



○ 連繫生活
創新里程

○ 2016年報





長遠目標

我們以關懷備至的服務，連繫及建設社區，以成為具領導地位的跨國企業。



使命

- 我們致力提升我們在香港的企業公民聲譽
- 我們致力拓展並強化香港核心業務
- 我們致力加快國內及國際業務的發展
- 我們致力啟發、連繫及培育我們的員工



信念

- 優質服務
- 互敬互重
- 創造價值
- 勇於進取

目錄

概覽

- 2 數字香港鐵 – 2016
- 4 2016年表現摘要
- 6 2016年營運摘要
- 8 鐵路 2.0
- 12 香港營運網絡及未來支綫
- 14 主席函件
- 20 行政總裁回顧及展望

業務回顧與分析

業務回顧

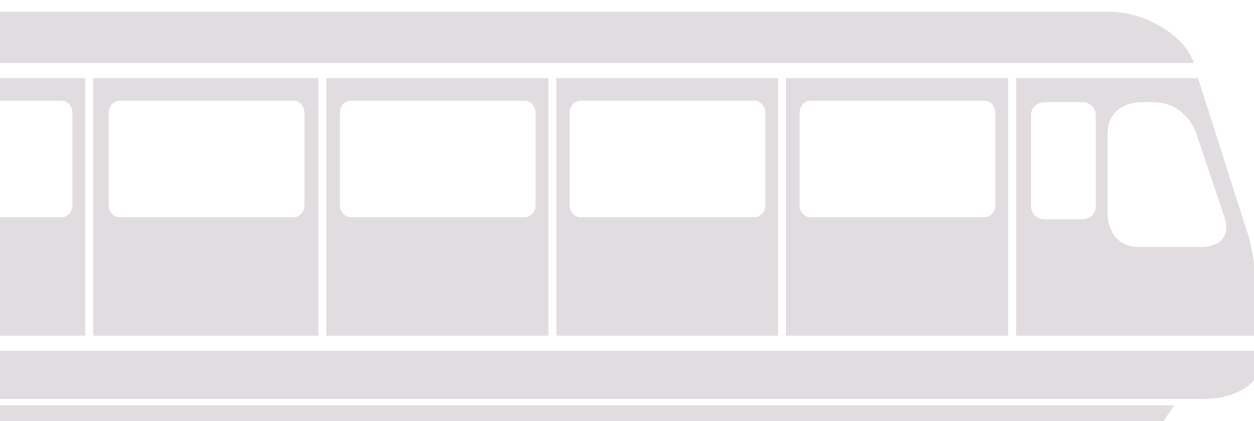
- 40 – 香港客運業務
- 56 – 香港車站商務
- 64 – 香港物業及其他業務
- 78 – 香港網絡拓展
- 88 – 中國內地及國際業務
- 98 財務回顧
- 110 十年統計數字
- 112 投資者關係
- 114 企業責任
- 120 人力資源
- 124 港鐵學院
- 125 風險管理

企業管治

- 129 公司管治報告書
- 149 審核委員會報告書
- 152 風險委員會報告書
- 154 工程委員會報告書
- 155 薪酬報告書
- 160 董事局及執行總監會成員
- 176 主要管理人員
- 177 董事局報告書

財務及其他資料

- 209 綜合帳項及帳項附註目錄
- 210 獨立核數師報告
- 213 綜合損益表
- 214 綜合全面收益表
- 215 綜合財務狀況表
- 216 綜合權益變動表
- 217 綜合現金流量表
- 218 綜合帳項附註
- 303 專用詞彙



數字看港鐵 - 2016



香港的周日平均乘客量

559萬人次



乘客車程的
準時程度

99.9%

在全球聘用超過

27,000名
員工



專營公共交通
工具市場佔有率

48.4%



超過

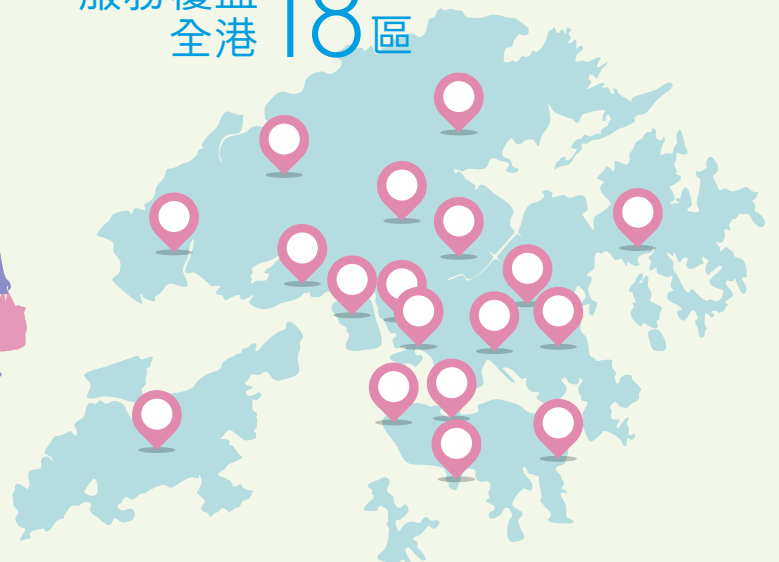
46,000個
廣告點

車站商店超過

1,300間



2條新鐵路線開通
服務覆蓋全港18區



批出 **2** 個
物業發展項目

管理超過
96,000 個
住宅單位

出租超過
210,000
平方米的零售物業

MALL

香港以外的周日
平均乘客量

564 萬人次

在香港
以外 **6** 個城市營運

9 個鐵路
服務

將興建約

18,000 個
住宅單位

將為
香港網絡增加

43 公里

2 個
新鐵路項目
取得進展

2016年表現摘要

財務表現



總收入

452 億港元



基本業務利潤

94 億港元



淨資產

1,496 億港元



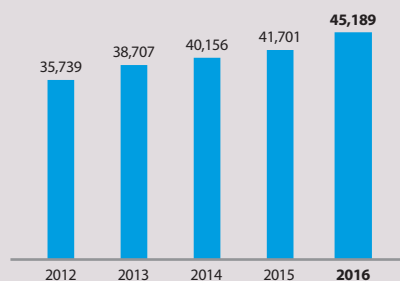
淨負債權益比率

20.2%

過往表現摘要

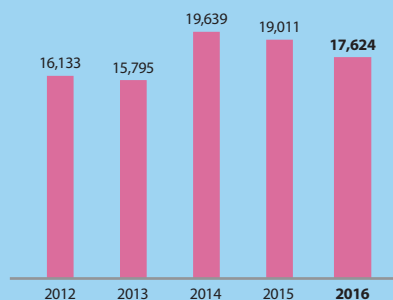
總收入

(百萬港元)



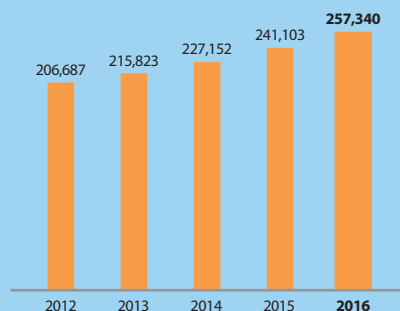
未計折舊、攤銷及每年 非定額付款前經營利潤

(百萬港元)



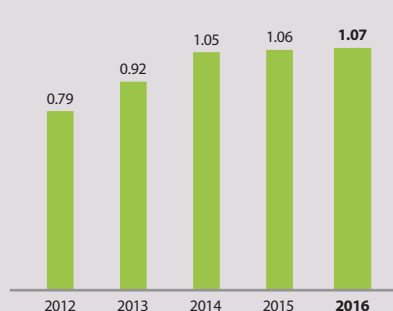
資產總值

(百萬港元)



每股普通股息

(港元)



主要數據

	2016	2015	增/(減)百分率
財務摘要(百萬港元)			
收入			
– 香港客運業務	17,655	16,916	4.4
– 香港車站商務	5,544	5,380	3.0
– 香港物業租賃及管理業務	4,741	4,533	4.6
– 中國內地及國際的鐵路，物業租賃及管理業務附屬公司	13,478	12,572	7.2
– 中國內地的物業發展附屬公司	1,348	–	不適用
– 其他業務	2,423	2,300	5.3
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	17,313	16,120	7.4
香港物業發展利潤	311	2,891	(89.2)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	17,624	19,011	(7.3)
來自基本業務的公司股東應佔利潤	9,446	10,894	(13.3)
資產總值	257,340	241,103	6.7
貸款、其他負債及銀行透支	39,939	20,811	91.9
服務經營權負債	10,507	10,564	(0.5)
公司股東應佔總權益	149,461	170,055	(12.1)
財務比率			
經營毛利率(%)	38.3	38.7	(0.4)個百分點
經營毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	53.9	53.3	0.6個百分點
淨負債權益比率*(%)	20.2 [#]	11.3	8.9個百分點
來自基本業務的平均公司股東資金回報率(%)	5.9	6.5	(0.6)個百分點
利息保障(倍數)	12.7	14.4	(1.7)倍
股份資料			
每股基本盈利(港元)	1.74	2.22	(21.6)
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	1.61	1.87	(13.9)
每股普通股息(港元)	1.07	1.06	0.9
於12月31日的股價(港元)	37.70	38.40	(1.8)
於12月31日的市值(百萬港元)	222,629	224,956	(1.0)
營運摘要			
在香港的總乘客人次(百萬計)			
– 本地鐵路服務	1,586.5	1,577.5	0.6
– 過境服務	113.3	114.2	(0.8)
– 機場快綫	16.1	15.7	2.6
– 輕鐵及巴士	229.1	226.7	1.1
平均乘客人次(千計)			
– 本地鐵路服務(周日)	4,608	4,577	0.7
– 過境服務(每日)	309.5	313.0	(1.1)
– 機場快綫(每日)	44.1	43.1	2.3
– 輕鐵及巴士(周日)	644.7	637.4	1.1
每名乘客車費收入(港元)			
– 本地鐵路服務	7.81	7.49	4.3
– 過境服務	28.71	27.76	3.4
– 機場快綫	61.85	60.42	2.4
– 輕鐵及巴士	3.09	2.96	4.4
佔專營公共交通載容量比率(%)	48.4	48.5	(0.1)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。

倘於2016年12月31日每股合共2.20港元總數為130億港元的第二期應付特別股息於2016年12月31日已悉數支付，集團於2016年12月31日的淨負債權益比率將由20.2%增加至28.9%。

2016年營運摘要

港鐵的第一條鐵路綫於1979年開通，是全球鐵路營運業的先驅之一，為鐵路運輸和物業發展引入綜合發展模式。公司憑藉在安全可靠、顧客服務及成本效益方面的超卓聲譽，於香港、中國內地和海外的業務顯著增長。

香港客運業務

業務簡介

我們在香港經營主要以鐵路為基礎的運輸系統，整個系統延綿230.9公里，共有93個車站和68個輕鐵站。我們亦提供往來中國內地的城際客運服務，以及規模較小、為乘客提供便利的本地接駁巴士服務。

2016年重點

- 觀塘綫延綫及南港島綫分別於2016年10月及12月投入客運服務，將港鐵服務帶到全港18區
- 重鐵網絡列車按照編定班次行走的可靠程度及乘客車程準時程度均維持於99.9%
- 鐵路服務可靠度是自2007年與九廣鐵路公司合併以來的最佳表現
- 就提早檢討票價調整機制與政府繼續進行磋商
- 更換訊號系統、空調冷卻裝置及新列車等各大型資產更換及更新計劃進展良好



香港車站商務

業務簡介

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

2016年重點

- 車站租賃業務具有抗跌能力，新訂車站商店租金亦有所調升。優化商戶組合繼續進行中
- 於羅湖站，紅磡站及落馬洲站的免稅店租約招標吸引國際及本地免稅店營辦商。合約已批出予現有營辦商
- 觀塘綫延綫及南港島綫新增了商店，為乘客帶來方便。多個卓越生活品牌(例如Pandora和MUJI to GO)進駐港鐵車站商店，為乘客提供新的購物體驗
- 為把握在線與離線相結合的趨勢，方便顧客在網上購票和購物的「e-shop」網絡已擴展至20個車站
- 提升84個車站的Wi-Fi設備，為顧客改善數據容量及連接速度



香港物業及其他業務

業務簡介

在香港，我們與物業發展商共同發展住宅物業以供銷售，並持有商場及寫字樓以作投資，並為上述及其他物業提供物業管理服務。我們還經營纜車服務、八達通卡繳費系統、顧問服務及項目管理業務。

2016年重點

- 成功批出「日出康城」第十期及何文田站第一期物業發展項目
- 為投資物業組合增加120,620平方米總樓面面積的計劃進展良好
- 「青衣城」擴建項目及改建「德福廣場」其中兩層作為零售用途的項目，預計落成啟用時間均為2017年下半年



香港網絡拓展

業務簡介

港鐵正在進行屬於「鐵路2.0」計劃一部分的香港網絡拓展工程，以配合未來需求。該計劃標誌著本港新一代鐵路網，將為經濟和社會發展帶來支持。

2016年重點

- 港鐵克服重重困難，於同一年內開通觀塘綫延綫和南港島綫這兩條新鐵路綫
- 廣深港高速鐵路香港段工程已完成87.4%，而沙田至中環綫已完成68.1%
- 公司已於2016年12月向政府提交首份《鐵路發展策略2014》下有關西鐵綫屯門南延綫的項目建議書



中國內地及國際業務

業務簡介

我們投資及營運位於中國內地的鐵路網絡及相關物業發展項目，以及在英國、瑞典及澳洲的鐵路營運專營權。我們將繼續尋求為股東締造裨益的機遇。

2016年重點

在中國內地鐵路及物業業務方面：

- 深圳「天頌」首批單位已於2016年12月交付予買家
- 北京地鐵十六號綫第一期已於2016年12月通車
- 公司已於2016年5月就杭州地鐵五號綫遞交標書，公司現正與杭州市地鐵集團有限公司磋商日後的發展

在國際鐵路業務方面：

- 於2016年12月起接管營運瑞典Stockholm commuter rail（「Stockholms pendeltåg」）
- 已遞交英國South Western Rail專營權及瑞典Skåne county commuter rail（「Pågatåg」）的標書
- Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.已提交延長專營權的建議書

港鐵正按照「鐵路2.0」計劃，努力提升現有鐵路網，以透過新一代的鐵路服務，為廣大市民帶來更優越的交通連繫、更完善的設施，以及更高的服務質素。

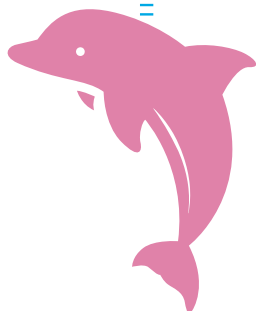
觀塘綫延綫



- 全長3公里，由油麻地至黃埔，中途站設於何文田
- 已於2016年10月23日通車
- 來往黃埔站與油麻地站的車程縮短至5分鐘
- 每日乘客量超過10萬



南港島綫



- 全長7公里，由金鐘伸延至港島南區，途經四個新車站，包括海洋公園站、黃竹坑站、利東站及海怡半島站
- 已於2016年12月28日通車
- 使港鐵服務覆蓋全港18區
- 每日乘客量超過11萬



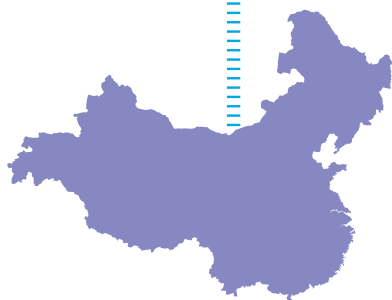
沙田至中環綫



- 全長17公里，設有10個車站
- 大圍至紅磡段：把馬鞍山綫從大圍經東九龍延伸至紅磡，並連接西鐵綫形成「東西走廊」
- 紅磡至金鐘段：把東鐵綫從紅磡經維多利亞港延伸至金鐘，形成「南北走廊」



廣深港高速鐵路香港段



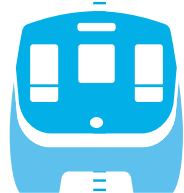
- 香港段全長26公里
- 新的西九龍總站將直接連接全國的高速鐵路網，以頻密班次提供前往內地主要城市的列車服務



隨著港島綫西延、觀塘綫延綫及南港島綫開通，而沙田至中環綫及廣深港高速鐵路香港段將會投入營運，現有和新建的鐵路綫將會連結成為一個優質的鐵路網絡，以提供更強交通連繫，覆蓋更多地區。

隨著新綫的興建，大型基建項目及設施升級工程亦同步進行，為未來建設更完善的鐵路網絡。港鐵將投入新列車、增加列車班次、提升車站設施，以及改進服務質素，讓顧客享受更美好的乘車體驗。

更舒適的乘車環境



投入
60 億港元
購買93列新車



投入
7.45 億港元
購買40輛新輕鐵車輛

更頻密的列車
班次，及載客量
增加約10%



投入
33 億港元
更換訊號系統

優化車站環境



更換
空調冷卻裝置

展望未來，港鐵開拓的
新綫將提供
更理想的乘車體驗

下一班列車
Next train

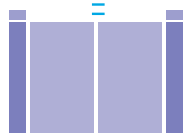
8 卡車
Cars

不同卡數列車同時行駛

西鐵綫列車將由七卡提升至八卡；
馬鞍山綫列車則由四卡增至八卡



為未來的轉綫車站
紅磡站、鑽石山站及金鐘站進行
車站提升工程



東鐵綫及馬鞍山綫裝設
自動月台閘門

6 億美元綠色債券

- ❖ 提供具成本效益的財務安排，以投資於鐵路 2.0 一系列的綠色服務和網絡提升項目
- ❖ 為公司的財務和環保策略寫下新里程
- ❖ 因應投資者對投資於負責任和可持續發展公司的興趣與日俱增，藉此擴大我們的投資者基礎



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
- 南港島綫
- 將軍澳綫
- 荃灣綫
- 東涌綫
- 西鐵綫

興建中項目

- 廣深港高速鐵路
- 沙田至中環綫(第一階段)
- 沙田至中環綫(第二階段)

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

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/港景匯/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

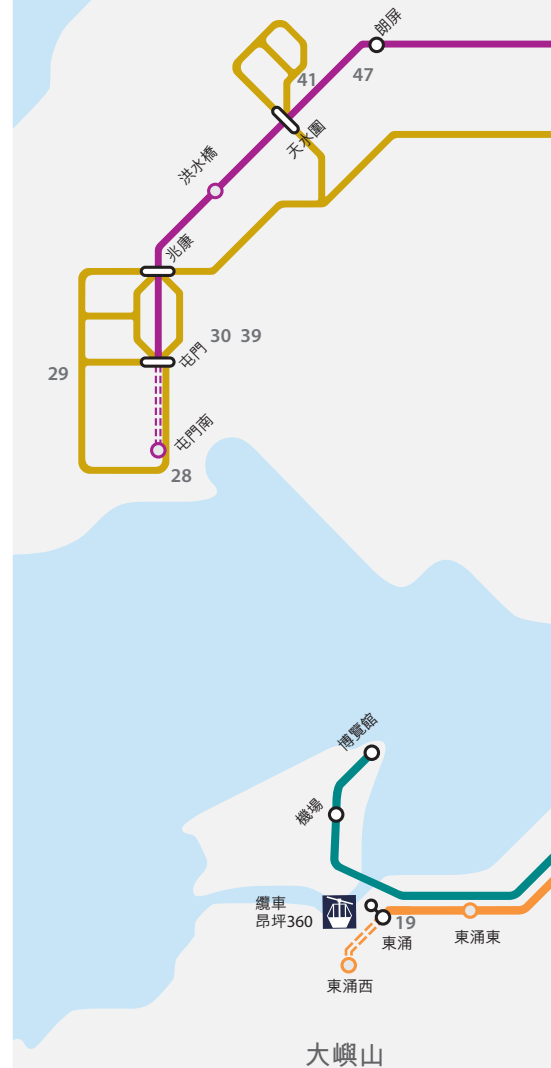
- 26 都會駅
- 27 駿景園/駿景廣場
- 28 海趣坊
- 29 新屯門中心/新屯門商場
- 30 恒福花園/恒福商場
- 31 連城廣場
- 32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場
- 33 策誠軒
- 34 首都/領都/緻藍天
- 35 御龍山
- 36 銀湖·天峰
- 37 名城
- 38 溱岸8號
- 39 瓏門
- 42 The Austin/Grand Austin
- 45 環宇海灣

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 黃竹坑站物業發展組合
- 44 何文田站物業發展組合

西鐵綫物業發展(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

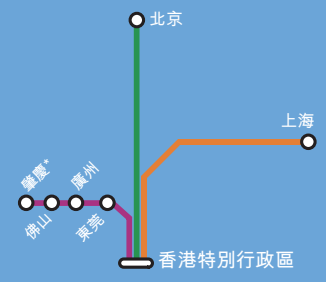
- 39 瓏門
- 45 荃灣西站(五區)灣畔/荃灣西站(五區)城畔/柏傲灣/環宇海灣
- 46 匯璽
- 47 朗屏8號/朗屏站(南)
- 48 元朗站
- 49 錦上路站物業發展組合
- 50 八鄉維修中心





城際直通車 路線圖

- 北京綫
- 上海綫
- 廣東綫



* 由於羅便申路口岸進行改造工程，來往羅便申的服務將於2017年4月16日起暫停，直至另行通知。



主席函件

作為一間提供可持續鐵路服務及新住宅項目的公司，港鐵在不少社區的日常生活中扮演關鍵的角色，並透過支持社區活動來提升服務地區的生活質素。

致各股東及其他有關人士：

我於2016年初就任主席以來，經歷了振奮人心、成績斐然的一年。公司在多方面取得驕人的卓越進展。除了繼續為顧客提供世界級的鐵路服務外，我們還見證香港兩條新鐵路綫——觀塘綫延綫和南港島綫(東段)(「南港島綫」)開通，為顧客帶來更多選擇，令旅程更添便利。憑藉港鐵在香港超過17,000位同事專心致志、努力不懈，以及備受推崇的營運模式，我們得以繼續為我們根基所在地提供卓越服務，從而進一步發揮公司的品牌優勢和專業技術，在中國內地和海外拓展業務。我們於2016年最後一季在中國內地開通北京地鐵十六號綫第一期，並接管瑞典Stockholm commuter rail(「Stockholms pendeltåg」)的專營權。我們亦成立了「港鐵學院」，為全球各地培育鐵路專才。

公司於2016年的財務業績，反映經常性業務表現穩定，而來自物業發展的貢獻一如預期大幅減少。年內，來自經常性業務的股東應佔利潤上升4.1%至89.16億港元。除稅後香港及中國內地物業發展利潤下跌77.2%至5.30億港元，因此，來自基本業務的股東應佔利潤下跌13.3%至94.46億港元。包括投資物業重估，股東應佔淨利潤為102.54億港元，即重估後每股盈利為1.74港元。除派發每股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)外，董事局建議派發末期普通股息每股0.82港元，連同每股0.25港元的中期股息，全年普通股息為每股1.07港元。

我在履新之時提出了一個願景，要使港鐵躋身可持續鐵路運輸服務的世界級營運者，並在香港以至世界各地獲得認可。為達致此項願景，我們專注於三大範疇：我們的鐵路網絡、我們的顧客和我們的員工。我將概述公司於年內在每個範疇的表現以及對社區的貢獻。

我們的鐵路網絡

我們作出廣泛投資，以維持鐵路網絡的優質服務，並興建新綫配合未來需要。「鐵路2.0」因此誕生，引領香港鐵路運輸進入新紀元，支持香港的經濟及社會發展。年內，我們在香港的同事盡心竭力，克服重重挑戰，順利開通觀塘綫延綫和南港島綫。承接新綫投入服務，我們會繼續努力完成餘下兩個興建中的項目—廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)和沙田至中環綫。高鐵香港段符合施工進度，預計工程可於2018年第三季完成，但仍要視乎政府就海

關、出入境及檢疫設施的「一地兩檢」問題提出解決方案。至於沙田至中環綫的兩條走廊，預計分別於2019年及2021年竣工。我在此衷心感謝公司員工、承辦商、各政府部門，以至社會各界的鼎力支持。

政府在《鐵路發展策略2014》中提議分階段興建七個新鐵路項目。政府已邀請港鐵先就其中四個項目(分別為屯門南延綫、北環綫(及古洞站)、東九龍綫及東涌西延綫(及東涌東站))提交項目建議書。公司已於2016年12月向政府提交屯門南延綫項目的建議書，隨後將向政府提交北環綫(及古洞站)、東九龍綫和東涌西延綫(及東涌東站)的項目建議書。

在香港以外地區，我們亦積極尋覓新機遇。在中國內地，我們正與杭州市政府就投資杭州地鐵五號綫項目進行磋商。我們亦已簽署協議，就北京地鐵四號綫及大興綫沿綫現有若干車站及車廠用地的綜合發展，共同進行前期研究。我們又與中國鐵路總公司簽署了戰略合作意向書，探討在高速鐵路項目建設、營運、相應綜合物業開發及鐵路專業人員培訓方面的戰略性合作。我們可以透過此戰略夥伴關係，抓緊內地「一帶一路」倡議所帶來的機遇。

國際業務方面，在英國，我們正在等候South Western Rail專營權的競投結果，結果將於2017年4月公布。此外，我們亦正準備競投Wales and Border的鐵路專營權。在瑞典，我們遞交了Skåne county commuter rail(「Pågatåg」)的標書。在澳洲，我們繼續就延長Metro Trains Melbourne的專營權及可能參與悉尼城市及西南鐵路綫項目進行磋商。

我們的顧客

我完全明白顧客對我們的服務有很高的期望，而我亦欣然報告，港鐵在2016錄得最佳的鐵路服務可靠度，是自2007年兩鐵合併以來的最佳表現。年內，公司重鐵和輕鐵網絡分別錄得六宗和兩宗由港鐵可控制的元素所致、長達31分鐘或以上的延誤。公司的安全紀錄亦維持世界級水平。

為確保我們可以繼續提供非常可靠的服務，「鐵路2.0」涵蓋大型的資產更新計劃，包括投入93億港元購置更加舒適的新列車，以及提升訊號系統。這兩個項目進展理想，有關的實地測試將安排在晚間進行，避免影響正常的列車服務。在未來七年，我們將把車站及車廠內的空調冷卻裝置更換成更具能源效益的型號。此外，為滿足更高的服務需求，公司正訂購新輕鐵車輛。為配合新鐵路綫，紅磡站、鑽石山站及金鐘站正進行大型改建工程，以優化在港鐵網絡內轉乘不同路綫時的體驗，加強與香港各區的交通聯繫。除了「鐵路2.0」的投資項目外，我們還斥資進行其他鐵路網絡改善項目，包括改善車站環境、增設連接車站大堂和地面的升降機、翻新扶手電梯和洗手間，以及提升乘客資訊顯示裝置。

公司透過票價調整機制，得以持續對香港的鐵路網絡作出這些重要投資。該票價調整機制公平、客觀、具透明度，能妥善平衡乘客的利益和港鐵維持可持續財務基礎的需要。按國際標準衡量，香港鐵路服務的票價非常合理，於過去八年的平均增幅一直低於通脹及平均薪酬升幅。港鐵定期與政府檢討票價調整機制，而下次檢討原定於2017

年展開，於2018年完成。然而，政府要求提早展開檢討程序，我們已於2016年4月同意較原定時間提前一年共同檢討。港鐵與政府正就這次檢討繼續進行商討。

每年，港鐵都會推出各種優惠和推廣活動，當中許多以年輕人、居住地點離市中心較遠的人士、長者和有殘障人士為對象，使不同社群對票價更能負擔。公司於2016年的車費優惠和推廣總值約25.36億港元，並已宣布於2016/2017年度額外提供總值逾5億港元的車費推廣優惠。同時，我們亦尋求其他方法提升顧客體驗，將於2017年3月結束的「開心搭•生日獎」抽獎活動，為乘客的旅程增添歡樂。

除了票價合理外，我們更重要是了解顧客的需要，才能為他們提供優質服務。年內，我們推出多項措施以改善我們與顧客的溝通。為規劃未來，我們展開了一項主要研究，以界定未來的理想顧客體驗，並藉此制定了《2030顧客體驗願景藍圖》，為日後落實改善措施提升顧客的旅程體驗，提供一個框架。

我們時刻尋求創新方法提升服務水平。2016年11月，港鐵贊助首次在亞洲舉行的鐵路編程馬拉松活動「HackTrain香港」。40位來自香港及全球各地不同界別的參加者接受歷時48小時的挑戰，構思如何以科技輔助方案提高港鐵的服務效率及帶來更愉快的旅程。

提到2017年2月10日在荃灣綫一列由金鐘站開往尖沙咀站的列車上發生的縱火事件，我實在感到非常難過，並希望傷者能早日康復。港鐵與東華三院舉行募捐行動，支援



因今次事件受傷而入院的傷者。港鐵以及一眾同事已捐出200萬港元，並透過東華三院收集公眾捐款。正如每次發生大型事故一樣，我們即時成立委員會，調查事件及提出改善建議。鑑於今次事件嚴重，今次成立的委員會由車務總監和技術工程總監聯合帶領，並會尋求公司以外的專家協助。我在此再次感謝各位同事，在危急時表現專業，能夠堅定、冷靜和迅速地處理事件，充分體現他們所接受的完善培訓，使顧客承受的影響減至最低。我為我們所有同事盡心服務的精神而感到非常自豪。

我們的員工

港鐵能持續為顧客提供世界級服務，全憑專業員工團隊專心致志、努力不懈地工作。我們重視同事的意見和期望，因此公司於2016年11月進行了首次全球員工投入度調查，參與率高逾94%。根據同事在調查中反映的意見，我們將展開跟進行動，以求持續改進。

我們貫徹履行對啟發、連繫及培育員工的承諾，因此每年獲得本地及海外機構的表揚。於2016年，港鐵榮獲多個本地及國際機構評選為最佳僱主之一，而在員工培訓方面亦獲得多個獎項，包括香港管理專業協會「最佳管理培訓及發展獎」的三項殊榮，以及美國人才發展協會 (Association for Talent Development) 的「卓越實踐獎」。

我們將會把員工技能和培訓計劃的寶貴資源帶到香港以外地區，從而對中國內地遠大的「一帶一路」倡議作出貢獻。為此，我們於2016年11月成立「港鐵學院」，為香港以至中國內地及海外的鐵路行業人才開辦培訓課程，力求成為世界公認培育鐵路管理及工程優秀人才的中心。

為社區作出貢獻

作為一間提供可持續鐵路服務及新住宅項目的公司，港鐵在不少社區的日常生活中扮演關鍵的角色，並透過支持社區活動來提升服務地區的生活質素。

透過「心繫社區」計劃，我們在西鐵綫沿綫提供若干車站商店，以優惠租金租予非政府機構營辦的社會企業。我們亦在港鐵網絡沿綫提供免費廣告位來支持非政府機構及非牟利機構的營運。另一項新項目是2017年2月開幕的「港鐵展廊」。這個設於九龍站的互動展廊以多媒體的方式展



示香港鐵路業的發展歷程；並與我們歷久常新、為港鐵車站及物業範圍帶來藝術氣息的「港鐵·藝術」計劃互相輝映。

至於「Youth Connect」計劃，我們繼續邀請年青人透過青年智囊團「青思聚」與我們交流意見，並正在把部分收集到的新意念付諸實行。與此同時，我們於2016年9月宣布支持五項與社區共創，並經由公眾挑選的新計劃，為年青人從校園到就業的過程中提供支援。此外，「Youth Connect」之下的長期計劃則繼續為來自有需要家庭的中學生提供支援和機會。

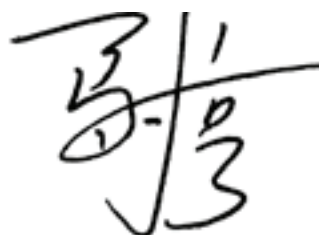
作為低碳業務營運者，鐵路運輸的環保效益得到充分肯定。2016年，公司結合了財務和環保兩方面的策略首次發行綠色債券。公司透過綠色融資得以吸納新投資者，並提供具成本效益的財務安排，投資於一系列對環境友善的服務和網絡提升項目，以實現「鐵路2.0」的願景，並協助香港發展成為區域性綠色金融樞紐。

董事局交替

港鐵董事局人才濟濟，對維持港鐵高水平的企業管治至關重要，有助公司可持續業務的成功發展。本人謹藉此機會，再次歡迎於2016年5月18日獲委任為公司獨立非執行董事的周永健先生，同時感謝服務董事局逾24年並於2016年退任獨立非執行董事的何承天先生。公司獨立非執

行董事吳亮星先生服務董事局至今逾九年，將於2017年5月17日的周年股東大會上卸任。本人感謝吳先生多年來為董事局及公司竭誠服務，貢獻卓越。

年內，蒙董事局同寅給予寶貴意見和鼎力支持，不勝感激。我亦感謝全體同事年內專心致志、努力不懈，使港鐵成為一家能引以自豪的公司。



主席

馬時亨教授

香港，2017年3月7日



行政總裁回顧 及展望

港鐵在2016年碩果纍纍，
成就斐然... 高鐵香港段
獲通過撥款... 香港和北京
分別有兩條及一條新鐵路綫
開通、以及接手營運瑞典
Stockholm commuter rail
專營權等，港鐵創造了多項
重要里程碑。

致各股東及其他有關人士：

港鐵在2016年碩果纍纍，成就斐然。由第一季廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）獲通過撥款，以至最後一季，香港和北京分別有兩條及一條新鐵路綫開通、以及接手營運瑞典 Stockholm commuter rail（「Stockholms pendeltåg」）專營權等，港鐵創造了多項重要里程碑。其中，港鐵於11月成立港鐵學院，標誌著公司就建立國際培訓中心以培育鐵路相關專才的願景邁出了重要一步。

港鐵取得上述重要成就的同時，繼續在香港提供世界級的服務，其中重鐵網絡於2016年的列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於99.9%。自2007年與九廣鐵路公司（「九鐵公司」）合併以來，雖然乘客量增加了31.0%，但於2016年的鐵路服務可靠度是自合併以來表現最佳的一年。

雖然受到經濟增長全面放緩影響，但香港業務的表現合理。香港客運業務方面，乘客量增長0.5%，較過去五年平均年增長2.4%遜色，而票價已根據票價調整機制作出調整。按照公司營運協議的規定，票價調整機制一般每隔五年檢討一次，原定的下一次檢討本應於2018年6月實施，但港鐵和政府於2016年4月同意提前一年進行聯合檢討，現正就此次檢討進行磋商。車站商務及物業租賃業務亦難免受到經濟增長放緩及香港零售業銷情持續下滑的影響，但由於業務具有抗跌能力，收入得以持續錄得正增長。

在香港物業招標活動方面，公司於2016年內批出兩個港鐵物業發展項目，包括「日出康城」第十期和何文田站第一期項目。公司亦於2017年2月批出黃竹坑站第一期發展項目。

本地及海外的發展機會均是公司業務增長策略的目標。在香港，我們於2016年克服重重挑戰，令觀塘綫延綫及南港島綫(東段)(「南港島綫」)分別順利於10月23日及12月28日通車。這是我們自2007年兩鐵合併以來首次在香港於同一年內開通兩條新綫，港鐵全體員工皆引以為榮。這兩條鐵路綫令香港數以萬計市民從此得以享用鐵路服務，縮短他們的旅程時間，令旅程更添便利。隨著南港島綫通車，港鐵的服務現已覆蓋全港18區。

在香港以外地區，2016年港鐵的周日平均乘客量為560萬人次，公司在所有地點的鐵路業務均獲得表揚，當中不少更因卓越服務表現而榮獲獎項。年內，公司創下重要里程碑，包括中國內地北京地鐵十六號綫第一期通車和北京地鐵十四號綫多加一個車站啓用、接管瑞典Stockholms pendeltåg的營運，以及開始交付在香港以外首個物業發展項目—深圳「天頌」的落成單位。

我們在堅實的基礎上，繼續在本地及海外建立長遠業務。在香港，「鐵路2.0」是我們對新一代鐵路服務的願景。這包括餘下兩個興建中的鐵路項目—高鐵香港段及沙田至中環綫，截至2016年年底分別完成了87.4%及68.1%。除了新鐵路項目外，「鐵路2.0」還包括在現有網絡進行的多項大型資產更新，如列車和訊號系統。年內，這些項目均取得良好進展。「鐵路2.0」計劃完成後，將為香港顧客提供更完善的交通聯繫和服務。此外，政府《鐵路發展策略2014》建議興建七個新鐵路項目，為港鐵在香港的長遠發展帶來支持。我們已於2016年12月提交首份《鐵路發展策略2014》下有關西鐵綫屯門南延綫的建議書。

在香港以外地區，我們已就中國內地、瑞典、英國和澳洲的多項新鐵路合約提交標書或正進行磋商，同時亦探討在中國內地以綜合鐵路運輸為導向的發展機會。我們正在等待招標和磋商的結果。

財務業績方面，公司於2016年的總收入上升8.4%至451.89億港元，而未計香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤則上升4.2%至169.47億港元。若不包括公司在中國內地及國際的附屬公司，收入增加4.2%，經營利潤增加5.3%，而經營毛利率則上升0.6個百分點至53.9%。股東應佔經常性利潤，即不包括物業發展利潤(包括來自香港和中國內地)和投資物業重估的淨利潤上升4.1%至89.16億港元。除稅後物業發展利潤(包括來自香港和中國內地)為5.30億港元，主要來自交付「天頌」首批單位所得利潤入帳，以及香港多個不同項目的收入，包括攤分在「緻藍天」幼稚園所佔的資產。主要由於今年的物業發展利潤減少，不包括投資物業

重估的股東應佔基本業務淨利潤減少 13.3% 至 94.46 億港元，即每股盈利 1.61 港元。投資物業重估收益為 8.08 億港元，2015 年則為 21.00 億港元。因此，股東應佔淨利潤為 102.54 億港元，即包括投資物業重估收益後的每股盈利為 1.74 港元。



香港客運業務

安全

一如以往，公司以安全為首要目標，並於 2016 年維持世界級的安全表現。香港重鐵網絡的須呈報事故數目，於 2015 年已達致的全球領先安全水平，於 2016 年再減少 9.1%。

在 2017 年 2 月 10 日，我們的一部列車發生縱火事件。我們處理事件的反應，充分展示公司安全第一的精神。當時在星期五晚上的繁忙時間，調查顯示一名人士在由金鐘站開往尖沙咀站的荃灣綫列車車廂內點燃易燃液體並引致起火，期間列車車長冷靜地將列車駛至尖沙咀站，並預先通知車務控制中心的同事，通報車站職員。列車抵達尖沙咀站後，職員疏散列車上的乘客，並協助處理傷者，車站內的顧客於數分鐘內迅速及有秩序地疏散。我們的同事堅

董事局建議派發末期普通股息每股 0.82 港元，全年普通股息為每股 1.07 港元。港鐵就高鐵香港段的額外撥款安排與政府達成了協議（「高鐵香港段協議」），有關的第一期特別股息（每股 2.20 港元）已於 2016 年 7 月 13 日向股東派發，而第二期特別股息（同樣為每股 2.20 港元）將於 2017 年下半年在同一時間與 2016 年末期普通股息一起派發。

定、專業及迅速的反應，與警方和消防署攜手合作，令受傷人數及損害減至最低。很不幸地，今次事故連同疑犯在內共有 19 名乘客受傷。我們對傷者致以深切慰問，並祝願傷者能早日康復。我們職員的反應充分反映公司提供安全培訓的成效，當中包括提供清晰的安全指引以及定期的訓練和演習。除此之外，列車所使用的防火內裝有效減低類似事故的潛在傷害。對港鐵同事和香港應急服務人員，他們的專業精神值得嘉許。對於乘客在事件中反應冷靜和井然有序，以及他們提供的協助，我們深表謝意。

年內，我們在重鐵網絡推出多項安全推廣活動，當中重點是扶手電梯的安全使用。我們亦在輕鐵網絡推出安全措施，致力提升在道路交匯處的安全意識。

乘客量

香港經濟增長放緩對乘客量造成的影響，部分被香港兩條新鐵路綫開通所抵銷，令公司所有鐵路和巴士客運服務於2016年的總乘客量增加0.5%至19.488億人次。

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、馬鞍山綫及南港島綫)的總乘客量達至15.865億人次，於年內增加0.6%。由於中國內地訪港旅客數目下降，羅湖及落馬洲過境服務的乘客量減少0.8%至1.133億人次。隨著航空旅客量溫和增長，機場快綫的乘客量增加2.6%，至1,610萬人次。

車費收入、推廣及優惠

公司香港客運業務的車費收入概述如下：

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2016	2015	
車費收入			
本地鐵路服務	12,395	11,819	4.9
過境服務	3,252	3,172	2.5
機場快綫	998	950	5.1
輕鐵及巴士	707	671	5.4
城際客運	137	142	(3.5)
車費總收入	17,489	16,754	4.4

公司按票價調整機制調整票價。我們於2016年6月26日對適用票價作出調整，整體調整幅度為2.65%。同時，我們宣布推出2016/2017年票價推廣計劃，於2016年6月至2017年6月期間為顧客進一步節省逾5億港元車費。這也是港鐵於2016年向長者及學生等人士提供約25.36億港元的恆常優惠及推廣以外所提供的優惠。

為維持公司鐵路服務的質素及擴建鐵路網絡來滿足日後的需求，公司需要對人力資源、現有鐵路綫以及新鐵路綫作

年內，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增加0.6%至559萬人次。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升0.7%至461萬人次。

市場佔有率

公司於2016年在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為48.4%，而2015年為48.5%。當中，我們在過海交通工具市場的佔有率為68.6%，而2015年為68.8%。由於面對其他交通工具的競爭，公司於年內在過境業務的市場佔有率由51.3%微跌至51.2%，而在往返機場交通工具市場的佔有率亦由21.5%微跌至21.4%。

出龐大投資。2016年，公司投入逾80億港元為現有鐵路網絡進行維修、更新及升級工程。公司每年在這方面的支出將會隨時日顯著上升。

港鐵需要一個可持續的票價調整架構，即票價調整機制，才能作出上述投資。這個具透明度的機制是於2007年港鐵與九鐵公司合併時經政府同意，並獲香港特別行政區立法會(「立法會」)通過。該機制採用客觀標準計算票價調整，為港鐵提供進行升級、更新和投資所需的資金，不單

止令公司的表現位於全球前列，更為乘客提供相對全球領先鐵路公司而言非常實惠的票價。再者，自2008年開始實施票價調整機制起至2016年間，港鐵按照票價調整機制，使票價平均每年調升2.9%¹，低於綜合消費物價指數錄得的3.4%年均消費物價通脹率，以及按香港薪金指數計算的4.5%薪金年均增幅。

我們現正繼續與政府就提前檢討的票價調整機制進行磋商。

服務表現

2016年，我們的服務表現維持世界級水平，鐵路服務可靠度更是自2007年與九鐵公司合併以來的最佳表現。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。年內，公司重鐵和輕鐵網絡分別提供超過191萬及109萬班次的列車服務，其中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六宗和兩宗。

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」，透過這項大型計劃擴展「新一代」鐵路網，提供更完善的乘車體驗。「鐵路2.0」計劃涵蓋四個新鐵路項目和現有鐵路網絡的大型升級工程，包括新列車和輕鐵車輛、更換訊號系統和空調冷卻系統，及主要聯接工程。有關四個新鐵路項目的進一步資料，請參閱「香港網絡拓展」一節。

大型資產更新計劃

公司正斥資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列車。列車車身製造工程已於2017年2月展開，並將於2018年至2023年間交付。

公司正在更換港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的現有訊號系統，工程耗資33億港元，將使上述鐵路綫的載客量提高約10%。其中，荃灣綫將會首先完成訊號系統升級，工程正在進行，預計於2018年年底竣工。港島綫、觀塘綫和將軍澳綫亦已於2016年較早時展開工地勘察。

「鐵路2.0」計劃還包括更換30輛輕鐵及添置十輛新輕鐵，以滿足不斷增長的需求。涉及40輛輕鐵總值7.45億港元的採購合約已於2016年7月批出。首批新輕鐵車輛預計將於2019年投入客運服務。

灣仔站於2016年11月開始安裝全新的空調冷卻裝置，工程預計將於2017年完成，而其他車站及鐵路車廠的160部空調冷卻裝置將隨後於2017年至2023年間更換。為乘客的舒適著想，我們將更換工程安排於冬季進行。

主要聯接工程

沙田至中環綫的工程包括改裝西鐵綫列車，從現有的28列七卡列車逐步改裝為八卡列車，以提升現有列車服務，並配合將來東西走廊的運作。截至2016年年底，已有11列八卡列車投入服務。所有改裝列車將預計於2018年間投入服務。馬鞍山綫沿綫各車站的延伸月台已於2016年11月20日投入服務。首列由現有東鐵綫列車改裝而成的八卡列車已於2016年4月運送到大圍車廠進行測試及試運行。馬鞍山綫現有的四卡列車亦將於2017年1月起陸續由八卡列車取代。

紅磡站正進行大型改建工程，令其日後成為沙田至中環綫其中一個轉乘站。紅磡站南面及北面大堂現已重開。

¹ 不包括推廣及優惠。若包括港鐵提供的推廣及優惠，於相同時期票價平均每年只調升2.4%。



回應乘客訴求

年內，公司繼續加強與顧客的溝通。公司於繁忙時段在金鐘站播放由著名演藝人作出的車站廣播，為顧客帶來更佳的乘車體驗。公司在某些車站閘機上的乘客資訊顯示屏提供列車班次實時資訊，並有職員於繁忙時段在出入閘機利用手提裝置解決乘客的票務問題。公司的「MTR Mobile」

智能手機應用程式亦已加強顧客介面功能，提供更多旅客資訊。公司還努力確保顧客在兩條新鐵路綫通車期間獲得良好的乘車體驗。

公司規劃未來，透過《2030 顧客體驗願景藍圖》為公司提供框架，制定資產升級工程及其他項目，以改善未來的顧客乘車體驗。

財務表現

香港客運業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2016	2015	增/(減)百分率
香港客運業務			
總收入	17,655	16,916	4.4
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	7,633	7,214	5.8
未計利息及財務開支前和計及每年非定額付款後的經營利潤(「EBIT」)	2,572	2,493	3.2
EBITDA 毛利率(%)	43.2%	42.6%	0.6個百分點
EBIT 毛利率(%)	14.6%	14.7%	(0.1)個百分點



香港車站商務

如下列表所示，香港車站商務於2016年的財務表現穩定。

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2016	2015	
香港車站商務			
車站零售設施收入	3,723	3,540	5.2
廣告收入	1,090	1,109	(1.7)
電訊業務收入	561	548	2.4
其他車站商務收入	170	183	(7.1)
總收入	5,544	5,380	3.0
EBITDA	5,012	4,830	3.8
EBIT	4,362	4,230	3.1
EBITDA 毛利率(%)	90.4%	89.8%	0.6個百分點
EBIT 毛利率(%)	78.7%	78.6%	0.1個百分點

車站零售設施於年內的租金收入較去年增加，原因是優化商戶組合令租金上升、新訂車站商店租金調升，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11月，經過廣泛的招標程序後，所有免稅店的租約已批出予現有營辦商康璋有限公司，該公司為新創建集團有限公司全資擁有。落馬洲免稅店的新租約將於2017年8月開始生效，而羅湖站及紅磡站免稅店新租約的生效日期則為2018年1月。

截至2016年年底，港鐵的車站商店數目達1,392間，而零售設施的總面積為57,151平方米，較2015年分別增加30間及913平方米，主要由於新建觀塘綫延綫及南港島綫沿綫新增31間商店。

經濟環境轉差令廣告市場萎縮，導致廣告收入輕微減少。截至2016年年底，車站及列車內的廣告點總數達46,232個。為把握在線與離線相結合的趨勢，方便顧客在網上購票和購物的「e-shop」網絡已擴展至20個車站。

公司的電訊業務收入上升，主要由於電訊營運商進行流動網絡升級工程令數據容量上升。全新流動電話網絡的架設工程已經展開，將有助提供更高的流動數據容量及更多4G服務。工程初期於八個繁忙車站進行。年內，公司亦協助電訊營運商提升在84個車站的Wi-Fi設備，以提升服務水平。



香港物業業務

公司的香港物業租賃及管理業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2016	2015	
香港物業租賃及管理業務			
物業租賃業務收入	4,451	4,267	4.3
物業管理業務收入	290	266	9.0
總收入	4,741	4,533	4.6
EBITDA	3,930	3,668	7.1
EBIT	3,912	3,650	7.2
EBITDA 毛利率(%)	82.9%	80.9%	2.0個百分點
EBIT 毛利率(%)	82.5%	80.5%	2.0個百分點

商用物業方面，2016年的甲級寫字樓租金繼續受內地銀行和企業的需求支持而表現理想。然而，由於來港旅客人數及其消費減少，零售業繼續受到影響。2016年，香港零售業總銷貨價值較2015年下跌8.1%。

2016年首三個月，住宅交投量和樓價均告下跌，其後於下半年回升。由於加息幅度保持溫和，加上發展商提供具競爭力的付款或按揭計劃，一手市場尤其在交投量錄得強勁復甦。而二手市場的復甦步伐穩定，中原城市領先指數年初為135.8，並曾於2016年3月底見127.5，於年底時為144.7。由2016年11月5日起，政府向非首次置業的香港居民的所有住宅物業交易徵收15%印花稅，亦對市場造成影響，令交投量銳減。

香港物業租賃及管理業務

年內，港鐵公司在香港所擁有的商場之新訂租金錄得平均3.4%的升幅。截至年底，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，公司為「杏花新城」東翼一樓進行改建工程，設立全新的「運動及健康」專區，自2016年9月開業以來，市場反應理想。

於2016年12月31日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業的應佔份額包括212,538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。

在未來五年左右，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「日出康城」商場預計於2020年下半年開幕，而大圍商場則預計於2022年開幕。兩個項目的地基工程正在進行中。大圍商場的地基工程位於兩條營運中的鐵路綫之間，受工程複雜所影響而引致有部分延誤，但我們現正實行延誤補救措施，務求將延誤盡量減少。「青衣城」擴建項目預計於2017年下半年落成啟用，機電安裝工程進展良好。「德福廣場」二期上位於七樓和八樓的港鐵寫字樓正改建作零售用途，完成擴建後的「德福廣場」二期亦預計於2017年下半年開幕。

於2016年12月31日，公司管理的住宅單位總數為96,066個，而管理的商用面積逾758,000平方米。

香港物業發展

於2016年，香港物業發展錄得溫和利潤，為3.11億港元，主要來自多個不同的項目，包括攤分來自「緻藍天」幼稚園所得的資產。

西鐵項目方面，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2017年2月底，912個單位中已售出約91%。我們亦於2017年1月展開「柏傲灣」(荃灣西站(六區)地塊)的預售。截至2017年2月底，983個單位中已售出約78%。

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，並於2016年12月向高銀金融(集團)有限公司牽頭之財團批出何文田站第一期。2017年2月，公司已向由路勁基建有限公司及平安不動產資本有限公司合組之財團批出黃竹坑站第一期。

過去三年左右，港鐵相繼批出11個物業發展項目。這些項目現處於不同的計劃及施工階段，完成後將於未來四至六年提供約18,000個住宅單位，總樓面面積超過110萬平方米。

為回應本地住屋需求上升，公司繼續研究鐵路沿綫可供物業發展的地塊。其中一個地點位於大嶼山小蠔灣車廠上蓋，在完成必要的規劃及其他批准後，將可興建大約14,000個住宅單位。港鐵已接近完成小蠔灣用地的環境影響評估，法定規劃程序預計於2017年開展。另一處地點位於油塘通風大樓，可興建約500個住宅單位。有關土地正處於用地改劃程序。在此初步階段，公司不能保證上述兩個項目的商業可行性。



香港網絡拓展

隨著觀塘綫延綫和南港島綫通車，香港鐵路網絡已由220.9公里增至230.9公里。在未來數年，正在興建中的餘下兩個新鐵路項目，即高鐵香港段及沙田至中環綫，將使香港整體鐵路網絡增加43公里。

由港鐵擁有的新鐵路項目

觀塘綫延綫

香港市民熱切期待，全長3公里的觀塘綫延綫經過全面的試行和測試後，已於10月23日通車。觀塘綫由油麻地站延伸3公里至新建的何文田站及黃埔站後，令來往黃埔站和油麻地站之間的車程時間縮短，由以前乘搭其他交通工具時所需的15至20分鐘，減少至只需五分鐘。

自觀塘綫延綫通車以來，截至2017年2月底，約1,300萬乘客已乘搭該延綫，每日平均乘客量超過10萬人次。

南港島綫

全長7公里的南港島綫將港鐵服務由金鐘站伸延至港島南區。新綫已於12月28日通車，受到南區居民及乘客歡迎。南港島綫共有四個新車站(包括海洋公園站、黃竹坑站、利東站及海怡半島站)，令港鐵服務貫通全港18區。年內，港鐵團隊克服不少施工上的挑戰，包括金鐘站的大型擴建工程，使新綫得以順利於年底通車。

自南港島綫通車以來，截至2017年2月底，約700萬乘客已乘搭該綫，每日平均乘客量超過11萬人次。

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。西九龍總站的總樓面面積約為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12月31日，整個項目已完成87.4%、總站已完成82.8%，而所有隧道工程已大致完成。主隧道內的軌道鋪設工程已於2016年11月完竣，整體而言，95.7%的軌道已於2016年年底完成鋪設。

高鐵香港段項目採購的九列列車當中，首列列車已於2016年9月由青島經海路運抵本港。第一階段的列車動態測試，已於香港的試行段隧道內完成。第二列列車已於2017年1月底運抵本港。

高鐵香港段的目標通車日期仍然是2018年第三季。

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、測試及至投入服務，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，已獲本公司獨立股東在2016年2月1日通過，而立法會財務委員會於2016年3月11日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」)。

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。截至年底，該項目整體已完成約68.1%，而東西走廊及南北走廊分別完成83.1%及45.4%。

東西走廊方面，由大圍至紅磡全長11公里的隧道已於2016年8月貫通，是一個重要里程碑。軌道安裝工程現正進行中，當中54%的軌道經已鋪設。東西走廊當中三個車站已平頂，其餘車站的工程進展良好。

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至年底皆已完成。沉管式過海隧道方面，紅磡圍堰的打樁工程已於2016年6月完成，脫水工作亦已於其後一個月展開。過海隧道走綫的水底挖泥工程已完成約75%。沉管式隧道組件的混凝土結構已完成，相關工作亦正在進行中。我們預計於2017年上半年展開沉放及其後連接有關隧道組件的工程。

會展站垂直隔牆及相關鐵路設施的建造工程正在進行中。由於灣仔北地盤空間有限，為擴展工地範圍，會議道、菲林明道及博覽道現正分階段實施臨時交通管理措施，行車綫數目在繁忙時間會維持不變，以減低對公眾的影響。

金鐘站將會成為沙田至中環綫、港島綫、荃灣綫及南港島綫的轉綫中心。南港島綫於2016年12月底開通後，未來沙田至中環綫在金鐘站的月台及大堂的工地已移交至沙田至中環綫的項目團隊。上述月台和大堂範圍的土木及屋宇設備工程已於2017年1月展開。

作為南北走廊項目的一部分，現有東鐵綫將會更換訊號系統。新訊號系統的測試已於2016年10月開始在東鐵綫列車非行車時間分階段進行。

儘管施工進度符合預期，但正如之前多次公布，沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。東西走廊土瓜灣站工地的考古發現，原本令致工程延誤11個月，但憑著有關團隊的努力及成功實行多項追回落後進度措施，確定可追回部分延誤，東西走廊的完工日期預期為2019年年中。至於南北走廊，公司早前已公布六個月的工程延誤是由幾項外在因素造成，包括預期第三方對會展站部分工地的延遲移交。公司亦表示若工地移交有任何比之前已公布之外出現進一步延誤，南北走廊的落成日期亦將進一步押後。現在，由於另一名第三方承辦商因延遲移交灣仔北的工地和工地上有委託工程尚未完成，令南北走廊的完工期會出現額外三個月的延誤（即預期延誤合共九個月）。然而，南北走廊的完工期仍以2021年為目標。若任何第三方在移交工地、或所移交的工地有尚未完成的工序而再出現進一步的延誤，可能會導致南北走廊的落成日期進一步押後。

公司的工程團隊一直就東西走廊及南北走廊工程努力不懈，探討及採取適當措施以改善進度，並追回因外在因素及第三方而引致的滯後。

建造沙田至中環綫的撥款安排載於與政府簽訂的兩份委託協議。有關沙田至中環綫的前期工程委託協議（「沙中綫前期工程委託協議」）列明主要是在金鐘站及何文田站進行的沙田至中環綫前期工程。隨後有關沙田至中環綫建造及通車試行的委託協議（「沙中綫委託協議」）列明沙田至中環綫有關建造及通車試行的撥款安排。

於2016年12月，公司完成對沙中綫前期工程委託協議下項目造價估算的評估，並就公司對該等工作的委託成本修訂至86.171億港元通知政府。政府於2017年向立法會工務小組委員會提交額外撥款申請之前，已於2016年12月就該額外撥款要求，諮詢立法會交通事務委員會轄下之鐵路事宜小組委員會。

關於沙中綫委託協議，考慮到持續的困難和挑戰（包括上述的因素），公司認為沙中綫委託協議的造價估算將需要顯著上調以顧及(i)早前就土瓜灣站工地考古發現時曾公布的額外41億港元、(ii)會展站工地延遲移交、(iii)會展站早前未預計的車站上蓋相關的地基工程、(iv)另一名第三方承辦商因延遲移交灣仔北的工地和工地上有委託工程尚未完成，以及(v)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，公司會就此進行一項詳細的評估，以檢討沙中綫委託協議有關項目的造價估算。

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45.4%，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

除了目前興建中的餘下兩個「鐵路2.0」新鐵路項目外，政府於《鐵路發展策略2014》概述了七個新增鐵路項目。政府已邀請我們為其中四個項目提交項目建議書，分別為屯門南延綫、北環綫（及古洞站）、東九龍綫和東涌西延綫（及東涌東站）。公司已於2016年12月向政府提交屯門南延綫的項目建議書，並正就北環綫（及古洞站）及東九龍綫進行技術研究，以準備於2017年提交項目建議書，東涌西延綫（及東涌東站）的項目建議書將於其後提交。



中國內地及國際業務

中國內地及國際業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2016	2015	
中國內地業務			
鐵路、物業租賃及管理附屬公司			
總收入	814	819	(0.6)
EBITDA	167	164	1.8
EBIT	159	155	2.6
物業發展附屬公司			
總收入	1,348	–	不適用
EBITDA	366	(140)	不適用
EBIT	366	(140)	不適用
應佔聯營公司利潤	226	85	165.9
國際業務			
鐵路附屬公司			
總收入	12,664	11,753	7.8
EBITDA	421	562	(25.1)
EBIT	309	478	(35.4)
應佔聯營公司利潤	60	41	46.3
總EBITDA	954	586	62.8
總EBIT	834	493	69.2
總EBITDA毛利率(%)	6.4%	4.7%	1.7個百分點
總EBIT毛利率(%)	5.6%	3.9%	1.7個百分點
已扣除非控股權益的中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司EBIT和應佔鐵路聯營公司(未計利息及稅項前)利潤	888	852	4.2
公司在香港以外的鐵路附屬及聯營公司錄得的乘客量(百萬人次)	1,828	1,598	14.4

中國內地鐵路業務

北京

在北京，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」）營運四條地鐵綫，即北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫及最近通車的北京地鐵十六號綫第一期。

京港地鐵公司營運的鐵路綫保持高水平的營運表現，三條鐵路綫（不包括於2016年12月31日通車的北京地鐵十六號綫）於2016年的列車服務準時程度平均超過99.9%。北京地鐵四號綫和大興綫於2016年的總乘客量約為4.42億人次，周日平均乘客量超過129萬人次，比去年同期分別增長了3%和4%。

北京地鐵十四號綫的首三期現已投入服務。在北京地鐵十四號綫第三期中段於2015年12月通車後，為期30年的專營權已於2015年12月31日正式生效。位於朝陽公園的一個車站已於2016年12月啓用。於2016年，此三期錄得總乘客量1.91億人次，周日平均乘客量約為591,000人次。

京港地鐵公司於2015年11月簽署了北京地鐵十六號綫公私合營項目的特許經營協議。第一期營運的北段，長19.6公里，已於2016年12月31日投入運作。服務專營權預計將於2018年後全綫通車時生效。

深圳

由公司的全資附屬公司港鐵軌道交通（深圳）有限公司（「港鐵（深圳）公司」）經營的深圳市軌道交通四號綫（「深圳四號綫」）於年內的乘客量增長5%至約1.99億人次，周日平均乘客量約為550,000人次，並保持穩健的營運及安全表現。於2016年的列車服務準時程度維持在99.9%的高水平。

雖然乘客量持續上升，但深圳四號綫自2010年我們開始營運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）公司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。倘若車費調整不能落實，將影響深圳四號綫的長遠財務可行性。

2016年8月，公司在深圳的顧問公司簽署項目管理協議，以監督深圳四號綫北延綫的施工。這條延綫將由深圳市政府出資興建。

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（「杭港地鐵公司」）營運杭州地鐵一號綫，年內的乘客量上升12%至1.99億人次，周日平均乘客量約為537,000人次。營運表現維持在高水平，列車服務的準時度達99.9%。杭州地鐵一號綫於2015年11月延長5.7公里，延綫由杭州市政府出資興建，並由杭港地鐵公司以營運及維修專營權方式營運。

杭港地鐵公司因乘客量低於最初預期，以致錄得淨虧損。然而，虧損已見減少，主要因乘客人數上升令收入增加。

杭州地鐵五號綫為另一公私合營項目，公司已於2016年5月遞交此項目的標書。於2016年11月，由於招標後已無其他合資格的投標者，杭州市政府終止了競爭性磋商程序。公司現正與杭州市地鐵集團有限公司磋商杭州地鐵五號綫日後的發展。

中國內地物業業務

位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」於2015年取得美滿的預售成績後，第一批位於車廠上蓋的低密度住宅單位已於2016年12月移交買家。而佔項目大部分樓面的多層住宅大廈單位將於2017年年中移交買家。「天頌」項目的可發展總樓面面積約為206,167平方米，當中包括一個總樓面面積約10,000平方米的商場。



於2016年下半年，我們與北京市基礎設施投資有限公司（「京投」，京港地鐵公司的其中一個合作夥伴）、京港地鐵公司簽署合作框架協議，聯手進行北京地鐵四號綫、大興綫現有沿綫車廠及車站上蓋物業綜合開發的前期可行性研究。以車廠上蓋物業開發為重點的研究已經展開。我們又於2017年1月與京投簽署了合作意向書，將戰略合作範圍推展至北京的其他主要和鐵路有關的物業發展項目，以及其他鐵路項目的投資，建設及運營。

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，參與發展天津地鐵六號綫北運河站項目。該項目面對一些障礙，包括天津房地產尤其是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。公司現正探討多個方案，其中包括透過引入第三方，改組天津城鐵港鐵建設有限公司及有關項目。

歐洲鐵路業務

英國

港鐵佔50%股權的聯營公司London Overground Rail Operations Limited（「LOROL」），經營了London Overground鐵路網絡九年，成績斐然。隨著專營權結束，加上公司未能成功投得新專營權，鐵路網絡的管理工作已於2016年11月移交予新的營運商。在移交業務前，我們很榮幸LOROL在「英國國家鐵路大獎」（UK National Rail Awards）中榮獲「年度最佳客運營運商獎」（Passenger Operator of the Year）。

隨著Crossrail專營權於2015年開始，MTR Corporation（Crossrail）Limited（「MTRXR」）以「TfL Rail」的品牌名稱營運由前Greater Anglia專營權業務移交的14個車站及列車服務。當倫敦中心段的隧道段落成，並預計於2018年年底開通後，TfL Rail將易名為「伊利莎伯綫」。伊利莎伯綫於2019年全綫整合及通車後，將服務40個車站，路綫總長度將達118公里。在2016年，MTRXR的營運表現持續有進步。

在英國，公司與FirstGroup合作，以佔30%股權的少數股東身份共同競投South Western Rail專營權。我們已於2016年9月遞交標書，結果將於2017年4月公布。公司亦已取得競逐Wales and Borders鐵路專營權的資格。威爾士政府將於2017年上半年邀請合資格競投的公司進入競投程序中的競爭性討論階段，並預期於2017年下半年進行正式招標。

瑞典

斯德哥爾摩地鐵於2016年的營運表現理想，所有地鐵綫的準時度持續高於合約指標，而顧客滿意度更創下紀錄新高。年內的總乘客量估計為3.49億人次，周日平均乘客量估計為123萬人次。2016年2月15日，港鐵向合作夥伴Mantena AS 購入所持Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)餘下的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。

經營往來斯德哥爾摩與哥德堡鐵路服務的MTR Express亦錄得非常高水平的營運表現，準時度亦持續比市場表現為佳。乘客量不斷上升，客戶滿意度仍然維持在高水平。於2017年，公司正透過全面的計劃以繼續改善乘客量。2016年，MTR Express於一項獨立調查中被評選為瑞典最佳鐵路營運商。

2015年12月，公司獲得Stockholms pendeltåg的十年期鐵路營運專營權，期滿後或可獲續期四年。專營權還包括透過和EuroMaint Rail AB分別持有50%股權的聯營公司Emtrain AB提供的列車維修服務。Stockholms pendeltåg覆蓋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。港鐵的全資附屬公司MTR Pendeltågen AB已於2016年12月開始營運該項服務，截至目前為止其營運表現令人滿意。

公司於2016年12月提交了Skåne county commuter rail(「Pågatåg」)專營權的標書，結果預期於2017年下半年公布。

澳洲鐵路業務

在墨爾本，公司佔60%股權的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)經營的墨爾本鐵路網絡錄得穩定的營運表現，並超越專營權要求。這專營權將於2017年11月期滿，憑藉良好的營運表現，MTM符合直接與維多利亞省政府商討延長專營權的資格。MTM已於2016年12月23日就續期七年(其後可選擇續期三年)提交建議書，結果將於2017年上半年公布。

在悉尼，港鐵參與的財團負責悉尼西北鐵路綫(「SMNW」)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。項目落成後，將成為澳洲首個全自動捷運系統，預計於2019年上半年投入服務。

全長30公里的悉尼城市及西南鐵路綫(「SMCSW」)是SMNW的延綫。該延綫初期建造工程計劃於2017年展開，並預計於2024年投入營運。港鐵正探討參與SMCSW項目的機會。

財務回顧

溢利與虧損

2016年，集團各項業務均錄得收入增長。總收入增加8.4%至451.89億港元，反映主要來自「天頌」、香港以外地區鐵路附屬公司，以及按照票價調整機制調整車費(經扣除票價優惠)所作出的貢獻。

經常性業務的經營利潤(即未計香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤)上升4.2%至169.47億港元。該升幅主要由於按照票價調整機

制調整車費、車站商店的新訂租金上升、免稅店根據租約上調基本租金，以及香港商場的新訂租金平均上升3.4%所致，惟部分升幅被香港客運業務因列車班次加密和員工加薪而引致成本上升，以及澳洲MTM因準備延長特許經營權的成本而導致利潤貢獻減少所抵銷。集團經常性業務的經營毛利率下跌0.3個百分點至38.7%。若不包括公司的中國內地及國際附屬公司，經營毛利率則上升0.6個百分點至53.9%。

香港物業發展利潤為3.11億港元，主要來自多個不同的項目收入，包括攤分位於「緻藍天」幼稚園所得的資產，以及出售尚餘單位。上述利潤較2015年（年內有來自「緻藍天」的較大物業發展利潤入帳）減少25.80億港元。

集團在中國內地物業發展的經營利潤為3.66億港元，乃來自交付「天頌」首批單位所得利潤入帳。於2015年，「天頌」錄得經營虧損1.40億港元，主要為銷售及市場推廣費用。

折舊及攤銷費用上升7.2%至41.27億港元，主要來自香港鐵路網絡的新增資產。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8.4%至17.87億港元。

若計入香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款，未計利息及稅項前經營利潤因而減少13.3%至117.10億港元。

利息及財務開支為6.12億港元，較2015年微升2.2%。投資物業重估收益為8.08億港元。集團應佔八達通控股有限公司利潤增加6.0%至2.49億港元。集團應佔其他聯營公司的利潤為2.86億港元，較2015年增加1.60億港元，主要受惠於杭州地鐵一號綫的乘客量增長，以致杭港地鐵公

司的業績有所改善，以及主要來自北京地鐵公司十四號綫專營權完整12個月的利潤貢獻，以致集團應佔京港地鐵公司的利潤上升。

在扣除所得稅20.93億港元及非控股權益應佔利潤9,400萬港元後，公司股東應佔淨利潤下跌21.1%至102.54億港元。每股盈利因而由2.22港元下跌21.6%至1.74港元。不包括投資物業重估（非現金會計調整），股東應佔基本利潤為94.46億港元，每股基本盈利為1.61港元。在這個總額之中，集團經常性利潤增長4.1%至89.16億港元，而除稅後物業發展利潤則由23.29億港元下降至5.30億港元。2016年來自基本業務的平均股東資金回報率為5.9%，而2015年則為6.5%。

財務狀況表

集團的財務狀況表整體上持續強健。截至2016年12月31日，集團淨資產減少206.15億港元至1,495.56億港元，主要由於計入有關高鐵香港段協議的特別股息259.02億港元。

資產總值增加162.37億港元至2,573.40億港元，主要由於現金結餘增加、南港島綫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，以及向京港地鐵公司投入資本以支持集團於北京地鐵十四號綫的投資。

負債總額增加368.52億港元至1,077.84億港元，主要由於計提了高鐵香港段協議第二期應付特別股息129.78億港元，以及借貸總額增加191.28億港元至399.39億港元。集團的淨負債權益比率由2015年12月31日的11.3%上升至2016年12月31日的20.2%。

流動現金

2016年從經營活動產生的現金淨額增加21.94億港元至171.35億港元，主要反映了較高的經營EBITDA及批出何文田站物業發展項目後收取的按金。此外，從物業發展項目收取的款項為54.03億港元，較2015年減少28.31億港元，主要由於2016年收取自深圳「天頌」的現金款項減少。計入其他現金款項11.60億港元（主要來自根據認股權計劃發行新股所得的款項），2016年的現金收入淨額為236.98億港元。

集團的資本性開支總額為119.39億港元，其中46.15億港元用於購入香港現有鐵路及相關業務的資產、52.43億港元用於興建香港鐵路延綫項目、10.59億港元用於投資予香港物業相關業務，以及10.22億港元用於投資予中國內地及海外附屬公司。資本性開支總額較2015年減少97.31億港元，主要由於2015年向大圍站及「日出康城」第七期物業發展項目一次性投入合共99.40億港元的資金。

根據與九鐵公司達成的服務經營權協議，集團亦支付了23.99億港元的每年定額及非定額付款予九鐵公司，並向公司股東派付普通股息及有關高鐵香港段協議的第一期特別股息合共185.08億港元。計入集團向京港地鐵公司投放11.91億港元的現金投資及其他付款後，集團於2016年的現金流出總額為348.58億港元。

因此，未計融資前的現金流出淨額為111.60億港元。計入來自提取250億港元銀團貸款的其中部分，和6.00億美元綠色債券所得的款項後，淨借貸為194.31億港元。計入匯率變動對外幣現金狀況的影響，集團於2016年12月31日的現金結餘增加79.72億港元至202.90億港元。

人力資源

公司與其附屬公司於2016年年底在香港及香港以外地區分別僱用17,639和9,866名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用10,216名員工。

員工是港鐵最寶貴的資產，我們透過全面的培訓課程，悉心培育人才，同時亦為員工提供大量的個人及事業發展機會。公司於2016年為每名香港員工提供平均7.1天的培訓。為了讓員工增進了解及共同達成公司目標，公司於年內舉辦了超過8,600場員工溝通會。

公司致力提升員工的投入度及培育員工，以挽留人才。於2016年，員工流失率為3.5%，是近年來的最低水平。公司在人力資源及培訓方面亦屢獲本地及國際殊榮，包括獲HR Asia Magazine評選為「2016年亞洲最理想工作公司」之一，在任仕達集團舉辦的「香港最具吸引力僱主」評選中榮獲第二名，在香港管理專業協會舉辦的「最佳管理培訓及發展獎」中獲得三項殊榮，以及獲美國人才發展協會頒發「卓越實踐獎」。

改善及創新文化

公司不斷發掘新意念，並於2016年11月贊助「HackTrain香港」活動。這項鐵路編程馬拉松活動是亞洲首次舉辦，40位參賽者以隊伍形式參加，集思廣益，共同發掘能夠提升港鐵服務質素的創新意念。透過支持這些活動，公司可以將精益求精的客運服務文化發揚光大。

港鐵學院

2016年11月，公司慶祝「港鐵學院」(「學院」)正式開幕，香港校舍選址港鐵紅磡大樓經翻新的場地。學院是港鐵的全資附屬公司，目標是在鐵路管理及工程方面，成為世界公認的卓越培訓中心，透過提供高質素的課程，將我們的鐵路專業知識由香港帶到其他「一帶一路」國家。

學院的第一個經評審課程為「鐵路工程高等文憑」，其他經評審課程和一系列獨立短期課程正在籌劃中，以供公眾人士報讀。學院正與香港理工大學、職業訓練局、香港專業進修學校及香港文匯管理學院合作，合作機構的數目預計於未來數月會陸續增加。

學院向鐵路行政人員及專業人士提供培訓課程，亦將開辦一個「軌道交通卓越交流平台」，讓鐵路運營者及機構可以透過此平台上稱為「卓越中心」的不同群組，包括有關安全、資產管理、客戶服務、系統工程及車務訓練等，展開交流。

展望

2017年，環球經濟充斥不明朗因素，美國加息和地緣政治問題，抵銷了某些國家推行刺激經濟財政政策所產生的利好作用。作為開放的貿易經濟體，香港將感受到上述趨勢和轉變的影響，其本地生產總值增長已見放緩，零售業銷售額亦持續下跌。

公司在香港的很多業務對經濟增長放緩都具有一定程度的抗跌力。儘管香港客運業務的乘客量增長放緩，但觀塘綫延綫及南港島綫通車的全年效應，將對乘客量有利好影響。然而，這兩條鐵路綫通車亦將使折舊和利息支出大幅增加，並對利潤造成負面影響。車站商務及物業租賃業務將因應市況釐定新租金，而公司的廣告業務將受到經濟狀況和零售業銷售情況的影響。按照商場組合擴展計劃，「青衣城」及「德福廣場」的商場擴建部分目標於2017年下半年啓用。

由於年內公司並無新的物業發展項目落成，預計香港物業發展利潤的低水平將由2016年延續至2017年。香港物業招標活動方面，視乎市場情況，我們正考慮在未來12個月左右推出六個物業發展項目，當中或包括「日出康城」第十一及十二期、黃竹坑站第二及三期、何文田站第二期，及視乎用地改劃和其他法定批核而定的油塘通風大樓地塊物業發展項目。若這些物業發展項目全數批出，將提供約6,380個住宅單位。作為九鐵公司相關附屬公司代理人，視乎市場情況，我們計劃於2017年推出錦上路站地塊第一期，將提供約1,650個住宅單位。

至於香港以外的業務方面，由於海外利潤採用公司的匯報貨幣(即港元)來折算，因此業務表現將受到匯率變動所影響。然而，公司的海外收入將因為最近通車的北京地鐵十六號綫第一期和營運Stockholms pendeltåg而有所增加。在澳洲，我們正等候有關延長MTM專營權的結果。

中國內地物業發展方面，我們計劃於2017年年中交付佔深圳「天頌」項目大部分的多層住宅單位。所得利潤將於交付單位時入帳。

如上所述，與高鐵香港段協議有關每股2.20港元的第二期特別股息，將於今年下半年在同一時間與2016年末期普通股息一併派發。

最後，本人向董事局一直以來的支持衷心鳴謝，更重要的是要感謝全體港鐵同事發揮拼搏、專業的精神，鼎力支持，使港鐵得以於2016年迭創重要里程碑。本人高度讚揚港鐵職員於2月發生的縱火事件當中，反應迅速而冷靜，其表現令我們深感自豪。他們是港鐵的真英雄。



行政總裁

梁國權

香港，2017年3月7日





安全



乘客量



市場佔有率



車費收入



服務表現

香港客運業務

我們的目標和成就

我們致力成為全港最佳的公共運輸服務營運者，為顧客提供安全可靠、關懷備至的服務。我們同時致力締造可持續的回報，確保我們可以繼續投資，以提供高水平服務及滿足顧客現在及未來的需要。「鐵路2.0」計劃涵蓋投資於更換及提升現有的鐵路資產，以及建設新鐵路綫。這標誌著鐵路交通運輸進入新世代，將有助推動香港的經濟及社會發展。

2016年，港鐵服務在安全性和可靠度繼續躋身全球鐵路行業的領先行列。我們繼續加深對顧客需要的了解，並正如《2030顧客體驗願景藍圖》所述，讓我們能夠及早計劃，推出更多措施優化我們的服務。為配合國家「一帶一路」倡議，成立「港鐵學院」將促進香港鐵路專業技能和知識的輸出。



我們的策略

- 安全第一，優質服務：我們在公司繼續培養已穩固的「安全第一」文化，並為同事提供清晰指引及完善培訓，以應付營運需求及顧客需要。我們推出各種安全的舉措和活動，繼續提升顧客的安全意識
- 保持極高的表現水平：港鐵的服務維持世界級水平，並超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標中所列明的表現目標。港鐵繼續執行非常嚴謹的維修保養制度，並透過大型投資計劃，更新及提升現有的鐵路資產
- 加強聯繫顧客，提升顧客乘車體驗：了解和滿足顧客最重視的訴求、構想新措施提升旅程體驗、以及應對因人口老化和服務數碼化而不斷轉變的顧客需要
- 員工發展：員工是公司最寶貴的資產，我們致力啓發、鼓勵及培育員工，並在多方面的職能範疇上提供長遠及具吸引力的事業發展機會
- 港鐵學院：「港鐵學院」成立的目的是致力成為世界公認培育鐵路管理及工程優秀人才的中心，為員工、香港社區和國內及海外鐵路行業提供課程



「鐵路 2.0」

- 四條新鐵路線其中兩條已開通
- 新列車和輕鐵車輛
- 更換訊號系統和空調冷卻系統
- 與新鐵路項目有關的主要聯接工程

香港周日平均乘客量

559萬人次

11條鐵路線

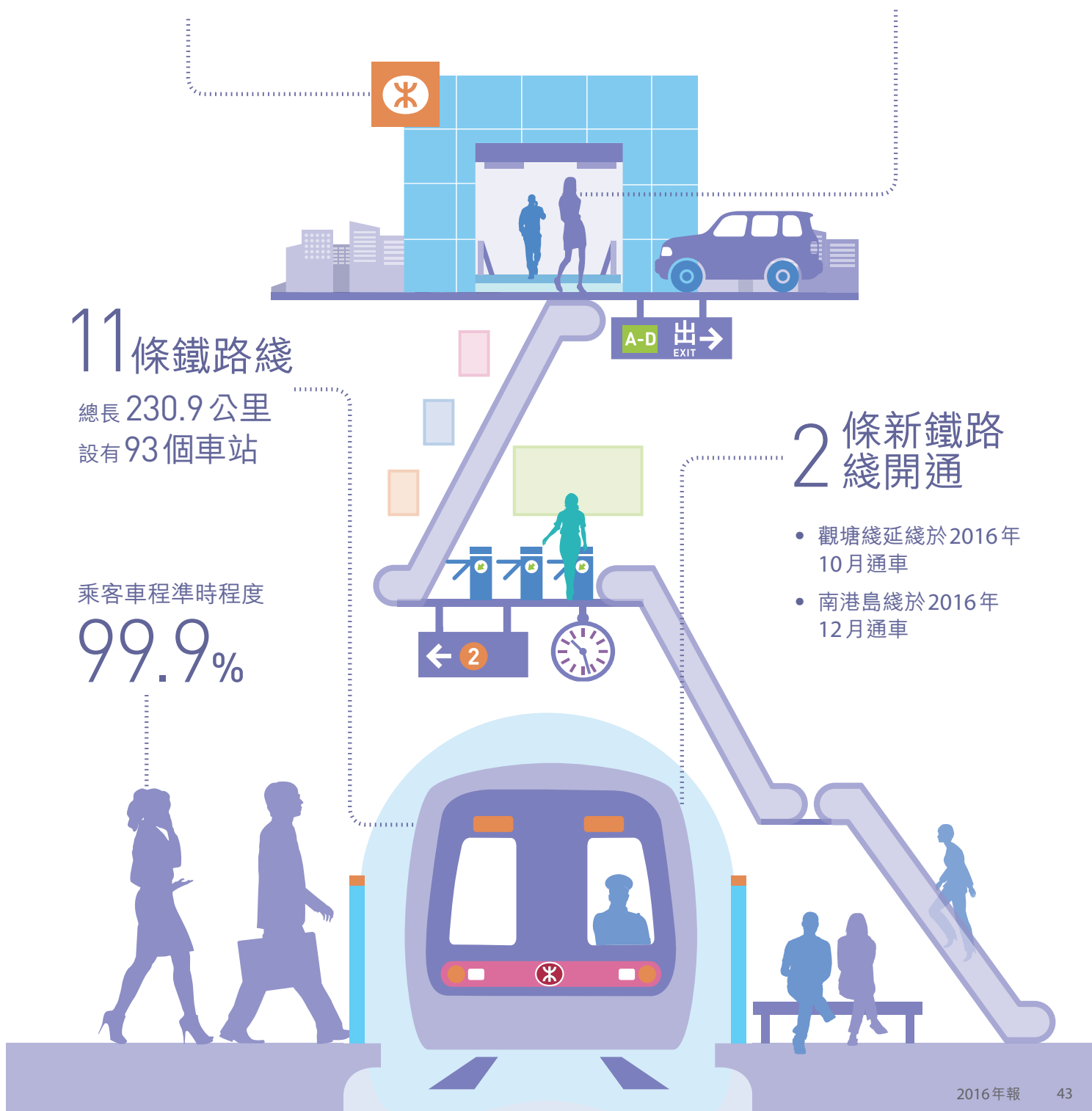
總長 230.9 公里
設有 93 個車站

乘客車程準時程度

99.9%

2條新鐵路線開通

- 觀塘綫延綫於2016年10月通車
- 南港島綫於2016年12月通車



財務表現

香港客運業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2016	2015	增/(減)百分率
香港客運業務			
總收入	17,655	16,916	4.4
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	7,633	7,214	5.8
未計利息及財務開支前和計及每年非定額付款後的經營利潤(「EBIT」)	2,572	2,493	3.2
EBITDA 毛利率(%)	43.2%	42.6%	0.6個百分點
EBIT 毛利率(%)	14.6%	14.7%	(0.1)個百分點

安全

一如以往，公司以安全為首要目標，並於2016年維持世界級的安全表現。香港重鐵網絡的須呈報事故數目，於2015年已達致的全球領先安全水平，於2016年再減少9.1%。

在2017年2月10日，我們的一部列車發生縱火事件。我們處理事件的反應，充分展示公司安全第一的精神。當時在星期五晚上的繁忙時間，調查顯示一名人士在由金鐘站開往尖沙咀站的荃灣綫列車車廂內點燃易燃液體並引致起火，期間列車車長冷靜地將列車駛至尖沙咀站，並預先通知車務控制中心的同事，通報車站職員。列車抵達尖沙咀站後，職員疏散列車上的乘客，並協助處理傷者，車站內的顧客於數分鐘內迅速及有秩序地疏散。我們的同事堅定、專業及迅速的反應，與警方和消防署攜手合作，令受

傷人數及損害減至最低。很不幸地，今次事故連同疑犯在內共有19名乘客受傷。我們對傷者致以深切慰問，並祝願傷者能早日康復。我們職員的反應充分反映公司提供安全培訓的成效，當中包括提供清晰的安全指引以及定期的訓練和演習。除此之外，列車所使用的防火內裝有效減低類似事故的潛在傷害。對港鐵同事和香港應急服務人員，他們的專業精神值得嘉許。對於乘客在事件中反應冷靜和井然有序，以及他們提供的協助，我們深表謝意。

年內，我們在重鐵網絡推出多項安全推廣活動，當中重點是扶手電梯的安全使用。我們亦在輕鐵網絡推出安全措施，致力提升在道路交匯處的安全意識。進一步資料，請參閱「企業責任」一節。







乘客量

香港經濟增長放緩對乘客量造成的影響，部分被香港兩條新鐵路綫開通所抵銷，令公司所有鐵路和巴士客運服務於2016年的總乘客量增加0.5%至19.488億人次。

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、馬鞍山綫及南港島綫)的總乘客量達至15.865億人次，於年內增加0.6%。由於中國內地訪港旅客數目下

降，羅湖及落馬洲過境服務的乘客量減少0.8%至1.133億人次。隨著航空旅客量溫和增長，機場快綫的乘客量增加2.6%，至1,610萬人次。

年內，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增加0.6%至559萬人次。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升0.7%至461萬人次。

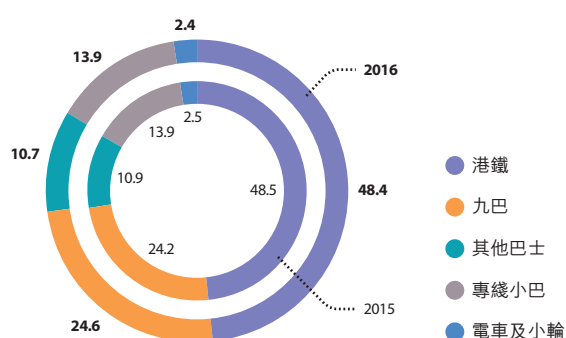
市場佔有率

公司於2016年在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為48.4%，而2015年為48.5%。當中，我們在過海交通工具市場的佔有率為68.6%，而2015年為68.8%。

由於面對其他交通工具的競爭，公司於年內在過境業務的市場佔有率由51.3%微跌至51.2%，而在往返機場交通工具市場的佔有率亦由21.5%微跌至21.4%。

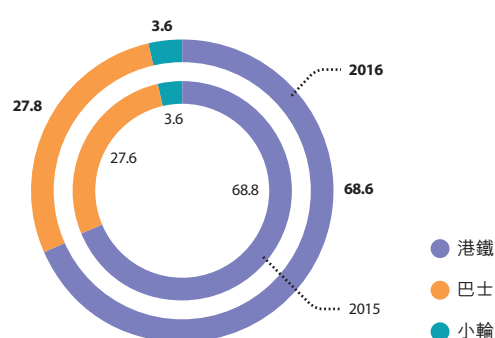
香港主要交通工具市場佔有率

(百分率)



主要過海交通工具市場佔有率

(百分率)



車費收入、推廣及優惠

公司香港客運業務的車費收入概述如下：

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2016	2015	
車費收入			
本地鐵路服務	12,395	11,819	4.9
過境服務	3,252	3,172	2.5
機場快綫	998	950	5.1
輕鐵及巴士	707	671	5.4
城際客運	137	142	(3.5)
車費總收入	17,489	16,754	4.4

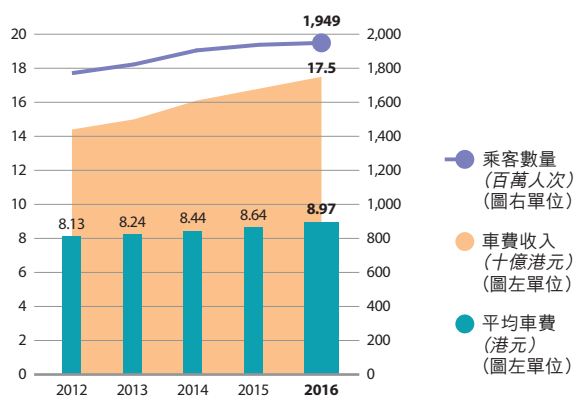
公司按票價調整機制調整票價。我們於2016年6月26日對適用票價作出調整，整體調整幅度為2.65%。同時，我們宣布推出2016/2017年票價推廣計劃，於2016年6月至2017年6月期間為顧客進一步節省逾5億港元車費。這也是港鐵於2016年向長者及學生等人士提供約25.36億港元的恆常優惠及推廣以外所提供的優惠。於2016年推出的部分推廣如下：

推廣項目名稱	有效期
特惠星期六	2016年11月至2017年3月
港鐵特惠站	由2016年7月1日起一律為2港元
即日第二程車費九折	2016年6月26日至10月31日
早晨折扣優惠	延長至2017年5月31日
港鐵都會票及全月通加強版	延長至2017年6月30日

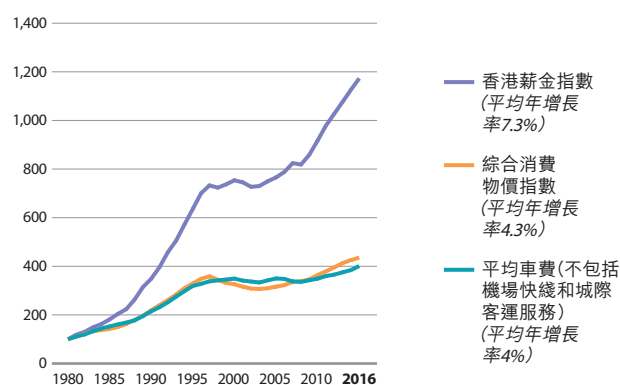
為維持公司鐵路服務的質素及擴建鐵路網絡來滿足日後的需求，公司需要對人力資源、現有鐵路綫以及新鐵路綫作出龐大投資。2016年，公司投入逾80億港元為現有鐵路網絡進行維修、更新及升級工程。公司每年在這方面的支出將會隨時日顯著上升。

港鐵需要一個可持續的票價調整架構，即票價調整機制，才能作出上述投資。這個具透明度的機制是於2007年港鐵與九鐵公司合併時經政府同意，並獲香港特別行政區立法會通過。該機制採用客觀標準計算票價調整，為港鐵提供進行升級、更新和投資所需的資金，不單止令公司的表現位於全球前列，更為乘客提供相對全球領先鐵路公司而言非常實惠的票價。再者，自2008年開始實施票價調整

乘客及車費



車費趨勢







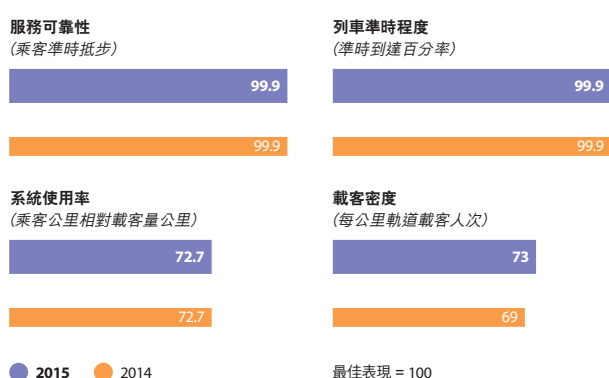


機制起至2016年間，港鐵按照票價調整機制，使票價平均每年調升2.9%¹，低於綜合消費物價指數錄得的3.4%年均消費物價通脹率，以及按香港薪金指數計算的4.5%薪金年均增幅。

根據我們的營運協議，票價調整機制一般每五年檢討一次，原定的下一次檢討本應於2018年6月實施，但港鐵於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。我們現正與政府洽商有關檢討的事宜。

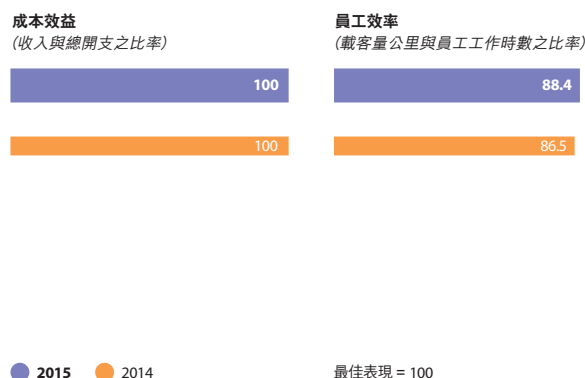
標準借鑑

港鐵表現與最佳表現比較



成本效益及員工效率

港鐵表現與最佳表現比較



國際鐵路系統表現比較：17個繁忙市區地下鐵路系統(國際都市鐵路聯會)

2015年鐵路網絡數據	港鐵*	鐵路 A	鐵路 B	鐵路 C	鐵路 D	鐵路 E	鐵路 F	鐵路 G	鐵路 H	鐵路 I	鐵路 J	鐵路 K	鐵路 L	鐵路 M	鐵路 O	鐵路 P	鐵路 Q
乘客車程 (百萬次計)	1,692	1,489	1,436	1,369	1,624	571	2,385	1,790	1,565	481	662	1,785	899	718	535	756	947
車卡公里 (百萬計)	284	434	247	572	365	171	794	556	261	109	138	439	114	127	124	131	178
路綫長度 (公里)	177	460	260	427	226	286	329	531	206	115	104	588	69	131	146	130	187
車站數目	85	231	147	270	163	248	184	425	303	66	100	304	61	108	173	79	147

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

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

¹ 不包括推廣及優惠。若包括港鐵提供的推廣及優惠，於相同時期票價平均每年只調升2.4%。

服務表現

2016年，我們的服務表現維持世界級水平，鐵路服務可靠度更是自2007年與九鐵公司合併以來的最佳表現。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。

年內，公司重鐵和輕鐵網絡分別提供超過191萬及109萬班次的列車服務，其中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六宗和兩宗。

我們透過定期調查和研究了解乘客對港鐵服務及票價的滿意程度，而服務質素指數及票價指數反映如下。根據結果，我們會繼續研究推出不同措施，為顧客提供更完善的乘車體驗。

服務質素指數	2016	2015
本地鐵路服務及過境服務	69	71
機場快綫	83	82
輕鐵	69	74
巴士	69	69

票價指數	2016	2015
本地鐵路服務及過境服務	58	61
機場快綫	74	75
輕鐵	68	73
巴士	66	68

卓越服務獲表揚

一如過往多年，港鐵的卓越服務屢獲殊榮，所獲得的獎項載列下表：

獲得的獎項	主辦機構
香港服務大獎2016 • 公共交通大獎 • 企業責任大獎	《東周刊》
服務第壹大獎2016 • 公共交通工具組別	《壹週刊》
優質顧客服務大獎2016 • 欣賞服務獎—金獎	香港優質顧客服務協會
星鑽服務大獎2015 • 公共交通大獎	《星島日報》
無障礙網頁嘉許計劃2016 頒予智能手機應用程式「MTR Mobile」 • 三年卓越表現獎(iOS) • 三年卓越表現獎(Android) • 「最喜愛流動應用程式」獎 • 「至易用流動應用程式」獎 頒予港鐵網站 • 金獎	政府資訊科技總監辦公室及平等機會委員會



2016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、南港島綫、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、南港島綫、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、南港島綫、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%	99.9%
- 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	650,000	3,964,527
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	650,000	7,327,371
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、南港島綫、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	72,775
增值機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、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%	99.7%
- 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、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、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%	97.6%
出入閘機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、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			
- 輕鐵	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、南港島綫、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、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.7%
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.8%
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.8%
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%	99.7%
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	100.0%
六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	100.0%

* 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。

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」，透過這項大型計劃擴展「新一代」鐵路網，提供更完善的乘車體驗。「鐵路2.0」計劃涵蓋四個新鐵路項目和現有鐵路網絡的大型升級工程，包括新列車和輕鐵車輛、更換訊號系統和空調冷卻系統，及主要聯接工程。

新鐵路項目

港鐵的四個新鐵路項目，即觀塘綫延綫、南港島綫（東段）、廣深港高速鐵路香港段及沙田至中環綫，項目竣工後將改善全港各區的交通連繫。四個新鐵路項目的詳情載於「香港網絡拓展」一節。

重要資產更新計劃

公司正斥資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列車。列車車身製造工程已於2017年2月展開，並將於2018年至2023年間交付。

公司正在更換港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的現有訊號系統，工程耗資33億港元，將使上述鐵路綫的載客量提高約10%。其中，荃灣綫將會首先完成訊號系統升級，工程正在進行，預計於2018年年底竣工。港島綫、觀塘綫和將軍澳綫亦已於2016年較早時展開工地勘察。

「鐵路2.0」計劃還包括更換30輛輕鐵及添置十輛新輕鐵，以滿足不斷增長的需求。涉及40輛輕鐵總值7.45億港元的採購合約已於2016年7月批出。首批新輕鐵車輛預計將於2019年投入客運服務。

灣仔站於2016年11月開始安裝全新的空調冷卻裝置，工程預計將於2017年完成，而其他車站及鐵路車廠的160部空調冷卻裝置將隨後於2017年至2023年間更換。為乘客的舒適著想，我們將更換工程安排於冬季進行。

主要聯接工程

沙田至中環綫的工程包括改裝西鐵綫列車，從現有的28列七卡列車逐步改裝為八卡列車，以提升現有列車服務，並配合將來東西走廊的運作。截至2016年年底，已有11列八卡列車投入服務。所有改裝列車將預計於2018年間投入服務。馬鞍山綫沿綫各車站的延伸月台已於2016年11月20日投入服務。首列由現有東鐵綫列車改裝而成的八卡列車已於2016年4月運送到大圍車廠進行測試及試運行。馬鞍山綫現有的四卡列車亦將於2017年1月起陸續由八卡列車取代。

紅磡站正進行大型改建工程，令其日後成為沙田至中環綫其中一個轉乘站。紅磡站南面及北面大堂現已重開。

其他鐵路網絡改善工程

提供更頻密的列車班次

- 港島綫、荃灣綫、觀塘綫於2016年每星期增加140班列車班次
- 輕鐵每星期增加五班班次，亦會增加拖卡行駛

提升車站設施

- 於2016年，在荔景站、尖沙咀站、鑽石山站、筲箕灣站、金鐘站及油麻地站有六部連接車站大堂和地面的新升降機，以及在西灣河站、上環站、北角站、鰂魚涌站、炮台山站和藍田站有六部經翻新的扶手電梯投入服務
- 金鐘站新設的公共洗手間自南港島綫開通後已開放使用

加強與乘客溝通

- 港島綫、觀塘綫、荃灣綫、西鐵綫及東鐵綫沿綫車站大堂和月台正逐步安裝新液晶體乘客資訊顯示屏。至2016年年底，已有39個車站安裝了新的乘客資訊顯示屏



回應顧客訴求

「開心搭•生日獎」計劃自2016年4月推出以來，為乘客帶來不少歡樂。港鐵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。港鐵於2016年共送出67,249份生日禮品包。

年內，公司繼續加強與顧客的溝通。公司在某些車站閘機上的乘客資訊顯示屏提供列車班次實時資訊，並有職員於繁忙時段在出入閘機利用手提裝置解決乘客的票務問題。公司於繁忙時段在金鐘站播放由著名演藝人作出的車站廣播，為顧客帶來更佳的乘車體驗。公司的「MTR Mobile」智能手機應用程式亦已加強顧客介面功能，提供更多旅客資訊。公司還努力確保顧客在兩條新鐵路綫通車期間獲得良好的乘車體驗。

公司規劃未來，透過《2030顧客體驗願景藍圖》為公司提供框架，制定資產升級工程及其他項目，以改善未來的顧客乘車體驗。

為提醒乘客在乘搭港鐵時注意有禮行為，公司先後於2016年3月及8月推出「搭車要識DO」禮貌運動，提醒乘客上車時的行為。

2016年1月，公司舉辦服務欣賞活動，邀請廣大乘客投選他們最喜愛的港鐵服務團隊，並分享他們的相關親身經歷。活動一共收到12,000多張選票和2,000個真實個案分享。

鐵路系統資料

車務運作資料	2016		2015	
路綫總長度 (公里)	230.9		220.9	
車卡數目	2,146		2,106	
每日營運時數				
港島綫、荃灣綫、觀塘綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、 迪士尼綫、西鐵綫、機場快綫及輕鐵	19.0		19.0	
東鐵綫及馬鞍山綫	19.5		19.5	
繁忙時間列車間距 (秒計)	早上繁忙時間	晚上繁忙時間	早上繁忙時間	晚上繁忙時間
- 荃灣綫	120	120	120	120
- 觀塘綫	126	140	126	140
- 港島綫	112	124	112	124
- 南港島綫	200	200	-	-
- 東鐵綫				
紅磡至上水	212	200	212	200
紅磡至羅湖	327	327	327	327
紅磡至落馬洲	600	600	600	600
- 馬鞍山綫	180	240	180	240
- 將軍澳綫	133	133	133	133
- 東涌綫				
香港至東涌	360	360	360	360
香港至青衣	240	240	240	240
- 機場快綫	600	600	600	600
- 西鐵綫	171	210	171	210
- 迪士尼綫	270	270	270	270
- 輕鐵	270	300	270	300





車站零售設施



廣告



電訊

香港車站商務

我們的目標和成就

我們為顧客提供鐵路相關服務，致力優化顧客旅程體驗，令顧客在旅程中更感便利。鐵路相關服務包括車站零售商店、廣告業務和電訊服務。我們的策略是審慎地探索新方法，以優化港鐵車站、列車及其他資產的使用效益，同時為公司帶來非票務相關收入。

2016年，港鐵新增的商店及品牌為顧客帶來更多消費選擇。我們引入全新的廣告形式，令顧客在旅程中更容易留意到。我們已增加電子商店廣告套餐的數目，以把握在線與離線綜合營銷模式日漸流行的趨勢。我們繼續與電訊營運商合作，為流動電話及Wi-Fi服務進行升級工程，並確保在觀塘綫延綫和南港島綫通車首日提供服務。



我們的策略

車站零售設施

- 進行策略性發展，以優化新舊鐵路綫商店的空間和零售價值
- 進行業務發展，以擴展商戶類別和提升業務增長空間
- 優化商戶組合，以提升顧客服務和新訂租金水平

廣告業務

- 為廣告商提供靈活和跨平台的銷售套餐及創新方案，以滿足他們不斷轉變的需要，並於競爭激烈的市場上取得成功
- 不斷提升廣告產品和發展數碼廣告模式，以加強港鐵廣告的競爭力，並把握在線與離線綜合營銷活動的新趨勢

電訊服務

- 與電訊營運商合作，研究新技術以優化顧客的流動通訊
- 鼓勵和協助電訊營運商加速進行流動電話網絡和Wi-Fi系統的升級和安裝工程



引進

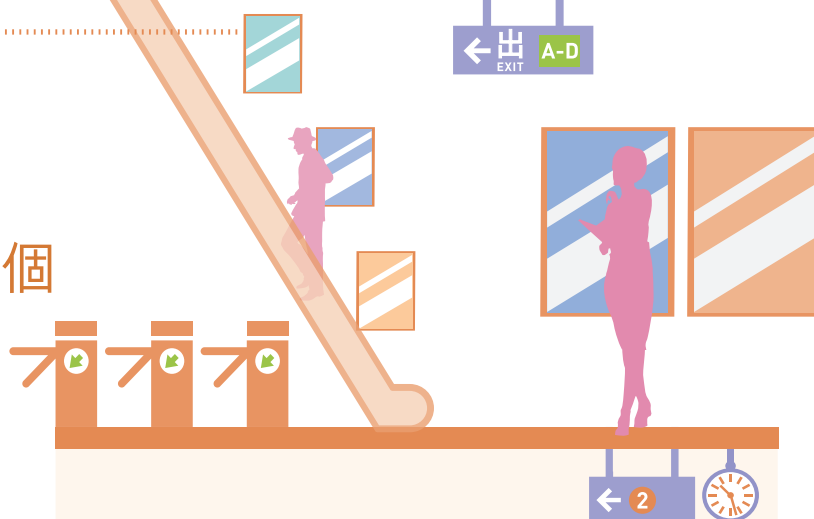
31個
新品牌

車站商店數目超過
1,300間



車站內的廣告點
總數超過

22,000個



4G

數據服務覆蓋
全程

列車內的廣告點
總數超過

23,000個







財務表現

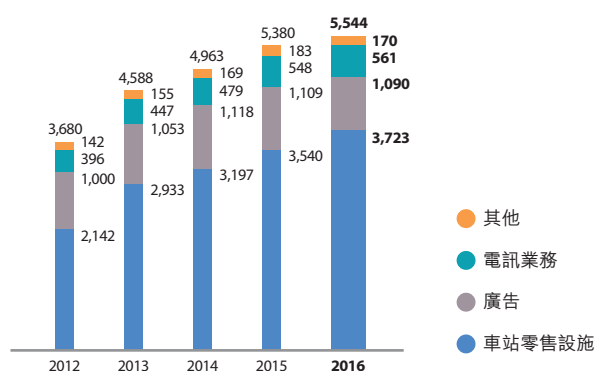
如下列表所示，香港車站商務於2016年財務表現穩定。

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2016	2015	
香港車站商務			
車站零售設施收入	3,723	3,540	5.2
廣告收入	1,090	1,109	(1.7)
電訊業務收入	561	548	2.4
其他車站商務收入	170	183	(7.1)
總收入	5,544	5,380	3.0
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	5,012	4,830	3.8
未計利息及財務開支前和計及每年非定額付款後的經營利潤(「EBIT」)	4,362	4,230	3.1
EBITDA 毛利率(%)	90.4%	89.8%	0.6個百分點
EBIT 毛利率(%)	78.7%	78.6%	0.1個百分點

車站零售設施於年內的租金收入較去年增加，原因是優化商戶組合令租金上升、新訂車站商店租金調升，以及羅湖站及紅磡站免稅店根據租約上調租金所致。經濟環境轉差令廣告市場萎縮，導致廣告收入輕微減少。公司的電訊業務收入上升，主要由於電訊營運商進行流動網絡升級工程令數據容量上升。

香港車站商務收入

(百萬港元)



車站零售設施

截至2016年12月31日，港鐵的車站商店數目達1,392間，而零售設施的總面積為57,151平方米，較2015年12月31日分別增加30間及913平方米，主要由於新建觀塘綫延綫及南港島綫沿綫新增31間商店。

於2016年11月，經過廣泛的招標程序後，所有免稅店的租約已批出予現有營辦商康瑋有限公司，該公司為新創建集團有限公司全資擁有。落馬洲免稅店的新租約將於2017年8月開始生效，而羅湖站及紅磡站免稅店新租約的生效日期則為2018年1月。

年內，進駐車站商店的新品牌總數達31個。港鐵網絡各處亦有張貼海報展示新引進的品牌。紅磡站第一階段及大埔墟站的翻新工程皆已完成。羅湖站、紅磡站及金鐘站的工程則仍在進行中。

為加強港鐵車站商店「隨行隨買」的品牌定位，公司在2016年與兩位本地藝人合作推出全新品牌推廣活動，並舉辦了一次票選活動。

廣告

截至2016年年底，車站及列車內的廣告點總數分別達22,485及23,747個。為把握在線與離線相結合的趨勢，方便顧客在網上購票和購物的「e-shop」網絡已由十個擴展至20個車站。

羅湖站入境大堂已裝設有95吋數碼屏幕的全新動畫區域，整個鐵路網內亦有277塊廣告屏幕經改裝。我們已升級了12封燈箱組合，加入Beacon流動技術，配合QR(快速反應)碼及NFC(近場通訊)技術，增加與乘客的互動。

電訊

年內，港鐵協助電訊營運商提升84個車站的Wi-Fi設備，以提供更優質的服務。觀塘綫延綫及南港島綫通車首日，即已提供流動電話及Wi-Fi服務。

於八個繁忙車站的全新流動電話網絡的架設工程已經展開，將有助提供更高的流動數據容量及更多4G服務。首

兩個車站的大堂工程已於2016年完成，整個項目預期於2018年第三季全部完成。第二階段的全新流動電話網絡的架設工程將於另外九個繁忙車站進行，相關工程已於2016年11月開始招標。







投資物業



物業管理



物業發展



其他業務

香港物業 及其他業務

我們的目標和成就

在物業業務方面，港鐵致力為香港市民創造綜合社區，以躋身業界領先地位。我們的成功之道是透過發展鐵路網絡沿綫土地，並作為這些物業發展項目的物業管理者，提供卓越的物業管理服務，以創建可持續發展的社區。建設這些社區，有賴港鐵發揮全面包括住宅、寫字樓和商場的物業發展及管理專長，以及與社區緊密聯繫和履行堅定承諾。

2016年，港鐵批出兩個全新物業發展項目——「日出康城」第十期和何文田站第一期。我們繼續研究鐵路網絡沿綫的新發展機會，以增加香港本地的房屋供應。年內，我們的物業管理業務繼續獲得多項殊榮。我們繼續進行大型投資，擴展旗下的零售物業組合。在四個項目的當中兩個，即「青衣城」擴建項目和「德福廣場」二期改建項目，均預期可於2017年落成啓用。



我們的策略

物業安全

- 確保旗下建築地盤、投資和管理物業，以及毗鄰鐵路設施的安全是我們的首要目標

物業發展

- 透過興建與鐵路及其他交通工具緊密連繫的優質物業項目，優化物業發展
- 擴大物業發展規模，包括對現有鐵路綫的可行用地進行用地改劃，並根據《鐵路發展策略2014》所公布的新鐵路綫，採用行之有效的「鐵路加物業」綜合發展經營模式來開發沿綫物業發展項目
- 在符合預算和良好標準的情況下，準時交付已批出的物業發展項目
- 透過銳意創新及把握新發展機遇，不斷提升港鐵自身的標準

物業租賃

- 維持公司香港物業組合的利潤及價值增長
- 透過優化新舊購物商場以維持投資物業組合的價值，並增加投資物業，使應佔總樓面面積達致增長40%的目標，同時為社區提供優質及以顧客為本的購物環境

物業管理

- 優化物業管理服務，為顧客提供符合甚至超越他們要求和期望的優質服務
- 推廣能提升能源效益的綠色項目，為旗下所管理的物業提供健康及可持續發展的環境

物業招標活動

- 2016年3月批出「日出康城」第十期
- 2016年12月批出何文田站第一期
- 2017年2月批出黃竹坑站第一期

我們的
投資物業組合
應佔總樓面面積將會
增長40%

總樓面面積將增加超過

120,000
平方米

已批出的

11個
港鐵物業發展項目

將興建約

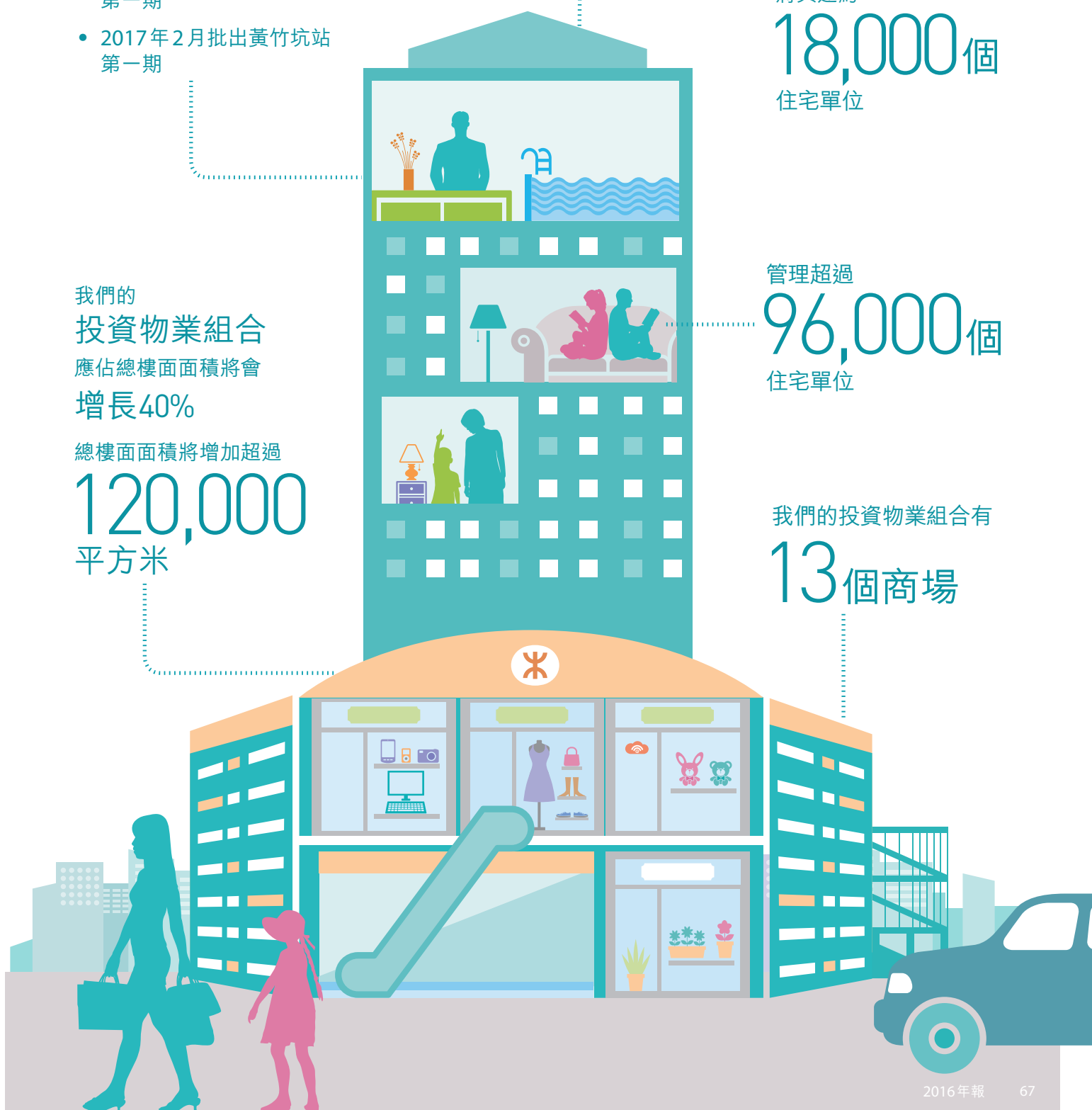
18,000個
住宅單位

管理超過

96,000個
住宅單位

我們的投資物業組合有

13個商場



財務表現

公司的香港物業租賃及管理業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2016	2015	
香港物業租賃及管理業務			
物業租賃業務收入	4,451	4,267	4.3
物業管理業務收入	290	266	9.0
總收入	4,741	4,533	4.6
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	3,930	3,668	7.1
未計利息及財務開支前和計及每年非定額付款後的經營利潤(「EBIT」)	3,912	3,650	7.2
EBITDA 毛利率(%)	82.9%	80.9%	2.0個百分點
EBIT 毛利率(%)	82.5%	80.5%	2.0個百分點

香港物業租賃業務

年內，港鐵公司在香港所擁有的商場之新訂租金錄得平均3.4%的升幅。截至年底，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，公司為「杏花新城」東翼一樓進行改建工程，設立全新的「運動及健康」專區，自2016年9月開業以來，市場反應理想。

於2016年，港鐵商場分別獲《經濟日報》及蘋果動新聞選為「我最喜愛商場」之一。「圓方」、「德福廣場」、「青衣城」及「PopCorn」均獲得香港品質保證局「無障礙管理體系認證計劃」認證。

於2016年12月31日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業的應佔份額包括212,538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。

香港投資物業組合(於2016年12月31日)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍九龍灣德福廣場一期	商場	39,305	-	100%
	停車場	-	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期	商場	19,328	-	50%
	停車場	-	136	50%
新界荃灣綠楊坊	商場	11,107	-	100%
	停車場	-	651	100%
香港杏花邨杏花新城	商場	18,284	-	100%
	街市	1,216	-	100%
	停車場	-	415	100%
青衣青衣城	商場	29,161	-	100%
	幼稚園	920	-	100%
	停車場	-	220	100%
	電單車停車場	-	50	100%



香港投資物業組合(於2016年12月31日)(續)

地點	類別	可出租樓面 面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
坑口連理街	商場	2,629	-	100%
	停車場	-	16	100%
	電單車停車場	-	1	100%
將軍澳PopCorn 2	商場	8,456	-	70%
	停車場	-	50	70%
將軍澳PopCorn 1	商場	12,173	-	50%
	停車場	-	115	50%
	電單車停車場	-	16	50%
九龍彌敦道三百零八號地下	舖位	70	-	100%
九龍彌敦道七百八十三號地下	舖位	36	-	100%
新界葵涌新葵芳花園	幼稚園	540	-	100%
	停車場	-	126	100%
香港中環國際金融中心 - 國際金融中心二期 - 國際金融中心一期及二期	寫字樓	39,410	-	100%
	停車場	-	1,308	51%
香港鰂魚涌康怡花園停車場大廈第一期	停車場	-	292	100%
香港夏慤道十八號海富中心天台廣告板	廣告板	-	-	100%
香港夏慤道十八號海富中心一樓商場舖位十個	舖位	286	-	50%
九龍大角咀奧海城一期	室內運動場	13,219	-	100%
九龍大角咀奧海城二期	舖位	1,252	-	100%
九龍彩虹清水灣道八號彩虹泊車轉乘公眾停車場	停車場	-	54	100%
	電單車停車場	-	10	100%
	泊車轉乘港鐵車位	-	450	100%
九龍柯士甸道西一號圓方	商場	45,800	-	81%
	停車場	-	898	81%
九龍柯士甸道西一號過境巴士總站	過境巴士總站	5,113	-	100%
九龍柯士甸道西一號幼稚園	幼稚園	1,045	-	81%
火炭駿景廣場	商場	7,720	-	100%
火炭駿景園	住宅	2,784	-	100%
	停車場	-	20	100%
屯門海趣坊	商場	6,083	-	100%
	停車場	-	32	100%
屯門新屯門商場	商場	9,022	-	100%
	停車場	-	421	100%
屯門恒福商場	商場	1,924	-	100%
	停車場	-	22	100%
沙田連城廣場零售樓層及一至六樓	商場	12,054	-	100%
日出康城首都	舖位	391	-	100%
	長者護理中心	2,571	-	100%
日出康城領都	幼稚園	800	2	100%
車公廟濠岸8號	舖位	154	-	100%
	幼稚園	708	-	100%
日出康城緻藍天	幼稚園	985	-	100%

註：除下列之外，所有公司及其附屬公司物業批地租約均超過50年

- 德福廣場一、二期、綠楊坊、青衣城、新葵芳花園、國際金融中心、奧海城、圓方、位於柯士甸道西一號的過境巴士總站及幼稚園、駿景廣場、駿景園、海趣坊、新屯門商場及恒福商場的批地租約期限至2047年6月30日
- 彩虹泊車轉乘公眾停車場的批地租約期限至2051年11月11日
- 連理街的批地租約期限至2052年10月21日
- PopCorn 2的批地租約期限至2052年3月27日
- 日出康城的批地租約期限至2052年5月16日
- 連城廣場的批地租約期限至2057年12月1日
- 車公廟濠岸8號的舖位及幼稚園的批地租約期限至2058年7月21日

待售物業(於2016年12月31日)

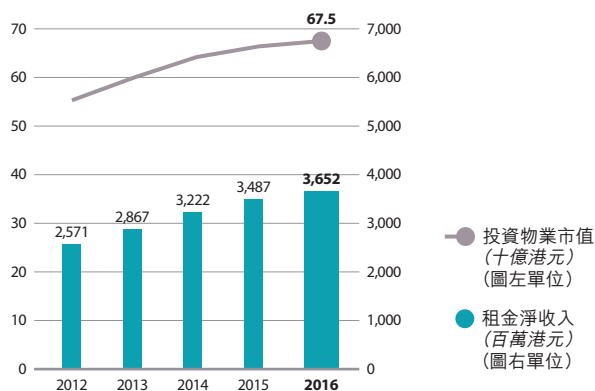
地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	6,026*	-	40%
	停車場	-	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	-	117	40%
九龍柯士甸道西一號凱旋門	住宅	548**	-	38.5%
	停車場	-	12	38.5%
將軍澳坑口培成路十五號蔚藍灣畔	電單車停車場	-	18	71%
將軍澳唐俊街九號君傲灣	電單車停車場	-	24	70%
九龍深旺道八號君匯港	停車場	-	24	35%
	幼稚園	1,299	-	50%
沙田樂景街二十八號御龍山	住宅	1,022**	-	55%
	零售	2,000	-	55%
	停車場	-	15	55%
	電單車停車場	-	5	55%
沙田西沙路五百九十九號銀湖·天峰	住宅	1,674**	-	92.88%
	零售	3,000	-	92.88%
	幼稚園	1,000	-	92.88%
	停車場	-	38	92.88%
沙田美田路一號名城	停車場	-	231	100%
將軍澳日出康城緻藍天	停車場	-	240	100%
沙田車公廟路八號濠岸8號	住宅	766***	-	87%
	停車場	-	11	87%

* 可出租樓面面積

** 之前發放的售樓說明書內所載之建築面積

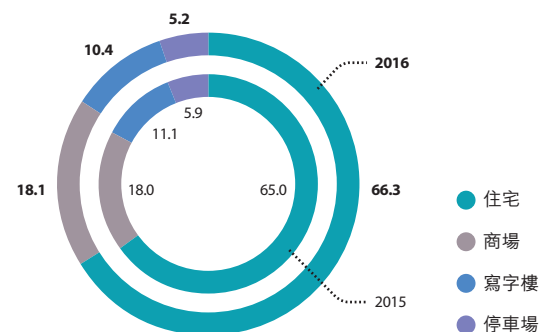
*** 實用面積

投資物業



香港物業管理收入分佈

(百分率)





香港投資物業項目

在未來五年左右，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%。

大圍商場

- 總樓面面積：60,620平方米
- 預計開幕：2022年

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。

地基工程正在進行中。大圍商場的地基工程位於兩條營運中的鐵路綫之間，受工程複雜所影響而引致有部分延誤，但我們現正實行延誤補救措施，務求將延誤盡量減少。上蓋工程將於2017年上半年展開。

「日出康城」商場

- 總樓面面積：44,500平方米
- 預計開幕：2020年下半年

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。

地基工程進度良好，上蓋工程預計於2017年上半年展開。

「青衣城」擴建項目

- 總樓面面積：12,100平方米
- 預計開幕：2017年下半年

「青衣城」擴建項目的工程耗資約24億港元。上蓋已於2016年12月平頂，機電安裝工程正在進行中。

「德福廣場」二期 — 七至八樓

- 總樓面面積：3,400平方米
- 預計開幕：2017年下半年

「德福廣場」二期上位於七樓和八樓的港鐵寫字樓改建作零售用途的工程項目成本估計為5.5億港元。改建工程已於2015年12月展開，進度良好。

香港物業管理業務

於2016年12月31日，公司管理的住宅單位總數為96,066個，而管理的商用面積逾758,000平方米。

於2016年，八個公司管理的物業在機電工程署舉辦的「優質升降機服務認可計劃」中取得認證。由香港物業管理公司

協會及香港測量師學會聯合主辦的「優質物業設施管理大獎2016」中，「國際金融中心二期」獲得「商業大廈管理—大獎」，而「天璽」則獲得「中型住宅物業管理—卓越獎」。

香港物業發展

於2016年，香港物業發展錄得溫和利潤，為3.11億港元，主要來自多個不同的項目，包括攤分來自「緻藍天」幼稚園所得的資產。

西鐵項目方面，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2017年2月底，912個單位中已售出約91%。我們亦於2017年1月展開「柏傲灣」(荃灣西站(六區)地塊)的預售。截至2017年2月底，983個單位中已售出約78%。

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，並於2016年12月向高銀金融(集團)有限公司牽頭之財團批出何文田站第一期。2017年2月，公司已向由路勁基建有限公司及平安不動產資本有限公司合組之財團批出黃竹坑站第一期。

過去三年左右，港鐵相繼批出11個物業發展項目。這些項目現正處於不同的計劃及施工階段，完成後將於未來四至六年提供約18,000個住宅單位，總樓面面積超過110萬平方米。

為回應本地住屋需求上升，公司繼續研究鐵路沿綫可供物業發展的地塊。其中一個地點位於大嶼山小蠔灣車廠上蓋，在完成必要的規劃及其他批准後，將可興建大約14,000個住宅單位。港鐵已接近完成小蠔灣用地的環境影響評估，法定規劃程序預計於2017年開展。另一處地點位於油塘通風大樓，可興建約500個住宅單位。有關土地正處於用地改劃程序。在此初步階段，公司不能保證上述兩個項目的商業可行性。

已批出的物業發展項目進度

地點	項目進度		
	設計	地基工程	上蓋工程
日出康城第四期	完成	完成	進行中
大圍站	完成	進行中	於2017年上半年展開
日出康城第五期	完成	完成	進行中
日出康城第六期	完成	完成	於2017年上半年展開
天榮站	完成	於2017年上半年展開	
日出康城第七期	完成	進行中	於2017年下半年展開
日出康城第八期	進行中		
日出康城第九期	進行中	進行中	
日出康城第十期	進行中	於2017年上半年展開	
何文田站第一期	進行中		
黃竹坑站第一期	進行中		



已批出及於年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
何文田站					
第一期	高銀金融(集團)有限公司	住宅	69,000	2016年12月	2022年
康城站					
第四期	新鴻基地產發展有限公司	住宅	122,302	2014年4月	2020年
第五期	會德豐有限公司	住宅	102,336	2014年11月	2020年
第六期	南豐集團控股有限公司	住宅	136,970	2015年1月	2021年
第七期	會德豐有限公司	住宅	70,260	2015年6月	2022年
		商場	44,500		
		幼稚園	1,160		
第八期	長江實業地產有限公司	住宅	97,000	2015年10月	2021年
第九期	會德豐有限公司	住宅	104,110	2015年12月	2022年
		幼稚園	810		
第十期	南豐集團控股有限公司	住宅	75,400	2016年3月	2022年
大圍站					
大圍	新世界發展有限公司	住宅	190,480	2014年10月	2022年
		商場	60,620*		
天榮站					
天榮	新鴻基地產發展有限公司	住宅	91,051	2015年2月	2021年
		商場	205		
黃竹坑站					
第一期	路勁基建有限公司和 平安不動產資本有限公司	住宅	53,600	2017年2月	2022年
朗屏站#					
朗屏8號	嘉華國際集團有限公司和 信和置業有限公司	住宅	48,675	2012年10月	2017年
朗屏(南)	華懋集團	住宅	41,990	2013年6月	2019年
南昌站#					
匯靈	新鴻基地產發展有限公司	住宅	214,700	2011年10月	2017-2019年
		商場	26,660		分期落成
		幼稚園	1,000		
荃灣西站#					
五區 城畔	華懋集團	住宅	66,114	2012年1月	2018年
		商場	11,210		
五區 灣畔	長江實業地產有限公司	住宅	167,100	2012年8月	2018年
		商場	40,000		
		幼稚園	550		
柏傲灣	新世界發展有限公司和 萬科置業(海外)有限公司	住宅	62,711	2013年1月	2017年
元朗站#					
元朗	新鴻基地產發展有限公司	住宅	126,455	2015年8月	2022年
		商場	11,535^		

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	約320,000		
黃竹坑站	住宅	303,900	2017-2020年	2020 - 2025年
	商場	47,000		
何文田站	住宅	59,400		

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。

西鐵綫物業發展計劃

公司擔任西鐵沿綫物業發展項目的代理。

車站/地塊	土地面積 (公頃)	實際/預計 批出日期	實際/預計 落成日期
已批出物業發展項目			
屯門	2.65	2006年8月	2012-2014年 分期落成
荃灣西(七區)	2.37	2008年9月	2014年
南昌	6.18	2011年10月	2017-2019年 分期落成
荃灣西(五區)城畔	1.34	2012年1月	2018年
荃灣西(五區)灣畔	4.29	2012年8月	2018年
朗屏(北)	0.99	2012年10月	2017年
荃灣西(六區)	1.38	2013年1月	2017年
朗屏(南)	0.84	2013年6月	2019年
元朗	3.91	2015年8月	2022年
	23.95		
待批出物業發展項目			
錦上路	約9.37	2017-2024年	2025-2031年
八鄉維修中心	約23.56	尚待確定	尚待確定
	32.93		
總數	56.88		

其他業務

昂坪360

昂坪纜車和昂坪市集(「昂坪360」)於2016年的收入增加12.7%至3.91億港元。年內的旅客量上升5.5%至171萬人次，主要由於來自亞洲和西方國家的海外旅客人數有所增長，及營運日數比去年增加7.5天所致。

纜索更換工程已於2017年1月9日展開，屬於長期固定資產更換方案的一部分，以確保安全和服務可靠度。工程預計於2017年6月完成。

八達通

公司於2016年應佔八達通的淨利潤上升6.0%至2.49億港元。截至年底為止，在香港採用八達通的商戶逾8,000家。年

內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達3,280萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,410萬宗及1.792億港元。

顧問服務

作為世界頂尖的鐵路營運商之一，我們憑藉公司的專業經驗，繼續為香港及海外客戶提供顧問服務。顧問業務於2016年的收入為2.16億港元，較2015年增加14.3%。

項目管理

來自政府的項目管理收入於2016年增加3.1%至17.90億港元，大部分項目管理收入來自廣深港高速鐵路香港段及沙田至中環綫的政府委託工程。這些收入是以收回成本的原則入帳。





由港鐵擁有的新鐵路項目



委託港鐵進行的
新鐵路項目



討論中的新鐵路項目

香港網絡拓展

我們的目標和成就

我們拓展香港鐵路網絡提升運載能力，以達致滿足香港未來交通需求的整體目標，當中包括港鐵擁有的鐵路項目，以及政府委託港鐵進行的鐵路項目。在拓展這些新鐵路綫的同時，我們致力滿足社會大眾對環境、安全及效率的期望。

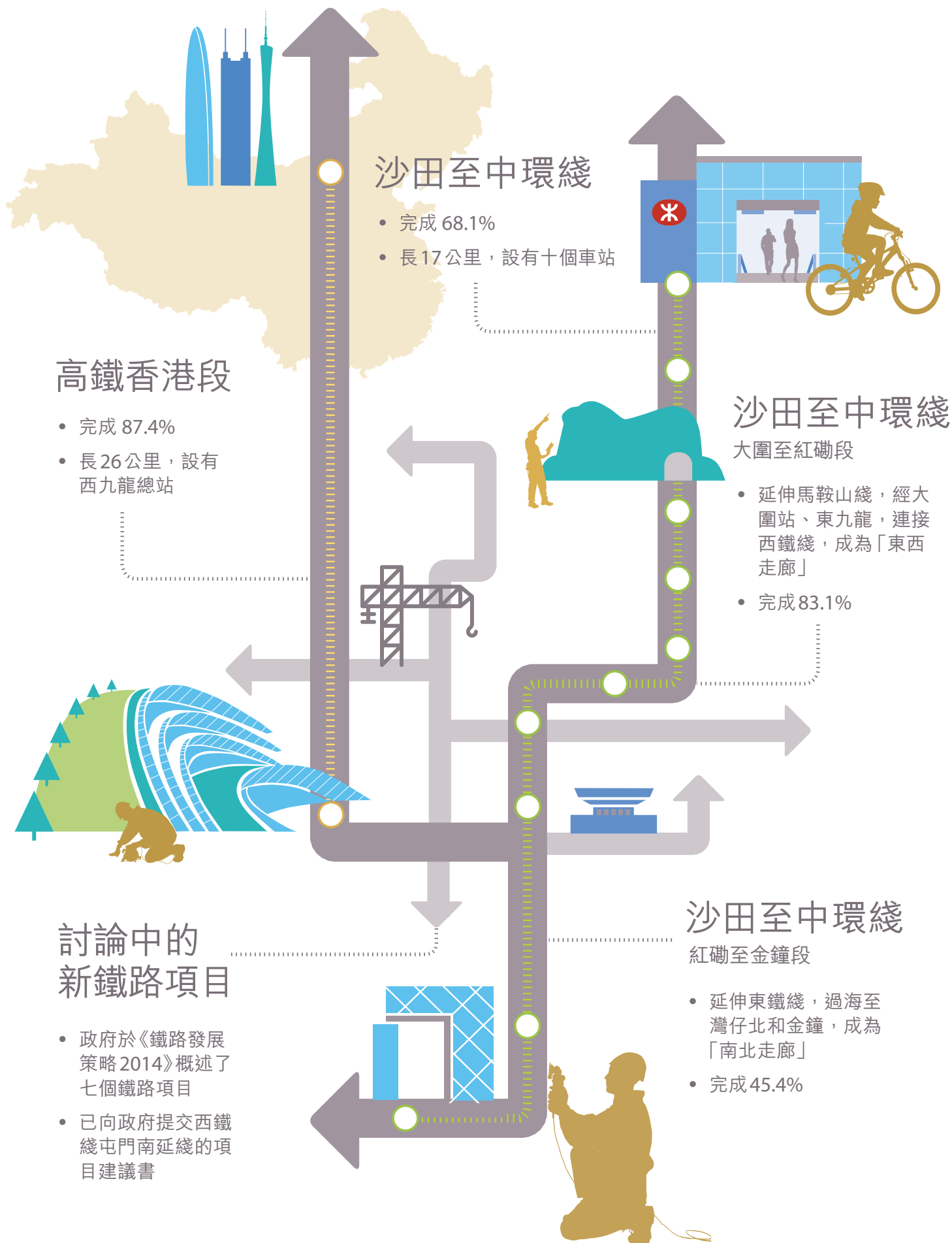
港鐵於2016年開通了兩條新鐵路綫，觀塘綫延綫及南港島綫(東段)分別於10月23日及12月28日通車，令便捷的港鐵服務覆蓋全港18區。廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)及沙田至中環綫的建造工程繼續取得進展。

我們繼續配合政府續以鐵路作為發展本港公共運輸骨幹的策略。政府於《鐵路發展策略2014》中列出了七個新鐵路項目。公司已於2016年12月向政府提交屯門南延綫的項目建議書，並正就另外三條鐵路綫編製項目建議書。



我們的策略

- 交付目標：執行良好的項目管理實務，確保工程項目符合進度，即包括由港鐵擁有的項目：觀塘綫延綫及南港島綫(東段)，分別可如期於2016年10月及12月開通；及由政府委託港鐵進行的新鐵路項目：高鐵香港段可如期於2018年第三季開通、沙田至中環綫東西走廊可於2019年年中開通、以及沙田至中環綫南北走廊可於2021年開通
- 聯接工作的成效：積極加強與公司內各聯接部門和處別以至與外部主要持份者的協作渠道。加強協調運作，尤其就移交鐵路延綫項目及營運中的鐵路工程時與車務處緊密配合
- 增長和發展：把握《鐵路發展策略2014》帶來的新鐵路發展機會，籌備日後興建香港一系列的鐵路項目。把握機遇，善用香港及海外新項目所提供的機會，促進員工事業發展及提升員工能力



沙田至中環綫

- 完成 68.1%
- 長 17 公里，設有十個車站

高鐵路香港段

- 完成 87.4%
- 長 26 公里，設有西九龍總站

沙田至中環綫

大圍至紅磡段

- 延伸馬鞍山綫，經大圍站、東九龍，連接西鐵綫，成為「東西走廊」
- 完成 83.1%

討論中的新鐵路項目

- 政府於《鐵路發展策略 2014》概述了七個鐵路項目
- 已向政府提交西鐵綫屯門南延綫的項目建議書

沙田至中環綫

紅磡至金鐘段

- 延伸東鐵綫，過海至灣仔北和金鐘，成為「南北走廊」
- 完成 45.4%

由港鐵擁有的新鐵路項目

觀塘綫延綫

香港市民熱切期待，全長3公里的觀塘綫延綫經過全面的試行和測試後，已於10月23日通車。觀塘綫由油麻地站延伸3公里至新建的何文田站及黃埔站後，令來往黃埔站和油麻地站之間的車程時間縮短，由以前乘搭其他交通工具時所需的15至20分鐘，減少至只需五分鐘。

自觀塘綫延綫通車以來，截至2017年2月底，約1,300萬乘客已乘搭該延綫，每日平均乘客量超過10萬人次。

南港島綫(東段)(「南港島綫」)

全長7公里的南港島綫將港鐵服務由金鐘站伸延至港島南區。新綫已於12月28日通車，受到南區居民及乘客歡迎。南港島綫共有四個新車站(包括海洋公園站、黃竹坑站、利東站及海怡半島站)，令港鐵服務貫通全港18區。年內，港鐵團隊克服不少施工上的挑戰，包括金鐘站的大型擴建工程，使新綫得以順利於年底通車。

自南港島綫通車以來，截至2017年2月底，約700萬乘客已乘搭該綫，每日平均乘客量超過11萬人次。

由政府委託港鐵進行的新鐵路項目

高鐵香港段

廣深港高速鐵路香港段(「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。西九龍總站的總樓面面積約為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12月31日，整個項目已完成87.4%、總站已完成82.8%，而所有隧道工程已大致完成。主隧道內的軌道鋪設工程已於2016年11月完竣，整體而言，95.7%的軌道已於2016年年底前完成鋪設。

高鐵香港段項目採購的九列列車當中，首列列車已於2016年9月由青島經海路運抵本港。第一階段的列車動態測試，已於香港的試行段隧道內完成。第二列列車已於2017年1月底運抵本港。

高鐵香港段的目標通車日期仍然是2018年第三季。

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、測試及至投入服務，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，已獲本公司獨立股東在2016年2月1日通過，而立法會財務委員會於2016年3月11日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」)。

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。截至年底，該項目整體已完成約68.1%，而東西走廊及南北走廊分別完成83.1%及45.4%。

東西走廊方面，由大圍至紅磡全長11公里的隧道已於2016年8月貫通，是一個重要里程碑。軌道安裝工程現正進行中，當中54%的軌道經已鋪設。東西走廊當中三個車站已平頂，其餘車站的工程進展良好。

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至年底皆已完成。沉管式過海隧道方面，紅磡圍堰的打樁工程已於2016年6月完成，脫水工作亦已於其後一個月展開。過海隧道走綫的水底挖泥工程已完成約75%。沉管式隧道組件的混凝土結構已完成，相關工作亦正在進行中。我們預計於2017年上半年展開沉放及其後連接有關隧道組件的工程。

會展站垂直隔牆及相關鐵路設施的建造工程正在進行中。由於灣仔北地盤空間有限，為擴展工地範圍，會議道、菲林明道及博覽道現正分階段實施臨時交通管理措施，行車綫數目在繁忙時間會維持不變，以減低對公眾的影響。

金鐘站將會成為沙田至中環綫、港島綫、荃灣綫及南港島綫的轉綫中心。南港島綫於2016年12月底開通後，未來沙田至中環綫在金鐘站的月台及大堂的工地已移交至沙田至中環綫的項目團隊。上述月台和大堂範圍的土木及屋宇設備工程已於2017年1月展開。

作為南北走廊項目的一部分，現有東鐵綫將會更換訊號系統。新訊號系統的測試已於2016年10月開始在東鐵綫列車非行車時間分階段進行。

儘管施工進度符合預期，但正如之前多次公布，沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。東西走廊土瓜灣站工地的考古發現，原本令致工程延誤11個月，但憑著有關團隊的努力及成功實行多項追回落後進度措施，確定可追回部分延誤，東西走廊的完工日期預期為2019年年中。至於南北走廊，公司早前已公布六個月的工程延誤是由幾項外在因素造成，包括預期第三方對會展站部分

工地的延遲移交。公司亦表示若工地移交有任何比之前已公布之外出現進一步延誤，南北走廊的落成日期亦將進一步押後。現在，由於另一名第三方承辦商因延遲移交灣仔北的工地和工地上有委託工程尚未完成，令南北走廊的完工期會出現額外三個月的延誤(即預期延誤合共九個月)。然而，南北走廊的完工期仍以2021年為目標。若任何第三方在移交工地、或所移交的工地有尚未完成的工序而再出現進一步的延誤，可能會導致南北走廊的落成日期進一步押後。

公司的工程團隊一直就東西走廊及南北走廊工程努力不懈，探討及採取適當措施以改善進度，並追回因外在因素及第三方而引致的滯後。

建造沙田至中環綫的撥款安排載於與政府簽訂的兩份委託協議。有關沙田至中環綫的前期工程委託協議(「沙中綫前期工程委託協議」)列明主要是在金鐘站及何文田站進行的沙田至中環綫前期工程。隨後有關沙田至中環綫建造及通車試行的委託協議(「沙中綫委託協議」)列明沙田至中環綫有關建造及通車試行的撥款安排。



於2016年12月，公司完成對沙中綫前期工程委託協議下項目造價估算的評估，並就公司對該等工作的委託成本修訂至86.171億港元通知政府。政府於2017年向立法會工務小組委員會提交額外撥款申請之前，已於2016年12月就該額外撥款要求，諮詢立法會交通事務委員會轄下之鐵路事宜小組委員會。

關於沙中綫委託協議，考慮到持續的困難和挑戰(包括上述的因素)，公司認為沙中綫委託協議的造價估算將需要顯著上調以顧及(i)早前就土瓜灣站工地考古發現時曾公布

的額外41億港元、(ii)會展站工地延遲移交、(iii)會展站早前未預計的車站上蓋相關的地基工程、(iv)另一名第三方承辦商因延遲移交灣仔北的工地和工地上有委託工程尚未完成，以及(v)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，公司會就此進行一項詳細的評估，以檢討沙中綫委託協議有關項目的造價估算。

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45.4%，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

除了目前興建中的餘下兩個「鐵路2.0」新鐵路項目外，政府於《鐵路發展策略2014》概述了七個新增鐵路項目。政府已邀請我們為其中四個項目提交項目建議書，分別為屯門南延綫、北環綫(及古洞站)、東九龍綫和東涌西延綫

(及東涌東站)。公司已於2016年12月向政府提交屯門南延綫的項目建議書，並正就北環綫(及古洞站)及東九龍綫進行技術研究，以準備於2017年提交項目建議書，東涌西延綫(及東涌東站)的項目建議書將於其後提交。

新成立的技術工程處

新委任的技術工程總監於2016年年初帶領新成立的技術工程處，推動公司在技術工程方面更上一層樓，及加強在技術工程方面的監控。





中國內地鐵路業務



中國內地物業業務



歐洲鐵路業務



澳洲鐵路業務

中國內地及國際業務

我們的目標和成就

我們致力成為一間具領導地位的跨國企業，當中，我們將建設及連繫社區的策略引進香港以外市場。我們已在三個主要地區 — 即中國內地、歐洲和澳洲經營業務，並透過專注滿足客戶的真正需要，致力成為世界上公認為最佳的鐵路營運者。

2016年，我們現時在中國內地、英國、瑞典和澳洲的業務的服務可靠度和顧客滿意度持續錄得提升，惠澤社群。年內，我們開始營運兩條新鐵路綫，包括北京地鐵十六號綫第一期和Stockholm commuter rail (「Stockholms pendeltåg」)，後者將瑞典首都與周邊郊區連繫起來。此外，港鐵在香港以外的首個物業發展項目 — 深圳「天頌」的已售單位，部分已交付買家。



我們的策略

- 繼續在業務所在地的市場上把握鐵路建造、營運和維修項目的機遇
- 在新市場尋求合適的發展機遇
- 確保香港及香港以外地區的不同業務部門互相分享最佳實務，幫助公司實現成為具領導地位的跨國企業的目標
- 探討在這些市場實施其他發展模式，例如以「鐵路加物業」綜合發展經營模式，紓緩不斷增長的城市人口對鐵路和住屋的需求

英國

- 於2015年接手營運
TfL Rail /
伊利莎伯綫

瑞典

- 營運斯德哥爾摩地鐵、
MTR Express 和
Stockholms pendeltåg
3個鐵路服務

中國內地

- 於北京、深圳及杭州
營運鐵路服務
- 深圳「天頌」
是我們首個
在中國內地的物業發展項目



我們在香港以外的6個城市的
鐵路服務載客人次超過

18億

香港以外的鐵路綫
營運總長度超過

960公里

澳洲

- 於2009年接手營運
墨爾本都市鐵路服務
- 悉尼西北鐵路綫
預計於2019年投入服務





財務表現

中國內地及國際業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至12月31日止年度		增/(減)百分率
	2016	2015	
中國內地業務			
鐵路、物業租賃及管理附屬公司			
總收入	814	819	(0.6)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	167	164	1.8
未計利息及財務開支前和計及每年非定額付款後的經營利潤(「EBIT」)	159	155	2.6
物業發展附屬公司			
總收入	1,348	-	不適用
EBITDA	366	(140)	不適用
EBIT	366	(140)	不適用
應佔聯營公司利潤	226	85	165.9
國際業務			
鐵路附屬公司			
總收入	12,664	11,753	7.8
EBITDA	421	562	(25.1)
EBIT	309	478	(35.4)
應佔聯營公司利潤	60	41	46.3
總EBITDA	954	586	62.8
總EBIT	834	493	69.2
總EBITDA毛利率(%)	6.4%	4.7%	1.7個百分點
總EBIT毛利率(%)	5.6%	3.9%	1.7個百分點
已扣除非控股權益的中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司EBIT和應佔鐵路聯營公司(未計利息及稅項前)利潤	888	852	4.2
公司在香港以外的鐵路附屬及聯營公司錄得的乘客量(百萬人次)	1,828	1,598	14.4

中國內地業務方面，鐵路、物業租賃及管理附屬公司的經營利潤維持穩定。物業發展的經營利潤來自交付「天頌」低密度住宅單位所得利潤的入帳。應佔聯營公司的利潤增加，主要受惠於杭州地鐵一號綫的乘客量增長，杭州杭港地鐵有限公司(「杭港地鐵公司」)的業績有所改善，以及主要來自北京地鐵十四號綫專營權開始後，令應佔北京京港

地鐵有限公司(「京港地鐵公司」)的利潤上升。

國際業務方面，鐵路附屬公司的經營利潤下降，主要由於澳洲Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)就延長特許經營權準備計劃書的成本，及來自維修及檢修活動的貢獻減少，導致利潤貢獻減少。

中國內地鐵路業務

北京

在中國的首都，公司佔49%股權的聯營公司京港地鐵公司營運四條地鐵綫，即北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫及最近通車的北京地鐵十六號綫第一期。京港地鐵公司營運的鐵路綫保持高水平的營運表現，三條鐵路綫（不包括於2016年12月31日通車的北京地鐵十六號綫）於2016年的列車服務準時程度平均超過99.9%。

北京地鐵四號綫和大興綫

北京地鐵四號綫和大興綫於2016年的總乘客量約為4.42億人次，周日平均乘客量超過129萬人次，比去年同期分別增長了3%和4%。

北京地鐵十四號綫

北京地鐵十四號綫的首三期現已投入服務。在北京地鐵十四號綫第三期中段於2015年12月通車後，為期30年的專營權已於2015年12月31日正式生效。位於朝陽公園的一個車站已於2016年12月啓用。於2016年，此三期錄得總乘客量1.91億人次，周日平均乘客量約為591,000人次。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。

北京地鐵十六號綫

京港地鐵公司於2015年11月簽署了北京地鐵十六號綫公私合營項目的特許經營協議。第一期營運的北段，長19.6公里，已於2016年12月31日投入運作。服務專營權預計將於2018年後全綫通車時生效。

深圳

由公司的全資附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司(「港鐵(深圳)公司」)經營的深圳市軌道交通四號綫(「深圳四號綫」)於年內的乘客量增長5%至約1.99億人次，周日平均乘客量約為550,000人次，並保持穩健的營運及安全表現。於2016年的列車服務準時程度維持在99.9%的高水平。

雖然乘客量持續上升，但深圳四號綫自2010年我們開始營運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)公司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。倘若車費調整不能落實，將影響深圳四號綫的長遠財務可行性。

2016年8月，公司在深圳的顧問公司簽署項目管理協議，以監督深圳四號綫北延綫的施工。這條延綫將由深圳市政府出資興建。

杭州

杭州地鐵一號綫及其延綫

公司在杭州佔49%股權的聯營公司杭港地鐵公司營運杭州地鐵一號綫，年內的乘客量上升12%至1.99億人次，周日平均乘客量約為537,000人次。營運表現維持在高水平，列車服務的準時度達99.9%。杭州地鐵一號綫於2015年11月延長5.7公里，延綫由杭州市政府出資興建，並由杭港地鐵公司以營運及維修專營權方式營運。

杭港地鐵公司因乘客量低於最初預期，以致錄得淨虧損。然而，虧損已見減少，主要因乘客人數上升令收入增加。

杭州地鐵五號綫

杭州地鐵五號綫為另一公私合營項目，公司已於2016年5月遞交此項目的標書。於2016年11月，由於招標後已無其他合資格的投標者，杭州市政府終止了競爭性磋商程序。公司現正與杭州市地鐵集團有限公司磋商杭州地鐵五號綫日後的發展。

「一帶一路」倡議

港鐵與中國鐵路總公司於2016年12月簽署意向書，共同尋求戰略合作契機，重點圍繞中國境內外高速鐵路項目建設、營運和相應綜合物業開發，以及鐵路專業人員的培訓。在這個戰略合作夥伴基礎下，我們可以抓緊內地「一帶一路」倡議所帶來的機遇。



中國內地物業發展業務

深圳

位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」於2015年取得美滿的預售成績後，第一批位於車廠上蓋的低密度住宅單位已於2016年12月移交買家。而佔項目大部分樓面的多層住宅大廈單位將於2017年年中移交買家。「天頌」項目的可發展總樓面面積約為206,167平方米，當中包括一個總樓面面積約10,000平方米的商場。

天津

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，參與發展天津地鐵六號綫北運河站項目。該項目面對一些障礙，包括天津房地產尤其是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。公司現正探討多個方案，其中包括透過引入第三方，改組天津城鐵港鐵建設有限公司及有關項目。

業務發展

於2016年下半年，我們與北京市基礎設施投資有限公司(「京投」，京港地鐵公司的其中一個合作夥伴)、京港地鐵公司簽署合作框架協議，聯手進行北京地鐵四號綫、大興綫現有沿綫車廠及車站上蓋物業綜合開發的前期可行性研究。以車廠上蓋物業開發為重點的研究已經展開。我們又於2017年1月與京投簽署了合作意向書，將戰略合作範圍推展至北京的其他主要和鐵路有關的物業發展項目，以及其他鐵路項目的投資，建設及運營。

中國內地物業租賃及管理業務

截至2016年12月31日，公司在北京的商場銀座Mall的出租率為99%。公司在中國內地亦管理港鐵開發的物業

和第三方物業，截至2016年12月31日的總樓面面積達520,000平方米，比2015年年底上升290,000平方米。

歐洲鐵路業務

英國

London Overground

港鐵佔50%股權的聯營公司London Overground Rail Operations Limited(「LOROL」)，經營了London Overground鐵路網絡九年，成績斐然。隨著專營權結束，加上公司未能成功投得新專營權，鐵路網絡的管理工作已於2016年11月移交予新的營運商。在移交業務前，我們很榮幸LOROL在「英國國家鐵路大獎」(UK National Rail Awards)中榮獲「年度最佳客運營運商獎」(Passenger Operator of the Year)。

TfL Rail/伊利莎伯綫

隨著Crossrail專營權於2015年開始，MTR Corporation (Crossrail) Limited(「MTRXR」)以「TfL Rail」的品牌名稱營運由前Greater Anglia專營權業務移交的14個車站及列車服務。當倫敦中心段的隧道段落成，並預計於2018年年底開通後，TfL Rail將易名為「伊利莎伯綫」。伊利莎伯綫於2019年全綫整合及通車後，將服務40個車站，路綫總長度將達118公里。在2016年，MTRXR的營運表現持續有進步。

瑞典

斯德哥爾摩地鐵

斯德哥爾摩地鐵於2016年的營運表現理想，所有地鐵綫的準時度持續高於合約指標，而顧客滿意度更創下紀錄新高。年內的總乘客量估計為3.49億人次，周日平均乘客量估計為123萬人次。

MTR Tech

2016年2月15日，港鐵向合作夥伴Mantena AS 購入所持Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)餘下的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。

MTR Express

經營往來斯德哥爾摩與哥德堡鐵路服務的MTR Express亦錄得非常高水平的營運表現，準時度亦持續比市場表現為佳。乘客量不斷上升，客戶滿意度仍然維持在高水平。於2017年，公司正透過全面的計劃以繼續改善乘客量。2016年，MTR Express於一項獨立調查中被評選為瑞典最佳鐵路營運商。

Stockholm commuter rail (「Stockholms pendeltåg」)

2015年12月，公司獲得Stockholms pendeltåg的十年期鐵路營運專營權，期滿後或可獲續期四年。專營權還包括透過和EuroMaint Rail AB分別持有50%股權的聯營公司Emtrain AB提供的列車維修服務。Stockholms pendeltåg覆蓋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。港鐵的全資附屬公司MTR Pendeltågen AB已於2016年12月開始營運該項服務，截至目前為止其營運表現令人滿意。

業務發展

在英國，公司與FirstGroup合作，以佔30%股權的少數股東身份共同競投South Western Rail專營權。我們已於2016年9月遞交標書，結果將於2017年4月公布。公司亦已取得競逐Wales and Borders鐵路專營權的資格。威爾士政府將於2017年上半年邀請合資格競投的公司進入競投程序中的競爭性討論階段，並預期於2017年下半年進行正式招標。

在瑞典，公司於2016年12月提交了Skåne county commuter rail(「Pågatåg」)專營權的標書，結果預期於2017年下半年公布。

澳洲鐵路業務

墨爾本都市鐵路服務

在墨爾本，公司佔60%股權的附屬公司MTM經營的墨爾本鐵路網絡錄得穩定的營運表現，並超越專營權要求。這專營權將於2017年11月期滿，憑藉良好的營運表現，MTM符合直接與維多利亞省政府商討延長專營權的資格。MTM已於2016年12月23日就續期七年(其後可選擇續期三年)提交建議書，結果將於2017年上半年公布。

悉尼西北鐵路綫

在悉尼，港鐵參與的財團負責悉尼西北鐵路綫(「SMNW」)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。項目落成後，將成為澳洲首個全自動捷運系統，預計於2019年上半年投入服務。

業務發展

全長30公里的悉尼城市及西南鐵路綫(「SMCSW」)是SMNW的延綫。該延綫初期建造工程計劃於2017年展開，並預計於2024年投入營運。港鐵正探討參與SMCSW項目的機會。



中國內地及國際鐵路業務概覽

	港鐵公司 所佔權益	業務模式	專營權開始日期 或預計通車日期	專營權期限 (年)	車站數目	路線長度 (公里)
正在營運項目						
中國內地						
北京地鐵四號綫	49%	公私合營	2009年9月	30	24	28.2
北京地鐵四號綫大興綫	49%	營運及 維修專營權	2010年12月	10	11	21.8
北京地鐵十四號綫	49%	公私合營	一期西段： 2013年5月 二期東段： 2014年12月 三期中段： 2015年12月	30 ^{附註11}	一期西段：7 二期東段：12 ^{附註1} 三期中段：11 ^{附註1}	一期西段： 12.4 二期東段： 14.8 三期中段： 16.6
北京地鐵十六號綫	49%	營運及 維修專營權	一期： 2016年12月	直至全綫開通 ^{附註2}	一期：10 ^{附註2}	一期：19.6
深圳市軌道交通龍華綫	100%	建設、 ^{附註3} 營運及轉移	一期： 2010年7月 二期： 2011年6月	30	一期：5 二期：10	一期：4.5 二期：16
杭州地鐵一號綫	49%	公私合營	2012年11月	25	31	48
杭州地鐵一號綫延綫	49%	營運及 維修專營權	2015年11月	跟杭州地鐵一 號綫專營權期 限同時完結	3	5.7
歐洲						
英國 TfL Rail/ 伊利莎伯綫	100%	營運及 維修專營權	2015年5月	8	40 (28) ^{附註4}	118
瑞典斯德哥爾摩地鐵	100%	營運及 ^{附註5} 維修專營權	2009年11月	14 ^{附註6}	100	110
瑞典 MTR Express	100%	非專營營運	2015年3月 ^{附註7}	不適用 ^{附註8}	5 ^{附註9}	455
瑞典 Stockholm commuter rail (Stockholms pendeltåg)	100%	營運及 ^{附註10} 維修專營權	2016年12月	10	53	241
澳洲						
墨爾本都市鐵路服務	60%	營運及 維修專營權	2009年11月	8	218	390
進展中項目						
中國內地北京地鐵 十四號綫	49%	公私合營	全綫：2018年後	30 ^{附註11}	全綫：37	全綫：47.3
中國內地北京地鐵 十六號綫	49%	公私合營	全綫：2018年後	30 ^{附註12}	全綫：29	全綫：49.8
澳洲悉尼西北鐵路綫	混合	公私合營 (營運、列車 及系統)	2019年 ^{附註13}	15	13 ^{附註14}	36 ^{附註14}

附註：

- 1 在北京地鐵十四號綫二期東段的12個車站中，11個已經啟用(其中一個目前不停站)。在北京地鐵十四號綫三期中段的11個車站中，九個已經啟用(其中兩個目前不停站)。
- 2 北京地鐵十六號綫一期以營運及維修專營權運作直至全綫開通，現有十個車站中，九個已經啟用(其中一個目前不停站)。
- 3 深圳市軌道交通龍華綫一期的資產由深圳市政府擁有，而港鐵軌道交通(深圳)有限公司已於2010年7月接管其營運。
- 4 MTR Crossrail 將負責管理伊利莎伯綫全綫40個車站的其中28個。
- 5 列車維修服務由附屬公司MTR Tech AB負責。
- 6 瑞典斯德哥爾摩當局於2015年9月決定把本身為期八年的斯德哥爾摩地鐵營運及維修專營權延長六年(由2017年延長至2023年)至總共14年。
- 7 MTR Express於2015年3月21日開展初步服務，然後於2015年8月開始全面投入運作。
- 8 營運此服務的列車路線使用權須按程序每年更新。
- 9 MTR Express並不負責管理這些車站。
- 10 列車維修服務由港鐵與EuroMaint Rail AB 各佔50%股權的聯營公司Emtrain AB負責。
- 11 北京地鐵十四號綫公私合營特許協議於2015年12月31日起生效。
- 12 北京地鐵十六號綫公私合營特許協議將於全綫開通後生效。
- 13 視乎澳洲新南威爾斯省政府的安排。
- 14 悉尼西北鐵路綫包括八個新車站和五個翻新車站，13公里長的現有鐵路段和23公里長的新鐵路段。



溢利與虧損



現金流



財務狀況表



融資能力



融資活動

財務回顧



溢利與虧損

集團的業務包括 (i) 經常性業務 (包括香港客運業務、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務以及其他業務)；及 (ii) 物業發展業務 (加上經常性業務統稱為基本業務)。

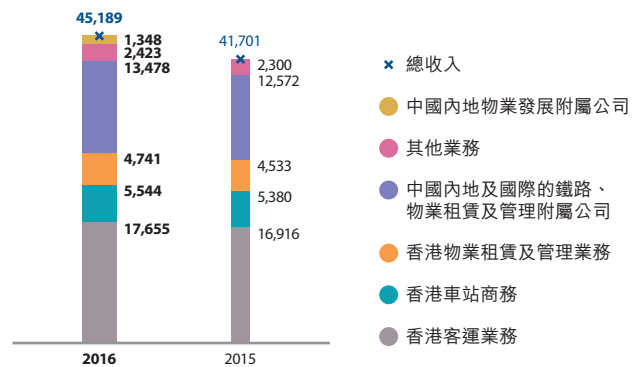
於2016年，集團的經常性業務錄得合理利潤，而物業發展業務則錄得溫和利潤。

公司股東應佔淨利潤是就投資物業重估 (非現金會計項目) 產生的任何損益，對基本業務利潤作出調整而得出。

有關集團總收入、基本業務利潤及公司股東應佔淨利潤的財務回顧載列於以下部分。

總收入

按業務劃分的總收入
(百萬港元)



於2016年，集團所有業務的收入均錄得增長。總收入上升8.4%至451.89億港元，反映主要來自「天頌」、香港以外地區的鐵路附屬公司，以及按照票價調整機制調整車費 (經扣除票價優惠) 的貢獻。

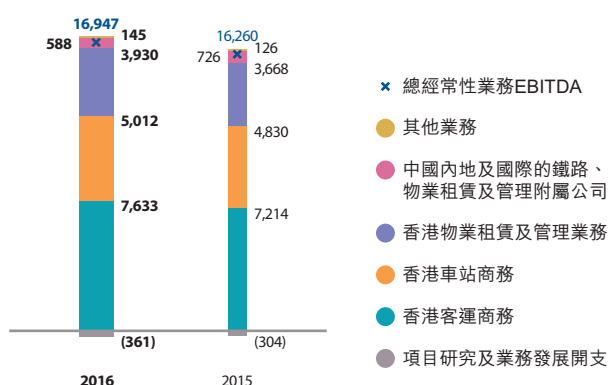
基本業務利潤及公司股東應佔淨利潤

百萬港元	2016	2015	2016 vs 2015 增/(減)	
經常性業務				
EBITDA	16,947	16,260	687	4.2%
折舊及攤銷	(4,127)	(3,849)	278	7.2%
每年非定額付款	(1,787)	(1,649)	138	8.4%
EBIT	11,033	10,762	271	2.5%
利息及財務開支	(702)	(616)	86	14.0%
應佔聯營公司利潤或虧損	537	361	176	48.8%
所得稅	(1,858)	(1,798)	60	3.3%
非控股權益	(94)	(144)	(50)	(34.7%)
經常性業務利潤	8,916	8,565	351	4.1%
物業發展業務				
除稅後物業發展利潤				
– 香港物業發展	267	2,416	(2,149)	(88.9%)
– 中國內地物業發展	263	(87)	350	不適用
除稅後物業發展利潤	530	2,329	(1,799)	(77.2%)
基本業務利潤	9,446	10,894	(1,448)	(13.3%)
投資物業重估	808	2,100	(1,292)	(61.5%)
公司股東應佔淨利潤	10,254	12,994	(2,740)	(21.1%)
每股盈利(港元)	1.74港元	2.22港元	(0.48港元)	(21.6%)
來自基本業務利潤的每股盈利(港元)	1.61港元	1.87港元	(0.26港元)	(13.9%)
總EBITDA毛利率(%)	38.3%	38.7%	(0.4)	個百分點
總EBITDA毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司)(%)	53.9%	53.3%	0.6	個百分點
總EBIT毛利率 [△] (%)	25.2%	25.5%	(0.3)	個百分點
總EBIT毛利率(不包括中國內地及國際附屬公司) [△] (%)	34.8%	34.8%	–	個百分點
來自基本業務的平均公司股東資金回報率(%)	5.9%	6.5%	(0.6)	個百分點

[△] 不包括香港物業發展利潤及應佔聯營公司利潤或虧損

經常性業務EBITDA

按業務劃分的經常性業務EBITDA
(百萬港元)



經常性業務利潤

經常性業務利潤增長4.1%至89.16億港元，主要由於集團應佔中國內地及國際鐵路聯營公司利潤增加，及香港物業

租賃及管理附屬公司與香港車站商務EBIT上升，惟部分升幅被中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務的EBIT下降所抵銷。部門業績的進一步詳情載列於以下段落。

除稅後物業發展利潤

2016年的除稅後物業發展利潤為5.30億港元，主要來自深圳「天頌」及香港多個項目的收入。上述利潤較2015年(年內有來自「緻藍天」的較大利潤入帳)減少17.99億港元。

股息

按公司漸進式的普通股股息政策，董事局建議派發末期普通股股息每股0.82港元(股東亦可選擇以股代息)，全年普通股股息合共每股1.07港元，高於2015年的每股1.06港元。

經常性業務

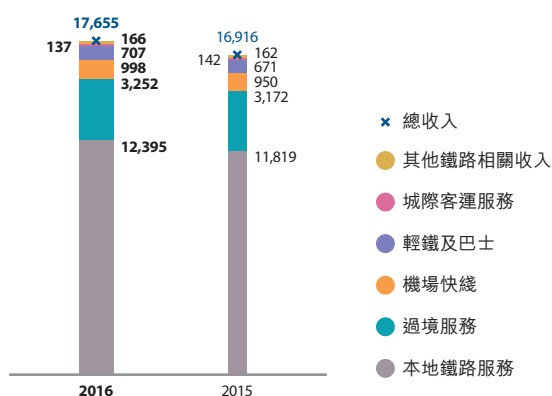
香港客運業務

百萬港元	2016	2015	2016 vs 2015 增/(減)	
總收入	17,655	16,916	739	4.4%
總開支	(10,022)	(9,702)	320	3.3%
EBITDA	7,633	7,214	419	5.8%
EBIT*	2,572	2,493	79	3.2%
EBITDA 毛利率(%)	43.2%	42.6%	0.6 個百分點	
EBIT* 毛利率(%)	14.6%	14.7%	(0.1) 個百分點	

* EBIT代表EBITDA扣除折舊、攤銷及每年非定額付款

總收入

(百萬港元)



總收入增加主要由於按照票價調整機制調整了車費(經扣除票價優惠)。本地鐵路服務的平均車費上升4.3%、過境服務上升3.4%、輕鐵上升4.3%以及巴士服務上升3.7%。至於不適用票價調整機制的機場快綫和城際客運服務的平均票價分別上升2.4%及5.3%。公司所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量上升0.5%至19.488億人次，部分升幅由於有兩條新鐵路綫於下半年通車所帶動。總開支上升主要由於列車班次加密及員工加薪所致。折舊及攤銷費用上升7.0%至37.80億港元，主要來自香港鐵路網絡的新增資產。由於額外的車費收入根據最高的35%漸進比率支付，每年向九鐵公司支付的非定額付款上升7.9%至12.81億港元。因此，EBIT上升3.2%至25.72億港元，而EBIT毛利率則下跌0.1個百分點至14.6%。

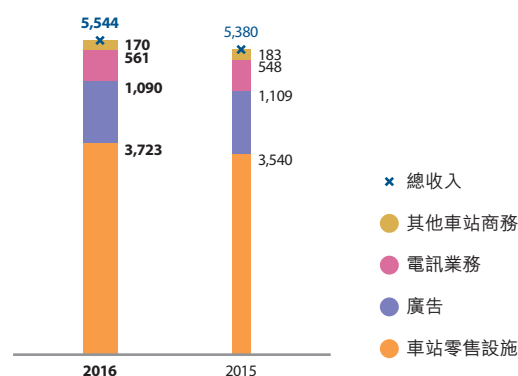
香港車站商務

百萬港元	2016	2015	2016 vs 2015 增/(減)	
總收入	5,544	5,380	164	3.0%
總開支	(532)	(550)	(18)	(3.3%)
EBITDA	5,012	4,830	182	3.8%
EBIT*	4,362	4,230	132	3.1%
EBITDA 毛利率(%)	90.4%	89.8%	0.6 個百分點	
EBIT* 毛利率(%)	78.7%	78.6%	0.1 個百分點	

* EBIT代表EBITDA扣除折舊、攤銷及每年非定額付款

總收入

(百萬港元)



總收入增加3.0%，主要由於車站零售設施收入受租金收入上升帶動。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基本租金。此外，電訊業務收入主要由於流動數據容量提升工程帶來額外收入而上升，惟部分升幅被廣告及其他車站商務收入溫和下跌所抵銷。總開支由於與廣告業務有關的代理費下降而減少。港鐵每年向九鐵公司支付的非定額付款上升9.6%至5.02億港元，因每年須支付非定額付款的收入上升所致。因此，EBIT上升3.1%至43.62億港元，而EBIT毛利率則增加0.1個百分點至78.7%。

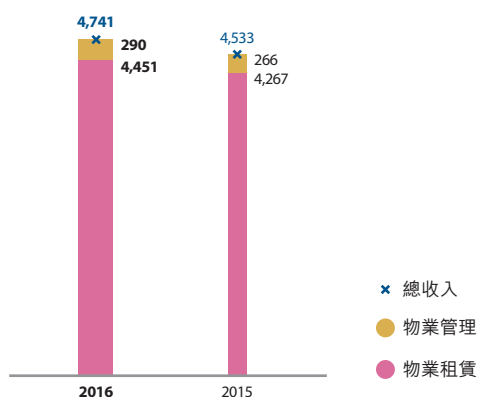
香港物業租賃及管理業務

百萬港元	2016	2015	2016 vs 2015 增/(減)	
總收入	4,741	4,533	208	4.6%
總開支	(811)	(865)	(54)	(6.2%)
EBITDA	3,930	3,668	262	7.1%
EBIT*	3,912	3,650	262	7.2%
EBITDA 毛利率(%)	82.9%	80.9%	2.0	個百分點
EBIT* 毛利率(%)	82.5%	80.5%	2.0	個百分點

* EBIT代表EBITDA扣除折舊、攤銷及每年非定額付款

總收入

(百萬港元)



物業租賃收入增加，是由於我們的商場於2016年的新訂租金錄得3.4%的平均升幅所致。截至2016年12月31日，公司的商場及位於國際金融中心二期的18層寫字樓維持接近100%的出租率。物業管理收入增加，是由於公司管理物業的開支增加，加上於2015年接管的新住宅單位完整12個月的效應所致。總開支較2015年減少，乃由於2015年的一項一次性撥備。因此，EBIT上升7.2%至39.12億港元，而EBIT毛利率則上升2.0個百分點至82.5%。

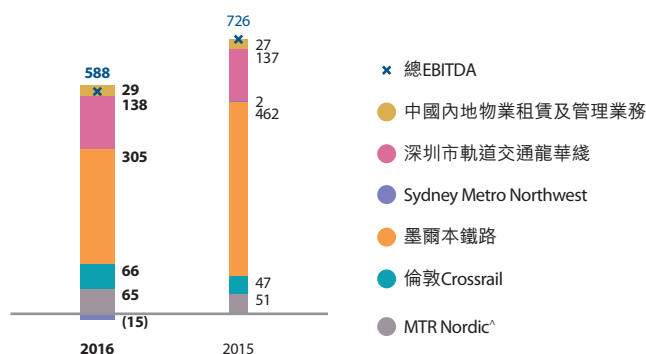
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司

百萬港元	2016	2015	2016 vs 2015 增/(減)	
總收入	13,478	12,572	906	7.2%
總開支	(12,890)	(11,846)	1,044	8.8%
EBITDA	588	726	(138)	(19.0%)
EBIT#	468	633	(165)	(26.1%)
EBITDA 毛利率(%)	4.4%	5.8%	(1.4)	個百分點
EBIT# 毛利率(%)	3.5%	5.0%	(1.5)	個百分點

EBIT代表EBITDA扣除折舊及攤銷

EBITDA

(百萬港元)



[^] 代表於瑞典的業務包括MTR Nordic AB、MTR Tunnelbanan AB、MTR Tech AB、MTR Express (Sweden) AB及MTR Pendeltågen AB

總收入增加7.2%，總開支增加8.8%，而總EBITDA則減少19.0%，主要由於澳洲MTM的墨爾本鐵路準備延長特許經營權的成本，維修及檢修活動的貢獻減少，以及項目活動的利潤下降所致。瑞典方面，Nordic Group的EBITDA增加，主要由於集團在2016年2月收購了Tunnelbannan Teknik Stockholm其餘的50%股權，使其成為港鐵的附屬公司並易名為MTR Tech AB，惟部分升幅被MTR Pendeltågen AB的動員及經營成本所抵銷。在英國，MTRXR的倫敦Crossrail的EBITDA增加乃由於其專營權自2015年5月起開始，以致在2016年作出完整12個月的貢獻。在中國內地，深圳市軌道交通龍華綫的EBITDA維持於與2015年相若的水平。總折舊及攤銷費用上升29.0%至1.20億港元，主要由於MTR Express及MTRXR於年內完整營運12個月所致。因此，EBIT減少26.1%至4.68億港元，而EBIT毛利率則下跌1.5個百分點至3.5%。

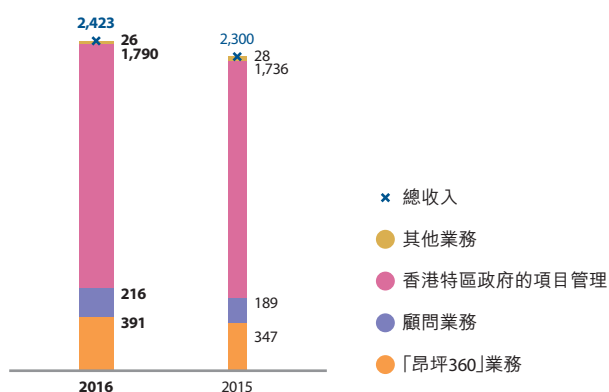
其他業務

百萬港元	2016	2015	2016 vs 2015 增/(減)	
總收入	2,423	2,300	123	5.3%
總開支	(2,278)	(2,174)	104	4.8%
EBITDA	145	126	19	15.1%
EBIT*	80	60	20	33.3%
EBITDA 毛利率 (%)	6.0%	5.5%	0.5	個百分點
EBIT* 毛利率 (%)	3.3%	2.6%	0.7	個百分點

* EBIT 代表 EBITDA 扣除折舊及攤銷

總收入

(百萬港元)



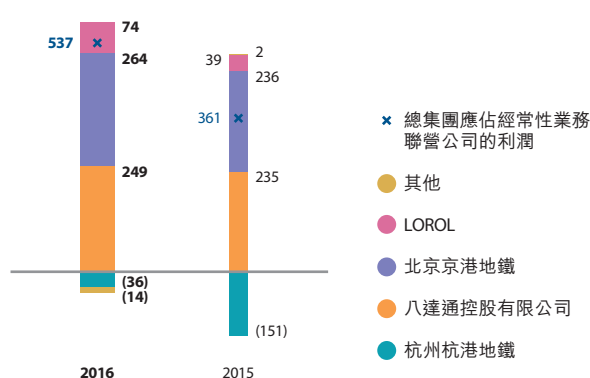
來自政府的项目管理服務收入增加3.1%至17.90億港元，大部分项目管理服務收入是來自高鐵香港段及沙田至中環綫的政府委託工程。來自委託工程的收入是以收回成本的原則入帳。「昂坪360」的收入增加，是由於票價上調於2016年1月1日起生效，以及2016年營業日數增加7.5天，令旅客量增加所致。總開支增加，與收入增長相符。EBIT上升33.3%至8,000萬港元，而EBIT毛利率則上升0.7個百分點至3.3%。

折舊及攤銷

折舊及攤銷費用上升，主要由於香港鐵路網絡的新增資產所致。

集團應佔經常性業務聯營公司的利潤

(百萬港元)



集團應佔經常性業務聯營公司的利潤增加，主要受惠於杭州地鐵一號綫的乘客量增長，以致杭港地鐵公司的業績有所改善，以及主要來自北京地鐵公司十四號綫專營權完整12個月的利潤貢獻，以致集團應佔京港地鐵公司的利潤上升。

物業發展業務

香港物業發展除稅後利潤

於2016年，香港物業發展除稅後利潤主要來自多個項目的收入，包括攤分位於「緻藍天」幼兒園的資產，以及出售尚餘單位。上述利潤較2015年(年內有來自「緻藍天」的較大物業發展利潤入帳)減少21.49億港元。

中國內地物業發展除稅後利潤

於2016年，中國內地物業發展除稅後利潤乃來自交付「天頌」首批單位的利潤入帳。2015年，「天頌」錄得經營虧損1.40億港元，主要為銷售及市場推廣費用。

財務狀況表

百萬港元	於2016年 12月31日	於2015年 12月31日	2016 vs 2015 增/(減)	
固定資產	201,942	175,719	26,223	14.9%
在建鐵路工程	-	19,064	(19,064)	(100.0%)
發展中物業	17,484	17,983	(499)	(2.8%)
聯營公司權益	7,015	5,912	1,103	18.7%
應收帳項、按金及預付款項	4,073	5,135	(1,062)	(20.7%)
現金、銀行結餘及存款	20,290	12,318	7,972	64.7%
其他資產	6,536	4,972	1,564	31.5%
總資產	257,340	241,103	16,237	6.7%
貸款及其他債務總額	(39,939)	(20,811)	19,128	91.9%
應付帳項及應計費用	(30,896)	(22,860)	8,036	35.2%
應付關連人士款項	(11,783)	(1,858)	9,925	534.2%
服務經營權負債	(10,507)	(10,564)	(57)	(0.5%)
遞延稅項負債	(12,125)	(11,209)	916	8.2%
其他負債	(2,534)	(3,630)	(1,096)	(30.2%)
總負債	(107,784)	(70,932)	36,852	52.0%
淨資產	149,556	170,171	(20,615)	(12.1%)
代表：				
公司股東應佔總權益	149,461	170,055	(20,594)	(12.1%)
非控股權益	95	116	(21)	(18.1%)
總權益	149,556	170,171	(20,615)	(12.1%)

固定資產及在建鐵路工程

固定資產及在建鐵路工程錄得淨增長，是來自南港島綫及觀塘綫延綫進一步建造成本的資本化，以及現有香港鐵路網絡的設施更新及升級工程。當南港島綫及觀塘綫延綫通車後，於在建鐵路工程的建造成本已轉撥至固定資產。

應收帳項、按金及預付款項

應收帳項、按金及預付款項減少，主要由於收取香港「緻藍天」的售樓款項盈餘。

現金、銀行結餘及存款

現金、銀行結餘及存款增加，主要來自經營活動的現金流入、提取250億港元銀團貸款的其中部分和發行6.00億美元綠色債券所得的款項，以及香港及中國內地物業發展項目的現金收入，惟部分增幅被股息派付及資本開支所抵銷。

貸款及其他債務總額

貸款及其他債務總額增加，主要由於提取250億港元銀團貸款的其中部分及發行6.00億美元綠色債券所致。

應付帳項及應計費用

應付帳項及應計費用增加，主要由於計提了按高鐵香港段協議應付予獨立股東的第二期特別股息、預先收取「天頌」的售樓款項，以及就何文田站第一期收取物業發展商支付的按金所致。

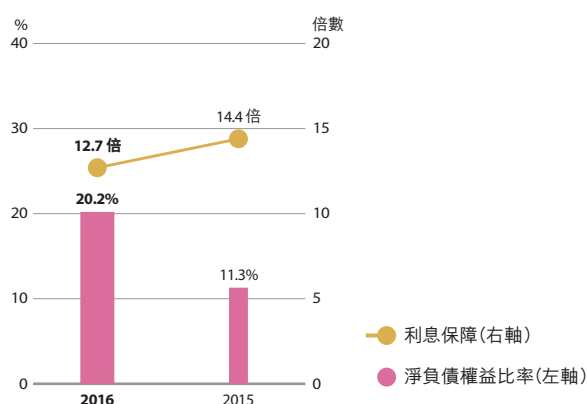
應付關連人士款項

應付關連人士款項增加，主要由於計提了按高鐵香港段協議應付予政府的第二期特別股息。

總權益

總權益減少206.15億港元主要是由於計入有關高鐵香港段協議已付及應付的特別股息259.02億港元。

債務償還能力

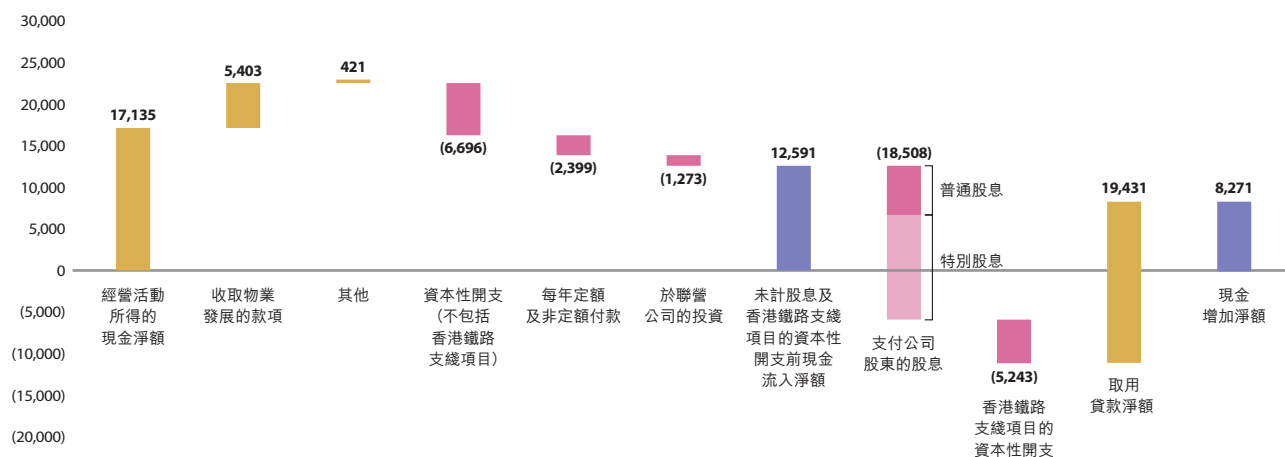


現金流量

百萬港元	2016	2015
經營活動所得的現金淨額	17,135	14,941
收取香港物業發展的款項	2,177	2,707
收取深圳市軌道交通龍華綫車廠物業發展的款項	3,226	5,527
收取其他款項	1,160	940
收取現金淨額	23,698	24,115
資本性開支	(11,939)	(21,670)
每年定額付款	(750)	(750)
每年非定額付款	(1,649)	(1,472)
利息付款淨額	(519)	(577)
於聯營公司的投資	(1,273)	(61)
其他付款	(112)	(241)
已付公司股東股息	(18,508)	(5,748)
已付非控股權益持有者股息	(108)	(157)
現金流出總額	(34,858)	(30,676)
融資前現金流出淨額	(11,160)	(6,561)
取用貸款淨額	19,431	154
現金增加/(減少)	8,271	(6,407)
於1月1日的現金、銀行結餘及存款	12,318	18,893
現金增加/(減少)	8,271	(6,407)
匯率變動的影響	(299)	(168)
於12月31日的現金、銀行結餘及存款	20,290	12,318

截至2016年12月31日止年度的現金流量

(百萬港元)



於聯營公司的投資

2016年於聯營公司的投資主要與向京港地鐵公司投入資本以支持集團於北京地鐵十四號綫的投資有關。

支付公司股東的股息

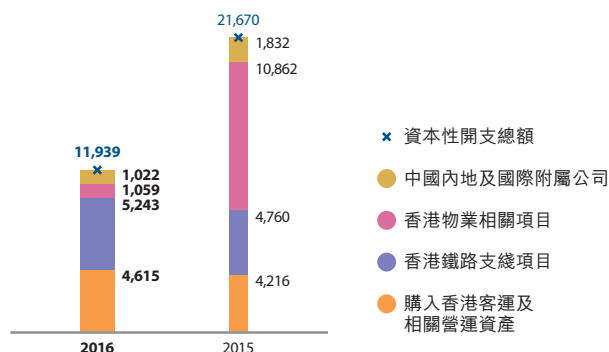
2016年已付公司股東股息包括根據高鐵香港段協議支付的第一期特別股息 129 億港元。

淨借貸

2016年的淨借貸主要與提取250億港元銀團貸款其中部分，以及發行6.00億美元的綠色債券有關。

資本性開支

(百萬港元)



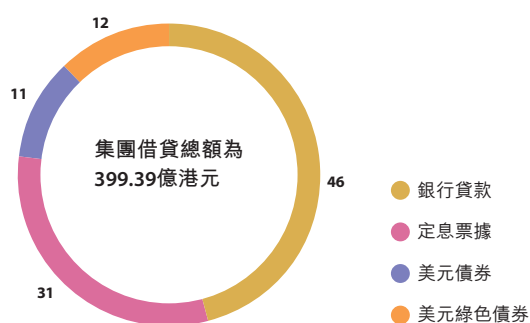
融資活動

借貸來源

公司的策略是持續分散資金來源，並保持其貸款市場及債券資本市場融資渠道暢通

(於2016年12月31日)

(百分率)



儘管美國經濟持續改善，以及美國聯邦儲備局提示將會進一步加息，但長期利率在2016年大部分時間均告下跌，加上全球經濟及政治的不明朗局面因素，包括英國決定脫歐帶來的衝擊，加劇了長期利率的跌勢。在這種情況下，10年期美國國庫債券孳息率於7月份跌至1.36%（年率，下同）的歷史新低。

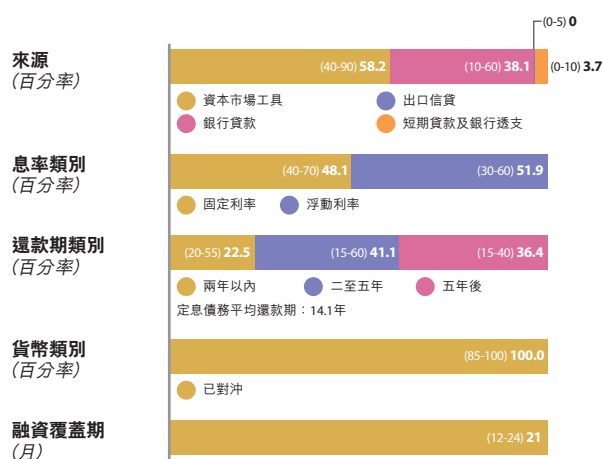
在預期聯儲局加息的情況下（其後於12月落實），國庫債券價格在美國總統大選後急跌，源於市場擔憂當時候任總統提出的減稅及基建方案將使聯邦政府的債務大增，並刺激通脹升溫。國庫債券孳息率因而急升，10年期債息於年底時大幅上升至2.44%。

早於美國總統大選後長期利率大幅上揚之前，公司把握有利的市場契機，發行多項定息債券，擴大定息債務組合並延長還款期，使定息債務淨額由2015年年底的94.77億港元增至2016年年底的176.92億港元，平均還款期由12年延長至14.1年。

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，有助確保債務結構審慎和穩健

於2016年12月31日（理想融資模式）與實際債務結構的比較



集團於11月首次發行規模為6億美元的10年期綠色債券，是集團發行的眾多定息債券之一。該綠色債券是根據集團按國際資本市場協會的綠色債券原則而新制定的綠色債券架構發行。集團於10月推出5億美元債券接受認購，引起亞洲及歐洲各機構投資者的熱烈反應，當中不乏專攻綠色債券的投資者，最終獲得超過14億美元認購。集團決定將發行規模增至6億美元，並按指引息差價格下限，即10年期美國國庫債券孳息率1.737%加80個基點，即年息率2.537%作為定價。

透過該綠色債券，公司可開拓近年崛起及急速發展的綠色債券投資者基礎，以此作為額外融資渠道，並利用融資所得資金投放於鐵路2.0下一系列綠色服務和項目，同時有助香港發展成區域性綠色金融樞紐。

該綠色債券榮獲 FinanceAsia 頒發的 2016 年度亞洲區「最佳綠色債券」，並獲納入多個綠色債券指數，包括 Barclays MSCI Green Bond Index、美銀美林綠色債券指數、Solactive Green Bond Index 及標普綠色債券指數。

除綠色債券外，公司於年內發行了總值約 30 億港元的多項港元及美元長期定息票據。這些透過私人配售、年期由 15 年至 35 年不等的票據，均以具吸引力的固定利率定價，有助進一步延長及分散集團整體的債務還款期。

年內完成的另一項大型集資活動，是公司於 6 月份與來自亞洲、澳洲、中東、歐洲及北美洲的 21 間大型銀行簽訂的 250 億港元銀團貸款。該項銀團貸款原先的集資金額為 150 億港元，但在獲得大幅超額認購後，公司決定將金額增加至 250 億港元，當中包括一項 125 億港元的三年期貸款及一項 125 億港元的五年期循環貸款。該三年期貸款的整體息率創下自 2008 年環球金融危機以來港元同年期銀行貸款的新低，而五年期循環貸款的整體息率亦是現存同年期貸款中的最低。有關貸款金額將作一般企業用途。

借貸成本

集團綜合負債總額由 2015 年年底的 208.11 億港元增至 2016 年年底的 399.39 億港元。集團的加權平均借貸成本由 3.5% 跌至 2.9%，主要由於浮息借貸在債務組合中的比重增加，以及浮動借貸息率及平均定息借貸息率有所下降。

融資能力

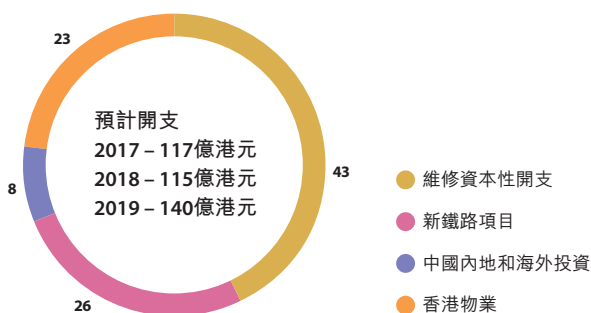
集團的資本性開支包括三大類—香港鐵路項目（包括維修）、香港物業投資和發展，以及內地和海外投資。

香港鐵路項目的資本性開支包括新擁有權項目的投資及開支，當中包括南港島綫（東段）及觀塘綫延綫等，以及維持

及提升現有鐵路系統的支出。高鐵香港段（項目造價高達 844.2 億港元）和沙田至中環綫（「沙中綫」）專營權項目的資本性開支在一般情況下由政府承擔，因此不會納入集團的資本性開支中，惟沙中綫方面，公司將分擔東鐵綫及馬鞍山綫列車及訊號系統的部分成本。

資本性開支及投資(2017至2019年)

預計 2017 至 2019 未來三年的總開支為 372 億港元。
(百分率)



香港物業投資及發展的資本性開支主要包括物業發展前期工程、商場的裝修及翻新工程成本，以及支付若干物業發展項目的開發成本。中國內地和海外投資項目的開支主要包括北京地鐵十六號綫項目及悉尼西北鐵路項目所須投入的資本。

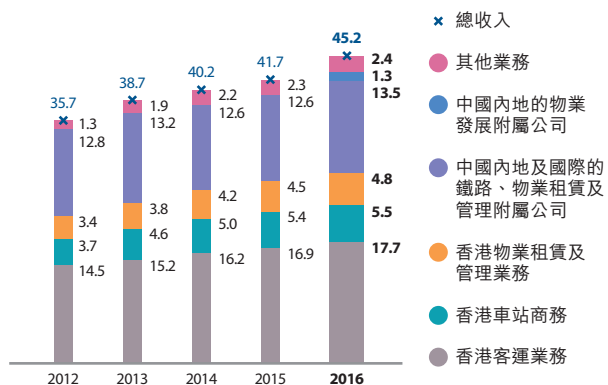
集團相信，憑藉可動用的現金結餘及已獲銀行承諾貸出而尚未動用的貸款額，加上可隨時從貸款及債務資本市場集資，集團的融資能力將足以應付上述資本性開支項目及於 2017 年派發約 130 億港元特別股息的需要。

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

* 分別為港元/外幣債項的評級

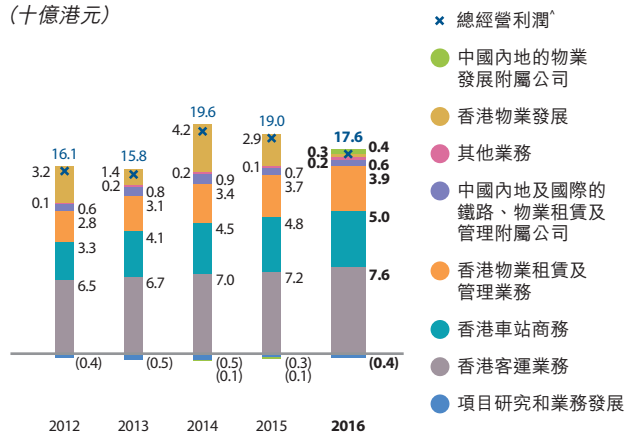
總收入

(十億港元)



經營利潤[△]來源

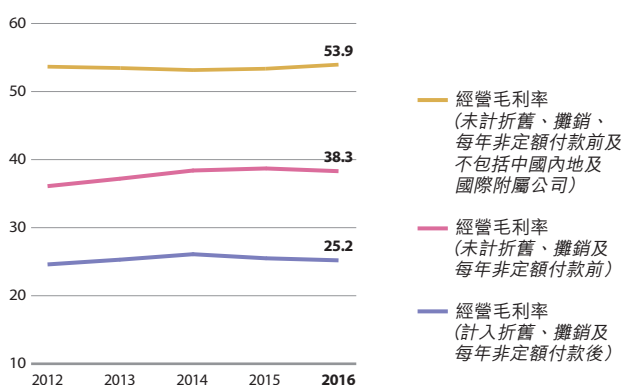
(十億港元)



[△] 代表未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤

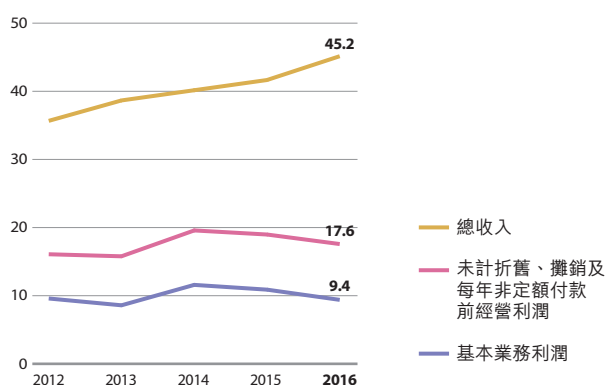
經營毛利率

(百分率)



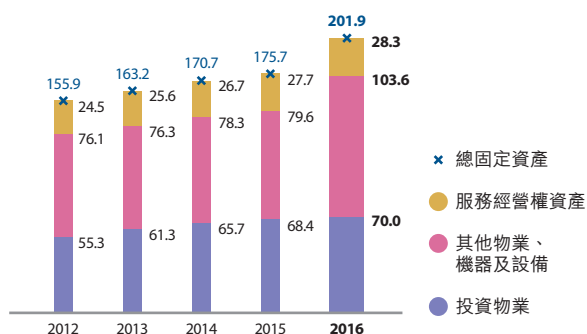
基本業務淨業績

(十億港元)



固定資產增長

(十億港元)



十年統計數字

	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007#
財務										
綜合損益表 (百萬港元)										
總收入	45,189	41,701	40,156	38,707	35,739	33,423	29,518	18,797	17,628	10,690
未計折舊、攤銷及每年 非定額付款前經營利潤	17,624	19,011	19,639	15,795	16,133	17,058	14,951	13,069	14,009	14,229
折舊及攤銷	4,127	3,849	3,485	3,372	3,208	3,206	3,120	2,992	2,944	2,752
利息及財務開支	612	599	545	732	879	921	1,237	1,504	1,998	1,316
投資物業重估收益/(虧損)	808	2,100	4,035	4,425	3,757	5,088	4,074	2,798	(146)	8,011
年內利潤	10,348	13,138	15,797	13,208	13,514	15,688	12,844	10,101	8,035	16,584
來自基本業務的公司股東應佔利潤	9,446	10,894	11,571	8,600	9,618	10,468	8,657	7,303	8,185	8,571
建議及已宣派之普通股息	6,317	6,207	6,116	5,335	4,575	4,396	3,405	2,977	2,715	2,522
每股盈利 (港元)	1.74	2.22	2.69	2.25	2.31	2.69	2.21	1.77	1.43	2.98
綜合財務狀況表 (百萬港元)										
資產總值	257,340	241,103	227,152	215,823	206,687	197,684	181,660	176,492	159,345	155,668
貸款、其他負債及銀行透支	39,939	20,811	20,507	24,511	23,577	23,168	21,057	23,868	31,289	34,050
服務經營權負債	10,507	10,564	10,614	10,658	10,690	10,724	10,749	10,625	10,656	10,685
遞延收益	721	743	765	623	488	403	605	167	156	515
公司股東應佔總權益	149,461	170,055	163,325	152,557	142,904	131,907	121,914	110,479	101,431	94,889
財務比率										
經營毛利率 (%)	38.3	38.7	38.4	37.2	36.1	36.3	37.0	50.6	53.0	55.4
經營毛利率 (不包括中國內地及國際附屬公司) (%)	53.9	53.3	53.1	53.4	53.6	55.6	55.1	53.8	53.2	55.9
淨負債權益比率 (%)	20.2	11.3	7.6	11.8	11.0	11.6	12.3	24.9	40.6	46.5
利息保障 (倍數)	12.7	14.4	15.2	11.5	13.0	14.5	10.5	7.1	6.0	9.0
僱員										
香港										
管理及支援部門	1,837	1,792	1,756	1,676	1,600	1,486	1,362	1,319	1,235	1,530
車站商務	192	182	170	158	148	144	144	137	125	138
車務	11,349	10,891	10,404	10,033	9,460	9,244	9,026	8,789	8,708	8,937
項目	2,615	2,684	2,764	2,804	2,495	2,109	1,794	1,365	995	942
物業及其他業務	1,416	1,384	1,350	1,305	1,273	1,282	1,291	1,242	1,170	1,141
中國內地及國際業務	230	194	180	182	224	179	212	239	197	135
香港以外										
海外員工	9,866	8,157	7,530	7,078	6,955	6,851	6,672	7,059	1,646	1,311
總計	27,505	25,284	24,154	23,236	22,155	21,295	20,501	20,150	14,076	14,134

	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007 [#]
香港客運業務										
載客車卡行車公里總數(千計)										
本地鐵路及過境服務	287,828	284,487	273,771	269,141	260,890	254,407	253,067	247,930	245,856	128,041
機場快綫	23,276	23,242	23,232	23,216	23,134	19,603	19,833	19,643	19,891	19,956
輕鐵	11,152	11,034	10,728	10,554	10,453	10,166	9,586	8,950	8,984	755
總乘客人次(千計)										
本地鐵路服務	1,586,522	1,577,457	1,547,757	1,474,659	1,431,040	1,366,587	1,298,714	1,218,796	1,205,448	915,755
過境服務	113,274	114,241	113,049	111,362	109,707	103,881	99,954	94,016	93,401	8,243
機場快綫	16,133	15,725	14,881	13,665	12,695	11,799	11,145	9,869	10,601	10,175
輕鐵	178,709	176,149	174,199	171,652	167,210	161,289	154,522	143,489	137,730	11,100
巴士	50,413	50,537	50,404	47,738	45,962	43,956	40,883	37,522	34,736	2,757
城際客運服務	3,739	4,080	4,348	4,324	4,028	3,787	3,244	2,921	3,220	285
平均乘客人次(千計)										
本地鐵路服務—周日平均	4,608	4,577	4,490	4,297	4,148	3,968	3,770	3,544	3,514	2,662 [§]
過境服務—每日平均	309	313	310	305	300	285	274	258	255	— [Ⓔ]
機場快綫—每日平均	44	43	41	37	35	32	31	27	29	28
輕鐵—周日平均	500	493	487	482	466	451	433	402	385	— [Ⓔ]
巴士—周日平均	144	145	144	137	131	126	118	107	99	— [Ⓔ]
城際客運服務—每日平均	10	11	12	12	11	10	9	8	9	— [Ⓔ]
乘客平均乘搭公里數										
本地鐵路及過境服務	10.9	11.0	11.0	11.0	10.9	10.9	10.9	10.7	10.4	7.9
機場快綫	28.4	28.4	28.6	29.0	29.0	29.4	29.4	29.5	29.4	29.5
輕鐵	2.7	2.7	2.7	2.8	2.8	2.8	2.8	2.9	3.0	3.0
巴士	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.6	4.6	4.6
每車卡平均載容量(乘客人次)										
本地鐵路及過境服務	64	65	67	65	65	63	60	57	55	58
機場快綫	20	19	18	17	16	18	17	15	16	15
輕鐵	44	44	45	45	45	45	45	46	46	45
佔專營公共交通載容量比率(%)										
	48.4	48.5	48.1	46.9	46.4	45.4	44.3	42.6	42.0	26.7
每車卡公里之港元(香港客運業務)										
總收入	53.0	51.3	51.0	48.4	47.6	45.9	43.2	40.8	40.9	47.9
經營開支	27.7	27.2	26.8	24.9	24.2	23.1	21.5	21.5	21.2	21.6
經營利潤	25.3	24.1	24.2	23.5	23.4	22.8	21.7	19.3	19.7	26.3
每名乘客之港元(香港客運業務)										
總收入	9.06	8.73	8.52	8.31	8.20	7.99	7.86	7.74	7.83	7.55
經營開支	4.73	4.63	4.47	4.27	4.18	4.02	3.91	4.08	4.07	3.40
經營利潤	4.33	4.10	4.05	4.04	4.02	3.97	3.95	3.66	3.76	4.15
安全表現										
本地鐵路服務、過境服務及機場快綫										
須呈報事故數目 [△]	1,133	1,246	1,327	1,408	1,761	1,769	1,592	1,539	1,514	989
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [△]	0.66	0.73	0.79	0.88	1.13	1.19	1.13	1.16	1.16	1.05
公司及承辦商的員工意外事故次數 [△]	60	64	57	67	58	44	46	60	42	26
輕鐵										
須呈報事故數目 [△]	191	157	122	118	151	164	165	146	136	6
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [△]	1.07	0.89	0.70	0.69	0.90	1.02	1.07	1.02	0.99	0.54
公司及承辦商的員工意外事故次數 [△]	8	6	4	4	2	7	5	11	5	0

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

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

@ 由於只有一個月的合併後乘客量，故無顯示數字。於2007年全年內，若計入合併前九鐵公司的業務，該服務的乘客量分別為過境服務252,000人次、輕鐵服務377,000人次、巴士服務92,000人次及城際客運服務9,000人次。

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

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

投資者關係

投資者與港鐵公司

港鐵活躍於國際資本市場逾30年，憑藉公司管治與披露，成為亞洲區內在投資者關係實務方面廣獲認可的領先楷模。我們相信，透過清晰傳達公司策略、業務發展及前景展望，可以提升股東價值。因此，我們致力維繫與投資者的定期溝通。

有關高鐵香港段協議及高鐵香港段安排的成員大會

2016年2月1日，公司召開成員大會，就有關高鐵香港段協議及高鐵香港段安排條款的決議案進行投票表決。只有獨立於香港政府的股東方符合投票資格。在投票的獨立股東中，佔99.83%的絕大多數票支持該決議案。

期內，公司透過不同渠道就高鐵香港段安排向股東、研究分析員及代理人顧問提供清晰及全面的資訊。除發出通函外，公司亦為股東設立熱線、網站，並發布公告。

與機構投資者的溝通

我們與投資界保持緊密聯繫，使港鐵成為香港最廣為人知的上市公司之一。多家本地及國際經紀商定期編撰有關公司的報告，而我們亦是廣泛機構投資者的研究對象。

管理層竭力確保投資者對公司的業務有透徹的了解。為此，公司定期參與投資者會議和路演。於2016年，公司在香港及海外與機構投資者及研究分析員進行約370次會面。

獲取資訊

我們廣泛利用公司網站發放資訊，確保所有投資者均可平等及適時地獲得公司的重要資訊。公司網站內的投資資料欄提供的資料詳盡而且易於查閱。財務報告、乘客量，連同公司其他新聞以及證券交易所的檔案，均可輕易於公司網站內查閱。

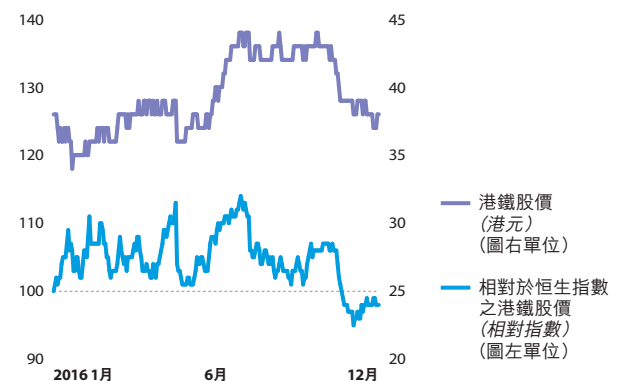
除了中央證券登記所提供的股東服務外，公司的專責熱線亦於2016年處理了個別股東超過36,000個電話查詢。

上市、指數及認可

港鐵公司自2000年起在香港聯合交易所上市，自2001年起一直是恒生指數的成份股之一。由2017年2月13日起，公司與美國摩根大通銀行終止美國預託證券Level 1 Programme，公司股票不再經該行保薦以美國預託證券Level 1 Programme的形式在美國買賣。

公司的2015年報在香港管理專業協會舉辦的「2016年最佳年報比賽」中獲得「工商企業類銅獎」，是公司年報連續第28年獲得嘉許。上述年報在MerComm, Inc.於紐約舉行的2016年「國際年報大獎」(International ARC Awards)中亦贏得兩個獎項。

股價表現



2017年度財政紀要

2016年度全年業績公布	3月7日
周年成員大會	5月17日
2016年度末期股息截止登記日期	5月22日
股份截至過戶日	5月23日至5月26日
派發2016年度末期股息日	7月12日或前後
2017年度中期業績公布	8月
派發2017年度中期股息日期	10月
財政年度結算日	12月31日

股息資料

每股股息

(港元計)

2015年度全年普通股股息	1.06
2016年中期普通股股息	0.25
2016年度末期普通股股息	0.82
第一期特別股息 (已於2016年7月13日派發)	2.20
第二期特別股息 (將與2016年度末期股息一同派發)	2.20

股息政策

股息政策因應公司財務表現及將來的融資需要作出調整，公司期望採取漸進式的普通股息政策。我們預期於每個財政年度派發兩次股息，分別約於10月及7月派發中期及末期股息。

截至2016年12月31日持股狀況

普通股

已發行股份	5,905,290,065 股
香港特區政府的持股量	4,434,552,207 股 (75.09%)
自由流通量	1,470,737,858 股 (24.91%)

市值

截至2016年12月31日	2,226.29億港元
---------------	-------------

股份代號

普通股

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66 HK Equity

聯絡資料

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，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

股東查詢

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

公司在辦公時間設有查詢熱綫服務：
電話：(852) 2881 8888

投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：
香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司投資客戶關係部

電郵：investor@mtr.com.hk

2016年報

股東如欲索取公司的年報，可致函：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓
香港中央證券登記有限公司

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司公司事務處

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

主要營業地點及註冊辦事處

香港鐵路有限公司，在香港註冊成立及營業
香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓

電話：(852) 2993 2111
傳真：(852) 2798 8822



管治及政策



營運業務



回饋社會



嘉許

企業責任

港鐵致力以可持續的模式發展，同時為社區發展作出貢獻。為達致此目標，我們希望在滿足現在的需要之餘，亦顧及未來的需求。

如以下「增值及分配」圖表所顯示，我們的貢獻不止於為股東創造利潤，我們同時透過為顧客提供運輸、物業及其他服務來創造經濟價值，然後再將這些服務所產生的收入

分派給持份者，包括供應商、僱員、資本提供者、股東、政府，以至整個社區。

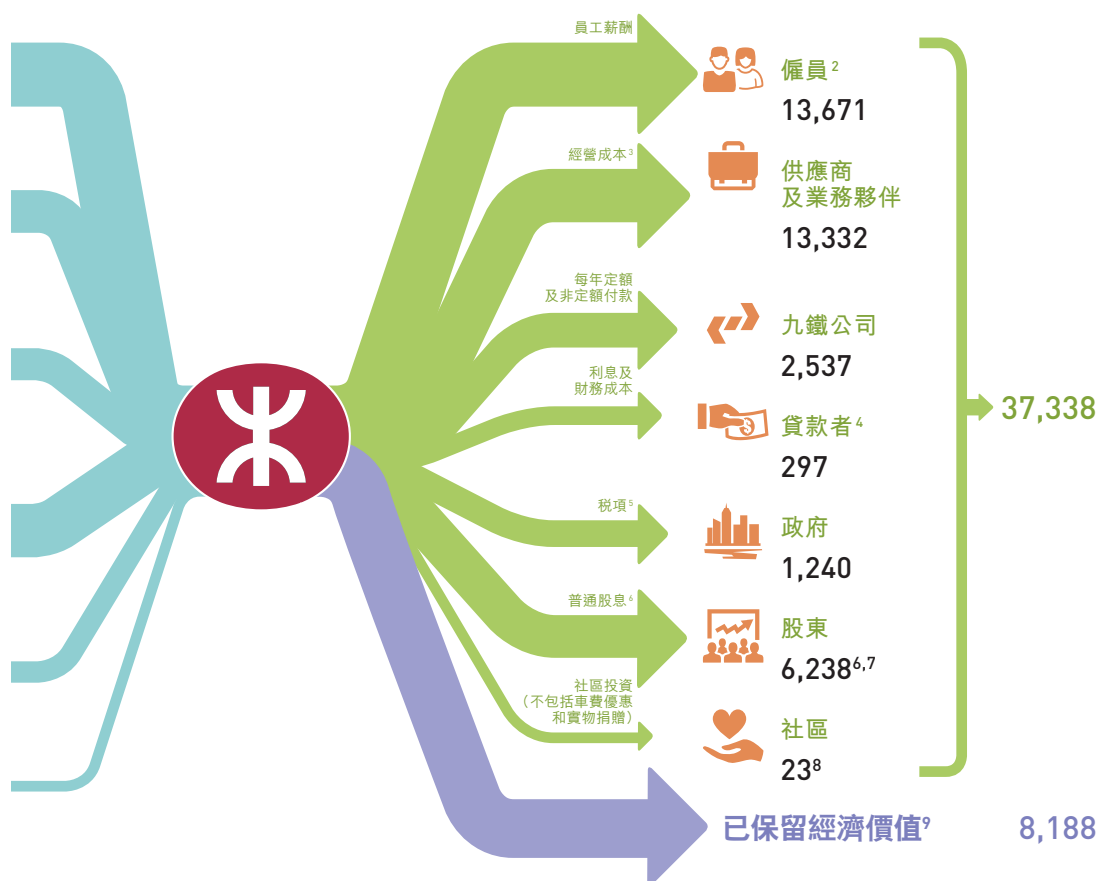
過去17年來，公司透過每年的《可持續發展報告》，詳述我們在可持續發展領域的方針和表現。該報告符合香港聯合交易所《環境、社會及管治報告指引》的披露建議。

2016年增值及分配圖表(百萬港元)

已創造經濟價值

香港客運業務收入	17,655
香港車站商務收入	5,544
香港物業租賃及管理業務收入	4,741
中國內地及國際附屬公司收入	14,826
其他業務收入	2,423
香港物業發展利潤 ¹	337

已分配經濟價值



總額：45,526

總額：45,526

註：

- 1 未計及2,600萬港元的員工薪酬。
- 2 不包括予以資本化作為資產的13.85億港元員工薪酬。
- 3 以簡便為由，經營成本包括利息收入及應佔聯營公司利潤或虧損，並已扣除非控股權益應佔利潤。
- 4 不包括予以資本化作為資產的6.32億港元利息開支。
- 5 代表本期稅項，但不包括遞延稅項。
- 6 代表年內已付普通股息。
- 7 包括已付香港特區政府財政司司長法團的47.01億港元普通股息，但不包括根據高鐵香港段協議所支付的129億港元第一期特別股息。
- 8 包括捐贈、贊助及其他社區參與貢獻，但不包括25.36億港元恆常車費優惠及推廣和2,200萬港元實物捐贈。
- 9 為已保留經濟價值用以再投資創造未來經濟價值。其代表年內已保留公司股東應佔基本業務利潤(未計及折舊、攤銷及遞延稅項)，並已計及已分配予公司的持份者的金額，但未包括根據高鐵香港段協議所支付的129億港元第一期特別股息。

管治及政策

港鐵的「長遠目標、使命和信念」(Vision, Mission and Values)體現我們對行事負責的承諾，並建基於一個鞏固的企業管治架構。

我們恪守公司一般訓示、企業責任政策及企業可持續發展政策下的清晰政策及管理指令。董事局的企業責任委員會負責就相關事宜提供指引及向董事局作出匯報。

我們自2008年起實施《供應商行為守則》，為供應商提供一個基本和強制性的行為框架，當中涵蓋道德標準、人權和勞工權利，以及供應鏈管理方面的要求。公司所有採購合約均訂明供應商須全面遵從守則的規定，並有責任確保他們本身的供應商亦一同恪守。我們正在更新守則，加入公司的綠色採購政策，鼓勵供應商採納可持續發展的營運模式。經修訂的守則亦會參考將於2017年中公布新訂的ISO可持續採購指引。

我們如何營運業務

安全

為乘客提供安全可靠的服務是公司營運的核心。我們安全第一的文化包括關心顧客、員工、承建商以及任何有合理原因進入港鐵設施內的人士。我們在維修方面作出龐大投資，提升港鐵資產的安全狀況。同時我們亦採取各種措施來應對安全議題。我們努力不斷改善安全表現，使香港重鐵網絡於2016年的須呈報事故數目較2015年減少9.1%。

扶手電梯安全仍然是我們相當關注的領域，尤其是對兒童及長者而言。我們於2016年繼續經常與長者中心、學校及其他機構合作，推出多項相應措施。我們亦透過車站的公告和海報、播放短片、舉辦展覽，以及設置扶手電梯安全推廣攤位等，加強推廣安全訊息。直至2016年年底為止，我們已經在多個車站內的36部指定扶手電梯裝設黃色旁板護掃，避免乘客過於接近梯級邊緣。香港重鐵網絡於2016年涉及扶手電梯的須呈報事故數目減少11.6%。

環境及天然資源

公司的目標是成為世界上最具資源運用效益和生態可持續性的鐵路和物業服務供應商之一。電氣化集體運輸鐵路被公認為最符合環境可持續性的運輸方式，可為大城市數以百萬計的人口提供客運服務。因此，港鐵對環境最大的貢獻是避免污染。鐵路交通的環境裨益已有確證，由於很多市民使用鐵路服務，令我們有助紓緩路邊廢氣排放和道路擠塞的情況，以及提升有限土地資源的運用效益。新鐵路綫投入服務後，大家可使用鐵路完成更多旅程，我們對環境的貢獻因而更加顯著。2016年，經營低碳業務的港鐵更結合財政和環保策略，發行首隻綠色債券。這種融資方式有助我們開拓新的投資者基礎，同時獲得符合成本效益的融資，為擴展及提升環保服務作出投資。

更廣泛而言，公司就氣候變化所作出的聲明及企業生物多樣化政策，要求我們承擔環境管理的責任。我們透過獨立



審核的ISO 14001環境管理系統認證程序，培養僱員及合作夥伴的問責性。我們亦根據頂尖科研人員的最新建議，採取應對氣候變化的策略，如檢討我們的設計標準及訂立應對極端天氣事件的程序。

我們對環境議題的應對，始於展開大型建造及營運活動之前的環境影響評估。我們還實施全面的環境管理及監察計劃，紓緩噪音、空氣及水質、廢物、能源使用及生物多樣化方面的影響。

提升能源效益是公司的重要目標。我們繼續尋找方法減少能源用量，並設立目標，使重鐵網絡每乘客每公里的能源用量在2020年之前，從2008年的水平降低21%。到2016年年底為止，公司已減少了16.1%的能源用量。港鐵正在

進行一項大型空調冷卻裝置的更換計劃，在車站及車廠安裝更先進、更環保的設備，藉此提升能源效益。

我們的人才

港鐵的成功，全賴一群全心全意、專注投入的員工。公司提供許多培訓及發展機會，培育人才並幫助他們盡展所長，從而確保我們有一支專業團隊為顧客服務，並滿足公司長遠的人才需求。詳情載於「人力資源」一節。

我們的顧客

港鐵在香港的網絡每周日平均乘客量為559萬人次，可見我們的列車服務對廣大市民的日常生活有莫大影響。我們不斷嘗試了解顧客的需要，為他們提供更優質的服務。詳情載於「香港客運業務」一節。

我們如何為社會作出貢獻

每年，公司都會透過善用資產及員工的樂善精神，舉行各種活動來貢獻社會。我們的主要對象為青少年及本地社區。

青少年

港鐵多年來一直致力培育青少年，激發他們盡展潛能。我們透過「Youth Connect」計劃發揮青少年本身的優勢，為自己和社區創建更光明的前景。

為深入了解青少年的需要和期望，公司於2013年前展開「港鐵 x 中大青年生活質素指數」調查。此外，我們亦透過青年智囊團「青思聚」，讓青少年與港鐵管理層就港鐵的初

步構思交流意見。透過該計劃，成員們為「鐵路2.0」的名稱及標誌提出了他們的想法。他們的意見亦協助我們更好地與市民溝通，例如在「搭車要識Do」活動中以幽默手法推廣安全意識。與此同時，「青思聚」成員亦受惠於我們提供的專業發展機會。

「Train」出光輝每一程」及「Friend」出光輝每一程」計劃是Youth Connect的兩個主要項目。2016年，約100名學生參加了「Train」出光輝每一程」為期十日的暑期活動，另外135名學生則在2015-16學年完成「Friend」出光輝每一程」為期六個月的師友計劃。我們亦繼續透過「顧客服務大使」及「旅客服務大使」計劃為專上學院學生提供實習機會。2016年，上述計劃共惠及200名學生。

公司於2015年年底推出「從校園到就業」計劃。以開放、共創的方式鼓勵青少年、非政府機構及其他持份者發揮創意，運用批判性思維制定能啟發青少年的方案。2016年9月，我們宣布資助五個非政府機構及社會企業的項目，以培養青少年的創意、創業及領導技巧，乃至對科學、科技、工程及數學(STEM)科目的興趣。有關項目是參考市民的意見而選出的。

支持社區

2016年，公司推出了「心繫社區」計劃，為公司的外展及在社區參與活動樹立新平台。該計劃提供的關愛服務反映公司對服務的社區所作出的承諾。這個新平台涵蓋三大範疇：關懷社區、文化藝術，以及環保及健康生活。

關懷社區

「鐵路人 鐵路心」是「心繫社區」計劃的核心項目。同事和退休員工於年內共發起及籌辦了263個社區項目，超過6,200名義工參與其中，為社區內數以千計的人士送上關懷及援助。此外，我們於2016年向慈善機構及其他團體捐款共約1,350萬港元，另有一筆200萬港元的善款特別

捐予2016年6月發生的牛頭角大火中英勇殉職的兩位消防員的家屬。有關2017年2月發生的縱火事件，港鐵以及一眾同事已捐出200萬港元，並透過東華三院的公眾捐款行動以支援受傷而留院的傷者。

此外，港鐵為大約50個非牟利組織提供免費廣告位，以支持他們的工作。公司亦在西鐵綫沿綫提供若干車站商店，以優惠租金租予非政府機構營辦的社會企業。

文化藝術

公司透過「港鐵·藝術」計劃，在車站展出優秀藝術作品，為乘車環境增添姿彩。2016年，我們在香港各個車站舉行了超過60個不同類型的活動。年內，在45個車站展示的本地及國際藝術家的常設藝術作品增至72件。

環保及健康生活

環保及健康生活計劃下的年度盛事「港鐵競步賽2016」於10月23日舉行。今屆賽事為醫院管理局的健康資訊天地計劃籌得過百萬港元善款，該計劃致力提高公眾預防和控制疾病的意識，以及推廣健康生活。

企業責任獲嘉許

2016年，公司在履行企業責任方面繼續得到國際性的肯定。

公司一直是投資者相關指數的成份股，包括道瓊斯亞太區可持續發展指數、富時社會責任指數，以及恒生可持續發

展企業指數。公司於摩根士丹利資本國際環球可持續發展指數中獲得「AAA」評級，標誌著港鐵在全球道路及鐵路運輸行業的領先地位。



羅致及挽留人才



激勵和聯繫



學習及發展



精益求精

人力資源



2016 港鐵傑出貢獻嘉獎暨長期服務獎頒獎典禮

MTR Grand Awards for Outstanding Contribution & Long Service Awards Presentation Ceremony



員工是港鐵最寶貴的資產，我們致力啟發、連繫及培育員工。

港鐵重視員工，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，公司亦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」評選中榮獲第二名。

公司與其附屬公司於2016年12月31日在香港及香港以外地區分別僱用17,639和9,866名員工。聯營公司在香港及全球各地共僱用10,216名員工。

羅致及挽留人才

為配合目前的需要及未來的業務增長，公司於2016年積極舉辦各項活動招攬人才，包括招聘日及社區招聘等。年內，公司在香港聘請了1,793名新員工，而員工流失率則維持在3.5%的低水平。

為配合公司長遠的繼任及人力需求，公司於2016年透過多項見習人員發展計劃招聘了30名高質素的畢業生。為培育更多年青人以填補未來的技術及維修職位空缺，公司招聘了創紀錄的184名學徒及見習技術員，人數為歷年來最高。此外，我們亦推出了兩項新計劃，分別是與勞工處合

作，在其「展翅青見計劃」下舉辦一項為期一年的「初級見習技工培訓計劃」，以及參與由職業訓練局推動為期四年的「技工學徒訓練計劃」。

公司繼續支持香港的《有能者•聘之約章》，為有殘疾或特殊學習需要的本地大學生提供暑期實習機會。於2016年，我們還提供了170個暑期實習生職位予就讀學士學位、副學士學位或高級文憑課程的學生，以支持公司推動青少年發展及參與。

在中國內地方面，地鐵行業發展迅速，以致對鐵路專才的需求殷切。為此，我們與當地大學及職業訓練學校緊密合作羅致人才，並實行周全的員工挽留策略。

為吸納、挽留及激勵員工，公司提供具競爭力的薪酬福利，包括短期及長期的獎勵計劃，以及廣泛的事業發展機會。公司透過完善的績效管理制度、與工作表現掛鈎的薪

酬檢討機制及多項激勵計劃，以獎勵員工，對其表現及貢獻作肯定。

公司繼續透過「企業領導人才管道」甄選及培育各級人才，並提供跨處別和跨地域的職位輪調，協助員工拓闊視野及豐富其工作經驗。

激勵和聯繫員工

年內，公司推行各項活動及計劃，以激勵和聯繫員工。公司於2016年11月進行首次全球員工投入度調查，涵蓋香港、中國內地及海外員工，整體參與率高逾94%。根據調查所收集的員工意見，公司將展開跟進行動，不斷求進。

公司設有行之有效的員工協商機制，為管理人員及員工提供有效的溝通渠道。此機制包括員工評議會及超過40個聯席協商會，現有逾900名由員工選出的員工代表。此外，

我們於2016年透過「增進員工溝通計劃」舉辦超過8,600場溝通會。公司還舉辦各類論壇、管理層溝通會，並安排員工與高級管理人員共進午餐，以加強內部溝通。

公司加強了內聯網溝通平台「MTRconnects」，與全球員工分享公司的最新發展和員工故事。截至2016年12月31日，平台錄得逾898,000瀏覽人次，其中單一訪客超過18,700人，比前一年分別大幅增長了59%及40%。

持續學習及發展的文化

公司為員工提供全面的培訓及發展課程，涵蓋顧客服務、營運及管理技巧、個人發展等範疇，協助員工盡展潛能。於2016年，我們在香港舉辦了7,059項培訓課程，為每名員工提供平均7.1天的培訓。為進一步推廣自學文化，公司推出一站式「流動學習平台」，讓員工可隨時隨地學習。

於2016年，公司在員工培訓和發展方面的努力得到肯定，榮獲多個本地及國際獎項。公司與中國香港體育協會暨奧林匹克委員會合作，為退役運動員開辦「生活技能培訓計劃」。該計劃在香港管理專業協會舉辦的「最佳管理培訓及發展獎」中榮獲三項殊榮。公司同時榮獲美國人才發展協會(Association for Talent Development)頒發「卓越實踐獎」。

推動精益求精

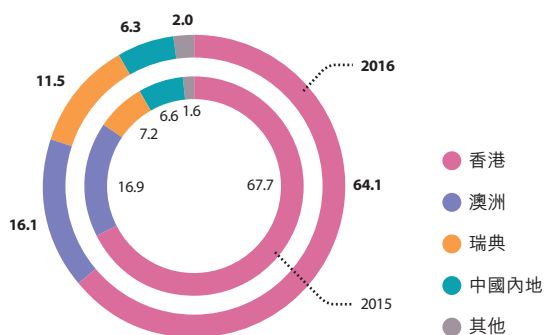
「臻善圈」計劃繼續鼓勵員工發揮集體創意、在工作流程上精益求精，並加強聯繫員工。年內，公司為團隊成員開辦培訓班，教授如何運用解難和創新工具，並舉辦跨地域的經驗分享會。公司於2016年6月舉行臻善圈周年發布大會，共有約700名員工出席，包括來自深圳、北京、杭州、斯德哥爾摩及墨爾本的代表。

「員工創意計劃」是另一項鼓勵員工不斷求進的計劃，成效昭著。公司還設立了新獎項，以激勵員工提交創新構思。

公司不斷發掘新意念，並於2016年11月贊助和支持「HackTrain香港」活動。這是亞洲首次舉辦的鐵路編程馬拉松活動，40位參賽者以隊伍形式參加，集思廣益，共尋能夠提升港鐵服務質素的創新意念。透過支持這些活動，公司可以將精益求精的文化發揚光大。

按地域劃分的員工數目分佈

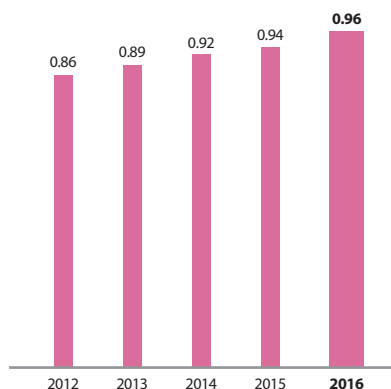
(百分率)



員工生產力 — 盈利與員工人數之比率*

*不包括物業發展的香港業務

(百萬港元)



港鐵學院

公司在香港開辦港鐵學院(「學院」)的籌備工作取得進展。2016年11月，我們慶祝學院及其位於經翻新的港鐵紅磡大樓的校舍正式開幕。作為港鐵的全資附屬公司，學院的目標是成為全球認可的鐵路管理及工程中心，透過開辦高質素課程，將我們的鐵路專業知識從香港帶到「一帶一路」沿途國家。

本地社區

學院第一項主打課程「鐵路工程高等文憑」課程在開幕時適時通過評審。這是港鐵以理論與實踐相結合的方式培養本地年輕鐵路人才的第一步。課程的申請人數十分踴躍，首批學員已於2017年1月開課。我們計劃為更多課程爭取評審，希望讓各級鐵路專業人員吸收更多知識並促進他們的事業發展。

港鐵亦將開辦獨立短期課程，作為聯繫本地社區的另一途徑。專業人員將透過專題短期課程分享他們的經驗及交流最佳實務，達到促進討論及傳播知識的目的。學院還會舉辦簡短的鐵路入門課程，滿足公眾對鐵路營運和技術的好奇心。學院的短期課程已引起本港市民和鐵路迷的熱烈迴響。

全球鐵路行業

港鐵一向為鐵路公司和有關機關提供顧問服務和專業培訓，並以在世界各地的最佳實務和卓越營運領導同儕。憑藉此卓越往績，學院將為全球各地同業的行政和管理人員提供特色培訓課程。

學院已制定三項企業課程，將於2017年第二季推出。這些為期一周的課程將涵蓋與鐵路公司管理人員和專業人員相關的多個主題，範圍包括規劃、可靠性、營運及維修管

理等。這些課程將由在各領域具備經驗豐富的港鐵高級經理和鐵路運營人員任教。這些企業課程現已在全球各地招生，料會鞏固學院作為國際鐵路營運和管理培訓中心的認可地位。

合作

為確保適時擴展業務、提供高質素教育和培訓課程，以及開拓世界各地市場，公司必須與本地和海外機構攜手合作，包括制定及/或提供聯辦課程、合辦短期課程、安排員工及學生參觀活動，以及進行研發工作。

學院與多個本地和海外機構建立了良好的合作關係，並正繼續磋商正式的合作協議。我們現已與香港理工大學、職業訓練局、香港專業進修學校及香港文匯管理學院締結成正式夥伴關係，夥伴數目在未來數月還會陸續增加。

軌道交通卓越交流平台

學院亦致力為鐵路業打造互惠互利的研習社區。軌道交通卓越交流平台(「RTEC」)提供一個分享知識和互相學習的平台，讓鐵路營運商(尤其是「一帶一路」國家的鐵路營運商)不斷改進。學院擔任RTEC的召集人，各成員機構可集思廣益，找出方案應對軌道交通方面的新挑戰和新風險，同時借助交流平台提供的寶貴資源，促進本身的營運水平和策略發展。

RTEC將為成員機構舉辦定期圓桌會議，以就共同關注的專題進行討論及交流意見。這些會議亦將包括工作坊和技術考察，讓成員機構掌握軌道交通領域的最新發展。成員機構還有機會使用由學院管理的案例中心，從中學習良好實務和汲取經驗教訓。

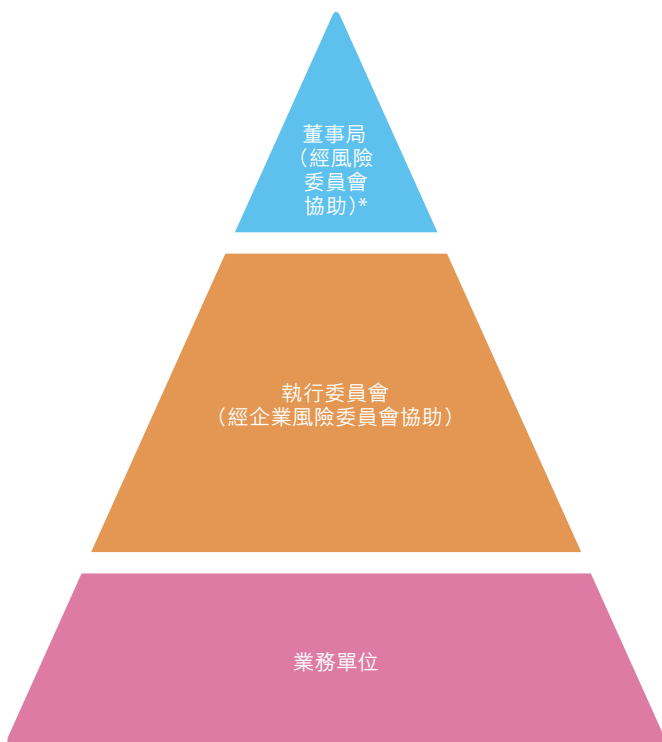
風險管理

系統功能

公司各業務單位在其日常業務過程中採納公司的「企業風險管理架構」。該架構為各業務單位提供簡單而有效的管理程序得以：

- 辨識和檢討公司各業務單位中的風險
- 定出資源分配優先次序作風險管理
- 讓管理層清晰掌握公司所面對的重大風險
- 支援決策和項目執行以達致更佳業務表現

公司對其風險作出嚴格辨識、評估和管理。在考慮已制定的風險控制措施後，按已辨識的風險的可能性及風險事件的後果，評估每項風險。根據風險矩陣釐定風險評級(E1–E4)，極高風險為E1，低風險為E4。風險評級考慮公司的風險承受程度，反映管理層處理相應風險須付出的關注及風險調控力度。最高類別的「E1」風險受董事局、風險委員會及執行委員會監察。



- 持續監察風險
- 制訂合適的風險管理策略
- 監察企業風險管理架構
- 檢討重大風險及新興風險
- 每年檢討企業風險管理體系的成效

- 執行委員會整體負責企業風險管理架構的實施及改善工作
- 企業風險委員會
 - 主席為法律及歐洲業務總監
 - 由主要業務範疇的管理層代表組成
 - 督導架構的實施和改善工作
 - 檢討公司的重大風險及主要的新興風險
 - 按季向執行委員會及風險委員會匯報，及每六個月向董事局匯報

- 制訂安排及實施與公司企業風險管理架構及政策相符的風險管理流程
- 把已辨識的風險記錄在風險登記冊中，以便作定期檢討及監控

* 委員會的職責及其在2016年內執行的工作，載於本年報的風險委員會報告書中(第152至153頁)

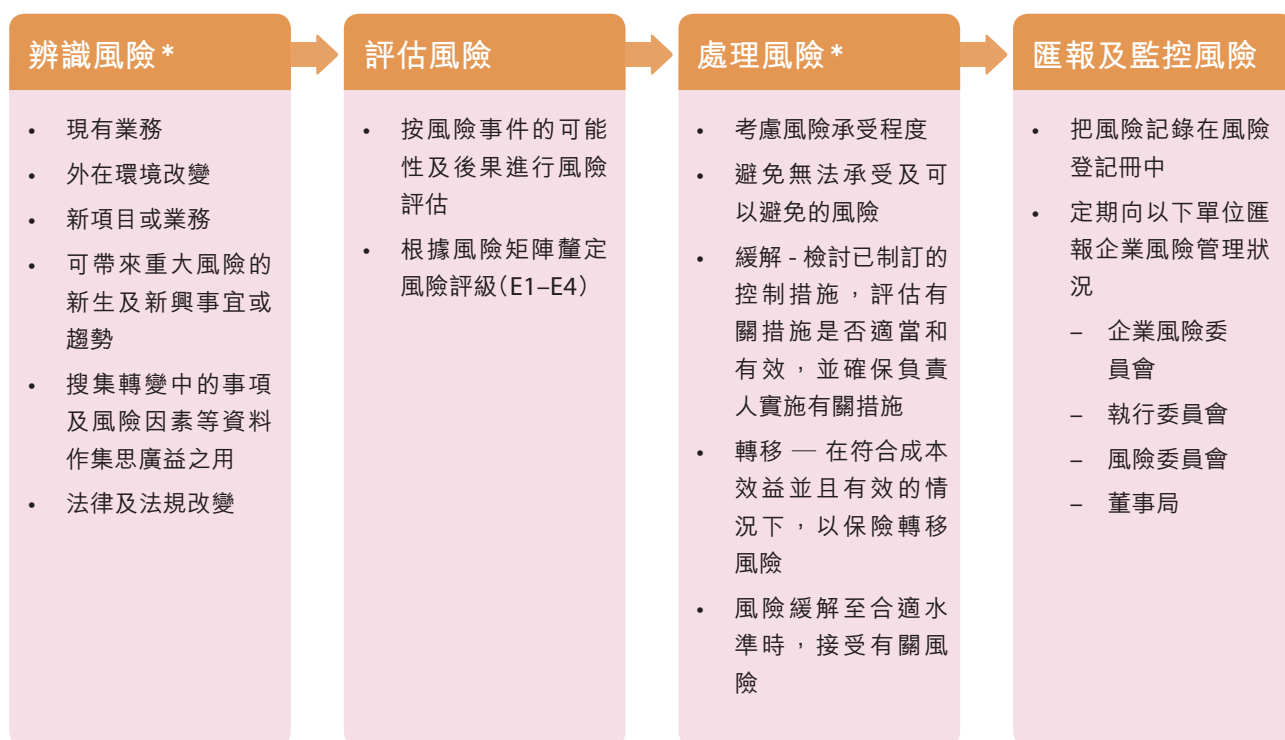
董事局在風險委員會的協助下，監督公司的企業風險管理架構及重大風險；執行委員會則在企業風險委員會的協助下，整體負責企業風險管理政策及體系的實施及持續改善工作。

在營運過程中，雖然難免承受風險，但公司在不同範疇釐定了不同的風險承受程度，例如涉及及安全及提供可靠運輸服務等方面，就釐定了特別低的風險承受程度。

重大風險管理程序

公司採取主動的措施以辨識、評估和管理來自經常性和增長業務，以及經常轉變的營商環境下所產生的重大風險。公司已就不同範疇制定風險管理策略，包括但不限於建造、業務營運、財務、庫務、安全及保險等。

法律及秘書處的企業風險管理團隊搜集與轉變中的營商環境和外環境有關的事項及風險因素等資料，以助企業風險委員會辨識可能出現的潛在風險。此外，企業風險委員會、執行委員會和風險委員會按季檢討公司的企業風險組合，並就新興風險集思廣益，以確保掌握重大以及影響不同業務範疇的風險。



* 範疇並未盡列

公司現正管理的重大風險包括：

新鐵路及物業項目	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> • 承建商工人短缺 • 建造工程十分接近營運中的鐵路及市區發展項目 • 管理與各方的銜接安排 • 恪守項目的進度計畫和成本預算 • 沙中綫項目的額外資金需要
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> • 與政府合作加快招聘工人及輸入外勞安排 • 與連接工程的各參與方緊密協調，並優化設計及施工方法 • 為承建商工人及員工提供鐵路安全培訓 • 嚴格控制備用資金
重大鐵路服務事故	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> • 2016年，重鐵及輕鐵服務共發生了八宗在公司控制能力範圍內(由個別系統問題引致)並導致服務中斷達31分鐘或以上的事務，數字與2015年相同
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> • 就個別事故展開調查或技術研究，以辨識持續求進的機會
系統擁擠	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> • 自2007年與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)合併以來，乘客量已增加31%
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> • 優化的人流管理計畫 • 進行訊號系統升級工程，以便長遠可以加密列車班次
人力資源交替安排	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> • 港鐵列車服務自1979年營運至今，一批員工將在未來數年達到退休年齡 • 一些工作崗位出現人手短缺
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> • 積極招聘人手及作出繼任安排 • 提升員工技術和能力
系統與員工安全	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> • 重鐵 — 扶手電梯事故仍為重鐵乘客意外受傷的主因 • 輕鐵 — 系統行車與其他道路使用者共用路面
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> • 繼續進行扶手電梯安全推廣活動 • 與政府合作，在輕鐵經過的路面交匯處安裝更明顯的標誌牌或交通訊號
資產提升及更換	
主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> • 「鐵路2.0」計畫將落實多個同步進行的大型項目，包括更換訊號系統、購置新列車等，以更新目前的營運鐵路面貌
主要控制措施	<ul style="list-style-type: none"> • 公司成立了工務管理辦公室，監督這些工程的綜合管理和總體風險

系統成效的檢討程序

企業風險委員會代表執行委員會對企業風險管理體系的成效至少每年作出一次評估。法律及歐洲業務總監作為企業風險委員會主席，已向執行委員會提交截至2016年12月31日止年度的企業風險管理體系成效檢討結果，並於2017年2月9日獲得執行委員會確認。風險委員會亦於2017年2月22日獲提交成效檢討結果。

風險委員會在董事局授權下，評估了公司的企業風險管理體系截至2016年12月31日止年度內的成效及適當性，並基於多個檢討範疇得出該體系具有成效及適當性的結論。

檢討已考慮的因素

- 《企業管治守則》內有關董事局在進行年度風險管理體系檢討時可考慮的範疇
- 部門主管及附屬公司、聯營公司主管對風險管理成效進行的年度內部確認
- 2015年企業風險管理體系成效檢討結果的跟進工作
- 附屬公司及聯營公司的風險管理
- 借鑒參考/企業風險管理體系會議/經驗交流
- 2016年就企業風險管理進行外部檢討的結果及已辨識的改進工作
- 2016年內舉辦的風險管理培訓及推廣活動

結論

企業風險管理體系在截至2016年12月31日止年度內是有成效及適當的

持續改善程序

公司於2016年內就企業風險管理體系落實了以下主要改進措施：

- 年內出版了「企業風險管理季報」以推廣風險管理
- 於公司及處別層面推廣風險管理知識分享平臺及支援資源
- 制定附屬公司的風險管理系統成效的年度檢討機制，並將其伸延至包括中國內地及海外的營運聯營公司
- 推出網上培訓課程(中、英文)，讓一般員工及督導人員認識公司的企業風險管理政策、風險管理原則，以及有利於建立積極風險管理文化的員工行為
- 連續第三年舉辦「風險意識週」，向公司內各級人員推廣風險意識，其中包括有120名督導人員/經理出席了為時半天的風險管理工作坊。

我們亦透過與企業風險管理體系使用者共同檢討、進行跨行業的借鑒參考及通過不同渠道交流經驗，緊貼風險管理的最新發展：

- 外界風險專家在年度「風險意識週」期間作出經驗分享
- 在第九次英國企業風險管理體系會議和第八次香港企業風險管理體系會議上，就最佳實踐方法進行交流及相互學習
- 透過於2016年6月在香港舉行的內部「審核和風險論壇」及定期電話會議，讓來自不同業務單位(包括中國內地和海外的附屬公司及聯營公司)的風險管理人員互相學習

公司管治報告書

公司管治常規

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，以符合所有持分者的利益。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。

本報告闡述公司所採納的公司管治最佳常規，並加以說明公司如何應用《上市規則》附錄14的《企業管治守則》(「守則」)的各項原則。

遵守《企業管治守則》

在截至2016年12月31日止年度內，公司已遵守守則。

2016 公司管治新進程

不尋求再發行股份的授權

經考慮公司股東的意見後及因應市場倡議的最佳常規，董事局謹慎作出決定，不再於公司2016周年成員大會上向股東尋求批予再發行股份的授權(即延伸授予董事的權力，以發行或處理由公司按回購授權購回的公司股份)，儘管該項授權為《上市規則》所容許。

內部審核對檢討持續關連交易的額外保證

根據聯交所發出的指引信GL 73-14及參考了聯交所於2016年1月發出的建議，公司內部審核部已審閱截至2016年12月31日止年度之公司的持續關連交易及有關的內部監控程序。內部審核部認為公司制定的內部監控程序足夠及有效，並已將此向公司的審核委員會作出匯報，以協助公司的獨立非執行董事對2016年內持續關連交易的年度檢討及確認。

內幕交易的處理

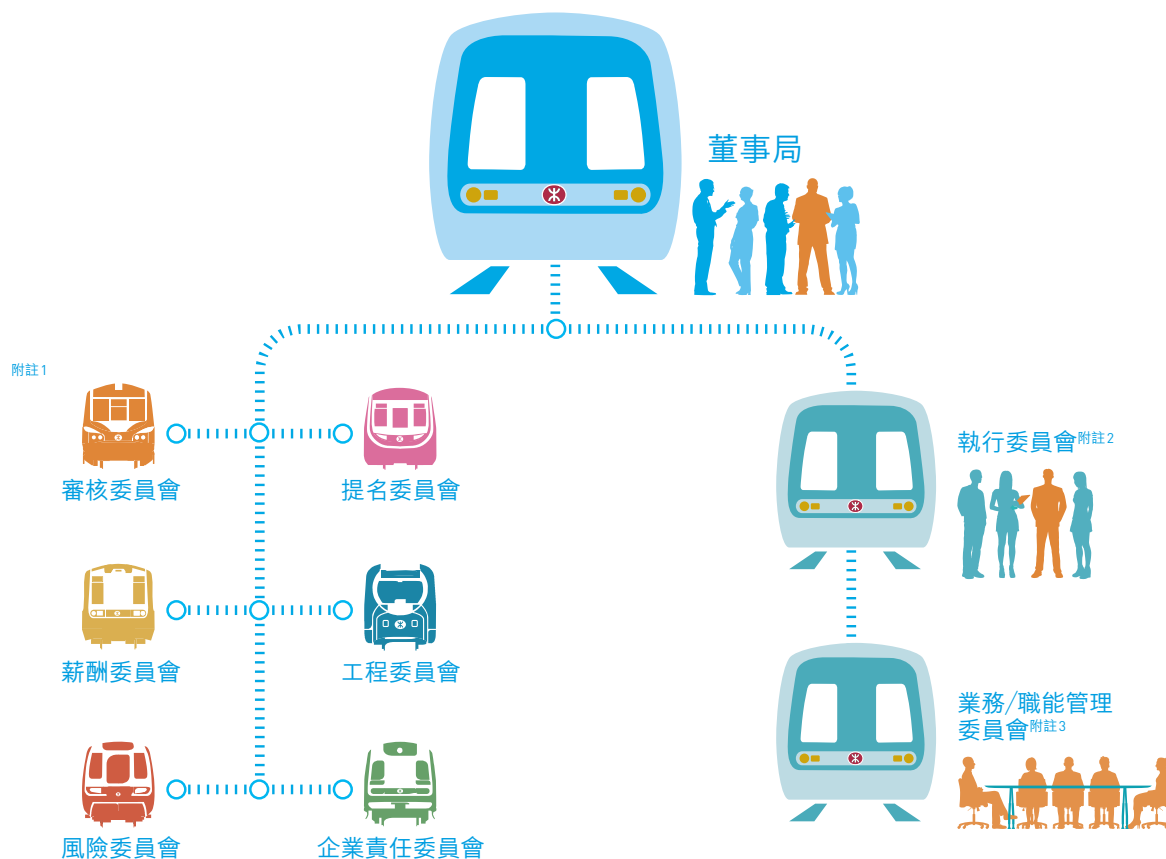
為更提高相關員工對適當處理內幕交易消息(此詞彙與香港法律第571章《證券及期貨條例》(「《證券條例》」)具相同涵義)重要性的意識及認識，公司向所有員工發出一項新的公司一般訓示，以加強及加深公司之前發出的指示。同時，亦推出一項透過電腦而學習的新訓練課程，所有因其在公司的職位而可能擁有公司內幕消息的經理必須完成該課程。詳情載於本年報第144頁。

董事局

整體業務管理

董事局負責管理公司的整體業務。根據章程細則及董事局採納的規程，董事局授權執行委員會管理公司的日常事務，而其本身則專注處理可影響公司整體策略政策、公司管治、財務及股東的事項，其中包括財務報表、派息政策、會計政策的重大修改、每年營運預算、若干重要合約、未來發展策略、重大融資安排及重大投資、公司管治職能、風險管理及內部監控系統、庫務政策及票價結構。

以下為公司的管治架構圖：



附註：

- 1 所有董事局委員會均獲提供充足資源以履行其職責及(如有需要)可尋求獨立專業意見，以協助他們履行其責任，有關費用將由公司負責。各委員會的職權範圍已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所的網站。
- 2 根據公司章程細則及董事局採納的規程，董事局授權執行委員會負責公司的日常業務管理；及由行政總裁(「行政總裁」)領導(其由其他 11 名執行總監會成員協助)執行委員會。
- 3 主要的業務/職能管理委員會載於本年報第 142 至 143 頁。

董事局及執行總監會成員 於2016年之會議出席率和培訓

	董事局會議 出席率			董事局委員會會議 出席率 成員名單						成員大會 出席率			培訓		
	定期 會議	特別 會議	私人 會議	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	成員 大會	周年 成員 大會	介紹 計劃	董事局 簡介/實地 視察	其他	
會議次數	8	6	3	4	1	6	5	4	2	1	1	-	-	-	
董事局成員															
非執行董事															
馬時亨教授(主席) (自2016年1月1日)(附註1)	8/8	6/6	3/3		1/1 M	6/6 M			2/2 C	1/1	1/1	N/A	√	√	
陳家強教授 (財經事務及庫務局局長)(附註2)	7/8	1/6	2/3		0/1 M	3/6 M				0/1	0/1	N/A	√	√	
運輸及房屋局局長 (張炳良教授)(附註3)	8/8	1/6	3/3		1/1 M	6/6 M				0/1	0/1	N/A	√	√	
發展局常任秘書長(工務) (韓志強)(附註4)	4/8	2/6	1/3				2/5 M	2/4 M		0/1	0/1	N/A	√	√	
運輸署署長(楊何蓓茵)(附註5)	8/8	4/6	3/3	4/4 M				4/4 M		0/1	0/1	N/A	√	√	
獨立非執行董事															
陳黃穗	8/8	6/6	3/3		1/1 M				2/2 M	1/1	1/1	N/A	√	√	
陳阮德徽博士(附註6)	7/8	4/6	2/3			6/6 C	4/5 M			0/1	1/1	N/A	√	√	
鄭海泉(附註7)	4/8	2/6	2/3			4/6 M			1/2 M	0/1	0/1	N/A	√	√	
周永健 (自2016年5月18日)(附註8)	5/5	2/3	1/1			2/2 M	2/3 M					√	√	√	
方正博士	8/8	5/6	3/3	4/4 C	0/1 M					1/1	1/1	N/A	√	√	
關育材	7/8	4/6	3/3				4/5 M	4/4 M		1/1	1/1	N/A	√	√	
劉炳章(附註9)	8/8	5/6	3/3				5/5 M		2/2 M	1/1	0/1	N/A	√	√	
李李嘉麗(附註10)	8/8	5/6	3/3	4/4 M				4/4 M		1/1	1/1	N/A	√	√	
文禮信(附註11)	8/8	6/6	3/3	4/4 M				4/4 C		1/1	1/1	N/A	√	√	
吳亮星	5/8	4/6	1/3		1/1 M			3/4 M		1/1	0/1	N/A	√	√	
石禮謙(附註12)	7/8	6/6	1/3		1/1 C		4/5 M			1/1	1/1	N/A	√	√	
鄧國斌(附註13)	8/8	2/6	3/3			5/6 M		1/4 M		1/1	1/1	N/A	√	√	
黃子欣博士(附註14)	6/8	5/6	3/3	3/4 M			5/5 C			1/1	1/1	N/A	√	√	
何承天 (至2016年5月18日)(附註15)	3/3	3/3	2/2			3/4	2/2			1/1	0/1	N/A	√	√	
執行董事															
梁國權(行政總裁)(附註16)	8/8	6/6	2/3						1/2 M	1/1	1/1	N/A	√	√	
執行總監會及執行委員會成員															
梁國權(附註16)	8/8	6/6	2/3						1/2 M	1/1	1/1	N/A	√	√	
金澤培博士										1/1	1/1	N/A	√	√	
鄭惠貞 (自2016年6月1日)(附註17)									0/1 M			√	√	√	
張少華										1/1	1/1	N/A	√	√	
顏永文博士 (自2016年2月22日)(附註18)											1/1	√	√	√	
許亮華 (自2016年7月2日)(附註19)												√	√	√	
劉天成 (自2016年5月1日)(附註20)											1/1	√	√	√	
馬琳										1/1	1/1	N/A	√	√	
蘇家碧(附註21)									2/2 M	1/1	1/1	N/A	√	√	
鄧智輝										1/1	1/1	N/A	√	√	
黃唯銘博士										1/1	1/1	N/A	√	√	
楊美珍										1/1	1/1	N/A	√	√	
羅卓堅 (至2016年7月1日)(附註22)										1/1	1/1	N/A	√	√	

備註:-

董事局會議

- 定期會議 - 特別會議
- 私人會議

董事局委員會成員

C - 委員會主席 M - 委員會成員

成員大會

成員大會 - 於2016年2月1日舉行的成員大會

周年成員大會 - 於2016年5月18日舉行的周年成員大會

培訓

- 介紹計劃 - 適用於2016年新委任的董事局及執行總監會成員
- 董事局簡介/實地視察 - 簡介公司業務/實地視察
- 其他 - 條例/法例更新及與董事義務及責任有關的其他資料

附註

- 1 自2016年1月1日，馬時亨教授獲委任為公司的非執行主席，企業責任委員會成員及主席，以及提名委員會及薪酬委員會成員。
- 2 陳家強教授的替任董事代表他出席一次定期會議、三次特別會議、一次私人會議、三次薪酬委員會會議及2016周年成員大會。就提早檢討票價調整機制，陳教授的替任董事沒有出席於2016年4月20日舉行的特別會議的第一節，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。就高鐵香港段項目，陳教授(及其替任董事)沒有出席於2016年1月25日及5月26日舉行的特別會議；及2016年2月1日舉行的成員大會，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
- 3 張炳良教授的替任董事代表他出席三次特別會議。就提早檢討票價調整機制，張教授的替任董事沒有出席於2016年4月20日舉行的特別會議的第一節，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。就高鐵香港段項目，張教授(及其替任董事)沒有出席於2016年1月25日及5月26日舉行的特別會議；及2016年2月1日舉行的成員大會，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
- 4 韓志強先生的替任董事代表他出席二次定期會議、二次特別會議、一次私人會議、二次風險委員會會議及二次工程委員會會議。就提早檢討票價調整機制，韓先生的替任董事沒有出席於2016年4月20日舉行的特別會議的第一節，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。就高鐵香港段項目，韓先生(及其替任董事)沒有出席於2016年1月25日及5月26日舉行的特別會議；及2016年2月1日舉行的成員大會，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
- 5 楊何蓓茵女士有一次定期會議及一次特別會議以電話會議方式進行。楊女士沒有出席(i)就提早檢討票價調整機制，於2016年4月20日舉行的特別會議的第一節；及(ii)就高鐵香港段項目，於2016年1月25日及5月26日舉行的特別會議；及2016年2月1日舉行的成員大會，以避免任何實際的或被視為的利益衝突。
- 6 陳阮德徵博士有一次定期會議及一次特別會議以電話會議方式進行。
- 7 鄭海泉先生有一次薪酬委員會會議以電話會議方式進行。
- 8 周永健先生於2016年5月18日舉行的2016周年成員大會完結時，獲推選為董事局新成員及成為獨立非執行董事、工程委員會成員及薪酬委員會成員。他的出席率是根據在他被委任後所舉行的會議次數計算。
- 9 劉炳章先生有一次定期會議以電話會議方式進行。
- 10 李李嘉麗女士有一次定期會議以電話會議方式進行。
- 11 文禮信先生有二次定期會議、一次特別會議、一次私人會議及一次審核委員會會議以電話會議方式進行。
- 12 石禮謙先生有二次定期會議、一次特別會議及一次工程委員會會議以電話會議方式進行。
- 13 自2016年1月1日，鄧國斌先生獲委任為薪酬委員會成員。
- 14 黃子欣博士有一次特別會議以電話會議方式進行。黃博士於2016年5月18日舉行的2016周年成員大會完結時，獲委任為工程委員會主席。
- 15 何承天先生於2016年5月18日舉行的2016周年成員大會完結時，退任公司獨立非執行董事，及不再擔任工程委員會成員及主席；以及薪酬委員會成員。他的出席率是根據他在任時所舉行的會議次數計算。
- 16 梁國權先生有一次特別會議以電話會議方式進行。梁先生未有被邀請出席一次只由主席與非執行董事進行的私人會議。
- 17 自2016年6月1日，鄭惠貞女士獲委任為公司的人力資源總監、公司的執行總監會成員及企業責任委員會成員。
- 18 自2016年2月22日，顏永文博士獲委任為公司的技術工程總監及公司的執行總監會成員。
- 19 自2016年7月2日，許亮華先生獲委任為公司的財務總監及公司的執行總監會成員。
- 20 自2016年5月1日，劉天成先生獲委任為公司的車務總監及公司的執行總監會成員。
- 21 蘇家碧女士有一次企業責任委員會會議以電話會議方式進行。自2016年1月1日，蘇女士獲委任為企業責任委員會成員。
- 22 自2016年7月2日起，羅卓堅先生在其與公司服務合約屆滿後，不再擔任公司的財務總監及公司的執行總監會成員。

董事局組合

公司現有 18 位非執行董事，其中 13 位為獨立非執行董事。行政總裁是董事局成員中唯一的執行董事。

董事局及執行總監會成員的名單、角色和職能均分別登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。每名董事局及執行總監會成員的個人簡歷載於本年報的「董事局及執行總監會成員」一節內(第 160 至 175 頁)。

提名委員會在檢討後，認為董事局規模適當以配合遞增的需求，例如：

- 公司在中國內地及海外業務的持續擴展；
- 需要更多獨立非執行董事，以平衡董事局的組合及擴大技能範圍；及
- 隨着董事局委員會數目的增長，董事局成員的責任相應增加。

於 2016 年 12 月 31 日，政府透過財政司司長法團持有公司已發行股份約 75.09%，並為公司的主要股東。香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第 8 條行使其權利，委任了三位人士為公司的增補董事(「增補董事」)。名單如下：

- 運輸及房屋局局長(現由張炳良教授擔任)；
- 發展局常任秘書長(工務)(「發展局常秘(工務)」)，現由韓志強先生擔任)；及
- 運輸署署長(現由楊何蓓茵女士擔任)。

增補董事為非執行董事及在任何情況下應被視為與其他董事無異，因此受董事的普通法責任規限，包括以公司的最佳利益為行事依歸。

另外一位非執行董事陳家強教授，為財經事務及庫務局局長。

現時獨立非執行董事人數超過公司董事局人數的三分之二。該比例遠高於《上市規則》要求獨立非執行董事人數佔董事局人數至少三分之一的規定。

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

主席及行政總裁

主席及行政總裁的職位各不相同且相互獨立。

非執行主席負責：

- 主持及管理董事局的運作；
- 監察行政總裁及執行總監會其他成員的表現；
- 確保董事局適時獲得與公司業務有關的充足訊息；
- 領導董事局及提倡公開的文化；
- 確保所有董事局成員適時就所有事宜交換意見；
- 鼓勵董事局成員對董事局會議上的討論作出全面而有效的貢獻；及
- 制定良好公司管治常規及程序。

行政總裁：

- 作為執行總監會領導人；
- 兼為執行委員會主席；
- 向董事局負責公司業務的管理；及
- 肩負董事局及執行總監會之間橋樑的作用。

董事局委員會

董事局委員會成員及每名董事局成員於2016年的出席記錄載於本年報第131至132頁。

審核委員會

審核委員會的職責和其年度的工作的詳情載於本年報「審核委員會報告書」(第149至第151頁)。

風險委員會

風險委員會的職責和其年度的工作的詳情載於本年報「風險委員會報告書」(第152至第153頁)。

工程委員會

工程委員會的職責和其年度的工作的詳情載於本年報「工程委員會報告書」(第154頁)。

薪酬委員會

薪酬委員會的職責和其年度的工作的詳情載於本年報「薪酬報告書」(第155至第159頁)。

提名委員會

主要職責：

- 向董事局提名及推薦人選，以填補董事局的空缺，以及行政總裁、財務總監及營運總監(倘營運總監的職位存在)的職位；
- 就財務總監及營運總監的職位而言，委員會可考慮由行政總裁推薦的人選，或任何其他人士(行政總裁有權首先同意該其他人選)；

- 在物色適當及合資格人選成為董事局成員時，委員會在繼續以人選的優點及長處為選擇準則的同時，亦會把董事局多元化政策(「多元政策」)納入考慮；
- 對董事局的規模、架構及組成進行年度檢討；
- 檢討多元政策達標的情況；及
- 檢討董事局所擬定應有的技巧、經驗及觀點與角度的列表(「該列表」)。

於年內，委員會就下列事宜進行檢討及向董事局作出相關建議：

- 多元政策達標的情況及其成效；
- 董事局的規模、架構及組成以及該列表；
- 於2016周年成員大會由股東委任一位新董事局成員；
- 重選/推選連任於2016周年成員大會上退任的董事；
- 年度評估公司每名獨立非執行董事的獨立性；及
- 提名許亮華先生為財務總監。

企業責任委員會

主要職責：

- 監察與公司持份者交流及對外溝通的策略；
- 向董事局建議批准企業責任政策；
- 檢視和監察公司的企業責任政策及相關活動的實施和推行；
- 識別由外在的企業責任管理趨勢帶來的挑戰；

- 審閱公司可持續發展年報並向董事局提出批核建議；
- 檢討公司在環境和社會項目上的表現；及
- 在有需要時就委員會負責的事宜向董事局匯報更新。

另請參閱本年報「企業責任」一節(第114至119頁)。

於本年度經執行的工作：

- 檢討及確認已更新之企業責任政策；
- 回顧(i)對支持長者的整體方向和活動、(ii)減輕公司對環境造成影響的倡議，以及(iii)公司在青年和社區計劃方面的進展；
- 審閱2015年可持續發展報告並向董事局提出批核建議；
- 檢視公司的整體傳訊策略；及
- 檢視港鐵車站藝術計劃的宣傳活動。

公司秘書

馬琳女士為法律及歐洲業務總監及執行總監會成員，向行政總裁匯報。她的公司秘書角色包括：

- 向董事局成員提供意見及服務；
- 確保正確的董事局會議程序得以遵守；
- 就所有公司管治事宜向董事局提出意見；
- 安排董事局成員/替任董事在上任時，接受一項全面、正式兼特為其而設的介紹計劃，內容關於公司主要業務的營運及實務，以及在一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》下董事的一般及特定職責；

- 建議董事局成員、其替任董事及執行總監會成員參加相關研討會及課程；及
- 安排在董事局會議上提供相關的新頒布或修訂的法規或其他規例的培訓。

2016年內，馬琳女士接受了共超過15小時更新其技能及知識的專業培訓。

董事局成員的委任、重選及罷免

任何人士可於任何時間經以下其中一項方式獲委任為董事局成員：

- 股東於成員大會按「公司董事局成員委任程序」委任，該程序已登載於公司網站(www.mtr.com.hk);或
- 董事局按公司提名委員會推薦；或
- 香港特區行政長官就關於增補董事的委任；

經董事局委任的董事局成員必須於獲委任後的首屆周年成員大會上退任及可於該周年成員大會上被推選連任。

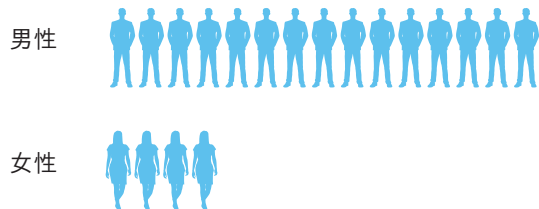
除了增補董事外，其他董事局成員(包括陳家強教授(財經事務及庫務局局長))須輪值退任。在每次公司周年大會上輪值退任的董事局成員，須為在該次周年成員大會三年前所舉行的周年成員大會上獲推選或重選的董事局成員。

增補董事只可由香港特區行政長官撤任，並不受任何輪值退任規定的管限。

除增補董事外，公司與每名非執行董事均訂有服務合約，訂明他/她繼續獲委任為非執行董事及相關董事局委員會成員的條款，而任期不超過三年。

董事局多元化

性別



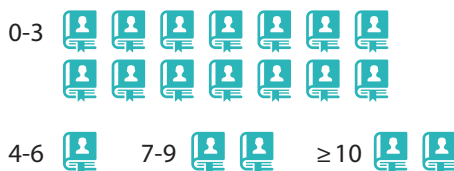
出任董事局成員年資(年)



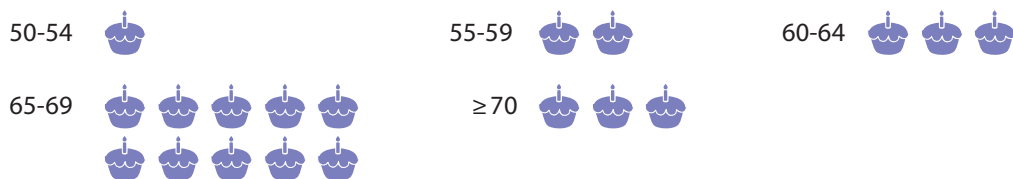
職銜



出任外界董事(公司數目)



年齡



公司已登載多元政策於公司網站(www.mtr.com.hk)。多元政策訂下清晰目標，使公司竭力確保其董事局成員在技巧、經驗及觀點與角度多元化方面保持適當的平衡，以支持執行其業務策略及令董事局有效地運作。公司亦關注維持董事局女成員適當的比率，但所有委任最終以人選的優點及長處為選擇準則。

如上文提及，提名委員會對多元政策進行年度檢討，以及董事局亦會定期檢討多元政策以確保其持久成效。

提名委員會於2016年5月委任周永健先生為公司的新任獨立非執行董事時，已將多元政策考慮在內。周先生於香港擔任執業律師逾30年，委員會認為周先生的加入，會擴闊董事局在技能、經驗及觀點與角度多元化的範疇，從而加強董事局的多元化及效能。

法規方面的確認

截至2016年12月31日止年度內，公司已收到各獨立非執行董事根據《上市規則》要求，有關他/她的獨立性的確認書。作為其職權範圍一部分的工作，提名委員會審閱了該等確認書及評估了獨立非執行董事們的獨立性，並繼續認定其各自的獨立性。

石禮謙先生自2007年12月成為董事局成員，就有關他的連任，提名委員會已根據《上市規則》相關的獨立性評估要求，謹慎地評估了他的獨立性，認為儘管石先生成為公司獨立非執行董事已超過九年，他的獨立性仍得以維持。石禮謙先生因身為利益一方，而沒有參與提名委員會有關的討論。委員會納入考慮的因素，已列載於2017周年成員大會通函，這通函已經連同本年報一起寄給股東，同時已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

各董事局成員均確保他/她能付出足夠時間及專注處理公司事務，並透過提出獨立、具建設性及清晰的意見為公司的策略及政策發展作出貢獻。

有關董事局成員須就披露其於公眾公司或組織擔任職位的數目和性質、其他重大承擔，以及所涉及的公眾公司或組織的名稱和其擔任有關職務所涉及的時間(「職務承擔」)，所有董事局成員均已適時向公司披露他們的職務承擔。

鑑此，主席已於2016年12月在沒有行政總裁及執行總監會其他成員列席的情況下，舉行了一次私人會議，檢討各董事在向公司履行其職責時需付出的貢獻，以及各董事有否付出足夠時間履行其職責。該檢討亦評核董事局的整體表現，及總結所有董事局成員均向董事局及公司作出了正面的貢獻。

公司在每次定期會議前向每名董事局成員提供一份「其他董事職務、主要委任及權益聲明」(「聲明」)以供其檢閱及方便他們在會議中申報任何可能的利益衝突。每名替任董事的聲明亦會按季度發送給他/她更新。另外，每名董事局成員及每名替任董事須每年兩次向公司確認他/她的其他董事職務、主要委任及權益。

除本年報披露外，董事局及執行總監會成員之間概無任何關係(包括財務、業務、家屬或其他重大或相關的關係)。

上市發行人董事進行證券交易的標準守則

公司已採納《上市規則》附錄10所載之標準守則(「標準守則」)。在作出特定查詢後，公司確認董事局及執行總監會成員在年內一直遵守《標準守則》。高級經理、其他指定經理及員工因其在公司所擔任的職位可能擁有內幕消息，亦已被要求遵守《標準守則》的規定。

董事保險

按章程細則允許，公司一直有投保董事與高級人員責任保險，對此公司董事局成員及高級人員均無須承擔此保單所列明之免賠額。為了確保提供足夠保額，公司根據保險市場的最近趨勢及其他有關因素進行年度檢討。該檢討與其他同類型公司的投保金額作比較及考慮是否需要為執行總監會成員或董事局成員購買獨立保險。2016年度的檢討結果是現有的保額已經足夠，除此保額外，公司亦已向董事局成員提供彌償保證，加上廣泛的保險條文及財務穩健的保險公司，因此，不需要購買額外保險。

檢討公司管治職能

於2016年3月，董事局已根據公司管治職能的職權範圍，對公司管治職能進行了年度檢討，並認為公司：

- 於公司及其附屬公司和聯營公司的內部監控系統與企業風險管理機制下奉行的公司管治政策及常規；
- 為董事局成員及高級管理人員安排的培訓及持續的專業發展；
- 對遵守法律及監管規定方面的政策及常規；及
- 《工作操守指引》及董事手冊

均屬足夠及適合公司現時的企業策略。以上職能將按法律及監管環境的改變以及公司業務上的變更而作出檢討。

公司管治職能的職權範圍已登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

董事局會議程序

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

董事局的定期會議的起草議程由公司秘書(由法律及歐洲業務總監兼任)編製，並經公司主席核准。倘若董事局成員希望將某事項列入會議議程中，須在有關董事局會議最少一星期前通知主席或公司秘書。議程連同董事局文件一般於董事局會議擬定日期不少於三日前送出。

董事局在下年度的會議日期一般由公司秘書於每年第三季訂定，並經主席同意，然後與董事局其他成員聯繫。

在董事局定期會議上，執行總監會成員與高級經理一同向董事局匯報其各自業務範疇的事宜。

每月向董事局提交的行政總裁執行摘要，內容涵蓋公司整體策略、主要議題及重要事宜。於2016年，摘要的內容增加了向董事局成員提供未來三至六個月內重要議題或事項的前瞻。此摘要連同董事局會議中的討論，可確保董事局成員對公司業務有一定的了解，並可提供最新資料幫助他們作出符合公司利益的決策。

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

重大權益及投票事宜

所有董事局及執行總監會成員均須遵守其普通法責任，以公司的最佳利益為行事依歸，並特別考慮公司股東的整體利益。當中，他們須申報其於任何將由董事局在董事局會議上考慮的合約、交易、安排或其他建議下的權益的性質及程度(如有)。

除非章程細則特別批准，董事局成員不得就他/她在當中擁有權益及其知悉屬性質重大的任何合約、交易、安排或任何其他種類的建議進行投票。就此而言，董事局成員(包括他/她的任何聯繫人士)的關連人士之權益會視為他/她的權益。純粹因擁有公司的股份、債券或其他證券的權益，概不計算在內。凡會議表決某決議案而某董事局成員不得對該決議案表決時，他/她不會被計算在該部分會議的法定人數內，但他/她會被計算在該會議所有其他部分的法定人數內。此舉有助減少公司業務與個別董事局成員的其他權益或任命之間可能出現的潛在衝突。

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

公司與政府(及其相關實體)已訂立若干合約安排，部分合約為持續性質。由於政府為公司的主要股東，根據《上市規則》，該等合約安排屬關連交易(部分為持續關連交易)。載於本年報的「關連交易」及「持續關連交易」(第187至206頁)解釋如何根據《上市規則》處理該等交易。

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

董事局及董事局委員會會議

董事局在2016年舉行了17次會議(包括八次定期會議、六次特別會議及三次私人會議)，遠超於守則要求發行人每年舉行至少四次董事會會議的規定。

於2016年11月，董事局於墨爾本舉行其於海外的首次會議，同時，亦藉此次機會實地了解公司於墨爾本及悉尼的投資及將來的投資機會。

定期會議

在每次定期會議中，董事局檢討、討論及適當時批核公司不同業務及財務表現的事項。此外，在2016董事局會議中亦討論其他主要事項，包括：

- 公司策略
 - 鐵路2.0；
- 公司管治事宜包括
 - 收取董事手冊的年度更新；
 - 年度檢討董事局規模、架構及組成；
 - 年度檢討公司管治職能；
 - 年度檢討風險管理與內部監控系統的成效；
 - 收取個別董事局委員會及港鐵學院理事會的會議議程提要；
 - 批准2015可持續發展報告；
 - 收取2015企業安全管治年報；
 - 審閱企業風險管理報告；
 - 收取技術工程處別職能的介紹；及
 - 批准董事局委員會組合的變更；
- 2016周年成員大會
 - 建議推選/重選退任的董事局成員；及
 - 建議提名新董事局成員；
- 工程項目
 - 收取鐵路項目的更新；及
 - 批出有關鐵路項目的合約；
- 車務
 - 收取年度列車服務表現及2015顧客反映的意見；
 - 收取有關更換訊號項目的更新；及
 - 批准購買為沙田至中環綫項目的東西綫的額外新列車；
- 收取有關中國內地及國際業務的更新；
- 批出香港物業發展的投標合約；
- 批准成立港鐵學院；
- 人力資源
 - 2016年度薪酬檢討；及
 - 檢討股份獎勵計劃及其他人事事宜；
- 商務及市場
 - 批准港鐵車費的調整及觀塘綫延綫及南港島綫(東段)的建議車費；及
 - 批出於過境車站及列車上的免稅店的投標合約；
- 財務
 - 批准2015年報及帳目；
 - 批准2016中期報告及帳目；
 - 批核昂坪360有限公司的2015年業績；
 - 收取八達通業務表現檢討；
 - 批准債務發行計劃 – 發行綠色債債券；及
 - 批准2017預算及長期預測。

董事局會議記錄由公司秘書或其代表預備，記錄董事局所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括董事局成員提出的任何關注事宜或表達的不同意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予所有董事局成員以便提出意見。按核准的程序，董事局在下一個會議上正式採納會議記錄草稿。如董事局成員對會議記錄草稿有任何意見，可在下一個會議上討論，達成的有關協定將於有關會議的正式會議記錄中反映。董事局會議記錄由公司秘書備存於公司註冊辦事處，以供所有董事局成員查閱。

特別會議

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、於中國內地投資項目建議及批出何文田站一期物業發展的合約。

私人會議

在私人會議上，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。

主席於2016年12月在沒有行政總裁及執行總監會其他成員列席的情況下，舉行了一次私人會議，檢討各董事在向公司履行其職責時所需付出的貢獻，以及各董事有否付出足夠時間履行其職責。該檢討亦評核董事局的整體表現，及總結出所有董事局成員已向董事局及公司作出正面貢獻。

各董事局成員（及各執行總監會成員）在年內的出席記錄列載於本年報第131至132頁。

董事局委員會會議

於2016年3月11日舉行了一次董事局委員會會議，法定出席人數為二人，以考慮截至2015年12月31日止年度末期股息及2015年報和帳目，並向股東提擬在2016周年成員大會上予以批准，以及批准業績的初步公告。

介紹計劃及其他培訓

介紹計劃

每位新董事局成員（包括政府委任董事）、替任董事及執行總監會成員於獲委任時，均獲提供全面、正式兼特為其而設的介紹計劃，內容關於公司主要業務的營運及實務，以及在一般法律（普通法及成文法）及《上市規則》下董事的一般及特定職責。

於2016年內獲委任為獨立非執行董事的周永健先生、三位替任董事（黎志華先生、李萃珍女士及麥成章先生）、鄭惠貞女士（人力資源總監）、顏永文博士（技術工程總監）、許亮華先生（財務總監）及劉天成先生（車務總監）均獲安排一項特為他們而設的介紹計劃，內容包括董事於策略、規劃及管理方面的角色，以及公司管治的要素和它們的趨勢。

公司亦提供了幫助了解公司主要業務營運的熟習計劃。

所有董事局成員、替任董事及執行總監會成員於獲委任時均獲發一套董事手冊，當中列載董事職責及董事局於公司管治職能上及各董事局委員會之職權範圍。董事手冊亦會不時作出更新以反映最新發展。董事手冊最近期之更新已於2017年1月17日獲得批准通過。

培訓和持續專業發展

董事局及執行總監會成員

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



董事局於澳洲的實地視察

董事局的實地視察

於2016上半年為董事局所安排的實地視察已於公司的2016中期報告第35頁中披露。另外，於同年下半年，亦安排了多兩次的實地視察。

於2016年7月，部分董事局及執行總監會成員視察了位於將軍澳的PopCorn商場及日出康城的屋苑，實地第一手了解PopCorn商場的運作及日出康城物業的最新發展進度。他們亦實地視察了將軍澳車廠，從而了解更多有關車廠的運作。

於2016年11月，董事局及執行總監會成員到訪澳洲墨爾本及悉尼，及董事局在澳洲墨爾本舉行其於海外的首次會議。這次考察是一個難得的機會，好讓董事局成員了解港鐵公司如何運用多年來在港累積的專業技術和經驗，為墨爾本和悉尼建立更好的運輸網絡系統作出貢獻，以服務當地社區及促進經濟增長和發展。藉着與公司合作夥伴和持份者溝通的機會，有助董事局成員更了解公司於澳洲的業務及未來發展的挑戰和機會。

培訓

公司的外聘法律顧問於2016年1月12日的董事局會議上向董事局及執行總監會成員簡介有關董事手冊的更新。

於2016年10月，數位董事局成員、一位替任董事、和執行總監會成員參加了由公司外聘法律顧問舉行的「董事大師課程」，內容包括危機管理 — 應對一次重大網絡攻擊、重溫內幕消息的處理及董事職責。

除上述外，有關公司管治事宜之資料亦不時提供予董事局成員、替任董事及執行總監會成員，使他們緊貼這方面的最新發展。

每位董事局及執行總監會成員均已向公司提供其於年度內接受培訓的記錄。他們於年內的培訓記錄載於本年報第131至132頁。

高級行政人員

公司高級行政人員均獲安排參與一個全面和按其特定需要而設的培訓計劃。這計劃包括一系列的工作坊、研討會、企業參訪等，而這些培訓活動將會持續舉行。

這培訓計劃重點在於進一步提升高級行政人員的商業觸覺、領導及管理技巧。

為了支持高級行政人員在商業觸覺上的提昇，這計劃持續安排著名大學商業學院教授分享當前商業和管理學最新的研究和見解。培訓計劃亦成立了「領袖論壇」邀請不同行業中具領導地位的公司的的高級行政人員出席公司內部研討會，分享他們成功的故事、管理理念、個人才智和深入見解，讓港鐵的高級行政人員能與香港其他優秀企業分享和學習。高級行政人員均積極參與各項的培訓活動。

問責性

董事局成員負責集團的綜合帳項。截至2016年12月31日止之綜合帳項是按持續經營準則編製，並真實及公平反映集團的綜合財務狀況及集團於年內的綜合財務表現和綜合現金流量。於編製截至2016年12月31日止年度的綜合帳項時，董事局成員選擇適當的會計政策，並連貫應用於以往財政期間（截至2016年12月31日止的帳項附註披露的新及經修訂會計政策除外）。各項判斷及估計均已作出審慎合理的評估。外聘核數師的匯報職責載於本年報第146至147頁。

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

風險管理與內部監控系統

董事局須對公司及其附屬公司的內部監控系統及風險管理系統（「企業風險管理體系」）負責，並制定合適的政策及檢討該等系統的有效性。由董事局、管理層及有關人士所推

行的內部監控與企業風險管理體系，旨在管理（而非消除）未能達致以下範疇的目標的風險，而且只能就不會有重大的失實陳述或損失作出合理而非絕對的保證：

- 營運的效益及效率
- 財務匯報的可靠性
- 遵守適用的法律及規例
- 風險管理的成效

系統概覽

執行委員會負責：

- 實施董事局的風險管理及內部監控政策；
- 辨識及評估公司所面對的風險以供董事局考慮；
- 透過設計、推行及監察一套適當的內部監控系統與企業風險管理體系，以落實董事局所採納的政策；及
- 向董事局保證已履行其相關職責，及確認該等系統為有效及足夠。

此外，所有僱員在其責任範疇內均負有內部監控與風險管理的責任。

業務/職能委員會

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

- 車務執行管理委員會
- 物業執行管理委員會
- 項目控制小組
- 投資委員會
- 歐洲業務管理委員會
- 澳洲及國際顧問業務管理委員會

- 中國內地業務管理委員會
- 資訊科技執行管理委員會
- 財務規劃委員會
- 企業安全管理委員會
- 企業風險委員會
- 招標執行委員會/招標委員會
- 企業責任督導委員會
- 企業資訊安全管理委員會
- 成本監控委員會(項目)
- 成本控制執行管理委員會(項目)

內部審核

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

- 分析及獨立評估公司的風險管理及內部監控系統是否足夠及有效；
- 就改善現行的管理控制及資源運用方面提供建議；及
- 應公司管理層或審核委員會的要求作特別審視、調查及就公司企業管治及監控提供諮詢服務。

內部審核部主管直接向行政總裁及審核委員會匯報。內部審核部可全面查閱資料，以檢討公司風險管理、監控及管治程序各方面之情況。該部門定期對公司及其附屬公司之財務、營運及合規之監控程式以及風險管理職能進行審核。相關管理層需負責在合理期限內糾正從內部審核中發現的監控不足之處。內部審核部每年會以風險評估為基礎，制定年度內部審核計劃以涵蓋高風險業務活動，供審核委員會審批。內部審核部主管須每半年一次向審核委員會匯報公司的內部監控系統是否足夠及有效。

企業風險管理體系

公司的「企業風險管理體系」是公司管治中不可或缺的重要一環，有助保持業務佳績，並為各持分者創優增值。於公司全面執行的系統化風險管理程序，旨在協助執行委員會及各業務單位經理管理公司面對的主要風險，並支援董事局履行其公司管治職責。

有關「企業風險管理體系」的詳情，辨識、評估及管理重大風險的程序，及檢討企業風險管理體系成效的程序，載於本年報「風險管理」一節(第125至第128頁)。

董事局的監督工作

董事局於風險委員會及審核委員會協助下持續監督公司的企業風險管理體系及內部監控系統，並最少每年對其效益作出檢討。風險委員會及審核委員會的職責及於2016年內執行的工作分別載於本年報「風險委員會報告書」(第152至第153頁)及「審核委員會報告書」(第149至第151頁)。

監控活動和程序

遵從法規及規例

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

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

所有部門主管，包括負責海外項目的業務及項目的總經理/項目經理，均需確保其職能及部門遵從適用的法規及規例。在所需的法律支援下，彼等須：

- 辨識任何新頒布或更新的法規；
- 評估其對公司營運的影響；

- 至少每年檢討一次其對相關法規及規例的遵從；及
- 報告潛在和實際的不合規情況，而嚴重情況須上報有關的處級總監和執行委員會。

有關遵守法規及規例的事宜，包括潛在和實際的不合規情況、有關的糾正措施及為避免事件重演而採取的行動之狀況，須每年向執行委員會及審核委員會報告。

處別總監，部門主管，包括負責海外項目的業務及項目的總經理/項目經理，需要對其負責的內部監控與風險管理系統作每年評估及效益的確認。

舉報政策

公司亦就對公司財政、法律或聲譽上構成或可能構成重大不利影響的欺詐或不道德行為或違反法律及公司政策的事宜制定了有關舉報政策。此政策適用於所有僱員、與公司進行交易的人士及一般公眾。執行委員會和審核委員會每半年收到一份關於經舉報小組處理的舉報個案、人力資源管理部處理的員工投訴、及其他內部調查的總結報告。

內幕消息政策

公司已發展了一個涵蓋各有關處別及部門的系統，內容包括已制定的政策、流程及程序，以符合處理及發布內幕消息的責任。該系統包涵下述各項：

- 於2016年，公司發出一份新的一般訓示取代之前的指引，以加強：
 - (i) 識別、評估及向上匯報至執行委員會及董事局潛在的內幕消息之內部流程；
 - (ii) 高級人員的責任，其要對內幕消息保密，向上級通報潛在的內幕消息及向相關下屬員工傳達訊息及其責任；及
 - (iii) 發布內幕消息的流程。

- 為所有董事局及執行總監會成員，和因其在公司所擔任的職位而可能擁有公司內幕消息及被列入為「標準守則」經理的行政經理、部門主管及經理提供培訓。有需要時，公司會按《證券條例》的最新發展/要求安排持續培訓；
- 在《證券條例》下，就有關公司的持續責任，定期向公司的高級人員發出提示，包括提供一份新的一般訓示的副本和一項經電腦進行的培訓課程的網上連結；及
- 根據《證券條例》更新公司的《工作操守指引》。

為支援有效地推行以上系統，公司於2016年為執行總監會成員、行政經理、部門主管及「標準守則經理」推出一項經電腦進行的培訓課程。為向新「標準守則經理」提供培訓及向已接受過該項培訓者提供重溫課程機會，電腦培訓課程將定期再進行。

董事局認為公司現行的系統及措施是有效及合適的合規機制，足以保障公司及其高級人員在執行及披露內幕消息時的責任。

風險管理系統成效的評估

公司超越了守則內最佳常規，除公司及其附屬公司完成了檢討企業風險管理體系的成效外，公司於中國內地及海外營運的聯營公司也完成了相關對企業風險管理體系成效的檢討。風險委員會經董事局授權審議了公司截至2016年12月31日止年度企業風險管理體系，並確認了體系的成效。審議體系成效的詳情，已載於本年報「風險管理」一節內的「系統成效的檢討程序」(第128頁)。

內部監控系統的效益評估

就截至2016年12月31日止年度，審核委員會就董事局賦予之權責，對公司及其附屬公司的內部監控系統的效益作出評估，其程序包括：

- 與執行委員會成員就重要業務營運、財務及非財務之內部監控及合規事宜作定期會面；
- 檢討由內部審核報告及外聘核數師報告所提出的重大問題；
- 與內部審核師和外聘核數師單獨會晤；
- 審閱執行委員會成員、海外附屬公司的管理層及部門主管按其職責範圍進行的年度內部監控評估及認證；
- 審閱執行委員會及內部審核部提交的文件，包括：定期財務報告及帳目；年度財務匯報及帳目事項預覽；年度內部審核計劃；內部審核部半年報告；有關舉報的報告；公司風險管理與內部監控系統報告；內部審核部的效益評估報告；未決訴訟及合規事項報告；及
- 在本年度內部審核對公司及其附屬公司的內部監控系統的效益作出評估的結果。

審核委員會總結出內部監控系統為有效的。

公司會計、財務匯報及內部審核的資源評估

財務處及內部審核部就截至2016年12月31日止年度已檢討並認為公司的會計、財務匯報及內部審核職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及有關預算均足夠合適。

公司承諾聘用、培訓及發展一支合資格而能幹的會計師隊伍，以監察集團的財務匯報及其他會計相關事宜。公司已制定一套程序，以便掌握及更新適用於匯報及會計職能的法律、規則及規例。專責人員將確保相關的標準及條例得到遵守，其中包括《香港財務報告準則》、《上市規則》及《公司條例》。於編製年度預算時，嚴格檢討履行會計及財

務匯報職能所需的資源及預算。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制定一套員工招聘程序及發展計劃。專責人員每年向財務總監確認已遵從此項程序，而財務總監會進行正規的年度檢討和向審核委員會匯報有關結果。基於以上各項，審核委員會認為在公司會計及財務匯報職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及其培訓計劃及預算均屬足夠。

與此同時，公司亦承諾聘用、培訓及發展一支合資格而能幹的內部審核隊伍，提供獨立、客觀之核證及顧問服務，旨在增值及改善公司的業務營運。公司已制定一套程序，以便掌握及更新適用於內部審核的規則與最佳常規。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制定一套合適的員工招聘程序及發展計劃。內部審核主管就內部審核職能方面的員工資源、資歷及經驗是否足夠會進行正式的年度檢討和向審核委員會匯報有關結果。基於以上各項，審核委員會認為在公司內部審核職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及其培訓計劃及預算均屬足夠。

董事局之年度檢討

董事局透過風險委員會和審核委員會已對公司的風險管理及內部監控系統作持續監督。而就截至2016年12月31日止的年度評估，董事局認為公司及其附屬公司的風險管理及內部監控系統是有效及足夠。同時期間亦沒有重大監控失誤、弱項或關注事項。

就截至2016年12月31日止的年度，董事局亦已檢討並認為公司的會計、財務匯報及內部審核職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及有關預算均足夠合適。

危機管理

公司自1995年起已設定機制，每當遇上危機便會成立危機管理小組；這樣不但能維護公司作為全球鐵路營運業的先驅之一的聲譽，並有助確保公司能有組織及高效地應對危機，包括及時與政府部門和股東等主要持分者溝通。危機管理小組由相關執行總監會成員及行政經理組成，其運作由列載各成員職責及其他事宜的《危機管理計劃》所規範。該計劃透過定時檢討及根據世界級標準進行更新。危機管理小組的運作是藉着資訊系統來監察最新的危機形勢，問題和策略行動，並發放與危機相關的信息。危機管理小組定時進行演習，以確認危機管理的組織和安排的有效性，並為成員提供實習機會。危機管理小組於2016年8月進行過一次演習，而其影子小組成員亦已於2016年12月進行了二次演習。

附屬公司及聯營公司的管治

公司有多間附屬公司及聯營公司於香港、中國內地以及海外獨立經營業務。儘管這些附屬公司及聯營公司為獨立的法人實體，公司作為這些附屬公司及聯營公司的股東，已實行了一項管理管治體系（「管治體系」），以確保行使適當程度的監控及監察。

於年內，公司進行了管治體系檢討，以完善管理管治規定及強化實行的過程，並推廣加強公司與附屬公司和聯營公司在相關職能的合作。

根據管治體系，公司為個別附屬公司及聯營公司規劃了特別為其製訂的管治框架以便進行監控及監察。各附屬公司及聯營公司因應公司管理管治規定，採納適用與其業務性質及當地情況符合的管理守則及政策。因此，附屬公司及聯營公司的管治框架可確保有充足內部監控、在重要事情上向公司進行諮詢及知會公司、以及定期向公司匯報及作出保證。經營重要業務的附屬公司及聯營公司，每年均須匯報已遵守有關管理常規及管治框架。

商業操守

堅守誠信和商業道德，以負責任的態度營商是公司持續成功之道。公司制定的《工作操守指引》清晰說明了公司對道德操守的要求，並規定員工必須恪守公平、公正和廉潔奉公這最高原則，在公司所有業務的地區以透明的方式營運。

公司定期檢討和更新指引，以確保其內容恰當及符合公司和法規的要求。公司除了提供教育計劃以加強員工對商業操守的認識外，亦鼓勵員工舉報已發生或有可能發生的違法或不當行為，並已根據公司的舉報政策訂立適當的程序，讓員工可以在完全保密及安全的環境下舉報他們懷疑不當的行為。

為了讓新入職員工能了解公司的價值觀和道德承諾，員工入職課程會介紹《工作操守指引》。而《工作操守指引》亦已上載至公司網站(www.mtr.com.hk)。

此外，公司以《工作操守指引》作基礎，為香港、中國內地及海外的附屬公司及聯營公司建立相約的道德文化。

外聘核數師

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

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

畢馬威會計師事務所提供的核數與非核數服務性質，及已付予畢馬威會計師事務所（包括與畢馬威會計師事務所處

於同一控制權、所有權或管理權之下的任何機構，或一個合理並知悉所有有關資料的第三方，在合理情況下會斷定該機構屬於畢馬威會計師事務所的本土或國際業務一部分的任何機構)的費用載於本年報之帳項附註9D(第231頁)。

為了保持作為公司外聘核數師的誠信和客觀性，畢馬威會計師事務所執行政策和程序以確保其提供的服務符合適用的專業操守及有關獨立性的政策和要求。此外，根據香港會計師公會/國際會計師聯合會道德守則，畢馬威會計師事務所亦要求其服務集團的核數合夥人不能為集團連續擔任這項工作逾七年。

與股東的溝通

周年成員大會

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

2016周年成員大會於2016年5月18日假座香港九龍灣的九龍灣國際展覽中心展覽廳3(6樓)舉行。為了方便未能出席周年成員大會之公司股東，整個會議程序的視像片段已於當日傍晚登載於公司網站(www.mtr.com.hk)。

2017周年成員大會已預定於2017年5月17日舉行。為了使公司股東與董事及管理層有更流暢及直接的溝通，公司計劃繼續採用即時傳譯。

2016周年成員大會上通過的決議案

主席建議了在2016周年成員大會上各個別主要事項均以獨立決議案方式提呈表決。於考慮決議案之前，主席亦已根據章程細則第71條，行使其作為2016周年成員大會主

席的權利，要求就所有決議案以投票表決方式，並用電子投票方式進行。

於2016周年成員大會，共九項決議案(決議案第3號包含三項獨立決議案)獲得通過，每項決議案均於會上獲得超過93%票數支持。決議案全文載於日期為2016年4月14日致公司股東的2016周年成員大會通函內(包括2016周年成員大會通告)。為方便未能出席2016周年成員大會之股東，現載列獲通過的決議案摘要如下：

- (1) 採納公司截至2015年12月31日止年度之經審核財務報表、董事局報告及核數師報告；
- (2) 宣派截至2015年12月31日止年度的末期股息每股0.81港元；
- (3) (a) 重選鄭海泉先生為公司董事局成員；
(b) 推選劉炳章先生為公司董事局成員；及
(c) 推選黃子欣博士為公司董事局成員。
- (4) 推選周永健先生為公司新董事局成員。
- (5) 重新委任畢馬威會計師事務所為公司核數師，並授權董事局釐定其酬金；
- (6) 向董事局授予一般授權，以分配、發行、授出、分派及以其他方式處理公司的額外股份，該等額外股份的數量不得超過此項決議案通過日期公司已發行股份總數的百分之十*；及
- (7) 向董事局授予一般授權，以購回公司的股份，所購回的股份不得超過此項決議案通過日期公司已發行股份總數的百分之十*。

* (決議案全文載於2016周年成員大會通告內。)

投票表決結果於會後同日登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

成員大會

公司於2016年2月1日假座香港九龍灣的九龍灣國際展覽中心展覽廳3(6樓)舉行了成員大會(「成員大會」)，以獲得公司獨立股東就高鐵香港段項目批准通過一項普通決議(「該普通決議」)。

該普通決議的詳情(登載於2016年1月7日的公司通函)及成員大會的投票表決結果已於同日登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站。

召開成員大會

公司董事可召開成員大會。

倘股東要求公司召開成員大會，該股東可向公司董事提出要求，但在公司收到股東要求時，該股東須佔全體有權在成員大會上表決的股東的總表決權的最少5%。股東的要求須述明有待在有關成員大會上處理的事務的一般性質；及可包含可在該成員大會上恰當地動議並擬在該成員大會上動議的決議的文本。該要求可包含若干份格式相近的文件；及該要求可採用印本形式或電子形式送交公司；並且須經提出該要求的人認證。公司董事須於公司收到該要求後的21日內召開成員大會，及成員大會須在召開該成員大會的通知的發出日期後的28日內舉行。如該要求指出一項可在有關成員大會上恰當地動議並擬在該成員大會上動議的決議，則關於該成員大會的通知，須包含關於該決議的通知。如關於該決議的通知，已包含在關於成員大會的通知內，則可在該成員大會上處理的事務，包括該決議。如有關決議採用特別決議的形式提出，則除非關於有關成員大會的通知包含該決議的文本，並指明擬採用特別決議的形式提出該決議的意向，否則公司董事被視為沒有妥為召開該成員大會。

倘公司董事於公司收到所要求後的21日內，未有妥為安排召開成員大會，則要求召開成員大會的股東，或佔該等股東全體的一半以上總表決權的股東，可自行召開成員大會，但如此召開的成員大會須於公司收到所要求後三個月內舉行。

股東提呈建議的程序

股東可根據《公司條例》及章程細則向成員大會提呈建議。

關於建議某人參選董事的事宜，請參閱登載於公司網站(www.mtr.com.hk)的「公司董事局成員委任程序」。

股東查詢

公司制定了股東通訊政策(登載於公司網站(www.mtr.com.hk))，旨在向股東提供有關公司的資料，讓他們可與公司有效建立密切關係及在知情情況下行使作為股東的權利。

公司的股東通訊政策，當中亦說明股東可透過來函公司的公司秘書，接觸董事局及管理層。

有關其他與股東溝通的途徑，亦請參閱本年報「投資者關係」一節(第112至113頁)。

組織章程文件

公司章程細則(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12月31日止，章程細則並無任何變動。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2017年3月7日

審核委員會報告書

於本報告書日期，公司的審核委員會(於本報告書稱為「委員會」)由五位非執行董事組成，其中四位為公司的獨立非執行董事(「獨立非執行董事」)。於2016年期間，委員會成員及成員的出席記錄載於本年報第131至132頁。委員會成員概不屬公司外聘核數師畢馬威會計師事務所的合夥人或前合夥人。

財務總監、內部審核部主管及外聘核數師代表列席所有委員會會議。委員會亦可酌情邀請其他人士列席會議。委員會定期舉行會議，外聘核數師或財務總監在有需要時亦可要求舉行會議。委員會亦會考慮並在其認為合適的情況下，批准委任公司外聘核數師執行非核數工作的要求。

委員會的職責

依據委員會的職權範圍(登載於公司網站(www.mtr.com.hk)及聯交所網站)，委員會的職責主要包括下列範疇：

監察與公司外聘核數師的關係

- 於核數工作開始前，與外聘核數師討論其核數的性質及範圍與匯報的責任；
- 事先批准任何非核數服務，以確保外聘核數師在提供非核數服務的同時不會削弱其獨立性或客觀性；及
- 向董事局建議外聘核數師的委任、重新委任及罷免，以及批准其酬金及聘用條款。

審閱公司的財務資料

- 監察財務報表、中期報告及年報與帳項，連同初步業績公告及向公眾披露與公司財務資料有關的其他公告的完整性；
- 處理公司財務資料時，與董事局及執行總監會聯繫。委員會主席在有需要時隨時進一步與內部審核部主管、外聘核數師代表及管理層會面；及
- 私下或與執行總監會成員及任何其他人士一起討論由內部審核部主管或外聘核數師提出的任何事宜。

監管公司的財務申報系統及內部監控程序

- 至少每年一次對公司的財務控制系統及內部監控系統進行檢討以協助董事局持續監察公司財務控制系統及內部監控系統的成效，並向董事局匯報已進行有關檢討。董事局可透過這些控制及系統監察公司的整體財務狀況並保障公司的資產；
- 監察就公司在會計及財務匯報職能方面的資源、員工資歷和經驗是否足夠，以及其培訓課程和預算是否充足的管理層檢討；
- 審核及批准年度內部審核計劃，包括對經選定的公司活動或運作效率的審核；
- 審核內部審核部主管的定期報告，對其建議的重大行動方案進行跟進，並在合適的情況下向董事局提出建議；及

- 檢討公司內部審核部主管對內部審核職能方面的資源、員工資歷和經驗是否足夠，以及其培訓課程和預算是否充足所作出的年度評估。

有關以上的詳情已載列於本年報第142頁至145頁公司管治報告書內「風險管理及內部監控系統」一節。

向董事局報告

委員會主席於每次委員會會議後，向董事局匯報委員會議題的撮要及指出當中浮現的相關問題。

委員會會議記錄由會議秘書預備，記錄委員會成員考慮過的事宜及所作出決策的詳情，包括委員會成員提出的任何關注事宜、不同意見的表達及提升公司在管治及內部監控方面的建議。在每次會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿會發送予委員會成員以便提出意見。在考慮委員會成員就會議記錄草稿所提出的意見後，委員會在下一個會議上會正式採納會議記錄草稿。委員會會議記錄備存在公司註冊辦事處，以供委員會成員查閱。

於每年1月，會議秘書會與委員會主席預先商定該年主要會議議程，而委員會主席對委員會定期會議議程作出最終決定。合共四次的季度會議已安排於2017年2月、5月、8月及11月舉行。

2016年委員會的工作

委員會在2016年舉行了四次會議。外聘核數師代表、財務總監及內部審核部主管均出席所有四次會議，報告彼等工作並回答有關提問。委員會分別在2月和8月的會議上專注審閱公司的年度及中期業績公告/帳項，從而預留更多時間在5月和11月的會議上檢討及討論公司的內部監控、內部審核及其他事務。

在2月和8月會議上，委員會邀請了常務總監 — 車務及中國內地業務、車務總監、商務總監、工程總監、物業總監以及法律及歐洲業務總監(或彼等的代表)列席財務總監的財務簡介部分。

委員會於2016年的主要工作包括：

財務

- 審閱2015年報與帳項及2016中期報告與帳項的草稿，特別是高鐵香港段項目及公司其他興建中的新鐵路項目所帶來的財務影響和相關帳項的披露附註，並建議董事局批准；
- 審閱及建議呈示予薪酬委員會的文件，標題為《確認「2008年浮動獎金計劃」支付有關2015年獎金的財務數目》；及
- 預覽2016年的中期及年度會計及財務匯報事宜。

內部審核

- 審閱內部審核部的報告；
- 檢討2015年的風險管理及內部監控系統的成效(只專注於內部監控系統的檢討，因風險管理系統的成效由公司的風險委員會另行檢討)；
- 審閱舉報報告；
- 審核2015年有關內部審核部的效益評估報告；
- 檢討內部審核章程的更新；
- 檢討對公司鐵路項目的過去及將來的審核方法；
- 審閱內部審核部就資訊科技的審核而提交的報告；
- 檢討內部審核對中國內地及國際業務的評估；
- 核准2017年內部審核計劃；及
- 在沒有管理層列席的情況下，會晤內部審核部主管。

外聘核數師

- 審閱畢馬威會計師事務所的審核計劃；
- 檢討畢馬威會計師事務所向港鐵提供的服務及收費的概要；
- 事先批准畢馬威會計師事務所提供核數及非核數的服務；
- 審閱由畢馬威會計師事務所提交的2015年的年度帳項及2016中期帳項的主要事項；
- 討論根據新規則而編製的2016年核數師報告的建議格式；
- 檢討畢馬威會計師事務所2016年審核工作的收費建議；及
- 在沒有管理層列席的情況下，會晤畢馬威會計師事務所代表。

其他

- 審閱就有關未決訴訟/潛在訴訟，法規及規例、營運協議和兩鐵合併相關的協議的合規事宜，及在公司的附屬公司/聯營公司執行公司管治框架的2015年報告；
- 審閱庫務部的更新策略；及
- 審閱港鐵附屬公司的審核/風險/管治委員會會議記錄。

重新委任外聘核數師

委員會對畢馬威會計師事務所的工作、其獨立性及客觀性均感滿意。因此，建議重新委任畢馬威會計師事務所(該會計師事務所已表示願意留任)出任集團2017年度的外聘核數師，惟待公司股東於2017年周年成員大會上批准通過。

方正博士
審核委員會主席
香港，2017年3月7日

委員會已檢討及確認審核委員會報告書。

風險委員會報告書

於本報告書的日期，公司的風險委員會(於本報告書稱為「委員會」)由七位非執行董事組成，其中五位為公司的獨立非執行董事(「獨立非執行董事」)。委員會成員及其2016年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第131至132頁。

委員會的職責

委員會的職權範圍登載於公司網站 (www.mtr.com.hk) 及香港聯合交易所有限公司網站。

委員會的主要職責，包括檢討公司的企業風險管理架構，以及風險評估和風險管理的指引、政策和程序；檢討公司的重大風險及主要新興風險，及為了緩解此類風險而制定的監控措施；監察公司的風險組合；選定主要風險範圍進行「深入」檢討；檢討企業風險管理功能的成效；及檢討公司的危機管理安排。

委員會協助董事局持續監察公司的企業風險管理體系。委員會每年檢討企業風險管理體系的成效，並向董事局就有關檢討作出匯報。有關企業風險管理體系的功能及程序詳情、管理中的重大風險、及檢討企業風險管理體系成效的程序，已載於本年報第125至128頁「風險管理」一節。委員會每年根據公司年內的活動，議定一系列圍繞主要風險而定出的專題檢討及介紹，邀請相關的管理人員作出匯報

和參與互動的討論。專題系列應年內的熱點題目或可能發生的潛在風險按需要而予以更新。委員會根據檢討及討論的結果向管理層提供合適的建議。

會議秘書參考委員會已議定的專題檢討及介紹，及當其時的熱點題目，與委員會主席商定每次會議議程。

委員會主席於每次委員會會議後，會向董事局匯報委員會議題的撮要及指出當中浮現的相關問題。

委員會會議記錄由會議秘書預備，詳細記錄委員會成員考慮過的事宜，包括委員會成員的建議及觀察。會議記錄草稿會發送予委員會成員，在考慮委員會成員就會議記錄草稿所提出的意見後，委員會在下一個委員會會議上正式採納會議記錄草稿。

委員會已安排在2017年舉行合共四次的季度會議。

2016年委員會的工作

委員會在2016年舉行了四次會議。委員會檢討了公司截至2015年12月31日年度的企業風險管理年度報告及企業風險管理體系成效，並於2017年2月22日檢討了截至2016年12月31日年度的企業風險管理年度報告及企業風險管理體系成效。

委員會在每次會議中，對公司的風險組合、重大風險及主要新興的風險作出檢討。在委員會的第一次會議，委員會就主要風險範圍議定了一系列「深入」檢討及介紹的議題，而這些檢討和介紹已按計劃完成。有關的執行總監會成員和經理應邀出席了委員會會議作出專題檢討或介紹，及聽取委員會的相關意見及建議作出相應跟進。

委員會特別檢討了公司在其業務營運處理風險的定位，並已把其審議結果遞交了董事局，且得到董事局的同意。

法律及歐洲業務總監，總經理-管治及風險管理和高級經理-企業風險，作為企業風險管理功能的代表，參與了2016年內委員會全部的四次會議，就企業風險管理相關的提問作出匯報和解答。

委員會於2016年的主要工作包括：

- 港鐵附屬公司及聯營公司的網絡保安更新(包括鐵路營運系統)
- 營運鐵路範圍內自殺/企圖自殺事故控制措施
- 影響鐵路服務的極惡劣天氣
- 訊號系統更換項目風險的更新
- 昂坪360纜索更換工程風險及減緩措施
- 南港島線(東段)啟用後金鐘站擁擠情況
- 人口持續老化對鐵路營運帶來的挑戰

- 吸引及挽留人才及千禧世代行為
- 物業發展的夥伴管治安排
- 技術工程處的架構及職責分工
- 社交媒體帶來的挑戰
- 大數據、數碼化及科技在車務處的應用
- 環球重大鐵路事故概覽

文禮信

風險委員會主席

香港，2017年3月7日

委員會已檢討及確認風險委員會報告書。

工程委員會報告書

於本報告書的日期，公司的工程委員會(於本報告書稱為「委員會」)由七位非執行董事組成，其中六位為公司的獨立非執行董事(「獨立非執行董事」)。委員會成員及其2016年間出席記錄的詳細資料已載於本年報第131至132頁。

委員會的職責

委員會的職權範圍登載於公司網站 (www.mtr.com.hk)。

委員會的主要職責包括監察公司在香港及香港以外的任何涉及設計及/或建造工程(「相關工程項目」)、且涉資金額超逾100億港元的資本性工程項目以及任何其他相關工程項目，而相關工程項目的整體施工計劃出現四個月或以上的延期；從施工計劃及成本角度，檢視此類項目的進度；核查此類項目是否具備足夠的資源及獲得充分監管；持續檢視公司對各個項目所制定的企業傳訊策略及危機管理方案；以及每季向董事局匯報上述事宜，如委員會認為合適，亦可向董事局作出非預設的匯報。

委員會秘書依據委員會主席的指示制定每次會議議程，其中會考慮當其時的有關工程事項。

委員會主席於每次委員會會議後總結委員會活動，並向董事局匯報撮要事宜。

委員會會議記錄由會議秘書預備，詳細記錄委員會成員考慮過的事宜，包括委員會成員的建議及觀察。會議記錄草稿會預先送予委員會成員審閱。在考慮委員會成員就會議記錄草稿所提出的意見後，委員會在下一個委員會會議上正式採納會議記錄草稿。

2016年委員會的工作

2016年，委員會舉行了五次會議，審議和考慮了以下主要事項：

- 報告公司正在興建的資本性工程項目包括高鐵香港段、沙田至中環綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的工程進度及成本狀況
- 精簡高速鐵路位於西九龍總站的「內地海關、出入境及檢疫設施」的施工計劃，以減輕因延遲開始興建該設施所帶來的影響
- 公司內部審計部審查有關項目工程的半年度報告書，以及公司物業處批出的所有發展項目工程進度及成本狀況的半年度報告書
- 技術工程處與項目工程處及營運處的職責劃分

工程總監及總經理-採購及合約(項目)出席了2016年的所有五次會議，匯報和回答有關項目工程進展和成本的事宜。其他總監和高級經理也按需要獲邀出席會議。

黃子欣博士

工程委員會主席

香港，2017年3月7日

委員會已審閱及確認工程委員會報告書。

薪酬報告書

引言

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

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

委員會現有七位非執行董事，其中四位是獨立非執行董事。薪酬委員會主席為獨立非執行董事。在有需要時及經主席同意下，薪酬委員會會被授權尋求獨立專業意見，以協助委員會處理相關事宜。各董事或其任何聯繫人士均不會參與釐定其本人的薪酬。

薪酬委員會的主要職責包括：

- 制定有利於僱用優秀人才的薪酬政策及守則；
- 向董事局建議董事局非執行董事成員的薪酬；
- 獲授權負責釐定執行總監會成員的薪酬；以及
- 參照董事局的公司目標和目的，檢討及核准執行總監會成員與表現掛鈎的薪酬。

委員會的職責載於其職責範圍內，並且符合守則規定。

本薪酬報告書已獲公司薪酬委員會審批。

薪酬政策

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

公司致力實行有效的公司管治及聘用和激勵優秀人才，並確認推行一套正規、具透明度及涵蓋董事局及執行總監會成員的薪酬政策的重要性。

非執行董事的薪酬

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

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

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

非執行董事的薪酬詳情列載於帳項附註10。

薪酬報告書

在2016年，公司委任一所獨立顧問檢討自2007年以來不曾調整的非執行董事薪酬，以確保薪酬具競爭力和恰當。根據調查結果及顧問的建議，薪酬委員會於2017年1月建議並獲董事局批准採納新的非執行董事薪酬架構。該薪酬架構於2017年實施，詳情如下：

非執行董事袍金(於2017年1月1日生效)	(港元)
董事局	
- 主席	1,500,000
- 其他成員	300,000
審核委員會及工程委員會	
- 主席	150,000
- 其他成員	90,000
風險委員會、薪酬委員會、提名委員會及企業責任委員會	
- 主席	110,000
- 其他成員	60,000

僱員薪酬

公司為其僱員，包括行政總裁及其他執行總監會成員所制定的薪酬架構包括：

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

有關各項薪酬項目的具體內容列載如下。

固定薪酬

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

浮動獎金

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

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

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

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

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

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

計劃中的部分目標獎金是由參加計劃的僱員原有的第十個月薪金及部分固定津貼組成。若業務表現超越預定標準，按計劃應得的獎金將按年發放。行政總裁及執行總監會其他成員的目標獎金約為整體現金薪酬的15%至30%。

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

特別獎金

在2016年，公司發放特別獎金予工作表現稱職或優秀的僱員，包括執行總監會成員，以獎勵他們在過去一年為公司取得優異表現及成就所作的貢獻，並激勵他們為持續業務拓展而繼續努力。

長期獎勵

在2016年，公司設有「2007年認股權計劃」及「2014年股份獎勵計劃」。

(i) 2007年認股權計劃

2007年認股權計劃(「2007年計劃」)於2007年6月7日舉行的公司股東週年大會上獲股東通過及採納。2007年計劃

旨在讓公司及其附屬公司的僱員有機會分享公司的增長及成功。根據2007年計劃的條款，於2014年6月6日下午5時(「2007年計劃期滿」)後，不可授予新的認股權。本計劃包含條款訂明除非公司已全部達致營運協議中所規定的三項主要營運表現要求，否則認股權不能行使。

有關各執行總監會成員截至2016年12月31日於2007年計劃下已行使及已發行的認股權，已列載於董事局報告書「董事於公司股份及相關股份的權益」一段。

有關2007年計劃及根據該計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的認股權詳情，則列載於帳項附註10及47。

(ii) 2014年股份獎勵計劃

隨著2007年計劃於2014年6月6日屆滿，董事局已於2014年8月15日批准採納2014年股份獎勵計劃(「2014年計劃」)。計劃由2015年1月1日起生效，為期十年(本公司提前終止除外)。

2014年計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與本公司的長遠成功一致，以推動達成公司策略目標。

薪酬委員會可不時依據2014年計劃的規則，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年計劃。獎勵持有人可獲授予受限制股份及/或表現股份。公司於2016年根據2014年計劃向公司選定的僱員授予股份，當中包括執行總監會成員。

受限制股份乃按相關合資格僱員的個別表現授出。表現股份之賦予，由薪酬委員會不時按董事局通過的表現基準及表現期而衡量的公司業務表現及任何其它表現條件來決定。

一般來說，本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股份的其他現金淨額以購買市場上的現有股份。獎勵持有人的股份由受託人以信託形式持有。信託人不得就在信託中所持的任何股份行使投票權，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。

有關2014年計劃及根據該計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的股份詳情，則列載於帳項附註10及47。

退休金計劃

公司在香港設有四項以信託契約形式運作的退休金計劃，分別為香港鐵路有限公司退休金計劃（簡稱「港鐵退休金計劃」）、香港鐵路有限公司公積金計劃（簡稱「港鐵公積金計劃」）及兩個強制性公積金計劃（簡稱「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」）。各退休金計劃的詳情如下：

(a) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃是一項已按香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊的界定福利計劃，且已獲強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免。

港鐵退休金計劃自1999年4月1日起已不接受新僱員加入。計劃按成員最後薪金的若干倍數乘以服務年資與某一因數乘以累積成員供款連投資回報兩者中的較大者計算福利。成員的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定，而

公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。成員無需供款，而公司供款則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

(b) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃已是一項按《職業退休計劃條例》註冊的界定福利計劃，且已獲強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免。按港鐵公積金計劃支付的所有福利乃根據成員本人的供款及公司供款，以及該供款的投資回報計算。成員及公司的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定。

(c) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃，其成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》（香港法例第485章）（簡稱《強積金條例》）規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。公司亦因應個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出高於強制標準的額外供款。

(d) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃，其成員包括原屬九鐵強積金計劃以及合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

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

由2015年3月16日起擔任公司行政總裁的梁國權先生為港鐵公積金計劃的成員。

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

薪酬委員會於年內的工作

- 核准2015年報中所載的2015年薪酬報告書；
- 就公司按表現而釐定的浮動獎金計劃，檢討及審批2015年表現期的獎金；
- 檢討及審批按「2014年股份獎勵計劃」合資格僱員可獲授予的受限制股份和/或表現股份；
- 就執行總監會成員在2016年7月生效的薪酬作出年度檢討；
- 決定及批准執行總監會以下成員的薪酬：
 - 金澤培博士(為常務總監—車務及中國內地業務，由2016年5月1日起生效)；
 - 劉天成先生(為車務總監，由2016年5月1日起生效)；
 - 許亮華先生(為候任財務總監，由2016年6月1日起生效，及財務總監，由2016年7月2日起生效)；及
 - 鄭惠貞女士(為人力資源總監，由2016年6月1日起生效)；
- 檢討在「2014年股份獎勵計劃」下派發特別股息的機制；
- 檢討及批准用作「港鐵薪酬趨勢調查」的借鑒公司名單；

- 檢討及批准非執行董事的袍金安排；及
- 審核高級行政人員的薪酬架構。

非執行董事與執行董事的薪酬

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

百萬港元	2016	2015
袍金	6.7	7.1
基本薪金、津貼及其他實物收益	55.7	41.2
與表現掛鈎的薪酬	18.9	15.4
退休金計劃供款	9.6	6.0
總計	90.9	69.7

有關截至2016年12月31日年度公司五位最高酬金僱員的資料，請參閱帳項附註10。

陳阮德徽博士
薪酬委員會主席
香港，2017年3月6日

董事局及執行總監會成員

董事局成員



非執行主席



審核委員會
成員



風險委員會
成員



行政總裁



提名委員會
成員



企業責任
委員會成員



非執行董事



薪酬委員會
成員



相關董事局
委員會主席



獨立非執行董事



工程委員會
成員



馬時亨教授

65歲



馬教授自2016年1月1日起出任非執行主席。他於2013年7月加入董事局為獨立非執行董事，並於2015年11月30日起調任為非執行董事。

馬教授具有銀行及金融界的豐富經驗。他現為富衛集團的獨立非執行董事、加拿大赫斯基能源公司董事，並為中糧集團有限公司外部董事。

馬教授曾任中國農業銀行股份有限公司、中國鋁業股份有限公司及 Hutchison Port Holdings Management Pte. Limited 的獨立非執行董事，以及中國移動通信集團公司外部董事。在2002年與2007年間，他曾擔任香港特區政府的財經事務及庫務局局長，以及本公司的非執行董事。在2007年至2008年7月期間，馬教授擔任香港特區政府商務及經濟發展局局長。

他是中國投資有限責任公司國際諮詢委員會委員以及美國銀行集團全球顧問委員會委員。

馬教授持有香港大學文學士(榮譽)學位，主修經濟及歷史。他於2014年10月獲嶺南大學頒授榮譽社會科學博士

學位及於2016年10月獲香港城市大學頒授榮譽社會科學博士學位。馬教授於2009年獲頒授金紫荊星章，並於2010年獲委任為太平紳士。

他亦為本公司其中一間集團成員的公司董事。



梁國權

56歲



梁先生自2015年3月起出任行政總裁及董事局成員，並自2002年起出任執行總監會成員。梁先生於2002年2月加入本公司出任財務總監，並於2008年5月，他的職銜更改為財務及業務拓展總監。他分別於2012年7月及2014年8月獲委任為副行政總裁及署理行政總裁。作為行政總裁，梁先生負責本公司在香港及其以外的整體業務表現。

在加入本公司前，他曾分別在倫敦、溫哥華及香港任職會計及投資銀行界。

梁先生現任 Mandarin Oriental International Limited 的非執行董事、大學教育資助委員會轄下質素保證局的主席、香港房屋協會副主席，以及香港公益金名譽副會長及董事會成員。

他曾任香港飛機工程有限公司的獨立非常務董事。

梁先生持有劍橋大學文學學士學位(其後獲得文學碩士學位)。他其後分別於1985年及1986年成為英國及加拿大的特許會計師。梁先生是香港運輸物流學會院士。

他亦為若干本公司集團成員的公司董事。



陳黃穗

70歲



陳太自2013年7月起加入董事局為獨立非執行董事。

陳太現任香港小童群益會副主席及香港旅遊業議會獨立理事。她曾出任香港公益金董事會成員多年，現任其名譽副會長。陳太現時亦為國際消費者聯會的贊助人。

她曾為消費者委員會總幹事、香港存款保障委員會主席、香港浸會大學校董會暨諮議會副主席、瑪嘉烈醫院管治委員會主席、香港法律改革委員會成員、醫院管理局成員、香港房屋委員會委員及地產代理監管局成員。

陳太是香港中文大學的畢業生及其榮譽院士。她持有北京大學法學士學位。



陳阮德徽博士

67歲



陳博士自2013年7月起加入董事局為獨立非執行董事。

陳博士現任香港大學專業進修學院常務副院長(行政及資源)、物流及運輸課程中心總監、及其國際學院顧問。她現任進智公共交通控股有限公司獨立非執行董事、農業持續發展基金諮詢委員會主席、香港物流及供應鏈管理應用技術研發中心有限公司董事、信佳集團管理有限公司顧問及香港公共行政學院理事會成員。陳博士是國際物流與運輸學會總會的榮譽資深會員及該學會婦女組織的全球顧問。

她曾任香港特區政府社會福利諮詢委員會及環境諮詢委員會的成員，及國際物流與運輸學會總會會長。在1995年與2002年間，陳博士曾擔任政府的運輸署副署長。在2000年與2002年間，她曾擔任本公司非執行董事運輸署署長的替任董事。

陳博士持有香港大學社會科學學士學位、社會科學(公共行政)碩士學位及哲學博士學位。

她亦為本公司其中一間集團成員的公司董事。

董事局及執行總監會成員



鄭海泉

68歲



鄭先生自2009年7月起加入董事局為獨立非執行董事。

鄭先生為中電控股有限公司、鷹君集團有限公司、滙賢房託管理有限公司、中國民生銀行股份有限公司、上海實業控股有限公司、永泰地產有限公司、和記黃埔有限公司及長江和記實業有限公司的獨立非執行董事。

他曾任滙豐控股有限公司的執行董事及其集團行政總裁的顧問，以及太古地產有限公司的非執行董事。在公職方面，鄭先生曾任中國銀行業協會副會長、「香港特別行政區行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會」主席、香港金融管理局外匯基金諮詢委員會委員，以及離職公務員就業申請諮詢委員會的委員。鄭先生於2008年獲委任為中國人民政治協商會議（「政協」）第11屆全國委員會委員，及第11屆北京市政協高級顧問。

他持有香港中文大學社會科學（經濟）學士，以及奧克蘭大學經濟學系哲學碩士學位。鄭先生於2005年獲香港中文大學及香港公開大學分別頒授榮譽社會科學博士及榮譽工商管理博士銜。他亦於2005年獲頒金紫荊星章。



周永健

66歲



周先生自2016年5月18日起加入董事局為獨立非執行董事。

他為香港和英格蘭及威爾士認可的執業律師。周先生於香港擔任執業律師超逾34年，現為觀韜律師事務所（香港）之高級顧問及全球主席。他是中國委託公證人協會會員及華南國際經濟貿易仲裁委員會（深圳國際仲裁院）仲裁員。周先生現為香港賽馬會董事局副主席、信星鞋業集團有限公司的非執行董事，及順豐控股股份有限公司（前稱馬鞍山鼎泰稀土新材料股份有限公司）的獨立董事。

他曾任中國城建集團股份有限公司（前稱俊和發展集團有限公司）的非執行董事、福田實業（集團）有限公司的獨立非執行董事、於1997年至2000年間為香港律師會會長，亦為香港證監會程序覆檢委員會前任主席。

於1998年，周先生獲委任為太平紳士，並於2003年獲頒銀紫荊星章。



方正博士

70歲



方博士自2015年1月起加入董事局為獨立非執行董事。

他現為規管強制性公積金中介人程序覆檢委員會的主席，以及渣打銀行(香港)有限公司和渣打銀行(中國)有限公司的獨立非執行董事。

方博士於2006年至2012年間獲委任為證券及期貨事務監察委員會非執行主席，及曾任香港公開大學校董會主席。他過往擔任的其他公職包括香港按揭證券有限公司、強制性公積金計劃管理局和外匯基金投資有限公司的董事，以及香港房屋委員會委員、大珠三角商務委員會委員及香港演藝學院校董會的成員。方博士曾為羅兵咸永道會計師事務所資深審計合夥人，專責處理中港兩地資本市場工作，直到2003年退休。

他是英格蘭及威爾斯特許會計師公會及香港會計師公會的會員。

方博士持有英國肯特大學社會科學學士學位，並獲頒授民法學榮譽博士。他於1996年獲委任為太平紳士及在2008年獲頒授金紫荊星章。

方博士亦為本公司其中一間集團成員的公司董事。



關育材

65歲



關先生自2014年10月起加入董事局為獨立非執行董事。

關先生現為港華燃氣有限公司的獨立非執行董事。他曾出任香港中華煤氣有限公司的高級顧問、執行董事暨營運總裁，及深圳市燃氣集團股份有限公司的董事。

關先生曾於2000/2001年度擔任英國氣體工程師學會(現名為英國燃氣專業學會)會長及2004/2005年度之香港工程師學會會長。他亦為建造業議會、交通諮詢委員會、職業訓練局，以及香港特區政府紀律人員薪俸及服務條件常務委員會的前委員。

關先生持有香港大學理學士(工程)學位，以及香港中文大學工商管理碩士學位。他於2011年獲香港科技大學頒授榮譽大學院士，而且是註冊專業工程師(燃氣)、英國認許工程師、香港工程師學會之榮譽資深會員，以及英國機械工程師學會、英國燃氣專業學會、英國能源學會及英國屋宇裝備工程師學會之資深會員。

董事局及執行總監會成員



劉炳章

65歲



劉先生自2015年8月起加入董事局為獨立非執行董事。

他是特許測量師，具備參與香港及中國內地的建造、房地產及基建項目的豐富經驗。他現為瑞安集團公司旗下瑞安建業資產管理(香港)有限公司的項目發展總監。劉先生為建滔積層板控股有限公司的獨立非執行董事。他為香港專業聯盟創辦人之一，並自2012年6月起出任主席。劉先生為大嶼山發展諮詢委員會委員及經濟發展委員會委員。他亦為中國人民政治協商會議上海市委員會委員，及為香港測量師學會資深專業會員。

劉先生曾任香港測量師學會會長、英國皇家特許測量師學會香港分會會長及香港特區立法會議員。他亦曾任市區重建局非執行董事及長遠房屋策略督導委員會委員。

劉先生持有香港理工學院(現稱香港理工大學)的工料測量學高級文憑及香港大學建築管理碩士學位。

他亦為本公司其中一間集團成員的公司董事。



李李嘉麗

62歲



李女士自2014年10月起加入董事局為獨立非執行董事。

李女士是退休公務員，她於2003年10月至2009年1月期間出任香港特區政府庫務署署長。李女士自2012年2月

起擔任公務員敘用委員會成員；自2012年4月起擔任通訊事務管理局成員；以及自2014年7月15日起擔任由創新科技署署長成立的專責小組成員，該專責小組旨在跟進《審計署署長第六十一號報告書》有關小型企業研究資助計劃。她曾出任中英劇團有限公司的董事局成員及司庫。

李女士是香港會計師公會資深會員。

她持有香港中文大學文學碩士學位。李女士於2009年獲頒授銀紫荊星章。



文禮信

68歲



文先生自2010年7月起加入董事局為獨立非執行董事。

文先生亦任太平洋航運集團有限公司獨立非執行董事及貝恩投資(亞洲)有限公司高級顧問。

他曾任花旗集團亞太區高級顧問，香港特區政府金融發展局成員，以及英國Grosvenor Group Limited的董事會成員、廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會委員及歐盟經濟合作委員會香港委員。自1971年至2000年，他任職怡和集團，並自1994年至2000年出任該集團的集團常務董事。其後，文先生出任摩根士丹利亞洲有限公司主席，駐於香港，直至2007年4月，期間兼任摩根士丹利管理委員會成員及摩根士丹利亞洲行政總裁。

他畢業於伊頓公學，並持有劍橋大學文學學士學位(其後獲得文學碩士學位)。文先生亦曾於哈佛大學商學院修讀管理發展課程。



吳亮星

67歲



吳先生自2007年12月起加入董事局為獨立非執行董事。

吳先生為集友銀行副董事長、中國銀行(香港)信託有限公司董事長、中銀香港慈善基金董事及香港按揭證券有限公司的董事。他亦為數碼通電訊集團有限公司、玖龍紙業(控股)有限公司及瀚華金控股份有限公司的獨立非執行董事。

吳先生曾任中國銀行(香港)有限公司營運部總經理，及香港特區立法會議員。他亦是中華人民共和國第10、11及12屆全國人民代表大會港區代表。

吳先生持有澳門東亞大學研究院中國法律文憑。



石禮謙

71歲



石先生自2007年12月起加入董事局為獨立非執行董事。

石先生為勤達集團國際有限公司、百利保控股有限公司、利福國際集團有限公司、莊士機構國際有限公司、新創建

集團有限公司、富豪資產管理有限公司、鷹君資產管理(冠君)有限公司、德祥企業集團有限公司、碧桂園控股有限公司、澳門博彩控股有限公司、華潤水泥控股有限公司、四海國際集團有限公司、合興集團控股有限公司、麗豐控股有限公司，及高銀金融(集團)有限公司的獨立非執行董事。石先生是莊士中國投資有限公司之董事會主席及獨立非執行董事，以及德祥地產集團有限公司的副主席及獨立非執行董事。他亦是強制性公積金計劃管理局的非執行董事，以及香港廉政公署貪污問題諮詢委員會委員。

石先生曾任獨立監察警方處理投訴委員會副主席，及香港按揭證券有限公司董事。

他持有悉尼大學文學士學位及教育文憑。石先生於1995年獲委任為太平紳士，並於2013年獲頒授金紫荊星章。



鄧國斌

65歲



鄧先生自2014年10月起加入董事局為獨立非執行董事。

他於1974年加入香港政府工作。鄧先生自1990年代後期至2000年代初，曾出任政府印務局局長及保險業監理專員。他於2003年12月獲中華人民共和國中央人民政府委任為香港特區審計署署長。於2012年7月，鄧先生退任審計署署長後，獲香港特區行政長官頒授金紫荊星章。於2012年，他獲委任為南丫島海難調查委員會委員，並於2013年4月向行政長官提交委員會報告。

董事局及執行總監會成員

鄧先生是廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會的委員、裘槎基金會審核委員會及香港大學審核委員會的成員。他現為美國信安保險有限公司及永和再保險有限公司的獨立非執行董事。

鄧先生畢業於香港大學經濟及社會學系。他亦曾在牛津大學、倫敦商學院及多倫多金融業監管國際領袖中心進修。



黃子欣博士

66歲



黃博士自2015年8月起加入董事局為獨立非執行董事。

他為偉易達集團主席兼集團行政總裁、東亞銀行有限公司副主席及獨立非執行董事、並為中港照相器材集團有限公司及利豐有限公司獨立非執行董事。

黃博士持有香港大學電機工程系理學士學位、麥迪遜威斯康辛大學電機及電腦工程理學碩士學位並獲香港理工大學頒授榮譽科技博士學位。他於1995年獲委任為太平紳士及於1997年獲頒授大英帝國員佐勳章。黃博士分別於2003年及2008年獲頒授銀紫荊星章及金紫荊星章。

他亦為本公司其中一間集團成員的公司董事。



陳家強教授

60歲



陳教授自2007年7月1日出任香港特區政府財經事務及庫務局局長後，並自2007年7月起加入董事局為非執行董事。

他現時以官方身份於數個公共機構，包括香港機場管理局、強制性公積金計劃管理局、香港按揭證券有限公司及西九文化區管理局出任董事，並為九廣鐵路公司主席，及金融發展局當然委員。陳教授亦以官方身份於香港國際主題樂園有限公司出任董事。

在加入香港特區政府前，他由2002年7月1日起，是香港科技大學工商管理學院院長。

陳教授持有美國 Wesleyan 大學經濟學學士學位及芝加哥大學工商管理碩士和財務學哲學博士學位。



運輸及房屋局局長
(張炳良教授)

64歲



運輸及房屋局局長(張炳良教授自2012年7月1日起獲香港特區行政長官依據《香港鐵路條例》(香港法例第556章)委任加入董事局為非執行董事。

他亦是香港房屋委員會主席、香港機場管理局董事會成員及香港按揭證券有限公司董事。

在加入香港特區政府前，張教授曾擔任多項公職，包括行政會議非官守議員、消費者委員會主席、香港房屋委員會委員暨屬下資助房屋小組委員會主席、大珠三角商務委員會委員及香港賑災基金諮詢委員會委員。他至2012年6月亦為香港教育學院(現稱香港教育大學)校長暨公共行政學講座教授。在2008年之前，張教授為香港城市大學公共及社會行政學系教授，以及於1995年至1997年曾任立法局議員。

他持有香港大學社會科學學士學位、英國亞斯頓大學科學碩士(公共管理)學位及英國倫敦大學倫敦經濟及政治學院哲學博士(政府研究)學位。



發展局常任秘書長 (工務)(韓志強)

58歲



發展局常任秘書長(工務)(韓志強自2015年4月7日起獲香港特區行政長官依據《香港鐵路條例》(香港法例第556章)委任加入董事局為非執行董事。

韓先生於1983年8月加入香港政府，並自2011年1月起出任土木工程拓展署署長。

他現時為香港工程師學會資深會員、英國特許仲裁員學會資深會員及英國土木工程師學會資深會員。

韓先生持有香港大學工程學理學士學位及公共行政學碩士學位。



運輸署署長 (楊何蓓茵)

52歲



運輸署署長(楊何蓓茵自2012年10月8日起獲香港特區行政長官依據《香港鐵路條例》(香港法例第556章)委任加入董事局為非執行董事。

她於1986年6月加入香港政府，並曾在多個決策局及部門服務。她在加入運輸署前擔任公務員事務局副秘書長。

作為運輸署署長，楊何蓓茵女士亦任若干運輸相關公司董事，包括九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、新世界第一巴士服務有限公司、新大嶼山巴士(1973)有限公司、城巴有限公司、天星小輪有限公司、新香港隧道有限公司、香港西區隧道有限公司、大老山隧道有限公司，及三號幹線(郊野公園段)有限公司。

她持有香港大學文學士學位及哲學博士學位。

董事局及執行總監會成員



由左至右：

前排：鄭惠貞、黃唯銘博士、梁國權、楊美珍、蘇家碧、金澤培博士

後排：張少華、鄧智輝、許亮華、顏永文博士、劉天成、馬琳

執行總監會成員

梁國權

他的個人簡歷載於第160頁至161頁。

金澤培博士

常務總監 – 車務及中國內地業務

55歲

金博士自2016年5月1日起出任常務總監 – 車務及中國內地業務，並自2011年1月起出任執行總監會成員。他負責監督本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。此外，金博士亦負責監督本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。

他於1995年加入本公司，並曾在車務處、工程處以及中國及國際業務處擔任不同管理職位。金博士於2011年1月至2016年4月期間為車務總監。

他持有英國南安普敦大學土木工程學士學位及英國倫敦大學(倫敦大學學院)機械工程博士學位。金博士於1989年取得英國特許工程師資格。

他是英國機械工程師學會及香港工程師學會的法定會員。金博士亦是英國職業安全及健康學會特許資深會員及香港運輸物流學會院士。

他現為職業訓練局理事會成員，亦為若干本公司集團成員的公司董事。

鄭惠貞

人力資源總監



51歲

鄭女士自2016年6月1日起出任人力資源總監及執行總監會成員。她負責本公司所有的人力資源及行政事務。

鄭女士是一位具豐富人力資源管理經驗的管理專才。她於1993年至1997年間在花旗銀行出任不同人力資源職位；其後於1997年至2001年間加入摩根大通擔任人力資源副總裁。鄭女士於2001年至2013年間任職香港上海滙豐銀行有限公司，離職時為該公司的人力資源香港區主管及環球業務人力資源亞太區主管。於加入本公司前，她曾擔任香港交易及結算所有限公司的集團人力資源主管。

鄭女士現為香港人力資源管理學會理事會副會長及資深會員，亦是香港管理專業協會理事會委員。她亦身兼香港特區政府教育局資歷架構「人力資源管理」跨行業培訓諮詢委員會副主席、勞工及福利局人力發展委員會委員以及紀律人員薪俸及服務條件常務委員會委員。

鄭女士持有美國加州州立大學文學士(工商管理)學位。

她亦為本公司其中一間集團成員的公司董事。

張少華

港鐵學院校長

55歲

張先生自2016年7月1日起出任港鐵學院校長，並自2012年7月起出任執行總監會成員。他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管理、營運、工程及客戶服務課程，以及進行鐵路相關研究，培育能幹的鐵路專才及提升本地及區域鐵路服務質素。

董事局及執行總監會成員

張先生於1983年加入本公司，擔任見習工程師，其後獲晉升至車務處及工程處的高級管理職位。於2007年至2009年，他擔任昂坪360有限公司的董事總經理。張先生在2009年7月獲委任為本公司車務總管，至2011年1月轉任車務工程總管。張先生於2012年7月至2015年6月期間出任人力資源總監及於2015年6月至2016年6月期間出任歐洲業務總監。他擁有豐富管理經驗，對本公司非常熟悉。

張先生持有香港大學工程理學學士及工程理學碩士學位、香港城市理工學院(現稱香港城市大學)工商管理學碩士學位，以及香港科技大學財務分析理學碩士學位。

他現時分別為香港工程師學會資深會員、工程及科技學會資深會員、香港運輸物流學會院士以及公共交通國際聯會亞太區域的主席。

張先生亦為若干本公司集團成員的公司董事。

顏永文博士 技術工程總監

57歲

顏永文博士自2016年2月22日起出任技術工程總監及執行總監會成員。他負責推動本公司在技術工程方面的優化及加強監控和制衡程序，以及監督採購及合約行政的職能。

顏永文博士於1976年加入英國皇家空軍開始其職業生涯，其後擢升至空軍少將。他曾擔任不同崗位，包括職工支援主管、行政主管及總工程師(空軍)。在其最後出任空中支援處長期間，顏永文博士主責皇家空軍大型飛機艦

隊的採購、內部支援和適航安排(包括空運戰略及戰術、空中加油、海上巡邏，以及情報、監視和偵察目標)。於加入本公司前，他曾先後擔任英國運輸局(鐵路)的鐵路特許經營採購顧問及英國空中客車防務與航天公司的航空主管。

顏永文博士持有英國林肯大學工程管理科學學士(一級榮譽)學位及英國國際管理協會哲學博士學位。他是英國皇家航空協會的特許工程師及資深會員。顏永文博士於2015年獲頒授「最尊貴的巴斯三等勳章」。

他亦為本公司其中一間集團成員的公司董事。

許亮華 財務總監

54歲

許先生自2016年7月2日起出任財務總監及執行總監會成員。他於2016年6月1日加入本公司出任候任財務總監及執行委員會成員。許先生負責本公司所有財務管理事項，包括財務策劃與控制、預算、會計與申報、企業財務及庫務等。他亦帶領本公司的資訊科技、投資客戶關係和物資及倉務部門。

許先生是特許財務分析師，並擁有豐富的企業財務及投資銀行經驗。他於1988年加入摩根士丹利亞洲有限公司開始其事業，直至1990年離任。隨後，他加入獲多利企業財務有限公司(其後稱為香港上海滙豐銀行有限公司企業銀行、投資銀行及資本市場部)，投身企業財務領域，於2004年離職時為該公司的投資銀行亞太區營運總裁及企業財務執行部聯席主管。許先生曾在2004至2011年間出任

本公司的總經理 – 企業財務，及在2011至2012年間出任神州數碼控股有限公司的首席財務官。於2016年再次加入本公司前，他為嘉華國際集團有限公司的財務總裁。

許先生持有倫敦城市大學商學院商科學士(一級榮譽)學位及香港中文大學工商管理碩士學位。他亦於賓夕法尼亞大學沃頓商學院完成高級管理課程。

他亦為若干本公司集團成員的公司董事。

劉天成 車務總監

57歲

劉先生自2016年5月1日起出任車務總監及執行總監會成員。他負責監督本公司在香港的鐵路營運業務。

劉先生於1982年加入本公司，並曾出任本公司於其在香港鐵路系統的設計、建造、營運和維修，以及本公司於中國內地的鐵路業務方面的不同管理崗位。他於2011年10月擔任車務營運總管，並於2013年8月至2016年4月期間出任副總監 – 車務營運。

劉先生持有香港大學土木工程榮譽理學士學位及美國密歇根大學工商管理碩士學位。

他是特許工程師，以及英國土木工程師學會的法定會員和香港工程師學會的資深會員。劉先生亦是香港運輸物流學會院士。他現擔任中國香港鐵道學會理事長及公共交通國際聯會亞太區城市軌道平台會議主席。

劉先生亦是昂坪360有限公司董事局主席。

馬琳 法律及歐洲業務總監

44歲

馬琳女士自2016年7月1日起出任法律及歐洲業務總監，並自2011年9月起出任執行總監會成員。她負責為本公司在業務上的所有方面提供商業法律支援及意見。馬琳女士除了負責本公司各項保險計劃的策略管理以及公司管治與風險管理的職能外，她亦負責管理及監督本公司歐洲業務的發展。於出任其現時職位前，她於2011年9月至2016年6月期間為法律總監及公司秘書。

馬琳女士於2004年8月加入本公司任職法律顧問及於2010年12月獲委任副法律總監。在加入本公司前，她分別出任英國倫敦 Metronet Rail SSL Limited 的法律事務總監及英國倫敦 CMS Cameron McKenna 律師事務所的律師。

馬琳女士持有英國牛津大學地理學文學碩士學位及取得英國吉爾福特法學院法律深造資格。她擁有香港、英格蘭及威爾斯的執業律師資格。

馬琳女士是公司法改革常務委員會委員、香港特許秘書公會(「香港秘書公會」)理事，以及特許秘書及行政人員公會和香港秘書公會的資深會士。

她亦為若干本公司集團成員的公司董事。

蘇家碧

公司事務總監



49歲

蘇女士自2015年9月起出任公司事務總監及執行總監會成員。她負責與持份者聯繫、對外傳訊及企業責任方面的工作。

蘇女士具備豐富的行政及公共關係經驗。她在1989年至2013年期間曾在香港政府多個政策局及部門任職，當中包括東區政務處、前憲制事務科、前運輸科、保安局及政府資訊科技總監辦公室。蘇女士亦於1999年至2001年出任政務司司長及財政司司長的新聞秘書，並於2004年擔任香港特區政府派往泰國協助受海嘯影響香港居民的專責小組發言人及統籌。在她離任政務職系前，蘇女士於2009年至2011年期間出任商務及經濟發展局副秘書長(工商)。於2012年至2013年期間，她以合約形式擔任康樂及文化事務署轄下的文物及博物館事務科市場及業務拓展總監，之後出任香港工業總會總裁。

蘇女士持有劍橋大學經濟學學士學位(其後獲得文學碩士學位)。

鄧智輝

物業總監

52歲

鄧先生自2011年10月起出任物業總監及執行總監會成員。鄧先生於2004年8月加入本公司出任合約及商務經理 – 中國業務及於2011年7月獲委任為副物業總監。他負責本公司所有香港物業發展項目，由配置規劃、計劃設計至項目建造完成，以及投資物業的資產及租務管理(包括購物商場及寫字樓)與寫字樓和住宅單位的物業管理。他服務本公司期間，曾於法律及採購處、以及中國及國際業務處擔任高級管理職位，其後於2009年調任物業處。

在加入本公司前，鄧先生曾任職於 Acciona, S.A.，並分別擔任商務經理 – 香港及中國區，以及副總經理 – 香港及中國區。他的事業始於在 George Wimpey Plc. 當集團實習生，其後於英國及香港擁有接近20年合約行政、項目管理以及測量方面的工作經驗。

鄧先生持有英國西英格蘭大學(前身為布裏斯托理工學院)測量學理學士(榮譽)學位。他是特許測量師，亦是英國皇家特許測量師學會及香港測量師學會的會員。

鄧先生現為香港特區政府市區重建局的非執行董事，亦為若干本公司集團成員的公司董事及/或替任董事。

黃唯銘博士 工程總監

62歲

黃博士自2014年10月起獲委任為工程總監及執行總監會成員。他於2011年11月加入本公司，擔任沙中綫總經理，並於2014年8月獲委任為候任工程總監。黃博士負責監督本公司所有在香港鐵路網絡拓展的項目。

他在香港、中國內地及海外的大型基建項目業務管理、執行及交付方面擁有超過35年經驗。

黃博士現為職業訓練局建造工程學士學位銜接課程工程學科顧問委員會主席、香港工程師學會副會長，以及建造業議會委員會成員。他亦為明建會慈善基金委員會主席。

黃博士曾出任職業性失聰補償管理局的成員。

他持有加拿大曼尼托巴大學土木工程學理學士學位、加拿大多倫多大學建築管理及工程學碩士學位，以及澳洲科廷大學工商管理博士學位。

黃博士為香港工程師學會及英國土木工程師學會的資深會員。

楊美珍 商務總監

52歲

楊女士自2011年9月起出任商務總監及執行總監會成員。她於1999年11月加入本公司擔任市務經理，其後獲委任為總經理 – 市務及車站商務至2011年8月。楊女士自2004年起出任本公司執行委員會成員。她負責本公司鐵路服務的市場推廣，並管理及提升港鐵的品牌。楊女士亦負責客戶服務發展及管理不同種類的非票價業務。

加入本公司前，她在香港曾先後於渣打銀行(香港)有限公司及花旗銀行擔任不同的市務及業務發展職位。

楊女士持有香港大學社會科學學士學位，主修管理學。

她為英國特許市務學會的資深會員，及香港運輸物流學會院士。

楊女士亦為香港旅遊發展局的成員、「伙伴倡自強」社區協作計劃諮詢委員會成員、香港管理專業協會 – 銷售管理委員會委員、香港特區政府創新科技署 – 創新科技宣傳及公眾教育諮詢委員會委員，以及香港貿易發展局 – 基建發展服務諮詢委員會委員。她為香港數碼港管理有限公司的董事。

楊女士亦為若干本公司集團成員的公司董事。

董事局及執行總監會成員

資料變更

於2016年度及截至本報告日期止，根據《上市規則》作出有關董事之資料變更的披露載列如下：

董事名稱	機構名稱及擔任職位	變更性質及生效日期
董事局成員		
非執行董事		
馬時亨教授	中國移動通信集團公司 • 外部董事	離任 (2016年2月3日)
	中國農業銀行股份有限公司 • 獨立非執行董事 • 審計及合規管理委員會主席	離任 (2016年5月13日)
	香港理工大學 • 高級管理深造學院專業應用教授(金融)	離任 (2017年1月26日)
獨立非執行董事		
陳黃穗	香港存款保障委員會 • 主席	離任 (2016年7月1日)
	香港浸會大學 • 校董會暨諮議會副主席	離任 (2017年1月1日)
陳阮德徽博士	農業持續發展基金諮詢委員會(香港) • 主席	委任 (2016年12月1日)
鄭海泉	離職公務員就業申請諮詢委員會(香港) • 委員	離任 (2016年9月1日)
周永健	福田實業(集團)有限公司 • 獨立非執行董事	離任 (2016年6月24日)
	中國城建集團股份有限公司(前稱俊和發展集團有限公司) • 非執行董事	離任 (2016年10月12日)
	順豐控股股份有限公司(前稱馬鞍山鼎泰稀土新材料股份有限公司) • 獨立董事	委任 (2016年12月28日)
方正博士	香港公開大學 • 校董會主席	離任 (2016年6月20日)
劉炳章	大嶼山發展諮詢委員會(香港) • 交通運輸及地區改善項目小組主席 • 規劃及保育小組副主席	委任 (2016年6月30日) 離任 (2016年2月1日)
文禮信	貝恩投資(亞洲)有限公司 • 高級顧問	委任 (2016年1月1日)
吳亮星	香港特區立法會 • 議員	離任 (2016年10月1日)
石禮謙	帝盛酒店集團有限公司 • 獨立非執行董事 • 審計委員會委員	離任 (2016年3月11日)
	香港按揭證券有限公司 • 董事	離任 (2016年4月25日)
	廉政公署(香港) • 貪污問題諮詢委員會委員	委任 (2017年1月1日)
	啟迪國際有限公司 • 獨立非執行董事	離任 (2017年1月6日)
	高銀金融(集團)有限公司 • 獨立非執行董事	委任 (2017年1月9日)
鄧國斌	明德學院(香港) • 校務委員會成員	離任 (2016年7月1日)

董事名稱	機構名稱及擔任職位	變更性質及生效日期
執行董事		
梁國權 (亦是執行總監會成員)	香港運輸物流學會 • 院士	委任 (2016年4月18日)
	The Chinese International School Foundation Limited (香港) • 董事會成員	離任 (2016年5月26日)
執行總監會成員		
馬琳	香港特許秘書公會 • 理事	委任 (2016年12月14日)
	• 資深會士	委任 (2016年5月31日)
	特許秘書及行政人員公會(英國) • 資深會士	委任 (2016年5月31日)
黃唯銘博士	公司法改革常務委員會(香港) • 委員	委任 (2017年2月1日)
	建造業議會(香港) • 委員會成員	委任 (2016年2月1日)
	• 建造安全專責委員會成員 • 採購及工程分判專責委員會成員	委任 (2016年2月1日) 離任 (2016年2月1日)
楊美珍	香港運輸物流學會 • 院士	委任 (2016年2月15日)
	香港旅遊發展局 • 成員	委任 (2016年3月1日)
	「伙伴倡自強」社區協作計劃諮詢委員會(香港) • 成員	委任 (2016年7月1日)

主要管理人員

梁國權

行政總裁

金澤培

常務總監 — 車務及中國內地業務

商務及市務

楊美珍

商務總監

唐慧玲

總經理 — 品牌、中國內地及國際業務市場推廣

梁靜雯

總經理 — 客戶體驗拓展

元立行

總經理 — 市務及策劃

朱鳳娟

總經理 — 車站商舖業務

公司事務

蘇家碧

公司事務總監

陳霖生

副總經理 — 項目及物業傳訊

蘇雯潔

總經理 — 公司事務

企業策略

吳紀穎文

總經理 — 企業策略

技術工程

顏永文

技術工程總監

唐國威

設計及交付總監(悉尼鐵路市區及西南綫項目)

戚偉強

總經理 — 規劃及土木工程

麥蕪善

總經理 — 採購及合約(工程)

何世傑

公司安全總經理

黃沙

機電工程主管

李俊明

工程項目策略分析辦公室主管

區冠山

首席合約行政經理 — 沙中綫

文禮添

首席合約行政經理 — 高速鐵路

鄧瑞禎

採購及合約經理 — 營運及常務

康浩文

項目經理 — 技術支援(二零一七年一月一日起生效)

財務

羅卓堅

財務總監(至二零一六年七月一日止)

許亮華

財務總監(二零一六年七月二日起生效)

詹國華

總經理 — 企業財務

司徒少華

總經理 — 財務控制

孫耀達

資訊科技主管

伍翠樂

投資客戶關係及退休福利主管

關煒雄

司庫

人力資源及行政

鄭惠貞

人力資源總監

王婉芬

總經理 — 人力資源

內部審核

周遠明

內部審核主管

法律及秘書

馬琳

法律及歐洲業務總監

鄭月芳

總經理 — 管治及風險管理

杜博賢

總經理 — 法律(營運及業務拓展)

李秀蓮

總經理 — 法律(物業)

中國內地及國際業務

澳洲

黃秉修

副總監 — 澳洲業務

Michael Houghton

行政總裁 — Metro Trains Melbourne

任百年

總經理 — 業務拓展

Andrew Lezala

董事總經理 — Metro Trains Australia

歐洲

郎俊明

行政總裁 — 歐洲業務

Johan Söör

行政總裁 — MTR Express

Peter Vinnapu

行政總裁 — MTR Nordic

Dan Hildebrand

行政總裁 — MTR Pendeltågen

Johan Oscarsson

行政總裁 — MTR Tech

Henrik Dahlin

行政總裁 — MTR Tunnelbanan

Steve Murphy

董事總經理 — MTR Crossrail

總部

黎清佳

運營總經理 — 中國內地及國際業務

中國內地

許慕韓

首席執行官 — 中國內地業務

易珉

首席顧問 — 中國內地業務

王凱華

工程總管(北京)

何家華

副總經理 — 中國內地物業

郭初光

副總經理 — 運營(北京)

鍾國良

副總經理 — 項目(北京)

邵信明

總經理 — 北京及天津

賈軍

總經理 — 中國內地業務拓展

劉追明

總經理 — 杭州

陳顯滙

總經理 — 中國內地物業

胡瑞華

總經理 — 深圳四號綫

梁秉堅

總經理 — 天津物業

港鐵學院

張少華

港鐵學院校長

車務

劉天成

車務總監

李聖基

車務營運總管(二零一七年二月一日起生效)

李家潤

車務工程總管

王惠明

總信號工程師(車務)

李婉玲

副總經理 — 策劃及發展

閻偉霖

副總經理 — 車務及系統工程

蔡德贊

總經理 — 全球鐵路營運標準

黃永健

總經理 — 基建維修

李慧貞

城際客運總經理

鄭健偉

總經理 — 策劃及發展(二零一七年二月一日起生效)

喬建輝

總經理 — 鐵路車輛

陳耿森

總經理 — 工務管理

黃浩樑

基建工務主管

吳偉鴻

車務營運主管 — 東面及北面網絡

鄭群興

車務營運主管 — 南面網絡

黃琨璋

車務營運主管 — 西面網絡

梁漢威

車務策略管理主管

陳志傑

工場主管(至二零一七年三月十六日止)

關敏怡

昂坪360董事總經理

林璧順

項目經理 — 信號(DUAT)

工程

黃唯銘

工程總監

文若德

總建築師(ARBUK)

魏欽強

總設計經理 — 沙中綫及工程技術總管

楊恆利

總策劃工程師

梁民發

總經理 — 營運鐵路項目

黃健維

總經理 — 工程項目

倫德和

總經理 — 工程管理辦公室

李子文

總經理 — 沙中綫及機電工程總管

黃智聰

總經理 — 沙中綫土木工程(東西綫)

胡宏利

總經理 — 沙中綫土木工程(南北綫)

鄧維勇

總經理 — 高速鐵路

梁志立

總經理 — 高速鐵路機電工程

李華夫

項目安全主管

鄭偉雄

項目經理 — 成本控制

陳振聲

項目經理 — 鐵路車輛

梳士巴利

項目經理 — 沙中綫土木工程(東西綫)

吳偉亨

項目經理 — 沙中綫土木工程(南北綫)

梁志添

項目經理 — 沙中綫機電工程

羅志冲

項目經理 — 信號

林材豐

項目經理 — 高速鐵路鐵路系統

司馬富

項目經理 — 高速鐵路車站

劉錦強

項目經理 — 高速鐵路車站(二零一七年一月一日起生效)

嚴建安

項目經理 — 高速鐵路總站屋宇裝備

郭勵誠

項目經理 — 高速鐵路隧道

物業

鄧智輝

物業總監

彭美育

副物業發展主管(二零一七年三月一日起生效)

周蘇鴻

副物業工程主管

余家然

投資物業主管 — 東區(署理)

梁雅儀

投資物業主管 — 西區

賀偉康

物業發展主管

楊思偉

物業工程主管

姚展

城市規劃主管

董事局報告書

董事欣然提呈截至2016年12月31日止財政年度的董事報告及經審核綜合帳項。

集團主要業務

集團主要經營下列核心業務 – 於香港、中國內地和數個海外城市的鐵路設計、建造、營運、維修及投資；與鐵路及物業發展業務相關的項目管理；香港鐵路網絡內的車站商務，包括商舖租賃、列車與車站內的廣告位租賃，以及協助電訊商於鐵路沿綫提供電訊服務；於香港及中國內地的物業業務，包括物業發展及投資，及投資物業(包括購物商場及寫字樓)的物業管理及租賃管理；以及投資於八達通控股有限公司。

截至2016年12月31日，公司轄下附屬公司及聯營公司的主要業務載於綜合帳項附註27及28。

業務審視

公司一直致力在其年報中不同的章節內提供有關集團業務及表現的全面審視。因應《公司條例》對香港註冊之公司須於董事報告中載有「業務審視」之要求，現把公司2016年報內涵蓋所需披露的相關章節摘要載列如下，以供參閱。

有關集團對業務的中肯審視及集團於截至2016年12月31日止年內表現的討論及分析載於主席函件章節(第14頁至19頁)、行政總裁回顧及展望章節(第20頁至39頁)、業務回顧章節(第40頁至97頁)及財務回顧章節(第98頁至109頁)；於2016年財政年度完結後發生，並對集團有影響的重大事項載於主席函件章節(第14頁至19頁)、行政總裁回顧及展望章節(第20頁至39頁)及業務回顧章節(第40頁至97頁)；關於集團面對的重大風險及不明朗因素的

敘述已於行政總裁回顧及展望章節(第20頁至39頁)、業務回顧章節(第40頁至97頁)及風險管理章節(第125頁至128頁)披露；集團業務的展望於主席函件章節(第14頁至19頁)、行政總裁回顧及展望章節(第20頁至39頁)及業務回顧章節(第40頁至97頁)闡述；集團與其主要持份者關係的陳述已包含在主席函件章節(第14頁至19頁)、行政總裁回顧及展望章節(第20頁至39頁)、業務回顧章節(第40頁至97頁)、投資者關係章節(第112頁至113頁)、企業責任章節(第114頁至119頁)、人力資源章節(第120頁至123頁)及公司管治報告書章節(第129頁至148頁)；集團的環保政策及表現刊載於企業責任章節(第114頁至119頁)；有關集團遵守對其有重大影響的相關法律及法例的詳情載於公司管治報告書章節(第129頁至148頁)。有關集團與其主要持份者的關係以及集團的環保政策及表現的詳情，可查閱公司於2017年5月下旬出版的2016可持續發展報告。

股息

董事局建議派發末期股息每股0.82港元(2015：每股0.81港元)，並提議向所有股東提供以股代息的選擇，惟其登記地址處於紐西蘭及美國或其任何領土或屬土的股東除外。有關建議有待股東於應屆周年成員大會上批准，而建議的2016年度末期股息(附有以股代息選擇)，預計於2017年7月12日派發予於2017年5月26日營業時間結束時名列公司成員登記冊的股東。

於2017年3月7日，董事局亦宣布第二次特別股息(此詞彙與公司於2016年1月7日刊發的通函具相同涵義)每股2.20港元，預計在同一時間與2016年度末期股息一起派發，第二次特別股息將不設以股代息的選擇。

帳項

集團截至2016年12月31日的財務狀況，以及集團本年度的財務表現及現金流量，載於第213頁至302頁的綜合帳項。

十年統計數字

集團過去十年業績及資產負債概要，連同若干主要車務統計數字載於第110頁至111頁。

董事局成員

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，董事局成員為：

姓名	首次獲推選 之周年成員大會	上次獲重選 之周年成員大會	將於2017周年 成員大會參與重選
非執行董事			
馬時亨教授 (主席，自2016年1月1日)	2014		☑
陳家強教授 (財經事務及庫務局局長)		2015	
運輸及房屋局局長 (張炳良教授)			毋須輪值退任*
發展局常任秘書長(工務) (韓志強)			毋須輪值退任*
運輸署署長 (楊何蓓茵)			毋須輪值退任*
獨立非執行董事			
陳黃穗	2014		☑
陳阮德徽博士	2014		☑
鄭海泉		2016	
周永健 (自2016年5月18日)	2016		
方正博士	2015		
何承天	已於2016年5月18日舉行的2016周年成員大會退任		
關育材	2015		
劉炳章	2016		
李李嘉麗	2015		
文禮信		2014	☑
吳亮星		2014	⊗ [^]
石禮謙		2014	☑
鄧國斌	2015		
黃子欣博士	2016		
執行董事			
梁國權 (行政總裁)	2015		

* 根據章程細則，由香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條委任的董事毋須輪值退任。

[^] 吳亮星先生已知會公司彼將不會於2017周年成員大會上參與重選。

此外，關於推選包立賢先生及周元先生為新董事的決議案將會提呈 2017 周年成員大會。有關詳情請參閱與本年報一同派發的 2017 周年成員大會通函。

各董事局成員的簡歷載於第 160 至 167 頁。

替任董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，替任董事為：

姓名	替任之有關董事為
(i) 黎志華(自 2016 年 8 月 1 日) (ii) 陳美寶(直至 2016 年 7 月 31 日) (iii) 謝曼怡(直至 2016 年 11 月 30 日)	陳家強教授
(i) 運輸及房屋局副局長(邱誠武) (ii) 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(黎以德) (iii) 運輸及房屋局副秘書長(運輸)(潘婷婷及陳帥夫)	運輸及房屋局局長 (張炳良教授)
發展局副秘書長(工務)2 (麥成章(自 2016 年 10 月 5 日)及陳志明(直至 2016 年 10 月 4 日))	發展局常任秘書長(工務) (韓志強)
運輸署副署長/公共運輸事務及管理 (李萃珍(自 2016 年 9 月 1 日)及羅鳳屏(直至 2016 年 8 月 31 日))	運輸署署長 (楊何蓓茵)

執行總監會

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，執行總監會成員為：

姓名	擔任職位
梁國權	行政總裁兼董事局成員
金澤培博士	常務總監 – 車務及中國內地業務，自 2016 年 5 月 1 日 (前為車務總監直至 2016 年 4 月 30 日)
鄭惠貞	人力資源總監，自 2016 年 6 月 1 日
張少華	港鐵學院校長，自 2016 年 7 月 1 日 (前為歐洲業務總監直至 2016 年 6 月 30 日)
顏永文博士	技術工程總監，自 2016 年 2 月 22 日
許亮華	財務總監，自 2016 年 7 月 2 日
劉天成	車務總監，自 2016 年 5 月 1 日
羅卓堅	財務總監直至 2016 年 7 月 1 日
馬琳	法律及歐洲業務總監，自 2016 年 7 月 1 日 (前為法律總監及公司秘書直至 2016 年 6 月 30 日)
蘇家碧	公司事務總監
鄧智輝	物業總監
黃唯銘博士	工程總監
楊美珍	商務總監

執行總監會成員的簡歷載於第 168 頁至 173 頁。

附屬公司董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，公司之附屬公司的所有董事姓名載於第208頁。

董事服務合約

擬於應屆周年成員大會被推選或參與重選連任的董事，概無訂立不可由公司或其任何附屬公司於一年內終止而毋須作賠償（法定賠償除外）的服務合約。

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

董事於交易、安排或合約中的重大權益

除了就陳家強教授（財經事務及庫務局局長）、運輸及房屋局局長（張炳良教授）、發展局常任秘書長（工務）（韓志強先生）及運輸署署長（楊何蓓茵女士）（皆為政府官員）而言，於第187頁至206頁所述的公司與政府（及/或其聯繫人）之間的關連交易及持續關連交易外，於本年度內並無訂立及於本年度內任何時間並無存在公司或其任何附屬公司為其中一方、且董事局或執行總監會成員或與該成員有關連的實體在當中擁有重大權益（不論直接或間接）的而與集團業務有關之重大交易、安排或合約。

董事於公司股份及相關股份的權益

根據香港法例第571章《證券及期貨條例》（「《證券條例》」）第352條須予備存的登記冊所載，或根據《上市規則》附錄10所載之標準守則（「《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12月31日於公司股份、相關股份及債券中擁有的權益或淡倉（按《證券條例》第XV部所指者）的詳情如下：

董事局及/ 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 [#]		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*	權益 合計		
馬時亨教授	-	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	0.02647	
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	0.00006	
楊何蓓茵	1,116	-	-	-	-	-	1,116	0.00002	
麥成章 (附註4)	558	8,058 (附註4)	-	-	-	-	8,616	0.00015	

董事於公司股份及相關股份的權益(續)

董事局及/ 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*		
金澤培博士	169,135	-	-	-	-	93,850	262,985	0.00445
鄭惠貞	-	-	-	-	-	71,428	71,428	0.00121
張少華	44,839	-	-	-	-	43,750	88,589	0.00150
顏永文博士	-	-	-	-	-	35,700	35,700	0.00060
許亮華	50	2,233 (附註5)	-	-	-	-	2,283	0.00004
劉天成	21,567	-	-	-	158,000	26,684	206,251	0.00349
馬琳	5,810	-	-	-	-	86,200	92,010	0.00156
蘇家碧	-	-	-	-	-	60,450	60,450	0.00102
鄧智輝	86,799	-	-	-	-	87,850	174,649	0.00296
黃唯銘博士	7,395	-	-	-	55,000	93,267	155,662	0.00264
楊美珍	562,850	-	-	-	-	89,350	652,200	0.01104

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 麥成章先生於2016年10月5日起獲委任為發展局副秘書長(工務)2，因而成為本公司非執行董事發展局常任秘書長(工務)(韓志強先生)的替任董事。該8,058股股份乃由麥先生的配偶持有。
- 5 該2,233股股份乃由許亮華先生的配偶持有。

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182頁至185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12月31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12月31日止年度內，董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

主要股東權益

按公司根據《證券條例》第336條而備存的登記冊所載，於2016年12月31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	75.09%

公司已獲香港金融管理局知會，於2016年12月31日，公司約0.39%已發行普通股乃為外匯基金持有(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12月31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12月31日止年度內，根據2007年認股權計劃授出而尚未行使以認購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5)	認股權可予行使之期間 (日/月/年)	於2016年1月1日未行使的認股權數目	本年度成為可行使的認股權數目	本年度失效的認股權數目	本年度已行使的認股權數目	每股認股權的行使價 (港元)	於2016年12月31日未行使的認股權數目	緊接行使認股權當日前之每股加權平均收市價 (港元)
梁國權	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	170,000	-	-	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
金澤培博士	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
	6/5/2013	202,500	26/4/2014 – 26/4/2020	202,500	67,500	-	202,500	31.40	-	38.40
張少華	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
	6/5/2013	180,500	26/4/2014 – 26/4/2020	180,500	59,500	-	180,500	31.40	-	37.96
劉天成	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
	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	-
羅卓堅	1/11/2013	196,000	25/10/2014 – 25/10/2020	196,000	65,000	-	196,000	29.87	-	40.26
馬琳	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
	6/5/2013	184,000	26/4/2014 – 26/4/2020	184,000	61,000	-	184,000	31.40	-	38.45

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5)	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	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2016年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元)
鄧智輝	15/12/2009	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
黃唯銘博士	6/5/2013	182,500	26/4/2014 – 26/4/2020	182,500	60,500	-	182,500	31.40	-	38.43
	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
楊美珍	30/5/2014	83,000	23/5/2015 – 23/5/2021	83,000	28,000	-	28,000	28.65	55,000	38.50
	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
其他合資格僱員	30/3/2012	161,000	23/3/2013 – 23/3/2019	161,000	-	-	161,000	27.48	-	38.40
	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	-	-	726,000	26.85	-	38.63
	11/12/2009	2,297,000	8/12/2010 – 8/12/2016	570,500	-	-	570,500	26.85	-	38.47
	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	-	-	514,000	26.85	-	39.34
	15/12/2009	2,773,000	8/12/2010 – 8/12/2016	532,000	-	45,000	487,000	26.85	-	38.57
	16/12/2009	1,550,000	8/12/2010 – 8/12/2016	373,500	-	-	373,500	26.85	-	38.93
	17/12/2009	1,000,000	8/12/2010 – 8/12/2016	167,000	-	-	167,000	26.85	-	39.39
	18/12/2009	389,000	8/12/2010 – 8/12/2016	108,000	-	-	108,000	26.85	-	39.07
	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	-	-	75,000	26.85	-	39.87
	21/12/2009	520,000	8/12/2010 – 8/12/2016	158,000	-	-	158,000	26.85	-	39.67
	22/12/2009	256,000	8/12/2010 – 8/12/2016	122,000	-	-	122,000	26.85	-	39.66
	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	1,749,000	28.84	594,000	38.44
	18/12/2010	673,000	16/12/2011 – 16/12/2017	389,500	-	-	164,000	28.84	225,500	38.75
	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	-	-	1,122,500	28.84	552,500	39.13	
21/12/2010	3,020,000	16/12/2011 – 16/12/2017	1,096,500	-	-	611,500	28.84	485,000	38.84	
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	-	-	42,000	28.84	33,000	41.34	
7/7/2011	215,000	27/6/2012 – 27/6/2018	35,000	-	-	35,000	26.96	-	42.25	
30/3/2012	15,868,500	23/3/2013 – 23/3/2019	7,258,000	-	9,500	3,886,500	27.48	3,362,000	38.69	
6/5/2013	20,331,500	26/4/2014 – 26/4/2020	15,559,000	5,925,500	48,000	8,407,000	31.40	7,104,000	39.07	
1/11/2013	188,500	25/10/2014 – 25/10/2020	188,500	61,500	46,500	117,500	29.87	24,500	38.59	
30/5/2014	19,812,500	23/5/2015 – 23/5/2021	17,796,000	6,472,000	278,500	4,859,000	28.65	12,658,500	39.38	

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。
- 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何12個月內，在2007年認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權行使時已發行及可發行的股份總數，連同公司任何其他認股權計劃下授予該合資格僱員的認股權(包括各認股權計劃下之已行使及未經行使的認股權)獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過2007年認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的0.2%。
- 上述認股權將成為可行使之部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

- 根據2007年認股權計劃的條款，每名承授人須按公司向公司支付1.00港元，作為獲授認股權的代價。
- 2007年認股權計劃的其他詳情載於綜合帳項附註10B及47(i)。

股票掛鈎協議

除於上文標題「2007年認股權計劃」所披露外，公司於截至2016年12月31日止年度內並無訂立或於本年度終結時並無存在任何股票掛鈎協議。

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普通股的其他現金淨額以購買市場上公司的現有普通股。而該等普通股將由信託人以信託形式代獎勵持有人持有。信託人不得就在信託中所持的任何普通股行使投票權，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」))公司已發行的普通股總數的2.5%。

截至2016年12月31日止年度內，根據2014年股份獎勵計劃而授出的獎勵股份合共2,659,778股(2015年：4,029,200股)。於2016年12月31日，合共5,524,599股獎勵股份尚未賦予、失效或沒收，佔於生效日期之已發行普通股0.09%。

2014年股份獎勵計劃的進一步詳情載於薪酬報告書標題為「長期獎勵」(第157頁至158頁)一節內及綜合帳項附註10C及47(ii)。

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 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	本年度 已賦予的 獎勵股份 數目	本年度 失效及/或 沒收的 獎勵股份 數目	於2016年 12月31日 未賦予的 獎勵股份 數目
		受限制股份	表現股份				
梁國權	27/4/2015	60,200	255,000	315,200	20,066	-	295,134
	8/4/2016	64,850	-	-	-	-	64,850
金澤培博士	27/4/2015	22,050	57,600	79,650	7,350	-	72,300
	8/4/2016	21,550	-	-	-	-	21,550
鄭惠貞	19/8/2016	71,428	-	-	-	-	71,428
張少華	27/4/2015	-	28,800	28,800	-	-	28,800
	8/4/2016	14,950	-	-	-	-	14,950
顏永文博士	8/4/2016	-	35,700	-	-	-	35,700
劉天成	27/4/2015	8,600	12,550	21,150	2,866	-	18,284
	8/4/2016	8,400	-	-	-	-	8,400

2014年股份獎勵計劃(續)

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 1月1日 未賦予的 獎勵股份 數目	本年度 已賦予的 獎勵股份 數目	本年度 失效及/或 沒收的 獎勵股份 數目	於2016年 12月31日 未賦予的 獎勵股份 數目
		受限制股份	表現股份				
羅卓堅	27/4/2015	16,700	57,600	74,300	11,132	63,168	-
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	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
黃唯銘博士	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	716,498	149,766	2,239,386
	8/4/2016	2,199,700	107,450	-	12,465	57,985	2,236,700

已發行股份

	已發行普通股數目	代價/價值 (港元)
於2015年12月31日	5,858,228,236	不適用
根據2007年認股權計劃而發行之股份 (詳情見綜合帳項附註47(i))	28,996,000	8.45億 (由公司收取)
就2015年末期股息而發行之代息股份	15,683,803	5.66億
就2016年中期股息而發行之代息股份	2,382,026	1.01億
於2016年12月31日	5,905,290,065	不適用

有關公司於年內的股本變動詳情載於綜合帳項附註44。

買賣或贖回上市證券

截至2016年12月31日止年度內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。然而，於本年度內，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：約1.5億港元)在聯交所購入了合共2,588,350股普通股(2015年：4,029,200股普通股)。

公眾持股量

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

主要供應商及顧客

截至2016年12月31日止年度內，集團主要供應商及主要客戶的資料如下：

	佔集團總採購量 百分比
集團向最大五家供應商之總採購額(非資本性)	20.16%
	佔集團總收入 百分比
集團從最大五家客戶所得之總收入	30.27%
集團從最大客戶所得之總收入	14.38%

於2016年12月31日，政府作為集團最大五家客戶之一，透過財政司司長法團(其為公司主要股東)持有佔公司所有具投票權之已發行股份約75.09%(詳情可參照上文標題為「主要股東權益」一節)。

於2016年12月31日，除馬時亨教授及所有獨立非執行董事外，公司之其他非執行董事及替任董事(其姓名載於第178頁至179頁)皆為政府官員。

除上文所披露者外，於2016年12月31日，其他董事局或執行總監會成員或彼等各自的任何緊密聯繫人或就董事局或執行總監會成員所知擁有公司所有具投票權之已發行股份超過5%之任何股東，並無於本集團最大五家客戶中擁有任何實益權益。

捐贈

集團於年內向慈善機構及其他團體捐出約1,350萬港元(2015年：約820萬港元)。

銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至2016年12月31日集團借貸總額為399.39億港元(2015年：208.11億港元)。借貸詳情載於綜合帳項附註36。

發行債券及票據

集團於2016年12月31日止年度內曾發行面額總值78.68億港元等值(2015年：11.97億港元等值)的票據，詳情載於綜合帳項附註36C。該等票據乃為集團一般資金需求而發行，包括資本性開支及債務再融資。

有關控股股東須履行特定責任的貸款協議

截至2016年12月31日，附有控股權限制條件的集團借貸合共347億港元(2015年：145.31億港元)，到期日介乎2017年至2055年不等，另有已承諾但未動用的銀行信貸140億港元(2015年：102億港元)。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。

物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第68頁至71頁。

關連交易

於回顧年度內，公司與政府訂立以下的交易。按上市規則規定，政府是公司的主要股東，故就上市規則而言，政府因此是公司的「關連人士」，而下列各項交易對公司而言是上市規則所界定的關連交易。

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

有鑑於此，公司根據上市規則第14A.71條及豁免之條件作出如下披露。

I 土地協議

A 於2016年1月5日，公司接受了政府於2015年11月25日所提出的要約，准許公司進行有關將軍澳市內地段第70號餘段地盤J(「地盤J」)建議發展的「日出康城」第九期物業發展項目，地價為2,851,990,000港元，及於地政總署註冊為新批地書第9689號的租契協議批地條件(經十份修訂書修改或修訂)作出進一步修訂地盤J租約(「地盤J租約修訂」)的條款及條件。地盤J租約修訂已於2016年2月15日簽署。

B 於2016年3月16日，公司接受了政府於2016年2月4日所提出的要約，准許公司進行有關將軍澳市內地段第70號餘段地盤I(「地盤I」)建議發展的「日出康城」第十期物業

發展項目，地價為1,658,800,000港元，及於地政總署註冊為新批地書第9689號的租契協議批地條件(經11份修訂書修改或修訂)作出進一步修訂地盤I租約(「地盤I租約修訂」)的條款及條件。地盤I租約修訂已於2016年5月20日簽署。

C 於2016年12月6日，公司接受了政府於2016年11月7日所提出的要約，就香港仔內地段第464號(組成南港島綫(東段)的一部分)發展的黃竹坑站及黃竹坑車廠，地價款項為1,025,021,000港元，並按公司與政府簽訂的批地文件的條款及條件以私人協約方式批出。批地文件已於2016年12月22日簽署。

D 於2017年1月4日，公司接受了政府於2016年11月24日所提出的要約，准許公司進行九龍內地段第11264號(「地段」)建議發展的何文田物業發展項目，地價為6,282,370,000港元，並按公司與政府簽訂的批地文件(「該批地文件」)的條款及條件以私人協約方式批出地段。該批地文件已於2017年2月27日簽署。

II 關於高鐵香港段項目的第三份協議

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高鐵香港段協議(「第三份高鐵香港段協議」)。高鐵香港段協議載有綜合條款組合及規定：

- (i) 政府將承擔和支付最高844.2億港元的項目造價；
- (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)的部分，但不包括若干經協定的例外費用；
- (iii) 公司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)；

- (iv) 對於2010年訂立有關高鐵香港段項目的現有委託協議（請參閱以下「持續關連交易」中「II、與政府及/或其聯繫人士之非合併相關持續關連交易」的B2部分）將作出若干修訂，包括應向公司支付的項目管理費用增加至合共63.4億港元；
- (v) 政府保留對公司目前超支的責任問題（如有）提交仲裁的權利。相關仲裁只會在高鐵香港段開始通車後才展開；及
- (vi) 第三份高鐵香港段協議取決於在協定時限內獲得(a)公司獨立股東的批准及(b)立法會批准政府額外財務承擔。

公司於2016年2月1日舉行的成員大會，公司獨立股東已投票贊成批准第三份高鐵香港段協議決議。香港立法會於2016年3月11日批准政府額外財務承擔。因而，上述第(vi)段的條件獲滿足。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年下半年在同一時間與2016年度末期普通股息一起派發。

持續關連交易

在回顧年度內，以下交易和安排涉及持續或經常，並預期維持一段時間，與政府及/或九鐵公司、機場管理局（「機管局」）、UGL Rail Services Pty Limited（「UGL」）、禮頓建築（亞洲）有限公司（「禮頓亞洲」）及 John Holland Pty Limited（「JHL」）所提供的商品或服務。

如上文「關連交易」一節所述，就《上市規則》而言，政府為公司的主要股東。按《上市規則》的定義，九鐵公司和機管局均為公司的聯繫人士。

Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.（「MTM」）是一家在澳洲成立的合資公司。至2016年12月完成重組前，公司在MTM股東大會上直接持有60%表決權，而UGL及John Holland MTA Pty Ltd（「JHMTA」）（就JHMTA而言，始於2016年9月16日在其向John Holland Melbourne Rail Franchise Pty Ltd（「John Holland」）收購了MTM的20%權益後）在MTM股東大會上各自直接持有20%表決權。因此，UGL及JHMTA為MTM的直接主要股東。

在完成重組後，Metro Trains Australia Pty Ltd（「MTA」）成為MTM新的控權公司，而公司、UGL及JHMTA成為MTM的間接主要股東。因此，公司、UGL及JHMTA為MTA的直接主要股東。公司、UGL及JHMTA於MTA的持股比例相當於他們在MTM重組前的持股比例。因此，UGL及JHMTA為公司的關連人士。此外，由於JHL是JHMTA及John Holland的聯繫人，JHL亦成為公司的關連人士。

直至2015年4月前，禮頓亞洲是John Holland的聯繫人，因此亦成為公司的關連人士。Leighton Holdings Limited（現稱CIMIC Group Limited（「CIMIC」））於2015年4月將其於John Holland Group Pty Ltd及其附屬公司的100%股權轉讓予中交國際（香港）控股有限公司之後，禮頓亞洲不再為John Holland的聯繫人，因此亦不再是公司的關連人士。

自2016年12月，隨著CIMIC Group Investments No. 2 Pty Limited（CIMIC的全資附屬公司「CGI2」）投標收購UGL Limited的普通股後，UGL Limited已成為CIMIC的間接附屬公司。因此，CIMIC及UGL Limited（UGL的控權公司）各為MTM的間接主要股東。因此，禮頓亞洲（CIMIC的間接全資附屬公司）再次成為公司的關連人士。

因此，就《上市規則》而言，政府、九鐵公司、機管局、UGL、禮頓亞洲及JHL各為「關連人士」，而下文I、II及III段所述各項交易則根據《上市規則》規定構成公司的持續關連交易。

根據聯交所發出的指引信GL 73-14及參考了聯交所於2016年1月發出的建議，公司內部審核部已審閱下列公司的持續關連交易及有關的內部監控程序。內部審核部認為公司制定的內部監控程序足夠及有效，並已將此向公司的審核委員會作出匯報，以協助公司的獨立非執行董事根據合併相關豁免(定義如下)、豁免及《上市規則》(視適用情況而定)的年度檢討及確認。

I 與合併相關的持續關連交易

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

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

A 合併框架協議

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

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

- 完善整合的轉車計劃；
- 公司於兩鐵合併後的公司管治；
- 與物業前期工程有關的付款；
- 有關就因鐵路物業發展招標而產生的單位生產量制訂一個逐年延展的計劃的安排；
- 有關評估地價金額的安排；
- 有關公司及九鐵公司僱員的安排，包括防止公司以與整合公司及九鐵公司的營運過程有關的任何原因終止聘用相關前綫員工的條文；
- 實行若干票價下調；
- 有關擬建沙田至中環綫的安排；
- 九鐵公司對其現有融資安排的持續責任；
- 處理九鐵公司的跨境租約；
- 就物業組合支付77.9億港元(見第190至193頁及下文D段所述)；
- 分配對第三方提出的任何兩鐵合併前及兩鐵合併後索償的法律責任；及
- 公司保留其英文名稱，而(根據《兩鐵合併條例》規定)其中文名稱改為「香港鐵路有限公司」。

B 西鐵代理協議

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

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

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

C 九鐵公司跨境租約協議

美國跨境租約承擔協議

於2007年11月30日，公司及九鐵公司分別與Wilmington Trust Company、Buoyant Asset Limited、BA Leasing & Capital Corporation、Utrecht-America Finance Co.、Cooperatieve Centrale Raiffeisen-Boerenleenbank B.A.、Advanced Asset Limited、Washoe Asset Management Company、Quality Asset Limited、Kasey Asset Limited、Key Equipment Finance Inc.、Mercantile Leasing Company (No. 132) Limited、Landesbank Sachsen Aktiengesellschaft、Barclays Bank PLC、Bayerische Landesbank Girozentrale、U.S. Bank National Association、Circuit Asset Limited、Citicorp USA Inc.、Shining Asset Limited、Banc of America FSC Holdings Inc.、Fluent Asset Limited、Anzef Limited、Societe Generale、Australia and New Zealand Banking Group Limited、Statesman Asset Limited、State Street Bank and Trust Company及Bowman Asset Limited，就九鐵公司與若干交易對手原先訂立的各項美國跨境租約訂立美國跨境租約承擔協議，由2007年12月3日起生效。根據每項美國跨境租約承擔協議，公司承諾就九鐵公司於各項跨境租約協議下須承擔的義務而與九鐵公司共同及分別承擔履行該義務。因此，一般而言，公司須向跨境租約對手承擔九鐵公司於跨境租約下的義務，並有權行使九鐵公司在跨境租約下的若干權利。

由於若干跨境租約被提前終止及若干跨境租約下的購買選擇權獲行使，Advanced Asset Limited、Washoe Asset Management Company、Quality Asset Limited、Circuit Asset Limited、Citicorp USA Inc.、Shining Asset Limited、Storey Asset Management Company、Buoyant Asset Limited、BA Leasing & Capital Corporation、Utrecht-America Finance Co.及Cooperatieve Centrale Raiffeisen-Boerenleenbank B.A.不再是美國跨境租約承擔協議的對手。

美國跨境租約分配協議

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

D 物業組合協議

第2A類物業

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

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

上述政府租契分別於2009年3月27日及2009年3月31日批予九鐵公司。九鐵公司及公司於2009年3月27日及2009年3月31日分別簽訂上述買賣協議，而對公司之轉讓協議則分別於2009年3月27日及2009年3月31日簽訂。公司與九鐵公司亦分別於2009年3月27日及2009年3月31日訂立互利及互授權契約，訂下雙方於第2A類物業所在土地上的地役權、權利、享有權、特權及自由權。

第2B類物業

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

於2007年8月9日，九鐵公司就臨時安排作出承諾，以確保由合併日期開始，公司須負責九鐵公司根據有關第2B類

物業的特許協議項下的義務並強制執行該協議。公司有權獲得九鐵公司就該特許協議而言所收取的所得款項。臨時安排計有(其中包括)由合併日期起：

- 受現有特許及《九鐵條例》附件二規限下，九鐵公司(作為特許發出人)向公司(作為特許持有人)授出就第2B類物業的管有權，公司無需支付任何特許使用費或同意租賃金，而公司有權分租特許使用全部或部份第2B類物業(條件為物業須用作員工宿舍及會所)的協議；
- 直至批授第2B類物業的政府租契前，九鐵公司已委任公司出任其執行代理，以強制執行九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2B類物業租賃協議；及
- 九鐵公司根據九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2B類物業租賃協議收取的所得款項轉讓予公司。

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

第3類物業

於2007年8月9日，公司與九鐵公司訂立三份協議(「第3類協議」)及相關授權書。每份第3類協議均與若干物業(每項均為「第3類物業」)有關。九鐵公司之前曾就每項第3類物業訂立一份發展協議。倘若公司根據第3類協議獲授或承擔的權利及義務只與該項第3類物業上的經營權財產有獨有關係，則公司不可行使或履行該權利及義務。對於任何第3類物業上的經營權財產構成影響的事宜，將會根據服務經營權協議的條款處理(定義及概要見第205頁)。

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

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

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

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

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

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

公司同意就各第3類物業對九鐵公司作出若干彌償保證。

公司將為各第3類物業(落成後)的首任管理人，或將確保就有關物業委任管理人。

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

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

- (1) 在集團的日常業務中訂立(附有《上市規則》涵義)；
- (2) 按照一般商務條款或更佳條款進行(附有《上市規則》涵義)；及

(3) 根據有關交易的協議進行，條款公平合理，並且符合公司股東的整體利益。

公司已委聘其核數師根據香港會計師公會頒布的《香港核證工作準則》第3000號(經修訂)「非審核或審閱過往財務資料之核證工作」，並參考《實務說明》第740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，審閱各項與合併相關的持續關連交易。根據合併相關豁免第B(I)(ii)段，核數師已向董事局遞交函件，確認他們：

(a) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信與合併相關的持續關連交易未獲董事局批准；及

(b) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信與合併相關的持續關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議而進行。

II 與政府及/或其聯繫人士之非合併相關持續關連交易

下列披露乃根據豁免之條件及《上市規則》第14A.71條作出。

A1 有關沙田至中環綫的設計及地盤勘測的委託協議

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

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

- 根據第一份沙中綫協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本和前期成本)有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府承擔第一份沙中綫協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)以及由政府直接支付該成本的安排；
- 公司進行或促使他人進行有關擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測活動的責任；
- 根據第一份沙中綫協議，公司對政府承擔的責任以6億港元為限，但因公司疏忽而引致的傷亡事故除外；及
- 倘沙田至中環綫的鐵路計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關沙田至中環綫的融資、建造、竣工、測試、啓用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

A2 有關沙田至中環綫預先工程的委託協議

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

第二份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第二份沙中綫協議所載的某些委託活動及履行其在第二份沙中綫協議之下的其他義務的代價。該項目管理費用的金額將由公司與政府議定。在議定

之前，政府將按照第二份沙中綫協議中所約定的臨時基數計算向公司支付有關的項目管理費用；

- 公司與政府可以同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式，應猶如其為第二份沙中綫協議指定進行的活動的組成部份一樣，並且作為公司自行或促使他人執行該雜項工程(如有)及履行其在第二份沙中綫協議之下有關該雜項工程(如有)的其他義務的代價。政府須向公司支付經公司與政府議定的款項，作為公司設計及建造該雜項工程而政府須向公司支付的項目管理費；
- 政府須承擔所有「工程成本」(定義見第二份沙中綫協議)。為此，政府將會就工程成本向公司作出臨時付款，待工程成本最終結算數目確定時，或須對該臨時付款作出調整；
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署招致的與沙田至中環綫項目相關的費用；
- 根據第二份沙中綫協議，政府須向公司支付的最高總額限於每年約30億港元，且總計不得超過約150億港元；
- 公司須自行或促使他人在擴建後的金鐘站及將會建造的何文田站進行若干備置工程和將位於紅磡的國際郵件中心重置於九龍灣以及進行第二份沙中綫協議所述的其他工程；
- 在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及的責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下已經及將會向政府收取的費用總額；
- 根據第二份沙中綫協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告，並在有關工程完成後三個月內向政府提供一個有關第二份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告；
- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止，公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
 - 就涉及第二份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，該活動將由一個專業及稱職的項目經理提供具有技術及謹慎的服務；
 - 就涉及第二份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，該活動將由一個專業及稱職的設計工程師提供具有技術及謹慎的服務；及

- 就涉及第二份沙中綫協議中有關建造活動而言，該活動將由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料進行具有技術及謹慎的服務。
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司在可能範圍內盡快獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

A3 有關沙田至中環綫的建造及投入服務的委託協議

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

第三份沙中綫協議載有以下條文：

- 政府須向公司支付項目管理費用，作為公司自行或促使他人進行第三份沙中綫協議中訂明的若干委託活動及履行其在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議下的其他義務的代價。項目管理費用的款額為78.93億港元，將由政府按季度支付給公司；
- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為第三份沙中綫協議指定進行的活動的組成部份一樣。而作為公司自行或促使他人執行該雜項工程(如有)及履行其在第三份沙中綫協議下關於該雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須向公司支付經公司與政府議定的款項，作為項目管理費用應付給公司用以設計及建造該雜項工程而產生的費用；
- 政府須承擔若干「第三方費用」、任何「新綫聯通工程費用」及任何「直接費用」(各定義均見第三份沙中綫協議)；
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署招致的與沙田至中環綫項目相關的費用；
- 根據第三份沙中綫協議政府須向公司支付的最高總額限於每年30億港元，且總計不得超過150億港元；
- 根據第三份沙中綫協議就政府在第三份沙中綫協議下對若干鐵路工程的貢獻，公司須向政府支付的最高總額限於每年40億港元，且總計不得超過150億港元。
- 在第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下，公司向政府承擔的責任總額(因公司疏忽而導致死亡或個人受傷所涉及的責任除外)僅限於公司通過第一份沙中綫協議和第二份沙中綫協議以及第三份沙中綫協議下已經及將會向政府收取的費用總額；
- 根據第三份沙中綫協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行的活動的進度報告，並在將沙田至中環綫項目移交給政府後三個月內向政府提供一個有關第三份沙中綫協議規定須進行的活動的最終報告；

- 從開始施工起至向政府移交有關工程之日為止，公司須對在沙田至中環綫項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
 - 就涉及第三份沙中綫協議中有關項目管理服務的活動而言，該活動將由一個專業及稱職的項目經理提供具有技術及謹慎的服務；
 - 就涉及第三份沙中綫協議中有關設計服務的活動而言，該活動將由一個專業及稱職的設計工程師提供具有技術及謹慎的服務；及
 - 就涉及第三份沙中綫協議中有關建造活動而言，該活動將由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料進行具有技術及謹慎的服務。
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司在可能範圍內盡快獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

B1有關高鐵路香港段的設計及地盤勘測的委託協議

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

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

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

B2有關高鐵香港段的建造、測試及投入服務的委託協議

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

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

第二份高鐵香港段協議包括以下條文：

- 政府須向公司支付45.9億港元(關於修改此條文的進一步詳情載於上述「關連交易」中「II、關於高鐵香港段項目的第三份協議」內)，作為公司自行或促使他人進行在第二份高鐵香港段協議下的若干委託活動及履行在第二份高鐵香港段協議和第一份高鐵香港段協議下的其他義務的代價。政府將按預定時間表每季度預先以現金支付給公司，該金額可按照第二份高鐵香港段協議更改，並受最高付費限額限制(分別為每年20億港元及總付額不超過100億港元(「最高付費限額」)；
- 公司與政府可同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些已同意的額外工程統稱「雜項工

程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為根據第二份高鐵香港段協議所進行指定活動的組成部份一樣。而作為公司自行或促使他人執行雜項工程(如有)及履行其在第二份高鐵香港段協議下關於雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須向公司支付相當於由於雜項工程而產生的第三方費用的有關固定百分比的金額，此金額不時受最高付費限額限制；

- 根據第二份高鐵香港段協議，公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行委託活動的進度報告，並在將高鐵香港段項目移交給政府或第二份高鐵香港段協議終止(以較先發生者為準)後三個月內向政府提供一個根據第二份高鐵香港段協議進行所需活動的最終報告；
- 從開始施工日起至向政府(或經政府指定的第三方)移交有關工程之日為止，公司須對在高鐵香港段項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約，自簽發竣工證書予第三方後的12年內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；
- 公司保證：
 - 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關項目管理服務的活動而言，該活動將由一個專業及稱職的項目經理提供具有技術及謹慎的服務；

- 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關設計服務的活動而言，該活動將由一個專業及稱職的設計工程師提供具有技術及謹慎的服務；及
- 就涉及第二份高鐵香港段協議中有關建造活動而言，該活動將由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料進行具有技術及謹慎的服務。
- 政府須承擔 (i) 應向第三方支付的任何費用、(ii) 根據第二份高鐵香港段協議進行的活動而須向任何政府部門、政策局、機構或團體支付有關的費用、開支或金額；及 (iii) 因公司及/或第三方承辦商根據第二份高鐵香港段協議進行活動對九鐵公司所造成的損害而須向九鐵公司支付作為賠償的任何及一切費用；及 (iv) 所有土地徵用、清理及相關費用(包括因任何第三方提出任何賠償申索所致的所有費用)及由地政總署招致的與高鐵香港段項目相關的費用(關於修改此條文的進一步詳情載於上述「關連交易」中「II、關於高鐵香港段項目的第三份協議」內)；及
- 政府更承諾盡合理的努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司在可能範圍內盡快獲給予或授予所有與高鐵香港段的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

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

根據第三份高鐵香港段協議對第二份高鐵香港段協議已作出若干修訂，以反映第三份高鐵香港段協議所載的安排，包括(i)修改承擔和支付項目造價的安排；及(ii)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與高鐵香港段項目相關的責任而產生的內部成本的估計)。進一步詳情載於上述「關連交易」中「II、關於高鐵香港段項目的第三份協議」內。

C 延續現有關於香港國際機場旅客捷運系統的保養協議

公司由2002年起與機管局訂有一份關於香港國際機場旅客捷運系統的保養安排的保養協議。這份協議於2002年3月18日訂立，為期三年，於2005年7月6日屆滿。公司其後與機管局達成一份補充協議，並於2005年6月獲董事局批准，將保養協議延長多三年至2008年7月6日，當中包括將服務延伸至翔天廊及海天客運碼頭大樓的旅客捷運系統的選擇權。另一份為期五年的保養協議於2008年8月21日訂立，並於2013年7月5日屆滿(「保養協議」)。

於2013年7月5日，公司與機管局訂立新的保養合同，以延續當時屆滿的旅客捷運系統保養協議，由2013年7月6日起為期七年(「新保養合同」)。於2015年3月5日，公司與機管局訂立一份關於旅客捷運系統測試及調試工作的補充協議(「補充協議」)，以修訂新保養合同。預計每年根據新保養合同及補充協議可從機管局獲取的最高金額為6,000萬港元。

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

- 訂明新保養合同的有效期限由2013年7月6日至2020年7月5日(包括該日)為期七年的條文；
- 有關公司對系統進行定期維修和全面檢修表現的條文；
- 有關監察系統的任何故障及公司於必要時提供維修服務的條文；
- 有關公司必須令系統運作達到一定水平的條文；
- 有關公司在若干情況下為系統進行改善工程(作為一項額外服務)的條文；及
- 有關系統的營運及維修延伸至新的中場範圍客運廊的條文。

D 有關西港島綫的財務安排、設計、建造及營運的項目協議

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

西港島綫項目協議包括財務安排條文及公司須自行或促使他人進行設計、建造、竣工、測試及投入服務，以使西港島綫鐵路工程可按照香港鐵路條例、由運輸及房屋局局長(代表政府)與公司於2007年8月9日簽訂的營運協議及

西港島綫項目協議投入運作。公司將在專營期內為本身擁有、營運及維修西港島綫。西港島綫項目協議包括以下方面的條文：

- 政府將向公司支付西港島綫122.52億港元的補助金，構成政府對公司實行西港島綫項目的財務資助；
- 在西港島綫按賺取收入基準開始商業營運及為公眾提供定期交通運輸服務後24個月內(於2016年12月23日經公司與政府訂立的補充協議，延長該期限至2018年6月30日前)，公司須向政府付還因高估西港島綫鐵路工程及重置、補救及改善工程有關的某些資本支出、價格調整費用、土地成本及應急費用而多付的任何金額(連同利息)；
- 公司須承擔與重建計劃、補救工作及改善工程有關的設計、建造及竣工之成本；政府須承擔與主要公共基建工程有關的成本；
- 公司須承擔因實行西港島綫項目而產生的土地徵用、清理及相關的成本，但第三方提出索償所引起那些的成本除外；及地政總署因參與實行西港島綫項目而招致或支付的所有成本、開支及其他款額；及
- 公司須履行環境影響評估報告及政府於2009年1月12日就西港島綫向公司簽發的環境許可證中所指明的措施。

西港島綫的建造工程已於西港島綫項目協議簽訂日至2015年期間進行。

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

- (1) 在集團的日常業務中訂立(附有《上市規則》涵義)；
- (2) 按照一般商務條款或更佳條款進行(附有《上市規則》涵義)；及
- (3) 根據有關交易的協議進行，條款公平合理，並且符合公司股東的整體利益。

公司已委聘其核數師根據香港會計師公會頒布的《香港核證工作準則》第3000號(經修訂)「非審核或審閱過往財務資料之核證工作」，並參考《實務說明》第740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，審閱各項非合併相關的持續關連交易及第三份高鐵香港段協議。根據豁免第B(I)(iii)(b)段，核數師已向董事局遞交函件，確認他們：

- (a) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信與非合併相關的持續關連交易及第三份高鐵香港段協議並未獲董事局批准；及

- (b) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信與非合併相關的持續關連交易及第三份高鐵香港段協議在各重大方面並無按照規管有關交易的協議而進行。

III 與非政府及/或其聯繫人士之非合併相關持續關連交易

根據《上市規則》第14A.71條，披露下列內容：

A 有關UGL提供列車維修及其他服務的先前合約及先前補充合約

如上文所解釋，UGL為《上市規則》第14A章所指的公司的「關連人士」，故先前合約(經先前補充合約修訂)為《上市規則》第14A.31條所指的「持續關連交易」。

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

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

- 公司總共向UGL支付了172,059,100.12港元(包括就變更及附加工程支付的款項)，作為UGL在2002年8月1日至2009年7月31日期間提供維修服務的代價。按先前補充合約中列明的時間表，公司就延長期限七年須向UGL支付的代價達152,940,000港元，但可予以調整，其中包括列車達到的服務表現水平；
- UGL須就根據先前合約(經先前補充合約修訂)履行其義務所引起或與相關的義務引致公司所承受的若干損失或開支，向公司作出彌償；
- UGL須就其對公司的若干責任購買及維持保險；
- 公司須購買及繼續持有第三者保險，範圍涵蓋UGL和公司對由UGL根據先前合約(經先前補充合約修訂)履行其義務所引起或與相關的義務引致的個人意外死亡或受傷或財產意外損失或損壞的法律責任；及
- 公司須繼續持有「承判商全險」保險，範圍涵蓋在將軍澳車廠及九龍灣車廠的若干貨物、設備及臨時建築物的損失或損壞。

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

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

B 公司與禮頓亞洲簽訂關於南港島綫(東段)某些工程的合約903

如上文所解釋，禮頓亞洲為《上市規則》第14A章所指的公司的「關連人士」。合約903(定義見下文)因此為《上市規則》第14A.31條所指的「持續關連交易」。

在2011年5月17日，公司與禮頓亞洲就南港島綫(東段)建造若干涉及香港仔海峽大橋、黃竹坑站及海洋公園站的工程(「合約903工程」)簽訂合約903(於2014年11月14日經補充協議修訂)(「合約903」)。

合約903的形式與公司的標準目標成本工程合約條件大致相同，其中載有下列條款：

- 禮頓亞洲在合約903下的主要義務是負責合約903工程的建造；
- 禮頓亞洲須就由合約903工程引起或與合約903工程相關的、公司所承受的任何損失或開支以及關於任何人士死亡或受傷或財產受損的一切損失及申索，並就關於或涉及該損失、開支及申索的一切申索、法律程序、損害賠償、費用、收費及開支，向公司作出彌償，但因合約903工程永久使用或佔用土地、公司在任何部份土地進行合約903工程的權利、或公司、公司的代理人、受僱人或並非由禮頓亞洲僱用的其他承判商的任何疏忽而相關的補償或損害賠償則除外；

- 禮頓亞洲須就關於或由於受僱於禮頓亞洲或其次承判商或供應商的任何工人或其他人士在受僱於禮頓亞洲工作期間因該工作遇到任何意外、受傷或患病而在法律上應付的一切損害賠償或補償，並就關於該損害賠償或補償的一切申索、要求、法律程序、費用、收費及開支，向公司作出彌償；
- 禮頓亞洲須就其若干責任購買及繼續持有限額不少於2億港元的保險；
- 禮頓亞洲就其在合約903之下的義務將向公司提交由Chartis Insurance Hong Kong Limited簽發的履約保證書；
- 倘若公司、工程師或受僱於公司與合約903工程有關的任何其他人士、他們各自的代理人、僱員或代表的任何作為或疏忽有份造成有關的死亡、疾病或損害，禮頓亞洲向公司作出彌償的責任將按比例減少。因延誤的緣故，禮頓亞洲須向公司支付一切損害賠償(算定損害賠償及一般損害賠償)的責任總額不應超過合約903定下的目標成本的10%加上根據合約903計算須向禮頓亞洲支付的費用；
- 根據合約903，公司須向禮頓亞洲支付的款項總額為合約款額，該款項包括合約903工程的目標成本及向禮頓亞洲支付的費用。合約903工程的範圍可能不時改變，因此根據合約的條款，公司將有義務向禮頓亞洲修訂有關的支付費用；
- 按合約903中列明的時間表，公司須向禮頓亞洲支付合約903工程的目標成本。倘若合約903工程的最後總成本超過或低於工程的目標成本，不足之數或剩餘款項(視乎情況而定)將根據合約903計算而由公司或禮頓亞洲承擔或(視乎情況而定)撥歸公司或禮頓亞洲所有；
- 根據合約903，公司每年須支付的最高總金額為約14億港元。由於公司向禮頓亞洲支付的款項是按合約903中列明的時間表支付，每年須支付的最高總金額是參

考公司根據該時間表在任何年份須支付的最高金額而訂定；

- 公司有義務購買第三者責任限額不少於7億港元的「承判商全險」及「第三者責任」保險。此外，禮頓亞洲已同意另外增購36.38億港元的「第三者責任」保險；及
- 公司可於任何時間透過向禮頓亞洲發出30天的書面通知終止合約903，但這不影響公司就違約提出的任何申索。

C 公司、禮頓亞洲及JHL簽訂關於南港島綫(東段)某些工程的合約904

如上文所解釋，禮頓亞洲及JHL各為《上市規則》第14A章所指的公司的「關連人士」。合約904(定義見下文)因此為《上市規則》第14A.31條所指的「持續關連交易」。

在2011年5月17日，公司、禮頓亞洲及JHL(禮頓亞洲及JHL為「承判商」)就南港島綫(東段)建造若干涉及利東站及海怡半島站的工程(「合約904工程」)簽訂合約904(於2013年6月7日經補充協議修訂)(「合約904」)。

合約904的形式與公司的標準工程合約條件大致相同，其中載有下列條款：

- 承判商的主要義務是負責合約904工程的建造。承判商在合約904之下的義務屬於共同及個別的義務；
- 承判商須就由合約904工程引起或與合約904工程相關的、公司所承受的任何損失或開支以及關於任何人士死亡或受傷或財產受損的一切損失及申索，並就關於或涉及該損失、開支及申索的一切申索、法律程序、損害賠償、費用、收費及開支，向公司作出彌償，但因合約904工程永久使用或佔用土地、公司在任何部份土地進行合約904工程的權利、或公司、公司的代理人、受僱人或並非由合約904的承判商僱用的其他承判商的任何疏忽而相關的補償或損害賠償則除外；

- 承判商須就關於或由於受僱於承判商或其次承判商或供應商的任何工人或其他人士在受僱於承判商工作期間因該工作遇到任何意外、受傷或患病而在法律上應付的一切損害賠償或補償，並就關於該損害賠償或補償的一切申索、要求、法律程序、費用、收費及開支，向公司作出彌償；
- 承判商須就其若干責任購買及繼續持有限額不少於2億港元的保險；
- 承判商就其在合約904之下的義務將向公司提交由Chartis Insurance Hong Kong Limited簽發的履約保證書；
- 倘若公司、工程師或受僱於公司與合約904工程有關的任何其他人士、他們各自的代理人、僱員或代表的任何作為或疏忽有份造成有關的死亡、疾病或損害，承判商向公司作出彌償的責任將按比例減少；
- 因延誤的緣故，承判商須向公司支付一切損害賠償(算定損害賠償及一般損害賠償)的責任總額不應超過合約定下的合約款額的10%；
- 根據合約904，公司須向承判商支付的款項總額為合約款額。工程的範圍可能不時改變，因此，根據合約904的條款公司將有義務修訂合約款額；
- 根據合約904，公司每年須支付的最高總金額為約14億港元。由於公司向承判商支付的款項是按合約904中列明的時間表支付，每年須支付的最高總金額是參考公司根據該時間表在任何年份須支付的最高金額而訂定；

- 公司有義務購買第三者責任限額不少於7億港元的「承判商全險」及「第三者責任」保險。此外，承判商已同意另外增購4.85億澳元的「第三者責任」保險；及
- 公司可於任何時間透過向承判商發出30天的書面通知終止合約904，但這不影響公司就違約提出的任何申索。

就先前合約(經先前補充合約修訂)、903合約及904合約(「與非政府及/或其聯繫人士的持續關連交易」)及根據《上市規則》第14A.55段，公司確定公司的獨立非執行董事已審閱與非政府及/或其聯繫人士的持續關連交易，並確認與非政府及/或其聯繫人士的持續關連交易是按下列條件訂立：

- (1) 在集團的日常業務中訂立(附有《上市規則》涵義)；
- (2) 按照一般商務條款或更佳的條款進行(附有《上市規則》涵義)；及
- (3) 根據有關交易的協議進行，條款公平合理，並且符合公司股東的整體利益。

公司已委聘其核數師根據香港會計師公會頒布的《香港核證工作準則》第3000號(經修訂)「非審核或審閱過往財務資料之核證工作」，並參考《實務說明》第740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，審閱各項與非政府及/或其聯繫人士的持續關連交易。根據《上市規則》第14A.56條，核數師已向董事局遞交函件，確認他們：

- (a) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信與非政府及/或其聯繫人士的持續關連交易未獲董事局批准；

- (b) 就涉及集團提供商品或服務的交易而言，並不知悉有任何事宜，致使他們相信與非政府及/或其聯繫人士的持續關連交易在各重大方面並不符合集團的定價政策；
- (c) 並不知悉有任何事宜，致使他們相信與非政府及/或其聯繫人士的持續關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議而進行；及
- (d) 就各項與非政府及/或其聯繫人士的持續關連交易的總金額而言，並不知悉有任何事宜，致使他們相信與非政府及/或其聯繫人士的持續關連交易，已超出公司就各項與非政府及/或其聯繫人士的持續關連交易設定的相關最高年度總額。

兩鐵合併額外資料

兩鐵合併包含多項獨立協議，各項該協議已在公司於2007年9月3日就兩鐵合併而發出的通函中詳細說明，並已整體獲公司的獨立股東於2007年10月9日舉行的股東特別大會上通過。下文A段所載的資料闡述兩鐵合併採用的付款機制，而下文B至E段概述公司就兩鐵合併而訂立，又沒有於上文「與合併相關持續關連交易」一節內披露的各項協議。

A 與合併相關協議有關的支付

公司於2007年12月2日(即合併日期)就兩鐵合併向九鐵公司作出以下的初步付款：

- 根據服務經營權協議(見下文B段所述)應作出的最初付款42.5億港元，作為取得實施服務經營權(定義見下文B段)的權利的最初費用及收購鐵路資產的代價；及
- 根據合併框架協議(見第189頁所述)應作出的最初付款77.9億港元，作為簽訂物業組合協議(見第190至193頁及下文E段所述)及根據公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立的買賣協議，將九鐵公司旗下附屬公司(定義見第190頁)所售股份轉讓予公司之代價。

除了上文的初步付款外，公司亦須向九鐵公司支付以下款項：

- 每年定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年定額付款7.5億港元；每年定額付款須在經營權有效期內，於緊接每一個合併日期的周年日期之前的一天，就截至及包括該付款到期日的前12個月期間支付；及
- 每年非定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年非定額付款，付款金額按公司每個財政年度從九鐵公

司系統所得收入的金額(按照服務經營權協議釐定)分層計算。公司無須就合併日期後首36個月支付每年非定額付款。

作為全面的一籃子交易，除上述付款組成部份及下文有關段落另有說明外，在兩鐵合併的各個組成部份之間沒有作具體分配。

B 服務經營權協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立服務經營權協議。

服務經營權協議載有有關服務經營權的授予及實施，以及九鐵公司授予公司的特許(「服務經營權」)的條文，包括有關下列各項的條文：

- 向公司授予服務經營權，以便公司接觸、使用及經營經營權財產(緊接於下文所述的九鐵公司鐵路土地除外)至若干指定標準；
- 授予接觸及使用若干九鐵公司鐵路土地的特許；
- 服務經營權的期限(即自合併日期起最初期限為50年)以及於經營權有效期屆滿或終止時交還九鐵公司系統。如與九鐵公司鐵路有關的專營權被撤銷，服務經營權將會終止；
- 作出最初付款42.5億港元、每年定額付款及每年非定額付款(見上文A段所述)；
- 九鐵公司繼續為於合併日期的經營權財產法律及實益上的擁有人，而公司為若干未來經營權財產(「額外經營權財產」)法律及實益上的擁有人；
- 假如額外經營權財產於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司，則應由九鐵公司向公司支付補償的相關規定；

- 公司及九鐵公司就經營權財產擁有的權利及須受的限制；及
- 在符合若干條件的前提下，公司承擔與經營權財產及經營權有效期內任何經營權財產所在土地相關或由此產生的所有風險、法律責任及/或費用。

C 買賣協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立買賣協議。

買賣協議訂明公司將向九鐵公司收購若干資產及合約(「收購鐵路資產」)所依據的條款。

出售收購鐵路資產(不包括於九鐵附屬公司的股份)的代價構成最初付款42.5億港元的一部分。出售於九鐵附屬公司(該附屬公司持有下文E段所述的第1A類物業並出任物業管理人)的股份的代價構成支付物業組合款項77.9億港元的一部分(見上文A段及下文E段所述)。

D 營運協議

根據香港鐵路條例的規定，公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2007年8月9日簽訂營運協議。

營運協議是以2000年6月30日所簽訂的上一份營運協議為依據。營運協議與上一份營運協議之間的差異，旨在(其中包括)因應合併後的地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路的性質事宜作出規定。營運協議載有有關下列各項的條款：

- 根據香港鐵路條例延續公司的專營權；
- 鐵路的設計、建造及維修；
- 乘客服務；

- 批授新項目及新鐵路營運與擁有權架構的框架；
- 適用於公司若干票價的調整機制；及
- 根據香港鐵路條例就專營權暫時終止、屆滿或終止而應付予公司的補償。

根據營運協議，票價調整機制須定期檢討。首次檢討已於2013年進行。於2013年4月16日，公司與政府達成協議修訂票價調整機制。於2016年3月23日，公司宣佈其接獲政府函件要求由政府與公司共同就票價調整機制進行檢討，以期提早一年進行原定的檢討。於2016年4月20日，公司宣佈公司董事局對政府的要求作出考慮後，公司已書面回覆政府確認同意展開該共同檢討。公司將於適當時候另行刊發公告。此外，營運協議有較多的條款須每五年檢討一次，而有關的檢討工作亦已於2013年進行。公司與政府達成協議加強在營運安排上的溝通和聯絡方法。

E 額外物業組合協議

第1A類物業

九鐵附屬公司持有第1A類物業。根據買賣協議之條款，公司向九鐵公司收購九鐵附屬公司的股份（從而間接收購「第1A類物業」）。

第1B類物業

於2007年8月9日，九鐵公司與公司訂立買賣協議，據此，九鐵公司同意於合併日期將若干物業（「第1B類物業」）轉讓予公司。九鐵公司與公司已於2007年12月2日簽訂有關轉讓協議。

第4類物業

於2007年8月9日，政府承諾將於公司與政府協定的期間內，就若干發展用地（「第4類物業」）向公司提出私人協約方式批地的要約。各私人協約方式批地的條款一般由政府釐定，而地價則按十足市值基準評估，且除新界元朗輕鐵天水圍總站外，不計入鐵路的存在因素。

於2007年8月9日，公司向九鐵公司發出函件確認，倘第4類物業上應有任何鐵路處所，則公司會將該鐵路處所轉讓予九鐵公司。

國際都會權益從屬參與協議

九鐵公司與公司於2007年8月9日訂立國際都會權益從屬參與協議。九鐵公司須按公司指示行事，及向公司支付任何與其於物業管理公司國際都會物業管理有限公司（「國際都會」）的股權有關的分派或出售所得款項。國際都會的已發行股本為25,500股A股（由九鐵公司持有）及24,500股B股（由長江物業管理有限公司持有）。國際都會從事物業管理業務。

F 合併相關豁免的應用

根據「合併相關豁免」A段，就營運協議及服務經營權協議，聯交所已向公司授予豁免，據此公司可免嚴格遵守《上市規則》第14A章中有關持續關連交易的所有規定。

資本性與經常性開支

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

匯報及監察

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

庫務管理

公司庫務部按照董事局認可的指引運作，參照理想融資模式管理公司債務組合，該模式界定理想的金融工具、定息和浮息債項組合、還款期、利率風險、貨幣風險及融資準備期。公司定期檢討及改良該模式，以反映公司財務需要及市場狀況所出現的轉變。利率掉期及貨幣掉期等金融衍生工具只會用作對沖工具，以管理集團承受的利率及貨幣風險。為監控公司的衍生工具活動，公司訂立審慎的指引及程序，其中包括全面的信貸風險管理系統，以「風險價值」方法監控交易對手的信貸風險。而公司庫務部的內部職責均適當劃分。

重大的融資交易及衍生工具交易指引(包括信貸風險管理架構)須取得董事局批准。

電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序、監控和定期作出品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援、服務台運作及支援服務，以及軟件開發及維修均已獲取ISO 9001:2008認證。每年並就重要應用系統進行災難恢復演習。此外，公司亦已獲取資訊安全管理系統ISO 27001:2013的認證，符合對電腦系統操作全面有關的安全規定。

獲准許的彌償條文

根據章程細則的規定，在法規許可的情況下，公司就公司各董事因他/她於執行其職務時導致的任何民事或刑事訴訟中進行辯護所招致的任何法律責任，從公司的資產中向該董事作出彌償。該相關章程細則條文於截至2016年12月31日止年度內及於2017年3月7日(即本報告書獲通過的日期)仍然有效。為了確保提供足夠保額，公司會每年度根據保險市場的最近趨勢及其他有關因素，對公司董事與高級人員責任保險(「董事保險」)進行檢討。該董事保險亦就集團的其他董事作出彌償。

持續經營

第213頁至302頁的綜合帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱集團2017年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並確信集團具備充足資源在可見未來繼續經營。

核數師

即將退任的核數師畢馬威會計師事務所已表示願意繼續留任。公司於應屆周年成員大會上將會提呈一項決議案，重新委任畢馬威會計師事務所出任核數師及授權董事釐定其酬金。

承董事局命

馬琳

公司秘書

香港，2017年3月7日

附屬公司董事

本年度內及截至本報告日期止，除另有說明外，所有本公司附屬公司之董事姓名載列如下：

姓名	董事	替任董事
Beacham, Alan Edward*	√	
Bellette, Irene Vera		√
Bergkvist, Gunnar Ove	√	
Bråten, Tomm Otto	√(已辭任)	
陳智勤*	√	√(已辭任)
陳顯滙*	√	
陳偉文*	√	
陳阮德徽博士	√	
鄭健偉	√(已辭任)	
鄭惠貞	√	
張少華*	√	
蔡德贊*		√
周招偉		√
周駿齡	√	
朱鳳娟	√	
Collis, Charles G.	√	
Dagberg, Henrik J:son	√	
杜博賢*	√	√
Drake, Richard Francis*	√(已辭任)	
Elfving, Hans-Åke Börje	√	
顏永文博士	√	
方正博士	√	
馮蕙儀*	√	
Hales, Rodney*		√(已辭任)
Hammarström, Stig Christer		√
Haukeli, Kjell		√(已辭任)
Hildebrand, Dan Olofsson	√	
何家華*	√	
何天健	√(已辭任)	
Holmberg Wallberg, Lena Cecilia*	√	
賀偉康	√	
Houghton, Michael David	√	
許亮華*	√	
Hundersmarck, Henrik	√(已辭任)	
Jerbi, Mohamed Moncef		√
詹國華*		√
Johnson, Glenn H.		√
Johnstone, Key Bengt Ivar		√(已辭任)
Jones, Niel L.		√
金澤培博士*	√	√(已辭任)
紀穎文		√
喬建輝*	√	
關敏怡*	√	
關煒雄	√	
郭麗琪*	√	√
鄺松興*		√
黎清佳		√(已辭任)
賴啟承	√(已辭任)	
Langridge, Neil Andrew*		√
劉焯民*		√(已辭任)
劉炳章	√	
劉天成*	√	
劉偉明	√	
羅卓堅*	√(已辭任)	
李家潤*	√	

姓名	董事	替任董事
李蕙英*	√	
李婉玲	√	
梁國權*	√	
梁羨靈*	√(已辭任)	
梁雅儀*	√	
梁耀輝*	√	
Levai, Jack		√(已辭任)
Lezala, Andrew Peter*	√	√(已辭任)
李秀蓮*	√	√
李聖基	√(已辭任)	
盧耀祖		√
Long, Jeremy Paul Warwick*	√	
Lundqvist, Curt Ove*	√	
馬時亨教授	√	
McCusker, Andrew*	√	
McLean, Neil Lauchlan McCreddie*		√(已辭任)
馬琳*	√	
Meyer, Peter*	√	√
Mociak, Karl Heinz*	√	√
Moros, Tony Antonio	√(已辭任)	
Murphy, Stephen John	√	
Nelson, Michael John*	√	
Nilsen, Silje	√(已辭任)	
Norris, Mark Frederick*	√	
Oscarsson, Karl Johan	√	
Pira, Tomas*	√	
錢宇宏	√	
司徒少華*	√	√
Solberg, Trond Anders		√(已辭任)
Söör, Karl Johan	√(已辭任)	
孫耀達	√	
鄧智輝*	√	
唐英輝		√
Viinapuu, Hans Peter*	√	
Walker, Phillip Graeme	√(已辭任)	
Warmazyar, Mohammed		√(已辭任)
Warren, Nicholas P.	√	
Wennerberg, Matti Sigfrid Hasse	√	
黃智聰	√	
黃子欣博士	√	
黃唯銘博士*	√(已辭任)	
黃秉修*	√	√(已辭任)
王紹基	√(已辭任)	
黃永健	√	
胡瑞華*	√	
夏菁	√	
許慕韓*	√	
任百年*	√	√
甄寶華	√(已辭任)	
楊美珍*	√	
易珉*	√(已辭任)	
余漢傑	√	
余家然*	√	√
袁麗琪*	√	
元立行		√

* 該名人士於超過一間附屬公司擔任董事及/或替任董事。

綜合帳項及帳項附註目錄

210 獨立核數師報告

綜合帳項

213 綜合損益表

214 綜合全面收益表

215 綜合財務狀況表

216 綜合權益變動表

217 綜合現金流量表

綜合帳項附註

218 1 合規聲明

218 2 主要會計政策

229 3 與九廣鐵路公司的合併

229 4 香港客運業務收入

229 5 香港車站商務收入

230 6 香港物業租賃及管理業務收入

230 7 中國內地及國際附屬公司收入及開支

230 8 其他業務收入

231 9 經營開支

232 10 董事局成員及執行總監會成員酬金

236 11 香港物業發展利潤

236 12 折舊及攤銷

237 13 利息及財務開支

237 14 所得稅

238 15 股息

239 16 每股盈利

239 17 業務分類資料

242 18 其他全面收益

243 19 投資物業

244 20 其他物業、機器及設備

247 21 服務經營權資產

248 22 物業管理權

249 23 在建鐵路工程

250 24 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程

253 25 發展中物業

255 26 遞延開支

256 27 於附屬公司的投資

259 28 聯營公司權益

262 29 證券投資

262 30 待售物業

263 31 財務衍生工具資產及負債

267 32 存料與備料

267 33 應收帳項、按金及預付款項

269 34 應收關連人士款項

269 35 現金、銀行結餘及存款

270 36 貸款及其他債務

273 37 應付帳項及應計費用

274 38 工程合約保證金

275 39 應付關連人士款項

275 40 服務經營權負債

276 41 非控股權益持有者貸款

277 42 遞延收益

277 43 財務狀況表所示的所得稅

279 44 股本、為股份獎勵計劃而持有的股份、公司層面的權益變動表及資本管理

282 45 經營活動產生的現金

282 46 公允價值計量

285 47 以股份為基礎的支出

288 48 退休金計劃

290 49 界定福利退休計劃

292 50 有關香港物業發展的共同業務權益

294 51 重大關連人士交易

297 52 承擔

300 53 公司層面的財務狀況表

301 54 會計估計及判斷

302 55 截至2016年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響

302 56 綜合帳項核准

獨立核數師報告

獨立核數師報告致香港鐵路有限公司成員

(於香港註冊成立的有限公司)

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第213至302頁的香港鐵路有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合帳項，此帳項包括於2016年12月31日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及綜合帳項附註，包括主要會計政策概要。

我們認為，該等綜合帳項已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於2016年12月31日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量，並已遵照香港《公司條例》妥為擬備。

意見的基礎

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計綜合帳項承擔的責任」部分中作進一步闡述。根據香港會計師公會頒布的《專業會計師道德守則》(以下簡稱「守則」)，我們獨立於貴集團，並已履行守則中的其他專業道德責任。我們相信，我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷，認為對本期綜合帳項的審計最為重要的事項。這些事項是在我們審計整體綜合帳項及出具意見時進行處理的。我們不會對這些事項提供單獨的意見。

受香港特區政府委託的在建鐵路工程	
請參閱綜合帳項附註24以及附註22所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>貴集團與香港特區政府訂立若干委託安排，貴集團受託繼續進行廣深港高速鐵路香港段(「高鐵路香港段」)和沙田至中環綫(「沙中綫」)的規劃、設計、建造、測試及通車試行。</p> <p>香港特區政府作為高鐵路香港段和沙中綫的擁有人，負責該兩條鐵路綫發展的融資，而貴集團則獲取項目管理費用。</p> <p>根據2015年11月30日與香港特區政府訂立的協議，貴集團將就高鐵路香港段承擔和支付超出844.2億港元的項目成本；而香港特區政府保留就其承擔和支付的項目成本(超出650億港元至最高844.2億港元)對貴集團的責任問題(如有)提交仲裁的權利。若發現貴集團在相關委託協議下需要承擔責任，貴集團對相關成本承擔的責任暫限於項目管理費用和貴集團在協議下收取的其他額外費用。</p> <p>管理層已委聘獨立的土木工程顧問來就高鐵路香港段的完工進度、管理層對高鐵路香港段剩餘完工成本的估計、項目索賠以及項目總成本的整體預測進行獨立的評估。</p> <p>我們把受香港特區政府委託的在建鐵路工程列為關鍵審計事項，是因為這些鐵路項目高度複雜，給貴集團帶來的權利和責任可能引致重大財務影響。</p>	<p>我們就受香港特區政府委託的在建鐵路工程的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none">• 審閱貴集團相關委員會的會議記錄，並與管理層商討高鐵路香港段和沙中綫項目的進展，包括迄今為止發生的費用、剩餘的關鍵里程碑節點、估計完工成本(包括合同索賠)、以及就該等項目對貴集團財務影響作出的評估；• 評估管理層關於確定高鐵路香港段和沙中綫估計完工成本及向各項目分攤成本的關鍵內部控制的設計和實施；• 評估管理層就高鐵路香港段委聘的獨立土木工程顧問的資格、經驗、專長、獨立性和客觀性；• 與獨立土木工程顧問商討高鐵路香港段的項目進度和估計完工成本，包括項目總成本預測和超過844.2億港元的風險；• 在抽樣基礎上，將管理層就高鐵路香港段和沙中綫評估的完工成本以及獨立土木工程顧問就高鐵路香港段評估的完工成本與相關文件進行對比；• 將高鐵路香港段和沙中綫於本年度發生的費用與相關合同及用於證明已執行工作價值的中期支付證書進行對比；• 與管理層及其外部法律顧問進行商討以評估貴公司就該等項目承擔的法律義務和財務風險；• 審閱相關委託協議以確定應收項目管理費用，比較本年度項目管理費用的收據與銀行對帳單和其他相關文件；及• 參照現行會計準則的要求，評估綜合帳項中關於高鐵路香港段和沙中綫的披露。

已完成投資物業的估值	
請參閱綜合帳項附註19以及附註2F(i)所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>截至2016年12月31日，貴集團投資物業的公允價值為700.60億港元，截至2016年12月31日止年度的重估收益為數8.08億港元已錄入綜合損益表。</p> <p>貴集團位於香港的投資物業主要包括購物商場和寫字樓。</p> <p>貴集團投資物業的公允價值由外部物業評估師根據獨立估值進行評估。</p> <p>我們把貴集團投資物業的估值列為關鍵審計事項，是因為投資物業對於綜合帳項的重要性，而且公允價值的釐定涉及重大判斷和估計，特別是在選擇恰當的估值方法、資本化率和市面租金等方面。</p>	<p>我們就評估貴集團投資物業估值的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 獲取並審查外部物業評估師編制的投資物業估值報告； • 評估外部物業評估師的獨立性、資格、專長和客觀性； • 參照其他外部物業評估師就類似物業類型採用的估值方法，評估貴集團所採用的估值方法； • 與管理層和外部物業評估師進行商討，並通過抽樣對比所採用的關鍵估計與現行可比市場數據和政府公開的市場統計數據，質詢估值中所採用的關鍵假設和估計，包括採用的現行市面租金和市場收益率；及 • 抽樣比較貴集團向外部業務評估師提供的租賃資料(包括入住率和市面租金)與相關合同及文件中的信息。
評估固定資產(按重估值列賬的資產除外)的潛在性減值	
請參閱綜合帳項附註20-21以及附註2H所載列的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>截至2016年12月31日，貴集團固定資產(按重估值列賬的資產除外)的帳面價值總額達到1,283.16億港元；截至2016年12月31日止年度，相關折舊和攤銷費用達到44.14億港元。</p> <p>管理層每年審閱這些資產的帳面價值以確定是否存在潛在性的減值跡象。如果這些資產存在減值跡象，管理層會執行詳細的減值審閱並考慮收入假設的影響以及可能影響資產預計剩餘使用壽命和帳面價值的技術因素。</p> <p>我們把固定資產(按重估值列賬的資產除外)的潛在性減值列為關鍵審計事項，是因為評估可能涉及管理層在確定諸如預計收入水平等關鍵假設方面作出重大的判斷。</p>	<p>我們就評估固定資產(按重估值列賬的資產除外)的潛在性減值的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 獲取、與管理層商討並評估與管理層對該等資產潛在性減值的評估有關的關鍵假設； • 如果發現潛在性的減值跡象，參照本年度實現的實際收入水平、未來經營方案和更廣泛的城市具體發展，評估管理層的減值評估及評估所採用的假設，包括收入假設； • 通過對比其他類似企業的可用財務資料並考慮地區和行業特定風險溢價，評估管理層在減值評估中採用的折現率； • 將上一年度減值評估所採用的假設與本年度的實際結果進行對比，調查所發現的重要差異並考慮其對本年度減值評估的影響；及 • 就所採用的折現率和收入水平假設執行敏感性分析，審查用於獲取最具敏感性假設的信息並考慮管理層在相關選擇中是否可能存在偏見。

綜合帳項及其核數師報告以外的信息

董事需對其他信息負責。其他信息包括刊載於年報內的全部信息，但不包括綜合帳項及我們的核數師報告。

我們對綜合帳項的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

結合我們對綜合帳項的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與綜合帳項或我們在審計過程中所了解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。

獨立核數師報告

董事就綜合帳項須承擔的責任

董事須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《公司條例》擬備真實而中肯的綜合帳項，並對其認為為使綜合帳項的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

在擬備綜合帳項時，董事負責評估貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事有意將貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審計委員會協助董事履行監督貴集團的財務報告過程的責任。

核數師就審計綜合帳項承擔的責任

我們的目標，是對綜合帳項整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們是按照香港《公司條例》第405條的規定，僅向整體成員報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《香港審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或滙總起來可能影響綜合帳項使用者依賴帳項所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

在根據《香港審計準則》進行審計的過程中，我們運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。我們亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合帳項存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。
- 評價綜合帳項的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合帳項是否中肯反映交易和事項。
- 就貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對綜合帳項發表意見。我們負責貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

除其他事項外，我們與審計委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部控制的任何重大缺陷。

我們還向審計委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及在適用的情況下，相關的防範措施。

從與審計委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期綜合帳項的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是張穎嫻。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環
遮打道十號
太子大廈八樓
2017年3月7日

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2016	2015
香港客運業務收入	4	17,655	16,916
香港車站商務收入	5	5,544	5,380
香港物業租賃及管理業務收入	6	4,741	4,533
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司收入	7	13,478	12,572
中國內地的物業發展附屬公司收入	7	1,348	-
其他業務收入	8	2,423	2,300
		45,189	41,701
香港客運業務開支			
- 員工薪酬及有關費用	9A	(5,191)	(4,906)
- 水電費用		(1,511)	(1,482)
- 營運鐵路的地租及差餉		(149)	(231)
- 耗用的存料與備料		(538)	(557)
- 保養及相關工程	9B	(1,379)	(1,324)
- 鐵路配套服務		(277)	(274)
- 一般及行政開支		(659)	(610)
- 其他費用		(318)	(318)
		(10,022)	(9,702)
香港車站商務開支		(532)	(550)
香港物業租賃及管理業務開支		(811)	(865)
中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理附屬公司開支	7	(12,890)	(11,846)
中國內地的物業發展附屬公司開支	7	(982)	(140)
其他業務開支		(2,278)	(2,174)
項目研究及業務發展開支	9C	(361)	(304)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	9D,E&F	(27,876)	(25,581)
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		16,947	16,260
- 來自中國內地物業發展		366	(140)
		17,313	16,120
香港物業發展利潤	11	311	2,891
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		17,624	19,011
折舊及攤銷	12	(4,127)	(3,849)
每年非定額付款		(1,787)	(1,649)
未計利息及財務開支前經營利潤		11,710	13,513
利息及財務開支	13	(612)	(599)
投資物業重估	19	808	2,100
應佔聯營公司利潤或虧損	28	535	361
除稅前利潤		12,441	15,375
所得稅	14A	(2,093)	(2,237)
年內利潤		10,348	13,138
下列人士應佔：			
- 公司股東		10,254	12,994
- 非控股權益		94	144
年內利潤		10,348	13,138
公司股東應佔年內利潤：			
- 來自未計及物業發展利潤前基本業務		8,916	8,565
- 來自物業發展		530	2,329
- 來自基本業務		9,446	10,894
- 來自投資物業重估		808	2,100
		10,254	12,994
每股盈利：	16		
- 基本		1.74 港元	2.22 港元
- 攤薄		1.74 港元	2.22 港元

第218至302頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合全面收益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2016	2015
年內利潤		10,348	13,138
年內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)：	18		
不會重新分類至損益的項目：			
– 自用土地及樓宇重估盈餘		131	271
– 重新計量界定福利計劃淨負債		123	(580)
		254	(309)
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		(856)	(570)
– 非控股權益		(7)	(28)
– 現金流量對沖：對沖儲備淨變動		375	(134)
		(488)	(732)
		(234)	(1,041)
年內全面收益總額		10,114	12,097
下列人士應佔：			
– 公司股東		10,027	11,981
– 非控股權益		87	116
年內全面收益總額		10,114	12,097

第218至302頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合財務狀況表

百萬港元	附註	於2016年 12月31日	於2015年 12月31日
資產			
固定資產			
– 投資物業	19	70,060	68,388
– 其他物業、機器及設備	20	103,613	79,576
– 服務經營權資產	21	28,269	27,755
		201,942	175,719
物業管理權	22	27	28
商譽	27	57	–
在建鐵路工程	23	–	19,064
發展中物業	25A	17,484	17,983
遞延開支	26	463	288
聯營公司權益	28	7,015	5,912
遞延稅項資產	43B	25	91
證券投資	29	370	336
待售物業	30	1,394	1,139
財務衍生工具資產	31	183	81
存料與備料	32	1,484	1,373
應收帳項、按金及預付款項	33	4,073	5,135
應收關連人士款項	34	2,171	1,636
應收稅項	43A	362	–
現金、銀行結餘及存款	35	20,290	12,318
		257,340	241,103
負債			
銀行透支	36A	–	50
短期貸款	36A	1,350	1,599
應付帳項及應計費用	37	30,896	22,860
本期所得稅	43A	123	953
工程合約保證金	38	1,012	994
應付關連人士款項	39	11,783	1,858
貸款及其他債務	36A	38,589	19,162
服務經營權負債	40	10,507	10,564
財務衍生工具負債	31	569	830
非控股權益持有者貸款	41	109	110
遞延收益	42	721	743
遞延稅項負債	43B	12,125	11,209
		107,784	70,932
		149,556	170,171
淨資產			
股本及儲備			
股本	44	47,929	46,317
為股份獎勵計劃而持有的股份	44	(227)	(151)
其他儲備	44	101,759	123,889
公司股東應佔總權益		149,461	170,055
非控股權益		95	116
總權益		149,556	170,171

於2017年3月7日獲董事局通過及核准發布

馬時亨
主席

梁國權
行政總裁

許亮華
財務總監

第218至302頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合權益變動表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	股本	為股份 獎勵計劃 而持有的 股份	其他儲備				匯兌 儲備	保留溢利	公司股東 應佔總權益	非控股 權益	總權益
				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						
2016												
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12月31日止年度的權益變動：												
- 年內利潤		-	-	-	-	-	-	10,254	10,254	94	10,348	
- 年內其他全面收益	18	-	-	131	375	-	(856)	123	(227)	(7)	(234)	
- 年內全面收益總額		-	-	131	375	-	(856)	10,377	10,027	87	10,114	
- 特別股息	15	-	-	-	-	-	-	(25,902)	(25,902)	-	(25,902)	
- 2015年末期普通股息	15	-	-	-	-	-	-	(4,758)	(4,758)	-	(4,758)	
- 就2015年末期普通股息 以股代息而發行之股票	44A	566	(5)	-	-	-	-	-	561	-	561	
- 2016年中期普通股息	15	-	-	-	-	-	-	(1,473)	(1,473)	-	(1,473)	
- 就2016年中期普通股息 以股代息而發行之股票	44A	101	(2)	-	-	-	-	-	99	-	99	
- 為股份獎勵計劃購入股份		-	(99)	-	-	-	-	-	(99)	-	(99)	
- 股份獎勵計劃授予的 獎勵股份		1	30	-	-	(31)	-	-	-	-	-	
- 沒收股份獎勵計劃的 獎勵股份		-	-	-	-	(7)	-	3	(4)	-	(4)	
- 已付非控股權益持有者 普通股息		-	-	-	-	-	-	-	-	(108)	(108)	
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	110	-	-	110	-	110	
- 行使的僱員認股權	44A	944	-	-	-	(99)	-	-	845	-	845	
- 沒收的僱員認股權		-	-	-	-	(1)	-	1	-	-	-	
於2016年12月31日結餘		47,929	(227)	3,043	150	182	(1,008)	99,392	149,461	95	149,556	
2015												
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12月31日止年度的權益變動：												
- 年內利潤		-	-	-	-	-	-	12,994	12,994	144	13,138	
- 年內其他全面收益	18	-	-	271	(134)	-	(570)	(580)	(1,013)	(28)	(1,041)	
- 年內全面收益總額		-	-	271	(134)	-	(570)	12,414	11,981	116	12,097	
- 2014年末期普通股息	15	-	-	-	-	-	-	(4,673)	(4,673)	-	(4,673)	
- 就2014年末期普通股息 以股代息而發行之股票	44A	242	-	-	-	-	-	-	242	-	242	
- 為股份獎勵計劃購入股份		-	(150)	-	-	-	-	-	(150)	-	(150)	
- 2015年中期普通股息	15	-	-	-	-	-	-	(1,461)	(1,461)	-	(1,461)	
- 就2015年中期普通股息 以股代息而發行之股票	44A	145	(1)	-	-	-	-	-	144	-	144	
- 已付非控股權益持有者 普通股息		-	-	-	-	-	-	-	-	(157)	(157)	
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	78	-	-	78	-	78	
- 行使的僱員認股權	44A	650	-	-	-	(81)	-	-	569	-	569	
- 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218至302頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合現金流量表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2016	2015
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	45	19,136	16,457
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		(2,271)	(1,800)
– 已付中國內地及海外稅項		(355)	(369)
經營活動所得的現金淨額		17,135	14,941
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		(4,615)	(4,216)
– 深圳市軌道交通龍華綫項目及相關營運		(220)	(553)
– 港島綫西延項目		(1,112)	(1,255)
– 南港島綫(東段)項目		(2,884)	(2,227)
– 觀塘綫延綫項目		(1,247)	(1,278)
– 深圳市軌道交通龍華綫車廠物業發展		(730)	(1,121)
– 香港物業發展		(470)	(10,253)
– 投資物業項目及裝修工程		(589)	(609)
– 其他資本性工程		(72)	(158)
每年定額付款		(750)	(750)
每年非定額付款		(1,649)	(1,472)
收取與香港物業發展有關的款項		2,177	2,707
收取與深圳市軌道交通龍華綫車廠物業發展有關的款項		3,226	5,527
於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款增加		(7,212)	(2,607)
購入證券投資所付款項		(143)	(219)
出售或贖回證券投資所得款項		109	407
清理固定資產所得款項		4	4
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		(1,273)	(61)
收取一間聯營公司償還的貸款		93	–
給予一間聯營公司的貸款		(13)	(91)
已收聯營公司股息		208	179
投資活動耗用的現金淨額		(17,118)	(18,046)
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		845	569
為股份獎勵計劃購入股份		(99)	(150)
取用貸款		33,950	7,473
發行資本市場借貸工具所得款項		7,809	1,176
償還貸款		(21,078)	(7,999)
償還資本市場借貸工具		(1,200)	(500)
已付利息		(748)	(691)
已收利息		270	136
已付財務開支		(41)	(22)
已付公司股東股息		(18,508)	(5,748)
已付非控股權益持有者股息		(108)	(157)
融資活動所得/(耗用)的現金淨額		1,092	(5,913)
現金及現金等價物淨增加/(減少)		1,109	(9,018)
於1月1日的現金及現金等價物		6,227	15,413
匯率變動的影響		(299)	(168)
於12月31日的現金及現金等價物	35	7,037	6,227

第218至302頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合帳項附註

1 合規聲明

本帳項乃按照香港《公司條例》的規定及香港聯合交易所有限公司的《證券上市規則》適用的披露規定而編製。本帳項亦按照所有適用的《香港財務報告準則》(「HKFRS」)(包括由香港會計師公會頒布之所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》(「HKAS」)和詮釋，及香港公認會計原則)編製。HKFRS在各重大方面與《國際財務報告準則》完全接軌。集團採納的主要會計政策摘要於附註2披露。

香港會計師公會已頒布若干於2016年1月1日或之後開始的會計期間首次生效的新增及經修訂的HKFRS，因首次應用並與集團有關的該等新增或修訂準則而對本帳項反映的本年及過往會計年度構成的會計政策變動於附註2A(iii)披露。

2 主要會計政策

A 帳項編製基準

(i) 除下列資產及負債是如下文所列的會計政策所述以公允價值入帳外，編製本帳項是以歷史成本作為計量基準：

- 投資物業(附註2F(i))；
- 自用土地及樓宇(附註2F(ii))；
- 除有意持有至到期日者以外，被歸類為證券投資的財務工具(附註2M)；及
- 財務衍生工具(附註2T)。

(ii) 按照HKFRS編製帳項需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用和資產與負債及收入與開支的匯報金額。該等估計及相關假設是根據以往經驗和在當時情況下認為合理的多項其他因素作出，其結果構成了管理層就無法從其他途徑實時得知的資產與負債帳面價值所作判斷的基礎。實際結果可能有別於該等估計。

該等估計及相關假設是按持續經營基準檢討。如會計估計需作修訂，而該修訂只會影響作出有關修訂的會計期間，便會在該期間內確認；但如修訂對當期和未來的會計期間均有影響，則會在作出有關修訂的期間及未來期間確認。

管理層採用HKFRS時所作對帳項及估計有重大影響的判斷在附註54論述。

(iii) 香港會計師公會頒布了數項於集團本會計年度首次生效的HKFRS修訂，當中，下列的修訂與集團的財務帳項有關：

- HKFRSs修訂「HKFRS 2012至2014年週期之年度改進」
- HKFRS 11修訂「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綜合帳項並無影響。

集團並無應用任何於本會計期間尚未生效的新增或修訂的準則或詮釋(附註55)。

B 合併基準

綜合帳項包括公司及其附屬公司(統稱「集團」)及集團於聯營公司(附註2D)的權益編製截至每年12月31日止的帳項。於年內購入或出售的附屬公司業績分別按收購日起或至出售日起或至收購日或出售日止(視適用情況而定)，於綜合損益表內列帳。

C 附屬公司及非控股權益

附屬公司是由集團控制的實體。集團透過參與實體運作而獲得或承受不固定回報的權利或風險，從而控制實體，並能夠行使其權力影響該等回報。在評估該集團是否有權力時，只考慮(由集團或其他方持有的)實質權利。

於附屬公司的投資由取得控制權當日起合併入綜合帳項內，直至控制權結束當日止。集團內部往來的結餘，交易和現金流量，及因集團內部交易而產生的任何未實現利潤，會於編製綜合帳項時全數抵銷。因集團內部交易而產生的未實現虧損，按應用於未實現收益(惟只限於無減值跡象的金額)的同樣方法抵銷。

2 主要會計政策(續)

C 附屬公司及非控股權益(續)

非控股權益是指並非由公司直接或間接擁有的附屬公司股權權益，而且當中集團並沒有就任何額外條文與非控股權益持有者達成協議，致使集團須對這些符合財務負債定義的權益承擔合約責任。非控股權益在綜合財務狀況表上的權益內呈報，並與公司股東應佔權益分別呈列。集團業績中的非控股權益於綜合損益表及綜合全面收益表上以分配給非控股權益及公司股東的年內損益及全面收益總額列示。來自非控股權益持有者的貸款及與其相關之其他合約責任會按負債的性質在綜合財務狀況表上呈列為財務負債。

當集團失去附屬公司的控制時，會記入為出售附屬公司的整體權益，相關的損益將在損益表中確認出。於失去控制日期時在該前附屬公司保留的任何權益將確認為公允價值，此額將被視為最初確認財務資產時的公允價值，或在適當情況，在最初確認投資聯營公司時的成本(附註2D)。

於附屬公司的投資是按成本減去任何減值虧損(附註2H(ii))後，在公司財務狀況表內入帳。

D 聯營公司

聯營公司是指集團或公司可以對其發揮重大影響力，但不是控制或聯合控制其管理層(包括參與其財務及經營決策)的個體。

於聯營公司的投資是按權益法記入集團的綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就集團佔聯營公司淨資產在收購後的變動作出調整。集團所佔聯營公司收購後的業績於綜合損益表內確認，而集團所佔聯營公司收購後的其他全面收益項目於綜合全面收益表內確認。

當集團對聯營公司虧損的承擔額等同或超出集團於聯營公司的權益時，集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損；但如集團須向聯營公司承擔法律或推定責任，或替其支付款項則除外。因此，集團於聯營公司的權益是根據權益法入帳的投資帳面金額連同集團的長期權益，而集團的長期權益在實質上為集團於聯營公司的淨投資的一部分。

集團與聯營公司之間交易所產生的未實現損益，均按集團於聯營公司所佔的權益比率抵銷；但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未實現虧損會即時在損益表內確認。

當集團終止對聯營公司有重大影響力時，會記入為出售該接受投資者的整體權益，相關的損益將在損益表中確認出。於失去重大影響力日期時在該前接受投資者保留的任何權益將確認為公允價值，此額將被視為最初承認財務資產時的公允價值。

公司財務狀況表所示於聯營公司的投資，是按成本扣除減值虧損(附註2H(ii))後入帳。

E 商譽

商譽指當：

- (i) 所轉讓代價公平價值、於被收購者的非控制性權益金額及集團先前持有被收購者權益的公平價值的總和；大於
- (ii) 被收購者的可識別資產及負債於收購當日之公平淨值。

當(ii)較(i)為大，則該差額即時在損益中確認為優惠承購之收益。

商譽是按成本值減累計減值虧損列賬。來自業務合併的商譽將分配予預期可受惠於合併協同效益的現金生產單位或現金生產單位組合，並會每年進行減值評估(附註2H(ii))。

若於年內出售現金生產單位，任何歸屬予出售項目的收購商譽將被計入出售項目的收益或虧損之內。

2 主要會計政策(續)

F 固定資產

(i) 投資物業指根據為賺取租金收入及/或資本增值的租賃權益而擁有或持有的土地及/或樓宇。這些包括現正興建或發展以供日後用作投資的物業。

投資物業按每半年經由獨立專業合資格的估價師釐定的公允價值記入財務狀況表，其公允價值變動所產生的收益或虧損，會在期內的綜合損益表中確認。

(ii) 位於及在香港特別行政區註冊的租賃土地會視作以融資租賃持有並按成本扣除累計折舊及減值虧損(附註2H(ii))後入帳。若以經營租賃方式持有的自用土地的公允價值無法於租賃開始時與位於其上的樓宇之租賃權益分開計算，該土地及樓宇會被視作根據融資租賃持有，除非該樓宇是明確根據經營租賃持有。就此而言，租賃開始日期指集團首次訂立租約時、或承接先前承租人租約之日、或該等樓宇建造日，以較晚者為準。自用土地及樓宇按重估當日的公允價值減任何隨後的累計折舊在財務狀況表中列帳。重估工作每半年由獨立合資格的估價師進行，在重估時產生的公允價值變動，會記錄作固定資產重估儲備的變動，惟下列情況例外：

(a) 若與自用土地及樓宇有關的固定資產重估儲備的結餘不足以彌補該項物業的重估虧損，所超出的虧損數額會記入損益表；及

(b) 若以往曾將重估虧損記入損益表，而其後出現重估盈餘時，此盈餘會先撥入損益表(以過往記入損益表的虧損數額為限)，然後撥入固定資產重估儲備。

(iii) 土木工程與機器及設備以原值扣除累計折舊及減值虧損(附註2H(ii))列帳。

(iv) 在建資產以原值扣除減值虧損(附註2H(ii))列帳。原值包括直接建造費用，例如物料、員工薪酬與一般費用，以及在建造或安裝與測試期間的資本化利息支出。當資產投入預定用途所需的絕大部分準備工作完成後，上述費用便會停止資本化，並轉列為適當的固定資產類別。

(v) 租賃資產

(a) 融資租賃乃承租人承擔所有權的絕大部分風險及回報的資產租賃。如集團是以融資租賃獲得資產的使用權，便會將相當於租賃資產公允價值或最低租金現值(按租賃內含利率計算)兩者中較低的數額記入固定資產，而扣除財務開支後的相應負債，則列為融資租賃債務。折舊及減值虧損分別按照附註2I(iv)及2H(ii)所列的會計政策入帳。租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，致使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

(b) 除上述附註2F(ii)所提及外，經營租賃乃出租人並未轉讓所有權的絕大部分風險及回報的資產租賃。如集團以經營租賃出租資產，則有關的資產會按其性質列入財務狀況表，並在適當的情況下，按照集團的折舊政策計提折舊。減值虧損按照資產減值虧損的會計政策(附註2H(ii))入帳。經營租賃所產生的收入則根據附註2Z(ii)所載集團收入確認的政策入帳。

(vi) 如與替換現有固定資產若干部分有關的其後開支能夠令該項資產為集團帶來未來經濟效益及其成本能準確地計算，則有關開支會計入該項資產的帳面價值內，被替換部分的帳面價值會於帳項中取消，所產生的任何收益或虧損會於損益表中處理。

用於恢復或維持現有固定資產原先評估的表現水平的維修或保養開支，均於產生的期間列作損益表開支。

固定資產或投資物業因報廢或出售所產生的收益或虧損，以出售所得款項淨額與資產的帳面價值之間的差額釐定，並於報廢或出售當日在損益表內確認為收入或支出。任何相關的重估盈餘會由固定資產重估儲備轉入保留溢利，並不會在損益表中重新分類。

(vii) 服務經營權資產

如集團參與服務經營權安排，據此獲得進入、使用及營運若干資產以提供公共服務之權利，所繳付的服務經營權初始款項及直至服務經營權開始前，因購入服務經營權而產生的直接支出會予以資本化為服務經營權資產，並在服務經營權有效期內以直線法攤銷。於服務經營權有效期內支付的每年定額付款，按開始時釐定的新增長期貸款利率作為貼現率計算其現值，並予以資本化為服務經營權資產及於服務經營權有效期內以直線法攤銷，而相應的負債則會確認為服務經營權負債。非固定或於服務經營權開始時未能釐定(而是根據未來收入來釐定)的服務經營權年度付款會於發生期間計入損益表。

2 主要會計政策(續)

F 固定資產(續)

如集團在服務經營權安排下建造、使用及營運若干資產以提供公共服務，於損益表中確認的建造收入及成本乃參照於匯報日的完成階段計算，而所提供的建造服務以公允價值予以資本化及在財務狀況表中列為服務經營權資產，並按資產的使用年限或服務經營權資產預期可供集團使用期間(以較短者為準)以直線法攤銷。

服務經營權下的資產替換及/或提升開支予以資本化，並在資產的使用年限或服務經營權的剩餘有效期內(以較短者為準)以直線法攤銷。

服務經營權資產乃按原值減去累計攤銷及減值虧損(如有)(附註2H(ii))在財務狀況表中作為無形資產列帳。

有關服務經營權的收入與支出及資產與負債列於集團及公司的損益表及財務狀況表。

G 物業管理權

如集團購入物業管理權，所付金額會予以資本化並按原值減去累計攤銷及減值虧損(附註2H(ii))在財務狀況表中作為無形資產列帳。物業管理權在管理權的年期內以直線法於損益表中攤銷。

H 資產減值

(i) 應收帳項及其他應收款項減值

集團於每個匯報日審閱應收帳項及其他流動與非流動應收款項，以確定是否有客觀因素導致有減值跡象。若存在任何該等跡象，減值虧損會按資產的帳面價值與(若貼現的影響重大)根據財務資產的原有實際利率(即最初確認該等資產時所計算的實際利率)貼現的預期未來現金流量的現值之間的差額計算。

其後若減值虧損的數額減少，有關的減值虧損會透過損益表撥回。

(ii) 其他資產減值

集團在每個匯報日審閱內部及外間資料，以確定下列資產是否出現減值跡象或，除了商譽，是以往確認的減值虧損不再存在或已經減少：

- 固定資產(包括服務經營權資產，但按重估值列帳的資產除外)；
- 物業管理權；
- 商譽；
- 在建鐵路工程；
- 發展中物業；
- 遞延開支；及
- 於附屬公司及聯營公司的投資。

如出現任何減值跡象，便須估計資產的可收回金額。此外，不論是否有任何減值跡象存在，集團也會每年估計商譽的可收回金額。

資產的可收回金額是其公允價值減清理費用與使用價值兩者中的較高額。在評估使用價值時，預期未來現金流量會按可以反映當時市場對時間價值及資產特定風險的評估的稅前貼現率計算其現值。如果資產所產生的現金流入基本上不能與其他資產所產生的現金流入獨立列項，則以能產生獨立現金流入的最小資產組別(即現金產生單位)來釐定可收回金額。

當資產或所附屬的現金產生單位的帳面金額高於可收回金額時，其減值虧損於損益表中確認。相關現金產生單位的減值虧損會先用以減低任何分配至該單一(或一組)現金產生單位的商譽的帳面金額，其後會按比例減低附屬於該單一(或一組)現金產生單位的其他資產的帳面金額，但該資產帳面價值不可被減至低於其個別公平價值扣除出售成本(如可計量)或其使用價值(如可釐定)。

減值虧損在用作釐定資產(不包括商譽)可收回金額的估計出現利好變化時撥回。而與商譽有關的減值虧損一概不予撥回。

所撥回的減值虧損以假設在以往年度沒有確認減值虧損而應已釐定的資產帳面金額為限。所撥回的減值虧損在確認撥回的年度內計入損益表。

2 主要會計政策(續)

I 折舊及攤銷

- (i) 投資物業並不計提折舊
- (ii) 除投資物業、在建資產及在服務經營權的全部或剩餘的有效期內攤銷的服務經營權資產(附註2F(vii))以外的固定資產，是按足以攤銷其原值或估值減其估計剩餘價值(如有)的比率按下列預計可使用年限以直線法計提折舊或攤銷：

土地及樓宇

自用土地及樓宇	50年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限
租賃土地	尚餘租賃年期

土木工程

挖掘及鑽挖	無限期
隧道內壁鋪砌、地下土木結構、架空結構及海底隧道	100年
車站樓宇結構	100年
車廠結構	80年
車站小商店結構	20-30年
纜車站大樓及主題村結構	27-30年

機器及設備

列車及組件	4-42年
月台幕門	10-35年
路軌	7-50年
環境控制系統、升降機與扶手電梯、防火及排水系統	7-30年
供電系統	7-40年
架空纜索系統及纜車車廂	5-27年
自動收費系統、金屬車站小商店及其他機械設備	20-25年
列車控制及訊號儀器、站內公布系統、電訊系統及廣告牌	5-28年
車站修飾	8-30年
固定裝置及配備	4-25年
維修設備	4-40年
寫字樓傢具及設備	2-15年
電腦軟件許可證及應用軟件	2-10年
電腦設備	3-5年
清潔用具及工具	5年
車輛	4-8年

若物業、機器及設備的組成部分具有不同的可使用年限，則各組成部分將獨立計提折舊或攤銷。不同類別固定資產的可使用年限會因應資產的實際狀況、使用經驗及當時的資產重置計劃，於每年進行檢討。

- (iii) 在建資產並不計提折舊或攤銷，直至建造完成及資產可作預定用途時為止。
- (iv) 以融資租賃持有的資產會按租賃年期或上述所列資產的預計可使用年限兩者中較短期限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計提折舊。假若集團在租賃期滿時會取得該等資產的所有權，則只會按資產的預計可使用年限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計提折舊。

J 建造成本

- (i) 集團就建議的鐵路建造工程進行可行性研究所產生的費用(包括顧問費、內部員工薪酬與一般費用)的處理方式如下：
- 如建議的工程仍在初步審議階段，不能肯定會否落實，有關的費用會計入損益表；及
 - 如建議的工程處於詳細研究階段，並已按照可行的財務計劃獲批准進行，有關的費用會記帳為遞延開支，直至達成項目協議後，即撥入在建鐵路工程。
- (ii) 在達成項目協議後，所有有關建造鐵路的費用均列入為在建鐵路工程，直至鐵路啟用後，有關的建造費用即撥入固定資產。

2 主要會計政策(續)

K 合營業務

合營業務是一種安排。在此安排下，集團與其他方在契約上同意攤分該安排的控制權，並對與該安排相關的資產享有權利及對負債負有責任。集團會採用分項總計法，將與其權益有關的資產、負債、收入及開支與類似的项目合併計算，去確認其在合營業務下的權益。集團會採用一致的會計政策去計算相若交易及在類似情況下進行的活動。

根據HKFRS 11「合營安排」，集團與發展商就香港物業發展項目(並無成立獨立組織)達成的安排，均被視為合營業務。按照該等物業發展安排，集團通常自行負責本身的開支，包括內部員工薪酬及準備工程的開支；至於土地補價(或集團未支付之部分)、建造成本、專業費用等一切其他工程開支，一般由發展商承擔。而該等開支會在分攤收益盈餘前，在售樓款項中扣除。集團會就本身所擁有該等業務的權益，將已扣除收取款項後的發展權購入價、準備工程開支(包括應計利息)及支付的地價(包括任何土地補價)列作發展中物業。如來自發展商的款項超出集團有關開支，超出的數額會記入遞延收益。集團就物業發展所作出的員工薪酬、一般費用及顧問費用等開支，亦會予以資本化並確認為發展中物業。集團所享有該等業務賺取的收入，會按照附註2L(iii)所列的基礎，在扣除當時發展中物業的有關結餘後，記入損益表內。

L 物業發展

(i) 集團就物業發展項目進行地盤準備工作所產生的費用、支付的地價、購入物業發展權的代價、建築發展的總成本、資本化的借貸成本，撥備及其他直接費用均列入為發展中物業。

(ii) 向發展商收取的物業發展款項，將用以沖銷該發展項目在發展中物業有關的金額。向發展商收取的款項如超出發展中物業結餘，餘額會撥入遞延收益。在此等情況下，集團就有關該發展項目的進一步開支，均會自遞延收益中扣除。

(iii) 與物業發展商共同在香港發展物業的利潤，將在下列情況下在損益表內確認：

- 如集團向發展商收取款項，當地基和地盤準備工程完竣並可進行發展上蓋物業，及計入預計集團在該等項目所需承擔的風險和責任(如有)後，該款項所產生的利潤才會獲確認；
- 如集團獲得分攤發展項目的售樓淨盈餘的權利及任何未出售的物業之權益，該收入會於發展物業獲發入伙紙，並且收入及成本的數額能可靠地估計後才會獲確認。任何未出售的物業之權益其後會根據附註2L(v)所列政策的基礎重新計算；及
- 如集團收取發展項目分攤的資產，利潤會按收取該等物業時其公允價值，並計入集團在該等項目所需承擔的風險和責任後才會獲確認。

於確認利潤時，與該發展項目有關的遞延收益或發展中物業結餘會按情況記入損益表作為收益或支出。

(iv) 出售中國內地物業的收入於與物業擁有權相關的風險及回報轉至買方，即有關物業竣工後並將物業交付買家，且能合理確保能收取有關應收款項時，方予確認。收入確認日之前就已售物業收取之按金及分期付款將列帳於綜合財務狀況表之應付帳項及應計費用。

(v) 當發展項目完成後，獲分派作利潤及持有作待售用途的物業會按其公允價值入帳為原值，其後以物業的原值或可實現淨值兩者中的較低者列帳。可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。於出售物業時，該等物業的帳面金額於確認有關收入年度確認為物業出售成本。因物業減值至可實現淨值而產生的任何虧損，於減值年度確認作開支。因可實現淨值增加引致任何物業減值的回撥於該回撥年度確認作物業出售成本的減少。

(vi) 如收取在建物業作為發展項目資產並作為投資用途，該等物業會按公允價值確認為投資物業。其後資產所產生的建造費用及有關裝修費用將予以資本化為投資物業。

綜合帳項附註

2 主要會計政策(續)

M 證券投資

集團的證券投資(不包括於其附屬公司及聯營公司的投資)的政策如下：

- (i) 持作買賣用途的證券投資最初按公允價值入帳。集團於每個匯報日重新計算該等公允價值，並將由此產生的未實現利潤或虧損在損益表確認。
- (ii) 投資於集團承諾購買/出售有關的投資時確認/取消確認。
- (iii) 有關證券投資的利息收入，採用實際利率法確認。
- (iv) 出售證券投資所產生的利潤或虧損按出售所得款項淨額與投資的帳面價值之間的差額計算，並於產生時計入損益表。

N 存料與備料

用作業務營運的存料與備料分為經常性及資本性。經常性備料以加權平均成本法，按成本列入財務狀況表內，並於其耗用期間內確認為開支。在適當時候集團會為陳舊存貨作出撥備。資本性備料則按成本減去累計折舊及減值虧損列為固定資產(附註2H(ii))，其折舊會按計入儲備的資本性備料的相關固定資產所適用的折舊比率計算。

O 長期合約

合約收入的會計政策載列於附註2Z(iii)。如果能夠可靠地估計固定價格長期合約的結果，合約成本會參照匯報日的合約完成程度確認為開支。如果合約總成本可能超過合約總收入，便會即時將預期損失確認為開支。如果不能可靠地估計長期合約的結果，則合約成本在其產生的期間內確認為開支。

於匯報日的在建長期合約以所產生的成本淨額加上已確認溢利，再減去已確認虧損及按進度開列的帳單數額，記入財務狀況表，並按適用的情況在財務狀況表中以「應收顧客合約工程總額」(作為資產項)或「應付顧客合約工程總額」(作為負債項)列示。顧客尚未償付的進度付款會記入財務狀況表的「應收帳項、按金及預付款項」內。在相關工程進行前已收取的款項則記入財務狀況表的「應付帳項及應計費用」內。

P 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他財務機構的活期存款及短期高流動性的投資(此等投資可隨時換算為已知的現金額及就價值變動方面的風險不大及於購入日起三個月內到期)。就編製綜合現金流量表而言，現金及現金等價物也包括須於接獲通知時償還，並構成集團現金管理一部分的銀行透支。

Q 應收帳項、按金及預付款項

應收帳項、按金及預付款項初值按公允價值確認，隨後採用實際利率法計算攤銷成本並扣除呆壞帳虧損(附註2H(i))列帳；惟在貼現的影響非常微小或由於有關的應收款項為借給關連人士的免息及無固定償還年期的貸款以致無法計算貼現時，應收款項按成本減呆壞帳減值虧損列帳。

R 附息貸款

附息貸款初值按公允價值扣除交易成本後入帳。不受公允價值對沖的附固定利息貸款隨後將按攤銷成本法列帳。所得款項(扣除交易成本)與贖回價值之間的任何差額將採用實際利率法於借貸期間在損益表內確認。

初值確認後，受公允價值對沖的附息貸款之帳面價值會重新計算，並就對沖風險所產生的公允價值變動於損益表內確認，以抵銷相關對沖工具的損益影響。

S 應付帳項及應計費用

若貼現的影響重大，應付帳項及應計費用將按攤銷成本法列帳，否則按成本列帳。

2 主要會計政策(續)

T 財務衍生工具及對沖活動

集團利用財務衍生工具，如利率掉期及貨幣掉期，以管理其利率及外匯風險。根據集團政策，此類工具純粹用作減低或消除集團投資及負債的有關財務風險，而非用作買賣或投機用途。

衍生工具最初按公允價值確認，隨後於各匯報日重新計算其公允價值。相關損益的確認方法將視乎衍生工具是否被指定為對沖工具及其對沖項目的性質而定。

倘對沖會計方法適用，集團將指定所用的衍生工具為：(1) 公允價值對沖：對沖已確認負債的公允價值；或(2) 現金流量對沖：對沖已確認負債的現金流量的變動或確實承擔的外匯風險。

(i) 公允價值對沖

被指定作為及符合公允價值對沖條件的衍生工具，其公允價值的變動，連同與被對沖資產或負債就相關風險所產生的公允價值變動，會計入損益表。

(ii) 現金流量對沖

被指定作為及符合現金流量對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分會確認為其他全面收益，從而分開累計於股東權益內之對沖儲備。而非有效部分的公允價值變動則即時在損益表中確認。

當被對沖項目於損益表中確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的金額會撥入損益表。然而，當有關被對沖項目的交易導致非財務資產或負債的確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的相關損益會從股東權益中轉出，並撥入非財務資產或負債的最初成本或帳面金額。

當對沖工具過期或被售出、終止或被行使，或集團取消其對沖關係但與被對沖項目有關的交易仍預計會發生時，當時在股東權益中的累計損益仍會保留在股東權益內，直至該項交易發生時才根據上述政策確認。然而，若預期有關被對沖項目的交易不會發生，被計入股東權益的累計損益會即時撥入損益表。

(iii) 不符合對沖會計方法的衍生工具

任何不符合對沖會計方法的衍生工具的公允價值變動即時於損益表中確認。

U 僱員福利

(i) 薪金、年假、其他津貼、界定供款退休計劃的供款，包括根據香港《強制性公積金計劃條例》的規定作出的強制性公積金(「強積金」)供款，及其他非貨幣性福利成本在集團僱員提供相關服務的期間內計提。就從事建造項目、資本性項目及物業發展的員工所作出的此等福利成本，則予以資本化作為認可資產成本的一部分。在其他情況下，此等成本在損益表中確認為開支。

(ii) 集團就界定福利退休計劃承擔的責任淨額是按每個計劃獨立計算，計算方法是估計僱員在本年度及過往年度提供服務所賺取未來福利的數額；將預期累積福利數額貼現以釐定現值，及扣除任何計劃資產的公允價值。計算由合資格精算師採用預計單位成本法進行。如計算的結果為集團帶來效益，則確認的資產以日後從計劃所得的任何退款或供款扣減形式所得的經濟效益之現值為限。界定福利負債/資產的服務成本及淨利息開支/收入將視情況而確認為損益表的支出，或被資本化為相關建造項目、資本性項目及物業發展的成本。本年度服務成本會按本年度的僱員服務所帶來的界定福利責任現值之增加計算。當計劃的福利改變或計劃遭縮減時，有關僱員過去服務的福利改變之部分，或因縮減計劃帶來的損益，會在計劃修訂或縮減時，以及相關重組成本或合約終止補償獲確認兩者中較早時，在損益表中確認為支出或予以資本化。該期間的淨利息支出/收入是按用以計算匯報期間開始時界定福利責任的貼現率應用於淨界定福利負債/資產而決定。貼現率是根據優質公司債券於匯報期間終結時的收益率釐定；所參考公司債券的年期與福利退休計劃的加權平均時間相若。

界定福利退休計劃引致的重新計量會確認為其他全面收益，並即時在保留溢利中反映。重新計量包含精算損益、計劃資產的回報(不包括包含在淨界定福利負債/資產內的淨利息金額)及資產上限影響的任何改變(不包括包含在淨界定福利負債/資產內的淨利息金額)。

2 主要會計政策(續)

U 僱員福利(續)

(iii) 以股份為基礎的支出按認股權派發日期的公允價值計算。

- 關於認股權，於派發日期釐定的公允價值會在計及認股權被授出的可能性後，在授出期間按直線法確認為一項員工成本(除非該等員工支出符合條件確認作資產)，同時股東權益中以股份為基礎的僱員資本儲備將相應增加。認股權的公允價值採用「柏力克 — 舒爾斯」期權定價模式，並計及派發認股權時所依據的條款及條件計算。模式中所採用的預期年限已根據管理層就不可轉讓性、行使限制及行為因素的影響的最佳估計作出調整。

在授出期間，集團會檢討預計授出的認股權數目。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的損益表中計入/扣除(除非該等員工支出符合條件確認作資產)，並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整。於授出日，確認為支出的金額會被調整，以反映實際授出的認股權數目(並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整)。股本金額會在以股份為基礎的僱員資本儲備中確認，直至認股權獲行使時轉入股本帳項或認股權失效(於認股權到期)或被沒收(當歸屬條件未能完成)時直接計入保留溢利。

- 關於2014年股份獎勵計劃下的獎勵股份，計入員工薪酬計為開支的金額是參照授出的獎勵股份的公允價值所釐定，並考慮到與授出相關的所有不賦予條件。總開支於相關歸屬年內確認，而相應貸記在權益的以股份為基礎的僱員資本儲備中。

關於那些於歸屬年內攤銷的獎勵股份，本集團根據每個匯報日的歸屬條件，修訂其對預期最終會賦予的獎勵股份數目的估計。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的損益表中計入/扣除，並在以股份為基礎的僱員資本儲備中作出相應調整。獎勵股份歸屬後，由市場購入的歸屬獎勵股份(「購入股份」)及由以股代息而獲得的股份和用所得現金普通股息購入的股份(「普通股息股份」)的相關成本，會貸記於為股份獎勵計劃而持有的股份，並相應減少以股份為基礎的僱員資本儲備(如為購入股份)及減少保留溢利(如為普通股息股份)。

關於以股份為基礎而將以現金支付的支出，相等於已獲提供的服務部分的負債會按每個匯報日釐定的股份公允價值確認。

(iv) 合約終止補償在集團不能撤回授予該等補償，以及在其確認涉及支付合約終止補償的重組成本兩者中較早時獲確認。

V 退休金計劃

集團實施界定供款及界定福利的退休金計劃。

僱主對界定供款的退休金計劃(包括強積金計劃)所作的供款，乃根據附註2U(i)所載政策於帳項內確認。

僱主就界定福利的退休金計劃的僱員所作的已付或應付供款，乃根據退休金計劃規則及《職業退休計劃條例》的條款由獨立精算師每年計算，該筆供款乃用作應付根據附註2U(ii)於帳項內確認的退休金開支。

W 所得稅

(i) 年內所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。所得稅會於損益表中確認，但與被確認為其他全面收益或股東權益項目有相關的所得稅，則直接確認為其他全面收益或股東權益。

(ii) 本期稅項是按年內應課稅收入根據已生效或在匯報日實際上已生效的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。

(iii) 遞延稅項資產和負債由可抵扣和應課稅暫時差異產生。暫時差異是指資產和負債在財務報表上的帳面金額與這些資產和負債的計稅基礎的差異。遞延稅項資產也可以由未使用的稅損和稅項撥回產生。

除了某些有限的例外情況外，所有遞延稅項負債和遞延稅項資產(只限於很可能獲得未來應稅溢利並用以抵扣的遞延稅項資產)均予確認。支持確認由可抵扣暫時差異所產生遞延稅項資產的未來應稅溢利，包括因轉回現有的應稅暫時差異而產生的數額；但這些差異必須與同一稅務機關及同一應稅個體有關，並預期在可抵扣暫時差異預計轉回的同一期間或遞延稅項資產所產生稅損可向後期或向前期結轉的期間內轉回。在決定現有的應稅暫時差異是否足以支持確認由未使用稅損及稅項撥回所產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關及同一應稅個體有關，並是否預期在能夠使用稅損或稅項撥回的期間內轉回。

2 主要會計政策(續)

W 所得稅(續)

不確認為遞延稅項資產和負債的暫時差異是產生自以下有限的例外情況：不影響會計或應稅溢利的資產或負債的初次確認(如屬業務合併的一部分則除外)，以及投資附屬公司(如屬應稅差異，只限於集團可以控制轉回的時間，而且在可預見的將來不大可能轉回的差異；或如屬可抵扣差異，則只限於很可能在將來轉回的差異)。

當投資物業按照會計政策附註2F(i)以公允價值記帳時，除非該物業會被計提折舊並以耗用其絕大部分的經濟利益而非以出售作為持有該物業的商業模式，遞延稅項的金額會以適用於銷售該資產的稅率按匯報日的帳面值計算。在其他情況下，遞延稅項數額是按照資產和負債帳面金額的預期實現或清償方式，根據已生效或在匯報日實際上已生效的稅率計量。遞延稅項資產和負債均不貼現計算。

遞延稅項資產的帳面金額會在每個匯報日作檢討，並扣減至不再可能在未來有足夠的應稅溢利下利用有關稅務利益為止。若檢討顯示重新有足夠的應稅溢利可供利用，則回撥任何此類扣減。

(iv) 本期及遞延稅項結餘和其變動會分開列示，而且不予抵銷。本期和遞延稅項資產只會在公司或集團有法定行使權以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，並且符合以下附帶條件的情況下，才可以分別抵銷本期和遞延稅項負債：

- 就本期稅項資產和負債而言，公司或集團計劃按淨額基準結算，或同時變現該資產和清償該負債；或
- 就遞延稅項資產和負債而言，這些資產和負債必須與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
 - 同一應稅個體；或
 - 不同的應稅個體。這些個體計劃在日後每個預計有大額遞延稅項負債需要清償或大額遞延稅項資產可以收回的期間內，按淨額基準實現本期稅項資產和清償本期稅項負債，或同時變現該資產和清償該負債。

X 財務擔保合約

財務擔保乃指集團須於擔保持有人因指定債務人未能根據債務工具的原有或經修訂條款支付到期款項而蒙受損失時，向持有人償付指定款項的合約。

當集團提供有重大影響的財務擔保時，其初值按公允價值，並於抵扣任何在提供擔保時已收或應收的款項後，分別計入損益表和應付帳項及應計費用內的遞延收益。在提供財務擔保時的公允價值，在可獲取有關資料時，以參考同類服務的公平交易所收取的費用而釐定，或在可獲取有關資料的可靠估值時，以參考比較放債人在能提供擔保時收取的實際利率與放債人在未能提供擔保時可能收取的估計利率而得來的利率差額而估計。

最初確認為遞延收益的擔保數額會於擔保期內在損益表攤銷，作為提供財務擔保的收入。此外，如發生下列兩項情形時，會按附註2Y計提撥備：(i) 合約持有人很可能將會要求集團履行擔保合約；及(ii) 向集團索償的款項預期超過相關擔保在應付帳項及應計費用內的現有帳面價值(即最初確認的金額減累計攤銷)。

Y 撥備及或有負債

當公司或集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，公司或集團便會就該不確定發生時間或數額的負債計提撥備。如果貨幣時間值重大，則按預計清償債項所需支出的現值計列撥備。

當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。當集團的責任須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。

Z 收入確認

收入是以公允價值計算已收或應收代價，如果涉及交易的經濟效益可能會流入集團，而收入又能可靠地計算時，收入便會根據下列基準在損益表內確認：

- (i) 車費在向乘客提供車程服務後確認為收入。

綜合帳項附註

2 主要會計政策(續)

Z 收入確認(續)

(ii) 經營租賃出租的投資物業、車站小商店及其他鐵路物業的租金收入按租約條款入帳。批出的租金優惠於損益表內確認為應收租賃淨付款總額的組成部分。或然租金在其賺取的會計期間內確認為收入。

(iii) 合約收入於顧問、工程或服務合約的結果能夠可靠地估計時確認為收入。合約收入會以完工百分比法確認，並根據有關合約截至匯報日已產生的合約成本所佔合約估計總成本的百分比計算。當不能可靠地估計顧問、工程或服務合約的結果，則只會根據已產生的合約成本可能收回的程度來確認收入。

(iv) 其他鐵路及車站商務業務、物業管理、鐵路專營權及服務經營權收入，在提供服務後確認為收入。

AA 經營租賃開支

根據經營租賃支付的租金在租賃期內以直線法記入損益表，但就在建鐵路工程、發展中物業及建議中的資本性工程所支付的租金，則分別撥入在建鐵路工程、發展中物業及遞延開支內。

BB 利息及財務開支

由資本性工程所需融資直接產生的利息收入及開支，在資產建成或投入使用前予以資本化。用作購置資產的外幣貸款所產生的匯兌差額，亦會予以資本化並作為對資本化利息的調整。其他的利息開支則會記入損益表。

以融資租賃持有的資產，其租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，致使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

CC 外幣折算

年內的外幣交易按交易日的匯率折算為港元入帳。以外幣為單位的貨幣性資產及負債則按匯報日的匯率折算為港元。匯兌損益在損益表內確認。

海外企業的業績按年內的平均匯率折算為港元。財務狀況表項目則按匯報日的收市匯率折算為港元。所產生的匯兌差額確認為其他全面收益及獨立列項於股東權益中的匯兌儲備。

DD 業務分類報告

在帳項中呈報的經營類別及每項類別金額是以定期給與集團最高級行政管理人員用作按各業務及地域來分配資源及評估表現的財務資料來釐定。

在財務匯報中，個別重大的經營類別不會合計匯報，除非這些類別擁有類似的經濟特徵，並且在服務及產品性質、客戶類型、提供服務或分銷產品的方法，以及監管環境的性質方面相類似。倘一些個別並不重大的經營類別符合大部分上述特徵，則可合計匯報。

EE 關連人士

就本帳項而言，如個人是集團的關鍵管理人員，其個人或其關係密切的家庭成員均被視作與集團相關。

如(i)個體與集團為同一集團成員；(ii)個體是集團的聯營公司；(iii)個體是集團僱員或作為集團關連人士的任何個體的離職後福利計劃；(iv)集團的關連人士對此個體有控制權或共同控制權或重大影響或是此個體的关键管理人員；或(v)個體或所屬集團內的任何成員為向集團(或該集團之母公司)提供主要管理人員服務，此個體會被視作與集團有關連。

FF 政府現金資助

政府現金資助是指以資源轉撥形式作出的政府資助，而集團須遵守該資助的附帶條件。當政府現金資助代表對資產成本的彌補，該資助會在計算資產帳面價值時在資產成本中扣除，惟扣除的金額將以匯報日已收及應收金額為限。當政府現金資助代表對開支或損失的彌補，該資助會在有關的開支中扣除。倘已收或應收資助金額超出於匯報日的資產成本或開支或損失，超出部分會被視為預收款項或遞延收益，用以抵銷未來資產成本或將來的開支或損失。

3 與九廣鐵路公司的合併

於2007年12月2日(「指定日期」)，公司與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)合併業務(「兩鐵合併」)。兩鐵合併的結構及主要條款載於由香港特別行政區政府(「香港特區政府」)、九鐵公司及公司等訂約方訂立的一系列交易協議內，當中包含服務經營權協議、物業組合協議及合併框架協議。兩鐵合併的主要內容如下：

- 由指定日期起最初50年內(「專營權有效期」)，將公司在《香港鐵路條例》(「港鐵條例」)的現有專營權擴展至覆蓋地鐵公司鐵路以外的鐵路建設、營運及規管，而專營權有效期可根據港鐵條例而延長(附註51C)；
- 訂立服務經營權協議，據此九鐵公司授權公司進入、使用及營運九鐵公司系統，為期50年(「經營權有效期」)。倘若九鐵系統的專營權有效期獲延長，此服務經營權有效期亦將被延長。服務經營權協議亦載明於經營權有效期結束時歸還九鐵公司系統所依據之基礎。根據服務經營權協議的條款，公司將於指定日期向九鐵公司支付整筆過的前期款項，且須於經營權有效期內向九鐵公司作出每年定額付款。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵公司系統所賺取而超出若干額度的收入向九鐵公司繳付以分層方法計算的每年非定額付款；
- 根據服務經營權協議，公司須負責有關九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額」)，公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準；
- 倘經營權有效期獲延長，公司須繼續作出每年定額付款及每年非定額付款。在延長情況下，資本性開支限額亦可能會調整；及
- 訂立物業組合協議及合併框架協議，訂出公司收購若干物業、物業管理權及物業發展權，以及兩鐵合併的框架，包括實施票價調整機制。

4 香港客運業務收入

香港客運業務收入包括：

百萬港元	2016	2015
車費收入：		
– 本地鐵路服務	12,395	11,819
– 過境服務	3,252	3,172
– 機場快綫	998	950
– 輕鐵及巴士	707	671
– 城際客運服務	137	142
	17,489	16,754
其他鐵路相關收入	166	162
	17,655	16,916

本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫(東段)、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫。其他鐵路相關收入主要包括城際客運服務的輔助服務收入、違反鐵路附例的額外罰款和八達通增值服務收入。

觀塘綫延綫由現時觀塘綫油麻地站延伸至全新的何文田站及黃埔站，於2016年10月23日開通。南港島綫(東段)是一條連繫南區由金鐘站至海怡半島站的新鐵路，於2016年12月28日開通。

5 香港車站商務收入

香港車站商務收入包括：

百萬港元	2016	2015
免稅店及小商店租賃	3,723	3,540
廣告	1,090	1,109
電訊收入	561	548
其他車站商務收入	170	183
	5,544	5,380

6 香港物業租賃及管理業務收入

香港物業租賃及管理業務收入包括：

百萬港元	2016	2015
物業租賃收入來自：		
– 圓方	1,161	1,101
– 德福廣場	886	863
– 青衣城	557	528
– 綠楊坊	214	205
– PopCorn	186	172
– 連城廣場	172	168
– 杏花新城	149	152
– 國際金融中心	650	633
– 其他物業	476	445
	4,451	4,267
物業管理收入	290	266
	4,741	4,533

7 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	2016		2015	
	收入	開支	收入	開支
香港以外與鐵路有關的附屬公司				
– 墨爾本鐵路	7,944	7,639	7,755	7,293
– MTR Nordic*	2,952	2,887	2,792	2,741
– 倫敦 Crossrail	1,071	1,005	713	666
– 深圳市軌道交通龍華綫	673	535	665	528
– Sydney Metro Northwest	697	712	493	491
	13,337	12,778	12,418	11,719
中國內地物業租賃及管理業務	141	112	154	127
	13,478	12,890	12,572	11,846
中國內地物業發展	1,348	982	–	140
中國內地及國際附屬公司總計	14,826	13,872	12,572	11,986

* MTR Nordic 由在瑞典營運的斯德哥爾摩地鐵、MTR Tech、MTR Express 及 Stockholm Commuter Rail (「Stockholms pendeltåg」) 組成。

MTR Tech AB (前稱 Tunnelbanan Teknik Stockholm AB) 由 2016 年 2 月 15 日起成為集團之全資附屬公司 (附註 27)。

集團於 2016 年 12 月 11 日開始為 Stockholm pendeltåg 提供特許營運及維修服務。

8 其他業務收入

其他業務的收入來自以下業務：

百萬港元	2016	2015
「昂坪 360」業務	391	347
顧問業務	216	189
香港特區政府的项目管理	1,790	1,736
其他業務	26	28
	2,423	2,300

9 經營開支

A 員工薪酬總額包括：

百萬港元	2016	2015
在下列損益表項目列支數額：		
– 香港客運業務的員工薪酬及有關費用	5,191	4,906
– 香港客運業務的保養及相關工程	97	86
– 香港客運業務的其他項目開支	69	89
– 香港車站商務開支	87	80
– 香港物業租賃及管理業務開支	115	110
– 中國內地及國際附屬公司開支	5,825	5,224
– 其他業務開支	2,053	1,901
– 項目研究及業務發展開支	208	225
– 香港物業發展利潤	26	9
在下列項目資本化數額：		
– 在建鐵路工程(未抵扣政府現金資助前)	399	465
– 發展中物業	144	135
– 在建資產及其他項目	487	411
– 服務經營權資產	355	346
可收回數額	559	545
員工薪酬總額	15,615	14,532

可收回數額與物業管理、委託工程及其他協議有關。

下列開支包括在員工薪酬總額內：

百萬港元	2016	2015
以股份為基礎的支出	106	78
界定供款計劃及強制性公積金供款	688	650
界定福利退休計劃確認的開支	442	406
	1,236	1,134

B 香港客運業務的保養及相關工程費用主要與外判的維修及經常性工程有關。其他例行的維修保養工作由公司內部負責，有關的費用會計入員工薪酬和相關費用，以及耗用的存料與備料內。

C 項目研究及業務發展開支包括：

百萬港元	2016	2015
業務發展開支	333	272
其他項目研究開支	28	32
	361	304

業務發展開支主要為對中國內地、歐洲及澳洲新業務機會進行研究的支出。

D 在綜合損益表內列支的核數師酬金包括：

百萬港元	2016	2015
核數服務	17	15
稅務	1	1
其他與核數有關的服務	6	6
其他非核數服務	–	13
	24	35

9 經營開支(續)

E 下列支出包括在經營開支內：

百萬港元	2016	2015
出售固定資產虧損	65	44
財務衍生工具 - 由對沖儲備撥入(附註18B)	12	20
重估證券投資的未實現虧損	-	1

F 在綜合損益表內列支的經營租賃費用包括：

百萬港元	2016	2015
購物中心、寫字樓、員工宿舍及巴士車廠	99	85
於鐵路附屬公司的列車、車站、寫字樓、車廠、車廠設備及其他少數資產	995	913
	1,094	998

10 董事局成員及執行總監會成員酬金

A 董事局成員及執行總監會成員酬金

(i) 公司董事局成員及執行總監會成員酬金如下：

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
2016					
董事局成員					
- 馬時亨	1.2	-	-	-	1.2
- 陳黃穗	0.3	-	-	-	0.3
- 陳阮德徽	0.4	-	-	-	0.4
- 鄭海泉	0.3	-	-	-	0.3
- 周永健(於2016年5月18日委任)	0.2	-	-	-	0.2
- 方正	0.4	-	-	-	0.4
- 何承天(於2016年5月18日退任)	0.1	-	-	-	0.1
- 關育材	0.3	-	-	-	0.3
- 劉炳章	0.3	-	-	-	0.3
- 李李嘉麗	0.3	-	-	-	0.3
- 文禮信	0.4	-	-	-	0.4
- 吳亮星	0.3	-	-	-	0.3
- 石禮謙	0.4	-	-	-	0.4
- 鄧國斌	0.3	-	-	-	0.3
- 黃子欣	0.3	-	-	-	0.3
- 陳家強	0.3	-	-	-	0.3
- 張炳良	0.3	-	-	-	0.3
- 韓志強	0.3	-	-	-	0.3
- 楊何蓓茵	0.3	-	-	-	0.3
執行總監會成員					
- 梁國權	-	8.8	1.4	4.6	14.8
- 金澤培	-	6.1	0.9	2.2	9.2
- 鄭惠貞(於2016年6月1日委任)*	-	2.6	0.3	0.6	3.5
- 張少華	-	4.3	1.3	1.2	6.8
- 顏永文(於2016年2月22日委任)*	-	3.3	0.5	0.9	4.7
- 羅卓堅(截至2016年7月1日)	-	3.5	0.3	0.8	4.6
- 許亮華(於2016年7月2日委任)*	-	2.3	0.3	0.5	3.1
- 劉天成(於2016年5月1日委任)*	-	3.1	1.5	1.0	5.6
- 馬琳	-	4.0	0.6	1.3	5.9
- 蘇家碧	-	3.6	0.5	1.1	5.2
- 鄧智輝	-	4.3	0.6	1.5	6.4
- 黃唯銘	-	5.3	0.8	1.7	7.8
- 楊美珍	-	4.5	0.6	1.5	6.6
	6.7	55.7	9.6	18.9	90.9

10 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
2015					
董事局成員					
- 錢果豐(截至2015年12月31日)	1.2	-	-	-	1.2
- 陳黃穗	0.3	-	-	-	0.3
- 陳阮德徽	0.4	-	-	-	0.4
- 鄭海泉	0.3	-	-	-	0.3
- 方敏生(截至2015年8月10日)	0.2	-	-	-	0.2
- 方正(於2015年1月13日委任)	0.4	-	-	-	0.4
- 何承天	0.4	-	-	-	0.4
- 關育材	0.3	-	-	-	0.3
- 劉炳章(於2015年8月11日委任)	0.1	-	-	-	0.1
- 李李嘉麗	0.3	-	-	-	0.3
- 文禮信	0.4	-	-	-	0.4
- 馬時亨	0.4	-	-	-	0.4
- 吳亮星	0.3	-	-	-	0.3
- 石禮謙	0.3	-	-	-	0.3
- 施文信(截至2015年5月20日)	0.2	-	-	-	0.2
- 鄧國斌	0.3	-	-	-	0.3
- 黃子欣(於2015年8月11日委任)	0.1	-	-	-	0.1
- 陳家強	0.3	-	-	-	0.3
- 張炳良	0.3	-	-	-	0.3
- 韋志成(截至2015年4月6日)	0.1	-	-	-	0.1
- 韓志強(於2015年4月7日委任)	0.2	-	-	-	0.2
- 楊何蓓茵	0.3	-	-	-	0.3
執行總監會成員					
- 梁國權	-	8.4	1.2	4.5	14.1
- 張少華	-	4.1	0.6	1.2	5.9
- 金澤培	-	5.5	0.8	2.0	8.3
- 羅卓堅	-	5.0	0.7	1.3	7.0
- 馬琳	-	3.8	0.6	1.3	5.7
- 蘇家碧(於2015年9月16日委任)**	-	1.0	0.1	0.3	1.4
- 鄧智輝	-	4.2	0.6	1.5	6.3
- 黃唯銘	-	5.1	0.8	1.7	7.6
- 楊美珍	-	4.1	0.6	1.6	6.3
	7.1	41.2	6.0	15.4	69.7

* 鄭惠貞、顏永文、許亮華及劉天成於上表中相應的日期起獲委任為執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他們於委任日至2016年12月31日的酬金。

** 蘇家碧於2015年9月16日起獲委任為執行總監會成員。在上表中呈列的金額為她於委任日至2015年12月31日的酬金。

上述酬金不包括於2007年認股權計劃及2014年股份獎勵計劃下分別授予執行總監會成員的認股權及獎勵股份的公允價值。

獲香港特別行政區行政長官依據《香港鐵路條例》第八條(香港法例第556章)委任為董事的運輸及房屋局局長(張炳良教授)、發展局常任秘書長(公務)(韓志強先生)及運輸署署長(楊何蓓茵女士)的董事袍金已由香港特區政府代替有關人士收取。

香港特區政府財經事務及庫務局局長陳家強教授的董事袍金已由香港特區政府代替陳教授本人收取。

替代董事並不獲享董事袍金。

10 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

根據公司2007年認股權計劃，所有執行總監會成員均獲授認股權，而該等認股權已於2007年12月10日、2008年12月8日、2009年6月12日、2009年12月8日、2010年6月28日、2010年12月16日、2012年3月23日、2013年4月26日及2013年10月25日授予。各成員的權益如下：

- 梁國權於2007年12月12日、2008年12月9日、2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購201,000股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購256,000股股份的認股權，其中85,000份認股權已於2016年確認歸屬(2015年：152,500份)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值20,961港元(2015年：10萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 金澤培於2007年12月13日獲授可認購75,000股股份的認股權，於2008年12月8日及2009年12月14日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年7月21日獲授可認購50,000股股份的認股權，於2010年12月17日獲授可認購170,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購172,000股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購202,500股股份的認股權，其中67,500份認股權於2016年確認歸屬(2015年：124,500份)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值16,646港元(2015年：10萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 張少華於2007年12月12日、2008年12月10日及2009年12月11日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年7月21日獲授35,000股股份的認股權，於2010年12月20日獲授65,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授122,000股股份的認股權及於2013年5月6日獲授180,500股股份的認股權，其中59,500份認股權已於2016年確認歸屬(2015年：100,500份)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值14,673港元(2015年：10萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 劉天成於2007年12月12日獲授可認購75,000股股份的認股權，於2008年12月11日獲授可認購65,000股股份的認股權，於2009年12月11日及2010年12月21日分別獲授可認購75,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購69,000股股份的認股權，於2013年5月6日獲授可認購78,000股股份的認股權及於2014年5月30日獲授可認購80,000股股份的認股權，其中53,000份認股權於2016年確認歸屬(2015年：無)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值35,876港元(2015年：10萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 馬琳於2007年12月12日獲授可認購55,000股股份的認股權，於2008年12月11日獲授可認購70,000股股份的認股權，於2009年12月10日獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年12月17日獲授可認購90,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購158,500股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購184,000股股份的認股權，其中61,000份認股權於2016年確認歸屬(2015年：114,000份)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值15,043港元(2015年：10萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 鄧智輝於2007年12月13日、2008年12月12日、2009年12月15日及2010年12月17日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購163,500股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購182,500股股份的認股權，其中60,500份認股權已於2016年確認歸屬(2015年：115,500份)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值14,920港元(2015年：10萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 黃唯銘於2012年3月30日獲授可認購70,500股股份的認股權、2013年5月6日獲授可認購81,000股股份的認股權及於2014年5月30日獲授可認購83,000股股份的認股權，其中55,000份認股權於2016年確認歸屬(2015年：78,500份)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值37,240港元(2015年：10萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 楊美珍於2007年12月12日獲授可認購75,000股股份的認股權及於2008年12月10日、2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2012年3月30日獲授可認購161,000股股份的認股權及於2013年5月6日獲授可認購187,000股股份的認股權，其中62,000份認股權於2016年確認歸屬(2015年：115,500份)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值15,290港元(2015年：10萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；及
- 羅卓堅於2013年11月1日獲授可認購196,000股股份的認股權，其中65,000份認股權於2016年確認歸屬(2015年：65,500份)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值53,727港元(2015年：10萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。

根據公司2014年股份獎勵計劃，執行總監會成員於2015年4月27日、2016年4月8日及2016年8月19日獲授受限制股份及表現股份。每次授予執行總監會成員的表現股份所涉期間一般為自授予日期起計三年。各成員的權益如下：

- 梁國權於2015年4月27日獲授60,200股受限制股份及255,000股表現股份及於2016年4月8日獲授64,850股受限制股份，其中一共20,066股受限制股份於2016年確認歸屬(2015年：無)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值530萬港元(2015年：330萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 金澤培於2015年4月27日獲授22,050股受限制股份及57,600股表現股份及於2016年4月8日獲授21,550股受限制股份，其中一共7,350股受限制股份於2016年確認歸屬(2015年：無)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值140萬港元(2015年：90萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 鄭惠貞於2016年8月19日獲授71,428股受限制股份。截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值70萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；
- 張少華於2015年4月27日獲授28,800股表現股份及於2016年4月8日獲授14,950股受限制股份，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值60萬港元(2015年：30萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 顏永文於2016年4月8日獲授35,700股受限制股份。截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值40萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；
- 劉天成於2015年4月27日獲授8,600股受限制股份及12,550股表現股份及於2016年4月8日獲授8,400股受限制股份，其中一共2,866股受限制股份於2016年確認歸屬(2015年：無)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值40萬港元(2015年：無)作為以股份為基礎的支出入帳；

10 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

- 馬琳於2015年4月27日獲授16,950股受限制股份及57,600股表現股份及於2016年4月8日獲授17,300股受限制股份，其中一共5,650股受限制股份於2016年確認歸屬(2015年：無)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值130萬港元(2015年：80萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 蘇家碧於2016年4月8日獲授16,400股受限制股份及44,050股表現股份。截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值90萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；
- 鄧智輝於2015年4月27日獲授18,450股受限制股份及57,600股表現股份及於2016年4月8日獲授17,950股受限制股份，其中一共6,150股受限制股份於2016年確認歸屬(2015年：無)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值130萬港元(2015年：80萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 黃唯銘於2015年4月27日獲授21,700股受限制股份及57,600股表現股份及於2016年4月8日獲授21,200股受限制股份，其中一共7,233股受限制股份於2016年確認歸屬(2015年：無)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值140萬港元(2015年：90萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 楊美珍於2015年4月27日獲授19,350股受限制股份及57,600股表現股份及於2016年4月8日獲授18,850股受限制股份，其中一共6,450股受限制股份於2016年確認歸屬(2015年：無)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值140萬港元(2015年：80萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；及
- 羅卓堅於2015年4月27日獲授16,700股受限制股份及57,600股表現股份，其中一共11,132股受限制股份於2016年確認歸屬(2015年：無)，而截至2016年12月31日止年度，有關認股權的公允價值20萬港元(2015年：80萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。

授予執行總監會成員的表現股份概無於2016年間確認歸屬。

各董事局及執行總監會成員於公司股份的權益詳情，在董事局報告書中及附註47披露。

截至2016年12月31日止年度內，公司三名(2015年：三名)執行總監會成員為年度五名最高酬金人士之中，其酬金已在上文披露。五名最高酬金人士的總酬金如下：

百萬港元	2016	2015
基本薪金、津貼及實物收益	31.7	30.0
與表現掛鈎的薪酬	10.2	12.0
退休金計劃供款	5.4	3.5
	47.3	45.5

五名最高酬金人士的年度酬金介乎以下範圍內：

	2016	2015
7,000,001 港元 – 7,500,000 港元	–	1
7,500,001 港元 – 8,000,000 港元	3	1
8,000,001 港元 – 8,500,000 港元	–	2
9,000,001 港元 – 9,500,000 港元	1	–
13,500,001 港元 – 14,500,000 港元	–	1
14,500,001 港元 – 15,500,000 港元	1	–
	5	5

(ii) 董事局成員及執行總監會成員在年內的酬金總額為1.064億港元(2015年：7,910萬港元)。

(iii) 公司與每名獨立非執行董事/非執行董事(包括錢果豐博士(截至2015年12月31日)，馬時亨教授(於2015年11月30日從獨立非執行董事調任為非執行董事及委任為非執行主席，由2016年1月1日起為期3年)及陳家強教授但不包括根據香港法例第556章香港鐵路條例第8條獲委任的三名額外董事)均有服務合約訂明其作為獨立非執行董事/非執行董事及執行總監會成員不超過三年的連續委任任期。該董事亦須按公司的組織章程細則第91及92(a)條，在公司的股東週年大會輪流退任及重選。自1998年開始成為董事局成員之一及自2003年開始成為公司非執行主席的錢果豐博士，於2012年10月29日獲香港特區政府繼續委任為公司的非執行主席，任期至2015年12月31日。馬時亨教授獲香港特區政府委任為公司新任非執行主席，任期三年，於2016年1月1日起生效。

10 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

B 認股權

執行總監會每名成員於2016年12月31日的已行使及尚未行使認股權詳情，載列於董事局報告書中。授予執行總監會成員認股權的詳情如下：

2007年認股權計劃

根據附註47(i)所述的2007年認股權計劃，所有執行總監會成員由2007年至2014年期間獲授認股權(附註10A(i))。

根據認股權之歸屬條款，授出的認股權將由認股權的授予日期起計三年內，平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。

C 獎勵股份

執行總監會每名成員於2016年12月31日的尚未行使獎勵股份的詳情，載列於董事局報告書中。授予執行總監會成員獎勵股份的詳情如下：

在2014年股份獎勵計劃下(於附註47(ii)所述)，所有執行總監會成員可獲授受限制股份和/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。受限制股份是根據個別表現基準頒發，而表現股份則根據公司業務頒發。量度公司表現時會參考董事會較早前批准的表現及相對的表現時期和其他表現基準。

授出的受限制股份將會按比例於三年內均等分批確認歸屬(除非薪酬委員會另行決定)。授出的表現股份將會於薪酬委員會確認已達到相關表現基準及表現條件後確認歸屬。

11 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	2016	2015
分佔物業發展所得的盈餘	270	2,898
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(附註25D)	48	30
其他費用扣除雜項收入的淨額	(90)	(37)
	311	2,891

12 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2016	2015
折舊計提自以下有關的資產：		
- 香港客運業務	3,042	2,891
- 香港車站商務	115	114
- 香港物業租賃及管理業務	13	12
- 中國內地及國際附屬公司	101	78
- 其他業務	65	66
	3,336	3,161
攤銷計提自以下：		
- 服務經營權的有關資產：		
- 九鐵公司的兩鐵合併	771	671
- 中國內地及國際附屬公司	426	384
- 物業管理權	1	2
	1,198	1,057
- 已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(407)	(369)
	791	688
	4,127	3,849

13 利息及財務開支

百萬港元	2016	2015
關於下列各項的利息開支：		
– 銀行貸款、透支及資本市場貸款	739	672
– 服務經營權負債	710	714
– 其他債務(附註20F)	20	19
財務開支	74	39
匯兌虧損/(收益)	75	(104)
	1,618	1,340
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(143)	(217)
財務衍生工具：		
– 公允價值對沖	(2)	(12)
– 現金流量對沖：		
– 由對沖儲備撥入以抵銷利息開支	20	22
– 由對沖儲備撥入以抵銷匯兌(虧損)/收益	(11)	123
– 不符合對沖會計的衍生工具	5	4
	12	137
資本化利息開支	(632)	(494)
	855	766
銀行存款的利息收入	(243)	(167)
	612	599

截至2016年12月31日止年度內，資本化利息開支按每月預定借貸成本及/或按集團中有關公司的借貸成本，以每年2.3%至6.7%不等(2015年：每年2.7%至6.3%)計算。

截至2016年12月31日止年度內，有關深圳市軌道交通龍華綫的利息及財務開支扣除資本化利息後為1.43億港元(2015年：2.17億港元)，已被從深圳市人民政府收取的現金資助所抵銷。

截至2016年12月31日止年度內，被對沖的財務資產及負債的公允價值變動所帶來的收益為3,400萬港元(2015年：7,300萬港元)，而來自對沖工具(包括利息掉期及貨幣掉期)的公允價值虧損則為3,200萬港元(2015年：6,100萬港元)，因此淨收益為200萬港元(2015年：1,200萬港元)。

14 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	2016	2015
本期稅項		
– 香港利得稅項	989	1,791
– 中國內地及海外稅項	326	190
	1,315	1,981
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(75)	(23)
	1,240	1,958
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 稅務虧損	49	(36)
– 超過相關折舊的折舊免稅額	771	435
– 撥備及其他	33	(120)
	853	279
	2,093	2,237

14 所得稅(續)

截至2016年12月31日止年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損(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稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

土地增值稅撥備是根據有關中國內地稅法及條例所載之規定而估算。土地增值稅已按增值額之累進稅率範圍撥備，而有若干可扣減項目。

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。

B 按適用稅率計算的會計溢利與稅務開支的對帳：

	2016		2015	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前利潤	12,441		15,375	
按照在相關國家獲得除稅前溢利並以適用稅率計算的名義稅項	2,089	16.8	2,555	16.6
土地增值稅(扣除企業所得稅後淨額)	63	0.5	-	-
不可扣減支出的稅務影響	386	3.1	338	2.2
非課稅收入的稅務影響	(415)	(3.3)	(606)	(3.9)
未使用而且未確認的可抵扣稅務虧損的稅務影響	45	0.3	(27)	(0.2)
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(75)	(0.6)	(23)	(0.1)
實際稅項開支	2,093	16.8	2,237	14.6

15 股息

年內，已付及建議派發予公司股東的普通股息如下：

百萬港元	2016	2015
於年內應付的年度普通股息		
- 宣派的中期普通股息每股0.25港元(2015年：每股0.25港元)	1,475	1,462
- 匯報日後建議派發的末期普通股息每股0.82港元(2015年：每股0.81港元)	4,842	4,745
	6,317	6,207
已付有關去年的年度普通股息		
- 於年內批准及應付/支付的末期普通股息每股0.81港元(2014年：每股0.80港元)	4,763	4,673

於匯報日後建議派發的末期普通股息並未於匯報日確認為負債。

關於中期及末期普通股息，公司向全體股東提供以股代息選擇，惟登記地址於美國或美國任何領土或屬地之股東除外。

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；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，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24A。

支付予財政司司長法團的普通股息和特別股息詳情於附註51P披露。

16 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以年內股東應佔利潤102.54億港元(2015年：129.94億港元)，及年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：

	2016	2015
於1月1日已發行普通股	5,858,228,236	5,826,534,347
已發行以股代息的影響	7,891,191	3,861,439
已行使認股權的影響	17,603,974	12,801,362
減：為股份獎勵計劃而持有的股份	(5,242,719)	(2,355,135)
於12月31日的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份	5,878,480,682	5,840,842,013

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤102.54億港元(2015年：129.94億港元)，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：

	2016	2015
於12月31日的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份	5,878,480,682	5,840,842,013
認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	9,498,438	11,902,289
按股份獎勵計劃授出股份的影響	4,961,616	2,460,621
於12月31日的加權平均普通股數(攤薄)	5,892,940,736	5,855,204,923

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤94.46億港元(2015年：108.94億港元)計算，每股基本盈利及攤薄盈利分別為1.61港元(2015年：1.87港元)及1.60港元(2015年：1.86港元)。

17 業務分類資料

集團的業務包括(i)經常性業務(包括香港客運業務、香港車站商務、香港物業租賃及管理業務、中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理業務及其他業務)及(ii)物業發展業務(連同經常性業務稱為基本業務)。

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) 中國內地及國際的鐵路、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。

綜合帳項附註

17 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			未予分類 金額	總計
					中國內地 及國際 的鐵路、 物業租賃及 管理業務	中國內地 物業發展	其他業務		
2016									
收入	17,655	5,544	4,741	-	13,478	1,348	2,423	-	45,189
經營開支	(10,022)	(532)	(811)	-	(12,890)	(982)	(2,278)	-	(27,515)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	-	(361)	(361)
未計香港物業發展、折舊、 攤銷及每年非定額付款前 經營利潤	7,633	5,012	3,930	-	588	366	145	(361)	17,313
香港物業發展利潤	-	-	-	311	-	-	-	-	311
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤	7,633	5,012	3,930	311	588	366	145	(361)	17,624
折舊及攤銷	(3,780)	(148)	(14)	-	(120)	-	(65)	-	(4,127)
每年非定額付款	(1,281)	(502)	(4)	-	-	-	-	-	(1,787)
未計利息及財務開支前 經營利潤	2,572	4,362	3,912	311	468	366	80	(361)	11,710
利息及財務開支	-	-	-	-	(16)	90	-	(686)	(612)
投資物業重估	-	-	808	-	-	-	-	-	808
應佔聯營公司利潤或虧損	-	-	-	-	288	(2)	249	-	535
所得稅	-	-	-	(44)	(130)	(191)	-	(1,728)	(2,093)
截至2016年12月31日止 年度利潤	2,572	4,362	4,720	267	610	263	329	(2,775)	10,348
資產									
固定資產	121,418	2,059	70,116	-	7,659	-	690	-	201,942
其他營運資產*	2,291	297	332	623	3,902	5,915	1,781	13,422	28,563
物業管理權	-	-	27	-	-	-	-	-	27
商譽	-	-	-	-	57	-	-	-	57
發展中物業	-	-	-	14,479	-	3,005	-	-	17,484
遞延開支	30	-	12	-	-	-	421	-	463
遞延稅項資產	-	2	-	-	12	11	-	-	25
證券投資	-	-	-	-	-	-	370	-	370
待售物業	-	-	-	985	-	409	-	-	1,394
聯營公司權益	-	-	-	-	4,915	1,230	870	-	7,015
總資產	123,739	2,358	70,487	16,087	16,545	10,570	4,132	13,422	257,340
負債									
分類負債	24,361	2,808	2,005	2,322	6,703	7,267	2,019	49,071	96,556
服務經營權負債	10,344	-	-	-	163	-	-	-	10,507
遞延收益	-	181	-	17	523	-	-	-	721
總負債	34,705	2,989	2,005	2,339	7,389	7,267	2,019	49,071	107,784
其他資料									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	4,968	285	679	-	183	-	15	-	6,130
在建鐵路工程	5,376	-	-	-	-	-	-	-	5,376
發展中物業	-	-	-	435	-	525	-	-	960
除折舊及攤銷外的非現金開支	57	5	-	-	3	-	-	-	65

* 其他營運資產指為個別業務營運而取用的應收帳項、存料與備料、現金及現金等價物和其他資產。

17 業務分類資料(續)

百萬港元	香港 客運業務	香港 車站商務	香港 物業租賃 及管理業務	香港 物業發展	中國內地及 國際聯屬公司			未予分類 金額	總計
					中國內地 及國際 的鐵路、 物業租賃及 管理業務	中國內地 物業發展	其他業務		
2015									
收入	16,916	5,380	4,533	-	12,572	-	2,300	-	41,701
經營開支	(9,702)	(550)	(865)	-	(11,846)	(140)	(2,174)	-	(25,277)
項目研究及業務發展開支	-	-	-	-	-	-	-	(304)	(304)
未計香港物業發展、折舊、 攤銷及每年非定額付款前 經營利潤	7,214	4,830	3,668	-	726	(140)	126	(304)	16,120
香港物業發展利潤	-	-	-	2,891	-	-	-	-	2,891
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤	7,214	4,830	3,668	2,891	726	(140)	126	(304)	19,011
折舊及攤銷	(3,534)	(142)	(14)	-	(93)	-	(66)	-	(3,849)
每年非定額付款	(1,187)	(458)	(4)	-	-	-	-	-	(1,649)
未計利息及財務開支前 經營利潤	2,493	4,230	3,650	2,891	633	(140)	60	(304)	13,513
利息及財務開支	-	-	-	-	4	17	-	(620)	(599)
投資物業重估	-	-	2,100	-	-	-	-	-	2,100
應佔聯營公司利潤或虧損	-	-	-	-	126	-	235	-	361
所得稅	-	-	-	(475)	(135)	36	-	(1,663)	(2,237)
截至2015年12月31日止 年度利潤	2,493	4,230	5,750	2,416	628	(87)	295	(2,587)	13,138
資產									
固定資產	95,936	1,927	68,442	-	8,672	-	742	-	175,719
其他營運資產*	1,947	309	311	2,207	3,481	3,635	1,251	7,402	20,543
物業管理權	-	-	28	-	-	-	-	-	28
在建鐵路工程	19,064	-	-	-	-	-	-	-	19,064
發展中物業	-	-	-	14,046	-	3,937	-	-	17,983
遞延開支	5	-	14	-	-	-	269	-	288
遞延稅項資產	-	3	-	-	23	65	-	-	91
證券投資	-	-	-	-	-	-	336	-	336
待售物業	-	-	-	1,139	-	-	-	-	1,139
聯營公司權益	-	-	-	-	3,810	1,319	783	-	5,912
總資產	116,952	2,239	68,795	17,392	15,986	8,956	3,381	7,402	241,103
負債									
分類負債	10,453	1,846	1,858	1,270	7,044	5,689	1,805	29,660	59,625
服務經營權負債	10,392	-	-	-	172	-	-	-	10,564
遞延收益	-	150	-	19	574	-	-	-	743
總負債	20,845	1,996	1,858	1,289	7,790	5,689	1,805	29,660	70,932
其他資料									
以下各項的資本性開支：									
固定資產	4,391	237	614	-	1,048	-	18	-	6,308
在建鐵路工程	3,859	-	-	-	-	-	-	-	3,859
發展中物業	-	-	-	10,666	-	569	-	-	11,235
除折舊及攤銷外的非現金開支	36	4	-	-	2	-	2	-	44

* 其他營運資產指為個別業務營運而取用的應收帳項、存料與備料、現金及現金等價物和其他資產。

17 業務分類資料(續)

未予分類的資產及負債主要包括現金、銀行結餘及存款、財務衍生工具資產及負債、附帶利息的借貸以及遞延稅項負債。

截至2016年12月31日止年度內，一名(2015年：一名)屬中國內地及國際聯屬公司業務類別的客戶為集團帶來的收入超過集團總收入之10%。這名客戶佔集團之總收益約14.38%(2015年：17.17%)。

下表列示來自集團以外客戶收入及指定非流動資產(包括集團的固定資產、物業管理權、商譽、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支及聯營公司權益)按區域分佈的資料。客戶的區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。指定非流動資產內的物業、機器及設備、在建鐵路工程及發展中物業乃按照該資產的所在地區分。遞延開支乃按照該建議中的資本性工程的所在地區分。至於服務經營權、資產物業管理權及商譽，則按照有關的經營所在地區分。而聯營公司權益，是按照經營所在地區分。

百萬港元	來自集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	2016	2015	2016	2015
香港(所屬地)	30,246	29,070	210,120	201,258
澳洲	8,641	8,248	355	305
中國內地	2,176	850	15,702	16,590
瑞典	2,952	2,792	719	750
英國	1,086	730	92	91
其他國家	88	11	-	-
	14,943	12,631	16,868	17,736
	45,189	41,701	226,988	218,994

18 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	2016			2015		
	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	(856)	-	(856)	(570)	-	(570)
– 非控股權益	(7)	-	(7)	(28)	-	(28)
	(863)	-	(863)	(598)	-	(598)
自用土地及樓宇的重估盈餘	156	(25)	131	325	(54)	271
重新計量界定福利計劃淨負債	149	(26)	123	(694)	114	(580)
現金流量對沖：對沖儲備淨變動(附註18B)	450	(75)	375	(162)	28	(134)
其他全面收益	(108)	(126)	(234)	(1,129)	88	(1,041)

18 其他全面收益(續)

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	2016	2015
現金流量對沖：		
年內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	427	(315)
轉撥至/(自)對沖項目的最初帳面金額	2	(12)
轉撥至損益表的金額：		
– 利息及財務開支(附註13)	9	145
– 其他開支(附註9E)	12	20
因以下項目稅務影響：		
– 年內確認對沖項目工具的公允價值變動	(71)	51
– 轉撥至對沖項目的最初帳面金額	–	4
– 轉撥至損益表的金額	(4)	(27)
	375	(134)

19 投資物業

集團及公司的投資物業全部位於香港並按公允價值列帳，其變動及分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
原值或估值				
於1月1日	68,388	65,679	66,900	64,237
添置	672	609	646	597
由其他物業、機器及設備轉入(附註20)	192	–	192	–
公允價值變更	808	2,100	779	2,066
於12月31日	70,060	68,388	68,517	66,900
長期租賃	18	20	18	20
中期租賃	70,042	68,368	68,499	66,880
	70,060	68,388	68,517	66,900

所有投資物業已於2015年及2016年12月31日重估。相關的公允價值計量詳情列於附註46。因重新估值所產生的公允價值增加淨額8.08億港元(2015年：21.00億港元)已計入綜合損益表。投資物業每半年經由仲量聯行有限公司重新評估，未來的市況轉變可能產生的進一步損益，會於往後期間在損益表中確認。於2016年12月31日止的原值或估值包括25.85億港元(2015年：19.49億港元)的發展中的投資物業。

集團的投資物業根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金，與其他物業的應收租金一併於附註20D披露。

20 其他物業、機器及設備

集團

百萬港元	租賃土地	自用土地及樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
2016						
原值或估值						
於2016年1月1日	732	3,721	47,408	73,670	1,967	127,498
添置	-	-	-	285	2,841	3,126
清理/撇減	-	-	(1)	(523)	(19)	(543)
重估盈餘	-	37	-	-	-	37
其他物業、機器及設備內的重新分類	-	-	(2)	2	-	-
轉撥至投資物業(附註19)	-	(192)	-	-	-	(192)
轉撥至額外經營權財產(附註21)	-	-	-	(7)	(10)	(17)
由在建鐵路工程轉入(附註23)	1,025	-	13,822	9,313	280	24,440
其他投入使用資產	-	-	281	1,480	(1,761)	-
匯兌差異	-	-	-	(74)	(1)	(75)
於2016年12月31日	1,757	3,566	61,508	84,146	3,297	154,274
原值	1,757	-	61,508	84,146	3,297	150,708
於2016年12月31日估值	-	3,566	-	-	-	3,566
累計折舊						
於2016年1月1日	258	-	7,414	40,250	-	47,922
年內折舊	14	119	410	2,793	-	3,336
清理後撥回	-	-	-	(459)	-	(459)
重估後撥回	-	(119)	-	-	-	(119)
匯兌差異	-	-	-	(19)	-	(19)
於2016年12月31日	272	-	7,824	42,565	-	50,661
於2016年12月31日帳面淨值	1,485	3,566	53,684	41,581	3,297	103,613
2015						
原值或估值						
於2015年1月1日	732	3,507	47,101	70,907	1,415	123,662
添置	-	-	-	950	2,232	3,182
清理/撇減	-	-	-	(533)	(6)	(539)
重估盈餘	-	214	-	-	-	214
由額外經營權財產轉入(附註21)	-	-	-	(1)	7	6
由在建鐵路工程轉入(附註23)	-	-	147	801	76	1,024
其他投入使用資產	-	-	160	1,597	(1,757)	-
匯兌差異	-	-	-	(51)	-	(51)
於2015年12月31日	732	3,721	47,408	73,670	1,967	127,498
原值	732	-	47,408	73,670	1,967	123,777
於2015年12月31日估值	-	3,721	-	-	-	3,721
累計折舊						
於2015年1月1日	245	-	7,011	38,127	-	45,383
年內折舊	13	111	403	2,634	-	3,161
清理後撥回	-	-	-	(487)	-	(487)
重估後撥回	-	(111)	-	-	-	(111)
匯兌差異	-	-	-	(24)	-	(24)
於2015年12月31日	258	-	7,414	40,250	-	47,922
於2015年12月31日帳面淨值	474	3,721	39,994	33,420	1,967	79,576

20 其他物業、機器及設備(續)

公司

百萬港元	租賃土地	自用土地 及樓宇	土木工程	機器 及設備	在建資產	總計
2016						
原值或估值						
於2016年1月1日	732	3,721	47,408	71,424	1,933	125,218
添置	-	-	-	174	2,775	2,949
清理/撇減	-	-	(1)	(518)	(19)	(538)
重估盈餘	-	37	-	-	-	37
其他物業、機器及設備內的重新分類	-	-	(2)	2	-	-
轉撥至投資物業(附註19)	-	(192)	-	-	-	(192)
轉撥至額外經營權財產(附註21)	-	-	-	(7)	(10)	(17)
由在建鐵路工程轉入(附註23)	1,025	-	13,822	9,313	280	24,440
其他投入使用資產	-	-	281	1,460	(1,741)	-
於2016年12月31日	1,757	3,566	61,508	81,848	3,218	151,897
原值	1,757	-	61,508	81,848	3,218	148,331
於2016年12月31日估值	-	3,566	-	-	-	3,566
累計折舊						
於2016年1月1日	258	-	7,414	39,282	-	46,954
年內折舊	14	119	410	2,649	-	3,192
清理後撥回	-	-	-	(458)	-	(458)
重估後撥回	-	(119)	-	-	-	(119)
於2016年12月31日	272	-	7,824	41,473	-	49,569
於2016年12月31日帳面淨值	1,485	3,566	53,684	40,375	3,218	102,328
2015						
原值或估值						
於2015年1月1日	732	3,507	47,101	69,460	1,337	122,137
添置	-	-	-	174	2,187	2,361
清理/撇減	-	-	-	(518)	(6)	(524)
重估盈餘	-	214	-	-	-	214
由額外經營權財產轉入(附註21)	-	-	-	(1)	7	6
由在建鐵路工程轉入(附註23)	-	-	147	801	76	1,024
其他投入使用資產	-	-	160	1,508	(1,668)	-
於2015年12月31日	732	3,721	47,408	71,424	1,933	125,218
原值	732	-	47,408	71,424	1,933	121,497
於2015年12月31日估值	-	3,721	-	-	-	3,721
累計折舊						
於2015年1月1日	245	-	7,011	37,246	-	44,502
年內折舊	13	111	403	2,511	-	3,038
清理後撥回	-	-	-	(475)	-	(475)
重估後撥回	-	(111)	-	-	-	(111)
於2015年12月31日	258	-	7,414	39,282	-	46,954
於2015年12月31日帳面淨值	474	3,721	39,994	32,142	1,933	78,264

20 其他物業、機器及設備(續)

A 集團及公司的租賃土地的租賃期分析如下：

集團及公司

百萬港元	2016	2015
帳面淨值		
– 長期租賃	128	131
– 中期租賃	1,357	343
	1,485	474

與香港客運業務有關的土木工程、機器及設備所坐落的土地的租賃是根據營運協議批予公司，並與公司的鐵路專營權同時屆滿(附註51A、51B及51C)。

根據租賃條款，公司須自行承擔包括地下及架空結構等所有租賃用地的維修保養開支。至於坐落於如青嶼幹線等與其他用戶共用的結構內的用地，公司只須負責與鐵路有關的維修。按租賃條款所支付的一切維修費用，均記入綜合損益表內作為香港客運業務的相關開支。

B 集團的所有自用土地及樓宇均位於香港，以中期租賃持有，並以公允價值列帳。相關的公允價值計量詳情列於附註46。重估盈餘1.56億港元(2015年：3.25億港元)及有關的遞延稅項費用2,500萬港元(2015年：5,400萬港元)已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備(附註44F)。倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於2016年12月31日的帳面金額應為7.70億港元(2015年：7.74億港元)。

C 在建資產包括與鐵路營運有關的資本性工程項目。

D 集團按經營租賃形式將投資物業及車站小商店(包括免稅店)出租。租約一般為期1至10年，並有權於租約期屆滿後續約，而屆時將重新商訂所有條款。租賃款項會定期調整以反映市場租值。若干租賃包含按營業額計算的額外租金，部分根據指定額度釐定。授予租戶的租金優惠會於綜合損益表中攤銷，作為應收租賃款項淨額的一部分。

集團及公司持作經營租賃用途的投資物業帳面總值分別為674.75億港元(2015年：664.39億港元)及659.32億港元(2015年：649.51億港元)，持作經營租賃用途的車站小商店的成本為6.86億港元(2015年：6.72億港元)，而相關的累計折舊為3.77億港元(2015年：3.48億港元)。

根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金總額如下：

百萬港元	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
1年內	7,262	6,666	6,934	6,355
1至5年內	15,412	7,764	14,819	7,188
5年後	2,326	329	2,031	23
	25,000	14,759	23,784	13,566

E 除上述附註20A所提及租賃土地會視作以融資租賃外，集團以融資租賃出租機器及設備，並於2024年到期。集團可選擇於租賃期屆滿時按個別議價收購收益權購入租賃的設備。租賃並不包括為或然租金。

於匯報日，集團以融資租賃添置的機器及設備帳面淨值為4.37億港元(2015年：6.28億港元)。

F 於2003年3月，集團與無關連第三方訂立一連串結構式交易，將若干載客車卡租出及租回(「租賃交易」)，涉及的資產於2003年3月31日的原值總額為25.62億港元，帳面淨值總額為16.74億港元。根據租賃交易，集團將資產租予美國機構投資者(「投資者」)，後者已預付所有與租賃協議有關的租金。同時，集團從投資者按21年至29年不等的租賃期租回有關資產，並須按預定付款時間表支付租金。集團可選擇於租賃期屆滿時按固定金額購入投資者於有關資產中的租賃權益。部分從投資者收取的預付租金款項已用作投資債券以支付集團租賃債務及按租賃交易行使其中購買權所應付的金額。倘若這些債券未能符合某些信貸評級要求，集團須以其他債券替代。此外，集團已提供備用信用證給投資者以保證集團能支付因交易提前於到期日終止而產生的額外金額。

20 其他物業、機器及設備(續)

集團保留資產的法定所有權，而集團於鐵路業務中動用該等資產亦不受限制。

由於訂立租賃交易，一筆為數約36.88億港元的金額已收訖在投資戶口內，並用以購入債券(「抵銷證券」)。抵銷證券的收益將用於支付未來的租金，這些租金於2003年3月的預期淨現值約為35.33億港元。因此，集團於2003年由租賃交易所獲得的金額扣除成本後為1.41億港元。由於集團不能按集團自身目的操控投資戶口，而上述債券所得的收入將用以支付集團應付的租金，因此，該等債務及抵銷證券的投資在2003年3月並無確認為集團的債項和資產。集團所收取的現金淨額作遞延收益入帳，並以租賃期限於綜合損益表攤銷入帳至2008年，其時，因某些抵銷證券的信貨評級被調低，集團以備用信用證替代這些證券，並將相關開支全數抵銷剩餘的遞延收益。

21 服務經營權資產

集團及公司的服務經營權資產變動及分析如下：

集團

百萬港元	與九鐵公司的兩鐵合併					總計
	最初經營權財產	額外經營權財產	深圳市 軌道交通 龍華綫	斯德哥爾摩 地鐵	倫敦 Crossrail	
2016						
原值						
於2016年1月1日	15,226	8,569	9,070	65	64	32,994
年內淨增置	–	2,252	75	5	–	2,332
清理	–	(91)	(8)	–	–	(99)
由其他物業、機器及設備轉入(附註20)	–	17	–	–	–	17
政府對委託工程的收回額	–	–	(125)	–	–	(125)
匯兌差異	–	–	(582)	(5)	(11)	(598)
於2016年12月31日	15,226	10,747	8,430	65	53	34,521
累計攤銷						
於2016年1月1日	2,461	1,294	1,428	51	5	5,239
年內攤銷	305	466	411	7	8	1,197
清理後撥回	–	(63)	(4)	–	–	(67)
匯兌差異	–	–	(112)	(4)	(1)	(117)
於2016年12月31日	2,766	1,697	1,723	54	12	6,252
於2016年12月31日帳面淨值	12,460	9,050	6,707	11	41	28,269
2015						
原值						
於2015年1月1日	15,226	6,390	9,291	71	13	30,991
年內淨增置	–	2,252	213	–	52	2,517
清理	–	(67)	(8)	–	–	(75)
轉撥至其他物業、機器及設備(附註20)	–	(6)	–	–	–	(6)
匯兌差異	–	–	(426)	(6)	(1)	(433)
於2015年12月31日	15,226	8,569	9,070	65	64	32,994
累計攤銷						
於2015年1月1日	2,157	967	1,121	48	–	4,293
年內攤銷	304	367	372	7	5	1,055
清理後撥回	–	(40)	(4)	–	–	(44)
匯兌差異	–	–	(61)	(4)	–	(65)
於2015年12月31日	2,461	1,294	1,428	51	5	5,239
於2015年12月31日帳面淨值	12,765	7,275	7,642	14	59	27,755

21 服務經營權資產(續)

公司

百萬港元	最初 經營權財產	額外 經營權財產	總計
2016			
原值			
於2016年1月1日	15,226	8,569	23,795
年內淨增置	–	2,220	2,220
清理	–	(91)	(91)
由其他物業、機器及設備轉入(附註20)	–	17	17
於2016年12月31日	15,226	10,715	25,941
累計攤銷			
於2016年1月1日	2,461	1,294	3,755
年內攤銷	305	466	771
清理後撥回	–	(63)	(63)
於2016年12月31日	2,766	1,697	4,463
於2016年12月31日帳面淨值	12,460	9,018	21,478
2015			
原值			
於2015年1月1日	15,226	6,390	21,616
年內淨增置	–	2,252	2,252
清理	–	(67)	(67)
轉撥至其他物業、機器及設備(附註20)	–	(6)	(6)
於2015年12月31日	15,226	8,569	23,795
累計攤銷			
於2015年1月1日	2,157	967	3,124
年內攤銷	304	367	671
清理後撥回	–	(40)	(40)
於2015年12月31日	2,461	1,294	3,755
於2015年12月31日帳面淨值	12,765	7,275	20,040

最初經營權財產乃關於與九鐵公司的兩鐵合併於開始日確認的支出，而額外經營權財產乃關於與兩鐵合併的開始日之後最初經營權財產的替換及/或升級的支出。

於2014年7月30日集團與倫敦運輸局就 Crossrail 列車服務簽署專營權協議，專營權為期8年，期限結束後可選擇延續專營權多兩年，載客服務預期於2015年至2019年期間分階段陸續投入服務。就倫敦 Crossrail 的服務專營權資產，是集團於2014年7月30日簽訂服務專營權合約與開始專營權前準備營運倫敦 Crossrail 期間所產生的成本支出。專營權資產會以專營權的年期攤銷及計入綜合損益表內。

22 物業管理權

物業管理權乃關於由兩鐵合併指定日期起，公司獲得九鐵公司授權管理現時及未來的物業。

集團及公司

百萬港元	2016	2015
於1月1日及12月31日的原值	40	40
累計攤銷		
於1月1日	12	10
年內攤銷	1	2
於12月31日	13	12
於12月31日帳面淨值	27	28

23 在建鐵路工程

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	啟用後轉撥 作固定資產 (附註20)	於12月31日 結餘
2016				
南港島綫(東段)項目				
建築成本	10,955	2,138	(13,093)	-
顧問諮詢費	634	69	(703)	-
員工薪酬及其他開支	1,407	1,461	(2,868)	-
財務開支	737	253	(990)	-
	13,733	3,921	(17,654)	-
觀塘綫延綫項目				
建築成本	4,188	970	(5,158)	-
顧問諮詢費	254	48	(302)	-
員工薪酬及其他開支	625	361	(986)	-
財務開支	264	76	(340)	-
	5,331	1,455	(6,786)	-
總計	19,064	5,376	(24,440)	-
2015				
港島綫西延項目				
建築成本	3,364	479	(3,843)	-
顧問諮詢費	149	7	(156)	-
員工薪酬及其他開支	230	68	(298)	-
(利息收入)/財務開支	(100)	6	94	-
已償還/應償還政府現金資助的本金及利息	66	118	(184)	-
已耗用的政府現金資助	(3,363)	-	3,363	-
	346	678	(1,024)	-
南港島綫(東段)項目				
建築成本	9,740	1,215	-	10,955
顧問諮詢費	593	41	-	634
員工薪酬及其他開支	1,133	274	-	1,407
財務開支	552	185	-	737
	12,018	1,715	-	13,733
觀塘綫延綫項目				
建築成本	2,932	1,256	-	4,188
顧問諮詢費	229	25	-	254
員工薪酬及其他開支	508	117	-	625
財務開支	196	68	-	264
	3,865	1,466	-	5,331
總計	16,229	3,859	(1,024)	19,064

23 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，即2016年12月(按照於2014年12月28日開始商業營運)，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)。根據於2016年12月簽訂的補充協議，公司及香港特區政府同意延長還款機制的時間框架至不遲於2018年6月30日。截至2016年12月31日止年度內，公司根據還款機制確認並預付了本金4,800萬港元及利息1,800萬港元予香港特區政府(2015年：本金1.42億港元及利息4,400萬港元)。

截至2016年12月31日止年度內，西營盤站奇靈里出入口於2016年3月27日啟用。於2016年12月31日，公司就有關項目並無已批准但未完成的合約承擔(2015年：2,500萬港元)(附註52)。

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12月31日，項目造價估算由169億港元修訂至172億港元(未計算10億港元的資本化利息支出)。

於2016年12月31日，公司就此項目的累計開支為176億港元(2015年：137億港元)。截至2016年12月31日止年度內，隨着南港島綫(東段)於2016年12月28日啟用，176億港元已由在建鐵路工程轉撥至其他物業、機器及設備。於2016年12月31日，公司就有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為4億港元(2015年：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12月31日，項目造價估算由72億港元修訂至69億港元(未計算3億港元的資本化利息支出)。

於2016年12月31日，公司就此項目的累計開支為68億港元(2015年：53億港元)。截至2016年12月31日止年度內，隨着觀塘綫延綫於2016年10月23日啟用，68億港元已由在建鐵路工程轉撥至其他物業、機器及設備。於2016年12月31日，公司就有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為400萬港元(2015年：2億港元)。

24 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程

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、地盤勘测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12月31日及截至本年報發表之日期，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。

24 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程(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」)。截至本年報發表之日期，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)。

因對本公司於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24A(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；
- (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

24 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程(續)

A 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目(續)

(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。

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項作出任何撥備：

(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12月31日及截至本年報發表之日期)；(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12月31日止年度內，項目管理收入8.11億港元(2015年：8.23億港元)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2016年12月，公司完成對沙中綫前期工程委託協議下項目造價估算的評估，並就公司對該等工作的委託成本修訂至86.171億港元通知香港特區政府。香港特區政府於2017年向立法會工務小組委員會提交額外撥款申請之前，已於2016年12月就該額外撥款要求，諮詢立法會交通事務委員會轄下之鐵路事宜小組委員會。

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12月31日及截至本年報發表之日期，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。

24 由香港特區政府委託的其他在建鐵路工程(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。沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。東西走廊土瓜灣站工地的考古發現，原本令致工程延誤11個月，但憑著有關團隊的努力及成功實行多項追回落後進度措施，確定可追回部分延誤，東西走廊的完工日期預期為2019年年中。至於南北走廊，公司早前已公布6個月的工程延誤是由幾項外在因素造成，包括預期第三方對會展站部分工地的延遲移交。公司亦表示若工地移交有任何比之前已公布之外出現進一步延誤，南北走廊的落成日期亦將進一步押後。現在，由於另一名第三方承辦商因延遲移交灣仔北的工地和工地上有委託工程尚未完成，令南北走廊的完工期會出現額外3個月的延誤(即預期延誤合共9個月)。然而，南北走廊的完工期仍以2021年為目標。若任何第三方在移交工地、或所移交的工地有尚未完成的工序而再出現進一步的延誤，可能會導致南北走廊的落成日期進一步押後。

關於沙中綫委託協議，考慮到持續的困難和挑戰(包括上述的因素)，公司認為沙中綫委託協議的造價估算將需要顯著上調以顧及(i)早前就土瓜灣站工地考古發現時曾公布的額外41億港元、(ii)會展站工地延遲移交、(iii)會展站早前未預計的車站上蓋相關的地基工程、(iv)另一名第三方承辦商因延遲移交灣仔北的工地和工地上有委託工程尚未完成、以及(v)其他因素例如香港建築業勞動力供應短缺。公司已知會香港特區政府，公司會就此進行一項詳細的評估，以檢討沙中綫委託協議有關項目的造價估算。

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45.4%，此評估只能於2017年下半年完成，之後公司將正式向香港特區政府提交檢討結果。

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。截至本年報發表之日期，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12月31日及截至本年報發表之日期)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12月31日止年度內，項目管理收入9.79億港元(2015年：9.13億港元)已在綜合損益表中確認。此外，截至2016年12月31日止年度內，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15.97億港元(2015年：14.42億港元)。於2016年12月31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13.59億港元(2015年：9.84億港元)。

25 發展中物業

根據建造鐵路支綫的項目協議及兩鐵合併中的物業組合協議，公司獲香港特區政府授予鐵路沿綫車站的土地發展權。

於2016年12月31日，公司尚未完成的物業發展項目包括位於將軍澳第八十六區(日出康城)車廠的將軍澳支綫物業發展項目；位於黃竹坑一幅地塊的南港島綫(東段)物業發展項目；位於何文田一幅地塊的觀塘綫延綫物業發展項目及位於相關鐵路沿綫的東鐵綫/輕鐵物業發展項目。

於2011年，公司的兩間全資附屬公司，港鐵軌道交通(深圳)有限公司及港鐵物業(深圳)有限公司，成功投得在深圳市軌道交通龍華綫車廠一號地段的地塊。在2012年5月3日，該兩間附屬公司在中國內地成立一間項目公司—港鐵物業發展(深圳)有限公司，以在該地段進行住宅及商業發展(「深圳市物業發展項目」)。部分來自該物業項目的淨利潤將與深圳市人民政府分攤。

25 發展中物業(續)

A 發展中物業

集團

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷 從發展商 收取的款項	轉出至 待售物業	轉撥至 利潤或虧損	匯兌差異	於12月31日 結餘
2016							
機場鐵路物業發展項目	-	2	(2)	-	-	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	3,643	152	-	-	-	-	3,795
東鐵綫/輕鐵物業發展項目	8,928	151	-	-	-	-	9,079
南港島綫(東段)物業發展項目	1,061	81	-	-	-	-	1,142
觀塘綫延綫物業發展項目	414	49	-	-	-	-	463
深圳市物業發展項目	3,937	525	-	(409)	(791)	(257)	3,005
	17,983	960	(2)	(409)	(791)	(257)	17,484
2015							
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

公司

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	於12月31日 結餘
2016					
機場鐵路物業發展項目	-	2	(2)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	3,643	152	-	-	3,795
東鐵綫/輕鐵物業發展項目	8,928	151	-	-	9,079
南港島綫(東段)物業發展項目	1,061	81	-	-	1,142
觀塘綫延綫物業發展項目	414	49	-	-	463
	14,046	435	(2)	-	14,479
2015					
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
	3,962	10,666	(7)	(575)	14,046

包含於發展中物業的香港租賃土地以中期租賃方式持有。

25 發展中物業(續)

B 物業發展的遞延收益

集團及公司

百萬港元	於1月1日結餘	沖銷發展中物業 (附註25A)	於12月31日結餘
2016			
機場鐵路物業發展項目	19	(2)	17
總計(附註42)	19	(2)	17
2015			
機場鐵路物業發展項目	23	(4)	19
將軍澳支綫物業發展項目	3	(3)	-
總計(附註42)	26	(7)	19

C 保管資金

作為機場鐵路、將軍澳支綫及東鐵綫/九龍南綫若干物業發展項目的資金保管者，公司收取及管理售賣該等發展物業的訂金與收入。有關款項會存入指定的獨立銀行戶口，並連同所得利息發放予發展商，以償付發展商分別按香港特區政府同意方案及發展協議的條款所墊支的發展成本。任何餘額只會在履行所有與該等物業發展有關的責任後才會發放。因此，所保管的資金及有關銀行存款的結餘，並未列入集團及公司的財務狀況表內。年內的保管資金變動如下：

集團及公司

百萬港元	2016	2015
於1月1日結餘	6,775	8,178
已收保管資金	3,286	15,194
加：所得利息	23	23
	10,084	23,395
年內墊支費用	(4,670)	(16,620)
於12月31日結餘	5,414	6,775
代表：		
於12月31日指定銀行戶口結餘	5,414	6,773
應收保證金	-	2
	5,414	6,775

D 西鐵物業發展

作為兩鐵合併的一部分，公司獲委任為九鐵公司及其若干附屬公司(「西鐵附屬公司」)的代理人，發展西鐵沿綫的指定發展用地。就屯門發展項目，公司可收取根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用；就其他發展項目，公司可收取相當於銷售收入總額0.75%的代理費用。同時，公司可向西鐵附屬公司追償其就西鐵發展項目所產生的全部費用另加16.5%的間接費用連同應計利息。截至2016年12月31日止年度內，確認有關西鐵物業發展的代理費收入及其他收入為4,800萬港元(2015年：3,000萬港元)(附註11)。截至2016年12月31日止年度內，公司產生的可追償費用包括間接費用及應計利息為9,500萬港元(2015年：8,800萬港元)。

26 遞延開支

集團及公司

百萬港元	2016	2015
於1月1日結餘	288	64
年內開支	175	224
於12月31日結餘	463	288

27 於附屬公司的投資

公司

百萬港元	2016	2015
非上市股份，按成本	1,402	1,271

於2016年12月31日，已記入集團綜合帳項的附屬公司之詳情載於下表。

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本	所佔權益比例			註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司 持有		
2016年全年擁有的附屬公司						
地鐵榮標有限公司	10,000港元	100%	100%	–	香港	投資控股
恆福花園物業管理有限公司	10,000港元	100%	100%	–	香港	物業投資及管理
MTR (Estates Management) Limited	1,000港元	100%	100%	–	香港	投資控股及物業管理
地鐵(上海項目管理)有限公司 [^]	1,000港元	100%	100%	–	香港	投資控股
MTR Australia Investment Holdings (Hong Kong) Limited	1港元	100%	100%	–	香港	投資控股
港鐵北京四號綫投資有限公司	1港元	100%	100%	–	香港	投資控股
港鐵建築有限公司	2港元	100%	100%	–	香港	一般建築、維修 及工程工作
港鐵中國商業管理第一控股有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	投資控股
地鐵中國顧問有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	鐵路顧問服務
地鐵中國物業控股有限公司	1港元	100%	100%	–	香港	投資控股
地鐵中國物業有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	物業管理及其他 顧問服務
港鐵中國服務控股(香港)有限公司	10,000港元	100%	100%	–	香港	投資控股
MTR Engineering Services Limited	1,000港元	100%	100%	–	香港	工程及其他顧問服務
港鐵杭州一號綫投資有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	投資控股
港鐵信息系統有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	向港鐵附屬及聯營公司 發出港鐵軟件牌照
港鐵澳門投資控股(香港)有限公司 (前稱港鐵瀋陽投資控股有限公司)	1港元	100%	100%	–	香港	投資控股
MTR Northwest Rapid Transit (Sydney) Company Limited	1港元	100%	100%	–	香港	投資控股
港鐵物業代理有限公司	2港元	100%	100%	–	香港	物業代理及行政服務
港鐵物業(北京)第一有限公司	1港元	100%	–	100%	香港	物業發展、投資及管理
港鐵物業(深圳)有限公司	1港元	100%	100%	–	香港	投資控股

27 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本	所佔權益比例			註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司 持有		
港鐵物業(天津)第一有限公司	1港元	100%	-	100%	香港	投資控股
港鐵物業(天津)第二有限公司 [^]	1港元	100%	-	100%	香港	物業發展、投資及管理
港鐵深圳投資控股有限公司	400,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
港鐵深圳六號線投資控股(香港) 有限公司	10,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
MTR Telecommunication Company Limited	100,000,000港元	100%	100%	-	香港	無綫電訊服務
香港鐵路旅遊有限公司	2,500,000港元	100%	100%	-	香港	旅遊服務
昂坪360有限公司	2港元	100%	100%	-	香港	經營東涌至昂坪 纜車系統及昂坪 主題市集運作
海翠花園物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	-	香港	物業投資
駿景園物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
新屯門中心物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	-	香港	物業投資及管理
TraxComm Limited	15,000,000港元	100%	100%	-	香港	固定電訊網絡 及相關服務
偉絡傳訊有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	無綫電訊服務
360假期有限公司	500,000港元	100%	-	100%	香港	導賞服務
Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.*	16,249,900澳元	60%於 普通股； 30%於 A類股	-	100%於 普通股； 100%於 A類股	澳洲	鐵路營運及維修
Metro Trains Sydney Pty. Limited*	100澳元	60%	-	60%	澳洲	營運前動員活動， 包括就Sydney Metro Northwest營運 及維修的設計許可 及過渡計劃
MTR Corporation (Australia) Pty. Limited*	2澳元	100%	100%	-	澳洲	與鐵路相關的 顧問服務及業務
MTR Corporation (Sydney) NRT Pty Limited	2澳元	100%	-	100%	澳洲	設計及遞送鐵路 有關系統
A.C.N. 164 058 002 Pty Ltd(前稱 Sunstone Resources Pty. Ltd.) [^] *	10澳元	60%	-	100%	澳洲	鐵路營運及維修 的勞工支援
Fasttrack Insurance Ltd.	77,500,000港元	100%	100%	-	百慕達	保險包銷

27 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本	所佔權益比例			註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司 持有		
Candiman Limited*	1 美元	100%	100%	-	英屬處女群島	投資控股
MTR Corporation (C.I.) Limited	1,000 美元	100%	100%	-	開曼群島/香港	財務
MTR Finance Lease (001) Limited	1 美元	100%	100%	-	開曼群島/香港	財務
MTR Consultadoria (Macau) Sociedade Unipessoal Lda.*	25,000 澳門幣	100%	-	100%	澳門	鐵路顧問服務
MTR Express (Sweden) AB	10,050,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運與維修、 物業投資及管理
MTR Nordic AB	40,050,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	透過一間或多間附屬 公司提供鐵路營運與 維修、物業投資及管理
MTR Pendeltågen AB (前稱 MTR Gamma AB)	10,050,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運、維修， 及車站管理
MTR Tech AB	30,000,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路維修
MTR Tunnelbanan AB (前稱 MTR Stockholm AB)	40,000,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運及維修
港鐵(北京)商業設施管理有限公司	93,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業租賃及管理
港鐵(北京)房地產管理有限公司*	3,000,000 人民幣	100%	100%	-	中華人民 共和國	物業管理
港鐵商業管理(北京)有限公司	2,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	商業管理、商業顧問、 商業設施策劃及 顧問服務、 企業管理培訓
港鐵技術諮詢(北京)有限公司	18,200,000 港元	100%	100%	-	中華人民 共和國	鐵路顧問服務、 營銷及推廣
港鐵技術諮詢(深圳)有限公司	1,000,000 港元	100%	100%	-	中華人民 共和國	鐵路顧問服務
港鐵軌道交通(深圳)有限公司	2,636,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	鐵路建造、營運及管理
深圳港鐵軌道交通培訓中心*	2,000,000 人民幣	100%	-	100%	中華人民 共和國	提供鐵路運輸培訓
港鐵企業管理(深圳)有限公司	6,000,000 人民幣	100%	-	100%	中華人民 共和國	提供營運支援服務
港鐵物業發展(深圳)有限公司	2,180,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業發展、營運、 租賃、管理及顧問服務
MTR Corporation (Crossrail) Limited	1,000,000 英鎊	100%	-	100%	英國	鐵路營運與維修
MTR Corporation (London Overground) Limited*	1 英鎊	100%	-	100%	英國	項目競投
MTR Corporation (Scotrail) Limited^*	1 英鎊	100%	-	100%	英國	項目競投

27 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本	所佔權益比例			註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司 持有		
MTR Corporation (Silverlink) Limited	1 英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (Cymru) Limited (前稱 MTR Corporation (TSGN) Limited)*	1 英鎊	100%	-	100%	英國	項目競投
MTR Corporation (UK) Limited	29 英鎊	100%	100%	-	英國	提供鐵路支援服務
MTR Corporation (UK) NRT Limited	1 英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
於2016年成立的附屬公司						
港鐵學院投資控股(香港)有限公司	1 港元	100%	100%	-	香港	投資控股
港鐵學院(香港)有限公司	10,000 港元	100%	-	100%	香港	管理港鐵學院的運作
港鐵杭州五號線投資控股 (香港)有限公司	1,000 港元	100%	100%	-	香港	投資控股
MTR Qatar Transit (Hong Kong) Company Limited	1 港元	100%	100%	-	香港	投資控股
Metro Trains Australia Pty. Ltd.*	16,249,905 澳元	60% 於 普通股； 30% 於 A類股	-	60% 於 普通股； 30% 於 A類股	澳洲	投資控股
MTR Corporation (Sydney) SMCSW Pty Limited	1 澳元	100%	-	100%	澳洲	項目競投
MTR Zeta AB	50,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	項目競投

^ 註銷進行中

* 並非由畢馬威會計師事務所審計的附屬公司

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。因收購產生並於2016年12月31日確認的商譽金額為6,700萬瑞典克朗(5,700萬港元)。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。

港鐵瀋陽控股有限公司、港鐵(國際)軌道交通培訓有限公司及MTR Berlin GmbH分別於2016年2月、10月及11月註銷。

28 聯營公司權益

百萬港元	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
非上市股份，按成本	-	-	24	24
應佔淨資產	7,015	5,912	-	-
	7,015	5,912	24	24

28 聯營公司權益(續)

集團及公司於2016年12月31日擁有下列主要聯營公司權益：

公司名稱	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本	所佔權益比例			註冊/ 成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司 持有		
2016年全年擁有的聯營公司						
八達通控股有限公司(附註54B(ii))	42,000,000港元	57.4%	57.4%	-	香港	投資控股
NRT Holdings 2 Pty Ltd*	-**	20%	-	20%	澳洲	融資、建設、 鐵路營運及維修
NRT Holdings Pty Ltd*	100澳元	20%	-	20%	澳洲	融資、建設、 鐵路營運及維修
NRT Pty Ltd*	100澳元	20%	-	20%	澳洲	融資、建設、 鐵路營運及維修
Emtrain AB(前稱MTR Beta AB)#	1,000,000瑞典克朗	50%	-	50%	瑞典	鐵路維修
北京京港地鐵有限公司	3,480,000,000人民幣	49%	-	49%	中華人民 共和國	地鐵投資、建設、 營運及客運服務
北京京港十六號綫地鐵有限公司	885,000,000人民幣	49%	-	49%	中華人民 共和國	地鐵投資、 建設及營運
杭州杭港地鐵有限公司*	4,540,000,000人民幣	49%	-	49%	中華人民 共和國	鐵路營運及管理
天津城鐵港鐵建設有限公司*	2,273,000,000人民幣	49%	-	49%	中華人民 共和國	物業發展
London Overground Rail Operations Ltd*	2英鎊	50%	-	50%	英國	鐵路營運及管理
於2016年成立的聯營公司						
First MTR South Western Trains Limited	100英鎊	30%	-	30%	英國	項目競投

集團於2016年9月12日向EuroMaint Rail AB出售Emtrain AB，原為全資附屬公司，50%的股份和投票權。該公司因此成為集團的聯營公司。

* 並非由畢馬威會計師事務所審計的公司

** 集團在NRT Holdings 2 Pty Ltd所佔的投資份額預計為約2,780萬澳元的股權投資及向NRT Holdings 2 Pty Ltd提供約3,480萬澳元的貸款。

集團已按權益法把所有聯營公司記入其綜合帳項並認為此等聯營公司並非個別重大。

集團實際擁有的聯營公司權益之簡要財務資料如下：

百萬港元	2016	2015
資產	21,682	13,257
負債	(14,667)	(7,345)
淨資產	7,015	5,912
收入	5,251	4,426
支出及其他	(4,575)	(3,944)
除稅前利潤	676	482
所得稅	(141)	(121)
淨利潤	535	361
其他全面收益	(508)	(240)
全面收益總額	27	121

28 聯營公司權益(續)

於2014年11月，北京京港地鐵有限公司(「北京京港地鐵」)與北京市人民政府簽訂了關於投資、建造及營運北京地鐵十四號綫公私聯營項目的特許經營權協議。北京地鐵十四號綫的總投資額約為500億元人民幣。北京京港地鐵的另一投資者—北京市基礎設施投資有限公司負責項目的土木建造部分，佔項目總成本約70%。北京京港地鐵負責機電設備工程及列車部分，投資總額約為150億元人民幣，佔項目總成本約30%。集團就北京地鐵十四號綫對北京京港地鐵所佔的注資為24.5億元人民幣。集團向北京京港地鐵為北京地鐵十四號綫於2015年6月、2016年1月及2016年2月分別注資4,900萬元人民幣、7.40億元人民幣及2.40億元人民幣。北京地鐵十四號綫首三期分別於2013年5月、2014年12月及2015年12月通車。另多一個位於朝陽公園的車站於2016年12月通車。根據營運與維修服務協議，北京京港地鐵亦獲授權由2013年5月至2015年12月30日營運北京地鐵十四號綫。根據該特許經營權協議，北京京港地鐵亦會於2015年12月31日起開始負責營運與維修北京地鐵十四號綫，為期30年。

於2015年7月，北京京港地鐵為投資北京地鐵十六號綫成立了一全資附屬公司—北京京港十六號綫地鐵有限公司，其註冊資本為50億元人民幣。於2015年11月，北京京港十六號綫地鐵有限公司與北京市人民政府簽訂了關於北京地鐵十六號綫公私聯營項目的特許經營權協議。北京地鐵十六號綫項目投資總額約為474億元人民幣。項目分A及B兩部分。A部分是有關該綫的土木建造工程，而工程是由北京市基礎設施投資有限公司負責。根據公私聯營安排，北京京港十六號綫地鐵有限公司將負責B部分，供應機電系統及列車。B部分約值150億元人民幣，相當於工程總額的約30%。根據特許經營權協議，北京京港十六號綫地鐵有限公司亦將為北京地鐵十六號綫提供為期30年的營運及維修服務。北京地鐵十六號綫第一期於2016年12月開通，而全綫通車目標為2018年後。

於2013年2月，London Overground Rail Operations獲倫敦運輸局將原定於2014年11月屆滿的七年大倫敦地區London Overground鐵路服務的營運及維修專營權延續兩年至2016年11月。該鐵路網絡的管理已於2016年11月移交給新的營運商。

於2013年8月，由公司的附屬公司—港鐵物業(天津)第一有限公司(49%)與天津市地下鐵道集團有限公司(51%)合組的公司—天津城鐵港鐵建設有限公司(「天津城鐵港鐵」)以20.75億元人民幣競投得一幅位於天津地鐵六號綫北運河站上蓋的地塊之土地使用權。天津城鐵港鐵於2013年7月15日成立，其註冊資本為18.00億元人民幣，當中的49%由集團承擔。於2014年1月，天津城鐵港鐵增加其註冊資本至22.73億元人民幣，而集團進一步向此聯營公司注資2.32億元人民幣(2.94億港元)。

於2014年9月，澳洲新南威爾斯省政府將Sydney Metro Northwest的營運、列車及系統合約，批予NRT Pty. Limited。這項營運、列車及系統合約是一份公私聯營項目，涵蓋了Sydney North West的主要設計、建造、融資及為期15年的營運及維修服務。NRT Pty. Limited將機電系統的配置和列車轉包予一共同業務。在此共同業務中，集團的一間全資附屬公司，MTR Corporation (Sydney) NRT Pty. Limited，擁有其中60%的權益。此外，NRT Pty. Limited亦轉包了Sydney Metro Northwest的營運及維修予集團擁有60%的附屬公司Metro Trains Sydney Pty. Limited。

於2015年11月，杭州地鐵一號綫擴建的三個車站(全長5.7公里)開始提供客運服務。在杭州地鐵一號綫擴建開通後，杭州地鐵一號綫現有34個車站(覆蓋54公里)。杭州杭港地鐵有限公司(「杭港地鐵」)獲授杭州地鐵一號綫的營運及維修經營權，為期25年。

於2016年1月，本集團訂立一項協議，向擁有Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)50%權益的股東Mantena AS收購其在TBT餘下的50%股權，代價為1.95億瑞典克朗(約1.80億港元)。代價將由2016至2024年以年度分期支付，當中3,300萬瑞典克朗(約3,000萬港元)於2016年支付。在收購完成後，TBT成為集團的全資附屬公司及改名為MTR Tech AB。

截至2016年12月31日止年度內，集團向北京京港地鐵提供員工借調及其他支援服務，合共收取4,800萬港元(2015年：4,800萬港元)。MTR Corporation (Sydney) NRT Pty. Limited的共同業務向NRT Pty. Limited提供項目設計及運送機電系統及列車服務，合共收取1.14億澳元(6.57億港元)(2015年：8,100萬澳元或4.68億港元)。Metro Trains Sydney Pty. Limited亦就Sydney Metro Northwest向NRT Pty. Limited提供動員服務，合共收取700萬澳元(4,000萬港元)(2015年：400萬澳元或2,100萬港元)。LOROL向集團派發500萬英鎊(4,700萬港元)(2015年：300萬英鎊或3,500萬港元)的股息，而集團則向LOROL提供管理服務，合共收取1,500萬港元(2015年：1,700萬港元)。於2015年，集團向杭港地鐵提供軟件維修服務，合共收取100萬港元。

截至2016年12月31日止年度內，集團就八達通控股有限公司(「八達通控股」)的全資附屬公司—八達通卡有限公司(「八達通公司」)提供的中央結算服務所產生的開支為1.47億港元(2015年：1.41億港元)。八達通公司就集團的增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務以及提供倉庫存儲服務所產生的費用為4,100萬港元(2015年：4,000萬港元)。年內，八達通控股向集團派發1.61億港元(2015年：1.43億港元)的股息。

29 證券投資

證券投資乃指位於海外的一間保險包銷附屬公司持有的交易證券，包括：

集團

百萬港元	2016	2015
於海外上市的交易證券(公允價值)		
– 於1年內到期	78	86
– 於1年後到期	292	250
	370	336

30 待售物業

集團

百萬港元	2016	2015
待售物業		
– 按原值	1,068	625
– 按可實現淨值	326	514
	1,394	1,139

公司

百萬港元	2016	2015
待售物業		
– 按原值	659	625
– 按可實現淨值	326	514
	985	1,139

於2016年12月31日，集團的待售物業由香港及中國內地物業發展的物業所組成。

在香港物業發展方面，待售物業主要包括位於車公廟站的「漆岸8號」、烏溪沙站的「銀湖·天峰」、何東樓的「御龍山」以及康城站的「緻藍天」之住宅單位及/或車位。有關物業為公司攤分資產所得或於發展項目完成後所獲攤分的實物利潤。該等物業以原值(即於收取物業為利潤時，按獨立公開市場估值而作出的最初確認公允價值(附註2L(iii)及(v)))，及於匯報日的可實現淨值兩者中的較低者於財務狀況表中列帳。可實現淨值是指估計售價減去出售物業時將產生的成本的餘額。於2015年及2016年12月31日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行於該日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

在中國內地物業發展方面，待售物業是來自於深圳市軌道交通龍華綫車廠物業發展的物業。該物業以原值，由分配給屬於未售物業的開發成本而決定，及於匯報日的可實現淨值兩者中的較低者列帳於財務狀況表。可實現淨值代表估計售價扣除出售物業所產生的成本。

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，集團及公司的待售物業的可實現淨值已扣除4,700萬港元(2015年：4,400萬港元)的撥備。包含於待售物業的香港租賃土地以中期租賃方式持有。

31 財務衍生工具資產及負債

A 公允價值

財務衍生工具的合約名義數額、公允價值及到期日(按合約之未貼現現金流量作計算)如下：

集團及公司

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至 2年	2年至 5年	5年後	
2016							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	1,317	1					
- 流入			1,318	-	-	-	1,318
- 流出			(1,317)	-	-	-	(1,317)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	2,326	17					
- 流入			16	471	4	705	1,196
- 流出			(6)	(465)	-	(698)	(1,169)
- 現金流量對沖：	4,699	81					
- 流入			128	130	391	5,402	6,051
- 流出			(118)	(119)	(356)	(5,344)	(5,937)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	600	27	20	22	-	-	42
- 現金流量對沖	1,350	57	-	9	47	5	61
	10,292	183	41	48	86	70	245
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	2,174	3					
- 流入			2,171	-	-	-	2,171
- 流出			(2,174)	-	-	-	(2,174)
- 現金流量對沖：	324	15					
- 流入			158	53	76	22	309
- 流出			(167)	(55)	(79)	(23)	(324)
- 不符合對沖會計：	197	11					
- 流入			152	-	35	-	187
- 流出			(161)	-	(36)	-	(197)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	1,194	137					
- 流入			1,069	-	-	-	1,069
- 流出			(1,200)	-	-	-	(1,200)
- 現金流量對沖：	2,670	366					
- 流入			75	75	227	3,017	3,394
- 流出			(100)	(100)	(300)	(3,282)	(3,782)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	2,701	32	5	(4)	(23)	(7)	(29)
- 現金流量對沖	600	5	(5)	(6)	-	-	(11)
	9,860	569	(177)	(37)	(100)	(273)	(587)
總計	20,152						

31 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

百萬港元	名義金額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至 2年	2年至 5年	5年後	
2015							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 不符合對沖會計：	60	-					
- 流入			60	-	-	-	60
- 流出			(60)	-	-	-	(60)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	2,326	10					
- 流入			34	405	466	306	1,211
- 流出			(23)	(399)	(465)	(310)	(1,197)
- 現金流量對沖：	277	16					
- 流入			11	12	35	343	401
- 流出			(7)	(8)	(22)	(352)	(389)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	1,400	55	27	20	24	-	71
	4,063	81	42	30	38	(13)	97
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
- 公允價值對沖：	3,491	11					
- 流入			-	3,480	-	-	3,480
- 流出			-	(3,491)	-	-	(3,491)
- 現金流量對沖：	313	21					
- 流入			132	49	74	35	290
- 流出			(147)	(51)	(76)	(37)	(311)
- 不符合對沖會計：	180	5					
- 流入			173	2	-	-	175
- 流出			(178)	(2)	-	-	(180)
貨幣掉期							
- 公允價值對沖：	1,193	133					
- 流入			18	598	2	379	997
- 流出			(12)	(810)	-	(388)	(1,210)
- 現金流量對沖：	2,437	623					
- 流入			67	67	199	2,490	2,823
- 流出			(92)	(92)	(277)	(3,091)	(3,552)
淨額繳付：							
利率掉期							
- 公允價值對沖	2,200	17	1	3	(10)	(9)	(15)
- 現金流量對沖	600	17	(9)	(6)	(7)	-	(22)
- 不符合對沖會計	100	3	(2)	(1)	(1)	1	(3)
	10,514	830	(49)	(254)	(96)	(620)	(1,019)
總計	14,577						

31 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

集團的財務衍生工具主要包括公司專有的利率及貨幣掉期，並採用於2015年及2016年12月31日的相關利率掉期曲線貼現財務工具的現金流。港元所用利率介乎0.619%至2.790%(2015年：0.093%至2.218%)，美元所用利率介乎0.723%至2.496%(2015年：0.619%至2.477%)，而澳元所用利率介乎1.640%至3.215%(2015年：2.246%至3.436%)，而日圓所用利率介乎-0.085%至0.444%(2015年：0.039%至0.760%)。

上表詳列公司於財務狀況表匯報日的財務衍生工具資產及負債的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據匯報日的現行利率計算的利息付款)及可要求公司支付的最早日期計算。公允價值計量的詳情列於附註46。

B 財務風險

在營運及融資活動中，集團主要面對四類財務風險，即流動性風險、利率風險、外匯風險及信貸風險。集團的整體風險管理政策針對金融市場的不可預測性，儘量減低這些財務風險對集團財務表現構成的不良影響。

董事局規定整體風險管理的原則，及批准特定範圍的政策，例如流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、財務衍生工具與非財務衍生工具的運用，以及剩餘流動資金的投資。集團對公司的理想融資模式(簡稱「模式」)是風險管理政策的一部分。這模式設定(其中包括)理想的定息及浮息債務組合，准許的外幣債務水平，及為滿足未來資金需求的備用資金覆蓋時段，用以衡量、監察及控制公司在融資方面的流動性、利率及外幣風險。董事局定期檢討，並在有需要時按營運、市場情況及其他有關因素而更改風險管理政策。作為財政預算的一部分，董事局也會每年檢討，並在有需要時按市場情況及實際需要更改該模式。

運用財務衍生工具來控制和對沖利率及外匯風險，是集團風險管理策略的重要一環。按照董事局的政策，這些工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。公司所採用的衍生工具全部為場外衍生工具，主要包括利率掉期、貨幣掉期和外匯遠期合約。

(i) 流動性風險

流動性風險指因現金流入及流出的時間及金額的差異而導致負債到期時無足夠資金償還的風險。

集團運用預期現金流量分析來管理流動性風險，通過預測營運資金、償還貸款、股息派付、資本性開支及新投資項目等現金需求，及維持足夠現金結餘及/或已獲銀行承諾貸出而尚未動用的信貸額度，以確保這些現金需求能夠得到滿足。集團採取審慎方針，維持足夠的現金結餘及銀行信貸承諾，以達到模式在母公司水平所要求的最少12至24個月的預期現金需求。公司亦為其預期現金流進行壓力測試，以分析流動性風險。假如壓力測試顯示有重大的現金流短缺風險，集團會安排額外的銀行信貸、發行債券或採取其他適當行動。

下表詳列集團和公司於財務狀況表匯報日的非財務衍生工具負債的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據匯報日的現行利率計算的利息付款)及可要求集團和公司支付的最早日期計算：

集團

百萬港元	2016				2015			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
貸款及其他債務								
5年後須償還的款項	18,617	1,551	1,088	21,256	7,415	2,687	1,114	11,216
2年至5年內須償還的款項	2,848	14,361	142	17,351	3,546	1,775	145	5,466
1年至2年內須償還的款項	1,725	1,043	45	2,813	5,390	469	44	5,903
1年內須償還的款項	5,619	1,803	40	7,462	1,646	2,138	32	3,816
	28,809	18,758	1,315	48,882	17,997	7,069	1,335	26,401

31 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

公司

百萬港元	2016				2015			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
貸款及其他債務								
5年後須償還的款項	2,743	-	625	3,368	1,583	-	605	2,188
2年至5年內須償還的款項	144	13,705	-	13,849	590	507	3	1,100
1年至2年內須償還的款項	553	816	3	1,372	69	9	-	78
1年內須償還的款項	86	1,568	-	1,654	69	1,655	-	1,724
	3,526	16,089	628	20,243	2,311	2,171	608	5,090

其他是指租出/租回交易債務(附註20F)。

(ii) 利率風險

集團的利率風險主要來自母公司層面的借貸活動(包括其融資工具)。固定及浮動利率貸款會由於市場利率波動為集團帶來公允價值及現金流量利率風險。集團主要透過維持模式所指定的定息債務佔未償還總債項的40%至70%(2015年:55%至75%)來管理及控制母公司層面的利率風險。倘實際的定息債務水平大幅偏離模式,則會運用財務衍生工具如利率掉期來調整定息及浮息的比例,務求使其貼近模式。於2016年12月31日,計入未完約貨幣及利率掉期後,48%(2015年:56%)的公司未償還總債項(包括融資工具)為定息或已轉換為定息。附屬公司及聯營公司的利率風險是根據其個別的借貸需求,環境和市場做法各自管理。

集團來自浮息貸款的風險為從現金結餘、銀行存款及其他投資工具賺取的浮息收入所抵銷。於2016年12月31日,集團持有總額為185.47億港元(2015年:109.61億港元)的現金、銀行結餘及存款用以產生浮息收入,相對浮息貸款總額為221.10億港元(2015年:110.02億港元)。

於2016年12月31日,在其他因素維持不變的情況下,如利率整體上升100點子/下調100點子,估計集團的除稅後利潤及保留溢利將增加/減少約8,900萬港元/8,200萬港元,而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約5,600萬港元/5,700萬港元。

上述敏感度分析乃假設利率的變動於匯報日出現並已用於計算該日存在的財務衍生工具及非財務衍生工具的利率風險。管理層所假設的利率,是對直至下一個年度匯報日期間可能出現利率變動的評估。

於2015年,根據利率分別為上升100點子/下調100點子的假設進行類似分析,估計集團的除稅後利潤及保留溢利將增加/減少約8,200萬港元/7,800萬港元,而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約8,400萬港元/9,300萬港元。

(iii) 外匯風險

當資產與負債以集團旗下公司所屬的功能貨幣以外的貨幣入帳時,將產生外匯風險。對集團而言,有關風險主要來自借貸以及海外投資和採購活動。

集團把無對沖的非港元債項維持於模式在母公司水平所指定的較低水平,及盡量減少集團因海外投資和採購而產生的外匯未平倉結存,從而管理及控制其外匯風險。當債項所採用的貨幣未能與償還該債項的預期現金流所用的貨幣相符時,公司會透過貨幣掉期把債項所產生的外匯風險轉換至港幣風險。在採用外幣進行投資和採購時,集團會預先購買外幣或訂立外匯遠期合約以預先訂立的匯率確定在結算時所需要的外幣。

公司來自外匯借貸的美元風險被其持有的美元現金結餘、銀行存款及投資所抵銷。

由於集團大部分應收及應付款項均以各集團公司之功能貨幣(港元、人民幣、澳元、英鎊或瑞典克朗)或美元(港元的掛鈎貨幣)計值,而大部分以外幣計值的付款承擔均得到外匯遠期合約對沖,管理層預期該等項目不會涉及任何重大的貨幣風險。

31 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

(iv) 信貸風險

信貸風險指交易對手在債務到期時無力全數償還的風險。集團的信貸風險主要來自其存款及集團與多間銀行及交易對手所訂立的財務衍生工具，及集團根據租出/租回交易而購入的抵銷證券(附註20F)。為控制信貸風險，集團僅與具有良好投資信貸評級或保證人的金融機構投放存款及訂立財務衍生工具，並通過分散交易來減低交易對手風險。

所有財務衍生工具交易均受制於交易對手的交易上限，該等上限是根據董事局通過的政策，因應有關交易對手的信貸評級而制訂。根據「風險價值」概念，集團按該等工具的公允市值及最大潛在虧損計算信貸風險，及因應各自交易對手的限額來衡量、監察及控制信貸風險。為了進一步減低交易對手風險，集團亦就同一交易對手的各種財務衍生工具及其他財務交易採用對銷及除淨安排。

所有存款及投資均受制於類似的個別交易對手/發行人交易上限，有關上限是根據各交易對手/發行人的信貸評級及/或香港發鈔銀行地位而制訂。集團於某一交易對手存放款項或發行人投資的時間長短亦因應有關交易對手/發行人的信貸評級而受到限制。存款/投資額及年期均受到定期監察，確保符合為有關交易對手/發行人所設定的限制。此外，集團積極監察交易對手/發行人的信用違約掉期水平及其每日的變動，並可能會根據觀察所得及其他考慮因素調整可承受有關交易對手/發行人的風險及/或交易上限。

於匯報日，集團就財務衍生工具資產及銀行存款所承受的最高信貸風險，於財務狀況表中分別以財務衍生工具資產的帳面值及存款總額呈列。於匯報日，集團並無於任何單一交易對手有任何高度集中的風險。

此外，集團亦管理及控制與應收款項所涉及的信貸風險，有關資料載於附註33。

32 存料與備料

百萬港元	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
預計於下列時間耗用的存料與備料：				
– 1年內	1,012	967	742	760
– 1年後	478	413	398	348
	1,490	1,380	1,140	1,108
減：陳舊存貨撥備	(6)	(7)	(6)	(7)
	1,484	1,373	1,134	1,101

預計於一年後耗用的存料與備料主要包括為供週期保養用途所存放的緊急存料及備料。

33 應收帳項、按金及預付款項

百萬港元	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
與下列項目有關的應收帳項、按金及預付款項：				
– 物業發展項目	588	2,197	588	2,197
– 香港以外與鐵路有關的附屬公司	1,281	1,313	–	–
– 香港業務及其他	2,204	1,625	1,184	1,013
	4,073	5,135	1,772	3,210

33 應收帳項、按金及預付款項(續)

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港客運業務車費收入乃經八達通卡於每天交易的下個工作日結算，或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。大部分於斯德哥爾摩營運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的服務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	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
未到期款項	2,362	3,816	1,291	2,982
30日過期未付	430	388	322	65
60日過期未付	52	53	11	16
90日過期未付	16	8	6	24
超過90日過期未付	42	18	19	13
應收帳項總額	2,902	4,283	1,649	3,100
按金及預付款項	1,171	852	123	110
	4,073	5,135	1,772	3,210

於2016年12月31日，未到期款項中與物業發展有關的款項為5.88億港元(2015年：21.97億港元)，當中包括按照物業發展協議及買賣合約條款所訂的可派發物業發展利潤的應收款項，來自若干正在等待決算的物業發展帳戶的保管資金(附註25C)，及其他可收回雜項開支的應收款項。

於2016年12月31日，集團及公司除了若干按金及應收帳項分別為2.27億港元(2015年：5.43億港元)及7,300萬港元(2015年：2,500萬港元)預期於多於一年後收回外，所有應收帳項、按金及預付款項預期於一年內收回。由於帳面價值減去呆壞帳減值虧損後的貼現結果並不明顯，故以非貼現價值入帳。

應收帳項、按金及預付款項包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬 美元	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
	10	2	10	2

34 應收關連人士款項

百萬港元	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
應收下列關連人士的款項：				
– 香港特區政府	2,092	1,462	2,092	1,462
– 九鐵公司	15	10	15	10
– 聯營公司	64	164	43	38
– 附屬公司(扣除減值虧損)	–	–	11,878	10,769
	2,171	1,636	14,028	12,279

於2016年12月31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作有關的可收回帳款、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(附註25D)應收代理費及可收回支出，以及其他基建和維修工程的應收帳項及保證金。

應收九鐵公司款項包括在若干兩鐵合併協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程及物業準備工程費用。

截至2016年12月31日止年度內，聯營公司天津城鐵港鐵償還了一項按年利率5.885%計算利息的8,000萬元人民幣(1.00億港元)貸款。

所有委託工程的合約保證金將於一年內到期發放。所有應收香港特區政府及其他關連人士的款項預期於24個月內收回。應收香港特區政府及其他關連人士的款項之名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

35 現金、銀行結餘及存款

百萬港元	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
銀行及其他財務機構存款	14,265	7,558	12,475	7,036
銀行存款及現金	6,025	4,760	360	268
現金、銀行結餘及存款	20,290	12,318	12,835	7,304
減：於存入時到期日超過三個月或已抵押的銀行存款(附註36E)	(13,253)	(6,041)	(11,896)	(5,829)
減：銀行透支(附註36A)	–	(50)	–	(50)
現金流量表所示的現金及現金等價物	7,037	6,227	939	1,425

財務狀況表所示的現金、銀行結餘及存款包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
澳元	65	59	62	57
歐元	12	7	8	7
日圓	58	242	58	242
新台幣	17	16	17	16
英鎊	6	10	6	10
人民幣	–	2,460	–	2,460
美元	1,205	286	1,199	284
加拿大元	1	–	1	–
瑞士法郎	1	–	1	–

36 貸款及其他債務

A 分類

集團

百萬港元	2016			2015		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2017年至2046年到期的債務發行計劃票據 (2015年：2017年至2043年到期)	10,988	11,519	11,125	5,198	5,518	5,307
非上市：						
2017年至2055年到期的債務發行計劃票據 (2015年：2016年至2055年到期)	9,689	10,675	10,274	8,898	9,892	9,424
資本市場借貸工具總計	20,677	22,194	21,399	14,096	15,410	14,731
銀行貸款	17,018	17,018	17,051	4,145	4,145	4,147
融資租賃	460	603	460	508	655	508
其他	434	524	434	413	517	413
貸款及其他	38,589	40,339	39,344	19,162	20,727	19,799
銀行透支	-	-	-	50	50	50
短期貸款	1,350	1,350	1,350	1,599	1,599	1,599
總計	39,939	41,689	40,694	20,811	22,376	21,448

公司

百萬港元	2016			2015		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2043年至2046年到期的債務發行計劃票據 (2015年：2043年到期)	1,195	1,446	1,241	647	843	698
非上市：						
2018年至2028年到期的債務發行計劃票據 (2015年：2018年至2028年到期)	796	897	857	782	909	857
資本市場借貸工具總計	1,991	2,343	2,098	1,429	1,752	1,555
銀行貸款	13,967	13,967	14,000	498	498	500
其他	434	524	434	413	517	413
貸款及其他	16,392	16,834	16,532	2,340	2,767	2,468
銀行透支	-	-	-	50	50	50
短期貸款	1,350	1,350	1,350	1,599	1,599	1,599
總計	17,742	18,184	17,882	3,989	4,416	4,117

其他項目包括租出/租回交易中的非抵銷債務(附註20F)。

公允價值是按貼現現金流量估值法以集團可採用的同類財務工具的現行市場利率及外匯匯率貼現未來合約的現金流量列值。短期貸款及銀行透支的帳面金額與其公允價值相若。公允價值計量詳情列於附註46。

36 貸款及其他債務(續)

A 分類(續)

以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的貸款款項在進行對沖活動前後的外幣數額如下：

集團

百萬	對沖活動前		對沖活動後	
	2016	2015	2016	2015
澳元	280	280	-	-
日圓	15,000	15,000	-	-
美元	1,450	700	-	-

公司

百萬	對沖活動前		對沖活動後	
	2016	2015	2016	2015
日圓	5,000	5,000	-	-
美元	220	150	-	-

B 還款期分析

集團

百萬港元	2016					2015				
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資 租賃	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資 租賃	其他	總計
長期貸款及其他										
5年後須償還的款項	13,400	1,831	335	431	15,997	5,532	2,296	413	411	8,652
2年至5年內須償還的款項	1,600	14,232	68	-	15,900	2,815	1,311	66	2	4,194
1年至2年內須償還的款項	1,215	744	39	3	2,001	5,184	270	20	-	5,474
1年內須償還的款項	5,184	244	18	-	5,446	1,200	270	9	-	1,479
	21,399	17,051	460	434	39,344	14,731	4,147	508	413	19,799
銀行透支	-	-	-	-	-	-	50	-	-	50
短期貸款	-	1,350	-	-	1,350	-	1,599	-	-	1,599
	21,399	18,401	460	434	40,694	14,731	5,796	508	413	21,448
減：未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額	(125)	(33)	-	-	(158)	(61)	(2)	-	-	(63)
因財務工具的公允價值變動 之調整	(597)	-	-	-	(597)	(574)	-	-	-	(574)
債務帳面總額	20,677	18,368	460	434	39,939	14,096	5,794	508	413	20,811

36 貸款及其他債務(續)

B 還款期分析(續)

公司

百萬港元	2016				2015			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
長期貸款及其他								
5年後須償還的款項	1,633	-	431	2,064	1,090	-	411	1,501
2年至5年內須償還的款項	-	13,500	-	13,500	465	500	2	967
1年至2年內須償還的款項	465	500	3	968	-	-	-	-
1年內須償還的款項	-	-	-	-	-	-	-	-
	2,098	14,000	434	16,532	1,555	500	413	2,468
銀行透支	-	-	-	-	-	50	-	50
短期貸款	-	1,350	-	1,350	-	1,599	-	1,599
	2,098	15,350	434	17,882	1,555	2,149	413	4,117
減：未經攤銷的折價/溢價/ 財務開支餘額	(40)	(33)	-	(73)	(34)	(2)	-	(36)
因財務工具的公允價值變動之調整	(67)	-	-	(67)	(92)	-	-	(92)
債務帳面總額	1,991	15,317	434	17,742	1,429	2,147	413	3,989

由於集團打算為一年內須償還的資本市場借貸工具及銀行貸款作長期再融資，該筆款額被納入長期貸款。

C 已發行及贖回的債券及票據

截至2015年及2016年12月31日止年度內發行的票據包括：

集團

百萬港元	2016		2015	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	7,868	7,809	1,197	1,176

在截至2016年12月31日止年度內，附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行了20.50億港元及6.80億美元(或52.75億港元)(2015年：9.20億港元及5,000萬澳元(或2.77億港元))的票據，而公司則發行了7,000萬美元(或5.43億港元)的票據(2015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2016年12月31日止年度內，集團贖回非上市債券12.00億港元(2015年：5.00億港元)，並沒有贖回上市債券(2015年：無)。

36 貸款及其他債務(續)

D 融資租賃負債

本集團於2015年及2016年12月31日的應付融資租賃負債如下：

百萬港元	2016		2015	
	最低租賃 付款額現值	最低租賃 付款額總額	最低租賃 付款額現值	最低租賃 付款額總額
1年內	18	40	9	33
1至2年內	39	84	20	43
2至5年內	68	135	66	138
5年後	335	362	413	492
	442	581	499	673
	460	621	508	706
減：未來總利息開支		(161)		(198)
融資租賃債務現值		460		508

E 擔保及抵押

(i) 於2015年及2016年12月31日，香港特區政府並無就集團所得的信貸提供任何擔保。

(ii) 於2016年12月31日，公司在中國內地之間接全資附屬公司 — 港鐵軌道交通(深圳)有限公司以深圳市軌道交通龍華綫二期相關票務及非票務收入及保險合約權益為一項總額27.34億元人民幣(2015年：30.53億元人民幣)的銀行貸款提供抵押。

除上述披露及在本帳項別處披露的押記外，集團於2016年12月31日既無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

37 應付帳項及應計費用

百萬港元	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
應付帳項及應計費用				
– 港島綫西延項目	252	989	252	989
– 南港島綫(東段)項目	1,352	443	1,352	443
– 觀塘綫延綫項目	878	600	878	600
– 深圳市軌道交通龍華綫項目	159	305	–	–
– 香港物業發展項目	2,314	1,261	2,314	1,261
– 中國內地物業發展項目	6,919	5,527	–	–
– 香港以外與鐵路有關的附屬公司	2,644	2,120	–	–
– 香港業務及其他	16,378	11,615	15,707	11,113
	30,896	22,860	20,503	14,406

37 應付帳項及應計費用(續)

以到期日劃分上述應付帳項的分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
30日內到期或即期	5,000	4,098	2,491	2,185
30日至60日內到期	4,147	3,493	4,101	3,204
60日至90日內到期	1,272	1,035	811	586
90日後到期	10,494	8,279	3,376	2,697
	20,913	16,905	10,779	8,672
租金及其他可退還按金	3,779	2,818	3,712	2,745
應計僱員福利	2,982	3,137	2,790	2,989
應付其他股東的特別股息(附註15)	3,222	-	3,222	-
	30,896	22,860	20,503	14,406

集團及公司除了分別59.77億港元(2015年：107.18億港元)及56.05億港元(2015年：57.74億港元)預期於一年後清還外，所有應付帳項及應計費用均預期於一年內清還。於2016年12月31日，集團於一年後到期的款項主要是從投資物業及車站小商店租戶收取的租賃按金，以及來自電訊服務營運商的預繳收入，當中大部分款項會在三年內清還。集團認為該等按金的貼現影響並不重大。

應付帳項及應計費用的名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

應付帳項及應計費用包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

百萬	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
澳元	7	7	2	2
歐元	11	18	11	18
日圓	101	169	78	146
英鎊	2	3	2	3
人民幣	1	-	1	-
瑞士法郎	1	1	1	1
美元	12	8	3	3

38 工程合約保證金

集團

百萬港元	於12個月內 到期發還	於12個月後 到期發還	總計
2016			
香港鐵路支綫項目	172	17	189
香港業務	155	392	547
中國內地及國際附屬公司	240	36	276
	567	445	1,012
2015			
香港鐵路支綫項目	120	181	301
香港業務	139	289	428
中國內地及國際附屬公司	172	93	265
	431	563	994

38 工程合約保證金(續)

公司

百萬港元	於12個月內 到期發還	於12個月後 到期發還	總計
2016			
香港鐵路支綫項目	172	17	189
香港業務	155	392	547
	327	409	736
2015			
香港鐵路支綫項目	120	181	301
香港業務	139	289	428
	259	470	729

由於大部分工程合約保證金會在24個月內到期發還，其受貼現的影響並不重大。

39 應付關連人士款項

百萬港元	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
應付予下列關連人士的款項：				
– 香港特區政府	9,798	25	9,798	25
– 九鐵公司	1,852	1,714	1,852	1,714
– 聯營公司	133	119	–	–
– 附屬公司	–	–	19,234	13,100
	11,783	1,858	30,884	14,839

於2016年12月31日應付香港特區政府款項乃關於第二期特別股息(附註15)合共97.56億港元(2015年：無)及鐵路延綫項目的土地行政費用。

截至2016年12月31日，應付九鐵公司款項乃主要關於預期於12個月內清還的每年定額付款及非定額付款的應計部分。

應付聯營公司款項乃主要有關對NRT Holding 2 Pty Ltd的股權投資的應付費用。

應付予公司的附屬公司款項包括應付予MTR Corporation (C.I.) Limited的188.02億港元(2015年：127.46億港元)，該款項涉及上述附屬公司發行的債券及票據的所得款項及應計利息，而該等款項乃借予公司作為一般用途，附有指定還款期及利率(附註36C)。由於餘下應付予附屬公司的款項並不附有利息，且沒有固定還款期及數額並不重大，因此該等款項並未予以貼現。於2016年12月31日，應付予附屬公司的總款項包括137.44億港元(2015年：114.63億港元)預期於一年後清還。

40 服務經營權負債

有關集團及公司的服務經營權負債變動如下：

百萬港元	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
於1月1日結餘	10,564	10,614	10,392	10,438
加：應付利息淨額增加	3	3	–	–
減：年內償還/應付款項	(49)	(45)	(49)	(46)
匯兌差額	(11)	(8)	–	–
於12月31日結餘	10,507	10,564	10,343	10,392

40 服務經營權負債(續)

於2015年及2016年12月31日應償還及未付結餘如下：

集團

百萬港元	2016			2015		
	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額
5年後須償還的款項	10,210	17,019	27,229	10,286	17,720	28,006
2年至5年內須償還的款項	190	2,077	2,267	177	2,091	2,268
1年至2年內須償還的款項	55	700	755	52	704	756
1年內須償還的款項	52	704	756	49	707	756
	10,507	20,500	31,007	10,564	21,222	31,786

公司

百萬港元	2016			2015		
	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額	債務 付款現值	未來的 利息開支	債務 付款總額
5年後須償還的款項	10,047	16,890	26,937	10,114	17,573	27,687
2年至5年內須償還的款項	189	2,061	2,250	177	2,073	2,250
1年至2年內須償還的款項	55	695	750	52	698	750
1年內須償還的款項	52	698	750	49	701	750
	10,343	20,344	30,687	10,392	21,045	31,437

41 非控股權益持有者貸款

非控股權益持有者貸款是指授予Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (「MTM」)的股東貸款總額4,875萬澳元(2.73億港元)之非控股權益持有者所屬部分。此項貸款以7.5%(2015年：7.5%)的年利率計息，可於MTM酌情決定的時間或於2017年11月29日營運及維修專營權屆滿時(以較早者為準)償還。

42 遞延收益

有關遞延收益的變動如下：

集團

百萬港元	於1月1日 結餘	本年度 收取金額	沖銷 發展中 物業	確認於 損益表 的金額	匯兌差額	於12月31日 結餘
2016						
物業發展的遞延收益(附註25B)	19	-	(2)	-	-	17
客戶轉撥入資產的遞延收益	150	55	-	(24)	-	181
有關深圳市軌道交通龍華綫營運的政府 現金資助之遞延收益	574	625	-	(625)	(51)	523
	743	680	(2)	(649)	(51)	721
2015						
物業發展的遞延收益(附註25B)	26	-	(7)	-	-	19
客戶轉撥入資產的遞延收益	174	3	-	(27)	-	150
有關深圳市軌道交通龍華綫營運的政府 現金資助之遞延收益	565	653	-	(609)	(35)	574
	765	656	(7)	(636)	(35)	743

公司

百萬港元	於1月1日 結餘	本年度 收取金額	沖銷 發展中 物業	確認於 損益表 的金額	匯兌差額	於12月31日 結餘
2016						
物業發展的遞延收益(附註25B)	19	-	(2)	-	-	17
2015						
物業發展的遞延收益(附註25B)	26	-	(7)	-	-	19

43 財務狀況表所示的所得稅

A 綜合財務狀況表所示的本期所得稅包括公司及若干附屬公司截至2016年12月31日止年度，按香港利得稅稅率16.5%(2015年：16.5%)計算並扣除已付預繳稅款後的香港稅務撥備，及按相關國家適用的現行稅率計算的中國內地及海外稅項。

百萬港元	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
年內香港利得稅項撥備(附註14)	989	1,791	940	1,745
已付的香港利得稅預繳稅款	(1,345)	(877)	(1,303)	(844)
	(356)	914	(363)	901
中國內地及海外的相關稅項餘額	117	39	1	1
	(239)	953	(362)	902
代表：				
可收回稅項	(362)	-	(362)	-
本期所得稅	123	953	-	902
	(239)	953	(362)	902

43 財務狀況表所示的所得稅(續)

B 已確認遞延稅項資產及負債

已在財務狀況表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及年內變動如下：

集團

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過 相關折舊的 折舊免稅額	物業重估	撥備及其他 暫時差異	現金流量 對沖	稅務虧損	
2016						
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	771	-	33	-	49	853
在儲備列支	-	25	26	75	-	126
匯兌差額	-	-	(1)	-	4	3
於2016年12月31日結餘	11,795	599	(314)	32	(12)	12,100
2015						
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

公司

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過 相關折舊的 折舊免稅額	物業重估	撥備及其他 暫時差異	現金流量 對沖	稅務虧損	
2016						
於2016年1月1日結餘	10,960	574	(347)	(43)	(43)	11,144
在綜合損益表內列支	770	-	7	-	-	777
在儲備列支	-	25	24	75	-	124
於2016年12月31日結餘	11,730	599	(316)	32	(43)	12,045
2015						
於2015年1月1日結餘	10,535	520	(147)	(19)	(19)	10,889
在綜合損益表內列支/(計入)	425	-	(86)	-	-	339
在儲備列支/(計入)	-	54	(114)	(24)	-	(84)
於2015年12月31日結餘	10,960	574	(347)	(43)	(43)	11,144

百萬港元	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
遞延稅項資產淨額	(25)	(91)	-	-
遞延稅項負債淨額	12,125	11,209	12,045	11,144
	12,100	11,118	12,045	11,144

C 由於部分附屬公司不可能於其位處的稅務地區產生未來應稅溢利作抵扣稅務虧損之用，集團因此並未就該等附屬公司的累計稅務虧損2.70億港元(2015年：7,000萬港元)確認為遞延稅項資產。

44 股本、為股份獎勵計劃而持有的股份、公司層面的權益變動表及資本管理

A 股本

	2016		2015	
	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2015/2014年末期普通股息以股代息而發行之股票	15,683,803	566	6,468,200	242
就2016/2015年中期普通股息以股代息而發行之股票	2,382,026	101	4,191,789	145
股份獎勵計劃授予的股份	-	1	-	-
根據認股權計劃發行股本	28,996,000	944	21,033,900	650
於12月31日	5,905,290,065	47,929	5,858,228,236	46,317

根據香港《公司條例》(第622章)第135條，公司的普通股並不具有面值。

B 為股份獎勵計劃而持有的股份

截至2016年12月31日止年度內，公司在2014年股份獎勵計劃下，向公司若干合資格僱員授予表現股份和受限制股份獎勵(附註47(ii))。就此，共有187,200股表現股份(2015年：1,681,050股表現股份)和2,472,578股受限制股份(2015年：2,348,150股受限制股份)於2016年4月8日及2016年8月19日(2015年：2015年4月27日)授出及被承授人所接受。這些獎勵股份於2016年的公允價值為每股38.65港元及42.50港元(2015年：38.60港元)。

截至2016年12月31日止年度內，2014年股份獎勵計劃的受託人根據2014年股份獎勵計劃的規則條款及信託契約，於香港聯交所購入共2,588,350股公司普通股份(2015年：4,029,200股普通股份)，總代價為約9,900萬港元(2015年：1.50億港元)。截至2016年12月31日止年度內，為2014年股份獎勵計劃相關的以股代息發行167,743股公司普通股份(2015年：40,903股普通股份)，總額為700萬港元(2015年：100萬港元)。

截至2016年12月31日止年度內，合共795,860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3,000萬港元。截至2016年12月31日止年度內，公司已就若干已歸屬股份的公允價值高於其成本的金額100萬港元計入股本。截至2016年12月31日止年度內，合共270,919股的獎勵股份被沒收。

C 年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	28,996,000	29.13

於2016年12月31日，公司尚未行使之認股權詳情載列於附註47。

44 股本、為股份獎勵計劃而持有的股份、公司層面的權益變動表及資本管理(續)

D 固定資產重估儲備乃用作處理重估自用土地及樓宇所產生的盈餘或虧損(附註2F(ii))。

對沖儲備包括在現金流量對沖中使用的對沖工具之公允價值累計淨變動的有效部分，此部分將在隨後根據附註2T(ii)所解述的現金流量對沖會計政策，跟被對沖的現金流量一同確認。

以股份為基礎的僱員資本儲備包括已授予但未行使認股權的公允價值，有關解釋見附註2U(iii)的會計政策。該款項將在認股權被行使時轉撥至股本帳，若認股權失效或被沒收，則直接轉入保留溢利。

匯兌儲備包括所有因折算海外企業的帳項而產生的匯兌差額。此儲備是根據附註2CC的會計政策處理。

除保留溢利外，其他儲備並不屬於已實現利潤，因此不可派發予股東。此外，公司認為包括在保留溢利內的投資物業重估累計盈餘488.03億港元(2015年：480.23億港元)並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2016年12月31日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為474.48億港元(2015年：704.78億港元)。

於2016年12月31日，集團的保留溢利包括聯營公司的保留溢利12.05億港元(2015年：8.77億港元)。

E 資本管理

集團在資本管理方面的首要目標為保障其可持續經營的能力及賺取足夠利潤以維持增長，並為股東帶來合理回報。

集團按所承受風險程度來管理資本，並會透過派付股東的股息金額、發行代息股份和新股份，以及管理債務組合與預計融資需求來調整其資本架構。香港特區政府財政司長法團為公司的最大股東，於2016年12月31日持有4,434,552,207股股份，佔公司權益總額75.1%。

集團以淨負債權益比率為基準監察其資本狀況，淨負債權益比率乃按照淨借貸總額佔權益總額的百分比計算，淨借貸總額乃總貸款及其他債務、銀行透支、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款的總和扣除現金及現金等價物和銀行中期票據。於過去年度，集團的淨負債權益比率自兩鐵合併以來持續下跌，由2007年12月31日的46.5%下降至2015年12月31日的11.3%，及上升至2016年12月31日的20.2%。

Fasttrack Insurance Ltd.須按照百慕達《保險條例》的規定維持最低股東權益。根據特許經營權協議，港鐵軌道交通(深圳)有限公司的最高註冊資本須達深圳市軌道交通龍華綫項目總投資額的40%或以上。根據建房(2015)122號，港鐵物業發展(深圳)有限公司的最高註冊資本須維持在總投資額的33%或以上。根據專營權協議，Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.須維持特定金額的股東總權益。根據瑞典《公司法例》，MTR Express (Sweden) AB、MTR Nordic AB、MTR Pendeltågen AB、MTR Tech AB、MTR Tunnelbanan AB及MTR Zeta AB的股東總權益均須維持在其註冊股本的50%或以上。香港鐵路旅遊有限公司須維持一定的繳足股本以維持其於香港旅遊業議會的會籍。於2016年12月31日，所有資本需求均已達到。除此以外，公司及任何其他附屬公司均毋須承擔來自集團以外的資本需求。

44 股本、為股份獎勵計劃而持有的股份、公司層面的權益變動表及資本管理(續)

F 公司層面的權益變動表

集團綜合權益各組成項目的年初及年底結餘之對帳，載列於綜合權益變動表中。公司權益個別組成項目於年初及年底間之變動詳情載列如下：

百萬港元	附註	股本	為股份 獎勵計劃 而持有的 股份	其他儲備			保留 溢利	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		
2016								
於2016年1月1日結餘	53	46,317	(151)	2,912	(225)	210	118,726	167,789
年內利潤		-	-	-	-	-	9,379	9,379
年內其他全面收益		-	-	131	375	-	125	631
年內全面收益總額		-	-	131	375	-	9,504	10,010
特別股息		-	-	-	-	-	(25,902)	(25,902)
2015年末期普通股息		-	-	-	-	-	(4,758)	(4,758)
就2015年末期普通股息 以股代息而發行之股票		566	(5)	-	-	-	-	561
2016年中期普通股息		-	-	-	-	-	(1,473)	(1,473)
就2016年中期普通股息 以股代息而發行之股票		101	(2)	-	-	-	-	99
為股份獎勵計劃購入股份		-	(99)	-	-	-	-	(99)
股份獎勵計劃授予的獎勵股份		1	30	-	-	(31)	-	-
沒收股份獎勵計劃的獎勵股份		-	-	-	-	(7)	3	(4)
以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	110	-	110
行使的僱員認股權		944	-	-	-	(99)	-	845
沒收的僱員認股權		-	-	-	-	(1)	1	-
於2016年12月31日結餘	53	47,929	(227)	3,043	150	182	96,101	147,178
2015								
於2015年1月1日結餘		45,280	-	2,641	(102)	214	112,681	160,714
年內利潤		-	-	-	-	-	12,758	12,758
年內其他全面收益		-	-	271	(123)	-	(580)	(432)
年內全面收益總額		-	-	271	(123)	-	12,178	12,326
2014年末期普通股息		-	-	-	-	-	(4,673)	(4,673)
就2014年末期普通股息 以股代息而發行之股票		242	-	-	-	-	-	242
為股份獎勵計劃購入股份		-	(150)	-	-	-	-	(150)
2015年中期普通股息		-	-	-	-	-	(1,461)	(1,461)
就2015年中期普通股息 以股代息而發行之股票		145	(1)	-	-	-	-	144
以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	-	78	-	78
行使的僱員認股權		650	-	-	-	(81)	-	569
沒收的僱員認股權		-	-	-	-	(1)	1	-
於2015年12月31日結餘	53	46,317	(151)	2,912	(225)	210	118,726	167,789

45 經營活動產生的現金

集團的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	2016	2015
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	17,313	16,120
調整項目：		
– 出售固定資產虧損	65	44
– 攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益	(24)	(27)
– 衍生工具公允價值增加	(38)	(30)
– 重估證券投資的未實現虧損	–	1
– 以股份為基礎的僱員支出	106	78
– 匯兌虧損	53	–
未計營運資金變動前經常性業務的經營利潤	17,475	16,186
應收帳項、按金及預付款項增加	(645)	(513)
存料與備料增加	(115)	(35)
應付帳項及應計費用增加	2,421	819
經營活動產生的現金	19,136	16,457

46 公允價值計量

根據HKFRS 13「公允價值計量」，公允價值定期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 固定資產的公允價值計量

集團所有以公允價值定期計量的投資物業會在公允價值級別架構下分類為第三級。

截至2016年12月31日止年度內，集團的投資物業及自用土地及樓宇的計量沒有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。

集團的所有投資物業、自用土地及樓宇已於2015年及2016年12月31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。於每年中期及週年匯報日，集團的高級管理層成員會與測量師就估值假設及估值結果作出討論。

集團所有自用土地及樓宇的公允價值主要是以直接比較法假設物業在其現況及閒置情形下出售來定期釐定。

集團持作投資物業的所有商場及寫字樓的物業權益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。於2016年12月31日，主要投資物業的估值所採用之市場收益率為3.90%至7.00%(2015年：4.25%至7.50%)及其加權平均率為5.3%(2015年：5.4%)。公允價值計量與市場收益率存在相反關係。

投資物業於截至2016年12月31日止年度內的變動載於附註19。所有與2016年12月31日集團持有的投資物業有關的公允價值調整已於綜合損益表之投資物業重估內確認。

46 公允價值計量(續)

B 財務工具的公允價值計量

(i) 按公允價值列帳的財務資產及負債

公允價值計量以公允價值級別架構分類如下：

集團

百萬港元	於2016年12月31日 的公允價值	於2016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	1	–	1
– 貨幣掉期	98	–	98
– 利率掉期	84	–	84
	183	–	183
證券投資	370	370	–
	553	370	183
財務負債			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	29	–	29
– 貨幣掉期	503	–	503
– 利率掉期	37	–	37
	569	–	569

百萬港元	於2015年12月31日 的公允價值	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

46 公允價值計量(續)

B 財務工具的公允價值計量(續)

公司

百萬港元	於2016年12月31日 的公允價值	於2016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	1	–	1
– 貨幣掉期	98	–	98
– 利率掉期	84	–	84
	183	–	183
財務負債			
財務衍生工具負債			
– 外匯遠期合約	29	–	29
– 貨幣掉期	503	–	503
– 利率掉期	37	–	37
	569	–	569

百萬港元	於2015年12月31日 的公允價值	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
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

沒有財務工具採用第三級的方式計算公允價值。截至2015年及2016年12月31日止年度內，財務工具的計量沒有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及相關貨幣對於匯報日的貨幣基準曲線來釐定。匯兌外幣為本地貨幣時會採用匯報日的期末匯率。

46 公允價值計量(續)

B 財務工具的公允價值計量(續)

(ii) 不以公允價值列帳的財務資產及負債

於2015年及2016年12月31日，除下列資本市場借貸工具和其他債務外，集團及公司不以公允價值列帳的財務資產及負債之帳面金額與其公允價值並無重大分別。有關的帳面金額及公允價值如下：

集團

百萬港元	於2016年12月31日		於2015年12月31日	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	20,677	22,194	14,096	15,410
其他債務	894	1,127	921	1,172

公司

百萬港元	於2016年12月31日		於2015年12月31日	
	帳面金額	公允價值	帳面金額	公允價值
資本市場借貸工具	1,991	2,343	1,429	1,752
其他債務	434	524	413	517

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。

47 以股份為基礎的支出

以股份為基礎而按股本結算的支出

集團向執行總監會成員及若干僱員按認股權計劃及股份獎勵計劃授出認股權及獎勵股份。於2016年12月31日，公司維持2007年認股權計劃及2014年股份獎勵計劃，該等計劃的詳情如下：

(i) 2007年認股權計劃

隨著新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)於2007年5月屆滿，2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)於2007年股東週年大會獲呈交及批准。該計劃旨在提高公司吸引最佳人才的能力，挽留及激勵關鍵及主要僱員，使其利益與公司的長遠成功一致，並為其提供公平及具有市場競爭力的報酬。根據2007年認股權計劃的規則，在2007年6月7日後，因在所有認股權計劃(包括2007年認股權計劃)中的認股權被行使而須發行最多277,461,072股股份。授出的認股權將由有關認股權提出日起計至少一年後才獲歸屬以認購有關股份。根據2007年認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由公司於提出授予認股權時釐定，但行使價不會低於下列各項中最高者：(i)於緊接提出授予該認股權當日前五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii)在該認股權的提出日期(必須為交易日)，港鐵股份的收市價；及(iii)港鐵股份面值。

根據2007年認股權計劃的規定，公司於計劃期內可隨時酌情向任何合資格僱員授予認股權。根據2007年認股權計劃，授出日期界定為接納授予認股權當日。2007年認股權計劃已於2014年6月屆滿。

47 以股份為基礎的支出(續)

以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

於2016年12月31日，根據2007年認股權計劃授予公司執行總監會成員及個別僱員的認股權如下：

授出認股權	授予日期	認股權授予及 接納的數目	接納日期
2008年授出認股權	2007年12月10日 2008年3月26日	8,273,000 2,749,000	2007年12月11日至2008年1月7日期間 2008年3月28日至2008年4月23日期間
2009年授出認股權	2008年12月8日 2009年6月12日	12,712,000 345,000	2008年12月8日至2008年12月30日期間 2009年6月18日至2009年7月9日期間
2010年授出認股權	2009年12月8日 2010年6月28日	15,718,000 355,000	2009年12月9日至2009年12月22日期間 2010年7月21日
2011年授出認股權	2010年12月16日 2011年6月27日	15,546,500 215,000	2010年12月16日至2010年12月23日期間 2011年7月7日
2012年授出認股權	2012年3月23日	16,917,000	2012年3月30日
2013年授出認股權	2013年4月26日 2013年10月25日	21,605,000 384,500	2013年5月6日 2013年11月1日
2014年授出認股權	2014年5月23日	19,895,500	2014年5月30日

下表概述2007年認股權計劃自實施以來所授出而於2016年12月31日仍然有效的認股權：

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
<u>2010年授出認股權</u>			
2010年7月21日	45,000	27.73	2017年6月28日或以前
<u>2011年授出認股權</u>			
2010年12月17日	594,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月18日	225,500	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月20日	552,500	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月21日	485,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月22日	308,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月23日	33,000	28.84	2017年12月16日或以前
<u>2012年授出認股權</u>			
2012年3月30日	3,362,000	27.48	2019年3月23日或以前
<u>2013年授出認股權</u>			
2013年5月6日	7,182,000	31.40	2020年4月26日或以前
2013年11月1日	24,500	29.87	2020年10月25日或以前
<u>2014年授出認股權</u>			
2014年5月30日	12,793,500	28.65	2021年5月23日或以前

尚未行使認股權數目的變動及其相關加權平均行使價如下：

	2016		2015	
	認股權數目	加權平均 行使價 港元	認股權數目	加權平均 行使價 港元
於1月1日尚未行使	55,034,500	29.200	76,785,400	28.624
於年內行使	(28,996,000)	29.131	(21,033,900)	27.074
於年內沒收	(388,500)	29.110	(717,000)	29.860
於年內失效	(45,000)	26.850	-	-
於12月31日尚未行使	25,605,000	29.284	55,034,500	29.200
於12月31日可行使	19,755,500	29.471	35,900,500	28.997

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為38.883港元(2015年：36.244港元)。

47 以股份為基礎的支出(續)

以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

於2016年12月31日尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2016		2015	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數	認股權數目	剩餘合約年限 年數
26.85港元	-	-	4,504,000	1
27.73港元	45,000	1	106,000	1
28.84港元	2,198,000	1	6,807,000	2
26.96港元	-	-	35,000	2
27.48港元	3,362,000	2	8,328,500	3
31.40港元	7,182,000	3	16,910,500	4
29.87港元	24,500	4	384,500	5
28.65港元	12,793,500	4	17,959,000	5
	25,605,000		55,034,500	

截至2016年12月31日止年度內，與2007年認股權計劃有關的以股份為基礎而按股本結算的支出合共900萬港元(2015年：2,500萬港元)。

(ii) 2014年股份獎勵計劃

隨著2007年認股權計劃於2014年6月6日屆滿後，董事局於2014年8月15日批准採納2014年股份獎勵計劃(「2014年計劃」)。2014年計劃旨在挽留管理層及主要僱員，使參與者的利益與本公司的長遠成功一致，以及推動達成公司策略目標。2014年計劃由2015年1月1日起生效，為期十年；在此計劃下，獎勵持有人可獲授受限制股份和/或表現股份(統稱「獎勵股份」)。受限制股份是根據個別表現基準頒發，而表現股份則根據公司業務頒發。量度公司表現時會參考董事會較早前同意的績效指標，並會考慮該業務週期及任何影響業務的因素。

在計劃規則的規限下，薪酬委員會須不時決定賦予準則及條件或賦予獎勵股份的歸屬年期。授出受限制股份將會按比例於三年內均等分批賦予(除非薪酬委員會另行決定)。授出表現股份將會於薪酬委員會確認已達到相關表現基準及表現條件後賦予。2014年計劃將由公司按照計劃規則管理及公司已就實施計劃與信託人訂立信託契據。獎勵股份數目由受託人於市場上購買，計入公司之成本。獎勵股份由受託人以信託形式持有直至每一歸屬年期完結。

於2016年12月31日，根據2014年股份獎勵計劃授予公司執行總監會成員及個別僱員的股份如下：

授出日期	獎勵股份數目		每股平均 公允價值 港元	歸屬年期
	受限制股份	表現股份		
2015年4月27日	2,348,150	1,681,050	38.60	2015年4月20日至2018年4月20日
2016年4月8日	2,401,150	187,200	38.65	2016年4月1日至2019年4月1日
2016年8月19日	71,428	-	42.50	2016年8月15日至2019年8月15日

47 以股份為基礎的支出(續)

以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

尚未行使獎勵股份數目的變動如下：

	2016	2015
	獎勵股份數目	獎勵股份數目
於1月1日尚未行使	3,931,600	-
於年內授出	2,659,778	4,029,200
於年內歸屬	(795,860)	(8,533)
於年內沒收	(270,919)	(89,067)
於12月31日尚未行使	5,524,599	3,931,600

於2016年12月31日尚未行使獎勵股份的剩餘歸屬年期如下：

股份授出於	剩餘歸屬年期 年	獎勵股份數目
受限制股份		
2015年4月27日	1.30	1,411,521
2016年4月8日	2.25	2,330,700
2016年8月19日	2.62	71,428
表現股份		
2015年4月27日	1.30	1,523,750
2016年4月8日	2.25	187,200

2014年計劃之詳情於薪酬報告書中披露。

截至2016年12月31日止年度內，與2014年股份獎勵計劃有關的以股份為基礎而按股本結算的支出合共9,700萬港元(2015年：5,300萬港元)。

48 退休金計劃

集團於香港、中國內地、英國、瑞典及澳洲均設有退休金計劃。這些計劃的資產乃按獨立的信託安排條款而持有，以確保計劃資產與集團資產分開管理。集團大多數僱員都由公司實施的退休金計劃所保障。

A 由公司在香港實施的退休金計劃

截至2016年12月31日止年度內，公司在香港有四個以信託形式設立的退休金計劃，包括香港鐵路有限公司退休金計劃(「港鐵退休金計劃」)、香港鐵路有限公司公積金計劃(「港鐵公積金計劃」)，以及兩個強制性公積金(「強積金」)計劃，分別為「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」。

現時，合資格的新聘僱員可選擇參與港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃，而港鐵強積金計劃是提供予不選擇或未符合資格參與港鐵公積金計劃的僱員。

(i) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃為一個界定福利計劃，該計劃按照《職業退休計劃條例》(第426章)註冊，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免。

港鐵退休金計劃自1999年4月1日起終止接受新成員。該計劃由管理層代表、員工代表及獨立非僱主信託人所組成的信託人委員會根據「信託契約及規例」管理。所提供福利按照最終薪金的若干倍數乘以服務年期或以一個基數乘以累積成員供款連投資回報兩者中的較高者計算。成員向港鐵退休金計劃作出的供款額，是根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定；而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估後釐定。於2016年12月31日，成員總數為4,094名(2015年：4,276名)。於2016年，成員向港鐵退休金計劃供款7,500萬港元(2015年：7,500萬港元)，而公司的供款則為4.80億港元(2015年：2.08億港元)。於2016年12月31日，港鐵退休金計劃(不包括成員自願供款部分)的資產淨值為84.13億港元(2015年：81.31億港元)。

48 退休金計劃(續)

A 由公司在香港實施的退休金計劃(續)

於2015年及2016年12月31日的精算評估由獨立精算顧問公司韋萊韜悅以「預計單位給付成本法」及按照HKAS 19「僱員福利」的規定來釐定會計責任，而評估結果詳列於附註49。

於2015年及2016年12月31日的精算評估亦由韋萊韜悅以「到達年齡籌資方法」進行，以計算所需現金儲備。於2016年12月31日之評估所採用的主要精算假設包括長線投資回報率減去估計薪酬增幅每年0.6%(2015年：1.0%)，以及預計死亡率、離職率及退休率。韋萊韜悅於評估日即2016年12月31日作出下列結論：

(a) 倘若所有成員在享有應享的離職福利下離職，該計劃未有足夠的償付能力。計劃的資產只足夠支付成員的既得福利總值的94.8%，償付能力的不足額為4.73億港元；及

(b) 港鐵退休金計劃按照於2016年12月31日之精算評估所釐定的公司最低供款水平作出供款，連同僱員的供款，在正常情況下，該計劃預期能在評估日起計算之三年內將會有足夠資產支付成員的既得福利總值及過去服務總負債。

(ii) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃是一項按照《職業退休計劃條例》註冊的界定供款計劃，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免。港鐵公積金計劃的所有應付福利乃根據成員本身及公司的供款連同該等供款的投資回報計算。成員及公司供款則按照成員基本薪金的固定百分率計算。

於2016年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為9,309名(2015年：8,688名)。於2016年，成員供款總額為1.14億港元(2015年：1.00億港元)，公司供款總額為2.92億港元(2015年：2.62億港元)。於2016年12月31日，資產淨值為52.52億港元(2015年：47.98億港元)。

(iii) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。港鐵強積金計劃成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員，成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》(第485章)(「強積金條例」)規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。公司亦根據個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成員作出超過強制標準的額外供款。

於2016年12月31日，參加港鐵強積金計劃的僱員總人數為6,400名(2015年：5,951名)。於2016年，成員供款總額為5,300萬港元(2015年：5,000萬港元)，而公司供款總額為5,800萬港元(2015年：5,500萬港元)。

(iv) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託下於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。此計劃的成員包括先前為九鐵強積金計劃成員並符合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的前九鐵公司僱員。成員及公司分別按「強積金條例」規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

於2016年12月31日，參加九鐵強積金計劃的僱員總人數為582名(2015年：642名)。於2016年，成員供款總額為600萬港元(2015年：600萬港元)，而公司供款總額為700萬港元(2015年：700萬港元)。

B 中國內地及海外辦事處及附屬公司僱員的退休金計劃

不符合資格參加公司在香港實施的退休金計劃的僱員，受其各自附屬公司設立的退休金計劃或各自適用的勞動法規所保障。

服務於集團在澳洲附屬公司的若干僱員，有權從澳洲營辦的緊急服務退休金計劃中，獲享退休金福利。福利金額根據僱員的服務年資及最終平均薪金計算。由於集團並無法律或推定義務支付其僱員的未來福利，其唯一的責任是繳付到期應付的供款，因此集團沒有確認任何有關該計劃的界定福利責任。於2016年12月31日，集團參與該計劃的僱員總人數為662名(2015年：701名)。於2016年，成員供款總額為2,700萬港元(2015年：2,800萬港元)，集團供款總額為3,600萬港元(2015年：3,700萬港元)。

服務於集團在澳洲附屬公司MTR Crossrail的若干僱員，有權加入英國鐵路退休金計劃的MTR Corporation (Crossrail)部分。該計劃以應佔成本為安排，集團僅負責應佔的成本。福利金額根據僱員的服務年資及最終平均薪金計算。由於集團對該計劃的任何赤字並無法律或推定義務，因此集團沒有確認任何有關該計劃的淨界定福利責任。其唯一的責任是繳付到期應付的供款。於2016年12月31日，集團參與該計劃的僱員總人數為261名(2015年：221名)。於2016年，成員供款總額為800萬港元(2015年：500萬港元)，集團供款總額為1,200萬港元(2015年：700萬港元)。於損益確認的退休金費用為1,000萬港元(2015年：700萬港元)及於其他全面收入表確認的精算虧損為200萬港元(2015年：無)。

綜合帳項附註

48 退休金計劃(續)

B 中國內地及海外辦事處及附屬公司僱員的退休金計劃(續)

除以上所述的退休金計劃外，涵蓋海外辦事處或香港、中國內地或海外附屬公司僱員之所有其他退休金計劃皆為界定供款計劃。對於香港僱員，該等計劃乃根據「強積金條例」註冊；對於中國內地或海外僱員，該等計劃乃根據各自的地方法律及法規營辦。於2016年12月31日，集團參與該等計劃的僱員總數為10,965名(2015年：9,297名)。於2016年，成員供款總額為9,600萬港元(2015年：9,000萬港元)，集團供款總額為3.36億港元(2015年：3.26億港元)。

49 界定福利退休計劃

截至2016年12月31日止年度內，公司向港鐵退休金計劃供款及確認界定福利負債，並於僱員退休或因其他原因終止服務(附註48)時向他們提供福利。這個界定福利計劃令集團面對精算風險，例如利率、薪酬增加及投資風險。這個港鐵退休金計劃的資料概述如下：

A 於綜合財務狀況表確認的金額如下：

集團及公司

百萬港元	2016	2015
界定福利責任現值	(10,455)	(10,408)
計劃資產的公允價值	8,413	8,131
負債淨額	(2,042)	(2,277)

上述部分資產負債預期超過一年後支付。然而，要將該數額與未來12個月內可支付的款項分開並不可行，因為未來供款將與未來提供的服務和精算假設及市況的未來變動相關。公司預期在2017年就港鐵退休金計劃支付6.70億港元供款。

B 計劃資產包括下列各項：

集團及公司

百萬港元	2016	2015
股票證券		
– 金融機構	832	742
– 非金融機構	3,598	3,598
	4,430	4,340
債券		
– 政府	1,536	1,513
– 非政府	2,129	2,097
	3,665	3,610
現金	462	309
	8,557	8,259
自願供款單位之價值	(144)	(128)
	8,413	8,131

於2016年12月31日，計劃資產包括投資於公司的普通股股票為600萬港元(2015年：300萬港元)。除此之外，於2015年及2016年12月31日，計劃資產中並沒有投資於公司其他的股票及債務證券。所有股票證券及債券均有活躍市場的報價。

港鐵退休金計劃會定期進行資產負債模式檢討以分析其投資策略。根據最新的研究，於2016年12月31日，港鐵退休金計劃的策略資產分配為52.5%的股票證券及47.5%的債券和現金(2015年：52.5%的股票證券及47.5%的債券和現金)。

49 界定福利退休計劃(續)

C 界定福利責任現值的變動

集團及公司

百萬港元	2016	2015
於1月1日	10,408	10,295
重新計量：		
– 因負債經驗改變所致的精算(收益)/虧損	(53)	(267)
– 因人口假設改變所致的精算虧損/(收益)	1	–
– 因財務假設改變所致的精算(收益)/虧損	(79)	353
	(131)	86
成員向計劃作出的供款	75	75
由計劃支付的福利	(499)	(683)
本年度服務成本	339	315
利息成本	263	320
於12月31日	10,455	10,408

界定福利責任現值的加權平均時間為6.8年(2015年：7.5年)。

D 計劃資產的變動

集團及公司

百萬港元	2016	2015
於1月1日	8,131	8,866
公司向計劃作出的供款	480	208
成員向計劃作出的供款	75	75
由計劃支付的福利	(499)	(683)
由計劃資產支付的行政費用	(5)	(5)
利息收入	211	278
計劃資產回報(不包括利息收入)	20	(608)
於12月31日	8,413	8,131

E 於損益表及其他全面收益確認的開支如下：

百萬港元	2016	2015
本年度服務成本	339	315
界定福利負債淨額的淨利息	52	42
由計劃資產支付的行政費用	5	5
	396	362
減：資本化金額	(60)	(55)
確認於損益表的淨額	336	307
精算(收益)/虧損	(131)	86
計劃資產回報(不包括利息收入)	(20)	608
確認於其他全面收益	(151)	694

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及相關費用一項內確認。

49 界定福利退休計劃(續)

F 採用的重要精算假設(以加權平均數呈列)及敏感度分析如下：

	2016	2015
貼現率	2.7%	2.6%
未來薪酬升幅	4.4%	4.5%
港鐵退休金計劃的單位值升幅	5.0%	5.5%

如上述的重要精算假設改變0.25%，於2016年12月31日的界定福利責任之現值的增加/(減少)分析如下：

	2016		2015	
	增加0.25% 百萬港元	減少0.25% 百萬港元	增加0.25% 百萬港元	減少0.25% 百萬港元
貼現率	(174)	180	(187)	193
未來薪酬升幅	161	(153)	157	(147)
港鐵退休金計劃的單位值升幅	19	(15)	37	(31)

上述的敏感度分析是基於假設精算假設的變動並不關聯而因此沒有計及精算假設之間的關聯性。

50 有關香港物業發展的共同業務權益

於2016年12月31日，集團在已批出的香港物業發展項目方面擁有之共同業務如下：

地點/物業發展組合	土地用途	總建築樓面 面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
香港站	寫字樓/商場/酒店	415,894	已於1998–2005年分期落成
九龍站			
第三期	住宅/過境巴士站	105,113	已於2005年落成
第四期	住宅	128,845	已於2003年落成
第五、六、七期	住宅/寫字樓/商場/酒店/ 服務式住宅/幼稚園	504,345	已於2006–2010年分期落成
奧運站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/室內運動場	309,069	已於2000年落成
第二期	住宅/商場/街市	268,650	已於2001年落成
第三期	住宅/幼稚園	104,452	已於2006年落成
青衣站	住宅/商場/幼稚園	292,795	已於1999年落成
東涌站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/酒店/幼稚園	361,531	已於1999–2005年分期落成
第二期	住宅/商場/幼稚園	255,949	已於2002–2008年分期落成
第三期	住宅/商場/街市/幼稚園	413,154	已於2002–2008年分期落成
坑口站	住宅/商場	142,152	已於2004年落成
調景嶺站	住宅/商場	253,765	已於2006–2007年分期落成
將軍澳站			
五十五b區	住宅/商場	96,797	已於2006年落成
五十七a區	住宅/商場	29,642	已於2005年落成
五十六區	住宅/酒店/商場/寫字樓	163,130	已於2011–2012年分期落成

50 有關香港物業發展的共同業務權益(續)

地點/物業發展組合	土地用途	總建築樓面面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
將軍澳八十六區(日出康城)			
第一期	住宅/商場/長者護理中心	139,840	已於2008年落成
第二期	住宅/幼稚園	310,496	已於2010-2012年分期落成
第三期	住宅/幼稚園	129,544	已於2014年落成
第四期	住宅	122,302	2020年
第五期	住宅	102,336	2020年
第六期	住宅	136,970	2021年
第七期	住宅/商場/幼稚園	115,920	2022年
第八期	住宅	97,000	2021年
第九期	住宅/幼稚園	104,920	2022年
第十期	住宅	75,400	2022年
彩虹站泊車轉乘公共交通工具項目	住宅/商場	21,574	已於2005年落成
車公廟站	住宅/商場/幼稚園	90,655	已於2012年落成
柯士甸站			
地塊C及D	住宅	119,116	已於2014年落成
大圍站	住宅/商場/單車公園	252,480	2022年
天榮站	住宅/商場	91,256	2021年
何文田站			
第一期	住宅	69,000	2022年

* 以入伙紙發出日期為準

集團就該等共同經營業務所持有的資產包括各地盤地基工程費用及有關的員工薪酬及一般開支、地價、物業發展權購入成本及利息開支。集團在每個物業發展組合的開支，已從發展商收取有關該物業組合的款項沖銷，餘額視乎情況列於財務狀況表的發展中物業(附註25)或遞延收益(附註42)。於2016年12月31日，就共同業務所佔的發展中物業總額為127.13億港元(2015年：119.90億港元)及遞延收益總額為1,700萬港元(2015年：1,900萬港元)。

截至2016年12月31日止年度內，共同經營業務確認的利潤為3.53億港元(2015年：28.98億港元)(附註11)。

由於兩鐵合併，公司與九鐵公司為以下三個已批出的物業發展項目達成協議：

地點/物業發展組合	土地用途	總建築樓面面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
何東樓	住宅/商場	122,900	已於2008年落成
烏溪沙站	住宅/商場/幼稚園	172,650	已於2009年落成
大圍維修中心	住宅	313,955	已於2010-2011年分期落成

* 以入伙紙發出日期為準

根據這些協議，公司獲委任為九鐵公司的代理人以行使及履行協議中九鐵公司的權利及責任，而公司則獲得分享售賣這些物業發展項目所得淨收益的權利。

51 重大關連人士交易

財政司司長法團為香港特區政府以信託形式持有公司約75.1%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，須於本帳項中另行申明。

董事局成員與執行總監會成員以及其關連人士(包括其關係密切的家庭成員)，亦被視為集團的關連人士。集團與該等人士之間的交易，均須於帳項中另行申明；惟有關交易涉及董事局成員或其關連人士，而該董事局成員於投票時放棄投票，則另作別論。

集團訂立並與本財政年度相關的重大關連人士交易包括：

A 於2000年6月30日，公司獲香港特區政府批予一項專營權，起始為期50年，以營運當時的地下鐵路，以及經營及建造任何鐵路支綫。同日，公司與香港特區政府簽訂一項營運協議，詳列在該專營權下就鐵路的设计、建造、維修及經營方面的條文。隨著兩鐵合併，該營運協議於2007年12月2日起被另一份新的營運協議取代，詳情見下述附註51C。

B 於2000年7月14日，公司接獲香港特區政府發出的函件，表示香港特區政府同意延長若干公司的土地權益，使這些土地權益的期限與公司的專營權的期限一致。於2007年8月3日，為預備兩鐵合併，香港特區政府致函九鐵公司確認待獲得所有必要的批准後，九鐵公司若干土地權益(即兩鐵合併下服務經營權的主題)的期限將會延長，使其與兩鐵合併的經營權期限一致。

C 於2007年8月9日，公司因應兩鐵合併(附註3)在上文附註51A所述當時的營運協議的基礎上，與香港特區政府訂立新的營運協議(「新營運協議」)。於指定日期，公司在《香港鐵路條例》下當時的專營權獲擴展至覆蓋當時地鐵系統以外的鐵路，由指定日期起最初為期50年(「經擴大專營權」)。新營運協議詳列經擴大專營權下之鐵路设计、建造、維修及經營。根據新營運協議的條款及港鐵條例，公司可以申請延續該專營權，倘公司符合該等資本性開支要求，而無須支付任何額外費用以延續該專營權，運輸及房屋局局長應根據若干條款向行政長官會同行政會議建議該專營權可獲延續多另外一個50年期(由有關若干資本性開支要求之日起計)。若不延續該專營權，該專營權將於2057年12月1日到期。到期後，香港特區政府有權接管鐵路財產(及當香港特區政府接管任何不是經營權財產的該等財產，公司可要求香港特區政府接管任何其他香港特區政府有權接管但沒有接管的財產)，但必須賠償予公司：(i)若該等財產不是經營權財產，則賠償公允價值及折舊帳面值兩者之較高者，及(ii)若該等財產是經營權財產，則賠償金額相等於附註3所述之償付。新營運協議亦訂立有關批授香港新鐵路項目的框架，並引入定期檢討一次的票價調整機制。新營運協議詳載於有關召開股東特別大會以批准兩鐵合併的致股東通函內。以上交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。

D 除上文附註51C所載的新營運協議外，公司與九鐵公司及香港特區政府就兩鐵合併訂立下列主要協議：

- (i) 合併框架協議 — 於2007年8月9日簽訂並載有兩鐵合併的整體結構及若干細節的條文；
- (ii) 服務經營權協議 — 於2007年8月9日簽訂並載有關於服務經營權的授予及營運，以及九鐵公司授予公司許可權的條文；
- (iii) 買賣協議 — 於2007年8月9日簽訂，訂明公司向九鐵公司收購若干資產及合約所依據的條款；
- (iv) 西鐵代理協議 — 於2007年8月9日簽訂，訂明公司獲委任為九鐵公司代理人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務所依據的條款；
- (v) 物業組合協議 — 於2007年8月9日簽訂，列載有關於收購物業組合的安排；及
- (vi) 美國跨境租約承擔協議 — 於2007年11月30日與九鐵公司簽訂，及於2007年12月2日與九鐵公司及其附屬公司簽訂美國跨境租約分配協議，訂明公司承諾與九鐵公司共同及分別履行九鐵公司在各跨境租約下的責任，並劃定和分配與跨境租約有關風險的義務及責任所依據的條款。公司與該協議有關的承擔詳載於附註52E。

以上每項交易均被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

51 重大關連人士交易(續)

E 公司與香港特區政府訂立項目協議，就新鐵路支綫進行設計、建造、融資及營運，並在適當的情況下，向公司授予該等鐵路支綫沿綫的商業用地及住宅物業發展用地。於本年度尚未完成建造的鐵路支綫或物業發展的項目協議包括：

- (i) 於1998年11月4日簽訂有關將軍澳支綫的將軍澳支綫項目協議，包括獲授於沿綫四幅用地的物業發展權；
- (ii) 於2008年2月6日簽訂的港島綫西延的初步項目協議及於2009年7月13日簽訂(經2016年12月23日的補充協議修訂)的項目協議。根據該等協議，公司已向香港特區政府收取總數126.52億港元的政府現金資助作為財務資助。該財務資助受一項還款機制所規限(附註23A)。此項交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。以上協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內；
- (iii) 於2011年5月17日簽訂南港島綫(東段)的項目協議，包括獲授一幅位於黃竹坑的地塊之物業發展權(附註23B)。此項交易構成《證券上市規則》界定的持續關連交易，但是依照香港聯合交易所在2004年12月21日所準予的豁免(不時修訂)，此項交易可豁免《證券上市規則》第14A章的披露規定；及
- (iv) 於2011年5月17日簽訂有關觀塘綫延綫的項目協議，包括獲授一幅位於何文田的地塊之物業發展權(附註23C)。此項交易構成《證券上市規則》界定的持續關連交易，但是依照香港聯合交易所在2004年12月21日所準予的豁免(不時修訂)，此項交易可豁免《證券上市規則》第14A章的披露規定。

F 公司與香港特區政府簽訂有關新鐵路支綫的設計、地盤勘測、採購活動、建造、測試及運行的委託協議。根據協議，香港特區政府對該等工作的成本提供資助並向公司支付該項目管理服務的費用。截至2016年12月31日止年度在建造中的鐵路支綫委託協議包括：

- (i) 有關廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)於2008年11月24日簽訂的高鐵香港段初步委託協議及於2010年1月26日簽訂的高鐵香港段委託協議。該兩項協議委託公司對高鐵香港段進行項目管理直至工程完成。該等協議的詳細說明及於截至2016年12月31日止年度內確認的項目管理費載列於附註24A；及
- (ii) 有關沙田至中環綫(「沙中綫」)於2008年11月24日簽訂的沙中綫初步委託協議、於2011年5月17日簽訂的沙中綫前期工程委託協議及於2012年5月29日簽訂沙中綫委託協議。該三項協議委託公司對沙中綫進行項目管理直至工程完成。該等協議的詳情及於截至2016年12月31日止年度內確認的工程管理費用載列於附註24B。

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。協議詳情載於附註24A。

以上交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「持續關連交易」一段內。

G 於2003年11月19日，公司與香港特區政府訂立一份項目協議，發展東涌纜車系統及位於大嶼山昂坪的主題村，並獲授由2003年12月24日起為期30年的專營權。此項目已完成並於2006年9月18日開始投入服務。

H 在建造各鐵路項目中，若干重要項目工程包括在香港特區政府或其若干關連人士所承辦的基建工程範圍內。該等工程已委託予香港特區政府及其關連人士承辦，並根據建築證明書按實際完成進度支付有關開支。另一方面，香港特區政府及其若干關連人士與公司簽訂委託協議，委託公司承辦多項其他基建工程，並同樣根據經核實的已完成工程進度向公司支付有關開支。有關於2016年12月31日的應收款項及已付和應付款項的詳情，分別載列於附註34及39。

I 於2016年12月6日，公司接受了香港特區政府於2016年11月7日所提出的要約，去發展位於香港仔內地段第464號(屬南港島綫(東段)的一部分)的黃竹坑站及黃竹坑車廠，地價為10.25億港元，並按公司與政府簽訂的批地文件的條款及條件以私人協約方式批出地段。批地文件已於2016年12月22日簽署。

51 重大關連人士交易(續)

J 有關鐵路系統沿綫的若干物業發展，香港特區政府年內授予公司以下地塊：

物業發展地塊	土地授予日期	總地價 百萬港元	地價支付日期
將軍澳市七十號地段餘下部分 - 地盤J	2016年1月5日	2,852	2016年1月29日
將軍澳市七十號地段餘下部分 - 地盤I	2016年3月16日	1,659	2016年4月29日

K 於2017年1月，公司接受了香港特區政府所提出的要約，去進行九龍內地段第11264號(「地段J」)建議發展的何文田物業發展項目，地價為62.82億港元，並按公司與政府簽訂的批地文件(「批地文件J」)的條款及條件以私人協約方式批出地段。批地文件已於2017年2月簽署。

L 於2011年11月16日，公司與九鐵公司簽訂外判協議，而根據該協議，公司向九鐵公司提供若干行政及財務服務。該協議並沒有指定期限，但任何一方可根據協議在給予通知期下終止協議。協議下的費用及服務範圍將每年作出檢討並在雙方同意下進行修訂。

M 於2013年7月5日，公司與香港機場管理局於有關香港國際機場的自動旅客運輸系統之五年維修保養協議完結後續約，續約期為七年並於2013年7月6日起生效(「新維修協議」)。於2015年3月5日，公司與香港機場管理局根據新維修協議，就實行自動旅客運輸系統之測試及輸送帶的啟用工作再簽訂附加協議。截至2016年12月31日止年度內，因提供服務而確認的顧問收入為7,800萬港元(2015年：5,900萬港元)。此項交易被視為關連人士交易，並構成《證券上市規則》界定的持續關連交易。

N 除了載列於附註51A至51M的交易外，公司在日常業務中與香港特區政府及其相關實體、公司的聯營公司之間進行的商業交易詳情及在匯報期間所涉及的金額於附註28、34及39披露。

O 集團支付予董事局成員及執行總監會成員的酬金詳情，見附註10A。此外，執行總監會成員根據公司的2007年認股權計劃獲授予認股權。該等條款詳情於附註10B及董事局報告書中披露。其計入損益表的酬金總額概括如下：

百萬港元	2016	2015
短期僱員福利	81.3	63.7
離職後福利	9.6	6.0
股份補償福利	15.5	9.4
	106.4	79.1

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內，並於附註9A披露。

P 年內，已向香港特區政府財政司司長法團支付的股息如下：

百萬港元	2016	2015
已付現金普通股息	4,701	4,656
已付現金特別股息	9,756	-
	14,457	4,656

52 承擔

A 資本性承擔

(i) 於2016年12月31日未償付而又未在帳項內撥備的資本性承擔如下：

集團

百萬港元	香港客運、 車站商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目	香港物業 租賃及發展	中國內地及 海外業務	總計
2016					
已核准但未簽約	7,654	-	2,323	10	9,987
已核准及已簽約	14,339	370	6,198	74	20,981
	21,993	370	8,521	84	30,968
2015					
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

公司

百萬港元	香港客運、 車站商務及 其他業務	香港鐵路 支綫項目	香港物業 租賃及發展	總計
2016				
已核准但未簽約	7,617	-	2,274	9,891
已核准及已簽約	14,269	370	6,194	20,833
	21,886	370	8,468	30,724
2015				
已核准但未簽約	7,033	-	2,435	9,468
已核准及已簽約	14,269	1,080	5,459	20,808
	21,302	1,080	7,894	30,276

(ii) 香港客運業務、車站商務及其他業務方面的承擔包括：

集團

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
2016				
已核准但未簽約	3,543	659	3,452	7,654
已核准及已簽約	9,958	71	4,310	14,339
	13,501	730	7,762	21,993
2015				
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

綜合帳項附註

52 承擔(續)

A 資本性承擔(續)

公司

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
2016				
已核准但未簽約	3,506	659	3,452	7,617
已核准及已簽約	9,888	71	4,310	14,269
	13,394	730	7,762	21,886
2015				
已核准但未簽約	3,710	499	2,824	7,033
已核准及已簽約	10,178	156	3,935	14,269
	13,888	655	6,759	21,302

B 經營租賃費用承擔

於2016年12月31日，集團持有寫字樓、員工宿舍、巴士車廠以及一個位於北京的購物中心的經營租賃合約。根據不可取消的經營租賃而應付的未來最低租金總額如下：

百萬港元	集團		公司	
	2016	2015	2016	2015
1年內應付的費用	139	140	25	18
1年至5年內應付的費用	27	43	26	40
	166	183	51	58

除上述以外，集團在香港以外與鐵路有關的附屬公司於其專營期內的未來經營租賃承擔合共為113.59億港元(2015年：69.86億港元)。其中一年內應付的金額為14.54億港元(2015年：9.70億港元)，一至五年內應付的金額為54.65億港元(2015年：34.34億港元)，而超過五年後應付的金額為44.40億港元(2015年：25.82億港元)。這些鐵路相關附屬公司會為集團產生專營權收入。

C 有關物業管理合約的負債及承擔

一直以來，集團與物業發展商攜手於鐵路車廠及沿綫車站上蓋或毗鄰發展物業。根據大部分的物業發展協議，集團在物業落成後可保留其管理權。集團以物業管理人的身份，與外界承包商簽訂服務合約，由承包商提供保安、清潔、維修及其他服務予公司所管理的物業。該等合約的責任，主要由集團承擔；但任何與合約有關的開支，會由受管理物業的業主及租戶償付予集團，補償的款項會在收取管理費後儘快撥出。

於2016年12月31日，集團有關此等工程及服務的未償還負債及未履行合約承擔共值25.44億港元(2015年：20.26億港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用合共20.60億港元現金(2015年：19.28億港元)，用以應付工程與服務開支。

D 重大財務及履約擔保

於2016年12月31日，公司就有關MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券(附註36C)向投資者提供擔保金額約為213.99億港元(名義金額)。發行此債務證券的款項已借予公司。因此，其主要負債已記入公司的財務狀況表內。

關於租出/租回交易(「租賃交易」)(附註20F)，集團向投資者提供備用信用證以保證集團能支付因交易早於到期日前終止而產生的額外金額。於2016年12月31日，該等備用信用證總額為9,900萬美元(7.65億港元)。集團亦提供備用信用證予若干租賃交易的投資者以替代某些被調低信貸評級的抵銷證券，該抵銷證券先前用作支付集團於租賃交易中的長期租金。於2016年12月31日，該等備用信用證總額為5,100萬美元(3.92億港元)。

關於北京購物中心的經營租賃，集團為支付季度租金而向業主提供1,250萬元人民幣(1,400萬港元)的銀行擔保及5,250萬元人民幣(5,900萬港元)的母公司擔保。

52 承擔(續)

D 重大財務及履約擔保(續)

關於悉尼的物業租賃及任何的存儲牌照，停車場牌照或附屬於租賃的其他權利，集團向業主提供10萬澳元(40萬港元)的租金擔保。

關於墨爾本鐵路專營權，集團及集團擁有60%權益的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)的其他股東，就MTM在專營權協議下履約及承擔其他責任，向Public Transport Victoria提供8,792萬澳元(4.92億港元)的共同及分別的母公司擔保及5,190萬澳元(2.90億港元)的履約擔保，而各股東根據在MTM的股權比例承擔相應的責任。關於辦公室的經營租賃，MTM為每月租金付款向業主提供470萬澳元(2,600萬港元)的銀行擔保。關於項目活動，MTM為合約費付款向承建商提供10萬澳元(40萬港元)的銀行擔保。

關於斯德哥爾摩地鐵專營權，集團向斯德哥爾摩運輸部提供10.00億瑞典克朗(8.51億港元)的擔保，若承擔該專營權的集團全資附屬公司 – MTR Tunnelbanan AB因違約而引致專營權被提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。

關於Stockholms pendeltåg專營權，集團向斯德哥爾摩運輸部提供10.00億瑞典克朗(8.51億港元)的擔保，若承擔該專營權的集團全資附屬公司 – MTR Pendeltågen AB因違約而引致專營權被提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。

關於London Overground專營權，集團向Transport for London(「TfL」)提供630萬英鎊(6,000萬港元)的履約保證金，若專營權因違約而提前終止，TfL可要求沒收保證金。

關於深圳市物業發展，集團向某些銀行為有關某些物業買家的按揭貸款授予的信貸提供210萬元人民幣(200萬港元)的銀行擔保，及向有關建造合約的訂約方作出6,310萬元人民幣(7,000萬港元)的付款擔保。

關於倫敦Crossrail的專營權，集團向Rail for London Limited提供8,000萬英鎊(7.62億港元)的母公司擔保，及根據專營權協議，集團為MTR Corporation (Crossrail) Limited的履約及其他責任，提供1,500萬英鎊(1.43億港元)的履約保證金。

關於Sydney Metro Northwest的專營權，集團為設計和建造合約及營運和維修合約，向聯營公司NRT Pty. Limited提供1.092億澳元(6.11億港元)的母公司擔保。就設計及建造分判合約的履約及其他責任，集團提供5,350萬澳元(3.00億港元)的履約保證金。於2016年12月31日，集團亦為將會投資於Sydney Metro Northwest項目的股本及優先股本，提供合共5,010萬澳元(2.81億港元)的備用信用證。

E 美國跨境租約協議

因應兩鐵合併，公司就九鐵公司於1998年至2003年期間與其跨境租約交易對手訂立有關若干財產及設備(「跨境租約財產」)的跨境租約簽署數項協議(「美國跨境租約承擔協議」)。根據美國跨境租約承擔協議，公司承諾與九鐵公司共同及分別履行九鐵公司在各跨境租約下的責任。

此外，公司與九鐵公司訂立美國跨境租約分配協議，在公司與九鐵公司之間劃定及分配與跨境租約有關風險的權利、義務及責任。一般而言，公司負責營運事務，例如跨境租約財產的維修、保養及保險，而九鐵公司則承擔所有其他責任，包括支付定期租金及與抵押有關的債務。儘管有此責任分配，公司名義上須共同及分別就九鐵公司一旦未有履行在跨境租約下的責任而向跨境租約交易對手負責。

九鐵公司及香港特區政府同意向公司補償其在妥善及適當地履行在跨境租約下的責任所產生的合理成本(除非該等成本在任何情況下都會產生)。此外，九鐵公司同意補償公司因九鐵公司未有履行跨境租約下的責任或違背其就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

公司同意向香港特區政府及九鐵公司補償因公司違背就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

F 有關兩鐵合併服務經營權

根據兩鐵合併，在經營權有效期內，公司須根據服務經營權協議向九鐵公司作出每年定額付款7.50億港元。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵系統所得超出若干額度的收入向九鐵公司繳付每年非定額付款。再者，根據服務經營權協議，公司須於服務經營權有效期內負責九鐵系統的保養、維修、替換及/或升級，並於經營權有效期屆滿時交還九鐵系統。

53 公司層面的財務狀況表

百萬港元	附註	於2016年 12月31日	於2015年 12月31日
資產			
固定資產			
– 投資物業	19	68,517	66,900
– 其他物業、機器及設備	20	102,328	78,264
– 服務經營權資產	21	21,478	20,040
		192,323	165,204
物業管理權	22	27	28
在建鐵路工程	23	–	19,064
發展中物業	25A	14,479	14,046
遞延開支	26	463	288
於附屬公司的投資	27	1,402	1,271
聯營公司權益	28	24	24
待售物業	30	985	1,139
財務衍生工具資產	31	183	81
存料與備料	32	1,134	1,101
應收帳項、按金及預付款項	33	1,772	3,210
應收關連人士款項	34	14,028	12,279
應收稅項	43A	362	–
現金、銀行結餘及存款	35	12,835	7,304
		240,017	225,039
負債			
銀行透支	36A	–	50
短期貸款	36A	1,350	1,599
應付帳項及應計費用	37	20,503	14,406
本期所得稅	43A	–	902
工程合約保證金	38	736	729
應付關連人士款項	39	30,884	14,839
貸款及其他債務	36A	16,392	2,340
服務經營權負債	40	10,343	10,392
財務衍生工具負債	31	569	830
遞延收益	42	17	19
遞延稅項負債	43B	12,045	11,144
		92,839	57,250
淨資產			
		147,178	167,789
股本及儲備			
股本	44	47,929	46,317
為股份獎勵計劃而持有的股份	44	(227)	(151)
其他儲備	44	99,476	121,623
總權益			
		147,178	167,789

於2017年3月7日獲董事局通過及核准發布

馬時亨
主席

梁國權
行政總裁

許亮華
財務總監

54 會計估計及判斷

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：

(i) 物業、機器及設備及服務經營權資產的估計可使用年限及折舊與攤銷

集團依據各類物業、機器及設備及服務經營權資產的設計年限、資產維修計劃及實際使用經驗來估計其可使用的年限。折舊是以足以攤銷其原值或估值的比率按其估計可使用年限(附註21)以直線法計算。

(ii) 長期資產減值

集團在每個匯報日根據附註2H(ii)所載會計政策檢討其長期資產是否出現減值跡象。當每個匯報日或任何事件或環境變化時，如資產的帳面金額高於其可收回金額，長期資產會作減值檢討。資產的可回收金額是其公允價值減出售成本及使用價值的較高者。在估計使用價值時，集團依據管理層指定可以反映當時市場對時間價值的評估及資產特定風險的稅前貼現率來預測資產的未來現金流量。

(iii) 退休金開支

集團聘請獨立專業估值人士每年評估港鐵退休金計劃的精算狀況。集團對該等計劃的界定福利部分承擔的責任及開支之釐定取決於公司提供的若干假設及因素，該等假設及因素於附註48A(i)及49F披露。

(iv) 香港物業發展收入確認

香港物業發展利潤的確認需要管理層估計項目在完成時的最終成本，尚未完成的交易及尚未售出單位的市值，若屬物業攤分，則須估計物業於確認時的公允價值。在估計完成項目的最終成本時，集團會考慮獨立合資格測量師報告及有關過往銷售和市場推廣成本的經驗，而於釐定物業攤分的估計公允價值時，則依據專業合資格估價師的報告。

(v) 待售物業

集團的待售物業按原值及匯報日的可實現淨值(附註30)兩者中較低者計算。在進行評估物業的可實現淨值(即估計售價減去出售物業時產生的成本)時，集團聘用獨立專業估價師評估物業的市值，並根據以往經驗及參照一般市場慣例，估計出售及持有該等物業的成本。

(vi) 投資物業估值

投資物業估值要求管理層對估值有關的各項假設及因素提供意見。集團聘用獨立專業合資格的估價師依據於採納前與估價師協定的該等假設，對其投資物業進行每半年度的評估。

(vii) 香港的專營權

集團現時在香港經營的專營權允許集團營運集體運輸鐵路系統至2057年12月1日。如附註51C所述，根據與香港特區政府所訂立的新營運協議規定的條款，公司可申請延續該專營權，將專營權延長50年。若該專營權不獲延續，香港特區政府有權接管鐵路財產(及當香港特區政府接管任何不是經營權財產的該等財產，公司可要求香港特區政府接管任何其他香港特區政府有權接管但沒有接管的財產)，若該等財產不是經營權財產，必須賠償予公司公允價值及折舊帳面值兩者之較高者。集團就不是經營權財產而使用期限跨越2057年的該等財產的折舊政策(附註21)反映以上所述。

(viii) 所得稅

集團於以往年度在香港利得稅報稅表中採納的若干處理方法尚待香港稅務局最終定案。集團基本上遵循在這些報稅表中採納的稅務處理方法來評估其於2016年帳項中的所得稅及遞延稅項，而該等方法可能與日後的最終結果有所不同。

(ix) 項目撥備

集團設立項目撥備，以清償可能因重大建築合約而常見的時間延誤、額外成本或其他不可預見情況產生的估計索償。索償撥備由合資格專業人士依據對集團在各合約下的負債評估而預計，可能與實際償付的索償額有所不同。

(x) 遞延開支

根據附註2J(i)所披露，當建議的鐵路工程處於詳細研究階段，並已按照可行的財務計劃獲批准進行時，集團會將建議鐵路及物業發展項目的費用予以資本化並撥入遞延開支。該等決定牽涉董事局對建議工程結果的判斷。

54 會計估計及判斷(續)

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：(續)

(xi) 財務衍生工具及其他財務工具的公允價值

在確定財務工具的公允價值時，集團會按判斷選用不同的計量方法，以及基於每個結算日的市況作出假設。對於不在活躍市場買賣的財務工具，其公允價值採用貼現現金流量估值法，即利用當時能提供予集團的類似財務工具的現有市場利率或外匯匯率(如適用)，貼現未來合約現金流量來釐定。

(xii) 服務經營權負債

在釐定服務經營權負債的現值時所採用的貼現率為集團中有關公司的長期新增借貸成本，此項成本乃經過適當考慮集團中有關公司現時定的息借貸成本、未來的利率及通脹趨勢，於服務經營權開始時作出估計。

B 應用集團會計政策時的主要會計判斷包括如下：

(i) 撥備及或有負債

當集團須就已發生的事件(包括有關委託安排下的事件)承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，集團便會就該時間或數額不定的負債計提撥備。當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計時，便會將該責任披露為或有負債。於2016年12月31日，集團認為並無可予披露的或有負債，因為集團並無出現可能導致重大含有經濟效益資源外流的未決訴訟或負有潛在責任的事件。

(ii) 聯營公司

集團將八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)視為聯營公司。在決定集團是否對該等聯營公司有控制權時，集團會考慮八達通控股有限公司的股東協議所賦予的投票權及其對八達通控股有限公司之董事局所作出的決定是否有實際影響力。截至2016年12月31日止年度內，儘管集團擁有八達通集團57.4%股權，集團在八達通集團董事局的任命人於八達通集團董事局投票權低於50%。因此，八達通集團在集團帳項中被視為聯營公司處理。

55 截至2016年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響

截至本帳項頒布日，香港會計師公會頒布了一些修訂及新訂會計準則，於截至2016年12月31日止年度仍未生效，且仍未採納在本帳項中，包括以下可能會適用於集團的會計準則：

	於下列日期或之後開始的會計期間生效
HKAS 7修訂「現金流量表：披露計劃」	2017年1月1日
HKAS 12修訂「所得稅：以就未變現虧損確認遞延稅項資產」	2017年1月1日
HKFRS 2修訂「以股份為基礎付款的交易的分類及計量」	2018年1月1日
HKFRS 15「客戶合約收益」	2018年1月1日
HKFRS 9「財務工具」	2018年1月1日
HKFRS 16「租賃」	2019年1月1日
HKFRS 10及HKAS 28修訂「投資者與其聯營或合資公司之間的資產出售或注資」	待定日期

集團目前正在評估該等新訂或修訂的會計準則於初次應用時預期會產生的影響。到目前為止，除了HKFRS 16「租賃」，集團認為採納這些會計準則將不會對集團的帳項產生重大影響。

HKFRS 16「租賃」的應用預期會令資產及負債增加，及於租賃期間影響開支於損益表中確認的時間。

集團的經營租賃費用承擔於附註52B披露，因此一當採納HKFRS 16「租賃」，該承擔的部分可能會被確認為租賃負債及相對應的使用權資產。

HKFRS 16「租賃」預期不會對集團作為租賃出租人時對其權利及責任的解釋方法做成顯著影響。

56 綜合帳項核准

本綜合帳項已於2017年3月7日經董事局核准。

機場快綫	博覽館站與香港站之間的列車服務
指定日期或合併日期	2007年12月2日，兩鐵合併完成之時
章程細則	公司的組織章程細則
董事局	公司的董事局
巴士	支援西鐵綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務
公司或港鐵或地鐵	香港鐵路有限公司(前稱地鐵有限公司)，於2000年4月26日根據公司條例於香港註冊成立的公司
公司條例	《公司條例》(香港法例第622章)或前《公司條例》(香港法例第32章)(視情況而定)
中央證券登記	公司的股份過戶登記處，香港中央證券登記有限公司
過境服務或過境	目的地/起點為羅湖及落馬洲站的列車服務
顧客服務目標	根據營運協議每年公布的表現目標
董事或董事局成員	董事局成員
本地鐵路服務	觀塘綫、荃灣綫、港島綫、南港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫的統稱
高鐵香港段	廣深港高速鐵路香港段
票價指標	顧客對本地鐵路及過境服務，機場快綫，輕鐵及巴士票價的滿意程度的量度指標，乃以各票價項目的滿意程度及其相關的重要性加權釐定
財政司司長法團	根據香港法例第1015章《財政司司長法團條例》成立的單一法團
政府	香港特區政府
集團	公司及其附屬公司
聯交所	香港聯合交易所有限公司
重鐵	本地鐵路服務、過境服務及機場快綫的統稱
香港或香港特區	中華人民共和國香港特別行政區
城際客運服務	香港與中國內地六個主要城市例如北京、上海及廣州之間的城際客運服務
利息保障倍數	未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤，除以利息及財務開支總額(未扣除資本化利息，深圳市軌道交通龍華綫營運之政府資助及給予物業發展商貸款的利息收入)

九鐵公司	九廣鐵路公司
九龍南綫	將西鐵綫由南昌站途經柯士甸站，伸延至尖東站的項目，完成後乘客可直接穿梭往來東鐵綫及西鐵綫
輕鐵	服務新界西北部的輕鐵系統
上市規則	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
內地或中國內地	中華人民共和國(不包括香港特區)
香港鐵路條例	香港法例第556章《香港鐵路條例》(前稱《地下鐵路條例》)
淨負債權益比率	綜合資產負債表的貸款及其他債務、銀行透支、短期貸款、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款、及銀行中期票據投資佔權益的百分率
營運協議	公司與政府於2000年6月30日就公司的鐵路服務於兩鐵合併前的營運而訂立的協議，及於2007年8月9日就公司所有鐵路和巴士客運服務於兩鐵合併後的營運而訂立的新協議
經營毛利率	未計香港物業發展、折舊、攤銷及鐵路經營權每年非定額付款前經營利潤佔營業額的百分率
普通股	公司股本中的普通股
兩鐵合併或合併	地鐵及九鐵公司鐵路營運的合併及地鐵向九鐵公司收購若干物業權益，詳情載於兩鐵合併通函中。兩鐵合併已於2007年12月2日完成
《兩鐵合併條例》	《兩鐵合併條例》(2007年第11號條例)
兩鐵合併通函	就兩鐵合併於2007年9月3日向公司股東寄發的通函
平均公司股東資金回報率	公司股東應佔利潤佔期初及期末公司股東應佔權益平均數的百分率
服務經營權	公營部門授予營運商於一個特定期間內提供服務的合約，就香港的經營權項目而言，服務經營權指九鐵公司及/或政府授予或即將授予公司根據服務經營協議或補充服務經營協議營運、維修及翻新若干鐵路綫的經營權，詳情載於兩鐵合併通函；就中國內地及海外的經營權項目而言，服務經營權指政府或相關公營部門授予公司一間附屬公司或聯營公司根據經磋商經營權協議，於特定期間提供若干特定服務的經營權
服務質素指標	顧客對本地鐵路及過境服務，機場快綫，輕鐵及巴士所提供服務的滿意程度的量度指標，乃以各服務項目(不包括車費)的滿意程度及其相關的重要性加權釐定

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

