

未經審核的中期財務報告附註

1 編製基準

本中期財務報告乃未經審核，惟已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱；畢馬威會計師事務所致董事局的獨立審閱報告載於第65頁。此外，本中期財務報告已經過公司審核委員會審閱。

本中期財務報告乃按照香港聯合交易所有限公司的《證券上市規則》適用的披露規定而編製，包括符合香港會計師公會頒布的《香港會計準則》(「HKAS」)34「中期財務報告」。

按照HKAS 34編製中期財務報告需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用及直至目前為止年度彙報的資產、負債、收入與支出金額，實際業績可能有別於該等估計。

本中期財務報告包括簡要綜合帳項及若干註釋，當中載有若干事項及交易的闡釋，對瞭解公司及其附屬公司(統稱「集團」)及集團於聯營公司的權益自2014年年度帳項發出後的財務狀況及業績的轉變極為重要。此簡要綜合中期帳項及附註並不包括按照《香港財務報告準則》(「HKFRS」)所編製的完整帳項的所有資料。

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

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

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

除下述因首次採納HKFRS的修訂而產生的會計政策變動外，此中期財務報告所採用的會計政策與2014年年度帳項所採用的一致。

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

- HKAS 19修訂「界定福利計劃：僱員供款」
- HKFRSs修訂「2010至2012週期的HKFRSs的年度改進」
- HKFRSs修訂「2011至2013週期的HKFRSs的年度改進」

於本會計期間採納該等修訂對集團的中期報告並無影響。

2 中國內地及國際附屬公司收入及開支

有關中國內地及國際附屬公司的收入及開支包括：

百萬港元	香港以外與鐵路有關的附屬公司							中國內地 租務及 管理業務	中國內地 物業發展	中國內地及 國際附屬 公司總計
	斯德哥爾摩 地鐵	墨爾本 鐵路	深圳市 軌道交通 龍華綫	Sydney Metro Northwest*	倫敦 Crossrail	MTR Express	總計			
截至2015年6月30日止 半年度										
收入	1,368	4,083	316	181	134	22	6,104	77	-	6,181
開支	1,333	3,799	234	181	131	49	5,727	62	47	5,836
截至2014年6月30日止 半年度										
收入	1,700	4,293	282	-	-	-	6,275	75	-	6,350
開支	1,648	4,009	197	-	-	-	5,854	68	-	5,922

* 前稱悉尼西北鐵路綫

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

集團按照Crossrail專營權於2015年5月31日在倫敦開始提供來往Liverpool Street站及Shenfield站的鐵路服務。

3 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度
分佔物業發展所得的盈餘	2,808	60
西鐵物業發展的代理費及其他收入	15	196
其他費用扣除雜項收入的淨額	(12)	(11)
	2,811	245

4 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

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

5 應佔聯營公司利潤或虧損

應佔聯營公司利潤或虧損包括：

百萬港元	截至2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度
應佔除稅前利潤或虧損	220	162
應佔稅項支出	(54)	(33)
	166	129

未經審核的中期財務報告附註

6 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

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

截至2015年6月30日止半年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以期內估計評稅利潤於扣除累計稅務虧損(如有)後，按稅率16.5%(2014年：16.5%)計算。中國內地及海外附屬公司的本期稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率16.5%(2014年：16.5%)計算。而在中國內地及海外產生的遞延稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

7 股息

已付及擬派發予公司股東的股息包括：

百萬港元	截至2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度
與期內有關的應付股息		
– 匯報日後宣派的中期股息每股0.25港元(2014年：每股0.25港元)	1,460	1,450
應付/已付有關去年的年度股息		
– 於期內批准及應付/已付的末期股息每股0.80港元(2013年：每股0.67港元)	4,673	3,886

於2015年6月30日，公司於綜合財務狀況表之應付關連人士款項(附註20)和應付帳項及應計費用(附註21)分別確認了35.48億港元予香港特別行政區政府(「香港特區政府」)財政司司長法團和11.25億港元予其他公司股東之應付2014年末期股息。

8 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2015年6月30日止半年度的股東應佔利潤81.89億港元(2014年：79.12億港元)，及期內已發行的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

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

8 每股盈利(續)

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2015年6月30日止半年度的股東應佔利潤81.89億港元(2014年：79.12億港元)，及就具攤薄效力的公司的認股權計劃及股份獎勵計劃作出調整的期內已發行的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份，計算如下：

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

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

9 業務分類資料

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

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

未經審核的中期財務報告附註

9 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	香港 客運 業務	香港 車站 商務	香港 物業租賃 及管理業務	香港 物業發展	中國內地及 國際聯屬公司		其他 業務	未予 分類 金額	總計
					香港以外的 鐵路、 物業租賃 及管理業務	中國 內地 物業 發展			
截至2015年6月30日止半年度									
收入	8,147	2,579	2,255	-	6,181	-	1,048	-	20,210
經營開支	(4,348)	(247)	(357)	-	(5,789)	(47)	(981)	-	(11,769)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	-	(95)	(95)
未計香港物業發展利潤、折舊、 攤銷及每年非定額付款前經營利潤	3,799	2,332	1,898	-	392	(47)	67	(95)	8,346
香港物業發展利潤	-	-	-	2,811	-	-	-	-	2,811
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤	3,799	2,332	1,898	2,811	392	(47)	67	(95)	11,157
折舊及攤銷	(1,730)	(71)	(7)	-	(39)	-	(33)	-	(1,880)
每年非定額付款	(561)	(223)	(2)	-	-	-	-	-	(786)
未計利息及財務開支前經營利潤	1,508	2,038	1,889	2,811	353	(47)	34	(95)	8,491
利息及財務開支	-	-	-	-	4	1	-	(300)	(295)
投資物業重估	-	-	1,362	-	-	-	-	-	1,362
應佔聯營公司利潤或虧損	-	-	-	-	49	-	117	-	166
所得稅	-	-	-	(467)	(88)	13	-	(904)	(1,446)
截至2015年6月30日止半年度利潤	1,508	2,038	3,251	2,344	318	(33)	151	(1,299)	8,278
截至2014年6月30日止半年度									
收入	7,729	2,377	2,026	-	6,350	-	989	-	19,471
經營開支	(4,002)	(226)	(331)	-	(5,922)	-	(896)	-	(11,377)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	-	(263)	(263)
未計香港物業發展利潤、折舊、 攤銷及每年非定額付款前經營利潤	3,727	2,151	1,695	-	428	-	93	(263)	7,831
香港物業發展利潤	-	-	-	245	-	-	-	-	245
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤	3,727	2,151	1,695	245	428	-	93	(263)	8,076
折舊及攤銷	(1,547)	(67)	(5)	-	(38)	-	(31)	-	(1,688)
每年非定額付款	(511)	(188)	(2)	-	-	-	-	-	(701)
未計利息及財務開支前經營利潤	1,669	1,896	1,688	245	390	-	62	(263)	5,687
利息及財務開支	-	-	-	-	15	-	-	(289)	(274)
投資物業重估	-	-	3,523	-	-	-	-	-	3,523
應佔聯營公司利潤或虧損	-	-	-	-	25	-	104	-	129
所得稅	-	-	-	(42)	(91)	-	-	(930)	(1,063)
截至2014年6月30日止半年度利潤	1,669	1,896	5,211	203	339	-	166	(1,482)	8,002

9 業務分類資料(續)

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

百萬港元	截至2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度
香港(所屬地)	13,998	13,088
澳洲	4,264	4,293
中國內地	412	364
瑞典	1,390	1,700
其他國家	146	26
	6,212	6,383
	20,210	19,471

10 其他全面收益

A 與集團之其他全面收益各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	截至2015年 6月30日止半年度			截至2014年 6月30日止半年度		
	除稅前 金額	稅項 (支出)/利益	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項支出	除稅後 金額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 海外附屬公司及聯營公司財務報表	(42)	–	(42)	(138)	–	(138)
– 非控股權益	(12)	–	(12)	11	–	11
	(54)	–	(54)	(127)	–	(127)
自用土地及樓宇的重估盈餘	132	(22)	110	52	(9)	43
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註10B)	(67)	13	(54)	41	(7)	34
其他全面收益	11	(9)	2	(34)	(16)	(50)

B 來自集團其他全面收益的現金流量對沖各組成部分如下：

百萬港元	截至2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度
現金流量對沖：		
期內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	(160)	138
轉撥至對沖項目的最初帳面金額	(17)	1
轉撥至損益表的金額：		
– 利息及財務開支(附註4)	103	(96)
– 其他開支	7	(2)
因以下項目帶來的稅項影響：		
– 期內確認對沖項目工具的公允價值變動	27	(23)
– 轉撥至對沖項目的最初帳面金額	4	–
– 轉撥至損益表的金額	(18)	16
	(54)	34

未經審核的中期財務報告附註

11 投資物業

集團的所有投資物業已於2014年及2015年6月30日由擁有香港測量師學會會員的獨立測量師行仲量聯行作出重估。此等重估是以收益資本法進行估值。根據此法，市場價值是以現有租約的租金收入及現有租約屆滿時預期可收到的市場租值並參照估值日按當時市場租金水平而定的單一市場收益率予以資本化計算。

根據仲量聯行所作出的重估，集團已在綜合損益表的投資物業重估內確認因重新估值所產生的公允價值增加淨額13.62億港元(2014年：35.23億港元)。投資物業每半年重估，因未來市場情況變化而可能導致的進一步收益或虧損，則於隨後期間確認在損益表。

12 其他物業、機器及設備

A 購置及清理

截至2015年6月30日止半年度內，集團購置或投入使用的資產原值共24.60億港元(2014年：6.07億港元)。同期，集團清理資產的帳面淨值為2,000萬港元(2014年：1,500萬港元)，導致淨虧損1,800萬港元(2014年：900萬港元)。

B 估值

所有集團的自用土地及樓宇均位於香港，以中期租賃持有，並以公允價值列帳。所有自用土地及樓宇已於匯報日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行，以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售作出重估。在扣除相關遞延稅項撥備2,200萬港元(2014年：900萬港元)後，由此估值產生的重估盈餘1.32億港元(2014年：5,200萬港元)，已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備帳(附註10A)。

13 服務經營權資產

截至2015年6月30日止半年度內，根據兩鐵合併的服務經營權安排，集團對從九廣鐵路公司(「九鐵公司」)租借回來的鐵路及巴士系統進行替換及升級(「額外經營權財產」)的支出為9.67億港元(2014年：7.74億港元)，而與深圳市軌道交通龍華綫有關的服務經營權資產增加的開支為3,900萬港元(2014年：1.37億港元)。

14 在建鐵路工程

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

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

14 在建鐵路工程(續)

A 港島綫西延項目

於2009年7月13日，公司與香港特區政府就港島綫西延的融資安排、設計、建造及包括相關服務和設施的營運簽訂了工程項目協議。

根據協議，香港特區政府於2010年3月提供123億港元的現金資助予公司(根據初步項目協議，另外4億港元的現金資助已於2008年2月收訖)。此現金資助受一項還款機制所規限，根據該機制，公司將於港島綫西延開始商業營運後24個月內向香港特區政府支付鐵路及相關工程中若干資本性開支、價格上漲成本、土地成本及或有費用的實際成本低於原先估計的金額(連同利息)。截至2015年6月30日止半年度內，公司根據還款機制確認並預付了本金9,100萬港元及利息2,700萬港元予香港特區政府(截至2014年12月31日止年度內：本金1.87億港元及利息5,100萬港元)。

截至2015年6月30日止半年度內，隨着西營盤站於2015年3月29日啟用，10.24億港元已由在建鐵路工程轉撥至其他物業、機器及設備，而該站的奇靈里出入口預期於2016年第一季啟用。於2015年6月30日，公司就有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為1億港元(2014年12月31日：5億港元)。

B 南港島綫(東段)項目

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

於2015年6月30日後，由於工程複雜及持續勞動力緊張，項目造價估算由原先2014年8月估計的152億港元(未計算15億港元的資本化利息支出)增加至約169億港元(未計算12億港元的資本化利息支出)。公司會持續監察和檢討項目造價估算。於2015年6月30日，公司就此項目的累計開支為130億港元(2014年12月31日：120億港元)，而有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為7億港元(2014年12月31日：5億港元)。

C 觀塘綫延綫項目

於2011年5月17日，香港特區政府與公司就觀塘綫延綫的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

於2015年6月30日後，由於工程複雜及持續勞動力緊張，項目造價估算由原先估計的59億港元(未計算3億港元的資本化利息支出)增加至約72億港元(未計算4億港元的資本化利息支出)。公司會持續監察和檢討項目造價估算。於2015年6月30日，公司就此項目的累計開支為46億港元(2014年12月31日：39億港元)，而有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為3億港元(2014年12月31日：5億港元)。

15 由九廣鐵路公司或香港特區政府委託的在建鐵路工程

A 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目

於2008年11月24日，香港特區政府與公司簽訂有關高鐵香港段的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「高鐵香港段初步委託協議」)。按照高鐵香港段初步委託協議，香港特區政府負責向公司支付公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。

在2009年，基於公司日後會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段的基礎上，香港特區政府決定要求公司進行高鐵香港段的建造、測試及通車試行。於2010年1月26日，香港特區政府與公司就高鐵香港段的建造及通車試行訂立另一份委託協議(「高鐵香港段委託協議」)。按照高鐵香港段委託協議，公司負責自行或促使他人就高鐵香港段的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高鐵香港段的擁有者，則負責承擔該等活動的總成本(「委託成本」)的全數及就此進行融資，並按照經同意的付款時間表向公司支付45.90億港元(「項目管理費」)。截至2015年6月30日及截至本中期報告發表之日期，公司已收到香港特區政府按付款時間表所支付的款項。

根據高鐵香港段委託協議，倘若大幅修改執行委託活動的進行計劃有可能導致公司的項目管理責任或成本大幅增加或減少，則公司以及香港特區政府須真誠磋商以同意增加或視乎情況減少項目管理費。由於此磋商尚未展開(截至2015年6月30日及截至本中期報告發表之日期)，故此在現階段，並不確定有關費用會否增加。倘若公司收到之項目管理費沒有增加，則公司未必能夠收回履行高鐵香港段委託協議下之責任所增加的內部成本。此外，根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府支付的若干金額(包括項目管理費)設有每年最高限額20億港元，而總限額則為100億港元。

未經審核的中期財務報告附註

15 由九廣鐵路公司或香港特區政府委託的在建鐵路工程(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目(續)

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

於2014年4月，公司宣布延長高鐵香港段項目的建造期，並將該鐵路的投入客運服務目標日期修訂至2017年年底。於2014年7月，公司向香港特區政府提供了高鐵香港段項目造價估算為715.2億港元，當中包括未來保險及項目管理費用。

於2015年6月，公司向香港特區政府提供了公司現時的估計：

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

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

於2015年6月30日，公司公布已向香港特區政府匯報上述估計，同時公司的董事局已授權公司主席和行政總裁與香港特區政府進行溝通，藉此讓高鐵香港段按照經修訂時間表開始營運，並會在適當時候就此向董事局作進一步匯報。

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

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

截至2015年6月30日止半年度內，項目管理收入3.73億港元(2014年：3.83億港元)已在綜合損益表中確認。

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

於2008年11月24日，香港特區政府與公司簽訂有關沙中綫的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「沙中綫初步委託協議」)。按照沙中綫初步委託協議，公司負責進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而香港特區政府則負責直接支付該等工作的總成本。

於2011年5月17日，香港特區政府與公司就沙中綫的若干備置工程之融資、建造、服務與設備採購及其他事項訂立另一份委託協議(「沙中綫前期工程委託協議」)。根據沙中綫前期工程委託協議，公司負責進行或促使他人進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向公司支付所有工程成本。

於2015年8月，公司已通知香港特區政府公司現時就沙中綫前期工程委託協議下的工程的成本估算將較原先估算的73.50億港元超出12.74億港元(包含備用資金)。

於2012年5月29日，公司與香港特區政府就沙中綫簽訂有關建造及通車試行的委託協議(「沙中綫委託協議」)。按照沙中綫委託協議，除了因屬於現有與九鐵公司訂立的服務經營權協議下的若干資產修改、升級或擴展工程的若干費用，將由公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議中指定的所有工程費用。公司負責進行或促使他人進行該委託協議(以及沙中綫初步委託協議和沙中綫前期工程委託協議)內指定的工程，從而獲得項目管理費78.93億港元。截至2015年6月30日及截至本中期報告發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的款項。

15 由九廣鐵路公司或香港特區政府委託的在建鐵路工程(續)

B 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目(續)

於2014年5月，公司就東西走廊以及南北走廊完工期的延誤事宜已通知香港特區政府。東西走廊的延誤是由於土瓜灣區一處工地的考古發現，而南北走廊則是因第三方基建工程而導致未來會展站工地移交延誤。

由於上述延誤，公司正在檢討項目的造價估算及目標完工日期。考慮到項目持續面對的困難和挑戰(包括上述的因素)，公司預期造價估算將會向上調整，預計整個檢討將於2016年年初完成，然後公司將會正式向香港特區政府提交檢討結果。此後，公司將會繼續監察和檢討項目造價及完工日期。

倘若公司違反沙中綫初步委託協議、沙中綫前期工程委託協議或沙中綫委託協議(統稱「沙中綫協議」)，香港特區政府有權向公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因公司在履行相關的沙中綫協議下之義務所犯的疏忽所產生的虧損而獲得彌償。根據沙中綫委託協議，公司就沙中綫協議所產生或相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於公司在沙中綫協議下收到的費用。截至本中期報告發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

鑑於(i) 沙中綫協議列明，香港特區政府須全數承擔相關上述成本；及(ii)(截至2015年6月30日及截至本中期報告發表之日期)公司並未收到香港特區政府就任何沙中綫協議向公司提出任何申索通知，故此公司未能可靠地估算因上述事項對公司所產生的財政影響(如有)。

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

16 發展中物業

截至2015年6月30日止半年度內及截至2014年12月31日止年度內集團的發展中物業變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷 從發展商 收取的款項	轉撥至 利潤或虧損	匯兌差異	於6月30日/ 12月31日結餘
於2015年6月30日(未經審核)						
機場鐵路物業發展項目	-	2	(2)	-	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,240	608	(4)	(575)	-	1,269
東鐵綫/輕鐵物業發展項目	1,316	7,557	-	-	-	8,873
南港島綫(東段)物業發展項目	1,045	8	-	-	-	1,053
觀塘綫延綫物業發展項目	361	31	-	-	-	392
深圳市物業發展項目	3,528	215	-	-	(3)	3,740
	7,490	8,421	(6)	(575)	(3)	15,327
於2014年12月31日(已審核)						
機場鐵路物業發展項目	-	4	(4)	-	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,145	115	(20)	-	-	1,240
東鐵綫/輕鐵物業發展項目	5,976	126	(4,104)	(682)	-	1,316
南港島綫(東段)物業發展項目	939	106	-	-	-	1,045
觀塘綫延綫物業發展項目	275	86	-	-	-	361
深圳市物業發展項目	2,898	696	-	-	(66)	3,528
	11,233	1,133	(4,128)	(682)	(66)	7,490

東鐵綫/輕鐵物業發展項目於截至2015年6月30日止半年度內的支出包含本公司為大圍站物業發展項目支付的75億港元。

未經審核的中期財務報告附註

17 待售物業

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

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，待售物業的可實現淨值於2015年6月30日已扣除2,600萬港元(2014年12月31日：3,000萬港元)的撥備。

18 財務衍生工具資產及負債

財務衍生工具資產及負債的名義金額及公允價值如下：

百萬港元	於2015年6月30日(未經審核)		於2014年12月31日(已審核)	
	名義金額	公允價值	名義金額	公允價值
財務衍生工具資產				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	116	–	2,093	2
– 現金流量對沖	89	4	347	15
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	2,405	15	2,404	20
利率掉期				
– 公允價值對沖	1,400	66	900	67
– 不符合對沖會計	–	–	100	1
	4,010	85	5,844	105
財務衍生工具負債				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	3,375	6	1,398	1
– 現金流量對沖	182	28	195	19
– 不符合對沖會計	219	8	146	8
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	805	119	805	92
– 現金流量對沖	2,436	568	2,437	397
利率掉期				
– 公允價值對沖	650	22	1,150	32
– 現金流量對沖	600	20	900	16
– 不符合對沖會計	100	–	–	–
	8,367	771	7,031	565
總計	12,377		12,875	

19 應收帳項、按金及預付款項

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港客運業務車費收入乃經八達通卡於每天交易的下一個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取，小部分車費收入是經代理預售車票並於21日內到期繳清金額。
- (ii) 深圳市軌道交通龍華綫車費收入乃經深圳通卡於每天交易的下一個工作日結算，或其他種類車票則以現金收取。MTR Express車費收入乃經由一間第三者財務機構於14日內收取，經代理預售車票則於下一個月繳清金額。
- (iii) 在墨爾本的特許經營權收入乃按其收入性質而於每日或每月收取。於斯德哥爾摩大部分的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。MTR Crossrail的特許經營權收入於每四週收取一次。
- (iv) 集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至50日不等。集團的投資物業及車站小商店的租戶須於簽訂租約時繳付三個月租金作按金。
- (v) 與財務機構訂立的利率及貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。
- (vi) 顧問服務收入乃於工作完成後，或按顧問合約內的其他規定每月寄發帳單，並於30日內繳付。
- (vii) 除協定的保證金外，委託予集團承辦的合約及資本性工程的相關應收帳項，於在建工程確認後的30日內到期繳付。
- (viii) 物業發展的應收帳項乃根據相關發展協議或買賣合約條款而到期繳付。

應收帳項的帳齡分析如下：

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

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

未經審核的中期財務報告附註

20 重大關連人士交易

香港特區政府財政司司長法團受香港特區政府委託，持有公司約 75.9% 的已發行股本，為公司的最大股東。根據 HKAS 24(修訂)「關連人士的披露」，除香港特區政府與集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，集團與香港特區政府部門、機關或香港特區政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，並已於本中期財務報告中另行申明。

於 2015 年 6 月 30 日，集團因重大關連人士交易應收/應付香港特區政府及其他關連人士金額如下：

百萬港元	於 2015 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2014 年 12 月 31 日 (已審核)
應收下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	1,057	1,028
– 九鐵公司	4	5
– 聯營公司	166	40
	1,227	1,073
應付下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	3,557	3
– 九鐵公司	1,226	1,597
– 聯營公司	100	7
	4,883	1,607

於 2015 年 6 月 30 日，應收香港特區政府款項包括與沙田至中環綫預備工程有關的可收回帳款，港島綫西延項目、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫項目的必要公共基建工程的可收回支出，有關「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」的車票收入差額的應收款項，有關西鐵物業發展的應收代理費和可收回支出，以及其他委託和維修工程的應收帳項及保證金。於 2015 年 6 月 30 日應付香港特區政府款項乃有關 2014 年的應付末期股息(附註 7)以及關於鐵路延綫項目的土地行政費用。

應收九鐵公司款項包括在若干兩鐵合併協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程及物業準備工程費用。應付九鐵公司款項乃關於輕鐵綫沿綫物業發展項目的協議款項及相關應付利息，以及有關兩鐵合併每年定額付款及非定額付款的應計部分。

於 2015 年 6 月 30 日應收聯營公司款項主要包括應收與八達通卡有限公司有關日常八達通卡交易的款項、應收 Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)有關車廠和車廠設備租金和給予 TBT 及天津城鐵港鐵建設有限公司的未償還貸款和向北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵」)提供員工借調及其他支援服務的應收費用。於 2015 年 6 月 30 日之應付聯營公司款項乃有關 NRT Pty. Limited(「NRT」)股權投資的應付金額。

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

集團與香港特區政府在過往年度訂立並於本期仍適用，以及因兩鐵合併而與九鐵公司進行的重大關連交易已於集團 2014 年 12 月 31 日止年度的已審核帳項內陳述。

20 重大關連人士交易(續)

截至2015年6月30日止半年度內，集團曾與其聯營公司——八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)、TBT、京港地鐵、London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)及NRT進行下列交易：

百萬港元	截至2015年 6月30日止半年度	截至2014年 6月30日止半年度
八達通集團		
– 已付或應付予八達通集團的中央結算服務費用	68	66
– 已收或應收自八達通集團有關增值、八達通卡售賣及退款服務、 電腦設備和有關服務及提供倉庫儲存服務的費用	17	18
– 已收來自八達通集團的股息	–	20
TBT		
– 已付或應付予TBT有關斯德哥爾摩地鐵列車維修及其他支援服務的費用	276	341
– 已收或應收自TBT有關車廠和車廠設備租金及其他支援服務的費用	61	73
京港地鐵		
– 已收或應收自京港地鐵有關員工借調、信息技術及其他支援服務的費用	20	14
LOROL		
– 已收來自LOROL的股息	–	4
– 已收或應收自LOROL有關員工借調及顧問服務的費用	11	10
NRT		
– 已收或應收自NRT有關機電系統及列車項目設計及推展的費用	169	–

21 應付帳項及應計費用

以到期日劃分的應付帳項分析如下：

百萬港元	於2015年6月30日 (未經審核)	於2014年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	4,550	3,998
30日至60日內到期	3,664	3,783
60日至90日內到期	762	613
90日後到期	4,654	3,019
	13,630	11,413
租金及其他可退還按金	2,818	2,739
應計僱員福利	2,533	2,269
應付予其他股東之股息(附註7)	1,125	–
	20,106	16,421

未經審核的中期財務報告附註

22 貸款及其他債務

集團在截至2014年及2015年6月30日止半年度內發行的票據包括：

百萬港元	截至2015年6月30日止半年度		截至2014年6月30日止半年度	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	500	487	550	544

截至2015年6月30日止半年度內，附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行了5億港元(2014年：8,000萬澳元(或5.50億港元))的票據，而公司則並沒有發行任何債券(2014年：無)。由附屬公司發行的票據獲公司無條件及不可撤銷的擔保，屬於MTR Corporation (C.I.) Limited的直接、無抵押、無條件債務，並與MTR Corporation (C.I.) Limited的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

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

23 遞延稅項資產及負債

A 截至2015年6月30日止半年度內及截至2014年12月31日止年度內的遞延稅項資產及負債變動如下：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					
	超過相關折舊的折舊免稅額	物業重估	撥備及其他暫時差異	現金流量對沖	稅務虧損	總計
2015年6月30日(未經審核)						
於2015年1月1日結餘	10,592	520	(139)	(15)	(31)	10,927
在綜合損益表內列支/(計入)	70	-	(99)	-	(13)	(42)
在儲備列支/(計入)	-	22	-	(13)	-	9
匯兌差額	(1)	-	-	-	-	(1)
於2015年6月30日結餘	10,661	542	(238)	(28)	(44)	10,893
2014年12月31日(已審核)						
於2014年1月1日結餘	9,833	498	(30)	(24)	(17)	10,260
在綜合損益表內列支/(計入)	760	-	(37)	-	(15)	708
在儲備列支/(計入)	-	22	(73)	9	-	(42)
匯兌差額	(1)	-	1	-	1	1
於2014年12月31日結餘	10,592	520	(139)	(15)	(31)	10,927

B 於綜合財務狀況表中確認的遞延稅項資產及負債如下：

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

24 股本及為股份獎勵計劃而持有的股份

A 股本

	於2015年6月30日(未經審核)		於2014年12月31日(已審核)	
	股份數目	百萬港元	股份數目	百萬港元
普通股，已發行及繳足：				
於1月1日	5,826,534,347	45,280	5,798,541,650	5,798
於2014年3月3日前因行使僱員認股權而發行之股份	-	-	143,500	1
於2014年3月3日過渡至無面值股份制度(附註)	-	-	-	38,647
就2013年末期股息以股代息而發行之股票	-	-	11,595,971	335
就2014年中期股息以股代息而發行之股票	-	-	1,934,026	61
於2014年3月3日或之後因行使僱員認股權而發行之股份	15,108,200	476	14,319,200	438
於6月30日/12月31日	5,841,642,547	45,756	5,826,534,347	45,280

附註：新香港《公司條例》(第622章)(「條例」)下的過渡至無面值股份制度已於2014年3月3日自動生效。根據條例附表11第37條，股份溢價及資本儲備於當日歸納為股本。該轉變對已發行股份的數量或任何成員的相對權利沒有影響。自當日起，所有股本之轉變乃根據條例第4及5部分之規定而作出。

B 在截至2015年6月30日止半年度內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	加權平均 行使價 港元
已行使的僱員認股權：		
- 2007年認股權計劃	15,108,200	27.48

C 尚未行使認股權數目的變動如下：

	截至2015年6月30日止半年度		截至2014年6月30日止半年度	
	新入職僱員 認股權計劃	2007年 認股權計劃	新入職僱員 認股權計劃	2007年 認股權計劃
於1月1日尚未行使	-	76,785,400	84,500	73,001,100
於期內授出	-	-	-	19,895,500
於期內行使	-	(15,108,200)	-	(2,655,200)
於期內沒收	-	(388,500)	-	(654,500)
於6月30日尚未行使	-	61,288,700	84,500	89,586,900
於6月30日可行使	-	41,652,700	84,500	50,272,400

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

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

未經審核的中期財務報告附註

25 財務工具的公允價值計量

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

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

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

第三級：公允價值以不可觀察得到的重要數據來計算

A 按公允價值列帳的財務資產及負債

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

百萬港元	於2015年6月30日的 公允價值 (未經審核)	於2015年6月30日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
財務資產			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	4	–	4
– 貨幣掉期	15	–	15
– 利率掉期	66	–	66
	85	–	85
證券投資	555	555	–
	640	555	85
財務負債			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	42	–	42
– 貨幣掉期	687	–	687
– 利率掉期	42	–	42
	771	–	771

百萬港元	於2014年12月31日的 公允價值 (已審核)	於2014年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
財務資產			
財務衍生工具資產			
– 外匯遠期合約	17	–	17
– 貨幣掉期	20	–	20
– 利率掉期	68	–	68
	105	–	105
證券投資	527	527	–
	632	527	105
財務負債			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	28	–	28
– 貨幣掉期	489	–	489
– 利率掉期	48	–	48
	565	–	565

25 財務工具的公允價值計量(續)

A 按公允價值列帳的財務資產及負債(續)

沒有財務工具採用第三級的方式計算公允價值。截至2015年6月30日止半年度及2014年12月31日止年度內，沒有財務工具的計量在第一級與第二級之間轉移，或轉入或轉出第三級。集團的政策是於匯報日確認在報表期間公允價值架構級別之間的轉移。

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

B 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2015年6月30日及2014年12月31日，除下列資本市場借貸工具及其他債務外，集團不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面價值與其公允價值並沒有重大分別。有關的帳面價值及公允價值如下：

百萬港元	於2015年6月30日(未經審核)		於2014年12月31日(已審核)	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	13,479	14,622	13,617	14,731
其他債務	840	1,169	395	497

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

26 經營活動產生的現金

未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤與經營活動產生的現金對帳如下：

百萬港元	截至2015年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2014年 6月30日止半年度 (未經審核)
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤	8,346	7,831
調整項目：		
– 陳舊存貨撥備減少	(1)	(1)
– 出售固定資產虧損	23	9
– 攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益	(14)	(11)
– 衍生工具公允價值減少/(增加)	35	(3)
– 重估證券投資的未實現虧損/(收益)	3	(1)
– 以股份為基礎的僱員支出	32	23
– 匯兌虧損/(收益)	9	(4)
未計營運資金變動前經常性業務的經營利潤	8,433	7,843
應收帳項、按金及預付款項增加	(347)	(54)
存料與備料增加	(92)	(53)
應付帳項及應計費用增加	1,438	1,116
經營活動產生的現金	9,432	8,852

未經審核的中期財務報告附註

27 資本性承擔

A 於2015年6月30日未償付而又未在帳項內撥備的資本性承擔如下：

百萬港元	香港客運、 車站商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目	香港物業 租賃及發展	中國內地 及海外業務	總計
於2015年6月30日(未經審核)					
已核准但未簽約	5,158	–	1,715	1	6,874
已核准及已簽約	8,687	1,063	7,708	707	18,165
	13,845	1,063	9,423	708	25,039
於2014年12月31日(已審核)					
已核准但未簽約	5,114	–	2,550	37	7,701
已核准及已簽約	5,284	1,505	7,995	1,326	16,110
	10,398	1,505	10,545	1,363	23,811

B 香港客運業務、車站商務及其他業務方面的資本性承擔包括：

百萬港元	改善、提升及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
於2015年6月30日(未經審核)				
已核准但未簽約	2,663	288	2,207	5,158
已核准及已簽約	4,035	211	4,441	8,687
	6,698	499	6,648	13,845
於2014年12月31日(已審核)				
已核准但未簽約	2,398	352	2,364	5,114
已核准及已簽約	532	191	4,561	5,284
	2,930	543	6,925	10,398

28 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2015年8月13日經董事局核准。