

編號零二二/一五 二零一五年三月十六日

MTR CORPORATION LIMITED**香港鐵路有限公司**

(「公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

**截至 2014 年 12 月 31 日止年度
經審核業績公告****摘要****財務**

- 總收入上升 3.7%至 401.56 億港元；未計中國內地及國際附屬公司前的收入增加 8.1%至 275.29 億港元
- 除稅後股東應佔基本業務利潤

經常性業務利潤	80.24 億港元	上升 7.9%
物業發展利潤	<u>35.47 億港元</u>	上升 205.0%
	<u>115.71 億港元</u>	上升 34.5%
- 物業發展利潤主要包括來自 The Austin 及 Grand Austin 的利潤
- 計入投資物業重估後，股東應佔利潤 156.06 億港元，上升 19.8%
- 股東應佔基本業務利潤之每股盈利 1.99 港元
- 淨資產增加 7.1%至 1,634.82 億港元；淨負債權益比率 7.6%
- 董事局建議末期股息每股 0.80 港元（可選擇以股代息），全年股息合共每股 1.05 港元，增加 14.1%

營運

- 香港客運業務總乘客量增加 4.5%至 19.05 億人次，維持 99.9%的列車服務準時程度
- 港島綫西延於 2014 年 12 月 28 日開始提供客運服務
- 公司於 2014 年公布高鐵香港段項目工程滯後。基於項目的複雜性，公司正再檢討項目造價估算及目標通車日期，當中考慮持續面對建造挑戰和獨立董事委員會提出的有關建議
- 大圍站、日出康城第四期、第五期及第六期及天榮站的物業發展項目招標已於 2014 年及 2015 年初批出
- 集團獲得倫敦 Crossrail 列車營運的專營權及公司參與的財團獲批予悉尼西北鐵路綫的營運、列車及系統合約
- 於 2014 年 12 月北京地鐵十四號綫第二期東段開始提供客運服務；於 2015 年 2 月就北京地鐵十六號綫草簽了項目特許經營協議

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2014 年 12 月 31 日止年度經審核業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2014 年	2013 年
香港客運業務收入	16,223	15,166
香港車站商務收入	4,963	4,588
香港物業租賃及管理業務收入	4,190	3,778
中國內地及國際附屬公司收入	12,627	13,246
其他業務收入	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	(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	(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	(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	(454)	(486)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(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	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	(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	(545)	(732)
投資物業重估	4,035	4,425
應佔聯營公司利潤或虧損	121	158
除稅前利潤	18,293	15,027
所得稅	(2,496)	(1,819)

	截至 12 月 31 日止年度	
	2014 年	2013 年
年內利潤	15,797	13,208
下列人士應佔：		
- 公司股東	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：		
- 基本	2.69 港元	2.25 港元
- 攤薄	2.68 港元	2.24 港元

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2014 年	2013 年
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）：		
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

	截至 12 月 31 日止年度	
	2014 年	2013 年
年內全面收益總額	15,459	14,205

綜合資產負債表（百萬港元）

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

	於 2014 年 12 月 31 日	於 2013 年 12 月 31 日
股本及儲備		
股本及其他法定資本儲備	45,280	44,442
其他儲備	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

附註： -

1. 核數師報告

截至 2014 年 12 月 31 日止年度的業績已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。而畢馬威會計師事務所發出的無重大修訂核數師報告載於即將寄發予股東的年報內。此外，業績已由集團審核委員會審閱。

集團截至 2014 年 12 月 31 日止年度之初步業績公布所列財務數字已由畢馬威會計師事務所與集團該年度經審核綜合帳項所載之金額作比較，兩者金額一致。根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》、《香港審閱工作準則》或《香港核證工作準則》，畢馬威會計師事務所就此所進行之工作有限度，並不構成審核、審閱或其他委聘保證，因此核數師不會就本公布發表任何保證意見。

2. 帳項編製基準

本綜合帳項按照所有由香港會計師公會頒布並適用的《香港財務報告準則》（「HKFRS」）及香港公認會計準則編製。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。其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 修訂就符合若干條件的對沖衍生工具的更替豁免終止使用對沖會計法。由於集團並無任何更替衍生工具，該等修訂對集團之財務帳項並無影響。

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。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。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份。

3. 保留溢利

截至 2014 年 12 月 31 日止及 2013 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2014 年 1 月 1 日結餘	104,965
公司股東應佔年內利潤	15,606
年內其他全面收益	(370)
沒收的僱員認股權	3
宣派及批准股息	(5,341)
於 2014 年 12 月 31 日結餘	<u>114,863</u>

百萬港元	
於 2013 年 1 月 1 日結餘	95,832
公司股東應佔年內利潤	13,025
年內其他全面收益	686
沒收的僱員認股權	2
宣派及批准股息	(4,580)
於 2013 年 12 月 31 日結餘	<u>104,965</u>

4. 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2014 年	2013 年
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	234	13
其他費用扣除雜項收入的淨額	(22)	(79)
	<u>4,216</u>	<u>1,396</u>

5. 所得稅

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2014 年	2013 年
本期稅項		
- 年內香港利得稅項撥備	1,583	1,118
- 年內中國內地及海外稅項	205	181
	<u>1,788</u>	<u>1,299</u>
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	(15)	(5)
- 超過相關折舊的折舊免稅額	760	506
- 撥備及其他	(37)	19
	<u>708</u>	<u>520</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>2,496</u>	<u>1,819</u>
應佔聯營公司稅項支出	<u>72</u>	<u>83</u>

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本期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。

6. 股息

董事局建議派發末期股息每股 0.80 港元。本公司提議向所有股東提供以股代息的選擇，惟登記地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。但有關建議有待股東於應屆股東週年大會上批准，末期股息（附有以股代息選擇），預計於 2015 年 7 月 17 日派發予於 2015 年 6 月 1 日營業時間結束時名列本公司股東名冊的股東。

7. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2014 年 12 月 31 日止年度的股東應佔利潤 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。

每股攤薄盈利以截至 2014 年 12 月 31 日止年度的股東應佔利潤 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。

若根據來自基本業務的公司股東應佔利潤 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）。

8. 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。

不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。集團以外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 截至 12 月 31 日止年度		指定非流動資產 於 12 月 31 日	
	2014 年	2013 年	2014 年	2013 年
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

9. 由香港特區政府委託的在建鐵路工程 – 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。

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，香港特區政府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。

10. 應收及應付帳項

A 於 2014 年 12 月 31 日，集團的應收帳項、按金及預付款項為 37.97 億港元（2013 年：36.21 億港元），其中應收帳項為 31.29 億港元（2013 年：30.46 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項由立即到期至 50 日到期，有關香港以外的鐵路附屬公司收入、顧問服務及委託工程之應收款項於 30 日內到期，有關利率及貨幣掉期合約之應收款項按相關合約的條款而到期繳付，與物業發展有關的應收款項則按相關的發展協議或買賣合約條款而到期繳付。於 2014 年 12 月 31 日，2.16 億港元（2013 年：4.50 億港元）已逾期未付，當中 6,700 萬港元（2013 年：6,300 萬港元）超過 30 日逾期未付。

B 於 2014 年 12 月 31 日，應付帳項及應計費用為 164.21 億港元（2013 年：137.93 億港元）。於 2014 年 12 月 31 日，39.98 億港元（2013 年：48.20 億港元）為即期或於 30 日內到期的款項，而餘下款項則仍未到期繳付。

11. 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 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，集團於截至 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。

12. 集團資產押記

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 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

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 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

除上述披露外，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。

13. 股東週年大會

本公司現擬於 2015 年 5 月 20 日舉行股東週年大會。有關股東週年大會的詳情，請參閱預期於 2015 年 4 月 15 日刊發的股東週年大會通告。

14. 公司管治

在截至 2014 年 12 月 31 日止年度內，本公司已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則附錄 14《企業管治守則》所載的守則條文。

於 2014 年 8 月韋達誠先生退任為本公司行政總裁（「行政總裁」）後，本公司已在全球物色合適人選出任行政總裁一職。

本公司於 2015 年 3 月 12 日宣布，本公司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、董事局成員及企業責任委員會成員。他繼續出任本公司執行總監會成員。

公司管治改善措施

正如本公司 2014 年中期報告中所述，本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，成立之初由下列本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（「工程委員會」），由六位成員組成，其中五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) 董事局為強化對本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（「風險委員會」），由七位成員組成，其中五位為獨立非執行董事，以監察本公司的風險組合，並檢視本公司的主要風險（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。

本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（如適用），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) 本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、適當地傳遞訊息。

董事局深信上述改善措施的推行將進一步提升本公司的公司管治。

董事局評核

為繼續提升本公司的公司管治，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。為進一步提升本公司董事局的效能，董事局現正仔細考慮這些建議。

15. 發表業績公告及年報

本業績公告登載於公司的網址 www.mtr.com.hk 及聯交所的網址。年報在公司網址及聯交所網址可供查閱，並於 4 月中向股東寄發。

主要統計數字

	截至 12 月 31 日止年度	
	2014 年	2013 年
在香港的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	1,547.8	1,474.7
- 過境服務	113.0	111.4
- 機場快綫	14.9	13.7
- 輕鐵及巴士	224.6	219.3
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,490	4,297
- 過境服務（每日）	309.7	305.1
- 機場快綫（每日）	40.8	37.4
- 輕鐵及巴士（周日）	630.8	618.4
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤佔營業額百分率（經營毛利率）		
- 不包括中國內地及國際附屬公司	53.1%	53.4%
- 包括中國內地及國際附屬公司	38.4%	37.2%

管理層回顧及展望

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，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、大圍站項目和輕鐵天榮站項目，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。香港特區政府亦已於 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，並將因應需要協助香港特區政府落實報告中提出的建議。在客運服務方面，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，包括為同日乘搭第二程港鐵的八達通用戶提供「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，向成人八達通用戶乘搭任何港鐵本地車程提供約半價車費優惠，而其他使用八達通的乘客，則享每程一港元車費。

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 490,000 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 個指定車站出閘，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服務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 年展開安裝工作的訊號系統更換工程合約外，公司亦正探討在 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。升級後的「MTR Mobile」智能手機應用程式，亦新增了無障礙設計元素和加強語音資訊，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，目標是在新車站啟用首日提供服務。

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%。至於公司只擔任九廣鐵路公司（「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 年第四季啟用。

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 年啟用。

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。年內的旅客量約達 183 萬人次，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香港特區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，乘客意外事故減少了 70%。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 月正式啓用，而示範單位將於短期內開放。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 日啟用，而該車站位於奇靈里的出入口預計於 2015 年年底啟用。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 萬人的居住及就業人口。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%。

由香港特區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，項目由香港特區政府出資興建。我們於 2014 年 7 月向香港特區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，然後正式向香港特區政府提交檢討結果，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，公司以及香港特區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香港特區政府有所損失，香港特區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，並將因應需要協助香港特區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，而美荔道至海底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，盡量紓緩上述滯後造成的影響。根據沙田至中環綫委託協議，項目由香港特區政府負責出資興建。2014 年 5 月，我們通知香港特區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，對項目造價估算進行檢討。在完成有關檢討後，會向香港特區政府提交檢討結果，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，香港特區政府公布《鐵路發展策略 2014》，當中概述香港特區政府為直至 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香港特區政府提供了一些技術性資料，並會繼續支持香港特區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。

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－悉尼新西北鐵路綫的營運、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）項目，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，加上預先收取香港特區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，包括聯席協商委員會及員工評議會，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「行政人員持續學習計劃」，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」。

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、區議員和香港特區政府代表會面。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，香港特區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心和信任，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。

承董事局命

梁國權

行政總裁

香港，2015 年 3 月 16 日

以上有關截至 2014 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料並不構成集團截至 2014 年 12 月 31 日止年度的法定綜合帳項，惟乃取材及節錄自該等綜合帳項。截至 2014 年 12 月 31 日止年度載有無保留意見的核數師報告書的法定綜合帳項將呈交公司註冊處處長。

暫停辦理股份過戶及股東登記手續

公司將於 2015 年 5 月 27 日至 6 月 1 日（包括首尾兩日）期間，暫停辦理股份過戶及股東登記手續。為符合獲派末期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在 2015 年 5 月 26 日下午 4 時 30 分或之前，送交本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 17 樓 1712 至 1716 室。2014 年度末期股息（附有以股代息選擇），預計於 2015 年 7 月 17 日派發予於 2015 年 6 月 1 日營業時間結束時名列本公司股東名冊的股東。

於本公告日期：

董事局成員：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*、方敏生*、方正博士*、何承天*、關育材*、李李嘉麗*、馬時亨教授*、文禮信*、吳亮星*、石禮謙*、施文信*、鄧國斌*、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）**及運輸署署長（楊何蓓茵）**

執行總監會成員：梁國權、張少華、金澤培、羅卓堅、馬琳、鄧智輝、黃唯銘及楊美珍

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。