



拓展
香港核心業務



提升

香港企業公民聲譽



加快開拓

內地和國際業務

創優增值
邁步向前

摘要

財務

- 總收入上升1.3%至194.71億港元；未計中國內地及國際附屬公司前的收入增加7.6%至131.21億港元
- 除稅後股東應佔基本業務利潤
 - 經常性業務利潤 41.86億港元 上升10.0%
 - 物業發展利潤 2.03億港元 下跌54.6%
 - 43.89億港元 上升3.2%
- 計入投資物業重估後，股東應佔利潤79.12億港元，上升28.5%
- 股東應佔基本業務利潤之每股盈利0.76港元
- 淨資產增加2.7%至1,568.29億港元
- 淨負債權益比率8.6%
- 宣派中期股息每股0.25港元（可選擇以股代息）

目錄

02	香港營運網絡及未來支綫	35	綜合全面收益表
04	主席函件	36	綜合資產負債表
08	行政總裁回顧及展望	37	綜合權益變動表
24	主要數據	38	綜合現金流量表
25	公司管治及其他資料	39	未經審核的中期財務報告附註
34	綜合損益表	57	審閱報告

營運

- 香港客運業務總乘客量增加3.0%至9.094億人次
- 香港重鐵乘客車程準時程度維持於99.9%
- 公布數項興建中的香港新鐵路綫之延遲竣工及項目造價估算修訂
- 預售「Grand Austin」（柯士甸站地塊D）超過99%的單位，及預售公司擔任代理的環宇海灣（荃灣西站）超過90%的單位
- 日出康城第四期發展項目的招標已於2014年4月批出
- 獲得倫敦Crossrail列車營運的專營權
- 港鐵財團於2014年7月被選為澳洲西北鐵路綫公私聯營項目的首選營運者

拓展

- 香港鐵路業務的乘客量預期會有穩定增長
- 日出康城第三期項目將視乎市場狀況及工程進度，預計於今年稍後時間展開預售
- 大圍站、日出康城第五期及天榮站（輕鐵）的物業發展項目將視乎市場狀況，可能於年底前進行招標

香港營運網絡及未來支綫

地圖說明

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

現有網絡

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

興建中項目

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

未來可建支綫

-  北港島綫
-  北環綫
-  南港島綫(西段)
-  延綫至中環南

公司所擁有/發展/管理的物業

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

發展中/計劃中的物業

- 34 日出康城物業發展組合3-10
- 40 大圍站
- 41 天榮站(輕鐵)
- 42 The Austin/Grand Austin
- 43 黃竹坑站
- 44 何文田站

西鐵綫物業發展(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

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



「鐵路發展策略2000」檢討及修訂提出的方案

 現有網絡	 屯門南延綫
 北環綫	 東涌西延綫
 屯荃鐵路	 南港島綫(西段)
 港深西部快速軌道	 北港島綫
	 小西灣綫





致各股東及其他有關人士：

2014年上半年，港鐵成績斐然，但亦面對重重挑戰。香港的核心客運業務繼續表現理想，達到世界級的服務及安全水平。然而，少數事故導致服務延誤達31分鐘或以上，尤其在東鐵綫，使原本令人滿意的香港客運服務表現受到影響。香港車站商務與物業租賃及管理業務無論營運和財政上均繼續取得成果，而香港以外業務的增長動力亦持續上升。我們面對的主要挑戰仍然是各項香港鐵路項目因不同原故而引致的工程滯後。我們公布了廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）的開通時間由原定的2015年改為2017年年底。事後回看，我們本應將工程的進度，包括有關的工程滯後向相關人士更妥善地交代。我們已從中汲取經驗，現正進行多項調查及檢討，以更深入了解導致滯後的相關原因，我們亦採取措施加強項目的匯報、運作及與公眾的溝通。

財務表現方面，集團的基本業務利潤較2013年上半年增加3.2%至43.89億港元。每股基本盈利增加4.1%至0.76港元。若

包括投資物業重估，股東應佔淨利潤則上升28.5%至79.12億港元。董事局宣布派發中期股息每股0.25港元。

2014年，港鐵慶祝列車投入服務35周年。我們於1979年10月開始服務乘客，當時的鐵路綫僅長8公里，行走石硤尾及觀塘。自此，港鐵一直為推動香港的成功發展作出貢獻，有助改變香港市民的生活習慣及交通模式，緊密聯繫車站上蓋及週邊發展的新社區。事實上，於國際標準借鑑中，我們的鐵路系統已成為全球最優秀的鐵路系統之一，在香港運輸系統中扮演著重要的角色。我們欣然看見國際諮詢公司理特（Arthur D Little）所進行的調查中，香港在84個城市中膺最便捷城市的首位。這成功不單反映港鐵員工多年來一直努力不懈，盡心服務，更體現了香港市民對港鐵的鼎力支持。

過去35年，我們汲取了不少經驗，並與香港市民攜手向前，成就非凡。展望未來，我們定下清晰的長遠願景：透過在香港及香港以外地區提供優質的服務，連繫及建設社區，成為關懷社區的企業。為了達到這願景，我們必須提升我們的香港企業公民聲譽，拓展並強化香港核心業務，並繼續於國內

及海外建立港鐵成為香港的品牌。港鐵未來的成功實有賴於各有關人士的不懈支持。

建立長遠價值

為了進一步推動港鐵成為市區集體運輸系統的良好典範，我們繼續致力於研發活動，亦與大型國際機構合作，為刻劃全球鐵路營運的未來盡一分力。合作對象機構包括國際公共交通聯合會（International Association of Public Transport，UITP）及國際都市鐵路聯合會（Community of Metros，CoMET）。

我們於香港的五條新鐵路綫的建造工程雖然遇到了不同程度的滯後，但仍取得穩定進展。西港島綫將會成為其中第一條開通的鐵路綫。作為「社區鐵路」，逾九成西區居民均居於鐵路的徒步範圍內。西港島綫目標於2014年12月通車。倘因建造工程遇上困難，而令西營盤車站未能如期啟用，我們的後備方案是西港島綫仍可在年底提供列車服務，但西營盤站則會於2015年首季啟用。倘於2014年12月西營盤站未能開通，而後備方案又未能實施，則西港島綫全綫將於2015年首季度通車。

南港島綫（東段）及觀塘綫延綫在建造和工程方面亦分別面對相當大的挑戰，這兩條鐵路綫均較原定計劃滯後，未能按原定目標於2015年通車。

在4月，我們公布了屬於政府委託建造的兩個項目其中之一高鐵路香港段將延期至2017年年底通車。我們承認，公司本應更早及更清楚地交代關於這項目的滯後情況，為此我們向各有關人士致歉。

因所述項目滯後，港鐵董事局成立了獨立董事委員會，對修訂高鐵路香港段項目時間表的背景及原因進行檢討，並就日後公司如何以更具透明度及適時的方式完成該項目提出意見。首份獨立董事委員會報告已於7月份公布。報告提到，雖然有多項原因導致項目工程滯後，令通車時間須修改至2017年年底，惟報告總結指，港鐵項目團隊一直以專業的方式處理有關工程問題。董事局接納首份報告的調查結果，以及有關

改善公司系統及程序所作的建議。我們期待收取獨立董事委員會有關於項目管理的第二份報告，以及政府就高鐵路香港段的工程滯後而進行獨立專家小組調查後有關對港鐵所作的建議。

至於另一項委託項目沙田至中環綫方面，雖然工程正繼續推展，惟土瓜灣站工地的考古發現令部分工程須暫停，因此項目比原定計劃滯後11個月。

我們已盡最大的努力，控制及減少這些鐵路綫的工程滯後，但不可預見的情況或會進一步影響這些鐵路綫的通車時間。

我們在中國內地的鐵路業務包括北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫第一期、深圳市軌道交通龍華綫及杭州地鐵一號綫，全部均有良好營運表現。海外方面，London Overground Rail Operations Limited繼續成為英國最備受推崇的鐵路企業之一。同時，在墨爾本及斯德哥爾摩的鐵路專營業務進一步提升其營運表現。隨著我們於很多不同的城市提供優質的鐵路服務，聲譽日增以外，我們拓展其他海外鐵路業務的機會亦大增。在澳洲，以本公司為成員之一的財團獲選為悉尼西北鐵路綫項目的首選營運者，而我們亦於2014年7月在英國獲得了倫敦Crossrail鐵路營運專營權。

為維持最高水平的公司管治，董事局於2014年8月21日宣布成立兩個新委員會，包括工程委員會及風險委員會。工程委員會的主要職責是監察任何涉及設計及/或建造、且涉資金額超逾董事局所制定之某個金額的工程項目，並從施工計劃及成本角度向董事局匯報相關項目的進度。至於風險委員會的主要職責則是監察公司的風險結構及審議公司的主要風險（包括但不限於營運、服務表現、監管、財務及組織架構風險）、企業風險管理架構及成效。

企業可持續發展

「可持續發展」是港鐵的重要支柱，亦是我們不斷致力提升的範疇。我們希望留給下一代的不單只有我們過去的成就，還有能讓他們繼續享用並自豪地傳承至後世的成果。

主席函件

對港鐵而言，可持續發展涵蓋多個領域，包括為乘客、員工及承辦商等所有使用者建立安全的環境、達至最佳能源效益、培育員工，並鼓勵社區參與等。我們的2013年可持續發展報告載有我們的可持續發展政策及計劃的詳情，包括期內新推出的節約能源比賽。至今，該比賽已有超過30個節約能源措施開始試行。港鐵商場現為「惜食香港運動」的督導委員會成員，該計劃由環境局於2013年推行，目的是減少香港廚餘。而港鐵商場除了推出「港鐵商場廚餘減少約章」獎勵計劃外，港鐵商場亦領導業界制定良好守則，以鼓勵更多商場參與減少廚餘。

除了環境方面的工作外，我們亦透過在多個領域推行支持措施，持續為香港蓬勃發展作出貢獻，這些領域包括青少年發展、藝術與文化、環保及健康生活以及關懷社區等。

2014年5月，我們舉辦了第五屆「“Friend”出光輝每一程」師友計劃，致力提升中學生的生活技能，同時進一步加強我們員工的溝通及輔導技巧。於2014年7月，我們亦展開了第六年舉辦的「“Train”出光輝每一程」計劃，該全面的青少年領袖發展計劃在暑期提供課堂、體驗式培訓及港鐵工作實習，共有來自58間學校的100名中學生參與。

由香港中文大學生活質素研究中心所編制的「港鐵x中大青年生活質素指數」，第二年的調查結果已於7月公布，以量度青年人的生活質素。我們贊助該指數以協助社區計劃及推展對青少年有益處的活動。

我們於3月在上水站推出大型不鏽鋼雕塑作品「流」，作為「車站藝術建築計劃」的一部分。「港鐵藝術之旅」於農曆新年及復活節期間分別舉行開心笑臉大頭佛和泰迪熊展覽，為不少乘客帶來歡樂；而「藝術管道」計劃提供了平台，讓出色的藝術家及設計師展出其作品。香港航空租賃有限公司透過有

關計劃於中環站舉行了名為「香港青年新晉藝術家大獎」展覽，展出年輕及新晉本地藝術家的精彩作品，讓乘客留下深刻的印象。

在2014年上半年，我們參與多項不同活動及慈善項目，充份體現港鐵關懷社區的優良傳統。我們透過「鐵路人 鐵路心」義工計劃，舉辦了112個社區項目，參與義工超過2,000人。項目包括與生命熱線進行外展活動，以支援有情緒困擾的長者；帶領癌症康復兒童參觀港鐵幕後實況。

其他活動方面，1月，港鐵跑手參加了綠色力量環島行，為綠色力量的環保、教育及保育計劃籌款。2月，義工團隊參與由西貢健康安全城市舉辦的健康家庭我至叻@西貢一競步邀請賽暨嘉年華。這些活動只是港鐵員工支援並接觸社區居民的眾多方式中的一小部分例子。

除了投放時間外，港鐵員工透過「公益慈善馬拉松」、「公益行善『折』食日」及「僱員樂助計劃」等活動捐款予公益金。港鐵亦繼續積極支持「香港運動員就業及教育計劃」。該計劃由中國香港體育協會暨奧林匹克委員會舉辦，為退役運動員提供寶貴的工作機會及生活技能培訓。為支持勞工及福利局推行的《有能者•聘之約章》計劃，港鐵與香港社會服務聯會及本地大學合作，為有殘疾或特殊教育需要的大學生推行暑期實習生先導計劃。

嘉許

公司在推動可持續發展方面的努力獲本地及國際知名機構嘉許。2014年首六個月亦不例外，令人鼓舞。德國的可持續發展研究及評級機構Oekom Research AG給予我們「優質」評級；而MSCI ESG Research則於其無形價值評估中給予我們「AA」評級，屬MSCI的第二高評級，令港鐵成為全球獲得此評級的三大公路及鐵路運輸行業公司之一。同時，

我們亦繼續躋身道瓊斯可持續發展亞太指數、富時社會責任指數，以及恒生可持續發展企業指數成份公司之一。為嘉許我們在關懷社區、僱員及環境方面的不懈努力，港鐵獲香港社會服務聯會頒發「5年Plus『商界展關懷』標誌」。在3月，我們亦連續七年獲得《東周刊》舉辦的「香港服務大獎2014」的「企業社會責任大獎」。

管理層交替

我衷心感謝行政總裁韋達誠先生。韋達誠先生已於2014年8月離開本公司。他過去數年帶領港鐵團隊創立不少服務新猷，並得到可觀的成果。本人藉此機會歡迎梁國權先生擔任署理行政總裁。梁先生於港鐵工作超過12年，此前擔任副行政總裁一職。公司正於全球進行招聘，物色新任行政總裁人選，並將於委任後作出公布。

黃唯銘博士將於2014年10月28日獲委任為工程總監，接替於2014年10月28日榮休的周大滄先生。為確保交替順利，黃博士已於2014年8月18日成為候任工程總監。

我再次感謝各位董事在期內的努力及寶貴意見，亦感謝其他合作夥伴及有關人士的不懈支持；以及我們在香港及海外各業務的港鐵員工的投入和努力，這代表我們已裝備就緒，把握新機遇，迎接未來的挑戰。



主席

錢果豐博士

香港，2014年8月25日

行政總裁回顧及展望



致各股東及其他有關人士：

公司早前宣布本港新鐵路項目出現滯後，加上本地鐵路服務發生少數較長的延誤，令港鐵於2014年上半年取得的佳績蒙上陰影。我們已就有關滯後和事故向乘客和其他有關人士衷心致歉，並從中汲取經驗，力求不斷改進。儘管如此，公司於2014年上半年仍能締造卓績，同時慶祝港鐵35周年的重大里程碑。自1979年10月以來，我們很榮幸能夠為香港市民竭誠服務，創造光輝傳統，並於2014年繼續將其發揚光大。我欣然報告，雖然面對種種挑戰，集團核心業務於2014年首六個月仍然錄得良好業績。公司客運業務的整體表現持續理想，按國際標準衡量，營運表現及安全水平保持卓越。同時，我們繼續在香港投放資源，增加列車班次和提升車站設施。

安全一直是我們的首要注意事項。我們在香港的營運及維修工作，使我們在本地維持高效率而可靠的列車服務。於2012年開始推行的「用心聽•用心做」計劃繼續取得進展，新措施陸續推出或已進行規劃。雖然我們繼續增加班次及改善列車服務，並於2014年上半年維持99.9%乘客車程準時程度表現，但我們完全了解到長時間的延誤對乘客造成的不便，因此我們繼續採取相應步驟，令鐵路網絡服務更為可靠，並改善事故發生後的應變措施。

同時，我們公布了數個香港新鐵路項目出現工程滯後，特別是廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」），這令公司在

此等項目的溝通及管理工作方面備受關注。就高鐵香港段工程滯後，公司進行了多項內部及外部檢討，首項檢討為港鐵獨立董事委員會於2014年7月16日所提交的報告。我們將致力落實報告內的建議，並期待從獨立董事委員會的第二份報告及政府的獨立專家小組報告中獲取建議。西港島綫是香港五條新鐵路綫中最先通車的一條鐵路，目標於年底通車。然而，三個新車站之一的西營盤站的建造工程遇到挑戰，或令該站可能延至2015年首季方可投入服務。現時，南港島綫（東段）及觀塘綫延綫進度滯後，未能按原定目標於2015年通車。至於由政府委託港鐵進行項目管理的兩個服務經營權項目方面，高鐵香港段根據現時的計劃將於2017年年底開通，而沙田至中環綫的計劃則面對11個月的滯後，主要由於土瓜灣站範圍的考古工作所引致。雖然這些主要鐵路項目牽涉眾多困難及複雜問題，我們正盡最大努力縮短及減輕滯後，但由於這些工程的特性，日後可能出現不可預見的情況，或進一步影響工程進度。展望將來，我們會定期向公眾匯報這五條新鐵路綫的進度。

在香港以外地區，我們繼續在中國內地、歐洲和澳洲審慎挑選發展機會，以發揮在香港累積的專長，以及在海外經營現有業務的成功經驗。我們很榮幸我們作為主要成員的財團能獲選為澳洲悉尼西北鐵路綫公私合營項目的首選營運者；英國方面，我們於2014年7月獲得Crossrail鐵路營運專營權。

公司於2014年首六個月的總收入上升1.3%至194.71億港元。未計香港物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經

營利潤增加6.8%至78.31億港元。若不包括我們在中國內地及國際的附屬公司，收入上升7.6%，經營利潤增加7.7%，而經營毛利率則維持在56.4%。相對2013年上半年5.31億港元的香港物業發展利潤，期內物業發展利潤為2.45億港元。不包括投資物業重估，股東應佔基本業務淨利潤增加3.2%

至43.89億港元，即每股盈利0.76港元。投資物業重估收益為35.23億港元，而2013年上半年的投資物業重估收益則為19.07億港元。因此，包括投資物業重估的股東應佔淨利潤增加28.5%至79.12億港元，即每股盈利1.36港元。董事局宣布派發中期股息每股0.25港元，與上年持平。



香港客運業務在2014年上半年的總收入為77.29億港元，較2013年上半年增加6.5%。香港客運業務的經營成本增加4.7%至40.02億港元，經營利潤上升8.5%至37.27億港元，而經營毛利率則為48.2%。

乘客量

公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量增加3.0%至9.094億人次。若不包括城際客運服務，總乘客量則增加3.0%至9.073億人次。

我們的本地鐵路服務（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）總乘客量達至7.365億人次，較2013年上半年增加3.3%。

羅湖及落馬洲過境服務於六個月期內的乘客量微增0.1%至5,450萬人次。機場快綫的乘客量較2013年上半年增加11.4%至710萬人次。

輕鐵及巴士於2014年首六個月的乘客量合計為1.092億人次，增加2.1%。而城際客運服務的乘客量為210萬人次，增加3.2%。

於2014年首六個月，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2.4%至528萬人次（若不包括城際客運服務則為527萬人次）。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升2.6%至433萬人次。

市場佔有率

於2014年首六個月，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由2013年同期的46.5%增加至47.0%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率為66.6%。公司於首六個月在過境業務市場的佔有率由53.4%跌至52.0%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由21.8%上升至22.1%。

車費收入

於2014年上半年，香港車費總收入為76.53億港元，較2013年同期增加6.5%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔53.75億港元或70%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升3.6%至7.3港元，反映根據票價調整機制而作出的票價調整，以及推出票務優惠的影響。

過境服務於2014年首六個月的車費收入為14.59億港元，較2013年上半年增加3.8%。機場快綫的車費收入為4.40億港元，

行政總裁回顧及展望

上升9.7%。輕鐵及巴士於2014年上半年的車費收入合計為3.08億港元，較2013年同期上升6.6%。而城際客運服務的車費收入為7,100萬港元，上升2.9%。

經過上年的票價調整機制檢討後，港鐵票價已於2014年6月實施調整，整體調整幅度為3.6%，較2013年進行票價調整機制檢討前得出的幅度低0.5個百分點。與此同時，港鐵亦在每年恒常提供的車費優惠以外，提供新的車費優惠。

推廣及優惠

推廣及優惠仍是我們為現有乘客添加價值的重要方式。今年，為慶祝港鐵35周年及答謝乘客多年來的支持，我們於5月宣布2014年票價優惠方案（包括票價調整機制下提供的優惠），在現有每年價值20億港元的優惠及推廣之上，額外注入以年計約5億港元。

車費推廣計劃包括延長「即日第二程車費九折」優惠的優惠期，根據現有票價調整機制安排，優惠期原於2014年10月15日結束，現已延長至2015年4月30日；推出「港鐵都會票」，售價400港元，可於30日內在市區指定車站乘搭40程，為中、長途乘客提供優惠；以及將於2014年9月至2015年5月期間，在29個核心市區車站試行推出「早晨折扣優惠」，目標為紓緩乘客於早上繁忙時間對港鐵服務的需求。乘客對港鐵都會票反應熱烈，自推出首60日內，公司已售出超過160,000張港鐵都會票。期內其他的推廣計劃包括在4月於「愉景新城」購物商場增設新的港鐵特惠站，令各區提供1至2港元車費折扣的港鐵特惠站數目增至33個。我們亦推廣港鐵遊客車票，鼓勵更多遊客遊覽香港時使用港鐵網絡。

於2014年6月，港鐵友禮會會員人數超過140萬名，公司繼續為乘搭港鐵的會員提供獎賞以及獨家體驗。期內，我們為部分會員安排參觀營運培訓中心，並推出兩項推廣計劃，以鼓勵更多會員使用過境及機場快綫服務。為獎賞忠實會員，公司亦於2013年12月至2014年3月推出廣受歡迎的新一期「站站獎」計劃。

期內，我們在香港及深圳推出落馬洲過境服務票價優惠，為指定大學的學生及居於具極高增長潛力地區的居民提供車費

折扣。此外，我們為使用紅磡站停車場而搭乘過境服務前往羅湖或落馬洲的乘客，推出特別泊車轉乘優惠。為慶祝廣九直通車開行35周年，公司在3月推出一連串推廣活動，包括購票抽獎、紀念品折扣，以及在紅磡站舉辦介紹廣九直通車服務歷史的圖片展。

服務及表現

於2014年首六個月，我們的列車服務表現保持穩定，乘客車程準時程度整體表現為99.9%，超越營運協議表現目標和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標。公司重鐵網絡於1月至7月期間，營運了超過100萬班列車班次，僅有八宗31分鐘或以上的延誤。然而，我們明白到任何長時間的服務延誤均為乘客造成重大不便。我們十分著重從每次事故中汲取經驗，以制定更完善措施。我們已連續第八年奪得由《星島日報》舉辦的星鑽服務品牌選舉2013的「最佳公共交通服務」大獎；並在《東周刊》舉辦的香港服務大獎2014中，連續第十年奪得「繁榮經濟組別 — 公共交通」大獎。

在「用心聽•用心做」計劃下，公司在2014年首六個月已推行了多項計劃。港島綫、觀塘綫、荃灣綫及東鐵綫於今年4月起每週增加共313班列車班次，令乘客旅程更方便舒適。自計劃於2012年推出以來，我們的鐵路網絡每週列車班次已增加超過1,600班，以提升載客量。8月底，公司將會在六條鐵路綫每星期陸續加開600班車。另外，輕鐵亦於4月起在三條繁忙路綫每週共增加148班列車班次，以加強密度。

我們繼續提升車站設施，令出入車站更便利，這包括增設更多連接車站大堂和地面的升降機，以及更換一些使用中的升降機。公司於3月已完成改裝所有售票機，以發售單程智能車票。為應付部分最繁忙的車站在繁忙時間的極高客流量，我們增聘了更多車站助理，以加強在車站對乘客提供的協助，並於九龍塘站實施新的月台候車安排，以方便乘客出入車廂。除在全綫84個車站提供免費Wi-Fi熱點服務外，早前於3月我們開始在紅磡站的城際直通車離境大堂提供免費Wi-Fi予候車乘客。

在港鐵網絡其他地方，我們正在裝設八部連接車站大堂和地面的升降機，並在旺角及太子站興建公共洗手間，亦拆除了

2014年上半年之營運表現

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%	99.8%
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 輕鐵	98.5%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫 (包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	99.8%
- 西鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
列車服務準時程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.0%	99.0%	99.8%
- 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 東鐵綫 (包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.8%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
- 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	600,000	4,748,174
- 東鐵綫 (包括馬鞍山綫) 及西鐵綫	不適用	600,000	5,337,561
車票可靠程度：乘客使用磁性及智能車票多少次才遇到一次車票失誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫 (包括馬鞍山綫) 及西鐵綫	不適用	8,000	23,084
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%	99.8%
- 輕鐵	不適用	99.0%	99.7%
自動售票機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫	97.0%	99.0%	99.6%
- 東鐵綫 (包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.7%
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.8%
- 輕鐵	不適用	99.0%	99.9%
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%	99.7%
- 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%

行政總裁回顧及展望

尖沙咀站D1出入口，以便進行加拿分道行人隧道工程。尖沙咀站新的A1出口打樁工程已部分完成。該出入口於2015年完工後，將化身成由玻璃建造的巨型「水晶屋」，成為彌敦道的獨特地標。

港鐵於3月更新「MTR Mobile」流動應用程式，為視障乘客提供語音資訊及操控功能；該應用程式其後於政府資訊科技總監辦公室及平等機會委員會舉辦的無障礙網頁嘉許計劃2014的流動應用程式組別中，獲得雙平台金獎。

我們繼續投資於現有鐵路資產，以改善表現及載客量。每年，我們投資大約50億港元以維修、設備更新及改善服務。兩項重

大投資項目的招標程序於今年開展，分別為更換港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫以及機場快綫的訊號系統，以及確保現有列車的可使用年限。公司亦按計劃繼續進行其他資本性項目，例如乘客資訊系統升級。

期內，公司繼續致力保持我們獲國際認可的安全聲譽。為更有效保障乘客，輕鐵車廂座位已加設新的前座安全擋板。公司繼續推出安全教育計劃及活動，以助提升乘客的安全意識及減少意外發生，當中包括與機電工程署合作出版的鐵路安全小冊子。



香港車站商務於2014年上半年的收入增加8.3%至23.77億港元，主要由於租金及按營業額計算的租金上升。香港車站商務的經營成本增加9.7%至2.26億港元，經營利潤上升8.2%至21.51億港元，而經營毛利率則為90.5%。

車站零售設施的收入增加8.2%至15.68億港元。於2014年6月30日的車站商店數目為1,335間，而零售設施的總面積為56,209平方米。於6月底，屯門站、鑽石山站及青衣站已經增設新商店；另外七個車站正進行翻新工程，以增加更多商店。2014年上半年，共有十個新品牌進駐我們的車站商店。為進一步提升港鐵商店的品牌定位，公司再次推出「隨行隨

買」品牌推廣活動，以韓國明星帶出港鐵商店獨特的「移動購物模式」。於港鐵網絡各處亦有海報展示港鐵車站開設的新品牌。

2014年首六個月的廣告收入增加7.0%至4.86億港元，由於多條港鐵綫的廣告點正進行翻新，廣告點微跌510個至44,548個。為增加收入，公司新推出針對特定客戶層的廣告套餐，包括於車站指定範圍所設的特別廣告形式。另外，我們正為港島綫路軌旁以及在港島商業區的車站大堂內海報燈箱進行改善工程，以加強照明及顯示質素。我們亦同時翻新十個主要車站的數碼廣告屏幕，以改善放映網絡及提升視覺質素。

2014年上半年的電訊服務業務收入增加10.6%至2.40億港元，主要原因是電訊營運商提升流動數據容量，帶動收入上升。港鐵繼續就提升2G及3G數據傳輸容量的工程與電訊

營運商合作，截至2014年6月底，已為38個車站進行升級工程。其中一間電訊營運商推出LTE2600服務，提供更快的4G網絡，服務覆蓋香港站、九龍站及兩個車站之間的隧道。



2014年上半年，香港物業市場保持平穩。過去兩年政府的措施導致住宅物業銷售成交量偏低，特別是於首季度更甚。然而，在第二季度住宅市場交投增加，主要由於多項新住宅項目推出市場，並獲得正面反應。此外，辦公室及零售物業的租金水平平均保持穩定。

香港的物業發展

2014年上半年的香港物業發展利潤為2.45億港元，來自西鐵物業發展代理費及出售尚餘單位。

於2014年上半年，我們展開柯士甸站地塊D「Grand Austin」（691個單位）的預售，至今共售出超過99%的單位；至於公司只擔任九廣鐵路公司（「九鐵公司」）相關附屬公司項目代理的荃灣西站「環宇海灣」（1,717個單位）亦展開預售，截至2014年7月已售出超過90%的單位。

在物業發展招標活動方面，公司已於3月底為「日出康城」第四期發展項目招標，並於4月批予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司寶殷有限公司。

香港的物業租賃及管理業務

香港的物業租賃及管理業務於2014年上半年的收入增加10.0%至20.26億港元。這項業務的經營成本增加8.9%至3.31

億港元，經營利潤上升10.2%至16.95億港元，而經營毛利率則為83.7%。

公司在香港的物業租賃總收入為19.10億港元，較2013年首六個月增加10.1%。期內整體港鐵商場表現理想，新訂租金錄得14%的平均升幅。於2014年6月底，公司在香港的商場及於國際金融中心二期（「國金二期」）的18層寫字樓維持接近100%的出租率。與國金二期主要租戶的續租租約已於2014年7月開始。

截至2014年6月30日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合為213,128平方米的零售物業、40,969平方米的寫字樓，以及14,282平方米的其他用途物業。

「PopCorn2」的公用地方已完成翻新工程，以確保「PopCorn」商場一體化的品牌形象及服務體驗。年內另一大型工程是翻新荃灣「綠楊坊」，為顧客帶來更具活力的商戶組合，工程預計於今年內完成。「青衣城」的擴建項目已於2014年第二季開展前期工程。

期內，港鐵商場的成就廣獲認可，並贏得多個獎項，包括由《東周刊》舉辦的香港服務大獎2014的「貼心服務之選」及「尊尚購物中心」，以及獲《經濟日報》選為「全港10大我最喜愛商場」。

行政總裁回顧及展望

公司於2014年首六個月的香港物業管理收入上升8.4%至1.16億港元。於2014年6月30日，公司在香港管理的住宅單位數目維持於90,523個，而公司管理的商用面積則為763,018平方米。

在2014年首六個月期間，港鐵管理的物業亦獲得多項殊榮。由職業安全健康局、勞工處及香港物業管理公司協會合辦的年度大獎中，國際金融中心二期獲得「安全文化大獎」金獎。「天璽」和「凱旋門」獲得「最佳職安健物業管理大獎」銀獎，以及「最佳高處工作安全改善計劃」優異獎。

其他業務

昂坪360纜車（「昂坪360」）獲《英國電訊報》選為「世界十大驚喜纜車之旅」之一，連同昂坪市集於2014年首六個月的收入較去年同期增加17.6%至1.80億港元。期內旅客人數約達886,000人次，而纜車服務的可靠程度亦超越99.65%的目標。期內推廣活動包括4月推出的360大嶼山黃昏寫意導賞團，並為現有的360假期2日1夜深度遊加入更多大嶼山的酒

店合作夥伴。期內，改裝靈猴影院的主要建築工程已大致上完成，而360動感影院禮品店及360旅遊資訊中心已分別於2013年12月及2014年4月開幕。

作為世界頂尖的鐵路營運商之一，我們憑藉公司的專業經驗，為香港及海外客戶提供顧問服務。顧問業務於2014年上半年的收入為8,300萬港元，較2013年同期增加38.3%。

公司於2014年上半年應佔八達通的淨利潤為1.04億港元，較2013年上升2.0%。截至2014年6月30日為止，在香港採用八達通的商戶逾6,000家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達2,610萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,310萬宗及1.470億港元。

來自政府的項目管理收入於2014年首六個月為7.14億港元，較2013年同期增加6.6%。大部分收入來自高鐵香港段及沙田至中環綫政府委託工程有關的項目管理收入。這些委託工程管理收入是以收回成本的原則入帳。



公司在香港以外的鐵路附屬公司，即Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.（「MTM」）、MTR Stockholm AB（「MTRS」）及港鐵軌道交通（深圳）有限公司於2014年首六個月的收入合共為62.75億港元，較2013年同期減少9.8%。這些附屬公司的經營成本為58.54億港元，而經營利潤減少6.0%至4.21億港元，經營毛利率為6.7%。跌幅來自兩項因素：匯率變動及MTRS於2013年上半年的一次性利潤4,600萬港元，於2014年不復

再現。若不計及該一次性利潤及以固定匯率基準計算，則經營利潤增加13.3%。

在香港以外的聯營公司方面，北京京港地鐵有限公司（「京港地鐵公司」）、London Overground Rail Operations Limited（「LOROL」）、Tunnelbanan Teknik Stockholm AB及杭州杭港地鐵有限公司繼續為各自的社區提供優質鐵路服務。雖然杭

已批出及於期內落成之物業發展組合

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

作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

待批出之物業發展組合 附註1和2

地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
康城站	住宅 商場	902,918 - 912,918 39,500 - 49,500		
大圍站	住宅 商場	190,480 62,000		
天樂站(輕鐵)	住宅 商場	91,051 205	2014 - 2020年	2020 - 2024年
黃竹坑站	住宅 商場	357,500 47,000		
何文田站	住宅	128,400		

註:

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

行政總裁回顧及展望

州杭港地鐵有限公司繼續錄得前期虧損，公司於2014年首六個月應佔這四家聯營公司的盈利為2,400萬港元，而去年同期則佔虧損5,100萬港元。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於2014年上半年錄得的總乘客量約為7.13億人次，而2013年上半年的總乘客量約為6.52億人次。

中國內地鐵路業務

在中國內地，北京地鐵四號線和大興線繼續超越其營運指標。兩條地鐵線合共全長50公里，設有35個車站，於2014年上半年的總乘客量合計為2.209億人次，周日平均乘客量則逾120萬人次。北京地鐵十四號線第一期已於2013年5月通車，新轉綫站七里莊站已於2014年2月投入服務，周日平均乘客量升至逾47,000人次。第二期東段目標於2014年稍後時間通車，預計2017年後將全綫開通。京港地鐵公司現按「營運及維修」收費模式營運北京地鐵十四號綫。當北京地鐵十四號綫全綫開通後，將會以「公私合營」方式營運。

深圳市軌道交通龍華綫於期內的營運表現亦超越其目標。上半年的乘客量為7,800萬人次，周日平均乘客量為43萬人次。為增加載容量，直至2014年6月30日為止，已將車隊的28列四卡列車的其中10列加長為六卡列車，其餘列車的改裝將於2015年第一季完成。公司於1月與龍華新區管委會簽署《戰略合作框架協議》，共同研究深圳市軌道交通龍華綫北延段的合作機會。港鐵將憑藉其經驗，為建造深圳市軌道交通龍華綫北延段及深圳市龍華區有軌電車系統提供意見及技術支援。

杭州地鐵一號綫於2012年11月通車以來，營運表現良好。推動乘客量增長的措施有效將2014年上半年的總乘客量提升至逾6,700萬人次，周日平均乘客量則逾35萬人次。

國際鐵路業務

英國方面，期內LOROL乘客量約5,570萬人次，周日平均乘客量則為40.7萬人次。在第11屆London Transport Awards中，一名LOROL僱員獲得「全年最佳前綫僱員」(Frontline Employee of the Year)大獎。於2013年2月，LOROL經營管理London Overground鐵路服務的專營權獲延長，從2014年11月延至2016年11月。

在斯德哥爾摩，MTRS於六個月內的乘客量約為1.667億人次，而周日平均乘客量約119萬人次。

在墨爾本，MTM於六個月內的乘客量約為1.165億人次，而周日平均乘客量達82.2萬人次。在3月，MTM在Infrastructure Partnerships Australia舉辦的National Infrastructure Awards上獲得「優秀營運及服務供應商大獎」(Operator & Service Provider Excellence Award)殊榮。

中國內地物業發展、租賃及管理業務

港鐵物業發展(深圳)有限公司期內繼續進行深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的物業發展計劃，該地塊可供發展的總樓面面積約為206,167平方米。有關建築工程正進行得如火如荼，而銷售及市場推廣活動亦正在籌備當中。第一期的預售預計於2015年年初開始。

在天津，我們佔49%股權、與天津市地下鐵道集團有限公司組成的合營公司正在開發北運河站地塊的項目，此地塊位於天津地鐵六號綫北運河站上蓋，可供發展樓面面積合共278,650平方米，將發展為居住及商業金融業用途的綜合商住項目。

中國內地的物業租賃及管理業務於2014年首六個月的收入增加5.6%至7,500萬港元。公司在北京的商場銀座Mall於2014年6月底錄得98%的出租率。公司在中國內地管理的總樓面面積維持不變，達256,000平方米。



年內首六個月，港鐵透過五個不同項目，全面投入於擴展香港鐵路網絡這項充滿挑戰性的工作，亦繼續在中國內地及國際實踐發展策略。然而，公司公布香港鐵路項目工程滯後，令我們眾多成果未能彰顯。

香港的增長

由港鐵擁有的新鐵路綫

西港島綫全長3公里，為現有港島綫延綫，從上環站至堅尼地城新增三個車站，於2014年6月底已完成共93%。我們已完成架空電纜系統連接及測試，訊號系統測試進度亦非常理想。新鐵路綫三個車站的乘客設施最後階段安裝工作現正進行。若此鐵路綫工程繼續以現有速度進行，我們的目標是於2014年12月通車。但是，西營盤站附近一帶地質複雜，影響興建車站出入口的進度。然而，工程時間非常緊張。為審慎起見，我們準備了後備方案：西港島綫開通初期列車將不會於西營盤站停站，直至該車站於2015年首季度投入服務為止。倘於2014年12月，西營盤站未能開通，而後備方案未能實施，則西港島綫將全綫於2015年首季度通車。我們將於今年稍後時間就西港島綫通車安排作出公布。我們會盡力確保西港島綫盡快投入服務，為西區市民提供安全順暢及可靠的服務。由於西港島綫的工程複雜，進度出現滯後，將導致項

目造價估算由原本估算的172億港元增加至約185億港元（不包括資本化利息）。

南港島綫（東段）項目全長7公里，從金鐘伸延至海怡半島，途中設三個車站。截至2014年6月，項目已完成73%。由於金鐘站的工程複雜，南港島綫（東段）原定於2015年通車的目標將會延遲。在金鐘站現有鐵路綫月台下進行支撐架結構工程期間，現有鐵路綫的乘客及附近建築物內人士的安全一直是公司首要關注的事項。因此，當我們面對比預期更大的困難時，追趕滯後的進度便受到限制。至於南風隧道方面，公司目標於2014年第三季度完成隧道挖掘工程。隧道壁工程及連接高架橋路段的接駁結構預計將於2015年第一季度完成。然而，地質存在困難及不穩定情況，包括隧道走綫上出現兩條主要斷層帶，令工作進度緩慢。鑑於南港島綫（東段）工程滯後，項目造價估算將增加17億港元至約152億港元（未計及資本化利息）。

觀塘綫延綫全長2.6公里，將使觀塘綫由現時的油麻地站伸延至黃埔站，途經何文田站。截至2014年6月底，此項目已完成63%。項目工程最具挑戰性的部分為黃埔站工地，大量挖掘工作需在人口稠密、交通繁忙、地下公用設施複雜的社區中進

行政總裁回顧及展望

行。由於需要對地下公用設施進行保護工程，加上工地空間有限，延長了建造工程的早期工作。由於黃埔站面對以上困難，現在的工程進度較原定計劃滯後，觀塘綫延綫未能按原定目標於2015年通車。儘管工程滯後，現時預期項目造價仍能符合原本項目造價估算的59億港元（未計及資本化利息）。

我們將於年底再提供觀塘綫延綫及南港島綫（東段）最新進度狀況，並提供通車安排的時間表。

由政府委託港鐵興建的新鐵路綫

高鐵香港段是兩個由政府出資並委託港鐵興建的項目之一，項目由港鐵管理，鐵路全長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。期內，因多項因素同時影響，使項目的通車時間從2015年延至2017年年底。具體而言，以下三個地點，包括西九龍總站、元朗七星崗和大江埔之間的隧道段，以及跨境隧道段，均為項目帶來挑戰。儘管項目團隊已作出極大努力，惟受工地移交的延誤、勞工短缺、複雜的地質狀況、樁柱變形及惡劣天氣，以上種種因素同時影響，令高鐵香港段無法按原訂日期通車。截至2014年6月底，整體進度為60%。期內其中一項工程重點，是3月底以鑽爆方式打通了全長7.6公里、由謝屋村穿過大帽山至石蔭的隧道。較複雜的西九龍總站建造工程繼續進行，挖掘工作已完成了83%。至於其餘隧道、路軌和架空電纜鋪設的工程仍在進行。由於高鐵香港段工程複雜及面對不少挑戰，該項目的造價估算已修訂為715.2億港元（當中包括未來保險及項目管理費用），並已於2014年7月提交予政府。政府現正審視項目的修訂計劃及項目最新的造價估算，而我們正積極配合政府，提供所需的額外資料。

於2014年4月，董事局決定成立獨立董事委員會，以詳細檢討高鐵香港段項目延誤的背景及原因，並就日後如何以更透明及適時地就管理項目提供建議。董事局於7月收到獨立董事委員會首份報告，並全數採納首份報告的建議。獨立董事委員會將編製第二份報告，就未來推展項目直至竣工提出建議。現時預期第二份報告將於2014年10月提交。政府亦另行成立了獨立專家小組，以檢視項目滯後。

沙田至中環綫為另一個委託項目，正分兩階段興建，首階段及第二階段分別原訂於2018年及2020年完工。截至2014年6月底，項目已完成17%。在挖掘此鐵路綫時，在未來土瓜灣站地盤發現一些考古文物。由於考古調查仍在進行，沙田至中環綫的建造計劃無可避免會受影響，現時進度已滯後11個月。由於政府與公眾討論如何處理有關古蹟需更多時間，我們將密切留意有關情況，並與相關政府部門緊密溝通。當考古調查完成，政府為處理工程範圍內的遺蹟定下明確方向後，我們將就沙田至中環綫的日後工作安排制定更清晰的計劃。

政府的《鐵路發展策略2000》檢討及修訂，為鐵路發展制訂未來藍圖。政府將落實《鐵路發展策略2000》檢討及修訂。我們期待在未來鐵路發展上與政府緊密合作。

中國內地及國際拓展

中國內地方面，京港地鐵公司於2014年2月遞交了北京地鐵十六號綫的標書。此為另一項「公私合營」項目，該鐵路綫全長50公里，共有29個車站，由北安河行走至宛平。我們與北京市政府就此鐵路綫的討論已進入最終階段。現時，公司

正就有關興建及營運深圳市軌道交通六號線的原則性協議和合營協議進行磋商。

在瑞典，MTR Express將開辦全長455公里、往來斯德哥爾摩與哥德堡的城際客運服務，目標於明年上半年投入服務。列車生產按計劃如期進行，公司亦已安排車廠設施。

在澳洲，本公司為成員之一的財團於2014年6月獲新南威爾斯省政府選為悉尼西北鐵路綫公私合營項目的首選營運者。有關財團將負責設計及興建八個新車站及一個車廠、採購全自動化高速鐵路列車及訊號系統、更換及提升五個現有車站沿綫的鐵路，以及在通車後15年的系統營運及維修工作。我們正與新南威爾斯省交通部合作，於2014年9月底前編製好簽署合約所需的全部文件。港鐵將在此項項目投資約6,500萬澳元。墨爾本方面，我們牽頭的財團與維多利亞省政府正在討論一個公私合營項目，以改造墨爾本列車網絡其中一個最繁忙的路段。我們正在進行丹頓農改造項目(Dandenong Transformation project)的前期工作，亦與維多利亞省政府繼續進行磋商。

英國方面，我們於2014年7月奪得Crossrail鐵路營運專營權，以經營Crossrail列車服務。該項專營權協議為期八年，並有機會續約兩年。Crossrail全長118公里，從倫敦西部Reading及Heathrow開始，透過倫敦中部地下21公里長的雙孔隧道，直通倫敦東部Shenfield及Abbey Wood。Crossrail將由2015年至2019年間分階段投入服務。我們仍在等候於2014年4月提交的ScotRail專營權競標結果。我們未能成功投得於去年底投標的Essex Thameside專營權及Thameslink, Southern and Great Northern專營權項目。

財務回顧

於2014年上半年，集團在經常性業務方面取得良好財務業績。總營業額達194.71億港元，較去年同期增加1.3%，而總經營成本則減少2.0%至116.40億港元。按個別業務類別分析，由於各項客運服務乘客量均有所上升，以及車費調整（惟部分升幅被票價優惠所抵銷），香港客運業務收入於2014年上半年上升6.5%至77.29億港元，開支則增加4.7%至40.02億港元。香港車站商務收入主要因車站商店租金及按營業額計算的租金上升而增加8.3%至23.77億港元。由於政府地租及差餉增加，以及因廣告收益增長令代理費提高，開支則增加9.7%至2.26億港元。受惠於集團的商場組合持續表現良好，期內新訂租金平均達14%的增長，令香港物業租賃及管理業務收入增加10.0%至20.26億港元，而開支則上升8.9%至3.31億港元。受匯率變動影響加上MTRS於2013年收取的一次性補償，中國內地及國際附屬公司的收益及開支分別下跌9.6%及9.8%至63.50億港元及59.22億港元。其他業務收入及開支分別上升10.5%及8.0%至9.89億港元及8.96億港元。包括項目研究及業務發展開支2.63億港元在內，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「EBITDA」增加6.8%至78.31億港元。整體而言，經營毛利率由2013年的38.2%上升至40.2%，而不包括中國內地及國際附屬公司的經營毛利率則維持於56.4%的水平。

香港物業發展利潤較去年同期減少2.86億港元至2.45億港元，主要來自出售尚餘單位，以及西鐵物業發展的代理費。折舊及攤銷費用微升2.9%至16.88億港元。由於每年非定額付款的實際計算率由13.3%微升至14.6%，以使用九鐵公司資產而獲得相關收入計算的每年非定額付款因此增加19.0%至7.01億港元。未計利息及財務開支前經營利潤因而增加1.0%至56.87億港元。

行政總裁回顧及展望

綜合資產負債表摘要

於2014年6月30日
(十億港元)



理想融資模式及債務結構

理想融資模式見證公司審慎的債務管理方針，並有助確保均衡的債務組合。
於2014年6月30日(理想融資模式)與實際債務結構的比較



2014年上半年的利息及財務開支減少1.61億港元至2.74億港元，主要由於平均債務結餘減少，以及利息開支資本化增加。投資物業重估收益由2013年的19.07億港元增至35.23億港元。應佔八達通控股有限公司利潤增加2.0%至1.04億港元。由於杭州杭港地鐵有限公司的乘客量持續改善，令我們應佔其虧損由2013年的1.61億港元減少至2014年的8,000萬港元。因此，我們於2014年應佔其他聯營公司的業績為2,500萬港元利潤，相對2013年則為5,100萬港元虧損。

在扣除所得稅10.63億港元及非控股權益所佔利潤9,000萬港元後，公司股東應佔淨利潤上升28.5%至79.12億港元，即每股盈利由2013年上半年的1.06港元上升至1.36港元。不包括投資物業重估，股東應佔基本業務淨利潤上升3.2%至43.89億港元，其中41.86億港元（增加10.0%）則來自經常性業務，而2.03億港元（減少54.6%）來自物業發展。以基本業務利潤為基礎的每股盈利由0.73港元上升至0.76港元。董事局宣布派發中期股息每股0.25港元，並可選擇以股代息。

集團的資產負債表持續強健，淨資產增加2.7%至2014年6月30日的1,568.29億港元。期內資產總值上升57.63億港元至2,215.86億港元，升幅來自投資物業重估收益、西港島綫、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫的進一步建造工程，以及現金、銀行結餘及存款的增加。然而，因收回柯士甸站地塊地價及出售住宅單位，令發展中物業及應收帳項、按金及預付

款項減少，均抵銷了以上部分資產的增加。因應付股東股息增加，期內負債總額增加16.36億港元至647.57億港元。未償還貸款總額從2013年12月31日的245.11億港元減少至2014年6月30日的210.80億港元，並抵銷了部分負債的升幅。由於現金結餘增加及未償還貸款總額減少，淨負債權益比率由2013年12月31日的11.8%改善至2014年6月30日的8.6%。

經營活動產生的現金在除稅及計入營運資金變動前較2013年上半年增加4.74億港元至78.43億港元，主要由於EBITDA增加。若計入營運資金變動、深圳市軌道交通龍華綫的政府資助及稅務支出，來自經營活動的現金流入淨額為90.84億港元。從物業發展所得的現金總額為36.43億港元，主要來自收回柯士甸站地塊地價及出售住宅單位。計入聯營公司派發的股息及其他雜項的現金，現金流入總額為127.84億港元。資本性開支總額為62.80億港元，包括用作支付興建新鐵路延綫項目的29.67億港元，現有業務資產添置及更新的15.59億港元，以及物業翻新及發展的17.03億港元（當中包括有關青衣城擴建項目所支付的地價）。扣除每年非定額付款12.47億港元、向聯營公司天津城鐵港鐵有限公司注資2.94億港元、利息付款淨額4.37億港元及向非控股權益持有者派付2,600萬港元股息後，期內的現金流出總額為82.84億港元。計入償還貸款34.38億港元後，集團的現金結餘增加10.31億港元至183.28億港元。

融資活動

由於極端氣候令美國經濟於首季度放緩、烏克蘭及中東政局動蕩導致資金流往避險資產，以及聯儲局再三保證在結束買債計劃後很大機會繼續維持貨幣寬鬆政策，長期美國國庫債券孳息率在2013年底短暫上升後，於2014年上半年下跌。10年期國庫債券孳息率從2013年底的3.03%高位下跌至6月30日的2.53%，3個月美元倫敦銀行同業拆息從0.25%跌至0.23%。同樣地10年期港元掉期利率於期內從2.87%下跌至2.55%，而3個月港元香港銀行同業拆息則維持於0.38%水平。

集團把握長期利率下跌及澳元市場有利的套利融資機會，在年初發行了12年及15年期澳元票據，並已掉期為港元。這批總值約5.5億港元的澳元票據進一步延長並分散了集團整體的債務還款期，並有助鎖定具吸引力的定息長期融資。

集團亦把握香港銀行市場的改善，以較往年更具吸引力的費用及信貸息差，安排了多項總額超過40億港元的雙邊銀行貸款。

於2014年6月底，公司持有的現金及銀行存款共達156.37億港元，連同尚未動用的已承諾銀行信貸79.46億港元，足以應付集團2014年後一段長時間的資金需要。以集團計，現金及銀行存款為183.28億港元，尚未動用的已承諾銀行信貸總額為102.92億港元。

集團審慎管理債務組合，並按照理想融資模式保持多元化的債務組合。於2014年6月底，集團未償還債項總額內須於2年內償還的佔7.9%、須於2至5年內償還佔49.7%，其餘的42.4%則於5年後償還，反映再融資風險處於溫和水平。外匯風險管理得宜，其中96.6%的未償還債項為港元債務、已對沖為港元或以基本業務的外幣現金流作對沖，餘額為美元債項。約50.8%的未償還債項以定息計算。

於2014年上半年，主要由於浮息借貸比重上升，公司的加權平均借貸成本由2013年上半年的年率3.1%微跌至3.0%。於集團層面，主要由於利率較高的未償還海外項目貸款比重上升，加權平均借貸成本由年率3.5%微升至3.7%。



公司與其受控制附屬公司於2014年6月30日在香港及香港以外地區分別僱用16,317和7,256名員工。於2014年首六個月，公司在香港共聘請了841名新員工，並於內部晉升了763名員工。透過積極推行各項人力資源措施及採用嶄新的招聘渠道，我們接觸到更多求職者，並招聘了一批高質素的年輕人才，包括見習管理人員、見習工程師及見習主任，以

接任未來的管理職位。公司亦推行各項招聘活動吸納更多學徒及見習技術員，以應付前綫維修人員的人力需求。員工流失率仍維持於4.4%的低水平。

公司設有完善的員工協商機制，包括聯席協商委員會及員工評議會，為管方與員工提供有效的溝通渠道，討論相互關注

行政總裁回顧及展望

的事項。現時有超過800名員工代表，全部由員工選出。為鼓勵及加強部門經理與員工的雙向溝通，公司於2014年上半年舉辦超過4,000場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工逾50,000人次。

於2014年首六個月，我們推出數套全新系列的勵志短片「港鐵因您精彩」，講述不同部門的前綫員工在工作上的小故事；另推出新的「WE@MTR」短片，講述促進員工身心健康的各種措施。公司推出多個激勵計劃和獎項，嘉許員工在工作中活出公司信念。MTRS亦於1月實行類似的獎勵計劃。

為加強員工之間的連繫，我們在1月於香港及全球各地所有辦事處推出新的跨國內部溝通平台「MTRconnects」。平台設計旨在讓全球同事可緊貼公司的最新發展及方便員工分享他們的故事、有趣的文化資料、影片及在當地經營業務的卓見。

透過各項人才措施，公司繼續發掘及培育各級具潛質之人才，以拓展綜合領導人才管道，如在「高級行政人員發展計劃」中，公司發掘了新一批人才，以配合公司及處別的發展。公司之人才儲備實力提高，亦有助促進繼任計劃。此外，我們繼續為各級員工提供大量發展機會，包括為行政人員及高級經理而設的「行政人員持續學習計劃」，以及車務處的「員工綜合發展計劃」，為員工日後的晉升作好準備。

我們繼續透過「臻善圈」計劃，激勵員工發揮集體創意，精益求精。隨著杭港臻善圈策導委員會於1月成立，我們臻善學習文化擴展到中國內地，並於4月在杭州舉辦為期2.5天的臻善圈培訓工作坊。

在2014年首六個月，公司舉辦了3,297項培訓課程，為每名香港員工提供3.4天的培訓。員工綜合發展計劃奪得2013年美國訓練及發展協會「卓越實踐獎」，而港鐵更是唯一來自香港的獲獎公司。

聯繫社區

公司明白興建及發展港鐵項目會影響不少社區的群眾，因此我們透過多重渠道與社區人士進行雙向對話，讓他們更了解我們工作的複雜性，並讓我們了解他們的意見及關注事項。我們致力在眾多相關人士的利益之間取得最佳平衡，從而為社區所有人士創建價值。例如，我們設立了社區聯絡小組，確保在興建新鐵路綫時，所有有關人士的聲音均得到聆聽。社區聯絡小組亦與本地居民、地區區議員、非政府組織及機構成員，以及政府代表進行季度會議，以促進對話及資訊交流。

物業發展方面，我們的目標是同時為公司及社區創建價值。青衣的「青衣城」擴建項目由設計階段，已計劃改善公共交通交匯處，以及興建約5,000平方米的園林平台花園。這些改善措施不單滿足居民對更完善建築設計的願景，亦為社區提供更愜意的綜合生活空間。而位於將軍澳站的「PopCorn」為滿足市民對於擁有更四通八達的社區及更多公共空間的期望，特別加入了多項設施，包括名為「演藝廣場」的公共空間、平台花園、無障礙通道，以及連接鄰近發展項目的行人通道。

我們的目標是在興建及聯繫社區時，透過持續進行對話，改善各方的生活質素，並加深我們之間的關係，以達致共同目標。

展望

全球經濟持續不明朗，而中國內地經濟經過近年的急速擴張後，增長步伐已趨於緩和。在香港，特區政府仍然致力發展基建，並以鐵路作為公共運輸系統的骨幹，而現正作出重大投資，港鐵將可把握當中的發展機會。

在這情況下，公司在香港的客運業務應會錄得乘客量的穩定增長，而按目前預期，西港島綫將於今年年底通車。集團車站商務及物業租賃業務的業績受續約租金及新訂租金影響，而影響程度將取決於市場狀況。

物業發展業務方面，當柯士甸站地塊C「The Austin」的入伙紙一如預期於2014年下半年發出，我們便會將該項目的利潤入帳。柯士甸站地塊D「Grand Austin」的預售銷情強勁，只要入伙紙按目前預期於今年年底或明年年初發出，我們便會將該項目的利潤入帳。日出康城第三期的預售時間，將視乎整體市況及施工進度而定。按目前預期，預售將於今年稍後時間展開，而入伙紙則預期於今年第四季發出。因此，若預售反應良好及獲發入伙紙，我們便會將該發展項目的利潤入帳。

物業發展招標活動方面，我們將於今年年底之前，視乎市況為大圍站、日出康城第五期和天榮站（輕鐵）進行招標。

最後，我很榮幸獲董事局委任為港鐵署理行政總裁，由8月16日起生效。我對韋達誠先生的貢獻深表謝意。我亦歡迎黃唯銘博士，接替將於2014年10月退休的周大滄先生成為工程總監。本人衷心感激董事局成員的鼎力襄助和支持，以及全體港鐵同事肩負重任，克服萬難，推動公司實現願景。他們才是港鐵的真英雄。



署理行政總裁

梁國權

香港，2014年8月25日

主要數據

	截至2014年 6月30日止半年度	截至2013年 6月30日止半年度	增 / (減) 百分率
財務摘要 (百萬港元)			
收入			
- 香港客運業務	7,729	7,258	6.5
- 香港車站商務	2,377	2,194	8.3
- 香港物業租賃及管理業務	2,026	1,842	10.0
- 中國內地及國際附屬公司	6,350	7,025	(9.6)
- 其他業務	989	895	10.5
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	7,831	7,332	6.8
香港物業發展利潤	245	531	(53.9)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	8,076	7,863	2.7
來自基本業務的股東應佔利潤	4,389	4,251	3.2
資產總值	221,586	215,823 [^]	2.7
貸款、其他負債及銀行透支	21,080	24,511 [^]	(14.0)
服務經營權負債	10,631	10,658 [^]	(0.3)
股東應佔總權益	156,609	152,557 [^]	2.7
財務比率			
經營毛利率 (%)	40.2	38.2	2.0 個百分點
經營毛利率 (不包括中國內地及國際附屬公司) (%)	56.4	56.4	-
淨負債權益比率* (%)	8.6	11.8 [^]	(3.2) 個百分點
利息保障 (倍數)	12.4	11.6	0.8 倍
股份資料			
每股基本盈利 (港元)	1.36	1.06	28.3
來自基本業務的每股基本盈利 (港元)	0.76	0.73	4.1
每股股息 (港元)	0.25	0.25	-
於6月30日的股價 (港元)	29.85	28.60	4.4
於6月30日的市值 (百萬港元)	173,166	165,808	4.4
營運摘要			
在香港的總乘客人次 (百萬計)			
- 本地鐵路服務	736.5	713.3	3.3
- 過境服務	54.5	54.4	0.1
- 機場快綫	7.1	6.4	11.4
- 輕鐵及巴士	109.2	106.9	2.1
平均乘客人次 (千計)			
- 本地鐵路服務 (周日)	4,329	4,219	2.6
- 過境服務 (每日)	301.1	300.7	0.1
- 機場快綫 (每日)	39.4	35.4	11.4
- 輕鐵及巴士 (周日)	621.1	610.0	1.8
每名乘客車費收入 (港元)			
- 本地鐵路服務	7.30	7.04	3.6
- 過境服務	26.77	25.83	3.6
- 機場快綫	61.67	62.55	(1.4)
- 輕鐵及巴士	2.82	2.70	4.4
佔專營公共交通載容量比率 (%)	47.0	46.5	0.5 個百分點

* 計入服務經營權負債及非控股權益持有者貸款作為債務的一部分。

[^] 於2013年12月31日的數據

公司管治及其他資料

公司深信良好的公司管治為公司完善管理奠定基礎，以符合所有持份者的利益，因此努力不懈為公司選定和落實應採納的最佳常規。

遵守《企業管治守則》

在截至2014年6月30日止六個月期間內，公司已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「《上市規則》」）附錄14所載的《企業管治守則》內的守則條文。

獨立董事委員會

於2014年4月，公司宣布修訂廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）項目的時間表（「經修訂時間表」）。鑑於經修訂時間表引起公眾關注，董事局於2014年4月29日決定成立一個獨立董事委員會（「獨立董事委員會」），對高鐵香港段項目之經修訂時間表的背景及原因進行檢討。獨立董事委員會亦被要求對公司如何以具透明度、適時的態度並根據公司與香港特別行政區政府（「香港特區政府」）分別於2008年11月24日及2010年1月26日簽訂之委託協議（「高鐵香港段委託協議」）下所列承諾完成高鐵香港段項目，提出意見。

獨立董事委員會由馬時亨教授出任主席，其他五名成員包括下列公司獨立非執行董事：陳阮德徽博士、何承天先生、文禮信先生、石禮謙先生及施文信先生。

於2014年7月16日，獨立董事委員會發表了有關高鐵香港段的第一份報告（「第一份獨立委員會報告」），並基於其調查結果，對公司的系統和程序作出了若干改善措施的建議，包括加強項目的匯報、成立一個工程委員會（「工程委員會」）（由一名公司的獨立非執行董事出任主席）、以及加強企業傳訊的策略性。

獨立董事委員會將會編製第二份報告，內容為有關公司日後應如何以具透明度、適時的態度並根據高鐵香港段委託協議

下所列公司的承諾完成高鐵香港段項目。獨立董事委員會已委任兩名具備這類項目管理專長的獨立專家協助其進行檢討工作。目前預計將於2014年10月發表第二份報告。

成立兩個新董事局委員會

為維持最高水平的公司管治，董事局於2014年8月21日通過成立兩個新委員會—工程委員會及風險委員會（「風險委員會」）。

工程委員會的主要職責是監察任何涉及設計及/或建造、且涉資金額超過董事局所制定之某個金額的工程項目，並從施工計劃及成本角度向董事局匯報相關項目的進度。

至於風險委員會的主要職責則是監察公司的風險結構及審議公司的主要風險（包括但不限於營運、服務表現、監管、財務及組織架構風險）、企業風險管理架構及成效。

工程委員會及風險委員會的職權範圍已登載於公司網站（www.mtr.com.hk）及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）網站。

上市公司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，公司確認於截至2014年6月30日止六個月期間內董事局及執行總監會成員一直遵守標準守則。

高級經理、其他指定經理及員工因其在公司所擔任的職務而可能擁有公司的內幕消息（定義見於香港法律第571章《證券及期貨條例》，「證券及期貨條例」）者，亦已應要求遵守標準守則的規定。

此外，每位僱員亦受公司頒布的《工作操守指引》約束，必須嚴格保密公司未公布的股價敏感資料及內幕消息。

公司管治及其他資料

董事局及執行總監會成員

成員變更

於2014年8月25日，公司董事局及執行總監會的成員分別如下：

董事局成員

非執行董事	獨立非執行董事
錢果豐博士（主席）	陳黃穗
陳家強教授（財經事務及庫務局局長）	陳阮德徽博士
運輸及房屋局局長（張炳良教授）	鄭海泉
運輸署署長（楊何蓓茵）	方敏生
	何承天
	馬時亨教授
	文禮信
	吳亮星
	石禮謙
	施文信

執行總監會成員

梁國權（署理行政總裁）	羅卓堅（財務總監）
張少華（人力資源總監）	馬琳（法律總監及公司秘書）
周大滄（工程總監）	鄧智輝（物業總監）
金澤培（車務總監）	楊美珍（商務總監）

韋達誠先生在2014年8月15日後退任公司行政總裁（「行政總裁」）。同日起他亦不再出任董事局及執行總監會成員。

公司正在全球物色合適人選出任行政總裁一職。

前任副行政總裁梁國權先生於2014年8月16日起出任署理行政總裁一職，處理行政總裁之職務和職責，直至公司委出新任行政總裁為止。

現任公司工程總監周大滄先生，將於2014年10月28日退休，並且不再擔任該項職務以及執行總監會成員一職。

公司於2014年8月15日宣布，前沙中綫總經理黃唯銘博士獲委任為新工程總監及執行總監會成員，並自2014年10月28日起生效。為確保順利交接，黃博士自2014年8月18日起出任公司候任工程總監。

資料變更

以下列載的董事資料變更是根據《上市規則》第13.51B(1)條而作出的披露。

個人資料

錢果豐博士

離任

- 利亞零售有限公司（獨立非執行董事）
（至2014年3月31日）

陳黃穗女士

離任

- 香港特區政府獎學基金督導委員會（委員）
（至2014年5月14日）

鄭海泉先生

新委任

- 和記黃埔有限公司（獨立非執行董事）
（自2014年7月10日）

方敏生女士

新委任

- 香港大學社會科學學院（臨床教授）
（自2014年4月1日）
- 香港法律改革委員會（成員）（自2014年3月1日）

離任

- 香港房屋委員會（成員）（至2014年3月31日）
- 香港法律改革委員會慈善組織小組委員會（成員）
（至2014年2月28日）

吳亮星先生

新委任

- 香港按揭證券有限公司（董事）
（自2014年4月7日）
- 瀚華金控股份有限公司*（獨立非執行董事）
（自2013年6月17日）

* 該公司於2014年6月19日在聯交所上市。

石禮謙先生

離任

- 新昌營造集團有限公司（獨立非執行董事）
（至2014年5月11日）

施文信先生

新委任

- 香港按揭證券有限公司（董事）
（自2014年4月7日）

陳家強教授

其他主要的任命

- 香港國際主題樂園有限公司（董事）
（以其財經事務及庫務局局長的官方身分出任）

梁國權先生

新委任

- 大學教育資助委員會質素保證局（主席）
（自2014年4月1日）

金澤培博士

新委任

- 職業訓練局理事會（成員）（自2014年7月1日）

培訓和持續專業發展

在持續專業發展方面，公司鼓勵董事局及執行總監會成員參加相關研討會及課程，費用由公司承擔。

公司亦不時向董事局成員、彼等替代董事及執行總監會成員提供以公司管治為主題之資料，使他們緊貼這方面的最新發展。於2014年1月，公司向他們傳閱了由社商賢匯（一家香港非牟利機構）發表的一份名為「香港董事會多元化-2013年董事的觀點與角度」的調查報告。在2014年7月，亦向他們傳閱了一份由公司外聘法律顧問就「關連交易新規則」及「董事局成員買賣公司股份」應予以注意事項所編寫的資料。

此外，公司亦會適時安排有關新的及現行法例/法規要求的簡介。於2014年5月董事局特別會議，公司外聘法律顧問為董事局及執行總監會成員就關於「法例及法規事宜-委任董事」的一事上作出簡介。

董事局會議

在截至2014年6月30日止六個月期間內，董事局舉行了三次定期會議。於這些定期會議上，董事局審視了並討論公司業務及財務表現事宜。此外，於這些董事局會議上討論的其他主要事項包括：

- (i) 董事手冊的更新；
- (ii) 股息政策；
- (iii) 港鐵企業策略；
- (iv) 於列車服務事故後實施的改善方法的檢討；
- (v) 2014年港鐵車費按票價調整機制下修訂的原則；
- (vi) 審核委員會的會議議程提要；
- (vii) 截至2013年12月31日止年度內部監控系統報告；
- (viii) 2013年報及帳目；
- (ix) 董事局人數、架構及組成的年度檢視；
- (x) 於2014年股東週年大會（「股東週年大會」）上推選/重選董事；
- (xi) 修改公司組織章程大綱及組織章程細則；
- (xii) 2014年股東週年大會；

公司管治及其他資料

- (xiii) 公司管治職責的年度檢視；
- (xiv) 2013年可持續發展報告；
- (xv) 高鐵香港段的最新信息；
- (xvi) 海外新項目商機；
- (xvii) 物業發展的招標；及
- (xviii) 有關鐵路項目批出合約。

董事局特別及私人會議

在截至2014年6月30日止六個月期間內，主席召開了11次董事局特別會議及三次董事局私人會議。

董事局特別會議

這11次董事局特別會議涵蓋不同議題，包括香港鐵路項目、海外新項目商機及公司物業發展招標的進度。

董事局私人會議

於這三次董事局私人會議（其中包括）董事局進行年度檢討：關於每位非執行董事的貢獻、董事局的人數、架構和組成以及執行總監會成員的表現，並討論高鐵香港段項目的延誤。

董事局委員會會議

於2014年3月11日舉行之董事局委員會會議上考慮並批准：

- (i) 截至2013年12月31日止年度之末期股息；
- (ii) 2013年報及帳目，以及提議其於2014年股東週年大會上獲股東批准；及
- (iii) 業績的初步公告。

與股東的溝通

股東週年大會

公司於2014年5月8日舉行了2014年股東週年大會。主席一如以往，作出了對個別主要事項以獨立決議案方式提呈表決的建議。

除了收取及考慮經審核年度財務報表、重新委任核數師及授予一般授權以發行及購回公司的股份外，公司股東亦以超過97%贊成票通過以下每一項決議案：

- 重選文禮信先生、吳亮星先生及石禮謙先生並推選陳黃穗女士、陳阮德徽博士及馬時亨教授為董事局成員；
- 宣派截至2013年12月31日止年度的末期股息每股0.67港元，即全年股息為每股0.92港元，較2012年增加16.5%；
- 授權董事局成員於相關決議案通過後直至第五年（即2019年）舉行公司股東週年大會為止之期間內就宣派或派付之部份或全部股息提供以股代息的選擇；及
- 採納新修訂及重新編製之公司組織章程細則（「章程細則」）。

所有2014年股東週年大會的決議案均以投票方式表決通過，而投票表決結果亦已分別登載於公司網站（www.mtr.com.hk）和聯交所網站。

為了方便未能出席2014年股東週年大會之公司股東，公司已於當日傍晚把整個會議過程上載於公司網站（www.mtr.com.hk）。

股東提呈建議的程序

股東可根據於2014年3月3日實施之新《公司條例》（香港法例第622章）（「公司條例」）及章程細則向股東大會提呈建議。

按照公司條例條文，公司亦已更新「公司的董事局成員委任程序」，並已登載於公司網站（www.mtr.com.hk）。

組織章程文件

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

與公眾的溝通

除了與我們的股東及機構投資者的溝通外，公司已制定傳訊計劃策略，以更開放及更具透明度的方式加強與公眾的聯繫。其中一項措施是每月舉行發布會，向傳媒簡介公司的列車服務表現及工程項目進度，以及其他重要事宜。

董事局及執行總監會成員之股份權益

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2014年6月30日於公司股份、相關股份及債券中擁有的權益或淡倉（按證券條例第XV部所指者）的詳情如下：

於公司股份及相關股份的權益

董事局及/或 執行總監會成員	持有的普通股數目				衍生工具		權益合計	權益總額佔已 發行股份總數 百分比
	個人權益*	家族權益†	其他權益	公司權益	認股權	其他		
錢果豐	52,330	-	-	-	-	-	52,330	0.00090
韋達誠 (附註2)	-	-	-	-	888,500 (附註1)	230,000 (附註2)	1,118,500	0.01928
陳黃禮	9,002	1,675	-	-	-	-	10,677	0.00018
鄭海泉	1,675	1,675	-	-	-	-	3,350	0.00006
方敏生	1,712	-	-	-	-	-	1,712	0.00003
馬時亨	-	70,000 (附註3)	70,000 (附註3)	-	-	-	70,000	0.00121
施文信	5,153	-	-	-	-	-	5,153	0.00009
楊何蓓茵	1,116	-	-	-	-	-	1,116	0.00002
梁國權	193,000	-	-	23,000 (附註4)	967,000 (附註1)	-	1,183,000	0.02039
張少華	13,290	-	-	-	467,500 (附註1)	-	480,790	0.00829
周大滄	-	-	-	-	835,000 (附註1)	-	835,000	0.01439
金澤培	2,283	-	-	-	734,500 (附註1)	-	736,783	0.01270
羅卓堅	-	-	-	-	196,000 (附註1)	-	196,000	0.00338
馬琳	-	-	-	-	515,500 (附註1)	-	515,500	0.00889
鄧智輝	600	-	-	-	(i) 584,000 (附註1) (ii) 22,000 (附註5)	-	606,600	0.01046
楊美珍	13,400	-	-	-	618,000 (附註1)	-	631,400	0.01088

附註

1 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。

2 韋達誠先生於獲委任為公司行政總裁時獲授予300,000股公司股份相關的衍生權益（按證券條例第XV部所指者）。該衍生權益代表韋達誠先生於2014年6月30日（即其首次任期屆滿之日）之後可獲得支付相當於300,000股公司股份的等值現金。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。

於2014年7月16日，公司宣佈韋達誠先生將於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，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。

3 該70,000股股份乃間接由馬時亨教授為其及其家族成員所成立的信託(The Ma Family Trust)持有，而他的配偶亦是受益人。

4 該23,000股股份乃由梁國權先生全資實益擁有的私人有限公司Linsan Investment Ltd.持有。

5 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。

* 實益擁有人之權益

† 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

公司管治及其他資料

根據新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員及 合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於2014年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	期內 授出的 認股權 數目	期內 成為可 行使的 認股權 數目	期內 失效的 認股權 數目	期內 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2014年 6月30日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元)
鄧智輝	15/5/2006	213,000	25/4/2007 – 25/4/2016	22,000	-	-	-	-	20.66	22,000	-
其他合資格僱員	5/10/2006	94,000	29/9/2007 – 29/9/2016	62,500	-	-	-	-	19.732	62,500	-

附註

- 認股權的行使價乃於認股權授出時釐定，惟不得低於以下三項中之最高者：(a) 每股公司股份於緊接該等認股權授出日期前五個營業日的平均收市價；(b) 每股公司股份於授出該等認股權當日（其必須為營業日）的收市價；及 (c) 緊接2014年3月3日當日之前每股公司股份的面值價格。
- 上述認股權將成為可行使之部份所涉及之股份比例如下：

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

根據2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員及 合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於2014年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	期內 授出的 認股權 數目	期內 成為可 行使的 認股權 數目	期內 失效的 認股權 數目	期內 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2014年 6月30日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元)	
韋達誠	30/3/2012	391,500	23/3/2013 – 23/3/2019	391,500	-	130,500	-	-	27.48	391,500	-	
	6/5/2013	497,000	26/4/2014 – 26/4/2020	497,000	-	166,000	-	-	31.40	497,000	-	
梁國權	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	-	-	-	-	27.60	170,000	-	
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	170,000	-	-	-	-	26.85	170,000	-	
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	-	-	-	-	28.84	170,000	-	
	30/3/2012	201,000	23/3/2013 – 23/3/2019	201,000	-	67,000	-	-	27.48	201,000	-	
	6/5/2013	256,000	26/4/2014 – 26/4/2020	256,000	-	85,500	-	-	31.40	256,000	-	
張少華	11/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	-	-	-	-	26.85	65,000	-	
	21/7/2010	35,000	28/6/2011 – 28/6/2017	35,000	-	-	-	-	27.73	35,000	-	
	20/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	65,000	-	-	-	-	28.84	65,000	-	
	30/3/2012	122,000	23/3/2013 – 23/3/2019	122,000	-	41,000	-	-	27.48	122,000	-	
周大滄	6/5/2013	180,500	26/4/2014 – 26/4/2020	180,500	-	60,500	-	-	31.40	180,500	-	
	18/6/2009	85,000	12/6/2010 – 12/6/2016	85,000	-	-	-	-	24.50	85,000	-	
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	170,000	-	-	-	-	26.85	170,000	-	
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	-	-	-	-	28.84	170,000	-	
	30/3/2012	184,500	23/3/2013 – 23/3/2019	184,500	-	61,500	-	-	27.48	184,500	-	
金澤培	6/5/2013	225,500	26/4/2014 – 26/4/2020	225,500	-	75,500	-	-	31.40	225,500	-	
	13/12/2007	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	75,000	-	-	-	-	27.60	75,000	-	
	14/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	-	-	-	-	26.85	65,000	-	
	21/7/2010	50,000	28/6/2011 – 28/6/2017	50,000	-	-	-	-	27.73	50,000	-	
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	-	-	-	-	28.84	170,000	-	
羅卓堅	30/3/2012	172,000	23/3/2013 – 23/3/2019	172,000	-	57,500	-	-	27.48	172,000	-	
	6/5/2013	202,500	26/4/2014 – 26/4/2020	202,500	-	67,500	-	-	31.40	202,500	-	
	1/11/2013	196,000	25/10/2014 – 25/10/2020	196,000	-	-	-	-	29.87	196,000	-	
	馬琳	12/12/2007	55,000	10/12/2008 – 10/12/2014	18,000	-	-	-	-	27.60	18,000	-
		10/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	-	-	-	-	26.85	65,000	-
17/12/2010		90,000	16/12/2011 – 16/12/2017	90,000	-	-	-	-	28.84	90,000	-	
30/3/2012		158,500	23/3/2013 – 23/3/2019	158,500	-	53,000	-	-	27.48	158,500	-	
鄧智輝	6/5/2013	184,000	26/4/2014 – 26/4/2020	184,000	-	61,500	-	-	31.40	184,000	-	
	13/12/2007	65,000	10/12/2008 – 10/12/2014	65,000	-	-	-	-	27.60	65,000	-	
	12/12/2008	65,000	8/12/2009 – 8/12/2015	43,000	-	-	-	-	18.30	43,000	-	
	15/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	-	-	-	-	26.85	65,000	-	
	17/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	65,000	-	-	-	-	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	-	

根據2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權 (續)

執行總監會成員及 合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於2014年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	期內 授出的 認股權 數目	期內 成為可 行使的 認股權 數目	期內 失效的 認股權 數目	期內 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2014年 6月30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)
楊美珍	12/12/2007	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	75,000	-	-	-	-	27.60	75,000	-
	10/12/2008	65,000	8/12/2009 – 8/12/2015	65,000	-	-	-	-	18.30	65,000	-
	10/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	-	-	-	-	26.85	65,000	-
	17/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	65,000	-	-	-	-	28.84	65,000	-
	30/3/2012	161,000	23/3/2013 – 23/3/2019	161,000	-	54,000	-	-	27.48	161,000	-
	6/5/2013	187,000	26/4/2014 – 26/4/2020	187,000	-	62,500	-	-	31.40	187,000	-
其他合資格僱員	12/12/2007	2,365,000	10/12/2008 – 10/12/2014	650,000	-	-	-	135,000	27.60	515,000	29.47
	13/12/2007	1,665,000	10/12/2008 – 10/12/2014	1,176,000	-	-	-	120,000	27.60	1,056,000	29.37
	14/12/2007	1,005,000	10/12/2008 – 10/12/2014	550,000	-	-	-	135,000	27.60	415,000	29.40
	15/12/2007	435,000	10/12/2008 – 10/12/2014	88,000	-	-	-	-	27.60	88,000	-
	17/12/2007	835,000	10/12/2008 – 10/12/2014	623,000	-	-	-	35,000	27.60	588,000	29.25
	18/12/2007	445,000	10/12/2008 – 10/12/2014	190,000	-	-	-	-	27.60	190,000	-
	19/12/2007	115,000	10/12/2008 – 10/12/2014	80,000	-	-	-	40,000	27.60	40,000	29.10
	20/12/2007	190,000	10/12/2008 – 10/12/2014	190,000	-	-	-	-	27.60	190,000	-
	24/12/2007	118,000	10/12/2008 – 10/12/2014	118,000	-	-	-	25,000	27.60	93,000	29.35
	28/12/2007	35,000	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	-	-	-	-	27.60	35,000	-
	31/12/2007	130,000	10/12/2008 – 10/12/2014	130,000	-	-	-	-	27.60	130,000	-
	2/1/2008	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	-	-	-	-	27.60	35,000	-
	3/1/2008	40,000	10/12/2008 – 10/12/2014	40,000	-	-	-	-	27.60	40,000	-
	28/3/2008	255,000	26/3/2009 – 26/3/2015	139,000	-	-	-	-	26.52	139,000	-
	31/3/2008	379,000	26/3/2009 – 26/3/2015	192,000	-	-	-	-	26.52	192,000	-
	1/4/2008	261,000	26/3/2009 – 26/3/2015	164,000	-	-	-	20,000	26.52	144,000	29.40
	2/4/2008	296,000	26/3/2009 – 26/3/2015	219,000	-	-	-	23,000	26.52	196,000	27.75
	3/4/2008	171,000	26/3/2009 – 26/3/2015	75,000	-	-	-	-	26.52	75,000	-
	4/4/2008	23,000	26/3/2009 – 26/3/2015	23,000	-	-	-	-	26.52	23,000	-
	5/4/2008	17,000	26/3/2009 – 26/3/2015	17,000	-	-	-	-	26.52	17,000	-
	7/4/2008	390,000	26/3/2009 – 26/3/2015	236,000	-	-	-	-	26.52	236,000	-
	8/4/2008	174,000	26/3/2009 – 26/3/2015	69,000	-	-	-	23,000	26.52	46,000	29.50
	9/4/2008	85,000	26/3/2009 – 26/3/2015	43,000	-	-	-	-	26.52	43,000	-
	10/4/2008	58,000	26/3/2009 – 26/3/2015	58,000	-	-	-	-	26.52	58,000	-
	11/4/2008	134,000	26/3/2009 – 26/3/2015	89,000	-	-	-	-	26.52	89,000	-
	12/4/2008	48,000	26/3/2009 – 26/3/2015	31,000	-	-	-	-	26.52	31,000	-
	14/4/2008	40,000	26/3/2009 – 26/3/2015	40,000	-	-	-	-	26.52	40,000	-
	15/4/2008	34,000	26/3/2009 – 26/3/2015	34,000	-	-	-	-	26.52	34,000	-
	16/4/2008	57,000	26/3/2009 – 26/3/2015	40,000	-	-	-	-	26.52	40,000	-
	17/4/2008	147,000	26/3/2009 – 26/3/2015	107,000	-	-	-	-	26.52	107,000	-
	18/4/2008	32,000	26/3/2009 – 26/3/2015	15,000	-	-	-	-	26.52	15,000	-
	19/4/2008	25,000	26/3/2009 – 26/3/2015	25,000	-	-	-	-	26.52	25,000	-
	21/4/2008	66,000	26/3/2009 – 26/3/2015	66,000	-	-	-	-	26.52	66,000	-
	23/4/2008	34,000	26/3/2009 – 26/3/2015	19,000	-	-	-	-	26.52	19,000	-
	8/12/2008	90,000	8/12/2009 – 8/12/2015	20,000	-	-	-	-	18.30	20,000	-
	9/12/2008	1,293,000	8/12/2009 – 8/12/2015	257,000	-	-	-	-	18.30	257,000	-
	10/12/2008	2,046,400	8/12/2009 – 8/12/2015	826,400	-	-	-	106,200	18.30	720,200	29.43
	11/12/2008	2,394,200	8/12/2009 – 8/12/2015	1,047,500	-	-	-	125,000	18.30	922,500	29.24
	12/12/2008	1,416,500	8/12/2009 – 8/12/2015	658,000	-	-	-	56,500	18.30	601,500	28.24
	13/12/2008	84,500	8/12/2009 – 8/12/2015	40,500	-	-	-	-	18.30	40,500	-
	14/12/2008	88,200	8/12/2009 – 8/12/2015	45,000	-	-	-	-	18.30	45,000	-
15/12/2008	1,084,700	8/12/2009 – 8/12/2015	468,200	-	-	-	115,000	18.30	353,200	29.02	
16/12/2008	581,500	8/12/2009 – 8/12/2015	289,000	-	-	-	45,000	18.30	244,000	28.64	
17/12/2008	513,500	8/12/2009 – 8/12/2015	260,500	-	-	-	45,000	18.30	215,500	29.25	
18/12/2008	611,500	8/12/2009 – 8/12/2015	126,500	-	-	-	25,000	18.30	101,500	27.90	
19/12/2008	198,000	8/12/2009 – 8/12/2015	63,000	-	-	-	-	18.30	63,000	-	
20/12/2008	19,000	8/12/2009 – 8/12/2015	19,000	-	-	-	-	18.30	19,000	-	
22/12/2008	772,500	8/12/2009 – 8/12/2015	233,500	-	-	-	8,000	18.30	225,500	27.90	
23/12/2008	306,000	8/12/2009 – 8/12/2015	118,000	-	-	-	30,000	18.30	88,000	29.45	
24/12/2008	500,500	8/12/2009 – 8/12/2015	182,000	-	-	-	73,000	18.30	109,000	27.89	
25/12/2008	45,000	8/12/2009 – 8/12/2015	45,000	-	-	-	-	18.30	45,000	-	
29/12/2008	148,000	8/12/2009 – 8/12/2015	59,000	-	-	-	-	18.30	59,000	-	
18/6/2009	170,000	12/6/2010 – 12/6/2016	45,000	-	-	-	-	24.50	45,000	-	
6/7/2009	45,000	12/6/2010 – 12/6/2016	45,000	-	-	-	-	24.50	45,000	-	
9/12/2009	670,000	8/12/2010 – 8/12/2016	520,000	-	-	-	-	26.85	520,000	-	
10/12/2009	2,381,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,369,000	-	-	-	90,000	26.85	1,279,000	28.41	
11/12/2009	2,297,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,718,000	-	-	-	90,000	26.85	1,628,000	29.18	
12/12/2009	610,000	8/12/2010 – 8/12/2016	385,000	-	-	-	-	26.85	385,000	-	
13/12/2009	19,000	8/12/2010 – 8/12/2016	12,500	-	-	-	12,500	26.85	-	29.55	

根據2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權 (續)

執行總監會成員及 合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於2014年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	期內 授出的 認股權 數目	期內 成為可 行使的 認股權 數目	期內 失效的 認股權 數目	期內 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2014年 6月30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	14/12/2009	2,443,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,826,500	-	-	-	90,000	26.85	1,736,500	29.04
	15/12/2009	2,773,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,892,500	-	-	-	134,000	26.85	1,758,500	29.43
	16/12/2009	1,550,000	8/12/2010 – 8/12/2016	941,500	-	-	-	91,000	26.85	850,500	28.79
	17/12/2009	1,000,000	8/12/2010 – 8/12/2016	615,000	-	-	-	25,000	26.85	590,000	27.75
	18/12/2009	389,000	8/12/2010 – 8/12/2016	280,000	-	-	-	45,000	26.85	235,000	29.45
	19/12/2009	70,000	8/12/2010 – 8/12/2016	70,000	-	-	-	-	26.85	70,000	-
	20/12/2009	75,000	8/12/2010 – 8/12/2016	75,000	-	-	-	-	26.85	75,000	-
	21/12/2009	520,000	8/12/2010 – 8/12/2016	329,000	-	-	-	25,000	26.85	304,000	29.55
	22/12/2009	256,000	8/12/2010 – 8/12/2016	172,000	-	-	-	-	26.85	172,000	-
	21/7/2010	270,000	28/6/2011 – 28/6/2017	90,000	-	-	-	45,000	27.73	45,000	29.28
	16/12/2010	194,000	16/12/2011 – 16/12/2017	194,000	-	-	-	-	28.84	194,000	-
	17/12/2010	4,737,000	16/12/2011 – 16/12/2017	4,068,000	-	-	-	116,000	28.84	3,952,000	29.19
	18/12/2010	673,000	16/12/2011 – 16/12/2017	673,000	-	-	-	-	28.84	673,000	-
	19/12/2010	174,000	16/12/2011 – 16/12/2017	98,000	-	-	-	-	28.84	98,000	-
	20/12/2010	4,789,500	16/12/2011 – 16/12/2017	3,798,000	-	-	65,000	82,000	28.84	3,651,000	29.30
	21/12/2010	3,020,000	16/12/2011 – 16/12/2017	2,477,000	-	-	25,000	81,000	28.84	2,371,000	29.41
	22/12/2010	975,000	16/12/2011 – 16/12/2017	913,000	-	-	17,000	77,000	28.84	819,000	29.37
	23/12/2010	189,000	16/12/2011 – 16/12/2017	119,000	-	-	-	-	28.84	119,000	-
	7/7/2011	215,000	27/6/2012 – 27/6/2018	163,000	-	70,000	-	-	26.96	163,000	-
	30/3/2012	15,363,000	23/3/2013 – 23/3/2019	14,396,500	-	4,938,000	163,000	467,000	27.48	13,766,500	28.80
	6/5/2013	19,690,000	26/4/2014 – 26/4/2020	19,357,000	-	6,464,000	384,500	-	31.40	18,972,500	-
	1/11/2013	188,500	25/10/2014 – 25/10/2020	188,500	-	-	-	-	29.87	188,500	-
	30/5/2014	19,895,500	23/5/2015 – 23/5/2021	-	19,895,500	-	-	-	28.65	19,895,500	-

附註

- 認股權的行使價乃於認股權授出時釐定，惟不得低於以下三項中之最高者：(a) 每股公司股份於緊接該等認股權授出日期前五個營業日的平均收市價；(b) 每股公司股份於授出該等認股權當日（其必須為營業日）的收市價；及 (c) 緊接2014年3月3日當日之前每股公司股份的面值價格。
- 上述認股權將成為可行使之部份所涉及之股份比例如下：

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

截至2014年6月30日止六個月內，根據2007年認股權計劃，536名僱員獲授19,895,500份可認購公司股份的認股權。有關授予認股權的詳情載於上文的列表。緊接認股權授出之日期前，每股股份之收市價載列如下。根據2007年認股權計劃的

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

授出日期	緊接授出日期前 的每股股份收市價 (港元)	行使價 (港元)	預期 無風險利率 (%)	預計年期 (年)	預期波幅	預期 每股股息 (港元)	每份認股權之 加權平均 公允價值 (港元)
30/5/2014	29.40	28.65	0.76	3.5	0.14	0.92	2.11

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

除上文所披露者外：

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

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

B 截至2014年6月30日止六個月內，董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

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2014年6月30日擁有公司所有有投票權股份之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	普通股佔所有有投票權股份百分比
財政司司長法團（代表政府之受託人）	4,434,552,207	76.44

公司已獲政府知會，於2014年6月30日，公司約0.40%股份乃為外匯基金持有（不包括上述財政司司長法團之持股量）。外匯基金是根據外匯基金條例（香港法例第66章）成立的基金，由財政司司長控制。

其他人士權益

按公司根據證券條例第336條而備存的登記冊所載或向公司及聯交所具報的資料，除上文標題為「董事局及執行總監會成員之股份權益」及「主要股東權益」所披露者外，於2014年6月30日，並無其他人士於公司股份或相關股份中擁有任何權益或淡倉。

有關控權股東強制履行承諾的貸款協議

截至2014年6月30日，附有控權限制的集團借貸合共150.26億港元，到期日介乎2014年至2043年不等，另有已承諾但未動用的銀行信貸79.46億港元。限制條件是要求政府作為公司的控權股東，須維持擁有公司所有具投票權之股份一半以上，否則集團或會被要求即時償還借貸及取消已承諾但未動用的銀行信貸。

買賣或贖回上市證券

集團於2014年1月21日贖回其6億美元債券。該債券在贖回之前於倫敦證券交易所上市。

除上述披露外，公司及其附屬公司於2014年6月30日止六個月內並無買賣或贖回任何集團的上市證券。

暫停辦理股份過戶及股東登記手續

公司於2014年9月10日至2014年9月15日（包括首尾兩日）期間，暫停辦理股份過戶及股東登記手續。為符合獲派中期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在2014年9月8日下午4時30分前，送交公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室。2014年度中期股息（附有以股息選擇）預計於2014年10月30日前後派發予於2014年9月15日營業時間結束時名列公司股東名冊的股東。

綜合損益表

百萬港元	附註	截至2014年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2013年 6月30日止半年度 (未經審核)
香港客運業務收入		7,729	7,258
香港車站商務收入		2,377	2,194
香港物業租賃及管理業務收入		2,026	1,842
中國內地及國際附屬公司收入	2	6,350	7,025
其他業務收入		989	895
		19,471	19,214
香港客運業務開支			
– 員工薪酬及有關費用		(1,988)	(1,916)
– 水電費用		(648)	(604)
– 營運鐵路的地租及差餉		(134)	(127)
– 耗用的存料與備料		(247)	(232)
– 保養及相關工程		(555)	(518)
– 鐵路配套服務		(123)	(119)
– 一般及行政開支		(196)	(187)
– 其他費用		(111)	(119)
		(4,002)	(3,822)
香港車站商務開支		(226)	(206)
香港物業租賃及管理業務開支		(331)	(304)
中國內地及國際附屬公司開支	2	(5,922)	(6,565)
其他業務開支		(896)	(830)
項目研究及業務發展開支		(263)	(155)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支		(11,640)	(11,882)
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		7,831	7,332
香港物業發展利潤	3	245	531
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		8,076	7,863
折舊及攤銷		(1,688)	(1,641)
每年非定額付款		(701)	(589)
未計利息及財務開支前經營利潤		5,687	5,633
利息及財務開支	4	(274)	(435)
投資物業重估		3,523	1,907
應佔聯營公司利潤或虧損	5	129	51
除稅前利潤		9,065	7,156
所得稅	6	(1,063)	(900)
期內利潤		8,002	6,256
下列人士應佔：			
– 公司股東		7,912	6,158
– 非控股權益		90	98
期內利潤		8,002	6,256
公司股東應佔期內利潤：			
– 來自未計及物業發展利潤前基本業務		4,186	3,804
– 來自物業發展		203	447
– 來自基本業務		4,389	4,251
– 來自投資物業重估		3,523	1,907
		7,912	6,158
每股盈利：	8		
– 基本		1.36 港元	1.06 港元
– 攤薄		1.36 港元	1.06 港元

第39至56頁的附註屬本中期財務報告的一部分；派發予公司股東的股息詳情載於附註7。

綜合全面收益表

百萬港元	附註	截至2014年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2013年 6月30日止半年度 (未經審核)
期內利潤		8,002	6,256
期內其他全面收益 (除稅及重新分類調整後) :			
不會重新分類至損益的項目 :			
– 自用土地及樓宇重估盈餘		43	255
其後可能重新分類至損益的項目 :			
– 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		(138)	29
– 非控股權益		11	(26)
– 現金流量對沖 : 對沖儲備淨變動		34	38
		(93)	41
	10	(50)	296
期內全面收益總額		7,952	6,552
下列人士應佔 :			
– 公司股東		7,851	6,480
– 非控股權益		101	72
期內全面收益總額		7,952	6,552

綜合資產負債表

百萬港元	附註	於2014年6月30日 (未經審核)	於2013年12月31日 (已審核)
資產			
固定資產			
- 投資物業	11	64,982	61,285
- 其他物業、機器及設備	12	75,528	76,277
- 服務經營權資產	13	25,842	25,594
		166,352	163,156
物業管理權		31	31
在建鐵路工程	14	14,888	11,548
發展中物業	15	9,217	11,233
遞延開支		15	4
聯營公司權益		5,673	5,277
遞延稅項資產	22	31	29
證券投資		515	472
待售物業	16	1,100	1,105
財務衍生工具資產	17	198	115
存料與備料		1,346	1,281
應收帳項、按金及預付款項	18	2,656	3,621
應收關連人士款項	19	1,236	654
現金、銀行結餘及存款		18,328	17,297
		221,586	215,823
負債			
銀行透支		16	47
短期貸款		375	-
應付帳項及應計費用	20	14,956	13,793
本期所得稅		905	349
工程合約保證金		1,039	986
應付關連人士款項	19	4,346	1,388
貸款及其他債務	21	20,689	24,464
服務經營權負債		10,631	10,658
財務衍生工具負債	17	270	389
非控股權益持有者貸款		142	135
遞延收益		991	623
遞延稅項負債	22	10,397	10,289
		64,757	63,121
淨資產			
		156,829	152,702
股本及儲備			
股本及其他法定資本儲備	23	44,521	44,442
其他儲備		112,088	108,115
公司股東應佔總權益			
		156,609	152,557
非控股權益			
		220	145
總權益			
		156,829	152,702

第39至56頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合權益變動表

百萬元	附註	其他法定資本儲備 (附註23B)			其他儲備			匯兌儲備	保留溢利	公司股東 應佔 總權益	非控股 權益	總權益
		股本	股份 溢價	資本 儲備	固定資產 重估儲備	對沖 儲備	以股份為 基礎的 僱員 資本儲備					
2014年6月30日 (未經審核)												
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6月30日止半年度的 權益變動：												
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	-	7,912	7,912	90	8,002
- 期內其他全面收益		-	-	-	43	34	-	(138)	-	(61)	11	(50)
- 期內全面收益總額		-	-	-	43	34	-	(138)	7,912	7,851	101	7,952
- 於2014年3月3日前行使的 僱員認股權	23	1	3	-	-	-	-	-	-	4	-	4
- 於2014年3月3日過渡至 無面值股份制度	23	38,647	(11,459)	(27,188)	-	-	-	-	-	-	-	-
- 2013年末期股息	7	-	-	-	-	-	-	-	(3,886)	(3,886)	-	(3,886)
- 已付非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	-	-	(26)	(26)
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	-	19	-	-	19	-	19
- 於2014年3月3日或之後 行使的僱員認股權	23	75	-	-	-	-	(11)	-	-	64	-	64
- 沒收的僱員認股權		-	-	-	-	-	(1)	-	1	-	-	-
於2014年6月30日結餘		44,521	-	-	2,568	(94)	247	375	108,992	156,609	220	156,829
2013年12月31日 (已審核)												
於2013年1月1日結餘		5,793	11,300	27,188	2,227	(67)	219	412	95,832	142,904	207	143,111
截至2013年6月30日止半年度的 權益變動：												
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	-	6,158	6,158	98	6,256
- 期內其他全面收益		-	-	-	255	38	-	29	-	322	(26)	296
- 期內全面收益總額		-	-	-	255	38	-	29	6,158	6,480	72	6,552
- 2012年末期股息	7	-	-	-	-	-	-	-	(3,130)	(3,130)	-	(3,130)
- 已付非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	-	-	(79)	(79)
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	-	21	-	-	21	-	21
- 行使的僱員認股權	23	4	124	-	-	-	(20)	-	-	108	-	108
- 沒收的僱員認股權		-	-	-	-	-	(1)	-	1	-	-	-
於2013年6月30日結餘		5,797	11,424	27,188	2,482	(29)	219	441	98,861	146,383	200	146,583
截至2013年12月31日止半年度的 權益變動：												
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	-	6,867	6,867	85	6,952
- 期內其他全面收益		-	-	-	43	(99)	-	80	686	710	(9)	701
- 期內全面收益總額		-	-	-	43	(99)	-	80	7,553	7,577	76	7,653
- 2013年中期股息	7	-	-	-	-	-	-	-	(1,450)	(1,450)	-	(1,450)
- 已付非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	-	-	(113)	(113)
- 註銷一間附屬公司		-	-	-	-	-	-	(8)	-	(8)	(18)	(26)
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	-	27	-	-	27	-	27
- 行使的僱員認股權		1	32	-	-	-	(5)	-	-	28	-	28
- 沒收的僱員認股權		-	-	-	-	-	(1)	-	1	-	-	-
於2013年12月31日結餘		5,798	11,456	27,188	2,525	(128)	240	513	104,965	152,557	145	152,702

第39至56頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合現金流量表

百萬港元	附註	截至2014年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2013年 6月30日止半年度 (未經審核)
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	25	8,852	7,855
收取為營運深圳市軌道交通龍華綫的政府資助		652	661
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(347)	(405)
– 已付中國內地及海外稅項		(73)	(55)
經營活動所得的現金淨額		9,084	8,056
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		(1,329)	(1,387)
– 深圳市軌道交通龍華綫項目及相關營運		(192)	(254)
– 西港島綫項目		(1,197)	(1,387)
– 南港島綫(東段)項目		(1,322)	(1,641)
– 觀塘綫延綫項目		(448)	(575)
– 物業發展項目		(475)	(2,320)
– 物業投資項目及裝修工程		(1,228)	(75)
– 其他資本性工程		(38)	(13)
有關沙田至中環綫的委託工程(支出)/收入淨額		(51)	36
每年非定額付款		(1,247)	(883)
收取與物業發展有關的款項		3,643	2,422
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款增加		(1,868)	(257)
購入證券投資所付款項		(114)	(131)
出售或贖回證券投資所得款項		73	48
清理固定資產所得款項		6	3
投資聯營公司		(294)	–
收取聯營公司償還貸款		–	12
已收聯營公司股息		24	34
投資活動耗用的現金淨額		(6,057)	(6,368)
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		68	108
取用貸款		3,347	1,700
發行資本市場借貸工具所得款項		544	1,361
償還貸款		(2,171)	(861)
償還資本市場借貸工具		(5,158)	(2,306)
已付利息		(504)	(423)
已收利息		84	157
已付財務開支		(17)	(22)
已付公司股東股息		–	(3,130)
已付非控股權益持有者股息		(26)	(79)
融資活動耗用的現金淨額		(3,833)	(3,495)
現金及現金等價物淨減少		(806)	(1,807)
於1月1日的現金及現金等價物		7,209	5,105
於6月30日的現金及現金等價物		6,403	3,298
現金及現金等價物結餘分析			
綜合資產負債表中的現金、銀行結餘及存款		18,328	17,060
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款		(11,909)	(13,761)
銀行透支		(16)	(1)
綜合現金流量表中的現金及現金等價物		6,403	3,298

第39至56頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

未經審核的中期財務報告附註

1 編製基準

本中期財務報告乃未經審核，惟已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱；畢馬威會計師事務所致董事局的獨立審閱報告載於第57頁。此外，本中期財務報告已經過公司審核委員會審閱。

本中期財務報告乃按照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，包括符合香港會計師公會頒布的《香港會計準則》（「HKAS」）34「中期財務報告」。

按照HKAS 34編製中期財務報告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及直至目前為止年度彙報的資產、負債、收入與支出金額，實際業績可能有別於該等估計。

本中期財務報告包括簡要綜合帳項及若干註釋，當中載有若干事項及交易的闡釋，對瞭解公司及其附屬公司（統稱「集團」）及集團於聯營公司的權益自2013年年度帳項發出後的財務狀況及業績的轉變極為重要。此簡要綜合中期帳項及附註並不包括按照《香港財務報告準則》（「HKFRS」）所編製的完整帳項的所有資料。

本中期財務報告內所載截至2013年12月31日止財政年度的財務資料，並不構成公司於該財政年度的法定帳項，但資料則來自該等帳項。截至2013年12月31日止年度的法定帳項（核數師已於2014年3月11日在其發出的報告內表示無保留意見）可在公司的註冊辦事處備索。

除下述因首次採納HKFRS的修訂而產生的會計政策變動外，此中期財務報告所採用的會計政策與2013年年度帳項所採用的一致。

香港會計師公會頒布了數項於集團本會計期間首次生效的HKFRS修訂。當中，下列的修訂與集團的財務帳項有關：

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

HKAS 32 修訂闡明在HKAS 32內之抵銷條件。該等修訂對集團之中期財務報告並無影響。

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

HKAS 39 修訂就符合若干條件的對沖衍生工具的更替豁免終止使用對沖會計法。由於集團並無任何更替衍生工具，該等修訂對集團之中期財務報告並無影響。

未經審核的中期財務報告附註

2 中國內地及國際附屬公司收入及開支

有關中國內地及國際附屬公司的收入及開支包括：

百萬港元	香港以外鐵路附屬公司				中國內地 物業活動	中國內地及 國際附屬公司 總計
	斯德哥爾摩 地鐵	墨爾本 鐵路	深圳市 軌道交通 龍華綫	總計		
截至2014年6月30日止半年度						
收入	1,700	4,293	282	6,275	75	6,350
開支	1,648	4,009	197	5,854	68	5,922
截至2013年6月30日止半年度						
收入	1,666	5,060	228	6,954	71	7,025
開支	1,591	4,738	177	6,506	59	6,565

3 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至2014年 6月30日止半年度	截至2013年 6月30日止半年度
分佔物業發展所得的盈餘	60	490
收取物業作投資用途所得的收入	-	44
西鐵物業發展的代理費及其他收入	196	5
其他費用扣除雜項收入的淨額	(11)	(8)
	245	531

4 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

百萬港元	截至2014年 6月30日止半年度	截至2013年 6月30日止半年度
利息開支	714	733
財務費用	20	19
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(136)	(125)
匯兌虧損	109	5
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	(18)	1
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備轉出以抵銷利息開支	14	31
– 由對沖儲備轉出以抵銷匯兌虧損	(110)	-
– 無效部分	(1)	-
資本化利息開支	(221)	(127)
	371	537
利息收入	(97)	(110)
資本化利息收入	-	8
	(97)	(102)
	274	435

5 應佔聯營公司利潤或虧損

應佔聯營公司利潤或虧損包括：

百萬港元	截至2014年 6月30日止半年度	截至2013年 6月30日止半年度
應佔除稅前利潤或虧損	162	85
應佔稅項支出	(33)	(34)
	129	51

6 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2014年 6月30日止半年度	截至2013年 6月30日止半年度
本期稅項		
– 期內香港利得稅項，按稅率16.5% (2013年：16.5%) 撥備	876	696
– 期內中國內地及海外稅項	100	105
	976	801
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	–	7
– 超過相關折舊的折舊免稅額	112	89
– 撥備及其他	(25)	3
	87	99
	1,063	900

於2014年6月30日止半年度香港利得稅項撥備乃以期內估計評稅利潤於扣除累計稅務虧損（如有）後，按稅率16.5%（2013年：16.5%）計算。中國內地及海外附屬公司的本期稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率16.5%（2013年：16.5%）計算。而在中國內地及海外產生的遞延稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

7 股息

已付及擬派發予公司股東的股息包括：

百萬港元	截至2014年 6月30日止半年度	截至2013年 6月30日止半年度
與期內有關的應付股息		
– 結算日後宣派的中期股息每股0.25港元（2013年：每股0.25港元）	1,450	1,450
與去年有關的應付/已付股息		
– 於期內批准及應付/已付的末期股息每股0.67港元（2012年：每股0.54港元）	3,886	3,130

於2014年6月30日，公司於綜合資產負債表之應付關連人士款項（附註19）和應付帳項及應計費用（附註20）分別確認了29.71億港元予香港特別行政區政府（「香港特區政府」）財政司司長法團和9.15億港元予其他公司股東之應付2013年末期股息。

未經審核的中期財務報告附註

8 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2014年6月30日止半年度的股東應佔利潤79.12億港元（2013年：61.58億港元），及期內已發行的加權平均普通股數5,799,238,536股（2013年：5,795,654,610股）計算如下：

	截至2014年 6月30日止半年度	截至2013年 6月30日止半年度
於1月1日已發行普通股數	5,798,541,650	5,793,196,650
已行使認股權的影響	696,886	2,457,960
於6月30日的加權平均普通股數	5,799,238,536	5,795,654,610

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2014年6月30日止半年度的股東應佔利潤79.12億港元（2013年：61.58億港元），及已就僱員認股權計劃下具攤薄潛力的普通股數目作出調整的期內已發行的加權平均普通股數5,802,332,891股（2013年：5,802,552,504股）計算如下：

	截至2014年 6月30日止半年度	截至2013年 6月30日止半年度
於6月30日的加權平均普通股數	5,799,238,536	5,795,654,610
公司認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	3,094,355	6,897,894
於6月30日的加權平均普通股數（攤薄）	5,802,332,891	5,802,552,504

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤43.89億港元（2013年：42.51億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為0.76港元（2013年：0.73港元）。

9 業務分類資料

集團由多個業務執行委員會來管理業務。根據為分配資源及評估表現而向內部最高級行政管理人員匯報資料的方式，集團將業務分為下列六個須呈報的類別：

- (i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士和連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸提供客運及相關服務。
- (ii) 香港車站商務：於香港客運業務網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。
- (iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。
- (v) 中國內地及國際聯屬公司：營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃、物業管理服務以及物業發展。
- (vi) 其他業務：與客運或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪360」（包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務）、鐵路顧問業務及提供予香港特區政府的項目管理服務。

9 業務分類資料 (續)

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	香港 客運業務	香港 車站商務	香港 物業租賃 及管理業務	香港 物業發展	中國內地 及國際 聯屬公司	其他業務	未予 分類 金額	總計
截至2014年6月30日止半年度								
收入	7,729	2,377	2,026	-	6,350	989	-	19,471
經營開支	(4,002)	(226)	(331)	-	(5,922)	(896)	-	(11,377)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	(263)	(263)
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	3,727	2,151	1,695	-	428	93	(263)	7,831
香港物業發展利潤	-	-	-	245	-	-	-	245
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	3,727	2,151	1,695	245	428	93	(263)	8,076
折舊及攤銷	(1,547)	(67)	(5)	-	(38)	(31)	-	(1,688)
每年非定額付款	(511)	(188)	(2)	-	-	-	-	(701)
未計利息及財務開支前經營利潤	1,669	1,896	1,688	245	390	62	(263)	5,687
利息及財務開支	-	-	-	-	15	-	(289)	(274)
投資物業重估	-	-	3,523	-	-	-	-	3,523
應佔聯營公司利潤或虧損	-	-	-	-	25	104	-	129
所得稅	-	-	-	(42)	(91)	-	(930)	(1,063)
截至2014年6月30日止半年度利潤	1,669	1,896	5,211	203	339	166	(1,482)	8,002
截至2013年6月30日止半年度								
收入	7,258	2,194	1,842	-	7,025	895	-	19,214
經營開支	(3,822)	(206)	(304)	-	(6,565)	(830)	-	(11,727)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	(155)	(155)
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	3,436	1,988	1,538	-	460	65	(155)	7,332
香港物業發展利潤	-	-	-	531	-	-	-	531
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	3,436	1,988	1,538	531	460	65	(155)	7,863
折舊及攤銷	(1,495)	(66)	(4)	-	(45)	(31)	-	(1,641)
每年非定額付款	(433)	(155)	(1)	-	-	-	-	(589)
未計利息及財務開支前經營利潤	1,508	1,767	1,533	531	415	34	(155)	5,633
利息及財務開支	-	-	-	-	6	-	(441)	(435)
投資物業重估	-	-	1,907	-	-	-	-	1,907
應佔聯營公司利潤或虧損	-	-	-	-	(51)	102	-	51
所得稅	-	-	-	(84)	(107)	-	(709)	(900)
截至2013年6月30日止半年度利潤	1,508	1,767	3,440	447	263	136	(1,305)	6,256

未經審核的中期財務報告附註

9 業務分類資料 (續)

下表列示來自集團以外客戶收入按區域分布的資料，客戶的區域分布是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。

百萬港元	截至2014年 6月30日止半年度	截至2013年 6月30日止半年度
香港(所屬地)	13,088	12,170
澳洲	4,293	5,060
中國內地	364	302
瑞典	1,700	1,666
其他國家	26	16
	6,383	7,044
	19,471	19,214

10 其他全面收益

A 與集團之其他全面收益各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	截至2014年6月30日止半年度			截至2013年6月30日止半年度		
	除稅前 金額	稅項支出	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項支出	除稅後 金額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 海外附屬公司及聯營公司財務報表	(138)	–	(138)	29	–	29
– 非控股權益	11	–	11	(26)	–	(26)
	(127)	–	(127)	3	–	3
自用土地及樓宇的重估盈餘	52	(9)	43	305	(50)	255
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註10B)	41	(7)	34	45	(7)	38
其他全面收益	(34)	(16)	(50)	353	(57)	296

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	截至2014年 6月30日止半年度	截至2013年 6月30日止半年度
現金流量對沖：		
期內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	138	14
轉撥至對沖項目的最初帳面金額	1	(1)
轉撥至損益的金額：		
– 利息及財務開支	(96)	31
– 其他費用	(2)	1
因以下項目的稅務影響：		
– 期內確認對沖項目工具的公允價值變動	(23)	(2)
– 轉撥至損益的金額	16	(5)
	34	38

11 投資物業

集團的所有投資物業已於2013年及2014年6月30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。此等重估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。

根據仲量聯行所作出的重估，集團已在綜合損益表的投資物業重估內確認因重新估值所產生的公允價值增加淨額35.23億港元（2013年：19.07億港元）。投資物業每半年重估，因未來市場情況變化而可能導致的進一步收益或虧損，則於隨後期間確認在損益表。

12 其他物業、機器及設備

A 購置及清理

截至2014年6月30日止半年度內，集團購置或投入使用的資產原值共6.07億港元（2013年：6.21億港元）。同期，集團清理土木工程和機器及設備項目的帳面淨值為1,500萬港元（2013年：2,800萬港元），導致淨虧損900萬港元（2013年：900萬港元）。

B 估值

所有集團的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。所有自用土地及樓宇已於匯報日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，以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售作出重估。在扣除相關遞延稅項撥備900萬港元（2013年：5,000萬港元）後，由此估值產生的重估盈餘5,200萬港元（2013年：3.05億港元），已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備帳（附註10A）。

13 服務經營權資產

截至2014年6月30日止半年度內，根據兩鐵合併的服務經營權安排，集團對從九廣鐵路公司（「九鐵公司」）租借回來的鐵路及巴士系統進行替換及升級（「額外經營權財產」）的支出為7.74億港元（2013年：4.75億港元），而與深圳市軌道交通龍華綫有關的服務經營權資產增加的開支為1.37億港元（2013年：2.32億港元）。

14 在建鐵路工程

A 公司的在建鐵路工程

在建鐵路工程項目變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	淨開支	已耗用政府 現金資助 (附註20)	應償還政府 現金資助的 本金及利息	於6月30日/ 12月31日結餘
於2014年6月30日（未經審核）					
西港島綫項目	-	1,172	(20)	165	1,317
南港島綫（東段）項目	8,821	1,456	-	-	10,277
觀塘綫延綫項目	2,727	567	-	-	3,294
	11,548	3,195	(20)	165	14,888
於2013年12月31日（已審核）					
西港島綫項目	-	1,441	(1,441)	-	-
南港島綫（東段）項目	5,410	3,411	-	-	8,821
觀塘綫延綫項目	2,048	679	-	-	2,727
	7,458	5,531	(1,441)	-	11,548

14 在建鐵路工程 (續)

A 公司的在建鐵路工程 (續)

(i) 西港島綫項目

香港特區政府就西港島綫項目給予公司的現金資助乃受一項還款機制所規限。根據該機制，公司須於西港島綫開始商業營運後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差額（連同利息）。截至2014年6月30日止半年度內，公司根據還款機制確認了應向香港特區政府償還本金1.40億港元及利息2,500萬港元之還款金額（2013年：無）。

於2014年6月30日後，公司已就西港島綫的最新項目造價完成預測估算，其項目預算造價將由原來預算的174億港元（包括資本化利息開支預算2億港元）上升至最新預算大約184億港元（包括資本化利息收入預算1億港元）。於2014年6月30日，公司就此項目的累計淨開支為13億港元（已扣除127億港元的政府現金資助），另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總值為4億港元。

(ii) 南港島綫（東段）項目

於2014年6月30日後，公司已就南港島綫（東段）的最新項目造價完成預測估算，其項目預算造價將由原來預算的154億港元（包括資本化利息開支預算19億港元）上升至最新預算大約167億港元（包括資本化利息開支預算15億港元）。於2014年6月30日，公司就此項目的累計淨開支為103億港元，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總值為12億港元。

(iii) 觀塘綫延綫項目

觀塘綫延綫的預算項目造價為62億港元（包括未計入資本化利息前的項目造價維持59億港元不變及資本化利息開支預算3億港元）。於2014年6月30日，公司就此項目的累計開支為33億港元，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總值為8億港元。

B 由香港特區政府委託的在建鐵路工程—廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）項目

於2008年11月24日，香港特區政府與公司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。

在2009年，基於公司日後會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段的基礎上，香港特區政府決定要求公司進行高鐵香港段的建造、測試及通車試行。於2010年1月26日，香港特區政府與公司就高鐵香港段的建造及通車試行訂立另一份委託協議（「高鐵香港段委託協議」）。按照高鐵香港段委託協議，公司負責自行或促使他人就高鐵香港段的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高鐵香港段的擁有人，則負責承擔該等活動的總成本（「委託成本」）的全數及就此進行融資，並按照經同意的付款時間表向公司支付45.90億港元（「項目管理費」）。截至2014年6月30日及本中期報告發表日，公司已收到香港特區政府按付款時間表所支付的款項。

根據高鐵香港段委託協議，倘若大幅修改委託活動的進行計劃有可能導致公司的項目管理責任或成本大幅增加或減少，則公司以及香港特區政府須真誠磋商並以同意增加或視乎情況減少項目管理費。此外，根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府支付的若干金額（包括項目管理費）設有每年最高限額20億港元，而總限額則為100億港元。

倘若公司違反高鐵香港段委託協議，香港特區政府有權向公司提出申索，並根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府可就其因公司在履行高鐵香港段委託協議下之義務所犯的疏忽或公司違反高鐵香港段委託協議所產生的虧損而獲得彌償。根據高鐵香港段委託協議，公司就高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議所產生或相關的總法律責任（傷亡除外），僅限於公司過去及將來根據高鐵香港段初步委託協議向香港特區政府收取的若干特定金額以及公司過去及將來根據高鐵香港段委託協議向香港特區政府收取的費用之合計總值。

14 在建鐵路工程 (續)

B 由香港特區政府委託的在建鐵路工程—廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目 (續)

於2014年4月，公司宣布高鐵香港段項目的建造年期須要延長，現時預計該鐵路將於2017年通車並提供客運服務(「經修訂時間表」)。於2014年7月，公司向香港特區政府提供了高鐵香港段項目最新的造價估算(715.2億港元，當中包括未來保險及項目管理費用)。香港特區政府仍在審視經修訂時間表及項目成本的最新估算，而公司正積極配合香港特區政府，提供所需的額外資料，協助香港特區政府進行審視工作。鑑於(i)高鐵香港段委託協議列明，香港特區政府須全數承擔委託成本及就此進行融資；(ii)(截至2014年6月30日及本中期報告發表日)尚未開始根據高鐵香港段委託協議就同意項目管理費變動進行磋商；及(iii)(截至2014年6月30日及本中期報告發表日)關於制定經修訂時間表方面，公司並未收到香港特區政府向公司提出任何申索通知，故此公司未能可靠地估算因制定經修訂時間表對公司所產生的財政影響(如有)。公司將不時重新評估情況。

15 發展中物業

截至2014年6月30日止半年度內及截至2013年12月31日止年度內的發展中物業變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷 從發展商 收取的款項	轉撥至 利潤或虧損	匯兌差額	於6月30日/ 12月31日 結餘
於2014年6月30日(未經審核)						
機場鐵路物業發展項目	-	2	(2)	-	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,145	83	(8)	-	-	1,220
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	5,976	38	(2,379)	-	-	3,635
南港島綫(東段)物業發展項目	939	51	-	-	-	990
觀塘綫延綫物業發展項目	275	39	-	-	-	314
深圳市物業發展項目	2,898	229	-	-	(69)	3,058
	11,233	442	(2,389)	-	(69)	9,217
於2013年12月31日(已審核)						
機場鐵路物業發展項目	-	4	(4)	-	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,150	61	(6)	(60)	-	1,145
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	5,906	81	-	(11)	-	5,976
南港島綫(東段)物業發展項目	692	247	-	-	-	939
觀塘綫延綫物業發展項目	175	100	-	-	-	275
深圳市物業發展項目	2,507	320	-	-	71	2,898
	10,430	813	(10)	(71)	71	11,233

16 待售物業

百萬港元	於2014年6月30日 (未經審核)	於2013年12月31日 (已審核)
待售物業		
- 按原值	1,049	1,054
- 按可實現淨值	51	51
	1,100	1,105

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，待售物業的可實現淨值已扣除600萬港元(2013年12月31日：600萬港元)的撥備。

未經審核的中期財務報告附註

17 財務衍生工具資產及負債

財務衍生工具資產及負債的名義金額及公允價值如下：

百萬港元	於2014年6月30日(未經審核)		於2013年12月31日(已審核)	
	名義金額	公允價值	名義金額	公允價值
財務衍生工具資產				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	3,491	9	3,491	10
– 現金流量對沖	87	3	102	3
– 不符合對沖會計	183	1	124	4
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	2,405	17	1,629	13
– 現金流量對沖	1,249	92	–	–
利率掉期				
– 公允價值對沖	900	76	2,563	85
	8,315	198	7,909	115
財務衍生工具負債				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	124	2	47	3
– 不符合對沖會計	–	–	27	–
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	417	41	5,856	75
– 現金流量對沖	1,187	164	1,887	227
利率掉期				
– 公允價值對沖	1,150	45	1,150	65
– 現金流量對沖	900	18	1,482	19
	3,778	270	10,449	389
總計	12,093		18,358	

18 應收帳項、按金及預付款項

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一個工作日結算，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一個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。
- (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。
- (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。

18 應收帳項、按金及預付款項 (續)

應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	於2014年6月30日 (未經審核)	於2013年12月31日 (已審核)
未到期款項	1,712	2,596
30日過期未付	311	387
60日過期未付	52	50
90日過期未付	9	9
超過90日過期未付	5	4
應收帳項總額	2,089	3,046
按金及預付款項	567	575
	2,656	3,621

在2014年6月30日，未到期款項中與物業發展有關的款項為3.59億港元(2013年12月31日：13.89億港元)。

19 重大關連人士交易

香港特區政府財政司司長法團受香港特區政府委託，持有公司約76.4%的已發行股本，為公司的最大股東。根據HKAS 24(2009年修訂)「關連人士的披露」，除香港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，並須於本中期財務報告中另行申明。

於2014年6月30日，集團因重大關連人士交易應收/應付香港特區政府及其他關連人士金額如下：

百萬港元	於2014年6月30日 (未經審核)	於2013年12月31日 (已審核)
應收下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	1,160	600
– 九鐵公司	6	9
– 聯營公司	70	45
	1,236	654
應付下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	3,145	4
– 九鐵公司	1,201	1,371
– 聯營公司	–	13
	4,346	1,388

於2014年6月30日，應收香港特區政府款項包括與沙田至中環綫預備工程有關的可收回帳款，西港島綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫項目的必要公共基建工程的可收回支出，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，有關西鐵物業發展的應收代理費和可收回支出，以及其他委託和維修工程的應收帳項及保證金。於2014年6月30日應付香港特區政府款項乃有關2013年的應付末期股息(附註7)，根據西港島綫項目(附註14A)還款機制之應償還政府現金資助的本金及利息以及關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

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。應付九鐵公司款項乃關於輕鐵綫沿綫物業發展項目的協議款項及相關應付利息，以及有關兩鐵合併每年定額付款及非定額付款的應計部分。

未經審核的中期財務報告附註

19 重大關連人士交易 (續)

應收聯營公司款項主要包括應收與八達通卡有限公司有關日常八達通卡交易的款項、應收Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (「TBT」)有關車廠和車廠設備租金和給予TBT的未償還貸款、向北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵」)提供員工借調及其他支援服務的應收費用，以及應收London Overground Rail Operations Ltd (「LOROL」)有關管理服務的費用。應付聯營公司款項乃有關TBT所提供的列車維修服務的應付費用。

截至2014年6月30日止半年度內，應付/已付香港特區政府財政司司長法團的現金股息為29.71億港元(2013年：23.95億港元)。就向香港特區政府提供的項目管理活動，集團所確認有關高鐵香港段項目的收入為3.83億港元(2013年：3.62億港元)，而有關沙中綫項目則為3.31億港元(2013年：3.08億港元)。

集團與香港特區政府在過往年度訂立並於本期仍適用，以及因兩鐵合併而與九鐵公司進行的重大關連交易已於集團2013年12月31日止年度的已審核帳項內陳述。

截至2014年6月30日止半年度內，集團曾與其聯營公司—八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)、TBT、京港地鐵及LOROL進行下列交易：

百萬港元	截至2014年 6月30日止半年度	截至2013年 6月30日止半年度
八達通集團		
– 已付或應付予八達通集團的中央結算服務費用	66	62
– 已收或應收自八達通集團有關增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務及提供倉庫儲存服務的費用	18	15
– 已收來自八達通集團的股息	20	34
TBT		
– 已付或應付予TBT有關斯德哥爾摩地鐵列車維修及其他支援服務的費用	341	320
– 已收或應收自TBT有關車廠和車廠設備租金及其他支援服務的費用	73	66
京港地鐵		
– 已收或應收自京港地鐵有關員工借調及其他支援服務的費用	14	17
LOROL		
– 已收來自LOROL的股息	4	–
– 已收或應收自LOROL有關管理服務的費用	10	–

20 應付帳項及應計費用

以到期日劃分的應付帳項分析如下：

百萬港元	於2014年6月30日 (未經審核)	於2013年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	3,754	4,820
30日至60日內到期	2,621	2,031
60日至90日內到期	811	534
90日後到期	2,586	2,351
	9,772	9,736
租金及其他可退還按金	2,748	2,657
應計僱員福利	1,521	1,380
應付予其他股東之股息(附註7)	915	–
西港島綫項目尚未使用的政府現金資助(附註14A)	–	20
	14,956	13,793

21 貸款及其他債務

集團在截至2013年及2014年6月30日止半年度內發行的票據包括：

百萬港元	截至2014年6月30日止半年度		截至2013年6月30日止半年度	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	550	544	1,398	1,361

截至2014年6月30日止半年度內，附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行了8,000萬澳元（或5.50億港元）（2013年：7.00億港元）的票據，而公司則並沒有發行任何債券（2013年：9,000萬美元（或6.98億港元））。由附屬公司發行的票據獲公司無條件及不可撤銷的擔保，屬於MTR Corporation (C.I.) Limited的直接、無抵押、無條件債務，並與MTR Corporation (C.I.) Limited的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

截至2014年6月30日止半年度內，集團贖回非上市債券5.00億港元（2013年：23.06億港元），並贖回6.00億美元（或46.58億港元）的上市債券（2013年：無）。

22 遞延稅項資產及負債

A 截至2014年6月30日止半年度內及截至2013年12月31日止年度內的遞延稅項資產及負債變動如下：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過相關折舊的折舊免稅額	物業重估	撥備及其他暫時差異	現金流量對沖	稅務虧損	
2014年6月30日（未經審核）						
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）	112	-	(25)	-	-	87
在儲備列支	-	9	-	7	-	16
匯兌差額	2	-	1	-	-	3
於2014年6月30日結餘	9,947	507	(54)	(17)	(17)	10,366
2013年12月31日（已審核）						
於2013年1月1日結餘	9,332	440	(182)	(12)	(12)	9,566
在綜合損益表內列支/（計入）	506	-	19	-	(5)	520
在儲備列支/（計入）	-	58	136	(12)	-	182
匯兌差額	(5)	-	(3)	-	-	(8)
於2013年12月31日結餘	9,833	498	(30)	(24)	(17)	10,260

B 於綜合資產負債表中確認的遞延稅項資產及負債如下：

百萬港元	於2014年6月30日 （未經審核）	於2013年12月31日 （已審核）
遞延稅項資產淨額	(31)	(29)
遞延稅項負債淨額	10,397	10,289
	10,366	10,260

未經審核的中期財務報告附註

23 股本及其他法定資本儲備

股本及其他法定資本儲備組成部分如下：

百萬港元	於2014年6月30日 (未經審核)	於2013年12月31日 (已審核)
股本	44,521	5,798
其他法定資本儲備	–	38,644
	44,521	44,442

A 股本

	於2014年6月30日 (未經審核)		於2013年12月31日 (已審核)	
	股份數目	百萬港元	股份數目	百萬港元
法定：(附註23A(i))				
每股普通股面值1.00港元(附註23A(ii))	–	–	6,500,000,000	6,500
普通股，已發行及繳足：				
於1月1日	5,798,541,650	5,798	5,793,196,650	5,793
於2014年3月3日前因行使僱員認股權而發行之股份	143,500	1	5,345,000	5
於2014年3月3日過渡至無面值股份制度(附註23A(iii))	–	38,647	–	–
於2014年3月3日或之後因行使僱員認股權而發行之股份	2,511,700	75	–	–
於6月30日/12月31日	5,801,196,850	44,521	5,798,541,650	5,798

附註：

- (i) 在2014年3月3日開始生效的新香港《公司條例》(第622章)下，法定股本的概念不再存在。
- (ii) 根據新香港《公司條例》(第622章)第135條，公司股份自2014年3月3日起不再有面值或票面價值。該轉變對已發行股份的數量或任何成員的相對權利沒有影響。
- (iii) 根據新香港《公司條例》(第622章)附表11第37條的過渡性條文，股份溢價及資本儲備的貸方餘額已於2014年3月3日成為公司股本的一部分。

B 其他法定資本儲備

百萬港元	於2014年6月30日 (未經審核)	於2013年12月31日 (已審核)
於1月1日	38,644	38,488
於2014年3月3日前已行使的僱員認股權	3	156
於2014年3月3日過渡至無面值股份制度(附註23A(iii))	(38,647)	–
於6月30日/12月31日	–	38,644

在2014年3月3日前，股份溢價指股份發行價超逾其面值的數額。股份溢價帳項的用途受前身香港《公司條例》(第32章)第48B條的規管。根據公司章程，資本儲備只供用作繳付分配予公司股東，並列作繳足紅股的未發行股份。

根據新香港《公司條例》(第622章)附表11第37條的過渡性條文，股份溢價及資本儲備的貸方餘額已於2014年3月3日成為公司股本的一部分(附註23A)。自2014年3月3日起股本的用途受新香港《公司條例》(第622章)的規管。

23 股本及其他法定資本儲備 (續)

C 在截至2014年6月30日止半年度內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	加權平均 行使價 港元	已收款項/從以股份為基礎 的僱員資本儲備撥入		
			股本 百萬港元	股份溢價 百萬港元	總計 百萬港元
於2014年3月3日前已行使的僱員認股權：					
– 2007年認股權計劃	143,500	21.51	1	3	4
於2014年3月3日過渡至無面值股份制度 (附註23A(iii))	-	-	3	(3)	-
於2014年3月3日或之後已行使的僱員認股權：					
(附註23C(i))					
– 2007年認股權計劃	2,511,700	25.57	75	-	75
	2,655,200		79	-	79

附註：

(i) 自新香港《公司條例》(第622章)於2014年3月3日開始生效後，當認股權被行使時，有關金額會從以股份為基礎的僱員資本儲備直接撥入至股本帳內。

D 尚未行使認股權數目的變動如下：

	截至2014年6月30日止半年度		截至2013年6月30日止半年度	
	新入職僱員 認股權計劃	2007年 認股權計劃	新入職僱員 認股權計劃	2007年 認股權計劃
於1月1日尚未行使	84,500	73,001,100	297,500	57,087,100
於期內授出	-	19,895,500	-	21,605,000
於期內行使	-	(2,655,200)	(213,000)	(4,084,500)
於期內沒收	-	(654,500)	-	(325,000)
於6月30日尚未行使	84,500	89,586,900	84,500	74,282,600
於6月30日可行使	84,500	50,272,400	84,500	37,047,600

E 截至2014年6月30日止半年度內，公司根據其2007年認股權計劃，於2014年5月23日向公司及其中一間附屬公司的若干合資格僱員(「承授人」)提出授予共19,895,500股股份的認股權，並於2014年5月30日悉數獲承授人接納。

24 財務工具的公允價值計量

根據HKFRS 13「公允價值計量」，公允價值計量的級別是按照用以估值的數據之可觀察性和重要性來釐定。有關級別如下：

第一級：公允價值以第一級別的數據來計算，即於計算日以相同資產或負債在活躍市場中未經調整的報價

第二級：公允價值以第二級別的數據來計算，即未能符合第一級別的可觀察到的數據及不使用不可觀察到的重要數據。不可觀察到的數據是市場未能提供的數據

第三級：公允價值以不可觀察得到的重要數據來計算

未經審核的中期財務報告附註

24 財務工具的公允價值計量 (續)

A 按公允價值列帳的財務資產及負債

以下所有財務工具均經常性地以公允價值計量。公允價值計量以公允價值級別架構分類如下：

百萬港元	於2014年6月30日的 公允價值 (未經審核)	於2014年6月30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	13	–	13
– 貨幣掉期	109	–	109
– 利率掉期	76	–	76
	198	–	198
證券投資	515	515	–
	713	515	198
財務負債			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	2	–	2
– 貨幣掉期	205	–	205
– 利率掉期	63	–	63
	270	–	270

百萬港元	於2013年12月31日的 公允價值 (已審核)	於2013年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
財務資產			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	17	–	17
– 貨幣掉期	13	–	13
– 利率掉期	85	–	85
	115	–	115
證券投資	472	472	–
	587	472	115
財務負債			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	3	–	3
– 貨幣掉期	302	–	302
– 利率掉期	84	–	84
	389	–	389

沒有財務工具採用第三級的方式計算公允價值。截至2013年及2014年6月30日止半年度內，沒有財務工具的計量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。

24 財務工具的公允價值計量 (續)

A 按公允價值列帳的財務資產及負債 (續)

集團主要以貼現現金流量估值法 (此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量) 釐定借貸及財務衍生工具的公允價值。對於利率掉期合約、貨幣掉期合約和外匯遠期合約，所採用的貼現率是根據相關貨幣於結算日的掉期利率曲線來釐定，匯兌外幣為本地貨幣時會採用結算日的期末匯率。

B 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2014年6月30日及2013年12月31日，除下列資本市場借貸工具及其他債務外，集團不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面價值與其公允價值並沒有重大分別。有關的帳面價值及公允價值如下：

百萬港元	於2014年6月30日		於2013年12月31日	
	帳面價值	公允價值	帳面價值	公允價值
資本市場借貸工具	14,021	14,974	18,491	19,172
其他債務	387	472	380	439

以上公允價值計量屬第二級。集團主要以貼現現金流量估值法 (此法利用目前的市場利率來貼現未來合約的現金流量) 釐定資本市場借貸工具及其他債務的公允價值。所採用的貼現率是根據相關貨幣於結算日的掉期利率曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用結算日的期末匯率。

25 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經營利潤與經營活動產生的現金對帳如下：

百萬港元	截至2014年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2013年 6月30日止半年度 (未經審核)
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	7,831	7,332
調整項目：		
- 陳舊存貨撥備減少	(1)	(2)
- 出售固定資產虧損	9	11
- 攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益	(11)	(7)
- 衍生工具公允價值(增加)/減少	(3)	4
- 重估證券投資的未實現(收益)/虧損	(1)	4
- 以股份為基礎的僱員支出	23	22
- 匯兌(收益)/虧損	(4)	5
未計營運資金變動前經常性業務的經營利潤	7,843	7,369
應收帳項、按金及預付款項增加	(54)	(187)
存料與備料增加	(53)	(62)
應付帳項及應計費用增加	1,116	735
經營活動產生的現金	8,852	7,855

未經審核的中期財務報告附註

26 資本性承擔

A 於2014年6月30日未償付而又未在帳項內撥備的資本性承擔如下：

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
於2014年6月30日（未經審核）					
已核准但尚未簽約	5,141	-	1,261	47	6,449
已核准及已簽約	5,691	2,364	561	2,003	10,619
	10,832	2,364	1,822	2,050	17,068
於2013年12月31日（已審核）					
已核准但尚未簽約	3,017	-	89	3	3,109
已核准及已簽約	5,602	4,439	500	2,363	12,904
	8,619	4,439	589	2,366	16,013

B 香港客運業務、車站商務及其他業務方面的資本性承擔包括：

百萬港元	改善及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
於2014年6月30日（未經審核）				
已核准但尚未簽約	2,340	418	2,383	5,141
已核准及已簽約	685	199	4,807	5,691
	3,025	617	7,190	10,832
於2013年12月31日（已審核）				
已核准但尚未簽約	1,432	247	1,338	3,017
已核准及已簽約	529	199	4,874	5,602
	1,961	446	6,212	8,619

27 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2014年8月25日經董事局核准。

審閱報告致香港鐵路有限公司董事局

(在香港註冊成立的有限公司)

引言

我們已審閱列載於第34頁至第56頁的中期財務報表，此中期財務報表包括香港鐵路有限公司於2014年6月30日的綜合資產負債表與截至該日止六個月期間的相關綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表以及附註解釋。根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》（「上市規則」），上市公司必須符合上市規則中的相關規定和香港會計師公會頒布的《香港會計準則》第34號 — 「中期財務報告」編製中期財務報表。董事須負責根據《香港會計準則》第34號編製及列示中期財務報表。

我們的責任是根據我們的審閱對中期財務報表作出結論，並按照我們雙方所協定的應聘條款，僅向全體董事局報告。除此以外，我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

審閱範圍

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第2410號 — 「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。中期財務報表審閱工作包括向主要負責財務和會計事項的人員作出查詢，並採用分析和其他審閱程序。由於審閱的範圍遠較按照《香港審計準則》進行的審計範圍為小，所以不能保證我們會注意到在審計中可能會被發現的所有重大事項。因此我們不會發表審計意見。

結論

根據我們的審閱工作，我們並沒有注意到任何事項，使我們相信於2014年6月30日的中期財務報表在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第34號 — 「中期財務報告」編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環
遮打道10號
太子大廈8樓
2014年8月25日



香港鐵路有限公司

香港九龍灣

德福廣場港鐵總部大樓

香港郵政總局信箱9916號

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

www.mtr.com.hk

股份代號：66