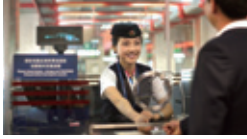


# 同心同路 創優增值

2015 中期報告





## 摘要

### 財務

- 總收入上升3.8%至202.10億港元；未計中國內地及國際附屬公司前的收入增加6.9%至140.29億港元
- 除稅後股東應佔基本業務利潤
  - 經常性業務利潤 45.16億港元 上升7.9%
  - 物業發展利潤 23.11億港元 上升21.08億港元
  - 68.27億港元 上升55.5%
- 物業發展利潤主要包括來自出售「緻藍天」(「日出康城」第三期)全數1,648個住宅單位的利潤
- 股東應佔基本業務利潤之每股盈利為1.17港元
- 計入投資物業重估後，股東應佔淨利潤上升3.5%至81.89億港元
- 淨資產增加2.4%至1,673.55億港元；淨負債權益比率為9.1%
- 宣派中期股息每股0.25港元(可選擇以股代息)

### 香港客運業務

- 列車服務準時程度維持99.9%
- 香港客運業務乘客量增加4.4%至9.494億人次
- 港島綫西延的西營盤站於2015年3月開始投入服務
- 批出33億港元的合約以更換訊號系統，並批出60億港元的合約以更換全部93列於市區運作的第一代八卡列車

### 香港物業及其他業務

- 已批出天榮站地塊和「日出康城」第六期及第七期和元朗站地塊(公司為代理人)的物業發展項目招標

### 中國內地及國際業務

- MTR Express於2015年3月開始在瑞典提供客運服務
- MTR Crossrail於2015年5月開始倫敦 Crossrail 第一期的營運
- 北京京港地鐵有限公司草簽了北京地鐵十六號綫的特許經營協議
- 深圳「天頌」的預售反應良好，首兩批推出的708個單位已售出超過99%

### 香港網絡拓展

- 高鐵香港段方面，公司作為項目管理人已於2015年6月底通知香港特區政府，該項目以2018年第三季(包括計劃應變期)為經修訂目標完工時間表，和853億港元為經修訂造價估算(根據經修訂時間表，包含備用資金)。政府正檢視上述估算
- 南港島綫(東段)以2016年年底開始提供客運服務為目標。建造成本的上漲及其他挑戰使項目造價估算進一步上升至169億港元(未計算資本化利息)
- 觀塘綫延綫項目經修訂的目標完工時間表現為2016年第三或第四季，而經修訂項目造價為72億港元(未計算資本化利息)



## 目錄


2	香港營運網絡及未來支綫
4	主席函件
8	行政總裁回顧及展望
28	主要數據
29	公司管治及其他資料
41	綜合損益表
42	綜合全面收益表
43	綜合財務狀況表
44	綜合權益變動表
45	綜合現金流量表
46	未經審核的中期財務報告附註
65	審閱報告

# 香港營運網絡及未來支綫

## 地圖說明

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

## 現有網絡

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

## 興建中項目

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

## 未來可建支綫

-  北港島綫
-  北環綫
-  南港島綫(西段)
-  延綫至中環南

## 公司所擁有/發展/管理的物業

- 01 德福花園/德福廣場一期及二期
- 02 環球大廈
- 03 海富中心
- 04 旺角中心
- 05 綠楊新邨/綠楊坊
- 06 新葵芳花園
- 07 新葵興花園
- 08 東昌大廈
- 09 康怡花園/康山花園
- 10 康澤花園
- 11 康威花園/無限極廣場
- 12 峻峰花園
- 13 新翠花園
- 14 修頓花園
- 15 杏花邨/杏花園/杏花新城
- 16 柏景臺
- 17 欣景花園
- 18 盈翠半島/青衣城
- 19 東堤灣畔/東薈城/諾富特東薈城酒店/海堤灣畔/藍天海岸/映灣園
- 20 帝柏海灣/維港灣/柏景灣/君滙港/中銀中心/滙豐中心/奧海城一期/奧海城二期
- 21 漾日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景滙/香港W酒店/環球貿易廣場/香港麗思卡爾頓酒店
- 22 國際金融中心一期/國際金融中心二期/國際金融中心商場/四季酒店/Four Seasons Place
- 23 將軍澳豪庭/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/緻藍天
- 35 御龍山
- 36 銀湖·天峰
- 37 名城/盛薈/盛世
- 38 濠岸8號
- 39 龍門/龍門二期
- 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

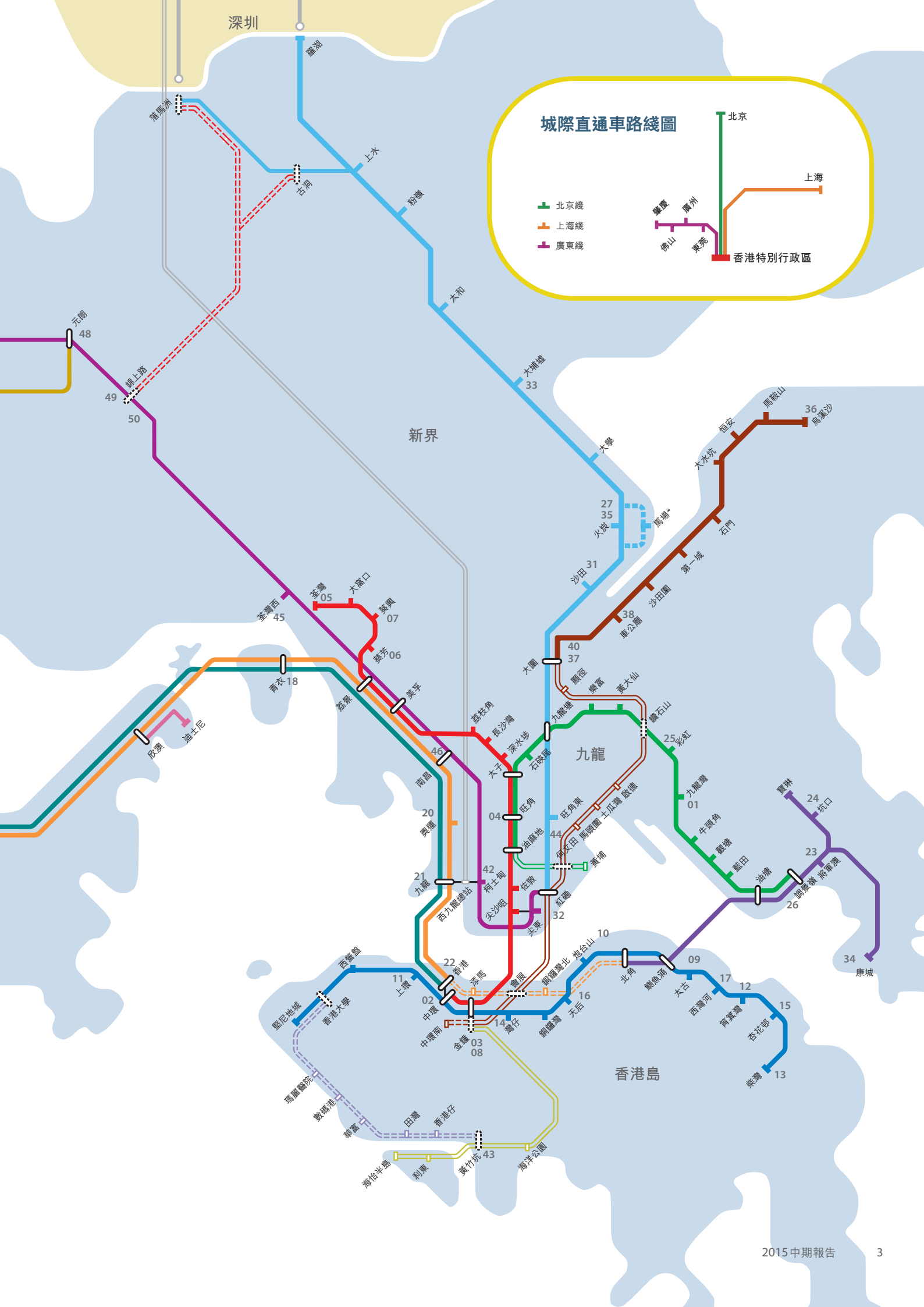
## 西鐵綫物業發展(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

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



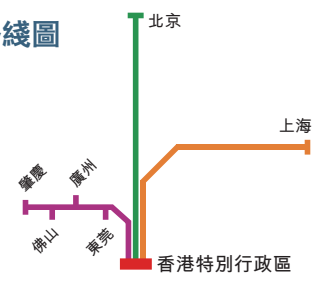
## 《鐵路發展策略2014》建議的鐵路項目

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



城際直通車路線圖

- 北京線
- 上海線
- 廣東線



要業務達致真正的可持續發展，我們必須以負責任的態度經營業務 — 平衡持份者當前和未來的需要，並在各項業務中貫徹公司達致長遠成功所需的可持續發展理念。



## 致各股東及其他有關人士：

2015年上半年，港鐵的香港業務穩步增長，在中國內地及海外的拓展計劃亦取得進一步發展。公司在香港的客運服務維持世界級的服務表現，而車站商務及物業租賃業務亦受惠於香港的經濟增長。由於本港一手住宅需求殷切，「緻藍天」(「日出康城」第三期)銷情強勁，多項物業發展項目亦成功批出。

港島綫西延最後一個車站西營盤站於3月29日投入服務，標誌著港島綫西延全面運作，並深受居民及乘客歡迎。餘下四個香港鐵路拓展項目的工程於期內繼續取得進展，但仍需面對現有及新增的挑戰，亦因此必須進一步修訂目標完工日期及/或項目造價估算。公司的董事局及各董事局委員會(特別是工程委員會)，連同管理層正全力處理項目時間表及造價。我們為這些項目建立更嚴格的管治架構，對新鐵路綫順利完成，為香港市民服務起關鍵作用。

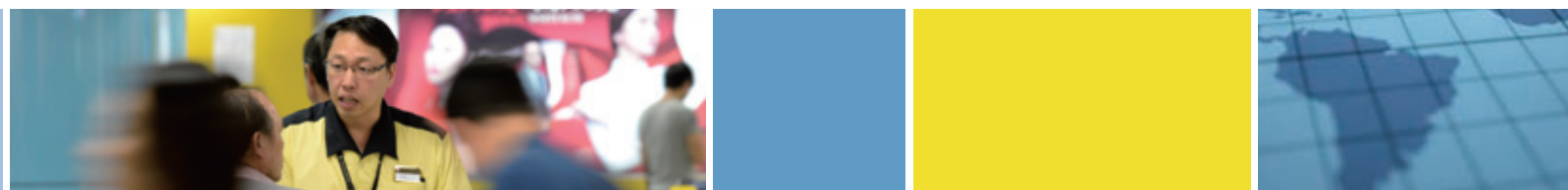
在香港以外地區，我們正在北京和悉尼興建新鐵路綫；在英國新的Crossrail鐵路服務，以及在瑞典往來斯德哥爾摩與哥德堡的城際列車服務，亦已開始營運。在深圳，公司在中國內地的首個物業發展項目「天頌」的預售反應熱烈。

公司於2015年首六個月的財務業績反映公司業務穩定增長。股東應佔除稅後的經常性利潤，即不包括物業發展利潤和投資物業重估的基本業務利潤，較去年同期上升7.9%至45.16億港元。計及除稅後物業發展利潤23.11億港元，不包括投資物業重估的基本業務利潤上升55.5%至68.27億港元。若包括投資物業重估，股東應佔淨利潤為81.89億港元，即每股基本盈利為1.40港元。董事局建議派發中期股息每股0.25港元。

## 建立長遠價值

憑藉在公共運輸方面的專長，公司能夠進軍香港以外地區的鐵路及相關行業，邁向成為具領導地位的跨國企業的長遠目標，同時不斷提升公司在香港的核心業務。





在香港，公司每年投資逾60億港元維修及更新鐵路資產，以維持全球領先的服務水平。此外，公司最近還斥資約100億港元更換訊號系統及現時行走市區路綫的93列八卡列車。

隨著公司的鐵路延綫項目取得進展及鐵路網絡不斷擴大，公司肩負連繫社區，使鐵路成為香港運輸系統骨幹的重任。公司將繼續支持政府為香港市民建設新鐵路。

公司正在擴展香港的商場組合，包括在大圍及「日出康城」開設新商場，以及擴充「青衣城」及「德福廣場」兩個現有商場，增加約120,620平方米(總樓面面積)的零售空間，令現有零售組合的應佔總樓面面積增加約40%。公司將繼續批出香港的物業發展組合，同時發掘鐵路沿綫其他物業發展項目的機會。

公司在中國內地、澳洲、英國和瑞典的業務發展繼續穩健地向前推進。公司正在這些國家開拓新商機，包括在北京興建一條新鐵路綫(北京地鐵十六號綫)、競投重新批出的英國 London Overground 特許經營權，以及瑞典 Pendeltåg 的營運及維修特許經營權。

## 企業責任

要業務達致真正的可持續發展，我們必須以負責任的態度經營業務——平衡持份者當前和未來的需要，並在各項業務中貫徹公司達致長遠成功所需的可持續發展理念。

我們認為，良好的企業管治是確保公司在平衡所有業務相關人士的利益下達致完善管理的關鍵。良好的企業管治有利公司履行企業責任，並提升抗逆能力以應對未來的挑

戰。為加強管治，董事局於過去12個月增設了工程委員會及風險委員會。

公司秉持負責任的營運方針，包括為所有服務使用者提供一個安全的環境、妥善滿足甚至超越客戶的期望、挽留和培育員工、管理業務營運對環境的影響、與供應商及夥伴合作；更重要的是，對業務所在地的社區作出正面貢獻。港鐵以可持續財務模式作為發展基礎，得以為投資者提供合理回報，同時作為一間以關懷備至的服務、連繫和建設社區的負責任企業。過去15年來，公司是披露可持續發展資料的先驅，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。今年5月，我們出版了耳目一新、方便閱覽的印刷版和網上版《可持續發展報告2014》。

## 負責任地營運

港鐵訓練有素、敬業樂業的員工時刻確保列車服務達到世界級水平。於2015年首六個月，公司安全表現有所提升，尤其是香港的重鐵網絡，證明公司對「安全第一」的文化絕不妥協。公司重鐵網絡的列車按照編定班次行走及乘客車程的準時程度均維持於99.9%，並僅有五宗長達31分鐘或以上的延誤是因港鐵可控制之因素所致，表現堪稱為領先全球。

於2015年上半年，透過「用心聽·用心做」計劃，我們繼續提升和改善香港的交通網絡，以滿足乘客與日俱增的需要。有關措施包括加密列車班次、透過增設地面升降機及公共洗手間方便乘客、改善乘客資訊顯示系統以加強與乘客溝通。票價方面，公司目前每年提供總值22億港元的優惠及推廣予小童、學生、長者及經常乘搭港鐵的乘客。在2015/16年度，我們更額外推出總值逾5億港元的票價推廣計劃。

# 主席函件

在員工方面，我們於今年上半年透過舉辦更多招聘日和車站內的招聘活動，繼續在香港招募各級人才。因應公司在香港以外地區的業務日益增長，我們於3月制定了環球外派政策，以促進全球的人力資源調配，並在全球各地提供一致的員工調派條款。

我們的目標是成為全球最有效利用資源及保持生態可持續性的鐵路與物業服務公司之一。

鐵路服務方面，因應全球人口不斷增長並且日趨城市化，由電力推動的集體運輸鐵路被公認為最符合環境可持續性的運輸方式。我們相信，公司對環境最顯著的貢獻在於我們的服務避免了對環境造成的破壞。舉例說，相對使用其他交通工具，公司為業務所在地的城市提供高效的集體運輸鐵路服務，令空氣更潔淨、減少道路擠塞，以及更能善用有限土地資源。

在環境方面，我們著重實施提升能源效益的措施，並於各營運範疇推行環境管理系統，及執行針對性的措施，例如「港鐵商場廚餘減少約章」獎勵計劃，有效地鼓勵我們的商場租戶減少廚餘。

我們與供應商及業務夥伴緊密合作，以達致質量、效益及履行企業責任的共同目標。我們繼續要求供應商恪守《供應商行為守則》的規定。該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。

## 貢獻社群

### 青少年

「'Friend' 出光輝每一程」師友及生活技能培訓計劃現已舉辦了六年。今年計劃為120名來自觀塘區的中學生和港鐵較年青的員工配對。由港鐵員工擔任導師或港鐵'Friend'，在八個月的活動期間，啟發和引導這些在成長路上的中學生。以往曾參加港鐵顧客服務大使計劃的大專畢業生亦有加入「'Friend' 出光輝每一程」計劃，擔任港鐵'Friend'。於2015年7月，我們啟動了第七年的「'Train'

出光輝每一程」計劃，在暑假為約100名中學生舉辦工作坊及提供工作經驗。今年，該計劃在全球各地125個參選項目中榮獲The Association for Talent Development頒發「Excellence in Practice」獎。

## 藝術

港鐵繼續透過「港鐵車站藝術」計劃的全新精彩活動，推動藝術發展。

港鐵計劃於2015年舉行十個大型藝術展。為支持香港藝術月，中環站的「港鐵車站藝術 — 藝術管道」舉行由香港旅遊發展局主辦的展覽，展出賽馬會創意藝術中心11位著名藝術家的繪畫、雕塑和裝置作品，以創新角度探索生命和藝術的真諦。我們還透過「車站藝術表演」計劃，在香港站呈獻香港中樂團和香港舞蹈團的現場表演。

## 支持社區服務

為鼓勵港鐵員工發起各項義工活動而成立的「鐵路人 鐵路心」義工計劃，於今年踏入十周年。計劃於今年上半年已舉辦了117個項目，超過2,100名義工參與其中。期內，我們透過員工捐獻，為公益金等慈善機構籌得逾156,000港元善款。每年一度的「港鐵競步賽」將於2015年9月13日舉行，為醫院管理局健康資訊天地籌募善款。

## 企業責任獲嘉許

公司致力平衡不同界別持份者的需要，獲得本地及海外機構的表揚。

我們是多隻投資者相關指數的成份公司，包括道瓊斯亞太區可持續發展指數、富時社會責任指數，以及恒生可持續發展企業指數。

今年，我們亦獲頒發「10年Plus『商界展關懷』標誌」。於2015年上半年，公司在企業責任實務方面獲得多個獎項及證書，包括《東周刊》舉辦的「香港服務大獎2015」的「企業責任大獎」，為連續八年獲此榮譽。



## 董事局交替

我希望藉此機會正式歡迎擔任署理行政總裁七個月的梁國權先生於2015年3月16日出任公司的行政總裁。作為港鐵首位港鐵內部培養的行政總裁，梁先生在關鍵時刻肩此重任，本人深信以他豐富的經驗，定能引領港鐵締造更高成就。我亦歡迎韓志強先生加入董事局。韓先生於2015年4月7日接替韋志成先生出任發展局常任秘書長(工務)，對韋先生的寶貴貢獻，本人表示衷心謝意。本人亦歡迎劉炳章先生和黃子欣博士於2015年8月11日加入董事局為獨立非執行董事。此外，本人亦衷心感謝於2015年5月20日退任公司獨立非執行董事的施文信先生及於2015年8月11日辭任公司獨立非執行董事的方敏生女士對公司的建樹。施文信先生擔任審核委員會主席多年，貢獻良多，方女士則在引領公司的企業責任方針方面發揮關鍵作用。

在擔任董事局主席逾12年後，本人將在現屆任期於2015年12月31日屆滿後退任。自加入董事局多年以來，本人見證公司締造無數里程碑，深感振奮。我衷心祝賀獲委任為下任董事局主席的馬時亨教授(任命於2016年1月1日起生效)。馬教授於2013年7月加入董事局，擔任獨立非執行董事。馬教授之前於2002至2007年間曾擔任港鐵非執行董事，時任財經事務及庫務局局長。我深信公司在馬教授的領導下將續創高峰，並祝願他在新崗位上事事成功。

最後，本人感謝董事局同寅鼎力支持，亦感謝全體員工盡忠職守，令港鐵得以年復一年地為全球各地的乘客提供卓越服務。



主席

錢果豐博士

香港，2015年8月13日

# 行政總裁回顧及展望

港鐵於2015年上半年在香港及香港以外地區的業務取得穩定增長，並成功奠定多項重要里程碑，令財務業績表現良好，其中經常性業務增長穩健，物業發展亦為業績作出重大貢獻。



## 致各股東及其他有關人士：

港鐵於2015年上半年在香港及香港以外地區的業務取得穩定增長，並成功奠定多項重要里程碑，令財務業績表現良好，其中經常性業務增長穩健，物業發展亦為業績作出重大貢獻。然而，公司在香港的鐵路拓展項目方面，持續面對挑戰。

在香港，公司於2015年首六個月的服務繼續維持世界級表現，其中重鐵網絡的列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於99.9%。港島綫西延最後一個車站西營盤站於2015年3月通車，是公司的一個矚目里程碑。港島綫西延為香港西區帶來更便捷的交通，廣受區內社群歡迎。港島綫西延現時的每日平均乘客量約為16萬人次。

為了提升乘客在旅程中的體驗，公司透過「用心聽·用心做」計劃，不斷提升服務和設施的水平，以回應乘客的需要。自2015年3月以來，馬鞍山綫、將軍澳綫及港島綫，以及部分輕鐵路綫每星期已合共增加541班列車班次，令

每星期的整體載客量增加約42萬人次。為了令乘客更感舒適、出入更感便利，公司繼續進行車站改善措施，包括增設連接地面與車站大堂的升降機、闊閘機及公共洗手間。公司亦已作出投資，提供更新穎和更全面的方式與乘客保持溝通。

為維持優質鐵路服務，公司每年投資逾60億港元來維修及更新香港的鐵路資產。在這資產更新計劃之上，公司最近還斥資33億港元更新六條香港鐵路綫和機場快綫的訊號系統，並投入60億港元更換行走市區的全部93列第一代八卡列車。

公司的物業發展業務受惠於本港一手住宅市場的良好氣氛，並於2015年上半年積極進行招標，「日出康城」第六期、天樂站地塊及「日出康城」第七期項目已於期內全部批出。三個發展項目全面落成後，將可合共提供約5,150個住宅單位。作為「日出康城」第七期物業發展項目招標的一部分，港鐵將保留44,500平方米（總樓面面積）的商場，該商場預



計於2020年第四季開幕。公司作為九廣鐵路公司(「九鐵公司」)相關附屬公司代理人，已於2015年8月6日將元朗站物業發展項目批出予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司成協有限公司。香港物業銷售方面，公司於2015年4月預售「緻藍天」(「日出康城」第三期)，全部1,648個單位經已售出。

在香港以外地區，公司的業務繼續向前邁進。在深圳，公司在中國內地的首個物業發展項目「天頌」展開預售，反應熱烈。在北京，港鐵的合營公司 — 北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵公司」)的北京地鐵十四號綫第二期已於去年年底通車，而第三期工程正在進行，預期於今年年底通車。京港地鐵公司亦草簽了北京地鐵十六號綫的「公私合營」特許經營協議，這是北京市另一條鐵路綫，全長50公里，第一期預期於2016年通車。在英國，London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)於2015年5月31日接管了West Anglia Inner路綫的營運，網絡路綫總長度因而增加43公里；同日，MTR Corporation (Crossrail) Limited(「MTR Crossrail」)開始營運London Crossrail服務的第一期路綫。在瑞典，公司於2015年3月推出全新MTR Express(「MTRX」)服務，連接斯德哥爾摩和哥德堡。

香港餘下四個鐵路拓展項目的工程取得合理進展。於2015年上半年，兩個由港鐵管理並由政府擁有的項目 — 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)和沙田至中環綫奠定了多項里程碑，其中在高鐵香港段方面包括牛潭尾至大江埔段隧道的貫通，以及西九龍總站北面地庫B3層橫向永久支撐工程完成。沙田至中環綫方面，顯徑站平頂及啓德站至新

鑽石山站的隧道貫通均為重要事件。兩個由港鐵擁有的鐵路項目 — 南港島綫(東段)和觀塘綫延綫亦締造多項里程碑，包括金鐘站的挖掘工程大致完成、南港島綫(東段)在南區展開列車測試，以及觀塘綫延綫的何文田站完成結構工程。

儘管上述項目的工程取得成果和整體進展，但公司仍繼續面對施工困難和挑戰。因此，公司為項目造價估算及/或預計完工時間表作出了進一步修訂。

高鐵香港段方面，公司作為項目管理人已於2015年6月底通知政府，該項目以2018年第三季(包括計劃應變期)為經修訂目標完工時間表和853億港元為經修訂目標造價(根據經修訂時間表，包含備用資金)。政府正檢視上述估算。正如之前所公佈，沙田至中環綫(包括兩條走廊 — 東西走廊及南北走廊)的工程出現滯後。東西走廊的延誤是由於土瓜灣站一處工地的考古發現，而南北走廊則是因第三方基建工程而導致未來會展站的工地移交延誤。公司正在檢討沙田至中環綫的預計目標完工日期和項目造價估算，並預計於明年初向政府提交檢討結果。

南港島綫(東段)以2016年年底開始提供客運服務為目標。建造成本的上漲及其他挑戰使項目造價估算進一步上升至169億港元(未計算資本化利息)。由於黃埔站的月台隧道施工遇到困難，觀塘綫延綫工程出現延誤。項目經修訂的目標完工時間表現為2016年第三季或第四季，而經修訂的項目造價為72億港元(未計算資本化利息)。

## 行政總裁回顧及展望

財務表現方面，公司於2015年首六個月的總收入較去年同期上升3.8%至202.10億港元。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上升6.6%至83.46億港元。若不包括公司在中國內地及國際的附屬公司，收入增加6.9%，經營利潤增加8.1%，而經營毛利率則增加0.6個百分點至57.0%。物業發展除稅後利潤為23.11億港元，主要來自「緻藍天」發展項目（「日出康城」第三期）。若包括物業發展利潤，股東應佔基本業務淨利潤增

加55.5%至68.27億港元，即每股盈利1.17港元。公司的投資物業重估收益為13.62億港元，而2014年上半年的投資物業重估收益則為35.23億港元。因此，包括投資物業重估的股東應佔淨利潤為81.89億港元，即每股盈利1.40港元。董事局宣布派發中期股息每股0.25港元，與上年相同。董事局將按照公司漸進式的股息政策，根據全年業績審議2015年的全年股息。



## 香港客運業務



港島綫西延的堅尼地城站和香港大學站於2014年12月投入服務，而西營盤站其後於2015年3月29日啓用。此延綫的開通為約23萬名在港島西區工作及居住的市民帶來更舒適便捷的鐵路服務，並獲得該區居民的熱烈歡迎。位於西營盤站奇靈里的最後一個出入口仍在建造中，因面對工程挑戰，將於2016年第一季啓用。

香港客運業務在2015年上半年的總收入為81.47億港元，較2014年同期增加5.4%。經營成本上升8.6%至43.48億港元，經營利潤上升1.9%至37.99億港元，而經營毛利率則為46.6%。

### 安全

安全絕對是公司的首要目標，而公司在香港的重鐵網絡於2015年上半年須呈報事故數目較去年同期減少17%。公司已於2015年第一季完成統一各路綫的車門開關提示聲，與車門有關的須呈報事故數目因而較2014年首六個月減少40%。輕鐵的安全改善措施亦取得良好進展。大棠路站的改善工程已經完成，紓緩了繁忙時段的交通擠塞。



為提升乘客使用扶手電梯的安全意識，公司已在鐵路網絡內的所有扶手電梯張貼新的安全標籤，並逐步為個別扶手電梯的裙板安裝黃色板刷，以提醒站在扶手電梯上的乘客注意安全。

## 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4.4%至9.494億人次。若不包括城際客運服務，總乘客量則增加4.4%至9.474億人次。

2015年上半年，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)於2015年上半年的總乘客量達至7.725億人次，較2014年上半年增加4.9%。

羅湖及落馬洲過境服務於六個月期內的乘客量增加3.2%至5,620萬人次。

由於航空旅客量平穩增長及亞洲國際博覽館舉辦更多活動，機場快綫的乘客量增至760萬人次，較2014年上半年增加6.3%。

輕鐵及巴士服務於2015年首六個月的乘客量合計為1.111億人次，上升1.7%。城際客運服務的乘客量則為200萬人次，下跌4.4%。

於2015年上半年，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4.2%至551萬人次(若不包括城際客運服務，則為550萬人次)。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升4.7%至453萬人次。

## 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由2014年首五個月的47%增加至2015年同期的48.5%。這主要因為公司本地鐵路服務的市場佔有率增加。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率為68.7%。由於持續面對其他交通工具的激烈競爭，公司於首五個月在過境業務

市場的佔有率由去年同期的52.1%跌至50.8%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由22.2%下跌至21.6%。

## 車費收入、推廣及優惠

於2015年上半年，香港車費總收入為80.71億港元，較2014年同期增加5.5%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔56.84億港元或70%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升0.8%至7.36港元，反映車費的升幅部分受到票價優惠所抵銷。

過境服務於2015年上半年的車費收入為15.35億港元，較2014首六個月增加5.2%。機場快綫於期內的車費收入為4.60億港元，上升4.5%。輕鐵及巴士於2015年上半年的車費收入合計為3.24億港元，較2014年上半年上升5.2%。而城際客運服務的車費收入為6,800萬港元，較去年同期下跌4.2%，主要因為休閒旅客減少。

高透明度及客觀的票價調整機制，對城市鐵路這類投資密集業務的長遠可持續發展至關重要。以港鐵為例，票價調整機制為收入來源提供穩定的基礎，支持維修及提升現有鐵路網路所需的龐大資金，以維持高水平的服務。根據票價調整機制，港鐵票價於2015年6月作出調整，整體幅度為4.3%。與此同時，港鐵亦在現有年度提供總值22億港元恆常優惠及推廣之上，於2015/2016年新增總值逾5億港元的車費推廣優惠。

新推出的「港鐵節折賞」優惠為公司2015/2016年車費推廣計劃的重點。公司鑑於2015年農曆新年大年初二及初三推出的特別車費優惠反應熱烈，將於今年聖誕節、明年農曆新年及復活節期間指定六天推出相同優惠。乘客使用成人八達通乘搭港鐵，可享有相等於小童票價的車費優惠，而原來享有八達通特惠票價優惠的乘客，每程本地車程車費則只需1港元。其他票價優惠包括於2013年檢討票價調整機制後推行，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21日至2015年11月30日期間為乘客提供「即日第二程車費九



## 2015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
<b>列車按照編定班次行走(列車服務供應)</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
<b>乘客車程準時程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 機場快綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>列車服務準時程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤</b>			
- 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	<b>2,322,457</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	650,000	<b>7,145,009</b>
<b>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</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	8,000	<b>22,246</b>
<b>增值機可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.7%</b>
<b>自動售票機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.7%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	<b>99.7%</b>
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>出入閘機可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>輕鐵月台八達通收費器可靠程度</b>			
- 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>扶手電梯可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>乘客升降機可靠程度</b>			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	<b>99.8%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	<b>99.8%</b>
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
<b>溫度及通風</b>			
- 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏二十六度或以下	不適用	97.5%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	<b>0</b>
- 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏二十七度或以下，車站大堂則在攝氏二十九度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	91.0%	<b>99.9%</b>
<b>清潔程度</b>			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
- 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>
<b>西北鐵路服務範圍內之巴士服務</b>			
- 按照編定班次行走	不適用	99.0%	<b>99.8%</b>
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>
<b>六個工作天內回覆乘客查詢</b>	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>

折」優惠。「港鐵都會票」優惠將會延長一年至2016年6月30日，而「早晨折扣優惠」亦會延長一年至2016年5月31日。此外，乘客購買2015年7月及8月的任何「全月通加強版」或於這兩個月每次購買「港鐵都會票」，將獲贈港鐵車站商店50港元購物現金券。

公司於2015年5月11日至8月10日期間，為港鐵友禮會會員推出「站站獎」積分計劃，讓乘客透過乘搭港鐵賺取積分，換取免費車票或禮品。

廣東綫直通車由2015年7月15日起實施新票價，這是自1998年以來首次票價調整。為向內地旅客推廣廣九直通車服務，公司於2015年3月參加香港旅遊發展局在廣州國際旅遊展覽會的攤位。公司還夥拍香港和廣州多家酒店及多個旅遊景點，為廣九直通車的乘客提供特別的旅遊套票優惠。

## 服務及表現

於2015年上半年，我們的服務表現持續卓越，其中重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於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所列明的表現目標。期內，公司重鐵網絡提供超過94.4萬班次的列車服務，當中出現五宗長達31分鐘或以上的延誤，由港鐵所能控制的因素導致。

### 卓越服務屢獲殊榮

公司卓越的服務質素再次在本地及國際上廣受表揚。於2015年首六個月，港鐵獲《壹週刊》頒發「服務第壹大獎2015 — 公共交通」，以及首次獲《蘋果動新聞》頒發「動品牌大獎2015 — 公共交通類別」。公司同時連續第11年獲《東周刊》頒發「香港服務大獎2015 — 『公共交通組別』大獎」，以及連續第九年獲《星島日報》頒發「星鑽服務大獎2014 — 最佳公共交通服務大獎」。廣九直通車獲中華傳媒頒發「港澳信譽遊」標誌，並獲選為第117屆中國進出口商品交易會及第29屆國際旅遊展的大會指定鐵路。

### 了解及回應乘客

在「用心聽·用心做」計劃下，公司繼續專注為乘客提供更舒適的旅程，同時改善車站通道和設施，以及加強與乘客的溝通。

為提升乘客在旅程中的體驗，公司成立了新的客戶體驗拓展組，負責了解乘客最關注的事宜，並制定計劃不斷提升服務。部門初期的工作重點為進一步了解乘客需要，從而加強與乘客的溝通，尤其當服務出現延誤時。

### 加密鐵路服務班次

由2015年3月起，馬鞍山綫、將軍澳綫及港島綫，以及部分輕鐵路綫每星期合共增加541班列車班次，令每星期的整體載客量增加約42萬人次。此外，九條輕鐵路綫亦於周日及周末以更多雙卡車行駛，以提升載客量。

### 投資改善鐵路網絡

2015年，公司將再投放超過60億港元進行設備維修和更新。

2015年3月，公司簽署總值33億港元的合約，更換港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的訊號系統，從而提高整體載客能力。此外，公司在2015年7月批出了總值60億港元的合約，購買93列配備更先進操作系統和設備的八卡車廂列車，以全面取代現時行駛觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的第一代列車。其他資產更新和提升計劃，包括多輛總值約2億港元的「路軌先鋒」，為維修車隊注入新技術及提升工作效率。

為提升巴士車隊的質素，公司於2015年上半年接收四輛新的雙層巴士，以取代已屆滿使用年限的巴士。此外，公司已批出合約，購買六輛新巴士服務新界西北地區，騰出六輛較舊的巴士在鐵路服務受影響時作緊急備用。為進一步增加載客量，公司將撥出3億港元購買十輛輕鐵及十輛巴士。

# 行政總裁回顧及展望

## 提升車站設施

公司一直致力改善車站環境，現正進行大型工程，如增設升降機、闊閘機和洗手間。

位於荔枝角站及太子站的新站外升降機分別於2015年2月及5月正式啓用，方便乘客來往路面及車站大堂。公司正分階段將多個車站的24部液壓升降機更換成更便捷的牽引式升降機，截至2015年6月底，當中八部已更換。公司亦計劃於2015年內，於25個車站加設30部闊閘機。

旺角站和太子站的新公共洗手間已於2015年1月開放，獲乘客歡迎。馬鞍山綫各站的洗手間設施亦正在進行翻新，目標於2015年內完成。

## 加強乘客溝通

公司繼續加強與乘客的溝通，尤其重視改善服務延誤或事故期間的資訊流通。車站廣播及「MTR Mobile」的「Traffic News」功能是公司採用的兩個最重要溝通渠道，並會進一步加強。

公司已於東涌綫及機場快綫安裝新液晶體資訊顯示系統，並將逐步推展至港島綫、觀塘綫和荃灣綫，為乘客提供適時的資訊。

港鐵智能手機應用程式「MTR Mobile」現有約270萬名用戶，其中逾170萬名用戶有訂閱「Traffic News」即時資訊。

為提升視障人士的瀏覽體驗，港鐵網站和「MTR Mobile」已加入多項無障礙功能。公司於2015年上半年榮獲多個獎項，包括三個金獎，以及在由政府資訊科技總監辦公室及平等機會委員會合辦的「無障礙網頁嘉許計劃2015」中獲選為「最受歡迎智能手機應用程式」。

港鐵智能手機應用程式及公司網頁在《Marketing Magazine》舉辦的《卓越流動市場推廣大獎2015》中榮獲四個獎項。公司網頁亦在香港互聯網註冊管理有限公司舉辦的《Best.HK最佳網站獎》中榮獲金獎。

## 增加車站工作人員

為改善車站的月台管理，公司於2015年增聘了超過300名車站助理，協助維持車站內的人流暢順，特別在繁忙時段。

## 香港車站商務



香港車站商務於2015年上半年的收入增加8.5%至25.79億港元，主要因為更新租約及按營業額計算的租金上升，帶動車站商店的租金收入上升。香港車站商務的經營成本增

加9.3%至2.47億港元，經營利潤上升8.4%至23.32億港元，而經營毛利率則為90.4%。

車站零售設施於期內的收入增加11.2%至17.43億港元，反映租金上升。受惠於落馬洲站免稅店按營業額計算的租金上升，以及港島綫西延的新車站啟用使商店數目增加。

為推廣港鐵車站商店的品牌，公司於2015年初推出「隨行隨買」品牌推廣活動，以本地明星帶出港鐵車站商店「移動購物模式」的方便性。港鐵網絡各處亦有海報展示進駐港鐵車站的新品牌。

於2015年6月30日的車站商店數目為1,356間，而零售設施的總面積為55,768平方米，西營盤站於2015年3月增設了九間新商店；而火炭站、油麻地站、將軍澳站、羅湖站

及紅磡站則正在進行翻新工程，暫時失去186平方米的零售面積。

公司適時推出銷售套餐，令2015年上半年的廣告收入增加2.3%至4.97億港元。車站及列車的廣告點總數為45,284個。於六個月期內為吸引及留住廣告客戶，公司在車站扶手電梯旁開始安裝新的40吋數碼屏幕，取代現時的32吋型號。

2015年上半年的電訊服務業務收入增加5.0%至2.52億港元，主要因為電訊營運商為4G數據傳輸服務進行流動數據容量提升工程，帶動收入上升。



## 香港物業及其他業務



於2015年首六個月，在持續低息環境下，香港一手及二手物業市場均保持平穩。香港住宅市場受香港金融管理局於2015年2月的新一輪物業按揭監管措施影響，二手物業交投減少，但價格保持穩定。市場繼續關注一手大型住宅發展項目的銷售，這些項目受惠於發展商提供具吸引力的價格和折扣優惠。寫字樓租賃市場表現穩定，但零售業，尤其在奢侈品方面則開始受到旅客消費減少的影響。

### 香港物業發展

2015年首六個月的香港物業發展利潤為28.11億港元，主要包括於2015年4月預售的「緞藍天」(「日出康城」第三期)利潤入帳，其所有單位於2015年4月推出時瞬即售罄。

市場對公司的物業發展招標活動反應熱烈。公司已於2015年1月向南豐集團控股有限公司的附屬公司益添發展有限公司批出「日出康城」第六期項目，並於2015年2月向新鴻基地產發展有限公司的附屬公司邦信發展有限公司批出天樂站物業發展項目。其後，公司又於2015年6月向會德豐有限公司的附屬公司Ventures Smart Limited批出「日出康城」第七期物業發展項目。在上述物業發展項目中，發展商會與公司攤分物業發展利潤。此外，港鐵將投放49.8億港元於「日出康城」第七期發展項目，並持有面積達44,500平方米(總樓面面積)的商場並將斥資裝修。至於公司作為九鐵公司相關附屬公司代理人，已於2015年8月6



## 已批出及於期內落成之物業發展組合

地點	發展商	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
<b>康城站</b>					
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
<b>大圍站</b>					
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
<b>天榮站</b>					
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
<b>南昌站#</b>					
南昌	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 幼稚園	214,700 26,660 1,000	於2011年10月批出	2017 – 2019年 分期落成
<b>朗屏站#</b>					
朗屏(北)	嘉華國際集團有限公司和 信和置業有限公司	住宅	48,675	於2012年10月批出	2018年
朗屏(南)	華懋集團	住宅	41,990	於2013年6月批出	2019年
<b>荃灣西站#</b>					
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
<b>元朗站#</b>					
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

## 待批出之物業發展組合<sup>附註1和2</sup>

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	約600,000		
黃竹坑站	住宅 商場	357,500 47,000	2015 – 2020年	2020 – 2024年
何文田站	住宅	128,400		

附註：

- 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。



日將元朗站物業發展項目批出予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司成協有限公司。

為滿足市場對住宅物業的需求，公司會繼續研究鐵路沿線的其他可供發展的地塊，以增加香港的住宅供應。

## 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年首六個月的收入增加11.3%至22.55億港元，經營成本增加7.9%至3.57億港元，經營利潤因此上升12.0%至18.98億港元，而經營毛利率則為84.2%。

公司於首六個月在香港的物業租賃總收入為21.29億港元，較2014年同期增加11.5%。期內整體港鐵商場的新訂租金錄得12%的平均升幅。於2015年6月30日，公司在香港的商場及於國際金融中心二期(「國金二期」)的18層寫字樓維持接近100%的出租率。

於2015年6月30日，按應佔可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合為212,500平方米的零售物業、41,006平方米的寫字樓，以及14,282平方米的其他用途物業。

公司的投資物業於2015年上半年獲得多個獎項。「圓方」獲《經濟日報》選為「全港10大我最喜愛商場」及獲TripAdvisor頒發的「2015卓越獎」；「德福廣場」獲《東周刊》頒發「香港服務大獎 — 購物商場」，而其「Smart Telford Program」手機應用程式則獲香港無線科技商會頒發兩個獎項。

公司於2015年上半年的香港物業管理收入上升8.6%至1.26億港元。於2015年6月30日，當計入「環宇海灣」和「The Austin」的單位後，公司在香港管理的住宅單位數目較2014年底增加2,293個，至93,727個，而公司管理的商用面積則與2014年維持不變，達763,018平方米。

公司的物業管理業務於期內獲得多個獎項，包括「國金二期」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」，以及在由職業安全健康局、勞工處及香港物業管理公司協會舉辦的「第二屆最佳職安健物業管理大獎」上榮獲多個安全管理獎項。

## 其他業務

昂坪360纜車和昂坪市集(「昂坪360」)於2015年上半年的收入減少8.3%至1.65億港元，主要因為過夜旅客人數減少，及因增加纜索維修引致營運日子減少。期內旅客人數約達800,000人次，而纜車服務的可靠程度亦維持卓越，達致99.9%。公司推出以本地旅客為對象的推廣活動，包括與一名本地藝術家合辦農曆新年推廣活動、全港兒童於4月免費乘搭纜車，以及本地長者於2015年6月平日以優惠價乘搭纜車。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10大最佳纜車體驗」之一。

作為世界領先的鐵路營運商之一，我們憑藉專業經驗，為香港及海外客戶提供顧問服務。顧問業務於2015年上半年的收入為9,000萬港元，較去年同期增加8.4%。

公司於2015年上半年應佔八達通的淨利潤上升12.5%至1.17億港元。截至2015年6月30日，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2,880萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,350萬宗及1.597億港元。

來自政府的項目管理收入於2015年上半年為7.80億港元，較2014年同期增加9.2%。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。這些收入目前是以收回成本的原則入帳。

# 中國內地及 國際業務



公司於2015年上半年在中國內地及海外的鐵路及物業相關的附屬公司，收入合共為61.81億港元，較2014年同期減少了2.7%，主要受不利的匯價變動影響所致。

公司在香港以外的鐵路相關附屬公司，即港鐵軌道交通(深圳)有限公司、Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (「MTM」)、MTR Stockholm AB(「MTRS」)、MTR Express (Sweden) AB、MTR Crossrail、Metro Trains Sydney Pty. Limited(「MTS」)及負責悉尼西北鐵路綫的設計和配置的合資企業(「JV-SMNW」)，收入合共為61.04億港元，較2014年上半年減少2.7%，經營成本則減少2.2%至57.27億港元，因此經營利潤減少10.5%至3.77億港元，經營毛利率為6.2%。若以固定匯率基準計算，公司的鐵路相關附屬公司(不包括剛開始營運的MTR Express (Sweden) AB、MTR Crossrail、MTS以及JV-SMNW)收入增加8.3%，經營成本增加8.3%，經營利潤上升9.2%。

至於公司的鐵路相關聯營公司，於2015年上半年錄得盈利4,900萬港元，而2014年首六個月則錄得盈利2,400萬港元，盈利增加主要因為北京及杭州的鐵路相關聯營公司業務表現改善。

公司在香港以外的鐵路相關附屬及聯營公司於2015年首六個月錄得的乘客量約為7.55億人次，較2014年上半年的7.067億人次增加6.9%。

### 中國內地鐵路業務

北京地鐵四號綫和大興綫超越其服務指標。兩條鐵路綫於2015年上半年的總乘客量為2.032億人次，周日平均乘客量則逾118萬人次。北京地鐵十四號綫第一期和第二期於同期的總乘客量為2,560萬人次，周日平均乘客量為16.1萬人次。北京地鐵十四號綫第一期全長12.4公里，共有七個車站。已於2014年12月通車的北京地鐵十四號綫第二期東段全長14.8公里，共有12個車站(其中兩個車站現不停站)。

2014年12月28日，北京地鐵系統全綫上調票價，是七年來首次加價。2015年上半年，北京地鐵四號綫和大興綫的總乘客量比去年同期減少8%，現在客流已趨平穩。由於服務的價格與需求的非彈性關係，是次上調票價為京港地鐵公司帶來正面的財務影響。

深圳市軌道交通龍華綫(「龍華綫」)的營運表現亦超越其指標。龍華綫於2015年上半年的乘客量為8,960萬人次，周日平均乘客量逾49.65萬人次。龍華綫的四卡列車已於2015年2月全部改裝成六卡列車，載客量提升50%。

受惠於杭州市其他鐵路綫的開通，杭州地鐵一號綫於2015年上半年的乘客量增加了25%至8,410萬人次。周日平均乘客量逾45萬人次。

## 國際鐵路業務

英國方面，LOROL在「2015 London Transport Awards」頒獎禮上，榮獲「鐵路營運年度獎」(Rail Operator of the Year)。LOROL亦於2015年5月31日起從Greater Anglia特許經營商接手管理West Anglia Inner路綫，有關員工、車站和車隊已轉由LOROL管理，直至現有營運合約於2016年11月屆滿為止。LOROL經擴展的鐵路網絡全長167公里，共有111個車站。乘客量於六個月期內增長19%，約6,650萬人次。

在倫敦，MTR Crossrail於2015年5月31日開始營運Crossrail第一段，稱為「TfL Rail」。TfL Rail目前有11個車站，在2019年全面通車時，鐵路將達至全長118公里，共有40個車站。在最初階段，MTR Crossrail接管了來自Greater Anglia專營權業務的車隊、員工和車站。下一步，MTR Crossrail將營運一支於2017年投入服務的全新現代化車隊。

在斯德哥爾摩，MTRS於2015年上半年取得卓越的營運表現，所有鐵路綫的列車準時度均超越合約指標。MTRS獲頒授著名的2014年瑞典品質大獎(2014 Swedish Quality Award)，表揚其對服務所作的改善。MTRS於期內的乘客量為1.706億人次，周日平均乘客量為120萬人次。

MTRX於2015年3月21日開始提供往來斯德哥爾摩和哥德堡之間的列車服務，獲得乘客的正面評價。MTRX將於2015年8月全面投入服務，每周提供約90班列車班次。

在澳洲，根據Public Transport Victoria新的計算方法，墨爾本MTM在2015年上半年的乘客量為1.155億人次，較2014年上半年增加4.8%，主要受惠於過去12個月推行新的票價機制。MTM的營運表現及顧客滿意度持續超越合約指標。

同樣在澳洲，港鐵參與的財團成功投得悉尼西北鐵路綫營運、列車及系統合約，並於2015年3月在悉尼由Infrastructure Partnership Australia舉辦的「國家基礎建設大獎」(National Infrastructure Awards)上榮獲「卓越政府合作夥伴獎」(Government Partnership Excellence Award)。這是公司首個國際「公私合營」項目。

## 中國內地物業發展、租賃及管理業務

公司位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的物業發展項目「天頌」，可發展總樓面面積約為206,167平方米，共有1,698個住宅單位及一個樓面面積10,000平方米的商場。於2015年上半年，公司先後預售兩批合共708個單位，已售出超過99%。預期更多單位將於今年下半年推出預售。建築工程則維持良好進展。

港鐵佔49%股權的合營公司天津城鐵港鐵建設有限公司在天津地鐵六號綫位於北運河站的物業項目繼續取得進展。此地塊的可建樓面面積合共約278,650平方米，將發展為住宅及商業用途，預計建築工程將於2015年下半年展開。

中國內地的物業租賃及物業管理業務於2015年上半年的收入增加2.7%至7,700萬港元。公司在北京的商場銀座Mall於2015年6月30日的出租率為99%。

公司於2015年6月底在中國內地管理的總樓面面積維持不變，為230,000平方米。這包括北京傲城融富中心的24,000平方米商用樓面及58,000平方米住宅樓面，以及北京北辰的購物中心和寫字樓共148,000平方米的商用面積。



# 未來增長



於2015年首六個月，我們繼續在香港及香港以外地區執行和推進鐵路及物業業務的擴展計劃。

### 香港的增長

擴建在香港的鐵路網絡，向來是港鐵的主要增長計劃。於2015年上半年，由港鐵擁有的新鐵路綫(即南港島綫(東段)及觀塘綫延綫)及港鐵獲委託為項目管理人的鐵路綫(即高鐵香港段及沙田至中環綫)均取得合理的施工進度。儘管工程取得進展，但公司仍然面對重大的困難和挑戰，因此需要進一步修訂項目的預計落成日期和造價估算。公司香港投資物業業務的增長，將來自兩個發展中的新商場，以及「青衣城」及「德福廣場」的擴建計劃。當落成後，公司現有的零售物業組合將增加約120,620平方米應佔總樓面面積。

#### 香港新鐵路項目

##### 由港鐵擁有的新鐵路綫

##### 南港島綫(東段)

全長7公里的南港島綫(東段)將使港鐵服務由金鐘站伸延至港島南區，而鐵路綫的車廠將設於黃竹坑。截至2015年6月30日，該項目已完成87%。按目前估計，工程可於2016年年底竣工，把鐵路服務首次帶進南區，服務估計達35萬的居住及就業人口。

在金鐘站，車站洞穴和月台的挖掘工程大致完成，結構工程現正進行。金鐘站擴建部分的明挖回填挖掘工程及鉅鉅的現有港島綫行車隧道底支撐架工程已大致完成。南風隧道的隧道壁建造工程已經完成，並正在鋪設軌道。在南區的高架橋段，隔音屏障、架空電纜及軌道旁機電安裝工程已大致完成。有限度的列車測試於2015年4月開始在黃竹坑站與海怡半島站之間進行。

海洋公園站及黃竹坑站的工程大致完成後，現已展開法定檢測工作，由消防處為兩個車站完成了檢測。

在鴨脷洲，位於鴨脷洲橋道與怡南路交界的新建有蓋行人天橋和升降機已於2015年1月啓用，為海怡半島及鴨脷洲邨兩個人口稠密的住宅區提供便利及暢通無阻的連接通道。利東站及海怡半島站的主體結構工程已大致完成，出入口建造工程則正在進行。

由於工程複雜而持續勞動力緊張，該項目的造價估算已進一步修訂，上調17億港元至169億港元(未計算資本化利息)。

##### 觀塘綫延綫

全長2.6公里的觀塘綫延綫將使觀塘綫由現時的油麻地總站伸延至新建的何文田站及黃埔站。截至2015年6月30日，



該項目已完成81%。觀塘綫延綫於2016年落成後，將為何文田及黃埔一帶的居民提供鐵路服務，服務估計達19.2萬的居住及就業人口。

何文田站的主要結構工程已於2015年6月完成，軌道工程正朝著黃埔方向進行，超過55%的軌道已鋪設完成。黃埔站的建造工程正在進行中，兩個大堂的結構工程已完成46%。儘管地質情況惡劣及工地擠迫，令黃埔站月台隧道工程充滿挑戰，但隧道已於2015年7月局部打通，標誌挖掘工程的一個里程碑。屋宇設備及機電安裝工程正在進行，截至2015年6月30日已完成50%。

由於工程複雜，特別是在黃埔站月台隧道的工程，導致整個項目出現延誤，觀塘綫延綫現預計於2016年第三季或第四季竣工。由於施工延誤，加上工程挑戰和勞動力緊張，亦導致項目造價估算增加至72億港元(未計算資本化利息)。

### 由政府委託港鐵為項目經理的新鐵路綫

#### 高鐵香港段

高鐵香港段全長26公里，將提供跨境的高速鐵路服務，連接香港和深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡。香港段的列車將由西九龍總站開出。截至2015年6月30日，該項目已完成71%。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，而第二份委託協議(「高鐵香港段委託協議」)則包括高鐵香港段完成詳細設計、建造、測試及通車。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。

高鐵香港段牛潭尾至大江埔段隧道的挖掘工程已於2015年3月完成，標誌著這個項目全長12.9公里的鑽爆隧道挖掘工程已經全部完成。截至2015年6月30日，整體隧道挖掘工程已完成97%。同日，西九龍總站因完成北面關鍵範圍內的地庫B3層橫向永久支撐工程，故此，西九龍總站工程完成53%、整體挖掘工程已完成97%，而混凝土結構的澆灌工程已經完成53%。總站入口結構工程、其他屋宇設備及機電安裝工程則繼續進行。

高鐵香港段的施工進度繼續受到工程困難和多項挑戰的影響。當中最嚴竣的挑戰，是西九龍總站餘下的建造工程，尤其是混凝土澆灌工程及總站入口結構工程，以及中港邊境與米埔之間的跨境隧道的施工進度。施工困難導致估計完工時間表被進一步修訂為2018年第三季(包括計劃應變期)。主要由於工程延誤、勞動力緊張和施工困難，經修訂的項目造價估算亦增至853億港元(根據經修訂時間表，包含備用資金)。上述修訂估算已於2015年6月30日向政府匯報，現正由政府進行檢視。公司已知會政府這些修訂的估算是基於若干假設，包括及時的資金安排，並需要各方合作及取得政府的若干批准。

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



倘若公司違反高鐵香港段委託協議，或公司履行高鐵香港段委託協議下之義務時因疏忽而引致政府產生的虧損，政府有權向公司提出申索。公司就高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議所產生或相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，而此上限相等於公司在高鐵香港段委託協議下收到的項目管理費和其他費用，以及公司在高鐵香港段初步委託協議下收到的若干費用。截至本中期報告之日期，公司並未收到由政府提出的申索。

公司的董事局已授權公司主席和行政總裁與政府進行溝通，藉此讓高鐵香港段按照經修訂完工時間表開始營運，並會在適當時候就此向董事局作進一步匯報。

### 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，包括六個連接現有鐵路綫與上述兩條新走廊的轉綫車站。該鐵路綫將於 2021 年為新界地區提供急需的新交通聯繫，估計服務達 64 萬的居住及就業人口。截至 2015 年 6 月 30 日，項目已整體完成約 37%，而東西走廊及南北走廊分別完成 50% 及 15%。與高鐵香港段一樣，政府負責沙田至中環綫的建造費用。

沙田至中環綫的工程取得合理進展。公司於 2015 年 3 月成功貫通由啓德至鑽石山的上行綫隧道，是沙田至中環綫首段完成挖掘工程的隧道，標誌著項目的一個重要里程碑。其後，鑽石山和馬仔坑之間的上行綫隧道挖掘工程亦於 2015 年 6 月完成。

工程團隊於 2015 年 4 月 30 日舉行顯徑站平頂儀式，與區內市民一同慶祝項目創下新里程。顯徑站是沙田至中環綫首個平頂的車站，平頂儀式標誌車站的土木工程竣工，並隨即展開機電、裝修及軌道鋪設工程。之後，新的啟德站亦於 2015 年 7 月 16 日進行平頂儀式。

儘管施工進度合理，但正如之前所公佈，沙田至中環綫的通車計劃受到兩項重要事件影響。第一，東西走廊方面，由於土瓜灣站一處工地的考古發現，確定應對措施所耗費的時間導致走廊工程延誤 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，預期南北走廊新會展站的一個工地將延遲移交，因而令該走廊施工進度滯後了六個月。若工地移交有進一步延誤，南北走廊的落成時間將進一步押後。

由於上述延誤，公司正在檢討項目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(包括上述因素)，公司預期造價估算將會向上調整。此外，公司已知會政府有關沙田至中環綫的前期工程之預算造價將會上升，主要由於金鐘站作為未來沙田至中環綫與南港島綫(東段)(以及其他鐵路綫)的轉綫車站，其擴建項目造價估算上升。公司預期整個項目的工程時間表及成本檢討將於 2016 年年初完成，然後公司將會正式向政府提交檢討結果。此後，公司將會繼續監察和檢討項目造價及完工日期。

### 正在討論的新鐵路項目

2014年9月，政府公布《鐵路發展策略2014》，當中概述為直至2031年的鐵路擴展提供的規劃框架，提出了七個新的鐵路項目。政府於2015年1月發表的政策綱領，表示政府將分階段推行上述擬建的新鐵路項目，首先會為屯門南延綫、北環綫(及古洞站)，以及東九龍綫進行詳細規劃。公司已向政府提供這些新鐵路項目的技術性資料，並會繼續支持政府為社區建設新鐵路。

### 香港投資物業項目

為不斷加強公司的投資物業業務，我們正投放資源優化旗下的商場組合，包括發展新商場及優化現有商場。這些項目將為公司的物業投資組合帶來合共約120,620平方米(總樓面面積)，增幅為現時零售物業組合的應佔總樓面面積約40%。

公司商場組合未來將會增添兩個分別位於大圍及「日出康城」的新商場。未來的大圍商場將提供60,620平方米(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(總樓面面積)，並預計於2020年第四季開幕。公司將向該發展項目投入49.8億港元、並保留商場業權和為商場進行裝修。

位於青衣的「青衣城」正在進行優化工程，將增加12,100平方米(零售總樓面面積)，工程耗資約24億港元。繼2015年6月12日舉行動工儀式後，建造工程正在進行中，預計於2017年第四季開幕。

隨著市民對東九龍零售服務設施的需求上升，公司將改建「德福廣場」上的兩層寫字樓作零售用途，將會為該商場增加3,400平方米(總樓面面積)。項目造價估算為5.5億港元，並預計於2017年第二季開幕。

### 中國內地及國際拓展

在北京，京港地鐵公司現正推進北京地鐵十四號綫第三期的建造工程。北京地鐵十四號綫在全綫通車後，全長47.3公里，共有37個車站，包括十個轉綫車站。京港地鐵公司負責提供這個「公私合營」項目的機電系統及列車，以及為期30年的鐵路營運及維修服務。港鐵將向京港地鐵公司注入約24.5億元人民幣的額外資本以支持此「公私合營」項目的投資。

公司於2015年2月8日亦參與草簽了北京地鐵十六號綫「公私合營」項目的特許經營協議。北京地鐵十六號綫連接北安河和宛平，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，並按現時計劃定於2017年後負責為期30年的鐵路營運及維修服務。北京地鐵十六號綫的建造工程經已展開，第一期預計可於2016年投入服務。為支持京港地鐵公司在北京地鐵十六號綫的投資，港鐵將為京港地鐵公司注入不多於24.5億元人民幣的額外資本。

在英國，我們獲倫敦運輸局(TfL)甄選入圍競逐London Overground的新一輪特許經營權，該經營權將於2016年11月13日開始為期七年六個月，並於TfL同意下延長兩年。

在瑞典，公司於2015年8月提交了競投Stockholm Commuter Rail Systems (Stockholms Pendeltåg)的標書。

在墨爾本，由於維多利亞省政府採用另一種方式進行有關項目，因此港鐵作為股東的Rail Transformation Consortium將不會繼續推進Cranbourne-Pakenham Rail Corridor項目。儘管如此，MTM將以墨爾本鐵路特許經營權持有人的身份，繼續參與維多利亞省政府委託進行的有關工程。

## 財務回顧

於2015年上半年，集團取得良好財務業績，其中經常性業務穩健增長，而物業發展亦錄得較高利潤。與去年同期相比，總收入及總經營開支分別增加3.8%及1.9%至202.10億港元及118.64億港元。由於客運服務的總乘容量上升，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5.4%至81.47億港元。由於增加列車服務班次、能源開支上升和前綫員工增加，相關開支增加8.6%至43.48億港元。於2015年上半年的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8.5%至25.79億港元。其相關開支則主要因政府地租及差餉增加而上升9.3%至2.47億港元。由於集團商場組合於2015年上半年的新訂租金上升，物業租賃及管理業務收入增加11.3%至22.55億港元。我們的商場及「國金二期」寫字樓的出租率接近100%。同期的相關開支亦因政府地租及差餉增加而上升7.9%至3.57億港元。受不利的匯率變動影響，集團中國內地及國際附屬公司的收入及開支分別為61.81億港元及58.36億港元，較2014年上半年分別下跌2.7%及1.5%。以固定匯率基準計算，若撇除籌備深圳物業發展項目預售的市場推廣費用，中國內地及國際附屬公司的收入及開支分別上升13.6%及14.3%，經營利潤較去年同期增加3.2%。由於為政府進行的項目管理工作增加按收回成本基準確認，但部分升幅被昂坪360的收入減少所抵銷，香港其他業務的收入為10.48億港元，較2014年上半年上升6.0%。其相關開支主要因為政府進行的項目管理工作增加而上升9.5%至9.81億港元。計入項目研究及業務發展開支9,500萬港元後，未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤增加6.6%至83.46億港元，經營毛利率上升1.1個百分點至41.3%。

香港物業發展於2015年上半年的利潤為28.11億港元，較去年同期增加25.66億港元，主要來自預售「緻藍天」的利潤入帳。由於港島綫西延建造成本的折舊，折舊及攤銷費用上升11.4%至18.80億港元。每年向九鐵公司支付的非定額付款因較多收入根據最高的35%漸進比率支付而上升12.1%至7.86億港元。未計利息及稅項前經營利潤因而增加49.3%至84.91億港元。

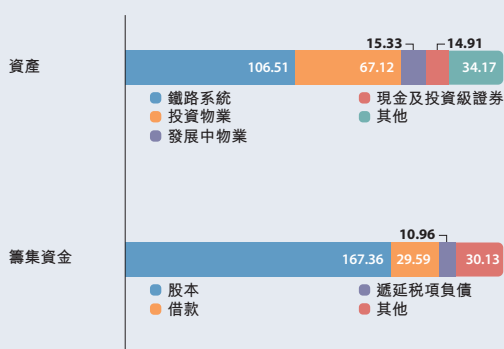
2015年上半年的淨利息及財務開支由去年同期的2.74億港元增至2.95億港元。投資物業重估收益為13.62億港元。應佔八達通控股有限公司利潤由1.04億港元增至1.17億港元。我們於2015年上半年應佔其他聯營公司的業績為4,900萬港元，而去年同期應佔其他聯營公司的盈利為2,500萬港元，主要由於杭州杭港地鐵有限公司及京港地鐵公司的業績改善。

在扣除所得稅14.46億港元及非控股權益所佔利潤8,900萬港元後，公司股東應佔淨利潤於2015年上半年增加3.5%至81.89億港元。每股盈利因此由1.36港元上升至1.40港元。不包括投資物業重估，2015年上半年的股東應佔基本利潤為68.27億港元，較2014年同期上升55.5%，每股基本盈利亦由0.76港元升至1.17港元。來自經常性業務的基本利潤上升7.9%至45.16億港元，而除稅後物業發展利潤亦由2.03億港元增至2015年上半年的23.11億港元。

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2.4%至2015年6月30日的1,673.55億港元。資產總值增加108.86億港元至2,380.38億港元，升幅來自投資物業重估收益、港島綫延綫、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫進一步建造成本的資本化，以及投放於大圍站物業發展項目有關的發展中物業。由於確認2014年應付股東的

## 綜合財務狀況表撮要

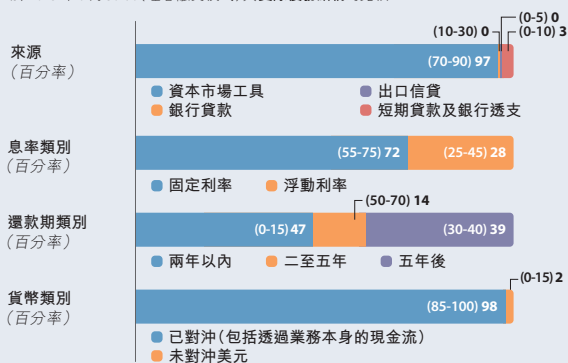
於2015年6月30日  
(十億港元)



## 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6月30日(理想融資模式)與實際債務結構的比較



2014年末期股息，以及預先收取深圳「天頌」的售樓收入，負債總額自2014年12月31日增加70.13億港元至2015年6月30日的706.83億港元。集團的淨負債權益比率由2014年12月31日的7.6%上升至2015年6月30日的9.1%。

2015年上半年從經營活動產生的現金在除稅及計入營運資金變動後為90.74億港元，較2014年同期增加7.6%，增長主要來自經營利潤的增加。2015年上半年從物業發展收取的現金為24.40億港元，較去年同期減少33.0%，主要與來自香港「Grand Austin」及深圳「天頌」的款項有關。計入龍華綫的政府資助6.53億港元及其他現金款項3.86億港元，現金收入淨額由2014年上半年的127.33億港元降至2015年上半年的125.53億港元。2015年上半年內用於鐵路業務的資本性開支總額為49.88億港元，其中18.76億港元用於購入香港客運業務現有鐵路及相關業務的資產、23.95億港元用於興建香港鐵路延綫項目、5.55億港元用於支付龍華綫鐵路營運，而1.62億港元用於支付其他海外客運業務。用於支付物業相關業務的資本性開支總額為80.69億港元，其中77.17億港元用於香港物業發展項目，主要用於大圍站物業發展項目、2.72億港元用於深圳物業發展項目，以及8,000萬港元用於香港投資物業的翻新及裝修工程。集團亦支付14.72億港元每年非定額付款予九鐵公司。

計入集團向京港地鐵公司及天津城鐵港鐵建設有限公司合共作出的現金投資1.61億港元、利息付款淨額2.78億港元、向非控股權益持有人派付3,100萬港元股息及其他付款後，現金流出淨額由2014年上半年的82.33億港元增加至2015年上半年的151.49億港元。在2015年上半年計入上述項目及償還貸款淨額19.44億港元後，集團的現金結餘由2014年12月31日的188.93億港元降至2015年6月30日的143.53億港元。

## 融資活動

隨著希臘債務危機惡化，以及歐洲央行宣布實施規模龐大的量化寬鬆計劃以提振歐元區經濟，美國國庫債券孳息率跟隨歐洲主權債券孳息率於2015年1月大幅下跌。此後，由於美國經濟持續改善，加上市場預期美國聯儲局將於2015年年底前調高聯邦基金利率，美國國庫債券孳息率因而上升。

10年期及30年期國庫債券孳息率分別從2014年年底的2.17%(年率，下同)及2.75%上升至6月30日的2.35%及3.12%，3個月美元倫敦銀行同業拆息從0.26%微升至0.28%。10年期港元掉期利率於期內從2.25%下跌至2.20%，而3個月港元香港銀行同業拆息則由0.38%上升至0.39%。



## 行政總裁回顧及展望

集團把握長期利率於2015年1月下跌的機會，以3.15%的低票息率經私人配售首次發行面額總值5億港元的40年期港元票據，該港元票據進一步延長並分散集團的債務還款期，並鎖定具吸引力的定息長期融資。

於2015年6月底，集團持有的現金及銀行存款共達143.53億港元，尚未動用的已承諾銀行信貸為76.7億港元。於公司層面，現金及銀行存款總額為118.81億港元，連同尚未動用的已承諾銀行信貸總額59億港元，足以應付公司包括2016年大部分的資金需要。

於2015年6月底，公司72%的未償還債項為定息債項，餘下28%為浮息債項，反映利率風險處於溫和水平。公司未償還債項總額內須於2年內償還的佔47%、須於2至5年內償還的佔14%，其餘的39%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98%的未償還債項為港元或已對沖為港元、或以基本業務的外幣現金流作對沖的債款，餘額2%為美元債項。

期內，主要由於浮息借貸比重上升，公司的加權平均借貸成本由2014年上半年的3.0%微跌至2.9%。於集團層面，主要由於中國人民銀行調低人民幣貸款基準利率，使中國內地的項目貸款利息開支減少，以致加權平均借貸成本由3.7%微跌至3.6%。

公司的信貸評級保持強勁，與香港特別行政區政府同級。穆迪投資者服務於2015年6月將集團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」。



## 人力資源



公司與其控制之附屬公司於2015年6月30日在香港及香港以外地區分別僱用16,864和8,047名員工。於2015年首六個月，公司在香港招聘了784名新員工，並於內部晉升了657名員工，而員工流失率則維持在4.1%的低水平。

培育一支熱誠投入、共同協作的工作團隊，對增強公司的核心業務和服務社群至為重要。為達致此目標，港鐵舉辦各類招聘、培訓、領導才能發展、激勵和溝通計劃，務求招攬和挽留各階層的優秀人才。

我們推行多項人力資源措施，包括透過加強招聘活動及嶄新招聘廣告渠道，更具針對性地招募目標求職者及高質素的畢業生。我們亦深明員工的個人發展對公司締造佳績至關重要。於2015年上半年，除了海外課程外，公司舉辦了3,546項培訓課程，為每名香港員工提供3.3天的培訓。

公司同時提供跨職能及跨地域的崗位輪調，由行政人員及高級經理擔任導師，以及舉辦體驗學習及訪問考察團。港鐵學徒訓練計劃及「Train' 出光輝每一程」計劃，獲得「Association for Talent Development Excellence in Practice Award 2014」的獎項，肯定了公司在人才培訓及發展方面的成就。

作為公司持續學習和不斷求進文化的一部分，港鐵已推行「臻善圈」計劃超過26年，鼓勵員工分享優秀的改善提案。為加強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、深圳、杭州、北京、墨爾本、倫敦和斯德哥爾摩的員工參加。



## 聯繫社區

我們致力與社區保持聯繫，並在日常營運以至興建新鐵路綫和物業發展項目的過程中，處處考慮廣大社群的需要。

開放的溝通渠道，包括顧客服務熱綫、在車站備索的乘客意見表、網上意見表、顧客心聲調查及電台直播節目，均有助我們掌握公眾關注的事宜，迅速回應不斷轉變的需求。在港島綫西延方面，公司於2015年2月在香港大學站和堅尼地城站舉辦「聽您所想」溝通會，與社區建立更緊密的聯繫，而項目工作小組則繼續處理和監察各種事項。公司於2015年3月21日在西營盤站舉行開放日，讓西區居民熟習車站環境及設施，反應熱烈。「港鐵社區聯網」計劃旨在與各類持份者保持緊密聯繫，並不斷發掘機會，建立社區友善設施。該計劃獲香港社會服務聯會舉辦的「商界展關懷」計劃頒發「傑出融合獎」，表揚其透過關愛社群，努力推廣企業社會責任。

在物業業務方面，我們的目標是為公司和社區創造價值。在與當區居民和區議會進行廣泛溝通後，公司在青衣「青衣城」擴建項目的新設施，將會採納區內社群提出的多項建議。港鐵商場於2015年上半年支持各項活動，包括青少年發展、藝術、社區服務、慈善及環保活動。

為了在鐵路網絡拓展項目建造期間促進與廣大社群的雙向溝通，我們成立了社區聯絡小組，定期與地區居民、區議員和政府代表會面。我們還舉辦活動和實地考察，促進與社區和政府關係。我們更邀請持份者出席會議，並在整個項目建造期間，透過項目熱綫及資訊中心掌握項目的最新進度資料。

## 展望

展望2015年下半年，我們預期公司香港客運業務的乘客量將會在經濟增長和港島綫西延通車的全年效應推動下有所增長。集團車站零售設施及物業租賃業務的業績受續約租金及新訂租金影響，影響程度將取決於市場情況。在香港以外的經常性業務，財務表現或會受匯率波動所影響。

在香港物業發展方面，由於2015年下半年並無可供預售的港鐵物業發展項目，因此期內的物業發展利潤只有來自出售尚餘單位。在深圳方面，「天頌」項目的預售繼續進行，而利潤則會於交付單位給買家時才入帳。

在物業招標活動方面，視乎市場情況，我們計劃在未來大約六個月推出「日出康城」兩至三個發展項目，提供約4,300個住宅單位。

公司的執行總監會有若干變動。前人力資源總監張少華先生已由2015年6月15日起擔任歐洲業務總監的新設職位。沈銘義先生已接任為署理人力資源總監，而公司同時繼續物色人力資源總監人選。蘇家碧女士將於2015年9月加入港鐵，擔任新設的公司事務總監一職。

本人於2015年3月獲董事局委任為港鐵行政總裁，深感榮幸，今後定當與各持份者攜手合作，引領公司向前邁進。對董事局成員的睿智意見以至港鐵員工的辛勤、投入和支持，本人衷心致謝。



行政總裁

梁國權

香港，2015年8月13日

# 主要數據

	截至2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度	增/(減) 百分率
<b>財務摘要(百萬港元)</b>			
收入			
– 香港客運業務	8,147	7,729	5.4
– 香港車站商務	2,579	2,377	8.5
– 香港物業租賃及管理業務	2,255	2,026	11.3
– 中國內地及國際附屬公司	6,181	6,350	(2.7)
– 其他業務	1,048	989	6.0
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	8,346	7,831	6.6
香港物業發展利潤	2,811	245	1,047.3
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	11,157	8,076	38.2
來自基本業務的股東應佔利潤	6,827	4,389	55.5
資產總值	238,038	227,152 <sup>^</sup>	4.8
貸款、其他負債及銀行透支	18,885	20,507 <sup>^</sup>	(7.9)
服務經營權負債	10,590	10,614 <sup>^</sup>	(0.2)
股東應佔總權益	167,152	163,325 <sup>^</sup>	2.3
<b>財務比率</b>			
經營毛利率(%)	41.3	40.2	1.1個百分點
經營毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	57.0	56.4	0.6個百分點
淨負債權益比率*(%)	9.1	7.6 <sup>^</sup>	1.5個百分點
利息保障(倍數)	16.6	12.4	4.2倍
<b>股份資料</b>			
每股基本盈利(港元)	1.40	1.36	2.9
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	1.17	0.76	54.6
每股股息(港元)	0.25	0.25	–
於6月30日的股價(港元)	36.10	29.85	20.9
於6月30日的市值(百萬港元)	210,883	173,166	21.8
<b>營運摘要</b>			
在香港的總乘客人次(百萬計)			
– 本地鐵路服務	772.5	736.5	4.9
– 過境服務	56.2	54.5	3.2
– 機場快綫	7.6	7.1	6.3
– 輕鐵及巴士	111.1	109.2	1.7
平均乘客人次(千計)			
– 本地鐵路服務(周日)	4,534	4,329	4.7
– 過境服務(每日)	310.7	301.1	3.2
– 機場快綫(每日)	41.9	39.4	6.3
– 輕鐵及巴士(周日)	632.3	621.1	1.8
每名乘客車費收入(港元)			
– 本地鐵路服務	7.36	7.30	0.8
– 過境服務	27.29	26.77	2.0
– 機場快綫	60.59	61.67	(1.7)
– 輕鐵及巴士	2.92	2.82	3.5
佔專營公共交通載客量比率(1月至5月)(%)	48.5	47.0	1.5個百分點

\* 計入服務經營權負債及非控股權益持有者貸款作為債務的一部分。

<sup>^</sup> 於2014年12月31日的數據

# 公司管治及其他資料

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，董事局繼續努力不懈為公司識別和落實應採納的最佳常規。

## 遵守《企業管治守則》

截至2015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。

## 風險管理

公司已主動提升公司管治架構，為遵守由香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)根據其諮詢總結後發出關於《企業管治守則》的風險管理及內部監控的新規則作出預備，該新規則將適用於2016年1月1日或之後開始的會計期間。

董事局透過風險委員會監察公司風險組合管理，委員會的成員主要由公司獨立非執行董事組成，並由公司獨立非執行董事出任主席。風險委員會獲董事局授權，檢視企業風險管理體系的成效、重大風險和新興風險、視乎需要就主要風險範圍進行「深入」檢視，亦檢視公司的危機管理安

排。截至2015年6月30日止六個月內，風險委員會召開了兩次會議。除了檢視企業風險管理體系的成效(包括企業風險管理在附屬公司及聯屬公司的推行)、公司風險組合及新興風險外，風險委員會也就重鐵及輕鐵的營運安全、人力資源和優化能源成本等範疇進行了「深入」檢視。

企業風險管理委員會協助董事局和風險委員會，專責企業風險管理體系，督導企業風險管理體系的執行及改善工作，檢討重大風險及主要的新興風險，並分別向執行委員會和風險委員會遞交季度報告，及向董事局遞交半年度報告。

公司積極主動管理由業務所衍生的風險。於2015年上半年所處理的主要風險，包括新鐵路項目的工期延誤和成本超支，及工程項目對鐵路服務的潛在影響。

鑒於公司的主要新鐵路項目仍面對持續的挑戰，公司已就所有的鐵路項目，沙田至中環綫項目除外，完成了工程進度及成本估算的檢視。沙田至中環綫項目的檢視將於2016年初完成。兩項政府委託的工程(即高鐵香港段項目及沙田至中環綫項目)能否持續，將取決於是否獲得額外資金的提供。

隨着主要新鐵路項目的進展，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。通過加強車務及工程團隊的緊密合作，包括施工前執行風險控制措施，及管制和監控安排，有關風險得以管理。

於2015上半年，為進一步加強員工的風險管理能力，公司推行了多項措施，包括所有新升任或新入職的經理須完成企業風險管理網上訓練課程，為超過110位部門主管和高級經理安排了一系列的企業風險管理工作坊，參與者討論了與公司業務有關的風險，並分享了如何提升風險意識的建議。

### 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在所有地區的業務。

為確保《工作操守指引》的內容適用和符合法例標準，公司定期檢討及更新這些文件。誠如公司的2014年報所述，公司於2014年全面檢討了《工作操守指引》，並已於2015年6月將經修訂版向員工派發推出。公司除向員工提供宣傳活動及教育計劃以提升員工對商業操守的認識外，亦鼓勵員

工舉報確實或有可能的違法及不當行為，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](http://www.mtr.com.hk))。

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

### 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，公司確認截至2015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。

## 董事局、董事局委員會及執行總監會成員

董事局及執行總監會成員名單、角色和職能(於2015年8月13日)

	董事局委員會						
	執行* 委員會	審核 委員會	提名 委員會	薪酬 委員會	工程 委員會	風險 委員會	企業責任 委員會
<b>董事局成員</b>							
<b>非執行董事</b>							
錢果豐博士(主席)			M				C
陳家強教授 (財經事務及庫務局局長)			M	M			
運輸及房屋局局長 (張炳良教授)			M	M			
發展局常任秘書長(工務) (韓志強)					M	M	
運輸署署長 (楊何蓓茵)		M				M	
<b>獨立非執行董事</b>							
陳黃穗			M				M
陳阮德徽博士				C	M		
鄭海泉				M			M
方正博士		C	M				
何承天				M	C		
關育材					M	M	
劉炳章					M		M
李李嘉麗		M				M	
馬時亨教授		M	C				
文禮信		M				C	
吳亮星			M			M	
石禮謙					M		M
鄧國斌					M	M	
黃子欣博士		M			M		
<b>執行董事</b>							
梁國權 (行政總裁)	C						M
<b>執行總監會成員</b>							
梁國權 (行政總裁)	C						M
張少華 (歐洲業務總監)	M						M
金澤培 (車務總監)	M						
羅卓堅 (財務總監)	M						
馬琳 (法律總監及公司秘書)	M						M
鄧智輝 (物業總監)	M						
黃唯銘 (工程總監)	M						
楊美珍 (商務總監)	M						

\* 執行委員會的其他成員為王美琪女士，公司事務總經理。

C：委員會主席  
M：委員會成員



## 自2015年1月1日至2015年8月13日之變更 董事局成員之變更

1. 由2015年1月13日起，方正博士獲委任為公司的獨立非執行董事及審核委員會成員。方博士亦於2015年5月20日，在舉行公司的2015年股東週年大會（「2015股東週年大會」）完結後，獲委任為公司審核委員會主席。因此，方博士每年收取的酬金已由300,000港元增加至420,000港元。此外，由2015年8月11日起他獲委任為公司的提名委員會成員。
2. 公司前任署理行政總裁梁國權先生由2015年3月16日起獲委任為公司行政總裁（「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，他亦獲委任為公司董事局成員及企業責任委員會成員。
3. 韋志成先生由2015年4月7日起退休而不再擔任發展局常任秘書長（工務）（「發展局常秘」），因而由同日起，他不再出任公司的非執行董事及工程委員會和風險委員會成員。韓志強先生由2015年4月7日起獲委任為發展局常秘，憑藉該委任於同日起成為公司的非執行董事。此外，由2015年4月7日起，韓先生亦成為公司的工程委員會及風險委員會成員。
4. 施文信先生於2015股東週年大會完結後，退任公司的獨立非執行董事及審核委員會主席和薪酬委員會成員。

5. 方敏生女士辭任公司的獨立非執行董事，由2015年8月11日起生效。她由同日起不再擔任公司的提名委員會及企業責任委員會成員。
6. 由2015年8月11日起，劉炳章先生獲委任為公司的獨立非執行董事及公司的工程委員會及企業責任委員會成員。
7. 由2015年8月11日起，黃子欣博士獲委任為公司的獨立非執行董事及公司的審核委員會及工程委員會成員。
8. 根據公司組織章程細則第117條，財政司司長法團已委任馬時亨教授為公司主席，由2016年1月1日起生效。馬時亨教授現為公司的獨立非執行董事。
9. 錢果豐博士將會在其任期於2015年12月31日屆滿時，退任公司主席一職以及董事局成員、企業責任委員會主席及提名委員會成員。

## 執行總監會成員之變更

1. 由2015年6月15日起，張少華先生擔任公司歐洲業務總監以及不再擔任公司人力資源總監。他繼續出任執行總監會成員。
2. 由2015年9月16日起，蘇家碧女士將出任公司的公司事務總監及執行總監會成員。

## 資料變更

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

董事名稱	個人資料變更
	<b>新委任</b>
陳阮德徽博士	信佳集團管理有限公司 — 顧問(自2015年1月1日)
石禮謙	(1) 強制性公積金計劃管理局 — 非執行董事(自2015年3月17日) (2) 錦恆汽車安全技術控股有限公司 — 獨立非執行董事(自2015年6月25日)
鄭海泉	長江和記實業有限公司 — 獨立非執行董事(自2015年6月3日)
黃唯銘	香港工程師學會 — 副會長(自2015年6月30日)
	<b>調任</b>
關育材	港華燃氣有限公司 — 獨立非執行董事(前為非執行董事)(自2015年5月29日)
	<b>離任</b>
文禮信	(1) 花旗集團亞太區 — 高級顧問(直至2015年1月16日) (2) 香港特區政府金融發展局 — 成員(直至2015年1月16日)
梁國權	香港飛機工程有限公司 — 獨立非常務董事(至2015年5月15日)
陳阮德徽博士	信佳行車隧道及橋樑顧問委員會 — 成員(至2015年5月30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」，從而讓董事局成員第一時間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，從而讓他們對工地環境及建造進度有更多了解。

## 董事局及董事局委員會會議

### 定期會議

截至2015年6月30日止六個月期間內，董事局舉行了三次定期會議。董事局在會議中審視了並討論公司不同業務及

財務表現事項。此外，於這些董事局會議上討論的其他主要事項，包括：

- 股東分析及投資者的回應；
- 2015股東週年大會；
- 董事手冊更新；
- 跟進2014年港鐵董事局研討會；
- 新董事局成員及董事局委員會成員；
- 於2015年股東週年大會上推選/重選董事，及建議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；
- 公司管治職責的年度檢視；
- 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提要；
- 2014年報及帳目；
- 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；
- 廣告銷售服務招標；
- 高鐵香港段項目的更新；
- 中國內地投資項目；
- 因更換東鐵綫訊號系統所產生的銜接風險管理；
- 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；
- 2014企業風險管理年度報告；及
- 2014可持續發展報告。

### 董事局特別會議

截至2015年6月30日止六個月期間內，主席召開了七次董事局特別會議，討論了若干事項，包括高鐵香港段項目，物業發展招標及物業投資提議。

### 董事局私人會議

截至2015年6月30日止六個月期間內，主席召開了兩次董事局私人會議。在會議上，董事局討論了執行總監會成員的委任及表現。

### 董事局委員會會議

於2015年3月16日舉行之董事局委員會會議上考慮並批准了：

- (i) 截至2014年12月31日止年度之末期股息；
- (ii) 2014年報及帳目，並向股東提議於2015年股東週年大會上對其作出批准；及
- (iii) 業績的初步公告。

## 與股東的溝通

### 股東週年大會

公司於2015年5月20日舉行了2015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93%贊成票通過以下每一項決議案：

- 重選錢果豐博士及陳家強教授，並推選方正博士、關育材先生、梁國權先生、李李嘉麗女士及鄧國斌先生為董事局成員；及
- 宣派截至2014年12月31日止年度的末期股息每股0.80港元，即全年股息為每股1.05港元，較2013年增加14.1%。

所有2015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](http://www.mtr.com.hk))和聯交所網站。

為了方便未能出席2015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](http://www.mtr.com.hk))。

## 組織章程文件

公司組織章程細則(中英文版本)已登載於公司網站([www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))及聯交所網站。截至2015年6月30日止六個月期間內，公司組織章程細則並無任何變動。

## 董事局及執行總監會成員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：

董事局及/ 執行總監會成員	持有的普通股數目				認股權數目 <sup>#</sup>		獎勵股份數目 <sup>#</sup>	總權益佔 具投票權之 已發行股份 總數百分比
	個人權益*	家族權益 <sup>†</sup>	其他權益	公司權益	個人權益*	個人權益*	權益合計	
錢果豐	53,543	-	-	-	-	-	53,543	0.00092
梁國權	363,000	-	-	23,000 (附註1)	797,000	315,200	1,498,200	0.02565
陳黃穗	9,002	1,675	-	-	-	-	10,677	0.00018
鄭海泉	1,675	1,675	-	-	-	-	3,350	0.00006
方敏生	1,712	-	-	-	-	-	1,712	0.00003
李李嘉麗	-	1,614 (附註2)	2,215 (附註2)	-	-	-	3,829	0.00007
馬時亨	-	70,000 (附註3)	70,000 (附註3)	-	-	-	70,000	0.00120
楊何蓓茵	1,116	-	-	-	-	-	1,116	0.00002
張少華	13,705	-	-	-	334,500	28,800	377,005	0.00645
金澤培	2,283	-	-	-	659,500	79,650	741,433	0.01269
羅卓堅	-	-	-	-	196,000	74,300	270,300	0.00463
馬琳	-	-	-	-	497,500	74,550	572,050	0.00979
鄧智輝	617	-	-	-	454,000	76,050	530,667	0.00908
黃唯銘	-	-	-	-	187,500	79,300	266,800	0.00457
楊美珍	13,400	-	-	-	543,000	76,950	633,350	0.01084

附註

- 1 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。
- 2 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。
- 3 該70,000股股份乃由馬時亨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。

# 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」(第36至39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：

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 截至2015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。

2007年認股權計劃

截至2015年6月30日止六個月內，根據2007年認股權計劃授出而尚未行使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	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2015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)
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	–
金澤培	6/5/2013	180,500	26/4/2014 – 26/4/2020	180,500	60,500	–	–	31.40	180,500	–
	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	–
羅卓堅	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	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	–	–	–	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	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	–	



## 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	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2015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	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	–	–	56,000	18.30	201,000	38.55
	10/12/2008	2,046,400	8/12/2009 – 8/12/2015	419,700	–	–	223,200	18.30	196,500	34.99
	11/12/2008	2,394,200	8/12/2009 – 8/12/2015	370,000	–	–	227,500	18.30	142,500	36.46
	12/12/2008	1,416,500	8/12/2009 – 8/12/2015	442,500	–	–	161,500	18.30	281,000	33.16
	13/12/2008	84,500	8/12/2009 – 8/12/2015	40,500	–	–	–	18.30	40,500	–
	15/12/2008	1,084,700	8/12/2009 – 8/12/2015	228,700	–	–	25,000	18.30	203,700	38.16
	16/12/2008	581,500	8/12/2009 – 8/12/2015	134,000	–	–	44,000	18.30	90,000	38.28
	17/12/2008	513,500	8/12/2009 – 8/12/2015	171,500	–	–	47,500	18.30	124,000	37.02
	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	–	–	–	18.30	44,000	–
	22/12/2008	772,500	8/12/2009 – 8/12/2015	136,500	–	–	45,000	18.30	91,500	36.50
	23/12/2008	306,000	8/12/2009 – 8/12/2015	44,000	–	–	19,000	18.30	25,000	38.55
	24/12/2008	500,500	8/12/2009 – 8/12/2015	109,000	–	–	90,000	18.30	19,000	34.48
	25/12/2008	45,000	8/12/2009 – 8/12/2015	45,000	–	–	–	18.30	45,000	–
	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	–	–	593,000	26.85	771,000	35.81
	11/12/2009	2,297,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,251,000	–	–	580,500	26.85	670,500	35.06
	12/12/2009	610,000	8/12/2010 – 8/12/2016	290,000	–	–	110,000	26.85	180,000	37.01
	14/12/2009	2,443,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,332,000	–	–	685,000	26.85	647,000	35.84
	15/12/2009	2,773,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,192,500	–	–	527,500	26.85	665,000	36.04
	16/12/2009	1,550,000	8/12/2010 – 8/12/2016	581,500	–	–	163,500	26.85	418,000	36.72

## 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	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2015年6月30日未經行使的認股權數目	緊接行使認股權當日之前每股加權平均收市價(港元)
其他合資格僱員	17/12/2009	1,000,000	8/12/2010 – 8/12/2016	290,000	–	–	95,000	26.85	195,000	36.17
	18/12/2009	389,000	8/12/2010 – 8/12/2016	228,500	–	–	101,500	26.85	127,000	36.53
	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	–	–	38,000	26.85	241,000	37.43
	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	–	–	–	28.84	104,000	–
	17/12/2010	4,907,000	16/12/2011 – 16/12/2017	3,463,000	–	–	656,500	28.84	2,806,500	36.67
	18/12/2010	673,000	16/12/2011 – 16/12/2017	608,000	–	–	185,000	28.84	423,000	35.60
	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	–	–	1,202,000	28.84	1,884,000	35.71
	21/12/2010	3,020,000	16/12/2011 – 16/12/2017	1,929,000	–	–	686,000	28.84	1,243,000	36.19
	22/12/2010	975,000	16/12/2011 – 16/12/2017	682,000	–	–	98,000	28.84	584,000	37.02
	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	4,239,000	27.48	8,315,000	37.10
	6/5/2013	20,331,500	26/4/2014 – 26/4/2020	19,037,500	6,409,500	203,000	2,078,500	31.40	16,756,000	36.89
	1/11/2013	188,500	25/10/2014 – 25/10/2020	188,500	–	–	–	29.87	188,500	–
	30/5/2014	19,812,500	23/5/2015 – 23/5/2021	19,551,000	6,596,000	177,000	393,500	28.65	18,980,500	37.17

### 附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後七年，而自2007年6月7日採納2007年認股權計劃起計七年後，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，並再無授出任何認股權。
- 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

## 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」)。

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股份的其他現金淨額以購買市場上的現有公司股份。獎勵持有人的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。

截至2015年6月30日止六個月內，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2015年1月1日(即2014年股份獎勵計劃生效日期)之已發行股份0.07%。

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	期內已賦予的獎勵股份數目	期內失效及/或沒收的獎勵股份數目	於2015年6月30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	-	-	-	3,224,400

## 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6月30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	75.91

公司已獲政府知會，於2015年6月30日，公司約0.37%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。

## 有關控股股東須履行特定責任的貸款協議

截至2015年6月30日，附有控股權限制的集團借貸合共133.34億港元，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59億港元。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。

## 買賣或贖回上市證券

截至2015年6月30日止六個月內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。然而，於同期內，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。

## 暫停辦理股份過戶及股東登記手續

公司於2015年8月28日至2015年9月2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2015年8月27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。2015年度中期股息(附有以股代息選擇(惟登記地址在美國或其任何領土或屬土之股東除外))預計於2015年10月16日派發予於2015年9月2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2015年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2014年 6月30日止半年度 (未經審核)
香港客運業務收入		8,147	7,729
香港車站商務收入		2,579	2,377
香港物業租賃及管理業務收入		2,255	2,026
中國內地及國際附屬公司收入	2	6,181	6,350
其他業務收入		1,048	989
		<b>20,210</b>	<b>19,471</b>
香港客運業務開支			
– 員工薪酬及有關費用		(2,182)	(1,988)
– 水電費用		(710)	(648)
– 營運鐵路的地租及差餉		(110)	(134)
– 耗用的存料與備料		(241)	(247)
– 保養及相關工程		(612)	(555)
– 鐵路配套服務		(135)	(123)
– 一般及行政開支		(218)	(196)
– 其他費用		(140)	(111)
		<b>(4,348)</b>	<b>(4,002)</b>
香港車站商務開支		(247)	(226)
香港物業租賃及管理業務開支		(357)	(331)
中國內地及國際附屬公司開支	2	(5,836)	(5,922)
其他業務開支		(981)	(896)
項目研究及業務發展開支		(95)	(263)
<b>未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支</b>		<b>(11,864)</b>	<b>(11,640)</b>
<b>未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤</b>			
– 來自經常性業務		8,393	7,831
– 來自中國內地物業發展		(47)	–
		<b>8,346</b>	<b>7,831</b>
香港物業發展利潤	3	2,811	245
<b>未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤</b>		<b>11,157</b>	<b>8,076</b>
折舊及攤銷		(1,880)	(1,688)
每年非定額付款		(786)	(701)
<b>未計利息及財務開支前經營利潤</b>		<b>8,491</b>	<b>5,687</b>
利息及財務開支	4	(295)	(274)
投資物業重估		1,362	3,523
應佔聯營公司利潤或虧損	5	166	129
<b>除稅前利潤</b>		<b>9,724</b>	<b>9,065</b>
所得稅	6	(1,446)	(1,063)
<b>期內利潤</b>		<b>8,278</b>	<b>8,002</b>
<b>下列人士應佔：</b>			
– 公司股東		8,189	7,912
– 非控股權益		89	90
<b>期內利潤</b>		<b>8,278</b>	<b>8,002</b>
<b>公司股東應佔期內利潤：</b>			
– 來自未計及物業發展利潤前基本業務		4,516	4,186
– 來自物業發展		2,311	203
– 來自基本業務		6,827	4,389
– 來自投資物業重估		1,362	3,523
		<b>8,189</b>	<b>7,912</b>
<b>每股盈利：</b>	8		
– 基本		1.40港元	1.36港元
– 攤薄		1.40港元	1.36港元

第46至64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2015年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2014年 6月30日止半年度 (未經審核)
<b>期內利潤</b>		<b>8,278</b>	8,002
<b>期內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)：</b>			
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用土地及樓宇重估盈餘		<b>110</b>	43
其後可能重新分類至損益的項目：			
– 折算的匯兌差額：			
– 海外附屬公司及聯營公司財務報表		<b>(42)</b>	(138)
– 非控股權益		<b>(12)</b>	11
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		<b>(54)</b>	34
		<b>(108)</b>	(93)
	10	<b>2</b>	(50)
<b>期內全面收益總額</b>		<b>8,280</b>	7,952
<b>下列人士應佔：</b>			
– 公司股東		<b>8,203</b>	7,851
– 非控股權益		<b>77</b>	101
<b>期內全面收益總額</b>		<b>8,280</b>	7,952

第46至64頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

# 綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2015年6月30日 (未經審核)	於2014年12月31日 (已審核)
<b>資產</b>			
<b>固定資產</b>			
- 投資物業	11	67,121	65,679
- 其他物業、機器及設備	12	79,275	78,279
- 服務經營權資產	13	27,236	26,698
		<b>173,632</b>	170,656
物業管理權		29	30
在建鐵路工程	14	17,598	16,229
發展中物業	16	15,327	7,490
遞延開支		167	64
聯營公司權益		6,124	5,797
遞延稅項資產	23	67	50
證券投資		555	527
待售物業	17	1,188	1,076
財務衍生工具資產	18	85	105
存料與備料		1,443	1,365
應收帳項、按金及預付款項	19	6,243	3,797
應收關連人士款項	20	1,227	1,073
現金、銀行結餘及存款		14,353	18,893
		<b>238,038</b>	227,152
<b>負債</b>			
銀行透支		18	46
短期貸款		400	500
應付帳項及應計費用	21	20,106	16,421
本期所得稅		2,121	996
工程合約保證金		1,142	1,094
應付關連人士款項	20	4,883	1,607
貸款及其他債務	22	18,467	19,961
服務經營權負債		10,590	10,614
財務衍生工具負債	18	771	565
非控股權益持有者貸款		116	124
遞延收益		1,109	765
遞延稅項負債	23	10,960	10,977
		<b>70,683</b>	63,670
<b>淨資產</b>			
		<b>167,355</b>	163,482
<b>股本及儲備</b>			
股本	24	45,756	45,280
為股份獎勵計劃而持有的股份	24	(150)	-
其他儲備		121,546	118,045
<b>公司股東應佔總權益</b>			
		<b>167,152</b>	163,325
<b>非控股權益</b>			
		<b>203</b>	157
<b>總權益</b>			
		<b>167,355</b>	163,482

第46至64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					公司股東應佔總權益	非控股權益	總權益
						固定資產重估儲備	對沖儲備	以股份為基礎的僱員資本儲備	匯兌儲備	保留溢利			
<b>2015年6月30日(未經審核)</b>													
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6月30日止半年度的權益變動：													
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	-	-	8,189	8,189	89	8,278
- 期內其他全面收益		-	-	-	-	110	(54)	-	(42)	-	14	(12)	2
- 期內全面收益總額		-	-	-	-	110	(54)	-	(42)	8,189	8,203	77	8,280
- 2014年末期股息	7	-	-	-	-	-	-	-	-	(4,673)	(4,673)	-	(4,673)
- 已付非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(31)	(31)
- 為股份獎勵計劃購入股份		-	-	-	(150)	-	-	-	-	-	(150)	-	(150)
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	-	-	32	-	-	32	-	32
- 行使的僱員認股權	24	476	-	-	-	-	-	(61)	-	-	415	-	415
於2015年6月30日結餘		45,756	-	-	(150)	2,751	(145)	185	376	118,379	167,152	203	167,355
<b>2014年12月31日(已審核)</b>													
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	24	1	3	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4
- 於2014年3月3日過渡至無面值股份制度	24	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	24	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
截至2014年12月31日止半年度的權益變動：													
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	-	-	7,694	7,694	101	7,795
- 期內其他全面收益		-	-	-	-	73	3	-	43	(370)	(251)	(37)	(288)
- 期內全面收益總額		-	-	-	-	73	3	-	43	7,324	7,443	64	7,507
- 就2013年末期股息以股代息而發行之股票		335	-	-	-	-	-	-	-	-	335	-	335
- 2014年中期股息	7	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,455)	(1,455)	-	(1,455)
- 就2014年中期股息以股代息而發行之股票		61	-	-	-	-	-	-	-	-	61	-	61
- 已付非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(127)	(127)
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	-	-	23	-	-	23	-	23
- 行使的僱員認股權		363	-	-	-	-	-	(54)	-	-	309	-	309
- 沒收的僱員認股權		-	-	-	-	-	-	(2)	-	2	-	-	-
於2014年12月31日結餘		45,280	-	-	-	2,641	(91)	214	418	114,863	163,325	157	163,482

第46至64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2015年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2014年 6月30日止半年度 (未經審核)
<b>經營活動現金流量</b>			
經營活動產生的現金	26	9,432	8,852
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		(274)	(347)
– 已付中國內地及海外稅項		(84)	(73)
		<b>9,727</b>	<b>9,084</b>
<b>經營活動所得的現金淨額</b>			
<b>投資活動現金流量</b>			
資本性開支			
– 購入香港客運及相關營運資產		(1,876)	(1,329)
– 深圳市軌道交通龍華綫項目及相關營運		(555)	(192)
– 港島綫西延項目		(765)	(1,197)
– 南港島綫(東段)項目		(1,158)	(1,322)
– 觀塘綫延綫項目		(472)	(448)
– 深圳市軌道交通龍華綫車廠物業發展		(272)	(272)
– 香港物業發展		(7,717)	(203)
– 投資物業項目及裝修工程		(80)	(1,228)
– 其他資本性工程		(162)	(89)
每年非定額付款		(1,472)	(1,247)
收取與物業發展有關的款項		1,060	3,643
收取與深圳市軌道交通龍華綫車廠物業發展有關的款項		1,380	–
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款增加		(908)	(1,868)
購入證券投資所付款項		(157)	(114)
出售或贖回證券投資所得款項		126	73
清理固定資產所得款項		2	6
於聯營公司的投資		(61)	(294)
給予聯營公司的貸款		(100)	–
已收聯營公司股息		–	24
		<b>(13,187)</b>	<b>(6,057)</b>
<b>融資活動現金流量</b>			
根據認股權計劃發行股本所得款項		415	68
為股份獎勵計劃購入股份		(150)	–
取用貸款		5,474	3,347
發行資本市場借貸工具所得款項		487	544
償還貸款		(7,377)	(2,171)
償還資本市場借貸工具		(500)	(5,158)
已付利息		(364)	(504)
已收利息		97	84
已付財務開支		(11)	(17)
已付非控股權益持有者股息		(31)	(26)
		<b>(1,960)</b>	<b>(3,833)</b>
<b>融資活動耗用的現金淨額</b>			
現金及現金等價物淨減少		(5,420)	(806)
於1月1日的現金及現金等價物		15,413	7,209
於6月30日的現金及現金等價物		9,993	6,403
<b>現金及現金等價物結餘分析</b>			
綜合財務狀況表中的現金、銀行結餘及存款		14,353	18,328
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款		(4,342)	(11,909)
銀行透支		(18)	(16)
綜合現金流量表中的現金及現金等價物		9,993	6,403

第46至64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65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2014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2014年12月31日止財政年度的財務資料乃為比較資料，並不構成公司於該財政年度的法定年度綜合帳項，但資料則來自該等帳項。按照香港《公司條例》(第622章)第436條法定帳項披露有關資料如下：

根據《公司條例》第662(3)條及附表6第3部，公司於截至2014年12月31日止年度的帳項已送往公司註冊處。

公司的核數師已對該帳項作出匯報。核數師報告並無保留意見；並無提述核數師強調有任何事宜引起其注意而使其報告有所保留；亦未載有《公司條例》第406(2)、407(2)或(3)條(或前《公司條例》(第32章)第141條所載的相同規定)所指的聲明。

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2014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，與集團的財務帳項有關的修訂如下：

- 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中期報告並無影響。

## 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	香港以外與鐵路有關的附屬公司							中國內地 租務及 管理業務	中國內地 物業發展	中國內地及 國際附屬 公司總計
	斯德哥爾摩 地鐵	墨爾本 鐵路	深圳市 軌道交通 龍華綫	Sydney Metro Northwest*	倫敦 Crossrail	MTR Express	總計			
<b>截至2015年6月30日止 半年度</b>										
收入	1,368	4,083	316	181	134	22	6,104	77	-	6,181
開支	1,333	3,799	234	181	131	49	5,727	62	47	5,836
<b>截至2014年6月30日止 半年度</b>										
收入	1,700	4,293	282	-	-	-	6,275	75	-	6,350
開支	1,648	4,009	197	-	-	-	5,854	68	-	5,922

\* 前稱悉尼西北鐵路綫

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。

集團按照Crossrail專營權於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。

### 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2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度
分佔物業發展所得的盈餘	2,808	60
西鐵物業發展的代理費及其他收入	15	196
其他費用扣除雜項收入的淨額	(12)	(11)
	<b>2,811</b>	<b>245</b>

### 4 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

百萬港元	截至2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度
利息開支	719	714
財務開支	22	20
匯兌(收益)/虧損	(80)	109
	<b>661</b>	<b>843</b>
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(111)	(136)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	(3)	(18)
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入以抵銷利息開支	11	14
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌收益/(虧損)	92	(110)
– 無效部分	–	(1)
– 不符合對沖會計的衍生工具	2	–
	<b>102</b>	<b>(115)</b>
資本化利息開支	(264)	(221)
	<b>388</b>	<b>371</b>
銀行存款的利息收入	(93)	(97)
	<b>295</b>	<b>274</b>

### 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2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度
應佔除稅前利潤或虧損	220	162
應佔稅項支出	(54)	(33)
	<b>166</b>	<b>129</b>

# 未經審核的中期財務報告附註

## 6 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度
本期稅項		
– 香港利得稅項	1,373	876
– 中國內地及海外稅項	121	100
	1,494	976
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(6)	–
	1,488	976
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	(13)	–
– 超過相關折舊的折舊免稅額	70	112
– 撥備及其他	(99)	(25)
	(42)	87
	1,446	1,063

截至2015年6月30日止半年度內，香港利得稅的本期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%(2014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%(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。

## 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2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度
與期內有關的應付股息		
– 匯報日後宣派的中期股息每股0.25港元(2014年：每股0.25港元)	1,460	1,450
應付/已付有關去年的年度股息		
– 於期內批准及應付/已付的末期股息每股0.80港元(2013年：每股0.67港元)	4,673	3,886

於2015年6月30日，公司於綜合財務狀況表之應付關連人士款項(附註20)和應付帳項及應計費用(附註21)分別確認了35.48億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11.25億港元予其他公司股東之應付2014年末期股息。

## 8 每股盈利

### A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2015年6月30日止半年度的股東應佔利潤81.89億港元(2014年：79.12億港元)，及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：

	截至2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度
於1月1日已發行普通股	5,826,534,347	5,798,541,650
已行使認股權的影響	8,310,688	696,886
減：為股份獎勵計劃而持有的股份	(631,796)	–
於6月30日的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份	5,834,213,239	5,799,238,536

## 8 每股盈利(續)

### B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2015年6月30日止半年度的股東應佔利潤81.89億港元(2014年：79.12億港元)，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：

	截至2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度
於6月30日的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份	5,834,213,239	5,799,238,536
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	13,218,871	3,094,355
按股份獎勵計劃授出股份的影響	934,071	-
於6月30日的加權平均普通股數(攤薄)	5,848,366,181	5,802,332,891

C 若根據來自基本業務的公司股東應佔利潤68.27億港元(2014年：43.89億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為1.17港元(2014年：0.76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。



# 未經審核的中期財務報告附註

## 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
					香港以外的 鐵路、 物業租賃 及管理業務	中國 內地 物業 發展			
<b>截至2015年6月30日止半年度</b>									
收入	8,147	2,579	2,255	-	6,181	-	1,048	-	20,210
經營開支	(4,348)	(247)	(357)	-	(5,789)	(47)	(981)	-	(11,769)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	-	(95)	(95)
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	3,799	2,332	1,898	-	392	(47)	67	(95)	8,346
香港物業發展利潤	-	-	-	2,811	-	-	-	-	2,811
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤	3,799	2,332	1,898	2,811	392	(47)	67	(95)	11,157
折舊及攤銷	(1,730)	(71)	(7)	-	(39)	-	(33)	-	(1,880)
每年非定額付款	(561)	(223)	(2)	-	-	-	-	-	(786)
未計利息及財務開支前經營利潤	1,508	2,038	1,889	2,811	353	(47)	34	(95)	8,491
利息及財務開支	-	-	-	-	4	1	-	(300)	(295)
投資物業重估	-	-	1,362	-	-	-	-	-	1,362
應佔聯營公司利潤或虧損	-	-	-	-	49	-	117	-	166
所得稅	-	-	-	(467)	(88)	13	-	(904)	(1,446)
截至2015年6月30日止半年度利潤	1,508	2,038	3,251	2,344	318	(33)	151	(1,299)	8,278
<b>截至2014年6月30日止半年度</b>									
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)
未計香港物業發展利潤、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

## 9 業務分類資料(續)

下表列示來自集團以外客戶收入按所在地區分布的資料，客戶的所在地區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2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度
香港(所屬地)	13,998	13,088
澳洲	4,264	4,293
中國內地	412	364
瑞典	1,390	1,700
其他國家	146	26
	6,212	6,383
	20,210	19,471

## 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2015年 6月30日止半年度			截至2014年 6月30日止半年度		
	除稅前 金額	稅項 (支出)/利益	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項支出	除稅後 金額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 海外附屬公司及聯營公司財務報表	(42)	–	(42)	(138)	–	(138)
– 非控股權益	(12)	–	(12)	11	–	11
	(54)	–	(54)	(127)	–	(127)
自用土地及樓宇的重估盈餘	132	(22)	110	52	(9)	43
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註10B)	(67)	13	(54)	41	(7)	34
其他全面收益	11	(9)	2	(34)	(16)	(50)

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2015年 6月30日止半年度	截至2014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	(160)	138
轉撥至對沖項目的最初帳面金額	(17)	1
轉撥至損益表的金額：		
– 利息及財務開支(附註4)	103	(96)
– 其他開支	7	(2)
因以下項目帶來的稅項影響：		
– 期內確認對沖項目工具的公允價值變動	27	(23)
– 轉撥至對沖項目的最初帳面金額	4	–
– 轉撥至損益表的金額	(18)	16
	(54)	34

# 未經審核的中期財務報告附註

## 11 投資物業

集團的所有投資物業已於2014年及2015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13.62億港元(2014年：35.23億港元)。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2015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24.60億港元(2014年：6.07億港元)。同期，集團清理資產的帳面淨值為2,000萬港元(2014年：1,500萬港元)，導致淨虧損1,800萬港元(2014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2,200萬港元(2014年：900萬港元)後，由此估值產生的重估盈餘1.32億港元(2014年：5,200萬港元)，已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備帳(附註10A)。

## 13 服務經營權資產

截至2015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9.67億港元(2014年：7.74億港元)，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3,900萬港元(2014年：1.37億港元)。

## 14 在建鐵路工程

截至2015年6月30日止半年度及截至2014年12月31日止年度內集團的在建鐵路工程項目變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	已耗用 政府 現金資助	應償還政府 現金資助的 本金及利息	啟用後 轉撥作 固定資產	於6月30日/ 12月31日結餘
<b>於2015年6月30日(未經審核)</b>						
港島綫西延項目	346	560	-	118	(1,024)	-
南港島綫(東段)項目	12,018	978	-	-	-	12,996
觀塘綫延綫項目	3,865	737	-	-	-	4,602
	16,229	2,275	-	118	(1,024)	17,598
<b>於2014年12月31日(已審核)</b>						
港島綫西延項目	-	3,374	(20)	238	(3,246)	346
南港島綫(東段)項目	8,821	3,197	-	-	-	12,018
觀塘綫延綫項目	2,727	1,138	-	-	-	3,865
	11,548	7,709	(20)	238	(3,246)	16,229

## 14 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6月30日止半年度內，公司根據還款機制確認並預付了本金9,100萬港元及利息2,700萬港元予香港特區政府(截至2014年12月31日止年度內：本金1.87億港元及利息5,100萬港元)。

截至2015年6月30日止半年度內，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，而該站的奇靈里出入口預期於2016年第一季啟用。於2015年6月30日，公司就有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為1億港元(2014年12月31日：5億港元)。

### B 南港島綫(東段)項目

於2011年5月17日，香港特區政府與公司就南港島綫(東段)的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

於2015年6月30日後，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12億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6月30日，公司就此項目的累計開支為130億港元(2014年12月31日：120億港元)，而有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為7億港元(2014年12月31日：5億港元)。

### 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。

於2015年6月30日後，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4億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6月30日，公司就此項目的累計開支為46億港元(2014年12月31日：39億港元)，而有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為3億港元(2014年12月31日：5億港元)。

## 15 由九廣鐵路公司或香港特區政府委託的在建鐵路工程

### 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。

在2009年，基於公司日後會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段的基礎上，香港特區政府決定要求公司進行高鐵香港段的建造、測試及通車試行。於2010年1月26日，香港特區政府與公司就高鐵香港段的建造及通車試行訂立另一份委託協議(「高鐵香港段委託協議」)。按照高鐵香港段委託協議，公司負責自行或促使他人就高鐵香港段的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高鐵香港段的擁有者，則負責承擔該等活動的總成本(「委託成本」)的全數及就此進行融資，並按照經同意的付款時間表向公司支付45.90億港元(「項目管理費」)。截至2015年6月30日及截至本中期報告發表之日期，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，倘若大幅修改執行委託活動的進行計劃有可能導致公司的項目管理責任或成本大幅增加或減少，則公司以及香港特區政府須真誠磋商以同意增加或視乎情況減少項目管理費。由於此磋商尚未展開(截至2015年6月30日及截至本中期報告發表之日期)，故此在現階段，並不確定有關費用會否增加。倘若公司收到之項目管理費沒有增加，則公司未必能夠收回履行高鐵香港段委託協議下之責任所增加的內部成本。此外，根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府支付的若干金額(包括項目管理費)設有每年最高限額20億港元，而總限額則為100億港元。

# 未經審核的中期財務報告附註

## 15 由九廣鐵路公司或香港特區政府委託的在建鐵路工程(續)

### A 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目(續)

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

於2014年4月，公司宣布延長高鐵香港段項目的建造期，並將該鐵路的投入客運服務目標日期修訂至2017年年底。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，當中包括未來保險及項目管理費用。

於2015年6月，公司向香港特區政府提供了公司現時的估計：

- 高鐵香港段工程將於2018年第三季完工(包括計劃應變期)(「高鐵香港段經修訂時間表」)；及
- 根據高鐵香港段經修訂時間表，總項目造價為853億港元(包含備用資金)。

公司已知會香港特區政府這些修訂的估計是基於若干假設，包括及時的資金安排，並需要各方合作及取得香港特區政府的若干批准。

於2015年6月30日，公司公布已向香港特區政府匯報上述估計，同時公司的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，藉此讓高鐵香港段按照經修訂時間表開始營運，並會在適當時候就此向董事局作進一步匯報。

基於項目的複雜性，尤其是於西九龍總站的工程，公司將持續監察和檢討項目造價估算及高鐵香港段經修訂時間表(以及由此產生的任何潛在滯後)。

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2015年6月30日及截至本中期報告發表之日期)根據高鐵香港段委託協議就同意項目管理費變動的磋商尚未開始進行；及(iii)(截至2015年6月30日及截至本中期報告發表之日期)就導致及/或制定高鐵香港段經修訂時間表方面的事件，公司並未收到香港特區政府向公司提出任何申索通知，故此公司未能可靠地估算因事件導致及/或制定，或修訂，高鐵香港段經修訂時間表對公司所產生的財政影響(如有)。公司將持續監察情況。

截至2015年6月30日止半年度內，項目管理收入3.73億港元(2014年：3.83億港元)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，公司負責進行或促使他人進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向公司支付所有工程成本。

於2015年8月，公司已通知香港特區政府公司現時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費用。公司負責進行或促使他人進行該委託協議(以及沙中綫初步委託協議和沙中綫前期工程委託協議)內指定的工程，從而獲得項目管理費78.93億港元。截至2015年6月30日及截至本中期報告發表之日期，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款項。



## 15 由九廣鐵路公司或香港特區政府委託的在建鐵路工程(續)

### B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

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，而南北走廊則是因第三方基建工程而導致未來會展站工地移交延誤。

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，預計整個檢討將於2016年年初完成，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。截至本中期報告發表之日期，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6月30日及截至本中期報告發表之日期)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，故此公司未能可靠地估算因上述事項對公司所產生的財政影響(如有)。

截至2015年6月30日止半年度內，項目管理收入4.07億港元(2014年：3.31億港元)已在綜合損益表中確認。此外，截至2015年6月30日止半年度內，香港特區政府就沙中綫委託協議中的工程項目償還費用為6.03億港元(2014年：12.26億港元)。於2015年6月30日，應收香港特區政府相關的金額為6.78億港元(2014年12月31日：6.85億港元)。

## 16 發展中物業

截至2015年6月30日止半年度內及截至2014年12月31日止年度內集團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	匯兌差異	於6月30日/ 12月31日結餘
<b>於2015年6月30日(未經審核)</b>						
機場鐵路物業發展項目	-	2	(2)	-	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,240	608	(4)	(575)	-	1,269
東鐵綫/輕鐵物業發展項目	1,316	7,557	-	-	-	8,873
南港島綫(東段)物業發展項目	1,045	8	-	-	-	1,053
觀塘綫延綫物業發展項目	361	31	-	-	-	392
深圳市物業發展項目	3,528	215	-	-	(3)	3,740
	<b>7,490</b>	<b>8,421</b>	<b>(6)</b>	<b>(575)</b>	<b>(3)</b>	<b>15,327</b>
<b>於2014年12月31日(已審核)</b>						
機場鐵路物業發展項目	-	4	(4)	-	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,145	115	(20)	-	-	1,240
東鐵綫/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

東鐵綫/輕鐵物業發展項目於截至2015年6月30日止半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。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 17 待售物業

百萬港元	於2015年6月30日 (未經審核)	於2014年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	749	555
– 按可實現淨值	439	521
	<b>1,188</b>	1,076

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於2015年6月30日已扣除2,600萬港元(2014年12月31日：3,000萬港元)的撥備。

### 18 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2015年6月30日(未經審核)		於2014年12月31日(已審核)	
	名義金額	公允價值	名義金額	公允價值
<b>財務衍生工具資產</b>				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	116	–	2,093	2
– 現金流量對沖	89	4	347	15
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	2,405	15	2,404	20
利率掉期				
– 公允價值對沖	1,400	66	900	67
– 不符合對沖會計	–	–	100	1
	<b>4,010</b>	<b>85</b>	5,844	105
<b>財務衍生工具負債</b>				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	3,375	6	1,398	1
– 現金流量對沖	182	28	195	19
– 不符合對沖會計	219	8	146	8
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	805	119	805	92
– 現金流量對沖	2,436	568	2,437	397
利率掉期				
– 公允價值對沖	650	22	1,150	32
– 現金流量對沖	600	20	900	16
– 不符合對沖會計	100	–	–	–
	<b>8,367</b>	<b>771</b>	7,031	565
<b>總計</b>	<b>12,377</b>		12,875	

## 19 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。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：

百萬港元	於2015年6月30日 (未經審核)	於2014年12月31日 (已審核)
未到期款項	5,299	2,913
30日過期未付	329	149
60日過期未付	59	24
90日過期未付	25	26
超過90日過期未付	13	17
應收帳項總額	5,725	3,129
按金及預付款項	518	668
	6,243	3,797

在2015年6月30日，未到期款項中與物業發展有關的款項為36.51億港元(2014年12月31日：13.63億港元)。

# 未經審核的中期財務報告附註

## 20 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75.9%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，並已於本中期財務報告中另行申明。

於2015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2015年6月30日 (未經審核)	於2014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	1,057	1,028
– 九鐵公司	4	5
– 聯營公司	166	40
	<b>1,227</b>	<b>1,073</b>
應付下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	3,557	3
– 九鐵公司	1,226	1,597
– 聯營公司	100	7
	<b>4,883</b>	<b>1,607</b>

於2015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，港島綫西延項目、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2015年6月30日應付香港特區政府款項乃有關2014年的應付末期股息(附註7)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。

於2015年6月30日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及天津城鐵港鐵建設有限公司的未償還貸款和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。於2015年6月30日之應付聯營公司款項乃有關NRT Pty. Limited(「NRT」)股權投資的應付金額。

截至2015年6月30日止半年度內，除確認有關高鐵香港段項目的收入外(附註15)，集團應付/已支付香港特區政府財政司司長法團的現金股息為35.48億港元(2014年：29.71億港元)。

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2014年12月31日止年度的已審核帳項內陳述。

## 20 重大關連人士交易(續)

截至2015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、London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)及NRT進行下列交易：

百萬港元	截至2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度
<b>八達通集團</b>		
– 已付或應付予八達通集團的中央結算服務費用	<b>68</b>	66
– 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	<b>17</b>	18
– 已收來自八達通集團的股息	–	20
<b>TBT</b>		
– 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	<b>276</b>	341
– 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	<b>61</b>	73
<b>京港地鐵</b>		
– 已收或應收自京港地鐵有關員工借調、信息技術及其他支援服務的費用	<b>20</b>	14
<b>LOROL</b>		
– 已收來自LOROL的股息	–	4
– 已收或應收自LOROL有關員工借調及顧問服務的費用	<b>11</b>	10
<b>NRT</b>		
– 已收或應收自NRT有關機電系統及列車項目設計及推展的費用	<b>169</b>	–

## 21 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2015年6月30日 (未經審核)	於2014年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	<b>4,550</b>	3,998
30日至60日內到期	<b>3,664</b>	3,783
60日至90日內到期	<b>762</b>	613
90日後到期	<b>4,654</b>	3,019
	<b>13,630</b>	11,413
租金及其他可退還按金	<b>2,818</b>	2,739
應計僱員福利	<b>2,533</b>	2,269
應付予其他股東之股息(附註7)	<b>1,125</b>	–
	<b>20,106</b>	16,421



# 未經審核的中期財務報告附註

## 22 貸款及其他債務

集團在截至2014年及2015年6月30日止半年度內發行的票據包括：

百萬港元	截至2015年6月30日止半年度		截至2014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	500	487	550	544

截至2015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5億港元(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6月30日止半年度內，集團贖回非上市債券5億港元(2014年：5億港元)，但並無贖回任何上市債券(2014年：6億美元(或46.58億港元))。

## 23 遞延稅項資產及負債

A 截至2015年6月30日止半年度內及截至2014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					
	超過相關折舊的折舊免稅額	物業重估	撥備及其他暫時差異	現金流量對沖	稅務虧損	總計
<b>2015年6月30日(未經審核)</b>						
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)	70	-	(99)	-	(13)	(42)
在儲備列支/(計入)	-	22	-	(13)	-	9
匯兌差額	(1)	-	-	-	-	(1)
於2015年6月30日結餘	10,661	542	(238)	(28)	(44)	10,893
<b>2014年12月31日(已審核)</b>						
於2014年1月1日結餘	9,833	498	(30)	(24)	(17)	10,260
在綜合損益表內列支/(計入)	760	-	(37)	-	(15)	708
在儲備列支/(計入)	-	22	(73)	9	-	(42)
匯兌差額	(1)	-	1	-	1	1
於2014年12月31日結餘	10,592	520	(139)	(15)	(31)	10,927

B 於綜合財務狀況表中確認的遞延稅項資產及負債如下：

百萬港元	於2015年6月30日 (未經審核)	於2014年12月31日 (已審核)
遞延稅項資產淨額	(67)	(50)
遞延稅項負債淨額	10,960	10,977
	10,893	10,927

## 24 股本及為股份獎勵計劃而持有的股份

### A 股本

	於2015年6月30日(未經審核)		於2014年12月31日(已審核)	
	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	<b>5,826,534,347</b>	<b>45,280</b>	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2013年末期股息以股代息而發行之股票	-	-	11,595,971	335
就2014年中期股息以股代息而發行之股票	-	-	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	<b>15,108,200</b>	<b>476</b>	14,319,200	438
於6月30日/12月31日	<b>5,841,642,547</b>	<b>45,756</b>	5,826,534,347	45,280

附註：新香港《公司條例》(第622章)(「條例」)下的過渡至無面值股份制度已於2014年3月3日自動生效。根據條例附表11第37條，股份溢價及資本儲備於當日歸納為股本。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。自當日起，所有股本之轉變乃根據條例第4及5部分之規定而作出。

### B 在截至2015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
已行使的僱員認股權：		
- 2007年認股權計劃	<b>15,108,200</b>	<b>27.48</b>

### C 尚未行使認股權數目的變動如下：

	截至2015年6月30日止半年度		截至2014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	-	<b>76,785,400</b>	84,500	73,001,100
於期內授出	-	-	-	19,895,500
於期內行使	-	<b>(15,108,200)</b>	-	(2,655,200)
於期內沒收	-	<b>(388,500)</b>	-	(654,500)
於6月30日尚未行使	-	<b>61,288,700</b>	84,500	89,586,900
於6月30日可行使	-	<b>41,652,700</b>	84,500	50,272,400

D 公司根據其2014年股份獎勵計劃，於2015年4月20日向公司的若干合資格僱員提出頒發表現股份及受限制股份。是次頒發的1,681,050股表現股份及2,348,150股受限制股份於2015年4月27日悉數獲承授人接納。上述獎勵股份之公允價值為每股38.60港元。

E 截至2015年6月30日止半年度內，2014年股份獎勵計劃的受托人根據2014年股份獎勵計劃的規則條款及信托契據以約1.50億港元向香港交易所購入了公司4,029,200股股份。

# 未經審核的中期財務報告附註

## 25 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

### 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2015年6月30日的 公允價值 (未經審核)	於2015年6月30日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
<b>財務資產</b>			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	4	–	4
– 貨幣掉期	15	–	15
– 利率掉期	66	–	66
	85	–	85
證券投資	555	555	–
	640	555	85
<b>財務負債</b>			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	42	–	42
– 貨幣掉期	687	–	687
– 利率掉期	42	–	42
	771	–	771

百萬港元	於2014年12月31日的 公允價值 (已審核)	於2014年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
<b>財務資產</b>			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	17	–	17
– 貨幣掉期	20	–	20
– 利率掉期	68	–	68
	105	–	105
證券投資	527	527	–
	632	527	105
<b>財務負債</b>			
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

## 25 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)

沒有財務工具採用第三級的方式計算公允價值。截至2015年6月30日止半年度及2014年12月31日止年度內，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。

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，匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報日的期末匯率。

### B 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2015年6月30日及2014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2015年6月30日(未經審核)		於2014年12月31日(已審核)	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	13,479	14,622	13,617	14,731
其他債務	840	1,169	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。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報日的期末匯率。

## 26 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	截至2015年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2014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的經營利潤	8,346	7,831
調整項目：		
– 陳舊存貨撥備減少	(1)	(1)
– 出售固定資產虧損	23	9
– 攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益	(14)	(11)
– 衍生工具公允價值減少/(增加)	35	(3)
– 重估證券投資的未實現虧損/(收益)	3	(1)
– 以股份為基礎的僱員支出	32	23
– 匯兌虧損/(收益)	9	(4)
未計營運資金變動前經常性業務的經營利潤	8,433	7,843
應收帳項、按金及預付款項增加	(347)	(54)
存料與備料增加	(92)	(53)
應付帳項及應計費用增加	1,438	1,116
經營活動產生的現金	9,432	8,852

## 未經審核的中期財務報告附註

### 27 資本性承擔

A 於2015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
<b>於2015年6月30日(未經審核)</b>					
已核准但未簽約	5,158	–	1,715	1	6,874
已核准及已簽約	8,687	1,063	7,708	707	18,165
	<b>13,845</b>	<b>1,063</b>	<b>9,423</b>	<b>708</b>	<b>25,039</b>
於2014年12月31日(已審核)					
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

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、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
<b>於2015年6月30日(未經審核)</b>				
已核准但未簽約	2,663	288	2,207	5,158
已核准及已簽約	4,035	211	4,441	8,687
	<b>6,698</b>	<b>499</b>	<b>6,648</b>	<b>13,845</b>
於2014年12月31日(已審核)				
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

### 28 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2015年8月13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41頁至第64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2015年6月30日的綜合財務狀況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2015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

2015年8月13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](http://www.mtr.com.hk)

股份代號：66