

2014
年報

香港大學



同心同路
創優增值



同心同路 創優增值

35年來，港鐵不斷發展，成為全球最安全快捷、最可靠便利的鐵路客運服務之一，與香港市民結伴同行，分享經濟繁榮的成果。年復一年，我們的鐵路加物業綜合發展經營模式為股東帶來可持續的回報。在2014年年報中，我們闡述集團在香港、中國內地及海外不斷擴展的業務如何再次締造增長。

目錄

概覽

- 2 數字看港鐵 – 2014
- 4 香港營運網絡及未來支綫
- 6 公司概覽
- 8 主席函件
- 14 行政總裁回顧及展望
- 27 主要數據
- 28 港鐵35周年
- 30 2014年大事紀要

業務回顧與分析

- 執行總監會管理報告
- 32 – 香港客運業務
- 48 – 香港車站商務
- 54 – 香港物業及其他業務
- 64 – 香港網絡拓展
- 72 – 內地及國際業務與拓展
- 80 – 人力資源
- 86 財務回顧
- 92 十年統計數字

企業管治

- 94 投資者關係
- 96 企業責任
- 101 風險管理
- 102 公司管治報告書
- 122 審核委員會報告書
- 124 薪酬報告書
- 128 董事局及執行總監會成員
- 136 主要管理人員
- 137 董事局報告書

財務及其他資料

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



香港客運業務



乘客車程準時程度 **99.9%**

本地鐵路服務每名乘客車費收入 **7.31** 港元

專營公共交通工具市場佔有率 **48.1%**

路線總長度 **220.9** 公里

4 個 新鐵路項目取得進展

將為我們的香港網絡增加 **53** 公里

綜合財務



總收入 **402** 億港元

基本業務利潤 **116** 億港元

淨資產 **1,635** 億港元

淨負債權益比率 **7.6%**

香港網絡拓展

香港的投資物業組合包括

212,500
平方米的零售物業

41,006
平方米的寫字樓

香港物業發展利潤

42 億港元

「數字看 港鐵 — 2014」



在全球僱用 **24,154** 名員工

人力
資源



我們在香港以外 **6** 個城市

中國內地
及
國際業務

營運的鐵路之
載客人次合計 超過 **14.5** 億



車站商務收入佔
香港業務總收入 **18.0%**

香港物業及
其他業務




香港車站商務

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)
-  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 將軍澳家庭/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/緻藍天
- 35 御龍山
- 36 銀湖·天峰
- 37 名城/盛薈/盛世
- 38 溱岸8號
- 39 龍門/龍門二期
- 40 The Austin/Grand Austin
- 45 環宇海灣

發展中/計劃中的物業

- 34 日出康城物業發展組合4-10
- 40 大圍站
- 41 天榮站
- 43 黃竹坑站
- 44 何文田站

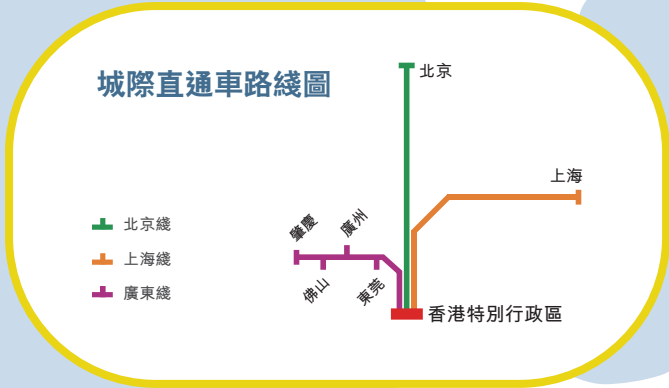
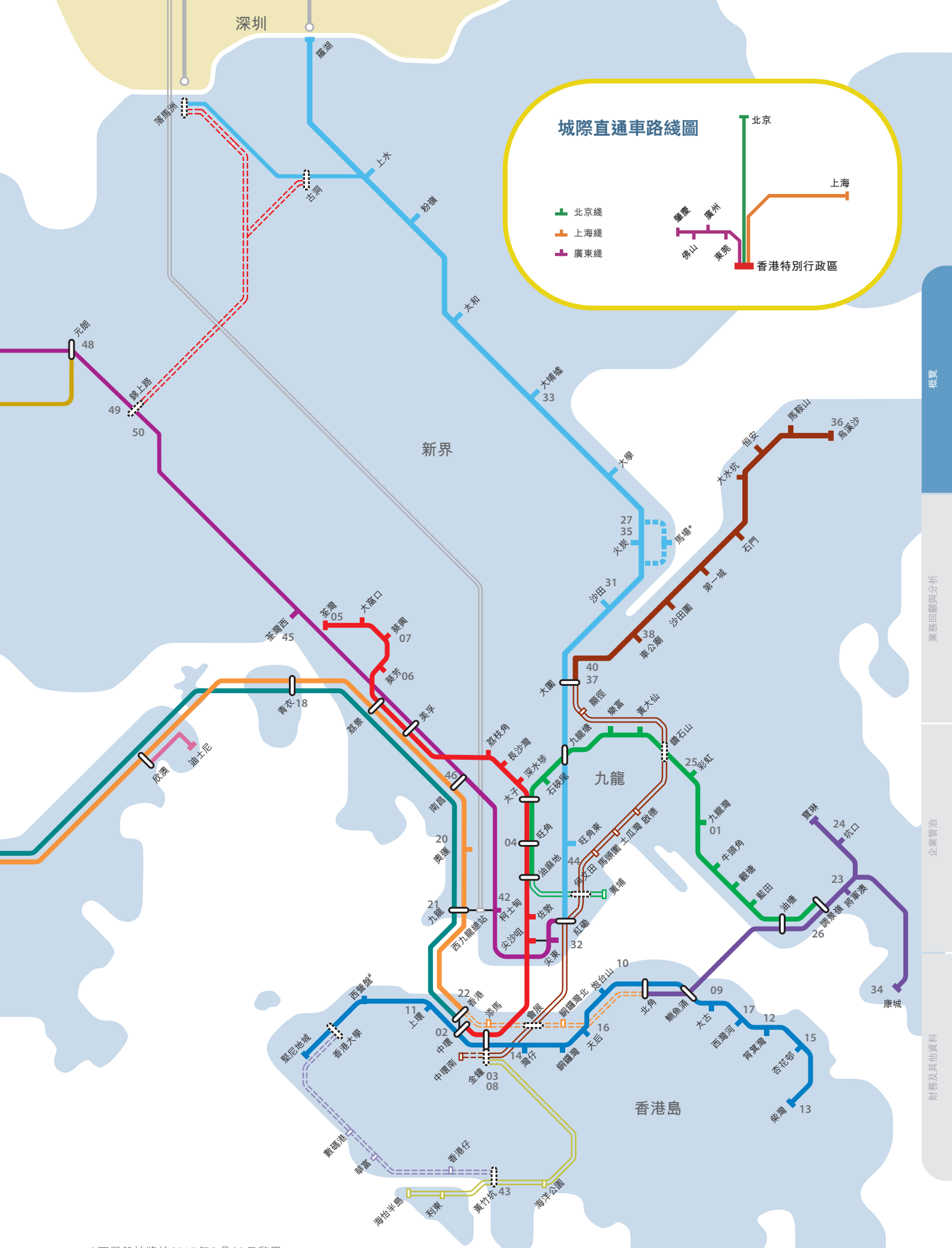
西鐵綫物業發展(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

- 39 龍門/龍門二期
- 45 荃灣西站(五區)灣畔/荃灣西站(五區)城畔/荃灣西站(六區)/環宇海灣
- 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



《鐵路發展策略2014》建議的鐵路項目

-  車站
-  轉綫車站
-  現有或已承諾鐵路
-  新的鐵路計劃(初步構想)(以不同的顏色顯示)



* 西營盤站將於2015年3月29日啓用

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1979年在香港開始營運第一條鐵路綫後，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。我們的業務增長策略進展良好，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220.9公里，共有87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。

2014年重點

- 車費收入上升7.0%，因乘客量增加、市場佔有率進一步擴大，以及車費上調帶動所致
- 香港客運業務總乘客量增加4.5%至19.05億人次，並維持99.9%的列車服務準時程度
- 投放逾60億港元進行設備維修、更新及服務改進措施
- 為慶祝港鐵35周年，公司推出總值約5億港元的全新車費優惠計劃
- 自2012年以來，每星期增加超過2,400班的列車班次
- 港島綫西延於2014年12月通車

- 由於工程複雜及持續面對種種挑戰，我們現正檢討和監察南港島綫(東段)、觀塘綫延綫、廣深港高速鐵路香港段和沙田至中環綫的建造工程

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。

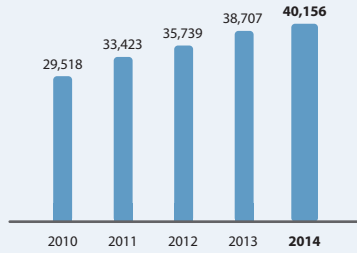
2014年重點

- 由於優化商戶組合、新訂車站商店租金上升，以及免稅店的租金增加，帶動車站租金收入增加
- 公司年內推出「足球狂熱」及其他銷售套餐，提高了廣告收入
- 南港島綫(東段)及觀塘綫延綫車站現正進行Wi-Fi安裝工程，預計於通車首日提供服務

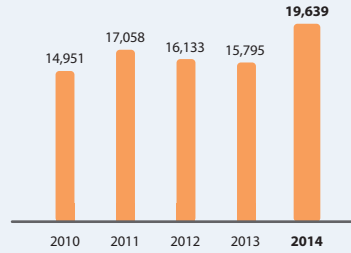


營業額

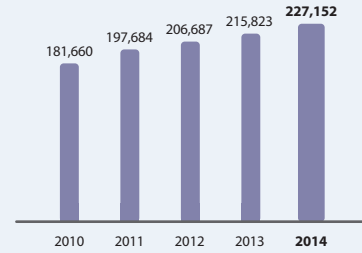
(百萬港元)

**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。

2014年重點

- Grand Austin(柯士甸站地塊D)預售銷情強勁，已售出99%單位，物業發展利潤入帳來自The Austin(柯士甸站地塊C)及Grand Austin
- 在招標方面成功於2014年推出「日出康城」第四、五期發展項目以及大圍站地塊；及於2015年第一季推出「日出康城」第六期發展項目及天榮站地塊
- 「綠楊坊」已完成地下的翻新及商戶優化工程

中國內地及國際業務**業務簡介**

我們投資及營運位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、瑞典及澳洲的鐵路營運專營權。我們還在澳洲悉尼投資了我們第一個國際「公私合營」項目。展望未來，我們將專注為最近獲批經營的業務締造卓越業績，並繼續審慎尋求將為股東締造更大裨益的鐵路及鐵路相關業務的新機遇。

2014年重點

在中國內地鐵路及物業業務方面：

- 北京地鐵十四號線第二期東段已於2014年12月28日通車，共有12個車站(其中兩個車站目前不停站)
- 公司在深圳的首個物業發展項目「天頌」一期將視乎市況，於2015年上半年推出預售

在國際鐵路業務方面：

- 獲得營運Crossrail服務為期八年的營運合約，並有機會獲延長至十年
- 獲得公司首個國際「公私合營」項目——悉尼西北鐵路綫的營運、列車及系統「公私合營」合約
- 取得瑞典斯德哥爾摩與哥德堡之間的軌道使用權，將於2015年3月推出往來兩地的城際客運服務MTR Express



主席函件



錢果豐博士
主席



自投入客運服務35年以來，港鐵與香港市民一起成長，成為本港交通基建的重要一環，並在車站上蓋及附近一帶建設全新的綜合社區。

致各股東及其他有關人士：

港鐵於2014年慶祝通車35周年，年內各項業務均取得理想的表現和成就。在香港，港島綫西延(又稱西港島綫)於12月通車，令港鐵和整個社區深感興奮。儘管乘客量增加，加上香港於2014年下半年的公眾活動令客運需求急增，但公司的客運業務繼續維持世界級的服務和安全水平。由於住宅物業需求增加，公司的物業發展項目銷情暢旺，並成功以招標方式批出多幅物業發展地塊。在香港以外，公司的聯營公司北京京港地鐵有限公司的北京地鐵十四號綫第二期東段已於12月通車，我們還獲得兩項具地標意義的項目，包括倫敦的Crossrail Train Service(「Crossrail」)及澳洲悉尼西北鐵路線。

然而，今年仍然不乏挑戰。我們公布香港餘下四個鐵路網絡拓展項目因施工和交付滯後，導致成本增加。重鐵網絡港鐵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，但較長時間的服務延誤次數略為增加，31分鐘或以上的延誤由8宗增至12宗。

公司的財務表現反映年內的整體卓績。港鐵除稅後的股東應佔經常性利潤，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7.9%至80.24億港元。除稅後物業發展利潤增至35.47億港元，不包括投資物業重估的基本業務利潤上升34.5%至115.71億港元。若包括投資物業重估，股東應佔淨利潤為156.06億港元，即每股基本盈利為2.69港元。董事局建議派發末期股息每股0.80港元，全年股息增加14.1%至每股1.05港元，並提供以股代息之選擇。

締造長遠價值

為慶祝公司35周年，我們參與新春國際匯演之夜，繼而舉行連串活動，包括「港鐵心繫生活35年」海報宣傳，以至派發紀念品答謝乘客的支持。除了慶祝活動外，我們還透過一系列票價優惠計劃回饋乘客，在現有年度總值22億港元的恆常優惠及推廣之上，額外投放約5億港元，以衷心答謝乘客過去數十年對我們的支持。

自投入客運服務35年以來，港鐵與香港市民一起成長，成為本港交通基建的重要一環，並在車站上蓋及附近一帶建設全新的綜合社區。

公司以安全可靠的公共運輸服務廣獲讚譽，並使我們能夠發揚專長和信譽，參與其他市場的全新發展領域。我們的長遠目標，是以關懷備至的服務連繫及建設社區，成為一家具領導地位的跨國企業。在實現上述願景時，我們的短期目標是拓展公司在香港的核心業務、提升我們在香港的企業公民聲譽，以及加快開拓公司在中國內地和國際業務。

在香港，我們繼續投資於鐵路資產，使乘客享用更加穩定可靠、方便及舒適的旅程，同時擴大鐵路網絡，使更多市民能夠使用鐵路服務。港島綫西延通車，把港鐵網絡的裨益帶到港島以前未有鐵路覆蓋的地區，每天為數以萬計的市民提供更方便的交通服務。

公司目前繼續進行餘下四個香港鐵路網絡拓展項目，包括廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）、南港島綫（東段）、觀塘綫延綫，以及沙田至中環綫。公司透過加強流程和監督力度，處理這些鐵路項目的滯後，尤其是高鐵香港段。為此，董事局成立了風險委員會及工程委員會，以加強監控整體企業風險及大型資本性工程。董事局為調查高鐵香港段的滯後原因而成立的獨立董事委員會，已經完成有關工作，其建議正在實行中。對獨立董事委員會以及其聘請的兩名專家的努力和提出的建議，本人表示衷心謝意。

行政長官辦公室於2015年1月30日公開了《廣深港高速鐵路香港段獨立專家小組報告》。我們已與獨立董事委員會所聘請的兩名專家共同審閱報告，並將因應情況協助政府落實報告中提出的建議。

除了香港目前興建中的新鐵路綫外，公眾諮詢反映市民大力支持進一步擴大鐵路網絡，使鐵路一如政府所強調，成為本港公共運輸的骨幹。新的《鐵路發展策略2014》概述政府為直至2031年的鐵路拓展所提出的規劃框架，並建議進行七個新鐵路項目。我們將繼續與政府合作，支持政府為廣大市民建設新鐵路。

在中國內地和海外方面，現有的鐵路服務表現良好。北京地鐵十四號綫第二期東段已於年內通車，第三期工程繼續邁進。新的鐵路項目和專營權項目的籌備工作進展順利，其中包括Crossrail、西北鐵路綫及瑞典MTR Express。在簽署北京地鐵十六號綫「公私合營」項目意向書後不久，公司於2015年2月8日草簽了該鐵路綫的特許經營協議。公司在內地的房地產項目亦繼續取得進展，視乎市況，預期深圳住宅發展項目「天頌」可於2015年上半年開展預售。

企業責任

我們非常重視企業責任，因為這對公司和我們服務的社區的長遠成功發展至關重要。我們在關注業務相關人士的福祉的前提下，透過提供職位就業和事業發展機會，以負責任的方式促進經濟增長，同時對社區作出正面貢獻和顧及業務營運對環境造成的影響。因此，我們能夠保持公司的良好企業公民身分，在世界各地建設和連繫社區。

我們的業務

可持續的商業模式

可持續的商業模式是港鐵長遠成功的關鍵。當中兩個組成部分尤為重要，包括融資模式和票價調整機制。

港鐵採用多個經驗證的融資模式，如「鐵路加物業」、「公私合營」及「營運專營權」。「鐵路加物業」模式是當中最獨特的模式，數十年來為香港和港鐵帶來良好效益。令人欣悅的是，這個模式經常吸引世界各地多個城市的來客到訪港鐵進行觀摩，希望了解如何在他們自身的市場應用這個模式。

具有長遠韌力的商業模式，是維持優質鐵路服務的關鍵。以本港現有的鐵路系統為例，我們於2014年斥資超過60億港元進行系統維修和提升工程。隨著鐵路網絡日趨成熟，這方面的支出預計會隨時日顯著上升。要確保公司有足夠資金重新投入系統內以保持優質服務，關鍵是建立一個可持續的票價架構。公司現行的票價調整機制正是一個具透明度、客觀的票價架構，對長期維持本港優質鐵路服務起著重要作用。

安全與服務

港鐵在香港的超過16,000名員工致力服務社群，並為乘客提供舒適可靠的旅程。這種專業態度從列車服務於2014年的表現反映出來。雖然乘客量有所增加，但列車服務仍能維持在世界級的極高水平，其中港鐵網絡的列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度均維持於99.9%。

確保顧客、市民、承辦商和僱員的安全，仍然是公司絕對的首要目標。公司的「企業策略性安全計劃」包括三項策略方針：提倡安全第一的文化、推動精益求精的精神，以及與業務相關人士緊密聯繫，以實現公司的安全目標。我們努力加強安全第一的文化和不斷改進安全管理，因而在職業安全健康局、勞工處及另外13個機構合辦的第13屆「香港職業安全健康大獎」比賽中獲頒三個獎項。

我們繼續與承辦商緊密合作，提升建築地盤的安全標準。在鐵路拓展項目方面，我們聘請Det Norske Veritas為各主要承辦商進行每年兩次的安全審核。在物業發展項目方面，除了「安全獎勵計劃」外，我們還推出了「安全英雄獎勵計劃」，鼓勵承辦商以安全穩妥的態度進行所有建造工程。

環境與自然資源

在公司的鐵路營運和物業業務方面，我們努力達致資源的運用效益和保持生態的可持續性。除了企業持續發展政策，我們的環境保護大綱也載列於公司的氣候變化和企業生物多樣性政策中。這些政策要求我們致力減少碳排放、提高能源效益、保護珍貴的自然棲息地，並採取措施紓緩公司營運造成的負面影響。為回應廚餘和堆填區容量日益受到的關注，港鐵商場自2013年起成為環境局「惜食香港運動」的督導委員會成員，更推出「港鐵商場廚餘減少約章」獎勵計劃，鼓勵旗下商場的商戶由源頭減少廚餘。

我們的人才

吸引和維繫優秀的員工以配合業務營運和拓展，對公司的成功至為重要。為了達到此目標，我們多管齊下，包括舉辦各類招聘活動來吸引合適人才，培育他們並為其提供事業發展機會。透過各種員工溝通渠道和聯繫員工的計劃，我們與員工保持溝通和處理他們關注的事項。此外，我們亦透過各種激勵計劃，表揚員工在香港及海外各業務範疇的貢獻、團隊協作、專業精神以及實踐港鐵信念的努力。

我們的顧客

我們致力改進和提升服務質素，以滿足顧客的需要。我們於2014年回應顧客的建議推行多項措施，令乘客車程更感舒適、便利和暢通無阻。當中包括加密列車班次、改善車站通道和設施，以及加強通訊平台。在公眾活動期間，我們能夠維持香港鐵路服務如常運作，表明我們盡力服務社群的決心。

我們每年提供的推廣及優惠計劃，有助減輕社會上不同人口組別、較長途乘客和經常乘搭港鐵的乘客的車費負擔。我們於2014年提供的推廣及優惠計劃的金額約為27億港元，佔扣減推廣及優惠計劃後的車費收入17%。

貢獻社會

青少年

年輕人是創造未來者和業務夥伴，所以投放資源在他們身上，對社區的建設和持續發展十分重要。我們希望透過社區投資計劃，使年青人掌握技能、積極確立目標、開拓視野和把握機會，為他們自己和社區締造一個安穩的未來。

關懷社群是公司的核心信念之一。港鐵同事秉持這個原則，繼續積極支持公司為中學生舉辦的師友計劃「Friend' 出光輝每一程」，並透過「商校家長計劃」及「學生品管圈計劃」，向中、小學生傳授港鐵勇於進取和認真工作的精神。公司的領袖發展計劃「Train' 出光輝每一程」計劃，協助中學生建立自信、培養積極態度，並提高溝通和項目管理技能。

此外，我們與香港社會服務聯會及本地大學合作，為有殘疾或特殊學習需要的大學生提供暑期實習機會，以支持勞工及福利局的《有能者·聘之約章》及共融機構嘉許計劃。我們亦繼續支持「香港運動員就業及教育計劃」，為退役運動員提供工作機會及生活技能培訓。

藝術

「港鐵車站藝術」計劃展現本港不同社區的傳統、歷史和特色。計劃於今年踏入第16個年頭，繼續為乘客的旅程增添姿彩。為慶祝港鐵通車35周年，我們於6月舉辦題為「港鐵車票珍藏展 — 車票之旅35載」的「藝術管道」展覽，展出港鐵車票的變遷，以及多款為紀念香港的一些重要時刻而特別設計的車票。

我們還不斷加強「車站藝術表演」計劃，每星期在車站舉行由舞蹈至傳統中樂等不同表演。位於港鐵車站內的55個社區畫廊，則為香港市民提供一個展示創意作品的平台。

此外，港鐵的「車站藝術建築計劃」繼續為港鐵網絡的車站環境增添姿彩。該計劃為市民提供了一個參與車站設計的平台。舉例說，我們邀請市民為港島綫西延的新車站提交原創藝術作品。印有區內青年的剪影和兒童的手印的得獎作品《城果》，正永久展示於堅尼地城站。而市民拍攝的西區舊照片，則變成了裝飾新車站大堂和行人通道的藝術拼貼。

支持社區

在公司的支持和鼓勵下，港鐵員工透過不同方式接觸社群。於2014年，港鐵的「鐵路人 鐵路心」義工計劃共舉辦了245個社區項目，逾6,000名義工參與其中。可惜經審慎評估賽道和附近一帶所進行的活動情況後，港鐵宣布於2014年停辦自2005年起每年舉辦的慈善活動「港鐵競步賽」。儘管如此，公司仍自行透過醫院管理局慈善基金向醫院管理局捐出1,000萬港元善款，以感謝香港市民於期間對港鐵的支持。此外，公司於年內與員工合共捐贈超過1,550萬港元予慈善團體及其他機構。

企業責任獲嘉許

2014年，公司繼續努力以負責任的方式經營業務，從而平衡各有關界別的需要，因而再次獲得廣泛表揚。

多年來，港鐵獲納入投資者相關的指數包括道瓊斯亞太區可持續發展指數、富時社會責任指數、以及恒生可持續發展企業指數。

自2011年起，我們一直獲頒發「5年Plus『商界展關懷』標誌」。於2014年，公司亦在企業責任實務方面獲得多個獎項及證書。

管理層交替

本人歡迎梁國權先生出任公司的行政總裁。梁先生自2002年起一直是港鐵執行總監會的成員，並自去年8月起出任署理行政總裁。憑藉梁先生對公司的認識及對其機遇和挑戰的深厚了解，董事局和本人期待與梁先生和執行總監會共同合作，實現公司的長遠目標。

本人藉此機會，再次衷心感謝已於2014年8月離任的行政總裁韋達誠先生。本人歡迎於2014年10月14日獲委任的發展局常任秘書長(工務)韋志成先生加入董事局為非執行董事、同日獲委任的關育材先生、李李嘉麗女士及鄧國斌先生加入董事局為獨立非執行董事，以及於2015年1月13日獲委任的方正博士加入董事局為獨立非執行董事。上述人士的加入，使董事局成員增至20名。獨立非執行董事施文信先生在服務董事局逾12年後將於2015年5月20日舉行的股東週年大會上退任。本人由衷感謝目前同時擔任審核委員會主席及薪酬委員會成員的施文信先生，在過去多年為董事局和本公司作出的寶貴貢獻。

本人亦歡迎於2014年10月28日獲委任為工程總監的黃唯銘博士，接替較早前宣布退休的周大滄先生。

對於年內董事局同寅的寶貴意見，本人謹表衷心謝忱。本人亦感謝全體員工竭誠提供卓越服務，特別是在香港公眾活動期間妥善應對額外的客運需求。憑著這種全心全意的服務精神，本人深信只要齊心協力，我們定能實現公司的願景。



主席

錢果豐博士

香港，2015年3月16日

行政總裁回顧及展望

在港鐵通車35周年之際，我們以保持卓越鐵路服務為目標的策略取得進一步的發展，同時繼續擴展在香港及世界各地的業務。因此2014年的財務業績表現良好...

梁國權
行政總裁



致各股東及其他有關人士：

在港鐵通車 35 周年之際，我們以保持卓越鐵路服務為目標的策略取得進一步的發展，同時繼續擴展在香港及世界各地的業務。因此 2014 年的財務業績表現良好，其中經常性業務的利潤上升，物業發展的貢獻亦有所增加。

在今年云云出眾的成就中，港島綫於 2014 年 12 月西延至香港大學站及堅尼地城站，標誌著港鐵又一重大里程碑，令港鐵和社會各界人士深感興奮。新鐵路服務為港島西區數以萬計的居民及前往區內的市民倍添便利。整體而言，公司的香港鐵路服務表現維持世界級的水平。由於港鐵提升服務，加上 2014 年下半年香港發生不同的公眾活動，令港鐵乘客量和列車班次有所增加，港鐵服務在這情況下仍能保持世界級表現，益見超卓。在發生公眾活動期間，港島綫等鐵路綫及上環站等車站的乘客量大增，港鐵為此加密班次和增加人手。在這個充滿挑戰的時刻，我們能維持香港鐵路服務的正常運作，體現港鐵員工的專注投入和車務營運的卓越效率。此外，為直接回應乘客的要求，港鐵透過「用心聽・用心做」計劃繼續投放資源，提升服務質素，為乘客提供更頻密、更安全及更舒適的列車服務，每星期列車班次在年內增加超過 1,100 班車。

物業發展是公司業務的重要一環。除了現有發展項目錄得強勁銷情外，公司還回應市場對新土地的需求，於 2014 年積極進行招標，並在 2015 年繼續推動。這些招標項目包括「日出康城」三個項目、大圍站地塊和輕鐵天榮站地塊，將有助滿足香港市民對住屋的殷切需求。

在香港以外地區，公司繼續擴展業務，同時專注可帶來持續回報的項目。在英國，我們很榮幸獲得營運倫敦 Crossrail Train Service（「Crossrail」）的專營權，Crossrail 是歐洲近年規模最大的新建鐵路綫之一。在澳洲，公司參與的財團獲得悉尼西北鐵路綫的營運、列車及系統合約，成為公司首個國際「公私合營」項目。在中國內地，北京京港地鐵有限公司（「京港地鐵公司」）與北京市政府於 2014 年 11 月 26 日正式簽署北京地鐵十四號綫「公私合營」項目的特許經營協議，而北京地鐵十四號綫第二期東段已於 2014 年

12 月 28 日通車。公司與北京市政府於 2015 年 2 月 8 日草簽了北京地鐵十六號綫特許經營協議。

儘管 2014 年整體上表現優越，但公司在廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）、南港島綫（東段）、觀塘綫延綫和沙田至中環綫的鐵路拓展項目面對著重大挑戰，工程出現滯後，其中有些項目的造價上升。董事局成立了獨立董事委員會，調查高鐵香港段工程延誤的原因，我們現正落實獨立董事委員會在兩份報告中提出的建議，以加強公司的報告、監察及通報流程。部分建議將於現有和未來的鐵路項目中實施。政府亦已於 2015 年 1 月發表了有關高鐵香港段工程延誤的獨立專家小組報告。我們已與獨立董事委員會聘請的兩名專家共同研究報告內容，並將因應需要協助政府落實報告中提出的建議。在營運表現方面，公司在香港部分鐵路綫的服務發生較長時間延誤的宗數錄得輕微上升，尤其是東鐵綫，對一些乘客造成不便。我們已迅速調查列車服務延誤的原因，並在持續求進的精神下，作出有效的改善。總的而言，這些措施可確保我們在情況允許下，有效率地完成工程項目，保持和提升港鐵的卓越服務，使公司成為全球最備受推崇的鐵路公司之一。

財務表現方面，公司於 2014 年的總收入上升 3.7% 至 401.56 億港元。來自經常性業務的未計利息、稅項、折舊及攤銷前盈利錄得 7.5% 的更大升幅，增至 154.78 億港元。若不包括我們在中國內地及國際附屬公司，收入上升 8.1%，經營利潤增加 7.4%，而經營毛利率則輕微減少 0.3 個百分點至 53.1%。股東應佔經常性利潤，即不包括物業發展利潤和投資物業重估的淨利潤上升 7.9% 至 80.24 億港元。除稅後物業發展利潤增至 35.47 億港元，主要來自 The Austin 及 Grand Austin 的利潤入帳。若計入除稅後物業發展利潤，股東應佔基本業務淨利潤上升 34.5% 至 115.71 億港元，即每股盈利 1.99 港元。投資物業重估收益為 40.35 億港元，而 2013 年的投資物業重估收益則為 44.25 億港元。因此，包括投資物業重估的股東應佔淨利潤為 156.06 億港元，即每股盈利 2.69 港元。董事局建議派發末期股息每股 0.80 港元，即全年股息較 2013 年增加 14.1% 至每股 1.05 港元，並提供以股代息之選擇。

香港客運業務

香港客運業務在2014年的總收入為162.23億港元，較2013年增加7.0%。經營成本增加9.3%至92.36億港元，經營利潤上升4.0%至69.87億港元，而經營毛利率則為43.1%。

安全

維持各營運範疇的高度安全標準，是公司毋庸置疑的首要目標。

我們致力不斷提高安全水平，於年內繼續締造安全佳績。本地鐵路服務(包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫(包括港島綫西延)、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)、過境服務及機場快綫於2014年的須呈報事故數目減少5.8%。

年內，公司以扶手電梯、車門開關提示聲和輕鐵服務為推廣安全措施的焦點。公司於2014年8月推出以「扶手電梯天王天后頒獎典禮」為主題的全新安全推廣活動。美國公共交通協會(American Public Transportation Association)的獨立審查小組於2014年4月完成對港鐵安全管理系統的檢討。審查小組確定29項業界領先的有效實務，肯定公司安全管理系統的卓越表現。

乘客量

2014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4.5%至19.046億人次的新紀錄。若不包括城際客運服務，總乘客量則增加4.5%至19.003億人次。

香港在本地經濟持續增長和2014年9月至12月期間發生的不同公眾活動下，本地鐵路服務總乘客量增至15.478億人次，較2013年增加5.0%。

羅湖及落馬洲過境服務於年內的乘客量增加1.5%至1.130億人次。

由於航空旅客量增加及亞洲國際博覽館舉辦更多活動，機場快綫的乘客量增至1,490萬人次，較2013年增加8.9%。

輕鐵及巴士服務於2014年的乘客量合計為2.246億人次，增加2.4%。而城際客運服務的乘客量則增加0.6%至430萬人次。

於2014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4.0%至546萬人次(若不包括城際客運服務，則為545萬人次)。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升4.5%至449萬人次。

市場佔有率

於2014年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由2013年的46.9%增加至48.1%，主要是本地鐵路服務市場的佔有率上升所致。在這個總額之中，我們在過海公共交通工具市場的佔有率為68.2%。公司年內在過境業務繼續面對其他交通工具的激烈競爭，因此市場佔有率由53.4%跌至51.6%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由22.0%上升至22.3%。

車費收入

於2014年，香港車費總收入為160.66億港元，較2013年增加7.0%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔113.18億港元，即約70%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升2.6%至7.31港元。

過境服務於2014年的車費收入為30.49億港元，較2013年增加4.3%。機場快綫的車費收入為9.15億港元，上升8.5%。輕鐵及巴士於2014年的車費收入合計為6.39億港元，較2013年上升6.5%。而城際客運服務的車費收入為1.45億港元，較去年上升0.7%。

具透明度和客觀的票價調整機制，對城市鐵路等投資密集業務的長遠可持續發展至關重要。該機制為將來因為保養及提升現有香港鐵路網絡而需要作出重大投資時，提供主要的資金來源。根據2013年修訂的票價調整機制，港鐵票價於2014年6月調整，整體調整幅度為3.6%。2013年進行票價調整機制檢討的結果，令調整幅度較檢討前低0.5個百分點，乘客因而能夠享受到較低的票價。

推廣及優惠

為慶祝港鐵35周年紀念及答謝乘客多年來的支持，我們於2014年5月宣布新一輪票價優惠方案(包括票價調整機制下提供的優惠)。在現有年度總值22億港元的恆常優惠及推廣之上，額外提供約5億港元優惠。

與現有票價調整機制安排有關的推廣，包括為同日乘搭(同一種交通工具)每二程的八達通用戶，提供「即日第二程車費九折」優惠。為答謝乘客在過去35年對港鐵的支持，優惠期已由原來的截止日期2014年10月15日延長至2015年4月30日。自2014年6月推出以來，平均每天有超過170萬乘客人次享有折扣優惠。此外，為配合港鐵通車35周年誌慶及慶祝港島綫西延通車，公司於2015年農曆新年大年初二及年初三提供特別車費優惠，使用八達通乘搭本地車程的成人可享約半價優惠(相等於小童八達通車費)，其他乘客每程車費只需一港元。

港鐵於2014年6月推出首張多程智能車票——「港鐵都會票」，專為經常於指定市區範圍內乘搭中、長距離車程的乘客提供優惠。「港鐵都會票」覆蓋七條路綫的指定市區車站，只需400港元，便可於連續30日內乘搭40程港鐵。由推出至2014年12月31日，「港鐵都會票」已售出超過49萬張，顯示「港鐵都會票」廣受乘客歡迎。

為紓緩早上繁忙時間的服務需求，公司於2014年9月至2015年5月期間試行「早晨折扣優惠」。使用成人八達通乘客在周日(公眾假期除外)早上7時15分至8時15分期間，於29個核心市區車站出閘，可享有25%車費折扣。

服務及表現

於2014年，我們的服務表現維持在世界級水平，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%，超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標中列明的表現目標。在2014年，公司重鐵網絡提供超過180萬班次的列車服務，期間出現12宗31分鐘或以上的延誤。我們繼續制訂改進措施，盡量減少乘客因延誤而受到的不便。我們持續的卓越服務在本地及國際間廣受肯定。

為繼續提升乘客在旅程中的體驗，港鐵於2014年透過備受歡迎的「用心聽・用心做」計劃推出更多措施，包括加密列車班次、提升車站設施及加強與乘客的溝通，為乘客提供更舒適的旅程。

我們分三個階段在2014年4月、8月至9月及12月加強列車服務，包括在周日及周末不同時段，增加荃灣綫、觀塘綫、港島綫、東鐵綫、西鐵綫、將軍澳綫及東涌綫的班次。我們每星期的列車班次在年內額外增加超過1,100班，使自2012年推出「用心聽・用心做」計劃以來，每星期的列車班次增加超過2,400班。此外，公司由2014年9月起已延長指定輕鐵路綫的服務時間，讓乘搭西鐵綫尾班車的乘客可轉乘輕鐵，前往全部68個輕鐵車站。

我們明白，由於乘客人數眾多，港鐵網絡部分路綫在繁忙時間特別擠迫。為紓緩擠迫情況，我們已盡可能加密列車班次，致使多條鐵路綫在繁忙時間的列車服務已達到訊號系統的容量上限。我們於2015年3月初批出多條本地鐵路綫和機場快綫訊號系統的更新工程合約，這將有助提升載客量，但效果將不會很顯著。而實際的解決方法是興建更多平行的鐵路綫，如沙田至中環綫和建議中的港島區北港島綫，令整個網絡的擠迫情況得以紓緩，並使網絡更趨完善。

2014年，公司投資超過60億港元進行維修、設備更新及服務改進，以維持現有鐵路資產，並改善其營運表現及載客量。年內，我們展開了兩個重大投資項目。除了總值33億港元、預計於2016年展開訊號系統更換工程合約外，公司亦計劃在2019至2022年間翻新或更換78列八卡列車。這78列列車為現時行走觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的93列M型列車中的一部分，有關方案為乘客帶來更舒適的旅程。港鐵亦正為M型列車改裝車門導軌，以減少外物阻礙車門關上的機會。

為改善車站的月台管理，公司於2014年增聘了300名車站助理，協助維持車站內的乘客人流暢順，特別是在繁忙時段。馬鞍山綫於2014年11月開始安裝自動月台閘門，首對閘門已安裝在大圍站。

公司目前正在多個車站加裝八部連接車站大堂和地面的升降機，預計於2015至2018年期間完成。我們於2014年開始分階段更換24部液壓升降機，讓乘客可更快捷來往車站各層。旺角站和太子站的公共洗手間已於2015年1月開放給乘客使用，為乘客的旅程增添便利。

經過五年的規劃、試行和測試，港鐵已於2014年3月完成以更方便的單程智能車票取代舊式磁帶單程車票。2014年9月，港鐵開始更換現有的輕鐵單程售票機。全新的「二合一」輕鐵售票增值機，已於2014年12月起在三個輕鐵車站投入服務，並會陸續在輕鐵全綫68個車站安裝。

與乘客保持溝通是港鐵的重要目標。港鐵智能手機應用程式「MTR Mobile」現有大約250萬名用戶，其中約140萬名用戶選擇接收「Traffic News」的即時資訊。「MTR Mobile」亦已升級並加強功能，增設「輕鐵行程指南」、港鐵巴士資訊，以及站內升降機服務狀況，方便乘客輕鬆計劃行程；而新增的無障礙設計元素和語音資訊，則可以方便視障人士瀏覽資料。

此外，「Next Train」智能手機應用程式也進行了升級，除一直以來提供的機場快綫、東涌綫及西鐵綫實時列車班次資訊外，其覆蓋範圍現已擴展至將軍澳綫。

香港車站商務

香港車站商務於2014年的收入增加8.2%至49.63億港元。香港車站商務的經營成本增加11.0%至5.15億港元，經營利潤因此上升7.9%至44.48億港元，而經營毛利率則為89.6%。

車站零售設施於年內的收入增加9.0%至31.97億港元，主要因為優化商戶組合、新訂車站商店租金上升，以及免稅店的租金增加所致。

於2014年12月31日，港鐵的車站商店數目達1,350間，而零售設施的總面積為55,696平方米。年內，堅尼地城站及香港大學站於12月開設14間新商店，另外九個車站亦新增35間商店，而進駐車站商店的新品牌總數達28個。然而，紅磡站為配合沙田至中環綫建造工程而拆遷的商店，抵銷了新店面積的增幅，令零售設施的總面積減少1%。

我們繼續適時推出切合時宜的銷售套餐，帶動2014年的廣告收入增加6.2%至11.18億港元。在年內推出的「足球狂熱」和其他銷售套餐提高了公司的廣告收入。香港站、九龍站及機場站的大堂增設了八個單面及六個雙面的12封廣告燈箱，而葵芳站和葵興站則安裝了31個座地的12封廣告燈箱。於2014年12月31日，廣告點總數為45,007個。

2014年公司的電訊服務業務收入增加7.2%至4.79億港元，主要由於電訊營運商擴大流動數據容量。南港島綫(東段)及觀塘綫延綫車站正在進行安裝工程以提供Wi-Fi服務，目標是在新車站啓用首日提供服務。

香港物業及其他業務

香港物業市場於2014年上半年保持平穩，而於下半年有所改善。年內地產發展商採取積極的銷售手法，推出的多項新住宅項目均獲得正面反應，令一手住宅銷量較2013年銳增。在低息環境支持下，住宅價格保持堅穩。此外，辦公室租賃市場及零售物業市場均相對地保持平穩。

香港物業發展

2014年的香港物業發展利潤為42.16億港元，主要包括The Austin(柯士甸站地塊C)及Grand Austin(柯士甸站地塊D)入帳的利潤。兩個項目已於年內獲發入伙紙。

繼The Austin於2013年預售的良好銷情，Grand Austin於2014年的預售引起熱烈反應，691個單位已售出99%。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荃灣西站「環宇海灣」，1,717個單位已售出99%。「環宇海灣」的入伙紙已於2014年9月發出。

在物業發展招標活動方面，公司已於4月向新鴻基地產發展有限公司的一間附屬公司批出「日出康城」第四期發展項目。公司於10月向新世界發展有限公司的附屬公司批出大圍站項目，及於11月向會德豐有限公司的一間附屬公司批出「日出康城」第五期發展項目。2015年1月，公司向南豐集團控股有限公司的一間附屬公司批出「日出康城」第六期發展項目並於2015年2月把天榮站項目批予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司。

「日出康城」方面，為更靈活地提供不同的單位組合以配合市場需求，我們於2015年2月獲城市規劃委員會批准，容許我們把經核准總綱發展藍圖下的住宅單位數目增加4,000個，達致最多25,500個單位。

鑑於市場需要更多土地供應，我們將繼續探討在鐵路沿綫發展其他物業項目的機會。

香港物業租賃及管理業務

香港的物業租賃及管理業務於2014年的收入增加10.9%至41.90億港元。這項業務的經營成本增加11.0%至7.47億港元，經營利潤上升10.9%至34.43億港元，而經營毛利率則為82.2%。

公司在香港的物業租賃總收入為39.45億港元，較2013年增加11.2%。年內整體港鐵商場之新訂租金錄得13%的平均升幅。於2014年12月31日，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，而「國金二期」的一個主要租戶更於2014年7月續租。

截至2014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212,500平方米的零售物業、41,006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旗下零售物業的吸引力及財務表現。於2014年，「PopCorn 2」公用地方的翻新工程已經完成。「綠楊坊」亦已完成地下的翻新及商戶優化工程，為商場增添活力，從而提供更精彩的購物體驗。年內，「杏花新城」亦進行局部翻新工程，為商場西翼帶來更具吸引力及生活品味的商戶組合。「青衣城」擴建項目的造價（不包括資本化利息）約為24億港元，將令零售物業面積增加約12,100平方米。項目已於2014年動工，預計可於2017年第四季啓用。

至於大圍站物業發展招標方面，公司已支付地價的其中75億港元以及投資於商場的裝修工程，並將擁有約62,000平方米（包括1,380平方米的單車停放處和單車通道）的商場及住宅發展的利潤分帳。該商場預計於2021年啓用。

公司於2014年的香港物業管理收入上升6.1%至2.45億港元。於2014年12月31日，公司管理的商用面積為763,018平方米。而在計入2014年10月新增的「瓏門二期」後，公司管理的住宅單位數目增加911個至91,434個。

其他業務

「昂坪360」和昂坪市集於2014年的收入增加18.7%至3.75億港元。年內的旅客數量約達183萬人，而纜車服務的可靠程度亦繼續維持在99.8%的高水平。在「360舞臺」、「360動感影院」及全新旅遊套票等措施配合下，業務錄得增長。年內，「昂坪360」勇奪本地及海外多個獎項，包括躋身《英國電訊報》選出的「世界十大驚喜纜車之旅」之一。

作為世界頂尖的鐵路營運商之一，我們憑藉公司的專業經驗，為香港及海外客戶提供顧問服務。顧問業務於2014年的收入為1.8億港元，較2013年增加40.6%，主要受惠於香港國際機場的旅客捷運系統項目。

公司於2014年應佔八達通的淨利潤微升0.4%至2.26億港元。截至2014年12月31日為止，在香港採用八達通的商戶逾6,000家。年內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達2,760萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,340萬宗及1.521億港元。

來自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，於2014年為15.61億港元，較2013年增加6.8%。這些委託工程管理收入目前是以收回成本的原則入帳。

中國內地及國際業務

公司於2014年在中國內地及海外的附屬公司，包括鐵路及物業相關的附屬公司，收入合共為126.27億港元。公司在香港以外的鐵路相關附屬公司，即港鐵軌道交通（深圳）有限公司、Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.（「MTM」）、MTR Stockholm AB（「MTRS」）、MTR Express (Sweden) AB及Northwest Rapid Transit財團旗下公司的收入合共為124.72億港元，較2013年減少4.8%，主要因為匯率變動。這些鐵路相關附屬公司的經營成本減至116.38億港元，而經營利潤上升8.6%至8.34億港元，經營毛利率為6.7%。

至於公司於香港以外的聯營公司，包括京港地鐵公司、London Overground Rail Operations Limited(「LOROL」)、Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)及杭州杭港地鐵有限公司(「杭港地鐵」)，繼續為各自所在的社區提供優質鐵路及鐵路相關服務。雖然杭港地鐵的前期虧損已趨穩定，但公司於2014年應佔這四家聯營公司的虧損為1.01億港元。

公司在香港以外的相關附屬及聯營鐵路公司於2014年錄得的總乘客量為超過14.58億人次，而2013年的總乘客量約為13.55億人次。

中國內地鐵路業務

北京地鐵四號綫和大興綫於2014年超越其服務指標。兩條地鐵綫合共全長50公里，設有35個車站，於2014年的總乘客量合計為4.61億人次，周日平均乘客量則逾130萬人次。

北京地鐵十四號綫第一期最後一個車站——七里莊站(北京地鐵九號綫轉綫車站)已於2014年2月15日通車。北京地鐵十四號綫的服務表現令人滿意，總乘客量為1,800萬人次，周日平均乘客量則超過5.2萬人次。總括而言，第一期全長12.4公里，共有七個車站。北京地鐵十四號綫第二期東段已於2014年12月28日通車，全長14.8公里，共有12個車站(其中兩個車站目前不停站)。北京地鐵十四號綫預計於2017年後全綫開通，屆時會以「公私合營」方式營運。2014年12月，京港地鐵公司憑藉資產全生命周期管理來達致可持續發展的相關項目，榮獲中國交通企業管理協會頒發全國「一等獎」，表揚其創新的管理模式和技術。2014年12月28日，北京地鐵系統全綫上調票價，是七年來首次加價。

深圳市軌道交通龍華綫的營運表現於年內亦超越了指標。全年的乘客量為1.687億人次，周日平均乘客量為46萬人次。該鐵路綫全長20.5公里，共有15個車站。為配合把載客量提高一半的計劃，港鐵軌道交通(深圳)有限公司將現有的四卡列車改裝，首列六卡列車於2014年1月投入服

務。截至2014年12月31日，投入服務的六卡列車已達23列。由2015年2月起，所有營運中的列車已經改成六卡。

於2014年，杭州地鐵一號綫的營運表現良好，乘客量較2013年全年銳增56%至1.444億人次，周日平均乘客量為38萬人次。雖然杭港地鐵於2014年仍然錄得虧損，但杭港地鐵推行了不同措施，例如公交路綫重組、以及推行泊車轉乘計劃來改變乘客的乘車模式，以增加乘客量。杭州地鐵的綫路擴展預計將惠及杭州地鐵一號綫的乘客量增長。

國際鐵路業務

在英國倫敦，LOROL的服務屢獲獎項，營運表現良好。LOROL一直協助倫敦運輸局，為London Overground落實總值3.2億英鎊的載客量提升計劃，首列四卡改裝為五卡的列車已於2014年11月投入服務。憑藉卓越的表現，LOROL獲委任於2015年5月開始營運新增的London Overground綫段，此新增綫段全長43公里，有28個車站。2014年，LOROL的乘客量增長14%至1.148億人次。LOROL於年內榮獲多個獎項，包括「英國國家鐵路大獎」(UK National Rail Awards)中著名的「安全獎」，以表揚LOROL自展開專營權營運以來，乘客意外事故大幅減少。London Overground專營權於2016年11月屆滿，倫敦運輸局將於2015年重新公開招標，我們正考慮參與投標的方式。

在斯德哥爾摩，MTRS於2014年錄得卓越的營運表現，並榮獲獨立機構Swedish Institute for Quality頒授2014年瑞典品質大獎(2014 Swedish Quality Award)。列車準時度表現持續改善。MTRS於年內的乘客量為3.294億人次，與2013年相若，保持穩定。該地鐵系統全長110公里，共有100個車站。

在墨爾本，MTM的乘客量為2.222億人次。該網絡全長390公里，共有218個車站。MTM的營運表現及顧客滿意度持續改善。MTM於2014年3月獲得National Infrastructure Awards的「卓越營運及服務提供者大獎」(Operator & Service Provider Excellence Award)。

中國內地物業發展

在深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段，港鐵物業發展(深圳)有限公司的物業發展項目「天頌」進展理想。項目正籌備第一期預售，視乎市況，預計可於2015年上半年推出。「天頌」售樓處已於2014年11月正式開幕，而示範單位將於2015年3月開放予公眾參觀。該項目的可發展總樓面面積約為206,167平方米，當中約10,000平方米為一個小型購物商場。

我們佔49%股權的合營公司——天津城鐵港鐵建設有限公司在天津地鐵六號綫北運河站的項目繼續取得進展。此地塊的可供發展樓面面積共約278,650平方米，將發展為綜合商住項目。

中國內地物業租賃及管理業務

中國內地的物業租賃及物業管理業務於2014年的收入增加6.2%至1.55億港元。公司在北京的商場銀座Mall於2014年年底的出租率為97.3%。

公司於2014年年底在中國內地管理的總樓面面積為230,000平方米。這包括北京傲城融富中心、北京北辰的購物商場和寫字樓。

未來增長

公司在香港的鐵路網絡拓展項目於2014年取得成績，但也遇到一些挑戰，而中國內地及國際業務則取得更大進展。

香港的增長

由港鐵擁有的新鐵路綫

港島綫西延

全長3公里的港島綫西延已於2014年12月通車，為香港島西區開創一番新氣象。港島綫西延包括三個新車站，在通車初期香港大學站及堅尼地城站率先投入服務，另一個新車站西營盤站將於2015年3月29日啓用，而該車站位於奇靈里的出入口預計於2015年年底啓用。正如較早前所宣布，我們已調整估算的項目造價(未計算資本化利息)至

約185億港元。作為社區鐵路，這條延綫為約23萬名在西區居住及就業的市民帶來更大便利，每日平均乘客量超越10萬人次。全天候綜合行人設施網絡，包括舒適的行人通道、扶手電梯及升降機，讓市民更方便往來西區山上山下。

南港島綫(東段)

全長7公里的南港島綫(東段)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。南港島綫(東段)把鐵路服務首次帶進南區，服務估計達35萬的居住及就業人口。全長3.2公里由金鐘站通往海洋公園站的南風隧道，挖掘工程已於2014年10月完成。黃竹坑車廠已經平頂，裝修和機電工程進展良好。為了擴建金鐘站而需要在現有港島綫隧道下進行的支撐工程，由於技術複雜，繼續成為項目的主要挑戰。此工程是否按時完成，至為關鍵，將影響我們能否依2016年年底的修訂目標通車。海洋公園站及黃竹坑站的結構工程已經完成，而裝修及機電工程正在進行中。利東站和海怡半島站的挖掘工程已經完成，車站結構及出入口工程正在進行中。南港島綫(東段)使用的列車已於2014年交付，並由2014年年底起陸續轉移到黃竹坑車廠。一系列的列車測試將於2015年在軌道上進行。

我們於2014年8月已將估算的工程總造價(未計算資本化利息)增加至152億港元。由於工程複雜及持續面對種種挑戰，我們將根據項目進度再檢討其估算造價，並有機會向上修訂。截至2014年12月31日，項目已完成82%。

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。觀塘綫延綫將成為首條連接何文田和黃埔的鐵路綫，服務14.6萬居住人口。工程的主要挑戰為黃埔站月台隧道的挖掘工程，此工程是否按時完成，至為關鍵，將影響我們能否依2016年年中的修訂目標通車。黃埔站西面及東面大堂正在進行挖掘工程，截至2014年年底已經完成約88%，而何文田站的結構工程已於2014年年底完成27%。

行政總裁回顧及展望

原有的估算工程總造價(未計算資本化利息)為59億港元。由於工程複雜及持續面對種種挑戰，我們將根據項目進度再檢討此造價估算，並有機會向上修訂。截至2014年12月31日，項目已完成72%。

由政府委託港鐵興建的新鐵路線

高鐵香港段

高鐵香港段全長26公里，將提供跨境的高速鐵路服務，連接香港與深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡。香港段的列車將由西九龍總站開出。截至2014年12月31日，該項目已完成66%，而目標完工日期則由2015年修訂為2017年年底。根據高鐵香港段委託協議，項目由政府出資興建。我們於2014年7月向政府提交當時的項目造價估算，總額為715.2億港元，包括未來的保險及項目管理成本。由於工程複雜，尤其在西九龍總站的工程，我們正在檢討此造價估算及目標完工日期(以及由此產生的任何潛在滯後)。考慮到項目持續面對的工程挑戰和獨立董事委員會提出的有關建議，造價估算有可能顯著上升。預計此項檢討將於2015年第二季完成，然後正式向政府提交檢討結果，並會繼續監察和檢討項目造價及完工日期。

根據高鐵香港段委託協議，倘若大幅修改執行委託活動的進行計劃有可能導致公司的項目管理責任或成本大幅增加或減少，公司以及政府須真誠地磋商以同意增加或視乎情況減少項目管理費(管理費現時定於45.90億港元)。由於此磋商尚未展開(截至2014年12月31日及直至本年報之日期)，故此在現階段，並不確定有關費用會否增加。倘若公司收到的項目管理費沒有增加，則公司未必能夠收回履行高鐵香港段委託協議下之責任所增加的內部成本。

至於潛在法律責任，倘若公司違反高鐵香港段委託協議，或公司履行高鐵香港段委託協議下之責任時因疏忽而引致政府有所損失，政府有權向公司提出申索。根據高鐵香港段委託協議及高鐵香港段初步委託協議，公司就此產生相關的法律責任(傷亡除外)設有上限，而此上限相等於公司在高鐵香港段委託協議下收到的項目管理費和其他費用，以及公司在高鐵香港段初步委託協議下收到的若干費用。

公司於2014年4月公布項目工程滯後的消息後，港鐵董事局成立了獨立董事委員會。該委員會與獨立專家合作，就日後公司如何以更具透明度及適時的方式完成該項目提出意見。獨立董事委員會先後在2014年7月及10月發表報告，當中確定導致項目滯後的多項外在因素，包括本地勞動力不足、管綫改動工程複雜，以至地質狀況欠佳的影響。我們正在落實優化公司系統及流程的建議，包括董事局成立了工程委員會及風險委員會。這些改善措施將提升項目管理的透明度和傳訊工作。

香港特別行政區行政長官辦公室於2015年1月30日公布了高鐵香港段獨立專家小組的報告。我們已與獨立董事委員會聘請的兩名專家共同研究報告內容，並將因應需要協助政府落實報告中提出的建議。

這個項目的隧道工程需要使用隧道鑽挖機及鑽爆方式進行大量挖掘，截至2014年年底已完成92%。值得注意的是，全長7.6公里由謝屋村穿過大帽山至石蔭的隧道已於2014年3月底以鑽爆方式打通，而美荔道至海庭道的隧道使用隧道鑽挖機進行的挖掘工程亦已於2014年10月完成。由於在2014年9月開始採用爆破方法，進一步加快西九龍總站北面的地底岩層挖掘進度，西九龍總站的整體挖掘工程截至年底已完成88%，而混凝土結構的澆灌工程已經完成43%。石崗列車停放處全部14幢建築物的結構工程已經完成，而機電安裝工程正在進行中。

沙田至中環綫

全長17公里的沙田至中環綫，將現有鐵路綫連接成東西走廊及南北走廊。項目共有十個車站，包括六個連接現有及施工中鐵路綫的轉綫車站。截至2014年年底，項目已整體完成27%，而東西走廊及南北走廊分別完成37%及9%。沙田至中環綫東西走廊的工程進度主要受到土瓜灣一處工地的考古工作影響，工程因此滯後11個月，目標通車日期現為2019年。至於南北走廊，我們預計毗鄰該走廊的其他基建項目的工地將延遲移交，並估計將會令工程進度出現最少六個月的滯後，目標通車日期為2021年。公司將繼續與

有關方面緊密聯繫，盡量舒緩上述滯後造成的影響。根據沙田至中環綫委託協議，項目由政府負責出資興建。2014年5月，我們通知政府東西走廊和南北走廊的竣工日期會有滯後。由於工程複雜，加上土瓜灣的考古工作令造價上升，我們正考慮項目持續面對的工程挑戰，並按獨立董事委員會的建議，對項目造價估算進行檢討。在完成有關檢討後，會向政府提交檢討結果，並繼續監察和檢討項目造價。

沙田至中環綫將於2021年為新界地區提供急需的新交通聯繫，服務達38萬的居住人口及估計達26萬的就業人口。年內各車站的建造工程繼續進行。顯徑站已完成37%。地面明挖回填隧道的臨時打樁平台已展開打樁工程。截至年底，鑽石山站工程已完成48%，而啟德站工程則整體完成49%。為配合未來沙中綫東西走廊的8卡列車運作，馬鞍山綫各車站月台正進行改建工程，截至2014年年底已完成75%，而鋼製的伸延月台頂蓋亦正在安裝。

正在討論的新鐵路項目

2014年9月，政府公布《鐵路發展策略2014》，當中概述政府為直至2031年的鐵路擴展提供的規劃框架。公司已就這些新鐵路項目向政府提供了一些技術性資料，並會繼續支持政府為社區興建新鐵路。

中國內地及國際拓展

於2014年11月26日，京港地鐵公司與北京市政府正式簽署北京地鐵十四號綫「公私合營」項目的特許經營協議，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。根據該總值500億元人民幣的「公私合營」項目，京港地鐵公司投資150億元人民幣，並負責供應機電系統及列車，以及提供為期30年的鐵路營運及維修服務。北京地鐵十四號綫第二期東段已於2014年12月28日通車，預計於2017年往後的時間全綫開通。為支持京港地鐵公司在北京地鐵十四號綫的投資，公司將會投入約24.5億元人民幣資本。

京港地鐵公司繼2014年11月26日就北京地鐵十六號綫簽

署了項目意向書後，於2015年2月8日草簽了該「公私合營」項目的特許經營協議。北京地鐵十六號綫連接北安河與宛平，全長50公里，共有29個車站。根據該總值495億元人民幣的「公私合營」項目，京港地鐵公司將負責供應機電系統及列車，約值150億元人民幣，相當於工程總額的30%。京港地鐵公司亦將提供為期30年的鐵路營運及維修服務。為支持京港地鐵公司在北京地鐵十六號綫的投資，港鐵或將需要再為京港地鐵公司額外投入不多於24.5億元人民幣資本。

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。根據框架協議，港鐵將為北延段及有軌電車系統的工程提供意見及技術支援。項目的可行性研究報告正在進行中，目標於2015年上半年完成。公司正就有關興建及營運深圳市軌道交通六號綫的原則性協議和合營協議繼續進行磋商及談判。

2014年7月，我們與重慶市政府簽署了諒解備忘錄，並就重慶市的鐵路及物業發展展開了初步討論。

英國方面，我們獲倫敦運輸局批出Crossrail鐵路專營權，並於2014年7月簽署了特許經營協議。港鐵將營運有關服務八年，並有機會獲延長至十年。Crossrail是目前正在興建中的新鐵路，將分階段投入服務。港鐵全資附屬公司MTR Corporation (Crossrail) Ltd.將於2015年5月開始營運該服務的第一期，預計於2019年全綫投入服務。我們獲甄選入圍競逐Essex Thameside、Thameslink及Scotrail的鐵路專營權，但最終未能中標。

在瑞典，公司往來斯德哥爾摩與哥德堡兩個最大城市的全新鐵路服務MTR Express(「MTRX」)，籌備工作進展良好。該服務採用現有的路軌及基建，將由公司全資附屬公司MTR Express (Sweden) AB負責營運，每星期提供約90班列車班次。該鐵路綫將於2015年3月21日提供初階段服務，並計劃於2015年8月全面按列車時間表營運。車票已於2015年1月23日在MTRX網頁上順利開售。

行政總裁回顧及展望

在澳洲，港鐵參與的財團於2014年9月獲得公司在香港和中國內地以外的首個國際「公私合營」項目——悉尼西北鐵路綫的營運、列車及系統「公私合營」合約。財團包括港鐵、Leighton Contractors Pty Ltd.、John Holland Pty Ltd.、UGL Rail Services Pty Ltd、Plenary Group Pty Limited及其他財務機構。作為財團成員的港鐵負責鐵路系統的設計和配置，而港鐵佔60%股權的附屬公司Metro Trains Sydney Pty. Ltd將負責通車後為期15年的系統營運及維修服務。前期工作進展理想。港鐵在此「公私合營」項目上的投資額約為6,260萬澳元。至於墨爾本的Dandenong Transformation Project（又稱Cranbourne-Pakenham Rail Corridor Project），公司於2015年1月份提交了中期報價，正繼續與維多利亞省政府進行磋商，敲定項目細節。該鐵路項目為墨爾本鐵路網絡內的Pakenham綫（57公里）及Cranbourne綫（18公里）進行提升。這些鐵路綫提供重要的鐵路走廊，配合墨爾本東南部人口稠密地區的高速發展。該項目透過提供新的列車、系統和基礎設施，把Cranbourne綫及Pakenham綫鐵路的載客量提升30%，以應付每年增加200萬乘客人次。

財務回顧

於2014年，集團取得良好財務業績，其中本地及海外經常性業務持續增長，而物業發展亦錄得較高利潤。集團於2014年的總收入及總經營開支分別為401.56億港元及247.33億港元，較2013年分別增加3.7%及1.7%。由於各項客運服務乘客量均有所上升，以及車費調整（惟部分升幅被票價優惠所抵銷），香港客運業務收入增長7.0%至162.23億港元。為配合各項優化服務的措施，包括增加列車服務班次和系統維修保養，相關開支增加9.3%至92.36億港元。車站商務收入主要因車站商店租金及按營業額計算的租金上升而增加8.2%至49.63億港元。其相關開支則主要因政府地租及差餉增加，以及廣告代理費而增加11.0%至5.15億港元。由於集團商場的新訂租金平均達雙位數字增長，物業租賃及管理業務收入增加10.9%至41.90億港

元。我們的商場及國金二期寫字樓的出租率接近100%。相關開支增加11.0%至7.47億港元，與收入增長相符。受匯率變動影響，集團中國內地及國際附屬公司的收入及開支分別為126.27億港元及118.21億港元，較2013年分別下跌4.7%及5.1%。若撇除於2014年籌備深圳物業發展項目預售的市場推廣費用，以固定匯率基準計算，中國內地及國際附屬公司的收入及開支分別上升1.3%及0.4%。香港其他業務的收入及開支分別為21.53億港元及19.60億港元，較2013年分別上升11.6%及10.1%。計入項目研究及業務發展開支4.54億港元後，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增加7.1%至154.23億港元，經營毛利率上升1.2個百分點至38.4%。

香港物業發展於2014年的利潤增加28.20億港元至42.16億港元，主要來自The Austin及Grand Austin的利潤入帳、出售尚餘單位，以及西鐵物業發展的代理費。折舊及攤銷費用上升3.4%至34.85億港元，每年向九鐵公司支付的非定額付款上升18.0%至14.72億港元。未計利息及稅項前經營利潤因而增加31.4%至146.82億港元。

2014年的淨利息及財務開支在平均債務結餘減少下，由2013年的7.32億港元減至5.45億港元。投資物業重估收益為40.35億港元。應佔八達通控股有限公司利潤為2.26億港元，與2013年相若。我們於2014年應佔其他聯營公司的虧損為1.05億港元，而2013年的虧損則為6,700萬港元。虧損的增幅主要因為京港地鐵公司的能源及列車檢修開支和TBT的經營成本上升，而杭港地鐵的初期營業虧損則漸趨平穩。

在扣除所得稅24.96億港元及非控股權益所佔利潤1.91億港元後，公司股東應佔淨利潤由2013年的130.25億港元增至2014年的156.06億港元。每股盈利因此由2.25港元上升至2.69港元。不包括投資物業重估，股東應佔基本利潤為115.71億港元，較2013年上升34.5%，每股盈利亦由2013年的1.48港元升至2014年的1.99港元。來自經常性業務的基本利潤上升7.9%至80.24億港元，而除稅後物業發展利潤亦由2013年的11.63億港元增至2014年的35.47億港元。

集團的資產負債表持續強勁，淨資產增加7.1%至2014年12月31日的1,634.82億港元。資產總值增加5.2%至2,271.52億港元，升幅來自投資物業重估收益、港島綫延綫、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫的進一步建造成本資本化、向天津城鐵港鐵建設有限公司進一步注資，以及集團物業發展項目的現金收入經扣除銀行貸款還款後所帶來的現金淨額增加。然而，因收回柯士甸站地塊地價令發展中物業減少，抵銷了以上資產的部分升幅。香港鐵路延綫項目的應付帳項及應計費用增加，加上預先收取政府委託工程的項目管理費用，部分升幅被銀行貸款減少所抵銷後，負債總額微升0.9%至636.70億港元。集團的淨負債權益比率由2013年12月31日的11.8%下降至2014年12月31日的7.6%。

經營活動產生的現金在除稅及計入營運資金變動後增加12.89億港元至2014年的153.92億港元，增長主要來自經營利潤的增加。來自物業發展項目的款項達91.76億港元，主要與收回柯士甸站地塊地價及售樓款項盈餘有關。計入深圳市軌道交通龍華綫的政府資助6.52億港元及其他現金款項3.75億港元，現金收入淨額由2013年的190.42億港元增至2014年的255.95億港元。年內用於鐵路業務的資本性開支總額為97.71億港元，其中29.60億港元用於購入香港客運業務現有鐵路及相關業務的資產、63.40億港元用於興建香港鐵路延綫項目，而4.71億港元用於支付深圳市軌道交通龍華綫鐵路營運。用於支付物業相關業務的資本性開支總額為25.88億港元，其中4.10億港元及6.81億港元分別用於香港及深圳物業發展項目，以及14.97億港元用於投資物業翻新及裝修工程和支付有關青衣城擴建項目的地價。集團亦支付19.97億港元每年定額及非定額付款予九鐵公司，以及向公司股東派付股息49.44億港元。計入集團於2014年向天津城鐵港鐵建設有限公司進一步注資2.94億港元，利息付款淨額6.02億港元、向非控股權益持有人派付1.53億港元股息後，現金流出淨額由2013年的216.24億港元減少至2014年的203.49億港元。在計入上述項目及償還貸款淨額36.50億港元後，集團的現金結餘由2013年12月31日的172.97億港元增至2014年12月31日的188.93億港元。

按公司漸進式的股息政策，董事局建議派發末期股息每股0.80港元，全年股息合共每股1.05港元，較2013年增加14.1%，並提供以股代息之選擇。

人力資源

我們未雨綢繆，以配合公司目前及將來在香港、中國內地及海外的人力資源需求。根據全球其中一家最大的人力資源服務公司Randstad Group在2014年進行的一項調查，公司獲選為香港「最具吸引力僱主」的第二位。

公司與其控制之附屬公司於2014年12月31日在香港及香港以外地區分別僱用16,624和7,530名員工。於2014年，公司在香港招聘了逾1,900名新員工，並於內部晉升了超過1,500名員工，而員工流失率則維持在4.4%的低水平。

我們鼓勵管理人員與員工積極保持溝通，並提供有效的溝通渠道以討論彼此關注的事項。為此，公司設有行之有效的員工協商機制，包括聯席協商會及員工評議會，現有逾800名員工代表，全部由員工選出。公司透過「增進員工溝通計劃」，加強部門經理與前綫員工的雙向溝通，於2014年舉辦超過7,700場溝通會，出席員工逾100,000人次。其中一個重點範疇，是加強本地與全球各地業務之間的內部溝通，包括推出新的跨國內部溝通平台「MTRconnects」。

「臻善圈」計劃繼續鼓勵員工發揮集體創意、精益求精，以及加強溝通聯繫員工。港鐵在香港推行「臻善圈」計劃已超過26年，於2014年，該計劃共有5,369名會員及920個小組，所呈交的提案達905個。承接在香港的佳績，「臻善圈」計劃現已推廣至公司在深圳、北京、杭州、斯德哥爾摩和墨爾本的業務。於2014年，該計劃在上述五個業務地點共有2,097名會員及250個小組，呈交的提案達306個。

為培育公司的領導人才，我們繼續舉辦公司及處別層面的人才發展計劃，以及「管理人員發展計劃」及各見習人員發展計劃。年內，我們亦為各級員工提供大量發展機會，例如為行政人員及高級經理而設的「行政人員持續進修計劃」，以及為香港、中國內地及海外高級經理而設的「港鐵高級管理課程」。

行政總裁回顧及展望

港鐵的卓越、學習及關懷文化，使公司於年內再次榮獲多個本地及國際獎項。於2014年，公司舉辦了7,331項培訓課程，為每名香港員工提供6.9天的培訓。

聯繫社區

我們致力與社區保持聯繫，並在日常營運以至興建新鐵路綫及配套的過程中，處處考慮市民的需要。

港鐵採用開放的溝通渠道，包括顧客服務熱綫、在車站備索的乘客意見表、網上意見表、顧客心聲調查及電台直播節目等，有助加深了解公眾關注的事項，以迅速回應不斷轉變的需求。由公司不同部門的代表組成的區議會聯絡小組，與區議會保持緊密聯繫，並合作舉辦活動，體現我們對廣大社群的關懷。

雖然新鐵路會帶來顯著的經濟和社會效益，但其建造工程卻可能會對當區的社區和商業活動造成影響。在港鐵的網絡拓展項目中，我們知道儘早在項目規劃階段與持份者保持聯繫，對項目的順利交付至關重要。項目聯絡工程師作為單一的聯絡點，是社區關係同事與建造工程管理團隊之間的橋樑。

為了在項目交付期間促進與廣大社群的雙向溝通，我們成立了社區聯絡小組，定期與地區居民、區議員和政府代表會面。我們還邀請持份者出席會議，並設立工程熱綫及資訊中心，讓他們掌握工程的最新進展。此外，我們透過公司網站、社交媒體和項目小冊子，向持份者提供與項目有關的資料。

展望

經濟前景仍然不明朗。美國經濟看來能保持復甦勢頭，但部分歐洲經濟體和中國內地等新興市場，經濟增長已見放緩。在香港，政府承諾繼續發展基建，並專注以鐵路作為公共交通骨幹來改善環境，將繼續為港鐵創造機遇。

隨著經濟及旅遊業持續增長，加上港島綫西延通車，我們預期公司鐵路業務的乘客量將進一步增長。車站商務及物業租賃業務的續約租金及新訂租金將取決於市場情況。

物業發展業務方面，「日出康城」第三期開售，以及深圳「天頌」第一期預售，將視乎市場情況，於2015年上半年展開。「日出康城」第三期已於2014年12月取得入伙紙，並將於售樓收入超過發展成本時將利潤入帳。

物業發展招標活動方面，視乎市場市況，由現在至年底，我們計劃在「日出康城」再推出二至三個發展項目，以及推出我們作為九鐵公司相關附屬公司代理人的元朗站地塊，進行招標。

在香港以外地區，我們將繼續尋求可持續發展的機會。

我歡迎黃唯銘博士於2014年10月28日獲委任為工程總監，接替榮休的周大滄先生。我感謝周先生對港鐵所作出的貢獻。

我非常感謝董事局對本人的信任，並對行政總裁一職的任命深感榮幸。港鐵在香港締造成功故事，全賴各方鼎力支持，包括香港市民、專心致志辛勤工作的港鐵同事，以及股東和其他有關人士。我期待與港鐵同事攜手合作，為公司取得更高成就。

最後，本人衷心感激董事局成員年內鼎力支持，以及全體同事辛勤努力，以專業態度和團隊精神，全心全意服務乘客。他們是港鐵的英雄。



行政總裁

梁國權

香港，2015年3月16日

主要數據

	2014	2013	增/(減) 百分率
財務摘要(百萬港元)			
收入			
– 香港客運業務	16,223	15,166	7.0
– 香港車站商務	4,963	4,588	8.2
– 香港物業租賃及管理業務	4,190	3,778	10.9
– 中國內地及國際附屬公司	12,627	13,246	(4.7)
– 其他業務	2,153	1,929	11.6
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	15,423	14,399	7.1
香港物業發展利潤	4,216	1,396	202.0
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	19,639	15,795	24.3
來自基本業務的股東應佔利潤	11,571	8,600	34.5
資產總值	227,152	215,823	5.2
貸款、其他負債及銀行透支	20,507	24,511	(16.3)
服務經營權負債	10,614	10,658	(0.4)
股東應佔總權益	163,325	152,557	7.1
財務比率			
經營毛利率(%)	38.4	37.2	1.2個百分點
經營毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	53.1	53.4	(0.3)個百分點
淨負債權益比率*(%)	7.6	11.8	(4.2)個百分點
來自基本業務的平均股東資金回報率(%)	7.3	5.8	1.5個百分點
利息保障(倍數)	15.2	11.5	3.7倍
股份資料			
每股基本盈利(港元)	2.69	2.25	19.6
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	1.99	1.48	34.5
每股股息(港元)	1.05	0.92	14.1
於12月31日的股價(港元)	31.80	29.35	8.3
於12月31日的市值(百萬港元)	185,284	170,187	8.9
營運摘要			
在香港的總乘客人次(百萬計)			
– 本地鐵路服務	1,547.8	1,474.7	5.0
– 過境服務	113.0	111.4	1.5
– 機場快綫	14.9	13.7	8.9
– 輕鐵及巴士	224.6	219.3	2.4
平均乘客人次(千計)			
– 本地鐵路服務(周日)	4,490	4,297	4.5
– 過境服務(每日)	309.7	305.1	1.5
– 機場快綫(每日)	40.8	37.4	8.9
– 輕鐵及巴士(周日)	630.8	618.4	2.0
每名乘客車費收入(港元)			
– 本地鐵路服務	7.31	7.13	2.6
– 過境服務	26.97	26.25	2.8
– 機場快綫	61.47	61.70	(0.4)
– 輕鐵及巴士	2.85	2.73	4.1
佔專營公共交通載客量比率(%)	48.1	46.9	1.2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。

「港鐵35周年」



1970's

1975

公司於9月26日成立，為香港建造及營運一個集體運輸鐵路系統。

1979

10月1日，當時的修正早期系統(觀塘至石硤尾)正式投入服務，並在首日接載乘客285,000人次。

1982

荃灣綫於5月10日正式通車。

1984

10月中旬，公司與九廣鐵路公司(九鐵公司)攜手推出通用儲值車票。

1985

5月31日，柴灣站至金鐘站的港島綫通車。

1989

8月5日，東區海底隧道鐵路段通車，成為市民乘搭地鐵過海的另一選擇。

1980's



1997

公司及其他公共交通服務機構攜手推出八達通無接觸式聰明卡，其後八達通成為公共交通以至日常開支中最受歡迎的付款方式，而應用範圍更在不斷擴大中。

1998

6月22日，東涌綫通車，將地鐵的服務範圍伸延至大嶼山，途經西九龍及青衣。

7月6日，機場快綫通車，連接赤鱗角香港國際機場與中環。

1990's

自通車35年以來，港鐵與香港市民一起成長，成為本港交通基建的重要一環，並在車站上蓋及附近一帶建設全新的綜合社區。由1979年通車的一條鐵路綫起，港鐵不斷拓展，現時營運十條鐵路綫，路綫總長220.9公里，2014年載客量超過19億人次，並經營一系列配套業務。自2007年起，我們一直在歐洲、中國內地及澳洲建立鐵路業務組合。港鐵於2000年上市，一直以可持續發展方針營運公共交通服務，備受國際社會讚揚。

2000

10月，公司的首次公開招股成績美滿，與發售額94億港元相比，超額認購17.4倍，上市時股東逾60萬。

2002

將軍澳綫於8月18日通車。

2004

2月24日，政府公布決定邀請公司及九鐵公司開始商討有關兩鐵合併的計劃。

2005

迪士尼綫於8月1日通車。

2006

公司於4月11日與政府簽署諒解備忘錄，訂明建議兩鐵合併的條款，以及公司購入一個物業組合的方案。

2007

London Overground Rail Operations Limited於11月開始營運London Overground。

12月2日，與九鐵公司進行的兩鐵合併完成。

2009

8月16日，柯士甸站投入服務，藉此貫通了東鐵綫及西鐵綫。

北京地鐵四號綫於9月28日開始試運營。

公司於11月接管營運斯德哥爾摩地鐵及墨爾本都市鐵路網絡。

2011

深圳市軌道交通龍華綫於6月16日全綫投入服務。

2012

杭州地鐵一號綫於11月全綫通車。

2013

北京地鐵十四號綫第一期於5月開始投入服務。

2014

港島綫服務於12月28日伸延至西區。

2000's



2014年大事紀要

一月



為展開公司35周年慶祝活動，第一代地鐵車廂復刻版在多個車站展出，邀請乘客踏上懷舊之旅。

公司在深圳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。

二月



南港島綫(東段)的第一列三卡列車抵達港鐵小濠灣車廠進行初步測試。

三月

隨著票務系統提升工程順利完成，新的單程智能車票於港鐵全綫車站發售。

四月

35周年其中一項慶祝活動——「港鐵心繫生活35年」展覽，於4月至8月期間在不同港鐵車站和商場巡迴展出。

「日出康城」第四期物業發展項目合約批予新鴻基地產發展有限公司之附屬公司寶殷有限公司。

公司加強重鐵及輕鐵服務，於每星期分別增加313班車及148班車，讓乘客享受更方便舒適的服務。

公司宣布廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)延至2017年投入服務。董事局成立獨立委員會檢討項目管理。

四月

智能手機應用程式MTR Mobile榮獲「無障礙網頁嘉許計劃2014」兩項金獎，表揚應用程式的新設計為視障人士提供全面的語音訊息及語音導覽操控功能。

五月

為答謝市民35年來的支持，公司在現有年度總值22億港元的恆常優惠及推廣之上，額外推出新車費推廣計劃，優惠總額約5億港元。

六月



公司推出「港鐵都會票」，惠及經常在市區指定車站內乘搭中、長途港鐵車程的乘客。

公司宣布由於工程面對複雜的挑戰，南港島綫(東段)和觀塘綫延綫兩個項目將會延遲落成。

全新物業發展項目Grand Austin(柯士甸站地塊D)展開預售。

七月

董事局接納高鐵香港段項目獨立董事委員會於第一份報告的結論及建議中，所提出加強公司制度及工程項目管理程序。董事局並委任梁國權先生由8月16日起出任署理行政總裁，接替於8月15日離任的行政總裁韋達誠先生。

由公司全資擁有的附屬公司MTR Corporation (Crossrail) Ltd.獲倫敦運輸局選為Crossrail列車服務的營運者。Crossrail將由2015年開始分階段投入服務。

公司與重慶市政府就重慶市的軌道交通及物業發展簽署諒解備忘錄。

八月

公司宣布委任黃唯銘博士為工程總監，於10月28日起生效，接替退休的周大滄先生。

公司由8月29日起在最繁忙的六條鐵路線每星期共加開600班車，以提升乘客的舒適度。

紅磡站進行改建工程，增加多項新設施以提升車站為鐵路樞紐以及沙田至中環綫東西走廊及南北走廊的轉綫站。

董事局成立兩個新委員會，包括工程委員會及風險委員會，以確保公司管理層的工作繼續維持高水平及高質素。

九月



公司於29個核心市區車站推出「早晨折扣優惠」試驗計劃。

輕鐵加強服務，讓乘搭西鐵綫尾班車的乘客可轉乘輕鐵網絡內全部68個輕鐵站。

公司為成員之一的財團獲澳洲新南威爾斯省政府批出悉尼西北鐵路線的營運、列車及系統「公私合營」合約。

公司慶祝35周年，在車站向乘客送上復刻版紀念品以感謝他們的支持。

十月

公司批出大圍站物業發展項目合約予新世界發展有限公司之附屬公司珽基有限公司。

公司宣布委任發展局常任秘書長(工務)韋志成先生為董事局的非執行董事，關育材先生、李李嘉麗女士及鄧國斌先生為獨立非執行董事。

董事局接納高鐵香港段項目獨立董事委員會第二份報告建議。報告提出的建議有助港鐵以更具透明度及適時的態度，按修訂後的計劃完成高鐵項目。

十一月



鑑於賽道一帶的活動帶來不明朗因素，大會經過審慎評估後，取消「港鐵競步賽2014」。儘管如此，公司決定以自有資金向醫院管理局特別捐出1,000萬港元，支持社區健康項目。

北京京港地鐵有限公司與北京市政府簽署項目意向書，表明就北京地鐵十六號綫「公私合營」項目草簽特許經營協議的意向。

「日出康城」第五期物業發展項目合約批予會德豐有限公司之附屬公司Leading Elite Limited。

十二月



港島綫服務伸延至西區，全新堅尼地城站及香港大學站於12月28日投入服務，以鐵路將西區與其他地區連繫起來。

北京地鐵十四號綫第二期東段於12月28日投入服務。

各鐵路線陸續統一車門開關提示聲，並首先於將軍澳綫實施計劃，使車務運作更暢順，提高乘客的安全意識。

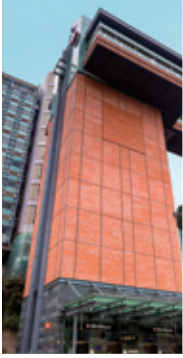


列車按照編定
班次行走的
可靠程度

99.9%



世界級 服務水平



專營公共交通
工具市場佔有率

48.1%





總載客量超過

19億

人次

香港客運業務



為繼續提升乘客在旅程中的體驗，港鐵於2014年透過備受歡迎的「用心聽·用心做」計劃推出更多措施，包括加密列車班次、提升車站設施及加強與乘客的溝通，為乘客提供更舒適的旅程。



港鐵的香港客運業務在2014年的總收入為162.23億港元，較2013年增加7.0%。經營成本增加9.3%至92.36億港元，經營利潤上升4.0%至69.87億港元，而經營毛利率則為43.1%。

安全

維持各營運範疇的高度安全標準，仍然是公司毋庸置疑的首要目標。

我們致力不斷提高安全水平，於年內繼續締造安全佳績。本地鐵路服務(包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫(包括港島綫西延)、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)、過境服務及機場快綫於2014年的須呈報事故數目減少5.8%。

年內，公司以扶手電梯、車門開關提示聲和輕鐵服務為推廣安全措施的焦點。公司於2014年8月推出以「扶手電梯天王天后頒獎典禮」為主題的全新安全推廣活動。美國公共交通協會(American Public Transportation Association)的獨立審查小組於2014年4月完成對港鐵安全管理系統的檢討。審查小組確定了29項業界領先的有效實務，肯定公司執行安全管理系統的卓越表現。



執行總監會管理報告

香港客運業務



2014年12月，港島綫延綫香港大學站投入服務

在不斷提升安全水平之時，我們還積極進行安全基準比較，並透過內部機制與公司的附屬和聯營公司，以及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分享安全經驗。根據最新排名，我們對照CoMET基準的安全表現繼續名列前茅，顯示公司的安全工作取得成果，並努力實踐達致全球最卓越安全表現的願望。此外，我們還透過借鑑和分享，與公司的附屬和聯營公司，以及其他國際鐵路系統互相學習安全管理上的良好實務。

乘客量

2014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4.5%至19.046億人次的新紀錄。若不包括城際客運服務，總乘客量則增加4.5%至19.003億人次。

香港在本地經濟持續增長和2014年9月至12月期間發生的不同公眾活動下，本地鐵路服務總乘客量增至15.478億人次，較2013年增加5.0%。

羅湖及落馬洲過境服務於年內的乘客量增加1.5%至1.130億人次。

由於航空旅客量增加及亞洲國際博覽館舉辦更多活動，機場快綫的乘客量增至1,490萬人次，較2013年增加8.9%。

輕鐵及巴士服務於2014年的乘客量合計為2.246億人次，增加2.4%。而城際客運服務的乘客量則增加0.6%至430萬人次。

於2014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4.0%至546萬人次(若不包括城際客運服務，則為545萬人次)。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升4.5%至449萬人次。

市場佔有率

於2014年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由2013年的46.9%增加至48.1%，主要是本地鐵路服務市場的佔有率上升所帶動。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率為68.2%。公司年內在過境業務市場面對其他交通工具的激烈競爭，因此市場佔有率由53.4%跌至51.6%。而在往返機場交通工具市場的佔有率則由22.0%上升至22.3%。

車費收入

於2014年，香港車費總收入為160.66億港元，較2013年增加7.0%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔113.18億港元，即約70%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升2.6%至7.31港元。

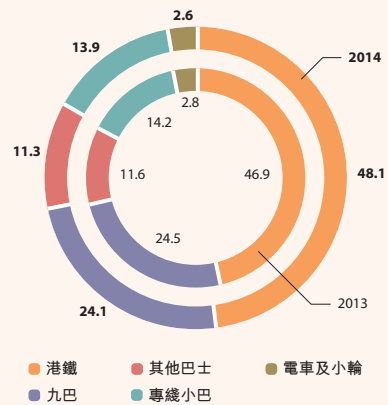
過境服務於2014年的車費收入為30.49億港元，較2013年增加4.3%。機場快綫的車費收入為9.15億港元，上升8.5%。輕鐵及巴士於2014年的車費收入合計為6.39億港元，較2013年上升6.5%。而城際客運服務的車費收入為1.45億港元，較去年上升0.7%。

具透明度和客觀的票價調整機制，對城市鐵路等投資密集業務的長遠可持續發展至關重要。該機制為將來因為保養及提升現有香港鐵路網絡而需要作出重大投資時，提供主要的資金來源。根據2013年修訂的票價調整機制，港鐵票

香港主要交通工具市場佔有率

於2014年，港鐵的市場佔有率由2013年的46.9%上升至48.1%。

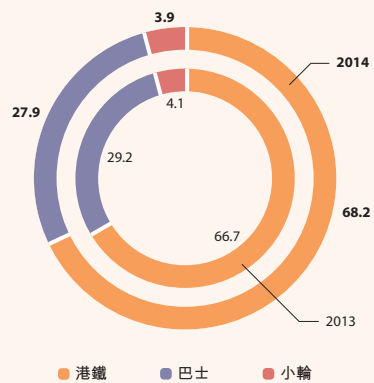
(百分率)



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上升至68.2%。

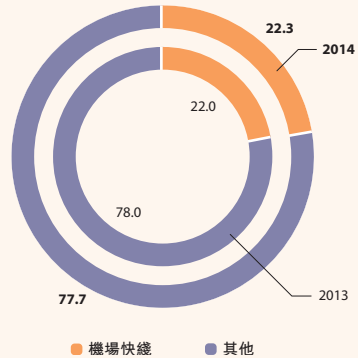
(百分率)



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22.3%。

(百分率)



執行總監會管理報告

香港客運業務



我們年內每星期額外增加超過1,100列車班次



價於2014年6月調整，整體調整幅度為3.6%。2013年進行票價調整機制檢討的結果，令調整幅度較檢討前低0.5個百分點，乘客因而能夠享受到較低的票價。

推廣及優惠

我們以慶祝港鐵35周年作啓動，推出2014年的票價推廣及優惠。為答謝乘客過去數十年來的支持，我們於2014年5月宣布新一輪2014年票價優惠方案，包括票價調整機制下提供的優惠，在現有年度總值22億港元的恆常優惠及推廣之上，額外提供約5億港元優惠。

與現有票價調整機制安排有關的推廣，包括為同日乘搭（同一種交通工具）每第二程的八達通用戶，提供「即日第二程車費九折」優惠。為答謝乘客在過去35年對港鐵的支持，優惠期已由原來的截止日期2014年10月15日延長至2015年4月30日。此優惠非常受歡迎，自2014年6月推出以來，平均每天有超過170萬乘客人次享有折扣優惠。此外，為配合港鐵35周年誌慶及慶祝港島綫西延通車，公司於2015年農曆新年大年初二及大年初三提供特別車費優惠，使用八達通乘搭本地車程的成人可享約半價優惠（相等於小童八達通車費），其他乘客每程車費只需一港元。



港鐵提供廣泛培訓，培養前線員工勤快、樂於助人的服務態度

執行總監會管理報告

香港客運業務



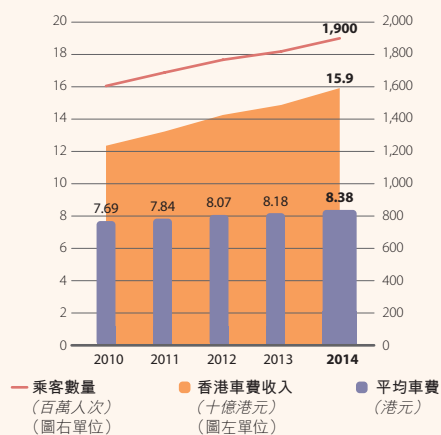
輕鐵是新界西北的重要交通網絡

港鐵於2014年6月推出首張多程智能車票——「港鐵都會票」，專為經常於指定市區範圍內乘搭中、長距離車程的乘客提供優惠。「港鐵都會票」覆蓋七條鐵路線的指定市區車站，只需400港元，便可於連續30日內乘搭40程。自推出至2014年12月31日，公司已售出超過49萬張「港鐵都會票」，顯示「港鐵都會票」廣受乘客歡迎。

為紓緩早上繁忙時間的服務需求，公司於2014年9月至2015年5月期間試行「早晨折扣優惠」。成人八達通用戶在周日（公眾假期除外）早上7時15分至8時15分期間，於29個核心市區車站出閘，可享有25%車費折扣。

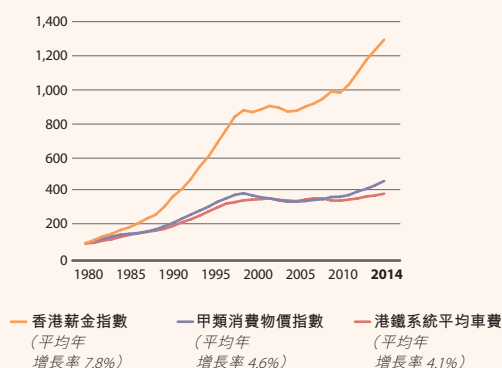
乘客及車費(香港客運業務 — 不包括城際客運服務)

受惠於經濟增長，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約。



服務質素指標及票價指標

公司定期進行意見調查和研究，以掌握顧客對港鐵服務和票價的滿意度，並分別以服務質素指標和票價指標來反映。

	2014	2013
服務質素指標		
本地鐵路及過境服務	70	73
機場快綫	82	84
輕鐵	72	69
巴士	68	69
票價指標		
本地鐵路及過境服務	62	62
機場快綫	71	72
輕鐵	73	69
巴士	66	66

為鼓勵目標乘客群使用港鐵過境服務前往內地，公司推出優惠，讓小童在暑假期間可免費乘搭港鐵過境服務，並為指定大學的學生及港鐵有優厚增長潛力的地區的居民提供車費折扣。此外，公司為使用港鐵紅磡站停車場而轉乘港鐵前往羅湖或落馬洲站的乘客，推出特別泊車轉乘優惠。

由2014年4月起，「遊客過境旅遊票」可於網上購買，「小童遊客全日通」和「機場快綫單程票(小童)」則於2014年7月起可於網上購買。在節日期間，3至11歲的小童可使用小童八達通免費乘搭機場快綫。而換領機場快綫「多乘賞」計劃獎賞也變得更方便。

港鐵友禮會是港鐵獎勵忠實顧客的一個重要計劃，截至今年年底，會員人數已超過147萬名。公司於2013年12月推出「站站獎」積分計劃至2014年3月，讓會員透過乘搭港鐵儲蓄積分，換取紀念車票。

截至2014年12月，公司在各區設立33個港鐵特惠站提供車費折扣，鼓勵更多並非在港鐵車站附近居住、上學或工作，但在合理步行距離內的市民乘搭港鐵。

為推廣港鐵遊客車票及港鐵為遊客帶來的便利，公司於2014年年初至5月期間舉辦推廣活動，包括在旗下港鐵商場提供禮品和折扣優惠，以及流動電話儲值卡折扣優惠。公司其後於2014年6月為香港多個主要旅遊景點提供特別優惠，這包括香港迪士尼樂園、海洋公園、香港杜莎夫人蠟像館及我們的昂坪360。

服務及表現

於2014年，我們的服務表現維持在世界級的水平，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準時程度均維持於99.9%，超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標中列明的表現目標。在2014年，公司重鐵網絡提供超過180萬班次的列車服務，當中出現12宗長達31分鐘或以上的延誤。我們繼續制訂改進措施，盡量減少乘客因延誤而受到的不便。



港鐵的可持續發展客運系統，保持香港一年到頭，天天運行不息

執行總監會管理報告

香港客運業務

一如往年，港鐵的卓越服務在香港及國際上獲得表揚，其中部分獎項載於下表：

在香港獲得的獎項	主辦機構
香港服務大獎 2014 • 「公共交通組別」大獎 • 企業責任大獎	《東周刊》
「都市盛世環保企業獎 2014」 • 環保節能運輸系統組別白金獎	《都市盛世》雜誌
Yahoo! 感情品牌大獎 2013 – 2014 • 物流及運輸組別	Yahoo!
卓越企業品牌選舉 2014 • 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
無障礙網頁嘉許計劃(流動應用程式組別)金獎 (頒予智能手機應用程式「MTR Mobile」)	政府資訊科技總監辦公室及平等機會委員會
最佳本地手機應用程式 (頒予智能手機應用程式「MTR Mobile」)	《e-zone》(香港經濟日報出版)
2014年傑出市場推廣大獎(Marketing Excellence Awards 2014) • 傑出手機應用程式金獎(Gold Award in Excellence in Use of Apps) (頒予智能手機應用程式「MTR Mobile」)	《Marketing Magazine》

在香港以外獲得的獎項	主辦機構
最佳鐵路營運商 — 亞太區	2014年第三屆印度鐵路高峰會
The Global AirRail AWARDS 2014 • 年度最佳市場推廣計劃 (頒予機場快綫)	在挪威奧斯陸舉行的全球機場鐵路大獎
2014年最受遊客歡迎港澳卓越品牌 • 金爵獎 (頒予廣九直通車服務)	中國內地的中華傳媒
2014年 W³ Awards • 一般網站組別 — 運輸組別金獎 (頒予港鐵網站) • 流動應用程式 — 地圖及導航組別銀獎 (頒予智能手機應用程式「MTR Mobile」)	美國 Academy of Interactive & Visual Arts

提升服務

為繼續提升乘客在旅程中的體驗，港鐵於2014年透過備受歡迎的「用心聽•用心做」計劃推出更多措施，包括加密列車班次、提升車站設施及加強與乘客的溝通，為乘客提供更舒適的旅程。

我們分三個階段在2014年4月、8月至9月及12月加強列車服務，包括在周日及周末不同時段，增加荃灣綫、觀塘綫、港島綫、東鐵綫、西鐵綫、將軍澳綫及東涌綫的班次。我們每星期的列車班次在年內額外增加超過1,100班，使自2012年推出「用心聽•用心做」計劃以來，每星期的列車班次增加超過2,400班。

輕鐵方面，公司由2014年9月起已延長指定路綫的服務時間，讓乘搭西鐵綫尾班車的乘客可轉乘輕鐵，前往全部68個輕鐵車站。

我們明白，由於乘客人數眾多，港鐵網絡部分路綫在繁忙時間特別擠迫。為紓緩擠迫情況，我們已盡可能加密列車班次，致使多條鐵路綫在繁忙時間的列車服務已達到訊號系統的容量上限。我們於2015年3月初批出多條本地鐵路綫和機場快綫訊號系統的更新工程合約，這將有助提升載客量，但效果不會很顯著。而實際的解決方法是興建更多平行的鐵路綫，如沙田至中環綫及建議中的港島區北港島綫，令整個網絡的擠迫情況得以紓緩，並使網絡更趨完善。



2014年，港鐵投入超過60億港元，對鐵路資產進行維修和更新，並提升服務質素

2014年，公司投資超過60億港元進行維修、設備更新及服務改進，以維持現有鐵路資產，並改善其營運表現及載客量。年內，我們展開了兩個重大投資項目。除了總值超過33億港元、預計於2016年展開安裝工作的訊號系統更換工程合約外，公司正探討在2019至2022年間翻新或更換78列八卡列車的方案。這78列列車為現時行走觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的93列M型列車中的一部分，有關方案將為乘客帶來更舒適的旅程。港鐵亦正為M型列車改裝車門導軌，以減少外物阻礙車門關上的機會。

公司亦正更新巴士車隊。2014年，我們以新車取代八架舊巴士，提供往來西鐵綫車站與輕鐵站的接駁服務。新巴士使用歐盟第五代引擎，符合最新、最嚴格的環保標準，令香港的空氣更加清新。

為改善車站的月台管理，公司於2014年增聘了300名車站助理，協助維持車站內的人流暢順，特別是在繁忙時段。

安裝新設備後，車站的環境更加舒適，出入更加方便快捷。馬鞍山綫於2014年11月開始安裝自動月台閘門，首套閘門已於大圍站安裝。

公司目前正在多個車站加裝八部連接車站大堂和地面的升降機，預計於2015至2018年期間完成。我們於2014年開始分階段更換24部液壓升降機，讓乘客可更快捷地來往車站各層。旺角站和太子站的公共洗手間已於2015年1月開放給乘客使用，為乘客的旅程增添便利。

我們繼續努力，使車站與外界緊密相連，出入更加便利。年內，尖沙咀站的新「水晶屋」出入口工程繼續進行，而輕鐵大棠路站於2014年第三季已展開翻新工程，當中包括重建車站簷篷，以騰出更多空間。連接柯士甸站地塊C及D出入口的行人通道工程進展良好，而為通往鄰近發展項目的元朗站行人天橋的聯接工程設計已於2014年8月完成。

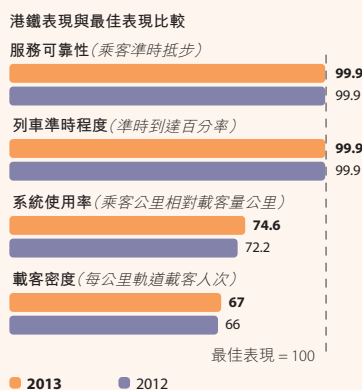
經過五年的規劃、試行和測試，港鐵已於2014年3月完成以更方便的單程智能車票取代舊式磁帶單程車票。2014年9月，港鐵開始更換現有的輕鐵單程售票機。全新的「二合一」輕鐵售票增值機，已於2014年12月起在三個輕鐵車站投入服務，而輕鐵全綫68個車站將陸續換上「二合一」售票增值機。

執行總監會管理報告

香港客運業務

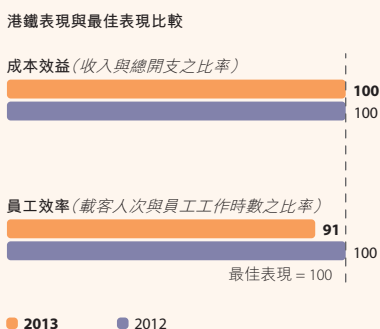
標準借鑑

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。



成本效益及員工效率

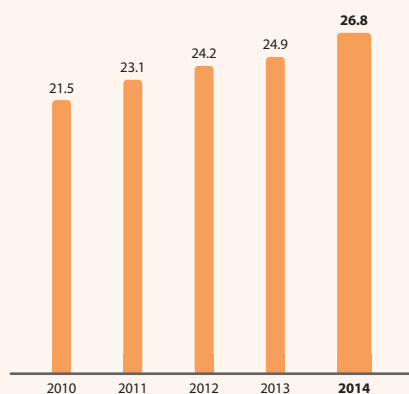
公司繼續採用新技術及措施以提高營運效率。



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開支增加。

(港元)



與乘客保持溝通，是港鐵的重要目標。港鐵智能手機應用程式「MTR Mobile」現有大約250萬名用戶，其中約140萬名用戶選擇接收「Traffic News」的即時資訊。「MTR Mobile」亦已升級並加強功能，增設「輕鐵行程指南」、港鐵巴士資訊，以及站內升降機運作狀況，方便乘客輕鬆計劃行程；而新增的無障礙設計元素和語音資訊，則可以方便視障人士瀏覽資料。此外，根據香港失明人協進會於11月就香港視障人士常用的30個網站的無障礙功能發表的報告，我們的客戶網站100%達致該會建議的15項網站無障礙考慮要素，比2012年的76.9%為高。除了加強無障礙設計外，港鐵網站已換上更時尚、更方便的版面設計，包括一系列個人化功能及自動調節網頁設計，以達致適合桌面電腦、手機及平板電腦的顯示效果。

此外，「Next Train」智能手機應用程式也進行了升級，除一直以來提供的機場快綫、東涌綫及西鐵綫實時列車班次資訊外，其覆蓋範圍現已擴展至將軍澳綫。



機場快綫為航空旅客提供便捷可靠的服務

鐵路系統及市場資料

車務運作資料	2014		2013	
路線總長度 (公里)	220.9		218.2	
車卡數目	2,106		2,106	
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)	87		84	
輕鐵車站數目	68		68	
車站內的「e分鐘著數」機數目	51		49	
車站商店數目	1,350		1,336	
車站內廣告點數目	21,592		21,104	
車廂內廣告點數目	23,415		23,954	
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	140	126	144
— 港島綫	112	124	112	130
— 東鐵綫				
紅磡至上水	212	200	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	133	133	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	171	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：16個繁忙市區地下鐵路系統(國際都市鐵路聯會)

2013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	鐵路 P
乘客車程 (百萬次計)	1,586	1,470	1,193	1,282	1,685	563	2,491	1,742	1,606	483	672	1,507	889	635	493	711
車卡公里 (百萬計)	269	372	224	524	389	172	799	557	253	107	143	339	110	110	120	124
路線長度 (公里)	175	394	253	439	226	284	325	480	218	115	104	538	65	121	146	129
車站數目	82	190	132	270	163	247	175	424	303	66	100	286	58	103	173	78

* 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、SMRT Corporation Limited、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

2014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%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 輕鐵	98.5%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	99.8%
— 西鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
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%	99.7%
— 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	600,000	3,585,340
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	600,000	4,747,878
車票可靠程度：乘客使用磁性及智能車票多少次才遇到一次車票失誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、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	28,150
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%	99.7%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.8%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.7%
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%	99.6%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.7%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.8%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.9%

2014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%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度			
	不適用	99.0%	99.9%
扶手電梯可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.8%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.8%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
溫度及通風			
— 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏二十六度或以下	不適用	97.5%	99.9%
— 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	0
— 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏二十七度或以下，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%	99.9%
清潔程度			
— 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	99.9%
— 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	100.0%
西北鐵路服務範圍內之巴士服務			
— 按照編定班次行走	不適用	99.0%	99.7%
— 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	100.0%
六個工作天內回覆乘客查詢			
	不適用	99.0%	100.0%



增設
49
間新商店



「切合
您的需要」



4G
數據服務
一路伴隨





香港車站商務

香港車站商務於2014年的收入增加8.2%至49.63億港元。香港車站商務的經營成本增加11.0%至5.15億港元，經營利潤因此上升7.9%至44.48億港元，而經營毛利率則為89.6%。



香港車站商務於2014年的收入增加8.2%至49.63億港元。香港車站商務的經營成本增加11.0%至5.15億港元，經營利潤因此上升7.9%至44.48億港元，而經營毛利率則為89.6%。

車站零售設施

車站零售設施於年內的收入增加9.0%至31.97億港元，主要由於優化商戶組合、新訂車站商店租金上升，以及免稅店的租金增加所致。

為進一步強化及提升港鐵車站商店的品牌定位，公司於2014年3月至5月間再次推出「隨行隨買」品牌推廣活動，



港鐵商鋪提供各式貨品及服務，以滿足乘客的需要

執行總監會管理報告

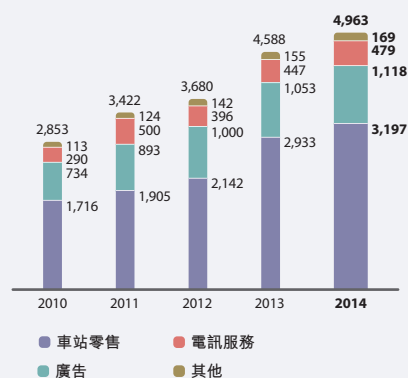
香港車站商務

以韓國明星配合車站及數碼媒體的宣傳活動。年內，公司於港鐵網絡各處張貼海報展示所引進的18個新品牌，以進一步推廣港鐵車站商店時尚便利的品牌定位及多姿多采的商品組合。公司亦努力吸引優質的新品牌進駐，於2014年9月推出港鐵車站商店租賃套餐，憑藉港鐵的品牌優勢推出獨特優惠，使租賃條件更具吸引力。公司又於2014年9月為港鐵友禮會會員舉辦「MTR Shops人氣店選連環賞2014」票選活動，活動旨在向顧客推廣能滿足乘客日常需要的各種商店，以及表揚港鐵車站商店租戶的努力。2014年11月，公司舉辦網絡遊戲及抽獎活動，以提高顧客對港鐵車站商店的喜愛度和關注度，同時推廣港鐵車站商店作為首選的購物熱點。

香港車站商務收入

2014年的收入增加，主要由於車站商店租金和廣告收入上升。

(百萬港元)



主題式廣告套餐，讓廣告商的推廣活動發揮強大成效



iCentres及Wi-Fi熱點為乘客提供無線上網服務

於2014年12月31日，港鐵的車站商店數目達1,350間，而零售設施的總面積為55,696平方米。年內，堅尼地城站及香港大學站於12月開設14間新商店，另外九個車站新增35間商店，而進駐車站商店的新品牌總數達28個。然而，紅磡站為配合沙田至中環綫建造工程而拆遷的商店，抵銷了新店面積的增幅，令零售設施的總面積減少1%。

廣告

我們繼續適時推出銷售套餐吸引及留住廣告商，令2014年的廣告收入增加6.2%至11.18億港元。年內推出的「足球狂熱」銷售套餐以及其他銷售套餐提高了公司的廣告收入。我們亦加裝了大型的廣告牌。香港站、九龍站及機場站的

大堂增設了八個單面及六個雙面的12封廣告燈箱，而葵芳站和葵興站則安裝了31個座地的12封廣告燈箱。截至2014年12月31日，廣告點總數為45,007個。

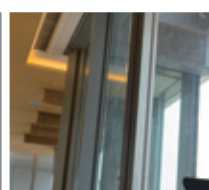
電訊

2014年公司的電訊服務業務收入增加7.2%至4.79億港元，主要由於電訊營運商擴大流動數據容量。南港島綫(東段)及觀塘綫延綫車站正在進行安裝工程以提供Wi-Fi服務。我們預期可於新車站通車首日提供服務。覆蓋48個車站，歷時兩年的2G及3G數據傳輸容量升級工程已於2014年完成。

「直達 優質居所」

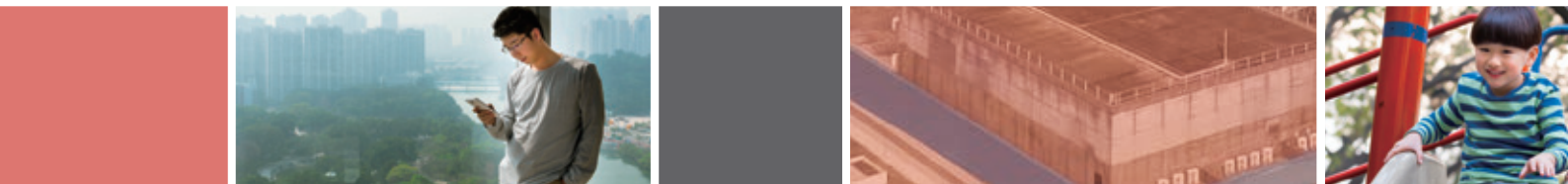
批出 **5** 份物業發展
項目標書

管理
91,434
個住宅單位



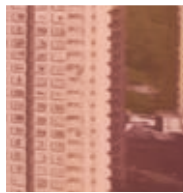


物業組合包括
13 個購物商場



香港物業及其他業務

香港物業市場於2014年上半年保持平穩，而於下半年有所改善... 在低息環境支持下，住宅價格保持堅穩。此外，辦公室租賃市場及零售物業市場均相對地保持平穩。



香港物業市場於2014年上半年保持平穩，而於下半年有所改善。年內地產發展商採取積極的銷售手法，推出的多項新住宅項目均獲得正面反應，令一手住宅銷量較2013年銳增。在低息環境支持下，住宅價格保持堅穩。此外，辦公室租賃市場及零售物業市場均相對地保持平穩。

香港物業發展

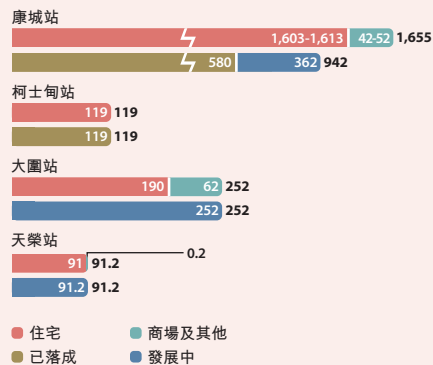
2014年的香港物業發展利潤為42.16億港元，主要包括The Austin(柯士甸站地塊C)及Grand Austin(柯士甸站地塊D)入帳的利潤。兩個項目已於年內獲發入伙紙。

繼The Austin於2013年預售的良好銷情，Grand Austin於2014年的預售引起熱烈反應，691個單位於去年底前已售出99%。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荃灣西站「環宇海灣」，1,717個單位已售出99%。「環宇海灣」的入伙紙已於2014年9月發出。「日出康城」第三期的入伙紙已於2014年12月發出，預計於2015年上半年開展預售。

營運網絡物業發展組合 — 計劃及進度

Grand Austin(柯士甸站地塊D)已預售，691個單位已售出99%。

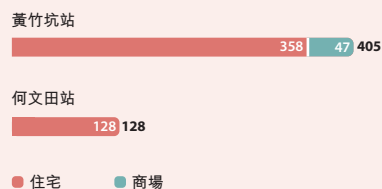
樓宇建築面積(千平方米)



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網發展藍圖已獲城市規劃委員會批准。

樓宇建築面積(千平方米)



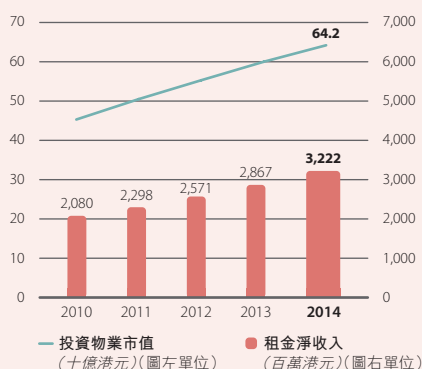
在物業發展招標活動方面，公司已於4月向新鴻基地產發展有限公司的附屬公司寶股有限公司批出「日出康城」第四期發展項目。於10月，公司向新世界發展有限公司的附屬公司珽基有限公司批出大圍站地塊，繼而於11月向會德豐有限公司的附屬公司Leading Elite Limited批出「日出康城」第五期發展項目。2015年1月，公司向南豐集團控股有限公司的附屬公司益添發展有限公司批出「日出康城」第六期發展項目。公司又為天榮站地塊招標，並於2015年2月把地塊批予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司邦信發展有限公司。

執行總監會管理報告

香港物業及其他業務

投資物業

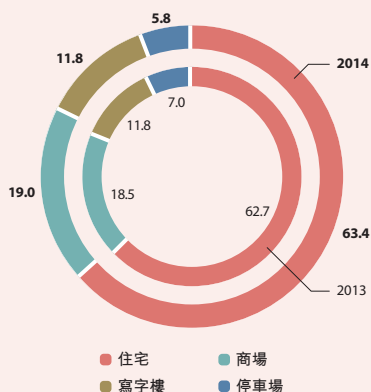
受惠於商場的新訂租金上調，租金收入持續增長。



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91,434個，管理的商用及寫字樓面積為763,018平方米。

(百分率)



「日出康城」方面，為更靈活地提供不同的單位組合以配合市場需求，我們於2015年2月獲城市規劃委員會批准，容許我們把經核准總綱發展藍圖下的住宅單位數目增加4,000個，達致最多25,500個單位。

鑑於市場需要更多土地供應，我們將繼續探討在鐵路沿線發展其他物業項目的機會。

香港的物業租賃及管理業務

香港的物業租賃及管理業務於2014年的收入增加10.9%至41.90億港元。這項業務的經營成本增加11.0%至7.47億港

元，經營利潤上升10.9%至34.43億港元，而經營毛利率則為82.2%。

公司在香港的物業租賃總收入為39.45億港元，較2013年增加11.2%。年內整體港鐵商場之新訂租金錄得13%的平均升幅。於2014年12月31日，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，並在2014年7月份與「國金二期」的一個主要租戶續租。

截至2014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212,500平方米的零售物業、41,006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旗下零售物業的吸引力及財務表現。於2014年，「PopCorn 2」公用地方的翻新工程已經完成。「綠楊坊」亦已完成地下的翻新及商戶優化工程，為商場增添活力，從而提供更精彩的購物體驗。年內，「杏花新城」亦進行局部翻新工程，為商場西翼帶來更具吸引力及生活品味的商戶組合。「青衣城」的擴建項目已於年內動工，預計可於2017年第四季啓用；此項目完成後將會為租賃物業面積增加約12,100平方米，而項目造價則約為24億港元(不包括資本化利息)。

至於大圍站物業發展招標方面，公司已支付地價的其中75億港元及其商場的裝修工程，並將擁有約62,000平方米(當中包括1,380平方米的單車停放處和單車通道)的商場及住宅發展的利潤分帳。該商場預計於2021年啓用。



港鐵的物業項目設施優越、地點便利，為市民提供理想家園



「綠楊坊」完成翻新工程，提供更精彩的購物體驗

港鐵商場的卓越表現廣獲認可，於2014年贏得多個獎項，包括《經濟日報》的「全港10大我最喜愛商場」、《東周刊》舉辦的香港服務大獎2014的「貼心服務之選」及「尊尚購物中心」，以及在《Marketing》雜誌的The Marketing Events Awards 2014中獲頒Best PR / Guerilla Marketing Campaign金獎。

為落實政府的「節能約章」及減少對環境造成的影響，我們推行多項計劃，例如安裝節能設備和承諾推動減廢，並因而獲得廣泛表揚。港鐵商場再次榮獲《盛世雜誌》及商界環保協會頒發「都市盛世環保企業獎2014」白金獎。在設計「青衣城」擴建項目時，我們亦廣泛探討了多項節能措施，包括設有需求管理控制的先進空調設備和節能照明系統。除了支持《惜食約章》外，港鐵商場亦參加由環境局成立的「惜食香港運動」督導委員會。我們亦自發推行「港鐵商場廚餘減少約章」，以支持商戶從源頭減少廚餘。

公司於2014年的香港物業管理收入上升6.1%至2.45億港元。於2014年12月31日，公司管理的商用面積為763,018平方米。而在計入2014年10月新增的「龍門二期」後，公司管理的住宅單位數目增加911個至91,434個。

為推廣廚餘回收和減少堆填區受到的壓力，公司管理的物業——「杏花邨」、「日出康城—首都」及「盈翠半島」，已推行「廚餘回收計劃」。

其他業務

昂坪360纜車(「昂坪360」)

「昂坪360」和昂坪市集於2014年的收入增加18.7%至3.75億港元。年內的旅客數量約達183萬人，而纜車服務的可靠程度亦繼續維持在99.8%的高水平。在「360舞臺」、「360動感影院」及全新旅遊套票等措施配合下，業務錄得增長。年內，「昂坪360」勇奪本地及海外多個獎項，包括躋身《英國電訊報》選出的「世界十大驚喜纜車之旅」之一。

執行總監會管理報告

香港物業及其他業務

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	實際/預計 落成日期
已批出物業發展組合			
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
	20.04		
待批出物業發展組合			
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
	36.39		
總數	56.43		



港鐵為住客提供卓越的物業管理服務

顧問服務

作為世界頂尖的鐵路營運商之一，我們憑藉公司的專業經驗，為香港及海外客戶提供顧問服務。顧問業務於2014年的收入為1.8億港元，較2013年增加40.6%，主要受惠於香港國際機場的旅客捷運系統項目。

八達通

公司於2014年應佔八達通的淨利潤微升0.4%至2.26億港元。截至2014年12月31日為止，在香港採用八達通的商戶逾6,000家。年內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達2,760萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,340萬宗及1.521億港元。

項目管理

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，於2014年為15.61億港元，較2013年增加6.8%。這些委託工程管理收入目前是以收回成本的原則入帳。

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	實際/預計 落成日期
康城站					
第三期 (緻藍天)	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
第四期	新鴻基地產發展有限公司	住宅	122,302	於2014年4月批出	2020年
第五期	會德豐有限公司	住宅	102,336	於2014年11月批出	2020年
第六期	南豐集團控股有限公司	住宅	136,970	於2015年1月批出	2021年
大圍站					
大圍	新世界發展有限公司	住宅 商場	190,480 62,000	於2014年10月批出	2022年
柯士甸站					
The Austin 及 Grand Austin	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
天榮站					
天榮站	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	91,051 205	於2015年2月批出	2021年
屯門站#					
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
荃灣西站#					
環宇海灣	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
南昌站#					
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
朗屏站#					
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^{附註1和2}

地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	招標日期	預計 落成日期
康城站	住宅	663,612 – 673,612	2015-2020年	2020-2024年
	商場	39,500 – 49,500		
黃竹坑站	住宅	357,500	2015-2020年	2020-2024年
	商場	47,000		
何文田站	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規劃許可、批地條款及相關法定程序。

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2014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 停車場	39,461 -	- 993	100% 100%
九龍九龍灣德福廣場二期	商場 停車場	19,363 -	- 136	50% 50%
新界荃灣綠楊坊	商場 停車場	11,107 -	- 651	100% 100%
香港杏花邨杏花新城	商場 街市 停車場	18,050 1,216 -	- - 415	100% 100% 100%
青衣青衣城	商場 幼稚園 停車場 電單車停車場	29,171 920 - -	- - 220 50	100% 100% 100% 100%
坑口連理街	商場 停車場 電單車停車場	2,629 - -	- 16 1	100% 100% 100%
將軍澳PopCorn 2	商場 停車場	8,463 -	- 50	70% 70%
將軍澳PopCorn 1	商場 停車場 電單車停車場	12,173 - -	- 115 16	50% 50% 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 停車場	540 -	- 126	100% 100%
香港中環國際金融中心 - 國際金融中心二期 - 國際金融中心一期及二期	寫字樓 停車場	39,410 -	- 1,308	100% 51%
香港鯉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 電單車停車場 泊車轉乘港鐵車位	- - -	54 10 450	51% 51% 51%
九龍柯士甸道西一號圓方	商場 停車場	45,800 -	- 898	81% 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%
火炭駿景園	住宅 停車場	2,784 -	- 20	100% 100%
屯門海趣坊	商場 停車場	6,083 -	- 32	100% 100%
屯門新屯門商場	商場 停車場	9,022 -	- 421	100% 100%
屯門恒福商場	商場 停車場	1,932 -	- 22	100% 100%
沙田連城廣場零售樓層及1至6樓	商場	12,054	-	100%
紅磡港鐵紅磡大樓部分地下及1樓部分	寫字樓	1,596	-	100%
將軍澳日出康城首都	舖位 長者護理中心	391 2,571	- -	100% 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 幼稚園	154 708	- -	100% 100%

在香港的投資物業組合(於2014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、新屯門商場及恒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
- 日出康城的批地租約期限至2052年5月16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
- 車公廟溱岸8號的舖位及幼稚園的批地租約期限至2058年7月21日

待售物業(於2014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	-	119	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	-	33	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**	-	92.88%
	零售	3,000	-	92.88%
	幼稚園	1,000	-	92.88%
	停車場	-	105	92.88%
	電單車停車場	-	-	92.88%
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	-	25	52.93%
沙田車公廟路八號溱岸8號	住宅	2,254.5***	-	87%
	停車場	-	29	87%
	電單車停車場	-	-	87%
九龍滙翔道8號 The Austin	停車場	-	17	67.5%
九龍柯士甸道西9號 Grand Austin	停車場	-	10	67.5%

* 可出租樓面面積

** 之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2014年12月31日)

管理住宅單位數目	91,434 個單位
管理商用及寫字樓面積	763,018 平方米

香港鐵路網絡
將會增加

53 公里

開創新時代 鐵路網

4

個新鐵路項目
繼續邁進



港島綫延綫

已於2014年12月通車



香港網絡拓展

年內，公司在香港的網絡拓展項目包括五條新鐵路綫，其中港島綫西延（又稱西港島綫）已於2014年12月通車。



年內，公司在香港的網絡拓展項目包括五條新鐵路綫，其中港島綫西延(又稱西港島綫)已於2014年12月通車。

由港鐵擁有的新鐵路綫

港島綫西延(又稱西港島綫)

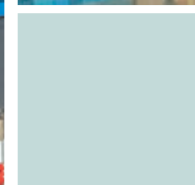
全長3公里的港島綫西延已於2014年12月通車，為香港島西區開創一番新氣象。港島綫西延包括三個新車站，在通車初期香港大學站及堅尼地城站率先投入服務，另一個新車站西營盤站將於2015年3月29日啓用，而該車站位於奇靈里的出入口預計於2015年年底啓用。正如較早前所宣布，我們已調整估算的項目造價(未計算資本化利息)至約185億港元。作為社區鐵路，這條延綫為約23萬名在西區居住及就業的市民帶來更大便利，每日平均乘客量超越

10萬人次。全天候綜合行人設施網絡，包括舒適的行人通道、扶手電梯及升降機，讓市民更方便往來西區山上山下。

在推行工程項目的過程中，與社區的連繫十分重要，而於2014年7月，公司出版一本名為《石牆樹保育》的新書，講述在港島綫西延施工期間如何保育堅尼地城科士街一堵擁有百年歷史的樹牆。在有關項目的另一項社區關懷活動中，香港年輕新晉導演於2014年9月推出三套以「社區」為主題的短片。

南港島綫(東段)

全長7公里的南港島綫(東段)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。南港島綫(東段)把鐵路服務首次帶進南區，服務估計達35萬的居住及



執行總監會管理報告

香港網絡拓展



為了擴建金鐘站而需要在現有港島綫隧道下進行的支撐工程，由於技術複雜，繼續成為項目的主要挑戰

就業人口。全長3.2公里由金鐘站通往海洋公園站的南風隧道，挖掘工程已於2014年10月完成。黃竹坑車廠已經平頂，裝修和機電工程進展良好。為了擴建金鐘站而需要在現有港島綫隧道下進行的支撐工程，由於技術複雜，繼續成為項目的主要挑戰。此工程是否按時完成，至為關鍵，將影響我們能否依2016年年底的修訂目標通車。海洋公園站及黃竹坑站的結構工程已經完成，而裝修及機電工程正在進行中。利東站和海怡半島站的挖掘工程已經完成，車站結構及出入口工程正在進行中。南港島綫(東段)使用的列車已於2014年交付，並由2014年年底起陸續轉移到黃竹坑車廠。一系列的列車測試將於2015年在軌道上進行。

我們於2014年8月份已將估算的工程總造價(未計算資本化利息)增加至152億港元。由於工程複雜及持續面對種種挑戰，我們將根據項目進度再檢討其造價估算，並有機會向上修訂。截至2014年12月31日，項目已完成82%。

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。觀塘綫延綫將成為首條連接何文田和黃埔的鐵路線，服務14.6萬居住人口。工程的主要挑戰為黃埔站月台隧道的挖掘工程，此工程是否按時完成，至為關鍵，將影響我們能否依2016年年中的修訂目標通車。黃埔站西面及東面大堂正在進行挖掘工程，截至2014年年底已經完成約88%，而何文田站的結構工程已完成66%。由油麻地站至黃埔站的軌道鋪設工程已於2014年年底完成27%。

原有的估算工程總造價(未計算資本化利息)為59億港元。由於工程複雜及持續面對種種挑戰，我們將根據項目進度再檢討此造價估算，並有機會向上修訂。截至2014年12月31日，項目已完成72%。



全長7公里的南港島綫(東段)將使港鐵服務由金鐘伸延至港島南區

由政府委託港鐵興建的新鐵路綫

高鐵香港段

高鐵香港段全長26公里，將提供跨境的高速鐵路服務，連接香港與深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡。香港段的列車將由西九龍總站開出。截至2014年12月31日，該項目已完成66%，而目標完工日期則由2015年修訂為2017年年底。根據高鐵香港段委託協議，項目由政府出資興建。我們於2014年7月向政府提交當時的項目造價估算，總額為715.2億港元，包括未來的保險及項目管理成本。由於工程複雜，尤其在西九龍總站的工程，我們正在檢討此造價估算及目標完工日期(以及由此產生的任何潛在滯後)。考慮到項目持續面對的工程挑戰和獨立董事委員會提出的有關建議，造價估算有可能顯著上升。預計此項檢討將於2015年第二季完成，然後正式向政府提交檢討結果，並會繼續監察和檢討項目造價及完工日期。

根據高鐵香港段委託協議，倘若大幅修改執行委託活動的進行計劃有可能導致公司的項目管理責任或成本大幅增加或減少，公司以及政府須真誠地磋商以同意增加或視乎情況減少項目管理費(管理費現時定於45.90億港元)。由於此磋商尚未展開(截至2014年12月31日及直至本年報之日期)，故此在現階段，並不確定有關費用會否增加。倘若公司收到的項目管理費沒有增加，則公司未必能夠收回履行高鐵香港段委託協議下之責任所增加的內部成本。

至於潛在法律責任，倘若公司違反高鐵香港段委託協議，或公司履行高鐵香港段委託協議下之責任時因疏忽而引致政府有所損失，政府有權向公司提出申索。根據高鐵香港段委託協議及高鐵香港段初步委託協議，公司就此產生相關的法律責任(傷亡除外)設有上限，而此上限相等於公司在高鐵香港段委託協議下收到的項目管理費和其他費用，以及公司在高鐵香港段初步委託協議下收到的若干費用。

執行總監會管理報告

香港網絡拓展

公司於2014年4月公布項目工程滯後的消息後，港鐵董事局成立了獨立董事委員會。該委員會與獨立專家合作，就日後公司如何以更具透明度及適時的方式完成該項目提出意見。獨立董事委員會先後在2014年7月及10月發表報告，當中確定導致項目滯後的多項外在因素，包括本地勞動力不足、管綫改動工程複雜，以至地質狀況欠佳的影響。我們正在落實優化公司系統及流程的建議，包括董事局成立了工程委員會及風險委員會。這些改善措施將提升項目管理的透明度和傳訊工作。

香港特別行政區行政長官辦公室於2015年1月30日公布了高鐵香港段獨立專家小組的報告。我們已與獨立董事委員會聘請的兩名專家共同研究報告內容，並將因應需要協助政府落實報告中提出的建議。

這個項目的隧道工程需要使用隧道鑽挖機及鑽爆方式進行大量挖掘，截至2014年年底已完成92%。值得注意的是，全長7.6公里由謝屋村穿過大帽山至石蔭的隧道已於2014年3月底以鑽爆方式打通，而美荔道至海庭道的隧道使用隧道鑽挖機進行的挖掘工程亦已於2014年10月完成。由於在2014年9月開始採用爆破方法，進一步加快西九龍總站北面的地底岩層挖掘進度，西九龍總站的整體挖掘工程

截至年底已完成88%，而混凝土結構的澆灌工程已經完成43%。石崗列車停放處全部14幢建築物的結構工程已經完成，而機電安裝工程正在進行中。

沙田至中環綫

全長17公里的沙田至中環綫，將現有鐵路綫連接成東西走廊及南北走廊。項目共有十個車站，包括六個連接現有及施工中鐵路綫的轉綫車站。截至2014年年底，項目已整體完成27%，而東西走廊及南北走廊分別完成37%及9%。沙田至中環綫東西走廊的工程進度主要受到土瓜灣一處工地的考古工作影響，工程因此滯後11個月，目標通車日期現為2019年。至於南北走廊，我們預計毗鄰該走廊的其他基建項目的工地將延遲移交，並估計將會令工程進度出現最少六個月的滯後，目標通車日期為2021年。公司將繼續與有關方面緊密聯繫，盡量舒緩上述滯後造成的影響。根據沙田至中環綫委託協議，項目由政府負責出資興建。2014年5月，我們通知政府東西走廊和南北走廊的竣工日期會有滯後。由於工程複雜，加上土瓜灣的考古工作令造價上升，我們正考慮項目持續面對的工程挑戰，並按獨立董事委員會的建議，對項目造價估算進行檢討。在完成有關檢討後，會向政府提交檢討結果，並繼續監察和檢討項目造價。

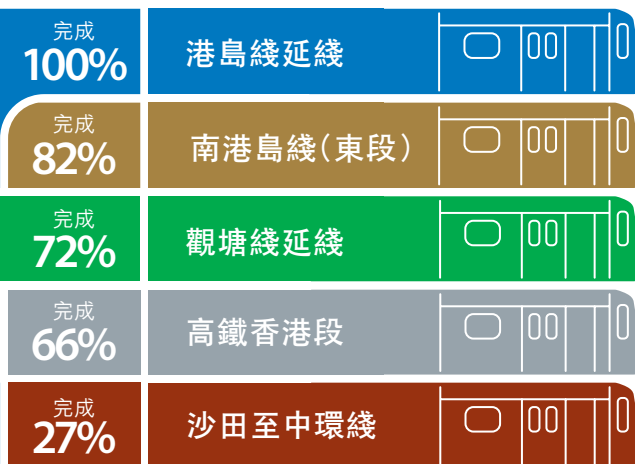
沙田至中環綫將於2021年為新界地區提供急需的新交通聯繫，服務達38萬的居住人口及估計達26萬的就業人口。年內各車站的建造工程繼續進行。顯徑站已完成37%。地面明挖回填隧道的臨時打樁平台已展開打樁工程。截至年底，鑽石山站工程已完成48%，而啟德站工程則整體完成49%。為配合未來沙中綫東西走廊的8卡列車運作，馬鞍山綫各車站月台正進行改建工程，截至2014年年底已完成75%，而鋼製的伸延月台頂蓋亦正在安裝。

正在討論的新鐵路項目

2014年9月，政府公布《鐵路發展策略2014》，當中概述政府為直至2031年的鐵路擴展提供的規劃框架。公司已就這些新鐵路項目向政府提供了一些技術性資料，並會繼續支持政府為社區興建新鐵路。



截至2014年年底，西九龍總站的整體挖掘工程已完成88%



新鐵路項目在 2014 年的進度

上環至堅尼地城	車站數目 3	總長度(公里) 2.7	項目融資 現金資助
金鐘至海怡半島	車站數目 5	總長度(公里) 7	項目融資 鐵路加物業綜合發展經營
油麻地至黃埔	車站數目 2	總長度(公里) 2.6	項目融資 鐵路加物業綜合發展經營
西九龍至廣州南	車站數目 1	總長度(公里) 26*	項目融資 服務經營權
大圍至紅磡 紅磡至金鐘	車站數目 8 2	總長度(公里) 11 6	項目融資 服務經營權

* 由西九龍直達深圳與香港分界。

在海外營運的鐵路綫總長

624公里

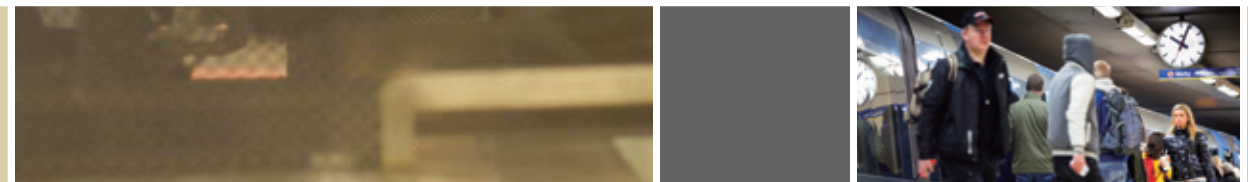
在香港以外營運
7條
鐵路綫

〔網絡伸延擴展〕



在中國內地
營運的鐵路
綫總長

145.7 公里



內地及國際業務與拓展

公司在香港以外的相關附屬及聯營鐵路公司於2014年錄得的總乘客量超過14.58億人次，而2013年的總乘客量約為13.55億人次。



公司於2014年在中國內地及海外的附屬公司，包括鐵路及物業相關的附屬公司，收入合共為126.27億港元。公司在香港以外的鐵路相關附屬公司，即港鐵軌道交通(深圳)有限公司、Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)、MTR Stockholm AB(「MTRS」)、MTR Express (Sweden) AB及Northwest Rapid Transit財團旗下公司的收入合共為124.72億港元，較2013年減少4.8%，主要由於匯率變動。這些鐵路相關附屬公司的經營成本減至116.38億港元，而經營利潤上升8.6%至8.34億港元，經營毛利率為6.7%。

至於公司於香港以外的聯營公司，包括北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵公司」)、London Overground Rail Operations Limited(「LOROL」)、Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)及杭州杭港地鐵有限公司(「杭港地鐵」)，繼續為各自所在社區提供優質鐵路及鐵路相關服務。杭港地鐵的前期虧損已趨穩定，公司於2014年應佔這四家聯營公司的虧損為1.01億港元。

公司在香港以外的相關附屬及聯營鐵路公司於2014年錄得的總乘客量超過14.58億人次，而2013年的總乘客量約為13.55億人次。

中國內地鐵路業務

北京地鐵四號綫和大興綫於2014年超越其服務指標。2014年的總乘客量合計為4.61億人次，周日平均乘客量則逾130萬人次。兩條地鐵綫合共全長50公里，設有35個車站。

北京地鐵十四號綫第一期最後一個車站——七里莊站(與北京地鐵九號綫轉綫車站)已於2014年2月15日通車。北京地鐵十四號綫的服務表現令人滿意，於2014年錄得1,800萬人次總乘客量，及超過5.2萬人次的周日平均乘客量。總括而言，第一期全長12.4公里，共有七個車站。北京地鐵十四號綫第二期東段已於2014年12月28日通車，全長14.8公里，共有12個車站(其中兩個車站目前不停站)。而全綫預計於2017年往後的時間通車，屆時將以「公私合營」模式營運。2014年12月，京港地鐵公司憑藉營運資產全生命周期管理來達致可持續發展的相關項目，榮獲中國交通企業管理協會頒發全國「一等獎」，表揚其創新的管理模式和技術。2014年12月28日，北京地鐵系統全綫上調票價，是七年來首次加價。

深圳市軌道交通龍華綫的營運表現於年內亦超越了指標。全年的乘客量達到1.687億人次，周日平均乘客量為46萬人次。該鐵路綫全長20.5公里，共有15個車站。為配合把載客量提高50%的計劃，港鐵軌道交通(深圳)有限公司將現有的四卡列車改裝，首列六卡列車於2014年1月投入服務。截至2014年12月31日，投入服務的六卡列車數目已達23列，而從2015年2月起，所有營運中的列車已經改裝成六卡。

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2014年的營運表現良好，與2013年相比，乘客量銳增56%至1.444億人次，周日平均乘客量為38萬人次。雖然杭港地鐵於2014年仍然錄得虧損，但杭港地鐵推行了不同措施，例如公交路綫重組、以及推行泊車轉乘計劃來改變乘客的乘車模式，以增加乘客量。杭州地鐵的綫路擴展預計將惠及杭州地鐵一號綫的乘客量增長。

國際鐵路業務

在英國倫敦，LOROL的服務繼續屢獲獎項，營運表現良好。LOROL一直協助倫敦運輸局，為London Overground落實總值3.2億英鎊的載客量提升計劃，首列四卡改裝為五卡的列車已於2014年11月投入服務。憑藉卓越的表現，LOROL獲委任於2015年5月開始營運額外的London Overground綫段，此新增綫段全長43公里，有28個車站。2014年，LOROL的乘客量增長14%至1.148億人次。LOROL於年內榮獲多個獎項，包括「英國國家鐵路大獎」(UK National Rail Awards)中著名的「安全獎」，以表揚LOROL自展開專營權營運以來，乘客意外事故大幅減少。London Overground專營權於2016年11月屆滿，倫敦運輸局將於2015年重新公開招標，我們正考慮參與投標的方式。

在斯德哥爾摩，MTRS於2014年錄得卓越的營運表現，並榮獲獨立機構Swedish Institute for Quality頒授2014年瑞典品質大獎(2014 Swedish Quality Award)。列車準時度表現持續改善。MTRS於年內的乘客量為3.294億人次，與2013年相若，保持穩定。該地鐵系統全長110公里，共有100個車站。

在墨爾本，MTM的乘客量為2.222億人次。該網絡全長390公里，共有218個車站。MTM的營運表現及顧客滿意度持續改善。MTM於2014年3月獲得National Infrastructure Awards的「卓越營運及服務提供者大獎」(Operator & Service Provider Excellence Award)。

中國內地物業發展

在深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段，港鐵物業發展(深圳)有限公司名為「天頌」的物業發展項目進展理想。項目

正籌備第一期預售，視乎市況，預計可於2015年上半年推出。「天頌」售樓處已於2014年11月正式開幕，而示範單位將於2015年3月開放予公眾參觀。該項目的可發展總樓面面積約為206,167平方米，當中約10,000平方米為一個小型購物商場。

我們佔49%股權的合營公司——天津城鐵港鐵建設有限公司在天津地鐵六號綫位於北運河站的物業項目繼續取得進展。此地塊的可供發展樓面面積合共約278,650平方米，將發展為綜合商住項目。

中國內地物業租賃及管理業務

中國內地的物業租賃及物業管理業務於2014年的收入增加6.2%至1.55億港元。公司在北京的商場銀座Mall於2014年年底的出租率為97.3%。

公司於2014年年底在中國內地管理的總樓面面積達230,000平方米。這包括北京傲城融富中心的24,000平方米商用樓面面積及58,000平方米住宅樓面面積，以及北京北辰的購物中心和寫字樓共148,000平方米的商用面積。公司目前正為總樓面面積為48,000平方米的深圳市東海國際商場提供開業前顧問服務。

中國內地及國際拓展

於2014年11月26日，京港地鐵公司與北京市政府正式簽署北京地鐵十四號綫「公私合營」項目的特許經營協議。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。根據該總值500億元人民幣的「公私合營」項目，京港地鐵公司將投資150億元人民幣，並負責供應機電系統及列車，以及提供為期30年的鐵路營運及維修服務。如早前所提及，北京地鐵十四號綫第二期東段已於2014年12月28日通車，預計於2017年往後的時間全綫開通。為支持京港地鐵公司在北京地鐵十四號綫的投資，港鐵將向京港地鐵公司投入約24.5億元人民幣資本。



MTM的營運表現及顧客滿意度持續改善

京港地鐵公司繼2014年11月26日就北京地鐵十六號綫簽署了項目意向書後，於2015年2月8日草簽了該「公私合營」項目的特許經營協議。該鐵路綫連接北安河與宛平，全長50公里，共有29個車站。根據該總值495億元人民幣的「公私合營」項目，京港地鐵公司將負責供應機電系統及列車約150億元人民幣的投資，相當於工程總額的30%。京港地鐵公司亦將提供為期30年的鐵路營運及維修服務。為支持京港地鐵公司在北京地鐵十六號綫的投資，港鐵或將需要再為京港地鐵公司額外投入不多於24.5億元人民幣資本。

公司於2014年1月與深圳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。根據框架協議，港鐵將為北延段及有軌電車系統的工程提供意見及技術支援。項目的可行性研究正在進行中，目標於2015年上半年完成。公司正就有關興建及營運深圳市軌道交通六號綫的原則性協議和合營協議繼續進行磋商及談判。

2014年7月，我們與重慶市政府簽署了諒解備忘錄，並就重慶市的鐵路及物業發展展開了初步討論。

英國方面，我們獲倫敦運輸局批出Crossrail鐵路專營權，並於2014年7月簽署了特許經營協議。港鐵將營運有關服務八年，並有機會獲延長至十年。Crossrail是目前正在興建中的新鐵路，將分階段投入服務。港鐵全資附屬公司MTR Corporation (Crossrail) Ltd.將於2015年5月開始營運該服務的第一期，預計於2019年達至全綫開通營運。我們獲甄選入圍競逐Essex Thameside、Thameslink及Scotrail的鐵路專營權，但最終未能中標。

在瑞典，公司營運往來斯德哥爾摩與哥德堡兩個最大城市的全新鐵路服務MTR Express (“MTRX”)，籌備工作進展良好。該鐵路綫使用現有路軌及基建，由公司全資附屬公司MTR Express (Sweden) AB負責營運，每星期提供約90班列車班次。該鐵路綫將於2015年3月21日提供初階段服務，

執行總監會管理報告

內地及國際業務與拓展

並計劃於2015年8月全面實行列車時間表。車票已於2015年1月23日在MTRX網頁上順利開售。

在澳洲，港鐵參與的財團於2014年9月獲得公司在香港和中國內地以外的首個國際「公私合營」項目——悉尼西北鐵路綫的營運、列車及系統合約。財團包括港鐵、Leighton Contractors Pty Ltd.、John Holland Pty Ltd.、UGL Rail Services Pty Ltd.、Plenary Group Pty Limited及其他財務機構。作為財團成員的港鐵負責鐵路系統的設計及配置，而由港鐵佔60%的附屬公司Metro Trains Sydney Pty. Ltd則負責通車後為期15年的系統營運及維修服務。項目前期

工作進展理想。港鐵在此「公私合營」項目上的投資額約為6,260萬澳元。至於墨爾本的Dandenong Transformation Project（又稱Cranbourne Pakenham Rail Corridor Project），公司於2015年1月份提交了中期報價，正繼續與維多利亞省政府進行磋商，敲定項目細節。該項目是為墨爾本鐵路網絡內的Pakenham綫（57公里）及Cranbourne綫（18公里）進行提升。這些鐵路綫提供重要的鐵路走廊，配合墨爾本東南部地區人口高速增長。該項目透過提供新列車、系統和基礎設施，把兩鐵路綫的載客量提高30%，足以應付每年增加200萬乘客人次。



在斯德哥爾摩，我們取得優秀的營運表現，並獲頒「2014年瑞典優質大獎」

中國內地及國際鐵路業務概覽

	港鐵公司 所佔權益	業務模式	專營權開始日期或 預計通車日期	專營權期限 (年)	車站數目	路線長度 (公里)
營運中項目						
中國內地						
北京地鐵四號綫	49%	公私合營	2009年9月	30	24	28
北京地鐵四號綫大興綫	49%	營運及 維修專營權	2010年12月	10	11	22
深圳市軌道交通龍華綫	100%	建設、營運 ^{附註1} 及轉移	一期：2010年7月 二期：2011年6月	30	一期：5 二期：10	一期：4.5 二期：16
杭州地鐵一號綫	49%	公私合營	2012年11月	25	31	48
北京地鐵十四號綫	49%	營運及 維修專營權	一期：2013年5月 二期：2014年12月	直至 全綫通車	一期：7 二期：12 ^{附註2}	一期：12.4 二期：14.8
海外						
London Overground，英國	50%	營運及 維修專營權	2007年11月	9	57 ^{附註3}	124
斯德哥爾摩地鐵，瑞典	100%	營運及 ^{附註4} 維修專營權	2009年11月	8	100	110
墨爾本鐵路，澳洲	60%	營運及 維修專營權	2009年11月	8	218	390
進展中項目						
北京地鐵十四號綫，中國內地	49%	公私合營	全綫：2017年後	30	全綫：37	全綫：47.3
Crossrail，英國	100%	營運及 維修專營權	2015年5月	8	40(28) ^{附註5}	118
MTR Express，瑞典	100%	非專營營運	2015年3月 ^{附註6}	不適用 ^{附註7}	5 ^{附註8}	455
悉尼西北鐵路，澳洲	混合	公私合營 (營運、列車 及系統)	2019年	15	13 ^{附註9}	36 ^{附註9}
商討中項目						
北京地鐵十六號綫，中國內地	49%	公私合營	一期：2016 二期：2017年後	30	全綫：29	全綫：50

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 北京地鐵十四號綫二期東段的12個車站其中10個已經啟用(其中兩個車站目前不停站)。
- 3 這數目只包括由LOROL管理的車站，而London Overground總共有83個車站。由2015年5月起，West Anglia的服務將會成為London Overground系統的一部分，並會增加28個車站(其中24個由LOROL管理)和延長43公里。
- 4 列車維修服務由MTR Stockholm與Mantena AS各佔50%股權的聯營公司負責。
- 5 MTR Crossrail將負責管理Crossrail全綫40個車站其中28個。
- 6 MTR Express將於2015年3月21日提供初階段服務，並計劃於2015年8月全面實行列車時間表。
- 7 這項服務的營運牌照需要續期。
- 8 MTR Express並不負責管理這些車站。
- 9 悉尼西北鐵路包括8個現有車站和5個已翻新車站，13公里長的現有鐵路段和23公里長的新鐵路段。



逾6,000

名義工參加245項
「鐵路人 鐵路心」項目

每名僱員獲得

6.9個

培訓工作日



「提升團隊精神」



逾 7,700
場「增進員工溝通計劃」
溝通會

人力資源

公司與其受控制之附屬公司於2014年12月31日在香港及香港以外地區分別僱用16,624和7,530名員工。

2014 港鐵傑出貢獻嘉獎暨長期服務獎 MTR Grand Awards for Outstanding Contribution Long Service Awards Presentation Ceremony



公司與其受控制之附屬公司於2014年12月31日在香港及香港以外地區分別僱用16,624和7,530名員工。

羅致及挽留人才

為配合公司的營運需要及業務增長，我們積極制定各項人力資源策略及凝聚員工的計劃，以滿足目前及未來公司在香港、中國內地及海外的人力資源需求。於2014年，公司在香港招聘了逾1,900名新員工，並於內部晉升了超過1,500名員工，而員工流失率則維持在4.4%的低水平。

為接觸更多求職者，我們舉辦各類招聘活動，包括安排招聘日、於車站內設立招聘攤位、舉辦及參與職業博覽會和就業講座，並與專上學院合辦招聘活動。此外，我們還以嶄新的途徑宣傳招聘訊息，包括透過站內設施、車廂內資訊屏幕、社交媒體，以及革新公司的求職網站等。

我們積極吸納年輕人才，並於年內招聘了150名學徒及見習技術員，以配合公司未來的營運需要。我們又推出新的見習技工計劃，於2014年招收了33名學員參與有系統的在職維修培訓課程。此外，我們合共招聘了24名見習工程師、25名見習主任及五名見習管理人員，以接任未來的管理職位。在中國內地，我們夥拍廣州鐵路職業技術學院和深圳市第二職業技術學校兩所教育機構，去招聘見習人員。

為增加全球人力資源調配的靈活性及充分發揮員工的專長，中國及國際業務的核心支援團隊正擴充規模，加入海外員工，並建立一個環球人力資源庫以配合海外業務的發展。

此外，我們推出支持殘疾人士就業計劃。年內，公司與香港社會服務聯會及本地大學合作，為有殘疾或特殊學習需要的大學生提供暑期實習機會。於2014年9月，公司獲頒《有能者·聘之約章》的「優秀共融機構獎」，以表彰公司在推動殘疾人士就業方面的努力。

公司亦致力挽留人才。在香港，我們為參與施工中的指定鐵路擴建工程的合資格員工推出Project Retention Bonus Scheme，以鼓勵專業及技術人員工作至工程完成。在中國內地，我們就薪酬架構作出檢討、提升員工福利和因應市場趨勢作出需要的薪酬調整，公司並推行其他計劃以提供更具吸引力的事業發展機會。同時，公司透過其他各項措施來獎賞和激勵員工。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，公司連續兩年獲選為香港首兩名「最具吸引力僱主」的其中之一。

員工激勵及參與

公司推行各項計劃和活動，激勵員工積極投入工作。2014年，公司撥出經費，鼓勵各部門安排小型活動以提升團隊精神和建立人際網絡。公司亦鼓勵各處別和部門提供更多機會，讓員工獲得更豐富的工作體驗和參與跨職能的崗位輪調。公司的勵志短片系列「港鐵因您精彩」，由不同部門員工分享他們對自己工作崗位的感想，獲得非常正面的回應。「港鐵傑出貢獻嘉獎」計劃於2014年共接獲65項提名，其中10項提名是來自港鐵附屬及聯營公司。公司還邀請內地和海外獲獎團隊的代表及個人獎項得主來港出席頒



頒獎典禮 Distribution & Ceremony



執行總監會管理報告

人力資源



定期舉辦VMV講座，推廣公司的「長遠目標、使命和信念」

獎典禮。「MTRconnects」亦透過各項計劃，包括首屆全球攝影比賽，與全球各地員工保持聯繫。「We are MTR」計劃則繼續加強公司與退休員工及前港鐵員工的聯繫。在中國內地，我們舉辦多項活動以增強員工對公司的認同感。至於澳洲、瑞典和英國業務，公司再次進行員工調查，以助管理層了解員工所關注的事項。

發展領導才能

為培育公司的領導人才，我們繼續舉辦公司及處別層面的人才發展計劃，以及「管理人員發展計劃」及見習人員發展計劃。年內，我們亦為各級員工提供大量發展機會，例如為行政人員及高級經理而設的「行政人員持續進修計劃」，以及為香港、中國內地及海外高級經理而設的「港鐵高級管理課程」，還有為經理和高級督導而設的多個領袖課程。

我們在香港和中國內地共有100多名見習管理人員及見習主任。他們於2014年，接受了架構井然、量身定制的培訓及發展計劃，其中包括崗位輪調，以及42項培訓及發展課程。年內，行政人員和高級經理出席了八場內部研討會和工作坊，並定期收到學習資源指南。我們舉辦了兩場「領袖論壇」研討會，邀請跨國公司行政總裁級的管理要員聚

首一堂，分享真知灼見。為了更具策略性地物色人才，我們與毅偉商學院合作在香港舉辦團隊發展課程。「港鐵高級管理課程」、「Strategic Change Leaders for Success」及「Reaching New Horizons」領袖課程，亦有助高級經理加強領導能力及加深了解各種時下專題，如變革管理、決策及持份者管理。公司在墨爾本的業務亦舉辦類似的課程。

卓越、學習及培訓文化

年內，我們繼續完善員工培訓計劃，鼓勵員工爭取卓越表現及促進個人發展。

公司的學習資源中心是為員工提供最新資源的平台，讓員工透過各種自學教材學習知識和提升技能。中心提供培訓和發展教材、推薦相關讀物和參考資料，並以每月摘要鼓勵員工學習，以培養持續進修的文化。

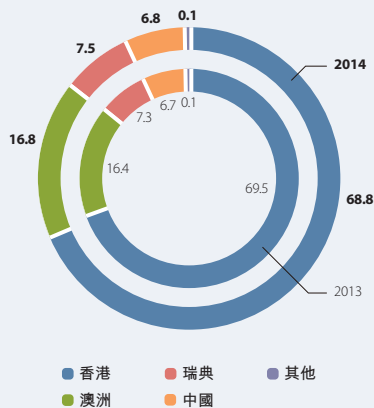
為進一步推廣持續自學文化，我們把電子/流動學習活動併入培訓及發展計劃，以配合員工靈活學習的需要。為激發員工的創意，公司推出了八輯「We Can Innovate」教學短片，展示港鐵不同處別的創新項目。為達致全面覆蓋，公司採用員工可接觸的四個視頻播放渠道，包括內聯網、車站內的電視機、「優質服務百科」(ESpedia)和M-board，以及港鐵網站內的討論區。

年內，公司量身制定切合員工特定需要的培訓課程，涵蓋職能與非職能上的能力、策略規劃、合作及團隊精神。為保持卓越服務，公司致力培訓前綫的列車及車站員工，包括為數百名員工舉辦培訓課程，課程內容由處理客戶投訴，以至後勤同事的支援等。此外，公司還舉辦每兩個月一次的「健康生活計劃」研討會，以加強員工對「身(體)」、「心(境)」、「智(慧)」和「社(交)」方面的健康知識。另外還有「Healthy Mind, Healthy Habits」以及相關主題的工作坊，如太極等。

2014年7月，公司把香港的車務訓練部與內地的三個業務樞紐納入網絡。此為重要的協作機制，讓各方得益，並作為一個互動學習平台，讓導師持續發展他們的才幹和能力。

按地域劃分的員工數目分布

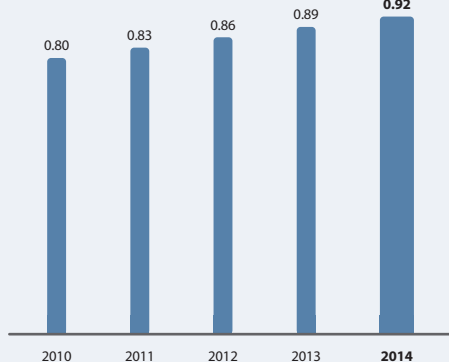
(百分率)



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)



年內，公司在推廣員工培訓和發展方面的努力，再次榮獲多個本地及國際獎項，其中包括Association for Talent Development(前稱美國訓練及發展協會)的「卓越實踐獎」，以及在香港人力資源管理學會舉辦的「卓越人力資源獎2014」獲頒發「卓越學習及發展獎」。2014年，公司舉辦了7,331項培訓課程，為每名香港員工提供6.9天的培訓。

員工溝通

我們鼓勵管理人員與員工積極保持溝通，並提供有效的溝通渠道以討論彼此關注的事項。為此，公司設有行之有效的員工協商機制，包括聯席協商會及員工評議會，現有逾800名員工代表，全部由員工選出。公司透過「增進員工溝通計劃」，加強部門經理與前綫員工的雙向溝通，於2014年舉辦超過7,700場溝通會，出席員工逾100,000人次。

為了讓員工掌握公司的發展動向，並就公司的延綫項目與他們積極溝通，公司內聯網增設了「行政總裁的話」及「MTR In Focus」欄目。公司還繼續為行政人員和總經理舉辦論壇，以加強溝通互動，而行政總裁及行政人員更進行探訪，與員工見面和交流意見，以了解員工的工作進展和面對的挑戰。

公司透過會議及跨國的內部溝通平台「MTRconnects」，加強全球各地業務單位之間的溝通。該平台旨在讓全球各地員工加強分享公司的最新發展和港鐵員工的故事。截至年底，平台錄得338,000瀏覽人次，其中單一訪客超過9,900個。

推動精益求精

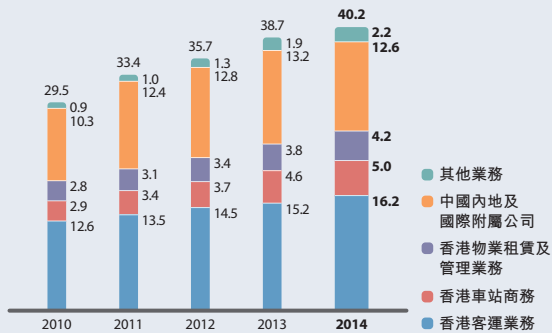
公司推行「員工創意計劃」多年，作為聯繫員工的渠道，並成功鼓勵員工於工作間發揮創意。2014年，公司革新該計劃，引入多個新獎項來激勵員工提出創新意念。

「臻善圈」計劃繼續鼓勵員工發揮集體創意、精益求精，以及加強聯繫員工。港鐵在香港推行「臻善圈」計劃已超過26年，於2014年，該計劃共有5,369名會員及920個小組，所呈交的提案達905個。承接在香港的佳績，「臻善圈」計劃現已推廣至公司在深圳、北京、杭州、斯德哥爾摩和墨爾本的業務，共有2,097名會員及250個小組，並於2014年提交了306個提案。

營業額

營業額持續錄得增長，並於2014年增加3.7%至402億港元。

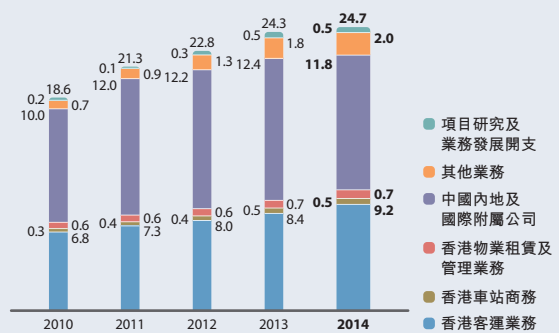
(十億港元)



經營開支

為配合各項優化服務的措施，2014年經營開支增加至247億港元。

(十億港元)



溢利與虧損

2014年，集團取得良好財務業績，其中本地及海外的經常性業務持續增長，而物業發展亦錄得較高利潤。

香港客運業務的車費總收入為160.66億港元，較2013年增長7.0%。2014年本地鐵路服務(港島綫已於2014年12月28日伸延至港島西區)的車費收入為113.18億港元，過境服務的車費收入為30.49億港元，機場快綫的車費收入為9.15億港元，輕鐵及巴士服務的車費收入為6.39億港元，而城際客運服務的車費收入則為1.45億港元。鐵路及巴士服務的需求上升，使2014年的總乘客量增加4.5%至19.046億人次。在按照票價調整機制調整票價並計入票價優惠後，本地鐵路服務、過境服務、輕鐵及巴士服務的平均車費分別較2013年增加2.6%、2.8%、4.2%及4.1%。至於不適用於票價調整機制的機場快綫和城際客運服務方面，機場快綫為刺激乘客量而提供票價優惠，使平均車費減少0.4%，而城際客運服務的平均車費則微升0.1%。計入其他鐵路相關收入1.57億港元後，2014年的香港客運業務總收入增加7.0%至162.23億港元。為配合各種優化服務的措施，包括增加列車班次和系統維修保養，香港客運業務於2014年的相關開支增加9.3%至92.36億港元。因此，香港客運業務的經營利潤上升4.0%至69.87億港元，而經營毛利率則下跌1.2個百分點至43.1%。

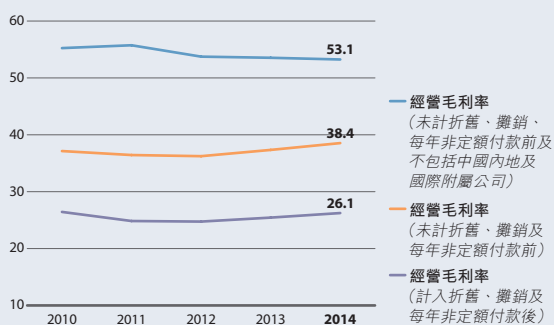
香港車站商務錄得穩健增長，總收入為49.63億港元，較2013年上升8.2%。優化商戶組合，加上於港鐵網絡引入新品牌，均令租金及按營業額計算的租金上升，車站零售收入因而增加9.0%至31.97億港元。公司推出針對特定客群的新廣告套餐，包括在車站指定範圍的特色廣告，使廣告收入增加6.2%至11.18億港元。由於電訊營運商對流動數據容量的需求上升，電訊收入增加7.2%至4.79億港元。其他車站商務的收入達1.69億港元，上升9.0%。香港車站商務的相關開支增加11.0%至5.15億港元，主要由於政府地租及差餉與廣告業務有關的代理費用增加。整體而言，香港車站商務的經營利潤增加7.9%至44.48億港元，而經營毛利率則微跌0.3個百分點至89.6%。

香港的物業租賃及管理業務的表現繼續良好，總收入為41.90億港元，較2013年上升10.9%。由於集團商場的新訂租金平均達雙位數字增長，物業租賃收入增加11.2%至39.45億港元。我們的商場及於國際金融中心二期寫字樓的出租率接近100%。香港物業管理業務持續增長，這方面的收入上升6.1%至2.45億港元，主要因為經理人酬金增加。集團於2014年12月31日管理的住宅單位數目增加911個，至91,434個。香港物業租賃及管理業務的相關開支增加11.0%至7.47億港元，與收入增幅相符。因此，香港物業租賃及管理業務的經營利潤增加10.9%至34.43億港元，經營毛利率維持在82.2%。

經營毛利率

經營毛利率進一步增長至38.4%

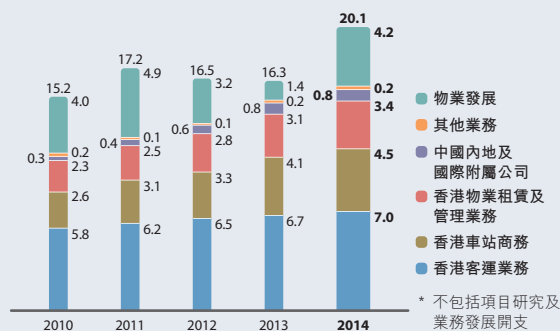
(百分率)



經營利潤來源*

2014年的經營利潤於各業務類別均錄得增長，尤其是於香港物業發展類別，其利潤主要來自The Austin及Grand Austin。

(十億港元)



* 不包括項目研究及業務發展開支

我們的中國內地及國際附屬公司(包括在澳洲、瑞典和英國的鐵路相關及鐵路專營權業務，以及中國內地的鐵路專營權業務及物業相關業務)的收入及開支分別為126.27億港元及118.21億港元。經營利潤為8.06億港元，較2013年上升1.9%，當中包括與瑞典和澳洲新專營權業務有關的1,900萬港元初期虧損，以及與籌備深圳物業發展項目預售有關的5,500萬港元市場推廣費用。若不包括上述費用及虧損，並以固定匯率基準計算，經營利潤則較2013年上升17.6%。在澳洲，MTM的收入和開支分別為84.76億港元及78.96億港元，使2014年的經營利潤增加5.1%至5.80億港元。若以固定匯率基準計算，經營利潤則增加13.4%。在瑞典，MTRS的收入和開支分別為33.47億港元及32.20億港元。於2013年因與當地運輸當局就4,600萬港元的能源成本出現爭議並在仲裁中獲判勝訴，經營利潤由2013年的1.38億港元降至1.27億港元。中國內地方面，深圳市軌道交通龍華綫的收入和開支分別為6.01億港元及4.55億港元，經營利潤上升6,800萬港元至1.46億港元，主要由於乘客量增加。集團在中國內地有關物業租賃和管理業務的經營利潤為2,700萬港元，較2013年上升400萬港元。

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1.93億港元，較2013年上升30.4%。經營利潤增加，主要由於昂坪360的遊客數目上升及於2013年12月上調票

價，對全年度業績帶來利好影響。整體經營毛利率上升1.3個百分點至9.0%。政府提供的委託工程收入總值15.61億港元，上升6.8%，按收回成本基準確認。

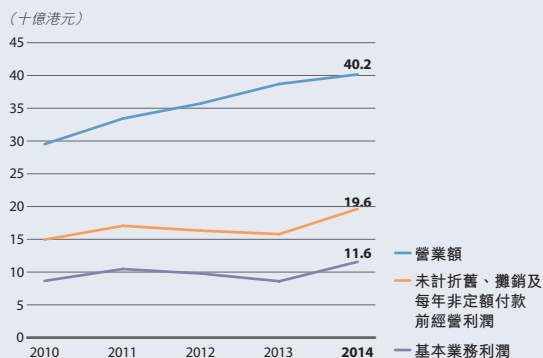
包括上述港鐵物業發展(深圳)有限公司的市場推廣費用5,500萬港元，及2014年的項目研究及新業務拓展開支4.54億港元，未計香港物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤上升7.1%至154.23億港元，經營毛利率則上升1.2個百分點至38.4%。

2014年的香港物業發展除稅前利潤為42.16億港元，其中包括確認來自The Austin及Grand Austin的利潤、出售尚餘單位所得的盈餘，以及西鐵物業發展的代理費收入。2013年的香港物業發展除稅前利潤為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的車位。

由於使用九廣鐵路公司(「九鐵公司」)資產而獲得的相關收入上升並達到最高35%的計算組別，付予九鐵公司的每年非定額付款亦較2013年增加18.0%，至14.72億港元。折舊及攤銷費用上升3.4%至2014年的34.85億港元。由於平均債務結餘減少，淨利息及財務開支由2013年的7.32億港元降至5.45億港元。2014年的投資物業重估收益則由2013年的44.25億港元降至40.35億港元。

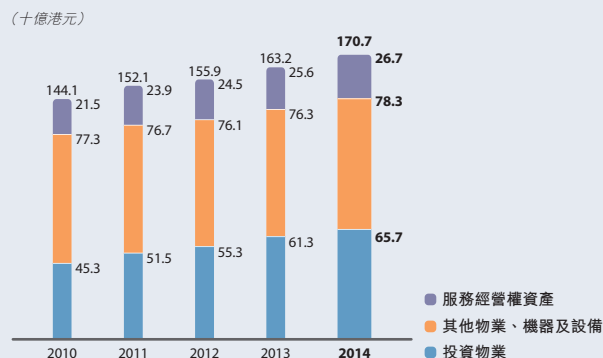
基本業務淨業績

在經常性業務及物業發展業務的利潤增長的支持下，2014年基本業務淨利潤錄得116億港元的紀錄新高。



固定資產增長

因香港鐵路系統的資產添置、投資物業的重估收益，以及隨著港島綫於2014年12月西延而投入使用的資產，固定資產於2014年增加至1,707億港元。



集團應佔聯營公司的利潤由2013年的1.58億港元減至2014年的1.21億港元。集團應佔八達通控股有限公司的利潤為2.26億港元，與2013年相若。2014年集團應佔北京京港地鐵有限公司的利潤為1.85億港元，較2013年減少1,800萬港元，主要由於能源價目及列車維修開支上升。集團應佔London Overground Rail Operations Limited的利潤及管理費收入分別為2,400萬港元及1,400萬港元，較2013年的1,800萬港元增加及1,500萬港元減少。集團應佔杭州杭港地鐵有限公司的虧損為3.15億港元，與2013年相若。由於經營開支增加，2014年集團應佔Tunnelbanan Teknik Stockholm AB的利潤由2013年的1,700萬港元減少至500萬港元。2014年集團應佔其他聯營公司的虧損為400萬港元，這主要與澳洲新專營權業務初期錄得虧損有關。

在扣除所得稅24.96億港元及非控股權益所佔利潤1.91億港元後，股東應佔淨利潤由2013年的130.25億港元增加至2014年的156.06億港元。因此，每股盈利由2.25港元上升至2.69港元。不包括投資物業重估，股東應佔基本業務利潤為115.71億港元，較2013年上升34.5%，而每股盈利亦由2013年的1.48港元升至2014年的1.99港元。集團經常性業務的基本盈利上升7.9%至80.24億港元，而除稅後的物業發展利潤則由2013年的11.63億港元上升至2014年的35.47億港元。

按公司漸進式的股息政策，董事局建議派發末期股息每股0.80港元，全年股息合共每股1.05港元，較2013年增加14.1%，股東亦可選擇以股代息。

資產負債表

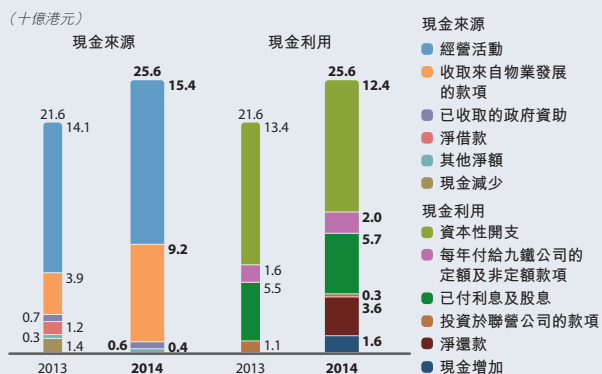
集團的資產負債表持續強健，淨資產較2013年年底上升7.1%至2014年年底的1,634.82億港元。

資產總值於年內增加113.29億港元至2014年12月31日的2,271.52億港元。固定資產總值增加75億港元至1,706.56億港元，主要由於資產添置、投資物業及自用物業的重估收益，以及隨著港島綫延綫於2014年12月啓用，延綫車站的建築成本由在建鐵路工程撥入，並扣除折舊、攤銷及清理後所致。由於南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的進一步建造工程，在建鐵路工程增加46.81億港元至162.29億港元。集團應佔聯營公司的權益增加5.20億港元至57.97億港元，主要來自對天津城鐵港鐵建設有限公司的進一步注資，以及2014年集團應佔聯營公司的利潤。應收關連人士款項為10.73億港元，增加4.19億港元，主要有關就沙中綫向政府收回的成本。由於向發展商收回為柯士甸站地塊地價所支付的現金，發展中物業減少37.43億港元至74.90億港元。現金、銀行結餘及存款增加15.96億港元至188.93億港元，主要由於收到來自物業發展項目並扣除償還銀行借貸後的現金。

集團的負債總額由2014年年初的631.21億港元，微升至2014年年底的636.70億港元，而銀行借貸總額則減少40.04億港元至205.07億港元。應付帳項及應計費用增加26.28億港元至164.21億港元，主要由於香港鐵路延綫項目的項目應計費用增加，以及預先收取政府委託工程的項

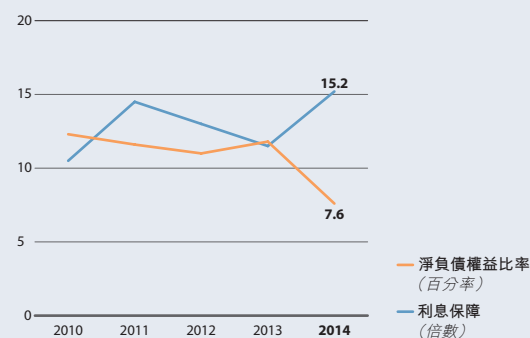
現金應用情況

2014年的淨現金增加主要來自經營活動和物業發展帶來的較高現金流入。



債務償還能力

利息保障及負債比率於2014年均向好。



目管理費用。應付關連人士款項為16.07億港元，增加2.19億港元，主要由於付予九鐵公司的每年非定額付款增加。本期及遞延稅項負債結餘分別增加6.47億港元及6.88億港元，至2014年的9.96億港元及109.77億港元。

由於按僱員認股權計劃發行新股，股本及其他法定資本儲備合共增加8.38億港元至452.80億港元。連同保留溢利(經扣除已派股息)，以及固定資產重估儲備及其他儲備增長合共99.30億港元後，公司股東應佔總權益於2014年12月31日增加107.68億港元至1,633.25億港元。

淨負債權益比率由2013年年底的11.8%下降至2014年年底的7.6%。

流動現金

2014年從經營活動產生的現金在除稅及計入營運資金變動後增加12.89億港元至153.92億港元，主要由於經營利潤增加。從物業發展收取的現金為91.76億港元，主要與收回柯士甸站地塊的地價及售樓款項盈餘，以及「溱岸8號」、「銀湖·天峰」、「領都」及「御龍山」的其他售樓款項盈餘有關。集團收取深圳市軌道交通龍華綫的政府資助為6.52億港元。計入收取的其他現金，如聯營公司派發的股息，以及按僱員認股權計劃發行新股所得的款項，合共3.75億港元後，現金收入淨額由2013年的190.42億港元增至2014年的255.95億港元。

鐵路業務方面，年內的資本性開支總額為97.71億港元，其中29.60億港元用作購入香港客運業務現有鐵路及相關

業務的資產、63.40億港元用於興建香港鐵路延綫項目，以及4.71億港元用於支付深圳市軌道交通龍華綫鐵路營運。物業相關業務的資本性開支總額為25.88億港元，其中4.10億港元及6.81億港元分別用於香港及深圳物業發展項目、14.97億港元用於投資物業翻新及裝修工程，以及支付青衣城擴建項目的有關地價。年內，集團亦向天津城鐵港鐵建設有限公司進一步注資2.94億港元、向九鐵公司支付19.97億港元每年定額及非定額付款，以及向股東派付49.44億港元股息。計入6.02億港元利息付款淨額及向非控股權益持有者派付1.53億港元股息後，現金付款淨額由2013年的216.24億港元減少至2014年的203.49億港元。

整體而言，集團錄得未計融資活動前的現金流入淨額為52.46億港元。計入償還貸款淨額36.50億港元後，集團的現金結餘由2013年12月31日的172.97億港元上升至2014年12月31日的188.93億港元。

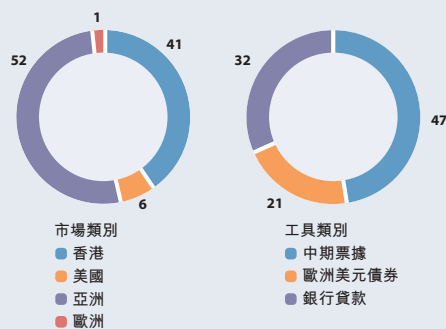
融資活動

年內，美國經濟保持溫和增長步伐，就業情況、房屋市道及消費信心均有改善。美國聯儲局一如預期於10月結束其買債計劃(「量化寬鬆」)，並開始讓市場作好準備，迎接自2006年以來的首次加息，由於預期利率上升，短至中期國庫債券孳息曲線波動加劇，兩年期美國國庫債券孳息率曾升至0.74%(年率，下同)的高位，於年底回落至0.66%。

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，並保持隨時涉足其他重要國際市場的能力。

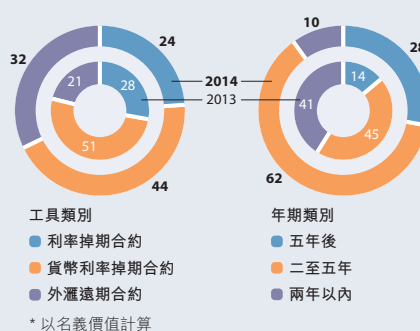
(百分率)(於2014年12月31日)



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，規定只以財務衍生工具作對沖用途。

(百分率)(於2014年12月31日)



然而，儘管美國結束量化寬鬆，但通脹低迷、能源和商品價格急跌，以及避險資金從其他表現欠佳或政局不穩的經濟體流出，使美國長期國庫券孳息率於年內繼續下滑，並跌至接近歷史低位。10年期及30年期國庫債券孳息率分別從2014年年初的3.03%及3.97%的高位下跌至2014年年底的2.17%及2.75%，3個月美元倫敦銀行同業拆息從0.25%微升至0.26%。香港方面，10年期香港外匯基金債券孳息率從2.31%下跌至1.86%，而3個月港元香港銀行同業拆息則維持於0.38%的水平。

年內，集團的主要融資策略，是安排雙邊銀行貸款以滿足往後的融資需要，同時把握利率接近歷史低位的時機，選擇性地以私人配售形式發行長期債券，鎖定定息融資。集團根據上述策略，把握香港銀行市場流動性提供的契機，以更具吸引力的費用及較低的信貸息差，安排多項總額超過40億港元的雙邊銀行貸款。

集團亦把握長期利率下跌及澳門市場有利的套利融資機會，發行12年及15年期澳門票據，並以非常有利的定息水平掉期為港元。這批總值約5.5億港元的澳門票據進一步延長並分散集團整體的債務還款期，並有助鎖定制具吸引力的定息長期融資。

借貸成本

集團綜合負債總額由2013年年底的245.11億港元降至2014年年底的205.07億港元，而2014年的加權平均借貸成本維

持在3.6%的相同水平，損益表上的淨利息開支減少至5.45億港元，2013年為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。該模式設理想定息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。

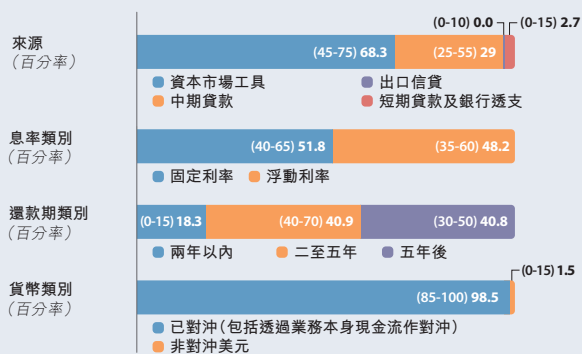
為有效控制及分散交易對手風險，集團只向信貸評級良好的金融機構存放款項及與其進行衍生工具交易。

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，估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

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 2014 年 12 月 31 日(理想融資模式)與實際債務結構的比較



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，及利用信貸違約掉期水平等其他資料，監察其信貸能力的變化，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，以應付未來最少 6 至 15 個月的預期現金需要。集團亦進行壓力測試，以識別及評估日後可能出現的現金流短缺額，並會按需要安排新融資或採取其他適當行動，以紓緩流動資金嚴重短缺的風險。

信貸評級

整年內，公司的信貸評級保持強勢，與香港特別行政區政府相等。

穆迪投資者服務於 2014 年 6 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」。

標準普爾於 2014 年 8 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」。

其後，日本評級投資訊息中心於 2014 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、香港物業投資和發展以及內地和海外投資。

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分成本。

香港物業投資及發展的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向北京京港地鐵有限公司投入的資本、深圳市軌道交通龍華綫餘下的資本性開支，以及龍華車廠物業發展項目的投資。

根據現行計劃，公司在 2015 年至 2017 年未來三年內的淨資本性開支總額估計為 507 億港元，當中包括香港鐵路項目 271 億港元、香港物業投資及發展 155 億港元，以及內地及海外投資項目 81 億港元。在這總額內，預期於 2015 年、2016 年及 2017 年支付的金額分別為 276 億港元、133 億港元及 98 億港元。

集團有足以應付跨越 2015 年資金需要的融資安排和穩健的財務狀況，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

	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007 [#]	2006	2005
財務										
綜合損益表 (百萬港元)										
營業額	40,156	38,707	35,739	33,423	29,518	18,797	17,628	10,690	9,541	9,153
未計折舊、攤銷及每年 非定額付款前經營利潤	19,639	15,795	16,133	17,058	14,951	13,069	14,009	14,229	11,032	11,259
折舊及攤銷	3,485	3,372	3,208	3,206	3,120	2,992	2,944	2,752	2,688	2,695
利息及財務開支	545	732	879	921	1,237	1,504	1,998	1,316	1,398	1,361
投資物業重估收益/(虧損)	4,035	4,425	3,757	5,088	4,074	2,798	(146)	8,011	2,178	2,800
年內利潤	15,797	13,208	13,514	15,688	12,844	10,101	8,035	16,584	8,139	8,953
來自基本業務的股東應佔利潤	11,571	8,600	9,618	10,468	8,657	7,303	8,185	8,571	5,962	6,140
建議及已宣派之股息	6,116	5,335	4,575	4,396	3,405	2,977	2,715	2,522	2,328	2,299
每股盈利 (港元)	2.69	2.25	2.31	2.69	2.21	1.77	1.43	2.98	1.48	1.65
綜合資產負債表 (百萬港元)										
資產總值	227,152	215,823	206,687	197,684	181,660	176,492	159,345	155,668	120,421	113,666
貸款、其他負債及銀行透支	20,507	24,511	23,577	23,168	21,057	23,868	31,289	34,050	28,152	28,264
服務經營權負債	10,614	10,658	10,690	10,724	10,749	10,625	10,656	10,685	–	–
遞延收益	765	623	488	403	605	167	156	515	1,682	3,584
股東應佔總權益	163,325	152,557	142,904	131,907	121,914	110,479	101,431	94,889	79,242	71,969
財務比率										
經營毛利率 (%)	38.4	37.2	36.1	36.3	37.0	50.6	53.0	55.4	54.7	55.9
經營毛利率 (不包括中國內地及 國際附屬公司) (%)	53.1	53.4	53.6	55.6	55.1	53.8	53.2	55.9	55.3	55.9
淨負債權益比率 (%)	7.6	11.8	11.0	11.6	12.3	24.9	40.6	46.5	35.1	38.8
利息保障 (倍數)	15.2	11.5	13.0	14.5	10.5	7.1	6.0	9.0	6.7	7.6
僱員										
管理及支援部門	1,756	1,676	1,600	1,486	1,362	1,319	1,235	1,530	823	810
車站商務	170	158	148	144	144	137	125	138	82	82
車務	10,404	10,033	9,460	9,244	9,026	8,789	8,708	8,937	4,521	4,600
項目	2,764	2,804	2,495	2,109	1,794	1,365	995	942	260	242
物業及其他業務	1,350	1,305	1,273	1,282	1,291	1,242	1,170	1,141	832	688
中國內地及國際附屬公司	180	182	224	179	212	239	197	135	112	83
海外員工	7,530	7,078	6,955	6,851	6,672	7,059	1,646	1,311	733	486
總計	24,154	23,236	22,155	21,295	20,501	20,150	14,076	14,134	7,363	6,991

	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007#	2006	2005
香港客運業務										
載客車卡行車公里總數 (千計)										
本地鐵路及過境服務	273,771	269,141	260,890	254,407	253,067	247,930	245,856	128,041	115,784	114,449
機場快綫	23,232	23,216	23,134	19,603	19,833	19,643	19,891	19,956	20,077	17,122
輕鐵	10,728	10,554	10,453	10,166	9,586	8,950	8,984	755	–	–
總乘客人次 (千計)										
本地鐵路服務	1,547,757	1,474,659	1,431,040	1,366,587	1,298,714	1,218,796	1,205,448	915,755	866,754	857,954
過境服務	113,049	111,362	109,707	103,881	99,954	94,016	93,401	8,243	–	–
機場快綫	14,881	13,665	12,695	11,799	11,145	9,869	10,601	10,175	9,576	8,493
輕鐵	174,199	171,652	167,210	161,289	154,522	143,489	137,730	11,100	–	–
巴士	50,404	47,738	45,962	43,956	40,883	37,522	34,736	2,757	–	–
城際客運服務	4,348	4,324	4,028	3,787	3,244	2,921	3,220	285	–	–
平均乘客人次 (千計)										
本地鐵路服務 — 周日平均	4,490	4,297	4,148	3,968	3,770	3,544	3,514	2,662 [§]	2,523	2,497
過境服務 — 每日平均	310	305	300	285	274	258	255	– [@]	–	–
機場快綫 — 每日平均	41	37	35	32	31	27	29	28	26	23
輕鐵 — 周日平均	487	482	466	451	433	402	385	– [@]	–	–
巴士 — 周日平均	144	137	131	126	118	107	99	– [@]	–	–
城際客運服務 — 每日平均	12	12	11	10	9	8	9	– [@]	–	–
乘客平均乘搭公里數										
本地鐵路及過境服務	11.0	11.0	10.9	10.9	10.9	10.7	10.4	7.9	7.7	7.6
機場快綫	28.6	29.0	29.0	29.4	29.4	29.5	29.4	29.5	29.7	30.4
輕鐵	2.7	2.8	2.8	2.8	2.8	2.9	3.0	3.0	–	–
巴士	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.6	4.6	4.6	–	–
每車卡平均載容量 (乘客人次)										
本地鐵路及過境服務	67	65	65	63	60	57	55	58	58	57
機場快綫	18	17	16	18	17	15	16	15	14	15
輕鐵	45	45	45	45	45	46	46	45	–	–
佔專營公共交通載容量比率 (%)										
	48.1	46.9	46.4	45.4	44.3	42.6	42.0	26.7	25.0	25.2
每車卡公里之港元 (香港客運業務)										
總收入	51.0	48.4	47.6	45.9	43.2	40.8	40.9	47.9	48.3	48.1
經營開支	26.8	24.9	24.2	23.1	21.5	21.5	21.2	21.6	22.1	22.8
經營利潤	24.2	23.5	23.4	22.8	21.7	19.3	19.7	26.3	26.2	25.3
每名乘客之港元 (香港客運業務)										
總收入	8.52	8.31	8.20	7.99	7.86	7.74	7.83	7.55	7.48	7.31
經營開支	4.47	4.27	4.18	4.02	3.91	4.08	4.07	3.40	3.43	3.47
經營利潤	4.05	4.04	4.02	3.97	3.95	3.66	3.76	4.15	4.05	3.84
安全表現										
本地鐵路、過境服務及機場快綫										
須呈報事故數目 [△]	1,327	1,408	1,761	1,769	1,592	1,539	1,514	989	826	748
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [△]	0.79	0.88	1.13	1.19	1.13	1.16	1.16	1.05	0.94	0.86
公司及承辦商的員工意外事故次數 [△]	57	67	58	44	46	60	42	26	23	31
輕鐵										
須呈報事故數目 [△]	122	118	151	164	165	146	136	6	–	–
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [△]	0.70	0.69	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 [△]	4	4	2	7	5	11	5	0	–	–

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。

△ 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。

△ 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超過30年。我們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。

公司積極聯繫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

我們與投資者保持緊密聯繫，使港鐵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，而我們亦是眾多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。為此，公司定期參與投資者會議和路演。於2014年，公司在香港及海外與機構投資者及研究分析員進行約400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的其他欄目內查閱。

除了中央證券登記所提供的股東服務外，公司的專責熱綫亦於2014年處理了超過38,209個個別股東的電話查詢。

指數認可

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亞太區可持續發展指數及富時社會責任指數系列。自2010年起，港鐵一直獲恒生可持續發展企業指數納入為成份股。2014年，MSCI ESG Research在其無形價值評估中給予公司「AA」評級，屬於MSCI的第二高評級，令港鐵成為全球公路及鐵路運輸行業內獲此評級的三大公司之一。

市場認可

公司的2013年報在香港管理專業協會舉辦的2014年度最佳年報獎中獲得「工商企業類」銀獎，是公司年報連續第26年獲得嘉許。2014年9月25日，公司的年報在MerComm, Inc.於紐約舉行的2014年ARC國際年報大獎比賽中贏得一個獎項。

主要股東資料

2015年度財政紀要

2014年度全年業績公布	3月16日
股東週年大會	5月20日
2014年度末期股息截止登記日期	5月26日
股份截止過戶日	5月27日至6月1日 (包括首尾兩日)
派發2014年度末期股息日	7月17日或前後
2015年度中期業績公布	8月
派發2015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

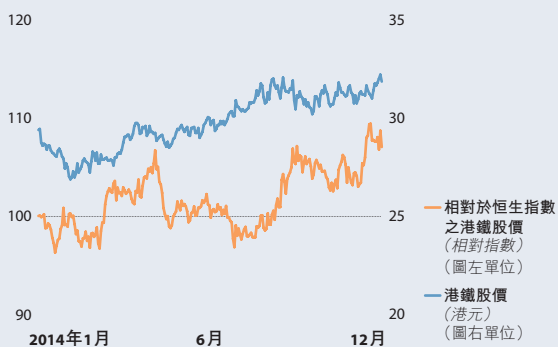
香港鐵路有限公司股份在香港聯合交易所上市，並由J.P. Morgan Chase Bank, N.A.保薦，以美國預託證券Level 1 Programme的形式在美國買賣。

普通股(截至2014年12月31日)

已發行股份	5,826,534,347股
香港特區政府的持股量	4,434,552,207股(76.1%)
自由流通量	1,391,982,140股(23.9%)

市值(截至2014年12月31日) 1,852.84億港元

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

2013年度全年股息	0.92 (港元計)
2014年中期股息	0.25
2014年度末期股息	0.80

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	J.P. Morgan 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	66 HK

美國預託證券Level 1 Programme MTRJY

2014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 8628
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線服務：
電話：(852) 2881 8888

投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

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

「創造 可持續發展未來」

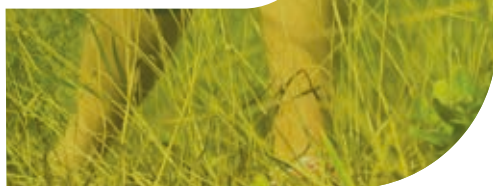
聘用 **150** 名 學徒及
見習技術員



公司義工為
75間非政府機構
舉辦社區項目



在沿綫車站設置
55個社區畫廊



企業責任

企業責任對公司和社會的長遠成功發展至關重要。公司的營運基石，是力求滿足今天業務相關人士的需要，同時放眼未來，確保滿足日後業務相關人士的需要，從而達致為公司和社區的可持續發展作出貢獻的目標。

為達此目標，我們致力確保滿足客戶的需要、尊重員工、善用自然資源、管理對環境的影響，並對業務所在地的社區作出正面貢獻。港鐵以可持續發展財務模式作為發展基礎，讓我們能夠以負責任、可持續的方式實踐目標，同時得以為投資者提供合理回報。對維持公司的競爭力和盈利能力以至作為一間建設和連繫社區的企業，這個方針十分重要。

管治及政策

公司的「長遠目標、使命和信念」(Vision, Mission, Values “VMV”)和強大的企業管治架構，為港鐵履行企業責任貫注強大動力。該企業管治架構傳達公司的信念，並將之融入日常運作，及附屬和聯營公司之中。所有營運實體均恪守一系列管理指令，當中就確保業務和營運的完整性提供所需的實務、政策和程序。

港鐵的企業管治架構包括企業責任政策和企業可持續發展政策。董事局企業責任委員會負責監察和指導上述政策的落實、協助識別漸現的社會和環境事宜，並定期向董事局匯報有關公司表現的最新情況。該委員會由企業責任督導委員會提供協助，後者由法律總監及公司秘書擔任主席。法律總監及公司秘書是執行總監會成員，直接向行政總裁匯報。督導委員會討論可持續發展及企業責任事宜，其成員負責領導各項措施的落實，使企業責任願景在公司內部得到貫徹執行。

我們如何營運業務

安全

我們一直維持業務營運及新發展項目方面的高度安全標準，並以此作為營運的基石。公司承擔責任的對象並不限於本身的僱員，同時包括顧客、合作夥伴、承建商，以及任何有合理原因進入港鐵設施內的人士。

公司的「企業策略性安全計劃」包括三項策略方針：提倡安全第一的文化、推動精益求精的精神，以及與業務相關人士緊密聯繫，以實現公司的安全目標。

我們努力強化安全第一的文化和持續改進對安全的管理，因而在職業安全健康局、勞工處及另外13個機構合辦的第13屆「香港職業安全健康大獎」比賽中獲頒三個獎項。

美國公共交通協會(American Public Transportation Association)連同英國鐵路監管局(Office of Rail Regulation)和倫敦運輸局的代表對港鐵鐵路營運的安全管理系統進行了外部檢討，結論是港鐵擁有卓越的安全管理系統。審查小組找出了29項領先業界的有效安全管理實務，以及數個可進一步提升整體安全管理的範疇。

我們與承判商攜手，提升建築地盤的安全標準。鐵路延綫項目方面，Det Norske Veritas為各主要承判商進行一年兩次的安全審核。物業發展項目方面，除了「安全獎勵計劃」外，我們於2014年還推出了「安全英雄獎勵計劃」，鼓勵承判商的前線員工以安全穩妥的態度進行所有建造工程。

我們還對北京的客運業務進行綜合安全及營運檢討，以評估其安全規定、資產管理和營運系統/程序的落實、員工的知識和能力，以及資產狀況。公司以這項新方針評估現有業務的穩健性以及在香港以外的地區樞紐擴展鐵路網絡的準備程度，這對配合公司的發展計劃至關重要，有助我們在各業務領域追求卓越表現和不斷改進服務。

最後，為配合一年一度的扶手電梯安全運動，我們利用多種媒體，向港鐵乘客傳遞使用網絡內接近1,000條扶手電梯的安全訊息。

環境和自然資源

我們深明，公司的業務與自然環境互相依存，共生共榮。我們的目標，是成為全球資源運用效益和生態可持續發展能力最高的鐵路和物業服務供應商之一。

在貫徹企業可持續發展政策之餘，我們還落實載於公司氣候變化和企業生物多樣性政策中的環保原則。這些政策要求我們致力減少碳排放、提高能源效益、保護重要的自然棲息地，並採取措施紓緩公司營運造成的負面影響。以受到港鐵落馬洲支綫及西鐵綫影響的生態敏感濕地區域為例，我們找到了保護和監察其生物多樣性的方法。

在展開新項目之前，我們會進行環境影響評估。透過公司的環境管理系統，我們可於資產的整段使用期內，追蹤業務營運的影響，並識別和控制當中的重大環境風險。我們還透過獨立機構審核的ISO 14001認證過程，不斷精益求精，並培養公司僱員和合作夥伴的問責性。

在2014年，我們繼續於鐵路營運過程中落實員工在節能比賽中提出的節能構思。我們還繼續支持在港鐵總部大樓、旗下管理的港鐵商場和寫字樓落實政府的「室內溫度節約章」。「青衣城」擴建項目方面，我們除了安裝節能設備外，亦在設計過程中廣泛研究多種節能措施，如具備需求管理控制的先進空調系統、節能照明等。

鑑於廚餘問題和堆填區容量日益受關注，我們與杏花邨業主委員會合作推出「中央處理廚餘，改善屋苑環境」計劃，將廚餘和家居廢物分離及回收。透過「港鐵商場廚餘減少節約章」計劃，我們與餐飲業商戶合作，推廣減少廚餘的方法，並鼓勵商戶從源頭減少潛在廚餘。

在建造港島綫西延期間，我們採取措施保護堅尼地城站附近歷史悠久的樹牆，並於2014年7月出版《石牆樹保育》一書，以誌這個成功的保育項目。

我們的員工

鑑於人力資本對支持公司營運及實現業務擴展目標的重要性，我們投入資源招攬合適的僱員，並致力發展和培育人才。公司還透過各種溝通渠道，與同事討論、回應和處理他們所關注的事宜。

我們推行一系列計劃啟發、連繫和培育人才，以支持同事的專業發展。公司的職業發展計劃著重提升員工的技能和知識，協助他們準備就緒以應付未來的挑戰。公司開辦港鐵高級管理課程，以提高香港、中國內地及海外高級經理的領導和管理能力，便是例子之一。

公司每兩個月舉辦一次研討會，以增進同事的健康知識，並於辦公室提供健體設備，鼓勵員工多做運動。

清晰的「長遠目標、使命和信念」是公司成功的基石，公司透過舉行工作坊和研討會，加強落實「長遠目標、使命和信念」，並向員工頒發獎項以示鼓勵。於2014年進行全面

檢討的《工作操守指引》將於2015年上半年推出。新《工作操守指引》與企業指引將會合而為一，方便員工閱讀和理解。除了強調重要原則外，更新後的操守指引還列舉生活實例，說明員工如何對公司公正處事、重視道德操守的聲譽上作出貢獻。

獨立董事委員會就廣深港高速鐵路香港段發表兩份報告後，我們檢討公司的企業文化，查找可以加強的優勢和需要改善的地方，從而為所有員工營造一個鼓勵良性辯論和建設性質疑、歡迎新構思和承擔決策責任的工作環境。2015年，我們將推出公司文化轉變措施，以助實現公司的企業策略和願景。

我們的客戶

為進一步提升公司一貫高水平的客戶服務，我們承諾令乘客旅程更方便、更舒適，並體現於多項措施，如加密列車班次、增聘月台職員、為某些型號列車改裝車門導軌、新增升降機和洗手間、提升票務系統和智能手機應用程式等。

我們如何為社會作出貢獻

我們深明，我們有責任提升業務所在地社區的生活質素，並利用公司的網絡、技能和資源，齊心協力應對社會挑戰。

公司支持各項青少年相關活動和藝術發展。公司義工積極參與社區活動，幫助有需要的人士。透過這種多管齊下的方式，我們與青少年建立互信關係，並激發他們的潛能，使他們具備所需的技能、動力、視野和機會，為自己 and 所在社區創造一個安穩的未來。

青少年

2014年，港鐵同事繼續獻出時間和技能，支持「Train' 出光輝每一程」和「Friend' 出光輝每一程」計劃，為香港63間學校的220名學生帶來了鼓勵和新體驗。

港鐵的「顧客服務大使實習計劃」今年踏入第九個年頭，為五間專上院校的200名學生提供工作體驗機會。參加者表示，該計劃提供實用的客戶服務知識、提升溝通和人際技巧，並有助個人發展。

此外，港鐵同事透過今年踏入第六個年頭的「學生品管圈計劃」，向小學生灌輸港鐵的「臻善圈」理念，重點是查

企業責任

找問題所在、收集資料進行分析，以及學習解決問題的技巧。我們還繼續與青年企業家發展局合作，為中學生舉辦工作坊、模擬求職面試，以及公司參觀活動。

為支持勞工及福利局推行的《有能者・聘之約章》及共融機構嘉許計劃，我們與香港社會服務聯會及本地大學合作，為有殘疾或特殊學習需要的大學生提供暑期實習機會。於2014年9月，公司獲頒《有能者・聘之約章》的「優秀共融機構獎」，以表彰公司推動殘疾人士就業。我們亦繼續支持「香港運動員就業及教育計劃」，為退役運動員提供工作機會及生活技能培訓。

青少年是我們社會企業責任的焦點所在。我們鼓勵員工加強參與，透過舉辦研討會和電影會加深同事對年輕人的了解。這些活動獲得900多名員工參加，逾75%的電影會參與者表示，電影會增進了他們對年輕人的認識，並改變他們對年輕人的觀感。

藝術

「車站藝術表演」計劃今年踏入第16個年頭，繼續為乘客的旅途增添姿彩。為紀念港鐵通車35周年，我們在中環站舉辦「港鐵車票珍藏展 — 車票之旅35載」，展出車票多年來的演變過程，以及為紀念香港一些重要時刻而特別設計的车票。「車站藝術表演」每周在不同車站舉行，內容包括舞蹈以至中國傳統音樂等。我們的55個社區藝術畫廊和「車站藝術建築」計劃，繼續為乘客帶來豐富多采的車站環境。

支持社區

經審慎評估當前情況後，港鐵宣布於2014年停辦自2005年



我們關愛社群，特別重視幫助年輕人

起每年舉辦的慈善活動「港鐵競步賽」。儘管如此，公司自行透過醫院管理局慈善基金向醫院管理局捐出1,000萬港元善款，以感謝香港市民對港鐵的支持。年內，公司與員工合共捐贈超過1,550萬港元予慈善團體及其他機構。

我們致力建立一個活力澎湃的公民社會，為非牟利機構提供車站內的廣告位，以宣揚他們的服務，並提高市民對社會問題的意識。2014年，我們向49間機構提供廣告位，支持各類義工及長者服務。

港鐵員工透過不同方式接觸社群。在公司的支持及鼓勵下，我們透過「鐵路人 鐵路心」義工計劃，為75間非政府機構舉辦了245個社區項目，參與義工超過6,000人。

嘉許企業責任

2014年，公司在履行企業責任方面的努力，繼續廣獲嘉許。

港鐵自2011年起納入亞洲(日本除外)氣候披露領袖指數。自2002年以來，公司一直躋身道瓊斯亞太區可持續發展指數及富時社會責任指數系列，而自恒生可持續發展企業指數於2010年設立以來，公司一直是其成份股。港鐵是摩根士丹利綜合指數環球可持續發展指數成份股，並於2014年獲MSCI ESG Research授予其無形價值評估的「AA」評級，屬於MSCI的第二高評級，令港鐵成為全球公路及鐵路運輸行業內獲此評級的三大公司之一。

2014年，我們同時榮獲多個獎項和認證，其中包括連續第七年榮獲《都市盛世》雜誌頒發「都市盛世環保企業獎2014」的環保節能運輸系統組別白金獎，並獲康樂及文化事務署頒發「2014最佳園林大獎 — 私人物業(大型住宅物業組 — 樓齡五年或以下)」組別的最高榮譽 — 金獎。在中電2014年的「環保節能機構」嘉許計劃中，我們奪得「公營機構/公用事業/大學」和「物業管理 — 住宅」兩個組別的金獎。我們的「員工綜合發展計劃」則榮獲Association for Talent Development頒發「卓越實踐獎」，見證公司促進職場學習和員工發展的努力在國際上得到表揚。

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，協助辨識和檢討風險，並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，從而有助達成更佳業務表現。

董事局監察公司的重大風險及新興風險，並於2014年8月成立風險委員會以加強其監察。風險委員會成員包括公司的非執行董事和獨立非執行董事，並獲董事局授權檢視企業風險管理體系的成效、重大風險和新興風險、視乎需要就主要風險範圍進行「深入」檢視，並檢視公司的危機管理安排。風險委員會每季召開會議一次，並向董事局作出匯報。

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範疇的管理層代表。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、每季檢討重大風險及主要的新興風險，並按季分別向執行委員會和風險委員會匯報，及每六個月向董事局匯報。

主要風險的管理

公司採取積極主動的措施，管理來自經常性和增長業務，以及經常轉變的營商環境下所產生的風險。部分正在處理中的主要風險如下：

- 2014年對公司聲譽造成影響的各種事故，其中包括公司新鐵路項目的工期延誤和成本超支，及列車服務較多次出現長時間的延誤。為回應這些問題，公司已迅速採取了下列措施：
 - 強化項目管理體系，包括採納董事局就高鐵香港段委任的獨立董事委員會（「獨立董事委員會」）所提出的建議，當中包括成立工程委員會以監視公司的大型資本性項目；及
 - 制定全面的溝通計劃，就主要事宜為持份者和公眾提供更適時、更清晰的資訊，例如由總監會成員定期舉行傳媒簡報會。
- 在香港的五個大型新鐵路項目所面對的挑戰，例如勞工短缺、艱巨的土力工程，以及於營運中鐵路和現有市區建設施工的困難。這些鐵路項目的工期延誤和成本超支仍然是公司企業風險組合中的重大風險。董事局於2014年4月委任獨立董事委員會檢視公司對高鐵香港段的管理狀況。獨立董事委員會的第一份和第二份報告發

表後，公司已制定項目管理、預算控制及匯報流程和程序方面的改進措施，而有關措施現正付諸實行。

- 相比2013年，公司的重鐵服務於2014年內的延誤出現較多的31分鐘或以上較長的延誤（在2014年，超過180萬列車班次運作下，共有12宗）。列車服務受阻原因包括產品質素以至個別系統性問題。自2014年5月起，公司改進了對鐵路服務具關鍵性的設備的供應鏈品質保證流程。此外，公司還委託了跨處別專家小組及顧問專家進行技術研究及查找可改進之處。
- 人力資源交替安排和人手需求增加。公司有不少員工將於未來數年陸續達致退休年齡，造成退休潮。此外，公司需要增加人手配合未來數年的新綫開通，兩者皆使人力資源管理備受壓力。公司現正採取各項措施進行招聘、員工培訓和繼任計劃，以紓緩這方面的潛在影響。

持續改善風險管理程序

灌徹公司致力改善其風險管理體系及相關工具，企業風險委員會反顧了公司面對的業務挑戰後，於2014年年中對企業風險管理體系進行了透徹檢討，並提出多項改善措施。這些措施包括於2014年10月舉辦首次「風險意識周」以提升上下員工的風險意識、為經理級以上人員制定了培訓企業風險管理的電腦軟件、執行委員會就重大風險和新興風險作出定期討論，以及企業風險委員會更頻密地向執行委員會和董事局進行匯報。優化了企業的風險管理流程，將有助強化風險通報和風險意識文化。

此外，我們亦透過與其他採用風險管理體系的公司的共同研討，進行跨行業的借鑒參考及經驗交流，緊隨風險管理的最新發展。作為2014年「風險意識周」的其中活動，我們邀請了外界風險專家與公司的行政人員、高級經理、企業風險委員會成員及部門風險統籌員，分享風險管理的最佳實踐方法。

公司於2014年參與的重要活動包括：

- 在第七次英國企業風險管理體系和第六次香港企業風險管理體系，就推行企業風險管理程序的最佳實踐方法，與其他與會機構進行經驗交流及相互學習。
- 透過於2014年4月在香港舉行的內部「審核和風險論壇」及於2014年11月舉行的另外兩個網絡研討會，讓來自不同業務單位（包括中國內地和海外的附屬公司及聯屬公司）的風險管理人員可互相學習；及
- 定期與公司的保險顧問舉行會議，進行風險分析。

公司管治報告書

公司管治常規

董事局確信公司管治是董事局全體成員的集體責任，並深信良好公司管治為公司完善管理奠定基礎，以符合所有持分者的利益。因此，董事局將繼續努力識別最佳常規，使之規範化，以供公司採納。

本報告闡述公司所採納的公司管治最佳常規，並特別說明公司如何應用《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2014年12月31日止年度內，公司已遵守守則。

如去年年報中所述，公司於2012年及在新《公司條例》(「新條例」)於2014年3月3日生效前，已開始檢討新條例對公司的影響，並分別為董事局成員、執行總監會成員及公司相關部門安排簡介會。為確保全面遵守新條例，董事手冊(其中包括董事職責及其應遵守的相關規則)及公司章程細則亦已更新或修改以配合新條例。已修改的章程細則於2014年5月8日公司股東週年大會上獲股東以特別決議案方式批准通過。此外，為進一步加強公司管治，公司繼續檢討新條例可能帶給股東及其他持分者的影響。

公司管治改善措施

正如公司2014中期報告中所述，公司充份理解公眾對廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目的修訂時間表(「經修訂時間表」)的關注。就此，董事局於2014年4月成立了一個獨立董事委員會(「獨立董事委員會」)，對經修訂時間表的背景及原因進行了檢討。

獨立董事委員會由馬時亨教授出任主席，成立之初由下列公司獨立非執行董事組成：陳阮德徽博士、何承天先生、文禮信先生、石禮謙先生及施文信先生。由於與其他職務在時間上有所衝突，施文信先生在第一份獨立董事委員會報告(「第一份獨立董事委員會報告」)發表後不久便辭任獨立董事委員會成員。

此外，獨立董事委員會委任了兩位獨立專家(彼等具備管理類似高鐵香港段項目的專長)，以協助其編製第二份獨立董事委員會報告(「第二份獨立董事委員會報告」)。

獨立董事委員會共舉行了21次會議，並分別於2014年7月及10月發表了第一份獨立董事委員會報告及第二份獨立董事委員會報告，當中包含多項調查結果及建議。

推行獨立董事委員會建議的改善措施

董事局完全接納第一份獨立董事委員會報告及第二份獨立董事委員會報告所提出的建議，並推行了以下主要建議：

- (a) 董事局成立了一個工程委員會，由6位成員組成，其中5位為獨立非執行董事(「獨立非執行董事」)。工程委員會主要職責是監察推行項目匯報、管理系統及程序的改善措施，包括採用由獨立專家建議的關鍵里程碑及關鍵績效指標。
- (b) 就提交給董事局、工程委員會及執行總監的項目進度及成本月報表的內容作出了改善，令有關所有現行項目的整體計劃及成本狀況有更清晰的顯示，而新引入的交通燈指標顯示令情況更一目了然。

其他公司管治改善措施

為致力不斷地提升其公司管治，董事局亦推行了其他的改善措施，包括：

- (a) 董事局為強化對公司風險管理的監管，以配合業務持續擴展，成立了風險委員會，由7位成員組成，其中5位為獨立非執行董事，以監察公司的風險組合，並檢視公司的主要風險(包括但不限於營運、服務表現、規管、財務和組織結構風險)、企業風險管理架構及成效。
公司於香港交易所就「檢討企業管治守則及企業管治報告：風險管理及內部監控的諮詢總結」之前，已成立了風險委員會。
- (b) 審核委員會、工程委員會及風險委員會之間相互溝通合作
在成立工程委員會及風險委員會之後，董事局考慮到審核委員會、工程委員會及風險委員會之間的相互溝通合

作，認同三個委員會需緊密合作，以促使共享充足訊息而避免工作重疊。三個委員會透過其主席及共同成員/列席人員(按情況而定)，將分享其在履行各自的職責過程中涉及並可能影響其他委員會的工作的重大事項。

- (c) 公司亦已制定一項全新策略性溝通計劃，以更開放及更具透明度的態度改善公司內部及對外的溝通，從而確保適時傳遞充足的資料。

董事局深信上述改善措施的推行將進一步提升公司的公司管治。

董事局評核

為繼續提升公司的公司管治，董事局於2014年10月委任Egon Zehnder(具董事局諮詢經驗的國際專家)進行董事局評核工作。Egon Zehnder依據董事局成員填寫的詳細問卷、與個別董事局成員的會面、就董事局會議作出的觀察以及參照其他可相比的董事局作出其評核。評核範疇包括董事局架構、角色及職責、董事局會議的程序及其成員間的互動和一致性、在董事局及董事委員會層面上的訊息流程、匯報及決策程序。

一份載列此次評核的主要調查結果及建議的報告已於2014年12月中向董事局呈交。為進一步提升公司董事局的效能，董事局現正仔細考慮這些建議。

董事局

整體業務管理

董事局負責管理公司整體業務。根據公司章程細則及董事局採納的規程，董事局授權執行委員會管理公司的日常事務，而其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、公司管治職能、風險管理及內部監控系統、庫務政策及票價結構。

董事局組合

公司現有20位董事局成員，其中14位為獨立非執行董事。公司行政總裁(「行政總裁」)是董事局成員中唯一的執行董事。

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。

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充足訊息外，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事宜交換意見。在主席領導下，一切決定皆反映了董事局的共識。

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。

作為執行總監會領導人及執行委員會主席(執行委員會由執行總監會其他7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，亦兼負作為董事局及執行總監會之間橋樑的作用。

韋達誠先生於2014年8月15日退任為公司的行政總裁，同日起彼亦退任為董事局成員及執行總監會成員。

公司於2015年3月12日宣布，前任署理行政總裁梁國權先生由2015年3月16日起出任行政總裁，任期為三年。於同日起，他亦獲委任為董事局成員及企業責任委員會成員，並繼續出任公司執行總監會成員。

梁先生於2014年8月16日至2015年3月15日期間出任署理行政總裁，負責執行行政總裁的職務和職責。他亦同時以署理行政總裁身份出任執行總監會主席。為確保梁先生

職責範圍內的中國及國際業務能順利運作而作出了臨時安排：金澤培博士(車務總監)負責監督中國內地鐵路營運，並由首席執行官 — 中國業務協助；張少華先生(人力資源總監)負責監督歐洲業務及有關中國和國際業務的資源，並由首席執行官 — 歐洲業務協助；而梁先生則繼續直接監督中國物業業務、公司於澳洲的營運及業務發展，以及公司的企業財務及發展職能，此臨時安排將維持直至執行總監會成員之間的職務作出重新分配。

獨立非執行董事

繼關育材先生、李李嘉麗女士、鄧國斌先生及方正博士分別於2014年10月及2015年1月獲委任為新增的獨立非執行董事後，公司現有14位獨立非執行董事。

政府代表

香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條行使其權利，委任了3位人士為公司的增補董事(「增補董事」)。增補董事名單如下：

1. 運輸及房屋局局長(由張炳良教授擔任)；
2. 發展局常任秘書長(工務)(由韋志成先生擔任，於2014年10月14日生效)；及
3. 運輸署署長(由楊何蓓茵女士擔任)。

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規限，包括以公司的最佳利益為行事依歸。

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。截至2014年12月31日止，政府透過財政司司長法團持有公司已發行股數約76.11%。

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。至於由公司股東作出的委任，請參閱「公司董事局成員委任程序」，該程序已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。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。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。

在股東週年大會上輪值退任的董事(不包括增補董事)，須為在該次股東週年大會三年前所舉行的股東週年大會上獲推選或重選的董事。

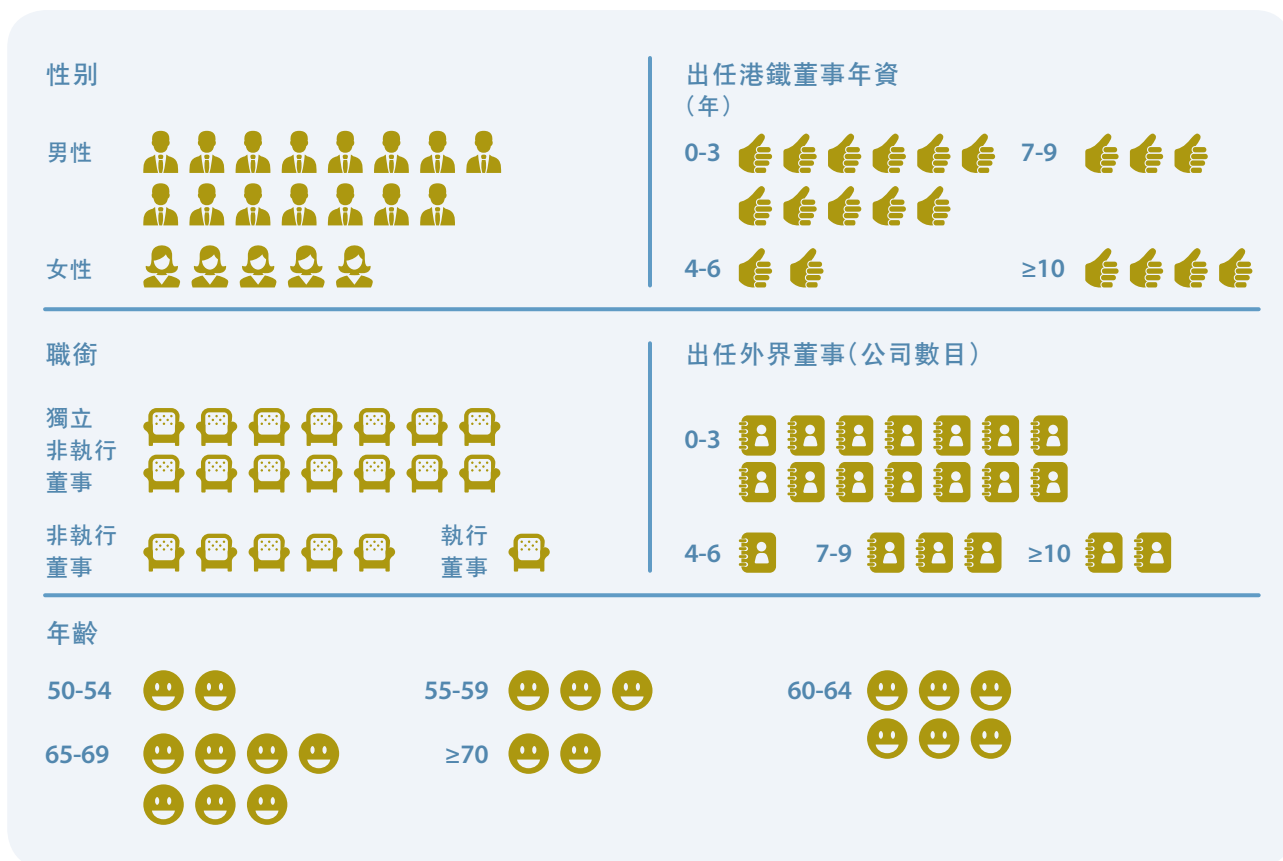
增補董事只可由香港特區行政長官撤任，該等董事不受任何輪值退任規定的管限。

除三名增補董事外，公司與每名非執行董事已簽訂服務合約，訂明他/她繼續獲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。

於2014年5月8日舉行的2014年股東週年大會(「2014年股東週年大會」)上，文禮信先生、吳亮星先生、石禮謙先生、陳黃穗女士、陳阮德徽博士及馬時亨教授根據公司章程細則第87及88條輪值退任，並於2014年股東週年大會上膺選連任為董事局成員。

關於將根據公司章程細則於2015年股東週年大會(「2015年股東週年大會」)上退任的董事局成員詳情，請參閱2015年4月16日致公司股東的2015年股東週年大會通函，該通函包含有關建議授予發行及購回股份的一般授權、建議重選/推選董事及2015年股東週年大會通告。

董事局多元化



公司已制定董事局多元化政策(「該政策」)，該政策已登載於公司網站(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準則，但同時會考慮該政策。委員會負責對董事局的人數、架構及組成進行年度檢討(「年度檢討」)，並獲董事局授權負責遵守此守則條文，董事局亦會定期檢討該政策以確保其成效。

於2014年3月，委員會進行了：

- (i) 年度檢討；
- (ii) 檢討該政策達標的情況；及

(iii) 檢討了一份列出了合意董事局成員應有的技巧、經驗及觀點與角度的列表(「該列表」)。

在會上，委員會認為從多樣化方面而言，董事局有良好的組合；而從結構方面而言，其運作已超越或已按最佳常規而進行。該列表亦因應公司海外業務而作出更新。

委員會及董事局分別於2014年10月及2015年1月委任關育材先生、李李嘉麗女士、鄧國斌先生及方正博士為公司的新任獨立非執行董事時，已將該政策考慮在內，從而更加強了董事局在技巧及經驗、性別、年齡及專業背景多元化方面的平衡。

在委任4位新任獨立非執行董事後，獨立非執行董事的人數已由10名增加至14名，超過目前公司董事局人數的三分之二。該比例超逾《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4名增加至5名。

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。

董事局及執行總監會成員的名單、角色和職能均分別登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。每名董事局成員及執行總監會成員的個人簡歷載於本年報第128至135頁的「董事局及執行總監會成員」一節內。

法規方面的確認

截至2014年12月31日止年度內，公司已收到各獨立非執行董事根據《上市規則》要求，有關他/她的獨立性的確認書。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，並透過提出獨立、具建設性及清晰的意見為公司的策略及政策發展作出貢獻。鑑於守則條文中董事付出時間的承諾，主席已於2014年3月在沒有行政總裁及執行總監會其他成員列席的情況下，舉行了一次董事局私人會議，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」)，所有董事局成員均已適時向公司披露他們的職務承擔。公司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。每名替任董事的聲明亦會按季度發送給他/她更新。另外，每名董事局成員及每名替任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。

除3位增補董事及陳家強教授(財經事務及庫務局局長)外，陳黃穗女士、陳阮德徽博士、方敏生女士、鄭海泉先生、

關育材先生、李李嘉麗女士、文禮信先生及鄧國斌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)。

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(定義見於香港法例第571章《證券及期貨條例》(「《證券及期貨條例》」))，已被要求遵守標準守則的規定。

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。2014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。

檢討公司管治職能

於2014年3月，董事局已根據公司管治職能的職權範圍，對公司管治職能進行了年度檢討，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，均屬足夠及符合公司現時的企業策略。以上職能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。

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

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製，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一般於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，並經主席同意，然後與董事局其他成員聯繫。

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、風險管理及內部監控系統、公司管治、人力資源、持續發展、企業責任及前景。作為提升報告的一部份（請參閱本年報第102至103頁的「公司管治的改善措施」一節），行政總裁提交的執行摘要，在匯報公司的整體策略、主要問題及重要事宜之上，加入了一個新環節並新引入交通燈指標顯示五條新鐵路項目的整體進度及有關成本。行政總裁執行摘要每月向董事局提交。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識，及提供資料令他們可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從，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况下，與執行總監會成員直接接觸。

重大權益及投票事宜

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在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（包括他/她的任何聯繫人士）的關連人士之權益會視為他/她的權益。純粹因擁有公司的股份、債券或其他證券的權益，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份會議的法定人數內，但會被計算在該會議所有其他部份的法定人數內。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。

倘公司與政府的利益出現衝突時，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份的法定人數內，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，部份合約為持續性質。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（部份為持續關連交易）。載於本年報第148至164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。

須於董事局會議表決的事宜，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。

董事局及董事局委員會會議

董事局在2014年舉行了30次會議（包括7次董事局定期會議、15次董事局特別會議及8次董事局私人會議），遠超於守則要求發行人每年舉行至少4次董事會會議的規定。

董事局定期會議

董事局在2014年共舉行7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事項。此外，在這些董事局會議中亦討論其他主要事項，包括：

- 董事手冊更新；
- 派息政策；
- 港鐵企業策略；
- 策略性溝通計劃；

- 於列車服務事故後實施的改善方法的檢討；
- 2014年港鐵車費按票價調整機制下修訂的原則；
- 截至2013年12月31日止年度內部監控系統報告；
- 公司管治職責的年度檢視；
- 董事局人數、架構及組成的年度檢視；
- 新董事局成員及董事局委員會；
- 新鐵路項目的進度及成本；
- 高鐵香港段項目的更新；
- 西港島綫及南港島綫(東段)項目的更新；
- 有關鐵路項目批出的合約；
- 2014鐵路發展策略的更新；
- 更換M系列車；
- 中國及國際業務的更新；
- 香港境外新項目商機；
- 新物業發展計劃的更新；
- 物業發展招標；
- 於2014年股東週年大會上推選/重選董事；
- 2014年股東週年大會；
- 2014年度薪酬檢討；
- 2013年報及帳目；
- 2013可持續發展報告；
- 2013企業安全管治年報；
- 昂坪360有限公司的2013年業績；
- 2014中期報告及帳目；
- 2014年股份獎勵計劃；
- 2015年預算及長遠預測；
- 修改公司組織章程大綱及組織章程細則；
- 修改審核委員會的職權範圍；及
- 審核委員會、企業責任委員會及工程委員會的會議議程摘要。

董事局會議記錄由法律總監及公司秘書或其代表預備，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不同意見。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，董事局在下一個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，可在下一個會議上討論，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。

董事局成員亦以傳閱形式批准增加於一個海外項目的總投資額及批出一項物業發展合約。主要股東或董事局成員概無在此等項目中擁有任何利益，同時所有董事局成員亦獲提供此等項目的簡介。

董事局特別會議

主席於年內舉行了15次董事局特別會議，其中9次會議討論高鐵香港段項目一事上的進度及關於高鐵香港段項目的第一份獨立董事委員會報告及第二份獨立董事委員會報告，並討論下列事項：

- 關於新鐵路項目的更新；
- 西港島綫及沙中綫合約的批出；
- 物業發展招標；
- 提交海外項目投標；
- 北京投資的更新；
- 國際業務投資的建議上限和中國及國際業務展望；
- 疏導早上繁忙時間人流計劃；
- 車務表現的更新；
- 2014年股份獎勵計劃；
- 新董事局成員及董事局委員會；
- 八達通集團2013年度及截至2014年6月期間的業務更新；
- 2014鐵路發展策略的更新；及
- 2013/2014企業風險管理年度報告。

董事局私人會議

主席於年內舉行了8次董事局私人會議討論下列事項：

- 評核執行總監的表現；
- 工程總監退休；
- 高鐵香港段項目；
- 公司總體溝通計劃；
- 韋達誠先生之退任；
- 委任新工程總監及擬提名新董事局成員；
- 公司高級管理架構及董事局繼任事宜；及
- 委任外聘顧問作董事局評核。

董事局各成員(及相關執行總監會成員)在年內的出席記錄列載於本年報第109頁。

於2014年舉行的會議

	董事局 定期會議	董事局 特別會議	董事局 私人會議	審核委 員會	提名委 員會	薪酬委 員會	工程委 員會	風險委 員會	企業責任 委員會	股東週年 大會
會議次數	7	15	8	4	3	9	1	1	2	1
董事局成員										
非執行董事										
錢果豐博士(主席)	7/7	15/15 (附註1)	8/8		3/3				2/2	1/1
陳家強教授	4/7 (附註2)	6/15 (附註2)	0/8 (附註2)		1/3 (附註2)	5/9 (附註2)				0/1
運輸及房屋局局長(張炳良教授)	5/7 (附註3)	11/15 (附註3)	7/8		3/3	(附註3)			1/2 (附註3)	0/1
發展局常任秘書長(工務) (韋志成)(自2014年10月14日起)	2/2	0/1 (附註4)	1/2 (附註4)				1/1 (附註4)	1/1 (附註4)		
運輸署署長(楊何蓓茵)	6/7 (附註5)	12/15 (附註5)	5/8 (附註5)	4/4				1/1 (附註5)		0/1
獨立非執行董事										
陳黃穗	7/7	15/15	8/8		(附註6)				2/2	1/1
陳阮德徽博士	6/7	12/15 (附註7)	8/8			9/9 (附註7)	1/1 (附註7)			1/1
鄭海泉	7/7 (附註8)	14/15 (附註8)	8/8 (附註8)			8/9 (附註8)			2/2	1/1
方敏生	6/7 (附註9)	12/15 (附註9)	6/8		2/3				2/2	1/1
何承天	7/7	12/15	8/8		3/3 (附註10)	9/9 (附註10)	1/1 (附註10)			1/1
關育材(自2014年10月14日起)	1/1	1/1	1/1				1/1 (附註11)	1/1 (附註11)		
李李嘉麗(自2014年10月14日起)	1/1	1/1	1/1	1/1 (附註12)				1/1 (附註12)		
馬時亨教授	6/7 (附註13)	13/15 (附註13)	6/8 (附註13)	4/4 (附註13)	2/3 (附註13)					1/1
文禮信	7/7	14/15 (附註14)	7/8 (附註14)	3/4		8/9 (附註14)		1/1 (附註14)		1/1
吳亮星	5/7	9/15	6/8	3/3 (附註15)	2/3			1/1 (附註15)		1/1
石禮謙	7/7 (附註16)	14/15 (附註16)	7/8 (附註16)		3/3 (附註16)		1/1 (附註16)		2/2	1/1
施文信	6/7	9/15	5/8	4/4		7/9 (附註17)				1/1
鄧國斌(自2014年10月14日起)	1/1	1/1	1/1				1/1 (附註18)	1/1 (附註18)		
執行董事										
韋達誠(行政總裁) (自2014年8月15日起退任)	4/4	12/13 (附註19)	2/2 (附註19)						0/1	1/1
執行總監會成員										
馬琳(法律總監及公司秘書)								1/1	2/2	
張少華(人力資源總監)									1/2	

附註：

- 錢果豐博士有6次董事局特別會議以電話會議方式參與。
- 陳家強教授有3次董事局定期會議、7次董事局特別會議、7次董事局私人會議、1次提名委員會會議及3次薪酬委員會會議由他的替任董事代為出席。
- 張炳良教授有2次董事局定期會議、2次董事局特別會議及1次企業責任委員會會議由他的替任董事代為出席。自2014年10月14日，張教授獲委任為薪酬委員會成員及同時退任為企業責任委員會成員。
- 韋志成先生有1次董事局特別會議及1次董事局私人會議由他的替任董事代為出席。自2014年10月14日，韋先生獲委任為工程委員會成員及風險委員會成員。
- 楊何蓓茵女士有1次董事局定期會議、1次董事局特別會議及1次董事局私人會議由她的替任董事代為出席。自2014年10月14日，楊女士獲委任為風險委員會成員。
- 自2014年10月14日，陳黃穗女士獲委任為提名委員會成員。
- 陳阮德徽博士有1次董事局特別會議以電話會議方式參與。自2014年10月14日，陳博士獲委任為薪酬委員會主席及工程委員會成員。
- 鄭海泉先生有3次董事局定期會議、5次董事局特別會議、3次董事局私人會議及4次薪酬委員會會議以電話會議方式參與。
- 方敏生女士有1次董事局特別會議以電話會議方式參與。
- 自2014年10月14日，何承天先生獲委任為工程委員會主席及成員、同時退任為薪酬委員會主席(但留任為成員)、提名委員會主席及成員。
- 自2014年10月14日，關育材先生獲委任為工程委員會成員及風險委員會成員。
- 自2014年10月14日，李李嘉麗女士獲委任為審核委員會成員及風險委員會成員。
- 馬時亨教授有2次董事局定期會議、6次董事局特別會議、2次董事局私人會議、1次審核委員會會議及1次提名委員會會議以電話會議方式參與。自2014年10月14日，馬教授獲委任為提名委員會主席。
- 文禮信先生有4次董事局特別會議、3次董事局私人會議及3次薪酬委員會會議以電話會議方式參與。自2014年10月14日，文禮信先生獲委任為風險委員會主席及成員及同時退任為薪酬委員會成員。
- 自2014年10月14日，吳亮星先生獲委任為風險委員會成員及同時退任為審核委員會成員。

16 石禮謙先生有3次董事局定期會議、3次董事局特別會議、2次董事局私人會議及2次提名委員會會議以電話會議方式參與。自2014年10月14日，石先生獲委任為工程委員會成員及同時退任為提名委員會成員。

17 施文信先生有1次薪酬委員會會議以電話會議方式參與。

18 自2014年10月14日，鄧國斌先生獲委任為工程委員會成員及風險委員會成員。

19 韋達誠先生有1次董事局特別會議以電話會議方式參與。由於3次董事局私人會議由主席與非執行董事進行，因此，韋先生均沒有出席。

董事局委員會會議

於2014年3月11日及8月25日分別舉行了2次董事局委員會會議，法定出席人數為2人：

- 省覽截至2013年12月31日止年度末期股息及2013年報和帳目，並向股東提議在2014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2014年6月30日止半年度的中期股息及2014中期報告和帳目及未經審核的業績的初步公告。

介紹計劃及其他培訓

介紹計劃

每位董事局成員(包括政府委任董事)及每位替任董事於獲委任為董事時，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。

新董事局成員(關育材先生、李李嘉麗女士、鄧國斌先生、發展局常任秘書長(工務)(韋志成先生)及方正博士)、新替任董事(陳志明先生)，以及工程總監黃唯銘博士(方正博士於2015年1月獲委任，其餘各位皆於2014年獲委任)，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。

公司亦為以上各位新任董事局成員提供了熟習計劃，以助其了解公司主要業務的營運。

所有董事局成員(包括其替任董事)於獲委任時均獲發董事手冊，當中列載董事職能上及董事局於公司管治職責及各董事局委員會之職權範圍。該等範圍的最新發展會於董事局會議上報告，董事手冊隨後亦會作出更新。董事手冊最近期之更新已於2015年1月13日獲得批准通過。

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。

於2014年12月，董事局成員獲安排實地視察港島綫延綫至西區站，從而讓董事局成員可第一時間瞭解為準備港島綫延綫於2014年12月底通車至西區的工作及車站運作。



董事局成員實地視察港島綫延綫

公司的外聘法律顧問就法例及法規事宜分別於2014年5月及2015年1月，向董事局及執行總監會成員提供了兩次簡介會，涵蓋下列主題：

- (1) 董事的委任；及
- (2) 董事的披露責任、香港交易所就風險管理及內部監控的諮詢總結以及《競爭條例》。

除上述外，有關公司管治事宜之資料亦不時提供予董事局成員、彼等替任董事及執行總監會成員，使他們緊貼這方面的最新發展。於年度內，公司向他們傳閱了一份「香港董事會多元化 — 2013年董事的觀點與角度」的調查報告及「關連交易新規則」及「董事局成員買賣公司股份」的資料。

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2014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
非執行董事			
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	√	√
發展局常任秘書長(工務)(韋志成)	√	√	√
運輸署署長(楊何蓓茵)	不適用	√	√
獨立非執行董事			
陳黃穗	不適用	√	√
陳阮德徽博士	不適用	√	√
鄭海泉	不適用	√	√
方敏生	不適用	√	√
何承天	不適用	√	√
關育材	√	√	√
李李嘉麗	√	√	√
馬時亨教授	不適用	√	√
文禮信	不適用	√	√
吳亮星	不適用	√	√
石禮謙	不適用	√	√
施文信	不適用	√	√
鄧國斌	√	√	√
執行董事			
韋達誠(行政總裁(於2014年8月15日退任))	不適用	√	√
其他執行總監會成員			
梁國權(署理行政總裁 [^] (自2014年8月16日至2015年3月15日))	不適用	√	√
張少華(人力資源總監)	不適用	√	√
金澤培(車務總監)	不適用	√	√
羅卓堅(財務總監)	不適用	√	√
馬琳(法律總監及公司秘書)	不適用	√	√
鄧智輝(物業總監)	不適用	√	√
黃唯銘(工程總監(自2014年10月28日起))	√	√	√
楊美珍(商務總監)	不適用	√	√
周大滄(工程總監(於2014年10月28日退休))	不適用	√	√

* 適用於2014年新委任之董事。

[^] 自2015年3月16日起獲委任為行政總裁。

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。

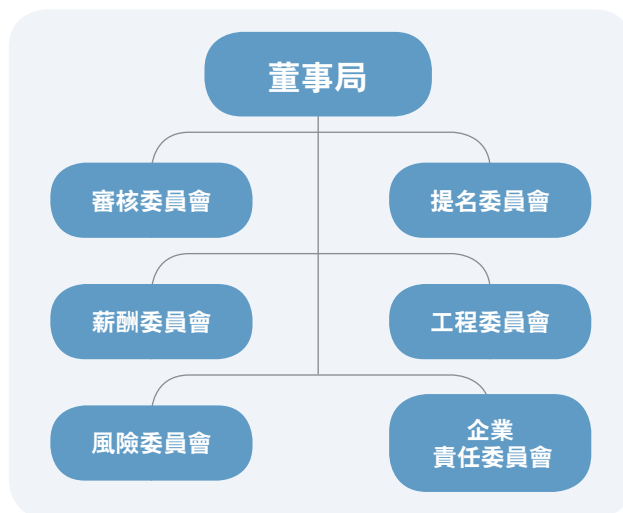
為了讓高級行政人員能與香港其他優秀企業分享和學習，這計劃邀請了在不同行業中具領導地位的公司的高級行政人員出席公司內部研討會，到臨分享他們成功的故事、管理理念、個人才智和深入見解。此外，並與其他五間企業成立了一個卓越學習聯盟，持續提供一個跨企業的學習平台予高級行政人員學習及分享卓越營商模式。高級行政人員積極參與內部研討會和卓越學習聯盟。

問責性

董事局成員負責編製公司及集團的帳項。截至2014年12月31日止之帳項是按持續經營準則編製，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。於編製截至2014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2014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119頁。

為此，呈交董事局的帳項均已由執行總監會成員審閱。於編製年報、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份，董事局共成立6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)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122至第123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

陳阮德徽博士(主席)(自2014年10月14日起)
鄭海泉先生
何承天先生(自2014年10月14日起退任為主席但仍為成員)
施文信先生
文禮信先生(至2014年10月13日)

非執行董事

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)
(自2014年10月14日起)

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2014年舉行了9次會議。依據其職權範圍，委員會在本年度執行了以下工作：

- 核准2013年報中所載的2013年薪酬報告書；
- 就公司按表現而釐定的浮動獎金計劃，檢討及審批2013年表現期的獎金；
- 檢討及審批按「2007年認股權計劃」合資格僱員的認股權；
- 就執行總監會成員在2014年7月生效的薪酬作出年度檢討；
- 檢討及審批「2014年股份獎勵計劃」之具體設計、計劃文件及委任計劃受託人及管理人；
- 決定及批准韋達誠先生離任行政總裁之安排(自2014年8月15日起生效)；
- 決定及批准執行總監會以下成員的薪酬：
 - 梁國權先生(為新任署理行政總裁[^]，由2014年8月16日起生效)；及
 - 黃唯銘博士(為新任工程總監，由2014年10月28日起生效)；
- 檢討高級行政人員之績效管理及薪酬架構；及
- 檢討非執行董事的酬金安排。

[^]自2015年3月16日起獲委任為行政總裁。

薪酬委員會亦於2015年3月10日舉行會議，核准2014年薪酬報告書。此報告書載於本年報第124至127頁，當中包括公司薪酬政策的說明。

每名委員會成員的出席記錄載於本年報第109頁。

提名委員會

提名委員會成員：

獨立非執行董事

馬時亨教授(主席)(自2014年10月14日起)
陳黃穗女士(自2014年10月14日起)
方敏生女士
吳亮星先生
何承天先生(至2014年10月13日)
石禮謙先生(至2014年10月13日)

非執行董事

錢果豐博士
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)

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準則，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、架構及組成進行年度檢討。

提名委員會的工作

於2014年，提名委員會舉行了3次會議。根據其職權範圍，委員會在本年度執行了以下工作：

- 向董事局建議：
 - 董事局多元化政策的有效性；
 - 重新委任須於2014年股東週年大會上退任和重選/推選連任的董事，及批核獨立非執行董事的獨立性；
 - 提名新任獨立非執行董事；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。

每名委員會成員的出席記錄載於本年報第109頁。

工程委員會

工程委員會成員(全部於2014年10月14日獲委任)：

獨立非執行董事

何承天先生(主席)
陳阮德徽博士
關育材先生
石禮謙先生
鄧國斌先生

非執行董事

發展局常任秘書長(工務)(韋志成先生)

工程委員會的職責

工程委員會的大部分主要職責為監察任何涉及設計及/或建造工程、且涉資金額超逾由董事局評定的數值，並向董事局匯報有關項目施工計劃及成本方面的進度。

工程委員會的工作

於2014年，工程委員會舉行了1次會議。根據其職權範圍，委員會執行以下工作：

- 向董事局建議釐清其職權範圍；
- 新鐵路項目進度及成本的更新；及
- 高鐵香港段項目進度的更新及預算的檢討。

每名委員會成員的出席記錄載於本年報第109頁。

風險委員會

風險委員會成員(全部於2014年10月14日獲委任)：

獨立非執行董事

文禮信先生(主席)
關育材先生
李李嘉麗女士
吳亮星先生
鄧國斌先生

非執行董事

發展局常任秘書長(工務)(韋志成先生)
運輸署署長(楊何蓓茵女士)

風險委員會的職責

風險委員會主要職責，包括檢視公司的企業風險管理架構，以及風險評估和風險管理的指引、政策和程序；審議公司的重大風險及主要新出現的風險，以及為了緩解此類風險而制定的監控措施；監察公司的風險組合；選定主要風險範圍進行「深入」檢視；檢討企業風險管理職能的成效；及檢討公司的危機管理安排。

風險委員會的工作

風險委員會於2014年12月10日舉行了第一次會議。依據其職權範圍，委員會執行了以下工作：

- 審議公司企業風險管理架構的組成及推行，風險評估和風險管理的指引、政策和程序；
- 審議公司的重大風險及主要新出現的風險；
- 選定進行「深入」檢視的題目；
- 檢討企業風險管理職能；及
- 檢討與工程委員會及審核委員會的協作安排。

每名委員會成員的出席記錄載於本年報第109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)(至2014年10月13日)

獨立非執行董事

陳黃穗女士
鄭海泉先生
方敏生女士
石禮謙先生

執行總監會成員

梁國權先生(行政總裁，自2015年3月16日起)
張少華先生(人力資源總監)
馬琳女士(法律總監及公司秘書)
韋達誠先生(行政總裁，至2014年8月15日)

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98至100頁「企業責任」一節。

企業責任委員會的工作

企業責任委員會於2014年共舉行了2次會議。委員會於2014年內執行了的主要工作包括：

- 回顧公司的社區計劃及促進員工參與計劃的執行情況；
- 檢討已更新的企業責任願景和戰略、可持續發展匯報新原則及旗艦青少年計劃的方向；
- 審視公司的企業責任活動發展方向；及
- 對《2013年可持續發展報告》進行審視，以及向董事局建議批核報告。

每名委員會成員的出席記錄載於本年報第109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。每位董事(包括替任董事)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。2014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
- 成本監控委員會(項目)

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保障，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，並為各持分者創優增值。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101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製可靠的財務資料。

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。該部門定期對公司及其附屬公司之財務、營運、合規之監控程式及風險管理職能進行審核。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，以及公司內部審核部與負責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。

如上文所述，董事局於2014年8月成立了風險委員會。風險委員會代表董事局評估風險管理的效益，在這之前，該評估工作是由審核委員會負責檢討。

公司內部監控及風險管理效益的年度檢討已考慮以下各項：

- 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。

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；及
- 未決訴訟及合規事項報告。

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製報告，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。公司已制定一套程序，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》。於編製年度預算時，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，公司已制定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。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。

與此同時，公司亦承諾聘用、培訓及發展一支合資格而能幹的內部審核隊伍，提供獨立、客觀之核證及顧問服務，旨在增值及改善公司的業務營運。公司已制定一套程序，以便掌握及更新適用於內部審核的規則與最佳常規。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制定一套合適的員工招聘程序及發展計劃。內部審核主管會進行部門年度檢討和向審核委員會匯報有關結果。基於以上各項，審核委員會認為在公司內部審核職能方面的資源、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及風險委員會(就有關風險管理)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2014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

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，包括及時與政府部門、股東等主要持分者溝通。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。危機管理小組的運作是藉着資訊系統來監察最新的危機形勢，問題和策略行動，並發放與危機相關的信息。

危機管理小組定時進行演習，以確認危機管理的組織和安排的有效性，並為成員提供實習機會。

此外，危機管理小組的影子小組成員亦已於2014年12月進行了2次演習，為危機管理作好準備。

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，以符合處理及發布內幕消息的責任。該系統包括如下：

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《證券及期貨條例》的最新發展/要求安排持續培訓；
3. 在《證券及期貨條例》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《證券及期貨條例》更新公司的《工作操守指引》；及

5. 由執行委員會每年檢討有否符合《證券及期貨條例》的要求，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」），以確保行使適當程度的監控及監察。

根據管治體系，公司透過多種方式進行監控及監察：包括實施內部監控、在重要事情上徵求公司同意或進行諮詢、以及向公司匯報及作出保證。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，並為該實體編製有關該管理守則、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。經營重要業務的海外附屬公司及聯屬公司，每年均匯報已遵守有關管理常規。

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。

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》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》的內容適用和符合法例標準，公司定期檢討及更新這些文件。公司於2014年進行全面檢討《工作操守指引》，並將於2015年上半年推出。公司除向員

工提供宣傳活動及教育計劃以提升員工對商業操守的認知外亦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》。此外，《工作操守指引》亦上載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

公司亦以此指引作基礎，於香港、中國及海外的附屬公司及聯屬公司推廣同等的道德標準。

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(包括與畢馬威會計師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畢馬威會計師事務所的本土或國際業務一部份的任何機構)的費用載於本年報第186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。



2014年股東週年大會

2014年股東週年大會於2014年5月8日假座香港九龍灣的九龍灣國際展覽中心展覽廳3(6樓)舉行。為了方便未能出席股東大會之公司股東，整個會議程序的視像片段已於當日傍晚登載於公司網站。

2015年股東週年大會已預定於2015年5月20日舉行。為了使公司股東與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。

2014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，主席根據前公司章程細則第67條，行使其作為2014年股東週年大會主席的權利，要求就所有決議案以投票表決方式進行投票。

於2014年股東週年大會，共14項決議案(決議案第3號包含6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。決議案全文載於日期為2014年4月3日致公司股東的2014年股東週年大會通函內(包括2014年股東週年大會通告)。為方便未能出席2014年股東週年大會之股東，現載列獲通過的決議案摘要如下：

- (1) 採納公司截至2013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2013年12月31日止年度的末期股息每股0.67港元；
- (3) (a) 重選文禮信先生為公司董事局成員；
(b) 重選吳亮星先生為公司董事局成員；

- (c) 重選石禮謙先生為公司董事局成員；
- (d) 推選陳黃穗女士為公司董事局成員；
- (e) 推選陳阮德徽博士為公司董事局成員；及
- (f) 推選馬時亨教授為公司董事局成員；
- (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，該等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份總數的百分之十(可予調整)*；
- (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份總數的百分之十*；
- (7) 在第5及6號決議案獲得通過的條件下，授權董事局根據第5號決議案行使分配、發行、授出、分派及以其他方式處理該等公司的額外股份(相當於公司購回股份的總數)的權力*；
- (8) 授權董事局成員於相關決議案通過後直至第5年(即2019年)舉行之公司股東週年大會為止之期間內就宣派或派付之部份或全部股息提供以股代息的選擇；及
- (9) 採納新修訂及重新編製之公司章程細則。

* (決議案全文載於2014年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)已更新的「公司董事局成員委任程序」。

股東查詢

公司制定了股東通訊政策，旨在向股東提供有關公司的資料，讓他們可與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)，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94至95頁「投資者關係」一節。

組織章程文件

如上文所述，公司股東於2014年股東週年大會上批准及採納公司章程細則，並已分別登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

承董事局命

馬琳

董事局秘書

香港，2015年3月16日

審核委員會報告書

審核委員會(「委員會」)由6位非執行董事組成，其中5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¹(主席)

方正博士²(自2015年1月13日起)

李李嘉麗女士(自2014年10月14日起)

馬時亨教授

文禮信先生

吳亮星先生(至2014年10月13日)

非執行董事

運輸署署長(楊何蓓茵女士)

附注：

1. 施文信先生將不會於公司2015年股東週年大會上參與重選，並將在公司於2015年5月20日舉行的2015年股東週年大會(「2015年股東週年大會」)完結後退任公司獨立非執行董事、審核委員會主席及薪酬委員會成員。
2. 公司獨立非執行董事方正博士於2015年股東週年大會上獲股東推選為董事局成員後，將出任公司審核委員會主席，由2015年股東週年大會完結後生效。

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，外聘核數師或財務總監在有需要時亦可要求舉行會議。

審核委員會的職責

委員會的職權範圍(登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站)於2014年12月作出修改，委員會的工作範圍中有關負責檢討公司風險管理系統成效的職責被移除，因該職責已列入公司於2014年8月成立的風險委員會的工作範圍內。

依據其更新了的職權範圍，委員會的職責包括下列的財務及成效事務，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。除對所有核數服務作出事先批准外，委員會亦需要對任何非核數服務作出事先批准，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公司外聘核數師的委任、重新委任及罷免，以及批准其酬金及聘用條款。

對於公司財務資料，委員會監察財務報表、中期報告及年報與帳項，連同初步業績公告及向公眾披露與公司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聯繫，而委員會主席在有需要時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，委員會亦會私下或與執行總監會成員及任何其他人士一起討論由內部審核部主管或外聘核數師提出的任何事宜。

委員會需至少每年檢討一次公司財務控制系統及內部監控系統的成效，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公司的資產。委員會的檢討工作亦包括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。

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之活動或營運業務的效率。此外，委員會亦檢討內部審核部主管的定期報告，以及跟進其建議的主要行動計劃，並在適當情況下向董事局提出建議。修訂上市規則的企業管治守則條文將於2016年1月1日實施，委員會在此之前已就公司內部審核部主管對內部審核職能上的資源、員工資歷和經驗，以及其培訓計劃和預算是否足夠所作出的年度評估作出檢討。請參閱載於本年報第115頁至118頁公司管治報告書內「內部監控」一節。

除上述職責外，委員會於2014年內檢討了因高鐵香港段項目事件的發展對公司2014年中期帳項可帶來的財務影響，並討論了高鐵香港段項目的第二份獨立董事委員會報告(「第二份獨立董事委員會報告」)中與審核方面有關事宜。

委員會主席於每次審核委員會會議後，會向董事局匯報委員會議題的撮要及指出當中浮現的相關問題。

審核委員會會議記錄由會議秘書預備，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不同意見的表達。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便提出意見。在考慮委員會成員就會議記錄草稿所提出的意見後，委員會在下一個會議上會正式採納會議記錄草稿。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主要會議議程，而委員會主席對委員會定期會議議程作出最終決定。在2015年，已安排舉行合共4次會議。

2014年審核委員會的工作

委員會在2014年舉行了4次會議。每名委員會成員的會議出席記錄載於本年報第109頁的公司管治報告書內「董事局會議」一節。

在已舉行的4次會議中，委員會就審閱截至2013年12月31日止年度的年度業績而開了2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、合規及企業風險管理事宜，而第二次會議則主要探討會計及財務匯報事宜。

委員會於2014年的主要工作包括：

財務

- 審閱及建議董事局批准2013年報與帳項及2014中期報告與帳項的草稿；
- 檢查管理層函件(Management Letter)、稅務事宜、合規事宜及畢馬威會計師事務所提交的2013年帳項及2014中期帳項的主要事項；
- 審閱畢馬威會計師事務所的審核計劃及2014年的年度會計及財務匯報事宜預覽；及
- 檢討因高鐵香港段事件的發展對公司2014年中期帳項可帶來的財務影響。

審核/內部監控

- 核准2015年內部審核計劃；
- 審閱內部審核部編寫的兩份半年報告；
- 審閱截至2013年12月31日止年度公司的內部監控系統報告；
- 審閱2013年7月至12月及2014年1月至6月的兩份由內部審核部門編寫的半年舉報報告；

- 審閱2013年有關內部審核部的效益評估報告；
- 就畢馬威會計師事務所提供核數及非核數的服務作出事先批准；
- 檢討畢馬威會計師事務所2014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畢馬威會計師事務所代表私下會晤。

營運檢討及其他

- 檢討未決訴訟，對於法規及規例以及營運協議和兩鐵合併協議的合規事宜；
- 審閱2013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118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2013年獎金的財務數目；
- 審閱港鐵全資附屬公司的審核/管治委員會會議記錄；
- 檢討有關營運系統的資訊科技安全；
- 討論第二份獨立董事委員會報告中有關內部審核、項目質量保證及審核委員會的部份；
- 收取有關5條新綫「項目成本及索償狀況」的更新；及
- 收取有關5條新綫「索償管理及避免爭議」的報告。

外聘核數師代表、財務總監及內部審核部主管均出席所有4次會議，報告彼等工作並回答有關提問。此外，時任署理行政總裁(前任副行政總裁)、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委員會成員述說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

委員會對畢馬威會計師事務所的工作、其獨立性及客觀性均感滿意。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2015年度集團的外聘核數師，惟待股東於2015年股東週年大會上批准通過。

施文信

審核委員會主席

香港，2015年3月16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與公司浮動獎金計劃、認股權計劃、長期獎勵計劃，以及行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬有關的薪酬事宜，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，其中四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2014年的工作摘要列載於第113頁《公司管治報告書》。

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 — 如股份相關獎勵及認股權；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，以便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現金薪酬的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2014年，公司發放特別獎金予工作表現稱職或優秀的僱員，包括執行總監會成員，以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2014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」）。

截至2014年12月31日，公司在新認股權計劃下沒有已發行而未行使的認股權，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2014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2014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。

隨著2007年計劃於2014年6月6日屆滿，董事局已於2014年8月15日批准採納2014年股份獎勵計劃（「2014年計劃」）。計劃由2015年1月1日起生效，為期十年（本公司提前終止除外）。

2014年計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與本公司的長遠成功一致，以及推動達成本公司策略目標。

薪酬委員會可不時依據2014年計劃的規則，按其絕對酌情權決定基準，讓任何合資格僱員以獎勵持有人身份參與2014年計劃。獎勵持有人可獲授予受限制股份及/或表現股份。

受限制股份乃按相關合資格僱員的個別表現授出。表現股份之賦予，由薪酬委員會不時按董事局通過的表現基準及表現期而衡量的公司業務表現及任何其它表現條件來決定。

一般來說，本公司將向第三方信託人(「信託人」)支付款項並指示或建議信託人運用有關款項及/或源自作為信託的部分基金所持股份的其他現金淨額以購買市場上的現有股份。獎勵持有人的股份由受託人以信託形式持有。信託人不得就在信託中所持的任何股份行使投票權，而獎勵持有人無權指示信託人就任何未賦予的獎勵股份行使投票權。獎勵持有人無權享有根據信託下持有的任何股息。

擔任公司行政總裁至2014年8月15日為止的韋達誠先生沒有參與新認股權計劃。他有資格於2014年6月30日獲得支付相當於300,000股公司股份的等值現金，並已於2014年7月2日獲付8,805,000港元。

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，有資格獲支付相當於230,000股公司股份的等值現金。

於2014年8月15日，韋達誠先生離任公司行政總裁一職，並獲公司支付相當於24,378股公司股份的等值現金725,428港元。韋達誠先生在餘下的205,622股公司股份中的衍生權益已於2014年8月15日失效。

公司透過全球招聘物色韋達誠先生的接任人，於2015年3月12日宣佈委任署理行政總裁梁國權先生為行政總裁，自2015年3月16日起生效。梁國權先生並無參與新認股權計劃。他在2007年計劃下獲授認股權，並有資格參與2014年計劃。

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，適用於被公司歸類為替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。根

據港鐵RBS的信託契約，港鐵RBS成員的會籍將在有關成員終止受僱時自動終止，或者在終止受僱前，有關成員已累積16年的服務年資並且不在港鐵RBS中持有進一步權益。由於港鐵RBS所有成員至2014年7月底為止已累積16年的服務年資，港鐵RBS經信託理事會批准後已於2014年9月7日被取消。

(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。

擔任公司行政總裁至2014年8月15日為止的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。

由2015年3月16日起擔任公司行政總裁的梁國權先生為港鐵公積金計劃的成員。

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	2014	2013
袍金	5.7	4.7
基本薪金、津貼及其他實物收益	44.0	43.2
與表現掛鈎的浮動薪酬	10.8	17.5
退休金計劃供款	5.2	4.6
	65.7	70.0

有關截至2014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。

陳阮德徽博士，薪酬委員會主席
香港，2015年3月10日

董事局及執行總監會成員



從左至右：(第一行) 錢果豐博士(主席)、梁國權(行政總裁)、陳黃穗、陳阮德徽博士、鄭海泉；(第二行)馬時亨教授、文禮信、吳亮星、石禮謙、施文信

董事局成員

錢果豐博士，現年63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。他為九龍倉集團有限公司、Swiss Re Ltd及華潤電力控股有限公司的獨立非執行董事，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。錢博士曾是利亞零售有限公司及UGL Limited(直至2014年10月30日)的獨立非執行董事、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。

梁國權，現年54歲，自2015年3月16日起出任行政總裁及董事局成員，並自2002年起出任執行總監會成員。梁先生於2002年2月加入本公司出任財務總監，並於2008年5月，他的職銜更改為財務及業務拓展總監。他分別於2012年7月及2014年8月獲委任為副行政總裁及署理行政總裁。作為行政總裁，梁先生負責本公司在香港及其以外的整體業務表現。在加入本公司前，他曾分別在倫敦、溫哥華及香港任職會計及投資銀行界。梁先生現任質素保證局主席(該局為大學教育資助委員會轄下之一個半獨立機構)、香港房屋協會副主席、漢基國際學校董事會成員，以及香港公益金執行委員會委員。他現任香港飛機工程有限公司的獨立非常務董事和Mandarin Oriental International Limited的非執行董事。梁先生於1982年在劍橋大學取得文學學士學位(其後獲得文學碩士學位)，並分別於1985年及1986年成為英國及加拿大的特許會計師。他亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。



從左至右：(第一行)方敏生、方正博士、何承天、關育材、李李嘉麗；(第二行)鄧國斌、陳家強教授(財經事務及庫務局局長)、張炳良教授(運輸及房屋局局長)、韋志成(發展局常任秘書長(工務))、楊何蓓茵(運輸署署長)

陳黃穗，現年68歲，自2013年7月起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、香港小童群益會執行委員會委員及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及香港特區政府獎學基金督導委員會委員。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65歲，自2013年7月起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、及其學位課程中心顧問。她現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及其財務及行政委員會的主席、信佳集團管理有限公司顧問(自2015年1月1日)及其行車隧道及橋樑顧問委員會成員以及香港公共行政學院理事會成員。陳博士是國際物流與運輸學會總會的資深會員。她曾任香港特區政府社會福利諮詢委員會(直至2014年11月30日)、環境諮詢委員會成員(直至2014年12月31日)及國際物流與運輸學會總會會長(直至2014年12月31日)。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，她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66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、永泰地產有限公司及和記黃埔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位。

董事局及執行總監會成員

方敏生，現年56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。她現任香港法律改革委員會成員及香港大學社會科學學院臨床教授。方女士曾服務於多個政府顧問委員會，包括香港房屋委員會、人口政策督導委員會(直至2014年11月30日)，以及獨立監察警方處理投訴委員會(直至2014年12月31日)。她亦是香港社會服務聯會前行政總裁。

方正博士，現年68歲，在2015年1月13日加入董事局為獨立非執行董事。他現為香港公開大學校董會和規管強制性公積金中介人程序覆檢委員會的主席，以及渣打銀行(香港)有限公司和渣打銀行(中國)有限公司的獨立非執行董事。方博士於2006至2012年間獲委任為證券及期貨事務監察委員會非執行主席。他過往擔任的其他公職包括香港按揭證券有限公司、強制性公積金計劃管理局和外匯基金投資有限公司的董事，以及香港房屋委員會、大珠三角商務委員會委員及香港演藝學院校董會的成員。方博士曾為羅兵咸永道會計師事務所資深審計合夥人，專責處理中港兩地資本市場工作，直到2003年退休。他是英格蘭及威爾斯特許會計師公會及香港會計師公會的會員。方博士畢業於英國肯特大學獲取社會科學學士學位，並獲肯特大學頒授民法學榮譽博士。他於1996年獲委任為太平紳士及在2008年獲頒授金紫荊星章。

何承天，現年76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。

關育材，現年63歲，在2014年10月14日加入董事局為獨立非執行董事。關先生現為港華燃氣有限公司非執行董事。他曾出任香港中華煤氣有限公司的高級顧問(直至2015年1月31日)、執行董事暨營運總裁(直至2013年1月)，並曾擔任深圳市燃氣集團股份有限公司的董事(直至2013年9月)。關先生曾於2000/2001年度擔任英國氣體工程師學會(現名為英國燃氣專業學會)會長及2004/2005年度之香港工程師學會會長。他亦為建造業議會、交通諮詢委員會、職業訓練局，以及香港特區政府紀律人員薪俸及服務條件常務委員會(直至2014年12月31日)的前委員。關先生畢業於香港大學，並持有理學士(工程)學位。他亦畢業於香港中文大學，並持有工商管理碩士學位。他於2011年獲香港科技大學頒授榮譽大學院士，而且是註冊專業工程師(燃氣)、英國認許工程師、香港工程師學會之榮譽資深會員，以及英國機械工程師學會、英國燃氣專業學會、英國能源學會及英國屋宇裝備工程師學會之資深會員。

李李嘉麗，現年60歲，在2014年10月14日加入董事局為獨立非執行董事。李女士是退休公務員，她於2003年10月至2009年1月期間出任香港特區政府庫務署署長。李女士自2012年2月起擔任公務員敘用委員會成員；自2012年4月起擔任通訊事務管理局成員；以及自2014年7月15日起擔任由創新科技署署長成立的專責小組成員，該專責小組旨在跟進《審計署署長第六十一號報告書》有關小型企業研究資助計劃。她現為中英劇團有限公司的董事局成員及司庫。李女士是香港會計師公會資深會員。她取得香港中文大學文學碩士學位，並於2009年獲頒授銀紫荊星章。

馬時亨教授，現年63歲，自2013年7月起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)，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2014年10月獲嶺南大學頒授榮譽社會科學博士。馬教授於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66歲，自2010年7月起加入董事局為獨立非執行董事。文先生亦任太平洋航運集團有限公司獨立非執行董事。他曾任花旗集團亞太區高級顧問(直至2015年1月16日)，香港特區政府金融發展局成員(直至2015年1月16日)，以及英國Grosvenor Group Limited的董事會成員、廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會委員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亞洲有限公司主席，駐於香港，直至2007年4月，期間兼任摩根士丹利管理委員會成員及摩根士丹利亞洲行政總裁。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65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及香港按揭證券有限公司的董事。他亦為數碼通電訊集團有限公司、玖龍紙業(控股)有限公司及瀚華金控股份有限公司的獨立非執行董事。吳先生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。他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69歲，自2007年12月起加入董事局為獨立非執行董事。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的獨立非執行董事及審計委員會委員。他亦為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及新昌營造集團有限公司的獨立非執行董事。他亦曾為獨立監察警方處理投訴委員會副主席(直至2014年12月31日)。石先生於1995年獲委任為太平紳士，並於2013年獲頒授金紫荊星章。他畢業於悉尼大學，擁有文學士學位及教育文憑。

施文信，現年70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、中國香港體育協會暨奧林匹克委員會副會長及香港按揭證券有限公司的董事。施文信先生曾是香港上海滙豐銀行有限公司非執行董事，及香港賽馬會主席(直至2014年9月11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。

董事局及執行總監會成員

鄧國斌，現年63歲，在2014年10月14日加入董事局為獨立非執行董事。鄧先生於1974年加入香港政府工作。他自1990年代後期至2000年代初，曾出任政府印務局局長及保險業監理專員。鄧先生於2003年12月獲中華人民共和國中央人民政府委任為香港特區審計署署長。於2012年7月，他退任審計署署長後，獲香港特區行政長官頒授金紫荊星章。於2012年，他獲委任為南丫島海難調查委員會委員，並於2013年4月向行政長官提交委員會報告。鄧先生現時出任的公職包括明德學校董會及香港大學審核委員會成員。他亦是廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會的委員及裘槎基金會審核委員會的成員。他現為美國信安保險有限公司及永和再保險有限公司的獨立非執行董事。鄧先生畢業於香港大學經濟及社會學系。他亦曾在牛津大學、倫敦商學院及多倫多金融業監管國際領袖中心進修。

陳家強教授，現年58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。陳教授亦以官方身份於香港國際主題樂園有限公司出任董事。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62歲，自2012年7月1日起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。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。)

發展局常任秘書長(工務)(「發展局常秘」)(韋志成，現年59歲，2014年10月14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。韋先生自1980年加入香港政府後，曾在多個決策局及部門服務。他獲委任為發展局常秘前，為路政署署長。韋先生於1977年在香港大學取得土木工程學學士學位，及於1986年取得美國普渡大學運輸工程學碩士學位。他持有土木和土力工程的專業資格。)

運輸署署長(楊何蓓茵，現年50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。)

執行總監會成員

梁國權，個人簡歷載於第128頁。

張少華，現年53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 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。張先生亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

金澤培博士，現年53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。金博士現為職業訓練局理事會成員。他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。金博士亦曾於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）。他於1989年取得英國特許工程師資格。金博士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52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。他亦帶領本公司的資訊科技、投資客戶關係和物資及倉務部門。加入本公司之前，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。他現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。他亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

馬琳，現年42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、公司管治及風險管理，以及企業責任的職能，並監督本公司的採購及合約部。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。

董事局及執行總監會成員



鄧智輝，現年50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。

黃唯銘博士，現年60歲，自2014年10月28日起獲委任為工程總監及執行總監會成員。他於2011年11月加入本公司，擔任沙中綫總經理，並於2014年8月18日獲委任為候任工程總監。黃博士在香港、中國內地及海外的大型基建項目業務管理、執行及交付方面擁有超過35年經驗。他現



由左至右：

王美琪、金澤培博士、羅卓堅、黃唯銘博士、
梁國權、楊美珍、張少華、馬琳、鄧智輝

楊美珍，現年50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133至135頁)，及公司事務總經理組成。

王美琪，現年52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。

為職業訓練局建造工程學士學位銜接課程工程學科顧問委員會主席、以及分別為職業性失聰補償管理局、建造業議會採購及工程分判委員會、及由香港工程師學會委任的工程師註冊管理局的成員。黃博士亦為北京清華大學土木工程學院客座教授及香港城市大學建築工程(建造工程及管理學)工學士課程的校外學術顧問。他亦為明建會慈善基金委員會主席。黃博士持有加拿大曼尼托巴大學(University of Manitoba)頒發的土木工程學理學士學位及加拿大多倫多大學(University of Toronto)頒發的建築管理及工程學碩士學位，他亦獲澳洲科廷大學(Curtin University)頒授工商管理博士學位。黃博士為香港工程師學會及英國土木工程師學會(Institution of Civil Engineers)的資深會員。他亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

主要管理人員

韋達誠

行政總裁(至二零一四年八月十五日止)

梁國權¹

行政總裁(二零一五年三月十六日起生效)

車務

金澤培

車務監

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

王惠明

總經理 — 技術及工程事務

黃永健

總經理 — 基建維修

喬建輝

總經理 — 鐵路車輛

陳志傑

工場主管

吳偉鴻

總經理 — 安全及品質

蔡德贊

總經理 — 策劃及發展

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

劉焯民

總經理 — 杭州

胡瑞華

總經理 — 深圳四號綫

陳顯滙

總經理 — 中國物業

唐仕恒

總經理 — 天津物業

梁泉材

總經理 — 特別職務(中國及國際業務/運營)

黃秉修

總經理 — 企業財務及發展

邵信明

副總經理 — 中國區域

何家華

副總經理 — 中國物業

郭初光

副總經理 — 運營(北京)

陳耿森

工程總管(北京)

鍾國良

副總經理 — 項目(北京)
(二零一五年一月十九日起生效)

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

梅思泰

董事總經理(Crossrail鐵路綫)

鄭健偉

行政總裁 — 悉尼西北鐵路綫(營運)

徐景祥

列車及系統總監(悉尼西北鐵路綫)

工程

周大滄

工程總監(至二零一四年十月二十七日止)

黃唯銘

工程總監(二零一四年十月二十八日起生效)

周蘇鴻

總經理 — 觀塘綫延綫

李子文

署理總經理 — 沙中綫

胡宏利

署理總經理 — 沙中綫土木工程(東西綫)

魏欽強

總設計經理 — 沙中綫

梳士巴利

項目經理 — 沙中綫土木工程(東西綫)

黃智聰

項目經理 — 沙中綫土木工程(東西綫)

吳偉亨

項目經理 — 沙中綫土木工程(南北綫)
(二零一五年一月十九日起生效)

黎惠廉

項目經理 — 沙中綫土木工程(南北綫)

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

黃健維

項目經理 — 南港島綫土木工程

鄧維勇

總經理 — 高速鐵路

陸永國

總經理 — 高速鐵路機電工程

華德

主項目經理 — 高速鐵路土木工程
(二零一五年三月二日起生效)

林材豐

項目經理 — 高速鐵路機電工程

布敦仁

項目經理 — 高速鐵路技術支援及統籌

盧家榮

項目經理 — 高速鐵路車站(監控)

司馬富

項目經理 — 高速鐵路車站(生產)

郭勵誠

項目經理 — 高速鐵路隧道

倫德和

總經理 — 工程管理辦公室

楊恆利

總策劃工程師

丘百樂

西北快捷運輸設計及交付經理

陳振聲

項目經理 — 鐵路車輛

羅志冲

項目經理 — 信號

林璧順

副項目經理 — 信號(二零一五年一月十九日起生效)

戚偉強

工程技術總管

安德魯

總建築師

梁民發

總土木及規劃工程師

黃沙

總機電工程師

梁志立

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

楊思偉

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

司徒少華

總經理 — 財務控制

關焯雄

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

紀建勳

總經理 — 採購及合約

鄧瑞禎

採購及合約經理 — 營運及常務

麥兼善

採購及合約經理 — 工程

區冠山

首席合約行政經理 — 沙中綫

萬邦

首席合約行政經理 — 高速鐵路

鄭月芳

總經理 — 管治及風險管理

杜博賢

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 — 特別職務(商務)(二零一五年三月十四日止)

元立行

總經理 — 商務及策劃(二零一五年一月二十日起生效)

唐慧玲

總經理 — 品牌、中國及國際業務市場推廣
(二零一五年二月一日起生效)

公司事務

王美琪

總經理 — 公司事務

蘇雲潔

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

¹ 梁國權由二零一二年七月十六日至二零一四年八月十五日被委任為副行政總裁，並由二零一四年八月十六日至二零一五年三月十五日獲委任為署理行政總裁。

董事局報告書

董事欣然提呈截至2014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2014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

董事局建議向於2015年6月1日營業時間結束時名列公司股東名冊的股東派發末期股息每股0.80港元。待有關建議於應屆股東週年大會(「週年大會」)上獲股東批准後，2014年度末期股息(附有以股代息選擇(惟登記地址在美國或其任何領土或屬土之股東除外))預計於2015年7月17日派發。

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)

發展局常任秘書長(工務)(韋志成先生)(自2014年10月14日)

運輸署署長(楊何蓓茵女士)

獨立非執行董事

陳黃穗女士

陳阮德徽博士

鄭海泉先生

方敏生女士

方正博士(自2015年1月13日)

何承天先生

關育材先生(自2014年10月14日)

李李嘉麗女士(自2014年10月14日)

馬時亨教授

文禮信先生

吳亮星先生

石禮謙先生

施文信先生

鄧國斌先生(自2014年10月14日)

執行董事

梁國權先生(行政總裁)(自2015年3月16日)

韋達誠先生(行政總裁)(直至2014年8月15日)

在2014年5月8日舉行的週年大會上及根據公司章程細則，文禮信先生、吳亮星先生、石禮謙先生、陳黃穗女士、陳阮德徽博士及馬時亨教授按公司章程細則退任，並獲膺選連任/推選為董事局成員。

錢果豐博士、施文信先生及陳家強教授將按公司章程細則第91及92(a)條的規定於2015年週年大會上輪值退任。方正博士、關育材先生、梁國權先生、李李嘉麗女士及鄧國斌先生於2014年週年大會後獲董事局委任，並將根據公司章程細則第89條的規定退任。施文信先生將不會於2015年週年大會上參與重選。其餘7位退任董事將會於2015年週年大會上參與候選連任/推選。有關詳情請同時參閱與本年報一同派發的通函。

根據公司章程細則第92(b)條的規定，依據《香港鐵路條例》第8條獲委任為董事局成員的發展局常任秘書長(工務)(韋志成先生)毋須輪值退任。

各董事局成員的簡歷載於第128至132頁。

替任董事

本年度內及截至本報告日期止：

- 陳家強教授之替任董事：(i)陳美寶女士；及(ii)謝曼怡女士；
- 運輸及房屋局局長之替任董事：(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)；
- 發展局常任秘書長(工務)之替任董事：發展局副秘書長(工務)(陳志明先生)(自2014年10月20日)；及
- 運輸署署長之替任董事：運輸署副署長(公共運輸事務及管理)(羅鳳屏女士)。

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：

梁國權先生(行政總裁兼董事局成員)(自2015年3月16日)(前為署理行政總裁(直至2015年3月15日)及副行政總裁(直至2014年8月15日))

韋達誠先生(行政總裁兼董事局成員)(直至2014年8月15日)

張少華先生(人力資源總監)

周大滄先生(工程總監)(直至2014年10月27日)

金澤培博士(車務總監)

羅卓堅先生(財務總監)

馬琳女士(法律總監及公司秘書)

鄧智輝先生(物業總監)

黃唯銘博士(工程總監)(自2014年10月28日)

楊美珍女士(商務總監)

執行總監會成員的簡歷載於第133至135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；
- 就改善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要求作特別審視、調查及就公司企業管治及監控提供意見。

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118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。

此外，董事局亦採納了股東通訊政策及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2014年12月31日集團借貸總額達205.07億港元(2013年：245.11億港元)。借貸詳情載於帳項附註37。

帳項

公司及集團截至2014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167至254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92至93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股為已發行入帳列作繳足普通股。

年內，公司發行共27,992,697股普通股，其中：

A 84,500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(i)）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19.732港元及20.66港元；

B 14,378,200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(ii)）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、27.73港元、28.84港元及31.40港元；

C 11,595,971股普通股由公司發行，作為公司就截至2013年12月31日止年度末期股息（有關每股普通股現金股息為0.67港元）股東所選擇的代息股份；及

D 1,934,026股普通股由公司發行，作為公司就截至2014年6月30日止六個月中期股息（有關每股普通股現金股息為0.25港元）股東所選擇的代息股份。

截至2014年12月31日，合共5,826,534,347股為已發行及入帳列作繳足普通股。對於香港成立的公司而言，有關其股份面值及法定股本的概念在《公司條例》（香港法例第622章）於2014年3月3日生效時已被廢除。

於2014年12月31日止年度內公司股本變動的詳情載於帳項附註45。

買賣或贖回上市證券

公司之全資附屬公司於2014年1月21日以票面值贖回其6億美元債券。該債券在贖回之前於倫敦證券交易所上市。

除上述披露外，集團於2014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62至63頁。

捐贈

公司於年內向慈善機構及其他團體捐出約1,540萬港元（2013年：約670萬港元）。

鑑於當其時「港鐵競步賽2014」賽道一帶的活動帶來不明朗因素，大會經審慎評估後取消該賽事。儘管如此，公司自資向醫院管理局特別捐出1,000萬港元以支持其社區健康項目。另有多家機構和多位善長繼續支持這項善舉，為活動額外籌得95萬港元的善款（包括港鐵員工籌得逾3.5萬港元的善款），資助醫院管理局健康資訊天地用以推廣健康生活。

員工透過公司舉辦的不同活動，為慈善團體籌得超過23.9萬港元（2013年：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」食日和公益便服日的活動，為公益金籌得超過19.8萬港元；及
- 於粉紅服飾日為香港癌症基金會籌得超過4.1萬港元。

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，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2014年12月31日止年度內曾發行5.5億港元等值的票據，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的認證。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的安全規定。

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，除於第148頁至164頁所述有關公司與政府(及/或其聯繫人)之間的關連交易及持續關連交易外，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2014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(按證券及期貨條例第XV部所指者)的詳情如下：

於公司股份及相關股份的權益

董事局及/ 或執行總監會成員	持有的普通股數目				衍生工具		權益合計	總權益佔具投票 權之已發行股份 總數百分比
	個人權益*	家族權益†	其他權益	公司權益	認股權	其他		
錢果豐	53,543	-	-	-	-	-	53,543	0.00092
陳黃穗	9,002	1,675	-	-	-	-	10,677	0.00018
鄭海泉	1,675	1,675	-	-	-	-	3,350	0.00006
方敏生	1,712	-	-	-	-	-	1,712	0.00003
李李嘉麗(附註2)	-	1,614 (附註2)	2,215 (附註2)	-	-	-	3,829	0.00007
馬時亨	-	70,000 (附註3)	70,000 (附註3)	-	-	-	70,000	0.00120
施文信	5,313	-	-	-	-	-	5,313	0.00009
楊何蓓茵	1,116	-	-	-	-	-	1,116	0.00002
梁國權	363,000	-	-	23,000 (附註4)	797,000 (附註1)	-	1,183,000	0.02030
張少華	13,705	-	-	-	467,500 (附註1)	-	481,205	0.00826
金澤培	2,283	-	-	-	659,500 (附註1)	-	661,783	0.01136
羅卓堅	-	-	-	-	196,000 (附註1)	-	196,000	0.00336
馬琳	-	-	-	-	497,500 (附註1)	-	497,500	0.00854
鄧智輝	617	-	-	-	497,000 (附註1)	-	497,617	0.00854
黃唯銘(附註5)	-	-	-	-	187,500 (附註1)	-	187,500	0.00322
楊美珍	13,400	-	-	-	543,000 (附註1)	-	556,400	0.00955

附註

- 1 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。
- 2 李李嘉麗女士於2014年10月14日起獲委任為公司的獨立非執行董事。該1,614股股份乃由其配偶持有及2,215股股份乃由李女士及其配偶共同持有。
- 3 該70,000股股份乃間接由馬時亨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。
- 4 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。
- 5 黃唯銘博士於2014年10月28日起獲委任為公司工程總監及執行總監會成員。

* 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 2014 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 2014 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 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	–	–	–	22,000	20.66	–	31.60
其他合資格僱員	5/10/2006	94,000	29/9/2007 – 29/9/2016	62,500	–	–	–	62,500	19.732	–	31.20

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

- 於 2014 年 12 月 31 日，新認股權計劃下所有授出的認股權已獲行使或失效。

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 2014 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 2014 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 每股加權 平均收市價 (港元)
梁國權	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	–	–	170,000	27.60	–	31.15
	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	–	–	–	–	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	–	85,500	–	–	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	–	–	–	–	27.73	35,000	–
	20/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	65,000	–	–	–	–	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	–	60,500	–	–	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2014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2014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 每股加權 平均收市價 (港元)
金澤培	13/12/2007	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	75,000	–	–	–	75,000	27.60	–	31.25
	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	–	–	–	–	27.73	50,000	–
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	–	–	–	–	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	–	67,500	–	–	31.40	202,500	–
羅卓堅	1/11/2013	196,000	25/10/2014 – 25/10/2020	196,000	–	65,500	–	–	29.87	196,000	–
馬琳	12/12/2007	55,000	10/12/2008 – 10/12/2014	18,000	–	–	–	18,000	27.60	–	30.70
	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	–	–	–	–	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	–	61,500	–	–	31.40	184,000	–
鄧智輝	13/12/2007	65,000	10/12/2008 – 10/12/2014	65,000	–	–	–	65,000	27.60	–	31.60
	12/12/2008	65,000	8/12/2009 – 8/12/2015	43,000	–	–	–	22,000	18.30	21,000	31.60
	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	–	–	–	–	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	–	61,000	–	–	31.40	182,500	–
黃唯銘(附註4)	30/3/2012	70,500	23/3/2013 – 23/3/2019	70,500	–	23,500	–	47,000	27.48	23,500	29.90
	6/5/2013	81,000	26/4/2014 – 26/4/2020	81,000	–	27,000	–	–	31.40	81,000	–
	30/5/2014	83,000	23/5/2015 – 23/5/2021	–	83,000	–	–	–	28.65	83,000	–
楊美珍	12/12/2007	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	75,000	–	–	–	75,000	27.60	–	30.70
	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	–	–	–	–	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	–	62,500	–	–	31.40	187,000	–
韋達誠(附註5)	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	–	166,000	–	–	31.40	497,000	–
周大滄(附註6)	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	–	–	–	–	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	–	75,500	–	–	31.40	225,500	–

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2014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2014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 每股加權 平均收市價 (港元)
其他合資格僱員	12/12/2007	2,365,000	10/12/2008 – 10/12/2014	650,000	–	–	45,000	605,000	27.60	–	30.68
	13/12/2007	1,665,000	10/12/2008 – 10/12/2014	1,176,000	–	–	–	1,176,000	27.60	–	31.00
	14/12/2007	1,005,000	10/12/2008 – 10/12/2014	550,000	–	–	–	550,000	27.60	–	30.56
	15/12/2007	435,000	10/12/2008 – 10/12/2014	88,000	–	–	–	88,000	27.60	–	31.01
	17/12/2007	835,000	10/12/2008 – 10/12/2014	623,000	–	–	40,000	583,000	27.60	–	30.88
	18/12/2007	445,000	10/12/2008 – 10/12/2014	190,000	–	–	–	190,000	27.60	–	30.96
	19/12/2007	115,000	10/12/2008 – 10/12/2014	80,000	–	–	–	80,000	27.60	–	30.18
	20/12/2007	190,000	10/12/2008 – 10/12/2014	190,000	–	–	–	190,000	27.60	–	31.14
	24/12/2007	118,000	10/12/2008 – 10/12/2014	118,000	–	–	–	118,000	27.60	–	30.41
	28/12/2007	35,000	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	–	–	–	35,000	27.60	–	31.70
	31/12/2007	130,000	10/12/2008 – 10/12/2014	130,000	–	–	–	130,000	27.60	–	31.08
	2/1/2008	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	–	–	–	35,000	27.60	–	31.20
	3/1/2008	40,000	10/12/2008 – 10/12/2014	40,000	–	–	–	40,000	27.60	–	31.30
	28/3/2008	255,000	26/3/2009 – 26/3/2015	139,000	–	–	–	85,000	26.52	54,000	31.17
	31/3/2008	379,000	26/3/2009 – 26/3/2015	192,000	–	–	–	111,000	26.52	81,000	30.65
	1/4/2008	261,000	26/3/2009 – 26/3/2015	164,000	–	–	–	37,000	26.52	127,000	30.30
	2/4/2008	296,000	26/3/2009 – 26/3/2015	219,000	–	–	–	60,000	26.52	159,000	29.84
	3/4/2008	171,000	26/3/2009 – 26/3/2015	75,000	–	–	–	20,000	26.52	55,000	31.60
	4/4/2008	23,000	26/3/2009 – 26/3/2015	23,000	–	–	–	23,000	26.52	–	31.00
	5/4/2008	17,000	26/3/2009 – 26/3/2015	17,000	–	–	–	17,000	26.52	–	31.50
	7/4/2008	390,000	26/3/2009 – 26/3/2015	236,000	–	–	–	106,000	26.52	130,000	31.18
	8/4/2008	174,000	26/3/2009 – 26/3/2015	69,000	–	–	–	69,000	26.52	–	31.00
	9/4/2008	85,000	26/3/2009 – 26/3/2015	43,000	–	–	–	20,000	26.52	23,000	30.40
	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	89,000	–	–	–	19,000	26.52	70,000	31.35
	12/4/2008	48,000	26/3/2009 – 26/3/2015	31,000	–	–	–	–	26.52	31,000	–
	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	–	–	–	17,000	26.52	17,000	31.50
	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	–	–	–	17,000	26.52	90,000	31.95
	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	–	–	–	25,000	26.52	–	31.30
	21/4/2008	66,000	26/3/2009 – 26/3/2015	66,000	–	–	–	8,000	26.52	58,000	31.75
	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	20,000	–	–	–	–	18.30	20,000	–
	9/12/2008	1,293,000	8/12/2009 – 8/12/2015	257,000	–	–	–	–	18.30	257,000	–
	10/12/2008	2,046,400	8/12/2009 – 8/12/2015	826,400	–	–	–	406,700	18.30	419,700	30.79
	11/12/2008	2,394,200	8/12/2009 – 8/12/2015	1,047,500	–	–	–	677,500	18.30	370,000	30.50
	12/12/2008	1,416,500	8/12/2009 – 8/12/2015	658,000	–	–	–	215,500	18.30	442,500	30.30

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2014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2014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 每股加權 平均收市價 (港元)
其他合資格僱員	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	–	–	–	45,000	18.30	–	29.80
	15/12/2008	1,084,700	8/12/2009 – 8/12/2015	468,200	–	–	–	239,500	18.30	228,700	29.84
	16/12/2008	581,500	8/12/2009 – 8/12/2015	289,000	–	–	–	155,000	18.30	134,000	30.18
	17/12/2008	513,500	8/12/2009 – 8/12/2015	260,500	–	–	–	89,000	18.30	171,500	30.33
	18/12/2008	611,500	8/12/2009 – 8/12/2015	126,500	–	–	–	107,500	18.30	19,000	29.85
	19/12/2008	198,000	8/12/2009 – 8/12/2015	63,000	–	–	–	19,000	18.30	44,000	31.15
	20/12/2008	19,000	8/12/2009 – 8/12/2015	19,000	–	–	–	19,000	18.30	–	30.95
	22/12/2008	772,500	8/12/2009 – 8/12/2015	233,500	–	–	–	97,000	18.30	136,500	30.98
	23/12/2008	306,000	8/12/2009 – 8/12/2015	118,000	–	–	–	74,000	18.30	44,000	30.47
	24/12/2008	500,500	8/12/2009 – 8/12/2015	182,000	–	–	–	73,000	18.30	109,000	27.89
	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	–	–	–	59,000	18.30	–	30.89
	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	1,369,000	–	–	–	175,000	26.85	1,194,000	29.72
	11/12/2009	2,297,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,718,000	–	–	–	467,000	26.85	1,251,000	30.61
	12/12/2009	610,000	8/12/2010 – 8/12/2016	385,000	–	–	–	95,000	26.85	290,000	30.96
	13/12/2009	19,000	8/12/2010 – 8/12/2016	12,500	–	–	–	12,500	26.85	–	29.55
	14/12/2009	2,443,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,826,500	–	–	25,000	469,500	26.85	1,332,000	30.81
	15/12/2009	2,773,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,892,500	–	–	–	700,000	26.85	1,192,500	30.58
	16/12/2009	1,550,000	8/12/2010 – 8/12/2016	941,500	–	–	–	360,000	26.85	581,500	30.29
	17/12/2009	1,000,000	8/12/2010 – 8/12/2016	615,000	–	–	–	325,000	26.85	290,000	30.96
	18/12/2009	389,000	8/12/2010 – 8/12/2016	280,000	–	–	–	51,500	26.85	228,500	29.68
	19/12/2009	70,000	8/12/2010 – 8/12/2016	70,000	–	–	–	–	26.85	70,000	–
	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	329,000	–	–	–	50,000	26.85	279,000	30.73
	22/12/2009	256,000	8/12/2010 – 8/12/2016	172,000	–	–	–	25,000	26.85	147,000	29.95
	21/7/2010	270,000	28/6/2011 – 28/6/2017	90,000	–	–	–	45,000	27.73	45,000	29.28
	16/12/2010	194,000	16/12/2011 – 16/12/2017	194,000	–	–	–	90,000	28.84	104,000	31.62
	17/12/2010	4,737,000	16/12/2011 – 16/12/2017	4,068,000	–	–	15,000	760,000	28.84	3,293,000	30.68
	18/12/2010	673,000	16/12/2011 – 16/12/2017	673,000	–	–	–	65,000	28.84	608,000	31.70
	19/12/2010	174,000	16/12/2011 – 16/12/2017	98,000	–	–	–	–	28.84	98,000	–
	20/12/2010	4,789,500	16/12/2011 – 16/12/2017	3,798,000	–	–	80,000	632,000	28.84	3,086,000	30.99
	21/12/2010	3,020,000	16/12/2011 – 16/12/2017	2,477,000	–	–	80,000	468,000	28.84	1,929,000	30.70
	22/12/2010	975,000	16/12/2011 – 16/12/2017	913,000	–	–	25,000	206,000	28.84	682,000	30.28
	23/12/2010	189,000	16/12/2011 – 16/12/2017	119,000	–	–	–	–	28.84	119,000	–
	7/7/2011	215,000	27/6/2012 – 27/6/2018	163,000	–	70,000	–	40,000	26.96	123,000	30.83

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2014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2014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 每股加權 平均收市價 (港元)
其他合資格僱員	30/3/2012	15,292,500	23/3/2013 – 23/3/2019	14,326,000	–	4,914,500	271,000	2,068,500	27.48	11,986,500	30.51
	6/5/2013	19,609,000	26/4/2014 – 26/4/2020	19,276,000	–	6,474,500	890,500	70,500	31.40	18,315,000	31.42
	1/11/2013	188,500	25/10/2014 – 25/10/2020	188,500	–	63,500	–	–	29.87	188,500	–
	30/5/2014	19,812,500	23/5/2015 – 23/5/2021	–	19,812,500	16,000	261,500	–	28.65	19,551,000	–

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。2007年認股權計劃已於2014年6月6日下午5時屆滿。
- 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
由第三授出週年及其後	全部

- 黃唯銘博士於2014年10月28日起成為公司工程總監及執行總監會成員。
- 韋達誠先生於2014年8月15日離任公司行政總裁、董事局成員及執行總監會成員。
- 周大滄先生於2014年10月28日起退休，不再擔任公司工程總監及執行總監會成員。

截至2014年12月31日止年度內，根據2007年認股權計劃，536名僱員獲授19,895,500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2007年認股權計劃的條款，每名承授人須按要求向公司支付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公允價值如下：

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 無風險息率 (%)	預計年期 (年)	預期波幅	預期 每股股息 (港元)	每份認股權之 加權平均公允價值 (港元)
30/5/2014	29.40	28.65	0.76	3.5	0.14	0.92	2.11

「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：

根據證券及期貨條例第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（按證券及期貨條例第XV部所指者）；及
- B** 截至2014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。

2014年股份獎勵計劃

公司於2014年8月15日採納了2014年股份獎勵計劃（「2014年計劃」）。根據該計劃，公司可選擇公司或其附屬公司的任何僱員及任何董事（不包括董事局的非執行董事但包括公司的執行總監會成員）參與2014年計劃。2014年計劃由2015年1月1日起生效。在2014年計劃下，有關股份乃根據2014年計劃的規則向合資格僱員按其個別表現的基準授予股份（「受限制股份」）或按公司業務表現的基準或任何其它表現條件授予股份（「表現股份」）。按《上市規則》第17章的涵義，2014年計劃並不構成認股權計劃。

2014年計劃的詳情載於「薪酬委員會報告書」（第124至127頁）及帳項附註49A(iv)。

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的通知期或補償金或支付相等於超過一年薪酬的其他款項。

主要股東權益

按公司根據證券及期貨條例第336條而備存的登記冊所載，於2014年12月31日擁有公司所有具投票權之已發行股份5%或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	普通股數目	普通股佔 所有具投票權 之已發行股份 百分比
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,434,552,207	76.11

公司已獲政府知會，於2014年12月31日，公司約0.39%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

按公司根據證券及期貨條例第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2014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2014年12月31日，附有控權限制的集團借貸合共140.66億港元，到期日介乎2014年至2043年不等，另有已承諾但未動用的銀行信貸73億港元。限制條件是要求政府作為公司的控權股東，須維持擁有公司所有具投票權之已發行股份一半以上的股權，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。

主要供應商及客戶

在截至2014年12月31日止的年度內，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2014年12月31日止的年度內，集團與最大五家客戶的總交易額約為集團總營業額的33.81%，其中與最大客戶之交易額約為15.65%。

於2014年12月31日，政府作為集團最大五家客戶之一，透過財政司司長法團(其為公司主要股東)持有佔公司所有具投票權之已發行股份約76.11%(詳情可參照上文標題為「主要股東權益」一節)。

於2014年12月31日，下列公司之非執行董事*/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)
- 發展局常任秘書長(工務)*(韋志成先生)
- 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)
- 發展局副秘書長(工務)*(陳志明先生)
- 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2014年12月31日，其他董事局或執行總監會成員或彼等各自的任何緊密聯繫人或就董事局或執行總監會成員所知擁有公司所有具投票權之已發行股份超過5%之任何股東，並無於本集團最大五家客戶中擁有任何實益權益。

持續經營

第167至254頁的帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱公司2015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

於回顧年度內，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」，而下列各項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.71條及豁免之條件作出如下披露。

土地協議

A 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，准許進行建議商業發展青衣市地段第135號，評定的地價金額為1,261,510,000港元。

B 於2014年10月27日，公司接受了政府於2014年9月16日提出的要約，准許公司進行建議發展新界沙田沙田市內地段520號(「STTL520號」)，就STTL520號的非鐵路部份地價為10,356,010,000港元及就STTL520號的鐵路部份地價為1,000港元，並按公司與政府簽訂的批地文件(「批地文件」)的條款及條件以私人協約方式批出STTL520號土地。支付非鐵路部份地價由招標中成功投得STTL520號的珽基有限公司(「發展商」)及公司提供，其中2,856,010,000港元由發展商提供，餘下7,500,000,000港元則由公司提供。支付鐵路部份地價由公司提供。批地文件已於2015年1月26日簽署。

C 於2014年5月5日，公司接受了政府於2014年3月28日所提出的要約及在符合下列條件前提下，准許公司進行建議發展將軍澳市內地段第70號餘段地盤O(「地盤O」)：公司接受政府的評定地價為2,710,000,000港元(「地盤O地價」)；及就將軍澳市內地段第70號於地政總署註冊成為新批地書第9689號的租契協議批地條件(經5份修訂書修改或修訂)作出進一步修訂地盤O租約(「地盤O租約修訂」)的條款及條件。所有地盤O地價經由招標中成功投得地盤O發展項目的寶殷有限公司提供。地盤O租約修訂已於2014年8月1日簽署。

D 於2014年12月3日，公司接受了政府於2014年10月27日所提出的要約及在符合下列條件前提下，准許公司進行建議發展將軍澳市內地段第70號餘段地盤G(「地盤G」)：公司接受政府的評定地價為2,064,250,000港元(「地盤G地價」)；及於地政總署註冊為新批地書第9689號的租契協議批地條件(經6份修訂書修改或修訂)作出進一步修訂地盤G租約(「地盤G租約修訂」)的條款及條件。所有地盤G地價經由招標中成功投得地盤G發展項目的Leading Elite Limited提供。地盤G租約修訂已於2015年1月5日簽署。

E 於2015年1月23日，公司接受了政府於2014年12月23日所提出的要約及在符合下列條件前提下，准許公司進行建議發展將軍澳市內地段第70號餘段地盤N(「地盤N」)：公司接受政府的評定地價為3,345,440,000港元(「地盤N地價」)；及於地政總署註冊為新批地書第9689號的租契協議批地條件(經7份修訂書修改或修訂)作出進一步修訂地盤N租約(「地盤N租約修訂」)的條款及條件。所有地盤N地價經由招標中成功投得地盤N發展項目的益添發展有限公司提供。地盤N租約修訂預期於上述接受日期後3個曆月內簽署。

F 於2015年3月3日，公司接受了政府於2015年2月6日所提出的要約，准許公司進行建議發展天水圍市地段第23號(「地段」)的天榮站物業發展項目(前稱為「天水圍輕鐵總

站」)，地價為1,518,990,000港元(「天榮站地價」)。天榮站地價經由招標中成功投得天榮站發展項目的邦信發展有限公司支付予公司，然後由公司提供。地段批地條件預期於上述接受日期後3個曆月內簽署。

持續關連交易

在回顧年度內，以下交易和安排涉及持續或經常，並預期維持一段時間，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」)所提供的商品或服務。

如上文「關連交易」一節所述，就《上市規則》而言，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的聯繫人士。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段所述各項交易則根據《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份，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和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：

- 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線員工的條文；
- 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151至152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公司之附屬公司(「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各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、九鐵公司及九鐵公司之附屬公司(「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(各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協議。公司有權獲得九鐵公司就該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》附件二規限下，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份第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日起生效。

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權利及義務。對於位於任何第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163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指示，九鐵公司必須即時遵行該指示。

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(l)(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) 在集團的日常業務中訂立；
- (2) 按照一般商務條款或更佳條款進行；及
- (3) 根據有關交易的協議進行，條款公平合理，並且符合公司股東的整體利益。

公司已委聘其核數師根據香港會計師公會頒布的《香港核證工作準則》第3000號「非審核或審閱過往財務資料之核證工作」，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」，審閱各項與合併相關的持續關連交易。根據合併相關豁免第B(l)(ii)段，核數師已向董事局遞交函件，確認他們：

- (a) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信與合併相關的持續關連交易未獲董事局批准；及
- (b) 並不知悉有任何事宜，致使他們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而進行。

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之條件及《上市規則》第14A.71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、啓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雜項工程(如有)及履行其在第二份沙中綫協議之下有關該雜項工程(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的責任除外)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3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工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 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12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雜項工程(如有)及履行其在第三份沙中綫協議下關於該雜項工程(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第二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第二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3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工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 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12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、啓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日就有關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份一樣。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，此金額不時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3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工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；

- 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12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、開支或金額；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及一切費用；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。

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3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3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5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7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日期由2013年7月6日至2020年7月5日（包括該日）為期7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2015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、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)(l)(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) 在集團的日常業務中訂立；
- (2) 按照一般商務條款或更佳條款進行；及
- (3) 根據有關交易的協議進行，條款公平合理，並且符合公司股東的整體利益。

公司已委聘其核數師根據香港會計師公會頒布的《香港核證工作準則》第3000號「非審核或審閱過往財務資料之核證工作」，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」，審閱各項非合併相關的持續關連交易。根據豁免第B(l)(iii)(b)段，核數師已向董事局遞交函件，確認他們：

- (a) 並不知悉有任何事宜，致使他們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) 並不知悉有任何事宜，致使他們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而進行。

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.71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.31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；該服務為期7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，開始提供該服務的日期提前了3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7年及把根據先前合約提供的維修服務轉移至九龍灣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灣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7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灣車廠的若干貨物、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。公司與UGL於2014年7月21日簽訂第三份補充協議(「第三份補充協議」)把原合約期限延長至2014年2月17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，此款額因第二份補充協議而再增加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。公司根據原合約每年須支付的最高總金額以及合約款項約為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

- 因延誤的緣故 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，就《上市規則》而言，JHL 及禮頓亞洲均為 John Holland 的聯繫人士。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.31 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、公司在任何部份土地進行合約 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。因延誤的緣故，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.31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、公司在任何部份土地進行合約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；該保險的有效期限應由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；
- 因延誤的緣故，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/或其聯繫人士以外之團體的持續關連交易」)及根據《上市規則》第14A.55段，公司確定公司的獨立非執行董事已審閱與政府及/或其聯繫人士以外之團體的持續關連交易，並確認與政府及/或其聯繫人士以外之團體的持續關連交易是按下列條件訂立：

- (1) 在集團的日常業務中訂立；
- (2) 按照一般商務條款或最佳的條款進行；及
- (3) 根據有關交易的協議進行，條款公平合理，並且符合公司股東的整體利益。

公司已委聘其核數師根據香港會計師公會頒布的《香港核證工作準則》第3000號「非審核或審閱過往財務資料之核證工作」，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」，審閱各項與非政府及/或其聯繫人士的持續關連交易。根據《上市規則》第14A.56條，核數師已向董事局遞交函件，確認他們：

- (a) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信與非政府及/或其聯繫人士的持續關連交易未獲董事局批准；
- (b) 就涉及集團提供商品或服務的交易而言，並不知悉有任何事宜，致使他們相信與非政府及/或其聯繫人士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) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信與非政府及/或其聯繫人士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而進行；及
- (d) 就各項與非政府及/或其聯繫人士的持續關連交易的總金額而言，並不知悉有任何事宜，致使他們相信與非政府及/或其聯繫人士的持續關連交易，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日就各項與非政府及/或其聯繫人士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150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151至152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150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，除上述付款組成部份及下文有關段落另有說明外，在兩鐵合併的各個組成部份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42.5億港元的一部份。出售於九鐵附屬公司（該附屬公司持有下文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77.9億港元的一部份（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（其中包括）因應合併後的地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路的性質事宜作出規定。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5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願意繼續留任。公司於應屆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，2015年3月16日

帳項及帳項附註目錄

166	獨立核數師報告	206	26	發展中物業
帳項		208	27	遞延開支
167	綜合損益表	208	28	於附屬公司的投資
168	綜合全面收益表	211	29	聯營公司權益
169	綜合資產負債表	213	30	證券投資
170	資產負債表	213	31	待售物業
171	綜合權益變動表	214	32	財務衍生工具資產及負債
172	綜合現金流量表	219	33	存料與備料
帳項附註		219	34	應收帳項、按金及預付款項
173	1 合規聲明	221	35	應收關連人士款項
173	2 主要會計政策	221	36	現金、銀行結餘及存款
183	3 與九廣鐵路公司的合併	222	37	貸款及其他債務
184	4 香港客運業務收入	225	38	應付帳項及應計費用
184	5 香港車站商務收入	226	39	工程合約保證金
184	6 香港物業租賃及管理業務收入	227	40	應付關連人士款項
185	7 中國內地及國際附屬公司收入及支出	227	41	服務經營權負債
185	8 其他業務收入	228	42	非控股權益持有者貸款
185	9 經營開支	228	43	遞延收益
187	10 董事局成員及執行總監會成員酬金	229	44	資產負債表所示的所得稅
190	11 香港物業發展利潤	230	45	股本、其他法定資本儲備及資本管理
190	12 折舊及攤銷	232	46	其他儲備
191	13 利息及財務開支	233	47	經營活動產生的現金
192	14 所得稅	233	48	公允價值計量
192	15 股東應佔利潤	236	49	以股份為基礎的支出
192	16 股息	241	50	退休金計劃
193	17 每股盈利	243	51	界定福利退休計劃
193	18 業務分類資料	245	52	有關香港物業發展的共同業務權益
196	19 其他全面收益	246	53	重大關連人士交易
197	20 投資物業	250	54	承擔
198	21 其他物業、機器及設備	253	55	會計估計及判斷
201	22 服務經營權資產	254	56	截至2014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
202	23 物業管理權	254	57	帳項核准
203	24 在建鐵路工程			
204	25 由九廣鐵路公司或香港特區政府委託的其他在建鐵路工程			

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167至第254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2014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損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及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。我們是按照香港新《公司條例》(第622章)附表11第80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2014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

2015年3月16日

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2014	2013
香港客運業務收入	4	16,223	15,166
香港車站商務收入	5	4,963	4,588
香港物業租賃及管理業務收入	6	4,190	3,778
中國內地及國際附屬公司收入	7	12,627	13,246
其他業務收入	8	2,153	1,929
		40,156	38,707
香港客運業務開支			
– 員工薪酬及有關費用	9A	(4,450)	(4,198)
– 水電費用		(1,409)	(1,293)
– 營運鐵路的地租及差餉		(269)	(259)
– 耗用的存料與備料		(540)	(514)
– 保養及相關工程	9B	(1,361)	(1,177)
– 鐵路配套服務		(253)	(246)
– 一般及行政開支		(640)	(515)
– 其他費用		(314)	(247)
		(9,236)	(8,449)
香港車站商務開支		(515)	(464)
香港物業租賃及管理業務開支		(747)	(673)
中國內地及國際附屬公司開支	7	(11,821)	(12,455)
其他業務開支		(1,960)	(1,781)
項目研究及業務發展開支	9C	(454)	(486)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	9D,E&F	(24,733)	(24,308)
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			
– 來自經常性業務		15,478	14,399
– 來自中國內地物業發展		(55)	–
		15,423	14,399
香港物業發展利潤	11	4,216	1,396
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		19,639	15,795
折舊及攤銷	12	(3,485)	(3,372)
每年非定額付款		(1,472)	(1,247)
未計利息及財務開支前經營利潤		14,682	11,176
利息及財務開支	13	(545)	(732)
投資物業重估	20	4,035	4,425
應佔聯營公司利潤或虧損	29	121	158
除稅前利潤		18,293	15,027
所得稅	14A	(2,496)	(1,819)
年內利潤		15,797	13,208
下列人士應佔：			
– 公司股東	15	15,606	13,025
– 非控股權益		191	183
年內利潤		15,797	13,208
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		8,024	7,437
– 來自物業發展		3,547	1,163
– 來自基本業務		11,571	8,600
– 來自投資物業重估		4,035	4,425
		15,606	13,025
每股盈利：	17		
– 基本		2.69 港元	2.25 港元
– 攤薄		2.68 港元	2.24 港元

第173至254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	2014	2013
年內利潤		15,797	13,208
年內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)：	19		
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用土地及樓宇重估盈餘		116	298
– 重新計量界定福利計劃淨負債		(370)	686
		(254)	984
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		(95)	109
– 非控股權益		(26)	(35)
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		37	(61)
		(84)	13
		(338)	997
年內全面收益總額		15,459	14,205
下列人士應佔：			
– 公司股東		15,294	14,057
– 非控股權益		165	148
年內全面收益總額		15,459	14,205

第173至254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2014年 12月31日	於2013年 12月31日
資產			
固定資產			
– 投資物業	20	65,679	61,285
– 其他物業、機器及設備	21	78,279	76,277
– 服務經營權資產	22	26,698	25,594
		170,656	163,156
物業管理權	23	30	31
在建鐵路工程	24	16,229	11,548
發展中物業	26A	7,490	11,233
遞延開支	27	64	4
聯營公司權益	29	5,797	5,277
遞延稅項資產	44B	50	29
證券投資	30	527	472
待售物業	31	1,076	1,105
財務衍生工具資產	32	105	115
存料與備料	33	1,365	1,281
應收帳項、按金及預付款項	34	3,797	3,621
應收關連人士款項	35	1,073	654
現金、銀行結餘及存款	36	18,893	17,297
		227,152	215,823
負債			
銀行透支	37A	46	47
短期貸款	37A	500	–
應付帳項及應計費用	38	16,421	13,793
本期所得稅	44A	996	349
工程合約保證金	39	1,094	986
應付關連人士款項	40	1,607	1,388
貸款及其他債務	37A	19,961	24,464
服務經營權負債	41	10,614	10,658
財務衍生工具負債	32	565	389
非控股權益持有者貸款	42	124	135
遞延收益	43	765	623
遞延稅項負債	44B	10,977	10,289
		63,670	63,121
淨資產			
		163,482	152,702
股本及儲備			
股本及其他法定資本儲備	45	45,280	44,442
其他儲備	46	118,045	108,115
公司股東應佔總權益			
		163,325	152,557
非控股權益			
		157	145
總權益			
		163,482	152,702

於2015年3月16日獲董事局通過及核准發布

錢果豐
主席

梁國權
行政總裁

羅卓堅
財務總監

第173至254頁的附註屬本帳項的一部分。

資產負債表

百萬港元	附註	於2014年 12月31日	於2013年 12月31日
資產			
固定資產			
- 投資物業	20	64,237	59,940
- 其他物業、機器及設備	21	77,635	75,705
- 服務經營權資產	22	18,492	17,384
		160,364	153,029
物業管理權	23	30	31
在建鐵路工程	24	16,229	11,548
發展中物業	26A	3,962	8,335
遞延開支	27	64	4
於附屬公司的投資	28	1,292	1,285
待售物業	31	1,076	1,105
財務衍生工具資產	32	90	115
存料與備料	33	1,059	1,008
應收帳項、按金及預付款項	34	2,327	2,341
應收關連人士款項	35	11,795	10,883
現金、銀行結餘及存款	36	16,532	15,678
		214,820	205,362
負債			
銀行透支	37A	46	47
短期貸款	37A	500	-
應付帳項及應計費用	38	13,103	10,929
本期所得稅	44A	916	275
工程合約保證金	39	853	834
應付關連人士款項	40	14,196	19,011
貸款及其他債務	37A	2,574	2,993
服務經營權負債	41	10,438	10,480
財務衍生工具負債	32	565	389
遞延收益	43	26	50
遞延稅項負債	44B	10,889	10,218
		54,106	55,226
淨資產			
		160,714	150,136
股本及儲備			
股本及其他法定資本儲備	45	45,280	44,442
其他儲備	46	115,434	105,694
總權益			
		160,714	150,136

於2015年3月16日獲董事局通過及核准發布

錢果豐
主席

梁國權
行政總裁

羅卓堅
財務總監

第173至254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	其他法定資本儲備 (附註45B)			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	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			
2014											
於2014年1月1日結餘	5,798	11,456	27,188	2,525	(128)	240	513	104,965	152,557	145	152,702
截至2014年12月31日止 年度的權益變動：											
- 年內利潤	-	-	-	-	-	-	-	15,606	15,606	191	15,797
- 年內其他全面收益	19	-	-	116	37	-	(95)	(370)	(312)	(26)	(338)
- 年內全面收益總額	-	-	-	116	37	-	(95)	15,236	15,294	165	15,459
- 於2014年3月3日前行使 的僱員認股權	45A	1	3	-	-	-	-	-	4	-	4
- 於2014年3月3日過渡至 無面值股份制度	45A	38,647	(11,459)	(27,188)	-	-	-	-	-	-	-
- 2013年末期股息	16	-	-	-	-	-	-	(3,886)	(3,886)	-	(3,886)
- 就2013年末期股息以股 代息而發行之股票	45A	335	-	-	-	-	-	-	335	-	335
- 2014年中期股息	16	-	-	-	-	-	-	(1,455)	(1,455)	-	(1,455)
- 就2014年中期股息以股 代息而發行之股票	45A	61	-	-	-	-	-	-	61	-	61
- 已付非控股權益持有者 股息	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(153)	(153)
- 以股份為基礎的僱員支出	-	-	-	-	-	42	-	-	42	-	42
- 於2014年3月3日或之後 行使的僱員認股權	45A	438	-	-	-	(65)	-	-	373	-	373
- 沒收的僱員認股權	-	-	-	-	-	(3)	-	3	-	-	-
於2014年12月31日結餘	45,280	-	-	2,641	(91)	214	418	114,863	163,325	157	163,482
2013											
於2013年1月1日結餘	5,793	11,300	27,188	2,227	(67)	219	412	95,832	142,904	207	143,111
截至2013年12月31日止 年度的權益變動：											
- 年內利潤	-	-	-	-	-	-	-	13,025	13,025	183	13,208
- 年內其他全面收益	19	-	-	298	(61)	-	109	686	1,032	(35)	997
- 年內全面收益總額	-	-	-	298	(61)	-	109	13,711	14,057	148	14,205
- 2012年末期股息	16	-	-	-	-	-	-	(3,130)	(3,130)	-	(3,130)
- 2013年中期股息	16	-	-	-	-	-	-	(1,450)	(1,450)	-	(1,450)
- 已付非控股權益持有者 股息	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(192)	(192)
- 註銷一間附屬公司	-	-	-	-	-	-	(8)	-	(8)	(18)	(26)
- 以股份為基礎的僱員支出	-	-	-	-	-	48	-	-	48	-	48
- 行使的僱員認股權	45A	5	156	-	-	(25)	-	-	136	-	136
- 沒收的僱員認股權	-	-	-	-	-	(2)	-	2	-	-	-
於2013年12月31日結餘	5,798	11,456	27,188	2,525	(128)	240	513	104,965	152,557	145	152,702

第173至254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	2014	2013
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	47	16,519	15,446
收取為營運深圳市軌道交通龍華綫的政府資助		652	661
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(954)	(1,183)
– 已付中國內地及海外稅項		(173)	(160)
經營活動所得的現金淨額		16,044	14,764
投資活動現金流量			
資本性開支			
– 購入香港客運及相關營運資產		(2,889)	(2,790)
– 深圳市軌道交通龍華綫項目及相關營運		(471)	(577)
– 港島綫西延項目		(2,760)	(2,537)
– 南港島綫(東段)項目		(2,611)	(3,283)
– 觀塘綫延綫項目		(969)	(1,029)
– 深圳市軌道交通龍華綫車廠物業發展		(681)	(2,146)
– 香港物業發展		(410)	(550)
– 投資物業項目及裝修工程		(1,497)	(366)
– 其他資本性工程		(71)	(77)
每年定額付款		(750)	(750)
每年非定額付款		(1,247)	(883)
收取與物業發展有關的款項		9,176	3,937
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款減少		6,607	3,463
購入證券投資所付款項		(177)	(192)
出售或贖回證券投資所得款項		122	109
清理固定資產所得款項		10	4
於聯營公司的投資		(294)	(1,111)
註銷聯營公司所得款項		–	62
收取聯營公司償還貸款		–	24
已收聯營公司股息		43	197
投資活動所得/(耗用)的現金淨額		1,131	(8,495)
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		377	136
取用貸款		11,171	2,229
發行資本市場借貸工具所得款項		543	3,248
償還貸款		(10,205)	(918)
償還資本市場借貸工具		(5,158)	(3,336)
已付利息		(791)	(967)
已收利息		218	253
已付財務開支		(29)	(38)
已付公司股東股息		(4,944)	(4,580)
已付非控股權益持有者股息		(153)	(192)
融資活動耗用的現金淨額		(8,971)	(4,165)
現金及現金等價物淨增加		8,204	2,104
於1月1日的現金及現金等價物		7,209	5,105
於12月31日的現金及現金等價物	36	15,413	7,209

第173至254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》的規定而編製。本財政年度及其相比較年期仍然根據前身香港《公司條例》(第32章)的規定，並按照新香港《公司條例》(第622章)第九部「帳目和審計」，參照列載於該條例附表11第76至87條的過渡性條文及保留條文。本帳項亦依照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。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2014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HKFRS修訂，當中，下列的修訂與集團的財務帳項有關：

- HKAS 32修訂「財務工具：呈報－財務資產及財務負債的抵銷」
- HKAS 36修訂「資產減值－非財務資產的可回收金額之披露」
- HKAS 39修訂「財務工具：確認及計量－衍生工具更替及對沖會計之延續」

HKAS 32修訂闡明在HKAS 32內之抵銷條件。該等修訂對集團之財務帳項並無影響。

HKAS 36修訂修改了對已減值的非財務資產之披露規定。當中，該等修訂擴大對已減值的資產或現金產生單位其按公允價值減清理成本之可回收金額之披露規定。採納該等修訂對集團之財務帳項並無影響。

HKAS 39修訂使符合若干條件的對沖衍生工具的更替可獲豁免終止使用對沖會計法。由於集團並無更替其任何衍生工具，該等修訂對集團之財務帳項並無影響。

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)。

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或出售日起或至收購日或出售日止(視適用情況而定)，於綜合損益表內列帳。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

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，此額將被視為最初承認財務資產時的公允價值，或在適當情況，在最初承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，此額將被視為最初承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。

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。

2 主要會計政策(續)

E 固定資產(續)

(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。

帳項附註

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。

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	10-35年
路軌	7-50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	8-30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。

帳項附註

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，於減值年度確認為開支。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為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

合營業務是一種安排。在此安排下，集團與其他方在契約上同意攤分該安排的控制權，並對與該安排相關的資產享有權利及對負債負有責任。集團會採用分項總計法，將與其權益有關的資產、負債、收入及開支與類似的項目合併計算，去確認其在合營業務下的權益。集團會採用一致的會計政策去計算相若交易及在類似情況下進行的活動。

根據HKFRS 11「合營安排」，集團與發展商就香港物業發展項目(並無成立獨立組織)達成的安排，均被視為合營業務。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。

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減值虧損列帳。

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。

S 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。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

S 財務衍生工具及對沖活動(續)

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即時在損益表中確認。

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福利退休計劃的加權平均時間相若。

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)。

(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年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。

2 主要會計政策(續)

T 僱員福利(續)

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作資產)，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，直至認股權獲行使時轉入股本帳項或認股權失效(於認股權到期)或被沒收(當歸屬條件未能完成)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，該筆供款乃用作應付根據附註2T(ii)於帳項內確認的退休金開支。

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。

帳項附註

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：

- (i) 車費在向乘客提供車程服務後確認為收入。
- (ii) 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。
- (iii) 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。
- (iv) 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。

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(「香港特區政府」)、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；

帳項附註

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	2014	2013
車費收入：		
– 本地鐵路服務	11,318	10,511
– 過境服務	3,049	2,923
– 機場快綫	915	843
– 輕鐵及巴士	639	600
– 城際客運服務	145	144
	16,066	15,021
其他鐵路相關收入	157	145
	16,223	15,166

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。

港島綫於2014年伸延至西區，而香港大學站及堅尼地城站已於2014年12月28日啓用。

5 香港車站商務收入

香港車站商務收入包括：

百萬港元	2014	2013
免稅店及小商店租賃	3,197	2,933
廣告	1,118	1,053
電訊收入	479	447
其他車站商務收入	169	155
	4,963	4,588

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	2014	2013
物業租賃收入來自：		
– 圓方	1,021	855
– 德福廣場	811	766
– 青衣城	504	477
– 綠楊坊	177	181
– 連城廣場	157	148
– PopCorn	160	142
– 杏花新城	143	136
– 國際金融中心	547	442
– 其他物業	425	400
	3,945	3,547
物業管理收入	245	231
	4,190	3,778

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	香港以外與鐵路有關的附屬公司						中國內地 租務及 管理業務	中國內地 物業發展	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	悉尼 西北 鐵路綫 (附註29)	MTR Express	總計			
2014									
收入	3,347	8,476	601	48	-	12,472	155	-	12,627
開支	3,220	7,896	455	50	17	11,638	128	55	11,821
2013									
收入	3,325	9,269	506	-	-	13,100	146	-	13,246
開支	3,187	8,717	428	-	-	12,332	123	-	12,455

8 其他業務收入

其他業務的收入來自以下業務：

百萬港元	2014	2013
「昂坪360」業務	375	316
顧問業務	180	128
香港特區政府的項目管理	1,561	1,461
其他業務	37	24
	2,153	1,929

9 經營開支

A 員工薪酬總額包括：

百萬港元	2014	2013
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	4,450	4,198
- 香港客運業務的保養及相關工程	80	86
- 香港客運業務的其他項目開支	65	63
- 香港車站商務開支	74	70
- 香港物業租賃及管理業務開支	94	93
- 中國內地及國際附屬公司開支	5,468	5,273
- 其他業務開支	1,694	1,518
- 項目研究及業務發展開支	244	200
- 香港物業發展利潤	6	6
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)	569	447
- 發展中物業	136	136
- 在建資產及其他項目	363	383
- 服務經營權資產	294	229
可收回數額	496	473
員工薪酬總額	14,033	13,175

可收回數額與物業管理、委託工程及其他協議有關。

帳項附註

9 經營開支(續)

A 員工薪酬總額包括：(續)

下列開支包括在員工薪酬總額內：

百萬港元	2014	2013
以股份為基礎的支出	43	52
界定供款計劃及強制性公積金供款	619	560
界定福利退休計劃確認的開支	348	388
	1,010	1,000

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	2014	2013
業務發展開支	427	452
其他項目研究開支	27	34
	454	486

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	2014	2013
核數	12	12
其他與核數有關的服務	6	5
稅務	1	1
其他非核數服務	16	7
	35	25

E 下列支出/(收入)包括在經營開支內：

百萬港元	2014	2013
出售固定資產虧損	36	37
財務衍生工具 – 由對沖儲備撥入(附註 19B)	–	(2)
重估證券投資的未實現虧損	1	2

F 在綜合損益表內列支的經營租賃費用包括：

百萬港元	2014	2013
購物中心、寫字樓、員工宿舍及巴士車廠	92	87
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	1,004	1,050
資本化數額	(7)	(3)
	1,089	1,134

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
2014					
董事局成員					
- 錢果豐	1.2	-	-	-	1.2
- 陳黃穗	0.3	-	-	-	0.3
- 陳阮德徽	0.3	-	-	-	0.3
- 鄭海泉	0.3	-	-	-	0.3
- 方敏生	0.3	-	-	-	0.3
- 何承天	0.4	-	-	-	0.4
- 關育材(於2014年10月14日委任)	0.1	-	-	-	0.1
- 李李嘉麗(於2014年10月14日委任)	0.1	-	-	-	0.1
- 文禮信	0.3	-	-	-	0.3
- 馬時亨	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
- 鄧國斌(於2014年10月14日委任)	0.1	-	-	-	0.1
- 陳家強	0.3	-	-	-	0.3
- 張炳良	0.3	-	-	-	0.3
- 韋志成(於2014年10月14日委任)	0.1	-	-	-	0.1
- 楊何蓓茵	0.3	-	-	-	0.3
執行總監會成員					
- 韋達誠(截至2014年8月15日)	-	5.8	-*	-	5.8
- 梁國權	-	7.0	1.1	2.3	10.4
- 張少華	-	4.0	0.2	0.7	4.9
- 周大滄(截至2014年10月27日)	-	4.9	0.6	0.4	5.9
- 金澤培	-	5.0	0.8	1.8	7.6
- 羅卓堅	-	4.8	0.7	1.3	6.8
- 馬琳	-	3.7	0.5	1.3	5.5
- 鄧智輝	-	4.0	0.6	1.4	6.0
- 黃唯銘(於2014年10月28日委任)**	-	0.9	0.1	0.2	1.2
- 楊美珍	-	3.9	0.6	1.4	5.9
	5.7	44.0	5.2	10.8	65.7

* 公司為參與港鐵強積金計劃成員韋達誠就截至2014年12月31日止財政年度所支付的總供款為10,750港元。

** 黃唯銘於2014年10月28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2014年12月31日的酬金。

韋達誠先生在2014年8月15日離任公司行政總裁一職時，獲得1,570萬港元的合約結算金額，其中的725,428港元，如附註49(B)所述，為相當於24,378股股份的等值現金。兩項金額均並未在上表中反映。

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)

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
2013					
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。

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。

獲香港特別行政區行政長官依據《香港鐵路條例》第八條(香港法例第556章)委任為董事的運輸及房屋局局長(張炳良教授)、發展局常任秘書長(公務)(韋志成先生)及運輸署署長(楊何蓓茵女士)的董事袍金已由香港特區政府代替有關人士收取。

香港特區政府財經事務及庫務局局長陳家強教授的董事袍金已由香港特區政府代替陳教授本人收取。

替代董事並不獲享董事袍金。

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)

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296,500份認股權已於2014年確認歸屬(2013年：130,500份)，而截至2014年12月31日止年度，有關認股權的公允價值60萬港元(2013年：90萬港元)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152,500份認股權已於2014年確認歸屬(2013年：123,000份)，而截至2014年12月31日止年度，有關認股權的公允價值30萬港元(2013年：60萬港元)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101,500份認股權已於2014年確認歸屬(2013年：73,000份)，而截至2014年12月31日止年度，有關認股權的公允價值20萬港元(2013年：40萬港元)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137,000份認股權於2014年確認歸屬(2013年：117,500份)，而截至2014年12月31日止年度，有關認股權的公允價值30萬港元(2013年：50萬港元)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125,000份認股權於2014年確認歸屬(2013年：129,500份)，而截至2014年12月31日止年度，有關認股權的公允價值30萬港元(2013年：50萬港元)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，其中65,500份認股權於2014年確認歸屬(2013年：無)，而截至2014年12月31日止年度，有關認股權的公允價值30萬港元(2013年：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114,500份認股權於2014年確認歸屬(2013年：83,000份)，而截至2014年12月31日止年度，有關認股權的公允價值20萬港元(2013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115,500份認股權已於2014年確認歸屬(2013年：75,500份)，而截至2014年12月31日止年度，有關認股權的公允價值20萬港元(2013年：40萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 黃唯銘於2012年3月30日獲授可認購70,500股股份的認股權、2013年5月6日獲授可認購81,000股股份的認股權及於2014年5月30日獲授可認購83,000股股份的認股權，其中50,500份認股權於2014年確認歸屬(2013年：23,500份)，而截至2014年12月31日止年度，有關認股權的公允價值20萬港元(2013年：20萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；及
- 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116,500份認股權於2014年確認歸屬(2013年：75,000份)，而截至2014年12月31日止年度，有關認股權的公允價值20萬港元(2013年：40萬港元)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2014年12月31日止年度內，五名最高酬金人士中有四名(2013年：四名)為公司之董事，其酬金已在上文披露。五名最高酬金人士餘下一名(2013年：一名)人士之酬金包括基本薪金、津貼及實物收益510萬港元(2013年：540萬港元)、退休金計劃供款10萬港元(2013年：10萬港元)及酌情花紅290萬港元(2013年：240萬港元)。

(ii) 韋達誠先生於獲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於2014年6月30日(即其首次任期屆滿之日)之後可獲得支付相當於300,000股公司股份的等值現金。因此，公司於2014年7月2日支付予韋達誠先生8,805,000港元，此乃按公司股份於緊接2014年6月30日前20個工作天的平均收市價以每股29.35港元計算。

於2013年8月30日，韋達誠先生獲續任為行政總裁至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)。該衍生權益代表韋達誠先生於2015年8月31日延伸任期屆滿時可獲得支付相當於230,000股公司股份的等值現金。韋達誠先生於2014年8月15日離任公司行政總裁一職。公司於2014年8月15日支付予韋達誠先生725,428港元以作為合約結算金額的一部分，如此附註10A(i)所述，即相當於24,378股公司股份的等值現金，此乃按公司股份於緊接2014年7月25日前20個工作天的平均收市價以每股29.7575港元計算。韋達誠先生餘下的205,622股公司股份相關的衍生權益已於2014年8月15日失效。

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)

(iii) 董事局成員及執行總監會成員在年內的酬金總額為9,300萬港元(2013年：7,420萬港元)。

(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條獲委任的三名額外董事)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91及92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日獲香港特區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2014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	2014	2013
分佔物業發展所得的盈餘	4,004	1,418
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及其他收入(附註26D)	234	13
其他費用扣除雜項收入的淨額	(22)	(79)
	4,216	1,396

12 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2014	2013
折舊計提自以下有關的資產：		
- 香港客運業務	2,616	2,550
- 香港車站商務	107	113
- 香港物業租賃及管理業務	12	10
- 中國內地及國際附屬公司	66	72
- 其他業務	64	62
	2,865	2,807
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	607	550
- 中國內地及國際附屬公司	349	333
	956	883
- 已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(336)	(318)
	620	565
	3,485	3,372

13 利息及財務開支

百萬港元	2014	2013
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	275	313
– 不須在5年內全部償還的銀行貸款及資本市場貸款	434	361
– 服務經營權負債	717	719
– 其他債務(附註21E)	18	17
財務開支	36	38
匯兌(收益)/虧損	(219)	1
	1,261	1,449
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(221)	(254)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	(26)	(28)
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入以抵銷利息開支	26	143
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌虧損	234	–
– 無效部分	(1)	(1)
– 不符合對沖會計的衍生工具	(1)	–
	232	114
資本化利息開支	(497)	(368)
	775	941
銀行及其他財務機構存款的利息收入	(230)	(220)
資本化利息收入	–	11
	545	732

截至2014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1.3%至6.5%不等(2013年：每年0.9%至6.5%)計算。截至2013年12月31日止年度內，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%不等計算。

截至2014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2.21億港元(2013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2014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3,000萬港元(2013年：2.65億港元)，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400萬港元(2013年：2.37億港元)，因此淨收益為2,600萬港元(2013年：2,800萬港元)。

帳項附註

14 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	2014	2013
本期稅項		
– 年內香港利得稅項，按稅率16.5%(2013年：16.5%)撥備	1,583	1,118
– 年內中國內地及海外稅項	205	181
	1,788	1,299
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	(15)	(5)
– 超過相關折舊的折舊免稅額	760	506
– 撥備及其他	(37)	19
	708	520
	2,496	1,819

截至2014年12月31日止年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損(如有)後，按稅率16.5%(2013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%(2013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：

	2014		2013	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前利潤	18,293		15,027	
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	3,055	16.7	2,506	16.7
不可扣減支出的稅務影響	382	2.1	232	1.5
非課稅收入的稅務影響	(932)	(5.1)	(927)	(6.2)
未使用而且未確認的可抵扣稅務虧損的稅務影響	(9)	–	8	0.1
實際稅項開支	2,496	13.7	1,819	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153.32億港元(2013年：127.02億港元)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	2014	2013
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(2013年：每股25港仙)	1,455	1,450
– 結算日後建議派發的末期股息每股80港仙(2013年：每股67港仙)	4,661	3,885
	6,116	5,335
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67港仙(2012年：每股54港仙)	3,886	3,130

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。支付予財政司司長法團的股息詳情於附註53N披露。

年內，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。

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156.06億港元(2013年：130.25億港元)及年內已發行的加權平均普通股數5,809,481,200股(2013年：5,796,829,998股)計算如下：

	2014	2013
於1月1日已發行普通股	5,798,541,650	5,793,196,650
已發行以股代息的影響	6,084,149	–
已行使認股權的影響	4,855,401	3,633,348
截至12月31日止年度內的加權平均普通股數	5,809,481,200	5,796,829,998

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤156.06億港元(2013年：130.25億港元)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5,813,911,530股(2013年：5,802,790,866股)計算如下：

	2014	2013
截至12月31日止年度內的加權平均普通股數	5,809,481,200	5,796,829,998
公司認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	4,430,330	5,960,868
截至12月31日止年度內的加權平均普通股數(攤薄)	5,813,911,530	5,802,790,866

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤115.71億港元(2013年：86.00億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為1.99港元(2013年：1.48港元)。

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) 香港以外的鐵路、物業租賃及管理業務：營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 其他業務：與客運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特區政府的項目管理服務。

帳項附註

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			未予分類 金額	總計
					香港以外的 鐵路、 物業租賃及 管理業務	中國內地 物業發展	其他 業務		
2014									
收入	16,223	4,963	4,190	-	12,627	-	2,153	-	40,156
經營開支	(9,236)	(515)	(747)	-	(11,766)	(55)	(1,960)	-	(24,279)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	-	(454)	(454)
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	6,987	4,448	3,443	-	861	(55)	193	(454)	15,423
香港物業發展利潤	-	-	-	4,216	-	-	-	-	4,216
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤	6,987	4,448	3,443	4,216	861	(55)	193	(454)	19,639
折舊及攤銷	(3,196)	(133)	(13)	-	(79)	-	(64)	-	(3,485)
每年非定額付款	(1,081)	(388)	(3)	-	-	-	-	-	(1,472)
未計利息及財務開支前 經營利潤	2,710	3,927	3,427	4,216	782	(55)	129	(454)	14,682
利息及財務開支	-	-	-	-	(27)	1	-	(519)	(545)
投資物業重估	-	-	4,035	-	-	-	-	-	4,035
應佔聯營公司利潤或虧損	-	-	-	-	(105)	-	226	-	121
所得稅	-	-	-	(632)	(197)	17	-	(1,684)	(2,496)
截至2014年12月31日止年度 利潤	2,710	3,927	7,462	3,584	453	(37)	355	(2,657)	15,797
資產									
固定資產	93,835	1,807	65,736	1	8,487	-	790	-	170,656
其他營運資產*	1,787	238	317	1,384	3,838	69	957	16,643	25,233
物業管理權	-	-	30	-	-	-	-	-	30
在建鐵路工程	16,229	-	-	-	-	-	-	-	16,229
發展中物業	-	-	-	3,962	-	3,528	-	-	7,490
遞延開支	39	-	3	-	-	-	22	-	64
遞延稅項資產	-	3	-	-	16	31	-	-	50
證券投資	-	-	-	-	-	-	527	-	527
待售物業	-	-	-	1,076	-	-	-	-	1,076
聯營公司權益	-	-	-	-	5,105	-	692	-	5,797
總資產	111,890	2,048	66,086	6,423	17,446	3,628	2,988	16,643	227,152
負債									
分類負債	9,633	1,787	1,742	798	7,421	1,022	2,224	27,664	52,291
服務經營權負債	10,438	-	-	-	176	-	-	-	10,614
遞延收益	-	174	-	26	565	-	-	-	765
總負債	20,071	1,961	1,742	824	8,162	1,022	2,224	27,664	63,670
其他資料									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	2,931	268	372	-	597	-	26	-	4,194
在建鐵路工程	7,947	-	-	-	-	-	-	-	7,947
發展中物業	-	-	-	434	696	-	-	-	1,130
除折舊及攤銷外的非現金開支	28	5	-	-	-	-	3	-	36

* 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)

百萬港元	中國內地及 國際聯屬公司							未予分類 金額	總計
	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	香港以外的 鐵路、 物業租賃及 管理業務	中國內地 物業發展	其他 業務		
2013									
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
資產									
固定資產	90,806	1,661	61,336	1	8,521	-	831	-	163,156
其他營運資產*	1,489	281	732	1,391	2,931	47	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	-	-	10	15	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	103,843	1,945	62,100	10,832	16,252	2,960	2,435	15,456	215,823
負債									
分類負債	6,596	1,719	2,857	698	6,714	234	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	748	7,369	234	1,954	31,068	63,121
其他資料									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	3,821	241	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)

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2014年12月31日止年度內，一名(2013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15.65%(2013年：18.71%)。

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	
	2014	2013	2014	2013
香港(所屬地)	27,454	25,413	183,144	175,037
澳洲	8,524	9,269	162	183
中國內地	792	658	16,818	15,871
瑞典	3,347	3,325	121	156
其他國家	39	42	21	2
	12,702	13,294	17,122	16,212
	40,156	38,707	200,266	191,249

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	2014			2013		
	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)/利益	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	(95)	–	(95)	109	–	109
– 非控股權益	(26)	–	(26)	(35)	–	(35)
	(121)	–	(121)	74	–	74
自用土地及樓宇的重估盈餘	138	(22)	116	356	(58)	298
重新計量界定福利計劃淨負債	(443)	73	(370)	822	(136)	686
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註19B)	46	(9)	37	(73)	12	(61)
其他全面收益	(380)	42	(338)	1,179	(182)	997

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	2014	2013
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	(216)	(214)
轉撥至對沖項目的最初帳面金額	2	-
轉撥至損益表的金額：		
- 利息及財務開支(附註13)	260	143
- 其他開支(附註9E)	-	(2)
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	33	35
- 轉撥至損益表的金額	(42)	(23)
	37	(61)

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	
	2014	2013	2014	2013
原值或估值				
於1月1日	61,285	55,314	59,940	54,087
添置	359	1,531	345	1,524
公允價值變更	4,035	4,425	3,952	4,314
由遞延開支撥入(附註27)	-	15	-	15
於12月31日	65,679	61,285	64,237	59,940
長期租賃	22	94	22	94
中期租賃	65,657	61,191	64,215	59,846
	65,679	61,285	64,237	59,940

所有投資物業已於2013年及2014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40.35億港元(2013年：44.25億港元)已計入綜合損益表。投資物業每半年經由仲量聯行有限公司重新評估，未來的市況轉變可能產生的進一步損益，會於往後期間在損益表中確認。於2014年12月31日止的原值或估值包括15.04億港元(2013年：12.85億港元)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。

帳項附註

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
2014						
原值或估值						
於2014年1月1日	732	3,474	46,727	67,329	1,171	119,433
添置	-	-	-	196	1,372	1,568
資本化調整*	-	-	(10)	-	-	(10)
清理/撇減	-	-	(1)	(547)	(9)	(557)
重估盈餘	-	33	-	-	-	33
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	16	(16)	-	-
轉撥至額外經營權財產(附註22)	-	-	-	(5)	3	(2)
由在建鐵路工程轉入(附註24)	-	-	369	2,877	-	3,246
其他投入使用資產	-	-	-	1,122	(1,122)	-
匯兌差異	-	-	-	(49)	-	(49)
於2014年12月31日	732	3,507	47,101	70,907	1,415	123,662
原值	732	-	47,101	70,907	1,415	120,155
於2014年12月31日估值	-	3,507	-	-	-	3,507
累計折舊						
於2014年1月1日	231	-	6,611	36,314	-	43,156
年內折舊	14	105	401	2,345	-	2,865
清理後撥回	-	-	(1)	(507)	-	(508)
重估後撥回	-	(105)	-	-	-	(105)
匯兌差異	-	-	-	(25)	-	(25)
於2014年12月31日	245	-	7,011	38,127	-	45,383
於2014年12月31日帳面淨值	487	3,507	40,090	32,780	1,415	78,279
2013						
原值或估值						
於2013年1月1日	732	3,216	46,681	65,197	1,367	117,193
添置	-	-	2	139	2,681	2,822
清理/撇減	-	-	(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	732	3,474	46,727	67,329	1,171	119,433
原值	732	-	46,727	67,329	1,171	115,959
於2013年12月31日估值	-	3,474	-	-	-	3,474
累計折舊						
於2013年1月1日	218	-	6,211	34,676	-	41,105
年內折舊	13	98	401	2,295	-	2,807
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	231	-	6,611	36,314	-	43,156
於2013年12月31日帳面淨值	501	3,474	40,116	31,015	1,171	76,277

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
2014						
原值或估值						
於2014年1月1日	732	3,474	46,727	66,009	1,118	118,060
添置	-	-	-	93	1,272	1,365
資本化調整*	-	-	(10)	-	-	(10)
清理/撇減	-	-	(1)	(545)	(9)	(555)
重估盈餘	-	33	-	-	-	33
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	16	(16)	-	-
轉撥至額外經營權財產(附註22)	-	-	-	(5)	3	(2)
由在建鐵路工程轉入(附註24)	-	-	369	2,877	-	3,246
其他投入使用資產	-	-	-	1,047	(1,047)	-
於2014年12月31日	732	3,507	47,101	69,460	1,337	122,137
原值	732	-	47,101	69,460	1,337	118,630
於2014年12月31日估值	-	3,507	-	-	-	3,507
累計折舊						
於2014年1月1日	231	-	6,611	35,513	-	42,355
年內折舊	14	105	401	2,239	-	2,759
清理後撥回	-	-	(1)	(506)	-	(507)
重估後撥回	-	(105)	-	-	-	(105)
於2014年12月31日	245	-	7,011	37,246	-	44,502
於2014年12月31日帳面淨值	487	3,507	40,090	32,214	1,337	77,635
2013						
原值或估值						
於2013年1月1日	732	3,216	46,681	63,846	1,329	115,804
添置	-	-	2	116	2,592	2,710
清理/撇減	-	-	(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	732	3,474	46,727	66,009	1,118	118,060
原值	732	-	46,727	66,009	1,118	114,586
於2013年12月31日估值	-	3,474	-	-	-	3,474
累計折舊						
於2013年1月1日	218	-	6,211	33,891	-	40,320
年內折舊	13	98	401	2,184	-	2,696
清理後撥回	-	-	(1)	(562)	-	(563)
重估後撥回	-	(98)	-	-	-	(98)
於2013年12月31日	231	-	6,611	35,513	-	42,355
於2013年12月31日帳面淨值	501	3,474	40,116	30,496	1,118	75,705

* 資本化調整乃關於當承建商合約索償額確定時，資產原值按最終合約價值所做出的調整。

帳項附註

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	2014	2013
帳面淨值		
– 長期租賃	134	137
– 中期租賃	353	364
	487	501

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1.38億港元(2013年：3.56億港元)及有關的遞延稅項費用2,200萬港元(2013年：5,800萬港元)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2014年12月31日的帳面金額應為7.99億港元(2013年：8.24億港元)。

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641.75億港元(2013年：600.00億港元)及627.33億港元(2013年：586.55億港元)，持作經營租賃用途的車站小商店的成本為6.55億港元(2013年：6.48億港元)，而相關的累計折舊為3.16億港元(2013年：2.84億港元)。

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	
	2014	2013	2014	2013
1年內	6,345	5,938	6,008	5,631
1至5年內	8,670	10,934	8,255	10,428
5年後	95	222	46	198
	15,110	17,094	14,309	16,257

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。

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貸評級被調低，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		深圳市 軌道交通 龍華綫	斯德哥爾摩 地鐵	倫敦 Crossrail	總計
	最初 經營權財產	額外 經營權財產				
2014						
原值						
於2014年1月1日	15,226	4,693	8,977	85	–	28,981
年內淨增置	–	1,729	525	–	13	2,267
清理	–	(34)	(2)	–	–	(36)
由其他物業、機器及設備撥入(附註21)	–	2	–	–	–	2
匯兌差異	–	–	(209)	(14)	–	(223)
於2014年12月31日	15,226	6,390	9,291	71	13	30,991
累計攤銷						
於2014年1月1日	1,852	683	806	46	–	3,387
年內攤銷	305	302	338	11	–	956
清理後撥回	–	(18)	(2)	–	–	(20)
匯兌差異	–	–	(21)	(9)	–	(30)
於2014年12月31日	2,157	967	1,121	48	–	4,293
於2014年12月31日帳面淨值	13,069	5,423	8,170	23	13	26,698
2013						
原值						
於2013年1月1日	15,226	3,316	8,358	93	–	26,993
年內淨增置	–	1,304	376	–	–	1,680
清理	–	(23)	–	(10)	–	(33)
由其他物業、機器及設備撥入(附註21)	–	96	–	–	–	96
匯兌差異	–	–	243	2	–	245
於2013年12月31日	15,226	4,693	8,977	85	–	28,981
累計攤銷						
於2013年1月1日	1,548	447	467	39	–	2,501
年內攤銷	304	246	321	12	–	883
清理後撥回	–	(10)	–	(6)	–	(16)
匯兌差異	–	–	18	1	–	19
於2013年12月31日	1,852	683	806	46	–	3,387
於2013年12月31日帳面淨值	13,374	4,010	8,171	39	–	25,594

帳項附註

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
2014			
原值			
於2014年1月1日	15,226	4,693	19,919
年內淨增置	–	1,729	1,729
清理	–	(34)	(34)
由其他物業、機器及設備撥入(附註21)	–	2	2
於2014年12月31日	15,226	6,390	21,616
累計攤銷			
於2014年1月1日	1,852	683	2,535
年內攤銷	305	302	607
清理後撥回	–	(18)	(18)
於2014年12月31日	2,157	967	3,124
於2014年12月31日帳面淨值	13,069	5,423	18,492
2013			
原值			
於2013年1月1日	15,226	3,316	18,542
年內淨增置	–	1,304	1,304
清理	–	(23)	(23)
由其他物業、機器及設備撥入(附註21)	–	96	96
於2013年12月31日	15,226	4,693	19,919
累計攤銷			
於2013年1月1日	1,548	447	1,995
年內攤銷	304	246	550
清理後撥回	–	(10)	(10)
於2013年12月31日	1,852	683	2,535
於2013年12月31日帳面淨值	13,374	4,010	17,384

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。

於2014年7月30日集團與倫敦運輸局就 Crossrail 列車服務簽署專營權協議，專營權為期8年，期限結束後可選擇延續專營權多兩年，載客服務預期於2015年至2019年期間分階段陸續投入服務。就倫敦 Crossrail 的服務專營權資產，是集團於2014年7月30日簽訂服務專營權合約與開始專營權前準備營運倫敦 Crossrail 期間所產生的成本支出。專營權資產會以專營權的年期攤銷及計入綜合損益表內。

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	2014	2013
於1月1日及12月31日的原值	40	40
累計攤銷		
於1月1日	9	9
年內攤銷	1	–
於12月31日	10	9
於12月31日帳面淨值	30	31

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	啟用後轉撥 作固定資產 (附註21)	於12月31日 結餘
2014				
港島綫西延項目				
建築成本	10,727	2,927	(10,290)	3,364
顧問諮詢費	543	97	(491)	149
員工薪酬及其他開支	1,569	315	(1,654)	230
(利息收入)/財務開支	(207)	35	72	(100)
已償還/應償還政府現金資助的本金及利息	-	238	(172)	66
已耗用的政府現金資助	(12,632)	(20)	9,289	(3,363)
	-	3,592	(3,246)	346
南港島綫(東段)項目				
建築成本	7,089	2,651	-	9,740
顧問諮詢費	530	63	-	593
員工薪酬及其他開支	895	238	-	1,133
財務開支	307	245	-	552
	8,821	3,197	-	12,018
觀塘綫延綫項目				
建築成本	2,008	924	-	2,932
顧問諮詢費	198	31	-	229
員工薪酬及其他開支	410	98	-	508
財務開支	111	85	-	196
	2,727	1,138	-	3,865
總計	11,548	7,927	(3,246)	16,229
2013				
港島綫西延項目				
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)
	-	-	-	-
南港島綫(東段)項目				
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
觀塘綫延綫項目				
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
總計	7,458	4,090	-	11,548

帳項附註

24 在建鐵路工程(續)

A 港島綫西延項目

於2009年7月13日，公司與香港特區政府就港島綫西延的財務安排、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，香港特區政府於2010年3月提供123億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，公司將於港島綫西延開始商業營運後24個月內向香港特區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)。截至2014年12月31日止年度內，在償還機制下，公司已確認並償還本金1.87億港元及利息5,100萬港元予香港特區政府(2013年：無)。在2015年3月，公司告知香港特區政府將會進一步預付的本金9,100萬港元和利息2,700萬港元。

港島綫西延最新的項目成本估算為184億港元(包括1億港元的資本化利息收入)。

於2014年12月31日，公司就此項目的累計淨開支為36億港元(扣除政府127億港元的現金資助)。截至2014年12月31日止年度內，在港島綫西延香港大學站及堅尼地城站於2014年12月28日啟用後，32億港元已由在建鐵路工程轉撥至其他物業、機器及設備。西營盤站則預期於2015年首季底啟用。於2014年12月31日，關於項目的已批准但未完成合約承擔總額為5億港元(2013年：12億港元)(附註54)。

B 南港島綫(東段)項目

於2011年5月17日，香港特區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。

於2014年8月，項目成本估算增加了13億港元至167億港元(包括15億港元的資本化利息收入)。由於工程複雜及持續面對種種挑戰，公司將根據項目進度進一步檢討其估算造價，並有機會向上修訂。於2014年12月31日，公司就此項目的累計開支為120億港元(2013年：88億港元)，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總額為5億港元(2013年：21億港元)(附註54)。

C 觀塘綫延綫項目

於2011年5月17日，香港特區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。

項目成本原先估計為62億港元(包括項目估計成本未扣除59億港元的資本化利息及3億港元的資本化利息開支)。由於工程複雜及持續面對種種挑戰，公司將根據項目進度進一步檢討其估算造價，並有機會向上修訂。於2014年12月31日，公司就此項目的累計開支為39億港元(2013年：27億港元)，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總額為5億港元(2013年：12億港元)(附註54)。

25 由九廣鐵路公司或香港特區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，香港特區政府與公司就有關高鐵香港段的設計、地盤勘測及採購活動簽訂委託協議(「高鐵香港段初步委託協議」)。按照高鐵香港段初步委託協議，香港特區政府負責向公司支付公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。

在2009年，基於公司日後會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段的基礎上，香港特區政府決定要求公司進行高鐵香港段的建造、測試及通車試行。於2010年1月26日，香港特區政府與公司就高鐵香港段的建造及通車試行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，公司負責自行或促使他人就高鐵香港段的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高鐵香港段的擁有者，則負責承擔該等活動的總成本(「委託成本」)的全數及就此進行融資，並按照經同意的付款時間表向公司支付45.90億港元(「項目管理費」)。截至2014年12月31日及本年報發表日，公司已收到香港特區政府按先前經同意的付款時間表所支付的款項。

25 由九廣鐵路公司或香港特區政府委託的其他在建鐵路工程(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目(續)

根據高鐵香港段委託協議，倘若大幅修改執行委託活動的進行計劃有可能導致公司的項目管理責任或成本大幅增加或減少，則公司以及香港特區政府須真誠磋商以同意增加或視乎情況減少項目管理費。由於此磋商尚未展開(截至2014年12月31日及直至本年報發表之日期)，故此在現階段，並不確定有關費用會否增加。倘若公司收到之項目管理費沒有增加，則公司未必能夠收回履行高鐵香港段委託協議下之責任所增加的內部成本。此外，根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府支付的若干金額(包括項目管理費)設有每年最高限額20億港元，而總限額則為100億港元。

倘若公司違反高鐵香港段委託協議，香港特區有權向公司提出申索，並根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府可就其因公司在履行高鐵香港段委託協議下之義務所犯的疏忽或公司違反高鐵香港段委託協議所產生的虧損而獲得彌償。根據高鐵香港段委託協議，公司就高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議所產生或相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於公司在高鐵香港段委託協議下收到的項目管理費和其他費用，以及公司在高鐵香港段初步委託協議下收到的若干費用。

於2014年4月，公司宣布延長高鐵香港段項目的建造期，並將該鐵路的投入客運服務目標日期修訂至2017年年底(「高鐵香港段經修訂時間表」)。於2014年7月，公司向香港特區政府提供了高鐵香港段項目的造價估算為715.2億港元，當中包括未來保險及項目管理費用。基於項目的複雜性，尤其是於西九龍總站的工程，公司正在再檢討項目造價估算及高鐵香港段經修訂時間表(以及由此產生的任何潛在滯後)。考慮到持續面對建造挑戰和獨立董事委員會提出的有關建議，造價估算有可能顯著上升。此檢討預期於2015年第二季內完成，之後公司將會正式向香港特區政府匯報結果。此後，公司會繼續監察和檢討項目造價及竣工日期。

鑑於(i)高鐵香港段委託協議列明，香港特區政府須全數承擔委託成本及就此進行融資；(ii)(截至2014年12月31日及本年報發表日)尚未開始根據高鐵香港段委託協議就同意項目管理費變動進行磋商；及(iii)(截至2014年12月31日及本年報發表日)關於事件導致及/或制定高鐵香港段經修訂時間表方面，公司並未收到香港特區政府向公司提出任何申索通知，故此公司未能可靠地估算因事件導致及/或制定，或修訂，高鐵香港段經修訂時間表對公司所產生的財政影響(如有)。公司將持續監察情況。

截至2014年12月31日止年度內，項目管理收入8.19億港元(2013年：8.00億港元)已確認在綜合損益表中。

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

於2008年11月24日，香港特區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，而香港特區政府則負責直接支付該等工作的總成本。

於2011年5月17日，香港特區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，而香港特區政府則負責承擔並向公司支付所有工程成本。

於2012年5月29日，公司與香港特區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，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，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議中指定的所有工程費用。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。截至2014年12月31日及本財務報告發表日，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的款項。

於2014年5月，公司就東西走廊以及南北走廊完工期的延誤事宜告知香港特區政府。由於工程複雜，公司正考慮項目持續面對的工程挑戰，對項目造價估算進行檢討。公司容後會向香港特區政府報告結果。

截至2014年12月31日止年度內，項目管理收入7.42億港元(2013年：6.61億港元)已確認在綜合損益表中。此外，截至2014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特區政府償還費用為18.28億港元(2013年：14.72億港元)。於2014年12月31日，將回收香港特區政府費用為6.85億港元(2013年：4.14億港元)。

帳項附註

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，公司獲香港特區政府授予鐵路沿綫車站的土地發展權。

於2014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；位於黃竹坑一幅地塊的南港島綫(東段)物業發展項目；位於何文田一幅地塊的觀塘綫延綫物業發展項目及位於相關鐵路沿綫的東鐵綫/輕鐵物業發展項目。

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
2014						
機場鐵路物業發展項目	-	4	(4)	-	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,145	115	(20)	-	-	1,240
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	5,976	126	(4,104)	(682)	-	1,316
南港島綫(東段)物業發展項目	939	106	-	-	-	1,045
觀塘綫延綫物業發展項目	275	86	-	-	-	361
深圳市物業發展項目	2,898	696	-	-	(66)	3,528
	11,233	1,133	(4,128)	(682)	(66)	7,490
2013						
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
	10,430	813	(10)	(71)	71	11,233

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
2014					
機場鐵路物業發展項目	-	4	(4)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,145	115	(20)	-	1,240
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	5,976	126	(4,104)	(682)	1,316
南港島綫(東段)物業發展項目	939	106	-	-	1,045
觀塘綫延綫物業發展項目	275	86	-	-	361
	8,335	437	(4,128)	(682)	3,962
2013					
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)	-	-
	7,928	500	(22)	(71)	8,335

26 發展中物業(續)

A 發展中物業(續)

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2014年12月31日，未償付的協議金額包括利息共6,000萬港元(2013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(24.73億港元)。

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
2014			
機場鐵路物業發展項目	27	(4)	23
將軍澳支綫物業發展項目	23	(20)	3
總計(附註43)	50	(24)	26
2013			
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)	60	(10)	50

C 保管資金

作為機場鐵路、將軍澳支綫及東鐵綫/九龍南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香港特區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	2014	2013
於1月1日結餘	5,184	7,611
已收保管資金	37,828	13,680
加：所得利息	21	20
	43,033	21,311
年內墊支費用	(34,855)	(16,127)
於12月31日結餘	8,178	5,184
代表：		
於12月31日指定銀行戶口結餘	8,176	5,182
應收保證金	2	2
	8,178	5,184

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2014年12月31日止年度內，確認有關西鐵物業發展的代理費收入及其他收入為2.34億港元(2013年：1,300萬港元)(附註11)。截至2014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1.16億港元(2013年：9,800萬港元)。

帳項附註

27 遞延開支

集團及公司

百萬港元	2014	2013
於1月1日結餘	4	15
年內開支	60	4
轉撥至投資物業(附註20)	-	(15)
於12月31日結餘	64	4

28 於附屬公司的投資

公司

百萬港元	2014	2013
非上市股份，按成本	1,292	1,285

於2014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		
2014年全年擁有的附屬公司						
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
地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
港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	投資控股
港鐵物業(天津)第一有限公司	1港元	100%	-	100%	香港	投資控股

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
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
港鐵深圳六號綫投資控股(香港) 有限公司	10,000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
MTR Corporation (Sydney) NRT Pty. Limited*	2澳元	100%	-	100%	澳洲	設計及遞送鐵路 有關系統
Sunstone Resources Pty. Ltd.*	10澳元	60%	-	100%	澳洲	鐵路營運及維修 的行政支援
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

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 Finance Lease (001) Limited	1 美元	100%	100%	–	開曼群島/ 香港	財務
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 (Sweden) AB	10,050,000 瑞典克朗	100%	–	100%	瑞典	鐵路營運與維修、 物業投資及管理
MTR Nordic AB	40,050,000 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
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*	2,000,000 港元	100%	–	100%	中華人民 共和國	商業管理、 商業顧問、 商業設施策畫及 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 (Crossrail) Limited	1,000,000 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 (Silverlink) Limited	1 英鎊	100%	–	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (TSGN) Limited*	1 英鎊	100%	–	100%	英國	項目競投
MTR Corporation (UK) Limited	29 英鎊	100%	100%	–	英國	投資控股
MTR Corporation (UK) NRT Limited*	1 英鎊	100%	–	100%	英國	項目競投
MTRCSR Limited*	1 英鎊	100%	100%	–	英國	項目競投
於2014年成立的附屬公司						
港鐵中國服務控股(香港)有限公司	10,000 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
MTR Northwest Rapid Transit (Sydney) Company Limited	1 港元	100%	100%	–	香港	投資控股
Metro Trains Sydney Pty. Limited*	100 澳元	60%	–	60%	澳洲	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		
MTR Corporation (Melbourne) DRC Pty. Limited*	2 澳元	100%	-	100%	澳洲	投資控股
RTC Finance Company Pty. Limited*	2 澳元	100%	100%	-	澳洲	投資控股
港鐵企業管理(深圳)有限公司	32,000,000 元人民幣	100%	-	100%	中華人民 共和國	顧問及 管理服務
MTR Gamma 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 Corporation (UK) DRC Limited*	2 英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股

* 並非由畢馬威會計師事務所審計的附屬公司

29 聯營公司權益

集團

百萬港元	2014	2013
應佔淨資產	5,797	5,277

集團及公司於2014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		
2014年全年擁有的聯營公司						
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*	2,273,000,000 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
於2014成立的聯營公司						
NRT Holdings 2 Pty. Limited*	-**	20%	-	20%	澳洲	鐵路營運 及維修
NRT Holdings Pty. Limited*	100 澳元	20%	-	20%	澳洲	鐵路營運 及維修
NRT Pty. Limited*	100 澳元	20%	-	20%	澳洲	鐵路營運 及維修

* 並非由畢馬威會計師事務所審計的公司

** 集團在NRT Holdings 2 Pty. Limited所佔的投資份額預計為約2,780萬澳元的額外股權投資及向NRT Holdings 2 Pty. Limited 提供約3,480萬澳元的貸款。

帳項附註

29 聯營公司權益(續)

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。

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	2014	2013
資產	16,906	11,964
負債	(11,109)	(6,687)
淨資產	5,797	5,277
收入	3,671	2,888
支出及其他	(3,478)	(2,647)
除稅前利潤	193	241
所得稅	(72)	(83)
淨利潤	121	158
其他全面收益	(139)	142
全面收益總額	(18)	300

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十四號綫公私聯營項目的特許經營權協議。北京地鐵十四號綫的總投資額約為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列車部分，投資總額約為150億元人民幣，佔項目總成本約30%。集團就北京地鐵十四號綫對北京京港地鐵未來所佔的額外注資約為24.5億元人民幣。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十四號綫，為期30年。北京地鐵十四號綫第一期和第二期分別於2013年5月及2014年12月通車，而全綫將於2017年後通車。2014年11月，北京京港地鐵與北京市人民政府就北京地鐵十四號綫簽訂了特許經營權協議。根據所簽訂的營運與維修服務協議，北京京港地鐵亦獲授權營運北京地鐵十四號綫直至其全綫通車為止。

於2013年2月，London Overground Rail Operations (「LOROL」)獲倫敦運輸局將原定於2014年11月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直至2016年11月。截至2014年12月31日止年度內，LOROL向集團派發200萬英鎊(2,300萬港元)(2013年：200萬英鎊(2,500萬港元))的股息，而集團則向LOROL提供管理服務，合共收取1,800萬港元(2013年：1,900萬港元)。

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六號綫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2014年9月，澳洲新南威爾斯省政府將悉尼西北鐵路綫的營運、列車及系統合約，批予NRT Pty. Limited。這項營運、列車及系統合約是一份公私聯營項目，涵蓋了西北鐵路綫的主要設計、建造、融資及為期15年的營運及維修服務。NRT Pty. Limited將機電系統的配置和列車轉包予一共同業務。在此共同業務中，集團的一間全資附屬公司，MTR Corporation (Sydney) NRT Pty. Limited，擁有其中60%的權益。此外，NRT Pty. Limited亦轉包了悉尼西北鐵路綫的營運及維修予集團擁有60%的附屬公司Metro Trains Sydney Pty. Limited。

於2015年2月，北京京港地鐵與北京市人民政府草簽了北京地鐵十六號綫公私營項目的特許經營協議。北京京港地鐵將參與新綫的投資、營運及維修。北京地鐵十六號綫總投資額約為495億元人民幣，土木建造工程約佔總投資額70%，由北京市基礎設施投資有限公司負責。北京京港地鐵負責項目包括機電設備系統工程及列車，投資約150億元人民幣，佔總投資額約30%。就北京地鐵十六號綫的項目，集團可能需要向北京京港地鐵進一步投資不多於24.5億元人民幣作為額外資本。根據特許經營協議，北京京港地鐵將負責北京地鐵十六號綫的營運和維修，為期30年。第一期預期於2016年年底通車，而全綫則預期於2017年後通車。該特許經營協議須經內地有關部門批核。

29 聯營公司權益(續)

截至2014年12月31日止年度內，集團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3,200萬港元(2013年：3,300萬港元)。集團向杭州杭港地鐵有限公司提供軟件許可證及維修服務，合共收取1,100萬港元(2013年：無)。Tunnelbanan Teknik Stockholm AB向MTR Stockholm AB提供列車維修及其他支援服務，費用為5.87億瑞典克朗(6.70億港元)(2013年：5.63億瑞典克朗或6.70億港元)，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1.20億瑞典克朗(1.37億港元)(2013年：1.11億瑞典克朗或1.32億港元)。MTR Corporation (Sydney) NRT Pty. Limited的共同業務向NRT Pty. Limited提供項目設計及運送機電系統及列車服務，合共收取700萬澳元(4,500萬港元)(2013年：無)。

截至2014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(「八達通公司」)提供的中央結算服務所產生的開支為1.36億港元(2013年：1.29億港元)。八達通公司就集團的增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務以及提供倉庫存儲服務所產生的費用為3,600萬港元(2013年：3,200萬港元)。年內，八達通向集團派發2,000萬港元(2013年：1.72億港元)的股息。

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	2014	2013
於海外上市的交易證券(公允價值)		
– 於1年內到期	187	113
– 於1年後到期	340	359
	527	472

31 待售物業

集團及公司

百萬港元	2014	2013
待售物業		
– 按原值	555	1,054
– 按可實現淨值	521	51
	1,076	1,105

於2014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2013年及2014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3,000萬港元(2013年：600萬港元)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。

帳項附註

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

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	
2014							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	2,093	2					
- 流入			-	-	2,095	-	2,095
- 流出			-	-	(2,093)	-	(2,093)
- 現金流量對沖：	347	15					
- 流入			335	-	-	-	335
- 流出			(320)	-	-	-	(320)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	2,404	20					
- 流入			34	34	876	392	1,336
- 流出			(21)	(33)	(868)	(388)	(1,310)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	900	67	27	20	37	-	84
- 不符合對沖會計	100	1	(2)	(1)	-	5	2
	5,844	105	53	20	47	9	129
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	1,398	1					
- 流入			-	-	1,397	-	1,397
- 流出			-	-	(1,398)	-	(1,398)
- 現金流量對沖：	195	19					
- 流入			105	56	15	-	176
- 流出			(116)	(64)	(15)	-	(195)
- 不符合對沖會計：	146	8					
- 流入			141	-	-	-	141
- 流出			(150)	-	-	-	(150)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	805	92					
- 流入			23	23	707	-	753
- 流出			(11)	(17)	(812)	-	(840)
- 現金流量對沖：	2,437	397					
- 流入			74	73	219	2,805	3,171
- 流出			(92)	(92)	(277)	(3,183)	(3,644)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	1,150	32	8	(1)	(20)	(22)	(35)
- 現金流量對沖	900	16	(11)	(5)	(6)	-	(22)
	7,031	565	(29)	(27)	(190)	(400)	(646)
總計	12,875						

32 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

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	
2014							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	2,093	2					
- 流入			-	-	2,095	-	2,095
- 流出			-	-	(2,093)	-	(2,093)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	2,404	20					
- 流入			34	34	876	392	1,336
- 流出			(21)	(33)	(868)	(388)	(1,310)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	900	67	27	20	37	-	84
- 不符合對沖會計	100	1	(2)	(1)	-	5	2
	5,497	90	38	20	47	9	114
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	1,398	1					
- 流入			-	-	1,397	-	1,397
- 流出			-	-	(1,398)	-	(1,398)
- 現金流量對沖：	195	19					
- 流入			105	56	15	-	176
- 流出			(116)	(64)	(15)	-	(195)
- 不符合對沖會計：	146	8					
- 流入			141	-	-	-	141
- 流出			(150)	-	-	-	(150)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	805	92					
- 流入			23	23	707	-	753
- 流出			(11)	(17)	(812)	-	(840)
- 現金流量對沖：	2,437	397					
- 流入			74	73	219	2,805	3,171
- 流出			(92)	(92)	(277)	(3,183)	(3,644)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	1,150	32	8	(1)	(20)	(22)	(35)
- 現金流量對沖	900	16	(11)	(5)	(6)	-	(22)
	7,031	565	(29)	(27)	(190)	(400)	(646)
總計	12,528						

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	
2013							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	3,491	10					
- 流入			-	-	3,501	-	3,501
- 流出			-	-	(3,491)	-	(3,491)
- 現金流量對沖：	102	3					
- 流入			59	30	16	-	105
- 流出			(58)	(29)	(15)	-	(102)
- 不符合對沖會計：	124	4					
- 流入			126	15	-	-	141
- 流出			(123)	(14)	-	-	(137)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	1,629	13					
- 流入			25	25	1,281	-	1,331
- 流出			(15)	(19)	(1,284)	-	(1,318)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	2,563	85	56	25	47	-	128
	7,909	115	70	33	55	-	158
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 現金流量對沖：	47	3					
- 流入			37	6	1	-	44
- 流出			(40)	(6)	(1)	-	(47)
- 不符合對沖會計：	27	-					
- 流入			9	-	-	-	9
- 流出			(9)	-	-	-	(9)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	5,856	75					
- 流入			5,850	32	371	-	6,253
- 流出			(5,845)	(19)	(459)	-	(6,323)
- 現金流量對沖：	1,887	227					
- 流入			51	50	148	2,403	2,652
- 流出			(72)	(72)	(214)	(2,534)	(2,892)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	1,150	65	8	5	(27)	(60)	(74)
- 現金流量對沖	1,482	19	(17)	(9)	(2)	-	(28)
	10,449	389	(28)	(13)	(183)	(191)	(415)
總計	18,358						

32 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

集團的財務衍生工具主要包括利率及貨幣掉期，並採用於2013年及2014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0.130%至2.525%(2013年：0.085%至2.984%)，美元所用利率介乎0.175%至2.576%(2013年：0.169%至1.828%)，而澳元所用利率介乎2.861%至3.531%(2013年：2.565%至5.150%)，而日圓所用利率介乎0.110%至0.885%(2013年：0.111%至1.429%)。

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資產及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。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(其中包括)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	2014				2013			
	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	7,137	3,118	615	10,870	6,965	3,551	604	11,120
2年至5年內須償還的款項	7,391	2,280	3	9,674	8,466	2,238	3	10,707
1年至2年內須償還的款項	1,615	1,338	-	2,953	905	1,082	-	1,987
1年內須償還的款項	928	1,270	-	2,198	5,682	844	3	6,529
	17,071	8,006	618	25,695	22,018	7,715	610	30,343

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	2014				2013			
	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	1,689	–	615	2,304	1,605	–	604	2,209
2年至5年內須償還的款項	634	629	3	1,266	675	512	3	1,190
1年至2年內須償還的款項	69	11	–	80	70	443	–	513
1年內須償還的款項	69	685	–	754	69	247	–	316
	2,461	1,325	618	4,404	2,419	1,202	607	4,228

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40%至65%(2013年: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2014年12月31日,計入未完約貨幣及利率掉期後,52%(2013年: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2014年12月31日,集團持有總額為183.58億港元(2013年: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99.08億港元(2013年:101.68億港元)。

於2014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1.12億港元/9,800萬港元,而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約8,100萬港元/8,600萬港元。

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2013年,根據利率分別為上升100點子/下調100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。

(iii) 外匯風險

當資產與負債以集團旗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以及海外投資和採購活動。

集團把無對沖的非港元債項維持於模式指定的較低水平,及盡量減少集團因海外投資和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。在採用外幣進行投資和採購時,集團會預先購買外幣或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投放存款及訂立財務衍生工具，並通過分散交易來減低交易對手風險。

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，集團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	
	2014	2013	2014	2013
預計於下列時間耗用的存料與備料：				
– 1年內	944	821	701	637
– 1年後	427	466	364	377
	1,371	1,287	1,065	1,014
減：陳舊存貨撥備	(6)	(6)	(6)	(6)
	1,365	1,281	1,059	1,008

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	
	2014	2013	2014	2013
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	1,363	1,389	1,363	1,389
– 香港以外與鐵路有關的附屬公司	1,308	1,106	–	–
– 香港業務及其他	1,126	1,126	964	952
	3,797	3,621	2,327	2,341

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	
	2014	2013	2014	2013
未到期款項	2,913	2,596	2,099	1,892
30日過期未付	149	387	65	287
60日過期未付	24	50	16	20
90日過期未付	26	9	24	1
超過90日過期未付	17	4	13	2
應收帳項總額	3,129	3,046	2,217	2,202
按金及預付款項	668	575	110	139
	3,797	3,621	2,327	2,341

於2014年12月31日，未到期款項中與物業發展有關的款項為13.63億港元(2013年：13.89億港元)，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2014年12月31日，集團及公司除了若干按金及應收帳項分別為1.02億港元(2013年：2.79億港元)及1,800萬港元(2013年：3,700萬港元)預期於多於一年後收回外，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：

百萬	集團		公司	
	2014	2013	2014	2013
瑞士法郎	-	19	-	-
美元	3	6	3	6

35 應收關連人士款項

百萬港元	集團		公司	
	2014	2013	2014	2013
應收下列關連人士的款項：				
– 香港特區政府	1,028	600	1,028	600
– 九鐵公司	5	9	5	9
– 聯營公司	40	45	40	45
– 附屬公司(扣除減值虧損)	–	–	10,722	10,229
	1,073	654	11,795	10,883

於2014年12月31日，應收香港特區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、港島綫西延、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)應收代理費及可收回支出，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2014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1,100萬港元(1,100萬瑞典克朗)(2013年：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，其餘所有應收香港特區政府及其他關連人士的款項預期於24個月內收回。應收香港特區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	
	2014	2013	2014	2013
銀行及其他財務機構存款	16,765	15,835	16,244	15,392
銀行存款及現金	2,128	1,462	288	286
現金、銀行結餘及存款	18,893	17,297	16,532	15,678
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)	(3,434)	(10,041)	(3,110)	(9,673)
減：銀行透支(附註37A)	(46)	(47)	(46)	(47)
現金流量表所示的現金及現金等價物	15,413	7,209	13,376	5,958

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：

百萬	集團		公司	
	2014	2013	2014	2013
澳元	22	14	22	14
歐元	19	10	19	10
日圓	25	28	25	28
新台幣	16	14	16	14
人民幣	2,451	538	2,451	534
美元	532	793	530	792

帳項附註

37 貸款及其他債務

A 分類

集團

百萬港元	2014			2013		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2017年至2043年到期的債務發行計劃票據 (2013年：2014年至2043年到期)	5,271	5,592	5,307	9,622	9,728	9,628
非上市：						
2015年至2043年到期的債務發行計劃票據 (2013年：2014年至2043年到期)	8,346	9,139	8,727	8,869	9,444	9,019
資本市場借貸工具總計	13,617	14,731	14,034	18,491	19,172	18,647
銀行貸款	5,949	5,949	5,954	5,593	5,593	5,593
其他	395	497	395	380	439	380
貸款及其他	19,961	21,177	20,383	24,464	25,204	24,620
銀行透支	46	46	46	47	47	47
短期貸款	500	500	500	-	-	-
總計	20,507	21,723	20,929	24,511	25,251	24,667

公司

百萬港元	2014			2013		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2043年到期的債務發行計劃票據 (2013年：2043年到期)	665	833	698	664	663	698
非上市：						
2018年至2028年到期的債務發行計劃票據 (2013年：2018年至2028年到期)	787	934	857	832	980	857
資本市場借貸工具總計	1,452	1,767	1,555	1,496	1,643	1,555
銀行貸款	727	727	732	1,120	1,120	1,120
其他	395	497	395	377	437	377
貸款及其他	2,574	2,991	2,682	2,993	3,200	3,052
銀行透支	46	46	46	47	47	47
短期貸款	500	500	500	-	-	-
總計	3,120	3,537	3,228	3,040	3,247	3,099

其他項目包括租出/租回交易中的非抵銷債務(附註21E)。

於2014年12月31日，集團有若干尚未動用的無承諾貸款總額207.80億港元(2013年：160.42億港元)，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

百萬	對沖活動前		對沖活動後	
	2014	2013	2014	2013
澳元	230	150	-	-
日圓	15,000	15,000	-	-
美元	700	1,300	40	90

公司

百萬	對沖活動前		對沖活動後	
	2014	2013	2014	2013
日圓	5,000	5,000	-	-
美元	150	150	40	90

B 還款期分析

集團

百萬港元	2014				2013			
	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
長期貸款及其他								
5年後須償還的款項	5,635	2,688	395	8,718	5,385	3,042	377	8,804
2年至5年內須償還的款項	6,699	1,762	-	8,461	7,599	1,458	-	9,057
1年至2年內須償還的款項	1,200	1,089	-	2,289	500	722	-	1,222
1年內須償還的款項	500	415	-	915	5,163	371	3	5,537
	14,034	5,954	395	20,383	18,647	5,593	380	24,620
銀行透支	-	46	-	46	-	47	-	47
短期貸款	-	500	-	500	-	-	-	-
	14,034	6,500	395	20,929	18,647	5,640	380	24,667
減：未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額	(39)	(5)	-	(44)	(37)	-	-	(37)
因財務工具的公允價值變動之調整	(378)	-	-	(378)	(119)	-	-	(119)
債務帳面總額	13,617	6,495	395	20,507	18,491	5,640	380	24,511

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	2014				2013			
	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
長期貸款及其他								
5年後須償還的款項	1,090	–	395	1,485	1,090	–	377	1,467
2年至5年內須償還的款項	465	600	–	1,065	465	500	–	965
1年至2年內須償還的款項	–	–	–	–	–	431	–	431
1年內須償還的款項	–	132	–	132	–	189	–	189
	1,555	732	395	2,682	1,555	1,120	377	3,052
銀行透支	–	46	–	46	–	47	–	47
短期貸款	–	500	–	500	–	–	–	–
	1,555	1,278	395	3,228	1,555	1,167	377	3,099
減：未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額	(36)	(5)	–	(41)	(37)	–	–	(37)
因財務工具的公允價值變動之調整	(67)	–	–	(67)	(22)	–	–	(22)
債務帳面總額	1,452	1,273	395	3,120	1,496	1,167	377	3,040

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2013年及2014年12月31日止年度內發行的票據包括：

集團

百萬港元	2014		2013	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	550	544	3,285	3,248

公司

百萬港元	2014		2013	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	–	–	1,091	1,057

截至2014年12月31日止年度內，附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行了8,000萬澳元(或5.50億港元)(2013年：7.00億港元、1.00億澳元(或7.00億港元)及100億日圓(或7.94億港元))的票據，而公司則並沒有發行任何債券(2013年：9,000萬美元(或6.98億港元)及50億日圓(或3.93億港元))。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2014年12月31日止年度內，集團贖回非上市債券5.00億港元(2013年：33.36億港元)，並贖回6.00億美元(或46.58億港元)的上市債券(2013年：無)。

37 貸款及其他債務(續)

D 擔保及抵押

- (i) 於2013年及2014年12月31日，香港特區政府並無就集團所得的信貸提供任何擔保。
- (ii) 於2014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綫二期相關車費和非車費收入及保險合同權益為一項總額32.80億元人民幣(2013年：40.00億元人民幣)的銀行貸款提供抵押。
- (iii) 於2014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綫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(2013年：19.50億元人民幣)的銀行貸款提供抵押。

除上述披露及在本帳項別處披露的押記外，集團於2014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	
	2014	2013	2014	2013
應付帳項及應計費用				
– 港島綫西延項目	1,350	486	1,350	486
– 南港島綫(東段)項目	1,057	473	1,057	473
– 觀塘綫延綫項目	314	260	314	260
– 深圳市軌道交通龍華綫項目	676	599	–	–
– 香港物業發展項目	704	603	704	603
– 中國內地物業發展項目	165	144	–	–
– 香港以外與鐵路有關的附屬公司	1,949	1,424	–	–
– 香港業務及其他	10,206	9,784	9,678	9,087
港島綫西延項目尚未使用的政府現金資助	–	20	–	20
	16,421	13,793	13,103	10,929

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	
	2014	2013	2014	2013
30日內到期或即期	3,998	4,820	1,875	2,567
30日至60日內到期	3,783	2,031	3,590	1,973
60日至90日內到期	613	534	561	501
90日後到期	3,019	2,351	2,323	2,048
	11,413	9,736	8,349	7,089
租金及其他可退還按金	2,739	2,657	2,665	2,580
應計僱員福利	2,269	1,380	2,089	1,240
港島綫西延項目尚未使用的政府現金資助	–	20	–	20
	16,421	13,793	13,103	10,929

集團及公司除了分別48.61億港元(2013年：38.96億港元)及46.19億港元(2013年：36.57億港元)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。

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。

帳項附註

38 應付帳項及應計費用(續)

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：

百萬	集團		公司	
	2014	2013	2014	2013
澳元	5	3	-	1
歐元	17	6	17	6
日圓	303	115	280	91
美元	5	18	2	2

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
2014			
香港鐵路支綫項目	92	474	566
香港業務	111	176	287
中國內地及國際附屬公司	159	82	241
	362	732	1,094
2013			
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
	326	660	986

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
2014			
香港鐵路支綫項目	92	474	566
香港業務	111	176	287
	203	650	853
2013			
香港鐵路支綫項目	81	560	641
香港業務	96	97	193
	177	657	834

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	
	2014	2013	2014	2013
應付予下列關連人士的款項：				
– 香港特區政府	3	4	3	4
– 九鐵公司	1,597	1,371	1,597	1,371
– 聯營公司	7	13	–	–
– 附屬公司	–	–	12,596	17,636
	1,607	1,388	14,196	19,011

應付香港特區政府款項乃關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

截至2014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122.42億港元(2013年：172.31億港元)，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)。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2014年12月31日，應付予附屬公司的總款項包括113.71億港元(2013年：118.87億港元)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	
	2014	2013	2014	2013
於1月1日結餘	10,658	10,690	10,480	10,520
加：應付利息淨額增加	3	3	–	–
減：年內償還或應付款項	(42)	(40)	(42)	(40)
匯兌差額	(5)	5	–	–
於12月31日結餘	10,614	10,658	10,438	10,480

於2013年及2014年12月31日應償還及未付結餘如下：

集團

百萬港元	2014			2013		
	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	10,354	18,423	28,777	10,415	19,127	29,542
2年至5年內須償還的款項	166	2,103	2,269	156	2,113	2,269
1年至2年內須償還的款項	49	707	756	45	711	756
1年內須償還的款項	45	711	756	42	714	756
	10,614	21,944	32,558	10,658	22,665	33,323

帳項附註

41 服務經營權負債(續)

公司

百萬港元	2014			2013		
	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	10,177	18,260	28,437	10,237	18,950	29,187
2年至5年內須償還的款項	166	2,084	2,250	156	2,094	2,250
1年至2年內須償還的款項	49	701	750	45	705	750
1年內須償還的款項	46	705	751	42	708	750
	10,438	21,750	32,188	10,480	22,457	32,937

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(3.10億港元)之非控股權益持有者所屬部分。此項貸款以7.5%(2013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
2014						
物業發展的遞延收益(附註26B)	50	-	(24)	-	-	26
客戶轉撥入資產的遞延收益	96	102	-	(24)	-	174
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	477	652	-	(557)	(7)	565
	623	754	(24)	(581)	(7)	765
2013						
物業發展的遞延收益(附註26B)	60	-	(10)	-	-	50
客戶轉撥入資產的遞延收益	49	64	-	(17)	-	96
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	379	661	-	(572)	9	477
	488	725	(10)	(589)	9	623

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
2014						
物業發展的遞延收益(附註26B)	50	-	(24)	-	-	26
2013						
物業發展的遞延收益(附註26B)	60	-	(10)	-	-	50

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2014年12月31日止年度按香港利得稅稅率16.5%(2013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	
	2014	2013	2014	2013
年內香港利得稅項撥備(附註14)	1,583	1,118	1,541	1,090
已付的香港利得稅預繳稅款	(665)	(830)	(633)	(815)
	918	288	908	275
中國內地及海外的相關稅項餘額	78	61	8	-
	996	349	916	275

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
2014						
於2014年1月1日結餘	9,833	498	(30)	(24)	(17)	10,260
在綜合損益表內列支/(計入)	760	-	(37)	-	(15)	708
在儲備列支/(計入)	-	22	(73)	9	-	(42)
匯兌差額	(1)	-	1	-	1	1
於2014年12月31日結餘	10,592	520	(139)	(15)	(31)	10,927
2013						
於2013年1月1日結餘	9,332	440	(182)	(12)	(12)	9,566
在綜合損益表內列支/(計入)	506	-	19	-	(5)	520
在儲備列支/(計入)	-	58	136	(12)	-	182
匯兌差額	(5)	-	(3)	-	-	(8)
於2013年12月31日結餘	9,833	498	(30)	(24)	(17)	10,260

公司

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	總計
2014					
於2014年1月1日結餘	9,778	498	(34)	(24)	10,218
在綜合損益表內列支/(計入)	757	-	(40)	-	717
在儲備列支/(計入)	-	22	(73)	5	(46)
於2014年12月31日結餘	10,535	520	(147)	(19)	10,889
2013					
於2013年1月1日結餘	9,270	440	(189)	(12)	9,509
在綜合損益表內列支	508	-	19	-	527
在儲備列支/(計入)	-	58	136	(12)	182
於2013年12月31日結餘	9,778	498	(34)	(24)	10,218

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)

百萬港元	集團		公司	
	2014	2013	2014	2013
於資產負債表中確認的遞延稅項資產淨額	(50)	(29)	-	-
於資產負債表中確認的遞延稅項負債淨額	10,977	10,289	10,889	10,218
	10,927	10,260	10,889	10,218

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2.37億港元(2013年：2.27億港元)確認為遞延稅項資產。

45 股本、其他法定資本儲備及資本管理

股本及其他法定資本儲備組成部分如下：

百萬港元	2014	2013
股本	45,280	5,798
其他法定資本儲備	-	38,644
	45,280	44,442

A 股本

	2014		2013	
	股份數目	百萬港元	股份數目	百萬港元
法定：(附註45A(i))				
每股普通股面值1.00港元(附註45A(ii))	-	-	6,500,000,000	6,500
普通股，已發行及繳足：				
於1月1日	5,798,541,650	5,798	5,793,196,650	5,793
於2014年3月3日前因行使僱員認股權而發行之股份	143,500	1	5,345,000	5
於2014年3月3日過渡至無面值股份制度(附註45A(iii))	-	38,647	-	-
就2013年末期股息以股代息而發行之股份	11,595,971	335	-	-
就2014年中期股息以股代息而發行之股份	1,934,026	61	-	-
於2014年3月3日或之後因行使僱員認股權而發行之股份	14,319,200	438	-	-
於12月31日	5,826,534,347	45,280	5,798,541,650	5,798

附註：

- (i) 在2014年3月3日開始生效的新香港《公司條例》(第622章)下，法定股本的概念不再存在。
- (ii) 根據新香港《公司條例》(第622章)第135條，公司股份自2014年3月3日起不再有面值或票面價值。該轉變對已發行股份的數量或任何成員的相對權利沒有影響。
- (iii) 根據新香港《公司條例》(第622章)附表11第37條的過渡性條文，股份溢價及資本儲備的貸方餘額已於2014年3月3日成為公司股本的一部分。

B 其他法定資本儲備

百萬港元	2014	2013
於1月1日	38,644	38,488
於2014年3月3日前已行使的僱員認股權	3	156
於2014年3月3日過渡至無面值股份制度(附註45A(iii))	(38,647)	-
於12月31日	-	38,644

45 股本、其他法定資本儲備及資本管理(續)

B 其他法定資本儲備(續)

在2014年3月3日前，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前身香港《公司條例》(第32章)第48B條的規管。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。

根據新香港《公司條例》(第622章)附表11第37條的過渡性條文，股份溢價及資本儲備的貸方餘額已於2014年3月3日成為公司股本的一部分。自2014年3月3日起股本的用途受新香港《公司條例》(第622章)的規管。

年內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	加權平均 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
於2014年3月3日前已行使的僱員認股權：					
– 2007年認股權計劃	143,500	21.51	1	3	4
於2014年3月3日過渡至無面值股份制度(附註45A(iii))	–	–	3	(3)	–
於2014年3月3日或之後已行使的僱員認股權： (附註45B(i))					
– 新入職僱員認股權計劃	84,500	19.97	2	–	2
– 2007年認股權計劃	14,234,700	26.16	436	–	436
	14,462,700		442	–	442

附註：

(i) 自新香港《公司條例》(第622章)於2014年3月3日開始生效後，當認股權被行使時，有關金額會從以股份為基礎的僱員資本儲備直接撥入至股本帳內。

於2014年12月31日，公司尚未行使之認股權詳情載列於附註49。

C 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。香港特區政府財政司司長法團為公司的最大股東，於2014年12月31日持有4,434,552,207股股份，佔公司權益總額76.1%。

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%下降至2014年12月31日的7.6%。

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)有限公司的最底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。根據建住房[2006] 171號，港鐵物業發展(深圳)有限公司的最底註冊資本須維持在總投資額的50%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議會的會籍。於2014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
2014					
於2014年1月1日結餘	2,525	(128)	240	103,057	105,694
年內利潤	-	-	-	15,332	15,332
年內其他全面收益	116	26	-	(370)	(228)
年內全面收益總額	116	26	-	14,962	15,104
2013年末期股息	-	-	-	(3,886)	(3,886)
2014年中期股息	-	-	-	(1,455)	(1,455)
以股份為基礎的僱員支出	-	-	42	-	42
行使的僱員認股權	-	-	(65)	-	(65)
沒收的僱員認股權	-	-	(3)	3	-
於2014年12月31日結餘	2,641	(102)	214	112,681	115,434
2013					
於2013年1月1日結餘	2,227	(67)	219	94,247	96,626
年內利潤	-	-	-	12,702	12,702
年內其他全面收益	298	(61)	-	686	923
年內全面收益總額	298	(61)	-	13,388	13,625
2012年末期股息	-	-	-	(3,130)	(3,130)
2013年中期股息	-	-	-	(1,450)	(1,450)
以股份為基礎的僱員支出	-	-	48	-	48
行使的僱員認股權	-	-	(25)	-	(25)
沒收的僱員認股權	-	-	(2)	2	-
於2013年12月31日結餘	2,525	(128)	240	103,057	105,694

固定資產重估儲備乃用作處理重估自用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459.57億港元(2013年：420.05億港元)並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2014年12月31日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為666.22億港元(2013年：609.24億港元)。

於2014年12月31日，集團的保留溢利包括聯營公司的保留溢利6.95億港元(2013年：6.17億港元)。

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	2014	2013
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	15,423	14,399
調整項目：		
– 出售固定資產虧損	36	37
– 攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益	(24)	(17)
– 衍生工具公允價值(增加)/減少	(1)	85
– 重估證券投資的未實現虧損	1	2
– 以股份為基礎的僱員支出	43	52
– 匯兌虧損/(收益)	35	(7)
未計營運資金變動前經常性業務的經營利潤	15,513	14,551
應收帳項、按金及預付款項(增加)/減少	(538)	36
存料與備料增加	(102)	(88)
應付帳項及應計費用增加	1,646	947
經營活動產生的現金	16,519	15,446

48 公允價值計量

根據HKFRS 13「公允價值計量」，公允價值定期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

集團所有以公允價值定期計量的投資物業會在公允價值級別架構下分類為第三級。

截至2014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2013年及2014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定期釐定。

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2014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%(2013年：4.25%至7.50%)及其加權平均率為5.4%(2013年：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2014年12月31日止年度內的變動載於附註20。所有與2014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2014年12月31日的 公允價值	於2014年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
財務資產			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	17	–	17
– 貨幣掉期	20	–	20
– 利率掉期	68	–	68
	105	–	105
證券投資	527	527	–
	632	527	105
財務負債			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	28	–	28
– 貨幣掉期	489	–	489
– 利率掉期	48	–	48
	565	–	565

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
財務資產			
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
財務負債			
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

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2014年12月31日的 公允價值	於2014年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
財務資產			
財務衍生工具資產			
- 外匯遠期合約	2	-	2
- 貨幣掉期	20	-	20
- 利率掉期	68	-	68
	90	-	90
財務負債			
財務衍生工具負債			
- 外匯遠期合約	28	-	28
- 貨幣掉期	489	-	489
- 利率掉期	48	-	48
	565	-	565

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
財務資產			
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
財務負債			
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

沒有財務工具採用第三級的方式計算公允價值。截至2013年及2014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2013年及2014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2014年12月31日		於2013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	13,617	14,731	18,491	19,172
其他債務	395	497	380	439

公司

百萬港元	於2014年12月31日		於2013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	1,452	1,767	1,496	1,643
其他債務	395	497	377	437

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。截止2014年12月31日止年度內，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) 新入職僱員認股權計劃

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。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。於2014年12月31日，在新認股權計劃下授出的全部認股權已被行使或失效。

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：

	2014		2013	
	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	84,500	19.974	297,500	17.107
於年內行使	(84,500)	19.974	(213,000)	15.970
於12月31日尚未行使	–	–	84,500	19.974
於12月31日可行使	–	–	84,500	19.974

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為31.074港元(2013年：28.100港元)。

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2014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	2014		2013	
	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
20.66港元	-	-	22,000	2
19.732港元	-	-	62,500	3
	-		84,500	

(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。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。2007年認股權計劃已於2014年6月屆滿。

於2014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
2014年授出認股權	2014年5月23日	19,895,500	2014年5月30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)

下表概述2007年認股權計劃自實施以來所授出而於2014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
<u>2008年授出認股權</u>			
2008年3月28日	54,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年3月31日	81,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月1日	127,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月2日	159,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月3日	55,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月7日	130,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月9日	23,000	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	70,000	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	17,000	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	90,000	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21日	58,000	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
<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	484,700	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月11日	370,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月12日	463,500	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15日	228,700	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月16日	134,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月17日	171,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月18日	19,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月19日	44,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月22日	136,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月23日	44,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月24日	109,000	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
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	1,664,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月11日	1,316,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月12日	290,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月14日	1,397,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月15日	1,257,500	26.85	2016年12月8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
2009年12月16日	581,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月17日	290,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月18日	228,500	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	279,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月22日	147,000	26.85	2016年12月8日或以前
2010年7月21日	130,000	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	104,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月17日	4,023,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月18日	608,000	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	3,151,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月21日	1,929,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月22日	682,000	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	123,000	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	13,564,000	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	20,311,000	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
<u>2014年授出認股權</u>			
2014年5月30日	19,634,000	28.65	2021年5月23日或以前

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：

	2014		2013	
	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	73,001,100	28.151	57,087,100	26.720
於年內授出	19,895,500	28.650	21,989,500	31.373
於年內行使	(14,378,200)	26.114	(5,132,000)	25.861
於年內沒收	(1,648,000)	29.939	(943,500)	29.153
於年內失效	(85,000)	27.600	-	-
於12月31日尚未行使	76,785,400	28.624	73,001,100	28.151
於12月31日可行使	38,331,400	27.782	40,518,600	26.610

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為30.622港元(2013年：31.006港元)。

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2014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	2014		2013	
	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	-	-	4,308,000	1
26.52港元	1,067,000	-	1,701,000	1
18.30港元	2,567,400	1	4,866,100	2
24.50港元	175,000	1	175,000	2
26.85港元	8,115,500	2	10,871,000	3
27.73港元	130,000	2	175,000	3
28.84港元	10,714,000	3	13,135,000	4
26.96港元	123,000	3	163,000	4
27.48港元	13,564,000	4	15,950,500	5
31.40港元	20,311,000	5	21,272,000	6
29.87港元	384,500	6	384,500	7
28.65港元	19,634,000	6	-	-
	76,785,400		73,001,100	

根據「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，於截至2014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	「柏力克—舒爾斯」期權定價模式應用項						
	已授出 認股權 公允價值 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	無風險息率 %	預期 每股股息 港元
2014年5月30日	2.11	29.40	28.65	0.14	3.5	0.76	0.92

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2014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4,160萬港元(2013年:4,750萬港元)，全部與2007年認股權計劃有關。

(iv) 2014年股份獎勵計劃

隨著2007年認股權計劃於2014年6月6日屆滿後，董事局於2014年8月15日批准採納2014年股份獎勵計劃(「2014年計劃」)。2014年計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與本公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。2014年計劃由2015年1月1日起生效，為期十年；在此計劃下，獎勵持有人可獲授受限制股份和/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。受限制股份是根據個別表現基準頒發，而表現股份則根據公司業務頒發。量度公司表現時會參考董事會較早前同意的績效指標，並會考慮該業務週期及任何影響業務的因素。

在計劃規則的規限下，薪酬委員會須不時決定賦予準則及條件或賦予獎勵股份的歸屬年期。授出受限制股份將會按比例於三年內均等分批賦予(除非薪酬委員會另行決定)。授出表現股份將會於薪酬委員會確認已達到相關表現基準及表現條件後賦予。2014年計劃將由公司按照計劃規則管理及公司已就實施計劃與信託人訂立信託契據。獎勵股份數目由受託人於市場上購買，計入公司之成本。獎勵股份由受託人以信託形式持有直至每一歸屬年期完結。

2014年計劃之詳情於薪酬報告書中披露。

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

韋達誠先生於2014年6月30日(即其首次任期屆滿之日)之後可獲得支付相當於300,000股公司股份的等值現金。公司於2014年7月2日支付予韋達誠先生8,805,000港元,此乃按公司股份於緊接2014年6月30日前20個工作天的平均收市價以每股29.35港元計算。於2013年8月30日,韋達誠先生獲續任為行政總裁至2015年8月31日。韋達誠先生於2015年8月31日延伸任期屆滿時可獲得支付相當於230,000股公司股份的等值現金。韋達誠先生於2014年8月15日離任公司行政總裁一職。公司於2014年8月15日支付予韋達誠先生725,428港元以作為合約結算金額的一部分,如附註10A(i)所述,即相當於24,378股公司股份的等值現金,此乃按公司股份於緊接2014年7月25日前20個工作天的平均收市價以每股29.7575港元計算。韋達誠先生餘下的205,622股公司股份相關的衍生權益已於2014年8月15日失效。截至2014年12月31日止年度內,以股份為基礎的支出為130萬港元(2013年:430萬港元)。

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

截至2014年12月31日止年度內,公司在香港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2014年12月31日,成員總數為4,460名(2013年:4,661名)。於2014年,成員向港鐵退休金計劃供款7,500萬港元(2013年:7,300萬港元),而公司的供款則為1.27億港元(2013年:1.25億港元)。於2014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88.66億港元(2013年:90.31億港元)。

於2013年及2014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2013年及2014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2014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1.4%(2013年:1.9%),以及預計死亡率、離職率及退休率。韜睿惠悅於評估日即2014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103.0%(2013年:107.6%),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。根據港鐵RBS《信託契約及規例》,會員資格會因終止僱員合約或(如較早期間)服務年期達16年後將自動終止會員資格。截至2014年7月底,由於所有港鐵RBS會員服務年期已達16年,因此信託人委員會認可終結港鐵RBS,並於2014年9月7日生效。

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)

截至2013年12月31日止年度及直至2014年9月6日止期間，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。因終結港鐵RBS而餘下的資產淨值總額為50萬港元，已於年內轉回給公司。

(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2014年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為8,133名(2013年：7,569名)。於2014年，成員供款總額為8,700萬港元(2013年：7,600萬港元)，公司供款總額為2.36億港元(2013年：2.09億港元)。於2014年12月31日，資產淨值為48.05億港元(2013年：45.77億港元)。

(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2014年12月31日，參加港鐵強積金計劃的公司僱員總人數為5,556名(2013年：4,993名)。於2014年，成員供款總額為4,500萬港元(2013年：3,600萬港元)，而公司供款總額為4,900萬港元(2013年：4,000萬港元)。

(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下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2014年12月31日，參加九鐵強積金計劃的公司僱員總人數為695名(2013年：738名)。於2014年，成員供款總額為600萬港元(2013年：600萬港元)，而公司供款總額為700萬港元(2013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2014年12月31日，集團參與該計劃的僱員總人數為734名(2013年：763名)。於2014年，成員供款總額為3,100萬港元(2013年：3,600萬港元)，集團供款總額為4,300萬港元(2013年：4,600萬港元)。

(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2014年12月31日，集團參與該等計劃的僱員總數為8,516名(2013年：8,116名)。於2014年，成員供款總額為1.06億港元(2013年：1.10億港元)，集團供款總額為3.40億港元(2013年：3.04億港元)。

51 界定福利退休計劃

截至2014年12月31日止年度內，公司向港鐵退休金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。這個港鐵退休金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	2014	2013
界定福利責任現值	(10,295)	(9,839)
計劃資產的公允價值	8,866	9,031
資產/(負債)淨額	(1,429)	(808)

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2015年就港鐵退休金計劃支付2.07億港元供款。

B 計劃資產包括下列各項：

集團及公司

百萬港元	2014	2013
股票證券		
– 金融機構	713	803
– 非金融機構	3,967	4,025
	4,680	4,828
債券		
– 政府	1,471	1,810
– 非政府	2,515	2,248
	3,986	4,058
現金	321	256
	8,987	9,142
自願供款單位之價值	(121)	(111)
	8,866	9,031

在2013年及2014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52.5%的股票證券及47.5%的債券(2013年：50.0%的股票證券及50.0%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	2014	2013
於1月1日	9,839	10,122
重新計量：		
– 因負債經驗改變所致的精算(收益)/虧損	(97)	229
– 因人口假設改變所致的精算虧損	20	–
– 因財務假設改變所致的精算虧損/(收益)	455	(641)
	378	(412)
成員向計劃作出的供款	75	73
由計劃支付的福利	(607)	(511)
本年度服務成本	275	303
利息成本	335	264
於12月31日	10,295	9,839

界定福利責任現值的加權平均時間為7.9年(2013年：8.0年)。

D 計劃資產的變動

集團及公司

百萬港元	2014	2013
於1月1日	9,031	8,709
公司向計劃作出的供款	127	125
成員向計劃作出的供款	75	73
由計劃支付的福利	(607)	(511)
由計劃資產支付的行政費用	(5)	(5)
利息收入	310	230
計劃資產回報(不包括利息收入)	(65)	410
於12月31日	8,866	9,031

E 於損益表及其他全面收益確認的開支如下：

百萬港元	2014	2013
本年度服務成本	275	303
界定福利負債的淨利息	25	34
由計劃資產支付的行政費用	5	5
	305	342
減：資本化金額	(51)	(54)
確認於損益表的淨額	254	288
精算虧損/(收益)	378	(412)
計劃資產回報(不包括利息收入)	65	(410)
確認於其他全面收益	443	(822)

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。

51 界定福利退休計劃(續)

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：

	2014	2013
貼現率	3.2%	3.5%
未來薪酬升幅	4.6%	4.1%
港鐵退休金計劃的單位值升幅	6.0%	6.0%

如上述的重要精算假設改變0.25%，於2014年12月31日的界定福利責任之現值的上升/(減少)分析如下：

	2014		2013	
	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	(192)	199	(188)	194
未來薪酬升幅	114	(100)	51	(41)
港鐵退休金計劃的單位值升幅	91	(78)	148	(134)

上述的敏感度分析是基於假設精算假設的變動並不關聯而因此沒有計及精算假設之間的關聯性。

52 有關香港物業發展的共同業務權益

於2014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*
香港站	寫字樓/商場/酒店	415,894	已於1998-2005年分期落成
九龍站			
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
奧運站			
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
青衣站	住宅/商場/幼稚園	292,795	已於1999年落成
東涌站			
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
坑口站	住宅/商場	142,152	已於2004年落成
調景嶺站	住宅/商場	253,765	已於2006-2007年分期落成
將軍澳站			
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

帳項附註

52 有關香港物業發展的共同業務權益(續)

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*
將軍澳八十六區			
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	已於2014年落成
第四期	住宅	122,302	2020年
第五期	住宅	102,336	2020年
彩虹站泊車轉乘公共交通工具項目			
	住宅/商場	21,574	已於2005年落成
車公廟站			
	住宅/商場/幼稚園	90,655	已於2012落成
柯士甸站			
地塊C及D	住宅	119,116	已於2014年落成
大圍站			
	住宅/商場/單車公園	252,480	2022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2014年12月31日，就共同業務所佔的發展中物業總額為13.36億港元(2013年：46.54億港元)及遞延收益總額為2,600萬港元(2013年：5,000萬港元)。

截至2014年12月31日止年度內，就該等工程確認的利潤為40.04億港元(2013年：14.62億港元)(附註11)。

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*
火炭站			
何東樓	住宅/商場	122,900	已於2008年落成
烏溪沙站			
	住宅/商場/幼稚園	172,650	已於2009年落成
大圍維修中心			
	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特區政府委託，持有公司約76.1%的已發行股本，為公司的最大股東。根據HKAS 24(修訂)「關連人士的披露」，除香港特區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，集團與香港特區政府部門、機關或香港特區政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，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。

53 重大關連人士交易(續)

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，公司獲香港特區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，公司與香港特區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，香港特區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，公司接獲香港特區政府發出的函件，表示香港特區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，香港特區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，與香港特區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。

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特區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。

帳項附註

53 重大關連人士交易(續)

E 公司與香港特區政府訂立項目協議，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日簽訂的港島綫西延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，公司已向香港特區政府收取總數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。以上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；
- (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)。此項交易構成《證券上市規則》界定的持續關連交易，但是依照香港聯合交易所2014年12月21日所準予的豁免(不時修訂)，此項交易可豁免《證券上市規則》第14A章的披露規定；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)。此項交易構成《證券上市規則》界定的持續關連交易，但是依照香港聯合交易所2004年12月21日所準予的豁免(不時修訂)，此項交易可豁免《證券上市規則》第14A章的披露規定。

F 公司與香港特區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，香港特區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2014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截至2014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截至2014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。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。

G 於2003年11月19日，公司與香港特區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特區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特區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，香港特區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2014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。

53 重大關連人士交易(續)

I 年內有關鐵路系統沿綫的若干物業發展，香港特區政府根據發展協議內的條款授予公司地塊，而公司須向香港特區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
青衣市一三五號地段	2013年11月4日	126	2013年11月4日
		1,136	2014年1月13日
		1,262	
將軍澳市七十號地段地盤O	2014年5月5日	2,710	2014年7月23日
沙田市五二零號地段	2014年10月27日	1,036	2014年10月27日
		9,320	2015年1月19日
		10,356	
將軍澳市七十號地段地盤G	2014年12月3日	2,064	2014年12月30日

於2015年1月，在公司接受香港特區政府評估地價金額為33.45億港元的前提下，公司接受香港特區政府授予將軍澳市七十號地段地盤N地塊。

於2015年3月，公司以15.19億港元的地價金額接受香港特區政府授予天水圍市二十三號地段地塊。

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2014年12月31日止年度內，因提供服務而確認的顧問收入為6,400萬港元(2013年：4,800萬港元)。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特區政府及其相關實體、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	2014	2013
短期僱員福利	75.5	65.4
離職後福利	5.2	4.6
股份補償福利	4.1	8.5
	84.8	78.5

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，已向香港特區政府財政司司長法團支付的股息如下：

百萬港元	2014	2013
已付現金股息	4,080	3,503

帳項附註

54 承擔

A 資本性承擔

(i) 於2014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
2014					
已核准但未簽約	5,114	–	2,550	37	7,701
已核准及已簽約	5,284	1,505	7,995	1,326	16,110
	10,398	1,505	10,545	1,363	23,811
2013					
已核准但未簽約	3,017	–	89	3	3,109
已核准及已簽約	5,602	4,439	500	2,363	12,904
	8,619	4,439	589	2,366	16,013

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
2014				
已核准但未簽約	5,091	–	2,539	7,630
已核准及已簽約	5,282	1,505	7,987	14,774
	10,373	1,505	10,526	22,404
2013				
已核准但未簽約	2,958	–	88	3,046
已核准及已簽約	5,561	4,439	500	10,500
	8,519	4,439	588	13,546

(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、提升及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
2014				
已核准但未簽約	2,398	352	2,364	5,114
已核准及已簽約	532	191	4,561	5,284
	2,930	543	6,925	10,398
2013				
已核准但未簽約	1,432	247	1,338	3,017
已核准及已簽約	529	199	4,874	5,602
	1,961	446	6,212	8,619

54 承擔(續)

A 資本性承擔(續)

公司

百萬港元	改善、提升及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
2014				
已核准但未簽約	2,375	352	2,364	5,091
已核准及已簽約	530	191	4,561	5,282
	2,905	543	6,925	10,373
2013				
已核准但未簽約	1,373	247	1,338	2,958
已核准及已簽約	488	199	4,874	5,561
	1,861	446	6,212	8,519

B 經營租賃費用承擔

於2014年12月31日，集團持有寫字樓、員工宿舍、巴士車廠以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	
	2014	2013	2014	2013
1年內應付的費用	136	143	9	13
1年至5年內應付的費用	4	12	4	10
	140	155	13	23

除上述以外，集團在香港以外與鐵路有關的附屬公司於其專營期內的未來經營租賃承擔合共為34.85億港元(2013年：38.83億港元)。其中一年內應付的金額為9.88億港元(2013年：10.32億港元)，一至五年內應付的金額為19.23億港元(2013年：28.48億港元)，而超過五年後應付的金額為5.74億港元(2013年：300萬港元)。這些鐵路相關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2014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18.41億港元(2013年：18.59億港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用合共18.21億港元現金(2013年：18.60億港元)，用以應付工程與服務開支。

D 重大財務及履約擔保

於2014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121.24億港元(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2014年12月31日，該等備用信用證總額為1.15億美元(8.88億港元)。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2014年12月31日，該等備用信用證總額為4,500萬美元(3.48億港元)。

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(6,600萬港元)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1.426億澳元(9.05億港元)的共同及分別的母公司擔保及8,550萬澳元(5.43億港元)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180萬澳元(1,100萬港元)的銀行擔保。關於項目活動，MTM為合約費付款向承建商提供20萬澳元(100萬港元)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(10.02億港元)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(7,400萬港元)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9,850萬元人民幣(1.23億港元)的付款擔保。

關於London Crossrail的專營權，集團向Rail for London Limited提供8,000萬英鎊(9.66億港元)的母公司擔保，及根據專營權協議，集團為MTR Corporation (Crossrail) Limited的履約及其他責任，提供1,500萬英鎊(1.81億港元)的履約保證金。

關於悉尼新西北鐵路綫的專營權，集團為設計和建造合約及營運和管理合約，向聯營公司NRT Pty. Limited提供1.22億澳元(7.74億港元)的母公司擔保。就設計及建造分判合約的履約及其他責任，集團提供5,400萬澳元(3.40億港元)的履約保證金。於2014年12月31日，集團亦為將會投資於悉尼新西北鐵路綫項目的股本及優先股本，提供合共6,300萬澳元(3.98億港元)的備用信用證。

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。

九鐵公司及香港特區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。

公司同意向香港特區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。

(iii) 退休金開支

集團聘請獨立專業估值人士每年評估港鐵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)及51F披露。

(iv) 香港物業發展收入確認

香港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。根據與香港特區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、額外成本或其他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。

帳項附註

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)

(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。

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2014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2014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2014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2014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 19修訂「定額福利計劃：僱員供款」	2014年7月1日
HKFRS 修訂「HKFRS的年度改進(2011-2012年度周期)」	2014年7月1日
HKFRS 修訂「HKFRS的年度改進(2011-2013年度周期)」	2014年7月1日
HKAS 16及38修訂「澄清可接受之折舊及攤銷方法」	2016年1月1日
HKFRS 11修訂「合營安排—收購合營業務權益之會計處理」	2016年1月1日
HKFRS 15「客戶合約收益」	2017年1月1日
HKFRS 9(2014)「財務工具」	2018年1月1日

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 帳項核准

本帳項已於2015年3月16日經董事局核准。

專用詞彙

機場快綫	博覽館站與香港站之間的列車服務
指定日期或第一日或合併日期	2007年12月2日，兩鐵合併完成之時
章程細則	公司的組織章程細則
北京地鐵四號綫	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，及連接其延綫大興綫，提供往來公益西橋站至天宮院站的列車服務
北京地鐵十四號綫	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，共有七個車站，由張郭莊站連接至北京西南部的西局站。第二期在2014年12月28日通車，共有12個車站(其中兩個車站未開通)，由善各莊站連接至金台路站。
京港地鐵公司	北京京港地鐵有限公司
董事局	公司的董事局
巴士	支援西鐵綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務
公司或港鐵或地鐵	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
公司條例	香港法例第622章或香港法例第32章(視情況而定)《公司條例》
中央證券登記	香港中央證券登記有限公司，公司的股份過戶登記處
過境服務或過境	目的地/起點為羅湖及落馬洲站的列車服務
顧客服務目標	根據營運協議每年公布的表現目標
董事或董事局成員	董事局成員
本地鐵路服務	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
高鐵香港段	廣深港高速鐵路香港段
票價指標	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
財政司司長法團	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
政府	香港特區政府
集團	公司及其附屬公司
杭州地鐵一號綫	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
聯交所	香港聯合交易所有限公司
香港或香港特區	中華人民共和國香港特別行政區
城際客運服務	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
利息保障倍數	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

九鐵公司	九廣鐵路公司
九龍南綫	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。
輕鐵	服務新界西北部的輕鐵系統
上市規則	聯交所證券上市規則
LOROL	London Overground Rail Operations Limited
內地或中國內地	中華人民共和國(不包括香港特區)
MTM	Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.
MTRS	MTR Stockholm AB
香港鐵路條例	香港法例第556章《香港鐵路條例》(前稱《地下鐵路條例》)
淨負債權益比率	綜合資產負債表的貸款及其他債務、銀行透支、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款、及銀行中期票據投資佔權益的百分率
營運協議	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
經營毛利率	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
普通股	公司股本中的普通股
兩鐵合併或合併	公司及九鐵公司鐵路營運的合併及公司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。
《兩鐵合併條例》	《兩鐵合併條例》(2007年第11號條例)
兩鐵合併通函	就兩鐵合併於2007年9月3日向公司股東寄發的通函
平均股東資金回報率	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
服務經營權	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的經營權協議，於特定期間提供若干特定服務的經營權。
服務質素指標	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
深圳市軌道交通龍華綫	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
TBT	Tunnelbanan Teknik Stockholm AB

概念及設計：YELLOW CREATIVE (HK) LIMITED 印刷：中華商務安全印務有限公司

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 8628 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

股份代號：66