而定) 將根據合約 903 計算而由公司或禮頓亞洲承擔或 (視乎情況而定) 撥歸公司或禮頓亞洲所有；
- 根據合約 903，公司每年須支付的最高總金額為約 14 億港元。由於公司向禮頓亞洲支付的款項是按合約 903 中列明的時間表支付，每年須支付的最高總金額是參考公司根據該時間表在任何年份須支付的最高金額而訂定；
- 公司有義務購買第三者責任限額不少於 7 億港元的「承判商全險」及「第三者責任」保險；及
- 公司可於任何時間透過向禮頓亞洲發出 30 天的書面通知終止合約 903，但這不影響公司就違約提出的任何申索。

#### D 公司、禮頓亞洲及JHL簽訂關於南港島綫(東段)某些工程的合約904

在2011年5月17日，公司、禮頓亞洲及JHL(禮頓亞洲及JHL為「承判商」)就南港島綫(東段)建造若干涉及利東站及海怡半島站的工程(「合約904工程」)簽訂合約904(於2013年6月7日經補充協議修訂)(「合約904」)。

如上文所解釋，由於承判商為《上市規則》所指的「關連人士」，合約904為《上市規則》第14A.14條所指的「持續關連交易」。

合約904的形式與公司的標準工程合約條件大致相同，其中載有下列條款：

- 承判商的主要義務是負責合約904工程的建造。承判商在合約904之下的義務屬於共同及個別的義務；
- 承判商須就由合約904工程引起或與合約904工程相關的、公司所承受的任何損失或開支以及關於任何人士死亡或受傷或財產受損的一切損失及申索，並就關於或涉及該等損失、開支及申索的一切申索、法律程序、損害賠償、費用、收費及開支，向公司作出彌償，但因合約904工程永久使用或佔用土地、公司在任何部分土地進行合約904工程的權利、或公司、公司的代理人、受僱人或並非由合約904的承判商僱用的其他承判商的任何疏忽而相關的補償或損害賠償則除外；
- 承判商須就關於或由於受僱於承判商或其次承判商或供應商的任何工人或其他人士在受僱於承判商工作期間因該工作遇到任何意外、受傷或患病而在法律上應付的一切損害賠償或補償，並就關於該等損害賠償或補償的一切申索、要求、法律程序、費用、收費及開支，向公司作出彌償；
- 承判商須就其若干責任購買及繼續持有限額不少於2億港元的保險；該保險的有效期應由2011年4月29日起至2016年6月30日止；
- 承判商就其在合約904之下的義務將向公司提交由Chartis Insurance Hong Kong Limited簽發的履約保證書；
- 倘若公司、工程師或受僱於公司與合約904工程有關的任何其他人士、他們各自的代理人、僱員或代表的任何作為或疏忽有份造成有關的死亡、疾病或損害，承判商向公司作出彌償的責任將按比例減少；
- 因延誤的原故承判商須向公司支付一切損害賠償(算定損害賠償及一般損害賠償)的責任總額不應超過在合約之下的合約款額的10%；
- 根據合約904，公司須向承判商支付的款項總額為合約款額。工程的範圍可能不時改變，因此，根據合約904的條款公司將有義務修訂合約款額；
- 根據合約904，公司每年須支付的最高總金額為約14億港元。由於公司向承判商支付的款項是按合約904中列明的時間表支付，每年須支付的最高總金額是參考公司根據該時間表在任何年份須支付的最高金額而訂定；
- 公司有義務購買第三者責任限額不少於7億港元的「承判商全險」及「第三者責任」保險。此外，承判商已同意另外增購4.85億澳元的「第三者責任」保險；及
- 公司可於任何時間透過向承判商發出30天的書面通知終止合約904，但這不影響公司就違約提出的任何申索。

就先前合約(經先前補充合約修訂)、原合約(經修訂)、903合約及904合約(「與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易」)及根據《上市規則》第14A.37段，公司確定公司的獨立非執行董事已審閱與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易，並確認與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易是按下列條件訂立：

- (1) 屬於公司的日常業務；
- (2) 按一般商務條款或不遜於獨立第三者向公司可取得或提供的條款訂立；及
- (3) 根據有關協議所訂立條款屬公平合理及符合公司股東的整體利益。

公司已聘請其核數師就各項與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易，根據香港會計師公會發出的香港鑒證工作準則第3000號「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參考《實務說明》第740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」進行審查。根據《上市規則》第14A.38條，核數師已向董事局遞交函件，確認：

- (a) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易並未獲董事局批准；
- (b) 就有關集團提供商品或服務的交易，概無發現任何事宜足以導致核數師相信與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易在各重大方面並不符合集團的定價政策；
- (c) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議下進行；及

(d) 就各項與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易的總金額而言，概無發現任何事宜足以導致核數師相信與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易已超出公司早前於2009年9月1日、2010年2月26日、2011年5月18日及2011年5月18日就各項與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易所作公布中披露的最高年度總額。

### 兩鐵合併額外資料

兩鐵合併包含多項獨立協議，各項該等協議已在公司於2007年9月3日就兩鐵合併而發出的通函中詳細說明，並已整體獲公司的獨立股東於2007年10月9日舉行的股東特別大會上通過。下文A段所載的資料闡述兩鐵合併採用的付款機制，而下文B至E段概述公司就兩鐵合併而訂立，又沒有於上文「與合併相關持續關連交易」一節內披露的各項協議。

#### A 與合併相關協議有關的支付

公司於2007年12月2日(即合併日期)就兩鐵合併向九鐵公司作出以下的初步付款：

- 根據服務經營權協議(見下文B段所述)應作出的最初付款42.5億港元，作為取得實施服務經營權(定義見下文B段)的權利的最初費用及收購鐵路資產的代價；及
- 根據合併框架協議(見第144頁所述)應作出的最初付款77.9億港元，作為簽訂物業組合協議(見第145至147頁及下文E段所述)及根據公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立的買賣協議，將九鐵公司旗下附屬公司(定義見第145頁)所售股份轉讓予公司之代價。



除了上文的初步付款外，公司亦須向九鐵公司支付以下款項：

- 每年定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年定額付款7.5億港元；每年定額付款須在經營權有效期內，於緊接每一個合併日期的周年日期之前的一天，就截至及包括該付款到期日的前12個月期間支付；及
- 每年非定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年非定額付款，付款金額按公司每個財政年度從九鐵公司系統所得收入的金額（按照服務經營權協議釐定）分層計算。公司無須就合併日期後首36個月支付每年非定額付款。

作為全面的一籃子交易，除上述付款組成部分及下文有關段落另有說明外，在兩鐵合併的各個組成部分之間沒有作具體分配。

## B 服務經營權協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立服務經營權協議。

服務經營權協議載有有關服務經營權的授予及實施，以及九鐵公司授予公司的特許（「服務經營權」）的條文，包括有關下列各項的條文：

- 向公司授予服務經營權，以便公司接觸、使用及經營經營權財產（緊接於下文所述的九鐵公司鐵路土地除外）至若干指定標準；
- 授予接觸及使用若干九鐵公司鐵路土地的特許；
- 服務經營權的期限（即自合併日期起最初期限為50年）以及於經營權有效期屆滿或終止時交還九鐵公司系統。如與九鐵公司鐵路有關的專營權被撤銷，服務經營權將會終止；

- 作出最初付款42.5億港元、每年定額付款及每年非定額付款（見上文A段所述）；
- 九鐵公司繼續為於合併日期的經營權財產法律及實益上的擁有人，而公司為若干未來經營權財產（「額外經營權財產」）法律及實益上的擁有人；
- 假如額外經營權財產於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司，則應由九鐵公司向公司支付補償的相關規定；
- 公司及九鐵公司就經營權財產擁有的權利及須受的限制；及
- 在符合若干條件的前提下，公司承擔與經營權財產及經營權有效期內任何經營權財產所在土地相關或由此產生的所有風險、法律責任及/或費用。

## C 買賣協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立買賣協議。

買賣協議訂明公司將向九鐵公司收購若干資產及合約（「收購鐵路資產」）所依據的條款。

出售收購鐵路資產（不包括於九鐵附屬公司的股份）的代價構成最初付款42.5億港元的一部分。出售於九鐵附屬公司（該等附屬公司持有下文E段所述的第1A類物業並出任物業管理人）的股份的代價構成支付物業組合款項77.9億港元的一部分（見上文A段及下文E段所述）。

## D 營運協議

根據香港鐵路條例的規定，公司與運輸及房屋局局長（代表政府）於2007年8月9日簽訂營運協議。

營運協議是以2000年6月30日所簽訂的上一份營運協議為依據。營運協議與上一份營運協議之間的差異，旨在因應合併後的地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路的性質等事宜作出規定。營運協議載有有關下列各項的條款：

- 根據香港鐵路條例延續公司的專營權；
- 鐵路的设计、建造及維修；
- 乘客服務；
- 批授新項目及新鐵路營運與擁有權架構的框架；
- 適用於公司若干票價的調整機制；及
- 根據香港鐵路條例就專營權暫時終止、屆滿或終止而應付予公司的補償。

根據營運協議，票價調整機制須定期檢討。首次檢討已於2013年進行。於2013年4月16日，公司與政府達成協議修訂票價調整機制。此外，營運協議有較多的條款須每五年檢討一次而有關的檢討工作亦已於2013年進行。公司與政府達成協議加強在營運安排上的溝通和聯絡方法。

### E 額外物業組合協議

#### 第1A類物業

九鐵附屬公司持有第1A類物業。根據買賣協議之條款，公司向九鐵公司收購九鐵附屬公司的股份（從而間接收購「第1A類物業」）。

#### 第1B類物業

於2007年8月9日，九鐵公司與公司訂立買賣協議，據此，九鐵公司同意於合併日期將若干物業（「第1B類物業」）轉讓予公司。九鐵公司與公司已於2007年12月2日簽訂有關轉讓協議。

#### 第4類物業

於2007年8月9日，政府承諾將於公司與政府協定的期間內，就若干發展用地（「第4類物業」）向公司提出私人協約方式批地的要約。各私人協約方式批地的條款一般由政府釐定，而地價則按十足市值基準評估，且除新界元朗輕鐵天水圍總站外，不計入鐵路的存在因素。

於2007年8月9日，公司向九鐵公司發出函件確認，倘第4類物業上應有任何鐵路處所，則公司會將該等鐵路處所轉讓予九鐵公司。

### 國際都會權益從屬參與協議

九鐵公司與公司於2007年8月9日訂立國際都會權益從屬參與協議。九鐵公司須按公司指示行事，及向公司支付任何與其於物業管理公司國際都會物業管理有限公司（「國際都會」）的股權有關的分派或出售所得款項。國際都會的已發行股本為25,500股A股（由九鐵公司持有）及24,500股B股（由長江物業管理有限公司持有）。國際都會從事物業管理業務。

### F 合併相關豁免的應用

根據「合併相關豁免」A段，就營運協議及服務經營權協議，聯交所已向公司授予豁免，據此公司可免嚴格遵守《上市規則》第14A章中有關持續關連交易的所有規定。

### 核數師

即將退任的核數師畢馬威會計師事務所已表示有意繼續留任。股東週年大會上將會提呈一項決議案，重新委任畢馬威會計師事務所出任核數師及授權董事釐定其酬金。

承董事局命

馬琳

董事局秘書

香港，2014年3月11日

# 帳項及帳項附註目錄

162	獨立核數師報告	201	25	由九廣鐵路公司或香港政府委託的其他在建鐵路工程
	<b>帳項</b>	202	26	發展中物業
163	綜合損益表	204	27	遞延開支
164	綜合全面收益表	204	28	於附屬公司的投資
165	綜合資產負債表	208	29	聯營公司權益
166	資產負債表	210	30	證券投資
167	綜合權益變動表	210	31	待售物業
168	綜合現金流量表	211	32	財務衍生工具資產及負債
	<b>帳項附註</b>	215	33	存料與備料
169	1 合規聲明	215	34	應收帳項、按金及預付款項
169	2 主要會計政策	217	35	應收關連人士款項
180	3 與九廣鐵路公司的合併	217	36	現金、銀行結餘及存款
181	4 香港客運業務收入	218	37	貸款及其他債務
181	5 香港車站商務收入	221	38	應付帳項及應計費用
181	6 香港物業租賃及管理業務收入	222	39	工程合約保證金
182	7 中國內地及國際附屬公司收入及開支	223	40	應付關連人士款項
182	8 其他業務收入	223	41	服務經營權負債
182	9 經營開支	224	42	非控股權益持有者貸款
184	10 董事局成員及執行總監會成員酬金	224	43	遞延收益
187	11 香港物業發展利潤	225	44	資產負債表所示的所得稅
187	12 折舊及攤銷	226	45	股本及資本管理
188	13 利息及財務開支	228	46	其他儲備
189	14 所得稅	229	47	經營活動產生的現金
189	15 股東應佔利潤	229	48	公允價值計量
189	16 股息	232	49	以股份為基礎的支出
190	17 每股盈利	237	50	退休金計劃
190	18 業務分類資料	239	51	界定福利退休計劃
193	19 其他全面收益	242	52	共同業務權益
194	20 投資物業	243	53	重大關連人士交易
195	21 其他物業、機器及設備	246	54	承擔
198	22 服務經營權資產	248	55	會計估計及判斷
199	23 物業管理權	250	56	截至2013年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響
200	24 在建鐵路工程	250	57	比較數字
		250	58	帳項核准

# 獨立核數師報告

## 獨立核數師報告致香港鐵路有限公司股東

(於香港註冊成立的有限公司)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第163至第250頁香港鐵路有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(「貴集團」)的綜合帳項，此綜合帳項包括於2013年12月31日的綜合資產負債表和貴公司的資產負債表，截至該日止年度的綜合收益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及主要會計政策概要及其他附註解釋資料。

### 董事就綜合帳項須承擔的責任

貴公司董事須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《公司條例》編製綜合帳項，以令綜合帳項作出真實而公平的反映及落實其認為編製綜合帳項所必要的內部控制，以使綜合帳項不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述。

### 核數師的責任

我們的責任是根據我們的審計對該等綜合帳項作出意見。我們是按照香港《公司條例》第141條的規定，僅向整體股東報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔責任。

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。該等準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行審計，以合理確定綜合帳項是否不存在任何重大錯誤陳述。

審計涉及執行程序以獲取有關綜合帳項所載金額及披露資料的審計憑證。所選定的程序取決於核數師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致綜合帳項存有重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，核數師考慮與該公司編製綜合帳項以作出真實而公平的反映相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非為對公司內部控制的有效性發表意見。審計亦包括評價董事所採用會計政策的合適性及所作出的會計估計的合理性，以及評價綜合帳項的整體列報方式。

我們相信，我們所獲得的審計憑證能充足和適當地為我們的審計意見提供基礎。

### 意見

我們認為，該等綜合帳項已根據《香港財務報告準則》真實而公平地反映貴公司和貴集團於2013年12月31日的事務狀況及貴集團截至該日止年度的利潤和現金流量，並已按照香港《公司條例》妥為編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環  
遮打道10號  
太子大廈8樓  
2014年3月11日

# 綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2013	2012 (重列)
香港客運業務收入	4	15,166	14,523
香港車站商務收入	5	4,588	3,680
香港物業租賃及管理業務收入	6	3,778	3,401
中國內地及國際附屬公司收入	7	13,246	12,786
其他業務收入	8	1,929	1,349
		<b>38,707</b>	35,739
香港客運業務開支			
– 員工薪酬及有關費用	9A	(4,198)	(4,067)
– 水電費用		(1,293)	(1,200)
– 營運鐵路的地租及差餉		(259)	(234)
– 耗用的存料與備料		(514)	(477)
– 保養及相關工程	9B	(1,177)	(1,112)
– 鐵路配套服務		(246)	(210)
– 一般及行政開支		(515)	(479)
– 其他費用		(247)	(238)
		<b>(8,449)</b>	(8,017)
香港車站商務開支		(464)	(397)
香港物業租賃及管理業務開支		(673)	(627)
中國內地及國際附屬公司開支	7	(12,455)	(12,184)
其他業務開支		(1,781)	(1,296)
項目研究及業務發展開支	9C	(486)	(323)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	9D, E&F	(24,308)	(22,844)
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		14,399	12,895
香港物業發展利潤	11	1,396	3,238
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		15,795	16,133
折舊及攤銷	12	(3,372)	(3,208)
每年非定額付款		(1,247)	(883)
未計利息及財務開支前經營利潤		11,176	12,042
利息及財務開支	13	(732)	(879)
投資物業重估	20	4,425	3,757
應佔聯營公司利潤或虧損	29	158	456
除稅前利潤		15,027	15,376
所得稅	14A	(1,819)	(1,862)
年內利潤		13,208	13,514
下列人士應佔：			
– 公司股東	15	13,025	13,375
– 非控股權益		183	139
年內利潤		13,208	13,514
公司股東應佔年內利潤：			
– 來自未計及物業發展利潤前基本業務		7,437	6,914
– 來自物業發展		1,163	2,704
– 來自基本業務		8,600	9,618
– 來自投資物業重估		4,425	3,757
		13,025	13,375
每股盈利：	17		
– 基本		2.25 港元	2.31 港元
– 攤薄		2.24 港元	2.31 港元

第169至250頁的附註屬本帳項的一部分。

# 綜合全面收益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2013	2012 (重列)
<b>年內利潤</b>		<b>13,208</b>	13,514
<b>年內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)：</b>	19		
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用土地及樓宇重估盈餘		<b>298</b>	339
– 重新計量界定福利計劃淨負債		<b>686</b>	1,344
		<b>984</b>	1,683
其後可能重新分類至損益的項目：			
– 折算的匯兌差額：			
– 海外附屬公司及聯營公司財務報表		<b>109</b>	72
– 非控股權益		<b>(35)</b>	3
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		<b>(61)</b>	23
		<b>13</b>	98
		<b>997</b>	1,781
<b>年內全面收益總額</b>		<b>14,205</b>	15,295
<b>下列人士應佔：</b>			
– 公司股東		<b>14,057</b>	15,153
– 非控股權益		<b>148</b>	142
<b>年內全面收益總額</b>		<b>14,205</b>	15,295

第169至250頁的附註屬本帳項的一部分。

# 綜合資產負債表

百萬港元	附註	於2013年 12月31日	於2012年 12月31日 (重列)	於2012年 1月1日 (重列)
<b>資產</b>				
固定資產				
– 投資物業	20	<b>61,285</b>	55,314	51,453
– 其他物業、機器及設備	21	<b>76,277</b>	76,088	76,687
– 服務經營權資產	22	<b>25,594</b>	24,492	23,928
		<b>163,156</b>	155,894	152,068
物業管理權	23	<b>31</b>	31	31
在建鐵路工程	24	<b>11,548</b>	7,458	3,566
發展中物業	26A	<b>11,233</b>	10,430	11,964
遞延開支	27	<b>4</b>	15	14
聯營公司權益	29	<b>5,277</b>	4,258	1,527
遞延稅項資產	44B	<b>29</b>	21	24
證券投資	30	<b>472</b>	393	2,974
待售物業	31	<b>1,105</b>	3,016	3,757
財務衍生工具資產	32	<b>115</b>	256	344
存料與備料	33	<b>1,281</b>	1,220	1,135
應收帳項、按金及預付款項	34	<b>3,621</b>	4,246	3,778
應收關連人士款項	35	<b>654</b>	785	402
現金、銀行結餘及存款	36	<b>17,297</b>	18,664	16,100
		<b>215,823</b>	206,687	197,684
<b>負債</b>				
銀行透支	37A	<b>47</b>	55	–
短期貸款	37A	<b>–</b>	300	–
應付帳項及應計費用	38	<b>13,793</b>	16,530	19,277
本期所得稅	44A	<b>349</b>	406	597
工程合約保證金	39	<b>986</b>	948	643
應付關連人士款項	40	<b>1,388</b>	1,061	1,481
貸款及其他債務	37A	<b>24,464</b>	23,222	23,168
服務經營權負債	41	<b>10,658</b>	10,690	10,724
財務衍生工具負債	32	<b>389</b>	132	151
非控股權益持有者貸款	42	<b>135</b>	157	154
遞延收益	43	<b>623</b>	488	403
遞延稅項負債	44B	<b>10,289</b>	9,587	8,993
		<b>63,121</b>	63,576	65,591
		<b>152,702</b>	143,111	132,093
<b>淨資產</b>				
<b>股本及儲備</b>				
股本、股份溢價及資本儲備	45A	<b>44,442</b>	44,281	44,062
其他儲備	46	<b>108,115</b>	98,623	87,845
		<b>152,557</b>	142,904	131,907
<b>公司股東應佔總權益</b>				
<b>非控股權益</b>		<b>145</b>	207	186
<b>總權益</b>		<b>152,702</b>	143,111	132,093

於2014年3月11日獲董事局通過及核准發布

錢果豐  
章達誠  
羅卓堅

第169至250頁的附註屬本帳項的一部分。

# 資產負債表

百萬港元	附註	於2013年 12月31日	於2012年 12月31日 (重列)	於2012年 1月1日 (重列)
<b>資產</b>				
固定資產				
– 投資物業	20	<b>59,940</b>	54,087	50,287
– 其他物業、機器及設備	21	<b>75,705</b>	75,484	76,086
– 服務經營權資產	22	<b>17,384</b>	16,547	16,169
		<b>153,029</b>	146,118	142,542
物業管理權	23	<b>31</b>	31	31
在建鐵路工程	24	<b>11,548</b>	7,458	3,566
發展中物業	26A	<b>8,335</b>	7,928	9,521
遞延開支	27	<b>4</b>	15	14
於附屬公司的投資	28	<b>1,285</b>	1,260	1,260
證券投資	30	<b>–</b>	–	2,626
待售物業	31	<b>1,105</b>	3,016	3,757
財務衍生工具資產	32	<b>115</b>	256	344
存料與備料	33	<b>1,008</b>	948	932
應收帳項、按金及預付款項	34	<b>2,341</b>	3,030	2,443
應收關連人士款項	35	<b>10,883</b>	8,155	5,035
現金、銀行結餘及存款	36	<b>15,678</b>	16,616	13,971
		<b>205,362</b>	194,831	186,042
<b>負債</b>				
銀行透支	37A	<b>47</b>	55	–
短期貸款	37A	<b>–</b>	300	–
應付帳項及應計費用	38	<b>10,929</b>	11,871	14,293
本期所得稅	44A	<b>275</b>	352	582
工程合約保證金	39	<b>834</b>	739	423
應付關連人士款項	40	<b>19,011</b>	18,761	13,244
貸款及其他債務	37A	<b>2,993</b>	1,625	7,502
服務經營權負債	41	<b>10,480</b>	10,520	10,557
財務衍生工具負債	32	<b>389</b>	132	151
遞延收益	43	<b>50</b>	60	68
遞延稅項負債	44B	<b>10,218</b>	9,509	8,917
		<b>55,226</b>	53,924	55,737
<b>淨資產</b>				
		<b>150,136</b>	140,907	130,305
<b>股本及儲備</b>				
股本、股份溢價及資本儲備	45A	<b>44,442</b>	44,281	44,062
其他儲備	46	<b>105,694</b>	96,626	86,243
<b>總權益</b>				
		<b>150,136</b>	140,907	130,305

於2014年3月11日獲董事局通過及核准發布

錢果豐

韋達誠

羅卓堅

第169至250頁的附註屬本帳項的一部分。



# 綜合權益變動表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	其他儲備					公司股東應佔總權益	非控股權益	總權益	
		股本、股份溢價及資本儲備	固定資產重估儲備	對沖儲備	以股份為基礎的僱員資本儲備	匯兌儲備				保留溢利
<b>2013</b>										
於2013年1月1日結餘(如前匯報)		<b>44,281</b>	<b>2,227</b>	<b>(67)</b>	<b>219</b>	<b>412</b>	<b>97,201</b>	<b>144,273</b>	<b>207</b>	<b>144,480</b>
採納HKAS 19修訂的影響	2A(iii)	-	-	-	-	-	<b>(1,369)</b>	<b>(1,369)</b>	-	<b>(1,369)</b>
於2013年1月1日結餘(重列)		<b>44,281</b>	<b>2,227</b>	<b>(67)</b>	<b>219</b>	<b>412</b>	<b>95,832</b>	<b>142,904</b>	<b>207</b>	<b>143,111</b>
截至2013年12月31日止年度的權益變動：										
- 年內利潤		-	-	-	-	-	<b>13,025</b>	<b>13,025</b>	<b>183</b>	<b>13,208</b>
- 年內其他全面收益	19	-	<b>298</b>	<b>(61)</b>	-	<b>109</b>	<b>686</b>	<b>1,032</b>	<b>(35)</b>	<b>997</b>
- 年內全面收益總額		-	<b>298</b>	<b>(61)</b>	-	<b>109</b>	<b>13,711</b>	<b>14,057</b>	<b>148</b>	<b>14,205</b>
- 2012年末期股息	16	-	-	-	-	-	<b>(3,130)</b>	<b>(3,130)</b>	-	<b>(3,130)</b>
- 2013年中期股息	16	-	-	-	-	-	<b>(1,450)</b>	<b>(1,450)</b>	-	<b>(1,450)</b>
- 已付非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	<b>(192)</b>	<b>(192)</b>
- 註銷一間附屬公司		-	-	-	-	<b>(8)</b>	-	<b>(8)</b>	<b>(18)</b>	<b>(26)</b>
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	<b>48</b>	-	-	<b>48</b>	-	<b>48</b>
- 行使的僱員認股權	45A	<b>161</b>	-	-	<b>(25)</b>	-	-	<b>136</b>	-	<b>136</b>
- 沒收的僱員認股權		-	-	-	<b>(2)</b>	-	<b>2</b>	-	-	-
於2013年12月31日結餘		<b>44,442</b>	<b>2,525</b>	<b>(128)</b>	<b>240</b>	<b>513</b>	<b>104,965</b>	<b>152,557</b>	<b>145</b>	<b>152,702</b>
2012(重列)										
於2012年1月1日結餘(如前匯報)		44,062	1,888	(90)	201	340	88,062	134,463	186	134,649
採納HKAS 19修訂的影響	2A(iii)	-	-	-	-	-	<b>(2,556)</b>	<b>(2,556)</b>	-	<b>(2,556)</b>
於2012年1月1日結餘(重列)		44,062	1,888	(90)	201	340	85,506	131,907	186	132,093
截至2012年12月31日止年度的權益變動：										
- 年內利潤(重列)		-	-	-	-	-	13,375	13,375	139	13,514
- 年內其他全面收益(重列)	19	-	339	23	-	72	1,344	1,778	3	1,781
- 年內全面收益總額(重列)		-	339	23	-	72	14,719	15,153	142	15,295
- 2011年末期股息	16	-	-	-	-	-	<b>(2,951)</b>	<b>(2,951)</b>	-	<b>(2,951)</b>
- 2012年中期股息	16	-	-	-	-	-	<b>(1,447)</b>	<b>(1,447)</b>	-	<b>(1,447)</b>
- 已付非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	<b>(121)</b>	<b>(121)</b>
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	56	-	-	56	-	56
- 行使的僱員認股權		219	-	-	<b>(33)</b>	-	-	186	-	186
- 沒收的僱員認股權		-	-	-	<b>(5)</b>	-	5	-	-	-
於2012年12月31日結餘(重列)		44,281	2,227	(67)	219	412	95,832	142,904	207	143,111

第169至250頁的附註屬本帳項的一部分。

# 綜合現金流量表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2013	2012
<b>經營活動現金流量</b>			
經營活動產生的現金	47	<b>15,446</b>	14,701
收取為營運深圳市軌道交通龍華綫的政府資助		<b>661</b>	637
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		<b>(1,183)</b>	(1,699)
– 已付中國內地及海外稅項		<b>(160)</b>	(100)
<b>經營活動所得的現金淨額</b>		<b>14,764</b>	13,539
<b>投資活動現金流量</b>			
資本性開支			
– 購入香港客運及相關營運資產		<b>(2,790)</b>	(2,327)
– 深圳市軌道交通龍華綫項目及相關營運		<b>(577)</b>	(852)
– 西港島綫項目		<b>(2,537)</b>	(2,897)
– 南港島綫(東段)項目		<b>(3,283)</b>	(2,480)
– 觀塘綫延綫項目		<b>(1,029)</b>	(976)
– 物業發展項目		<b>(2,696)</b>	(1,440)
– 物業改善及裝修工程		<b>(366)</b>	(104)
– 其他資本性工程		<b>(78)</b>	(49)
有關沙田至中環綫的委託工程收入/(支出)淨額		<b>1</b>	(148)
每年定額付款		<b>(750)</b>	(750)
每年非定額付款		<b>(883)</b>	(647)
收取與物業發展有關的款項		<b>3,937</b>	5,677
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款減少/(增加)		<b>3,463</b>	(831)
購入證券投資所付款項		<b>(192)</b>	(260)
出售或贖回證券投資所得款項		<b>109</b>	2,846
清理固定資產所得款項		<b>4</b>	8
於聯營公司的投資		<b>(1,111)</b>	(2,734)
註銷聯營公司所得款項		<b>62</b>	–
收取聯營公司償還貸款		<b>24</b>	24
已收聯營公司股息		<b>197</b>	465
<b>投資活動耗用的現金淨額</b>		<b>(8,495)</b>	(7,475)
<b>融資活動現金流量</b>			
根據認股權計劃發行股本所得款項		<b>136</b>	186
取用貸款		<b>2,229</b>	808
發行資本市場借貸工具所得款項		<b>3,248</b>	5,998
償還貸款		<b>(918)</b>	(6,319)
償還資本市場借貸工具		<b>(3,336)</b>	(102)
已付利息		<b>(967)</b>	(727)
已收利息		<b>253</b>	342
已付財務開支		<b>(38)</b>	(53)
已付公司股東股息		<b>(4,580)</b>	(4,398)
已付非控股權益持有者股息		<b>(192)</b>	(121)
<b>融資活動耗用的現金淨額</b>		<b>(4,165)</b>	(4,386)
現金及現金等價物淨增加		<b>2,104</b>	1,678
於1月1日的現金及現金等價物		<b>5,105</b>	3,427
於12月31日的現金及現金等價物	36	<b>7,209</b>	5,105

第169至250頁的附註屬本帳項的一部分。

# 帳項附註

## 1 合規聲明

本帳項乃按照香港《公司條例》的規定及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)的《證券上市規則》適用的披露規定而編製。本帳項亦按照所有適用的《香港財務報告準則》(「HKFRS」)(包括由香港會計師公會頒布之所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》(「HKAS」)和詮釋，及香港公認會計原則)編製。HKFRS在各重大方面與《國際財務報告準則》完全接軌。集團採納的主要會計政策摘要於附註2披露。

香港會計師公會已頒布若干於2013年1月1日或之後開始的會計期間首次生效的新增及經修訂的HKFRS，因首次應用並與集團有關的該等新增或修訂準則而對本帳項反映的本年及過往會計年度構成的會計政策變動於附註2A(iii)披露。

## 2 主要會計政策

### A 帳項編製基準

(i) 除下列資產及負債是如下文所列的會計政策所述以公允價值入帳外，編製本帳項是以歷史成本作為計量基準：

- 投資物業(附註2E(i))；
- 自用土地及樓宇(附註2E(ii))；
- 除有意持有至到期日者以外，被歸類為證券投資的財務工具(附註2L)；及
- 財務衍生工具(附註2S)。

(ii) 按照HKFRS編製帳項需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用和資產與負債及收入與開支的匯報金額。該等估計及相關假設是根據以往經驗和在當時情況下認為合理的多項其他因素作出，其結果構成了管理層就無法從其他途徑實時得知的資產與負債帳面價值所作判斷的基礎。實際結果可能有別於該等估計。

該等估計及相關假設是按持續經營基準檢討。如會計估計需作修訂，而該修訂只會影響作出有關修訂的會計期間，便會在該期間內確認；但如修訂對當期和未來的會計期間均有影響，則會在作出有關修訂的期間及未來期間確認。

管理層採用HKFRS時所作對帳項及估計有重大影響的判斷在附註55論述。

(iii) 香港會計師公會頒布了數項於集團本會計年度首次生效的新訂及修訂HKFRS，當中，下列的新訂或修訂與集團的財務帳項有關：

- HKAS 1修訂「財務報表之呈列 — 呈報其他全面收益項目」
- HKFRS 10「綜合財務報表」
- HKFRS 12「其他實體權益之披露」
- HKFRS 13「公允價值計量」
- HKAS 19修訂「僱員福利」

HKAS 1修訂要求個體把日後在符合特定條件時可重新分類至損益之其他全面收益項目與將不會重新分類至損益之項目分開呈報，集團在其帳項中的綜合全面收益表對其他全面收益之呈報已作出相應的修改。

HKFRS 10引進單一控制權模型來決定應否將投資個體綜合計算，其着眼點為個體是否擁有權力主導投資個體、是否會從參與投資個體運作而獲得或承受不固定回報的權利或風險，及是否有能力行使其權力來影響這些回報的多寡。採納此準則沒有改變集團對其投資個體，包括八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)於2013年1月1日之控制權結論，惟集團過往將八達通集團統稱為無控制權附屬公司，而現在則根據HKFRS 10所列載的定義而改稱為集團之聯營公司，並繼續以權益法入帳。

HKFRS 12將個體有關於附屬公司、合營安排、聯營公司及非綜合計算的結構性個體之權益的所有披露規定結集在一個會計準則中。HKFRS 12所載的披露規定一般較現行相關的準則廣泛。集團已於附註29作出特定披露。

HKFRS 13以單一指引替代現時列載於個別HKFRS內有關公允價值計量的指引，並對有關財務工具及非財務工具的公允價值計量作出更廣泛的披露要求。集團已於附註48作出特定披露。

# 帳項附註

## 2 主要會計政策(續)

### A 帳項編製基準(續)

HKAS 19修訂引進了多項界定福利計劃的會計修訂。其中，HKAS 19修訂取消了「走廊法」的應用，即按照參與計劃的僱員的預期平均尚餘工作年期遞延確認並在損益表中攤銷界定福利計劃所產生的精算損益。根據此修訂，所有精算損益必須立即確認為其他綜合收益。HKAS 19修訂亦更改了釐定計劃資產收益的基準，由以往的預期回報更改為以供款負債貼現率來計算的利息收入，並要求即時確認無論歸屬與否的過往服務成本。

因採納HKAS 19修訂，集團已就其先前所採用「走廊法」的界定福利計劃有關的會計政策作出更改，此會計政策變更已獲追溯應用以重列於2012年1月1日及12月31日的結餘，並相應調整截至2012年12月31日止年度的比較數字如下：

百萬港元	如前匯報	採納HKAS 19 修訂的影響	重列
<b>截至2012年12月31日止年度綜合損益表</b>			
香港客運業務開支 — 員工薪酬及有關費用	(3,879)	(188)	(4,067)
所得稅	(1,893)	31	(1,862)
年內利潤	13,671	(157)	13,514
基本及攤薄每股盈利	2.34港元	(0.03港元)	2.31港元
<b>截至2012年12月31日止年度綜合全面收益表</b>			
重新計量界定福利計劃淨負債	–	1,344	1,344
年內全面收益總額	14,108	1,187	15,295
<b>於2012年12月31日綜合資產負債表</b>			
應收帳項、按金及預付款項	4,474	(228)	4,246
應付帳項及應計費用	15,119	1,411	16,530
遞延稅項負債	9,857	(270)	9,587
其他儲備 — 保留溢利	97,201	(1,369)	95,832
<b>於2012年1月1日綜合資產負債表</b>			
應收帳項、按金及預付款項	3,964	(186)	3,778
應付帳項及應計費用	16,402	2,875	19,277
遞延稅項負債	9,498	(505)	8,993
其他儲備 — 保留溢利	88,062	(2,556)	85,506
<b>於2012年12月31日資產負債表</b>			
應收帳項、按金及預付款項	3,258	(228)	3,030
應付帳項及應計費用	10,460	1,411	11,871
遞延稅項負債	9,779	(270)	9,509
其他儲備 — 保留溢利	95,616	(1,369)	94,247
<b>於2012年1月1日資產負債表</b>			
應收帳項、按金及預付款項	2,629	(186)	2,443
應付帳項及應計費用	11,418	2,875	14,293
遞延稅項負債	9,422	(505)	8,917
其他儲備 — 保留溢利	86,800	(2,556)	84,244

集團並無應用任何於本會計期間尚未生效的新增或修訂的準則或詮釋(附註56)。

## 2 主要會計政策(續)

### B 合併基準

綜合帳項包括公司及其附屬公司(統稱「集團」)及集團於聯營公司(附註2D)的權益編製截至每年12月31日止的帳項。於年內購入或出售的附屬公司業績分別按收購日起或至出售日止，於綜合損益表內列帳。

### C 附屬公司及非控股權益

附屬公司是由集團控制的實體。集團透過參與實體運作而獲得或承受不固定回報的權利或風險，從而控制實體，並能夠行使其權力影響該等回報。在評估該集團是否有權力時，只考慮(由集團或其他方持有的)實質權利。

於附屬公司的投資由取得控制權當日起合併入綜合帳項內，直至控制權結束當日止。集團內部往來的結餘，交易和現金流量，及因集團內部交易而產生的任何未實現利潤，會於編製綜合帳項時全數抵銷。因集團內部交易而產生的未實現虧損，按應用於未實現收益(惟只限於無減值跡象的金額)的同樣方法抵銷。

非控股權益是指並非由公司直接或間接擁有的附屬公司股權權益，而且當中集團並沒有就任何額外條文與非控股權益持有者達成協議，致使集團須對這些符合財務負債定義的權益承擔合約責任。非控股權益在綜合資產負債表上的權益內呈報，並與公司股東應佔權益分別呈列。集團業績中的非控股權益於綜合損益表及綜合全面收益表上以分配給非控股權益及公司股東的年內損益及全面收益總額列示。來自非控股權益持有者的貸款及與其相關之其他合約責任會按負債的性質在綜合資產負債表上呈列為財務負債。

當集團失去附屬公司的控制時，會記入為出售附屬公司的整體權益，相關的損益將在損益表中確認出。於失去控制日期時在該前附屬公司保留的任何權益將確認為公允價值，此額將被視為最初確認財務資產時的公允價值，或在適當情況，在最初確認投資聯營公司時的成本(附註2D)。

於附屬公司的投資是按成本減去任何減值虧損(附註2G(ii))後，在公司資產負債表內入帳。

### D 聯營公司

聯營公司是指集團或公司可以對其發揮重大影響力，但不是控制或聯合控制其管理層(包括參與其財務及經營決策)的個體。

於聯營公司的投資是按權益法記入綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就集團佔聯營公司淨資產在收購後的變動作出調整。集團所佔聯營公司收購後的業績於綜合損益表內確認，而集團所佔聯營公司收購後的其他全面收益項目於綜合全面收益表內確認。

當集團對聯營公司虧損的承擔額等同或超出集團於聯營公司的權益時，集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損；但如集團須向聯營公司承擔法律或推定責任，或替其支付款項則除外。因此，集團於聯營公司的權益是根據權益法入帳的投資帳面金額連同集團的長期權益，而集團的長期權益在實質上為集團於聯營公司的淨投資的一部分。

集團與聯營公司之間交易所產生的未實現損益，均按集團於聯營公司所佔的權益比率抵銷；但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未實現虧損會即時在損益表內確認。

當集團終止對聯營公司有重大影響力時，會記入為出售該接受投資者的整體權益，相關的損益將在損益表中確認出。於失去重大影響力日期時在該前接受投資者保留的任何權益將確認為公允價值，此額將被視為最初確認財務資產時的公允價值。

公司資產負債表所示於聯營公司的投資，是按成本扣除減值虧損(附註2G(ii))後入帳。

# 帳項附註

## 2 主要會計政策(續)

### E 固定資產

(i) 投資物業指根據為賺取租金收入及/或資本增值的租賃權益而擁有或持有的土地及/或樓宇。這些包括現正興建或發展以供日後用作投資的物業。

投資物業按每半年經由獨立專業合資格的估價師釐定的公允價值記入資產負債表，其公允價值變動所產生的收益或虧損，會在期內的綜合損益表中確認。

(ii) 位於及在香港特別行政區註冊的租賃土地會視作以融資租賃持有並按成本扣除累計折舊及減值虧損(附註2G(ii))後入帳。若以經營租賃方式持有的自用土地的公允價值無法於租賃開始時與位於其上的樓宇之租賃權益分開計算，該土地及樓宇會被視作根據融資租賃持有，除非該樓宇是明確根據經營租賃持有。就此而言，租賃開始日期指集團首次訂立租約時、或承接先前承租人租約之日、或該等樓宇建造日，以較晚者為準。自用土地及樓宇按重估當日的現有用途為基礎以公允價值減任何隨後的累計折舊在資產負債表中列帳。重估工作每半年由獨立合資格的估價師進行，在重估時產生的公允價值變動，會記錄作固定資產重估儲備的變動，惟下列情況例外：

(a) 若與自用土地及樓宇有關的固定資產重估儲備的結餘不足以彌補該項物業的重估虧損，所超出的虧損數額會記入損益表；及

(b) 若以往曾將重估虧損記入損益表，而其後出現重估盈餘時，此盈餘會先撥入損益表(以過往記入損益表的虧損數額為限)，然後撥入固定資產重估儲備。

(iii) 土木工程與機器及設備以原值扣除累計折舊及減值虧損(附註2G(ii))列帳。

(iv) 在建資產以原值扣除減值虧損(附註2G(ii))列帳。原值包括直接建造費用，例如物料、員工薪酬與一般費用，以及在建造或安裝與測試期間的資本化利息支出。當資產投入預定用途所需的絕大部分準備工作完成後，上述費用便會停止資本化，並轉列為適當的固定資產類別。

(v) 租賃資產

(a) 融資租賃乃承租人承擔所有權的絕大部分風險及回報的資產租賃。如集團是以融資租賃獲得資產的使用權，便會將相當於租賃資產公允價值或最低租金現值(按租賃內含利率計算)兩者中較低的數額記入固定資產，而扣除財務開支後的相應負債，則列為融資租賃債務。折舊及減值虧損分別按照附註2H(iv)及2G(ii)所列的會計政策入帳。租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，致使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

(b) 除上述附註2E(ii)所提及外，經營租賃乃出租人並未轉讓所有權的絕大部分風險及回報的資產租賃。如集團以經營租賃出租資產，則有關的資產會按其性質列入資產負債表，並在適當的情況下，按照集團的折舊政策計提折舊。減值虧損按照資產減值虧損的會計政策(附註2G(ii))入帳。經營租賃所產生的收入則根據附註2Y(ii)所載集團收入確認的政策入帳。

(vi) 如與替換現有固定資產若干部分有關的其後開支能夠令該項資產為集團帶來未來經濟效益及其成本能準確地計算，則有關開支會計入該項資產的帳面價值內，被替換部分的帳面價值會於帳項中取消，所產生的收益或虧損會於損益表中處理。

用於恢復或維持現有固定資產原先評估的表現水平的維修或保養開支，均於產生的期間列作損益表開支。

固定資產或投資物業因報廢或出售所產生的收益或虧損，以出售所得款項淨額與資產的帳面價值之間的差額釐定，並於報廢或出售當日在損益表內確認為收入或支出。任何相關的重估盈餘會由固定資產重估儲備轉入保留溢利，並不會在損益表中重新分類。

(vii) 服務經營權資產

如集團參與服務經營權安排，據此獲得進入、使用及營運若干資產以提供公共服務之權利，所繳付的服務經營權初始款項及直至服務經營權開始前，因購入服務經營權而產生的直接支出會予以資本化為服務經營權資產，並在服務經營權有效期內以直線法攤銷。於服務經營權有效期內支付的每年定額付款，按開始時釐定的新增長期貸款利率作為貼現率計算其現值，並予以資本化為服務經營權資產及於服務經營權有效期內以直線法攤銷，而相應的負債則會確認為服務經營權負債。非固定或於服務經營權開始時未能釐定(而是根據未來收入來釐定)的服務經營權年度付款會於發生期間計入損益表。

## 2 主要會計政策(續)

### E 固定資產(續)

如集團在服務經營權安排下建造、使用及營運若干資產以提供公共服務，於損益表中確認的建造收入及成本乃參照於結算日的完成階段計算，而所提供的建造服務以公允價值予以資本化及在資產負債表中列為服務經營權資產，並按資產的使用年限或服務經營權資產預期可供集團使用期間(以較短者為準)以直線法攤銷。

服務經營權下的資產替換及/或提升開支予以資本化，並在資產的使用年限或服務經營權的剩餘有效期內(以較短者為準)以直線法攤銷。

服務經營權資產乃按原值減去累計攤銷及減值虧損(如有)(附註2G(ii))在資產負債表中作為無形資產列帳。

有關服務經營權的收入與支出及資產與負債列於集團及公司的損益表及資產負債表。

### F 物業管理權

如集團購入物業管理權，所付金額會予以資本化並按原值減去累計攤銷及減值虧損(附註2G(ii))在資產負債表中作為無形資產列帳。物業管理權在管理權的年期內以直線法於損益表中攤銷。

### G 資產減值

#### (i) 應收帳項及其他應收款項減值

集團於每個結算日審閱應收帳項及其他流動與非流動應收款項，以確定是否有客觀因素導致有減值跡象。若存在任何該等跡象，減值虧損會按資產的帳面價值與(若貼現的影響重大)根據財務資產的原有實際利率(即最初確認該等資產時所計算的實際利率)貼現的預期未來現金流量的現值之間的差額計算。

其後若減值虧損的數額減少，有關的減值虧損會透過損益表撥回。

#### (ii) 其他資產減值

集團在每個結算日參考內部及外間資料，以確定下列資產是否出現減值跡象，或是以往確認的減值虧損不再存在或已經減少：

- 固定資產(包括服務經營權資產，但按重估值列帳的資產除外)；
- 物業管理權；
- 在建鐵路工程；
- 發展中物業；
- 遞延開支；及
- 於附屬公司及聯營公司的投資。

如出現任何減值跡象，便須估計資產的可收回金額。

資產的可收回金額是其公允價值減清理費用與使用價值兩者中的較高額。在評估使用價值時，預期未來現金流量會按可以反映當時市場對時間價值及資產特定風險的評估的稅前貼現率計算其現值。如果資產所產生的現金流入基本上不能與其他資產所產生的現金流入獨立列項，則以能產生獨立現金流入的最小資產組別(即現金產生單位)來釐定可收回金額。

當資產或所附屬的現金產生單位的帳面金額高於可收回金額時，其減值虧損於損益表中確認。

如果用作釐定資產可收回金額的估計出現利好的變化，有關的減值虧損便會撥回。

所撥回的減值虧損以假設在以往年度沒有確認減值虧損而應已釐定的資產帳面金額為限。所撥回的減值虧損在確認撥回的年度內計入損益表。

# 帳項附註

## 2 主要會計政策(續)

### H 折舊及攤銷

(i) 投資物業並不計提折舊。

(ii) 除投資物業、在建資產及在服務經營權的全部或剩餘的有效期內攤銷的服務經營權資產(附註2E(vii))以外的固定資產，是按足以攤銷其原值或估值減其估計剩餘價值(如有)的比率按下列預計可使用年限以直線法計提折舊或攤銷：

#### 土地及樓宇

自用土地及樓宇	50年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限
租賃土地	尚餘租賃年期

#### 土木工程

挖掘及鑽挖	無限期
隧道內壁鋪砌、地下土木結構、架空結構及海底隧道	100年
車站樓宇結構	100年
車廠結構	80年
車站小商店結構	20 – 30年
纜車站大樓及主題村結構	27 – 30年

#### 機器及設備

列車及組件	4 – 50年
月台幕門	25 – 35年
路軌	7 – 30年
環境控制系統、升降機與扶手電梯、防火及排水系統	7 – 30年
供電系統	7 – 40年
架空纜索系統及纜車車廂	5 – 27年
自動收費系統、金屬車站小商店及其他機械設備	20 – 25年
列車控制及訊號儀器、站內公布系統、電訊系統及廣告牌	5 – 25年
車站修飾	15 – 30年
固定裝置及配備	4 – 25年
維修設備	4 – 40年
寫字樓傢具及設備	2 – 15年
電腦軟件許可證及應用軟件	2 – 10年
電腦設備	3 – 5年
清潔用具及工具	5年
車輛	4 – 8年

若物業、機器及設備的組成部分具有不同的可使用年限，則各組成部分將獨立計提折舊或攤銷。不同類別固定資產的可使用年限會因應資產的實際狀況、使用經驗及當時的資產重置計劃，於每年進行檢討。

(iii) 在建資產並不計提折舊或攤銷，直至建造完成及資產可作預定用途時為止。

(iv) 以融資租賃持有的資產會按租賃年期或上述所列資產的預計可使用年限兩者中較短期限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計提折舊。假若集團在租賃期滿時會取得該等資產的所有權，則只會按資產的預計可使用年限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計提折舊。



## 2 主要會計政策(續)

### I 建造成本

- (i) 集團就建議的鐵路建造工程進行可行性研究所產生的費用(包括顧問費、內部員工薪酬與一般費用)的處理方式如下：
- 如建議的工程仍在初步審議階段，不能肯定會否落實，有關的費用會計入損益表；及
  - 如建議的工程處於詳細研究階段，並已按照可行的財務計劃原則上獲董事局成員批准進行，有關的費用會計帳為遞延開支，直至達成項目協議後，即撥入在建鐵路工程。
- (ii) 在達成項目協議後，所有有關建造鐵路的費用均列入為在建鐵路工程，直至鐵路啟用後，有關的建造費用即撥入固定資產。

### J 物業發展

- (i) 集團就物業發展項目進行地盤準備工作所產生的費用、支付的地價、購入物業發展權的代價、建築發展的總成本、資本化的借貸成本及其他直接費用均列入為發展中物業。
- (ii) 向發展商收取的物業發展款項，將用以沖銷該發展項目在發展中物業有關的金額。向發展商收取的款項如超出發展中物業結餘，餘額會撥入遞延收益。在此等情況下，集團就有關該發展項目的進一步開支，均會自遞延收益中扣除。
- (iii) 與物業發展商共同發展物業的利潤，將在下列情況下在損益表內確認：
- 如集團向發展商收取款項，當地基和地盤準備工程完竣並可進行發展上蓋物業，及計入預計集團在該等項目所需承擔的風險和責任(如有)後，該款項所產生的利潤才會獲確認；
  - 如集團獲得分攤發展項目的售樓淨盈餘的權利及任何未出售的物業之權益，該收入會於發展物業獲發入伙紙，並且收入及成本的數額能可靠地估計後才會獲確認。任何未出售的物業之權益其後會根據附註2J(iv)所列政策的基礎重新計算；及
  - 如集團收取發展項目分攤的資產，利潤會按收取該等物業時其公允價值，並計入集團在該等項目所需承擔的風險和責任後才會獲確認。

於確認利潤時，與該發展項目有關的遞延收益或發展中物業結餘會按情況記入損益表作為收益或支出。

- (iv) 當發展項目完成後，獲分派作利潤及持有作待售用途的物業會按其公允價值入帳為原值，其後以物業的原值或可實現淨值兩者中的較低者列帳。可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。於出售物業時，該等物業的帳面金額於確認有關收入年度確認為物業出售成本。因物業減值至可實現淨值而產生的任何虧損，於減值年度確認作開支。因可實現淨值增加引致任何物業減值的回撥於該回撥年度確認作物業出售成本的減少。

- (v) 如收取在建物業作為發展項目資產並作為投資用途，該等物業會按公允價值確認為投資物業。其後資產所產生的建造費用及有關裝修費用將予以資本化為投資物業。

### K 合營業務

根據HKFRS 11「合營安排」，集團與發展商就物業發展項目(並無成立獨立組織)達成的安排，均被視為共同業務。按照該等物業發展安排，集團通常自行負責本身的開支，包括內部員工薪酬及準備工程的開支；至於土地補價(或集團未支付之部分)、建造成本、專業費用等一切其他工程開支，一般由發展商承擔。而該等開支會在分攤收益盈餘前，在售樓款項中扣除。集團會就本身所擁有該等業務的權益，將已扣除收取款項後的發展權購入價、準備工程開支(包括應計利息)及支付的地價(包括任何土地補價)列作發展中物業。如來自發展商的款項超出集團有關開支，超出的數額會記入遞延收益。集團就物業發展所作出的員工薪酬、一般費用及顧問費用等開支，亦會予以資本化並確認為發展中物業。集團所享有該等業務賺取的收入，會按照附註2J(iii)所列的基礎，在扣除當時發展中物業的有關結餘後，記入損益表內。

# 帳項附註

## 2 主要會計政策(續)

### L 證券投資

集團的證券投資(不包括於其附屬公司及聯營公司的投資)的政策如下：

- (i) 持作買賣用途的證券投資最初按公允價值入帳。集團於每個結算日重新計算該等公允價值，並將由此產生的未實現利潤或虧損在損益表確認。
- (ii) 投資於集團承諾購買/出售有關的投資時確認/取消確認。
- (iii) 有關證券投資的利息收入，採用實際利率法確認。
- (iv) 出售證券投資所產生的利潤或虧損按估計出售所得款項淨額與投資的帳面價值之間的差額計算，並於產生時計入損益表。

### M 存料與備料

用作業務營運的存料與備料分為經常性及資本性。經常性備料以加權平均成本法，按成本列入資產負債表內，並於其耗用期間內確認為開支。在適當時候集團會為陳舊存貨作出撥備。資本性備料則按成本減去累計折舊及減值虧損列為固定資產(附註2G(ii))，其折舊會按計入儲備的資本性備料的相關固定資產所適用的折舊比率計算。

### N 長期合約

合約收入的會計政策載列於附註2Y(iii)。如果能夠可靠地估計固定價格長期合約的結果，合約成本會參照結算日的合約完成程度確認為開支。如果合約總成本可能超過合約總收入，便會即時將預期損失確認為開支。如果不能可靠地估計長期合約的結果，則合約成本在其產生的期間內確認為開支。

於結算日的長期合約以所產生的成本淨額加上已確認溢利，再減去已確認虧損及按進度開列的帳單數額，記入資產負債表，並按適用的情況在資產負債表中以「應收顧客合約工程總額」(作為資產項)或「應付顧客合約工程總額」(作為負債項)列示。顧客尚未償付的進度付款會記入資產負債表的「應收帳項、按金及預付款項」內。在進行相關工程進行前已收取的款項則記入資產負債表的「應付帳項及應計費用」內。

### O 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他財務機構的活期存款及短期高流動性的投資(此等投資可隨時換算為已知的現金額及就價值變動方面的風險不大及於購入日起三個月內到期)。就編製綜合現金流量表而言，現金及現金等價物也包括須於接獲通知時償還，並構成集團現金管理一部分的銀行透支。

### P 應收帳項、按金及預付款項

應收帳項、按金及預付款項初值按公允價值確認，隨後採用實際利率法計算攤銷成本並扣除呆壞帳虧損(附註2G(i))列帳；惟在貼現的影響非常微小或由於有關的應收款項為借給關連人士的免息及無固定償還年期的貸款以致無法計算貼現時，應收款項按成本減呆壞帳虧損列帳。

### Q 附息貸款

附息貸款初值按公允價值扣除交易成本後入帳。不受公允價值對沖的附息貸款隨後將按攤銷成本法列帳。所得款項(扣除交易成本)與贖回價值之間的任何差額將採用實際利率法於借貸期間在損益表內確認。

初值確認後，受公允價值對沖的附息貸款之帳面價值會重新計算，並就對沖風險所產生的公允價值變動於損益表內確認，以抵銷相關對沖工具的損益影響。

### R 應付帳項及應計費用

若貼現的影響重大，應付帳項及應計費用將按攤銷成本法列帳，否則按成本列帳。

## 2 主要會計政策(續)

### 5 財務衍生工具及對沖活動

集團利用財務衍生工具，如利率掉期及貨幣掉期，以管理其利率及外匯風險。根據集團政策，此類工具純粹用作減低或消除集團投資及負債的有關財務風險，而非用作買賣或投機用途。

衍生工具最初按公允價值確認，隨後於各結算日重新計算其公允價值。相關損益的確認方法將視乎衍生工具是否被指定為對沖工具及其對沖項目的性質而定。

倘對沖會計方法適用，集團將指定所用的衍生工具為：(1)公允價值對沖：對沖已確認負債的公允價值；或(2)現金流量對沖：對沖已確認負債的現金流量的變動或確實承擔的外匯風險。

#### (i) 公允價值對沖

被指定作為及符合公允價值對沖條件的衍生工具，其公允價值的變動，連同與被對沖資產或負債就相關風險所產生的公允價值變動，會計入損益表。

#### (ii) 現金流量對沖

被指定作為及符合現金流量對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分會確認為其他全面收益，從而分開累計於股東權益內之對沖儲備。而非有效部分的公允價值變動則在損益表中確認。

當被對沖項目於損益表中確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的金額會撥入損益表。然而，當有關被對沖項目的交易導致非財務資產或負債的確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的相關損益會撥入非財務資產或負債的最初成本或帳面金額。

當對沖工具過期或被售出、終止或被行使，或集團取消其對沖關係但與被對沖項目有關的交易仍預計會發生時，當時在股東權益中的累計損益仍會保留在股東權益內，直至該項交易發生時才根據上述政策確認。然而，若預期有關被對沖項目的交易不會發生，被計入股東權益的累計損益會即時撥入損益表。

#### (iii) 不符合對沖會計方法的衍生工具

任何不符合對沖會計方法的衍生工具的公允價值變動即時於損益表中確認。

### T 僱員福利

(i) 薪金、年假、其他津貼、界定供款退休計劃的供款，包括根據香港《強制性公積金計劃條例》的規定作出的強制性公積金(「強積金」)供款，及其他非貨幣性福利成本在集團僱員提供相關服務的期間內計提。就從事建造項目、資本性項目及物業發展的員工所作出的此等福利成本，則予以資本化作為認可資產成本的一部分。在其他情況下，此等成本在損益表中確認為開支。

(ii) 集團就界定福利退休計劃承擔的責任淨額是按每個計劃獨立計算，計算方法是估計僱員在本年度及過往年度提供服務所賺取未來福利的數額；將預期累積福利數額貼現以釐定現值，及扣除任何計劃資產的公允價值。計算由合資格精算師採用預計單位成本法進行。如計算的結果為集團帶來效益，則確認的資產以日後從計劃所得的任何退款或供款扣減形式所得的經濟效益之現值為限。界定福利負債/資產的服務成本及淨利息開支/收入將視情況而確認為損益表的支出，或被資本化為相關建造項目、資本性項目及物業發展的成本。本年度服務成本會按本年度的僱員服務所帶來的界定福利責任現值之增加計算。當計劃的福利改變或計劃遭縮減時，有關僱員過去服務的福利改變之部分，或因縮減計劃帶來的損益，會在計劃修訂或縮減時，以及相關重組成本或合約終止補償獲確認兩者中較早時，在損益表中確認為支出或予以資本化。該期間的淨利息支出/收入是按用以計算匯報期間開始時界定福利責任的貼現率應用於淨界定福利負債/資產而決定。貼現率是根據優質公司債券於匯報期間終結時的收益率釐定；所參考公司債券的年期與集團就界定福利退休計劃承擔年期相若。

界定福利退休計劃引致的重新計量會確認為其他全面收益，並即時在保留溢利中反映。重新計量包含精算損益、計劃資產的回報(不包括包含在淨界定福利負債/資產內的淨利息金額)及資產上限影響的任何改變(不包括包含在淨界定福利負債/資產內的淨利息金額)。

# 帳項附註

## 2 主要會計政策(續)

### T 僱員福利(續)

(iii) 以股份為基礎的支出按認股權派發日期的公允價值計算。於派發日期釐定的公允價值會在計及認股權被授出的可能性後，在授出期間按直線法確認為一項員工成本(除非該等員工支出符合條件確認為資產)，同時股東權益中以股份為基礎的僱員資本儲備將相應增加。認股權的公允價值採用「柏力克－舒爾斯」期權定價模式，並計及派發認股權時所依據的條款及條件計算。模式中所採用的預期限已根據管理層就不可轉讓性、行使限制及行為因素的影響的最佳估計作出調整。

在授出期間，集團會檢討預計授出的認股權數目。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的損益表中計入/扣除(除非該等員工支出符合條件確認為資產)，並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整。於授出日，確認為支出的金額會被調整，以反映實際授出的認股權數目(並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整)。股本金額會在以股份為基礎的僱員資本儲備中確認，直至認股權獲行使(屆時轉入股份溢價帳項)或認股權失效或被沒收(屆時直接計入保留溢利)。

關於以股份為基礎而將以現金支付的支出，相等於已獲提供的服務部分的負債會按每個結算日釐定的股份公允價值確認。

(iv) 合約終止補償在集團不能撤回授予該等補償，以及在其確認涉及支付合約終止補償的重組成本兩者中較早時獲確認。

### U 退休金計劃

集團實施界定供款及界定福利的退休金計劃。

僱主對界定供款的退休金計劃(包括強積金計劃)所作的供款，乃根據附註2T(i)所載政策於帳項內確認。

僱主就界定福利的退休金計劃的僱員所作的已付或應付供款，乃根據退休金計劃規則及《職業退休計劃條例》的條款由獨立精算師每年計算，該筆供款乃用作支付根據附註2T(ii)於損益表內確認的退休金開支。任何有關退休金的盈虧將視情況而定於資產負債表的應計或預付福利開支帳項中處理。

### V 所得稅

(i) 年內所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。所得稅會於損益表中確認，但與被確認為其他全面收益或股東權益項目有相關的所得稅，則直接確認為其他全面收益或股東權益。

(ii) 本期稅項是按年內應課稅收入根據已生效或在結算日實際上已生效的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。

(iii) 遞延稅項資產和負債由可抵扣和應課稅暫時差異產生。暫時差異是指資產和負債在財務報表上的帳面金額與這些資產和負債的計稅基礎的差異。遞延稅項資產也可以由未使用的稅損和稅項撥回產生。

除了某些有限的例外情況外，所有遞延稅項負債和遞延稅項資產(只限於很可能獲得未來應稅溢利並用以抵扣的遞延稅項資產)均予確認。支持確認由可抵扣暫時差異所產生遞延稅項資產的未來應稅溢利，包括因轉回現有的應稅暫時差異而產生的數額；但這些差異必須與同一稅務機關及同一應稅個體有關，並預期在可抵扣暫時差異預計轉回的同一期間或遞延稅項資產所產生稅損可向後期或向前期結轉的期間內轉回。在決定現有的應稅暫時差異是否足以支持確認由未使用稅損及稅項撥回所產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關及同一應稅個體有關，並是否預期在能夠使用稅損或稅項撥回的期間內轉回。

不確認為遞延稅項資產和負債的暫時差異是產生自以下有限的例外情況：不影響會計或應稅溢利的資產或負債的初次確認(如屬業務合併的一部分則除外)，以及投資附屬公司(如屬應稅差異，只限於集團可以控制轉回的時間，而且在可預見的將來不大可能轉回的差異；或如屬可抵扣差異，則只限於很可能在將來轉回的差異)。

當投資物業按照會計政策附註2E(i)以公允價值記帳時，除非該物業會被計提折舊並以耗用其絕大部分的經濟利益而非以出售作為持有該物業的商業模式，遞延稅項的金額會以適用於銷售該資產的稅率按結算日的帳面值計算。在其他情況下，遞延稅項數額是按照資產和負債帳面金額的預期實現或清償方式，根據已生效或在結算日實際上已生效的稅率計量。遞延稅項資產和負債均不貼現計算。

遞延稅項資產會在每個結算日作檢討，並扣減至不再可能在未來有足夠的應稅溢利下利用有關稅務利益為止。若檢討顯示重新有足夠的應稅溢利可供利用，則回撥任何此類扣減。

## 2 主要會計政策(續)

### V 所得稅(續)

(iv) 本期及遞延稅項結餘和其變動會分開列示，而且不予抵銷。本期和遞延稅項資產只會在公司或集團有法定行使權以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，並且符合以下附帶條件的情況下，才可以分別抵銷本期和遞延稅項負債：

- 就本期稅項資產和負債而言，公司或集團計劃按淨額基準結算，或同時變現該資產和清償該負債；或
- 就遞延稅項資產和負債而言，這些資產和負債必須與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
  - 同一應稅個體；或
  - 不同的應稅個體。這些個體計劃在日後每個預計有大額遞延稅項負債需要清償或大額遞延稅項資產可以收回的期間內，按淨額基準實現本期稅項資產和清償本期稅項負債，或同時變現該資產和清償該負債。

### W 財務擔保合約

財務擔保乃指集團須於擔保持有人因指定債務人未能根據債務工具的原有或經修訂條款支付到期款項而蒙受損失時，向持有人償付指定款項的合約。

當集團提供有重大影響的財務擔保時，其初值按公允價值，並於抵扣任何在提供擔保時已收或應收的款項後，分別計入損益表和應付帳項及應計費用內的遞延收益。在提供財務擔保時的公允價值，在可獲取有關資料時，以參考同類服務的公平交易所收取的費用而釐定，或在可獲取有關資料的可靠估值時，以參考比較放債人在能提供擔保時收取的實際利率與放債人在未能提供擔保時可能收取的估計利率而得來的利率差額而估計。

最初確認為遞延收益的擔保數額會於擔保期內在損益表攤銷，作為提供財務擔保的收入。此外，如發生下列兩項情形時，會按附註2X計提撥備：(i) 合約持有人很可能將會要求集團履行擔保合約；及(ii) 向集團索償的款項預期超過相關擔保在應付帳項及應計費用內的現有帳面價值(即最初確認的金額減累計攤銷)。

### X 撥備及或有負債

當公司或集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，公司或集團便會就該不確定發生時間或數額的負債計提撥備。如果貨幣時間值重大，則按預計清償債項所需支出的現值計列撥備。

當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。當集團的責任須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。

### Y 收入確認

收入是以公允價值計算已收或應收代價，如果涉及交易的經濟效益可能會流入集團，而收入又能可靠地計算時，收入便會根據下列基準在損益表內確認：

- 車費在向乘客提供車程服務後確認為收入。
- 經營租賃出租的投資物業、車站小商店及其他鐵路物業的租金收入按租約條款入帳。批出的租金優惠於損益表內確認為應收租賃淨付款總額的組成部分。或然租金在其賺取的會計期間內確認為收入。
- 合約收入於顧問、工程或服務合約的結果能夠可靠地估計時確認為收入。合約收入會以完工百分比法確認，並根據有關合約截至結算日已產生的合約成本所佔合約估計總成本的百分比計算。當不能可靠地估計顧問、工程或服務合約的結果，則只會根據已產生的合約成本可能收回的程度來確認收入。
- 其他鐵路及車站商務業務、物業管理、鐵路專營權及服務經營權收入，在提供服務後確認為收入。

### Z 經營租賃開支

根據經營租賃支付的租金在租賃期內以直線法記入損益表，但就在建鐵路工程、發展中物業及建議中的資本性工程所支付的租金，則分別撥入在建鐵路工程、發展中物業及遞延開支內。

# 帳項附註

## 2 主要會計政策(續)

### AA 利息及財務開支

由資本性工程所需融資直接產生的利息收入及開支，在資產建成或投入使用前予以資本化。用作購置資產的外幣貸款所產生的匯兌差額，亦會予以資本化並作為對資本化利息的調整。其他的利息開支則會記入損益表。

以融資租賃持有的資產，其租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，致使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

### BB 外幣折算

年內的外幣交易按交易日的匯率折算為港元入帳。以外幣為單位的貨幣性資產及負債則按結算日的匯率折算為港元。匯兌損益在損益表內確認。

海外企業的業績按年內的平均匯率折算為港元。資產負債表項目則按結算日的收市匯率折算為港元。所產生的匯兌差額確認為其他全面收益及獨立列項於股東權益中的匯兌儲備。

### CC 業務分類報告

在帳項中呈報的經營類別及每項類別金額是以定期給與集團最高級行政管理人員用作按各業務及地域來分配資源及評估表現的財務資料來釐定。

在財務匯報中，個別重大的經營類別不會合計匯報，除非這些類別擁有類似的經濟特徵，並且在服務及產品性質、客戶類型、提供服務或分銷產品的方法，以及監管環境的性質方面相類似。倘一些個別並不重大的經營類別符合大部分上述特徵，則可合計匯報。

### DD 關連人士

就本帳項而言，如個人是集團的關鍵管理人員，其個人或其關係密切的家庭成員均被視作與集團相關。如個體與集團為同一集團成員，或是集團的聯營，或為集團僱員或作為集團關連人士的任何個體的離職後福利計劃，或集團的關連人士對此個體有控制權或共同控制權或重大影響或是此個體的关键管理人員，此個體會被視作與集團有關連。

### EE 政府現金資助

政府現金資助是指以資源轉撥形式作出的政府資助，而集團須遵守該資助的附帶條件。當政府現金資助代表對資產成本的彌補，該資助會在計算資產帳面價值時在資產成本中扣除，惟扣除的金額將以結算日已收及應收金額為限。當政府現金資助代表對開支或損失的彌補，該資助會在有關的開支中扣除。倘已收或應收資助金額超出於結算日的資產成本或開支或損失，超出部分會被視為預收款項或遞延收益，用以抵銷未來資產成本或將來的開支或損失。

## 3 與九廣鐵路公司的合併

於2007年12月2日(「指定日期」)，公司與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)合併業務(「兩鐵合併」)。兩鐵合併的結構及主要條款載於由香港特別行政區政府(「香港政府」)、九鐵公司及公司等訂約方訂立的一系列交易協議內，當中包含服務經營權協議、物業組合協議及合併框架協議。兩鐵合併的主要內容如下：

- 由指定日期起最初50年內(「專營權有效期」)，將公司在《香港鐵路條例》(「港鐵條例」)的現有專營權擴展至覆蓋地鐵公司鐵路以外的鐵路建設、營運及規管，而專營權有效期可根據港鐵條例而延長(附註53C)；
- 訂立服務經營權協議，據此九鐵公司授權公司進入、使用及營運九鐵公司系統，為期50年(「經營權有效期」)。倘若九鐵系統的專營權有效期獲延長，此服務經營權有效期亦將被延長。服務經營權協議亦載明於經營權有效期結束時歸還九鐵公司系統所依據之基礎。根據服務經營權協議的條款，公司將於指定日期向九鐵公司支付整筆過的前期款項，且須於經營權有效期內向九鐵公司作出每年定額付款。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵公司系統所賺取而超出若干額度的收入向九鐵公司繳付以分層方法計算的每年非定額付款；
- 根據服務經營權協議，公司須負責有關九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額」)，公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準；

### 3 與九廣鐵路公司的合併(續)

- 倘經營權有效期獲延長，公司須繼續作出每年定額付款及每年非定額付款。在延長情況下，資本性開支限額亦可能會調整；及
- 訂立物業組合協議及合併框架協議，訂出公司收購若干物業、物業管理權及物業發展權，以及兩鐵合併的框架，包括實施票價調整機制。

### 4 香港客運業務收入

香港客運業務收入包括：

百萬港元	2013	2012
車費收入：		
– 本地鐵路服務	10,511	10,035
– 過境服務	2,923	2,847
– 機場快綫	843	795
– 輕鐵及巴士	600	578
– 城際客運服務	144	134
	15,021	14,389
其他鐵路相關收入	145	134
	15,166	14,523

本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫。其他鐵路相關收入主要包括城際客運服務的輔助服務收入、違反鐵路附例的額外罰款和八達通增值服務收入。

### 5 香港車站商務收入

香港車站商務收入包括：

百萬港元	2013	2012
免稅店及小商店租賃	2,933	2,142
廣告	1,053	1,000
電訊收入	447	396
其他車站商務收入	155	142
	4,588	3,680

### 6 香港物業租賃及管理業務收入

香港物業租賃及管理業務收入包括：

百萬港元	2013	2012
物業租賃收入		
– 圓方	855	726
– 德福廣場	766	724
– 青衣城	477	427
– 綠楊坊	181	171
– 連城廣場	148	139
– PopCorn	142	106
– 杏花新城	136	129
– 國際金融中心	442	418
– 其他物業	400	358
	3,547	3,198
物業管理收入	231	203
	3,778	3,401

## 帳項附註

### 7 中國內地及國際附屬公司收入及開支

有關中國內地及國際附屬公司的收入及開支包括：

百萬港元	香港以外鐵路附屬公司				中國內地 物業活動	中國內地及 國際附屬公司 總計
	斯德哥爾摩 地鐵	墨爾本鐵路	深圳市軌道 交通龍華綫	總計		
<b>2013</b>						
收入	<b>3,325</b>	<b>9,269</b>	<b>506</b>	<b>13,100</b>	<b>146</b>	<b>13,246</b>
開支	<b>3,187</b>	<b>8,717</b>	<b>428</b>	<b>12,332</b>	<b>123</b>	<b>12,455</b>
2012						
收入	3,106	9,129	415	12,650	136	12,786
開支	3,050	8,662	354	12,066	118	12,184

### 8 其他業務收入

其他業務的收入來自以下業務：

百萬港元	2013	2012
「昂坪360」業務	<b>316</b>	249
顧問業務	<b>128</b>	102
香港政府的項目管理	<b>1,461</b>	968
其他業務	<b>24</b>	30
	<b>1,929</b>	1,349

### 9 經營開支

A 員工薪酬總額包括：

百萬港元	2013	2012 (重列)
在下列損益表項目列支數額：		
– 香港客運業務的員工薪酬及有關費用	<b>4,198</b>	4,067
– 香港客運業務的保養及相關工程	<b>86</b>	76
– 香港客運業務的其他項目開支	<b>63</b>	54
– 香港車站商務開支	<b>70</b>	59
– 香港物業租賃及管理業務開支	<b>93</b>	80
– 中國內地及國際附屬公司開支	<b>5,273</b>	5,200
– 其他業務開支	<b>1,518</b>	1,048
– 項目研究及業務發展開支	<b>200</b>	155
– 香港物業發展利潤	<b>6</b>	9
在下列項目資本化數額：		
– 在建鐵路工程(未抵扣政府現金資助前)	<b>447</b>	534
– 發展中物業	<b>136</b>	91
– 在建資產及其他項目	<b>383</b>	263
– 服務經營權資產	<b>229</b>	183
可收回數額	<b>473</b>	483
員工薪酬總額	<b>13,175</b>	12,302

可收回數額與物業管理、委託工程及其他協議有關。



## 9 經營開支(續)

下列開支包括在員工薪酬總額內：

百萬港元	2013	2012 (重列)
以股份為基礎的支出	52	59
界定供款計劃及強制性公積金供款	560	486
界定福利退休計劃確認的開支	388	384
	<b>1,000</b>	929

**B** 香港客運業務的保養及相關工程費用主要與外判的維修及經常性工程有關。其他例行的維修保養工作由公司內部負責，有關的費用會計入員工薪酬和相關費用，以及耗用的存料與備料內。

**C** 項目研究及業務發展開支包括：

百萬港元	2013	2012
業務發展開支	452	309
其他項目研究開支	34	14
	<b>486</b>	323

業務發展開支主要為對中國內地、歐洲及澳洲新業務機會進行研究的支出。

**D** 在綜合損益表內列支的核數師酬金包括：

百萬港元	2013	2012
核數服務	12	12
稅務服務	1	1
其他與核數有關的服務	5	4
非核數服務	7	-
	<b>25</b>	17

**E** 下列支出/(收入)包括在經營開支內：

百萬港元	2013	2012
出售固定資產虧損	37	29
財務衍生工具 — 由對沖儲備撥入(附註19B)	(2)	3
重估證券投資的未實現虧損/(收益)	2	(6)

**F** 在綜合損益表內列支的經營租賃費用包括：

百萬港元	2013	2012
購物中心、寫字樓、員工宿舍及巴士車廠	87	84
於鐵路附屬公司的列車、車站、寫字樓、車廠、車廠設備及其他少數資產	1,050	1,002
資本化數額	(3)	(2)
	<b>1,134</b>	1,084

## 帳項附註

### 10 董事局成員及執行總監會成員酬金

#### A 董事局成員及執行總監會成員酬金

(i) 公司董事局成員及執行總監會成員酬金如下：

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
<b>2013</b>					
董事局成員					
- 錢果豐	1.2	-	-	-	1.2
- 陳黃穗(於2013年7月4日委任)	0.1	-	-	-	0.1
- 陳阮德徽(於2013年7月4日委任)	0.1	-	-	-	0.1
- 鄭海泉	0.3	-	-	-	0.3
- 方敏生	0.3	-	-	-	0.3
- 何承天	0.4	-	-	-	0.4
- 文禮信	0.3	-	-	-	0.3
- 馬時亨(於2013年7月4日委任)	0.1	-	-	-	0.1
- 吳亮星	0.3	-	-	-	0.3
- 石禮謙	0.3	-	-	-	0.3
- 施文信	0.4	-	-	-	0.4
- 陳家強	0.3	-	-	-	0.3
- 張炳良	0.3	-	-	-	0.3
- 楊何蓓茵	0.3	-	-	-	0.3
執行總監會成員					
- 韋達誠	-	8.0	-*	5.0	13.0
- 梁國權	-	6.3	1.0	2.4	9.7
- 張少華	-	4.1	0.2	1.4	5.7
- 周大滄	-	7.1	0.8	2.0	9.9
- 金澤培	-	4.5	0.7	1.9	7.1
- 羅卓堅(於2013年7月2日委任)**	-	2.3	0.3	0.6	3.2
- 馬琳	-	3.5	0.5	1.3	5.3
- 鄧智輝	-	3.7	0.6	1.4	5.7
- 楊美珍	-	3.7	0.5	1.5	5.7
	4.7	43.2	4.6	17.5	70.0

\* 公司為港鐵強積金計劃成員韋達誠就截至2013年12月31日止財政年度所支付的總供款為15,000港元。

\*\* 羅卓堅於2013年7月2日起獲委任為執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他於委任日至2013年12月31日的酬金。

## 10 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

### A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
2012					
董事局成員					
- 錢果豐	1.2	-	-	-	1.2
- 鄭海泉	0.3	-	-	-	0.3
- 方敏生	0.3	-	-	-	0.3
- 何承天	0.4	-	-	-	0.4
- 文禮信	0.3	-	-	-	0.3
- 吳亮星	0.3	-	-	-	0.3
- 石禮謙	0.3	-	-	-	0.3
- 施文信	0.4	-	-	-	0.4
- 陳家強	0.3	-	-	-	0.3
- 張炳良(自2012年7月1日起)	0.1	-	-	-	0.1
- 楊何蓓茵(自2012年10月8日起)	0.1	-	-	-	0.1
- 鄭汝樺(至2012年6月30日)	0.1	-	-	-	0.1
- 何淑兒(自2012年7月16日至2012年10月7日)	0.1	-	-	-	0.1
- 葉麗清(自2012年5月28日至2012年7月15日)***	-	-	-	-	-
- 黎以德(至2012年5月27日)	0.2	-	-	-	0.2
執行總監會成員					
- 韋達誠(於2012年1月1日委任)	-	7.6	-*	4.5	12.1
- 梁國權	-	5.7	0.9	2.5	9.1
- 陳富強(於2012年7月16日退任)	-	3.7	0.2	1.4	5.3
- 張少華(於2012年7月17日委任)**	-	1.7	0.2	0.8	2.7
- 周大滄	-	4.7	-*	2.1	6.8
- 金澤培	-	4.0	0.6	1.7	6.3
- 馬琳	-	3.3	0.5	1.3	5.1
- 鄧智輝	-	3.5	0.6	1.4	5.5
- 楊美珍	-	3.4	0.5	1.5	5.4
	4.4	37.6	3.5	17.2	62.7

\* 截至2012年12月31日止年度內，公司為港鐵強積金計劃成員韋達誠及周大滄所支付的總供款各為13,750港元。

\*\* 張少華於2012年7月17日起獲委任為執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他於委任日至2012年12月31日的酬金。

\*\*\* 葉麗清於2012年5月28日至2012年7月15日期間獲委任為署理運輸署署長並因此任命而於期內獲委任為公司非執行董事。她於委任期內的袍金為40,323港元。

陳富強於2012年7月退休時收到由港鐵退休金計劃所悉數支付的退休福利金為2,880萬港元。就其在2012年7月1日至2012年7月16日的服務及表現，他於2013年7月獲發一項按比例的酌情特別獎金35,690港元。

上述酬金不包括授予執行總監會成員的認股權於授出日期(即執行總監會成員接受該等認股權的日期)估計的公允價值。

## 帳項附註

### 10 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

#### A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

根據公司2007年認股權計劃，所有執行總監會成員均獲授認股權，而該等認股權已於2007年12月10日、2008年12月8日、2009年6月12日、2009年12月8日、2010年6月28日、2010年12月16日、2012年3月23日、2013年4月26日及10月25日授予。各成員的權益如下：

- 韋達誠於2012年3月30日獲授可認購391,500股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購497,000股股份的認股權，其中130,500份認股權已於2013年確認歸屬(2012年：無)，而截至2013年12月31日止年度，有關認股權的公允價值90萬港元(2012年：60萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 梁國權於2007年12月12日、2008年12月9日、2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購201,000股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購256,000股股份的認股權，其中123,000份認股權已於2013年確認歸屬(2012年：113,000)，而截至2013年12月31日止年度，有關認股權的公允價值60萬港元(2012年：70萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 張少華於2007年12月12日、2008年12月10日及2009年12月11日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年7月21日獲授35,000股股份的認股權，於2010年12月20日獲授65,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授122,000股股份的認股權及於2013年5月6日獲授180,500股股份的認股權，其中73,000份認股權已於2013年確認歸屬(2012年：55,000)，而截至2013年12月31日止年度，有關認股權的公允價值40萬港元(2012年：30萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 周大滄於2009年6月18日獲授可認購85,000股股份的認股權，於2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授184,500股股份的認股權及於2013年5月6日獲授225,500股股份的認股權，其中117,500份認股權於2013年確認歸屬(2012年：141,000)，而截至2013年12月31日止年度，有關認股權的公允價值50萬港元(2012年：60萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 金澤培於2007年12月13日獲授可認購75,000股股份的認股權，於2008年12月8日及2009年12月14日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年7月21日獲授可認購50,000股股份的認股權，於2010年12月17日獲授可認購170,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購172,000股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購202,500股股份的認股權，其中129,500份認股權於2013年確認歸屬(2012年：95,000)，而截至2013年12月31日止年度，有關認股權的公允價值50萬港元(2012年：60萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 羅卓堅於2013年11月1日獲授可認購196,000股股份的認股權，而截至2013年12月31日止年度，有關認股權的公允價值10萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；
- 馬琳於2007年12月12日獲授可認購55,000股股份的認股權，於2008年12月11日獲授可認購70,000股股份的認股權，於2009年12月10日獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年12月17日獲授可認購90,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購158,500股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購184,000股股份的認股權，其中83,000份認股權於2013年確認歸屬(2012年：51,000)，而截至2013年12月31日止年度，有關認股權的公允價值40萬港元(2012年：40萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 鄧智輝於2007年12月13日、2008年12月12日、2009年12月15日及2010年12月17日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購163,500股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購182,500股股份的認股權其中75,500份認股權已於2013年確認歸屬(2012年：43,000)，而截至2013年12月31日止年度，有關認股權的公允價值40萬港元(2012年：40萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 楊美珍於2007年12月12日獲授可認購75,000股股份的認股權及於2008年12月10日、2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購161,000股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購187,000股股份的認股權，其中75,000份認股權於2013年確認歸屬(2012年：43,000)，而截至2013年12月31日止年度，有關認股權的公允價值40萬港元(2012年：40萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 陳富強於2007年12月13日、2008年12月9日、2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，及於2012年3月30日獲授143,500股股份的認股權，其中113,000份認股權已於2012年確認歸屬，而截至2012年12月31日止年度，有關認股權的公允價值60萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。

各董事局及執行總監會成員於公司股份的權益詳情，在董事局報告書中及附註49披露。

截至2013年12月31日止年度內，五名最高酬金人士中有四名(2012年：四名)為公司之董事，餘下一名(2012年：一名)人士之酬金包括基本薪金、津貼及實物收益540萬港元(2012年：560萬港元)、退休金計劃供款10萬港元(2012年：10萬港元)及酌情花紅240萬港元(2012年：200萬港元)。

(ii) 獲委任為公司之行政總裁時，韋達誠獲授300,000股屬於證券及期貨條例第XV部所涵蓋的公司股份衍生權益。該衍生權益代表韋達誠隨著其首次任期預計於2014年6月30日屆滿時將可獲支付300,000股股份的等值現金(受制於其聘用合約的若干條件下，其中35%已於2013年10月31日被視作已獲取)。於2013年8月30日韋達誠獲繼續委任為行政總裁，任期至2015年8月31日。韋達誠獲授230,000股屬於證券及期貨條例第XV部所涵蓋的公司股份衍生權益。該衍生權益代表韋達誠於2015年8月31日完成其延伸任期時，可獲支付230,000股股份的等值現金。

(iii) 根據香港《公司條例》第161條披露董事局成員及執行總監會成員在年內的酬金總額為7,420萬港元(2012年：6,730萬港元)。

## 10 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

### A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

(iv) 公司與每名非執行董事(包括錢果豐博士及陳家強教授但不包括根據香港法例第556章香港鐵路條例第8條獲委任的兩名額外董事)均有服務合約訂明其作為非執行董事及執行總監會成員不超過三年的連續委任任期。該董事亦須按公司的組織章程細則第87及88條，在公司的股東週年大會輪流退任及重選。自1998年開始成為董事局成員之一及自2003年開始成為公司非執行主席的錢果豐博士，於2012年10月29日獲香港政府繼續委任為公司的非執行主席，任期至2015年12月31日。

### B 認股權

執行總監會每名成員於2013年12月31日的已行使及尚未行使認股權詳情，載列於董事局報告書中。授予執行總監會成員認股權的詳情如下：

#### (i) 新入職僱員認股權計劃

根據附註49A(i)所述的新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)，執行總監會成員鄧智輝於2006年5月獲授可認購213,000股股份的認股權。

#### (ii) 2007年認股權計劃

根據附註49A(ii)所述的2007年認股權計劃，所有執行總監會成員由2007年至2010年期間每年及在2012年至2013年獲授認股權(附註10A(i))。

根據認股權之歸屬條款，授出的認股權將由認股權的授予日期(附註10A(i))起計三年內，平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。

## 11 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	2013	2012
分佔物業發展所得的盈餘	1,418	3,186
收取物業作投資用途所得的收入	44	-
西鐵物業發展的代理費收入(附註26D)	-	49
其他費用扣除雜項收入的淨額	(66)	3
	<b>1,396</b>	3,238

## 12 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2013	2012
折舊計提自以下有關的資產：		
- 香港客運業務	2,550	2,458
- 香港車站商務	113	118
- 香港物業租賃及管理業務	10	8
- 中國內地及國際附屬公司	72	67
- 其他業務	62	60
	<b>2,807</b>	2,711
攤銷計提自以下有關的服務經營權資產：		
- 九鐵公司的兩鐵合併	550	482
- 中國內地及國際附屬公司	333	316
	<b>883</b>	798
- 已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(318)	(301)
	<b>565</b>	497
	<b>3,372</b>	3,208

## 帳項附註

### 13 利息及財務開支

百萬港元	2013	2012
關於下列各項的利息開支：		
– 須在5年內全部償還的銀行貸款、透支及資本市場貸款	313	367
– 不須在5年內全部償還的銀行貸款及資本市場貸款	361	330
– 服務經營權負債	719	721
– 其他債務(附註21E)	17	16
財務開支	38	61
匯兌虧損	1	26
	<b>1,449</b>	1,521
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	<b>(254)</b>	(254)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	(28)	(7)
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入	143	64
– 無效部分	(1)	–
	<b>114</b>	57
資本化利息開支	<b>(368)</b>	(164)
	<b>941</b>	1,160
關於下列各項的利息收入：		
– 銀行及其他財務機構存款	(220)	(322)
– 銀行中期票據投資	–	(20)
	<b>(220)</b>	(342)
資本化利息收入	<b>11</b>	61
	<b>732</b>	879

截至2013年12月31日止年度內，資本化利息開支按每月預定借貸成本及/或按集團中有關公司的借貸成本，以每年0.9%至6.5%不等(2012年：每年0.9%至2.5%)計算，而資本化利息收入則按每月平均存款利息回報，以每年0.9%至1.3%不等(2012年：每年1.4%至1.8%)計算。

截至2013年12月31日止年度內，有關深圳市軌道交通龍華綫的利息及財務開支扣除資本化利息後為2.54億港元(2012年：2.54億港元)，已被從深圳市人民政府收取的現金資助所抵銷。

截至2013年12月31日止年度內，被對沖的財務資產及負債的公允價值變動所帶來的收益為2.65億港元(2012年：1.14億港元)，而來自對沖工具(包括利息掉期及貨幣掉期)的公允價值虧損則為2.37億港元(2012年：1.07億港元)，因此淨收益為2,800萬港元(2012年：700萬港元)。

## 14 所得稅

### A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	2013	2012 (重列)
本期稅項		
– 年內香港利得稅項，按稅率 16.5%(2012年：16.5%)撥備	1,118	1,469
– 年內中國內地及海外稅項	181	135
	1,299	1,604
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	(5)	4
– 超過相關折舊的折舊免稅額	506	350
– 撥備及其他	19	(96)
	520	258
	1,819	1,862

於2013年12月31日止年度香港利得稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除累計稅務虧損(如有)後，按稅率16.5%(2012年：16.5%)計算。中國內地及海外附屬公司的稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率16.5%(2012年：16.5%)計算。而在中國內地及海外產生的遞延稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

### B 按適用稅率計算的會計溢利與稅務開支的對帳：

	2013		2012(重列)	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前利潤	15,027		15,376	
按照在相關國家獲得除稅前溢利並以適用稅率計算的名義稅項	2,506	16.7	2,613	17.0
不可扣減支出的稅務影響	232	1.5	131	0.9
非課稅收入的稅務影響	(927)	(6.2)	(874)	(5.7)
未使用而且未確認的可抵扣稅務虧損的稅務影響	8	0.1	(8)	(0.1)
實際稅項開支	1,819	12.1	1,862	12.1

## 15 股東應佔利潤

股東應佔綜合利潤包括計入公司帳項內的127.02億港元(2012年：130.52億港元(重列))利潤。已付及應付予公司股東的股息列於附註16。

## 16 股息

年內，已付及建議派發予公司股東的股息如下：

百萬港元	2013	2012
於年內應付的年度股息		
– 結算日後宣派的中期股息每股25港仙(2012年：每股25港仙)	1,450	1,447
– 結算日後建議派發的末期股息每股67港仙(2012年：每股54港仙)	3,885	3,128
	5,335	4,575
已付有關去年的年度股息		
– 於年內批准及支付的末期股息每股54港仙(2011年：每股51港仙)	3,130	2,951

待以股代息計劃於應屆股東週年大會獲股東批准後，公司擬向全體股東提供以股代息選擇，惟登記地址於美國或美國任何領土或屬地之股東除外。

於結算日後建議派發的末期股息並未於結算日確認為負債。支付予公司的最大股東—財政司司長法團的股息詳情於附註53N披露。

## 帳項附註

### 17 每股盈利

#### A 每股基本盈利

每股基本盈利以年內股東應佔利潤130.25億港元(2012年：133.75億港元(重列))及年內已發行的加權平均普通股數5,796,829,998股(2012年：5,787,351,555股)計算如下：

	2013	2012
於1月1日已發行普通股	5,793,196,650	5,784,871,250
已行使認股權的影響	3,633,348	2,480,305
於12月31日的加權平均普通股數	5,796,829,998	5,787,351,555

#### B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤130.25億港元(2012年：133.75億港元(重列))及已就僱員認股權計劃下具攤薄潛力的普通股數目作出調整的年內已發行的加權平均普通股數5,802,790,866股(2012年：5,790,914,436股)計算如下：

	2013	2012
於12月31日的加權平均普通股數	5,796,829,998	5,787,351,555
公司認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	5,960,868	3,562,881
於12月31日的加權平均普通股數(攤薄)	5,802,790,866	5,790,914,436

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤86.00億港元(2012年：96.18億港元(重列))計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為1.48港元(2012年：1.66港元(重列))。

### 18 業務分類資料

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，集團將業務分為下列六個須呈報的類別：

- (i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、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邊境的過境鐵路、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士、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：於香港客運業務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、於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，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) 中國內地及國際聯屬公司：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、物業管理服務以及物業發展。
- (vi) 其他業務：與客運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主題村有關業務)、鐵路顧問業務及提供予香港政府的項目管理服務。



## 18 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	香港 客運業務	香港 車站商務	香港物業 租賃及 管理業務	香港 物業發展	中國內地 及國際 聯屬公司	其他業務	未予分類 金額	總計
<b>2013</b>								
收入	15,166	4,588	3,778	-	13,246	1,929	-	38,707
經營開支	(8,449)	(464)	(673)	-	(12,455)	(1,781)	-	(23,822)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	(486)	(486)
未計香港物業發展、折舊、攤銷及 每年非定額付款前經營利潤	6,717	4,124	3,105	-	791	148	(486)	14,399
香港物業發展利潤	-	-	-	1,396	-	-	-	1,396
未計折舊、攤銷及每年非定額付款 前經營利潤	6,717	4,124	3,105	1,396	791	148	(486)	15,795
折舊及攤銷	(3,078)	(135)	(10)	-	(87)	(62)	-	(3,372)
每年非定額付款	(923)	(321)	(3)	-	-	-	-	(1,247)
未計利息及財務開支前經營利潤	2,716	3,668	3,092	1,396	704	86	(486)	11,176
利息及財務開支	-	-	-	-	10	-	(742)	(732)
投資物業重估	-	-	4,425	-	-	-	-	4,425
應佔聯營公司利潤或虧損	-	-	-	-	(67)	225	-	158
所得稅	-	-	-	(233)	(160)	-	(1,426)	(1,819)
截至2013年12月31日止年度利潤	2,716	3,668	7,517	1,163	487	311	(2,654)	13,208
<b>資產</b>								
固定資產	91,017	1,450	61,336	1	8,521	831	-	163,156
其他營運資產*	1,489	281	732	1,392	2,977	641	15,456	22,968
物業管理權	-	-	31	-	-	-	-	31
在建鐵路工程	11,548	-	-	-	-	-	-	11,548
發展中物業	-	-	-	8,335	2,898	-	-	11,233
遞延開支	-	-	1	-	-	3	-	4
遞延稅項資產	-	3	-	-	25	1	-	29
證券投資	-	-	-	-	-	472	-	472
待售物業	-	-	-	1,105	-	-	-	1,105
聯營公司權益	-	-	-	-	4,790	487	-	5,277
總資產	104,054	1,734	62,100	10,833	19,211	2,435	15,456	215,823
<b>負債</b>								
分類負債	6,596	1,719	2,857	843	6,803	1,954	31,068	51,840
服務經營權負債	10,480	-	-	-	178	-	-	10,658
遞延收益	-	96	-	50	477	-	-	623
總負債	17,076	1,815	2,857	893	7,458	1,954	31,068	63,121
<b>其他資料</b>								
以下各項的資本性開支：								
固定資產	3,970	92	1,538	1	400	32	-	6,033
在建鐵路工程	5,542	-	-	-	-	-	-	5,542
發展中物業	-	-	-	493	320	-	-	813
除折舊及攤銷外的非現金開支	24	4	-	-	6	3	-	37

\* 其他營運資產指為個別業務營運而取用的應收帳項、存料與備料、現金及現金等價物和其他資產。

## 帳項附註

### 18 業務分類資料(續)

百萬港元	香港 客運業務	香港 車站商務	香港物業 租賃及 管理業務	香港 物業發展	中國內地 及國際 聯屬公司	其他業務	未予分類 金額	總計
2012(重列)								
收入	14,523	3,680	3,401	–	12,786	1,349	–	35,739
經營開支	(8,017)	(397)	(627)	–	(12,184)	(1,296)	–	(22,521)
項目研究及業務發展開支	–	–	–	–	–	–	(323)	(323)
未計香港物業發展、折舊、攤銷及 每年非定額付款前經營利潤	6,506	3,283	2,774	–	602	53	(323)	12,895
香港物業發展利潤	–	–	–	3,238	–	–	–	3,238
未計折舊、攤銷及每年非定額付款 前經營利潤	6,506	3,283	2,774	3,238	602	53	(323)	16,133
折舊及攤銷	(2,919)	(139)	(8)	–	(82)	(60)	–	(3,208)
每年非定額付款	(706)	(175)	(2)	–	–	–	–	(883)
未計利息及財務開支前經營利潤	2,881	2,969	2,764	3,238	520	(7)	(323)	12,042
利息及財務開支	–	–	–	–	(6)	–	(873)	(879)
投資物業重估	–	–	3,757	–	–	–	–	3,757
應佔聯營公司利潤或虧損	–	–	–	–	245	211	–	456
所得稅	–	–	–	(534)	(129)	–	(1,199)	(1,862)
截至2012年12月31日止年度利潤	2,881	2,969	6,521	2,704	630	204	(2,395)	13,514
資產								
固定資產	89,908	1,423	55,363	1	8,336	863	–	155,894
其他營運資產*	1,492	272	574	1,900	3,338	695	16,900	25,171
物業管理權	–	–	31	–	–	–	–	31
在建鐵路工程	7,458	–	–	–	–	–	–	7,458
發展中物業	–	–	–	7,923	2,507	–	–	10,430
遞延開支	–	–	15	–	–	–	–	15
遞延稅項資產	–	10	–	–	9	2	–	21
證券投資	–	–	–	–	–	393	–	393
待售物業	–	–	–	3,016	–	–	–	3,016
聯營公司權益	–	–	–	–	3,825	433	–	4,258
總資產	98,858	1,705	55,983	12,840	18,015	2,386	16,900	206,687
負債								
分類負債	8,936	1,903	1,545	700	8,938	1,119	29,257	52,398
服務經營權負債	10,520	–	–	–	170	–	–	10,690
遞延收益	–	49	–	60	379	–	–	488
總負債	19,456	1,952	1,545	760	9,487	1,119	29,257	63,576
其他資料								
以下各項的資本性開支：								
固定資產	2,429	104	124	–	473	20	–	3,150
在建鐵路工程	7,104	–	–	–	–	–	–	7,104
發展中物業	–	–	–	737	38	–	–	775
除折舊及攤銷外的非現金開支	23	2	2	–	–	2	–	29

\* 其他營運資產指為個別業務營運而取用的應收帳項、存料與備料、現金及現金等價物和其他資產。

## 18 業務分類資料(續)

未予分類的資產及負債主要包括現金、銀行結餘及存款、財務衍生工具資產及負債、附帶利息的借貸以及遞延稅項負債。

截至2013年12月31日止年度內，一名(2012年：一名)屬中國內地及國際聯屬公司業務類別的客戶為集團帶來的收入超過集團總收入之10%。這名客戶佔集團之總收益約18.71%(2012年：22.33%)。

下表列示來自集團以外客戶收入及指定非流動資產(包括集團的固定資產、物業管理權、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支及聯營公司權益)按區域分佈的資料。客戶的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物業、機器及設備、在建鐵路工程及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及物業管理權，則按照有關的經營所在地區分。而聯營公司權益，是按照經營所在地區分。

百萬港元	來自集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	2013	2012	2013	2012
香港(所屬地)	<b>25,413</b>	22,906	<b>175,037</b>	163,421
澳洲	<b>9,269</b>	9,129	<b>183</b>	250
中國內地	<b>658</b>	555	<b>15,871</b>	14,244
瑞典	<b>3,325</b>	3,106	<b>156</b>	163
其他國家	<b>42</b>	43	<b>2</b>	8
	<b>13,294</b>	12,833	<b>16,212</b>	14,665
	<b>38,707</b>	35,739	<b>191,249</b>	178,086

## 19 其他全面收益

A 與集團之其他全面收益各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	2013			2012(重列)		
	除稅前金額	稅項(支出)/ 利益	除稅後金額	除稅前金額	稅項支出	除稅後金額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 海外附屬公司及聯營公司財務報表	<b>109</b>	–	<b>109</b>	72	–	72
– 非控股權益	<b>(35)</b>	–	<b>(35)</b>	3	–	3
	<b>74</b>	–	<b>74</b>	75	–	75
自用土地及樓宇的重估盈餘	<b>356</b>	<b>(58)</b>	<b>298</b>	406	(67)	339
重新計量界定福利計劃淨負債	<b>822</b>	<b>(136)</b>	<b>686</b>	1,610	(266)	1,344
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註19B)	<b>(73)</b>	<b>12</b>	<b>(61)</b>	28	(5)	23
其他全面收益	<b>1,179</b>	<b>(182)</b>	<b>997</b>	2,119	(338)	1,781

## 帳項附註

### 19 其他全面收益(續)

B 來自集團其他全面收益的現金流量對沖各組成部分如下：

百萬港元	2013	2012 (重列)
現金流量對沖		
年內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	(214)	(36)
轉撥至對沖項目的最初帳面金額	-	(3)
轉撥至損益表的金額：		
– 利息及財務開支(附註13)	143	64
– 其他開支(附註9E)	(2)	3
因以下項目稅務影響：		
– 年內確認對沖項目工具的公允價值變動	35	6
– 轉撥至損益表的金額	(23)	(11)
	(61)	23

### 20 投資物業

集團及公司的投資物業全部位於香港並按公允價值列帳，其變動及分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2013	2012	2013	2012
原值或估值				
於1月1日	55,314	51,453	54,087	50,287
添置	1,531	104	1,524	100
公允價值變更	4,425	3,757	4,314	3,700
由遞延開支撥入(附註27)	15	-	15	-
於12月31日	61,285	55,314	59,940	54,087
長期租賃	94	90	94	90
中期租賃	61,191	55,224	59,846	53,997
	61,285	55,314	59,940	54,087

所有投資物業已於2012年及2013年12月31日重估。相關的公允價值計量詳情列於附註48。因重新估值所產生的公允價值增加淨額44.25億港元(2012年：37.57億港元)已計入綜合損益表。於2013年12月31日止年度內的添置包括12.85億港元(2012年：無)的發展中的投資物業。

集團的投資物業根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金，與其他物業的應收租金一併於附註21D披露。

## 21 其他物業、機器及設備

### 集團

百萬港元	租賃土地	自用土地 及樓宇	土木工程	機器 及設備	在建資產	總計
<b>2013</b>						
原值或估值						
於2013年1月1日	<b>732</b>	<b>3,216</b>	<b>46,681</b>	<b>65,197</b>	<b>1,367</b>	<b>117,193</b>
添置	-	-	2	139	2,681	2,822
清理	-	-	(1)	(674)	(23)	(698)
重估盈餘	-	258	-	-	-	258
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	1	(1)	-	-
轉撥至額外經營權財產(附註22)	-	-	-	(6)	(90)	(96)
其他投入使用資產	-	-	44	2,720	(2,764)	-
匯兌差異	-	-	-	(46)	-	(46)
於2013年12月31日	<b>732</b>	<b>3,474</b>	<b>46,727</b>	<b>67,329</b>	<b>1,171</b>	<b>119,433</b>
原值	<b>732</b>	-	<b>46,727</b>	<b>67,329</b>	<b>1,171</b>	<b>115,959</b>
於2013年12月31日估值	-	<b>3,474</b>	-	-	-	<b>3,474</b>
累計折舊						
於2013年1月1日	<b>218</b>	-	<b>6,211</b>	<b>34,676</b>	-	<b>41,105</b>
年內折舊	<b>13</b>	<b>98</b>	<b>401</b>	<b>2,295</b>	-	<b>2,807</b>
清理後撥回	-	-	(1)	(640)	-	(641)
重估後撥回	-	(98)	-	-	-	(98)
匯兌差異	-	-	-	(17)	-	(17)
於2013年12月31日	<b>231</b>	-	<b>6,611</b>	<b>36,314</b>	-	<b>43,156</b>
<b>於2013年12月31日帳面淨值</b>	<b>501</b>	<b>3,474</b>	<b>40,116</b>	<b>31,015</b>	<b>1,171</b>	<b>76,277</b>
<b>2012</b>						
原值或估值						
於2012年1月1日	732	2,894	46,651	63,116	2,048	115,441
添置	-	-	-	153	1,606	1,759
清理	-	-	(2)	(321)	(15)	(338)
重估盈餘	-	322	-	-	-	322
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	1	(1)	-	-
轉撥至額外經營權財產(附註22)	-	-	-	-	(4)	(4)
其他投入使用資產	-	-	31	2,237	(2,268)	-
匯兌差異	-	-	-	13	-	13
於2012年12月31日	732	3,216	46,681	65,197	1,367	117,193
原值	732	-	46,681	65,197	1,367	113,977
於2012年12月31日估值	-	3,216	-	-	-	3,216
累計折舊						
於2012年1月1日	205	-	5,812	32,737	-	38,754
年內折舊	13	84	400	2,214	-	2,711
清理後撥回	-	-	(1)	(279)	-	(280)
重估後撥回	-	(84)	-	-	-	(84)
匯兌差異	-	-	-	4	-	4
於2012年12月31日	218	-	6,211	34,676	-	41,105
於2012年12月31日帳面淨值	514	3,216	40,470	30,521	1,367	76,088

## 帳項附註

### 21 其他物業、機器及設備(續)

#### 公司

百萬港元	租賃土地	自用土地 及樓宇	土木工程	機器 及設備	在建資產	總計
<b>2013</b>						
原值或估值						
於2013年1月1日	<b>732</b>	<b>3,216</b>	<b>46,681</b>	<b>63,846</b>	<b>1,329</b>	<b>115,804</b>
添置	-	-	2	116	2,592	2,710
清理	-	-	(1)	(593)	(22)	(616)
重估盈餘	-	258	-	-	-	258
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	1	(1)	-	-
轉撥至額外經營權財產(附註22)	-	-	-	(6)	(90)	(96)
其他投入使用資產	-	-	44	2,647	(2,691)	-
於2013年12月31日	<b>732</b>	<b>3,474</b>	<b>46,727</b>	<b>66,009</b>	<b>1,118</b>	<b>118,060</b>
原值	<b>732</b>	-	<b>46,727</b>	<b>66,009</b>	<b>1,118</b>	<b>114,586</b>
於2013年12月31日估值	-	<b>3,474</b>	-	-	-	<b>3,474</b>
累計折舊						
於2013年1月1日	<b>218</b>	-	<b>6,211</b>	<b>33,891</b>	-	<b>40,320</b>
年內折舊	<b>13</b>	<b>98</b>	<b>401</b>	<b>2,184</b>	-	<b>2,696</b>
清理後撥回	-	-	(1)	(562)	-	(563)
重估後撥回	-	(98)	-	-	-	(98)
於2013年12月31日	<b>231</b>	-	<b>6,611</b>	<b>35,513</b>	-	<b>42,355</b>
<b>於2013年12月31日帳面淨值</b>	<b>501</b>	<b>3,474</b>	<b>40,116</b>	<b>30,496</b>	<b>1,118</b>	<b>75,705</b>
<b>2012</b>						
原值或估值						
於2012年1月1日	732	2,894	46,651	61,845	2,030	114,152
添置	-	-	-	105	1,561	1,666
清理	-	-	(2)	(315)	(15)	(332)
重估盈餘	-	322	-	-	-	322
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	1	(1)	-	-
轉撥至額外經營權財產(附註22)	-	-	-	-	(4)	(4)
其他投入使用資產	-	-	31	2,212	(2,243)	-
於2012年12月31日	732	3,216	46,681	63,846	1,329	115,804
原值	732	-	46,681	63,846	1,329	112,588
於2012年12月31日估值	-	3,216	-	-	-	3,216
累計折舊						
於2012年1月1日	205	-	5,812	32,049	-	38,066
年內折舊	13	84	400	2,116	-	2,613
清理後撥回	-	-	(1)	(274)	-	(275)
重估後撥回	-	(84)	-	-	-	(84)
於2012年12月31日	218	-	6,211	33,891	-	40,320
於2012年12月31日帳面淨值	514	3,216	40,470	29,955	1,329	75,484

## 21 其他物業、機器及設備(續)

A 集團及公司的租賃土地的租賃期分析如下：

### 集團及公司

百萬港元	2013	2012
帳面淨值		
– 長期租賃	137	140
– 中期租賃	364	374
	501	514

與香港客運業務有關的土木工程、機器及設備所坐落的土地的租賃是根據營運協議批予公司，並與公司的鐵路專營權同時屆滿(附註53A、53B及53C)。

根據租賃條款，公司須自行承擔包括地下及架空結構等所有租賃用地的維修保養開支。至於坐落於如青嶼幹線等與其他用戶共用的結構內的用地，公司只須負責與鐵路有關的維修。按租賃條款所支付的一切維修費用，均記入綜合損益表內作為香港客運業務的相關開支。

B 集團的所有自用土地及樓宇均位於香港，以中期租賃持有，並以公允價值列帳。相關的公允價值計量詳情列於附註48。重估盈餘3.56億港元(2012年：4.06億港元)及有關的遞延稅項費用5,800萬港元(2012年：6,700萬港元)已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備(附註46)。倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於2013年12月31日的帳面金額應為8.24億港元(2012年：8.49億港元)。

C 在建資產包括與鐵路營運有關的資本性工程項目。

D 集團按經營租賃形式將投資物業及車站小商店(包括免稅店)出租。租約一般為期1至10年，並有權於租約期屆滿後續約，而屆時將重新商訂所有條款。租賃款項會定期調整以反映市場租值。若干租賃包含按營業額計算的額外租金，部分根據指定額度釐定。授予租戶的租金優惠會於綜合損益表中攤銷，作為應收租賃款項淨額的一部分。

集團及公司持作經營租賃用途的投資物業帳面總值分別為600.00億港元(2012年：553.14億港元)及586.55億港元(2012年：540.87億港元)，持作經營租賃用途的車站小商店的成本為6.48億港元(2012年：6.09億港元)，而相關的累計折舊為2.84億港元(2012年：2.52億港元)。

根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金總額如下：

百萬港元	集團		公司	
	2013	2012	2013	2012
1年內	5,938	5,502	5,631	5,127
1至5年內	10,934	12,145	10,428	11,188
5年後	222	75	198	68
	17,094	17,722	16,257	16,383

E 於2003年3月，集團與無關連第三方訂立一連串結構式交易，將若干載客車卡租出及租回(「租賃交易」)，涉及的資產於2003年3月31日的原值總額為25.62億港元，帳面淨值總額為16.74億港元。根據租賃交易，集團將資產租予美國機構投資者(「投資者」)，後者已預付所有與租賃協議有關的租金。同時，集團從投資者按21年至29年不等的租賃期租回有關資產，並須按預定付款時間表支付租金。集團可選擇於租賃期屆滿時按固定金額購入投資者於有關資產中的租賃權益。部分從投資者收取的預付租金款項已用作投資債券以支付集團租賃債務及按租賃交易行使其中購買權所應付的金額。倘若這些債券未能符合某些信貸評級要求，集團須以其他債券替代。此外，集團已提供備用信用證給投資者以保證集團能支付因交易提前於到期日終止而產生的額外金額。

集團保留資產的法定所有權，而集團於鐵路業務中動用該等資產亦不受限制。

## 帳項附註

### 21 其他物業、機器及設備(續)

由於訂立租賃交易，一筆為數約36.88億港元的金額已收訖在投資戶口內，並用以購入債券(「抵銷證券」)。抵銷證券的收益將用於支付未來的租金，這些租金於2003年3月的預期淨現值約為35.33億港元。因此，集團於2003年由租賃交易所獲得的金額扣除成本後為1.41億港元。由於集團不能按集團自身目的操控投資戶口，而上述債券所得的收入將用以支付集團應付的租金，因此，該等債務及抵銷證券的投資在2003年3月並無確認為集團的債項和資產。集團所收取的現金淨額作遞延收益入帳，並以租賃期限於綜合損益表攤銷入帳至2008年，其時，因某些抵銷證券的信貨評級被調低，集團以備用信用證替代這些證券，並將相關開支全數抵銷剩餘的遞延收益。

### 22 服務經營權資產

集團及公司的服務經營權資產變動及分析如下：

#### 集團

百萬港元	與九鐵公司的兩鐵合併				總計
	最初經營權財產	額外經營權財產	深圳市 軌道交通 龍華綫	斯德哥爾摩 地鐵	
<b>2013</b>					
原值					
於2013年1月1日	<b>15,226</b>	<b>3,316</b>	<b>8,358</b>	<b>93</b>	<b>26,993</b>
年內淨增置	–	<b>1,304</b>	<b>376</b>	–	<b>1,680</b>
清理	–	<b>(23)</b>	–	<b>(10)</b>	<b>(33)</b>
由其他物業、機器及設備撥入(附註21)	–	<b>96</b>	–	–	<b>96</b>
匯兌差異	–	–	<b>243</b>	<b>2</b>	<b>245</b>
於2013年12月31日	<b>15,226</b>	<b>4,693</b>	<b>8,977</b>	<b>85</b>	<b>28,981</b>
累計攤銷					
於2013年1月1日	<b>1,548</b>	<b>447</b>	<b>467</b>	<b>39</b>	<b>2,501</b>
年內攤銷	<b>304</b>	<b>246</b>	<b>321</b>	<b>12</b>	<b>883</b>
清理後撥回	–	<b>(10)</b>	–	<b>(6)</b>	<b>(16)</b>
匯兌差異	–	–	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>19</b>
於2013年12月31日	<b>1,852</b>	<b>683</b>	<b>806</b>	<b>46</b>	<b>3,387</b>
<b>於2013年12月31日帳面淨值</b>	<b>13,374</b>	<b>4,010</b>	<b>8,171</b>	<b>39</b>	<b>25,594</b>
<b>2012</b>					
原值					
於2012年1月1日	15,226	2,458	7,855	88	25,627
年內淨增置	–	861	426	–	1,287
清理	–	(7)	(3)	–	(10)
由其他物業、機器及設備撥入(附註21)	–	4	–	–	4
匯兌差異	–	–	80	5	85
於2012年12月31日	15,226	3,316	8,358	93	26,993
累計攤銷					
於2012年1月1日	1,243	272	159	25	1,699
年內攤銷	305	177	304	12	798
清理後撥回	–	(2)	(2)	–	(4)
匯兌差異	–	–	6	2	8
於2012年12月31日	1,548	447	467	39	2,501
於2012年12月31日帳面淨值	13,678	2,869	7,891	54	24,492



## 22 服務經營權資產(續)

### 公司

百萬港元	最初 經營權財產	額外 經營權財產	總計
<b>2013</b>			
原值			
於2013年1月1日	<b>15,226</b>	<b>3,316</b>	<b>18,542</b>
年內淨增置	–	<b>1,304</b>	<b>1,304</b>
清理	–	<b>(23)</b>	<b>(23)</b>
由其他物業、機器及設備撥入(附註21)	–	<b>96</b>	<b>96</b>
於2013年12月31日	<b>15,226</b>	<b>4,693</b>	<b>19,919</b>
累計攤銷			
於2013年1月1日	<b>1,548</b>	<b>447</b>	<b>1,995</b>
年內攤銷	<b>304</b>	<b>246</b>	<b>550</b>
清理後撥回	–	<b>(10)</b>	<b>(10)</b>
於2013年12月31日	<b>1,852</b>	<b>683</b>	<b>2,535</b>
<b>於2013年12月31日帳面淨值</b>	<b>13,374</b>	<b>4,010</b>	<b>17,384</b>
<b>2012</b>			
原值			
於2012年1月1日	15,226	2,458	17,684
年內淨增置	–	861	861
清理	–	(7)	(7)
由其他物業、機器及設備撥入(附註21)	–	4	4
於2012年12月31日	15,226	3,316	18,542
累計攤銷			
於2012年1月1日	1,243	272	1,515
年內攤銷	305	177	482
清理後撥回	–	(2)	(2)
於2012年12月31日	1,548	447	1,995
於2012年12月31日帳面淨值	13,678	2,869	16,547

最初經營權財產乃關於與九鐵公司的兩鐵合併於開始日確認的支出，而額外經營權財產乃關於與兩鐵合併的開始日之後最初經營權財產的替換及/或升級的支出。

## 23 物業管理權

物業管理權乃關於由兩鐵合併指定日期起，公司獲得九鐵公司授權管理現時及未來的物業。

### 集團及公司

百萬港元	2013	2012
於1月1日及12月31日的原值	<b>40</b>	40
於1月1日及12月31日的累計攤銷	<b>9</b>	9
於12月31日帳面淨值	<b>31</b>	31

# 帳項附註

## 24 在建鐵路工程

### 集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	於12月31日 結餘
<b>2013</b>			
<b>西港島綫項目</b>			
建築成本	9,521	1,206	10,727
顧問諮詢費	512	31	543
員工薪酬及其他開支	1,354	215	1,569
利息收入	(196)	(11)	(207)
已耗用的政府現金資助	(11,191)	(1,441)	(12,632)
	-	-	-
<b>南港島綫(東段)項目</b>			
建築成本	4,166	2,923	7,089
顧問諮詢費	472	58	530
員工薪酬及其他開支	669	226	895
財務開支	103	204	307
	5,410	3,411	8,821
<b>觀塘綫延綫項目</b>			
建築成本	1,464	544	2,008
顧問諮詢費	188	10	198
員工薪酬及其他開支	358	52	410
財務開支	38	73	111
	2,048	679	2,727
<b>總計</b>	<b>7,458</b>	<b>4,090</b>	<b>11,548</b>
<b>2012</b>			
<b>西港島綫項目</b>			
建築成本	6,637	2,884	9,521
顧問諮詢費	480	32	512
員工薪酬及其他開支	1,058	296	1,354
利息收入	(136)	(60)	(196)
已耗用的政府現金資助	(8,039)	(3,152)	(11,191)
	-	-	-
<b>南港島綫(東段)項目</b>			
建築成本	1,694	2,472	4,166
顧問諮詢費	431	41	472
員工薪酬及其他開支	442	227	669
財務開支	45	58	103
	2,612	2,798	5,410
<b>觀塘綫延綫項目</b>			
建築成本	518	946	1,464
顧問諮詢費	176	12	188
員工薪酬及其他開支	244	114	358
財務開支	16	22	38
	954	1,094	2,048
<b>總計</b>	<b>3,566</b>	<b>3,892</b>	<b>7,458</b>

## 24 在建鐵路工程(續)

### A 西港島綫項目

於2009年7月13日，公司與香港政府就西港島綫的財務安排、設計、建造及包括相關服務和設施的營運簽訂了工程項目協議。

根據協議，香港政府於2010年3月提供122.52億港元的現金資助予公司(根據初步項目協議，另外4億港元的現金資助已於2008年2月收訖)。此現金資助受一項還款機制所規限，根據該機制，公司將於西港島綫開始商業營運後24個月內向香港政府支付鐵路及相關工程中若干資本性開支、價格上漲成本、土地成本及或有費用的實際成本低於原先估計的金額(連同利息)。

項目預計於2014年完成。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性總開支約為170.40億港元。於2013年12月31日，公司就此項目的累計淨開支為126.32億港元(2012年：111.91億港元)，全部已被政府現金資助所抵銷，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總值為11.93億港元(2012年：25.31億港元)(附註54)。

### B 南港島綫(東段)項目

於2011年5月17日，香港政府與公司就南港島綫(東段)的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

項目預計於2015年完成。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性總開支約為143.27億港元。於2013年12月31日，公司就此項目的累計開支為88.21億港元(2012年：54.10億港元)，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總值為20.93億港元(2012年：42.98億港元)(附註54)。

### C 觀塘綫延綫項目

於2011年5月17日，香港政府與公司就觀塘綫延綫的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

項目預計於2015年完成。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性總開支約為61.72億港元。於2013年12月31日，公司就此項目的累計開支為27.27億港元(2012年：20.48億港元)，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總值為11.53億港元(2012年：18.77億港元)(附註54)。

## 25 由九廣鐵路公司或香港政府委託的其他在建鐵路工程

### A 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目

於2008年11月24日，香港政府與公司簽訂有關高鐵香港段的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「高鐵香港段初步委託協議」)。按照高鐵香港段初步委託協議，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，而香港政府則負責直接支付該等工作的總成本，並就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本及若干間接成本和前期費用)向公司支付最高合計15億港元。

於2010年1月26日，香港政府與公司就高鐵香港段的建造、測試及投入服務訂立另一份委託協議(「高鐵香港段委託協議」)。按照高鐵香港段委託協議，公司負責建造、測試及運行高鐵香港段，而香港政府作為高鐵香港段的擁有者，則負責直接承擔該工程的總成本，並就公司提供的項目管理服務向公司支付45.90億港元。根據高鐵香港段委託協議的條款，此數額可作更改，但每年最高限額為20億港元，而總限額為100億港元。此外，香港政府同意將邀請公司以服務經營權模式營運高鐵香港段。

截至2013年12月31日止年度內，項目管理收入8.00億港元(2012年：6.84億港元)已確認為綜合損益表中。

### B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

於2008年11月24日，香港政府與公司簽訂有關沙中綫的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「沙中綫初步委託協議」)。按照沙中綫初步委託協議，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，而香港政府則負責直接支付該等工作的總成本。

於2011年5月17日，香港政府與公司就沙中綫的若干備置工程之融資、建造、服務與設備採購及其他事項訂立一份委託協議(「沙中綫前期工程委託協議」)。根據沙中綫前期工程委託協議，公司負責進行或促使他人進行該等協定工程，而香港政府則負責承擔並向公司支付所有工程成本。

## 帳項附註

### 25 由九廣鐵路公司或香港政府委託的其他在建鐵路工程(續)

#### B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

於2012年5月29日，公司與香港政府就沙中綫簽訂有關建造及投入服務的委託協議(「沙中綫委託協議」)。按照沙中綫委託協議，公司負責進行或促使他人進行該委託協議(以及沙中綫初步委託協議和沙中綫前期工程委託協議)內指定的工程，從而獲得項目管理費78.93億港元。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修改、升級或擴展工程的若干費用，將由公司支付以外，香港政府負責承擔委託協議中指定的所有工程費用。

截至2013年12月31日止年度內，項目管理收入6.61億港元(2012年：2.84億港元)已確認在綜合損益表中。此外，截至2013年12月31日止年度內，有關沙中綫委託協議中的工程項目香港政府償還費用為14.72億港元(2012年：12.77億港元)。於2013年12月31日，將收回香港政府費用為4.14億港元(2012年：4.29億港元)。

### 26 發展中物業

根據建造鐵路支綫的項目協議及兩鐵合併中的物業組合協議，公司獲香港政府授予鐵路沿綫車站的土地發展權。

於2013年12月31日，公司尚未完成的物業發展項目包括位於將軍澳第八十六區車廠的將軍澳支綫物業發展項目；位於東鐵綫、九龍南綫及輕鐵四幅發展用地的東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目；位於黃竹坑一幅發展用地的南港島綫(東段)物業發展項目及位於何文田一幅發展用地的觀塘綫延綫物業發展項目。

於2011年，公司的兩間全資附屬公司，港鐵軌道交通(深圳)有限公司及港鐵物業(深圳)有限公司，成功投得在深圳市軌道交通龍華綫車廠一號地段的地塊。在2012年5月3日，該兩間附屬公司在中國內地成立一間項目公司—港鐵物業發展(深圳)有限公司，以在該地段進行住宅及商業發展(深圳市物業發展項目)。部分來自該物業項目的淨利潤將與深圳市人民政府分攤。

#### A 發展中物業

##### 集團

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷 從發展商 收取的款項	轉撥至 利潤或虧損	匯兌差異	於12月31日 結餘
<b>2013</b>						
機場鐵路物業發展項目	-	4	(4)	-	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,150	61	(6)	(60)	-	1,145
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	5,906	81	-	(11)	-	5,976
南港島綫(東段)物業發展項目	692	247	-	-	-	939
觀塘綫延綫物業發展項目	175	100	-	-	-	275
深圳市物業發展項目	2,507	320	-	-	71	2,898
	<b>10,430</b>	<b>813</b>	<b>(10)</b>	<b>(71)</b>	<b>71</b>	<b>11,233</b>
<b>2012</b>						
機場鐵路物業發展項目	-	3	(3)	-	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,088	67	(5)	-	-	1,150
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	8,081	150	-	(2,325)	-	5,906
南港島綫(東段)物業發展項目	285	407	-	-	-	692
觀塘綫延綫物業發展項目	65	110	-	-	-	175
深圳市物業發展項目	2,445	38	-	-	24	2,507
	11,964	775	(8)	(2,325)	24	10,430

## 26 發展中物業(續)

### A 發展中物業(續)

#### 公司

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷 從發展商 收取的款項/ 於附屬公司 的投資	轉撥至 利潤或虧損	於12月31日 結餘
<b>2013</b>					
機場鐵路物業發展項目	-	4	(4)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,150	61	(6)	(60)	1,145
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	5,906	81	-	(11)	5,976
南港島綫(東段)物業發展項目	692	247	-	-	939
觀塘綫延綫物業發展項目	175	100	-	-	275
深圳市物業發展項目	5	7	(12)	-	-
	<b>7,928</b>	<b>500</b>	<b>(22)</b>	<b>(71)</b>	<b>8,335</b>
<b>2012</b>					
機場鐵路物業發展項目	-	3	(3)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,088	67	(5)	-	1,150
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	8,081	150	-	(2,325)	5,906
南港島綫(東段)物業發展項目	285	407	-	-	692
觀塘綫延綫物業發展項目	65	110	-	-	175
深圳市物業發展項目	2	3	-	-	5
	9,521	740	(8)	(2,325)	7,928

東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目包括從九鐵公司購入發展用地之物業發展權及九鐵公司為這些發展用地進行準備工程的協議金額。於2013年12月31日，未償付的協議金額包括利息共6,000萬港元(2012年：6,000萬港元)。包含於發展中物業的香港租賃土地以中期租賃方式持有。

深圳市物業發展項目包括深圳市軌道交通龍華綫車廠一號地段的地價19.77億元人民幣(25.32億港元)。

### B 物業發展的遞延收益

#### 集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	沖銷 發展中物業 (附註26A)	於12月31日 結餘
<b>2013</b>			
機場鐵路物業發展項目	31	(4)	27
將軍澳支綫物業發展項目	29	(6)	23
總計(附註43)	<b>60</b>	<b>(10)</b>	<b>50</b>
<b>2012</b>			
機場鐵路物業發展項目	34	(3)	31
將軍澳支綫物業發展項目	34	(5)	29
總計(附註43)	68	(8)	60

## 帳項附註

### 26 發展中物業(續)

#### C 保管資金

作為機場鐵路、將軍澳支綫及東鐵綫若干物業發展項目的資金保管者，公司收取及管理售賣該等發展物業的訂金與收入。有關款項會存入指定的獨立銀行戶口，並連同所得利息發放予發展商，以償付發展商分別按政府同意方案及發展協議的條款所墊支的發展成本。任何餘額只會在履行所有與該等物業發展有關的責任後才會發放。因此，所保管的資金及有關銀行存款的結餘，並未列入集團及公司的資產負債表內。年內的保管資金變動如下：

#### 集團及公司

百萬港元	2013	2012
於1月1日結餘	7,611	4,836
已收保管資金	13,680	31,069
加：所得利息	20	25
	21,311	35,930
年內墊支費用	(16,127)	(28,319)
於12月31日結餘	5,184	7,611
代表：		
於12月31日指定銀行戶口結餘	5,182	7,609
應收保證金	2	2
	5,184	7,611

#### D 西鐵物業發展

作為兩鐵合併的一部分，公司獲委任為九鐵公司及其若干附屬公司(「西鐵附屬公司」)的代理人，發展西鐵沿綫的指定發展用地。就屯門發展項目，公司可收取根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用；就其他發展項目，公司可收取相當於銷售收入總額0.75%的代理費用。同時，公司可向西鐵附屬公司追償其就西鐵發展項目所產生的全部費用另加16.5%的間接費用連同應計利息。截至2013年12月31日止年度內，並無有關屯門物業發展的代理費收入(2012年：4,900萬港元)(附註11)。截至2013年12月31日止年度內，公司產生的可追償費用包括間接費用及應計利息為9,800萬港元(2012年：9,400萬港元)。

### 27 遞延開支

#### 集團及公司

百萬港元	2013	2012
於1月1日結餘	15	14
年內開支	4	1
轉撥至投資物業(附註20)	(15)	-
於12月31日結餘	4	15

### 28 於附屬公司的投資

#### 公司

百萬港元	2013	2012
非上市股份，按成本	1,285	1,260

## 28 於附屬公司的投資(續)

於2013年12月31日，已記入集團綜合帳項的附屬公司之詳情載於下表。

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/註冊資本	所佔權益比例			註冊/成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬公司 持有		
<u>2013年全年擁有的附屬公司</u>						
地鐵榮標有限公司	10,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
恆福花園物業管理有限公司	10,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
MTR (Estates Management) Limited	1,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股 及物業管理
地鐵(上海項目管理)有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	鐵路顧問服務、 物業投資及發展
港鐵北京四號綫投資有限公司	1港元	100%	100%	-	香港	投資控股
港鐵建築有限公司	2港元	100%	100%	-	香港	一般建築、 維修及工程工作
港鐵中國商業管理第一控股有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
地鐵中國顧問有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	鐵路顧問服務
港鐵中國物業控股有限公司	1港元	100%	100%	-	香港	投資控股
地鐵中國物業有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
MTR Engineering Services Limited	1,000港元	100%	100%	-	香港	工程及 其他顧問服務
港鐵杭州一號綫投資有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
港鐵信息系統有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	向港鐵附屬及 聯營公司 發出港鐵軟件牌照
地鐵物業代理有限公司	2港元	100%	100%	-	香港	物業代理及 行政服務
港鐵物業(北京)第一有限公司	1港元	100%	-	100%	香港	物業發展、 投資及管理
港鐵物業(深圳)有限公司	1港元	100%	100%	-	香港	物業發展、 投資及管理
港鐵物業(天津)第一有限公司	1港元	100%	-	100%	香港	物業發展、 投資及管理
港鐵物業(天津)第二有限公司	1港元	100%	-	100%	香港	物業發展、 投資及管理
港鐵(國際)軌道交通培訓有限公司	2,800,000港元	100%	100%	-	香港	在中國內地提供 鐵路運輸的培訓
港鐵瀋陽控股有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股

## 帳項附註

### 28 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/註冊資本	所佔權益比例			註冊/成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬公司 持有		
港鐵瀋陽投資控股有限公司	1 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
港鐵瀋陽物業第一有限公司	1 港元	100%	–	100%	香港	物業發展、 投資及管理
港鐵深圳投資控股有限公司	400,000 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
MTR Telecommunication Company Limited	100,000,000 港元	100%	100%	–	香港	無綫電訊服務
香港鐵路旅遊有限公司	2,500,000 港元	100%	100%	–	香港	旅遊服務
昂坪360有限公司	2 港元	100%	100%	–	香港	經營東涌至 昂坪纜車系統及 昂坪主題市集運作
海翠花園物業管理有限公司	50,000 港元	100%	100%	–	香港	物業管理
駿景園物業管理有限公司	50,000 港元	100%	100%	–	香港	物業管理
新屯門中心物業管理有限公司	50,000 港元	100%	100%	–	香港	物業管理
TraxComm Limited	15,000,000 港元	100%	100%	–	香港	固定電訊網絡 及相關服務
偉絡傳訊有限公司	1,000 港元	100%	100%	–	香港	無綫電訊服務
360假期有限公司	500,000 港元	100%	–	100%	香港	導賞服務
Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. *	16,250,000 澳元	60% 於 普通股； 30% 於 A類股	60% 於 普通股； 30% 於 A類股	–	澳洲	鐵路營運 及維修
MTR Corporation (Australia) Pty. Limited	2 澳元	100%	100%	–	澳洲	與鐵路相關的 顧問服務及業務
Fasttrack Insurance Ltd.	77,500,000 港元	100%	100%	–	百慕達	保險包銷
Candiman Limited *	1 美元	100%	100%	–	英屬處女 群島	投資控股
MTR Corporation (C.I.) Limited	1,000 美元	100%	100%	–	開曼群島 /香港	財務
MTR Finance Lease (001) Limited	1 美元	100%	100%	–	開曼群島 /香港	財務
MTR Nordic AB	50,000 瑞典克朗	100%	–	100%	瑞典	鐵路營運與維修、 物業投資及管理
MTR Stockholm AB	40,000,000 瑞典克朗	100%	–	100%	瑞典	鐵路營運 及維修



## 28 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/註冊資本	所佔權益比例			註冊/成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬公司 持有		
港鐵(北京)商業設施管理有限公司	93,000,000港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業租賃 及管理
港鐵(北京)房地產管理有限公司	3,000,000元人民幣	100%	100%	-	中華人民 共和國	物業管理
港鐵商業管理(北京)有限公司*	120,000港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	商業管理、 商業顧問、 商業設施策劃及 顧問服務、及 企業管理培訓
港鐵技術諮詢(北京)有限公司	18,200,000港元	100%	100%	-	中華人民 共和國	鐵路顧問服務、 營銷及推廣
港鐵技術諮詢(深圳)有限公司	1,000,000港元	100%	100%	-	中華人民 共和國	鐵路顧問服務
港鐵軌道交通(深圳)有限公司	2,636,000,000港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	鐵路建造、 營運及管理
深圳港鐵軌道交通培訓中心*	2,000,000元人民幣	100%	-	100%	中華人民 共和國	提供鐵路運輸 培訓
港鐵物業發展(深圳)有限公司	2,180,000,000港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業發展、 營運、租賃、 管理及顧問服務
MTR Corporation (Silverlink) Limited	1 英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (UK) Limited	29 英鎊	100%	100%	-	英國	投資控股
<u>於2013年成立的附屬公司</u>						
港鐵深圳六號線投資控股(香港) 有限公司	10,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
MTR Corporation (Sydney) NRT Pty Limited*	2 澳元	100%	-	100%	澳洲	項目競投
Sunstone Resources Pty. Ltd.*	10 澳元	60%	-	100%	澳洲	鐵路營運及 維修的行政支援
MTR Berlin GmbH*	25,000 歐元	100%	-	100%	德國	項目競投
MTR Beta AB	50,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運與維修、 物業投資及管理
MTR Express AB	20,050,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運與維修、 物業投資及管理

## 帳項附註

### 28 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/註冊資本	所佔權益比例			註冊/成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬公司 持有		
MTR Corporation (Crossrail) Limited*	1 英鎊	100%	-	100%	英國	項目競投
MTR Corporation (Essex Thameside) Limited*	1 英鎊	100%	-	100%	英國	項目競投
MTR Corporation (Scotrail) Limited*	1 英鎊	100%	-	100%	英國	項目競投
MTR Corporation (TSGN) Limited*	1 英鎊	100%	-	100%	英國	項目競投
MTR Corporation (UK) NRT Limited*	1 英鎊	100%	-	100%	英國	項目競投

\* 並非由畢馬威會計師事務所審計的附屬公司

截至2013年12月31日止年度內，上海港鐵建設管理有限公司已完成清盤程序。

### 29 聯營公司權益

#### 集團

百萬港元	2013	2012
應佔淨資產	5,277	4,258

集團及公司於2013年12月31日擁有下列主要聯營公司權益：

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/註冊資本	所佔權益比例			註冊/成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬公司 持有		
八達通控股有限公司(附註55B(ii))	42,000,000港元	57.4%	57.4%	-	香港	投資控股
北京京港地鐵有限公司	1,380,000,000元人民幣	49%	-	49%	中華人民 共和國	地鐵投資、 建設、經營及 客運服務
杭州杭港地鐵有限公司*	4,540,000,000元人民幣	49%	-	49%	中華人民 共和國	鐵路營運 及管理
天津城鐵港鐵建設有限公司*	1,800,000,000元人民幣	49%	-	49%	中華人民 共和國	物業發展， 租賃及管理
Tunnelbanan Teknik Stockholm AB	30,000,000瑞典克朗	50%	-	50%	瑞典	鐵路維修
London Overground Rail Operations Ltd *	2 英鎊	50%	-	50%	英國	鐵路營運 及管理

\*並非由畢馬威會計師事務所審計的公司

集團已按權益法把所有聯營公司記入其綜合帳項並認為此等聯營公司並非個別重大。

## 29 聯營公司權益(續)

集團實際擁有的聯營公司權益之簡要財務資料如下：

百萬港元	2013	2012
資產	<b>11,964</b>	10,097
負債	<b>(6,687)</b>	(5,839)
淨資產	<b>5,277</b>	4,258
收入	<b>2,888</b>	2,424
支出及其他	<b>(2,647)</b>	(1,950)
除稅前利潤	<b>241</b>	474
所得稅	<b>(83)</b>	(18)
年內淨利潤及全面收益總額	<b>158</b>	456

於2012年7月，公司的附屬公司 — 港鐵杭州一號線投資有限公司與杭州市地鐵集團有限責任公司的一間子公司簽訂合作協議，設立杭州杭港地鐵有限公司(「杭港地鐵」)，參與投資及營運杭州地鐵一號線，為期25年。杭港地鐵於2012年9月5日成立，其註冊資本為45.40億元人民幣，當中的49%由集團承擔。杭州地鐵一號線於2012年11月24日開始營運。

於2012年11月，北京京港地鐵有限公司(「北京京港地鐵」)與北京市人民政府草簽了關於投資、建造及營運北京地鐵14號線公私合營項目的特許經營權協議。北京地鐵14號線的總投資額約為500億元人民幣。北京京港地鐵的另一投資者 — 北京市基礎設施投資有限公司負責項目的土木建造部分，佔項目總成本約70%。北京京港地鐵負責機電設備工程及車輛部分，投資總額約為150億元人民幣，佔項目總成本約30%。公司將額外注資約22億元人民幣予北京京港地鐵以支持投資。根據該特許經營權協議，北京京港地鐵亦會負責營運與維修北京地鐵14號線，為期30年，第一期預期於2013年5月通車，而餘下期數則預期於2015年通車。截至2013年12月31日，該特許經營權協議須經中國內地有關部門批核。根據所簽訂的管理服務協議，北京京港地鐵獲授權營運北京地鐵14號線直至其全線通車為止。截至2013年12月31日止年度內，公司向北京京港地鐵提供員工借調、資訊技術及其他支援服務，合共收取3,300萬港元(2012年：1,500萬港元)。

於2013年2月，London Overground Rail Operations(「LOROL」)獲倫敦運輸局將原定於2014年11月10日屆滿的七年大倫敦地區London Overground鐵路服務的營運及維修專營權延續兩年至2016年11月10日。截至2013年12月31日止年度內，LOROL向集團派發200萬英鎊(2,500萬港元)(2012年：900萬英鎊(1.08億港元))的股息，而集團則向LOROL提供管理服務，合共收取1,900萬港元(2012年：無)。

於2013年8月，由公司的附屬公司 — 港鐵物業(天津)第一有限公司(49%)與天津市地下鐵道集團有限公司(51%)合組的公司 — 天津城鐵港鐵建設有限公司(「天津城鐵港鐵」)以20.75億元人民幣競投得一幅位於天津地鐵6號線北運河站上蓋的地塊之土地使用權。天津城鐵港鐵於2013年7月15日成立，其註冊資本為18.00億元人民幣，當中的49%由集團承擔。於2014年1月，天津城鐵港鐵增加其註冊資本至22.73億元人民幣，而集團進一步向此聯營公司注資2.32億元人民幣(2.94億港元)。

於2013年9月30日，瀋陽瀋港地鐵運營有限公司已完成清盤程序。

截至2013年12月31日止年度內，Tunnelbanan Teknik Stockholm AB向MTR Stockholm AB提供列車維修及其他支援服務，費用為5.63億瑞典克朗(6.70億港元)(2012年：5.35億瑞典克朗或6.15億港元)。MTR Stockholm AB向Tunnelbanan Teknik Stockholm AB租出車廠及車廠設備，並提供其他支援服務，合共收取1.11億瑞典克朗(1.32億港元)(2012年：1.06億瑞典克朗或1.22億港元)。

截至2013年12月31日止年度內，集團就八達通控股有限公司的全資附屬公司 — 八達通卡有限公司(「八達通」)提供的中央結算服務所產生的開支為1.29億港元(2012年：1.25億港元)。八達通就公司的增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務、項目行政服務以及提供倉庫存儲服務所產生的費用為3,200萬港元(2012年：3,100萬港元)。年內，八達通向集團派發1.72億港元(2012年：3.58億港元)的股息。

## 帳項附註

### 30 證券投資

證券投資乃指位於海外的一間保險包銷附屬公司持有的交易證券，包括：

#### 集團

百萬港元	2013	2012
於海外上市的交易證券(公允價值)		
– 於1年內到期	113	57
– 於1年後到期	359	336
	472	393

### 31 待售物業

#### 集團及公司

百萬港元	2013	2012
待售物業		
– 按原值	1,054	2,967
– 按可實現淨值	51	49
	1,105	3,016

於2013年12月31日的待售物業主要包括位於馬鞍山綫沿綫車公廟站的「溱岸8號」及烏溪沙站的「銀湖·天峰」，以及東鐵綫沿綫火炭站的「御龍山」之住宅單位及車位。有關物業為公司攤分資產所得或於發展項目完成後所獲攤分的實物利潤。該等物業以原值(即於收取物業為利潤時，按獨立公開市場估值而作出的最初確認公允價值(附註2J(iii)及(iv))，及於結算日的可實現淨值兩者中的較低者於資產負債表中列帳。可實現淨值是指估計售價減去出售物業時將產生的成本的餘額。於2012年及2013年12月31日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行於該日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，待售物業的可實現淨值已扣除600萬港元(2012年：800萬港元)的撥備。包含於待售物業的香港租賃土地以中期租賃方式持有。

## 32 財務衍生工具資產及負債

### A 公允價值

財務衍生工具的合約名義數額、公允價值及到期日(按合約之未貼現現金流量作計算)如下：

#### 集團及公司

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至 2年	2年至 5年	5年後	
<b>2013</b>							
<b>財務衍生工具資產</b>							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	<b>3,491</b>	<b>10</b>					
- 流入			-	-	<b>3,501</b>	-	<b>3,501</b>
- 流出			-	-	<b>(3,491)</b>	-	<b>(3,491)</b>
- 現金流量對沖：	<b>102</b>	<b>3</b>					
- 流入			<b>59</b>	<b>30</b>	<b>16</b>	-	<b>105</b>
- 流出			<b>(58)</b>	<b>(29)</b>	<b>(15)</b>	-	<b>(102)</b>
- 不符合對沖會計：	<b>124</b>	<b>4</b>					
- 流入			<b>126</b>	<b>15</b>	-	-	<b>141</b>
- 流出			<b>(123)</b>	<b>(14)</b>	-	-	<b>(137)</b>
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	<b>1,629</b>	<b>13</b>					
- 流入			<b>25</b>	<b>25</b>	<b>1,281</b>	-	<b>1,331</b>
- 流出			<b>(15)</b>	<b>(19)</b>	<b>(1,284)</b>	-	<b>(1,318)</b>
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	<b>2,563</b>	<b>85</b>	<b>56</b>	<b>25</b>	<b>47</b>	-	<b>128</b>
	<b>7,909</b>	<b>115</b>	<b>70</b>	<b>33</b>	<b>55</b>	-	<b>158</b>
<b>財務衍生工具負債</b>							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 現金流量對沖：	<b>47</b>	<b>3</b>					
- 流入			<b>37</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	-	<b>44</b>
- 流出			<b>(40)</b>	<b>(6)</b>	<b>(1)</b>	-	<b>(47)</b>
- 不符合對沖會計：	<b>27</b>	-					
- 流入			<b>9</b>	-	-	-	<b>9</b>
- 流出			<b>(9)</b>	-	-	-	<b>(9)</b>
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	<b>5,856</b>	<b>75</b>					
- 流入			<b>5,850</b>	<b>32</b>	<b>371</b>	-	<b>6,253</b>
- 流出			<b>(5,845)</b>	<b>(19)</b>	<b>(459)</b>	-	<b>(6,323)</b>
- 現金流量對沖：	<b>1,887</b>	<b>227</b>					
- 流入			<b>51</b>	<b>50</b>	<b>148</b>	<b>2,403</b>	<b>2,652</b>
- 流出			<b>(72)</b>	<b>(72)</b>	<b>(214)</b>	<b>(2,534)</b>	<b>(2,892)</b>
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	<b>1,150</b>	<b>65</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>(27)</b>	<b>(60)</b>	<b>(74)</b>
- 現金流量對沖	<b>1,482</b>	<b>19</b>	<b>(17)</b>	<b>(9)</b>	<b>(2)</b>	-	<b>(28)</b>
	<b>10,449</b>	<b>389</b>	<b>(28)</b>	<b>(13)</b>	<b>(183)</b>	<b>(191)</b>	<b>(415)</b>
<b>總計</b>	<b>18,358</b>						

## 帳項附註

### 32 財務衍生工具資產及負債(續)

#### A 公允價值(續)

##### 集團及公司

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至 2年	2年至 5年	5年後	
2012							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
– 現金流量對沖：	147	7					
– 流入			99	34	21	–	154
– 流出			(95)	(32)	(20)	–	(147)
– 不符合對沖會計：	157	3					
– 流入			135	10	15	–	160
– 流出			(132)	(11)	(14)	–	(157)
貨幣掉期							
– 公允價值對沖：	2,021	33					
– 流入			829	18	816	461	2,124
– 流出			(795)	(10)	(807)	(464)	(2,076)
淨額繳付：							
利率掉期							
– 現金流量對沖	4,063	213	112	64	81	6	263
	6,388	256	153	73	92	3	321
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
– 公允價值對沖：	3,491	17					
– 流入			–	–	3,473	–	3,473
– 流出			–	–	(3,490)	–	(3,490)
– 現金流量對沖：	62	1					
– 流入			60	1	–	–	61
– 流出			(61)	(1)	–	–	(62)
– 不符合對沖會計：	40	1					
– 流入			40	–	–	–	40
– 流出			(41)	–	–	–	(41)
貨幣掉期							
– 公允價值對沖：	5,080	23					
– 流入			27	6,225	406	–	6,658
– 流出			(21)	(6,222)	(432)	–	(6,675)
淨額繳付：							
利率掉期							
– 現金流量對沖	2,212	90	(53)	(18)	(25)	(7)	(103)
	10,885	132	(49)	(15)	(68)	(7)	(139)
總計	17,273						

集團的財務衍生工具主要包括利率及貨幣掉期，並採用於2012年及2013年12月31日的相關利率掉期曲線貼現財務工具的現金流。港元所用利率介乎0.085%至2.984%(2012年：0.175%至1.412%)，美元所用利率介乎0.169%至1.828%(2012年：0.304%至1.292%)，澳元所用利率介乎2.565%至5.150%(2012年：2.980%至3.315%)，而日圓所用利率介乎0.111%至1.429%(2012年：無)。

## 32 財務衍生工具資產及負債(續)

### A 公允價值(續)

上表詳列集團和公司於資產負債表結算日的財務衍生工具負債及資產的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據結算日的現有利率計算的利息付款)及可要求集團和公司支付的最早日期計算。公允價值計量的詳情列於附註48。

### B 財務風險

在營運及融資活動中，集團主要面對四類財務風險，即流動性風險、利率風險、外匯風險及信貸風險。集團的整體風險管理政策針對金融市場的不可預測性，儘量減低這些財務風險對集團財務表現構成的不良影響。

董事局規定整體風險管理的原則，及批准特定範圍的政策，例如流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、財務衍生工具與非財務衍生工具的運用，以及剩餘流動資金的投資。集團的理想融資模式(簡稱「模式」)是風險管理政策的一部分。這模式設定理想的定息及浮息債務組合，准許的外幣債務水平，及為滿足未來資金需求的備用資金覆蓋時段，用以衡量、監察及控制集團在融資方面的流動性、利率及外幣風險。董事局定期檢討，並在有需要時按營運、市場情況及其他有關因素而更改風險管理政策。作為財政預算的一部分，董事局也會每年檢討，並在有需要時按市場情況及實際需要更改該模式。

運用財務衍生工具來控制和對沖利率及外匯風險，是集團風險管理策略的重要一環。按照董事局的政策，這些工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。集團所採用的衍生工具全部為場外衍生工具，主要包括利率掉期、貨幣掉期和外匯遠期合約。

#### (i) 流動性風險

流動性風險指因現金流入及流出的時間及金額的差異而導致負債到期時無足夠資金償還的風險。

集團運用預期現金流量分析來管理流動性風險，通過預測營運資金、償還貸款、股息派付、資本性開支及新投資項目等現金需求，及維持足夠現金結餘及/或已獲銀行承諾貸出而尚未動用的信貸額度，以確保這些現金需求能夠得到滿足。集團採取審慎方針，維持足夠的現金結餘及銀行信貸承諾，以達到模式所要求的最少6至15個月的預期現金需求。集團亦為其預期現金流進行壓力測試，以分析流動性風險。假如壓力測試顯示有重大的現金流短缺風險，集團會安排額外的銀行信貸、發行債券或採取其他適當行動。

下表詳列集團和公司於資產負債表結算日的非財務衍生工具負債的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據結算日的現有利率計算的利息付款)及可要求集團和公司支付的最早日期計算：

#### 集團

百萬港元	2013				2012			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
<b>貸款及其他債務</b>								
5年後須償還的款項	<b>6,965</b>	<b>3,551</b>	<b>604</b>	<b>11,120</b>	3,817	3,854	583	8,254
2年至5年內須償還的款項	<b>8,466</b>	<b>2,238</b>	<b>3</b>	<b>10,707</b>	7,614	650	-	8,264
1年至2年內須償還的款項	<b>905</b>	<b>1,082</b>	<b>-</b>	<b>1,987</b>	5,588	418	3	6,009
1年內須償還的款項	<b>5,682</b>	<b>844</b>	<b>3</b>	<b>6,529</b>	4,028	1,070	4	5,102
	<b>22,018</b>	<b>7,715</b>	<b>610</b>	<b>30,343</b>	21,047	5,992	590	27,629

## 帳項附註

### 32 財務衍生工具資產及負債(續)

#### B 財務風險(續)

##### 公司

百萬港元	2013				2012			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
貸款及其他債務								
5年後須償還的款項	1,605	–	604	2,209	498	–	583	1,081
2年至5年內須償還的款項	675	512	3	1,190	116	133	–	249
1年至2年內須償還的款項	70	443	–	513	39	191	–	230
1年內須償還的款項	69	247	–	316	39	848	–	887
	2,419	1,202	607	4,228	692	1,172	583	2,447

其他是指租出/租回交易債務(附註21E)。

##### (ii) 利率風險

集團的利率風險主要來自借貸活動。固定及浮動利率貸款會由於市場利率波動為集團帶來公允價值及現金流量利率風險。集團主要透過維持模式所指定的定息債務佔未償還總債項的50%至80%來管理及控制利率風險。倘實際的定息債務水平大幅偏離模式，則會運用財務衍生工具如利率掉期來調整定息及浮息的比例，務求使其貼近模式。於2013年12月31日，計入未完約貨幣及利率掉期後，58%的集團未償還總債項為定息或已轉換為定息。

集團來自浮息貸款的風險為從現金結餘、銀行存款及其他投資工具賺取的浮息收入所抵銷。於2013年12月31日，集團持有總額為167.48億港元的現金、銀行結餘及存款用以產生浮息收入，相對浮息貸款總額為101.68億港元。

於2013年12月31日，在其他因素維持不變的情況下，如利率整體上升100點子/下調100點子，估計集團的除稅後利潤及保留溢利將增加/減少約1.36億港元/1.23億港元，而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約7,200萬港元/7,600萬港元。

上述敏感度分析乃假設利率的變動於結算日出現並已用於計算該日存在的財務衍生工具及非財務衍生工具的利率風險。管理層所假設的利率，是對直至下一個年度結算日期間可能出現利率變動的評估。

於2012年，根據利率分別為上升100點子/下調25點子的假設進行類似分析，估計集團的除稅後利潤及保留溢利將增加/減少約8,400萬港元/2,300萬港元，而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約4,100萬港元/1,100萬港元。

##### (iii) 外匯風險

當資產與負債以集團其下公司所屬的功能貨幣以外的貨幣入帳時，將產生外匯風險。對集團而言，有關風險主要來自借貸和海外採購活動。

集團把無對沖的非港元債項維持於模式指定的較低水平，及儘量減少集團因海外採購而產生的外匯未平倉結存，從而管理及控制其外匯風險。當債項所採用的貨幣未能與償還該債項的預期現金流所用的貨幣相符時，集團會透過貨幣掉期把債項所產生的外匯風險轉換至港幣風險。在採用外幣進行採購時，集團會訂立外匯遠期合約以預先訂立的匯率確定在結算時所需要的外幣。

集團來自外匯借貸的美元風險被其持有的美元現金結餘、銀行存款及投資所抵銷。

由於集團大部分應收及應付款項均以各集團公司之功能貨幣(港元、人民幣、澳元或瑞典克朗)或美元(港元的掛鈎貨幣)計值，而大部分以外幣計值的付款承擔均得到外匯遠期合約對沖，管理層預期該等項目不會涉及任何重大的貨幣風險。



## 32 財務衍生工具資產及負債(續)

### B 財務風險(續)

#### (iv) 信貸風險

信貸風險指交易對手在債務到期時無力全數償還的風險。集團的信貸風險主要來自其存款及集團與多間銀行及交易對手所訂立的財務衍生工具，及集團根據租出/租回交易而購入的抵銷證券(附註21E)。為控制信貸風險，集團僅與具有良好投資信貸評級或保證人的金融機構存放存款及訂立財務衍生工具，並通過分散交易對手來減低風險。

所有財務衍生工具交易均受制於交易對手的交易上限，該等上限是根據董事局通過的政策，因應有關交易對手的信貸評級而制訂。根據「風險價值」概念，集團按該等工具的公允市值及最大潛在虧損計算信貸風險，及因應各自交易對手的限額來衡量、監察及控制信貸風險。為了進一步減低交易對手風險，集團亦就同一交易對手的各種財務衍生工具及其他財務交易採用對銷及除淨安排。

所有存款及投資均受制於類似的個別交易對手/發行人交易上限，有關上限是根據各交易對手/發行人的信貸評級及/或香港發鈔銀行地位而制訂。集團於某一交易對手存放款項或發行人投資的時間長短亦因應有關交易對手/發行人的信貸評級而受到限制。存款/投資額及年期均受到定期監察，確保符合為有關交易對手/發行人所設定的限制。此外，集團積極監察交易對手/發行人的信用違約掉期水平及其每日的變動，並可能會根據觀察所得及其他考慮因素調整可承受有關交易對手/發行人的風險及/或交易上限。

於結算日，集團就財務衍生工具資產及銀行存款所承受的最高信貸風險，於資產負債表中分別以財務衍生工具資產的帳面值及存款總額呈列。於結算日，集團並無於任何單一交易對手有任何高度集中的風險。

此外，公司亦管理及控制與應收款項所涉及的信貸風險，有關資料載於附註34。

## 33 存料與備料

百萬港元	集團		公司	
	2013	2012	2013	2012
預計於下列時間耗用的存料與備料：				
– 1年內	821	792	637	601
– 1年後	466	434	377	353
	1,287	1,226	1,014	954
減：陳舊存貨撥備	(6)	(6)	(6)	(6)
	1,281	1,220	1,008	948

預計於一年後耗用的存料與備料主要包括為供週期保養用途所存放的緊急存料及備料。

## 34 應收帳項、按金及預付款項

百萬港元	集團		公司	
	2013	2012 (重列)	2013	2012 (重列)
與下列項目有關的應收帳項、按金及預付款項：				
– 物業發展項目	1,389	1,849	1,389	1,849
– 香港以外的鐵路附屬公司	1,106	1,135	–	–
– 香港業務及其他	1,126	1,262	952	1,181
	3,621	4,246	2,341	3,030

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港客運業務車費收入乃經八達通卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取，小部分車費收入是經代理預售車票並於21日內到期繳清金額。
- (ii) 深圳市軌道交通龍華線車費收入乃經深圳通卡於每天交易的下個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。

## 帳項附註

### 34 應收帳項、按金及預付款項(續)

(iii) 在墨爾本的特許經營權收入乃按其收入性質而於每週或每月收取。大部分於斯德哥爾摩的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。

(iv) 集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至50日不等。集團的投資物業及車站小商店的租戶須於簽訂租約時繳付三個月租金作按金。

(v) 與財務機構訂立的利率及貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。

(vi) 顧問服務收入乃於工作完成後，或按顧問合約內的其他規定每月寄發帳單，並於30日內繳付。

(vii) 除協定的保證金外，委託予集團承辦的合約及資本性工程的相關應收帳項，於在建工程確認後的30日內到期繳付。

(viii) 物業發展的相關應收帳項乃根據發展協議或買賣合約條款而到期繳付。

應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2013	2012 (重列)	2013	2012 (重列)
未到期款項	2,596	3,374	1,892	2,543
30日過期未付	387	127	287	43
60日過期未付	50	15	20	4
90日過期未付	9	9	1	–
超過90日過期未付	4	13	2	4
應收帳項總額	3,046	3,538	2,202	2,594
按金及預付款項	575	708	139	436
	3,621	4,246	2,341	3,030

於2013年12月31日，未到期款項中與物業有關的款項為13.89億港元(2012年：18.49億港元)，當中包括按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可派發物業發展利潤的應收款項，來自若干正在等待決算的物業發展帳戶的保管資金(附註26C)，及其他可收回雜項開支的應收款項。

於2013年12月31日，集團及公司除了若干按金及應收帳項分別為2.79億港元(2012年：1.32億港元)及3,700萬港元(2012年：7,300萬港元)預期於一年至三年內收回外，所有應收帳項、按金及預付款項預期於一年內收回。由於帳面價值減去呆壞帳減值虧損後的貼現結果並不明顯，故以非貼現價值入帳。

應收帳項、按金及預付款項包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

	集團		公司	
	2013	2012	2013	2012
英鎊(百萬)	1	2	1	2
瑞士法郎(百萬)	19	–	–	–
美元(百萬)	6	11	6	10

### 35 應收關連人士款項

百萬港元	集團		公司	
	2013	2012	2013	2012
應收下列關連人士的款項：				
– 香港政府	600	698	600	698
– 九鐵公司	9	14	9	14
– 聯營公司	45	73	45	47
– 附屬公司(扣除減值虧損)	–	–	10,229	7,396
	654	785	10,883	8,155

於2013年12月31日，應收香港政府款項包括與沙田至中環綫預備工作有關的可收回帳款、西港島綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫項目的必要公共基建工程可收回支出，有關「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」的車票收入差額的應收款項，有關西鐵物業發展(附註26D)可收回支出，以及其他基建和維修工程的應收帳項及保證金。

應收九鐵公司款項包括在若干兩鐵合併協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程及物業準備工程費用。

於2013年12月31日，集團應收聯營公司款項包括給予Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)的未償還貸款1,200萬港元(1,100萬瑞典克朗)(2012年：3,600萬港元或3,000萬瑞典克朗)。截至2013年12月31日止年度內，集團已收取TBT償還貸款2,400萬港元(1,900萬瑞典克朗)。於2013年12月31日，TBT合共1,200萬港元(1,100萬瑞典克朗)的貸款餘額之利息會按Riksbank公布的三個月斯德哥爾摩銀行同業拆息加年利率4%計算，償還到期日為2017年11月1日。

所有委託工程的合約保證金將於一年內到期發放。除TBT的未償還餘額貸款預計於2017年償還外，其餘所有應收香港政府及其他關連人士的款項預期於24個月內收回。應收香港政府及其他關連人士的款項之名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

### 36 現金、銀行結餘及存款

百萬港元	集團		公司	
	2013	2012	2013	2012
銀行及其他財務機構存款	15,835	16,979	15,392	16,284
銀行存款及現金	1,462	1,685	286	332
現金、銀行結餘及存款	17,297	18,664	15,678	16,616
減：於存入時到期日超過三個月或已抵押的 銀行存款(附註37D)	(10,041)	(13,504)	(9,673)	(13,250)
減：銀行透支(附註37A)	(47)	(55)	(47)	(55)
現金流量表所示的現金及現金等價物	7,209	5,105	5,958	3,311

資產負債表所示的現金、銀行結餘及存款包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

	集團		公司	
	2013	2012	2013	2012
澳元(百萬)	14	7	14	7
歐元(百萬)	10	4	10	4
日圓(百萬)	28	16	28	16
新台幣(百萬)	14	10	14	10
英鎊(百萬)	3	5	3	5
人民幣(百萬)	538	72	534	71
美元(百萬)	793	1,052	792	1,047

## 帳項附註

### 37 貸款及其他債務

#### A 分類

##### 集團

百萬港元	2013			2012		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
<b>資本市場借貸工具</b>						
上市或公開買賣：						
2014年至2043年到期的債務發行計劃票據 (2012年：2014年至2017年到期)	9,622	9,728	9,628	8,986	9,365	8,930
非上市：						
2014年至2043年到期的債務發行計劃票據 (2012年：2013年至2022年到期)	8,869	9,444	9,019	9,982	11,008	9,808
<b>資本市場借貸工具總計</b>	<b>18,491</b>	<b>19,172</b>	<b>18,647</b>	18,968	20,373	18,738
<b>銀行貸款</b>	<b>5,593</b>	<b>5,593</b>	<b>5,593</b>	3,887	3,887	3,887
<b>其他</b>	<b>380</b>	<b>439</b>	<b>380</b>	367	493	367
<b>貸款及其他</b>	<b>24,464</b>	<b>25,204</b>	<b>24,620</b>	23,222	24,753	22,992
<b>銀行透支</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	55	55	55
<b>短期貸款</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	300	300	300
<b>總計</b>	<b>24,511</b>	<b>25,251</b>	<b>24,667</b>	23,577	25,108	23,347

##### 公司

百萬港元	2013			2012		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
<b>資本市場借貸工具</b>						
上市或公開買賣：						
2043年到期的債務發行計劃票據	664	663	698	-	-	-
非上市：						
2018年到期的債務發行計劃票據 (2012年：2018年到期)	832	980	857	456	661	465
<b>資本市場借貸工具總計</b>	<b>1,496</b>	<b>1,643</b>	<b>1,555</b>	456	661	465
<b>銀行貸款</b>	<b>1,120</b>	<b>1,120</b>	<b>1,120</b>	810	810	810
<b>其他</b>	<b>377</b>	<b>437</b>	<b>377</b>	359	486	359
<b>貸款及其他</b>	<b>2,993</b>	<b>3,200</b>	<b>3,052</b>	1,625	1,957	1,634
<b>銀行透支</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	55	55	55
<b>短期貸款</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	300	300	300
<b>總計</b>	<b>3,040</b>	<b>3,247</b>	<b>3,099</b>	1,980	2,312	1,989

其他項目包括租出/租回交易中的非抵銷債務(附註21E)。

於2013年12月31日，集團有若干尚未動用的無承諾貸款總額160.42億港元(2012年：76.62億港元)，其中包括債務發行計劃及短期銀行貸款。

公允價值是按貼現現金流量估值法以集團可採用的同類財務工具的現行市場利率及外匯匯率貼現未來合約的現金流量列值。短期貸款及銀行透支的帳面金額與其公允價值相若。公允價值計量詳情列於附註48。

## 37 貸款及其他債務(續)

### A 分類(續)

以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的貸款款項在進行對沖活動前後的外幣數額如下：

#### 集團

	對沖活動前		對沖活動後	
	2013	2012	2013	2012
澳元(百萬)	150	50	-	-
日圓(百萬)	15,000	-	-	-
美元(百萬)	1,300	1,310	90	-
人民幣(百萬)	-	1,000	-	-

#### 公司

	對沖活動前		對沖活動後	
	2013	2012	2013	2012
日圓(百萬)	5,000	-	-	-
美元(百萬)	150	60	90	-

### B 還款期分析

#### 集團

百萬港元	2013				2012			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
<b>長期貸款及其他</b>								
5年後須償還的款項	5,385	3,042	377	8,804	3,315	3,001	359	6,675
2年至5年內須償還的款項	7,599	1,458	-	9,057	6,885	432	-	7,317
1年至2年內須償還的款項	500	722	-	1,222	5,163	232	4	5,399
1年內須償還的款項	5,163	371	3	5,537	3,375	222	4	3,601
	<b>18,647</b>	<b>5,593</b>	<b>380</b>	<b>24,620</b>	18,738	3,887	367	22,992
<b>銀行透支</b>	-	47	-	47	-	55	-	55
<b>短期貸款</b>	-	-	-	-	-	300	-	300
	<b>18,647</b>	<b>5,640</b>	<b>380</b>	<b>24,667</b>	18,738	4,242	367	23,347
減：未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額	(37)	-	-	(37)	(2)	-	-	(2)
因財務工具的公允價值變動之調整	(119)	-	-	(119)	232	-	-	232
<b>債務帳面總額</b>	<b>18,491</b>	<b>5,640</b>	<b>380</b>	<b>24,511</b>	18,968	4,242	367	23,577

## 帳項附註

### 37 貸款及其他債務(續)

#### B 還款期分析(續)

##### 公司

百萬港元	2013				2012			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
<b>長期貸款及其他</b>								
5年後須償還的款項	<b>1,090</b>	–	<b>377</b>	<b>1,467</b>	465	–	359	824
2年至5年內須償還的款項	<b>465</b>	<b>500</b>	–	<b>965</b>	–	432	–	432
1年至2年內須償還的款項	–	<b>431</b>	–	<b>431</b>	–	189	–	189
1年內須償還的款項	–	<b>189</b>	–	<b>189</b>	–	189	–	189
	<b>1,555</b>	<b>1,120</b>	<b>377</b>	<b>3,052</b>	465	810	359	1,634
<b>銀行透支</b>	–	<b>47</b>	–	<b>47</b>	–	55	–	55
<b>短期貸款</b>	–	–	–	–	–	300	–	300
	<b>1,555</b>	<b>1,167</b>	<b>377</b>	<b>3,099</b>	465	1,165	359	1,989
減：未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額	<b>(37)</b>	–	–	<b>(37)</b>	(4)	–	–	(4)
因財務工具的公允價值變動之調整	<b>(22)</b>	–	–	<b>(22)</b>	(5)	–	–	(5)
<b>債務帳面總額</b>	<b>1,496</b>	<b>1,167</b>	<b>377</b>	<b>3,040</b>	456	1,165	359	1,980

由於集團打算為一年內須償還的資本市場借貸工具及銀行貸款作長期再融資，該筆款額被納入長期貸款。

#### C 已發行及贖回的債券及票據

截至2012年及2013年12月31日止年度內發行的票據包括：

##### 集團

百萬港元	2013		2012	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	<b>3,285</b>	<b>3,248</b>	5,985	5,998

##### 公司

百萬港元	2013		2012	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	<b>1,091</b>	<b>1,057</b>	–	–

截至2013年12月31日止年度內，附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行了7.00億港元、1.00億澳元(或7.00億港元)及100.00億日圓(或7.94億港元)的票據，而公司則發行了9,000萬美元(或6.98億港元)及50.00億日圓(或3.93億港元)的票據。由附屬公司發行的票據獲公司無條件及不可撤銷的擔保，屬於MTR Corporation (C.I.) Limited的直接、無抵押、無條件債務，並與MTR Corporation (C.I.) Limited的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

截至2013年12月31日止年度內，集團贖回非上市債券33.36億港元(2012年：1.02億港元)。截至2012年及2013年12月31日止年度內，集團並無贖回任何上市債券。

## 37 貸款及其他債務(續)

### D 擔保及抵押

- (i) 於2012年及2013年12月31日，香港政府並無就集團所得的信貸提供任何擔保。
- (ii) 於2013年12月31日，公司在中國內地之間接全資附屬公司——港鐵軌道交通(深圳)有限公司以深圳市軌道交通龍華線二期相關車費和非車費收入及保險合同權益為一項總額40.00億元人民幣(2012年：40.00億元人民幣)的銀行貸款提供抵押。
- (iii) 於2013年12月31日，公司在中國內地之間接全資附屬公司——港鐵物業發展(深圳)有限公司以深圳市軌道交通龍華線車廠一期地段物業發展項目相關之土地使用權及應收帳款為一項總額19.50億元人民幣的銀行貸款提供抵押。
- (iv) 於2013年12月31日，公司在澳洲擁有60%股權的附屬公司——Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. 以其等額的銀行存款為一項500萬澳元(2012年：900萬澳元)的銀行貸款提供抵押。

除上述所指及在本帳項別處披露的押記外，集團於2013年12月31日既無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

## 38 應付帳項及應計費用

百萬港元	集團		公司	
	2013	2012 (重列)	2013	2012 (重列)
應付帳項及應計費用				
– 西港島綫項目	486	731	486	731
– 南港島綫(東段)項目	473	637	473	637
– 觀塘綫延綫項目	260	244	260	244
– 深圳市軌道交通龍華綫項目	599	754	–	–
– 香港物業發展項目	603	643	603	643
– 中國內地物業發展項目	144	1,988	–	–
– 香港以外的鐵路附屬公司	1,424	1,307	–	–
– 香港業務及其他	9,784	8,750	9,087	8,140
應付顧客合約工程總額	–	15	–	15
西港島綫項目尚未使用的政府現金資助	20	1,461	20	1,461
	<b>13,793</b>	16,530	<b>10,929</b>	11,871

於2013年12月31日，與應付顧客合約工程總額有關的工程合約之累計合約成本總額中加上已確認溢利及減去已確認虧損為2.79億港元(2012年：2.94億港元)。

以到期日劃分上述應付帳項的分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2013	2012 (重列)	2013	2012 (重列)
30日內到期或即期	4,820	5,418	2,567	1,244
30日至60日內到期	2,031	2,326	1,973	2,276
60日至90日內到期	534	535	501	525
90日後到期	2,351	2,126	2,048	1,899
	<b>9,736</b>	10,405	<b>7,089</b>	5,944
租金及其他可退還按金	2,657	2,738	2,580	2,672
應計僱員福利	1,380	1,926	1,240	1,794
西港島綫項目尚未使用的政府現金資助	20	1,461	20	1,461
	<b>13,793</b>	16,530	<b>10,929</b>	11,871

集團及公司除了分別38.96億港元(2012年：43.01億港元(重列))及36.57億港元(2012年：41.53億港元(重列))預期於一年後清還外，所有應付帳項及應計費用均預期於一年內清還。於一年後到期的款項主要是從投資物業及車站小商店租戶收取的租賃按金，以及來自電訊服務營運商的預繳收入，當中大部分款項會在三年內清還。集團認為該等按金的貼現影響並不重大。

## 帳項附註

### 38 應付帳項及應計費用(續)

應付帳項及應計費用的名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

應付帳項及應計費用包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額如下：

	集團		公司	
	2013	2012	2013	2012
澳元(百萬)	3	2	1	1
歐元(百萬)	6	4	6	4
日圓(百萬)	115	75	91	75
英鎊(百萬)	1	2	1	2
人民幣(百萬)	-	1,578	-	-
美元(百萬)	18	19	2	1

### 39 工程合約保證金

#### 集團

百萬港元	於12個月內 到期發還	於12個月後 到期發還	總計
<b>2013</b>			
香港鐵路支綫項目	81	560	641
香港業務	96	97	193
中國內地及國際附屬公司	149	3	152
	<b>326</b>	<b>660</b>	<b>986</b>
<b>2012</b>			
香港鐵路支綫項目	22	573	595
香港業務	73	72	145
中國內地及國際附屬公司	205	3	208
	300	648	948

#### 公司

百萬港元	於12個月內 到期發還	於12個月後 到期發還	總計
<b>2013</b>			
香港鐵路支綫項目	81	560	641
香港業務	96	97	193
	<b>177</b>	<b>657</b>	<b>834</b>
<b>2012</b>			
香港鐵路支綫項目	22	573	595
香港業務	73	71	144
	95	644	739

由於大部分工程合約保證金會在24個月內到期發還，其受貼現的影響並不重大。



## 40 應付關連人士款項

百萬港元	集團		公司	
	2013	2012	2013	2012
應付予下列關連人士的款項：				
– 香港政府	4	27	4	27
– 九鐵公司	1,371	1,008	1,371	1,008
– 聯營公司	13	26	–	–
– 附屬公司	–	–	17,636	17,726
	<b>1,388</b>	1,061	<b>19,011</b>	18,761

應付香港政府款項乃關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

截至2013年12月31日，應付九鐵公司款項乃關於輕鐵綫沿綫物業發展項目，於項目批出時的協議款項及相關應付利息，以及預期於12個月內清還的每年定額付款及非定額付款的應計部分。

應付聯營公司款項乃有關Tunnelbanan Teknik Stockholm AB所提供的列車維修服務的應付費用及預期於12個月內清還。

應付予公司的附屬公司款項包括應付予MTR Corporation (C.I.) Limited的172.31億港元(2012年：174.68億港元)，該款項涉及上述附屬公司發行的債券及票據的所得款項及應計利息，而該等款項乃借予公司作為一般用途，附有指定還款期及利率(附註37C)，並以公允價值列帳。由於餘下應付予附屬公司的款項並不附有利息，且沒有固定還款期及數額並不重大，因此該等款項並未予以貼現。於2013年12月31日，應付予附屬公司的總款項包括118.87億港元(2012年：150.80億港元)預期於一年後清還。

## 41 服務經營權負債

有關集團及公司的服務經營權負債變動如下：

百萬港元	集團		公司	
	2013	2012	2013	2012
於1月1日結餘	10,690	10,724	10,520	10,557
加：應付利息淨額增加	3	2	–	–
減：年內償還或應付款項	(40)	(37)	(40)	(37)
匯兌差額	5	1	–	–
於12月31日結餘	<b>10,658</b>	10,690	<b>10,480</b>	10,520

於2012年及2013年12月31日應償還及未付結餘如下：

### 集團

百萬港元	2013			2012		
	債務付款 現值	未來的 利息開支	債務付款 總額	債務付款 現值	未來的 利息開支	債務付款 總額
5年後須償還的款項	10,415	19,127	29,542	10,462	19,825	30,287
2年至5年內須償還的款項	156	2,113	2,269	146	2,123	2,269
1年至2年內須償還的款項	45	711	756	42	714	756
1年內須償還的款項	42	714	756	40	716	756
	<b>10,658</b>	<b>22,665</b>	<b>33,323</b>	10,690	23,378	34,068

## 帳項附註

### 41 服務經營權負債(續)

#### 公司

百萬港元	2013			2012		
	債務付款 現值	未來的 利息開支	債務付款 總額	債務付款 現值	未來的 利息開支	債務付款 總額
5年後須償還的款項	<b>10,237</b>	<b>18,950</b>	<b>29,187</b>	10,292	19,645	29,937
2年至5年內須償還的款項	<b>156</b>	<b>2,094</b>	<b>2,250</b>	146	2,104	2,250
1年至2年內須償還的款項	<b>45</b>	<b>705</b>	<b>750</b>	42	708	750
1年內須償還的款項	<b>42</b>	<b>708</b>	<b>750</b>	40	710	750
	<b>10,480</b>	<b>22,457</b>	<b>32,937</b>	10,520	23,167	33,687

### 42 非控股權益持有者貸款

非控股權益持有者貸款是指授予Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (「MTM」)的股東貸款總額4,875萬澳元(3.37億港元)之非控股權益持有者所屬部分。此項貸款以7.5%(2012年：7.5%)的年利率計息，可於MTM酌情決定的時間或於2017年11月29日營運及維修專營權屆滿時(以較早者為準)償還。

### 43 遞延收益

有關遞延收益的變動如下：

#### 集團

百萬港元	於1月1日 結餘	本年度 收取金額	沖銷 發展中物業	確認於 損益表 的金額	匯兌差額	於12月31日 結餘
<b>2013</b>						
物業發展的遞延收益(附註26B)	<b>60</b>	-	<b>(10)</b>	-	-	<b>50</b>
客戶轉撥入資產的遞延收益	<b>49</b>	<b>64</b>	-	<b>(17)</b>	-	<b>96</b>
有關深圳市軌道交通龍華綫營運的 政府現金資助之遞延收益	<b>379</b>	<b>661</b>	-	<b>(572)</b>	<b>9</b>	<b>477</b>
	<b>488</b>	<b>725</b>	<b>(10)</b>	<b>(589)</b>	<b>9</b>	<b>623</b>
2012						
物業發展的遞延收益(附註26B)	68	-	(8)	-	-	60
客戶轉撥入資產的遞延收益	47	12	-	(10)	-	49
有關深圳市軌道交通龍華綫營運的 政府現金資助之遞延收益	288	637	-	(555)	9	379
	403	649	(8)	(565)	9	488

#### 公司

百萬港元	於1月1日 結餘	本年度 收取金額	沖銷 發展中物業	確認於 損益表 的金額	匯兌差額	於12月31日 結餘
<b>2013</b>						
物業發展的遞延收益(附註26B)	<b>60</b>	-	<b>(10)</b>	-	-	<b>50</b>
2012						
物業發展的遞延收益(附註26B)	68	-	(8)	-	-	60

## 44 資產負債表所示的所得稅

A 綜合資產負債表所示的本期所得稅包括公司及若干附屬公司截至2013年12月31日止年度按香港利得稅稅率16.5%(2012年:16.5%)計算並扣除已付預繳稅款後的香港稅務撥備,及按相關國家適用的現行稅率計算的中國內地及海外稅項。

百萬港元	集團		公司	
	2013	2012	2013	2012
年內香港利得稅項撥備(附註14)	<b>1,118</b>	1,469	<b>1,090</b>	1,452
已付的香港利得稅預繳稅款	<b>(830)</b>	(1,113)	<b>(815)</b>	(1,100)
	<b>288</b>	356	<b>275</b>	352
中國內地及海外的相關稅項餘額	<b>61</b>	50	-	-
	<b>349</b>	406	<b>275</b>	352

## B 已確認遞延稅項資產及負債

已在資產負債表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及年內變動如下:

### 集團

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					
	超過 相關折舊的 折舊免稅額	物業重估	撥備及 其他 暫時差異	現金流量 對沖	稅務虧損	總計
<b>2013</b>						
於2013年1月1日結餘(如前匯報)	<b>9,332</b>	<b>440</b>	<b>88</b>	<b>(12)</b>	<b>(12)</b>	<b>9,836</b>
採納HKAS 19修訂的影響	-	-	<b>(270)</b>	-	-	<b>(270)</b>
於2013年1月1日結餘(重列)	<b>9,332</b>	<b>440</b>	<b>(182)</b>	<b>(12)</b>	<b>(12)</b>	<b>9,566</b>
在綜合損益表內列支/(計入)	<b>506</b>	-	<b>19</b>	-	<b>(5)</b>	<b>520</b>
在儲備列支/(計入)	-	<b>58</b>	<b>136</b>	<b>(12)</b>	-	<b>182</b>
匯兌差額	<b>(5)</b>	-	<b>(3)</b>	-	-	<b>(8)</b>
於2013年12月31日結餘	<b>9,833</b>	<b>498</b>	<b>(30)</b>	<b>(24)</b>	<b>(17)</b>	<b>10,260</b>
2012(重列)						
於2012年1月1日結餘(如前匯報)	8,981	373	153	(17)	(16)	9,474
採納HKAS 19修訂的影響	-	-	(505)	-	-	(505)
於2012年1月1日結餘(重列)	8,981	373	(352)	(17)	(16)	8,969
在綜合損益表內列支/(計入)(重列)	350	-	(96)	-	4	258
在儲備列支	-	67	266	5	-	338
匯兌差額	1	-	-	-	-	1
於2012年12月31日結餘(重列)	9,332	440	(182)	(12)	(12)	9,566

## 帳項附註

### 44 資產負債表所示的所得稅(續)

#### B 已確認遞延稅項資產及負債(續)

##### 公司

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項				總計
	超過 相關折舊的 折舊免稅額	物業重估	撥備及 其他 暫時差異	現金流量 對沖	
<b>2013</b>					
於2013年1月1日結餘(如前匯報)	<b>9,270</b>	<b>440</b>	<b>81</b>	<b>(12)</b>	<b>9,779</b>
採納HKAS 19修訂的影響	-	-	<b>(270)</b>	-	<b>(270)</b>
於2013年1月1日結餘(重列)	<b>9,270</b>	<b>440</b>	<b>(189)</b>	<b>(12)</b>	<b>9,509</b>
在損益表內列支	<b>508</b>	-	<b>19</b>	-	<b>527</b>
在儲備列支/(計入)	-	<b>58</b>	<b>136</b>	<b>(12)</b>	<b>182</b>
於2013年12月31日結餘	<b>9,778</b>	<b>498</b>	<b>(34)</b>	<b>(24)</b>	<b>10,218</b>
<b>2012(重列)</b>					
於2012年1月1日結餘(如前匯報)	8,925	373	141	(17)	9,422
採納HKAS 19修訂的影響	-	-	(505)	-	(505)
於2012年1月1日結餘(重列)	8,925	373	(364)	(17)	8,917
在損益表內列支/(計入)(重列)	345	-	(91)	-	254
在儲備列支	-	67	266	5	338
於2012年12月31日結餘(重列)	9,270	440	(189)	(12)	9,509

百萬港元	集團		公司	
	2013	2012 (重列)	2013	2012 (重列)
於資產負債表中確認的遞延稅項資產淨額	<b>(29)</b>	(21)	-	-
於資產負債表中確認的遞延稅項負債淨額	<b>10,289</b>	9,587	<b>10,218</b>	9,509
	<b>10,260</b>	9,566	<b>10,218</b>	9,509

C 由於部分附屬公司不可能於其位處的稅務地區產生未來應稅溢利作抵扣稅務虧損之用，集團因此並未就該等附屬公司的累計稅務虧損2.27億港元(2012年：2.54億港元)確認為遞延稅項資產。

### 45 股本及資本管理

#### A 股本、股份溢價及資本儲備

	2013		2012	
	股份數目	百萬港元	股份數目	百萬港元
法定：				
每股普通股面值1.00港元	<b>6,500,000,000</b>	<b>6,500</b>	6,500,000,000	6,500
普通股，已發行及繳足：				
於1月1日	<b>5,793,196,650</b>	<b>5,793</b>	5,784,871,250	5,785
因行使僱員認股權而發行之股份	<b>5,345,000</b>	<b>5</b>	8,325,400	8
於12月31日	<b>5,798,541,650</b>	<b>5,798</b>	5,793,196,650	5,793
股本溢利		<b>11,456</b>		11,300
資本儲備		<b>27,188</b>		27,188
		<b>44,442</b>		44,281

根據公司章程，資本儲備只供用作繳付分配予公司股東，並列作繳足紅股的未發行股份。

## 45 股本及資本管理(續)

### A 股本、股份溢價及資本儲備(續)

股份溢價指股份發行價超過其面值的數額。股份溢價帳項的用途受香港《公司條例》第48B條的規管。

年內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	加權平均之 行使價 港元	已收款項/從以股份為基礎 的僱員資本儲備撥入		
			股本 百萬港元	股份溢價 百萬港元	總計 百萬港元
已行使的僱員認股權					
– 新入職僱員認股權計劃	<b>213,000</b>	<b>15.97</b>	–	<b>4</b>	<b>4</b>
– 2007年認股權計劃	<b>5,132,000</b>	<b>25.86</b>	<b>5</b>	<b>152</b>	<b>157</b>
	<b>5,345,000</b>		<b>5</b>	<b>156</b>	<b>161</b>

於2013年12月31日，公司尚未行使之認股權詳情載列於附註49。

### B 資本管理

集團在資本管理方面的首要目標為保障其可持續經營的能力及賺取足夠利潤以維持增長，並為股東帶來合理回報。

集團按所承受風險程度來管理資本，並會透過派付股東的股息金額、發行代息股份和新股份，以及管理債務組合與預計融資需求來調整其資本架構。香港政府財政司司長法團為公司的最大股東，於2013年12月31日持有4,434,552,207股股份，佔公司權益總額76.5%。

集團以淨負債權益比率為基準監察其資本狀況，淨負債權益比率乃按照淨借貸總額佔權益總額的百分比計算，淨借貸總額乃總貸款及其他債務、銀行透支、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款的總和扣除現金及現金等價物和銀行中期票據。於過去年度，集團的淨負債權益比率自兩鐵合併以來持續下跌，由2007年12月31日的46.5%(重列)下降至2012年12月31日的11.0%(重列)及稍微上升至2013年12月31日的11.8%。

Fasttrack Insurance Ltd.須按照百慕達《保險條例》的規定維持最低股東權益。根據特許經營權協議，港鐵軌道交通(深圳)有限公司的最低註冊資本須達深圳市軌道交通龍華綫項目總投資額的40%或以上。根據專營權協議，Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.須維持特定金額的股東總權益。根據瑞典《公司法例》，MTR Stockholm AB、MTR Beta AB、MTR Express AB及MTR Nordic AB的股東總權益均須維持在其註冊股本的50%或以上。香港鐵路旅遊有限公司須維持一定的繳足股本以維持其於香港旅遊業協會的會籍。於2013年12月31日，所有資本需求均已達到。除此以外，公司及任何其他附屬公司均毋須承擔來自集團以外的資本需求。

## 帳項附註

### 46 其他儲備

集團綜合權益各組成項目的年初及年底結餘之對帳，載列於綜合權益變動表中。公司權益個別組成項目於年初及年底間之變動詳情載列如下：

百萬港元	固定資產 重估儲備	對沖儲備	以股份為 基礎的僱員 資本儲備	保留溢利	其他儲備 總計
<b>2013</b>					
於2013年1月1日結餘(如前匯報)	<b>2,227</b>	<b>(67)</b>	<b>219</b>	<b>95,616</b>	<b>97,995</b>
採納HKAS 19修訂的影響	–	–	–	<b>(1,369)</b>	<b>(1,369)</b>
於2013年1月1日結餘(重列)	<b>2,227</b>	<b>(67)</b>	<b>219</b>	<b>94,247</b>	<b>96,626</b>
年內利潤	–	–	–	<b>12,702</b>	<b>12,702</b>
年內其他全面收益	<b>298</b>	<b>(61)</b>	–	<b>686</b>	<b>923</b>
年內全面收益總額	<b>298</b>	<b>(61)</b>	–	<b>13,388</b>	<b>13,625</b>
2012年末期股息	–	–	–	<b>(3,130)</b>	<b>(3,130)</b>
2013年中期股息	–	–	–	<b>(1,450)</b>	<b>(1,450)</b>
以股份為基礎的僱員支出	–	–	<b>48</b>	–	<b>48</b>
行使的僱員認股權	–	–	<b>(25)</b>	–	<b>(25)</b>
沒收的僱員認股權	–	–	<b>(2)</b>	<b>2</b>	–
於2013年12月31日結餘	<b>2,525</b>	<b>(128)</b>	<b>240</b>	<b>103,057</b>	<b>105,694</b>
<b>2012(重列)</b>					
於2012年1月1日結餘(如前匯報)	1,888	(90)	201	86,800	88,799
採納HKAS 19修訂的影響	–	–	–	(2,556)	(2,556)
於2012年1月1日結餘(重列)	1,888	(90)	201	84,244	86,243
年內利潤(重列)	–	–	–	13,052	13,052
年內其他全面收益(重列)	339	23	–	1,344	1,706
年內全面收益總額(重列)	339	23	–	14,396	14,758
2011年末期股息	–	–	–	(2,951)	(2,951)
2012年中期股息	–	–	–	(1,447)	(1,447)
以股份為基礎的僱員支出	–	–	56	–	56
行使的僱員認股權	–	–	(33)	–	(33)
沒收的僱員認股權	–	–	(5)	5	–
於2012年12月31日結餘(重列)	2,227	(67)	219	94,247	96,626

固定資產重估儲備乃用作處理重估自用土地及樓宇所產生的盈餘或虧損(附註2E(ii))。

對沖儲備包括在現金流量對沖中使用的對沖工具之公允價值累計淨變動的有效部分，此部分將在隨後根據附註2S(ii)所解述的現金流量對沖會計政策，跟被對沖的現金流量一同確認。

以股份為基礎的僱員資本儲備包括已授予但未行使認股權的公允價值，有關解釋見附註2T(iii)的會計政策。該款項將在認股權被行使時轉撥至股份溢價帳，若認股權失效或被沒收，則直接轉入保留溢利。

匯兌儲備包括所有因折算海外企業的帳項而產生的匯兌差額。此儲備是根據附註2BB的會計政策處理。

除保留溢利外，其他儲備並不屬於已實現利潤，因此不可派發予股東。此外，公司認為包括在保留溢利內的投資物業重估累計盈餘420.05億港元(2012年：376.91億港元)並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2013年12月31日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為609.24億港元(2012年：564.89億港元(重列))。

於2013年12月31日，集團的保留溢利包括聯營公司的保留溢利6.17億港元(2012年：6.56億港元)。

## 47 經營活動產生的現金

未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤與經營活動產生的現金對帳如下：

百萬港元	2013	2012 (重列)
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤	14,399	12,895
調整項目：		
– 出售固定資產虧損	37	29
– 攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益	(17)	(10)
– 衍生工具公允價值減少/(增加)	85	(11)
– 重估證券投資的未實現虧損/(溢利)	2	(6)
– 以股份為基礎的僱員支出	52	59
– 匯兌(收益)/虧損	(7)	7
未計營運資金變動前經常性業務的經營利潤	14,551	12,963
應收帳項、按金及預付款項減少	36	149
存料與備料增加	(88)	(81)
應付帳項及應計費用增加	947	1,670
經營活動產生的現金	15,446	14,701

## 48 公允價值計量

根據HKFRS 13「公允價值計量」，公允價值計量的級別是按照用以估值的數據之可觀察性和重要性來釐定。有關級別如下：

第一級：公允價值以第一級別的數據來計算，即於計算日以相同資產或負債在活躍市場中未經調整的報價

第二級：公允價值以第二級別的數據來計算，即未能符合第一級別的可觀察到的數據及不使用不可觀察到的重要數據。不可觀察到的數據是市場未能提供的數據

第三級：公允價值以不可觀察得到的重要數據來計算

### A 固定資產的公允價值計量

截至2013年12月31日止年度內，集團的投資物業及自用土地及樓宇的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。集團的政策是於匯報日確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

集團的所有投資物業、自用土地及樓宇已於2012年及2013年12月31日由擁有香港測量師學會會員的獨立測量師行仲量聯行作出重估。於每年中期及週年匯報日，集團的高級管理層成員會與測量師就估值假設及估值結果作出討論。

集團所有自用土地及樓宇的公允價值主要是以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售來釐定。

集團持作投資物業的所有商場及寫字樓的物業權益是以收益資本法進行估值。根據此法，市場價值是以現有租約的租金收入及現有租約屆滿時預期可收到的市場租值並參照估值日按當時市場租金水平而定的單一市場收益率予以資本化計算。於2013年12月31日，主要投資物業的估值所採用之市場收益率為4.25%至7.50%及其加權平均率為5.4%。公允價值計量與市場收益率存在相反關係。

投資物業於截至2013年12月31日止年度內的變動載於附註20。所有與2013年12月31日集團持有的投資物業有關的公允價值調整已於綜合損益表之投資物業重估內確認。

## 帳項附註

### 48 公允價值計量(續)

#### B 財務工具的公允價值計量

(i) 按公允價值列帳的財務資產及負債

公允價值計量以公允價值級別架構分類如下：

#### 集團

百萬港元	於2013年12月31日的 公允價值	於2013年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
<b>財務資產</b>			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	17	–	17
– 貨幣掉期	13	–	13
– 利率掉期	85	–	85
	115	–	115
證券投資	472	472	–
	587	472	115
<b>財務負債</b>			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	3	–	3
– 貨幣掉期	302	–	302
– 利率掉期	84	–	84
	389	–	389

百萬港元	於2012年12月31日的 公允價值	於2012年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
<b>財務資產</b>			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	10	–	10
– 貨幣掉期	33	–	33
– 利率掉期	213	–	213
	256	–	256
證券投資	393	393	–
	649	393	256
<b>財務負債</b>			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	19	–	19
– 貨幣掉期	23	–	23
– 利率掉期	90	–	90
	132	–	132



## 48 公允價值計量(續)

### B 財務工具的公允價值計量(續)

#### 公司

百萬港元	於2013年12月31日的 公允價值	於2013年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
<b>財務資產</b>			
財務衍生工具資產			
- 外匯遠期合約	17	-	17
- 貨幣掉期	13	-	13
- 利率掉期	85	-	85
	115	-	115
<b>財務負債</b>			
財務衍生工具負債			
- 外匯遠期合約	3	-	3
- 貨幣掉期	302	-	302
- 利率掉期	84	-	84
	389	-	389

百萬港元	於2012年12月31日的 公允價值	於2012年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
<b>財務資產</b>			
財務衍生工具資產			
- 外匯遠期合約	10	-	10
- 貨幣掉期	33	-	33
- 利率掉期	213	-	213
	256	-	256
<b>財務負債</b>			
財務衍生工具負債			
- 外匯遠期合約	19	-	19
- 貨幣掉期	23	-	23
- 利率掉期	90	-	90
	132	-	132

沒有財務工具採用第三級的方式計算公允價值。截至2012年及2013年12月31日止年度內，財務工具的計量沒有在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。集團的政策是於匯報日確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定借貸及財務衍生工具的公允價值。對於利率掉期合約、貨幣掉期合約和外匯遠期合約，所採用的貼現率是根據相關貨幣於結算日的掉期利率曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用結算日的期末匯率。

## 帳項附註

### 48 公允價值計量(續)

#### B 財務工具的公允價值計量(續)

(ii) 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2012年及2013年12月31日，除下列資本市場借貸工具和其他債務外，集團不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面金額與其公允價值並無重大分別。有關的帳面金額及公允價值如下：

#### 集團

百萬港元	於2013年12月31日		於2012年12月31日	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	18,491	19,172	18,968	20,373
其他債務	380	439	367	493

#### 公司

百萬港元	於2013年12月31日		於2012年12月31日	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	1,496	1,643	456	661
其他債務	377	437	359	486

以上公允價值計量屬第二級。集團主要以貼現現金流量估值法(此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量)釐定資本市場借貸工具及其他債務的公允價值。所採用的貼現率是根據相關貨幣於結算日的掉期利率曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用結算日的期末匯率。

### 49 以股份為基礎的支出

#### A 以股份為基礎而按股本結算的支出

集團向執行總監會成員及若干僱員按認股權計劃授出以股本結算的認股權。於2013年12月31日，公司維持兩項認股權計劃，分別為新入職僱員認股權計劃及2007年認股權計劃，該等計劃的詳情如下：

(i) 新入職員工認股權計劃

公司於2002年5月召開的2002年股東週年大會通過採納新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)，藉此向未有參與首次公開招股前認股權計劃(該計劃於2010年終結及其認股權已失效)的公司新入職最高階層及高級管理人員提供認股權。根據新認股權計劃的規則，公司因在該計劃中的認股權被行使而須發行最多5,056,431股股份，相等於公司於2013年12月31日的已發行股本的0.1%。授出的認股權將由有關認股權提出日起計三年內，以三期平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。根據新認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由公司於提出授予認股權時釐定，但行使價不會低於下列各項中最高者：(i)於提出授予該認股權當日前緊接的五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii)在該認股權的提出日期(必須為交易日)港鐵股份的收市價；及(iii)港鐵股份面值。新認股權計劃於2007年5月16日屆滿，故於該日期或之後，不可根據該計劃授出認股權。

下表概述新認股權計劃自實施以來所授出而仍然有效的認股權：

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2006年5月15日	22,000	20.66	2016年4月25日或以前
2006年10月5日	62,500	19.732	2016年9月29日或以前

## 49 以股份為基礎的支出(續)

### A 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

尚未行使認股權數目的變動及其相關加權平均行使價如下：

	2013		2012	
	認股權數目	加權平均行使價 港元	認股權數目	加權平均行使價 港元
於1月1日尚未行使	<b>297,500</b>	<b>17.107</b>	329,000	17.358
於年內行使	<b>(213,000)</b>	<b>15.970</b>	(31,500)	19.732
於12月31日尚未行使	<b>84,500</b>	<b>19.974</b>	297,500	17.107
於12月31日可行使	<b>84,500</b>	<b>19.974</b>	297,500	17.107

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為28.100港元(2012年：30.050港元)。

於2013年12月31日尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2013		2012	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數	認股權數目	剩餘合約年限 年數
15.97港元	-	-	213,000	3
20.66港元	<b>22,000</b>	<b>2</b>	22,000	3
19.732港元	<b>62,500</b>	<b>3</b>	62,500	4
	<b>84,500</b>		297,500	

#### (ii) 2007年認股權計劃

隨著新認股權計劃於2007年5月屆滿，2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)於2007年股東週年大會獲呈交及批准。該計劃旨在提高公司吸引最佳人才的能力，挽留及激勵關鍵及主要僱員，使其利益與公司的長遠成功一致，並為其提供公平及具有市場競爭力的報酬。根據2007年認股權計劃的規則，在2007年6月7日後，因在所有認股權計劃(包括2007年認股權計劃)中的認股權被行使而須發行最多277,461,072股股份，相等於公司於2013年12月31日的已發行股本的4.8%。授出的認股權將由有關認股權提出日起計至少一年後才獲歸屬以認購有關股份。根據2007年認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由公司於提出授予認股權時釐定，但行使價不會低於下列各項中最高者：(i)於緊接提出授予該認股權當日前五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii)在該認股權的提出日期(必須為交易日)，港鐵股份的收市價；及(iii)港鐵股份面值。

根據2007年認股權計劃的規定，公司於計劃期內可隨時酌情向任何合資格僱員授予認股權。根據2007年認股權計劃，授出日期界定為接納授予認股權當日。

## 帳項附註

### 49 以股份為基礎的支出(續)

#### A 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

於2013年12月31日，根據2007年認股權計劃授予執行總監會成員及個別僱員的認股權如下：

授出認股權	授予日期	認股權 授予及接納的數目	接納日期
2008年授出認股權	2007年12月10日	8,273,000	2007年12月11日至2008年1月7日期間
	2008年3月26日	2,749,000	2008年3月28日至2008年4月23日期間
2009年授出認股權	2008年12月8日	12,712,000	2008年12月8日至2008年12月30日期間
	2009年6月12日	345,000	2009年6月18日至2009年7月9日期間
2010年授出認股權	2009年12月8日	15,718,000	2009年12月9日至2009年12月22日期間
	2010年6月28日	355,000	2010年7月21日
2011年授出認股權	2010年12月16日	15,546,500	2010年12月16日至2010年12月23日期間
	2011年6月27日	215,000	2011年7月7日
2012年授出認股權	2012年3月23日	16,917,000	2012年3月30日
2013年授出認股權	2013年4月26日	21,605,000	2013年5月6日
	2013年10月25日	384,500	2013年11月1日

下表概述2007年認股權計劃自實施以來所授出而於2013年12月31日仍然有效的認股權：

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
<b>2008年授出認股權</b>			
2007年12月12日	913,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月13日	1,316,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月14日	550,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月15日	88,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月17日	623,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月18日	190,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月19日	80,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月20日	190,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月24日	118,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月28日	35,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月31日	130,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月2日	35,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月3日	40,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年3月28日	139,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年3月31日	192,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月1日	164,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月2日	219,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月3日	75,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月4日	23,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月5日	17,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月7日	236,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月8日	69,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月9日	43,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月10日	58,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月11日	89,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月12日	31,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月14日	40,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月15日	34,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月16日	40,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月17日	107,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月18日	15,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月19日	25,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月21日	66,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月23日	19,000	26.52	2015年3月26日或以前

## 49 以股份為基礎的支出(續)

### A 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
<u>2009年授出認股權</u>			
2008年12月8日	20,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月9日	257,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月10日	891,400	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月11日	1,047,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月12日	701,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月13日	40,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月14日	45,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月15日	468,200	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月16日	289,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月17日	260,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月18日	126,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月19日	63,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月20日	19,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月22日	233,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月23日	118,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月24日	182,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月25日	45,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月29日	59,000	18.30	2015年12月8日或以前
2009年6月18日	130,000	24.50	2016年6月12日或以前
2009年7月6日	45,000	24.50	2016年6月12日或以前
<u>2010年授出認股權</u>			
2009年12月9日	520,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月10日	1,839,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月11日	1,783,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月12日	385,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月13日	12,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月14日	1,891,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月15日	1,957,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月16日	941,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月17日	615,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月18日	280,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月19日	70,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月20日	75,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月21日	329,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月22日	172,000	26.85	2016年12月8日或以前
2010年7月21日	175,000	27.73	2017年6月28日或以前
<u>2011年授出認股權</u>			
2010年12月16日	194,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月17日	4,798,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月18日	673,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月19日	98,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月20日	3,863,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月21日	2,477,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月22日	913,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月23日	119,000	28.84	2017年12月16日或以前
2011年7月7日	163,000	26.96	2018年6月27日或以前
<u>2012年授出認股權</u>			
2012年3月30日	15,950,500	27.48	2019年3月23日或以前
<u>2013年授出認股權</u>			
2013年5月6日	21,272,000	31.40	2020年4月26日或以前
2013年11月1日	384,500	29.87	2020年10月25日或以前

## 帳項附註

### 49 以股份為基礎的支出(續)

#### A 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

尚未行使認股權數目的變動及其相關加權平均行使價如下：

	2013		2012	
	認股權數目	加權平均行使價 港元	認股權數目	加權平均行使價 港元
於1月1日尚未行使	<b>57,087,100</b>	<b>26.720</b>	49,843,500	25.756
於年內授出	<b>21,989,500</b>	<b>31.373</b>	16,917,000	27.480
於年內行使	<b>(5,132,000)</b>	<b>25.861</b>	(8,293,900)	22.366
於年內沒收	<b>(943,500)</b>	<b>29.153</b>	(1,379,500)	27.403
於12月31日尚未行使	<b>73,001,100</b>	<b>28.151</b>	57,087,100	26.720
於12月31日可行使	<b>40,518,600</b>	<b>26.610</b>	35,425,100	26.074

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為31.006港元(2012年：29.186港元)。

於2013年12月31日尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2013		2012	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數	認股權數目	剩餘合約年限 年數
27.60港元	<b>4,308,000</b>	<b>1</b>	5,229,000	2
26.52港元	<b>1,701,000</b>	<b>1</b>	1,960,000	2
18.30港元	<b>4,866,100</b>	<b>2</b>	5,787,600	3
24.50港元	<b>175,000</b>	<b>2</b>	175,000	3
26.85港元	<b>10,871,000</b>	<b>3</b>	12,525,000	4
27.73港元	<b>175,000</b>	<b>3</b>	190,000	4
28.84港元	<b>13,135,000</b>	<b>4</b>	14,333,000	5
26.96港元	<b>163,000</b>	<b>4</b>	215,000	5
27.48港元	<b>15,950,500</b>	<b>5</b>	16,672,500	6
31.40港元	<b>21,272,000</b>	<b>6</b>	–	–
29.87港元	<b>384,500</b>	<b>7</b>	–	–
	<b>73,001,100</b>		57,087,100	

根據「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，於截至2013年12月31日止年度內授出的認股權公允價值如下：

授出日期	已授出 認股權 公允價值 港元	「柏力克—舒爾斯」期權定價模式應用項					無風險 息率 %	預期 每股股息 港元
		緊接授出 日期前的 股價 港元	行使價 港元	預期波幅	預計年期 年數			
2013年5月6日	<b>2.33</b>	<b>31.95</b>	<b>31.40</b>	<b>0.15</b>	<b>3.5</b>	<b>0.21</b>	<b>0.79</b>	
2013年11月1日	<b>3.04</b>	<b>30.05</b>	<b>29.87</b>	<b>0.14</b>	<b>3.5</b>	<b>0.69</b>	<b>0.79</b>	

在計算已授出認股權的公允價值時，預期波幅是透過計算集團股價於過往3.5年的歷史波幅來釐定，並把預計年期假設為授出認股權後的第3.5年，而預期股息則依據過往股息釐定。同時，亦考慮到授出認股權的歸屬條款，但與授出認股權有關的市場狀況則並未在考慮之列。有關這些主觀應用項的假設，其變動可能對認股權的公允價值有重大影響。

(iii) 截至2013年12月31日止年度內，以股份為基礎而按股本結算的支出合共4,750萬港元(2012年：5,590萬港元)，全部與2007年認股權計劃有關。

## 49 以股份為基礎的支出(續)

### B 以股份為基礎而以現金結算的支出

韋達誠隨著其首次任期預計於2014年6月30日屆滿時可獲授予300,000股股份的等值現金(受制於其聘用合約的若干條件下，其中35%已於2013年10月31日被視為獲取)。於2013年8月30日，韋達誠獲繼續委任為行政總裁，任期至2015年8月31日。韋達誠可於2015年8月31日完成其延長任期時獲授予230,000股股份的等值現金。截至2013年12月31日止年度內，430萬港元(2012年：350萬港元)已被計入為年內以股份為基礎的支出。仍未償付的權利之公允價值乃按公司股份於年結日的收市價計算。於2013年12月31日，該股份的公允價值為每股29.35港元。

## 50 退休金計劃

集團於香港、中國內地、英國、瑞典及澳洲均設有退休金計劃。這些計劃的資產乃按獨立的信託安排條款而持有，以確保計劃資產與集團資產分開管理。集團大多數僱員都由公司實施的退休金計劃所保障。

### A 由公司在香港實施的退休金計劃

在香港，公司有五個以信託形式設立的退休金計劃，包括香港鐵路有限公司退休金計劃(「港鐵退休金計劃」)、香港鐵路有限公司Retention Bonus Scheme(「港鐵RBS」)、香港鐵路有限公司公積金計劃(「港鐵公積金計劃」)，以及兩個強制性公積金(「強積金」)計劃，分別為「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」。

現時，合資格的新聘僱員可選擇參與港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃，而港鐵強積金計劃是提供予不選擇或未符合資格參與港鐵公積金計劃的僱員。

#### (i) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃為一個界定福利計劃，該計劃按照《職業退休計劃條例》(香港法例第426章)註冊，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免。

港鐵退休金計劃自1999年4月1日起終止接受新成員。該計劃由管理層代表、員工代表及獨立非僱主信託人所組成的信託人委員會根據「信託契約及規例」管理。所提供福利按照最終薪金的若干倍數乘以服務年期或以一個基數乘以累積成員供款連投資回報兩者中的較高者計算。成員向港鐵退休金計劃作出的供款額，是根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定；而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的精算評估後釐定。於2013年12月31日，成員總數為4,661名(2012年：4,832名)。於2013年，成員向港鐵退休金計劃供款7,300萬港元(2012年：7,200萬港元)，而公司的供款則為1.25億港元(2012年：1.84億港元)。於2013年12月31日，港鐵退休金計劃(不包括成員自願供款部分)的資產淨值為90.31億港元(2012年：87.09億港元)。

於2012年及2013年12月31日的精算評估由獨立精算顧問公司韜睿惠悅以「預計單位給付成本法」及按照HKAS 19修訂「僱員福利」的規定來釐定會計責任，而評估結果詳列於附註51。

於2012年及2013年12月31日的精算評估亦由韜睿惠悅以「到達年齡籌資方法」進行，以計算所需現金儲備。於2013年12月31日之評估所採用的主要精算假設包括長線投資回報率減去估計薪酬增幅每年1.9%(2012年：1.9%)，以及預計死亡率、離職率、裁員率及退休率。韜睿惠悅於評估日即2013年12月31日作出下列結論：

- (a) 港鐵退休金計劃有足夠的償付能力，縱使所有成員退出此計劃，港鐵退休金計劃的資產足可支付成員既得福利的總值有餘；及
- (b) 假設港鐵退休金計劃繼續運作，資產值的儲備水平為107.6%(2012年：109.1%)，並足夠支付由成員過去服務所產生的負債總額有餘。

#### (ii) 港鐵RBS

港鐵RBS是一項根據《職業退休計劃條例》註冊的界定福利計劃及由管理層代表及獨立非僱主信託人所組成的信託人委員會根據「信託契約及規例」管理，並為港鐵退休金計劃的一項輔加計劃，適用於公司所有服務於指定工程項目及非以約滿酬金條款聘用的僱員。港鐵RBS在合資格僱員遭裁退時，為他們提供截至2002年12月31日所提供服務的應計福利，並減去港鐵退休金計劃及其他適用計劃的應計福利。港鐵RBS成員毋須供款，而公司的供款額則參照由獨立精算顧問公司進行的精算評估而釐定。於2013年12月31日，港鐵RBS有5名成員(2012年：31名)符合福利資格。

於2012年及2013年內，公司並不需要向港鐵RBS作出供款。於2013年12月31日，港鐵RBS的資產淨值為50萬港元(2012年：50萬港元)。

於2012年及2013年12月31日的精算評估由韜睿惠悅以「預計單位給付成本法」及按照HKAS 19修訂「僱員福利」的規定來釐定會計責任。評估結果詳列於附註51。

# 帳項附註

## 50 退休金計劃(續)

### A 由公司在香港實施的退休金計劃(續)

根據「信託契約及規例」和於2012年6月30日由韜睿惠悅以「到達年齡籌資方法」進行的精算評估，於2012年12月31日止年度的過去服務盈餘1,100萬港元已退回予公司。精算師確定於盈餘退回後在港鐵RBS的資產結餘水平將足以承擔預計由港鐵RBS所支付的未來福利金額。

於2012年及2013年12月31日的精算評估亦由韜睿惠悅以「到達年齡籌資方法」進行，以計算所需現金儲備。於2013年12月31日之評估所採用的主要精算假設包括預計加權投資回報率減去估計薪酬增幅，約相等於每年-3.5%(2012年：-4.0%)，及預計死亡率和裁員率。韜睿惠悅於評估日即2013年12月31日作出下列結論：

- (a) 由於港鐵RBS只在僱員被裁退的時候提供福利，所以沒有既有總負債，在技術上而言，港鐵RBS有足夠償付能力；及
- (b) 假設港鐵RBS繼續運作，資產值可足夠支付由成員過去服務所產生的負債總額有餘。

#### (iii) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃是一項按照《職業退休計劃條例》註冊的界定供款計劃，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免。港鐵公積金計劃的所有應付福利乃根據公司及成員本身的供款連同該等供款的投資回報計算。公司及成員供款則按照成員基本薪金的固定百分率計算。

於2013年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為7,569名(2012年：7,075名)。於2013年，成員供款總額為7,600萬港元(2012年：6,400萬港元)，公司供款總額為2.09億港元(2012年：1.81億港元)。於2013年12月31日，資產淨值為45.77億港元(2012年：40.98億港元)。

#### (iv) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。港鐵強積金計劃成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員，成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。公司亦根據個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出超過強制標準的額外供款。

於2013年12月31日，參加港鐵強積金計劃的公司僱員總人數為4,993名(2012年：4,253名)。於2013年，成員供款總額為3,600萬港元(2012年：2,600萬港元)，而公司供款總額為4,000萬港元(2012年：3,000萬港元)。

#### (v) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。此計劃的成員包括先前為九鐵強積金計劃成員並符合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的前九鐵公司僱員。成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

於2013年12月31日，參加九鐵強積金計劃的公司僱員總人數為738名(2012年：791名)。於2013年，成員供款總額為600萬港元(2012年：600萬港元)，而公司供款總額為700萬港元(2012年：700萬港元)。

### B 中國內地及海外辦事處及附屬公司僱員的退休金計劃

不符合資格參加公司在香港實施的退休金計劃的僱員，受其各自附屬公司設立的退休金計劃或各自適用的勞動法規所保障。

#### (i) 界定福利計劃

服務於集團在澳洲附屬公司的若干僱員，有權從澳洲營辦的緊急服務退休金計劃中，獲享退休金福利。福利金額根據僱員的服務年資及最終平均薪金計算。由於集團並無法律或推定義務支付其僱員的未來福利，其唯一的責任是繳付到期應付的供款，因此集團沒有確認任何有關該計劃的界定福利責任。於2013年12月31日，集團參與該計劃的僱員總人數為763名(2012年：792名)。於2013年，成員供款總額為3,600萬港元(2012年：3,700萬港元)，集團供款總額為4,600萬港元(2012年：5,200萬港元)。

#### (ii) 界定供款計劃

除附註50B(i)所述的界定福利計劃外，涵蓋海外辦事處或香港、中國內地或海外附屬公司僱員之所有其他退休金計劃皆為界定供款計劃。對於香港僱員，該等計劃乃根據香港強積金條例註冊；對於中國內地或海外僱員，該等計劃乃根據各自的地方法律及法規營辦。於2013年12月31日，集團參與該等計劃的僱員總數為8,116名(2012年：7,968名)。於2013年，成員供款總額為1.10億港元(2012年：1.14億港元)，集團供款總額為3.04億港元(2012年：2.68億港元)。



## 51 界定福利退休計劃

公司向兩個界定福利計劃供款及確認界定福利負債，並於僱員退休或因其他原因終止服務(附註50)時向他們提供福利。這兩個界定福利計劃令集團面對精算風險，例如利率、薪酬增加及投資風險。這兩個界定福利計劃的資料概述如下：

A 於綜合資產負債表確認的金額如下：

### 集團及公司

百萬港元	2013			2012(重列)		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
界定福利責任現值	<b>(9,839)</b>	–	<b>(9,839)</b>	(10,122)	–	(10,122)
計劃資產的公允價值	<b>9,031</b>	<b>1</b>	<b>9,032</b>	8,709	1	8,710
(負債)/資產淨額	<b>(808)</b>	<b>1</b>	<b>(807)</b>	(1,413)	1	(1,412)

上述部分資產/(負債)預期超過一年後收回/支付。然而，要將該數額與未來12個月內可收回/支付的款項分開並不可行，因為未來供款將與未來提供的服務和精算假設及市況的未來變動相關。公司預期在2014年就港鐵退休金計劃支付1.18億港元供款。

B 計劃資產包括下列各項：

### 集團及公司

百萬港元	2013			2012		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
股票證券						
– 金融機構	<b>803</b>	–	<b>803</b>	663	–	663
– 非金融機構	<b>4,025</b>	–	<b>4,025</b>	4,169	–	4,169
	<b>4,828</b>	–	<b>4,828</b>	4,832	–	4,832
債券						
– 政府	<b>1,810</b>	–	<b>1,810</b>	1,880	–	1,880
– 非政府	<b>2,248</b>	–	<b>2,248</b>	1,702	–	1,702
	<b>4,058</b>	–	<b>4,058</b>	3,582	–	3,582
現金	<b>256</b>	<b>1</b>	<b>257</b>	392	1	393
	<b>9,142</b>	<b>1</b>	<b>9,143</b>	8,806	1	8,807
自願供款單位之價值	<b>(111)</b>	–	<b>(111)</b>	(97)	–	(97)
	<b>9,031</b>	<b>1</b>	<b>9,032</b>	8,709	1	8,710

在2012年及2013年的計劃資產中並沒有投資於公司的股票及債務證券。所有股票證券及債券均有活躍市場的報價。

港鐵退休金計劃會定期進行資產負債模式檢討以分析其投資策略。根據最新的研究，港鐵退休金計劃的策略資產分配為50%的股票證券及50%的債券。

## 帳項附註

### 51 界定福利退休計劃(續)

#### C 界定福利責任現值的變動

##### 集團及公司

百萬港元	2013			2012		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
於1月1日	<b>10,122</b>	–	<b>10,122</b>	10,669	–	10,669
重新計量：						
– 因負債經驗改變所致的精算虧損	<b>229</b>	–	<b>229</b>	102	–	102
– 因人口假設改變所致的精算虧損	–	–	–	1	–	1
– 因財務假設改變所致的精算收益	<b>(641)</b>	–	<b>(641)</b>	(895)	–	(895)
	<b>(412)</b>	–	<b>(412)</b>	(792)	–	(792)
成員向計劃作出的供款	<b>73</b>	–	<b>73</b>	72	–	72
由計劃支付的福利	<b>(511)</b>	–	<b>(511)</b>	(409)	–	(409)
本年度服務成本	<b>303</b>	–	<b>303</b>	303	–	303
利息成本	<b>264</b>	–	<b>264</b>	279	–	279
於12月31日	<b>9,839</b>	–	<b>9,839</b>	10,122	–	10,122

界定福利責任現值的加權平均時間為8.0年(2012年：8.6年)。

#### D 計劃資產的變動

##### 集團及公司

百萬港元	2013			2012		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
於1月1日	<b>8,709</b>	<b>1</b>	<b>8,710</b>	7,794	12	7,806
公司向計劃作出的供款	<b>125</b>	–	<b>125</b>	184	–	184
成員向計劃作出的供款	<b>73</b>	–	<b>73</b>	72	–	72
由計劃支付的福利	<b>(511)</b>	–	<b>(511)</b>	(409)	–	(409)
退回予公司的盈餘	–	–	–	–	(11)	(11)
由計劃資產支付的行政費用	<b>(5)</b>	–	<b>(5)</b>	(6)	–	(6)
利息收入	<b>230</b>	–	<b>230</b>	256	–	256
計劃資產回報(不包括利息收入)	<b>410</b>	–	<b>410</b>	818	–	818
於12月31日	<b>9,031</b>	<b>1</b>	<b>9,032</b>	8,709	1	8,710

## 51 界定福利退休計劃(續)

E 於損益表及其他全面收益確認的開支如下：

### 集團及公司

百萬港元	2013			2012(重列)		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
本年度服務成本	303	–	303	303	–	303
界定福利負債的淨利息	34	–	34	23	–	23
由計劃資產支付的行政費用	5	–	5	6	–	6
	342	–	342	332	–	332
減：資本化金額	(54)	–	(54)	(24)	–	(24)
確認於損益表的淨額	288	–	288	308	–	308
精算收益	(412)	–	(412)	(792)	–	(792)
計劃資產回報(不包括利息收入)	(410)	–	(410)	(818)	–	(818)
確認於其他全面收益	(822)	–	(822)	(1,610)	–	(1,610)

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及相關費用一項內確認。

F 採用的重要精算假設(以加權平均數呈列)及敏感度分析如下：

	2013		2012	
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	港鐵退休金計劃	港鐵RBS
貼現率	3.5%	0.9%	2.7%	1.0%
未來薪酬升幅	4.1%	5.0%	4.1%	5.5%
港鐵退休金計劃的單位值升幅	6.0%	6.0%	6.0%	6.0%

如上述的重要精算假設改變0.25%，於2013年12月31日的界定福利責任之現值的上升/(減少)分析如下：

	港鐵退休金計劃		港鐵RBS	
	增加0.25%	減少0.25%	增加0.25%	減少0.25%
	百萬港元	百萬港元	百萬港元	百萬港元
貼現率	(188)	194	–	–
未來薪酬升幅	51	(41)	–	–
港鐵退休金計劃的單位值升幅	148	(134)	–	–

## 帳項附註

### 52 共同業務權益

於2013年12月31日，集團在已批出的香港物業發展項目方面擁有之共同業務如下：

地點/物業發展組合	土地用途	總建築樓面面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
<b>香港站</b>	寫字樓/商場/酒店	415,894	已於1998 – 2005年分期落成
<b>九龍站</b>			
第一期	住宅	147,547	已於2000年落成
第二期	住宅	210,319	已於2002 – 2003年分期落成
第三期	住宅/過境巴士站	105,113	已於2005年落成
第四期	住宅	128,845	已於2003年落成
第五、六、七期	住宅/寫字樓/商場/酒店/ 服務式住宅/幼稚園	504,345	已於2006 – 2010年分期落成
<b>奧運站</b>			
第一期	住宅/寫字樓/商場/室內運動場	309,069	已於2000年落成
第二期	住宅/商場/街市	268,650	已於2001年落成
第三期	住宅/幼稚園	104,452	已於2006年落成
<b>青衣站</b>	住宅/商場/幼稚園	292,795	已於1999年落成
<b>東涌站</b>			
第一期	住宅/寫字樓/商場/酒店/幼稚園	361,531	已於1999 – 2005年分期落成
第二期	住宅/商場/幼稚園	255,949	已於2002 – 2008年分期落成
第三期	住宅/商場/街市/幼稚園	413,154	已於2002 – 2008年分期落成
<b>坑口站</b>	住宅/商場	142,152	已於2004年落成
<b>調景嶺站</b>	住宅/商場	253,765	已於2006 – 2007年分期落成
<b>將軍澳站</b>			
五十五b區	住宅/商場	96,797	已於2006年落成
五十七a區	住宅/商場	29,642	已於2005年落成
五十六區	住宅/酒店/商場/寫字樓	163,130	已於2011 – 2012年分期落成
<b>將軍澳八十六區</b>			
第一期	住宅/商場/長者護理中心	139,840	已於2008年落成
第二期	住宅/幼稚園	310,496	已於2010 – 2012年分期落成
第三期	住宅/幼稚園	129,544	2014年
<b>彩虹站泊車轉乘 公共交通工具項目</b>	住宅/商場	21,538	已於2005年落成
<b>車公廟站</b>	住宅/商場/幼稚園	90,655	已於2012落成
<b>柯士甸站</b>			
地塊C及D	住宅	119,116	2014年

\* 以入伙紙發出日期為準

集團就該等共同經營業務所持有的資產包括各地盤地基工程費用及有關的員工薪酬及一般開支、地價、物業發展權購入成本及利息開支。集團在每個物業發展組合的開支，已從發展商收取有關該物業組合的款項沖銷，餘額視乎情況列於資產負債表的發展中物業(附註26)或遞延收益(附註43)。於2013年12月31日，就共同業務所佔的發展中物業總額為46.54億港元(2012年：45.81億港元)及遞延收益總額為5,000萬港元(2012年：6,000萬港元)。

截至2013年12月31日止年度內，就該等工程確認的利潤為14.64億港元(2012年：31.89億港元)(附註11)。

## 52 共同業務權益(續)

由於兩鐵合併，公司與九鐵公司為以下三個已批出的物業發展項目達成協議：

地點/物業發展組合	土地用途	總建築樓面面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
<b>火炭站</b>			
何東樓	住宅/商場	122,900	已於2008年落成
<b>烏溪沙站</b>			
	住宅/商場/幼稚園	172,650	已於2009年落成
<b>大圍維修中心</b>			
	住宅	313,955	已於2010–2011年分期落成

\* 以入伙紙發出日期為準

根據這些協議，公司獲委任為九鐵公司的代理人以行使及履行協議中九鐵公司的權利及責任，而公司則獲得分享售賣這些物業發展項目所得淨收益的權利。

## 53 重大關連人士交易

財政司司長法團受香港政府委託，持有公司約76.5%的已發行股本，為公司的最大股東。根據HKAS 24(2009年修訂)「關連人士的披露」，除香港政府與集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，集團與香港政府部門、機關或香港政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，須於本帳項中另行申明。

董事局成員與執行總監會成員以及其關連人士(包括其關係密切的家庭成員)，亦被視為集團的關連人士。集團與該等人士之間的交易，均須於本帳項中另行申明；惟有關交易涉及董事局成員或其關連人士，而該董事局成員於投票時棄權，則另作別論。

集團訂立並於本年度有效的重大關連人士交易包括：

**A** 於2000年6月30日，公司獲香港政府批予一項專營權，起始為期50年，以營運當時的地下鐵路，以及經營及建造任何鐵路支綫。同日，公司與香港政府簽訂一項營運協議，詳列根據該專營權在設計、建造、維修及經營方面的條文。根據該營運協議條款，倘符合若干資本性開支要求，公司的專營權每次可獲延長50年，而無需支付任何費用及更改專營權條款。該營運協議亦規定，香港政府將於專營權延期時按當時土地政策所規限下，與公司就地下鐵路訂立的協議作出若干相應修訂，包括以象徵式費用延長不同鐵路綫租約及土地租約的期限。隨著兩鐵合併，該營運協議於2007年12月2日起被另一份新的營運協議取代，詳情見下述附註53C。

**B** 於2000年7月14日，公司接獲香港政府發出的函件，表示香港政府同意延長若干公司的土地權益，使這些土地權益的期限與公司的專營權的期限一致。於2007年8月3日，為預備兩鐵合併，香港政府致函九鐵公司確認待獲得所有必要的批准後，九鐵公司若干土地權益(受兩鐵合併下服務經營權所規範)的期限將會延長，使其與兩鐵合併的經營權期限一致。

**C** 於2007年8月9日，公司因應兩鐵合併(附註3)在上文附註53A所述當時的營運協議的基礎上，與香港政府訂立新的營運協議(「新營運協議」)。於指定日期，公司在《香港鐵路條例》下當時的專營權獲擴展至覆蓋當時地鐵系統以外的鐵路，由指定日期起最初為期50年(「經擴大專營權」)。新營運協議詳列經擴大專營權下之鐵路設計、建造、維修及經營。根據新營運協議的條款及港鐵條例，倘符合若干資本性開支要求，公司的專營權每次可獲延長50年(由延長之日起計)而無須支付任何費用及更改專營權條款。新營運協議亦訂立有關批授香港新鐵路項目的框架，並引入定期檢討一次的票價調整機制。新營運協議詳載於有關召開股東特別大會以批准兩鐵合併的致股東通函內。

## 帳項附註

### 53 重大關連人士交易(續)

D 除上文附註53C所載的新營運協議外，公司與九鐵公司及香港政府就兩鐵合併訂立下列主要協議：

- (i) 合併框架協議 — 於2007年8月9日簽訂並載有兩鐵合併的整體結構及若干細節的條文；
- (ii) 服務經營權協議 — 於2007年8月9日簽訂並載有關於服務經營權的授予及營運，以及九鐵公司授予公司許可權的條文；
- (iii) 買賣協議 — 於2007年8月9日簽訂，訂明公司向九鐵公司收購若干資產及合約所依據的條款；
- (iv) 西鐵代理協議 — 於2007年8月9日簽訂，訂明公司獲委任為九鐵公司代理人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務所依據的條款；
- (v) 物業組合協議 — 於2007年8月9日簽訂，列載有關於收購物業組合的安排；及
- (vi) 美國跨境租約承擔協議 — 於2007年11月30日與九鐵公司簽訂，及於2007年12月2日與九鐵公司及其附屬公司簽訂美國跨境租約分配協議，訂明公司承諾與九鐵公司共同及分別履行九鐵公司在各跨境租約下的責任，並劃定和分配與跨境租約有關風險的義務及責任所依據的條款。公司與該協議有關的承擔詳載於附註54E。

以上每項交易均被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

E 公司與香港政府訂立項目協議，就新鐵路支綫進行設計、建造、融資及營運，並在適當的情況下，向公司授予該等鐵路支綫沿綫的商業用地及住宅物業發展用地。於本年度尚未完成建造的鐵路支綫或物業發展的項目協議包括：

- (i) 於1998年11月4日簽訂有關將軍澳支綫的將軍澳支綫項目協議，包括獲授於沿綫四幅用地的物業發展權；
- (ii) 於2008年2月6日簽訂的西港島綫的初步項目協議及於2009年7月13日簽訂的項目協議。根據該等協議，公司已向香港政府收取總數126.52億港元的政府現金資助作為財務資助。該財務資助受一項還款機制所規限(附註24A)。此項交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易；
- (iii) 於2011年5月17日簽訂南港島綫(東段)的項目協議，包括獲授一幅位於黃竹坑的地塊之物業發展權(附註24B)；及
- (iv) 於2011年5月17日簽訂有關觀塘綫延綫的項目協議，包括獲授一幅位於何文田的地塊之物業發展權(附註24C)。

F 公司與香港政府簽訂有關新鐵路支綫的設計、地盤勘測、採購活動、建造、測試及運行的委託協議。根據協議，香港政府對該等工作的成本提供資助並向公司支付該項目管理服務的費用。截至2013年12月31日止年度在建造中的鐵路支綫委託協議包括：

- (i) 有關廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)於2008年11月24日簽訂的高鐵香港段初步委託協議及於2010年1月26日簽訂的高鐵香港段委託協議。該兩項協議委託公司對高鐵香港段進行項目管理直至工程完成。該等協議的詳細說明及於2013年12月31日止年度內確認的項目管理費載列於附註25A；及
- (ii) 有關沙田至中環綫(「沙中綫」)於2008年11月24日簽訂的沙中綫初步委託協議、於2011年5月17日簽訂的沙中綫前期工程委託協議及於2012年5月29日簽訂沙中綫委託協議。該三項協議委託公司對沙中綫進行項目管理直至工程完成。該等協議的詳情及於2013年12月31日止年度內確認的工程管理費用載列於附註25B。

以上交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。

## 53 重大關連人士交易(續)

**G** 於2003年11月19日，公司與香港政府訂立一份項目協議，發展東涌纜車系統及位於大嶼山昂坪的主題村，並獲授由2003年12月24日起為期30年的專營權。此項目已完成並於2006年9月18日開始投入服務。

**H** 在建造各鐵路項目中，若干重要項目工程包括在香港政府或其若干關連人士所承辦的基建工程範圍內。該等工程已委託予香港政府及其關連人士承辦，並根據建築證明書按實際完成進度支付有關開支。另一方面，香港政府及其若干關連人士與公司簽訂委託協議，委託公司承辦多項其他基建工程，並同樣根據經核實的已完成工程進度向公司支付有關開支。有關於2013年12月31日的應收款項及應付款項的詳情，分別載列於附註35及40。

**I** 有關鐵路系統沿線的若干物業發展，香港政府根據發展協議內的條款授予公司地塊，而公司須向香港政府支付以下的土地地價：

物業發展地塊	土地授予日期	總地價 百萬港元	地價支付日期
將軍澳市七十號地段八十六區地盤F	2005年1月24日	2,319	2005年4月14日
沙田市五一九號地段	2008年4月23日	3,662	2008年7月14日
九龍內地段11126號及11129號 (九龍廣東道地塊C及D)	2010年3月12日	11,708	2010年6月7日

除上述以外，於2013年11月4日，公司就青衣市一三五號地段的一個投資物業發展地塊已支付了1.26億港元(土地地價之10%)。餘下之90%土地地價，即11.36億港元已於2013年計提並於2014年1月14日支付。

**J** 於2011年11月16日，公司與九鐵公司簽訂外判協議，而根據該協議，公司向九鐵公司提供若干行政及財務服務。該協議並沒有指定期限，但任何一方可根據協議在給予通知期下終止協議。協議下的費用及服務範圍將每年作出檢討並在雙方同意下進行修訂。

**K** 於2013年7月5日，公司與香港機場管理局於有關香港國際機場的自動旅客運輸系統之五年維修保養協議完結後續約，續約期為七年並於2013年7月6日起生效。截至2013年12月31日止年度內，因提供服務而確認的顧問收入為4,800萬港元(2012年：5,000萬港元)。此項交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。

**L** 除了載列於附註53A至53K的交易外，公司在日常業務中與香港政府及其相關實體、公司的聯營公司之間進行的商業交易詳情及在匯報期間所涉及的金額於附註29、35及40披露。

**M** 集團支付予董事局成員及執行總監會成員的酬金詳情，見附註10A。此外，執行總監會成員根據公司的新入職僱員認股權計劃及2007年認股權計劃獲授予認股權。該等認股權之條款詳情於附註10B及董事局報告書中披露。其計入損益表的酬金總額概括如下：

百萬港元	2013	2012
短期僱員福利	65.4	59.2
離職後福利	4.6	3.5
股份補償福利	8.5	8.1
	<b>78.5</b>	70.8

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內，並於附註9A披露。

**N** 年內，已向香港政府財政司司長法團支付的股息如下：

百萬港元	2013	2012
已付現金股息	<b>3,503</b>	3,370

## 帳項附註

### 54 承擔

#### A 資本性承擔

(i) 於2013年12月31日未償付而又未在帳項內撥備的資本性承擔如下：

##### 集團

百萬港元	香港客運、 車站商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目	香港物業 租賃及發展	中國內地 及海外業務	總計
<b>2013</b>					
已核准但未簽約	<b>3,017</b>	–	<b>89</b>	<b>3</b>	<b>3,109</b>
已核准及已簽約	<b>5,602</b>	<b>4,439</b>	<b>500</b>	<b>2,363</b>	<b>12,904</b>
	<b>8,619</b>	<b>4,439</b>	<b>589</b>	<b>2,366</b>	<b>16,013</b>
2012					
已核准但未簽約	2,627	–	808	1	3,436
已核准及已簽約	3,793	8,706	279	104	12,882
	6,420	8,706	1,087	105	16,318

##### 公司

百萬港元	香港客運、 車站商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目	香港物業 租賃及發展	總計
<b>2013</b>				
已核准但未簽約	<b>2,958</b>	–	<b>88</b>	<b>3,046</b>
已核准及已簽約	<b>5,561</b>	<b>4,439</b>	<b>500</b>	<b>10,500</b>
	<b>8,519</b>	<b>4,439</b>	<b>588</b>	<b>13,546</b>
2012				
已核准但未簽約	2,601	–	808	3,409
已核准及已簽約	3,723	8,706	278	12,707
	6,324	8,706	1,086	16,116

(ii) 香港客運業務、車站商務及其他業務方面的承擔包括：

##### 集團

百萬港元	改善及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
<b>2013</b>				
已核准但未簽約	<b>1,432</b>	<b>247</b>	<b>1,338</b>	<b>3,017</b>
已核准及已簽約	<b>529</b>	<b>199</b>	<b>4,874</b>	<b>5,602</b>
	<b>1,961</b>	<b>446</b>	<b>6,212</b>	<b>8,619</b>
2012				
已核准但未簽約	1,339	205	1,083	2,627
已核准及已簽約	545	320	2,928	3,793
	1,884	525	4,011	6,420



## 54 承擔(續)

### A 資本性承擔(續)

#### 公司

百萬港元	改善及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
<b>2013</b>				
已核准但未簽約	<b>1,373</b>	<b>247</b>	<b>1,338</b>	<b>2,958</b>
已核准及已簽約	<b>488</b>	<b>199</b>	<b>4,874</b>	<b>5,561</b>
	<b>1,861</b>	<b>446</b>	<b>6,212</b>	<b>8,519</b>
<b>2012</b>				
已核准但未簽約	1,313	205	1,083	2,601
已核准及已簽約	475	320	2,928	3,723
	1,788	525	4,011	6,324

### B 經營租賃費用承擔

於2013年12月31日，集團持有寫字樓、員工宿舍、巴士車廠及一個位於北京的購物中心的經營租賃合約。根據不可取消的經營租賃而應付的未來最低租金總額如下：

百萬港元	集團		公司	
	2013	2012	2013	2012
1年內應付的費用	<b>143</b>	141	<b>13</b>	14
1年至5年內應付的費用	<b>12</b>	15	<b>10</b>	11
	<b>155</b>	156	<b>23</b>	25

上述款項包括為建造工程項目租用寫字樓及員工宿舍的300萬港元租賃費用承擔(2012年：300萬港元)，當中大部分均須進行租金檢討。

除上述以外，集團在香港以外的鐵路附屬公司於其專營期內的未來經營租賃承擔合共為38.83億港元(2012年：49.05億港元)。其中一年內應付的金額為10.32億港元(2012年：10.39億港元)，一至五年內應付的金額為28.48億港元(2012年：38.42億港元)，而超過五年後應付的金額為300萬港元(2012年：2,400萬港元)。這些鐵路附屬公司會為集團產生專營權收入。

### C 有關物業管理合約的負債及承擔

一直以來，集團與物業發展商攜手於鐵路車廠及沿綫車站上蓋或毗鄰發展物業。根據大部分的物業發展協議，集團在物業落成後可保留其管理權。集團以物業管理人的身份，與外界承包商簽訂服務合約，由承包商提供保安、清潔、維修及其他服務予公司所管理的物業。該等合約的責任，主要由集團承擔；但任何與合約有關的開支，會由受管理物業的業主及租戶償付予集團，補償的款項會在收取管理費後儘快撥出。

於2013年12月31日，集團有關此等工程及服務的未償還負債及未履行合約承擔共值18.59億港元(2012年：16.11億港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用合共18.60億港元現金(2012年：17.81億港元)，用以應付工程與服務開支。

### D 重大財務及履約擔保

於2013年12月31日，公司就有關MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券(附註37C)向投資者提供擔保金額約為169.43億港元(名義金額)。發行此債務證券的款項已借予公司。因此，其主要負債已記入公司的資產負債表內。

關於租出/租回交易(「租賃交易」)(附註21E)，集團向投資者提供備用信用證以保證集團能支付因交易早於到期日前終止而產生的額外金額。於2013年12月31日，該等備用信用證總額為1.16億美元(8.99億港元)。集團亦提供備用信用證予若干租賃交易的投資者以替代某些被調低信貸評級的抵銷證券，該抵銷證券先前用作支付集團於租賃交易中的長期租金。於2013年12月31日，該等備用信用證總額為4,300萬美元(3.32億港元)。

## 帳項附註

### 54 承擔(續)

#### D 重大財務及履約擔保(續)

關於北京購物中心的經營租賃，集團為支付季度租金而向業主提供1,250萬元人民幣(1,600萬港元)的銀行擔保及5,250萬元人民幣(6,700萬港元)的母公司擔保。

關於墨爾本鐵路專營權，集團及擁有60%權益的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (「MTM」)的其他股東，就MTM在專營權協議下履約及承擔其他責任，向Public Transport Victoria提供1.39億澳元(9.59億港元)的共同及分別的母公司擔保及8,100萬澳元(5.60億港元)的履約擔保，而各股東根據在MTM的股權比例承擔相應的責任。關於辦公室的經營租賃，MTM為每月租金付款向業主提供200萬澳元(1,200萬港元)的銀行擔保。關於項目活動，MTM為合約費付款向承建商提供100萬澳元(800萬港元)的銀行擔保。

關於斯德哥爾摩地鐵專營權，集團向斯德哥爾摩運輸部提供10.00億瑞典克朗(12.08億港元)的擔保，若承擔該專營權的集團全資附屬公司—MTR Stockholm AB因違約而引致專營權被提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。

關於London Overground專營權，集團向Transport for London (「TfL」)提供600萬英鎊(7,700萬港元)的履約保證金，若專營權因違約而提前終止，TfL可要求沒收保證金。

關於深圳市物業發展，集團向有關建造合約的訂約方作出7,100萬元人民幣(9,100萬港元)的付款擔保。

#### E 美國跨境租約協議

因應兩鐵合併，公司就九鐵公司於1998年至2003年期間與其跨境租約交易對手訂立有關若干財產及設備(「跨境租約財產」)的跨境租約簽署數項協議(「美國跨境租約承擔協議」)。根據美國跨境租約承擔協議，公司承諾與九鐵公司共同及分別履行九鐵公司在各跨境租約下的責任。

此外，公司與九鐵公司訂立美國跨境租約分配協議，在公司與九鐵公司之間劃定及分配與跨境租約有關風險的權利、義務及責任。一般而言，公司負責營運事務，例如跨境租約財產的維修、保養及保險，而九鐵公司則承擔所有其他責任，包括支付定期租金及與抵押有關的債務。儘管有此責任分配，公司名義上須共同及分別就九鐵公司一旦未有履行在跨境租約下的責任而向跨境租約交易對手負責。

九鐵公司及香港政府同意向公司補償其在妥善及適當地履行在跨境租約下的責任所產生的合理成本(除非該等成本在任何情況下都會產生)。此外，九鐵公司同意補償公司因九鐵公司未有履行跨境租約下的責任或違背其就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

公司同意向香港政府及九鐵公司補償因公司違背就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

#### F 有關兩鐵合併服務經營權

根據兩鐵合併，在經營權有效期內，公司須根據服務經營權協議向九鐵公司作出每年定額付款7.50億港元。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵系統所得超出若干額度的收入向九鐵公司繳付每年非定額付款。再者，根據服務經營權協議，公司須於服務經營權有效期內負責九鐵系統的保養、維修、替換及/或升級，並於經營權有效期屆滿時交還九鐵系統。

### 55 會計估計及判斷

#### A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：

##### (i) 物業、機器及設備及服務經營權資產的估計可使用年限及折舊與攤銷

集團依據各類物業、機器及設備及服務經營權資產的設計年限、資產維修計劃及實際使用經驗來估計其可使用的年限。折舊是以足以攤銷其原值或估值的比率按其估計可使用年限(附註2H)以直線法計算。

##### (ii) 長期資產減值

集團在每個結算日根據附註2G(ii)所載會計政策檢討其長期資產是否出現減值跡象。在分析已識別的潛在減值時，集團依據管理層指定可以反映當時市場對時間價值的評估及資產特定風險的稅前貼現率來預測資產的未來現金流量。

## 55 會計估計及判斷(續)

### A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：(續)

#### (iii) 退休金開支

集團聘請獨立專業估值人士每年評估集團退休金計劃的精算狀況。集團對該等計劃的界定福利部分承擔的責任及開支之釐定取決於公司提供的若干假設及因素，該等假設及因素於附註50A(i)、50A(ii)及51F披露。

#### (iv) 物業發展收入確認

物業發展利潤的確認需要管理層估計項目在完成時的最終成本，尚未完成的交易及尚未售出單位的市值，若屬物業攤分，則須估計物業於確認時的公允價值。在估計完成項目的最終成本時，集團會考慮獨立合資格測量師報告及有關過往銷售和市場推廣成本的經驗，而於釐定物業攤分的估計公允價值時，則依據專業合資格估價師的報告。

#### (v) 待售物業

集團的待售物業按原值及結算日的可實現淨值(附註31)兩者中較低者計算。在進行評估物業的可實現淨值(即估計售價減去出售物業時產生的成本)時，集團聘用獨立專業估價師評估物業的市值，並根據以往經驗及參照一般市場慣例，估計出售及持有該等物業的成本。

#### (vi) 投資物業估值

投資物業估值要求管理層對估值有關的各項假設及因素提供意見。集團聘用獨立專業合資格的估價師依據於採納前與估價師協定的該等假設，對其投資物業進行每半年度的評估。

#### (vii) 香港的專營權

集團現時在香港經營的專營權允許集團營運集體運輸鐵路系統至2057年12月1日。根據與香港政府所訂立的新營運協議規定的條款，公司認為其擁有合法權利，可於每次專營權有效期(附註53C)屆滿時，將專營權延長50年。集團就有關延長至2057年以後的若干資產使用年限的折舊政策(附註2H)是按此基準訂定。

#### (viii) 所得稅

集團於以往年度在香港利得稅報稅表中採納的若干處理方法尚待香港稅務局最終定案。集團基本上遵循在這些報稅表中採納的稅務處理方法來評估其於2013年帳項中的所得稅及遞延稅項，而該等方法可能與日後的最終結果有所不同。

#### (ix) 項目撥備

集團設立項目撥備，以清償可能因重大建築合約而常見的時間延誤、額外成本或其它不可預見情況產生的估計索償。索償撥備由合資格專業人士依據對集團在各合約下的負債評估而預計，可能與實際償付的索償額有所不同。

#### (x) 遞延開支

根據附註21(i)所披露，當建議的鐵路工程處於詳細研究階段，並已原則上獲董事局成員批准進行時，集團會將建議鐵路及物業發展項目的費用予以資本化並撥入遞延開支。該等決定牽涉董事局對建議工程結果的判斷。

#### (xi) 財務衍生工具及其他財務工具的公允價值

在確定財務工具的公允價值時，集團會按判斷選用不同的計量方法，以及基於每個結算日的市況作出假設。對於不在活躍市場買賣的財務工具，其公允價值採用貼現現金流量估值法，即利用當時能提供予集團的類似財務工具的現有市場利率或外匯匯率(如適用)，貼現未來合約現金流量來釐定。

#### (xii) 服務經營權負債

在釐定服務經營權負債的現值時所採用的貼現率為集團中有關公司的長期新增借貸成本，此項成本乃經過適當考慮集團中有關公司現時的定息借貸成本、未來的利率及通脹趨勢，於服務經營權開始時作出估計。

## 帳項附註

### 55 會計估計及判斷(續)

B 應用集團會計政策時的主要會計判斷包括如下：

(i) 撥備及或有負債

當集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，集團便會就該時間或數額不定的負債計提撥備。當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計時，便會將該責任披露為或有負債。於2013年12月31日，集團認為並無可予披露的或有負債，因為集團並無出現可能導致重大含有經濟效益資源外流的未決訴訟或負有潛在責任的事件。

(ii) 聯營公司

集團將八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)視為聯營公司。在決定集團是否對該等聯營公司有控制權時，集團會考慮八達通控股有限公司的股東協議所賦予的投票權及其對八達通控股有限公司之董事局所作出的決定是否有實際影響力。截至2013年12月31日止年度內，儘管集團擁有八達通集團57.4%權益，但其於八達通集團董事局的投票權維持在49%。因此，八達通集團在集團帳項中被視為聯營公司處理。

### 56 截至2013年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響

截至此帳項頒布日，香港會計師公會頒布了一些修訂及新訂會計準則，於截至2013年12月31日止年度仍未生效，且仍未採納在本帳項中，包括以下可能會適用於集團的會計準則：

	於下列日期或之後開始的會計期間生效
HKAS 32修訂「財務資產及財務負債的抵銷」	2014年1月1日
HKAS 36修訂「資產減值 — 非財務資產的可收回金額之披露」	2014年1月1日
HKAS 39修訂「衍生工具的更替與對沖會計的延續」	2014年1月1日
HKFRS 9「財務工具」	待定

集團目前正在評估該等新訂或修訂的會計準則於初次應用時預期會產生的影響。到目前為止，集團認為採納這些會計準則將不會對集團的帳項產生重大影響。

### 57 比較數字

因採納並追溯應用HKAS 19修訂「僱員福利」(附註2A(iii))，若干比較數字已重列或調整以符合本年度之呈列方式。

### 58 帳項核准

本帳項已於2014年3月11日經董事局核准。

# 專用詞彙

<b>機場快綫</b>	博覽館站與香港站之間的列車服務
<b>指定日期或第一日或合併日期</b>	2007年12月2日，兩鐵合併完成之時
<b>公司章程細則</b>	公司的組織章程細則
<b>北京地鐵四號綫</b>	北京地鐵四號綫，提供由往來安河橋北站至公益西橋站的列車服務，及連接其延線大興綫，提供往來公益西橋站至天宮院站的列車服務
<b>北京地鐵十四號綫</b>	北京地鐵十四號綫共有37個車站包括十個換綫車站，連接南豐台區的張郭莊站與東朝陽區的善各莊站。第一期在2013年5月5日通車，共有7個車站，由張郭莊站連接至北京西南部的西局站。
<b>京港地鐵公司</b>	北京京港地鐵有限公司
<b>董事局</b>	公司的董事局
<b>巴士</b>	支援西鐵綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務
<b>公司或港鐵或地鐵</b>	香港鐵路有限公司(前稱地鐵有限公司)，於2000年4月26日根據公司條例註冊成立的公司
<b>公司條例</b>	香港法例第622章《公司條例》
<b>中央證券登記</b>	香港中央證券登記有限公司
<b>過境服務或過境</b>	目的地/起點為羅湖及落馬洲站的列車服務
<b>顧客服務目標</b>	根據營運協議每年公布的表現目標
<b>董事或董事局成員</b>	董事局成員
<b>本地鐵路服務</b>	觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫的統稱
<b>高鐵香港段</b>	廣深港高速鐵路香港段
<b>票價指標</b>	顧客對本地鐵路及過境服務，機場快綫，輕鐵及巴士票價的滿意程度的量度指標，乃以各票價項目的滿意程度及其相關的重要性加權釐定
<b>財政司司長法團</b>	根據香港法例第1015章《財政司司長法團條例》成立的單一法團
<b>政府</b>	香港特區政府
<b>集團</b>	公司及其附屬公司
<b>杭州地鐵一號綫</b>	杭州地鐵一號綫，提供往來臨平站至湘湖站的列車服務，及連接至文澤路站延綫的列車服務
<b>聯交所</b>	香港聯合交易所有限公司
<b>香港或香港特區</b>	中華人民共和國香港特別行政區
<b>城際客運服務</b>	香港與中國內地六個主要城市例如北京、上海及廣州之間的城際客運服務
<b>利息保障倍數</b>	未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤，除以利息及財務開支總額(未扣除資本化利息，深圳市軌道交通龍華綫營運之政府資助及給予物業發展商貸款的利息收入)

## 專用詞彙

<b>九鐵公司</b>	九廣鐵路公司
<b>九龍南綫</b>	將西鐵綫由南昌站途經柯士甸站，伸延至尖東站的項目，完成後乘客可直接穿梭往來東鐵綫及西鐵綫
<b>輕鐵</b>	服務新界西北部的輕鐵系統
<b>上市規則</b>	聯交所證券上市規則
<b>LOROL</b>	London Overground Rail Operations Limited
<b>內地或中國內地</b>	中華人民共和國(不包括香港特區)
<b>MTM</b>	Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.
<b>MTRS</b>	MTR Stockholm AB
<b>香港鐵路條例</b>	香港法例第 556 章《香港鐵路條例》(前稱《地下鐵路條例》)
<b>淨負債權益比率</b>	綜合資產負債表的貸款及其他債務、銀行透支、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款、及銀行中期票據投資佔權益的百分率
<b>營運協議</b>	公司與政府於 2000 年 6 月 30 日就公司的鐵路服務於兩鐵合併前的營運而訂立的協議，及於 2007 年 8 月 9 日就公司所有鐵路和巴士客運服務於兩鐵合併後的營運而訂立的新協議
<b>經營毛利率</b>	未計香港物業發展、折舊、攤銷及鐵路經營權每年非定額付款前經營利潤佔營業額的百分率
<b>普通股</b>	公司股本中每股面值 1.00 港元的普通股
<b>兩鐵合併或合併</b>	地鐵及九鐵公司鐵路營運的合併及地鐵向九鐵公司收購若干物業權益，詳情載於兩鐵合併通函中。兩鐵合併已於 2007 年 12 月 2 日完成。
<b>《兩鐵合併條例》</b>	《兩鐵合併條例》(2007 年第 11 號條例)
<b>兩鐵合併通函</b>	就兩鐵合併於 2007 年 9 月 3 日向公司股東寄發的通函
<b>平均股東資金回報率</b>	公司股東應佔利潤佔期初及期末公司股東應佔權益平均數的百分率
<b>服務經營權</b>	公營部門授予營運商於一個特定期間內提供服務的合約，就香港的經營權項目而言，服務經營權指九鐵公司及/或政府授予或即將授予公司根據服務經營協議或補充服務經營協議營運、維修及翻新若干鐵路綫的經營權，詳情載於兩鐵合併通函；就中國內地及海外的經營權項目而言，服務經營權指政府或相關公營部門授予公司一間附屬公司或聯營公司根據經磋商經營權協議，於特定期間提供若干特定服務的經營權。
<b>服務質素指標</b>	顧客對本地鐵路及過境服務，機場快綫，輕鐵及巴士所提供服務的滿意程度的量度指標，乃以各服務項目(不包括車費)的滿意程度及其相關的重要性加權釐定
<b>深圳市軌道交通龍華綫</b>	深圳市軌道交通龍華綫，提供往來福田口岸站至清湖站的列車服務
<b>TBT</b>	Tunnelbanan Teknik Stockholm AB

#### 股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓

香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8555 傳真：(852) 2529 6087



香港鐵路有限公司  
香港九龍灣  
德福廣場港鐵總部大樓  
香港郵政總局信箱 9916 號  
電話：(852) 2993 2111  
傳真：(852) 2798 8822

[www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)

股份代號：66