



加快開拓內地和
國際業務

提升香港企業
公民聲譽

拓展香港
核心業務



無限增長 與您同享

無限增長 與您同享

公司不斷拓展及提升香港的核心業務，同時透過與同業分享我們以鐵路運輸為基礎發展可持續社區的專長，加快在中國內地及海外市場的擴展步伐。為了達到這些目標，我們細心聆聽和積極回應香港市民的訴求，以強化公司在香港的企業公民聲譽。在本年報中，我們與各業務相關人士分享了公司的發展進程，並概述未來的宏圖大計。

目錄



02	數字看港鐵 – 2012	89	持續發展
04	香港營運網絡及未來支綫	90	企業責任
06	公司概覽	94	公司管治報告書
08	主席函件	112	薪酬報告書
12	行政總裁回顧及展望	116	董事局及執行總監會成員
23	主要數據	124	主要管理人員
24	2012年大事紀要	125	董事局報告書
	執行總監會管理報告	153	帳項及帳項附註目錄
26	– 香港客運業務	154	獨立核數師報告
40	– 香港車站商務	155	綜合損益表
46	– 香港物業及其他業務	156	綜合全面收益表
58	– 香港網絡拓展	157	綜合資產負債表
66	– 內地及海外拓展	158	資產負債表
72	– 人力資源	159	綜合權益變動表
78	財務回顧	160	綜合現金流量表
84	十年統計數字	161	帳項附註
86	投資者關係	240	專用詞彙
88	風險管理		

綜合財務



總收入

357 億港元



基本業務利潤

97.8 億港元



資產總值

2,069 億港元



淨負債權益比率

10.9%

香港客運業務



佔專營公共交通
載客量比率

46.4%



本地鐵路服務每名
乘客車費收入

7.01 港元



乘客車程準時程度

99.9%



路綫總長度

218 公里



總乘客人次為

17.7 億

香港網絡拓展



5 個新鐵路項目
進展理想



將為我們的
香港網絡增加

56 公里

香港物業及其他業務



香港的投資物業組合包括

13 個商場

國金二期 18 層寫字樓



物業發展利潤

32 億港元

香港車站商務



車站商務收入
佔香港業務 16.0%

中國內地及國際業務



我們在香港以外

6 個城市

營運的鐵路之
載客人次合計為

11.7 億

人力資源



在全球僱用







22,155 名員工



心繫
生活每一程

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/君薈坊/天晉/PopCorn/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


發展中/計劃中的物業

- 34 日出康城物業發展組合3-10
- 39 大圍站
- 40 天水圍輕鐵
- 41 柯士甸站地塊C
- 42 柯士甸站地塊D
- 52 黃竹坑站
- 53 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)

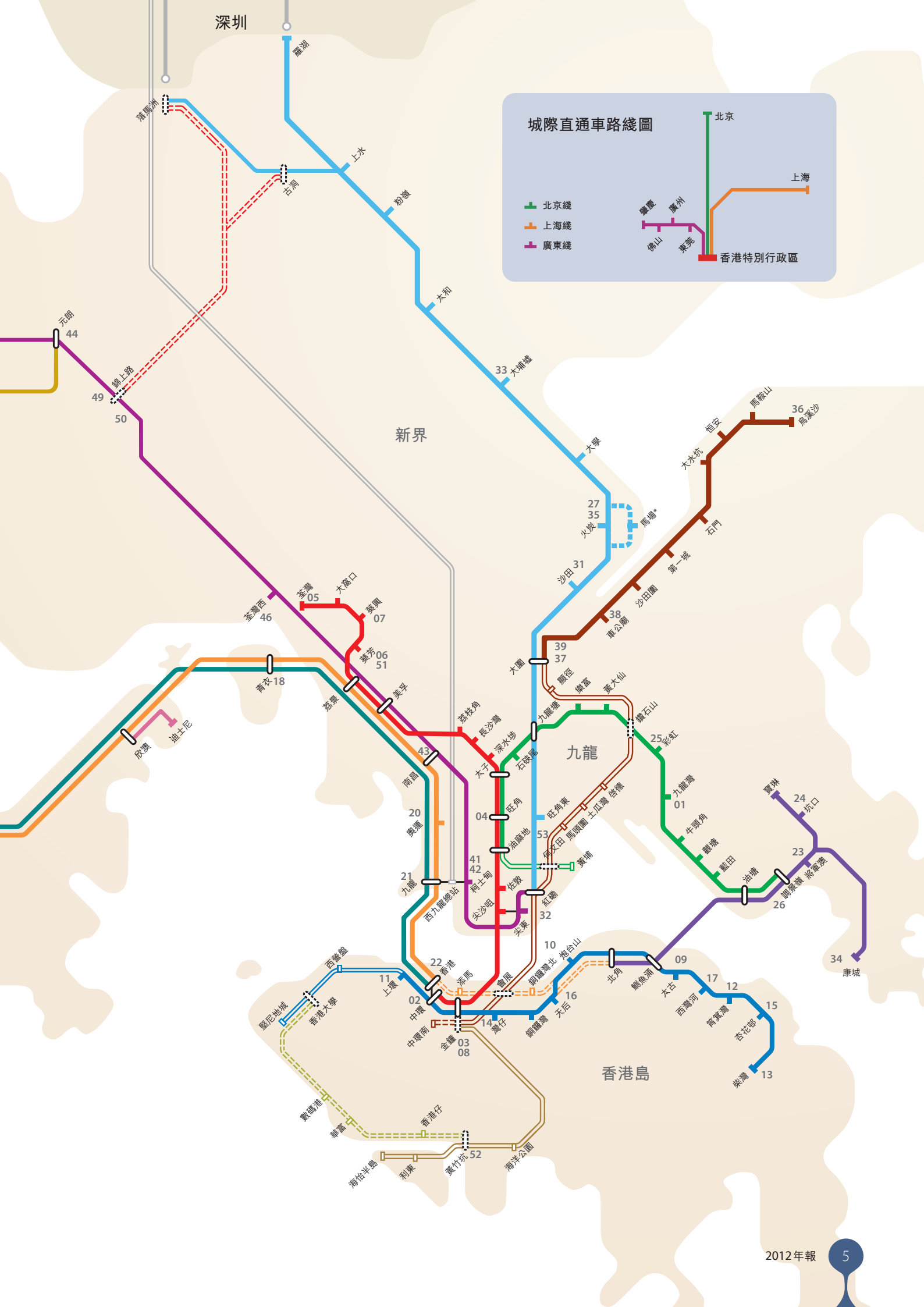
- 43 南昌站
- 44 元朗站
- 45 屯門站
- 46 荃灣西站
- 47 朗屏站
- 48 天水圍站
- 49 錦上路站
- 50 八鄉維修中心
- 51 葵芳地塊

在「鐵路發展策略2000」檢討及修訂第一及第二階段公眾諮詢提出的方案*

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



* 香港特別行政區政府就「鐵路發展策略2000」檢討及修訂的第一及第二階段公眾參與諮詢文件。



城際直通車路線圖

— 北京綫
— 上海綫
— 廣東綫

北京
 廣州
 佛山
 東莞
 香港特別行政區
 上海

公司概覽

港鐵公司憑藉鐵路運輸和物業發展綜合發展模式成功建立可持續發展社區，被公認為全球鐵路營運業的先驅之一。我們於30多年前在香港開始營運第一條鐵路線後，公司的經營規模、業務範疇和地域覆蓋面一直穩步發展，且日趨多元化。我們正加快落實未來業務增長的策略，大規模擴展在香港的鐵路網絡及在中國內地和海外的鐵路相關業務組合。

香港客運業務

業務簡介

我們在香港經營主要以鐵路為基礎的運輸系統，包括本地和過境服務、高速的機場快綫鐵路，以及輕鐵系統。整個系統延綿218.2公里，共有84個車站和68個輕鐵站。我們的網絡是全球最繁忙的鐵路系統之一，其可靠程度、安全及效率均備受推崇。此外，我們亦提供往來中國內地的城際客運服務，以及規模較小、為乘客提供便利的本地接駁巴士服務。

2012年重點

- 歷來新高的乘客量及整體市場佔有率
- 高水平的服務表現屢獲殊榮
- 增加列車載客量使服務質素顯著提升
- 南港島綫(東段)、觀塘綫延綫、西港島綫及廣深港高速鐵路香港段的建造工程均進展理想
- 經政府批准後，沙田至中環綫項目的建造工程亦已展開



香港車站商務

業務簡介

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

2012年重點

- 新訂租金上調及商舖樓面面積增加，帶動租金收入上升
- 羅湖站和紅磡站免稅店於2013年1月生效的新訂租金有顯著升幅
- 經濟增長，加上引入新的廣告模式，繼續刺激廣告收入上升
- 透過增加數據傳輸容量及提供4G服務，繼續提升為乘客提供的流動電話服務

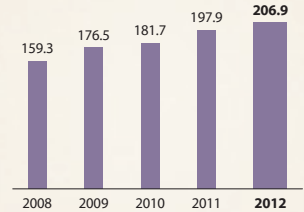
營業額
(十億港元)



**未計折舊、攤銷及每年
非定額付款前經營利潤**
(十億港元)



資產總值
(十億港元)



香港物業及其他業務

業務簡介

在香港，我們與物業發展商合作，發展以住宅為主的可供銷售物業。公司持有的投資物業以商場及寫字樓為主，公司並為上述及其他物業提供物業管理服務。公司的投資物業組合主要包括13個商場，以及國際金融中心二期的18層寫字樓。我們還經營纜車服務、八達通卡繳費系統、顧問服務及項目管理等業務。

2012年重點

- 「名城」全部三期的單位已售罄，而車公廟站「溱岸8號」及屯門站物業發展項目第一期「龍門」(公司擔任九廣鐵路公司相關附屬公司項目代理)的預售成績理想
- 替九廣鐵路公司相關附屬公司批出荃灣西站(五區)城畔及灣畔和朗屏站(北)的地塊
- 公司的商場及國際金融中心二期的18層寫字樓接近全部租出
- 與一個主要的現有租戶就國際金融中心二期的19,038平方米寫字樓訂定租金有顯著升幅的新租約，新租約將於2014年年中生效



中國內地及國際業務

業務簡介

我們投資於中國內地的城市鐵路網絡，以及在英國、瑞典及澳洲毋需投放大量資金的鐵路營運專營權。此外，我們繼續在上述及其他市場尋求鐵路及鐵路相關業務的新機遇。

2012年重點

- 大興綫及北京地鐵四號綫繼續為乘客提供極高水平的服務
- 深圳市軌道交通龍華綫的營運表現超越我們訂下的目標，而其車廠一期地段的物業發展項目已獲發正式批文
- 杭州地鐵一號綫開始營運
- 草簽北京地鐵十四號綫的特許經營協議
- London Overground Rail Operations Limited 成功克服倫敦奧運會的挑戰
- 斯德哥爾摩及墨爾本的鐵路營運專營權業務進一步改善營運表現

主席函件



「由於經常性業務表現繼續保持上升動力及增長策略繼續向前邁進，公司於2012年的財務業績表現更趨穩固。」

錢果豐博士
主席

致各股東及其他有關人士：

由於經常性業務表現繼續保持上升動力及增長策略繼續向前邁進，公司於2012年的財務業績表現更趨穩固。香港客運業務錄得歷來新高的乘容量及市場佔有率，而車站商務和物業租賃業務的收入亦有強勁增長。2012年的物業發展利潤較2011年的利潤為低，有來自「溱岸8號」和出售「名城」、「銀湖·天峰」及「御龍山」等項目的尚餘單位的利潤入帳。公司在香港以外的鐵路專營權業務，對業績亦作出更大的整體貢獻。

在營運方面，我們逐漸見到公司特別為專注香港乘客的意見和需要而推出的「用心聽·用心做」計劃的成效。因此，公司耗資10億港元提升服務質素的措施，已開始逐步改善港鐵服務。我們於2012年每星期額外增加超過1,200班列車，有助縮短乘客候車時間及紓緩月台和列車的擠迫情況。儘管增加了列車服務的班次，我們的列車服務準時程度仍能維持於99.9%的世界級水平，而列車服務延誤相比於去年亦顯著減少。此外，車站服務質素亦受惠於增設的升降機、斜道、座椅，以及洗手間設施而有所提升。

公司未計物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤上升7.9%至130.83億港元，而除稅後的經常性利潤，即不包括物業發展和投資物業重估的基本業務利潤則上升13.3%至70.71億港元。然而，由於物業發展利潤減少，不包括投資物業重估的基本業務利潤則減少6.6%至97.75億港元。若包括投資物業重估，股東應佔淨利潤為135.32億港元，即每股基本盈利為2.34港元。按照我們漸進式的股息政策，董事局建議派發末期股息每股0.54港元，即全年股息為每股0.79港元，較去年增加3.9%。

由於公司的財務表現強勁，透過公司已派發和建議派發的股息，以及每年定額及非定額付款，政府庫房將會收到公司超過51億港元的2012年年度款項。

票價調整

公司於2012年6月按票價調整機制調整票價，整體票價升幅為5.4%。這個機制以按照綜合消費物價指數計算的通脹每年變動和運輸服務業的工資水平作為計算基礎。在制定今年的票價優惠方面，公司細心聆聽了社會各界對港鐵票價及推廣優惠的意見，務求推出具吸引力、有實效，以及能惠及以不同模式乘搭港鐵的乘客之票價優惠。這些票價推廣包括深受乘客歡迎的「搭十送一」、「即日每第二程車費九折」、「小童週末及公眾假期免費乘搭港鐵」，以及「東涌 — 香港全月通」等優惠。這些都是在我們現有為小童、長者、合資格殘疾人士及香港學生提供的多項票價優惠上額外加推的優惠。這些現有的票價推廣及優惠於2012年為社會提供逾18億港元的優惠。

按照我們營運協議的規定，票價調整機制須每隔五年檢討一次，而政府已於2012年8月展開首次的檢討。我們相信現行的票價調整機制具透明度及客觀性，在過往五年對港鐵及乘客而言亦行之有效。我們繼續就這次檢討與政府磋商，致力尋求一個能讓所有業務相關人士接受的方案。

創造長遠價值

公司於年內完成的其中一項重要工作，是檢討公司的企業策略。我們於2012年7月完成檢討，再次肯定公司近年的發展方針，並會加強未來業務增長的力度。這策略確定公司應以香港為發展基礎，繼續對香港的服務作出改善和投資、提升作為良好企業公民的聲譽、致力尋求進一步擴展業務，以及將香港核心業務的價值提升至最高水平。至於在香港以外地區，我們將以現有業務成果作為基礎繼續邁進，並進一步加快業務拓展步伐。



於2012年，我們進一步落實上述策略性目標。在香港，五個主要鐵路項目的建造工程相繼展開或如期進行，落成後將會把我們綜合鐵路及物業網絡的效益擴展至香港其他地區。這五個項目包括西港島綫、廣深港高速鐵路香港段、南港島綫(東段)、觀塘綫延綫及沙田至中環綫，將會帶來持久的經濟、社會及環境效益，因此對公司或全港市民而言，均同樣重要。除了這五條新鐵路綫外，政府還進行了《鐵路發展策略2000》檢討及修訂，以制訂香港長遠的鐵路發展藍圖。是次檢討的第一階段公眾諮詢已於2012年7月完成，並得到市民及其他相關人士的正面回應，而第二階段的公眾諮詢較早前亦已於2013年2月展開。正如行政長官梁振英先生發表其《施政報告》時重點指出，我們的鐵路網絡是香港公共運輸系統的骨幹。因此，我們繼續就《鐵路發展策略2000》檢討及修訂與政府通力合作，以回應市民對可持續鐵路發展的期望。發展鐵路運輸，不但可以提升香港市內的人流量，也可釋放鐵路沿綫地區的經濟發展潛力。

在中國內地，杭州地鐵一號綫已經通車，而公司佔49%股權的合資公司北京京港地鐵有限公司亦已草簽了北京地鐵十四號綫的特許經營協議。

在英國，我們於2012年遞交了Essex Thameside鐵路營運專營權的標書，並獲甄選入圍競逐Thameslink鐵路營運專營權。但鑑於英國對整個鐵路專營權程序進行的獨立檢討，這兩項鐵路營運專營權的招標工作將會延遲至今年較後時間才重新啟動。

可持續發展及企業責任

公司憑藉「鐵路加物業綜合發展經營」模式，發展成為在財務上可持續發展的城市運輸系統。

於2012年，我們繼續制訂溝通交流程序，務求能更有效了解及反映業務相關人士的意見。具體而言，我們在審慎理財的原則下於資產提升、客戶服務、環境保護及社區聯繫等範疇均取得進展。

為應對氣候變化，公司於年內簽署了世界企業可持續發展委員會的「建築物能源效益宣言」，與全球企業先驅共同承諾減少建築物的能源消耗和碳排放。公司旗下所有商場亦參加了香港特區政府推行的「節約章」，於夏季的月份內把室內溫度維持在攝氏24至26度之間。

我們於2012年6月出版的《2011年可持續發展報告》，詳細探討我們邁向可持續發展的歷程。而2012年的報告將於2013年5月出版。

心繫社區行動

公司的「心繫社區行動」以推動青少年發展、藝術與文化、環保及健康生活，以及關懷社區為目標。

為鼓勵青少年面對人生中的重重挑戰，我們每年為中學生舉辦為期八個月的「Friend' 出光輝每一程」師友計劃。而最新一屆已於2012年11月展開，有超過120名觀塘區的中學生參加。此外，另外100名高中學生亦參與了我們為期十天的「Train' 出光輝每一程」計劃，讓他們對個人及社會責任有了新的體會。

藝術是公司年內另一個社區活動焦點。在2012年7月，我們以公司推行多時的「車站藝術」計劃為基礎，公布舉辦「港鐵新綫路車站藝術計劃2012」。公共藝術的特色是任何人每天都可以享受及觀賞得到，而在港鐵網絡內便可讓每天數以百萬計的乘客能觀賞到藝術作品。我們希望透過這個計劃，物色具代表性並啟迪心靈的藝術作品，提升我們車站的環境。與此同時，在車站展示藝術品，亦是為實踐我們提供世界級環境和世界級服務的承諾。

由港鐵與香港業餘田徑總會每年合辦的「港鐵競步賽」，現已成為香港推廣健康生活的其中一項年度盛事。2012年的活動在10月舉行，吸引超過1,500名競步愛好者參加。整個賽事為醫院管理局健康資訊天地籌得超過127萬港元，以支持其「理想BMI—防病工程」的健康推廣項目。

上述只是公司年內與社區保持聯繫的一些主要活動。公司的「鐵路人·鐵路心」義工計劃於2012年共舉辦了239項社區義工活動，獲得逾5,800名義工參與。

可持續發展及企業責任獲嘉許

公司在推動可持續發展方面的努力，繼續得到眾多表揚。公司現為恒生可持續發展企業指數成份股中得到最高評分的香港公司，同時繼續躋身道瓊斯可持續發展指數及富時社會責任指數，並獲世界經濟論壇評選為「可持續發展新領軍」(New Sustainability Champion)的16家公司之一。我們還獲得香港上市公司商會及香港浸會大學公司管治與金融政策研究中心頒發「持續發展卓越獎」，以及於2012年首次在香港品質保證局及香港上海匯豐銀行有限公司合辦的企業社會責任指數中獲得滿分的佳績，標誌著公司在企業責任最佳實務上的表現已踏上重要里程碑。此外，公司在環保方面的貢獻亦獲得多個獎項嘉許，當中包括連續第五年獲得「盛世環保企業獎」，而今年更獲得物流業的白金獎。我們亦再次獲香港社會服務聯會頒發「5年Plus商界展關懷標誌」，並在《東週刊》舉辦的「香港服務大獎」中獲得「企業社會責任獎」。

管理層交替及董事局任命

高級管理層及董事局在過往18個月的人事變動已順利完成，我們現正聚焦於落實公司的新策略。

我希望藉此機會正式歡迎張炳良教授於2012年7月1日獲委任為運輸及房屋局局長接替離任的鄭汝樺女士，因而於當日成為公司的非執行董事。本人謹在此感謝鄭女士所作出的貢獻。

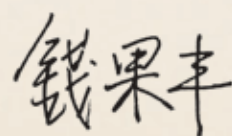
我同時歡迎楊何蓓茵女士自2012年10月8日起獲委任為運輸署署長，因而於當日成為公司的非執行董事。我們亦感謝黎以德先生和何淑兒女士於年內所作出的貢獻。

本人很榮幸能再次獲委任為港鐵公司的非執行主席，新任期由2013年1月1日至2015年12月31日，為期三年。我期望與公司的董事局及港鐵在全球各地、充滿熱誠的所有男女員工，一起為實踐公司令人興奮的業務策略而努力。

為強化這支管理團隊的實力，公司自2012年7月16日起委任港鐵財務及業務拓展總監梁國權先生為副行政總裁，專責落實公司在中國內地及海外的增長策略。張少華先生於2012年7月17日獲委任為人力資源總監，接替榮休的陳富強先生。王美琪女士於2013年1月10日獲委任為公司事務總經理，接替榮休的梁陳智明女士。本人謹藉此機會，歡迎張先生和王女士加入公司高層管理團隊，並衷心感激陳先生和梁太多年來為公司作出的貢獻。

總結

在締造可持續股東價值及對社群福祉作出貢獻方面，2012年是公司再次取得成果的一年。對於年內董事局同寅的辛勤努力、全體員工追求卓越表現的承諾，以及其他有關人士的鼎力支持，本人謹表衷心謝忱。



主席
錢果豐博士
香港，2013年3月11日

行政總裁回顧及展望

「儘管要服務與日俱增的
乘客量，我們的鐵路網絡
仍能維持世界級水平的
運作及安全表現。」

韋達誠
行政總裁

繼續提升
企業公民
聲譽。

維持
策略性
增長。

致各股東及其他有關人士：

於2012年，港鐵各個業務範疇均保持穩健表現，而業務擴展亦踏上新里程。於2012年年初，我們對港鐵的企業策略進行全面檢討，結果除再次肯定我們近年的整體發展方針外，並為促進卓越服務及業務增長注入一股新動力。這策略確定公司應以香港為發展基地，持續投資以改善服務水平、提升我們的企業公民聲譽、致力進一步擴展業務，以及盡力為核心業務增值。至於香港以外地區，我們將在近期業務成果的基礎上繼續邁進，加快中國內地及海外業務的拓展步伐。

除檢討企業策略外，我們於2012年3月在香港推出「用心聽•用心做」計劃，著意提升乘客關心的服務範疇，如縮短乘客候車時間、舒緩月台及列車擠迫情況等。於年內，我們每星期額外增加超過1,200班列車服務，令每週載客量增加約300萬人次。此外，我們逐步提升車站設施的工作亦進展理想，如增設連接車站大堂和地面的升降機、月台座椅及公共洗手間，讓乘客享受更舒適便利的旅程。顧客滿意調查亦顯示乘客察覺到港鐵服務有所提升，並歡迎我們各項優化服務措施。

我們在香港和香港以外地區的增長策略亦邁向重要新里程。沙田至中環綫委託協議的簽訂，標誌著公司在香港的業務擴展踏出重要一步，這亦是我們現時的網絡拓展計劃

下五條新鐵路綫的最後一個項目。當這五條鐵路綫建成後，我們在香港的鐵路網絡將擴展約25%。然而，公司在香港的鐵路拓展策略現已不止於這五條新鐵路綫的工程，我們正就《鐵路發展策略2000》檢討及修訂工作與政府緊密合作，以確定下一階段的鐵路發展計劃。在香港以外地區，公司業務發展的重大里程碑包括杭州地鐵一號綫通車及草簽北京地鐵十四號綫的特許經營協議。

於2012年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量創下歷史新高的17.706億人次。儘管要服務與日俱增的乘客量，我們的鐵路網絡仍能維持世界級水平的運作及安全表現。我們在2012年為乘客提供更多列車班次的同時，我們的列車服務可靠程度仍持續改善，並且達到自兩鐵合併以來的最佳水平。而五分鐘或以上的服務延誤，尤其是與設備故障有關的延誤次數亦大幅減少。此外，整體港鐵網絡的列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度兩項指標皆能維持於99.9%的水平。這樣的表現讓港鐵能夠成為全球最好的鐵路之一。

一如以往，乘客及員工的安全是我們的首要任務，而公司的鐵路服務繼續是本港最安全的公共交通工具，並且是全球業界中安全表現最好的營運商之一。我們對安全的專注亦貫徹於我們的鐵路及物業建造項目、物業管理業務，以及香港以外的業務。



受惠於香港持續穩健的經濟狀況，公司於2012年錄得強勁的財務表現。乘客量的增長、車站零售及物業租賃業務的租金調升，加上廣告業務的強勁表現，帶動我們在香港的經常性業務收入上升。在物業發展業務方面，我們將來自出售車公廟站「溱岸8號」以及「名城」、「銀湖·天峰」和「御龍山」尚餘單位的利潤入帳。此外，我們在香港以外的各項業務對公司業績亦作出更大貢獻。

公司2012年的總收入為357.39億港元，較去年上升6.9%。未計物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤上升7.9%至130.83億港元。若不包括公司的中國內地及國際附屬公司的貢獻，收入上升9.2%，經營利潤上升6.9%，而經營毛利率則為54.4%。因此，不包括物業發展及投資物業重估的經常性業務除稅後淨利潤上升13.3%至70.71億港元。相對2011年的42.25億港元，除稅後物業發展利潤下降至27.04億港元，主要來自車公廟站「溱岸8號」的利潤入帳。由於物業發展利潤下降，不包括投資物業重估的股東應佔基本業務淨利潤減少6.6%至97.75億港元，即每股盈利1.69港元。投資物業重估收益為37.57億港元，而上年則錄得投資物業重估收益50.88億港元。因應會計準則的改變，這些投資物業重估收益已不用扣除相關遞延稅項。因此，包括投資物業重估的股東應佔淨利潤為135.32億港元，即每股盈利2.34港元。董事局建議派發末期股息每股0.54港元，即全年股息為每股0.79港元，較去年增加3.9%。

香港客運業務

我們在香港的客運業務於營運及財務兩方面均表現理想。

在財務方面，香港客運業務在2012年的總收入為145.23億港元，較2011年增加7.5%，其中絕大部分為車費收入，但亦包括鐵路相關配套服務的收入。香港客運業務的經營成本增加6.5%至78.29億港元，經營利潤上升8.8%至66.94億港元，而經營毛利率則為46.1%。

乘客量

於2012年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量增加4.7%至歷史新高的17.706億人次。若不包括城際客運服務，總乘客量則為17.666億人次，增加4.7%。

本地鐵路服務繼續受惠於穩健的經濟增長及訪港旅客人數攀升，總乘客量創下歷史新高的14.31億人次，較2011年增加4.7%。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。

羅湖及落馬洲過境服務於2012年的乘客量增加5.6%至1.097億人次。受惠於往來香港的航空旅客量上升及列車班次增加，機場快綫的乘客量增加7.6%至1,270萬人次。輕鐵及巴士於2012年的乘客量合計為2.132億人次，增加3.9%。而城際客運服務的乘客量為400萬人次，增加6.4%。

於2012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4.5%至507萬人次。若不包括城際客運服務，周日平均乘客量則為506萬人次，增加4.5%。當中大部分仍然來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升4.5%至415萬人次。

市場佔有率

於2012年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由2011年的45.4%進一步增加至46.4%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由66.2%增加至66.7%。由於市場競爭激烈，特別是過境巴士服務的競爭令我們在過境業務市場的佔有率由54.5%輕微下降至54.2%。我們在往返機場交通工具市場的佔有率則維持在21.8%。

車費收入

於2012年，香港車費總收入為143.89億港元，較2011年增加7.7%，其中本地鐵路服務的收入佔100.35億港元，即69.7%。本地鐵路服務每名乘客平均車費上升2.9%，至7.01港元。

過境服務於2012年的車費收入為28.47億港元，較2011年增加8.1%。機場快綫的車費收入為7.95億港元，上升5.9%。過境服務及機場快綫的每名乘客平均車費分別為25.95港元及62.59港元。輕鐵及巴士於2012年的車費收入合計為5.78億港元，較2011年上升5.7%。而城際客運服務的車費收入為1.34億港元，上升6.3%。

公司於2012年6月17日按照票價調整機制調整適用的車程票價，其加權平均升幅為5.4%。與此同時，公司推出一籃子票價優惠計劃，當中包括深受乘客歡迎的「搭十送一」、「即日每第二程車費九折」、「小童週末及公眾假期免費乘搭港鐵」及「東涌 — 香港全月通」等優惠。按照我們營運協議的規定，票價調整機制可每隔五年檢討一次，而政府已於2012年8月展開票價調整機制的檢討。在檢討過程中，我們確定一個公平、具透明度，以及能讓包括股東及乘客在內的所有相關人士接受的票價調整機制，至為重要。因此，我們會繼續就這次檢討與政府磋商，務求可制訂出一個能讓所有相關人士接受的方案。

服務及表現

於2012年，我們的服務表現再次超越了在營運協議和公司本身更為嚴格的顧客服務目標中訂下的表現目標。一如過往多年，我們的卓越服務在本地及國際間廣受讚譽。公司很榮幸能在倫敦舉行的2012 Metrorail Awards中，分別獲選為「最佳亞太區鐵路」及「最佳顧客服務鐵路」，肯定我們世界級的服務水平及卓越成就。我們在香港獲得的獎項包括由《讀者文摘》頒發的「讀者文摘信譽品牌白金獎」(公共設施服務類別，香港區)及由《壹週刊》頒發的「服務第壹大獎2012 — 公共交通工具組別」。

為配合我們新推出的「用心聽・用心做」計劃，我們於年內大幅增加列車班次。在過去一年，本地鐵路服務每星期增加逾1,200班列車服務，即每星期增加300萬人次的載客量。此外，我們亦於2012年12月的週末及冬至當日，額外增加了1,500班列車服務，方便乘客於聖誕節期間出遊。我們能

加密列車班次，實有賴年內付運的新列車。於2012年年底，我們較早前訂購的十列新車，已在「用心聽・用心做」計劃下全數投入客運服務。我們還於2012年1月加強機場快綫的列車服務，在頭班列車至午夜時段，把列車班次由每12分鐘一班加密至每十分鐘一班。

儘管增加了列車服務班次，我們的乘客車程準時程度及列車按照編定班次行走的可靠程度均維持於99.9%的世界級水平。此外，由於公司改善了預防性維修和於事故發生時快速處理的工作，五分鐘或以上的服務延誤減少了23%，而表現更突出的是因設備故障而造成的延誤，更從以往已達世界級水平的表現再大幅減少31%。

為進一步方便乘客使用港鐵網絡，大部分港鐵列車已進行改裝，設置更大的多用途區。我們亦正在東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫的列車內安裝優先座。我們在「用心聽・用心做」計劃下，承諾在我們全日運作的車站為乘客提供更多無障礙出入設施。因此，我們致力於2015年年底前在十個車站加裝連接車站大堂和地面的升降機。年內，四個車站已完成安裝新的客運升降機，在另外兩個車站亦增設了供殘疾人士使用的斜道。在「用心聽・用心做」計劃下，我們致力於2020年年底前在十個轉綫車站加建公共洗手間。上環站於年內已安裝了公共洗手間。在50個車站加設231張座椅的計劃亦已經完成。我們又在三個車站增設新出入口，並在觀塘綫、荃灣綫及港島綫的地面車站完成安裝月台自動閘門。年內，我們還透過全新設計的手機應用程式，為乘客提供直接、有效和實時的有用乘車資訊。

安全是港鐵首要的營運條件，並深深植根於我們的信念和文化中。憑藉我們鐵路營運遍布世界各地的優勢，我們於2012年與公司部分在香港以外的專營權業務分享和互相學習最佳安全實務，以求不斷改進、精益求精。在2013年1月，公司發表新的「公司安全策略」，列明公

司的安全使命，是要讓公司所有業務均能成為全球安全表現最佳之一，並在公司營運的每個地方皆能成為當地最安全的公共交通工具。這個策略將有助我們提倡安全至上的公司文化及專注於不斷改進公司的安全系統和程序，以應對未來的種種挑戰，並為我們的本地及國際鐵路服務制訂策略性安全重點和相關措施。

香港車站商務

由於車站商店租金和廣告收入的上升抵銷了電訊服務收入減少的影響，因此香港車站商務於2012年的收入增加7.5%至36.80億港元。香港車站商務的經營成本增加10.9%至3.97億港元，經營利潤上升7.1%至32.83億港元，而經營毛利率則為89.2%。若不包括於2011年及2012年因終止2G電訊服務合約所產生的一次性應收款項，收入上升11.6%，而經營毛利率則為89.1%。

隨著商店數目的增加、商戶組合的調整及租金的上調，車站零售設施的收入增加12.4%至21.42億港元。我們於年內完成了十個車站的翻新工程，使年底的車站商店總數較去年增加37間至1,331間。車站零售設施總面積增加966平方米至55,898平方米。公司透過品牌推廣活動加強了港鐵車站商店「型買行」的定位，提高商店的吸引力。我們於2012年重新招租及批出的羅湖站和紅磡站免稅店租約，新訂租金較舊租約租金有顯著升幅，並已於2013年1月1日生效。

2012年的廣告收入增加12.0%至10億港元。我們繼續推出創新的廣告形式，以增加港鐵廣告的吸引力。這些新形式包括數碼屏幕區、在將軍澳站設置「港鐵互動廣告體驗站」，以及推出車站內手機購物試驗計劃。我們亦把數碼廣告擴展至東鐵綫。

2012年的電訊服務收入減少20.8%至3.96億港元，主要由於2012年因終止個別2G電訊服務合約所產生的一次性應收款項較2011年減少所致。若不包括這些一次性應收款項，2012年的電訊服務收入則上升4.3%。於2012年，我們協助電訊服務供應商安裝提升3G數據傳輸容量及訊號接收能力的設施。而截至2013年2月底，66個車站已能提供4G流動電話服務。

香港物業及其他業務

在持續低息及流動資金充裕的環境支持下，住宅物業市場於2012年大部分時間均氣氛向好。然而，香港特區政府於2012年10月宣布推出新的印花稅措施後，一手和二手住宅物業市場的交投於年底時顯著回落。由於來自環球投資銀行等傳統大型租戶的需求放緩，中環寫字樓租務市道持續低迷。而國際品牌公司的強勁需求，則繼續為零售物業市場帶來支持。

香港物業發展

2012年的物業發展利潤為32.38億港元，主要來自車公廟站「溱岸8號」的公司應佔利潤，該項目已於2012年9月獲發入伙紙。此外，我們亦把出售「名城」、「銀湖·天峰」及「御龍山」尚餘單位的利潤入帳。

年內，我們推出「溱岸8號」預售，截至年底項目的981個單位已售出逾83%。而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屯門站物業發展項目第一期「龍門」亦銷情暢旺，截至年底項目的1,075個單位已售出97%。

在招標活動方面，大圍站物業發展用地於5月進行招標，但經過詳細審閱及分析後，我們決定不接納所收到的標書。而於2013年1月招標的天水圍輕鐵站地塊，在截標當日並未收到任何標書。我們現正審視這些發展組合的細節，並將視乎市場狀況，以期於未來12個月內為這些項目重新招標。

在公司只擔任九鐵公司相關附屬公司項目代理的西鐵物業發展項目方面，今年的招標活動活躍。我們於2012年1月批出荃灣西站(五區)城畔地塊予華懋集團的成員公司。於7月，我們為荃灣西站(五區)灣畔地塊重新招標，並於8月批出該地塊予長江實業(集團)有限公司的附屬公司。而朗屏站(北)地塊於9月進行招標，並於2012年10月批予由嘉華國際集團有限公司及信和置業有限公司共同組成的財團。公司於2012年12月為荃灣西站(六區)地塊進行招標，並於2013年1月批出項目予由新世界發展有限公司和萬科置業(香港)有限公司共同組成的財團。

我們繼續進行其他的物業發展計劃，並取得進展。南港島綫(東段)黃竹坑車廠地塊的總綱發展藍圖已於2013年2月獲城市規劃委員會批准。西鐵綫方面，朗屏站(南)地塊經修訂的總綱發展藍圖，已於2012年6月獲城市規劃委員會批准。

香港物業租賃及管理業務

香港的物業租賃及物業管理業務於2012年的收入增加10.3%至34.01億港元。這項業務的經營成本增加6.8%至6.27億港元，經營利潤上升11.1%至27.74億港元，而經營毛利率則為81.6%。

公司在香港的物業租金總收入為31.98億港元，較2011年增加10.5%。年內整體港鐵商場之新訂租金錄得16%的平均升幅。於2012年12月底，公司在香港的13個商場及於國際金融中心二期的18個樓層維持接近100%的出租率。截至2012年12月31日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合包括212,612平方米的零售物業、40,969平方米的寫字樓，以及13,642平方米的其他物業。

我們繼續發展旗下租賃物業組合。位於將軍澳站上蓋、港鐵在香港的第十三個商場「PopCorn」於2012年3月開業。「君薈坊」的商戶重組計劃已於2012年9月展開，其建造工程將於2013年內分階段完成。我們繼續在公司物業組合中進行

定期的資產更新計劃，以維持對客戶的吸引力，並保持能源效益。我們與一個主要的現有租戶就國際金融中心二期的19,038平方米寫字樓，訂定為期五年的新租約，新訂租金較租戶在現行舊租約下所支付的租金有顯著升幅。新租約將於2014年年中生效。

公司於2012年在香港的物業管理收入增加6.8%至2.03億港元。於2012年12月31日，公司在香港管理的住宅單位數目增加至86,266個。隨著將軍澳「PopCorn」開業後，公司管理的商用面積增加20,000平方米至764,725平方米。

其他業務

昂坪360纜車和昂坪市集於2012年的收入減少7.8%至2.49億港元，主要由於2012年1月底發生的服務中斷事故，昂坪360纜車系統須暫停服務九個星期以便進行維修及保養工程。在多個主題推廣活動帶動下，年內旅客人數達136萬人次。

顧問業務於2012年的收入為1.02億港元，較2011年減少2.9%。公司在香港、澳門及澳洲已簽署或正在執行多項大型合約。

八達通進一步擴展零售商戶網絡。公司於2012年應佔八達通的淨利潤為2.11億港元，較2011年上升15.9%。

於2012年，公司的項目管理收入為9.69億港元，較2011年增加64.8%，大部分收入來自與廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)及沙田至中環綫政府委託工程有關的項目管理收入。這些向政府收取的委託工程管理收入現時是以收回成本的原則計算。

中國內地及國際業務

公司的中國內地及國際附屬公司於2012年的收入合共為127.86億港元，當中來自香港以外鐵路附屬公司的收入，即Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)、MTR Stockholm AB(「MTRS」)及港鐵軌道交通(深圳)有限公司為126.50億港元，較2011年增加3.0%，收入增加主要由於計入港鐵軌道交通(深圳)有限公司的首年全年度業績，以及MTM的收入增加。而公司在中國內地的物業租賃和物業管理附屬公司則合共錄得1.36億港元的收入。香港以外鐵路附屬公司的經營成本為120.66億港元，經營利潤增加30.1%至5.84億港元，而經營毛利率則為4.6%。儘管MTM的財務表現能達到我們當初競投該項目時的預期，但MTRS和港鐵軌道交通(深圳)有限公司到目前為止的表現，仍未能夠達到項目的相關目標。

在聯營公司方面，北京京港地鐵有限公司、London Overground Rail Operations Limited(「LOROL」)及Tunnelbanan Teknik Stockholm AB的表現皆有所改善，當中北京京港地鐵有限公司的業績有顯著增加，部分源於其2011年年度帳項經確定後的一次性會計調整。隨著公司在杭州佔49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司於2012年11月24日開始營運杭州地鐵一號綫後，我們已將其表現計入聯營公司的業績之中。這四家聯營公司對公司業績作出的貢獻合共為2.42億港元，較2011年上升1.26億港元。若不包括北京京港地鐵有限公司的一次性調整，聯營公司於2012年的貢獻則合共為1.76億港元。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於2012年錄得的總乘客量約為11.71億人次，而2011年的總乘客量約為10.65億人次。

中國內地鐵路業務

在中國內地，營運北京地鐵四號綫和大興綫的北京京港地鐵有限公司維持極高水平的準點率及列車按照編定班次行走的可靠程度，並獲中國交通運輸協會及城市軌道交通專業委員會評為中國內地三大地鐵營運商之一。北京京港地鐵有限公司現時營運的兩條地鐵綫共有35個車站，全長50公里，於2012年的總乘客量合計為4.27億人次，每日平均乘客量則逾117萬人次。而自北京地鐵四號綫於2009年9月投入服務以來，累計總乘客量已超過10億人次。

深圳市軌道交通龍華綫的首年全年度營運表現超越了公司目標及合約協定。全年乘客量為1.17億人次，每日平均乘客量達32萬人次，較我們原先的預期為低，部分源於地鐵沿綫社區仍未完全開發所致。該地鐵綫全長20.5公里，共有15個車站。

杭州杭港地鐵有限公司於2012年11月開始營運杭州地鐵一號綫。該地鐵綫全長48公里，設有31個車站。自通車以來，杭州地鐵一號綫保持非常可靠的服務表現，每日平均乘客量為15萬人次。

海外鐵路業務

在英國，隨著東倫敦綫最後一期於2012年12月通車，倫敦循環綫宣告完成，並使LOROL鐵路網絡加長了12公里至124公里，而車站數目亦增加了兩個至57個車站。LOROL成功克服2012倫敦奧運會對交通需求帶來的種種挑戰，在乘客人數比平日增加25%的情況下，仍能達至98%的正點率。LOROL的卓越營運表現，以及為奧運會提供有效支援的合作夥伴精神，獲得了英國運輸部和倫敦運輸局的嘉許。根據一個獨立的乘客監察組織Passenger Focus的意見調查顯示，LOROL於年內所獲得的乘客滿意度達90%或以上，是英國所有專營權和特許營運商中獲得最高評分的機構。LOROL亦憑這些卓越表現在2012年連續第二年獲評為倫敦

的「年度最佳公共運輸營運者」，並於倫敦舉行的Metrorail Awards中獲評為全球「提升服務最佳表現的鐵路」。此外，LOROL過去五年的卓越表現獲肯定而成功延續London Overground鐵路服務的營運及維修專營權兩年至2016年11月。LOROL的全年乘客量約為8,000萬人次，而周日平均乘客量達38萬人次。

在斯德哥爾摩，儘管MTRS因清潔車站的費用較預期為高而導致財務表現欠佳，其營運表現仍繼續有所改善，於2012年的準點率達至超越合約要求的95.2%。全年乘客量為3.20億人次，而周日平均乘客量達120萬人次。該地鐵綫全長110公里，共有100個車站。

在墨爾本，MTM於年內完成的網絡拓展計劃，令車站數目由212個增至217個，而鐵路綫的總長度亦由372公里延長至390公里。此外，MTM於年內透過改動列車時間表及持續專注營運表現，令準點率穩步提升至91.1%，是自2009年11月開始營運這專營權以來的最佳表現。年內乘客量約為2.21億人次，而周日平均乘客量保持穩定，約為79萬人次。

中國內地物業發展、租賃及管理業務

年內，公司於2012年11月接獲北京的財政部發出正式批文後，成立了港鐵物業發展(深圳)有限公司，以發展深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的相關物業。我們已於2013年1月24日繳付了19.77億元人民幣的地價款，而項目的總發展成本預計約為40億元人民幣。該發展項目可供發展的總樓面面積約為206,167平方米。

中國內地的物業租賃及物業管理業務於2012年的收入增加3.0%至1.36億港元。公司在北京的商場銀座Mall於2012年年底維持達98%的出租率，而新訂租金於年內的升幅為7.2%。公司於2012年年底在中國內地管理的商用和住宅樓面面積合共為233,000平方米。

未來增長

於2012年，我們繼續推進在香港的五個主要鐵路項目，務求將公司的鐵路服務擴展至香港更多地區，而我們在中國內地及國際市場的發展機會亦有所進展。

香港的增長

全長3公里的港島綫延綫西港島綫截至2012年年底已完成65%，預期可於2014年通車。項目於年內有多項重大進展，當中包括連接西營盤站和上環站的列車隧道的貫通，而全綫的挖掘工程亦已大致完成。路軌鋪設工程已經展開，而機電工程承建商已在堅尼地城站和香港大學站C2出入口進行安裝工程。

全長7公里的南港島綫(東段)將港鐵服務由金鐘伸延至港島南區，而該路綫的車廠將設於黃竹坑。截至年底，項目已完成30%，按進度可於2015年通車。與擴建金鐘站有關的地基工程已經完成，而挖掘工程亦已展開。連接金鐘站至港島南區的南風隧道挖掘工程於年底已完成14%。項目的大型土木工程合約，包括興建高架橋、橋樑、四個新車站及黃竹坑車廠均有滿意進展。項目的機電工程合約已經批出，並已進入詳細設計階段。

全長2.6公里的觀塘綫延綫將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。截至年底，項目已完成31%，並預期於2015年通車。整合黃埔站多個綜合出入口的修訂方案已於2012年8月獲得批准。何文田站的挖掘工程於年底已完成68%，而連接油麻地及何文田的隧道挖掘工程亦已展開。完成重置的西洋波會已於2012年9月移交有關單位，而項目的機電工程現正進行詳細設計工作。

由政府出資興建、全長26公里的高鐵香港段將提供跨境的高速鐵路服務，連接香港至深圳、廣州以及中國內地的高速城際客運鐵路網絡。香港段將由設有15個月台的西九龍總站提供短途及長途客運服務。

南昌的隧道挖掘工程已於2012年1月展開，六部隧道鑽挖機現已投入運作。截至年底，項目包括隧道及總站在內所需的挖掘工程已完成60%，而總站路軌層的混凝土澆灌工程則已於2012年9月展開。包括信號系統及列車在內的所有主要機電工程合約已經批出。截至年底，項目已完成31%，並計劃於2015年通車。

2012年3月27日，行政長官會同行政會議根據《鐵路條例》正式通過全長17公里的沙田至中環綫項目方案。其後，項目於2012年5月獲通過撥款、取得環境許可證，以及簽訂委託協議。

全長17公里的沙田至中環綫連接大圍與金鐘，沿綫包括六個轉綫車站在內共有十個車站。大圍至紅磡的第一段鐵路綫預計於2018年通車，而紅磡至金鐘的第二段鐵路綫則於2020年投入服務。該項目於2012年6月舉行動工典禮。土木及機電工程合約的採購工作正在進行中，當中包括配合新列車的東鐵月台改建工程合約。截至年底，項目已批出超過200億港元的工程合約。年內，我們繼續透過與區議會和社區聯絡小組進行諮詢。由紅磡遷往九龍灣的新中央郵件中心於年底已完成了70%。

在現時各個項目的施工期間，有超過7,000名建築工人在公司位於香港各區的125個地盤工作。公司與承建商緊密合作，提高工人的安全文化及風險意識，並確保公司的所有工地維持最高的健康及安全標準，包括減少時常發生的手指和腳趾受傷事故。此外，公司推出「新手照

顧計劃」，以改善新員工的安全意識，並推出「建造工人人壽保障計劃」。公司更設立新的流動事故控制中心，進一步提升我們在工地發生嚴重事故時的快速應變能力。

《鐵路發展策略2000》檢討及修訂的第一階段公眾諮詢活動已於2012年7月完成，並得到廣大市民及相關人士對香港可持續鐵路發展的積極回應。為配合我們在香港擴展業務的企業策略，公司將繼續與政府合作進行這個鐵路發展研究，以確立未來新鐵路綫的實施方案。

中國內地及海外拓展

在北京，北京京港地鐵有限公司於2012年10月簽訂北京地鐵十四號綫的中期營運和維修協議，並於2012年11月與北京市政府草簽該地鐵綫的特許經營協議。根據這項斥資約500億元人民幣、為期30年的「公私合營」項目協議的要求，北京京港地鐵有限公司將負責提供約為150億元人民幣的機電設備系統及列車，而北京市政府則負責項目的投資餘額。北京京港地鐵有限公司將會以資本金及借貸組合出資興建該項目，而港鐵公司將會對北京京港地鐵有限公司增資約22億元人民幣。該地鐵綫全長47.3公里，共有37個車站，當中包括十個轉綫車站。地鐵綫已於2010年展開建造工程，並將會分期通車。全長約12.7公里的第一期預期於2013年年中通車，而第二和第三期將會分別於2014年及2016年通車。

在英國，我們於2012年9月遞交了Essex Thameside鐵路營運專營權的標書。但鑑於在另一個專營權的招標中其中一家落選的競投公司提出法律訴訟，英國政府在2012年10月暫停了所有專營權的競逐，並對英國整個鐵路專營權程序展開獨立檢討。這項檢討已於2013年年初完成，而英國運輸部公布將會於2013年內就Essex Thameside鐵路營運專營權向參與競投的公司發出經修訂的招標文件。同樣地，我們預期公司亦獲甄選入圍競逐的Thameslink鐵路營運專營權，有關當局將會於2013年春季期間公布其經修訂的招標時間表。

財務回顧

集團於2012年的總收入達357.39億港元，較2011年上升6.9%。包括鐵路營運、車站商務、物業租賃及管理和其他業務在內的香港業務錄得229.53億港元的收入，升幅達9.2%；而中國內地及國際附屬公司的收入則增加3.0%至127.86億港元。為了支持收入增長，及配合優化香港業務服務和表現並拓展香港以外地區新業務的公司策略，集團的總經營成本上升6.4%至226.56億港元。因此，未計物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤增加7.9%至130.83億港元，經營毛利率則上升0.3個百分點至36.6%。不包括中國內地及國際附屬公司的利潤貢獻，經營毛利率下跌1.2個百分點至54.4%，主要由於競投英國鐵路專營權令開支增加，以及杭州地鐵一號線的準備營運費用所致。2012年的物業發展利潤減少16.96億港元至32.38億港元，主要來自完成車公廟站「溱岸8號」項目及出售尚餘單位。扣除折舊及攤銷費用32.08億港元和每年非定額付款8.83億港元後，未計利息及稅項開支前的經營利潤減少7.4%至122.30億港元。計入利息及財務開支8.79億港元、投資物業重估收益37.57億港元、集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤4.56億港元及所得稅18.93億港元後，2012年公司股東應佔淨利潤下跌13.0%至135.32億港元，即每股盈利2.34港元。隨著一項於2012年1月1日生效的會計準則修訂，投資物業重估無需再計提遞延稅項，於前期已計提的遞延稅項亦作出相應調整。由於2012年的物業發展利潤減少，撇除投資物業重估的基本業務利潤下跌6.6%至97.75億港元，即每股盈利1.69港元。

於2012年12月31日，集團的淨資產上升7.3%至1,444.80億港元，當中資產總值上升4.6%至2,069.15億港元，而負債總額則下降1.2%至624.35億港元。資產總值上升，主要來自投資物業重估收益、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫進一步資本化的建造成本，以及對杭州聯營公司的注資。然而，發展中物業因「溱岸8號」竣工而減少，證券投資因到期贖回中期票據而下跌，均抵銷了部分資產增長。負債總額下降，主

要由於耗用於過去年度所收取了有關興建西港島綫的政府現金資助及支付大圍站物業發展用地備置工程成本。集團的淨負債權益比率由2011年12月31日的11.4%下降至2012年12月31日的10.9%。

在2012年，未計營運資金變動及稅務支出前，集團來自經營活動的現金流入為131.51億港元，較去年上升7.8%。計入營運資金變動、稅務支出，以及深圳市軌道交通龍華綫的政府資助後，來自經營活動的現金流入淨額為135.39億港元。來自物業發展的現金收入為56.77億港元。包括來自附屬公司及聯營公司派發股息和償還貸款以及根據認股權計劃發行股本所得款項等其他現金收入6.45億港元，2012年的現金流入總額為198.61億港元。同期的現金流出總額為203.61億港元，當中主要包括資本開支111.25億港元、對杭港地鐵注入股本27.34億港元、每年對九鐵公司作出的定額及非定額付款13.97億港元、利息支出淨額4.38億港元，以及派付股息45.19億港元。因此，集團未計融資活動前的現金流出淨額為5億港元，以現金結餘支付。由於贖回銀行中期票據及作出淨借貸3.85億港元，集團年底的現金結餘增加25.09億港元至186.09億港元。

按公司漸進式的股息政策，董事局建議派發末期股息每股0.54港元，連同中期股息每股0.25港元，全年股息合共每股0.79港元，較去年增加0.03港元，即3.9%。

人力資源

公司與其受控制附屬公司於2012年12月31日在香港及香港以外地區分別僱用15,200和6,955名員工。

年內，公司在香港及其他營運中心落實招聘及挽留人才的綜合方針，以配合業務擴展。我們為香港業務共聘用了逾1,800名新員工，當中有部分是從海外招募、具備項目經驗的工程界專才。此外，為配合未來業務增長的需

要，我們亦在香港聘請更多見習管理人員及工程師、見習管理主任及學徒。儘管就業市場出現反彈，公司的員工流失率仍維持在4.2%的低水平。

過往一年，公司繼續為各級員工提供培訓。透過為行政人員、管理人員、督導級人員、見習員工及學徒舉辦的培訓計劃，協助他們提升工作技能，並識別有潛質擔任領導崗位的人才。

為加強部門經理與員工的雙向溝通，公司於2012年共舉行超過5,000場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工逾60,000人次。公司於2012年10月進行「2012員工意態調查」，參與率高達96.9%。調查結果將於2013年第一季向員工公布。2012年9月，公司在一年舉行兩次的「經理溝通會」上，向逾1,100名管理人員傳達經革新的企業策略，其後並透過視像會議向超過670名來自不同部門的督導級人員代表傳達及討論此企業策略。除內部溝通活動外，我們還透過多項獎勵計劃激勵員工。

聯繫社區

聆聽和回應顧客和社區的意見，是我們於2012年的重點工作之一。為方便收集意見，我們於年內進行乘客意見調查，並在車站舉行「車站意見區」和列車車廂內舉行「車廂意見區」活動，與乘客直接討論他們的個人體驗和諮詢他們期望港鐵作出改善的地方。我們還透過其他活動，包括電台聽眾來電直播節目以及一系列名為「港鐵特約：聽你講·為你做」的電視短片，與乘客加強溝通，並讓他們加深認識我們的工作。此外，我們還定期舉辦「Society Link」聚會，讓公司車務處的高級職員與不同社區組織的代表共同討論港鐵的服務。

我們於年內與社區聯絡小組、區內居民、社區組織及議會共進行了逾600次會議，藉以收集社區人士對現正在香港不同地區興建中的五個新鐵路項目的意見，以確保鐵路綫由設計、施工以至最終的營運階段，均能配合我們服務的社區之需要。

展望

我們的經常性業務將受惠於香港經濟的持續增長，預期乘客量、新訂租金以及廣告業務將繼續攀升。每五年一次的票價調整機制檢討仍在進行中，並預期於3月底完成，可望與過往一樣於2013年6月調整港鐵票價。值得注意的一點是，部分連同上一次票價調整、在2012年6月推出的票價優惠及推廣的財務支出將繼續成為2013年的支出。隨著我們中國內地鐵路綫的營運漸趨成熟，加上國際專營權業務的約定收入增加，公司在香港以外業務的收入將會有所增長。

在香港物業發展業務方面，根據目前各個正在興建中的發展項目之施工進度，我們預期這些項目於2013年將不會有利潤入帳。儘管如此，出售尚餘單位或可能為公司帶來物業發展利潤。在物業發展招標活動方面，我們將視乎市場狀況，在未來12個月內為大圍站、天水圍輕鐵站及日出康城第四期的物業發展用地進行招標。在公司只擔任九鐵公司相關附屬公司項目代理的西鐵綫物業發展項目方面，我們亦可能會為朗屏站(南)地塊進行招標。

最後，本人謹藉此機會，衷心感謝董事局同寅及港鐵全體同事在年內所作出的重大貢獻。他們確實是港鐵的英雄。



行政總裁

韋達誠

香港，2013年3月11日

主要數據

	2012	2011	增/(減) 百分率
財務摘要 (百萬港元)			
收入			
- 香港客運業務	14,523	13,509	7.5
- 香港車站商務	3,680	3,422	7.5
- 香港物業租賃及管理業務	3,401	3,083	10.3
- 中國內地及國際附屬公司	12,786	12,411	3.0
- 其他業務	1,349	998	35.2
未計物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	13,083	12,124	7.9
物業發展利潤	3,238	4,934	(34.4)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	16,321	17,058	(4.3)
來自基本業務的股東應佔利潤	9,775	10,468	(6.6)
資產總值	206,915	197,870 [#]	4.6
貸款、其他負債及銀行透支	23,577	23,168	1.8
服務經營權負債	10,690	10,724	(0.3)
股東應佔總權益	144,273	134,463 [#]	7.3
財務比率			
經營毛利率(%)	36.6	36.3	0.3個百分點
經營毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	54.4	55.6	(1.2)個百分點
淨負債權益比率*(%)	10.9	11.4 [#]	(0.5)個百分點
來自基本業務的平均股東資金回報率(%)	7.0	8.2 [#]	(1.2)個百分點
利息保障(倍數)	13.2	14.5	(1.3)倍
股份資料			
每股基本盈利(港元)	2.34	2.69 [#]	(13.0)
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	1.69	1.81	(6.6)
每股股息(港元)	0.79	0.76	3.9
於12月31日的股價(港元)	30.50	25.15	21.3
於12月31日的市值(百萬港元)	176,692	145,490	21.4
營運摘要			
在香港的總乘客人次(百萬計)			
- 本地鐵路服務	1,431.0	1,366.6	4.7
- 過境服務	109.7	103.9	5.6
- 機場快綫	12.7	11.8	7.6
- 輕鐵及巴士	213.2	205.2	3.9
平均乘客人次(千計)			
- 本地鐵路服務(周日)	4,148	3,968	4.5
- 過境服務(每日)	299.7	284.6	5.3
- 機場快綫(每日)	34.7	32.3	7.3
- 輕鐵及巴士(周日)	597.3	576.7	3.6
每名乘客車費收入(港元)			
- 本地鐵路服務	7.01	6.81	2.9
- 過境服務	25.95	25.35	2.4
- 機場快綫	62.59	63.62	(1.6)
- 輕鐵及巴士	2.71	2.67	1.5
佔專營公共交通載客量比率(%)	46.4	45.4	1.0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以及銀行中期票據投資(如有)，作為現金的一部分。

[#] 因着採納帳項附註2A(iii)所述有關《香港會計準則第12號》的修訂予以重列。

2012年大事紀要

1月

在上任之初，行政總裁韋達誠先生強調公司將繼續致力發展及加強港鐵公司與社區的緊密聯繫，同時會盡全力持續擴展香港、中國內地及海外的業務。



公司加強了機場快綫的列車服務，在每日頭班列車至午夜時段，由每12分鐘一班加密至每10分鐘一班列車服務。

2月

廣東省省長朱小丹，聯同多名廣東省領導到訪公司，以了解廣深港高速鐵路香港段的最新情況。



3月

公司推出「用心聽・用心做」計劃，直接回應客戶對提升服務的要求。有關措施的著眼點是縮短乘客候車時間和舒緩月台及列車擠迫情況、方便乘客出入車站，以及增設更多讓乘客倍感舒適便利的設施。

用心聽  **用心做**
Listening Responding

公司被英國運輸部甄選入圍競投Essex Thameside及Thameslink兩項鐵路營運專營權。

公司位於將軍澳站上蓋的「PopCorn」，為港鐵第十三個商場，於3月31日開幕。



4月

港鐵公司於長沙灣站裝設「用心聽・用心做」計劃下首部連接車站大堂和地面的升降機，落成啟用。

柯士甸站住宅發展項目獲得綠建環評1.1版(新建築)的金級暫定評級。

公司在倫敦舉行享負盛名的2012 Metrorail Awards中，獲評選為「最佳亞太區鐵路」及「最佳顧客服務鐵路」。



5月

公司與政府就沙田至中環綫主體建造工程及通車測試簽署委託協議。

位於深水埗站及佐敦站兩部連接車站大堂和地面的新客運升降機投入服務。



6月

公司按照票價調整機制調整票價，並同時推出一籃子新票價優惠，最先推出的是「搭十送一」推廣優惠。此外，公司由6月28日起實施政府所推出的長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，提供每程港幣2元的優惠票價，成為首家實施該計劃的公共交通營運商。

公司舉行沙田至中環綫項目動工典禮，標誌著項目的建造工程正式展開。



車公廟站「溱岸8號」展開預售。



7月

公司舉辦「港鐵新綫路車站藝術計劃2012」，公開徵召原創藝術品以美化西港島綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫沿綫新車站的建議書。

梁國權先生於7月16日獲公司委任為副行政總裁。

8月

銅鑼灣站的全新出入口落成啟用，使該車站與銅鑼灣的新地標希慎廣場連接無間。



上環站的新公共洗手間及兩部新升降機開放給乘客使用，標誌著歷時兩年、為配合西港島綫工程而進行的大規模翻新工程順利竣工。

公司在「恒生可持續發展企業指數」的香港公司中名列榜首，並獲評定為「AA+」評級。

9月

於9月落成啟用的大學站新出入口，榮獲美國綠建築協會頒發「領先能源與環境設計」銀獎。



公司推出「Traffic News」及「城際直通車」兩個新的手機應用程式。而所有港鐵手機程式可於新的一站式平台「MTR Mobile」中使用。

10月

逾1,500名競步健兒參加「港鐵競步賽2012」，以支持健康生活。倫敦奧運獎牌得主司天峰先生不只參與比賽，更向其他參賽者示範競步技巧。

錢果豐博士續任港鐵公司主席，由2013年1月1日至2015年12月31日，為期三年。



11月



公司佔49%股權、與杭州市地鐵集團有限責任公司成立的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司，於11月24日開始營運杭州地鐵一號綫。

由香港鐵路有限公司、北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司組成的合資公司北京京港地鐵有限公司，與北京市政府就公私合營項目北京地鐵十四號綫草簽特許經營協議。

公司的「用心聽·用心做」計劃，於3月推出首輪加強列車服務的措施，於東涌綫、觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫及西鐵綫增加列車班次。而隨著最新一輪加強列車服務措施於11月實施後，令整體一年的列車服務增加62,000班車。

西港島綫由上環至堅尼地城、途經西營盤及香港大學的隧道，全面貫通。

12月

公司憑藉卓越的企業管理實務榮獲三個獎項，包括獲國際都市鐵路聯會(CoMET)評定為風險成熟度最高級別的公司、在「香港公司管治卓越獎2012」中榮獲「持續發展卓越獎2012」，以及獲得香港會計師公會「最佳企業管治資料披露大獎2012」的金獎(恒生指數)。



沙田至中環綫慶祝建造工程動工以來的首個里程碑，為位於九龍灣的新中央郵件中心舉行平頂典禮。

公司於12月31日推出「即日每第二程車費九折」票價推廣計劃。



同享旅程



新的
公共洗手間
就在那邊！

乘搭直達車站大堂
的新升降機，真方便！





港鐵公司的可持續運輸系統是香港經濟發展的中流砥柱

香港客運業務



每星期增加
1,200
班列車

於 50 個車站新增了

231
張座椅



機場快綫
的列車服務加密至每

10 
分鐘一班



我們在香港的客運業務於營運及財務業績兩方面均表現理想。

在財務方面，收入來源以車費收入為主，並包括與鐵路相關輔助收入的香港客運業務在2012年的總收入為145.23億港元，較2011年增加7.5%。香港客運業務的經營成本增加6.5%至78.29億港元，經營利潤上升8.8%至66.94億港元，而經營毛利率則為46.1%。

乘客量

於2012年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量增加4.7%至歷史新高的17.706億人次。若不包括城際客運服務，總乘客量則為17.666億人次，增加4.7%。

受惠於穩健的經濟增長及訪港旅客量上升，本地鐵路服務的總乘客量達至歷史新高的14.31億人次，較2011年增加4.7%。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。

羅湖及落馬洲過境服務於2012年的乘客量為1.097億人次，較2011年增加5.6%。

受惠於往來香港的航空旅客量上升及列車班次增加，機場快綫於2012年的乘客量較2011年增加7.6%至1,270萬人次。

輕鐵及巴士服務於2012年的乘客量合計為2.132億人次，較2011年增加3.9%。而城際客運服務的乘客量為400萬人次，增加6.4%。

周日平均乘客量

於2012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4.5%至507萬人次。若不包括城際客運服務，周日平均乘客量則為506萬人次，增加4.5%，主要來自上升4.5%至每周日415萬人次的本地鐵路服務。

市場佔有率

於2012年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由2011年的45.4%進一步增加至46.4%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由66.2%增加至66.7%。由於市場競爭激烈，特別是過境巴士服務的競爭令我們在過境業務市場的佔有率由54.5%輕微下降至54.2%。而公司在往返機場交通工具市場的佔有率則維持在21.8%。

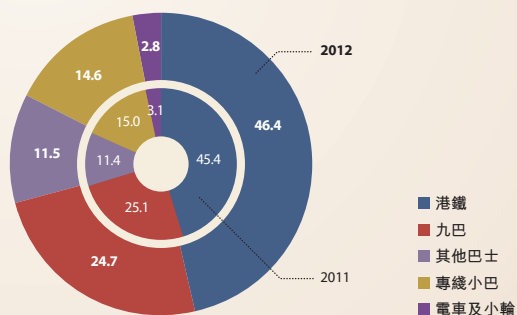


車務控制中心肩負確保營運效率的重任

香港主要交通工具市場佔有率

於2012年，港鐵的市場佔有率由2011年的45.4%上升至46.4%。

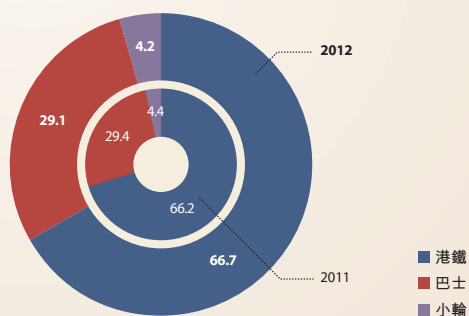
(百分率)



主要過海交通工具市場佔有率

公司在過海交通工具市場佔有率上升至66.7%。

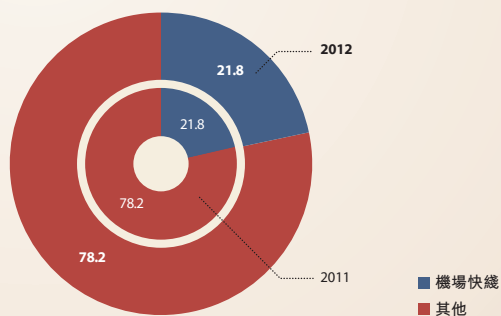
(百分率)



機場快綫的市場佔有率

利用機場快綫的航空旅客比例維持在21.8%。

(百分率)



車費收入

於2012年，香港車費總收入為143.89億港元，較2011年增加7.7%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔100.35億港元，即69.7%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升2.9%至7.01港元。

過境服務於2012年的車費收入為28.47億港元，較2011年增加8.1%。機場快綫的車費收入為7.95億港元，上升5.9%。過境服務及機場快綫的每名乘客平均車費分別為25.95港元及62.59港元。輕鐵及巴士於2012年的車費收入合計為5.78億港元，較2011年上升5.7%。城際客運服務的車費收入為1.34億港元，上升6.3%。

公司按照票價調整機制，於2012年6月17日調整適用的車程票價，其加權平均升幅為5.4%。與此同時，公司推出一籃子票價優惠計劃，當中包括深受乘客歡迎的「搭十送一」、「即日每第二程車費九折」、「東涌 — 香港全月通」、「小童週末及公眾假期免費乘搭港鐵」，以及向購買全月通的顧客贈送港鐵車站商店20港元購物現金券。按照我們營運協議的規定，票價調整機制可每隔五年檢討一次，而政府已於2012年8月對票價調整機制展開檢討。在檢討過程中，我們確定一個公平、具透明度，以及能讓包括股東及乘客在內的所有相關人士接受的票價調整機制，至為重要。因此，我們會繼續就這次檢討與政府磋商，務求可制定出一個能讓所有相關人士接受的方案。

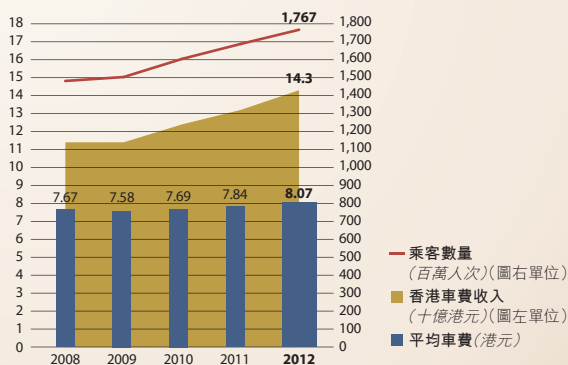
推廣及優惠

公司推出多項推廣活動以吸引更多市民使用港鐵網絡，從而帶動乘客量及收入增長。

公司推出多項計劃以提高過境服務的吸引力。2012年12月，我們推出落馬洲站的廣告宣傳活動，透過廣告及旅遊電子書介紹深圳的旅遊熱點，以鼓勵市民透過落馬洲站沿深圳地鐵綫進行休閒旅遊。同時，公司亦在廣東省展開類似的廣告宣傳活動，鼓勵當地人民經落馬洲站前往香港旅遊。此外，於2012年4月至6月期間，乘客從過境乘客量較少的車站出發往落馬洲站，即大部分的港島綫車站，可獲八折票價優惠。

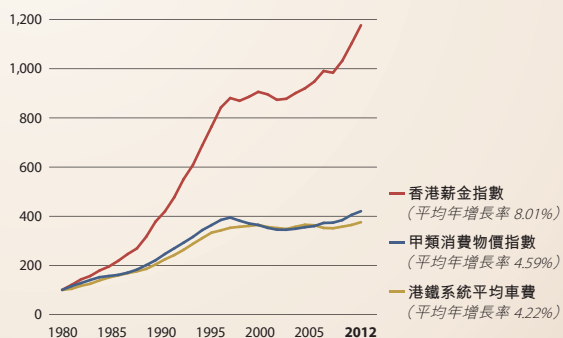
乘客及車費 (香港客運業務 – 不包括城際客運服務)

受惠於經濟增長及來港旅客量增加，公司的車費收入及乘客量均有所上升。



車費趨勢

港鐵車費過往的調整一直落後於香港的薪金增長，但與消費價格的長期變幅相約。



為鼓勵更多訪港旅客乘搭港鐵，公司於年內推出遊客套票推廣活動，提供本港多個熱門旅遊景點的門票折扣優惠，例如昂坪360、香港迪士尼樂園、香港杜莎夫人蠟像館，及天際100香港觀景台等。另外，公司還推出其他旅遊套票推廣活動，當中包括海洋公園特別版港鐵旅遊票及提供港鐵商場的特別優惠。

為推廣機場快綫，公司夥拍大型金融機構，向利用指定信用卡在網上購票的乘客提供票價折扣優惠。公司同時亦成功推

出團體車票優惠，提供即時禮品、多個目的地的旅遊套票，以及幸運抽獎。而公司在重要假日提供小童免費乘車優惠，亦有助刺激乘客量上升。

港鐵友禮會現有逾130萬名會員，並於2012年4月至7月期間推出了港鐵友禮會「站站獎」積分計劃，鼓勵會員使用港鐵網絡和在港鐵車站商店及商場購物。



港鐵網絡提供快捷、安全的服務，每周日接載約500萬人次

為進一步鼓勵乘客使用列車服務，公司於年內設置兩台新的「港鐵特惠站」，令香港及深圳的「港鐵特惠站」數目於2012年12月31日增至33台。

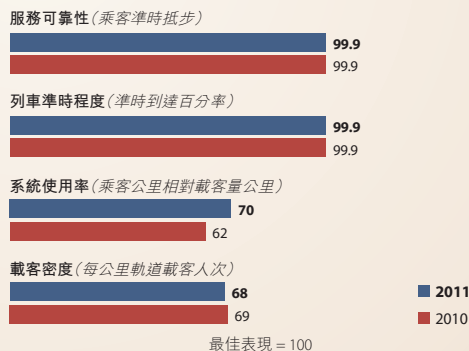
服務及表現

2012年，我們的服務表現再次超越在營運協議和公司本身更為嚴格的顧客服務目標中訂下的表現目標。縱使我們在2012年為乘客提供歷來最多的列車班次，我們的列車服務可靠程度仍持續改善，並且達到自兩鐵合併以來的最佳水平。此外，整體港鐵網絡的列車按照編定班次行走的可靠程度及乘客車程準時程度均達到99.9%的水平。這樣的表現讓港鐵能夠成為全球最好的鐵路之一。此外，在國際都市鐵路聯會的國際標準借鑑中，我們亦表現優秀。

標準借鑑

與國際標準比較，港鐵公司仍保持其穩固地位，尤其在服務可靠性方面。

港鐵表現與最佳表現比較



大學站的新出入口，是港鐵公司改善服務的眾多措施之一



機場快綫服務為航空旅客提供方便快捷的交通選擇

我們優秀的服務表現獲得多項本地及國際殊榮的表揚，有關獎項摘要如下：

在香港獲得的獎項	主辦機構
星鑽服務品牌選舉2011 —「最佳公共交通服務」大獎	《星島日報》
香港服務大獎2012： <ul style="list-style-type: none"> • 香港服務大獎 — 公共交通組別 • 傑出榮譽大獎 — 企業社會責任界別 • 企業社會責任大獎 	《東周刊》
服務第壹大獎2012 — 公共交通工具組別	《壹週刊》
讀者文摘信譽品牌白金獎(公共設施服務類別，香港區)	《讀者文摘》
香港星級品牌2012企業獎	香港中小型企業聯合會與香港貿易發展局
Mob-Ex最佳應用程式2012銀獎 — 政府/機構類別 (頒予MTR Mobile手機應用程式)	《Marketing》雜誌
在香港以外獲得的獎項	主辦機構
最佳亞太區鐵路及最佳顧客服務鐵路	在英國倫敦舉行的Metrorail Awards
優質客戶服務大獎 (頒予機場快綫)	在瑞典斯德哥爾摩舉行的全球機場鐵路大獎2012
穗港旅遊客運優秀服務品牌獎 (頒予九廣通服務)	中國廣州市旅遊局

執行總監會管理報告 • 香港客運業務

公司2012年的定期意見調查所錄得的顧客滿意度繼續保持高企。本地鐵路及過境服務和機場快綫兩項服務的服務質素指標與2011年的表現相同，分別維持在74及84。在反映乘客對票價滿意程度的票價指標方面，本地鐵路及過境服務在過去的一年由64變為63，而機場快綫服務則維持在70。

提升服務

公司細心聆聽乘客的意見，於2012年3月推出耗資10億港元的「用心聽•用心做」計劃，並發掘港鐵網絡內的改善機會。

年內，我們大幅增加列車班次，為港鐵網絡每星期額外增加超過1,200班列車服務，即每星期增加300萬人次的載客量。這些增加的列車班次分別安排於東涌綫、觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫及西鐵綫等六條鐵路上行走。此外，我們亦於2012年12月的週末及冬至當日，額外增加了1,500班列車服務，方便乘客於聖誕節期間出遊。

為配合加強列車服務，公司較早前訂購的十列新車，已在「用心聽•用心做」計劃下全數於年內投入客運服務。

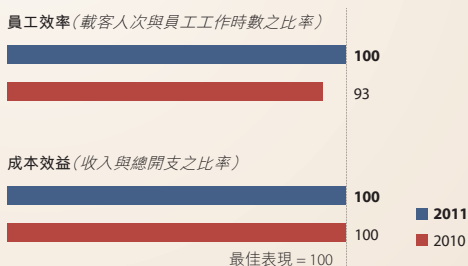
為吸引更多乘客使用機場快綫，公司於2012年1月起，每星期加開245班列車，使頭班列車至午夜時段的列車服務由每12分鐘一班加密至每十分鐘一班。

雖然2012年增加了列車服務班次，但由於公司改善了預防性維修和於事故發生時快速處理的工作，令五分鐘或以上的服務延誤減少了23%，而表現更突出的是因設備故障而造成的延誤，更從以往已達世界級水平的表現再大幅減少31%。

員工效率及成本效益

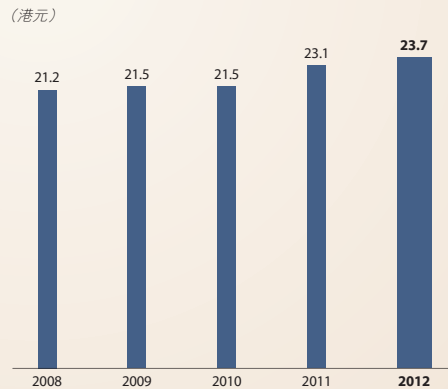
公司繼續採用新技術及措施以提高營運效率。

港鐵表現與最佳表現比較



香港客運業務每車卡公里的經營開支

每車卡公里的經營開支上升，反映我們於持續改善服務和系統的成本增加。



公司於2012年11月進行的乘客意見調查顯示多達80%的受訪者認為列車和月台的擠迫情況有改善，而多達90%的受訪者滿意候車時間。

截至年底，29列經翻新和現代化的第一代輕鐵已重新投入客運服務，以更清新的形象為乘客提供更舒適的旅程。

公司提升車廂環境的其他措施，包括安裝LED照明系統來節省能源，並採用消減噪音技術以回應公眾對車廂內噪音水平的關注。

我們於2012年為提升接駁巴士服務，把18輛配備能符合最新最嚴格環保標準的歐盟五型引擎的新雙層巴士投入客運服務。公司已增購六輛新巴士，將於2013年付運。

我們於2012年推出全新和提升了的手機應用程式，為乘客提供直接、有效和實時的有用乘車資訊。於2012年9月推出的新應用程式「MTR Traffic News」，讓乘客在惡劣天氣、特別節日或重大列車服務延誤時，能及早了解各項列車服務調動情況，提早選定應變路線。於2012年6月推出的「Next Train」應用程式，為乘客提供機場快綫和東涌綫下四班列車的即時時間表。而訪港旅客可利用「MTR Tourist」手機應用程式計劃在香港的旅程。此外，我們還將所有手機應用程式集中於一個平台「MTR Mobile 5.0」，讓使用者一目了然，並方便下載。

公司與香港電腦學會合辦的「港鐵APP徵英賽」於2012年10月舉行頒獎典禮，以推廣良好乘客行為為主題的角色扮演遊戲奪得是次比賽的10萬港元大獎獎金。

為乘客提供更方便使用我們的列車及車站的設施，一直是港鐵的重點工作之一。現時港鐵在港島綫、將軍澳綫、觀塘綫及荃灣綫上行走的大部分列車已完成改裝，為有需要乘客提供面積更大的多用途空間。我們已在港島綫、將軍澳綫、觀塘綫及荃灣綫完成安裝優先座，而東鐵綫、馬鞍山綫、西鐵綫、東涌綫及輕鐵的優先座安裝工程則仍在進行中。

我們在「用心聽・用心做」計劃下，承諾在我們全日運作的車站為乘客提供更多的無障礙出入設施。因此，我們致力於2015年年底前在十個車站加裝連接車站大堂和地面的升降機。我們於年內在佐敦站、長沙灣站、深水埗及上環站完成安裝新的客運升降機。此外，公司訂購的52台闊閘機將會於2013年內投入服務，而於50個車站內增設231張座椅的計劃已於2012年內如期竣工。我們還在鰂魚涌站和樂富站增設斜道，方便殘疾人士使用港鐵服務。

我們在「用心聽・用心做」計劃下致力於2020年年底前在十個轉綫車站加建公共洗手間。我們於年內在上環站增設了公共洗手間。旺角站和太子站的洗手間正在進行詳細設計工作，而金鐘站的洗手間則處於初步設計階段。

年內，我們在大學站、將軍澳站及銅鑼灣站安裝了方便及現代化的新出入口，而在觀塘綫、荃灣綫及港島綫的地面車站安裝月台自動閘門的工程亦已完成。

鐵路網絡的安全

我們客運業務的運作以安全為首要。我們仍然是香港最安全的公共交通工具。在國際標準借鑑中，我們繼續被評為最優秀安全表現的客運鐵路營運者之一。

於2012年10月和11月，我們香港客運業務的員工與公司在香港以外鐵路專營權業務的人員一同參與聯合同業研討活動。我們舉行這些活動的目的是希望透過分享、互相學習和採納最佳實務，不斷提升公司的安全管理。此外，公司也為附屬公司的安全人員提供安全培訓和在香港客運業務實習的機會，並為在香港以外新成立的專營權業務提供安全評估方面的支援。

此外，我們還為公眾推出多個關於安全的教育項目，包括扶手電梯安全運動，在部分扶手電梯的邊牆及扶手上標貼明顯的安全訊息、派出「扶手電梯安全大使」，並為45條扶手



全面的維修計劃，可維持服務效率及可靠程度



輕鐵是新界西北區運輸網絡的骨幹

電梯上的綠色腳印標記重新油髹。2012年11月，我們與一家本地電台攜手推出以長者為對象的安全節目。輕鐵服務方面，我們在118卡車廂中安裝輪椅使用者專用的安全帶和靠背板，並在輕鐵站的月台安裝999條填塞月台空隙的膠條，以及推出「輕鐵道路使用者安全運動」。

「我們客運業務的運作以安全為首要。我們仍然是香港最安全的公共交通工具。」

我們繼續向公司員工及承辦商員工推廣工作安全，當中包括舉辦一個為期12個月的推廣活動，借助人的因素技巧來減少工傷事故的發生。另外，公司透過推行「雙倍安全運動」，讓高級管理人員及督導員能有更多機會與前線員工一同進行安全檢查及討論。我們還於12月推出了新的智能手機應用程式，方便員工快速報告隱患及倖免事故。

公司透過不同計劃表揚員工及承辦商員工在安全事宜方面的努力，其中包括最新舉辦的第一屆年度「鐵路安全奧斯卡獎」活動。2013年1月，我們發表為期四年的新「公司安全策略」，列明公司的安全使命，是要讓公司所有業務均能成為全球安全表現最佳之一，並在公司營運的每個地方皆能成為當地最安全的公共交通工具。這策略提倡安全至上文化、推動持續改善，以及聯繫各業務相關人士，制訂策略性安全重點和相關措施，以應對未來的種種挑戰，並支援本地及國際業務持續增長。

鐵路系統及市場資料

車務運作資料	2012		2011	
路線總長度(公里)	218.2		218.2	
車卡數目	2,050		1,965	
車站數目 (港島綫、荃灣綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、西鐵綫、機場快綫、東鐵綫及馬鞍山綫)	84		84	
輕鐵車站數目	68		68	
車站內的「e分鐘著數」機數目	49		49	
車站商店及銀行數目	1,331		1,294	
車站內廣告點數目	21,081		21,064	
車廂內廣告點數目	23,570		23,669	
每日營運時數 港島綫、荃灣綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、西鐵綫、機場快綫及輕鐵	19.0		19.0	
東鐵綫及馬鞍山綫	19.5		19.5	
繁忙時間列車間距(秒計)	早上繁忙時間	晚上繁忙時間	早上繁忙時間	晚上繁忙時間
— 荃灣綫	120	120	128	130
— 觀塘綫	126	144	128	144
— 港島綫	120	130	120	150
— 東鐵綫				
紅磡至上水	212	212	212	212
紅磡至羅湖	327	327	327	327
紅磡至落馬洲	600	600	600	600
— 馬鞍山綫	180	240	180	240
— 將軍澳綫	150	150	150	150
— 東涌綫				
香港至東涌	360	360	360	480
香港至青衣	240	240	240	240
— 機場快綫	600	600	720	720
— 西鐵綫	180	210	180	240
— 迪士尼綫	270	270	270	270
— 輕鐵	270	300	270	300

國際鐵路系統表現比較：14個繁忙市區地下鐵路系統(國際都市鐵路聯會)

2011年鐵路網絡數據	港鐵*	鐵路 A	鐵路 B	鐵路 C	鐵路 D	鐵路 E	鐵路 F	鐵路 G	鐵路 H	鐵路 I	鐵路 J	鐵路 K	鐵路 L	鐵路 M
乘客車程(百萬次計)	1,470	1,040	940	1,183	1,595	639	2,389	1,667	1,607	483	642	1,284	812	566
車卡公里(百萬計)	254	229	188	494	354	204	737	561	245	101	131	328	129	94
路線長度(公里)	175	287	229	439	201	283	306	480	216	115	104	425	65	102
車站數目	82	143	132	270	147	247	169	424	302	66	100	249	58	89

* 納入國際地鐵系統表現比較之港鐵綫包括觀塘、荃灣、港島、東涌、將軍澳、迪士尼、東鐵、馬鞍山及西鐵綫，機場快綫並不納入比較之列。

註：其他參與國際地鐵系統表現比較的機構包括 London Underground Limited、New York City Transit、Sistema de Transporte Colectivo、Régie Autonome des Transports Parisiens Metro、Régie Autonome des Transports Parisiens Réseau Express Régional、Metropolitano de São Paulo、Moscow Metro、Metro de Madrid、Metro de Santiago、上海地鐵運營有限公司、北京市地鐵運營有限公司、臺北大眾捷運股份有限公司及廣州市地下鐵道總公司。根據協議，參與比較的機構只能以不記名方式披露個別成員的資料。

2012年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
列車按照編定班次行走(列車服務供應)			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 輕鐵	98.5%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
列車服務準時程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.0%	99.0%	99.8%
— 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	500,000	4,203,807
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	500,000	7,113,301
車票可靠程度：乘客使用磁性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	18,784
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%	99.5%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.7%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.6%
自動售票機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.5%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.6%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.5%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.9%

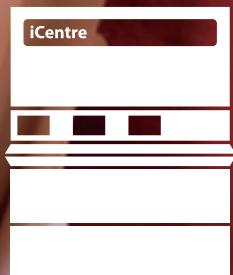
2012年之營運表現(續)

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
出入閘機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.8%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度	不適用	99.0%	99.9%
扶手電梯可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.8%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.9%
— 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	97.0%	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	90.0%	99.9%
清潔程度			
— 列車車廂：每天清潔	不適用	98.5%	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%	99.8%
— 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%



嘩！這裏有
4G 網絡服務
真好！

全新的手機應用程式
“MTR Mobile”
真好用！



同享樂趣



我最喜愛
MTR Shops!



港鐵逾1,300間車站商店，提供林林總總的商品和服務

香港車站商務

全程
享用

4G

流動
上網服務



車站商店匯聚

280

多個品牌，

為乘客提供購物便利



創新的 廣告形式

來提升
客戶商品
的吸引力





「由於車站商店租金和廣告收入上升，抵銷了電訊服務收入減少的影響，因此香港車站商務於2012年的收入增加7.5%至36.80億港元。」

車站零售

車站零售設施的收入上升12.4%至21.42億港元，原因是商店面積增加、租金上調，以及公司改進商戶組合所致。隨著大窩口站、將軍澳站、上環站、大學站、香港站、大圍站、油塘站、東涌站、九龍塘站及上水站的翻新工程完成，於2012年年底的車站商店數目較去年增加37間至1,331間。年內，車站零售設施總面積亦增加966平方米至55,898平方米，主要來自在將軍澳站和東涌站所增加的面積。

公司的品牌推廣活動，有助加深港鐵車站商店「型買行」的形象，從而增強它們對合適行業、租戶及乘客的吸引力。這些活動包括主題式的廣告宣傳、一系列新的商店海報、廣告雜誌，以及「我最喜愛港鐵商店選舉活動」等。我們於2012年重新招租及批出的羅湖站和紅磡站免稅店租約，新訂租金較舊租約租金有顯著升幅，並已於2013年1月1日生效。

由於車站商店租金和廣告收入上升，抵銷了電訊服務收入減少的影響，因此香港車站商務於2012年的收入增加7.5%至36.80億港元。香港車站商務的經營成本增加10.9%至3.97億港元，經營利潤上升7.1%至32.83億港元，而經營毛利率則為89.2%。若不包括於2011年及2012年因終止2G電訊服務合約所產生的一次性應收款項，收入上升11.6%，而經營毛利率則為89.1%。



港鐵車站的互動廣告深受乘客歡迎

「車站零售設施的收入上升12.4%至21.42億港元，原因是商店面積增加、租金上調，以及公司改進商戶組合所致。」

廣告

受惠於廣告商戶因香港經濟環境理想而增加開支，我們的廣告收入於2012年增加12.0%至10億港元。而截至2012年年底，我們為廣告商戶合共提供44,651個廣告點，分別有21,081個在車站內和23,570個在列車上。我們繼續推出創新的廣告形式，藉以增加港鐵廣告的吸引力，當中包括在中環站及銅鑼灣站設置數碼屏幕區、在將軍澳站設立「港鐵互動廣告體驗站」，並於2012年12月推出車站內手機購物試驗計劃。港鐵已在沙田站及旺角東站設置等離子電視屏幕圈，將數碼廣告擴展至東鐵綫，並於觀塘綫的列車內引進列車新聞直線服務。此外，我們還推出更多以內地旅客為對象的廣告形式。

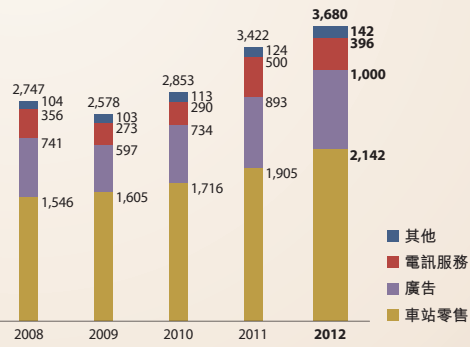


港鐵公司提供全港最具創意的廣告形式

香港車站商務收入

2012年的收入增加，主要由於車站商店租金和廣告收入顯著改善。

(百萬港元)



電訊

電訊服務於2012年的收入減少20.8%至3.96億港元。收入下調是由於在2012年因終止2G服務合約而產生的一次性應收款項較2011年減少所致。若不包括這些一次性應收款項，電訊服務收入於2012年則上升4.3%。我們於年內協助電訊服務供應商在49個車站完成安裝提升3G數據傳輸容量及訊號接收能力的設施。並於金鐘站和中環站完成了大幅提升電訊系統的工程。於2013年2月底，66個車站已能夠為乘客提供4G流動電話服務，而在香港站與九龍站之間利用新電訊基建進行的4G技術測試亦已完成。



我們不斷改進商戶組合，讓乘客享有更滿意的購物樂趣



我們的家在
「溱岸8號」。

同享夢想



讓我們去
「PopCorn」
看電影吧！

我們喜愛住在
綠色
的生活
環境裏！



我們的物業管理員工，用心服務業主及住戶

香港物業及其他業務

我們提供完善的物業管理服務，為

86,266

個家庭帶來
舒適生活

港鐵提供

13 個商場

讓顧客盡享
購物之樂

已批出

100 萬

逾 **100** 萬
平方米的物業
發展樓面面積
正待落成



香港物業發展

2012年的物業發展利潤為32.38億港元，主要來自出售車公廟站「溱岸8號」的公司應佔利潤，該項目已於2012年9月獲發入伙紙。此外，我們亦把出售「名城」、「銀湖•天峰」及「御龍山」尚餘單位的利潤入帳。而「名城」全部三期的單位已於年底前全部售罄。

年內，我們推出「溱岸8號」預售，截至年底項目的981個單位已售出逾83%。而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屯門站物業發展項目第一期「瓏門」亦銷情暢旺，截至年底項目的1,075個單位已售出97%。

「...我們推出『溱岸8號』預售，截至年底項目的981個單位已售出逾83%。」

在招標活動方面，大圍站物業發展用地於5月進行招標，但經過詳細審閱及分析後，發現若公司接納該等投標方案，無法收回物業發展成本的風險頗高，因此決定不接納所收到的標書。而於2013年1月招標的天水圍輕鐵站地塊，在截標當日並未收到任何標書。我們現正審視這些發展組合的細節，並將視乎市場狀況，以期於未來12個月內為這些項目重新招標。

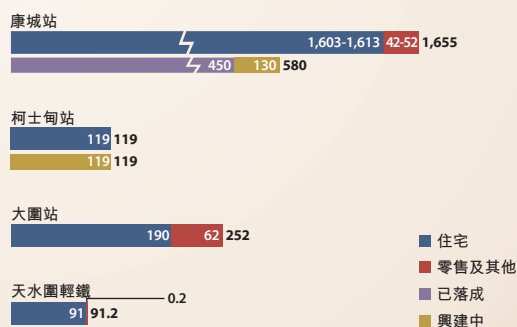
在公司只擔任九鐵公司相關附屬公司項目代理的西鐵物業發展項目方面，今年的招標活動活躍。我們於2012年1月批出荃灣西站（五區）城畔地塊予華懋集團的成員公司。於7月，我們為荃灣西站（五區）灣畔地塊重新招標，並於8月批出該地塊予長江實業（集團）有限公司的附屬公司。而朗屏站（北）地塊於9月進行招標，並於10月批予由嘉華國際集團有限公司及信和置業有限公司共同組成的財團。公司於12月為荃灣西站（六區）地塊進行招標，並於2013年1月批出項目予由新世界發展有限公司和萬科置業（香港）有限公司共同組成的財團。

在持續低息及流動資金充裕的環境支持下，住宅物業市場氣氛向好，上半年樓價升勢凌厲，而2012年的一手物業銷售量亦超越了2011年的一手物業銷售量。然而，香港特區政府於10月宣布推出「買家印花稅」及經修訂的「額外印花稅」兩項新印花稅措施後，一手和二手住宅物業市場的交投於2012年年底時顯著回落。由於來自環球投資銀行等傳統大型租戶的需求放緩，中環寫字樓租務市道持續低迷，但九龍東和尖沙咀等非核心地區表現理想。而國際品牌公司的強勁需求，則繼續為零售物業市場帶來支持。

營運網絡物業發展組合 — 計劃及進度

車公廟站的「濠岸8號」及日出康城第二期的「領凱」物業發展已分別於2012年9月及12月獲發入伙紙。

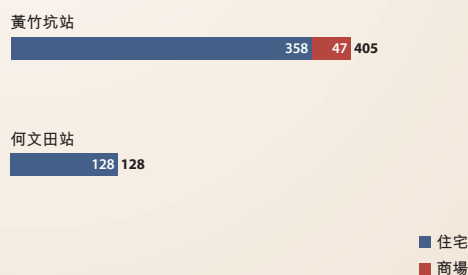
樓宇建築面積(千平方米)



未來支綫物業發展組合

南港島綫(東段)黃竹坑車廠地塊的總綱發展藍圖已於2013年2月獲城市規劃委員會批准。

樓宇建築面積(千平方米)



我們繼續進行其他的物業發展計劃，並取得進展。南港島綫(東段)黃竹坑車廠地塊的總綱發展藍圖已於2013年2月獲城市規劃委員會批准。西鐵綫方面，朗屏站(南)地塊經修訂的總綱發展藍圖，已於2012年6月獲城市規劃委員會批准。

為配合政府提高房屋供應量的要求，我們會繼續研究在鐵路沿綫進行其他新物業發展的機會。

西鐵綫物業發展計劃

公司擔任西鐵沿綫物業發展項目的代理。

車站/地塊	土地面積 (公頃)	實際/(預計) 批出日期	預計落成日期
已批出物業發展組合			
屯門	2.65	2006年8月	2012-2013年分期落成
荃灣西(七區)	2.37	2008年9月	2013年
南昌	6.18	2011年10月	2017-2019年分期落成
荃灣西(五區)城畔	1.34	2012年1月	2018年
荃灣西(五區)灣畔	4.29	2012年8月	2018年
朗屏(北)	0.99	2012年10月	2018年
荃灣西(六區)	1.38	2013年1月	2018年
	19.20		
待批出物業發展組合			
朗屏(南)	0.84	(2013年)	尚待確定
天水圍	約3.48	尚待確定	尚待確定
元朗	約3.46	尚待確定	尚待確定
錦上路	約9.37	尚待確定	尚待確定
八鄉維修中心	約23.56	尚待確定	尚待確定
葵芳	約1.92	尚待確定	尚待確定
	42.63		
總數	61.83		



2012年，車公廟站「漆岸8號」銷情暢旺

香港物業租賃及物業管理業務

香港的物業租賃及物業管理業務於2012年的收入增加10.3%至34.01億港元。這項業務的經營成本增加6.8%至6.27億港元，經營利潤上升11.1%至27.74億港元，而經營毛利率則為81.6%。

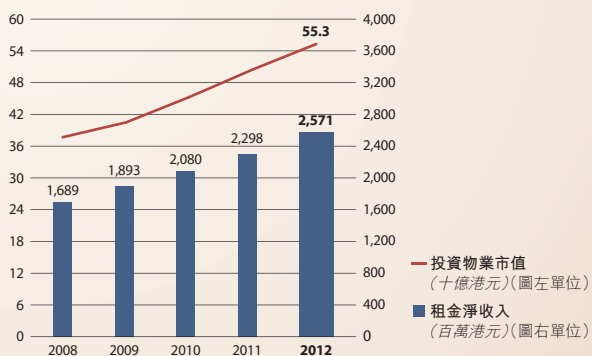
公司在香港的物業租金總收入為31.98億港元，較2011年增加10.5%。年內整體港鐵商場之新訂租金錄得16%的平均升幅。於2012年12月底，公司在香港的13個商場及於國際金融中心二期的18個樓層維持接近100%的出租率。

截至2012年12月31日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合包括212,612平方米的零售物業、40,969平方米的寫字樓，以及13,642平方米的其他用途物業。

港鐵進一步投資旗下租賃物業組合，以維持各個項目的吸引力。港鐵的新商場「PopCorn」於2012年3月開業，這商場位於將軍澳站上蓋，其總樓面面積逾20,000平方米，匯聚約100個零售商戶，經營琳瑯滿目的百貨商品及獨家品牌，提供國際美食，並引入STAR cinema，為將軍澳地區帶來獨特的影院體驗。「君薈坊」商場的商戶重組計劃已於2012年9月展開，其建造工程將會在2013年內分階段完成。公司繼續在旗下零售物業組合中進行定期的資產更新計劃，採取適當措施維持高水平的能源效益，例如應用最新的適用技術來提升機電系統的表現。我們同時在港鐵商場推出獎勵計劃，鼓勵飲食業租戶減少廚餘及參與廚餘回收。此外，我們旗下所有商場亦積極參與「2012節能約章」，支持特區政府推廣節能的計劃。

投資物業

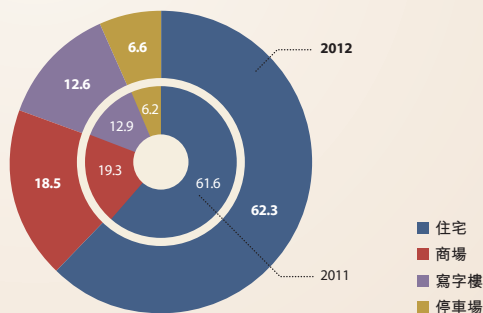
受惠於商場的新訂租金上調，租金收入持續增長。



香港物業管理收入分布

截至年底，公司在香港管理的住宅單位為86,266個，管理的商用及寫字樓面積為764,725平方米。

(百分率)



港鐵商場於年內贏得多個獎項，當中包括最近期由《經濟日報》頒發的「我最喜愛商場大獎 — 全港10大我最喜愛商場」、由《盛世雜誌》及商界環保協會頒發的「都市盛世環保企業獎2012」白金獎、由《資本壹週》頒發的「最佳市場營銷大獎2012 — 最佳商場促銷活動推廣大獎」、由新城知訊台及深圳電台頒發的「香港品牌成就大獎 — 最受歡迎港澳亮麗消費品牌」，以及由香港管理專業協會頒發的「2012年度HKMA/TVB傑出市場策劃獎 — 優秀獎」。我們與一個主要的現有租戶就國際金融中心二期的19,038平方米寫字樓，訂定為期五年的新租約，新訂租金較租戶在現行舊租約下所支付的租金有顯著升幅。新租約將於2014年年中生效。

「我們與一個主要的現有租戶就國際金融中心二期的19,038平方米寫字樓，訂定為期五年的新租約，新訂租金較租戶在現行舊租約下所支付的租金有顯著升幅。」



港鐵最新的購物商場，位於將軍澳站的PopCorn，為顧客帶來精彩繽紛的購物體驗

公司的香港物業管理收入於2012年增加6.8%至2.03億港元。於2012年12月31日，公司在香港管理的住宅單位數目增加至86,266個。隨著將軍澳「PopCorn」開業後，公司管理的商用面積增加20,000平方米至764,725平方米。

公司的物業管理業務繼續獲得多個政府部門及業界組織頒發獎項嘉許。公司在園藝保養方面的質素尤其備受表揚，「首都」、「領都」及「日出康城」於2012年榮獲康樂及文化事務署頒發「最佳園林大獎 — 私人物業(第二類 — 園藝保養) — 金獎」。我們還成功協助多個業主委員會推行獲政府環境及自然保育基金資助的節能計劃，截至年底時在49項計劃中已有38項獲得這基金批准。

其他業務

昂坪360

昂坪360纜車和昂坪市集於2012年的收入減少7.8%至2.49億港元，原因是昂坪360纜車系統於2012年1月底發生的服務中斷事故後，須暫停服務九個星期以便進行包括更換滑輪軸承在內的維修和保養工程。在一系列推廣活動帶動下，年內旅客人數達136萬人次。這些推廣活動包括「海•陸•空」大嶼遊套票、全港首個以大嶼山為主題的「360嶼樂嘉年華」、「武林大會 — 少林、武當匯聚360」，以及鼓勵旅客重遊昂坪360的「360龍年通」。



顧問業務

顧問業務於2012年的收入為1.02億港元，較2011年減少2.9%。我們與UGL Unipart Rail Services Pty Ltd簽訂合約，為其在澳洲新南威爾斯的列車維修工程提供支援。公司並與阿布扎比運輸局簽訂諒解備忘錄，藉此建立長遠的夥伴關係，在當地發展可持續的鐵路服務。在香港，公司已簽訂香港國際機場中場客運廊旅客捷運系統伸延項目的分包合約。在澳門，我們為澳門運輸基建辦公室完成機電系統設計檢討報告。

「公司的物業管理業務繼續獲得多個政府部門及業界組織頒發獎項嘉許。」



PopCorn成為將軍澳社區的新熱點

八達通

八達通進一步擴展零售商戶網絡。截至2012年12月31日，在香港採用八達通服務的商戶逾5,000家。截至年底，八達通卡及其他八達通儲值裝置的流通量達至2,230萬張，而每日平均使用量及交易金額分別為1,250萬次及1.289億港元。公司於2012年應佔八達通的淨利潤為2.11億港元，較2011年上升15.9%。

項目管理

於2012年的項目管理收入為9.69億港元，較2011年增加64.8%，主要來自與廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）及沙田至中環綫政府委託工程有關的項目管理收入。這些向政府收取的委託工程管理收入現時是以收回成本的原則計算。

於今年落成及已批出之物業發展組合

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
康城站					
第二期(領都, 領峯, 領凱)	長江實業(集團)有限公司	住宅 幼稚園	309,696 800	於2006年 1月批出	2010-2012年 分期落成
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
車公廟站					
溱岸8號	新世界發展有限公司	住宅 商場 幼稚園	89,792 154 708	於2008年 4月批出	2012年
柯士甸站					
地塊C及D	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	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	2012-2013年 分期落成
荃灣西站#					
環宇	長江實業(集團)有限公司	住宅	113,064	於2008年 9月批出	2013年
五區城畔	華懋集團	住宅 商場	66,114 11,210	於2012年 1月批出	2018年
五區灣畔	長江實業(集團)有限公司	住宅 商場 幼稚園	167,100 40,000 550	於2012年 8月批出	2018年
六區	新世界發展有限公司和 萬科置業(香港)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

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	預計組合數目	類別	樓面建築面積 (平方米)	招標日期	預計 落成日期
康城站	6 - 10	住宅 商場	1,025,220 - 1,035,220 39,500 - 49,500	2013-2017年	2020年
大圍站	1	住宅 商場	190,480 62,000	2013年	2018-2019年
天水圍輕鐵	1	住宅 商場	91,051 205	2013年	2018年
黃竹坑站	3 - 6	住宅 商場	357,500 47,000	2015-2020年	2024年
何文田站	2	住宅	128,400	2015-2018年	2021年

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批地條款、規劃許可及相關法定程序。

執行總監會管理報告 • 香港物業及其他業務

在香港的投資物業組合(於2012年12月31日)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍九龍灣德福廣場一期	商場	39,461	-	100%
	停車場	-	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期	商場	19,331	-	50%
	停車場	-	136	50%
新界荃灣綠楊坊	商場	11,232	-	100%
	停車場	-	651	100%
香港杏花邨杏花新城	商場	18,772	-	100%
	街市	1,216	-	100%
	停車場	-	415	100%
青衣青衣城	商場	29,089	-	100%
	幼稚園	920	-	100%
	停車場	-	220	100%
	電單車停車場	-	50	100%
坑口連理街	商場	2,629	-	100%
	停車場	-	16	100%
	電單車停車場	-	1	100%
將軍澳君薈坊	商場	7,814	-	70%
	停車場	-	50	70%
將軍澳「PopCorn」	商場	12,173	-	50%
	停車場	-	115	50%
	電單車停車場	-	16	50%
九龍彌敦道三百零八號地下	舖位	70	-	100%
九龍彌敦道七百八十三號地下	舖位	36	-	100%
新界葵涌新葵芳花園	幼稚園	540	-	100%
	停車場	-	126	100%
香港中環國際金融中心				
— 國際金融中心二期	寫字樓	39,373	-	100%
— 國際金融中心一期及二期	停車場	-	1,308	51%
香港鯉魚涌康怡花園停車場大廈第一期	停車場	-	292	100%
香港夏慤道十八號海富中心天台廣告板	廣告板	-	-	100%
香港夏慤道十八號海富中心一樓商場舖位十個	舖位	286	-	50%
九龍大角咀奧海城一期	室內運動場	13,219	-	100%
九龍大角咀奧海城二期	舖位	1,252	-	100%
九龍彩虹清水灣道八號彩虹泊車轉乘公眾停車場	停車場	-	54	51%
	電單車停車場	-	10	51%
	泊車轉乘港鐵車位	-	450	51%
九龍柯士甸道西一號圓方	商場	45,800	-	81%
	停車場	-	898	81%
九龍柯士甸道西一號過境巴士總站	過境巴士總站	5,113	-	100%
九龍柯士甸道西一號幼稚園	幼稚園	1,045	-	81%
火炭駿景廣場	商場	7,662	-	100%
火炭駿景園	住宅	2,784	-	100%
	停車場	-	20	100%
屯門海趣坊	商場	6,111	-	100%
	停車場	-	32	100%
屯門新屯門商場	商場	9,022	-	100%
	停車場	-	421	100%
屯門恒福商場	商場	1,932	-	100%
	停車場	-	22	100%
沙田連城廣場零售樓層及1至6樓	商場	12,054	-	100%
紅磡港鐵紅磡大樓部分地下及部分1樓	寫字樓	1,596	-	100%
將軍澳日出康城首都	舖位	391	-	100%
將軍澳日出康城領都	長者護理中心	2,639	-	100%
	幼稚園	800	2	100%

在香港的投資物業組合(於2012年12月31日)(續)

註：除下列之外，所有公司及其附屬公司物業批地租約均超過50年：

- 德福廣場一、二期、綠楊坊、青衣城、新葵芳花園、國際金融中心、奧海城、圓方、位於柯士甸道西一號的過境巴士總站及幼稚園、駿景廣場、駿景園、海趣坊、新屯門商場及恆福商場的批地租約期限至2047年6月30日
- 彩虹泊車轉乘公眾停車場的批地租約期限至2051年11月11日
- 連理街的批地租約期限至2052年10月21日
- 君薈坊的批地租約期限至2052年3月27日
- 連城廣場及港鐵紅磡大樓的批地租約期限至2057年12月1日
- 日出康城的批地租約期限至2052年5月16日

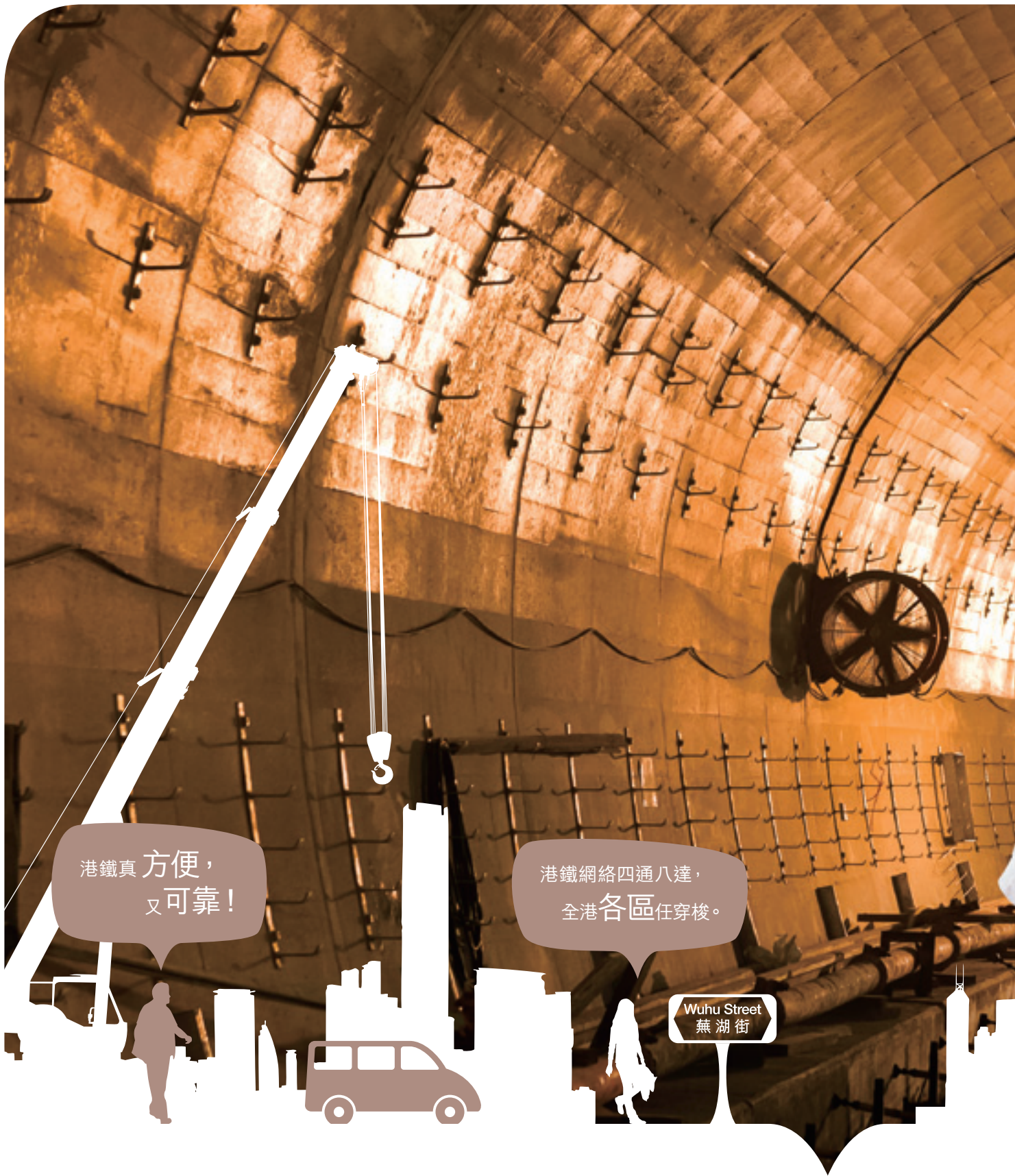
待售物業(於2012年12月31日)

地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍海輝道十一號維港灣	停車場	–	353	40%
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	6,026*	–	40%
	停車場	–	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	–	117	40%
九龍柯士甸道西一號凱旋門	住宅	548	–	38.5%
	停車場	–	12	38.5%
將軍澳坑口培成路十五號蔚藍灣畔	電單車停車場	–	18	71%
將軍澳唐俊街九號君傲灣	電單車停車場	–	24	70%
九龍深旺道八號君匯港	停車場	–	24	35%
	幼稚園	1,299	–	50%
東涌海濱路十二號藍天海岸	停車場	–	146	20%
沙田樂景街二十八號御龍山	住宅	1,022	–	55%
	零售	2,000	–	55%
	停車場	–	239	55%
	電單車停車場	–	15	55%
沙田西沙路五百九十九號銀湖·天峰	住宅	2,105	–	93%
	零售	3,000	–	93%
	幼稚園	1,000	–	93%
	停車場	–	309	93%
	電單車停車場	–	36	93%
沙田美田路一號名城	停車場	–	231	100%
將軍澳日出康城領都	停車場	–	337	52.93%
沙田車公廟路八號溱岸8號	住宅	24,508	–	87%
	停車場	–	249	87%
	電單車停車場	–	24	87%

* 可出租樓面面積

在香港管理的物業(於2012年12月31日)

管理住宅單位數目	86,266個單位
管理商用及寫字樓面積	764,725平方米



港鐵真方便，
又可靠！

港鐵網絡四通八達，
全港各區任穿梭。

Wuhu Street
蕪湖街

同享未來



港鐵 就快開到
我家毗鄰了!

Smithfield Road
士美菲路



西港島綫將會成為西港島區的「社區鐵路」

香港網絡拓展

西港島綫預計

2014

年通車

香港的
鐵路網絡總長度

將於2020年延長

25%
即56公里

沙田至中環綫

將會成為
香港第四條

過海
鐵路





《鐵路發展策略2000》檢討及修訂的第一階段公眾諮詢活動於2012年7月結束後，我們明白社區及相關人士對香港的可持續長遠鐵路發展的廣泛支持和意見。公司期待積極參與這項鐵路發展策略的修訂，以便適時落實新鐵路項目，配合日後本地及跨境交通的需求。另外，在即將於2013年進行的第二階段公眾諮詢活動中，我們準備與政府緊密配合，制訂日後新鐵路綫的發展計劃和路綫圖，使鐵路規劃和土地開發能更完善地綜合發展。

西港島綫

全長3公里的西港島綫是港島綫的延綫。截至2012年年底，項目已完成65%，按進度預期將可於2014年通車。延綫的所有隧道挖掘工程已大致完成。歷時兩年的上環站大型翻新工程竣工後，站內的新公共洗手間及升降機已於2012年8月啓用，而站內的上行列車避難軌道亦在一個月後重開。西湖里至上環的上行列車隧道軌鋪設工程於2012年6月展開，而拆除部分現有越位隧道的工程亦已順利完成，以便完成西營盤站與上環站之間的下行隧道挖掘工程。香港大學站及西營盤站的岩洞挖掘工程已於2012年7月完成，而混凝土結構工程正在進行中。此外，堅尼地城站與西營盤站之間上行隧道的隧道壁工程已經竣工，公司因而可以於2012年10月展開路軌鋪設工程。機電承建商已於2012年9月在堅尼地城站和香港大學站C2出入口展開安裝工程。

於2012年，公司在香港的五個大型鐵路延綫項目繼續同步邁進，這些項目將會為香港更多地區帶來高效率、可負擔且符合環境可持續發展的鐵路服務。全部五個項目現正處於施工階段並進展穩定。

在現時各個項目的施工期間，有超過7,000名建築工人在公司位於香港各區的125個地盤工作。公司與承建商緊密合作，提高工人的安全文化及風險意識，並確保各個工地維持最高的健康及安全標準，包括減少時常發生的手指和腳趾輕微受傷事故。公司於2012年推出「新手照顧計劃」，以改善新員工的安全意識，並於2012年4月推出「建造工人壽保障計劃」。公司於年內設立流動事故控制中心，進一步提升我們對工地嚴重事故的應變能力。公司亦繼續進行培訓及教育工作，並鼓勵承建商採納最佳實踐案例，包括分享安全措施、從事故中汲取經驗、進行監察及提供獎勵。



西港島綫的隧道路軌鋪設工程已展開

南港島綫(東段)

全長7公里的南港島綫(東段)將使港鐵服務由金鐘伸延至港島南區，而該路綫的車廠將設於黃竹坑。截至2012年年底，項目已完成30%，按進度將可如期於2015年通車。

金鐘站新鐵路的地基工程已經竣工，挖掘工程亦已展開。南風隧道的首次爆破工程於2012年8月進行，隧道挖掘工程的進展令人滿意。鄰近香港仔隧道的高架橋橋身已經完成。新設的海洋公園站和黃竹坑站地基工程以及黃竹坑車廠土地平整的挖掘工程均已完成，上蓋工程亦進展理想。香港仔海峽高架橋的兩個橋墩已經完成，平衡懸臂式橋面的建造工程亦進行中。利東段明挖回填式隧道的挖掘工程已於2012年年中完成，而隧道結構的工程進展亦令人滿意。利東至海怡半島主列車隧道的鑽挖及爆破工程進展理想。項目的機電合約已經批出，現正處於詳細設計階段。

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2012年年底，項目已完成31%，預期於2015年通車。

有關整合黃埔站綜合出入口的修訂方案已於2012年8月獲得通過。何文田站爆破工程於6月展開，截至2012年年底，車站挖掘工程已完成68%，而連接油麻地及何文田的隧道挖掘工程亦已展開。完成重置的西洋波會已於2012年9月移交有關單位。截至年底，為興建黃埔站而進行的臨時圍堰樁柱及馬路蓋板安裝工程已完成超過60%。

高鐵香港段

由政府出資興建、全長26公里的高鐵香港段將提供跨境的高速鐵路服務，連接香港與深圳、廣州及中國內地的高速城際客運鐵路網絡。香港段將由西九龍總站提供服務，車站大樓的面積比一般港鐵車站約大30倍，共有15個月台提供短途及長途客運服務。截至年底，項目已完成31%，預計於2015年通車。



橫跨港島南區的高架橋工程

高鐵香港段的隧道挖掘工程及西九龍總站工程皆有滿意進展。首部隧道鑽挖機於2011年在米埔工地投入運作，並繼續進行挖掘工程。南昌工地的隧道挖掘工程於2012年1月展開，而第二部隧道鑽挖機亦於2012年4月在該工地投入運作。另外三部隧道鑽挖機已於年內相繼投入運作，以便進行深圳河北面過境隧道及於石崗的挖掘工程。而葵涌、城門、石蔭、八鄉、大江埔及牛潭尾的隧道爆破工程亦正繼續進行中。

西九龍總站方面，佐敦道的交通改道計劃工程已成功落實，使連接隧道的餘下地下連續牆、樁柱及公用設施改道工作得以完成。截至2012年年底，項目包括隧道和總站在內所需的挖掘工程已完成60%。而總站路軌層的混凝土澆灌工程已於2012年9月展開。另外，包括信號系統及列車在內的所有主要機電工程合約已於2012年3月前批出。

沙田至中環綫

全長17公里的沙田至中環綫共有十個車站，其中大圍站、鑽石山站、何文田站、紅磡站、會展站及金鐘站等六個車站為轉綫車站。該路綫將東九龍區內個別地方如何文田、土瓜灣、馬頭圍及啓德等納入鐵路網絡範圍，有助推動這些地方的市區重建步伐。全長11公里的大圍至紅磡段預計於2018年落成，其後全長6公里的紅磡至金鐘段將於2020年完工，並銜接包括灣仔發展計劃第二期及中環灣仔繞道在內的其他基建項目。這個項目於施工期內估計可創造約15,000個職位。

2012年3月27日，行政長官會同行政會議根據《鐵路條例》正式通過沙田至中環綫項目方案。其後，立法會財務委員會於2012年5月通過項目的撥款申請，而公司亦獲發環境許可證並簽訂了項目的委託協議。

該項目於2012年6月舉行動工典禮。項目的土木工程及機電工程合約採購工作正在進行中，當中包括配合新列車的東鐵月台改建工程合約。截至年底，項目已批出約200億港元的工程合約。年內，我們繼續與區議會和透過社區聯絡小組進行諮詢。新中央郵件中心的結構工程已於2012年10月完成，而截至年底整項工程已完成70%。我們現正進行屋宇設備安裝及裝修工程，預期可於2013年年中完成。

項目融資模式

南港島綫(東段)和觀塘綫延綫兩個香港鐵路延綫項目均採用公司行之有效的「鐵路加物業綜合發展經營」模式興建，而西港島綫則採用現金資助模式興建。這三個項目將由公司擁有。而餘下的兩個項目高鐵香港段和沙田至中環綫，將由政府出資興建及擁有，而公司將會獲邀請以「服務經營權」模式負責營運及維修這兩條鐵路。

「...香港的五個大型鐵路延綫項目繼續同步邁進，這些項目將會為香港更多地區帶來高效率、可負擔且符合環境可持續發展的鐵路服務。」

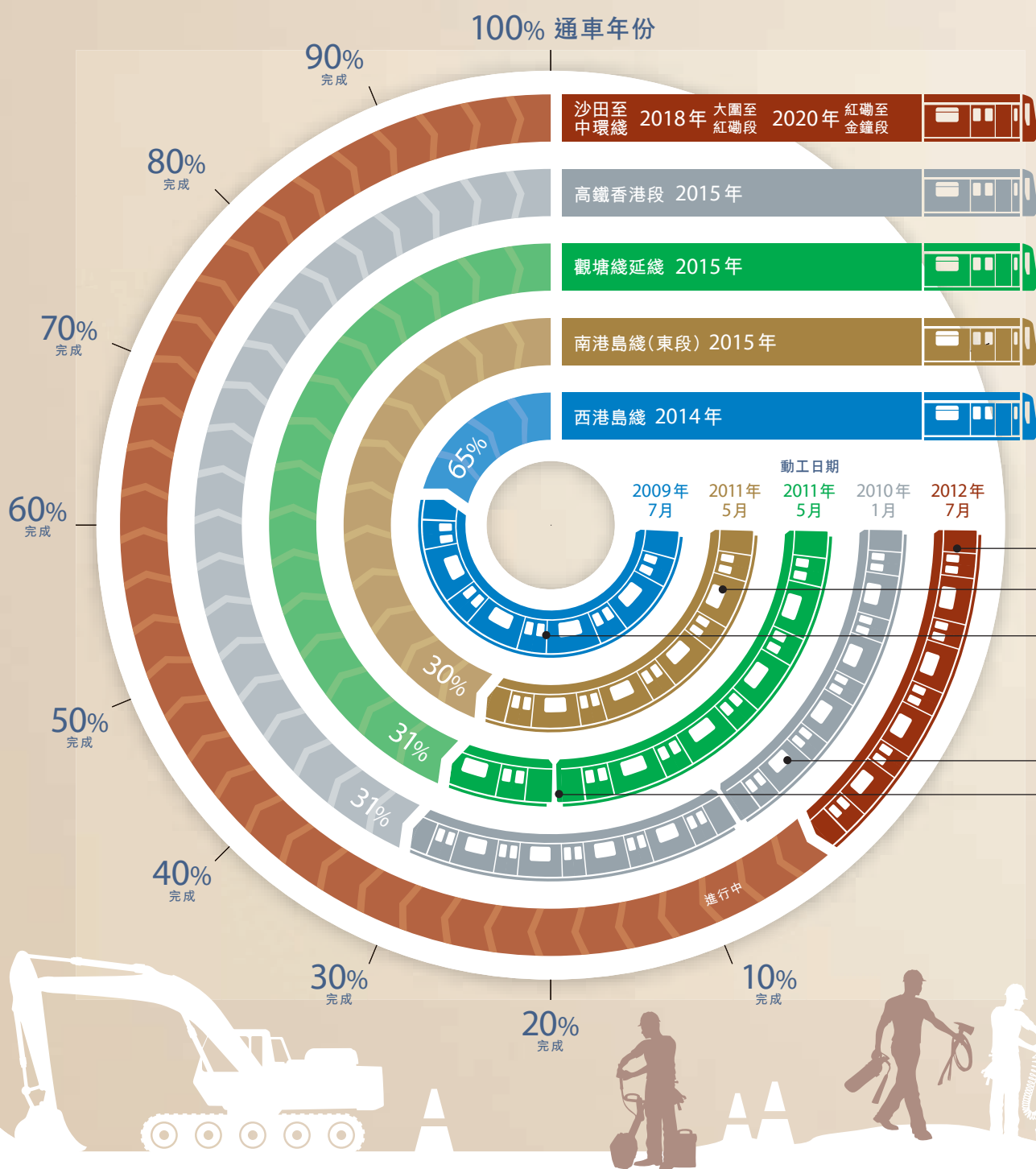
其他發展

為方便公眾出入港鐵網絡，我們繼續落實增建新出入口、隧道及行人通道的計劃。於2012年，將軍澳站和銅鑼灣站的新出入口，以及大學站符合環保要求的新出入口已陸續啟用。中環站會所街隧道的工程符合施工進度，預計可如期於2013年開放予公眾使用。尖沙咀站加拿芬道隧道及灣仔站利東街隧道兩個項目已分別於2012年4月及9月刊憲。尖沙咀站A1出入口改善工程的申請正在審批之中，而車公廟站、柯士甸站、屯門站及元朗站的新出入口現正處於計劃或建造階段。



香港鐵路拓展項目的隧道挖掘工程正全速進行

5個新鐵路項目 在2012年內的進度



	西港島綫	南港島綫(東段)	高鐵香港段	觀塘綫延綫	沙田至中環綫
車站數目	3	5	1	2	大圍至紅磡: 8 紅磡至金鐘: 2
總長度(公里)	3	7	26*	2.6	11 6
項目融資	現金資助	鐵路加物業 綜合發展經營	服務經營權	鐵路加物業 綜合發展經營	服務經營權
預計行車時間(分鐘)	8 (堅尼地城至上環) 14 (堅尼地城至尖沙咀)	11 (尖沙咀至海洋公園) 4 (金鐘至海洋公園)	14 (西九龍至福田) 48 (西九龍至廣州南)	5 (油麻地至黃埔)	17 (大圍至金鐘) 5 (大圍至鑽石山)

* 由西九龍直達深圳與香港分界。

5月與政府簽訂沙田至中環綫的委託協議



6月舉行沙田至中環綫的動工典禮



南港島綫(東段)的南風隧道在8月進行第一次爆破工程



西港島綫的所有隧道挖掘工程已大致完成



觀塘綫延綫何文田站的爆破工程在6月展開



六部隧道鑽挖機(共八部)在高鐵香港段進行鑽挖工程





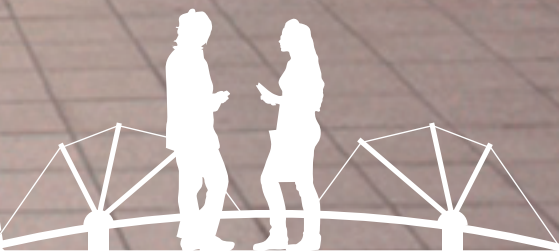
我坐地鐵，
五分鐘就到了！

同享環宇



地鐵好方便！

我愛北京！





內地及海外拓展

在香港
以外營運的
鐵路綫
總長度達



742 公里

杭州地鐵
一號綫

於2012年11月
全綫通車

以卓越表現



成功支援
2012倫敦
奧運會



公司在中國內地的業務取得穩定增長

公司的中國內地及國際附屬公司於2012年的收入合共為127.86億港元，當中來自香港以外鐵路附屬公司的收入，即Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (「MTM」)、MTR Stockholm AB (「MTRS」)及港鐵軌道交通(深圳)有限公司為126.50億港元，較2011年增加3.0%。收入增加主要由於計入港鐵軌道交通(深圳)有限公司的首年全年度業績，以及MTM的收入增加。而公司在中國內地的物業租賃和物業管理附屬公司則合共錄得1.36億港元的收入。香港以外鐵路附屬公司的經營成本為120.66億港元，經營利潤增加30.1%至5.84億港元，而經營毛利率則為4.6%。儘管MTM的財務表現能達到我們當初競投該項目時的預期，但MTRS和港鐵軌道交通(深圳)有限公司到目前為止的表現，仍未能夠達到項目的相關目標。

在聯營公司方面，北京京港地鐵有限公司、London Overground Rail Operations Limited (「LOROL」)及

Tunnelbanan Teknik Stockholm AB的表現皆有所改善，當中北京京港地鐵有限公司的業績有顯著增加，部分源於其2011年年度帳項經確定後的一次性會計調整。隨著公司在杭州佔49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司於2012年11月24日開始營運杭州地鐵一號綫後，我們已將其表現計入聯營公司的業績之中。因此，這四家聯營公司於2012年合共帶來2.42億港元的利潤，較2011年增加1.26億港元。若不包括北京京港地鐵有限公司的一次性調整，聯營公司於2012年的貢獻則合共為1.76億港元。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於2012年錄得總乘客量約為11.71億人次，而2011年的總乘客量約為10.65億人次。

中國內地鐵路業務

在中國內地，營運北京地鐵四號綫和大興綫的北京京港地鐵有限公司表現理想，準點率及列車按照編定班次行走的可靠程度繼續維持在極高水平。作為中國交通運輸協會的成員，北京京港地鐵有限公司於協會的季度績效評估中，獲評定為中國內地三大地鐵營運商之一。北京京港地鐵有限公司現時營運的兩條地鐵綫共有35個車站，全長50公里，於2012年的總乘客量合計為4.27億人次，每日平均乘客量則逾117萬人次。而自北京地鐵四號綫於2009年9月投入服務以來，累積總乘客量已超過10億人次。

深圳市軌道交通龍華綫於2012年的首年全年度營運表現超越了公司目標及合約協定。年度乘客量為1.17億人次，每日平均乘客量達32萬人次，較我們原先的預期為低，部分源於地鐵沿綫社區仍未完全開發所致。該地鐵綫全長20.5公里，共有15個車站。

公司於2010年與杭州市地鐵集團有限責任公司成立合營公司杭州杭港地鐵有限公司負責營運全長48公里、共有31個車站的杭州地鐵一號綫，港鐵及杭州市地鐵集團有限責任公司分別持有合營公司的49%及51%股權。自通車以來，杭州地鐵一號綫保持非常可靠的服務表現，每日平均乘客量為15萬人次。

海外鐵路業務

在英國，隨著東倫敦綫最後一期於2012年12月通車，倫敦循環綫宣告完成，並使LOROL鐵路網絡加長了12公里至124公里，而車站數目亦增加了兩個至57個車站。LOROL成功克服2012倫敦奧運會對交通需求帶來的種種挑戰，在

執行總監會管理報告·內地及海外拓展

乘客人數比平日增加25%的情況下，仍能達至98%的準點率。LOROL的卓越營運表現，以及為奧運會提供有效支援的合作夥伴精神，獲得了英國運輸部和倫敦運輸局的嘉許。根據一個獨立的乘客監察組織Passenger Focus的意見調查顯示，LOROL於年內所獲得的乘客滿意度達90%或以上，是英國所有專營權和特許營運商中獲得最高評分的機構。LOROL亦憑這些卓越表現在2012年連續第二年獲評為倫敦的「年度最佳公共運輸營運者」，並於倫敦舉行的Metrorail Awards中獲評為全球「提升服務最佳表現的鐵路」。此外，LOROL過去五年的卓越表現獲肯定而成功延續London Overground鐵路服務的營運及維修專營權兩年至2016年11月。年內乘客量約為8,000萬人次，而周日平均乘客量達38萬人次。



行政總裁韋達誠對斯德哥爾摩的業務同樣親力親為

在瑞典，儘管MTRs因清潔車站的費用較預期為高而導致財務表現欠佳，其營運表現仍繼續有所改善，於2012年的準點率達至超越合約要求的95.2%。年內乘客量為3.20億人次，而周日平均乘客量達120萬人次。該地鐵線全長110公里，共有100個車站。

在墨爾本，MTM於年內完成的網絡拓展計劃，令車站數目由212個增至217個，而鐵路線的總長度亦由372公里延長至390公里。此外，MTM於年內透過改動列車時間表及持續專注營運表現，令準點率穩步提升至91.1%，是自2009年11月開始營運這專營權以來的最佳表現。年內乘客量約為2.21億人次，而周日平均乘客量保持穩定，約為79萬人次。Regional Rail Link鐵路項目正在加快其施工速度，相信可如期於2015年落成，屆時為往來墨爾本商業中心區的V綫列車提供專用軌道，以紓緩V綫列車對MTM地鐵網絡運作的干擾。

中國內地物業發展、租賃及管理業務

年內，公司於2012年11月接獲北京的財政部發出正式批文後，成立港鐵物業發展(深圳)有限公司，以發展深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的相關物業。我們已於2013年1月24日繳付了19.77億元人民幣的地價款，而項目的總發展成本預計約為40億元人民幣。該地塊可供發展的總樓面面積約為206,167平方米，項目完成後可提供約1,700個單位。

中國內地的物業租賃及物業管理業務於2012年的收入增加3.0%至1.36億港元。

公司在北京的商場銀座Mall於2012年年底維持達98%的出租率，而新訂租金於年內的升幅為7.2%。

公司於2012年年底在中國內地管理的商用和住宅樓面面積合共為233,000平方米。這包括北京傲城融富中心的22,000平方米商用面積和63,000平方米住宅面積，以及北京北辰的購物商場和寫字樓共148,000平方米的商用面積。

中國內地及海外拓展

在北京，北京京港地鐵有限公司於2012年10月簽訂北京地鐵十四號綫的中期營運和維修協議，並於2012年11月與北京市政府草簽該地鐵綫的特許經營協議。根據這項斥資約500億元人民幣、為期30年的「公私合營」項目協議的要求，北京京港地鐵有限公司將負責提供價值約為150億元人民幣的機電設備系統及列車，而北京市政府則負責項目的投資餘額。北京京港地鐵有限公司將會以資本金及借貸組合出資興建該項目，而港鐵公司將會對北京京港地鐵有限公司增資約22億元人民幣。該地鐵綫全長47.3公里，共有37個車站，連接南豐台區的張郭莊站與東朝陽區的善各莊站，沿途有十個轉綫車站。建造工程已於2010年展開，計劃分期通



杭州地鐵一號綫已於2012年11月通車



LOROL成功克服2012倫敦奧運會的挑戰

「公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於2012年錄得總乘客量約為11.71億人次...」

車。全長約12.7公里的第一期預計於2013年年中通車，而第二和第三期將會分別於2014年及2016年通車。

在英國，我們於2012年9月遞交了Essex Thameside鐵路營運專營權的標書。但鑑於在另一個專營權的招標中其中一家落選的競投公司提出法律訴訟，英國政府在2012年10月暫停了所有專營權的競逐，並對英國整個鐵路專營權程序展開獨立檢討。這項檢討已於2013年年初完成，而英國運輸部

公布將會於2013年內就Essex Thameside鐵路營運專營權向參與競投的公司發出經修訂的招標文件。同樣地，我們預期公司亦獲甄選入圍競逐的Thameslink鐵路營運專營權，有關當局將會於2013年春季期間公布其經修訂的招標時間表。

在澳洲，公司已參與一個財團競投悉尼西北鐵路線的「營運、列車及系統方案」工程。

中國內地及海外鐵路業務概覽

	正在營運								商討中項目
	中國內地				海外				
	北京地鐵四號綫	北京地鐵四號綫大興綫	深圳市軌道交通龍華綫	杭州地鐵一號綫	London Overground, 英國	斯德哥爾摩地鐵, 瑞典	墨爾本鐵路, 澳洲	北京地鐵十四號綫, 中國內地	
港鐵公司所佔權益	49%	49%	100%	49%	50%	100%	60%	49%	
業務模式	公私合營	營運及維修專營權	建設、營運及轉移 [^]	公私合營	營運及維修專營權	營運及維修專營權*	營運及維修專營權	公私合營	
專營權開始日期或預計通車日期	2009年9月	2010年12月	一期：2010年7月 二期：2011年6月	2012年11月	2007年11月	2009年11月	2009年11月	一期：2013年年中 二期：2014年 三期：2016年	
專營權期限(年)	30	10	30	25	9	8	8	30	
車站數目	24	11	一期：5 二期：10	31	57 [®]	100	217	一期：7 二期及三期：30	
路線長度(公里)	28	22	一期：4.5 二期：16	48	124	110	390	一期：12.7 二期及三期：34.6	

[^] 深圳市軌道交通龍華綫一期的資產由深圳市政府擁有，而港鐵軌道交通(深圳)有限公司已於2010年7月接管其營運。

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

[®] 這數目只包括那些由LOROL營運和管理的車站，而London Overground的車站總數為83個。

TEAMWORK





同享目標



人力資源

逾60,000人次參加了
5,000場
「增進員工溝通計劃」
溝通會

每名僱員獲得
6.3個培訓
工作日，
是市場
平均數的
2.6倍

公司建立了一
支穩定
及充滿熱誠的
員工團隊，
員工自願
流失率低至
4.2%



坦誠溝通是港鐵企業文化的重要元素

公司與其受控制附屬公司於2012年12月31日在香港及香港以外地區分別僱用15,200和6,955名員工。

羅致及保留人才

公司的經常性業務及增長策略，有賴穩定和日益壯大的營運、技術及管理人才的配合。

有見及此，公司採取主動的人力資源調配及提前進行招聘以配合人力需求，年內共有逾1,800名員工加入公司。為配合未來的業務發展，我們於2012年招聘了26名見習工程師、

八名見習主任及六名見習管理人員。我們更加強在海外招聘，特別是工程方面的專才，以滿足香港新鐵路延綫項目的人力需求。

為配合海外招聘活動，我們於英國推出以專門行業為對象的企業品牌推廣及專才招聘活動。

我們繼續與各專上院校合作，以吸引來自工程、建築及物業管理相關學系的畢業生，於2012年年中合共有51名畢業生入職。我們同時舉辦招聘會及就業博覽，以接觸本地求职者，並與業界組織及非政府機構合作，透過社區招聘計劃，為合資格人士提供就業機會。

「公司與其受控制附屬公司
於2012年12月31日在香港
及香港以外地區分別僱用
15,200和6,955名員工。」

為配合我們香港鐵路網絡拓展計劃高峰期的人手需求，公司加強其學徒及見習技術員培訓計劃，提供有系統及不同長短的培訓課程，培育優秀的技術人才。公司於2012年內招聘了52名技工學徒、24名技術員學徒及13名見習技術員。截至2012年12月底，學徒及見習技術員總數已增至299人。

為配合中國內地及海外的業務發展，公司制訂多項措施，並發展人力資源策略，其中包括成立專責支援中國內地及國際業務的核心小組。公司更僱用顧問公司參與制訂人力資源制度及政策，以推動人才的全球流動性。公司亦繼續推動人才本地化，物色人才擔任內地的重要營運職位，並聘用勞務公司為北京地鐵十四號綫及杭州地鐵一號綫項目提供招聘服務，以加快招募本地員工。

員工激勵及參與

儘管就業市場出現反彈，但公司的員工流失率仍維持於4.2%的低水平。這證明公司的員工薪酬及福利具競爭力，而公司亦有效地透過各項獎勵計劃表揚員工的貢獻，當中

執行總監會管理報告·人力資源

包括「港鐵傑出貢獻嘉獎」、「工作表現獎」、「活出公司信念獎」等。此外，公司為員工制訂清晰的事業發展路向，亦有助挽留人才。

為加強員工的自豪感，公司製作一系列勵志短片「港鐵因您精彩」，講述不同部門的前線員工在工作上的小故事。透過受訪者發自內心的經驗分享啟發觀眾，讓他們明白員工如何並肩攜手，為香港社會提供卓越優質服務。首兩個系列共有九個故事，於年內透過內聯網播放，員工反應非常熱烈，錄得超過92,000瀏覽人次及11,700則正面評價，而第三個系列的頭三個故事亦錄得逾34,000瀏覽人次及5,000則正面評價。

發展領導才能

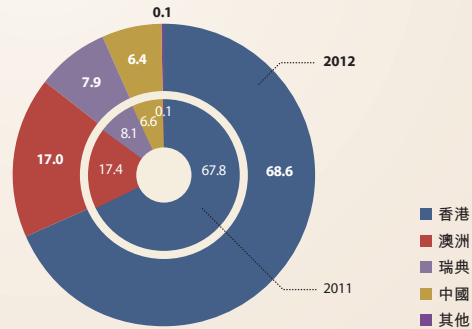
公司於年內繼續甄選及培育各階層的領導人才。

新聘用的見習管理人員參加於2012年7月舉行的迎新課程，內容包括團隊精神訓練、實地考察及行動學習項目。這批青年才俊在香港及中國內地參加按需要設計的課程，當中包括工作輪調和培訓及發展課程。公司於2009年招聘的見習管理人員，已於2012年獲安排擔任督導級職位。

為栽培具潛質的高級督導人員及初級管理人員，讓他們勝任更高的職位，公司設有為期三年的「管理人員發展計劃」，內容包括跨職能部門工作輪調、師友輔導、體驗式學習、考察活動及分享論壇。2012年，公司甄選了新一批的管理人員加入該計劃。

按地域劃分的員工數目分布

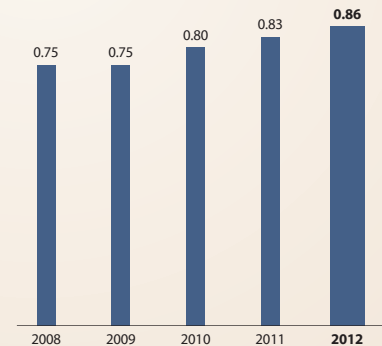
(百分率)



員工生產力 — 盈利與員工人數之比率*

* 不包括物業發展的香港業務

(百萬港元)



透過培訓及發展活動，推動力臻卓越、團結一致、好學不倦及精益求精的文化

2012年10月，公司進行了另一輪評估，在高級管理人員中物色極具晉升潛質的人才。

行政人員培訓方面，公司繼續推行「行政人員持續進修計劃」，讓行政人員及高級管理人員透過綜合培訓模式，掌握最佳的經營實務，活動包括十場內部研討會、工作坊及電子課程等。公司更每兩個月或每季派發學習資源指南，並於2012年組織了三個「卓越學習聯盟」，邀請各大企業及機構的管理層蒞臨公司分享經驗。

卓越、學習及關懷文化

我們繼續提供培訓，以提升員工的才能，並培養卓越、學習及關懷文化。

公司於年內透過「躍領」計劃，加強「領導展卓越、實踐添自豪」的理念。根據該計劃，公司舉辦了91場工作坊，向約10,000名車務員工介紹該計劃。公司還推行其他計劃，讓高級管理層與員工，包括導師聚首一堂，進行交流。我們還透過獎勵計劃和新的推廣材料，宣揚公司的長遠目標、使命和信念。

為建立關懷為本的服務文化，公司自2012年6月起為超過3,400名車務員工舉辦重溫課程，並為車站的前線督導級人員舉辦實地啟導課程。公司於2012年8月成立優質服務學院，進一步推廣用心服務的訊息。

我們的目標是成為一家富學習風氣的機構，培養協力創新和好學不倦的文化，鼓勵員工勇於創新、分享交流和不斷學習。公司於年內透過舉辦工作坊及多媒體學習，以加強實踐這培訓目標。

公司於年內為管理人員、督導級及非督導級人員定期舉辦培訓課程，輔以精心設計的培訓及發展方案，以配合特定的培訓需要。公司探討創新的培訓方法，並透過電子學習中心推廣自我增值，同時提供流動學習資源，方便員工隨時隨地進行學習。為此，公司的學習資源中心亦已提升了服務水平。

公司在培訓及發展方面的卓越成績於年內廣獲讚譽。在香港，公司榮獲僱員再培訓局頒發「人才企業嘉許獎2012」及獲Best Practice Management頒發「最佳業務實踐獎2012」。國際方面，公司榮獲美國訓練與發展協會頒發「卓越培訓實踐獎」、英國KNOW Network頒發「亞洲最受推崇知識型企業大獎2012」，以及新加坡Human Capital Leadership Institute頒發「亞洲人力資本獎2012」。

員工溝通

為加強部門經理與基層員工的雙向溝通，公司於2012年舉行了超過5,000場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工逾60,000人次。公司於2012年10月首次以電子問卷形式進行

「2012員工意態調查」，參與率高達96.9%。調查結果將於2013年第一季向員工公布。

2012年9月，在一年兩次的「經理溝通會」上，公司向逾1,100名管理人員傳達經革新的企業策略，其後並透過視像會議向超過670名來自不同部門的督導級人員代表傳達及討論此企業策略。

為加強與內部員工的溝通，公司增闢電子平台「CEO My Post」及「港鐵企業策略」，讓員工緊貼公司最新的業務發展及企業策略。年內，這些電子平台錄得逾54,300瀏覽人次。公司亦利用設於主要辦公大樓的「港鐵資訊」數碼播放系統傳達企業訊息。公司更不斷研究透過其他電子渠道來進一步提高溝通效率。

公司進一步加強與內地營運員工的溝通。其中為配合杭州地鐵一號綫項目，公司於2012年10月為大約2,200名當地僱員舉行了16場溝通會，讓他們加深對合營公司的組織及管理架構、長遠目標和使命的認識，以及提供員工調職安排及事業發展路向等資訊。

「我們繼續提供培訓，以提升員工的才能，並培養卓越、學習及關懷文化。」

推動精益求精

公司透過「員工創意計劃」這個完善的平台，收集員工對促進生產力的建議。而推動每位員工致力尋求及落實更有效的工作方法，是公司提升個人及企業發展的另一策略。

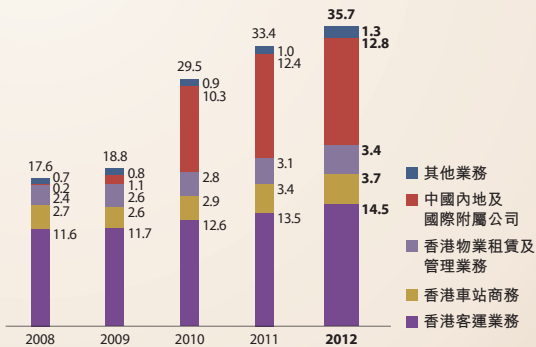
年內，我們透過「臻善圈」培訓計劃，激勵員工運用解難和創新學習工具發揮集體創意，不斷求進。公司於2012年11月舉行「優質改善經驗交流會」，以分享最佳實務。年內，員工還參加在中國內地及馬來西亞舉行的品質改善活動，並獲頒獎項。

財務回顧

營業額

隨著經濟環境持續穩定及中國內地及國際附屬公司表現向好，各業務類別的收入於2012年均錄得增長，總收入達357億港元。

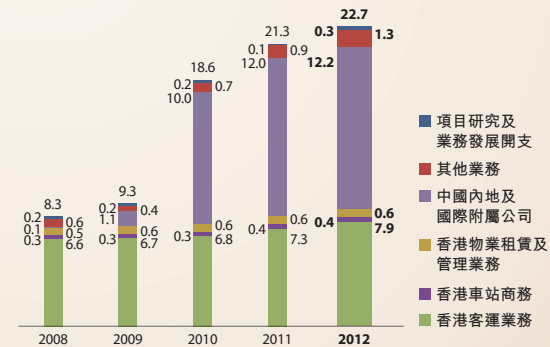
(十億港元)



經營開支

為推動收入增長、在「用心聽・用心做」計劃下提升服務水平，以及拓展香港以外業務，2012年耗用了較多經營開支。

(十億港元)



2012年財務業績回顧

溢利與虧損

在香港經濟穩定發展的帶動下，集團於2012年續締強勁的財務業績。

經濟情況良好及訪港旅客人數上升，帶動乘客量增加，香港客運業務的車費收入於2012年增長7.7%至143.89億港元。本地鐵路服務、過境服務及機場快綫的乘客量分別增加4.7%、5.6%及7.6%，而輕鐵及巴士服務的總乘客量則上升3.9%。由於公司按照票價調整機制調整票價，扣除票價優惠後本地鐵路服務、過境服務、輕鐵及巴士服務的平均車費分別增加2.9%、2.4%及1.5%。另外，不適用於票價調整機制的機場快綫的平均車費減少1.6%，主要由於乘客車程組合改變。2012年本地鐵路服務的車費收入為100.35億港元，過境服務的車費收入為28.47億港元，機場快綫的車費收入為7.95億港元，而輕鐵及巴士服務的車費收入則為5.78億港元，增幅介乎5.7%至8.1%之間。計入城際客運服務的車費收入1.34億港元及其他鐵路相關收入1.34億港元後，2012年的香港客運業務收入增加7.5%至145.23億港元。香港客運業務的相關開支增加6.5%至78.29億港元，主要由於人手增加、能源、維修和保養支出上升、在「用心聽・用心做」計劃下為提升服務水平而增加開支，以及員工薪酬、能源價格、政府地租及差餉上調。2012年香港客運業務的經營利潤為66.94億港元，較2011年增加8.8%，毛利率為46.1%。

香港車站商務收入於2012年增長7.5%至36.80億港元。不包括於2011及2012年因終止2G電訊服務合約而獲得的非經

常性收益，收入增長則為11.6%，主要由於零售市場暢旺加上乘客量增加，帶動廣告及車站零售業務取得理想表現。廣告收益增加12.0%至10億港元，而車站商舖(包括免稅店)的租金收入則上升12.4%至21.42億港元。香港車站商務的相關開支增加10.9%至3.97億港元，主要由於廣告代理費用及政府地租及差餉增加。因此，2012年香港車站商務的經營利潤增加7.1%至32.83億港元，毛利率為89.2%。

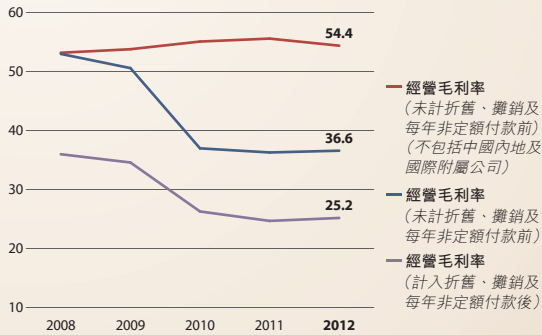
香港的物業租賃及管理業務亦受惠於強勁的零售環境，總收入增加10.3%至34.01億港元。由於續約租金上調、按營業額計算的租金增加及PopCorn於2012年3月開幕，物業租金收入增加10.5%至31.98億港元。物業管理收入上升6.8%至2.03億港元，原因是在2012年承接多個新的物業管理項目及2011年新增項目的全年業績貢獻。香港物業租賃及管理業務的相關開支增加6.8%至6.27億港元。因此，物業租賃及管理業務的經營利潤為27.74億港元，較去年增加11.1%，毛利率為81.6%。

中國內地及國際附屬公司(包括在斯德哥爾摩、墨爾本和深圳的鐵路專營權業務，以及中國內地的物業租賃和管理活動)的收入增長3.0%至127.86億港元，而經營開支則增加1.8%至121.84億港元，毛利率為4.7%。因此，經營利潤大幅上升34.7%至6.02億港元，主要由於深圳市軌道交通龍華綫的第一個全年度營運，以及Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.的表現持續改善。在斯德哥爾摩及墨爾本的專營權業務經營利潤分別錄得1.8%及16.8%的升幅，達5,600萬港元

經營毛利率

由於為政府提供的零毛利項目管理服務增加，以及業務拓展開支上升，不包括中國內地及國際附屬公司的經營毛利率於2012年稍微下跌。

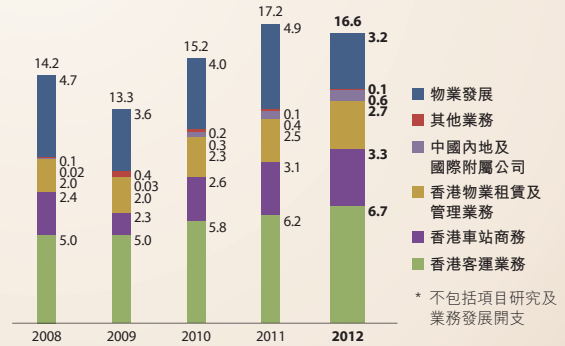
(百分率)



經營利潤來源*

非經常性的物業發展利潤貢獻波動，而經常性業務經營利潤則每年穩定增長。

(十億港元)



及4.67億港元。若按固定匯率計算，利潤增幅分別為8.8%及17.9%。深圳市軌道交通龍華線的經營利潤為6,100萬港元，而物業租賃和管理業務的經營利潤則為1,800萬港元。

其他業務(包括昂坪360、顧問業務，以及為政府提供高鐵香港段和沙中綫委託工程的項目管理服務)帶來經營利潤5,300萬港元，較去年減少37.6%。經營利潤減少是由於在昂坪360纜車服務暫停期間的非定期維修保養工程費用及收入損失。隨著與政府簽訂最後一份有關沙中綫的委託協議，公司於2012年開始按收回成本基準把相關的項目管理費入帳。

由於Essex Thameside和Thameslink專營權的投標開支及杭州地鐵一號綫通車的1.19億港元準備營運費用，項目研究及新業務拓展開支增加162.6%至3.23億港元。包括這項開支後，未計物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤增加7.9%至130.83億港元。經營毛利率由2011年的36.3%上升至2012年的36.6%。不包括中國內地及國際附屬公司的利潤貢獻，經營毛利率由55.6%下跌至54.4%，這是由於為政府提供的零毛利項目管理服務增加，以及項目研究及新業務拓展的開支上升所致。若不包括這些因素，經營毛利率則上升0.5個百分點。

2012年的物業發展利潤為32.38億港元，包括車公廟站「溱岸8號」竣工後確認的利潤、來自出售尚餘單位(主要位於大圍「名城」和火炭「御龍山」)的盈利，以及屯門西鐵物業發展的代理費收入。跟2011年相比(是年有關「名城」發展項目的入帳利潤非常可觀)，2012年的物業發展利潤下跌16.96億港元。

折舊及攤銷費用為32.08億港元，與2011年的水平相若。付予九廣鐵路公司(「九鐵公司」)的每年非定額付款因相關收入已達最高35%的計算組別而上升36.5%至8.83億港元。儘管加權平均借貸成本由2011年的3.1%微升至2012年的3.3%，由於存款利息及投資收益增加，淨利息及財務開支減少4.6%至8.79億港元。2012年確認的投資物業重估收益為37.57億港元(2011年為50.88億港元)。隨著一項於2012年1月1日生效的會計準則修訂，投資物業重估無需再計提遞延稅項，於前期已計提的遞延稅項亦作出相應的調整。

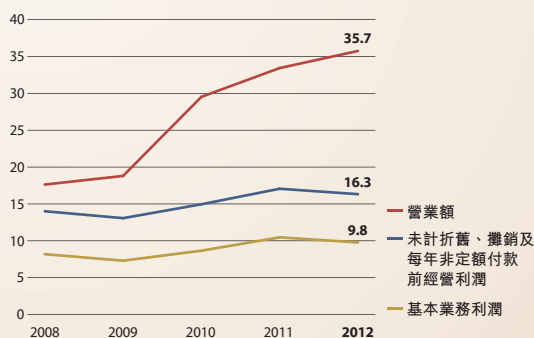
即使計入杭州杭港地鐵有限公司(「杭港地鐵」)於2012年11月開始營運杭州地鐵一號綫後集團所分佔的6,000萬港元虧損，集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤仍大幅上升53.5%至4.56億港元。集團應佔八達通控股有限公司的利潤增加15.9%至2.11億港元，而應佔北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵」)的利潤則增加200%至2.52億港元，其中6,600萬港元來自與過往年度有關的會計調整。集團應佔其他聯營公司的利潤增加71.0%至5,300萬港元，主要由於我們在倫敦及斯德哥爾摩的聯營公司表現良好。

財務回顧

基本業務淨業績

由於物業發展利潤減少，2012年的基本業務淨利潤下跌至98億港元。

(十億港元)



由於物業發展利潤及投資物業重估收益減少，在扣除所得稅18.93億港元及非控股權益所佔利潤1.39億港元後，股東應佔淨利潤較去年減少13.0%至135.32億港元。因此，每股盈利由2.69港元下降至2.34港元。不包括投資物業重估，股東應佔基本業務利潤為97.75億港元，而每股盈利則由2011年的1.81港元下降至2012年的1.69港元。集團經常性業務對基本業務利潤作出強勁貢獻，盈利上升13.3%至70.71億港元，但除稅後物業發展利潤則由42.25億港元下降至27.04億港元。

按公司漸進式的股息政策，董事局建議派發末期股息每股0.54港元，連同中期股息每股0.25港元，全年股息合共每股0.79港元，較去年增加0.03港元，即3.9%。

資產負債表

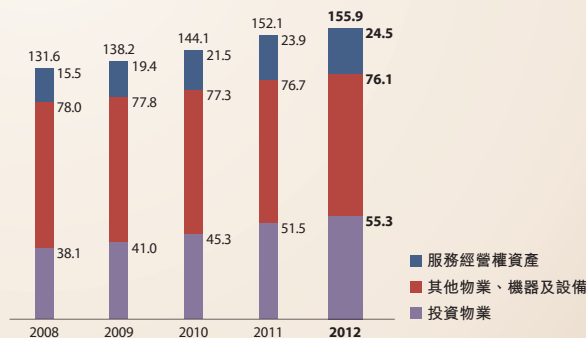
集團的資產負債表於年內進一步增強，淨資產由2012年初的1,346.49億港元上升至2012年底的1,444.80億港元。

資產總值由2011年底的1,978.70億港元增加至2012年12月31日的2,069.15億港元，固定資產總值增加38.26億港元至1,558.94億港元，主要由於投資物業及自用物業的重估收益所致。隨著南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的進一步建造工程，在建鐵路工程增加38.92億港元至74.58億港元。集團應佔聯營公司的權益增加28.77億港元，主要由於對新聯營公司杭港地鐵注資27.34億港元(22.25億元人民幣)。隨著確認「溱岸8號」的物業發展利潤及出售尚餘單位，發展中物業及

固定資產增長

因投資物業的重估收益以及額外經營權資產的資本性開支，固定資產在2012年年底進一步增加至1,559億港元。

(十億港元)



待售物業分別下跌15.34億港元及7.41億港元至104.30億港元及30.16億港元。尚餘的銀行中期票據投資已於2012年到期贖回，證券投資因此減少25.81億港元至3.93億港元，而現金、銀行結餘及存款則增加25.64億港元至186.64億港元。

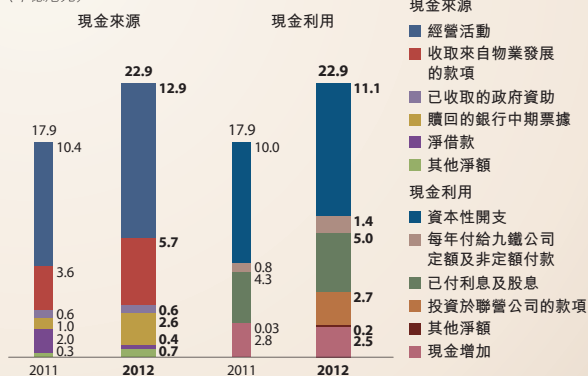
負債總額由2011年底的632.21億港元下跌至2012年12月31日的624.35億港元，主要由於應付帳項及應計費用，以及應付關連人士款項減少。應付帳項及應計費用因進一步耗用政府為西港島綫工程提供的現金資助(該工程於2012年底的累計項目成本包括資本化利息為111.91億港元)而減少12.83億港元至151.19億港元。應付關連人士款項減少4.20億港元至10.61億港元，主要由於按兩鐵合併協議向九鐵公司償付大圍站項目的物業備置工程成本。然而，鐵路延綫項目的合約保證金隨著工程進度增加3.05億港元、稅項負債上升1.68億港元，以及未償還貸款總額增加4.09億港元至235.77億港元，均抵銷了部分上述的負債減少。

股本、股份溢價及資本儲備共增加2.19億港元至442.81億港元，此乃由於按認股權計劃發行新股所致。連同扣除已派股息後的保留溢利增長91.39億港元，以及固定資產重估儲備及其他儲備增長4.52億港元後，公司股東應佔總權益於2012年12月31日增加98.10億港元至1,442.73億港元。

淨負債權益比率由2011年底的11.4%下降至2012年底的10.9%。

現金應用情況

2012年來自經營活動及物業發展的現金流入增長用以支付資本性開支和股息增幅以及向聯營公司注資。
(十億港元)



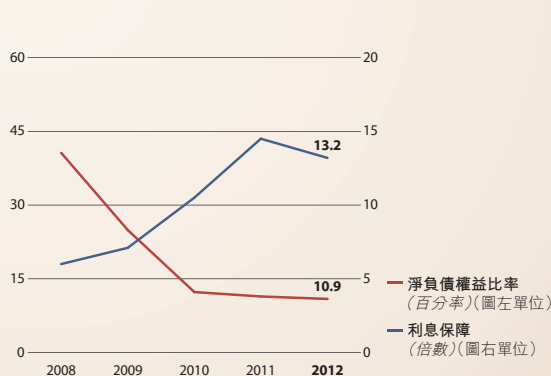
流動現金

不包括營運資金變動，集團來自經營活動的現金流入淨額在未扣除稅務支出前上升7.8%至131.51億港元。年內，營運資金變動令現金流入淨額由2011年的2.89億港元大幅增加至15.50億港元，主要由於有關免稅店新租約的按金收入。在計入深圳市軌道交通龍華綫政府資助收入6.37億港元(5.22億元人民幣)及稅務支出17.99億港元後，來自經營活動的現金流入淨額為135.39億港元，較去年上升22.8%。從物業發展收取的現金總額為56.77億港元，主要有關售出「名城」單位及收回「溱岸8號」的地價。計入無控制權附屬公司及聯營公司派發股息及償還貸款合共4.89億港元，以及按認股權計劃發行新股、出售固定資產及證券投資淨額收合共1.56億港元後，現金流入淨額為198.61億港元。

2012年的資本性開支現金流出總額為111.25億港元，其中23.27億港元用作購入香港客運及有關業務的資產、63.53億港元用於西港島綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫項目、8.52億港元用於支付深圳市軌道交通龍華綫第二期的工程保證金及建造費用，以及15.44億港元用於物業發展、翻新及裝修工程。年內，公司支付沙中綫委託工程的款項淨額為1.48億港元，並向杭港地鐵注資27.34億港元。於支付每年定額及非定額付款13.97億港元、利息付款淨額4.38億港元及派付股息45.19億港元後，集團於2012年的現金流出總額為203.61億港元。

債務償還能力

在2012年，負債比率進一步向好至10.9%。



因此，集團錄得現金流出淨額5億港元，以現金結餘來支付。由於贖回銀行中期票據及作出淨借貸額3.85億港元，集團於2012年12月31日的現金結餘增加25.09億港元至186.09億港元。

融資活動

由於美國經濟增長依然疲弱，失業率高企，美國聯邦儲備局於2012年繼續維持超寬鬆的貨幣政策，加上美國「財政懸崖」所帶來的政治風險及歐洲資金避險需要，令作為資金安全港的美國國庫債券需求大增，孳息率顯著下降。

在這個情況下，10年期美國國庫債券的孳息率於7月跌至年率1.3875%的歷史低位，其後由於「財政懸崖」困局獲短暫解決及歐洲主權債務危機逐漸緩和，10年期美國國庫債券孳息率回升至年底的年率1.7574%。與美國國庫債券市場走勢相同，香港外匯基金債券孳息率趨跌，10年期債券於11月達致年率0.5%的歷史低位，至年底時則為年率0.598%。

銀行市場流動資金抽緊，使美國及香港的短期利率稍微上升。按年率計，3個月美元倫敦銀行同業平均拆息由0.34%升至2012年的大約0.43%，而3個月港元香港銀行同業平均拆息則由0.27%上升至0.40%。

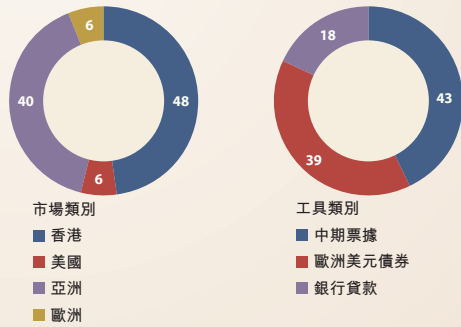
受到多項因素支持，包括美國國庫債券孳息率跌至歷史低位、信貸息差收窄及投資者希望分散風險而需求殷切，香港的美國債券發行市場於2012年異常活躍，不但發行總額創下新高，而且發債體亦很容易籌措大額融資。集團把握此有利的融資機會，於3月公開發售3億美元的5年期債券。

財務回顧

借貸來源

雖然香港是公司的主要市場，但公司的策略是分散資金來源，並保持隨時在其他重要國際市場融資的能力。

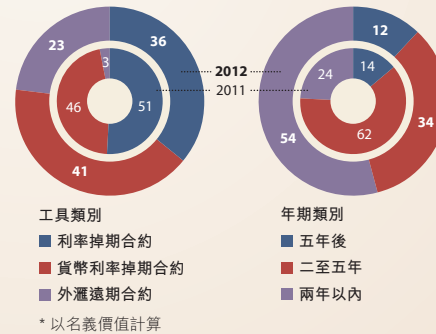
(百分率)(於2012年12月31日)



利率及貨幣風險對沖工具應用

公司積極採用財務衍生工具，並訂立嚴格政策，規定只限作對沖用途。

(百分率*)(於2012年12月31日)



由於認購額高達17億美元，債券以票面年率2%定價，成為當時亞洲發債體歷來最低的票面息率，其孳息率則為年率2.175%，較5年期美國國庫債券高115點子。

為滿足投資者對集團上述5年期美元債券的需求，並把握美國國庫債券孳息率及信貸息差進一步下跌的機遇，集團於2012年11月增發2.5億美元上述的5年期債券。是次增發錄得高達7.73億美元的認購，並以孳息率1.456%的年息率定價，較5年期美國國庫債券孳息率高80點子，是亞洲企業發行的5年期債券中歷來最低孳息率之一。

然而，銀行貸款市場並沒有出現如債券市場的利好情況。年內，銀行的放款意願不高，原因是銀行持續去槓桿化，加上巴塞爾資本協定III將由2013年1月1日起分階段實行，令銀行需要符合更嚴格的流動資金及資本要求，因而面對較高的融資成本。

儘管面對上述種種挑戰，集團憑藉與銀行的緊密關係，以具吸引力的融資成本安排了總額52億港元的雙邊銀行貸款，當中包括3年期及5年期的循環定期貸款。

除上述交易外，集團亦根據其債務發行計劃，透過私人配售發行了多項中期票據，包括已轉換為港元浮息的5,000萬美元5年期定息票據、5億港元的5年期定息票據、3億港元的8年期定息票據，以及5億港元的10年期定息票據。

借貸成本

集團綜合負債總額由2011年年底的231.68億港元增至2012年年底的235.77億港元。由於香港及內地的平均浮動借貸息率上升，加上新增融資導致財務開支增加，加權平均借貸成本由2011年的年率3.1%微升至3.3%。儘管2012年平均債務水平及平均借貸成本較去年高，由於集團的利息收入增加，在計入1.03億港元的資本化利息及部分抵銷深圳市龍華線所獲政府現金資助2.54億港元後，損益表上的淨利息開支由2011年的9.21億港元下降至8.79億港元。

庫務風險管理

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

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

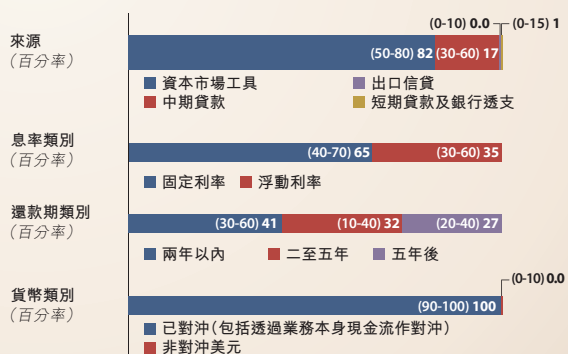
按照董事局釐定的政策，財務衍生工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。集團目前所用的衍生工具為場外交易衍生工具，主要包括利率掉期、貨幣掉期和外匯遠期合約。

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

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 2012 年 12 月 31 日(理想融資模式)與實際債務結構的比較



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

存款及短期投資受制於獨立的交易對手交易上限，有關上限是根據交易對手的信貸評級、其香港發鈔銀行地位、以及集團在該交易對手的存款或短期投資的年期而釐訂。

集團密切監察所有交易對手的信貸評級，並利用其他有關資料如信貸違約掉期水平監察其信貸能力的變動，集團會根據這些變動調整有關交易對手的交易上限。

在管理流動性風險方面，集團維持足夠的現金結餘及已獲銀行承諾貸出而尚未動用的貸款額，以應付不低於未來6至15個月的現金需要。集團亦為其估算的現金流進行壓力測試，以識別及評估可能出現的現金流短缺。若壓力測試顯示有重大現金流短缺風險，集團會因應需要安排融資或採取其他適當行動。

信貸評級

年內，公司與香港特別行政區政府的信貸評級保持相等。

穆迪於6月將公司的發債體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」。

10月，日本評級投資中心確認公司的發債體及短期信貸評級分別為「AA+」及「a-1+」，展望為「穩定」。

其後，標準普爾於12月將公司的長期企業信貸及短期信貸評級分別確認為「AAA」及「A-1+」，展望為「穩定」。

融資能力

集團的資本性開支主要包括三方面——香港鐵路項目、香港物業投資及發展，以及海外投資。

香港鐵路項目的資本性開支包括新的擁有權項目的投資及開支，當中包括西港島綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫，以及維持及提升現有鐵路系統的支出。高鐵香港段等專營權項目的資金一般由政府承擔，惟於沙中綫方面，公司同意支付有關列車及訊號系統的某部分成本。

香港物業投資及發展的資本性開支主要包括物業發展前期工程、商場的裝修及翻新工程成本，以及可能支付物業發展的部分地價。海外投資項目的開支主要包括北京地鐵十四號綫項目的資本投入、深圳市軌道交通龍華綫餘下的資本性開支，以及龍華車廠物業發展項目的投資。

根據現時計劃，公司在2013年至2015年(包括首尾兩年)未來三年內的淨資本性開支總額估計為528億港元，當中包括香港鐵路項目287億港元、香港物業投資及發展171億港元，以及內地及海外投資項目70億港元。在這總額內，預期於2013年、2014年及2015年支付的金額分別為290億港元、135億港元及103億港元。

於2012年年底，公司持有現金存款總額166.16億港元，尚未動用的已獲承諾銀行信貸額度為49億港元，連同未來的預計現金流，將足以應付公司2013年大部分的資金需要。

信貸評級	短期評級*	長期評級*
標準普爾	A-1+/A-1+	AAA/AAA
穆迪	-/P-1	Aa1/Aa1
評級投資中心	a-1+	AA+

* 分別為港元/外幣債項的評級

十年統計數字

	2012	2011	2010	2009	2008	2007 [#]	2006	2005	2004	2003
財務										
綜合損益表 (百萬港元)										
營業額	35,739	33,423	29,518	18,797	17,628	10,690	9,541	9,153	8,351	7,594
未計折舊、攤銷及每年 非定額付款前經營利潤	16,321	17,058	14,951	13,069	14,009	14,229	11,032	11,259	9,110	9,116
折舊及攤銷	3,208	3,206	3,120	2,992	2,944	2,752	2,688	2,695	2,512	2,402
利息及財務開支	879	921	1,237	1,504	1,998	1,316	1,398	1,361	1,450	1,539
投資物業重估收益/(虧損)	3,757	5,088	4,074	2,798	(146)	8,011	2,178	2,800	2,486	-
利潤*	13,671	15,688	12,844	10,101	8,035	16,584	8,139	8,953	6,978	4,450
來自基本業務的股東應佔利潤	9,775	10,468	8,657	7,303	8,185	8,571	5,962	6,140	4,492	4,450
建議及已宣派之股息	4,575	4,396	3,405	2,977	2,715	2,522	2,328	2,299	2,259	2,215
每股盈利 (港元)*	2.34	2.69	2.21	1.77	1.43	2.98	1.48	1.65	1.31	0.85
綜合資產負債表 (百萬港元)										
資產總值*	206,915	197,870	181,660	176,492	159,345	155,668	120,421	113,666	106,674	102,366
貸款、其他負債及銀行透支	23,577	23,168	21,057	23,868	31,289	34,050	28,152	28,264	30,378	32,025
服務經營權負債	10,690	10,724	10,749	10,625	10,656	10,685	-	-	-	-
遞延收益	488	403	605	167	156	515	1,682	3,584	4,638	5,061
股東應佔總權益*	144,273	134,463	121,914	110,479	101,431	94,889	79,242	71,969	63,496	57,292
財務比率										
經營毛利率 (%)	36.6	36.3	37.0	50.6	53.0	55.4	54.7	55.9	54.4	49.3
經營毛利率 (不包括中國內地及 國際附屬公司) (%)	54.4	55.6	55.1	53.8	53.2	55.9	55.3	55.9	54.4	49.3
淨負債權益比率 (%)*	10.9	11.4	12.3	24.9	40.6	46.5	35.1	38.8	47.4	55.2
利息保障 (倍數)	13.2	14.5	10.5	7.1	6.0	9.0	6.7	7.6	6.1	5.6
僱員										
管理及支援部門	1,600	1,486	1,362	1,319	1,235	1,530	823	810	792	793
車站商務	148	144	144	137	125	138	82	82	67	61
車務	9,460	9,244	9,026	8,789	8,708	8,937	4,521	4,600	4,669	4,730
項目	2,495	2,109	1,794	1,365	995	942	260	242	362	398
物業及其他業務	1,273	1,282	1,291	1,242	1,170	1,141	832	688	660	642
中國內地及國際業務	224	179	212	239	197	135	112	83	-	-
海外員工	6,955	6,851	6,672	7,059	1,646	1,311	733	486	5	5
總計	22,155	21,295	20,501	20,150	14,076	14,134	7,363	6,991	6,555	6,629

	2012	2011	2010	2009	2008	2007*	2006	2005	2004	2003
香港客運業務										
載客車卡行車公里總數 (千計)										
本地鐵路及過境服務	260,890	254,407	253,067	247,930	245,856	128,041	115,784	114,449	114,364	112,823
機場快綫	23,134	19,603	19,833	19,643	19,891	19,956	20,077	17,122	16,081	15,227
輕鐵	10,453	10,166	9,586	8,950	8,984	755	-	-	-	-
總乘客人次 (千計)										
本地鐵路服務	1,431,040	1,366,587	1,298,714	1,218,796	1,205,448	915,755	866,754	857,954	833,550	770,419
過境服務	109,707	103,881	99,954	94,016	93,401	8,243	-	-	-	-
機場快綫	12,695	11,799	11,145	9,869	10,601	10,175	9,576	8,493	8,015	6,849
輕鐵	167,210	161,289	154,522	143,489	137,730	11,100	-	-	-	-
巴士	45,962	43,956	40,883	37,522	34,736	2,757	-	-	-	-
城際客運服務	4,028	3,787	3,244	2,921	3,220	285	-	-	-	-
平均乘客人次 (千計)										
本地鐵路服務 — 周日平均	4,148	3,968	3,770	3,544	3,514	2,662 [§]	2,523	2,497	2,403	2,240
過境服務 — 每日平均	300	285	274	258	255	- [@]	-	-	-	-
機場快綫 — 每日平均	35	32	31	27	29	28	26	23	22	19
輕鐵 — 周日平均	466	451	433	402	385	- [@]	-	-	-	-
巴士 — 周日平均	131	126	118	107	99	- [@]	-	-	-	-
城際客運服務 — 每日平均	11	10	9	8	9	- [@]	-	-	-	-
乘客平均乘搭公里數										
本地鐵路及過境服務	10.9	10.9	10.9	10.7	10.4	7.9	7.7	7.6	7.7	7.7
機場快綫	29.0	29.4	29.4	29.5	29.4	29.5	29.7	30.4	30.2	29.7
輕鐵	2.8	2.8	2.8	2.9	3.0	3.0	-	-	-	-
巴士	4.5	4.5	4.5	4.6	4.6	4.6	-	-	-	-
每車卡平均載客量 (乘客人次)										
本地鐵路及過境服務	65	63	60	57	55	58	58	57	56	53
機場快綫	16	18	17	15	16	15	14	15	15	13
輕鐵	45	45	45	46	46	45	-	-	-	-
佔專營公共交通載客量比率 (%)										
每車卡公里之港元 (香港客運業務)	46.4	45.4	44.3	42.6	42.0	26.7	25.0	25.2	24.8	24.3
每名乘客之港元 (香港客運業務)										
總收入	47.6	45.9	43.2	40.8	40.9	47.9	48.3	48.1	45.8	43.2
經營開支	23.7	23.1	21.5	21.5	21.2	21.6	22.1	22.8	22.3	22.5
經營利潤	23.9	22.8	21.7	19.3	19.7	26.3	26.2	25.3	23.5	20.7
安全表現										
本地鐵路、過境服務及機場快綫										
須呈報事故數目 [△]	1,761	1,769	1,592	1,539	1,514	989	826	748	701	641
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [△]	1.13	1.19	1.13	1.16	1.16	1.05	0.94	0.86	0.83	0.82
公司及承辦商的員工意外事故次數 [△]	58	44	46	60	42	26	23	31	25	33
輕鐵										
須呈報事故數目 [△]	151	164	165	146	136	6	-	-	-	-
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [△]	0.90	1.02	1.07	1.02	0.99	0.54	-	-	-	-
公司及承辦商的員工意外事故次數 [△]	2	7	5	11	5	0	-	-	-	-

* 前期數字因着採納帳項附註2A(iii)所述有關《香港會計準則第12號》的修訂予以重列。

在2007年12月2日兩鐵合併後，公司的本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫，以及從兩鐵合併中獲得的東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫。兩鐵合併後，我們亦獲得了新的客運服務，包括過境服務、輕鐵、巴士及城際客運服務。

§ 該數字包括兩鐵合併後東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫的一個月乘客量。於2007年全年內，若計入合併前業務，可比較合計乘客量(已就轉車乘客作出調整)為3,364,000人次。

@ 由於只有一個月的合併後乘客量，故無顯示數字。於2007年全年內，若計入合併前業務，該服務的乘客量分別為過境服務252,000人次、輕鐵服務377,000人次、巴士服務92,000人次及城際客運服務9,000人次。

△ 根據香港鐵路規例，須呈報事故是指凡影響鐵路處所、機械裝置及設備或直接影響人(受傷或沒有受傷)，並須向香港特別行政區政府運輸及房屋局局長呈報的事故。此事故包括自殺/企圖自殺、侵入路軌、以至在扶手電梯、升降機及行人輸送帶上發生的意外。

△ 根據《香港鐵路規例》而須通知機電工程署鐵路科，與鐵路運作或維修有關的任何意外，而該意外引致港鐵公司的僱員或港鐵公司承辦商的僱員，在意外中死亡，嚴重受傷，或於意外發生後的一段超過3天的期間內，不能全面執行其正常職責。

投資者關係

公司涉足國際資本市場接近30年，憑藉高水平的公司管治與披露實務，而成為亞洲區內其中一家在投資者關係方面表現出色的企業先驅。

公司持續透過主動的對話，與廣泛的機構及零售投資者維持良好關係。我們相信，透過向業務相關人士清晰傳達公司策略、業務發展及前景展望，可以提升股東價值。

與機構投資者的溝通

我們在積極發展投資者關係上的努力，使公司成為香港最廣為人知的公司之一。多家本地及國際經紀商定期編撰有關公司的報告，而我們亦是廣泛機構投資者的研究對象。

管理層竭力與投資界維持公開的對話渠道，以確保他們對公司及其業務策略有透徹的了解。據此，公司參與投資者會議和路演。於2012年，公司在本地及海外與機構投資者及研究分析員進行接近300次會面。

獲取資訊

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

除了中央證券登記所提供的股東服務外，公司的專責熱綫亦於2012年處理了超過50,000個個別股東的電話查詢。

指數認可

公司作為香港藍籌股之一的地位，透過持續地被納入多項重要指數而獲得肯定。公司目前是恒生指數、摩根士丹利綜合指數及富時指數系列的成份股。自2002年以來，憑藉我們在可持續發展和企業責任的成績，公司一直躋身於道瓊斯可持續發展指數及富時社會責任指數。自2010年起，港鐵亦一直獲恒生可持續發展企業指數納入為成份股，並於2012年獲得AA+評級，在香港所有企業中位列榜首，成為第一家獲此最高評級的合資格企業。

市場認可

2012年9月20日，公司的2011年報在MerComm, Inc.於紐約舉行的2012年年報比賽國際大獎中，於32個國家超過2,200份參賽作品中贏得多個獎項。此外，公司的2011年報亦在香港管理專業協會舉辦的2012年度最佳年報獎中獲得「工商企業類」銀獎，是公司年報連續第24年獲得嘉許。此外，公司年報亦於香港會計師公會舉辦的最佳企業管治資料披露大獎2012中獲得「恒指成份股組別一金獎」。

主要股東資料

2013年度財政紀要

2012年度全年業績公布	3月11日
股東週年大會	5月9日
2012年度末期股息截止登記日期	5月14日
股份截止過戶日	5月15日至5月21日 (包括首尾兩日)
派發2012年度末期股息日	6月5日或前後
2013年度中期業績公布	8月
派發2013年度中期股息日期	9月
財政年度結算日	12月31日

主要營業地點及註冊辦事處

香港鐵路有限公司，在香港註冊成立及營業
香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
電話：(852) 2993 2111
傳真：(852) 2798 8822

股份資料

上市

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

普通股(截至2012年12月31日)

已發行股份	5,793,196,650股
香港特區政府的持股量	4,434,552,207股(76.5%)
自由流通量	1,358,644,443股(23.5%)

面值

每股1港元

市值(截至2012年12月31日)

1,766.92億港元

股價表現



股息政策

因應公司財務表現，公司期望採取漸進式的股息政策。我們預計於每個財政年度派發兩次股息，分別約於9月及6月派發中期及末期股息。

每股股息

	(港元計)
2011年度全年股息	0.76
2012年中期股息	0.25
2012年度末期股息	0.54

美國預託證券Level 1 Programme

美國預託證券對普通股比率	1:10
託存銀行	JPMorgan Chase & Co. P.O. Box 64504 St. Paul, MN 55164-0504 U.S.A.

股份代號

普通股

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66HK

美國預託證券Level 1 Programme MTRJY

2012年報

股東如欲索取公司的年報，可致函：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓
香港中央證券登記有限公司

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司 公司事務部

公司年報/中期報告書及帳項均可在網上查閱，網址：
<http://www.mtr.com.hk>

股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓
香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8555

傳真：(852) 2529 6087

股東查詢

公司歡迎股東隨時在任何時間致函向董事局及管理層查詢及索取已公開的資料(只限於已公開的資料)。股東須於信封面註明「股東通訊」，並寄交公司秘書，地址為：香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓香港鐵路有限公司。

公司在辦公時間設有查詢熱線服務：

電話：(852) 2881 8888

投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

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

風險管理

公司的「企業風險管理體系」為機構內各業務單位提供簡單而有效的管理程序，協助它們辨識和檢討風險，並按嚴重性分配資源來管理風險。管理層亦可透過這體系清晰掌握公司所面對的重大風險，並據此作出決定和執行項目，從而改善業務表現。

企業風險管理體系是由企業風險委員會負責推行，該委員會由法律總監及公司秘書擔任主席，成員包括來自各主要業務領域的管理層代表。企業風險委員會督導企業風險管理體系的執行及改善工作，每季檢討30大風險及漸現風險，並每六個月向執行委員會匯報主要風險。而審核委員會每年對風險管理程序作出檢討，董事局則每年對十大風險及其他熱點風險進行監察。

公司定期於董事局、執行委員會和管理層層面匯報十大風險和30大風險，並進行檢討。這是維持高度風險通報和風險意識文化的重要步驟。

主要風險的管理

公司採取積極主動的措施，管理來自現有和增長業務，以及不斷轉變的營商環境所產生的風險。部分正在處理中的主要風險如下：

- 公司正全速興建五個大型鐵路延綫項目，並同時進行多個現有鐵路網絡的改善工程和新的物業發展項目。公司竭力確保這些項目在施工和營運階段，均能在安全、準時及符合財政預算等情況下完成，並且將項目對社會、環境，以及現有鐵路營運的負面影響減至最低。
- 公司進一步鞏固在中國內地和海外的鐵路及物業業務，並繼續致力發展香港的核心業務。公司現正採取審慎策略，推動香港及香港以外業務的可持續發展。

- 為配合公司未來數年在香港、中國內地及海外的業務發展，我們推出多項措施，以引領各層面的人力資源規劃、繼任規劃及培訓發展。公司制訂各部門的職能訓練及發展計劃，以應付個別需要，並制訂企業層面的管理人員發展計劃，確保各團隊保持一致的策略目標，同時確保員工做好準備，應對未來發展所帶來的挑戰。此外，為確保公司維持高水平的安全表現，我們為新入職員工提供安全入門課程，及為現職員工提供安全重溫課程，以加強和鞏固在職員工的安全意識。

持續改善風險管理程序

企業風險管理體系於2006年年初開始運作。為致力改善體系及其相關工具，我們每年皆與此體系的使用者進行檢討，並進行跨行業的借鑑參考及經驗交流，我們還委聘獨立顧問檢討現行架構及制訂改善措施。公司於2012年內進行的重要活動包括：

- 在第五次英國企業風險管理體系和第四次香港企業風險管理體系圓桌會議上，就管治附屬公司的最佳實務及改善企業風險管理程序，與其他與會機構進行經驗交流及互相學習。
- 參與國際都市鐵路聯會舉辦的企業風險管理基準比較，向其他地鐵營運先驅學習更佳的實務。
- 委聘一個企業風險管理顧問，評估及制訂切實的改善措施，以期進一步改善公司的企業風險管理體系。
- 定期與公司的保險經紀舉行會議，進行風險分析。

表揚成就

最近，公司參與由國際都市鐵路聯會舉辦的「地鐵企業風險管理實務的國際基準比較」。在15家參與的地鐵公司中，港鐵獲國際都市鐵路聯會評為風險管理成熟度最高的公司，並讚揚公司對全面落實和不斷改進企業風險管理實務的明確目標和承諾。

持續發展

我們秉持公司的企業持續發展政策，務求在不影響未來世代需要的情況下，滿足現世代的需要。公司貫徹這個方針，被公認為運輸業的企業先驅。

鐵路加物業

公司憑藉「鐵路加物業綜合發展經營」模式，發展成為在財務上能自給自足的香港城市運輸系統。我們透過擁有土地資產及空間使用權，建造以鐵路連接的高密度住宅區，優化新土地的使用效益。公司亦受惠於因提升港鐵車站上蓋及周遭的商住物業發展而釋放出來的經濟潛力。在國際上，我們亦透過以鐵路運輸為導向發展的專長，為世界各地城市提供建造低碳運輸系統的借鑑支援。

在環境保護方面，各項住宅及運輸設施俱毗鄰鐵路網絡，可鼓勵市民多使用更環保的鐵路服務，從而減少交通擠塞及空氣污染。在車站範圍建造較高密度住宅區，亦有助保留車站與車站之間的珍貴綠化地帶。

公司因應社會的訴求及秉持卓越環保表現的信念，進行物業發展，而「日出康城」寬敞舒適的綠色社區生活便體現了這個理念。我們同時擴展中國內地及海外業務，致力以安全便捷的公共交通連繫和建設新社區。

建立可持續的競爭優勢

我們採取獨特的「可持續競爭優勢」方針，以達致業務的可持續發展。我們有系統地識別、排序和管理企業風險，並透過與業務相關人士的緊密聯繫平衡這些風險。管理業務風險、降低成本，以及為客戶和社群增值，均與港鐵關懷備至的服務不謀而合。

於2012年，我們繼續制訂溝通交流程序，務求能更有效了解及回應業務相關人士的訴求。就此而言，我們在資產改善、客戶服務、環境保護及社區聯繫等範疇均取得進展，並能夠平衡商業風險。在國際業務上，我們繼續發揮這些專長，進一步改善客戶服務、能源效益及資產優化等範疇的表現。

碳管理

公司主動於2002年開始匯報碳排放，並自2006年起持續參與碳信息披露項目。公司已落實多項長期措施，以提高營運的能源效益。公司於2012年簽署了世界企業可持續發展委員會的「建築物能源效益宣言」，與全球企業先驅共同承諾減少建築物的能源消耗和碳排放。公司旗下所有商場亦於2012年參加了香港特區政府推行的「節能約章」，把室內溫度調高至攝氏24至26度之間。這些新舉措與公司要求物業發展項目必需取得香港綠建環評金級認證標準的規定互相呼應。此外，公司於2012年把18輛配備能符合最新及最嚴謹環保標準的新巴士投入客運服務，並已增購六輛同類型的新巴士於2013年投入服務。

我們最近更新的《設計標準手冊》(Design Standards Manual)已加入有關能源效益設計的規定。據此，我們會考慮所有新建鐵路項目可能造成的碳影響，並須在整個項目周期內循序漸進地執行減排計劃。我們已研發工具，現正用以監察我們鐵路基建及營運中鐵路的含碳量，從而評估鐵路在生命週期內的碳排放量，開創了鐵路業的先河。這個創舉現已推展至多個現有鐵路工程項目，並將於未來所有鐵路項目中實施。

可持續發展領導地位

自2000年起，公司每年均採用全球認可的標準或最佳實務，出版年度可持續發展報告，當中包括「全球報告倡議組織」GRI G3.1可持續發展報告指引及國際都市鐵路聯會(CoMET)參考基準。於2012年，公司還遵從香港交易所的環境、社會及管治報告指引，體現我們支持推動本地上市公司最佳實務。

公司在可持續發展方面的成就繼續獲得國際權威機構嘉許。2012年8月，公司成為恒生可持續發展企業指數成份股中得到最高評分的香港公司。公司同時繼續躋身道瓊斯可持續發展指數及富時社會責任指數，並獲世界經濟論壇評選為「可持續發展新領軍」(New Sustainability Champion)的16家公司之一。在香港，我們獲得香港上市公司商會及香港浸會大學公司管治與金融政策研究中心頒發「持續發展卓越獎」。

而我們於2013年5月出版的2012可持續發展報告將會獨立出版，並輔以專屬網站。該報告將會以「清晰的目標」為主題，並會首次討論公司佔多數股權附屬公司的重大事宜。

同享關愛



齊來共享
綠色生活!

今天少點碳，
明天會更好!



愛護我們的
社區。

企業責任

公司的企業責任政策聚焦於為六個管理重點的實務提供指引，以落實我們業務的平衡發展，並達致穩健的營運能力。該政策的具體執行由董事局的企業責任委員會負責監察，而該委員會主席由港鐵主席擔任。

環境保護

我們致力透過創新及持續改進，以實踐我們保護環境的核心價值。

公司正在香港興建的五條新鐵路線有助建立可持續的環保運輸系統。與此同時，我們亦致力締造能兼顧不同環保因素的優質生活環境。這兩方面的發展相輔相成，將有助減少香港的碳足印。

公司於2012年支持並參與由思匯政策研究所進行的一項獨立研究，探討香港人的「步行體驗」及這種體驗對提高香港宜居程度的貢獻。該項研究透徹地評估了推動公共政策邁向可持續發展方向的事宜及機遇，並指出應擴大「街道空間」的定義，使「街道空間」不只是行人通道，還應該是可供市民休憩的城市空間。創建樂活步行的香港，可增加步行的人數從而提升行人流量，利用這個既安全又環保的方法，步行較遠路程前往港鐵車站。

為應對全球各地對食水這種珍貴天然資源的日益關注，節約用水是我們另一工作重點。我們在公司的建築物內安裝能減少耗水量的設施，例如日出康城內的污水處理系統，每天收集及處理44萬升來自住宅的污水，用以灌溉園林及清洗戶外公共區域。

為減少來自公司物業發展項目的建築廢料，我們將繼續推行循環再造清拆廢料，用作如製造鋪設路面的磚塊等其他用途之最佳實務。據此，我們會把這項措施推廣至荃灣西站(五區)城畔地塊的物業發展項目，計劃循環再造來自清拆上址的多層停車場之建築廢料。

我們於2011年8月在公司管理的物業展開了一個「玻璃磚回收計劃」，截至2012年12月，我們共收集和再造了61.7噸玻璃磚，用以製造鋪設路面的磚塊。

我們於年內推行了多個減少廚餘的措施，並在公司管理的物業鼓勵廚餘回收和再造。我們協助日出康城「首都」的業主委員會成功申請了政府環境及自然保育基金的資助，在物業內安裝廚餘堆肥設施，於2013年開始收集和再造廚餘。我們將會在公司的商場推行獎勵計劃，鼓勵商戶減少廚餘及參與廚餘回收。此外，我們亦計劃於2013年在青衣城商場安裝廚餘堆肥設施。

為鼓勵市民使用廢氣排放量低的汽車，我們已於多個港鐵商場提供電動車充電設施，當中包括德福廣場、圓方、青衣城及PopCorn等商場。

在新鐵路線方面，公司均進行嚴謹的環境影響評估，以降低鐵路對環境的負面影響。這些評估的成效從我們在建造西港島綫及南港島綫(東段)期間，努力保護樹木的工作中可見一斑，我們在切實可行的情況下盡力保留或移植具有高度生態價值的樹木。至於那些不能保留或移植的樹木，我們會種植新樹木以確保這些新鐵路沿綫的樹木總數能達致淨增加。

參與及建設社區

我們為新鐵路項目設立的社區聯絡小組，讓沿綫社區的居民能積極參與和討論有關項目的事宜，藉以確保我們新鐵路線均可得到鄰近社區的全力支持。我們亦透過減低噪音、抑制塵埃及臨時交通管理等一系列措施，竭盡所能減少鐵路工程對社區環境的影響。此外，我們憑藉建基於社區聯絡小組的合作夥伴關係，繼續推行公司的社區外展計劃，透過舉辦學校訪問等活動，加強社區對鐵路和城市發展的認識。

我們的「心繫社區行動」計劃繼續獲得廣泛社區的熱烈支持。2012年，逾120名中學生參加了我們的「'Friend' 出光輝每一程」師友計劃，而100名學生則被選出參與公司的「'Train' 出光輝每一程」計劃，接受多元化的培訓。此外，我們的「港鐵 x 香港話劇團《鐵路安全の達人》學校巡迴演出」活動吸引了逾2萬名小學生參加，這項饒富趣味的活動不但能有效地提升學童對藝術的鑑識能力，並同時傳達乘客使用港鐵服務時需注意安全和禮貌這重要訊息。

公司員工亦積極參與我們「鐵路人 鐵路心」計劃的義工活動，展現他們關懷社區的熱誠。2012年，這計劃共舉辦了239個社區項目，獲得逾5,800名義工參與。

確保為乘客提供優質及物有所值的服務

我們於2012年3月推出「用心聽•用心做」計劃，藉以提升公司在不同範疇的顧客服務水平。計劃內容包括安裝客運升降機方便殘疾人士使用港鐵服務、在轉綫車站加設便利乘客的公共洗手間、引入新列車加強列車服務以紓緩月台擠迫情況及縮短候車時間，以及增設闊閘機及月台座椅為有需要乘客提供服務。

培訓及發展人才

我們致力確保公司每名員工皆能掌握工作所需的知識和技能，並在不同級別培育人才以勝任更高的職位。我們還為見習管理及技術人員、督導人員、初級及高級管理人員，以及行政人員提供切合其需要的培訓及發展計劃。除舉辦定期的常規課程外，我們還會因應情況提供按個別需要設計的課程。

除此之外，我們於年內亦透過各式各樣的活動和宣傳渠道，鼓勵員工培養卓越、持續學習及關懷文化。我們培訓員工的同時，亦顧及他們的健康和福祉。為此，公司推行「健康生活計劃」，內容包括舉辦每兩個月一次的健康講座，藉以提升員工在「身體」、「心臟」、「情緒」，以及「人際關係」等方面的健康知識。我們還舉辦以「健康心態、健康習慣」為主題的培訓課程，鼓勵員工在個人和工作生活兩方面建立健康的習慣。此外，我們亦透過有關理想體重指標的運動，推廣體重管理對身體健康的重要性。

為投資者提供合理的回報

2012年，我們在香港、中國內地，以及海外的鐵路及物業業務繼續有穩健的表現。公司在香港的五個新鐵路項目亦進展良好。這五個鐵路網絡拓展項目皆已進入施工階段，並穩步邁向竣工的目標。然而，我們仍須審慎管理這些新鐵路線及其他項目的相關風險，並採取一套慎密的政策，仔細檢討新投資項目的潛在風險。

我們亦致力向投資者傳達公司在這些方面的發展。我們已建立有效的渠道，以平等的方式向所有類別的投資者披露清晰及最新的公司資訊。公司獲恒生可持續發展企業指數評為香港企業的領導者，同時繼續躋身於道瓊斯可持續發展指數及富時社會責任指數，並獲得世界經濟論壇評選為「可持續發展新領軍」(New Sustainability Champion)的16家公司之一。

提倡安全及遵從具道德的業務操守

公司編撰「企業安全管治」指引以推廣安全至上的文化。而其他公司管治最佳實務則支持我們的企業風險管理，應對我們經營環境的本質變化。我們現有的業務運作以至擴展計劃，均須要顧及到不斷轉變的公眾議題和社會訴求。此外，我們亦謹慎地識別和檢討相關風險，並評估其潛在影響。據此，我們制訂紓緩風險的策略，並推行公眾參與及變革計劃。我們與業務相關人士在整個過程中保持緊密聯繫，專注於環境保護、保存地區傳統色彩，以及減少建造工程對社區的影響等範疇的事宜。



港鐵義工隊的義工為善最樂，關愛社群

公司管治報告書

公司管治常規

公司深信良好公司管治為公司完善管理奠定基礎，以符合所有持份者的利益。

公司致力實行最高水平的公司管治，此有賴董事局在主席帶領下，因應公司持份者利益、公司業務發展及外在環境轉變的情況下，承擔公司整體管治責任。

公司在這方面的努力獲得香港會計師公會嘉許，在2012最佳企業管治資料披露大獎中獲頒2011年報金獎(恆指成份股組別)，連續兩年獲得此殊榮。

本報告說明公司所採取的公司管治最佳常規，並特別提出公司如何執行守則的各項原則。

遵守《企業管治守則》

公司已執行《上市規則》附錄14中舊有的《企業管治常規守則》(「舊守則」)的各項原則，並根據上述董事局作出的承擔，在聯交所於2011年10月28日公布的新《企業管治守則》(「新守則」)及相關的《上市規則》的有關正式實施日期之前執行了若干規定。

在截至2012年12月31日止年度內，公司就2012年1月1日至3月31日期間及2012年4月1日至12月31日期間已分別遵守《上市規則》附錄14的舊守則及新守則。

董事局在2012年共舉行七次定期會議，超過新守則要求每間上市發行人每年召開至少四次董事局會議的規定。

公司董事局由十二位成員組成，其中十一位為非執行董事，在非執行董事當中七位為獨立非執行董事。因此，公司已遠超舊守則(即每間上市發行人的董事局至少包括三位獨立非執行董事)，以及新守則(即獨立非執行董事人數必須佔董事局人數至少三分之一)的要求。

公司已經在相當時日之前成立了薪酬委員會、提名委員會及審核委員會並以書面訂明其職權範圍以監督公司的特定事務。在新守則實施前，董事局已在2012年1月的董事局會議上採納此三個委員會的修訂職權範圍，以符合新守則的各項規定。這些修訂職權範圍全部登載於公司及聯交所的網站。

如上文所述，董事局肯定了公司管治應是董事局全體成員的集體責任。鑑於有關企業管治職能的新守則條文以及公司已採納董事局的有關職權範圍及修訂的「規程：須由董事局決定的事項」(「規程」)，董事局於2012年1月的董事局會議上確認公司不會另外設立公司管治董事局委員會。

公司支持聯交所就董事局成員多元化提出的諮詢，並於2012年10月作出正面回應，反映了公司認同董事局成員多元化的好處，可確保董事局有效地運作及能夠支援公司商業策略的執行。雖然守則中有關董事局成員多元化新條文將於2013年9月1日才生效，但公司已採取新措施遵守新規定。因此，董事局於2013年3月批准了董事局成員多元化政策(「該政策」)，該政策將會登載於公司網站。在物色適當及合資格人選成為董事局成員時，雖然提名委員會仍將繼續以人選的優點及長處為選擇基礎，但同時會考慮該政策，而董事局會定期檢討該政策以確保其成效。

聯交所於2012年8月刊發環境、社會及管治報告的諮詢總結，並修訂《上市規則》以鼓勵上市公司根據其提議的環境、社會及管治的指引於公司年報內或獨立報告披露資訊。公司的2012可持續發展報告將會完全遵守環境、社會及管治的指引，並將繼續分開刊發及將於2013年5月底登載於公司網站。

企業策略檢討

在2012年首6個月，公司行政人員對公司未來十年的策略方向作出檢討。其結果已分別於2012年6月及8月向獨立非執行董事和其他非執行董事陳述，其建議亦已被採納於制定及推行公司的新策略。

新企業策略已於2012年10月的董事局會議上正式被採納。

董事局

公司整體業務由董事局負責管理。董事局根據公司章程細則及董事局採納的規程，授權執行委員會管理公司的日常事務，而董事局本身則專注處理可影響公司整體策略方針、公司管治、財務及股東的事項，其中包括財務報表、派息政策、會計政策的重大修改、每年營運預算、若干重要合約、未來發展策略、重大融資安排及重大投資、公司管治功能、風險管理策略、庫務政策及車費結構。

如上文所概述，公司董事局由十二位成員組成，其中七位為獨立非執行董事，行政總裁是董事局成員中唯一的執行董事。

錢果豐博士分別自1998年及2003年成為董事局成員及公司非執行主席，並於2012年10月獲政府繼續委任為非執行主席，任期由2013年1月1日起至2015年12月31日。

周松崗先生已於2011年12月31日退休，並不再擔任行政總裁、董事局成員及執行總監會成員。

韋達誠先生已獲委任為行政總裁，首次任期為三十個月，自2012年1月1日起生效。他亦由同日起成為執行總監會成員及董事局成員。在加入公司之前，韋達誠先生為美國最大客運機構紐約市都會運輸局(New York Metropolitan Transportation Authority)的主席兼行政總裁。

香港特區行政長官可根據《香港鐵路條例》第8條委任不超過三名人士為增補董事。目前，非執行董事中有兩位(即運輸及房屋局局長和運輸署署長)是被委任為增補董事(「兩位增補董事」)。年內，鄭汝樺女士擔任運輸及房屋局局長至2012年6月30日，自2012年7月1日起由張炳良教授接任。運輸署署長(至2012年5月27日為黎以德先生、於2012年5月28日至7月15日期間為葉麗清女士(署理運輸署署長)，於2012年7月16日至2012年10月7日為何淑兒女士及自2012年10月8日起為楊何蓓茵女士)。另外一位非執行董事陳家強教授，其擔任財經事務及庫務局局長。政府透過財政司司長法團持有公司已發行股本約76.55%。

各來自不同商業及專業背景的非執行董事均積極向董事局提供其寶貴經驗，以提升公司及其股東的最佳利益。另一方面，各獨立非執行董事均致力確保董事局維護公司全體股東的利益，並客觀冷靜地考慮相關問題。

如上文所述，公司認同董事局多元化的重要性及好處。除了提早採納董事局多元化政策外，現時董事局的組合(透過兩性在董事局的代表性，及年齡、國籍以及專業背景的廣泛程度)亦可引証。

有關2012年12月31日之年度，公司已收到各獨立非執行董事根據《上市規則》要求，有關其獨立性之確認書。提名委員會按其經修訂的職權範圍，審閱了該等確認書及評估了獨立非執行董事們的獨立性，並繼續認定其各自的獨立身份。

公司管治報告書

各董事均確保能付出足夠時間及專注處理公司事務。鑑於新守則中關於董事付出的時間的條文，主席已於2012年4月在沒有行政總裁及執行總監會其他成員列席的情況下，舉行董事局私人會議，檢討各董事在其向公司履行職責所付出的貢獻，以及他/她是否付出足夠時間履行職責。

有關規定董事應向發行人披露其於公眾公司或組織擔任職位的數目及性質以及其他重大承擔，亦應披露所涉及的公眾公司或組織的名稱以及其擔任有關職務所涉及的時間(「職務承擔」)，所有董事局成員已在2012年1月的董事局會議上同意適時向公司披露他們的職務承擔。公司現時要求董事局成員須每年兩次向公司披露其職務承擔的做法亦將繼續執行。

雖然兩位增補董事均由香港特區行政長官任命，陳家強教授出任政府財經事務及庫務局局長，而方敏生女士、鄭海泉先生及文禮信先生擔任數個政府諮詢委員會會員，惟董事局及執行總監會成員之間除於本年報所披露外概無任何關係(包括財務、業務、家屬，或其他重大或相關的關係)。

董事局及執行總監會成員名單，角色及職能均登載於公司及聯交所網站。董事局成員、執行總監會成員及執行委員會其他成員的個人簡歷載於第116頁至第123頁。

按章程細則允許，公司一直有投保董事與高級人員責任保險，對此公司董事局成員及高級人員均無須承擔此保單所列明之免賠額。為了確保提供足夠保額，公司的保險及危機策略委員會於2012年9月根據保險市場的最近趨勢，對公司董事與高級人員責任保險進行了詳細的檢討。該檢討與其他同類型公司的投保金額作比較及考慮是否需要為執行總監會成員或董事局成員購買獨立保險。檢討結果是現有的保額是足

夠，除此保額外，公司亦已向董事局成員提供彌償保證，加上廣泛的保險條文及財務穩健的保險公司，因此，不需要購買額外保險。

於2012年1月，公司向所有董事局成員發出問卷，以便評估董事局的表現。該問卷查詢董事局成員例如董事局的整體表現、董事局的組成、董事局會議的舉行以及向董事局提供資料的情況等意見。於2012年4月舉行的董事局私人會議中，仔細分析及討論問卷的回應，並採納了董事局成員之建議，以進一步改善公司的整體公司管治機制。

根據公司管治職責的職權範圍，董事局對公司管治職責已進行了年度檢討，並認為公司(i)於公司管治的政策及常規；(ii)為董事及高級管理人員安排的持續專業發展；(iii)對遵守法律及監管規定方面的政策及常規；及(iv)《工作操守指引》及董事手冊，均已足夠及符合公司現時的企業策略。以上職責將按法律及監管環境的改變以及公司業務上的變更而作出檢討。

主席及行政總裁

主席及行政總裁的職位各不相同且相互獨立(請亦參閱第95頁有關彼等的委任)。非執行主席負責主持及管理董事局的運作，以及監察行政總裁及執行總監會其他成員的表現。除了確保董事局適時獲得與公司業務有關的足夠訊息外，主席亦負責領導董事局，並鼓勵所有董事(包括非執行董事)對董事局會議上的討論作出全面而有效的貢獻，確保他們適時就所有重要及合適的事宜交換意見。在主席領導下，董事局根據共識作出一切決定。

作為執行總監會主管及執行委員會主席(執行委員會由執行總監會其他七名成員及總經理 — 公司事務組成)，行政總裁需在管理公司業務方面向董事局負責。

董事局會議程序

董事局定期舉行會議，而董事局所有成員均獲完整及適時的相關資料，並在有需要時可按照已核准的程序，獲取獨立專業人士的意見，費用由公司支付。

董事局的定期會議的起草議程由法律總監及公司秘書編制，並經公司主席核准。倘若董事局成員希望將某事項列入會議議程中，須在有關董事局會議之前至少一週通知主席或法律總監及公司秘書。議程連同董事局文件在董事局會議擬定日期至少三日前送達。

董事局在下年度的會議日期一般由法律總監及公司秘書於每年第三季訂定，並經主席批准然後與董事局其他成員溝通。

在董事局定期會議上，執行總監會成員與高級經理一同向董事局匯報其各自業務範疇的事宜，包括鐵路營運、車站商務及零售相關業務、項目進展、物業及其他業務、財務表現、法律事宜、安全管治、風險管理、公司管治、人力資源、持續發展、企業責任及前景。行政總裁亦向董事局提交其執行摘要(「行政總裁執行摘要」)，集中匯報公司的整體策略及重要事宜。此等報告，連同於董事局會議中的討論，可確保董事局成員對公司業務有一定的認知及提供資料以便他們在符合公司利益的情況下作出決策。

自2012年4月起，行政總裁執行摘要已按月向董事局成員提供。

所有董事局成員均可獲得法律總監及公司秘書的意見及服務，而法律總監及公司秘書負責確保正確的董事局會議程序獲得遵守，並就所有公司管治事宜向董事局提出意見。董事局成員亦可於其認為必要的情況下，與執行總監會成員直接接觸。

所有董事均須遵守其普通法責任，以公司的最佳利益為行事依歸，並特別考慮股東的整體利益。當中，所有董事須申報其於任何將由董事局於董事局會議上考慮的交易、安排或其他建議的利益(如有)。

除非章程細則特別批准，董事不得就其在當中擁有權益及其知悉屬重大性質的任何合約、交易、安排或任何其他種類的建議進行投票。就此而言，董事(包括其任何聯繫人士)的關連人士之權益乃視為董事本身的權益。純粹因在公司的股份、債券或其他證券擁有權益而出現的權益，概不計算在內。凡會議表決某決議案而某董事不得對該決議案表決時，該董事並不計算在該部分會議的法定人數內，但計算在該會議所有其他部分的法定人數內。此舉有助減少公司業務與個別董事的其他權益或任命之間可能出現的潛在衝突。在2012年1月的董事局會議上，董事局成員已知悉關於聯交所刪除董事對擁有權益的決議案作出表決的5%水平豁免及其影響。

(請亦參閱第100頁的「重大利益及投票事宜」一節。)

須於董事局會議表決事宜均由可對該決議案作出表決的董事以過半票數決定，惟慣常情況是董事局根據共識作出一切決定。

董事局會議

董事局在2012年共舉行七次定期會議。

於2012年，除了定期的業務及財務表現報告外，董事局會議討論的其他主要事項包括香港的列車服務(包括「用心聽・用心做」計劃以提升公司的客戶服務及票價調整機制的運作)、鐵路項目(如南港島綫(東段)、觀塘綫延綫及沙田至中環綫)、有關鐵路項目批出的合約(如廣深港高速鐵路香港段、南港島綫(東段)、觀塘綫延綫及沙田至中環綫)、中國內地的鐵路項目(如深圳市軌道交通四號綫及北京地鐵四號綫營運)、海外列車營運(London Overground、斯德哥爾摩(Stockholm)地鐵及墨爾本(Melbourne)鐵路系統)、2013年預算案及長遠預測、股東分析及投資者意見、公司管治、企業風險管理、安全管治、內部監控系統、企業責任、可持續發展及薪酬檢討。

董事局定期會議的記錄由法律總監及公司秘書或其代表編制，記錄董事局所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括董事局成員提出的任何關注事宜或表達的相反意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予所有董事局成員，以供表達意見。按核准的程序，董事局在其後召開的會議上正式通過會議記錄草稿。如董事局成員對會議記錄草稿有任何意見，可在其後召開的會議上討論，有關達成的協定將於該會議記錄中匯報。董事局會議記錄由法律總監及公司秘書備存於公司註冊辦事處，以供董事局所有成員查閱。

因時間上未能安排於定期董事局會議內批准，有關(i)30億美元債券發行計劃 — 補充簡介，(ii)海外專營權投標，及(iii)城際鐵路票價安排之事宜均以傳閱之形式由董事局成員批准。主要股東或董事局成員概無與以上三項事宜有任何利益。

董事局私人/其他會議

除上述有關處理公司業務的定期董事局會議外，主席於年內召開了三次董事局私人/其他會議。

於2012年4月26日，主席與所有非執行董事舉行首次會議：(i)討論評估對董事局表現的問卷的回應摘要，(ii)檢討各董事履行職責時所付出的貢獻，及其是否付出足夠時間履行職責，及(iii)討論執行總監會的表現及繼任事宜。法律總監及公司秘書協助主席進行討論。除了行政總裁出席第(iii)項之討論外，概無其他執行總監或職員出席是次會議。

於2012年5月30日，主席與董事局成員及執行總監會舉行了第二次會議，是次會議為特別董事局會議，討論於中國內地房地產發展項目事宜。

第三次會議於2012年7月9日舉行，主席與非執行董事及行政總裁討論委任副行政總裁事宜。

董事局各成員(及相關執行總監會成員)的出席記錄列載如下：

於2012年舉行的會議

會議次數	董事局		審核委員會	薪酬委員會	提名委員會	企業責任委員會	股東週年大會
	董事局	私人/其他					
董事局成員							
非執行董事							
錢果豐博士(主席)	7/7	3/3			2/2	2/2	1/1
運輸署署長 (黎以德至2012年5月27日)	3/3	1/1	2/2				1/1
(葉麗清(署理運輸署署長)自2012年5月28日至2012年7月15日)	1/1	2/2					
(何淑兒自2012年7月16日至2012年10月7日)	1/1		1/1				
(楊何蓓茵自2012年10月8日起)	2/2		1/1				
運輸及房屋局局長 (鄭汝樺至2012年6月30日)	3/3	1/2 (附註1)			2/2	1/1	0/1
(張炳良自2012年7月1日起)	3/4 (附註2)	1/1				0/1 (附註2)	
陳家強教授	4/7 (附註3)	2/3 (附註3)		1/2 (附註3)	2/2		1/1
獨立非執行董事							
鄭海泉	6/7 (附註4)	3/3		2/2 (附註4)		1/2	1/1
方敏生	7/7	2/3			2/2	2/2	1/1
何承天	6/7	3/3		2/2	2/2		1/1
施文信	6/7	3/3	4/4 (附註5)	1/2			1/1
吳亮星	6/7	2/3	4/4		1/2		1/1
石禮謙	6/7	3/3 (附註6)			2/2	2/2	1/1
文禮信	6/7 (附註7)	3/3	4/4 (附註7)	1/2			1/1
執行董事							
韋達誠(行政總裁)	7/7	3/3				1/1 (附註8)	1/1
執行總監會成員							
馬琳(法律總監及公司秘書)						2/2	
張少華(自2012年7月17日起為人力資源總監)						2/2 (附註9)	

附註

- 1 其他董事局私人/其他會議由鄭汝華女士的替代董事代為出席。
- 2 其他董事局會議及企業責任委員會會議由張炳良教授的替代董事代為出席。
- 3 其他董事局會議、董事局私人/其他會議及薪酬委員會會議由陳家強教授的替代董事代為出席。
- 4 鄭海泉先生有2次董事局會議及2次薪酬委員會會議以電話會議方式進行。
- 5 施文信先生有1次審核委員會會議以電話會議方式進行。
- 6 石禮謙先生有1次董事局私人/其他會議以電話會議方式進行。
- 7 文禮信先生有1次董事局會議及1次審核委員會會議以電話會議方式進行。
- 8 韋達誠先生獲邀出席2012年10月的企業責任委員會會議，並在2012年10月的董事局會議上獲委任為企業責任委員會的委員。
- 9 張少華先生在2011年10月的董事局會議上獲委任為企業責任委員會的委員。

重大利益及投票事宜

請參閱第97頁「董事局會議程序」有關董事均須遵守普通法責任，以公司的最佳利益為行事依歸，以及他們不得就本身在其中擁有重大權益的任何合同、交易、安排或任何其他種類建議投票。

董事局內的政府代表

政府為公司的主要股東，委任三位代表(兩位增補董事及陳家強教授)為董事局成員，一如其他董事，他們必須以公司的最佳利益為行事依歸。

由政府委任的各董事於獲委任為董事局成員時，一如其他董事，均獲提供全面、正式兼特為其而設的介紹計劃，當中特別提出一般法律、法規以及《上市規則》賦予董事的職責(包括考慮公司所有現時及未來主要或少數股東的利益，並真誠地以公司的整體最佳利益為行事依歸的受信責任)。

倘公司與政府出現利益衝突，每一位政府委任的董事將不計入董事局考慮有關交易、安排或其他建議的會議部分的法定人數內，亦不得就有關決議案投票。

公司與政府(及其相關實體)已訂立若干合約安排，部分合約為持續性質。由於政府為公司的主要股東，根據《上市規則》，該合約安排屬關連交易(部分為持續關連交易)。載於第136至152頁的「持續關連交易」一節解釋如何根據《上市規則》處理該等交易。

(請參閱第97頁「董事局會議程序」一節有關董事權益申報及投票事宜。)

董事局成員的委任、重選及罷免

任何人士可於任何時間，由股東於股東大會或由董事局按公司提名委員會推薦獲委任為董事局成員。至於由股東作出的委任，有關程序已上載公司及聯交所的網站。經董事局委任的董事必須於獲委任後的首屆股東週年大會上退任。以此途徑退任的董事可於該股東週年大會上被推選連任，惟不計入決定輪流退任董事之人選及人數內。透過上述兩種方法獲推選及委任的董事，均可候選連任或重新委任。

三分之一(倘董事人數並非為三之倍數，則按最接近該數目及少於三分之一)的董事必須在公司股東週年大會上輪流退任。

增補董事只可由香港特區行政長官撤任。該等董事不受任何輪流退任規定的管限，亦不計入必須輪流退任的董事人數內。在所有其他方面，增補董事在任何情況下應被視為與其他董事無異，因此受董事的普通法責任管限，包括以公司的最佳利益為行事依歸。(請參閱本頁「重大利益及投票事宜」一節。)

在新守則規定發行人應有正式的董事委任書之前，公司已與每名非執行董事簽訂服務合約(包括錢果豐博士(非執行主席)及陳家強教授(財經事務及庫務局局長))(不包括兩名增補董事)，訂明其繼續獲委任為非執行董事及相關董事局委員會成員的條款，而任期不超過三年。

於2012年5月3日舉行的2012年股東週年大會(「2012年股東週年大會」)上，韋達誠先生根據公司章程細則第85條退

任，並獲推選為董事局成員。另外，錢果豐博士、陳家強教授及施文信先生根據公司章程細則第87及88條輪流退任，並於2012年股東週年大會膺選連任董事局成員。

關於將根據公司有關的章程細則於2013年股東週年大會上退任的董事局成員的詳情，請參閱2013年4月9日致股東的有關建議授予發行及購回股份的一般授權、重選董事通函。

介紹計劃及其他培訓

介紹計劃

各董事(包括替代董事)於獲委任為董事局成員時，均獲提供全面、正式兼特為其而設的介紹計劃，內容關於公司主要業務營運及實務，以及一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》賦予董事的一般及特定職責。

於2012年獲委任為新董事局成員(張炳良教授、何淑兒女士、楊何蓓茵女士和行政總裁韋達誠先生)、新替代董事(陳帥夫先生、陳美寶女士和謝曼怡女士)，以及人力資源總監張少華先生，均獲安排一項特為他們而設的培訓，內容包括董事於策略、規劃及管理方面的角色，以及公司管治的要素和這些方面的趨勢等。

公司為以上各位新任董事(包括替代董事)亦提供了熟習計劃，助其了解公司的主要業務營運。

所有董事局成員(包括其替代董事)於獲委任時均獲發董事手冊，當中列載董事職責及董事局於公司管治職能及各董事局

委員會之職權範圍。緊接於相關董事局會議上的報告後，董事手冊會不時作出更新，以反映該等範圍的最新發展。董事手冊已於2013年1月更新以配合《證券及期貨條例》新實行的內幕消息披露法例及相關《上市規則》的變更，兩者已於2013年1月1日起生效。

董事局及執行總監會成員的培訓和持續專業發展

為協助董事局及執行總監會成員之持續專業發展，法律總監及公司秘書建議其參加相關研討會及課程，有關培訓的費用由公司承擔。

於2012年6月，公司安排了董事局成員到廣深港高速鐵路香港段的工程實地視察，讓董事們瞭解該項目(包括西九龍總站)的建造進度。隨後到訪隧道鑽挖機的啟動豎井工地及已鑽挖的地下隧道。

法律總監及公司秘書聯同外聘法律顧問分別於2012年1月及12月向董事局及執行總監會成員提供關於新守則、新法定披露責任及相關《上市規則》的簡介。

為確保遵守新法定內幕消息披露責任，公司已制定一份詳細指引，並派發給董事局及執行總監會成員。

每位董事局及執行總監會成員均已向公司提供其接受培訓的紀錄。

公司管治報告書

於2012年，現任董事局成員及執行總監會成員已接受下列範疇之培訓：

董事	介紹培訓*	向董事局簡介公司業務/ 實地視察	閱讀監管規定更新資料及/ 或出席有關的培訓
非執行董事			
錢果豐博士(主席)	不適用	√	√
陳家強教授(財經事務及庫務局局長)	不適用	√	√
運輸及房屋局局長(張炳良教授)	√	√	√
運輸署署長(楊何蓓茵)	√	√	√
獨立非執行董事			
鄭海泉	不適用	√	√
方敏生	不適用	√	√
何承天	不適用	√	√
文禮信	不適用	√	√
吳亮星	不適用	√	√
石禮謙	不適用	√	√
施文信	不適用	√	√
執行董事			
韋達誠(行政總裁)	√	√	√
其他執行總監會成員			
梁國權(副行政總裁)	不適用	√	√
張少華(人力資源總監)	√	√	√
周大滄(工程總監)	不適用	√	√
金澤培(車務總監)	不適用	√	√
馬琳(法律總監及公司秘書)	不適用	√	√
鄧智輝(物業總監)	不適用	√	√
楊美珍(商務總監)	不適用	√	√

* 適用於2012年新委任之董事。

高級行政人員的培訓和持續專業發展

高級行政人員均獲安排參與一個全面和專為他們而設的培訓計劃。這計劃包括一系列的工作坊、研討會、企業參訪等，而這些培訓活動將會持續舉行。

這培訓計劃重點在於進一步提升高級行政人員的營商觸角、領導及管理技巧。

為了讓高級行政人員能與香港其他優秀企業分享和學習，一個與其他五間企業一起創辦的卓越學習聯盟因而成立。卓越學習聯盟提供一個跨企業的學習平台予高級行政人員學習及分享卓越營商模式。

鑑於新內幕消息披露責任，公司已於2013年1月向經理級別及以上之職員派發公司通告 — 關於《證券及期貨條例》中內幕消息披露。此外，公司安排外聘法律顧問向公司高級人員提供簡介會，助其明白及討論新法規。彼等亦可透過公司內聯網重溫有關之簡介會。

問責性

董事局成員負責編制公司及集團的帳項。截至2012年12月31日止之帳項是按持續經營準則編制，並真實及公平反映公司與集團的事務狀況及集團於年內的利潤和現金流狀況。於編制截至2012年12月31日止年度的帳項時，董事局成員選擇適當的會計政策，並連貫應用於以往財政期間(截至2012年12月31日止的帳項附註披露的新及經修訂會計政策除外)。各項判斷及估計均已作出審慎合理的評估。外聘核數師的職責載於第110頁。

為此，呈交董事局的帳項均已由執行總監會成員審閱。於編制年報、中期報告及帳項時，財務處負責與外聘核數師及審核委員會跟進查核事宜。此外，公司所採納的新及經修訂會計政策及規定，以及會計政策的變動，均在採納前經審核委員會討論及批准。

董事局委員會

作為良好公司管治的重要部分，董事局共成立四個董事局委員會以監督公司的特定事務。各委員會受其各自職權範圍的管治，有關詳情已上載公司及聯交所的網站。

所有委員會均獲提供充足資源以履行其職責及可尋求獨立專業意見，以協助他們履行其責任，有關費用將由公司負責。

審核委員會

審核委員會由四位非執行董事組成，其中三位為獨立非執行董事。委員會成員為施文信先生(主席)、吳亮星先生、運輸署署長(至2012年5月27日為黎以德先生、於2012年5月28日至7月15日期間為葉麗清女士(署理運輸署署長)，於2012年7月16日至2012年10月7日為何淑兒女士及自2012年10月8日起為楊何蓓茵女士)及文禮信先生。施文信先生、吳先生及文禮信先生為獨立非執行董事。委員會成員概不屬公司外聘核數師畢馬威會計師事務所的合夥人或前合夥人。副行政總裁、內部審核部主管及公司外聘核數師代表被預期會列席委員會會議。委員會亦可酌情邀請其他人士列席會議。委員會定期舉行會議，必要時外聘核數師或副行政總裁或可要求舉行會議。在2012年期間，委員會舉行了四次會議。

審核委員會的職責

依據其職權範圍，審核委員會的職責包括以下的財務及成效事務，其中包括監督與外聘核數師的關係、檢討公司財務資料，以及監督公司的財務申報系統及內部監控程序。於核數工作開始前，委員會與外聘核數師討論其核數與申報的性質及範圍。除預先批准所有核數服務外，委員會亦預先批准任何非核數服務，以遵守相關法律規定。委員會主要負責向董事局建議外聘核數師的委任、重新委任及罷免，以及批准外聘核數師的酬金及聘用條款。

公司管治報告書

對於公司財務資料，委員會監察財務報表、年度及中期報告及帳項，連同初步業績公告及有關公司公開披露的財務資料的其他公告的完整性。處理財務資料時，委員會與董事局及執行總監會(包括副行政總裁)聯繫，而委員會主席隨時進一步與內部審核部主管、外聘核數師代表及管理層代表會面。除考慮因審核產生的事宜外，委員會亦會討論核數師私下或與執行董事及任何其他人士一起提出的任何事宜。

委員會需至少每年檢討一次公司財務控制系統、內部監控及風險管理系統的成效，並向董事局匯報已進行有關檢討，使董事局可監察公司的整體財務狀況並保障其資產。委員會於2012年的檢討工作亦包括其監察管理層就檢討公司在會計及財務匯報職能上的資源、員工資歷和經驗，以及其培訓計劃和預算是否足夠的角色。(請參閱下文「內部監控」一節。)委員會檢討及核准年度內部審核計劃，包括審核已選定之公司業務或營運的效率。此外，委員會亦檢討內部審核部主管的定期報告，以及跟進主要行動計劃的建議，並在適當情況下向董事局提出建議。

為符合新守則，審核委員會的職權範圍已修訂並於2012年1月董事局會議上獲批准。

委員會主席負責於每次審核委員會會議後編制報告，向董事局匯報委員會的活動及提出所出現的問題。

審核委員會會議記錄由會議秘書編制，記錄委員會成員所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括委員會成員提出的任何關注事宜及表達的相反意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予委員會成員以供表達意見，而最終定稿則發送至委員會成員以備記錄，且會議記錄備存在公司註冊辦事處，以供委員會成員查閱。參照議程綱要，委員會主席對委員會定期會議議程作出最終決定。

審核委員會的工作

審核委員會在2012年舉行四次會議，並按照委員會主席預先商定的議程綱要，計劃在2013年共舉行四次會議。於2012年舉行的四次會議，包括審核委員會就審閱截至2011年12月31日止年度的年度業績而召開的兩次獨立會議。首次會議集中討論業務營運、內部監控及內部審核相關項目，以及未決訴訟、合規及風險管理事宜，而第二次會議則主要探討會計及財務匯報事宜。

委員會於2012年的主要工作包括：

- 檢討及建議董事局批准2011年報與帳項及2012中期報告與帳項的草稿；
- 檢討管理層函件(Management Letter)、稅務事宜、合規事宜及外聘核數師畢馬威會計師事務所提交的2011年帳項及2012中期帳項的特點；
- 檢討內部審核部編制的兩份半年報告；
- 核准2013年內部審核計劃；
- 預先批准由外聘核數師畢馬威會計師事務所提供核數及非核數的服務；
- 檢討畢馬威會計師事務所2012年審核工作的收費建議；
- 預覽2012年的年度會計及財務匯報事宜；
- 審閱內部審核品質評估報告；
- 檢討已更新的管理管治體系；
- 審閱舉報機制；
- 檢討截至2011年12月31日止年度的內部監控系統報告；
- 檢討2011年有關內部審核部的效益評估報告；
- 檢討2011年的員工投訴報告；
- 檢討2011年的企業風險管理報告；
- 檢討未決訴訟，以及關於營運協議和兩鐵合併交易協議及對公司業務相關法規及規例的合規事宜；

- 確認按2008年浮動獎金計劃支付有關2011年獎金的財務數目；
- 檢討全資附屬公司的審核/管治委員會會議記錄中提出的主要事項；
- 審閱內部審核規章的更新；及
- 在沒有管理層列席的情況下，與內部審核部主管及外聘核數師單獨會晤。

外聘核數師代表、副行政總裁及內部審核部主管均列席所有該等會議，報告彼等工作並回答有關查詢。此外，車務總監、商務總監、工程總監、物業總監以及法律總監及公司秘書(或彼等的代表)，曾分別獲邀在會議上向成員介紹公司的鐵路營運、非票價業務、新鐵路項目、物業業務以及未決訴訟、合規及企業風險管理事宜。副行政總裁亦概述了公司的業務發展和海外拓展。

每個委員會委員的出席記錄載於第99頁「董事局會議程序」一節。

薪酬委員會

薪酬委員會由五位非執行董事組成，其中四位為獨立非執行董事。薪酬委員會成員為何承天先生(主席)、施文信先生、鄭海泉先生、陳家強教授及文禮信先生。何先生、施文信先生、鄭先生及文禮信先生為獨立非執行董事。

薪酬委員會的職責

薪酬委員會的主要職責包括制定有利於僱用優秀人才的薪酬政策及應用守則、向董事局建議董事局非執行董事成員的薪酬、獲授權負責釐定董事局執行董事及執行總監會其他成員的薪酬，以及參照董事局的公司目標和目的檢討及核准與表現掛鈎的薪酬。

在有關的新守則生效前，委員會已採用上述模式並載於其職責範圍內。

如上文所述，薪酬委員會的職權範圍已於2012年1月董事局會議上獲批准。

薪酬委員會的工作

薪酬委員會於2012年舉行兩次會議。依據其職權範圍，委員會在本年度處理了以下工作：

- 核准2011年報中所載的2011年薪酬報告書；
- 就公司按表現而釐定的浮動獎金計劃，審批2011年表現期的獎金；
- 審批執行總監會成員及其他合資格僱員的認股權；
- 就執行總監會成員在2012年7月生效的薪酬作出年度檢討；及
- 決定及批准執行總監會以下成員的薪酬：
 - 梁國權先生為副行政總裁(2012年7月16日起生效)；及
 - 張少華先生為人力資源總監(2012年7月17日起生效)。

薪酬委員會亦於2013年3月5日舉行會議，核准2012年薪酬報告書。此報告書載於第112至115頁，當中包括公司薪酬政策的說明。

每名委員會委員的出席記錄載於第99頁「董事局會議程序」一節。

提名委員會

提名委員會由七位非執行董事組成，其中四位為獨立非執行董事。提名委員會成員為何承天先生(主席)、錢果豐博士、方敏生女士、石禮謙先生、吳亮星先生、陳家強教授及運輸及房屋局局長(至2012年6月30日為鄭汝樺女士，自2012年7月1日起為張炳良教授)。何先生、方女士、石先生及吳先生為獨立非執行董事。

提名委員會的職責

提名委員會向董事局提名及推薦人選，以填補董事局、行政總裁、財務總監及營運總監(倘營運總監的職位存在)的空缺。就財務總監及營運總監職位而言，委員會可考慮行政總裁推薦的人選，或任何其他他人選(行政總裁有權首先同意該等其他人選)。

公司管治報告書

為符合新守則，提名委員會的職權範圍已修訂並於2012年1月董事局會議上獲批准，當中包括額外的職責以檢討董事局的架構、人數及組成以及物色具備合適資格可擔任董事局成員的人士。

此外，對於2013年3月董事局會議上所批准之董事局多元化政策，提名委員會將會考慮該政策。

提名委員會的工作

於2012年，提名委員會舉行了兩次會議。根據職權範圍，委員會於年內的工作如下：

- 就2012股東週年大會向董事局提出建議：
 - 委任或重新委任須於股東週年大會上推選或重選連任的董事，及
 - 重選連任之獨立非執行董事的獨立性；及
- 每年檢討董事局的人數、架構及組成。

每個委員會委員的出席記錄載於第99頁「董事局會議程序」一節。

企業責任委員會

企業責任委員會包括兩位非執行董事（即錢果豐博士（主席）、運輸及房屋局局長（至2012年6月30日為鄭汝樺女士，由2012年7月1日起為張炳良教授）、三位獨立非執行董事（即方敏生女士、石禮謙先生及鄭海泉先生），以及三位執行總監會成員（即韋達誠先生*（行政總裁）、馬琳女士（法律總監及公司秘書）及張少華先生（人力資源總監））。

* 公司於2012年10月的董事局會議上委任韋達誠先生（行政總裁）為委員會的委員。

企業責任委員會的職責

委員會負責向董事局建議企業責任政策以供審批、監察和檢視公司的企業責任政策及倡議的實施、識別因外部趨勢而產生的企業責任事宜、審閱公司每年的可持續發展報告並向董事局提出批核建議，及於有需要時向董事局匯報新的發展。另請參閱本年報第92至93頁「企業責任」一節。

企業責任委員會的工作

於2012年，企業責任委員會舉行了兩次會議。委員會於2012年的主要工作包括：

- 檢討公司的社區及員工參與計劃以及溝通計劃的執行情況；
- 檢討公司的可持續發展及環境管理情況；
- 檢討公司的企業責任發展情況；及
- 檢討及建議董事局批准2011可持續發展報告的大綱草稿。

公司秘書

自2011年9月1日起，馬琳女士出任法律總監及公司秘書兼執行總監會成員。作為法律總監及公司秘書，馬琳女士向行政總裁匯報。所有董事局成員均可獲得法律總監及公司秘書的意見及服務，而法律總監及公司秘書負責確保適當的董事局會議程序得以遵守，並就所有公司管治事宜向董事局提出意見。各董事（包括替代董事）於獲委任為董事局成員時，法律總監及公司秘書均會安排向其提供全面、正式兼特為其而設的介紹計劃，內容關於公司主要業務營運及實務，以及一般法律（普通法及成文法）及《上市規則》賦予董事的一般及特定職責。為協助董事之持續專業發展，法律總監及公司秘書建議董事參加相關研討會及課程，以及為其安排在董事局會議上提供相關的新頒布或修訂立法或其他規例的培訓。有關培訓的費用由公司承擔。2012年內，公司秘書共接受超過15小時更新其技能及知識的專業培訓。

內部監控

董事局負責監察公司及其附屬公司的內部監控系統，制定合適的政策及檢討其成效。內部監控系統乃由董事局、管理層及有關人士，為提供合理保證達致以下目標所實施的程序：

- 營運的效益及效率
- 財務匯報的可靠性
- 遵守適用的法律規則
- 風險管理功能的效益

董事局根據其採納的規程，委予執行委員會負責公司的日常業務管理。董事局則專注於有關影響公司整體策略、財務及股東之事項。

作為執行委員會主席，行政總裁在該會成員協助下，須就公司的日常業務管理向董事局負責。

公司成立了多個委員會，協助執行委員會處理公司各項核心業務和職能的管理及控制。主要的委員會包括：

- 車務執行管理委員會
- 物業執行管理委員會
- 項目控制小組
- 投資委員會
- 國際業務執行委員會
- 中國業務執行委員會
- 顧問服務管理委員會
- 資訊科技執行管理委員會
- 財務規劃委員會
- 企業安全管理委員會
- 企業風險委員會
- 標書執行委員會/標書評審團
- 企業責任督導委員會
- 危機管理小組

執行委員會負責實施董事局的風險及監控政策。於履行其職務時，執行委員會需識別及評估公司所面臨的風險，以供董事局審議，並透過設計、推行及監察一套適當的內部監控系統，以落實董事局所採納的政策。除執行委員會需向董事局保證履行其監察內部監控系統之工作外，所有僱員在其責任範疇內均負有內部監控的責任。

董事局已就執行委員會的建議制定各種風險管理策略，以識別、評估及減低包括建造、業務營運、財務、庫務、安全及企業的風險，以及確保有適當的保險覆蓋。

風險評估和管理

公司的「企業風險管理體系」是公司管治中不可或缺的重要一環，有助保持業務佳績，並為各持份者創優增值。該由公司執行的系統化風險管理程序，旨在協助執行委員會及各業務單位管理主要風險，並支援董事局履行其公司管治職責。

有關該體系及程序的詳情，載於第88頁「風險管理」一節。

監控活動和程序

就各業務單位之營運效益及效率、鐵路營運及建造之安全，公司已制定公司一般訓示、處及部門程式及手冊、設立委員會、工作小組以及各有關品質保證單位等，以實踐、監察及執行內部監控系統及評估其效益。

公司亦制定公司一般訓示及各有關部門程式及手冊，以防止或偵測未授權的開支及付款，保障公司資產，確保會計帳目的準確及完整性及能按時編制可靠的財務資料。

所有部門主管，包括負責海外項目的業務及項目經理，均需確保其職能及部門遵從適用的法令及法規。彼等須找出任何新頒布或更新的法律，評估其對公司營運的影響，並至少每年檢討一次其對相關法令及法規的遵從。潛在和實際的不合規情況亦須報告及由部門主管跟進，而嚴重情況須上報有關的處級總監和執行委員會。有關遵守法令及法規的事宜，包括潛在和實際的不合規情況、有關的糾正措施及為避免事件重演而採取的行動之狀況，須每年向執行委員會及審核委員會報告。

公司亦就對公司財政、法律或聲譽上構成或可能構成重大不利影響的欺詐或不道德行為、或實際、或潛在違反法律或公司政策的舉報制定了有關舉報政策。此政策適用於所有僱員、與公司進行交易的人士及一般公眾。

內部審核部乃獨立於公司管理層，在評估及監察公司的內部監控系統中扮演重要的角色。內部審核部主管向行政總裁匯報，亦可直接與審核委員會接觸。該部門可全面查閱資料，以檢討公司風險管理、監控及管治程式各方面之情況。該部門定期對所有業務及支援組別與附屬公司之財務、營運、合規之監控程式及風險管理職能的成效進行審核。管理層需負責在合理期限內糾正從內部審核中發現的

公司管治報告書

監控不足之處。內部審核部每年會以風險評估為基礎，制定年度內部審核計劃以涵蓋高風險業務活動，供審核委員會審批。內部審核部主管須每半年一次向審核委員會匯報內部監控系統是否足夠及有效。

審核委員會須代表董事局評估公司的內部監控系統的成效，其中包括財務匯報的可靠性、營運效益及效率、適用法令及法規的遵從、風險管理功能的效益，以及負責公司帳目及財務報告的部門的資源、員工資格及經驗、培訓課程及預算是否足夠。其評估主要透過批核年度內部審核計劃的範疇、檢視內部審核工作的結果、審議中期及年度財務報表、以及外聘核數師工作的性質、範疇及報告，並對以下各項加以考慮：

- 自上次檢討後，重大風險的性質及嚴重程度的轉變，以及公司應付其業務轉變及外在環境轉變的能力；
- 管理層持續監察風險及內部監控系統的工作範圍及素質、內部審核部的工作及執行委員會提供的保證；
- 向審核委員會傳達監控結果的詳盡程度及次數；透過有關傳達，審核委員會得以對公司的監控情況及風險管理的有效程度建立累積的評審結果；
- 期內發生重大監控失誤或發現重大監控弱項的次數，並因此所導致未能預見的後果或緊急情況的嚴重程度，而該等後果或情況對公司的財務表現或狀況已產生、可能已產生或將來可能會產生的重大影響程度；及
- 公司有關財務報告及遵守法令及法規的程式是否有效。

審核委員會用以評估內部監控的程式包括：與執行委員會成員就重要業務營運、財務及非財務之內部監控及合規事宜作定期會面；檢討由內部審核報告及外聘核數師報告所提出的重大事項；與內部審核師和外聘核數師單獨會晤；以及審閱執行委員會、海外附屬公司的管理層及部門主管按其職責範圍進行的年度內部監控評估及證明。審核委員會已檢閱執行委員會及內部審核部提交的以下文件：2011年報及帳目、2012年報帳目事項預覽、2012中期帳目、2013年度內部審核計劃、內部審核部半年報告、接獲舉報的報告、公司內部監控系統報告、未決訴訟及合規事項報告、企業風險管理報告，及內部審核部的效益評估。委員會主席可視乎情況，隨時與內部審核部主管、外聘核數師代表及公司管理層代表會面。彼亦負責於每次會議後編制報告，向董事局匯報委員會的活動及提出所出現的問題。

公司承諾聘用、培訓及發展一支合資格而能幹的會計師隊伍，以監察公司的財務匯報及其他會計相關事宜。公司已制訂一套程序，以便掌握及更新適用於匯報及會計職能的法例、規則及規例。專責人員將確保相關的標準及條例得到遵守，其中包括《香港財務報告準則》、《上市規則》及《公司條例》。於編制年度預算時，嚴格檢討履行會計及財務匯報職能所需的資源及預算。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制訂一套員工招聘程序及發展計劃。專責人員每年向副行政總裁確認已遵從此項程序，而副行政總裁會進行正規的年度檢討和向審核委員會匯報有關結果。內部審核部亦會監察確認此程序。基於以上各項，審核委員會認為在公司會計及財務匯報職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及其培訓計劃及預算均屬足夠。

董事局透過審核委員會已對公司的內部監控系統(包括所有重大財務、營運、合規之監控及風險管理功能)之成效進行檢討，認為截至2012年12月31日止年度，公司已具備足夠及有效的內部監控系統，以保障股東的投資及公司資產。年內並無察覺會對股東構成影響的重大監控失誤、弱項或關注事項。

危機管理小組

公司自1995年起設定機制，每當遇上危機便會成立危機管理小組，以維護公司作為全港最佳企業之一的聲譽，並有助確保公司能以有組織及高效率的方式應對危機，包括及時與股東等主要持份者溝通。危機管理小組由相關執行總監會成員及行政經理組成，其運作由列載各成員職責及其他事宜的《危機管理計劃書》所管轄。該計劃書透過定時審核及根據世界級標準進行更新。危機管理小組定時進行演習，以查核危機管理組織及安排的有效性，並為成員提供實習機會。已於2012年第一季進行了演習。

有關內幕消息的持續披露責任

公司發展了一個涵蓋各有關部門的已制定政策、流程及程序的系統，以符合有關股價敏感資料的披露責任。於2008年底，一個跨部門的專責小組檢討了該系統，並認為該系統能有效地處理有關披露責任。

自2013年1月1日起，《證券及期貨條例》取締了《上市規則》監管披露股價敏感資料的責任(「法例」)，因此「股價敏感資料」已被「內幕消息」取代，而董事局已於2012年12月董事局會議上批准下列措施以加強現有系統：

1. 刊發指引說明：
 - (i) 識別、評估及向執行委員會及董事局提交潛在的內幕消息之程序；及

- (ii) 高級人員的責任，要對內幕資料保密，向上級提交潛在的內幕資料及向相關員工傳達訊息及其責任；

2. 為董事局成員及執行總監會成員和持有公司內幕資料的高級人員提供培訓，有需要時，公司會按《證券及期貨條例》的最新發展/要求安排持續培訓；
3. 根據法例更新公司的《工作操守指引》；及
4. 由執行委員會每年檢討對法例合規事宜並向董事局匯報。

董事局認為公司現行的系統及額外的措施為一有效及合適的合規機制，足以保障公司及高級人員執行披露內幕消息的責任。

附屬公司及聯屬公司的管治

公司有多間附屬公司及聯屬公司設於香港、中國內地以及海外經營獨立業務。儘管這些附屬公司及聯屬公司為相互獨立的法人實體，公司作為這些附屬公司及聯屬公司的股東，已實行一項管理管治體系(「管治體系」)，以確保適當的行使控制及監督職能。

根據管治體系，公司透過多種方式進行控制及監督：包括實施內部監控、需要徵求公司同意或進行諮詢、以及匯報守則及承諾。各附屬公司或聯屬公司的管理層因應公司管理管治規定，負責採納適用與其業務性質及當地情況的管理守則及政策，並為該實體編制有關該管理守則、政策以及管理管治規定的企業管治手冊，以供相關董事局審批，所有附屬公司及聯屬公司會定期匯報有關手冊的持續合規情況。

執行委員會每年會審核管治體系以及附屬公司及聯屬公司的合規情況。每年亦會向審核委員會匯報管治體系發展的進度。

上市發行人董事進行證券交易的標準守則

公司已採納《上市規則》附錄10所載之標準守則（「標準守則」）。在作出特定查詢後，公司確認董事局及執行總監會成員在年內一直遵守標準守則。高級經理、其他指定經理及員工因其在公司所擔任的職務可能擁有未公布的股價敏感/內幕資料，已被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，其中包括嚴格保密未公布的股價敏感/內幕資料。

商業操守

公司能夠持續成功，取決於堅決維持高水平的商業操守及誠信。為幫助員工了解並遵守我們的道德操守要求，公司已制定《工作操守指引》、《工作操守指引 — 員工手冊》及《工作操守指引 — 經理手冊》（「指引手冊」）。公司每兩年檢討及更新《工作操守指引》及「指引手冊」，確保內容適用和符合法例標準，並要求所有員工確認他們理解及同意遵守有關文件。公司鼓勵員工舉報確實或有可能違法及失職行為。員工可根據公司現行的舉報政策，在完全保密及安全環境下舉報他們懷疑的失當行為。

為確保新入職員工了解公司的操守承諾，我們在員工入職課程內簡介《工作操守指引》及「指引手冊」。此外，《工作操守指引》亦上載於公司網站。

公司同時把《工作操守指引》的實施範圍推廣至中國內地的附屬公司，並為附屬公司員工提供《工作操守指引》的簡體中文版。根據《工作操守指引》，所有附屬公司必須遵守當地相關的法律及法規。與此同時，公司在合營機構提倡相類的道德操守文化，並為員工制定商業操守指引。

外聘核數師

公司聘任畢馬威會計師事務所為外聘核數師。審核委員會按其職權範圍，預先批准由畢馬威會計師事務所按適用標準提供的所有核數服務，確保畢馬威會計師事務所的獨立性、客觀性及核數程序的有效性，並於核數工作開始前，與畢馬威會計師事務所討論其核數性質和範疇以及匯報責任。

審核委員會亦檢討及預先批准聘任畢馬威會計師事務所提供任何非核數服務，以遵守相關法律規定，並在保持客觀性與經濟利益之間取得平衡。

畢馬威會計師事務所提供的核數與非核數服務性質，及已付予畢馬威會計師事務所（包括與核數事務所處於同一控制權、所有權或管理權之下的任何機構，或一個合理並知悉所有有關資料的第三方，在合理情況下會斷定該機構屬於核數事務所的本土或國際業務一部分的任何機構）的費用載於第175頁之帳項附註9D。

為了保持作為公司外聘核數師的公正性和客觀性，畢馬威會計師事務所執行政策和程序以確保其提供的服務符合適用的專業操守及有關獨立性的政策和要求。此外，畢馬威會計師事務所亦要求其服務本集團的核數合夥人不能為公司連續擔任這項工作逾七年。

與股東的溝通

股東週年大會

公司的股東週年大會乃與股東溝通的主要渠道之一，為股東提供機會與董事進行面對面的溝通，詢問董事有關公司表現和營運的事宜。一貫做法是公司主席、各董事局委員會主席、全體執行委員會成員及公司外聘核數師均有出席股東週年大會，並回答股東的提問。

2012年股東週年大會於5月3日假座香港九龍灣的九龍灣國際展貿中心展貿廳3(6樓)舉行。為了方便未能出席股東大會之股東，本公司已於當日傍晚把會議程序的視象片段登載於公司網站。

2013年股東週年大會已預定於5月9日舉行。為了使股東與公司的董事及管理層有更流暢及直接的溝通，公司計劃繼續採用即時傳譯。

2012年股東週年大會上通過的決議案

主席建議在該股東週年大會上，各個別主要事項均以獨立決議案方式提呈表決。於考慮決議案之前，主席根據公司章程細則第67條，行使其作為大會主席的權利，要求就所有決議案以投票表決方式進行投票。

於該股東週年大會，10項決議案(決議案第3號包含4項獨立決議案)獲得通過，每項決議案均於會上獲得超過94%票數。決議案全文載於2012年3月29日致股東的股東週年大會通函內的股東週年大會通告。為方便未能出席該股東週年大會之股東，現載列獲通過的決議案的摘要如下：

- (1) 採納公司截至2011年12月31日止年度之經審核財務報表、董事局報告及核數師報告；
- (2) 宣派截至2011年12月31日止年度的末期股息每股0.51港元；
- (3) (a) 重選錢果豐博士為公司董事局成員；
(b) 重選陳家強教授為公司董事局成員；
(c) 重選施文信先生為公司董事局成員；及
(d) 推選韋達誠先生為公司董事局成員。
- (4) 重新委任畢馬威會計師事務所為公司核數師，並授權董事局釐定其酬金；
- (5) 向董事局授予一般授權，以分配、發行、授出、分派及以其他方式處理公司的額外股份，該額外股份的數量不得超過此項決議案通過日期公司已發行股本的百分之十*；
- (6) 向董事局授予一般授權，以購回公司的股份，所購回的股份不得超過此項決議案通過日期公司已發行股本的百分之十*；及
- (7) 在第5及6號決議案獲得通過的條件下，授權董事局就公司所購回的公司股本面值總額，根據第5號決議案行使分配、發行、授出、分派及以其他方式處理公司的額外股份的權力*。

* (決議案全文載於2012股東週年大會通告內。)

投票表決結果於會後同日登載於公司及聯交所網站。

股東特別大會

公司亦於適當時透過股東特別大會與股東溝通。

倘股東要求公司召開股東特別大會，該等股東可向公司董事提出請求，惟於提出請求之日該等股東須合共持有不少於公司繳足股本的二十分之一。股東的請求書須列明會議的目的，並必須遞交往公司的註冊辦事處。該請求書可包括數份同樣格式的文件，文件由一位或多於一位的有關股東簽署。

倘公司董事於請求書的遞交日期起21日內，未有妥為安排一次在召開股東特別大會通告發出日期後28日內正式召開的股東特別大會，則有關股東，或佔全體該等股東一半以上總表決權的股東，可自行召開股東特別大會，但如此召開的任何股東特別大會須於原來請求日期起三個月內舉行。

股東提呈建議的程序

股東可根據《公司條例》及公司章程細則向股東大會提呈建議。

關於建議某人參選董事的事宜，請參閱登載於公司及聯交所網站的有關程序。

股東查詢

公司制訂了股東通訊政策，旨在向股東提供有關本公司的資料，讓他們可與本公司有效建立密切關係及在知情情況下行使作為股東的權利。

公司的股東通訊政策登載於公司及聯交所的網站，當中亦說明股東可透過來函公司的公司秘書，接觸董事局及管理層。

有關其他與股東溝通的途徑，請亦參閱第86及87頁「投資者關係」一節。

組織章程文件

公司組織章程大綱及組織章程細則(英文及中文版本)已登載於公司及聯交所網站。於2012年，公司組織章程大綱及組織章程細則並無任何變動。

薪酬報告書

引言

薪酬委員會獲授權負責審議公司的薪酬政策及非執行董事的薪酬，並向董事局提出建議，同時檢討及釐定行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬。

在有關的新守則於2012年4月1日生效前，委員會已採用上述模式並載於其職責範圍內。

年內，委員會定期舉行會議，按公司薪酬政策討論及審批公司浮動獎金計劃、認股權計劃，以及行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬事宜，並考慮非執行董事的薪酬及向董事會提出有關建議。委員會在釐定行政總裁的薪酬時會諮詢主席意見，而在釐定執行總監會其他成員的薪酬時，則會諮詢主席及行政總裁的建議。

委員會現有五位非執行董事，其中四位是獨立非執行董事。薪酬委員會主席為獨立非執行董事。在有需要時及經主席同意下，薪酬委員會會被授權尋求獨立專業意見，以協助委員會處理相關事宜。各董事或其任何聯繫人士均不會參與釐定其本人的薪酬。

薪酬委員會於2012年的工作摘要列載於《公司管治報告書》第105頁。

本薪酬報告書已獲公司薪酬委員會審批。

薪酬政策

公司的薪酬政策旨在確保薪酬水平恰當，並與公司所制定的目標、目的及業績表現一致。為此，公司考慮了多項相關因素，例如相類公司的薪酬、工作職責、職務及範圍、公司及附屬公司的聘用條款、市場做法、財務及非財務表現，以及與工作表現掛鈎的薪酬安排的可取性。

公司致力實行有效的公司管治、聘用和激勵優秀的人才，並確認為董事局及執行總監會推行一套正規而具透明度的薪酬政策的重要性。

非執行董事的薪酬

薪酬委員會不時就董事局非執行董事成員的薪酬向董事局提出建議。非執行董事的薪酬是以年度董事袍金的形式支付。

為確保非執行董事為公司服務的時間及所承擔的責任獲得適當的報酬，委員會定期進行檢討，並在向董事局提出建議時，考慮以下因素：

- 相類公司支付的袍金；
- 投入的時間；
- 非執行董事的責任；以及
- 公司的聘用條款。

非執行董事的薪酬詳情列載於帳項附註10。

僱員薪酬

公司為其僱員，包括行政總裁及其他執行總監會成員所制定的薪酬架構包括：

- 固定薪酬 — 基本薪金、津貼及實物收益(如醫療)；
- 浮動獎金 — 特別獎金、按工作表現釐定的獎金，以及其他特定業務的獎金計劃；
- 長期獎勵 — 如認股權；以及
- 退休金計劃。

有關各項薪酬項目的具體內容列載如下。

固定薪酬

公司按年制定及檢討基本薪金及津貼。年度檢討程序所考慮的因素包括公司的薪酬政策、市場競爭定位、市場做法，以及公司業績與個人的工作表現。實物收益則會視乎情況於適當時候，按市場做法而定期檢討。

浮動獎金

根據公司的浮動獎金計劃，行政總裁、執行總監會其他成員，以及公司甄選的管理層成員均有資格獲取年度獎金。有關計劃的細則由薪酬委員會定期檢討。

根據計劃的現行細則，獎金金額乃按公司業績及個人工作表現而定。公司業績表現是根據財務及非財務因素衡量，包括：

- 固定資產收益；
- 三年的滾動經營利潤；
- 達致顧客服務承諾；以及
- 達致營運協議附表2第1部分所定有關「列車按照編定班次行走」、「乘客車程準時程度」及「列車服務準時程度」的營運表現要求。

如公司未能達致任何一項或多項營運表現要求，則獎金會被自動減少。獎金亦會根據公司履行顧客服務承諾的情況而作出調整。

於每年結算日後，公司會委聘獨立專家按照營運表現要求及顧客服務承諾，檢閱及審計公司的業績表現。審計結果將通知薪酬委員會，以便其決定是否適宜調整計劃的獎金金額。

個人工作表現評級屬公司整體年度表現評級程序的一部分。工作表現評級及評估反映個人職責範疇內的各項因素，包括營運、其他非財務及財務因素。執行總監會各成員的個人工作表現評級由行政總裁決定，而行政總裁的個人工作表現評級則由主席評定。

計劃中的部分目標獎金是由參加計劃的僱員原有的第十三個月薪金及部分固定津貼組成。若業績表現超越預定標準，按計劃應得的獎金將按年發放。行政總裁及執行總監會其他成員的目標獎金約為整體薪酬的15%至30%。

此外，公司設有其他特定業務的獎勵計劃，以激勵相關僱員達到公司的特定業務目標。

特別獎金

在2012年，公司發放特別獎金予工作表現良好及優秀的僱員，包括行政總裁及執行總監會成員，獎勵他們在過去一年為公司取得優異表現及成就所作的貢獻，並激勵他們為持續業務拓展而繼續努力。

長期獎勵

在2012年，公司設有兩項認股權計劃，分別為「新入職僱員認股權計劃」(「新認股權計劃」)及「2007年認股權計劃」(「2007年計劃」)。

薪酬報告書

新認股權計劃下雖然仍有已發行而未行使的認股權，但自2007年計劃獲採納以來，公司再無按新認股權計劃授出認股權。

2007年計劃於2007年6月7日舉行的公司股東週年大會上獲股東通過及採納。2007年計劃旨在讓公司及其附屬公司的僱員有機會分享公司的增長及成功。公司於2012年根據該計劃向公司選定的僱員授予認股權。本計劃繼續包含條款訂明除非公司已全部達成營運協議中所規定的三項主要營運表現要求，否則認股權不能行使。

有關各執行總監會成員截至2012年12月31日於該兩項計劃下已行使及已發行的認股權，已列載於董事局報告書「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段。

有關該兩項計劃及根據該計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的認股權詳情，則列載於帳項附註10及50。

公司行政總裁韋達誠先生沒有參與新認股權計劃。他於2014年6月30日（即其首次任期預期屆滿之日）之後，將可獲得支付相當於300,000股公司股份的等值現金（其中35%被視為於2013年10月31日獲得，此權益將根據其僱傭合約條款處理）。

退休金計劃

公司在香港設有五項以信託契約形式運作的退休金計劃，分別為香港鐵路有限公司退休金計劃（簡稱「港鐵退休金計劃」）、香港鐵路有限公司Retention Bonus Scheme（簡稱「港鐵RBS」）、香港鐵路有限公司公積金計劃（簡稱「港鐵公積金計劃」）及兩個強制性公積金計劃（簡稱「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」）。各退休金計劃的詳情如下：

(a) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃已按香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊，且已獲強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免。

港鐵退休金計劃自1999年3月31日起已不接受新僱員加入。計劃按成員最後薪金的若干倍數乘以服務年資與某一因數乘以累積成員供款連投資回報兩者中的較大者計算福利。成員於港鐵退休金計劃的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定，而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

(b) 港鐵RBS

港鐵RBS乃根據《職業退休計劃條例》註冊，是港鐵退休金計劃的一個補充性計劃，適用於按公司界定為指定工程項目服務及非以約滿酬金條款聘用的僱員。港鐵RBS僅在僱員遭裁退時，為合資格成員提供截至2002年12月31日止的服務年期所享有的福利，與港鐵退休金計劃及其他適用計劃應付的任何福利相抵銷。成員無需供款，而公司供款則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

(c) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃已按《職業退休計劃條例》註冊，且已獲強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免。按港鐵公積金計劃支付的所有福利乃根據成員本人的供款及公司供款，以及該供款的投資回報計算。成員及公司的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定。

(d) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃已向強制性公積金計劃管理局註冊，成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》(簡稱《強積金條例》)規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。公司亦因應個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出高於強制標準的額外供款。

(e) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃已向強制性公積金計劃管理局註冊，成員包括原屬九鐵強積金計劃以及合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

公司於1999年4月1日前聘請的執行董事，有資格參加港鐵退休金計劃。其他執行董事均合資格參加港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃。

公司行政總裁韋達誠先生為港鐵強積金計劃的成員。公司與韋先生分別按《強積金條例》規定的強制標準作出供款。

公司為設於香港、中國內地、英國、瑞典及澳洲的附屬公司按《強積金條例》(適用於香港的附屬公司)及當地法例(適用於中國內地及海外的附屬公司)設立退休金計劃。

非執行董事與執行董事的薪酬

(i) 董事局成員及執行總監會成員的酬金總額(不包括以股份為基礎的支出)如下表所示。有關酬金的詳細資料則列載於帳項附註10。

百萬港元	2012	2011
袍金	4.4	4.4
基本薪金、津貼及其他實物收益	37.6	36.9
與表現掛鈎的浮動薪酬	17.2	18.2
退休金計劃供款	3.5	2.5
	62.7	62.0

(ii) 非執行董事及執行董事的酬金總額所屬酬金組別(不包括以股份為基礎的支出)如下表所示：

薪金組別	2012 數目	2011 數目
0港元 – 500,000港元	14	10
1,000,001港元 – 1,500,000港元	1	2
1,500,001港元 – 2,000,000港元	–	2
2,500,001港元 – 3,000,000港元	1	–
5,000,001港元 – 5,500,000港元	4	–
5,500,001港元 – 6,000,000港元	–	2
6,000,001港元 – 6,500,000港元	1	2
6,500,001港元 – 7,000,000港元	1	1
7,500,001港元 – 8,000,000港元	–	1
9,000,001港元 – 9,500,000港元	1	–
12,000,001港元 – 12,500,000港元	1	–
14,500,001港元 – 15,000,000港元	–	1
	24	21

上表所示資料已包括五位酬金最高的僱員在內。除了非執行主席的酬金列入第二個酬金組別外，各獨立非執行董事的酬金均屬第一個酬金組別。

香港鐵路有限公司 薪酬委員會主席 何承天
香港，2013年3月5日

董事局及執行總監會成員



錢果豐博士(主席)



韋達誠(行政總裁)



鄭海泉



方敏生



何承天



文禮信

董事局成員

錢果豐博士，現年61歲，2003年7月獲委任為非執行主席。他於1998年開始出任董事局成員。錢博士現為China.com Inc.之主席、恒生銀行有限公司的董事長兼獨立非執行董事及UGL Limited的非執行董事(自2012年9月4日)。他為利亞零售有限公司、九龍倉集團有限公司、Swiss Re Ltd及華潤電力控股有限公司的獨立非執行董事。錢博士亦為香港上海滙豐銀行有限公司及香港商品交易所有限公司之董事局成員。他為香港特區政府經濟發展委員會委員(自2013年1月17日)。此外，錢博士亦為中國人民政治協商會議天津市常務委員會委員和香港工業總會名譽會長及前主席。1992年至1997年間，他被委任為當時港英政府之行政局議員，以及自1997年7月1日至2002年6月期間獲委任為香港特區行政會議成員。錢博士於1993年被委任為太平紳士，

1994年獲頒CBE勳銜，1999年獲頒金紫荊星章，並於2008年獲法國農業部授予騎士勳章。他於1978年取得賓夕凡尼亞大學之經濟學博士學位，並於2006年出任為該大學之校董會成員。錢博士曾是Inchcape plc.的非執行董事、亞太經合組織商業諮詢委員會的香港區成員、HSBC Private Equity (Asia) Limited非執行主席、CDC Corporation之主席、CDC Software Corporation之董事、及香港/歐盟經濟合作委員會主席。

韋達誠，現年54歲，2012年1月1日獲委任為行政總裁兼執行總監會成員及董事局成員。韋達誠先生於英格蘭及美國從事鐵路行業超過20年。在加入本公司前，他曾為美國紐約市都會運輸局(New York Metropolitan Transportation Authority)主席兼行政總裁。於2001年至2007年間，韋達誠先生出任倫敦運輸局(Transport for London)董事總經理

(財務及策劃)。於2007年至2009年期間，他曾為倫敦麥肯錫公司(McKinsey & Company) 合伙人，擔任該公司基建業務部全球主管。韋達誠先生畢業於紐約州立大學賓漢頓(Binghamton)校區Harpur學院，取得經濟學理學士榮譽學位，並在哈佛大學甘迺迪政府學院取得公共政策碩士學位。他亦完成牛津大學坦普頓學院(Templeton College)行政人員策略領導才能計劃。韋達誠先生現時是哈佛甘迺迪政府學院Taubman中心(Taubman Center)諮詢委員會成員，亦是麻省理工學院(Massachusetts Institute of Technology)土木與環境工程系(Department of Civil and Environmental Engineering)的訪問委員會(Visiting Committee)成員。韋達誠先生曾為美國公共交通協會(American Public Transit Association)(APTA)執行委員會成員及公共交通國際聯會(International Association of Public Transport)(UITP)執行董事會成員。

鄭海泉，現年64歲，在2009年7月10日加入董事局為獨立非執行董事。鄭先生為中電控股有限公司、鷹君集團有限公司、滙賢房託管理有限公司、中國民生銀行股份有限公司(自2012年6月15日)，以及上海實業控股有限公司(自2012年11月13日)的獨立非執行董事。他曾任滙豐控股有限公司的執行董事及其集團行政總裁的顧問，以及太古地產有限公司的非執行董事。在公職方面，鄭先生現任中國銀行業協會副會長、「香港特別行政區行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會」主席及離職公務員就業申請諮詢委員會的委員。他曾任香港金融管理局外匯基金諮詢委員會委員。鄭先生於2008年獲委任為中國人民政治協商會議(「政協」)第11屆全國委員會委員，及第11屆北京市政協高級顧問。鄭先生於2005年獲香港中文大學及香港公開大學分別頒授榮譽社會科學博士及榮譽工商管理博士銜。他亦於2005年獲頒金紫荊星章。鄭先生持有香港中文大學社會科學(經濟)學士，以及奧克蘭大學經濟學系哲學碩士學銜。



吳亮星



石禮謙



施文信



陳家強教授(財經事務及庫務局局長)



張炳良教授(運輸及房屋局局長)



楊何蓓茵(運輸署署長)

董事局及執行總監會成員

方敏生，現年54歲，獨立非執行董事，2004年起出任董事局成員。方女士自2001年起擔任香港社會服務聯會行政總裁。方女士為專業受訓社會工作者，並在社區服務方面擁有豐富經驗。她出任人口政策督導委員會(自2012年12月1日)、香港房屋委員會、香港法律改革委員會慈善組織小組委員會，以及獨立監察警方處理投訴委員會等各政府顧問委員會公職。方女士曾為數碼21資訊科技策略諮詢委員會委員(直至2012年9月30日)，及關愛基金督導委員會委員(直至2012年12月31日)。

何承天，現年74歲，獨立非執行董事，1991年起出任董事局成員。他現職專業建築師，並為王董集團之集團主席。何先生曾膺選香港立法會議員，為建築、測量及都市規劃功能界別的代表。他亦曾為香港建築師學會會長；並曾出任香港工業村公司、古物諮詢委員會，以及香港管弦協會之主席。他亦曾任香港房屋委員會委員、城市規劃委員會委員及醫院管理局成員。

文禮信，現年64歲，於2010年7月9日加入董事局為獨立非執行董事。文先生現任花旗集團亞太區高級顧問。他亦是太平洋航運集團有限公司獨立非執行董事、英國Grosvenor Group Limited董事會成員、以及香港特區政府金融發展局成員(自2013年1月17日)。文先生曾為香港商品交易所有限公司的獨立非執行董事(直至2013年1月8日)、廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會委員、以及歐盟經濟合作委員會香港委員。自1971年至2000年，他任職怡和集團，並自1994

年至2000年出任該集團的集團常務董事。其後，文先生出任摩根士丹利添惠亞洲有限公司董事總經理及隨後兼任摩根士丹利管理委員會成員直至2007年4月。自2000年至2007年，他成為摩根士丹利亞洲主席，駐於香港。於2002年至2006年2月期間，文先生同時兼任為摩根士丹利亞洲主席及行政總裁。他是伊頓公學畢業生，並於1971年取得劍橋大學文學學士學位(其後獲得文學碩士學位)。在1983年，文先生於哈佛大學商學院修讀管理發展課程。

吳亮星，現年63歲，在2007年12月18日加入董事局為獨立非執行董事。吳先生為集友銀行副董事長、中國銀行(香港)信託有限公司董事長、中銀香港慈善基金董事及數碼通電訊集團有限公司獨立非執行董事。他曾任嶺南大學諮議會成員及中國銀行(香港)有限公司營運部總經理。吳先生亦是中華人民共和國第10及11屆全國人民代表大會港區代表、及香港特別行政區立法會議員(自2012年10月1日)。吳先生畢業於澳門東亞大學研究院，擁有中國法律文憑。

石禮謙，現年67歲，在2007年12月18日加入董事局出任獨立非執行董事。石先生為勤達集團國際有限公司、百利保控股有限公司、利福國際集團有限公司、莊士機構國際有限公司、新創建集團有限公司、富豪資產管理有限公司、泰山石化集團有限公司、鷹君資產管理(冠君)有限公司、德祥企業集團有限公司、碧桂園控股有限公司、澳門博彩控股有限公司、帝盛酒店集團有限公司(前稱麗悅酒店集團有限公司)及華潤水泥控股有限公司的獨立非執行董事及審計委員會委

員。他亦為新昌營造集團有限公司、合興集團控股有限公司及麗豐控股有限公司(自2012年12月19日)的獨立非執行董事。石先生是莊士中國投資有限公司之董事會主席及獨立非執行董事。他亦是德祥地產集團有限公司的副主席、獨立非執行董事及審計委員會委員。石先生於1995年獲委任為太平紳士，並於2007年獲頒授銀紫荊星章。他是獨立監察警方處理投訴委員會副主席。石先生畢業於悉尼大學，擁有文學士學位及教育文憑。

施文信，現年68歲，獨立非執行董事，2002年10月起出任董事局成員。他現任香港上海滙豐銀行有限公司非執行董事、英國電訊亞太(BT Asia Pacific)顧問、香港賽馬會主席及中國香港體育協會暨奧林匹克委員會副會長(自2012年11月22日)。他為特許會計師，並持有格拉斯高大學及香港大學法律學位。施文信先生於1998年獲頒銀紫荊星章。他亦為太平紳士。

陳家強教授，現年56歲。2007年7月1日出任香港特區政府財經事務及庫務局局長後，在2007年7月10日加入董事局為非執行董事。陳教授畢業於美國Wesleyan大學，獲授經濟學學士學位，其後在芝加哥大學獲授工商管理碩士和財務學哲學博士學位。陳教授現時以官方身份於數個公共機構，包括強制性公積金計劃管理局及香港按揭證券有限公司出任董事，並為九廣鐵路公司主席，及金融發展局當然委員(自2013年1月17日)。在加入政府前，陳教授由2002年7月1日起，是香港科技大學工商管理學院院長。

運輸及房屋局局長(張炳良教授，現年60歲，自2012年7月1日起獲香港特別行政區行政長官依據《香港鐵路條例》(香港法例第556章)委任加入董事局為非執行董事。在加入香港特別行政區政府前，張教授曾擔任多項公職，包括行政會議非官守議員、消費者委員會主席、香港房屋委員會委員暨屬下資助房屋小組委員會主席、大珠三角商務委員會委員、香港按揭證券有限公司董事及香港賑災基金諮詢委員會委員。他至2012年6月亦為香港教育學院校長暨公共行政學講座教授。在2008年之前，他為香港城市大學公共及社會行政學系教授，以及於1995年至1997年曾任立法局議員。張教授持有香港大學社會科學學士學位、英國亞斯頓大學科學碩士(公共管理)學位及英國倫敦大學倫敦經濟及政治學院哲學博士(政府研究)學位。)

運輸署署長(楊何蓓茵，現年48歲，2012年10月8日獲香港特區行政長官依據《香港鐵路條例》(香港法例第556章)委任加入董事局為非執行董事。她於1986年6月加入香港特區政府，並曾在多個決策局及部門服務。她在加入運輸署前擔任公務員事務局副秘書長。作為運輸署署長，楊何蓓茵女士亦任若干運輸相關公司董事，包括九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、新世界第一巴士服務有限公司、新大嶼山巴士(1973)有限公司、城巴有限公司、天星小輪有限公司、新香港隧道有限公司、香港西區隧道有限公司、大老山隧道有限公司，及三號幹線(郊野公園段)有限公司。她持有香港大學文學士學位及香港大學哲學博士學位。)

董事局及執行總監會成員

由左至右：

金澤培、楊美珍、梁陳智明、張少華、
韋達誠、梁國權、鄧智輝、馬琳、周大滄



執行總監會成員

韋達誠，個人簡歷載於第116至117頁。

梁國權，現年52歲，自2012年7月起獲委任為副行政總裁，以及自2002年起為執行總監會成員。梁先生於2002年2月加入本公司為財務總監，並於2008年5月，他的職銜更改為財務及業務拓展總監。作為副行政總裁，梁先生主責帶領落實本公司在中國和海外的拓展策略，發展本公司在香港以外的市場，以為本公司帶來持續可觀的增長。除其他事項外，他的職務包括在這些市場推廣及擴展「鐵路加物業綜合發展經營」模式。梁先生亦擔任一個新設立的執行委員會的主席，負責審核及批准新投資項目，並帶領有關在香港的未來鐵路項目與香港特區政府進行的磋商。此外，他推動本公司的策略性決策程序、統轄各項策略計劃及當本公司行政總裁公幹離港或休假時替任行政總裁職務。梁先生於1982年在劍橋大學畢業，其後分別於1985年及1986年成為英國及加拿大的特許會計師。加入本公司為財務總監前，他曾分別在倫敦、加拿大溫哥華及香港任職會計及投資銀行界。梁先生為香港房屋協會副主席(自2012年9月26日)，亦為漢基國際學校董事會成員及香港保護兒童會會長。梁先生為香港飛機工程有限公司，及Mandarin Oriental International Limited的非執行董事。他曾任太平地氈國際有限公司非執行董事及家庭議會非官方成員。梁先生亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

陳富強，現年64歲，於1998年至2012年出任公司人力資源總監，並於1996年至2012年擔任執行總監會成員。他服務公司累計達23年，並於2012年7月17日退休。

張少華，現年51歲，自2012年7月17日起獲委任為人力資源總監及執行總監會成員。他於1983年11月加入本公司，擔任見習工程師，其後獲晉升至車務處及工程處的高級和重要職位。於2007年至2009年，張先生擔任昂坪360有限公司的董事總經理。他在2009年7月獲委任為本公司車務總管，至2011年1月轉任車務工程總管。張先生於2011年10月17日起獲委任為候任人力資源總監。他擁有豐富管理經驗，對本公司非常熟悉。張先生於香港大學畢業，為工程理學學士及工程理學碩士。此外，他獲取香港城市理工學院(現稱香港城市大學)工商管理學碩士學位，以及香港科技大學財務分析理學碩士學位。張先生亦完成哈佛商學院(Harvard Business School)的高級管理課程(Advanced Management Programme)。他現時分別為香港工程師學會資深會員、工程及科技學會資深會員、香港運輸物流學會院士以及公共交通國際聯會(International Association of Public Transport (UITP))亞太區域(Asia Pacific Division)的主席。張先生亦在本公司的一間集團成員公司擔任董事。

周大滄，現年61歲，自2010年2月1日起獲委任為工程總監及執行總監會成員。周先生於英國、新加坡及海外已從事鐵路運輸行業超過30年。於2003年至2008年期間，他出任龐巴迪倫敦地鐵項目部總裁。在2003年之前，他曾任新加坡陸路運輸局的高級項目及工程總監。周先生為香港建造業議會成員，以及為香港工程科學院院士及理事會成員。他畢業於英國曼徹斯特大學，取得電機工程理學士及理學碩士學位。周先生為特許工程師、以及為英國皇家工程學院院士、香港工程師學會及英國多個專業協會的院士。周先生亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

董事局及執行總監會成員

金澤培博士，現年51歲，於2011年1月1日起出任車務總監及執行總監會成員。金博士於1995年加入本公司。在本公司任職期間，他在車務處、工程處以及中國及國際業務處擔任不同管理職位，從中獲得技術及業務上的經驗。金博士擁有英國南安普敦大學(University of Southampton)土木工程理學士學位及英國倫敦大學(University of London) (倫敦大學學院(University College London))機械工程博士學位。他亦曾於2005年修讀美國賓夕法尼亞大學(University of Pennsylvania)沃頓商學院的高級管理課程(the Wharton Advanced Management Programme)。金博士於1989年取得英國特許工程師資格。他是英國機械工程師學會(Institution of Mechanical Engineers)及香港工程師學會會員。他亦是英國職業安全及健康學會(Institution of Occupational Safety and Health)特許資深會員及香港運輸物流學會院士。金博士亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

馬琳，現年40歲，自2011年9月1日起出任法律總監及公司秘書兼執行總監會成員。她於2004年8月加入本公司出任法律顧問及於2010年12月獲委任副法律總監。馬琳女士負責為本公司在香港及中國內地的鐵路及物業業務、本公司在香港的新鐵路及物業項目以及其國際拓展業務的所有方面提供商業法律支援及意見。她亦負責本公司各項保險計劃的策略管理，以及其企業風險管理及企業責任職能，並監督本公司的採購及合約部以及公司秘書部。在加入本公司前，馬琳女士曾分別出任英國倫敦Metronet Rail SSL Limited的法律事務總監及在英國倫敦CMS Cameron McKenna律師事務所律師。她畢業於英國牛津大學(University of Oxford)哈福特學

院(Hertford College)，取得地理學文學碩士學位。馬琳女士其後在英國吉爾福特(Guildford)法學院取得法律深造資格。她亦於2009年完成美國密歇根大學(University of Michigan)舉辦的亞洲高級行政人員課程(Senior Executive Programme in Asia)，以及於2010年完成美國史丹福大學(Stanford University)的史丹福行政人員課程(Stanford Executive Programme)。馬琳女士擁有香港、英格蘭及威爾斯的執業律師資格。她亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

鄧智輝，現年48歲，自2011年10月1日起出任物業總監及執行總監會成員。鄧先生於2004年8月加入本公司出任合約及商務經理 — 中國業務及於2011年7月1日獲委任為副物業總監。他負責本公司所有物業發展項目，由配置規劃、計劃設計至項目建造完成。他服務本公司期間，曾於法律及採購處、以及中國及國際業務處擔任高級管理職位，其後於2009年調任物業處。在加入本公司前，鄧先生曾任職於Acciona, S.A.，並分別擔任商務經理 — 香港及中國區，以及副總經理 — 香港及中國區。他於英國及香港擁有接近20年合約行政、項目管理以及測量方面的工作經驗。鄧先生畢業於英國西英格蘭大學(University of the West of England，前身為Bristol Polytechnic)，取得測量學理學士(榮譽)學位。他亦於2006年完成法國歐洲工商管理學院(INSEAD) (一所行政商學院)的國際行政課程(International Executive Programme)。鄧先生是特許測量師，亦是英國皇家特許測量師學會(Royal Institution of Chartered Surveyors)及香港測量師學會的會員。他亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事及在本公司其中兩間集團成員公司擔任替任董事職位。

楊美珍，現年48歲，自2011年9月1日起出任商務總監及執行總監會成員。她於1999年11月加入本公司擔任市務經理，其後獲委任為總經理 — 市務及車站商務至2011年8月。楊女士自2004年起出任本公司執行委員會成員。她負責本公司鐵路服務的市場推廣，並管理及提升港鐵的品牌。楊女士亦負責管理車站內不同種類的非票價業務。加入本公司前，她在香港曾先後於渣打銀行(香港)有限公司及花旗銀行擔任不同的市務及業務發展職位。楊女士取得香港大學社會科學學士學位，主修管理學。在2005年，她完成英國牛津大學(University of Oxford)及香港大學舉辦的牛津/港大企業領導高級行政人員課程(Oxford/HKU Senior Executive Programme in Corporate Leadership)、英國倫敦商學院(London Business School)舉辦的普羅提斯行政人員培訓(Proteus Executive Education)課程、以及美國密歇根大學(University of Michigan)舉辦的亞洲高級行政人員課程(Senior Executive Programme in Asia)。楊女士為英國特許市務學會的資深會員。她亦為香港管理專業協會 — 銷售管理委員會委員、香港特別行政區政府創新科技署 — 創新科技宣傳及公眾教育諮詢委員會委員、以及香港貿易發展局 — 基建發展服務諮詢委員會委員。楊女士為香港數碼港管理有限公司的董事。她亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

執行委員會成員

執行委員會由執行總監會全體成員(個人簡歷載於第121至123頁)，及公司事務總經理組成。

梁陳智明，現年60歲，於2003年至2013年出任公司總經理 — 公司事務，並於2009年至2013年擔任執行委員會成員。她服務公司超過36年，並於2013年1月9日退休。

王美琪，現年50歲，自2013年1月10日起出任公司事務總經理及執行委員會成員。王女士於1998年首次加入本公司前，曾投身香港及加拿大新聞界，是一名資深新聞從業員。於2008年，她獲委任為公司事務副總經理。作為公司事務總經理，王女士負責制訂企業關係策略及帶領相關政策的推行，以加深持份者和公眾對公司工作的了解，尤其是公司對提供世界級優質可持續服務的決心及努力，以期與其在香港及以外所服務的社區共建繁榮。她的職責包括與持份者溝通、社區及客戶聯繫、以及籌辦公司大型活動。王女士畢業於加拿大渥太華的卡爾頓大學(Carleton University)，取得新聞學榮譽學士學位。

主要管理人員

韋達誠
行政總裁

梁國權
副行政總裁

車務

金澤培
車務總監

劉天成
車務營運總管

梁泉材
車務工程總管

李聖基
車務營運主管 — 東面網絡

鄭群興
車務營運主管 — 西面網絡

梁漢威
車務策略管理主管

鄭健偉
總經理 — 技術及工程事務

王惠明
副總經理 — 車務及資產工程

李家潤
總經理 — 基建

黃永健
副總經理 — 基建執行

喬建輝
總經理 — 鐵路車輛

陳志傑
車輛工場總管

吳偉鴻
總經理 — 安全及品質

何津榮
策劃及發展經理 (至二零一二年十二月三十一日止)

蔡德贊
總經理 — 策劃及發展 (二零一三年一月一日起生效)

黃立偉
車務新綫聯通主管

李慧貞
城際客運總經理

中國及國際業務

易珉
首席執行官 — 中國業務

王紹基
總經理 — 北京及天津

林璧順
副總經理 — 項目 (北京)

郭初光
副總經理 — 運營 (北京)

陳耿森
工程總管 (北京)

劉焯民
總經理 — 深圳

陳顯滙
總經理 — 中國物業

梁國耀
總經理 — 杭州

黎清佳
運營總經理 — 中國及國際業務

郎俊明
行政總裁 — 歐洲業務

工程

周大滄
工程總監

蔡豐松
總經理 — 高速鐵路

陸永國
總經理 — 高速鐵路機電工程

鄧維勇
總經理 — 高速鐵路隧道

司馬富
項目經理 — 高速鐵路車站

郭勵誠
項目經理 — 高速鐵路隧道 (南)

盧家榮
副項目經理 — 高速鐵路車站

賀堅
總經理 — 西港島綫/南港島綫

唐國威
項目經理 — 西港島綫/南港島綫機電工程

黎惠廉
項目經理 — 西港島綫土木工程

姜盛南
項目經理 — 南港島綫土木工程

林慶樟
總經理 — 沙中綫/觀塘綫延綫
(至二零一二年十二月三十一日止)

黃唯銘
總經理 — 沙中綫

周蘇鴻
總經理 — 觀塘綫延綫

李子文
總經理 — 沙中綫機電工程
(二零一三年一月一日起生效)

梳士巴利
項目經理 — 沙中綫土木工程 (北段)
(二零一三年二月一日起生效)

蘇泰晟
項目經理 — 沙中綫土木工程 (南段)

魏欽強
總設計經理 — 沙中綫 (二零一三年三月一日起生效)

倫德和
總經理 — 工程管理辦公室

丘百樂
總測試及驗收策劃工程師

梁民發
總土木及規劃工程師

馬佑盛
總土木建造工程師

戚偉強
工程技術總管

安德魯
總建築師 (二零一三年二月四日起生效)

梁志立
總機電工程師

楊恆利
總策劃工程師

陳振聲
項目經理 — 鐵路車輛 (二零一三年一月一日起生效)

羅志冲
項目經理 — 信號

黃智聰
項目經理 — 營運鐵路項目

物業

鄧智輝
物業總監

賀偉康
物業發展主管

唐仕恒
物業工程主管

楊思偉
副物業工程主管 (二零一三年二月十八日起生效)

姚展
城市規劃主管

關仕明
物業管理主管

梁羨靈
投資物業主管

財務

曾殿科
總經理 — 財務控制

黃秉修
總經理 — 企業財務

關煒雄
司庫

孫耀達
資訊科技主管

伍翠樂
投資客戶關係及退休福利主管

法律及採購

馬琳
法律總監及公司秘書

鄧萬天
總經理 — 採購及合約

鄧瑞禎
採購及合約經理 — 營運

紀建勳
採購及合約經理 — 香港工程 (機電)

麥兼善
採購及合約經理 — 香港工程 (土木)

包偉明
律政經理 — 常務部

李秀蓮
律政經理 — 物業部

人力資源及行政

陳富強
人力資源總監 (至二零一二年七月十六日止)

張少華
人力資源總監 (二零一二年七月十七日起生效)

陸建平
總經理 — 人力資源

沈銘義
總經理 — 人力資源 (中國/國際及發展)

商務及市務

楊美珍
商務總監

蘇仲達
總經理 — 市務及策劃

公司事務

梁陳智明
總經理 — 公司事務 (至二零一三年一月九日止)

王美琪
總經理 — 公司事務 (二零一三年一月十日起生效)

蘇雯潔
副總經理 — 項目及物業傳訊

內部審核

吳紀穎文
內部審核主管

董事局報告書

董事欣然提呈截至2012年12月31日止財政年度的董事報告及經審核帳項。

集團主要業務

公司及轄下附屬公司的主要業務包括：

A 營運一個現代化鐵路系統，路線網絡涵蓋：中環至荃灣（荃灣綫）、油麻地至調景嶺（觀塘綫）、寶琳及康城至北角（將軍澳綫）、柴灣至上環（港島綫）、香港至東涌（東涌綫）、香港至赤鱗角香港國際機場及亞洲國際博覽館（機場快綫）、欣澳至迪士尼（迪士尼綫）、紅磡至羅湖及落馬洲邊境（東鐵綫）、大圍至烏溪沙（馬鞍山綫）、紅磡至屯門（西鐵綫）、服務新界西北的屯門、天水圍及元朗的西北鐵路（一般稱為輕鐵），香港與中國內地多個主要城市之間的城際鐵路系統、以及支援西鐵綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務；

B 以業主或九鐵公司代理身份，在相關鐵路沿綫（包括將軍澳綫、馬鞍山綫、東鐵綫、輕鐵、西鐵綫、觀塘綫延綫及南港島綫（東段））發展物業項目；

C 經營鐵路系統的相關商業活動，包括出租廣告位置及零售商舖、協助電訊商於鐵路沿綫提供電訊服務、投資物業的資產管理及租務管理（包括購物商場及寫字樓）及寫字樓和住宅單位的物業管理；

D 投資於由公司佔50%股權的LOROL經營的英國London Overground的專營權，是項專營權為期七年。London Overground由5條總長124公里的鐵路綫組成。公司在2013年2月獲倫敦運輸局（TFL）延續兩年專營權，為期由2014年11月至2016年11月。

E 投資於由公司佔100%的MTR Stockholm經營的Stockholm Metro的專營權，是項專營權為期八年（包括由50:50合資企業管理的鐵路列車維修服務）。Stockholm Metro由三條全長110公里的鐵路綫組成，連接瑞典首都的市中心及市郊地區；

F 投資於由公司佔60%股權的MTM，其擁有經營及維修墨爾本鐵路系統的專營權，為期八年。墨爾本鐵路系統包括15條綫，全長390公里，連接墨爾本商業核心地帶及市郊；

G 設計並建造將成為港島綫伸延部分的西港島綫；

H 所有與建造及調試廣深港高速鐵路香港段有關的事項，包括設計、建造、專業服務及設備的採購等；

I 設計並建造觀塘綫延綫及南港島綫（東段），作為鐵路網絡系統的擴建；

J 沙田至中環綫的設計及建造工程，該工程將馬鞍山綫由大圍延伸至紅磡並連接西鐵綫，以及將東鐵綫延伸過海至金鐘；

K 營運東涌至昂坪的纜車系統及位於香港大嶼山昂坪的主題市集；

L 世界各地的顧問及項目承包服務，包括鐵路項目管理、策劃、建造、營運、維修及更新等方面所需的所有技術領域，以及車費收取、物業整合/發展方面的諮詢，包括其他物業相關服務及開拓非票務收入的建議；

M 投資於公司的附屬公司八達通控股有限公司，該公司的業務遍及香港和海外，包括透過其附屬公司八達通卡有限公司經營非接觸式智能卡系統，為香港的交通運輸及非交通運輸設施提供收費服務；

董事局報告書

N 香港境外的股本投資和長期營運及維修合約；

O 在中國內地從事物業管理、購物商場投資及鐵路相關物業發展業務；

P 投資於由公司佔49%股權的合資企業，與北京市政府達成了為期30年的特許經營協議，負責建造及營運北京地鐵四號綫。北京地鐵四號綫全長28公里，共24個車站，是北京南北交通的主要地鐵幹道；另與北京市政府全資擁有的北京軌道交通大興綫投資有限責任公司達成了營運期10年的特許經營協議，經營及維修延伸北京地鐵四號綫的大興綫（全長22公里，共11個車站）；

Q 在與深圳市政府簽訂為期30年的「建設、營運、轉移」特許經營協議下，投資於設計、建造及營運深圳市軌道交通四號綫二期，同時運營一期。深圳市軌道交通四號綫為雙軌城市軌道，全長20.5公里，共15個站及一個列車維修廠，以香港與深圳接壤之福田口岸為起點站；

R 於2011年8月，公司全資擁有的兩間子公司取得深圳市龍華綫車廠上蓋物業第一期的土地使用權。該地塊的總建築面積約206,167平方米，將用作發展商住項目；及

S 根據在2012年9月所簽署的特許經營協議，公司全資擁有的港鐵杭州一號綫投資有限公司、杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司與杭州市政府就杭州地鐵一號綫項目以公私合營模式合作，進行投資、建造及為期25年的營運。杭州一號綫全長38公里共31個站已於2012年11月投入服務。

在2012年11月，北京京港地鐵有限公司就北京一個公私合營項目 — 北京地鐵十四號綫新綫進行投資、建造及為期30年的營運，與北京市政府草簽了特許經營協議。

股息

董事建議向於2013年5月21日名列公司股東名冊的股東派發末期股息每股普通股0.54港元。待所需決議案於應屆股東週年大會上獲得通過後，股息將大約於2013年6月5日以港元現金派發。

董事局成員

本年度董事局成員包括錢果豐博士（非執行主席）、韋達誠先生（行政總裁）、鄭海泉先生、方敏生女士、何承天先生、文禮信先生、吳亮星先生、石禮謙先生、施文信先生、陳家強教授、運輸及房屋局局長（鄭汝樺女士直至2012年6月30日及張炳良教授自2012年7月1日）及運輸署署長（黎以德先生直至2012年5月27日、葉麗清女士（署理運輸署署長）自2012年5月28日至2012年7月15日、何淑兒女士自2012年7月16日至2012年10月7日，及楊何蓓茵女士自2012年10月8日）。

韋達誠先生自2012年1月1日起獲委任為行政總裁，首次任期為三十個月。他亦由同日起同時成為執行總監會成員及董事局成員。

於2012年10月，錢果豐博士（其作為公司非執行主席的三年任期於2009年12月2日起生效）再度獲委任為主席，任期自2013年1月至2015年12月。

在2012年5月3日舉行的股東週年大會上及根據公司章程細則，錢果豐博士、施文信先生、陳家強教授及韋達誠先生按公司章程細則退任，並獲膺選連任/推選為董事局成員。

鄭海泉先生、方敏生女士及何承天先生將按公司章程細則於2013年股東週年大會上輪流退任，並將會參與候選連任。

各董事局成員的簡歷載於第116至119頁。

替任董事

本年度替任董事包括：

- 代替陳家強教授：(i) 朱曼鈴女士(直至2012年6月18日)、曾愛蓮女士(2012年6月19日至2012年7月22日)及陳美寶女士(自2012年7月23日)；及(ii) 應耀康先生(直至2012年7月24日)及謝曼怡女士(自2012年7月25日)；
- 代替運輸及房屋局局長：(i) 運輸及房屋局副局長(邱誠武先生(直至2012年6月30日及自2012年9月15日))；(ii) 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(何宣威先生(直至2012年5月27日)及黎以德先生(自2012年5月28日))；及(iii) 運輸及房屋局副秘書長(運輸)(鄭美施女士(直至2012年7月3日)、潘婷婷女士、及陳帥夫先生(自2012年7月24日))；及
- 代替運輸署署長：運輸署副署長(公共運輸事務及管理)(葉麗清女士)。

執行總監會

本年度執行總監會成員為韋達誠先生(行政總裁兼董事局成員)(自2012年1月1日)、梁國權先生(前財務及業務拓展總監，自2012年7月16日起獲委任為副行政總裁)、陳富強先生(直至2012年7月16日)、張少華先生(自2012年7月17日)、周大滄先生、金澤培博士、馬琳女士、楊美珍女士及鄧智輝先生。

本年度執行總監會成員的簡歷載於第121至123頁。

內部審核

公司的內部審核部門提供獨立、客觀的核證和顧問服務，旨在增值及改善公司的業務營運。該部門主要職責包括：

- 評估公司的內部監控系統及風險管理是否足夠及有效。
- 就現行的管理控制及資源運用方面提供建議。
- 應公司管理層或審核委員會的委託作特別審閱、調查及就企業管治及監控提供顧問服務。

內部審核部主管直接向行政總裁及審核委員會匯報。

商業操守

詳情載於第110頁。

政策

董事局已採納以下的風險管理策略及政策：

- A 建造及保險風險管理策略；
- B 財務風險管理策略；
- C 庫務風險管理策略；
- D 安全風險管理策略；
- E 企業風險管理策略；
- F 保安風險管理政策；及
- G 環境風險管理政策。

誠如公司管治報告書(第94頁)所述，董事局已於2013年3月(即早於有關規定的生效日期(2013年9月1日)前)之董事局會議上採納了董事局成員多元化政策。

公眾持股量

公司於2000年在聯交所主板上市時，獲聯交所授予公司豁免(「公眾持股量規定豁免」)，批准公司無須嚴格遵守上市規則第8.08(1)條的規定。根據公眾持股量規定豁免，公眾於公司持有的指定最低股份百分比不得少於公司已發行股本總額的10%。根據公司可從公開途徑取得的資料及就董事所知，於本年度內及截至本報告日期止，公司已按公眾持股量規定豁免維持指定的公眾持股量。

銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至2012年12月31日集團借貸總額達235.77億港元(2011年：231.68億港元)。借貸詳情載於帳項附註39。

帳項

公司及集團截至2012年12月31日的財政狀況，以及集團本年度的業績、權益變動及現金流量，載於第155至239頁的帳項。

十年統計數字

集團過去十年業績及資產負債概要，連同若干主要車務統計數字載於第84至85頁。

固定資產及在建鐵路工程

本年度固定資產及在建鐵路工程的變動情況分別載於帳項附註21至23及25。

儲備變動

本年度儲備的變動情況載於綜合權益變動表及帳項附註47及48。

股本

截至2011年12月31日，公司法定股本為65億港元，分為65億股普通股，其中5,784,871,250股為已發行入帳列作繳足普通股。

年內，公司發行共8,325,400股普通股，其中：

A 31,500股普通股因根據公司新入職僱員認股權計劃所授出認股權獲行使(詳情見帳項附註50A)而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權給予公司的有關行使價為19.732港元；及

B 8,293,900股普通股因根據公司2007年認股權計劃所授出認股權獲行使(詳情見帳項附註50A)而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權給予公司的有關行使價為18.30港元、24.50港元、26.52港元、26.85港元、27.60港元、27.73港元及28.84港元。

截至2012年12月31日，公司法定股本為65億港元，分為65億股普通股，其中5,793,196,650股為已發行及入帳列作繳足普通股。

買賣或贖回上市證券

公司及其附屬公司於2012年12月31日止年度內均無買賣或贖回集團之任何上市證券。

物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第56至57頁。

捐贈

公司於年內向慈善機構及其他團體捐出約380萬港元。

此外，「港鐵競步賽2012」為醫院管理局健康資訊天地籌得逾127萬港元(包括港鐵員工籌得逾5.7萬港元)，用以推廣健康生活。

公司透過不同活動，為公益金及香港癌症基金會籌得超過34.2萬港元善款。這些活動包括公益金的僱員樂助計劃、公益綠「識」日、公益愛牙日和公益便服日，以及香港癌症基金會的粉紅服飾日。

匯報及監察

所有營運及業務活動均訂有全面的財政預算制度，並由董事局審批年度預算。公司的營運、業務及工程項目對比預算的結果，須每月向董事局呈報，並定期更新年度財政預測數字。

庫務管理

公司庫務部乃按照董事局認可的指引運作，參照理想融資模式管理公司債務結構，該模式界定理想的金融工具、定息和浮息債項組合、還款期、利率風險、貨幣風險及融資準備期。公司定期檢討及改良該模式，以反映公司財務需要及市場狀況所出現的轉變。利率掉期及貨幣掉期等金融衍生工

具只會用作對沖工具，以管理集團承受的利率及貨幣風險。為監控公司的衍生工具活動，公司訂立審慎的指引及程序，其中包括全面的信貸風險管理系統，以「風險價值」方法監控交易對手的信貸風險。而公司庫務部的內部職責均適當劃分。

重大的融資交易及衍生工具交易指引(包括信貸風險管理架構)須取得董事局批准。

資本性與經常性開支

主要資本性與經常性開支的評估、檢討及審批均有既定程序。所有超逾公司資產淨值0.2%的項目開支及超逾公司資產淨值0.1%的顧問服務聘用事宜，均須取得董事局批准。

發行債券及票據

集團於2012年12月31日止年度內曾發行59.85億港元等值的票據，詳情載於帳項附註39C。該等票據乃為集團一般資金需求而發行，包括新資本性開支及到期債務再融資。

電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序、監控和定期作出品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援、服務台運作及支援服務，以及軟件開發及維修均已獲取ISO 9001:2008認證。每年就重要應用系統開展一次災難恢復演習。

董事局及執行總監會成員之合約權益

於本年度結算日或本年度內任何時間，均無任何由公司或其任何附屬公司簽訂，而董事局或執行總監會成員在當中有重大利益(不論直接或間接)的主要合約。

董事局報告書

董事局及執行總監會成員之股份權益

根據證券及期貨條例(香港法例第571章)(「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2012年12月31日於公司股份、相關股份及債券中擁有的權益或淡倉(按證券條例第XV部所指者)的詳情如下：

於公司股份及相關股份的好倉

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本總額百分比
	個人權益*	家族權益†	公司權益	認股權	其他		
錢果豐	52,330	-	-	-	-	52,330	0.00090
韋達誠	-	-	-	391,500 (附註1)	300,000 (附註2)	691,500	0.01194
鄭海泉	1,675	1,675	-	-	-	3,350	0.00006
方敏生	1,712	-	-	-	-	1,712	0.00003
施文信	5,153	-	-	-	-	5,153	0.00009
楊何蓓茵(附註5)	1,116	-	-	-	-	1,116	0.00002
梁國權	23,000	-	23,000 (附註3)	881,000 (附註1)	-	927,000	0.01600
張少華(附註6)	13,290	-	-	287,000 (附註1)	-	300,290	0.00518
周大滄	-	-	-	609,500 (附註1)	-	609,500	0.01052
金澤培	2,283	-	-	532,000 (附註1)	-	534,283	0.00922
楊美珍	13,400	-	-	431,000 (附註1)	-	444,400	0.00767
馬琳	-	-	-	331,500 (附註1)	-	331,500	0.00572
鄧智輝	600	-	-	(i) 401,500 (附註1) (ii) 22,000 (附註4)	-	424,100	0.00732

附註

- 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。
- 韋達誠先生於2012年1月1日起成為行政總裁、董事局成員以及執行總監會成員。根據證券條例第XV部所指，韋達誠先生獲授予300,000股公司股份相關的衍生權益。該衍生權益代表韋達誠先生有權於2014年6月30日(即其首次任期預期屆滿之日)之後獲得支付相當於300,000股公司股份的等值現金(其中35%被視為於2013年10月31日獲得，此權益將根據其僱傭合約條款處理)。
- 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。
- 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。
- 運輸署署長是本公司的非執行董事。運輸署署長一職由黎以德先生擔任直至2012年5月27日、自2012年5月28日至2012年7月15日由葉麗清女士(署理運輸署署長)署任、自2012年7月16日至2012年10月7日由何淑兒女士擔任、及自2012年10月8日起由楊何蓓茵女士擔任。
- 張少華先生於2012年7月17日起成為人力資源總監及執行總監會成員。

* 實益擁有人之權益

† 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

根據帳項附註10B(i)及50A(i)所述的新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員及合資格僱員	授出日期	授出的認股權數目	認股權可予行使之期間(日/月/年)	於2012年1月1日未經行使的認股權數目	本年度授出的認股權數目	本年度成為可行使的認股權數目	本年度失效的認股權數目	本年度已行使的認股權數目	每股認股權的行使價(港元)	於2012年12月31日未經行使的認股權數目	緊接行使認股權當日前之每股加權平均收市價(港元)
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	23/9/2005	213,000	9/9/2006 – 9/9/2015	213,000	–	–	–	–	15.97	213,000	–
	5/10/2006	94,000	29/9/2007 – 29/9/2016	94,000	–	–	–	31,500	19.732	62,500	30.05

附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後10年，而自2002年5月16日採納新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)起計五年後，不得再授出任何認股權。
- 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何12個月內，新認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同公司任何其他認股權計劃下授予此等合資格僱員的認股權(包括各認股權計劃下之已行使及未經行使的認股權)獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過新認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的1%。
- 上述認股權將成為可行使之部份所涉及之股份比例如下：

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

董事局報告書

根據帳項附註10B(ii)及50A(ii)所述的2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於2012年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2012年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元)
韋達誠	30/3/2012	391,500	23/3/2013 – 23/3/2019	-	391,500	-	-	-	27.48	391,500	-
梁國權	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	-	-	-	-	27.60	170,000	-
	9/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	-	-	-	-	18.30	170,000	-
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	170,000	-	56,000	-	-	26.85	170,000	-
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	-	57,000	-	-	28.84	170,000	-
	30/3/2012	201,000	23/3/2013 – 23/3/2019	-	201,000	-	-	-	27.48	201,000	-
張少華 (附註4)	12/12/2007	65,000	10/12/2008 – 10/12/2014	65,000	-	-	-	65,000	27.60	-	30.90
	10/12/2008	65,000	8/12/2009 – 8/12/2015	65,000	-	-	-	65,000	18.30	-	27.85
	11/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	-	21,000	-	-	26.85	65,000	-
	21/7/2010	35,000	28/6/2011 – 28/6/2017	35,000	-	12,000	-	-	27.73	35,000	-
	20/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	65,000	-	22,000	-	-	28.84	65,000	-
周大滄	30/3/2012	122,000	23/3/2013 – 23/3/2019	-	122,000	-	-	-	27.48	122,000	-
	18/6/2009	85,000	12/6/2010 – 12/6/2016	85,000	-	28,000	-	-	24.50	85,000	-
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	170,000	-	56,000	-	-	26.85	170,000	-
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	-	57,000	-	-	28.84	170,000	-
	30/3/2012	184,500	23/3/2013 – 23/3/2019	-	184,500	-	-	-	27.48	184,500	-
金澤培	13/12/2007	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	75,000	-	-	-	-	27.60	75,000	-
	8/12/2008	65,000	8/12/2009 – 8/12/2015	65,000	-	-	-	65,000	18.30	-	29.90
	14/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	-	21,000	-	-	26.85	65,000	-
	21/7/2010	50,000	28/6/2011 – 28/6/2017	50,000	-	17,000	-	-	27.73	50,000	-
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	-	57,000	-	-	28.84	170,000	-
楊美珍	30/3/2012	172,000	23/3/2013 – 23/3/2019	-	172,000	-	-	-	27.48	172,000	-
	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	-	21,000	-	-	26.85	65,000	-
	17/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	65,000	-	22,000	-	-	28.84	65,000	-
馬琳	30/3/2012	161,000	23/3/2013 – 23/3/2019	-	161,000	-	-	-	27.48	161,000	-
	12/12/2007	55,000	10/12/2008 – 10/12/2014	18,000	-	-	-	-	27.60	18,000	-
	11/12/2008	70,000	8/12/2009 – 8/12/2015	46,500	-	-	-	46,500	18.30	-	29.95
	10/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	-	21,000	-	-	26.85	65,000	-
	17/12/2010	90,000	16/12/2011 – 16/12/2017	90,000	-	30,000	-	-	28.84	90,000	-
鄧智輝	30/3/2012	158,500	23/3/2013 – 23/3/2019	-	158,500	-	-	-	27.48	158,500	-
	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	-	21,000	-	-	26.85	65,000	-
	17/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	65,000	-	22,000	-	-	28.84	65,000	-
其他合資格僱員	30/3/2012	163,500	23/3/2013 – 23/3/2019	-	163,500	-	-	-	27.48	163,500	-
	11/12/2007	45,000	10/12/2008 – 10/12/2014	45,000	-	-	-	-	27.60	45,000	-
	12/12/2007	2,365,000	10/12/2008 – 10/12/2014	1,575,000	-	-	-	505,000	27.60	1,070,000	30.51
	13/12/2007	1,665,000	10/12/2008 – 10/12/2014	1,600,000	-	-	-	135,000	27.60	1,465,000	28.96
	14/12/2007	1,005,000	10/12/2008 – 10/12/2014	820,000	-	-	35,000	235,000	27.60	550,000	29.70
	15/12/2007	435,000	10/12/2008 – 10/12/2014	228,000	-	-	-	140,000	27.60	88,000	29.11
	17/12/2007	835,000	10/12/2008 – 10/12/2014	730,000	-	-	-	95,000	27.60	635,000	30.01
	18/12/2007	445,000	10/12/2008 – 10/12/2014	275,000	-	-	45,000	-	27.60	230,000	-
	19/12/2007	115,000	10/12/2008 – 10/12/2014	80,000	-	-	-	-	27.60	80,000	-
	20/12/2007	190,000	10/12/2008 – 10/12/2014	190,000	-	-	-	-	27.60	190,000	-

根據帳項附註 10B(ii) 及 50A(ii) 所述的 2007 年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權(續)

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於 2012 年 1 月 1 日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於 2012 年 12 月 31 日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元)
其他合資格僱員	22/12/2007	35,000	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	-	-	-	-	27.60	35,000	-
	24/12/2007	118,000	10/12/2008 – 10/12/2014	118,000	-	-	-	-	27.60	118,000	-
	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	-
	7/1/2008	125,000	10/12/2008 – 10/12/2014	80,000	-	-	-	-	27.60	80,000	-
	28/3/2008	255,000	26/3/2009 – 26/3/2015	199,000	-	-	-	19,000	26.52	180,000	29.25
	31/3/2008	379,000	26/3/2009 – 26/3/2015	323,000	-	-	-	93,000	26.52	230,000	28.79
	1/4/2008	261,000	26/3/2009 – 26/3/2015	249,000	-	-	-	45,000	26.52	204,000	30.34
	2/4/2008	296,000	26/3/2009 – 26/3/2015	276,000	-	-	-	40,000	26.52	236,000	30.14
	3/4/2008	171,000	26/3/2009 – 26/3/2015	140,000	-	-	-	40,000	26.52	100,000	29.68
	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	330,000	-	-	5,000	57,000	26.52	268,000	28.91
	8/4/2008	174,000	26/3/2009 – 26/3/2015	110,000	-	-	-	14,000	26.52	96,000	29.67
	9/4/2008	85,000	26/3/2009 – 26/3/2015	85,000	-	-	-	25,000	26.52	60,000	29.30
	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	117,000	-	-	-	23,000	26.52	94,000	30.15
	12/4/2008	48,000	26/3/2009 – 26/3/2015	48,000	-	-	-	-	26.52	48,000	-
	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	124,000	-	-	-	17,000	26.52	107,000	31.15
	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	45,000	-	-	-	-	18.30	45,000	-
	9/12/2008	1,293,000	8/12/2009 – 8/12/2015	1,189,000	-	-	-	907,000	18.30	282,000	29.10
	10/12/2008	2,046,400	8/12/2009 – 8/12/2015	1,767,900	-	-	-	846,500	18.30	921,400	28.34
	11/12/2008	2,394,200	8/12/2009 – 8/12/2015	1,946,700	-	-	15,000	802,700	18.30	1,129,000	28.16
	12/12/2008	1,416,500	8/12/2009 – 8/12/2015	1,098,000	-	-	-	426,500	18.30	671,500	28.47
	13/12/2008	84,500	8/12/2009 – 8/12/2015	78,000	-	-	-	37,500	18.30	40,500	27.38
	14/12/2008	88,200	8/12/2009 – 8/12/2015	52,200	-	-	-	7,200	18.30	45,000	26.95
	15/12/2008	1,084,700	8/12/2009 – 8/12/2015	873,200	-	-	-	318,000	18.30	555,200	28.60
	16/12/2008	581,500	8/12/2009 – 8/12/2015	450,000	-	-	-	88,500	18.30	361,500	27.08
	17/12/2008	513,500	8/12/2009 – 8/12/2015	470,500	-	-	-	122,500	18.30	348,000	28.65
	18/12/2008	611,500	8/12/2009 – 8/12/2015	470,500	-	-	-	237,500	18.30	233,000	28.11
	19/12/2008	198,000	8/12/2009 – 8/12/2015	198,000	-	-	-	110,000	18.30	88,000	29.88
	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	487,000	-	-	33,000	165,500	18.30	288,500	28.44
	23/12/2008	306,000	8/12/2009 – 8/12/2015	218,000	-	-	-	56,000	18.30	162,000	29.19
	24/12/2008	500,500	8/12/2009 – 8/12/2015	367,500	-	-	-	170,500	18.30	197,000	27.99
	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	118,000	-	-	15,000	44,000	18.30	59,000	28.30

董事局報告書

根據帳項附註10B(ii)及50A(ii)所述的2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權(續)

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於2012年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2012年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元)
其他合資格僱員	30/12/2008	19,000	8/12/2009 – 8/12/2015	19,000	-	-	-	-	18.30	19,000	-
	18/6/2009	170,000	12/6/2010 – 12/6/2016	90,000	-	30,000	-	45,000	24.50	45,000	30.50
	6/7/2009	45,000	12/6/2010 – 12/6/2016	45,000	-	15,000	-	-	24.50	45,000	-
	9/7/2009	45,000	12/6/2010 – 12/6/2016	30,000	-	15,000	-	30,000	24.50	-	29.40
	9/12/2009	670,000	8/12/2010 – 8/12/2016	585,000	-	193,000	-	65,000	26.85	520,000	30.21
	10/12/2009	2,381,000	8/12/2010 – 8/12/2016	2,176,000	-	708,000	64,000	415,500	26.85	1,696,500	29.68
	11/12/2009	2,297,000	8/12/2010 – 8/12/2016	2,170,000	-	713,000	19,000	265,000	26.85	1,886,000	29.96
	12/12/2009	610,000	8/12/2010 – 8/12/2016	565,500	-	170,000	69,000	67,500	26.85	429,000	30.36
	13/12/2009	19,000	8/12/2010 – 8/12/2016	12,500	-	6,000	-	-	26.85	12,500	-
	14/12/2009	2,443,000	8/12/2010 – 8/12/2016	2,372,500	-	745,000	98,500	202,500	26.85	2,071,500	29.24
	15/12/2009	2,773,000	8/12/2010 – 8/12/2016	2,441,000	-	799,000	42,500	215,000	26.85	2,183,500	30.23
	16/12/2009	1,550,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,414,000	-	452,000	25,000	219,000	26.85	1,170,000	30.12
	17/12/2009	1,000,000	8/12/2010 – 8/12/2016	975,000	-	316,000	-	82,000	26.85	893,000	30.36
	18/12/2009	389,000	8/12/2010 – 8/12/2016	380,500	-	126,000	20,000	46,500	26.85	314,000	30.21
	19/12/2009	70,000	8/12/2010 – 8/12/2016	70,000	-	23,000	-	-	26.85	70,000	-
	20/12/2009	75,000	8/12/2010 – 8/12/2016	75,000	-	24,000	-	-	26.85	75,000	-
	21/12/2009	520,000	8/12/2010 – 8/12/2016	501,000	-	147,000	40,000	94,000	26.85	367,000	29.71
	22/12/2009	256,000	8/12/2010 – 8/12/2016	215,000	-	76,000	-	43,000	26.85	172,000	30.16
	21/7/2010	270,000	28/6/2011 – 28/6/2017	245,000	-	82,000	110,000	30,000	27.73	105,000	29.05
	16/12/2010	194,000	16/12/2011 – 16/12/2017	194,000	-	65,500	-	-	28.84	194,000	-
	17/12/2010	4,737,000	16/12/2011 – 16/12/2017	4,596,500	-	1,520,500	83,500	124,500	28.84	4,388,500	30.81
	18/12/2010	673,000	16/12/2011 – 16/12/2017	673,000	-	227,500	-	-	28.84	673,000	-
	19/12/2010	174,000	16/12/2011 – 16/12/2017	174,000	-	52,500	12,500	6,500	28.84	155,000	30.95
	20/12/2010	4,789,500	16/12/2011 – 16/12/2017	4,663,000	-	1,547,500	200,500	170,500	28.84	4,292,000	30.43
	21/12/2010	3,020,000	16/12/2011 – 16/12/2017	3,001,000	-	1,000,500	157,500	86,500	28.84	2,757,000	30.22
	22/12/2010	975,000	16/12/2011 – 16/12/2017	956,000	-	322,000	-	21,500	28.84	934,500	30.36
	23/12/2010	189,000	16/12/2011 – 16/12/2017	189,000	-	49,000	45,000	-	28.84	144,000	-
	7/7/2011	215,000	27/6/2012 – 27/6/2018	215,000	-	72,500	-	-	26.96	215,000	-
	30/3/2012	15,363,000	23/3/2013 – 23/3/2019	-	15,363,000	6,000	244,500	-	27.48	15,118,500	-

附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後七年，而自2007年6月7日採納2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)起計七年後，不得再授出任何認股權。
- 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何12個月內，在2007年認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同公司任何其他認股權計劃下授予此等合資格僱員的認股權(包括各認股權計劃下之已行使及未經行使的認股權)獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過2007年認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的0.2%。
- 上述認股權將成為可行使之部份所涉及之股份比例如下：

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

- 張少華先生於2012年7月17日起成為人力資源總監及執行總監會成員。

截至2012年12月31日止年度內，根據2007年認股權計劃，444名僱員獲授16,917,000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。根據這計劃的條

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)	預期無風險息率 (%)	預計年期 (年)	預期波幅	預期每股股息 (港元)	每份認股權之加權平均價值 (港元)
30/3/2012	27.50	0.37	3.5	0.22	0.76	3.08

「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2012年12月31日止年度內，董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股份或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

董事服務合約

擬於應屆股東週年大會候選連任的董事，概無訂立不可由公司或其任何附屬公司於一年內終止而毋須作賠償(法定賠償除外)的服務合約。

董事概無與公司或其任何附屬公司訂立合約時間可能超過三年的服務合約，或為終止該合約而使公司需要給予超過一年通知期，或支付超過一年薪酬的款項或支付相等於超過一年薪酬的其他款項。

主要股東權益

按公司根據證券條例第336條而備存的登記冊所載，於2012年12月31日擁有公司股票面值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	普通股佔已發行股本總額百分比
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,434,552,207	76.55

公司已獲政府知會，於2012年12月31日，公司約0.39%股份乃為外匯基金持有。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。

有關控權股東強制履行承諾的貸款協議

截至2012年12月31日，附有控股權限制的集團借貸合共195.48億港元，到期日介乎2013年至2022年不等；另有已承諾但未動用及無承諾銀行信貸及其他信貸共94.52億港元。限制條件是要求政府作為公司的控權股東，於該借貸及未動用信貸年期內須維持擁有公司附表決權股份面值一半以上的股權，否則集團或會被要求即時償還借貸及取消未動用信貸。

主要供應商及顧客

在截至2012年12月31日止的年度中，按採購值(非資本性)計算，集團從最大五家供應商的採購量是少於30%。

在截至2012年12月31日止的年度中，按集團總營業額計算，集團與最大五家顧客的總交易額約為38%，其中與最大客戶之交易額約為22%。

於2012年12月31日，概無董事局或執行總監會成員或彼等各自的任何聯繫人士或就董事局或執行總監會成員所深知擁有本公司已發行股本超過5%之任何股東，於本集團最大五家顧客中擁有任何實益權益。

持續經營

第155至239頁的帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱公司2013年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並確信公司具備充足資源在可見未來繼續經營。

持續關連交易

在回顧年度內，以下交易和安排涉及持續與政府及/或九鐵公司、機場管理局(「機管局」)、UGL Rail Services Pty Limited(前稱為United Group Rail Services Limited)(「UGL」)、禮頓建築(亞洲)有限公司(「禮頓亞洲」)及John Holland Pty Limited(「JHL」)提供商品或服務。就《上市規則》而言，政府為公司的主要股東。按《上市規則》的定義，九鐵公司和機管局同為公司的聯繫人士。按下文第III段所解釋，UGL及John Holland Melbourne Rail Franchise Pty Ltd.(「John Holland」)是公司一家附屬公司的主要股東，John Holland，JHL及禮頓亞洲均為Leighton Holdings Limited的間接全資附屬公司。在此基礎上，就《上市規則》而言，JHL及禮頓亞洲均是John Holland的聯營公司。因此，就《上市規則》而言，政府、九鐵公司、機管局、UGL、禮頓亞洲及JHL各為「關連人士」，而下文I、II及III段所述各項交易根據《上市規則》規定構成公司的持續關連交易。

I 與合併相關的持續關連交易

下文A至D段所列各項交易均為兩鐵合併的一部分，並於2007年10月9日舉行的股東特別大會上獲得公司獨立股東批准。這些段落應連同下文「兩鐵合併額外資料」所載的段落一併閱讀。

正如公司於2007年9月3日就兩鐵合併發出的通函所披露，聯交所已向公司授予豁免(「與合併相關豁免」)，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章中本應適用於公司、政府及/或九鐵公司之間因兩鐵合併而產生的持續關連交易之規定。

A 合併框架協議

公司、九鐵公司與運輸及房屋局局長及財經事務及庫務局局長(代表政府)於2007年8月9日訂立合併框架協議。

合併框架協議載有關於兩鐵合併的整體架構及若干特定範疇的條文，包括關於下列各項的條文：

- 完善整合的轉車計劃；
- 公司於兩鐵合併後的公司管治；
- 與物業前期工程有關的付款；
- 有關就因鐵路物業發展招標而產生的單位生產量制訂一個逐年延展的計劃的安排；
- 有關評估地價金額的安排；
- 有關公司及九鐵公司僱員的安排，包括防止公司以與整合公司及九鐵公司的營運過程有關的任何原因終止聘用相關前綫員工的條文；
- 實行若干票價下調；
- 有關擬建沙田至中環綫的安排；
- 九鐵公司對其現有融資安排的持續責任；
- 處理九鐵公司的跨境租約；

- 就物業組合支付77.9億港元(見第138至139頁及下文D段所述)；
- 分配對第三方提出的任何兩鐵合併前及兩鐵合併後索償的法律責任；及
- 公司保留其英文名稱，而(根據《兩鐵合併條例》規定)其中文名稱改為「香港鐵路有限公司」。

B 西鐵代理協議

公司、九鐵公司及若干九鐵附屬公司(「西鐵附屬公司」)於2007年8月9日簽訂西鐵代理協議及有關協議。根據西鐵代理協議的條款，公司獲委任：

- 為九鐵公司的代理人及若干授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務；及
- 為各西鐵附屬公司的代理人及該等附屬公司出具的授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務。

公司將會就未批出的西鐵發展用地收取相當於總銷售收益0.75%的代理費用，並將會就已批出的西鐵發展用地收取相當於西鐵附屬公司根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用。公司亦將向西鐵附屬公司收回公司就西鐵發展用地所招致的費用(包括內部成本)加16.5%間接費用連同應計利息。

C 九鐵公司跨境租約協議

美國跨境租約承擔協議

於2007年11月30日，公司及九鐵公司分別與Wilmington Trust Company、Buoyant Asset Limited、BA Leasing & Capital Corporation、Utrecht-America Finance Co.、Cooperatieve Centrale Raiffeisen-Boerenleenbank B.A.、

Advanced Asset Limited、Washoe Asset Management Company、Quality Asset Limited、Kasey Asset Limited、Key Equipment Finance Inc.、Mercantile Leasing Company (No. 132) Limited、Landesbank Sachsen Aktiengesellschaft、Barclays Bank PLC、Bayerische Landesbank Girozentrale、U.S. Bank National Association、Circuit Asset Limited、Citicorp USA Inc.、Shining Asset Limited、Banc of America FSC Holdings Inc.、Fluent Asset Limited、Anzeif Limited、Societe Generale、Australia and New Zealand Banking Group Limited、Statesman Asset Limited、State Street Bank and Trust Company及Bowman Asset Limited，就九鐵公司與若干交易對手原先訂立各項美國跨境租約訂立美國跨境租約承擔協議，由2007年12月3日起生效。根據每項美國跨境租約承擔協議，公司承諾就九鐵公司於各項跨境租約協議下須承擔的義務而與九鐵公司共同及分別承擔履行該等義務。因此，一般而言，公司須向跨境租約對手承擔九鐵公司於跨境租約下的義務，並有權行使九鐵公司在跨境租約下的若干權利。

美國跨境租約分配協議

公司、九鐵公司及九鐵附屬公司(「九鐵附屬公司」)於2007年12月2日訂立美國跨境租約分配協議。根據美國跨境租約分配協議，有關跨境租約的權利、義務及風險責任，將在九鐵公司與公司之間劃定及分配(每方須向指定的跨境租約對手承擔共同及個別責任，如上文「美國跨境租約承擔協議」一段所提述)。根據公司與九鐵公司的美國跨境租約分配協議，公司須履行指定的義務。公司與九鐵公司各自於美國跨境租約分配協議下作出聲明，其中包括由九鐵公司就跨境租約情況作出的各項聲明。公司與九鐵公司同意彌償彼此有關該等跨境租約的損失。

D 物業組合協議

第2A類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾其將會於合併日期起計12個月或政府與公司可能協定的其他期間內，向九鐵公司提出以零地價批出若干物業（「第2A類物業」）所在土地的政府租契（「該政府租契」）。根據香港法例第372章《九廣鐵路公司條例》（《九鐵條例》），第2A類物業現時由九鐵公司持有作歸屬土地。於2007年8月9日，九鐵公司作出承諾其將會於緊隨上文所述獲批政府租契後，訂立一份買賣協議將第2A類物業售予公司（「該買賣協議」）。第2A類物業其後按該買賣協議轉讓予公司（「該轉讓協議」）。根據九鐵公司的承諾及作為獲批政府租契前的臨時安排，九鐵公司與公司於2007年8月9日簽訂下列協議：

- 九鐵公司（作為出租人）須按市場租金就第2A類物業的空置單位與公司（作為承租人）訂立租約（公司擬於其後將空置單位分租予分租戶）的協議；
- 兩項與第2A類物業內的共用地方有關的特許協議，據此，九鐵公司授予公司使用該等共用地方的權利，直至簽訂上述第2A類物業的轉讓協議為止；
- 委任公司出任其執行代理，以強制執行九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2A類物業租賃協議的租務代理協議；及
- 將根據九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2A類物業租賃協議收取的所得款項轉讓予公司。

上述政府租契分別於2009年3月27日及2009年3月31日批予九鐵公司。九鐵公司及公司於2009年3月27日及2009年3月31日分別簽訂上述買賣協議，而對公司之轉讓協議則分別於2009年3月27日及2009年3月31日簽訂。公司與九鐵

公司亦分別於2009年3月27日及2009年3月31日訂立互利及互授權契約，訂下雙方於第2A類物業所在土地上的地役權、權利、享有權、特權及自由權。

第2B類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾其將會於合併日期起計24個月或政府與公司可能協定的其他期間內，向公司提出按協定的條款批出若干物業（「第2B類物業」）的政府租契。根據《九鐵條例》，第2B類物業現時由九鐵公司持有作歸屬土地，作員工宿舍及會所用途。

於2007年8月9日，九鐵公司就臨時安排作出承諾，以確保由合併日期開始，公司須負責九鐵公司根據有關第2B類物業的特許協議項下的義務並強制執行該等協議。公司有權獲得九鐵公司就該等特許協議而言所收取的所得款項。臨時安排計有（其中包括）由合併日期起：

- 受現有特許及《九鐵條例》附件二所限下，九鐵公司（作為特許發出人）向公司（作為特許持有人）授出就第2B類物業的管有權，公司無需支付任何特許使用費或同意租賃金，而公司有權分租特許使用全部或部分第2B類物業（條件為物業須用作員工宿舍及會所）的協議；
- 直至批授第2B類物業的政府租契前，九鐵公司已委任公司出任其執行代理，以強制執行九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2B類物業租賃協議；及
- 九鐵公司根據九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2B類物業租賃協議收取的所得款項轉讓予公司。

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

第3類物業

於2007年8月9日，公司與九鐵公司訂立三份協議（「第3類協議」）及相關授權書。每份第3類協議均與若干物業（每項均為「第3類物業」）有關。九鐵公司之前曾就每項第3類物業訂立一份發展協議。倘若公司根據第3類協議獲授或承擔的權利及義務只與該項第3類物業上的經營權財產有獨有關係，則公司不可行使或履行該等權利及義務。對位於任何第3類物業上的經營權財產構成影響的事宜，將會根據服務經營權協議的條款處理（定義及概要見第151頁）。

根據各份第3類協議的條款，公司獲委任出任九鐵公司的代理人及根據授權書為獲授權人，以行使及履行九鐵公司就第3類物業而言的權利及義務（但不包括出售相關的第3類物業的權利或義務）。

公司須在任何時間遵守就第3類物業而言約束九鐵公司的法定限制及義務，並須支付九鐵公司因公司的行動而產生的所有應付九鐵公司款項及應收九鐵公司款項。

於擔任九鐵公司代理人時，公司須根據審慎的商業原則行事，並以就第3類物業盡量取得最高毛利及經營安全有效率的鐵路。為協助公司履行其代理職能，九鐵公司已向公司授予授權書。公司僅可按授權書根據第3類協議行使其獲賦予的權利及履行所承擔的義務。除作為九鐵公司代理人外，凡屬公司因其代理權範圍限制無法作出有關的任何行動或事宜，公司亦有權就各項第3類物業（包括其有關發展協議）向九鐵公司發出指示。凡法律及有關政府批授許可進行該等指示，九鐵公司必須即時遵行該等指示。

九鐵公司須就第3類物業收取的收入以資產負債表（而非於損益帳）變動方式入帳，但該處理方法必須為法律及會計準則及實務許可。

九鐵公司不得就第3類物業採取任何公司（作為九鐵公司代理人）並無採取，或非根據公司指示或非根據第3類協議的條款以其他方式採取的行動。

作為出任九鐵公司代理的代價，公司將獲支付一筆費用，預期數目將與九鐵公司就有關第3類物業取得的利潤（扣除若干初期及最初付款及顧問貢獻費後，兩者均已經或將會由九鐵公司的有關發展商支付）相近。一般而言，公司的費用將於九鐵公司收訖有關款項後即時分期支付（但或須扣減九鐵公司應付有關第3類物業發展商的指定金額）。

公司同意就各第3類物業對九鐵公司作出若干彌償保證。

公司將為各第3類物業（落成後）的首任管理人，或將確保就有關物業委任管理人。

倘九鐵公司不再擁有有關第3類物業的任何不分割份數（經營權財產除外），及九鐵公司與發展商及擔保人根據關於有關第3類物業的發展協議並無任何進一步權利可行使，亦無責任須履行，公司出任代理人的委任即須終止。

就合併框架協議、西鐵代理協議（及相關授權書）、美國跨境租約承擔協議、美國跨境租約分配協議，及有關第2A類、第2B類及第3類物業的協議（合稱「與合併相關持續關連交易」），根據與合併相關豁免第B(i)(i)段，公司確認公司的獨立非執行董事已審閱各項與合併相關持續關連交易，並確認與合併相關持續關連交易是按下列條件訂立：

- (1) 屬於公司的日常業務；
- (2) 按一般商務條款或不遜於獨立第三者向公司可取得或提供的條款訂立；及
- (3) 根據有關協議所訂定的條款屬公平合理及符合公司股東的整體利益。

董事局報告書

公司已聘請其核數師就各項與合併相關的持續關連交易，根據香港會計師公會發出的香港鑒證工作準則第3000號「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參考《實務說明》第740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」進行審查。根據合併相關豁免第B(l)(ii)段，核數師已向董事局遞交函件，確認：

(a) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與合併相關的持續關連交易並未獲董事局批准；及

(b) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與合併相關的持續關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議下進行。

II 與政府及/或其聯繫人士之非合併相關持續關連交易

正如公司於2005年1月13日的公告中所披露，聯交所已向公司授予豁免（「豁免」），在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章中本應適用於公司與政府之間的關連交易及持續關連交易的規定。

下列披露乃根據豁免第(B)(l)段及《上市規則》第14A.46條作出。

A1 有關沙田至中環綫的設計及地盤勘測的委託協議

公司與運輸及房屋局局長（代表政府）於2008年11月24日就沙田至中環綫的設計及地盤勘測簽訂了委託協議（「第一份沙中綫協議」）。

第一份沙中綫協議載有關於擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據第一份沙中綫協議，政府就公司產生的若干成本（包括公司內部的設計成本以及若干間接成本和前期成本）有責任向公司支付最高合計15億港元；

- 政府承擔第一份沙中綫協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任（受上述有關向公司付款的上限所規範）以及由政府直接支付該等成本的安排；

- 公司進行或促使他人進行有關擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測活動的責任；

- 根據第一份沙中綫協議，公司對政府承擔的責任以6億港元為限，但因公司疏忽而引致的傷亡事故除外；及

- 倘沙田至中環綫的鐵路計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關沙田至中環綫的融資、建造、竣工、測試、啟用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

A2 有關沙田至中環綫預先工程的委託協議

公司與運輸及房屋局局長（代表政府）於2011年5月17日就沙田至中環綫的預先工程簽訂了委託協議（「第二份沙中綫協議」）。

第二份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第二份沙中綫協議所載的某些委託活動及履行其在第二份沙中綫協議之下的其他義務的代價。該項目管理費用的金額將由公司與政府議定。在議定之前，政府將按照第二份沙中綫協議中所約定的臨時基數計算向公司支付有關的項目管理費用；

- 公司與政府可以同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式，應猶如其為第二份沙中綫協議指定進行的活動的組成部份一樣，並且作為公司自行或促使他人執行該等雜項工程(如有)及履行其在第二份沙中綫協議之下有關該等雜項工程(如有)的其他義務的代價。政府須向公司支付經公司與政府議定的款項，作為公司設計及建造該等雜項工程而政府須向公司支付的項目管理費；
- 政府須承擔所有「工程成本」(定義見第二份沙中綫協議)。為此，政府將會就工程成本向公司作出臨時付款，待工程成本最終結算數目確定時，或須對該等臨時付款作出調整；
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署招致的與沙田至中環綫項目相關的費用；
- 根據第二份沙中綫協議，政府須向公司支付的最高總額限於每年約30億港元，且總計不得超過約150億港元；
- 公司須自行或促使他人在擴建後的金鐘站及將會建造的何文田站進行若干備置工程和將位於紅磡的國際郵件中心重置於九龍灣以及進行第二份沙中綫協議所述的其他工程；
- 在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及的责任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下已經及將會向政府收取的費用總額；
- 根據第二份沙中綫協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告，並在有關工程完成後三個月內向政府提供一個有關第二份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告；
- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止，公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該等工程移交前發現的任何尚未完成的工程及修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的十二年內，須負責修復有關合約保修責任屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
 - 就涉及第二份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，該等活動將由一個專業及稱職的項目經理提供具有技術及謹慎的服務；
 - 就涉及第二份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，該等活動將由一個專業及稱職的設計工程師提供具有技術及謹慎的服務；及
 - 就涉及第二份沙中綫協議中有關建造活動而言，該等活動將由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料進行具有技術及謹慎的服務。
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司在可能範圍內盡快獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

A3 有關沙田至中環綫的建造及投入服務的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2012年5月29日就沙田至中環綫的建造及投入服務簽訂委託協議(「第三份沙中綫協議」)。

第三份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第三份沙中綫協議中訂明的若干委託活動及履行其在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議下的其他義務的代價。項目管理費用的款額為78.93億港元，將由政府按季度支付給公司；
- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為第三份沙中綫協議指定進行的活動的組成部份一樣。而作為公司自行或促使他人執行該等雜項工程(如有)及履行其在第三份沙中綫協議下關於該等雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須向公司支付經公司與政府議定的款項，作為項目管理費用應付給公司用以設計及建造該等雜項工程而產生的費用；
- 政府須承擔若干「第三方費用」、任何「新綫聯通工程費用」及任何「直接費用」(各定義均見第三份沙中綫協議)；
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署招致的與沙田至中環綫項目相關的費用；
- 根據第三份沙中綫協議政府須向公司支付的最高總額限於每年30億港元，且總計不得超過150億港元；
- 根據第三份沙中綫協議就政府在第三份沙中綫協議下對若干鐵路工程的貢獻，公司須向政府支付的最高總額限於每年40億港元，且總計不得超過150億港元；
- 在第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及的責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下已經及將會向政府收取的費用總額；
- 根據第三份沙中綫協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告，並在將沙田至中環綫項目移交給政府後三個月內向政府提供一個有關第三份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告；
- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止，公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該等工程移交前發現的任何尚未完成的工程及修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的十二年內，須負責修復有關合約保修責任屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
 - 就涉及第三份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，該等活動將由一個專業及稱職的項目經理提供具有技術及謹慎的服務；
 - 就涉及第三份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，該等活動將由一個專業及稱職的設計工程師提供具有技術及謹慎的服務；及
 - 就涉及第三份沙中綫協議中有關建造活動而言，該等活動將由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料進行具有技術及謹慎的服務。

- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司在可能範圍內盡快獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

B1 有關高鐵香港段(廣深港高速鐵路香港段)的設計及地盤勘測的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2008年11月24日就高鐵香港段的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份高鐵香港段協議」)。

第一份高鐵香港段協議載有關於擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據第一份高鐵香港段協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本、前期成本和招聘員工成本)而有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府須承擔第一份高鐵香港段協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)，以及由政府直接支付該等成本的安排；
- 公司進行或促使他人進行有關擬建的高鐵香港段的設計及地盤勘測活動的責任；
- 根據第一份高鐵香港段協議，公司對政府承擔的責任以7億港元為限，但因公司疏忽而引致的傷亡事故除外；及
- 倘高鐵香港段的計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關高鐵香港段的融資、建造、竣工、測試、啟用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

B2 有關高鐵香港段的建造、測試及投入服務的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2010年1月26日就有關高鐵香港段的建造及投入服務簽訂了協議(「第二份高鐵香港段協議」)。

高鐵香港段的方案於2008年11月28日按照香港法例第519章《鐵路條例》首次刊登憲報，其修訂及更新方案於2009年4月30日刊登憲報。行政長官會同行政會議於2009年10月20日批准經作出被視為必要的輕微修改的方案，而相關的資金支持於2010年1月16日獲得立法會財務委員會通過。

第二份高鐵香港段協議包括以下條文：

- 政府須向公司支付45.9億港元，作為公司自行或促使他人進行在第二份高鐵香港段協議下的若干委託活動及履行在第二份高鐵香港段協議和第一份高鐵香港段協議下的其他義務的代價。政府將按預定時間表每季度預先以現金支付給公司，該金額可按照第二份高鐵香港段協議更改，並受最高付費限額限制(分別為每年20億港元及總付額不超過100億港元(「最高付費限額」))；
- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些已同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為根據第二份高鐵香港段協議所進行指定活動的組成部分一樣。而作為公司自行或促使他人執行雜項工程(如有)及履行其在第二份高鐵香港段協議下關於雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須向公司支付相當於由於雜項工程而產生的第三方費用的有關固定百分比的金額，此金額受最高付費限額限制；
- 根據第二份高鐵香港段協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行委託活動的進度報告，並在將高鐵香港段項目移交給政府或第二份高鐵香港段協議終止(以較先發生者為準)後三個月內向政府提供一個根據第二份高鐵香港段協議進行所需活動的最終報告；

董事局報告書

- 從開始施工日起至向政府(或經政府指定的第三方)移交有關工程之日為止，公司須對在高鐵香港段項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該等工程移交前發現的任何尚未完成的工程及修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的十二年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
 - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關項目管理服務的活動而言，該等活動將由一個專業及稱職的項目經理提供具有技術及謹慎的服務；
 - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關設計服務的活動而言，該等活動將由一個專業及稱職的設計工程師提供具有技術及謹慎的服務；及
 - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關建造活動而言，該等活動將由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料進行具有技術及謹慎的服務。
- 政府須承擔(i)應向第三方支付的任何費用、(ii)根據第二份高鐵香港段協議進行的活動而須向任何政府部門、政策局、機構或團體支付有關的費用；及(iii)因公司及/或第三方承辦商根據第二份高鐵香港段協議進行活動對九鐵公司所造成的損害而須向九鐵公司支付作為賠償的任何費用；及(iv)所有土地徵用、清理及相關費用(包括因任何第三方提出任何賠償申索所致的所有費用)及由地政總署招致的與高鐵香港段項目相關的費用；及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司在可能範圍內盡快獲給予或授予所有與高鐵香港段的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

政府已經同意基於公司將被邀請以特許經營方式營運高鐵香港段，故由公司根據並按照第二份高鐵香港段協議的條款來進行高鐵香港段的建造、測試及投入服務相關工作。

第二份高鐵香港段協議在按照第二份高鐵香港段協議進行的活動完成或按照第二份高鐵香港段協議條款被提早終止之前持續完全有效。公司預期絕大部份按照第二份高鐵香港段協議進行的活動將於2015年中按預計移交已完工的高鐵香港段的時間前完成。然而，某些活動涉及向政府提供特定的行政服務，公司預期會在高鐵香港段項目完成之後的若干年繼續提供這些服務。儘管如此，某些條款在按照第二份高鐵香港段協議進行的活動完成之後仍繼續有效，例如有關保密及爭議解決的條款。

C 延續現有關於香港國際機場旅客捷運系統的保養協議

公司由2002年起與機管局訂有一份關於香港國際機場旅客捷運系統的保養安排的保養協議。這份協議於2002年3月18日訂立，為期三年，於2005年7月6日屆滿。公司其後與機管局達成一份補充協議，並於2005年6月獲董事局批准，將保養協議延長多三年至2008年7月6日，當中包括將服務延伸至翔天廊及海天客運碼頭大樓的旅客捷運系統的選擇權。

於2008年8月21日，公司與機管局訂立新的保養協議，以延續當時屆滿的旅客捷運系統保養協議，由2008年7月6日起為期五年(「新保養協議」)。預計每年根據新保養協議可從機管局獲取的最高金額為3,700萬港元。

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

- 訂明新保養協議的有效期由2008年7月6日至2013年7月5日(包括該日)為期五年的條文；
- 有關公司對系統進行定期維修和全面檢修表現的條文；
- 有關監察系統的任何故障及公司於必要時提供維修服務的條文；
- 有關公司必須令系統運作達到一定水平的條文；及
- 有關公司在若干情況下為系統進行改善工程(作為一項額外服務)的條文。

D 有關西港島綫的財務安排、設計、建造及營運的項目協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2009年7月13日就西港島綫的財務安排、設計、建造及營運簽訂了項目協議(「西港島綫項目協議」)。

西港島綫項目協議包括財務安排條文及公司須自行或促使他人進行設計、建造、竣工、測試及投入服務，以使西港島綫鐵路工程可按照香港鐵路條例、由運輸及房屋局局長(代表政府)與公司於2007年8月9日簽訂的營運協議及西港島綫項目協議投入運作。公司將在專營期內為本身擁有、營運及維修西港島綫。西港島綫項目協議包括以下方面的條文：

- 政府將向公司支付西港島綫122.52億港元的補助金，構成政府對公司實行西港島綫項目的財務資助；
- 在西港島綫按賺取收入基準開始商業營運及為公眾提供定期交通運輸服務後24個月內，公司須向政府付還因高

估西港島綫鐵路工程及重置、補救及改善工程有關的某些資本支出、價格調整費用、土地成本及應急費用而多付的任何金額(連同利息)；

- 公司須承擔與重建計劃、補救工作及改善工程有關的設計、建造及竣工之成本；政府須承擔與主要公共基建工程有關的成本；
- 公司須承擔因實行西港島綫項目而產生的土地徵用、清理及相關的成本，但第三方提出索償所引起那些的成本除外；及地政總署因參與實行西港島綫項目而招致或支付的所有成本、開支及其他款額；及
- 公司須履行環境影響評估報告及政府於2009年1月12日就西港島綫向公司簽發的環境許可證中所指明的措施。

西港島綫的建造工程預定於西港島綫項目協議簽訂日至2014年期間進行。

就第一份、第二份及第三份沙中綫協議、第一份及第二份高鐵香港段協議、新保養協議及西港島綫項目協議(合稱「非合併相關持續關連交易」)，根據豁免第(B)(I)(iii)(a)段，公司確定公司的獨立非執行董事已審閱各項非合併相關持續關連交易，並確認非合併相關持續關連交易是按下列條件訂立：

- (1) 屬於公司的日常業務；
- (2) 按一般商務條款或不遜於獨立第三者向公司可取得或提供的條款訂立；及
- (3) 根據有關協議所訂立的條款屬公平合理及符合公司股東的整體利益。

公司已聘請其核數師就各項非合併相關的持續關連交易，根據香港會計師公會發出的香港鑒證工作準則第3000號「非審

董事局報告書

核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參考《實務說明》第740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」進行審查。根據豁免第B(l)(iii)(b)段，核數師已向董事局遞交函件，確認：

(a) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與非合併相關的持續關連交易並未獲董事局批准；及

(b) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與非合併相關的持續關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議下進行。

III 與非政府及/或其聯繫人士之非合併相關持續關連交易

根據《上市規則》第14A.46條，披露下列內容：

A 有關UGL提供列車維修及其他服務的先前合約及先前補充合約

Metro Trains Melbourne Pty Ltd(「MTM」)是在澳洲成立的合資公司。公司在任何MTM股東大會上持有60%表決權，而UGL和John Holland在任何MTM股東大會上各自持有20%表決權。因此，公司簽訂先前合約(經先前補充合約修訂)(各定義如下)後，UGL被視為MTM(公司的附屬公司)的主要股東，並因而成為了《上市規則》第14A章所指的公司的「關連人士」，故先前合約(經先前補充合約修訂)為《上市規則》第14A.14條所指的「持續關連交易」。

於2002年1月11日，公司與UGL就提供與在若干車廠的列車有關的維修及其他服務簽訂了先前合約；該等服務為期七年，由2002年10月1日或該日期前後起至2009年9月30日止(「先前合約」)。其後，開始提供該等服務的日期提前了三個月。於2009年4月14日，公司與UGL為了把先前合約由2009年8月1日起延長七年及把根據先前合約提供的維修服務轉移至九龍車廠而簽訂了先前補充合約(「先前補充合約」)。

UGL按先前合約(經先前補充合約修訂)向公司在觀塘綫、港島綫、荃灣綫及將軍澳綫使用的15 G/H列車，與在將軍澳車廠及九龍車廠的列車提供維修及其他服務，當中包括以下各項：

- 公司總共向UGL支付了約171,966,450港元(包括就變更及附加工程支付的款項)，作為UGL在2002年8月1日至2009年7月31日期間提供維修服務的代價。按先前補充合約中列明的時間表，公司就延長期限七年須向UGL支付的代價達152,940,000港元，但可予以調整，其中包括列車達到的服務表現水平；
- UGL須就根據先前合約(經先前補充合約修訂)履行其義務所引起或與相關的義務引致公司所承受的若干損失或開支，向公司作出彌償；
- UGL須就其對公司的若干責任購買及維持保險；
- 公司須購買及繼續持有第三者保險，範圍涵蓋UGL和公司對由UGL根據先前合約(經先前補充合約修訂)履行其義務所引起或與相關的義務引致的個人意外死亡或受傷或財產意外損失或損壞的法律責任；及
- 公司須繼續持有「承判商全險」保險，範圍涵蓋在將軍澳車廠及九龍車廠的若干貨物、設備及臨時建築物的損失或損壞。

先前合約的條款是在進行招標程序之後議定的。在該招標程序中，若干承判商獲邀請提交標書，其中包括UGL。UGL是由公司按照公司既有的標書評核程序挑選出來的。

公司經常把若干服務外判予專門從事有關種類的外判工作的第三方，從而提高公司的營運效率，並讓公司能夠把公司的資源集中於核心業務領域。UGL專門為鐵路業提供建造、翻新及維修服務，是這方面的專家。

B 有關延長第一期輕鐵列車中期翻修原合約的補充協議

公司與UGL於2010年2月26日簽訂了就有關延長第一期輕鐵列車中期翻修原合約(定義見下文)的補充協議。

九鐵公司與UGL於2007年11月30日就翻修第一期輕鐵列車簽訂了原合約(「原合約」)；該合約為期45個月，由2007年11月30日起至2011年8月31日止。九鐵公司於2007年12月2日在原合約下的權利和義務依據香港鐵路條例第52(B)條轉歸公司。補充協議把原合約由2011年8月31日起延長16個月至2012年12月31日。公司與UGL於2011年12月21日簽訂了第二份補充協議(「第二份補充協議」)把原合約期限延長至2013年12月31日。原合約(經修訂)的形式與九鐵公司的標準工程合約條件大致相同，其中包括下列條文：

- 公司須總共向UGL支付約48,260,000港元(不包括就變更及附加工程支付的款額)，作為UGL根據原合約進行翻修工程(定義見下文)的代價。補充協議(除了其他規定以外)擴大了原合約的翻修工程範圍，而公司就擴大翻修工程範圍須向UGL支付的代價為83,736,143港元及經調整的額外代價為14,435,327港元以及因第二份補充協議而增加的代價為34,957,178港元(「合約款項」)。根據原合約應支付的總額以及合約款項將按補充協議以漸進式支付已付運的物料及已完成的工程，但可以公司的總機電工程師(「工程師」)對翻修工程範圍作出的變更予以調整。公司根據原合約及補充協議每年須支付的最高總金額為約78,632,000港元；
- 公司有義務購買第三者責任限額不少於3,000萬港元的「承判商全險」及「第三者責任」保險；
- UGL將進行車身結構檢查，以評估第一期輕鐵列車的機械狀況；翻修第一期輕鐵列車的司機控制台、操作員座位及乘客車廂；對第一期輕鐵列車進行制動軟件升級；及對第一期輕鐵列車進行其他雜項維修(統稱為「翻修工程」)；

- UGL須就翻修工程引起或與翻修有關工程招致公司所承受的任何若干損失或開支，向公司作出彌償，但因公司、公司僱員或代理人、工程師或工程師委任的人士的任何疏忽，可因此而按比例減少責任；
- UGL須就公司因UGL的僱員或其他人士在其僱傭關係期間及因其僱傭關係，在工作期間遇到任何意外、受傷或患病而在法律上所承擔一切賠償金及補償金以及與此有關的若干損害賠償、補償、費用或開支，向公司作出彌償；
- UGL須就其若干責任購買及繼續持有限額不少於1億港元的保險；該保險的有效期應由2007年11月30日起至翻修工程完工日止；
- 倘若公司、公司的僱員或代理人、工程師或工程師委任的人士的任何作為或不作為造成或有份造成有關的死亡、疾病、損傷、損失或損害，UGL向公司作出彌償的責任將按比例減少。除了UGL對造成死亡、人身傷害、故意行為不當、欺詐及侵犯第三方知識產權權利的責任外，UGL承擔責任總額不應超過根據原合約應支付的總額的百分之百；及
- 因延誤的原故UGL須向公司支付算定損害賠償的責任總額限於根據原合約應支付的總額的10%。除受制於有關算定損害賠償的規定外，UGL對公司蒙受的任何種類的經濟、財務、間接或相應而產生的損失或損害(包括但不限於利潤的損失、使用上的損失、生產上的損失、任何合約的損失及類似損失)概不承擔責任。

根據原合約，公司已獲得由HSBC Bank Australia Limited發出就UGL在原合約項下的義務提供的銀行擔保。

倘若UGL未能在合約期限內完成翻修工程，工程師可以透過向UGL發出書面通知終止合約。

C 公司與禮頓亞洲簽訂關於南港島綫(東段)某些工程的合約903

如上文所述，MTM是在澳洲成立的合資公司。MTM是公司的非全資附屬公司，UGL和John Holland在任何MTM股東大會上各自持有20%表決權。

因此，John Holland被視為MTM的主要股東。John Holland、JHL及禮頓亞洲均為Leighton Holdings Limited的間接全資附屬公司。在此基礎上，根據《上市規則》，JHL及禮頓亞洲均為John Holland的聯營公司。因此，John Holland、JHL及禮頓亞洲分別為《上市規則》第14A章所指的公司的「關連人士」。合約903(定義見下文)因此為《上市規則》第14A.14條所指的「持續關連交易」。

在2011年5月17日，公司與禮頓亞洲就南港島綫(東段)建造若干涉及香港仔海峽大橋、黃竹坑站及海洋公園站的工程(「合約903工程」)簽訂合約903(「合約903」)。

合約903的形式與公司的標準工程合約條件大致相同，其中載有下列條款：

- 禮頓亞洲在合約903下的主要義務是負責合約903工程的建造；
- 禮頓亞洲須就由合約903工程引起或與合約903工程相關的、公司所承受的任何損失或開支以及關於任何人士死亡或受傷或財產受損的一切損失及申索，並就關於或涉及該等損失、開支及申索的一切申索、法律程序、損害賠償、費用、收費及開支，向公司作出彌償，但因合約903工程永久使用或佔用土地、公司在任何部分土地進行合約903工程的權利、或公司、公司的代理人、受僱人或並非由禮頓亞洲僱用的其他承判商的任何疏忽而相關的補償或損害賠償則除外；
- 禮頓亞洲須就關於或由於受僱於禮頓亞洲或其次承判商或供應商的任何工人或其他人士在受僱於禮頓亞洲工作期間因該工作遇到任何意外、受傷或患病而在法律上應付的一切損害賠償或補償，並就關於該等損害賠償或補償的一切申索、要求、法律程序、費用、收費及開支，向公司作出彌償；
- 禮頓亞洲須就其若干責任購買及繼續持有限額不少於2億港元的保險；該保險的有效期應由2011年4月29日起至2016年6月30日止；
- 禮頓亞洲就其在合約903之下的義務將向公司提交由Chartis Insurance Hong Kong Limited簽發的履約保證書；
- 倘若公司、工程師或受僱於公司與合約903工程有關的任何其他人士、他們各自的代理人、僱員或代表的任何作為或疏忽有份造成有關的死亡、疾病或損害，禮頓亞洲向公司作出彌償的責任將按比例減少。因延誤的原故禮頓亞洲須向公司支付一切損害賠償(算定損害賠償及一般損害賠償)的責任總額不應超過根據合約903計算的目標成本加上費用的10%；
- 根據合約903，公司須向禮頓亞洲支付的款項總額為2,513,394,379港元，該款項包括合約903工程的目标成本及向禮頓亞洲支付的費用。合約903工程的範圍可能不時改變，因此根據合約的條款公司將有義務向禮頓亞洲修訂有關的支付費用；
- 按合約903中列明的時間表，公司須向禮頓亞洲支付合約903工程的目标成本。倘若合約903工程的最後總成本超過或低於工程的目标成本，不足之數或剩餘款項(視乎情況而定)將根據合約903計算而由公司或禮頓亞洲承擔或(視乎情況而定)撥歸公司或禮頓亞洲所有；
- 根據合約903，公司每年須支付的最高總金額為約14億港元。由於公司向禮頓亞洲支付的款項是按合約903中列明的時間表支付，每年須支付的最高總金額是參考公司根據該時間表在任何年份須支付的最高金額而訂定；
- 公司有義務購買第三者責任限額不少於7億港元的「承判商全險」及「第三者責任」保險；及
- 公司可於任何時間透過向禮頓亞洲發出30天的書面通知終止合約903，但這不影響公司就違約提出的任何申索。

D 公司、禮頓亞洲及 JHL 簽訂關於南港島綫(東段)某些工程的合約 904

在 2011 年 5 月 17 日，公司、禮頓亞洲及 JHL(禮頓亞洲及 JHL 為「承判商」)就南港島綫(東段)建造若干涉及利東站及海怡半島站的工程(「合約 904 工程」)簽訂合約 904(「合約 904」)。

如上文所解釋，由於承判商為《上市規則》所指的「關連人士」，合約 904 為《上市規則》第 14A.14 條所指的「持續關連交易」。

合約 904 的形式與公司的標準工程合約條件大致相同，其中載有下列條款：

- 承判商的主要義務是負責合約 904 工程的建造。承判商在合約 904 之下的義務屬於共同及個別的義務；
- 承判商須就由合約 904 工程引起或與合約 904 工程相關的、公司所承受的任何損失或開支以及關於任何人士死亡或受傷或財產受損的一切損失及申索，並就關於或涉及該等損失、開支及申索的一切申索、法律程序、損害賠償、費用、收費及開支，向公司作出彌償，但因合約 904 工程永久使用或佔用土地、公司在任何部分土地進行合約 904 工程的權利、或公司、公司的代理人、受僱人或並非由合約 904 的承判商僱用的其他承判商的任何疏忽而相關的補償或損害賠償則除外；
- 承判商須就關於或由於受僱於承判商或其次承判商或供應商的任何工人或其他人士在受僱於承判商工作期間因該工作遇到任何意外、受傷或患病而在法律上應付的一切損害賠償或補償，並就關於該等損害賠償或補償的一切申索、要求、法律程序、費用、收費及開支，向公司作出彌償；
- 承判商須就其若干責任購買及繼續持有限額不少於 2 億港元的保險；該保險的有效期限應由 2011 年 4 月 29 日起至 2016 年 6 月 30 日止；
- 承判商就其在合約 904 之下的義務將向公司提交由 Chartis Insurance Hong Kong Limited 簽發的履約保證書；

- 倘若公司、工程師或受僱於公司與合約 904 工程有關的任何其他人士、他們各自的代理人、僱員或代表的任何作為或疏忽有份造成有關的死亡、疾病或損害，承判商向公司作出彌償的責任將按比例減少；
- 因延誤的原故承判商須向公司支付一切損害賠償(算定損害賠償及一般損害賠償)的責任總額不應超過在合約之下的合約款額的 10%(合約款額為 1,755,018,490 港元)；
- 根據合約 904，公司須向承判商支付的款項總額為合約款額。工程的範圍可能不時改變，因此，根據合約 904 的條款公司將有義務修訂合約款額；
- 根據合約 904，公司每年須支付的最高總金額為約 14 億港元。由於公司向承判商支付的款項是按合約 904 中列明的時間表支付，每年須支付的最高總金額是參考公司根據該時間表在任何年份須支付的最高金額而訂定；
- 公司有義務購買第三者責任限額不少於 7 億港元的「承判商全險」及「第三者責任」保險。此外，承判商已同意另外增購 4.85 億澳元的「第三者責任」保險；及
- 公司可於任何時間透過向承判商發出 30 天的書面通知終止合約 904，但這不影響公司就違約提出的任何申索。

就先前合約(經先前補充合約修訂)、原合約(經修訂)、903 合約及 904 合約(「與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易」)及根據《上市規則》第 14A.37 段，公司確定公司的獨立非執行董事已審閱與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易，並確認與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易是按下列條件訂立：

董事局報告書

- (1) 屬於公司的日常業務；
- (2) 按一般商務條款或不遜於獨立第三者向公司可取得或提供的條款訂立；及
- (3) 根據有關協議所訂立條款屬公平合理及符合公司股東的整體利益。

公司已聘請其核數師就各項與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易，根據香港會計師公會發出的香港鑒證工作準則第3000號「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參考《實務說明》第740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」進行審查。根據《上市規則》第14A.38條，核數師已向董事局遞交函件，確認：

- (a) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易並未獲董事局批准；
- (b) 就有關集團提供商品或服務的交易，概無發現任何事宜足以導致核數師相信與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易在各重大方面並不符合集團的定價政策；
- (c) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議下進行；及
- (d) 就各項與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易的總金額而言，概無發現任何事宜足以導致核數師相信與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易已超出公司早前於2009年9月1日、2010年2月26日、2011年5月18日及2011年5月18日就各項與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易所作公布中披露的最高年度總額。

兩鐵合併額外資料

兩鐵合併包含多項獨立協議，各項該等協議已在公司於2007年9月3日就兩鐵合併而發出的通函中詳細說明，並已整體獲公司的獨立股東於2007年10月9日舉行的股東特別大會上通過。下文A段所載的資料闡述兩鐵合併採用的付款機制，而下文B至E段概述公司就兩鐵合併而訂立，又沒有於上文「與合併相關持續關連交易」一節內披露的各項協議。

A 與合併相關協議有關的支付

公司於2007年12月2日(即合併日期)就兩鐵合併向九鐵公司作出以下的初步付款：

- 根據服務經營權協議(見下文B段所述)應作出的最初付款42.5億港元，作為取得實施服務經營權(定義見下文B段)的權利的最初費用及收購鐵路資產的代價；及
- 根據合併框架協議(見第136頁至137頁所述)應作出的最初付款77.9億港元，作為簽訂物業組合協議(見下文第138至139頁及E段所述)及根據公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立的買賣協議，將九鐵公司旗下附屬公司(定義見第137頁)所售股份轉讓予公司之代價。

除了上文的初步付款外，公司亦須向九鐵公司支付以下款項：

- 每年定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年定額付款7.5億港元；每年定額付款須在經營權有效期內，於緊接每一個合併日期的周年日期之前的一天，就截至及包括該付款到期日的前12個月期間支付；及

- 每年非定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年非定額付款，付款金額按公司每個財政年度從九鐵公司系統所得收入的金額(按照服務經營權協議釐定)分層計算。公司無須就合併日期後首36個月支付每年非定額付款。

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

B 服務經營權協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立服務經營權協議。

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

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

- 在符合若干條件的前提下，公司承擔與經營權財產及經營權有效期內任何經營權財產所在土地相關或由此產生的所有風險、法律責任及/或費用。

C 買賣協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立買賣協議。

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

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

D 營運協議

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

營運協議是以2000年6月30日所簽訂的上一份營運協議為依據。營運協議與上一份營運協議之間的差異，旨在因應合併後的地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路的性質等事宜作出規定。營運協議載有有關下列各項的條款：

- 根據香港鐵路條例延續公司的專營權；
- 鐵路的设计、建造及維修；
- 乘客服務；
- 批授新項目及新鐵路營運與擁有權架構的框架；
- 適用於公司若干票價的調整機制；及
- 根據香港鐵路條例就專營權暫時終止、屆滿或終止而應付予公司的補償。

董事局報告書

根據營運協議，票價調整機制須定期檢討。於2012年下半年，公司已收到政府發出的開始檢討通知，並將會與政府緊密合作和有建設性地進行檢討工作。此外，營運協議有較多的條款須每五年檢討一次而有關的檢討工作目前正在進行中。公司現正與政府根據營運協議討論的內容進行檢討工作。

E 額外物業組合協議

第1A類物業

九鐵附屬公司持有第1A類物業。根據買賣協議之條款，公司向九鐵公司收購九鐵附屬公司的股份(從而間接收購「第1A類物業」)。

第1B類物業

於2007年8月9日，九鐵公司與公司訂立買賣協議，據此，九鐵公司同意於合併日期將若干物業(「第1B類物業」)轉讓予公司。九鐵公司與公司已於2007年12月2日簽訂有關轉讓協議。

第4類物業

於2007年8月9日，政府承諾將於公司與政府協定的期間內，就若干發展用地(「第4類物業」)向公司提出私人協約方式批地的要約。各私人協約方式批地的條款一般由政府釐定，而地價則按十足市值基準評估，且除新界元朗輕鐵天水圍總站外，不計入鐵路的存在因素。

於2007年8月9日，公司向九鐵公司發出函件確認，倘第4類物業上應有任何鐵路處所，則公司會將該等鐵路處所轉讓予九鐵公司。

國際都會權益從屬參與協議

九鐵公司與公司於2007年8月9日訂立國際都會權益從屬參與協議。九鐵公司須按公司指示行事，及向公司支付任何與其於物業管理公司國際都會物業管理有限公司(「國際都會」)的股權有關的分派或出售所得款項。國際都會的已發行股本為25,500股A股(由九鐵公司持有)及24,500股B股(由長江物業管理有限公司持有)。國際都會從事物業管理業務。

F 合併相關豁免的應用

根據「合併相關豁免」A段，就營運協議及服務經營權協議，聯交所已向公司授予豁免，據此公司可免嚴格遵守《上市規則》第14A章中有關持續關連交易的所有規定。

核數師

即將退任的核數師畢馬威會計師事務所已表示有意繼續留任。股東週年大會上將會提呈一項決議案，重新委任畢馬威會計師事務所出任核數師及授權董事釐定其酬金。

承董事局命

馬琳

董事局秘書

香港，2013年3月11日

帳項及帳項附註目錄

154 獨立核數師報告

帳項

155 綜合損益表

156 綜合全面收益表

157 綜合資產負債表

158 資產負債表

159 綜合權益變動表

160 綜合現金流量表

帳項附註

161 1 合規聲明

161 2 主要會計政策

172 3 與九廣鐵路公司的合併計劃

172 4 香港客運業務收入

173 5 香港車站商務收入

173 6 香港物業租賃及管理業務收入

173 7 中國內地及國際附屬公司收入及支出

174 8 其他業務收入

174 9 經營開支

176 10 董事局成員及執行總監會成員酬金

179 11 物業發展利潤

180 12 折舊及攤銷

180 13 利息及財務開支

181 14 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤

181 15 所得稅

182 16 股東應佔利潤

182 17 股息

182 18 每股盈利

183 19 業務分類資料

186 20 其他全面收益

187 21 投資物業

188 22 其他物業、機器及設備

191 23 服務經營權資產

192 24 物業管理權

193 25 在建鐵路工程

194 26 由九廣鐵路公司或香港特別行政區政府委託的其他在建鐵路工程

195 27 發展中物業

197 28 遞延開支

198 29 無控制權附屬公司權益

200 30 於附屬公司的投資

203 31 聯營公司權益

204 32 證券投資

204 33 待售物業

205 34 財務衍生工具資產及負債

209 35 存料與備料

209 36 應收帳項、按金及預付款項

211 37 應收關連人士款項

211 38 現金、銀行結餘及存款

212 39 貸款及其他債務

215 40 應付帳項及應計費用

216 41 工程合約保證金

216 42 應付關連人士款項

217 43 服務經營權負債

217 44 非控股權益持有者貸款

218 45 遞延收益

218 46 資產負債表所示的所得稅

220 47 股本及資本管理

221 48 其他儲備

222 49 經營活動產生的現金

223 50 以股份為基礎的支出

227 51 退休金計劃

229 52 界定福利退休計劃責任

231 53 共同控制業務權益

232 54 重大關連人士交易

235 55 承擔

237 56 會計估計及判斷

239 57 截至2012年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響

239 58 帳項核准

獨立核數師報告

獨立核數師報告致香港鐵路有限公司股東

(於香港註冊成立的有限公司)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第155至第239頁香港鐵路有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(「貴集團」)的綜合帳項，此綜合帳項包括於2012年12月31日的綜合資產負債表和貴公司的資產負債表，截至該日止年度的綜合收益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及主要會計政策概要及其他附註解釋資料。

董事就綜合帳項須承擔的責任

貴公司董事須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《公司條例》編製綜合帳項，以令綜合帳項作出真實而公平的反映及落實其認為編製綜合帳項所必要的內部控制，以使綜合帳項不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述。

核數師的責任

我們的責任是根據我們的審計對該等綜合帳項作出意見。我們是按照香港《公司條例》第141條的規定，僅向整體股東報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔責任。

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。該等準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行審計，以合理確定綜合帳項是否不存在任何重大錯誤陳述。

審計涉及執程序以獲取有關綜合帳項所載金額及披露資料的審計憑證。所選定的程序取決於核數師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致綜合帳項存有重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，核數師考慮與該公司編製綜合帳項以作出真實而公平的反映相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非為對公司內部控制的有效性發表意見。審計亦包括評價董事所採用會計政策的合適性及所作出的會計估計的合理性，以及評價綜合帳項的整體列報方式。

我們相信，我們所獲得的審計憑證能充足和適當地為我們的審計意見提供基礎。

意見

我們認為，該等綜合帳項已根據《香港財務報告準則》真實而公平地反映貴公司和貴集團於2012年12月31日的事務狀況及貴集團截至該日止年度的利潤和現金流量，並已按照香港《公司條例》妥為編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環
遮打道10號
太子大廈8樓
2013年3月11日

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2012	2011 (重列)
香港客運業務收入	4	14,523	13,509
香港車站商務收入	5	3,680	3,422
香港物業租賃及管理業務收入	6	3,401	3,083
中國內地及國際附屬公司收入	7	12,786	12,411
其他業務收入	8	1,349	998
		35,739	33,423
香港客運業務開支			
– 員工薪酬及有關費用	9A	(3,879)	(3,673)
– 水電費用		(1,200)	(1,110)
– 營運鐵路的地租及差餉		(234)	(199)
– 耗用的存料與備料		(477)	(466)
– 保養及相關工程	9B	(1,112)	(1,048)
– 鐵路配套服務		(210)	(206)
– 一般及行政開支		(479)	(429)
– 其他費用		(238)	(223)
		(7,829)	(7,354)
香港車站商務開支		(397)	(358)
香港物業租賃及管理業務開支		(627)	(587)
中國內地及國際附屬公司開支	7	(12,184)	(11,964)
其他業務開支		(1,296)	(913)
項目研究及業務發展開支	9C	(323)	(123)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	9D, E&F	(22,656)	(21,299)
未計物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		13,083	12,124
物業發展利潤	11	3,238	4,934
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		16,321	17,058
折舊及攤銷	12	(3,208)	(3,206)
每年非定額付款		(883)	(647)
未計利息及財務開支前經營利潤		12,230	13,205
利息及財務開支	13	(879)	(921)
投資物業重估	21	3,757	5,088
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	14	456	297
除稅前利潤		15,564	17,669
所得稅	15A	(1,893)	(1,981)
年內利潤		13,671	15,688
下列人士應佔：			
– 公司股東	16A	13,532	15,556
– 非控股權益		139	132
年內利潤		13,671	15,688
公司股東應佔年內利潤：			
– 來自未計及物業發展利潤前基本業務		7,071	6,243
– 來自物業發展		2,704	4,225
– 來自基本業務	16B	9,775	10,468
– 來自投資物業重估		3,757	5,088
		13,532	15,556
每股盈利：	18		
– 基本		HK\$2.34	HK\$2.69
– 攤薄		HK\$2.34	HK\$2.69

第161至239頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合全面收益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2012	2011 (重列)
年內利潤		13,671	15,688
年內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)：			
折算的匯兌差額：			
– 海外附屬公司及無控制權附屬公司財務報表		72	146
– 非控股權益		3	(1)
	20A	75	145
現金流量對沖：對沖儲備淨變動	20A&B	23	(12)
自用土地及樓宇：固定資產重估儲備淨變動	20A&B	339	471
		437	604
年內全面收益總額		14,108	16,292
下列人士應佔：			
– 公司股東		13,966	16,161
– 非控股權益		142	131
年內全面收益總額		14,108	16,292

第161至239頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合資產負債表

百萬港元	附註	於2012年 12月31日	於2011年 12月31日 (重列)	於2011年 1月1日 (重列)
資產				
固定資產				
- 投資物業	21	55,314	51,453	45,314
- 其他物業、機器及設備	22	76,088	76,687	77,276
- 服務經營權資產	23	24,492	23,928	21,467
		155,894	152,068	144,057
物業管理權	24	31	31	31
在建鐵路工程	25	7,458	3,566	-
發展中物業	27A	10,430	11,964	9,128
遞延開支	28	15	14	1,079
無控制權附屬公司權益	29	433	579	541
聯營公司權益	31	3,825	948	836
遞延稅項資產	46B	21	24	4
證券投資	32	393	2,974	3,912
待售物業	33	3,016	3,757	1,936
財務衍生工具資產	34	256	344	375
存料與備料	35	1,220	1,135	1,061
應收帳項、按金及預付款項	36	4,474	3,964	3,061
給予物業發展商貸款		-	-	1,975
應收關連人士款項	37	785	402	330
現金、銀行結餘及存款	38	18,664	16,100	13,334
		206,915	197,870	181,660
負債				
銀行透支	39A	55	-	16
短期貸款	39A	300	-	300
應付帳項及應計費用	40	15,119	16,402	15,491
本期所得稅	46A	406	597	1,018
工程合約保證金	41	948	643	404
應付關連人士款項	42	1,061	1,481	892
貸款及其他債務	39A	23,222	23,168	20,741
服務經營權負債	43	10,690	10,724	10,749
財務衍生工具負債	34	132	151	148
非控股權益持有者貸款	44	157	154	154
遞延收益	45	488	403	605
遞延稅項負債	46B	9,857	9,498	9,085
		62,435	63,221	59,603
淨資產				
		144,480	134,649	122,057
股本及儲備				
股本、股份溢價及資本儲備	47A	44,281	44,062	43,734
其他儲備	48	99,992	90,401	78,180
公司股東應佔總權益				
		144,273	134,463	121,914
非控股權益				
		207	186	143
總權益				
		144,480	134,649	122,057

於2013年3月11日獲董事局通過及核准發布

錢果豐

韋達誠

梁國權

第161至239頁的附註屬本帳項的一部分。

資產負債表

百萬港元	附註	於2012年 12月31日	於2011年 12月31日 (重列)	於2011年 1月1日 (重列)
資產				
固定資產				
- 投資物業	21	54,087	50,287	44,166
- 其他物業、機器及設備	22	75,484	76,086	76,845
- 服務經營權資產	23	16,547	16,169	15,963
		146,118	142,542	136,974
物業管理權	24	31	31	31
在建鐵路工程	25	7,458	3,566	-
發展中物業	27A	7,928	9,521	9,128
遞延開支	28	15	14	1,079
於附屬公司的投資	30	1,260	1,260	1,256
證券投資	32	-	2,626	3,627
待售物業	33	3,016	3,757	1,936
財務衍生工具資產	34	256	344	375
存料與備料	35	948	932	874
應收帳項、按金及預付款項	36	3,258	2,629	1,779
給予物業發展商貸款		-	-	1,975
應收關連人士款項	37	8,155	5,035	4,365
現金、銀行結餘及存款	38	16,616	13,971	12,273
		195,059	186,228	175,672
負債				
銀行透支	39A	55	-	16
短期貸款	39A	300	-	300
應付帳項及應計費用	40	10,460	11,418	13,308
本期所得稅	46A	352	582	910
工程合約保證金	41	739	423	221
應付關連人士款項	42	18,761	13,244	12,079
貸款及其他債務	39A	1,625	7,502	7,700
服務經營權負債	43	10,520	10,557	10,592
財務衍生工具負債	34	132	151	148
遞延收益	45	60	68	568
遞延稅項負債	46B	9,779	9,422	9,069
		52,783	53,367	54,911
淨資產				
		142,276	132,861	120,761
股本及儲備				
股本、股份溢價及資本儲備	47A	44,281	44,062	43,734
其他儲備	48	97,995	88,799	77,027
總權益				
		142,276	132,861	120,761

於2013年3月11日獲董事局通過及核准發布

錢果豐

韋達誠

梁國權

第161至239頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合權益變動表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	其他儲備						公司股東 應佔 總權益	非控股 權益	總權益
		股本、 股份溢價 及資本儲備	固定資產 重估儲備	對沖 儲備	以股份為 基礎的僱員 資本儲備	匯兌 儲備	保留 溢利			
2012										
於2012年1月1日結餘(如前匯報)		44,062	1,888	(90)	201	340	82,458	128,859	186	129,045
採納HKAS 12修訂的影響	2A(iii)	-	-	-	-	-	5,604	5,604	-	5,604
於2012年1月1日結餘(重列)		44,062	1,888	(90)	201	340	88,062	134,463	186	134,649
截至2012年12月31日止年度的 權益變動：										
- 年內利潤		-	-	-	-	-	13,532	13,532	139	13,671
- 年內其他全面收益	20	-	339	23	-	72	-	434	3	437
- 年內全面收益總額		-	339	23	-	72	13,532	13,966	142	14,108
- 2011年末期股息	17, 48	-	-	-	-	-	(2,951)	(2,951)	-	(2,951)
- 2012年中期股息	17, 48	-	-	-	-	-	(1,447)	(1,447)	-	(1,447)
- 已付非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	(121)	(121)
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	56	-	-	56	-	56
- 行使的僱員認股權	47A, 48	219	-	-	(33)	-	-	186	-	186
- 收回的僱員認股權		-	-	-	(5)	-	5	-	-	-
於2012年12月31日結餘		44,281	2,227	(67)	219	412	97,201	144,273	207	144,480
2011(重列)										
於2011年1月1日結餘(如前匯報)		43,734	1,417	(78)	102	194	71,781	117,150	143	117,293
採納HKAS 12修訂的影響	2A(iii)	-	-	-	-	-	4,764	4,764	-	4,764
於2011年1月1日結餘(重列)		43,734	1,417	(78)	102	194	76,545	121,914	143	122,057
截至2011年12月31日止年度的 權益變動：										
- 年內利潤(重列)		-	-	-	-	-	15,556	15,556	132	15,688
- 年內其他全面收益	20	-	471	(12)	-	146	-	605	(1)	604
- 年內全面收益總額(重列)		-	471	(12)	-	146	15,556	16,161	131	16,292
- 2010年末期股息	17, 48	288	-	-	-	-	(2,598)	(2,310)	-	(2,310)
- 2011年中期股息	17, 48	-	-	-	-	-	(1,446)	(1,446)	-	(1,446)
- 已付非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	(88)	(88)
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	110	-	-	110	-	110
- 行使的僱員認股權	48	40	-	-	(6)	-	-	34	-	34
- 收回的僱員認股權		-	-	-	(5)	-	5	-	-	-
於2011年12月31日結餘(重列)		44,062	1,888	(90)	201	340	88,062	134,463	186	134,649

第161至239頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合現金流量表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2012	2011
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	49	14,701	12,489
收取對深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助		637	638
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(1,699)	(1,949)
– 已付中國內地及海外稅項		(100)	(154)
經營活動所得的現金淨額		13,539	11,024
投資活動現金流量			
資本性開支			
– 購入香港客運及相關營運資產		(2,327)	(2,102)
– 西港島綫項目		(2,897)	(3,111)
– 南港島綫(東段)項目		(2,480)	(1,467)
– 觀塘綫延綫項目		(976)	(450)
– 深圳市軌道交通龍華綫項目		(852)	(1,385)
– 物業發展項目		(1,440)	(1,075)
– 物業改善及裝修工程		(104)	(255)
– 其他資本性工程		(49)	(198)
沙田至中環綫有關的委託工程(支出)/收入淨額		(148)	170
每年定額付款		(750)	(750)
每年非定額付款		(647)	(45)
收取與物業發展有關的款項		5,677	1,593
收取物業發展商償還貸款		–	2,000
於存入或抵押日後超過三個月到期的銀行存款增加		(831)	(3,063)
購入證券投資所需款項		(260)	(160)
出售或贖回證券投資所得款項		2,846	1,094
清理固定資產所得款項		8	5
於聯營公司的投資		(2,734)	–
收取聯營公司償還貸款		24	29
償還聯營公司貸款		–	(29)
無控制權附屬公司及聯營公司股息收入		465	144
投資活動耗用的現金淨額		(7,475)	(9,055)
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		186	34
取用貸款		808	1,392
發行資本市場借貸工具所得款項		5,998	2,198
償還貸款		(6,319)	(1,111)
償還資本市場借貸工具		(102)	(500)
已付利息		(727)	(603)
已收利息		342	194
已付財務開支		(53)	(12)
已付公司股東股息		(4,398)	(3,754)
已付非控股權益持有者股息		(121)	(88)
融資活動耗用的現金淨額		(4,386)	(2,250)
現金及現金等價物增加/(減少)淨額		1,678	(281)
於1月1日的現金及現金等價物		3,427	3,708
於12月31日的現金及現金等價物	38	5,105	3,427

第161至239頁的附註屬本帳項的一部分。

帳項附註

1 合規聲明

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

香港會計師公會已頒布若干於2012年1月1日或之後開始的會計期間生效的新增及經修訂的HKFRS，因首次應用並與集團有關的該等新增或修訂準則而對本帳項反映的本年及過往會計年度構成的會計政策變動於附註2A(iii)披露。

2 主要會計政策

A 帳項編製基準

(i) 除下列資產及負債是如下文所列的會計政策所述以公允價值入帳外，本帳項是以歷史成本作為編製基準：

- 投資物業(附註2F(i))；
- 自用土地及樓宇(附註2F(ii))；
- 除有意持至到期日者以外，被歸類為證券投資的財務工具(附註2M)；及
- 財務衍生工具(附註2T)。

(ii) 按照HKFRS編製帳項需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用和資產與負債及收入與開支的彙報金額。該等估計及相關假設是根據以往經驗和在當時情況下認為合理的多項其他因素作出，其結果構成了管理層就無法從其他途徑實時得知的資產與負債帳面價值所作判斷的基礎。實際結果可能有別於該等估計。

該等估計及相關假設是按持續經營基準檢討。如會計估計需作修訂，而該修訂只會影響作出有關修訂的會計期間，便會在該期間內確認；但如修訂對當期和未來的會計期間均有影響，則會在作出有關修訂的期間及未來期間確認。

管理層採用HKFRS時所作對帳項及估計有重大影響的判斷在附註56論述。

(iii) 香港會計師公會頒布了數項於集團本會計年度首次生效的HKFRS修訂。在這些修訂中，只有HKAS 12「所得稅—遞延稅項：相關資產之回收性」的修訂對集團的帳項產生影響。於採納此修訂時，集團更改了有關HKAS 40「投資物業」中以公允價值模式計量的投資物業所引發的遞延稅項計算的會計政策。

因着這政策更改，集團現於計算位於香港的投資物業所引發的遞延稅項資產和負債時，會假定以出售該投資物業來收回其帳面值。在過去，若該投資物業是按租賃權益合約持有，集團一般會按照藉着使用該資產而收回其價值所適用的稅率來計算遞延稅項。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

A 帳項編製基準(續)

集團已重列於2011年及2012年1月1日的期初結餘，並相應調整截至2011年12月31日止年度的比較數字，以追溯應用此政策修訂。因此，就估值收益及虧損所計提的遞延稅額減少如下：

百萬港元	如前匯報	採納HKAS 12 修訂的影響	重列
截至2011年12月31日止年度綜合損益表			
利得稅	(2,821)	840	(1,981)
年內利潤	14,848	840	15,688
公司股東應佔年內利潤：			
– 來自投資物業重估	4,248	840	5,088
– 總計	14,716	840	15,556
基本每股盈利	HK\$2.55	HK\$0.14	HK\$2.69
攤薄每股盈利	HK\$2.54	HK\$0.15	HK\$2.69
於2011年12月31日綜合資產負債表			
遞延稅項資產	27	(3)	24
遞延稅項負債	15,105	(5,607)	9,498
其他儲備 — 保留溢利	82,458	5,604	88,062
於2011年1月1日綜合資產負債表			
遞延稅項資產	9	(5)	4
遞延稅項負債	13,854	(4,769)	9,085
其他儲備 — 保留溢利	71,781	4,764	76,545

集團並無應用任何於本會計期間尚未生效的其他新訂或修訂的準則或詮釋(附註57)。

B 合併基準

綜合帳項包括公司及其附屬公司(統稱「集團」)及集團於無控制權附屬公司(附註2D)及聯營公司(附註2E)的權益編製截至每年12月31日止的帳項。於年內購入或出售的附屬公司業績分別按收購日起或至出售日止，於綜合損益表內列帳。

C 附屬公司及非控股權益

根據香港《公司條例》，附屬公司乃指集團直接或間接持有其過半數已發行股本，或控制其過半數的表決權，或控制其董事局組成的公司。當公司有權直接或間接支配附屬公司的財務及經營政策，並藉此從其活動中取得利益，則這些附屬公司將被視為受公司控制。

於附屬公司的投資由取得控制權當日起合併入綜合帳項內，直至控制權結束當日止。集團內部往來的結餘和交易，及因集團內部交易而產生的任何未實現利潤，會於編製綜合帳項時全數抵銷。因集團內部交易而產生的未實現虧損，按應用於未實現收益(惟只限於無減值跡象的金額)的同樣方法抵銷。

非控股權益是指並非由公司直接或間接擁有的附屬公司股權益，而且當中集團並沒有就任何額外條文與非控股權益持有者達成協議，致使集團須對這些符合財務負債定義的權益承擔合約責任。非控股權益在綜合資產負債表上的權益內呈報，並與公司股東應佔權益分別呈列。集團業績中的非控股權益於綜合損益表及綜合全面收益表上以分配給非控股權益及公司股東的年內損益及全面收益總額列示。來自非控股權益持有者的貸款及與其相關之其他合約責任會按負債的性質在綜合資產負債表上呈列為財務負債。

於附屬公司的投資是按成本減去任何減值虧損(附註2H(ii))後，在公司資產負債表內入帳。

2 主要會計政策(續)

D 無控制權附屬公司

集團對無控制權附屬公司的董事局並無實際控制權，故該等無控制權附屬公司並無合併至集團帳項。於無控制權附屬公司的投資是按權益法記入公司綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就集團佔其淨資產在收購後的變動作出調整。綜合損益表反映年內集團所佔該等無控制權附屬公司的業績。

集團與無控制權附屬公司之間交易所產生的未實現損益，均按集團於該附屬公司所佔的權益比率抵銷；但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未實現虧損會即時在損益表內確認。

公司資產負債表所示於無控制權附屬公司的投資，是按成本扣除減值虧損(附註2H(ii))後入帳。

E 聯營公司及合營公司

聯營公司是指集團或公司可以對其發揮重大影響力，但不是控制或聯合控制其管理層(包括參與其財務及經營決策)的個體。

合營公司是指集團或公司與另一方人士根據合約安排經營的個體。有關的合約安排確定集團或公司與一名或以上的另一方人士共同控制該個體的經營活動。

於聯營公司或合營公司的投資是按權益法記入綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就集團佔聯營或合營公司淨資產在收購後的變動作出調整。集團所佔聯營或合營公司收購後的業績於綜合損益表內確認，而集團所佔聯營或合營公司收購後的其他全面收益項目於綜合全面收益表內確認。

當集團對聯營公司或合營公司虧損的承擔額等同或超出集團於聯營公司或合營公司的權益時，集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損；但如集團須向聯營或合營公司承擔法律或推定責任，或替其支付款項則除外。因此，集團於聯營或合營公司的權益是根據權益法計帳的投資帳面金額連同集團的長期權益，而集團的長期權益在實質上為集團於聯營公司或合營公司的淨投資的一部分。

集團與聯營公司及合營公司之間交易所產生的未實現損益，均按集團於聯營或合營公司所佔的權益比率抵銷；但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未實現虧損會即時在損益表內確認。

公司資產負債表所示於聯營公司及合營公司的投資，是按成本扣除減值虧損(附註2H(ii))後入帳。

F 固定資產

(i) 投資物業指根據為賺取租金收入及/或資本增值的租賃權益而擁有或持有的土地及/或樓宇。這些包括現正興建或發展以供日後用作投資的物業。

投資物業按每半年經由獨立專業合資格的估價師釐定的公允價值記入資產負債表，其公允價值變動所產生的收益或虧損，會確認在期內的綜合損益表中。

(ii) 位於及在香港特別行政區註冊的租賃土地會視作以融資租賃持有並按成本扣除累計折舊及減值虧損(附註2H(ii))後入帳。若以經營租賃方式持有的自用土地的公允價值無法於租賃開始時與位於其上的樓宇之租賃權益分開計算，該土地及樓宇會被視作根據融資租賃持有，除非該樓宇是明確根據經營租賃持有。就此而言，租賃開始日期指集團首次訂立租約時、或承接先前承租人租約之日、或該等樓宇建造日，以較晚者為準。自用土地及樓宇按重估當日的現有用途為基礎以公允價值減任何隨後的累計折舊在資產負債表中列帳。重估工作每半年由獨立合資格的估價師進行，在重估時產生的公允價值變動，記錄作固定資產重估儲備的變動，惟下列情況例外：

(a) 若與自用土地及樓宇有關的固定資產重估儲備的結餘不足以彌補該項物業的重估虧蝕，所超出的虧蝕數額會記入損益表；及

(b) 若以往曾將重估虧蝕記入損益表，而其後出現重估盈餘時，此盈餘會先撥入損益表(以過往記入損益表的虧蝕數額為限)，然後撥入固定資產重估儲備。

(iii) 土木工程與機器及設備以原值扣除累計折舊及減值虧損(附註2H(ii))列帳。

(iv) 在建資產以原值扣除減值虧損(附註2H(ii))列帳。原值包括直接建造費用，例如物料、員工薪酬與一般費用，以及在建造或安裝與測試期間的資本化利息支出。當資產投入預定用途所需的絕大部分準備工作完成後，上述費用便會停止資本化，並轉列為適當的固定資產類別。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

F 固定資產(續)

(v) 租賃資產

(a) 融資租賃乃承租人承擔所有權的絕大部分風險及回報的資產租賃。如集團是以融資租賃獲得資產的使用權，便會將相當於租賃資產公允價值或最低租金現值(按租賃內含利率計算)兩者中較低的數額記入固定資產，而扣除財務開支後的相應負債，則列為融資租賃債務。折舊及減值虧損分別按照附註2I(iv)及2H(ii)所列的會計政策入帳。租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，致使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

(b) 除上述附註2F(ii)所提及外，經營租賃乃出租人並未轉讓所有權的全部風險及回報的資產租賃。如集團以經營租賃出租資產，則有關的資產會按其性質列入資產負債表，並在適當的情況下，按照集團的折舊政策計提折舊。減值虧損按照資產減值虧損的會計政策(附註2H(ii))入帳。經營租賃所產生的收入則根據附註2Z(ii)所載集團收入確認的政策入帳。

(vi) 如與替換現有固定資產若干部分有關的其後開支能夠令該項資產為集團帶來未來經濟效益及其成本能準確地計算，則有關開支會計入該項資產的帳面價值內，被替換部分的帳面價值會於帳項中取消，所產生的收益或虧損會於損益表中處理。

用於恢復或維持現有固定資產原先評估的表現水平的維修或保養開支，均於產生的期間列作損益表開支。

固定資產或投資物業因報廢或出售所產生的收益或虧損，以出售所得款項淨額與資產的帳面價值之間的差額釐定，並於報廢或出售當日在損益表內確認為收入或支出。任何相關的重估盈餘會由固定資產重估儲備轉入保留溢利，並不會在損益表中重新分類。

(vii) 服務經營權資產

如集團參與服務經營權安排，據此獲得進入、使用及營運若干資產以提供公共服務之權利，所繳付的服務經營權初始款項及直至服務經營權開始前，因購入服務經營權而產生的直接支出會予以資本化為服務經營權資產，並在服務經營權有效期內以直線法攤銷。於服務經營權有效期內支付的每年定額付款，按開始時釐定的新增長期貸款利率作為貼現率計算其現值，並予以資本化為服務經營權資產及於服務經營權有效期內以直線法攤銷，而相應的負債則會確認為服務經營權負債。非固定或於服務經營權開始時未能釐定(而是根據未來收入來釐定)的服務經營權年度付款會於發生期間計入損益表。

如集團在服務經營權安排下建造、使用及營運若干資產以提供公共服務，於損益表中確認的建造收入及成本乃參照於結算日的完成階段計算，而所提供的建造服務以公允價值予以資本化及在資產負債表中列為服務經營權資產，並按資產的使用年限或服務經營權資產預期可供集團使用期間(以較短者為準)以直線法攤銷。

服務經營權下的資產替換及/或提升開支予以資本化，並在資產的使用年限或服務經營權的剩餘有效期內(以較短者為準)以直線法攤銷。

服務經營權資產乃按原值減去累計攤銷及減值虧損(如有)(附註2H(ii))在資產負債表中作為無形資產列帳。

有關服務經營權的收入與支出及資產與負債列於集團及公司的損益表及資產負債表。

G 物業管理權

如集團購入物業管理權，所付金額予以資本化並按原值減去累計攤銷及減值虧損(附註2H(ii))在資產負債表中作為無形資產列帳。物業管理權在管理權的年期內以直線法於損益表中攤銷。

2 主要會計政策(續)

H 資產減值

(i) 應收帳項及其他應收款項減值

集團於每個結算日審閱應收帳項及其他流動與非流動應收款項，以確定是否有客觀因素導致有減值跡象。若存在任何該等跡象，減值虧損會按資產的帳面價值與(若貼現的影響重大)根據財務資產的原有實際利率(即最初確認該等資產時所計算的實際利率)貼現的預期未來現金流量的現值之間的差額計算。

其後若減值虧損的數額減少，有關的減值虧損會透過損益表撥回。

(ii) 其他資產減值

集團在每個結算日參考內部及外間資料，以確定下列資產是否出現減值跡象，或是以往確認的減值虧損不再存在或已經減少：

- 固定資產(包括服務經營權資產但按重估值列帳的資產除外)；
- 物業管理權；
- 在建鐵路工程；
- 發展中物業；
- 遞延開支；
- 持至到期日證券投資；及
- 於附屬公司、無控制權附屬公司、聯營公司及合營公司的投資。

如出現任何減值跡象，便須估計資產的可收回金額。

資產的可收回金額是其公允價值減銷售費用與使用價值兩者中的較高額。在評估使用價值時，預期未來現金流量會按可以反映當時市場對時間價值及資產特定風險的評估的稅前貼現率，計算其現值。如果資產所產生的現金流入基本上不能與其他資產所產生的現金流入獨立列項，則以能產生獨立現金流入的最小資產組別(即現金產生單位)來釐定可收回金額。

當資產或所附屬的現金產生單位的帳面金額高於可收回金額時，其減值虧損於損益表中確認。

如果用作釐定資產可收回金額的估計出現利好的變化，有關的減值虧損便會撥回。

所撥回的減值虧損以假設在以往年度沒有確認減值虧損而應已釐定的資產帳面金額為限。所撥回的減值虧損在確認撥回的年度內計入損益表。

I 折舊及攤銷

(i) 投資物業並不計提折舊。

(ii) 除投資物業、在建資產及在服務經營權的全部或剩餘的有效期內攤銷的服務經營權資產(附註2F(vii))以外的固定資產，是按足以攤銷其原值或估值減其估計剩餘價值(如有)的比率按下列預計可使用年限以直線法計提折舊或攤銷：

土地及樓宇

自用土地及樓宇50年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限
租賃土地尚餘租賃年期

土木工程

挖掘及鑽孔 無限期
隧道內壁鋪砌、地下土木結構、架空結構及海底隧道 100年
車站樓宇結構 100年
車廠結構 80年
車站小商店結構 20 – 30年
纜車站大樓及主題村結構 27 – 30年

帳項附註

2 主要會計政策(續)

I 折舊及攤銷(續)

機器及設備

列車及組成部分	4 – 50年
月台幕門	25 – 35年
路軌	7 – 30年
環境控制系統、升降機與扶手電梯、防火及排水系統	7 – 30年
供電系統	7 – 40年
架空纜索系統及纜車車廂	5 – 27年
自動收費系統、金屬車站小商店及其他機械設備	20 – 25年
列車控制及訊號儀器、站內公布系統、電訊系統及廣告牌	5 – 25年
車站修飾	15 – 30年
固定裝置及配備	4 – 25年
維修設備	4 – 40年
寫字樓傢具及設備	2 – 15年
電腦軟件許可證及應用軟件	2 – 10年
電腦設備	3 – 5年
清潔用具及工具	5年
車輛	4 – 8年

若物業、機器及設備的組成部分具有不同的可使用年限，則各組成部分將獨立計提折舊或攤銷。不同類別固定資產的可使用年限會因應資產的實際狀況、使用經驗及當時的資產重置計劃，於每年進行檢討。

(iii) 在建資產並不計提折舊或攤銷，直至建造完成及資產可作預定用途時為止。

(iv) 以融資租賃持有的資產會按租賃年期或上述所列資產的預計可使用年限兩者中較短期限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計提折舊。假若集團在租賃期滿時會取得該等資產的所有權，則只會按資產的預計可使用年限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計提折舊。

J 建造成本

(i) 集團就建議的鐵路建造工程進行可行性研究所產生的費用(包括顧問費、內部員工薪酬與一般費用)的處理方式如下：

- 如建議的工程仍在初步審議階段，不能肯定會否落實，有關的費用會計入損益表；及
- 如建議的工程處於詳細研究階段，並已按照可行的財務計劃原則上獲董事局成員批准進行，有關的費用會記帳為遞延開支，直至達成項目協議後，即撥入在建鐵路工程。

(ii) 在達成項目協議後，所有有關建造鐵路的費用均列入為在建鐵路工程，直至鐵路啟用後，有關的建造費用即撥入固定資產。

K 物業發展

(i) 集團就物業發展項目進行地盤準備工作所產生的費用、支付的地價及購入物業發展權的代價均列入為發展中物業。

(ii) 向發展商收取的物業發展款項，將用以沖銷該發展項目在發展中物業有關的金額。向發展商收取的款項如超出發展中物業結餘，餘額會撥入遞延收益。在此等情況下，集團就有關該發展項目的進一步開支，均會自遞延收益中扣除。

2 主要會計政策(續)

K 物業發展(續)

(iii) 與物業發展商共同發展物業的利潤，將在下列情況下在損益表內確認：

- 如集團向發展商收取款項，當地基和地盤準備工程完竣並可進行發展上蓋物業，及計入預計集團在該等項目所需承擔的風險和責任(如有)後，該款項所產生的利潤才會獲確認；
- 如集團獲得分攤發展項目的售樓淨盈餘的權利及任何未出售的物業之權益，該收入會於發展物業獲發入伙紙，並且收入及成本的數額能可靠地估計後才會獲確認。任何未出售的物業之權益其後會根據附註2K(iv)所列政策的基礎重新計算；及
- 如集團收取發展項目分攤的資產，利潤會按收取該等物業時其公允價值，並計入集團在該等項目所需承擔的風險和責任後才會獲確認。

於確認利潤時，與該發展項目有關的遞延收益或發展中物業結餘會按情況記入損益表作為收益或支出。

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

(v) 如收取在建物業作為發展項目資產並作為投資用途，該等物業會按公允價值確認為投資物業。其後資產所產生的建造費用及有關裝修費用將予以資本化為投資物業。

L 共同控制業務

根據HKAS 31「於合營業務的權益」，集團與發展商就物業發展項目(並無成立獨立組織)達成的安排，均被視為共同控制業務。按照該等物業發展安排，集團通常自行負責本身的開支，包括內部員工薪酬及準備工程的開支；至於土地補價(或集團未支付之部分)、建造成本、專業費用等一切其他工程開支，一般由發展商承擔。而該等開支會在分攤收益盈餘前，在售樓款項中扣除。集團會就本身所擁有該等業務的權益，將已扣除收取款項後的發展權購入價、準備工程開支(包括應計利息)及支付的地價(包括任何土地補價)列作發展中物業。如來自發展商的款項超出集團有關開支，超出的數額會記入遞延收益。集團就物業發展所作出的員工薪酬、一般費用及顧問費用等開支，亦會予以資本化並確認為發展中物業。集團所享有該等業務賺取的收入，會按照附註2K(iii)所列的基礎，在扣除當時發展中物業的有關結餘後，記入損益表內。

M 證券投資

集團的證券投資(不包括於其附屬公司、無控制權附屬公司、聯營公司及合營公司的投資)的政策如下：

- (i) 持作買賣用途的證券投資最初按公允價值入帳。集團於每個結算日重新計算該等公允價值，並將由此產生的未實現利潤或虧損在損益表確認。
- (ii) 集團有能力及意圖持有至到期日的債務證券及銀行中期票據歸類為持至到期日證券，按攤銷成本扣除減值虧損(附註2H(ii))入帳。
- (iii) 投資於集團承諾購買/出售有關的投資時確認/取消確認。
- (iv) 有關證券投資的利息收入，採用實際利率法確認。
- (v) 出售證券投資所產生的利潤或虧損按估計出售所得款項淨額與投資的帳面價值之間的差額計算，並於產生時計入損益表。

N 存料與備料

用作業務營運的存料與備料分為經常性及資本性。經常性備料以加權平均成本法，按成本列入資產負債表內，並於其耗用期間內確認為開支。在適當時候集團會為陳舊存貨作出撥備。資本性備料則按成本減去累計折舊及減值虧損列為固定資產(附註2H(ii))，其折舊會按計入儲備的資本性備料的相關固定資產所適用的折舊比率計算。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

O 長期合約

合約收入的會計政策載列於附註2Z(iii)。如果能夠可靠地估計固定價格長期合約的結果，合約成本會參照結算日的合約完成程度確認為開支。如果合約總成本可能超過合約總收入，便會即時將預期損失確認為開支。如果不能可靠地估計長期合約的結果，則合約成本在其產生的期間內確認為開支。

於結算日的長期合約以所產生的成本淨額加上已確認溢利，再減去已確認虧損及按進度開列的帳單數額，記入資產負債表，並按適用的情況在資產負債表中以「應收顧客合約工程總額」(作為資產項)或「應付顧客合約工程總額」(作為負債項)列示。顧客尚未償付的進度付款會記入資產負債表的「應收帳項、按金及預付款項」內。在進行相關工程進行前已收取的款項則記入資產負債表的「應付帳項及應計費用」內。

P 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他財務機構的活期存款及短期高流動性的投資(此等投資可隨時換算為已知的現金額及就價值變動方面的風險不大及於購入日起三個月內到期)。就編製綜合現金流量表而言，現金及現金等價物也包括須於接獲通知時償還，並構成集團現金管理一部分的銀行透支。

Q 應收帳項、按金及預付款項

應收帳項、按金及預付款項初值按公允價值確認，隨後採用實際利率法計算攤銷成本並扣除呆壞帳虧損(附註2H(i))列帳；惟在貼現的影響非常微小或由於有關的應收款項為借給關連人士的免息及無固定償還年期的貸款以致無法計算貼現時，應收款項按成本減呆壞帳虧損列帳。

R 附息貸款

附息貸款初值按公允價值扣除交易成本後入帳，隨後未被對沖的附息貸款部分將按攤銷成本法列帳。所得款項(扣除交易成本)與贖回價值之間的任何差額將採用實際利率法於借貸期間在損益表內確認。

初值確認後，被對沖的附息貸款部分之帳面價值會重新計算，並就對沖風險所產生的公允價值變動於損益表內確認，以抵銷相關對沖工具的損益影響。

S 應付帳項及應計費用

若貼現的影響重大，應付帳項及應計費用將按攤銷成本法列帳，否則按成本列帳。

T 財務衍生工具及對沖活動

集團利用財務衍生工具，如利率掉期及貨幣掉期，以管理其利率及外匯風險。根據集團政策，此類工具純粹用作減低或消除集團投資及負債的有關財務風險，而非用作買賣或投機用途。

衍生工具最初按公允價值確認，隨後於各結算日重新計算其公允價值。相關損益的確認方法將視乎衍生工具是否被指定為對沖工具及其對沖項目的性質而定。

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

(i) 公允價值對沖

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

(ii) 現金流量對沖

被指定作為及符合現金流量對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分確認為其他全面收益從而作為獨立股東權益並計入對沖儲備。而非有效部分的公允價值變動則在損益表中確認。

當被對沖項目於損益表中確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的金額會撥入損益表。然而，當有關被對沖項目的交易導致非財務資產或負債的確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的相關損益會撥入非財務資產或負債的最初成本或帳面金額。

當對沖工具過期或被售出、終止或被行使，或集團取消其對沖關係但與被對沖項目有關的交易仍預計會發生時，當時在股東權益中的累計損益仍會保留在股東權益內，直至該項交易發生時才根據上述政策確認。然而，若預期有關被對沖項目的交易不會發生，被計入股東權益的累計損益會即時撥入損益表。

2 主要會計政策(續)

T 財務衍生工具及對沖活動(續)

(iii) 不符合對沖會計方法的衍生工具

任何不符合對沖會計方法的衍生工具的公允價值變動即時於損益表中確認。

U 僱員福利

(i) 薪金、年假、假期旅遊津貼、界定供款退休計劃的供款，包括根據香港《強制性公積金計劃條例》的規定作出的強制性公積金(「強積金」)供款，及其他非貨幣性福利成本在集團僱員提供相關服務的期間內計提。就從事建造項目、資本性項目及物業發展的員工所作出的此等福利供款，則予以資本化作為認可資產成本的一部分。在其他情況下，此等供款在損益表中確認為開支。

(ii) 集團就界定福利退休計劃承擔的責任淨額是按每個計劃獨立計算，計算方法是估計僱員在本年度及過往年度提供服務所賺取未來福利的數額；將預期累積福利數額貼現以釐定現值，及扣除任何計劃資產的公允價值。貼現率是根據優質公司債券於結算日的收益率釐定；所參考公司債券的年期應與集團就界定福利退休計劃承擔年期相若。如此等債券沒有活躍市場，則採用政府債券的市場收益率作為貼現率。計算工作每年由合資格精算師以預計單位給付成本法進行。

如計劃所提供的福利增加，有關僱員過往服務的福利增加部分將按直線法，在直至福利成為既定福利的平均年期內在損益表中確認為開支；或在直至福利成為既定福利的平均年期內按直線法撥作有關建造項目、資本性項目或物業發展的資本化成本。如屬即時實現的既定福利，則會即時以類似方式確認為開支。

在計算集團就計劃承擔的責任時，如任何累計未確認的精算損益超逾界定福利責任的現值與計劃資產的公允價值兩者中較高額的百分之十，超出部分會在參與計劃的僱員的預期平均尚餘工作年期內，在損益表確認；否則不會確認精算損益。

如在計算集團的責任淨額時出現負數，則所確認的資產須以任何累計未確認的精算損失淨額、以往服務成本及日後從計劃所得的任何退款或供款扣減的現值的總淨值為限。

(iii) 以股份為基礎的支出按認股權派發日期的公允價值計算。於派發日期釐定的公允價值會在計及認股權被授出的可能性後，在授出期間按直線法確認為一項員工成本(除非該等支出符合條件確認為資產)，同時股東權益中以股份為基礎的僱員資本儲備將相應增加。認股權的公允價值採用「柏力克-舒爾斯」期權定價模式，並計及派發認股權時所依據的條款及條件計算。模式中所採用的預期年限已根據管理層就不可轉讓性、行使限制及行為因素的影響的最佳估計作出調整。

在授出期間，集團會檢討預計授出的認股權數目。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的損益表中計入/扣除(除非該等支出符合條件確認為資產)，並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整。於授出日，確認為支出的金額會被調整，以反映實際授出的認股權數目(並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整)。股本金額會在以股份為基礎的僱員資本儲備中確認，直至認股權獲行使(屆時轉入股份溢價帳項)或認股權到期(屆時直接計入保留溢利)。

關於以股份為基礎而將以現金支付的支出，相等於已獲提供的服務部分的負債會按每個結算日釐定的股份公允價值確認。

(iv) 合約終止補償只會在集團根據正式、具體，且不大可能撤回的計劃終止僱員合約或根據該計劃自願遣散僱員並作出補償時確認。

V 退休金計劃

集團實施界定供款及界定福利的退休金計劃。

僱主對界定供款的退休金計劃(包括強積金計劃)所作的供款，乃根據附註2U(i)所載政策於帳項內確認。

僱主就界定福利的退休金計劃的僱員所作的已付或應付供款，乃根據退休金計劃規則及《職業退休計劃條例》的條款由獨立精算師每年計算，該筆供款乃用作支付根據附註2U(ii)於損益表內確認的退休金開支。任何有關退休金的盈虧將視情況而定於資產負債表的應計或預付福利開支帳項中處理。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

W 所得稅

- (i) 年內所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。所得稅會於損益表中確認，但與被確認為其他全面收益或股東權益項目有相關的所得稅，則直接確認為其他全面收益或股東權益。
- (ii) 本期稅項是按年內應課稅收入根據已生效或在結算日實際上已生效的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。
- (iii) 遞延稅項資產和負債由可抵扣和應課稅暫時差異產生。暫時差異是指資產和負債在財務報表上的帳面金額與這些資產和負債的計稅基礎的差異。遞延稅項資產也可以由未使用的稅損和稅項撥回產生。

除了某些有限的例外情況外，所有遞延稅項負債和遞延稅項資產(只限於很可能獲得未來應稅溢利並用以抵扣的遞延稅項資產)均予確認。支持確認由可抵扣暫時差異所產生遞延稅項資產的未來應稅溢利，包括因轉回現有的應稅暫時差異而產生的數額；但這些差異必須與同一稅務機關及同一應稅個體有關，並預期在可抵扣暫時差異預計轉回的同一期間或遞延稅項資產所產生稅損可向後期或向前期結轉的期間內轉回。在決定現有的應稅暫時差異是否足以支持確認由未使用稅損及稅項撥回所產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關及同一應稅個體有關，並是否預期在能夠使用稅損或稅項撥回的期間內轉回。

不確認為遞延稅項資產和負債的暫時差異是產生自以下有限的例外情況：不影響會計或應稅溢利的資產或負債的初次確認(如屬業務合併的一部分則除外)，以及投資附屬公司(如屬應稅差異，只限於集團可以控制轉回的時間，而且在可預見的將來不大可能轉回的差異；或如屬可抵扣差異，則只限於很可能在將來轉回的差異)。

當投資物業按照會計政策附註2F(i)以公允價值記帳時，除非該物業會被計提折舊並以耗用其絕大部分的經濟利益而非以出售作為持有該物業的商業模式，遞延稅項的金額會以適用於銷售該資產的稅率按結算日的帳面值計算。在其他情況下，遞延稅項數額是按照資產和負債帳面金額的預期實現或清償方式，根據已生效或在結算日實際上已生效的稅率計量。遞延稅項資產和負債均不貼現計算。

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

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

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

X 財務擔保合約

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

當集團提供有重大影響的財務擔保時，其初值按公允價值(即交易價格，惟公允價值能可靠地估計除外)，並於抵扣任何在提供擔保時已收或應收的款項後，分別計入損益表和應付帳項及應計費用內的遞延收益。

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

2 主要會計政策(續)

Y 撥備及或有負債

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

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

Z 收入確認

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

- (i) 車費在向乘客提供車程服務後確認為收入。
- (ii) 經營租賃出租的投資物業、車站小商店及其他鐵路物業的租金收入按租約條款入帳。批出的租金優惠於損益表內確認為應收租賃淨付款總額的組成部分。或然租金在其賺取的會計期間內確認為收入。
- (iii) 合約收入於顧問、工程或服務合約的結果能夠可靠地估計時確認為收入。合約收入會以完工百分比法確認，並根據有關合約截至結算日已產生的合約成本所佔合約估計總成本的百分比計算。當不能可靠地估計顧問、工程或服務合約的結果，則只會根據已產生的合約成本可能收回的程度來確認收入。
- (iv) 其他鐵路及車站商務業務、物業管理、鐵路專營權及服務經營權收入，在提供服務後確認為收入。

AA 經營租賃開支

根據經營租賃支付的租金在租賃期內以直線法記入損益表，但就在建鐵路工程、發展中物業及建議中的資本性工程所支付的租金，則分別撥入在建鐵路工程、發展中物業及遞延開支內。

BB 利息及財務開支

由資本性工程所需融資直接產生的利息收入及開支，在資產建成或投入使用前予以資本化。用作購置資產的外幣貸款所產生的匯兌差額，亦會予以資本化並作為對資本化利息的調整。其他的利息開支則會記入損益表。

以融資租賃持有的資產，其租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，致使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

CC 外幣折算

年內的外幣交易按交易日的匯率折算為港元入帳。以外幣為單位的貨幣性資產及負債則按結算日的匯率折算為港元。匯兌損益在損益表內確認。

海外企業的業績按年內的平均匯率折算為港元。資產負債表項目則按結算日的收市匯率折算為港元。所產生的匯兌差額確認為其他全面收益及獨立列項於股東權益中的匯兌儲備。

DD 業務分類報告

在帳項中呈報的經營類別及每項類別金額是以定期給與集團最高級行政管理人員用作按各業務及地域來分配資源及評估表現的財務資料來釐定。

在財務匯報中，個別重大的經營類別不會合計匯報，除非這些類別擁有類似的經濟特徵，並且在服務及產品性質、客戶類型、提供服務或分銷產品的方法，以及監管環境的性質方面相類似。倘一些個別並不重大的經營類別符合大部分上述特徵，則可合計匯報。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

EE 關連人士

就本帳項而言，如個人是集團的關鍵管理人員，其個人或其關係密切的家庭成員均被視作與集團相關。如個體與集團為同一集團成員，或是集團的聯營或合營公司，或為集團僱員或作為集團關連人士的任何個體的離職後福利計劃，或集團的關連人士對此個體有控制權或共同控制權或重大影響或是此個體的關鍵管理人員，此個體會被視作與集團有關連。

FF 政府現金資助

政府現金資助是指以資源轉撥形式作出的政府資助，而集團須遵守該資助的附帶條件。當政府現金資助代表對資產成本的彌補，該資助會在計算資產帳面價值時在資產成本中扣除，惟扣除的金額將以結算日已收及應收金額為限。當政府現金資助代表對開支或損失的彌補，該資助會在有關的開支中扣除。倘已收或應收資助金額超出於結算日的資產成本或開支或損失，超出部分會被視為預收款項或遞延收益，用以抵銷未來資產成本或將來的開支或損失。

3 與九廣鐵路公司的合併計劃

於2007年12月2日(「指定日期」)，公司與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)合併業務(「兩鐵合併」)。兩鐵合併的結構及主要條款載於由香港特別行政區政府(「香港政府」)、九鐵公司及公司等訂約方訂立的一系列交易協議內，當中包含服務經營權協議、物業組合協議及合併框架協議。兩鐵合併的主要內容如下：

- 由指定日期起最初50年內(「專營權有效期」)，將公司在《香港鐵路條例》(「港鐵條例」)的現有專營權擴展至覆蓋地鐵公司鐵路以外的鐵路建設、營運及規管，而專營權有效期可根據港鐵條例而延長(附註54C)；
- 訂立服務經營權協議，據此九鐵公司授權公司進入、使用及營運九鐵公司系統，為期50年(「經營權有效期」)。倘若九鐵系統的專營權有效期獲延長，此服務經營權有效期亦將被延長。服務經營權協議亦載明於經營權有效期結束時歸還九鐵公司系統所依據之基礎。根據服務經營權協議的條款，公司將於指定日期向九鐵公司支付整筆過的前期款項，且須於經營權有效期內向九鐵公司作出每年定額付款。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵公司系統所賺取而超出若干額度的收入向九鐵公司繳付以分層方法計算的每年非定額付款；
- 根據服務經營權協議，公司須負責有關九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額」)，公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準；
- 倘經營權有效期獲延長，公司須繼續作出每年定額付款及每年非定額付款。在延長情況下，資本性開支限額亦可能會調整；及
- 訂立物業組合協議及合併框架協議，訂出公司收購若干物業、物業管理權及物業發展權，以及兩鐵合併的框架，包括實施票價調整機制。

4 香港客運業務收入

香港客運業務收入包括：

百萬港元	2012	2011
車費收入：		
– 本地鐵路服務	10,035	9,300
– 過境服務	2,847	2,633
– 機場快綫	795	751
– 輕鐵及巴士	578	547
– 城際客運服務	134	126
	14,389	13,357
其他鐵路相關收入	134	152
	14,523	13,509

本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫。其他鐵路相關收入主要包括城際客運服務的輔助服務收入、違反鐵路附例的額外罰款和八達通增值費用。

5 香港車站商務收入

香港車站商務收入包括：

百萬港元	2012	2011
免稅店及小商店租賃	2,142	1,905
廣告	1,000	893
電訊收入	396	500
其他車站商務收入	142	124
	3,680	3,422

6 香港物業租賃及管理業務收入

香港物業租賃及管理業務收入包括：

百萬港元	2012	2011
物業租賃收入，來自：		
– 圓方	726	634
– 德福廣場	724	672
– 青衣城	427	389
– 綠楊坊	171	161
– 連城廣場	139	120
– 杏花新城	129	124
– 國際金融中心	418	410
– 其他物業	464	383
	3,198	2,893
物業管理收入	203	190
	3,401	3,083

7 中國內地及國際附屬公司收入及支出

有關中國內地及國際附屬公司的收入及支出包括：

百萬港元	香港以外鐵路附屬公司				中國內地物業租賃及管理業務	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		
2012						
收入						
– 鐵路營運	3,106	6,707	410	10,223	–	10,223
– 項目	–	2,422	5	2,427	–	2,427
– 物業租賃及管理	–	–	–	–	136	136
	3,106	9,129	415	12,650	136	12,786
支出						
– 鐵路營運	3,050	6,383	350	9,783	–	9,783
– 項目	–	2,279	4	2,283	–	2,283
– 物業租賃及管理	–	–	–	–	118	118
	3,050	8,662	354	12,066	118	12,184

帳項附註

7 中國內地及國際附屬公司收入及支出(續)

百萬港元	香港以外鐵路附屬公司				中國內地 物業租賃及 管理業務	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		
2011						
收入						
- 鐵路營運	3,166	6,177	185	9,528	-	9,528
- 項目	-	2,748	3	2,751	-	2,751
- 物業租賃及管理	-	-	-	-	132	132
	3,166	8,925	188	12,279	132	12,411
支出						
- 鐵路營運	3,111	5,967	254	9,332	-	9,332
- 項目	-	2,558	2	2,560	-	2,560
- 已耗用的政府資助	-	-	(62)	(62)	-	(62)
- 物業租賃及管理	-	-	-	-	134	134
	3,111	8,525	194	11,830	134	11,964

8 其他業務收入

其他業務的收入來自以下業務：

百萬港元	2012	2011
「昂坪360」業務	249	270
顧問業務	102	105
九鐵公司及香港政府的項目管理	969	588
其他業務	29	35
	1,349	998

9 經營開支

A 員工薪酬總額包括：

百萬港元	2012	2011
在下列損益表項目列支數額：		
- 香港客運業務的員工薪酬及有關費用	3,879	3,673
- 香港客運業務的保養及相關工程	76	70
- 香港客運業務的其他項目開支	63	50
- 香港車站商務開支	59	53
- 香港物業租賃及管理業務開支	80	73
- 中國內地及國際附屬公司經營開支	5,200	4,852
- 其他業務開支	1,048	690
- 項目研究及業務發展開支	155	96
在下列項目資本化數額：		
- 在建鐵路工程(未抵扣政府現金資助前)	534	452
- 發展中物業	91	93
- 在建資產及其他項目	263	242
- 服務經營權資產	183	284
可收回數額	483	591
員工薪酬總額	12,114	11,219

可收回數額與物業管理、委託工程及其他協議有關。

9 經營開支(續)

A 員工薪酬總額包括：(續)

下列開支包括在員工薪酬總額內：

百萬港元	2012	2011
以股份為基礎的支出	59	113
界定供款計劃及強制性公積金供款	486	409
界定福利退休計劃確認的開支	196	144
	741	666

B 香港客運業務的保養及相關工程費用主要與外判的維修及經常性工程有關。其他例行的維修保養工作由公司內部負責，有關的費用會計入員工薪酬和相關費用，以及耗用的存料與備料內。

C 項目研究及業務發展開支包括：

百萬港元	2012	2011
業務發展開支	309	114
其他項目研究開支	14	9
	323	123

業務發展開支主要為對中國內地、歐洲及澳洲新業務機會進行研究的支出。

D 在綜合損益表內列支的核數師酬金包括：

百萬港元	2012	2011
核數服務	12	10
稅務服務	1	1
其他與核數有關的服務	4	3
	17	14

E 下列支出/(收入)包括在經營開支內：

百萬港元	2012	2011
出售固定資產虧損	29	32
財務衍生工具 — 由對沖儲備撥入(附註20B)	3	(5)
重估證券投資的未實現(收益)/虧損	(6)	4

F 在綜合損益表內列支的經營租賃費用包括：

百萬港元	2012	2011
購物中心、寫字樓、員工宿舍及巴士車廠	84	78
於鐵路附屬公司的列車、車站、寫字樓、車廠、車廠設備及其他少數資產	1,002	1,066
資本化數額	(2)	(4)
	1,084	1,140

帳項附註

10 董事局成員及執行總監會成員酬金

A 董事局成員及執行總監會成員酬金

(i) 公司董事局成員及執行總監會成員酬金如下：

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
2012					
董事局成員					
- 錢果豐	1.2	-	-	-	1.2
- 鄭海泉	0.3	-	-	-	0.3
- 方敏生	0.3	-	-	-	0.3
- 何承天	0.4	-	-	-	0.4
- 文禮信	0.3	-	-	-	0.3
- 吳亮星	0.3	-	-	-	0.3
- 石禮謙	0.3	-	-	-	0.3
- 施文信	0.4	-	-	-	0.4
- 陳家強	0.3	-	-	-	0.3
- 張炳良(自2012年7月1日起)	0.1	-	-	-	0.1
- 楊何蓓茵(自2012年10月8日起)	0.1	-	-	-	0.1
- 鄭汝樺(至2012年6月30日)	0.1	-	-	-	0.1
- 何淑兒(自2012年7月16日至2012年10月7日)	0.1	-	-	-	0.1
- 葉麗清(自2012年5月28日至2012年7月15日)***	-	-	-	-	-
- 黎以德(至2012年5月27日)	0.2	-	-	-	0.2
執行總監會成員					
- 韋達誠(於2012年1月1日委任)	-	7.6	-*	4.5	12.1
- 梁國權	-	5.7	0.9	2.5	9.1
- 陳富強(於2012年7月16日退任)	-	3.7	0.2	1.4	5.3
- 張少華(於2012年7月17日委任)**	-	1.7	0.2	0.8	2.7
- 周大滄	-	4.7	-*	2.1	6.8
- 金澤培	-	4.0	0.6	1.7	6.3
- 馬琳	-	3.3	0.5	1.3	5.1
- 鄧智輝	-	3.5	0.6	1.4	5.5
- 楊美珍	-	3.4	0.5	1.5	5.4
	4.4	37.6	3.5	17.2	62.7

* 截至2012年12月31日止年度內，公司為港鐵強積金計劃成員韋達誠及周大滄所支付的總供款各為13,750港元。

** 張少華於2012年7月17日起獲委任為執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他於委任日至2012年12月31日的酬金。

*** 葉麗清於2012年5月28日至2012年7月15日期間獲委任為署理運輸署署長並因此任命而於期內獲委任為公司非執行董事。她於委任期內的袍金為40,323港元。

10 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
2011					
董事局成員					
- 錢果豐	1.2	-	-	-	1.2
- 鄭海泉	0.3	-	-	-	0.3
- 方敏生	0.3	-	-	-	0.3
- 何承天	0.4	-	-	-	0.4
- 文禮信	0.3	-	-	-	0.3
- 吳亮星	0.3	-	-	-	0.3
- 石禮謙	0.3	-	-	-	0.3
- 施文信	0.4	-	-	-	0.4
- 陳家強	0.3	-	-	-	0.3
- 鄭汝樺	0.3	-	-	-	0.3
- 黎以德	0.3	-	-	-	0.3
執行總監會成員					
- 周松崗(於2011年12月31日退任)	-	7.8	-*	7.0	14.8
- 梁國權	-	5.1	0.8	2.1	8.0
- 陳富強	-	4.6	0.2	1.9	6.7
- 周大滄	-	4.3	-*	1.8	6.1
- 何恆光(於2011年9月30日退任)	-	4.5	0.2	1.5	6.2
- 金澤培(於2011年1月1日委任)	-	3.7	0.6	1.5	5.8
- 馬琳(於2011年9月1日委任)**	-	1.1	0.2	0.3	1.6
- 鄧智輝(於2011年10月1日委任)**	-	0.8	0.2	0.3	1.3
- 杜禮(於2011年8月31日退任)	-	3.9	0.1	1.5	5.5
- 楊美珍(於2011年9月1日委任)**	-	1.1	0.2	0.3	1.6
	4.4	36.9	2.5	18.2	62.0

* 截至2011年12月31日止年度內，公司為港鐵強積金計劃成員周松崗及周大滄所支付的總供款各為12,000港元。

** 馬琳及楊美珍於2011年9月1日起獲委任為執行總監會成員，而鄧智輝於2011年10月1日起獲委任為執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他們於委任日至2011年12月31日的酬金。

韋達誠由2012年1月1日起接替於2011年12月31日退休的周松崗為執行總監會成員。在2011年11月1日至2011年12月31日期間，韋達誠獲委任為候任行政總裁，以作為一項過渡安排。韋達誠於截至2011年12月31日止年度內的酬金為210萬港元。

陳富強、何恆光及杜禮分別於2012年7月、2011年9月及2011年8月退休。陳富強、何恆光及杜禮於退休時收到由港鐵退休金計劃所悉數支付的退休福利金分別為2,880萬港元、2,430萬港元及2,430萬港元。

於2012年1月4日，周松崗獲支付相等於在其兩年合約於2011年12月31日屆滿時獲授的222,161股股份權益等值的現金560萬港元(附註50B(ii))。

周松崗於2011年12月31日退休，就其在2011年7月1日至2011年12月31的服務及表現，他於2012年7月獲發一項按比例的酌情特別獎金451,140港元。何恆光於2011年9月30日退休，就其在2011年7月1日至2011年9月30的服務及表現，他於2012年7月獲發一項按比例的酌情特別獎金109,850港元。杜禮於2011年8月31日退休，就其在2011年7月1日至2011年8月31的服務及表現，他於2012年7月獲發一項按比例的酌情特別獎金74,240港元。

上述酬金不包括授予執行總監會成員的認股權於授出日期(即執行總監會成員接受該等認股權的日期)估計的公允價值。

10 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

根據公司2007年認股權計劃，所有執行總監會成員均獲授認股權，而該等認股權已於2007年12月10日、2008年12月8日、2009年6月12日、2009年12月8日、2010年6月28日、2010年12月16日及2012年3月23日授予。各成員的權益如下：

- 韋達誠於2012年3月30日獲授可認購391,500股股份的認股權，而截至2012年12月31日止年度，有關認股權的公允價值60萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；
- 梁國權於2007年12月12日、2008年12月9日、2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購170,000股股份的認股權及於2012年3月30日獲授可認購201,000股股份的認股權，其中113,000份認股權已於2012年確認歸屬(2011年：170,000)，而截至2012年12月31日止年度，有關認股權的公允價值70萬港元(2011年：120萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 陳富強於2007年12月13日、2008年12月9日、2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，及於2012年3月30日獲授143,500股股份的認股權，其中113,000份認股權已於2012年確認歸屬(2011年：170,000)，而截至2012年12月31日止年度，有關認股權的公允價值60萬港元(2011年：120萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 張少華於2007年12月12日、2008年12月10日及2009年12月11日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年7月21日獲授35,000股股份的認股權，於2010年12月20日獲授65,000股股份的認股權及於2012年3月30日獲授122,000股股份的認股權，其中55,000份認股權已於2012年確認歸屬(2011年：77,000)，而截至2012年12月31日止年度，有關認股權的公允價值30萬港元(2011年：60萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 周大滄於2009年6月18日獲授可認購85,000股股份的認股權，於2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，及於2012年3月30日獲授184,500股股份的認股權，其中141,000份認股權於2012年確認歸屬(2011年：142,500)，而截至2012年12月31日止年度，有關認股權的公允價值60萬港元(2011年：130萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 金澤培於2007年12月13日獲授可認購75,000股股份的認股權，於2008年12月8日及2009年12月14日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年7月21日獲授可認購50,000股股份的認股權，於2010年12月17日獲授可認購170,000股股份的認股權及於2012年3月30日獲授可認購172,000股股份的認股權，其中95,000份認股權於2012年確認歸屬(2011年：117,000)，而截至2012年12月31日止年度，有關認股權的公允價值60萬港元(2011年：100萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 馬琳於2007年12月12日獲授可認購55,000股股份的認股權，於2008年12月11日獲授可認購70,000股股份的認股權，於2009年12月10日獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年12月17日獲授可認購90,000股股份的認股權及於2012年3月30日獲授可認購158,500股股份的認股權，其中51,000份認股權於2012年確認歸屬(2011年：75,000)，而截至2012年12月31日止年度，有關認股權的公允價值40萬港元(2011年：60萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 鄧智輝於2007年12月13日、2008年12月12日、2009年12月15日及2010年12月17日分別獲授可認購65,000股股份的認股權及於2012年3月30日獲授可認購163,500股股份的認股權，其中43,000份認股權已於2012年確認歸屬(2011年：65,000)，而截至2012年12月31日止年度，有關認股權的公允價值40萬港元(2011年：50萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 楊美珍於2007年12月12日獲授可認購75,000股股份的認股權及於2008年12月10日、2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購65,000股股份的認股權及於2012年3月30日獲授可認購161,000股股份的認股權，其中43,000份認股權於2012年確認歸屬(2011年：65,000)，而截至2012年12月31日止年度，有關認股權的公允價值40萬港元(2011年：50萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 周松崗於2007年12月13日獲授可認購720,000股股份的認股權及分別於2008年12月9日、2009年12月9日及2010年12月17日獲授可認購470,000股股份的認股權，其中470,000份認股權已於2011年確認歸屬，而截至2011年12月31日止年度，有關認股權的公允價值340萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；
- 何恆光於2007年12月12日、2008年12月11日及2009年12月14日分別獲授可認購170,000股股份的認股權及2010年12月17日獲授127,500股股份的認股權，其中155,500份認股權已於2011年確認歸屬，而截至2011年12月31日止年度，有關認股權的公允價值110萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；及
- 杜禮於2007年12月12日、2008年12月9日及2009年12月10日分別獲授可認購170,000股股份的認股權及2010年12月17日獲授127,500股股份的認股權，其中155,500份認股權已於2011年確認歸屬，而截至2011年12月31日止年度，有關認股權的公允價值110萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。

各董事局及執行總監會成員於公司股份的權益詳情，在董事局報告書中及附註50披露。

(ii) 於2012年1月1日，韋達誠獲授300,000股屬於證券及期貨條例第XV部所涵蓋的公司股份衍生權益。該衍生權益代表韋達誠隨著其首次任期預計於2014年6月30日屆滿時將可獲支付300,000股股份的等值現金(受制於其聘用合約的若干條件下，其中35%將於2013年10月31日被視為已獲取)。

(iii) 根據香港《公司條例》第161條披露董事局成員及執行總監會成員在年內的酬金總額為6,730萬港元(2011年：7,950萬港元)。

10 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

(iv) 公司非執行董事並無特定任期，但須按公司的組織章程細則第87及88條，在公司的股東週年大會輪流退任及重選(根據香港法例第556章香港鐵路條例第8條獲委任者除外)。自1998年開始成為董事局成員之一及自2003年開始成為公司非執行主席的錢果豐博士，於2012年10月29日獲香港政府繼續委任為公司的非執行主席，任期至2015年12月31日。

五位最高酬金人士全部為執行總監會成員，其酬金已於上表披露。

B 認股權

執行總監會每名成員於2012年12月31日的已行使及尚未行使認股權詳情，載列於董事局報告書中。授予執行總監會成員認股權的詳情如下：

(i) 新入職僱員認股權計劃

根據附註50A(i)所述的新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)，執行總監會成員梁國權於2003年8月獲授可認購1,066,000股股份的認股權，而執行總監會成員鄧智輝於2006年5月獲授可認購213,000股股份的認股權。

根據新認股權計劃的歸屬條款，梁國權必須在下列時間繼續實益擁有股份：(i)於2004年8月4日及以後任何時間，須擁有最少23,000股股份；及(ii)於2005年8月4日及以後任何時間，須擁有最少46,000股股份，直至及包括已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。由梁國權擁有合共417,500份未經行使的認股權已於2011年12月31日止年度被悉數行使。

(ii) 2007年認股權計劃

根據附註50A(ii)所述的2007年認股權計劃，所有執行總監會成員由2007年至2010年期間每年及在2012年獲授認股權。韋達誠在2012年3月獲授可認購391,500股股份的認股權。梁國權於2007年至2010年期間每年12月獲授可認購170,000股股份的認股權及於2012年3月獲授可認購201,000股股份的認股權。陳富強於2007年至2010年期間每年12月獲授可認購170,000股股份的認股權及於2012年3月獲授可認購143,500股股份的認股權。張少華於2007年至2009年期間每年12月獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年7月獲授可認購35,000股股份的認股權，於2010年12月獲授可認購65,000股股份的認股權及於2012年3月獲授可認購122,000股股份的認股權。周大滄於2009年6月獲授可認購85,000股股份的認股權，於2009年及2010年期間每年12月獲授可認購170,000股股份的認股權及於2012年3月獲授可認購184,500股股份的認股權。金澤培於2007年12月獲授可認購75,000股股份的認股權，於2008年及2009年期間每年12月獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年7月獲授可認購50,000股股份的認股權，於2010年12月獲授可認購170,000股股份的認股權及於2012年3月獲授可認購172,000股股份的認股權。馬琳於2007年、2008年、2009年及2010年12月分別獲授可認購55,000股、70,000股、65,000股及90,000股股份的認股權及於2012年3月獲授可認購158,500股股份的認股權。鄧智輝於2007年至2010年期間每年12月獲授可認購65,000股股份的認股權及於2012年3月獲授可認購163,500股股份的認股權。楊美珍於2007年12月獲授可認購75,000股股份的認股權，於2008年至2010年期間每年12月獲授可認購65,000股股份的認股權及於2012年3月獲授可認購161,000股股份的認股權。周松崗於2007年12月獲授可認購720,000股股份的認股權及於2008年至2010年期間每年12月獲授可認購470,000股股份的認股權。何恆光及杜禮分別於2007年至2009年期間每年12月各獲授可認購170,000股股份的認股權及在2010年12月各獲授可認購127,500股股份的認股權。

根據由2007年至2010年及於2012年期間每年各授出的認股權之歸屬條款，授出的認股權將由認股權的授予日期(附註10A(i))起計三年內，平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。

11 物業發展利潤

物業發展利潤包括：

百萬港元	2012	2011
分佔發展所得的盈餘數額	3,186	3,889
由收到來自發展商款項的遞延收益撥入(附註45)	-	468
收到物業作投資用途所得的收入	-	572
西鐵物業發展的代理費收入(附註27D)	49	-
其他收入扣除其他一般費用的淨額	3	5
	3,238	4,934

帳項附註

12 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2012	2011
折舊計提自以下有關的資產：		
– 香港客運業務	2,458	2,517
– 香港車站商務	118	121
– 香港物業租賃及管理業務	8	6
– 中國內地及國際附屬公司	67	51
– 其他業務	60	62
	2,711	2,757
攤銷計提自以下有關的服務經營權資產：		
– 九鐵公司的兩鐵合併	482	434
– 中國內地及國際附屬公司	316	169
	798	603
– 已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(301)	(154)
	497	449
	3,208	3,206

13 利息及財務開支

百萬港元	2012	2011
關於下列各項的利息開支：		
– 需在5年內全部償還的銀行貸款、透支及資本市場貸款	367	315
– 不需在5年內全部償還的銀行貸款及資本市場貸款	330	268
– 服務經營權負債	721	723
– 其他債務(附註22E)	16	16
財務開支	61	18
匯兌虧損	26	32
	1,521	1,372
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(254)	(133)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	(7)	(15)
– 現金流量對沖	64	63
	57	48
資本化利息開支	(164)	(176)
	1,160	1,111
關於下列各項的利息收入：		
– 銀行及其他財務機構存款	(322)	(199)
– 銀行中期票據投資	(20)	(45)
– 貸予聯營公司的款項	–	(1)
	(342)	(245)
資本化利息收入	61	80
	879	946
給予物業發展商貸款的利息	–	(25)
	879	921

13 利息及財務開支(續)

截至2012年12月31日止年度內，資本化利息開支按每月預定借貸成本及/或按集團中有關公司的淨借貸成本，以每年0.9%至2.5%不等(2011年：每年0.8%至5.8%)計算，而資本化利息收入則按每月平均存款及銀行中期票據投資利息回報，以每年1.4%至1.8%不等(2011年：每年1.1%至1.6%)計算。

截至2012年12月31日止年度內，有關深圳市軌道交通龍華綫的利息及財務開支扣除資本化利息後為2.54億港元(2011年：1.33億港元)，已被從深圳市人民政府收取的現金資助所抵銷。

同年，被對沖的財務資產及負債的公允價值變動所帶來的收益為1.14億港元(2011年：2,400萬港元)，來自對沖工具(包括利息掉期及貨幣掉期)的公允價值虧損1.07億港元(2011年：900萬港元)，因而淨收益為700萬港元(2011年：1,500萬港元)。

14 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤

應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤包括：

百萬港元	2012	2011
應佔無控制權附屬公司除稅前利潤(附註29)	241	208
應佔聯營公司除稅前利潤或虧損(附註31)	233	152
	474	360
應佔無控制權附屬公司稅項支出(附註29)	(30)	(26)
應佔聯營公司稅項計入/(支出)(附註31)	12	(37)
	456	297

15 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	2012	2011 (重列)
本期稅項		
– 年內香港利得稅項，按稅率16.5%(2011年：16.5%)撥備	1,469	1,619
– 年內中國內地及海外稅項	135	56
	1,604	1,675
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	4	(9)
– 超過相關折舊的折舊免稅額	350	316
– 撥備及其他	(65)	(1)
	289	306
	1,893	1,981

於2012年12月31日止年度香港利得稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除累計稅務虧損後，按稅率16.5%(2011年：16.5%)計算。中國內地及海外附屬公司的稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率16.5%(2011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。

帳項附註

15 所得稅(續)

B 按適用稅率計算的會計溢利與稅務開支的對帳：

	2012		2011(重列)	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前利潤	15,564		17,669	
按照在相關國家獲得除稅前溢利並以適用稅率計算的名義稅項	2,644	17.0	2,957	16.7
不可扣減支出的稅務影響	131	0.8	106	0.6
非課稅收入的稅務影響	(874)	(5.6)	(1,055)	(6.0)
未使用而且未確認的可抵扣虧損的稅務影響	(8)	(0.1)	(27)	(0.2)
實際稅項開支	1,893	12.1	1,981	11.1

16 股東應佔利潤

A 股東應佔綜合利潤包括計入公司帳項內的132.09億港元(2011年：152.53億港元(重列))利潤。已付及應付予公司股東的股息列於附註17。

B 在來自基本業務利潤中，物業發展所佔金額已計入5.34億港元相關所得稅開支(2011年：7.20億港元相關所得稅及1,100萬港元相關淨利息收入)。

17 股息

年內，已付及擬派發予公司股東的股息如下：

百萬港元	2012	2011
於年內應付的年度股息		
– 結算日後宣派的中期股息每股25仙(2011年：每股25仙)	1,447	1,446
– 結算日後建議派發的末期股息每股54仙(2011年：每股51仙)	3,128	2,950
	4,575	4,396
已付有關去年的年度股息		
– 於年內批准及支付的末期股息每股51仙(2010年：每股45仙)	2,951	2,598

於結算日後建議派發的末期股息並未於結算日確認為負債。支付予公司的最大股東——財政司司長法團的股息詳情於附註54N披露。

18 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以年內股東應佔利潤135.32億港元(2011年：155.56億港元(重列))及年內已發行的加權平均普通股數5,787,351,555股(2011年：5,780,030,171股)計算如下：

	2012	2011
於1月1日已發行普通股	5,784,871,250	5,772,563,031
已發行代息股份的影響	–	6,461,157
已行使認股權的影響	2,480,305	1,005,983
於12月31日的加權平均普通股數	5,787,351,555	5,780,030,171

18 每股盈利(續)

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤135.32億港元(2011年：155.56億港元(重列))及已就僱員認股權計劃下具攤薄潛力的普通股數目作出調整的年內已發行的加權平均普通股數5,790,914,436股(2011年：5,783,905,064股)計算如下：

	2012	2011
於12月31日的加權平均普通股數	5,787,351,555	5,780,030,171
公司認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	3,562,881	3,874,893
於12月31日的加權平均普通股數(攤薄)	5,790,914,436	5,783,905,064

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤97.75億港元(2011年：104.68億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為1.69港元(2011年：1.81港元)。

19 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、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、零售舖位及泊車位之租務，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、寫字樓及泊車位，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) 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政府及九鐵公司的項目管理服務。
- (vi) 中國內地及國際附屬公司：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，在中國內地出租零售舖位和提供物業管理服務，以及物業發展。

於截至2012年12月31日止年度內，集團進行了業務分類重整，把中國內地物業發展、租賃及管理活動與香港以外的鐵路營運合併。有關在綜合損益表及業務分類資料中的比較資料亦已作出相應的重新分類。截至2011年12月31日止年度內，經分類重整有關中國內地物業發展、租賃及管理活動的收入和支出分別為1.32億港元和1.34億港元。

帳項附註

19 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	其他業務	中國內地 及國際 附屬公司	總計
2012							
收入	14,523	3,680	3,401	-	1,349	12,786	35,739
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營開支	(7,829)	(397)	(627)	-	(1,296)	(12,184)	(22,333)
	6,694	3,283	2,774	-	53	602	13,406
物業發展利潤	-	-	-	3,238	-	-	3,238
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤	6,694	3,283	2,774	3,238	53	602	16,644
折舊及攤銷	(2,919)	(139)	(8)	-	(60)	(82)	(3,208)
每年非定額付款	(706)	(175)	(2)	-	-	-	(883)
	3,069	2,969	2,764	3,238	(7)	520	12,553
項目研究及業務發展開支							(323)
未計利息及財務開支前經營利潤							12,230
利息及財務開支							(879)
投資物業重估			3,757				3,757
應佔無控制權附屬公司及 聯營公司利潤					211	245	456
所得稅							(1,893)
截至2012年12月31日止年度利潤							13,671
資產							
固定資產*	89,908	1,423	55,363	1	863	8,336	155,894
其他營運資產*	1,720	272	574	1,900	695	3,338	8,499
物業管理權	-	-	31	-	-	-	31
在建鐵路工程	7,458	-	-	-	-	-	7,458
發展中物業	-	-	-	7,923	-	2,507	10,430
遞延開支	-	-	15	-	-	-	15
遞延稅項資產	-	10	-	-	2	9	21
證券投資	-	-	-	-	393	-	393
待售物業	-	-	-	3,016	-	-	3,016
無控制權附屬公司權益	-	-	-	-	433	-	433
聯營公司權益	-	-	-	-	-	3,825	3,825
	99,086	1,705	55,983	12,840	2,386	18,015	190,015
不予分類的資產							16,900
總資產							206,915
負債							
分類負債	7,525	1,903	1,545	700	1,119	8,938	21,730
服務經營權負債	10,520	-	-	-	-	170	10,690
遞延收益	-	49	-	60	-	379	488
	18,045	1,952	1,545	760	1,119	9,487	32,908
不予分類的負債							29,527
總負債							62,435
其他資料							
以下各項的資本性開支：							
固定資產	2,429	104	124	-	20	473	3,150
在建鐵路工程	7,104	-	-	-	-	-	7,104
發展中物業	-	-	-	737	-	38	775
除折舊及攤銷外的非現金開支	23	2	2	-	2	-	29

* 其他營運資產指為個別業務營運而取用的應收帳項、存料與備料、現金及現金等價物和其他資產。

19 業務分類資料(續)

百萬港元	香港 客運業務	香港 車站商務	香港 物業租賃 及管理業務	香港 物業發展	其他業務	中國內地 及國際 附屬公司	總計
2011(重列)							
收入	13,509	3,422	3,083	–	998	12,411	33,423
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營開支	(7,354)	(358)	(587)	–	(913)	(11,964)	(21,176)
	6,155	3,064	2,496	–	85	447	12,247
物業發展利潤	–	–	–	4,934	–	–	4,934
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤	6,155	3,064	2,496	4,934	85	447	17,181
折舊及攤銷	(2,934)	(138)	(6)	–	(62)	(66)	(3,206)
每年非定額付款	(520)	(127)	–	–	–	–	(647)
	2,701	2,799	2,490	4,934	23	381	13,328
項目研究及業務發展開支							(123)
未計利息及財務開支前經營利潤							13,205
利息及財務開支							(921)
投資物業重估			5,088				5,088
應佔無控制權附屬公司及 聯營公司利潤					182	115	297
所得稅							(1,981)
截至2011年12月31日止年度利潤							15,688
資產							
固定資產	90,122	1,395	51,481	2	906	8,162	152,068
其他營運資產*	1,665	349	587	1,209	218	3,575	7,603
物業管理權	–	–	31	–	–	–	31
在建鐵路工程	3,566	–	–	–	–	–	3,566
發展中物業	–	–	–	9,519	–	2,445	11,964
遞延開支	–	–	14	–	–	–	14
遞延稅項資產	–	19	–	–	–	5	24
證券投資	–	–	–	–	348	–	348
待售物業	–	–	–	3,757	–	–	3,757
無控制權附屬公司權益	–	–	–	–	579	–	579
聯營公司權益	–	–	–	–	–	948	948
	95,353	1,763	52,113	14,487	2,051	15,135	180,902
不予分類的資產							16,968
總資產							197,870
負債							
分類負債	9,080	988	1,374	1,401	928	9,192	22,963
服務經營權負債	10,557	–	–	–	–	167	10,724
遞延收益	–	47	–	68	–	288	403
	19,637	1,035	1,374	1,469	928	9,647	34,090
不予分類的負債							29,131
總負債							63,221
其他資料							
以下各項的資本性開支：							
固定資產	1,983	99	1,047	1	14	2,326	5,470
在建鐵路工程	5,585	–	–	–	–	–	5,585
發展中物業	–	–	–	600	–	2,445	3,045
除折舊及攤銷外的非現金開支	28	2	–	–	2	–	32

* 其他營運資產指為個別業務營運而取用的應收帳項、存料與備料、現金及現金等價物和其他資產。

帳項附註

19 業務分類資料(續)

不予分類的資產及負債主要包括現金、銀行結餘及存款、證券投資、財務衍生工具資產及負債、附帶利息的借貸以及遞延稅項負債。

下表列示來自集團以外客戶收入及指定非流動資產(包括集團的固定資產、物業管理權、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支及無控制權附屬公司權益及聯營公司權益)按區域分佈的資料。集團以外客戶的區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。指定非流動資產內的物業、機器及設備、在建鐵路工程及發展中物業乃按照該資產的所在地區分。遞延開支乃按照該建議中的資本性工程的所在地區分。至於服務經營權資產及物業管理權，則按照有關的經營所在地區分。而無控制權附屬公司權益及聯營公司權益，是按照經營所在地區分。

百萬港元	來自集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	2012	2011	2012	2011
香港(所屬地)	22,906	20,951	163,421	157,615
澳洲	9,129	8,927	250	265
中國內地	555	328	14,244	11,065
瑞典	3,106	3,166	163	145
其他國家	43	51	8	80
	12,833	12,472	14,665	11,555
	35,739	33,423	178,086	169,170

20 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	2012			2011		
	除稅前數額	稅項支出	除稅後數額	除稅前數額	稅項利益/(支出)	除稅後數額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 海外附屬公司及無控制權附屬公司財務報表	72	–	72	146	–	146
– 非控股權益	3	–	3	(1)	–	(1)
	75	–	75	145	–	145
現金流量對沖：對沖儲備淨變動	28	(5)	23	(14)	2	(12)
自用土地及樓宇：固定資產重估儲備淨變動	406	(67)	339	564	(93)	471
其他全面收益	509	(72)	437	695	(91)	604

20 其他全面收益(續)

B 來自確認於集團其他全面收益的交易而引致權益各組成部分的變動如下：

百萬港元	2012	2011
匯兌儲備		
於折算海外附屬公司及無控制權附屬公司財務報表時產生的匯兌差額	72	146
對沖儲備		
年內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	(36)	(64)
轉撥至對沖項目的最初帳面金額	(3)	(8)
轉撥至損益表：		
– 利息及財務開支(附註13)	64	63
– 其他開支(附註9E)	3	(5)
因以下項目貸記/(借記)至其他全面收益列支的遞延稅項淨額：		
– 年內確認對沖項目工具的公允價值變動	6	11
– 轉撥至對沖項目的最初帳面金額	–	1
– 轉撥至損益表	(11)	(10)
年內確認為其他全面收益的淨變動	23	(12)
固定資產重估儲備		
年內確認的公允價值變動	406	564
因年內確認的公允價值變動借記至其他全面收益列支的遞延稅項淨額	(67)	(93)
年內確認為其他全面收益的淨變動	339	471

21 投資物業

集團及公司的投資物業全部位於香港並按公允價值列帳，其變動及分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
原值或估值				
於1月1日	51,453	45,314	50,287	44,166
添置	104	1,040	100	1,033
公允價值變更	3,757	5,088	3,700	5,077
由遞延開支撥入(附註28)	–	11	–	11
於12月31日	55,314	51,453	54,087	50,287
長期租賃	90	74	90	74
中期租賃	55,224	51,379	53,997	50,213
	55,314	51,453	54,087	50,287

集團的所有投資物業已於2012年12月31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，按公開市值作出重估。重估按「租期及歸還基準」進行，即將現有及租約屆滿後續約時可能產生的租金收入淨額資本化，然後以可比較的銷售及回報率進行市值驗證。因重新估值所產生的公允價值增加淨額37.57億港元(2011年：50.88億港元)已計入綜合損益表。

集團的投資物業根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金，與其他物業的應收租金一併於附註22D披露。

帳項附註

22 其他物業、機器及設備

集團

百萬港元	租賃土地	自用土地 及樓宇	土木工程	機器 及設備	在建資產	總計
2012						
原值或估值						
於2012年1月1日	732	2,894	46,651	63,116	2,048	115,441
添置	-	-	-	153	1,606	1,759
清理/註銷	-	-	(2)	(321)	(15)	(338)
重估盈餘	-	322	-	-	-	322
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	1	(1)	-	-
轉撥至額外經營權財產(附註23)	-	-	-	-	(4)	(4)
其他投入使用資產	-	-	31	2,237	(2,268)	-
匯兌差異	-	-	-	13	-	13
於2012年12月31日	732	3,216	46,681	65,197	1,367	117,193
原值	732	-	46,681	65,197	1,367	113,977
於2012年12月31日估值	-	3,216	-	-	-	3,216
累計折舊						
於2012年1月1日	205	-	5,812	32,737	-	38,754
年內折舊	13	84	400	2,214	-	2,711
清理後撥回	-	-	(1)	(279)	-	(280)
重估後撥回	-	(84)	-	-	-	(84)
匯兌差異	-	-	-	4	-	4
於2012年12月31日	218	-	6,211	34,676	-	41,105
於2012年12月31日帳面淨值	514	3,216	40,470	30,521	1,367	76,088
2011						
原值或估值						
於2011年1月1日	732	2,403	46,642	61,534	2,197	113,508
添置	-	-	3	186	1,489	1,678
資本化調整*	-	-	(2)	(4)	-	(6)
清理/註銷	-	-	(1)	(207)	(3)	(211)
重估盈餘	-	491	-	-	-	491
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	5	(6)	1	-
轉撥至額外經營權財產(附註23)	-	-	-	(5)	(10)	(15)
其他投入使用資產	-	-	4	1,623	(1,627)	-
匯兌差異	-	-	-	(5)	1	(4)
於2011年12月31日	732	2,894	46,651	63,116	2,048	115,441
原值	732	-	46,651	63,116	2,048	112,547
於2011年12月31日估值	-	2,894	-	-	-	2,894
累計折舊						
於2011年1月1日	191	-	5,410	30,631	-	36,232
年內折舊	14	73	403	2,267	-	2,757
清理後撥回	-	-	(1)	(161)	-	(162)
重估後撥回	-	(73)	-	-	-	(73)
於2011年12月31日	205	-	5,812	32,737	-	38,754
於2011年12月31日帳面淨值	527	2,894	40,839	30,379	2,048	76,687

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

22 其他物業、機器及設備(續)

公司

百萬港元	租賃土地	自用土地 及樓宇	土木工程	機器 及設備	在建資產	總計
2012						
原值或估值						
於2012年1月1日	732	2,894	46,651	61,845	2,030	114,152
添置	-	-	-	105	1,561	1,666
清理/註銷	-	-	(2)	(315)	(15)	(332)
重估盈餘	-	322	-	-	-	322
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	1	(1)	-	-
轉撥至額外經營權財產(附註23)	-	-	-	-	(4)	(4)
其他投入使用資產	-	-	31	2,212	(2,243)	-
於2012年12月31日	732	3,216	46,681	63,846	1,329	115,804
原值	732	-	46,681	63,846	1,329	112,588
於2012年12月31日估值	-	3,216	-	-	-	3,216
累計折舊						
於2012年1月1日	205	-	5,812	32,049	-	38,066
年內折舊	13	84	400	2,116	-	2,613
清理後撥回	-	-	(1)	(274)	-	(275)
重估後撥回	-	(84)	-	-	-	(84)
於2012年12月31日	218	-	6,211	33,891	-	40,320
於2012年12月31日帳面淨值	514	3,216	40,470	29,955	1,329	75,484
2011						
原值或估值						
於2011年1月1日	732	2,403	46,642	60,529	2,161	112,467
添置	-	-	3	76	1,345	1,424
資本化調整*	-	-	(2)	(4)	-	(6)
清理/註銷	-	-	(1)	(205)	(3)	(209)
重估盈餘	-	491	-	-	-	491
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	5	(6)	1	-
轉撥至額外經營權財產(附註23)	-	-	-	(5)	(10)	(15)
其他投入使用資產	-	-	4	1,460	(1,464)	-
於2011年12月31日	732	2,894	46,651	61,845	2,030	114,152
原值	732	-	46,651	61,845	2,030	111,258
於2011年12月31日估值	-	2,894	-	-	-	2,894
累計折舊						
於2011年1月1日	191	-	5,410	30,021	-	35,622
年內折舊	14	73	403	2,189	-	2,679
清理後撥回	-	-	(1)	(161)	-	(162)
重估後撥回	-	(73)	-	-	-	(73)
於2011年12月31日	205	-	5,812	32,049	-	38,066
於2011年12月31日帳面淨值	527	2,894	40,839	29,796	2,030	76,086

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

帳項附註

22 其他物業、機器及設備(續)

A 集團及公司的租賃土地的租賃期分列如下：

集團及公司

百萬港元	2012	2011
帳面淨值		
– 長期租賃	140	142
– 中期租賃	374	385
	514	527

與香港客運業務有關的土木工程、機器及設備所坐落的土地的租賃是根據營運協議批予公司，並與公司的鐵路專營權同時屆滿(附註54A、54B及54C)。

根據租賃條款，公司須自行承擔包括地下及架空結構等所有租賃用地的維修保養開支。至於坐落於如青嶼幹綫等與其他用戶共用的結構內的用地，公司只須負責與鐵路有關的維修。按租賃條款所支付的一切維修費用，均記入綜合損益表內作為香港客運業務的相關開支。

B 集團的所有自用土地及樓宇均位於香港，以中期租賃持有，並以公允價值列帳。所有自用土地及樓宇已於2012年12月31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，按現有用途的公開市值作出重估，由此產生重估盈餘4.06億港元(2011年：5.64億港元)，在扣除遞延稅項撥備6,700萬港元(2011年：9,300萬港元)(附註20B)後，已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備(附註48)。

倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於2012年12月31日的帳面金額應為8.49億港元(2011年：8.74億港元)。

C 在建資產包括與鐵路營運有關的資本性工程項目。

D 集團按經營租賃形式將投資物業及車站小商店(包括免稅店)出租。租約一般為期1至10年，並有權於租約期屆滿後續約，而屆時將重新商訂所有條款。租賃款項一般會每年調整以反映市場租值。若干租賃包含按營業額計算的額外租金，部分根據指定額度釐定。授予租戶的租金優惠會於綜合損益表中攤銷，作為應收租賃款項淨額的一部分。

集團及公司持作經營租賃用途的投資物業帳面總值分別為553.14億港元(2011年：514.53億港元)及540.87億港元(2011年：502.87億港元)，持作經營租賃用途的車站小商店的帳面總值為6.09億港元(2011年：5.85億港元)，而相關的累計折舊為2.52億港元(2011年：2.21億港元)。

根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金總額如下：

百萬港元	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
1年內	5,502	4,101	5,127	3,811
1至5年內	12,145	5,777	11,188	4,963
5年後	75	336	68	239
	17,722	10,214	16,383	9,013

E 於2003年3月，集團與無關連第三方訂立一連串結構式交易，將若干載客車卡租出及租回(「租賃交易」)，涉及的資產於2003年3月31日的原值總額為25.62億港元，帳面淨值總額為16.74億港元。根據租賃交易，集團將資產租予美國機構投資者(「投資者」)，後者已預付所有與租賃協議有關的租金。同時，集團從投資者按21年至29年不等的租賃期租回有關資產，並須按預定付款時間表支付租金。集團可選擇於租賃期屆滿時按固定金額購入投資者於有關資產中的租賃權益。部分從投資者收取的預付租金款項已用作投資債券以支付集團租賃債務及按租賃交易行使其中購買權所應付的金額。倘若這些債券未能符合某些信貸評級要求，集團須以其他債券替代。此外，集團已提供備用信用證給投資者以保證集團能支付因交易提前於到期日終止而產生的額外金額。

集團保留資產的法定所有權，而集團於鐵路業務中動用該等資產亦不受限制。

22 其他物業、機器及設備(續)

由於訂立租賃交易，一筆為數約36.88億港元的金額已收訖在投資戶口內，並用以購入債券(「抵銷證券」)。抵銷證券的收益將用於支付未來的租金，這些租金於2003年3月的預期淨現值約為35.33億港元。因此，集團於2003年由租賃交易所獲得的金額扣除成本後為1.41億港元。由於集團不能按集團自身目的操控投資戶口，而上述債券所得的收入將用以支付集團應付的租金，因此，該等債務及抵銷證券的投資在2003年3月並無確認為集團的債項和資產。集團所收取的現金淨額作遞延收益入帳，並以租賃期限於綜合損益表攤銷入帳至2008年，其時，因某些抵銷證券的信貸評級被調低，集團以備用信用證替代這些證券，並將相關開支全數抵銷剩餘的遞延收益。

23 服務經營權資產

集團及公司的服務經營權資產變動及分析如下：

集團

百萬港元	與九鐵公司的兩鐵合併		深圳市 軌道交通 龍華綫	斯德哥爾摩 地鐵	總計
	最初 經營權財產	額外 經營權財產			
2012					
原值					
於2012年1月1日	15,226	2,458	7,855	88	25,627
年內淨增置	–	861	426	–	1,287
清理	–	(7)	(3)	–	(10)
由其他物業、機器及設備撥入(附註22)	–	4	–	–	4
匯兌差異	–	–	80	5	85
於2012年12月31日	15,226	3,316	8,358	93	26,993
累計攤銷					
於2012年1月1日	1,243	272	159	25	1,699
年內攤銷	305	177	304	12	798
清理後撥回	–	(2)	(2)	–	(4)
匯兌差異	–	–	6	2	8
於2012年12月31日	1,548	447	467	39	2,501
於2012年12月31日帳面淨值	13,678	2,869	7,891	54	24,492
2011					
原值					
於2011年1月1日	15,226	1,818	5,429	91	22,564
年內淨增置	–	630	2,122	–	2,752
清理	–	(5)	–	–	(5)
由其他物業、機器及設備撥入(附註22)	–	15	–	–	15
匯兌差異	–	–	304	(3)	301
於2011年12月31日	15,226	2,458	7,855	88	25,627
累計攤銷					
於2011年1月1日	939	142	2	14	1,097
年內攤銷	304	130	156	13	603
匯兌差異	–	–	1	(2)	(1)
於2011年12月31日	1,243	272	159	25	1,699
於2011年12月31日帳面淨值	13,983	2,186	7,696	63	23,928

帳項附註

23 服務經營權資產(續)

公司

百萬港元	最初 經營權財產	額外 經營權財產	總計
2012			
原值			
於2012年1月1日	15,226	2,458	17,684
年內淨增置	-	861	861
清理	-	(7)	(7)
由其他物業、機器及設備撥入(附註22)	-	4	4
於2012年12月31日	15,226	3,316	18,542
累計攤銷			
於2012年1月1日	1,243	272	1,515
年內攤銷	305	177	482
清理後撥回	-	(2)	(2)
於2012年12月31日	1,548	447	1,995
於2012年12月31日帳面淨值	13,678	2,869	16,547
2011			
原值			
於2011年1月1日	15,226	1,818	17,044
年內淨增置	-	630	630
清理	-	(5)	(5)
由其他物業、機器及設備撥入(附註22)	-	15	15
於2011年12月31日	15,226	2,458	17,684
累計攤銷			
於2011年1月1日	939	142	1,081
年內攤銷	304	130	434
於2011年12月31日	1,243	272	1,515
於2011年12月31日帳面淨值	13,983	2,186	16,169

最初經營權財產乃關於與九鐵公司的兩鐵合併於開始日確認的支出，而額外經營權財產乃關於與兩鐵合併的開始日之後最初經營權財產的替換及/或升級的支出。

24 物業管理權

物業管理權乃關於由兩鐵合併指定日期起，公司獲得九鐵公司授權管理現時及未來的物業。

集團及公司

百萬港元	2012	2011
於1月1日及12月31日的原值	40	40
於1月1日及12月31日的累計攤銷	9	9
於12月31日帳面淨值	31	31

25 在建鐵路工程

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	由遞延開支 撥入 (附註28)	開支	於12月31日 結餘
2012				
西港島綫項目				
建築成本	6,637	-	2,884	9,521
顧問諮詢費	480	-	32	512
員工薪酬及其他開支	1,058	-	296	1,354
利息收入	(136)	-	(60)	(196)
已耗用的政府現金資助	(8,039)	-	(3,152)	(11,191)
	-	-	-	-
南港島綫(東段)項目				
建築成本	1,694	-	2,472	4,166
顧問諮詢費	431	-	41	472
員工薪酬及其他開支	442	-	227	669
財務開支	45	-	58	103
	2,612	-	2,798	5,410
觀塘綫延綫項目				
建築成本	518	-	946	1,464
顧問諮詢費	176	-	12	188
員工薪酬及其他開支	244	-	114	358
財務開支	16	-	22	38
	954	-	1,094	2,048
總計	3,566	-	3,892	7,458
2011				
西港島綫項目				
建築成本	3,955	-	2,682	6,637
顧問諮詢費	430	-	50	480
員工薪酬及其他開支	750	-	308	1,058
利息收入	(58)	-	(78)	(136)
已耗用的政府現金資助	(5,077)	-	(2,962)	(8,039)
	-	-	-	-
南港島綫(東段)項目				
建築成本	-	41	1,653	1,694
顧問諮詢費	-	394	37	431
員工薪酬及其他開支	-	277	165	442
財務開支	-	23	22	45
	-	735	1,877	2,612
觀塘綫延綫項目				
建築成本	-	18	500	518
顧問諮詢費	-	137	39	176
員工薪酬及其他開支	-	123	121	244
財務開支	-	8	8	16
	-	286	668	954
總計	-	1,021	2,545	3,566

帳項附註

25 在建鐵路工程(續)

A 西港島綫項目

於2009年7月13日，公司與香港政府就西港島綫的財務安排、設計、建造及包括相關服務和設施的營運簽訂了工程項目協議。

根據協議，香港政府於2010年3月提供122.52億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，公司將於西港島綫開始商業營運後24個月內向香港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)。

項目預計於2014年完成。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性總開支約為170.90億港元。於2012年12月31日，公司就此項目的累計開支為111.91億港元(2011年：80.39億港元)，全部開支已被政府現金資助所抵銷，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總值為25.31億港元(2011年：53.24億港元)及預期未來項目支出為33.68億港元(附註55)。

B 南港島綫(東段)項目

於2011年5月17日，香港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。

項目預計於2015年完成。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性總開支約為145.35億港元。於2012年12月31日，公司就此項目的累計開支為54.10億港元(2011年：26.12億港元)，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總值為42.98億港元(2011年：53.26億港元)及預期未來項目支出為48.27億港元(附註55)。

C 觀塘綫延綫項目

於2011年5月17日，香港政府與公司就觀塘綫延綫的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

項目預計於2015年完成。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性總開支約為62.68億港元。於2012年12月31日，公司就此項目的累計開支為20.48億港元(2011年：9.54億港元)，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總值為18.77億港元(2011年：24.49億港元)及預期未來項目支出為23.43億港元(附註55)。

26 由九廣鐵路公司或香港政府委託的其他在建鐵路工程

A 九龍南綫項目

根據兩鐵合併中的一個主要協議《九龍南綫項目管理協議》，公司就建造九龍南綫擔任九鐵公司的項目管理代理，九龍南綫已於2009年8月16日完成及開始營運。截至2012年12月31日止年度內，項目管理費200萬港元(2011年：300萬港元)已於綜合損益表確認為收入。

B 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(「初步委託協議」)。按照初步委託協議，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，而香港政府則負責直接支付該等工作的總成本，並就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本及若干間接成本和前期費用)向公司支付最高合計15億港元。

於2010年1月26日，香港政府與公司就高鐵香港段的建造、測試及投入服務訂立另一份委託協議(「委託協議」)。按照委託協議，公司負責建造、測試及運行高鐵香港段，而香港政府作為高鐵香港段的擁有者，則負責直接承擔該工程的總成本，並就公司提供的項目管理服務向公司支付45.90億港元。根據委託協議的條款，此數額可作更改，但每年最高限額為20億港元，而總限額為100億港元。此外，香港政府同意將邀請公司以服務經營權模式營運高鐵香港段。

截至2012年12月31日止年度內，項目管理收入6.84億港元(2011年：5.85億港元)已確認在綜合損益表中。

C 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

於2008年11月24日，香港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(「初步委託協議」)。按照該初步委託協議，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，而香港政府則負責直接支付該等工作的總成本。

26 由九廣鐵路公司或香港政府委託的其他在建鐵路工程(續)

C 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

於2011年5月17日，香港政府與公司就沙中綫的若干備置工程之融資、建造、服務與設備採購及其他事項訂立一份委託協議(「前期工程委託協議」)。根據該前期工程委託協議，公司負責進行或促使他人進行該等協定工程，而香港政府則負責承擔並向公司支付所有工程成本。

於2012年5月29日，公司與香港政府就沙中綫簽訂有關建造及投入服務的委託協議(「委託協議」)。按照該委託協議，公司負責進行或促使他人進行該委託協議(以及初步委託協議和前期工程委託協議)內指定的工程，從而獲得項目管理費78.93億港元。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，香港政府負責承擔委託協議中指定的所有工程費用。

截至2012年12月31日止年度內，項目管理收入2.84億港元(2011年：無)已確認在綜合損益表中。此外，截至2012年12月31日止年度內，有關委託協議中的工程項目香港政府償還費用為12.77億港元(2011年：12.73億港元)。於2012年12月31日，將收回香港政府費用為4.29億港元(2011年：2.35億港元)。

27 發展中物業

根據建造鐵路支綫的項目協議及兩鐵合併中的物業組合協議，公司獲香港政府授予鐵路沿綫車站的土地發展權。

於2012年12月31日，公司尚未完成的物業發展項目包括位於將軍澳第八十六區車廠的將軍澳支綫物業發展項目；位於東鐵綫、九龍南綫及輕鐵四幅發展用地的東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目；位於黃竹坑一幅發展用地的南港島綫(東段)物業發展項目及位於何文田一幅發展用地的觀塘綫延綫物業發展項目。

於2011年，公司的兩間全資附屬公司，港鐵軌道交通(深圳)有限公司及港鐵物業(深圳)有限公司，成功投得在深圳市軌道交通龍華綫車廠一號地段的地塊。在2012年5月3日，該兩間附屬公司在中國內地成立一間項目公司—港鐵物業發展(深圳)有限公司，以在該地段進行住宅及商業發展(深圳市物業發展項目)。部分來自該物業項目的淨利潤將與深圳市人民政府分攤。

A 發展中物業

集團

百萬港元	於1月1日 結餘	由遞延開支 撥入 (附註28)	開支	沖銷 從發展商 收取的款項	於項目 完成時撥出	匯兌差異	於12月31日 結餘
2012							
機場鐵路物業發展項目	-	-	3	(3)	-	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,088	-	67	(5)	-	-	1,150
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	8,081	-	150	-	(2,325)	-	5,906
南港島綫(東段)物業發展項目	285	-	407	-	-	-	692
觀塘綫延綫物業發展項目	65	-	110	-	-	-	175
深圳市物業發展項目	2,445	-	38	-	-	24	2,507
	11,964	-	775	(8)	(2,325)	24	10,430
2011							
機場鐵路物業發展項目	-	-	4	(4)	-	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,151	-	159	(9)	(213)	-	1,088
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	7,977	-	123	(19)	-	-	8,081
南港島綫(東段)物業發展項目	-	32	253	-	-	-	285
觀塘綫延綫物業發展項目	-	4	61	-	-	-	65
深圳市物業發展項目	-	-	2,445	-	-	-	2,445
	9,128	36	3,045	(32)	(213)	-	11,964

帳項附註

27 發展中物業(續)

A 發展中物業(續)

公司

百萬港元	於1月1日 結餘	由遞延開支 撥入 (附註28)	開支	沖銷 從發展商 收取的款項	於項目 完成時撥出	於12月31日 結餘
2012						
機場鐵路物業發展項目	-	-	3	(3)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,088	-	67	(5)	-	1,150
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	8,081	-	150	-	(2,325)	5,906
南港島綫(東段)物業發展項目	285	-	407	-	-	692
觀塘綫延綫物業發展項目	65	-	110	-	-	175
深圳市物業發展項目	2	-	3	-	-	5
	9,521	-	740	(8)	(2,325)	7,928
2011						
機場鐵路物業發展項目	-	-	4	(4)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,151	-	159	(9)	(213)	1,088
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	7,977	-	123	(19)	-	8,081
南港島綫(東段)物業發展項目	-	32	253	-	-	285
觀塘綫延綫物業發展項目	-	4	61	-	-	65
深圳市物業發展項目	-	-	2	-	-	2
	9,128	36	602	(32)	(213)	9,521

東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目包括從九鐵公司購入發展用地之物業發展權及九鐵公司為這些發展用地進行準備工程的協議金額。於2012年12月31日，未償付的協議金額包括利息共6,000萬港元(2011年：7.20億港元)。包含於發展中物業的香港租賃土地以中期租賃方式持有。

深圳市物業發展項目包括深圳市軌道交通龍華綫車廠一號地段的地價19.77億元人民幣(24.80億港元)。於2012年12月31日，與這個項目有關的4億元人民幣(4.98億港元)已存入深圳市土地房產交易中心的外幣銀行戶口。在2013年1月24日，該地段的地價已全數繳付，而相關的存款估計在一年內收回。

B 物業發展的遞延收益

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	沖銷 發展中物業 (附註27A)	確認為利潤 的數額 (附註11)	於12月31日 結餘
2012				
機場鐵路物業發展項目	34	(3)	-	31
將軍澳支綫物業發展項目	34	(5)	-	29
	68	(8)	-	60
2011				
機場鐵路物業發展項目	38	(4)	-	34
將軍澳支綫物業發展項目	43	(9)	-	34
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	487	(19)	(468)	-
	568	(32)	(468)	68

27 發展中物業(續)

C 保管資金

作為機場鐵路、將軍澳支綫及東鐵綫若干物業發展項目的資金保管者，公司收取及管理售賣該等發展物業的訂金與收入。有關款項會存入指定的獨立銀行戶口，並連同所得利息發放予發展商，以償付發展商分別按政府同意方案及發展協議的條款所墊支的發展成本。任何餘額只會在履行所有與該等物業發展有關的責任後才會發放。因此，所保管的資金及有關銀行存款的結餘，並未列入集團及公司的資產負債表內。年內的保管資金變動如下：

集團及公司

百萬港元	2012	2011
於1月1日結餘	4,836	3,708
已收保管資金	31,069	25,039
加：所得利息	25	15
	35,930	28,762
年內墊支費用	(28,319)	(23,926)
於12月31日結餘	7,611	4,836
代表：		
於12月31日指定銀行戶口結餘	7,609	4,834
應收保證金	2	2
	7,611	4,836

除了以上所述，於2011年12月31日，關於一個東鐵綫物業發展項目的某些訂金與收入共24.10億港元是由律師託管並由公司以九鐵公司的代理人身份管理。

D 西鐵物業發展

作為兩鐵合併的一部分，公司獲委任為九鐵公司及其若干附屬公司(「西鐵附屬公司」)的代理人，發展西鐵沿綫的指定發展用地。就屯門發展項目，公司可收取根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用；就其他發展項目，公司可收取相當於銷售收入總額0.75%的代理費用。同時，公司向西鐵附屬公司追償其就西鐵發展項目所產生的全部費用另加16.5%的間接費用連同應計利息。截至2012年12月31日止年度內，有關屯門物業發展的代理費收入為4,900萬港元(附註11)及公司產生的可追償費用包括間接費用及應計利息為9,400萬港元(2011年：9,600萬港元)。

28 遞延開支

集團及公司

百萬港元	2012	2011
於1月1日結餘	14	1,079
年內開支	1	3
轉撥至投資物業(附註21)	-	(11)
轉撥至在建鐵路工程(附註25)	-	(1,021)
轉撥至發展中物業(附註27)	-	(36)
於12月31日結餘	15	14

於2011年及2012年12月31日，遞延開支主要與香港物業發展項目的研究有關。

29 無控制權附屬公司權益

百萬港元	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
非上市股份，按成本	-	-	24	24
應佔淨資產	433	579	-	-
	433	579	24	24

下表載列集團所有主要無控制權附屬公司的詳情：

公司名稱	已發行及繳足 普通股本	所佔權益比例			註冊及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬公司 持有		
八達通控股有限公司	42,000,000 港元	57.4%	57.4%	-	香港	投資控股
八達通卡有限公司	42,000,000 港元	57.4%	-	100%	香港	在香港經營一個 免觸碰智能卡 共用付款系統
八達通中國投資有限公司	1 港元	57.4%	-	100%	香港	投資控股
八達通廣聯有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	不活動
Octopus International Projects Limited	1 港元	57.4%	-	100%	香港	投資控股
八達通投資有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	投資控股
八達通智庫有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	將智能卡系統 引進迪拜的 顧問服務
八達通荷蘭有限公司	1 港元	57.4%	-	100%	香港	將智能卡系統 引進荷蘭的 顧問服務
八達通繳費有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	項目管理
八達通獎賞有限公司	1 港元	57.4%	-	100%	香港	發展及經營 獎賞計劃
八達通資訊發展有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	奧克蘭的 顧問服務
八達通系統有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	香港的 顧問服務
Octopus Transactions Limited	2 港元	57.4%	-	100%	香港	項目管理
八達通卡澳門有限公司	25,000 澳門幣	57.4%	-	100%	澳門	在澳門推廣 免觸碰智能卡 共用付款系統

於1994年，公司與四家本地運輸公司，成立八達通卡有限公司(「八達通」)，以發展及經營「八達通」免觸碰智能卡票務系統。於2000年，八達通獲香港金融管理局(「金管局」)批准成為一家接受存款公司及將八達通卡的用途擴展至非運輸服務。於2001年，公司向八達通若干其他股東出售其所持有10.4%的八達通股權，作價1,600萬港元，倘若八達通後來成為聯交所上市公司，將可額外獲得遞延代價。於2005年，八達通為分拆其受規管的付款業務及非付款業務進行公司重組，並成立一間新控股公司，八達通控股有限公司(「八達通控股」)，以持有八達通及其他非付款業務公司的所有已發行股份。公司於八達通控股及其附屬公司的實際權益57.4%維持不變，而公司委派出任八達通控股董事局成員的代表在董事局會議中，僅佔49%的投票權。

截至2012年12月31日止年度內，公司就八達通提供的中央結算服務所產生的開支為1.25億港元(2011年：1.16億港元)。八達通就公司的增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務、項目行政服務以及提供倉庫存儲服務所產生的費用為3,100萬港元(2011年：2,900萬港元)。年內，八達通控股向公司派發3.58億港元(2011年：1.44億港元)的股息。

29 無控制權附屬公司權益(續)

八達通控股的簡要綜合損益表及資產負債表如下：

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	2012 (已審核)	2011 (已審核)
營業額	811	704
其他經營收入	4	8
	815	712
員工薪酬	(132)	(126)
其他費用	(271)	(236)
未計折舊前經營利潤	412	350
折舊	(48)	(38)
未計利息及財務開支前經營利潤	364	312
淨利息收入	57	54
應佔共同控制公司虧損	(1)	(4)
除稅前利潤	420	362
所得稅	(52)	(45)
年內利潤	368	317
集團所佔除稅前利潤 (附註14)	241	208
集團所佔所得稅 (附註14)	(30)	(26)

綜合資產負債表

於12月31日 百萬港元	2012 (已審核)	2011 (已審核)
資產		
固定資產	288	216
投資及其他銀行存款	2,375	2,641
其他資產	316	358
現金及其他短期資金	714	517
	3,693	3,732
負債		
應付持卡人的預繳車費及按金	(2,498)	(2,244)
應付關連人士的款項	(29)	(55)
其他負債	(411)	(423)
	(2,938)	(2,722)
淨資產	755	1,010
權益		
股本	42	42
匯兌儲備	2	1
保留溢利	711	967
	755	1,010
集團所佔淨資產	433	579

30 於附屬公司的投資

公司

百萬港元	2012	2011
非上市股份，按成本	1,260	1,260

於附屬公司的投資包括於無控制權附屬公司的投資2,400萬港元(2011年：2,400萬港元)，有關詳情在附註29中披露。於2012年12月31日，根據附註2C所界定的受控制附屬公司之詳情載於下表，並已在集團的帳項中綜合計算。

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本	所佔權益比例			註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬公司 持有		
<u>2012年全年擁有的附屬公司</u>						
地鐵榮標有限公司	10,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
恆福花園物業管理有限公司	10,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
MTR (Estates Management) Limited	1,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股 及物業管理
地鐵(上海項目管理)有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	鐵路顧問服務、 物業投資及發展
港鐵北京四號綫投資有限公司	1港元	100%	100%	-	香港	投資控股
港鐵建築有限公司	2港元	100%	100%	-	香港	一般建築、 維修及工程工作
港鐵中國商業管理第一控股有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
地鐵中國顧問有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	鐵路顧問服務
港鐵中國物業控股有限公司	1港元	100%	100%	-	香港	投資控股
地鐵中國物業有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
MTR Engineering Services Limited	1,000港元	100%	100%	-	香港	工程及 其他顧問服務
港鐵杭州一號綫投資有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
港鐵信息系統有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	向港鐵附屬及 聯營公司發出 港鐵軟件牌照
地鐵物業代理有限公司	2港元	100%	100%	-	香港	物業代理及 行政服務
港鐵物業(北京)第一有限公司	1港元	100%	-	100%	香港	物業發展、 投資及管理
港鐵物業(深圳)有限公司	1港元	100%	100%	-	香港	物業發展、 投資及管理

30 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本	所佔權益比例			註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬公司 持有		
港鐵物業(天津)第一有限公司	1港元	100%	-	100%	香港	物業發展、 投資及管理
港鐵物業(天津)第二有限公司	1港元	100%	-	100%	香港	物業發展、 投資及管理
港鐵(國際)軌道交通培訓有限公司	2,800,000港元	100%	100%	-	香港	在中國內地提供 鐵路運輸的訓練
港鐵瀋陽控股有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
港鐵瀋陽投資控股有限公司	1港元	100%	100%	-	香港	投資控股
港鐵瀋陽物業第一有限公司	1港元	100%	-	100%	香港	物業發展、 投資及管理
港鐵深圳投資控股有限公司	400,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
MTR Telecommunication Company Limited	100,000,000港元	100%	100%	-	香港	無線電訊服務
香港鐵路旅遊有限公司	2,500,000港元	100%	100%	-	香港	旅遊服務
昂坪360有限公司	2港元	100%	100%	-	香港	經營東涌至 昂坪纜車系統及 昂坪主題市集運作
海翠花園物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
駿景園物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
新屯門中心物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
TraxComm Limited	15,000,000港元	100%	100%	-	香港	固定電訊網絡 及相關服務
偉絡傳訊有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	無線電訊服務
360假期有限公司	500,000港元	100%	-	100%	香港	導賞服務
Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. *	16,250,000澳元	60%於 普通股； 30%於 A類股	60%於 普通股； 30%於 A類股	-	澳洲	鐵路營運 及維修
Fasttrack Insurance Ltd.	77,500,000港元	100%	100%	-	百慕達	保險包銷
Candiman Limited *	1美元	100%	100%	-	英屬處女 群島	投資控股
MTR Corporation (C.I.) Limited	1,000美元	100%	100%	-	開曼群島/ 香港	財務

帳項附註

30 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本	所佔權益比例			註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬公司 持有		
MTR Finance Lease (001) Limited	1 美元	100%	100%	-	開曼群島/ 香港	財務
MTR Stockholm AB	40,000,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運 及維修
港鐵(北京)商業設施管理有限公司	93,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業租賃 及管理
港鐵(北京)房地產管理有限公司	人民幣3,000,000 元	100%	100%	-	中華人民 共和國	物業管理
港鐵商業管理(北京)有限公司*	120,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	商業管理、 商業顧問、 商業設施策劃及 顧問服務、及 公司訓練管理
港鐵技術諮詢(北京)有限公司 (註冊成立)	4,200,000 港元	100%	100%	-	中華人民 共和國	鐵路顧問服務、 市場及推廣
港鐵技術諮詢(深圳)有限公司 (註冊成立)	1,000,000 港元	100%	100%	-	中華人民 共和國	鐵路顧問服務
港鐵軌道交通(深圳)有限公司 (註冊成立)	2,636,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	鐵路建造、 營運及管理
深圳港鐵軌道交通培訓中心* (註冊成立)	人民幣2,000,000 元	100%	-	100%	中華人民 共和國	提供鐵路運輸的 訓練
上海港鐵建設管理有限公司* (註冊成立)	15,000,000 港元	60%	-	60%	中華人民 共和國	鐵路建造管理 及發展
MTR Corporation (Silverlink) Limited	1 英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (UK) Limited	29 英鎊	100%	100%	-	英國	投資控股
<u>於2012年成立的附屬公司</u>						
MTR Corporation (Australia) Pty. Limited	2 澳元	100%	100%	-	澳洲	澳洲鐵路相關的 顧問及業務
MTR Nordic AB	50,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運和維修 及其他相關服務
港鐵物業發展(深圳)有限公司	- **	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業發展、 營運、租賃、 管理及顧問服務

* 並非由畢馬威會計師事務所審核的附屬公司。

** 註冊資本21.80億港元已於2013年1月4日全數繳付。

於2012年12月31日，上海港鐵建設管理有限公司正進行在清盤程序。

31 聯營公司權益

集團

百萬港元	2012	2011
應佔淨資產	3,825	948

集團及公司於2012年12月31日擁有下列聯營公司權益：

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本	所佔權益比例		註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由附屬公司 持有		
北京京港地鐵有限公司 (註冊成立)	人民幣1,380,000,000元	49%	49%	中華人民 共和國	地鐵投資、 建設、經營 及客運服務
杭州杭港地鐵有限公司*	人民幣4,540,000,000元	49%	49%	中華人民 共和國	鐵路營運 及管理
瀋陽瀋港地鐵運營有限公司*	人民幣100,000,000元	49%	49%	中華人民 共和國	鐵路營運 及管理
Tunnelbanan Teknik Stockholm AB	30,000,000瑞典克朗	50%	50%	瑞典	鐵路維修
London Overground Rail Operations Ltd (“LOROL”)*	2英鎊	50%	50%	英國	鐵路經營 及管理

* 並非由畢馬威會計師事務所審核的公司。

於2012年7月，公司的附屬公司—港鐵杭州一號線投資有限公司與杭州市地鐵集團有限責任公司的子公司簽訂合作協議，設立特許經營公司參與投資及營運杭州地鐵一號綫，為期25年。杭州地鐵一號綫的總投資額約為220億元人民幣。杭州市地鐵集團有限責任公司負責項目的土木建造，佔項目總成本約62%。根據公私合營模式安排，特許經營公司負責機電設備工程及車輛部分，投資總額約為83億元人民幣，佔項目總成本約38%。該特許經營公司—杭州杭港地鐵有限公司(「杭州杭港地鐵」)於2012年9月5日成立，其註冊資本為45.40億元人民幣，當中的49%由集團承擔。杭州地鐵一號綫於2012年11月24日開始營運。

於2012年11月，北京京港地鐵有限公司(「北京京港地鐵」)與北京市人民政府草簽了關於投資、建造及營運北京地鐵14號綫公私合營項目的特許經營權協議。北京地鐵14號綫的總投資額約為500億元人民幣。北京京港地鐵的合營伙伴北京市基礎設施投資有限公司負責項目的土木建造部分，佔項目總成本約70%。北京京港地鐵負責機電設備工程及車輛部分，投資總額約為150億元人民幣，佔項目總成本約30%。公司將額外產權注資約22億元人民幣與北京京港地鐵作為支持投資。根據該特許經營權協議，北京京港地鐵將會負責營運與維修北京地鐵14號綫，為期30年，第一期預期於2013年中通車及餘下期數則預期於2015年通車。截至2012年12月31日，該特許經營權協議須經中國內地有關部門批核。

於2012年12月31日，瀋陽瀋港地鐵運營有限公司正進行清盤程序。

於2013年2月，LOROL獲倫敦運輸局將原定於2014年11月10日屆滿的七年大倫敦地區London Overground鐵路服務的營運及維修專營權延續兩年至2016年11月10日。

截至2012年12月31日止年度內，Tunnelbanan Teknik Stockholm AB向MTR Stockholm AB提供列車維修及其他支援服務，費用為5.35億瑞典克朗(6.15億港元)(2011年：5.20億瑞典克朗或6.29億港元)。MTR Stockholm AB向Tunnelbanan Teknik Stockholm AB租出車廠及車廠設備，並提供其他支援服務，合共收取1.06億瑞典克朗(1.22億港元)(2011年：1.08億瑞典克朗或1.31億港元)。

同年，公司向北京京港地鐵提供員工借調、資訊技術及其他支援服務，合共收取1,500萬港元(2011年：1,900萬港元)。

帳項附註

31 聯營公司權益(續)

集團實際擁有的聯營公司權益之簡要財務資料如下：

百萬港元	2012	2011
非流動資產	7,039	2,319
流動資產	939	793
非流動負債	(597)	(860)
流動負債	(3,556)	(1,304)
淨資產	3,825	948
收入	1,956	1,760
支出	(1,723)	(1,608)
除稅前利潤	233	152
所得稅	12	(37)
年內淨利潤	245	115

32 證券投資

證券投資乃指公司持有的銀行中期票據及位於海外的一家保險包銷附屬公司持有的債務證券，包括：

集團

百萬港元	2012	2011
持至到期日證券(攤銷成本)(於1年內到期)	-	2,626
於海外上市的交易證券(公允價值)(第一級，參閱附註34定義)		
- 於1年內到期	57	126
- 於1年後到期	336	222
	393	348
	393	2,974

公司

百萬港元	2012	2011
持至到期日證券(攤銷成本)(於1年內到期)	-	2,626

33 待售物業

集團及公司

百萬港元	2012	2011
待售物業		
- 按原值	2,967	3,718
- 按可實現淨值	49	39
	3,016	3,757

於2012年12月31日的待售物業主要包括位於馬鞍山綫沿綫車公廟站的溱岸8號及烏溪沙站的銀湖·天峰，以及東鐵綫火炭站的御龍山之住宅單位及車位。有關物業為公司攤分資產所得或於發展項目完成後所獲攤分的實物利潤。該等物業以原值(即於收取物業為利潤時，按獨立公開市場估值而作出的最初確認公允價值(附註2K(iii)及(iv)))，及於結算日的可實現淨值兩者中的較低者於資產負債表中列帳。可實現淨值是指估計售價減去出售物業時將產生的成本的餘額。於2011年及2012年12月31日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行於該日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，待售物業的可實現淨值已扣除800萬港元(2011年：1,800萬港元)的撥備。包含於待售物業的香港租賃土地以中期租賃方式持有。

34 財務衍生工具資產及負債

A 公允價值

未完約財務衍生工具的名義數額、公允價值及到期日(按合約之未貼現現金流量作計算)如下：

集團及公司

百萬港元	名義數額	公允價值	等級*	按合約之未貼現現金流量到期日於				
				1年內	1年至 2年	2年至 5年	5年後	總計
2012								
財務衍生工具資產								
總額繳付：								
外匯遠期合約								
- 現金流量對沖：								
	147	7	2					
- 流入				99	34	21	-	154
- 流出				(95)	(32)	(20)	-	(147)
- 不符合對沖會計：								
- 流入	157	3	2	135	10	15	-	160
- 流出				(132)	(11)	(14)	-	(157)
貨幣掉期								
- 公允價值對沖：								
- 流入	2,021	33	2	829	18	816	461	2,124
- 流出				(795)	(10)	(807)	(464)	(2,076)
淨額繳付：								
利率掉期								
- 公允價值對沖	4,063	213	2	112	64	81	6	263
	6,388	256		153	73	92	3	321
財務衍生工具負債								
總額繳付：								
外匯遠期合約								
- 公允價值對沖：								
- 流入	3,491	17	2	-	-	3,473	-	3,473
- 流出				-	-	(3,490)	-	(3,490)
- 現金流量對沖：								
- 流入	62	1	2	60	1	-	-	61
- 流出				(61)	(1)	-	-	(62)
- 不符合對沖會計：								
- 流入	40	1	2	40	-	-	-	40
- 流出				(41)	-	-	-	(41)
貨幣掉期								
- 公允價值對沖：								
- 流入	5,080	23	2	27	6,225	406	-	6,658
- 流出				(21)	(6,222)	(432)	-	(6,675)
淨額繳付：								
利率掉期								
- 現金流量對沖	2,212	90	2	(53)	(18)	(25)	(7)	(103)
	10,885	132		(49)	(15)	(68)	(7)	(139)
總計	17,273							

帳項附註

34 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

集團及公司

百萬港元	名義數額	公允價值	等級*	按合約之未貼現現金流量到期日於					
				1年內	1年至 2年	2年至 5年	5年後	總計	
2011									
財務衍生工具資產									
總額繳付：									
外匯遠期合約									
	- 現金流量對沖：								
	- 流入	86	3	2	29	26	34	-	89
	- 流出				(27)	(26)	(33)	-	(86)
	- 不符合對沖會計：	6	-	2					
	- 流入				5	-	-	-	5
	- 流出				(5)	-	-	-	(5)
貨幣掉期									
	- 公允價值對沖：	1,245	54	2					
	- 流入				37	811	6	470	1,324
	- 流出				(6)	(785)	-	(465)	(1,256)
淨額繳付：									
利率掉期									
	- 公允價值對沖	2,833	287	2	134	95	78	34	341
	- 現金流量對沖	300	-	2	(1)	(1)	2	-	-
	- 不符合對沖會計	388	-	2	-	-	-	-	-
		<u>4,858</u>	<u>344</u>		<u>166</u>	<u>120</u>	<u>87</u>	<u>39</u>	<u>412</u>
財務衍生工具負債									
總額繳付：									
外匯遠期合約									
	- 現金流量對沖：	83	4	2					
	- 流入				59	16	4	-	79
	- 流出				(62)	(17)	(4)	-	(83)
	- 不符合對沖會計：	174	7	2					
	- 流入				132	27	7	-	166
	- 流出				(138)	(28)	(7)	-	(173)
貨幣掉期									
	- 公允價值對沖：	4,663	28	2					
	- 流入				12	13	6,593	-	6,618
	- 流出				(18)	(21)	(6,609)	-	(6,648)
淨額繳付：									
利率掉期									
	- 現金流量對沖	1,912	112	2	(59)	(48)	(16)	(3)	(126)
		<u>6,832</u>	<u>151</u>		<u>(74)</u>	<u>(58)</u>	<u>(32)</u>	<u>(3)</u>	<u>(167)</u>
總計		11,690							

* HKFRS 7對公允價值等級的界定如下：

第一級：公允價值以相同金融工具在活躍市場中的報價(不予調整)計算

第二級：公允價值以類似的金融工具在活躍市場中的報價，或用估值技術(當中所有重要輸入均可直接或間接採用可觀察市場數據)計算

第三級：公允價值以估值技術(當中一些重要輸入並非採用可觀察市場數據)計算

34 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

集團主要採用貼現現金流量估值法，利用相關財務工具的市場利率及外匯匯率，貼現未來合約現金流量，以釐定集團的借貸及遠期外匯合約、利率掉期與貨幣掉期等財務衍生工具的公允價值。

集團的財務衍生工具主要包括利率及貨幣掉期，並採用於2011年及2012年12月31日的相關利率掉期曲線貼現財務工具的現金流。港元所用利率介於0.175%至1.412%(2011年：0.250%至1.877%)，美元所用利率介於0.304%至1.292%(2011年：0.208%至2.027%)，而澳元所用利率介於2.980%至3.315%(2011年：無)。

上表詳列集團和公司於資產負債表結算日的財務衍生工具負債及資產的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據結算日的現有利率計算的利息付款)及可要求集團和公司支付的最早日期計算。

B 財務風險

在營運及融資活動中，集團主要面對四類財務風險，即流動性風險、利率風險、外匯風險及信貸風險。集團的整體風險管理政策針對金融市場的不可預測性，儘量減低這些財務風險對集團財務表現構成的不良影響。

董事局規定整體風險管理的原則，及批准特定範圍的政策，例如流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、財務衍生工具與非財務衍生工具的運用，以及剩餘流動資金的投資。集團的理想融資模式(簡稱「模式」)是風險管理政策的一部分。這模式設定理想的定息及浮息債務組合，准許的外幣債務水平，及為滿足未來資金需求的備用資金覆蓋時段，用以衡量、監察及控制集團在融資方面的流動性、利率及外幣風險。董事局定期檢討，並在有需要時按營運、市場情況及其他有關因素而更改風險管理政策。作為財政預算的一部分，董事局也會每年檢討，並在有需要時按市場情況及實際需要更改該模式。

運用財務衍生工具來控制和對沖利率及外匯風險，是集團風險管理策略的重要一環。按照董事局的政策，這些工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。集團所採用的衍生工具全部為場外衍生工具，主要包括利率掉期、貨幣掉期和外匯遠期合約。

(i) 流動性風險

流動性風險指因現金流入及流出的時間及金額的差異而導致負債到期時無足夠資金償還的風險。

集團運用預期現金流量分析來管理流動性風險，通過預測營運資金、償還貸款、股息派付、資本性開支及新投資項目等現金需求，及維持足夠現金結餘及/或已獲銀行承諾貸出而尚未動用的信貸額度，以確保這些現金需求能夠得到滿足。集團採取審慎方針，維持足夠的現金結餘及銀行信貸承諾，以達到模式所要求的最少6至15個月的預期現金需求。集團亦為其預期現金流進行壓力測試，以分析流動性風險。假如壓力測試顯示有重大的現金流短缺風險，集團會安排額外的銀行信貸、發行債券或採取其他適當行動。

下表詳列集團和公司於資產負債表結算日的非財務衍生工具負債的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據結算日的現有利率計算的利息付款)及可要求集團和公司支付的最早日期計算：

集團

百萬港元	2012				2011			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
貸款及其他債務								
5年後須償還的款項	3,817	3,854	583	8,254	2,876	4,305	592	7,773
2年至5年內須償還的款項	7,614	650	-	8,264	7,498	840	1	8,339
1年至2年內須償還的款項	5,588	418	3	6,009	3,883	387	2	4,272
1年內須償還的款項	4,028	1,070	4	5,102	632	6,426	2	7,060
	21,047	5,992	590	27,629	14,889	11,958	597	27,444

帳項附註

34 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

公司

百萬港元	2012				2011			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
貸款及其他債務								
5年後須償還的款項	498	-	583	1,081	543	-	592	1,135
2年至5年內須償還的款項	116	133	-	249	117	326	-	443
1年至2年內須償還的款項	39	191	-	230	39	194	-	233
1年內須償還的款項	39	848	-	887	39	6,229	-	6,268
	692	1,172	583	2,447	738	6,749	592	8,079

其他是指租出/租回交易債務(附註22E)。

(ii) 利率風險

集團的利率風險主要來自借貸活動。固定及浮動利率貸款會由於市場利率波動為集團帶來公允價值及現金流量利率風險。集團主要透過維持模式所指定的定息債務佔未償還總債項的40%至70%來管理及控制利率風險。倘實際的定息債務水平大幅偏離模式，則會運用財務衍生工具如利率掉期來調整定息及浮息的比例，務求使其貼近模式。於2012年12月31日，計入未完約貨幣及利率掉期後，65%的集團未償還總債項為定息或已轉換為定息。

集團來自浮息貸款的風險為從現金結餘、銀行存款及其他投資工具賺取的浮息收入所抵銷。於2012年12月31日，集團持有總額為179.18億港元的現金結餘及銀行存款用以產生浮息收入，相對浮息貸款總額為79.82億港元。

於2012年12月31日，在其他因素維持不變的情況下，如利率整體上升100點子/下調25點子，估計集團的除稅後利潤及保留溢利將增加/減少約8,400萬港元/2,300萬港元，而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約4,100萬港元/1,100萬港元。

上述敏感度分析乃假設利率的變動於結算日出現並已用於計算該日存在的財務衍生工具及非財務衍生工具的利率風險。管理層所假設的利率，是考慮到當前利率處於偏低的水平及將來利率上升的空間較下跌為大，而對直至下一個年度結算日期間可能出現利率變動的評估。

於2011年，根據利率分別為上升100點子/下調25點子的假設進行類似分析，估計集團的除稅後利潤及保留溢利將增加/減少約3,100萬港元/800萬港元，而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約4,600萬港元/1,600萬港元。

(iii) 外匯風險

當資產與負債以非集團的功能貨幣入帳時，將產生外匯風險。對集團而言，有關風險主要來自借貸和海外採購活動。

集團把無對沖的非港元債項維持於模式指定的較低水平，及盡量減少集團因海外採購而產生的外匯未平倉結存，從而管理及控制其外匯風險。當債項所採用的貨幣未能與償還該債項的預期現金流所用的貨幣相符時，集團會透過貨幣掉期把債項所產生的外匯風險轉換至港幣風險。在採用外幣進行採購時，集團會訂立外匯遠期合約以預先訂立的匯率確定在結算時所需要的外幣。

集團來自外匯借貸的美元風險被其持有的美元現金結餘、銀行存款及投資所抵銷。

由於集團大部分應收及應付款項均以各集團公司之功能貨幣(港元、人民幣、澳元或瑞典克朗)或美元(港元的掛鈎貨幣)計值，而大部分以外幣計值的付款承擔均得到外匯遠期合約對沖，管理層預期該等項目不會涉及任何重大的貨幣風險。

34 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

(iv) 信貸風險

信貸風險指交易對手在債務到期時無力全數償還的風險。集團的信貸風險主要來自其存款及集團與多間銀行及交易對手所訂立的財務衍生工具，及集團根據租出/租回交易而購入的抵銷證券(附註22E)。為控制信貸風險，集團僅與具有良好投資信貸評級或保證人的金融機構投放存款及訂立財務衍生工具，並通過分散交易對手來減低風險。

所有財務衍生工具交易均受制於交易對手的交易上限，該等上限是根據董事局通過的政策，因應有關交易對手的信貸評級而制訂。根據「風險價值」概念，集團按該等工具的公允市值及最大潛在虧損計算信貸風險，及因應各自交易對手的限額來衡量、監察及控制信貸風險。為了進一步減低交易對手風險，集團亦就同一交易對手的各種財務衍生工具及其他財務交易採用對銷及除淨安排。

所有存款及投資均受制於類似的個別交易對手/發行人交易上限，有關上限是根據各交易對手/發行人的信貸評級及/或香港發鈔銀行地位而制訂。集團於某一交易對手存放款項或發行人投資的時間長短亦因應有關交易對手/發行人的信貸評級而受到限制。存款/投資額及年期均受到定期監察，確保符合為有關交易對手/發行人所設定的限制。此外，集團積極監察交易對手/發行人的信用違約掉期水平及其每日的變動，並可能會根據觀察所得及其他考慮因素調整可承受有關交易對手/發行人的風險及/或交易上限。

於結算日，集團就財務衍生工具資產及銀行存款所承受的最高信貸風險，於資產負債表中分別以財務衍生工具資產的帳面值及存款總額呈列。於結算日，集團並無於任何單一交易對手有任何高度集中的風險。

此外，公司亦管理及控制與應收款項所涉及的信貸風險，有關資料載於附註36。

35 存料與備料

百萬港元	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
預計於下列時間耗用的存料與備料：				
– 1年內	792	695	601	570
– 1年後	434	446	353	368
	1,226	1,141	954	938
減：陳舊存貨撥備	(6)	(6)	(6)	(6)
	1,220	1,135	948	932

預計於一年後耗用的存料與備料主要包括為供週期保養用途所存放的緊急存料及備料。

36 應收帳項、按金及預付款項

百萬港元	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
與下列項目有關的應收帳項、按金及預付款項：				
– 物業發展項目	1,849	1,203	1,849	1,203
– 香港以外的鐵路附屬公司	1,135	1,204	–	–
– 香港業務及其他	1,490	1,557	1,409	1,426
	4,474	3,964	3,258	2,629

帳項附註

36 應收帳項、按金及預付款項(續)

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港客運業務車費收入乃經八達通卡於每天交易的下個工作日結算，或以現金收取(其他種類車票)，小部分車費收入是經代理預售車票並於21日內到期繳清金額。
- (ii) 深圳市軌道交通龍華線車費收入乃經深圳通卡於每天交易的下個工作日結算，或以現金收取(其他種類車票)。
- (iii) 在墨爾本的特許經營權收入乃按其收入性質而於每週或每月收取。大部分於斯德哥爾摩的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。
- (iv) 集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至50日不等。集團的投資物業及車站小商店的租戶須於簽訂租約時繳付三個月租金作按金。
- (v) 與財務機構訂立的利率及貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。
- (vi) 顧問服務收入乃於工作完成後，或按顧問合約內的其他規定每月寄發帳單，並於30日內繳付。
- (vii) 除協定的保證金外，委託予集團承辦的合約及資本性工程的相關應收帳項，於在建工程確認後的30日內到期繳付。
- (viii) 物業發展的相關應收帳項乃根據發展協議或買賣合約條款而到期繳付。

應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
未到期款項	3,373	2,612	2,542	1,831
30日過期未付	127	428	43	242
60日過期未付	15	21	4	5
90日過期未付	9	8	-	6
超過90日過期未付	13	20	4	2
應收帳項總額	3,537	3,089	2,593	2,086
按金及預付款項	708	677	436	345
預付退休金開支	229	198	229	198
	4,474	3,964	3,258	2,629

於2012年12月31日，未到期款項包括按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可派發物業發展利潤的應收款項，來自若干正在等待決算的物業發展帳戶的保管資金(附註27C)，及其他可收回雜項開支的應收款項共18.49億港元(2011年：12.03億港元)。

於2012年12月31日，除了香港業務及其他項目下的按金及應收帳項1.32億港元(2011年：2.79億港元)預期於一年至三年內收回外，所有應收帳項、按金及預付款項預期於一年內收回。由於帳面價值減去呆壞帳減值虧損後的貼現結果並不明顯，故以非貼現價值入帳。

應收帳項、按金及預付款項包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
英鎊(百萬鎊)	2	1	2	1
美元(百萬元)	11	9	10	9

37 應收關連人士款項

百萬港元	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
應收下列關連人士的款項：				
– 香港政府	698	248	698	248
– 九鐵公司	14	20	14	20
– 無控制權附屬公司	16	23	16	23
– 聯營公司	57	111	31	63
– 公司的其他附屬公司(扣除減值虧損)	–	–	7,396	4,681
	785	402	8,155	5,035

於2012年12月31日，應收香港政府款項包括與沙田至中環綫預備工作有關的可收回帳款、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，有關西鐵物業發展(附註27D)應收代理費及可收回支出，以及其他基建和維修工程的應收帳項及保證金。

應收九鐵公司款項包括在若干兩鐵合併協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程及物業準備工程費用。

應收無控制權附屬公司款項乃關於八達通卡有限公司的應收款項。

於2012年12月31日，集團應收聯營公司款項包括給予Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)的未償還貸款3,600萬港元(3,000萬瑞典克朗)(2011年：5,600萬港元或5,000萬瑞典克朗)，其中1,800萬港元(1,500萬瑞典克朗)(2011年：3,900萬港元或3,500萬瑞典克朗)貸款之利息按Riksbank公布的三個月斯德哥爾摩銀行同業拆息加年利率3%計算，償還到期日為2013年12月31日及餘額1,800萬港元(1,500萬瑞典克朗)(2011年：1,700萬港元或1,500萬瑞典克朗)貸款之利息按Riksbank公布的三個月斯德哥爾摩銀行同業拆息加年利率4%計算，償還到期日為2017年11月1日。

所有委託工程的合約保證金將於一年內到期發放。除TBT的未償還餘額貸款1,800萬港元(1,500萬瑞典克朗)預計於2017年償還外，其餘所有應收香港政府及其他關連人士的款項預期於24個月內收回。應收香港政府及其他關連人士的款項之名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

38 現金、銀行結餘及存款

百萬港元	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
銀行及其他財務機構存款	16,979	14,009	16,284	13,728
銀行存款及現金	1,685	2,091	332	243
現金、銀行結餘及存款	18,664	16,100	16,616	13,971
減：於存入日起計到期日多於三個月的銀行存款及已抵押的銀行存款(附註39D)	(13,504)	(12,673)	(13,250)	(12,396)
減：銀行透支(附註39A)	(55)	–	(55)	–
現金流量表所示的現金及現金等價物	5,105	3,427	3,311	1,575

資產負債表所示的現金、銀行結餘及存款包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
澳元(百萬元)	7	5	7	5
歐元(百萬元)	4	6	4	6
日元(百萬元)	16	42	16	42
新台幣(百萬元)	10	8	10	8
英鎊(百萬元)	5	2	5	2
人民幣(百萬元)	72	3	71	–
美元(百萬元)	1,052	603	1,047	601

帳項附註

39 貸款及其他債務

A 分類

集團

百萬港元	2012			2011		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2014年至2017年到期的債務發行計劃票據 (2011年：2014年到期)	8,986	9,365	8,930	4,734	5,038	4,663
	8,986	9,365	8,930	4,734	5,038	4,663
非上市：						
2013年至2022年到期的債務發行計劃票據 (2011年：2012年至2020年到期)	9,982	11,008	9,808	8,421	9,130	8,180
	9,982	11,008	9,808	8,421	9,130	8,180
資本市場借貸工具總計	18,968	20,373	18,738	13,155	14,168	12,843
銀行貸款	3,887	3,887	3,887	9,663	9,665	9,665
其他	367	493	367	350	469	350
貸款及其他	23,222	24,753	22,992	23,168	24,302	22,858
銀行透支	55	55	55	-	-	-
短期貸款	300	300	300	-	-	-
總計	23,577	25,108	23,347	23,168	24,302	22,858

公司

百萬港元	2012			2011		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
非上市：						
2018年到期的債務發行計劃票據	456	661	465	461	673	465
銀行貸款	810	810	810	6,698	6,700	6,700
其他	359	486	359	343	464	343
貸款及其他	1,625	1,957	1,634	7,502	7,837	7,508
銀行透支	55	55	55	-	-	-
短期貸款	300	300	300	-	-	-
總計	1,980	2,312	1,989	7,502	7,837	7,508

其他項目包括租出/租回交易中的非抵銷債務(附註22E)。

於2012年12月31日，集團有若干尚未動用的無承諾貸款總額76.62億港元(2011年：141.35億港元)，其中包括債務發行計劃及短期銀行貸款。

公允價值是按貼現現金流量估值法以集團可採用的同類財務工具的現行市場利率及外匯匯率貼現未來合約的現金流量列值。

短期貸款及銀行透支的帳面金額與其公允價值相約。

39 貸款及其他債務(續)

A 分類(續)

以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的貸款款項在進行對沖活動前後的外幣數額如下：

集團

	對沖活動前		對沖活動後	
	2012	2011	2012	2011
澳元(百萬元)	50	-	-	-
人民幣(百萬元)	1,000	1,000	-	-
美元(百萬元)	1,310	760	-	-

公司

	對沖活動前		對沖活動後	
	2012	2011	2012	2011
美元(百萬元)	60	60	-	-

B 還款期分析

集團

百萬港元	2012				2011			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
長期貸款及其他								
5年後須償還的款項	3,315	3,001	359	6,675	2,515	2,862	343	5,720
2年至5年內須償還的款項	6,885	432	-	7,317	6,863	364	2	7,229
1年至2年內須償還的款項	5,163	232	4	5,399	3,363	221	3	3,587
1年內須償還的款項	3,375	222	4	3,601	102	6,218	2	6,322
	18,738	3,887	367	22,992	12,843	9,665	350	22,858
銀行透支	-	55	-	55	-	-	-	-
短期貸款	-	300	-	300	-	-	-	-
	18,738	4,242	367	23,347	12,843	9,665	350	22,858
減：未經攤銷的折價、溢價及 財務開支餘額	(2)	-	-	(2)	(35)	(2)	-	(37)
因財務工具的公允價值變動之調整	232	-	-	232	347	-	-	347
債務帳面總額	18,968	4,242	367	23,577	13,155	9,663	350	23,168

帳項附註

39 貸款及其他債務(續)

B 還款期分析(續)

公司

百萬元	2012				2011			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
長期貸款及其他								
5年後須償還的款項	465	-	359	824	465	-	343	808
2年至5年內須償還的款項	-	432	-	432	-	322	-	322
1年至2年內須償還的款項	-	189	-	189	-	189	-	189
1年內須償還的款項	-	189	-	189	-	6,189	-	6,189
	465	810	359	1,634	465	6,700	343	7,508
銀行透支	-	55	-	55	-	-	-	-
短期貸款	-	300	-	300	-	-	-	-
	465	1,165	359	1,989	465	6,700	343	7,508
減：未經攤銷的折價、溢價及 財務開支餘額	(4)	-	-	(4)	(5)	(2)	-	(7)
因財務工具的公允價值變動之調整	(5)	-	-	(5)	1	-	-	1
債務帳面總額	456	1,165	359	1,980	461	6,698	343	7,502

由於公司打算為一年內須償還的資本市場借貸工具及銀行貸款作長期再融資，該筆款額被納入長期貸款。

C 已發行及贖回的債券及票據

截至2011年及2012年12月31日止年度內發行的票據包括：

集團

百萬元	2012		2011	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	5,985	5,998	2,206	2,198

上述為附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行的票據。該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2012年12月31日止年度內，集團贖回非上市債券1.02億港元(2011年：5億港元)。截至2011年及2012年12月31日止年度內，集團並無贖回任何上市債券。

D 擔保及抵押

- (i) 於2011年及2012年12月31日，香港政府並無就集團所得的信貸提供任何擔保。
- (ii) 於2012年12月31日，公司在中國內地之間接全資附屬公司——港鐵軌道交通(深圳)有限公司，以其與深圳市軌道交通龍華綫二期相關的車費和非車費收入及保險合同權益為一項總額40億元人民幣(2011年：40億元人民幣)的銀行貸款提供抵押。
- (iii) 於2012年12月31日，公司在澳洲擁有60%股權的附屬公司——Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.，以其等額的銀行存款為一項900萬澳元(2011年：1,300萬澳元)的銀行貸款提供抵押。

除上述所指及在本帳項別處披露的押記外，集團於2012年12月31日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

40 應付帳項及應計費用

百萬港元	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
應付帳項及應計費用				
– 西港島綫項目	731	417	731	417
– 南港島綫(東段)項目	637	479	637	479
– 觀塘綫延綫項目	244	188	244	188
– 深圳市軌道交通龍華綫項目	754	1,183	–	–
– 香港物業發展項目	643	681	643	681
– 中國內地物業發展項目	1,988	1,950	–	–
– 香港以外的鐵路附屬公司	1,307	1,337	–	–
– 香港業務及其他	7,339	5,539	6,729	5,025
應付顧客合約工程總額	15	15	15	15
西港島綫項目尚未使用的政府現金資助	1,461	4,613	1,461	4,613
	15,119	16,402	10,460	11,418

於2012年12月31日，與應付顧客合約總額有關的工程合約之累計合約成本總額中加上已確認溢利及減去已確認虧損為2.94億港元(2011年：2.94億港元)。於2011年及2012年12月31日，應付顧客合約工程金額預期一年後清還。

以到期日劃分上述應付帳項的分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
30日內到期或即期	5,418	2,765	1,244	1,267
30日至60日內到期	2,326	2,379	2,276	1,612
60日至90日內到期	535	537	525	335
到期日超逾90日	2,126	3,950	1,899	1,627
	10,405	9,631	5,944	4,841
租金及其他可退還按金	2,738	1,704	2,672	1,618
應計僱員福利	515	454	383	346
西港島綫項目尚未使用的政府現金資助	1,461	4,613	1,461	4,613
	15,119	16,402	10,460	11,418

除了在香港業務及其他項中的23.91億港元(2011年：15.40億港元)預期於一年後清還外，所有應付帳項及應計費用均預期於一年內清還。於一年後到期的款項主要是從投資物業及車站小商店租戶收取的租賃按金，以及來自電訊服務營運商的預繳收入，當中大部分款項會在三年內清還。集團認為該等按金的貼現影響並不重大。

應付帳項及應計費用的名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

應付帳項及應計費用包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額如下：

	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
澳元(百萬元)	2	2	1	2
歐元(百萬元)	4	3	4	3
日元(百萬元)	75	83	75	83
英鎊(百萬鎊)	2	1	2	1
人民幣(百萬元)	1,578	1,577	–	–
美元(百萬元)	19	17	1	2

帳項附註

41 工程合約保證金

集團

百萬港元	於12個月內 到期發還	於12個月後 到期發還	總計
2012			
香港鐵路支綫項目	22	573	595
香港業務	73	72	145
中國內地及國際附屬公司	205	3	208
	300	648	948
2011			
香港鐵路支綫項目	2	300	302
香港業務	60	63	123
中國內地及國際附屬公司	60	158	218
	122	521	643

公司

百萬港元	於12個月內 到期發還	於12個月後 到期發還	總計
2012			
香港鐵路支綫項目	22	573	595
香港業務	73	71	144
	95	644	739
2011			
香港鐵路支綫項目	2	300	302
香港業務	60	61	121
	62	361	423

由於大部分工程合約保證金會在24個月內到期發還，其受貼現的影響並不重大。

42 應付關連人士款項

百萬港元	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
應付予下列關連人士的款項：				
– 香港政府	27	31	27	31
– 九鐵公司	1,008	1,432	1,008	1,432
– 聯營公司	26	18	–	–
– 附屬公司	–	–	17,726	11,781
	1,061	1,481	18,761	13,244

應付香港政府款項乃關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

截至2012年12月31日，應付九鐵公司款項乃關於輕鐵綫沿綫物業發展項目，於項目批出時的協議款項及相關應付利息，以及預期於12個月內清還的每年定額付款及非定額付款的應計部分。

應付聯營公司款項乃有關Tunnelbanan Teknik Stockholm AB所提供的列車維修服務的應付費用及預期於12個月內清還。

應付予公司的附屬公司款項包括應付予MTR Corporation (C.I.) Limited的174.68億港元(2011年：116.41億港元)，該款項涉及上述附屬公司發行的債券及票據的所得款項及應計利息，而該等款項乃借予公司作為一般公司用途，附有指定還款期及利率(附註39C)，並以公允價值列帳。由於餘下應付予附屬公司的款項並不附有利息，且沒有固定還款期及數額並不重大，因此該等款項並未予以貼現。於2012年12月31日，應付予附屬公司的總款項包括150.80億港元(2011年：113.28億港元)預期於一年後清還。

43 服務經營權負債

有關集團及公司的服務經營權負債變動如下：

百萬港元	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
在1月1日結餘	10,724	10,749	10,557	10,592
加：應付利息淨額增加	2	3	-	-
減：年內償還或應付款項	(37)	(35)	(37)	(35)
匯兌差額	1	7	-	-
在12月31日結餘	10,690	10,724	10,520	10,557

於2011年及2012年12月31日應償還及未付結餘如下：

集團

百萬港元	2012			2011		
	債務付款 現值	未來的 利息開支	債務付款 總額	債務付款 現值	未來的 利息開支	債務付款 總額
5年後須償還的款項	10,462	19,825	30,287	10,510	20,531	31,041
2年至5年內須償還的款項	146	2,123	2,269	137	2,132	2,269
1年至2年內須償還的款項	42	714	756	40	716	756
1年內須償還的款項	40	716	756	37	718	755
	10,690	23,378	34,068	10,724	24,097	34,821

公司

百萬港元	2012			2011		
	債務付款 現值	未來的 利息開支	債務付款 總額	債務付款 現值	未來的 利息開支	債務付款 總額
5年後須償還的款項	10,292	19,645	29,937	10,343	20,344	30,687
2年至5年內須償還的款項	146	2,104	2,250	137	2,113	2,250
1年至2年內須償還的款項	42	708	750	40	710	750
1年內須償還的款項	40	710	750	37	713	750
	10,520	23,167	33,687	10,557	23,880	34,437

44 非控股權益持有者貸款

非控股權益持有者貸款是指授予Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (「MTM」)的股東貸款總額4,875萬澳元(3.92億港元)之非控股權益持有者所屬部分。此項貸款以7.5%的年利率計息，可於MTM酌情決定的時間或於2017年11月29日營運及維修專營權屆滿時(以較早者為準)償還。

帳項附註

45 遞延收益

有關遞延收益的變動如下：

集團

百萬港元	於1月1日 結餘	本年度 收取數額	沖銷 發展中物業	確認於 損益表 的數額	匯兌差額	於12月31日 結餘
2012						
物業發展的遞延收益(附註27B)	68	-	(8)	-	-	60
客戶轉撥入資產的遞延收益	47	12	-	(10)	-	49
政府現金資助於深圳市軌道交通龍華綫 營運的遞延收益	288	637	-	(555)	9	379
	403	649	(8)	(565)	9	488
2011						
物業發展的遞延收益(附註27B)	568	-	(32)	(468)	-	68
客戶轉撥入資產的遞延收益	37	19	-	(9)	-	47
政府現金資助於深圳市軌道交通龍華綫 營運的遞延收益	-	638	-	(349)	(1)	288
	605	657	(32)	(826)	(1)	403

公司

百萬港元	於1月1日 結餘	本年度 收取數額	沖銷 發展中物業	確認於 損益表 的數額	匯兌差額	於12月31日 結餘
2012						
物業發展的遞延收益(附註27B)	68	-	(8)	-	-	60
2011						
物業發展的遞延收益(附註27B)	568	-	(32)	(468)	-	68

46 資產負債表所示的所得稅

A 綜合資產負債表所示的本期所得稅包括公司及若干附屬公司截至2012年12月31日止年度按香港利得稅率16.5%(2011年：16.5%)計算並扣除已付預繳稅款後的香港稅務撥備，及按相關國家適用的現行稅率計算的中國內地及海外稅項。

百萬港元	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
年內香港利得稅項撥備(附註15)	1,469	1,619	1,452	1,604
已付的香港利得稅預繳稅款	(1,113)	(1,035)	(1,100)	(1,022)
	356	584	352	582
中國內地及海外的相關稅項餘額	50	13	-	-
	406	597	352	582

46 資產負債表所示的所得稅(續)

B 已確認遞延稅項資產及負債

已在資產負債表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及年內變動如下：

集團

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					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	
2012						
於2012年1月1日結餘(如前匯報)	8,981	5,977	153	(17)	(16)	15,078
採納HKAS 12修訂的影響	-	(5,604)	-	-	-	(5,604)
於2012年1月1日結餘(重列)	8,981	373	153	(17)	(16)	9,474
在綜合損益表內列支/(計入)	350	-	(65)	-	4	289
在儲備列支	-	67	-	5	-	72
匯兌差額	1	-	-	-	-	1
於2012年12月31日結餘	9,332	440	88	(12)	(12)	9,836
2011(重列)						
於2011年1月1日結餘(如前匯報)	8,669	5,044	154	(15)	(7)	13,845
採納HKAS 12修訂的影響	-	(4,764)	-	-	-	(4,764)
於2011年1月1日結餘(重列)	8,669	280	154	(15)	(7)	9,081
在綜合損益表內列支/(計入)(重列)	316	-	(1)	-	(9)	306
在儲備列支/(計入)	-	93	-	(2)	-	91
匯兌差額	(4)	-	-	-	-	(4)
於2011年12月31日結餘(重列)	8,981	373	153	(17)	(16)	9,474

公司

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	
2012						
於2012年1月1日結餘(如前匯報)	8,925	5,982	141	(17)	-	15,031
採納HKAS 12修訂的影響	-	(5,609)	-	-	-	(5,609)
於2012年1月1日結餘(重列)	8,925	373	141	(17)	-	9,422
在損益表內列支/(計入)	345	-	(60)	-	-	285
在儲備列支	-	67	-	5	-	72
於2012年12月31日結餘	9,270	440	81	(12)	-	9,779
2011(重列)						
於2011年1月1日結餘(如前匯報)	8,651	5,051	153	(15)	-	13,840
採納HKAS 12修訂的影響	-	(4,771)	-	-	-	(4,771)
於2011年1月1日結餘(重列)	8,651	280	153	(15)	-	9,069
在損益表內列支/(計入)(重列)	274	-	(12)	-	-	262
在儲備列支/(計入)	-	93	-	(2)	-	91
於2011年12月31日結餘(重列)	8,925	373	141	(17)	-	9,422

帳項附註

46 資產負債表所示的所得稅(續)

B 已確認遞延稅項資產及負債(續)

百萬港元	集團		公司	
	2012	2011 (重列)	2012	2011 (重列)
於資產負債表中確認的遞延稅項資產淨額	(21)	(24)	–	–
於資產負債表中確認的遞延稅項負債淨額	9,857	9,498	9,779	9,422
	9,836	9,474	9,779	9,422

C 由於部分附屬公司不可能於其位處的稅務地區產生未來應稅溢利作抵扣稅務虧損之用，因此，集團並未就該等附屬公司的累計稅務虧損2.54億港元(2011年：2.81億港元)確認為遞延稅項資產。

47 股本及資本管理

A 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	2012	2011
法定：		
6,500,000,000股，每股面值1.00港元	6,500	6,500
已發行及繳足：		
5,793,196,650股(2011年：5,784,871,250股)，每股面值1.00港元	5,793	5,785
股本溢價	11,300	11,089
資本儲備	27,188	27,188
	44,281	44,062

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。

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香港《公司條例》第48B條的規管。

年內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	認股權價格 港元	已收款項/從以股份為基礎 的僱員資本儲備撥入		
			股本帳 百萬港元	股份溢價帳 百萬港元	總計 百萬港元
已行使的僱員認股權					
– 新入職僱員認股權計劃	31,500	19.732	–	1	1
– 2007年認股權計劃	4,516,400	18.30	5	92	97
	75,000	24.50	–	2	2
	373,000	26.52	–	11	11
	1,715,000	26.85	2	53	55
	1,175,000	27.60	1	37	38
	30,000	27.73	–	1	1
	409,500	28.84	–	14	14
	8,325,400		8	211	219

於2012年12月31日，公司尚未行使之認股權詳情載列於附註50。

47 股本及資本管理(續)

B 資本管理

集團在資本管理方面的首要目標為保障其可持續經營的能力及賺取足夠利潤以維持增長，並為股東帶來合理回報。

集團按所承受風險程度來管理資本，並會透過派付股東的股息金額、發行代息股份和新股份，以及管理債務組合與預計融資需求來調整其資本架構。香港政府財政司司長法團為公司的最大股東，於2012年12月31日持有4,434,552,207股股份，佔公司權益總額76.5%。

集團以淨負債權益比率為基準監察其資本狀況，淨負債權益比率乃按照淨借貸總額佔公司股東應佔權益總額的百分比計算，淨借貸總額乃總貸款及其他債務、銀行透支、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款的總和扣除現金及現金等價物和銀行中期票據。於過去年度，集團的淨負債權益比率自兩鐵合併以來持續下跌，由2007年12月31日的46.5%(重列)下降至2011年12月31日的11.4%(重列)和2012年12月31日的10.9%。

八達通卡有限公司就其所面對的營運風險受香港金融管理局有關總資本對加權風險資產總額比率的規定。Fastrack Insurance Ltd.須按照百慕達《保險條例》的規定維持最低股東權益。根據特許經營權協議，港鐵軌道交通(深圳)有限公司的最底註冊資本須達深圳市軌道交通龍華綫項目總投資額的40%或以上。根據專營權協議，Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.須維持特定金額的股東總權益。根據瑞典《公司法例》，MTR Stockholm AB的股東總權益須維持在其總註冊股本的50%或以上。香港鐵路旅遊有限公司須維持一定的繳足股本以維持其於香港旅遊業協會的會籍。於2012年12月31日，所有資本需求均已達到。除此以外，公司及任何其他附屬公司均毋須承擔來自集團以外施加的資本需求。

48 其他儲備

集團綜合權益各組成項目的年初及年底結餘之對帳，載列於綜合權益變動表中。公司權益個別組成項目於年初及年底間之變動詳情載列如下：

百萬港元	固定資產 重估儲備	對沖儲備	以股份為 基礎的僱員 資本儲備	保留溢利	其他儲備 總計
2012					
於2012年1月1日結餘(如前匯報)	1,888	(90)	201	81,191	83,190
採納HKAS 12修訂的影響	-	-	-	5,609	5,609
於2012年1月1日結餘(重列)	1,888	(90)	201	86,800	88,799
2011年末期股息	-	-	-	(2,951)	(2,951)
2012年中期股息	-	-	-	(1,447)	(1,447)
以股份為基礎的僱員支出	-	-	56	-	56
行使的僱員認股權	-	-	(33)	-	(33)
收回的僱員認股權	-	-	(5)	5	-
年內全面收益總額	339	23	-	13,209	13,571
於2012年12月31日結餘	2,227	(67)	219	95,616	97,995
2011(重列)					
於2011年1月1日結餘(如前匯報)	1,417	(78)	102	70,815	72,256
採納HKAS 12修訂的影響	-	-	-	4,771	4,771
於2011年1月1日結餘(重列)	1,417	(78)	102	75,586	77,027
2010年末期股息	-	-	-	(2,598)	(2,598)
2011年中期股息	-	-	-	(1,446)	(1,446)
以股份為基礎的僱員支出	-	-	110	-	110
行使的僱員認股權	-	-	(6)	-	(6)
收回的僱員認股權	-	-	(5)	5	-
年內全面收益總額(重列)	471	(12)	-	15,253	15,712
於2011年12月31日結餘(重列)	1,888	(90)	201	86,800	88,799

帳項附註

48 其他儲備(續)

固定資產重估儲備乃用作處理重估自用土地及樓宇所產生的盈餘或虧絀(附註2F(ii))。

對沖儲備包括在現金流量對沖中使用的對沖工具之公允價值累計淨變動的有效部分，此部分將在隨後根據附註2T(ii)所解述的現金流量對沖會計政策，跟被對沖的現金流量一同確認。

以股份為基礎的僱員資本儲備包括已授予但未行使認股權的公允價值，有關解釋見附註2U(iii)的會計政策。該款項將在認股權被行使時轉撥至股份溢價帳，若認股權過期或被收回，則直接轉入保留溢利。

匯兌儲備包括所有因折算海外企業的帳項而產生的匯兌差額。此儲備是根據附註2CC的會計政策處理。

除保留溢利外，其他儲備並不屬於已實現利潤，因此不可派發予股東。此外，公司認為包括在保留溢利內的投資物業重估累計盈餘376.91億港元(2011年：339.91億港元(重列))並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2012年12月31日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為578.58億港元(2011年：527.19億港元)。

於2012年12月31日，集團的保留溢利包括應佔無控制權附屬公司及聯營公司的保留溢利6.56億港元(2011年：6.65億港元)。

49 經營活動產生的現金

未計物業發展利潤、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	2012	2011
未計物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤	13,083	12,124
調整項目：		
– 陳舊存貨撥備減少	–	(2)
– 出售固定資產虧損	29	32
– 攤銷有關深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助的遞延收益	–	(62)
– 攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益	(10)	(9)
– 衍生工具公允價值(增加)/減少	(11)	8
– 重估證券投資的未實現(溢利)/虧損	(6)	4
– 以股份為基礎的僱員支出	59	113
– 匯兌虧損/(收益)	7	(8)
未計營運資金變動前經常性業務的經營利潤	13,151	12,200
應收帳項、按金及預付款項減少/(增加)	107	(395)
存料與備料增加	(81)	(72)
應付帳項及應計費用增加	1,524	756
經營活動產生的現金	14,701	12,489

50 以股份為基礎的支出

A 以股份為基礎而按股本結算的支出

集團向執行總監會成員及若干僱員授出以股本結算的認股權。於2012年12月31日，公司維持兩項認股權計劃，分別為新入職僱員認股權計劃及2007年認股權計劃，該等計劃的詳情如下：

(i) 新入職僱員認股權計劃

公司於2002年5月召開的2002年股東週年大會通過採納新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)，藉此向未有參與首次公開招股前認股權計劃(該計劃於2010年終結及其認股權已失效)的公司新入職最高階層及高級管理人員提供認股權。根據新認股權計劃的規則，公司因在該計劃中的認股權被行使而須發行最多5,056,431股股份，相等於公司於2012年12月31日的已發行股本的0.1%。授出的認股權將由有關認股權提出日起計三年內，以三期平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。根據新認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由公司於提出授予認股權時釐定，但行使價不會低於下列各項中最高者：(i)於提出授予該認股權當日前緊接的五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii)在該認股權的提出日期(必須為交易日)港鐵股份的收市價；及(iii)港鐵股份面值。新認股權計劃於2007年5月16日屆滿，故於該日期或之後，不可根據該計劃授出認股權。

下表概述新認股權計劃自實施以來所授出而仍然有效的認股權：

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2005年9月23日	213,000	15.97	2015年9月9日或以前
2006年5月15日	22,000	20.66	2016年4月25日或以前
2006年10月5日	62,500	19.732	2016年9月29日或以前

尚未行使認股權數目的變動及其相關加權平均行使價如下：

	2012		2011	
	認股權數目	加權平均行使價 港元	認股權數目	加權平均行使價 港元
於1月1日尚未行使	329,000	17.377	1,121,200	14.581
於年內行使	(31,500)	19.732	(792,200)	13.420
於12月31日尚未行使	297,500	17.128	329,000	17.377
於12月31日可行使	297,500	17.107	329,000	17.358

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為30.050港元(2011年：27.470港元)。

於2012年12月31日尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2012		2011	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數	認股權數目	剩餘合約年限 年數
15.97港元	213,000	2.69	213,000	3.69
20.66港元	22,000	3.32	22,000	4.32
19.732港元	62,500	3.75	94,000	4.75
	297,500		329,000	

50 以股份為基礎的支出(續)

A 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

(ii) 2007年認股權計劃

隨著新認股權計劃於2007年5月屆滿，2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)於2007年股東週年大會獲呈交及批准。該計劃旨在提高公司吸引最佳人才的能力，挽留及激勵關鍵及主要僱員，使其利益與公司的長遠成功一致，並為其提供公平及具有市場競爭力的報酬。根據2007年認股權計劃的規則，在2007年6月7日後，因在所有認股權計劃(包括2007年認股權計劃)中的認股權被行使而須發行最多277,461,072股股份，相等於公司於2012年12月31日的已發行股本的4.8%。授出的認股權將由有關認股權提出日起計至少一年後才獲歸屬以認購有關股份。根據2007年認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由公司於提出授予認股權時釐定，但行使價不會低於下列各項中最高者：(i)於緊接提出授予該認股權當日前五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii)在該認股權的提出日期(必須為交易日)，港鐵股份的收市價；及(iii)港鐵股份面值。

根據2007年認股權計劃的規定，公司於計劃期內可隨時酌情向任何合資格僱員授予認股權。根據2007年認股權計劃，授出日期界定為接納授予認股權當日。

於2012年12月31日，根據2007年認股權計劃授予執行總監會成員及個別僱員的認股權如下：

授出認股權	授予日期	認股權 授予及接納的數目	接納日期
2008年授出認股權	2007年12月10日	8,273,000	由2007年12月11日至2008年1月7日期間
	2008年3月26日	2,749,000	由2008年3月28日至2008年4月23日期間
2009年授出認股權	2008年12月8日	12,712,000	由2008年12月8日至2008年12月30日期間
	2009年6月12日	345,000	由2009年6月18日至2009年7月9日期間
2010年授出認股權	2009年12月8日	15,718,000	由2009年12月9日至2009年12月22日期間
	2010年6月28日	355,000	2010年7月21日
2011年授出認股權	2010年12月16日	15,546,500	由2010年12月16日至2010年12月23日期間
	2011年6月27日	215,000	2011年7月7日
2012年授出認股權	2012年3月23日	16,917,000	2012年3月30日

下表概述2007年認股權計劃自實施以來所授出而於2012年12月31日仍然有效的認股權：

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2008年授出認股權			
2007年12月11日	45,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月12日	1,333,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月13日	1,605,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月14日	550,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月15日	88,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月17日	635,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月18日	230,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月19日	80,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月20日	190,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月22日	35,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月24日	118,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月28日	35,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月31日	130,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月2日	35,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月3日	40,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月7日	80,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年3月28日	180,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年3月31日	230,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月1日	204,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月2日	236,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月3日	100,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月4日	23,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月5日	17,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月7日	268,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月8日	96,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月9日	60,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月10日	58,000	26.52	2015年3月26日或以前

50 以股份為基礎的支出(續)

A 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2008年4月11日	94,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月12日	48,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月14日	40,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月15日	34,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月16日	40,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月17日	107,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月18日	15,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月19日	25,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月21日	66,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月23日	19,000	26.52	2015年3月26日或以前
<u>2009年授出認股權</u>			
2008年12月8日	45,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月9日	452,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月10日	986,400	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月11日	1,129,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月12日	714,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月13日	40,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月14日	45,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月15日	555,200	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月16日	361,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月17日	348,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月18日	233,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月19日	88,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月20日	19,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月22日	288,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月23日	162,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月24日	197,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月25日	45,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月29日	59,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月30日	19,000	18.30	2015年12月8日或以前
2009年6月18日	130,000	24.50	2016年6月12日或以前
2009年7月6日	45,000	24.50	2016年6月12日或以前
<u>2010年授出認股權</u>			
2009年12月9日	520,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月10日	2,166,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月11日	1,951,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月12日	429,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月13日	12,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月14日	2,136,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月15日	2,248,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月16日	1,170,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月17日	893,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月18日	314,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月19日	70,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月20日	75,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月21日	367,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月22日	172,000	26.85	2016年12月8日或以前
2010年7月21日	190,000	27.73	2017年6月28日或以前
<u>2011年授出認股權</u>			
2010年12月16日	194,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月17日	5,118,500	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月18日	673,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月19日	155,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月20日	4,357,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月21日	2,757,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月22日	934,500	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月23日	144,000	28.84	2017年12月16日或以前
2011年7月7日	215,000	26.96	2018年6月27日或以前
<u>2012年授出認股權</u>			
2012年3月30日	16,672,500	27.48	2019年3月23日或以前

帳項附註

50 以股份為基礎的支出(續)

A 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

尚未行使認股權數目的變動及其相關加權平均行使價如下：

	2012		2011	
	認股權數目	加權平均行使價 港元	認股權數目	加權平均行使價 港元
於1月1日尚未行使	49,843,500	25.756	52,568,500	25.646
於年內授出	16,917,000	27.480	215,000	26.960
於年內行使	(8,293,900)	22.366	(1,172,500)	20.128
於年內收回	(1,379,500)	27.403	(1,767,500)	26.368
於12月31日尚未行使	57,087,100	26.720	49,843,500	25.756
於12月31日可行使	35,425,100	26.074	34,417,000	24.683

於2012年12月31日尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2012		2011	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數	認股權數目	剩餘合約年限 年數
27.60港元	5,229,000	2	6,484,000	3
26.52港元	1,960,000	2	2,338,000	3
18.30港元	5,787,600	3	10,367,000	4
24.50港元	175,000	3	250,000	4
26.85港元	12,525,000	4	14,618,000	5
27.73港元	190,000	4	330,000	5
28.84港元	14,333,000	5	15,241,500	6
26.96港元	215,000	5	215,000	6
27.48港元	16,672,500	6	-	-
	57,087,100		49,843,500	

根據「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，於截至2012年12月31日止年度內授出的認股權公允價值如下：

授出日期	「柏力克—舒爾斯」期權定價模式應用項						
	已授出 認股權 公允價值	緊接授出 日期前的 股價	行使價	預期波幅	預計年期	無風險 息率	預期 每股股息
	港元	港元	港元		年數	%	港元
2012年3月30日	3.08	27.50	27.48	0.22	3.5	0.37	0.76

在計算已授出認股權的公允價值時，預期波幅是透過計算集團股價於過往3.5年的歷史波幅來釐定，並把預計年期假設為授出認股權後的第3.5年，而預期股息則依據過往股息釐定。同時，亦考慮到授出認股權的歸屬條款，但與授出認股權有關的市場狀況則並未在考慮之列。有關這些主觀應用項的假設，其變動可能對認股權的公允價值有重大影響。

(iii) 截至2012年12月31日止年度內，就全部有關2007年認股權計劃確認按股本結算的以股份為基礎的支出合共5,590萬港元(2011年：1.099億港元)。

50 以股份為基礎的支出(續)

B 以股份為基礎而以現金結算的支出

(i) 韋達誠隨著其首次任期預計於2014年6月30日屆滿時可獲授予300,000股股份的等值現金(受制於其聘用合約的若干條件下，其中35%將於2013年10月31日被視為獲取)。截至2012年12月31日止年度內，350萬港元(2011年：50萬港元)已被計入為年內以股份為基礎的支出。仍未償付的權利之公允價值乃按公司股份於年結日的收市價計算。於2012年12月31日，該股份的公允價值為每股30.5港元。

(ii) 周松崗並沒有參與公司的新入職僱員認股權計劃。隨著其兩年合約期於2011年12月31日時屆滿，在2012年1月4日，他獲支付與222,161股公司股份等值的現金合共560萬港元(按照授予條款，以公司股份於緊接2011年12月31日前20個交易日的平均收市價每股25.0125港元計算)。截至2011年12月31日止年度內，230萬港元已被計入為年內以股份為基礎的支出(按上文附註50B(i)所述的相同基準計算)。

51 退休金計劃

集團於香港、中國內地、英國、瑞典及澳洲均設有退休金計劃。這些計劃的資產乃按獨立的信託安排條款而持有，以確保計劃資產與集團資產分開管理。集團大多數僱員都由公司實施的退休金計劃所保障。

A 由公司在香港實施的退休金計劃

在香港，公司有五個以信託形式設立的退休金計劃，包括香港鐵路有限公司退休金計劃(簡稱「港鐵退休金計劃」、香港鐵路有限公司 Retention Bonus Scheme(簡稱「港鐵RBS」、香港鐵路有限公司公積金計劃(「港鐵公積金計劃」)，以及兩個強制性公積金(「強積金」)計劃，分別為「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」。

現時，合資格的新聘僱員可選擇參與港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃，而港鐵強積金計劃是提供予不選擇或未符合資格參與港鐵公積金計劃的僱員。

(i) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃為一個界定福利計劃，該計劃按照《職業退休計劃條例》(香港法例第426章)註冊，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免。

港鐵退休金計劃自1999年3月31日終止接受新成員。所提供福利按照最終薪金的若干倍數乘以服務年期或以一個基數乘以累積會員供款連投資回報兩者中的較高者計算。成員向港鐵退休金計劃作出的供款額，是根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定；而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的精算評估後釐定。於2012年12月31日，成員總數為4,832名(2011年：4,979名)。於2012年，成員向港鐵退休金計劃供款7,200萬港元(2011年：7,000萬港元)，而公司的供款則為1.84億港元(2011年：1.20億港元)。於2012年12月31日，港鐵退休金計劃的資產淨值為87.09億港元(2011年：77.94億港元)。

於2011年及2012年12月31日的精算評估計算工作由獨立精算顧問公司韋睿惠悅以「預計單位給付成本法」及按照HKAS 19「僱員福利」的規定來釐定福利責任，而評估結果詳列於附註52。

於2011年及2012年12月31日的精算評估亦由韋睿惠悅以「到達年齡籌資方法」進行，以計算所需現金儲備。所採用的主要精算假設包括長線投資回報率減去估計薪酬增幅每年1.9%(2011年：1.3%)，以及預計死亡率、離職率、裁員率及退休率。韋睿惠悅於評估日作出下列結論：

- (a) 港鐵退休金計劃有足夠的償付能力，縱使所有成員退出此計劃，港鐵退休金計劃的資產可支付成員既得福利的總值有餘；及
- (b) 假設港鐵退休金計劃繼續運作，資產值的儲備水平為109.1%(2011年：105.5%)，並足夠支付由成員過去服務所產生的負債總額有餘。

(ii) 港鐵RBS

港鐵RBS是一項根據《職業退休計劃條例》註冊的界定福利計劃，並為港鐵退休金計劃的一項輔加計劃，適用於公司所有服務於指定工程項目及非以約滿酬金條款聘用的僱員。港鐵RBS在合資格僱員遭裁退時，為他們提供截至2002年12月31日所提供服務的應計福利，並減去港鐵退休金計劃及其他適用計劃的應計福利。於2012年12月31日，港鐵RBS共有305名成員(2011年：310名)，其中31名(2011年：71名)符合福利資格。

港鐵RBS成員毋須供款，而公司的供款額則參照由獨立精算顧問公司進行的精算評估而釐定。於2011年及2012年內，公司並不需要向港鐵RBS作出供款。於2012年12月31日，港鐵RBS的資產淨值為100萬港元(2011年：1,200萬港元)。

51 退休金計劃(續)

A 由公司在香港實施的退休金計劃(續)

於2011年及2012年12月31日的精算評估由韜睿惠悅進行，並以「預計單位給付成本法」及按照HKAS 19「僱員福利」的規定來釐定福利責任。評估結果詳列於附註52。

根據信託契約條文及於2012年6月30日由韜睿惠悅以「到達年齡籌資方法」進行的精算評估，於2012年12月31日止年度1,100萬港元的過去服務盈餘已退回予公司。精算師確定於盈餘退回後在港鐵RBS的資產結餘水平將足以承擔將來預計由港鐵RBS所支付的福利金額。

於2011年及2012年12月31日的精算評估亦由韜睿惠悅以「到達年齡籌資方法」進行，以計算所需現金儲備。所採用的主要精算假設包括預計加權投資回報率減去估計薪酬增幅，約相等於每年-4.0%(2011年：-3.5%)，及預計裁員率。韜睿惠悅於評估日作出下列結論：

- (a) 由於港鐵RBS只在僱員被裁退的時候提供福利，所以沒有既有總負債，在技術上而言，港鐵RBS有足夠償付能力；及
- (b) 假設港鐵RBS繼續運作，資產值可足夠支付由成員過去服務所產生的負債總額有餘。

(iii) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃是一項按照《職業退休計劃條例》註冊的界定供款計劃，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免。港鐵公積金計劃的所有應付福利乃根據公司及成員本身的供款連同該等供款的投資回報計算。公司及成員供款則按照成員基本薪金的固定百分率計算。

於2012年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為7,075名(2011年：6,667名)。於2012年，成員供款總額為6,400萬港元(2011年：5,800萬港元)，公司供款總額為1.81億港元(2011年：1.71億港元)。於2012年12月31日，資產淨值為40.98億港元(2011年：35.27億港元)。

(iv) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。港鐵強積金計劃成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員，成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。公司亦根據個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出超過強制標準的額外供款。

於2012年12月31日，參加港鐵強積金計劃的公司僱員總人數為4,253名(2011年：3,452名)。於2012年，成員供款總額為2,600萬港元(2011年：1,900萬港元)，而公司供款總額為3,000萬港元(2011年：2,100萬港元)。

(v) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託下於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。此計劃的成員包括先前為九鐵強積金計劃成員並合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的前九鐵公司僱員。成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

於2012年12月31日，參加九鐵強積金計劃的公司僱員總人數為791名(2011年：856名)。於2012年，成員供款總額為600萬港元(2011年：600萬港元)，而公司供款總額為700萬港元(2011年：600萬港元)。

B 中國內地及海外辦事處及附屬公司僱員的退休金計劃

不符合資格參加公司在香港實施的退休金計劃的僱員，受其各自附屬公司設立的退休金計劃或各自適用的勞動法規所保障。

(i) 界定福利計劃

服務於集團在澳洲附屬公司的若干僱員，有權從澳洲營辦的緊急服務退休金計劃中，獲享退休金福利。福利金額根據僱員的服務年資及最終平均薪金計算。由於集團並無法律或推定義務支付其僱員的未來福利，其唯一的責任是繳付到期應付的供款，因此集團沒有確認任何有關該計劃的界定福利責任。於2012年12月31日，集團參與該計劃的僱員總數為792人(2011年：854人)。於2012年，成員供款總額為3,700萬港元(2011年：3,800萬港元)，集團供款總額為5,200萬港元(2011年：5,300萬港元)。

(ii) 界定供款計劃

除附註51B(i)所述的界定福利計劃外，涵蓋海外辦事處或香港、中國內地或海外附屬公司僱員之所有其他退休金計劃皆為界定供款計劃。對於香港僱員，該等計劃乃根據香港強積金條例註冊；對於中國內地或海外僱員，該等計劃乃根據各自的地方法律及法規營辦。於2012年12月31日，集團參與該等計劃的僱員總數為7,968人(2011年：7,709人)。於2012年，成員供款總額為1.14億港元(2011年：1.04億港元)，集團供款總額為2.68億港元(2011年：2.11億港元)。

52 界定福利退休計劃責任

公司向兩個界定福利計劃供款及確認界定福利負債，並於僱員退休或因其他原因終止服務(附註51)時向他們提供福利。該等界定福利計劃於年內的變動概述如下：

A 於資產負債表確認的金額如下：

集團及公司

百萬港元	2012			2011		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
已履行的供款責任現值	(10,122)	–	(10,122)	(10,669)	–	(10,669)
計劃資產的公允價值	8,709	1	8,710	7,794	12	7,806
未確認精算虧損/(收益)淨額	1,642	(3)	1,639	3,064	(3)	3,061
資產/(負債)淨額	229	(2)	227	189	9	198

上述部分資產預期超過一年後收回。然而，要將該數額與未來12個月內可收回的款項分開並不可行，因為未來供款將與未來提供的服務、精算假設及市況的未來變動相關。公司預期在2013年就港鐵退休金計劃支付1.24億港元供款。

B 計劃資產包括下列各項：

集團及公司

百萬港元	2012			2011		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
股票	4,832	–	4,832	3,761	–	3,761
債券	3,582	–	3,582	3,963	–	3,963
現金	392	1	393	145	12	157
	8,806	1	8,807	7,869	12	7,881
自願供款單位之價值	(97)	–	(97)	(75)	–	(75)
	8,709	1	8,710	7,794	12	7,806

在2011年及2012年的計劃資產中並沒有投資於公司的股票及債務證券。

C 界定福利責任現值的變動

集團及公司

百萬港元	2012			2011		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
於1月1日	10,669	–	10,669	9,342	–	9,342
成員向計劃作出的供款	72	–	72	70	–	70
由計劃支付的福利	(409)	–	(409)	(336)	–	(336)
本年度服務成本	303	–	303	281	–	281
利息成本	279	–	279	264	–	264
精算(收益)/虧損	(792)	–	(792)	1,048	–	1,048
於12月31日	10,122	–	10,122	10,669	–	10,669

帳項附註

52 界定福利退休計劃責任(續)

D 計劃資產的變動

集團及公司

百萬港元	2012			2011		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
於1月1日	7,794	12	7,806	8,200	12	8,212
集團向計劃作出的供款	184	-	184	120	-	120
成員向計劃作出的供款	72	-	72	70	-	70
由計劃支付的福利	(409)	-	(409)	(336)	-	(336)
退回予集團的盈餘	-	(11)	(11)	-	-	-
計劃資產預期回報	484	-	484	486	-	486
精算收益/(虧損)	584	-	584	(746)	-	(746)
於12月31日	8,709	1	8,710	7,794	12	7,806

E 於綜合損益表確認的開支如下：

百萬港元	2012			2011		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
本年度服務成本	303	-	303	281	-	281
利息成本	279	-	279	264	-	264
計劃資產預期回報	(484)	-	(484)	(486)	-	(486)
已確認精算虧損淨額	46	-	46	32	-	32
已確認開支	144	-	144	91	-	91
減：資本化數額	(24)	-	(24)	(15)	-	(15)
	120	-	120	76	-	76

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及相關費用一項內確認。

F 計劃資產實際回報

百萬港元	2012	2011
港鐵退休金計劃	1,068	(260)
港鐵RBS	-	-

G 於2012年12月31日所採用的主要精算假設(以加權平均數呈列)如下：

	2012		2011	
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	港鐵退休金計劃	港鐵RBS
於12月31日的貼現率	2.7%	1.0%	1.5%	0.9%
計劃資產的預期回報率	6.0%	1.5%	6.0%	1.5%
未來薪酬升幅	4.1%	5.5%	4.7%	5.0%

預期的計劃資產長期回報率是根據市場對有關責任的整個有效期內之預期回報率而釐定。

52 界定福利退休計劃責任(續)

H 歷史資料

集團及公司

百萬港元	港鐵退休金計劃				
	2012	2011	2010	2009	2008
已履行的供款責任現值	(10,122)	(10,669)	(9,342)	(8,959)	(9,064)
計劃資產的公允價值	8,709	7,794	8,200	7,542	6,162
計劃的虧絀	(1,413)	(2,875)	(1,142)	(1,417)	(2,902)
計劃負債的經驗調整 — (虧損)/收益	(101)	334	(357)	(785)	1,391
計劃資產的經驗調整 — 收益/(虧損)	584	(746)	331	941	(1,997)

百萬港元	港鐵RBS				
	2012	2011	2010	2009	2008
已履行的供款責任現值	—	—	—	—	(1)
計劃資產的公允價值	1	12	12	12	12
計劃的盈餘	1	12	12	12	11
計劃負債的經驗調整 — 收益/(虧損)	—	—	—	1	—
計劃資產的經驗調整 — 收益/(虧損)	—	—	—	—	—

53 共同控制業務權益

於2012年12月31日，集團在已批出的香港物業發展項目方面擁有之共同控制業務如下：

地點/物業發展組合	土地用途	總建築樓面面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
香港站	寫字樓/商場/酒店	415,894	已於1998–2005年分期落成
九龍站			
第一期	住宅	147,547	已於2000年落成
第二期	住宅	210,319	已於2002–2003年分期落成
第三期	住宅/過境巴士站	105,113	已於2005年落成
第四期	住宅	128,845	已於2003年落成
第五、六、七期	住宅/寫字樓/商場/酒店/ 服務式住宅/幼稚園	504,345	已於2006–2010年分期落成
奧運站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/室內運動場	309,069	已於2000年落成
第二期	住宅/商場/街市	268,650	已於2001年落成
第三期	住宅/幼稚園	104,452	已於2006年落成
青衣站	住宅/商場/幼稚園	292,795	已於1999年落成
東涌站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/酒店/幼稚園	361,531	已於1999–2005年分期落成
第二期	住宅/商場/幼稚園	255,949	已於2002–2008年分期落成
第三期	住宅/商場/街市/幼稚園	413,154	已於2002–2008年分期落成
坑口站	住宅/商場	142,152	已於2004年落成
調景嶺站	住宅/商場	253,765	已於2006–2007年分期落成
將軍澳站			
五十五b區	住宅/商場	96,797	已於2006年落成
五十七a區	住宅/商場	29,642	已於2005年落成
五十六區	住宅/酒店/商場/寫字樓	163,130	已於2011–2012年分期落成

53 共同控制業務權益(續)

地點/物業發展組合	土地用途	總建築樓面面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
將軍澳八十六區			
第一期	住宅/商場/長者護理中心	139,840	已於2008年落成
第二期	住宅/幼稚園	310,496	已於2010–2012年分期落成
第三期	住宅/幼稚園	129,544	2014年
彩虹站泊車轉乘 公共交通工具項目			
車公廟站	住宅/商場/幼稚園	90,655	已於2012年落成
柯士甸站			
地塊C及D	住宅	119,116	2014年

* 以入伙紙發出日期為準

集團就該等共同控制業務所持有的資產包括各地盤地基工程費用及有關的員工薪酬及一般開支、地價、物業發展權購入成本及利息開支。集團在每個物業發展組合的開支，已從發展商收取有關該物業組合的款項沖銷，餘額視情況列於資產負債表的發展中物業(附註27)或遞延收益(附註45)項下。於2012年12月31日，就共同控制業務所佔的發展中物業總額為45.81億港元(2011年：67.80億港元)及遞延收益總額為6,000萬港元(2011年：6,800萬港元)。

截至2012年12月31日止年度內，就該等工程確認的利潤為31.89億港元(2011年：49.34億港元)(附註11)。

由於兩鐵合併，公司與九鐵公司為以下三個已批出的物業發展項目達成協議：

地點/物業發展組合	土地用途	總建築樓面面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
火炭站			
何東樓	住宅/商場	122,900	已於2008年落成
烏溪沙站	住宅/商場/幼稚園	172,650	已於2009年落成
大圍維修中心	住宅	313,955	已於2010–2011年分期落成

* 以入伙紙發出日期為準

根據這些協議，公司獲委任為九鐵公司的代理人以行使及履行協議中九鐵公司的權利及責任，而公司則獲得分享售賣這些物業發展項目所得淨收益的權利。

54 重大關連人士交易

財政司司長法團受香港政府委託，持有公司約76.5%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，集團與香港政府部門、機關或香港政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，須於本帳項中另行申明。

董事局成員與執行總監會成員以及其關連人士(包括其關係密切的家庭成員)，亦被視為集團的關連人士。集團與該等人士之間的交易，均須於本帳項中另行申明；惟有關交易涉及董事局成員或其關連人士，而該董事局成員於投票時棄權，則另作別論。

集團訂立並於本年度有效的重大關連人士交易包括：

A 於2000年6月30日，公司獲香港政府批予一項專營權，初步為期50年，以營運當時的地下鐵路，以及經營及建造任何鐵路支綫。同日，公司與香港政府簽訂一項營運協議，詳列根據該專營權在設計、建造、維修及經營方面的條文。根據該營運協議條款，倘符合若干資本性開支要求，公司的專營權每次可獲延長50年，而無需支付任何費用及更改專營權條款。該營運協議亦規定，香港政府將於專營權延期時按當時土地政策所規限下，與公司就地下鐵路訂立的協議作出若干相應修訂，包括以象徵式費用延長不同鐵路綫租約及土地租約的期限。隨著兩鐵合併，該營運協議於2007年12月2日起被另一份新的營運協議取代，詳情見下述附註54C。

54 重大關連人士交易(續)

B 於2000年7月14日，公司接獲香港政府發出的函件，表示香港政府同意延長若干公司的土地權益，使這些土地權益的期限與公司的專營權的期限一致。於2007年8月3日，為預備兩鐵合併，香港政府致函九鐵公司確認待獲得有必要的批准後，九鐵公司若干土地權益(受兩鐵合併下服務經營權所規範)的期限將會延長，使其與兩鐵合併的經營權期限一致。

C 於2007年8月9日，公司因應兩鐵合併(附註3)在上文附註54A所述當時的營運協議的基礎上，與香港政府訂立新的營運協議(「新營運協議」)。於指定日期，公司在《香港鐵路條例》下當時的專營權獲擴展至覆蓋當時地鐵系統以外的鐵路，由指定日期起最初為期50年(「經擴大專營權」)。新營運協議詳列經擴大專營權下之鐵路設計、建造、維修及經營。根據新營運協議的條款及港鐵條例，倘符合若干資本性開支要求，公司的專營權每次可獲延長50年(由延長之日起計)而無須支付任何費用及更改專營權條款。新營運協議亦訂立有關批授香港新鐵路項目的框架，並引入每五年可檢討一次的票價調整機制。新營運協議詳載於有關召開股東特別大會以批准兩鐵合併的致股東通函內。

D 除上文附註54C所載的新營運協議外，公司與九鐵公司及香港政府就兩鐵合併訂立下列主要協議：

- (i) 合併框架協議 — 於2007年8月9日簽訂並載有兩鐵合併的整體結構及若干細節的條文；
- (ii) 服務經營權協議 — 於2007年8月9日簽訂並載有關於服務經營權的授予及營運，以及九鐵公司授予公司許可權的安排；
- (iii) 買賣協議 — 於2007年8月9日簽訂，訂明公司向九鐵公司收購若干資產及合約所依據的條款；
- (iv) 九龍南綫項目管理協議 — 於2007年8月9日簽訂，訂明公司獲九鐵公司委任管理九龍南綫項目的設計及建造，從而收取管理費，及倘若九龍南綫在成本預算內提前完工，可另獲發獎勵金所依據的條款。在2009年8月16日九龍南綫已竣工並投入服務及已成為服務經營權的一部分。末期獎勵金已於2010年收訖；
- (v) 西鐵代理協議 — 於2007年8月9日簽訂，訂明公司擔任九鐵公司代理人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務所依據的條款；
- (vi) 物業組合協議 — 於2007年8月9日簽訂，列載有關於收購物業組合的安排；及
- (vii) 美國跨境租約承擔協議 — 於2007年11月30日與九鐵公司簽訂，及於2007年12月2日與九鐵公司及其附屬公司簽訂美國跨境租約分配協議，訂明公司承諾與九鐵公司共同及分別履行九鐵公司在各跨境租約下的責任，並劃定和分配與跨境租約有關風險的義務及責任所依據的條款。公司與該協議有關的承擔詳載於附註55E。

以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「關連交易」一段內。

E 公司與香港政府訂立項目協議，就新鐵路支綫進行設計、建造、融資及營運，並在適當的情況下，向公司授予該等鐵路支綫沿綫的商業用地及住宅物業發展用地。於本年度尚未完成建造的鐵路支綫或物業發展的項目協議包括：

- (i) 於1998年11月4日簽訂有關將軍澳支綫的將軍澳支綫項目協議，包括獲授於沿綫四幅用地的物業發展權；
- (ii) 於2008年2月6日簽訂的西港島綫的初步項目協議及於2009年7月13日簽訂的項目協議。根據該等協議，公司已向香港政府收取總數126.52億港元的政府現金資助作為財務資助。該財務資助受一項還款機制所規限(附註25A)；
- (iii) 於2011年5月17日簽訂南港島綫(東段)的項目協議，包括獲授一幅位於黃竹坑的地塊之物業發展權(附註25B)；及
- (iv) 於2011年5月17日簽訂有關觀塘綫延綫的項目協議，包括獲授一幅位於何文田的地塊之物業發展權(附註25C)。

帳項附註

54 重大關連人士交易(續)

F 公司與香港政府簽訂有關新鐵路支綫的設計、地盤勘測、採購活動、建造、測試及運行的委託協議。根據協議，香港政府對該等工作的成本提供資助並向公司支付該項目管理服務的費用。於本年度在建造中的鐵路支綫委託協議包括：

(i) 有關廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)於2008年11月24日簽訂的初步委託協議及於2010年1月26日簽訂的委託協議。該兩項協議委託公司為完成高鐵香港段的活動進行項目管理工作。該等協議的詳細說明及於2012年12月31日止年度內確認的項目管理費載列於附註26B；及

(ii) 有關沙田至中環綫(「沙中綫」)於2008年11月24日簽訂的初步委託協議、於2011年5月17日簽訂的前期工程委託協議及於2012年5月29日簽訂沙中綫委託協議。該三項協議委託公司對沙中綫進行項目管理直至沙中綫工程完成。該等協議的詳情及於2012年12月31日止年度內確認的工程管理費用載列於附註26C。

G 於2003年11月19日，公司與香港政府訂立一份項目協議，發展東涌纜車系統及位於大嶼山昂坪的主題村，並獲授由2003年12月24日起為期30年的專營權。此項目已完成並於2006年9月18日開始投入服務。

H 在建造各鐵路項目中，有部分重要項目工程包括在香港政府或其若干關連人士所承辦的基建工程範圍內。該等工程已委託予香港政府及其關連人士承辦，並根據建築證明書按實際完成進度支付有關開支。另一方面，香港政府及其若干關連人士與公司簽訂委託協議，委託公司承辦其他多項基建工程，並同樣根據經核實的已完成工程進度向公司支付有關開支。有關於2012年12月31日的應收款項及應付款項的詳情，分別載列於附註37及42。

I 有關鐵路沿綫的若干物業發展，香港政府根據發展協議內的條款授予公司地塊，而公司須向香港政府支付以下的土地地價：

物業發展地塊	土地授予日期	總地價 百萬港元	地價支付日期
將軍澳市七十號地段八十六區地盤F	2005年1月24日	2,319	2005年4月14日
沙田市五一九號地段	2008年4月23日	3,662	2008年7月14日
九龍內地段11126號及11129號 (九龍廣東道地盤C及D)	2010年3月12日	11,708	2010年6月7日

J 於2011年11月16日，公司與九鐵公司簽訂外判協議，而根據該協議，公司向九鐵公司提供若干行政及財務服務。該協議並沒有指定期限，但任何一方可根據協議在給予通知期下終止協議。協議下的費用及服務範圍將每年作出檢討並在雙方同意下進行修訂。

K 於2008年8月21日，公司與香港機場管理局就有關香港國際機場的自動旅客運輸系統(包括翔天廊及海天客運大樓)的維修保養協議續期五年，由2008年7月6日起生效。截至2012年12月31日止年度內，因該協議而確認的顧問收入為5,000萬港元(2011年：4,600萬港元)。

L 除了載列於附註54A至54J的交易外，公司在日常業務中與香港政府及其相關實體、公司的無控制權附屬公司及聯營公司之間進行的商業交易詳情及在匯報期間所發生的金額於附註29、31、37及42披露。

M 集團支付予董事局成員及執行總監會成員的酬金詳情，見附註10A。此外，執行總監會成員根據公司的新入職僱員認股權計劃及2007年認股權計劃獲授予認股權。該等認股權之條款詳情於附註10B及董事局報告書中披露。其計入損益表的酬金總額概括如下：

百萬港元	2012	2011
短期僱員福利	59.2	59.5
離職後福利	3.5	2.5
股份補償福利	8.1	14.2
	70.8	76.2

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內，並於附註9A披露。

54 重大關連人士交易(續)

N 年內，已向香港政府財政司司長法團支付的股息如下：

百萬港元	2012	2011
已付現金股息	3,370	3,104

55 承擔

A 資本性承擔

(i) 於2012年12月31日未償付而又未在帳項內撥備的資本性承擔如下：

集團

百萬港元	香港客運、 車站商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目	香港物業 租賃及發展	中國內地及 海外業務	總計
2012					
已核准但未簽約	2,627	–	808	1	3,436
已核准及已簽約	3,793	8,706	279	104	12,882
	6,420	8,706	1,087	105	16,318
2011					
已核准但未簽約	2,079	–	824	9	2,912
已核准及已簽約	1,447	13,099	624	216	15,386
	3,526	13,099	1,448	225	18,298

公司

百萬港元	香港客運、 車站商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目	香港物業 租賃及發展	總計
2012				
已核准但未簽約	2,601	–	808	3,409
已核准及已簽約	3,723	8,706	278	12,707
	6,324	8,706	1,086	16,116
2011				
已核准但未簽約	2,074	–	824	2,898
已核准及已簽約	1,447	13,099	624	15,170
	3,521	13,099	1,448	18,068

(ii) 香港客運業務、車站商務及其他業務方面的承擔包括：

集團及公司

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
2012				
已核准但未簽約	1,339	205	1,083	2,627
已核准及已簽約	545	320	2,928	3,793
	1,884	525	4,011	6,420
2011				
已核准但未簽約	897	279	903	2,079
已核准及已簽約	468	602	377	1,447
	1,365	881	1,280	3,526

帳項附註

55 承擔(續)

B 經營租賃費用承擔

於2012年12月31日，集團持有寫字樓、員工宿舍、巴士車廠及一個位於北京的購物中心的經營租賃合約。根據不可取消的經營租賃而應付的未來最低租金總額如下：

百萬港元	集團		公司	
	2012	2011	2012	2011
在1年內應付的費用	141	132	14	6
在1年至5年內應付的費用	15	3	11	3
	156	135	25	9

上述款項包括為建造工程項目租用寫字樓及員工宿舍的300萬港元租賃費用承擔(2011年：600萬港元)，當中大部分均須進行租金檢討。

上述以外，集團在香港以外的鐵路附屬公司於其專營期內的未來經營租賃承擔共為49.05億港元(2011年：60.61億港元)。其中一年內應付的金額為10.39億港元(2011年：10.65億港元)，一至五年內應付的金額為38.42億港元(2011年：41.40億港元)，而超過五年後應付的金額為2,400萬港元(2011年：8.56億港元)。這些鐵路附屬公司會為集團產生專營權收入。

C 有關物業管理合約的負債及承擔

一直以來，集團與物業發展商攜手於鐵路車廠及沿綫車站上蓋或毗鄰發展物業。根據大部分的物業發展協議，集團在物業落成後可保留其管理權。集團以物業管理人的身份，與外界承包商簽訂服務合約，由承包商提供保安、清潔、維修及其他服務予公司所管理的物業。該等合約的責任，主要由集團承擔；但任何與合約有關的開支，會由受管理物業的業主及租戶償付予集團，補償的款項會在收取管理費後儘快撥出。

於2012年12月31日，集團有關此等工程及服務的未償還負債及未履行合約承擔共值16.11億港元(2011年：15.99億港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用合共17.81億港元現金(2011年：16.55億港元)，用以應付工程與服務開支。

D 重大財務及履約擔保

於2012年12月31日，公司就有關MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券(附註39C)向投資者提供擔保金額約為182.37億港元(名義金額)。發行此債務證券的款項已借予公司及港鐵軌道交通(深圳)有限公司。因此，其主要負債已記入公司的資產負債表內。

關於租出/租回交易(「租賃交易」)(附註22E)，集團向投資者提供備用信用證以保證集團能支付因交易早於到期日前終止而產生的額外金額。於2012年12月31日，該等備用信用證總額為1.13億美元(8.72億港元)。集團亦提供備用信用證予某些租賃交易的投資者以替代某些被調低信貸評級的抵銷證券，該抵銷證券先前用作支付集團於租賃交易中的長期租金。於2012年12月31日，該等備用信用證總額為4,100萬美元(3.15億港元)。

關於北京購物中心的經營租賃，集團為支付季度租金而向業主提供1,250萬元人民幣(1,600萬港元)的銀行擔保及5,250萬元人民幣(6,500萬港元)的母公司擔保。

關於墨爾本鐵路專營權，集團及擁有60%權益的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)的其他股東，就MTM在專營權協議下履約及承擔其他責任，向維多利亞省政府提供1.35億澳元(10.88億港元)的共同及分別的母公司擔保及8,100萬澳元(6.53億港元)的履約擔保，而各股東根據在MTM的股權比例承擔相應的責任。關於辦公室的經營租賃，MTM為每月租金付款向業主提供200萬澳元(1,600萬港元)的銀行擔保。關於項目活動，MTM為合約費付款向承建商提供100萬澳元(800萬港元)的銀行擔保。

關於斯德哥爾摩地鐵專營權，集團向斯德哥爾摩運輸部提供10億瑞典克朗(11.88億港元)的擔保，若承擔該專營權的集團全資附屬公司——MTR Stockholm AB因違約而引致專營權被提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。

關於London Overground專營權，承擔該專營權並擁有50%權益的聯營公司London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)向Transport for London(「TfL」)提供1,200萬英鎊(1.50億港元)的履約保證，若專營權因違約而提前終止，TfL可要求沒收保證金。履約保證由LOROL的其他股東的母公司Deutsche Bahn提供擔保，而集團向Deutsche Bahn提供一項反彌償保證，並以一份600萬英鎊(7,500萬港元)的履約保證作為集團所分擔部分的擔保。

55 承擔(續)

D 重大財務及履約擔保(續)

關於深圳市軌道交通龍華綫二期的建造，集團向有關建造合約的訂約方作出 1.65 億元人民幣(2.05 億港元)的付款擔保。

關於深圳市軌道交通龍華綫車廠一號地段地塊的地價，集團向深圳市規劃和國土資源委員會作出 3.32 億元人民幣(4.13 億港元)的付款擔保。地段的地價已於 2013 年 1 月全數繳付。

E 美國跨境租約協議

因應兩鐵合併，公司就九鐵公司於 1998 年至 2003 年期間與其跨境租約交易對手訂立有關若干財產及設備(「跨境租約財產」)的跨境租約簽署數項協議(「美國跨境租約承擔協議」)。根據美國跨境租約承擔協議，公司承諾與九鐵公司共同及分別履行九鐵公司在各跨境租約下的責任。

此外，公司與九鐵公司訂立美國跨境租約分配協議，在公司與九鐵公司之間劃定及分配與跨境租約有關風險的權利、義務及責任。一般而言，公司負責營運事務，例如跨境租約財產的維修、保養及保險，而九鐵公司則承擔所有其他責任，包括支付定期租金及與抵押有關的債務。儘管有此責任分配，公司名義上須共同及分別就九鐵公司一旦未有履行在跨境租約下的責任而向跨境租約交易對手負責。

九鐵公司及香港政府同意向公司補償其在妥善及適當地履行在跨境租約下的責任所產生的合理成本(除非該等成本在任何情況下都會產生)。此外，九鐵公司同意補償公司因九鐵公司未有履行跨境租約下的責任或違背其就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

公司同意向香港政府及九鐵公司補償因公司違背就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

F 有關兩鐵合併服務經營權

根據兩鐵合併，在經營權有效期內，公司須根據服務經營權協議向九鐵公司作出每年定額付款 7.50 億港元。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵系統所得超出若干額度的收入向九鐵公司繳付每年非定額付款。再者，根據服務經營權協議，公司須於服務經營權有效期內負責九鐵系統的保養、維修、替換及/或升級，並於經營權有效期屆滿時交還九鐵系統。

56 會計估計及判斷

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：

(i) 物業、機器及設備及服務經營權資產的估計可使用年限及折舊與攤銷

集團依據各類物業、機器及設備及服務經營權資產的設計年限、資產維修計劃及實際使用經驗來估計其可使用的年限。折舊是以足以攤銷其原值或估值的比率按其估計可使用年限(附註 21)以直線法計算。

(ii) 長期資產減值

集團在每個結算日根據附註 2H(ii) 所載會計政策檢討其長期資產是否出現減值跡象。在分析已識別的潛在減值時，集團依據管理層指定可以反映當時市場對時間價值的評估及資產特定風險的稅前貼現率來預測資產的未來現金流量。

(iii) 退休金開支

集團聘請獨立專業估值人士每年評估集團退休金計劃的精算狀況。集團對該等計劃的界定福利部分承擔的責任及開支之釐定取決於公司提供的若干假設及因素，該等假設及因素於附註 51A(i)、51A(ii) 及 52G 披露。

(iv) 物業發展收入確認

物業發展利潤的確認需要管理層估計項目在完成時的最終成本，尚未完成的交易及尚未售出單位的市值，若屬物業攤分，則須估計物業於確認時的公允價值。在估計完成項目的最終成本時，集團會考慮獨立合資格測量師報告及有關過往銷售和市場推廣成本的經驗，而於釐定物業攤分的估計公允價值時，則依據專業合資格估價師的報告。

56 會計估計及判斷(續)

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：(續)

(v) 待售物業

集團的待售物業按原值及結算日的可實現淨值(附註33)兩者中較低者計算。在進行評估物業的可實現淨值(即估計售價減去出售物業時產生的成本)時，集團聘用獨立專業估價師評估物業的市值，並根據以往經驗及參照一般市場慣例，估計出售及持有該等物業的成本。

(vi) 投資物業估值

投資物業估值要求管理層對估值有關的各項假設及因素提供意見。集團聘用獨立專業合資格的估價師依據於採納前與估價師協定的該等假設，對其投資物業進行每半年度的評估。

(vii) 香港的專營權

集團現時在香港經營的專營權允許集團營運集體運輸鐵路系統至2057年12月1日。根據與香港政府所訂立的新營運協議規定的條款，公司認為其擁有合法權利，可於每次專營權有效期(附註54C)屆滿時，將專營權延長50年。集團就有關延長至2057年以後的若干資產使用年限的折舊政策(附註21)是按此基準訂定。

(viii) 所得稅

集團於以往年度在香港利得稅報稅表中採納的若干處理方法尚待香港稅務局最終定案。集團基本上遵循在這些報稅表中採納的稅務處理方法來評估其於2012年帳項中的所得稅及遞延稅項，而該等方法可能與日後的最終結果有所不同。

(ix) 項目撥備

集團設立項目撥備，以清償可能因重大建築合約而常見的時間延誤、額外成本或其它不可預見情況產生的估計索償。索償撥備由合資格專業人士依據對集團在各合約下的負債評估而預計，可能與實際償付的索償額有所不同。

(x) 遞延開支

根據附註2J(i)所披露，當建議的鐵路工程處於詳細研究階段，並已原則上獲董事局成員批准進行時，集團會將建議鐵路及物業發展項目的費用予以資本化並撥入遞延開支。該等決定牽涉董事局對建議工程結果的判斷。

(xi) 財務衍生工具及其他財務工具的公允價值

在確定財務工具的公允價值時，集團會按判斷選用不同的計量方法，以及基於每個結算日的市況作出假設。對於不在活躍市場買賣的財務工具，其公允價值採用貼現現金流量估值法，即利用當時能提供予集團的類似財務工具的現有市場利率或外匯匯率(如適用)，貼現未來合約現金流量來釐定。

(xii) 服務經營權負債

在釐定服務經營權負債的現值時所採用的貼現率為集團中有關公司的長期新增借貸成本，此項成本乃經過適當考慮集團中有關公司現時的一定息借貸成本、未來的利率及通脹趨勢，於服務經營權開始時作出估計。

B 應用集團會計政策時的主要會計判斷包括如下：

(i) 撥備及或有負債

當集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，集團便會就該時間或數額不定的負債計提撥備。當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計時，便會將該責任披露為或有負債。於2012年12月31日，集團認為並無可予披露的或有負債，因為集團並無出現可能導致重大含有經濟效益資源外流的未決訴訟或負有潛在責任的事件。

(ii) 無控制權附屬公司

集團將八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)視為無控制權附屬公司。在決定集團是否對該等附屬公司有控制權時，集團會考慮八達通控股的股東協議所賦予的投票權及其對八達通控股之董事局所作出的決定是否有實際影響力。截至2012年12月31日止年度內，儘管集團擁有八達通集團57.4%權益，但其於八達通集團董事局的投票權維持在49%。因此，八達通集團在集團帳項中被視為無控制權附屬公司處理。

57 截至2012年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響

截至此帳項頒布日，香港會計師公會頒布了一些修訂及新訂會計準則，於截至2012年12月31日止年度仍未生效，且仍未採納在本帳項中，包括以下可能會適用於集團的會計準則：

	於下列日期或之後開始的會計期間生效
HKAS 1 修訂「財務報表的呈列 — 其他全面收益項目之呈報」	2012年7月1日
HKFRS 10「綜合財務報表」	2013年1月1日
HKFRS 11「合營安排」	2013年1月1日
HKFRS 12「其他實體權益之披露」	2013年1月1日
HKFRS 13「公允價值計量」	2013年1月1日
HKAS 27「獨立財務報表」(2011年)	2013年1月1日
HKAS 28「聯營公司及合營公司投資」	2013年1月1日
HKAS 19 修訂「僱員福利」	2013年1月1日
HKFRSs 2009-2011年週期之年度改進	2013年1月1日
HKFRS 7 修訂「金融工具：披露 — 抵銷金融資產及金融負債」	2013年1月1日
HKAS 32 修訂「金融工具：呈報 — 抵銷金融資產及金融負債」	2014年1月1日
HKFRS 10、HKFRS 12及HKAS 27(2011年)之修訂 — 「投資實體」	2014年1月1日
HKFRS 9「金融工具」	2015年1月1日

集團目前正在評估該等修訂於初次應用時預期會產生的影響。目前，集團認為採納下列新訂或修訂會計準則將會對集團的帳項產生影響：

(i) HKAS 1 修訂「財務報表的呈列 — 其他全面收益項目之呈報」

HKAS 1 之修訂要求實體須把日後在符合特定條件時可重新分類至損益之其他全面收益項目與將不會重新分類至損益之項目分開呈報。於首次採納此修訂時，集團將修改其他全面收益的呈報。

(ii) HKFRS 12「其他實體權益之披露」

HKFRS 12將附屬公司、合營安排、聯營公司及不需計算在綜合帳項中的結構性實體的所有披露規定結集在一個會計準則中。HKFRS 12所載的披露規定將較現行準則廣泛。於2013年首次採納此準則時，集團可能需就其他實體的權益作出額外披露。

(iii) HKFRS 13「公允價值計量」

HKFRS 13以單一指引替代了現時列載於個別準則內有關公允價值計量的指引，並對有關金融資產及非金融資產的公允價值計量作出更廣泛的披露要求。HKFRS 13並無要求追溯應用。集團估計採納此準則雖然將不會對其資產和負債的公允價值計量帶來重大影響，但對集團2013年帳項將可能有額外的披露要求。

(iv) HKAS 19 修訂「僱員福利」

HKAS 19 修訂引進了多項僱員福利的會計修訂。其中，HKAS 19 修訂取消了「走廊法」的應用，即按照參與計劃的僱員的預期平均尚餘工作年期來遞延確認並在損益表中攤銷界定福利計劃所產生的精算損益。根據HKAS 19 修訂，所有精算損益必須立即確認為其他綜合收益。因此，集團將對現行以「走廊法」處理界定福利計劃的會計政策作出更改。在以追溯方法採納HKAS 19 修訂時，集團於2012年1月1日及2012年12月31日的保留溢利將分別下調30.61億港元及16.39億港元至850.01億港元及955.62億港元。

除上述各項外，採納其他新訂或修訂不大可能對集團的營運業績及財務狀況產生重大影響。

58 帳項核准

本帳項已於2013年3月11日經董事局核准。

專用詞彙

機場快綫	博覽館站與香港站之間的列車服務
指定日期或第一日或合併日期	2007年12月2日，兩鐵合併完成之時
公司章程細則	公司的組織章程細則
董事局	公司的董事局
巴士	支援西鐵綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務
公司或港鐵或地鐵	香港鐵路有限公司(前稱地鐵有限公司)，於2000年4月26日根據公司條例註冊成立的公司
公司條例	香港法例第32章《公司條例》
中央證券登記	香港中央證券登記有限公司
過境服務或過境	目的地/起點為羅湖及落馬洲站的列車服務
顧客服務目標	根據營運協議每年公布的表現目標
董事或董事局成員	董事局成員
本地鐵路服務	觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫的統稱
高鐵香港段	廣深港高速鐵路香港段
票價指標	顧客對本地鐵路/過境服務及機場快綫票價的滿意程度的量度指標，乃以各票價項目的滿意程度及其相關的重要性加權釐定
財政司司長法團	根據香港法例第1015章《財政司司長法團條例》成立的單一法團
政府	香港特區政府
集團	公司及其附屬公司
聯交所	香港聯合交易所有限公司
香港或香港特區	中華人民共和國香港特別行政區
城際客運服務	香港與中國內地若干主要城市例如廣州、北京及上海之間的城際客運服務
利息保障倍數	未計折舊、攤銷及鐵路經營權每年非定額付款前經營利潤，除以未扣除資本化利息前的利息及財務開支及給予物業發展商貸款的利息收入總額
九鐵公司	九廣鐵路公司
九龍南綫	將西鐵綫由南昌站途經柯士甸站，伸延至尖東站的項目，完成後乘客可直接穿梭往來東鐵綫及西鐵綫。
輕鐵	服務新界西北部的輕鐵系統
上市規則	聯交所證券上市規則
內地或中國內地	中華人民共和國(不包括香港特區)
香港鐵路條例	香港法例第556章《香港鐵路條例》(前稱《地下鐵路條例》)
淨負債權益比率	綜合資產負債表的貸款及其他債務、銀行透支、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款、及銀行中期票據投資佔權益的百分率
營運協議	公司與政府於2000年6月30日就公司的鐵路服務於兩鐵合併前的營運而訂立的協議，及於2007年8月9日就公司所有鐵路和巴士客運服務於兩鐵合併後的營運而訂立的新協議
經營毛利率	未計物業發展、折舊、攤銷及鐵路經營權每年非定額付款前經營利潤佔營業額的百分率
普通股	公司股本中每股面值1.00港元的普通股
兩鐵合併或合併	地鐵及九鐵公司鐵路營運的合併及地鐵向九鐵公司收購若干物業權益，詳情載於兩鐵合併通函中。兩鐵合併已於2007年12月2日完成
兩鐵合併條例草案或《兩鐵合併條例》	兩鐵合併條例草案指獲香港立法會於2007年6月8日通過有關兩鐵合併的草擬法例，其後成為《兩鐵合併條例》(2007年第11號條例)
兩鐵合併通函	就兩鐵合併於2007年9月3日向公司股東寄發的通函
平均股東資金回報率	公司股東應佔利潤佔期初及期末公司股東應佔權益平均數的百分率
服務經營權	公營部門授予營運商於一個特定期間內提供服務的合約，就香港的經營權項目而言，服務經營權指九鐵公司及/或政府授予或即將授予公司根據服務經營協議或補充服務經營協議營運、維修及翻新若干鐵路綫的經營權，詳情載於兩鐵合併通函；就中國內地及海外的經營權項目而言，服務經營權指政府或相關公營部門授予公司一間附屬公司或聯營公司根據經磋商經營權協議，於特定期間提供若干特定服務的經營權。
服務質素指標	顧客對本地鐵路/過境服務及機場快綫所提供服務的滿意程度的量度指標，乃以各服務項目(不包括車費)的滿意程度及其相關的重要性加權釐定
深圳市龍華綫	深圳市軌道交通四號綫，提供往來福田口岸站至清湖站的列車服務

股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓

香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8555 傳真：(852) 2529 6087



香港鐵路有限公司

香港九龍灣

德福廣場港鐵總部大樓

香港郵政總局信箱 9916 號

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

www.mtr.com.hk

股份代號：66