



2016 中期報告



連繫社區
共建未來

摘要

財務

- 集團總收入上升5.4%至213.07億港元；未計中國內地及國際附屬公司前的收入增加5.4%至147.81億港元
- 除稅後公司股東應佔基本業務利潤：

– 經常性業務利潤	48.66億港元	上升7.8%
– 物業發展利潤	2.07億港元	下跌21.04億港元
– 基本業務利潤	50.73億港元	下跌25.7%
- 計入投資物業重估後，股東應佔利潤為51.21億港元
- 淨資產下跌14.7%至1,452.39億港元，主要由於有關高鐵香港段協議的應付特別股息。淨負債權益比率為8.6%
- 宣派中期股息每股0.25港元(可選擇以股代息)



香港業務

- 列車服務準時程度維持於世界級99.9%的水平，是自2007年與九廣鐵路公司鐵路合併以來表現最佳的5月份
- 車站商務及物業租賃業務錄得收入增長及新訂租金上升
- 「日出康城」第十期的物業發展項目招標已於2016年3月批出
- 「鐵路2.0」— 現有四條新鐵路綫工程進度良好。高鐵香港段協議獲獨立股東及立法會批准
- 根據《鐵路發展策略2014》，香港特區政府邀請公司就三條新鐵路綫工程提交項目計劃書



中國內地及國際業務

- 香港以外與鐵路有關的業務均錄得良好的營運表現
- 我們的客戶 Stockholm Public Transport 已解決有關 Stockholms Pendeltåg 的法律訴訟。專營權將於 2016 年 12 月開始
- 已就杭州地鐵五號綫入標。正就英國的 South Western 列車服務專營權及延長墨爾本都市鐵路專營權準備計劃書

目錄

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





展望

- 環球經濟展望持續不明朗。儘管如此，集團的香港客運、車站及物業租賃業務在本質上具有抗跌力
- 深圳「天頌」的物業發展利潤將會在交付已售出單位時入帳；目前低密度住宅單位預期於 2016 年年底交付
- 直至 2017 年 3 月底，公司將視乎市場狀況，預期為「日出康城」第十一期，及分別位於何文田站及黃竹坑車廠的首期物業發展項目進行招標。公司作為九廣鐵路公司代理人，亦預期就錦上路站地塊的首期物業發展項目進行招標



香港營運網絡及未來支綫








地圖說明

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






現有網絡

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

根據《鐵路發展策略2014》的未來可建支綫

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

興建中項目

-  ----- 廣深港高速鐵路
-  ----- 觀塘綫延綫
-  ----- 南港島綫(東段)
-  ----- 沙田至中環綫(第一階段)
-  ----- 沙田至中環綫(第二階段)

公司所擁有/發展/管理的物業

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

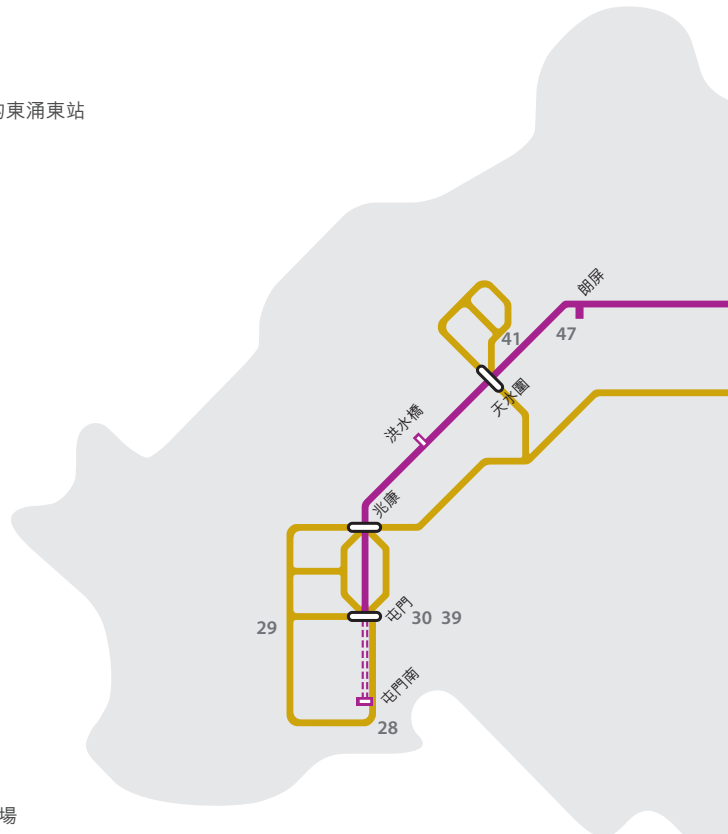
- 27 駿景園/駿景廣場
- 28 海趣坊
- 29 新屯門中心/新屯門商場
- 30 恒福花園/恒福商場
- 31 連城廣場
- 32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場
- 33 策誠軒
- 34 首都/領都/緻藍天
- 35 御龍山
- 36 銀湖·天峰
- 37 名城
- 38 溱岸8號
- 39 瓏門
- 42 The Austin/Grand Austin
- 45 環宇海灣

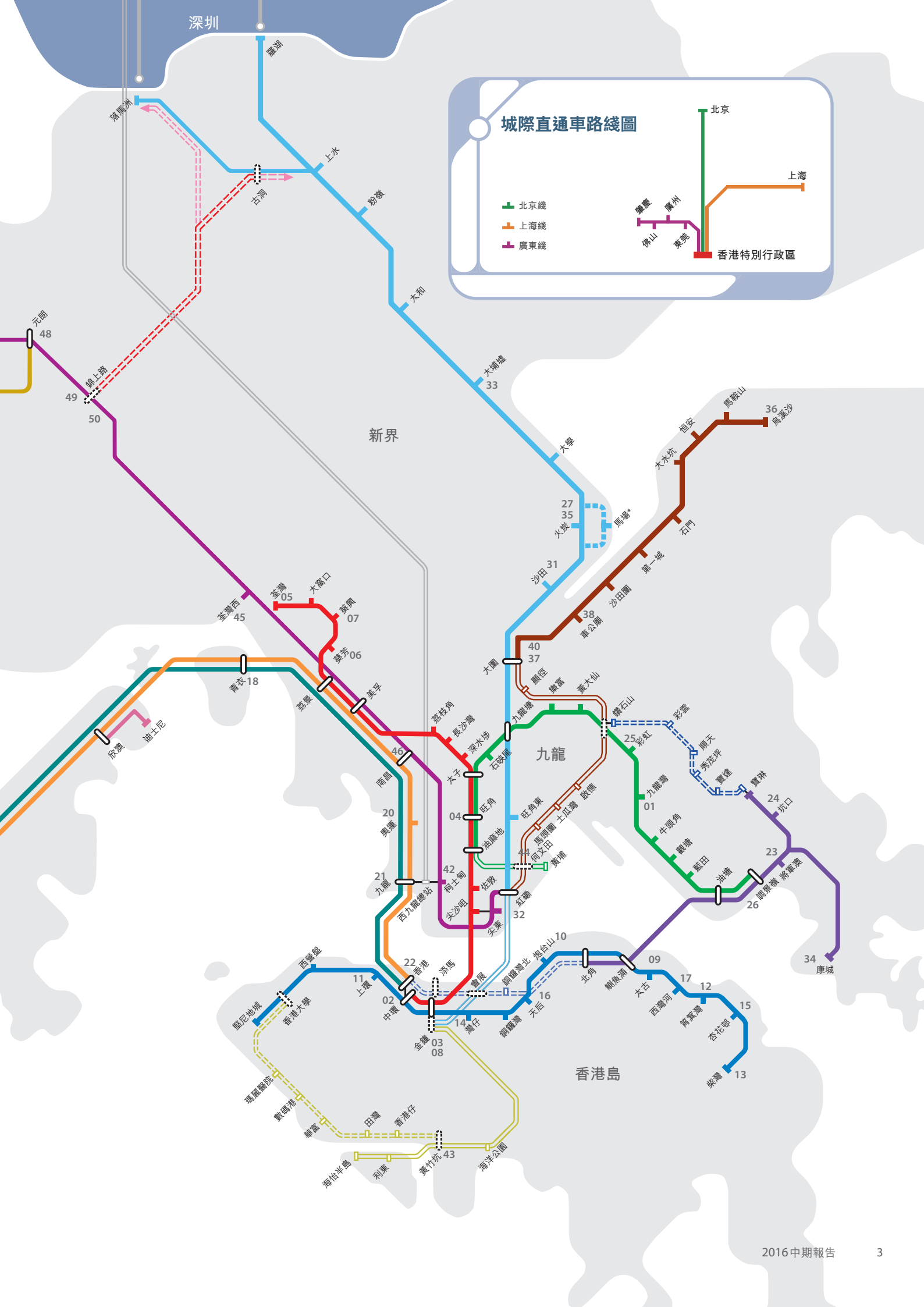
發展中/計劃中的物業

- 34 日出康城物業發展組合
- 40 大圍站
- 41 天榮站
- 43 黃竹坑站
- 44 何文田站

西鐵綫物業發展(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

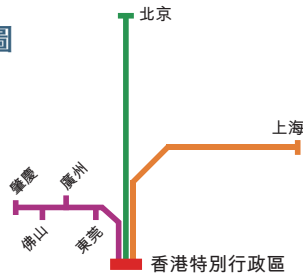
- 39 瓏門
- 45 荃灣西站(五區)灣畔/荃灣西站(五區)城畔/荃灣西站(六區)/環宇海灣
- 46 南昌站
- 47 朗屏8號/朗屏站(南)
- 48 元朗站
- 49 錦上路站
- 50 八鄉維修中心





城際直通車路線圖

- 北京線
- 上海線
- 廣東線





“

就著港鐵的願景，公司在三大範疇上均推出了多項新措施，包括我們的鐵路網絡、顧客和員工，並且取得了重要的成果。”

致各股東及其他有關人士：

自從今年1月1日就任主席以來，我對首六個月的工作感到充實及欣悅。雖然營商環境不如年前般暢旺，港鐵在這段期間亦面對不少挑戰，但公司仍然繼續為顧客帶來最高水準的服務，而公司在本地及海外的增長策略亦取得進一步進展。

就著港鐵的願景，公司在三大範疇上均推出了多項新措施，包括我們的鐵路網絡、顧客和員工，並且取得了重要的成果。在向前邁進之時，我們將繼續專注於我們清晰的目標，就是以世界級的業務營運為基礎，將港鐵打造成為領先跨國企業，承擔可持續鐵路運輸的先驅角色，以關懷備至的服務連繫及建設社區。

公司於2016年上半年的財務業績，反映了強勁的營運表現和更具挑戰性的營商環境。六個月期內來自經常性業務的股東應佔利潤上升7.8%至48.66億港元。除稅後物業發

展利潤下跌91.0%至2.07億港元，而來自基本業務的股東應佔利潤下跌25.7%至50.73億港元。若包括投資物業重估，股東應佔淨利潤為51.21億港元，即重估後每股盈利為0.87港元。港鐵會派發每股合計4.40港元的一次性特別現金股息，當中，每股2.20港元的第一期特別股息已於2016年7月13日向股東派發，而每股同樣為2.20港元的第二期特別股息將於2017年下半年派發。另外，董事局已宣派中期普通股息每股0.25港元。

我們的網絡

香港鐵路網絡方面，公司的工作重點是順利完成興建中的四條新鐵路綫，並為現有鐵路網絡進行重大提升工程，以滿足市民未來的需要和訴求。這些工程屬於「鐵路2.0」的一部分，標誌著香港鐵路運輸進入新世代，並將進一步促進經濟及社會的發展。

公司的四個鐵路項目於今年首六個月取得實質進展。觀塘綫延綫以今年10月通車為目標。我們繼續朝著今年年底通車的目標，全速推展南港島綫(東段)，但餘下緊迫的建造

時間表，對目標通車日期帶來一定的風險。廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）預計於2018年第三季完成，而沙田至中環綫的兩條走廊則預計分別於2019年及2021年竣工。

正如公司之前所公布，港鐵與政府就高鐵香港段項目的額外撥款所簽訂的「高鐵香港段協議」，為推展該項目踏出了重要一步。經獨立股東於2月1日批准有關協議，而香港特別行政區立法會亦於3月11日通過高鐵項目的額外撥款，高鐵香港段協議已正式生效。根據高鐵香港段協議，（一）政府將負責最高達844.2億港元的項目造價（較原先的項目造價估算650億港元增加最多194.2億港元（「現時造價上升」）），若項目造價超出上述金額，港鐵將負責超出的任何項目造價（惟不包括若干經協定的例外費用）；（二）港鐵亦會向全體股東派發每股合計4.40港元的特別現金股息，以每股2.20港元分兩期等額派發，第一期特別現金股息已於7月13日派發，而第二期特別股息預期將於2017年下半年派發；及（三）政府保留權利，在新綫投入商業營運後，就公司在項目委託協議下對現時造價上升的責任問題（如有）訴諸仲裁。本人謹代表港鐵同寅，再次衷心感謝獨立股東及立法會議員的支持。

除了上述四條新港鐵綫外，政府於《鐵路發展策略2014》概述了至2031年分階段推展的七個新鐵路項目。政府已邀請港鐵就其中三個鐵路項目，分別為北環綫（包括古洞站）、屯門南延綫和東九龍綫，首先提交項目建議書，而有關的技術性研究正在進行中。

在香港以外地區，港鐵已遞交標書競投杭州地鐵五號綫，並正預備英國South Western列車服務專營權的投標，和延長澳洲Metro Trains Melbourne專營權的商討。

我們的顧客

顧客方面，我們以服務和安全這兩大範疇為首要目標。今年首六個月，公司繼續以超卓效率營運鐵路服務，其中重鐵網絡的乘客車程準時程度維持在99.9%。在重鐵和輕鐵網絡，由港鐵可控制的因素所致、長達31分鐘或以上的延誤分別只有三宗和一宗。公司的安全紀錄亦同樣卓越。

要維持現有鐵路網絡的卓越服務，公司需要持續作出投資，而「鐵路2.0」便包括進行重大的資產更新計劃。除了動用93億港元購置新列車和訊號系統外，我們將把車站及車廠內160部空調冷卻裝置更換成能源效益更高的型號。我們亦正訂購新輕鐵車輛，並正在紅磡站、鑽石山站及金鐘站進行大型改建工程，以加強香港各區的交通聯繫。除了「鐵路2.0」的投資項目外，公司還會斥資進行其他鐵路網絡改善項目，包括更換巴士及改善乘客資訊顯示系統。

我們需要一個可持續的財務模式，以進行上述投資。與政府所協定的票價調整機制是這個可持續財務模式的基礎。多年來，票價調整機制為港鐵及香港市民帶來裨益。該票價調整機制公平、客觀及具透明度，能妥善平衡不同人士的利益，使港鐵票價維持在合理水平。與世界各地的鐵路網絡比較，香港鐵路網絡票價的可負擔水平一直高踞前列，而港鐵票價於過去七年的平均升幅更一直低於通脹。在4月，我們應政府要求，同意較原定時間提早一年與政府共同檢討票價調整機制。政府已於5月展開有關的公眾諮詢。我們歡迎就此重要事宜進行具建設性的討論，並正細心聆聽不同的意見。事實上，港鐵維持可持續的財務模式符合了各方人士的最佳利益，使我們得以持續投資鐵路網絡，滿足香港市民的需要。

主席函件

我們不僅將整體票價維持在市民可負擔的水平，更每年為乘客提供多項車費推廣優惠。除了現時總值約24億港元的車費優惠及推廣外，我們更會與去年一樣，於2016/2017年度額外提供總值逾5億港元的車費推廣優惠。除了票價優惠，我們還致力為乘客帶來更愉快的旅程。港鐵於4月推出全新的「開心搭•生日獎」計劃，每月以幸運抽獎形式抽出一天為幸運日，並向當日生日的顧客送贈禮品包一份，包括全日通車票及現金券，為他們的旅程增添歡樂。

為尋求新方法提升顧客整體的乘車體驗，我們為不同顧客群舉行了顧客工作坊，並於今年首六個月推出各項提升措施，例如在指定車站的閘機位置上，利用乘客資訊顯示系統提供「下一班列車到達時間」的資料。

我們的人才

公司能夠因應顧客期望提供優質服務，有賴全體訓練有素、充滿幹勁的員工全情投入，發揮專業精神。公司致力啟發、連繫及培育員工，因而廣獲表揚。今年年初，港鐵榮獲HR Asia Magazine評選為「2016年亞洲最理想工作公司」之一，並於國際人力資源顧問公司任仕達集團舉辦的「香港最具吸引力僱主」評選中榮獲第二名。

公司累積多年的專業知識是一項寶貴資產，透過成立「港鐵學院」，以便更廣泛地善用這項資源。行政長官在2016年《施政報告》中已提及公司計劃成立學院來培訓鐵路技術專才，而有關計劃正取得進展。7月1日，前歐洲業務總監張少華先生就任港鐵學院校長，公司亦已撥出部分現有寫字樓供學院使用。港鐵學院將會提供的重點課程涵蓋鐵路技術工程、車務營運、管理和顧客服務。為配合香港在「一帶一路」策略中所肩負的角色，港鐵學院將會尋求與本地及海外學院合辦認可課程，並進行鐵路相關研究。長遠

來說，港鐵學院的目標是成為一間在鐵路技術及實務方面領先全球的研究機構。

為社區作出貢獻

我們的鐵路及物業服務與市民日常生活和我們服務的社區息息相關。除了以負責任的態度對待僱員和股東外，我們還致力支持社區發展，以不同方式提升市民的生活質素，並為營造一個富有朝氣的居住和工作環境出一分力。

我們推出了「心繫社區」計劃，為公司的外展及社區投資項目樹立新形象，並與我們的「Youth Connect」計劃相輔相成。除現有計劃外，「心繫社區」還推出多項新舉措，如在西鐵綫沿綫提供若干商舖，以優惠租金租予非政府機構旗下的社會企業。我們亦於旗下商場舉辦與藝術有關的活動。港鐵於5月與香港設計中心合辦「心繫社區」計劃下首個合作項目「HK Design to Connect：DFA設計獎展覽」。此外，我們現時的「港鐵車站藝術」計劃，於今年上半年在七個港鐵站支持舉辦了42項活動。

2016年上半年，「Youth Connect」續締佳績。在5月，港鐵為中學生舉辦的師友計劃「Friend' 出光輝每一程」的肄業禮圓滿結束，共吸引來自七間學校超過120名中學生參加。學生和他們的「港鐵'Friend'」透過各種活動及義工服務開拓視野、擴大社交網絡，並為他們未來數年的人生計劃注入能量和動力。

我們亦透過推出全新的「社區創新」平台，匯聚各界人士，延續去年於「從校園到就業」跨界別高峰會上的對話。平台以創意和批判性思維，為社會上的挑戰共同尋求對策。我們將邀請公眾協助我們選出在社區推行的先導計劃，讓離開校園的青年人能夠輕鬆地踏上進入社會的旅途。

董事局交替

企業的成功實有賴良好企業管治，而一個穩健的董事局在此至關重要。本人熱烈歡迎周永健先生於2016年5月18日獲委任加入董事局，擔任獨立非執行董事。本人同時衷心感謝於同日退任獨立非執行董事的何承天先生。作為服務董事局年資最長的董事，何先生於過去24年為公司提供精關意見，貢獻良多。

最後，我要衷心感謝董事局同寅對本人作為主席所給予的寶貴意見和鼎力支持。我亦要衷心感激全體員工每天辛勤付出，為公司奠定成功基石。雖然前景並不明朗，但隨著兩條新綫通車，我們仍感樂觀。在今年餘下時間，港鐵會繼續致力為香港市民提供超卓服務，同時推進新鐵路項目，並加強在海外市場的發展。



主席

馬時亨教授

香港，2016年8月9日



“

儘管經營環境更具挑戰性，港鐵於2016年上半年在香港及香港以外地區的業務仍然取得穩步進展。四個鐵路拓展項目亦達至新的里程碑。”

”

致各股東及其他有關人士：

儘管經營環境更具挑戰性，港鐵於2016年上半年在香港及香港以外地區的業務仍然取得穩步進展。四個鐵路拓展項目亦達至新的里程碑。當中最矚目為我們就廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）工程所需的額外撥款與政府達成的協議（「高鐵香港段協議」）已獲得公司獨立股東的批准，及香港特別行政區立法會（「立法會」）財務委員會的有關批准。

公司客運業務收入增長，受惠於乘客量溫和增長，及根據票價調整機制而作出的票價調整。車站商務收入增加，主要由於新訂租金上調，以及免稅店的租金上升。公司在香港的物業租賃業務繼續受惠於新訂租金上升。來自中國內

地及國際附屬鐵路公司的收入增加，主要受惠於新增業務的貢獻上升。一如預期，物業發展錄得溫和利潤。物業招標活動方面，公司於期內批出一個物業發展項目，即「日出康城」第十期。

公司在香港的服務表現維持世界級的水平，其中重鐵網絡的列車按照編定班次行走的可靠程度及乘客車程準時程度於六個月期內均維持在99.9%。此外，在重鐵和輕鐵網絡，由港鐵可控制的因素所致、長達31分鐘或以上的延誤分別只有三宗和一宗。公司的安全表現維持卓越水平，比已達世界級的安全水平更進一步。

公司按票價調整機制調整票價。該機制為調整車費提供一個具透明度及客觀的方法，使港鐵的香港票價結構按相關國際基準衡量，處於最能負擔的四分位數，而同時繼續維持世界級的服務水平。2016年4月，董事局應政府要求，同意提早一年與政府共同開展票價調整機制檢討。

公司的業務增長策略涵蓋香港和香港以外的市場。在本地市場，我們的「鐵路2.0」著眼於未來數年提供新一代的鐵路服務，包括完成當前四個鐵路網絡拓展項目，以及現有鐵路網絡多項重要資產更新計劃。網絡拓展項目方面，截至2016年6月30日，觀塘綫延綫已完成99.4%、南港島綫（東段）已完成96.8%、高鐵香港段已完成81.5%，而沙田至中環綫已完成59.0%。除這四個項目外，政府已要求公司著手擬備《鐵路發展策略2014》內首三條鐵路綫的建議書。

香港以外方面，在北京，北京地鐵十六號綫建造工程已經展開。在瑞典，公司於2015年年底成功獲得Stockholm Commuter Rail Systems (Stockholms Pendeltåg) 的營運及維修專營權。由其中一家投標落選公司提出的法律訴訟現已解決，公司將由今年12月起營運該鐵路綫。2016年2月，公司亦從合資夥伴購入負責斯德哥爾摩地鐵列車維修的合資公司Tunnelbanan Teknik Stockholm (「TBT」) 其餘50%的股權。

財務業績方面，公司於2016年首六個月的總收入上升5.4%至213.07億港元，而未計香港物業發展利潤、折舊、

攤銷及每年非定額付款前的經營利潤則上升5.6%至88.10億港元。若不包括公司在中國內地及國際的附屬公司，收入增加5.4%，經營利潤增加5.7%，而經營毛利率則上升0.2個百分點至57.2%。股東應佔經常性利潤，即不包括物業發展利潤和投資物業重估的淨利潤上升7.8%至48.66億港元。除稅後物業發展利潤為2.07億港元，主要來自多個不同的項目，包括攤分位於「緻藍天」幼稚園所得的資產。若不包括投資物業重估，股東應佔基本業務淨利潤減少25.7%至50.73億港元，即每股盈利0.86港元。投資物業重估收益為4,800萬港元，2015年上半年則為13.62億港元。因此，股東應佔淨利潤為51.21億港元，即包括投資物業重估收益後的每股盈利為0.87港元。董事局已宣派中期普通股息，為每股0.25港元，與去年相同。根據公司的普通股息漸進式的派息政策，董事局將在檢視2016年全年業績時釐定末期普通股息。此外，股東須留意與高鐵香港段協議相關的特別股息，當中，每股2.20港元的第一期特別股息已於2016年7月13日向股東派發，而每股同樣為2.20港元的第二期特別股息將於2017年下半年派發。



香港客運 業務

香港客運業務在2016年上半年的總收入為86.17億港元，較2015年同期增加5.8%。期內經營成本上升4.3%至45.33億港元，經營利潤增加7.5%至40.84億港元，而經營毛利率則為47.4%。

安全

公司的安全表現進一步改善，香港重鐵網絡在2016年上半年須呈報事故的數目，較已達致全球首屈一指的安全水平的2015年同期減少。

確保扶手電梯安全，仍然是港鐵的重點目標之一。期內，公司推出多項措施推廣扶手電梯的安全使用，包括由公司扶手電梯安全專責小組進行外展活動及發布新的扶手電梯安全廣播。我們亦致力改善輕鐵網絡的安全，包括舉辦「輕鐵及港鐵巴士道路安全運動」及「輕鐵交匯處安全推廣」。

乘客量

於2016年上半年，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量增加0.3%至9.521億人次。

公司的本地鐵路服務(包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫)的總乘客量較去年同期增加0.3%，達7.745億人次。

由於來自中國內地的訪港旅客數目下降，羅湖及落馬洲過境服務乘客量下降1.4%至5,540萬人次。

受惠於航空旅客量溫和增長，機場快綫的乘客量上升2.7%至780萬人次。

期內，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維持在551萬人次(若不包括城際客運服務，則為550萬人次)。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升0.1%至454萬人次。

市場佔有率

公司於2016年首五個月在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為48.3%，而2015年同期為48.5%。當中，我們在過海交通工具市場的佔有率為68.6%。由於使用陸路過境的本地居民比例有所上升，而他們較傾向選擇鐵路服務，因此公司在過境業務的市場佔有率由50.8%升至51.4%。然而，由於持續面對其他交通工具的激烈競爭，在往返機場交通工具市場的佔有率則由21.6%跌至21.4%。

車費收入、推廣及優惠

於2016年首六個月，香港車費總收入為85.37億港元，較2015年同期增加5.8%。在這個總額之中，本地鐵路服務的

收入佔60.51億港元，即71%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升6.2%至7.81港元。

期內，過境服務的車費收入為15.86億港元，較2015年同期增加3.3%。機場快綫的車費收入上升5.7%至4.86億港元。輕鐵及巴士於期內的车費收入合計為3.46億港元，上升6.8%。城際客運服務的車費收入則為6,800萬港元，與2015年相同。

公司按票價調整機制調整票價。該機制為調整車費提供一個具透明度及客觀的基準。根據票價調整機制，港鐵票價於2016年6月26日調整，適用票價的整體調整幅度為2.65%。為配合票價調整，港鐵宣布2016/2017年票價推廣計劃，於2016年6月至2017年6月期間推出，將為乘客節省逾5億港元的車費，亦是港鐵於2015年提供總值24億港元的恆常優惠及推廣以外所提供的優惠。

作為上述推廣計劃的一部分，港鐵將於今年稍後推出一個全新車費推廣項目「特惠星期六」。由2016年11月起五個月內的每月第一個星期六，乘客使用成人八達通乘搭本地鐵路服務，可享有相等於小童八達通票價的優惠，而原本享有八達通特惠票價優惠的乘客，則每程車費只需1港元。此外，全港「港鐵特惠站」提供的優惠將從2016年7月1日起劃一為2港元。

2016/2017年車費推廣計劃的其他優惠包括從「與利潤掛鈎的車費優惠計劃」及「服務表現安排」中撥出合共1.86億港元，在2016年6月26日至10月31日期間為乘客提供為期四個多月的「即日第二程車費九折」優惠。「早晨折扣優惠」將會延長一年至2017年5月31日。「港鐵都會票」及「全月通加強版」亦會延長一年至2017年6月30日。除此之外，乘客購買2016年7月或8月份的任何「全月通加強版」或於這兩個月購買「港鐵都會票」，每次將額外獲贈50港元的港鐵車站商店購物現金券。

為滿足顧客對高水平服務以及更全面的鐵路網絡的期望，公司每年需要就人力資源、資產以及新鐵路綫投資數十億港元，例如在2015年，除了新鐵路綫的投資外，公司為現有的香港交通網絡投入逾70億港元進行維修、更新及升級

工程。在2007年與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)合併時，我們與政府協定並獲立法會通過的票價調整機制，成為我們能夠維持上述投資的基石。票價調整機制是一個具透明度的機制，採用客觀標準計算票價調整，在過去數年為持份者帶來裨益。在2008年(與九鐵公司合併後的第一個整年)至2015年間，港鐵票價的年均增幅僅為2.9%，低於綜合消費物價指數錄得的3.5%通脹率年均增幅，以及按香港薪金指數計算的4.6%薪金年均增幅。按照全球領先地鐵公司的國際基準，港鐵的票價結構處於最能負擔的四分位數，而香港市民亦同時享有世界級的服務。

根據我們的營運協議，票價調整機制一般每五年檢討一次。雖然下次檢討原定於2017/18年進行，但在2016年3月接獲政府發出的要求後，經雙方同意，港鐵於2016年4月同意與政府共同檢討票價調整機制，即將原定檢討日期提前一年。在檢討過程中，我們認為必須平衡所有持份者的利益，包括我們的顧客、員工和股東，同時維持可持續的財務模式，確保我們能夠持續投資於鐵路網絡以維持優質服務。政府已展開公眾諮詢，邀請公眾就該項檢討發表意見，諮詢的截止日期為2016年8月19日。我們已開始與持份者溝通聯繫，並繼續與政府洽商有關檢討的事宜，務求達致能平衡各方利益的解決方案。

服務表現

於2016年首六個月，我們的服務表現維持世界級水平，其中在2016年5月的乘客車程準時程度，是自2007年與九鐵公司合併以來，表現最佳的5月份。重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於99.9%，超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標所列明的表現目標。期內，公司重鐵和輕鐵網絡分別提供超過950,000及超過540,000班次的列車服務，其中在重鐵和輕鐵網絡，由港鐵可控制的因素導致、長達31分鐘或以上的延誤分別只有三宗和一宗。

卓越服務獲表揚

2016年上半年，港鐵的客運服務屢獲殊榮，包括《星島日報》頒發的「星鑽服務大獎2015 — 公共交通大獎」，《東

行政總裁回顧及展望

2016年上半年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
列車按照編定班次行走(列車服務供應)			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.9%
— 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%	99.7%
— 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%	99.8%
— 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	650,000	4,013,470
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	650,000	6,617,868
車票可靠程度：乘客使用智能車票多少次才遇到一次車票失誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	8,500	59,693
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%	99.8%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.8%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.8%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.7%
自動售票機可靠程度*			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.7%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.7%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.7%
出入閘機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度			
— 不適用	不適用	99.0%	99.9%
扶手電梯可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.7%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.8%
溫度及通風			
— 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏二十六度或以下	不適用	97.5%	99.9%
— 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	0
— 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏二十七度或以下，車站大堂則在攝氏二十九度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	91.0%	99.9%
清潔程度			
— 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	99.9%
— 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	100.0%
西北鐵路服務範圍內之巴士服務			
— 按照編定班次行走	不適用	99.0%	99.8%
— 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	不適用	99.0%	100.0%

* 輕鐵售票機更換工程和測試仍在進行中，服務表現數據將於新售票機完成安裝、測試及試行後再作公布。

周刊》頒發的「香港服務大獎2016 — 『公共交通』大獎」，以及《壹週刊》頒發的「服務第壹大獎2016 — 公共交通工具」。

投資改善鐵路網絡

「鐵路2.0」

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

在「鐵路2.0」計劃下，多項現有重大系統及資產正進行升級和更換工程。

公司將斥資60億港元，購置93列更舒適的全新八卡列車，以取代現時行走觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的相同數目的八卡列車。在完成概念設計後，列車模型將於2016年第三季完成。

港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的現有訊號系統正在進行耗資33億港元的更換工程，將使這些路綫的總載客量在更換工程完成後提升約10%。其中，荃灣綫將會首先完成訊號系統升級，目標於2018年竣工，現正安裝新訊號系統設備，及為配合新訊號系統而改裝列車。港島綫、觀塘綫和將軍澳綫已於2016年第一季開展與更換訊號系統相關的工地勘察，進展良好。

全新的空調冷卻裝置將於今年第四季在灣仔站率先安裝，隨後預計於2017年第四季開展一個大型更換空調冷卻裝置計劃，更換38個車站及四個鐵路車廠內共160部空調冷卻裝置。

「鐵路2.0」計劃還包括更換30輛二期輕鐵及購買十輛新輕鐵，相關的採購合約已於今年7月批出。

為提升列車服務，及配合未來沙田至中環綫東西走廊的運作，沙田至中環綫其中一項工程為改裝西鐵綫列車，從現有的28列七卡列車逐步改裝為八卡列車。截至2016年6月30日，五列八卡列車已投入客運服務。預計所有八卡列車

將於2018年投入運作，屆時西鐵綫的整體載客量將提高約14%。

「鐵路2.0」計劃亦包括對三個車站進行重大提升工程，以配合日後新鐵路綫開通後變為轉綫車站。作為沙田至中環綫項目改建工程的一部分，紅磡站大堂南面經翻新後已於2016年3月啟用。該站北面的二期工程則計劃於2017年竣工。屬於沙田至中環綫及南港島綫（東段）項目的金鐘站及沙田至中環綫項目的鑽石山站正在進行重大改建工程。

作為沙田至中環綫項目的一部分，馬鞍山綫加建自動月台閘門的工程預計可於2017年完成。東鐵綫現正進行前期工程，當中包括月台加固工程。當新訊號系統和新列車投入運作後，東鐵綫將可安裝自動月台閘門。

其他鐵路網絡改善工程

在港島綫西延的西營盤站，位於奇靈里的最後一個出入口已於2016年3月27日啟用，該出入口的升降機亦已於2016年6月25日投入服務。

除「鐵路2.0」計劃中的大型項目外，公司將撥出另外1.4億港元投入多項改善工程。其中包括在車站加裝閘閘機及設置通風扇，在輕鐵網絡方面則擴闊四個輕鐵月台、在所有月台更換座椅，以及更換乘客資訊顯示系統。

我們亦斥資約2億港元購入68輛新的雙層巴士，以取代現有型號。首輛新巴士於2016年1月投入服務後，於2016年6月30日已有15輛新巴士投入運作。另外，我們亦正審視採購十輛新巴士的計劃，以增加載客量。

作為車站持續改善計劃的一部分，羅湖站和九龍灣站的翻新工程已經展開，將為乘客帶來更寬敞的環境和更便捷舒適的乘車體驗。

為提升車站出入設施，更多站外升降機已於2016年上半年投入服務，當中包括荔景站，鑽石山站及西營盤站。尖沙咀站A1出入口經改造後仿如「水晶屋」，設有一部站外升降機，已於2016年5月啟用。

行政總裁回顧及展望

公司繼續加強與乘客的溝通。港島綫、觀塘綫和荃灣綫沿綫車站大堂和月台正逐步安裝新液晶體資訊顯示屏。到2016年6月底，已有27個車站安裝了新的乘客資訊顯示屏。

回應顧客訴求

為積極提升顧客整體的乘車體驗，我們舉行工作坊向不同的顧客群收集意見，並於2016年上半年相應推出各項提升顧客體驗的改善措施，包括於指定車站的閘機上的乘客資訊顯示屏提供列車班次實時資訊、改善指定車站的月台指示，並於繁忙時間在出入閘區增派職員，利用可攜帶裝置解決乘客的票務問題。

乘客行為是提升乘車體驗的重要一環。為提醒乘客在乘搭

港鐵時注意禮儀，公司於2016年3月推出「搭車要識DO」禮貌運動，提醒乘客上車時的行為。

為答謝顧客的支持及令乘客旅程更愉快，我們於2016年4月推出全新的「開心搭•生日獎」計劃，每月抽出一天為幸運日，凡於當日出生並持有香港身份證的顧客，可獲贈生日禮品包一份，包括一張特別設計的「Happy Birthday全日通」車票、一張50港元的港鐵商場現金券，以及其他商戶優惠券。

為了讓顧客對港鐵的貼心服務表達謝意，公司於2016年1月舉行服務嘉許活動，表彰傑出的前綫員工。我們邀請廣大乘客投選他們「最喜愛」的港鐵服務團隊，並就在旅程中值得稱讚的港鐵服務，分享他們的親身體驗。活動期間，公司共收到12,000多張選票和2,000個真實個案分享。

香港 車站商務



香港車站商務於2016年首六個月的收入，較2015年首六個月增加4.5%至26.95億港元，主要反映車站商店的租金收入上升。香港車站商務的經營成本增加2.4%至2.53億港元，經營利潤因此上升4.7%至24.42億港元，而經營毛利率則為90.6%。

期內的車站零售設施收入因租金上升而增加5.6%至18.41億港元。租金上升是由於優化商戶組合、新訂車站商店租

金上升，以及羅湖站及紅磡站免稅店根據租約上調租金所致。

於2016年6月30日，港鐵的車站商店數目達1,351間，零售設施的總面積為56,110平方米，較2015年12月31日分別減少11間及128平方米，原因是紅磡站及金鐘站為配合新鐵路綫建造工程而拆卸部分商店。於首六個月期內，進

駐車站商店的新品牌總數達18個，羅湖站、紅磡站、金鐘站及大埔墟站的翻新工程亦正在進行中。

由於經濟環境更具挑戰性，2016年上半年的廣告收入輕微上升0.2%至4.98億港元。期內，車站及列車內的廣告點總數達45,048個，「e-shop」網路從十個車站擴展至20個。

於2016年首六個月期內，由於提高流動數據容量工程帶來額外收入，公司的電訊業務收入上升8.7%至2.74億港元。公司亦正協助電訊營運商提升在84個車站的Wi-Fi設備，以提供更優質的服務。



香港物業 業務

2016年上半年，由於住宅單位供應量增加、股市波動頻仍、利率有可能上調，加上中國內地及香港經濟增長放緩帶來衝擊，使香港住宅物業市場仍然面對不少挑戰。自2015年9月見頂以來，樓價持續下滑，中原城市大型屋苑領先指數由2015年9月的148.6，下跌12.5%至2016年6月的130.0。一手市場交投量於2016年2月更跌至25年來的低位，但於2016年第二季開始有所回升。一手住宅市場的表現比二手住宅市場堅穩，發展商提供銷售優惠及靈活付款方式，刺激新單位的銷量。商用物業方面，甲級寫字樓租金繼續受到香港以外的企業(如中國內地企業)的強勁需求支持。然而，來港的內地旅客減少而導致奢侈品消費

下跌，加上港元走強令本港消費轉弱，這些不利因素均對零售業造成下行壓力。2016年首六個月，香港零售業總銷貨價值比2015年同期下跌10.5%。

香港物業發展

於2016年上半年，香港物業發展利潤為2.19億港元，主要來自多個不同的項目，包括攤分位於「緻藍天」幼稚園所得的資產。

作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們於2016年3月展開「朗屏8號」(朗屏站(北)地塊)的預售。截至2016年6月30日，912個單位中已售出約42%。

行政總裁回顧及展望

已批出及於期內落成之物業發展項目

地點	發展商	類別	總樓面面積 (平方米)	批出日期	預計 落成日期
康城站					
第四期	新鴻基地產發展有限公司	住宅	122,302	於2014年4月批出	2020年
第五期	會德豐有限公司	住宅	102,336	於2014年11月批出	2020年
第六期	南豐集團控股有限公司	住宅	136,970	於2015年1月批出	2021年
第七期	會德豐有限公司	住宅 商場 幼稚園	70,260 44,500 1,160	於2015年6月批出	2022年
第八期	長江實業地產有限公司	住宅	97,000	於2015年10月批出	2021年
第九期	會德豐有限公司	住宅 幼稚園	104,110 810	於2015年12月批出	2022年
第十期	南豐集團控股有限公司	住宅	75,400	於2016年3月批出	2022年
大圍站					
大圍	新世界發展有限公司	住宅 商場	190,480 60,620*	於2014年10月批出	2022年
天榮站					
天榮	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	91,051 205	於2015年2月批出	2021年
南昌站#					
南昌	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 幼稚園	214,700 26,660 1,000	於2011年10月批出	2017-2019年 分期落成
朗屏站#					
朗屏(北)	嘉華國際集團有限公司和 信和置業有限公司	住宅	48,675	於2012年10月批出	2017年
朗屏(南)	華懋集團	住宅	41,990	於2013年6月批出	2019年
荃灣西站#					
五區 城畔	華懋集團	住宅 商場	66,114 11,210	於2012年1月批出	2018年
五區 灣畔	長江實業地產有限公司	住宅 商場 幼稚園	167,100 40,000 550	於2012年8月批出	2018年
六區	新世界發展有限公司和 萬科置業(海外)有限公司	住宅	62,711	於2013年1月批出	2018年
元朗站#					
元朗	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	126,455 11,535^	於2015年8月批出	2022年

作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

* 不包括單車停放處及通道

^ 包括24小時行人通道及有蓋園景廣場

待批出之物業發展項目^{附註1和2}

地點	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計 落成日期
康城站	住宅	大約320,000		
黃竹坑站	住宅 商場	357,500 47,000	2016-2020年	2020-2025年
何文田站	住宅	128,400		

註：

1 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展項目。

2 物業發展項目尚待確定規劃許可、批地條款及相關法定程序。

物業招標活動方面，公司已於2016年3月向南豐集團控股有限公司的一間附屬公司批出「日出康城」第十期。

我們繼續和發展商夥伴合作以推展已批出的物業發展項目。這九個物業發展項目包括「日出康城」的七個物業發展項目，輕鐵天榮站物業發展項目和大圍站物業發展項目。當這些項目完成後，將會提供超過16,000個住宅單位，接近990,000平方米的總樓面面積。

這些物業發展項目的建造工程正按計劃邁進。「日出康城」第四期發展項目的上蓋工程已於2016年上半年展開，而「日出康城」第五期發展項目的上蓋工程將於2016年下半年展開。「日出康城」第六期和第七期以及大圍站發展項目的地基工程亦已展開。為配合天榮輕鐵站物業發展項目而進行的鐵路搬遷工程，進展理想。作為九鐵公司相關附屬公司代理人，西鐵綫物業發展項目正按計劃進展。

我們會繼續評估於鐵路沿綫發展其他物業項目的可行性。其中一個可行地點位於大嶼山小蠔灣車廠上蓋，當完成必要的規劃及取得其他批准，將可興建大約14,000個住宅單位。我們仍需進行大量工作；包括規劃圖則修訂、工地規劃、重新設置車廠、取得所需批准，以及制定商業模式以推展工程等。另一處可行地點位於現有的油塘通風大樓之上，現已進行初步可行性研究，預計此地點可興建約500個住宅單位。政府已開展油塘用地改劃程序以作發展用途，公司亦已開展小蠔灣用地的環境影響評估。在此初步階段，公司不能保證小蠔灣及油塘計劃能夠成為商業上可行的項目。

香港物業租賃及管理業務

香港的物業租賃及管理業務於2016年上半年的收入較2015年上半年增長4.6%至23.59億港元，經營成本增加1.1%至3.61億港元。經營利潤因此上升5.3%至19.98億港元，而經營毛利率則為84.7%。

期內，公司在香港的物業租賃總收入為22.18億港元，增加4.2%。期內整體港鐵商場之新訂租金錄得3.2%的平均升幅。於2016年6月30日，公司在香港的商場及國際金融中心二期的18層寫字樓維持接近100%的出租率。

因應港島東區人口模式的不斷變化，「杏花新城」東翼一樓正在進行改建，透過大型重新間隔工程，為顧客營造更具吸引力的購物環境。該項目於2016年3月展開，目前正按進度施工，並預計於2016年年底竣工。

於2016年6月30日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業的應佔份額包括212,301平方米的零售物業、39,410平方米的寫字樓，以及15,267平方米的其他用途物業。

於2016年首六個月，香港物業管理收入上升11.9%至1.41億港元，主要來自「緻藍天」、「Grand Austin」、「The Austin」及「環宇海灣」所增加的收入。於2016年6月30日，公司管理的住宅單位數目達96,066個，與2015年年底相同。公司管理的商用面積逾764,000平方米。

香港物業投資項目

在未來五年，我們將大力擴展在香港的投資物業組合，為商場組合增加約120,620平方米的總樓面面積，令商場組合應佔總樓面面積增長約40%。

新建的大圍商場將提供60,620平方米的總樓面面積，預計將於2021年下半年開幕。公司已為該發展項目投入75億港元，並於項目完成後保留商場業權和承擔裝修費用。

行政總裁回顧及展望

「日出康城」商場將提供44,500平方米的總樓面面積，預計將於2020年年底開幕。公司將為該發展項目投入49.8億港元，當中已投入24.4億港元，餘下的25.4億港元預計於2019年商場建造工程完成後投入。公司會保留商場業權和承擔裝修費用。大圍及「日出康城」兩個商場項目的地基工程已經展開。

「青衣城」擴建項目將使該商場樓面面積增加12,100平方米。工程耗資約24億港元。截至2016年6月30日，該四

層建築物的上蓋工程已建至第三層。擴建部分預計於2017年下半年開幕。

於東九龍，「德福廣場」七至八樓的寫字樓正在改建作為零售用途，為商場增加3,400平方米的總樓面面積。項目成本估計為5.5億港元。改建工程已於2015年12月展開。此項目同樣預計於2017年下半年開幕。

香港 網絡拓展



公司「鐵路2.0」計劃的重點是完成建設中的四條新鐵路綫，使現長220.9公里的路綫總長度增加53公里，並增加16個車站服務香港市民。

由港鐵擁有的新鐵路項目

觀塘綫延綫

全長2.6公里的觀塘綫延綫會將觀塘綫由油麻地站伸延至新建的何文田站及黃埔站。截至2016年6月30日，項目已完成99.4%，其中整體土木工程已完成99.9%，機電工程則完成98.0%。觀塘綫延綫以今年10月通車為目標。

何文田站的所有結構工程及主要機電設備均已安裝完成。相關政府部門已開始對鐵路服務及營運安全進行法定檢查，並按計劃進行中。消防處分別於2016年5月和6月，完成對何文田站和黃埔站的檢查，標誌著工程達到一個重要里程碑。黃埔站的車站結構工程已完成，機電工程亦已基本完成。列車測試亦正取得良好進展。港鐵已展開溝通工作，向當地社區介紹車站設施以及未來的列車服務。

該項目目前的造價估算維持在72億港元（未計算資本化利息）。

南港島綫(東段)

全長7公里的南港島綫(東段)將港鐵服務由金鐘站伸延至港島南區。截至2016年6月30日，該項目已完成96.8%。雖然我們仍努力達致今年年底通車的目標，但餘下緊迫的建造時間表，對目標通車日期帶來一定的風險。

在金鐘站，隨著通車所需的車站洞穴結構工程和月台的完成，裝修與機電工程正按照緊密的排程而全速進行。截至2016年6月30日，車站箱形結構已完成98.7%，裝修與機電工程已完成82.6%。海洋公園站、黃竹坑站、黃竹坑車廠、利榮街通風大樓及南風通風大樓已進入營運籌備階段，一系列配合營運所需的測試與準備工作正在進行。海怡半島站的法定檢測已於2016年6月完成。利東站的結構工程已經完成，裝修與機電工程亦已接近完成。南風隧道及鴨脷洲隧道的工程已經完成。在黃竹坑站與海怡半島站之間的南段進行的列車測試，已於2016年1月完成。而在海洋公園站與金鐘站之間的北段，列車測試已於2016年5月完成，全綫列車測試亦隨即展開。

該項目目前的造價估算維持在169億港元(未計算資本化利息)，儘管項目造價可能有超出此項目造價估算的風險，但超出的金額(如有)預期將不會重大。

由政府委託港鐵進行的新鐵路項目

高鐵香港段

高鐵香港段全長26公里，將提供跨境的高速鐵路服務，連接香港與深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡。香港段的列車將由西九龍總站開出。西九龍總站總樓面面積約為380,000平方米，是世界上最大的地下高速鐵路車站之一。截至2016年6月30日，該項目已完成81.5%。

西九龍總站工程取得穩步進展，截至2016年6月30日已完成73.1%。車站入口大樓的V字形橫樑的所有構件的裝嵌工作均已完成。玻璃外牆系統的生產工作已於2016年3月展

開。車站入口大樓的永久鋼結構的臨時支撐物已於2016年5月移除。隧道工程正按計劃進行，截至2016年6月30日已完成97.4%。超過73.9%的軌道經已鋪設，而石崗與海庭道之間的南北行綫軌道安裝工程已於2016年5月完竣。

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

高鐵香港段協議中有關項目所需的額外資金安排，已由本公司獨立股東在2016年2月1日批准，並在2016年3月11日立法會財務委員會批准政府的額外財務承擔後，高鐵香港段協議已成為無條件。

根據高鐵香港段協議，政府將承擔及支付最高達844.2億港元的項目造價(較原先的項目造價估算650億港元增加最多194.2億港元(「現時造價上升」))。如項目超出844.2億港元，港鐵將承擔及支付超出844.2億港元的任何項目造價(如有)，但高鐵香港段協議所指明的有限情況例外。港鐵亦會派發每股合計4.40港元的特別現金股息，當中，第一期共129.4億港元的特別股息(每股2.20港元)，已於2016年7月13日派發；第二期同為每股2.20港元的特別股息，將於2017年下半年派發。除了為反映高鐵香港段協議所建議的安排而作出的修訂外，高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議(統稱「委託協議」)的其他條款維持不變。有關修訂亦包括把根據高鐵香港段委託協議應付予公司的項目管理費(由45.9億港元)上調至63.4億港元，以及把高鐵香港段項目的完工計劃修訂至2018年第三季。此外，政府保留權利，在新綫投入商業營運後，就公司在委託協議下對現時造價上升的責任問題(如有)訴諸仲裁(「仲裁」)。

行政總裁回顧及展望

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

沙田至中環綫

全長 17 公里的沙田至中環綫，將現有鐵路綫連接成東西走廊及南北走廊，設有合共十個車站，包括六個轉綫車站。該鐵路綫將為香港提供更完善的交通網絡聯繫。截至 2016 年 6 月 30 日，該項目整體已完成約 59.0%，而東西走廊及南北走廊分別完成 74.1% 及 34.8%。按照沙田至中環綫委託協議 (「沙中綫委託協議」)，除了因屬於公司與九鐵公司訂立的現有服務經營權協議下的若干資產 (包括鐵路列車、訊號、廣播及主控制系統) 的修改、升級或擴展工程的若干費用將由公司支付以外，政府負責承擔沙中綫委託協議中指定的所有工程成本，包括承建商成本及公司成本 (「銜接工程成本」)。本公司將就有關該等修改、升級或擴展工程的費用分擔一定金額。該金額主要透過公司於將來產生的公司本應承擔的維修資本開支的減少以抵付。

我們在期內達到了多個重大的項目里程碑。東西走廊方面，顯徑站至鑽石山站的所有列車隧道已於 2016 年 4 月貫通。紅磡站南面大堂完成一期改建工程後，已於 2016 年 3 月向公眾重開。隨後，車站北面大堂的二期改建工程於 2016 年 4 月展開。首列八卡列車已於 2016 年 5 月運送到馬鞍山綫的大圍車廠進行所需的測試。港鐵工程團隊與當地

社區一起慶祝鑽石山站於 2016 年 6 月 6 日平頂，標誌項目達至另一里程碑。鑽石山站是沙田至中環綫第三個平頂的車站，也是沙田至中環綫第一個平頂的轉綫車站。土瓜灣站至何文田站上行軌道的挖掘工程於 2016 年 8 月完成後，東西走廊隧道挖掘工程至此將全部完竣。

南北走廊方面，第一台隧道鑽挖機已於 2016 年 3 月投入運作。從銅鑼灣到會展站的上下行隧道鑽挖工程按計劃進行，截至 2016 年 6 月 30 日已完成約 81.0%。沉管式過海隧道合約方面，紅磡圍堰的打樁工程已於 2016 年 6 月完成，其後，脫水工作亦已於 2016 年 7 月展開。沉管式隧道設備的生產按計劃進展，截至 2016 年 6 月 30 日已完成約 62.0%。

儘管施工進度符合預期，但正如之前所公布，沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。第一，為應對土瓜灣站工地考古發現所採取的措施，已確定導致東西走廊工程延誤 11 個月，現估計於 2019 年完工。第二，由於受第三方的基建工程影響，興建南北走廊新的會展站的相關關鍵工地預期延遲移交，包括由於在海床附近發現一件未預料到的大型金屬物體，及預備將來可能於會展站上蓋加建的靈活性而進行的地下構築物額外工程，已令該走廊施工進度滯後六個月。這些問題均導致整體工程預計於 2021 年才可以完成。若工地移交有進一步的延誤，南北走廊的落成日期將相應進一步押後。公司的工程團隊一直努力不懈，探討及執行適當措施以改善進度，並盡量追回和緩解工程進度出現的滯後。

考慮到持續的困難及挑戰 (包括上述的因素)，公司認為有可能沙田至中環綫的造價估算將需要顯著上調以涵蓋早前就土瓜灣地區考古發現時曾公布的額外 41 億港元、會

展站工地延遲移交、早前未預計的會展站上蓋相關的地基工程，以及其他因素例如香港建造業勞動力供應短缺。公司已知會政府，公司因此將進行一項詳細的評估，以檢討整個項目的項目造價估算。由於工程複雜，而上述部分問題當中的不確定因素仍然存在，加上南北走廊現只完成了34.8%，此評估只能於2017年下半年完成，之後公司將正式向政府提交檢討結果。

討論中的新鐵路項目

除了港鐵目前正在建造的四個新鐵路項目外，政府於《鐵路發展策略2014》已提出並將分階段推展七個新鐵路項目。在2016年第一季，政府邀請公司為當中的三個項目遞交項目建議書，分別為北環綫(包括古洞站)、屯門南延綫和東九龍綫。港鐵正在進行這三條未來鐵路綫的技術研究，以支持有關的項目建議。

中國內地及 國際業務



於2016年上半年，集團在中國內地及國際的鐵路及物業相關附屬公司的收入合共為65.26億港元，較2015年上半年上升5.6%。

集團在香港以外的鐵路相關附屬公司，即港鐵軌道交通(深圳)有限公司(「港鐵深圳」)、Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)、MTR Tunnelbanan AB(原稱MTR Stockholm AB，於2016年6月8日易名)、MTR Tech AB(於2016年2月15日成為附屬公司)、MTR Express (Sweden) AB、MTR Pendeltågen AB(「MTRP」)、MTR Corporation (Crossrail) Limited(「MTRXR」)、Metro Trains Sydney Pty. Limited及負責設計和建造悉尼西北鐵路綫的合資企業，收入合共為64.54億港元，較2015年

上半年增加5.7%。經營成本增加6.3%至60.90億港元，經營利潤因此減少3.4%至3.64億港元，而經營毛利率則為5.6%，收入上升反映了於2015年5月剛開始營運的MTRXR及購入TBT其餘50%的股權後易名為MTR Tech AB所帶來的貢獻上升，抵銷了MTM收入下跌的影響。

集團在香港以外的聯營公司於2016年上半年錄得1.52億港元利潤，比對2015年同期錄得的4,900萬港元利潤，反映我們的杭州和北京聯營公司的業務有所改善。集團在香港以外的鐵路相關附屬及聯營公司於期內錄得的總乘客量估計為8.84億人次，對比2015年同期約為7.55億人次的總乘客量。

行政總裁回顧及展望

中國內地鐵路業務

北京

公司佔49%股權的聯營公司北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵公司」)營運三條地鐵綫，即北京地鐵四號綫、大興綫及北京地鐵十四號綫。

於2016年上半年，北京地鐵四號綫和大興綫雙雙超越服務指標。這兩條地鐵綫於2016年上半年的總乘客量約為2.12億人次，周日平均乘客量超過125萬人次，比去年同期分別增長了4%和5%。兩條地鐵綫合共全長50公里，設有35個車站。

按照最新營運計劃，北京地鐵十四號綫現會分五期通車，現已有三期開通。第一期西段設有七個車站，全長12.4公里。第二期東段全長14.8公里，已開通十個車站，並連接全長16.6公里、已有九個車站投入服務的第三期中段。於2016年上半年，此三期錄得總乘客量8,600萬人次，周日平均乘客量約為537,000人次。第三期啟用後，為期30年的專營權亦於2015年12月31日正式生效。於2016年上半年，北京地鐵十四號綫超越服務指標。港鐵向京港地鐵公司投入作北京地鐵十四號綫的資本，估計達24.5億元人民幣。

京港地鐵公司於2015年11月28日簽署了北京地鐵十六號綫公私合營項目的特許經營協議。根據協議，京港地鐵公司將負責供應此項目的機電系統及列車，並負責為期30年的鐵路營運及維修服務。北京市政府負責的土木工程已經展開，第一期預計可於今年年底投入運作，並於2017年後全綫通車。此地鐵綫連接北安河至宛平，全長50公里，共有29個車站。港鐵向京港地鐵公司投入作北京地鐵十六號綫的資本，估計不超過24.5億元人民幣。

北京將於大興區興建新機場，預期於2019年投入服務，並將會有一條新機場鐵路綫連接北京大興機場和北京市區，京港地鐵公司正考慮競投此新綫的投資及營運權。投標程序預計於2016年下半年展開。

深圳

由公司的全資附屬公司港鐵深圳經營的深圳市軌道交通四號綫(「深圳四號綫」)的營運表現持續穩定，期內乘客量增長7%至約9,590萬人次。該鐵路綫全長20.5公里，共設有15個車站。

雖然乘客量持續增加，但深圳四號綫自2010年通車以來一直未有調高車費。而與公司在北京及杭州的鐵路業務不同，港鐵深圳並無受惠於影子票價補償機制。公司了解深圳市政府內部一直有討論車費調整。倘若車費調整未能落實，將影響深圳四號綫的長遠財務可行性。

杭州

公司在杭州佔49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司(「杭港地鐵」)經營杭州地鐵一號綫。杭州地鐵一號綫的營運表現穩定，2016年上半年的乘客量上升15%至9,670萬人次。此綫於2015年11月延長5.7公里至現時54公里的總長度，共有34個車站。延綫以營運及維修模式營運。

杭港地鐵因乘客量低於最初預期，以致繼續錄得淨虧損。但此淨虧損比去年同期有所下降，主要因乘客人數上升令車費收入增加，抵銷了利息開支上升的影響。杭州地鐵一號綫的周日平均乘客量持續增長，現為549,000人次。

杭州地鐵五號綫為公私合營項目，此項目的標書已於2016年5月16日遞交。公司於此投標項目的權益為49%，而餘下的51%權益由杭州市地鐵集團有限公司擁有。現時預期招標結果將於2016年下半年公布。

國際鐵路業務

英國

在倫敦，London Overground Rail Operations Limited(「LOROL」)接手管理West Anglia Inner郊區路綫後，現管理81個車站，路綫總長167公里。現有的London Overground專營權將於2016年11月期滿，而我們未能投

得新專營權。LOROL正協助倫敦運輸局(「TfL」)，確保將專營權順利移交新營運商。對於LOROL過去九年的卓越營運表現，我們向LOROL的團隊表示衷心謝意。

MTRXR自2015年5月起以「TfL Rail」的名稱營運。TfL Rail包含由原有Greater Anglia專營權業務移交的14個車站。當MTRXR倫敦中心段的路段預期於2018年開通後，TfL Rail將易名為「伊利莎伯綫」。伊利莎伯綫於2019年全面通車後，將服務40個車站，路綫總長度將達118公里。在2016年上半年，MTRXR的營運表現繼續向好。

在英國，公司與FirstGroup合作，以30%的少數股東身份共同投標South Western列車服務專營權。我們已於2016年6月收到投標邀請，並將於2016年9月遞交標書。

瑞典

MTR Tunnelbanan AB於2016年上半年錄得卓越的營運表現，所有地鐵綫的準時度均高於合約指標，並錄得紀錄新的客戶滿意度。期內總乘客量估計為1.74億人次，周日平均乘客量估計為120萬人次。

經營往來斯德哥爾摩與哥德堡鐵路服務的MTR Express錄得出色的營運表現和高水平的客戶滿意度。雖然乘客量仍低於最初的預期，透過強化市場推廣及營銷活動，乘客量正不斷改善。在近期的一個全國性的獨立客戶調查中，MTR Express被評為瑞典的最佳鐵路運營商。

於2016年2月15日，港鐵向合資夥伴Mantena AS購入所持TBT的50%股權，其後TBT易名為MTR Tech AB。透過該項收購，港鐵已全面掌管斯德哥爾摩地鐵列車的維修服務。

2015年12月，港鐵的全資附屬公司MTR Nordic獲得Stockholms Pendeltåg的十年期鐵路營運與列車維修專營權，其後可選擇續期四年。Stockholms Pendeltåg服務斯德哥爾摩城市和周邊地區，路綫全長241公里，設有53個

車站。其中一家投標落選的公司就投標程序所提出的法律訴訟已經得到解決。港鐵的全資附屬公司MTRP將從2016年12月起營運該項服務。

澳洲

在墨爾本，公司佔60%股權的附屬公司MTM經營的鐵路網絡錄得穩定的營運表現。墨爾本鐵路網絡共有218個車站，全長390公里。這專營權將於2017年11月期滿，憑藉良好的營運表現，MTM符合可直接與維多利亞省政府商討延長專營權的資格。有關商討的籌備工作正在進行中。

在悉尼，港鐵參與的財團負責悉尼西北鐵路綫公私合營項目的設計、建造、融資，以及未來的營運和維修服務。該公私合營項目的建造工程已經展開，現正按計劃推進。這條往來Rouse Hill及Chatswood的鐵路全長36公里，落成後將是澳洲首個全自動捷運系統，預計於2019年上半年投入服務。

悉尼城市及西南鐵路綫(「SMCSW」)全長29公里，由悉尼西北鐵路綫的Chatswood站經全新的悉尼港海底隧道延伸至Bankstown，計劃於2017年動工，2024年開始營運。港鐵作為悉尼西北鐵路綫公私合營項目的財團成員之一，正探討參與SMCSW項目的機會。

中國內地物業發展、租賃及管理業務

繼公司預售位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」取得美滿成績，我們現正準備分兩批移交落成的單位，第一批已售出及位於車廠上的低密度住宅單位將於今年年底移交予買家，餘下佔項目大部分的單位將於明年年中移交予買家。這是公司在中國內地的首個物業發展項目，其可發展總樓面面積約為206,167平方米，包括一個總樓面面積約10,000平方米的商場。來自「天頌」的利潤將於單位移交買家時入帳。

天津方面，公司佔49%股權的聯營公司天津城鐵港鐵建設有限公司，在發展天津地鐵六號綫北運河站項目方面取得進展，現正進行打樁工程。該項目面對一些障礙，包括天津房地產寫字樓市場的需求疲弱(此綜合發展項目的寫字樓總樓面面積約為60,000平方米)，加上地庫工程較為複雜，使造價估算大幅上升。公司和持有該項目51%股權的合資夥伴天津市地下鐵道集團有限公司正與相關的政府機構進行磋商，務求解決這些挑戰，有關對策可能涉及改變設計方案及圖則。

中國內地的物業租賃及物業管理業務於2016年上半年的收入為7,200萬港元，較2015年同期減少6.5%，主要由於不利的匯率變動所致。截至2016年6月30日，公司在北京的商場銀座Mall的出租率為99.6%。公司在中國內地亦管理第三方物業，截至2016年6月30日的總樓面面積達230,000平方米，與2015年年底相同。

其他業務

昂坪360纜車和昂坪市集(「昂坪360」)於2016年上半年的收入增加13.9%至1.88億港元。期內的旅客量增加7.6%至83萬人次，主要由於營運日數比去年同期增加六天所致。我們在六個月內舉辦了各種推廣活動，當中有兩個項目分別以「Hello Kitty」和「葉問體驗館」為主題，有些則以兒童與長者為對象。我們現正仔細規劃承托纜更換工程，此工程為長期固定資產更換方案的一部分。

公司於2016年上半年應佔八達通的淨利潤上升23.9%至1.45億港元。截至2016年6月30日，在香港採用八達通的商戶逾7,000家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達3,150萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,380萬宗及1.735億港元。

財務回顧

儘管2016年上半年的營商環境充滿挑戰，但集團業務在經濟放緩的情況下保持堅穩。於2016年上半年，集團的經常性業務錄得穩定的利潤增長，而物業發展業務則錄得溫和利潤。

集團總收入及總經營開支分別增加5.4%及5.3%至213.07億港元及124.97億港元。香港客運業務收入增長5.8%至86.17億港元，主要由於根據票價調整機制調整了車費，惟部分升幅被票價優惠所抵銷。由於增聘營運員工及員工加薪，香港客運業務的相關開支增加4.3%至45.33億港元。車站商務收入增加4.5%至26.95億港元，主要由於車站商店的新訂租金上升，以及免稅店根據租約上調基本租金。其相關開支上升2.4%至2.53億港元。香港物業租賃及管理業務的收入由於新訂租金上升而增加4.6%至23.59億港元，其相關開支微升1.1%至3.61億港元。

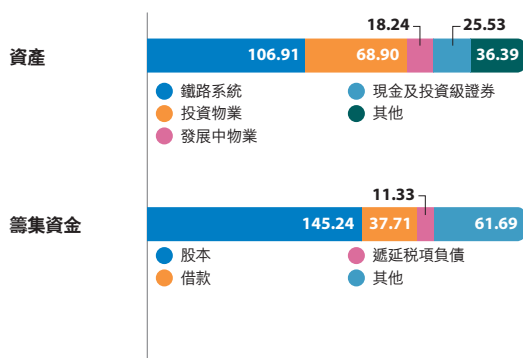
香港以外地區附屬公司的收入上升5.6%至65.26億港元，其相關經營開支增加5.8%至61.74億港元，而經營利潤亦增加2.0%至3.52億港元。以固定匯率基準計算，集團在香港以外的鐵路相關附屬公司的收入和開支分別增加7.6%和8.0%，經營利潤則微升0.1%，主要由於斯德哥爾摩地鐵的專營收入上升，深圳四號綫的乘客量增加及英國新業務MTRXR的利潤貢獻增加，並與MTM的利潤減少和MTR Express的虧損相抵銷。

香港其他業務的收入為11.10億港元，上升5.9%，主要由於為政府進行而按收回成本基準確認的項目管理工作增加，以及昂坪360的收入上升。其相關開支增加6.6%至10.46億港元，與收入增長相符。

綜合財務狀況表撮要

於2016年6月30日

(十億港元)



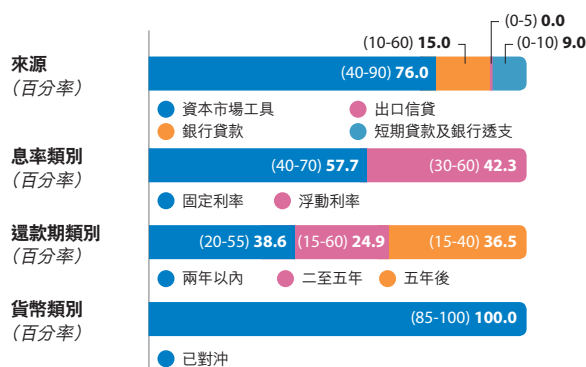
計入項目研究及業務發展開支1.30億港元後，2016年上半年來自經常性業務未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤為88.37億港元，較2015年同期增加5.3%。來自中國內地物業發展的經營虧損為2,700萬港元(主要為深圳「天頌」的銷售及市場推廣費用)，較2015年同期減少2,000萬港元。未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的總經營利潤上升5.6%至88.10億港元，而經營毛利率則維持於41.3%。

於2016年上半年，香港物業發展利潤為2.19億港元，主要來自多個不同的項目，包括攤分位於「緻藍天」(「日出康城」第三期)幼稚園所得的資產。上述利潤較2015年同期(期內有來自「緻藍天」的較大物業發展利潤入帳)減少25.92億港元。折舊及攤銷費用上升6.8%至20.08億港元，主要由於現有香港鐵路網絡的新增資產所帶來的額外折舊費用。由於額外的收入根據最高的35%漸進比率支付，每年向九鐵公司支付的非定額付款上升10.3%至8.67億港元。未計利息及稅項前經營利潤因而減少27.5%至61.54億港元。

理想融資模式及債務結構

理想融資模式反映公司的審慎債務管理方針，有助確保債務組合穩健。

於2016年6月30日(理想融資模式)與實際債務結構的比較



2016年上半年的利息及財務開支為2.68億港元，下跌9.2%，主要由於利息收入增加。投資物業重估收益為4,800萬港元。集團應佔八達通控股有限公司利潤增加23.9%至1.45億港元。集團應佔其他聯營公司的利潤為1.52億港元，較2015年同期增加1.03億港元，主要由於杭港地鐵和京港地鐵公司於2016年的乘客量增加，以致業績有所改善。

在扣除所得稅10.37億港元及非控股權益應佔利潤7,300萬港元後，公司股東應佔淨利潤下跌37.5%至2016年上半年的51.21億港元。每股盈利因此由1.40港元下跌至0.87港元。不包括投資物業重估，股東應佔基本利潤為50.73億港元，每股基本盈利為0.86港元。來自經常性業務的利潤增長7.8%至48.66億港元，而除稅後物業發展利潤則由23.11億港元下降至2016年上半年的2.07億港元。

集團的財務狀況表持續強健，淨資產由2015年12月31日的1,701.71億港元減少14.7%至2016年6月30日的1,452.39億港元，原因是於股東及立法會於今年較早時間

行政總裁回顧及展望

通過高鐵香港段協議後，集團計入了應付特別股息258.84億港元。資產總值增加148.70億港元至2,559.73億港元，升幅來自南港島綫(東段)及觀塘綫延綫進一步建造成本的資本化、現有香港鐵路網絡的設備更新及升級工程，以及現金結餘增加。另外，港鐵還向京港地鐵公司投入資本以支持北京地鐵十四號綫。負債總額自2015年12月31日起增加398.02億港元至2016年6月30日的1,107.34億港元，主要由於計入應付特別股息，以及預先收取深圳「天頌」的售樓款項。集團的淨負債權益比率由2015年12月31日的11.3%下降至2016年6月30日的8.6%。若每股4.40港元，合共約258.84億港元的應付特別股息已於2016年6月30日派付，集團於2016年6月30日的淨負債權益比率則會由8.6%上升至26.4%。

2016年上半年經營活動所得的現金淨額減少3.20億港元至94.07億港元，主要由於稅務支出增加。2016年上半年從物業發展收取的款項為50.62億港元，較2015年同期增加26.22億港元，主要與來自香港「緻藍天」及深圳「天頌」的款項有關。計入主要與按認股權計劃發行股份所得款項有關的其他現金款項7.34億港元，來自經營及投資活動的現金收入淨額由2015年上半年的125.53億港元上升至2016年上半年的152.03億港元。

2016年上半年內用於鐵路業務的資本性開支總額為42.31億港元，其中21.28億港元用於購入香港客運業務現有鐵路及相關業務的資產、20.54億港元用於興建香港鐵路延綫項目、4,900萬港元投入其他中國內地及海外客運業務。投入物業相關業務的資本性開支總額為10.26億港元，其中1.91億港元用於香港物業發展項目、6.43億港元用於「天頌」，以及1.92億港元用於香港投資物業項目及相關裝修工程。

集團向九鐵公司支付了16.49億港元的每年非定額付款。計入集團向京港地鐵公司作出的現金投資11.91億港元及其他付款後，現金流出淨額由2015年上半年的151.49億港元

下降至2016年上半年的84.93億港元。計入上述項目及淨借貸61.54億港元後，集團的現金結餘由2015年12月31日的123.18億港元增至2016年6月30日的251.82億港元。

融資活動

鑑於美國整體經濟增長尚欠均衡，加上全球環境日趨複雜和不明朗，美國聯儲局於2016年上半年採取觀望態度，沒有進一步加息。

儘管商品和石油價格已從周期性低位反彈，但全球產能持續過剩和通脹低迷，加上以美國國庫債券作為避險資產的需求龐大(尤其在「英國脫歐」公投後)，令美國國庫債券孳息率跌至歷史新低，10年期及30年期國庫債券孳息率於期終分別為1.47%(年率，下同)及2.28%。

集團把握長期利率下跌的時機，以私人配售形式發行多項港元及美元長期定息票據。這批總值約30億港元面額的定息票據，年期介乎15年至35年，有助集團取得具吸引力和成本效益的定息長期融資，並進一步延長及分散集團的債務還款期。

集團於2月籌組一項150億港元的銀團貸款，市場反應熱烈，籌組工作於6月順利完成，集資金額增至250億港元，共有來自亞洲、澳洲、中東、歐洲和北美洲的21間大型銀行參與。此項銀團貸款包括一項125億港元的三年期定期貸款及一項125億港元的五年期循環貸款。三年期定期貸款的整體息率創下2008年全球金融危機以來港元貸款市場的新低；而五年期循環貸款的整體息率亦是現存同年期貸款的最低水平。

於2016年6月底，公司持有的現金及銀行存款結餘共達168.55億港元，連同尚未動用的已承諾銀行信貸總額為317億港元，足以應付公司包括2017年內大部分的資金需要。

公司按照理想融資模式，審慎管理債務組合。於2016年6月底，未償還債項總額內須於兩年內償還的佔38.6%、

須於兩至五年內償還的佔24.9%，其餘的36.5%則於五年後償還，反映再融資風險處於適度水平。外匯風險水平極低，因100%的未償還債項乃港元或已對沖為港元負債。約57.5%的未償還債項為定息債項，反映利率風險亦管理得宜。

於2016年上半年，公司的加權平均借貸成本維持在2.9%，與去年同期相同。集團的加權平均借貸成本由3.6%降至3.1%，主要由於中國人民銀行調低人民幣貸款基準利率，以及集團償還部分在中國內地利率較高的項目貸款。

儘管公司的評級展望於2016年3月及4月分別被穆迪和標準普爾由「穩定」下調為「負面」，與香港特別行政區政府一致，信貸評級仍保持強勁，與香港特別行政區政府同為AAA(標準普爾)及Aa1(穆迪)。

港鐵學院

公司將成立「港鐵學院」，為本港和其他國家的鐵路與運輸行業培育人才。有關的籌備工作繼續取得進展，學院校長的委任已於2016年7月1日生效，而學院的香港校舍初步選址為港鐵紅磡大樓，該大樓現正進行翻新，將於2016年年底啟用。除了為港鐵員工和本港市民提供資歷架構認可的鐵路營運和維修課程外，學院還會開辦專為內地與海外鐵路營運公司行政和管理人員而設的其他課程。

人力資源



公司與其附屬公司於2016年6月30日在香港及香港以外地區分別僱用17,411和8,672名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用11,167名員工。在香港，公司於2016年上半年招聘了766名新員工，並於內部晉升了646名員工，而員工流失率則維持在3.5%的低水平。

為配合目前的營運需要及未來的業務增長，公司制定了完備的人力資源策略並積極舉辦各類招聘活動，如社區招聘日，以吸引各階層的優秀人才。我們亦已制定積極的人力規劃與環球資源調配策略，以配合公司在世界各地業務的需要。

行政總裁回顧及展望

我們繼續透過各項見習人員發展計劃培育年青人才，計劃內容包括職位輪調和實習、研修考察班、管理訓練及行動學習。此外，我們舉辦一系列領導人才發展及學習計劃予各級員工。於2016年上半年，在香港共舉辦3,547項培訓課程，為每名香港員工提供平均3.2天的培訓。

我們推行多項計劃連繫和激勵員工。為加強企業文化，我們自2015年8月起為1,500多名經理舉辦共35場「實踐企業文化經理工作坊」，並於2016年3月首次舉辦「加強企業文化大使論壇」。

在今年上半年，我們透過「增進員工溝通計劃」舉辦共4,297場溝通會。截至2016年6月30日，公司的跨國內部溝通平台「MTRconnects」錄得超過758,500瀏覽人次。

「臻善圈」計劃及「員工創意計劃」繼續鼓勵香港、中國內地及國際業務的員工發揮集體創意、在工作流程上精益求精，以及增加對工作的投入感。

公司致力提升員工的投入度，並貫徹實踐啟發及培育員工的人力資源方針，因而榮獲人力資源權威雜誌HR Asia Magazine評選為「2016年亞洲最理想工作公司」之一。此外，在國際人力資源顧問公司任仕達集團舉辦的「香港最具吸引力僱主」評選中，公司榮獲第二名。

聯繫社區

2016年3月，我們推出「心繫社區」計劃，為公司的企業責任活動樹立新形象。該計劃與我們的「Youth Connect」計

劃相輔相成，其中包括幾項現有及新的舉措，如於2016年在西鐵綫沿綫為社會企業提供舖位，以及連續第五年與香港話劇團合作舉辦的《鐵路安全の達人》表演等。我們同時也在港鐵商場預留檔期舉辦藝術活動。此項目加強「港鐵藝術」計劃，為顧客的港鐵旅程增添樂趣。

於2016年上半年，「心繫社區」下的「鐵路人 鐵路心」計劃共舉辦了123個社區項目，超過1,900名義工參與其中。此外，我們向慈善機構及其他團體合共捐款超過290萬港元。一筆由公司及港鐵員工所捐的善款，已於2016年7月透過消防處轉交至在牛頭角大火中英勇殉職的兩位消防員的家屬。自2015年起，公司榮獲香港社會服務聯會頒發「10年Plus『商界展關懷』標誌」，以表揚公司多年來在關懷社區、僱員及環境方面努力不懈。

展望

由於多國經濟增長放緩，加上英國脫離歐盟公投結果、多國臨近大選等事態帶來地緣政治的不確定因素，環球經濟前景持續不明朗。這些因素亦對香港產生影響，導致零售業銷售額下跌、住宅物業市場趨弱，以及本地生產總值增長放緩。

儘管面對更具挑戰的環境，公司的香港客運業務在本質上具有抗跌力。雖然我們預計乘客量增長將會放緩，但觀塘綫延綫以今年10月通車為目標，這將對客量有所支持。南港島綫仍以今年年底通車為目標，但餘下緊迫的建造時間

表，對目標通車日期帶來一定的風險。車站零售設施及物業租賃業務的新訂租金將取決於市況，而公司廣告業務亦同樣受香港整體經濟狀況影響。

上文提到，我們預期公司現有的香港物業發展項目在今年下半年不會推出任何新項目作預售，因此期內如有任何物業發展利潤，將會來自多個不同的項目，包括來自出售現有的尚餘單位及車位。在中國內地，深圳「天頌」的預售成績理想，我們將會在交付單位給買家時才將利潤入帳。根據施工進度，我們預期可於今年年底前交付已售出及位於車廠平台上的低密度住宅單位，並於明年交付佔項目大部分的多層住宅單位。

香港物業招標活動方面，在未來六個月左右，視乎市場情況，我們預期推出三個物業發展項目，包括「日出康城」第十一期，及分別位於何文田站及黃竹坑車廠的首期物業發展項目。作為九鐵公司相關附屬公司代理人，當法定程序完成後，我們預計會推出錦上路站地塊的首期物業發展項目進行招標。

在香港以外地區，若當地貨幣持續疲弱，地區業務利潤在折算為港幣後，其利潤表現可能會受到影響。我們亦將會注入新業務，包括預期於今年年底通車的北京地鐵十六號綫第一期和接手營運的Stockholms Pendeltåg。

為加強高級管理團隊的效益，公司作出多項人事變動。

顏永文博士於2016年2月22日加入港鐵擔任技術工程總監，負責監督公司新成立的技術工程處。鄭惠貞女士獲任命為人力資源總監，於2016年6月1日生效。許亮華先生於2016年6月1日加入港鐵出任候任財務總監，並於2016年7月2日獲委任為財務總監。

為加強香港的鐵路營運，並配合在香港及香港以外地區擴展業務的需要，公司增設了常務總監 — 車務及中國內地業務的新職位。前車務總監金澤培博士已於2016年5月1日履任此新職，其車務總監一職由前車務營運副總監劉天成先生接替。

張少華先生於2016年7月1日獲委任為港鐵學院校長後，其歐洲業務總監職務已由法律總監及公司秘書馬琳女士接替，她的職銜亦於同日改為法律及歐洲業務總監。原隸屬法律及採購處的採購及合約行政職責已被納入技術工程處。

最後，本人衷心感激董事局給予的寶貴鼓勵和支持。本人亦要感謝香港及香港以外地區的全體港鐵同事工作卓越、專心致志，為乘客提供世界級的鐵路服務。



行政總裁

梁國權

香港，2016年8月9日

主要數據

	截至2016年 6月30日止半年度	截至2015年 6月30日止半年度	增/(減) 百分率
財務摘要(百萬港元)			
收入			
– 香港客運業務	8,617	8,147	5.8
– 香港車站商務	2,695	2,579	4.5
– 香港物業租賃及管理業務	2,359	2,255	4.6
– 中國內地及國際附屬公司	6,526	6,181	5.6
– 其他業務	1,110	1,048	5.9
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	8,810	8,346	5.6
香港物業發展利潤	219	2,811	(92.2)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	9,029	11,157	(19.1)
來自基本業務的股東應佔利潤	5,073	6,827	(25.7)
資產總值	255,973	241,103 [^]	6.2
貸款、其他負債及銀行透支	27,067	20,811 [^]	30.1
服務經營權負債	10,534	10,564 [^]	(0.3)
股東應佔總權益	145,076	170,055 [^]	(14.7)
財務比率			
經營毛利率(%)	41.3	41.3	–
經營毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	57.2	57.0	0.2個百分點
淨負債權益比率*(%)	8.6 [#]	11.3 [^]	(2.7)個百分點
利息保障(倍數)	14.6	16.6	(2.0)倍
股份資料			
每股基本盈利(港元)	0.87	1.40	(37.9)
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	0.86	1.17	(26.5)
每股股息(港元)	0.25	0.25	–
於6月30日的股價(港元)	39.20	36.10	8.6
於6月30日的市值(百萬港元)	230,543	210,883	9.3
營運摘要			
在香港的總乘客人次(百萬計)			
– 本地鐵路服務	774.5	772.5	0.3
– 過境服務	55.4	56.2	(1.4)
– 機場快綫	7.8	7.6	2.7
– 輕鐵及巴士	112.5	111.1	1.3
平均乘客人次(千計)			
– 本地鐵路服務(周日)	4,537	4,534	0.1
– 過境服務(每日)	304.5	310.7	(2.0)
– 機場快綫(每日)	42.8	41.9	2.1
– 輕鐵及巴士(周日)	638.5	632.3	1.0
每名乘客車費收入(港元)			
– 本地鐵路服務	7.81	7.36	6.2
– 過境服務	28.63	27.29	4.9
– 機場快綫	62.29	60.59	2.8
– 輕鐵及巴士	3.08	2.92	5.5
佔專營公共交通載容量比率(1月至5月)(%)	48.3	48.5	(0.2)個百分點

* 計入服務經營權負債及非控股權益持有者貸款作為債務的一部分。

[^] 於2015年12月31日的數據

[#] 倘於2016年6月30日每股合共4.40港元總數為258.8億港元的應付特別股息於2016年6月30日已悉數支付，集團於2016年6月30日的淨負債權益比率將由8.6%增加至26.4%。

公司管治及其他資料

董事局、董事局委員會及執行總監會成員

董事局及執行總監會成員名單、角色和職能(於2016年8月9日)

	董事局委員會						
	執行委員會	審核委員會	提名委員會	薪酬委員會	工程委員會	風險委員會	企業責任委員會
董事局成員							
非執行董事							
馬時亨教授(主席)			M	M			C
陳家強教授 (財經事務及庫務局局長)			M	M			
運輸及房屋局局長 (張炳良教授)			M	M			
發展局常任秘書長(工務) (韓志強)					M	M	
運輸署署長 (楊何蓓茵)		M				M	
獨立非執行董事							
陳黃穗			M				M
陳阮德徽博士				C	M		
鄭海泉				M			M
周永健				M	M		
方正博士		C	M				
關育材					M	M	
劉炳章					M		M
李李嘉麗		M				M	
文禮信		M				C	
吳亮星			M			M	
石禮謙			C		M		
鄧國斌				M		M	
黃子欣博士		M			C		
執行董事							
梁國權 (行政總裁)	C						M
執行總監會成員							
梁國權 (行政總裁)	C						M
金澤培 (常務總監—車務及中國內地業務)	M						
鄭惠貞 (人力資源總監)	M						M
張少華 (港鐵學院校長)	M						
顏永文 (技術工程總監)	M						
許亮華 (財務總監)	M						
劉天成 (車務總監)	M						
馬琳 (法律及歐洲業務總監)	M						
蘇家碧 (公司事務總監)	M						M
鄧智輝 (物業總監)	M						
黃唯銘 (工程總監)	M						
楊美珍 (商務總監)	M						

C: 委員會主席
M: 委員會成員

公司管治及其他資料

公司管治是董事局全體成員的集體責任，董事局深信良好的公司管治為公司奠定適當管理的基礎，以符合所有持有者的利益。因此，董事局持續努力不懈為公司識別和落實應採納的最佳常規。

遵守《企業管治守則》

截至2016年6月30日止六個月期間內，公司已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「《上市規則》」)附錄14所載的《企業管治守則》內的守則條文。

商業操守

堅守誠信和負責任的商業道德標準是公司持續成功之道。公司制定的《工作操守指引》清晰說明了公司業務道德標準及員工責任的企業要求，並以公平、公正和誠信為最高的原則透明地營運公司在所有地區的業務。

公司定期檢討及更新《工作操守指引》以確保其內容適用，並符合公司和法規要求。公司除了提供教育計劃以提升員工對商業操守的認識外，亦鼓勵員工舉報確實或有可能的違法及不當行為，並已制定舉報程序，讓員工可以在完全保密及安全的環境下舉報他們懷疑的失當行為。

為協助新入職員工奉行公司的核心價值和操守承諾，我們在員工入職課程內簡介《工作操守指引》。此外，《工作操守指引》已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

公司亦以此指引作基礎，向香港、中國內地及海外的附屬公司及聯營公司推廣相約的道德標準。

上市公司董事進行證券交易的標準守則

公司已採納《上市規則》附錄10所載之標準守則(「《標準守則》」)，在作出特定查詢後，公司確認截至2016年6月30日止六個月期間內董事局成員及其替任董事，及執行總監會成員一直遵守《標準守則》。

高級經理、其他指定經理及員工因其在公司所擔任的職位而可能擁有公司的內幕消息(此詞彙與香港法律第571章《證券及期貨條例》(「《證券條例》」)具相同涵義)者，亦已被要求遵守《標準守則》的規定。

自2016年1月1日至2016年8月9日之變更董事局成員之變更

1. 由2016年1月1日起，公司的非執行董事馬時亨教授，獲委任為公司主席、公司的企業責任委員會主席以及提名委員會成員和薪酬委員會成員。由同日起，他不再擔任公司的審核委員會成員。
2. 由2016年1月1日起，公司的獨立非執行董事石禮謙先生不再擔任公司的企業責任委員會成員。
3. 由2016年1月1日起，公司的獨立非執行董事鄧國斌先生獲委任為公司的薪酬委員會成員及不再擔任公司的工程委員會成員。
4. 周永健先生於2016年5月18日舉行之公司2016周年成員大會(「2016周年大會」)上獲推選為公司的董事局新成員，並於2016周年大會完結後，成為公司的獨立非執行董事、公司的工程委員會成員及薪酬委員會成員。

5. 黃子欣博士於2016周年大會完結後，成為公司的工程委員會主席。
6. 於2016周年大會上未有參與重選的何承天先生，於2016周年大會完結後，退任公司的獨立非執行董事，以及不再擔任工程委員會主席和薪酬委員會成員。

替任董事之變更

於2016年8月1日起，黎志華先生(財經事務及庫務局 — 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)2)接替陳美寶女士成為公司的非執行董事陳家強教授(財經事務及庫務局局長)的替任董事。

執行總監會成員之變更

1. 由2016年1月1日起，公司的公司事務總監蘇家碧女士出任公司的企業責任委員會成員。
2. 由2016年2月22日起，顏永文博士出任公司的技術工程總監及公司的執行總監會成員。顏永文博士帶領新成立的技术工程處推動公司在技術工程方面的優化及加強監控和制衡程序。他現時的職務亦涵蓋監督採購及合約行政的職能，有助於把公司新鐵路及資產重置項目的規劃及制衡的職能集中於公司的技術工程處。
3. 由2016年5月1日起，金澤培博士出任公司的常務總監 — 車務及中國內地業務，而不再擔任公司的車務總監。金博士現時的職務是負責監督公司於香港的客運業務，以及在中國內地的鐵路和物業業務。他亦負責監督公司在全球的鐵路營運標準及促進各地最佳作業模式的交流。他繼續出任公司的執行總監會成員。
4. 由2016年5月1日起，劉天成先生出任公司的車務總監及公司的執行總監會成員。劉先生接任金博士擔任車務總監及負責監督公司在香港的鐵路營運業務。
5. 由2016年6月1日起，鄭惠貞女士出任公司的人力資源總監、公司的執行總監會成員及公司的企業責任委員會成員。
6. 由2016年7月1日起，張少華先生出任公司的港鐵學院校長及不再擔任公司的歐洲業務總監。張先生現時的職務是負責帶領及監督港鐵學院的發展，目標是透過提供有關鐵路工程、營運、管理及客戶服務課程，以及進行鐵路相關研究，培育能幹的鐵路專才。他繼續擔任公司的執行總監會成員。由2016年1月1日起，他不再擔任公司的企業責任委員會成員。
7. 由2016年7月1日起，馬琳女士出任公司的法律及歐洲業務總監。馬琳女士現時的職務是負責管理及監督公司歐洲業務的發展，她亦負責公司的法律總監及公司秘書的職務。她繼續擔任公司的執行總監會成員及公司秘書。由2016年1月1日起，她不再擔任公司的企業責任委員會成員。
8. 由2016年7月2日起，許亮華先生出任公司的財務總監及公司的執行總監會成員。於2016年6月1日，許先生加入公司為候任財務總監。
9. 由2016年7月2日起，羅卓堅先生在其服務合約屆滿後，不再擔任公司的財務總監及公司的執行總監會成員。

公司管治及其他資料

資料變更

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

董事名稱	個人資料變更
新委任	
黃唯銘	建造業議會委員會 — 成員及其建造安全專責委員會 — 成員(兩者均自2016年2月1日)
楊美珍	(1) 香港運輸物流學會 — 院士(自2016年2月15日) (2) 香港旅遊發展局 — 成員(自2016年3月1日) (3) 伙伴倡自強社區協作計劃諮詢委員會 — 成員(自2016年7月1日)
梁國權	香港運輸物流學會 — 院士(自2016年4月18日)
馬琳	特許秘書及行政人員公會及香港特許秘書公會 — 資深會士(自2016年5月31日)
劉炳章	大嶼山發展諮詢委員會轄下交通運輸及地區改善項目小組 — 主席(自2016年6月30日)
重新委任	
劉炳章	大嶼山發展諮詢委員會 — 委員(自2016年2月1日)
陳阮德徽博士	信佳集團管理有限公司 — 顧問(自2016年4月1日)
鄧智輝	香港特區政府市區重建局 — 非執行董事(自2016年5月1日)
楊美珍	香港管理專業協會 — 銷售管理委員會委員(自2016年7月7日)
離任	
劉炳章	大嶼山發展諮詢委員會轄下規劃及保育小組 — 副主席(至2016年1月31日)
黃唯銘	建造業議會採購及工程分判專責委員會 — 成員(至2016年1月31日)
馬時亨教授	(1) 中國移動通信集團公司 — 外部董事(至2016年2月2日) (2) 中國農業銀行股份有限公司 — 獨立非執行董事，以及審計及合規管理委員會主席(至2016年5月12日)
石禮謙	香港按揭證券有限公司 — 董事(至2016年4月25日)
梁國權	The Chinese International School Foundation Limited — 董事會成員(至2016年5月25日)
方正博士	香港公開大學 — 校董會主席(至2016年6月19日)
周永健	福田實業(集團)有限公司 — 獨立非執行董事(至2016年6月24日)
陳黃穗	香港存款保障委員會 — 主席(至2016年6月30日)
鄧國斌	明德學院 — 校董會成員(至2016年6月30日)

培訓和持續專業發展

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

於2016年3月，董事局成員獲安排實地視察公司在九龍站的「港鐵展廊」、圓方、西九龍總站地盤、青衣車務控制中心、青衣城及其擴建部份以及盈翠半島，從而讓董事局成員從實地第一手資料了解公司的鐵路營運、物業及工程業務。此外，工程委員會成員獲安排實地視察高鐵香港段項目的不同建築工地，從而讓他們對工地環境及建造進度有更多了解。

公司的外聘法律顧問於2016年1月的董事局會議上向董事局成員及執行總監會成員簡介有關董事手冊的更新。

董事局及董事局委員會會議

定期會議

截至2016年6月30日止六個月期間內，董事局舉行了三次定期會議。董事局在會議中審視了並討論公司不同業務及財務表現事項。此外，於這些董事局會議上討論的其他主要事項，包括：

- 董事手冊更新；
- 於2016周年大會上推選/重選董事、建議提名一位董事局新成員及建議董事局委員會成員之變更；
- 2016周年大會；
- 董事局人數、架構及組成的年度檢視；

- 公司管治職責的年度檢視；
- 2015風險管理及內部監控系統有效性；
- 有關鐵路項目及物業工程批出的合約；
- 新鐵路項目的更新；
- 有關香港鐵路營運的各個主要項目的更新；
- 年度列車服務表現及2015顧客意見；
- 新一代鐵路網「鐵路2.0」；
- 2016年港鐵車費按票價調整機制下修訂的原則；
- 港鐵學院；
- 中國業務及發展的更新；
- 歐洲投資項目；
- 2015年報及帳目；
- 2015企業安全管治年報；
- 2015可持續發展報告；
- 昂坪360有限公司的2015年業績；
- 2015企業風險管理半年度報告；及
- 審核委員會、企業責任委員會、工程委員會及風險委員會的會議摘要。

董事局特別會議

截至2016年6月30日止六個月期間內，主席召開了四次董事局特別會議，討論了若干事項，包括高鐵香港段項目，港鐵學院，提早檢討票價調整機制建議及中國內地的投資項目。

公司管治及其他資料

董事局私人會議

截至2016年6月30日止六個月期間內，主席召開了兩次董事局私人會議。在會議上，董事局討論了執行總監會成員的表現及執行總監會組織結構的變動。

董事局委員會會議

於2016年3月11日舉行之董事局委員會會議上考慮並批准了：

- (i) 截至2015年12月31日止年度之末期股息；
- (ii) 2015年報及帳目，並向股東提議於2016周年大會上對其作出批准；及
- (iii) 業績的初步公告。

與股東的溝通

成員大會

公司於2016年2月1日舉行了成員大會（「成員大會」）以尋求公司獨立股東批准落實香港特區政府與公司於2015年11月30日就高鐵香港段訂立的契據協議內的所有安排，包括宣派特別股息（「普通決議」）。

普通決議於成員大會上以投票方式表決並以超過98%絕大比數的贊成票通過，投票表決結果已於會後同日分別登載於公司網站(www.mtr.com.hk)和香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）網站。

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

周年成員大會

公司於2016年5月18日舉行了2016周年大會。主席一如以往，作出了對個別主要事項以獨立決議案方式提呈表決的建議。

除了收取及考慮經審核年度財務報表、重新委任核數師及授予一般授權以發行及購回公司的股份外，公司股東亦以超過93%贊成票通過以下每一項決議案：

- 重選鄭海泉先生，並推選劉炳章先生及黃子欣博士為公司董事局成員；
- 推選周永健先生為公司董事局新成員；及
- 宣派截至2015年12月31日止年度的末期股息每股0.81港元，即全年股息為每股1.06港元，較2014年增加0.95%。

所有2016周年大會的決議案均以投票方式表決通過，而投票表決結果亦已分別登載於公司網站(www.mtr.com.hk)和聯交所網站。

為了方便未能出席2016周年大會之公司股東，公司已於當日傍晚把整個會議過程上載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

組織章程文件

公司組織章程細則（中英文版本）已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。截至2016年6月30日止六個月期間內，公司組織章程細則並無任何變動。

董事於公司股份及相關股份的權益

根據《證券條例》第352條須予備存的登記冊所載，或根據《標準守則》向公司及聯交所具報的資料，董事局及執行總監會成員於2016年6月30日於公司股份、相關股份及債券中擁有的權益或淡倉（按《證券條例》第XV部所指者）的詳情如下：

董事局及/或 執行總監會 成員	持有的普通股數目				認股權 數目 [#]	獎勵股份 數目 [#]	權益合計	總權益佔具投票權 之已發行股份總數 百分比
	個人權益*	家族權益 [†]	其他權益	公司權益	個人權益*	個人權益*		
馬時亨	-	70,000 (附註1)	70,000 (附註1)	-	-	-	70,000	0.00119
梁國權	1,180,066	-	-	23,000 (附註2)	-	359,984	1,563,050	0.02658
陳黃穗	9,002	1,675	-	-	-	-	10,677	0.00018
鄭海泉	1,675	1,675	-	-	-	-	3,350	0.00006
李李嘉麗	-	1,614 (附註3)	2,215 (附註3)	-	-	-	3,829	0.00007
楊何蓓茵	1,116	-	-	-	-	-	1,116	0.00002
金澤培	165,633	-	-	-	-	93,850	259,483	0.00441
張少華	43,598	-	-	-	-	43,750	87,348	0.00149
顏永文 (附註4)	-	-	-	-	-	35,700	35,700	0.00061
劉天成 (附註5)	20,971	-	-	-	158,000	26,684	205,655	0.00350
羅卓堅 (附註6)	5,566	-	-	-	65,000	68,734	139,300	0.00237
馬琳	5,650	-	-	-	-	86,200	91,850	0.00156
蘇家碧 (附註7)	-	-	-	-	-	60,450	60,450	0.00103
鄧智輝	86,783	-	-	-	-	87,850	174,633	0.00297
黃唯銘	7,233	-	-	-	55,000	93,267	155,500	0.00264
楊美珍	562,850	-	-	-	-	89,350	652,200	0.01109

附註

- 1 該70,000股股份乃由馬時亨教授為其及其家族成員所成立的信託(The Ma Family Trust)間接持有，而他的配偶亦是其中的受益人。
- 2 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。
- 3 該1,614股股份乃由李李嘉麗女士的配偶持有及2,215股股份乃由李女士及其配偶共同持有。
- 4 顏永文博士於2016年2月22日起獲委任為公司技術工程總監及執行總監會成員。
- 5 劉天成先生於2016年5月1日起獲委任為公司車務總監及執行總監會成員。
- 6 羅卓堅先生自2016年7月2日起不再擔任公司財務總監及執行總監會成員。
- 7 蘇家碧女士於2015年9月16日起獲委任為公司事務總監及執行總監會成員。

認股權及獎勵股份的詳情分別載於標題為「2007年認股權計劃」及「2014年股份獎勵計劃」的章節內(第38至41頁)

* 實益擁有人之權益

† 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

除上文及於標題為「2007年認股權計劃」及「2014年股份獎勵計劃」的章節中的披露外，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** 於2016年6月30日，公司董事局及執行總監會成員概無於公司或其任何相聯法團的股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉（按《證券條例》第XV部所指者）；及
- B** 截至2016年6月30日止六個月內，董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

公司管治及其他資料

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2016年6月30日擁有公司所有具投票權之已發行股份5%或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	普通股數目	普通股佔所有具投票權之已發行股份百分比
財政司司長法團(代表政府之受託人)	4,434,552,207	75.40%

公司已獲香港金融管理局知會，於2016年6月30日，公司約0.50%股份乃為外匯基金持有(不包括上述財政司司長法團之持股量)。外匯基金是根據《外匯基金條例》(香港法例第66章)成立的基金，由財政司司長控制。

其他人士權益

按公司根據《證券條例》第336條而備存的登記冊所載或向公司及聯交所具報的資料，除上文標題為「董事於公司股份及相關股份的權益」及「主要股東權益」所披露者外，於2016年6月30日，並無其他人士於公司股份或相關股份中擁有任何權益或淡倉。

2007年認股權計劃

截至2016年6月30日止六個月內，根據2007年認股權計劃授出而尚未行使以認購公司普通股的認股權的變動載列如下：

執行總監會成員及合資格僱員	授出日期	授出的認股權數目(附註1至3)	認股權可予行使之期間(日/月/年)	於2016年1月1日未經行使的認股權數目	期內成為可行使的認股權數目	期內失效的認股權數目	期內已行使的認股權數目	每股認股權的行使價(港元)	於2016年6月30日未經行使的認股權數目	緊接行使認股權當日之每股加權平均收市價(港元)
梁國權	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	170,000	–	–	170,000	26.85	–	38.40
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	–	–	170,000	28.84	–	38.40
	30/3/2012	201,000	23/3/2013 – 23/3/2019	201,000	–	–	201,000	27.48	–	38.40
	6/5/2013	256,000	26/4/2014 – 26/4/2020	256,000	85,000	–	256,000	31.40	–	38.31
金澤培	14/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	–	–	65,000	26.85	–	38.40
	21/7/2010	50,000	28/6/2011 – 28/6/2017	50,000	–	–	50,000	27.73	–	38.40
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	–	–	170,000	28.84	–	38.40
	30/3/2012	172,000	23/3/2013 – 23/3/2019	172,000	–	–	172,000	27.48	–	38.40
張少華	6/5/2013	202,500	26/4/2014 – 26/4/2020	202,500	67,500	–	202,500	31.40	–	38.40
	21/7/2010	35,000	28/6/2011 – 28/6/2017	11,000	–	–	11,000	27.73	–	37.55
	20/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	21,000	–	–	21,000	28.84	–	37.55
	30/3/2012	122,000	23/3/2013 – 23/3/2019	122,000	–	–	122,000	27.48	–	37.55
劉天成(附註4)	6/5/2013	180,500	26/4/2014 – 26/4/2020	180,500	59,500	–	180,500	31.40	–	37.96
	11/12/2009	75,000	8/12/2010 – 8/12/2016	75,000	–	–	75,000	26.85	–	38.20
	21/12/2010	75,000	16/12/2011 – 16/12/2017	75,000	–	–	75,000	28.84	–	38.45
	30/3/2012	69,000	23/3/2013 – 23/3/2019	69,000	–	–	69,000	27.48	–	38.45
羅卓堅(附註5)	6/5/2013	78,000	26/4/2014 – 26/4/2020	78,000	26,000	–	–	31.40	78,000	–
	30/5/2014	80,000	23/5/2015 – 23/5/2021	80,000	27,000	–	–	28.65	80,000	–
馬琳	1/11/2013	196,000	25/10/2014 – 25/10/2020	196,000	–	–	131,000	29.87	65,000	38.65
	10/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	–	–	65,000	26.85	–	38.45
	17/12/2010	90,000	16/12/2011 – 16/12/2017	90,000	–	–	90,000	28.84	–	38.45
	30/3/2012	158,500	23/3/2013 – 23/3/2019	158,500	–	–	158,500	27.48	–	38.45
鄧智輝	6/5/2013	184,000	26/4/2014 – 26/4/2020	184,000	61,000	–	184,000	31.40	–	38.45
	15/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	43,000	–	–	43,000	26.85	–	38.25
	17/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	65,000	–	–	65,000	28.84	–	37.55
	30/3/2012	163,500	23/3/2013 – 23/3/2019	163,500	–	–	163,500	27.48	–	37.83
	6/5/2013	182,500	26/4/2014 – 26/4/2020	182,500	60,500	–	182,500	31.40	–	38.43

2007年認股權計劃(續)

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授出的 認股權數目 (附註1至3)	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2016年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	期內 成為可 行使的 認股權 數目	期內 失效的 認股權 數目	期內 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2016年 6月30日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日 每股加權 平均收市價 (港元)
黃唯銘	30/3/2012	70,500	23/3/2013 – 23/3/2019	23,500	–	–	23,500	27.48	–	38.50
	6/5/2013	81,000	26/4/2014 – 26/4/2020	81,000	27,000	–	81,000	31.40	–	38.50
	30/5/2014	83,000	23/5/2015 – 23/5/2021	83,000	28,000	–	28,000	28.65	55,000	38.50
楊美珍	10/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	–	–	65,000	26.85	–	38.40
	17/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	65,000	–	–	65,000	28.84	–	38.40
	30/3/2012	161,000	23/3/2013 – 23/3/2019	161,000	–	–	161,000	27.48	–	38.40
其他合資格僱員	6/5/2013	187,000	26/4/2014 – 26/4/2020	187,000	62,000	–	187,000	31.40	–	38.40
	9/12/2009	670,000	8/12/2010 – 8/12/2016	470,000	–	–	470,000	26.85	–	38.40
	10/12/2009	2,551,000	8/12/2010 – 8/12/2016	726,000	–	–	558,000	26.85	168,000	38.31
	11/12/2009	2,297,000	8/12/2010 – 8/12/2016	570,500	–	–	428,500	26.85	142,000	38.02
	12/12/2009	610,000	8/12/2010 – 8/12/2016	135,000	–	–	135,000	26.85	–	38.40
	14/12/2009	2,443,000	8/12/2010 – 8/12/2016	514,000	–	–	287,000	26.85	227,000	37.91
	15/12/2009	2,773,000	8/12/2010 – 8/12/2016	532,000	–	–	380,000	26.85	152,000	38.15
	16/12/2009	1,550,000	8/12/2010 – 8/12/2016	373,500	–	–	247,500	26.85	126,000	38.38
	17/12/2009	1,000,000	8/12/2010 – 8/12/2016	167,000	–	–	84,000	26.85	83,000	38.31
	18/12/2009	389,000	8/12/2010 – 8/12/2016	108,000	–	–	70,000	26.85	38,000	38.03
	19/12/2009	70,000	8/12/2010 – 8/12/2016	70,000	–	–	70,000	26.85	–	38.69
	20/12/2009	75,000	8/12/2010 – 8/12/2016	75,000	–	–	50,000	26.85	25,000	38.30
	21/12/2009	520,000	8/12/2010 – 8/12/2016	158,000	–	–	44,000	26.85	114,000	38.28
	22/12/2009	256,000	8/12/2010 – 8/12/2016	122,000	–	–	65,000	26.85	57,000	38.85
	21/7/2010	270,000	28/6/2011 – 28/6/2017	45,000	–	–	–	27.73	45,000	–
	16/12/2010	194,000	16/12/2011 – 16/12/2017	55,000	–	–	55,000	28.84	–	38.60
	17/12/2010	4,907,000	16/12/2011 – 16/12/2017	2,349,000	–	6,000	1,677,000	28.84	666,000	38.30
	18/12/2010	673,000	16/12/2011 – 16/12/2017	389,500	–	–	145,000	28.84	244,500	38.32
	19/12/2010	174,000	16/12/2011 – 16/12/2017	25,000	–	–	25,000	28.84	–	38.30
	20/12/2010	4,789,500	16/12/2011 – 16/12/2017	1,675,000	–	–	809,000	28.84	866,000	38.39
21/12/2010	3,020,000	16/12/2011 – 16/12/2017	1,096,500	–	–	496,500	28.84	600,000	38.21	
22/12/2010	975,000	16/12/2011 – 16/12/2017	486,000	–	–	178,000	28.84	308,000	37.61	
23/12/2010	189,000	16/12/2011 – 16/12/2017	75,000	–	–	17,000	28.84	58,000	38.60	
7/7/2011	215,000	27/6/2012 – 27/6/2018	35,000	–	–	–	26.96	35,000	–	
30/3/2012	15,868,500	23/3/2013 – 23/3/2019	7,258,000	–	9,500	3,342,500	27.48	3,906,000	38.20	
6/5/2013	20,331,500	26/4/2014 – 26/4/2020	15,559,000	5,925,500	48,000	6,666,500	31.40	8,844,500	38.37	
1/11/2013	188,500	25/10/2014 – 25/10/2020	188,500	15,500	46,500	96,000	29.87	46,000	38.13	
30/5/2014	19,812,500	23/5/2015 – 23/5/2021	17,796,000	6,389,500	154,500	2,882,500	28.65	14,759,000	37.97	

附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後七年，而自2007年6月7日採納2007年認股權計劃起計七年後，不得再授出任何認股權。2007年認股權計劃自2014年6月6日下午5時屆滿後，再無授出任何認股權。
- 認股權的行使價乃於認股權授出時釐定，惟不得低於以下三項中之最高者：(a) 每股公司股份於緊接該等認股權授出日期前五個營業日的平均收市價；(b) 每股公司股份於授出該等認股權當日(其必須為營業日)的收市價；及(c) 緊接2014年3月3日當日之前每股公司股份的面值價格。
- 上述認股權將成為可行使之部分所涉及之股份比例如下：

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

- 劉天成先生於2016年5月1日起獲委任為公司車務總監及執行總監會成員。
- 羅卓堅先生自2016年7月2日起不再擔任公司財務總監及執行總監會成員。

2014年股份獎勵計劃

公司於2014年8月15日採納了2014年股份獎勵計劃。2014年股份獎勵計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。

薪酬委員會可不時依據2014年股份獎勵計劃的規則，按其絕對酌情權決定基準，讓任何合資格僱員以獎勵持有人身份參與2014年股份獎勵計劃。獎勵持有人可獲授予受限制股份及/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。按2014年股份獎勵計劃下將予授出之獎勵股份乃公司股本中的已發行普通股。

一般來說，公司將向第三方信託人(「信託人」)支付款項並指示或建議信託人運用有關款項及/或源自作為信託的部分基金所持公司普通股股份的其他現金淨額以購買市場上公司的現有普通股股份。獎勵持有人的普通股股份由信託人以信託形式持有。信託人不得就於信託中所持的任何公司普通股股份行使投票權，而獎勵持有人無權指示信託人就任何未賦予的獎勵股份行使投票權。獎勵持有人無權享有根據信託下持有的任何股息。

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

截至2016年6月30日止六個月內，根據2014年股份獎勵計劃而授出的獎勵股份合共2,588,350股(2015年：4,029,200股)。於2016年6月30日，合共5,650,829股獎勵股份尚未賦予、失效或沒收，佔公司於生效日期之已發行普通股股份0.1%。公司薪酬委員會亦批准了按照公司的2014年股份獎勵計劃向於2016年6月1日起獲委任為公司人力資源總監及執行總監會成員的鄭惠貞女士特別授予一次性受限制股份獎勵，其價值相等於大約3,000,000港元。而該受限制股份獎勵預期於2016年下半年授予鄭女士。

已授予的獎勵股份詳情如下：

執行總監會成員及 合資格僱員	授出日期	授出的獎勵股份類別		於2016年	期內	期內	於2016年
		受限制股份	表現股份	1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	已賦予的 獎勵股份 數目	失效及/ 沒收的 獎勵股份 數目	6月30日 未賦予的 獎勵股份 數目
梁國權	27/4/2015	60,200	255,000	315,200	20,066	–	295,134
	8/4/2016	64,850	–	–	–	–	64,850
金澤培	27/4/2015	22,050	57,600	79,650	7,350	–	72,300
	8/4/2016	21,550	–	–	–	–	21,550
張少華	27/4/2015	–	28,800	28,800	–	–	28,800
	8/4/2016	14,950	–	–	–	–	14,950
顏永文 (附註1)	8/4/2016	–	35,700	–	–	–	35,700
劉天成 (附註2)	27/4/2015	8,600	12,550	21,150	2,866	–	18,284
	8/4/2016	8,400	–	–	–	–	8,400
羅卓堅 (附註3)	27/4/2015	16,700	57,600	74,300	5,566	–	68,734
馬琳	27/4/2015	16,950	57,600	74,550	5,650	–	68,900
	8/4/2016	17,300	–	–	–	–	17,300
蘇家碧 (附註4)	8/4/2016	16,400	44,050	–	–	–	60,450
鄧智輝	27/4/2015	18,450	57,600	76,050	6,150	–	69,900
	8/4/2016	17,950	–	–	–	–	17,950
黃唯銘	27/4/2015	21,700	57,600	79,300	7,233	–	72,067
	8/4/2016	21,200	–	–	–	–	21,200
楊美珍	27/4/2015	19,350	57,600	76,950	6,450	–	70,500
	8/4/2016	18,850	–	–	–	–	18,850
其他合資格僱員	27/4/2015	2,172,750	1,051,650	3,105,650	702,468	82,622	2,320,560
	8/4/2016	2,199,700	107,405	–	5,316	17,384	2,284,450

附註

- 1 顏永文博士於2016年2月22日起獲委任為公司技術工程總監及執行總監會成員。
- 2 劉天成先生於2016年5月1日起獲委任為公司車務總監及執行總監會成員。
- 3 羅卓堅先生自2016年7月2日起不再擔任公司財務總監及執行總監會成員。
- 4 蘇家碧女士於2015年9月16日起獲委任為公司事務總監及執行總監會成員。

買賣或贖回上市證券

截至2016年6月30日止六個月內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。然而，於同期內，2014年股份獎勵計劃的信託人根據2014年股份獎勵計劃的規則及信託契約條款，以總額約0.99億港元(2015年：1.5億港元)在聯交所購入了合共2,588,350股公司普通股股份(2015年：4,029,200股普通股)。

有關控股股東須履行特定責任的貸款協議

截至2016年6月30日，附有控股權限制條件的集團借貸合共205.13億港元(2015年：133.34億港元)，到期日介乎2016年至2055年不等，另有已承諾但未動用的銀行信貸317億港元(2015年：59億港元)。限制條件是政府作為公司的控股股東，須維持擁有公司所有具投票權之已發行股份一半以上的股權，否則集團或會被要求即時償還借貸及被取消已承諾但未動用的銀行信貸。

暫停辦理成員登記手續

公司成員登記冊於2016年8月24日至2016年8月29日(包括首尾兩日)期間暫停辦理公司股份過戶登記手續。為符合收取2016年度中期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在2016年8月23日下午4時30分前送達公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司辦理登記，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室。2016年度中期股息(附有以股代息選擇(惟其登記地址處於美國或其任何領土或屬土的股東除外))，預計於2016年10月13日派發予於2016年8月29日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

綜合損益表

百萬港元	附註	截至2016年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2015年 6月30日止半年度 (未經審核)
香港客運業務收入		8,617	8,147
香港車站商務收入		2,695	2,579
香港物業租賃及管理業務收入		2,359	2,255
中國內地及國際附屬公司收入	2	6,526	6,181
其他業務收入		1,110	1,048
		21,307	20,210
香港客運業務開支			
– 員工薪酬及有關費用		(2,360)	(2,182)
– 水電費用		(700)	(710)
– 營運鐵路的地租及差餉		(99)	(110)
– 耗用的存料與備料		(229)	(241)
– 保養及相關工程		(621)	(612)
– 鐵路配套服務		(136)	(135)
– 一般及行政開支		(253)	(218)
– 其他費用		(135)	(140)
		(4,533)	(4,348)
香港車站商務開支		(253)	(247)
香港物業租賃及管理業務開支		(361)	(357)
中國內地及國際附屬公司開支	2	(6,174)	(5,836)
其他業務開支		(1,046)	(981)
項目研究及業務發展開支		(130)	(95)
		(12,497)	(11,864)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支			
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤			
– 來自經常性業務		8,837	8,393
– 來自中國內地物業發展		(27)	(47)
		8,810	8,346
香港物業發展利潤	3	219	2,811
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		9,029	11,157
折舊及攤銷		(2,008)	(1,880)
每年非定額付款		(867)	(786)
未計利息及財務開支前經營利潤		6,154	8,491
利息及財務開支	4	(268)	(295)
投資物業重估	11	48	1,362
應佔聯營公司利潤或虧損	5	297	166
除稅前利潤		6,231	9,724
所得稅	6	(1,037)	(1,446)
期內利潤		5,194	8,278
下列人士應佔：			
– 公司股東		5,121	8,189
– 非控股權益		73	89
期內利潤		5,194	8,278
公司股東應佔期內利潤：			
– 來自未計及物業發展利潤前基本業務		4,866	4,516
– 來自物業發展		207	2,311
– 來自基本業務		5,073	6,827
– 來自投資物業重估		48	1,362
		5,121	8,189
每股盈利：	8		
– 基本		0.87 港元	1.40 港元
– 攤薄		0.87 港元	1.40 港元

第48至67頁的附註屬本中期財務報告的一部分；派發予公司股東的股息詳情載於附註7。

綜合全面收益表

百萬港元	附註	截至2016年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2015年 6月30日止半年度 (未經審核)
期內利潤		5,194	8,278
期內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)：			
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用土地及樓宇重估盈餘		70	110
其後可能重新分類至損益的項目：			
– 折算的匯兌差額：			
– 海外附屬公司及聯營公司財務報表		(290)	(42)
– 非控股權益		5	(12)
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		142	(54)
		(143)	(108)
	10	(73)	2
期內全面收益總額		5,121	8,280
下列人士應佔：			
– 公司股東		5,043	8,203
– 非控股權益		78	77
期內全面收益總額		5,121	8,280

第48至67頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2016年6月30日 (未經審核)	於2015年12月31日 (已審核)
資產			
固定資產			
– 投資物業	11	68,902	68,388
– 其他物業、機器及設備	12	79,116	79,576
– 服務經營權資產	13	27,792	27,755
		175,810	175,719
物業管理權		27	28
商譽	17	61	–
在建鐵路工程	14	20,545	19,064
發展中物業	16	18,236	17,983
遞延開支		326	288
聯營公司權益		7,250	5,912
遞延稅項資產	24	80	91
證券投資		351	336
待售物業	18	1,086	1,139
財務衍生工具資產	19	132	81
存料與備料		1,550	1,373
應收帳項、按金及預付款項	20	3,676	5,135
應收關連人士款項	21	1,661	1,636
現金、銀行結餘及存款		25,182	12,318
		255,973	241,103
負債			
銀行透支		–	50
短期貸款		2,106	1,599
應付帳項及應計費用	22	33,065	22,860
本期所得稅		1,501	953
工程合約保證金		1,043	994
應付關連人士款項	21	24,602	1,858
貸款及其他債務	23	24,961	19,162
服務經營權負債		10,534	10,564
財務衍生工具負債	19	484	830
非控股權益持有者貸款		112	110
遞延收益		998	743
遞延稅項負債	24	11,328	11,209
		110,734	70,932
淨資產			
		145,239	170,171
股本及儲備			
股本	25	47,069	46,317
為股份獎勵計劃而持有的股份	25	(222)	(151)
其他儲備		98,229	123,889
公司股東應佔總權益			
		145,076	170,055
非控股權益			
		163	116
總權益			
		145,239	170,171

第48至67頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合權益變動表

百萬港元	附註	股本	為股份獎勵計劃而持有的股份	其他儲備				公司股東應佔總權益	非控股權益	總權益	
				固定資產重估儲備	對沖儲備	以股份為基礎的僱員資本儲備	匯兌儲備				保留溢利
2016年6月30日(未經審核)											
於2016年1月1日結餘		46,317	(151)	2,912	(225)	210	(152)	121,144	170,055	116	170,171
截至2016年6月30日止半年度的權益變動：											
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	5,121	5,121	73	5,194
- 期內其他全面收益		-	-	70	142	-	(290)	-	(78)	5	(73)
- 期內全面收益總額		-	-	70	142	-	(290)	5,121	5,043	78	5,121
- 特別股息		7	-	-	-	-	-	(25,884)	(25,884)	-	(25,884)
- 2015年末期股息		7	-	-	-	-	-	(4,763)	(4,763)	-	(4,763)
- 為股份獎勵計劃購入股份		25E	-	(99)	-	-	-	-	(99)	-	(99)
- 股份獎勵計劃授予的獎勵股份		25F	2	28	-	-	(30)	-	-	-	-
- 沒收股份獎勵計劃的獎勵股份		25F	-	-	-	-	(2)	-	2	-	-
- 已付非控股權益持有者股息			-	-	-	-	-	-	-	(31)	(31)
- 以股份為基礎的僱員支出			-	-	-	-	54	-	54	-	54
- 行使的僱員認股權		25C	750	-	-	-	(80)	-	670	-	670
- 沒收的僱員認股權			-	-	-	-	(1)	-	1	-	-
於2016年6月30日結餘		47,069	(222)	2,982	(83)	151	(442)	95,621	145,076	163	145,239
2015年12月31日(已審核)											
於2015年1月1日結餘		45,280	-	2,641	(91)	214	418	114,863	163,325	157	163,482
截至2015年6月30日止半年度的權益變動：											
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	8,189	8,189	89	8,278
- 期內其他全面收益		-	-	110	(54)	-	(42)	-	14	(12)	2
- 期內全面收益總額		-	-	110	(54)	-	(42)	8,189	8,203	77	8,280
- 2014年末期股息		7	-	-	-	-	-	(4,673)	(4,673)	-	(4,673)
- 已付非控股權益持有者股息			-	-	-	-	-	-	-	(31)	(31)
- 為股份獎勵計劃購入股份		25E	-	(150)	-	-	-	-	(150)	-	(150)
- 以股份為基礎的僱員支出			-	-	-	-	32	-	32	-	32
- 行使的僱員認股權		25C	476	-	-	-	(61)	-	415	-	415
於2015年6月30日結餘		45,756	(150)	2,751	(145)	185	376	118,379	167,152	203	167,355
截至2015年12月31日止半年度的權益變動：											
- 期內利潤		-	-	-	-	-	-	4,805	4,805	55	4,860
- 期內其他全面收益		-	-	161	(80)	-	(528)	(580)	(1,027)	(16)	(1,043)
- 期內全面收益總額		-	-	161	(80)	-	(528)	4,225	3,778	39	3,817
- 就2014年末期股息以股代息而發行之股票			242	-	-	-	-	-	242	-	242
- 2015年中期股息		7	-	-	-	-	-	(1,461)	(1,461)	-	(1,461)
- 就2015年中期股息以股代息而發行之股票			145	(1)	-	-	-	-	144	-	144
- 已付非控股權益持有者股息			-	-	-	-	-	-	-	(126)	(126)
- 以股份為基礎的僱員支出			-	-	-	-	46	-	46	-	46
- 行使的僱員認股權			174	-	-	-	(20)	-	154	-	154
- 沒收的僱員認股權			-	-	-	-	(1)	-	1	-	-
於2015年12月31日結餘		46,317	(151)	2,912	(225)	210	(152)	121,144	170,055	116	170,171

第48至67頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

綜合現金流量表

百萬港元	附註	截至2016年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2015年 6月30日止半年度 (未經審核)
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	27	9,371	9,432
收取為營運深圳市軌道交通龍華綫的政府資助		625	653
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(394)	(274)
– 已付中國內地及海外稅項		(195)	(84)
經營活動所得的現金淨額		9,407	9,727
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		(2,128)	(1,876)
– 深圳市軌道交通龍華綫項目及相關營運		(24)	(555)
– 港島綫西延項目		(252)	(765)
– 南港島綫(東段)項目		(1,091)	(1,158)
– 觀塘綫延綫項目		(711)	(472)
– 深圳市軌道交通龍華綫車廠物業發展		(643)	(272)
– 香港物業發展		(191)	(7,717)
– 投資物業項目及裝修工程		(192)	(80)
– 其他資本性工程		(25)	(162)
每年非定額付款		(1,649)	(1,472)
收取與物業發展有關的款項		2,006	1,060
收取與深圳市軌道交通龍華綫車廠物業發展有關的款項		3,056	1,380
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款增加		(1,291)	(908)
購入證券投資所付款項		(51)	(157)
出售或贖回證券投資所得款項		39	126
清理固定資產所得款項		2	2
收購一間附屬公司扣除所得現金的淨額		44	–
於聯營公司的投資		(1,260)	(61)
給予聯營公司的貸款		–	(100)
投資活動耗用的現金淨額		(4,361)	(13,187)
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		670	415
為股份獎勵計劃購入股份		(99)	(150)
取用貸款		7,407	5,474
發行資本市場借貸工具所得款項		2,944	487
償還貸款		(4,147)	(7,377)
償還資本市場借貸工具		–	(500)
已付利息		(301)	(364)
已收利息		152	97
已付財務開支		(18)	(11)
已付非控股權益持有者股息		(31)	(31)
融資活動所得/(耗用)的現金淨額		6,577	(1,960)
現金及現金等價物淨增加/(減少)		11,623	(5,420)
於1月1日的現金及現金等價物		6,227	15,413
於6月30日的現金及現金等價物		17,850	9,993
現金及現金等價物結餘分析			
綜合財務狀況表中的現金、銀行結餘及存款		25,182	14,353
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款		(7,332)	(4,342)
銀行透支		–	(18)
綜合現金流量表中的現金及現金等價物		17,850	9,993

第48至67頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

未經審核的中期財務報告附註

1 編製基準

本中期財務報告乃未經審核，惟已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱；畢馬威會計師事務所致董事局的獨立審閱報告載於第68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2015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2015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條法定帳項須披露有關資料如下：

- 根據《公司條例》第662(3)條及附表6第3部，公司於截至2015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)條所指的陳述。

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2015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：

- 「2012至2014週期的HKFRSs的年度改進」
- HKFRS 11修訂「合營安排－收購合營業務權益之會計處理」
- HKAS 1修訂「披露計劃」
- HKAS 16及38修訂「澄清可接受之折舊及攤銷方法」

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	截至2016年 6月30日止半年度		截至2015年 6月30日止半年度	
	收入	開支	收入	開支
香港以外與鐵路有關的附屬公司				
– 斯德哥爾摩地鐵及 MTR Tech*	1,404	1,343	1,368	1,333
– 墨爾本鐵路	3,819	3,579	4,083	3,799
– 深圳市軌道交通龍華綫	326	248	316	234
– Sydney Metro Northwest	302	302	181	181
– 倫敦 Crossrail	527	493	134	131
– MTR Express	76	112	22	49
– Stockholms Pendeltåg	–	13	–	–
	6,454	6,090	6,104	5,727
中國內地租務及管理業務	72	57	77	62
中國內地物業發展	–	27	–	47
中國內地及國際附屬公司總計	6,526	6,174	6,181	5,836

* MTR Tech AB(前稱 Tunnelbanan Teknik Stockholm AB)由2016年2月15日成為集團之全資附屬公司(附註17)

集團取得Stockholms Pendeltåg的專營權，並於2016年12月開始提供營運及維修服務。

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2016年 6月30日止半年度	截至2015年 6月30日止半年度
分佔物業發展所得的盈餘	159	2,808
收取物業作投資用途所得的收入	83	-
西鐵物業發展的代理費及其他收入	19	15
其他費用扣除雜項收入的淨額	(42)	(12)
	219	2,811

4 利息及財務開支

利息及財務開支包括：

百萬港元	截至2016年 6月30日止半年度	截至2015年 6月30日止半年度
利息開支	693	719
財務開支	26	22
匯兌虧損/(收益)	181	(80)
	900	661
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(80)	(111)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	3	(3)
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入以抵銷利息開支	8	11
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌(虧損)/收益	(189)	92
– 不符合對沖會計的衍生工具	6	2
	(172)	102
資本化利息開支	(271)	(264)
	377	388
銀行存款的利息收入	(109)	(93)
	268	295

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2016年 6月30日止半年度	截至2015年 6月30日止半年度
應佔除稅前利潤或虧損	371	220
應佔稅項支出	(74)	(54)
	297	166

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2016年 6月30日止半年度	截至2015年 6月30日止半年度
本期稅項		
– 香港利得稅項	862	1,373
– 中國內地及海外稅項	152	121
	1,014	1,494
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(55)	(6)
	959	1,488
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	76	70
– 撥備及其他	2	(99)
	78	(42)
	1,037	1,446

截至2016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%(2015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%(2015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2016年 6月30日止半年度	截至2015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(2015年：每股0.25港元)	1,470	1,460
應付/已付有關去年的股息		
– 於期內批准及應付/已付的末期股息每股0.81港元(2014年：每股0.80港元)	4,763	4,673

按照香港特區政府與公司於2015年11月30日訂立的協議(「高鐵香港段協議」)，公司會在以下於高鐵香港段協議中列明的條件(「條件」)獲滿足的情況下，將分兩期等額支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)：

- (i) 獨立股東批准高鐵香港段協議及所有高鐵香港段協議所載的安排；及
- (ii) 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔，

上述批准須於高鐵香港段協議指定的最後完成日期(即2016年9月30日，或如在該日期前高鐵香港段委託協議被終止，則於較早日期)前授予。

鑑於公司的獨立股東於2016年2月1日舉行的成員大會上批准高鐵香港段協議，並獲立法會於2016年3月11日批准香港特區政府的額外財務承擔，因此條件已獲滿足。第一期特別股息已於2016年7月13日支付及預期第二期特別股息將於2017年下半年支付。將不設以股代息選擇。詳情載於附註15A。

於2016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21)和應付帳項及應計費用(附註22)分別確認了35.92億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11.71億港元予其他公司股東之應付2015年末期股息。

此外，於2016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21)和應付帳項及應計費用(附註22)分別確認了195.12億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63.72億港元予其他公司股東之應付特別股息。

8 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2016年6月30日止半年度的股東應佔利潤51.21億港元(2015年：81.89億港元)，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2016年 6月30日止半年度	截至2015年 6月30日止半年度
於1月1日已發行普通股	5,858,228,236	5,826,534,347
已行使認股權的影響	8,212,267	8,310,688
減：為股份獎勵計劃而持有的股份	(4,470,469)	(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	5,861,970,034	5,834,213,239

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2016年6月30日止半年度的股東應佔利潤51.21億港元(2015年：81.89億港元)，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2016年 6月30日止半年度	截至2015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	5,861,970,034	5,834,213,239
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	9,868,911	13,218,871
按股份獎勵計劃授出股份的影響	4,373,362	934,071
於6月30日的加權平均普通股數(攤薄)	5,876,212,307	5,848,366,181

C 若根據來自基本業務的公司股東應佔利潤50.73億港元(2015年：68.27億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為0.86港元(2015年：1.17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	中國內地及 國際聯屬公司							未予分類 金額	總計
	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	香港以外的 鐵路、 物業租賃及 管理業務	中國內地 物業發展	其他業務		
截至2016年6月30日止半年度									
收入	8,617	2,695	2,359	-	6,526	-	1,110	-	21,307
經營開支	(4,533)	(253)	(361)	-	(6,147)	(27)	(1,046)	-	(12,367)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	-	(130)	(130)
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	4,084	2,442	1,998	-	379	(27)	64	(130)	8,810
香港物業發展利潤	-	-	-	219	-	-	-	-	219
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤	4,084	2,442	1,998	219	379	(27)	64	(130)	9,029
折舊及攤銷	(1,836)	(73)	(7)	-	(59)	-	(33)	-	(2,008)
每年非定額付款	(617)	(248)	(2)	-	-	-	-	-	(867)
未計利息及財務開支前經營利潤	1,631	2,121	1,989	219	320	(27)	31	(130)	6,154
利息及財務開支	-	-	-	-	(6)	40	-	(302)	(268)
投資物業重估	-	-	48	-	-	-	-	-	48
應佔聯營公司利潤或虧損	-	-	-	-	152	-	145	-	297
所得稅	-	-	-	(25)	(93)	-	-	(919)	(1,037)
截至2016年6月30日止半年度利潤	1,631	2,121	2,037	194	373	13	176	(1,351)	5,194
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

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2016年 6月30日止半年度	截至2015年 6月30日止半年度
香港(所屬地)	14,767	13,998
澳洲	4,121	4,264
中國內地	402	412
瑞典	1,480	1,390
英國	535	143
其他國家	2	3
	6,540	6,212
	21,307	20,210

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2016年6月30日止半年度			截至2015年6月30日止半年度		
	除稅前 金額	稅項 支出	除稅後 金額	除稅前 金額	稅項 (支出)/ 利益	除稅後 金額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 海外附屬公司及聯營公司財務報表	(290)	–	(290)	(42)	–	(42)
– 非控股權益	5	–	5	(12)	–	(12)
	(285)	–	(285)	(54)	–	(54)
自用土地及樓宇的重估盈餘	84	(14)	70	132	(22)	110
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註10B)	170	(28)	142	(67)	13	(54)
其他全面收益	(31)	(42)	(73)	11	(9)	2

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2016年 6月30日止半年度	截至2015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	348	(160)
轉撥至對沖項目的最初帳面金額	1	(17)
轉撥至損益表的金額：		
– 利息及財務開支(附註4)	(181)	103
– 其他開支	2	7
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	(57)	27
– 轉撥至對沖項目的最初帳面金額	–	4
– 轉撥至損益表的金額	29	(18)
	142	(54)

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2015年及2016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4,800萬港元(2015年：13.62億港元)。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2016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13.26億港元(2015年：24.60億港元)。同期，集團清理資產的帳面淨值為1,900萬港元(2015年：2,000萬港元)，導致淨虧損1,800萬港元(2015年：1,800萬港元)。

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1,400萬港元(2015年：2,200萬港元)後，由此估值產生的重估盈餘8,400萬港元(2015年：1.32億港元)，已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備帳(附註10A)。

13 服務經營權資產

截至2016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8.94億港元(2015年：9.67億港元)，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2,700萬港元(2015年：3,900萬港元)。

14 在建鐵路工程

截至2016年6月30日止半年度及截至2015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	啟用後轉撥作 固定資產	於6月30日/ 12月31日結餘
於2016年6月30日(未經審核)				
南港島綫(東段)項目	13,733	996	–	14,729
觀塘綫延綫項目	5,331	485	–	5,816
	19,064	1,481	–	20,545
於2015年12月31日(已審核)				
港島綫西延項目	346	678	(1,024)	–
南港島綫(東段)項目	12,018	1,715	–	13,733
觀塘綫延綫項目	3,865	1,466	–	5,331
	16,229	3,859	(1,024)	19,064

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2016年6月30日止半年度內，公司根據還款機制並沒有預付予香港特區政府任何款項(截至2015年12月31日止年度內：本金1.42億港元及利息4,400萬港元)。於2016年7月，公司已通知香港特區政府公司將在2016年8月進一步預付本金4,800萬港元及利息1,800萬港元。

截至2016年6月30日止半年度內，西營盤站奇靈里出入口於2016年3月27日啟用。於2016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100萬港元(2015年12月31日：2,500萬港元)。

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2016年6月30日，項目造價估算維持於169億港元(未計算11億港元的資本化利息支出)，儘管項目造價可能有超出此項目造價估算的風險，但超出的金額(如有)預期將不會重大。公司會持續監察和檢討項目造價估算。

於2016年6月30日，公司就此項目的累計開支為147億港元(2015年12月31日：137億港元)，而有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為7億港元(2015年12月31日：9億港元)。

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2016年6月30日，項目造價估算維持於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2016年6月30日，公司就此項目的累計開支為58億港元(2015年12月31日：53億港元)，而有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為1億港元(2015年12月31日：2億港元)。

15 由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。

於2009年，基於理解到公司日後將會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段，香港特區政府決定請公司進行高鐵香港段的建造、測試及通車試行。於2010年1月26日，香港特區政府與公司就高鐵香港段的建造及通車試行訂立另一份委託協議(「高鐵香港段委託協議」)。根據高鐵香港段委託協議，公司負責進行或促使就高鐵香港段的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高鐵香港段的擁有人，則負責承擔該等活動的全部費用(「委託費用」)及就此進行融資，並按照協定付款時間表向公司支付一筆費用(「項目管理費用」)(對該等安排隨後之修訂於以下描述)。截至2016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項目管理費用。

未經審核的中期財務報告附註

15 由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，香港特區政府有權向公司提出申索，並且根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府可就其因公司疏忽履行其根據高鐵香港段委託協議的責任或公司違反高鐵香港段委託協議而蒙受的虧損獲公司作出彌償。根據高鐵香港段委託協議，公司就高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議所產生或與該等協議相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，此上限相等於公司根據高鐵香港段委託協議收取的項目管理費用及其他費用，以及公司根據高鐵香港段初步委託協議收取的若干費用(「責任上限」)。截至本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，公司宣布高鐵香港段項目的建造期需要延長，客運服務的目標通車時間修訂為2017年年底。於2014年7月，公司向香港特區政府提供了高鐵香港段項目造價估算為715.2億港元，包括日後的保險和項目管理費用。

於2015年6月30日，公司向香港特區政府匯報，指出公司估計：

- 將在2018年第三季完成高鐵香港段工程(包括六個月的計劃緩衝時間)(「高鐵香港段經修訂工程時間表」)；及
- 根據高鐵香港段經修訂工程時間表，項目總成本為853億港元(包含備用資金)。

公司告知香港特區政府這些經修訂的估計是基於若干假設，其中包括適時的資金安排，並需要各方合作以及取得香港特區政府的若干批准。

於2015年6月30日，公司宣佈已將上述估計向香港特區政府匯報，同時公司董事局已授權公司主席和行政總裁與香港特區政府進行溝通，務求使高鐵香港段可以按照高鐵香港段經修訂工程時間表投入服務，並會在適當時候就此向董事局作進一步匯報。

自2015年6月30日，香港特區政府及其顧問已一直與公司審議及討論這些經修訂的估算。經對本公司於2015年6月30日的項目造價估算中若干部分進行調整，香港特區政府與公司已同意項目造價估算減少至844.2億港元(「經修訂造價估算」)。

香港特區政府與公司於2015年11月30日訂立有關高鐵香港段項目進一步資金安排及完成的協議(「高鐵香港段協議」)。高鐵香港段協議包含綜合條款組合(受限於根據附註15A(vi)列明的條件)並規定：

- (i) 香港特區政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價(包括原有的造價預算650億港元加上經協定增加的194.2億港元項目造價估算(委託費用(最高為844.2億港元)中超過650億港元的部分為「目前超支」)；
- (ii) 如項目造價超過844.2億港元，公司將承擔和支付超出該金額(如有)的項目造價部分(「進一步超支」)，但不包括若干經協定的例外費用(即高鐵香港段協議中規定由於法律改變、不可抗力事件或工程合約的任何暫停而導致的額外費用)；
- (iii) 公司將以同等金額分兩期支付每股合共4.40港元的特別股息(每期特別股息為每股現金2.20港元)。第一期股息將於高鐵香港段協議成無條件及生效後的合理時間內以現金支付(第一期股息已於2016年7月13日支付)，第二期股息將於其後大約12個月(預期於2017年下半年)以現金支付。特別股息將不設以股代息選擇；

15 由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)

(iv) 香港特區政府保留對公司在高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議(「委託協議」)下的目前超支的責任問題(如有)(包括香港特區政府可能提出的有關責任上限的有效性問題)提交仲裁的權利。委託協議載有爭議解決機制,包括將爭議提交仲裁的權利。根據高鐵香港段委託協議,責任上限相等於項目管理費用、公司在高鐵香港段委託協議下收取的任何其他費用及公司在高鐵香港段初步委託協議下收取的若干費用。因此,責任上限由最多為49.4億港元及因項目管理費用根據高鐵香港段協議增加後上升至最多為66.9億港元(原因是其將相等於高鐵香港段委託協議下所增加的項目管理費用63.4億港元加上上述額外費用)。倘仲裁員並無裁定責任上限為無效及裁定若非因責任上限,在委託協議下公司就目前超支的責任將超出責任上限,則公司須:

- 承擔香港特區政府按仲裁裁定應獲得的金額,最高至責任上限;
- 尋求獨立股東在另一次成員大會上(在該成員大會上財政司司長法團、香港特區政府、彼等的緊密聯繫人及聯繫人以及外匯基金將須放棄投票)批准公司承擔該超出責任;及
- 在取得上文剛述的獨立股東批准後,向香港特區政府支付超出責任的金額。倘未能獲得此項批准,公司將不會向香港特區政府支付該金額。

(v) 對高鐵香港段委託協議作出若干修訂,以反映高鐵香港段協議所載的安排,包括根據高鐵香港段委託協議應向公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元(反映了公司預期因履行高鐵香港段委託協議下與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計)及以反映高鐵香港段經修訂工程時間表;及

(vi) 高鐵香港段協議下的安排(包括支付特別股息)取決於:

- 獨立股東批准(已於2016年2月1日舉行的成員大會上尋求);及
- 立法會批准香港特區政府的額外財務承擔,

上述批准須於最後完成日期(即2016年9月30日,或如在該日期前高鐵香港段委託協議被終止,則於較早日期)前授予。倘這些條件獲滿足,高鐵香港段協議下的安排將會生效。

高鐵香港段協議(及特別股息)於2016年2月1日舉行的成員大會上獲公司的獨立股東批准,並於2016年3月11日獲得立法會批准香港特區政府的額外財務承擔而成為無條件。

公司並無就下列各項於公司帳目作出任何撥備:

(i) 公司須承擔任何進一步超支(如有)的任何可能責任,原因是公司相信現時無需對高鐵香港段經修訂工程時間表或經修訂造價估算844.2億港元作進一步修訂;

(ii) 根據任何可能進行的仲裁裁決,公司可能須承擔的任何可能責任(於上文(vi)段更具體說明),原因是(a)公司並未接獲香港特區政府針對公司提出任何索償或仲裁(因高鐵香港段協議緣故,須待高鐵香港段開始投入商業營運後方可進行)的任何通知(截至2016年6月30日及截至本中期報告發表之日期);(b)公司受責任上限所保障;及(c)由於高鐵香港段協議,公司將不會在未經獨立股東批准的情況下依照仲裁員的裁決向香港特區政府支付任何超出責任上限的款項;及

(iii) 任何項目管理費用可能不足以使公司全數收回其因履行與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本,原因是基於目前已知情況,公司估計根據高鐵香港段協議增加後的項目管理費用應足以支付該等成本,

而且(如適用)因公司未能有足夠的可靠性去估算公司的責任或負債金額(如有)。

截至2016年6月30日止半年度內,項目管理收入3.78億港元(2015年:3.73億港元)已在綜合損益表中確認。

未經審核的中期財務報告附註

15 由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

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

於2011年5月17日，香港特區政府與公司就沙中綫的若干備置工程之融資、建造、服務與設備採購及其他事項訂立另一份委託協議(「沙中綫前期工程委託協議」)。根據沙中綫前期工程委託協議，公司負責進行或委託第三者進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向公司支付所有工程成本(「沙中綫前期工程成本」)。

於2015年8月，公司已通知香港特區政府公司就沙中綫前期工程委託協議下的工程的成本估算將較原先估算的73.50億港元超出12.74億港元(包含備用資金)。於2016年2月，公司已通知香港特區政府超支估算將會調整至12.67億港元(包含備用資金)。

於2012年5月29日，公司與香港特區政府就沙中綫簽訂有關建造及通車試行的委託協議(「沙中綫委託協議」)。按照沙中綫委託協議，除了因屬於現有與九鐵公司訂立的服務經營權協議下的若干資產(包括列車、訊號、無線電及主要控制系統)修改、升級或擴展工程的若干費用，由公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議中指定的所有工程成本，包括承建商成本及公司成本(「銜接工程成本」)。公司將會就有關修改、升級或擴展工程的費用分擔一定金額。該金額主要透過公司於將來產生的公司本應承擔的維修資本開支的減少以抵付。公司負責進行或促使他人進行沙中綫初步委託協議、沙中綫前期工程委託協議和沙中綫委託協議(統稱「沙中綫協議」)內指定的工程，從而獲得項目管理費用合共78.93億港元。截至2016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項目管理費用。

於2014年5月，公司就東西走廊以及南北走廊完工期的延誤事宜已通知香港特區政府。沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。第一，為應對土瓜灣站工地考古發現所採取的措施，已確定導致東西走廊工程延誤11個月，現估計於2019年完工。第二，由於受第三方的基建工程影響，興建南北走廊新的會展站之相關關鍵工地預期延遲移交，包括由於在海床附近發現一件未預料到的大型金屬物體，及預備將來可能於會展站上蓋加建的靈活性而進行的地下構築物額外工程，已令該走廊施工進度滯後六個月。這些問題均導致整體工程預計於2021年才可以完成。若工地移交有進一步的延誤，南北走廊的落成日期將相應進一步押後。

考慮到持續的困難和挑戰(包括上述的因素)，公司認為有可能沙中綫的造價估算將需要顯著上調以涵蓋早前就土瓜灣地區考古發現時曾公布的額外41億港元、會展站工地延遲移交、早前未預計的會展站上蓋相關的地基工程，以及其他因素例如香港建築業勞動力供應短缺。公司已知會政府，公司因此將進行一項詳細的評估，以檢討整個項目的項目造價估算。由於工程複雜，而上述部分問題當中的不確定因素仍然存在，加上南北走廊現只完成了34.8%，此評估只能於2017年下半年完成，之後公司將正式向政府提交檢討結果。

倘若公司違反沙中綫協議，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2016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，故此公司未能有足夠的可靠性去估算公司因上述事項而產生的責任或負債金額(如有)。

截至2016年6月30日止半年度內，項目管理收入4.50億港元(2015年：4.07億港元)已在綜合損益表中確認。此外，截至2016年6月30日止半年度內，香港特區政府應付公司的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本為6.49億港元(2015年：6.03億港元)。於2016年6月30日，香港特區政府仍須向公司支付的沙中綫前期工程成本及銜接工程成本金額為8.89億港元(2015年12月31日：9.84億港元)。

16 發展中物業

截至2016年6月30日止半年度內及截至2015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2016年6月30日(未經審核)						
機場鐵路物業發展項目	-	1	(1)	-	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	3,643	62	-	-	-	3,705
東鐵綫/輕鐵物業發展項目	8,928	62	-	-	-	8,990
南港島綫(東段)物業發展項目	1,061	19	-	-	-	1,080
觀塘綫延綫物業發展項目	414	27	-	-	-	441
深圳市物業發展項目	3,937	170	-	-	(87)	4,020
	17,983	341	(1)	-	(87)	18,236
於2015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	1,240	2,981	(3)	(575)	-	3,643
東鐵綫/輕鐵物業發展項目	1,316	7,612	-	-	-	8,928
南港島綫(東段)物業發展項目	1,045	16	-	-	-	1,061
觀塘綫延綫物業發展項目	361	53	-	-	-	414
深圳市物業發展項目	3,528	569	-	-	(160)	3,937
	7,490	11,235	(7)	(575)	(160)	17,983

17 收購一間附屬公司

於2016年2月15日，集團收購Tunnelbanan Teknik Stockholm AB("TBT")餘下的50%股份及投票權，並取得TBT的控制權。收購之現金代價為瑞典克朗1.95億元(約1.80億港元)，將於2016年至2024年期間每年分期支付。因收購產生並確認的商譽金額為6,100萬港元。沒有收益或虧損因收購而確認。

收購完成後，TBT已改名為MTR Tech AB。

18 待售物業

百萬港元	於2016年6月30日 (未經審核)	於2015年12月31日 (已審核)
待售物業		
- 按原值	614	625
- 按可實現淨值	472	514
	1,086	1,139

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2016年6月30日已扣除1.01億港元(2015年12月31日：4,400萬港元)的撥備。

未經審核的中期財務報告附註

19 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2016年6月30日(未經審核)		於2015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	1,358	3	–	–
– 現金流量對沖	156	1	–	–
– 不符合對沖會計	146	5	60	–
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	2,326	27	2,326	10
– 現金流量對沖	976	45	277	16
利率掉期				
– 公允價值對沖	2,050	51	1,400	55
	7,012	132	4,063	81
財務衍生工具負債				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	2,367	3	3,491	11
– 現金流量對沖	91	4	313	21
– 不符合對沖會計	3	–	180	5
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	1,194	127	1,193	133
– 現金流量對沖	2,670	275	2,437	623
利率掉期				
– 公允價值對沖	1,552	5	2,200	17
– 現金流量對沖	1,600	61	600	17
– 不符合對沖會計	100	9	100	3
	9,577	484	10,514	830
總計	16,589		14,577	

20 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。

20 應收帳項、按金及預付款項(續)

應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	於2016年6月30日 (未經審核)	於2015年12月31日 (已審核)
未到期款項	2,245	3,816
30日過期未付	123	388
60日過期未付	56	53
90日過期未付	59	8
超過90日過期未付	22	18
應收帳項總額	2,505	4,283
按金及預付款項	1,171	852
	3,676	5,135

在2016年6月30日，未到期款項中與物業發展有關的款項為4.74億港元(2015年12月31日：21.97億港元)。

21 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75.4%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縱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2016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2016年6月30日 (未經審核)	於2015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	1,495	1,462
– 九鐵公司	11	10
– 聯營公司	155	164
	1,661	1,636
應付下列關連人士的款項：		
– 香港特區政府	23,171	25
– 九鐵公司	1,308	1,714
– 聯營公司	123	119
	24,602	1,858

於2016年6月30日，應收香港特區政府款項主要包括與沙田至中環綫預備工程有關的可收回帳款，南港島綫(東段)及觀塘綫延綫項目的必要公共基建工程的可收回支出，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2016年6月30日應付香港特區政府款項乃有關高鐵香港段協議的特別股息、有關2015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有關兩鐵合併每年定額付款及非定額付款的應計部分。

於2016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、給予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2016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。

未經審核的中期財務報告附註

21 重大關連人士交易(續)

截至2016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231.04億港元(2015年：35.48億港元)。

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2015年12月31日止年度的已審核帳項內陳述。

截至2016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」、京港地鐵、London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)及NRT進行下列交易：

百萬港元	截至2016年 6月30日止半年度	截至2015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	72	68
– 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	19	17
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	23	20
LOROL		
– 已收或應收自LOROL有關員工借調及顧問服務的費用	14	11
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	281	169

22 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2016年6月30日 (未經審核)	於2015年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	3,902	4,098
30日至60日內到期	2,403	3,493
60日至90日內到期	1,229	1,035
90日後到期	11,703	8,279
	19,237	16,905
租金及其他可退還按金	2,888	2,818
應計僱員福利	3,397	3,137
應付予其他股東之股息(附註7)	7,543	–
	33,065	22,860

23 貸款及其他債務

集團在截至2015年及2016年6月30日止半年度內發行的票據包括：

百萬港元	截至2016年6月30日止半年度		截至2015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	2,982	2,944	500	487

截至2016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20.50億港元及8,000萬美元(或6.21億港元)(2015年：5.00億港元)的票據，而公司則發行了4,000萬美元(或3.11億港元)(2015年：無)的票據。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2016年6月30日止半年度內，集團並無贖回任何上市債券及非上市債券(2015年：5.00億港元非上市債券)。

24 遞延稅項資產及負債

A 截至2016年6月30日止半年度內及截至2015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
2016年6月30日(未經審核)						
於2016年1月1日結餘	11,024	574	(372)	(43)	(65)	11,118
在綜合損益表內列支	76	-	2	-	-	78
在儲備列支	-	14	-	28	-	42
匯兌差額	-	-	9	-	1	10
於2016年6月30日結餘	11,100	588	(361)	(15)	(64)	11,248
2015年12月31日(已審核)						
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)	435	-	(120)	-	(36)	279
在儲備列支/(計入)	-	54	(114)	(28)	-	(88)
匯兌差額	(3)	-	1	-	2	-
於2015年12月31日結餘	11,024	574	(372)	(43)	(65)	11,118

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2016年6月30日 (未經審核)	於2015年12月31日 (已審核)
遞延稅項資產淨額	(80)	(91)
遞延稅項負債淨額	11,328	11,209
	11,248	11,118

未經審核的中期財務報告附註

25 股本及為股份獎勵計劃而持有的股份

A 股本

	於2016年6月30日(未經審核)		於2015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	5,858,228,236	46,317	5,826,534,347	45,280
就2014年末期股息以股代息而發行之股票	-	-	6,468,200	242
就2015年中期股息以股代息而發行之股票	-	-	4,191,789	145
沒收的股份獎勵計劃股份	-	2	-	-
因行使僱員認股權而發行之股份	22,982,000	750	21,033,900	650
於6月30日/12月31日	5,881,210,236	47,069	5,858,228,236	46,317

B 在截至2016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	22,982,000	29.15

C 尚未行使認股權數目的變動如下：

	截至2016年 6月30日止半年度	截至2015年 6月30日止半年度
	2007年 認股權計劃	2007年 認股權計劃
於1月1日尚未行使	55,034,500	76,785,400
於期內行使	(22,982,000)	(15,108,200)
於期內沒收	(264,500)	(388,500)
於6月30日尚未行使	31,788,000	61,288,700
於6月30日可行使	25,642,000	41,652,700

D 公司根據其2014年股份獎勵計劃，在截至2016年6月30日止半年度內公司向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187,200股表現股份及2,401,150股受限制股份於2016年4月8日悉數獲承授人接納。上述獎勵股份之公允價值為每股38.65港元。

E 截至2016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9,900萬港元(2015年：1.50億港元)向香港交易所購入了公司2,588,350股(2015年：4,029,200股)股份。

F 截至2016年6月30日止半年度內，合共769,115股的公司股份在若干獎勵股份歸屬時根據2014年股份獎勵計劃轉予承授人。有關的已歸屬股份成本總額為2,800萬港元。截至2016年6月30日止半年度內，公司已就若干已歸屬股份的公允價值高於其成本的金額200萬港元計入股本。截至2016年6月30日止半年度內，合共100,006股的獎勵股份被沒收。

26 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2016年6月30日 的公允價值 (未經審核)	於2016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	9	–	9
– 貨幣掉期	72	–	72
– 利率掉期	51	–	51
	132	–	132
證券投資	351	351	–
	483	351	132
財務負債			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	7	–	7
– 貨幣掉期	402	–	402
– 利率掉期	75	–	75
	484	–	484

百萬港元	於2015年12月31日 的公允價值 (已審核)	於2015年12月31日 按公允價值計量	
		第一級	第二級
財務資產			
財務衍生工具資產			
– 貨幣掉期	26	–	26
– 利率掉期	55	–	55
	81	–	81
證券投資	336	336	–
	417	336	81
財務負債			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	37	–	37
– 貨幣掉期	756	–	756
– 利率掉期	37	–	37
	830	–	830

未經審核的中期財務報告附註

26 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2016年6月30日止半年度及2015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2016年6月30日及2015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2016年6月30日(未經審核)		於2015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	17,272	19,681	14,096	15,410
其他債務	968	1,058	921	1,172

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。

27 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2016年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2015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	8,810	8,346
調整項目：		
– 陳舊存貨撥備減少	(5)	(1)
– 清理固定資產虧損	26	23
– 攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益	(13)	(14)
– 衍生工具公允價值(增加)/減少	(90)	35
– 重估證券投資的未實現(收益)/虧損	(3)	3
– 以股份為基礎的僱員支出	54	32
– 匯兌虧損	54	9
未計營運資金變動前經常性業務的經營利潤	8,833	8,433
應收帳項、按金及預付款項減少/(增加)	182	(347)
存料與備料增加	(169)	(92)
應付帳項及應計費用增加	525	1,438
經營活動產生的現金	9,371	9,432

28 資本性承擔

A 於2016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2016年6月30日(未經審核)					
已核准但未簽約	7,404	-	2,484	16	9,904
已核准及已簽約	14,677	865	6,512	104	22,158
	22,081	865	8,996	120	32,062
於2015年12月31日(已審核)					
已核准但未簽約	7,051	-	2,455	2	9,508
已核准及已簽約	14,270	1,080	5,462	253	21,065
	21,321	1,080	7,917	255	30,573

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2016年6月30日(未經審核)				
已核准但未簽約	3,744	558	3,102	7,404
已核准及已簽約	10,453	99	4,125	14,677
	14,197	657	7,227	22,081
於2015年12月31日(已審核)				
已核准但未簽約	3,728	499	2,824	7,051
已核准及已簽約	10,179	156	3,935	14,270
	13,907	655	6,759	21,321

29 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2016年8月9日經董事局核准。

審閱報告致香港鐵路有限公司董事局

(在香港註冊成立的有限公司)

引言

我們已審閱列載於第43頁至第67頁的中期財務報表，此中期財務報表包括香港鐵路有限公司於2016年6月30日的綜合財務狀況表與截至該日止六個月期間的相關綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表以及附註解釋。根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」)，上市公司必須符合上市規則中的相關規定和香港會計師公會頒布的《香港會計準則》第34號——「中期財務報告」編製中期財務報表。董事須負責根據《香港會計準則》第34號編製及列示中期財務報表。

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

審閱範圍

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

結論

根據我們的審閱工作，我們並沒有注意到任何事項，使我們相信於2016年6月30日的中期財務報表在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第34號——「中期財務報告」編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道10號

太子大廈8樓

2016年8月9日

概念及設計：YELLOW CREATIVE (HK) LIMITED 印刷：中華商務安全印務有限公司

股東服務

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

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓

香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628 傳真：(852) 2529 6087



香港鐵路有限公司

香港九龍灣

德福廣場港鐵總部大樓

香港郵政總局信箱 9916 號

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

www.mtr.com.hk

股份代號：66