MTR

2015年報



連繫社區
共建未來



連繫社區　共建未來

港鐵網絡連繫香港各社區，是香港交通運輸系統的重要一環。於未來數年，更多社區將隨著延綫項目陸續落成而受惠。公司的業務拓展，對香港及大眾的可持續發展作出貢獻。此外，我們日益積極開拓中國內地及海外的其他市場。本年報與大家闡述了港鐵於2015年的發展進程。

目錄

概覽

2 數字看港鐵 – 2015
4 香港營運網絡及未來支綫
6 公司概覽
8 主席函件
12 行政總裁回顧及展望
27 主要數據
28 2015年大事紀要

業務回顧與分析

執行總監會管理報告
30 – 香港客運業務
46 – 香港車站商務
52 – 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
104 公司管治報告書
124 審核委員會報告書
126 風險委員會報告書
128 薪酬報告書
132 董事局及執行總監會成員
140 主要管理人員
141 董事局報告書

財務及其他資料

169 帳項及帳項附註目錄
170 獨立核數師報告
171 綜合損益表
172 綜合全面收益表
173 綜合財務狀況表
174 綜合權益變動表
175 綜合現金流量表
176 帳項附註
263 專用詞彙



數字看港鐵 — 2015

香港客運業務

乘客車程
準時程度
99.9%

專營公共交通
工具市場佔有率
48.5%

本地鐵路服務每
名乘客車費收入
7.49港元

路綫總長度
220.9公里





香港車站商務

車站商務收入
佔香港業務總收入
18.5%

香港網絡拓展

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
417億港元

淨負債權益比率
11.3%

基本業務利潤
109億港元

淨資產
1,702億港元

人力資源

在全球僱用
25,284名員工

中國內地及國際業務

我們在香港以外
6個城市

的鐵路服務之載客人次合計
超過15.9億

香港物業業務

按可出租樓面面積計算
香港的投資物業組合包括

212,301
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
29億港元

香港營運網絡及未來支線

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

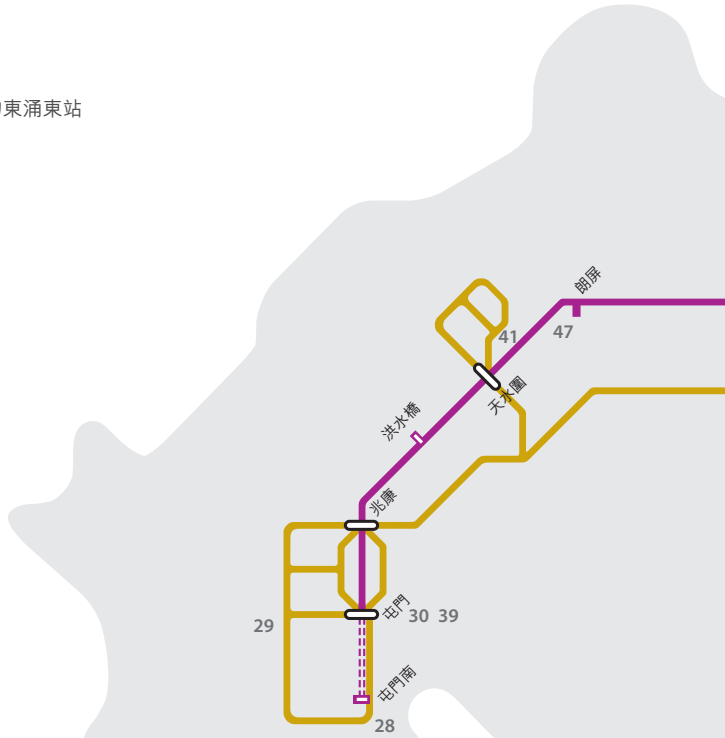
- 機場快綫
- 迪士尼綫
- 東鐵綫
- 港島綫
- 觀塘綫
- 輕鐵
- 馬鞍山綫
- 將軍澳綫
- 荃灣綫
- 東涌綫
- 西鐵綫

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(第一階段)
- 沙田至中環綫(第二階段)

根據《鐵路發展策略2014》的未來可建支綫

- 北環綫及古洞站
- 屯門南延綫
- 東九龍綫
- 東涌西延綫及可能興建的東涌東站
- 洪水橋站
- 南港島綫(西段)
- 北港島綫





大嶼山

公司所擁有/發展/管理的物業

01 德福花園/德福廣場一期及二期
02 環球大廈
03 海富中心
04 旺角中心
05 綠楊新邨/綠楊坊
06 新葵芳花園
07 新葵興花園
08 東昌大廈
09 康怡花園/康山花園
10 康澤花園
11 康威花園/無限極廣場
12 峻峰花園
13 新翠花園
14 修頓花園
15 杏花邨/杏花園/杏花新城
16 柏景臺
17 欣景花園
18 盈翠半島/青衣城
19 東堤灣畔/東薈城/諾富特東薈城酒店/海堤灣畔/藍天海岸/映灣園
20 帝柏海灣/維港灣/柏景灣/君滙港/中銀中心/滙豐中心/奧海城一期/奧海城二期
21 漾日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景滙/香港W酒店/環球貿易廣場/香港麗思卡爾頓酒店
22 國際金融中心一期/國際金融中心二期/國際金融中心商場/四季酒店/Four Seasons Place
23 將軍澳豪庭/君傲灣/天晉/PopCorn 1/PopCorn 2/香港九龍東皇冠假日酒店/香港九龍東智選假日酒店/星峰薈
24 蔚藍灣畔/連理街
25 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場
26 都會駅
27 駿景園/駿景廣場
28 海趣坊
29 新屯門中心/新屯門商場
30 恒福花園/恒福商場
31 連城廣場
32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場
33 策誠軒
34 首都/領都/緻藍天
35 御龍山
36 銀湖・天峰
37 名城
38 溱岸8號
39 瓏門
42 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
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 瓏門/瓏門二期
45 荃灣西站(五區)灣畔/荃灣西站(五區)城畔/荃灣西站(六區)/環宇海灣
46 南昌站
47 朗屏8號/朗屏站(南)
48 元朗站
49 錦上路站
50 八鄉維修中心


城際直通車路線圖
北京
上海
北京綫
上海綫
廣東綫
廣深
廣州
佛山
東莞
香港特別行政區
深圳
羅湖
落馬洲
上水
古洞
粉嶺
太和
大埔墟
33
大學
27
35
火炭
馬場*
沙田
31
元朗
48
錦上路
49
50
新界
荃灣西
45
荃灣
05
大窩口
葵興
07
葵芳
06
青衣
18
荔景
美孚
欣澳
迪士尼
荔枝角
長沙灣
深水埗
南昌
46
太子
石硤尾
20
奧運
旺角
04
油麻地
21
九龍
西九龍總站
42
柯士甸
佐敦
尖沙咀
尖東
32
九龍
旺角東
44
何文田
黃埔
馬頭圍
土瓜灣
啟德
大圍
37
40
顯徑
樂富
黃大仙
鑽石山
九龍塘
25
彩虹
九龍灣
01
牛頭角
觀塘
藍田
油塘
23
26
調景嶺
將軍澳
彩雲
順天
秀茂坪
寶達
寶琳
24
坪石
康城
34
馬鞍山
36
烏溪沙
恒安
大水坑
石門
第一城
沙田圍
38
車公廟
西營盤
11
上環
香港
22
添馬
02
中環
金鐘
03
08
灣仔
14
會展
銅鑼灣北
炮台山
10
北角
16
天后
銅鑼灣
09
鰂魚涌
太古
17
西灣河
12
筲箕灣
15
古花園
柴灣
13
堅尼地城
香港大學
瑪麗醫院
數碼港
華富
田灣
香港仔
黃竹坑
43
海洋公園
海怡半島
利東
香港島

公司概覽

港鐵公司憑藉鐵路運輸和物業發展綜合發展模式成功建立可持續發展社區，被公認為全球鐵路營運業的先驅之一。我們於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。

2015年重點

- 車費收入上升4.3%，而總乘客量增加1.8%至19.382億人次
- 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%
- 批出93億港元的合約，以購買新列車及安裝新訊號系統
- 港島綫西延最後一個車站西營盤站於2015年3月投入服務
- 南港島綫(東段)、觀塘綫延綫、廣深港高速鐵路香港段，及沙田至中環綫工程繼續進行

香港車站商務

業務簡介

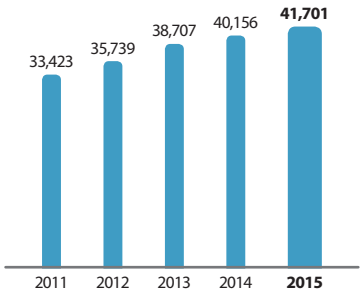
公司憑藉在香港的鐵路資產及專業技術的優勢，拓展至其他業務領域，包括車站零售商舖租賃、列車與車站廣告，以及電訊服務。

2015年重點

- 由於優化商戶組合、新訂車站商店租金上升，加上免稅店租金增加，帶動車站商店租金收入增加
- 在車站扶手電梯旁安裝新的40吋數碼廣告屏幕
- 南港島綫(東段)及觀塘綫延綫車站繼續進行流動電話及Wi-Fi服務的安裝工程，目標是在新車站啓用首日提供服務

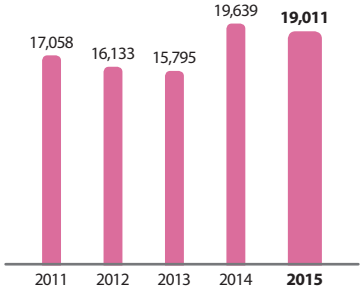
總收入

（百萬港元）



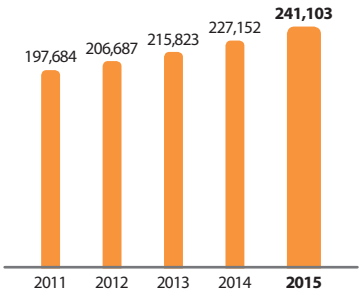
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤

（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。

2015年重點

- 「緻藍天」(「日出康城」第三期)預售成績理想，相關物業發展利潤入帳
- 成功批出天榮站物業發展項目、「日出康城」第六、七、八及九期，以及公司作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理人的元朗站物業發展項目

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。我們將專注為最近獲批經營的業務締造佳績，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。

2015年重點

在中國內地鐵路及物業業務方面：

- 2015年11月，就北京地鐵十六號綫簽訂特許經營權協議
- 杭州地鐵一號綫延綫於2015年11月通車
- 北京地鐵十四號綫第三期中段於2015年12月通車
- 公司在深圳的首個物業發展項目「天頌」進行預售，售出約96%的單位

在國際鐵路業務方面：

- 在英國，由2015年5月起，London Overground Rail Operations Limited接手管理West Anglia Inner路綫，而MTR Corporation (Crossrail) Limited則開始營運新的Crossrail專營權業務
- 在瑞典，連接斯德哥爾摩和哥德堡的MTR Express城際鐵路服務於2015年3月通車，並於2015年8月全面投入服務
- 2015年9月，MTR Stockholm AB獲延長斯德哥爾摩地鐵營運專營權，由2017年起計延長六年至2023年
- 2015年12月，公司獲批Stockholm Commuter Rail Systems(「Stockholms Pendeltåg」)的營運及維修專營權，為期十年

主席函件



“港鐵的鐵路服務在世界上被公認為首屈一指，我們的目標是使港鐵這家跨國公司在這基礎上繼續邁進，成為香港的驕傲，並在可持續鐵路運輸業務上成為全球推崇的翹楚。”

馬時亨教授
主席

致各股東及其他有關人士：

這是本人於今年1月1日就任主席以來，首次以此身份致函各位。對於獲委此職，我深感榮幸，在未來數年定必竭盡所能，與公司一同邁步向前。

港鐵的鐵路服務在世界上被公認為首屈一指，我們的目標是使港鐵這家跨國公司在這基礎上繼續邁進，成為香港的驕傲，並在可持續鐵路運輸業務上成為全球推崇的翹楚。為此，我對港鐵的願景涵蓋三大範疇：我們的鐵路網絡、我們的顧客和我們的員工。

首先，我們的目標是按照經修訂的時間表和造價估算，完成香港的新鐵路項目。這些新鐵路綫，連同現有鐵路網絡的多項重大提升工程，將引領香港的鐵路服務進入「鐵路2.0」的新世代，讓社區之間的連繫更為緊密，促進經濟及社會的發展。

隨著西營盤站於去年3月啟用，港島綫西延現已全面投入服務。餘下四個鐵路項目儘管面對不少挑戰，但也取得進展。我們計劃於今年年底前開通觀塘綫延綫和南港島綫(東段)，並於2018年第三季完成廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)工程。沙田至中環綫的兩條走廊亦將分別於2019年和2021年完成。

高鐵香港段方面，我們與政府去年就項目所需的額外資金達成「高鐵香港段協議」，高鐵香港段協議必須在協定時間內獲得公司的獨立股東批准，以及立法會批准政府作出額外的財務承擔(「立法會批准」)，才能生效。高鐵香港段協議已於2016年2月1月獲得公司的獨立股東批准，我很高興在公司公布2015年全年業績後，於2016年3月11日獲得「立法會批准」，使高鐵香港段協議全面生效。本年報的相關部分已被更新，以反映高鐵香港段協議已全面生效。根據高鐵香港段協議，(一)政府將承擔以844.2億港元為上限的項目造價，而港鐵將負責承擔超出此上限的金額(但不包括若干經協定的例外費用)；(二)我們亦會向所有股東派發每股合共4.40港元的特別現金股息，分兩期等額派發，即每次每股派發2.20港元；及(三)政府保留權利，在新綫投入商業營運後，可按照相關的委託協議，就公司的責任問題(如有)提出仲裁。對高鐵香港段協議獲得公司獨立股東批准及「立法會批准」，本人衷心感謝我們的獨立股東和香港立法會的支持。

除了上述四個鐵路項目外，我們繼續配合和支持政府開展香港的長遠鐵路發展計劃。

公司第二個重點是我們看重的顧客。港鐵是全世界最繁忙的鐵路系統之一，公司在香港的鐵路和巴士客運服務於2015年的周日平均乘客量為556萬人次。我們的目標是為乘客提供安全、可靠及高效的運輸服務外，同時令顧客有一個愉快的旅程。因應對港鐵服務的需求增長，我們已加密列車班次，確保繼續提供舒適的旅程。公司自2012年3月推出提升服務水平的計劃以來，迄今每星期已額外增加超過2,600班列車服務。

我們會繼續恪守安全第一的原則，同時亦希望確保顧客在使用我們的網絡時，可以享有良好的乘車體驗。顧客期望港鐵提供可靠的服務是理所當然的，我亦很高興告訴大家，公司的重鐵網絡在2015年錄得99.9%乘客車程準時度的佳績，而在重鐵和輕鐵網絡，由港鐵可控制的因素所致、長達31分鐘或以上的延誤亦分別只有七宗和一宗。與世界各地的鐵路營運機構比較，港鐵的優秀表現實屬數一數二。至於安全方面，公司亦表現突出，須呈報的事故數目一直維持低水平，去年更進一步下降。

我們為了加深了解顧客的需要，透過「顧客體驗管理模式」制定計劃，加強與顧客的溝通，例如一旦發生事故時，讓顧客獲得清晰、適時和準確的資訊。此外，港鐵亦將於2016年4月推出「開心搭•生日獎」活動，答謝顧客對港鐵的支持。

為了繼續投放資源使鐵路網絡保持高質素，我們需要維持盈利。在2015年，公司在這方面投放的資源超越2014年的逾60億港元，達到逾70億港元，不但使公司的鐵路資產維持良好的營運狀況，並提升列車和車站設施，為乘客

帶來更安全、便利和舒適的旅程。去年，改善項目包括加裝連接車站大堂和地面的升降機、閘機、洗手間和乘客資訊系統等。為配合「鐵路2.0」願景，我們更宣布投入93億港元購置新的訊號系統和列車。除了這些新的投資項目外，我們於2015年年內還為顧客提供總值約24億港元的恒常票價推廣和優惠，並於2015/2016年度額外提供總值5億港元的優惠計劃。

公司的財務業績充份反映公司的營運表現強勁。年內除税後的經常性利潤，即不包括物業發展利潤和投資物業重估的基本業務利潤，上升6.7%至85.65億港元。由於除税後物業發展利潤減至23.29億港元，不包括投資物業重估的基本業務利潤下跌5.9%至108.94億港元。若包括投資物業重估，股東應佔淨利潤為129.94億港元，即每股基本盈利為2.22港元。2015年，來自基本業務的平均股東資金回報率為6.5%，而2014年為7.3%。除了預計分兩期等額派發的一次性特別現金股息每股4.40港元外(於2016年及2017年派發，每次每股2.20港元)，董事局建議派發末期普通股息每股0.81港元，全年普通股息為每股1.06港元，股東亦可在普通股息方面選擇以股代息。

公司的成功有賴於一眾港鐵員工的全情投入。他們是公司最寶貴的資產，憑藉豐富經驗和專業精神，每天全心全意為顧客提供優質服務。無論任何職別，公司都以謹慎的態度聘請適當人才，給予他們所需的支援，使他們取得良好工作表現；並透過表揚員工的貢獻，激勵他們積極投入工作。公司的員工流失率一直維持在低水平，反映公司在人力資源管理方面的成效。2015年，公司在員工培訓和發展方面再度獲得表揚，贏得香港管理專業協會的「25週年—致力人才發展機構榮譽大獎」。

公司願景的第三部分，是投放資源培育和發展未來的鐵路專業人才。其中一項重要計劃是成立新的教育機構「港鐵學院」，初步會在香港培訓鐵路及運輸業人才，並計劃將來擴展至中國內地及海外。這項舉措將有助公司業務持續發展，確保我們能繼續提供世界一流的鐵路服務。香港特區行政長官在最新一份施政報告中，對「港鐵學院」的成立表示支持。

港鐵履行企業責任的對象，不限於乘客、股東和員工，還包括業務所在地的社群和環境。每年，港鐵透過「心繫社區行動」舉辦眾多活動回饋社群。我們會繼續努力，做得更好。其中一項最近推出的計劃是在西鐵綫沿綫為社會企業提供12個舖位。公司又舉辦「港鐵競步賽」等各種活動，造福社群，而員工亦經常參與義工服務。公司還透過「港鐵車站藝術」計劃支持藝術工作。現時，已有60件由本地及國際藝術家創作的藝術品在我們的車站展出，為乘客的旅程增添姿彩。

社區工作方面，我們首要關注青少年發展和我們將會留給他們的環境。長期以來，港鐵致力與青少年溝通聯繫，激發他們盡展所能。去年9月，公司推出全新的青少年發展計劃平台「Youth Connect」。同時，我們在各營運層面貫徹愛護環境的理念，例如自發制定目標，削減重鐵網絡中平均每名乘客每公里的耗電量。

最後，我要衷心感謝錢果豐博士在擔任港鐵主席12年間所作出的重大貢獻。在他的領導下，公司以卓越的鐵路服務贏得全球讚譽。我會在他的成果上，致力與港鐵一同續創高峰。我亦感謝施文信先生和方敏生女士多年來的貢獻，他們於2015年卸任本公司董事局獨立非執行董事。

除本人履任主席一職外，董事局亦喜獲多位新成員加入。梁國權先生在擔任署理行政總裁7個月後，於2015年3月16日真除。韓志強先生於2015年4月7日出任發展局常任秘書長(工務)，並接替其前任韋志成先生加入港鐵董事局。劉炳章先生和黃子欣博士則於2015年8月11日加入董事局出任獨立非執行董事。

本人獲委任為主席以來，承蒙董事局同寅給予寶貴意見和鼎力支持，不勝感激。同時，我亦藉此機會衷心感謝全體員工於年內作出卓越貢獻。面對諸多挑戰和與日俱增的公眾期望，員工一直專心致志發揮專業精神，確實值得讚許。雖然未來挑戰重重，但我深信港鐵在眾多優秀員工的共同努力下，將繼續為市民提供優質服務，成為香港人引以為傲的成功品牌。



主席
馬時亨教授
香港，2016年3月11日

行政總裁回顧及展望



致各股東及其他有關人士：

港鐵的香港業務於2015年表現良好，而海外業務亦取得新進展。2015年公司的業務重點，包括香港的港島綫西延全綫投入服務、在中國內地的首個物業發展項目預售成績理想、在瑞典獲批全新鐵路專營權，以及在英國和瑞典開始新鐵路營運。香港的鐵路拓展項目亦取得進展。餘下四個項目均取得重要進展，包括與政府就廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)的額外撥款簽訂有條件協議(「高鐵香港段協議」)。

由於乘客量創新高，加上按票價調整機制作出的車費調整，公司客運業務收入因而錄得增長。車站商務收入主要因車站商店的新訂租金上升，以及主要來自落馬洲站免稅店的按營業額計算租金上升而增加。物業發展利潤主要來自2015年上半年由「緻藍天」(「日出康城」第三期)入帳的利潤，以及在下半年出售的尚餘單位。公司亦於2015年批出六個物業發展項目，包括一個由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物業發展項目。2016年3月，公司批出另一個物業發展項目，即「日出康城」第十期。上述七個物業發展項目合共將可興建約11,410個住宅單位。公司在香港的物業租賃業務受惠於年內平均達12%的新訂租金升幅。來自中國內地及海外的附屬鐵路公司的收入錄得微跌，因為受不利的匯率變動影響，但受惠於新增業務的貢獻增加而有所抵銷。在深圳，作為公司在內地的首個物業發展項目的「天頌」推出預售，市場反應熱烈，於年底已售出約96%的單位。

年內，公司在香港的服務表現維持世界級的水平，重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為99.9%，公司於2015年的服務表現，是自2007年與九鐵公司合併以來，歷年最優秀之一。年內，在重鐵和輕鐵網絡，由港鐵可控制的因素所致、長達31分鐘或以上的延誤分別只有七宗和一宗。一如以往，安全是公司必然的首要目標，公司的安全表現繼續處於極高水平，因而令香港重鐵網絡於2015年的須呈報事故數目減少6.1%。

公司的業務增長策略涵蓋香港和香港以外的市場。在本地市場，公司餘下四個鐵路網絡拓展項目繼續取得進展，同時現有鐵路網絡亦進行多項大型的資產更新計劃。「鐵路2.0」的概念正是涵蓋這兩項元素，在未來數年為香港提供新一代鐵路服務。新鐵路項目方面，截至2015年年底，高鐵香港段已完成76%、南港島綫(東段)已完成93%、觀塘綫延綫已完成91%，而沙田至中環綫已完成48%。我們亦繼續配合及支持政府推展《鐵路發展策略2014》的下一階段鐵路擴建項目。

在北京，公司的聯營公司北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵公司」)旗下的北京地鐵十四號綫第三期中段已經通車，並簽署北京地鐵十六號綫的特許經營協議。在杭州，公司的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司(「杭港地鐵」)負責於2015年11月通車的杭州地鐵一號綫延綫的營運及維修服務。在英國，Crossrail Train Service(「Crossrail」)於2015年5月開始以「TfL鐵路」的品牌營運，London Overground Rail Operations Limited(「LOROL」)於同月接管額外42.9公里長的鐵路綫。在瑞典，全新的MTR Express於2015年3月開始提供往來斯德哥爾摩及哥德堡之間的服務，而MTR Stockholm AB(「MTRS」)則獲延長斯德哥爾摩地鐵的專營權六年至2023年。我們同時成功投得Stockholm Commuter Rail Systems(Stockholms Pendeltåg)為期十年的營運及維修專營權。在澳洲，公司參與的財團在悉尼西北鐵路綫的營運、列車及系統合約方面取得進展。這是公司首個國際「公私合營」項目。

財務業績方面，集團於2015年的總收入上升3.8%至417.01億港元，而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則上升4.5%至161.20億港元。若不包括集團在中國內地及國際附屬公司，收入增加5.8%，經營利潤增加6.3%，而經營毛利率則輕微上升0.2個百分點至53.3%。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6.7%至85.65億港元。除稅後物業發展利潤為23.29億港元，主要來自「緻

藍天」的利潤入帳和出售尚餘單位。由於物業發展利潤減少，若不包括投資物業重估，股東應佔基本業務淨利潤減少5.9%至108.94億港元，即每股盈利1.87港元。投資物業重估收益為21.00億港元，而2014年的投資物業重估收益則為40.35億港元。因此，包括投資物業重估收益的股東應佔淨利潤為129.94億港元，即每股盈利2.22港元。董事局建議派發末期普通股息每股0.81港元，即全年普通股息為每股1.06港元，高於2014年的每股1.05港元。此外，高鐵香港段協議已於2016年2月1日獲得公司的獨立股東批准，而香港特別行政區立法會(「立法會」)亦已於2016年3月11日批准政府在高鐵香港段協議下的額外財務承擔，因此，每股2.20港元的第一期特別股息將於2016年下半年向股東派發，而每股同樣為2.20港元的第二期特別股息將於2017年下半年派發。

香港客運業務

香港客運業務在2015年的總收入為169.16億港元，較2014年增加4.3%。經營成本增加5.0%至97.02億港元，經營利潤因此上升3.2%至72.14億港元，而經營毛利率則為42.6%。

安全

安全是公司必然的首要目標，公司一直致力提高安全水平，令香港重鐵網絡於2015年的須呈報事故的數目較2014年減少6.1%。

我們十分關注扶手電梯安全。2015年，公司舉辦「港鐵扶手電梯安全運動」，提醒乘客注意不正確使用扶手電梯的風險，包括使用手提電話、在扶手電梯上推嬰兒車，以及站得太近扶手電梯邊。公司推出全新的安全海報及短片，並派出經特別培訓的扶手電梯安全大使推廣有關訊息。透過這些安全措施，使香港重鐵網絡與扶手電梯有關的須呈報事故較2014年減少約6.5%。

乘客量

2015年，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量創新高，增加1.8%至19.382億人次。

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、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫)的總乘客量達至15.775億人次，較2014年增加1.9%。香港在2014年第四季的公眾活動事件，令2014年的總乘客量增加，2015年總乘客量的增長幅度因而受到影響。

年內，羅湖及落馬洲過境服務因內地經陸路交通訪港的旅客數目下降，乘客量因此僅增加1.1%至1.142億人次。

由於航空旅客量溫和增長及亞洲國際博覽館舉辦更多活動，機場快綫的乘客量因此增至1,570萬人次，較2014年增加5.7%。

港鐵的輕鐵及巴士服務於2015年的乘客量合計為2.267億人次，上升0.9%。然而，由於中國內地的休閒旅客減少，城際客運服務的乘客量下跌6.2%，至410萬人次。

於2015年，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量增加1.8%至556萬人次(若不包括城際客運服務，則為555萬人次)。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升1.9%至458萬人次。

市場佔有率

公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率於2015年為48.5%，而2014年則為48.1%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率為68.8%。由於持續面對其他交通工具的競爭，公司在過境業務的市場佔有率由51.6%跌至51.3%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由22.3%跌至21.5%。

車費收入

於2015年，香港車費總收入為167.54億港元，較2014年增加4.3%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔118.19億港元，即71%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升2.5%至7.49港元，反映車費的調整有部分被票價優惠所抵銷。

過境服務於2015年的車費收入為31.72億港元，較2014年增加4.0%。年內，機場快綫的車費收入為9.50億港元，上升3.8%。輕鐵及巴士於2015年的車費收入合計為6.71億港元，較2014年上升5.0%。而城際客運服務的車費收入為1.42億港元，較去年下跌2.1%。

港鐵票價按票價調整機制調整，機制為調整車費提供一個具透明度及客觀的基準。一個可持續和穩定的票價機制，

對需要龐大投資來支持長遠可持續發展的鐵路網絡至關重要。根據票價調整機制，港鐵票價於2015年6月調整，整體調整幅度為4.3%。為配合票價調整，港鐵在2015年提供的恆常優惠及推廣總值約24億港元，並宣布2015/2016年額外提供總值逾5億港元的車費推廣優惠。

「港鐵節折賞」優惠為公司2015/2016年車費推廣計劃的亮點。公司繼於2015年農曆新年假期的其中兩天提供特別車費折扣後，又於2015年的聖誕節和2016年的農曆新年推出相同的推廣計劃，並會在2016年復活節假期其中兩天再提供此優惠。乘客在上述六個指定日子使用成人八達通乘搭港鐵本地服務，可享有相等於小童八達通票價的優惠，而原本享有八達通特惠票價優惠的乘客，則每程車費只需1港元。

此外，「港鐵都會票」優惠已延長至2016年6月30日，而「早晨折扣優惠」則延長至2016年5月31日。其他票價優惠包括從「與利潤掛鈎的車費優惠計劃」及「服務表現安排」合共撥出2.2億港元，在2015年6月至11月期間為乘客提供「即日第二程車費九折」優惠。公司亦於「長者日」及「國際復康日」分別讓長者及殘疾人士免費乘搭港鐵。

服務及表現

於2015年，我們維持卓越的服務表現，其中重鐵網絡列車按照編定班次行走的可靠程度和乘客車程準時程度均維持於99.9%的世界級水平，超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標中所列明的表現目標。年內，公司重鐵及輕鐵網絡分別提供超過190萬及100萬班次的列車服務，當中由港鐵可控制的因素所致、長達31分鐘或以上的延誤分別只有七宗和一宗。雖然乘客量由2008年至2015年期間大幅增加30.5%，但2015年的服務表現，是自2007年與九鐵公司合併以來表現最優秀之一。

回應乘客訴求

公司繼續推出各種措施，提升服務舒適度、改善車站出入通道和設施，以及加強與顧客的溝通。

公司成立了客戶體驗拓展組，以加深了解顧客需要，並採用可持續發展的顧客體驗管理模式，制定服務改進計劃。公司透過一系列顧客小組會議，了解顧客在鐵路旅程中的需要，從而制定顧客服務措施，務求為顧客締造稱心滿意的旅程。公司亦加強與乘客的溝通，一旦發生事故時，為受影響的顧客提供清晰、適時及準確的資訊。在發生嚴重延誤後，公司亦會進行詳細的問卷調查，收集意見以助改善服務。為答謝顧客的支持，公司將於2016年4月推出「開心搭•生日獎」，每月抽出一天為幸運日，凡於當天出生並持有香港身份證的顧客，可獲贈生日禮品包一份，包括一張特別設計、可供一天內無限次乘搭本地鐵路服務的全日通車票，以及現金券和優惠券。

2015年9月，港鐵因應乘客的意見，檢討港鐵鐵路網絡上可攜帶物件的尺寸規定。公司於2015年11月至2016年2月29日實施一項試行計劃，乘客可透過登記領取「攜帶較大型樂器許可證」，攜帶超出現行隨身物件尺寸規定但仍符合指定尺寸範圍內的較大型樂器乘搭港鐵。計劃在試行期間運作暢順，因此由2016年3月1日起將登記計劃恆常化。

加密鐵路服務班次

於2015年年內，馬鞍山綫、將軍澳綫、港島綫、觀塘綫、東鐵綫及西鐵綫，以及部分輕鐵路綫每星期合共增加599班列車班次。此外，九條輕鐵路綫亦增加拖卡行駛。

自公司於2012年3月推出提升服務水平的計劃以來，港鐵各重鐵路綫每星期已額外增加了超過2,600班列車服務，輕鐵路綫亦每星期增加超過650班列車服務。

「鐵路2.0」— 投資改善鐵路網絡

於2016年年初，港鐵宣布推出「鐵路2.0」計劃，涵蓋現有鐵路網絡多項重要資產更新計劃，以及將於未來數年陸續完成的餘下四條鐵路延綫。計劃完成後，「鐵路2.0」將為乘客提供頻密的班次服務，更舒適的環境及更完善的網絡，成為真正「新一代」鐵路網絡。

「鐵路2.0」的其中一部分是港鐵為現有網絡進行大型維修及更新，包括於2015年投放逾70億港元於維修、更新及提升香港鐵路網絡。

資產更新計劃的其中一個重點是公司於2015年7月簽訂價值60億港元的合約，購買93列八卡列車，以取代現時行走觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的相同數目的八卡列車，令乘客享有更舒適的旅程和更理想的乘車環境。

此外，公司於2015年3月批出總值33億港元的合約，在港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫安裝新的訊號系統，安裝完成後這些鐵路綫的載客量將可提升約10%。系統初步設計已經完成，而配合新訊號系統安裝工程的前期工作已於2015年12月展開。

為進一步提升列車服務，西鐵綫的28列七卡列車將逐步改裝為八卡列車，以配合未來沙田至中環綫的運作。首列八卡列車已於2016年1月投入客運服務，預計全部八卡列車將於2018年全面投入運作。此外，公司正在研究購入價值逾3億港元的十輛新輕鐵及十輛巴士的可行性，現正等候政府對新界西北整體交通需求的檢討結果。

公司提升鐵路網絡服務亦包括改善車站環境。其中，旺角站的兩個獨立付費區的大堂已於2015年8月合而為一。當增設三條扶手電梯等其他工程於2017年完成後，來往大堂和月台層的人流將會更加暢順。在鑽石山站，連接車站大堂和月台的一部升降機和兩條扶手電梯已投入使用，令乘客上落更方便。在火炭站，原先兩個獨立的付費區大堂已經合而為一，令車站環境更寬敞，乘客出入更方便。

此外，太子站、荔枝角站及西灣河站的連接車站大堂和地面的新升降機已於2015年啟用，而柯士甸站的乘客亦可使用新出入口連接「The Austin」和「Grand Austin」住宅項目。

作為沙田至中環綫工程的一部分，馬鞍山綫的首對自動月台閘門已於2015年7月安裝完成。安裝工程現預期於2017年完成，較原定計劃提早一年。公司已於2015年完成在25個車站的闊閘機裝設工程。此外，在旺角站和太子站新設的公共洗手間已於2015年1月開放使用，而馬鞍山綫車站的公共洗手間亦已完成翻新。

輕鐵服務方面，大棠路站2號月台的改善工程已於2015年完成，而輕鐵新售票機的更換計劃正在進行中。

展望未來，公司將按「鐵路2.0」計劃繼續優化車站設施，以提升總體顧客體驗。其中一項工程是將160部為車站提供空調的冷卻裝置更換成更具能源效益的型號。我們亦計劃安裝全新的閉路電視系統以擴大覆蓋範圍，確保顧客旅程安全。

加強與乘客溝通

公司繼續加強與乘客的溝通，尤其是改善事故期間的訊息傳遞和內容。

2015年，公司在東涌綫和機場快綫沿綫車站大堂和月台安裝新的液晶體資訊顯示屏，為乘客提供適時和有用的資訊。安裝計劃正逐步擴展至港島綫、觀塘綫和荃灣綫。

2015年，已有超過350萬名用戶使用港鐵智能手機應用程式「MTR Mobile」、「MTR Tourist」及「Next Train」。公司已為「MTR Mobile」內的「鐵路行程指南」及「輕鐵行程指南」進行升級，提供超過35,000個地標資料供用戶搜尋路綫。

增加車站支援人員

公司於2015年增加了300名車站助理，協助管理車站內的乘客人流，特別是在繁忙時段。此外，公司還會調配更多員工，一旦發生特別事故時為乘客提供協助，以及在安全運動期間協助宣傳安全訊息。

香港車站商務

香港車站商務於2015年的收入增加8.4%至53.80億港元，主要反映車站商店的租金收入上升。香港車站商務的經營成本增加6.8%至5.50億港元，經營利潤因此上升8.6%至48.30億港元，而經營毛利率則為89.8%。

車站零售設施於年內的收入增加10.7%至35.40億港元，原因是租金上升以及在十個車站開設了新商店。租金上升，是由於優化商戶組合、新訂車站商店租金上升、羅湖站及紅磡站免稅店根據租約上調租金，以及落馬洲站免稅店按營業額計算的租金上升所致。

於2015年12月31日，港鐵的車站商店數目達1,362間，而零售設施的總面積為56,238平方米，較2014年12月31日增加542平方米。年內，進駐車站商店的新品牌總數達25個。為提升港鐵車站商店「隨行隨買」的品牌形象，公司於2015年3月至11月舉行以本地明星配合推廣的港鐵車站商店品牌活動。公司亦舉辦港鐵車站商店票選活動，讓公眾投選最喜愛的港鐵車站商店。

由於廣告市場放緩，2015年的廣告收入輕微下跌0.8%至11.09億港元。車站及列車內的廣告點總數達45,185個。年內，公司在車站扶手電梯旁安裝新的40吋數碼屏幕，全面取代現有的32吋型號。由於安裝在羅湖站車站大堂的103吋電視廣告牌深受歡迎，同類廣告牌現已擴展至九龍塘站及屯門站。由2015年5月起，公司推出「e-shop」熱點計劃，以把握在線與離線廣告互動趨勢日增所帶來的商機。

於2015年，公司的電訊業務收入增加14.4%至5.48億港元，由一次性的項目行政費、港島綫西延的新車站帶來的額外收入，及電訊營運商進行流動數據容量升級工程所致。新建南港島綫(東段)及觀塘綫延綫車站的流動電話及Wi-Fi服務安裝工程正繼續進行。

香港物業業務

2015年上半年，香港物業市場保持平穩。然而，隨著中國內地經濟增長放緩開始對香港造成影響，本港物業市場於接近年底時開始回軟。住宅市場方面，低息加上發展商提供的銷售優惠，持續為一手市場帶來支持，而在按揭貸款於2015年2月進一步收緊下，二手市場轉趨疲弱。甲級寫字樓租金受到中環寫字樓新增供應有限及內地企業需求持續所支持。來港的中國內地旅客減少、奢侈品和貴價貨品的消費劇減，加上港元強勢刺激市民增加外遊，均對零售業造成更大的影響。

香港物業發展

於2015年，香港物業發展利潤為28.91億港元，主要包括來自「緻藍天」(「日出康城」第三期)的利潤入帳，以及出售車公廟站「溱岸8號」的尚餘單位及各發展項目的車位。

「緻藍天」推出反應熱烈，1,648個預售單位已於2015年4月全部售出。

2015年一手住宅市場暢旺，對公司的物業發展招標活動起支持作用。2015年1月，公司向南豐集團控股有限公司一間附屬公司批出「日出康城」第六期發展項目，並於2015年2月向新鴻基地產發展有限公司一間附屬公司批出位於天水圍的天榮站物業發展項目。公司於2015年6月向會德豐有限公司一間附屬公司批出「日出康城」第七期發展項目。港鐵除了攤分住宅部分的利潤外，亦將為該物業發展項目投入49.8億港元，並保留商場業權。該投資將分為兩期，第一期金額為24.4億港元，已於2015年7月繳付，而餘額將於商場工程完工時繳付，建造完工日期預計為2019年。2015年10月，公司向長江實業地產有限公司一間附屬公司批出「日出康城」第八期發展項目，繼而於2015年12月向會德豐有限公司一間附屬公司批出「日出康城」第九期發展項目。2016年3月，公司向南豐集團控股有限公司一間附屬公司批出「日出康城」第十期發展項目。以上項目的可發展總樓面面積約為621,460平方米。作為九鐵公司的相關附屬公司的代理人，我們於2015年8月向新鴻基地產發展有限公司一間附屬公司批出元朗站物業發展項目。上述所有七個物業發展項目落成後，合共可提供約11,410個住宅單位。

我們會繼續評估於鐵路沿綫發展其他物業項目以增加香港住宅供應的可行性。其中一個可行的地點位於大嶼山小蠔灣車廠上蓋，當完成規劃及取得其他批准，將可興建不少於10,000個住宅單位。我們仍需進行大量工作，包括規劃圖則修訂、工地規劃、重新設置車廠、取得所需批准、地價評估，以及制定商業模式以推展工程等。在此初步階段，公司不能保證這項計劃能夠成為一個可行的商業項目。

香港物業租賃及管理業務

香港的物業租賃及管理業務於2015年的收入增加8.2%至45.33億港元，經營成本增加15.8%至8.65億港元，主要

由於政府地租及差餉增加以及一項一次性撥備所致，經營利潤因此上升6.5%至36.68億港元，而經營毛利率則為80.9%。

年內，公司在香港的物業租賃總收入為42.67億港元，較2014年增加8.2%。年內整體港鐵商場之新訂租金錄得12%的平均升幅。於2015年12月31日，公司在香港的商場及國際金融中心二期的18層寫字樓維持接近100%的出租率。

於2015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的應佔份額包括212,301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。

於2015年，香港物業管理收入上升8.6%至2.66億港元。於2015年12月31日，公司在香港管理的住宅單位數目增至96,066個，當中包括新增「緻藍天」的1,648個單位及來自「Grand Austin」的691個單位。公司管理的商用面積為764,018平方米。

中國內地及國際業務

集團在中國內地及國際的鐵路及物業相關附屬公司於2015年的收入合共為125.72億港元，較2014年減少0.4%。

集團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」)、MTRS、MTR Express (Sweden) AB(「MTRX」)、MTR Corporation (Crossrail) Limited(「MTR Crossrail」)、Metro Trains Sydney Pty. Limited(「MTS」)及負責設計和建造悉尼西北鐵路綫的合資企業(「JV-SMNW」)，收入合共為124.18億港元，較2014年略減0.4%，主要反映不利的匯率變動與剛開始營運的新業務所帶來的額外貢獻相抵銷的結果。經營成本增至117.19億港元，經營利潤因此減少16.2%至6.99億港元，而經營毛利率則為5.6%。若以固定匯率基準計算，集團的鐵路相關附屬公司(不包括剛開始營運的MTRX、MTR Crossrail、MTS及JV-SMNW)收入增加7.4%，經營成本增加8.2%，經營利潤下跌2.9%，主要由於MTM的工程項目較少所致。

由於杭州及北京聯營公司的業務表現有所改善，集團在香港以外的鐵路聯營公司於2015年錄得1.26億港元利潤，扭轉2014年的1.05億港元虧損。

公司在香港以外的鐵路相關附屬及聯營公司於2015年錄得的總乘客量約為15.98億人次，對比2014年的總乘客量約為14.58億人次。

中國內地鐵路業務

在北京，公司佔49%股權的聯營公司京港地鐵公司經營三條地鐵綫(北京地鐵四號綫、大興綫及北京地鐵十四號綫)，並在2015年年底簽訂了第四條綫(北京地鐵十六號綫)的特許經營協議。北京地鐵四號綫和大興綫雙雙超越服務指標。這兩條地鐵綫於2015年的總乘客量較2014年下跌6.9%至4.29億人次，周日平均乘客量則下跌4.6%至124萬人次，反映了北京地鐵全綫於2014年12月調升車費的影響。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西段及第二期東段於2015年的總乘客量為6,265萬人次，周日平均乘客量196,039人次。第一期西段設有七個車站，全長12.4公里。第二期東段全長14.8公里，共有12個車站，其中兩個車站現不停站。北京地鐵十四號綫第三期中段已於2015年12月啟用，此段全長逾16.6公里，有11個車站，當中有2個不停站。於2015年間，北京地鐵十四號各段一直由京港地鐵公司以營運及維修模式管理。當第三期啟用後，為期三十年的專營權已於2015年12月31日正式生效。

在深圳，由公司全資附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司經營的深圳市軌道交通龍華綫(「龍華綫」)的營運表現持續提升，2015年的乘客量增長12%至1.894億人次，而因所有四卡列車已於2015年2月提早完成改裝為六卡列車，因此提升了龍華綫的載客量。

雖然乘客量持續增加，但龍華綫自2010年通車以來一直未有調高車費，而與公司在北京及杭州的鐵路業務不同，港鐵軌道交通(深圳)有限公司並無受惠於票價補償機制。公司了解深圳市政府內部一直有討論車費調整，並可能於2016年落實。倘若車費調整不能落實，將影響龍華綫的長遠財務可行性。

公司在杭州佔49%股權的聯營公司杭港地鐵經營杭州地鐵一號綫。此綫於2015年11月延長5.7公里至現時54公里的總長度，共有34個車站。杭州地鐵一號綫的乘客量持續增長，2015年上升23%至1.769億人次。杭州地鐵一號綫於2015年11月延長5.7公里，延綫以營運及維修模式營運。儘管淨虧損因車費收入及車費補貼增加，以及若干一次性的調整(部分被利息開支上升所抵銷)而有所下降，杭港地鐵因乘客量低於最初預期，繼續錄得淨虧損。

國際鐵路業務

2015年內，公司在英國及瑞典屢創佳績。在英國，LOROL繼續締造業內最佳的營運表現，並於「2015 London Transport Awards」頒獎禮上獲得「鐵路營運年度獎」(Rail Operator of the Year)殊榮。2015年5月，LOROL接手管理West Anglia Inner郊區路綫，令營運規模擴大30.8%至111個車站(其中81個車站由LOROL管理)，路綫總長167公里。鐵路綫延長，令乘客量增加27%至1.46億人次。LOROL亦協助倫敦運輸局(「TfL」)完成總值3.2億英鎊的項目，把London Overground主要路綫的57列列車由四卡加長至五卡，以提高列車載客量。

MTR Crossrail自2015年5月起採用「TfL Rail」品牌，營運新的Crossrail鐵路專營權。TfL Rail包含由原有Greater Anglia專營權業務移交的14個車站。Crossrail於2019年全面通車後，將服務40個車站，路綫總長度將達118公里。自投入服務以來，MTR Crossrail的營運表現、客戶滿意度及員工投入感等均大幅提升。

瑞典方面，MTRS於2015年錄得卓越的營運表現，在斯德哥爾摩的各地鐵綫均締造破紀錄的準時度。周日平均乘客量達119萬人次。MTRS持續改善的營運表現及客戶服務，受到表揚，不單榮獲著名的「2014年瑞典品質大獎」(Swedish Quality Award)，更獲延長斯德哥爾摩地鐵專營權六年至2023年。有賴如此穩健的往績，公司於2015年12月獲得Stockholm Commuter Rail Systems (Stockholms Pendeltåg)的營運及維修專營權，為期十年，期滿後可選擇續期四年。Stockholms Pendeltåg為斯德哥爾摩城市和周邊地區提供服務，當中包括53個車站，全長241公里。專營權預計將由2016年12月開始。然而，其中一家投標落選的公司正就投標程序提出法律訴訟，公司正密切留意事態發展。此外，MTRX由2015年3月起提供斯德哥爾摩至哥德堡的鐵路服務，其服務質素及營運表現均達至業內最佳水平之一，因而錄得非常高的乘客滿意度，但乘客量低於最初估計，因此公司正透過加強市場推廣、宣傳及銷售活動等措施解決此問題。

在澳洲，公司佔60%股權的附屬公司MTM在墨爾本經營的鐵路網絡，乘客量由2014年的2.22億人次增加至2015年的2.30億人次，加上營運表現進一步改善，令顧客滿意度提升。墨爾本鐵路網絡共有218個車站，鐵路全長390公里。在悉尼，港鐵參與的財團負責悉尼西北鐵路綫的設計、建造、融資，以及未來的營運和維修服務。悉尼西北鐵路綫是公司首個國際「公私合營」項目，亦為澳洲最大的公共運輸項目。這條往來Rouse Hill及Chatswood的鐵路全長36公里，落成後將會是該國首個全自動捷運系統，投入服務日期預計為2019年上半年。該項目的建造工程經已展開，並達到了多項初步里程碑，包括交付了按真實大小建造的列車模型，並獲得好評。財團亦於2015年3月在悉尼「國家基礎建設大獎」(National Infrastructure Awards)上榮獲「政府合作夥伴卓越獎」(Government Partnership Excellence Award)。

中國內地物業發展、租賃及管理業務

2015年，公司預售位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」。這是公司在中國內地的首個物業發展項目，買家反應熱烈，1,698個單位在2015年年底已經售出約96%。項目的可發展總樓面面積約為206,167平方米，包括一個樓面面積10,000平方米的商場。「天頌」的收入將於隨後年份當單位移交買家時入帳。基於會計原因，「天頌」的銷售及市場推廣費用於支出產生時入帳，因此該項目於2015年錄得營運虧損1.40億港元。

天津方面，公司佔49%股權的聯營公司天津城鐵港鐵建設有限公司，在發展天津地鐵六號綫北運河站項目方面遇到一些挑戰，包括天津房地產寫字樓市場的需求仍然疲弱(此綜合發展項目的寫字樓樓面面積約為60,000平方米)，加上地庫工程面積擴大及較為複雜，使造價估算大幅上升。

公司正與持有該項目51%股權的合資夥伴天津市地下鐵道集團有限公司一起努力，設法減少這些挑戰帶來的負面影響。公司與天津市地下鐵道集團有限公司正在探討對策，可能需要改變部分設計方案及圖則。

中國內地的物業租賃及物業管理業務於2015年的收入輕微減少0.6%至1.54億港元。截至2015年12月31日，公司在北京的商場銀座Mall的出租率為93.4%。

公司在中國內地管理第三方物業，於2015年年底的總樓面面積達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平方米的商用樓面面積。

其他業務

昂坪360纜車和昂坪市集(「昂坪360」)於2015年的收入減少7.5%至3.47億港元。年內的旅客量下降11.5%至162萬人次，主要由於纜索維修工程使營運日數減少28天，加上年內香港旅遊業面對挑戰所致。纜車服務的可靠程度保持卓越。昂坪360於期內囊括多個獎項，包括在2015年2月獲得美國有線電視新聞網(CNN)譽為「世界十大最佳纜車體驗」之一。

公司於2015年應佔八達通的淨利潤上升4.0%至2.35億港元。截至年底為止，在香港採用八達通的商戶逾7,000家。年內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達3,050萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,370萬宗及1.653億港元。

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，繼續為香港及海外客戶提供顧問服務。顧問業務於2015年的收入為1.89億港元，較2014年增加5.0%。

來自政府的項目管理收入於2015年增加11.2%至17.36億港元，大部分項目管理收入來自高鐵香港段及沙田至中環綫的政府委託工程。這些收入是以收回成本的原則入帳。

未來增長

香港的增長

公司在香港的主要業務拓展範疇，包括發展本地的新鐵路綫和擴展投資物業組合。公司「鐵路2.0」計劃的重點是完成香港餘下四條新鐵路綫，使現有220.9公里的路綫網絡增加53公里。

由港鐵擁有的新鐵路項目

港島綫西延

西營盤站是全長3公里的港島綫西延的最後一個車站，已於2015年3月投入服務，車站位於奇靈里的最後一個出入口將於2016年3月稍後時間啟用。這條社區鐵路廣受區內居民及遊人歡迎。於2015年下半年，港島綫西延三個車站的每日平均乘客量約為184,000人次。

南港島綫(東段)

全長7公里的南港島綫(東段)將港鐵服務由金鐘伸延至港島南區。截至2015年12月31日，該項目已完成93%，目標通車日期為2016年年底。

金鐘站擴建工程一直是南港島綫(東段)項目中最具挑戰性的一部分。為配合擴建工程，通車所需的車站洞穴和月台的挖掘及結構工程已經完成，裝修及機電工程正在進行。於2015年年底前，艱巨的支撐架挖掘工程已大致完成，車站的混凝土結構工程則已完成約80%。要實現項目的目標通車日期，有賴克服兩大挑戰，包括在毗鄰營運中的鐵路綫完成餘下的結構工程，以及確保取得充足資源進行機電裝修工程。

全長3.2公里、由金鐘站通往海洋公園站的南風隧道，隧道壁結構工程已於2015年8月完成。隧道內的路軌及機電工程亦已大致完成。黃竹坑車廠、海洋公園站和黃竹坑站的裝修及機電工程亦已竣工。自2015年4月起，新的三卡列車已在黃竹坑站與海怡半島站之間進行測試，而整條鐵路綫的測試則已經於2016年2月中展開。

該項目目前的造價估算維持在169億港元(未計算資本化利息)。

觀塘綫延綫

全長2.6公里的觀塘綫延綫會將觀塘綫由油麻地站伸延至新建的何文田站及黃埔站。截至2015年12月31日，項目已完成91%，其中整體土木工程已完成97%，機電工程則完成71%。觀塘綫延綫預計於2016年第三或第四季通車。

年內，公司達到多項工程進度的重要里程碑，包括連接何文田站的架空電纜通電，以及完成路軌鋪設工程。何文田站的土木建築結構已於2015年6月平頂，機電工程進度良好，主要的機器設備已經備妥，現時正在裝嵌月台幕門、升降機及扶手電梯。至於由車站通往鄰近社區的行人天橋及隧道結構已大致完成。

在黃埔站，連接東、西面大堂月台的隧道已於2015年7月完成挖掘工程，隧道壁工程亦已完成。內部飾面及裝修工程現正全速進行。

該項目目前的造價估算維持在72億港元(未計算資本化利息)。

由政府委託港鐵進行的新鐵路項目

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。西九龍總站總樓面面積約為380,000平方米，是世界上最大的地下高速鐵路車站之一。截至2015年12月31日，該項目已完成76%。

公司的項目管理責任載於公司與政府簽訂的兩份委託協議。第一份委託協議(「高鐵香港段初步委託協議」)包括初步設計、詳細設計及地盤勘測及其他事宜，而第二份委託協議(「高鐵香港段委託協議」)則包括完成高鐵香港段的詳細設計、建造、測試及至投入服務，以及其他事宜。根據高鐵香港段委託協議，政府負責高鐵香港段的建造費用。

隨著隧道挖掘工程於2015年12月12日完成，由大江埔至謝屋村段隧道北行綫北段的最後一個隧道段現已貫通，標誌著項目達致一個重要里程。路軌鋪設、隧道壁工程、架空電纜安裝及其他機電工程正在進行中，至年底已完成52%。西九龍總站的挖掘及混凝土結構工程於年底分別完成98%及70%。有關工程未來的重大挑戰，將是完成車站複雜的頂蓋結構，以及維持混凝土工程及內壁建造工程的進度。

高鐵香港段項目於年內所奠定的另一個里程碑，是政府與港鐵就項目所需的額外資金安排(「高鐵香港段安排」)簽訂了高鐵香港段協議。隨著獨立於政府的港鐵股東(「獨立股東」)於2016年2月1日批准高鐵香港段協議及高鐵香港段安排，並在2016年3月11日立法會批准政府在高鐵香港段協議下的額外財務承擔後，高鐵香港段協議已成為無條件。

根據高鐵香港段協議，政府將承擔及支付最高達844.2億港元的項目造價(較原先的項目造價估算650億港元增加最多194.2億港元(「現時造價上升」))。如項目超出844.2億港元，港鐵將承擔及支付超出844.2億港元的任何項目造價(如有)，但高鐵香港段協議所指明的有限情況例外。港鐵亦會派發每股合計4.40港元的特別現金股息，分兩期等額派發(即每次每股派發2.20港元)，預計分別於2016年下半年及2017年下半年派發。按2015年10月31日的已發行股數計算，特別股息總額約為257.6億港元。除了為反映高鐵香港段協議所建議的安排而作出的修訂外，政府與港鐵先前就項目簽訂的委託協議中的其他條款維持不變。有關修訂亦包括把根據高鐵香港段委託協議應付予公司的項目管理費(由45.9億港元)上調至63.4億港元，以及把高鐵香港段項目的完工時間修訂至2018年第三季。此外，政府保留權利，在新綫投入商業營運後，就公司在委託協議下對現時造價上升的責任問題(如有)訴諸仲裁(「仲裁」)。

倘若(i)政府就公司在委託協議下對現時造價上升的責任問題(如有)訴諸仲裁；及(ii)仲裁員並無裁定高鐵香港段委託協議所載的責任上限(「責任上限」)無效，且裁定若非設有責任上限，公司在委託協議下就現時造價上升的責任會超出責任上限，則公司須承擔政府獲裁定可取得的金額，最多不超過責任上限；及尋求獨立股東批准公司承擔高於責任上限的超出金額；以及在獲得獨立股東批准的情況下，向政府支付超出責任的金額。

高鐵香港段協議及高鐵香港段安排已於2016年2月1日獲公司的獨立股東通過，而立法會於2016年3月11日批准政府在高鐵香港段協議下的額外財務承擔。因此，高鐵香港段協議已全面生效。

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，設有合共十個車站，包括六個轉綫車站。該鐵路綫預計於2021年完工，為新界地區提供所需的新交通聯繫，服務的居住及就業人口估計達64萬。截至2015年年底，該項目整體已完成約48%，而東西走廊及南北走廊分別完成63%及23%。除了因屬於公司與九鐵公司訂立的現有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，政府負責沙田至中環綫的建造費用。

年內，建造工程取得合理進展。東西走廊方面，顯徑站至啓德站的南行列車隧道已經於2015年貫通。顯徑站及啓德站已分別於2015年4月及7月平頂，而機電、其他裝修工程及路軌鋪設工程已經展開。馬頭圍站及較早前受到古物發現的影響的土瓜灣站已分別完成61%及49%，而鑽石山及紅磡之轉綫車站已完成逾65%。同時，為配合東西走廊未來的八卡列車運作，馬鞍山綫各車站月台改建工程已完成95%。馬鞍山綫當中三個車站已經展開自動月台閘門安裝工程。

南北走廊方面，截至年底，沉管式過海隧道合約的整體進度已完成約26%，現正為港島的兩台隧道鑽挖機建造豎井，隧道鑽挖工程計劃於2016年第二季展開。會展站的建造工程，包括隔牆及地基工程現正在進行中。新灣仔游泳池的重置工程已於2015年10月完成，令游泳池原址準時移交承建商，會展站建造工程亦得以如期展開。

由2015年9月起，行走兩條走廊的新列車正分批運到香港進行測試及試運行。西鐵綫現有的七卡列車正逐步改裝為八卡列車，以配合東西走廊以八卡列車行走。首列八卡列車已於2016年1月投入服務，而西鐵綫全綫28列列車預計於2018年年中前完成改裝。

儘管施工進度符合預期，但正如之前所公布，沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。第一，為應對土瓜灣站工地考古發現所採取的措施，已確定導致東西走廊工程延誤11個月，現估計於2019年完工。第二，由於受第三方的基建工程影響，南北走廊新的會展站其中一個位於中環灣仔繞道的工地預期延遲移交，已令該走廊施工進度滯後六個月，現估計工程將於2021年完成。若工地移交有進一步的延誤，南北走廊的落成日期將相應進一步押後。公司的工程團隊一直努力不懈，探討及執行適當措施以改善進度，並盡量追回和緩解工程進度出現的滯後。

由於上述延誤，公司正再次檢討項目造價估算及目標完工日期。考慮到仍然存在的困難及挑戰，包括上述問題，公司預計造價估算將會上調。此外，主要由於沙田至中環綫與南港島綫(東段)等鐵路綫的轉綫車站(即金鐘站)的工程造價估算上升，公司已知會政府沙田至中環綫前期工程的造價估算將會上調。公司預期於2016年稍後時間完成檢討整個項目的工程時間表及造價，然後正式向政府提交檢討結果。

討論中的新鐵路項目

為配合香港日益增長的公共交通需求，政府的策略是繼續以鐵路作為發展本港公共運輸的骨幹。除了目前正在建造的四個新鐵路項目外，政府於《鐵路發展策略2014》概述了至2031年分階段推展七個新鐵路項目，並提出優先推展三條鐵路綫，分別為屯門南延綫、北環綫(及古洞站)和東九龍綫。我們繼續配合政府開展鐵路拓展計劃。

香港投資物業項目

公司在香港的其中一個增長方向為擴展公司的投資物業組合。在未來五年左右，我們將為商場組合增加共約120,620平方米(「總樓面面積」)，令現有零售物業組合應佔總樓面面積增長約40%。

新增的大圍商場將提供60,620平方米的總樓面面積，預計將於2021年第三季開幕。公司已為該發展項目投入75億港元，並將保留商場業權和承擔裝修費用。「日出康城」商場將提供44,500平方米的總樓面面積，並預計於2020年第四季開幕。公司將為該發展項目投入49.8億港元，並保留商場業權和為商場進行裝修。

「青衣城」擴建項目將增加12,100平方米的總樓面面積，工程耗資約24億港元。公司已完成全部法定審批，而建造工程已於2015年6月展開，並正按進度進行，擴建部分預計於2017年第四季啟用。

隨著市民對東九龍零售服務設施的需求上升，公司正改建「德福廣場」上的兩層寫字樓作零售用途，為該商場增加3,400平方米的總樓面面積。項目成本估計為5.5億港元。公司於2015年9月支付地價後，改建工程已於2015年12月展開，預計於2017年第二季落成。

中國內地及國際拓展

在北京，京港地鐵公司的北京地鐵十四號綫餘下工程繼續取得良好進展。當全綫完成後，此鐵路綫的全長將為47.3公里，共有37個車站，包括十個轉綫車站。根據這項總值500億元人民幣的「公私合營」項目，京港地鐵公司的投資為150億元人民幣，並負責提供機電設備系統及列車，以及為期30年的營運及維修服務。

京港地鐵公司於2015年11月28日簽署了另一個「公私合營」項目 — 北京地鐵十六號綫的特許經營協議。此地鐵綫連接北安河與宛平，全長50公里，共有29個車站。根據協議，京港地鐵公司將負責供應此項目的機電系統及列車，並負責為期30年的鐵路營運及維修服務。北京市政府負責的土木工程已經展開，第一期預計可於2016年投入運作，並於2017年後全綫通車。

港鐵向京港地鐵公司投入24.5億元人民幣作北京地鐵十四號綫資本，以及不多於24.5億元人民幣作北京地鐵十六號綫資本，以支持這兩個「公私合營」項目。

瑞典方面，港鐵的全資附屬公司MTR Nordic獲得由斯德哥爾摩省議會批出的Stockholms Pendeltåg營運及維修專營權。此外，港鐵在2016年首季收購了Tunnelbanan Teknik Stockholm(「TBT」)的其餘50%股權，TBT最初是一間合資企業，由MTRS及Mantena AS於2009年成立，各佔50%股權。公司將透過這項收購全面管理斯德哥爾摩地鐵網絡的列車維修服務。

財務回顧

於2015年，集團的經常性業務錄得合理利潤，而物業發展業務則錄得溫和利潤。集團總收入及總經營開支分別增加3.8%及3.4%至417.01億港元及255.81億港元。由於乘客量上升，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4.3%至169.16億港元。隨著港島綫西延通車、列車班次加密和前綫員工增加，香港客運業務的相關開支增加5.0%至97.02億港元。車站商務收入主要因車站商店的租金上升而增加8.4%至53.80億港元。其相關開支則主要因政府地租及差餉增加而上升6.8%至5.50億港元。香港的物業租賃及管理業務的收入上升8.2%至45.33億港元，其相關開支上升15.8%至8.65億港元，主要由於政府地租及差餉增加和一項一次性撥備。

中國內地及國際業務受不利的匯率變動影響。香港以外地區附屬公司的收入微跌0.4%至125.72億港元，相關經營開支增加1.4%至119.86億港元，而經營利潤則減少27.3%。以固定匯率基準計算及不包括剛開始營運的MTRX、MTR

Crossrail、MTS和JV-SMNW，集團在香港以外的鐵路相關附屬公司的收入和開支分別增加7.4%和8.2%，然而經營利潤則因澳洲MTM的項目收入下跌而減少2.9%。

香港其他業務的收入為23.00億港元，上升6.8%，主要由於為政府進行而按收回成本基準確認的項目管理工作增加。然而，上述部分升幅被昂坪360的收入減少所抵銷，原因是纜索維修工程引致營運日數減少28日，導致遊客數目減少，以及2015年香港的入境旅遊減弱。相關開支增加10.9%至21.74億港元，主要由於為政府進行的項目管理工作增加。

計入項目研究及業務發展開支3.04億港元後，來自經常性業務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為162.60億港元，較2014年增加5.1%。來自中國內地物業發展的經營虧損為1.40億港元，主要為「天頌」的銷售及市場推廣費用。未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的總經營利潤上升4.5%至161.20億港元，而經營毛利率則上升0.3個百分點至38.7%。

於2015年，香港物業發展利潤為28.91億港元，主要來自於2015年上半年「緻藍天」(「日出康城」第三期)的利潤入帳，以及在下半年出售的尚餘單位。上述利潤較2014年(有來自「The Austin」及「Grand Austin」的較大物業發展利潤入帳的年度)減少13.25億港元。折舊及攤銷費用上升10.4%至38.49億港元，主要由於營運港島綫西延令折舊費用增加。由於較大部分的收入根據最高的35%漸進比率支付，每年向九鐵公司支付的非定額付款上升12.0%至16.49億港元。未計利息及稅項前經營利潤因而減少8.0%至135.13億港元。

由於現金結餘減少令利息收入下降，2015年的淨利息及財務開支為5.99億港元，上升9.9%。投資物業重估收益為21.00億港元。應佔八達通控股有限公司利潤由2.26億港元增至2.35億港元。集團於2015年應佔其他聯營公司的利潤為1.26億港元，相對2014年應佔其他聯營公司虧損1.05億港元，主要由於杭港地鐵和京港地鐵公司的業績改善。

在扣除所得稅22.37億港元及非控股權益應佔利潤1.44億港元後，公司股東應佔淨利潤由2014年的156.06億港元下降至2015年的129.94億港元。每股盈利因此由2.69港元下跌至2.22港元。不包括投資物業重估，2015年的股東應佔基本利潤為108.94億港元，每股基本盈利為1.87港元。來自經常性業務的利潤上升6.7%至85.65億港元，而除稅後物業發展利潤由2014年的35.47億港元下降至2015年的23.29億港元。2015年來自基本業務的平均股東資金回報率為6.5%，相對2014年則為7.3%。

集團的財務狀況表持續強健，淨資產由2014年12月31日的1,634.82億港元增加4.1%至2015年12月31日的1,701.71億港元。資產總值增加139.51億港元至2,411.03億港元，升幅來自投資物業重估收益、港島綫西延、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫進一步建造成本的資本化，以及現有香港鐵路網絡的設備更新及升級工程。集團亦為「日出康城」第七期物業發展項目和大圍站物業發展項目投入資金。負債總額自2014年12月31日增加72.62億港元至2015年12月31日的709.32億港元，主要由於預先收取深圳「天頌」的售樓款項。集團的淨負債權益比率由2015年6月30日的9.1%上升至2015年12月31日的11.3%。

2015年經營活動所得的現金淨額減少12.71億港元至147.73億港元，主要由於稅務支出增加和營運資金變動減少。2015年從物業發展收取的款項為82.34億港元，較2014年減少9.42億港元，主要與來自香港「緻藍天」和「Grand Austin」及深圳「天頌」的款項有關。計入根據認股權計劃發行股份所得款項5.69億港元及其他現金款項3.71億港元，來自經營及投資活動的現金收入淨額由2014年的255.95億港元下降至2015年的239.47億港元。

年內用於鐵路業務的資本性開支總額為96.87億港元，其中42.16億港元用於購入香港客運業務現有鐵路及相關業務的

資產、47.60億港元用於興建香港鐵路延綫項目、5.53億港元用於支付深圳市軌道交通龍華綫鐵路營運，而1.58億港元用於支付其他海外客運業務。物業相關業務方面，支付資本性開支總額為119.83億港元，其中102.53億港元用於香港物業發展項目，主要用於大圍站及「日出康城」第七期物業發展項目、11.21億港元用於「天頌」，以及6.09億港元用於香港投資物業項目及相關裝修工程。

集團支付22.22億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57.48億港元股息。計入集團向京港地鐵公司作出的現金投資6,100萬港元、其他聯營公司貸款淨額9,100萬港元、利息付款淨額5.77億港元、向非控股權益持有者派付1.57億港元股息及其他付款後，現金流出淨額由2014年的203.49億港元增加至2015年的306.76億港元。計入上述項目及淨借貸1.54億港元後，集團的現金結餘由2014年12月31日的188.93億港元減少至2015年12月31日的123.18億港元。

按公司漸進式的普通股息政策，董事局建議派發末期普通股息每股0.81港元，全年普通股息合共每股1.06港元，高於2014年的每股1.05港元，並提供以股代息之選擇。此外，高鐵香港段協議已於2016年2月1日獲得公司的獨立股東批准，而立法會亦已於2016年3月11日批准政府在高鐵香港段協議下的額外財務承擔，因此，每股2.20港元的第一期特別股息將於2016年下半年向股東派發，而每股同樣為2.20港元的第二期特別股息將於2017年下半年派發。

人力資源

公司與其附屬公司於2015年12月31日在香港及香港以外地區分別僱用17,127和8,157名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用11,109名員工。年內，公司在香港招聘了1,806名新員工，並於內部晉升了1,454名員工，而員工流失率則維持在3.7%的低水平。

為提升企業營運效率和配合公司業務增長，公司於2016年初成立技術工程處，推動公司在技術工程上精益求精，並配合公司在這方面的長遠規劃。

公司透過多項招聘、培訓及發展、員工激勵和溝通計劃，積極羅致、聯繫和挽留員工。於2015年，公司推出多項計劃，包括獎勵和支援措施，以表揚員工專業專注，以及發揮「一個團隊」的精神克服各種挑戰。公司透過「增進員工溝通計劃」舉辦共8,700場溝通會。公司的跨國內部溝通平台「MTRconnects」愈加受員工歡迎，截至2015年12月，平台錄得超過563,000次瀏覽，其中單一訪客超過13,300個。

「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27年，於2015年，該計劃共有5,672名會員及953個小組，所提交的提案達950份。為了向公司各地業務推廣「臻善圈」文化，公司於2015年6月舉辦了「全球臻善圈會議」(「2015 Global WIT Conference」)，吸引來自香港以外地區業務的員工參加。

於2015年，公司對員工發展及培訓作出投資，除了海外課程外，還在香港舉辦6,510項培訓課程，為每名香港員工提供6.6天的培訓。為加快高級管理人員的發展，我們把企業層面的人才發展計劃擴展至中國內地和國際業務。公司同時繼續舉辦「管理人員發展計劃」及各見習人員發展計劃。

公司對未來的願景，是透過成立「港鐵學院」，成為培訓和發展未來鐵路專才的基地。香港特別行政區行政長官於今年1月在《施政報告》中提及有關計劃，此計劃目的是培訓人才，為香港及香港以外地區的鐵路系統提供安全、可靠及有效率的營運及維修服務。「港鐵學院」正處於初期籌劃階段，預計將會提供技術工程、車務營運、管理和顧客服務的重點課程。

聯繫社區

於2015年，「鐵路人　鐵路心」計劃慶祝十周年，並於年內舉辦了255個社區項目，超過6,000名義工參與其中。此外，我們向公益金等慈善機構捐款共約820萬港元，並透過提供免費廣告位，支持50間非牟利機構的活動。公司榮獲香港社會服務聯會(「社聯」)頒發「10年Plus『商界展關懷』標誌」，以表揚公司過去十年在關懷社區、僱員及環境方面努力不懈。社聯亦向公司的「港鐵社區聯網」計劃頒發「傑出融合獎」的最高殊榮。

行政總裁回顧及展望

由港鐵與香港業餘田徑總會合辦的「港鐵競步賽2015」於2015年9月舉行，為醫院管理局健康資訊天地籌得142萬港元善款，創歷年新高。

此外，公司推出「Youth Connect」平台，實踐促進青少年發展的承諾。一系列現有及新增的活動，如師友計劃及生活技能培訓，均會納入這個平台，正好展現公司群策群力，激發青少年潛能，讓他們具備所需技能、動力和視野，以及提供實踐機會。

展望

接近2015年年底時，受到零售業銷售額下跌、住宅物業市場放緩、港元強勢，以及中國內地經濟增長緩慢的影響，香港經濟增長放緩。美國聯儲局亦於2015年年底將聯邦基金利率上調25個基點，並表示2016年可能會再度加息。油價進一步下跌，加上市場憂慮人民幣持續貶值，令股市於2016年初多個月份大幅波動。我們預料多項趨勢會於2016年持續，因此我們對前景抱審慎態度。

港鐵在香港的多項業務對經濟增長放緩有一定的抗跌力，而車站商店及商場的新訂租金將取決於市況。經濟增長放緩對公司廣告業務將有較大的影響。

在香港物業發展方面，由於港鐵於2016年並無新的發展項目可供預售或有發展利潤入帳，因此年內如有任何物業發展利潤，只有來自出售尚餘單位。在物業招標活動方面，視乎市場情況，我們預期在未來12個月內推出三個物業發展項目，包括一個「日出康城」發展項目，及分別位於何文田及黃竹坑的首個物業項目。

作為「鐵路2.0」的一部分，我們的目標是於今年下半年開通香港兩條新鐵路延綫，分別為觀塘綫延綫和南港島綫(東段)。兩條鐵路延綫能否如期完成仍然存在挑戰，港鐵團隊正努力不懈，希望盡快為市民開通這兩個鐵路項目。

由於在香港以外地區業務利潤將會折算為港幣，若當地貨幣走勢持續疲弱，其利潤表現可能會受到影響。內地物業業務方面，視乎項目進度，我們預期可為已售出的「天頌」低密度住宅單位的發展利潤入帳；而佔項目利潤大部分的多層住宅大廈的所得利潤，視乎施工進度，預計將於2017年入帳。

為加強高級管理團隊，前人力資源總監張少華先生由2015年6月15日起擔任歐洲業務總監的新設職位。沈銘義先生接任為署理人力資源總監，公司同時繼續物色人力資源總監人選。蘇家碧女士已於2015年9月16日加入港鐵，擔任新設的公司事務總監一職。顏永文博士於2016年2月22日加入港鐵擔任技術工程總監，負責監督公司新成立的技術工程處。車務營運副總監劉天成先生則於2015年11月1日加入成為執行委員會成員。

錢果豐博士擔任董事局主席超過12年後，於2015年12月31日退任。對於錢博士多年來對公司所作出的重大貢獻，帶領港鐵屢創佳績，本人謹表衷心謝忱。本人亦歡迎馬時亨教授由2016年1月1日起擔任董事局主席。馬教授於2013年7月加入董事局擔任獨立非執行董事，與港鐵有多年合作經驗。馬教授曾於2002至2007年間，以財經事務及庫務局局長身份擔任港鐵非執行董事。本人與港鐵同事熱切期待與馬教授攜手合作。

本人對錢博士和馬教授，以及董事局同寅的鼎力支持深為感銘。最後，我亦衷心感謝香港及香港以外地區的全體港鐵同事對公司的支持。他們在過去一年，辛勤拼搏、力臻卓越，確實是港鐵的英雄。



行政總裁
梁國權
香港，2016年3月11日

主要數據

	2015	2014	增/(減) 百分率
財務摘要*(百萬港元)*			
收入			
– 香港客運業務	**16,916**	16,223	4.3
– 香港車站商務	**5,380**	4,963	8.4
– 香港物業租賃及管理業務	**4,533**	4,190	8.2
– 中國內地及國際附屬公司	**12,572**	12,627	(0.4)
– 其他業務	**2,300**	2,153	6.8
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	**16,120**	15,423	4.5
香港物業發展利潤	**2,891**	4,216	(31.4)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	**19,011**	19,639	(3.2)
來自基本業務的股東應佔利潤	**10,894**	11,571	(5.9)
資產總值	**241,103**	227,152	6.1
貸款、其他負債及銀行透支	**20,811**	20,507	1.5
服務經營權負債	**10,564**	10,614	(0.5)
股東應佔總權益	**170,055**	163,325	4.1
財務比率			
經營毛利率*(%)*	**38.7**	38.4	0.3個百分點
經營毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司)*(%)*	**53.3**	53.1	0.2個百分點
淨負債權益比率* *(%)*	**11.3**	7.6	3.7個百分點
來自基本業務的平均股東資金回報率*(%)*	**6.5**	7.3	(0.8)個百分點
利息保障*(倍數)*	**14.4**	15.2	(0.8)倍
股份資料			
每股基本盈利*(港元)*	**2.22**	2.69	(17.5)
來自基本業務的每股基本盈利*(港元)*	**1.87**	1.99	(6.0)
每股股息*(港元)*	**1.06**	1.05	1.0
於12月31日的股價*(港元)*	**38.40**	31.80	20.8
於12月31日的市值*(百萬港元)*	**224,956**	185,284	21.4
營運摘要			
在香港的總乘客人次*(百萬計)*			
– 本地鐵路服務	**1,577.5**	1,547.8	1.9
– 過境服務	**114.2**	113.0	1.1
– 機場快綫	**15.7**	14.9	5.7
– 輕鐵及巴士	**226.7**	224.6	0.9
平均乘客人次*(千計)*			
– 本地鐵路服務*(周日)*	**4,577**	4,490	1.9
– 過境服務*(每日)*	**313.0**	309.7	1.1
– 機場快綫*(每日)*	**43.1**	40.8	5.7
– 輕鐵及巴士*(周日)*	**637.4**	630.8	1.0
每名乘客車費收入*(港元)*			
– 本地鐵路服務	**7.49**	7.31	2.5
– 過境服務	**27.76**	26.97	2.9
– 機場快綫	**60.42**	61.47	(1.7)
– 輕鐵及巴士	**2.96**	2.85	4.0
佔專營公共交通載客量比率*(%)*	**48.5**	48.1	0.4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。*

2015年大事紀要

一月

公司宣布委任方正博士為董事局的獨立非執行董事。

「日出康城」第六期物業發展項目合約批予南豐集團控股有限公司之附屬公司益添發展有限公司。

為感謝乘客35年來的支持及慶祝港島綫服務伸延至西區，公司在農曆年初二及年初三提供車費優惠予乘客。

二月

天榮站物業發展項目合約批予新鴻基地產發展有限公司之全資附屬公司邦信發展有限公司。

三月

公司批出總值33億港元的工程合約，以更新六條港鐵綫和機場快綫的訊號系統。

公司在英國的聯營公司London Overground Rail Operations Limited(「LOROL」)在London Transport Awards 2015，榮獲鐵路營運年度獎。

董事局委任梁國權先生出任行政總裁，於3月16日起生效，為期三年。

西營盤站於3月29日投入服務，標誌著港島綫西延全綫通車。

連接瑞典斯德哥爾摩和哥德堡的城際鐵路服務MTR Express順利通車。



四月

韓志強先生於4月7日接替韋志成先生擔任發展局常任秘書長，同日起加入董事局為非執行董事。

公司在顯徑站工地舉行平頂儀式，慶祝首個沙田至中環綫車站的土木結構工程竣工。

五月

倫敦LOROL於5月31日順利擴展London Overground鐵路營運的網絡。同日，港鐵全資擁有的附屬公司MTR Corporation (Crossrail) Limited亦為未來Crossrail營運展開了首階段的工作。

六月

前人力資源總監張少華先生擔任歐洲業務總監，負責公司在歐洲的業務發展。

「日出康城」第七期物業發展項目合約批予會德豐有限公司之附屬公司 Ventures Smart Limited。

公司舉行動土典禮，標誌著「青衣城」擴建工程正式展開。

公司於6月21日實施新車費，並推出新一輪票務推廣優惠，當中包括為期五個月的「即日第二程車費九折」優惠。



七月

公司批出合約更換第一代行走觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的93列八卡列車。

公司在啟德站工地舉行平頂儀式，慶祝車站的土木結構工程竣工。



八月

公司於8月11日宣布委任劉炳章先生和黃子欣博士為獨立非執行董事。方敏生女士於同日辭任公司獨立非執行董事。

九月

公司全資擁有的附屬公司MTR Stockholm AB獲延長瑞典斯德哥爾摩地鐵專營權六年至2023年。

公司舉行「從校園到就業」跨界別高峰會，並同時推出全新的「Youth Connect」，展示公司支持青年發展的決心，激勵年輕人發揮潛能。

蘇家碧女士獲委任為公司事務總監，負責持份者聯繫、對外傳訊及企業責任工作，由9月16日起生效。

約1,500名競步健兒參加「港鐵競步賽」，推動健康生活。賽事為醫院管理局健康資訊天地籌得超過142萬港元，創歷年新高。



十月

公司宣布「日出康城」第八期物業發展項目合約由長江實業地產有限公司之附屬公司Albany Investments Limited成功投得。

香港特別行政區行政長官梁振英先生參觀倫敦Crossrail，了解公司在這條鐵路未來營運中的領導角色。

十一月

公司推出「登記攜帶較大型樂器試行計劃」。

全長約五公里的沙田至中環綫顯徑至啟德段隧道成功貫通。

5.7公里長的杭州地鐵一號綫延綫成功開通客運服務。該延綫由公司佔49%股權的杭州聯營公司營運。

港鐵佔49%股權的聯營公司北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵」)與北京市政府就北京地鐵十六號綫，正式簽署特許經營協議。

公司與香港特別行政區政府就廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目的額外撥款簽訂高鐵香港段協議。

十二月

公司全資擁有附屬公司MTR Nordic取得Stockholm Commuter Rail Systems(「Stockholms Pendeltåg」)的專營權，由2016年12月開始提供營運及維修服務，首階段為期十年。

全長26公里的高鐵香港段隧道挖掘工程全面完成，標誌著項目取得突破性的進展。

由京港地鐵營運，長16.6公里的北京地鐵十四號綫第三期中段於12月26日投入服務。

「日出康城」第九期物業發展項目合約批予會德豐有限公司之附屬公司Ever Merits Investments Limited。

錢果豐博士於2015年12月31日退任董事局主席。馬時亨教授獲委任為主席，任期三年，由2016年1月1日起生效。





Liz
空中服務員



世界級服務水平



香港客運業務

雖然乘客量由2008年至2015年期間大幅增加30.5%，但2015年的服務表現，是自2007年與九鐵公司合併以來表現最優秀之一。

香港客運業務在2015年的總收入為169.16億港元，較2014年增加4.3%。經營成本增加5.0%至97.02億港元，經營利潤因此上升3.2%至72.14億港元，而經營毛利率則為42.6%。

安全

我們繼續努力不懈提升安全水平，使香港重鐵網絡於2015年須呈報事故的數目相比2014年，減少6.1%至1,246宗。另外，我們在職業安全健康局及勞工署合辦的第14屆「香港職業安全健康大獎」中，奪得工作安全行為大獎金獎。

我們十分關注扶手電梯安全。我們於2015年8月至9月舉辦「港鐵扶手電梯安全運動」，提醒乘客注意不正確使用扶手電梯的風險，包括使用手機、在扶手電梯上推嬰兒車，以及站得太近扶手電梯邊。我們亦張貼新的安全海報及派出經過特別培訓的扶手電梯安全大使，以推廣有關訊息。另外，我們在港鐵車廂和車站大堂，以及電視及其他社交媒體播放一段全新的扶手電梯安全影片。這些安全措施使香港重鐵網絡與扶手電梯有關的須呈報事故數目較2014年減少約6.5%。我們已於2015年年初完成統一各路綫的車門開關提示聲，因而令與車門有關的須呈報事故數目較2014年減少22%。

自公司於2010年起配備自動體外心臟除顫器(AED)後，車站職員使用AED拯救了17位乘客。

專營公共交通工具市場佔有率

48.5%

乘客車程準時程度

99.9%

總乘客人次超過

19億



Liz
空中服務員

Liz是一位空中服務員，家住屯門，每星期乘搭港鐵往返機場四至五次。她認為港鐵服務十分可靠，遇上航班回港時間太晚而未能趕及尾班車回家，她才會乘搭其他交通工具。西鐵綫、東涌綫及機場快綫她都「搭慣搭熟」，她認為選乘港鐵能夠避免因塞車造成的不便。

作為港鐵的常客，Liz乘坐港鐵時通常會稍作休息或查看手機。Liz的家在西鐵綫兆康站附近，兆康站是西鐵綫的中途站。Liz表示：「我上車後通常不容易找到座位。因此，如果碰巧給我找到座位，我會視之為一天的好開始！」

香港客運業務

乘客量

2015年，我們在香港的所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量創新高，增加1.8%至19.382億人次。

本地鐵路服務(包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫)的總乘客量達至15.775億人次，較2014年增加1.9%。香港在2014年第四季的公眾活動事件，令2014年的總乘客量增加，2015年總乘客量的增長幅度因而受到影響。

年內，羅湖及落馬洲過境服務因內地經陸路交通訪港的旅客數目下降，乘客量因此僅增加1.1%至1.142億人次。

由於航空旅客量溫和增長及亞洲國際博覽館舉辦更多活動，機場快綫的乘客量因此增至1,570萬人次，較2014年增加5.7%。

港鐵的輕鐵及巴士服務於2015年的乘客量合計為2.267億人次，增加0.9%。而由於來自中國內地的休閒旅客減少，城際客運服務的乘客量減少6.2%至410萬人次。

於2015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1.8%至556萬人次(若不包括城際客運服務，則為555萬人次)。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升1.9%至458萬人次。

市場佔有率

公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率於2015年為48.5%，而2014年則為48.1%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率為68.8%。由於持續面對其他交通工具的競爭，公司在過境業務的市場佔有率由51.6%跌至51.3%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由22.3%跌至21.5%。

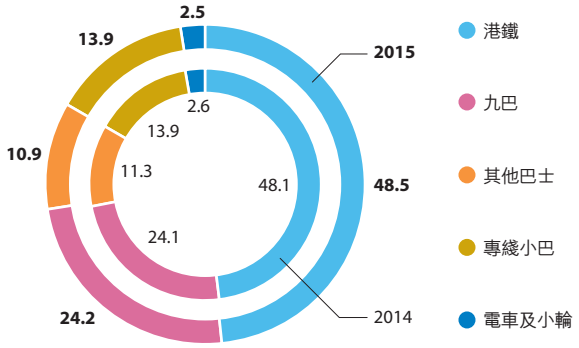
車費收入

於2015年，香港車費總收入為167.54億港元，較2014年增加4.3%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔118.19億港元，即71%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升2.5%至7.49港元，反映車費的調整有部分被票價優惠所抵銷。

香港主要交通工具市場佔有率

於2015年，港鐵的市場佔有率由2014年的48.1%上升至48.5%。

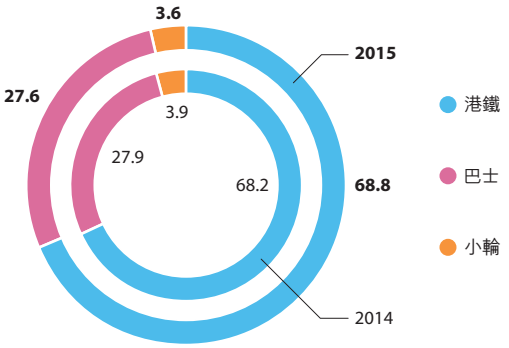
(百分率)



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68.8%。

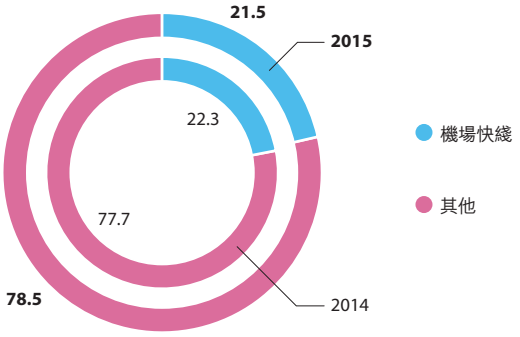
(百分率)



機場快綫的市場佔有率

利用機場快綫的航空旅客比例為21.5%。

(百分率)





公司於2015年增加超過300名車站助理，以改善車站的月台管理

過境服務於2015年的車費收入為31.72億港元，較2014年增加4.0%。年內，機場快綫的車費收入為9.50億港元，上升3.8%。輕鐵及巴士服務於2015年的車費收入合計為6.71億港元，較2014年上升5.0%。而城際客運服務的車費收入為1.42億港元，較去年下跌2.1%。

港鐵票價按票價調整機制調整，並於2015年6月調整，整體票價調整幅度為4.3%。為配合票價調整，港鐵在2015年提供的恆常優惠及推廣總值約24億港元，並宣布於2015/2016年額外提供總值逾5億港元的車費推廣優惠。

「港鐵節折賞」優惠為公司2015/2016年車費推廣計劃的亮點。公司繼於2015年農曆新年假期的其中兩天推出特別車費優惠後，又於2015年聖誕節、2016年農曆新年的指定日子，以及將於2016年復活節假期，為港鐵本地服務的乘客推出相同乘搭優惠。

此外，公司將「港鐵都會票」及「早晨折扣優惠」分別延長一年至2016年6月30日及2016年5月31日。其他車費推廣活動包括從「與利潤掛鈎的車費優惠計劃」及「服務表現安排」合共撥出的2.2億港元，在2015年6月至11月期間為乘客提供「即日第二程車費九折」優惠。我們亦於「長者日」及「國際復康日」分別讓長者及殘疾人士免費乘搭港鐵。

為慶祝港鐵迪士尼綫於2015年通車十周年，港鐵於2015年10月及11月推出四款印有迪士尼卡通人物的紀念車票套裝。

香港客運業務



自2012年3月推出提升服務水平的計劃以來，每周已增加超過2,600班列車班次

除了新的「站站獎」積分計劃外，公司還為港鐵友禮會的會員提供優惠，以鼓勵來自不同乘客群的會員使用過境服務。

廣東綫直通車於2015年7月15日實施新票價，這是自1998年以來首次調整票價。公司還夥拍香港和廣州多家酒店及多處旅遊景點，為廣九直通車的乘客提供特別的旅遊套票優惠。

機場快綫方面，我們於不同節日期間推出了三次小童免費乘搭的優惠，另外於2015年為購買港鐵旅遊車票(「小童遊客全日通」除外)的旅客推出兩項優惠，包括港鐵商場的免費禮品和現金券，以及多個旅遊景點的折扣優惠。

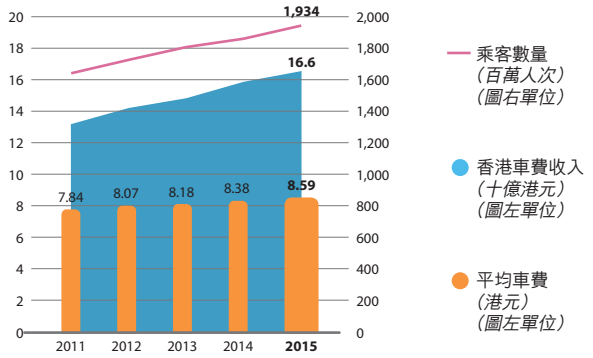


服務及表現

於2015年，我們維持卓越的服務表現，其中重鐵網絡列車按照編定班次行走的可靠程度和乘客車程準時程度均維持在99.9%的世界級水平，超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標中所列明的表現目標。年內，公司重鐵及輕鐵網絡分別提供超過190萬及100萬班次的列車服務，當中由港鐵可控制的因素所致、長達31分鐘或以上的延誤分別只有七宗和一宗。雖然乘客量由2008年至2015年期間大幅增加30.5%，但2015年的服務表現，是自2007年與九鐵公司合併以來表現最優秀之一。

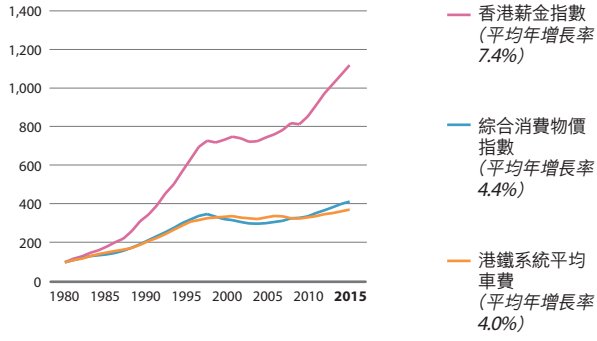
乘客及車費(香港客運業務 — 不包括城際客運服務)

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。

	2015	2014
服務質素指標		
本地鐵路及過境服務	**71**	70
機場快綫	**82**	82
輕鐵	**74**	72
巴士	**69**	68
票價指標		
本地鐵路及過境服務	**61**	62
機場快綫	**75**	71
輕鐵	**73**	73
巴士	**68**	66

香港客運業務

一如過往多年，港鐵的卓越服務在本地及國際間廣受讚譽，所獲得的部分獎項載於下表：

在香港獲得的獎項	主辦機構
香港服務大獎2015 • 「公共交通工具組別」大獎	《東周刊》
服務第壹大獎2015 • 公共交通工具組別	《壹週刊》
Yahoo! 感情品牌大獎2015 • 物流/運輸組別	雅虎香港
星鑽服務大獎2014 • 最佳公共交通服務大獎	《星島日報》
動品牌大獎2015 • 公共交通工具組別 • 全城至愛動品牌大獎	《蘋果動新聞》
優質顧客服務大獎2015 • 卓越顧客服務項目獎 — 銀獎	香港優質顧客服務協會
2015 TVB最受歡迎電視廣告大獎 • 專業評審獎	電視廣播有限公司
無障礙網頁嘉許計劃2015 頒予智能手機應用程式「MTR Mobile」 • 金獎 (iOS) • 金獎 (Android) • 最喜愛流動應用程式 頒予港鐵網站 • 金獎	政府資訊科技總監辦公室及平等機會委員會

在香港以外獲得的獎項	主辦機構
2015年最受內地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
2015 Communicator Awards • Award of Distinction: 網站 — 運輸組別*(頒予港鐵網站)*	美國 Academy of Interactive & Visual Arts
2015 WebAward Competition • 最佳運輸組別網站*(頒予港鐵網站)*	美國 Web Marketing Association



港鐵列車服務安全快捷，每個周日的載客量達556萬人次



我們投放大量資源於維修、更新及提升我們的香港鐵路網絡

回應顧客訴求

我們繼續推出各種措施，提升服務舒適度、改善車站出入通道及設施，以及加強與顧客的溝通。

公司成立了客戶體驗拓展組，以加深了解顧客需要，並制定計劃不斷提升服務水平。年內，公司建立了一個顧客體驗管理模式，透過一系列顧客小組會議，了解顧客在鐵路旅程中的需要，藉此制定及實施各項客戶服務措施。公司亦加強與乘客的溝通，一旦發生事故時，為受影響的顧客提供清晰、適時及準確的資訊。在發生嚴重延誤後，公司亦會進行詳細的問卷調查，收集意見以助改善服務。為答謝顧客的支持，公司將於2016年4月推出「開心搭 • 生日獎」。每月抽出一天為幸運日，凡於當天出生並持有香港身份證的顧客，可獲贈生日禮品包一份，包括一張特別設計、可供一天內無限次乘搭本地鐵路服務的全日通車票，以及獲得港鐵商場50港元現金券和商戶優惠券。

2015年9月，港鐵因應乘客的意見，檢討港鐵鐵路網絡上可攜帶物件的尺寸規定。公司於2015年11月至2016年2月29日實施一項試行計劃，乘客可透過登記領取「攜帶較大型樂器許可證」，攜帶超出現行隨身物件尺寸規定但仍符合指定尺寸範圍內的較大型樂器乘搭港鐵。計劃在試行期間運作暢順，因此由2016年3月1日將登記計劃恆常化。

加密列車班次

於2015年年內，馬鞍山綫、將軍澳綫、港島綫、觀塘綫、東鐵綫及西鐵綫，以及部分輕鐵路綫每星期合共增加599班列車班次。此外，九條輕鐵路綫亦增加拖卡行駛。

香港客運業務



公司繼續提升顧客服務水平

自公司於2012年3月起推出提升服務水平的計劃以來，港鐵各重鐵路綫每星期已額外增加了超過2,600班列車服務，輕鐵路綫亦每星期增加超過650班列車服務。

「鐵路2.0」— 投資改善鐵路網絡

於2016年年初，港鐵宣布推出「鐵路2.0」計劃，涵蓋現有鐵路網絡多項重要資產更新計劃，以及將於未來數年陸續完成的餘下四條鐵路延綫。計劃完成後，「鐵路2.0」將為乘客提供更頻密的班次服務、更舒適的環境及更完善的網絡，成為真正「新一代」鐵路網絡。

「鐵路2.0」的其中一部分是港鐵為現有網絡進行大型的維修及更新，包括於2015年投放逾70億港元於維修、更新及提升香港鐵路網絡。

資產更新計劃的其中一個重點是公司於2015年7月簽訂價值60億港元的合約，購買93列八卡列車，以取代現時行走觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的相同數目的八卡列車，令乘客享有更舒適的旅程和更理想的乘車環境。

此外，公司於2015年3月批出總值33億港元的合約，在港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫安裝新的訊號系統，安裝完成後這些鐵路綫的載客量將可提升約10%。系統初步設計已經完成，而配合新訊號系統安裝工程的前期工作已於2015年12月展開。

為進一步提升列車服務，西鐵綫的28列七卡列車將逐步改裝為八卡列車，以配合未來沙田至中環綫的運作。首列八卡列車已於2016年1月投入客運服務，預計全部八卡列車將於2018年全面投入運作。此外，公司正在研究購入價值逾3億港元的十輛新輕鐵及十輛巴士的可行性，現正等候政府對新界西北整體交通需求的檢討結果。

公司繼續致力改善車站環境，現正在數個車站進行大型工程。

於2015年8月，旺角站的兩個獨立付費區的大堂已合併為一個面積更大的付費區域，除了方便乘客來往車站各處外，並可騰出空間，增設三條扶手電梯，預計於2017年工

程完成後，來往大堂和月台層的人流將會更加暢順。在鑽石山站，連接車站大堂和月台的一部升降機和兩條扶手電梯已投入使用，令乘客上落更方便。在火炭站，原先兩個獨立的付費區大堂已經合而為一，令車站環境更寬敞，乘客出入更方便。

此外，位於荔枝角站、太子站及西灣河站的連接車站大堂和地面的新升降機已於2015年投入服務。而柯士甸站的乘客亦可使用新出入口連接「The Austin」和「Grand Austin」住宅項目。

作為沙田至中環綫工程的一部分，馬鞍山綫自動月台閘門安裝工程正繼續進行。大圍站的首對自動月台閘門已於2015年7月安裝完成。安裝工程現預計於2017年完成，較原定計劃提早一年。公司已於2015年完成在25個車站的閥閘機裝設工程。

為配合公眾需求，旺角站和太子站新設的公共洗手間已於2015年1月開放使用，而馬鞍山綫車站的公共洗手間亦已完成翻新。

為確保列車運作暢順，並提升乘客對車門的安全意識，公司已於2015年3月完成統一車門開關提示聲計劃，而東鐵綫亦於同月開始實施此計劃。

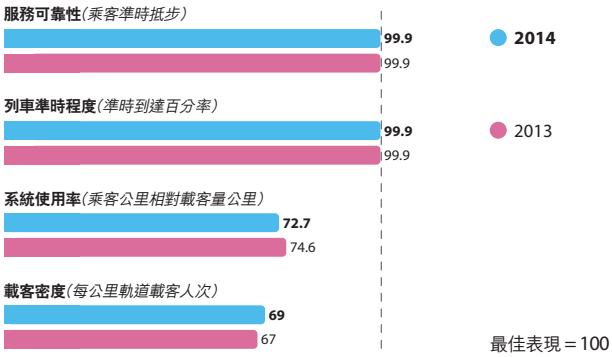


港鐵員工親切友善、訓練有素，乘客使用我們的網絡時，可享有良好的乘車體驗

標準借鑑

與國際標準比較，港鐵公司仍保持其穩固地位，尤其在服務可靠性方面。

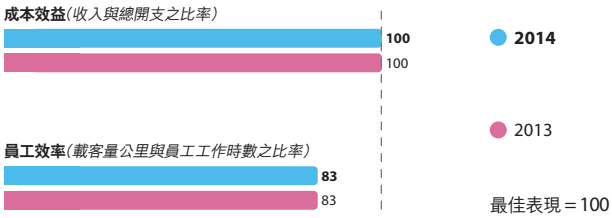
港鐵表現與最佳表現比較



成本效益及員工效率

公司繼續採用新措施以提高營運效率。

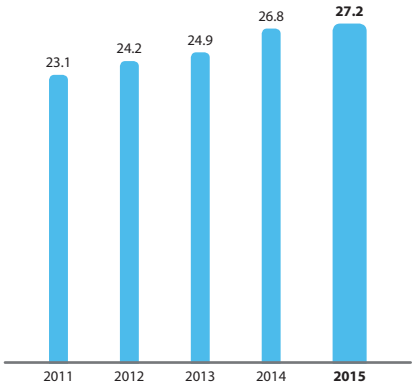
港鐵表現與最佳表現比較



香港客運業務每車卡公里的經營開支

每車卡公里的經營開支上升，反映我們於持續改善服務和系統的開支增加。

(港元)



香港客運業務



2015年，機場快綫的載客量逾1,500萬人次

輕鐵服務方面，大棠路站2號月台的改善工程已於2015年完成，而輕鐵新售票機更換工程正在進行。

展望未來，公司將按「鐵路2.0」計劃繼續優化車站設施，以提升總體顧客體驗。其中一項工程是將160部為車站提供空調的冷卻裝置更換成更具能源效益的型號。我們亦計劃安裝全新的閉路電視系統以擴大覆蓋範圍，確保顧客旅程安全。

加強與乘客溝通

公司繼續加強與乘客的溝通，尤其是改善事故期間的訊息傳遞和內容。

我們正陸續為港島綫、觀塘綫和荃灣綫的車站大堂及月台安裝全新液晶體資訊顯示屏，為乘客提供適時和有用的資訊。

在2015年，港鐵智能手機應用程式「MTR Mobile」、「MTR Tourist」及「Next Train」的用戶已超過350萬。公司已為「MTR Mobile」內的「鐵路行程指南」及「輕鐵行程指南」進行升級，提供超過35,000個地標資料供用戶搜尋路綫。

增加車站支援人員

公司於2015年增加了300名車站助理，協助管理車站內的乘客人流，特別是在繁忙時段。此外，公司還會調配更多員工，一旦發生特別事故時為乘客提供協助，以及在安全運動期間協助宣傳安全訊息。

鐵路系統及市場資料

車務運作資料	2015	2014
路綫總長度 *(公里)*	220.9	220.9
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	87
輕鐵車站數目	68	68
車站內的「e分鐘著數」機數目	51	51
車站商店數目	1,362	1,350
車站內廣告點數目	21,730	21,592
車廂內廣告點數目	23,455	23,415
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	140
– 港島綫	112	124	112	124
– 東鐵綫				
紅磡至上水	212	200	212	200
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	133	133
– 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：17個繁忙市區地下鐵路系統(國際都市鐵路聯會)

2014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	鐵路Q
乘客車程 *(百萬次計)*	1,661	1,545	1,358	1,324	1,614	562	2,469	1,786	1,570	486	668	1,668	896	680	517	731	871
車卡公里 *(百萬計)*	274	373	236	554	372	171	825	555	256	110	140	394	108	117	122	127	157
路綫長度 *(公里)*	177	450	253	439	226	284	327	501	206	115	104	548	66	129	146	130	171
車站數目	84	216	143	270	163	247	177	424	303	66	100	290	59	107	173	79	134

* *納入國際地鐵系統表現比較之港鐵綫包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫、馬鞍山綫及西鐵綫，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。

香港客運業務

2015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%	**99.9%**
– 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%	**99.8%**
– 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	650,000	**2,861,014**
– 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	650,000	**7,386,248**
車票可靠程度：乘客使用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	**20,254**
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%	**99.6%**
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%	**99.7%**
– 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	**99.7%**
– 西鐵綫	97.0%	99.0%	**99.7%**
– 輕鐵	不適用	99.0%	**99.9%**

2015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%**



帶來稱心體驗



Issac
保險從業員

香港車站商務

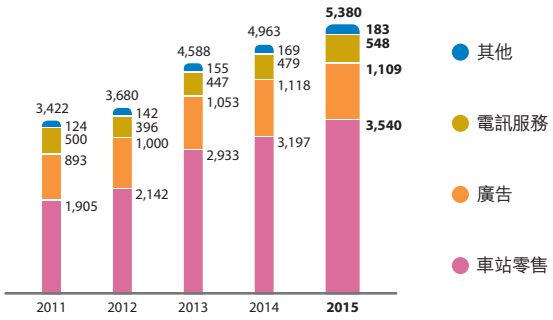
香港車站商務於2015年的收入增加8.4%至53.80億港元，主要反映車站商店的租金收入上升。



香港車站商務收入

2015年的收入增加，主要由於車站商店租金收入上升。

（百萬港元）



香港車站商務於2015年的收入增加8.4%至53.80億港元，主要反映車站商店的租金收入上升。香港車站商務的經營成本增加6.8%至5.50億港元，經營利潤因此上升8.6%至48.30億港元，而經營毛利率則為89.8%。

車站零售設施

車站零售設施於年內的收入增加10.7%至35.40億港元，原因是租金上升以及在十個車站開設了新商店。租金上升，是由於優化商戶組合、新訂車站商店租金上升、羅湖站及紅磡站免稅店根據租約上調租金，以及落馬洲站免稅店按營業額計算的租金上升所致。

於2015年12月31日，港鐵的車站商店數目達1,362間，而零售設施的總面積為56,238平方米，較2014年12月31日增加542平方米。然而，分別為配合車站改善計劃及沙

引進
25
個新品牌

4G
數據服務
覆蓋全程



Issac
保險從業員

保險從業員Issac形容港鐵公司是香港最具代表性的公司之一，其品牌幾乎人盡皆知。每當需要約客人見面，他都會覺得港鐵車站特別派上用場。「舉例說，如果邀約客人在某間餐廳見面，我可能需要經一番唇舌解釋怎樣前往。但是，如果我提出在某港鐵車站的特定位置等候，客人就會知道見面的準確地點。」Issac的工作讓他每天走訪香港各處，因此成為港鐵常客，有幾間車站商店亦變成他最喜愛的購物點。「近年來，港鐵網絡的商店類型比以前大大增加，讓我可以在車站購買健康食品、有機蔬菜及衣服等等，例如我現在經常在港鐵車站的連鎖商店購買健康飲品及湯水，實在是非常方便。」

香港車站商務



港鐵繼續吸引新品牌進駐車站商店，令乘客更感滿意



電訊營運商繼續提升港鐵網絡的流動數據容量

田至中環綫項目施工，灣仔站及金鐘站正進行翻新工程，導致部分商店被關閉，因而抵銷了部分年內開設的新商店數目。於2015年，進駐車站商店的新品牌總數達25個，港鐵網絡各處亦有海報展示進駐車站的新品牌。

為提升港鐵車站商店「隨行隨買」的品牌形象，公司於2015年3月至11月舉行港鐵車站商店品牌推廣活動，以本地明星配合站內廣告及數碼媒體的宣傳攻勢，加強傳遞品牌訊息。為推廣港鐵車站的各種商店能滿足乘客日常需要，公司於2015年7月至8月間舉辦港鐵車站商店票選活動，讓公眾投選最喜愛的港鐵車站商店。



廣告

由於廣告市場放緩，2015年的廣告收入輕微下跌0.8%至11.09億港元。車站及列車內的廣告點總數達45,185個。年內，公司在車站扶手電梯旁安裝新的40吋數碼屏幕，全面取代現有的32吋型號。由於安裝在羅湖站車站大堂的103吋電視廣告牌深受歡迎，同類廣告牌現已擴展至九龍塘站及屯門站。由2015年5月起，公司推出「e-shop」熱點計劃，以把握在線與離線廣告互動趨勢日增所帶來的商機。

電訊

於2015年，公司的電訊業務收入增加14.4%至5.48億港元，由一次性的項目行政費、港島綫西延的新車站帶來的額外收入，及電訊營運商進行流動數據容量升級工程所致。新建南港島綫(東段)及觀塘綫延綫車站的流動電話及Wi-Fi服務安裝工程正繼續進行。港鐵已與全部流動網絡營運商達成協議，將建立一個新的流動網絡，在八個繁忙的車站提供更大的流動數據容量及更多的4G服務。該項工程現正進行招標。



香港站轉綫區域提供廣泛的廣告宣傳機會



連繫優質生活



Maurice、羅生及羅太
港鐵物業住客



香港物業及其他業務

2015年一手住宅市場暢旺，對公司的物業發展招標活動起支持作用...
以上項目的可發展總樓面面積約為621,460平方米。

於2015年批出
6
個物業發展項目

管理
96,066
個住宅單位

港鐵物業組合包括
13個商場

香港物業市場於2015年上半年保持平穩。然而，隨著中國內地經濟增長放緩開始對香港造成影響，本港物業市場於接近年底時開始回軟。住宅市場方面，低息加上發展商提供的銷售優惠，持續為一手市場帶來支持，而在按揭貸款於2015年2月進一步收緊下，二手市場轉趨疲弱。甲級寫字樓租金受到中環寫字樓新增供應有限及內地企業需求持續所支持。來港的中國內地遊客減少、奢侈品及貴價貨品的消費劇減，加上港元強勢刺激市民增加外遊，均對零售業造成更大的影響。

香港物業發展

於2015年，香港物業發展利潤為28.91億港元，主要包括來自「緻藍天」(「日出康城」第三期)的利潤入帳，以及出售車公廟站「溱岸8號」的尚餘單位及各發展項目的車位。

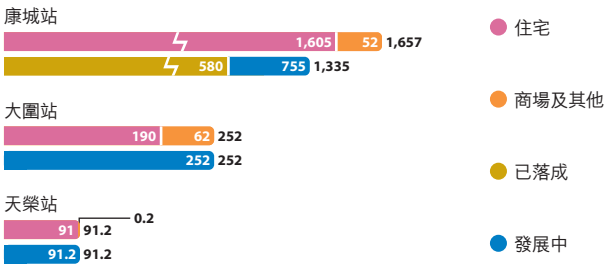
「緻藍天」推出反應熱烈，1,648個預售單位已於2015年4月全部售出。

2015年一手住宅市場暢旺，對公司的物業發展招標活動起支持作用。2015年1月，公司向南豐集團控股有限公司一間附屬公司批出「日出康城」第六期發展項目，並於2015年2月向新鴻基地產發展有限公司一間附屬公司批出位於天水圍的天榮站物業發展項目。公司於2015年6月向會德豐有限公司一間附屬公司批出「日出康城」第七期發展項目。港鐵除了攤分住宅部分的利潤外，亦將為該物業發展

營運網絡物業發展項目 — 計劃及進度

「緻藍天」(「日出康城」第三期)已於2015年4月預售，1,648個單位全部售出。

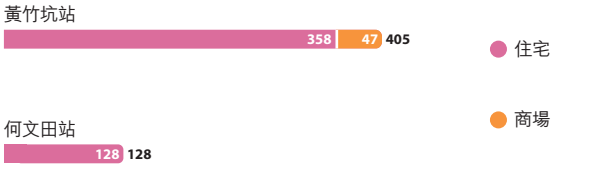
總樓面面積(千平方米)



未來支綫物業發展項目

南港島綫(東段)黃竹坑站地塊的總綱發展藍圖已獲城市規劃委員會批准。

總樓面面積(千平方米)





Maurice、羅生及羅太
港鐵物業住客

羅氏一家住在港鐵旗下物業已有五年。他們選擇在這裡居住，除了因為靠近家人，亦因為這個屋苑的環境與他們的生活方式非常切合。羅生、羅太搬到這裡兩年後便誕下兒子Maurice。屋苑內有很多適合兒童的設施，包括充足的綠化空間、會所內的游泳池和偌大的遊樂室，非常適合羅氏一家暢聚，共享天倫。羅太說：「我們住在港鐵站上蓋，上班車程只需30分鐘。兒子喜歡在公園玩耍，公園就在住所附近，實在令我們很高興。」

香港物業及其他業務



位於青衣站的「青衣城」提供精彩繽紛的購物體驗

項目投入49.8億港元，並保留商場業權。該投資將分為兩期，第一期金額為24.4億港元，已於2015年7月繳付，而餘額將於商場工程完工時繳付，建造完工日期預計為2019年。2015年10月，公司向長江實業地產有限公司一間附屬公司批出「日出康城」第八期發展項目，繼而於2015年12月向會德豐有限公司一間附屬公司批出「日出康城」第九期發展項目。2016年3月，公司向南豐集團控股有限公司一間附屬公司批出「日出康城」第十期發展項目。以上項目的可發展總樓面面積約為621,460平方米。

作為九鐵公司的相關附屬公司的代理人，我們於2015年8月向新鴻基地產發展有限公司一間附屬公司批出元朗站物業發展項目。

上述所有七個物業發展項目落成後，將提供約11,410個住宅單位。

我們會繼續評估於鐵路沿綫發展其他物業項目以增加香港住宅供應的可行性。其中一個可行的地點位於大嶼山小蠔灣車廠上蓋，當完成規劃及取得其他批准，將可興建不少於10,000個住宅單位。我們仍需進行大量工作，包括規劃圖則修訂、工地規劃、重新設置車廠、取得所需批准、地價評估，以及制定商業模式以推展工程等。在此初步階段，公司不能保證這項計劃能夠成為一個可行的商業項目。

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2015年的收入增加8.2%至45.33億港元，經營成本增加15.8%至8.65億港元，主要由於政府地租及差餉增加以及一項一次性撥備所致，經營利潤因此上升6.5%至36.68億港元，而經營毛利率則為80.9%。

香港物業租賃

年內，公司在香港的物業租賃總收入為42.67億港元，較2014年增加8.2%。年內整體港鐵商場之新訂租金錄得12%的平均升幅。於2015年12月31日，公司在香港的商場及國際金融中心二期的18層寫字樓維持接近100%的出租率。

於2015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的應佔份額包括212,301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。

2015年內，我們的投資物業奪得多個獎項。港鐵獲《都市日報》頒發的「都市環保企業獎2015 — 商場」。個別商場方面，「圓方」在《香港經濟日報》舉辦的「我最喜愛商場選舉2014-15」中獲選為「全港10大我最喜愛商場」，並獲「TripAdvisor」頒發「2015卓越獎」以及市場推廣機構Marketing Lighthouse Independent Media頒發「市場推廣活動獎2015 — 最佳體驗獎 — 銅獎」。「德福廣場」獲《東周刊》頒發「香港服務大獎2015 — 購物商場」，而其「Smart Telford Program」手機應用程式則贏得香港無線科技商會兩個獎項。全部13個港鐵商場亦獲環境保護署頒發室內空氣質素「良好級」證書。

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，並將繼續履任三年。港鐵商場更推出「港鐵商場廚餘減少約章」獎勵計劃，鼓勵旗下商場的商戶減少廚餘。

香港物業管理

於2015年，香港物業管理收入上升8.6%至2.66億港元。於2015年12月31日，公司在香港管理的住宅單位數目增至96,066個，當中包括新增「緻藍天」的1,648個單位及來自「Grand Austin」的691個單位。公司管理的商用面積為764,018平方米。

國際金融中心二期在皇家特許測量師學會舉辦的「2015年RICS香港年度大獎」上獲得「物業/設施管理團隊大獎」，並在香港設施管理學會舉辦的「卓越設施管理獎2015」中榮獲卓越大獎。公司於職業安全健康局舉辦的第14屆「香港職業安全健康大獎」上榮獲數個安全管理獎項。「御龍山」則獲得中電「環保節能機構」嘉許計劃大獎。

香港物業投資項目

公司在香港的其中一個增長方向為擴展公司的投資物業組合。在未來五年左右，我們將為商場組合增加共約120,620平方米(「總樓面面積」)，令現有零售物業組合應佔總樓面面積增長約40%。



「環宇海灣」的會所設施深受住客歡迎

香港物業及其他業務



「德福廣場」提供多姿多采的購物享受，因而獲頒「香港服務大獎2015 — 購物商場」

新增的兩個主要項目是位於大圍及「日出康城」的商場。大圍商場將提供60,620平方米的總樓面面積，預計將於2021年第三季開幕。公司已為該發展項目投入75億港元，並將保留商場業權和承擔裝修費用。

「日出康城」商場將提供44,500平方米的總樓面面積，預計將於2020年第四季開幕。公司將為該發展項目投入49.8億港元，並保留商場業權和為商場進行裝修。

「青衣城」擴建項目將增加12,100平方米的總樓面面積，工程耗資約24億港元。公司已完成全部法定審批，而建造工程已於2015年6月展開，並正按進度進行，擴建部分預計於2017年第四季啟用。

隨著市民對東九龍零售服務設施的需求上升，公司正改建「德福廣場」上的兩層寫字樓作零售用途，為該商場增加3,400平方米的總樓面面積。項目成本估計為5.5億港元。公司於2015年9月支付地價後，改建工程已於2015年12月展開，預計於2017年第二季落成。

其他業務

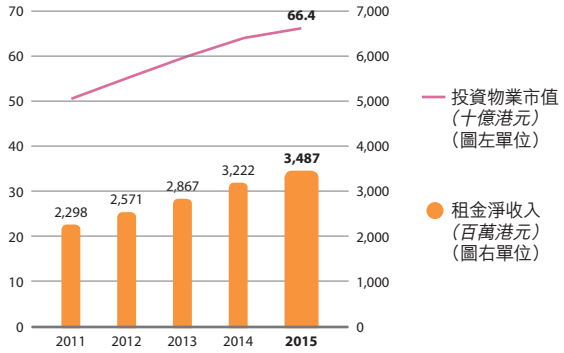
昂坪360纜車

昂坪360纜車和昂坪市集(「昂坪360」)於2015年的收入減少7.5%至3.47億港元。年內的旅客量下降11.5%至162萬人次，主要由於纜索維修工程使營運日數減少28天，加上年內香港旅遊業面對挑戰所致。纜車服務的可靠程度保持卓越。



投資物業

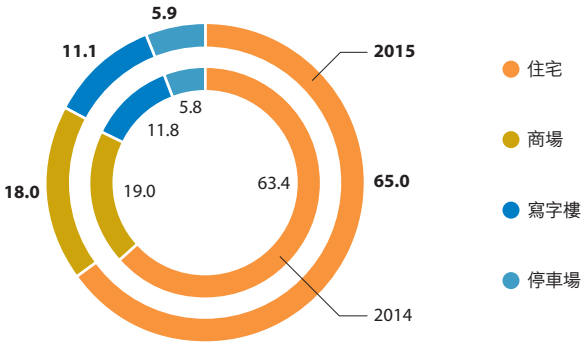
受惠於商場的新訂租金上調，租金收入持續增長。



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96,066個，管理的商用及寫字樓面積為764,018平方米。

(百分率)



為吸引更多顧客，於7月至9月期間，昂坪360在指定的港鐵車站及機場快綫車站派發水晶纜車及套票之優惠券，並於秋季舉辦一項綜合推廣活動，邀請遊客在遠足季節探索大嶼山之美。年內，昂坪360推出集佛學與遠足於一身的「360佛道行」活動。昂坪360亦與天馬電影出品有限公司合作，在昂坪市集開設「葉問體驗館」。

年內，昂坪360奪得多項大獎，包括被美國有線電視新聞網(CNN)譽為「世界十大最佳纜車體驗」之一，並在香港優質標誌局於2015年8月27日舉辦的「Q嗲人氣品牌大獎2015」中獲選為三大新晉Q嗲人氣品牌之一。

八達通

公司於2015年應佔八達通的淨利潤上升4.0%至2.35億港元。截至年底為止，在香港採用八達通的商戶逾7,000家。年內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達3,050萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,370萬宗及1.653億港元。

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，繼續為香港及海外客戶提供顧問服務。顧問業務於2015年的收入為1.89億港元，較2014年增加5.0%。

項目管理

來自政府的項目管理收入於2015年增加11.2%至17.36億港元，大部分項目管理收入來自廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)及沙田至中環綫的政府委託工程。這些收入目前是以收回成本的原則入帳。

香港物業及其他業務



「The Austin」及「Grand Austin」已經落成

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
已批出物業發展項目			
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
元朗	3.91	2015年8月	2022年
	23.95		
待批出物業發展項目			
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
	32.93		
總數	**56.88**		

已批出及於期內落成之物業發展項目

地點	發展商	類別	總樓面面積（平方米）	批出日期	預計落成日期
康城站					
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
第七期	會德豐有限公司	住宅 商場 幼稚園	70,260 44,500 1,160	於2015年6月批出	2022年
第八期	長江實業地產有限公司	住宅	97,000	於2015年10月批出	2021年
第九期	會德豐有限公司	住宅 幼稚園	104,110 810	於2015年12月批出	2022年
第十期	南豐集團控股有限公司	住宅	75,400	於2016年3月批出	2022年
大圍站					
大圍	新世界發展有限公司	住宅 商場	190,480 60,620*	於2014年10月批出	2022年
天榮站					
天榮	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
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
荃灣西站#					
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	長江實業地產有限公司	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
元朗站#					
元朗	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	126,455 11,535^	於2015年8月批出	2022年

 # 作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

** 不包括單車停放處及通道*

^ 包括24小時行人通道及有蓋園景廣場

待批出之物業發展項目[附註1和2]

地點	類別	總樓面面積（平方米）	招標日期	預計落成日期
康城站	住宅	大約320,000	2016-2020年	2020-2025年
黃竹坑站	住宅	357,500		
	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項目。

2 物業發展項目尚待確定規劃許可、批地條款及相關法定程序。

香港物業及其他業務

在香港的投資物業組合(於2015年12月31日)

地點	類別	可出租樓面面積(平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍九龍灣德福廣場一期	商場	39,305	–	100%
	停車場	–	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期	商場	19,328	–	50%
	停車場	–	136	50%
新界荃灣綠楊坊	商場	11,107	–	100%
	停車場	–	651	100%
香港杏花邨杏花新城	商場	18,050	–	100%
	街市	1,216	–	100%
	停車場	–	415	100%
青衣青衣城	商場	29,161	–	100%
	幼稚園	920	–	100%
	停車場	–	220	100%
	電單車停車場	–	50	100%
坑口連理街	商場	2,629	–	100%
	停車場	–	16	100%
	電單車停車場	–	1	100%
將軍澳PopCorn 2	商場	8,451	–	70%
	停車場	–	50	70%
將軍澳PopCorn 1	商場	12,173	–	50%
	停車場	–	115	50%
	電單車停車場	–	16	50%
九龍彌敦道三百零八號地下	舖位	70	–	100%
九龍彌敦道七百八十三號地下	舖位	36	–	100%
新界葵涌新葵芳花園	幼稚園	540	–	100%
	停車場	–	126	100%
香港中環國際金融中心				
– 國際金融中心二期	寫字樓	39,410	–	100%
– 國際金融中心一期及二期	停車場	–	1,308	51%
香港鰂魚涌康怡花園停車場大廈第一期	停車場	–	292	100%
香港夏慤道十八號海富中心天台廣告板	廣告板	–	–	100%
香港夏慤道十八號海富中心一樓商場舖位十個	舖位	286	–	50%
九龍大角咀奧海城一期	室內運動場	13,219	–	100%
九龍大角咀奧海城二期	舖位	1,252	–	100%
九龍彩虹清水灣道八號彩虹泊車轉乘公眾停車場	停車場	–	54	100%
	電單車停車場	–	10	100%
	泊車轉乘港鐵車位	–	450	100%
九龍柯士甸道西一號圓方	商場	45,800	–	81%
	停車場	–	898	81%
九龍柯士甸道西一號過境巴士總站	過境巴士總站	5,113	–	100%
九龍柯士甸道西一號幼稚園	幼稚園	1,045	–	81%
火炭駿景廣場	商場	7,720	–	100%
火炭駿景園	住宅	2,784	–	100%
	停車場	–	20	100%
屯門海趣坊	商場	6,083	–	100%
	停車場	–	32	100%
屯門新屯門商場	商場	9,022	–	100%
	停車場	–	421	100%
屯門恒福商場	商場	1,924	–	100%
	停車場	–	22	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	391	–	100%
	長者護理中心	2,571	–	100%
將軍澳日出康城領都	幼稚園	800	2	100%
車公廟溱岸8號	舖位	154	–	100%
	幼稚園	708	–	100%

在香港的投資物業組合(於2015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2015年12月31日)

地點	類別	總樓面面積(平方米)	車位數目	公司應佔權益
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	–	15	55%
	電單車停車場	–	5	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	–	51	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%
將軍澳日出康城緻藍天	停車場	–	330	73.10%
沙田車公廟路八號溱岸8號	住宅	1,696***	–	87%
	停車場	–	21	87%
九龍柯士甸道西九號Grand Austin	停車場	–	7	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2015年12月31日)

管理住宅單位數目	96,066個單位
管理商用及寫字樓面積	764,018平方米



Kayi, Ling 和 Danny
學生

共建未來



香港網絡拓展

公司在香港拓展業務的其中一個主要範疇為發展在本港市場的新鐵路綫。公司「鐵路2.0」計劃的重點是完成香港餘下四條新鐵路綫，使現有220.9公里的路綫網絡增加53公里。



4

個新鐵路項目取得進展

為我們的香港網絡增加

53 公里



Kayi 和 Danny, 學生

就讀樹仁大學的Kayi，自小對海洋公園情有獨鍾，無時無刻都渴望到海洋天地和纜車等精彩景點好好遊玩一番。她說：「以前小時候，適逢特別日子，例如為我慶祝生日，父母會帶我到海洋公園去玩個不亦樂乎。現在，我也會跟朋友和同學到海洋公園遊玩。」然而，Kayi家住北角，要到海洋公園需時。可幸的是，南港島綫(東段)快將通車，Kayi在不久將來便可乘坐港鐵，享受便捷舒適的旅程，輕鬆抵達海洋公園。

Danny就讀香港理工大學，家住紅磡。他亦樂見港鐵服務快將直達海洋公園。他計劃在新綫通車後，帶同眾多來自外國的朋友到海洋公園盡情遊覽。Danny出生時已經有MTR的列車服務。他有感而發：「我們見證港鐵網絡不斷延伸，變得四通八達。坦白說，沒有港鐵，我們的生活簡直難以想像。」

公司在香港拓展業務的其中一個主要範疇為發展在本港市場的新鐵路綫。公司「鐵路2.0」計劃的重點是完成香港餘下四條新鐵路綫，使現有220.9公里的路綫網絡增加53公里。

由港鐵擁有的新鐵路項目

港島綫西延

西營盤站是全長3公里的港島綫西延的最後一個車站，已於2015年3月投入服務，車站位於奇靈里的最後一個出入口將於2016年3月稍後時間啟用。這條社區鐵路廣受區內居民及遊人歡迎。於2015年下半年，港島綫西延三個車站的每日平均乘客量約為184,000人次。

南港島綫(東段)

全長7公里的南港島綫(東段)將港鐵服務由金鐘伸延至港島南區。截至2015年12月31日，該項目已完成93%，目標通車日期為2016年年底。

金鐘站擴建工程一直是南港島綫(東段)項目中最具挑戰性的一部分。為配合擴建工程，通車所需的車站洞穴和月台的挖掘及結構工程已經完成，裝修及機電工程正在進行。於2015年年底前，艱巨的支撐架挖掘工程已大致完成，車站的混凝土結構工程則已完成約80%。要實現項目的目標通車日期，有賴克服兩大挑戰，包括在毗鄰營運中的鐵路綫完成餘下的結構工程，以及確保取得充足資源進行機電裝修工程。

全長3.2公里、由金鐘站通往海洋公園站的南風隧道，隧道壁結構工程已於2015年8月完成。隧道內的路軌及機電工程亦已大致完成。黃竹坑車廠、海洋公園站和黃竹坑站的裝修及機電工程亦已竣工。自2015年4月起，新的三卡列車已在黃竹坑站與海怡半島站之間進行測試，而整條鐵路綫的測試則已經於2016年2月中展開。

該項目目前的造價估算維持在169億港元(未計算資本化利息)。

觀塘綫延綫

全長2.6公里的觀塘綫延綫會將觀塘綫由油麻地站伸延至新建的何文田站及黃埔站。截至2015年12月31日，項目已完成91%，其中整體土木工程已完成97%，機電工程則完成71%。觀塘綫延綫預計於2016年第三或第四季通車。

年內，公司達到多項工程進度的重要里程碑，包括連接何文田站的架空電纜通電，以及完成路軌鋪設工程。何文田站的土木建築結構已於2015年6月平頂，機電工程進度良好，主要的機器設備已經備妥，現時正在裝嵌月台幕門、升降機及扶手電梯。至於由車站通往鄰近社區的行人天橋及隧道結構已大致完成。

香港網絡拓展



高鐵香港段連接香港與中國內地的高鐵網絡

在黃埔站，連接東、西面大堂月台的隧道已於2015年7月完成挖掘工程，隧道壁工程亦已完成。內部飾面及裝修工程現正全速進行。

該項目目前的造價估算維持在72億港元(未計算資本化利息)。

由政府委託港鐵進行的新鐵路項目

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。西九龍總站總樓面面積約為380,000平方米，是世界上最大的地下高速鐵路車站之一。截至2015年12月31日，該項目已完成76%。

公司的項目管理責任載於公司與政府簽訂的兩份委託協議。第一份委託協議(「高鐵香港段初步委託協議」)包括初步設計、詳細設計及地盤勘測及其他事宜，而第二份委託協議(「高鐵香港段委託協議」)則包括完成高鐵香港段的詳細設計、建造、測試及至投入服務，以及其他事宜。根據高鐵香港段委託協議，政府負責高鐵香港段的建造費用。

隨著隧道挖掘工程於2015年12月12日完成，由大江埔至謝屋村段隧道北行綫北段的最後一個隧道段現已貫通，標誌著項目達致一個重要里程。路軌鋪設、隧道壁工程、架空電纜安裝及其他機電工程正在進行中，至年底已完成52%。西九龍總站的挖掘及混凝土結構工程於年底分別完成98%及70%。有關工程未來的重大挑戰，將是完成車站



複雜的頂蓋結構，以及維持混凝土工程及內壁建造工程的進度。

高鐵香港段項目於年內所奠定的另一個里程碑，是政府與港鐵就項目所需的額外資金安排(「高鐵香港段安排」)簽訂有條件協議(「高鐵香港段協議」)。隨著獨立於政府的港鐵股東(「獨立股東」)於2016年2月1日批准高鐵香港段協議及高鐵香港段安排，並在2016年3月11日立法會批准政府在高鐵香港段協議下的額外財務承擔後，高鐵香港段協議已成為無條件。

根據高鐵香港段協議，政府將承擔及支付最高達844.2億港元的項目造價(較原先的項目造價估算650億港元增加最多194.2億港元(「現時造價上升」))。如項目超出844.2億港元，港鐵將承擔及支付超出844.2億港元的任何項目造價(如有)，但高鐵香港段協議所指明的有限情況例外。港鐵亦會派發每股合計4.40港元的特別現金股息，分兩期等額派發(即每次每股派發2.20港元)，預計分別於2016年下半年及2017年下半年派發。按2015年10月31日的已發行股數計算，特別股息總額約為257.6億港元。除了為反映高鐵香港段協議所建議的安排而作出的修訂外，政府與港鐵先前就項目簽訂的委託協議中的其他條款維持不變。有關修訂亦包括把根據高鐵香港段委託協議應付予公司的項目管理費(由45.9億港元)上調至63.4億港元，以及把高鐵香港段項目的完工時間修訂至2018年第三季。此外，政府保留權利，在新綫投入商業營運後，就公司在委託協議下對現時造價上升的責任問題(如有)訴諸仲裁(「仲裁」)。

倘若(i)政府就公司在委託協議下對現時造價上升的責任問題(如有)訴諸仲裁；及(ii)仲裁員並無裁定高鐵香港段委託協議所載的責任上限(「責任上限」)無效，且裁定若非設有責任上限，公司在委託協議下就現時造價上升的責任會超出責任上限，則公司須承擔政府獲裁定可取得的金額，最多不超過責任上限；及尋求獨立股東批准公司承擔高於責任上限的超出金額；以及在獲得獨立股東批准的情況下，向政府支付超出責任的金額。

高鐵香港段協議及高鐵香港段安排已於2016年2月1日獲公司的獨立股東通過，而立法會於2016年3月11日批准政府在高鐵香港段協議下的額外財務承擔。因此，高鐵香港段協議已全面生效。



路軌鋪設工程於2015年完成，標誌著觀塘綫延綫達致其中一項重要里程碑

香港網絡拓展



由2015年9月起，沙田至中環綫的新列車正分批運到香港進行測試及試運行

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，設有合共十個車站，包括六個轉綫車站。該鐵路綫預計於2021年完工，為新界地區提供所需的新交通聯繫，服務的居住及就業人口估計達64萬。截至2015年年底，該項目整體已完成約48%，而東西走廊及南北走廊分別完成63%及23%。除了因屬於公司與九鐵公司訂立的現有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，政府負責沙田至中環綫的建造費用。

新鐵路項目在2015年的進度

	車站數目	總長度(公里)	項目融資
由港鐵擁有的新鐵路項目 **金鐘至海怡半島**	5	7	鐵路加物業綜合發展經營
由港鐵擁有的新鐵路項目 **油麻地至黃埔**	2	2.6	鐵路加物業綜合發展經營
由政府委託港鐵進行的新鐵路項目 **西九龍至廣州南**	1	26*	服務經營權
由政府委託港鐵進行的新鐵路項目 **大圍至紅磡** **紅磡至金鐘**	8 2	11 6	服務經營權

* 由西九龍直達深圳與香港分界。

年內，建造工程取得合理進展。東西走廊方面，顯徑站至啓德站的南行列車隧道已經於2015年貫通。顯徑站及啓德站已分別於2015年4月及7月平頂，而機電、其他裝修工程及路軌鋪設工程已經展開。馬頭圍站及較早前受到古物發現的影響的土瓜灣站已分別完成61%及49%。而鑽石山及紅磡之轉綫車站已完成逾65%。同時，為配合東西走廊未來的八卡列車運作，馬鞍山綫各車站月台改建工程已完成95%。馬鞍山綫當中三個車站已經展開自動月台閘門安裝工程。

南北走廊方面，截至年底，沉管式過海隧道合約的整體進度已完成26%，現正為港島的兩台隧道鑽挖機建造豎井，隧道鑽挖工程計劃於2016年第二季展開。會展站的建造工程，包括隔牆及地基工程現正在進行中。新灣仔游泳池的重置工程已於2015年10月完成，令游泳池原址準時移交承建商，會展站建造工程亦得以如期展開。

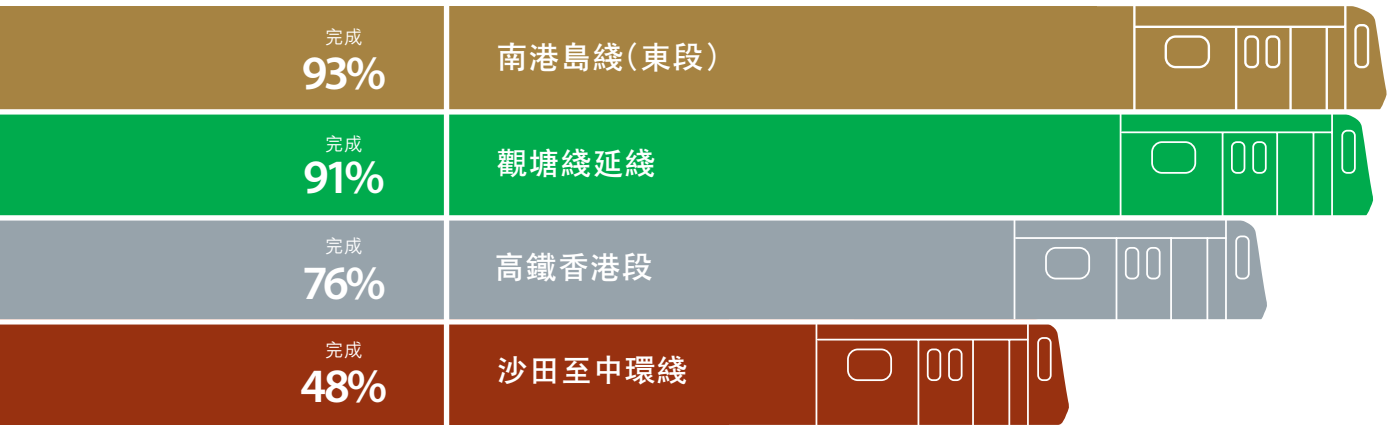
由2015年9月起，行走兩條走廊的新列車正分批運到香港進行測試及試運行。西鐵綫現有的七卡列車正逐步改裝為八卡列車，以配合東西走廊以八卡列車行走。首列八卡列車已於2016年1月投入服務，而西鐵綫全綫28列列車預計於2018年年中前完成改裝。

儘管施工進度符合預期，但正如之前所公布，沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。第一，為應對土瓜灣站工地考古發現所採取的措施，已確定導致東西走廊工程延誤11個月，現估計於2019年完工。第二，由於受第三方的基建工程影響，南北走廊新的會展站其中一個位於中環灣仔繞道的工地預期延遲移交，已令該走廊施工進度滯後六個月，現估計工程將於2021年完成。若工地移交有進一步的延誤，南北走廊的落成日期將相應進一步押後。公司的工程團隊一直努力不懈，探討及執行適當措施以改善進度，並盡量追回和緩解工程進度出現的滯後。

由於上述延誤，公司正再次檢討項目造價估算及目標完工日期。考慮到仍然存在的困難及挑戰，包括上述問題，公司預計造價估算將會上調。此外，主要由於沙田至中環綫與南港島綫(東段)等鐵路綫的轉綫車站(即金鐘站)的工程造價估算上升，公司已知會政府沙田至中環綫前期工程的造價估算將會上調。公司預期於2016年稍後時間完成檢討整個項目的工程時間表及造價，然後正式向政府提交檢討結果。

討論中的新鐵路項目

為配合香港日益增長的交通需求，政府的策略是繼續以鐵路作為發展本港公共運輸的骨幹。除了目前正在建造的四個新鐵路項目外，政府於《鐵路發展策略2014》已提出計劃至2031年分階段推展七個新鐵路項目，並提出優先推展三條鐵路綫，分別為屯門南延綫、北環綫(及古洞站)和東九龍綫。我們繼續配合政府開展鐵路拓展計劃。





Jessica Thylander
車站經理



網絡遍全球



內地及國際業務與拓展

公司在香港以外的鐵路相關附屬及聯營公司於2015年錄得的總乘客量約為15.98億人次，對比2014年的總乘客量約為14.58億人次。

集團在中國內地及國際的鐵路及物業相關附屬公司於2015年的收入合共為125.72億港元，較2014年減少0.4%。

集團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(「MTRX」)、MTR Corporation (Crossrail) Limited(「MTR Crossrail」)、Metro Trains Sydney Pty. Limited(「MTS」)及負責設計和建造悉尼西北鐵路綫的合資企業(「JV-SMNW」)，收入合共為124.18億港元，較2014年略減0.4%，主要反映不利的匯率變動與剛開始營運的新業務所帶來的額外貢獻相抵銷的結果。經營成本增至117.19億港元，經營利潤因此減少16.2%至6.99億港元，而經營毛利率則為5.6%。若以固定匯率基準計算，集團的鐵路相關附屬公司(不包括剛開始營運的MTRX、MTR Crossrail、MTS及JV-SMNW)收入增加7.4%，經營成本增加8.2%，經營利潤下跌2.9%，主要由於MTM的工程項目較少所致。

由於杭州及北京聯營公司的業務表現有所改善，集團在香港以外的鐵路聯營公司於2015年錄得1.26億港元利潤，扭轉2014年的1.05億港元虧損。

公司在香港以外的鐵路相關附屬及聯營公司於2015年錄得的總乘客量約為15.98億人次，對比2014年的總乘客量約為14.58億人次。

中國內地鐵路業務

在北京，公司佔49%股權的聯營公司北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵公司」)經營三條地鐵綫(北京地鐵四號綫、大興綫及北京地鐵十四號綫)，並在2015年年底簽訂了第四條綫(北京地鐵十六號綫)的特許經營協議。北京地鐵四



公司不斷提升香港以外鐵路服務的營運表現



Jessica Thylander
車站經理

Jessica Thylander是瑞典斯德哥爾摩地鐵車務部的車站經理，負責車站職員及顧客服務的日常管理工作。Jessica以「求滿意、求安全」作為她服務顧客的座右銘。「我們悉心盡力，讓顧客感到賓至如歸，並獲得一份滿足感和安全感，目標是讓斯德哥爾摩地鐵成為市民首選的交通工具。」

斯德哥爾摩是個充滿活力的國際城市。當地地鐵為龐大的都市人口以及來自外圍地區的乘客提供交通服務。那麼，斯德哥爾摩地鐵在社區生活方面又扮演什麼角色呢？「這條鐵路非常重要。我敢說，沒有地鐵，日常生活便會立刻陷於停頓。我們差不多是全日24小時不停運作，確保乘客舒適、安全地到達工作或消閒目的地。市民依賴我們的服務，對我們有很高期望。此外，瑞典人的環保意識很強，因此我們努力不懈，在使列車服務準時、安全之餘，更要重視環保責任，這些都是我們的核心價值。

在香港以外營運
8
項鐵路服務

在香港以外營運的鐵路綫總長度
867.5 公里

內地及國際業務與拓展



2015年11月，杭州地鐵一號綫的5.7公里延綫通車

號綫和大興綫雙雙超越服務指標。這兩條地鐵綫於2015年的總乘客量較2014年下跌6.9%至4.29億人次，周日平均乘客量則下跌4.6%至124萬人次，反映了北京地鐵全綫於2014年12月調升車費的影響。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西段及第二期東段於2015年的總乘客量為6,265萬人次，周日平均乘客量196,039人次。第一期西段設有七個車站，全長12.4公里。第二期東段全長14.8公里，共有12個車站，其中兩個車站現不停站。北京地鐵十四號綫第三期中段已於2015年12月啟用，此段全長逾16.6公里，有11個車站，當中有2個不停站。於2015年間，北京地鐵十四號各段一直由京港地鐵公司以營運及維修模式管理。當第三期啟用後，為期三十年的專營權已於2015年12月31日正式生效。

在深圳，由公司全資附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司經營的深圳市軌道交通龍華綫(「龍華綫」)的營運表現持續提升，2015年的乘客量增長12%至1.894億人次，而因所有四卡列車已於2015年2月提早改裝成六卡列車，因此提升了龍華綫的載客量。

雖然乘客量持續增加，但龍華綫自2010年通車以來一直未有調高車費，而與公司在北京及杭州的鐵路業務不同，港鐵軌道交通(深圳)有限公司並無受惠於票價補償機制。公司了解深圳市政府內部一直有討論車費調整，並可能於2016年落實。倘若車費調整不能落實，將影響龍華綫的長遠財務可行性。

公司在杭州佔49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司(「杭港地鐵」)經營杭州地鐵一號綫。此綫於2015年11月延長5.7公里至現時54公里的總長度，共有34個車站。杭州地鐵一號綫的乘客量持續增長，2015年上升23%至1.769億人次。杭州地鐵一號綫於2015年11月延長5.7公里，延綫以營運及維修模式營運。儘管淨虧損因車費收入及車費補貼增加，以及若干一次性的調整(部分被利息開支上升所抵銷)而有所下降，杭港地鐵因乘客量低於最初預期，繼續錄得淨虧損。

國際鐵路業務

2015年內，公司在英國及瑞典屢創佳績。在英國，London Overground Rail Operations Limited(「LOROL」)繼續締造業內最佳的營運表現，並於「2015 London Transport Awards」頒獎禮上獲得「鐵路營運年度獎」(Rail Operator of the Year)殊榮。2015年5月，LOROL接手管理West Anglia Inner郊區路綫，令營運規模擴大30.8%至111個車站(其中81個車站由LOROL管理)，路綫總長167公里。鐵路綫延長，令乘客量增加27%至1.46億人次。LOROL亦協助倫敦運輸局(「TfL」)完成總值3.2億英鎊的項目，把London Overground主要路綫的57列列車由四卡加長至五卡，以提高列車載客量。

MTR Crossrail自2015年5月起採用「TfL Rail」品牌，營運新的Crossrail鐵路專營權。TfL Rail包含由原有Greater Anglia專營權業務移交的14個車站。Crossrail於2019年全面通車後，將服務40個車站，路綫總長度將達118公里。自投入服務以來，MTR Crossrail的營運表現、客戶滿意度及員工投入感等均大幅提升。

瑞典方面，MTRS於2015年錄得卓越的營運表現，在斯德哥爾摩的各地鐵綫均締造破紀錄的準時度。周日平均乘客量達119萬人次。MTRS持續改善的營運表現及客戶服務上，受到表揚，不單榮獲著名的「2014年瑞典品質大獎」(Swedish Quality Award)，更獲延長斯德哥爾摩地鐵專營權六年至2023年。有賴如此穩健的往績，公司於2015年12月獲得Stockholm Commuter Rail Systems (Stockholms Pendeltåg) 的營運及維修專營權，為期十

年，期滿後可選擇續期四年。Stockholms Pendeltåg為斯德哥爾摩城市和周邊地區提供服務，當中包括53個車站，全長241公里。專營權預計將由2016年12月開始。然而，其中一家投標落選的公司正就投標程序提出法律訴訟，公司正密切留意事態發展。此外，MTRX由2015年3月起提供斯德哥爾摩至哥德堡的鐵路服務，其服務質素及營運表現均達至業內最佳水平之一，因而錄得非常高的乘客滿意度，但乘客量低於最初估計，因此公司正透過加強市場推廣、宣傳及銷售活動等措施解決此問題。

在澳洲，公司佔60%股權的附屬公司MTM在墨爾本經營的鐵路網絡，乘客量由2014年的2.22億人次增加至2015年的2.30億人次，加上營運表現進一步改善，令顧客滿意度提升。墨爾本鐵路網絡共有218個車站，鐵路全長390公里。

在悉尼，港鐵參與的財團負責悉尼西北鐵路綫的設計、建造、融資，以及未來的營運和維修服務。悉尼西北鐵路綫是公司首個國際「公私合營」項目，亦為澳洲最大的公共運輸項目。這條往來Rouse Hill及Chatswood的鐵路全長36公里，落成後將會是該國首個全自動捷運系統，投入服務日期預計為2019年上半年。該項目的建造工程經已展開，並達到了多項初步里程碑，包括交付了按實體比例大小建造的列車模型，並獲得好評。財團亦於2015年3月在悉尼「國家基礎建設大獎」(National Infrastructure Awards)上榮獲「政府合作夥伴卓越獎」(Government Partnership Excellence Award)。

中國內地物業發展、租賃及管理業務

2015年，公司預售位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」。這是公司在中國內地的首個物業發展項目，買家反應熱烈，1,698個單位在2015年年底已經售出約96%。項目的可發展總樓面面積約為206,167平方米，包括一個樓面面積10,000平方米的商場。「天頌」的收入將於隨後年份當單位移交買家時入帳。基於會計原因，「天頌」的銷售及市場推廣費用於支出產生時入帳，因此該項目於2015年錄得營運虧損1.40億港元。

天津方面，公司佔49%股權的聯營公司天津城鐵港鐵建設有限公司，在發展天津地鐵六號綫北運河站項目方面遇到一些挑戰，包括天津房地產寫字樓市場的需求仍然疲弱(此綜合發展項目的寫字樓樓面面積約為60,000平方米)，加上地庫工程面積擴大及較為複雜，使造價估算大幅上升。公司正與持有該項目51%股權的合資夥伴天津市地下鐵道集團有限公司一起努力，設法減少這些挑戰帶來的負面影響。公司與天津市地下鐵道集團有限公司正在探討對策，可能需要改變部分設計方案及圖則。



MTRS在瑞典斯德哥爾摩的鐵路營運專營權獲延長六年至2023年

內地及國際業務與拓展



在墨爾本，MTM提供優質服務，加強區內的交通聯繫

中國內地的物業租賃及物業管理業務於2015年的收入輕微減少0.6%至1.54億港元。截至2015年12月31日，公司在北京的商場銀座Mall的出租率為93.4%。

公司在中國內地管理第三方物業，於2015年年底的總樓面面積達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平方米的商用樓面面積。

中國內地及國際拓展

在北京，京港地鐵公司的北京地鐵十四號綫餘下工程繼續取得良好進展。當全綫完成後，此鐵路綫的全長將為47.3公里，共有37個車站，包括十個轉綫車站。根據這項總值500億元人民幣的「公私合營」項目，京港地鐵公司的投資為150億元人民幣，並負責提供機電設備系統及列車，以及為期30年的營運及維修服務。

京港地鐵公司於2015年11月28日簽署了另一個「公私合營」項目 — 北京地鐵十六號綫的特許經營協議。此地鐵綫連接北安河與宛平，全長50公里，共有29個車站。根據協議，京港地鐵公司將負責供應此項目的機電系統及列車，並負責為期30年的鐵路營運及維修服務。北京市政府負責的土木工程已經展開，第一期預計可於2016年投入運作，並於2017年後全綫通車。

港鐵向京港地鐵公司投入24.5億元人民幣作北京地鐵十四號綫資本，以及不多於24.5億元人民幣作北京地鐵十六號綫資本，以支持這兩個「公私合營」項目。

瑞典方面，港鐵的全資附屬公司MTR Nordic獲得由斯德哥爾摩省議會批出的Stockholms Pendeltåg營運及維修專營權。此外，港鐵在2016年首季收購了Tunnelbanan Teknik Stockholm(「TBT」)的餘下50%股權，TBT最初是一間合資企業，由MTRS及Mantena AS於2009年成立，各佔50%股權。公司將透過這項收購全面管理斯德哥爾摩地鐵網絡的列車維修服務。

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	路綫長度（公里）
正在營運						
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
北京地鐵十四號綫	49%	公私合營	一期西段：2013年5月 二期東段：2014年12月 三期中段：2015年12月	30	一期西段： 7 二期東段：12[附註1] 三期中段：11[附註1]	一期西段：12.4 二期東段：14.8 三期中段：16.6
深圳市軌道交通龍華綫	100%	建設、營運[附註2]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
杭州地鐵一號綫延綫	49%	營運及維修專營權	2015年11月	跟杭州地鐵一號綫專營權期限同時完結	3	5.7
海外						
London Overground，英國	50%	營運及維修專營權	2007年11月	9	111 (81)[附註3]	167
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	14[附註5]	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
Crossrail，英國	100%	營運及維修專營權	2015年5月	8	40 (28)[附註6]	118
MTR Express，瑞典	100%	非專營營運	2015年3月[附註7]	不適用[附註8]	5[附註9]	455
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
北京地鐵十六號綫，中國內地	49%	公私合營	一期： 2016年 二期：2017年後	30	全綫：29	全綫： 50
Stockholm Commuter Rail Systems (Stockholms Pendeltåg)，瑞典	100%	營運及[附註10]維修專營權	2016年12月	10	53	241
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11]	36[附註11]

附註：

1 *在北京地鐵十四綫二期東段的12個車站中，十個已經啟用（其中兩個目前不停站）。在北京地鐵十四綫三期中段的11個車站中，九個已經啟用（其中兩個目前不停站）。*

2 *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。*

3 *這數目只包括由LOROL管理的車站，而London Overground總共有111個車站。由2015年5月起，前West Anglia服務被合併入London Overground系統，London Overground因此增加了28個車站（其中24個由LOROL管理）和延長了43公里。*

4 *列車維修服務由MTR Stockholm與Mantena AS各佔50%股權的合營公司負責。*

5 *瑞典斯德哥爾摩當局於2015年9月決定把本身為期八年的斯德哥爾摩地鐵營運及維修專營權延長六年（由2017年延長至2023年）至總共14年。*

6 *MTR Crossrail將負責管理Crossrail全綫40個車站的其中28個。*

7 *MTR Express於2015年3月21日開展初步服務，然後於2015年8月開始全面投入運作。*

8 *這項服務的營運牌照需要續期。*

9 *MTR Express並不負責管理這些車站。*

10 *此專營權的授予取決於瑞典法院的覆核結果。此覆核由其中一個投標者就瑞典當局的招標程序向當地法院提出，與港鐵公司無關。*

11 *悉尼西北鐵路包括八個新車站和五個翻新車站，13公里長的現有鐵路段和23公里長的新鐵路段。*



專業服務，關懷備至



港鐵員工
來自不同部門



人力資源

員工是港鐵最寶貴的資產。港鐵在多方面的職能範疇上提供長遠及具吸引力的事業發展機會。

香港的
員工流失率維持在
3.7%
的低水平

每位香港僱員
獲得
6.6
天培訓

8,700
場「增進員工溝通計劃」
溝通會

員工是港鐵最寶貴的資產。港鐵在多方面的職能範疇上提供長遠及具吸引力的事業發展機會。

公司與其附屬公司於2015年12月31日在香港及香港以外地區分別僱用17,127和8,157名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用11,109名員工。

為提升企業營運效率及配合公司業務增長，公司於2016年初成立技術工程處，推動公司在技術工程上精益求精，並配合公司在這方面的長遠規劃。

羅致及挽留人才

於2015年，公司舉辦各類招聘活動，以配合公司在香港、中國內地及海外目前的營運需要及未來的業務增長。年內，公司在香港招聘了1,806名新員工，而員工流失率則維持在3.7%的低水平。

為提升港鐵的僱主品牌形象，我們推行多項計劃連繫社區和接觸青少年。我們透過與本地多間大學合辦的本科生「工讀交替和合作計劃」提供實習機會，以及參與「人生及事業教育論壇」，協助青少年為投身職場作好準備。

我們又積極吸納年青人才，年內招聘了創紀錄的153名學徒及見習技術員。同時，公司透過各項見習人員發展計劃共聘請了40名大學畢業生。現時，共有128名見習人員及407名學徒正在公司不同的發展計劃中接受培訓。

為支持《有能者 • 聘之約章》，公司於2015年與香港社會服務聯會及多間本地大學合作，為有殘疾或特殊學習需要的大學生提供暑期實習機會。

為挽留員工，公司提供具市場競爭力的薪酬福利，包括採用與工作表現掛鈎的薪酬檢討機制，並提供良好的事業發展機會。年內，獲內部晉升的香港員工共有1,454名。

公司繼續舉辦一系列的領導人才發展計劃，培育領導人才及年青專才，以配合公司不斷擴展的業務。我們亦為各級員工在香港及香港以外地區提供大量發展機會。



Kelvin
港鐵員工

Kelvin至今已服務港鐵八年，現在負責管理車站商務。他在公司歷任不同職位，包括市務、物業、公司事務及城際鐵路業務，以及派駐北京工作。透過在不同部門的職位輪調，Kelvin對公司文化有了更深刻的了解。他形容港鐵公司為一個「大家庭」，他十分欣賞部門內及部門之間的出色合作。港鐵公司為員工提供全面培訓，並不斷鼓勵他們保持積極主動的工作態度，所以同事們都能守望相助，快捷妥當地完成工作。

Kelvin回想八年前和參與培訓的同屆見習管理人員一同相處的美好時光，至今依然歷歷在目。「我們每一位來自不同學科，大家一起接受培訓。縱使大家現時在不同的部門工作，但我們目標一致，就是希望為顧客客提供安全、可靠及舒適的旅程體驗。」

人力資源

聯繫及激勵員工

公司鼓勵管理人員與員工積極聯繫，並就彼此所關注的事項提供有效的溝通渠道。為此，公司設立了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。公司亦透過「增進員工溝通計劃」，與員工加強聯繫，並促進部門經理與其員工的雙向溝通。於2015年，在該計劃下共舉辦了8,700場溝通會。

為表彰員工的傑出表現，我們於2015年向4,243名員工頒發12個「港鐵傑出貢獻嘉獎」及22張嘉許狀。公司勵志短片系列「港鐵因您精彩」繼續成為激勵員工的有效渠道，瀏覽次數超過170,000次，正面留言超過22,000個。而「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。

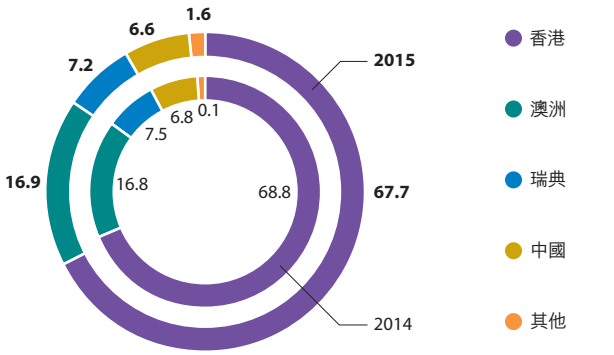
公司透過跨國內部溝通平台「MTRconnects」，分享公司的最新發展和員工的故事，藉此加強全球各地員工之間的溝通。截至年底，平台錄得超過563,000次瀏覽，其中單一訪客超過13,300個。



透過「鐵路人　鐵路心」計劃，鼓勵員工積極服務社會

按地域劃分的員工數目分佈

(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)



持續學習及發展的文化

提供專業和出色的團隊以服務顧客是我們重要的使命。公司提供全面的培訓及發展課程，涵蓋範疇包括領導能力、車務營運、技術及顧客服務，於2015年舉辦了6,510項培訓課程，合共為每名員工提供平均6.6天的培訓。

公司在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，其中包括美國人才發展協會(Association for



我們透過各項見習人員發展計劃，培育年青人才

Talent Development)的「卓越培訓實踐獎」，而港鐵亦是五間獲香港管理專業協會頒發的「25週年 — 致力人才發展機構榮譽大獎」的機構之一，見證公司多年來在促進員工發展方面的傑出成就。

推動精益求精

作為聯繫員工的有效渠道，公司推行「員工創意計劃」，以鼓勵員工於工作間發揮創意。公司已優化該計劃，設立多個新獎項來鼓勵員工提出創新意念。在2015年收到的735份意見書中，有九份被評為「變革改進意念」，其中八份建議已於工作間實踐。

「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」計劃已經超過27年，於2015年，該計劃共有5,672名會員及953個小組，所提交的提案達950份。我們於2015年6月舉辦首個「全球臻善圈會議」(「Global WIT Conference」)，有1,600名員工參加，當中包括120名來自深圳、北京、杭州、斯德哥爾摩、墨爾本和倫敦的員工代表。

未來願景

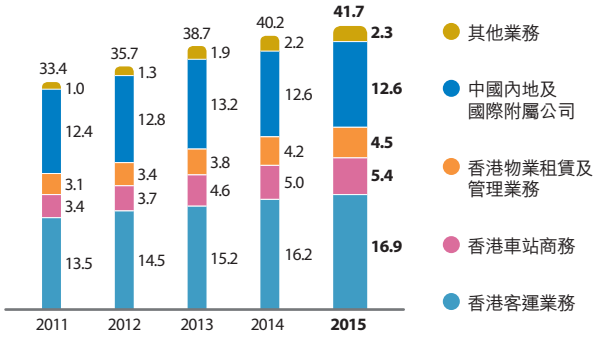
公司的未來願景，是透過成立「港鐵學院」，成為培訓及發展未來的鐵路專業人才的基地。香港特別行政區行政長官於2016年1月在施政報告提及有關計劃。此計劃目的是培訓人才，為香港及香港以外地區的鐵路系統提供安全、可靠及有效率的營運及維修服務。「港鐵學院」仍處於初期籌劃階段，預計將會提供技術工程、車務營運、管理及顧客服務的重點課程。

財務回顧

總收入

總收入持續錄得增長，並於2015年增加3.8%至417億港元。

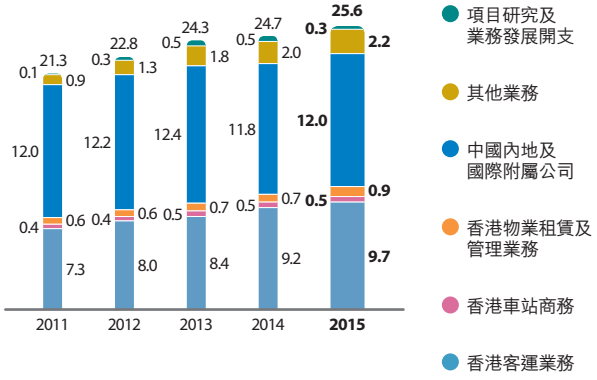
（十億港元）



經營開支

為配合各項優化服務的措施，2015年經營開支增加至256億港元。

（十億港元）



溢利與虧損

於2015年，集團的經常性業務錄得合理利潤，而物業發展業務則錄得溫和利潤。

香港客運業務的車費總收入為167.54億港元，較2014年增長4.3%。2015年本地鐵路服務的車費收入為118.19億港元，過境服務的車費收入為31.72億港元，機場快綫的車費收入為9.50億港元，輕鐵及巴士服務的車費收入為6.71億港元，而城際客運服務的車費收入則為1.42億港元。我們的鐵路及巴士服務的整體需求上升，2015年的總乘客量增加1.8%至19.382億人次。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2014年增加2.5%、2.9%、3.8%及4.5%。車費增加，是由於公司根據票價調整機制調整了票價，惟部分升幅被票價優惠所抵銷。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1.7%，而城際客運服務的平均車費則上升4.5%。計入其他鐵路相關收入1.62億港元後，2015年的香港客運業務總收入增加4.3%至169.16億港元。隨著港島綫西延通車、列車班次加密及增聘前綫營運員工，香港客運業務於2015年的相關開支增加5.0%至97.02億港元。因此，香港客運業務的經營利潤上升3.2%至72.14億港元，而經營毛利率則下跌0.5個百分點至42.6%。

香港車站商務錄得增長，總收入為53.80億港元，較2014年上升8.4%。優化商戶組合、加上續約租金上調、羅湖站及紅磡站免税店根據租約上調租金，以及落馬洲站免税店按營業額計算的租金上升，車站零售收入因而增加10.7%至35.40億港元。因廣告市場回弱，廣告收入微跌0.8%至11.09億港元。由於一次性的項目行政費、港島綫西延的新車站以及電訊營運商進行流動數據容量提升工程帶動收入上升，電訊收入增加14.4%至5.48億港元。其他車站商務的收入亦增加8.3%至1.83億港元。香港車站商務的相關開支增加6.8%至5.50億港元，主要由於政府地租及差餉增加。整體而言，香港車站商務的經營利潤增加8.6%至48.30億港元，而經營毛利率則微升0.2個百分點至89.8%。

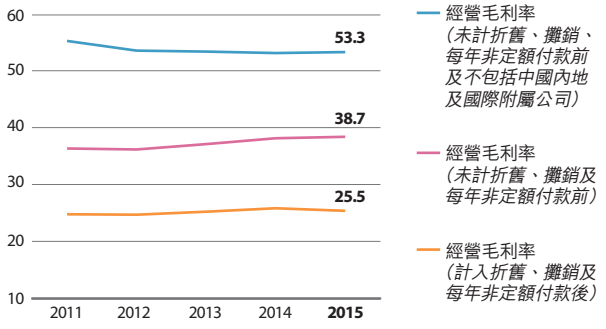
香港的物業租賃及管理業務繼續取得良好的財務業績，總收入增加8.2%至45.33億港元。由於我們的商場於2015年的新訂租金錄得12%的平均升幅，物業租賃收入增加8.2%至42.67億港元。截至2015年12月31日，我們的商場及於國際金融中心二期寫字樓的出租率接近100%。香港物業管理業務持續增長，截至2015年12月31日，集團管理的住宅單位數目增加4,632個，至96,066個。由於管理新住宅單位帶動收入增加，香港物業管理業務的收入增加8.6%至2.66億港元。香港物業租賃及管理業務的相關開支增加15.8%至8.65億港元，主要由於政府地租及差餉增加以及一項一次性撥備。因此，香港物業租賃及管理業務的經營利潤上升6.5%至36.68億港元，而經營毛利率則下降1.3個百分點至80.9%。

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

經營毛利率

經營毛利率進一步增長至38.7%。

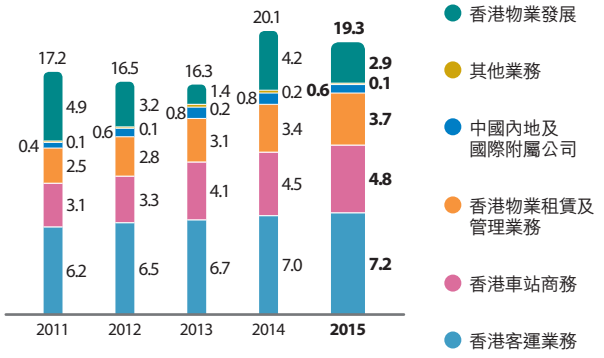
(百分率)



經營利潤來源*

於2015年，集團的經常性業務錄得合理利潤，而物業發展業務則錄得溫和利潤。

(十億港元)



* 不包括項目研究及業務發展開支

營權業務及物業相關業務)的收入及開支分別為125.72億港元及119.86億港元。經營利潤為5.86億港元，較2014年下跌27.3%。若以固定匯率基準計算，集團在香港以外的鐵路相關附屬公司(不包括剛開始營運的MTRX、MTR Crossrail、MTS以及JV-SMNW)經營利潤則較2014年下跌2.9%。在澳洲，MTM的收入和開支分別為77.55億港元和72.93億港元，經營利潤下跌20.3%至2015年的4.62億港元。若以固定匯率基準計算，經營利潤因項目活動下降而減少4.8%。在瑞典，MTRS的收入和開支分別為27.14億港元及26.03億港元。經營利潤由2014年的1.27億港元下降為1.11億港元。若以固定匯率基準計算，受惠於營運表現持續改善，經營利潤增長8.2%。在中國內地方面，深圳市軌道交通龍華綫的收入和開支分別為6.65億港元及5.28億港元。經營利潤下跌6.2%至1.37億港元，主要由於維修開支及員工薪酬增加，惟部分開支增長影響被乘客量增加12%所帶來的收入增長所抵銷。集團在中國內地物業租賃及管理業務的經營利潤為2,700萬港元，與2014年相若。

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田至中環綫委託工程的項目管理服務)的整體經營利潤為1.26億港元，較2014年減少34.7%。經營利潤減少，主要由於昂坪360的經營利潤下跌，原因是纜索維修工程令2015年的營運日數減少28日，導致遊客數目減少，以及2015年香港的入境旅遊減弱。整體經營毛利率下降3.5個百分點至5.5%。

包括2015年的項目研究及業務發展開支3.04億港元，來自經常性業務未計香港物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤為162.60億港元。連同上述與深圳「天頌」的銷售及市場推廣費用1.40億港元，未計香港物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的總經營利潤增加4.5%至161.20億港元。經營毛利率則上升0.3個百分點至38.7%。

於2015年，香港物業發展除税前利潤為28.91億港元，主要包括來自「緻藍天」的利潤入帳以及出售尚餘單位所得的盈餘。上述利潤較2014年(有來自The Austin及Grand Austin的較大物業發展利潤入帳的年度)減少13.25億港元。

由於使用九廣鐵路公司(「九鐵公司」)資產而獲得的相關收入上升並達到最高35%的計算組別，付予九鐵公司的每年非定額付款較2014年增加12.0%，至16.49億港元。折舊及攤銷費用上升10.4%至38.49億港元，主要由於2015年營運港島綫西延令折舊費用增加。由於現金結餘減少令利息收入下降，淨利息及財務開支較2014年增加5,400萬港元，至5.99億港元。2015年的投資物業重估收益則由2014年的40.35億港元降至21.00億港元。

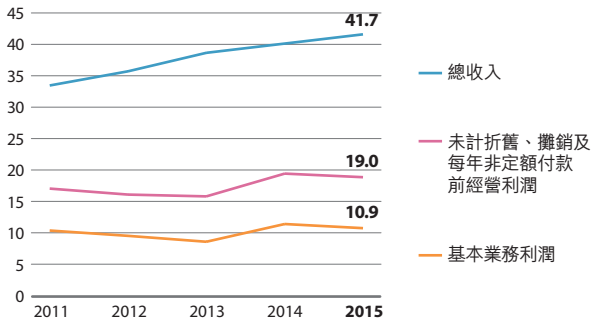
集團應佔聯營公司的利潤從2014年的1.21億港元增至2015年的3.61億港元。集團應佔八達通控股有限公司的利潤增長900萬港元，至2.35億港元。由於自2014年12月起票價上調，2015年集團應佔京港地鐵公司的利潤較2014年增加5,100萬港元，至2.36億港元。集團應佔LOROL的利潤及向其收取的管理費收入分別為3,900萬港

財務回顧

基本業務淨業績

於2015年，由於物業發展利潤減少，基本業務淨利潤下跌至109億港元。

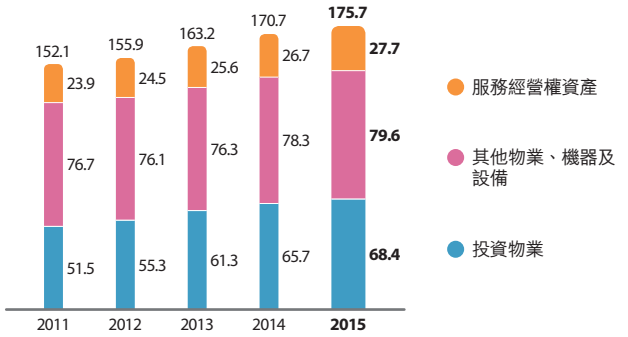
（十億港元）



固定資產增長

因香港鐵路系統的資產添置及投資物業的重估收益，固定資產於2015年增加至1,757億港元。

（十億港元）



元及1,500萬港元，較2014年的2,400萬港元及1,400萬港元有所增加。集團應佔杭港地鐵的虧損由2014年的3.15億港元收窄至2015年的1.51億港元，主要由於車費收入及車費資助增加，以及作出多項一次性調整，惟以上部分升幅被利息開支的增加所抵銷。由於經營開支減少，2015年集團應佔TBT的利潤增加700萬港元，至1,200萬港元。於2015年，集團應佔其他聯營公司的虧損為1,000萬港元，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22.37億港元及非控股權益所佔利潤1.44億港元後，股東應佔淨利潤由2014年的156.06億港元減少至2015年的129.94億港元。因此，每股盈利由2.69港元下降至2.22港元。不包括投資物業重估，股東應佔基本利潤為108.94億港元，每股盈利為1.87港元。集團經常性業務的基本盈利上升6.7%至85.65億港元，而除稅後的物業發展利潤則由2014年的35.47億港元下降至2015年的23.29億港元。2015年來自基本業務的平均股東資金回報率為6.5%，而2014年則為7.3%。

按公司漸進式的普通股息政策，董事局建議派發末期普通股息每股0.81港元，全年普通股息合共每股1.06港元，較2014年的每股1.05港元為高，股東亦可選擇以股代息。此外，高鐵香港段協議已於2016年2月1日獲得公司的獨立股東批准，而立法會亦已於2016年3月11日批准香港特區政府在高鐵香港段協議下的額外財務承擔。因此，每股2.20港元的第一期特別股息將於2016年下半年向股東派發，而每股同樣為2.20港元的第二期特別股息將於2017年下半年派發。

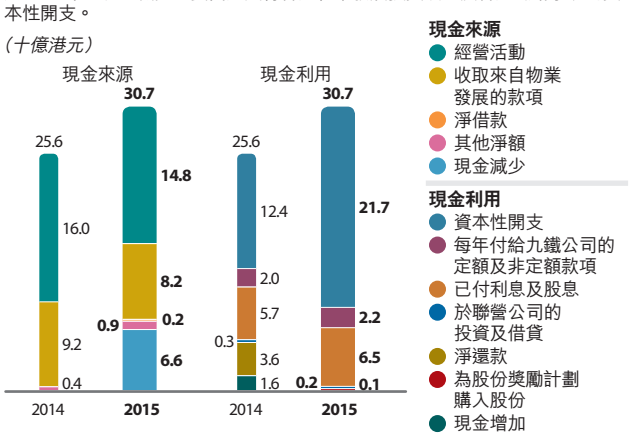
財務狀況表

集團的財務狀況表持續強健，淨資產由2014年年底上升4.1%至2015年年底的1,701.71億港元。

資產總值於年內增加139.51億港元至2015年12月31日的2,411.03億港元。固定資產總值增加50.63億港元至1,757.19億港元。其增長主要由於現有香港鐵路網絡的更新及升級工程、投資物業及自用物業的重估收益，以及隨著港島綫延綫的西營盤站於2015年3月啓用，其建築成本由在建鐵路工程撥入，惟部分增長被折舊、攤銷及清理所抵銷。在建鐵路工程增加28.35億港元至190.64億港元，主要由於南港島綫（東段）及觀塘綫延綫的進一步建造工程。發展中物業增加104.93億港元至179.83億港元，主要由於向「日出康城」第七期及大圍站物業發展項目投入資金。集團應佔聯營公司的權益增加1.15億港元至59.12億港元，主要來自於2015年對京港地鐵公司的進一步注資，以及集團應佔聯營公司的利潤。應收帳項、按金及預付款項增加13.38億港元至51.35億港元，由於來自香港物業銷售的應收款項增加。應收關連人士款項為16.36億港元，增加5.63億港元，主要由於就沙田至中環綫前期工程應向政府收取的可收回帳款增加，以及向集團的聯營公司天津城鐵港鐵建設有限公司提供一筆貸款。現金、銀行結餘及存款減少65.75億港元至123.18億港元，主要由於向「日出康城」第七期及大圍站物業發展項目投入資金，以及香港現有鐵路網絡及鐵路延綫項目的資本性開支。

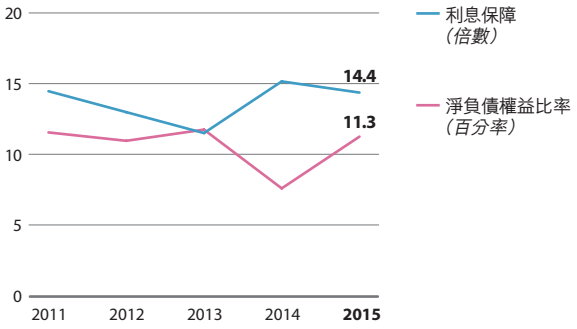
現金應用情況

於2015年，現金減少主要由於支付香港物業發展投資項目及香港鐵路系統的資本性開支。



債務償還能力

在2015年，負債比率維持於11.3%的健康水平。



集團的負債總額由2014年年底的636.70億港元增至2015年年底的709.32億港元，借貸總額增加3.04億港元至208.11億港元。應付帳項及應計費用增加64.39億港元至228.60億港元，主要由於預先收取深圳「天頌」的售樓款項。應付關連人士款項為18.58億港元，增加2.51億港元，因每年向九鐵公司支付的非定額付款增加。於2015年，本期稅項負債結餘減少4,300萬港元至9.53億港元，而遞延稅項負債結餘則增加2.32億港元至112.09億港元。

股本增加10.37億港元至463.17億港元，主要由於根據僱員認股權計劃發行新股。連同增加的保留溢利(經扣除已派股息)、為股份獎勵計劃而持有的股份，以及固定資產重估儲備及其他儲備的增長合共56.93億港元後，公司股東應佔總權益於2015年12月31日增加67.30億港元至1,700.55億港元。

淨負債權益比率由2014年12月31日的7.6%上升至2015年6月30日的9.1%以及2015年年底的11.3%。

流動現金

2015年從經營活動產生的現金淨額減少12.71億港元至147.73億港元，主要由於稅務支出增加和營運資金變動減少。從香港物業發展收取的款項為27.07億港元，主要與「緻藍天」及Grand Austin的售樓款項盈餘有關。從深圳龍華綫車廠物業發展項目收取的款項為55.27億港元，乃與「天頌」的售樓款項有關。計入其他現金款項，如已收聯營公司股息，以及根據僱員認股權計劃發行新股所得的款項，合共9.40億港元後，來自經營及投資活動的現金收入淨額由2014年的255.95億港元減少至2015年的239.47億港元。

鐵路業務方面，年內的資本性開支總額為96.87億港元，其中42.16億港元用作購入香港客運業務現有鐵路及相關業務的資產、47.60億港元用於興建香港鐵路延綫項目、5.53億港元用於支付深圳市軌道交通龍華綫鐵路營運，以及1.58億港元用於其他海外客運業務。物業相關業務的資本性開支總額為119.83億港元，其中102.53億港元用於物業發展項目(主要是向「日出康城」第七期及大圍站物業發展項目投入資金)、6.09億港元用於香港投資物業，以及11.21億港元用於深圳「天頌」。集團支付22.22億港元的每年定額及非定額付款予九鐵公司，以及向公司股東派付57.48億港元現金股息。計入5.77億港元利息付款淨額、向非控股權益持有者派付1.57億港元股息及其他付款後，現金流出淨額由2014年的203.49億港元增加至2015年的306.76億港元。

整體而言，未計融資活動前的現金流出淨額為67.29億港元。計入提取貸款淨額1.54億港元後，集團的現金結餘由2014年12月31日的188.93億港元減少至2015年12月31日的123.18億港元。

融資活動

美國聯儲局於2014年終止資產購買計劃後，長期利率於2015年年初開始上升，只有在1月份的一段短時期，因本地生產總值數據令人失望加上加息預期減弱，30年期美國國庫債券孳息率意外跌至歷史低點。

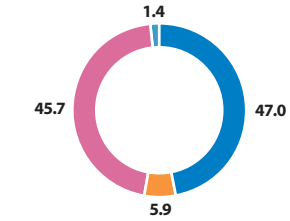
美息升勢受到就業市場表現強勁及消費者情緒好轉推動，但由於通脹並不嚴重，局限了利率的上升潛力，10年期美國國庫債券孳息率升幅溫和，由2014年年底的2.17%(年率，下同)上升至2015年年底的2.27%。

財務回顧

借貸來源

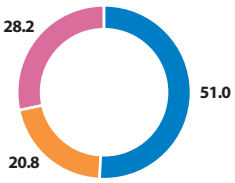
雖然香港是公司的主要市場，但公司的策略是分散資金來源，並保持隨時涉足其他重要國際市場的能力。

(百分率)(於2015年12月31日)



市場類別

- 香港
- 亞洲
- 美國
- 歐洲



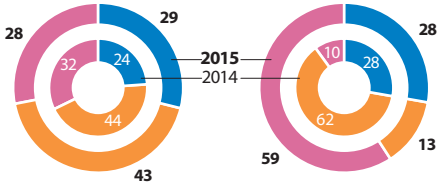
工具類別

- 中期票據
- 銀行貸款
- 歐洲美元債券

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2015年12月31日)*



工具類別

- 利率掉期合約
- 貨幣利率掉期合約
- 外滙遠期合約

年期類別

- 五年後
- 二至五年
- 兩年以內

* 以名義價值計算

就短期利率而言，聯儲局決定將利率「正常化」，並自2006年以來首次加息，於12月把聯邦基金目標利率上調25點子至0.25% – 0.50%。市場對這項備受宣揚的加息行動早有預期，3個月美元倫敦銀行同業拆息從年初的0.26%上升至年底的0.61%。

期內，由於香港流動資金充足及通脹溫和，10年期港元掉期利率從2.25%下降至1.92%，而3個月港元香港銀行同業拆息從0.38%微升至0.39%。

年內，集團延續其雙重融資策略，安排雙邊銀行貸款以滿足往後的融資需要，同時把握低利率的時機，鎖定具吸引力的定息融資，進一步延長及分散集團整體的債務還款期。

根據上述策略，集團以更具吸引力的費用及較低的信貸息差，安排了多項總額達48.00億港元的雙邊銀行貸款。於1月，集團把握長期利率意外下跌的時機，以非常有利的利率水平，透過私人配售形式首次發行40年期港元定息票據。於下半年度，集團把握長期利率回落的機會，透過私人配售形式發行多項長期定息票據，包括30年及10年期港元定息票據，以及15年期澳元定息票據並掉期為港元。這批總值約12億港元的定息票據進一步延長及分散集團整體的債務還款期，並提供了具吸引力及成本效益的長期融資。

借貸成本

集團綜合負債總額由2014年年底的205.07億港元增至2015年年底的208.11億港元。集團的加權平均借貸成本由3.6%微跌至3.5%，由於利率持續低企，加上中國人民銀行下調基準借貸利率，有助降低中國內地項目貸款的借貸成本。

庫務風險管理

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

集團行之有效的理想融資模式(「模式」)是集團風險管理政策的重要一環。該模式設定理想的定息及浮息債務組合、資金來源(資本及借貸市場)、債務還款期，以至許可的外幣債務水平及適量的備用資金，以應付將來的資金需要。集團根據這個模式來監察和控制融資相關的流動性、利率及貨幣風險。

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

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

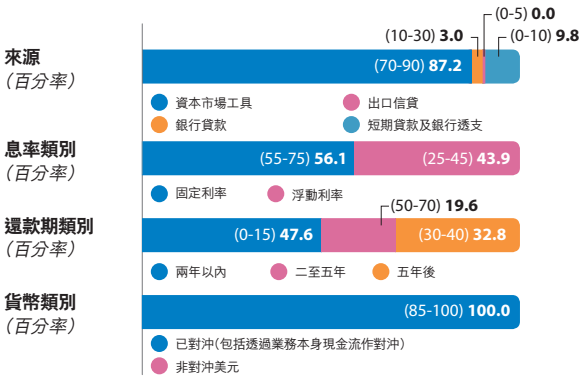
按照董事局釐定的政策，所有衍生工具均受制於交易對手的交易上限，該上限是根據有關交易對手的信貸評級而釐訂。集團採用「風險價值」概念，估算衍生工具的公允市值及最大潛在損失所帶來的信貸風險數值，以監察及控制個別交易對手的交易上限。此外，集團會就同一交易對手的不同交易工具採用對銷及除淨安排，以進一步降低風險。

存款及短期投資受制於個別的交易對手的交易上限，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。

理想融資模式及債務結構

理想融資模式反映公司的審慎債務管理方針，有助確保債務組合穩健。

*於2015年12月31日(理想融資模式)與**實際債務結構**的比較*



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12至24個月的預期現金需要。集團亦定期進行壓力測試，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2015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2015年9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2015年10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」。

公司於2015年11月30日公佈高鐵香港段協議後，信貸評級機構確認公司的信貸評級維持不變。

融資能力

集團的資本性開支包括三大類 — 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(項目造價高達844.2億港元)和沙田至中環綫專營權項目的資金由政府承擔，惟於沙田至中環綫方面，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投入京港地鐵公司的資本、深圳市軌道交通龍華綫餘下的資本性開支，以及龍華車廠物業發展項目的投資。

根據現行計劃，公司在2016年至2018年(包括首尾兩年)未來三年內的淨資本性開支總額估計為400億港元，當中包括香港鐵路項目273億港元、香港物業投資及發展52億港元，以及內地及海外投資項目75億港元。在這總額內，預計於2016年、2017年及2018年支付的金額分別為204億港元、103億港元及93億港元。

此外，高鐵香港段協議已於2016年2月1日獲得公司的獨立股東批准，而立法會亦已於2016年3月11日批准政府在高鐵香港段協議下的額外撥款責任。因此，公司在2016年及2017年將各有約128.8億港元的資金需求，用於支付總額約257.6億港元(按於2015年10月31日已發行股份的數目計算)的特別股息。

集團相信，憑著可用的現金結餘及已獲銀行承諾貸出而尚未動用的貸款額，加上可隨時從借貸及債務資本市場集資，集團的融資能力將足以應付上述資本性開支項目及派發特別股息的需要。

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

	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007#	2006
財務										
綜合損益表 *(百萬港元)*										
總收入	**41,701**	40,156	38,707	35,739	33,423	29,518	18,797	17,628	10,690	9,541
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	**19,011**	19,639	15,795	16,133	17,058	14,951	13,069	14,009	14,229	11,032
折舊及攤銷	**3,849**	3,485	3,372	3,208	3,206	3,120	2,992	2,944	2,752	2,688
利息及財務開支	**599**	545	732	879	921	1,237	1,504	1,998	1,316	1,398
投資物業重估收益/(虧損)	**2,100**	4,035	4,425	3,757	5,088	4,074	2,798	(146)	8,011	2,178
年內利潤	**13,138**	15,797	13,208	13,514	15,688	12,844	10,101	8,035	16,584	8,139
來自基本業務的股東應佔利潤	**10,894**	11,571	8,600	9,618	10,468	8,657	7,303	8,185	8,571	5,962
建議及已宣派之股息	**6,207**	6,116	5,335	4,575	4,396	3,405	2,977	2,715	2,522	2,328
每股盈利 *(港元)*	**2.22**	2.69	2.25	2.31	2.69	2.21	1.77	1.43	2.98	1.48
綜合財務狀況表 *(百萬港元)*										
資產總值	**241,103**	227,152	215,823	206,687	197,684	181,660	176,492	159,345	155,668	120,421
貸款、其他負債及銀行透支	**20,811**	20,507	24,511	23,577	23,168	21,057	23,868	31,289	34,050	28,152
服務經營權負債	**10,564**	10,614	10,658	10,690	10,724	10,749	10,625	10,656	10,685	–
遞延收益	**743**	765	623	488	403	605	167	156	515	1,682
股東應佔總權益	**170,055**	163,325	152,557	142,904	131,907	121,914	110,479	101,431	94,889	79,242
財務比率										
經營毛利率 *(%)*	**38.7**	38.4	37.2	36.1	36.3	37.0	50.6	53.0	55.4	54.7
經營毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司) *(%)*	**53.3**	53.1	53.4	53.6	55.6	55.1	53.8	53.2	55.9	55.3
淨負債權益比率 *(%)*	**11.3**	7.6	11.8	11.0	11.6	12.3	24.9	40.6	46.5	35.1
利息保障 *(倍數)*	**14.4**	15.2	11.5	13.0	14.5	10.5	7.1	6.0	9.0	6.7
僱員										
香港										
管理及支援部門	**1,792**	1,756	1,676	1,600	1,486	1,362	1,319	1,235	1,530	823
車站商務	**182**	170	158	148	144	144	137	125	138	82
車務	**10,891**	10,404	10,033	9,460	9,244	9,026	8,789	8,708	8,937	4,521
項目	**2,684**	2,764	2,804	2,495	2,109	1,794	1,365	995	942	260
物業及其他業務	**1,384**	1,350	1,305	1,273	1,282	1,291	1,242	1,170	1,141	832
中國內地及國際業務	**194**	180	182	224	179	212	239	197	135	112
香港以外										
海外員工	**8,157**	7,530	7,078	6,955	6,851	6,672	7,059	1,646	1,311	733
總計	**25,284**	24,154	23,236	22,155	21,295	20,501	20,150	14,076	14,134	7,363

	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007#	2006
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	**284,487**	273,771	269,141	260,890	254,407	253,067	247,930	245,856	128,041	115,784
機場快綫	**23,242**	23,232	23,216	23,134	19,603	19,833	19,643	19,891	19,956	20,077
輕鐵	**11,034**	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	**1,577,457**	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
過境服務	**114,241**	113,049	111,362	109,707	103,881	99,954	94,016	93,401	8,243	–
機場快綫	**15,725**	14,881	13,665	12,695	11,799	11,145	9,869	10,601	10,175	9,576
輕鐵	**176,149**	174,199	171,652	167,210	161,289	154,522	143,489	137,730	11,100	–
巴士	**50,537**	50,404	47,738	45,962	43,956	40,883	37,522	34,736	2,757	–
城際客運服務	**4,080**	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	**4,577**	4,490	4,297	4,148	3,968	3,770	3,544	3,514	2,662§	2,523
過境服務—每日平均	**313**	310	305	300	285	274	258	255	–@	–
機場快綫—每日平均	**43**	41	37	35	32	31	27	29	28	26
輕鐵—周日平均	**493**	487	482	466	451	433	402	385	–@	–
巴士—周日平均	**145**	144	137	131	126	118	107	99	–@	–
城際客運服務—每日平均	**11**	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	11.0	10.9	10.9	10.9	10.7	10.4	7.9	7.7
機場快綫	**28.4**	28.6	29.0	29.0	29.4	29.4	29.5	29.4	29.5	29.7
輕鐵	**2.7**	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	4.5	4.6	4.6	4.6	–
每車卡平均載客量 *(乘客人次)*										
本地鐵路及過境服務	**65**	67	65	65	63	60	57	55	58	58
機場快綫	**19**	18	17	16	18	17	15	16	15	14
輕鐵	**44**	45	45	45	45	45	46	46	45	–
佔專營公共交通載客量比率 *(%)*	**48.5**	48.1	46.9	46.4	45.4	44.3	42.6	42.0	26.7	25.0
每車卡公里之港元(香港客運業務)										
總收入	**51.3**	51.0	48.4	47.6	45.9	43.2	40.7	40.9	47.9	48.3
經營開支	**27.2**	26.8	24.9	24.2	23.1	21.5	21.5	21.2	21.6	22.1
經營利潤	**24.1**	24.2	23.5	23.4	22.9	21.8	19.4	19.7	26.3	26.2
每名乘客之港元(香港客運業務)										
總收入	**8.73**	8.52	8.31	8.20	7.99	7.86	7.74	7.82	7.55	7.48
經營開支	**4.63**	4.47	4.27	4.18	4.02	3.91	4.08	4.07	3.40	3.43
經營利潤	**4.10**	4.05	4.04	4.02	3.97	3.94	3.67	3.76	4.15	4.05
安全表現										
本地鐵路服務、過境服務及機場快綫										
須呈報事故數目^	**1,246**	1,327	1,408	1,761	1,769	1,592	1,539	1,514	989	826
每百萬載客人次的須呈報事故數目^	**0.73**	0.79	0.88	1.13	1.19	1.13	1.16	1.16	1.05	0.94
公司及承辦商的員工意外事故次數Δ	**64**	57	67	58	44	46	60	42	26	23
輕鐵										
須呈報事故數目^	**157**	122	118	151	164	165	146	136	6	–
每百萬載客人次的須呈報事故數目^	**0.89**	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Δ	**6**	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。

Δ 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

公司活躍於國際資本市場，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。

有關高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的成員大會

2016年2月1日，公司召開成員大會，就有關高鐵香港段協議及高鐵香港段安排條款的決議案進行投票表決。只有獨立於香港政府的股東方符合投票資格。在投票的獨立股東中，佔99.83%的絕大多數票均支持該決議案。

期內，公司透過不同渠道就高鐵香港段安排向股東、研究分析員及代理人顧問提供清晰及全面的資訊。除發出通函外，公司亦為股東設立熱線、網站，並發布公告。

與機構投資者的溝通

我們與投資界保持緊密聯繫，使港鐵成為香港最廣為人知的上市公司之一。多家本地及國際經紀商定期編撰有關公司的報告，而我們亦是廣泛機構投資者的研究對象。

管理層竭力與投資界維持對話渠道，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2015年，公司在香港及海外與機構投資者及研究分析員進行約370次會面。

獲取資訊

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

除了中央證券登記所提供的股東服務外，公司的專責熱綫亦於2015年處理了個別股東的37,595個電話查詢。

指數認可

公司一直是多個國際知名指數的成份股，包括道瓊斯亞太區可持續發展指數、富時社會責任指數、恒生可持續發展企業指數、「碳信息披露項目」的亞洲(日本除外)碳信息披露領袖企業指數，以及摩根士丹利資本國際環球可持續發展指數。2015年，公司於摩根士丹利資本國際環球可持續發展指數中獲得「AAA」評級，標誌著港鐵在全球道路及鐵路運輸行業的領導地位。

公司的2014年報在香港管理專業協會舉辦的「2015年最佳年報比賽」中獲得「工商企業類銀獎」，是公司年報連續第27年獲得嘉許。公司的2014年報在MerComm, Inc.於紐約舉行的2015年「國際年報大獎」(International ARC Awards)中贏得「傳統年報類」的「運輸及租賃界別銀獎」。

主要股東資料

2016年度財政紀要

2015年度全年業績公布	3月11日
周年成員大會	5月18日
2015年度末期股息截止登記日期	5月23日
股份截止過戶日	5月24日至5月27日
派發2015年度末期股息日	7月13日或前後
2016年度中期業績公布	8月
派發2016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

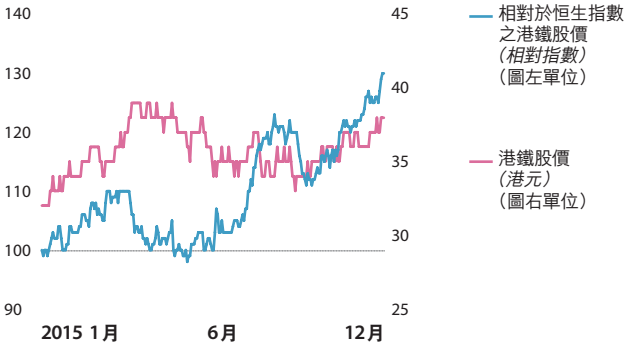
股份資料

上市

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2015年12月31日)	
已發行股份	5,858,228,236股
香港特區政府的持股量	4,434,552,207股(75.7%)
自由流通量	1,423,676,029股(24.3%)
市值(截至2015年12月31日)	2,249.56億港元

股價表現



股息政策

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。我們預期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

	(港元計)
2014年度全年股息	1.05
2015年中期股息	0.25
2015年度末期股息	0.81

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

2015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處

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，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綫服務：

電話：(852) 2881 8888

投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓

香港鐵路有限公司投資客戶關係部

電郵：investor@mtr.com.hk



Cathy
港鐵義工隊成員



開創可持續未來

企業責任

我們致力在公司推動可持續發展，同時為社區發展作出貢獻。為達致此目標，我們希望不單只滿足各持份者的需要，還要顧及他們未來的需求。

為此，我們致力滿足顧客的需要、尊重員工、善用天然資源、減低對環境的影響，並為社區作出貢獻。我們深信，公司能夠為股東及社區創造價值，透過鐵路綫及物業發展連繫及建設社區、提供就業機會，舉辦外展計劃將資源投放於社區，締造可持續發展的生活環境。港鐵以可持續發展的財務模式作為營運基礎，讓我們能夠以負責任的方式實踐目標，同時得以為投資者提供合理回報。

過去16年來，公司透過每年的《可持續發展報告》，詳述我們在可持續發展領域的方針和表現。《可持續發展報告》按照香港聯合交易所的規定，披露與環境、社會及管治有關的資料。

管治及政策

港鐵的「長遠目標、使命和信念」(Vision, Mission and Values,「VMV」)體現我們對履行企業責任的承諾，並建基於一個鞏固的企業管治架構。

港鐵所有營運均受清晰的政策及管理指令所約束，包括公司一般訓示，相關的企業責任政策及企業可持續發展政策。董事局的企業責任委員會負責監察有關政策的落實，並就相關問題向董事局提供指引及匯報。企業責任督導委員會由法律總監及公司秘書擔任主席，負責在公司各層面的業務宣傳和倡導負責任的業務操守。公司於2015年修訂《工作操守指引》，以採納與可持續發展相關的措施。

我們自2008年起亦實施《供應商行為守則》，為供應商提供一個基本和強制性的行為框架，涵蓋道德標準、人權和勞工權利，以及供應鏈管理方面的要求。公司所有採購合約均訂明供應商須全面遵從守則的規定，並有責任確保他們本身的供應商亦一同恪守。

我們如何營運業務

安全

為乘客提供安全可靠的服務是公司營運的基石，同時讓我們可以在現有專營權的基礎上開拓全新的發展領域。我們安全第一的文化包括關心顧客、員工、承建商以及任何有合理原因進入港鐵設施內的人士。透過在維修方面的龐大投資，我們不斷提升港鐵資產的安全狀況，並採取措施來應對安全問題。我們努力不懈，安全表現持續改善，使香港重鐵網絡於2015年的須呈報事故數目較2014年減少6.1%。

我們十分關注扶手電梯安全尤其是就長者及兒童而言，因為約一半扶手電梯事故涉及這兩個組群。我們於2015年特別著力處理這個問題，年內與扶手電梯有關的須呈報事故較2014年減少6.5%。公司已於2015年初提早完成統一各重鐵路綫的車門開關提示聲，因而令與車門有關的須呈報事故數目較2014年減少22%。另外，輕鐵的安全改善措施亦取得良好進展。

我們在第14屆「香港職業安全健康大獎」中，奪得八個獎項，包括兩個「金獎」，表揚公司的「安全第一」文化以及對改善安全管理水準所作出的努力。

我們繼續在興建中的鐵路項目執行安全措施及計劃，加強對員工及工地承建商的保障。除了舉行會議及每兩個月一次的定期健康推廣活動外，我們還提供100萬港元，贊助中小型承建商購買輕便的工作台。

我們借鑑國際上最佳的實踐方法，為港鐵的附屬公司和聯營公司提升企業安全管治架構，提升項目包括將由公司總部進行的安全評估範圍伸展至在營運上作出的任何重大改變，以及提升企業安全管治的日常檢討程序。我們亦以調查形式收集公司各層面對增強安全文化的意見。

環境及天然資源

公司的目標是成為於世界上最具資源運用效益和生態可持續性的鐵路和物業服務供應商之一。電氣化集體運輸鐵路被公認為最符合環境可持續性的運輸方式，可以配合不斷因城市人口上升而增加的交通需求，並減少對空氣和道路擠塞的影響，以及善用土地。

公司就氣候變化所作出的聲明及企業生物多樣化政策，要求我們承擔管理環境問題的責任。我們透過ISO 14001環境管理系統認證過程的獨立審核，培養僱員及合作夥伴的問責性，而公司的綠色採購政策從供應鏈方面著手，鼓勵採納可持續發展的措施。我們亦根據頂尖科學家的最新建議，對氣候變化採取紓緩及應對策略。

我們在處理環境問題時，首要步驟是就大型建造及營運項目進行環境影響評估。此外，我們對噪音、空氣及水質、廢物、能源、生物多樣化及氣候變化的影響，實施全面的環境管理及監察計劃。

公司以提升能源效益為重要目標，同時持續設法減少能源用量。我們的目標是希望重鐵網絡每乘客公里的能源用量到2020年前可以從2008年的水平減低21%。截至2015年12月31日，公司已減少了16.1%的能源用量。

2010年，港鐵成為香港首家參與物業發展的公司，有系統地自發實施環保標準，並承諾其部分新發展住宅項目須至少達到香港綠建環評金級認證。

我們繼續實行「港鐵商場廚餘減少約章」，鼓勵港鐵商場的餐飲業租戶盡量由源頭減少廢物及推廣減少廚餘。

此外，我們亦小心保護自然棲息地及天然資產。在港島綫西延建造期間，我們採取措施保育堅尼地城站附近歷史悠久的樹牆，並繼續管理落馬洲支綫及西鐵綫周邊的生態敏感濕地。

我們的人才

港鐵的成功，全賴一眾全心全意，熱誠投入工作的員工。憑藉我們的VMV，致力啟發、連繫和培育員工，幫助他們達致卓越表現。

於2015年，我們舉行了40場工作坊及研討會，以加強企業文化，並舉辦活動提升員工對新修訂《工作操守指引》的認識。「臻善圈」計劃一如以往，繼續鼓勵員工發揮集體創意、精益求精以及加強聯繫員工。為推廣公司在全球各地業務機構的「臻善圈」文化，我們於2015年6月舉辦了「全球臻善圈會議」(「2015 Global WIT Conference」)，吸引來自香港以外地區業務的員工參加。

公司推行多項人力資源措施，以配合香港、中國內地及國際業務當前的營運需要及未來的業務增長。公司於2015年透過招聘日、就業博覽會以及見習人員招聘會等活動，聘用了1,806名新員工。

公司建立「環球人力資源庫」，以促進公司在不同地區營運業務的動員能力。公司亦已制定環球外派政策，統一全球各地附屬公司的調派條款。

我們的顧客

港鐵在香港的網絡每周日平均乘客量達556萬人次，反映列車服務對廣大市民日常生活有莫大的影響。

我們透過各種渠道，包括定期意見調查及客戶小組會議等，以了解乘客的需要。我們建立顧客體驗管理模式，以了解顧客最關注的事宜，並積極提升他們的乘車體驗。我們向不同顧客群收集意見，了解他們在鐵路旅程中的需要，從而制定改善措施，例如在大堂入閘機前提供下一班列車到達時間及優化指示牌的試行計劃。

為維持高水平的服務，公司在2015年在維修或提升工程方面投資逾70億港元，改善措施包括提供更頻密的列車班次，更舒適的車廂及車站等。此外，我們承諾未來數年投資超過90億港元，購置新列車及訊號系統。我們亦於2015年提供的總值約24億港元的恆常優惠及推廣之上，額外於2015/2016年度投放5億港元的票價優惠。

我們如何為社會作出貢獻

每年，公司善用資產以及員工發揮的樂善精神，舉行各種活動，繼續支持以青少年、藝術及社區為對象的各種計劃。

青少年

港鐵秉持培育年輕人的長遠承諾，啟發他們盡展潛能。

2015年9月，公司推出嶄新平台「Youth Connect」，涵蓋現有及新增的青少年發展計劃，全方位激發青少年潛能，讓他們具備所需技能、動力及視野，為自己和社區創建更光明的前景。

Youth Connect透過發揮公司的網絡、資源及專長等優勢，讓社區人士知悉影響青少年的各種問題，亦能讓我們可以加強與年青人的聯繫和加深對他們的了解，以及提供機會讓青年人學習所需技能及累積經驗。我們在去年7月組成了青年智囊團「青思聚」，由14位19至29歲的年輕人組成，就我們的初步服務構思提供意見，讓我們可以從年輕人的角度出發，加深了解顧客的需要。同時，他們獲安排參觀港鐵幕後的營運情況及接受軟性技能培訓。

Youth Connect計劃下的其他主要活動，包括「'Train' 出光輝每一程」及「'Friend' 出光輝每一程」計劃。「'Friend' 出光輝每一程」於2014/2015年度已舉辦了六年，吸引大約120名中學生參加。約100名中學生於2015年夏季參與第七年的「'Train' 出光輝每一程」計劃。

公司於2015年9月與香港社會服務聯會合辦，並由Asian Charity Services鼎力支持的「從校園到就業」跨界別高峰會，滙聚超過270名來自商界、非政府機構及教育界的代表，就社會該如何支持年青人從教育過渡到就業的議題上各抒己見。我們將於2016年推出網上社區創新平台，繼續集思廣益，提出為年輕人打開就業大門的方案。

藝術

公司透過「港鐵車站藝術」計劃，在車站展出優秀的藝術作品，及舉辦各種藝術活動，為乘車環境增添姿彩。

我們於2015年在中環站的「小型展廊」—「藝術管道」舉辦了不同活動支持本地藝術家，展示他們的藝術作品。我們還透過「港鐵車站藝術 — 藝術之旅」計劃，定期在鐵路網絡車站舉行短期展覽，展出平面及立體藝術品。其中包括在2015年8月展出由香港學生以特殊需要人士的日常居住環境為主題的創新家居設計。

「車站藝術建築」計劃展出來自本港及澳洲、中國內地、日本、新西蘭、韓國、台灣和美國等地著名藝術家總共60件藝術品。港鐵網絡還設有55個社區畫廊，為市民開拓一個展現藝術才華的平台。

支持社區

2015年，「鐵路人　鐵路心」計劃慶祝成立十周年，超過6,000名義工參與了255個社區項目，協助數以萬計的人士。此外，我們向公益金等慈善機構捐款共約820萬港元，另為50個非牟利組織提供廣告位，以支持他們的工作。

公司宣揚健康生活的年度盛事「港鐵競步賽2015」於2015年9月13日舉行。今屆賽事為醫院管理局健康資訊天地籌得創紀錄的142萬港元善款，用以提高公眾預防和控制疾病的意識，以及推廣健康生活。比賽由港鐵公司與香港業餘田徑總會合辦，吸引來自不同界別的市民參加。

公司將於九龍站設立「港鐵展廊」，以互動方式加強與社區連繫。我們亦在西鐵綫沿綫提供12個鋪位供社會企業使用。

企業責任獲嘉許

公司在履行企業責任方面得到普遍的肯定，並於2015年得到國際性的表揚。

公司一直是投資者相關指數的成份股，包括道瓊斯亞太區可持續發展指數、富時社會責任指數、恒生可持續發展企業指數、「碳信息披露項目」的亞洲(日本除外)碳信息披露領袖企業指數，以及摩根士丹利資本國際環球可持續發展指數。2015年，公司於摩根士丹利資本國際環球可持續發展指數中獲得「AAA」評級，標誌著港鐵在全球道路及鐵路運輸行業的領先地位。

港鐵亦榮獲香港社會服務聯會頒發「10年Plus『商界展關懷』標誌」，以及由香港生產力促進局頒發的企業組別「香港傑出企業公民獎 — 銀獎」。

風險管理

系統功能

公司各業務單位在其日常業務過程中採納公司的「企業風險管理架構」。該架構為各業務單位提供簡單而有效的管理程序，用作辨識和檢討風險，對風險定出優先次序以分配資源作出相應風險管理。管理層亦可通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，從而有助達致更佳業務表現。

董事局在風險委員會的協助下，持續監督公司的企業風險管理架構，檢討公司的重大風險及新興風險，並對企業風險管理體系的成效展開年度檢討。風險委員會的職責及年內執行的工作載於本年報的風險委員會報告中（第126頁至第127頁）。

企業風險管理架構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架構的執行及改善工作、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。

各業務單位訂立本身的安排，實施與公司「企業風險管理架構」相符的風險管理程序，並把已辨識的風險記錄在定期檢討的風險登記冊中。在考慮已制定的風險控制措施後，按已辨識的風險的可能性及風險事件的後果，對每項風險進行評估。根據風險矩陣釐定風險評級(E1–E4)，極高風險為E1，低風險為E4。風險評級反映相應管理層處理風險須付出的關注及風險調控力度。

公司對其風險作出嚴格辨識、評估和管理。雖然在營運過程中難免承受風險，但公司在不同範疇釐定了不同的風險承受程度，例如涉及安全及提供可靠運輸服務等方面，釐定了特別低的風險承受程度。

所有風險均按輕重排序，並根據已反映了風險承受程度的風險矩陣，結合考慮風險的可能性和後果來確定處理方法。

最高類別「E1」風險須受到董事局、風險委員會及執行委員會監察。

重大風險的管理程序

公司採取主動的措施，辨識、評估和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重大風險。董事局已就執行委員會的建議制定各種風險管理策略，以辨識、評估及減低各種風險，包括建造、業務營運、財務、庫務、安全、法律/監管以及政治/聲譽等風險。

執行委員會亦會確保公司購買適當的保險，在有效及具成本效益的情況下轉移風險。

當開展新的項目或業務時，以及當新生和新興問題被視為對現有業務構成重大風險，業務單位將進行風險辨識，並制定相應的緩解措施。法律及採購處的企業風險管理團隊搜集與轉變中的營商環境和外在環境有關的事項及風險因素等資料，以助企業風險委員會辨識可能發生的潛在重大風險。

企業風險委員會、執行委員會和風險委員會每季度檢討企業風險概況並就新興風險集思廣益，以確保掌握重大風險，繼而利用風險矩陣對已辨識的重大風險進行評估，並確立風險控制負責人以貫徹執行風險控制措施。

公司現正管理的重大風險包括：

- **公司聲譽和對公司的信任**。作為一家持續受到公眾監察的公司，新鐵路工程的工期延誤和成本超支、列車服務中斷，以及在鐵路範圍內執行限制行李尺寸的規定等事件，均對公司的聲譽有所影響。公司拓展一系列增進溝通，包括定期舉行媒體發布會和聯繫社區的工作，以就關鍵事宜向持份者提供更適時、更清晰的資訊。
- **新鐵路項目工期和成本**。正如已向公眾公布，公司在香港的大型新鐵路項目持續面對各種挑戰，包括工人短缺以及工程活動十分接近營運中的鐵路和市區發展項目。新鐵路項目的工期及竣工成本已於2015年作出更有掌握的更新（沙田至中環綫除外）。沙田至中環綫的工期及竣工成本檢討將於2016年稍後完成。

- **重大鐵路服務事故。**2015年，我們的重鐵服務發生了13宗導致服務中斷達31分鐘或以上的事故(其中七宗屬公司控制能力範圍內)，而2014年的同類事故有12宗(其中九宗屬公司控制能力範圍內)。該等延誤的成因一般與個別系統問題有關。公司已就個別事故展開調查或技術研究，以辨識持續求進的機會。

- **系統擁擠。**公司重鐵網絡乘客量近年來持續增長，導致系統擁擠。2015年的乘客量較2014年增長1.9%。為提升顧客滿意度，公司正努力應對車廂擁擠及月台等候時間延長的問題，著手進行多條綫路的訊號系統升級工程，以便長遠可以加密列車班次。沙田至中環綫投入服務後，亦將有助提高載客量及分流鐵路網絡中的乘客，從而緩解擁擠程度。

- **人力資源交替安排及人手需求增加。**公司營運超過35年後，一批員工將在未來幾年達到退休年齡。同時，公司須增聘人手為新延綫通車作出準備。為處理人力資源交替安排及應對某些工作崗位的人手短缺問題，公司已作出多項措施的考慮，包括積極招聘人手、及早進行繼任安排、提升員工技術和能力，以及因應情況考慮延遲某些員工的退休。

- **系統與員工安全。**公司繼續致力提升安全，達致2015年香港重鐵網絡的須呈報事故減少6.1%。扶手電梯安全依然是一個備受關注的重點，公司將繼續向乘客推廣安全使用扶手電梯。由於公司的輕鐵系統與其他道路使用者共享通行權，故較容易與道路汽車、單車及行人發生碰撞。2015年，輕鐵與道路汽車碰撞事故較2014年有顯著改善，但與行人碰撞事故則有所增加。為提升輕鐵的安全表現，公司採取了不同措施，包括安排列車和巴士車長接受防衛性駕駛技巧培訓、制作和在路口安裝更矚目的告示牌或交通標誌，以及執行工程和營運控制措施。另一方面，去年港鐵員工遇襲事件的數目有所增加，為了更能保護員工的安全，公司已採取各種措施，包括更廣泛地使用隨身攝錄器、提供衝突管理培訓及輔導服務等。

- **與營運中鐵路交接的新鐵路工程。**隨着新鐵路項目的進展，將會有更多因圍繞連接營運鐵路的工程而衍生的潛在影響。為管理有關風險，公司加強了車務與工程團隊的緊密合作，包括在相關工程施工前執行風險控制措施，並且訂立管制和監控安排。

- **資產提升及更換。**公司在較早前公布「鐵路2.0」計劃，當中包含了未來十年同步落實的多個大型項目，包括訊號系統更換、新列車購置及混合車隊營運，將改觀目前營運鐵路的面貌。公司亦意識到同時進行這些大型項目的潛在綜合風險，因此成立了一個工務管理辦公室來監督一眾工程的綜合管理和總體風險，並就前瞻性風險和風險緩解措施定期向董事局工程委員會及董事局報告。

- **附屬公司及聯屬公司的表現。**在香港、中國內地及海外，公司有多間經營獨立業務的附屬公司及聯屬公司。公司制定了一個管理管治架構，確保公司能以股東身份對這些附屬公司及聯屬公司行使適當的監管及監控。公司透過多種方式進行監管及監控，例如實施內部監控、要求徵詢公司同意或進行諮詢，以及符合特定匯報和保證要求等。在香港以外地區，公司投資項目的財務回報亦受到匯率波動的影響。

系統成效的檢討程序

企業風險委員會代表執行委員會，對企業風險管理體系的成效，至少每年作出一次評估。作為企業風險委員會主席，法律總監及公司秘書已向執行委員會提交截至2015年12月31日止年度的企業風險管理體系成效檢討結果，並於2016年2月4日獲得執行委員會確認。風險委員會亦於2016年2月26日獲提交成效檢討結果。

風險委員會在董事局授權下，評估了公司的「企業風險管理體系」截至2015年12月31日止年度內的成效及適當性，並基於下列考慮因素得出該體系具有成效及適當性的結論：

- 重大風險的性質及嚴重程度因應業務及外在環境轉變而作出修改；
- 管理層持續監察風險的範圍及質素，包括執行委員會內的相關成員及經理就特定風險方面作出深入檢討及介紹；
- 向風險委員會及董事局匯報風險監控結果的詳程及頻率；
- 部門及業務單位每年對風險管理成效進行內部確認的結果；
- 企業風險管理體系內部審核報告的結果；
- 2015公司內部企業風險管理架構調查的結果；
- 附屬公司及聯屬公司實施風險管理的概況；及
- 借鑒參考/企業風險管理體系會議/經驗交流。

持續改善程序

企業風險委員會於2014年年中對企業風險管理架構進行了透徹的檢討，並辨識了多項改善措施。這些措施大部分已於2015年落實，例如向所有新晉升或新招聘的經理推出網上企業風險管理訓練課程，而超過110位部門主管和高級經理則參加了一系列的企業風險管理工作坊，討論與公司業務有關的風險，並就如何提升風險意識交流意見。2015年10月，公司舉辦了第二年的「風險意識週」，繼續向機構內各級員工推廣風險意識。2015年11月，企業風險委員會進行了一項內部企業風險管理調查，檢討260位經理及高級督導對風險管理實務的一般意識和接受程度，調查的整體結果正面，反映員工的風險意識和對風險管理的接受程度都很高。

我們亦透過與企業風險管理體系使用者共同檢討、進行跨行業的借鑒參考及交流經驗，緊貼風險管理的最新發展。作為「風險意識週」的一部分，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2015年參與的重要活動包括：

- 在第八次英國企業風險管理體系和第七次香港企業風險管理體系會議上，就推行企業風險管理程序的最佳實踐方法，進行交流及相互學習；
- 透過於2015年6月在香港舉行的內部「審核和風險論壇」及定期電話會議，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

公司管治是董事局全體成員的集體責任，董事局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，董事局持續努力不懈為公司識別和落實應採納的最佳常規。

本報告闡述公司所採納的公司管治最佳常規，並加以說明公司如何應用《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2015年12月31日止年度內，公司已遵守守則。

公司採取了積極措施以提升公司管治架構，為遵守由聯交所根據其關於風險管理及內部監控的諮詢總結而在守則內推出的新規則作出準備，該新規則應用於2016年1月1日或之後開始的會計期間。

董事局

整體業務管理

董事局負責管理公司整體業務。根據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19位董事局成員，其中13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(包括公司非執行董事(「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。

於2015年7月7日及根據章程細則第117條，財政司司長法團委任馬時亨教授(董事局成員)為公司主席，由2016年1月1日起生效。於2015年11月30日，馬教授由公司獨立非執行董事(「獨立非執行董事」)調任為非執行董事。錢果豐博士在其任期於2015年12月31日屆滿時已退任公司主席一職，並退任董事局成員、公司企業責任委員會主席及成員以及公司提名委員會成員。

前任署理行政總裁梁國權先生由2015年3月16日起獲委任為行政總裁，任期為3年，及繼續出任公司的執行總監會成員。並由同日起，他獲委任為公司董事局成員及公司企業責任委員會成員。

作為執行總監會領導人及執行委員會主席(執行委員會成員包括其他9名執行總監會成員及副總監 — 車務營運組成)，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。

經評估執行總監會成員的職責後，及有鑑於與持分者交流及對外溝通的需求增加，公司在2015年下半年成立了一個新的公司事務處，由於2015年9月16日獲委任為公司事務總監的蘇家碧女士帶領，該處乃由公司事務部擴展而成；並於2016年初成立了一個新的技術工程處，以推動公司在技術工程方面更上一層樓及加強監控和制衡程序，並由於2016年2月22日獲委任為技術工程總監的顏永文博士帶領。

獨立非執行董事

於上文提及，公司有19位董事局成員，其中13位為獨立非執行董事，獨立非執行董事人數超過公司董事局人數的三分之二。該比例遠高於《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。

以下是2015年內獨立非執行董事的變動：

1. 由2015年1月13日起，方正博士獲委任為獨立非執行董事，並在公司的2015周年成員大會(「2015周年成員大會」)獲推選；
2. 由2015年8月11日起，劉炳章先生及黃子欣博士獲委任為獨立非執行董事；
3. 施文信先生於2015周年成員大會完結後，退任獨立非執行董事；及
4. 由2015年8月11日起，方敏生女士辭任獨立非執行董事。

政府代表

於2015年12月31日，政府透過財政司司長法團持有公司已發行股份約75.70%，並為公司的主要股東。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)(「發展局常秘(工務)」，由韓志強先生(自2015年4月7日起)及韋志成先生(直至2015年4月6日)分別擔任)；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。跟董事局其他成員一樣，陳教授必須根據章程細則的要求輪值退任。

以下是2015年內政府代表的變動：

1. 由2015年4月7日起，獲委任為發展局常秘(工務)的韓志強先生，憑藉該委任於同日起成為非執行董事；及
2. 韋志成先生自2015年4月7日起退休而不再擔任發展局常秘(工務)，因而由同日起，他亦不再出任非執行董事。

董事局成員的委任、重選及罷免

任何人士可於任何時間，由股東於成員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周年成員大會上退任。以此途徑退任的董事可於該周年成員大會上被推選連任。透過上述兩種方法獲推選及委任的董事，均可候選連任及被重新委任。

在周年成員大會上輪值退任的董事(不包括增補董事)，須為在該次周年成員大會三年前所舉行的周年成員大會上獲推選或重選的董事。

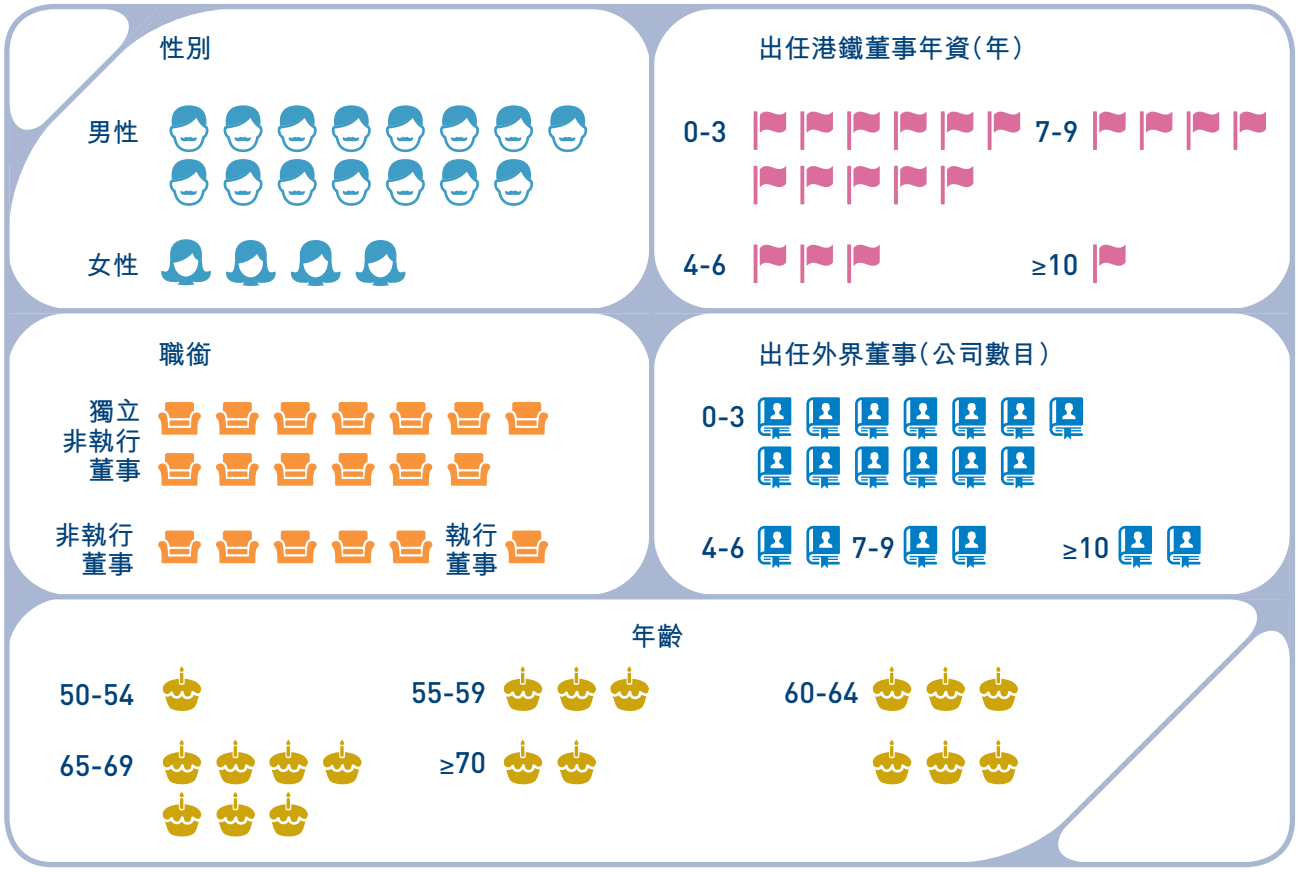
增補董事只可由香港特區行政長官撤任，並不受任何輪值退任規定的管限。

除三名增補董事外，公司與每名非執行董事均訂有服務合約，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2015周年成員大會上，錢果豐博士、陳家強教授、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根據章程細則第91及92條輪值退任，並於2015周年成員大會上獲重選/推選為董事局成員。

而根據章程細則將於2016周年成員大會(「2016周年成員大會」)上退任的董事局成員詳情，請參閱2016年4月14日致公司股東的2016周年成員大會通函，該通函包含有關建議授予發行及回購股份的一般授權、建議重選/推選退任董事、建議推選一位新獨立非執行董事及周年成員大會通告。

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公司董事局成員時,公司提名委員會(「委員會」)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2015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,委員會確認:

(i) 該政策的效能;
(ii) 該列表;及
(iii) 在參考了公司的企業策略及業務需要、該政策及該列表後,董事局現時的人數、架構及組合是合適的。

委員會及董事局於2015年8月委任劉炳章先生及黃子欣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。劉先生及黃博士的委任擴闊了董事局在技能、經驗及多元化的範疇,尤其是在工程、建造、地產及基建項目方面,從而加強了董事局的效能。

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,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的「董事局及執行總監會成員」一節內(第132至139頁)。

法規方面的確認

截至2015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。作為其職權範圍一部分的工作，委員會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性。

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2015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，檢討各董事在向公司履行其職責時所需付出的貢獻，以及有關董事有否付出足夠時間履行職責。

有關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、鄭海泉先生、劉炳章先生、李李嘉麗女士、文禮信先生及鄧國斌先生均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。2015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2015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)所制定的《工作操守指引》及董事手冊，均屬適當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最少一星期前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出。

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。每月向董事局提交的行政總裁執行摘要，內容除了公司的整體策略、主要議題及重要事宜外，還運用了交通燈指標顯示五條新鐵路項目的整體進度及各自的成本。此等報告，連同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，並可提供資料幫助他們作出符合公司利益的決策。

所有董事局成員均可獲得法律總監及公司秘書的意見及服務，而法律總監及公司秘書負責確保正確的董事局會議程序獲得遵從，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況下，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、安排或其他建議下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性質重大的任何合約、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分會議的法定人數內，但會被計算在該會議所有其他部分的法定人數內。此舉有助減少公司業務與個別董事的其他權益或任命之間可能出現的潛在衝突。

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分的法定人數內，亦不得就有關決議案投票。

公司與政府(及其相關實體)已訂立若干合約安排，部分合約為持續性質。由於政府為公司的主要股東，根據《上市規則》，該等合約安排屬關連交易(部分為持續關連交易)。載於本年報的「關連交易」及「持續關連交易」(第149至166頁)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2015年舉行了21次會議(包括8次董事局定期會議、9次董事局特別會議及4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2015年共舉行8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：

- 股東分析及投資者的回應；
- 董事手冊的更新；
- 董事局成員及董事局委員會成員之變更；
- 董事局人數、架構及組成的年度檢視；
- 公司管治職能的年度檢視；
- 截至2014年12月31日止年度內部監控系統報告；
- 有關鐵路項目及物業工程批出的合約；
- 物業發展招標策略；
- 廣告銷售服務的招標；
- 提交海外項目的投標；
- 高鐵香港段項目的更新；
- 南港島綫(東段)、觀塘綫延綫及沙田至中環綫備置工程的更新；
- 新鐵路項目的計劃及資金情況的更新；
- 2015國際業務的更新及業務發展；
- 中國內地的投資項目；
- 檢討多個營運項目的資本性資產的翻新工程；
- 2014營運表現檢視及服務可靠性措施；
- 2015年港鐵車費按票價調整機制下修訂的原則；
- 增加廣東綫直通車車費；
- 2016年預算及長遠預測；
- 2015周年成員大會；
- 於2015周年成員大會上推選/重選董事；
- 2015年度薪酬檢討；
- 2014年報及帳目；
- 2015中期報告及帳目；
- 2014可持續發展報告；
- 2014企業安全管治年報；
- 2014企業風險管理年報；
- 企業風險管理半年度報告；
- 八達通業務檢視；
- 昂坪360有限公司的2014年業績；
- 《競爭條例》的更新；
- 檢討工作操守指引；
- 修改企業責任委員會的職權範圍；及
- 審核委員會、企業責任委員會、工程委員會及風險委員會的會議議程握要。

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便提出意見。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，達成的有關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。

董事局成員收到有關的簡介後，以傳閱形式批准了一項物業發展合約(「投標交易」)。此投標交易，當中包括公司接受政府對相關土地的租約修訂的條款(「土地交易」)的要約。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)、發展局常秘(工務)(韓志強先生)及運輸署署長(楊何蓓茵女士)作為政府官員，就土地交易部分的書面決議案放棄表決通過。除上述之外，主要股東或董事局成員概無在此投標交易中擁有任何利益。

董事局特別會議

主席於年內舉行了9次董事局特別會議，討論了若干事項，包括物業發展招標、物業投資提議、高鐵香港段項目及寄發予股東一份關於高鐵香港段項目的通函。

董事局私人會議

主席於年內舉行了4次董事局私人會議。在會議上，董事局討論了執行總監會成員的委任及表現，以及董事局成員繼任計劃。

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110至111頁。

於2015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	審核委員會會議	提名委員會會議	薪酬委員會會議	工程委員會會議	風險委員會會議	企業責任委員會會議	周年成員大會會議
會議次數	8	9	4	4	3	2	6	4	2	1
董事局成員										
非執行董事										
馬時亨教授(自2016年1月1日為主席)	8/8 (附註1)	8/9 (附註1)	4/4 (附註1)	4/4 (附註1)	3/3 (附註1)	(附註1)			(附註1)	1/1
陳家強教授(財經事務及庫務局局長)	6/8 (附註2)	2/9 (附註2)	4/4		3/3	0/2 (附註2)				0/1 (附註2)
運輸及房屋局局長(張炳良教授)	8/8	3/9 (附註3)	4/4		3/3	2/2				0/1
發展局常任秘書長(工務) (韓志強)(自2015年4月7日)	5/6 (附註4)	2/7 (附註4)	3/3				5/5 (附註4)	0/3 (附註4)		0/1
運輸署署長(楊何蓓茵)	7/8 (附註5)	5/9 (附註5)	3/4 (附註5)	4/4				4/4		0/1
錢果豐博士 (主席及董事局成員至2015年12月31日)	8/8	9/9 (附註6)	4/4		3/3 (附註6)				2/2 (附註6)	1/1
發展局常任秘書長(工務) (韋志成)(至2015年4月6日)	2/2	2/2	1/1				1/1 (附註7)	1/1 (附註7)		
獨立非執行董事										
陳黃穗	8/8	9/9	4/4		3/3				2/2	1/1
陳阮德徽博士	8/8	5/9	4/4			2/2	5/6			1/1
鄭海泉	7/8 (附註8)	7/9 (附註8)	4/4 (附註8)			2/2 (附註8)			1/2 (附註8)	0/1
方正博士(自2015年1月13日)	7/8	7/9	3/4	4/4 (附註9)	(附註9)					1/1
何承天	6/8	6/9	3/4			2/2	6/6			1/1
關育材	8/8	8/9	4/4				6/6	4/4		1/1
劉炳章(自2015年8月11日)	3/3	1/2					2/2 (附註10)		1/1 (附註10)	
李李嘉麗	8/8	6/9	4/4	4/4				4/4		1/1
文禮信	8/8	9/9 (附註11)	4/4	3/4				4/4		1/1
吳亮星	7/8	8/9	2/4		2/3			4/4		1/1
石禮謙	8/8	9/9 (附註12)	3/4		(附註12)		4/6		1/2 (附註12)	1/1
鄧國斌	8/8	8/9	4/4			(附註13)	6/6 (附註13)	4/4		1/1
黃子欣博士(自2015年8月11日)	3/3	1/2		1/1 (附註14)			2/2 (附註14)			
方敏生(至2015年8月10日)	4/4	4/7	3/3		2/3 (附註15)				1/1 (附註15)	0/1
施文信(至2015年5月20日舉行的2015周年成員大會完結時)	3/3	1/4 (附註16)	2/2	2/2 (附註16)		1/1 (附註16)				1/1
執行董事										
梁國權(行政總裁及董事局成員，自2015年3月16日)	6/6	7/7	2/2 (附註17)						2/2	1/1
執行總監會成員										
馬琳(法律總監及公司秘書)									2/2 (附註18)	
張少華(歐洲業務總監)									2/2 (附註19)	
蘇家碧(公司事務總監) (自2015年9月16日)									(附註20)	

附註：

1 *馬時亨教授有1次董事局定期會議、3次董事局特別會議及1次董事局私人會議以電話會議方式進行。自2015年11月30日，馬教授退任提名委員會成員及主席。自2016年1月1日，馬教授(i)分別獲委任為企業責任委員會成員及主席，以及提名委員會及薪酬委員會成員；及(ii)退任審核委員會成員。*

2 *陳家強教授有2次董事局定期會議、3次董事局特別會議、2次薪酬委員會會議及2015周年成員大會由他的替任董事代為出席。就高鐵香港段項目，董事局於2015年6月26日及30日及11月30日舉行董事局特別會議，陳教授沒有出席該等會議以避免任何實際的或被視為的利益衝突。*

3 *張炳良教授有3次董事局特別會議由他的替任董事代為出席。就高鐵香港段項目，董事局於2015年6月26日及30日及11月30日舉行董事局特別會議，張教授沒有出席該等會議以避免任何實際的或被視為的利益衝突。*

4 *自2015年4月7日，韓志強先生獲委任為工程委員會成員及風險委員會成員。韓先生有1次董事局定期會議、1次董事局特別會議及2次風險委員會會議由他的替任董事代為出席。就高鐵香港段項目，董事局於2015年6月26日及30日及11月30日舉行董事局特別會議，韓先生沒有出席該等會議以避免任何實際的或被視為的利益衝突。*

5 *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。就高鐵香港段項目，董事局於2015年6月26日及30日及11月30日舉行董事局特別會議，楊女士沒有出席該等會議以避免任何實際的或被視為的利益衝突。*

6 *錢果豐博士有4次董事局特別會議以電話會議方式進行。自2016年1月1日，錢博士退任企業責任委員會成員及主席以及提名委員會成員。*

7 *自2015年4月7日，韋志成先生退任工程委員會成員及風險委員會成員。*

8 *鄭海泉先生有3次董事局定期會議、3次董事局特別會議、1次董事局私人會議、1次企業責任委員會會議及1次薪酬委員會會議以電話會議方式進行。*

9 *自2015年1月13日，方正博士獲委任為審核委員會成員，並於2015年5月20日舉行的2015周年成員大會完結時，成為審核委員會主席。自2015年8月11日，他亦獲委任為提名委員會成員。*

10 *自2015年8月11日，劉炳章先生獲委任為工程委員會成員及企業責任委員會成員。*

11 *文禮信先生有2次董事局特別會議以電話會議方式進行。*

12 *石禮謙先生有1次董事局特別會議及1次企業責任委員會會議以電話會議方式進行。自2015年11月30日，石先生獲委任為提名委員會成員及主席，並自2016年1月1日退任企業責任委員會成員。*

13 *自2016年1月1日，鄧國斌先生獲委任為薪酬委員會成員，並退任工程委員會成員。*

14 *自2015年8月11日，黃子欣博士獲委任為審核委員會成員及工程委員會成員。*

15 *自2015年8月11日，方敏生女士退任提名委員會成員及企業責任委員會成員。*

16 *施文信先生有1次董事局特別會議以電話會議方式進行。他於2015年5月20日舉行的2015周年成員大會完結時，退任審核委員會成員及主席以及薪酬委員會成員。*

17 *自2015年3月16日，梁國權先生獲委任為行政總裁及董事局成員。由於1次董事局私人會議由主席與非執行董事進行，因此，梁先生沒有出席。*

18 *自2016年1月1日，馬琳女士退任企業責任委員會成員。*

19 *自2016年1月1日，張少華先生退任企業責任委員會成員。*

20 *自2016年1月1日，蘇家碧女士獲委任為企業責任委員會成員。*

董事局委員會會議

於2015年3月16日及8月13日共舉行了2次董事局委員會會議，法定出席人數為2人，目的是：

- 省覽截至2014年12月31日止年度末期股息及2014年報和帳目，並向股東提議在2015周年成員大會上予以批准，以及批准業績的初步公告；及
- 批准截至2015年6月30日止半年度的中期股息及2015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。每位執行總監在上任時亦獲提供相同介紹計劃。

新董事局成員(於2015年內獲委任的方正博士、劉炳章先生、黃子欣博士及發展局常秘(工務)(韓志強先生))，以及公司事務總監蘇家碧女士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它們的趨勢。

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

顏永文博士於2016年2月22日獲委任為技術工程總監及執行總監會成員，亦已獲安排上述培訓計劃及熟習計劃。

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，當中列載董事職責及董事局於公司管治職能及各董事局委員會之職權範圍。該等方面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2016年1月12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2015年5月，董事局成員獲安排實地視察公司在國內的首個物業發展項目，名為「天頌」，從而讓董事局成員獲得第一手資料以了解該項目的發展進度及銷售安排。此外，工程委員會成員獲安排實地視察高鐵香港段項目的不同建築工地，好讓他們對工地環境及建造進度有更多了解。再者，風險委員會成員獲安排乘搭輕鐵列車並實地視察其中一個輕鐵站，讓他們親身體驗輕鐵的實際運作環境。

公司的外聘法律顧問於2015年1月13日及2016年1月12日的董事局會議上向董事局及執行總監會成員簡介有關董事手冊的更新；及於2015年11月簡介了關於《競爭條例》的更新。

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。

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2015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
董事局成員			
非執行董事			
馬時亨教授(自2016年1月1日獲委任為主席)	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	√	√
發展局常秘(工務)(韓志強)(自2015年4月7日)	√	√	√
運輸署署長(楊何蓓茵)	不適用	√	√
錢果豐博士(主席及董事局成員，至2015年12月31日)	不適用	√	√
發展局常秘(工務)(韋志成)(至2015年4月6日)	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	√	√
方正博士(自2015年1月13日)	√	√	√
何承天	不適用	√	√
關育材	不適用	√	√
劉炳章(自2015年8月11日)	√	√	√
李李嘉麗	不適用	√	√
文禮信	不適用	√	√
吳亮星	不適用	√	√
石禮謙	不適用	√	√
鄧國斌	不適用	√	√
黃子欣博士(自2015年8月11日)	√	√	√
方敏生(至2015年8月10日)	不適用	√	√
施文信(至2015年5月20日舉行的2015周年成員大會完結時)	不適用	√	√
執行董事			
梁國權(自2015年3月16日)	不適用	√	√
執行總監會成員			
梁國權(自2015年3月16日獲委任為行政總裁)	不適用	√	√
張少華(歐洲業務總監)	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	√	√
蘇家碧(公司事務總監)(自2015年9月16日)	√	√	√
鄧智輝(物業總監)	不適用	√	√
黃唯銘(工程總監)	不適用	√	√
楊美珍(商務總監)	不適用	√	√

* *適用於2015年新委任之董事。*

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其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升高級行政人員的商業觸覺、領導及管理技巧。

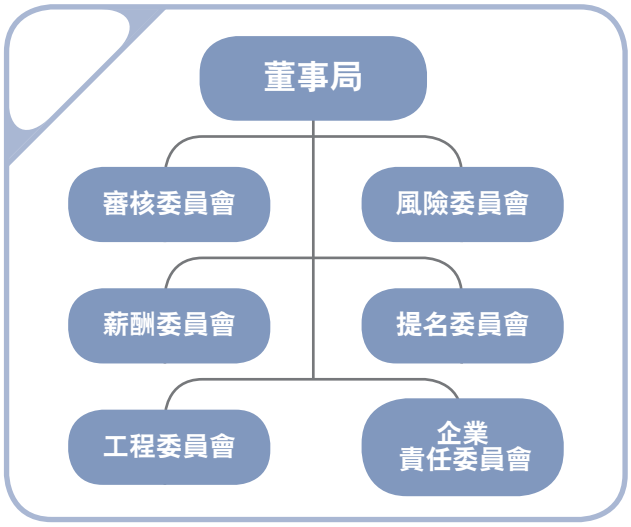
為了支持高級行政人員在商業觸覺上的發展，這計劃持續安排著名大學商業學院教授分享各領域最新的商業知識。不同行業中具領導地位的公司的高級行政人員也被邀請出席公司內部研討會，分享他們成功的故事、管理理念、個人才智和深入見解，讓港鐵的高級行政人員能與香港其他優秀企業分享和學習。此外，由港鐵與其他五間企業成立了一個卓越學習聯盟，持續提供一個跨企業的學習平台予高級行政人員學習及分享卓越營商模式。高級行政人員均積極參與內部研討會和卓越學習聯盟。

問責性

董事局成員負責集團的綜合帳項。截至2015年12月31日止之綜合帳項是按持續經營準則編製，並真實及公平反映集團的財務狀況及集團於年內的財務表現和現金流量。於編製截至2015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2015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121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，集團所採納的新及經修訂會計政策及規定，以及會計政策的變動，均在採納前經審核委員會討論及批准。

董事局委員會



作為良好公司管治的重要部分，董事局共成立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。

董事局委員會每名成員的出席記錄載於本年報第110至111頁。

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「審核委員會報告書」(第124至第125頁)。

風險委員會

風險委員會的職責和其年度的工作的詳情載於本年報「風險委員會報告書」(第126至第127頁)。

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)
鄭海泉先生
何承天先生
鄧國斌先生(自2016年1月1日)
施文信先生(至2015年5月20日舉行的2015周年成員大會完結時)

非執行董事
馬時亨教授(自2016年1月1日)
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)

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2015年舉行了2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2014年報中所載的2014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2014年表現期的獎金；
- 檢討及審批按「2014年股份獎勵計劃」合資格僱員可獲授予的受限制股份和/或表現股份；
- 就執行總監會成員在2015年7月生效的薪酬作出年度檢討；
- 決定及批准有關財務總監羅卓堅先生於2016年7月1日合約屆滿之安排；
- 決定及批准執行總監會以下成員的薪酬：
  - 梁國權先生(為行政總裁，由2015年3月16日起生效)；
  - 蘇家碧女士(為公司事務總監，由2015年9月16日起生效)；及
  - 顏永文博士(為技術工程總監，由2016年2月22日起生效)。

提名委員會

提名委員會成員：

獨立非執行董事
石禮謙先生(自2015年11月30日為成員及主席)
陳黃穗女士
方正博士(自2015年8月11日)
吳亮星先生
方敏生女士(至2015年8月10日)
馬時亨教授(成員及主席至2015年11月29日)

非執行董事
馬時亨教授(自2016年1月1日)
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)
錢果豐博士(至2015年12月31日)

提名委員會的職責

提名委員會向董事局提名及推薦人選，以填補董事局的空缺，以及行政總裁、財務總監及營運總監(倘營運總監的職位存在)的職位。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，或任何其他人選(行政總裁有權首先同意該其他人選)。

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2015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；
  - 重新委任於2015周年成員大會上退任和重選/推選連任的董事，及批核獨立非執行董事的獨立性；
  - 提名新的獨立非執行董事；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。

工程委員會

工程委員會成員：

獨立非執行董事

何承天先生(主席)
陳阮德徽博士
關育材先生
劉炳章先生(自2015年8月11日)
石禮謙先生
黃子欣博士(自2015年8月11日)
鄧國斌先生(至2015年12月31日)

非執行董事

發展局常秘(工務)(韓志強先生，自2015年4月7日及
韋志成先生，至2015年4月6日)

工程委員會的職責

工程委員會的主要職責為監察任何有關設計及/或建造的新工程項目，當中包括在香港及海外的鐵路和物業項目，而其涉資金額超逾由董事局決定的數值，並向董事局匯報有關項目於施工計劃及成本方面的進度。

工程委員會的工作

於2015年，工程委員會舉行了6次會議。根據其職權範圍，委員會執行以下工作：

- 檢討在香港已獲批准方案的5條主要鐵路擴展工程的進度，即西港島綫、觀塘綫延綫、南港島綫(東段)、高鐵香港段及沙田至中環綫(「主要鐵路擴展工程」)；
- 檢討主要鐵路擴展工程的支出，並與已獲批准的預算比較，包括已制定的成本控制系統；
- 概述香港及中國內地的物業工程的計劃及成本；
- 概述海外鐵路工程的計劃及成本；及
- 檢討內部審核方案及有關鐵路工程的審核結果。

企業責任委員會

企業責任委員會成員：

非執行董事

馬時亨教授(自2016年1月1日為成員及主席)
錢果豐博士(成員及主席至2015年12月31日)

獨立非執行董事

陳黃穗女士
鄭海泉先生
劉炳章先生(自2015年8月11日)
方敏生女士(至2015年8月10日)
石禮謙先生(至2015年12月31日)

執行總監會成員

梁國權先生(行政總裁，自2015年3月16日)
蘇家碧女士(公司事務總監，自2016年1月1日)
人力資源總監(自2016年1月1日)
張少華先生(歐洲業務總監，至2015年12月31日)
馬琳女士(法律總監及公司秘書，至2015年12月31日)

企業責任委員會的職責

根據於2016年1月1日起生效的經修訂的職權範圍，企業責任委員會的職責包括監察與持分者交流及對外溝通的策略、向董事局建議企業責任政策、檢視和監察相關政策及倡議活動的實施和推行、識別由外在的企業責任管理趨勢帶來的挑戰、審閱年度可持續發展報告並向董事局提出批核建議、檢討公司在環境和社會項目上的表現，以及在有需要時向董事局匯報更新。另請參閱本年報「企業責任」一節(第96至100頁)。

企業責任委員會的工作

企業責任委員會於2015年共舉行了2次會議。委員會於2015年內執行了的主要工作包括：

- 回顧公司與社區及員工就推行有關青年發展計劃，如「青思聚」和「青年講座」的交流；
- 回顧公司於首三個季度的贊助及捐贈項目及集中總結公司為社區提供的財務和非財務支援；
- 總結《2014年可持續發展報告》的回饋並擬定2015年的報告方針與原則；
- 檢視公司的企業責任活動發展方向；
- 審視《2014年可持續發展報告》並向委員會作出審批建議；及
- 回顧「車站藝術」計劃。

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。2015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。

風險管理與內部監控系統

董事局須對公司及其附屬公司的內部監控系統及風險管理系統(「企業風險管理體系」)負責，並制定合適的政策及檢討該等系統的有效性。由董事局、管理層及有關人士所推行的內部監控與風險管理系統，旨在管理(而非消除)未能達致以下範疇的目標的風險，而且只能就不會有重大的失實陳述或損失作出合理而非絕對的保證：

- 營運的效益及效率
- 財務匯報的可靠性
- 遵守適用的法律及規例
- 風險管理的成效

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，執行委員會需辨識及評估公司所面對的風險，以供董事局考慮，並透過設計、推行及監察一套適當的內部監控與風險管理系統，以落實董事局所採納的政策。除執行委員會需履行其監察該等系統之工作並向董事局保證已履行其相關職責，及確認該等系統為有效及合適外，所有僱員在其責任範疇內均負有風險管理與內部監控的責任。

系統概覽

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)
- 成本控制執行管理委員會(項目)

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。於公司全面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「企業風險管理體系」的詳情，辨識、評估及管理重大風險的程序，及檢討企業風險管理體系成效的程序，載於本年報「風險管理」一節(第101至第103頁)。

董事局於風險委員會協助下持續監督公司的企業風險管理體系。風險委員會的職責及2015年內執行的工作載於本年報「風險委員會報告書」(第126至第127頁)。

董事局亦透過審核委員會對公司的內部監控系統作持續監督，並最少每年對其效益作出檢討。

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、處及部門程序及手冊、設立委員會、工作小組以及各有關品質保證單位，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序及手冊，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規及規例。彼等須辨識任何新頒布或更新的法規，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規及規例的遵從。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。有關遵守法規及規例的事宜，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。

處別總監，部門主管，包括負責海外項目的業務及項目經理，需要對其負責的風險管理與內部監控系統作每年評估及有效性的確認。

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事宜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。執行委員會和審核委員會每半年收到一份關於經舉報小組處理的舉報個案、人力資源管理部處理的員工投訴、及其他內部調查的總結報告。

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：

- 刊發指引說明:
  - (i) 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
  - (ii) 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；
- 為所有董事局成員及執行總監會成員和可能擁有公司內幕消息的高級人員提供培訓，有需要時，公司會按《證券條例》的最新發展/要求安排持續培訓；
- 在《證券條例》下，就有關公司的持續責任，定期向公司的高級人員發出提示，包括提供一份指引的副本和培訓課程錄影片段的網上連結；
- 根據《證券條例》更新公司的《工作操守指引》；及
- 由執行委員會每年檢討有否符合《證券條例》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。

內部審核部乃獨立於公司管理層，在評估及監察公司的風險管理與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。

風險管理體系成效的評估

風險委員會經董事局授權審議了公司截至2015年12月31日年度企業風險管理體系，並確認了體系的成效。審議體系成效的詳情，已載於本年報「風險管理」一節內的「系統成效的檢討程序」(第103頁)。

內部監控系統的效益評估

就截至2015年12月31日止年度，審核委員會就董事局賦予之權責，對公司及其附屬公司的內部監控系統的效益作出評估，其程序包括：

- 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；
- 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；
- 審閱執行委員會及內部審核部提交的文件，包括：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；有關舉報的半年總結報告；公司風險管理與內部監控系統報告；內部審核部的效益評估報告；未決訴訟及合規事項報告；及
- 在本年度內部審核對公司及其附屬公司的內部監控系統的效益作出評估的結果。

公司會計、財務滙報及內部審核的資源評估

財務處及內部審核部就截至2015年12月31日年度已檢討並認為公司的會計、財務匯報及內部審核職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及有關預算均足夠合適。

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，以監察集團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律、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。

董事局之年度檢討

董事局透過風險委員會和審核委員會已對公司的風險管理及內部監控系統作持續監督。而就截至2015年12月31日的年度評估，董事局認為公司及其附屬公司的風險管理及內部監控系統是有效及足夠。同時期間亦沒有重大監控失誤、弱項或關注事項。

董事局亦已檢討並認為公司的會計，財務匯報及內部審核職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及有關預算均足夠合適。

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；這樣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。危機管理小組於2015年7月進行過一次演習，而其影子小組成員亦已於2015年11月進行了演習。

附屬公司及聯營公司的管治

公司有多間附屬公司及聯營公司設於香港、中國內地以及海外經營獨立業務。儘管這些附屬公司及聯營公司為相互獨立的法人實體，公司作為這些附屬公司及聯營公司的股東，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。各附屬公司或聯營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。經營重要業務的附屬公司及聯營公司，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營公司的合規情況。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

堅守誠信和負責任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》清晰說明了公司業務道德標準及員工責任的企業要求，以提高透明度，並以公平、公正和誠信為最高的原則營運公司所有地區的業務。

為確保《工作操守指引》的內容適用和符合法律標準，公司定期檢討及更新這些文件。公司於2014年全面檢討《工作操守指引》，並已於2015年6月向員工派發修訂版。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識外，亦鼓勵員工舉報確實或有可能違法及不當行為，並已制定舉報程序，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》亦已登載於公司網站(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營公司推廣相約的道德標準。

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分的任何機構)的費用載於本年報之帳項附註9D(第189頁)。

為了保持作為公司外聘核數師的誠信和客觀性，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集團連續擔任這項工作逾七年。

與股東的溝通

周年成員大會

公司的周年成員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周年成員大會，並回答股東的提問。

2015周年成員大會於2015年5月20日假座香港九龍灣的九龍灣國際展貿中心展貿廳3(6樓)舉行。為了方便未能出席周年成員大會之公司股東，整個會議程序的視像片段已於當日傍晚登載於公司網站。

2016周年成員大會已預定於2016年5月18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。



2015股東週年大會

2015周年成員大會上通過的決議案

主席建議了在2015周年成員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，主席亦已根據章程細則第71條，行使其作為2015周年成員大會主席的權利，要求就所有決議案以投票表決方式，並用電子投票方式進行。

於2015周年成員大會，共13項決議案(決議案第3號包含7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2015年4月16日致公司股東的2015周年成員大會通函內(包括2015周年成員大會通告)。為方便未能出席2015周年成員大會之股東，現載列獲通過的決議案摘要如下：

(1) 採納公司截至2014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2014年12月31日止年度的末期股息每股0.80港元；

(3) (a) 重選錢果豐博士為公司董事局成員；
(b) 重選陳家強教授為公司董事局成員；
(c) 推選方正博士為公司董事局成員；
(d) 推選關育材先生為公司董事局成員；
(e) 推選梁國權先生為公司董事局成員；
(f) 推選李李嘉麗女士為公司董事局成員；及
(g) 推選鄧國斌先生為公司董事局成員。

(4) 重新委任畢馬威會計師事務所為公司核數師，並授權董事局釐定其酬金；

(5) 向董事局授予一般授權，以分配、發行、授出、分派及以其他方式處理公司的額外股份，該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*；

(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*；及

(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公司的額外股份(即加入相當於公司購回股份的總數)的權力*。

* *(決議案全文載於2015周年成員大會通告內。)*

投票表決結果已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成員大會與股東溝通。

召開成員大會

公司董事可召開成員大會。

倘股東要求公司召開成員大會，該股東可向公司董事提出要求，但在公司收到股東要求時，該股東須佔全體有權在成員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成員大會上處理的事務的一般性質；及可包含可在該成員大會上恰當地動議並擬在該成員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日內召開成員大會，及成員大會須在召開該成員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成員大會上恰當地動議並擬在該成員大會上動議的決議，則關於該成員大會的通知，須包含關於該決議的通知。如關於該決議的通知，已包含在關於成員大會的通知內，則可在該成員大會上處理的事務，包括該決議。如有關決議採用特別決議的形式提出，則除非關於有關成員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成員大會。

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

成員大會

公司於2016年2月1日假座香港九龍灣的九龍灣國際展貿中心展貿廳3(6樓)舉行了成員大會(「成員大會」)，以獲得公司獨立股東批准通過下列決議為普通決議(「該普通決議」)：

「動議就落實高鐵香港段安排而言，謹此批准、確認及追認高鐵香港段協議；謹此宣派特別股息並於高鐵香港段協議所載條件達成後於董事局決定的日期按董事局決定的方式支付；及本公司行政總裁或董事局任何兩名成員或本公司執行總監會任何兩名成員獲授權作出一切進一步行動及事宜、同意該等修訂或修改以及簽立其他文件及契據(及如有需要可在其上蓋上本公司的公司印章)，並採取其認為就落實高鐵香港段協議及高鐵香港段安排及其項下擬進行的交易的條款及/或使其生效而言可能屬必要、適宜及權宜的一切步驟。」

於考慮該普通決議之前，主席已根據章程細則第71條，行使其作為成員大會主席的權利，要求就該普通決議案以投票表決方式並用電子投票方式進行。該普通決議於會上獲得超過98%票數通過。

為了方便未能出席成員大會之公司股東，整個會議程序的視像片段已於當日傍晚登載於公司網站。

成員大會的投票表決結果已於會後同日登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

股東提呈建議的程序

股東可根據《公司條例》及章程細則向成員大會提呈建議。

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(登載於公司網站(www.mtr.com.hk))，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，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「投資者關係」一節(第94至95頁)。

組織章程文件

公司章程細則(中英文版本)已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。截至2015年12月31日止，章程細則並無任何變動。

承董事局命

馬琳
董事局秘書
香港，2016年3月11日

審核委員會報告書

於本報告書日期，公司的審核委員會(於本報告書稱為「委員會」)由5位非執行董事組成，其中4位為公司的獨立非執行董事(「獨立非執行董事」)。

於年內的委員會成員

獨立非執行董事

方正博士[1](自2015年1月13日為成員；及自2015年5月20日為主席)

李李嘉麗女士

文禮信先生

黃子欣博士(自2015年8月11日)

施文信先生[2](成員及主席至2015年5月20日)

馬時亨教授[3]

非執行董事

運輸署署長(楊何蓓茵女士)

附注:

1 *獨立非執行董事方正博士由2015年1月13日起，獲委任為委員會成員，並在公司於2015年5月20日舉行的2015周年成員大會(「2015周年成員大會」)完結後，獲委任為委員會主席。*

2 *施文信先生於2015周年成員大會完結後，退任公司獨立非執行董事、委員會主席及成員和公司薪酬委員會成員。*

3 *馬時亨教授由2016年1月1日起退任委員會成員。*

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。

委員會的職責

依據委員會的職權範圍(登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及香港聯合交易所有限公司網站)，委員會的職責包括下列所述關於公司業務的財務及成效事宜，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的同時不會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。

委員會協助董事局持續監察公司財務控制系統及內部監控系統。委員會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。董事局可透過這些控制及系統監察公司的整體財務狀況並保障公司的資產。如上年度的報告中所述，檢討公司風險管理系統成效的職責已全然納入公司風險委員會的職權。有關以上機制的詳情已載列於本年報第117頁至120頁公司管治報告書內「風險管理及內部監控系統」一節。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，並在合適的情況下向董事局提出建議。委員會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。

除上述職責外，委員會於2015年內亦檢討了因高鐵香港段項目及公司其他新鐵路項目的發展對公司2014年年度帳項及2015年中期帳項所帶來的財務影響。

委員會主席於每次委員會會議後，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。

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，會議記錄草稿會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。委員會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。合共4次的季度會議已安排於2016年2月，5月，8月及11月舉行。

2015年委員會的工作

委員會在2015年舉行了4次會議。在這4次會議中，其中兩次會議用作審閱截至2014年12月31日止年度公司的年度業績。首次會議集中討論香港的業務營運、內部監控及內部審核相關項目，而第二次會議則主要探討會計及財務匯報事宜、香港以外的業務營運，以及未決訴訟及合規事宜。

委員會於2015年的主要工作包括：

財務

- 審閱2014年報與帳項及2015中期報告與帳項的草稿，特別是因高鐵香港段項目及公司其他新鐵路項目的發展所帶來的財務影響，並向董事局建議批准；
- 審閱及建議呈示予薪酬委員會的文件，標題為《確認「2008年浮動獎金計劃」支付有關2014年獎金的財務數目》；
- 預覽2015年的年度會計及財務匯報事宜。

內部審核

- 核准2016年內部審核計劃；
- 審閱分別由2014年7月至12月及2015年1月至6月的兩份由內部審核部編寫的半年報告；
- 審閱截至2014年12月31日止年度公司的內部監控系統報告；
- 審閱分別由2014年7月至12月及2015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2014年有關內部審核部的效益評估報告；及
- 在沒有管理層列席的情況下，會晤內部審核部主管。

外聘核數師 — 畢馬威會計師事務所

- 審閱畢馬威會計師事務所的審核計劃；
- 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；
- 檢討由畢馬威會計師事務所提交的稅務事宜、合規事宜、2014年的年度帳項及2015中期帳項的主要事項；
- 檢討畢馬威會計師事務所2015年審核工作的收費建議；
- 檢討畢馬威會計師事務所的內部監控及審批程序的獨立性；及
- 在沒有管理層列席的情況下，會晤畢馬威會計師事務所代表。

其他

- 檢討未決訴訟，及有關法規及規例、營運協議和兩鐵合併相關的協議的合規事宜；
- 檢討已更新的管理管治體系（載於本年報第120頁的公司管治報告書內）；
- 審閱港鐵附屬公司的審核/管治委員會會議記錄；及
- 簡介提早採納已修訂的《企業管治守則》。

每名委員會成員的出席記錄載於本年報第110頁至111頁公司管治報告書內「董事局及董事局委員會會議」一節。

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，行政總裁（前署理行政總裁）、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、新鐵路項目的最新成本狀況及進度、物業業務以及未決訴訟及合規事宜。

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2016年度集團的外聘核數師，惟待公司股東於2016年周年成員大會上批准通過。

方正博士
審核委員會主席
香港，2016年3月11日

委員會已檢討及確認審核委員會報告書。

風險委員會報告書

於本報告書的日期，公司的風險委員會(於本報告書稱為「委員會」)由七位非執行董事組成，其中五位為公司的獨立非執行董事(「獨立非執行董事」)。

於年內的風險委員會成員

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

前發展局常任秘書長(工務)(韋志成先生)(至2015年4月6日)
發展局常任秘書長(工務)(韓志強先生)(自2015年4月7日起)
運輸署署長(楊何蓓茵女士)

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)及香港聯合交易所有限公司網站。

委員會的主要職責，包括檢討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；檢討公司的重大風險及主要新興風險，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」檢討；檢討企業風險管理功能的成效；及檢討公司的危機管理安排。

委員會協助董事局持續監察公司的企業風險管理體系。委員會每年檢討企業風險管理體系的成效，並向董事局就有關檢討作出匯報。有關企業風險管理體系的功能及程序詳情、管理中的重大風險、及檢討企業風險管理體系成效的程序，已載於本年報第101至103頁「風險管理」一節。委員會每年根據公司年內的活動，議定一系列圍繞主要風險而定出的專題檢討及介紹，邀請相關的管理人員作出匯報和參與互動的討論，並根據檢討及討論的結果向管理層提供合適的建議。

會議秘書參考委員會已議定的專題檢討及介紹，及當其時的熱點題目，與委員會主席商定每次會議議程。

委員會主席於每次委員會會議後，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。

委員會會議記錄由會議秘書預備，詳細記錄委員會成員考慮過的事宜，包括委員會成員的建議及觀察。會議記錄草稿會發送予委員會成員，在考慮委員會成員就會議記錄草稿所提出的意見後，委員會在下一個委員會會議上正式採納會議記錄草稿。

委員會已安排在2016年的2月、5月、7月和11月份舉行合共四次的季度會議。

2015年委員會的工作

委員會在2015年舉行了四次會議。委員會檢討了公司截至2014年12月31日年度的企業風險管理年度報告及企業風險管理體系成效，並於2016年2月26日檢討了截至2015年12月31日年度的企業風險管理年度報告及企業風險管理體系成效。

委員會在每次會議中，對公司的重大風險及主要新興的風險作出檢討。在委員會的第一次會議，委員會就主要風險範圍議定了一系列「深入」檢討及介紹的議題，而這些檢討和介紹已按計劃完成。有關的執行總監會成員和經理應邀出席了委員會會議作出專題檢討或介紹，及聽取委員會的相關意見及建議作出相應跟進。

委員會特別檢討了公司在其業務營運處理風險的定位，並已把其審議結果遞交了董事局，且得到董事局的同意。

法律總監及公司秘書，總經理 — 管治及風險管理和高級經理 — 企業風險，作為企業風險管理功能的代表，參與了2015年內委員會全部的四次會議，就企業風險管理相關的提問作出匯報和解答。

委員會於2015年的主要工作包括：

「深入」專題檢討

- 過分著重於列車服務的可靠性和準時程度而衍生的安全風險
- 應對流行疾病威脅
- 管理層架構和人力資源交替的挑戰
- 輕鐵月台擁擠問題與安全風險
- 能源成本優化
- 網絡威脅和營運系統保安；和
- 就安全事項與政府和乘客的溝通

其他檢討

- 附屬公司及聯屬公司企業風險管理的管治；
- 危機管理系統和實施；
- 保險組合，保險金額，年度保費和賠付率；
- 在裂縫路軌上行車的風險；
- 提早採納《企業管治守則》內新的風險管理的規定；和
- 公司的風險承受意願

實地參觀

- 乘搭輕鐵及實地視察當中車站以便更瞭解輕鐵實際營運環境

委員會會議的委員出席記錄載於本年報第110至111頁「公司管治報告書」內「董事局及董事局委員會會議」一節。

文禮信
風險委員會主席
香港，2016年3月11日

委員會已檢討及確認風險委員會報告書。

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、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。

委員會現有七位非執行董事，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2015年的工作摘要列載於第114頁至115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 — 如受限制股份及表現股份；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2015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2015年，公司設有「2007年認股權計劃」及「2014年股份獎勵計劃」。

(i) 2007年認股權計劃

2007年認股權計劃(「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。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。本計劃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2015年12月31日於2007年計劃下已行使及已發行的認股權，已列載於董事局報告書「董事於公司股份及相關股份的權益」一段。

有關2007年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47。

(ii) 2014年股份獎勵計劃

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。公司於2015年根據2014年計劃向公司選定的僱員授予股份，當中包括執行總監會成員。

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。

有關2014年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股份詳情，則列載於帳項附註10及47。

退休金計劃

公司在香港設有四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。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。

(b) 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。

(c) 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。

(d) 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。

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	2015	2014
袍金	**7.1**	5.7
基本薪金、津貼及其他實物收益	**41.2**	44.0
與表現掛鈎的薪酬	**15.4**	10.8
退休金計劃供款	**6.0**	5.2
	69.7	65.7

有關截至2015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，2016年2月29日

董事局及執行總監會成員



從左至右：(第一行)馬時亨教授(主席)、梁國權(行政總裁)、陳黃穗、陳阮德徽博士、鄭海泉；(第二行)文禮信、吳亮星、石禮謙、鄧國斌、黃子欣博士

董事局成員

馬時亨教授，現年64歲，自2016年1月1日起出任非執行主席。他於2013年7月加入董事局為獨立非執行董事，並於2015年11月30日起調任為非執行董事。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、富衛集團的獨立非執行董事、加拿大赫斯基能源公司董事，並為中糧集團有限公司外部董事。馬教授曾任中國移動通信集團公司外部董事(直至2016年2月2日)、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委員(直至2015年12月29日)及Hutchison Port Holdings Management Pte. Limited的獨立非執行董事(直至2015年12月1日)。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年至2008年7月期間，馬教授擔任香港特區政府商務及經濟發展局局長。他是中國投資有限責任公司國際諮詢委員會委員以及美國銀行集團全球顧問委員會委員。馬教授現為香港大學經濟金融學院名譽教授、香港理工大學高級管理深造學院專業應用教授(金融)及香港中文大學工商管理名譽教授。他持有香港大學文學士(榮譽)學位，主修經濟及歷史。馬教授於2014年10月獲嶺南大學頒授榮譽社會科學博士。他於2009年獲頒授金紫荊星章，並於2010年獲委任為太平紳士。

錢果豐博士，現年64歲，於2003年7月至2015年12月期間出任本公司非執行主席。他於1998年加入董事局，服務本公司達17年，並於2016年1月1日退任董事局。

梁國權，現年55歲，自2015年3月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Mandarin Oriental International Limited的非執行董事、大學教育資助委員會轄下質素保證局的主席、香港房屋協會副主席、The Chinese International School Foundation Limited的董事會成員，以及香港公益金名譽副會長及董事會成員。他曾任香港飛機工程有限公司的獨立非常務董事及香港公益金執行委員會委員。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。他亦為若干本公司集團成員的公司董事。

陳黃穗，現年69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



從左至右：(第一行)方正博士、何承天、關育材、劉炳章、李李嘉麗；(第二行)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)、韓志強(發展局常任秘書長(工務))、楊何蓓茵(運輸署署長)

會大學校董會副主席、香港小童群益會副主席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66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、及其國際學院顧問。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，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榮譽資深會員(自2015年9月14日)及該學會婦女組織的全球顧問(自2015年9月13日)。她曾任信佳集團管理有限公司顧問(直至2015年12月31日)、香港特區政府社會福利諮詢委員會及環境諮詢委員會的成員，及國際物流與運輸學會總會會長。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67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、和記黃埔有限公司及長江和記實業有限公司的獨立非執行董事。他曾任滙豐控股有限公司的執行董事及其集團行政總裁的顧問，以及太古地產有限公司的非執行董事。在公職方面，鄭先生曾任中國銀行業協會副會長及現任離職公務員就業申請諮詢委員會的委員。他曾任「香港特別行政區行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會」主席，以及香港金融管理局外匯基金諮詢委員會委員。鄭先生於2008年獲委任為中國人民政治協商會議(「政協」)第11屆全國委員會委員，及第11屆北京市政協高級顧問。鄭先生於2005年獲香港中文大學及香港公開大學分別頒授榮譽社會科學博士及榮譽工商管理博士銜。他亦於2005年獲頒金紫荊星章。鄭先生持有香港中文大學社會科學(經濟)學士，以及奧克蘭大學經濟學系哲學碩士學銜。

方正博士，現年69歲，自2015年1月起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年至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委員、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77歲，獨立非執行董事，1991年起出任董事局成員。他是一位專業建築師。何先生曾任王董集團之集團主席(直至2015年12月31日)及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。何先生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64歲，自2014年10月起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的獨立非執行董事。他曾出任香港中華煤氣有限公司的高級顧問、執行董事暨營運總裁，及深圳市燃氣集團股份有限公司的董事。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。

劉炳章，現年64歲，在2015年8月11日加入董事局為獨立非執行董事。他是特許測量師，具備參與香港及中國內地的建造、房地產及基建項目的豐富經驗。他現為瑞安集團公司旗下瑞安建業資產管理(香港)有限公司的項目發展總監。劉先生為建滔積層板控股有限公司的獨立非執行董事及其提名委員會主席，並為審核委員會和薪酬委員會成員。他為香港專業聯盟創辦人之一，並自2012年6月起出任主席。他為大嶼山發展諮詢委員會委員兼規劃及保育小組副主席、經濟發展委員會委員兼專業服務業工作小組召集人及為香港理工大學校董會成員。他亦為中國人民政治協商會議上海市委員會委員，及為香港測量師學會資深專業會員。劉先生曾任香港測量師學會會長、英國皇家特許測量師學會香港分會會長及香港特區立法會議員。他亦曾任香港城市大學校董會成員、市區重建局非執行董事及長遠房屋策略督導委員會委員。劉先生持有香港理工學院(現稱香港理工大學)的工料測量學高級文憑及香港大學建築管理碩士學位。

李李嘉麗，現年61歲，自2014年10月起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月起擔任公務員敍用委員會成員；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。她曾出任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。

文禮信，現年67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，香港特區政府金融發展局成員，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66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70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、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、麗豐控股有限公司，及啟迪國際有限公司(前稱錦恒汽車安全技術控股有限公司)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、香港按揭證券有限公司董事，以及強制性公積金計劃管理局的非執行董事。石先生曾任獨立監察警方處理投訴委員會副主席。他於1995年獲委任為太平紳士，並於2013年獲頒授金紫荊星章。石先生畢業於悉尼大學，擁有文學士學位及教育文憑。

鄧國斌，現年64歲，自2014年10月起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院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。

黃子欣博士，現年65歲，在2015年8月11日加入董事局為獨立非執行董事。他為偉易達集團主席兼集團行政總裁，並為其風險管理及可持續發展委員會主席及提名委員會成員。他為東亞銀行有限公司副主席及獨立非執行董事、薪酬委員會主席、審核委員會和提名委員會成員、並為中港照相器材集團有限公司獨立非執行董事、提名委員會主席、審核委員會和薪酬委員會成員，以及為利豐有限公司獨立非執行董事、薪酬委員會主席、以及審核委員會、風險管理及可持續發展委員會成員。黃博士於1995年獲委任為太平紳士及於1997年獲頒授大英帝國員佐勳章。他分別於2003年及2008年獲頒授銀紫荊星章及金紫荊星章。黃博士持有香港大學電機工程系理學士學位、麥迪遜威斯康辛大學電機及電腦工程理學碩士學位並獲香港理工大學頒授榮譽科技博士學位。

陳家強教授，現年59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63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月亦為香港教育學院校長暨公共行政學講座教授。在2008年之前，他為香港城市大學公共及社會行政學系教授，以及於1995年至1997年曾任立法局議員。張教授持有香港大學社會科學學士學位、英國亞斯頓大學科學碩士(公共管理)學位及英國倫敦大學倫敦經濟及政治學院哲學博士(政府研究)學位。)

發展局常任秘書長(工務)(韓志強，現年57歲，2015年4月7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。韓先生於1983年8月加入香港政府，並自2011年1月起出任土木工程拓展署署長。他現時為香港工程師學會資深會員、英國特許仲裁員學會資深會員及英國土木工程師學會資深會員。韓先生持有香港大學工程學理學士學位及公共行政學碩士學位。)

運輸署署長(楊何蓓茵，現年51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，他的個人簡歷載於第132頁。

張少華，現年54歲，自2015年6月起出任歐洲業務總監，並自2012年起出任執行總監會成員。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月獲委任為候任人力資源總監，並於2012年7月起出任人力資源總監。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的高級管理課程。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亞太區域的主席。張先生亦為若干本公司集團成員的公司董事。

顏永文博士，現年56歲，自2016年2月22日起出任技術工程總監及執行總監會成員。顏永文博士於1976年加入英國皇家空軍開始其職業生涯，其後擢升至空軍少將。他曾擔任不同崗位，包括職工支援主管、行政主管及總工程師(空軍)。在其最後出任空中支援處長期間，顏永文博士主責皇家空軍大型飛機艦隊的採購、內部支援和適航安排(包括空運戰略及戰術、空中加油、海上巡邏，以及情報、監視和偵察目標)。於加入本公司前，他曾先後擔任英國運輸局(鐵路)的鐵路特許經營採購顧問及英國空中客車防務與航天公司的航空主管。顏永文博士於2004年在英國林肯大學畢業，並取得工程管理科學學士(一級榮譽)學位，以及於2008年在英國國際管理協會取得哲學博士學位。他於2015年完成英國牛津大學賽德商學院大型項目管理學院的課程。顏永文博士是英國皇家航空協會的特許工程師及資深會員。他於2015年獲頒授「最尊貴的巴斯三等勳章」。

金澤培博士，現年54歲，自2011年1月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土木工程理學士學位及英國倫敦大學(倫敦大學學院)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沃頓商學院的高級管理課程。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及香港工程師學會會員。他亦是英國職業安全及健康學會特許資深會員及香港運輸物流學會院士。金博士亦為若干本公司集團成員的公司董事。

羅卓堅，現年53歲，自2013年7月起出任財務總監及執行總監會成員。羅先生負責本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，他曾於美國德太增長基金(亞洲)有限公司、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。他亦為若干本公司集團成員的公司董事。

馬琳，現年43歲，自2011年9月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的法律事務總監及英國倫敦CMS Cameron McKenna律師事務所的律師。她畢業於英國牛津大學哈福特學院，取得地理學文學碩士學位。馬琳女士其後在英國吉爾福特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舉辦的亞洲高級行政人員課程，以及於2010年完成美國史丹福大學的史丹福行政人員課程。馬琳女士擁有香港、英格蘭及威爾斯的執業律師資格。她亦為若干本公司集團成員的公司董事。

蘇家碧，現年48歲，自2015年9月16日起出任公司事務總監及執行總監會成員。她負責與持份者聯繫、對外傳訊及企業責任方面的工作。蘇女士具備豐富的行政及公共關係經驗。她在1989年至2013年期間曾在香港政府多個政策局及部門任職，當中包括東區政務處、前憲制事務科、前運輸科、保安局及政府資訊科技總監辦公室。她亦於1999年至2001年出任政務司司長及財政司司長的新聞秘書，並於2004年擔任香港特區政府派往泰國協助受海嘯影響香港居民的專責小組發言人及統籌。在她離任政務職系前，蘇女士於2009年至2011年期間出任商務及經濟發展局副秘書長(工商)。於2012年至2013年期間，蘇女士以合約形式擔任康樂及文化事務署轄下的文物及博物館事務科市場及業務拓展總監，之後出任香港工業總會總裁。蘇女士於1989年在劍橋大學畢業，並取得經濟學學士學位(其後獲得文學碩士學位)。

鄧智輝，現年51歲，自2011年10月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

董事局及執行總監會成員



從左至右：

顏永文博士、金澤培博士、鄧智輝、蘇家碧、劉天成、羅卓堅、梁國權、黃唯銘博士、馬琳、楊美珍、張少華、沈銘義

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（前身為布裏斯托理工學院），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（一所行政商學院）的國際行政課程。鄧先生是特許測量師，亦是英國皇家特許測量師學會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，亦為若干本公司集團成員的公司董事及本公司其中兩間集團成員公司的替任董事。

黃唯銘博士，現年61歲，自2014年10月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、香港工程師學會副會長及該會的工程師註冊管理局



的成員、以及為建造業議會採購及工程分判專責委員會的成員。黃博士亦分別為北京清華大學土木工程學院、及香港理工大學土木及環境工程學系客座教授，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。黃博士曾出任職業性失聰補償管理局的成員。他持有加拿大曼尼托巴大學頒發的土木工程學理學士學位及加拿大多倫多大學頒發的建築管理及工程學碩士學位，黃博士亦獲澳洲科廷大學頒授工商管理博士學位。他為香港工程師學會及英國土木工程師學會的資深會員。黃博士亦為若干本公司集團成員的公司董事。

楊美珍，現年51歲，自2011年9月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。楊女士亦負責客戶服務發展及管理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，她完成牛津/港大企業領導高級行政人員課程、英國倫敦商學院舉辦的普羅提斯行政人員培訓課程、以及美國密歇根大學舉辦的亞洲高級行政人員課程。楊女士為英國特許市務學會的資深會員，及香港運輸物流學會院士(自2016年2月15日)。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、香港貿易發展局 – 基建發展服務諮詢委員會委員、以及香港旅遊發展局的成員(自2016年3月1日)。楊女士為香港數碼港管理有限公司的董事。她亦為若干本公司集團成員的公司董事。

執行委員會成員

執行委員會由執行總監會全體成員(他們的個人簡歷載於第136頁至139頁)，及副總監 – 車務營運組成。

劉天成，現年56歲，自2013年8月起出任副總監 – 車務營運，並自2015年11月1日起出任執行委員會成員。劉先生於1982年加入本公司，曾出任香港及中國鐵路系統的設計、建造、營運和維修等方面的管理崗位。於2011年10月，他擔任車務營運總管。自2013年8月至今，劉先生出任副總監 – 車務營運，負責管理香港整個鐵路網絡的營運。他是特許工程師，以及英國土木工程師學會和香港工程師學會的法定會員。劉先生持有香港大學土木工程榮譽理學士學位、美國密歇根大學工商管理碩士學位。他亦完成了歐洲工商管理學院的高級管理課程。劉先生現擔任中國香港鐵道學會理事長、公共交通國際聯會亞太區城市軌道平台會議主席，以及昂坪360有限公司董事局主席。劉先生亦為若干本公司集團成員的公司董事。

主要管理人員

梁國權
行政總裁

車務

金澤培
車務總監

劉天成
副總監 — 車務營運

李家潤
車務工程總管

李聖基
車務營運主管 — 東面及北面網絡

鄭群興
車務營運主管 — 南面網絡

黃琨暐
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

陳耿森
總經理 — 工務管理

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

黃浩樑
基建工務主管

聞偉霖
副總經理 — 車務及系統工程
(二零一六年二月一日起生效)

林璧順
項目經理 — 信號(DUAT)(二零一六年二月一日起生效)

吳偉鴻
總經理 — 安全及品質

蔡德贊
總經理 — 策劃及發展

李婉玲
副總經理 — 策劃及發展

李慧貞
城際客運總經理

技術工程

顏永文
技術工程總監(二零一六年二月二十二日起生效)

黃沙
機電工程主管(二零一六年二月二十二日起生效)

中國及國際業務

張少華
歐洲業務總監

易珉
首席執行官 — 中國業務

王紹基
總經理 — 北京及天津

胡瑞華
總經理 — 深圳四號綫

陳顯滬
總經理 — 中國物業

梁秉堅
總經理 — 天津物業

黃秉修
總經理 — 企業財務及發展

邵信明
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)

鍾國良
副總經理 — 項目(北京)

黎清佳
運營總經理 — 中國及國際業務

郎俊明
行政總裁 — 歐洲業務

劉焯民
總經理 — 澳洲業務(二零一六年一月一日起生效)

鄭健偉
行政總裁 — 悉尼西北鐵路綫(營運)

工程

黃唯銘
工程總監

周蘇鴻
總經理 — 觀塘綫延綫

唐國威
項目經理 — 觀塘綫延綫 — 機電工程

李子文
總經理 — 沙中線及機電工程總管

黃智聰
總經理 — 沙中綫土木工程(東西綫)

胡宏利
總經理 — 沙中綫土木工程(南北綫)

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)

吳偉亨
項目經理 — 沙中綫土木工程(南北綫)

黎惠廉
項目經理 — 沙中綫土木工程(南北綫)
(至二零一五年十二月三十一日止)

姜盛南
總經理 — 西港島綫/南港島綫

康浩文
項目經理 — 西港島綫

黃健維
項目經理 — 南港島綫

鄧維勇
總經理 — 高速鐵路

梁志立
總經理 — 高速鐵路機電工程

林材豐
項目經理 — 高速鐵路鐵路系統

司馬富
項目經理 — 高速鐵路車站

嚴建安
項目經理 — 高速鐵路總站屋宇裝備

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

陳振聲
項目經理 — 鐵路車輛

羅志沖
項目經理 — 信號

戚偉強
工程技術總管

安德魯
總建築師

盧家榮
項目經理 — 技術支援

鄭偉雄
項目經理 — 成本控制

孝華夫
項目安全主管

梁民發
項目經理 — 營運鐵路項目

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(至二零一六年七月一日止)*

司徒少華
總經理 — 財務控制

關煒雄
司庫

孫耀達
資訊科技主管

伍翠樂
投資客戶關係及退休福利主管

法律及採購

馬琳
法律總監及公司秘書

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
總經理 — 法律(營運及業務拓展)

李秀蓮
總經理 — 法律(物業)

人力資源及行政

沈銘義
署理人力資源總監

王婉芬
總經理 — 人力資源

商務及市務

楊美珍
商務總監

朱鳳娟
總經理 — 車站商舖業務

梁靜雯
總經理 — 客戶體驗拓展

唐慧玲
總經理 — 品牌、中國及國際業務市場推廣

元立行
總經理 — 市務及策劃

公司事務

蘇家碧
公司事務總監

蘇雯潔
總經理 — 公司事務(二零一六年二月八日起生效)

企業策略

吳紀穎文
總經理 — 企業策略

內部審核

周遠明
內部審核主管

* *由二零一六年七月二日起，許亮華先生將獲委任為財務總監。*

董事局報告書

董事欣然提呈截至2015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，包括商鋪租賃、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2015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27及28。

業務審視

公司一直致力在其年報中不同的章節內提供有關集團業務及表現的全面審視。因應《公司條例》(香港法例第622章)對香港註冊之公司須於董事報告中載有「業務審視」之新要求，現把公司2015年報內涵蓋所需披露的相關章節摘要載列如下，以供參閱。

有關集團對業務的中肯審視及集團於截至2015年12月31日止年內表現的討論及分析載於主席函件章節(第8頁至11頁)、行政總裁回顧及展望章節(第12頁至26頁)、執行總監會管理報告章節(第30頁至85頁)及財務回顧章節(第86頁至91頁)；於2015年財政年度完結後發生，並對集團有影響的重大事項載於主席函件章節(第8頁至11頁)、行政總裁回顧及展望章節(第12頁至26頁)及執行總監會管理報告章節(第30頁至85頁)；關於集團面對的重大風險及不明朗因素的敘述已於行政總裁回顧及展望章節(第12頁至26頁)、執行總監會管理報告章節(第30頁至85頁)及風險管理章節(第101頁至103頁)披露；集團業務的展望於主席函件章節(第8頁至11頁)、行政總裁回顧及展望章節(第12頁至26頁)及執行總監會管理報告章節(第30頁至85頁)闡述；集團與其主要持份者關係的陳述已包含在主席函件章節(第8頁至11頁)、行政總裁回顧及展望章節(第12頁至26頁)、執行總監會管理報告章節(第30頁至85頁)、投資者關係章節(第94頁至95頁)、企業責任章節(第96頁至100頁)及公司管治報告書章節(第104頁至123頁)；集團的環保政策及表現刊載於企業責任章節(第96頁至100頁)；有關集團遵守對其有重大影響的相關法律及法例的詳情載於公司管治報告書章節(第104頁至123頁)。有關集團與其主要持份者的關係以及集團的環保政策及表現的詳情，可查閱公司於2016年5月下旬出版的2015可持續發展報告。

股息

董事局建議派發末期股息每股0.81港元(2014：每股0.80港元)。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周年成員大會上批准，建議的2015年度末期股息(附有以股代息選擇)，預計於2016年7月13日派發予於2016年5月27日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

帳項

集團截至2015年12月31日的財務狀況，以及集團本年度的財務表現及現金流量，載於第171頁至262頁的綜合帳項。

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頁至93頁。

董事局成員

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，董事局成員為：

非執行董事

馬時亨教授(自2015年11月30日起由獨立非執行董事調任為非執行董事)(主席，自2016年1月1日)

錢果豐博士(主席及成員直至2015年12月31日)

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)
(韓志強先生)(自2015年4月7日)
(韋志成先生)(直至2015年4月6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(直至2015年8月10日)
方正博士(自2015年1月13日)
何承天先生
關育材先生
劉炳章先生(自2015年8月11日)
李李嘉麗女士
文禮信先生
吳亮星先生
石禮謙先生
施文信先生(直至2015年5月20日)
鄧國斌先生
黃子欣博士(自2015年8月11日)

執行董事
梁國權先生(行政總裁)(自2015年3月16日)

在2015年5月20日舉行的2015周年成員大會上及根據章程細則，錢果豐博士、陳家強教授、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按章程細則退任，並獲膺選連任/推選為董事局成員。施文信先生於2015周年成員大會上沒有參與重選並根據章程細則退任為董事局成員。

鄭海泉先生及何承天先生將會在2016年5月18日舉行的2016周年成員大會上按章程細則第91及92(a)條的規定輪值退任。劉炳章先生及黃子欣博士於2015周年成員大會後獲董事局委任，並將根據章程細則第89條的規定退任。何先生將不會於2016周年成員大會上參與重選。其餘3位退任董事將會於2016周年成員大會上參與候選連任/推選。此外，一項關於推選周永健先生為公司新獨立非執行董事的決議案將會提呈2016周年成員大會。有關詳情請參閱與本年報一同派發的通函。

各董事局成員的簡歷載於第132頁至136頁。

替任董事

本年度內及截至本報告日期止，替任董事為：

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)；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，除另有說明外，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)

張少華先生(歐洲業務總監，自2015年6月15日)(前為人力資源總監直至2015年6月14日)

顏永文博士(技術工程總監，自2016年2月22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)

蘇家碧女士(公司事務總監，自2015年9月16日)

鄧智輝先生(物業總監)

黃唯銘博士(工程總監)

楊美珍女士(商務總監)

人力資源總監**

* *於2015年9月25日，公司宣佈羅卓堅先生在其服務合約於2016年7月1日屆滿後，將不會就其服務合約尋求續約。於2016年2月25日，公司宣佈許亮華先生獲委任為財務總監及執行總監會成員，自2016年7月2日起生效。*

** *於2015年5月29日，公司宣佈，繼張少華先生的職務變更後，公司會開始物色人選出任人力資源總監一職，而在這期間，沈銘義先生出任公司署理人力資源總監一職。*

執行總監會成員的簡歷載於第136頁至139頁。

附屬公司董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，公司之附屬公司的所有董事姓名載於第168頁。

董事服務合約

擬於應屆周年成員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。

董事於交易、安排或合約中的重大權益

除了就陳家強教授(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(直至2015年4月6日)及韓志強先生(自2015年4月7日))及運輸署署長(楊何蓓茵女士)(皆為政府官員)而言，於第149頁至166頁所述公司與政府(及/或其聯繫人)之間的關連交易及持續關連交易外，於本年度內並無訂立及於本年度內任何時間並無存在公司或其任何附屬公司為其中一方、且董事局或執行總監會成員或與該成員有關連的實體在當中擁有重大權益(不論直接或間接)的而與集團業務有關之重大交易、安排或合約。

董事於公司股份及相關股份的權益

根據《證券條例》第352條須予備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料，董事局及執行總監會成員於2015年12月31日於公司股份、相關股份及債券中擁有的權益或淡倉(按《證券條例》第XV部所指者)的詳情如下：

董事局及/或執行總監會成員	持有的普通股數目				認股權數目#	獎勵股份數目#		
	個人權益*	家族權益†	其他權益	公司權益	個人權益*	個人權益*	權益合計	總權益佔具投票權之已發行股份總數百分比
馬時亨(附註1)	–	70,000(附註1)	70,000(附註1)	–	–	–	70,000	0.00119
錢果豐(附註2)	53,543	–	–	–	–	–	53,543	0.00091
梁國權	363,000	–	–	23,000(附註3)	797,000	315,200	1,498,200	0.02557
陳黃穗	9,002	1,675	–	–	–	–	10,677	0.00018
鄭海泉	1,675	1,675	–	–	–	–	3,350	0.00006
李李嘉麗	–	1,614(附註4)	2,215(附註4)	–	–	–	3,829	0.00007
楊何蓓茵	1,116	–	–	–	–	–	1,116	0.00002
張少華	14,098	–	–	–	334,500	28,800	377,398	0.00644
金澤培	2,283	–	–	–	659,500	79,650	741,433	0.01266
羅卓堅	–	–	–	–	196,000	74,300	270,300	0.00461
馬琳	–	–	–	–	497,500	74,550	572,050	0.00976
鄧智輝	633	–	–	–	454,000	76,050	530,683	0.00906
黃唯銘	–	–	–	–	187,500	79,300	266,800	0.00455
楊美珍	78,400	–	–	–	478,000	76,950	633,350	0.01081

附註

1 *馬時亨教授於2016年1月1日起獲委任為公司主席。該70,000股股份乃由馬教授為其及其家族成員所成立的信託(The Ma Family Trust)間接持有，而他的配偶亦是其中的受益人。*

2 *錢果豐博士於2016年1月1日起退任公司主席及董事局成員。*

3 *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。*

4 *該1,614股股份乃由李李嘉麗女士的配偶持有及2,215股股份乃由李女士及其配偶共同持有。*

 # 認股權及獎勵股份的詳情分別載於標題為「2007年認股權計劃」及「2014年股份獎勵計劃」的章節內(第144頁至147頁)

** 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

除上文所披露者外，截至2015年12月31日止年度內，根據《證券條例》第352條而備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料：

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

B 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。

主要股東權益

按公司根據《證券條例》第336條而備存的登記冊所載，於2015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	75.70%

公司已獲香港金融管理局知會，於2015年12月31日，公司約0.51%股份乃為外匯基金持有（不包括上述財政司司長法團之持股量）。外匯基金是根據《外匯基金條例》（香港法例第66章）成立的基金，由財政司司長控制。

其他人士權益

按公司根據《證券條例》第336條而備存的登記冊所載或向公司及聯交所具報的資料，除上文標題為「董事於公司股份及相關股份的權益」及「主要股東權益」所披露者外，於2015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。

2007年認股權計劃

截至2015年12月31日止年度內，根據2007年認股權計劃授出而尚未行使以認購公司普通股的認股權的變動載列如下：

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2015年1月1日未經行使的認股權數目	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2015年12月31日未經行使的認股權數目	緊接行使認股權當日前之每股加權平均收市價（港元）
梁國權	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	–	–	65,000	26.85	–	38.95
	21/7/2010	35,000	28/6/2011 – 28/6/2017	35,000	–	–	24,000	27.73	11,000	38.95
	20/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	65,000	–	–	44,000	28.84	21,000	38.95
	30/3/2012	122,000	23/3/2013 – 23/3/2019	122,000	40,000	–	–	27.48	122,000	–
	6/5/2013	180,500	26/4/2014 – 26/4/2020	180,500	60,500	–	–	31.40	180,500	–
金澤培	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	57,000	–	–	27.48	172,000	–
	6/5/2013	202,500	26/4/2014 – 26/4/2020	202,500	67,500	–	–	31.40	202,500	–

2007年認股權計劃(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2015年1月1日未經行使的認股權數目	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2015年12月31日未經行使的認股權數目	緊接行使認股權當日前之每股加權平均收市價(港元)
羅卓堅	1/11/2013	196,000	25/10/2014 – 25/10/2020	196,000	65,500	–	–	29.87	196,000	–
馬琳	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	52,500	–	–	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	12/12/2008	65,000	8/12/2009 – 8/12/2015	21,000	–	–	21,000	18.30	–	35.80
	15/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	–	–	22,000	26.85	43,000	35.80
	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	30/3/2012	70,500	23/3/2013 – 23/3/2019	23,500	23,500	–	–	27.48	23,500	–
	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	28,000	–	–	28.65	83,000	–
楊美珍	10/12/2008	65,000	8/12/2009 – 8/12/2015	65,000	–	–	65,000	18.30	–	36.70
	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	53,000	–	–	27.48	161,000	–
	6/5/2013	187,000	26/4/2014 – 26/4/2020	187,000	62,500	–	–	31.40	187,000	–
其他合資格僱員	28/3/2008	255,000	26/3/2009 – 26/3/2015	54,000	–	–	54,000	26.52	–	33.86
	31/3/2008	379,000	26/3/2009 – 26/3/2015	81,000	–	–	81,000	26.52	–	34.25
	1/4/2008	261,000	26/3/2009 – 26/3/2015	127,000	–	–	127,000	26.52	–	34.15
	2/4/2008	296,000	26/3/2009 – 26/3/2015	159,000	–	–	159,000	26.52	–	34.30
	3/4/2008	171,000	26/3/2009 – 26/3/2015	55,000	–	–	55,000	26.52	–	34.82
	7/4/2008	390,000	26/3/2009 – 26/3/2015	130,000	–	–	130,000	26.52	–	34.66
	9/4/2008	85,000	26/3/2009 – 26/3/2015	23,000	–	–	23,000	26.52	–	33.55
	10/4/2008	58,000	26/3/2009 – 26/3/2015	58,000	–	–	58,000	26.52	–	35.67
	11/4/2008	134,000	26/3/2009 – 26/3/2015	70,000	–	–	70,000	26.52	–	34.95
	12/4/2008	48,000	26/3/2009 – 26/3/2015	31,000	–	–	31,000	26.52	–	34.22
	14/4/2008	40,000	26/3/2009 – 26/3/2015	40,000	–	–	40,000	26.52	–	35.87
	15/4/2008	34,000	26/3/2009 – 26/3/2015	17,000	–	–	17,000	26.52	–	33.00
	16/4/2008	57,000	26/3/2009 – 26/3/2015	40,000	–	–	40,000	26.52	–	33.47
	17/4/2008	147,000	26/3/2009 – 26/3/2015	90,000	–	–	90,000	26.52	–	32.57
	18/4/2008	32,000	26/3/2009 – 26/3/2015	15,000	–	–	15,000	26.52	–	35.15
	21/4/2008	66,000	26/3/2009 – 26/3/2015	58,000	–	–	58,000	26.52	–	33.65
	23/4/2008	34,000	26/3/2009 – 26/3/2015	19,000	–	–	19,000	26.52	–	35.95
	8/12/2008	90,000	8/12/2009 – 8/12/2015	20,000	–	–	20,000	18.30	–	34.90
	9/12/2008	1,293,000	8/12/2009 – 8/12/2015	257,000	–	–	257,000	18.30	–	36.19
	10/12/2008	2,046,400	8/12/2009 – 8/12/2015	419,700	–	–	419,700	18.30	–	35.26
	11/12/2008	2,394,200	8/12/2009 – 8/12/2015	370,000	–	–	370,000	18.30	–	36.13
	12/12/2008	1,416,500	8/12/2009 – 8/12/2015	442,500	–	–	442,500	18.30	–	34.66
	13/12/2008	84,500	8/12/2009 – 8/12/2015	40,500	–	–	40,500	18.30	–	34.60
	15/12/2008	1,084,700	8/12/2009 – 8/12/2015	228,700	–	–	228,700	18.30	–	35.41
	16/12/2008	581,500	8/12/2009 – 8/12/2015	134,000	–	–	134,000	18.30	–	37.39
	17/12/2008	513,500	8/12/2009 – 8/12/2015	171,500	–	–	171,500	18.30	–	36.58
	18/12/2008	611,500	8/12/2009 – 8/12/2015	19,000	–	–	19,000	18.30	–	33.00
	19/12/2008	198,000	8/12/2009 – 8/12/2015	44,000	–	–	44,000	18.30	–	35.90
	22/12/2008	772,500	8/12/2009 – 8/12/2015	136,500	–	–	136,500	18.30	–	36.18
	23/12/2008	306,000	8/12/2009 – 8/12/2015	44,000	–	–	44,000	18.30	–	36.85

2007年認股權計劃(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2015年1月1日未經行使的認股權數目	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2015年12月31日未經行使的認股權數目	緊接行使認股權當日前之每股加權平均收市價(港元)
其他合資格僱員	24/12/2008	500,500	8/12/2009 – 8/12/2015	109,000	–	–	109,000	18.30	–	34.72
	25/12/2008	45,000	8/12/2009 – 8/12/2015	45,000	–	–	45,000	18.30	–	34.55
	18/6/2009	255,000	12/6/2010 – 12/6/2016	130,000	–	–	130,000	24.50	–	35.50
	6/7/2009	45,000	12/6/2010 – 12/6/2016	45,000	–	–	45,000	24.50	–	35.55
	9/12/2009	670,000	8/12/2010 – 8/12/2016	520,000	–	–	50,000	26.85	470,000	36.13
	10/12/2009	2,551,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,364,000	–	–	638,000	26.85	726,000	35.93
	11/12/2009	2,297,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,251,000	–	–	605,500	26.85	645,500	35.19
	12/12/2009	610,000	8/12/2010 – 8/12/2016	290,000	–	–	155,000	26.85	135,000	36.91
	14/12/2009	2,443,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,332,000	–	–	818,000	26.85	514,000	35.93
	15/12/2009	2,773,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,192,500	–	–	660,500	26.85	532,000	36.16
	16/12/2009	1,550,000	8/12/2010 – 8/12/2016	581,500	–	–	208,000	26.85	373,500	36.51
	17/12/2009	1,000,000	8/12/2010 – 8/12/2016	290,000	–	–	123,000	26.85	167,000	36.10
	18/12/2009	389,000	8/12/2010 – 8/12/2016	228,500	–	–	120,500	26.85	108,000	36.13
	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	279,000	–	–	121,000	26.85	158,000	36.49
	22/12/2009	256,000	8/12/2010 – 8/12/2016	147,000	–	–	25,000	26.85	122,000	33.65
	21/7/2010	270,000	28/6/2011 – 28/6/2017	45,000	–	–	–	27.73	45,000	–
	16/12/2010	194,000	16/12/2011 – 16/12/2017	104,000	–	–	49,000	28.84	55,000	35.90
	17/12/2010	4,907,000	16/12/2011 – 16/12/2017	3,463,000	–	–	1,114,000	28.84	2,349,000	36.33
	18/12/2010	673,000	16/12/2011 – 16/12/2017	608,000	–	–	218,500	28.84	389,500	35.80
	19/12/2010	174,000	16/12/2011 – 16/12/2017	98,000	–	–	73,000	28.84	25,000	36.46
	20/12/2010	4,789,500	16/12/2011 – 16/12/2017	3,086,000	–	–	1,411,000	28.84	1,675,000	35.68
	21/12/2010	3,020,000	16/12/2011 – 16/12/2017	1,929,000	–	–	757,500	28.84	1,171,500	36.14
	22/12/2010	975,000	16/12/2011 – 16/12/2017	682,000	–	–	196,000	28.84	486,000	36.11
	23/12/2010	189,000	16/12/2011 – 16/12/2017	119,000	–	–	44,000	28.84	75,000	34.60
	7/7/2011	215,000	27/6/2012 – 27/6/2018	123,000	–	–	88,000	26.96	35,000	34.42
	30/3/2012	15,868,500	23/3/2013 – 23/3/2019	12,562,500	4,795,000	8,500	5,227,000	27.48	7,327,000	36.87
	6/5/2013	20,331,500	26/4/2014 – 26/4/2020	19,037,500	6,431,500	319,000	3,081,500	31.40	15,637,000	36.59
	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	19,551,000	6,628,000	389,500	1,285,500	28.65	17,876,000	36.33

附註

1 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年認股權計劃起計七年後，不得再授出任何認股權。2007年認股權計劃自2014年6月6日下午5時屆滿後，再無授出任何認股權。

2 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%。

3 上述認股權將成為可行使之部分所涉及之股份比例如下：

日期	*認股權成為可行使之部分所涉及之股份比例*
授出認股權日期一周年(「授出周年」)之前	*無*
由第一授出周年至第二授出周年當日之前一日	*三分之一*
由第二授出周年至第三授出周年當日之前一日	*三分之二*
由第三授出周年起及其後	*全部*

4 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。

5 2007年認股權計劃的其他詳情載於帳目附註10B及47A(i)。

股票掛鈎協議

除於上文標題「2007年認股權計劃」所披露外，公司於截至2015年12月31日止年度內並無訂立或於本年度終結時並無存在任何股票掛鈎協議。

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年股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。

薪酬委員會可不時依據2014年股份獎勵計劃的規則，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年股份獎勵計劃。獎勵持有人可獲授予受限制股份及/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。按2014年股份獎勵計劃下將予授出之股份乃公司股本中的已發行普通股。

一般來說，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公司普通股股份的其他現金淨額以購買市場上的現有公司普通股股份。獎勵持有人的普通股股份由信託人以信託形式持有。信託人不得就在信託中所持的任何公司普通股股份行使投票權，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。

根據2014年股份獎勵計劃下可不時授出的獎勵股份最高數目不得超過公司於2015年1月1日(該日為2014年股份獎勵計劃的生效日期(「生效日期」))之已發行普通股股份總數的2.5%。

截至2015年12月31日止年度內，根據2014年股份獎勵計劃而授出的獎勵股份合共4,029,200股，佔公司於生效日期之已發行普通股股份0.07%。

2014年股份獎勵計劃的進一步詳情載於薪酬報告書標題為「長期獎勵」(第129頁至130頁)一節內及帳項附註10C及47A(ii)。

已授予的獎勵股份詳情如下：

執行總監會成員及合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別		於2015年1月1日未獲賦予的獎勵股份數目	本年度已賦予的獎勵股份數目	本年度失效及/或沒收的獎勵股份數目	於2015年12月31日未獲賦予的獎勵股份數目
		限制股份	表現股份				
梁國權	27/4/2015	60,200	255,000	–	–	–	315,200
張少華	27/4/2015	–	28,800	–	–	–	28,800
金澤培	27/4/2015	22,050	57,600	–	–	–	79,650
羅卓堅	27/4/2015	16,700	57,600	–	–	–	74,300
馬琳	27/4/2015	16,950	57,600	–	–	–	74,550
鄧智輝	27/4/2015	18,450	57,600	–	–	–	76,050
黃唯銘	27/4/2015	21,700	57,600	–	–	–	79,300
楊美珍	27/4/2015	19,350	57,600	–	–	–	76,950
其他合資格僱員	27/4/2015	2,172,750	1,051,650	–	8,533	89,067	3,126,800

已發行股份

截至2014年12月31日，公司合共發行5,826,534,347股已入帳列作繳足普通股。

年內，公司發行共31,693,889股普通股，其中：

A 21,033,900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47A(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18.30港元、24.50港元、26.52港元、26.85港元、26.96港元、27.48港元、27.73港元、28.65港元、28.84港元及31.40港元。公司就所發行的普通股而收取的代價總額約為5.69億港元；

B 6,468,200股普通股由公司發行，作為公司就截至2014年12月31日止年度末期股息(有關每股普通股現金股息為0.80港元)股東所選擇的代息股份；及

C 4,191,789股普通股由公司發行，作為公司就截至2015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2015年12月31日，公司合共發行5,858,228,236股已入帳列作繳足普通股。

買賣或贖回上市證券

截至2015年12月31日止年度內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。然而，於本年度內，2014年股份獎勵計劃的信託人根據2014年股份獎勵計劃的規則及信託契約條款，以總額約1.5億港元在聯交所購入了合共4,029,200股公司股份(2014年：不適用)。

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份數目總額的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。

主要供應商及顧客

截至2015年12月31日止年度內，集團主要供應商及主要客戶的資料如下：

	佔集團總採購量百分比
集團向最大五家供應商之總採購額(非資本性)	17.72%

	佔集團總收入百分比
集團從最大五家客戶所得之總收入	33.87%
集團從最大客戶所得之總收入	17.17%

於2015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75.70%(詳情可參照上文標題為「主要股東權益」一節)。

於2015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)*(韓志強先生)
- 運輸署署長*(楊何蓓茵女士)
- 陳美寶女士#(財經事務及庫務局副秘書長(庫務)2)
- 謝曼怡女士#(財經事務及庫務局常任秘書長(庫務))
- 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2015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。

捐贈

集團於年內向慈善機構及其他團體捐出約820萬港元(2014年：約1,540萬港元)。

「港鐵競步賽2015」為醫院管理局健康資訊天地籌得超過142萬港元(包括港鐵員工籌得逾13.7萬港元)，用作提高公眾預防和控制疾病的意識，以及推廣健康生活。

員工透過公司舉辦的不同活動，為慈善團體共籌得超過37.8萬港元(2014年：超過23.9萬港元)善款：

- 透過僱員樂助計劃、公益愛牙日、公益行善「折」食日和公益便服日的活動，為公益金籌得超過32.9萬港元；及
- 於粉紅服飾日為香港癌症基金會籌得超過4.9萬港元。

銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至2015年12月31日集團借貸總額為208.11億港元(2014年：205.07億港元)。借貸詳情載於帳項附註36。

發行債券及票據

集團於2015年12月31日止年度內曾發行11.97億港元等值(2014年：5.5億港元等值)的票據，詳情載於帳項附註36C。該等票據乃為集團一般資金需求而發行，包括資本性開支及債務再融資。

有關控股股東須履行特定責任的貸款協議

截至2015年12月31日，附有控股權限制條件的集團借貸合共145.31億港元(2014年：140.66億港元)，到期日介乎2016年至2055年不等，另有已承諾但未動用的銀行信貸102億港元(2014年：73億港元)。限制條件是政府作為公司的控股股東，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被取消已承諾但未動用的銀行信貸。

物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第62頁至63頁。

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。

I 土地協議

A 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，准許公司進行有關新界沙田沙田市內地段520號(「STTL520號」)建議發展的大圍站物業發展項目，就STTL520號的非鐵路部分地價為10,356,010,000港元及就STTL520號的鐵路部分地價為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。批地文件已於2015年1月26日簽署。

B 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，准許公司進行有關將軍澳市內地段第70號餘段地盤G(「地盤G」)建議發展的「日出康城」第五期物業發展項目，地價為2,064,250,000港元，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。地盤G租約修訂已於2015年1月5日簽署。

C 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，准許公司進行有關將軍澳市內地段第70號餘段地盤N(「地盤N」)建議發展的「日出康城」第六期物業發展項目，地價為3,345,440,000港元，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。地盤N租約修訂已於2015年4月24日簽署。

D 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，准許公司進行有關天水圍市地段第23號(「地段」)建議發展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。地段批地條件已於2015年6月17日簽署。

E 於2015年6月11日，公司接受了政府於2015年5月6日所提出的要約，准許公司進行有關將軍澳市內地段第70號餘段地盤C1(「地盤C1」)建議發展的「日出康城」第七期物業發展項目，地價為3,888,306,800港元(其中3,887,790,000港元為地盤C1的地價，餘下516,800港元用作修訂與地盤C1無關的租契協議批地條件事宜)，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8份修訂書修改或修訂)作出進一步修訂地盤C1租約(「地盤C1租約修訂」)的條款及條件。地盤C1租約修訂已於2015年7月31日簽署。

F 公司及恩年發展有限公司(「聯名業主」，為新九龍內地段第6201號的聯名業主)與政府於2015年10月20日就德福廣場二期訂立同意書，在受制於2015年10月20日的同意書內所附的條款及條件下，准許公司及聯名業主修改關於新九龍內地段第5744號(部分)及新九龍內地段第6201號的總綱發展藍圖，地價為298,480,000港元及行政費用為326,789港元。

G 於2015年10月8日，公司接受了政府於2015年8月28日所提出的要約，准許公司進行有關將軍澳市內地段第70號餘段地盤H(「地盤H」)建議發展的「日出康城」第八期物業發展項目，地價為2,955,260,000港元，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9份修訂書修改或修訂)作出進一步修訂地盤H租約(「地盤H租約修訂」)的條款及條件。地盤H租約修訂已於2015年11月11日簽署。

H 於2016年1月5日，公司接受了政府於2015年11月25日所提出的要約，准許公司進行有關將軍澳市內地段第70號餘段地盤J(「地盤J」)建議發展的「日出康城」第九期物業發展項目，地價為2,851,990,000港元，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10份修訂書修改或修訂)作出進一步修訂地盤J租約(「地盤J租約修訂」)的條款及條件。地盤J租約修訂已於2016年2月15日簽署。

II 關於高鐵香港段項目的第三份協議

政府與公司於2015年11月30日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的高鐵香港段協議(「第三份高鐵香港段協議」)。高鐵香港段協議載有綜合條款組合及規定：

(i) 政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價；

(ii) 如項目造價超過844.2億港元，公司將承擔和支付超出該金額(如有)的部分，但不包括若干經協定的例外費用；

(iii) 公司將分兩期等額支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)；

(iv) 對於2010年訂立有關高鐵香港段項目的現有委託協議(請參閱以下「持續關連交易」中「II、與政府及/或其聯繫人士之非合併相關持續關連交易」的B2部分)將作出若干修訂，包括應向公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元；

(v) 政府保留對公司目前超支的責任問題(如有)提交仲裁的權利。相關仲裁只會在高鐵香港段開始通車後才展開；及

(vi) 第三份高鐵香港段協議取決於在協定時限內獲得(a)公司獨立股東的批准及(b)立法會批准政府額外財務承擔。

公司於2016年2月1日舉行的成員大會，公司獨立股東已投票贊成批准第三份高鐵香港段協議決議，因而，上述第(vi)(a)段的條件獲滿足。香港立法會於2016年3月11日批准政府額外財務承擔。

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，九鐵公司和機管局均為公司的聯繫人士。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，按《上市規則》的定義，JHL為John Holland的聯繫人士。Leighton Holdings Limited於2015年4月將其於John Holland Group Pty Ltd及其附屬公司的100%股權轉讓予中交國際(香港)控股有限公司之後，禮頓亞洲不再為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(至2015年4月)、John Holland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分，並於2007年10月9日舉行的股東特別大會上獲得公司獨立股東批准。這些段落應連同下文「兩鐵合併額外資料」所載的段落一併閱讀。

正如公司於2007年9月3日就兩鐵合併發出的通函所披露，聯交所已向公司授予豁免，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章中適用於公司、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、九鐵公司與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綫員工的條文；
- 實行若干票價下調；
- 有關擬建沙田至中環綫的安排；
- 九鐵公司對其現有融資安排的持續責任；
- 處理九鐵公司的跨境租約；
- 就物業組合支付77.9億港元(見第152至154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 Cenrale 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。

由於若干跨境租約被提前終止及若干跨境租約下的購買選擇權獲行使，Advanced Asset Limited、Washoe Asset Management Company、Quality Asset Limited、Barclays Bank PLC、Circuit Asset Limited、Citicorp USA Inc.及Shining Asset Limited不再是美國跨境租約承擔協議的對手。

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分第2B類物業(條件為物業須用作員工宿舍及會所)的協議；
- 直至批授第2B類物業的政府租契前，九鐵公司已委任公司出任其執行代理，以強制執行九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2B類物業租賃協議；及
- 九鐵公司根據九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2B類物業租賃協議收取的所得款項轉讓予公司。

第2B類物業(即策誠軒)的基本條款文件於2009年12月31日發出，並於同日獲公司接納，以及大埔市內地段199號的政府租契於2010年3月29日發出，為期50年，由2007年12月2日起生效。

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165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(I)(i)段，公司確認公司的獨立非執行董事已審閱各項與合併相關持續關連交易，並確認與合併相關持續關連交易是按下列條件訂立：

(1) 在集團的日常業務中訂立(具有《上市規則》涵義)；
(2) 按照一般商務條款或更佳條款進行(具有《上市規則》涵義)；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(經修訂)「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(I)(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分一樣，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分一樣。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(若第三份高鐵香港段協議的條件獲滿足，關於修改此條文的進一步詳情載於上述「關連交易」中「II、關於高鐵香港段項目的第三份協議」內)，作為公司自行或促使他人進行在第二份高鐵香港段協議下的若干委託活動及履行在第二份高鐵香港段協議和第一份高鐵香港段協議下的其他義務的代價。政府將按預定時間表每季度預先以現金支付給公司，該金額可按照第二份高鐵香港段協議更改，並受最高付費限額限制(分別為每年20億港元及總付額不超過100億港元(「最高付費限額」)；
- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些已同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為根據第二份高鐵香港段協議所進行指定活動的組成部分一樣。而作為公司自行或促使他人執行雜項工程(如有)及履行其在第二份高鐵香港段協議下關於雜項工程(如有)

的其他義務的代價，政府須向公司支付相當於由於雜項工程而產生的第三方費用的有關固定百分比的金額，此金額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（若第三份高鐵香港段協議的條件獲滿足，關於修改此條文的進一步詳情載於上述「關連交易」中「II、關於高鐵香港段項目的第三份協議」內）；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。

若第三份高鐵香港段協議所載的條件獲滿足，根據第三份高鐵香港段協議對第二份高鐵香港段協議將作出若干修訂，以反映第三份高鐵香港段協議所載的安排，包括(i)修改承擔和支付項目造價的安排；及(ii)向公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元，（反映了公司預期因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計）。進一步詳情載於上述「關連交易」中「II、關於高鐵香港段項目的第三份協議」內。

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」)。於2015年3月5日，公司與機管局訂立一份關於旅客捷運系統測試及調試工作的補充協議(「補充協議」)，以修訂新保養合同。預計每年根據新保養合同及補充協議可從機管局獲取的最高金額為6,000萬港元。

新保養合同載有關於公司對安裝於香港國際機場的旅客捷運系統(「系統」)的運作和保養以及公司對系統進行若干指定服務的條文，當中包括以下各項：

- 訂明新保養合同的有效期由2013年7月6日至2020年7月5日(包括該日)為期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已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(經第三份高鐵香港段協議修訂)、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」)及第三份高鐵香港段協議，根據豁免第(B)(I)(iii)(a)段，公司確定公司的獨立非執行董事已審閱各項非合併相關持續關連交易及第三份高鐵香港段協議，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(具有《上市規則》涵義)；
(2) 按照一般商務條款或更佳條款進行(具有《上市規則》涵義)；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(經修訂)「非審核或審閱過往財務資料之核證工作」，並參考《實務説明》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及第三份高鐵香港段協議。根據豁免第B(I)(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及第三份高鐵香港段協議並未獲董事局批准；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及第三份高鐵香港段協議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15G/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(「第一期輕鐵列車」)中期翻修原合約的補充協議(「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。按原合約及補充協議，翻修工程的最後付款證書已於2015年發出。原合約(經修訂)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。

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。Leighton Holdings Limited於2015年4月將其於John Holland Group Pty Ltd及其附屬公司的100%股權轉讓予中交國際(香港)控股有限公司之後,禮頓亞洲不再為John Holland的聯繫人士。因此,John Holland、JHL及禮頓亞洲(至2015年4月20日)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(於2014年11月14日經補充協議修訂)(「合約903」)。

合約903的形式與公司的標準目標成本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、公司在任何部分土地進行合約903工程的權利、或公司、公司的代理人、受僱人或並非由禮頓亞洲僱用的其他承判商的任何疏忽而相關的補償或損害賠償則除外;
- 禮頓亞洲須就關於或由於受僱於禮頓亞洲或其次承判商或供應商的任何工人或其他人士在受僱於禮頓亞洲工作期間因該工作遇到任何意外、受傷或患病而在法律上應付的一切損害賠償或補償,並就關於該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合約款額,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。此外,禮頓亞洲已同意另外增購36.38億港元的「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

如上文所解釋，按《上市規則》定義，禮頓亞洲(至2015年4月20日)及JHL為「關連人士」。合約904(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、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」)。

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、公司在任何部分土地進行合約904工程的權利、或公司、公司的代理人、受僱人或並非由合約904的承判商僱用的其他承判商的任何疏忽而相關的補償或損害賠償則除外；
- 承判商須就關於或由於受僱於承判商或其次承判商或供應商的任何工人或其他人士在受僱於承判商工作期間因該工作遇到任何意外、受傷或患病而在法律上應付的一切損害賠償或補償，並就關於該損害賠償或補償的一切申索、要求、法律程序、費用、收費及開支，向公司作出彌償；
- 承判商須就其若干責任購買及繼續持有限額不少於2億港元的保險；該保險的有效期應由2011年4月29日起至2016年6月30日止；
- 承判商就其在合約904之下的義務將向公司提交由Chartis Insurance Hong Kong Limited簽發的履約保證書；
- 倘若公司、工程師或受僱於公司與合約904工程有關的任何其他人士、他們各自的代理人、僱員或代表的任何作為或疏忽有份造成有關的死亡、疾病或損害，承判商向公司作出彌償的責任將按比例減少；
- 因延誤的緣故，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(具有《上市規則》涵義)；

(2) 按照一般商務條款或更佳的條款進行(具有《上市規則》涵義)；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(經修訂)「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，已超出公司就各項與非政府及/或其聯繫人士的持續關連交易設定的相關最高年度總額。

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151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152至154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152頁)所售股份轉讓予公司之代價。

除了上文的初步付款外，公司亦須向九鐵公司支付以下款項：

- 每年定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年定額付款7.5億港元；每年定額付款須在經營權有效期內，於緊接每一個合併日期的周年日期之前的一天，就截至及包括該付款到期日的前12個月期間支付；及
- 每年非定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年非定額付款，付款金額按公司每個財政年度從九鐵公司系統所得收入的金額(按照服務經營權協議釐定)分層計算。公司無須就合併日期後首36個月支付每年非定額付款。

作為全面的一籃子交易，除上述付款組成部分及下文有關段落另有說明外，在兩鐵合併的各個組成部分之間沒有作具體分配。

B 服務經營權協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立服務經營權協議。

服務經營權協議載有有關服務經營權的授予及實施，以及九鐵公司授予公司的特許(「服務經營權」)的條文，包括有關下列各項的條文：

- 向公司授予服務經營權，以便公司接觸、使用及經營經營權財產(緊接於下文所述的九鐵公司鐵路土地除外)至若干指定標準；
- 授予接觸及使用若干九鐵公司鐵路土地的特許；
- 服務經營權的期限(即自合併日期起最初期限為50年)以及於經營權有效期屆滿或終止時交還九鐵公司系統。如與九鐵公司鐵路有關的專營權被撤銷，服務經營權將會終止；
- 作出最初付款42.5億港元、每年定額付款及每年非定額付款(見上文A段所述)；
- 九鐵公司繼續為於合併日期的經營權財產法律及實益上的擁有人，而公司為若干未來經營權財產(「額外經營權財產」)法律及實益上的擁有人；
- 假如額外經營權財產於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司，則應由九鐵公司向公司支付補償的相關規定；
- 公司及九鐵公司就經營權財產擁有的權利及須受的限制；及
- 在符合若干條件的前提下，公司承擔與經營權財產及經營權有效期內任何經營權財產所在土地相關或由此產生的所有風險、法律責任及/或費用。

C 買賣協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立買賣協議。

買賣協議訂明公司將向九鐵公司收購若干資產及合約(「收購鐵路資產」)所依據的條款。

出售收購鐵路資產(不包括於九鐵附屬公司的股份)的代價構成最初付款42.5億港元的一部分。出售於九鐵附屬公司(該附屬公司持有下文E段所述的第1A類物業並出任物業管理人)的股份的代價構成支付物業組合款項77.9億港元的一部分(見上文A段及下文E段所述)。

D 營運協議

根據香港鐵路條例的規定，公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2007年8月9日簽訂營運協議。

營運協議是以2000年6月30日所簽訂的上一份營運協議為依據。營運協議與上一份營運協議之間的差異，旨在(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；
- 鐵路的設計、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。

商業操守

詳情載於第120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。

電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序、監控和定期作出品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援、服務台運作及支援服務，以及軟件開發及維修均已獲取ISO 9001:2008認證。每年就重要應用系統開展一次災難恢復演習。此外，公司亦已獲取資訊安全管理系統ISO 27001:2013的認證，符合對電腦系統操作全面有關的安全規定。

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：

- 分析及獨立評估公司的風險管理及內部監控系統是否足夠及有效；
- 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。

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。

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。

獲准許的彌償條文

根據章程細則的規定，在法規許可的情況下，公司就公司各董事因他/她於執行其職務時導致的任何民事或刑事訴訟中進行辯護所招致的任何法律責任，從公司的資產中向該董事作出彌償。該相關章程細則條文於截至2015年12月31日止年度內及於2016年3月11日(即本報告書獲通過的日期)仍然有效。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(「董事保險」)進行檢討。該董事保險亦就集團的其他董事作出彌償。

持續經營

第171頁至262頁的帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱集團2016年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並確信集團具備充足資源在可見未來繼續經營。

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。公司於應屆周年成員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，2016年3月11日

附屬公司董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，所有本公司附屬公司之董事姓名載列如下：

姓名	董事	替任董事
Baal, Elisabeth	√(已辭任)	
Beacham, Alan Edward*	√	
Bråten, Tomm Otto	√(已辭任)	
陳智勤*	√	√(已辭任)
陳俊泰	√(已辭任)	
陳顯滬*	√	
陳偉文*	√	
鄭健偉	√	
張少華*	√	
周招偉		√
朱鳳娟	√	
Collis, Charles G.	√	
Donelly, Allen Ross		√(已辭任)
杜博賢*	√	√
Drake, Richard Francis*	√	
馮蕙儀*	√	
Hales, Rodney*		√(已辭任)
Hammarström, Stig Christer	√	√
Heyliger, J. Oliver	√(已辭任)	
Holmberg Wallberg, Lena Cecilia*	√	
Hundersmarck, Henrik	√(已辭任)	
Jerbi, Mohamed Moncef	√(已辭任)	
詹國華		√
Johns, Phillip Neil*	√(已辭任)	√(已辭任)
Johnson, Glenn H.		√
Jones, Niel L.		√
金澤培*	√	√
喬建輝*	√	
關敏怡*	√	
關煒雄	√	
郭麗琪*		√
鄺松興*		√
黎清佳		√
賴啟承	√	
劉焯民*		√
劉天成*	√	
劉偉明	√	
羅卓堅*	√	
李家潤*	√	
梁國權*	√	
梁羨靈*	√	

姓名	董事	替任董事
梁靜雯*	√(已辭任)	
梁泉材	√(已辭任)	
梁耀輝*	√	
Lezala, Andrew Peter	√	√
李秀蓮*	√	√
李聖基	√	
盧耀祖		√
Long, Jeremy Paul Warwick*	√	
Lundqvist, Curt Ove	√(已辭任)	
McCusker, Andrew*	√	
McLean, Neil Lauchlan McCreadie*		√
馬琳*	√	
Meyer, Peter*	√	√
Mociak, Karl Heinz*	√	√
Moros, Tony Antonio*	√	
Murphy, Stephen John	√	
Nilsen, Silje	√(已辭任)	
Norris, Mark Frederick*	√	
Pira, Thomas*	√	
司徒少華*	√	√
Söör, Karl Johan	√	
孫耀達	√	
鄧智輝*	√	
唐英輝		√
Viinapuu, Hans Peter*	√	
Walker, Phillip Graeme	√	
Warmazyar, Mohammed		√
Warren, Nicholas P.	√	
Wennerberg, Matti Sigfrid Hasse	√	
黃唯銘*	√	
黃秉修*	√	√(已辭任)
王紹基	√	
黃永健	√	
胡瑞華*	√	
任百年*	√	
甄寶華	√	
楊美珍*	√	
易珉*	√	
楊健勝*	√(已辭任)	
余家然*	√	√
袁麗琪*	√	

* *該名人士於超過一間附屬公司擔任董事及/或替任董事。*

帳項及帳項附註目錄

170 獨立核數師報告

帳項

171 綜合損益表

172 綜合全面收益表

173 綜合財務狀況表

174 綜合權益變動表

175 綜合現金流量表

帳項附註

176 1 合規聲明

176 2 主要會計政策

186 3 與九廣鐵路公司的合併

187 4 香港客運業務收入

187 5 香港車站商務收入

187 6 香港物業租賃及管理業務收入

188 7 中國內地及國際附屬公司收入及開支

188 8 其他業務收入

188 9 經營開支

190 10 董事局成員及執行總監會成員酬金

194 11 香港物業發展利潤

195 12 折舊及攤銷

195 13 利息及財務開支

196 14 所得稅

197 15 股息

197 16 每股盈利

198 17 業務分類資料

201 18 其他全面收益

202 19 投資物業

203 20 其他物業、機器及設備

206 21 服務經營權資產

207 22 物業管理權

208 23 在建鐵路工程

209 24 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程

212 25 發展中物業

214 26 遞延開支

214 27 於附屬公司的投資

218 28 聯營公司權益

220 29 證券投資

220 30 待售物業

221 31 財務衍生工具資產及負債

227 32 存料與備料

227 33 應收帳項、按金及預付款項

229 34 應收關連人士款項

229 35 現金、銀行結餘及存款

230 36 貸款及其他債務

233 37 應付帳項及應計費用

234 38 工程合約保證金

235 39 應付關連人士款項

235 40 服務經營權負債

236 41 非控股權益持有者貸款

236 42 遞延收益

237 43 財務狀況表所示的所得稅

238 44 股本、為股份獎勵計劃而持有的股份、公司層面的權益變動表及資本管理

241 45 經營活動產生的現金

241 46 公允價值計量

244 47 以股份為基礎的支出

248 48 退休金計劃

249 49 界定福利退休計劃

252 50 有關香港物業發展的共同業務權益

253 51 重大關連人士交易

256 52 承擔

260 53 公司層面的財務狀況表

261 54 會計估計及判斷

262 55 截至2015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

262 56 帳項核准

獨立核數師報告

獨立核數師報告致香港鐵路有限公司成員

（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171至第262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2015年12月31日的綜合財務狀況表，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》擬備真實而中肯的綜合帳項，並對其認為使綜合帳項的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所必需的內部控制負責。

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發表意見。我們是按照香港《公司條例》第405條的規定，僅向整體成員報告。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，以對綜合帳項是否不存在任何重大錯誤陳述獲取合理保證。

審計涉及執行程序以獲取有關綜合帳項所載金額及披露資料的審計憑證。所選定的程序取決於核數師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致綜合帳項存有重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，核數師考慮與該公司擬備真實而中肯的綜合帳項相關的內部控制，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恰當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》真實而中肯地反映貴集團於2015年12月31日的財務狀況及截至該日止年度的財務表現和現金流量，並已遵照香港《公司條例》妥為擬備。

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
2016年3月11日

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2015	2014
香港客運業務收入	4	**16,916**	16,223
香港車站商務收入	5	**5,380**	4,963
香港物業租賃及管理業務收入	6	**4,533**	4,190
中國內地及國際附屬公司收入	7	**12,572**	12,627
其他業務收入	8	**2,300**	2,153
		41,701	40,156
香港客運業務開支			
– 員工薪酬及有關費用	9A	**(4,906)**	(4,450)
– 水電費用		**(1,482)**	(1,409)
– 營運鐵路的地租及差餉		**(231)**	(269)
– 耗用的存料與備料		**(557)**	(540)
– 保養及相關工程	9B	**(1,324)**	(1,361)
– 鐵路配套服務		**(274)**	(253)
– 一般及行政開支		**(610)**	(640)
– 其他費用		**(318)**	(314)
		(9,702)	(9,236)
香港車站商務開支		**(550)**	(515)
香港物業租賃及管理業務開支		**(865)**	(747)
中國內地及國際附屬公司開支	7	**(11,986)**	(11,821)
其他業務開支		**(2,174)**	(1,960)
項目研究及業務發展開支	9C	**(304)**	(454)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	9D,E&F	**(25,581)**	(24,733)
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		**16,260**	15,478
– 來自中國內地物業發展		**(140)**	(55)
		16,120	15,423
香港物業發展利潤	11	**2,891**	4,216
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		**19,011**	19,639
折舊及攤銷	12	**(3,849)**	(3,485)
每年非定額付款		**(1,649)**	(1,472)
未計利息及財務開支前經營利潤		**13,513**	14,682
利息及財務開支	13	**(599)**	(545)
投資物業重估	19	**2,100**	4,035
應佔聯營公司利潤或虧損	28	**361**	121
除稅前利潤		**15,375**	18,293
所得稅	14A	**(2,237)**	(2,496)
年內利潤		**13,138**	15,797
下列人士應佔：			
– 公司股東		**12,994**	15,606
– 非控股權益		**144**	191
年內利潤		**13,138**	15,797
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		**8,565**	8,024
– 來自物業發展		**2,329**	3,547
– 來自基本業務		**10,894**	11,571
– 來自投資物業重估		**2,100**	4,035
		12,994	15,606
每股盈利：	16		
– 基本		**2.22港元**	2.69港元
– 攤薄		**2.22港元**	2.68港元

第176至262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	2015	2014
年內利潤		**13,138**	15,797
年內其他全面收益(除稅及重新分類調整後):	18		
不會重新分類至損益的項目:			
– 自用土地及樓宇重估盈餘		**271**	116
– 重新計量界定福利計劃淨負債		**(580)**	(370)
		(309)	(254)
其後可能重新分類至損益的項目:			
– 折算的匯兑差額:			
– 海外附屬公司及聯營公司財務報表		**(570)**	(95)
– 非控股權益		**(28)**	(26)
– 現金流量對沖:對沖儲備淨變動		**(134)**	37
		(732)	(84)
		(1,041)	(338)
年內全面收益總額		**12,097**	15,459
下列人士應佔:			
– 公司股東		**11,981**	15,294
– 非控股權益		**116**	165
年內全面收益總額		**12,097**	15,459

第176至262頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2015年12月31日	於2014年12月31日
資產			
固定資產			
– 投資物業	19	**68,388**	65,679
– 其他物業、機器及設備	20	**79,576**	78,279
– 服務經營權資產	21	**27,755**	26,698
		175,719	170,656
物業管理權	22	**28**	30
在建鐵路工程	23	**19,064**	16,229
發展中物業	25A	**17,983**	7,490
遞延開支	26	**288**	64
聯營公司權益	28	**5,912**	5,797
遞延税項資產	43B	**91**	50
證券投資	29	**336**	527
待售物業	30	**1,139**	1,076
財務衍生工具資產	31	**81**	105
存料與備料	32	**1,373**	1,365
應收帳項、按金及預付款項	33	**5,135**	3,797
應收關連人士款項	34	**1,636**	1,073
現金、銀行結餘及存款	35	**12,318**	18,893
		241,103	227,152
負債			
銀行透支	36A	**50**	46
短期貸款	36A	**1,599**	500
應付帳項及應計費用	37	**22,860**	16,421
本期所得税	43A	**953**	996
工程合約保證金	38	**994**	1,094
應付關連人士款項	39	**1,858**	1,607
貸款及其他債務	36A	**19,162**	19,961
服務經營權負債	40	**10,564**	10,614
財務衍生工具負債	31	**830**	565
非控股權益持有者貸款	41	**110**	124
遞延收益	42	**743**	765
遞延税項負債	43B	**11,209**	10,977
		70,932	63,670
淨資產		**170,171**	163,482
股本及儲備			
股本	44	**46,317**	45,280
為股份獎勵計劃而持有的股份	44	**(151)**	–
其他儲備	44	**123,889**	118,045
公司股東應佔總權益		**170,055**	163,325
非控股權益		**116**	157
總權益		**170,171**	163,482

於2016年3月11日獲董事局通過及核准發布

馬時亨	梁國權	羅卓堅
主席	行政總裁	財務總監

第176至262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	股本	股份溢價	資本儲備	為股份獎勵計劃而持有的股份	其他儲備 固定資產重估儲備	其他儲備 對沖儲備	其他儲備 以股份為基礎的僱員資本儲備	其他儲備 匯兑儲備	保留溢利	公司股東應佔總權益	非控股權益	總權益
2015													
於2015年1月1日結餘		**45,280**	**–**	**–**	**–**	**2,641**	**(91)**	**214**	**418**	**114,863**	**163,325**	**157**	**163,482**
截至2015年12月31日止年度的權益變動：													
– 年內利潤		**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**12,994**	**12,994**	**144**	**13,138**
– 年內其他全面收益	**18**	**–**	**–**	**–**	**–**	**271**	**(134)**	**–**	**(570)**	**(580)**	**(1,013)**	**(28)**	**(1,041)**
– 年內全面收益總額		**–**	**–**	**–**	**–**	**271**	**(134)**	**–**	**(570)**	**12,414**	**11,981**	**116**	**12,097**
– 2014年末期股息	**15**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(4,673)**	**(4,673)**	**–**	**(4,673)**
– 就2014年末期股息以股代息而發行之股票	**44A**	**242**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**242**	**–**	**242**
– 為股份獎勵計劃購入股份		**–**	**–**	**–**	**(150)**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(150)**	**–**	**(150)**
– 2015年中期股息	**15**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(1,461)**	**(1,461)**	**–**	**(1,461)**
– 就2015年中期股息以股代息而發行之股票	**44A**	**145**	**–**	**–**	**(1)**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**144**	**–**	**144**
– 已付非控股權益持有者股息		**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(157)**	**(157)**
– 以股份為基礎的僱員支出		**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**78**	**–**	**–**	**78**	**–**	**78**
– 行使的僱員認股權	**44A**	**650**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(81)**	**–**	**–**	**569**	**–**	**569**
– 沒收的僱員認股權		**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(1)**	**–**	**1**	**–**	**–**	**–**
於2015年12月31日結餘		**46,317**	**–**	**–**	**(151)**	**2,912**	**(225)**	**210**	**(152)**	**121,144**	**170,055**	**116**	**170,171**
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	18	–	–	–	–	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	44A	1	3	–	–	–	–	–	–	–	4	–	4
– 於2014年3月3日過渡至無面值股份制度	44A	38,647	(11,459)	(27,188)	–	–	–	–	–	–	–	–	–
– 2013年末期股息	15	–	–	–	–	–	–	–	–	(3,886)	(3,886)	–	(3,886)
– 就2013年末期股息以股代息而發行之股票	44A	335	–	–	–	–	–	–	–	–	335	–	335
– 2014年中期股息	15	–	–	–	–	–	–	–	–	(1,455)	(1,455)	–	(1,455)
– 就2014年中期股息以股代息而發行之股票	44A	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	44A	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

第176至262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	2015	2014
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	45	**16,289**	16,519
收取為營運深圳市軌道交通龍華綫的政府資助		**653**	652
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		**(1,800)**	(954)
– 已付中國內地及海外稅項		**(369)**	(173)
經營活動所得的現金淨額		**14,773**	16,044
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		**(4,216)**	(2,889)
– 深圳市軌道交通龍華綫項目及相關營運		**(553)**	(471)
– 港島綫西延項目		**(1,255)**	(2,760)
– 南港島綫(東段)項目		**(2,227)**	(2,611)
– 觀塘綫延綫項目		**(1,278)**	(969)
– 深圳市軌道交通龍華綫車廠物業發展		**(1,121)**	(681)
– 香港物業發展		**(10,253)**	(410)
– 投資物業項目及裝修工程		**(609)**	(1,497)
– 其他資本性工程		**(158)**	(71)
每年定額付款		**(750)**	(750)
每年非定額付款		**(1,472)**	(1,247)
收取與物業發展有關的款項		**2,707**	9,176
收取與深圳市軌道交通龍華綫車廠物業發展有關的款項		**5,527**	–
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款(增加)/減少		**(2,607)**	6,607
購入證券投資所付款項		**(219)**	(177)
出售或贖回證券投資所得款項		**407**	122
清理固定資產所得款項		**4**	10
於聯營公司的投資		**(61)**	(294)
給予聯營公司的貸款		**(91)**	–
已收聯營公司股息		**179**	43
投資活動(耗用)/所得的現金淨額		**(18,046)**	1,131
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		**569**	377
為股份獎勵計劃購入股份		**(150)**	–
取用貸款		**7,473**	11,171
發行資本市場借貸工具所得款項		**1,176**	543
償還貸款		**(7,999)**	(10,205)
償還資本市場借貸工具		**(500)**	(5,158)
已付利息		**(691)**	(791)
已收利息		**136**	218
已付財務開支		**(22)**	(29)
已付公司股東股息		**(5,748)**	(4,944)
已付非控股權益持有者股息		**(157)**	(153)
融資活動耗用的現金淨額		**(5,913)**	(8,971)
現金及現金等價物淨(減少)/增加		**(9,186)**	8,204
於1月1日的現金及現金等價物		**15,413**	7,209
於12月31日的現金及現金等價物	35	**6,227**	15,413

第176至262頁的附註屬本帳項的一部分。

帳項附註

1 合規聲明

本帳項乃按照香港《公司條例》的規定及香港聯合交易所有限公司的《證券上市規則》適用的披露規定而編製。本帳項亦按照所有適用的《香港財務報告準則》(「HKFRS」)(包括由香港會計師公會頒布之所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》(「HKAS」)和詮釋，及香港公認會計原則)編製。HKFRS在各重大方面與《國際財務報告準則》完全接軌。集團採納的主要會計政策摘要於附註2披露。

香港會計師公會已頒布若干於2015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54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 19修訂「界定福利計劃：僱員供款」
- HKFRSs修訂「2010至2012週期的HKFRSs的年度改進」
- HKFRSs修訂「2011至2013週期的HKFRSs的年度改進」

於本會計期間採納該等修訂對集團的綜合帳項並無影響。

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55)。

B 合併基準

綜合帳項包括公司及其附屬公司(統稱「集團」)及集團於聯營公司(附註2D)的權益編製截至每年12月31日止的帳項。於年內購入或出售的附屬公司業績分別按收購日起或至出售日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。

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。

2 主要會計政策(續)

C 附屬公司及非控股權益(續)

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。非控股權益在綜合財務狀況表上的權益內呈報，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財務狀況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，在公司財務狀況表內入帳。

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集團的綜合帳項，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。

公司財務狀況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財務狀況表，其公允價值變動所產生的收益或虧損，會在期內的綜合損益表中確認。

(ii) 位於及在香港特別行政區註冊的租賃土地會視作以融資租賃持有並按成本扣除累計折舊及減值虧損(附註2G(ii))後入帳。若以經營租賃方式持有的自用土地的公允價值無法於租賃開始時與位於其上的樓宇之租賃權益分開計算，該土地及樓宇會被視作根據融資租賃持有，除非該樓宇是明確根據經營租賃持有。就此而言，租賃開始日期指集團首次訂立租約時、或承接先前承租人租約之日、或該等樓宇建造日，以較晚者為準。自用土地及樓宇按重估當日的公允價值減任何隨後的累計折舊在財務狀況表中列帳。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。

2 主要會計政策*(續)*

E 固定資產*(續)*

(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財務狀況表，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，所產生的任何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。

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匯報日的完成階段計算，而所提供的建造服務以公允價值予以資本化及在財務狀況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))在財務狀況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財務狀況表。

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))在財務狀況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。

2 主要會計政策(續)

G 資產減值

(i) 應收帳項及其他應收款項減值

集團於每個匯報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

集團在每個匯報日審閱內部及外間資料，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。

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

2 主要會計政策*(續)*

H 折舊及攤銷*(續)*

機器及設備

列車及組件	4 – 42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 – 28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。

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，有關的費用會記帳為遞延開支，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，撥備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。

2 主要會計政策(續)

J 物業發展(續)

(iii) 與物業發展商共同在香港發展物業的利潤，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(v)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) 出售中國內地物業的收入於與物業擁有權相關的風險及回報轉至買方，即有關物業竣工後並將物業交付買家，且能合理確保能收取有關應收款時，方予確認。收入確認日之前就已售物業收取之按金及分期付款將列帳於綜合財務狀況表之應付帳項及應計費用。

(v) 當發展項目完成後，獲分派作利潤及持有作待售用途的物業會按其公允價值入帳為原值，其後以物業的原值或可實現淨值兩者中的較低者列帳。可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。於出售物業時，該等物業的帳面金額於確認有關收入年度確認為物業出售成本。因物業減值至可實現淨值而產生的任何虧損，於減值年度確認作開支。因可實現淨值增加引致任何物業減值的回撥於該回撥年度確認作物業出售成本的減少。

(vi) 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。

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。集團於每個匯報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。

2 主要會計政策(續)

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，按成本列入財務狀況表內，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，合約成本會參照匯報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。

於匯報日的在建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，記入財務狀況表，並按適用的情況在財務狀況表中以「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財務狀況表的「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財務狀況表的「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，隨後於各匯報日重新計算其公允價值。相關損益的確認方法將視乎衍生工具是否被指定為對沖工具及其對沖項目的性質而定。

倘對沖會計方法適用，集團將指定所用的衍生工具為：(1)公允價值對沖：對沖已確認負債的公允價值；或(2)現金流量對沖：對沖已確認負債的現金流量的變動或確實承擔的外匯風險。

(i) 公允價值對沖

被指定作為及符合公允價值對沖條件的衍生工具，其公允價值的變動，連同與被對沖資產或負債就相關風險所產生的公允價值變動，會計入損益表。

2 主要會計政策(續)

S 財務衍生工具及對沖活動(續)

(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。

- 關於認股權，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作資產)，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。

  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。

2 主要會計政策*(續)*

T 僱員福利*(續)*

- 關於2014年股份獎勵計劃下的獎勵股份，計入員工薪酬計為開支的金額是參照授出的獎勵股份的公允價值所釐定，並考慮到與授出相關的所有不賦予條件。總開支於相關歸屬年期內確認，而相應貸記在權益的以股份為基礎的僱員資本儲備中。

  關於那些於歸屬年期內攤銷的獎勵股份，本集團根據每個匯報日的歸屬條件，修訂其對預期最終會賦予的獎勵股份數目的估計。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，並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整。獎勵股份歸屬後，由市場購入的歸屬獎勵股份(「購入股份」)及由以股代息而獲得的股份和用所得現金股息購入的股份(「股息股份」)的相關成本，會貸記於為股份獎勵計劃而持有的股份，並相應減少以股份為基礎的僱員資本儲備(如為購入股份)及減少保留溢利(如為股息股份)。

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匯報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匯報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匯報日的帳面值計算。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，根據已生效或在匯報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。

遞延稅項資產的帳面金額會在每個匯報日作檢討，並扣減至不再可能在未來有足夠的應稅溢利下利用有關稅務利益為止。若檢討顯示重新有足夠的應稅溢利可供利用，則回撥任何此類扣減。

2 主要會計政策(續)

V 所得稅(續)

(iv) 本期及遞延稅項結餘和其變動會分開列示，而且不予抵銷。本期和遞延稅項資產只會在公司或集團有法定行使權以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，並且符合以下附帶條件的情況下，才可以分別抵銷本期和遞延稅項負債：

- 就本期稅項資產和負債而言，公司或集團計劃按淨額基準結算，或同時變現該資產和清償該負債；或
- 就遞延稅項資產和負債而言，這些資產和負債必須與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
  - 同一應稅個體；或
  - 不同的應稅個體。這些個體計劃在日後每個預計有大額遞延稅項負債需要清償或大額遞延稅項資產可以收回的期間內，按淨額基準實現本期稅項資產和清償本期稅項負債，或同時變現該資產和清償該負債。

W 財務擔保合約

財務擔保乃指集團須於擔保持有人因指定債務人未能根據債務工具的原有或經修訂條款支付到期款項而蒙受損失時，向持有人償付指定款項的合約。

當集團提供有重大影響的財務擔保時，其初值按公允價值，並於抵扣任何在提供擔保時已收或應收的款項後，分別計入損益表和應付帳項及應計費用內的遞延收益。在提供財務擔保時的公允價值，在可獲取有關資料時，以參考同類服務的公平交易所收取的費用而釐定，或在可獲取有關資料的可靠估值時，以參考比較放債人在能提供擔保時收取的實際利率與放債人在未能提供擔保時可能收取的估計利率而得來的利率差額而估計。

最初確認為遞延收益的擔保數額會於擔保期內在損益表攤銷，作為提供財務擔保的收入。此外，如發生下列兩項情形時，會按附註2X計提撥備：(i)合約持有人很可能將會要求集團履行擔保合約；及(ii)向集團索償的款項預期超過相關擔保在應付帳項及應計費用內的現有帳面價值(即最初確認的金額減累計攤銷)。

X 撥備及或有負債

當公司或集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，公司或集團便會就該不確定發生時間或數額的負債計提撥備。如果貨幣時間值重大，則按預計清償債項所需支出的現值計列撥備。

當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。當集團的責任須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。

Y 收入確認

收入是以公允價值計算已收或應收代價，如果涉及交易的經濟效益可能會流入集團，而收入又能可靠地計算時，收入便會根據下列基準在損益表內確認：

(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匯報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兑差額，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匯報日的匯率折算為港元。匯兑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。財務狀況表項目則按匯報日的收市匯率折算為港元。所產生的匯兑差額確認為其他全面收益及獨立列項於股東權益中的匯兑儲備。

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(i)個體與集團為同一集團成員；(ii)個體是集團的聯營公司；(iii)個體是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；(iv)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關鍵管理人員；或(v)個體或所屬集團內的任何成員為向集團(或該集團之母公司)提供主要管理人員服務，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，惟扣除的金額將以匯報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匯報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51C)；
- 訂立服務經營權協議，據此九鐵公司授權公司進入、使用及營運九鐵公司系統，為期50年(「經營權有效期」)。倘若九鐵系統的專營權有效期獲延長，此服務經營權有效期亦將被延長。服務經營權協議亦載明於經營權有效期結束時歸還九鐵公司系統所依據之基礎。根據服務經營權協議的條款，公司將於指定日期向九鐵公司支付整筆過的前期款項，且須於經營權有效期內向九鐵公司作出每年定額付款。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵公司系統所賺取而超出若干額度的收入向九鐵公司繳付以分層方法計算的每年非定額付款；
- 根據服務經營權協議，公司須負責有關九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額」)，公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準；

3 與九廣鐵路公司的合併(續)

- 倘經營權有效期獲延長，公司須繼續作出每年定額付款及每年非定額付款。在延長情況下，資本性開支限額亦可能會調整；及
- 訂立物業組合協議及合併框架協議，訂出公司收購若干物業、物業管理權及物業發展權，以及兩鐵合併的框架，包括實施票價調整機制。

4 香港客運業務收入

香港客運業務收入包括：

百萬港元	**2015**	2014
車費收入：		
– 本地鐵路服務	**11,819**	11,318
– 過境服務	**3,172**	3,049
– 機場快綫	**950**	915
– 輕鐵及巴士	**671**	639
– 城際客運服務	**142**	145
	16,754	16,066
其他鐵路相關收入	**162**	157
	16,916	16,223

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。

港島綫延綫於2014年12月28日開通，其中堅尼地城站及香港大學站於當日啓用，而西營盤站於2015年3月29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	**2015**	2014
免稅店及小商店租賃	**3,540**	3,197
廣告	**1,109**	1,118
電訊收入	**548**	479
其他車站商務收入	**183**	169
	5,380	4,963

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	**2015**	2014
物業租賃收入來自：		
– 圓方	**1,101**	1,021
– 德福廣場	**863**	811
– 青衣城	**528**	504
– 綠楊坊	**205**	177
– 連城廣場	**168**	157
– PopCorn	**172**	160
– 杏花新城	**152**	143
– 國際金融中心	**633**	547
– 其他物業	**445**	425
	4,267	3,945
物業管理收入	**266**	245
	4,533	4,190

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：

	香港以外與鐵路有關的附屬公司									
百萬港元	斯德哥爾摩地鐵	墨爾本鐵路	深圳市軌道交通龍華綫	Sydney Metro Northwest*	倫敦 Crossrail	MTR Express	總計	中國內地物業租賃及管理業務	中國內地物業發展	中國內地及國際附屬公司總計
2015										
收入	**2,714**	**7,755**	**665**	**493**	**713**	**78**	**12,418**	**154**	**–**	**12,572**
開支	**2,603**	**7,293**	**528**	**491**	**666**	**138**	**11,719**	**127**	**140**	**11,986**
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

* 前稱悉尼西北鐵路線

MTR Express於2015年3月21日開始營運位於瑞典斯德哥爾摩及哥德堡之間的路綫。

倫敦Crossrail於2015年5月31日在倫敦開始提供來往Liverpool Street站及Shenfield站的鐵路服務。

8 其他業務收入

其他業務的收入來自以下業務：

百萬港元	**2015**	2014
「昂坪360」業務	**347**	375
顧問業務	**189**	180
香港特區政府的項目管理	**1,736**	1,561
其他業務	**28**	37
	2,300	2,153

9 經營開支

A 員工薪酬總額包括：

百萬港元	**2015**	2014
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	**4,906**	4,450
– 香港客運業務的保養及相關工程	**86**	80
– 香港客運業務的其他項目開支	**89**	65
– 香港車站商務開支	**80**	74
– 香港物業租賃及管理業務開支	**110**	94
– 中國內地及國際附屬公司開支	**5,224**	5,468
– 其他業務開支	**1,901**	1,694
– 項目研究及業務發展開支	**225**	244
– 香港物業發展利潤	**9**	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)	**465**	569
– 發展中物業	**135**	136
– 在建資產及其他項目	**411**	363
– 服務經營權資產	**346**	294
可收回數額	**545**	496
員工薪酬總額	**14,532**	14,033

可收回數額與物業管理、委託工程及其他協議有關。

9 經營開支*(續)*

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	2015	2014
以股份為基礎的支出	**78**	43
界定供款計劃及強制性公積金供款	**650**	619
界定福利退休計劃確認的開支	**406**	348
	1,134	1,010

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	2015	2014
業務發展開支	**272**	427
其他項目研究開支	**32**	27
	304	454

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	2015	2014
核數	**15**	12
稅務	**1**	1
其他與核數有關的服務	**6**	6
其他非核數服務	**13**	16
	35	35

E 下列支出包括在經營開支內：

百萬港元	2015	2014
出售固定資產虧損	**44**	36
財務衍生工具 – 由對沖儲備撥入(附註18B)	**20**	–
重估證券投資的未實現虧損	**1**	1

F 在綜合損益表內列支的經營租賃費用包括：

百萬港元	2015	2014
購物中心、寫字樓、員工宿舍及巴士車廠	**85**	92
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	**913**	1,004
資本化數額	**–**	(7)
	998	1,089

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
2015					
董事局成員					
– 錢果豐(截至2015年12月31日)	**1.2**	**–**	**–**	**–**	**1.2**
– 陳黃穗	**0.3**	**–**	**–**	**–**	**0.3**
– 陳阮德徽	**0.4**	**–**	**–**	**–**	**0.4**
– 鄭海泉	**0.3**	**–**	**–**	**–**	**0.3**
– 方敏生(截至2015年8月10日)	**0.2**	**–**	**–**	**–**	**0.2**
– 方正(於2015年1月13日委任)	**0.4**	**–**	**–**	**–**	**0.4**
– 何承天	**0.4**	**–**	**–**	**–**	**0.4**
– 關育材	**0.3**	**–**	**–**	**–**	**0.3**
– 劉炳章(於2015年8月11日委任)	**0.1**	**–**	**–**	**–**	**0.1**
– 李李嘉麗	**0.3**	**–**	**–**	**–**	**0.3**
– 文禮信	**0.4**	**–**	**–**	**–**	**0.4**
– 馬時亨	**0.4**	**–**	**–**	**–**	**0.4**
– 吳亮星	**0.3**	**–**	**–**	**–**	**0.3**
– 石禮謙	**0.3**	**–**	**–**	**–**	**0.3**
– 施文信(截至2015年5月20日)	**0.2**	**–**	**–**	**–**	**0.2**
– 鄧國斌	**0.3**	**–**	**–**	**–**	**0.3**
– 黃子欣(於2015年8月11日委任)	**0.1**	**–**	**–**	**–**	**0.1**
– 陳家強	**0.3**	**–**	**–**	**–**	**0.3**
– 張炳良	**0.3**	**–**	**–**	**–**	**0.3**
– 韋志成(截至2015年4月6日)	**0.1**	**–**	**–**	**–**	**0.1**
– 韓志強(於2015年4月7日委任)	**0.2**	**–**	**–**	**–**	**0.2**
– 楊何蓓茵	**0.3**	**–**	**–**	**–**	**0.3**
執行總監會成員					
– 梁國權	**–**	**8.4**	**1.2**	**4.5**	**14.1**
– 張少華	**–**	**4.1**	**0.6**	**1.2**	**5.9**
– 金澤培	**–**	**5.5**	**0.8**	**2.0**	**8.3**
– 羅卓堅	**–**	**5.0**	**0.7**	**1.3**	**7.0**
– 馬琳	**–**	**3.8**	**0.6**	**1.3**	**5.7**
– 蘇家碧(於2015年9月16日委任)*	**–**	**1.0**	**0.1**	**0.3**	**1.4**
– 鄧智輝	**–**	**4.2**	**0.6**	**1.5**	**6.3**
– 黃唯銘	**–**	**5.1**	**0.8**	**1.7**	**7.6**
– 楊美珍	**–**	**4.1**	**0.6**	**1.6**	**6.3**
	7.1	**41.2**	**6.0**	**15.4**	**69.7**

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
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

* 蘇家碧於2015年9月16日起獲委任為執行總監會成員。在上表中呈列的金額為她於委任日至2015年12月31日的酬金。

** 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47(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。

上述酬金不包括於2007年認股權計劃及2014年股份獎勵計劃下分別授予執行總監會成員的認股權及獎勵股份的公允價值。

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)*

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)(韓志強先生)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。

顏永文博士獲委任為技術工程總監及執行總監會成員，由2016年2月22日起生效。

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2013年10月25日授予。各成員的權益如下：

- 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2015年確認歸屬(2014年：152,500份)，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值10萬港元(2014年：30萬港元)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100,500份認股權已於2015年確認歸屬(2014年：101,500份)，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值10萬港元(2014年：20萬港元)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124,500份認股權於2015年確認歸屬(2014年：125,000份)，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值10萬港元(2014年：30萬港元)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2015年確認歸屬(2014年：65,500份)，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值10萬港元(2014年：30萬港元)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114,000份認股權於2015年確認歸屬(2014年：114,500份)，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值10萬港元(2014年：20萬港元)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2015年確認歸屬(2014年：115,500份)，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值10萬港元(2014年：20萬港元)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78,500份認股權於2015年確認歸屬(2014年：50,500份)，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值10萬港元(2014年：20萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 楊美珍於2007年12月12日獲授可認購75,000股股份的認股權及於2008年12月10日、2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購161,000股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購187,000股股份的認股權，其中115,500份認股權於2015年確認歸屬(2014年：116,500份)，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值10萬港元(2014年：20萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 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。而截至2014年12月31日止年度，有關認股權的公允價值60萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；及
- 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。而截至2014年12月31日止年度，有關認股權的公允價值30萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。

根據公司2014年股份獎勵計劃，執行總監會成員於2015年4月27日獲授受限制股份及表現股份。是次授予執行總監會成員的表現股份所涉期間為2015年至2017年。各成員的權益如下：

- 梁國權於2015年4月27日獲授60,200股受限制股份及255,000股表現股份，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值330萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；
- 張少華於2015年4月27日獲授28,800股表現股份，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值30萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；
- 金澤培於2015年4月27日獲授22,050股受限制股份及57,600股表現股份，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值90萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；

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)

- 羅卓堅於2015年4月27日獲授16,700股受限制股份及57,600股表現股份，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值80萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；
- 馬琳於2015年4月27日獲授16,950股受限制股份及57,600股表現股份，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值80萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；
- 鄧智輝於2015年4月27日獲授18,450股受限制股份及57,600股表現股份，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值80萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；
- 黃唯銘於2015年4月27日獲授21,700股受限制股份及57,600股表現股份，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值90萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；及
- 楊美珍於2015年4月27日獲授19,350股受限制股份及57,600股表現股份，而截至2015年12月31日止年度，有關認股權的公允價值80萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。

授予執行總監會成員的受限制股份或表現股份概無於2015年間確認歸屬。

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47披露。

截至2015年12月31日止年度內，公司三名(2014年：四名)執行總監會成員為年度五名最高酬金人士之中，其酬金已在上文披露。五名最高酬金人士的總酬金如下：

百萬港元	**2015**	2014
基本薪金、津貼及實物收益	**30.0**	25.9
與表現掛鈎的薪酬	**12.0**	9.7
退休金計劃供款	**3.5**	3.3
	45.5	38.9

五名最高酬金人士的年度酬金介乎以下範圍內：

	2015	2014
5,500,001港元 – 6,000,000港元	**–**	1
6,500,001港元 – 7,000,000港元	**–**	1
7,000,001港元 – 7,500,000港元	**1**	–
7,500,001港元 – 8,000,000港元	**1**	1
8,000,001港元 – 8,500,000港元	**2**	1
10,000,001港元 – 10,500,000港元	**–**	1
13,500,001港元 – 14,500,000港元	**1**	–
	5	5

(ii) 韋達誠先生獲授予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)。於獲委任為公司行政總裁時，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。

(iii) 董事局成員及執行總監會成員在年內的酬金總額為7,910萬港元(2014年：9,300萬港元)。

10 董事局成員及執行總監會成員酬金*(續)*

A 董事局成員及執行總監會成員酬金*(續)*

(iv) 公司與每名獨立非執行董事/非執行董事(包括錢果豐博士，馬時亨教授(於2015年11月30日從獨立非執行董事調任為非執行董事)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獨立非執行董事/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(a)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。馬時亨教授獲香港特區政府委任為公司新任非執行主席，任期三年，於2016年1月1日起生效。

B 認股權

執行總監會每名成員於2015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：

2007年認股權計劃

根據附註47A(i)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起計三年內，平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。

C 獎勵股份

執行總監會每名成員於2015年12月31日的尚未行使獎勵股份的詳情，載列於董事局報告書中。授予執行總監會成員獎勵股份的詳情如下：

在2014年股份獎勵計劃下(於附註47A(ii)所述)，所有執行總監會成員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批准的表現及相對的表現時期和其他表現基準。

授出的受限制股份將會按比例於三年內均等分批確認歸屬(除非薪酬委員會另行決定)。授出的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確認歸屬。

11 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	**2015**	2014
分佔物業發展所得的盈餘	**2,898**	4,004
西鐵物業發展的代理費及其他收入(附註25D)	**30**	234
其他費用扣除雜項收入的淨額	**(37)**	(22)
	2,891	4,216

12 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2015	2014
折舊計提自以下有關的資產：		
– 香港客運業務	**2,891**	2,616
– 香港車站商務	**114**	107
– 香港物業租賃及管理業務	**12**	12
– 中國內地及國際附屬公司	**78**	66
– 其他業務	**66**	64
	3,161	2,865
攤銷計提自以下：		
– 服務經營權的有關資產：		
– 九鐵公司的兩鐵合併	**671**	607
– 中國內地及國際附屬公司	**384**	349
– 物業管理權	**2**	–
	1,057	956
– 已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	**(369)**	(336)
	688	620
	3,849	3,485

13 利息及財務開支

百萬港元	2015		2014	
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	**357**		275	
– 不須在5年內全部償還的銀行貸款及資本市場貸款	**315**		434	
– 服務經營權負債	**714**		717	
– 其他債務(附註20F)	**19**		18	
財務開支	**39**		36	
匯兑收益	**(104)**		(219)	
		1,340		1,261
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助		**(217)**		(221)
財務衍生工具：				
– 公允價值對沖	**(12)**		(26)	
– 現金流量對沖：				
– 由對沖儲備撥入以抵銷利息開支	**22**		26	
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兑收益	**123**		234	
– 無效部分	**–**		(1)	
– 不符合對沖會計的衍生工具	**4**		(1)	
		137		232
資本化利息開支		**(494)**		(497)
		766		775
銀行存款的利息收入		**(167)**		(230)
		599		545

13 利息及財務開支(續)

截至2015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2.7%至6.3%不等(2014年：每年1.3%至6.5%)計算。

截至2015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2.17億港元(2014年：2.21億港元)，已被從深圳市人民政府收取的現金資助所抵銷。

截至2015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7,300萬港元(2014年：3,000萬港元)，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6,100萬港元(2014年：400萬港元)，因此淨收益為1,200萬港元(2014年：2,600萬港元)。

14 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	**2015**	2014
本期稅項		
– 香港利得稅項	**1,791**	1,583
– 中國內地及海外稅項	**190**	205
	1,981	1,788
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	**(23)**	–
	1,958	1,788
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	**(36)**	(15)
– 超過相關折舊的折舊免稅額	**435**	760
– 撥備及其他	**(120)**	(37)
	279	708
	2,237	2,496

截至2015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%(2014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%(2014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：

	2015		2014	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前利潤	**15,375**		18,293	
按照在相關國家獲得除稅前溢利並以適用稅率計算的名義稅項	**2,555**	**16.6**	3,055	16.7
不可扣減支出的稅務影響	**338**	**2.2**	382	2.1
非課稅收入的稅務影響	**(606)**	**(3.9)**	(932)	(5.1)
未使用而且未確認的可抵扣稅務虧損的稅務影響	**(27)**	**(0.2)**	(9)	–
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	**(23)**	**(0.1)**	–	–
實際稅項開支	**2,237**	**14.6**	2,496	13.7

15 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	2015	2014
於年內應付的年度股息		
– 宣派的中期股息每股0.25港元(2014年：每股0.25港元)	**1,462**	1,455
– 匯報日後建議派發的末期股息每股0.81港元(2014年：每股0.80港元)	**4,745**	4,661
	6,207	6,116
已付有關去年的年度股息		
– 於年內批准及應付/支付的末期股息每股0.80港元(2013年：每股0.67港元)	**4,673**	3,886

於匯報日後建議派發的末期股息並未於匯報日確認為負債。支付予財政司司長法團的股息詳情於附註51N披露。

關於中期及末期股息，公司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。

按照香港特區政府與公司於2015年11月30日訂立的協議(「高鐵香港段協議」)，公司會在以下於高鐵香港段協議中列明的條件(「條件」)獲滿足的情況下，將分兩期等額支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)：

(i) 獨立股東批准；及

(ii) 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔，

上述批准須於最後完成日期(即2016年9月30日，或如在該日期前高鐵香港段委託協議被終止，則於較早日期)前授予。

鑑於高鐵香港段協議獲公司的獨立股東於2016年2月1日舉行的成員大會上批准，並獲立法會於2016年3月11日批准香港特區政府的額外財務承擔，因此條件已獲滿足。預期第一期特別股息將於2016年下半年支付及第二期特別股息將於2017年下半年支付。將不設以股代息選擇。詳情載於附註24A。

16 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129.94億港元(2014年：156.06億港元)，及年內已發行的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

	2015	2014
於1月1日已發行普通股	**5,826,534,347**	5,798,541,650
已發行以股代息的影響	**3,861,439**	6,084,149
已行使認股權的影響	**12,801,362**	4,855,401
減：為股份獎勵計劃而持有的股份	**(2,355,135)**	–
於12月31日的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份	**5,840,842,013**	5,809,481,200

16 每股盈利(續)

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤129.94億港元(2014年：156.06億港元)，及就具攤薄效力的公司的認股權計劃及股份獎勵計劃作出調整的期內已發行的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

	2015	2014
於12月31日的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份	**5,840,842,013**	5,809,481,200
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	**11,902,289**	4,430,330
按股份獎勵計劃授出股份的影響	**2,460,621**	–
於12月31日的加權平均普通股數(攤薄)	**5,855,204,923**	5,813,911,530

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤108.94億港元(2014年：115.71億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利分別為1.87港元(2014年：1.99港元)及1.86港元(2014年：1.99港元)。

17 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：建造、營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。

(vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。

(vii) 其他業務：與客運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。

17 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：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	未予分類金額	總計
2015									
收入	**16,916**	**5,380**	**4,533**	**–**	**12,572**	**–**	**2,300**	**–**	**41,701**
經營開支	**(9,702)**	**(550)**	**(865)**	**–**	**(11,846)**	**(140)**	**(2,174)**	**–**	**(25,277)**
項目研究及業務發展開支	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(304)**	**(304)**
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	**7,214**	**4,830**	**3,668**	**–**	**726**	**(140)**	**126**	**(304)**	**16,120**
香港物業發展利潤	**–**	**–**	**–**	**2,891**	**–**	**–**	**–**	**–**	**2,891**
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	**7,214**	**4,830**	**3,668**	**2,891**	**726**	**(140)**	**126**	**(304)**	**19,011**
折舊及攤銷	**(3,534)**	**(142)**	**(14)**	**–**	**(93)**	**–**	**(66)**	**–**	**(3,849)**
每年非定額付款	**(1,187)**	**(458)**	**(4)**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(1,649)**
未計利息及財務開支前經營利潤	**2,493**	**4,230**	**3,650**	**2,891**	**633**	**(140)**	**60**	**(304)**	**13,513**
利息及財務開支	**–**	**–**	**–**	**–**	**4**	**17**	**–**	**(620)**	**(599)**
投資物業重估	**–**	**–**	**2,100**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**2,100**
應佔聯營公司利潤或虧損	**–**	**–**	**–**	**–**	**126**	**–**	**235**	**–**	**361**
所得稅	**–**	**–**	**–**	**(475)**	**(135)**	**36**	**–**	**(1,663)**	**(2,237)**
截至2015年12月31日止年度利潤	**2,493**	**4,230**	**5,750**	**2,416**	**628**	**(87)**	**295**	**(2,587)**	**13,138**
資產									
固定資產	**95,936**	**1,927**	**68,442**	**–**	**8,672**	**–**	**742**	**–**	**175,719**
其他營運資產*	**1,947**	**309**	**311**	**2,207**	**3,481**	**3,635**	**1,251**	**7,402**	**20,543**
物業管理權	**–**	**–**	**28**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**28**
在建鐵路工程	**19,064**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**19,064**
發展中物業	**–**	**–**	**–**	**14,046**	**–**	**3,937**	**–**	**–**	**17,983**
遞延開支	**5**	**–**	**14**	**–**	**–**	**–**	**269**	**–**	**288**
遞延稅項資產	**–**	**3**	**–**	**–**	**23**	**65**	**–**	**–**	**91**
證券投資	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**336**	**–**	**336**
待售物業	**–**	**–**	**–**	**1,139**	**–**	**–**	**–**	**–**	**1,139**
聯營公司權益	**–**	**–**	**–**	**–**	**5,129**	**–**	**783**	**–**	**5,912**
總資產	**116,952**	**2,239**	**68,795**	**17,392**	**17,305**	**7,637**	**3,381**	**7,402**	**241,103**
負債									
分類負債	**10,453**	**1,846**	**1,858**	**1,270**	**7,044**	**5,689**	**1,805**	**29,660**	**59,625**
服務經營權負債	**10,392**	**–**	**–**	**–**	**172**	**–**	**–**	**–**	**10,564**
遞延收益	**–**	**150**	**–**	**19**	**574**	**–**	**–**	**–**	**743**
總負債	**20,845**	**1,996**	**1,858**	**1,289**	**7,790**	**5,689**	**1,805**	**29,660**	**70,932**
其他資料									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	**4,391**	**237**	**614**	**–**	**1,048**	**–**	**18**	**–**	**6,308**
在建鐵路工程	**3,859**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**3,859**
發展中物業	**–**	**–**	**–**	**10,666**	**569**	**–**	**–**	**–**	**11,235**
除折舊及攤銷外的非現金開支	**36**	**4**	**–**	**–**	**2**	**–**	**2**	**–**	**44**

* 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。

17 業務分類資料(續)

百萬港元	香港客運業務	香港車站商務	香港物業租賃及管理業務	香港物業發展	中國內地及國際聯屬公司：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	未予分類金額	總計
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	–	–	–	437	696	–	–	–	1,133
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。

17 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2015年12月31日止年度內，一名(2014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17.17%(2014年：15.65%)。

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。

	來自集團以外客戶收入		指定非流動資產	
百萬港元	**2015**	2014	**2015**	2014
香港(所屬地)	**29,070**	27,454	**201,258**	183,144
澳洲	**8,248**	8,524	**305**	162
中國內地	**850**	792	**16,590**	16,818
瑞典	**2,792**	3,347	**750**	121
其他國家	**741**	39	**91**	21
	12,631	12,702	**17,736**	17,122
	41,701	40,156	**218,994**	200,266

18 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：

	2015			2014		
百萬港元	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	**(570)**	**–**	**(570)**	(95)	–	(95)
– 非控股權益	**(28)**	**–**	**(28)**	(26)	–	(26)
	(598)	**–**	**(598)**	(121)	–	(121)
自用土地及樓宇的重估盈餘	**325**	**(54)**	**271**	138	(22)	116
重新計量界定福利計劃淨負債	**(694)**	**114**	**(580)**	(443)	73	(370)
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註18B)	**(162)**	**28**	**(134)**	46	(9)	37
其他全面收益	**(1,129)**	**88**	**(1,041)**	(380)	42	(338)

18 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	2015	2014
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	**(315)**	(216)
轉撥至對沖項目的最初帳面金額	**(12)**	2
轉撥至損益表的金額：		–
– 利息及財務開支(附註13)	**145**	260
– 其他開支(附註9E)	**20**	–
因以下項目税務影響：		
– 年內確認對沖項目工具的公允價值變動	**51**	33
– 轉撥至對沖項目的最初帳面金額	**4**	–
– 轉撥至損益表的金額	**(27)**	(42)
	(134)	37

19 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：

	集團		公司	
百萬港元	2015	2014	2015	2014
原值或估值				
於1月1日	**65,679**	61,285	**64,237**	59,940
添置	**609**	359	**597**	345
公允價值變更	**2,100**	4,035	**2,066**	3,952
於12月31日	**68,388**	65,679	**66,900**	64,237
長期租賃	**20**	22	**20**	22
中期租賃	**68,368**	65,657	**66,880**	64,215
	68,388	65,679	**66,900**	64,237

所有投資物業已於2014年及2015年12月31日重估。相關的公允價值計量詳情列於附註46。因重新估值所產生的公允價值增加淨額21.00億港元(2014年：40.35億港元)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2015年12月31日止的原值或估值包括19.49億港元(2014年：15.04億港元)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20D披露。

20 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
2015						
原值或估值						
於2015年1月1日	**732**	**3,507**	**47,101**	**70,907**	**1,415**	**123,662**
添置	**–**	**16**	**–**	**934**	**2,232**	**3,182**
清理/撇減	**–**	**–**	**–**	**(533)**	**(6)**	**(539)**
重估盈餘	**–**	**214**	**–**	**–**	**–**	**214**
由額外經營權財產轉入(附註21)	**–**	**–**	**–**	**(1)**	**7**	**6**
由在建鐵路工程轉入(附註23)	**–**	**–**	**147**	**801**	**76**	**1,024**
其他投入使用資產	**–**	**–**	**160**	**1,597**	**(1,757)**	**–**
匯兑差異	**–**	**–**	**–**	**(51)**	**–**	**(51)**
於2015年12月31日	**732**	**3,737**	**47,408**	**73,654**	**1,967**	**127,498**
原值	**732**	**–**	**47,408**	**73,654**	**1,967**	**123,761**
於2015年12月31日估值	**–**	**3,737**	**–**	**–**	**–**	**3,737**
累計折舊						
於2015年1月1日	**245**	**–**	**7,011**	**38,127**	**–**	**45,383**
年內折舊	**13**	**112**	**403**	**2,633**	**–**	**3,161**
清理後撥回	**–**	**–**	**–**	**(487)**	**–**	**(487)**
重估後撥回	**–**	**(111)**	**–**	**–**	**–**	**(111)**
匯兑差異	**–**	**–**	**–**	**(24)**	**–**	**(24)**
於2015年12月31日	**258**	**1**	**7,414**	**40,249**	**–**	**47,922**
於2015年12月31日帳面淨值	**474**	**3,736**	**39,994**	**33,405**	**1,967**	**79,576**
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21)	–	–	–	(5)	3	(2)
由在建鐵路工程轉入(附註23)	–	–	369	2,877	–	3,246
其他投入使用資產	–	–	–	1,122	(1,122)	–
匯兑差異	–	–	–	(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)
匯兑差異	–	–	–	(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

20 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
2015						
原值或估值						
於2015年1月1日	**732**	**3,507**	**47,101**	**69,460**	**1,337**	**122,137**
添置	**–**	**–**	**–**	**174**	**2,187**	**2,361**
清理/撇減	**–**	**–**	**–**	**(518)**	**(6)**	**(524)**
重估盈餘	**–**	**214**	**–**	**–**	**–**	**214**
由額外經營權財產轉入(附註21)	**–**	**–**	**–**	**(1)**	**7**	**6**
由在建鐵路工程轉入(附註23)	**–**	**–**	**147**	**801**	**76**	**1,024**
其他投入使用資產	**–**	**–**	**160**	**1,508**	**(1,668)**	**–**
於2015年12月31日	**732**	**3,721**	**47,408**	**71,424**	**1,933**	**125,218**
原值	**732**	**–**	**47,408**	**71,424**	**1,933**	**121,497**
於2015年12月31日估值	**–**	**3,721**	**–**	**–**	**–**	**3,721**
累計折舊						
於2015年1月1日	**245**	**–**	**7,011**	**37,246**	**–**	**44,502**
年內折舊	**13**	**111**	**403**	**2,511**	**–**	**3,038**
清理後撥回	**–**	**–**	**–**	**(475)**	**–**	**(475)**
重估後撥回	**–**	**(111)**	**–**	**–**	**–**	**(111)**
於2015年12月31日	**258**	**–**	**7,414**	**39,282**	**–**	**46,954**
於2015年12月31日帳面淨值	**474**	**3,721**	**39,994**	**32,142**	**1,933**	**78,264**
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21)	–	–	–	(5)	3	(2)
由在建鐵路工程轉入(附註23)	–	–	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

* 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。

20 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	**2015**	2014
帳面淨值		
– 長期租賃	**131**	134
– 中期租賃	**343**	353
	474	487

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51A、51B及51C)。

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46。重估盈餘3.25億港元(2014年：1.38億港元)及有關的遞延稅項費用5,400萬港元(2014年：2,200萬港元)已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備(附註44F)。倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於2015年12月31日的帳面金額應為7.74億港元(2014年：7.99億港元)。

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664.39億港元(2014年：641.75億港元)及649.51億港元(2014年：627.33億港元)，持作經營租賃用途的車站小商店的成本為6.72億港元(2014年：6.55億港元)，而相關的累計折舊為3.48億港元(2014年：3.16億港元)。

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：

	集團		**公司**	
百萬港元	**2015**	2014	**2015**	2014
1年內	**6,666**	6,345	**6,355**	6,008
1至5年內	**7,764**	8,670	**7,188**	8,255
5年後	**329**	95	**23**	46
	14,759	15,110	**13,566**	14,309

E 除上述附註20A所提及租賃土地會視作以融資租賃外，集團以融資租賃出租機器及設備，並於2024到期。集團可選擇於租賃期屆滿時按個別議價收購收益權購入租賃的設備。租賃並不包括為或然租金。

在截至2015年12月31日止年度內，集團以一項融資租賃添置的機器及設備為6.46億港元(2014年：無)。於匯報日，集團以融資租賃添置的機器及設備帳面淨值為6.28億港元(2014年：無)。

20 其他物業、機器及設備(續)

F 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。

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。

21 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

	與九鐵公司的兩鐵合併					
百萬港元	最初經營權財產	額外經營權財產	深圳市軌道交通龍華綫	斯德哥爾摩地鐵	倫敦Crossrail	總計
2015						
原值						
於2015年1月1日	**15,226**	**6,390**	**9,291**	**71**	**13**	**30,991**
年內淨增置	**–**	**2,252**	**213**	**–**	**52**	**2,517**
清理	**–**	**(67)**	**(8)**	**–**	**–**	**(75)**
轉撥至其他物業、機器及設備(附註20)	**–**	**(6)**	**–**	**–**	**–**	**(6)**
匯兑差異	**–**	**–**	**(426)**	**(6)**	**(1)**	**(433)**
於2015年12月31日	**15,226**	**8,569**	**9,070**	**65**	**64**	**32,994**
累計攤銷						
於2015年1月1日	**2,157**	**967**	**1,121**	**48**	**–**	**4,293**
年內攤銷	**304**	**367**	**372**	**7**	**5**	**1,055**
清理後撥回	**–**	**(40)**	**(4)**	**–**	**–**	**(44)**
匯兑差異	**–**	**–**	**(61)**	**(4)**	**–**	**(65)**
於2015年12月31日	**2,461**	**1,294**	**1,428**	**51**	**5**	**5,239**
於2015年12月31日帳面淨值	**12,765**	**7,275**	**7,642**	**14**	**59**	**27,755**
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20)	–	2	–	–	–	2
匯兑差異	–	–	(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)
匯兑差異	–	–	(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

21 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
2015			
原值			
於2015年1月1日	**15,226**	**6,390**	**21,616**
年內淨增置	**–**	**2,252**	**2,252**
清理	**–**	**(67)**	**(67)**
轉撥至其他物業、機器及設備(附註20)	**–**	**(6)**	**(6)**
於2015年12月31日	**15,226**	**8,569**	**23,795**
累計攤銷			
於2015年1月1日	**2,157**	**967**	**3,124**
年內攤銷	**304**	**367**	**671**
清理後撥回	**–**	**(40)**	**(40)**
於2015年12月31日	**2,461**	**1,294**	**3,755**
於2015年12月31日帳面淨值	**12,765**	**7,275**	**20,040**
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20)	–	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

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。

22 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	**2015**	2014
於1月1日及12月31日的原值	**40**	40
累計攤銷		
於1月1日	**10**	9
年內攤銷	**2**	1
於12月31日	**12**	10
於12月31日帳面淨值	**28**	30

23 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20）	於12月31日結餘
2015				
港島綫西延項目				
建築成本	**3,364**	**479**	**(3,843)**	**–**
顧問諮詢費	**149**	**7**	**(156)**	**–**
員工薪酬及其他開支	**230**	**68**	**(298)**	**–**
(利息收入)/財務開支	**(100)**	**6**	**94**	**–**
已償還/應償還政府現金資助的本金及利息	**66**	**118**	**(184)**	**–**
已耗用的政府現金資助	**(3,363)**	**–**	**3,363**	**–**
	346	**678**	**(1,024)**	**–**
南港島綫(東段)項目				
建築成本	**9,740**	**1,215**	**–**	**10,955**
顧問諮詢費	**593**	**41**	**–**	**634**
員工薪酬及其他開支	**1,133**	**274**	**–**	**1,407**
財務開支	**552**	**185**	**–**	**737**
	12,018	**1,715**	**–**	**13,733**
觀塘綫延綫項目				
建築成本	**2,932**	**1,256**	**–**	**4,188**
顧問諮詢費	**229**	**25**	**–**	**254**
員工薪酬及其他開支	**508**	**117**	**–**	**625**
財務開支	**196**	**68**	**–**	**264**
	3,865	**1,466**	**–**	**5,331**
總計	**16,229**	**3,859**	**(1,024)**	**19,064**
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

23 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融資安排、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2015年12月31日止年度內，公司根據還款機制確認並預付了本金1.42億港元及利息4,400萬港元予香港特區政府(2014年：本金1.87億港元及利息5,100萬港元)。

截至2015年12月31日止年度內，隨着西營盤站於2015年3月29日啟用，10.24億港元已由在建鐵路工程轉撥至其他物業、機器及設備。於2015年12月31日，公司就有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為2,500萬港元(2014年：5億港元)(附註52)。

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。

截至2015年12月31日止年度內，由於工程複雜及持續勞動力緊張，項目造價估算由原先2014年8月估計的152億港元(未計算15億港元的資本化利息支出)增加至約169億港元(未計算9億港元的資本化利息支出)。公司會持續監察和檢討項目造價估算。於2015年12月31日，公司就此項目的累計開支為137億港元(2014年：120億港元)，而有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為9億港元(2014年：5億港元)(附註52)。

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。

截至2015年12月31日止年度內，由於工程複雜及持續勞動力緊張，項目造價估算由原先估計的59億港元(未計算3億港元的資本化利息支出)增加至約72億港元(未計算3億港元的資本化利息支出)。公司會持續監察和檢討項目造價估算。於2015年12月31日，公司就此項目的累計開支為53億港元(2014年：39億港元)，而有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為2億港元(2014年：5億港元)(附註52)。

24 由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簽訂有關高鐵香港段的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「高鐵香港段初步委託協議」)。按照高鐵香港段初步委託協議，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。

於2009年，基於理解到公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段，香港特區政府決定請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」)。根據高鐵香港段委託協議，公司負責自行或促使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人，則負責承擔該等活動的全部費用(「委託費用」)及就此進行融資，並按照協定付款時間表向公司支付一筆費用(「項目管理費用」)。截至2015年12月31日及截至本年報發表之日期，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項目管理費用。

根據高鐵香港段委託協議，假如執行委託活動的方案有重大修改，並有很大可能導致本公司的項目管理職責或開支大幅增加或減少，本公司會與香港特區政府真誠地洽談以同意增加，或視具體情況而定，降低項目管理費用。此外，根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府的最高累計應付金額(包括項目管理費用)受限於最高年度累計限額20億港元及總限額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，並且根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府可就其因公司疏忽履行其根據高鐵香港段委託協議的責任或公司違反高鐵香港段委託協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。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與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於公司根據高鐵香港段委託協議收取的項目管理費用及其他費用，以及公司根據高鐵香港段初步委託協議收取的若干費用(「責任上限」)。截至本年報發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

24 由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)*

於2014年4月，公司宣布高鐵香港段項目的建造期需要延長，客運服務的目標通車時間修訂為2017年年底。於2014年7月，公司向香港特區政府提供了高鐵香港段項目造價估算為715.2億港元，包括日後的保險和項目管理費用。

於2015年6月30日，公司向香港特區政府匯報，指出公司估計：

- 將在2018年第三季完成高鐵香港段工程(包括六個月的計劃緩衝時間)(「高鐵香港段經修訂工程時間表」)；及
- 根據高鐵香港段經修訂工程時間表，項目總成本為853億港元(包含備用資金)。

公司告知香港特區政府這些經修訂的估計是基於若干假設，其中包括適時的資金安排，並需要各方合作以及取得香港特區政府的若干批准。

於2015年6月30日，公司宣佈已將上述估計向香港特區政府匯報，同時公司董事局已授權公司主席和行政總裁與香港特區政府進行溝通，務求使高鐵香港段可以按照高鐵香港段經修訂工程時間表投入服務，並會在適當時候就此向董事局作進一步匯報。

自2015年6月30日，香港特區政府及其顧問已一直與公司審議及討論這些經修訂的估算。經對本公司於2015年6月30日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與公司現同意項目造價估算減少至844.2億港元(「經修訂造價估算」)。

香港特區政府與公司於2015年11月30日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的協議(「高鐵香港段協議」)。高鐵香港段協議包含綜合條款組合(受限於根據附註24A(vi)列明的條件)並規定：

(i) 香港特區政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價(包括原有的造價預算650億港元加上經協定增加的194.2 億港元項目造價估算(委託費用(最高為844.2億港元)中超過650億港元的部分為「目前超支」))；

(ii) 如項目造價超過844.2億港元，公司將承擔和支付超出該金額(如有)的項目造價部分(「進一步超支」)，但不包括若干經協定的例外費用(即高鐵香港段協議中規定由於法律改變、不可抗力的事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用)；

(iii) 公司將以同等金額分兩期支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)。第一期股息將於高鐵香港段協議成無條件及生效後的合理時間內以現金支付(預計於2016年下半年支付)，第二期股息將於其後大約12個月(預期於2017年下半年)以現金支付。特別股息將不設以股代息選擇；

(iv) 香港特區政府保留對公司在高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議(「委託協議」)下的目前超支的責任問題(如有)(包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制，包括將爭議提交仲裁的權利。根據高鐵香港段委託協議，責任上限相等於項目管理費用、公司在高鐵香港段委託協議下收取的任何其他費用及公司在高鐵香港段初步委託協議下收取的若干費用。因此，責任上限目前最多為49.4億港元及將於項目管理費用根據高鐵香港段協議增加後上升至最多為66.9億港元(原因是其將相等於高鐵香港段委託協議下所增加的項目管理費用63.4 億港元加上述額外費用)。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限，在委託協議下公司就目前超支的責任將超出責任上限，則公司須：

- 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額，最高至責任上限；
- 尋求獨立股東在另一次成員大會上(在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票)批准公司承擔該超出責任；及
- 在取得上文剛述的獨立股東批准後，向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准，公司將不會向香港特區政府支付該金額。

(v) 對高鐵香港段委託協議作出若干修訂，以反映高鐵香港段協議所載的安排，包括根據高鐵香港段委託協議應向公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元(反映了公司預期因履行高鐵香港段委託協議下與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計)及以反映高鐵香港段經修訂工程時間表；

(vi) 高鐵香港段協議下的安排(包括支付擬議的特別股息)取決於：

- 獨立股東批准(已於2016年2月1日舉行的成員大會上尋求)；及
- 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔，

上述批准須於最後完成日期(即2016年9月30日，或如在該日期前高鐵香港段委託協議被終止，則於較早日期)前授予。倘這些條件獲滿足，高鐵香港段協議下的安排將會生效。

24 由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)*

高鐵香港段協議(及特別股息)於2016年2月1日舉行的成員大會上獲公司的獨立股東批准，並因獲得立法會於2016年3月11日批准香港特區政府的額外財務承擔而成為無條件。

公司並無就下列各項於公司帳目作出任何撥備：

(i) 公司須承擔任何進一步超支(如有)的任何可能責任，原因是公司相信現時無需對高鐵香港段經修訂工程時間表或經修訂造價估算844.2億港元作進一步修訂；

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決，公司可能須承擔的任何可能責任(於上文(vi)段更具體說明)，原因是(a)公司並未接獲香港特區政府針對公司提出任何索償或仲裁(因高鐵香港段協議緣故，須待高鐵香港段開始投入商業營運後方可進行)的任何通知；(b)公司受責任上限所保障；及(c)由於高鐵香港段協議，公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項；及

(iii) 任何項目管理費用可能不足以使公司全數收回其因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本，原因是基於目前已知情況，公司估計根據高鐵香港段協議增加後的項目管理費用應足以支付該等成本，

而且(如適用)因公司未能有足夠的可靠性去估算公司的責任或負債金額(如有)。

截至2015年12月31日止年度內，項目管理收入8.23億港元(2014年：8.19億港元)已在綜合損益表中確認。

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另一份委託協議(「沙中綫前期工程委託協議」)。根據沙中綫前期工程委託協議，公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向公司支付所有工程成本(「沙中綫前期工程成本」)。

於2015年8月，公司已通知香港特區政府公司就沙中綫前期工程委託協議下的工程的成本估算將較原先估算的73.50億港元超出12.74億港元(包含備用資金)。於2016年2月，公司已通知香港特區政府超支估算將會調整至12.67億港元(包含備用資金)。

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通車試行的委託協議(「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成本，包括承建商成本及公司成本(「銜接工程成本」)。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2015年12月31日及截至本年報發表之日期，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項目管理費用。

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已通知香港特區政府。東西走廊的延誤是由於土瓜灣區一處工地的考古發現，而南北走廊則是因位於中環-灣仔繞道的第三方基建工程而導致新會展站工地移交延誤。

24 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

由於上述延誤，公司正在檢討項目的造價估算及目標完工日期。考慮到項目持續面對的困難和挑戰(包括上述的因素)，公司預期造價估算將會向上調整，而預計整個檢討將於2016年較後日子完成，然後公司將會正式向香港特區政府提交檢討結果。此後，公司將會繼續監察和檢討項目造價及完工日期。

倘若公司違反沙中綫初步委託協議、沙中綫前期工程委託協議或沙中綫委託協議(統稱「沙中綫協議」)，香港特區政府有權向公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因公司在履行相關的沙中綫協議下之義務所犯的疏忽所產生的虧損而獲得彌償。根據沙中綫委託協議，公司就沙中綫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沙中綫協議下收到的費用。截至本年報發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

鑑於(i)沙中綫協議列明，香港特區政府須全數承擔相關上述成本；及(ii)(截至2015年12月31日及截至本年報發表之日期)公司並未收到香港特區政府就任何沙中綫協議向公司提出任何申索通知，故此公司未能有足夠的可靠性去估算公司因上述事項而產生的責任或負債金額(如有)。

截至2015年12月31日止年度內，項目管理收入9.13億港元(2014年：7.42億港元)已在綜合損益表中確認。此外，截至2015年12月31日止年度內，香港特區政府應付公司的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本為14.42億港元(2014年：18.28億港元)。於2015年12月31日，香港特區政府仍須向公司支付的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本金額為9.84億港元(2014年：6.85億港元)。

25 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2015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(日出康城)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線的東鐵綫/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	匯兑差異	於12月31日結餘
2015						
機場鐵路物業發展項目	**–**	**4**	**(4)**	**–**	**–**	**–**
將軍澳支綫物業發展項目	**1,240**	**2,981**	**(3)**	**(575)**	**–**	**3,643**
東鐵綫/輕鐵物業發展項目	**1,316**	**7,612**	**–**	**–**	**–**	**8,928**
南港島綫(東段)物業發展項目	**1,045**	**16**	**–**	**–**	**–**	**1,061**
觀塘綫延綫物業發展項目	**361**	**53**	**–**	**–**	**–**	**414**
深圳市物業發展項目	**3,528**	**569**	**–**	**–**	**(160)**	**3,937**
	7,490	**11,235**	**(7)**	**(575)**	**(160)**	**17,983**
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

25 發展中物業(續)

A 發展中物業(續)

公司

百萬港元	於1月1日結餘	開支	沖銷從發展商收取的款項/於附屬公司的投資	轉撥至利潤或虧損	於12月31日結餘
2015					
機場鐵路物業發展項目	**–**	**4**	**(4)**	**–**	**–**
將軍澳支綫物業發展項目	**1,240**	**2,981**	**(3)**	**(575)**	**3,643**
東鐵綫/輕鐵物業發展項目	**1,316**	**7,612**	**–**	**–**	**8,928**
南港島綫(東段)物業發展項目	**1,045**	**16**	**–**	**–**	**1,061**
觀塘綫延綫物業發展項目	**361**	**53**	**–**	**–**	**414**
	3,962	**10,666**	**(7)**	**(575)**	**14,046**
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

將軍澳支綫物業發展項目於截至年度內的支出包含本公司為將軍澳第八十六區(日出康城)的第七期發展項目支付的24.4億港元。

東鐵綫/輕鐵物業發展項目於截至年度內的支出包含本公司為大圍站物業發展項目支付的75億港元。包含於發展中物業的香港租賃土地以中期租賃方式持有。

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25A)	於12月31日結餘
2015			
機場鐵路物業發展項目	**23**	**(4)**	**19**
將軍澳支綫物業發展項目	**3**	**(3)**	**–**
總計(附註42)	**26**	**(7)**	**19**
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42)	50	(24)	26

25 發展中物業(續)

C 保管資金

作為機場鐵路、將軍澳支綫及東鐵綫/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財務狀況表內。年內的保管資金變動如下：

集團及公司

百萬港元	**2015**	2014
於1月1日結餘	**8,178**	5,184
已收保管資金	**15,194**	37,828
加：所得利息	**23**	21
	23,395	43,033
年內墊支費用	**(16,620)**	(34,855)
於12月31日結餘	**6,775**	8,178
代表：		
於12月31日指定銀行戶口結餘	**6,773**	8,176
應收保證金	**2**	2
	6,775	8,178

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2015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3,000萬港元(2014年：2.34億港元)(附註11)。截至2015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8,800萬港元(2014年：1.16億港元)。

26 遞延開支

集團及公司

百萬港元	**2015**	2014
於1月1日結餘	**64**	4
年內開支	**224**	60
於12月31日結餘	**288**	64

27 於附屬公司的投資

公司

百萬港元	**2015**	2014
非上市股份，按成本	**1,295**	1,292

27 於附屬公司的投資(續)

於2015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 集團實際權益	由公司持有	由附屬公司持有	註冊/成立及經營地點	主要業務
2015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
恒福花園物業管理有限公司	10,000港元	100%	100%	–	香港	物業投資及管理
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	投資控股
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	物業管理及其他顧問服務
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 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
MTR Northwest Rapid Transit (Sydney) Company Limited	1港元	100%	100%	–	香港	投資控股
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
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
港鐵深圳六號線投資控股(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

27 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 集團實際權益	由公司持有	由附屬公司持有	註冊/成立及經營地點	主要業務
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	物業投資
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	物業投資及管理
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
Metro Trains Sydney Pty. Limited*	100澳元	60%	–	60%	澳洲	營運前動員活動，包括就Sydney Metro Northwest營運及維修的設計許可及過渡計劃
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	鐵路營運及維修的勞工支援
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
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	項目競投
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 Gamma AB	50,000瑞典克朗	100%	–	100%	瑞典	項目競投

27 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 集團實際權益	由公司持有	由附屬公司持有	註冊/成立及經營地點	主要業務
MTR Nordic AB	40,050,000瑞典克朗	100%	–	100%	瑞典	透過一間或多間附屬公司提供鐵路營運與維修、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、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人民幣	100%	–	100%	中華人民共和國	提供鐵路運輸培訓
港鐵企業管理(深圳)有限公司	6,000,000人民幣	100%	–	100%	中華人民共和國	提供營運支援服務
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	鐵路營運與維修
MTR Corporation (London Overground) Limited (前稱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	提供鐵路支援服務
MTR Corporation (UK) NRT Limited*	1英鎊	100%	–	100%	英國	投資控股
於2015年成立的附屬公司						
MTR Australia Investment Holdings (Hong Kong) Limited	1港元	100%	100%	–	香港	投資控股
MTR Consultadoria (Macau) Sociedade Unipessoal Lda.*	25,000澳門幣	100%	–	100%	澳門	鐵路顧問服務

於2016年2月4日，港鐵瀋陽投資控股有限公司改名為港鐵澳門投資控股(香港)有限公司。

* 並非由畢馬威會計師事務所審計的附屬公司

港鐵瀋陽物業第一有限公司、MTR Corporation (UK) DRC Limited、MTR Corporation (Melbourne) DRC Pty. Limited及RTC Finance Company Pty. Limited於2015年12月31日年度內註銷公司登記。MTR Berlin GmbH 於2015年10月開始進行清盤。港鐵瀋陽控股有限公司於2016年2月註銷公司登記。

28 聯營公司權益

集團

百萬港元	**2015**	2014
應佔淨資產	**5,912**	5,797

集團及公司於2015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 集團實際權益	由公司持有	由附屬公司持有	註冊/成立及經營地點	主要業務
2015年全年擁有的聯營公司						
八達通控股有限公司（附註54B(ii)）	42,000,000港元	57.4%	57.4%	–	香港	投資控股
NRT Holdings 2 Pty. Limited*	–**	20%	–	20%	澳洲	融資、建設、鐵路營運及維修
NRT Holdings Pty. Limited*	100澳元	20%	–	20%	澳洲	融資、建設、鐵路營運及維修
NRT Pty. Limited*	100澳元	20%	–	20%	澳洲	融資、建設、鐵路營運及維修
Tunnelbanan Teknik Stockholm AB	30,000,000瑞典克朗	50%	–	50%	瑞典	鐵路維修
北京京港地鐵有限公司	1,480,000,000人民幣	49%	–	49%	中華人民共和國	地鐵投資、建設、營運及客運服務
杭州杭港地鐵有限公司*	4,540,000,000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人民幣	49%	–	49%	中華人民共和國	物業發展
London Overground Rail Operations Ltd*	2英鎊	50%	–	50%	英國	鐵路營運及管理
於2015年成立的聯營公司						
北京京港十六號綫地鐵有限公司	500,000,000人民幣	49%	–	49%	中華人民共和國	地鐵投資、建設及營運

* 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。

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	**2015**	2014
資產	**13,257**	12,307
負債	**(7,345)**	(6,510)
淨資產	**5,912**	5,797
收入	**4,426**	3,671
支出及其他	**(3,944)**	(3,478)
除税前利潤	**482**	193
所得税	**(121)**	(72)
淨利潤	**361**	121
其他全面收益	**(240)**	(139)
全面收益總額	**121**	(18)

28 聯營公司權益(續)

於2014年11月，北京京港地鐵有限公司(「北京京港地鐵」)與北京市人民政府簽訂了關於投資、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所佔的注資為24.5億元人民幣。集團向北京京港地鐵為北京地鐵十四號綫於2015年6月、2016年1月及2016年2月分別注資4,900萬元人民幣、7.40億元人民幣及2.40億元人民幣。北京地鐵十四號綫首三期分別於2013年5月、2014年12月及2015年12月通車。全綫將於2017年後通車。根據營運與維修服務協議，北京京港地鐵亦獲授權由2013年5月至2015年12月30日營運北京地鐵十四號綫。根據該特許經營權協議，北京京港地鐵亦會於2015年12月31日起開始負責營運與維修北京地鐵十四號綫，為期30年。

於2015年7月，北京京港地鐵為投資北京地鐵十六號綫成立了一全資附屬公司—北京京港十六號綫地鐵有限公司，其註冊資本為50億元人民幣。於2015年11月，北京京港十六號綫地鐵有限公司與北京市人民政府簽訂了關於北京地鐵十六號綫公私聯營項目的特許經營權協議。北京地鐵十六號綫項目投資總額約為474億元人民幣。項目分A及B兩部分。A部分是有關該綫的土木建造工程，而工程是由北京市基礎設施投資有限公司負責。根據公私聯營安排，北京京港十六號綫地鐵有限公司將負責B部分，供應機電系統及列車。B部分約值150億元人民幣，相當於工程總額的約30%。根據特許經營權協議，北京京港十六號綫地鐵有限公司亦將為北京地鐵十六號綫提供為期30年的營運及維修服務。北京地鐵十六號綫將分兩階段開通。第一期預期於2016年年底前通車，而全綫則預期於2017年後通車。

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至2016年11月。

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Sydney Metro Northwest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Sydney North West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Sydney Metro Northwest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11月，杭州地鐵一號綫擴建的三個車站(全長5.7公里)開始提供客運服務。在杭州地鐵一號綫擴建開通後，杭州地鐵一號綫現有34個車站(覆蓋54公里)。杭州杭港地鐵有限公司(「杭港地鐵」)獲授杭州地鐵一號綫擴建部分的營運及維修經營權。

於2016年1月，本集團訂立一項協議，向擁有Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)50%權益的股東Mantena AS收購其在TBT餘下的50%股權，代價為1.95億瑞典克朗(約1.80億港元)。代價將由2016至2024年以年度分期支付，當中3,300萬瑞典克朗(約3,000萬港元)預期於2016年支付。在收購完成後，TBT成為集團的全資附屬公司。

截至2015年12月31日止年度內，集團向北京京港地鐵提供員工借調及其他支援服務，合共收取4,800萬港元(2014年：3,200萬港元)。集團向杭州杭港地鐵有限公司提供軟件維修服務，合共收取100萬港元(2014年：就軟件許可證及維修服務收取1,100萬港元)。Tunnelbanan Teknik Stockholm AB 向MTR Stockholm AB提供列車維修及其他支援服務，費用為6.59億瑞典克朗(6.09億港元)(2014年：5.87億瑞典克朗或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1.25億瑞典克朗(1.16億港元)(2014年：1.20億瑞典克朗或1.37億港元)。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8,100萬澳元(4.68億港元)(2014年：700萬澳元或4,500萬港元)。Metro Trains Sydney Pty. Limited亦就Sydney Metro Northwest向NRT Pty. Limited提供動員服務，合共收取400萬澳元(2,100萬港元)(2014年：40萬澳元或300萬港元)。LOROL向集團派發300萬英鎊(3,500萬港元)(2014年：200萬英鎊或2,300萬港元)的股息，而集團則向LOROL提供管理服務，合共收取1,700萬港元(2014年：1,800萬港元)。

截至2015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1.41億港元(2014年：1.36億港元)。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4,000萬港元(2014年：3,600萬港元)。年內，八達通向集團派發1.43億港元(2014年：2,000萬港元)的股息。

29 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	**2015**	2014
於海外上市的交易證券（公允價值）		
– 於1年內到期	**86**	187
– 於1年後到期	**250**	340
	336	527

30 待售物業

集團及公司

百萬港元	**2015**	2014
待售物業		
– 按原值	**625**	555
– 按可實現淨值	**514**	521
	1,139	1,076

於2015年12月31日的待售物業主要包括位於車公廟站的「溱岸8號」、烏溪沙站的「銀湖 • 天峰」以及康城站的「緻藍天」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(v)）），及於匯報日的可實現淨值兩者中的較低者於財務狀況表中列帳。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2014年及2015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4,400萬港元（2014年：3,000萬港元）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。

31 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 1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	總計
2015							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
– 不符合對沖會計：	**60**	**–**					
– 流入			**60**	**–**	**–**	**–**	**60**
– 流出			**(60)**	**–**	**–**	**–**	**(60)**
貨幣掉期							
– 公允價值對沖：	**2,326**	**10**					
– 流入			**34**	**405**	**466**	**306**	**1,211**
– 流出			**(23)**	**(399)**	**(465)**	**(310)**	**(1,197)**
– 現金流量對沖：	**277**	**16**					
– 流入			**11**	**12**	**35**	**343**	**401**
– 流出			**(7)**	**(8)**	**(22)**	**(352)**	**(389)**
淨額繳付：							
利率掉期							
– 公允價值對沖	**1,400**	**55**	**27**	**20**	**24**	**–**	**71**
	4,063	**81**	**42**	**30**	**38**	**(13)**	**97**
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
– 公允價值對沖：	**3,491**	**11**					
– 流入			**–**	**3,480**	**–**	**–**	**3,480**
– 流出			**–**	**(3,491)**	**–**	**–**	**(3,491)**
– 現金流量對沖：	**313**	**21**					
– 流入			**132**	**49**	**74**	**35**	**290**
– 流出			**(147)**	**(51)**	**(76)**	**(37)**	**(311)**
– 不符合對沖會計：	**180**	**5**					
– 流入			**173**	**2**	**–**	**–**	**175**
– 流出			**(178)**	**(2)**	**–**	**–**	**(180)**
貨幣掉期							
– 公允價值對沖：	**1,193**	**133**					
– 流入			**18**	**598**	**2**	**379**	**997**
– 流出			**(12)**	**(810)**	**–**	**(388)**	**(1,210)**
– 現金流量對沖：	**2,437**	**623**					
– 流入			**67**	**67**	**199**	**2,490**	**2,823**
– 流出			**(92)**	**(92)**	**(277)**	**(3,091)**	**(3,552)**
淨額繳付：							
利率掉期							
– 公允價值對沖	**2,200**	**17**	**1**	**3**	**(10)**	**(9)**	**(15)**
– 現金流量對沖	**600**	**17**	**(9)**	**(6)**	**(7)**	**–**	**(22)**
– 不符合對沖會計	**100**	**3**	**(2)**	**(1)**	**(1)**	**1**	**(3)**
	10,514	**830**	**(49)**	**(254)**	**(96)**	**(620)**	**(1,019)**
總計	**14,577**						

31 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

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				
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	總計
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						

31 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				
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	總計
2015							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
– 不符合對沖會計：	**60**	**–**					
– 流入			**60**	**–**	**–**	**–**	**60**
– 流出			**(60)**	**–**	**–**	**–**	**(60)**
貨幣掉期							
– 公允價值對沖：	**2,326**	**10**					
– 流入			**34**	**405**	**466**	**306**	**1,211**
– 流出			**(23)**	**(399)**	**(465)**	**(310)**	**(1,197)**
– 現金流量對沖：	**277**	**16**					
– 流入			**11**	**12**	**35**	**343**	**401**
– 流出			**(7)**	**(8)**	**(22)**	**(352)**	**(389)**
淨額繳付：							
利率掉期							
– 公允價值對沖	**1,400**	**55**	**27**	**20**	**24**	**–**	**71**
	4,063	**81**	**42**	**30**	**38**	**(13)**	**97**
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
– 公允價值對沖：	**3,491**	**11**					
– 流入			**–**	**3,480**	**–**	**–**	**3,480**
– 流出			**–**	**(3,491)**	**–**	**–**	**(3,491)**
– 現金流量對沖：	**313**	**21**					
– 流入			**132**	**49**	**74**	**35**	**290**
– 流出			**(147)**	**(51)**	**(76)**	**(37)**	**(311)**
– 不符合對沖會計：	**180**	**5**					
– 流入			**173**	**2**	**–**	**–**	**175**
– 流出			**(178)**	**(2)**	**–**	**–**	**(180)**
貨幣掉期							
– 公允價值對沖：	**1,193**	**133**					
– 流入			**18**	**598**	**2**	**379**	**997**
– 流出			**(12)**	**(810)**	**–**	**(388)**	**(1,210)**
– 現金流量對沖：	**2,437**	**623**					
– 流入			**67**	**67**	**199**	**2,490**	**2,823**
– 流出			**(92)**	**(92)**	**(277)**	**(3,091)**	**(3,552)**
淨額繳付：							
利率掉期							
– 公允價值對沖	**2,200**	**17**	**1**	**3**	**(10)**	**(9)**	**(15)**
– 現金流量對沖	**600**	**17**	**(9)**	**(6)**	**(7)**	**–**	**(22)**
– 不符合對沖會計	**100**	**3**	**(2)**	**(1)**	**(1)**	**1**	**(3)**
	10,514	**830**	**(49)**	**(254)**	**(96)**	**(620)**	**(1,019)**
總計	**14,577**						

31 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				
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	總計
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						

31 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2014年及2015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0.093%至2.218%(2014年：0.130%至2.525%)，美元所用利率介乎0.619%至2.477%(2014年：0.175%至2.576%)，而澳元所用利率介乎2.246%至3.436%(2014年：2.861%至3.531%)，而日圓所用利率介乎0.039%至0.760%(2014年：0.110%至0.885%)。

上表詳列集團和公司於財務狀況表匯報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，或若屬浮息則根據匯報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46。

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12至24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財務狀況表匯報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，或若屬浮息則根據匯報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

	2015				2014			
百萬港元	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	**7,415**	**2,687**	**1,114**	**11,216**	7,137	3,118	615	10,870
2年至5年內須償還的款項	**3,546**	**1,775**	**145**	**5,466**	7,391	2,280	3	9,674
1年至2年內須償還的款項	**5,390**	**469**	**44**	**5,903**	1,615	1,338	–	2,953
1年內須償還的款項	**1,646**	**2,138**	**32**	**3,816**	928	1,270	–	2,198
	17,997	**7,069**	**1,335**	**26,401**	17,071	8,006	618	25,695

31 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

公司

百萬港元	2015 資本市場借貸工具	2015 銀行貸款及透支	2015 其他	2015 總計	2014 資本市場借貸工具	2014 銀行貸款及透支	2014 其他	2014 總計
貸款及其他債務								
5年後須償還的款項	**1,583**	**–**	**605**	**2,188**	1,689	–	615	2,304
2年至5年內須償還的款項	**590**	**507**	**3**	**1,100**	634	629	3	1,266
1年至2年內須償還的款項	**69**	**9**	**–**	**78**	69	11	–	80
1年內須償還的款項	**69**	**1,655**	**–**	**1,724**	69	685	–	754
	2,311	**2,171**	**608**	**5,090**	2,461	1,325	618	4,404

其他是指租出/租回交易債務(附註20F)。

(ii) 利率風險

集團的利率風險主要來自母公司層面的借貸活動(包括其融資工具)。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55%至75%(2014年:40%至65%)來管理及控制母公司層面的利率風險。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2015年12月31日,計入未完約貨幣及利率掉期後,56%(2014年:52%)的公司未償還總債項(包括融資工具)為定息或已轉換為定息。附屬公司及聯營公司的利率風險是根據其個別的借貸需求,環境和市場做法各自管理。

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2015年12月31日,集團持有總額為109.61億港元(2014年:183.58億港元)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110.02億港元(2014年:99.08億港元)。

於2015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8,200萬港元/7,800萬港元,而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約8,400萬港元/9,300萬港元。

上述敏感度分析乃假設利率的變動於匯報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匯報日期間可能出現利率變動的評估。

於2014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1.12億港元/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。

(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、英鎊或瑞典克朗)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。

31 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20F)。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。

於匯報日，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，於財務狀況表中分別以財務衍生工具資產的帳面值及存款總額呈列。於匯報日，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33。

32 存料與備料

	集團		公司	
百萬港元	**2015**	2014	**2015**	2014
預計於下列時間耗用的存料與備料：				
– 1年內	**967**	944	**760**	701
– 1年後	**413**	427	**348**	364
	1,380	1,371	**1,108**	1,065
減：陳舊存貨撥備	**(7)**	(6)	**(7)**	(6)
	1,373	1,365	**1,101**	1,059

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。

33 應收帳項、按金及預付款項

	集團		公司	
百萬港元	**2015**	2014	**2015**	2014
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	**2,197**	1,363	**2,197**	1,363
– 香港以外與鐵路有關的附屬公司	**1,313**	1,308	**–**	–
– 香港業務及其他	**1,625**	1,126	**1,013**	964
	5,135	3,797	**3,210**	2,327

33 應收帳項、按金及預付款項(續)

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綫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。MTR Express車費收入乃經由一間第三者財務機構於14日內收取，經代理預售車票則於下一個月繳清金額。

(iii) 在墨爾本的特許經營權收入乃按其收入性質而於每日或每月收取。於斯德哥爾摩大部分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。MTR Crossrail的特許經營權收入於每四週收取一次。

(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) 物業發展的應收帳項乃根據相關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：

	集團		公司	
百萬港元	**2015**	2014	**2015**	2014
未到期款項	**3,816**	2,913	**2,982**	2,099
30日過期未付	**388**	149	**65**	65
60日過期未付	**53**	24	**16**	16
90日過期未付	**8**	26	**24**	24
超過90日過期未付	**18**	17	**13**	13
應收帳項總額	**4,283**	3,129	**3,100**	2,217
按金及預付款項	**852**	668	**110**	110
	5,135	3,797	**3,210**	2,327

於2015年12月31日，未到期款項中與物業發展有關的款項為21.97億港元(2014年：13.63億港元)，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25C)，及其他可收回雜項開支的應收款項。

於2015年12月31日，集團及公司除了若干按金及應收帳項分別為5.43億港元(2014年：1.02億港元)及2,500萬港元(2014年：1,800萬港元)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：

	集團		公司	
百萬	**2015**	2014	**2015**	2014
美元	**2**	3	**2**	3

34 應收關連人士款項

	集團		公司	
百萬港元	**2015**	2014	**2015**	2014
應收下列關連人士的款項：				
– 香港特區政府	**1,462**	1,028	**1,462**	1,028
– 九鐵公司	**10**	5	**10**	5
– 聯營公司	**164**	40	**38**	40
– 附屬公司(扣除減值虧損)	**–**	–	**10,769**	10,722
	1,636	1,073	**12,279**	11,795

於2015年12月31日，應收香港特區政府款項主要包括與沙田至中環綫預備工作有關的可收回帳款、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25D)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2015年12月31日，集團應收聯營公司款項包括給予天津城鐵港鐵的未償還貸款8,000萬元人民幣(1.00億港元)(2014年：無)的貸款餘額之利息會按年利率5.885%計算，償還到期日為2016年3月19日。

所有委託工程的合約保證金將於一年內到期發放。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。

35 現金、銀行結餘及存款

	集團		公司	
百萬港元	**2015**	2014	**2015**	2014
銀行及其他財務機構存款	**7,558**	16,765	**7,036**	16,244
銀行存款及現金	**4,760**	2,128	**268**	288
現金、銀行結餘及存款	**12,318**	18,893	**7,304**	16,532
減：於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款(附註36E)	**(6,041)**	(3,434)	**(5,829)**	(3,110)
減：銀行透支(附註36A)	**(50)**	(46)	**(50)**	(46)
現金流量表所示的現金及現金等價物	**6,227**	15,413	**1,425**	13,376

財務狀況表所示的現金、銀行結餘及存款包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

	集團		公司	
百萬	**2015**	2014	**2015**	2014
澳元	**59**	22	**57**	22
歐元	**7**	19	**7**	19
日圓	**242**	25	**242**	25
新台幣	**16**	16	**16**	16
英鎊	**10**	2	**10**	2
人民幣	**2,460**	2,451	**2,460**	2,451
美元	**286**	532	**284**	530

36 貸款及其他債務

A 分類

集團

百萬港元	2015 帳面金額	2015 公允價值	2015 償還金額	2014 帳面金額	2014 公允價值	2014 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（2014年：2017年至2043年到期）	**5,198**	**5,518**	**5,307**	5,271	5,592	5,307
非上市：						
2016年至2055年到期的債務發行計劃票據（2014年：2015年至2043年到期）	**8,898**	**9,892**	**9,424**	8,346	9,139	8,727
資本市場借貸工具總計	**14,096**	**15,410**	**14,731**	13,617	14,731	14,034
銀行貸款	**4,145**	**4,145**	**4,147**	5,949	5,949	5,954
融資租賃	**508**	**655**	**508**	–	–	–
其他	**413**	**517**	**413**	395	497	395
貸款及其他	**19,162**	**20,727**	**19,799**	19,961	21,177	20,383
銀行透支	**50**	**50**	**50**	46	46	46
短期貸款	**1,599**	**1,599**	**1,599**	500	500	500
總計	**20,811**	**22,376**	**21,448**	20,507	21,723	20,929

公司

百萬港元	2015 帳面金額	2015 公允價值	2015 償還金額	2014 帳面金額	2014 公允價值	2014 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（2014年：2043年到期）	**647**	**843**	**698**	665	833	698
非上市：						
2018年至2028年到期的債務發行計劃票據（2014年：2018年至2028年到期）	**782**	**909**	**857**	787	934	857
資本市場借貸工具總計	**1,429**	**1,752**	**1,555**	1,452	1,767	1,555
銀行貸款	**498**	**498**	**500**	727	727	732
其他	**413**	**517**	**413**	395	497	395
貸款及其他	**2,340**	**2,767**	**2,468**	2,574	2,991	2,682
銀行透支	**50**	**50**	**50**	46	46	46
短期貸款	**1,599**	**1,599**	**1,599**	500	500	500
總計	**3,989**	**4,416**	**4,117**	3,120	3,537	3,228

其他項目包括租出/租回交易中的非抵銷債務（附註20F）。

於2015年12月31日，集團有若干尚未動用的無承諾貸款總額193.70億港元（2014年：207.80億港元），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46。

36 貸款及其他債務(續)

A 分類(續)

以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的貸款款項在進行對沖活動前後的外幣數額如下：

集團

	對沖活動前		對沖活動後	
百萬	**2015**	2014	**2015**	2014
澳元	**280**	230	**–**	–
日圓	**15,000**	15,000	**–**	–
美元	**700**	700	**–**	40

公司

	對沖活動前		對沖活動後	
百萬	**2015**	2014	**2015**	2014
日圓	**5,000**	5,000	**–**	–
美元	**150**	150	**–**	40

B 還款期分析

集團

	2015					2014				
百萬港元	資本市場借貸工具	銀行貸款及透支	融資租賃	其他	總計	資本市場借貸工具	銀行貸款及透支	融資租賃	其他	總計
長期貸款及其他										
5年後須償還的款項	**5,532**	**2,296**	**413**	**411**	**8,652**	5,635	2,688	–	395	8,718
2年至5年內須償還的款項	**2,815**	**1,311**	**66**	**2**	**4,194**	6,699	1,762	–	–	8,461
1年至2年內須償還的款項	**5,184**	**270**	**20**	**–**	**5,474**	1,200	1,089	–	–	2,289
1年內須償還的款項	**1,200**	**270**	**9**	**–**	**1,479**	500	415	–	–	915
	14,731	**4,147**	**508**	**413**	**19,799**	14,034	5,954	–	395	20,383
銀行透支	**–**	**50**	**–**	**–**	**50**	–	46	–	–	46
短期貸款	**–**	**1,599**	**–**	**–**	**1,599**	–	500	–	–	500
	14,731	**5,796**	**508**	**413**	**21,448**	14,034	6,500	–	395	20,929
減：未經攤銷的折價/溢價/財務開支餘額	**(61)**	**(2)**	**–**	**–**	**(63)**	(39)	(5)	–	–	(44)
因財務工具的公允價值變動之調整	**(574)**	**–**	**–**	**–**	**(574)**	(378)	–	–	–	(378)
債務帳面總額	**14,096**	**5,794**	**508**	**413**	**20,811**	13,617	6,495	–	395	20,507

36 貸款及其他債務(續)

B 還款期分析(續)

公司

百萬港元	2015 資本市場借貸工具	2015 銀行貸款及透支	2015 其他	2015 總計	2014 資本市場借貸工具	2014 銀行貸款及透支	2014 其他	2014 總計
長期貸款及其他								
5年後須償還的款項	**1,090**	**–**	**411**	**1,501**	1,090	–	395	1,485
2年至5年內須償還的款項	**465**	**500**	**2**	**967**	465	600	–	1,065
1年至2年內須償還的款項	**–**	**–**	**–**	**–**	–	–	–	–
1年內須償還的款項	**–**	**–**	**–**	**–**	–	132	–	132
	1,555	**500**	**413**	**2,468**	1,555	732	395	2,682
銀行透支	**–**	**50**	**–**	**50**	–	46	–	46
短期貸款	**–**	**1,599**	**–**	**1,599**	–	500	–	500
	1,555	**2,149**	**413**	**4,117**	1,555	1,278	395	3,228
減：未經攤銷的折價/溢價/財務開支餘額	**(34)**	**(2)**	**–**	**(36)**	(36)	(5)	–	(41)
因財務工具的公允價值變動之調整	**(92)**	**–**	**–**	**(92)**	(67)	–	–	(67)
債務帳面總額	**1,429**	**2,147**	**413**	**3,989**	1,452	1,273	395	3,120

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2014年及2015年12月31日止年度內發行的票據包括：

集團

百萬港元	2015 本金	2015 實收金額	2014 本金	2014 實收金額
債務發行計劃票據	**1,197**	**1,176**	550	544

在截至2015年12月31日止年度內，附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行了9.20億港元及5,000萬澳元(或2.27億港元)(2014年：8,000萬澳元(或5.50億港元))的票據，而公司則並沒有發行任何債券(2014年：無)。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2015年12月31日止年度內，集團贖回非上市債券5.00億港元(2014年：5.00億港元)，並沒有贖回上市債券(2014年：6.00億美元(或46.58億港元))。

36 貸款及其他債務(續)

D 融資租賃負債

本集團於2015年12月31日的應付融資租賃負債如下：

百萬港元	2015 最低租賃付款額現值	2015 最低租賃付款額總額	2014 最低租賃付款額現值	2014 最低租賃付款額總額
1年內	**9**	**33**	–	–
1至2年內	**20**	**43**	–	–
2至5年內	**66**	**138**	–	–
5年後	**413**	**492**	–	–
	499	**673**	–	–
	508	**706**	–	–
減：未來總利息開支		**(198)**		–
融資租賃債務現值		**508**		–

E 擔保及抵押

(i) 於2014年及2015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2015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票務及非票務收入及保險合約權益為一項總額30.53億元人民幣(2014年：32.80億元人民幣)的銀行貸款提供抵押。

(iii) 於2015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應收帳款為一項總額19.50億元人民幣(2014年：19.50億元人民幣)的銀行貸款之未償還金額(可用金額：12.16 億元人民幣；未償還貸款：無(2014年：可用金額13.56 億元人民幣；未償還貸款5.94 億元人民幣))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2015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。

37 應付帳項及應計費用

百萬港元	集團 2015	集團 2014	公司 2015	公司 2014
應付帳項及應計費用				
– 港島綫西延項目	**989**	1,350	**989**	1,350
– 南港島綫(東段)項目	**443**	1,057	**443**	1,057
– 觀塘綫延綫項目	**600**	314	**600**	314
– 深圳市軌道交通龍華綫項目	**305**	676	**–**	–
– 香港物業發展項目	**1,261**	704	**1,261**	704
– 中國內地物業發展項目	**5,527**	165	**–**	–
– 香港以外與鐵路有關的附屬公司	**2,120**	1,949	**–**	–
– 香港業務及其他	**11,615**	10,206	**11,113**	9,678
	22,860	16,421	**14,406**	13,103

37 應付帳項及應計費用*(續)*

以到期日劃分上述應付帳項的分析如下：

	集團		公司	
百萬港元	**2015**	2014	**2015**	2014
30日內到期或即期	**4,098**	3,998	**2,185**	1,875
30日至60日內到期	**3,493**	3,783	**3,204**	3,590
60日至90日內到期	**1,035**	613	**586**	561
90日後到期	**8,279**	3,019	**2,697**	2,323
	16,905	11,413	**8,672**	8,349
租金及其他可退還按金	**2,818**	2,739	**2,745**	2,665
應計僱員福利	**3,137**	2,269	**2,989**	2,089
	22,860	16,421	**14,406**	13,103

集團及公司除了分別107.18億港元(2014年：48.61億港元)及57.74億港元(2014年：46.19億港元)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。集團於一年後到期的款項主要是深圳物業發展的預收銷售所得，這將於2017年被轉為收入。而其他款項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。

應付帳項及應計費用包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額如下：

	集團		公司	
百萬	**2015**	2014	**2015**	2014
澳元	**7**	5	**2**	–
歐元	**18**	17	**18**	17
日圓	**169**	303	**146**	280
英鎊	**3**	–	**3**	–
瑞士法郎	**1**	–	**1**	–
美元	**8**	5	**3**	2

38 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
2015			
香港鐵路支綫項目	**120**	**181**	**301**
香港業務	**139**	**289**	**428**
中國內地及國際附屬公司	**172**	**93**	**265**
	431	**563**	**994**
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

38 工程合約保證金(續)

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
2015			
香港鐵路支綫項目	**120**	**181**	**301**
香港業務	**139**	**289**	**428**
	259	**470**	**729**
2014			
香港鐵路支綫項目	92	474	566
香港業務	111	176	287
	203	650	853

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。

39 應付關連人士款項

	集團		公司	
百萬港元	**2015**	2014	**2015**	2014
應付予下列關連人士的款項：				
– 香港特區政府	**25**	3	**25**	3
– 九鐵公司	**1,714**	1,597	**1,714**	1,597
– 聯營公司	**119**	7	**–**	–
– 附屬公司	**–**	–	**13,100**	12,596
	1,858	1,607	**14,839**	14,196

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2015年12月31日，應付九鐵公司款項乃關於預期於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主要有關對NRT Holding 2 Pty. Limited的股權投資的應付費用。

應付予公司的附屬公司款項包括應付予MTR Corporation (C.I.) Limited的127.46億港元(2014年：122.42億港元)，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36C)。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2015年12月31日，應付予附屬公司的總款項包括114.63億港元(2014年：113.71億港元)預期於一年後清還。

40 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：

	集團		公司	
百萬港元	**2015**	2014	**2015**	2014
於1月1日結餘	**10,614**	10,658	**10,438**	10,480
加：應付利息淨額增加	**3**	3	**–**	–
減：年內償還/應付款項	**(45)**	(42)	**(46)**	(42)
匯兑差額	**(8)**	(5)	**–**	–
於12月31日結餘	**10,564**	10,614	**10,392**	10,438

40 服務經營權負債(續)

於2014年及2015年12月31日應償還及未付結餘如下：

集團

百萬港元	2015 債務付款現值	2015 未來的利息開支	2015 債務付款總額	2014 債務付款現值	2014 未來的利息開支	2014 債務付款總額
5年後須償還的款項	**10,286**	**17,720**	**28,006**	10,354	18,423	28,777
2年至5年內須償還的款項	**177**	**2,091**	**2,268**	166	2,103	2,269
1年至2年內須償還的款項	**52**	**704**	**756**	49	707	756
1年內須償還的款項	**49**	**707**	**756**	45	711	756
	10,564	**21,222**	**31,786**	10,614	21,944	32,558

公司

百萬港元	2015 債務付款現值	2015 未來的利息開支	2015 債務付款總額	2014 債務付款現值	2014 未來的利息開支	2014 債務付款總額
5年後須償還的款項	**10,114**	**17,573**	**27,687**	10,177	18,260	28,437
2年至5年內須償還的款項	**177**	**2,073**	**2,250**	166	2,084	2,250
1年至2年內須償還的款項	**52**	**698**	**750**	49	701	750
1年內須償還的款項	**49**	**701**	**750**	46	705	751
	10,392	**21,045**	**31,437**	10,438	21,750	32,188

41 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(2.76億港元)之非控股權益持有者所屬部分。此項貸款以7.5%(2014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。

42 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	匯兑差額	於12月31日結餘
2015						
物業發展的遞延收益(附註25B)	**26**	**–**	**(7)**	**–**	**–**	**19**
客戶轉撥入資產的遞延收益	**174**	**3**	**–**	**(27)**	**–**	**150**
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	**565**	**653**	**–**	**(609)**	**(35)**	**574**
	765	**656**	**(7)**	**(636)**	**(35)**	**743**
2014						
物業發展的遞延收益(附註25B)	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

42 遞延收益(續)

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	匯兑差額	於12月31日結餘
2015						
物業發展的遞延收益(附註25B)	**26**	**–**	**(7)**	**–**	**–**	**19**
2014						
物業發展的遞延收益(附註25B)	50	–	(24)	–	–	26

43 財務狀況表所示的所得稅

A 綜合財務狀況表所示的本期所得稅包括公司及若干附屬公司截至2015年12月31日止年度，按香港利得稅稅率16.5%(2014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。

	集團		公司	
百萬港元	**2015**	2014	**2015**	2014
年內香港利得稅項撥備(附註14)	**1,791**	1,583	**1,745**	1,541
已付的香港利得稅預繳稅款	**(877)**	(665)	**(844)**	(633)
	914	918	**901**	908
中國內地及海外的相關稅項餘額	**39**	78	**1**	8
	953	996	**902**	916

B 已確認遞延稅項資產及負債

已在財務狀況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

	來自下列各項的遞延稅項					
百萬港元	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
2015						
於2015年1月1日結餘	**10,592**	**520**	**(139)**	**(15)**	**(31)**	**10,927**
在綜合損益表內列支/(計入)	**435**	**–**	**(120)**	**–**	**(36)**	**279**
在儲備列支/(計入)	**–**	**54**	**(114)**	**(28)**	**–**	**(88)**
匯兑差額	**(3)**	**–**	**1**	**–**	**2**	**–**
於2015年12月31日結餘	**11,024**	**574**	**(372)**	**(43)**	**(65)**	**11,118**
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)
匯兑差額	(1)	–	1	–	1	1
於2014年12月31日結餘	10,592	520	(139)	(15)	(31)	10,927

43 財務狀況表所示的所得稅(續)

B 已確認遞延稅項資產及負債(續)

公司

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項 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
2015					
於2015年1月1日結餘	**10,535**	**520**	**(147)**	**(19)**	**10,889**
在綜合損益表內列支/(計入)	**425**	**–**	**(86)**	**–**	**339**
在儲備列支/(計入)	**–**	**54**	**(114)**	**(24)**	**(84)**
於2015年12月31日結餘	**10,960**	**574**	**(347)**	**(43)**	**11,144**
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

百萬港元	集團		公司	
	2015	2014	**2015**	2014
遞延稅項資產淨額	**(91)**	(50)	**–**	–
遞延稅項負債淨額	**11,209**	10,977	**11,144**	10,889
	11,118	10,927	**11,144**	10,889

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7,000萬港元(2014年：2.37億港元)確認為遞延稅項資產。

44 股本、為股份獎勵計劃而持有的股份、公司層面的權益變動表及資本管理

A 股本

	2015		2014	
	股份數目	百萬港元	股份數目	百萬港元
普通股，已發行及繳足：				
於1月1日	**5,826,534,347**	**45,280**	5,798,541,650	5,798
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
於2014年3月3日過渡至無面值股份制度(附註)	**–**	**–**	–	38,647
就2014/2013年末期股息以股代息而發行之股票	**6,468,200**	**242**	11,595,971	335
就2015/2014年中期股息以股代息而發行之股票	**4,191,789**	**145**	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	**21,033,900**	**650**	14,319,200	438
於12月31日	**5,858,228,236**	**46,317**	5,826,534,347	45,280

附註：在新香港《公司條例》(第622章)(「條例」)下，無面值制度的過渡已於2014年3月3日自動發生。於該日，股份溢價及資本儲備根據條例附表11第37條歸入公司股本。這些變化並沒有對已發行股份的數量或任何成員的相對權利產生影響。自該日起，於股本帳的所有變動已根據條例的第4、5部份的要求作出。

44 股本、為股份獎勵計劃而持有的股份、公司層面的權益變動表及資本管理(續)

B 為股份獎勵計劃而持有的股份

公司於2015年4月20日在公司2014年股份獎勵計劃下，向公司若干合資格僱員提供表現股份和受限制股份獎勵(附註47A(ii))。就此，共有1,681,050表現股份和2,348,150受限制股份於2015年4月27日被承授人所接受。這些獎勵股份的公允價值為每股38.60港元。

截至2015年12月31日止年度內，2014年股份獎勵計劃的受託人根據2014年股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯交所購入共4,029,200股公司股份，總代價為約1.50億港元。

截至2015年12月31日止年度內，為2014年股份獎勵計劃相關的以股代息發行40,903股公司股份，總額為100萬港元。

C 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
已行使的僱員認股權：		
– 2007年認股權計劃	**21,033,900**	**27.07**

於2015年12月31日，公司尚未行使之認股權詳情載列於附註47。

D 固定資產重估儲備乃用作處理重估自用土地及樓宇所產生的盈餘或虧損(附註2E(ii))。

對沖儲備包括在現金流量對沖中使用的對沖工具之公允價值累計淨變動的有效部分，此部分將在隨後根據附註2S(ii)所解述的現金流量對沖會計政策，跟被對沖的現金流量一同確認。

以股份為基礎的僱員資本儲備包括已授予但未行使認股權的公允價值，有關解釋見附註2T(iii)的會計政策。該款項將在認股權被行使時轉撥至股本帳，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480.23億港元(2014年：459.57億港元)並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2015年12月31日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為704.78億港元(2014年：666.22億港元)。

於2015年12月31日，集團的保留溢利包括聯營公司的保留溢利8.77億港元(2014年：6.95億港元)。

E 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2015年12月31日持有4,434,552,207股股份，佔公司權益總額75.7%。

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2015年12月31日的11.3%。

Fasttrack Insurance Ltd. 須按照百慕達《保險條例》的規定維持最低股東權益。根據特許經營權協議，港鐵軌道交通(深圳)有限公司的最低註冊資本須達深圳市軌道交通龍華綫項目總投資額的40%或以上。根據建住房〔2006〕171號，港鐵物業發展(深圳)有限公司的最低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 (Sweden) 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藉。於2015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。

44 股本、為股份獎勵計劃而持有的股份、公司層面的權益變動表及資本管理*(續)*

F 公司層面的權益變動表

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：

						其他儲備				
百萬港元	附註	股本	股份溢價	資本儲備	為股份獎勵計劃而持有的股份	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	總權益
2015										
於2015年1月1日結餘	53	**45,280**	**–**	**–**	**–**	**2,641**	**(102)**	**214**	**112,681**	**160,714**
年內利潤		**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**12,758**	**12,758**
年內其他全面收益		**–**	**–**	**–**	**–**	**271**	**(123)**	**–**	**(580)**	**(432)**
年內全面收益總額		**–**	**–**	**–**	**–**	**271**	**(123)**	**–**	**12,178**	**12,326**
2014年末期股息		**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(4,673)**	**(4,673)**
就2014年末期股息以股代息而發行之股票		**242**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**242**
為股份獎勵計劃購入股份		**–**	**–**	**–**	**(150)**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(150)**
2015年中期股息		**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(1,461)**	**(1,461)**
就2015年中期股息以股代息而發行之股票		**145**	**–**	**–**	**(1)**	**–**	**–**	**–**	**–**	**144**
以股份為基礎的僱員支出		**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**78**	**–**	**78**
行使的僱員認股權		**650**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(81)**	**–**	**569**
沒收的僱員認股權		**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(1)**	**1**	**–**
於2015年12月31日結餘	53	**46,317**	**–**	**–**	**(151)**	**2,912**	**(225)**	**210**	**118,726**	**167,789**
2014										
於2014年1月1日結餘		5,798	11,456	27,188	–	2,525	(128)	240	103,057	150,136
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
於2014年3月3日前行使的僱員認股權		1	3	–	–	–	–	–	–	4
於2014年3月3日過渡至無面值股份制度		38,647	(11,459)	(27,188)	–	–	–	–	–	–
2013年末期股息		–	–	–	–	–	–	–	(3,886)	(3,886)
就2013年末期股息以股代息而發行之股票		335	–	–	–	–	–	–	–	335
2014年中期股息		–	–	–	–	–	–	–	(1,455)	(1,455)
就2014年中期股息以股代息而發行之股票		61	–	–	–	–	–	–	–	61
以股份為基礎的僱員支出		–	–	–	–	–	–	42	–	42
於2014年3月3日或之後行使的僱員認股權		438	–	–	–	–	–	(65)	–	373
沒收的僱員認股權		–	–	–	–	–	–	(3)	3	–
於2014年12月31日結餘	53	45,280	–	–	–	2,641	(102)	214	112,681	160,714

45 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	2015	2014
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	**16,120**	15,423
調整項目：		
– 出售固定資產虧損	**44**	36
– 攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益	**(27)**	(24)
– 衍生工具公允價值增加	**(30)**	(1)
– 重估證券投資的未實現虧損	**1**	1
– 以股份為基礎的僱員支出	**78**	43
– 匯兑虧損	**–**	35
未計營運資金變動前經常性業務的經營利潤	**16,186**	15,513
應收帳項、按金及預付款項增加	**(513)**	(538)
存料與備料增加	**(35)**	(102)
應付帳項及應計費用增加	**651**	1,646
經營活動產生的現金	**16,289**	16,519

46 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2015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2014年及2015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2015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%(2014年：4.25%至7.50%)及其加權平均率為5.4%(2014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2015年12月31日止年度內的變動載於附註19。所有與2015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。

46 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2015年12月31日的公允價值	於2015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			
– 貨幣掉期	**26**	**–**	**26**
– 利率掉期	**55**	**–**	**55**
	81	**–**	**81**
證券投資	**336**	**336**	**–**
	417	**336**	**81**
財務負債			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	**37**	**–**	**37**
– 貨幣掉期	**756**	**–**	**756**
– 利率掉期	**37**	**–**	**37**
	830	**–**	**830**

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

46 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2015年12月31日的公允價值	於2015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			
– 貨幣掉期	**26**	**–**	**26**
– 利率掉期	**55**	**–**	**55**
	81	**–**	**81**
財務負債			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	**37**	**–**	**37**
– 貨幣掉期	**756**	**–**	**756**
– 利率掉期	**37**	**–**	**37**
	830	**–**	**830**

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

沒有財務工具採用第三級的方式計算公允價值。截至2014年及2015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匯報日的掉期利率曲線來釐定。匯兑外幣為本地貨幣時會採用匯報日的期末匯率。

46 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2014年及2015年12月31日，除下列資本市場借貸工具和其他債務外，集團及公司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

	於2015年12月31日		於2014年12月31日	
百萬港元	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	**14,096**	**15,410**	13,617	14,731
其他債務	**921**	**1,172**	395	497

公司

	於2015年12月31日		於2014年12月31日	
百萬港元	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	**1,429**	**1,752**	1,452	1,767
其他債務	**413**	**517**	395	497

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匯報日的掉期利率曲線來釐定。匯兑外幣為本地貨幣時會採用匯報日的期末匯率。

47 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及股份獎勵計劃授出認股權及獎勵股份。截止2015年12月31日止年度內，公司維持2007年認股權計劃及2014年股份獎勵計劃，該等計劃的詳情如下：

(i) 2007年認股權計劃

隨著新入職僱員認股權計劃(「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。

47 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2015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

下表概述2007年認股權計劃自實施以來所授出而於2015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
2010年授出認股權			
2009年12月9日	470,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月10日	1,026,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月11日	645,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月12日	135,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月14日	579,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月15日	575,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月16日	373,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月17日	167,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月18日	108,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月19日	70,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月20日	75,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月21日	158,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月22日	122,000	26.85	2016年12月8日或以前
2010年7月21日	106,000	27.73	2017年6月28日或以前
2011年授出認股權			
2010年12月16日	55,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月17日	2,909,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月18日	389,500	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月19日	25,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月20日	1,696,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月21日	1,171,500	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月22日	486,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月23日	75,000	28.84	2017年12月16日或以前
2011年7月7日	35,000	26.96	2018年6月27日或以前
2012年授出認股權			
2012年3月30日	8,328,500	27.48	2019年3月23日或以前
2013年授出認股權			
2013年5月6日	16,910,500	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
2014年授出認股權			
2014年5月30日	17,959,000	28.65	2021年5月23日或以前

47 以股份為基礎的支出(續)

A 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

尚未行使認股權數目的變動及其相關加權平均行使價如下：

	2015		2014	
	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	**76,785,400**	**28.624**	73,001,100	28.151
於年內授出	**–**	**–**	19,895,500	28.650
於年內行使	**(21,033,900)**	**27.074**	(14,378,200)	26.114
於年內沒收	**(717,000)**	**29.860**	(1,648,000)	29.939
於年內失效	**–**	**–**	(85,000)	27.600
於12月31日尚未行使	**55,034,500**	**29.200**	76,785,400	28.624
於12月31日可行使	**35,900,500**	**28.997**	38,331,400	27.782

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為36.244港元(2014年：30.622港元)。

於2015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	2015		2014	
	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
26.52港元	**–**	**–**	1,067,000	–
18.30港元	**–**	**–**	2,567,400	1
24.50港元	**–**	**–**	175,000	1
26.85港元	**4,504,000**	**1**	8,115,500	2
27.73港元	**106,000**	**1**	130,000	2
28.84港元	**6,807,000**	**2**	10,714,000	3
26.96港元	**35,000**	**2**	123,000	3
27.48港元	**8,328,500**	**3**	13,564,000	4
31.40港元	**16,910,500**	**4**	20,311,000	5
29.87港元	**384,500**	**5**	384,500	6
28.65港元	**17,959,000**	**5**	19,634,000	6
	55,034,500		76,785,400	

截至2015年12月31日止年度內，與2007年認股權計劃有關的以股份為基礎而按股本結算的支出合共2,500萬港元(2014年:4,200萬港元)。

(ii) 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積效指標，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。

47 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2015年12月31日，根據2014年股份獎勵計劃授予執行總監會成員及個別僱員的股份如下：

授出日期	獎勵股份數目		每股平均公允價值	歸屬年期
	受限制股份	表現股份	港元	
2015年4月27日	**2,348,150**	**1,681,050**	**38.60**	**2015年4月20日至2018年4月20日**

尚未行使獎勵股份數目的變動如下：

	2015
	獎勵股份數目
於1月1日尚未行使	**–**
於年內授出	**4,029,200**
於年內歸屬	**(8,533)**
於年內沒收	**(89,067)**
於12月31日尚未行使	**3,931,600**

於2015年12月31日尚未行使獎勵股份的剩餘歸屬年期如下：

股份授出於	2015	
	剩餘歸屬年期	獎勵股份數目
	年	
受限制股份		
2015年4月27日	**2.30**	**2,287,500**
表現股份		
2015年4月27日	**2.30**	**1,644,100**

2014年計劃之詳情於薪酬報告書中披露。

截至2015年12月31日止年度內，與2014年股份獎勵計劃有關的以股份為基礎而按股本結算的支出合共5,300萬港元(2014年：無)。

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。

48 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2015年12月31日止年度內，公司在香港有四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2015年12月31日，成員總數為4,276名(2014年：4,460名)。於2015年，成員向港鐵退休金計劃供款7,500萬港元(2014年：7,500萬港元)，而公司的供款則為2.08億港元(2014年：1.27億港元)。於2015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81.31億港元(2014年：88.66億港元)。

於2014年及2015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49。

於2014年及2015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2015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1.0%(2014年：1.4%)，以及預計死亡率、離職率及退休率。韜睿惠悅於評估日即2015年12月31日作出下列結論：

(a) 倘若所有成員於2015年12月31日退出港鐵退休金計劃，該計劃未有足夠的償付能力。計劃的資產只足夠支付成員的既得福利總值的95.3%，償付能力的不足額為4.10億港元；及

(b) 若港鐵退休金計劃按照於2015年12月31日之精算評估所釐定的公司最低供款率作出供款，連同僱員的供款，在正常情況下，該計劃預期能在評估日起計算之三年內將會有足夠資產支付成員的既得福利總值。

(ii) 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2015年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為8,688名(2014年：8,133名)。於2015年，成員供款總額為1.00億港元(2014年：8,700萬港元)，公司供款總額為2.62億港元(2014年：2.36億港元)。於2015年12月31日，資產淨值為47.98億港元(2014年：48.05億港元)。

(iii) 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2015年12月31日，參加港鐵強積金計劃的公司僱員總人數為5,951名(2014年：5,556名)。於2015年，成員供款總額為5,000萬港元(2014年：4,500萬港元)，而公司供款總額為5,500萬港元(2014年：4,900萬港元)。

48 退休金計劃(續)

A 由公司在香港實施的退休金計劃(續)

(iv) 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2015年12月31日，參加九鐵強積金計劃的公司僱員總人數為642名(2014年：695名)。於2015年，成員供款總額為600萬港元(2014年：600萬港元)，而公司供款總額為700萬港元(2014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2015年12月31日，集團參與該計劃的僱員總人數為922名(2014年：734名)。於2015年，成員供款總額為3,300萬港元(2014年：3,100萬港元)，集團供款總額為4,400萬港元(2014年：4,300萬港元)。

(ii) 界定供款計劃

除附註48B(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2015年12月31日，集團參與該等計劃的僱員總數為9,297名(2014年：8,516名)。於2015年，成員供款總額為9,000萬港元(2014年：1.06億港元)，集團供款總額為3.26億港元(2014年：3.40億港元)。

49 界定福利退休計劃

截至2015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48)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 於綜合財務狀況表確認的金額如下：

集團及公司

百萬港元	**2015**	2014
界定福利責任現值	**(10,408)**	(10,295)
計劃資產的公允價值	**8,131**	8,866
負債淨額	**(2,277)**	(1,429)

上述部分資產負債預期超過一年後支付。然而，要將該數額與未來12個月內可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2016年就港鐵退休金計劃支付4.78億港元(2014年：2.07億港元)供款。

49 界定福利退休計劃(續)

B 計劃資產包括下列各項：

集團及公司

百萬港元	2015	2014
股票證券		
– 金融機構	**742**	713
– 非金融機構	**3,598**	3,967
	4,340	4,680
債券		
– 政府	**1,513**	1,471
– 非政府	**2,097**	2,515
	3,610	3,986
現金	**309**	321
	8,259	8,987
自願供款單位之價值	**(128)**	(121)
	8,131	8,866

於2015年12月31日，計劃資產包括投資於公司的普通股股票為300萬港元(2014年：無)。除此之外，於2014年及2015年12月31日，計劃資產中並沒有投資於公司其他的股票及債務證券。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，於2015年12月31日，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%的債券和現金(2014年：52.5%的股票證券及47.5%的債券和現金)。

C 界定福利責任現值的變動

集團及公司

百萬港元	2015	2014
於1月1日	**10,295**	9,839
重新計量：		
– 因負債經驗改變所致的精算(收益)/虧損	**(267)**	(97)
– 因人口假設改變所致的精算虧損/(收益)	**–**	20
– 因財務假設改變所致的精算虧損/(收益)	**353**	455
	86	378
成員向計劃作出的供款	**75**	75
由計劃支付的福利	**(683)**	(607)
本年度服務成本	**315**	275
利息成本	**320**	335
於12月31日	**10,408**	10,295

界定福利責任現值的加權平均時間為7.5年(2014年：7.9年)。

49 界定福利退休計劃(續)

D 計劃資產的變動

集團及公司

百萬港元	**2015**	2014
於1月1日	**8,866**	9,031
公司向計劃作出的供款	**208**	127
成員向計劃作出的供款	**75**	75
由計劃支付的福利	**(683)**	(607)
由計劃資產支付的行政費用	**(5)**	(5)
利息收入	**278**	310
計劃資產回報(不包括利息收入)	**(608)**	(65)
於12月31日	**8,131**	8,866

E 於損益表及其他全面收益確認的開支如下：

百萬港元	**2015**	2014
本年度服務成本	**315**	275
界定福利負債的淨利息	**42**	25
由計劃資產支付的行政費用	**5**	5
	362	305
減：資本化金額	**(55)**	(51)
確認於損益表的淨額	**307**	254
精算虧損	**86**	378
計劃資產回報(不包括利息收入)	**608**	65
確認於其他全面收益	**694**	443

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及相關費用一項內確認。

F 採用的重要精算假設(以加權平均數呈列)及敏感度分析如下：

	2015	2014
貼現率	**2.6%**	3.2%
未來薪酬升幅	**4.5%**	4.6%
港鐵退休金計劃的單位值升幅	**5.5%**	6.0%

如上述的重要精算假設改變0.25%，於2015年12月31日的界定福利責任之現值的上升/(減少)分析如下：

	2015		2014	
	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	**(187)**	**193**	(192)	199
未來薪酬升幅	**157**	**(147)**	114	(100)
港鐵退休金計劃的單位值升幅	**37**	**(31)**	91	(78)

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。

50 有關香港物業發展的共同業務權益

於2015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
將軍澳八十六區(日出康城)			
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
第六期	住宅	136,970	2021年
第七期	住宅/商場/幼稚園	115,920	2022年
第八期	住宅	97,000	2021年
第九期	住宅/幼稚園	104,920	2022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年落成
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
天榮站	住宅/商場	91,256	2021年

* 以入伙紙發出日期為準

50 有關香港物業發展的共同業務權益(續)

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，餘額視乎情況列於財務狀況表的發展中物業(附註25)或遞延收益(附註42)。於2015年12月31日，就共同業務所佔的發展中物業總額為119.90億港元(2014年：13.36億港元)及遞延收益總額為1,900萬港元(2014年：2,600萬港元)。

截至2015年12月31日止年度內，就該等工程確認的利潤為28.98億港元(2014年：40.04億港元)(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。

51 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75.7%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。

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51C。

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51A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。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。

51 重大關連人士交易*(續)*

D 除上文附註51C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52E。

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》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細説明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

E 公司與香港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23A)。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。以上協議的詳細説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23B)。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在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；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23C)。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在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。

51 重大關連人士交易(續)

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2015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。該等協議的詳細説明及於截至2015年12月31日止年度內確認的項目管理費載列於附註24A；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2015年12月31日止年度內確認的工程管理費用載列於附註24B。

香港特區政府與公司於2015年11月30日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的協議。協議詳情載於附註24A。

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説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2015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34及39。

I 有關鐵路系統沿綫的若干物業發展，香港特區政府年內授予公司以下地塊：

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
沙田市五二零號地段	2014年10月27日	1,036 9,320	2014年10月27日 2015年1月19日
		10,356	
將軍澳市七十號地段餘下部份 — 地盤N	2015年1月23日	3,345	2015年3月26日
天水圍市二三號地段	2015年3月3日	152 1,367	2015年3月3日 2015年6月2日
		1,519	
將軍澳市七十號地段餘下部份 — 地盤C1	2015年6月11日	3,888	2015年7月15日
將軍澳市七十號地段餘下部份 — 地盤H	2015年10月8日	2,955	2015年11月6日

於2016年1月，在公司接受香港特區政府評估地價為28.52億港元的前提下，公司接受香港特區政府授予將軍澳市第七十號地段餘下部份 — 地盤J地塊。

年內，公司就德福廣場二期向香港特區政府支付了2.99億港元地價及行政費。

51 重大關連人士交易(續)

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(「新維修協議」)。於2015年3月5日，公司與香港機場管理局根據新維修協議，就實行自動旅客運輸系統之測試及輸送帶的啟用工作再簽訂附加協議。截至2015年12月31日止年度內，因提供服務而確認的顧問收入為5,900萬港元(2014年：6,400萬港元)。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51A至51K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28、34及39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2007年認股權計劃獲授予認股權及根據公司的2014年股份獎勵計劃獲授獎勵股份。該等條款詳情於附註10B及10C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	**2015**	2014
短期僱員福利	**63.7**	75.5
離職後福利	**6.0**	5.2
股份補償福利	**9.4**	4.1
	79.1	84.8

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內，並於附註9A披露。

N 年內，已向香港特區政府財政司司長法團支付的股息如下：

百萬港元	**2015**	2014
已付現金股息	**4,656**	4,080

52 承擔

A 資本性承擔

(i) 於2015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
2015					
已核准但未簽約	**7,051**	**–**	**2,455**	**2**	**9,508**
已核准及已簽約	**14,270**	**1,080**	**5,462**	**253**	**21,065**
	21,321	**1,080**	**7,917**	**255**	**30,573**
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

52 承擔(續)

A 資本性承擔(續)

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
2015				
已核准但未簽約	**7,033**	**–**	**2,435**	**9,468**
已核准及已簽約	**14,269**	**1,080**	**5,459**	**20,808**
	21,302	**1,080**	**7,894**	**30,276**
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

(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
2015				
已核准但未簽約	**3,728**	**499**	**2,824**	**7,051**
已核准及已簽約	**10,179**	**156**	**3,935**	**14,270**
	13,907	**655**	**6,759**	**21,321**
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

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
2015				
已核准但未簽約	**3,710**	**499**	**2,824**	**7,033**
已核准及已簽約	**10,178**	**156**	**3,935**	**14,269**
	13,888	**655**	**6,759**	**21,302**
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

52 承擔(續)

B 經營租賃費用承擔

於2015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：

	集團		公司	
百萬港元	**2015**	2014	**2015**	2014
1年內應付的費用	**140**	136	**18**	9
1年至5年內應付的費用	**43**	4	**40**	4
	183	140	**58**	13

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69.86億港元(2014年：34.85億港元)。其中一年內應付的金額為9.70億港元(2014年：9.88億港元)，一至五年內應付的金額為34.34億港元(2014年：19.23億港元)，而超過五年後應付的金額為25.82億港元(2014年：5.74億港元)。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2015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20.26億港元(2014年：18.41億港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用合共19.28億港元現金(2014年：18.21億港元)，用以應付工程與服務開支。

D 重大財務及履約擔保

於2015年12月31日，公司就有關MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券(附註36C)向投資者提供擔保金額約為126.63億港元(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財務狀況表內。

關於租出/租回交易(「租賃交易」)(附註20F)，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2015年12月31日，該等備用信用證總額為1.04億美元(8.08億港元)。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2015年12月31日，該等備用信用證總額為4,800萬美元(3.71億港元)。

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(1,500萬港元)的銀行擔保及5,250萬元人民幣(6,300萬港元)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8,646萬澳元(4.90億港元)的共同及分別的母公司擔保及5,190萬澳元(2.94億港元)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260萬澳元(1,500萬港元)的銀行擔保。關於項目活動，MTM為合約費付款向承建商提供10萬澳元(40萬港元)的銀行擔保。

52 承擔(續)

D 重大財務及履約擔保(續)

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(9.22億港元)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620萬英鎊(7,100萬港元)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，集團向某些銀行為有關某些物業買家的按揭貸款授予的信貸提供8.226億元人民幣(9.82億港元)的銀行擔保，及向有關建造合約的訂約方作出9,480萬元人民幣(1.13億港元)的付款擔保。

關於倫敦Crossrail的專營權，集團向Rail for London Limited提供8,000萬英鎊(9.20億港元)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(1.72億港元)的履約保證金。

關於Sydney Metro Northwest的專營權，集團為設計和建造合約及營運和維修合約，向聯營公司NRT Pty. Limited提供1.092億澳元(6.19億港元)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5,350萬澳元(3.03億港元)的履約保證金。於2015年12月31日，集團亦為將會投資於Sydney Metro Northwest項目的股本及優先股本，提供合共6,260萬澳元(3.55億港元)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。

53 公司層面的財務狀況表

百萬港元	附註	於2015年12月31日	於2014年12月31日
資產			
固定資產			
– 投資物業	19	**66,900**	64,237
– 其他物業、機器及設備	20	**78,264**	77,635
– 服務經營權資產	21	**20,040**	18,492
		165,204	160,364
物業管理權	22	**28**	30
在建鐵路工程	23	**19,064**	16,229
發展中物業	25A	**14,046**	3,962
遞延開支	26	**288**	64
聯營公司權益	27	**1,295**	1,292
待售物業	30	**1,139**	1,076
財務衍生工具資產	31	**81**	90
存料與備料	32	**1,101**	1,059
應收帳項、按金及預付款項	33	**3,210**	2,327
應收關連人士款項	34	**12,279**	11,795
現金、銀行結餘及存款	35	**7,304**	16,532
		225,039	214,820
負債			
銀行透支	36A	**50**	46
短期貸款	36A	**1,599**	500
應付帳項及應計費用	37	**14,406**	13,103
本期所得稅	43A	**902**	916
工程合約保證金	38	**729**	853
應付關連人士款項	39	**14,839**	14,196
貸款及其他債務	36A	**2,340**	2,574
服務經營權負債	40	**10,392**	10,438
財務衍生工具負債	31	**830**	565
遞延收益	42	**19**	26
遞延稅項負債	43B	**11,144**	10,889
		57,250	54,106
淨資產		**167,789**	160,714
股本及儲備			
股本	44	**46,317**	45,280
為股份獎勵計劃而持有的股份	44	**(151)**	–
其他儲備	44	**121,623**	115,434
總權益		**167,789**	160,714

於2016年3月11日獲董事局通過及核准發布

馬時亨	梁國權	羅卓堅
主席	行政總裁	財務總監

54 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

集團在每個匯報日根據附註2G(ii)所載會計政策檢討其長期資產是否出現減值跡象。當每個匯報日或任何事件或環境變化時，如資產的帳面金額高於其可收回金額，長期資產會作減值檢討。資產的可回收金額是其公允價值減出售成本及使用價值的較高者。在估計使用價值時，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48A(i)及49F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匯報日的可實現淨值(附註30)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51C)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2015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2I(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。

54 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)*

(xi) 財務衍生工具及其他財務工具的公允價值

在確定財務工具的公允價值時，集團會按判斷選用不同的計量方法，以及基於每個結算日的市況作出假設。對於不在活躍市場買賣的財務工具，其公允價值採用貼現現金流量估值法，即利用當時能提供予集團的類似財務工具的現有市場利率或外匯匯率(如適用)，貼現未來合約現金流量來釐定。

(xii) 服務經營權負債

在釐定服務經營權負債的現值時所採用的貼現率為集團中有關公司的長期新增借貸成本，此項成本乃經過適當考慮集團中有關公司現時的定息借貸成本、未來的利率及通脹趨勢，於服務經營權開始時作出估計。

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(包括有關委託安排下的事件)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2015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2015年12月31日止年度內，儘管集團擁有八達通集團57.4%股權，集團在八達通集團董事局的任命人於八達通集團董事局投票權低於50%。因此，八達通集團在集團帳項中被視為聯營公司處理。

55 截至2015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2015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
HKFRSs修訂「2012至2014週期的HKFRSs的年度改進」	2016年1月1日
HKFRS 10及HKAS 28修訂「投資者與其聯營或合資公司之間的資產出售或注資」	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
HKAS 1修訂「披露計劃」	2016年1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 15「客戶合約收益」	2018年1月1日
HKFRS 9「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。

56 帳項核准

本帳項已於2016年3月11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
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日根據公司條例於香港註冊成立的公司
公司條例	《公司條例》(香港法例第622章)或前《公司條例》(香港法例第32章)(視情況而定)
中央證券登記	公司的股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司
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
聯交所	香港聯合交易所有限公司
重鐵	本地鐵路服務、過境服務及機場快綫的統稱
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	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
內地或中國內地	中華人民共和國（不包括香港特區）
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	未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及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	地鐵及九鐵公司鐵路營運的合併及地鐵向九鐵公司收購若干物業權益，詳情載於兩鐵合併通函中。兩鐵合併已於2007年12月2日完成
《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

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