



持續增長
延展動力

2011年報

今年公司年報的主題是「持續增長 延展動力」。作為香港、中國內地及海外地區的運輸服務營運商，我們每天發揮源源動力，為數以百萬計的乘客提供舒適、安全的旅程。我們恆動不息，積極尋求擴展業務的商機，為股東提供持續增長的卓越價值。我們憑幹勁，以專業、專注的精神，緊密配合廣大社群的服務需要，令公司成為卓有成就而備受推崇的業界翹楚之一。

持續增長
延展動力

目錄

02	數字香港鐵 – 2011	84	風險管理
04	香港營運網絡及未來支綫	85	持續發展
06	公司概覽	86	企業責任
08	主席函件	90	公司管治報告書
12	行政總裁回顧及展望	108	薪酬報告書
21	主要數據	112	董事局及執行總監會成員
22	2011年大事紀要	118	主要管理人員
	執行總監會管理報告	119	董事局報告書
24	– 香港客運業務	145	帳項及帳項附註目錄
38	– 香港車站商務	146	獨立核數師報告
44	– 物業及其他業務	147	綜合損益表
56	– 香港網絡拓展	148	綜合全面收益表
62	– 內地及海外拓展	149	綜合資產負債表
68	– 人力資源	150	資產負債表
74	財務回顧	151	綜合權益變動表
80	十年統計數字	152	綜合現金流量表
82	投資者關係	153	帳項附註
		239	專用詞彙

數字看港鐵 – 2011

綜合財務

總收入



334 億港元

基本業務利潤

104.7 億港元

資產總值

1,979 億港元

淨負債
權益比率

11.9 %

香港客運業務

佔專營
公共交通
載客量
比率



45.4 %

本地鐵路服務每名
乘客車費收入

6.81 港元

路線總長度

218 公里



乘客車程準時程度

99.9 %

總乘客人次為

17 億

香港網絡拓展

5

個新鐵路項目
進展理想



將為我們的
香港網絡增加

56 公里



物業及其他業務

香港的投資物業組合包括

12 個商場

國金二期 18 層寫字樓



物業發展利潤

49

億港元



香港車站商務

車站商務收入

佔總收入

10.2%



內地及海外拓展

我們在香港以外

5 個城市

營運的鐵路之
載客人次合計為

11 億



人力資源



在全球僱用

21,295 名員工

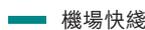
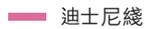
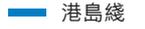
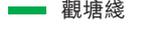
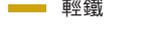
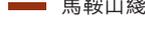
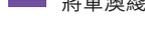
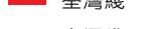


香港營運網絡及未來支綫

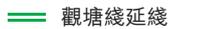
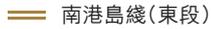
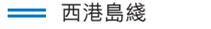
地圖說明

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

現有網絡

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

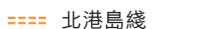
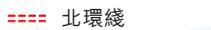
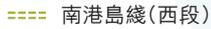
興建中項目

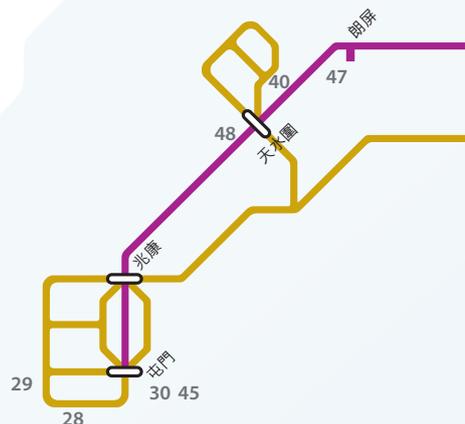
-  廣深港高速鐵路
-  觀塘綫延綫
-  南港島綫(東段)
-  西港島綫

研究中支綫

-  沙田至中環綫

未來可建支綫

-  北港島綫
-  北環綫
-  南港島綫(西段)



公司所擁有/發展/管理的物業

- 01 德福花園/德福廣場一期及二期
- 02 環球大廈
- 03 海富中心
- 04 旺角中心
- 05 綠楊新邨/綠楊坊
- 06 新葵芳花園
- 07 新葵興花園
- 08 東昌大廈
- 09 康怡花園/康山花園
- 10 康澤花園
- 11 康威花園/無限極廣場
- 12 峻峰花園
- 13 新翠花園
- 14 修頓花園
- 15 杏花邨/杏花園/杏花新城
- 16 柏景臺
- 17 欣景花園
- 18 盈翠半島/青衣城
- 19 東堤灣畔/東薈城/諾富特東薈城酒店/海堤灣畔/藍天海岸/映灣園
- 20 帝柏海灣/維港灣/柏景灣/君滙港/中銀中心/滙豐中心/奧海城一期/奧海城二期
- 21 漾日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景滙/香港W酒店/環球貿易廣場/香港麗思卡爾頓酒店
- 22 國際金融中心一期/國際金融中心二期/國際金融中心商場/四季酒店/Four Seasons Place
- 23 將軍澳豪庭/君傲灣/君薈坊/天晉
- 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 海翠花園/海趣坊
- 29 新屯門中心/新屯門商場
- 30 恒福花園/恒福商場
- 31 連城廣場
- 32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場
- 33 策誠軒
- 34 首都/領都/領峯
- 35 御龍山
- 36 銀湖·天峰
- 37 名城/盛薈/盛世

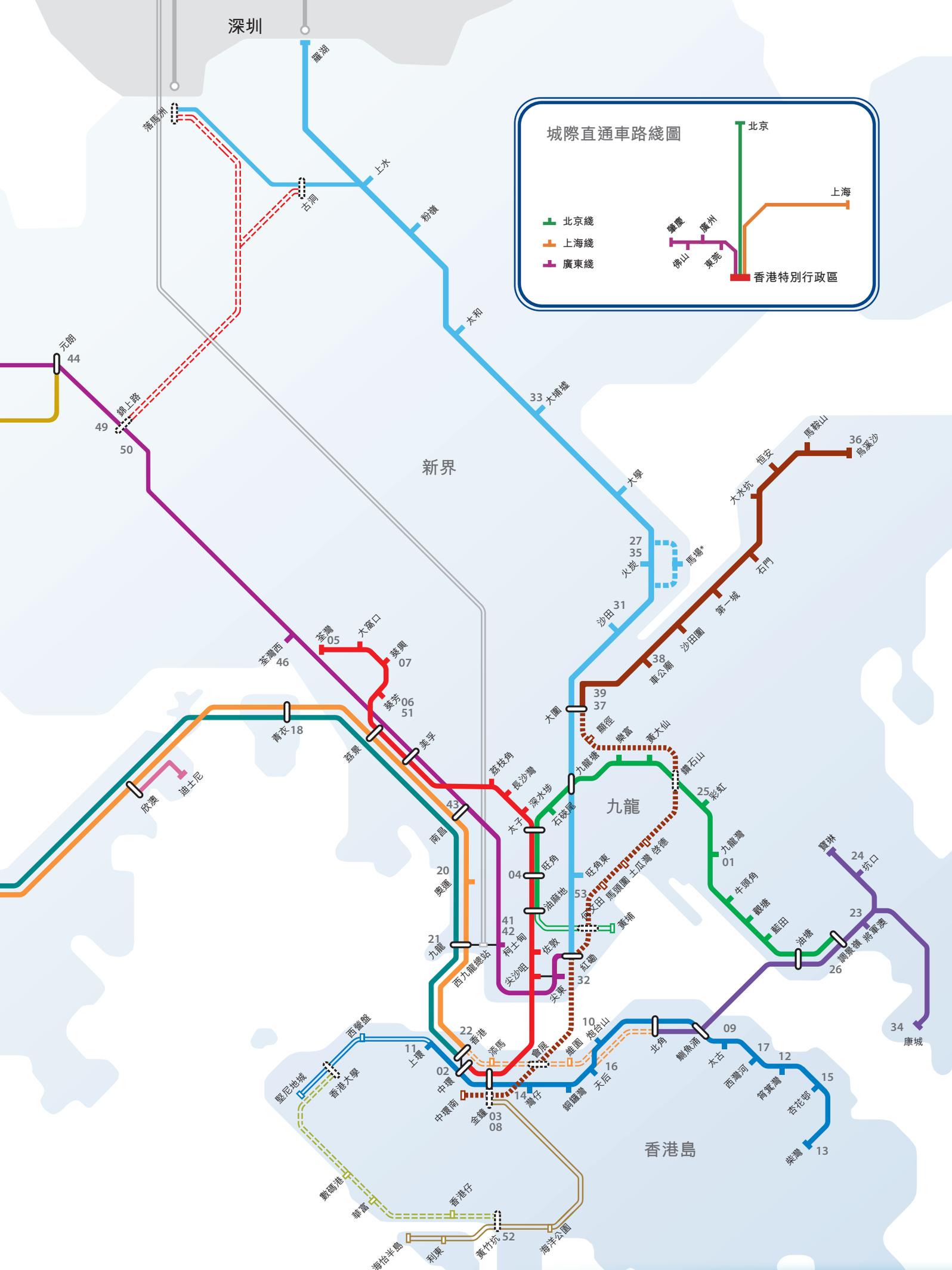
發展中/計劃中的物業

- 23 將軍澳站第56區
- 34 日出康城物業發展組合2-10
- 38 車公廟站
- 39 大圍站
- 40 天水圍輕鐵(天榮路)
- 41 柯士甸站地塊C
- 42 柯士甸站地塊D
- 52 黃竹坑站
- 53 何文田站

西鐵綫物業發展(作為九廣鐵路公司相關附屬公司代理)

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





公司概覽

公司憑藉鐵路運輸和物業綜合發展模式成功建立可持續發展社區，被公認為全球鐵路營運業的先驅之一。我們於30多年前開始營運第一條鐵路綫後，公司往後的經營規模、業務範疇和地域覆蓋面一直穩步發展，且日趨多元化。我們繼續穩步推行為未來業務增長所定下的策略，積極在香港進行大規模的鐵路網絡擴展工程，並努力開拓在中國內地和海外與鐵路運作相關的業務組合。



香港客運業務

業務簡介

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

2011年重點

- 乘客量及整體市場佔有率上升
- 高水平的服務表現再獲獎譽
- 西港島綫及高鐵香港段的建造工程繼續如期進行
- 於2011年5月與政府簽署南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的項目協議，兩個項目已展開建造工程且進度良好
- 於2011年5月與政府簽署沙田至中環綫前期工程的委託協議，建造工程已經展開

香港車站商務

業務簡介

公司透過鐵路業務及專業技術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，以及電訊網絡。

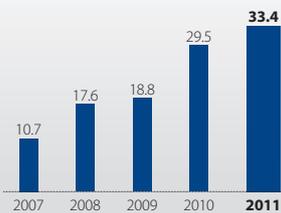
2011年重點

- 新訂租金上調及商舖樓面面積增加，帶動收入上升
- 經濟暢旺，連同創意十足的廣告計劃，刺激廣告收入回升
- 提升3G數據容量，改善電訊服務



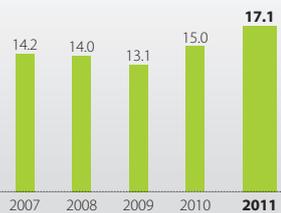
營業額

(十億港元)



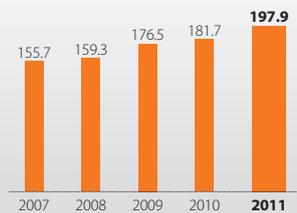
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤

(十億港元)



資產總值

(十億港元)



物業及其他業務

業務簡介

我們與物業發展商合作，進行以住宅為主的物業發展。公司擁有和管理的投資物業主要為商場及寫字樓，我們亦為其他業主提供物業管理服務。公司的投資物業組合主要包括12個在香港的商場、一個在北京的商場，以及香港國際金融中心二期的18層寫字樓。我們還參與包括纜車服務、八達通卡繳費系統、顧問及項目管理等其他業務。

2011年重點

- 大圍「名城」預售成績理想
- 日出康城「領凱」及將軍澳「天晉」展開預售
- 代九廣鐵路公司相關附屬公司批出南昌站及荃灣西站（五區）城畔地塊
- 公司在香港的商場及國際金融中心二期的18層寫字樓接近全部租出
- 昂坪纜車及八達通為公司業績帶來良好貢獻

內地及海外拓展

業務簡介

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

2011年重點

- 北京地鐵四號綫延綫大興綫首次對公司業績作出全年度貢獻
- 深圳市軌道交通龍華綫於6月開始全綫投入服務
- 公司投得深圳市軌道交通龍華綫車廠的一幅發展用地，是我們在中國內地的首個物業發展項目
- 在倫敦，London Overground Rail Operations Limited 獲評選為「年度最佳公共運輸營運商」
- 斯德哥爾摩及墨爾本的鐵路專營權進一步改善營運表現



主席函件

主席
錢果豐博士

“港鐵公司的長遠目標是成為全球公認以關懷備至的服務，連繫及建設所服務社區的企業先驅。”

致各股東及其他有關人士：

本人謹在此熱烈歡迎於2012年1月1日上任的港鐵公司行政總裁韋達誠先生(Mr. Jay Walder)。韋先生在加盟港鐵公司以前，曾在英國和美國參與和領導大型運輸系統的營運工作。本人並藉此衷心感謝於2011年12月31日榮休的前任行政總裁周松崗先生，周先生對公司貢獻良多，在他的領導下港鐵公司屢創佳績，當中包括與九廣鐵路公司合併，以及在香港和香港以外的業務擴展，尤其是香港的五條新鐵路綫。

公司於2011年的業績表現理想，反映我們所有業務續締佳績，香港客運業務的乘客量進一步攀升，整體市場佔有率亦見擴大。令人欣喜的是，在港鐵網絡的乘客量屢創新高的同時，我們的鐵路運作仍繼續維持極高水平的營運及安全表現。由於經濟表現活躍，加上大量內地旅客訪港，公司的車站商務及物業租賃業務收入上升。我們的物業發展利潤包括來自「名城」項目的利潤和公司位於將軍澳第五十六區商場所持權益的應佔利潤。不包括投資物業重估的基本業務利潤增加20.9%至104.68億港元，即每股基本盈利增加19.9%至1.81港元。若包括投資物業重估，股東應佔淨利潤則上升至147.16億港元。按照我們漸進式的股息政策，董事局建議派發末期股息每股0.51港元，即全年股息增加28.8%至每股0.76港元。

此外，公司按照協定的年度票價調整機制上調票價亦對業績帶來支持。按照這機制，所有適用車程票價於2011年6月的加權平均升幅為2.2%。這是我們自1997年以來的第二次票價調整。我們透過這公平和具透明度的機制得以每年投放逾40億港元於維修工作、更新資產及改善服務，藉此持續發展及提升公司的香港運輸服務。作為一家負責任的企業，公司仍繼續為長者、殘疾人士、小童及學生等不同社會階層提供票價優惠。除此之外，我們還提供多種票價推廣。這些票價優惠及推廣於2011年合共超過17億港元。

創造長遠價值

港鐵公司的長遠目標是成為全球公認以關懷備至的服務，連繫及建設所服務社區的企業先驅。而我們的「優質服務」、「互敬互重」、「創造價值」，以及「勇於進取」等信念就是公司達成長遠目標的支柱。據此，我們積極在香港及香港以外地區擴展業務，以達成公司的長遠目標。

公司在香港的業務增長，主要環繞五個鐵路擴展項目，這些項目於2011年均加快了發展步伐。西港島綫和廣深港高速鐵路香港段的建造工程繼續穩步邁進，而兩個項目的隧道挖掘工程現已取得重大進展。2011年5月，公司就南港島綫(東段)、觀塘綫延綫，以及沙田至中環綫前期工程，與政府簽署項目協議。南港島綫(東段)和觀塘綫延綫兩個項目將採用我們行之有效的「鐵路加物業綜合發展經營」模式發展以達至財務上可行，而公司在簽署其項目協議時，已分別獲得黃竹坑車廠和何文田站上蓋用地的物業發展權。自2011年5月動工以來，南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的建造工程，以及沙田至中環綫前期工程，均按計劃邁進。

為擴展業務，我們在香港以外地區發揮專長，投資鐵路基建和專營權業務。我們在中國內地的業務於年內取得重大進展。北京地鐵四號綫及大興綫為北京市的乘客提供可靠的服務，其營運表現及乘客量均超越我們訂下的目標。北京地鐵四號綫於2011年9月28日慶祝通車兩周年，期內錄得約5.30億人次的乘客量及完成達8,000萬車卡公里的列車服務。在深圳，隨著第二期延綫通車，深圳市軌道交通龍華綫(深圳市龍華綫)已於2011年6月16日全綫投入服務，營運表現理想，亦超越我們訂下的目標。此外，我們又成功投得深圳市龍華綫車廠上蓋的物業發展權，讓我們可以將公司在鐵路和物業方面的專業經驗引進中國內地。

主席函件

國務院副總理李克強於2011年8月17日宣布中央政府三十六項有關支持香港社會及經濟發展的措施，當中表明支持及鼓勵港鐵進一步在內地發展鐵路項目，我們深感榮幸。我們將繼續推進於杭州的鐵路項目，並積極尋求於深圳和北京發展新的鐵路項目。

在歐洲和澳洲，公司專營權業務的表現於2011年皆有進一步改善。

可持續發展及企業責任

公司透過改善本地公共運輸網絡及提高所服務社區的生活質素，為香港的持續發展作出貢獻。

我們的「鐵路加物業綜合發展經營」模式是公司可持續發展的一個重要元素。這模式不但能打造出財務上能自給自足及可持續發展的城市運輸系統，還促進以集體運輸系統為核心的物業發展。我們現正將這個在香港發展理想的模式，推廣至世界其他城市，特別是中國內地。憑藉近期取得深圳市龍華綫車廠上蓋物業發展用地，公司得以在深圳試行這個發展模式，使我們感到十分光榮。與此同時，公司在香港的南港島綫（東段）及觀塘綫延綫亦會採用這種模式發展。

香港特區政府簽署亞太經合組織（亞洲太平洋經濟合作組織）協議，承諾在2020年前把溫室氣體強度降低20%，而公司將竭盡所能達到這個標準。於2011年，我們在公司的《設計標準手冊》中落實有關鐵路設計能源效益的新條款，當中規定所有新鐵路項目須進行碳評估，並須在整個項目的生命週期內循序漸進地執行減排計劃。我們已完成初步的碳排放評估，對碳排放進行了預測和記錄，同時正研發工具，用作比較我們鐵路基建的含碳量與鐵路營運時的碳排放，以便評估鐵路在整個生命週期的碳排放量。公司這項舉措，開創了鐵路業先河。

目前而言，我們仍繼續對公司的鐵路網絡作出龐大投資，以確保任何人士，包括殘疾人士，皆能使用我們的服務。我們在車站安裝合適的傷健設施和採用相應的車廂設計，包括安裝連接站外的升降機、增設閘閘機、為輪椅使用者

提供相關設施及協助、優先座位，以及於車廂內設置多用途區。此外，公司亦繼續透過不同措施提升服務質素，如購置新列車、安裝月台自動閘門、在月台增設座位，以及在車站增加包括社區老友大使及學生大使在內的當值員工。

與業務相關人士保持緊密聯繫是公司企業責任的重要一環。據此，我們現正在香港興建的四個新鐵路綫項目，均與公眾進行廣泛諮詢後才展開建造工程。而於2011年的諮詢工作，包括與市民及其他有關人士進行社區聯絡小組會議、定期向社區及居民組織匯報工程進度，以及在港鐵車站巡迴展覽這些新鐵路綫的詳細資料。同樣地，我們亦為沙田至中環綫向公眾進行廣泛諮詢，包括與有關區議會及區內居民進行介紹和討論。

我們繼續履行企業的公民責任，相關進度已詳載於公司每年的可持續發展報告。該報告是依據備受國際推崇的「全球報告倡議組織」GRI的G3可持續發展報告指引編製。

心繫社區行動

公司以青少年發展、社區外展、藝術與文化，以及綠色與健康生活為主題的「心繫社區行動」，於2011年繼續取得良好成果。

作為公司青少年發展計劃的一部分，我們選出了100名高中二學生參與於7月舉行的「Train' 出光輝每一程」計劃，為他們提供各式各樣的培訓。而我們的「Friend' 出光輝每一程」計劃，今年則吸引了超過120名中學生參與。此外，公司自2006年開始舉辦「客戶服務大使」計劃，讓350多名參與學生得到寶貴的學習經驗。

公司員工繼續積極支持我們的「鐵路人 鐵路心」計劃，超過5,600名義工參與該計劃於2011年舉辦的206項社區義工活動。我們並繼續支持公益金，今年共籌得超過25萬港元善款。我們的「港鐵 — 與你一起的日子」活動於6月為將軍澳帶來活力動感，參與的年青人透過饒舌歌和戲劇表演展現才華，而他們透過一個藝術作品展表達他們對過去、現在與未來的感受，亦引起社會關注。

“據此，我們積極在香港及香港以外地區擴展業務，以達成公司的長遠目標。”

公司舉辦「港鐵車站藝術」計劃，把藝術品帶進我們的網絡，年內吸引大量青少年參與，當中來自香港及其他國家的兒童展出以促進社會和諧為主題的藝術品，而本地年青人則展出傳統的中國藝術作品。公司繼續推廣綠色與健康生活，於2011年4月舉行的「港鐵競步賽」，為醫院管理局健康資訊天地籌得超過133萬港元善款，為歷屆之冠。自2005年起，公司透過競步賽已籌得超過800萬港元的善款。

嘉許

我們在多個企業營運範疇的卓越表現獲得外界嘉許，所得獎項一年比一年多。

公司致力培養專業及充滿幹勁的團隊之努力備受各界認同。於2011年，公司榮獲香港管理專業協會頒發的「優質管理金獎」、香港理工大學頒發的「香港最受推崇知識型機構大獎」，以及美國訓練與發展協會頒發的「卓越培訓實踐獎」和「卓越培訓實踐個案嘉許」等殊榮。

2011年9月，公司獲世界經濟論壇評選為「可持續發展的新領軍者」(New Sustainability Champion)。此外，公司仍繼續躋身於道瓊斯可持續發展指數、富時社會責任指數、恒生可持續發展企業指數，以及《Corporate Knights》2011全球百大可持續發展企業(Global 100)中唯一一家香港公司。

公司的市場推廣活動亦因其展現的才華和創意而廣獲讚譽。與此同時，公司在全球各地的客運業務，以至車站商務及物業業務，均以其優質服務而屢獲殊榮。

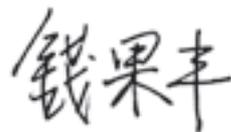
管理層交替

年內，公司作出多個高級管理層的變動，以確保公司繼續具備擴展業務所需的人才及技能。雖然人事更替從來不容易處理，但本人欣然公布，憑著周全的準備工作，配合透徹深入的繼任管理程序，我們得以確保管理層順利交接。

除了委任韋先生為行政總裁之外，公司同時委任四位新執行總監。馬琳女士於2011年9月1日獲委任為法律總監及公司秘書，接替榮休的杜禮先生。鄧智輝先生於2011年10月1日獲委任為物業總監，接替榮休的何恆光先生。楊美珍女士則於2011年9月1日獲擢升為商務總監。我們同時宣布，張少華先生將於2012年7月17日獲委任為人力資源總監，接替於2012年7月16日榮休的陳富強先生。為確保交替順利，張先生已於2011年10月17日成為候任人力資源總監。本人謹藉此機會，熱烈歡迎各位新總監加入公司高層管理團隊，並衷心感謝杜先生和何先生多年來為公司作出的貢獻。

總結

2011年是港鐵公司美好的一年。我們以卓越服務為基礎，進一步實踐我們連繫及發展社區的長遠目標。對董事局同寅和全體員工的勤奮努力和敬業精神，以及其他有關人士的寶貴貢獻，本人謹表衷心謝忱。



主席

錢果豐博士

香港，2012年3月8日

行政總裁回顧及展望

致各股東及其他有關人士：

能出任為港鐵公司行政總裁，本人深感榮幸。香港是一個世界級的大都會，而港鐵亦是一條備受全球推崇的世界級鐵路。得到這個成就，實有賴港鐵員工的辛勤和努力，持續改善和提高服務質素。現時我們正展開五條新鐵路綫的建造工作，擴展香港的鐵路網絡，以支持香港的可持續發展及增長。同時，至為重要的是我們要專注為乘客提供優質服務及滿足社會需求。另外，公司內各範疇人才濟濟，我們可繼續拓展在香港及香港以外的業務。

於2011年，我們在香港的鐵路和巴士服務(不包括城際客運服務)的總乘客量錄得歷史新高的16.875億人次。儘管乘客量攀升，公司仍繼續維持極高水平的營運及安全表現。列車服務按照編定班次行走和乘客車程準時程度方面均表現極佳，超越在營運協議中所訂下的表現目標。鐵路運作首要安全，港鐵是香港最安全的公共交通工具，在每百萬載客人次中錄得最少傷亡事故。與國際水準比較，香港鐵路運作是全球業界中安全表現最好之一。

公司的業績繼續受惠於年內良好的經營環境。本港經濟持續蓬勃，帶動我們在本港的經常性業務收入增加，加上訪港旅客人數繼續高企，利好我們的乘客量攀升，並有助車站商務和物業租賃業務的表現。公司於2011年6月按票價調整機制調整票價，有利客運業務收入。在物業發展業務方面，我們將「名城」和將軍澳第五十六區商場的利潤入帳。我們在香港以外的業務，特別是在北京和墨爾本的業績良好，對公司的利潤作出實質貢獻。

公司2011年的總收入上升13.2%至334.23億港元。未計物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤為121.24億港元，上升11.1%。不包括公司在香港以外的鐵路附屬公司，收入上升9.1%，經營利潤上升9.7%，而經營毛利率則上升0.3個百分點至55.2%。相對2010年的40.34億港元，本年度的物業發展利潤為49.34億港元，主要來自「名城」的利潤入帳。不包括投資物業重估及相關遞延稅項，股東應佔基本業務淨利潤增加20.9%至104.68億港元，即每股盈利1.81港元。除稅前的投資物業重估收益為50.88億港元(除稅後則為42.48億港元)，而2010年錄得除稅前投資物業重估收益40.74億港元。因此，股東應佔淨利潤為147.16億港元，即包括投資物業重估的每股盈利為2.55港元。董事局建議派發末期股息每股0.51港元，即全年股息為每股0.76港元，較去年增加28.8%。

公司在本地及海外的增長策略取得多項重要里程碑。在香港，我們就南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的設計、建造、營運及財務安排與政府簽署項目協議後，已於2011年5月展開兩個項目的建造工程。年內，西港島綫及廣深港高速鐵路香港段(高鐵香港段)的建造工程亦按計劃進行。

在香港境外，我們於2011年6月開始營運深圳市軌道交通龍華綫(深圳市龍華綫)第二期。除此之外，我們在深圳還成功投得位於深圳市龍華綫車廠的一幅土地作物業開發，這項目將會是公司在中國內地的首個物業發展項目。公司同時與杭州市地鐵集團有限責任公司合作進行杭州地鐵一號綫的籌備工作，並正等待國家發展和改革委員會審批。

“於2011年，我們在香港的鐵路和巴士服務(不包括城際客運服務)的總乘客量錄得歷史新高的16.875億人次。儘管乘客量攀升，公司仍繼續維持極高水平的營運及安全表現。”



前任行政總裁
周松崗
(於2011年
12月31日退休)

現任行政總裁
韋達誠
(於2012年
1月1日接任)

行政總裁回顧及展望

香港客運業務

包括公司的鐵路、巴士及其他鐵路相關業務在內的香港客運業務在2011年的總收入為135.09億港元，較2010年增加6.9%。

乘客量

於2011年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務(不包括城際客運服務)的總乘客量增加5.1%至16.875億人次。

受惠於經濟增長及來港旅客量增加，公司的本地鐵路服務錄得13.666億人次的總乘客量，較2010年增加5.2%。本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫。

羅湖及落馬洲過境服務於2011年的乘客量為1.039億人次，較2010年增加3.9%。

於2011年，由於往來香港的航空旅客量持續上升，機場快綫的乘客量較2010年增加5.9%至1,180萬人次。

輕鐵、巴士及城際客運服務於2011年的乘客量合計為2.09億人次，增加5.2%。

於2011年，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務(不包括城際客運服務)的周日平均乘客量增加5.1%至480萬人次，主要來自較2010年上升5.2%至400萬人次的本地鐵路服務。

市場佔有率

於2011年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由2010年的44.3%增加至2011年的45.4%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由65.3%增加至66.2%。我們在過境業務市場的佔有率由55.0%輕微下降至54.5%。而公司在往返機場交通工具市場的佔有率則由21.6%上升至21.8%。

車費收入

於2011年，香港車費總收入為133.57億港元，較2010年增加7.2%，其中本地鐵路服務的收入佔93.00億港元，即69.6%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升2.0%，至6.81港元，主要反映票價及乘客旅程模式的變動。

過境服務於2011年的車費收入為26.33億港元，較2010年增加5.9%。機場快綫的車費收入為7.51億港元，上升8.2%。輕鐵、巴士及城際客運服務於2011年的車費收入合計為6.73億港元，較2010年上升10.3%。

服務及表現

一如以往，我們優良的營運表現再次帶動公司取得理想的財務業績。期內，我們繼續超越了在營運協議和公司本身更為嚴格的顧客服務目標中訂下的所有表現目標。

公司憑著整體業務以至客運服務上不同範疇的卓越表現，如香港至廣州的城際直通車及「九廣通」服務，在香港備受讚譽，並贏得多項殊榮。公司在香港以外地區獲得的獎項包括榮獲亞太顧客服務協會評選為「2010年最佳顧客滿意品管系統(公共交通)」。

公司卓越的服務印證我們每年投資超過40億港元，在現有鐵路網絡進行維修、資產更新及改善工作的努力。

於2011年，我們落實了多個項目以改善鐵路服務，包括加強列車班次、進行車站翻新工程及安裝方便殘疾人士使用的設施等。為增加載容量，公司於2008年訂購的十列新列車已於2011年4月開始陸續運抵香港，而首列新列車在通過嚴格的檢測和調試程序後，已於2011年12月投入客運服務。在港島綫、觀塘綫及荃灣綫八個地面車站安裝月台自動開門的工程已於11月完成。此外，公司亦於各車站增加當值員工協助乘客，特別是殘疾人士及長者。

於2011年內，公司完成了兩個車站的翻新工程，另外還有兩個車站正在進行翻新。此外，我們亦在八個車站完成或正在進行開闢新出入口的工程，並在多個車站內增設座位。公司又進行多項改善工程以加強港鐵系統內的無線及互聯網網絡，為乘客帶來更大便利，當中包括增加3G流動數據傳輸容量。

為進一步方便殘疾人士進出網絡，我們繼續致力改裝列車車廂，並在多個港鐵車站加設升降機、斜道和闊閘機，以及點字指示牌等設施。

“...股東應佔基本業務淨利潤增加20.9%至104.68億港元，即每股盈利1.81港元。”

在安全方面，我們於2011年改進公司的安全及健康管治架構，以確保公司上下包括在世界各地的附屬及聯營公司在內，均能夠維持高水平的管治。此外，公司還邀請了「美國公共交通協會」(APTA)檢討香港鐵路客運服務的安全管理系統。檢討結果確認並讚揚港鐵公司已實施多項鐵路業界最佳的安全實務。

香港車站商務

由於車站商店租金和廣告收入顯著改善，香港車站商務的收入較2010年增加19.9%，至34.22億港元。

車站零售設施的收入增加11.0%，至19.05億港元，原因是增加了商店數目及租金。截至2011年年底，車站商店總數由2010年年底的1,254間增加至1,294間，而車站零售設施的總面積則由53,880平方米增加至54,932平方米。

2011年的廣告收入為8.93億港元，較2010年增加21.7%，主要受惠於經濟好轉刺激廣告開支，我們適時推出新穎的廣告套餐所致。

電訊服務於2011年的收入為5.00億港元，較2010年增加72.4%，主要由於終止前2G電訊服務合約所帶來的一次性應收款項。若撇除這些一次性應收款項，電訊服務收入則上升13.1%至3.28億港元，收入上升主要來自項目管理費收入增加，當中包括提升設備及傳輸容量等項目。

物業及其他業務

年內，中環優質寫字樓及零售物業的租賃表現理想，主要因為來港消費的內地旅客人數不斷上升為零售物業帶來支持，而寫字樓方面則受惠於內地企業和國際金融機構在港擴展業務。

物業發展

2011年的物業發展利潤為49.34億港元，主要來自「名城」和將軍澳第五十六區商場的公司應佔發展利潤。「名城」第一期和第二期單位的銷售情況理想，而第三期亦於11月展開預售。截至2011年12月31日，「名城」第一至三期合共4,264個單位中，已售出約73%。此外，我們亦分別售出42個火炭「御龍山」及34個烏溪沙「銀湖·天峰」的尚餘單位。

在公司擔任九廣鐵路公司(九鐵公司)相關附屬公司項目代理的物業發展招標活動方面，我們於2011年10月批出南昌站地塊予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司仲益有限公司，並於2012年1月批出荃灣西站(五區)城畔地塊予華懋集團的成員公司達潤投資有限公司。此外，我們代表九鐵公司相關附屬公司遞交的西鐵綫朗屏(北)地塊經修訂的總綱發展藍圖，亦於2011年7月獲城市規劃委員會批准。

我們的物業發展權組合，在2011年增加了兩個重要的項目。公司於2011年5月獲得可供發展樓面面積分別為404,500平方米及128,400平方米的黃竹坑車廠及何文田地塊之物業發展權，致使南港島綫(東段)及觀塘綫延綫兩個項目能分別達至財務上可行。而當中載有已劃為綜合發展區的黃竹坑車廠地塊之發展參數的規劃大綱，已於2011年11月獲城市規劃委員會通過。

物業租賃及管理業務

物業租賃及物業管理業務於2011年的收入為32.15億港元，較2010年增加8.6%。

行政總裁回顧及展望

公司在香港和中國內地的物業租金總收入較2010年增加9.4%，至30.16億港元。在香港，年內整體港鐵商場之新訂租金錄得16%的平均升幅。於2011年年底，公司在香港的12個商場的出租率維持接近100%，而公司於國際金融中心二期的18個樓層亦全部租出。

截至2011年12月31日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合大致維持不變，其中包括226,622平方米的零售物業、41,000平方米的寫字樓，以及11,202平方米的其他用途物業。而位於將軍澳第五十六區的新商場「PopCorn」將於今年較後時間正式開業。

年內，我們繼續投資改善公司的零售物業。沙田連城廣場零售樓層更改間隔工程已於2011年10月完成。

北京銀座Mall於2011年年底的出租率達98%，而新訂租金於年內錄得5%的平均升幅。

我們因應市場激烈競爭而調整了經理人酬金，因此公司於2011年的物業管理收入減少2.0%至1.99億港元。於2011年年底，公司在香港管理的住宅單位數目增加4,200個至86,162個，增加主要來自「名城」第一和第二期，以及日出康城「領峯」的單位。

其他業務

昂坪360纜車和昂坪市集於2011年的收入增加13.0%至2.70億港元。年內旅客人數為170萬人次，而尊貴的「水晶車」約佔總乘客量的32%。年內，昂坪360纜車服務的可靠率超過99%。因應2012年1月底發生的服務中斷事故，纜車系統現已暫停服務至復活節前，以便更換滑輪軸承及進行年度檢查。這次事故初步估計是由於一個滑輪軸承內環表面

出現不規則磨損所引致，但有關磨損並不影響纜車系統的安全運作。

顧問業務於2011年的收入為1.05億港元，較2010年減少7.1%，主要由於德里機場鐵路快綫項目已大致完成。

八達通繼續擴展其零售商戶網絡。截至2011年年底，在香港採用八達通服務的商戶逾4,500家。常用八達通卡的流通量達1,980萬張，每日平均使用量及交易金額分別為1,200萬次及1.172億港元。公司於2011年應佔八達通的淨利潤為1.82億港元，較2010年上升44.4%。

來自九鐵公司及政府的項目管理收入於2011年為5.88億港元，較2010年增加8.9%，主要來自與高鐵香港段委託協議有關的項目管理收入。

中國內地及海外業務

公司在香港以外的鐵路附屬公司，即Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (MTM)、MTR Stockholm AB (MTRS)及港鐵軌道交通(深圳)有限公司年內錄得收入共122.79億港元，較2010年增加21.0%，收入增加主要由於有利的匯率變動、來自MTM的工程項目收入增加，以及深圳市龍華綫第二期通車所致。經營成本為118.30億港元，而經營利潤增加60.9%至4.49億港元，經營毛利率為3.7%。港鐵軌道交通(深圳)有限公司及MTM均錄得符合預期的財務表現，而MTRS則稍遜預期。

北京京港地鐵有限公司以聯營公司入帳，其表現較預期為佳，因此對公司的財務貢獻亦大幅提升。在其他聯營公司中，London Overground Rail Operations Limited (LOROL)及Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT)的表現皆符合我

“現時我們正展開五條新鐵路綫的建造工作，擴展香港的鐵路網絡，以支持香港的可持續發展及增長。同時，至為重要的是我們要專注為乘客提供優質服務及滿足社會需求。”

們預期。因此，這三家聯營公司於2011年合共帶來1.16億港元的利潤，較2010年增加9,400萬港元。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於2011年錄得的總乘客量約為10.65億人次，而2010年的總乘客量約為8.5億人次。

中國內地

在中國內地，北京地鐵四號線和大興線的營運表現均持續超越專營權的要求。兩條地鐵線於2011年的總乘客量合計為3.774億人次，而每日平均乘客量則逾100萬人次。

深圳市軌道交通龍華線的延綫，即深圳市龍華線第二期於2011年6月投入服務，鐵路線的營運表現理想，並超越了專營權的要求。2011年的總乘客量為6,050萬人次，而每日平均乘客量自第二期通車後達至25.53萬人次。

公司旗下兩家全資附屬公司，即港鐵軌道交通(深圳)有限公司及港鐵物業(深圳)有限公司於2011年8月成功以底價約20億元人民幣投得龍華車廠1期地段。該地塊的可供發展樓面面積約為206,167平方米。

海外

在倫敦，東倫敦綫第1a期於2011年2月通車後，進一步改善了乘客接駁服務，並利好LOROL的營運表現。LOROL保持其英國表現最優秀鐵路營運商之一的地位，並贏得英國National Rail Awards中的Special Judges Award。

斯德哥爾摩方面，MTRS在列車可用程度及準時程度的服務表現持續有所改善。

墨爾本方面，儘管出現營運問題，特別是罕有高雨量的惡劣天氣情況對營運表現帶來極嚴重的負面影響，但隨著營運公司實施第一期新列車時間表並取消部分時速限制後，列車可靠程度和列車服務按照編定班次行走兩項指標的表現均得到改善。

未來增長

公司在香港的五個主要鐵路項目，均取得理想進展。當這些項目完成後，公司在香港的鐵路網絡將會延長56公里的新鐵路綫。

香港的增長

西港島綫、南港島綫(東段)和觀塘綫延綫三個香港鐵路網絡擴展項目，將由公司出資興建及擁有。而餘下的高鐵香港段和沙田至中環綫兩個項目，將由政府出資興建及擁有，而公司將會獲邀請以「服務經營權」模式負責營運及維修這兩條鐵路。

全長3公里的港島綫延綫西港島綫預期於2014年通車。項目的建造工程進展良好。2011年4月，新戴麟趾康復中心和堅尼地城游泳池(第一期)已分別移交作營運。上環站的軌道更新工程極具挑戰，經已在2011年8月關閉上環站54小時內順利完成。項目的上環至西營盤一段列車隧道的鑽挖工程經已展開，而西營盤至香港大學列車隧道的第一段亦已貫通。項目的所有機電工程合約亦已經批出。

2011年5月，公司就興建及營運南港島綫(東段)和觀塘綫延綫與政府簽署項目協議，並隨即展開這兩個項目的建造工程。在項目施工期間，我們會繼續與市民及各有關團體緊密聯絡。如前所述，這兩條鐵路綫是以「鐵路加物業綜合發展經營」模式興建。

全長7公里的南港島綫(東段)將使港鐵服務由金鐘伸延至港島南區，而該路綫的車廠將設於黃竹坑。項目大部分的主要土木工程合約已經批出，而各工地的施工亦進度良好。機電工程合約的採購工作已進展順利，而搬遷金鐘配電站的關鍵前期工程亦已於2012年1月大致完成。

全長2.6公里的觀塘綫延綫將觀塘綫現時的油麻地總站伸延至新建的何文田站及黃埔站。項目建造工程已於2011年5月動工，而所有的土木及機電工程合約已於2012年1月前批出。

行政總裁回顧及展望

由政府出資興建、全長26公里的高鐵香港段將提供過境的高速鐵路服務，連接香港至深圳、廣州以及中國內地的高速城際客運鐵路網絡，預期於2015年投入服務。政府已委託港鐵公司負責高鐵香港段的設計及建造工程，並同意在鐵路建成後邀請港鐵公司以服務經營權模式負責營運。

高鐵香港段的隧道挖掘工程於年內取得重大進展。首部隧道鑽挖機於2011年9月在米埔工地投入運作。高鐵香港段的部分機電工程合約及西九龍總站最後一份的主要土木工程合約已於年內批出。

正如我們重視營運安全一樣，安全亦是我們所有建造項目的首要目標和考慮，公司繼續在香港建造業安全表現上保持領先位置。公司正在興建四個主要鐵路項目，有逾7,000名工人在我們的工地工作，因此對安全的要求比以往任何時間更為重要。儘管公司在2011年繼續維持很低的意外率，我們工地於年內發生的意外仍奪去兩名工人的寶貴性命，我們為此深表遺憾。我們會繼續與承建商緊密合作，致力達至零死亡事故的目標。因此，我們於年內在公司的工地推出了五個新措施，以增強安全意識及改善工作實務。

2011年2月，立法會財務委員會通過全長17公里的沙田至中環綫的金鐘站擴建項目及新何文田站有關的鐵路工程，以及搬遷新國際郵件中心的非鐵路工程的撥款。其後，公司於5月與政府就設計和興建沙田至中環綫的前期鐵路及非鐵路工程簽訂委託協議。

項目兩個為配合設計發展而修訂的鐵路方案已按《鐵路條例》分別於2011年7月15日及11月11日刊憲。公司仍繼續與政府磋商沙田至中環綫的委託協議。

此外，公司現正支持及回應政府對第二次鐵路發展研究的檢討及修訂(RDS-2U)工作，這研究將敲定最有利香港及中國內地未來經濟發展的鐵路項目。

中國內地拓展

公司於2010年與杭州市地鐵集團有限責任公司達成協議，就營運杭州地鐵一號綫成立合營公司，而港鐵公司及杭州市地鐵集團有限責任公司分別持有合營公司的49%及51%股權。我們正等待國家發展和改革委員會批准杭州地鐵一號綫項目。自2011年下半年開始，項目已展開招聘及培訓人員等營運前籌備工作，預計地鐵綫可於2012年年底投入服務。

財務回顧

總收入上升13.2%至334.23億港元，其中香港以外鐵路附屬公司的收入增加21.0%，而主要來自香港業務的收入則上升9.1%。不包括香港以外的鐵路附屬公司，客運業務收入增加6.9%、車站商務收入增加19.9%、物業租賃及管理業務收入上升8.6%，以及其他業務收入增長7.9%。總經營成本上升14.5%至212.99億港元，其中118.30億港元與香港以外的鐵路附屬公司有關，因匯率變動對其經營成本造成影響。不包括這些內地和海外附屬公司，經營成本增加8.4%，原因是為提升服務水平和符合《最低工資條例》規定，投入了為推動收入增長而增加的成本以外的支出。未計物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤增加11.1%至121.24億港元。由於從毛利率較低的香港以外鐵路業務所得的經營利潤增加，經營毛利率下跌0.7個百分點至36.3%。不包括香港以外的鐵路附屬公司，經營毛利率則上升0.3個百分點至55.2%。2011年的物業發展利潤為49.34億

港元，主要來自「名城」和將軍澳第五十六區商場。2011年以全年計算的每年非定額付款費用為6.47億港元。計入折舊及攤銷32.06億港元、利息及財務開支9.21億港元、投資物業重估收益50.88億港元、集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤2.97億港元及所得稅28.21億港元，2011年公司股東應佔淨利潤上升22.0%至147.16億港元，即每股盈利2.55港元。撇除投資物業重估，基本業務利潤上升20.9%至104.68億港元，即每股盈利1.81港元。

於2011年12月31日，集團的淨資產上升10.0%至1,290.45億港元，當中資產總值和負債總額分別上升8.9%和6.9%。資產總值上升，主要來自投資物業重估收益、接收將軍澳第五十六區商場、深圳市龍華綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的進一步建造成本、深圳市龍華綫車廠用地的地價，以及因物業發展業務而增加的待售住宅物業及應收帳項。負債總額上升，主要由於債項增加及就2011年的利潤而提高的稅項撥備所致。過往收取的政府現金資助於資產負債表中以負債列帳，並繼續用以抵銷西港島綫的建造成本。集團的淨負債權益比率由12.8%下降至11.9%。

年內，集團來自經營活動的稅前現金流入為124.89億港元，上升4.8%。包括深圳市政府為深圳市龍華綫的營運而提供的資助和現金稅項付款，來自經營活動的現金流入淨額為110.24億港元。來自物業發展的現金收入為35.93億港元，當中20.00億港元為將軍澳第八十六區第二期發展商所償還的最後一筆免息貸款。包括其他現金流入額3.48億港元，2011年的現金流入總額為149.65億港元。同期的現金

流出總額為151.62億港元，當中主要包括資本開支100.43億港元、每年定額及非定額付款7.95億港元、利息支出淨額4.21億港元，以及股息付款38.42億港元。因此，集團的現金流出淨額為1.97億港元。計入贖回到期證券投資10.00億港元及貸款取用淨額19.79億港元，集團的現金結餘增加27.82億港元至2011年年底的161.00億港元。

為配合公司漸進式的股息政策，董事局建議派發末期股息每股0.51港元，連同中期股息每股0.25港元，全年股息合共每股0.76港元，較去年每股增加0.17港元或28.8%。

人力資源

公司與其受控制附屬公司於2011年12月31日在本港及香港以外地區分別僱用14,444和6,851名員工。我們於2011年繼續招聘和培訓員工，以配合公司擴展業務的需要。年內，公司聘請了包括見習工程師、見習管理人員及見習管理主任在內共1,525名新員工，並擴大學徒招聘計劃。儘管人力市場競爭激烈，公司以具競爭力的薪酬、有前景的事業發展機會、和諧的員工關係及關顧員工的工作環境，成功將員工流失率維持於3.3%的低水平。公司在維繫充滿幹勁的團隊之卓越表現亦獲得多個本地及海外獎項的嘉許。

與員工建立緊密聯繫是公司能維持良好營運表現的重要元素，因此我們透過多種激勵計劃，如「港鐵傑出貢獻嘉獎」及「信念獎」對員工的傑出貢獻及貫徹執行港鐵信念的努力予以嘉許。此外，我們還透過新的數碼顯示系統和一系列的勵志短片「港鐵因您精彩」，聯繫及勉勵員工。公司亦

“公司卓越的服務印證我們每年投資超過40億港元，在現有鐵路網絡進行維修、資產更新及改善工作的努力。”

行政總裁回顧及展望

透過「增進員工溝通計劃」進一步加強與員工之間的緊密聯繫，於年內共舉辦超過5,100場溝通會，出席員工逾50,000人次，有效加強部門經理與員工的直接溝通。

我們於兩年前展開了一個鼓勵創新思維的計劃，把港鐵公司提升成為一個不斷學習的知識型機構。為此，我們設立了完善的資訊科技平台以促進員工之間分享知識，並舉辦全面的學習和發展活動，以協助員工掌握所需技能及延續學習動力。公司推行的「潛行創意空間」計劃，利用創意思考學習影片等創新和具創意的溝通模式及活動，從自我、小組及整體角度，強調協同創意的重要性。

此外，我們還培育了一個精益求精、致力改善工作流程的文化，以確保公司能持續不斷提升效率。公司推行的「掌握臻善在手中」計劃，正好體現了運用創新思維以改善日常工作的臻善精神，而「臻善圈」項目亦有助公司減省成本和優化工作程序。與此同時，臻善文化亦鼓勵員工改善他們個人及專業的知識和技能，以協助公司面對不斷轉變的業務挑戰。

公司透過個人化的人才發展計劃，繼續在香港和香港以外地區發掘和培育不同級別的人才。我們還繼續舉辦不同的培訓及發展課程，為員工提供所需技能的訓練。於2011年，我們舉辦了共5,892個課程。

聯繫社區

港鐵公司透過不同活動與所服務的社區保持緊密聯繫，致力為市民提供優質生活。能充分了解乘客意見和需要，對改善沿綫社區的服務至為重要，為此我們定期在不同車站為乘客舉行「車站意見區」等公開溝通的活動、進行定期顧客意見調查，以及在電台舉辦現場接聽聽眾來電節目。在興建中的香港新鐵路項目方面，我們舉行多場社區聯絡小組會議，以收集和考慮區內居民對新鐵路走綫及車站設計的意見和需要，並確保我們的建造工程對區內的影響能減至最低。

展望

全球經濟環境仍具挑戰，預料全球經濟增長將會表現疲弱，並對香港的增長帶來負面影響。在這種環境下，預料公司香港鐵路業務的乘客量增長速度將會放緩。由於公司的車站商務及物業租賃普遍為三年期的租約，因此其業務表現相對較為穩定，而2012年新訂租金的調整幅度將視乎當時的市場情況而定。我們的廣告業務較受經濟情況影響，其增長幅度可能會因為經濟增長疲弱而放緩。

在物業發展業務方面，車公廟發展項目的利潤入帳時間將視乎項目的預售銷情以及獲發入伙紙的時間而定。按現時情況，我們預期項目將於2012年年底獲發入伙紙。

在物業發展招標活動方面，由現時到2012年年底，我們將視乎市場狀況，為大圍站及面積較小的天水圍地塊進行招標。在公司擔任九鐵公司相關附屬公司項目代理的西鐵綫物業發展用地方面，我們可能會為朗屏(北)和朗屏(南)地塊進行招標，並為荃灣西站(五區)灣畔地塊重新招標。

最後，本人想重申，能帶領港鐵公司邁向未來，本人深感榮幸，並藉此機會，衷心感謝前任總裁周松崗先生、董事局同寅及全體港鐵同事的支持。



行政總裁

韋達誠

香港，2012年3月8日

主要數據

	2011	2010	增/(減) 百分率
財務摘要 (百萬港元)			
收入			
– 香港客運業務	13,509	12,635	6.9
– 香港車站商務	3,422	2,853	19.9
– 物業租賃及管理業務	3,215	2,961	8.6
– 香港以外的鐵路附屬公司	12,279	10,144	21.0
– 其他業務	998	925	7.9
未計物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	12,124	10,917	11.1
物業發展利潤	4,934	4,034	22.3
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	17,058	14,951	14.1
股東應佔利潤	14,716	12,059	22.0
來自基本業務的股東應佔利潤	10,468	8,657	20.9
資產總值	197,873	181,665	8.9
貸款、其他負債及銀行透支	23,168	21,057	10.0
服務經營權負債	10,724	10,749	(0.2)
股東應佔總權益	128,859	117,150	10.0
財務比率			
經營毛利率(%)	36.3	37.0	(0.7)個百分點
經營毛利率(不包括香港以外的鐵路附屬公司)(%)	55.2	54.9	0.3個百分點
淨負債權益比率*(%)	11.9	12.8	(0.9)個百分點
平均股東資金回報率(%)	12.0	10.8	1.2個百分點
來自基本業務的平均股東資金回報率(%)	8.5	7.7	0.8個百分點
利息保障(倍數)	16.4	10.5	5.9倍
股份資料			
每股基本盈利(港元)	2.55	2.10	21.4
來自基本業務的每股基本盈利(港元)	1.81	1.51	19.9
每股股息(港元)	0.76	0.59	28.8
於12月31日的股價(港元)	25.15	28.30	(11.1)
於12月31日的市值(百萬港元)	145,490	163,364	(10.9)
營運摘要			
在香港的總乘客人次			
– 本地鐵路服務(百萬計)	1,366.6	1,298.7	5.2
– 過境服務(千計)	103,881	99,954	3.9
– 機場快綫(千計)	11,799	11,145	5.9
– 輕鐵(千計)	161,289	154,522	4.4
平均乘客人次(千計)			
– 本地鐵路服務(周日)	3,968	3,770	5.2
– 過境服務(每日)	284.6	273.8	3.9
– 機場快綫(每日)	32.3	30.5	5.9
– 輕鐵(周日)	450.7	433.0	4.1
每名乘客車費收入(港元)			
– 本地鐵路服務	6.81	6.67	2.0
– 過境服務	25.35	24.89	1.8
– 機場快綫	63.62	62.28	2.1
– 輕鐵	2.73	2.65	3.0
佔專營公共交通載容量比率(%)	45.4	44.3	1.1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以及銀行中期票據投資作為現金的一部分。

2011年大事紀要

1月

港鐵全綫車站增設三色回收箱，鼓勵乘客響應環保，進一步活出低碳生活。



首部現代化輕鐵列車換上清新的綠色、紫色及白色車身，在新界西北區重新投入服務。

2月

公司推出一連串新措施，以提升於列車服務中斷時與乘客的溝通。

公司舉辦建造業就業博覽，提供超過2,000個與建造業有關的職位空缺。此活動旨在向公眾展示建造業的前景，並吸引更多年青人入行，以維持建造業的可持續發展。



立法會財務委員會通過在金鐘站及何文田站與沙田至中環綫有關的前期工程撥款。

3月

公司於香港聖公會福利協會舉辦的「第十八屆傑出義工獎勵計劃」中獲頒發兩項「企業關懷獎」。這些獎項旨在表揚關心社群和熱心參與義工服務的企業。

4月

1,600名競步健兒參加「港鐵競步賽2011」，一同推廣健康訊息，參加人數，達歷屆之冠。今屆賽事籌得善款逾133萬港元，打破歷屆紀錄，善款已全數撥捐醫院管理局健康資訊天地，支持其預防疾病和健康教育工作。

公司舉辦「港鐵列車萬人Like」活動，從超過19,700個參賽作品中選出16個得票最高的設計，分別在兩列列車車身上展出。獲選設計的主題列車於荃灣綫及港島綫首次亮相。



MTR Mobile 應用程式榮獲「2011 香港資訊及通訊科技獎」之「最佳生活時尚大獎」及「最佳無間斷網絡(流動資訊娛樂)金獎」。

5月

公司就南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的設計、建造、營運及融資安排，與政府簽署項目協議。同時，公司亦就沙田至中環綫前期工程的設計及建造工程，與政府簽署委託協議。



在截至2011年4月的年度，London Overground Rail Operation Limited 成為英國鐵路表現排行榜上其中一個表現最佳的鐵路經營者。

6月

公司的深圳市軌道交通龍華綫全綫投入服務。



集團首次發行面值10億元人民幣的兩年期點心債券，票面年息率訂於0.625%的歷史低位。

公司優秀的培訓工作享譽國際，更榮獲美國訓練與發展協會頒發「卓越培訓實踐獎」及「卓越培訓實踐個案嘉許」。

公司根據票價調整機制調整票價。

7月

公司委任韋達誠先生為行政總裁，任期由2012年1月1日起生效。

公司舉行觀塘綫延綫建造工程的動工儀式。

公司於荃灣綫、觀塘綫及港島綫的車站安裝了多姿多彩的新月台座椅。



8月

上環站關閉54小時，順利完成大規模的軌道更新工程，以配合西港島綫的延綫工程。



高鐵香港段首部隧道鑽挖機投入運作。這部隧道鑽挖機名為「昭君」，寓意促進中港兩地連繫，將負責元朗米埔至牛潭尾一段高鐵隧道的鑽挖工作。



公司旗下兩家全資附屬公司(即港鐵軌道交通(深圳)有限公司及港鐵物業(深圳)有限公司)成功投得深圳市龍華綫車廠一幅土地作物業開發。

9月

公司的「資訊保安提升計劃」在新加坡舉行的第九屆《MIS Asia》優秀資訊科技頒獎典禮上獲得嘉許。

日出康城「領凱」展開預售。

10月



公司與香港話劇團聯手創作「港鐵x香港話劇團《鐵路安全の達人》學校巡迴演出2011-12」。這是兩個機構首度合作把藝術與鐵路安全教育融合起來，藉此提高學生對鐵路安全的認知。劇團會在今個學年到50所學校免費巡迴演出，約有20,000名小學生受惠。

公司舉辦第二次建造業就業博覽，提供超過1,500個職位空缺。

將軍澳「天晉」展開預售。

12月

新的港鐵列車於觀塘綫投入服務。新車的座椅扶手採用弧型設計，增加車廂的空間感，並改良了燈光和空調系統。車廂地台採用了隔音設計，車門門框亦圍上膠邊，均有助加強阻隔由外面傳入車廂的聲音。

11月



公司在全綫84個車站以及「九廣通」城際直通車上設置自動體外心臟除顫器，協助心臟驟停的人士。透過這設備，公司能進一步提升能力照顧有需要的乘客。

上環站啟用全新及更寬敞的東面大堂，其新的客務中心採用開放及具親切感的設計。



公司在八個架空及地面港鐵車站完成加裝自動月台閘門工程。

「名城」第三期「盛世」展開預售。



貼心服務

延展動力







每年在鐵路網絡維修、
翻新及改善工程上的支出
及投資超過

\$40 億港元

31 部

「港鐵特惠站」
為乘客提供
車費折扣



港鐵「意見區」
向顧客收集了

1,348

項寶貴意見

香港客運業務在2011年的總收入為135.09億港元，較2010年增加6.9%。收入增加，是由於經濟強勁，加上公司於2010年6月及2011年6月按票價調整機制調整了票價所致。

乘客量

於2011年，我們在香港的所有鐵路和巴士客運服務(不包括城際客運服務)的總乘客量較去年增加5.1%至16.875億人次。

受惠於經濟增長及蓬勃的旅遊業，公司的本地鐵路服務錄得13.666億人次的總乘客量，較2010年增加5.2%。本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫。

由於中國內地來港遊客人數持續上升，羅湖及落馬洲過境服務於2011年的乘客量較2010年增加3.9%，至1.039億人次。

由於往來香港的航空旅客量持續上升，機場快綫於2011年的乘客量達1,180萬人次，較2010年增加5.9%。

輕鐵、巴士及城際客運服務於2011年的乘客量合計為2.09億人次，較去年增加5.2%。

周日平均乘客量

於2011年，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務(不包括城際客運服務)的周日平均乘客量增加5.1%至480萬人次，主要來自較2010年上升5.2%至400萬人次的本地鐵路服務。

市場佔有率

於2011年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由2010年的44.3%增加至2011年的45.4%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由65.3%增加至66.2%。我們在過境業務市場的佔有率由55.0%輕微下降至54.5%。我們在往返機場交通工具市場的佔有率則由21.6%上升至21.8%。

車費收入

於2011年，香港車費總收入為133.57億港元，較2010年增加7.2%，其中本地鐵路服務的收入佔93.00億港元，即



公司透過廣泛的培訓活動，讓前線員工建立工作勤奮，樂於助人的態度

69.6%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升2.0%，至6.81港元，主要反映票價及乘客旅程模式的變動。

過境服務於2011年的車費收入為26.33億港元，較2010年增加5.9%。機場快綫的車費收入為7.51億港元，上升8.2%。輕鐵、巴士及城際客運服務於2011年的車費收入合計為6.73億港元，較2010年上升10.3%。

於2011年，其他鐵路相關業務收入為1.52億港元，較2010年減少13.6%。

其他鐵路相關業務收入包括城際客運服務輔助工程、代表第三方進行的工程、八達通服務費，以及違反附例的罰款等。



票價調整

公司於2011年6月19日根據年度票價調整機制上調票價，所有適用車程票價的加權平均升幅為2.2%。

服務推廣

公司於年內不斷推行有效的推廣活動，為乘客量帶來支持。當中包括「搭一百賞一票」優惠和為使用離島渡輪服務的乘客提供在中環站或香港站的轉乘港鐵優惠。另外，我們於兩個商場設置新的「港鐵特惠站」，令「港鐵特惠站」數目於2011年年底時增至31部。



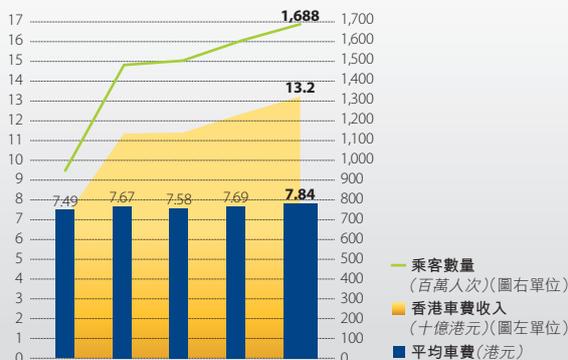
車站的新入口使乘客更感便利，更為都市建築增添姿采

我們推出全年的港鐵旅遊票推廣活動，為旅客提供車票連同主要旅遊景點的折扣優惠券之套票。為刺激跨境旅遊，我們為即日來回香港的遊客提供過境旅遊票、為城際旅客提供周末套票，以及其他推廣計劃。為慶祝迪士尼樂園五周年紀念，公司推出特別版的迪士尼綫全日通。除此之外，機場快綫也推出多項票務推廣活動，包括為機場快綫「多乘賞」計劃會員提供雙倍積分獎賞，並延長與「亞洲萬里通」合作的推廣計劃。

公司革新港鐵網站，加上推廣活動配合，吸引更多人加入港鐵友禮會，使會員人數於2011年年底增至超過120萬名。年內，公司把提供有關車程及車站設施資訊的MTR Mobile推廣予Google Android用家使用，並為Apple iOS

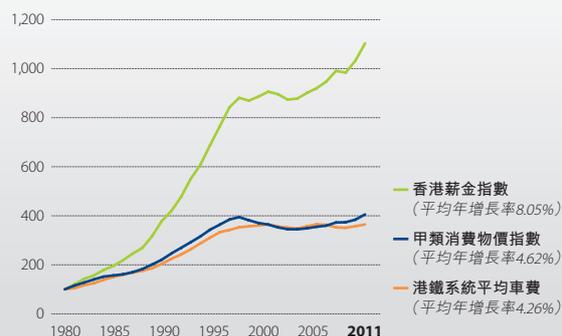
乘客及車費 (香港客運業務 — 不包括城際客運服務)

受惠於經濟增長及來港旅客量增加，公司的車費收入及乘客量均有所上升。



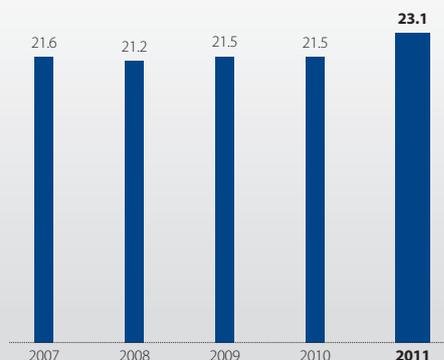
車費趨勢

過往，港鐵車費的調整一直落後於香港的薪金增長，但與消費價格的長期變幅相約。



香港客運業務每車卡公里的經營開支

每車卡公里的經營開支上升，成本增加反映我們持續改善服務和系統。



企業責任焦點

保護環境

公司推出落馬洲濕地改善計劃的目的，是彌補在興建落馬洲支綫時，對生態環境造成的損害。

我們在濕地多年來的管理工作非常成功，為稀有的灰背棕鳥、黑臉琵鷺等季節性候鳥提供了一個理想的棲息和繁殖地點。在2011年的候鳥繁殖季節，我們於落馬洲及西鐵濕地範圍內設置了84個人工鳥巢箱，而這些候鳥共築了137個鳥窩，讓544隻雛鳥出生。



平台推出多個升級版本。自2010年推出以來，MTR Mobile 共奪得11個獎項，包括「2011香港資訊及通訊科技獎」之「最佳生活時尚大獎」及「最佳無間斷網絡(流動資訊娛樂)金獎」。

服務表現及市場嘉許

公司的服務表現繼續超越在營運協議和公司本身更為嚴格的顧客服務目標中所訂下的表現目標。列車按照編定班次行走的可靠程度、乘客車程準時程度及列車服務準時程度，均達到99.7%或以上的水平。

公司的優質服務再次廣獲表揚，於香港奪得多個獎項。表揚公司在整體服務上的良好表現之獎項包括有《星島日報》的「星鑽服務品牌選舉2010」中的最佳「公共交通」服務大獎，以及《東周刊》頒發的「香港服務大獎2011 — 公共交通組別」及「企業責任大獎」。公司也在香港以外地區得到表揚，包括獲亞太顧客服務協會頒發「2010年最佳顧客滿意品管系統獎(公共交通)」。此外，城際直通車及「九廣通」亦贏得多個重要獎項。

公司2011年的定期意見調查所錄得的顧客滿意度繼續保持高企。本地鐵路和過境服務以及機場快綫兩項服務的服務質素指標分別上升至74及84(2010年則分別為73及83)，

而反映乘客對兩項服務之票價滿意程度的票價指標在過去的一年則分別為64及70(2010年分別為65及67)。

除了平日的正常列車服務外，港鐵還會在特別日子為香港市民提供服務，例如在熱帶氣旋影響下仍繼續維持列車服務，並在聖誕、新年及農曆新年等節慶期間加強列車服務或提供通宵列車服務。隨著港鐵網絡的乘客量不斷增加，我們周日乘客量於年內已經先後三次刷新紀錄，而我們的鐵路和巴士客運服務的總乘客量更於2011年9月30日錄得歷史新高的547萬人次。

提升服務

公司卓越的服務印證我們每年投資超過40億港元，在現有鐵路網絡進行維修、資產更新及改善工作的努力。2011年，我們繼續進行投資計劃，以提升車站及列車的質素，當中包括購置列車、進行車站翻新工程及安裝方便殘疾人士使用的設施等。

於2011年，我們完成了旺角東站及沙田站的翻新工程，另外還有兩個車站正在進行翻新。紅磡站直通車離境大堂也進行了改善工程，除了更換和增添新座椅外，還安裝了12部大型顯示屏，播出資訊娛樂節目、廣告及列車服務資訊。設置在紅磡站、落馬洲站及羅湖站的貴賓室已完成翻

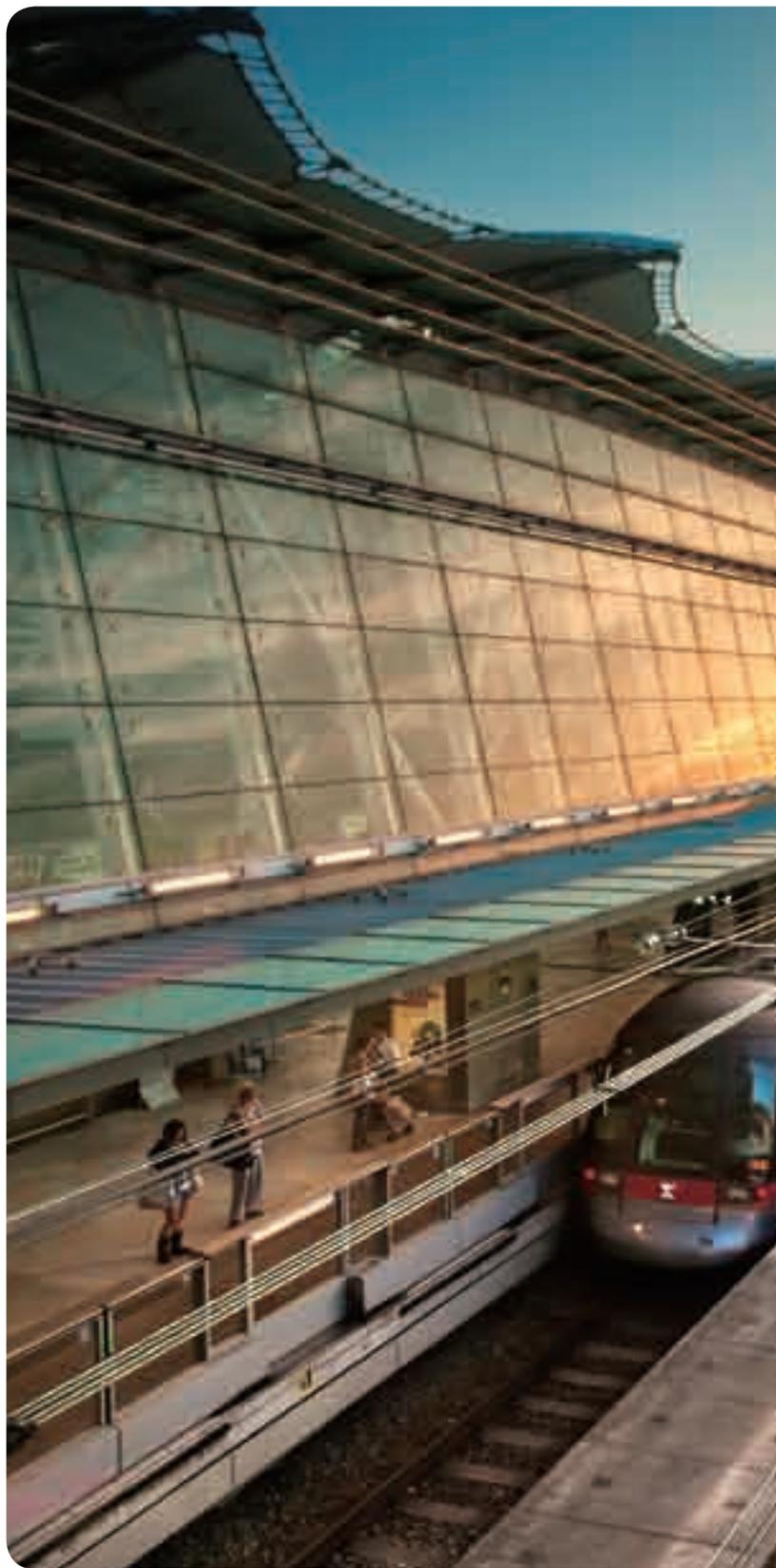
香港客運業務

新工程。此外，在港島綫、觀塘綫和荃灣綫八個地面車站安裝月台自動閘門的工程已於11月完成。公司還進行多個與無綫及上網服務有關的改善項目，方便乘客使用上網服務，當中包括於14個車站的iCentre提供免費Wi-Fi服務。此外，我們還翻新了香港站的公共洗手間，並於鰂魚涌站及牛頭角站設置新洗手間。

公司為加強服務，於2008年訂購的十列新列車中的首列列車已在2011年4月運抵香港。由2011年10月起，我們在觀塘綫對新列車進行不載客試行，是新列車投入服務前進行的檢測及調試程序最後階段的一部分。截至2011年年底，七列新列車已經付運，餘下的列車將於2012年內陸續運抵。而首列新列車已於2011年12月投入客運服務。新列車的新設施包括22吋彩色液晶顯示屏、閉路電視、更高質素的空調及照明設備等。公司將於未來五年分階段提升第一代輕鐵車廂，而首列現代化輕鐵已於2011年1月重新投入客運服務。



港鐵網絡的乘客數以百萬計，但車站內部設計完善，使人流暢通無阻



港鐵網絡奠定可持續運輸服務的典範





公司妥善安排軌道維修工程，確保對客運服務的影響能減至最低

接駁服務

接駁服務其中一個重點是必須確保我們在進行延綫項目工程期間，對列車服務的影響能盡量減至最低。基於這個原則，我們於2011年8月在上環站為連接未來西港島綫而進行的54小時轉換工程，可算是十分成功。為配合有關工程，上環站於8月5日星期五晚上關閉，至8月8日星期一清晨重開。在車站關閉期間，公司提供接駁巴士服務接載乘客。

公司繼續按計劃增設及提升車站的出入口及連接通道。葵興站的新行人天橋及荔枝角站的新出入口已經投入服務。我們正繼續進行將軍澳站的新出入口、銅鑼灣站連接希慎廣場的通道、連接車公廟站新出入口的行人天橋，以及大學站的新出入口等工程，這些項目預期可於2012年內落成。中環站連接會所隧道的通道亦繼續施工，並計劃於2013年投入服務。屯門站、元朗站、尖沙咀站及灣仔站的項目亦正處於不同的規劃及審批階段，預期可於2013年至2015年間落成。

方便殘疾人士進出網絡的設施

公司其中一個重要目標是讓包括殘疾人士及長者在內的所有潛在乘客，皆能夠使用我們提供的服務。

我們於車站外安裝客運升降機，讓乘客進出車站更為方便。黃大仙站的升降機已完成安裝，而石硤尾站的升降機安裝工程亦已獲得批准。在八個車站增設閘閘機的設計工作已經完成，並可於2012年展開安裝工程。我們又在鑽石山站及鰂魚涌站的出入口設置輪椅輔助車協助輪椅使用者進出車站。而牛頭角站及鰂魚涌站大堂已設置了新的公共洗手間，當中還包括可供殘疾人士使用的洗手間。

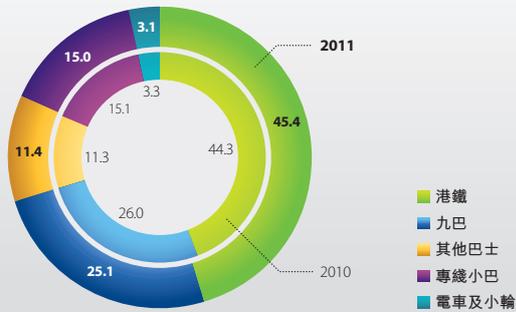
2011年，公司在列車上引進優先座供有需要人士使用，所有港鐵列車將於2012年年底完成設置優先座。在安裝工程進行期間，我們亦推出乘客資訊宣傳活動，鼓勵乘客讓座予有需要人士。

此外，所有港鐵列車車廂均已設有多用途區，以供輪椅使用者使用。我們亦會在所有輕鐵車廂的多用途及輪椅區，加設安全帶及靠背。這項工程已於2011年第四季展開，並將於2012年年底完成。

香港主要交通工具市場佔有率

於2011年，港鐵的市場佔有率由2010年的44.3%上升至45.4%。

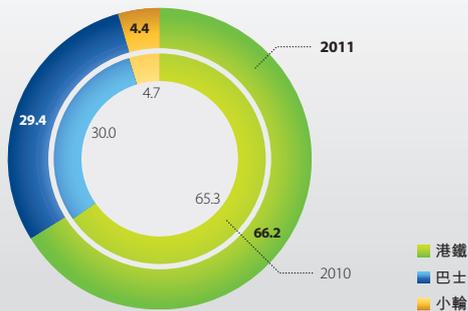
(百分率)



主要過海交通工具市場佔有率

公司在過海交通工具市場佔有率上升至66.2%。

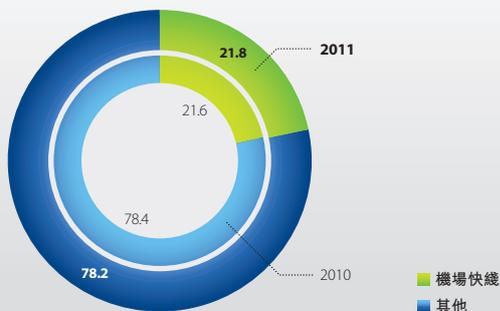
(百分率)



機場快綫的市場佔有率

利用機場快綫的機場乘客比例有所上升。

(百分率)



使用港鐵的視障人士現已較容易取得乘客資訊。年內，我們於所有輕鐵車站引進列車到站廣播系統，並繼續進行將東鐵綫車站的失明人士引導徑伸延至覆蓋整個月台長度的工程。於2011年，我們亦在13個車站完成安裝點字地圖及樓梯扶手點字板。

鐵路網絡的健康與安全

一如以往，公司舉辦了多項推廣安全的活動，當中包括有關車門、扶手電梯，以及輕鐵和巴士與道路等安全推廣，以提升港鐵乘客的安全意識。此外，我們亦在各鐵路綫和車廠進行了多次聯合演練及煙霧測試。



新的月台自動閘門，改善月台情況

為改善我們對緊急醫療事故的應變能力，所有港鐵站及「九廣通」城際直通車自2011年11月起，設置了自動體外心臟除顫器。所有車站督導員均已接受有關心肺復甦法及使用自動體外心臟除顫器的訓練。

為提升安全表現，我們於2011年改進了公司的安全及健康管治架構，以確保公司上下包括我們在世界各地的附屬及聯營公司在內，均能夠維持高水準的安全表現。除此之外，公司還邀請了「美國公共交通協會」(APTA) 檢討我們的安管理系統。檢討結果確認並讚揚港鐵公司已實施多項鐵路業界最佳的安全實務。

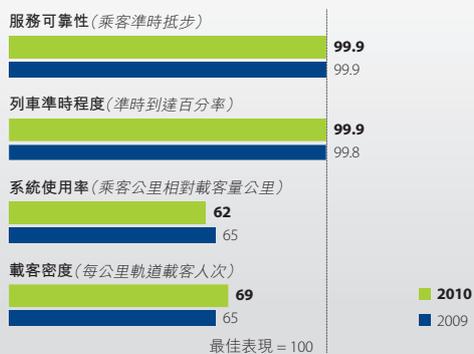
生產力

為提升生產力及減少對環境的影響，我們正推行一系列節能計劃。我們在迪士尼綫、市區綫及東涌綫，以及機場快綫的136列列車上安裝較有能源效益和更長壽的發光二極管照明系統，以取代傳統的光管照明。當工程於2014年完成

標準借鑑

與國際標準比較，港鐵公司仍保持其穩固地位，尤其在服務可靠性方面。

港鐵表現與最佳表現比較



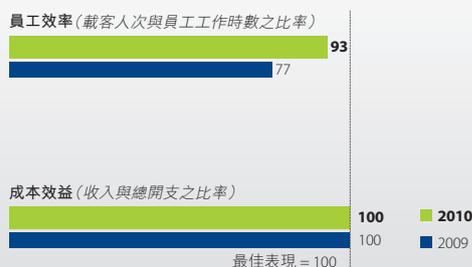
時，預期每年可節省超過3GWh耗電量及2,100噸碳排放。此外，我們為彩虹站及紅磡站的129個廣告牌換上發光二極管照明，連同優化馬鞍山綫各車站的照明，將可節省更多能源支出。

公司三座位於九龍灣、火炭及錦田的辦公大樓，於年內完成安裝39組「日光節能系統」(sun-savers)，以協助節省能源

員工效率及成本效益

公司繼續採用新技術及措施以提高營運效率。

港鐵表現與最佳表現比較



消耗。我們也於2011年調整了將軍澳站與車廠之間的隧道通風，進一步節省能源。

每車卡公里的經營開支是我們衡量生產力的重要指標之一。於2011年，這項指標為23.1港元，較往年增加1.6港元，成本增加是由於我們持續改善服務和系統所致。公司香港運輸業務的經營毛利率亦因此減少0.5個百分點至45.6%。



日益頻繁的航空交通，帶動機場快綫的乘客量攀升

鐵路系統及市場資料

車務運作資料	2011		2010	
路線總長度(公里)	218.2		218.2	
車卡數目	1,965		1,941	
車站數目 (港島綫、荃灣綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、 西鐵綫、機場快綫、東鐵綫及馬鞍山綫)	84		84	
輕鐵車站數目	68		68	
車站內的「e分鐘著數」機數目	49		44	
車站商店及銀行數目	1,294		1,254	
車站內廣告點數目	21,064		21,021	
車廂內廣告點數目	23,669		23,817	
每日營運時數 港島綫、荃灣綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、 西鐵綫、機場快綫及輕鐵	19.0		19.0	
東鐵綫及馬鞍山綫	19.5		19.5	
繁忙時間列車間距(秒計)	早上繁忙時間	晚上繁忙時間	早上繁忙時間	晚上繁忙時間
— 荃灣綫	128	130	128	130
— 觀塘綫	128	144	128	144
— 港島綫	120	150	120	150
— 東鐵綫				
紅磡至上水	212	212	212	212
紅磡至羅湖	327	327	327	327
紅磡至落馬洲	600	600	600	600
— 馬鞍山綫	180	240	180	240
— 將軍澳綫	150	150	150	150
— 東涌綫				
香港至東涌	360	480	360	480
香港至青衣	240	240	240	240
— 機場快綫	720	720	720	720
— 西鐵綫	180	240	180	270
— 迪士尼綫	270	270	270	270
— 輕鐵	270	300	270	300

國際鐵路系統表現比較：14個繁忙市區地下鐵路系統(國際都市鐵路聯會)

2010年鐵路網絡數據	港鐵*	鐵路 A	鐵路 B	鐵路 C	鐵路 D	鐵路 E	鐵路 F	鐵路 G	鐵路 H	鐵路 I	鐵路 J	鐵路 K	鐵路 L	鐵路 M
乘客車程(百萬次計)	1,399	909	706	1,119	1,410	632	2,348	1,634	1,585	470	622	1,214	754	505
車卡公里(百萬計)	253	180	138	469	350	199	724	565	243	101	119	275	119	84
路線長度(公里)	175	200	229	439	201	277	301	480	215	115	94	425	65	101
車站數目	82	106	132	270	147	242	166	424	300	66	93	244	58	89

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

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

2011年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
列車按照編定班次行走(列車服務供應)			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 輕鐵	98.5%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
列車服務準時程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.0%	99.0%	99.7%
— 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.8%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.8%
— 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	500,000	1,841,882
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	500,000	3,292,956
車票可靠程度：乘客使用磁性車票多少次才遇到一次車票失誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	8,000	14,076
增值機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.5%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.8%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.6%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.7%
自動售票機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.6%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.7%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.6%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.9%

2011年之營運表現(續)

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
出入閘機可靠程度			
– 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.8%
– 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.9%
– 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度	不適用	99.0%	99.9%
扶手電梯可靠程度			
– 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
– 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
– 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度			
– 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.7%
– 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.9%
– 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
溫度及通風			
– 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏二十六度或以下	不適用	97.0%	99.9%
– 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	0
– 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏二十七度或以下，車站大堂則在攝氏二十九度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	90.0%	99.9%
清潔程度			
– 列車車廂：每天清潔	不適用	98.5%	99.9%
– 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	100.0%
西北鐵路服務範圍內之巴士服務			
– 按照編定班次行走	不適用	99.0%	99.8%
– 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	100.0%
六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	100.0%

增闊商務

延展動力





全綫均有

3G

網絡覆蓋，流動
上網服務隨處享有



車站商店匯聚

200



多個品牌

為乘客提供
購物便利

主題式 廣告宣傳

有助提升
客戶在
大型推廣
活動期間
的銷售額



由於經濟蓬勃帶動車站商店租金及廣告收入顯著改善，加上來自電訊服務商的一次性應收款項，使香港車站商務的收入較2010年增加19.9%，至34.22億港元。

車站零售

車站零售設施的收入增加11.0%，至19.05億港元，原因是商店數目有所增加，加上公司持續改進商戶組合，令租金上調所致。在訪港旅客，特別是中國內地遊客持續增長帶動下，以營業額計算的租金亦有所上調，進一步支持收入增長。

車站商店總數(包括免稅商店)由2010年年底的1,254間增加至2011年年底的1,294間，主要由於在八個車站的商店進行了翻新工程。年內，我們的商店組合新增了29個商品類別或品牌。

港鐵車站零售設施的總面積則由2010年年底的53,880平方米增加至2011年年底的54,932平方米。增加的零售設施面積，主要來自沙田站和天水圍站，新商店讓乘客購物更為便捷，並為乘客提供更廣泛的商品選擇。

為加強港鐵車站商店在租戶和乘客心目中「型買行」的形象，公司推出多項品牌及商戶推廣活動，其中包括主題式廣告宣傳活動。另外，公司還製作了一系列海報以宣傳推廣新開業的商店，而「MTR Shops人氣十大型品潮選」，讓購物人士加深認識MTR Shops豐富及多元化的商品類別。年內，公司還推出其他有助刺激或加強乘客購物意欲的推廣活動，包括「落馬洲結伴乘車優惠」推廣活動、使用積分卡的港鐵友禮會「站站獎」積分計劃，以及深受乘客歡迎的「MTR Shops開箱！淘獎！」抽獎活動。



香港站開創廣告宣傳的新境界

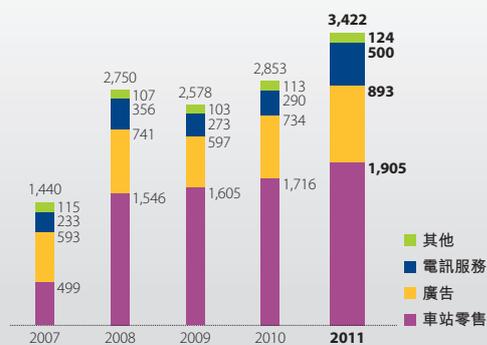


我們的iCentres為乘客提供免費的互聯網和Wi-Fi服務

香港車站商務收入

2011年的收入增加，主要由於車站商店租金和廣告收入顯著改善。

(百萬港元)



廣告

2011年的廣告收入為8.93億港元，較2010年增加21.7%，原因是經濟好轉刺激廣告商戶增加開支，加上我們適時推出具創意的廣告套餐及模式。年內，我們為廣告商戶提供了44,733個廣告點，其中21,064個在車站內，23,669個在列車內。

公司其中一個最具創意的廣告模式是於2011年5月在尖沙咀站推出的「Power Station」，讓單一廣告客戶於期內獨家使用站內的所有廣告空間及模式作推廣。公司亦將站內逾200個廣告牌進行翻新及改善工程，為站內的170幅四封燈箱及32幅十二封燈箱，帶來更時尚鮮明的外觀。

企業責任焦點

合理回報 回饋股東

我們採取多樣化的形式，增加公司鐵路資產的回報率。於2011年5月，我們利用尖沙咀站優越的地理位置和高客流量的特點，在站內推行公司首個嶄新的「Power Station」廣告計劃。

期內，尖沙咀站內的所有廣告模式和空間全部只供一位廣告客戶《Galaxy》使用。這計劃獲得市場非常正面的評價，增強了港鐵廣告作為香港最具創意和影響力的戶外廣告媒體的地位。





這塊巨型廣告板令九龍站的購物環境更添動感

電訊

2011年的電訊服務收入為5.00億港元，較2010年增加72.4%。收入增加，主要來自終止前2G電訊服務合約的一次性應收款項。若撇除這些一次性應收款項，電訊服務收入則上升13.1%至3.28億港元，收入上升主要來自項目管理費收入增加，當中包括提升3G數據傳輸容量等項目。

為配合乘客對流動數據服務的殷切需求，我們協助兩個電訊服務供應商為15個位於主要地區的車站增加3G流動數據傳輸容量，並協助另外兩個電訊服務供應商完成提升他們在港鐵網絡沿綫流動電話設備的接收能力。



港鐵車站商店為乘客提供多姿多采的購物體驗



銳意發展
延展動力



物業及其他業務



我們提供完善的物業管理服務，為

86,162

個家庭帶來舒適生活

港鐵商場的店舖

面積共達

226,622 平方米

可出租樓面面積
讓顧客盡享購物之樂

於2011年5月

獲得兩個合共

532,900 平方米

建築面積的物業發展權



於2011年年初，香港物業市場仍然活躍。其後，多項因素開始影響市場氣氛，而交投量亦於下半年顯著萎縮。

銀行於年內逐步收緊向新買家提供的樓宇按揭貸款。政府亦於2010年11月頒布向短期內轉售的物業徵收較高的印花稅，並上調購買大型單位和投資物業所需的首期成數，同時採取多項增加土地供應的措施，並宣布啓動新形式的「居者有其屋計劃」和「置安心計劃」。而金融市場的波動亦對物業市場帶來負面影響。儘管如此，低企的名義及實際利率繼續為物業市場帶來支持。

由於香港繼續受惠於亞洲相對強勁的經濟增長，中環優質寫字樓及零售物業的租賃情況於年內大部分時間均表現理想。來港消費的內地旅客人數不斷上升，為零售物業帶來支持，而內地企業和國際金融機構在港擴展業務，則利好寫字樓市道。由於歐洲主權債務危機更趨不明朗，寫字樓市道於接近2011年年底時轉趨淡靜。寫字樓吸納量放緩，而若干企業已押後擴充寫字樓的計劃。

物業發展

2011年的物業發展利潤為49.34億港元，當中包括來自大圍「名城」和將軍澳第五十六區商場的公司應佔發展利潤。「名城」的銷售情況理想，截至2011年12月31日，「名城」第一至三期合共4,264個單位中，已售出約73%。此外，我們亦分別售出42個火炭「御龍山」及34個烏溪沙「銀湖·天峰」的尚餘單位。而截至2011年12月31日，火炭「御龍山」及烏溪沙「銀湖·天峰」已分別售出約98%及99%的單位。

公司於2011年9月開始推售多個新樓盤，其中日出康城第二期C「領凱」於2011年9月展開預售，市場反應理想，推出的1,168個單位中，約93%已於2011年年底前售出。位於將軍澳第五十六區的物業發展項目「天晉」於2011年10月

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	土地面積 (公頃)	實際/(預計) 招標時間	預計落成日期
屯門	2.65	2006年8月	2012-2013年 分期落成
南昌	6.20	2011年10月	2017-2019年 分期落成
荃灣西(五區)灣畔	4.29	(2012年)	尚待確定
荃灣西(五區)城畔	1.34	2012年1月	2018年
荃灣西(六區)	1.39	尚待確定	尚待確定
荃灣西(七區)	2.37	2008年9月	2013年
元朗	3.47	尚待確定	尚待確定
朗屏(北)	0.97	(2012年)	尚待確定
朗屏(南)	0.84	(2012年)	尚待確定
天水圍	3.48	尚待確定	尚待確定
錦上路	9.36	尚待確定	尚待確定
八鄉維修中心	23.56	尚待確定	尚待確定
葵芳	1.92	尚待確定	尚待確定
總數	61.84		

推出預售，在1,028個單位中，約92%已於2011年年底前售出。公司並無在「天晉」及「領凱」兩個項目佔有任何財務權益。「名城」第三期亦於2011年11月展開預售，市場反應理想，截至2011年年底已售出約27.5%的單位。

將軍澳第五十六區的商場及「名城」第三期已分別於2011年1月及12月獲發入伙紙。

至於公司擔任九廣鐵路公司(九鐵公司)相關附屬公司項目代理的西鐵綫沿綫物業發展用地，公司於2011年10月批出南昌站地塊予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司仲益有限公司。荃灣西站(五區)城畔地塊於2012年1月批出予華懋集團的成員公司達潤投資有限公司。此外，西鐵綫朗屏

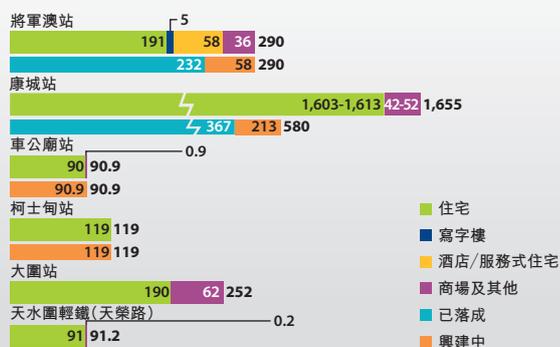


物業及其他業務

營運網絡物業發展組合 — 計劃及進度

將軍澳第五十六區的商場已於2011年1月獲發入伙紙。

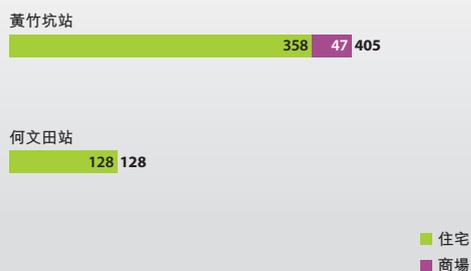
樓宇建築面積(千平方米)



未來支綫物業發展組合

公司於2011年5月獲得黃竹坑車廠地塊和何文田地塊的物業發展權。

樓宇建築面積(千平方米)



(北)地塊經修訂的總綱發展藍圖，亦於2011年7月獲城市規劃委員會批准。

我們的物業發展權組合，在2011年增加了兩個重要的項目。公司於2011年5月獲得可供發展樓面面積分別為404,500平方米及128,400平方米的黃竹坑車廠地塊和何文田地塊之物業發展權，致使南港島綫(東段)及觀塘綫延綫兩個項目能分別達至財務上可行。而當中載有已劃為綜合發展區的黃竹坑車廠地塊之發展參數的規劃大綱，已於2011年11月獲城市規劃委員會通過。

物業租賃及物業管理業務

物業租賃及物業管理業務於2011年的收入為32.15億港元，較2010年增加8.6%。

公司在香港和中國內地的物業租金總收入較2010年增加9.4%，至30.16億港元。在香港，年內整體港鐵商場之新訂租金錄得16%的平均升幅。截至2011年12月31日，公司在香港的12個商場維持接近100%的出租率，而公司於國際金融中心二期的18個樓層亦全部租出。

截至2011年12月31日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合大致維持不變，其中包括226,622平方米的零售物業、41,000平方米的寫字樓，以及11,202平方米的其他用途物業。而位於將軍澳第五十六區的新商場「PopCorn」將於今年較後時間正式開業。

我們繼續投資改善公司商用物業的整體質素，並為租戶舉辦各種有效的市場推廣活動，因而於年內再度榮獲多個獎項。連城廣場零售樓層更改間隔工程已於2011年10月完成。圓方榮獲「最佳創意廣告策略：(ELEMENTS圓方聖誕—3D紙雕)」和「Best Floral Decoration Award for Luxury Shopping Malls」獎項。其他獎項包括德福廣場獲《東週刊》頒發「香港服務大獎」、港鐵商場榮獲《盛世雜誌》及商界環保協會頒發「2011盛世環保企業獎」金獎，以及在「2011最佳報章廣告大獎」中榮獲「最佳報章廣告」獎。此外，港鐵商場的i-Catch iPhone App亦贏得多個獎項，包括在「2011香港資訊及通訊科技獎」中，獲香港無線科技商會頒發的

「最佳無間斷網絡(數碼媒體營銷計劃)銀獎」,以及香港數碼娛樂協會頒發的「最佳數碼娛樂(數碼娛樂軟件)銀獎」。

在中國內地,公司於北京的「銀座Mall」商場,截至2011年12月底的可出租樓面面積為18,398平方米。該商場截至2011年12月31日的出租率達98%,高於2010年年底時的97%。新訂租金於年內錄得5%的平均升幅。

公司於2011年的物業管理收入減少2.0%至1.99億港元,收入減少是由於我們因應市場日趨激烈的競爭而調整了經理人酬金所致。於2011年12月底,公司在香港管理的住宅單位數目增加4,200個,至86,162個,增加主要來自「名城」第一和第二期,以及日出康城「領峯」的單位。

公司的物業管理服務憑藉對優質標準和可持續發展的承諾,繼續榮獲獎譽,其中日出康城發展項目更成為市場領導者。年內,公司旗下管理的多個物業項目,在空氣質素、水質,以及廢物分類等範疇獲得環境保護署和水務署等多個政府部門的認證。

另外,我們還積極協助公司管理的住宅物業的業主委員會向政府申請環境及自然保育基金的資助,於物業內推行環境及保育項目。截至2011年年底,共有31份申請通過審批。年內,日出康城「日出公園」的污水處理系統全面啓用。其他提升能源效益的措施,包括在屋苑的公共地方加強採用發光二極管照明、安裝能源效益更高的光管、電磁感應燈、控制照明運作的光感探測器、用於升降機運作的變壓變頻驅動系統,以及用於空調系統的變頻控制器等。

其他業務

昂坪360

在廣泛的市場推廣活動帶動下,昂坪360纜車和昂坪市集於2011年的收入增加13.0%至2.70億港元。期內旅客人數為170萬人次,而尊貴的「水晶車」約佔總乘客量的32%。年內,昂坪360纜車服務的可靠率超過99%。

企業責任焦點

服務客戶 提升價值

食水是一種珍貴而又稀缺的天然資源。因此,能善用水源,可以幫助確保我們未來供水源源不絕、紓緩對氣候變化的影響,以及保護自然環境,長遠而言還能夠為業主節省金錢。

為此,我們積極在公司管理的住宅物業,提倡節約用水的概念。當中我們為「御龍山」和「君傲灣」的業主推行有效的食水管理計劃,並分別在水務署舉辦的「節約用水設計比賽」物業管理組別中奪得冠軍和季軍的殊榮。



物業及其他業務

昂坪360透過廣泛的市場推廣活動來吸引旅客，其中包括慶祝兔年、中秋及聖誕等節慶推廣活動。另外，昂坪360亦與香港國際機場、航空公司及信用卡公司等多家機構推出聯合推廣活動。一如以往，昂坪360在不同範疇勇奪多個獎項，特別是在客戶服務方面，其中包括香港旅遊發展局的「優質旅遊服務計劃—零售商戶認證」。

因應2012年1月底發生的服務中斷事故，纜車系統現已暫停服務至復活節前，以便更換滑輪軸承及進行年度檢查。這次事故初步估計是由於一個滑輪軸承內環表面出現不規則磨損所引致，但有關磨損並不影響纜車系統的安全運作。

顧問業務

顧問業務於2011年的收入為1.05億港元，較2010年減少7.1%，主要由於德里機場鐵路快綫項目已大致完成。我們於2011年9月贏得香港國際機場中場客運廊旅客捷運系統伸延項目的分包合約。港鐵將負責設計、採購、安裝、檢測及調試多個鐵路系統。

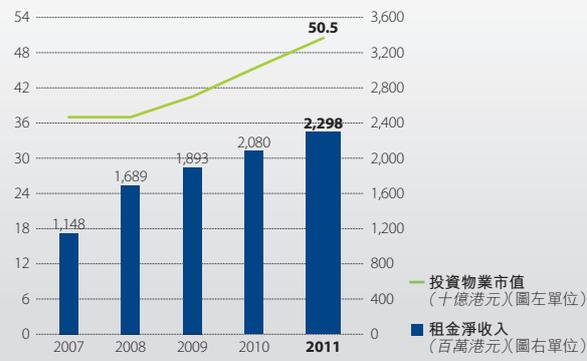
在澳洲，我們正與United Group Limited磋商，敲定在澳洲新南威爾斯為他們的列車維修工程提供支援的分包合約細節。於2011年10月，公司與迪拜道路及運輸局簽訂了諒解備忘錄，以協助該局在迪拜發展集體城市運輸系統及提供優質公共運輸服務。於2011年12月，我們與澳門特區政府簽署備忘錄，為他們區內的輕鐵項目提供鐵路顧問服務。



圓方為顧客提供全面的購物體驗

投資物業

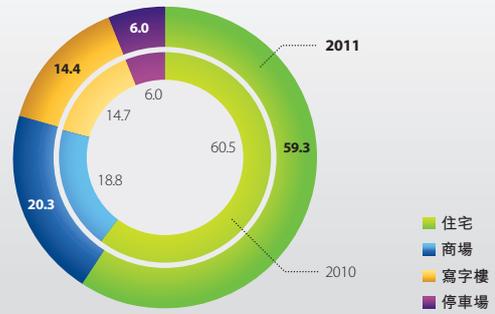
受惠於商場的新租務租金上調，租金收入持續增長。



物業管理收入分佈

直至年底，公司在香港管理的住宅單位為86,162個，管理的商用及寫字樓面積為744,725平方米。

(百分率)



物業及其他業務

八達通

八達通系統為香港市民日常生活帶來更多方便，零售商戶網絡亦持續擴展。截至2011年年底，在香港採用八達通服務的商戶逾4,500家。常用八達通卡的流通量達1,980萬張，而每日平均使用量及交易金額分別達至1,200萬次及1.172億港元。公司於2011年應佔八達通的淨利潤為1.82億港元，較2010年上升44.4%。

項目管理及其他

來自九鐵公司及政府的項目管理收入於2011年為5.88億港元，較2010年增加8.9%。項目管理收入主要來自與高鐵香港段委託協議有關的項目管理費。



港鐵管理的物業數目持續上升

已批出及將落成之物業發展組合

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	招標時間	預計落成日期
將軍澳站					
五十六區(天晉)	新鴻基地產發展有限公司	住宅 酒店 商場 寫字樓	80,000 58,130 20,000 5,000	於2007年 2月批出	2011-2012年 分期落成
康城站					
第二期(領都，領峯，領凱)	長江實業(集團)有限公司	住宅 幼稚園	309,696 800	於2006年 1月批出	2010-2012年 分期落成
第三期	長江實業(集團)有限公司	住宅 幼稚園	128,544 1,000	於2007年 11月批出	2013年
車公廟站					
	新世界發展有限公司	住宅 商場 幼稚園	89,792 193 670	於2008年 4月批出	2012年
柯士甸站					
地塊C及D	新世界發展有限公司和 會德豐地產有限公司	住宅	119,116	於2010年 3月批出	2014年
屯門站[#]					
	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	119,512 25,000	於2006年 8月批出	2012-2013年 分期落成
荃灣西站(七區)[#]					
	長江實業(集團)有限公司	住宅	113,064	於2008年 9月批出	2013年
南昌站[#]					
	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 幼稚園	214,700 26,660 1,000	於2011年10月 批出	2017-2019年 分期落成
荃灣西站(五區)城畔[#]					
	華懋集團	住宅 商場	66,114 11,210	於2012年 1月批出	2018年落成

[#] 作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

待批出之物業發展組合 附註1和2

地點	預計組合數目	類別	樓面建築面積 (平方米)	招標時間	預計落成日期
康城站	6 – 10	住宅 商場	1,025,220 – 1,035,220 39,500 – 49,500	2013-2017年	2020年
大圍站	1	住宅 商場	190,480 62,000	2012年	2017年
天水圍輕鐵(天榮路)	1	住宅 商場	91,051 205	2012年	2017年
黃竹坑站	3	住宅 商場	357,500 47,000	2015-2020年	2024年
何文田站	2	住宅	128,400	2015-2018年	2021年

附註：

1. 不包括作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人的物業發展組合。
2. 物業發展組合尚待確定批地條款、規劃許可及相關法定程序。



租戶組合豐富多姿，使顧客稱心滿意，並確保良好的租金水平

在香港的投資物業組合(於2011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	39,462	-	100%
	停車場	-	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期	商場	19,329	-	50%
	停車場	-	136	50%
新界荃灣綠楊坊	商場	11,224	-	100%
	停車場	-	651	100%
香港杏花邨杏花新城	商場	18,772	-	100%
	街市	1,216	-	100%
	停車場	-	415	100%
青衣青衣城	商場	29,069	-	100%
	幼稚園	920	-	100%
	停車場	-	220	100%
	電單車停車場	-	50	100%
坑口連理街	商場	2,629	-	100%
	停車場	-	16	100%
	電單車停車場	-	1	100%
將軍澳君薈坊	商場	7,636	-	70%
	停車場	-	50	70%
九龍彌敦道三百零八號地下	舖位	70	-	100%
九龍彌敦道七百八十三號地下	舖位	36	-	100%
新界葵涌新葵芳花園	幼稚園	540	-	100%
	停車場	-	126	100%
香港中環國際金融中心 — 國際金融中心二期	寫字樓	39,404	-	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	51%
	電單車停車場	-	10	51%
	泊車轉乘港鐵車位	-	450	51%
九龍柯士甸道西一號圓方	商場	45,344	-	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	7,596	-	100%
火炭駿景園	住宅	2,784	-	100%
	停車場	-	20	100%
屯門海趣坊	商場	6,111	-	100%
	停車場	-	32	100%
屯門新屯門商場	商場	8,985	-	100%
	停車場	-	421	100%
屯門恒福商場	商場	1,950	-	100%
	停車場	-	22	100%
沙田連城廣場零售樓層及1至6樓	商場	12,045	-	100%
紅磡港鐵紅磡大樓地下及1樓部分	寫字樓	1,596	-	100%
將軍澳日出康城首都*	舖位	391	-	100%
將軍澳日出康城領都	幼稚園	800	2	100%

* 不包括位於首都的長者護理中心(約3,100平方米建築面積)。

在香港的投資物業組合(於2011年12月31日)(續)

註：除下列之外，所有公司及其附屬公司物業批地租約均超過50年：

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

待售物業(於2011年12月31日)

地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍海輝道十一號維港灣	停車場	-	380	40%
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	6,042*	-	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	-	37	35%
	幼稚園	1,299	-	50%
東涌海濱路十二號藍天海岸	停車場	-	146	20%
沙田樂景街二十八號御龍山	住宅	4,539	-	55%
	零售	2,000	-	55%
	停車場	-	239	55%
	電單車停車場	-	15	55%
沙田西沙路五百九十九號銀湖·天峰	住宅	4,295	-	93%
	零售	3,000	-	93%
	幼稚園	1,000	-	93%
	停車場	-	309	93%
	電單車停車場	-	36	93%
沙田美田路一號名城	住宅	114,515	-	31%
	停車場	-	745	31%
	電單車停車場	-	81	31%
將軍澳日出康城領都	停車場	-	337	52.93%

* 可出租樓面面積

在香港的管理物業(於2011年12月31日)

管理住宅單位數目	86,162個單位
管理商用及寫字樓面積	744,725平方米

連繫八方 延展動力





香港網絡拓展



沙田至中環綫將

加強

新界與香港島的



交通連繫

南港島綫(東段)將

縮短車 程時間

及紓緩

交通擠塞



高鐵香港段將 **加強**
與內地連繫

公司為擴展香港鐵路網絡而進行的五個主要項目，均取得理想進展。公司加緊進行西港島綫和高鐵香港段的建造工程，並展開南港島綫(東段)、觀塘綫延綫，以及沙田至中環綫前期工程的建造工程。

公司現有逾7,000名工人在我們的工地工作，工地的安全運作必然是我們的首要考慮。儘管公司員工與承建商已竭盡所能，我們的承建商於2011年仍然發生了兩宗致命工業意外，而我們的須呈報意外率則仍較香港建造業界的表現為佳。我們繼續與承建商緊密合作，致力將意外事故的數目減至最低。為此，公司近期於我們的工地推出了五個新措施，以提高安全意識和加強安全工作態度。

西港島綫

這條全長3公里的港島綫延綫預期於2014年通車。經重置後，新戴麟趾康復中心和堅尼地城游泳池(第一期)的設施已於2011年4月移交相關的營運商。這兩項為配合鐵路延綫工程而重置的設施，現已開始為區內居民提供服務。上環站的軌道更新工程極具挑戰，經已在2011年8月關閉上環站54小時內順利完成。在關閉期間，我們將對鐵路乘客和區內道路及行人交通所造成的干擾減至最低。

同月，我們為項目展開永久結構工程，於堅尼地城站進行混凝土板澆灌。而項目的隧道挖掘工程亦創下重要里程碑，其中上環至西營盤一段列車隧道的鑽挖工程經已展開，而以爆破方法進行挖掘的西營盤至香港大學列車隧道的第一段亦已貫通。項目的詳細設計工作已於2011年12月大致完成，而所有的機電工程合約亦已經批出。

南港島綫(東段)

2011年5月，公司就興建及營運南港島綫(東段)與政府簽署項目協議。全長7公里的南港島綫(東段)將港鐵服務由金鐘伸延至港島南區，而該路綫的車廠將設於黃竹坑。項目大部分的主要土木工程合約已經批出，建造工程進度良好。機電工程合約的採購工作已進展順利，而搬遷金鐘配電站的關鍵前期工程亦已於2012年1月大致完成。

我們於2011年向市民及其他有關人士進行廣泛的諮詢活動，當中包括進行了三次社區聯絡小組會議。

觀塘綫延綫

2011年5月，公司亦與政府簽署觀塘綫延綫的項目協議。觀塘綫延綫全長2.6公里，將由觀塘綫的油麻地站途經新建的何文田站，連接至新建的黃埔站，預期於2015年通車。

項目的建造工程已於2011年5月展開，而所有土木及機電工程合約已於2012年1月前批出。於2011年7月，公司與和記黃埔有限公司簽訂協議，興建出入口連接擬建的黃埔站與鄰近的發展項目。公司並於同月在何文田站工地舉行了動土儀式。

公司於2011年繼續與業務相關人士保持聯繫，並每季向社區及居民組織提供有關工程進度及活動計劃的最新情況。



南港島綫(東段)將鐵路服務擴展至港島南區

高鐵香港段

全長 26 公里的高鐵香港段將提供過境的高速鐵路服務，連接香港至深圳、廣州以及中國內地的高速城際客運鐵路網絡。高鐵香港段預期於 2015 年投入服務。

高鐵香港段的隧道挖掘工程於年內取得重大進展。八鄉隧道引道和大江埔第二豎井分別於 2011 年 5 月及 11 月開始進行爆破工程。首部隧道鑽挖機於 2011 年 9 月在米埔工地投入運作。葵涌隧道引道的爆破工程於 2011 年 10 月完成後，主隧道的鑽挖工程相繼展開。截至 2011 年年底，我們已完成 15% 的隧道鑽挖及爆破工程。

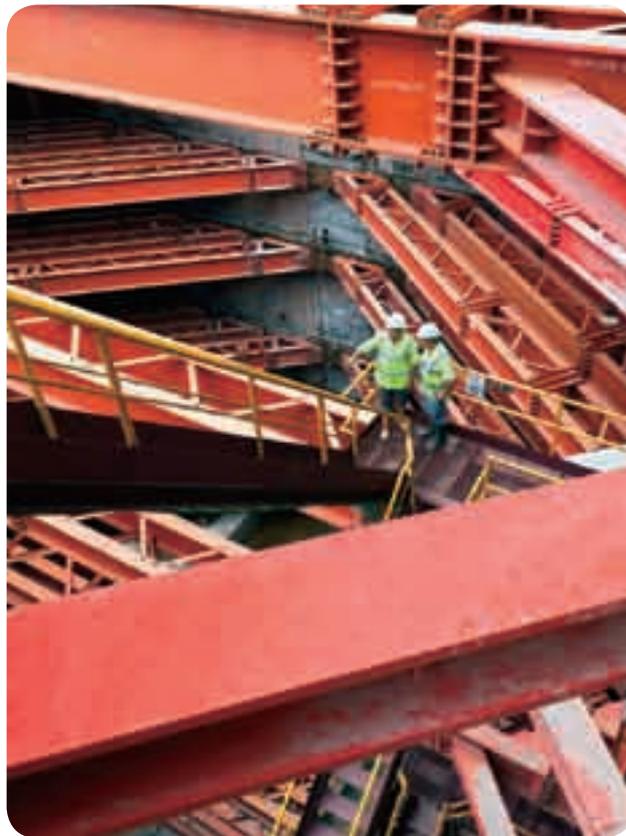
西九龍總站建造工程方面，地基工程已於年內完成，而大規模挖掘工程亦已於年底前完成 14%。

高鐵香港段的機電工程合約於 2011 年 1 月開始批出，而西九龍總站最後的大型土木工程合約則於 2011 年 10 月批出。

西九文化區管理局與公司已成立聯合設計專責小組，藉以協調有關西九龍總站與西九文化區的設計工作。

沙田至中環綫

沙田至中環綫由兩個部分組成，其中全長 11 公里的馬鞍山綫延綫將從大圍伸延至紅磡，並在此連接西鐵綫而形成東西走廊；而 6 公里長的東鐵綫延綫將由紅磡伸延至香港島，成為香港第四條過海鐵路並形成南北走廊。沙田至中環綫



卓越的項目管理有賴所有參與單位的緊密合作

共有十個車站和六個新的轉車站，連接現時與日後的鐵路綫，為乘客帶來更方便和快捷的旅程。大圍至紅磡段的詳細設計已於 2011 年年底大致完成。

2011 年 5 月 17 日，公司與政府簽署兩份合約，包括沙田至中環綫的金鐘站擴建項目及新何文田站相關前期鐵路工程的委託協議，以及搬遷新國際郵件中心的非鐵路工程合約。搬遷新國際郵件中心的建造合約，以及新郵件分揀設備和服務的採購合約已經批出。而鐵路工程首份大型合約的採購工作已於 2011 年 12 月展開。

項目的兩個鐵路方案修訂案已按《鐵路條例》分別於 2011 年 7 月 15 日及 11 月 11 日刊憲。建議的修訂案主要是設計發展帶來的改動，以及配合公司在 2012 年上半年內完成法定諮詢程序的目標。



高鐵香港段的列車隧道已有大型隧道挖土機投入運作以爆破方法進行挖掘

企業責任焦點

推廣安全 重視操守

為保障市民大眾安全，我們時刻都多走一步為建設工程採取額外的安全措施，並細心策劃每一個細節。例如，我們會適時安排承建商的員工於受工程改道影響的道路，協助有需要的路人，尤其是幼童、長者和殘疾人士，安全橫過馬路。我們還與承建商通力合作，盡力在可行之情況下，實施國際最佳的安全實務。至於環境保護方面，我們致力控制噪音、空氣及食水各方面之污染，以確保公司的工程項目對環境的影響能減至合理可行的低水平。



在港珠澳大橋項目環評程序進行司法覆核期間，我們於2011年4月撤回已提交的项目環境影響評估報告，隨著上訴庭於2011年9月裁決政府於大橋項目勝訴後，我們已於2011年10月12日提交了项目的最終環評報告。公司仍繼續與政府磋商沙田至中環綫的委託協議。

其他發展

為方便公眾使用港鐵現時的鐵路網絡，公司繼續進行多項隧道及行人通道工程，其中加拿分道隧道更獲得政府的政策支持。我們現正進行利東街隧道項目的設計工作，並準備為尖沙咀站A1出入口的擴建工程進行招標。

此外，公司現正支持及回應政府對第二次鐵路發展研究的檢討及修訂(RDS-2U)工作，這研究將敲定未來鐵路項目發展的策略。

項目融資模式

我們在香港的五個新鐵路項目將因應個別項目的性質而採用不同的融資模式進行發展。其中西港島綫、南港島綫(東段)和觀塘綫延綫等三個項目，由公司出資興建及擁有。而餘下的高鐵香港段和沙田至中環綫，由政府出資興建及擁有，而公司將會獲邀請以「服務經營權」模式負責營運及維修這兩條鐵路。

西港島綫採用現金資助模式發展，公司已全數收訖政府的126.52億港元現金資助。南港島綫(東段)和觀塘綫延綫是以「鐵路加物業綜合發展經營」模式出資興建，而公司已就此分別獲得黃竹坑和何文田地塊的物業發展權。

至於高鐵香港段，包括鐵路及非鐵路工程在內的整體建造成本為669億港元(按付款當日價格計算)，而立法會財務委員會已於2010年1月16日通過這項撥款。這總額中包括公司收取的45.90億港元項目管理費用，而公司將在鐵路建成後獲邀請以「服務經營權」模式負責營運。政府將出資興建沙田至中環綫，而立法會財務委員會已於2011年2月18日通過沙田至中環綫的金鐘站擴建項目及新何文田站有關的前期鐵路工程，以及搬遷新國際郵件中心非鐵路工程的撥款。

香港網絡拓展一覽

網絡拓展	估計路綫長度	項目融資模式
西港島綫	3公里	現金資助
南港島綫(東段)	7公里	鐵路加物業綜合發展經營
觀塘綫延綫	2.6公里	鐵路加物業綜合發展經營
高鐵香港段	26公里	服務經營權
沙田至中環綫		
— 大圍至紅磡段	11公里	服務經營權
— 紅磡至港島段	6公里	





廣拓網絡

延展動力

內地及海外拓展

在香港以外
營運的
鐵路綫
總長度達



664.5

公里

深圳市 龍華綫



於2011年
6月16日
全綫通車



LOROL
表現
好轉使

正點率

位列英國鐵路營運商之首



近年來，公司運用過去數十年於香港累積的專長，在其他市場建立專營權業務，開拓發展新方向。這些業務已開始為公司業績帶來實質貢獻，而我們在中國內地及海外亦聲譽日隆。

公司在中國內地的鐵路專營權業務包括：在綜合營運北京地鐵四號綫及大興綫延綫的北京京港地鐵有限公司中佔49%股權及全資擁有營運深圳市軌道交通龍華綫(深圳市龍華綫)的港鐵軌道交通(深圳)有限公司。在海外，公司的鐵路專營權業務包括：在澳洲佔60%股權的Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (MTM)、在瑞典全資擁有的MTR Stockholm AB (MTRS)和佔50%股權為MTRS提供列車維修服務的Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT)，以及在英國佔50%股權的London Overground Rail Operations Limited (LOROL)。

公司在香港以外的鐵路附屬公司，即MTM、MTRS及港鐵軌道交通(深圳)有限公司年內錄得收入共122.79億港元，較2010年增加21.0%，收入增加主要由於有利的匯率變動、來自MTM的工程項目收入增加，以及深圳市龍華綫第二期通車所致。經營成本為118.30億港元，使經營利潤增加60.9%至4.49億港元，經營毛利率則為3.7%。港鐵軌道交通(深圳)有限公司及MTM均錄得符合我們預期的財務表現，而MTRS則稍遜預期。MTM及MTRS從事營運及維修特許專營權業務，所需的資本投資較少，因此其經營毛利率通常會大大低於其他需要龐大資本的項目之經營毛利率。港鐵軌道交通(深圳)有限公司出現輕微經營虧損，而MTM



深圳市市長許勤(圖中)出席深圳市龍華綫第二期的通車儀式

和MTRS的經營利潤則分別為4.00億港元及5,500萬港元。北京京港地鐵有限公司以聯營公司入帳，其表現較預期為佳，因此對公司的財務貢獻亦大幅提升。在其他聯營公司中，LOROL及TBT的表現皆符合我們預期。這三家聯營公司於2011年合共帶來除稅後利潤1.16億港元，較2010年增加9,400萬港元。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於2011年錄得的總乘客量接近10.65億人次，而2010年的總乘客量約為8.5億人次。



在北京，北京地鐵四號綫及大興綫持續超越專營權所訂立的服務標準

中國內地

年內，我們於中國內地的業務取得良好進展，並可望在短期內就現有鐵路綫的延綫項目及進行更多項目達成協議。

在北京，大興綫於2010年12月30日通車，使北京地鐵四號綫全綫於2011年完成全年度營運。兩條地鐵綫的服務均超越我們訂下的營運表現及可靠程度目標，兩條地鐵綫於2011年的總乘客量合計為3.774億人次，而每日平均乘客量則逾100萬人次。

北京地鐵四號綫於2011年9月28日慶祝營運兩周年，期間錄得總乘客量超過5.3億人次，而最高每日乘客量為114萬人次。於兩年期內，該路綫提供的班次逾380,000次，列車營運的行車總里數超過8,000萬車卡公里，在各方面的表現水平一直令人滿意。

我們繼續積極尋求進一步參與中國首都之鐵路項目的機會。於2011年10月舉行的京港貿易洽談會上，公司就進一步投資及營運其他預計於2015年前投入服務的北京地鐵綫，與北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司簽署了諒解備忘錄。

深圳方面，深圳市龍華綫第二期於2011年6月16日通車，使我們在這華南城市的專營權業務全綫投入運作。該鐵路綫的營運表現理想，其平均列車服務按照編定班次行走和

內地及海外拓展

準時程度分別為 99.92% 及 99.66%，繼續超越專營權的要求。2011 年的總乘客量為 6,050 萬人次，而每日平均乘客量自第二期投入服務後達至 25.53 萬人次。

我們與深圳市政府的合作繼續取得成果。2011 年 8 月 18 日，公司旗下兩家全資附屬公司(即港鐵軌道交通(深圳)有限公司及港鐵物業(深圳)有限公司)成功以底價約 20 億元人民幣投得深圳市龍華綫車廠一期地段。該地塊的可供發展樓面面積約為 206,167 平方米。這兩家附屬公司將於內地成立一家項目公司，在該地塊進行商住物業發展，並負責項目的所有開發和建築成本。公司將會與深圳市政府分享這個發展項目所獲得的部分淨利潤，以支持深圳市發展軌道交通。除此之外，我們正根據於 2010 年 7 月簽署的諒解備忘錄，繼續對深圳市軌道交通六號綫進行投資可行性研究。

公司於 2010 年與杭州市地鐵集團有限責任公司達成協議，成立合營公司以營運杭州地鐵一號綫，而港鐵公司及杭州市地鐵集團有限責任公司分別持有合營公司的 49% 及 51% 股權。我們正等待國家發展和改革委員會審批這個項目。自 2011 年下半年開始，項目已展開招聘及培訓人員等營運前準備工作，預計鐵路可於 2012 年年底投入服務。

海外

在海外市場，我們投資於提升設備及改善管理水平，使營運表現得以進一步改善。

在英國，連接東倫敦綫及北倫敦綫的一小段鐵路，即東倫敦綫第 1a 期於 2011 年 2 月通車，改善了 LOROL 的營運表現。LOROL 憑著優質服務，於 2011 年 4 月成為英國該年度其中一個表現最優秀的鐵路營運商。在 2011 年 8 月 21 日至 9 月 17 日期間，LOROL 的公眾表現指數達 97.0%，而以移動平均數計算的全年表現則為 95.85%，超越了 2011 年 4 月 1 日至 2012 年 3 月 31 日期間 94.0% 的 12 個月目標。此外，LOROL 於英國 2011 年秋季全國乘客普查中的得分也顯著提升，整體滿意率達 92%，較 2010 年秋季的調查結果高 7%，亦較倫敦及英格蘭東南部的平均得分高 9%。

在英國 National Rail Awards 2011 頒獎禮上，倫敦交通局(Transport for London)及 LOROL 因協力促使 London Overground 的服務得以全面改善而獲頒享譽盛名的 Special Judges Award 獎。

在斯德哥爾摩，MTRIS 在多方面的營運表現繼續有所改善。儘管 2011 年經歷了罕有大風雪等惡劣天氣情況，列車服務準時程度仍能達到 94.4%，較 2010 年的 93.5% 為佳，6 月期間更創下歷史性新高的 98%。而列車可用程度亦由 2010 年

企業責任焦點

緊密聯繫 建設社區

我們的目標不但是用心關懷及照顧乘客的旅程，並且把社區生活及文化藝術帶進我們的車站，藉此讓乘客能透過在我們網絡上的旅程，來豐富他們生活的每一程。

我們於 2011 年透過專業藝術家和年輕人的現場表演及藝術作品展覽等活動，把這個理念引進深圳市軌道交通龍華綫，當中很多展品在車站設計階段時已融入了車站架構之中。





在斯德哥爾摩，MTRs鐵路服務的列車可用程度及準時程度持續有所改善

的94%上升至2011年的99.8%。乘客能體驗到前所未有的清潔地鐵環境和更完善的交通資訊。

墨爾本方面，由於出現營運問題及挑戰，加上2011年2月的高雨量惡劣天氣情況，為營運表現帶來極嚴重的負面影

響。及後，透過引入第一期新列車時間表及取消部分列車時速限制等措施後，列車服務準時程度自2011年5月開始逐步改善，並同時維持列車服務按照編定班次行走，使兩項指標的全年表現分別達到87.13%及98.60%。

中國內地及海外鐵路業務一覽

	正在營運						商討中項目
	北京地鐵四號綫，中國內地	北京地鐵四號綫大興綫，中國內地	深圳市軌道交通龍華綫，中國內地	London Overground，英國	斯德哥爾摩地鐵，瑞典	墨爾本鐵路，澳洲	杭州地鐵一號綫，中國內地 [#]
港鐵公司的實質權益	49%	49%	100%	50%	100%	60%	49%
業務模式	公私合營	營運及維修專營權	建設、營運及轉移 [^]	營運及維修專營權	營運及維修專營權*	營運及維修專營權	公私合營
專營權開始日期/ 預計開始營運日期	2009年9月	2010年12月	一期： 2010年7月 二期： 2011年6月	2007年11月	2009年11月	2009年11月	2012年
專營權期限	30年	10年	30年	7年	8年	8年	25年
車站數目	24	11	一期：5 二期：10	55	100	212	31
路線長度(公里)	28	22	一期：4.5 二期：16	112	110	372	48

[#] 與杭州市政府簽署的特許經營協議經國家有關部門正式批准後即可落實。

[^] 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)有限公司於2010年7月接管其營運。

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





群策群力
延展動力

逾 50,000 人次參加了
「增進員工
溝通計劃」的

5,100

場溝通會

每名僱員獲得

6 個培訓
工作日



等於市場
平均數的
2.4 倍

員工自願流失率處於

3.3%
的低水平

公司部署得宜，以配合其不斷增長的業務，包括香港延綫項目和中國內地及海外專營權業務擴展對人力資源的需求。在2011年12月31日，公司與其受控制附屬公司共僱用21,295名員工。

公司在這方面的努力，於2011年獲得多個獎項嘉許，包括香港管理專業協會的「優質管理金獎」殊榮，以及香港理工大學的「香港最受推崇知識型機構大獎」。

羅致及保留人才

公司的策略性人力資源規劃及機制，能有系統地達致資源運用的最高效益和配合公司對人力資源的新需求，以確保相關項目能適時完成。

年內，我們在香港透過提前進行的招聘計劃共聘用了1,525名新員工。我們繼續於香港和中國內地招聘見習工程師、見習管理人員及見習管理主任，以配合公司的業務擴展。為配合香港延綫項目在高峰期的人手需求，我們已將招收學徒的數目增加一倍，由2010年的60名增至2011年的121名，並從專業技術學院招聘15名畢業生加入公司的「工務督導培訓計劃」。

公司提供具競爭力的薪酬福利和事業發展機會，因此在保留員工方面一向表現超卓。儘管人力市場於2011年持續復甦，公司的員工流失率仍處於3.3%的低水平。年內，我們於內部擢升了逾800名員工。

員工激勵及參與

除了具競爭力的薪酬福利外，公司也透過多種獎項的嘉許，激勵員工加倍努力。「港鐵傑出貢獻嘉獎」是公司的最高榮譽，由2011年開始，我們更接受附屬公司的員工提名競逐，讓全球各地的員工與公司建立更緊密的聯繫。

發展領導才能

除了為核心及增長業務提供全面及以才能為本的營運、技術及安全培訓外，公司還推出一系列的人才發展計劃來物色和栽培未來的領袖。公司培養員工領導才能的其中一項計劃是「管理人員發展計劃」，參加這計劃的第二及第三批管理人員取得理想的發展進度，對發展計劃皆有高度的正面評價。而第四批管理人員的甄選程序已於2011年10月完成。



我們舉行各種活動，宣揚公司的長遠目標、使命和信念。

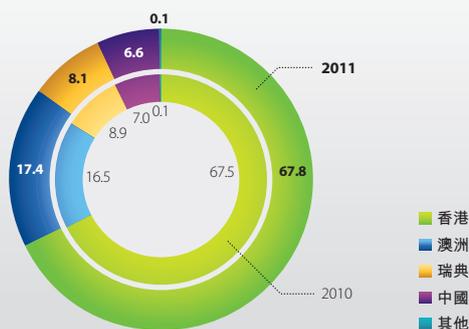
人力資源

公司為香港及中國內地的見習管理人員提供工作輪調、研習、輔導及培訓計劃，還安排出外考察及其他各種活動，讓見習管理人員為投入工作作好準備。公司於2008年聘用的第二批見習管理人員，已於年內獲安排擔任高級督導級職位。

於2011年，我們為另一批優秀高層管理員工進行了新一輪的發展及評估，以了解他們的發展需要，讓他們能發揮其晉升潛力，開拓更廣闊的事業路向。所有參加者均獲安排因應他們個別需要而悉心設計的發展計劃，以加強他們的全面管理能力。此外，22位較早時參與計劃的員工已於2011年晉升至更高級的職位。

按地域劃分的員工數目分佈

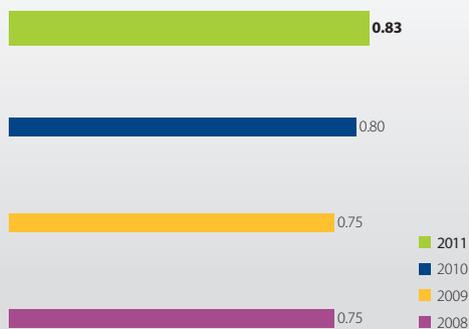
(百分率)



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)



學習文化

我們的目標是把港鐵公司打造成一個不斷學習的知識型機構。為此，公司設立了完善的資訊科技平台以促進員工之間分享知識，並透過精心設計和全面的學習和發展活動，以協助員工保持學習意欲。公司推行的「潛行創意空間」計劃，利用創意思考學習影片等創新和具創意的溝通模式及活動，從自我、小組及整體角度，強調協同創意的重要性。

公司在香港、中國內地及海外推行各項有關措施。於2011年內，我們推行超過5,892個涵蓋公司各部門的培訓課程，為每名員工提供約6個培訓工作日。

為加深員工對公司使命的了解，公司於2011年推行多項活動，其中包括一個經革新的專題網站、攝影比賽、深化課程，以及讓參與員工到其他部門進行探訪活動的「Welcome to My Home — 了解《處別》不同，探訪溝通互共融」計劃。

公司年內舉行的其他活動，亦有助培養關愛的服務精神以及學習文化，並確保行政及高級管理層能掌握現行最新的最佳經營實務及管理意見。

公司亦十分關注員工的身心康泰，我們舉辦了一項「健康生活計劃」以鼓勵同事培養健康生活的行為。

精益求精的工作文化

我們還培育了一個精益求精、致力改善工作流程的文化，以確保公司能持續不斷提升效率。公司推行的「掌握臻善在手中」計劃，正好體現了運用創新思維以改善日常工作的臻善精神，而「臻善圈」項目亦有助公司減省成本和優化工作程序。與此同時，臻善文化亦鼓勵員工改善他們個人及專業的知識和技能，以協助公司面對不斷轉變的業務挑戰。

為推動精益求精的工作文化，公司透過培訓活動鼓勵員工共同發揮創意，不斷求進。為強化培訓成果，公司還與其他公司合辦活動，分享有助改善品質的最佳實務。

企業責任焦點

培育人才

團隊精神可以透過各種方法來建立，而義工活動是公司培育團隊精神的其中一環。在9月，約100名公司「鐵路人 鐵路心」計劃的義工參加了由東華三院社區服務及復康服務部舉辦的《畫中舞·快樂七色魚》活動。

我們的義工在活動中透過處理服裝、協調舞台運作、攝影及協助參與人士等工作，幫助在身體、心智及社交能力方面有殘障的人士，以畫伴舞來表達他們對生活的感受。

鳴謝東華三院提供《畫中舞·快樂七色魚》活動之相片以供刊載



員工溝通

公司設有行之有效的員工諮詢機制，讓管理層透過員工選出之代表聆聽及適時回應員工的關注。公司於2011年共舉行了超過5,100場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工逾50,000人次，成功加強了部門經理與基層員工的雙向溝通，有助公司及早期了解和處理員工所關注的事宜。

我們與派駐中國內地及海外員工的密切溝通，對於香港以外業務暢順運作的重要性日益增加。因此，我們建立了各種快捷簡便的溝通渠道，確保在香港以外工作的員工能了解他們所關注的事宜。

我們不斷增闢電子溝通渠道，讓員工緊貼公司最新的業務發展及公司策略。我們定期將管理層溝通會議的精華片段上載至公司內聯網。為提升公司品牌形象，我們在香港的總部大樓安裝內部數碼廣播系統。透過這個「港鐵資訊」電視系統，員工及訪客可隨時掌握公司的重要訊息。

員工透過日常工作推動公司的成功。我們於2011年推出五集勵志短片「港鐵因您精彩」勉勵員工，讓他們以自己的工作為榮。

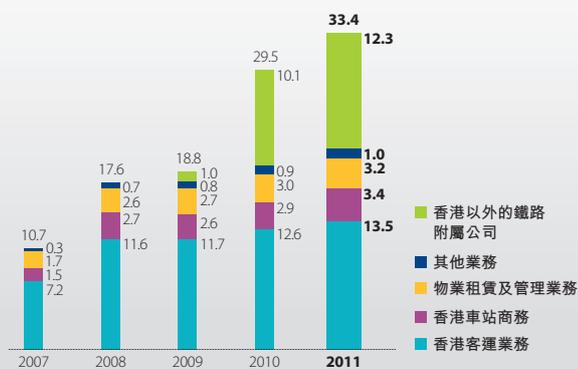
為加強員工家屬與公司的聯繫及鼓勵本地教育，公司設立企業獎學金計劃，向員工子女提供獎學金，以表揚他們優異的學業成績及積極參與義工活動。

財務回顧

營業額

隨著香港經濟持續增長及香港以外鐵路附屬公司表現向好，2011年的收入錄得紀錄性新高，達334億港元。

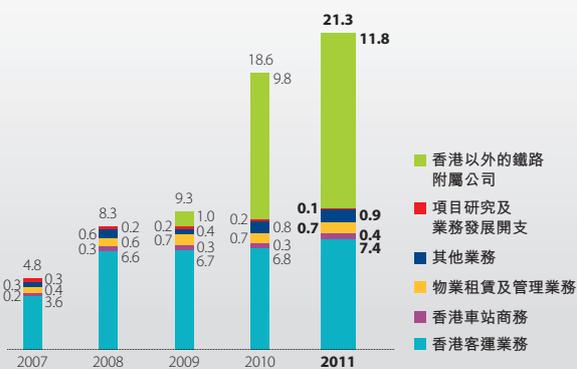
(十億港元)



經營開支

除了推動收入增長，為提升服務水平及符合《最低工資條例》規定的支出使2011年需要較多的經營開支。

(十億港元)



2011年財務業績回顧

溢利與虧損

2011年，在香港經濟持續增長的帶動下，集團續締強勁的財務業績。

年內，經濟增長帶動乘客量增加，加上根據票價調整機制調升了適用服務的平均票價，香港車費收入增長7.2%至133.57億港元。本地鐵路服務、過境服務及機場快綫的乘客量分別增加5.2%、3.9%及5.9%。適用於票價調整機制的本地鐵路服務及過境服務的平均車費分別增加2.0%及1.8%；而不適用於票價調整機制的機場快綫的平均車費則因乘客組合改變而增加2.1%。因此，來自本地鐵路服務、過境服務及機場快綫的車費收入分別增加7.3%、5.9%及8.2%至93.00億港元、26.33億港元及7.51億港元。輕鐵、巴士及城際客運服務的車費收入亦錄得增長，合計增加10.3%至6.73億港元。若包括其他鐵路相關收入1.52億港元，2011年香港客運業務收入增加6.9%至135.09億港元。香港客運業務的相關開支增加7.8%至73.54億港元，主要由於為提升服務水平而增加人手及維修活動及為符合《最低工資條例》規定而增加開支，以及政府地租及差餉繳納額增加所致。2011年來自香港客運業務的經營利潤為61.55億港元，較去年增加5.9%。

香港車站商務亦受惠於經濟持續增長。2011年的收入(包括有關終止2G電訊服務合約的若干應收款項)為34.22億港元，較去年上升19.9%。若撇除該項一次性應收款項，收入

增長則為13.9%，這是由於廣告市場暢旺、車站商舖的租金和可出租面積增加，加上來自提升3G網絡覆蓋的額外電訊服務收入。香港車站商務的相關開支為3.58億港元，增加21.8%。2011年香港車站商務的經營利潤為30.64億港元，較去年增加19.7%。

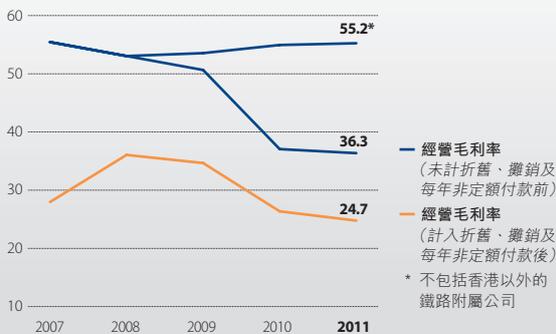
由於租金收入增加9.4%，而物業管理收入下跌2.0%，抵銷了部分租金收入上升的影響，2011年來自物業租賃及管理業務的收入為32.15億港元，增加8.6%。物業租金收入增至30.16億港元，主要由於零售租戶的續約租金上調及按營業額計算的租金增加。由於為了維持競爭力而下調了經理人酬金，物業管理收入減少至1.99億港元。物業租賃及管理業務的相關開支(包括為符合《最低工資條例》規定而帶來的額外成本)增加10.2%至7.21億港元。2011年物業租賃及管理業務的經營利潤為24.94億港元，較去年增加8.1%。

香港以外的鐵路附屬公司於2011年的經營利潤增加60.9%至4.49億港元。MTRs的表現顯著改善，經營利潤為5,500萬港元，而2010年則錄得經營虧損600萬港元。MTM的經營利潤增加22.7%至4.00億港元，主要由於項目工程增加及貨幣走勢利好。在深圳，龍華綫第二期於2011年6月16日通車。連同集團於2010年7月接管營運的龍華綫第一期，2011年深圳市龍華綫錄得經營虧損6,800萬港元，比預期為佳。若包括確認來自深圳市政府的資助6,200萬港元，深圳市龍華綫錄得輕微經營虧損600萬港元，而2010年的虧損為4,100萬港元。

經營毛利率

自兩鐵合併以來，不包括香港以外鐵路附屬公司的經營毛利率穩定增長至2011年的55.2%。

(百分率)



其他業務(主要包括昂坪360業務、顧問業務，以及為政府提供有關高鐵香港段建造工程的項目管理服務)帶來經營利潤8,500萬港元，較去年減少51.1%。利潤減少，主要由於九龍南綫項目於2010年竣工，並於同年收訖該項目最後一筆管理獎勵金所致。

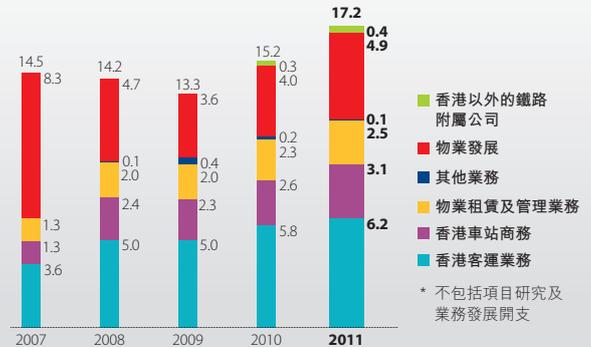
由於2011年內地業務發展的開支減少，項目研究及業務發展開支較去年同期減少43.1%至1.23億港元。若包括這項開支，未計物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤增加11.1%至121.24億港元。由於資本投放輕微及毛利率較低的國際鐵路附屬公司的貢獻比重提高，加上深圳市龍華綫的初期經營虧損，2011年的經營毛利率由2010年的37.0%微跌至36.3%。不包括這些香港以外的鐵路附屬公司，毛利率則由2010年的54.9%提高至2011年的55.2%。

2011年的物業發展利潤(主要與「名城」發展項目及將軍澳第五十六區商場有關)增加22.3%至49.34億港元。由於有關新投入資產，如新列車及額外經營權的新增折舊及攤銷，折舊及攤銷費用增加2.8%至32.06億港元。若包括向九廣鐵路公司支付的每年非定額付款的第一個全年度撥備6.47億港元(2010年為一個月撥備4,500萬港元)，未計利息及財務開支前經營利潤增加12.0%至132.05億港元。

經營利潤來源*

除了物業發展及其他業務，所有業務類別的經營利潤均穩定增長，在2011年佔集團總經營利潤的71%。

(十億港元)



由於平均債務淨結餘及較高息率的定息債務金額均告減少，2011年的利息及財務開支減少25.5%至9.21億港元，而加權平均借貸利率由2010年的4.3%下降至3.1%。2011年確認的投資物業重估收益為50.88億港元。集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司的利潤為2.97億港元，較去年增加113.7%，主要由於八達通控股有限公司的利潤增加及北京京港地鐵有限公司的業績較預期為佳(集團應佔利潤由2010年的收支平衡增加至2011年的8,400萬港元)。

除稅前利潤增加19.7%至176.69億港元。於扣除所得稅28.21億港元後，2011年的利潤增加22.0%至148.48億港元，當中147.16億港元為公司股東應佔利潤。因此，每股盈利由2010年的2.10港元增加至2011年的2.55港元。撇除投資物業重估及相關遞延稅項撥備42.48億港元，股東應佔基本業務利潤為104.68億港元，當中42.25億港元來自物業發展及62.43億港元來自其他基本業務。以集團基本業務利潤來計算的每股盈利則由2010年的1.51港元增加至2011年的1.81港元。

董事局建議派發末期股息每股0.51港元，連同中期股息每股0.25港元，全年股息合共每股0.76港元，較去年每股增加0.17港元或28.8%。

基本業務淨業績

於2011年，基本業務淨利潤進一步增加至105億港元的破紀錄新高。

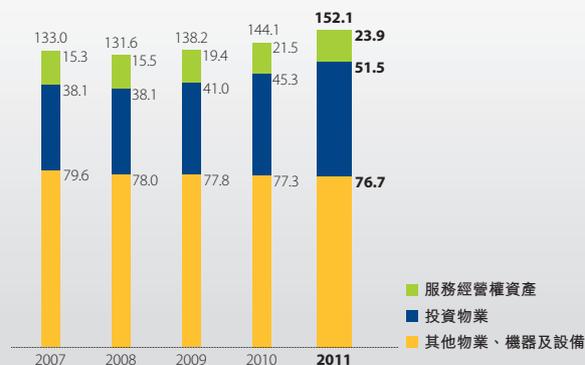
(十億港元)



固定資產增長

隨著投資物業重估收益以及在香港鐵路延綫和在中國內地深圳市龍華綫的資產添置，固定資產在2011年年底進一步增加至1,521億港元。

(十億港元)



資產負債表

集團的資產負債表於年內進一步增強。於2011年12月31日，淨資產為1,290.45億港元，較2010年年底上升10.0%，其中資產總值上升8.9%至1,978.73億港元，負債總額則上升6.9%至688.28億港元。

固定資產總值增加80.11億港元至1,520.68億港元，主要由於投資物業重估收益、接收集團應佔將軍澳第五十六區商場的權益，以及深圳市龍華綫的進一步建造及工程竣工。隨著於2011年簽署了南港島綫(東段)及觀塘綫延綫建造工程項目協議，過往年度的相關成本10.57億港元已由遞延開支轉撥至在建鐵路工程及發展中物業。於2011年12月31日，在建鐵路工程為35.66億港元，當中不包括有關西港島綫的累計建造成本80.39億港元，此金額已被較早前收取的126.52億港元政府現金資助所全數抵銷。發展中物業增加28.36億港元至119.64億港元，主要來自深圳市龍華綫車廠發展用地的地價，以及為南港島綫(東段)黃竹坑發展用地的初期工程費用。

待售物業增加18.21億港元至2011年年底的37.57億港元，主要由於確認大圍「名城」的尚餘單位。應收帳項、按金及預付款項增加9.03億港元至39.64億港元，主要來自與出售「名城」單位以及終止2G服務合約的電訊收入有關的應收帳項增加。年內，日出康城「領都」發展商已全數清還貸款

(此貸款餘額於2010年年底為19.75億港元)，而10.00億港元的中期票據投資已於到期時贖回。現金、銀行結餘及存款增加27.66億港元至161.00億港元。

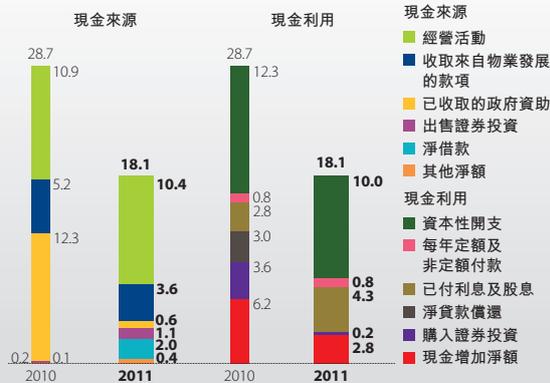
負債方面，負債總額增加44.56億港元，主要由於未償還貸款總額增加21.11億港元至231.68億港元、稅項負債總額增加8.30億港元至157.02億港元(當中包括遞延稅項撥備151.05億港元)、以及扣除所付按金後的深圳市龍華綫車廠用地地價19.50億港元。年內，集團為深圳市龍華綫提供融資而於6月發行了值12.33億港元(10億元人民幣)的人民幣票據，並於12月發行總值10億港元的五年中期票據。應付帳項及應計費用增加9.11億港元至164.02億港元，原因包括深圳市龍華綫車廠用地的應付地價、深圳市龍華綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的項目應計費用增加，以及預先收取的高鐵香港段項目管理費；而耗用西港島綫政府現金資助抵銷了部分以上因素的影響。

股本、股份溢價及資本儲備共增加3.28億港元至440.62億港元，此乃由於派發代息股份及行使認股權而發行股份所致。連同扣除已付股息後的保留溢利增長106.77億港元，以及固定資產重估儲備及其他儲備增長7.04億港元後，於2011年12月31日，公司股東應佔總權益增加117.09億港元至1,288.59億港元。淨負債權益比率由2010年年底的12.8%下降至2011年年底的11.9%。

現金應用情況

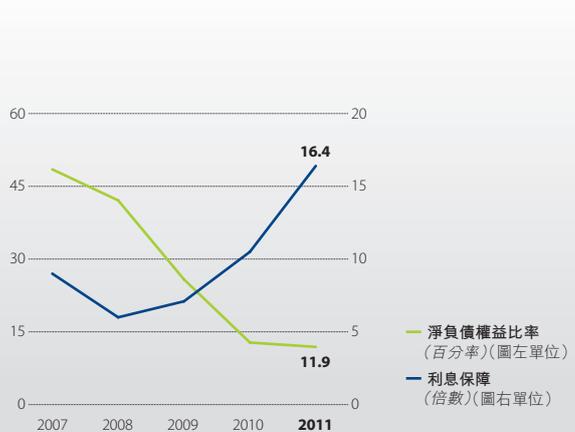
2011年的現金流入(大部分來自經營活動及物業發展)主要用以支付資本性開支、利息開支及股息。

(十億港元)



債務償還能力

在2011年，利息保障及負債比率進一步向好。



流動現金

在2011年，集團來自經營活動的現金流入在未扣除現金稅務支出前上升4.8%至124.89億港元。在計入收取深圳市龍華綫6.38億港元(5.22億元人民幣)政府資助及現金稅務支出21.03億港元後，來自經營活動的現金流入淨額為110.24億港元，較去年微升1.1%。從物業發展收取的現金總額為35.93億港元，當中包括發展商按期償還最後一筆20.00億港元貸款，以及主要來自「御龍山」和「銀湖·天峰」所清還的應收款項。在計入其他所得款項，例如來自八達通控股有限公司的股息及收回政府委託工程成本後，2011年的現金流入總額為149.65億港元。

2011年的資本開支現金流出總額為100.43億港元，包括21.02億港元用作購入香港客運及有關業務資產、50.28億港元用於西港島綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫項目、13.85億港元用於深圳市龍華綫第二期的建造工程，以及13.30億港元用於物業發展、翻新及裝修工程。於支付每年定額及非定額付款7.95億港元、利息付款淨額4.21億港元、股息付款38.42億港元及其他營運資金調整後，集團於2011年的現金流出總額為151.62億港元。

因此，集團錄得現金流出淨額1.97億港元，以贖回10.00億港元的中期票據來抵付。計入貸款取用淨額19.79億港元，集團於2011年12月31日的現金結餘增加27.82億港元至161.00億港元。

融資活動

融資

儘管美國聯儲局維持其量化寬鬆政策，2011年的大部分時間美國及其他先進國家的經濟增長依然疲弱。受緩慢的增長步伐及歐洲主權債務危機影響，美國國庫債券需求上升，將美國國庫債券孳息率推向歷史低位。

由於歐洲主權債務情況惡化，銀行交易對手風險上升，金融市場在第三季顯著變差。這進一步降低銀行系統流動性和增加銀行融資成本。

在這情況下，聯儲局及各主要央行繼續採取極度寬鬆的貨幣政策，聯儲局更表示會致力維持聯邦基金利率於0-0.25%內一段較長時間，並落實其他措施保持長息低企。

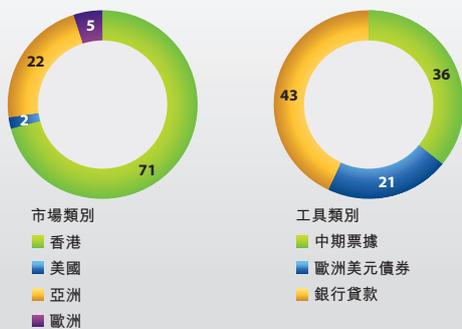
年內，香港短期利率雖輕微上升，但仍持續低企。三個月香港銀行同業拆息於年底微升至年率0.38厘，部分反映銀行融資成本上升。然而，長期利率持續下跌，十年期香港外匯基金債券的息率於年底為年率1.4厘。

由於內地及有關借貸者在香港的融資活動增加，加上本地企業的再融資，使香港於2011年的貸款需求強勁。龐大的貸款需求，加上銀行持續降低業務槓桿比率，令借貸成本顯著增加。

借貸來源

雖然香港是公司的主要市場，但公司的策略是分散資金來源，並保持隨時涉足其他重要國際市場的能力。

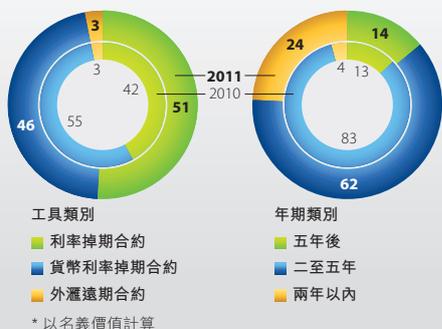
(百分率)(於2011年12月31日)



利率及貨幣風險對沖工具應用

公司訂立嚴格政策，規定財務衍生工具只用作對沖用途。

(百分率*)(於2011年12月31日)



年內，集團的流動資金充裕。融資活動主要為把握市場機遇藉以降低總體融資成本，或進一步增加流動資金為將來融資需要作好準備。

6月，集團首次發行面值10億元人民幣的2年期點心債券，票面年息率訂於0.625%的歷史低位。發行所得款項以股東貸款形式匯至港鐵轨道交通(深圳)有限公司，以應付深圳市龍華綫餘下的資本性開支及降低整體借貸成本。

其後，集團通過其債務發行計劃於12月發行面額總值10億港元的五年期票據，所得款項用以增加集團的流動資金，及應付日後資金需要。

借貸成本

集團總負債由2010年底的210.57億港元增至2011年底的231.68億港元。由於利息持續低企，加上較高息率的定息債務平均水平下降，平均借貸成本由2010年的年率4.3%降至年率3.1%。撇除9,600萬港元的資本化利息，及抵銷部份深圳市龍華綫的政府補償金1.33億港元後，損益表上的淨利息開支由2010年的12.37億港元下降至9.21億港元。

庫務風險管理

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

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

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

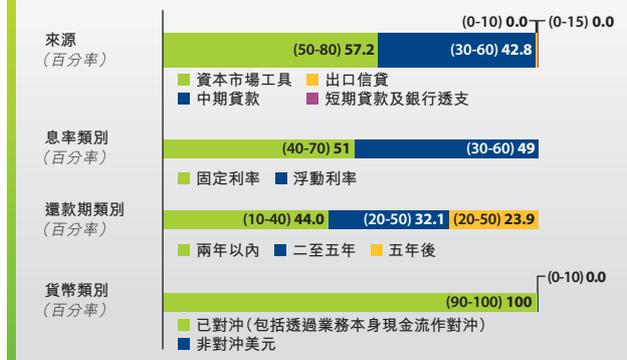
為有效控制和分散交易對手風險，集團只向信貸評級良好的金融機構存放款項及與其進行衍生工具交易。

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

理想融資模式及債務結構

理想融資模式見證公司審慎的債務管理方針，並有助確保均衡的債務組合。

(理想融資模式)與實際債務結構的比較於2011年12月31日



存款及短期投資亦受制於獨立的交易對手交易上限，有關上限是根據交易對手的信貸評級及/或香港發鈔銀行地位而釐訂。為進一步控制風險，集團就某一交易對手存放款項或短期投資的年期亦有所限制。

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

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

信貸評級

年內，公司維持與香港特別行政區政府同級的良好信貸評級。

穆迪於6月將公司的發債體及優先無抵押債務評級確認為「Aa1」，短期信貸評級為「P-1」，前景為「穩定」。

8月，日本評級投資中心確認公司的發債體及短期信貸評級分別為「AA+」及「a-1+」，展望為「穩定」。

其後，標準普爾於10月將公司的長期企業信貸及短期信貸評級分別確認為「AAA」及「A-1+」，展望為「穩定」。

融資能力

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

香港鐵路項目的資本性開支包括新的擁有權項目的投資及開支，當中包括西港島綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫，以及維持及提升現有鐵路系統和車站商務設施的支出。高鐵香港段等專營權項目的資金一般由政府承擔。

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，以及商場的裝修及翻新工程成本。內地及海外投資項目的開支主要包括未來杭州地鐵一號綫項目的資本金投入、深圳市龍華綫餘下的資本性開支，以及深圳市龍華綫車廠物業發展項目的投資。

根據現時計劃，公司在2012年至2014年未來三年內的淨資本性開支總額估計為455億港元，當中包括香港鐵路項目325億港元、香港物業投資及發展55億港元，以及內地及海外投資項目75億港元。在這總額內，預期於2012年、2013年及2014年支付的金額分別為210億港元、123億港元及122億港元。

於2011年底，集團持有的現金存款及投資級別流動投資總額為190.74億港元，連同未來的預計現金流，預期將足夠應付集團於2012年內大部份資金需要，包括債務再融資及資本性開支等。

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

* 分別為港元/外幣債項的評級

十年統計數字

	2011	2010	2009	2008	2007 [#]	2006	2005	2004	2003	2002
財務										
損益表 (百萬港元)										
營業額	33,423	29,518	18,797	17,628	10,690	9,541	9,153	8,351	7,594	7,686
未計折舊、攤銷及每年 非定額付款前經營利潤	17,058	14,951	13,069	14,009	14,229	11,032	11,259	9,110	9,116	7,769
折舊及攤銷	3,206	3,120	2,992	2,944	2,752	2,688	2,695	2,512	2,402	2,470
利息及財務開支	921	1,237	1,504	1,998	1,316	1,398	1,361	1,450	1,539	1,125
扣除遞延稅項後的投資物業重估 利潤	4,248	3,402	2,336	99	6,609	1,797	2,310	2,051	-	-
來自基本業務的股東應佔利潤	10,468	8,657	7,303	8,185	8,571	5,962	6,140	4,492	4,450	3,579
建議及已宣派之股息	4,396	3,405	2,977	2,715	2,522	2,328	2,299	2,259	2,215	2,161
每股盈利 (港元)	2.55	2.10	1.69	1.47	2.72	1.41	1.55	1.23	0.85	0.70
資產負債表 (百萬港元)										
資產總值	197,873	181,665	176,494	159,338	155,668	120,421	113,666	106,674	102,366	101,119
貸款、其他負債及銀行透支	23,168	21,057	23,868	31,289	34,050	28,152	28,264	30,378	32,025	33,508
服務經營權負債	10,724	10,749	10,625	10,656	10,685	-	-	-	-	-
遞延收益	403	605	167	156	515	1,682	3,584	4,638	5,061	6,226
股東應佔總權益	128,859	117,150	106,387	97,801	91,014	76,767	69,875	61,892	57,292	53,574
財務比率										
經營毛利率 (%)	36.3	37.0	50.6	53.0	55.4	54.7	55.9	54.4	49.3	52.2
經營毛利率 (不包括香港以外的 鐵路附屬公司) (%)	55.2	54.9	53.5	53.0	55.4	54.7	55.9	54.4	49.3	52.2
非車費收入佔營業額百分率 (不包括香港以外的 鐵路附屬公司) (%)	36.8	35.7	35.2	35.0	33.4	31.6	31.4	29.0	27.7	25.6
淨負債權益比率 (%)	11.9	12.8	25.8	42.1	48.5	36.3	39.9	48.6	55.2	59.3
淨負債權益比率 (撇除重估儲備) (%)	12.1	13.0	26.1	42.5	49.2	36.7	40.3	48.9	62.6	67.4
利息保障 (倍數)	16.4	10.5	7.1	6.0	9.0	6.7	7.6	6.1	5.6	4.5
僱員										
管理及支援部門	1,486	1,362	1,319	1,235	1,530	823	810	792	793	824
車站商務	144	144	137	125	138	82	82	67	61	62
車務	9,244	9,026	8,789	8,708	8,937	4,521	4,600	4,669	4,730	4,836
項目	2,109	1,794	1,365	995	942	260	242	362	398	546
物業及其他業務	1,282	1,291	1,242	1,170	1,141	832	688	660	642	618
中國及國際業務	179	212	239	197	135	112	83	-	-	-
海外員工	6,851	6,672	7,059	1,646	1,311	733	486	5	5	5
總計	21,295	20,501	20,150	14,076	14,134	7,363	6,991	6,555	6,629	6,891

	2011	2010	2009	2008	2007 [#]	2006	2005	2004	2003	2002
香港客運服務										
載客車卡行車公里總數 (千計)										
本地鐵路及過境服務	254,407	253,067	247,930	245,856	128,041	115,784	114,449	114,364	112,823	103,318
機場快綫	19,603	19,833	19,643	19,891	19,956	20,077	17,122	16,081	15,227	19,467
輕鐵	10,166	9,586	8,950	8,984	755	-	-	-	-	-
總乘客人次 (千計)										
本地鐵路服務	1,366,587	1,298,714	1,218,796	1,205,448	915,755	866,754	857,954	833,550	770,419	777,210
過境服務	103,881	99,954	94,016	93,401	8,243	-	-	-	-	-
機場快綫	11,799	11,145	9,869	10,601	10,175	9,576	8,493	8,015	6,849	8,457
輕鐵	161,289	154,522	143,489	137,730	11,100	-	-	-	-	-
巴士	43,956	40,883	37,522	34,736	2,757	-	-	-	-	-
城際客運服務	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	3,968	3,770	3,544	3,514	2,662 [§]	2,523	2,497	2,403	2,240	2,261
過境服務 — 每日平均	285	274	258	255	- [®]	-	-	-	-	-
機場快綫 — 每日平均	32	31	27	29	28	26	23	22	19	23
輕鐵 — 周日平均	451	433	402	385	- [®]	-	-	-	-	-
巴士 — 周日平均	126	118	107	99	- [®]	-	-	-	-	-
城際客運服務 — 每日平均	10	9	8	9	- [®]	-	-	-	-	-
乘客平均乘搭公里數										
本地鐵路及過境服務	10.9	10.9	10.7	10.4	7.9	7.7	7.6	7.7	7.7	7.6
機場快綫	29.4	29.4	29.5	29.4	29.5	29.7	30.4	30.2	29.7	29.9
輕鐵	2.8	2.8	2.9	3.0	3.0	-	-	-	-	-
巴士	4.5	4.5	4.6	4.6	4.6	-	-	-	-	-
每車卡平均載客量 (乘客人次)										
本地鐵路及過境服務	63	60	57	55	58	58	57	56	53	57
機場快綫	18	17	15	16	15	14	15	15	13	13
輕鐵	45	45	46	46	45	-	-	-	-	-
佔專營公共交通載客量比率 (%)										
	45.4	44.3	42.6	42.0	26.7	25.0	25.2	24.8	24.3	23.5
每車卡公里之港元 (香港客運業務)										
總收入	45.9	43.2	40.8	40.9	47.9	48.3	48.1	45.8	43.2	46.8
經營開支	23.1	21.5	21.5	21.2	21.6	22.1	22.8	22.3	22.5	22.9
經營利潤	22.8	21.7	19.3	19.7	26.3	26.2	25.3	23.5	20.7	23.9
每名乘客之港元 (香港客運業務)										
總收入	7.99	7.86	7.74	7.83	7.55	7.48	7.31	7.09	7.11	7.31
經營開支	4.02	3.91	4.08	4.07	3.40	3.43	3.47	3.45	3.71	3.57
經營利潤	3.97	3.95	3.66	3.76	4.15	4.05	3.84	3.64	3.40	3.74
安全表現										
本地鐵路、過境服務及機場快綫										
須呈報事故數目 [^]	1,769	1,592	1,539	1,514	989	826	748	701	641	690
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	1.19	1.13	1.16	1.16	1.05	0.94	0.86	0.83	0.82	0.88
公司及承建商的員工意外事故次數	44	46	60	42	26	23	31	25	33	24
輕鐵										
須呈報事故數目 [^]	164	165	146	136	6	-	-	-	-	-
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	1.02	1.07	1.02	0.99	0.54	-	-	-	-	-
公司及承建商的員工意外事故次數	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、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。

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

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

投資者關係

投資者與港鐵公司

公司涉足國際資本市場逾28年，因其高水平的公司管治與披露，而獲公認為亞洲區內在投資者關係方面表現出色的典範。

公司透過持續及主動的對話，與廣泛的機構及零售投資者維持良好關係。我們相信，透過向現有和潛在投資者清晰傳達公司策略、業務發展及前景展望，可以提升股東價值。

與機構投資者的溝通

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

管理層繼續竭力與投資界維持公開的對話渠道，以確保他們對公司及其業務策略有透徹的了解。因此，公司與投資者及研究分析員會面，以及參與投資者會議和路演。於2011年，公司在本地及海外與機構投資者及研究分析員進行逾300次會面。

獲取資訊

為確保所有股東均可平等及適時地獲得公司的重要資訊，公司充分利用公司網站傳遞最新資訊。公司網站內的投資資料欄提供的資料詳盡而且易於查閱。財務報告、乘客量，連同其他公司新聞以及證券交易所的檔案，均可輕易於公司網站內查閱。

除了中央證券登記所提供的股東服務外，公司的專責熱綫亦會解答個別股東的查詢。於2011年，該熱綫共處理近50,000個電話查詢。

指數認可

公司在香港股票市場內的藍籌股之一的地位，透過持續地被納入多項重要指數而獲得肯定。公司目前是恒生指數、摩根士丹利綜合指數及富時指數系列的成份股。自2002年以來，憑藉我們在可持續發展和企業責任的成績，公司一直躋身於道瓊斯可持續發展指數及富時社會責任指數。而恒生可持續發展企業指數自2010年推出以來，便一直將港鐵納入為成份股。

市場認可

公司的2010年報在MerComm, Inc.於紐約舉行的2011年年報比賽國際大獎(ARC)中，於31個國家超過2,100份參賽作品中贏得多個獎項。公司的2010年報亦在香港管理專業協會舉辦的2010年度最佳年報獎中獲得「工商企業類」銀獎，是公司年報連續第23年獲得嘉許。在《FinanceAsia》舉辦的2011年亞洲最佳公司選舉中，港鐵奪得「最佳投資者關係獎」亞軍。

主要股東資料

2012年度財政紀要

2011年度全年業績公布	3月8日
股東週年大會	5月3日
2011年度末期股息截止登記日期	5月8日
股份截止過戶日	5月9日至5月14日 (包括首尾兩日)
派發2011年度末期股息日	5月29日或前後
2012年度中期業績公布	8月
派發2012年度中期股息日期	9月
財政年度結算日	12月31日

主要營業地點及註冊辦事處

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

股份資料

上市

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

普通股(截至2011年12月31日)

已發行股份	5,784,871,250股
香港特區政府的持股量	4,434,552,207股(76.7%)
自由流通量	1,350,319,043股(23.3%)

面值

每股1港元

市值(截至2011年12月31日)

1,454.90億港元



股息政策

因應公司財務表現，公司期望採取漸進式的股息政策。我們預計於每個財政年度派發兩次股息，分別約於9月及5月派發中期及末期股息。

每股股息 (港元計)

2010年度全年股息	0.59
2011年中期股息	0.25
2011年度末期股息	0.51

美國預託證券Level 1 Programme

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

股份代號

普通股

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66HK

美國預託證券Level 1 Programme MTRJY

2011年報

股東如欲索取公司的年報，可致函：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓
香港中央證券登記有限公司

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司 公司事務部

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

股東服務

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

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓
香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8555

傳真：(852) 2529 6087

股東查詢

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

公司在辦公時間設有查詢熱線服務：

電話：(852) 2881 8888

投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

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

風險管理

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

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

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

主要風險的管理

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

- 公司正在進行五個大型鐵路延綫項目，並進行多個現有鐵路網絡的改善工程和物業發展項目。公司竭力確保這些項目在施工和營運階段，均能在安全、準時及符合財政預算等情況下完成，並且將項目對社會和環境的負面影響減至最低。

- 公司在中國內地和海外營運多個鐵路項目，現正切實為這些在香港以外的業務引入在香港制訂的最佳實務，並促進各業務單位之間互相學習，從而推動這些業務的可持續發展。
- 公司認為妥善管理氣候變化的影響，是其可持續增長的重要一環。因此，縱使氣候變化現時對公司整體業務表現帶來的潛在影響仍然較低，我們已前瞻性地為超級颱風和海嘯等重大自然災害訂立各項應變計劃。同時，公司亦密切監察有關的立法和規例，積極確保其業務能守法循章地運作。

持續改善風險管理程序

企業風險管理體系於2006年年初開始運作。我們每年皆與此體系的使用者進行檢討，並進行跨行業的借鑑參考及經驗交流，竭力改善體系及其相關工具。公司於2011年內進行的重要活動包括：

- 將50大風險精簡至30大風險，讓企業風險委員會能更專注於處理主要風險。
- 在第四次英國企業風險管理體系和第三次香港企業風險管理體系圓桌會議上，就管治投資項目的最佳實務及改善企業風險管理程序，與其他機構進行經驗交流及互相學習。
- 合辦策略性風險管理工作坊，與多家出席的環球鐵路營運先驅，就風險管理實務進行交流。
- 委聘一個企業風險管理顧問，為有關員工舉辦企業風險管理工作坊。
- 定期與公司的保險經紀舉行會議，進行風險分析。

持續發展

我們秉持公司的企業持續發展政策，務求在不影響未來世代的需要之情況下，滿足現世代的需要。持續發展是公司的目標，而企業責任則引領我們的經營之道，並維持公司的競爭力。公司貫徹這個方針，被公認為以集體運輸帶動社區發展的企業先驅。

鐵路加物業

公司的「鐵路加物業綜合發展經營」模式使我們成為一個能自給自足的城市運輸系統。我們透過擁有土地資產及空間使用權，建造以鐵路連接的高密度住宅區，以優化新土地的使用效益。公司亦受惠於因提升港鐵車站附近的商住物業發展而釋放出來的經濟潛力。從保護環境角度來看，各項設施俱毗鄰我們的鐵路網絡，可帶動市民使用更環保的鐵路服務，從而減少交通擠塞及空氣污染。在車站範圍建造較高密度住宅區，亦有利保留珍貴的綠化地帶，並有助降低車站與車站之間地區的居住密度。

公司因應社會的訴求及秉持卓越環保表現的信念，進行物業發展，而「日出康城」便體現了這個理念。該發展項目推行分隔車道與行人道、節能建築等環保措施，讓住戶享有舒適寬敞的綠色社區生活。多層設計的鐵路車站是社區的主要交通樞紐，通往香港的商業及娛樂中心，同時提供連接其他公共交通工具的轉乘設施。

在未來10年，公司將於香港興建及營運全長56公里的新鐵路綫，當中包括連接西九龍至港深邊界的高速鐵路香港段。我們正處於推動珠江三角洲地區發展的策略性位置。我們同時擴展海外業務，致力建設能提高公共交通使用率和認受性的新社區。

建立可持續的競爭優勢

基於我們獨特的發展足跡，公司成為一項按照商業原則營運的社區資產。我們將風險管理及與業務相關人士的緊密聯繫，妥善貫徹於公司的企業策略，從而創造出一套穩健且獨特的可持續競爭優勢。

公司透過企業風險管理體系，對現有和增長業務以至外在營商環境中的風險進行識別、排序和管理。我們致力專注管理風險、提高成本效益，並透過把握機遇來為公司增值。

我們透過與業務相關人士的緊密聯繫，了解他們所關注的敏感事宜，並採取具成本效益的措施，致力提高服務質素，以滿足他們的期望。於2011年，我們就了解及反映業務相關人士對公司鐵路延綫項目的關注和意見，制訂了有關的聯繫程序。

為確保資產與服務的穩健性，我們以兼顧不斷變化的社會期望和保護環境的需要為目標，不斷提升公司的服務、資產及供應鏈質素。為滿足這些訴求，我們與所有業務相關人士保持緊密聯繫，並妥善平衡他們的需求和商業風險。

碳管理

香港特區政府已簽署亞太經合組織協議，承諾於2020年之前將溫室氣體強度降低20%。在哥本哈根舉行的聯合國氣候變化框架公約第15次締約方會議(COP15)上，中國同意於2020年之前將溫室氣體強度降低40-45%。香港特區行政長官已宣布香港將與內地的目標看齊。鑑於香港本地生產總值於未來10年的增長，料會維持相對較低的水平，預期上述減排目標將會對香港的經濟產生重大影響。

有關氣候變化的討論，意味未來可能出現與紓緩、監察、匯報及核實碳排放有關的規管風險。公司主動於2002年開始匯報碳排放，並自2006年起持續參與碳信息披露項目。公共交通國際聯會(UITP)於2006年訂立氣候變化政策後，我們於同年公布公司的相關政策。此外，國際都市鐵路聯會(CoMET)也訂立了一套碳排放比較基準，以供包括港鐵在內的14個都市鐵路公司成員參考。

我們最近在公司的《設計標準手冊》(Design Standards Manual)中落實有關能源效益設計的新條款。據此，我們將考慮對所有新建鐵路項目進行碳評估，並須在整個項目周期內循序漸進地執行減排計劃。我們正在研發工具，用作比較及平衡我們鐵路基建的含碳量與鐵路營運中的碳排放，從而評估鐵路在生命周期內的碳排放量。公司這項舉措，開創了鐵路業先河。

可持續發展領導地位

自2000年起，公司每年均採用全球認可的標準或最佳實務，出版年度可持續發展報告，當中包括「全球報告倡議組織」GRI G3可持續發展報告指引、國際都市鐵路聯會(CoMET)參考基準，以及碳信息披露項目等。

公司在可持續發展方面的成就繼續獲得國際權威機構嘉許。2011年9月，公司獲世界經濟論壇評選為「可持續發展的新領軍者」(New Sustainability Champion)。公司仍繼續躋身於道瓊斯可持續發展指數、富時社會責任指數及恒生可持續發展企業指數，並且成為《Corporate Knights》2011全球百大可持續發展企業(Global 100)中唯一一家香港公司。





關愛社群

延展動力

企業責任

公司的企業責任政策為六個管理重點的實務提供指引，以落實可持續發展的最佳實務為目標，從而讓我們的業務得以平衡發展和達致穩健的營運能力。該政策由董事局的企業責任委員會負責監察，而該委員會主席由港鐵主席擔任。

環境保護

我們致力透過創新及持續改進，保護環境。

公司興建新鐵路綫以拓展行之有效的環保運輸系統，同時締造優質的生活環境，長遠而言將有助減少香港的碳足印。然而，建造全新基建設施難免需要大興土木，並刺激能源及資源的需求。但公司勇於接受這些挑戰，藉此引領業界落實可持續發展的最佳實務。

公司的新物業發展項目致力紓緩環境足印。我們在物業項目的整個生命週期中，於規劃、設計、建造、營運及維護等範疇，識別及引入環保計劃，以優化能源效益及減少資源消耗。

公司致力降低能源消耗及採用阻擋陽光的裝置，例如我們在柯士甸站安裝低能量吸收雙層玻璃及高效能室內空調系統。此外，該車站還使用窗戶和光井設計，為行人加強空氣流通。

由於全球各地日益關注食水這種珍貴的天然資源，我們亦十分重視節約用水。我們在公司的建築物內安裝設施以回收雨水及中央空調冷凝水供灌溉之用，並配合其他節約用水的設備，藉以減少耗水量。目前，日出康城內的污水處理系統每天收集及處理44萬升來自住宅的污水，用以灌溉園林及清洗戶外公共區域。我們亦於公司管理的住宅物業「御龍山」及「君傲灣」推行食水管理計劃，並分別在水務署舉辦的「節約用水設計比賽」中贏得冠和季軍的殊榮。

我們的新物業發展項目均採納「香港建築環境評估法」(BEAM)中的綠色建築設計最佳實務。日出康城「日出公園」、荃灣西站七區發展項目，以及車公廟站、南昌站和柯士甸站發展項目，均採用建築環境評估法的實務。在柯士

甸站，我們回收再造來自清拆前廣東道政府合署的建築廢料，其中逾60%用於鋪設路面及其他用途。

在設計及建造新鐵路綫之前，公司均進行審慎的環境影響評估，以大大降低鐵路對環境的影響。這從我們在建造西港島綫及南港島綫(東段)期間，努力保護樹木的工作中可見一斑。在西港島綫項目中，我們致力完成科士街樹牆的保育工作，而在南港島綫(東段)項目中，我們在切實可行的情況下盡力保留或移植具有高度生態價值的樹木。據估計，我們可保留大約20%的樹木，當中包括所有被列為「古老及珍貴」品種的樹木，而大約8%的樹木將可以進行移植。此外，我們會種植新樹木作為補償，目標是使樹木總數能達致淨增加。

公司管理的落馬洲濕地，反映我們在其他方面保護環境的努力。在2011年的候鳥繁殖季節，我們於落馬洲及西鐵濕地範圍內設置了84個人工鳥巢箱，其中約94%成為一對對候鳥的安樂窩。2011年，我們的人工鳥巢箱共築出137個鳥窩(2010年則為128個)，讓544隻雛鳥成功出生(2010年則為400隻)。

我們協助保護的另一種全球瀕危物種是黑臉琵鷺。這種雀鳥僅在東亞地區出現，估計全球合共只有2,000隻左右，當中會飛到香港過冬的平均佔全球總數約20%，即400隻黑臉琵鷺。而2010至2011年度的冬季，落馬洲濕地錄得的黑臉琵鷺數目更創下歷年新高的293隻。

參與及建設社區

本港市民一直積極參與我們為新鐵路綫設立的社區聯絡小組。因此，西港島綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的建造工程均得以在鄰近社區支持下順利展開。我們竭盡所能成為這些區內居民的「好鄰居」，透過減低噪音、抑制塵埃及臨時交通管理等一系列措施，盡量減少工程對社區環境的影響。因此，即使項目規模龐大，那些受影響地區內的商業活動和社區生活仍然保持正常。此外，我們憑藉建基於社區聯絡小組的合作伙伴關係，繼續推行公司的社區外展計劃，透過學校訪問等活動，把鐵路和城市發展等訊息引進課堂內。

我們的「心繫社區行動」計劃繼續獲得廣泛社區的熱烈支持。2011年，逾120名中學生參加了我們的「Friend' 出光輝每一程」輔導活動，而100名學生則被選出參與公司的「Train' 出光輝每一程」計劃，接受多元化的培訓。



公司「心繫社區行動」中的「Friend' 出光輝每一程」計劃，大獲香港市民好評。

公司員工亦積極參與我們「鐵路人 鐵路心」計劃的義工活動，展現他們關懷社區的熱誠。2011年，這計劃舉辦的項目總數增至206個，逾5,600名義工參與。

確保為乘客提供優質及物有所值的服務

公司鐵路服務的表現繼續處於全球同業中的領導地位，但我們仍精益求精，進一步提升價值。2011年，我們為乘客引入MTR Mobile及iPhone、iPad和Android等應用程式。乘客能夠透過這些使用簡單的程式規劃行程，並查閱有關車站、港鐵友禮會、港鐵車站商店及沿綫地標和設施的資料。我們的客戶服務質素亦與科技發展同步邁進 — 除了「車站意見區」、電台聽眾來電節目、港鐵友禮會和港鐵熱綫外，我們最近還推出港鐵Facebook，與客戶加強聯繫。

在方便乘客出入港鐵網絡方面，我們於港鐵車站安裝客運升降機、增設闊閘機，以及設置輔助設施協助輪椅使用者等項目，反映公司持續改善車站以配合長者及殘疾人士的需要。

培訓及發展人才

我們需要維持源源不絕的人力資本，為香港及我們服務的其他城市之居民持續提供世界級的鐵路服務。

公司進行新鐵路延綫項目及擴展海外市場，為員工帶來機遇與挑戰。為應付未來的人力需求，我們積極進行人手及預先招聘規劃。我們繼續招聘見習工程師、見習主任及見習管理人員，同時增聘學徒並嘗試推行一個技術主任計劃。2011年，我們亦主動推出事業發展計劃。年內，我們在香港透過提前進行的招聘計劃共聘用了1,525名新員工，並擢升了逾800名員工。

我們亦透過各種激勵計劃獎勵及表彰員工積極參與工作，支持及鼓勵他們與公司共同成長。

為投資者提供合理的回報

2011年，我們在香港、中國內地，以及海外的鐵路及物業業務的增長強勁。公司在香港的五個新鐵路項目亦進展良好。然而，我們仍須審慎識別及管理相關風險，並向投資者匯報潛在的機遇與風險。我們已建立有效渠道，公平地向各類投資者披露清晰的最新資料。

公司入選恒生可持續發展企業指數、道瓊斯可持續發展指數及富時社會責任指數，連同年報所取得的獎項，證明我們的成績獲得了市場肯定。

提倡安全及遵從具道德的業務操守

公司「企業安全管治」中的指引，為我們的安全至上文化奠定根基，而其他公司管治最佳實務則支持我們的企業風險管理體系，應對社會變化。我們在香港、中國內地和海外把握擴展機會之時，亦須面對隨之而來的重重挑戰。不斷轉變的公眾議題和社會訴求亦增添了我們業務上的不確定性。我們識別和檢討這些風險，並審慎評估其影響。我們制訂了紓緩風險的策略，並推行公眾參與及變革計劃。我們與業務相關人士就環境保護、保存地區傳統色彩，以及減少建造工程對社區的影響等範疇，共同識別備受關注的事宜。

公司管治報告書

公司管治常規

公司深信良好公司管治為公司完善管理奠定基礎，以符合所有持份者的利益。因此，公司努力不懈選定和落實最佳常規，並確保公司繼續超越《上市規則》附錄14所載《企業管治常規守則》（「守則」）的若干規定。公司在這方面的努力最近獲得香港會計師公會嘉許，在最佳企業管治資料披露大獎2011中獲頒發2010年報金獎（恒指成份股組別）。

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

本報告說明公司所採取的公司管治最佳常規，並特別提出公司如何執行守則的各項原則。根據上述董事局作出的承擔，公司已在聯交所於2011年10月28日公布的新《企業管治守則》（「新守則」）及相關的《上市規則》的有關正式實施日期之前執行了若干規定。

在截至2011年12月31日止的年度內，公司已遵守守則（第A.4.2條守則條文除外）（此除外情況的原因已在公司的2010年報中預先交代，並在2011中期業績公告及2011中期報告中披露）。下文重述該除外情況的原因，以便參考。

有關董事的輪流退任，公司繼續遵守其組織章程細則（在公司的網站（www.mtr.com.hk）及聯交所的網站可供查閱），即根據第87及88條要求三分之一的當時在任董事（即九名董事中其中的三名（不包括根據《香港鐵路條例》第8條獲委任的兩名董事））必須退任。香港特區政府的重組，以及公

司與九鐵公司的兩鐵合併已使在2008年股東週年大會上獲推選/膺選連任的董事人數增加。因此，公司於2011年首次沒有遵守守則條文第A.4.2條的規定（即每位董事須至少每三年一次輪流退任）。

公司董事局由十二位成員組成，其中十一位為非執行董事，在非執行董事當中七位為獨立非執行董事。為此，公司已遠超現行《上市規則》的規定（即要求每間上市發行人的董事局至少包括三位獨立非執行董事），以及已符合新《上市規則》（即要求獨立非執行董事人數必須在不遲於2012年12月31日佔董事局成員人數至少三分之一）的規定。

此外及作為良好公司管治的重要部份，公司已經在相當時日之前成立了若干個董事局委員會，並以書面訂明其職權範圍以監督公司的特定事務，這些委員會包括薪酬委員會（《上市規則》的相關新規定將於2012年4月1日生效）及提名委員會（此項新守則條文將於2012年4月1日生效）。在新守則實施前，董事局已在2012年1月的董事局會議上採納薪酬委員會、提名委員會及審核委員會的修訂職權範圍（審核委員會適用的新守則條文將於2012年4月1日生效），以符合新守則的各項規定。這些職權範圍全部登載於港鐵及聯交所的網站。

如上文所述，董事局肯定了公司管治應是董事局全體成員的集體責任。鑑於有關企業管治職能的新守則條文（將於2012年4月1日生效）以及公司已採納董事局的有關職權範圍（登載於港鐵及聯交所的網站）及修訂的「規程：須由董事

局決定的事項]（「規程」），董事局於2012年1月的董事局會議上確認公司不會另外設立公司管治董事局委員會。

董事局

公司整體業務由董事局負責管理。董事局根據公司章程細則及董事局採納的規程，授權執行委員會管理公司的日常事務，而董事局本身則專注處理可影響公司整體策略方針、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、公司管治事項、風險管理策略、庫務政策及車費結構。

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

錢果豐博士分別自1998年及2003年成為董事局成員及公司非執行主席，並於2009年11月獲政府繼續委任為非執行主席，任期由2009年12月起至2012年12月。

如公司於2010年12月所宣佈，周松崗先生於2011年12月31日退任行政總裁職位，並且不再擔任董事局成員及執行總監會成員。

於2011年7月22日並且在進行全球招聘以物色周先生的接任人選後，公司宣佈委任韋達誠先生為行政總裁，首次任期為三十個月，自2012年1月1日起生效。他亦由同日起成為執行總監會成員及董事局成員。

韋達誠先生的委任是經物色人選委員會(Search Panel)(由公司的非執行主席錢果豐博士、提名委員會及薪酬委員會主席何承天先生、獨立非執行董事文禮信先生、運輸及房屋局局長鄭汝樺女士以及財經事務及庫務局局長陳家強教授組成)及提名委員會一致推薦，並由董事局批准。此外，其薪酬及聘用條款由薪酬委員會推薦及批准並獲董事局認可。

在加入公司前，韋達誠先生為美國最大客運機構紐約市都會運輸局(New York Metropolitan Transportation Authority)的主席兼行政總裁。

其中兩位非執行董事(即運輸及房屋局局長與運輸署署長)由香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條委任。年內，鄭汝樺女士擔任運輸及房屋局局長，而黎以德先生擔任運輸署署長。另外一位非執行董事為陳家強教授，其擔任財經事務及庫務局局長。政府透過財政司司長法團持有公司已發行股本約76.6%。

於2011年5月6日舉行的2011年股東週年大會(「2011年股東週年大會」)上，文禮信先生根據公司章程細則第85條退任，並獲推選為董事局成員。另外，何承天先生、吳亮星先生及石禮謙先生根據公司章程細則第87及88條輪流退任，並於2011年股東週年大會獲膺選連任董事局成員。關於將根據公司有關的章程細則於2012年股東週年大會上退任的董事局成員的詳情，請參閱董事局報告書第120頁。

公司管治報告書

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

在2012年1月的董事局會議上及作為公司制訂的董事培訓計劃的一部份，公司的外聘法律顧問向董事局提供按照《上市規則》的規定有關公司管治規制的最新詳細資料，包括新守則的規定。會議上亦進行討論，其中法律總監及公司秘書帶出《上市規則》修訂後及新守則對公司及個別董事影響的要點。

關於《上市規則》規定(此項規定於2012年1月1日生效)董事對發行人業務有全面理解並在發現任何欠妥事宜時亦必須跟進，公司認為現時管理層定期在董事局會議上作出演示及/或報告，讓董事局知悉公司的業務表現，以及在董事局特別會議上根據規程適時報告緊急的重要事項，均是行之有效的做法，亦已符合有關規定。(請亦參閱第94頁。)為提升現行做法，一份行政總裁的執行摘要將由2012年4月起每月提交給各董事局成員，內容涵蓋公司主要業務事項及財務表現。行政總裁現正計劃為董事局安排退修會議以檢討公司的整體策略，現時預定在2012年的年中實行。此外，年內將為董事安排對公司的業務營運進行若干次實地視察。

於2011年，公司已收到各獨立非執行董事根據《上市規則》要求，有關其獨立性之確認書，並繼續認定其獨立身份。(有關新守則要求發行人應有正式的董事委任書(此項規定將於2012年4月1日生效)，請參閱第97頁「董事局成員的委任、重選及罷免」一節中有關董事局成員服務合約的匯報。)

各董事均確保能付出足夠時間及專注處理公司事務。鑑於新守則中關於董事付出的時間的原則(2012年4月1日生效)，主席已同意於2012年4月在沒有行政總裁及執行總監會其他成員列席的情況下，舉行董事局私人會議，檢討各董事在其向公司履行職責所付出的貢獻，以及他/她是否付出足夠時間履行職責。

至於新守則條文(2012年4月1日生效)規定董事應向發行人披露其於公眾公司或組織擔任職位的數目及性質以及其他重大承擔，亦應披露所涉及的公眾公司或組織的名稱以及其擔任有關職務所涉及的時間(「職務承擔」)，所有董事已在2012年1月的董事局會議上同意適時向公司披露他們的職務承擔。公司現時規定董事局成員須每年兩次向公司披露其職務承擔的做法亦將繼續執行。

董事局成員的個人簡歷載於第112至115頁。雖然運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)及運輸署署長(黎以德先生)均由香港特區行政長官任命，陳家強教授出任政府財經事務及庫務局局長，而方敏生女士擔任數個政府諮詢委員會會員，惟董事局及執行總監會成員之間除於本年報所披露外概無任何關係(包括財務、業務、家屬，或其他重大或相關的關係)。

按公司章程細則允許，公司一直有投保董事與高級職員責任保險，對此公司董事局成員及高級職員均無須承擔此保單所列明之免賠額。

於2012年1月，公司向所有董事局成員發出問卷，以便評估董事局的表現。該問卷查詢董事局成員對例如董事局的整體表現、董事局的組成、董事局會議的舉行以及向董事局提供資料的情況等意見。公司現正對所收集的意見進行分析，以便進一步提升董事局的運作方式及公司的整體公司管治機制。

主席及行政總裁

主席及行政總裁的職位各不相同且相互獨立(請亦參閱第91頁有關彼等的委任)。非執行主席負責主持及管理董事局的運作，以及監察行政總裁及執行總監會成員的表現。除了確保董事局適時獲得與公司業務有關的足夠訊息外，主席亦負責領導董事局，並鼓勵所有董事(包括非執行董事)對董事局會議上的討論作出全面而有效的貢獻，確保他們適時就所有重要及合適的事宜交換意見。在主席領導下，董事局根據共識作出一切決定。作為執行總監會及執行委員會主席(執行委員會由執行總監會其他七名成員及總經理一公司事務組成)，行政總裁需在管理公司業務方面向董事局負責。執行總監會成員及執行委員會其他成員的個人簡歷載於第115至117頁。

董事局會議程序

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

董事局的定期會議的起草議程由法律總監及公司秘書編制，並經公司主席核准。倘若董事局成員希望將某事項列入會議議程中，須在有關董事局會議之前至少一週通知主席或法律總監及公司秘書。

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

在董事局定期會議上，執行總監會成員與高級經理一同向董事局匯報其各自業務範疇的事宜，包括鐵路營運、車站商務及零售相關業務、項目進展、物業及其他業務、財務表現、法律事宜、安全管治、風險管理、公司管治、人力

資源、持續發展、企業責任及前景。行政總裁亦向董事局提交其執行摘要，集中匯報公司的整體策略及重要事宜。此報告，連同於董事局會議的討論一併提供的資料，有助董事局所有成員在知悉符合公司利益的情況下作出決策。關於公司在這方面的加強做法詳情，請參閱第92頁。議程連同董事局文件的全文在董事局會議擬定日期至少三日前送達。

所有董事局成員均可獲得法律總監及公司秘書的意見及服務，而法律總監及公司秘書負責確保遵守適當的董事局會議程序，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，與所有執行總監會成員直接接觸。

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

除非公司章程細則特別批准，董事不得就其在當中擁有權益及其知悉屬重大性質的任何合約、交易、安排或任何其他種類的建議進行投票。就此而言，董事(包括其任何聯繫人士)的關連人士之權益乃視為董事本身的權益。純粹因在公司的股份、債券或其他證券擁有權益而出現的權益，概不計算在內。凡會議表決某決議案而某董事不得對該決議案表決時，該董事並不計算在該部分會議的法定人數內，但計算在該會議所有其他部分的法定人數內。此舉有助減少公司業務與個別董事的其他權益或任命之間可能出現的潛在衝突。在2012年1月的董事局會議上，董事局成員已知悉關於聯交所刪除(2012年1月1日起生效)董事對擁有權益的決議案作出表決的5%水平豁免(如《上市規則》附錄3附註1的第(3)段所載)及其影響。

公司管治報告書

(請亦參閱第96頁的「重大利益及投票事宜」一節。)

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

董事局會議

董事局在2011年共舉行七次定期會議。在此方面，公司再次遠超守則要求每間上市發行人每年召開至少四次董事局會議的規定。

於2011年，除了定期的業務及財務表現報告外，董事局會議討論的其他重要事項包括香港的列車服務(包括市區綫網絡的新增列車、票價調整機制的運作及免稅店)、鐵路項目(如南港島綫(東段)、觀塘綫延綫及沙田至中環綫)、有關鐵路項目批出的合約(如廣深港高速鐵路香港段、南港島綫(東段)、觀塘綫延綫及沙田至中環綫)、中國內地的鐵路項目(如深圳市軌道交通四號綫及北京地鐵四號綫營運)、海外列車營運(London Overground、斯德哥爾摩(Stockholm)地鐵及墨爾本(Melbourne)鐵路系統)、股東分析及投資者意見、公司管治、企業風險管理、安全管治、內部監控系統、企業責任、可持續發展及薪酬檢討。

由於2011年2月沒有安排舉行董事局會議，董事就再次推出「名城」第二期(沙田市內地段529號大圍維修中心)通過一項書面決議。

董事局私人/其他會議

除上述有關處理公司業務的定期董事局會議外，主席於年內召開了四次董事局私人/其他會議，主要處理繼任事宜。如下文所述，只有若干執行總監會成員獲邀出席該等其中一些會議以提供相關支持。

於2011年3月3日，主席在沒有其他執行總監成員列席的情況下，與大部份非執行董事及周松崗先生(當時的行政總

裁)舉行了首次會議。會上討論執行總監會的繼任事宜。在會議上，董事局議決委任馬琳女士在杜禮先生退休後擔任法律總監及公司秘書、委任楊美珍女士為商務總監、以及委任鄧智輝先生在何恆光先生退休後擔任物業總監。

於2011年7月5日，主席根據上市規則(附錄14的A.2.7條)的建議最佳常規，在沒有執行總監會成員列席的情況下，與大部份其他非執行董事舉行了第二次會議。聯交所已將此建議最佳常規提升為守則條文，自2012年4月1日起生效。

主席於同日在沒有其他執行總監會成員列席的情況下，與大部份非執行董事、周松崗先生(當時的行政總裁)、陳富強先生(人力資源總監)、杜禮先生(當時的法律總監及公司秘書)舉行了進一步會議，討論行政總裁的繼任事宜。在該會議上，董事局批准及認可了韋達誠先生的委任及其他相關事宜(請參閱第91頁)。

於2011年8月9日，主席在沒有其他執行總監會成員列席的情況下，與所有非執行董事、周松崗先生(當時的行政總裁)及陳富強先生(人力資源總監)舉行了另一次會議，討論工程處高級經理的繼任計劃。此外，董事局議決委任張少華先生接任陳富強先生擔任人力資源總監及執行總監會成員，兩項任命均由2012年7月17日起生效。為確保順利交接，董事局亦同意在2011年第四季委任張先生為候任人力資源總監。在該會議上，董事局亦知悉有關委任馬琳女士(2011年9月1日)、楊女士(2011年9月1日)及鄧先生(2011年10月1日)的時間，以及他們將分別於上述各日期同時成為執行總監會成員。

董事局各成員(及相關執行總監會成員)的出席記錄列載如下:

於2011年舉行的會議

會議次數	董事局	董事局 私人/其他	審核 委員會	薪酬 委員會	提名 委員會	企業責任 委員會	股東 週年大會
董事局成員							
非執行董事							
錢果豐博士(主席)	7/7	4/4			1/1	2/2	1/1
運輸署署長(黎以德)	5/7 (附註1)	4/4	2/4 (附註1)				0/1
運輸及房屋局局長(鄭汝樺)	7/7	4/4			1/1	2/2	0/1
陳家強教授	3/7 (附註2)	0/4 (附註2)		5/5	1/1		0/1 (附註2)
獨立非執行董事							
鄭海泉	5/7	1/4		3/5 (附註3)		1/2	1/1
方敏生	7/7	4/4			1/1	2/2	1/1
何承天	7/7	4/4		5/5	1/1		1/1
施文信	6/7	4/4	4/4	4/5			1/1
吳亮星	6/7	3/4	4/4		1/1		1/1
石禮謙	7/7 (附註4)	4/4			1/1	1/2	1/1
文禮信	7/7	4/4	3/4	4/5			1/1
執行董事							
周松崗(當時的行政總裁及 執行總監會成員)	7/7	3/3					1/1
執行總監會成員							
杜禮(法律總監及公司秘書直至2011年8月31日)						1/1 (附註5)	
馬琳(法律總監及公司秘書自2011年9月1日起)						1/1 (附註6)	
何恆光(物業總監直至2011年9月30日)						1/1 (附註7)	

附註

- 1 其他2次董事局會議及其他2次審核委員會會議由黎以德先生的替代董事代為出席。
- 2 其他董事局會議(包括董事局私人會議)及股東週年大會由陳家強教授的替代董事代為出席。
- 3 鄭海泉先生有1次薪酬委員會會議以電話會議方式進行。
- 4 石禮謙先生有2次董事局會議以電話會議方式進行。
- 5 杜禮先生於2011年9月1日退任公司執行委員會成員後不再為企業責任委員會成員。
- 6 馬琳女士於2011年10月的董事局會議獲委任為企業責任委員會成員。
- 7 何恆光先生於2011年10月1日退任公司執行委員會成員後不再為企業責任委員會成員。董事局於2011年10月的董事局會議委任張少華先生(候任人力資源總監)為企業責任委員會成員。

公司管治報告書

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

重大利益及投票事宜

請參閱第93頁「董事局會議程序」有關董事均須遵守普通法責任，以公司的最佳利益為行事依歸，以及他們不得就本身在其中擁有重大權益的任何合同、交易、安排或任何其他種類建議投票。

董事局內的政府代表

政府為公司的主要股東，而香港特區行政長官可根據《香港鐵路條例》第8條委任最多三名人士為「增補董事」。於十二位董事局成員當中，三位為政府委任代表（為運輸及房屋局局長、運輸署署長（兩者均根據《香港鐵路條例》第8條委任）及陳家強教授）而佔多數的七位則為獨立非執行董事。

香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條委任或政府透過其股權委任的每名董事一如任何其他董事，必須以公司的最佳利益為行事依歸。

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

倘公司與政府出現利益衝突，香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條委任或政府透過其股權委任的董事將不計

入董事局考慮有關交易、安排或其他建議的會議部分的法定人數內，亦不得就有關決議案投票。

公司與政府（及其相關實體）已訂立若干合約安排，部分合約為持續性質。由於政府為公司的主要股東，根據《上市規則》，該合約安排屬關連交易（部分為持續關連交易）。載於第130至144頁的「持續關連交易」一節解釋如何根據《上市規則》處理該等交易。

（請參閱第93頁「董事局會議程序」一節有關董事權益申報及投票事宜。）

董事局成員的委任、重選及罷免

任何人士可於任何時間，由股東於股東大會或由董事局按公司提名委員會推薦獲委任為董事局成員。請參閱第91頁「董事局」一節中有關行政總裁韋達誠先生的委任。至於由股東作出的委任，有關程序請查閱公司及聯交所的網站。經董事局委任的董事必須於獲委任後的首屆股東週年大會上退任。以此途徑退任的董事可於該股東週年大會上候選連任，惟不計入決定輪流退任董事之人選及人數內。透過上述兩種方法獲推選及委任的董事，均可候選連任或重新委任。

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

香港特區行政長官可根據《香港鐵路條例》第8條委任不超過三名人士為「增補董事」。透過上述途徑獲委任的董事只可由香港特區行政長官撤任。該等董事不受任何輪流退任規定的管限，亦不計入必須輪流退任的董事人數內。在所有其他方面，「增補董事」在任何情況下應被視為與其他董事無異，因此受董事的一般普通法責任管限，包括以公司的

最佳利益為行事依歸。(請參閱第96頁「重大利益及投票事宜」一節。)香港特區行政長官已委任運輸及房屋局局長以及運輸署署長為「增補董事」。

在新守則規定發行人應有正式的董事委任書(此項規定自2012年4月1日起生效)之前及在2011年，公司與每名非執行董事簽訂服務合約(包括錢果豐博士(非執行主席)及陳家強教授(政府財經事務及庫務局局長))「增補董事」除外)，訂明其繼續獲委任為非執行董事及相關董事局委員會成員的條款，而任期為不超過三年。

於2012年股東週年大會上及根據公司章程細則第87及88條，錢果豐博士、施文信先生及陳家強教授將會輪流退任，並會接受候選連任。

施文信先生(獨立非執行董事、審核委員會主席及薪酬委員會成員)自2002年10月起為董事局成員。

作為特許會計師、香港上海滙豐銀行有限公司非執行董事、英國電訊亞太(BT Asia Pacific)顧問及香港賽馬會主席，施文信先生向董事局提供其寶貴的商業及專業經驗，以提升公司及其股東的最佳利益。在施文信先生擔任主席的帶領下，審核委員會在過去多年發展了一個全面及具完善架構的體系(例如定期與執行總監會成員會面，以及與內部審核部主管及公司的外聘核數師單獨會晤)，確保根據職權範圍對公司所有與財務、效率及監控方面有關的重要業務營運作出報告，以便在委員會會議上有效及適時進行討論。

施文信先生為太平紳士，並持有格拉斯高大學及香港大學法律學位。他於1998年獲頒銀紫荊星章。他自1981年至1999年為香港安永會計師事務所高級合夥人。

於2009年的股東週年大會上，超過99.99%表決贊成重選施文信先生為董事局成員。

公司與施文信先生已簽訂為期三年的服務合約，由2009年起生效，並繼續每年收到其根據《上市規則》就其獨立性所作出的書面確認。

因此，董事局已決議施文信先生仍屬獨立人士，並應於2012年股東週年大會上獲膺選連任董事。

施文信先生在2012年股東週年大會上的重新委任將根據有關的新守則規定(自2012年4月1日起生效)進行。

於2011年股東週年大會後獲董事局委任的韋達誠先生將根據公司章程細則第85條的規定退任，並於2012年股東週年大會上參與候選連任。

介紹及其他培訓

各董事(包括替代董事)於獲委任為董事局成員時，均獲提供有關公司主要業務營運及實務的全面、正式兼特為其而設的介紹，以及一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》賦予董事的一般及特定職責。所有董事(包括替代董事)於獲委任時均獲發董事手冊，當中列載董事職責及董事局各委員會之職權範圍。緊接於相關董事局會議上的報告後，董事手冊會不時作出更新，以反映該等範圍的最新發展。在聯交所於2011年10月公布新守則及相關《上市規則》後，董事手冊於2012年1月作出最新更新。

為協助董事之持續專業發展，法律總監及公司秘書向董事建議參加相關研討會及課程，有關培訓的費用由公司承擔。

於2012年1月，行政總裁韋達誠先生獲安排一項一對一的培訓課程，內容包括董事於策略、規劃及管理方面的角色，以及公司管治的法規及實際問題和這些方面的趨勢。馬琳女士、楊美珍女士及鄧智輝先生在他們分別獲委任為法律總監及公司秘書(自2011年9月1日起)、商務總監(自2011年9月1日起)及物業總監(自2011年10月1日起)並成為執行總監會成員後不久，亦獲安排類似的培訓課程。

請參閱第92頁的「董事局」一節，當中提及為董事局成員安排的其他培訓課程。

問責性

董事局成員負責編制公司及集團的帳項。截至2011年12月31日止之帳項是按持續經營準則編制，並真實及公平反映公司與集團的事務狀況及集團於年內的利潤和現金流狀況。於編制截至2011年12月31日止年度的帳項時，董事局成員選擇適當的會計政策，並連貫應用於以往財政期間(截至2011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)。關於各項判斷及估計，均已作出審慎合理的評估。外聘核數師的職責載於第105頁。

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

董事局委員會

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

審核委員會、薪酬委員會及提名委員會均完全由非執行董事組成。每個委員會的主席及大多數成員均為獨立非執行董事。

企業責任委員會多數成員為非執行董事。馬琳女士(法律總監及公司秘書)及張少華先生(候任人力資源總監)亦為該董事局委員會的成員，以促進政策的討論及執行。馬琳女士及張先生的任命獲董事局於2011年10月18日的董事局會議上批准，分別接任退休的杜禮先生及何恆光先生。

所有委員會均獲提供充足資源以履行其職責。

審核委員會

審核委員會由四位非執行董事組成，其中三位為獨立非執行董事。委員會成員為施文信先生(主席)、吳亮星先生、運輸署署長(黎以德先生)及文禮信先生。施文信先生、吳先生及文先生均為獨立非執行董事。委員會成員概不屬公司外聘核數師畢馬威會計師事務所的合夥人或前合夥人。財務及業務拓展總監、內部審核部主管及公司外聘核數師代表預期會列席委員會會議。委員會亦可酌情邀請其他人士列席會議。委員會定期舉行會議，必要時外聘核數師或財務及業務拓展總監可要求舉行會議。在2011年期間，委員會舉行了四次會議。

審核委員會的職責

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

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

委員會需至少每年檢討一次公司財務控制系統、內部監控及風險管理系統的成效，並向董事局匯報已進行有關檢討，使董事局可監察公司的整體財務狀況並保障其資產。委員會於2011年的檢討工作亦包括其監察管理層就檢討公司在會計及財務匯報職能上的資源、員工資歷和經驗，以及其培訓計劃和預算是否足夠的角色。(請參閱下文「內部監控」一節。)委員會檢討及核准年度內部審核計劃，包括審核已選定之公司業務或營運的效率。此外，委員會亦檢討內部審核部主管的定期報告，以及跟進主要行動計劃的建議，並在適當情況下向董事局提出建議。

如上文所述(見第90頁)並為符合新守則(2012年4月1日生效)，審核委員會的職權範圍已修訂並於2012年1月董事局會議獲批准。

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

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

審核委員會的工作

審核委員會在2011年舉行四次會議，並按照委員會主席預先商定的議程綱要，計劃在2012年共舉行四次會議。於2011年舉行的四次會議，包括審核委員會就審閱截至2010年12月31日止年度的年度業績而召開的兩次獨立會議。首次會議集中討論業務營運、內部監控及內部審核相關項目，而第二次會議則主要探討會計及財務匯報事宜，以及未決訴訟、合規及風險管理事宜。

委員會於2011年的主要工作包括：

- 檢討及建議董事局批准2010年報與帳項及2011中期報告與帳項的草稿；
- 檢討管理層函件(Management Letter)、稅務事宜、合規事宜及外聘核數師畢馬威會計師事務所提交的2010年帳項及2011中期帳項的特點；
- 檢討2012審計規劃程序的加強情況；
- 檢討內部審核部編制的兩份半年報告；
- 核准2012年內部審核計劃；
- 預先批准由外聘核數師畢馬威會計師事務所提供核數及非核數的服務；
- 檢討畢馬威會計師事務所2011年審核工作的收費建議；
- 預覽2011年的年度會計及財務匯報事宜；
- 檢討截至2010年12月31日止年度的內部監控系統報告；
- 檢討2010年有關內部審核部的效益評估報告；
- 檢討2010年的員工投訴報告；
- 檢討2010年的企業風險管理報告；
- 檢討未決訴訟，以及關於營運協議和兩鐵合併交易協議及對公司業務相關法規及規例的合規事宜；
- 確認按2008年浮動獎金計劃支付有關2010年獎金的財務數目；
- 檢討港鐵為其附屬公司及聯屬公司的管理而採用的管治模式及其現時執行情況；
- 檢討全資附屬公司的審核/管治委員會會議記錄中提出的主要事項；
- 檢討港鐵的資訊保安管理工作；及
- 在沒有管理層列席的情況下，與內部審核部主管及外聘核數師單獨會晤。

公司管治報告書

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

每個委員會委員的出席記錄載於第95頁「董事局會議程序」一節。

薪酬委員會

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

薪酬委員會的職責

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

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

如上文所述(見第90頁)，薪酬委員會的職權範圍已於2012年1月董事局會議獲批准。

薪酬委員會的工作

薪酬委員會於2011年舉行五次會議。依據其職權範圍，委員會在本年度處理了以下工作：

- 核准2010年報中所載的2010年薪酬報告書；

- 就公司按表現而釐定的浮動獎金計劃，審批2010年表現期的獎金；
- 決定及批准韋達誠先生的薪酬，自其2011年11月1日起獲委任為候任行政總裁，及自2012年1月1日起獲委任為行政總裁；
- 就執行總監會成員在2011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新成員的薪酬：
 - 馬琳女士為法律總監及公司秘書(2011年9月1日起生效)，
 - 楊美珍女士為商務總監(2011年9月1日起生效)，
 - 鄧智輝先生為物業總監(2011年10月1日起生效)；及
- 審批及決定授出認股權機制的變更。

薪酬委員會亦於2012年3月5日舉行會議，核准2011年薪酬報告書。此報告書載於第108至111頁，當中包括公司薪酬政策的說明。

每個委員會委員的出席記錄載於第95頁「董事局會議程序」一節。

提名委員會

提名委員會由七位非執行董事組成，其中四位為獨立非執行董事。提名委員會成員為何承天先生(主席)、錢果豐博士、方敏生女士、石禮謙先生、吳亮星先生、陳家強教授及運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)。何先生、方女士、石先生及吳先生亦為獨立非執行董事。

提名委員會的職責

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

如上文所述(見第90頁)並為符合新守則(2012年4月1日起生效)，提名委員會的職權範圍已修訂並於2012年1月董事局會議獲批准。

除其他事項外並為符合新守則的規定，提名委員會將於2012年4月舉行會議，檢討董事局的結構、規模及組成。會議的討論將依據董事局成員在2012年1月關於評估董事局表現的問卷中(有關資料見第92頁)所表達的意見進行討論。

提名委員會的工作

於2011年，提名委員會舉行了一次會議。該次會議於2011年7月5日舉行，委員會全體成員均有出席。經討論後，委員會同意向董事局建議委任韋達誠先生為行政總裁及董事局成員，兩項任命均自2012年1月1日起生效。(韋達誠先生的個人簡歷載於第112及113頁)。

每個委員會委員的出席記錄載於第95頁「董事局會議程序」一節。

企業責任委員會

企業責任委員會包括兩位非執行董事(即錢果豐博士(主席)、運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士))及三位獨立非執行董事(即方敏生女士、石禮謙先生及鄭海泉先生)。此外，在2011年10月的董事局會議上，董事局委任馬琳女士(法律總監及公司秘書並為執行總監會成員)及張少華先生*(候任人力資源總監)為委員會委員。錢博士為委員會主席。

* 公司於2011年9月7日公布張先生將成為人力資源總監及執行總監會成員，兩項任命將於2012年7月17日生效。

企業責任委員會的職責

委員會負責向董事局建議企業責任政策以供審批、監察和檢視公司的企業責任政策及倡議的實施、識別因外部趨勢而產生的企業責任事宜、審閱公司每年的可持續發展報告並向董事局提出批核建議，及於有需要時向董事局匯報新的發展。另請參閱本年報第86至89頁「企業責任」一節。

企業責任委員會的工作

於2011年，企業責任委員會舉行了兩次會議。委員會於2011年的主要工作包括：

- 檢討公司的社區及員工參與計劃以及溝通計劃的執行情況；
- 檢討公司的可持續發展及環境管理情況；
- 檢討公司的企業責任發展情況；及
- 檢討及建議董事局批准2010可持續發展報告的草稿。

內部監控

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

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

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

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

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

- 車務執行管理委員會
- 車務會議
- 物業執行管理委員會
- 項目控制小組

公司管治報告書

- 鐵路發展督導小組
- 顧問服務管理委員會
- 歐洲業務執行委員會
- 中國業務執行委員會
- 資訊科技執行管理委員會
- 財務規劃委員會
- 投資委員會
- 企業安全管理委員會
- 企業風險委員會
- 工作操守督導委員會
- 標書評審團
- 標書執行委員會
- 企業責任督導委員會
- 危機管理委員會

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

董事局已制定執行委員會建議的各種風險管理策略，以識別、評估及減低包括建造、業務營運、財務、庫務、安全及企業的風險，以及制定適當的保險投保範圍。

風險評估和管理

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

有關該體系及程序的詳情，載於第84頁「風險管理」一節。

監控活動和程序

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

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制可靠的財務資料。

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

內部審核部乃獨立於公司管理層，在評估及監察公司內部監控系統中扮演重要的角色。內部審核主管向行政總裁匯報，亦可直接與審核委員會接觸。該部門可全面查閱資料，以檢討公司風險管理、監控及管治程序各方面之情況。該部門定期對所有業務及支援組別與附屬公司之財務、營運、合規之監控程序及風險管理職能的成效進行審核。管理層需負責在合理期限內糾正從內部審核中發現的監控不足之處。該部門以風險評估為基礎制定年度內部審核計劃，以供審核委員會審批。內部審核主管須每半年一次向審核委員會匯報審核結果及對內部監控系統的意見。

審核委員會須代表董事局評估公司內部監控系統的成效，其中包括財務匯報的可靠性、營運效益及效率，適用法令及法規的遵從，風險管理職能的效益以及適當的資源、員工的資格及經驗對公司帳目及財務報告的功能。其評估主要透過批核年度內部審核計劃的範疇、檢視內部審核工作的結果，審議中期及年度財務報表、以及外聘核數師工作的性質、範疇及報告，並對以下各項加以考慮：

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

審核委員會用以評估內部監控的程序包括：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事項；與內部審核師和外聘核數師單獨會晤；以及審閱執行委員會、海外附屬公司的管理及部門按其職責範圍進行的年度內部監控評估及證明。審核委員會已檢閱執行委員會及內部審核部提交的以下文件：2010年報及帳目、2011年報帳目事項預覽、2011中期帳目、2012年度內部審核計劃、內部審核部半年報告、過往一年員工投

訴報告、公司內部監控系統報告、未決訴訟及合規事項報告、企業風險管理報告，及內部審核部的效益評估。委員會主席可視乎情況，隨時與內部審核主管、外聘核數師代表及公司管理層代表會面。彼亦負責於每次會議後編制報告，向董事局匯報委員會的活動及提出所出現的問題。

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

董事局透過審核委員會已對公司內部監控系統(包括所有重大財務、營運、合規之監控及風險管理)之成效進行檢討，認為截至2011年12月31日止年度，公司已具備足夠及有效的內部監控系統，以保障股東的投資及公司資產。年內並無察覺會對股東構成影響的重大監控失誤、弱項或關注事項。

公司管治報告書

危機管理委員會

公司於1995年成立危機管理委員會，以維護公司作為全港最佳企業之一的聲譽，並有助確保公司能以有組織及高效率的方式應對危機，包括及時與股東等主要持份者溝通。該委員會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《危機管理手冊》所管轄。該手冊透過定時審核進行更新。危機管理委員會定時進行演習，以查核危機管理組織及安排的有效性，並為成員提供實習機會。現已計劃於2012年第一季進行一次演習。

有關股價敏感資料的持續披露責任

公司已訂立一個涵蓋各有關部門的既定政策、流程及程序的系統，以符合有關股價敏感資料的披露責任。此外，由各相關部門主管組成的專責小組，已詳細檢討該系統，並徹底查察聯交所於2008年年底致所有發行人的檢查清單。該專責小組向執行委員會報告，公司擁有可處理披露責任的有效機制，其後於2008年12月向董事局作出此匯報。該機制於2011年內持續有效。公司將繼續根據業務的運作及發展進一步提升該機制。

附屬公司及聯屬公司的管治

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

根據管治架構，公司透過多種方式進行控制及監督：包括實施內部監控、需要徵求公司同意或進行諮詢、以及匯報守則及承諾。各附屬公司或聯屬公司的管理層因應公司管

理管治規定，負責採納適用與其業務性質及當地情況的管理守則及政策，並為該實體編制有關該管理守則、政策以及管理管治規定的企業管治手冊，以供相關董事局審批，並將定期匯報有關手冊的持續合規情況。

執行委員會每年審核管治架構以及附屬公司及聯屬公司的合規情況。

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，年內董事局及執行總監會成員一直遵守標準守則。高級經理、其他指定經理及員工因其在公司所擔任的職務可能擁有未公布的股價敏感資料，已被要求遵守標準守則的規定。此外，每位僱員亦受公司頒布的《工作操守指引》約束，其中包括嚴格保密未公布的股價敏感資料。

商業操守

公司致力維持高水平的商業操守及誠信。這對公司持續取得佳績及維持各持份者對公司的信任至為重要。公司的《工作操守指引》、《工作操守指引 — 員工手冊》及《工作操守指引 — 經理手冊》（「指引手冊」）是有助員工了解及遵從操守要求的重要文件。《工作操守指引》及「指引手冊」每兩年檢討及更新一次，以確保內容依然適用，並符合法例標準。公司亦每兩年要求所有員工確認理解及同意遵守《工作操守指引》及「指引手冊」，並鼓勵所有員工舉報確實或有可能違法及失職行為。根據公司現行的申訴政策，員工可於完全保密而又鼓勵其申訴的安全環境下，透過適當的申訴程序舉報他們有真實原因懷疑的失當行為。

此外，新員工會獲得有關《工作操守指引》及「指引手冊」的簡介，而這些簡介活動視為員工入職及迎新課程不可或缺的一部分。《工作操守指引》可於公司的網站查閱。

公司同時向中國內地的附屬公司提供《工作操守指引》的簡體中文版。根據《工作操守指引》，所有附屬公司必須遵守當地相關的法律及法規。為使其他合營公司都能貫徹相類的道德操守文化，公司亦已提供商業操守的指引，讓員工遵守和執行。

外聘核數師

公司聘任畢馬威會計師事務所為外聘核數師。審核委員會按其職責範圍，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及範疇及匯報責任。

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

畢馬威會計師事務所提供的核數與非核數服務性質，及已付予畢馬威會計師事務所(包括與核數事務所處於同一控制權、所有權或管理權之下的任何機構，或一個合理並知悉所有有關資料的第三方，在合理情況下會斷定該機構屬於核數事務所的本土或國際業務一部分的任何機構)的費用載於第167頁之帳項附註10D。

為了保持公正和客觀，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獨立性政策及要求。為遵守畢馬威會計師事務所的要求，其服務本集團的核數合夥人不能為公司連續擔任這項工作逾七年。在這年度中，為集團服務已滿七年的畢馬威會計師事務所的核數合夥人已輪換。

與股東的溝通

股東週年大會

公司的股東週年大會乃與股東溝通的主要渠道之一，為股東提供機會與董事進行面對面的溝通，詢問董事有關公司

表現和營運的事宜。一貫做法是公司主席、各董事局委員會主席、全體執行委員會成員及公司外聘核數師均有出席股東週年大會，並回答股東的提問。

2011年股東週年大會於5月6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。2012年股東週年大會已預定於5月3日舉行。為方便股東就公司上一年度的年度業績及其他表現與董事/管理層直接交流，公司已連續第三年提前舉行股東週年大會。

主席報告

主席展開股東週年大會的正式議程，匯報憑藉香港經濟復甦的勢頭，公司於2010年締造優良業績，所有本地業務(包括鐵路營運、車站零售商舖、購物商場及物業發展項目)均表現良好。在香港以外鐵路專利權的財務表現整體上符合公司的期望。

他隨後提及公司2010年的主要財務表現。在建議2010年末期股息方面，他表示在檢討公司的穩健財務狀況後，董事局已決定不會在會議上尋求授權續期當時的以股代息計劃。

主席概述公司的業務表現，包括乘客量、列車服務表現、車站商務及鐵路相關業務、物業發展、物業租務及管理、昂坪360纜車與昂坪市集以及八達通卡。來自斯德哥爾摩、墨爾本及深圳各附屬鐵路公司的經營利潤貢獻以及北京及倫敦的聯營鐵路公司的除稅後利潤貢獻亦已匯報。

至於在香港的未來發展的業務，主席匯報西港島綫及高鐵香港段的工程順利進行，南港島綫(東段)、觀塘綫延綫及沙田至中環綫的規劃、設計及審批程序亦進展良好。

主席並扼要介紹在香港以外的業務，包括東倫敦綫經翻新和擴展後開始由London Overground提供全面的客運服務、透過北京聯營公司營運北京地鐵四號綫延綫大興綫，以及預期於2011年中接管營運深圳市軌道交通四號綫一期及實現包括二期的全綫通車。杭州地鐵一號綫項目以公私合營模式合作有待監管機構審批。

公司管治報告書

主席肯定了公司管治、可持續發展、企業責任和社區參與對公司持續取得佳績所發揮的重要作用。

展望2011年餘下時間，主席表示雖然存在若干不明朗因素，但全球經濟復甦料將繼續。隨著持續經濟增長，香港鐵路業務的乘客量應增加。其他經常性業務包括車站商務、廣告及物業租賃業務均受市況帶動，情況亦應屬正面。

物業發展方面，主席預期將軍澳五十六區商場的利潤將於2011年上半年入帳，以及大圍「名城」的利潤將於2011年入帳。我們將視乎市場狀況為大圍站地塊及天水圍輕鐵地塊進行招標。作為發展項目代理，我們亦可能為西鐵南昌站地塊及荃灣西站五區地塊進行招標。

關於公眾人士對公司根據票價調整機制在2011年增加票價2.2%的一些討論，主席表示公司作為香港的主要交通工具營運商及上市公司，同時肩負提供優質客運服務及為股東提供合理回報的雙重責任。

列車服務方面，主席表示於2010年，列車按照編定班次行走的可靠程度、乘客車程準時程度以及列車服務準時程度，均達到99.7%或以上。在維持及提升鐵路資產及車站設施方面，他表示這方面的支出每年逾40億港元。

票價方面，主席表示自從2007年(與九廣鐵路公司進行兩鐵合併之時)，票價整體上曾下調每年逾6億港元。而且，票價增加2.2%將只是自從1997年以來第二次輕微向上調整。他表示與香港其他交通工具相比，港鐵票價具有競爭力及仍屬合理。與全球其他地方相比，亦是如此。

作為通達情理的企業公民，主席表示公司於2010年向長者、學生及殘疾人士提供票價優惠逾16億港元。每天受惠乘客約120萬人次，相等於除稅前利潤的14%。

為透過股息向股東提供合理回報，主席表示公司會繼續各方面努力，包括提升非車費收入及效率。此模式符合審慎及穩健的公共理財方式。世界各地要員參觀公司時，均讚許公司的可持續發展業務模式。

在結束前，主席藉此機會向於2011年12月31日榮休的行政總裁及董事局成員周松崗先生表示謝意，感謝他帶領公司精益求精及其對公司的重大貢獻。主席表示公司現正着手在全球(包括公司內部)進行招聘，以物色行政總裁職位的適當人選。

此外，主席歡迎文禮信先生於2010年7月加入董事局，出任獨立非執行董事。他亦衷心感謝於2010年12月榮休的車務總監麥國琛先生對公司的重大貢獻，並向接替麥國琛先生的金澤培博士表示熱烈歡迎。

2011年股東週年大會上通過的決議案

主席報告後及按照公司以往做法，主席建議在該股東週年大會上，各個別主要事項均以獨立決議案方式提呈表決。於考慮決議案之前，主席根據公司章程細則第67條，行使其作為大會主席的權利，要求就所有決議案以投票表決方式進行投票。公司是香港首家進行電子投票的上市公司，自2007年起，於股東週年大會上進行電子投票。

於該股東週年大會，10項決議案(決議案第3號包含4項獨立決議案)獲得通過，每項決議案均於會上獲得超過94%票數。決議案全文載於2011年3月31日致股東的股東週年大會通函內的股東週年大會通告。為方便未能出席該股東週年大會之股東，現載列獲通過的決議案的摘要如下：

- (1) 採納公司截至2010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2010年12月31日止年度的末期股息每股0.45港元；
- (3) (a) 推選文禮信先生為公司董事局成員；
(b) 重選何承天先生為公司董事局成員；
(c) 重選吳亮星先生為公司董事局成員；及
(d) 重選石禮謙先生為公司董事局成員。
- (4) 重新委任畢馬威會計師事務所為公司核數師，並授權董事局釐定其酬金；
- (5) 向董事局授予一般授權，以分配、發行、授出、分派及以其他方式處理公司的額外股份，該額外股份的數量不得超過此項決議案通過日期公司已發行股本的百分之十*；
- (6) 向董事局授予一般授權，以購回公司的股份，所購回的股份不得超過此項決議案通過日期公司已發行股本的百分之十*；及
- (7) 在第5及6號決議案獲得通過的條件下，授權董事局就公司所購回的公司股本面值總額，根據第5號決議案行使分配、發行、授出、分派及以其他方式處理公司的額外股份的權力*。

* (決議案全文載於股東週年大會通告內。)

投票表決結果於會後同日登載於公司及聯交所網站。而股東週年大會的會議記錄亦登載於公司網站取代會議程序的視象片段(會議程序的視象片段於會後同日晚上在公司網站登載)。

股東特別大會

公司亦於適當時透過股東特別大會與股東溝通。

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

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

股東提呈建議的程序

股東可根據《公司條例》及公司章程細則向股東大會提呈建議。

關於建議某人參選董事的事宜，請參閱登載於公司及聯交所網站的有關程序(此項《上市規則》規定由2012年4月1日起生效)。

股東查詢

公司制訂了股東通訊政策，旨在向股東提供有關本公司的資料，讓他們可與本公司有效建立密切關係及在知情情況下行使作為股東的權利(此項新守則將於2012年4月1日生效)。

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

有關其他與股東溝通的途徑，請亦參閱第82及83頁「投資者關係」一節。

薪酬報告書

引言

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

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

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

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

薪酬委員會於2011年的工作摘要列載於《公司管治報告書》第100頁。

本薪酬報告書已獲公司薪酬委員會審批。

薪酬政策

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

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

非執行董事的薪酬

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

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

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

非執行董事的薪酬詳情列載於帳項附註11。

僱員薪酬

公司為其僱員，包括行政總裁及其他執行總監會成員所制定的薪酬架構包括：

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

有關各項薪酬項目的具體內容列載如下。

固定薪酬

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

如公司未能達致一項或多項營運表現要求或顧客服務承諾，則按計劃發放的獎金會被自動減少。

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

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

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

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

特別獎金

在2011年，公司發放特別獎金予工作表現良好及優秀的僱員，包括行政總裁及執行總監會成員，獎勵他們在過去一年為公司取得優異表現及成就所作的貢獻，並激勵他們為持續業務拓展而繼續努力。

長期獎勵

在2011年，公司設有兩項認股權計劃，分別為「新入職僱員認股權計劃」（「新認股權計劃」）及「2007年認股權計劃」（「2007年計劃」）。

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

2007年計劃於2007年6月7日舉行的公司股東週年大會上獲股東通過及採納。2007年計劃旨在讓公司及其附屬公司的僱員有機會分享公司的增長及成功。公司於2011年根據該計劃向公司選定的僱員授予認股權。本計劃繼續包含條款訂明除非公司已全部達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2011年12月31日於該兩項計劃下已行使及已發行的認股權，已列載於董事局報告書「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段。

有關該兩項計劃及根據該計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的認股權詳情，則列載於帳項附註11及53。

任公司行政總裁至2011年12月31日止的周松崗先生沒有參與新認股權計劃。他於2011年12月31日完成合約時，可獲得與222,161股股份等值的現金。周松崗先生於完成合約後，已於2012年1月4日獲支付5,556,802.01港元。

退休金計劃

公司在香港設有五項以信託契約形式運作的退休金計劃，分別為香港鐵路有限公司退休金計劃（簡稱「港鐵退休金計

劃」、香港鐵路有限公司Retention Bonus Scheme（簡稱「港鐵RBS」）、香港鐵路有限公司公積金計劃（簡稱「港鐵公積金計劃」）及兩個強制性公積金計劃（簡稱「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」）。各退休金計劃的詳情如下：

(a) 港鐵退休金計劃

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

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

(b) 港鐵RBS

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

(c) 港鐵公積金計劃

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

(d) 港鐵強積金計劃

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

(e) 九鐵強積金計劃

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

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

任公司行政總裁至2011年12月31日止的周松崗先生為港鐵強積金計劃的成員。公司與周先生分別按《強積金條例》規定的強制標準作出供款。

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

非執行董事與執行董事的薪酬

(i) 董事局成員及執行總監會成員的酬金總額(不包括以股份

為基礎的支出)如下表所示。有關酬金的詳細資料則列載於帳項附註11。

百萬港元	2011	2010
袍金	4.4	4.2
基本薪金、津貼及其他實物收益	36.9	34.6
與表現掛鈎的浮動薪酬	18.2	18.3
退休金計劃供款	2.5	1.6
	62.0	58.7

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

薪金組別	2011 數目	2010 數目
0港元 – 500,000港元	10	10
500,001港元 – 1,000,000港元	–	1
1,000,001港元 – 1,500,000港元	2	1
1,500,001港元 – 2,000,000港元	2	–
5,000,001港元 – 5,500,000港元	–	1
5,500,001港元 – 6,000,000港元	2	–
6,000,001港元 – 6,500,000港元	2	1
6,500,001港元 – 7,000,000港元	1	3
7,500,001港元 – 8,000,000港元	1	1
13,500,001港元 – 14,000,000港元	–	1
14,500,001港元 – 15,000,000港元	1	–
	21	19

上表所示資料已包括五位酬金最高的僱員在內。除了非執行主席的酬金列入第三個酬金組別外，各獨立非執行董事的酬金均屬第一個酬金組別。

香港鐵路有限公司薪酬委員會主席 何承天

香港，2012年3月5日

董事局及執行總監會成員



由左至右：

吳亮星、石禮謙、施文信、
陳家強教授(財經事務及庫務局局長)、
鄭汝樺(運輸及房屋局局長)、
黎以德(運輸署署長)



董事局成員

錢果豐博士，現年60歲，2003年7月獲委任為非執行主席。他於1998年開始出任董事局成員。錢博士現為China.com Inc.之主席，恒生銀行有限公司的董事長兼獨立非執行董事及騰飛中國商業地產基金管理有限公司之主席兼獨立非執行董事(自2011年9月15日)。他為利亞零售有限公司、九龍倉集團有限公司、Swiss Reinsurance Company Limited及華潤電力控股有限公司的獨立非執行董事。錢博士亦為香港上海滙豐銀行有限公司及香港商品交易所有限公司之董事局成員。他為中國人民政治協商會議天津市常務委員會委員。此外，錢博士亦為香港工業總會名譽會長及前主席。1992年至1997年間，他被委任為當時港英政府之行政局議員，以及自1997年7月1日至2002年6月期間獲委任為香港特區行政會議成員。錢博士於1993年被委任為太平紳士，1994年獲頒CBE勳銜，1999年獲頒金紫荊星章，並於2008年獲法國農業部授予騎士勳章。他於1978年取得賓夕凡尼亞大學之經濟學博士學位，並於2006年出任為該大學之校董會成員。錢博士曾是Inchcape plc.的非執行董事、亞太經合組織商業諮詢委員會的香港區成員、HSBC Private

Equity (Asia) Limited非執行主席、CDC Corporation之主席(直至2011年10月2日)、CDC Software Corporation之董事(直至2012年1月22日)、及香港/歐盟經濟合作委員會主席(直至2012年1月31日)。

周松崗，現年61歲，於2003年至2011年12月出任行政總裁、董事局成員及執行總監會成員。他服務公司累計達8年，並於2012年1月1日退休。

韋達誠，現年53歲，2012年1月1日獲委任為行政總裁兼執行總監會成員及董事局成員。韋達誠先生於英格蘭及美國從事鐵路行業超過20年。在加入本公司前，他曾為美國紐約市都會運輸局(New York Metropolitan Transportation Authority)主席兼行政總裁。於2001年至2007年間，韋達誠先生出任倫敦運輸局(Transport for London)董事總經理(財務及策劃)。於2007年至2009年期間，他曾為倫敦麥肯錫公司(McKinsey & Company)合伙人，擔任該公司基建業務部全球主管。韋達誠先生畢業於紐約州立大學賓漢頓(Binghamton)校區Harpur學院，取得經濟學理學士榮譽學位，並在哈佛大學甘迺迪政府學院取得公共政



由左至右：

錢果豐博士(主席)、韋達誠(行政總裁)、
鄭海泉、方敏生、何承天、文禮信



策碩士學位。他亦完成牛津大學坦普頓學院(Templeton College)行政人員策略領導才能計劃。韋達誠先生現時是哈佛甘迺迪政府學院Taubman中心(Taubman Center)諮詢委員會成員。他已獲麻省理工學院(Massachusetts Institute of Technology)校長提名為土木與環境工程系(Department of Civil and Environmental Engineering)的訪問委員會(Visiting Committee)成員(自2012年7月1日)。韋達誠先生曾為美國公共交通協會(American Public Transit Association)(APTA)執行委員會成員(直至2011年10月)及公共交通國際聯會(International Association of Public Transport)(UITP)執行董事會成員(直至2011年10月)。

鄭海泉，現年63歲，在2009年7月10日加入董事局為獨立非執行董事。鄭先生為中電控股有限公司(自2011年8月17日)、鷹君集團有限公司及滙賢房託管理有限公司(自2011年4月4日)的獨立非執行董事。他亦為滙豐控股有限公司集團行政總裁的顧問(自2011年6月28日)及太古地產有限公司的非執行董事。他曾任滙豐控股有限公司執行董事(直至

2011年5月27日)。在公職方面，鄭先生現任中國銀行業協會副會長、「香港特別行政區行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會」主席及離職公務員就業申請諮詢委員會的委員(自2011年9月1日)。他曾任香港金融管理局外匯基金諮詢委員會委員。鄭先生於2008年獲委任為中國人民政治協商會議(「政協」)第11屆全國委員會委員，及第11屆北京市政協高級顧問。鄭先生於2005年獲香港中文大學及香港公開大學分別頒授榮譽社會科學博士及榮譽工商管理博士銜。他亦於2005年獲頒金紫荊星章。鄭先生持有香港中文大學社會科學(經濟)學士，以及奧克蘭大學經濟學系哲學碩士學銜。

方敏生，現年53歲，獨立非執行董事，2004年起出任董事局成員。方女士自2001年起擔任香港社會服務聯會行政總裁。方女士為專業受訓社會工作者，並在社區服務方面擁有豐富經驗。她出任數碼21資訊科技策略諮詢委員會、香港法律改革委員會慈善組織小組委員會、獨立監察警方處

董事局及執行總監會成員

理投訴委員會，以及關愛基金督導委員會等各政府顧問委員會公職。她亦是策略發展委員會成員，及香港房屋委員會委員(自2011年4月1日)。方女士曾為可持續發展委員會成員(直至2011年2月28日)。

何承天，現年73歲，獨立非執行董事，1991年起出任董事局成員。他現職專業建築師，並為王董集團之集團主席。何先生曾膺選香港立法會議員，為建築、測量及都市規劃界功能界別的代表。他亦曾為香港建築師學會會長；並曾出任香港工業村公司、古物諮詢委員會，以及香港管弦協會之主席。他亦曾任香港房屋委員會委員、城市規劃委員會委員及醫院管理局成員。

文禮信，現年63歲，於2010年7月9日加入董事局為獨立非執行董事。文先生現任花旗集團亞太區高級顧問及花旗集團業務發展委員會委員，以及太平洋航運集團有限公司和香港商品交易所有限公司的獨立非執行董事。他亦為英國Grosvenor Group Limited董事會成員。文先生曾為廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會委員以及歐盟經濟合作委員會香港委員(直至2012年2月6日)。他是伊頓公學畢業生，並於1971年取得劍橋大學文學士學位(其後獲得文學碩士學位)。在1983年，文先生於哈佛大學商學院修讀管理發展課程。

吳亮星，現年62歲，在2007年12月18日加入董事局為獨立非執行董事。吳先生為集友銀行副董事長、中國銀行(香港)信託有限公司董事長、中銀香港慈善基金董事及數碼通電訊集團有限公司獨立非執行董事。他曾任嶺南大學諮議會成員(直至2011年10月21日)及中國銀行(香港)有限公司營運部總經理。吳先生亦是中華人民共和國第10及11屆全國人民代表大會港區代表。吳先生畢業於澳門東亞大學研究院，擁有中國法律文憑。

石禮謙，現年66歲，在2007年12月18日加入董事局出任獨立非執行董事。石先生為勤達集團國際有限公司、百利保控股有限公司、利福國際集團有限公司、莊士機構國際有限公司、新創建集團有限公司、富豪資產管理有限公司、泰山石化集團有限公司、鷹君資產管理(冠君)有限公司、德祥企業集團有限公司、碧桂園控股有限公司、澳門博彩控股有限公司、麗悅酒店集團有限公司及華潤水泥控

股有限公司(自2011年1月1日)的獨立非執行董事及審計委員會委員。他亦為新昌營造集團有限公司及合興集團控股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。他亦是德祥地產集團有限公司的副主席、獨立非執行董事及審計委員會委員。石先生於1995年獲委任為太平紳士，並於2007年獲頒授銀紫荊星章。他是投訴警方獨立監察委員會副主席。石先生畢業於悉尼大學，擁有文學士學位及教育文憑。

施文信，現年67歲，獨立非執行董事，2002年10月起出任董事局成員。他現任香港上海滙豐銀行有限公司非執行董事、英國電訊亞太(BT Asia Pacific)顧問及香港賽馬會主席。施文信先生曾任公務員敘用委員會成員。他為特許會計師，並持有格拉斯高大學及香港大學法律學位。施文信先生於1998年獲頒銀紫荊星章。他亦為太平紳士。

運輸署署長(黎以德，現年51歲，2009年8月17日獲委任為香港特區政府運輸署署長，根據《香港鐵路條例》第8條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。自1983年起，黎先生曾在香港特區政府多個決策局及部門服務。在加入運輸署前，黎先生為工業貿易署署長。作為運輸署署長，黎先生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(一九七三)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。他畢業於香港大學，並持有社會科學學士學位。)

運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士，現年51歲，2007年7月1日出任香港特區政府運輸及房屋局局長後，根據《香港鐵路條例》第8條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。鄭女士自1983年起曾在多個香港特區政府的決策局及部門服務。在加入運輸及房屋局前，鄭女士曾任經濟發展局常任秘書長。她畢業於香港大學，並持有社會科學學士學位。)

陳家強教授，現年55歲。2007年7月1日出任香港特區政府財經事務及庫務局局長後，在2007年7月10日加入董事局為非執行董事。陳教授畢業於美國Wesleyan大學，獲授

經濟學學士學位，其後在芝加哥大學獲授工商管理碩士和財務學哲學博士學位。陳教授現時以官方身份於數個公共機構，包括強制性公積金計劃管理局及香港按揭證券有限公司出任董事，並為九廣鐵路公司主席。在加入政府前，陳教授由2002年7月1日起，是香港科技大學工商管理學院院長。

執行總監會成員

韋達誠，個人簡歷載於第112至113頁。

陳富強，現年63歲，1998年8月起出任人力資源總監。陳先生於1989年加入公司為人力資源經理，監督人力資源管理、人才發展、組織發展、營運與管理培訓、行政與保安管理等事務。加入公司前，陳先生曾任本港商界和公用服務界高級管理職位，包括香港政府、香港生產力促進局、和記黃埔有限公司和香港電訊有限公司。陳先生自1985年起成為香港人力資源管理學會資深會員，現為該學會委員會委員。他出任香港僱主聯合會委員會委員，紀律人員薪俸及服務條件常務委員會委員，退休金上訴委員會委員，及香港浸會大學工商管理學院諮詢委員會委員。陳先生於1971年取得香港大學社會科學學士學位，主修經濟學。

周大滄，現年60歲，自2010年2月1日起獲委任為工程總監及執行總監會成員。周先生於英國、新加坡及海外已從事鐵路運輸行業超過30年。於2003年至2008年期間，他出任龐巴迪倫敦地鐵項目部總裁。在2003年之前，他曾任新加坡陸路運輸局的高級項目及工程總監。周先生為香港建造業議會成員。他畢業於英國曼徹斯特大學，取得電機工程理學士及理學碩士學位。周先生為特許工程師、英國皇家工程學院院士(自2011年7月11日)，及英國多個專業協會的會員，及香港工程師學會和香港工程科學院的院士。周先生亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

金澤培博士，現年50歲，於2011年1月1日起出任車務總監及執行總監會成員。金博士於1995年加入本公司。在本公司任職期間，他在車務處、工程處以及中國及國際業務

處擔任不同管理職位，從中獲得技術及業務上的經驗。金博士擁有英國南安普敦大學(University of Southampton)土木工程理學士學位及英國倫敦大學(University of London)(倫敦大學學院(University College London))機械工程博士學位。他亦曾於2005年修讀美國賓夕法尼亞大學(University of Pennsylvania)沃頓商學院的高級管理課程(the Wharton Advanced Management Programme)。金博士於1989年取得英國特許工程師資格。他是英國機械工程師學會(Institution of Mechanical Engineers, United Kingdom)及香港工程師學會會員。他亦是英國職業安全及健康學會(Institution of Occupational Safety and Health)特許資深會員。金博士亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

梁國權，現年51歲，2008年5月起出任財務及業務拓展總監。梁先生於2002年2月加入公司為財務總監，負責公司所有財務管理事項，包括財務策劃與控制、預算、會計與申報及庫務等。此外，他亦負責公司的資訊科技工作，並出任公司退休金計劃信託委員會主席。於2008年5月1日他的職銜更改為財務及業務拓展總監，以配合其兼管在中國大陸及海外業務拓展的職務。梁先生於1982年在劍橋大學畢業，其後分別於1985年及1986年成為英國及加拿大的特許會計師。加入公司為財務總監前，梁先生曾分別在倫敦、加拿大溫哥華及香港任職會計及投資銀行界。梁先生為香港房屋協會執行委員會委員及曾為家庭議會非官方成員(直至2011年3月31日)。他亦為漢基國際學校董事會成員。梁先生為香港飛機工程有限公司、太平地氈國際有限公司及Mandarin Oriental International Limited(自2012年3月1日)的非執行董事。梁先生亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

杜禮，現年62歲，於1988年至2011年8月出任法律總監及公司秘書兼執行總監會成員。他服務公司累計達30年，並於2011年9月1日退休。

馬琳，現年39歲，自2011年9月1日起出任法律總監及公司秘書兼執行總監會成員。她於2004年8月加入本公司



由左至右(後)：
金澤培、楊美珍、周大滄、鄧智輝、梁國權、馬琳

由左至右(前)：
梁陳智明、韋達誠、陳富強

董事局及執行總監會成員

出任法律顧問及於2010年12月獲委任副法律總監。馬琳女士負責為本公司在香港及中國內地的鐵路及物業業務、本公司在香港的新鐵路及物業項目以及其國際拓展業務的所有方面提供商業法律支援及意見。她亦負責本公司各項保險計劃的策略管理，以及其企業風險管理及企業責任職能，並監督本公司的採購及合約部以及公司秘書部。在加入本公司前，馬琳女士曾分別出任英國倫敦Metronet Rail SSL Limited的法律事務總監及在英國倫敦CMS Cameron McKenna 律師事務所律師。她畢業於英國牛津大學(University of Oxford)哈福特學院(Hertford College)，取得地理學文學碩士學位。馬琳女士其後在英國吉爾福特(Guildford)法學院取得法律深造資格。她亦於2009年完成美國密歇根大學(University of Michigan)舉辦的亞洲高級行政人員課程(Senior Executive Programme in Asia)，以及於2010年完成美國史丹福大學(Stanford University)的史丹福行政人員課程(Stanford Executive Programme)。馬琳女士擁有香港、英格蘭及威爾斯的執業律師資格。她亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

何恆光，現年60歲，於1991年至2011年9月出任物業總監及執行總監會成員。他服務公司累計達20年，並於2011年10月1日退休。

鄧智輝，現年47歲，自2011年10月1日起出任物業總監及執行總監會成員。鄧先生於2004年8月加入本公司出任合約及商務經理 — 中國業務及於2011年7月1日獲委任為副物業總監。他負責本公司所有物業發展項目，由配置規劃、計劃設計至項目建造完成。鄧先生亦負責本公司在中國內地的新物業業務發展，由商務洽談以至完成階段為止。他服務本公司期間，曾於法律及採購處、以及中國及國際業務處擔任高級管理職位，其後於2009年調任物業處。在加入本公司前，鄧先生曾任職於Acciona, S.A.，並分別擔任商務經理 — 香港及中國區，以及副總經理 — 香港及中國區。他於英國及香港擁有接近20年合約行政、項目管理以及測量方面的工作經驗。鄧先生畢業於英國西英格蘭大學(University of the West of England，前身為Bristol Polytechnic)，取得測量學理學士(榮譽)學位。他亦於2006年完成法國歐洲工商管理學院(INSEAD)(一所行政商學院)的國際行政課程(International Executive Programme)。鄧先生是特許測量師，亦是英國皇家特許測量師學會(Royal Institution of Chartered Surveyors)及香港測量師學會的會員。他亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事及在本公司其中兩間集團成員公司擔任替任董事職位。

楊美珍，現年47歲，自2011年9月1日起出任商務總監及執行總監會成員。她於1999年11月加入本公司擔任市務經理，其後獲委任為總經理 — 市務及車站商務至2011年8月。楊女士自2004年起出任本公司執行委員會成員。她負責本公司鐵路服務的市場推廣，並管理及提升港鐵的品牌。楊女士亦負責管理車站內不同種類的非票價業務。加入本公司前，她在香港曾先後於渣打銀行(香港)有限公司及花旗銀行擔任不同的市務及業務發展職位。楊女士取得香港大學社會科學學士學位，主修管理學。她為英國特許市務學會的資深會員，亦為香港管理專業協會 — 銷售管理委員會委員、香港特別行政區政府創新科技署 — 創新科技宣傳及公眾教育諮詢委員會委員、以及香港貿易發展局 — 基建發展服務諮詢委員會委員。在2005年，她完成英國牛津大學(University of Oxford)及香港大學舉辦的牛津/港大企業領導高級行政人員課程(Oxford/HKU Senior Executive Programme in Corporate Leadership)、英國倫敦商學院(London Business School)舉辦的普羅提斯行政人員培訓(Proteus Executive Education)課程、以及美國密歇根大學(University of Michigan)舉辦的亞洲高級行政人員課程(Senior Executive Programme in Asia)。楊女士亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

執行委員會成員

執行委員會由執行總監會全體成員(個人簡歷載於第115至117頁)，及總經理 — 公司事務組成。

梁陳智明，現年59歲，於1976年加入本公司服務，並於1994年獲委任為公司事務部主管。梁女士現任總經理 — 公司事務，負責制訂企業關係策略及帶領相關政策的推行，以突顯、維繫及提升公司的公眾形象。其職責包括企業傳訊、社區及客戶聯繫、與業務相關人士關係管理及政治游說。梁女士於1985年成為英國特許運輸學會(The Chartered Institute of Transport)(後易名為英國特許物流及運輸學會(The Chartered Institute of Logistics and Transport))特許會員。她是英國特許公共關係學會(Chartered Institute of Public Relations)會員和香港特許物流及運輸學會院士。梁女士為可持續發展委員會成員、婦女事務委員會成員(自2012年1月15日)，以及香港保護兒童會執行委員會委員(自2011年12月8日)。

主要管理人員

周松崗

行政總裁(至二零一一年十二月三十一日止)

韋達誠

行政總裁(二零一二年一月一日起生效)

車務

金澤培

車務總監

劉天成

車務營運總管

梁泉材

車務工程總管

蔡德贊

車務主管 — 車務控制及東面網絡

梁漢威

車務策略管理主管

鄭健偉

總經理 — 技術及工程事務

王惠明

副總經理 — 車務及資產工程

喬建輝

總經理 — 基建

黃永健

副總經理 — 基建執行(二零一二年一月一日起生效)

李家潤

總經理 — 鐵路車輛

陳志傑

車輛工場總管

李啟榮

總經理 — 安全及品質(至二零一一年十二月三十一日止)

吳偉鴻

總經理 — 安全及品質(二零一二年一月一日起生效)

何津榮

策劃及發展經理

李聖基

車務新綫聯通主管

李慧貞

城際客運總經理

中國及國際業務

梁國權

財務及業務拓展總監

王紹基

總經理 — 北京及天津

劉焯民

總經理 — 深圳

陳顯滙

總經理 — 廣東省物業發展

梁國耀

總經理 — 杭州(二零一二年一月一日起生效)

黎清佳

運營總經理 — 中國及國際業務
(二零一二年三月一日起生效)

郎俊明

行政總裁 — 歐洲業務

工程

周大滄

工程總監

羅普慶

總經理 — 高速鐵路

蔡豐松

總經理 — 高速鐵路車站

蘇俊偉

總經理 — 高速鐵路隧道

陸永國

項目經理 — 高速鐵路機電工程

司馬富

項目經理 — 高速鐵路車站

鄧維勇

項目經理 — 高速鐵路隧道(北)

郭勵誠

項目經理 — 高速鐵路隧道(南)

盧家榮

副項目經理 — 高速鐵路車站

賀堅

總經理 — 西港島綫及南港島綫

唐國威

項目經理 — 西港島綫及南港島綫機電工程
(二零一二年三月一日起生效)

蘇泰昆

項目經理 — 西港島綫土木工程

姜盛南

項目經理 — 南港島綫土木工程

林慶樟

總經理 — 沙中綫及觀塘綫延綫

黃唯銘

總經理 — 沙中綫

周蘇鴻

總經理 — 觀塘綫延綫

李子文

項目經理 — 沙中綫及觀塘綫延綫機電工程

黎惠廉

項目經理 — 觀塘綫延綫

倫德和

總經理 — 工程管理辦公室

丘百樂

總驗收策劃工程師(二零一二年三月一日起生效)

馬佑盛

總土木建造工程師

戚偉強

工程技術總管

楊思偉

總建築師

梁志立

總機電工程師

楊恆利

總策劃工程師

游曜明

項目經理 — 鐵路車輛(至二零一二年一月十七日止)

杜樹華

項目經理 — 信號(至二零一二年三月三十一日止)

黃智聰

項目經理 — 營運工程項目
(二零一二年三月一日起生效)

物業

何恆光

物業總監(至二零一一年九月三十日止)

鄧智輝

物業總監(二零一一年十月一日起生效)

賀偉康

物業發展主管

唐仕恒

物業工程主管

姚展

城市規劃主管

關仕明

物業管理主管

梁羨靈

投資物業主管

財務

梁國權

財務及業務拓展總監

曾殿科

總經理 — 財務控制

黃秉修

總經理 — 企業財務

關煒雄

司庫

賴錫璋

資訊科技主管(至二零一一年十二月三十一日止)

孫耀達

資訊科技主管(二零一二年二月十三日起生效)

伍翠樂

投資客戶關係及退休福利主管

法律及採購

杜禮

法律總監及公司秘書(至二零一一年八月三十一日止)

馬琳

法律總監及公司秘書(二零一一年九月一日起生效)

鄧萬天

總經理 — 採購及合約

鄧瑞禎

採購及合約經理 — 營運

紀建勳

採購及合約經理 — 香港工程(機電)

麥兼善

採購及合約經理 — 香港工程(土木)

方文麗

律政經理 — 公司秘書部

李秀蓮

律政經理 — 物業部

人力資源及行政

陳富強

人力資源總監(至二零一二年七月十六日止)

張少華

候任人力資源總監

陸建平

總經理 — 人力資源

沈銘義

總經理 — 人力資源發展

商務及市場

楊美珍

商務總監

公司事務

梁陳智明

總經理 — 公司事務

王美琪

副總經理 — 公司事務

內部審核

吳紀穎文

內部審核主管

董事局報告書

董事欣然提呈截至2011年12月31日止財政年度的董事報告及經審核帳項。

集團主要業務

公司及轄下附屬公司的主要業務包括：

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

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

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

D 投資於經營英國London Overground的專營權，為期七年，公司佔50%股權，包括5條倫敦鐵路綫總長112公里；

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

F 投資於經營及維修墨爾本地下鐵路系統的專營權，為期八年，公司佔Metro Trains Melbourne 60%股權。墨爾本地下鐵路系統包括15條綫，全長372公里，連接墨爾本商業核心地帶及市郊；

G 設計並建造將成為港島綫伸延部分的西港島綫；

H 所有與廣深港高速鐵路香港段通車有關的事項，包括設計、建造、專業服務及設備的採購等；

I 設計並建造觀塘綫延綫及南港島綫(東段)，作為鐵路網絡系統的擴建；

J 規劃和設計沙田至中環綫，該鐵路綫為政府已確認政策支持的一個大型鐵路工程項目；

K 營運東涌至昂坪的纜車系統及位於香港大嶼山昂坪的主題市集；

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

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

N 香港境外的股本投資和長期營運及維修合約；

O 在中國內地從事物業管理、購物商場投資及鐵路相關物業發展業務；

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

Q 在與深圳市政府簽訂為期30年的「建設、營運、轉移」特許經營協議下，投資於設計、建造及營運深圳市軌道交通四號綫二期，同時營運一期。深圳市軌道交通四號綫為雙軌城市軌道，全長20.5公里，共15個站及一個列車維修廠，以香港與深圳接壤之福田口岸為起點站；及

董事局報告書

R 於2011年8月，公司全資擁有的兩間子公司取得深圳軌道交通四號綫車廠上蓋土地使用權。該地塊的總建築面積約206,167平方米將用作發展商住項目。

在2010年3月，公司全資擁有的港鐵杭州一號綫投資有限公司、杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司與杭州市政府就杭州地鐵一號綫項目以公私合營模式合作，進行投資、建造及為期25年的營運，簽署了暫定的特許經營協議。項目的特許經營協議有待中央政府監管機構審批。

股息

董事建議向於2012年5月14日名列公司股東名冊的股東派發末期股息每股普通股0.51港元。待所需決議案於應屆股東週年大會上獲得通過後，股息將大約於2012年5月29日以港元現金派發。

董事局成員

本年度董事局成員包括錢果豐博士(非執行主席)、周松崗先生(行政總裁)、鄭海泉先生、方敏生女士、何承天先生、文禮信先生、吳亮星先生、石禮謙先生、施文信先生、陳家強教授、運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)及運輸署署長(黎以德先生)。

如公司於2010年12月所宣佈，周松崗先生於2011年12月31日退任行政總裁職位，並且不再擔任董事局成員及執行總監會成員。

於2011年7月22日並且在進行全球招聘以物色周先生的接任人選後，公司宣佈委任韋達誠先生為行政總裁，首次任期為三十個月，自2012年1月1日起生效。他亦由同日起同時成為執行總監會成員及董事局成員。在加入公司前，韋達誠先生為美國最大客運機構紐約市都會運輸局(New York Metropolitan Transportation Authority)主席兼行政總裁。

有關其他詳細資料，請參閱公司管治報告書第91頁。

在2011年5月6日舉行的股東週年大會上及根據公司章程細則，何承天先生、吳亮星先生、石禮謙先生及文禮信先生按公司章程細則退任，並獲膺選連任/推選為董事局成員。

錢果豐博士、施文信先生及陳家強教授將按公司章程細則於2012年股東週年大會上輪流退任，並將會參與候選連任。於2011年股東週年大會後獲董事局委任的韋達誠先生將根據公司章程細則第85條的規定退任，並於2012年股東週年大會上參與候選連任。請同時參閱公司管治報告書的第97頁。

各董事局成員的簡歷載於第112至115頁。

替任董事

本年度替任董事包括：

- 代替陳家強教授：應耀康先生及朱曼鈴女士；
- 代替運輸及房屋局局長：(i)運輸及房屋局副局長(邱誠武先生)；(ii)運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(何宣威先生)；及(iii)運輸及房屋局副秘書長(運輸)(鄭美施女士及潘婷婷女士)；及
- 代替運輸署署長：運輸署副署長(公共運輸事務及管理)(葉麗清女士)。

執行總監會

本年度執行總監會成員為周松崗先生(行政總裁兼董事局成員)(直至2011年12月31日)、陳富強先生(將於2012年7月17日退休)、周大滄先生、何恆光先生(直至2011年9月30日)、金澤培博士、梁國權先生、杜禮先生(直至2011年8月31日)、馬琳女士(自2011年9月1日)、楊美珍女士(自2011年9月1日)及鄧智輝先生(自2011年10月1日)。

有關韋達誠先生自2012年1月1日獲委任為行政總裁兼董事局成員及執行總監會成員的詳情，請參閱本頁「董事局成員」一節。

馬琳女士及楊女士於2011年9月以及鄧先生於2011年10月分別獲委任為執行總監會成員。馬琳女士及鄧先生分別於公司服務超過7年。在獲委任為執行總監會成員前，馬琳女士曾先後擔任法律顧問、律政經理 – 常務部以及副法律總監；及鄧先生曾於法律及採購處、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。楊女士在公司服務已超過12年。她在成為執行總監會成員前，曾先後擔任市務經理以及總經理 – 市務及車站商務。楊女士亦自2004年起出任執行委員會成員。

張少華先生，現任候任人力資源總監，將自2012年7月17日起獲委任為人力資源總監，並於同日起成為執行總監會成員。在出任候任人力資源總監前，張先生為車務工程總管。

本年度執行總監會成員的簡歷載於第115至117頁。

內部審核

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

- 評估公司在其活動及風險管理的內部控制系統是否足夠及有效。
- 尋求在管理控制、資源運用及盈利能力方面可改善的機會。
- 應公司管理層或審核委員會的委託作特別審閱及/或調查。

內部審核部主管直接向行政總裁匯報，並可直接與審核委員會接觸。

商業操守

詳情載於第104至105頁。

政策

董事局已採納以下的風險管理策略及政策：

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

公眾持股量

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

銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至2011年12月31日集團借貸總額達231.68億港元（2010年：210.57億港元）。借貸詳情載於帳項附註42。

帳項

公司及集團截至2011年12月31日的財政狀況，以及集團本年度的業績、權益變動及現金流量，載於第147至238頁的帳項。

十年統計數字

集團過去10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80至81頁。

固定資產及在建鐵路工程

本年度固定資產及在建鐵路工程的變動情況分別載於帳項附註23至25及27。

儲備變動

本年度儲備的變動情況載於綜合權益變動表及帳項附註50及51。

股本

截至2010年12月31日，公司法定股本為65億港元，分為65億股普通股，其中5,772,563,031股為已發行入帳列作繳足普通股。

年內，公司發行共12,308,219股普通股，其中：

A 792,200股普通股因根據公司新入職僱員認股權計劃所授出認股權獲行使(詳情見帳項附註50A)而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權給予公司的有關行使價為9.75港元及20.66港元；

B 1,172,500股普通股因根據公司2007年認股權計劃所授出認股權獲行使(詳情見帳項附註50A)而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權給予公司的有關行使價為18.30港元、26.52港元、26.85港元及27.60港元；及

C 10,343,519股普通股由公司發行，作為公司就截至2010年12月31日止年度末期股息(每股普通股現金股息為0.45港元)股東所選擇的代息股份。

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

買賣或贖回上市證券

公司及其附屬公司於2011年12月31日止年度內均無買賣或贖回集團之任何上市證券。

物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第54至55頁。

捐贈

公司於年內向慈善機構及其他團體合共捐出約270萬港元。

此外，「港鐵競步賽2011」為醫院管理局健康資訊天地籌得逾133萬港元(包括港鐵員工籌得逾5.5萬港元)，用以推廣健康生活。

公司透過不同活動，為公益金及香港癌症基金會籌得超過30.4萬港元善款。這些活動包括公益金的僱員樂助計劃、公益綠「識」日、公益愛牙日和公益便服日，以及香港癌症基金會的粉紅服飾日。

匯報及監察

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

庫務管理

公司庫務部乃按照董事局認可的指引運作，參照理想融資模式管理公司債務結構，該模式界定理想的金融工具、定息和浮息債項組合、還款期、利率風險、貨幣風險及融資準備期。公司定期檢討及改良該模式，以反映公司財務需要及市場狀況所出現的轉變。利率掉期及貨幣掉期等金融衍生工具只會用作對沖工具，以管理集團承受的利率及貨幣風險。為監控公司的衍生工具活動，公司訂立審慎的指引及程序，其中包括全面的信貸風險管理系統，以「風險價值」方法監控交易對手的信貸風險。而公司庫務部的內部職責均適當劃分。

重大的融資交易及衍生工具交易指引(包括信貸風險管理架構)須取得董事局批准。

資本性與經常性開支

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

發行債券及票據

集團於2011年12月31日止年度內曾發行22.06億港元等值的票據，詳情載於帳項附註42C。該等票據乃為集團一般資金需求而發行，包括新資本性開支及到期債務再融資。

電腦處理

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

董事局及執行總監會成員之合約權益

於本年度結算日或本年度內任何時間，均無任何由公司或

其任何附屬公司簽訂，而董事局或執行總監會成員在當中有重大利益(不論直接或間接)的主要合約。

董事局及執行總監會成員之股份權益

根據證券及期貨條例第XV部(香港法例第571章)(「證券條例」)第352條須予備存的登記冊所載，或根據標準守則向公司及聯交所披露之資料，董事局及執行總監會成員於2011年12月31日於公司股份、相關股份及債券(定義見證券條例)中擁有的權益或淡倉的詳情如下：

於公司股份及相關股份的好倉

	持有的普通股數目			衍生工具			權益總額佔 已發行股本總額 百分比
	個人權益*	家族權益†	公司權益	認股權	其他	權益合計	
董事局及/或執行總監會成員							
錢果豐	52,330	-	-	-	-	52,330	0.00090
周松崗	-	-	-	2,130,000 (附註1)	222,161 (附註2)	2,352,161	0.04066
鄭海泉	1,675	1,675	-	-	-	3,350	0.00006
方敏生	1,712	-	-	-	-	1,712	0.00003
施文信	5,153	-	-	-	-	5,153	0.00009
陳富強	126,106	-	-	680,000 (附註1)	-	806,106	0.01393
周大滄	-	-	-	425,000 (附註1)	-	425,000	0.00735
金澤培	2,283	-	-	425,000 (附註1)	-	427,283	0.00739
梁國權	23,000	-	23,000 (附註3)	680,000 (附註1)	-	726,000	0.01255
楊美珍(附註5)	13,400	-	-	270,000 (附註1)	-	283,400	0.00490
馬琳(附註6)	-	-	-	219,500 (附註1)	-	219,500	0.00379
鄧智輝(附註7)	600	-	-	(i) 22,000 (附註4) (ii) 238,000 (附註1)	-	260,600	0.00450

於公司股份及相關股份的好倉(續)

	持有的普通股數目			衍生工具			權益總額佔 已發行股本總額 百分比
	個人權益*	家族權益†	公司權益	認股權	其他	權益合計	
董事局及執行總監會成員							
韋達誠(附註8)	-	-	-	-	300,000	300,000	0.00519

附註

- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
- 周松崗先生擁有與222,161股公司股份相關的證券條例第XV部所指的衍生權益。該衍生權益代表周先生有權於2011年12月31日其合約期滿時，可收取相當於222,161股公司股份的等值現金的權利。於2012年1月4日，公司支付予周先生5,556,802.01港元，此乃按照授予條款並參考公司股份於緊接2011年12月31日前20個工作天的平均收市價以每股25.0125港元計算。
- 該23,000股股份乃由梁國權先生全資實益擁有的私人有限公司Linsan Investment Ltd.持有。
- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
- 楊美珍女士於2011年9月1日起成為商務總監及執行總監會成員。
- 馬琳女士於2011年9月1日起成為法律總監及公司秘書兼執行總監會成員。
- 鄧智輝先生於2011年10月1日起成為物業總監及執行總監會成員。
- 韋達誠先生於2012年1月1日起成為行政總裁、董事局成員以及執行總監會成員。根據證券條例第XV部所指，韋達誠先生獲授予300,000股公司股份相關的衍生權益。該衍生權益代表韋達誠先生有權於2014年6月30日(即其首次任期預期屆滿之日)之後獲得支付相當於300,000股公司股份的等值現金(其中35%被視為於2013年10月31日獲得，此權益將根據其僱傭合約條款處理)。

* 實益擁有人之權益

† 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

根據帳項附註11B(i)及53A(i)所述的新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員及 合資格僱員	授出日期	授予的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於2011年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2011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)
梁國權	1/8/2003	1,066,000	14/7/2004 – 14/7/2013	417,500	–	–	–	417,500	9.75	–	25.55
鄧智輝	15/5/2006	213,000	25/4/2007 – 25/4/2016	22,000	–	–	–	–	20.66	22,000	–
其他合資格僱員	1/8/2003	495,200	14/7/2004 – 14/7/2013	108,200	–	–	–	108,200	9.75	–	29.16
	23/9/2005	213,000	9/9/2006 – 9/9/2015	213,000	–	–	–	–	15.97	213,000	–
	5/10/2006	94,000	29/9/2007 – 29/9/2016	94,000	–	–	–	–	19.732	94,000	–
	12/5/2006	266,500	25/4/2007 – 25/4/2016	266,500	–	–	–	266,500	20.66	–	28.77

附註

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

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

根據帳項附註 11B(ii) 及 53A(ii) 所述的 2007 年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授予的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於 2011 年 1 月 1 日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於 2011 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)
周松崗	13/12/2007	720,000	10/12/2008 – 10/12/2014	720,000	-	-	-	-	27.60	720,000	-
	9/12/2008	470,000	8/12/2009 – 8/12/2015	470,000	-	156,000	-	-	18.30	470,000	-
	9/12/2009	470,000	8/12/2010 – 8/12/2016	470,000	-	157,000	-	-	26.85	470,000	-
	17/12/2010	470,000	16/12/2011 – 16/12/2017	470,000	-	157,000	-	-	28.84	470,000	-
陳富強	13/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	-	-	-	-	27.60	170,000	-
	9/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	-	56,000	-	-	18.30	170,000	-
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	170,000	-	57,000	-	-	26.85	170,000	-
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	-	57,000	-	-	28.84	170,000	-
周大滄	18/6/2009	85,000	12/6/2010 – 12/6/2016	85,000	-	28,500	-	-	24.50	85,000	-
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	170,000	-	57,000	-	-	26.85	170,000	-
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	-	57,000	-	-	28.84	170,000	-
金澤培	13/12/2007	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	75,000	-	-	-	-	27.60	75,000	-
	8/12/2008	65,000	8/12/2009 – 8/12/2015	65,000	-	21,000	-	-	18.30	65,000	-
	14/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	-	22,000	-	-	26.85	65,000	-
	21/7/2010	50,000	28/6/2011 – 28/6/2017	50,000	-	17,000	-	-	27.73	50,000	-
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	-	57,000	-	-	28.84	170,000	-
梁國權	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	-	-	-	-	27.60	170,000	-
	9/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	-	56,000	-	-	18.30	170,000	-
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	170,000	-	57,000	-	-	26.85	170,000	-
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	-	57,000	-	-	28.84	170,000	-
楊美珍 (附註 4)	12/12/2007	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	75,000	-	-	-	-	27.60	75,000	-
	10/12/2008	65,000	8/12/2009 – 8/12/2015	65,000	-	21,000	-	-	18.30	65,000	-
	10/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	-	22,000	-	-	26.85	65,000	-
	17/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	65,000	-	22,000	-	-	28.84	65,000	-
馬琳 (附註 5)	12/12/2007	55,000	10/12/2008 – 10/12/2014	18,000	-	-	-	-	27.60	18,000	-
	11/12/2008	70,000	8/12/2009 – 8/12/2015	46,500	-	23,000	-	-	18.30	46,500	-
	10/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	-	22,000	-	-	26.85	65,000	-
	17/12/2010	90,000	16/12/2011 – 16/12/2017	90,000	-	30,000	-	-	28.84	90,000	-
鄧智輝 (附註 6)	13/12/2007	65,000	10/12/2008 – 10/12/2014	65,000	-	-	-	-	27.60	65,000	-
	12/12/2008	65,000	8/12/2009 – 8/12/2015	43,000	-	21,000	-	-	18.30	43,000	-
	15/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	-	22,000	-	-	26.85	65,000	-
	17/12/2010	65,000	16/12/2011 – 16/12/2017	65,000	-	22,000	-	-	28.84	65,000	-
其他合資格僱員	11/12/2007	45,000	10/12/2008 – 10/12/2014	45,000	-	-	-	-	27.60	45,000	-
	12/12/2007	2,430,000	10/12/2008 – 10/12/2014	2,025,000	-	-	320,000	65,000	27.60	1,640,000	28.15
	13/12/2007	775,000	10/12/2008 – 10/12/2014	775,000	-	-	65,000	-	27.60	710,000	-
	14/12/2007	1,005,000	10/12/2008 – 10/12/2014	872,000	-	-	52,000	-	27.60	820,000	-
	15/12/2007	435,000	10/12/2008 – 10/12/2014	343,000	-	-	75,000	40,000	27.60	228,000	29.20
	17/12/2007	835,000	10/12/2008 – 10/12/2014	751,000	-	-	21,000	-	27.60	730,000	-
	18/12/2007	445,000	10/12/2008 – 10/12/2014	288,000	-	-	13,000	-	27.60	275,000	-
	19/12/2007	115,000	10/12/2008 – 10/12/2014	80,000	-	-	-	-	27.60	80,000	-
	20/12/2007	190,000	10/12/2008 – 10/12/2014	190,000	-	-	-	-	27.60	190,000	-
	21/12/2007	45,000	10/12/2008 – 10/12/2014	15,000	-	-	15,000	-	27.60	-	-
	22/12/2007	35,000	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	-	-	-	-	27.60	35,000	-
	24/12/2007	118,000	10/12/2008 – 10/12/2014	118,000	-	-	-	-	27.60	118,000	-
	28/12/2007	35,000	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	-	-	-	-	27.60	35,000	-
	31/12/2007	130,000	10/12/2008 – 10/12/2014	130,000	-	-	-	-	27.60	130,000	-
	2/1/2008	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	48,000	-	-	13,000	-	27.60	35,000	-
	3/1/2008	40,000	10/12/2008 – 10/12/2014	40,000	-	-	-	-	27.60	40,000	-
	7/1/2008	125,000	10/12/2008 – 10/12/2014	125,000	-	-	15,000	30,000	27.60	80,000	28.90
	28/3/2008	255,000	26/3/2009 – 26/3/2015	204,000	-	75,000	5,000	-	26.52	199,000	-
	31/3/2008	379,000	26/3/2009 – 26/3/2015	349,000	-	117,000	20,000	6,000	26.52	323,000	28.95

根據帳項附註11B(ii)及53A(ii)所述的2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權(續)

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授予的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於2011年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2011年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元)
其他合資格僱員	1/4/2008	261,000	26/3/2009 – 26/3/2015	249,000	–	79,000	–	–	26.52	249,000	–
	2/4/2008	296,000	26/3/2009 – 26/3/2015	276,000	–	84,000	–	–	26.52	276,000	–
	3/4/2008	171,000	26/3/2009 – 26/3/2015	159,000	–	52,000	–	19,000	26.52	140,000	28.50
	4/4/2008	23,000	26/3/2009 – 26/3/2015	23,000	–	7,000	–	–	26.52	23,000	–
	5/4/2008	17,000	26/3/2009 – 26/3/2015	17,000	–	5,000	–	–	26.52	17,000	–
	7/4/2008	390,000	26/3/2009 – 26/3/2015	342,000	–	110,000	12,000	–	26.52	330,000	–
	8/4/2008	174,000	26/3/2009 – 26/3/2015	116,000	–	40,000	–	6,000	26.52	110,000	29.35
	9/4/2008	85,000	26/3/2009 – 26/3/2015	85,000	–	26,000	–	–	26.52	85,000	–
	10/4/2008	58,000	26/3/2009 – 26/3/2015	58,000	–	18,000	–	–	26.52	58,000	–
	11/4/2008	134,000	26/3/2009 – 26/3/2015	117,000	–	36,000	–	–	26.52	117,000	–
	12/4/2008	48,000	26/3/2009 – 26/3/2015	48,000	–	15,000	–	–	26.52	48,000	–
	14/4/2008	40,000	26/3/2009 – 26/3/2015	40,000	–	12,000	–	–	26.52	40,000	–
	15/4/2008	34,000	26/3/2009 – 26/3/2015	34,000	–	10,000	–	–	26.52	34,000	–
	16/4/2008	57,000	26/3/2009 – 26/3/2015	40,000	–	12,000	–	–	26.52	40,000	–
	17/4/2008	147,000	26/3/2009 – 26/3/2015	124,000	–	38,000	–	–	26.52	124,000	–
	18/4/2008	32,000	26/3/2009 – 26/3/2015	15,000	–	5,000	–	–	26.52	15,000	–
	19/4/2008	25,000	26/3/2009 – 26/3/2015	25,000	–	8,000	–	–	26.52	25,000	–
	21/4/2008	66,000	26/3/2009 – 26/3/2015	66,000	–	20,000	–	–	26.52	66,000	–
	23/4/2008	34,000	26/3/2009 – 26/3/2015	19,000	–	6,000	–	–	26.52	19,000	–
	8/12/2008	90,000	8/12/2009 – 8/12/2015	45,000	–	14,000	–	–	18.30	45,000	–
	9/12/2008	653,000	8/12/2009 – 8/12/2015	623,000	–	184,000	21,000	53,000	18.30	549,000	27.73
	10/12/2008	2,111,400	8/12/2009 – 8/12/2015	1,975,900	–	681,400	50,000	93,000	18.30	1,832,900	27.23
	11/12/2008	2,394,200	8/12/2009 – 8/12/2015	2,244,700	–	768,200	29,000	269,000	18.30	1,946,700	26.03
	12/12/2008	1,416,500	8/12/2009 – 8/12/2015	1,249,000	–	462,500	–	151,000	18.30	1,098,000	25.01
	13/12/2008	84,500	8/12/2009 – 8/12/2015	84,500	–	27,500	–	6,500	18.30	78,000	28.95
	14/12/2008	88,200	8/12/2009 – 8/12/2015	79,700	–	22,200	6,000	21,500	18.30	52,200	25.63
	15/12/2008	1,084,700	8/12/2009 – 8/12/2015	930,200	–	322,700	15,000	42,000	18.30	873,200	29.08
	16/12/2008	581,500	8/12/2009 – 8/12/2015	487,500	–	157,000	14,500	23,000	18.30	450,000	27.52
	17/12/2008	513,500	8/12/2009 – 8/12/2015	485,500	–	167,500	–	15,000	18.30	470,500	27.85
	18/12/2008	611,500	8/12/2009 – 8/12/2015	483,000	–	177,500	–	12,500	18.30	470,500	27.04
	19/12/2008	198,000	8/12/2009 – 8/12/2015	198,000	–	64,000	–	–	18.30	198,000	–
	20/12/2008	19,000	8/12/2009 – 8/12/2015	19,000	–	6,000	–	–	18.30	19,000	–
	22/12/2008	772,500	8/12/2009 – 8/12/2015	689,500	–	253,500	67,000	135,500	18.30	487,000	26.67
	23/12/2008	306,000	8/12/2009 – 8/12/2015	246,500	–	85,000	6,000	22,500	18.30	218,000	28.88
	24/12/2008	500,500	8/12/2009 – 8/12/2015	455,500	–	163,500	–	88,000	18.30	367,500	28.49
	25/12/2008	45,000	8/12/2009 – 8/12/2015	45,000	–	15,000	–	–	18.30	45,000	–
	29/12/2008	148,000	8/12/2009 – 8/12/2015	133,000	–	48,000	15,000	–	18.30	118,000	–
	30/12/2008	19,000	8/12/2009 – 8/12/2015	19,000	–	6,000	–	–	18.30	19,000	–
	18/6/2009	170,000	12/6/2010 – 12/6/2016	90,000	–	30,000	–	–	24.50	90,000	–
	6/7/2009	45,000	12/6/2010 – 12/6/2016	45,000	–	15,000	–	–	24.50	45,000	–
	9/7/2009	45,000	12/6/2010 – 12/6/2016	30,000	–	15,000	–	–	24.50	30,000	–
	9/12/2009	200,000	8/12/2010 – 8/12/2016	115,000	–	39,000	–	–	26.85	115,000	–
	10/12/2009	2,211,000	8/12/2010 – 8/12/2016	2,114,000	–	700,500	108,000	–	26.85	2,006,000	–
	11/12/2009	2,362,000	8/12/2010 – 8/12/2016	2,322,000	–	788,000	87,000	–	26.85	2,235,000	–
	12/12/2009	610,000	8/12/2010 – 8/12/2016	610,000	–	205,500	44,500	–	26.85	565,500	–
	13/12/2009	19,000	8/12/2010 – 8/12/2016	12,500	–	6,500	–	–	26.85	12,500	–
	14/12/2009	2,443,000	8/12/2010 – 8/12/2016	2,379,000	–	802,500	6,500	–	26.85	2,372,500	–
	15/12/2009	2,773,000	8/12/2010 – 8/12/2016	2,739,000	–	869,000	252,500	45,500	26.85	2,441,000	28.24
	16/12/2009	1,550,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,491,000	–	486,000	55,000	22,000	26.85	1,414,000	29.20
	17/12/2009	1,000,000	8/12/2010 – 8/12/2016	975,000	–	329,500	–	–	26.85	975,000	–
	18/12/2009	389,000	8/12/2010 – 8/12/2016	380,500	–	131,500	–	–	26.85	380,500	–

根據帳項附註11B(ii)及53A(ii)所述的2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權(續)

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授予的 認股權 數目	認股權 可予行使之期間 (日/月/年)	於2011年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2011年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之 每股加權 平均收市價 (港元)
其他合資格僱員	19/12/2009	70,000	8/12/2010 – 8/12/2016	70,000	–	23,500	–	–	26.85	70,000	–
	20/12/2009	75,000	8/12/2010 – 8/12/2016	75,000	–	25,500	–	–	26.85	75,000	–
	21/12/2009	520,000	8/12/2010 – 8/12/2016	520,000	–	169,500	12,500	6,500	26.85	501,000	29.85
	22/12/2009	256,000	8/12/2010 – 8/12/2016	237,000	–	80,500	22,000	–	26.85	215,000	–
	21/7/2010	305,000	28/6/2011 – 28/6/2017	305,000	–	94,000	25,000	–	27.73	280,000	–
	16/12/2010	194,000	16/12/2011 – 16/12/2017	194,000	–	65,500	–	–	28.84	194,000	–
	17/12/2010	4,097,000	16/12/2011 – 16/12/2017	4,097,000	–	1,347,000	140,500	–	28.84	3,956,500	–
	18/12/2010	673,000	16/12/2011 – 16/12/2017	673,000	–	227,500	–	–	28.84	673,000	–
	19/12/2010	174,000	16/12/2011 – 16/12/2017	174,000	–	59,000	–	–	28.84	174,000	–
	20/12/2010	4,854,500	16/12/2011 – 16/12/2017	4,854,500	–	1,627,000	126,500	–	28.84	4,728,000	–
	21/12/2010	3,020,000	16/12/2011 – 16/12/2017	3,020,000	–	1,015,500	19,000	–	28.84	3,001,000	–
	22/12/2010	975,000	16/12/2011 – 16/12/2017	975,000	–	322,000	19,000	–	28.84	956,000	–
	23/12/2010	189,000	16/12/2011 – 16/12/2017	189,000	–	64,000	–	–	28.84	189,000	–
	7/7/2011	215,000	27/6/2012 – 27/6/2018	–	215,000	–	–	–	26.96	215,000	–

附註

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

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

- 楊美珍女士於2011年9月1日起成為商務總監及執行總監會成員。
- 馬琳女士於2011年9月1日起成為法律總監及公司秘書兼執行總監會成員。
- 鄧智輝先生於2011年10月1日起成為物業總監及執行總監會成員。

截至2011年12月31日止年度內，根據2007年認股權計劃，5名僱員獲授215,000份可認購公司股份的認股權。有關授予認股權的詳情載於上文的列表。緊接據該計劃授出各認股權之日期前，每股股份之收市價載列如下。根據這計劃的條款，每名承授人須按要求向公司支付1.00港元，

作為獲授認股權的代價。所授出的認股權按應計已完成等待期的基準在帳目中確認。以「柏力克—舒爾斯」期權定價模式估計，於授出日期授出每份認股權的加權平均價值如下：

授出日期	緊接授出日期前的每股股份收市價 (港元)	預期無風險息率 (%)	預計年期 (年)	預期波幅	預期每股股息 (港元)	每份認股權之加權平均價值 (港元)
7/7/2011	27.70	0.84	3.5	0.28	0.70	5.01

「柏力克—舒爾斯」期權定價模式是為評估所買賣的期權的公允價值而設，當中須作出高度主觀的假設，包括預計年期及股價波幅。由於公司的認股權的特性與所買賣的期權的特性差異甚大，並因為主觀假設變化可大幅影響公允價值的評估結果，因此「柏力克—舒爾斯」期權定價模式不一定能對認股權的公允價值作出可靠的評估。

除上文所披露者外：

根據證券條例第352條而備存的登記冊所載，或根據標準守則向公司及聯交所具報的資料：

A 公司董事局或執行總監會成員概無於公司或其任何相聯法團(定義見證券條例第XV部)的股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉；及

B 截至2011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。

董事服務合約

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

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

主要股東權益

按公司根據證券條例第336條而備存的登記冊所載，於2011年12月31日擁有公司股本票面值5%或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	普通股數目	普通股佔已發行股本總額百分比
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,434,552,207	76.66

公司已獲政府知會，於2011年12月31日，公司約0.47%股份乃為外匯基金持有。外匯基金是根據外匯基金條例(香港法例第66章)成立的基金，由財政司司長控制。

有關控權股東強制履行承諾的貸款協議

截至2011年12月31日，附有控權權限制的集團借貸合共195.43億港元，到期日介乎2012年至2020年不等；另有無承諾銀行信貸及其他信貸共104.69億港元。限制條件是要求政府作為公司的控權股東，於該借貸及未動用信貸年期內須維持擁有公司附表決權股份面值一半以上的股權，否則集團或會被要求即時償還借貸及取消未動用信貸。

主要供應商及顧客

在截至2011年12月31日止的年度中，按採購值(非資本性)計算，公司從最大5家供應商的採購量是少於30%。在截至2011年12月31日止的年度中，按公司營業額計算，公司與最大5家顧客的總交易量是少於30%。

持續經營

第147至238頁的帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱公司2012年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並確信公司具備充足資源在可見未來繼續經營。

持續關連交易

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

I 與合併相關的持續關連交易

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

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

A 合併框架協議

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

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

- 完善整合的轉車計劃；
- 公司於兩鐵合併後的公司管治；
- 與物業前期工程有關的付款；
- 有關就因鐵路物業發展招標而產生的單位生產量制訂一個逐年延展的計劃的安排；
- 有關評估地價金額的安排；
- 有關公司及九鐵公司僱員的安排，包括防止公司以與整合公司及九鐵公司的營運過程有關的任何原因終止聘用相關前綫員工的條文；
- 實行若干票價下調；
- 有關擬建沙田至中環綫的安排；
- 九鐵公司對其現有融資安排的持續責任；
- 處理九鐵公司的跨境租約；
- 就物業組合支付77.9億港元(見第131至133頁及下文D段所述)；
- 分配對第三方提出的任何兩鐵合併前及兩鐵合併後索償的法律責任；及
- 公司保留其英文名稱，而(根據《兩鐵合併條例》規定)其中文名稱改為「香港鐵路有限公司」。

B 西鐵代理協議

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

- 為九鐵公司的代理人及若干授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務；及

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

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

C 九鐵公司跨境租約協議

美國跨境租約承擔協議

於2007年11月30日，公司及九鐵公司分別與Wilmington Trust Company、Buoyant Asset Limited、BA Leasing & Capital Corporation、Utrecht-America Finance Co.、Cooperatieve Centrale Raiffeisen-Boerenleenbank B.A.、Advanced Asset Limited、Washoe Asset Management Company、Quality Asset Limited、Kasey Asset Limited、Key Equipment Finance Inc.、Mercantile Leasing Company (No. 132) Limited、Landesbank Sachsen Aktiengesellschaft、Barclays Bank PLC、Bayerische Landesbank Girozentrale、U.S. Bank National Association、Circuit Asset Limited、Citicorp USA Inc.、Shining Asset Limited、Banc of America FSC Holdings Inc.、Fluent Asset Limited、Anzeff 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等義務。因此，一般而言，公司須向跨境租約對手承擔九鐵公司於跨境租約下的義務，並有權行使九鐵公司在跨境租約下的若干權利。

美國跨境租約分配協議

公司、九鐵公司及九鐵附屬公司(「九鐵附屬公司」)於2007年12月2日訂立美國跨境租約分配協議。根據美國跨境租

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

D 物業組合協議

第2A類物業

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

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

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

別於2009年3月27日及2009年3月31日簽訂。公司與九鐵公司亦分別於2009年3月27日及2009年3月31日訂立互利及互授權契約，訂下雙方於第2A類物業所在土地上的地役權、權利、享有權、特權及自由權。

第2B類物業

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

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

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

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

第3類物業

於2007年8月9日，公司與九鐵公司訂立三份協議（「第3類協議」）及相關授權書。每份第3類協議均與若干物業（每項均為「第3類物業」）有關。九鐵公司之前曾就每項第3類物

業訂立一份發展協議。倘若公司根據第3類協議獲授或承擔的權利及義務只與該項第3類物業上的經營權財產有獨有關係，則公司不可行使或履行該等權利及義務。對位於任何第3類物業上的經營權財產構成影響的事宜，將會根據服務經營權協議的條款處理（定義及概要見第142至143頁）。

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

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

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

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

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

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

公司同意就各第3類物業對九鐵公司作出若干彌償保證。

公司將為各第3類物業(落成後)的首任管理人，或將確保就有關物業委任管理人。

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

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

- (1) 屬於公司的日常業務；
 - (2) 按一般商務條款或不遜於獨立第三者向公司可取得或提供的條款訂立；及
 - (3) 根據有關協議所訂定的條款屬公平合理及符合公司股東的整體利益。
- 公司已聘請其核數師就各項與合併相關持續關連交易，根據香港會計師公會發出的香港鑒證工作準則第3000號「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參考《實務說明》第740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」進行審查。根據合併相關豁免第B(l)(ii)段，核數師已向董事局遞交函件，確認：
- (a) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與合併相關的持續關連交易並未獲董事局批准；及
 - (b) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與合併相關的持續關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議簽訂。

II 與政府及/或其聯繫人士之非合併相關持續關連交易

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

下列披露乃根據豁免第(B)(l)段及上市規則第14A.46條作出。

A1 有關沙田至中環綫的設計及地盤勘測的委託協議

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

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

- 根據第一份沙中綫協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本和前期成本)有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府承擔第一份沙中綫協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)以及由政府直接支付該等成本的安排；
- 公司進行或促使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；
- 公司根據第一份沙中綫協議對政府承擔的責任以6億港元為限，但因公司疏忽而引致的傷亡事故除外；及
- 倘沙田至中環綫的鐵路計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關沙田至中環綫的融資、建造、竣工、測試、啟用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

A2 有關沙中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：

- 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，政府須向公司支付公司的項目管理費用。該項目管理費用的金額將由公司與政府議定，在該議定之前，政府將按臨時基礎上向公司支付項目管理費用，而臨時項目管理費用將按照第二份沙中綫協議計算；
- 公司與政府可以同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式，應猶如其為第二份沙中綫協議指定進行的活動的組成部份一樣，並且作為公司自行或促使他人執行該等雜項工程(如有)及履行其在第二份沙中綫協議之下有關該等雜項工程(如有)的其他義務的代價，政府須向公司支付經公司與政府議定的款項，作為公司設計及建造該等雜項工程而政府須向公司支付的項目管理費；
- 政府須承擔所有「工程成本」(定義見第二份沙中綫協議)。為此，政府將會就工程成本向公司作出臨時付款，待工程成本最終結算數字確定時，或須對該等臨時付款作出調整；
- 政府須承擔土地徵用、清理及相關費用及由地政總署招致的與沙田至中環綫項目相關的費用；
- 政府根據第二份沙中綫協議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、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；
- 公司在第一份沙中綫協議及第二份沙中綫協議之下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之責任除外)限於公司在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；
- 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根據第二份沙中綫協議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，並完成或促使他人完成在該等工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 在公司就根據與任何第三方簽訂的任何合約進行的工程而簽發竣工證書後的十二年之內，公司須負責修復在有關合約下任何缺陷責任期屆滿之後所發現的該工程中的任何缺陷；
- 公司保證：
 - 就第二份沙中綫協議規定須進行的涉及提供項目管理服務的活動而言，該等活動將以一個專業及稱職的項目經理被合理預期具有的技術及謹慎程度來進行；
 - 就第二份沙中綫協議規定須進行的涉及提供設計服務的活動而言，該等活動將以一個專業及稱職的設計工程師被合理預期具有的技術及謹慎程度來進行；及

- 就第二份沙中綫協議規定須進行的涉及進行建造活動的活動而言，該等活動將以一個稱職及技術熟練的承建商被合理預期具有的技术及謹慎程度，並使用一個稱職及技術熟練的承建商被合理預期備有的裝置設備、貨物及材料來進行；及
- 政府並承諾盡合理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獲給予或授予所有與沙田至中環綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

B1 有關高鐵香港段(廣深港高速鐵路香港段)的設計及地盤勘測的委託協議

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

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

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

B2 有關高鐵香港段的建造、測試及投入服務的委託協議

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

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

第二份高鐵香港段協議包括以下條文：

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

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

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

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

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

C 延續現有關於香港國際機場旅客捷運系統的保養協議

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

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

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

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

D 有關西港島綫的財務安排、設計、建造及營運的項目協議

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

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

- 政府將向公司支付西港島綫122.52億港元的補助金，構成政府對公司實行西港島綫項目的財務資助；
- 在西港島綫按賺取收入基準開始商業營運及為公眾提供定期交通運輸服務後24個月內，公司須向政府付還因高估西港島綫鐵路工程及重置、補救及改善工程有關的某些資本支出、價格調整費用、土地成本及應急費用而多付的任何金額(連同利息)；

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

西港島綫的建造工程預定於西港島綫項目協議簽訂日至2014年期間進行。

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

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

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

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

(b) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信非合併相關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簽訂。

III 與非政府及/或其聯繫人士之非合併相關持續關連交易

根據上市規則第14A.46條，披露下列內容：

A 有關UGL提供列車維修及其他服務的先前合約及先前補充合約

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

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

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

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

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

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

B 有關延長第一期輕鐵列車中期翻修原合約的補充協議

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

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

- 公司須總共向UGL支付約48,260,000港元(不包括就變更及附加工程支付的款額)，作為UGL根據原合約進行翻修工程(定義見下文)的代價。補充協議(除了其他規定以外)擴大了原合約的翻修工程範圍，而公司就擴大翻修工程範圍須向UGL支付的代價為83,736,143港元及經調整的額外代價為14,435,327港元(「合約款項」)。根據原合約應支付的總額以及合約款項將按補充協議以漸進式支付已付運的物料及已完成的工程，但可以公司的總機電工程師(「工程師」)對翻修工程範圍作出的變更予以調整。公司根據原合約及補充協議每年須支付的最高總金額為約78,632,000港元；
- 公司有義務購買第三者責任限額不少於3,000萬港元的「承判商全險」及「第三者責任」保險；
- UGL將進行車身結構檢查，以評估第一期輕鐵列車的機械狀況；翻修第一期輕鐵列車的司機控制台、操作員座位及乘客車廂；對第一期輕鐵列車進行制動軟件升級；及對第一期輕鐵列車進行其他雜項維修(統稱為「翻修工程」)；
- UGL須就翻修工程引起或與翻修有關工程招致公司所承受的任何若干損失或開支，向公司作出彌償，但因公司、公司僱員或代理人、工程師或工程師委任的人士的任何疏忽，可因此而按比例減少責任；

- UGL須就公司因UGL的僱員或其他人士在其僱傭關係期間及因其僱傭關係，在工作期間遇到任何意外、受傷或患病而在法律上所承擔一切賠償金及補償金以及與此有關的若干損害賠償、補償、費用或開支，向本公司作出彌償；
- UGL須就其若干責任購買及繼續持有限額不少於1億港元的保險；該保險的有效期限應由2007年11月30日起至翻修工程完工日止；
- 倘若公司、公司的僱員或代理人、工程師或工程師委任的人士的任何作為或不作為造成或有份造成有關的死亡、疾病、損傷、損失或損害，UGL向公司作出彌償的責任將按比例減少。除了UGL對造成死亡、人身傷害、故意行為不當、欺詐及侵犯第三方知識產權權利的責任外，UGL承擔責任總額不應超過根據原合約應支付的總額的百分之百；及
- 因延誤的原故UGL須向公司支付算定損害賠償的責任總額限於根據原合約應支付的總額的10%。除受制於有關算定損害賠償的規定外，UGL對公司蒙受的任何種類的經濟、財務、間接或相應而產生的損失或損害(包括但不限於利潤的損失、使用上的損失、生產上的損失、任何合約的損失及類似損失)概不承擔責任。

根據原合約，公司已獲得由HSBC Bank Australia Limited發出就UGL在原合約項下的義務提供的銀行擔保。

倘若UGL未能在合約期限內完成翻修工程，工程師可以透過向UGL發出書面通知終止合約。

C 公司與禮頓亞洲簽訂關於南港島綫(東段)某些工程的合約903

如上文所述，MTM是在澳洲成立的合資公司。MTM是公司的非全資附屬公司，UGL和John Holland在任何MTM股東大會上各自持有20%表決權。

因此，John Holland被視為MTM的主要股東。John Holland、JHL及禮頓亞洲均為Leighton Holdings Limited的間接全資附屬公司。在此基礎上，根據《上市規則》，JHL及禮頓亞洲均為John Holland的聯營公司。因此，John Holland、JHL及禮頓亞洲分別為《上市規則》第14A章所指的公司的「關連人士」。合約903(定義見下文)因此為《上市規則》第14A.14條所指的「持續關連交易」。

在2011年5月17日，公司與禮頓亞洲就南港島綫(東段)建造若干涉及香港仔海峽大橋、黃竹坑站及海洋公園站的工程(「合約903工程」)簽訂合約903(「合約903」)。

合約903的形式與公司的標準工程合約條件大致相同，其中載有下列條款：

- 禮頓亞洲在合約903下的主要義務是負責合約903工程的建造；
- 禮頓亞洲須就由合約903工程引起或與合約903工程相關的、公司所承受的任何損失或開支以及關於任何人士死亡或受傷或財產受損的一切損失及申索，並就關於或涉及該等損失、開支及申索的一切申索、法律程序、損害賠償、費用、收費及開支，向公司作出彌償，但因合約903工程永久使用或佔用土地、公司在任何部分土地進行合約903工程的權利、或公司、公司的代理人、受僱人或並非由禮頓亞洲僱用的其他承判商的任何疏忽而相關的補償或損害賠償則除外；
- 禮頓亞洲須就關於或由於受僱於禮頓亞洲或其次承判商或供應商的任何工人或其他人士在受僱於禮頓亞洲工作期間因該工作遇到任何意外、受傷或患病而在法律上應付的一切損害賠償或補償，並就關於該等損害賠償或補償的一切申索、要求、法律程序、費用、收費及開支，向公司作出彌償；
- 禮頓亞洲須就其若干責任購買及維持限額不少於2億港元的保險；該保險的有效期應由2011年4月29日起至2016年6月30日止；
- 公司將獲得提供由Chartis Insurance Hong Kong Limited就禮頓亞洲在合約903下的義務而發行的債券；
- 倘若公司、工程師或受僱於公司與合約903工程有關的任何其他人士、他們各自的代理人、僱員或代表的任何作為或疏忽有份造成有關的死亡、疾病或損害，禮頓亞洲向公司作出彌償的責任將按比例減少。因延誤的原故禮頓亞洲須向公司支付一切損害賠償(算定損害賠償及一般損害賠償)的責任總額不應超過根據合約903計算的目標成本加上費用的10%；

- 公司根據合約903須向禮頓亞洲支付的款項總額為2,513,394,379港元，該款項包括合約903工程的目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，公司因此將有義務根據合約的條款修訂向禮頓亞洲支付的費用；
- 公司須按合約903中列明的時間表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；
- 公司根據合約903每年須支付的最高總金額為約14億港元。由於公司向禮頓亞洲支付的款項是按合約903中列明的時間表支付，每年須支付的最高總金額是參考公司根據該時間表在任何年份須支付的最高金額而訂定；
- 公司有義務購買第三者責任限額不少於7億港元的「承判商全險」及「第三者責任」保險；及
- 公司可於任何時間透過向禮頓亞洲發出30天的書面通知終止合約903，但這不影響公司就違約提出的任何申索。

D 公司、禮頓亞洲及JHL簽訂關於南港島綫(東段)某些工程的合約904

在2011年5月17日，公司、禮頓亞洲及JHL(禮頓亞洲及JHL為「承判商」)就南港島綫(東段)建造若干涉及利東站及海怡半島站的工程(「合約904工程」)簽訂合約904(「合約904」)。

如上文所解釋，由於承判商為《上市規則》所指的「關連人士」，合約904為《上市規則》第14A.14條所指的「持續關連交易」。

合約904的形式與公司的標準工程合約條件大致相同，其中載有下列條款：

- 承判商的主要義務是負責合約904工程的建造。承判商在合約904之下的義務屬於共同及個別的義務；

- 承判商須就由合約904工程引起或與合約904工程相關的、公司所承受的任何損失或開支以及關於任何人士死亡或受傷或財產受損的一切損失及申索，並就關於或涉及該等損失、開支及申索的一切申索、法律程序、損害賠償、費用、收費及開支，向公司作出彌償，但因合約904工程永久使用或佔用土地、公司在任何部分土地進行合約904工程的權利、或公司、公司的代理人、受僱人或並非由合約904的承判商僱用的其他承判商的任何疏忽而相關的補償或損害賠償則除外；
- 承判商須就關於或由於受僱於承判商或其次承判商或供應商的任何工人或其他人士在受僱於承判商工作期間因該工作遇到任何意外、受傷或患病而在法律上應付的一切損害賠償或補償，並就關於該等損害賠償或補償的一切申索、要求、法律程序、費用、收費及開支，向公司作出彌償；
- 承判商須就其若干責任購買及維持限額不少於2億港元的保險；該保險的有效期應由2011年4月29日起至2016年6月30日止；
- 公司將獲得提供由Chartis Insurance Hong Kong Limited就承判商在合約904之下的義務而發行的債券；
- 倘若公司、工程師或受僱於公司與合約904工程有關的任何其他人士、他們各自的代理人、僱員或代表的任何作為或疏忽有份造成有關的死亡、疾病或損害，承判商向公司作出彌償的責任將按比例減少；
- 因延誤的原故承判商須向公司支付一切損害賠償(算定損害賠償及一般損害賠償)的責任總額不應超過在合約之下的合約款額的10%(合約款額為1,755,018,490港元)；
- 公司根據合約904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，公司因此將有義務根據合約904的條款修訂合約款額；

- 公司根據合約904每年須支付的最高總金額為約14億港元。由於公司向承判商支付的款項是按合約904中列明的時間表支付，每年須支付的最高總金額是參考公司根據該時間表在任何年份須支付的最高金額而訂定；
- 公司有義務購買第三者責任限額不少於7億港元的「承判商全險」及「第三者責任」保險。此外，承判商已同意另外增購4.85億澳元的「第三者責任」保險；及
- 公司可於任何時間透過向承判商發出30天的書面通知終止合約904，但這不影響公司就違約提出的任何申索。

就先前合約(經先前補充合約修訂)、原合約(經修訂)、903合約及904合約(「與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易」)及根據《上市規則》第14A.37段，公司確定公司的獨立非執行董事已審閱與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易，並確認與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易是按下列條件訂立：

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

公司已聘請其核數師就各項與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易，根據香港會計師公會發出的香港鑒證工作準則第3000號「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參考《實務說明》第740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」進行審查。根據上市規則第14A.38條，核數師已向董事局遞交函件，確認：

(a) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易並未獲董事局批准；

(b) 就有關集團提供商品或服務的交易，概無發現任何事宜足以導致核數師相信與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易在各重大方面並不符合集團的定價政策；

(c) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議簽訂；及

(d) 就各項與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易的總金額而言，概無發現任何事宜足以導致核數師相信與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易已超出公司早前於2009年9月1日、2010年2月26日、2011年5月18日及2011年5月18日就各項與政府及/或其聯營公司以外之團體的持續關連交易所作公布中披露的最高年度總額。

兩鐵合併額外資料

兩鐵合併包含多項獨立協議，各項該等協議已在公司於2007年9月3日就兩鐵合併而發出的通函中詳細說明，並已整體獲公司的獨立股東於2007年10月9日舉行的股東特別大會上通過。下文A段所載的資料闡述兩鐵合併採用的付款機制，而下文B至H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130頁所述)應作出的最初付款77.9億港元，作為簽訂物業組合協議(見下文第131至133頁及E段所述)及根據公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立的買賣協議，將九鐵公司旗下附屬公司(定義見第131頁)所售股份轉讓予公司之代價。

除了上文的初步付款外，公司亦須向九鐵公司支付以下款項：

- 每年定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年定額付款7.5億港元；每年定額付款須在經營權有效期內，於緊接每一個合併日期的周年日期之前的一天，就截至及包括該付款到期日的前12個月期間支付；及
- 每年非定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年非定額付款，付款金額按公司每個財政年度從九鐵公司系統所得收入的金額(按照服務經營權協議釐定)分層計算。公司無須就合併日期後首36個月支付每年非定額付款。

作為全面的一籃子交易，除上述付款組成部分及下文有關段落另有說明外，在兩鐵合併的各個組成部分之間沒有作具體分配。

B 服務經營權協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立服務經營權協議。

服務經營權協議載有有關服務經營權的授予及實施，以及九鐵公司授予公司的特許(「服務經營權」)的條文，包括有關下列各項的條文：

- 向公司授予服務經營權，以便公司接觸、使用及經營經營權財產(緊接於下文所述的九鐵公司鐵路土地除外)至若干指定標準；
- 授予接觸及使用若干九鐵公司鐵路土地的特許；

- 服務經營權的期限(即自合併日期起最初期限為50年)以及於經營權有效期屆滿或終止時交還九鐵公司系統。如與九鐵公司鐵路有關的專營權被撤銷，服務經營權將會終止；
- 作出最初付款42.5億港元、每年定額付款及每年非定額付款(見上文A段所述)；
- 九鐵公司繼續為於合併日期的經營權財產法律及實益上的擁有人，而公司為若干未來經營權財產(「額外經營權財產」)法律及實益上的擁有人；
- 假如額外經營權財產於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司，則應由九鐵公司向公司支付補償的相關規定；
- 公司及九鐵公司就經營權財產擁有的權利及須受的限制；及
- 在符合若干條件的前提下，公司承擔與經營權財產及經營權有效期內任何經營權財產所在土地相關或由此產生的所有風險、法律責任及/或費用。

C 買賣協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立買賣協議。

買賣協議訂明公司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(該等附屬公司持有下文E段所述的第1A類物業並出任物業管理人)的股份的代價構成支付物業組合款項77.9億港元的一部分(見上文A段及下文E段所述)。

D 營運協議

根據香港鐵路條例的規定，公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2007年8月9日簽訂營運協議。

營運協議是以2000年6月30日所簽訂的上一份營運協議為依據。營運協議與上一份營運協議之間的差異，旨在因應合併後的地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路的性質等事宜作出規定。營運協議載有有關下列各項的條款：

- 根據香港鐵路條例延續公司的專營權；
- 鐵路的设计、建造及維修；
- 乘客服務；
- 批授新項目及新鐵路營運與擁有權架構的框架；
- 適用於公司若干票價的調整機制；及
- 根據香港鐵路條例就專營權暫時終止、屆滿或終止而應付予公司的補償。

E 額外物業組合協議

第1A類物業

九鐵附屬公司持有第1A類物業。根據買賣協議之條款，公司向九鐵公司收購九鐵附屬公司的股份(從而間接收購「第1A類物業」)。

第1B類物業

於2007年8月9日，九鐵公司與公司訂立買賣協議，據此，九鐵公司同意於合併日期將若干物業(「第1B類物業」)轉讓予公司。九鐵公司與公司已於2007年12月2日簽訂有關轉讓協議。

第4類物業

於2007年8月9日，政府承諾將於公司與政府協定的期間內，就若干發展用地(「第4類物業」)向公司提出私人協約方式批地的要約。各私人協約方式批地的條款一般由政府釐定，而地價則按十足市值基準評估，且除新界元朗輕鐵天水圍總站外，不計入鐵路的存在因素。

於2007年8月9日，公司向九鐵公司發出函件確認，倘第4類物業上應有任何鐵路處所，則公司會將該等鐵路處所轉讓予九鐵公司。

國際都會權益從屬參與協議

九鐵公司與公司於2007年8月9日訂立國際都會權益從屬參與協議。九鐵公司須按公司指示行事，及向公司支付任何與其於物業管理公司國際都會物業管理有限公司(「國際都會」)的股權有關的分派或出售所得款項。國際都會的已發行股本為25,500股A股(由九鐵公司持有)及24,500股B股(由長江物業管理有限公司持有)。國際都會從事物業管理業務。

F 聯絡委員會函件

九鐵公司於2007年8月9日發出聯絡委員會函件，其條款獲公司與政府確認及同意。

該函件列出各方就設立「聯絡委員會」以在2007年8月9日至合併日期之間管治九鐵公司若干事務的協定。在兩鐵合併完成後，聯絡委員會亦告解散。

G 外判協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日簽訂外判協議。在2007年12月2日至2009年12月2日期間(隨後延長至2009年12月31日)，九鐵公司依據外判協議的條款，把若干財務及行政職能外判予公司，公司向九鐵公司收取不超過2,000萬港元的年費。一份新的外判協議於2009年11月6日簽訂，該協議於2009年12月2日至2011年12月1日生效。

H 九龍南綫項目管理協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日簽訂九龍南綫項目管理協議。

根據九龍南綫項目管理協議(經修訂)的條款，公司獲委任包括管理九鐵公司就九龍南綫的設計及建造對政府負有的主要責任(有關付款的責任除外)的履行。

公司已按九龍南綫項目管理協議，收取項目管理費約7.108億港元，作為提供上述服務的報酬，而九龍南綫建造工程以低於預算的成本完成，公司已獲得(按該項目最終結算成本低於預算的金額計算的)1.1億港元的獎勵金。

I 合併相關豁免的應用

根據「合併相關豁免」A段，就營運協議及服務經營權協議，聯交所已向公司授予豁免，據此公司可免嚴格遵守上市規則第14A章中有關持續關連交易的所有規定。

核數師

即將退任的核數師畢馬威會計師事務所已表示有意繼續留任。股東週年大會上將會提呈一項決議案，重新委任畢馬威會計師事務所出任核數師及授權董事釐定其酬金。

承董事局命

馬琳

董事局秘書

香港，2012年3月8日

帳項及帳項附註目錄

146	獨立核數師報告	190	27	在建鐵路工程
	帳項	191	28	由九廣鐵路公司或香港特別行政區政府委託的其他在建鐵路工程
147	綜合損益表	192	29	發展中物業
148	綜合全面收益表	194	30	遞延開支
149	綜合資產負債表	195	31	無控制權附屬公司權益
150	資產負債表	197	32	於附屬公司的投資
151	綜合權益變動表	200	33	聯營公司權益
152	綜合現金流量表	201	34	證券投資
	帳項附註	201	35	待售物業
153	1 合規聲明	202	36	財務衍生工具資產及負債
153	2 主要會計政策	206	37	存料與備料
164	3 與九廣鐵路公司的合併計劃	206	38	應收帳項、按金及預付款項
164	4 香港客運業務收入	208	39	給予物業發展商貸款
164	5 香港車站商務收入	208	40	應收關連人士款項
165	6 物業租賃及管理業務收入	209	41	現金、銀行結餘及存款
165	7 香港以外的鐵路附屬公司收入及支出	209	42	貸款及其他債務
166	8 其他業務收入	212	43	應付帳項及應計費用
166	9 其他淨收入	213	44	工程合約保證金
166	10 經營開支	214	45	應付關連人士款項
168	11 董事局成員及執行總監會成員酬金	215	46	服務經營權負債
171	12 物業發展利潤	216	47	非控股權益持有者貸款
171	13 折舊及攤銷	216	48	遞延收益
172	14 每年非定額付款	216	49	資產負債表所示的所得稅
172	15 利息及財務開支	218	50	股本及資本管理
173	16 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	219	51	其他儲備
173	17 所得稅	220	52	經營活動產生的現金
174	18 股東應佔利潤	220	53	以股份為基礎的支出
174	19 股息	225	54	退休金計劃
174	20 每股盈利	227	55	界定福利退休計劃責任
175	21 業務分類資料	230	56	共同控制業務權益
180	22 其他全面收益	231	57	重大關連人士交易
181	23 投資物業	234	58	承擔
182	24 其他物業、機器及設備	236	59	會計估計及判斷
187	25 服務經營權資產	238	60	截至2011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
189	26 物業管理權	238	61	帳項核准

獨立核數師報告

獨立核數師報告致香港鐵路有限公司股東

(於香港註冊成立的有限公司)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第147至第238頁香港鐵路有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(「貴集團」)的綜合帳項，此綜合帳項包括於2011年12月31日的綜合資產負債表和貴公司的資產負債表，截至該日止年度的綜合收益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及主要會計政策概要及其他附註解釋資料。

董事就綜合帳項須承擔的責任

貴公司董事須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《公司條例》編製綜合帳項，以令綜合帳項作出真實而公平的反映及落實其認為編製綜合帳項所必要的內部控制，以使綜合帳項不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述。

核數師的責任

我們的責任是根據我們的審計對該等綜合帳項作出意見。我們是按照香港《公司條例》第141條的規定，僅向整體股東報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔責任。

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。該等準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行審計，以合理確定綜合帳項是否不存在任何重大錯誤陳述。

審計涉及執程序以獲取有關綜合帳項所載金額及披露資料的審計憑證。所選定的程序取決於核數師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致綜合帳項存有重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，核數師考慮與該公司編製綜合帳項以作出真實而公平的反映相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非為對公司內部控制的有效性發表意見。審計亦包括評價董事所採用會計政策的合適性及所作出的會計估計的合理性，以及評價綜合帳項的整體列報方式。

我們相信，我們所獲得的審計憑證能充足和適當地為我們的審計意見提供基礎。

意見

我們認為，該等綜合帳項已根據《香港財務報告準則》真實而公平地反映貴公司和貴集團於2011年12月31日的事務狀況及貴集團截至該日止年度的利潤和現金流量，並已按照香港《公司條例》妥為編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環
遮打道10號
太子大廈8樓
2012年3月8日

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2011	2010
香港客運業務收入	4	13,509	12,635
香港車站商務收入	5	3,422	2,853
物業租賃及管理業務收入	6	3,215	2,961
香港以外的鐵路附屬公司收入	7	12,279	10,144
其他業務收入	8	998	925
其他淨收入	9	-	-
		33,423	29,518
香港客運業務開支			
- 員工薪酬及有關費用	10A	(3,673)	(3,398)
- 水電費用		(1,110)	(1,067)
- 營運鐵路的地租及差餉		(199)	(184)
- 耗用的存料與備料		(466)	(421)
- 保養及相關工程	10B	(1,048)	(912)
- 鐵路配套服務		(206)	(207)
- 一般及行政開支		(429)	(379)
- 其他費用		(223)	(253)
		(7,354)	(6,821)
香港車站商務開支		(358)	(294)
物業租賃及管理業務開支		(721)	(654)
香港以外的鐵路附屬公司經營開支	7	(11,830)	(9,865)
其他業務開支		(913)	(751)
項目研究及業務發展開支	10C	(123)	(216)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	10D, E&F	(21,299)	(18,601)
未計物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		12,124	10,917
物業發展利潤	12	4,934	4,034
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤		17,058	14,951
折舊及攤銷	13	(3,206)	(3,120)
每年非定額付款	14	(647)	(45)
未計利息及財務開支前經營利潤		13,205	11,786
利息及財務開支	15	(921)	(1,237)
投資物業重估	23	5,088	4,074
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	16	297	139
除稅前利潤		17,669	14,762
所得稅	17A	(2,821)	(2,590)
年內利潤		14,848	12,172
下列人士應佔：			
- 公司股東	18A	14,716	12,059
- 非控股權益		132	113
年內利潤		14,848	12,172
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		6,243	5,397
- 來自物業發展		4,225	3,260
- 來自基本業務	18B	10,468	8,657
- 來自投資物業重估		4,248	3,402
		14,716	12,059
每股盈利：	20		
- 基本		HK\$2.55	HK\$2.10
- 攤薄		HK\$2.54	HK\$2.10

綜合全面收益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2011	2010
年內利潤		14,848	12,172
年內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)：			
折算的匯兌差額：			
– 海外附屬公司財務報表		146	141
– 非控股權益		(1)	16
	22A	145	157
現金流量對沖：對沖儲備淨變動	22A&B	(12)	(26)
自用土地及樓宇：固定資產重估儲備淨變動	22A&B	471	285
		604	416
年內全面收益總額		15,452	12,588
下列人士應佔：			
– 公司股東		15,321	12,459
– 非控股權益		131	129
年內全面收益總額		15,452	12,588

第153至238頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合資產負債表

於12月31日 百萬港元	附註	2011	2010
資產			
固定資產			
– 投資物業	23	51,453	45,314
– 其他物業、機器及設備	24	76,687	77,276
– 服務經營權資產	25	23,928	21,467
		152,068	144,057
物業管理權	26	31	31
在建鐵路工程	27	3,566	–
發展中物業	29A	11,964	9,128
遞延開支	30	14	1,079
無控制權附屬公司權益	31	579	541
聯營公司權益	33	948	836
遞延稅項資產	49B	27	9
證券投資	34	2,974	3,912
待售物業	35	3,757	1,936
財務衍生工具資產	36	344	375
存料與備料	37	1,135	1,061
應收帳項、按金及預付款項	38	3,964	3,061
給予物業發展商貸款	39	–	1,975
應收關連人士款項	40	402	330
現金、銀行結餘及存款	41	16,100	13,334
		197,873	181,665
負債			
銀行透支	42A	–	16
短期貸款	42A	–	300
應付帳項及應計費用	43	16,402	15,491
本期所得稅	49A	597	1,018
工程合約保證金	44	643	404
應付關連人士款項	45	1,481	892
貸款及其他債務	42A	23,168	20,741
服務經營權負債	46	10,724	10,749
財務衍生工具負債	36	151	148
非控股權益持有者貸款	47	154	154
遞延收益	48	403	605
遞延稅項負債	49B	15,105	13,854
		68,828	64,372
		129,045	117,293
淨資產			
股本及儲備			
股本、股份溢價及資本儲備	50A	44,062	43,734
其他儲備	51	84,797	73,416
公司股東應佔總權益		128,859	117,150
非控股權益		186	143
總權益		129,045	117,293

於2012年3月8日獲董事局通過及核准發布

錢果豐

韋達誠

梁國權

第153至238頁的附註屬本帳項的一部分。

資產負債表

於12月31日 百萬港元	附註	2011	2010
資產			
固定資產			
– 投資物業	23	50,287	44,166
– 其他物業、機器及設備	24	76,086	76,845
– 服務經營權資產	25	16,169	15,963
		142,542	136,974
物業管理權	26	31	31
在建鐵路工程	27	3,566	–
發展中物業	29A	9,521	9,128
遞延開支	30	14	1,079
於附屬公司的投資	32	1,260	1,256
證券投資	34	2,626	3,627
待售物業	35	3,757	1,936
財務衍生工具資產	36	344	375
存料與備料	37	932	874
應收帳項、按金及預付款項	38	2,629	1,779
給予物業發展商貸款	39	–	1,975
應收關連人士款項	40	5,035	4,365
現金、銀行結餘及存款	41	13,971	12,273
		186,228	175,672
負債			
銀行透支	42A	–	16
短期貸款	42A	–	300
應付帳項及應計費用	43	11,418	13,308
本期所得稅	49A	582	910
工程合約保證金	44	423	221
應付關連人士款項	45	13,244	12,079
貸款及其他債務	42A	7,502	7,700
服務經營權負債	46	10,557	10,592
財務衍生工具負債	36	151	148
遞延收益	48	68	568
遞延稅項負債	49B	15,031	13,840
		58,976	59,682
淨資產			
		127,252	115,990
股本及儲備			
股本、股份溢價及資本儲備	50A	44,062	43,734
其他儲備	51	83,190	72,256
總權益			
		127,252	115,990

於2012年3月8日獲董事局通過及核准發布

錢果豐
韋達誠
梁國權

第153至238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、 股份溢價 及資本儲備	其他儲備					公司股東 應佔 總權益	非控股 權益	總權益
			固定資產 重估儲備	對沖 儲備	以股份為 基礎的僱員 資本儲備	匯兌 儲備	保留 溢利			
2011										
於2011年1月1日結餘		43,734	1,417	(78)	102	194	71,781	117,150	143	117,293
截至2011年12月31日止年度的 權益變動：										
- 年內利潤		-	-	-	-	-	14,716	14,716	132	14,848
- 年內其他全面收益	22	-	471	(12)	-	146	-	605	(1)	604
- 年內全面收益總額		-	471	(12)	-	146	14,716	15,321	131	15,452
- 2010年末期股息	19,51	288	-	-	-	-	(2,598)	(2,310)	-	(2,310)
- 2011年中期股息	19,51	-	-	-	-	-	(1,446)	(1,446)	-	(1,446)
- 已付非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	(88)	(88)
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	110	-	-	110	-	110
- 行使的僱員認股權	50A, 51	40	-	-	(6)	-	-	34	-	34
- 收回的僱員認股權		-	-	-	(5)	-	5	-	-	-
於2011年12月31日結餘		44,062	1,888	(90)	201	340	82,458	128,859	186	129,045
2010										
於2010年1月1日結餘		42,497	1,132	(52)	52	53	62,705	106,387	66	106,453
截至2010年12月31日止年度的 權益變動：										
- 年內利潤		-	-	-	-	-	12,059	12,059	113	12,172
- 年內其他全面收益	22	-	285	(26)	-	141	-	400	16	416
- 年內全面收益總額		-	285	(26)	-	141	12,059	12,459	129	12,588
- 2009年末期股息	19,51	1,087	-	-	-	-	(2,177)	(1,090)	-	(1,090)
- 2010年中期股息	19,51	81	-	-	-	-	(807)	(726)	-	(726)
- 已付非控股權益持有者股息		-	-	-	-	-	-	-	(52)	(52)
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	57	-	-	57	-	57
- 行使的僱員認股權	51	69	-	-	(6)	-	-	63	-	63
- 收回的僱員認股權		-	-	-	(1)	-	1	-	-	-
於2010年12月31日結餘		43,734	1,417	(78)	102	194	71,781	117,150	143	117,293

綜合現金流量表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2011	2010
經營活動現金流量			
經營活動產生的現金	52	12,489	11,920
收取對深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助		638	–
已付本期稅項			
– 已付香港利得稅		(1,949)	(1,007)
– 已付海外稅項		(154)	(4)
經營活動所得的現金淨額		11,024	10,909
投資活動現金流量			
資本性開支			
– 購入香港客運及相關營運資產		(2,102)	(1,953)
– 西港島綫項目		(3,111)	(3,218)
– 南港島綫(東段)項目		(1,467)	(347)
– 觀塘綫延綫項目		(450)	(190)
– 深圳市軌道交通龍華綫項目		(1,385)	(1,846)
– 物業發展項目		(1,075)	(4,444)
– 物業改善及裝修工程		(255)	(173)
– 其他資本性工程		(198)	(165)
沙田至中環綫及高鐵香港段有關的委託工程收入淨額		170	84
每年定額付款		(750)	(750)
每年非定額付款		(45)	–
收取與物業發展有關的款項		1,593	5,249
收取物業發展商償還貸款		2,000	–
收取對西港島綫項目的政府現金資助		–	12,252
於存入後超過三個月到期的銀行存款增加		(3,063)	(9,610)
購入證券投資所需款項		(160)	(3,844)
出售證券投資所得款項		1,094	159
清理固定資產所得款項		5	7
收取聯營公司償還貸款		29	–
償還聯營公司貸款		(29)	–
無控制權附屬公司股息收入		144	75
投資活動耗用的現金淨額		(9,055)	(8,714)
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		34	63
取用貸款		1,392	8,153
發行資本市場借貸工具所得款項		2,198	–
償還貸款		(1,111)	(5,390)
償還資本市場借貸工具		(500)	(5,778)
已付利息		(603)	(861)
已收利息		194	123
已付財務開支		(12)	(19)
已付公司股東股息		(3,754)	(1,814)
已付非控股權益持有者股息		(88)	(58)
融資活動耗用的現金淨額		(2,250)	(5,581)
現金及現金等價物減少淨額		(281)	(3,386)
於1月1日的現金及現金等價物		3,708	7,094
於12月31日的現金及現金等價物	41	3,427	3,708

第153至238頁的附註屬本帳項的一部分。

帳項附註

1 合規聲明

本帳項乃按照香港《公司條例》的規定及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)的《證券上市規則》適用的披露規定而編製。本帳項亦按照所有適用的《香港財務報告準則》(「HKFRS」)(包括由香港會計師公會頒布之所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》(「HKAS」)和詮釋，及香港公認會計原則)編製。HKFRS在各重大方面與《國際財務報告準則》完全接軌。集團採納的主要會計政策摘要於附註2披露。

香港會計師公會已頒布若干於2011年1月1日或之後開始的會計期間生效的新增及經修訂的HKFRS，因首次應用並與集團有關的該等新增或修訂準則而對本帳項反映的本年及過往會計年度構成的會計政策變動於附註2A(iii)披露。

2 主要會計政策

A 帳項編製基準

(i) 除下列資產及負債是如下文所列的會計政策所述以公允價值入帳外，本帳項是以歷史成本作為編製基準：

- 投資物業(附註2F(i))；
- 自用土地及樓宇(附註2F(ii))；
- 除有意持至到期日者以外，被歸類為證券投資的財務工具(附註2M)；及
- 財務衍生工具(附註2T)。

(ii) 按照HKFRS編製帳項需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用和資產與負債及收入與開支的彙報金額。該等估計及相關假設是根據以往經驗和在當時情況下認為合理的多項其他因素作出，其結果構成了管理層就無法從其他途徑實時得知的資產與負債帳面價值所作判斷的基礎。實際結果可能有別於該等估計。

該等估計及相關假設是按持續經營基準檢討。如會計估計需作修訂，而該修訂只會影響作出有關修訂的會計期間，便會在該期間內確認；但如修訂對當期和未來的會計期間均有影響，則會在作出有關修訂的期間及未來期間確認。

管理層採用HKFRS時所作對帳項及估計有重大影響的判斷在附註59論述。

(iii) 香港會計師公會頒布了下列HKFRS的修訂及一個新詮釋，並於集團的本會計年度首次生效。其中只有HKAS 24(2009年修訂)「關連人士之披露」與集團的帳項有關。

HKAS 24(2009年修訂)加入了適用於與政府相關個體的披露規定的修訂。因此，集團對香港特別行政區政府(「香港政府」)在重大關連人士交易的披露及與香港政府相關個體就一些綜合上重大但個別並不重大的交易披露作出修改(附註57)。HKAS 24(2009年修訂)亦修訂關連人士的定義。集團對關連人士的確定進行重新審查，並認為該修訂的定義對集團於本會計期間及未來期間的關連人士披露並無影響。

集團並無應用任何於本會計期間尚未生效的其他新訂及修訂的準則或詮釋(附註60)。

B 綜合基準

綜合帳項包括公司及其附屬公司(統稱「集團」)及集團於無控制權附屬公司(附註2D)及聯營公司(附註2E)的權益編製截至每年12月31日止的帳項。於年內購入或出售的附屬公司業績分別按收購日起或至出售日止，於綜合損益表內列帳。

C 附屬公司及非控股權益

根據香港《公司條例》，附屬公司乃指集團直接或間接持有其過半數已發行股本，或控制其過半數的表決權，或控制其董事局組成的公司。當公司有權直接或間接支配附屬公司的財務及經營政策，並藉此從其活動中取得利益，則這些附屬公司將被視為受公司控制。

於附屬公司的投資由取得控制權當日起合併入綜合帳項內，直至控制權結束當日止。集團內部往來的結餘和交易，及因集團內部交易而產生的任何未實現利潤，會於編製綜合帳項時全數抵銷。因集團內部交易而產生的未實現虧損，按應用於未實現收益(惟只限於無減值跡象的金額)的同樣方法抵銷。

帳項附註

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益，而且當中集團並沒有就任何額外條文與非控股權益持有者達成協議，致使集團須對這些符合財務負債定義的權益承擔合約責任。非控股權益在綜合資產負債表上的權益內呈報，並與公司股東應佔權益分別呈列。集團業績中的非控股權益於綜合損益表及綜合全面收益表上以分配給非控股權益及公司股東的年內損益及全面收益總額列示。來自非控股權益持有者的貸款及與其相關之其他合約責任會按負債的性質在綜合資產負債表上呈列為財務負債。

於附屬公司的投資是按成本減去任何減值虧損(附註2H(ii))後，在公司資產負債表內入帳。

D 無控制權附屬公司

集團對無控制權附屬公司的董事局並無實際控制權，故該等無控制權附屬公司並無合併至集團帳項。於無控制權附屬公司的投資是按權益法記入公司綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就集團佔其淨資產在收購後的變動作出調整。綜合損益表反映年內集團所佔該等無控制權附屬公司的業績。

集團與無控制權附屬公司之間交易所產生的未實現損益，均按集團於該附屬公司所佔的權益比率抵銷；但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未實現虧損會即時在損益表內確認。

公司資產負債表所示於無控制權附屬公司的投資，是按成本扣除減值虧損(附註2H(ii))後入帳。

E 聯營公司及合營公司

聯營公司是指集團或公司可以對其發揮重大影響力，但不是控制或聯合控制其管理層(包括參與其財務及經營決策)的個體。

合營公司是指集團或公司與另一方人士根據合約安排經營的個體。有關的合約安排確定集團或公司與一名或以上的另一方人士共同控制該個體的經營活動。

於聯營公司或合營公司的投資是按權益法記入綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就集團佔聯營或合營公司淨資產在收購後的變動作出調整。集團所佔聯營或合營公司收購後的業績於綜合損益表內確認，而集團所佔聯營或合營公司收購後的其他全面收益項目於綜合全面收益表內確認。

當集團對聯營公司或合營公司虧損的承擔額等同或超出集團於聯營公司或合營公司的權益時，集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損；但如集團須向聯營或合營公司承擔法律或推定責任，或替其支付款項則除外。因此，集團於聯營或合營公司的權益是根據權益法計帳的投資帳面金額連同集團的長期權益，而集團的長期權益在實質上為集團於聯營公司或合營公司的淨投資的一部分。

集團與聯營公司及合營公司之間交易所產生的未實現損益，均按集團於聯營或合營公司所佔的權益比率抵銷；但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未實現虧損會即時在損益表內確認。

公司資產負債表所示於聯營公司及合營公司的投資，是按成本扣除減值虧損(附註2H(ii))後入帳。

F 固定資產

(i) 投資物業指根據為賺取租金收入及/或資本增值的租賃權益而擁有或持有的土地及/或樓宇。這些包括現正興建或發展以供日後用作投資的物業。

投資物業按每半年經由獨立專業合資格的估價師釐定的公允價值記入資產負債表，其公允價值變動所產生的收益或虧損，會反映在損益表中。

(ii) 位於及在香港特區註冊的租賃土地會視作以融資租賃持有並按成本扣除累計折舊及減值虧損(附註2H(ii))後入帳。若以經營租賃方式持有的自用土地的公允價值無法於租賃開始時與位於其上的樓宇之租賃權益分開計算，該土地及樓宇會被視作根據融資租賃持有，除非該樓宇是明確根據經營租賃持有。就此而言，租賃開始日期指集團首次訂立租約時、或承接先前承租人租約之日、或該等樓宇建造日，以較晚者為準。自用土地及樓宇按重估當日的現有用途為基礎以公允價值減任何隨後的累計折舊在資產負債表中列帳。重估工作每半年由獨立合資格的估價師進行，在重估時產生的公允價值變動，記錄作固定資產重估儲備的變動，惟下列情況例外：

2 主要會計政策(續)

F 固定資產(續)

(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絀，所超出的虧絀數額會記入損益表；及

(b) 若以往曾將重估虧絀記入損益表，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絀數額為限)，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全部風險及回報的資產租賃。如集團以經營租賃出租資產，則有關的資產會按其性質列入資產負債表，並在適當的情況下，按照集團的折舊政策計提折舊。減值虧損按照資產減值虧損的會計政策(附註2H(ii))入帳。經營租賃所產生的收入則根據附註2Z(ii)所載集團收入確認的政策入帳。

(vi) 如與替換現有固定資產若干部分有關的其後開支能夠令該項資產為集團帶來未來經濟效益及其成本能準確地計算，則有關開支會計入該項資產的帳面價值內，被替換部分的帳面價值會於帳項中取消，所產生的收益或虧損會於損益表中處理。

用於恢復或維持現有固定資產原先評估的表現水平的維修或保養開支，均於產生的期間列作開支。

固定資產或投資物業因報廢或出售所產生的收益或虧損，以出售所得款項淨額與資產的帳面價值之間的差額釐定，並於報廢或出售當日在損益表內確認為收入或支出。任何相關的重估盈餘會由固定資產重估儲備轉入保留溢利，並不會在損益表中重新分類。

(vii) 服務經營權資產

如集團參與服務經營權安排，據此獲得進入、使用及營運若干資產以提供公共服務之權利，所繳付的服務經營權初始款項及直至服務經營權開始前，因購入服務經營權而產生的直接支出會予以資本化為服務經營權資產，並在服務經營權有效期內以直線法攤銷。於服務經營權有效期內支付的每年定額付款，按開始時釐定的新增長期貸款利率作為貼現率計算其現值，並予以資本化為服務經營權資產及於服務經營權有效期內以直線法攤銷，而相應的負債則會確認為服務經營權負債。非固定或於服務經營權開始時未能釐定(而是根據未來收入來釐定)的服務經營權年度付款會於發生期間計入損益表。

如集團在服務經營權安排下建造、使用及營運若干資產以提供公共服務，於損益表中確認的建造收入及成本乃參照於結算日的完成階段計算，而所提供的建造服務以公允價值予以資本化及在資產負債表中列為服務經營權資產，並按資產的使用年限或服務經營權資產預期可供集團使用期間(以較短者為準)以直線法攤銷。

服務經營權下的資產替換及/或提升開支予以資本化，並在資產的使用年限或服務經營權的剩餘有效期內(以較短者為準)以直線法攤銷。

服務經營權資產乃按原值減去累計攤銷及減值虧損(如有)(附註2H(ii))在資產負債表中作為無形資產列帳。

有關服務經營權的收入與支出及資產與負債列於集團及公司的損益表及資產負債表。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

G 物業管理權

如集團購入物業管理權，所付金額予以資本化並按原值減去累計攤銷及減值虧損(附註2H(ii))在資產負債表中作為無形資產列帳。物業管理權在管理權的年期內以直線法於損益表中攤銷。

H 資產減值

(i) 應收帳項及其他應收款項減值

集團於每個結算日審閱應收帳項及其他流動與非流動應收款項，以確定是否有客觀因素導致有減值跡象。若存在任何該等跡象，減值虧損會按資產的帳面價值與(若貼現的影響重大)根據財務資產的原有實際利率(即最初確認該等資產時所計算的實際利率)貼現的預期未來現金流量的現值之間的差額計算。

其後若減值虧損的數額減少，有關的減值虧損會透過損益表撥回。

(ii) 其他資產減值

集團在每個結算日參考內部及外間資料，以確定下列資產是否出現減值跡象，或是以往確認的減值虧損不再存在或已經減少：

- 固定資產(包括服務經營權資產但按重估值列帳的資產除外)；
- 物業管理權；
- 在建鐵路工程；
- 發展中物業；
- 遞延開支；
- 持至到期日證券投資；及
- 於附屬公司、無控制權附屬公司、聯營公司及合營公司的投資。

如出現任何減值跡象，便須估計資產的可收回金額。

資產的可收回金額是其公允價值減銷售費用與使用價值兩者中的較高額。在評估使用價值時，預期未來現金流量會按可以反映當時市場對時間價值及資產特定風險的評估的稅前貼現率，計算其現值。如果資產所產生的現金流入基本上不能與其他資產所產生的現金流入獨立列項，則以能產生獨立現金流入的最小資產組別(即現金產生單位)來釐定可收回金額。

當資產或所附屬的現金產生單位的帳面金額高於可收回金額時，其減值虧損於損益表中確認。

如果用釐定資產可收回金額的估計出現利好的變化，有關的減值虧損便會撥回。

所撥回的減值虧損以假設在以往年度沒有確認減值虧損而應已釐定的資產帳面金額為限。所撥回的減值虧損在確認撥回的年度內計入損益表。

I 折舊及攤銷

(i) 投資物業並不計提折舊。

(ii) 除投資物業、在建資產及在服務經營權的全部或剩餘的有效期內攤銷的服務經營權資產(附註2F(vii))以外的固定資產，是按足以攤銷其原值或估值減其估計剩餘價值(如有)的比率按下列預計可使用年限以直線法計提折舊或攤銷：

土地及樓宇

自用土地及樓宇50年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限
租賃土地尚餘租賃年期

2 主要會計政策(續)

I 折舊及攤銷(續)

土木工程

挖掘及鑽孔.....	無限期
隧道內壁鋪砌、地下土木結構、架空結構及海底隧道.....	100年
車站樓宇結構.....	100年
車廠結構.....	80年
車站小商店結構.....	20年
纜車站大樓及主題村結構.....	27年

機器及設備

列車及組成部分.....	4 – 50年
月台幕門.....	25 – 35年
路軌.....	7 – 30年
環境控制系統、升降機與扶手電梯、防火及排水系統.....	7 – 30年
供電系統.....	7 – 40年
架空纜索系統及纜車車廂.....	5 – 27年
自動收費系統、金屬車站小商店及其他機械設備.....	20 – 25年
列車控制及訊號儀器、站內公布系統、電訊系統及廣告牌.....	5 – 25年
車站修飾.....	20 – 30年
固定裝置及配備.....	10 – 25年
維修設備.....	4 – 25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 – 5年

若物業、機器及設備的組成部分具有不同的可使用年限，則各組成部分將獨立計提折舊或攤銷。不同類別固定資產的可使用年限會因應資產的實際狀況、使用經驗及當時的資產重置計劃，於每年進行檢討。

(iii) 在建資產並不計提折舊或攤銷，直至建造完成及資產可作預定用途時為止。

(iv) 以融資租賃持有的資產會按租賃年期或上述所列資產的預計可使用年限兩者中較短期限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計提折舊。假若集團在租賃期滿時會取得該等資產的所有權，則只會按資產的預計可使用年限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計提折舊。

J 建造成本

(i) 集團就建議的鐵路建造工程進行可行性研究所產生的費用(包括顧問費、內部員工薪酬與一般費用)的處理方式如下：

- 如建議的工程仍在初步審議階段，不能肯定會否落實，有關的費用會計入損益表；及
- 如建議的工程處於詳細研究階段，並已按照可行的財務計劃原則上獲董事局成員批准進行，有關的費用會記帳為遞延開支，直至達成項目協議後，即撥入在建鐵路工程。

(ii) 在達成項目協議後，所有有關建造鐵路的費用均列入為在建鐵路工程，直至鐵路啟用後，有關的建造費用即撥入固定資產。

2 主要會計政策(續)

K 物業發展

(i) 集團就物業發展項目進行地盤準備工作所產生的費用、支付的地價、購入物業發展權的代價及給予物業發展商免息貸款的相關名義利息，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) 如免息貸款是給予發展商作為發展合約的其中一項條款，該貸款的初值會按公允價值(即以提供貸款時之市場利率貼現該貸款的面值)列帳。當還款時間表有所變更時，該貸款的公允價值會重新計算而其帳面值會被調整。該貸款的公允價值及面值的差額會於建造期間列入為發展中物業，並在發展完成時，轉撥至損益表。有關貸款的名義利息收入會於貸款期內分別計入損益表及貸款中，令該貸款於到期日的公允價值等同其面值。

(iv) 與物業發展商共同發展物業的利潤，將在下列情況下在損益表內確認：

- 如集團向發展商收取款項，當地基和地盤準備工程完竣並可進行發展上蓋物業，及計入預計集團在該等項目所需承擔的風險和責任(如有)後，該款項所產生的利潤才會獲確認；
- 如集團獲得分攤發展項目的售樓淨盈餘的權利及任何未出售的物業之權益，該收入會於發展物業獲發入伙紙，並且收入及成本的數額能可靠地估計後才會獲確認。任何未出售的物業之權益其後會根據附註2K(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。

(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而其後以可實現淨值列帳。可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。於出售物業時，該等物業的帳面金額於確認有關收入年度確認為物業出售成本。因物業減值至可實現淨值而產生的任何虧損，於減值年度確認作開支。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。其後所產生的建造費用將予以資本化為投資物業。

L 共同控制業務

根據HKAS 31「於合營業務的權益」，集團與發展商就物業發展項目(並無成立獨立組織)達成的安排，均被視為共同控制業務。按照該等物業發展安排，集團通常自行負責本身的開支，包括內部員工薪酬及準備工程的開支；至於土地補價(或集團未支付之部分)、建造成本、專業費用等一切其他工程開支，一般由發展商承擔。而該等開支會在分攤收益盈餘前，在售樓款項中扣除。集團會就本身所擁有該等業務的權益，將已扣除收取款項後的發展權購入價、準備工程開支(包括應計利息)及支付的地價(包括任何土地補價)列作發展中物業。如來自發展商的款項超出集團有關開支，超出的數額會記入遞延收益。集團就物業發展所作出的員工薪酬、一般費用及顧問費用等開支，亦會予以資本化並確認為發展中物業。集團所享有該等業務賺取的收入，會按照附註2K(iv)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。

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、無控制權附屬公司、聯營公司及合營公司的投資)的政策如下：

- (i) 持作買賣用途的證券投資最初按公允價值入帳。集團於每個結算日重新計算該等公允價值，並將由此產生的未實現利潤或虧損在損益表確認。
- (ii) 集團有能力及意圖持有至到期日的債務證券及銀行中期票據歸類為持至到期日證券，按攤銷成本扣除減值虧損(附註2H(ii))入帳。
- (iii) 投資於集團承諾購買/出售有關的投資時確認/取消確認。
- (iv) 有關證券投資的利息收入，採用實際利率法確認。
- (v) 出售證券投資所產生的利潤或虧損按估計出售所得款項淨額與投資的帳面價值之間的差額計算，並於產生時計入損益表。

N 存料與備料

用作鐵路及業務營運的存料與備料分為經常性及資本性。經常性備料以加權平均成本法，按成本列入資產負債表內，並於其耗用之年度確認。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(附註2H(ii))列為固定資產，其折舊會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，合約成本會參照結算日的合約完成程度確認為開支。如果合約總成本可能超過合約總收入，便會即時將預期損失確認為開支。如果不能可靠地估計長期合約的結果，則合約成本在其產生的期間內確認為開支。

於結算日的長期合約以所產生的成本淨額加上已確認溢利，再減去已確認虧損及按進度開列的帳單數額，記入資產負債表，並按適用的情況在資產負債表中以「應收顧客合約工程總額」(作為資產項)或「應付顧客合約工程總額」(作為負債項)列示。顧客尚未償付的進度付款會計入資產負債表的「應收帳項、按金及預付款項」內。在進行相關工程進行前已收取的款項則記入資產負債表的「應付帳項及應計費用」內。

P 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他財務機構的活期存款及短期高流動性的投資(此等投資可隨時換算為已知的現金額及就價值變動方面的風險不大及於購入日起三個月內到期)。就編製綜合現金流量表而言，現金及現金等價物也包括須於接獲通知時償還，並構成集團現金管理一部分的銀行透支。

Q 應收帳項、按金及預付款項

應收帳項、按金及預付款項初值按公允價值確認，隨後採用實際利率法計算攤銷成本並扣除呆壞帳虧損(附註2H(i))列帳；惟在貼現的影響非常微小或由於有關的應收款項為借給關連人士的免息及無固定償還年期的貸款以致無法計算貼現時，應收款項按成本減呆壞帳虧損列帳。

R 附息貸款

附息貸款初值按公允價值扣除交易成本後入帳，隨後未被對沖的附息貸款部分將按攤銷成本法列帳。所得款項(扣除交易成本)與贖回價值之間的任何差額將採用實際利率法於借貸期間在損益表內確認。

初值確認後，被對沖的附息貸款部分之帳面價值會重新計算，並就對沖風險所產生的公允價值變動於損益表內確認，以抵銷相關對沖工具的損益影響。

S 應付帳項及應計費用

若貼現的影響重大，應付帳項及應計費用將按攤銷成本法列帳，否則按成本列帳。

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，隨後於各結算日重新計算其公允價值。相關損益的確認方法將視乎衍生工具是否被指定為對沖工具及其對沖項目的性質而定。

倘對沖會計方法適用，集團將指定所用的衍生工具為：(1) 公允價值對沖：對沖已確認負債的公允價值；或(2) 現金流量對沖：對沖已確認負債的現金流量的變動或確實承擔的外匯風險。

(i) 公允價值對沖

被指定作為及符合公允價值對沖條件的衍生工具，其公允價值的變動，連同與被對沖資產或負債就相關風險所產生的公允價值變動，會計入損益表。

(ii) 現金流量對沖

被指定作為及符合現金流量對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分確認為其他全面收益從而作為獨立股東權益並計入對沖儲備。而非有效部分的公允價值變動則在損益表中確認。

當被對沖項目於損益表中確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的金額會撥入損益表。然而，當有關被對沖項目的交易導致非財務資產或負債的確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的相關損益會撥入非財務資產或負債的最初成本或帳面金額。

當對沖工具過期或被售出、終止或被行使，或集團取消其對沖關係但與被對沖項目有關的交易仍預計會發生時，當時在股東權益中的累計損益仍會保留在股東權益內，直至該項交易發生時才根據上述政策確認。然而，若預期有關被對沖項目的交易不會發生，被計入股東權益的累計損益會即時撥入損益表。

(iii) 不符合對沖會計方法的衍生工具

任何不符合對沖會計方法的衍生工具的公允價值變動即時於損益表中確認。

U 僱員福利

(i) 薪金、年假、假期旅遊津貼、界定供款退休計劃的供款，包括根據香港《強制性公積金計劃條例》的規定作出的強制性公積金(「強積金」)供款，及其他非貨幣性福利成本在集團僱員提供相關服務的年度內計提。就從事建造項目、資本性項目及物業發展的員工所作出的此等福利供款，則予以資本化作為認可資產成本的一部分。在其他情況下，此等供款在損益表中確認為開支。

(ii) 集團就界定福利退休計劃承擔的責任淨額是按每個計劃獨立計算，計算方法是估計僱員在本年度及過往年度提供服務所賺取未來福利的數額；將預期累積福利數額貼現以釐定現值，及扣除任何計劃資產的公允價值。貼現率是根據優質公司債券於結算日的收益率釐定；所參考公司債券的年期應與集團就界定福利退休計劃承擔年期相若。如此等債券沒有活躍市場，則採用政府債券的市場收益率作為貼現率。計算工作每年由合資格精算師以預計單位給付成本法進行。

如計劃所提供的福利增加，有關僱員過往服務的福利增加部分將按直線法，在直至福利成為既定福利的平均年期內在損益表中確認為開支；或在直至福利成為既定福利的平均年期內按直線法撥作有關建造項目、資本性項目或物業發展的資本化成本。如屬即時實現的既定福利，則會即時以類似方式確認為開支。

在計算集團就計劃承擔的責任時，如任何累計未確認的精算損益超過界定福利責任的現值與計劃資產的公允價值兩者中較高額的百分之十，超出部分會在參與計劃的僱員的預期平均尚餘工作年期內，在損益表確認；否則不會確認精算損益。

如在計算集團的責任淨額時出現負數，則所確認的資產須以任何累計未確認的精算損失淨額、以往服務成本及日後從計劃所得的任何退款或供款扣減的現值的總淨值為限。

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。於派發日期釐定的公允價值會在計及認股權被授出的可能性後，在授出期間按直線法確認為一項員工成本(除非該等支出符合條件確認為資產)，同時股東權益中以股份為基礎的僱員資本儲備將相應增加。認股權的公允價值採用「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，並計及派發認股權時所依據的條款及條件計算。模式中所採用的預期年限已根據管理層就不可轉讓性、行使限制及行為因素的影響的最佳估計作出調整。

在授出期間，集團會檢討預計授出的認股權數目。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的損益表中計入/扣除(除非該等支出符合條件確認為資產)，並在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(並在資本儲備中作出相應調整)。股本金額會在資本儲備中確認，直至認股權獲行使(屆時轉入股份溢價帳項)或認股權到期(屆時直接計入保留溢利)。

關於以股份為基礎而將以現金支付的支出，相等於已獲提供的服務部分的負債會按每個結算日釐定的股份公允價值確認。

(iv) 合約終止補償只會在全集團根據正式、具體，且不大可能撤回的計劃終止僱員合約或根據該計劃自願遣散僱員並作出補償時確認。

V 退休金計劃

集團實施界定供款及界定福利的退休金計劃。

僱主對界定供款的退休金計劃(包括強積金計劃)所作的供款，乃根據附註2U(i)所載政策於帳項內確認。

僱主就界定福利的退休金計劃的僱員所作的已付或應付供款，乃根據退休金計劃規則及《職業退休計劃條例》的條款由獨立精算師每年計算，該筆供款乃用作支付根據附註2U(ii)於帳項內確認的退休金開支。任何有關退休金的盈虧將視情況而定於資產負債表的應計或預付福利開支帳項中處理。

W 所得稅

(i) 年內所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。所得稅會於損益表中確認，但與被確認為其他全面收益或股東權益項目有相關的所得稅，則直接確認為其他全面收益或股東權益。

(ii) 本期稅項是按年內應課稅收入根據已生效或在結算日實際上已生效的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。

(iii) 遞延稅項資產和負債由可抵扣和應課稅暫時差異產生。暫時差異是指資產和負債在財務報表上的帳面金額與這些資產和負債的計稅基礎的差異。遞延稅項資產也可以由未使用的稅損和稅項撥回產生。

除了某些有限的例外情況外，所有遞延稅項負債和遞延稅項資產(只限於很可能獲得未來應稅溢利並用以抵扣的遞延稅項資產)均予確認。支持確認由可抵扣暫時差異所產生遞延稅項資產的未來應稅溢利，包括因轉回現有的應稅暫時差異而產生的數額；但這些差異必須與同一稅務機關及同一應稅個體有關，並預期在可抵扣暫時差異預計轉回的同一年或遞延稅項資產所產生稅損可向後期或向前期結轉的期間內轉回。在決定現有的應稅暫時差異是否足以支持確認由未使用稅損及稅項撥回所產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關及同一應稅個體有關，並是否預期在能夠使用稅損或稅項撥回的期間內轉回。

不確認為遞延稅項資產和負債的暫時差異是產生自以下有限的例外情況：不影響會計或應稅溢利的資產或負債的初次確認(如屬業務合併的一部分則除外)，以及投資附屬公司(如屬應稅差異，只限於集團可以控制轉回的時間，而且在可預見的將來不大可能轉回的差異；或如屬可抵扣差異，則只限於很可能在將來轉回的差異)。

遞延稅項數額是按照資產和負債帳面金額的預期實現或清償方式，根據已生效或在結算日實際上已生效的稅率計量。遞延稅項資產和負債均不貼現計算。

遞延稅項資產會在每個結算日作檢討，並扣減至不再可能在未來有足夠的應稅溢利下利用有關稅務利益為止。若檢討顯示重新有足夠的應稅溢利可供利用，則撥回任何此類扣減。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

W 所得稅(續)

(iv) 本期及遞延稅項結餘和其變動會分開列示，而且不予抵銷。本期和遞延稅項資產只會在公司或集團有法定行使權以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，並且符合以下附帶條件的情況下，才可以分別抵銷本期和遞延稅項負債：

- 就本期稅項資產和負債而言，公司或集團計劃按淨額基準結算，或同時變現該資產和清償該負債；或
- 就遞延稅項資產和負債而言，這些資產和負債必須與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
 - 同一應稅個體；或
 - 不同的應稅個體。這些個體計劃在日後每個預計有大額遞延稅項負債需要清償或大額遞延稅項資產可以收回的期間內，按淨額基準實現本期稅項資產和清償本期稅項負債，或同時變現該資產和清償該負債。

X 財務擔保合約

財務擔保乃指集團須於擔保持有人因指定債務人未能根據債務工具的原有或經修訂條款支付到期款項而蒙受損失時，向持有人償付指定款項的合約。

當集團提供有重大影響的財務擔保時，其初值按公允價值(即交易價格，惟公允價值能可靠地估計除外)並於抵扣任何在提供擔保時已收或應收的款項後分別計入損益表和應付帳項及應計費用內的遞延收益。

最初確認為遞延收益的擔保數額會於擔保期內在損益表攤銷，作為提供財務擔保的收入。此外，如發生下列兩項情形時，會按附註2Y計提撥備：(i) 合約持有人很可能將會要求集團履行擔保合約；及(ii) 向集團索償的款項預期超過相關擔保在應付帳項及應計費用內的現有帳面價值(即最初確認的金額減累計攤銷)。

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：

- 車費在向乘客提供車程服務後確認為收入。
- 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。
- 合約收入於顧問、工程或服務合約的結果能夠可靠地估計時確認為收入。合約收入會以完工百分比法確認，並根據有關合約截至結算日已產生的合約成本所佔合約估計總成本的百分比計算。當不能可靠地估計顧問、工程或服務合約的結果，則只會根據已產生的合約成本可能收回的程度來確認收入。
- 其他車站商務、物業管理及服務經營權的專營權收入，在提供服務後確認為收入。

2 主要會計政策(續)

AA 經營租賃開支

根據經營租賃支付的租金在租賃期內以直線法記入損益表，但就在建鐵路工程、發展中物業及建議中的資本性工程所支付的租金，則分別撥入在建鐵路工程、發展中物業及遞延開支內。

BB 利息及財務開支

由資本性工程所需融資直接產生的利息收入及開支，在資產建成或投入使用前予以資本化。用作購置資產的外幣貸款所產生的匯兌差額，亦會予以資本化並作為對資本化利息的調整。其他的利息開支則會記入損益表。

以融資租賃持有的資產，其租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，致使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

CC 外幣折算

年內的外幣交易按交易日的匯率折算為港元入帳。以外幣為單位的貨幣性資產及負債則按結算日的匯率折算為港元。匯兌損益在損益表內確認。

海外企業的業績按年內的平均匯率折算為港元。資產負債表項目則按結算日的收市匯率折算為港元。所產生的匯兌差額確認為其他全面收益及獨立列項於股東權益中的匯兌儲備。

DD 業務分類報告

在財務報表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。如個體與集團為同一集團成員，或是集團的聯營或合營公司，或為集團僱員或作為集團關連人士的任何個體的離職後福利計劃，或集團的關連人士對此個體有控制權或共同控制權或重大影響或是此個體的關鍵管理人員，此個體會被視作與集團有關連。

FF 政府現金資助

政府現金資助是指以資源轉撥形式作出的政府資助，而集團須遵守該資助的附帶條件。當政府現金資助代表對資產成本的彌補，該資助會在計算資產帳面價值時在資產成本中扣除，惟扣除的金額將以結算日已收及應收金額為限。當政府現金資助代表對開支或損失的彌補，該資助會在有關的開支中扣除。倘已收或應收資助金額超出於結算日的資產成本或開支或損失，超出部分會被視為預收款項或遞延收益，用以抵銷未來資產成本或將來的開支或損失。

3 與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)的合併計劃

於2007年12月2日(「指定日期」)，公司與九鐵公司合併業務(「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57C)；
- 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	2011	2010
車費收入：		
– 本地鐵路服務	9,300	8,668
– 過境服務	2,633	2,487
– 機場快綫	751	694
– 輕鐵、巴士及城際客運	673	610
	13,357	12,459
其他鐵路相關收入	152	176
	13,509	12,635

本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫。其他鐵路相關收入主要包括城際客運輔助服務收入、違反鐵路附例的額外罰款和八達通增值費用。

5 香港車站商務收入

香港車站商務收入包括：

百萬港元	2011	2010
免稅店及小商店租賃	1,905	1,716
廣告	893	734
電訊收入	500	290
其他車站商務收入	124	113
	3,422	2,853

6 物業租賃及管理業務收入

物業租賃及管理業務收入包括：

百萬港元	2011	2010
物業租賃收入來自：		
– 德福廣場	672	614
– 圓方	634	509
– 青衣城	389	377
– 綠楊坊	161	153
– 杏花新城	124	118
– 連城廣場	120	112
– 國際金融中心	410	390
– 北京銀座Mall	123	105
– 其他物業	383	380
	3,016	2,758
物業管理收入	199	203
	3,215	2,961

7 香港以外的鐵路附屬公司收入及支出

於2011年6月16日，深圳市軌道交通龍華綫(「深圳市龍華綫」)二期開始營運。有關香港以外鐵路附屬公司的收入及支出包括：

百萬港元	斯德哥爾摩 地鐵	墨爾本鐵路	深圳市龍華綫	總計
2011				
收入				
– 與鐵路營運相關	3,166	6,177	185	9,528
– 與項目相關	–	2,748	3	2,751
	3,166	8,925	188	12,279
支出				
– 與鐵路營運相關	3,111	5,967	254	9,332
– 與項目相關	–	2,558	2	2,560
– 已耗用的政府現金資助	–	–	(62)	(62)
	3,111	8,525	194	11,830
2010				
收入				
– 與鐵路營運相關	2,858	5,226	20	8,104
– 與項目相關	–	2,013	27	2,040
	2,858	7,239	47	10,144
支出				
– 與鐵路營運相關	2,864	5,043	62	7,969
– 與項目相關	–	1,870	26	1,896
	2,864	6,913	88	9,865

帳項附註

8 其他業務收入

其他業務的收入來自以下業務：

百萬港元	2011	2010
「昂坪 360」業務	270	239
顧問業務	105	113
九鐵公司及香港政府的項目管理	588	540
其他業務	35	33
	998	925

9 其他淨收入

其他淨收入與深圳市龍華綫第二期工程有關，包括：

百萬港元	2011	2010
工程收入	1,933	1,719
工程開支	(1,933)	(1,719)
	-	-

工程收入是根據項目經營權協議簽署日至營運開始日，即由2009年3月18日直至2011年6月16日所產生的工程總開支來確認。於2011年12月31日，該項工程總開支為55.41億港元(2010年12月31日：36.08億港元)。於2011年12月31日及2010年12月31日，集團並無就有關工程確認任何累計淨利潤或虧損。

10 經營開支

A 員工薪酬總額包括：

百萬港元	2011	2010
在下列損益表項目列支數額：		
- 香港客運業務的員工薪酬及有關費用	3,673	3,398
- 香港客運業務的保養及相關工程	70	78
- 香港客運業務的其他項目開支	50	59
- 香港車站商務開支	53	47
- 物業租賃及管理業務開支	88	73
- 香港以外的鐵路附屬公司經營開支	4,837	3,848
- 其他業務開支	690	561
- 項目研究及業務發展開支	96	142
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)	452	183
- 發展中物業	93	90
- 在建資產及其他項目	242	399
- 服務經營權資產	284	251
可收回數額	591	542
員工薪酬總額	11,219	9,671

可收回數額與物業管理、委託工程及其他協議有關。

10 經營開支(續)

A 員工薪酬總額包括：(續)

下列開支包括在員工薪酬總額內：

百萬港元	2011	2010
以股份為基礎的支出	113	61
界定供款計劃及強制性公積金供款	409	362
界定福利退休計劃確認的開支	144	173
	666	596

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	2011	2010
業務發展開支	114	192
其他項目研究開支及項目成本註銷	9	24
	123	216

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 在損益表內列支的核數師酬金包括：

百萬港元	2011	2010
核數服務	10	10
稅務服務	1	1
其他與核數有關的服務	3	3
	14	14

E 下列支出/(收入)包括在經營開支內：

百萬港元	2011	2010
出售固定資產虧損	32	50
財務衍生工具：		
– 外匯遠期合約 — 現金流量對沖的非有效部分	–	(1)
– 由對沖儲備撥入(附註22B)	(5)	(1)
重估證券投資的未實現虧損	4	2

F 在損益表內列支的經營租賃費用包括：

百萬港元	2011	2010
購物中心、寫字樓、員工宿舍及巴士車廠	78	84
於鐵路附屬公司的列車、車站、寫字樓、車廠、車廠設備及其他少數資產	1,066	935
資本化數額	(4)	(20)
	1,140	999

11 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
2011					
董事局成員					
- 錢果豐	1.2	-	-	-	1.2
- 鄭海泉	0.3	-	-	-	0.3
- 方敏生	0.3	-	-	-	0.3
- 何承天	0.4	-	-	-	0.4
- 文禮信	0.3	-	-	-	0.3
- 吳亮星	0.3	-	-	-	0.3
- 石禮謙	0.3	-	-	-	0.3
- 施文信	0.4	-	-	-	0.4
- 陳家強	0.3	-	-	-	0.3
- 鄭汝樺	0.3	-	-	-	0.3
- 黎以德	0.3	-	-	-	0.3
執行總監會成員					
- 周松崗(於2011年12月31日退任)	-	7.8	-*	7.0	14.8
- 陳富強	-	4.6	0.2	1.9	6.7
- 周大滄	-	4.3	-*	1.8	6.1
- 何恆光(於2011年9月30日退任)	-	4.5	0.2	1.5	6.2
- 金澤培(於2011年1月1日委任)	-	3.7	0.6	1.5	5.8
- 梁國權	-	5.1	0.8	2.1	8.0
- 馬琳(於2011年9月1日委任)**	-	1.1	0.2	0.3	1.6
- 鄧智輝(於2011年10月1日委任)**	-	0.8	0.2	0.3	1.3
- 杜禮(於2011年8月31日退任)	-	3.9	0.1	1.5	5.5
- 楊美珍(於2011年9月1日委任)**	-	1.1	0.2	0.3	1.6
	4.4	36.9	2.5	18.2	62.0

* 截至2011年12月31日止年度內，公司為港鐵強積金計劃成員周松崗及周大滄所支付的總供款各為12,000港元。

** 馬琳及楊美珍於2011年9月1日起獲委任為執行總監會成員，而鄧智輝於2011年10月1日起獲委任為執行總監會成員。在上表中呈列的金額為他們於委任日至2011年12月31日的酬金。

11 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	與表現掛鉤 的薪酬	總計
2010					
董事局成員					
- 錢果豐	1.2	-	-	-	1.2
- 鄭海泉	0.3	-	-	-	0.3
- 方敏生	0.3	-	-	-	0.3
- 何承天	0.4	-	-	-	0.4
- 文禮信(於2010年7月9日委任)	0.1	-	-	-	0.1
- 吳亮星	0.3	-	-	-	0.3
- 石禮謙	0.3	-	-	-	0.3
- 施文信	0.4	-	-	-	0.4
- 陳家強	0.3	-	-	-	0.3
- 鄭汝樺	0.3	-	-	-	0.3
- 黎以德	0.3	-	-	-	0.3
執行總監會成員					
- 周松崗	-	6.8	-*	7.1	13.9
- 柏立恒(於2010年1月31日退任)	-	0.8	-*	0.1	0.9
- 陳富強	-	4.7	0.2	1.9	6.8
- 周大滄(於2010年2月1日委任)**	-	3.8	-*	1.6	5.4
- 何恆光	-	4.5	0.2	1.9	6.6
- 梁國權	-	5.0	0.8	2.0	7.8
- 麥國琛(於2010年12月31日退任)	-	4.6	0.2	1.8	6.6
- 杜禮	-	4.4	0.2	1.9	6.5
	4.2	34.6	1.6	18.3	58.7

* 截至2010年12月31日止年度內，公司為港鐵強積金計劃成員周松崗及周大滄所支付的總供款分別為12,000港元及7,000港元。公司為港鐵退休金計劃成員柏立恒所支付的供款為17,484港元。

** 周大滄於2010年2月1日起獲委任為執行總監會成員。在上表中呈列的金額為其於委任日至2010年12月31日的酬金。

柏立恒於2010年1月、麥國琛於2010年12月、杜禮於2011年8月及何恆光於2011年9月分別退休。柏立恒、麥國琛、何恆光及杜禮於退休時分別收到由港鐵退休金計劃所支付悉數分別為2,080萬港元、2,070萬港元、2,430萬港元及2,430萬港元的退休福利金。

於2010年12月31日退任的麥國琛在2011年7月收取有關其於2010年7月1日至2010年12月31日在任期間的一項按比例的酌情特別獎金153,510港元。

於2010年4月12日，梁國權獲支付460萬港元，相等於梁國權在2007年4月12日獲授的160,000股股份衍生權益等值的現金(附註53B(iii))。於2012年1月4日，周松崗獲支付560萬港元，相等於在其兩年合約於2011年12月31日屆滿時獲授的222,161股股份權益等值的現金(附註53B(i))。

上述酬金不包括授予執行總監會成員的認股權於授出日期(即執行總監會成員接受該等認股權的日期)估計的公允價值。

11 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日及2010年12月16日授予。各成員的權益如下：

- 周松崗於2007年12月13日獲授可認購720,000股股份的認股權及分別於2008年12月9日、2009年12月9日及2010年12月17日獲授可認購470,000股股份的認股權，其中470,000份認股權已於2011年確認歸屬(2010年：554,000)，而截至2011年12月31日止年度，有關認股權的公允價值340萬港元(2010年：250萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 柏立恒於2007年12月12日及2008年12月9日分別獲授可認購170,000股股份的認股權及2009年12月10日獲授42,500股股份的認股權，其中127,500份認股權已於2010年確認歸屬，而截至2010年12月31日止年度，有關認股權的公允價值50萬港元作為以股份為基礎的支出入帳；
- 陳富強於2007年12月13日、2008年12月9日、2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，其中170,000份認股權已於2011年確認歸屬(2010年：170,000)，而截至2011年12月31日止年度，有關認股權的公允價值120萬港元(2010年：80萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 周大滄於2009年6月18日獲授可認購85,000股股份的認股權及於2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，其中142,500份認股權於2011年確認歸屬(2010年：85,500)，而截至2011年12月31日止年度，有關認股權的公允價值130萬港元(2010年：50萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 何恆光於2007年12月12日、2008年12月11日及2009年12月14日分別獲授可認購170,000股股份的認股權及2010年12月17日獲授127,500股股份的認股權，其中155,500份認股權已於2011年確認歸屬(2010年：170,000)，而截至2011年12月31日止年度，有關認股權的公允價值110萬港元(2010年：80萬港元)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，及於2010年12月17日獲授可認購170,000股股份的認股權，其中117,000份認股權於2011年確認歸屬(2010年：69,000)，而截至2011年12月31日止年度，有關認股權的公允價值100萬港元(2010年：30萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 梁國權於2007年12月12日、2008年12月9日、2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，其中170,000份認股權已於2011年確認歸屬(2010年：170,000)，而截至2011年12月31日止年度，有關認股權的公允價值120萬港元(2010年：70萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 麥國琛於2007年12月12日、2008年12月12日及2009年12月10日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，其中170,000份認股權已於2010年確認歸屬，而截至2010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；
- 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，及於2010年12月17日獲授可認購90,000股股份的認股權，其中75,000份認股權於2011年確認歸屬(2010年：63,500)，而截至2011年12月31日止年度，有關認股權的公允價值60萬港元(2010年：30萬港元)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，其中65,000份認股權已於2011年確認歸屬(2010年：65,000)，而截至2011年12月31日止年度，有關認股權的公允價值50萬港元(2010年：30萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 杜禮於2007年12月12日、2008年12月9日及2009年12月10日分別獲授可認購170,000股股份的認股權及2010年12月17日獲授127,500股股份的認股權，其中155,500份認股權已於2011年確認歸屬(2010年：170,000)，而截至2011年12月31日止年度，有關認股權的公允價值110萬港元(2010年：70萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；及
- 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，其中65,000份認股權於2011年確認歸屬(2010年：69,000)，而截至2011年12月31日止年度，有關認股權的公允價值50萬港元(2010年：30萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。

韋達誠由2012年1月1日起接替於2011年12月31日退休的周松崗為執行總監會成員。在2011年11月1日至2011年12月31日期間，韋達誠獲委任為候任行政總裁作為一項過渡安排。韋達誠於截至2011年12月31日止年度內的酬金為210萬港元。韋達誠根據證券及期貨條例第XV部的規定，獲授300,000股公司股份的衍生權益。該衍生權益代表韋達誠隨著其首次任期預計於2014年6月30日屆滿時將可獲支付300,000股股份的等值現金(受制於其聘用合約的若干條件下，其中35%將於2013年10月31日被視為獲取)。

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53披露。

(ii) 根據香港《公司條例》第161條披露董事局成員及執行總監會成員在年內的酬金總額為7,950萬港元(2010年：7,050萬港元)。

(iii) 公司非執行董事並無特定任期，但須按公司的組織章程細則第87及88條，在公司的股東週年大會輪流退任及重選(根據香港法例第556章香港鐵路條例第8條獲委任者除外)。自1998年開始成為董事局成員之一及自2003年開始成為公司非執行主席的錢果豐博士獲香港政府繼續委任為公司的非執行主席，任期由2009年12月2日至2012年12月31日。

五位最高酬金人士全部為執行總監會成員，其酬金已於上表披露。

11 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2011年12月31日的已行使及尚未行使認股權詳情，載列於董事局報告書中。授予執行總監會成員認股權的詳情如下：

(i) 新入職僱員認股權計劃

根據附註53A(i)所述的新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)，執行總監會成員梁國權於2003年8月1日獲授可認購1,066,000股股份的認股權，而執行總監會成員鄧智輝於2006年5月15日獲授可認購213,000股股份的認股權。

根據新認股權計劃的歸屬條款，梁國權必須在下列時間繼續實益擁有股份：(i)於2004年8月4日及以後任何時間，須擁有最少23,000股股份；及(ii)於2005年8月4日及以後任何時間，須擁有最少46,000股股份，直至及包括已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。

(ii) 2007年認股權計劃

根據附註53A(ii)所述的2007年認股權計劃，所有執行總監會成員由2007年至2010年期間每年獲授認股權。周松崗在2007年獲授可認購720,000股股份的認股權及在2008年、2009年及2010年各獲授可認購470,000股股份的認股權。柏立恒在2007年及2008年分別獲授可認購170,000股股份的認股權及在2009年獲授可認購42,500股股份的認股權。陳富強及梁國權各分別由2007年至2010年期間每年各獲授可認購170,000股股份的認股權。周大滄在2009年6月獲授可認購85,000股股份的認股權及在2009年及2010年12月各獲授可認購170,000股股份的認股權。何恆光及杜禮各分別於2007年、2008年及2009年每年各獲授可認購170,000股股份的認股權及在2010年各獲授可認購127,500股股份的認股權。麥國琛分別於2007年、2008年及2009年各獲授可認購170,000股股份的認股權。金澤培於2007年12月獲授可認購75,000股股份的認股權，分別在2008年及2009年12月各獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年7月獲授可認購50,000股股份的認股權及於2010年12月獲授可認購170,000股股份的認股權。馬琳於2007年獲授可認購55,000股股份的認股權，在2008年獲授可認購70,000股股份的認股權，於2009年獲授可認購65,000股股份的認股權及於2010年獲授可認購90,000股股份的認股權。鄧智輝由2007年至2010年期間每年各獲授可認購65,000股股份的認股權。楊美珍於2007年獲授可認購75,000股股份的認股權，及由2008年至2010年期間每年各獲授可認購65,000股股份的認股權。

根據由2007年至2010年期間每年各授出的認股權之歸屬條款，授出的認股權將由認股權的授予日期(附註11A(ii))起計三年內，平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。

12 物業發展利潤

物業發展利潤包括：

百萬港元	2011	2010
由下列項目的遞延收益撥入：		
– 收到來自發展商的款項(附註48)	468	–
– 攤分資產(附註29B)	–	17
分佔發展盈餘數額	3,889	990
由攤分資產所得的收入	572	3,026
其他收入扣除其他一般費用的淨額	5	1
	4,934	4,034

13 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2011	2010
折舊計提自以下有關的資產：		
香港客運業務	2,517	2,517
香港車站商務	121	93
物業租賃及管理業務	11	9
香港以外的鐵路附屬公司	46	24
其他業務	62	63
	2,757	2,706
攤銷計提自以下有關的服務經營權資產：		
九鐵公司的兩鐵合併	434	400
香港以外的鐵路附屬公司	169	14
	603	414
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(154)	–
	449	414
	3,206	3,120

14 每年非定額付款

由兩鐵合併的指定日期起三年後(即2010年12月2日)開始，公司須根據透過營運九鐵公司服務經營權所賺取而超出若干額度的收入，以層遞方式計算並向九鐵公司支付每年非定額付款。截至2011年12月31日止年度的每年非定額付款為6.47億港元(2010年：4,500萬港元)。

15 利息及財務開支

百萬港元	2011	2010
關於下列各項的利息開支：		
需在5年內全部償還的銀行貸款、透支及資本市場貸款	315	560
不需在5年內全部償還的銀行貸款及資本市場貸款	268	206
服務經營權負債	723	721
其他債務(附註24E)	16	15
財務開支	18	27
匯兌虧損/(收益)	32	(37)
	1,372	1,492
已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(133)	–
財務衍生工具：		
公允價值對沖	(15)	–
現金流量對沖：		
– 從對沖儲備撥出	63	86
– 非有效部分	–	(1)
	48	85
資本化利息開支	(176)	(178)
	1,111	1,399
關於下列各項的利息收入：		
銀行及其他財務機構存款	(199)	(114)
銀行中期票據投資	(45)	(34)
貸予聯營公司的款項	(1)	–
	(245)	(148)
資本化利息收入	80	78
	946	1,329
給予物業發展商貸款的利息	(25)	(92)
	921	1,237

截至2011年12月31日止年度內，資本化利息開支按每月預定借貸成本及/或按集團中有關公司的淨借貸成本，以每年0.8%至5.8%不等(2010年：每年0.6%至5.3%)計算，而資本化利息收入則按每月平均存款及銀行中期票據投資利息回報，以每年1.1%至1.6%不等(2010年：每年0.8%至1.2%)計算。

截至2011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1.33億港元(2010年：300萬港元)。於2011年，所有利息開支被已從深圳市政府收取的現金資助所抵銷。

同年，被對沖的財務資產及負債的公允價值變動所帶來的收益為2,400萬港元(2010年：1.19億港元虧損)而來自對沖工具(包括利息掉期及貨幣掉期)的公允價值虧損為900萬港元(2010年：1.19億港元收益)，導致淨收益為1,500萬港元(2010年：無)。

16 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤

應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤包括：

百萬港元	2011	2010
應佔無控制權附屬公司除稅前利潤(附註31)	208	148
應佔聯營公司除稅前利潤(附註33)	152	22
	360	170
應佔無控制權附屬公司稅項(附註31)	(26)	(22)
應佔聯營公司稅項(附註33)	(37)	(9)
	297	139

17 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	2011	2010
本期稅項		
– 年內香港利得稅項，按稅率16.5%(2010年：16.5%)撥備	1,619	1,495
– 年內海外稅項	56	93
	1,675	1,588
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 投資物業重估	840	672
– (撥備)/耗用稅務虧損	(9)	10
– 超過相關折舊的折舊免稅額	316	287
– 撥備及其他	(1)	33
	1,146	1,002
	2,821	2,590

於2011年12月31日止年度香港利得稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除累計稅務虧損後，按稅率16.5%(2010年：16.5%)計算。中國內地及海外附屬公司的稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率16.5%(2010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：

	2011		2010	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前利潤	17,669		14,762	
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	2,957	16.7	2,451	16.6
不可扣減支出的稅務影響	106	0.6	200	1.4
非課稅收入的稅務影響	(215)	(1.2)	(90)	(0.6)
未使用而且未確認的可抵扣虧損的稅務影響	(27)	(0.2)	29	0.2
實際稅項開支	2,821	15.9	2,590	17.6

帳項附註

18 股東應佔利潤

A 股東應佔綜合利潤包括已於公司帳項內處理的144.15億港元(2010年：118.78億港元)利潤。已付及應付予公司股東的股息已列於附註19。

B 來自基本業務的公司股東應佔利潤(不包括投資物業重估扣除相關遞延稅項的影響)，計算如下：

百萬港元	2011	2010
股東應佔利潤	14,716	12,059
投資物業重估	(5,088)	(4,074)
投資物業重估產生的遞延稅項(附註17A)	840	672
	10,468	8,657

來自基本業務利潤中，物業發展所佔金額已計入相關所得稅開支7.20億港元(2010年：7.85億港元)及給予物業發展商貸款有關的淨利息收入1,100萬港元(2010年：1,100萬港元)。

19 股息

年內，已付及擬派發予公司股東的股息如下：

百萬港元	2011	2010
於年內已付或應付的年度股息		
– 於年內批准及支付的中期股息每股25仙(2010年：每股14仙)	1,446	807
– 結算日後建議派發的末期股息每股51仙(2010年：每股45仙)	2,950	2,598
	4,396	3,405
已付有關去年的年度股息		
– 於年內批准及支付的末期股息每股45仙(2009年：每股38仙)	2,598	2,177

於結算日後建議派發的末期股息並未於結算日確認為負債。於2010年12月31日止年度內應付的年度股息，所有股東可選擇以股代息，惟註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。於2011年12月31日止年度的年度股息並沒有提供以股代息的選擇。支付予公司的最大股東——財政司司長法團的股息詳情於附註57N披露。

20 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147.16億港元(2010年：120.59億港元)及年內已發行的加權平均普通股數5,780,030,171股(2010年：5,751,035,100股)計算如下：

	2011	2010
於1月1日已發行普通股	5,772,563,031	5,727,833,692
已發行代息股份的影響	6,461,157	20,911,122
已行使認股權的影響	1,005,983	2,290,286
於12月31日的加權平均普通股數	5,780,030,171	5,751,035,100

20 每股盈利(續)

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤147.16億港元(2010年：120.59億港元)及已就僱員認股權計劃下具攤薄潛力的普通股數目作出調整的年內已發行的加權平均普通股數5,783,905,064股(2010年：5,756,548,816股)計算如下：

	2011	2010
於12月31日的加權平均普通股數	5,780,030,171	5,751,035,100
公司認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	3,874,893	5,513,716
於12月31日的加權平均普通股數(攤薄)	5,783,905,064	5,756,548,816

C 若根據來自基本業務股東應佔利潤104.68億港元(2010年：86.57億港元)(附註18B)計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為1.81港元(2010年：1.51港元)。

21 業務分類資料

集團由多個業務執行委員會來管理業務。集團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，將業務分為下列六個須呈報的類別：

- (i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、位於赤臘角的香港國際機場及亞洲國際博覽館之機場快綫、於羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、在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：商務活動包括在香港客運業務網絡內的車站廣告位、零售舖位及泊車位之租務，於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。
- (iii) 物業租賃及管理業務：在香港及中國內地出租零售舖位、寫字樓及泊車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港以外的鐵路附屬公司：營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，並包括車站商務活動。
- (v) 其他業務：與客運或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪360」(包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務)、鐵路顧問業務及提供予香港政府及九鐵公司的項目管理服務。
- (vi) 物業發展：鐵路系統沿綫的物業發展活動。

於截至2011年12月31日止年度內，集團把若干與客運業務或物業沒有直接關連的商業活動，包括「昂坪360」業務、鐵路顧問業務及提供予香港政府及九鐵公司的項目管理服務重新分類為一項新的業務類別——「其他業務」。截至2010年12月31日止年度內，該新分類業務的收入為9.25億港元，而開支則為7.51億港元。在綜合損益表及業務分類資料中的比較資料亦已作出相應的重新分類。

帳項附註

21 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	物業租賃 及管理業務	香港以外 的鐵路 附屬公司	其他業務	物業發展	總計
2011							
收入	13,509	3,422	3,215	12,279	998	-	33,423
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營開支	(7,354)	(358)	(721)	(11,830)	(913)	-	(21,176)
	6,155	3,064	2,494	449	85	-	12,247
物業發展利潤	-	-	-	-	-	4,934	4,934
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤	6,155	3,064	2,494	449	85	4,934	17,181
折舊及攤銷	(2,934)	(138)	(11)	(61)	(62)	-	(3,206)
每年非定額付款	(520)	(127)	-	-	-	-	(647)
	2,701	2,799	2,483	388	23	4,934	13,328
項目研究及業務發展開支							(123)
未計利息及財務開支前經營利潤							13,205
利息及財務開支							(921)
投資物業重估			5,088				5,088
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤				115	182		297
所得稅							(2,821)
截至2011年12月31日止年度利潤							14,848
資產							
營運資產*	73,588	1,726	52,332	3,714	1,124	1,211	133,695
在建資產	2,030	18	-	-	-	-	2,048
服務經營權資產	16,169	-	-	7,759	-	-	23,928
物業管理權	-	-	31	-	-	-	31
在建鐵路工程	3,566	-	-	-	-	-	3,566
發展中物業	-	-	-	-	-	11,964	11,964
遞延開支	-	-	14	-	-	-	14
遞延稅項資產	-	19	3	5	-	-	27
證券投資	-	-	-	-	348	-	348
待售物業	-	-	-	-	-	3,757	3,757
無控制權附屬公司權益	-	-	-	-	579	-	579
聯營公司權益	-	-	-	948	-	-	948
	95,353	1,763	52,380	12,426	2,051	16,932	180,905
不予分類的資產							16,968
總資產							197,873

21 業務分類資料(續)

百萬港元	香港 客運業務	香港 車站商務	物業租賃 及管理業務	香港以外 的鐵路 附屬公司	其他業務	物業發展	總計
2011							
負債							
分類負債	9,080	988	1,422	2,987	928	3,351	18,756
服務經營權負債	10,557	–	–	167	–	–	10,724
遞延收益	–	47	–	288	–	68	403
	19,637	1,035	1,422	3,442	928	3,419	29,883
不予分類的負債							38,945
總負債							68,828
其他資料							
以下各項的資本性開支：							
營運資產	57	16	11	90	14	1	189
在建資產	1,296	83	–	110	–	–	1,489
投資物業	–	–	1,040	–	–	–	1,040
服務經營權資產	630	–	–	2,122	–	–	2,752
在建鐵路工程	5,585	–	–	–	–	–	5,585
發展中物業	–	–	–	–	–	3,045	3,045
除折舊及攤銷外的非現金開支	28	2	–	–	2	–	32

* 營運資產指為個別業務營運而取用的物業、機器及設備和其他資產。

帳項附註

21 業務分類資料(續)

百萬港元	香港 客運業務	香港 車站商務	物業租賃 及管理業務	香港以外 的鐵路 附屬公司	其他業務	物業發展	總計
2010							
收入	12,635	2,853	2,961	10,144	925	-	29,518
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營開支	(6,821)	(294)	(654)	(9,865)	(751)	-	(18,385)
	5,814	2,559	2,307	279	174	-	11,133
物業發展利潤	-	-	-	-	-	4,034	4,034
未計折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤	5,814	2,559	2,307	279	174	4,034	15,167
折舊及攤銷	(2,901)	(109)	(9)	(38)	(63)	-	(3,120)
每年非定額付款	(36)	(9)	-	-	-	-	(45)
	2,877	2,441	2,298	241	111	4,034	12,002
項目研究及業務發展開支							(216)
未計利息及財務開支前經營利潤							11,786
利息及財務開支							(1,237)
投資物業重估			4,074				4,074
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤				13	126		139
所得稅							(2,590)
截至2010年12月31日止年度利潤							12,172
資產							
營運資產*	73,920	1,557	46,093	2,411	1,255	652	125,888
在建資產	2,161	10	-	26	-	-	2,197
服務經營權資產	15,963	-	-	5,504	-	-	21,467
物業管理權	-	-	31	-	-	-	31
發展中物業	-	-	-	-	-	9,128	9,128
遞延開支	1,021	-	21	-	-	37	1,079
遞延稅項資產	-	1	5	3	-	-	9
證券投資	-	-	-	-	285	-	285
待售物業	-	-	-	-	-	1,936	1,936
給予物業發展商貸款	-	-	-	-	-	1,975	1,975
無控制權附屬公司權益	-	-	-	-	541	-	541
聯營公司權益	-	-	-	836	-	-	836
	93,065	1,568	46,150	8,780	2,081	13,728	165,372
不予分類的資產							16,293
總資產							181,665

21 業務分類資料(續)

百萬港元	香港 客運業務	香港 車站商務	物業租賃 及管理業務	香港以外 的鐵路 附屬公司	其他業務	物業發展	總計
2010							
負債							
分類負債	10,578	921	1,241	2,206	745	1,357	17,048
服務經營權負債	10,592	-	-	157	-	-	10,749
遞延收益	-	37	-	-	-	568	605
	21,170	958	1,241	2,363	745	1,925	28,402
不予分類的負債							35,970
總負債							64,372
其他資料							
以下各項的資本性開支：							
營運資產	65	3	14	95	9	1	187
在建資產	1,561	142	-	24	2	-	1,729
投資物業	-	-	247	-	-	-	247
服務經營權資產	566	-	-	1,757	-	-	2,323
在建鐵路工程	3,462	-	-	-	-	-	3,462
發展中物業	-	-	-	-	-	4,372	4,372
除折舊及攤銷外的非現金開支	44	2	-	4	-	-	50

* 營運資產指為個別業務營運而取用的物業、機器及設備和其他資產。

不予分類的資產及負債主要包括現金、銀行結餘及存款、證券投資、財務衍生工具資產及負債、附帶利息的借貸及遞延稅項負債。

下表列示來自集團以外客戶收入及指定非流動資產(包括集團的固定資產、物業管理權、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支及無控制權附屬公司權益及聯營公司權益)按區域分佈的資料。集團以外客戶的區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。指定非流動資產內的物業、機器及設備、在建鐵路工程及發展中物業乃按照該資產的所在地區分。遞延開支乃按照該建議中的資本性工程的所在地區分。至於服務經營權資產及物業管理權，則按照有關的經營所在地區分。而無控制權附屬公司權益及聯營公司權益，是按照經營所在地區分。

百萬港元	來自集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	2011	2010	2011	2010
香港(所屬地)	20,951	19,177	157,615	149,073
澳洲	8,927	7,239	265	123
中國內地	328	175	11,065	6,268
瑞典	3,166	2,858	145	151
其他國家	51	69	80	57
	12,472	10,341	11,555	6,599
	33,423	29,518	169,170	155,672

22 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	2011			2010		
	除稅前 數額	稅項 利益/(支出)	除稅後 數額	除稅前 數額	稅項 利益/(支出)	除稅後 數額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 海外附屬公司財務報表	146	–	146	141	–	141
– 非控股權益	(1)	–	(1)	16	–	16
	145	–	145	157	–	157
現金流量對沖：對沖儲備淨變動	(14)	2	(12)	(31)	5	(26)
自用土地及樓宇：固定資產重估儲備淨變動	564	(93)	471	341	(56)	285
其他全面收益	695	(91)	604	467	(51)	416

B 來自確認於集團其他全面收益的交易而引致權益各組成部分的變動如下：

百萬港元	2011	2010
匯兌儲備		
於折算海外附屬公司財務報表時產生的匯兌差額	146	141
對沖儲備		
年內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	(64)	(104)
轉撥至對沖項目的最初帳面金額	(8)	(12)
轉撥至損益表：		
– 利息及財務開支(附註15)	63	86
– 其他開支(附註10E)	(5)	(1)
因以下項目貸記/(借記)至其他全面收益列支的遞延稅項淨額：		
– 年內確認對沖項目工具的公允價值變動	11	17
– 轉撥至對沖項目的最初帳面金額	1	2
– 轉撥至損益表	(10)	(14)
年內確認為其他全面收益的淨變動	(12)	(26)
固定資產重估儲備		
年內確認的公允價值變動	564	341
因年內確認的公允價值變動借記至其他全面收益列支的遞延稅項淨額	(93)	(56)
年內確認為其他全面收益的淨變動	471	285

23 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	
	2011	2010	2011	2010
原值或估值				
於1月1日	45,314	40,993	44,166	39,879
添置	1,040	247	1,033	229
公允價值變更	5,088	4,074	5,077	4,058
由遞延開支撥入(附註30)	11	-	11	-
於12月31日	51,453	45,314	50,287	44,166
長期租賃	74	1,589	74	1,589
中期租賃	51,379	43,725	50,213	42,577
	51,453	45,314	50,287	44,166

集團的所有投資物業已於2011年12月31日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行，按公開市值作出重估。重估按「租期及歸還基準」進行，即將現有及租約屆滿後續約時可能產生的租金收入淨額資本化，然後以可比較的銷售及回報率進行市值驗證。因重新估值所產生的公允價值增加淨額50.88億港元(2010年：40.74億港元)已計入綜合損益表。

集團的投資物業根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金，與其他物業的應收租金一併於附註24D披露。

帳項附註

24 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
2011						
原值或估值						
於2011年1月1日	732	2,403	46,642	61,534	2,197	113,508
添置	-	-	3	186	1,489	1,678
資本化調整*	-	-	(2)	(4)	-	(6)
清理/註銷	-	-	(1)	(207)	(3)	(211)
重估盈餘(附註22B)	-	491	-	-	-	491
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	5	(6)	1	-
轉撥至額外經營權財產(附註25)	-	-	-	(5)	(10)	(15)
其他投入使用資產	-	-	4	1,623	(1,627)	-
匯兌差異	-	-	-	(5)	1	(4)
於2011年12月31日	732	2,894	46,651	63,116	2,048	115,441
原值	732	-	46,651	63,116	2,048	112,547
於2011年12月31日估值	-	2,894	-	-	-	2,894
累計折舊						
於2011年1月1日	191	-	5,410	30,631	-	36,232
年內折舊	13	73	403	2,268	-	2,757
清理後撥回	-	-	(1)	(161)	-	(162)
重估後撥回(附註22B)	-	(73)	-	-	-	(73)
於2011年12月31日	204	-	5,812	32,738	-	38,754
於2011年12月31日帳面淨值	528	2,894	40,839	30,378	2,048	76,687

24 其他物業、機器及設備(續)

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
2010						
原值或估值						
於2010年1月1日	732	2,120	46,507	61,026	1,366	111,751
添置	-	-	-	187	1,729	1,916
資本化調整*	-	-	(9)	(2)	-	(11)
清理/註銷	-	-	(1)	(360)	(19)	(380)
重估盈餘(附註22B)	-	283	-	-	-	283
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	12	(31)	19	-
轉撥至額外經營權財產(附註25)	-	-	-	(6)	(68)	(74)
其他投入使用資產	-	-	133	699	(832)	-
匯兌差異	-	-	-	21	2	23
於2010年12月31日	732	2,403	46,642	61,534	2,197	113,508
原值	732	-	46,642	61,534	2,197	111,105
於2010年12月31日估值	-	2,403	-	-	-	2,403
累計折舊						
於2010年1月1日	178	-	5,008	28,721	-	33,907
年內折舊	13	58	403	2,232	-	2,706
清理後撥回	-	-	(1)	(324)	-	(325)
重估後撥回(附註22B)	-	(58)	-	-	-	(58)
匯兌差異	-	-	-	2	-	2
於2010年12月31日	191	-	5,410	30,631	-	36,232
於2010年12月31日帳面淨值	541	2,403	41,232	30,903	2,197	77,276

* 資本化調整與當承建商合約索償額確定時，資產原值按最終合約價值所作出的調整有關。

截至2011年12月31日止年度內計提折舊為27.57億港元(2010年：27.06億港元)，包括年內折舊27.57億港元(2010年：27.07億港元)減去無(2010年：100萬港元)的資本化調整。

帳項附註

24 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
2011						
原值或估值						
於2011年1月1日	732	2,403	46,642	60,529	2,161	112,467
添置	-	-	3	76	1,345	1,424
資本化調整*	-	-	(2)	(4)	-	(6)
清理/註銷	-	-	(1)	(205)	(3)	(209)
重估盈餘(附註22B)	-	491	-	-	-	491
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	5	(6)	1	-
轉撥至額外經營權財產(附註25)	-	-	-	(5)	(10)	(15)
其他投入使用資產	-	-	4	1,460	(1,464)	-
於2011年12月31日	732	2,894	46,651	61,845	2,030	114,152
原值	732	-	46,651	61,845	2,030	111,258
於2011年12月31日估值	-	2,894	-	-	-	2,894
累計折舊						
於2011年1月1日	191	-	5,410	30,021	-	35,622
年內折舊	14	73	403	2,189	-	2,679
清理後撥回	-	-	(1)	(161)	-	(162)
重估後撥回(附註22B)	-	(73)	-	-	-	(73)
於2011年12月31日	205	-	5,812	32,049	-	38,066
於2011年12月31日帳面淨值	527	2,894	40,839	29,796	2,030	76,086

24 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
2010						
原值或估值						
於2010年1月1日	732	2,120	46,507	60,177	1,350	110,886
添置	-	-	-	89	1,678	1,767
資本化調整*	-	-	(9)	(2)	-	(11)
清理/註銷	-	-	(1)	(364)	(19)	(384)
重估盈餘(附註22B)	-	283	-	-	-	283
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	12	(31)	19	-
轉撥至額外經營權財產(附註25)	-	-	-	(6)	(68)	(74)
其他投入使用資產	-	-	133	666	(799)	-
於2010年12月31日	732	2,403	46,642	60,529	2,161	112,467
原值	732	-	46,642	60,529	2,161	110,064
於2010年12月31日估值	-	2,403	-	-	-	2,403
累計折舊						
於2010年1月1日	178	-	5,008	28,167	-	33,353
年內折舊	13	58	403	2,177	-	2,651
清理後撥回	-	-	(1)	(323)	-	(324)
重估後撥回(附註22B)	-	(58)	-	-	-	(58)
於2010年12月31日	191	-	5,410	30,021	-	35,622
於2010年12月31日帳面淨值	541	2,403	41,232	30,508	2,161	76,845

* 資本化調整與當承建商合約索償額確定時，資產原值按最終合約價值所作出的調整有關。

截至2011年12月31日止年度內計提折舊為26.79億港元(2010年：26.51億港元)，包括年內折舊26.79億港元(2010年：26.52億港元)減去無(2010年：100萬港元)的資本化調整。

24 其他物業、機器及設備(續)

A 集團及公司的租賃土地的租賃期分列如下：

集團及公司

百萬港元	2011	2010
帳面淨值		
– 長期租賃	142	146
– 中期租賃	385	395
	527	541

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一項根據營運協議下，與公司於地下鐵路的專營權同時屆滿的租約批予公司(附註57A、57B及57C)。

根據租賃條款，公司須自行承擔包括地下及架空結構等所有租賃用地的維修保養開支。至於坐落於如青嶼幹綫等與其他用戶共用的結構內的鐵路範圍，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 所有集團的自用土地及樓宇均位於香港，以中期租賃持有，並以公允價值列帳。所有自用土地及樓宇已於2011年12月31日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行，按現有用途的公開市值作出重估，由此產生重估盈餘5.64億港元(2010年：3.41億港元)，在扣除遞延稅項撥備9,300萬港元(2010年：5,600萬港元)(附註22B)後，已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備帳(附註51)。

倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於2011年12月31日的帳面金額應為8.74億港元(2010年：8.99億港元)。

C 在建資產包括與鐵路營運有關的資本性工程項目。

D 集團按經營租賃形式將投資物業及車站小商店(包括免稅店)出租。租約一般為期1至10年，並有權於租約期屆滿後續約，而屆時將重新商訂所有條款。租賃款項一般會每年調整以反映市場租值。若干上述租賃包括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514.53億港元(2010年：453.14億港元)及502.87億港元(2010年：441.66億港元)，持作經營租賃用途的車站小商店的帳面總值為5.85億港元(2010年：5.51億港元)，而相關的累計折舊為2.21億港元(2010年：1.90億港元)。

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	
	2011	2010	2011	2010
1年內	4,101	3,846	3,811	3,592
1至5年內	5,777	5,486	4,963	4,664
5年後	336	391	239	74
	10,214	9,723	9,013	8,330

24 其他物業、機器及設備(續)

E 於2003年3月，集團與無關連第三方訂立一連串結構式交易，將若干載客車卡租出及租回(「租賃交易」)，涉及的資產於2003年3月31日的原值總額為25.62億港元，帳面淨值總額為16.74億港元。根據租賃交易，集團將資產租予美國機構投資者(「投資者」)，後者已預付所有與租賃協議有關的租金。同時，集團從投資者按21年至29年不等的租賃期租回有關資產，並須按預定付款時間表支付租金。集團可選擇於租賃期屆滿時按固定金額購入投資者於有關資產中的租賃權益。部分從投資者收取的預付租金款項已用作投資債券以支付集團租賃債務及按租賃交易行使其中購買權所應付的金額。倘若這些債券未能符合某些信貸評級要求，集團須以其他債券替代。此外，集團已提供備用信用證給投資者以保證集團能支付因交易提前於到期日終止而產生的額外金額。

集團保留資產的法定所有權，而集團於鐵路業務中動用該等資產亦不受限制。

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月時的預期淨現值約為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。由於集團不能按本身的目的操控投資戶口，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。

在2008年，某些抵銷證券的信貸評級被調低，其後集團以備用信用證替代這些證券，給予相關投資者用以支持有關的付款責任。

25 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	深圳市龍華綫	斯德哥爾摩地鐵	
2011					
原值					
於2011年1月1日	15,226	1,818	5,429	91	22,564
年內淨增置	–	630	2,122	–	2,752
清理	–	(5)	–	–	(5)
由其他物業、機器及設備撥入(附註24)	–	15	–	–	15
匯兌差異	–	–	304	(3)	301
於2011年12月31日	15,226	2,458	7,855	88	25,627
累計攤銷					
於2011年1月1日	939	142	2	14	1,097
年內攤銷	304	130	156	13	603
清理後撥回	–	–	–	–	–
匯兌差異	–	–	1	(2)	(1)
於2011年12月31日	1,243	272	159	25	1,699
於2011年12月31日帳面淨值	13,983	2,186	7,696	63	23,928

帳項附註

25 服務經營權資產(續)

集團

百萬港元	與九鐵公司的兩鐵合併		深圳市 龍華綫	斯德哥爾摩 地鐵	總計
	最初 經營權財產	額外 經營權財產			
2010					
原值					
於2010年1月1日	15,226	1,183	3,539	88	20,036
年內淨增置	-	566	1,757	-	2,323
清理	-	(5)	-	-	(5)
由其他物業、機器及設備撥入(附註24)	-	74	-	-	74
匯兌差異	-	-	133	3	136
於2010年12月31日	15,226	1,818	5,429	91	22,564
累計攤銷					
於2010年1月1日	634	50	-	1	685
年內攤銷	305	95	2	12	414
清理後撥回	-	(3)	-	-	(3)
匯兌差異	-	-	-	1	1
於2010年12月31日	939	142	2	14	1,097
於2010年12月31日帳面淨值	14,287	1,676	5,427	77	21,467

公司

百萬港元	最初 經營權財產	額外 經營權財產	總計
2011			
原值			
於2011年1月1日	15,226	1,818	17,044
年內淨增置	-	630	630
清理	-	(5)	(5)
由其他物業、機器及設備撥入(附註24)	-	15	15
於2011年12月31日	15,226	2,458	17,684
累計攤銷			
於2011年1月1日	939	142	1,081
年內攤銷	304	130	434
清理後撥回	-	-	-
於2011年12月31日	1,243	272	1,515
於2011年12月31日帳面淨值	13,983	2,186	16,169

25 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
2010			
原值			
於2010年1月1日	15,226	1,183	16,409
年內淨增置	–	566	566
清理	–	(5)	(5)
由其他物業、機器及設備撥入(附註24)	–	74	74
於2010年12月31日	15,226	1,818	17,044
累計攤銷			
於2010年1月1日	634	50	684
年內攤銷	305	95	400
清理後撥回	–	(3)	(3)
於2010年12月31日	939	142	1,081
於2010年12月31日帳面淨值	14,287	1,676	15,963

最初經營權財產與九鐵公司的兩鐵合併於開始日確認的支出有關；而額外經營權財產與兩鐵合併的開始日之後最初經營權財產的替換及/或升級的支出有關。

26 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	2011	2010
於1月1日及12月31日的原值	40	40
於1月1日及12月31日的累計攤銷	9	9
於12月31日帳面淨值	31	31

27 在建鐵路工程

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	由遞延開支 撥入 (附註30)	開支	於12月31日 結餘
2011				
西港島綫項目				
建築成本	3,955	–	2,682	6,637
顧問諮詢費	430	–	50	480
員工薪酬及其他開支	750	–	308	1,058
利息收入	(58)	–	(78)	(136)
已耗用的政府現金資助	(5,077)	–	(2,962)	(8,039)
	–	–	–	–
南港島綫(東段)項目				
建築成本	–	41	1,653	1,694
顧問諮詢費	–	394	37	431
員工薪酬及其他開支	–	277	165	442
財務開支	–	23	22	45
	–	735	1,877	2,612
觀塘綫延綫項目				
建築成本	–	18	500	518
顧問諮詢費	–	137	39	176
員工薪酬及其他開支	–	123	121	244
財務開支	–	8	8	16
	–	286	668	954
總計	–	1,021	2,545	3,566
2010				
西港島綫項目				
建築成本	891	–	3,064	3,955
顧問諮詢費	364	–	66	430
員工薪酬及其他開支	418	–	332	750
財務開支/(利息收入)	12	–	(70)	(58)
已耗用的政府現金資助	(1,685)	–	(3,392)	(5,077)
總計	–	–	–	–

A 西港島綫項目

於2009年7月13日，公司與香港政府就西港島綫的財務安排、設計、建造及包括相關服務和設施的營運簽訂了工程項目協議。

根據協議，香港政府於2010年3月提供122.52億港元的現金資助予公司(根據初步項目協議，另外4億港元的現金資助已於2008年2月收訖)。此現金資助受一項還款機制所規限，根據該機制，公司將於西港島綫開始商業營運後24個月內向香港政府支付鐵路及相關工程中若干資本性開支、價格上漲成本、土地成本及或有費用的實際成本低於原先估計的金額(連同利息)。

27 在建鐵路工程(續)

A 西港島綫項目(續)

項目預計將於2014年完成。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性總開支約為171.17億港元。於2011年12月31日，公司就此項目的累計開支為80.39億港元(2010年：50.77億港元)，全部開支已被政府現金資助所抵銷，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總值為53.24億港元(2010年：70.42億港元)及預期未來項目支出為37.54億港元(附註58)。

B 南港島綫(東段)項目

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

項目預計於2015年完成。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性總開支約為152.73億港元。於2011年12月31日，公司就此項目的累計開支為26.12億港元，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總值為53.26億港元及預期未來項目支出為73.35億港元(附註58)。

C 觀塘綫延綫項目

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

項目預計於2015年完成。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性總開支約為65.11億港元。於2011年12月31日，公司就此項目的累計開支為9.54億港元，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總值為24.49億港元及預期未來項目支出為31.08億港元(附註58)。

28 由九廣鐵路公司或香港政府委託的其他在建鐵路工程

A 九龍南綫項目

根據兩鐵合併中的一個主要協議《九龍南綫項目管理協議》，公司就建造九龍南綫擔任九鐵公司的項目管理代理，九龍南綫已於2009年8月16日完成及開始營運。截至2011年12月31日止年度內，項目管理費300萬港元(2010年：項目管理費5,200萬港元及獎勵金5,500萬港元)已於綜合損益表確認為收入。

B 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目

於2008年11月24日，香港政府與公司簽訂有關高鐵香港段設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「初步委託協議」)。按照初步委託協議，公司會進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而香港政府會負責直接支付該等工作的總成本，並就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本及若干間接成本和前期費用)向公司支付最高合計15億港元。

於2010年1月26日，香港政府與公司就高鐵香港段的建造、測試及投入服務訂立另外一份委託協議(「委託協議」)。按照委託協議，公司將會負責建造、測試及運行高鐵香港段，而香港政府作為高鐵香港段的擁有人，會直接承擔該等工程的總成本，並就公司提供的項目管理服務向公司支付45.90億港元。根據委託協議的條款，此數額可作更改，但每年最高限額為20億港元，而總限額為100億港元。此外，香港政府同意將邀請公司以服務經營權模式營運高鐵香港段。

截至2011年12月31日止年度內，項目管理收入5.85億港元(2010年：4.33億港元)已確認在綜合損益表中。

C 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

於2008年11月24日，香港政府與公司簽訂有關沙中綫的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「初步委託協議」)。按照該初步委託協議，公司會進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而香港政府會負責直接支付該等工作的總成本，並就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本及若干間接成本和前期費用)向公司支付合計最高15億港元。

於2011年5月17日，香港政府與公司就沙中綫有關擴建金鐘站及擬興建的何文田站的若干備置工程，以及重置紅磡國際郵件中心到九龍灣的工程和其他附帶工程之融資、建造、服務與設備採購及其他事項訂立了一份委託協議(「委託協議」)。根據該委託協議，公司須進行或委託第三者進行該等協定工程，並向香港政府收取項目管理費，而香港政府則須承擔並向公司支付所有工程成本。香港政府應付公司的每年限額為30億港元及最高總額為150億港元。

29 發展中物業

根據建造鐵路支綫的項目協議及兩鐵合併中的物業組合協議，公司獲香港政府授予鐵路沿綫車站的土地發展權。於2011年12月31日，尚未完成的物業發展項目包括於將軍澳綫沿綫車廠的將軍澳支綫物業發展項目；位於東鐵綫、九龍南綫及輕鐵五幅發展用地的東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目；位於黃竹坑一幅發展用地的南港島綫(東段)物業發展項目及位於何文田一幅發展用地的觀塘綫延綫物業發展項目。

公司支付的物業發展權開支、地盤準備工程開支包括地價，會資本化為發展中物業並沖銷從發展商收取有關同一發展中物業的款項。若從發展商收取的款項超逾公司的有關開支時，餘款會記入遞延收益帳內(附註29B)。在此等情況下，公司就該發展中物業其後的一切開支，將從遞延收益中扣除。遞延收益餘額在考慮公司就每個物業發展項目所須承擔的風險及責任後，在適當時候確認為公司的利潤。遞延收益在未確認為利潤前，會記錄為公司的負債，以確認公司就批出的物業發展權所須承擔的責任。

截至2011年12月31日止年度內，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。該兩間附屬公司將在中國內地成立一間項目公司，以在該地段進行住宅及商業發展(深圳市物業發展項目)。部分來自該項目的淨利潤將與深圳市人民政府分攤。

A 發展中物業

集團

百萬港元	於1月1日 結餘	由遞延開支 撥入 (附註30)	開支	沖銷 從發展商 收取的款項	於項目 完成時撥出	於12月31日 結餘
2011						
機場鐵路物業發展項目	-	-	4	(4)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,151	-	159	(9)	(213)	1,088
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	7,977	-	123	(19)	-	8,081
南港島綫(東段)物業發展項目	-	32	253	-	-	285
觀塘綫延綫物業發展項目	-	4	61	-	-	65
深圳市物業發展項目	-	-	2,445	-	-	2,445
	9,128	36	3,045	(32)	(213)	11,964
2010						
機場鐵路物業發展項目	-	-	14	(14)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	2,245	-	331	(12)	(1,413)	1,151
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	4,473	-	4,027	(523)	-	7,977
	6,718	-	4,372	(549)	(1,413)	9,128

29 發展中物業(續)

A 發展中物業(續)

公司

百萬港元	於1月1日 結餘	由遞延開支 撥入 (附註30)	開支	沖銷 從發展商 收取的款項	於項目 完成時撥出	於12月31日 結餘
2011						
機場鐵路物業發展項目	-	-	4	(4)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,151	-	159	(9)	(213)	1,088
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	7,977	-	123	(19)	-	8,081
南港島綫(東段)物業發展項目	-	32	253	-	-	285
觀塘綫延綫物業發展項目	-	4	61	-	-	65
深圳市物業發展項目	-	-	2	-	-	2
	9,128	36	602	(32)	(213)	9,521
2010						
機場鐵路物業發展項目	-	-	14	(14)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	2,245	-	331	(12)	(1,413)	1,151
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	4,473	-	4,027	(523)	-	7,977
	6,718	-	4,372	(549)	(1,413)	9,128

東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目包括從九鐵公司購入發展用地之物業發展權及九鐵公司為這些發展用地進行準備工程的協議金額。於2011年12月31日，未償付的協議金額包括利息共7.20億港元(2010年：6.99億港元)。截至2010年12月31日止年度內的開支包括柯士甸站的物業發展用地塊C及D的補地價費用39億港元。

深圳市物業發展項目包括深圳市軌道交通龍華綫車廠一號地段的地價19.77億元人民幣(24.38億港元)。據此，4.93億港元(4億元人民幣)已存入深圳市土地房產交易中心的外幣銀行戶口內。

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	向發展商 收取的款項	沖銷 發展中物業 (附註29A)	確認為利潤 的數額 (附註12)	於12月31日 結餘
2011					
機場鐵路物業發展項目	38	-	(4)	-	34
將軍澳支綫物業發展項目	43	-	(9)	-	34
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	487	-	(19)	(468)	-
	568	-	(32)	(468)	68
2010					
機場鐵路物業發展項目	69	-	(14)	(17)	38
將軍澳支綫物業發展項目	55	-	(12)	-	43
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	-	1,010	(523)	-	487
	124	1,010	(549)	(17)	568

帳項附註

29 發展中物業(續)

C 保管資金

作為機場鐵路、將軍澳支綫及東鐵綫若干物業發展項目的資金保管者，公司收取及管理售賣該等發展物業的訂金與收入。有關款項會存入指定的獨立銀行戶口，並連同所得利息發放予發展商，以償付發展商分別按政府同意方案及發展協議的條款所墊支的發展成本。任何餘額只會在履行所有與該等物業發展有關的責任後才會發放。因此，保管資金及有關銀行存款的結餘，並未列入集團及公司的資產負債表內。年內的保管資金變動如下：

集團及公司

百萬港元	2011	2010
於1月1日結餘	3,708	6,455
已收保管資金	25,039	43,110
加：所得利息	15	18
	28,762	49,583
年內墊支費用	(23,926)	(45,875)
於12月31日結餘	4,836	3,708
代表：		
於12月31日指定銀行戶口結餘	4,834	3,706
應收保證金	2	2
	4,836	3,708

除了以上所述，於2011年12月31日，關於一個東鐵綫物業發展項目的某些訂金與收入共24.10億港元(2010年：12.25億港元)仍然由律師託管並由公司以九鐵公司的代理身份管理。

D 西鐵物業發展

作為兩鐵合併的一部分，公司獲委任為九鐵公司及其若干附屬公司(「西鐵附屬公司」)的代理，發展西鐵沿綫的指定發展用地。就屯門發展項目，公司將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，公司將收取相當於銷售收入總額0.75%的代理費用。同時，公司會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2011年12月31日止年度內，公司產生的可追償費用連同間接費用及應計利息為9,600萬港元(2010年：6,000萬港元)。

30 遞延開支

集團及公司

百萬港元	2011	2010
於1月1日結餘	1,079	558
年內開支	3	521
轉撥至投資物業(附註23)	(11)	—
轉撥至在建鐵路工程(附註27)	(1,021)	—
轉撥至發展中物業(附註29)	(36)	—
於12月31日結餘	14	1,079

隨著南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的項目協議於2011年5月17日簽訂，較早前於南港島綫(東段)(鐵路建造7.35億港元及物業發展3,200萬港元)及觀塘綫延綫(鐵路建造2.86億港元及物業發展400萬港元)所發生的開支已轉撥至在建鐵路工程(附註27)及發展中物業(附註29)。於2011年12月31日，遞延開支主要與物業發展項目的研究有關。

31 無控制權附屬公司權益

百萬港元	集團		公司	
	2011	2010	2011	2010
非上市股份，按成本	-	-	24	24
應佔淨資產	579	541	-	-
	579	541	24	24

下表載列集團所有主要無控制權附屬公司的詳情：

公司名稱	已發行及繳足 普通股本	所佔權益比例			註冊成立及 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		
八達通控股有限公司	42,000,000港元	57.4%	57.4%	-	香港	投資控股
八達通卡有限公司	42,000,000港元	57.4%	-	100%	香港	在香港經營一個 免觸碰智能卡 共用付款系統
八達通中國投資有限公司	1港元	57.4%	-	100%	香港	投資控股
八達通廣聯有限公司	2港元	57.4%	-	100%	香港	不活動
Octopus International Projects Limited	1港元	57.4%	-	100%	香港	投資控股
八達通投資有限公司	2港元	57.4%	-	100%	香港	投資控股
八達通智庫有限公司	2港元	57.4%	-	100%	香港	將智能卡系統 引進迪拜的 顧問服務
八達通荷蘭有限公司	1港元	57.4%	-	100%	香港	將智能卡系統 引進荷蘭的 顧問服務
八達通繳費有限公司	2港元	57.4%	-	100%	香港	項目管理
八達通獎賞有限公司	1港元	57.4%	-	100%	香港	發展及經營 獎賞計劃
八達通資訊發展有限公司	2港元	57.4%	-	100%	香港	奧克蘭的 顧問服務
八達通系統有限公司	2港元	57.4%	-	100%	香港	香港的 顧問服務
Octopus Transactions Limited	2港元	57.4%	-	100%	香港	項目管理
八達通卡澳門有限公司	25,000澳門幣	57.4%	-	100%	澳門	在澳門推廣 免觸碰智能卡 共用付款系統

於1994年，公司與四家本地運輸公司，成立八達通卡有限公司(「八達通」)，以發展及經營「八達通」免觸碰智能卡票務系統。於2000年，八達通獲香港金融管理局(「金管局」)批准成為一家接受存款公司及將八達通卡的用途擴展至非運輸服務。於2001年，公司向八達通若干其他股東出售其所持有10.4%的八達通股權，作價1,600萬港元，倘若八達通後來成為聯交所上市公司，將可額外獲得遞延代價。於2005年，八達通為分拆其受規管的付款業務及非付款業務進行公司重組，並成立一間新控股公司，八達通控股有限公司(「八達通控股」)，以持有八達通及其他非付款業務公司的所有已發行股份。公司於八達通控股及其附屬公司的實際權益57.4%維持不變，而公司委派出任八達通控股董事局成員的代表在董事局會議中，僅佔49%的投票權。

截至2011年12月31日止年度內，公司就八達通提供的中央結算服務所產生的開支為1.16億港元(2010年：1.09億港元)。八達通就公司的增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務、員工借調、項目行政服務以及提供倉庫存儲服務所產生的費用為2,900萬港元(2010年：4,800萬港元)。年內，八達通控股向公司派發股息1.44億港元(2010年：7,500萬港元)。

帳項附註

31 無控制權附屬公司權益(續)

八達通控股的簡要綜合損益表及資產負債表如下：

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	2011 (經審核)	2010 (經審核)
營業額	704	662
其他經營收入	8	6
	712	668
員工薪酬	(126)	(119)
增值服務費用及銀行費用	(88)	(80)
其他費用	(148)	(222)
未計折舊前經營利潤	350	247
折舊	(38)	(43)
未計利息及財務開支前經營利潤	312	204
淨利息收入	54	56
應佔共同控制公司虧損	(4)	(2)
除稅前利潤	362	258
所得稅	(45)	(39)
年內利潤	317	219
集團所佔除稅前利潤 (附註16)	208	148
集團所佔所得稅 (附註16)	(26)	(22)

綜合資產負債表

於12月31日 百萬港元	2011 (經審核)	2010 (經審核)
資產		
固定資產	216	189
投資	2,641	2,195
其他資產	358	277
銀行存款及現金	517	671
	3,732	3,332
負債		
應付持卡人的預繳車費及按金	(2,244)	(2,004)
應付關連人士的款項	(55)	(24)
其他負債	(423)	(362)
	(2,722)	(2,390)
淨資產	1,010	942
權益		
股本	42	42
匯兌儲備	1	-
保留溢利	967	900
	1,010	942
集團所佔淨資產	579	541

32 於附屬公司的投資

公司

百萬港元	2011	2010
非上市股份，按成本	1,260	1,256

於附屬公司的投資包括於無控制權附屬公司的投資2,400萬港元(2010年：2,400萬港元)，其有關詳情在附註31中披露。於2011年12月31日，根據附註2C所界定的受控制附屬公司之詳情載於下表，並已在集團的帳項中綜合計算。

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	所佔權益比例			註冊成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬公司 持有		
<u>2011年全年擁有的附屬公司</u>						
地鐵榮標有限公司	10,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
恆福花園物業管理有限公司	10,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
MTR (Estates Management) Limited	1,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股 及物業管理
地鐵(上海項目管理)有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	鐵路顧問服務、 物業投資及發展
港鐵北京四號綫投資有限公司	1港元	100%	100%	-	香港	投資控股
港鐵建築有限公司 (前稱 Rail Sourcing Solutions (International) Limited)	2港元	100%	100%	-	香港	一般建築、 維修及工程工作
港鐵中國商業管理第一控股有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
地鐵中國顧問有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	鐵路顧問服務
港鐵中國物業控股有限公司 (前稱 Extensive Growth Limited)	1港元	100%	100%	-	香港	投資控股
地鐵中國物業有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
MTR Engineering Services Limited	1,000港元	100%	100%	-	香港	工程服務
港鐵杭州一號綫投資有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
港鐵信息系統有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	向港鐵附屬及 聯營公司發出 港鐵軟件牌照
地鐵物業代理有限公司	2港元	100%	100%	-	香港	物業代理
港鐵物業(北京)第一有限公司	1港元	100%	-	100%	香港	物業發展、 投資及管理
港鐵物業(深圳)有限公司	1港元	100%	100%	-	香港	物業發展、 投資及管理
港鐵(國際)軌道交通培訓有限公司	2,800,000港元	100%	100%	-	香港	在中國內地提供 鐵路運輸的訓練

32 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	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		
港鐵瀋陽控股有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
港鐵瀋陽投資控股有限公司	1港元	100%	100%	-	香港	投資控股
港鐵瀋陽物業第一有限公司	1港元	100%	-	100%	香港	物業發展、 投資及管理
港鐵深圳投資控股有限公司	400,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
MTR Telecommunication Company Limited	100,000,000港元	100%	100%	-	香港	無綫電訊服務
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	物業管理
駿景園物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
新屯門中心物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
TraxComm Limited	15,000,000港元	100%	100%	-	香港	固定電訊網絡服務
偉絡傳訊有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	無綫電訊網絡服務
360假期有限公司	500,000港元	100%	-	100%	香港	導賞服務
Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. *	16,250,000澳元	60%於 普通股； 30%於 A類股	60%於 普通股； 30%於 A類股	-	澳洲	鐵路營運 及維修
Fasttrack Insurance Ltd.	77,500,000港元	100%	100%	-	百慕達	保險包銷
Candiman Limited *	1美元	100%	100%	-	英屬處女 群島	投資控股
MTR Corporation (C.I.) Limited	1,000美元	100%	100%	-	開曼群島 /香港	財務
MTR Finance Lease (001) Limited	1美元	100%	100%	-	開曼群島 /香港	財務
MTR Stockholm AB	40,000,000瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運 及維修

32 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	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		
重慶滙俊物業管理有限公司*	150,000美元	70%	-	70%	中華人民 共和國	物業管理
港鐵(北京)商業設施管理有限公司	93,000,000港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業租賃 及管理
港鐵(北京)房地產管理有限公司*	人民幣3,000,000元	100%	100%	-	中華人民 共和國	物業管理
港鐵商業管理(北京)有限公司*	120,000港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	商業管理、 商業顧問、 商業設施策劃及 顧問服務、及 公司訓練管理
港鐵技術諮詢(北京)有限公司 (註冊成立)	4,200,000港元	100%	100%	-	中華人民 共和國	鐵路顧問服務、 市場及推廣
港鐵技術諮詢(深圳)有限公司 (註冊成立)	1,000,000港元	100%	100%	-	中華人民 共和國	鐵路顧問服務
港鐵軌道交通(深圳)有限公司 (註冊成立)	2,636,000,000港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	鐵路建造、 營運及管理
深圳港鐵軌道交通培訓中心* (註冊成立)	人民幣2,000,000元	100%	-	100%	中華人民 共和國	提供鐵路運輸的 訓練
上海港鐵建設管理有限公司 (註冊成立)	15,000,000港元	60%	-	60%	中華人民 共和國	鐵路建造管理 及發展
MTR Corporation (Silverlink) Limited	1英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (UK) Limited	29英鎊	100%	100%	-	英國	投資控股
於2011年成立的附屬公司						
港鐵物業(天津)第一有限公司	1港元	100%	-	100%	香港	物業發展、 投資及管理
港鐵物業(天津)第二有限公司	1港元	100%	-	100%	香港	物業發展、 投資及管理

* 並非由畢馬威會計師事務所審核的附屬公司。

截至2011年12月31日止年度內，港鐵(澳門)房地產管理有限公司已清盤，另通過決議為上海港鐵建設管理有限公司進行清盤。

33 聯營公司權益

集團

百萬港元	2011	2010
應佔淨資產	948	836

集團及公司於2011年12月31日擁有下列聯營公司權益：

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	所佔權益比例		註冊成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由附屬公司 持有		
北京京港地鐵有限公司(註冊成立)	人民幣1,380,000,000元	49%	49%	中華人民 共和國	鐵路建造、 營運、管理及發展
瀋陽瀋港地鐵運營有限公司	人民幣100,000,000元	49%	49%	中華人民 共和國	鐵路營運及管理
Tunnelbanan Teknik Stockholm AB	30,000,000瑞典克朗	50%	50%	瑞典	鐵路維修
London Overground Rail Operations Ltd (“LOROL”)*	2英鎊	50%	50%	英國	鐵路管理

* 並非由畢馬威會計師事務所審核的公司。

公司與瀋陽瀋港地鐵運營有限公司(「瀋陽地鐵」)的另一間母公司就結束瀋陽地鐵達成協議。清盤申請已向瀋陽市政府呈交及要求批准而清盤程序經已展開。

截至2011年12月31日止年度內，Tunnelbanan Teknik Stockholm AB向MTR Stockholm AB提供列車維修及其他支援服務，費用為5.20億瑞典克朗(6.29億港元)(2010年：5.11億瑞典克朗或5.50億港元)。MTR Stockholm AB將車廠、車廠設備租賃予Tunnelbanan Teknik Stockholm AB及向其提供其他支援服務，合共收費1.08億瑞典克朗(1.31億港元)(2010年：1.14億瑞典克朗或1.22億港元)。

同年，公司向北京京港地鐵有限公司提供員工借調、資訊技術及其他支援服務，合共收費1,900萬港元(2010年：3,200萬港元)。截至2010年12月31日止年度內，公司向LOROL提供員工借調及顧問服務，收費100萬港元。

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	2011	2010
非流動資產	2,319	2,435
流動資產	793	747
非流動負債	(860)	(972)
流動負債	(1,304)	(1,374)
淨資產	948	836
收入	1,760	1,612
支出	(1,608)	(1,590)
除稅前利潤	152	22
所得稅	(37)	(9)
年內淨利潤	115	13

34 證券投資

證券投資乃指公司持有的銀行中期票據及位於海外的一家保險包銷附屬公司持有的債務證券，包括：

集團

百萬港元	2011	2010
持至到期日證券(攤銷成本)		
– 於1年內到期	2,626	1,000
– 於1年後到期	–	2,627
	2,626	3,627
於海外上市的交易證券(公允價值)(第一級，參閱附註36定義)		
– 於1年內到期	126	67
– 於1年後到期	222	218
	348	285
	2,974	3,912

公司

百萬港元	2011	2010
持至到期日證券(攤銷成本)		
– 於1年內到期	2,626	1,000
– 於1年後到期	–	2,627
	2,626	3,627

35 待售物業

集團及公司

百萬港元	2011	2010
待售物業		
– 按原值	3,718	1,829
– 按可實現淨值	39	107
	3,757	1,936

於2011年12月31日的待售物業主要包括位於大圍維修中心的名城、東鐵綫火炭站的御龍山及馬鞍山綫烏溪沙站的銀湖·天峰住宅單位及車位。有關物業為公司攤分資產所得或於發展項目完成後所獲攤分的實物利潤。該等物業以原值(即於收取物業為利潤時，按獨立公開市場估值而作出的最初確認公允價值(附註2K(iv)及(v)))，及於結算日的可實現淨值兩者中的較低者於資產負債表中列帳。可實現淨值是指估計售價減去出售物業時將產生的成本。於2010年及2011年12月31日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行於該日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，待售物業的可實現淨值已扣除1,800萬港元(2010年：1,200萬港元)的撥備。

帳項附註

36 財務衍生工具資產及負債

A 公允價值

未完約財務衍生工具的名義數額、公允價值及到期日(按合約之未貼現現金流量作計算)如下：

集團及公司

百萬港元	名義數額	公允價值	等級*	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
				1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
2011								
財務衍生工具資產								
總額繳付：								
外匯遠期合約								
– 現金流量對沖：								
	86	3	2					
– 流入				29	26	34	–	89
– 流出				(27)	(26)	(33)	–	(86)
– 不符合對沖會計：								
	6	–	2					
– 流入				5	–	–	–	5
– 流出				(5)	–	–	–	(5)
貨幣掉期								
– 公允價值對沖：								
	1,245	54	2					
– 流入				37	811	6	470	1,324
– 流出				(6)	(785)	–	(465)	(1,256)
淨額繳付：								
利率掉期								
– 公允價值對沖								
	2,833	287	2	134	95	78	34	341
– 現金流量對沖								
	300	–	2	(1)	(1)	2	–	–
– 不符合對沖會計								
	388	–	2	–	–	–	–	–
	4,858	344		166	120	87	39	412
財務衍生工具負債								
總額繳付：								
外匯遠期合約								
– 現金流量對沖：								
	83	4	2					
– 流入				59	16	4	–	79
– 流出				(62)	(17)	(4)	–	(83)
– 不符合對沖會計：								
	174	7	2					
– 流入				132	27	7	–	166
– 流出				(138)	(28)	(7)	–	(173)
貨幣掉期								
– 公允價值對沖：								
	4,663	28	2					
– 流入				12	13	6,593	–	6,618
– 流出				(18)	(21)	(6,609)	–	(6,648)
淨額繳付：								
利率掉期								
– 現金流量對沖								
	1,912	112	2	(59)	(48)	(16)	(3)	(126)
	6,832	151		(74)	(58)	(32)	(3)	(167)
總計	11,690							

36 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

集團及公司

百萬港元	名義數額	公允價值	等級*	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
				1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
2010								
財務衍生工具資產								
總額繳付：								
外匯遠期合約								
- 現金流量對沖：	147	11	2					
- 流入				121	27	12	-	160
- 流出				(112)	(25)	(12)	-	(149)
- 不符合對沖會計：	11	2	2					
- 流入				13	-	-	-	13
- 流出				(11)	-	-	-	(11)
貨幣掉期								
- 公允價值對沖：	1,255	75	2					
- 流入				46	37	817	467	1,367
- 流出				(15)	(10)	(792)	(464)	(1,281)
淨額繳付：								
利率掉期								
- 公允價值對沖	2,834	280	2	102	123	91	18	334
- 現金流量對沖	350	7	2	(7)	(5)	5	11	4
	4,597	375		137	147	121	32	437
財務衍生工具負債								
總額繳付：								
外匯遠期合約								
- 現金流量對沖：	82	4	2					
- 流入				49	19	8	-	76
- 流出				(52)	(20)	(8)	-	(80)
- 不符合對沖會計：	129	-	2					
- 流入				108	17	4	-	129
- 流出				(108)	(17)	(4)	-	(129)
貨幣掉期								
- 公允價值對沖：	4,663	32	2					
- 流入				9	15	5,092	-	5,116
- 流出				(15)	(26)	(5,106)	-	(5,147)
淨額繳付：								
利率掉期								
- 公允價值對沖	-	-	2	-	-	-	-	-
- 現金流量對沖	1,312	112	2	(49)	(42)	(29)	-	(120)
	6,186	148		(58)	(54)	(43)	-	(155)
總計	10,783							

* HKFRS 7對公允價值等級的界定如下：

第一級：公允價值以相同金融工具在活躍市場中的報價(不予調整)計算

第二級：公允價值以類似的金融工具在活躍市場中的報價，或用估值技術(當中所有重要輸入均可直接或間接採用可觀察市場數據)計算

第三級：公允價值以估值技術(當中一些重要輸入並非採用可觀察市場數據)計算

36 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

集團主要採用貼現現金流量估值法，利用相關財務工具的市場利率及外匯匯率，貼現未來合約現金流量，以釐定集團的借貸及利率掉期與貨幣掉期等財務衍生工具的公允價值。遠期外匯合約的公允價值則採用於結算日的遠期市場匯率釐定。

集團的財務衍生工具主要包括利率及貨幣掉期，並採用於2010年及2011年12月31日的相關利率掉期曲線貼現財務工具的現金流。港元所用利率介於0.250%至1.877%(2010年：0.045%至3.407%)，美元所用利率介於0.208%至2.027%(2010年：0.392%至3.509%)，而歐元所用利率介於0.677%至2.381%(2010年：0.379%至3.393%)。

上表詳列集團和公司於資產負債表結算日的財務衍生工具負債及資產的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據結算日的現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。

B 財務風險

在營運及融資活動中，集團主要面對四類財務風險，即流動性風險、利率風險、外匯風險及信貸風險。集團的整體風險管理政策針對金融市場的不可預測性，儘量減低這些財務風險對集團財務表現構成的不良影響。

董事局規定整體風險管理的原則，及批准特定範圍的政策，例如流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、財務衍生工具與非財務衍生工具的運用，以及剩餘流動資金的投資。集團的理想融資模式(簡稱「模式」)是風險管理政策的一部分。這模式設定理想的定息及浮息債務組合，准許的外幣債務水平，及為滿足未來資金需求的備用資金覆蓋時段，用以衡量、監察及控制集團在融資方面的流動性、利率及外幣風險。董事局定期檢討，並在有需要時按營運、市場情況及其他有關因素而更改風險管理政策。作為財政預算的一部分，董事局也會每年檢討，並在有需要時按市場情況及實際需要更改該模式。

運用財務衍生工具來控制和對沖利率及外匯風險，是集團風險管理策略的重要一環。按照董事局的政策，這些工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。集團所採用的衍生工具全部為場外衍生工具，主要包括利率掉期、貨幣掉期和外匯遠期合約。

(i) 流動性風險

流動性風險指因現金流入及流出的時間及金額的差異而導致負債到期時無足夠資金償還的風險。

集團運用預期現金流量分析來管理流動性風險，通過預測營運資金、償還貸款、股息派付、資本性開支及新投資項目等現金需求，及維持足夠現金結餘及/或已獲銀行承諾貸出而尚未動用的信貸額度，以確保這些現金需求能夠得到滿足。集團採取審慎方針，維持足夠的現金結餘及銀行信貸承諾，以達到模式所要求的最少6至15個月的預期現金需求。集團亦為其預期現金流進行壓力測試，以分析流動性風險。假如壓力測試顯示有重大的現金流短缺風險，集團會安排額外的銀行信貸、發行債券或採取其他適當行動。

下表詳列集團和公司於資產負債表結算日的非財務衍生工具負債的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據結算日的現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	2011				2010			
	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	2,876	4,305	592	7,773	3,218	2,315	598	6,131
2年至5年內須償還的款項	7,498	840	1	8,339	8,717	1,318	1	10,036
1年至2年內須償還的款項	3,883	387	2	4,272	603	6,569	1	7,173
1年內須償還的款項	632	6,426	2	7,060	1,013	480	1	1,494
	14,889	11,958	597	27,444	13,551	10,682	601	24,834

36 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

公司

百萬元	2011				2010			
	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	543	–	592	1,135	577	–	598	1,175
2年至5年內須償還的款項	117	326	–	443	117	531	–	648
1年至2年內須償還的款項	39	194	–	233	39	6,457	–	6,496
1年內須償還的款項	39	6,229	–	6,268	39	376	–	415
	738	6,749	592	8,079	772	7,364	598	8,734

其他是指租出/租回交易債務(附註24E)。

(ii) 利率風險

集團的利率風險主要來自借貸活動。固定及浮動利率貸款會由於市場利率波動為集團帶來公允價值及現金流量利率風險。集團主要透過維持模式所指定的定息債務佔未償還總債項的40%至70%來管理及控制利率風險。倘實際的定息債務水平大幅偏離模式，則會運用財務衍生工具如利率掉期來調整定息及浮息的比例，務求使其貼近模式。於2011年12月31日，計入未完約貨幣及利率掉期後，51%的集團未償還總債項為定息或已轉換為定息。

集團來自浮息貸款的風險為從現金結餘、銀行存款及其他投資工具賺取的浮息收入所抵銷。於2011年12月31日，集團持有總額為71.56億港元的現金結餘及銀行存款用以產生浮息收入，相對浮息貸款總額為110.31億港元。

於2011年12月31日，在其他因素維持不變的情況下，如利率整體上升100點子/下調25點子，估計集團的除稅後利潤及保留溢利將增加/減少約3,100萬港元/800萬港元，而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約4,600萬港元/1,600萬港元。

上述敏感度分析乃假設利率的變動於結算日出現並已用於計算該日存在的財務衍生工具及非財務衍生工具的利率風險。管理層所假設的利率，是考慮到當前利率處於偏低的水平及將來利率上升的空間較下跌為大，而對直至下一個年度結算日期間可能出現利率變動的評估。

於2010年，根據利率整體上升/下調分別為100/50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8,500萬港元/2,400萬港元，而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約4,900萬港元/2,600萬港元。

(iii) 外匯風險

當資產與負債以非集團的功能貨幣入帳時，將產生外匯風險。對集團而言，有關風險主要來自借貸和海外採購活動。

集團把無對沖的非港元債項維持於模式指定的較低水平，及盡量減少集團因海外採購而產生的外匯未平倉結存，從而管理及控制其外匯風險。當債項所採用的貨幣未能與償還該債項的預期現金流所用的貨幣相符時，集團會透過貨幣掉期把債項所產生的外匯風險轉換至港幣風險。在採用外幣進行採購時，集團會訂立外匯遠期合約以預先訂立的匯率確定在結算時所需要的外幣。

集團來自外匯借貸的美元風險被其持有的美元現金結餘、銀行存款及投資所抵銷。

由於集團大部分應收及應付款項均以各集團公司之功能貨幣(港元、人民幣、澳元或瑞典克朗)或美元(港元的掛鈎貨幣)計值，而大部分以外幣計值的付款承擔均得到外匯遠期合約對沖，管理層預期該等項目不會涉及任何重大的貨幣風險。

36 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24E)。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存放存款及訂立財務衍生工具，並通過分散交易對手來減低風險。

所有財務衍生工具交易均受制於交易對手的交易上限，該等上限是根據董事局通過的政策，因應有關交易對手的信貸評級而制訂。根據「風險價值」概念，集團按該等工具的公允市值及最大潛在虧損計算信貸風險，及因應各自交易對手的限額來衡量、監察及控制信貸風險。為了進一步減低交易對手風險，集團亦就同一交易對手的各種財務衍生工具及其他財務交易採用對銷及除淨安排。

所有存款及投資均受制於類似的個別交易對手/發行人交易上限，有關上限是根據各交易對手/發行人的信貸評級及/或香港發鈔銀行地位而制訂。集團於某一交易對手存放款項或發行人投資的時間長短亦因應有關交易對手/發行人的信貸評級而受到限制。存款/投資額及年期均受到定期監察，確保符合為有關交易對手/發行人所設定的限制。此外，集團積極監察交易對手/發行人的信用違約掉期水平及其每日的變動，並可能會根據觀察所得及其他考慮因素調整可承受有關交易對手/發行人的風險及/或交易上限。

於結算日，集團就財務衍生工具資產及銀行存款所承受的最高信貸風險，於資產負債表中分別以財務衍生工具資產的帳面值及存款總額呈列。於結算日，集團並無於任何單一交易對手有任何高度集中的風險。

此外，公司亦管理及控制與應收款項所涉及的信貸風險，有關資料載於附註38。

37 存料與備料

百萬港元	集團		公司	
	2011	2010	2011	2010
預計於下列時間耗用的存料與備料：				
– 1年內	695	643	570	519
– 1年後	446	426	368	363
	1,141	1,069	938	882
減：陳舊存貨撥備	(6)	(8)	(6)	(8)
	1,135	1,061	932	874

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。

38 應收帳項、按金及預付款項

百萬港元	集團		公司	
	2011	2010	2011	2010
與下列項目有關的應收帳項、按金及預付款項：				
– 物業發展項目	1,203	636	1,203	636
– 香港以外的鐵路附屬公司	1,204	1,203	–	–
– 香港業務及其他	1,557	1,222	1,426	1,143
	3,964	3,061	2,629	1,779

38 應收帳項、按金及預付款項(續)

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

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

應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2011	2010	2011	2010
未到期款項	2,612	1,904	1,831	1,092
30日過期未付	428	157	242	61
60日過期未付	21	27	5	21
90日過期未付	8	8	6	3
超過90日過期未付	20	11	2	6
應收帳項總額	3,089	2,107	2,086	1,183
按金及預付款項	677	785	345	427
預付退休金開支	198	169	198	169
	3,964	3,061	2,629	1,779

於2011年12月31日，未到期款項包括物業發展按照發展協議及買賣合約條款所訂的可派發利潤的應收款項，來自若干正在等待決算的物業發展帳戶的保管資金(附註29C)，及其他可收回雜項開支的應收款項共12.03億港元(2010年：6.34億港元)。

於2011年12月31日，除與香港業務及其他有關的按金及應收帳項2.79億港元(2010年：1.53億港元)並預期於一年至三年內收回外，所有應收帳項、按金及預付款項預期可於一年內收回。由於帳面價值減去呆壞帳減值虧損後的貼現結果並不明顯，故以非貼現價值入帳。

應收帳項、按金及預付款項包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

	集團		公司	
	2011	2010	2011	2010
新台幣(百萬元)	-	2	-	2
英鎊(百萬元)	1	-	1	-
美元(百萬元)	9	9	9	8

39 給予物業發展商貸款

集團及公司

百萬港元	2011		2010	
	名義金額	帳面金額	名義金額	帳面金額
給予物業發展商的免息貸款	-	-	2,000	1,975

根據物業發展協議條款提供予將軍澳八十六區物業發展第二期(「日出康城」)發展商的未償付貸款已於2011年12月31日止年度內全數償還。

40 應收關連人士款項

百萬港元	集團		公司	
	2011	2010	2011	2010
應收下列關連人士的款項：				
- 香港政府	248	156	248	156
- 九鐵公司	20	25	20	25
- 無控制權附屬公司	23	17	23	17
- 聯營公司	111	132	63	71
- 公司的其他附屬公司(扣除減值虧損)	-	-	4,681	4,096
	402	330	5,035	4,365

應收香港政府帳款包括沙中綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫項目的未清還帳款有關。

應收九鐵公司款項乃與外判協議向公司的付款及在合併框架協議下可向九鐵公司收回的一些建設工程費用有關。

應收無控制權附屬公司款項乃關於八達通卡有限公司的應收款項。

於2011年12月31日，集團應收聯營公司款項包括給予Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)的未償還貸款5,600萬港元(5,000萬瑞典克朗)(2010年：7,500萬港元或6,500萬瑞典克朗)，貸款之利息按Riksbank公布的三個月斯德哥爾摩銀行同業拆息加年利率3%計算，償還到期日為2013年12月31日。於2010年12月31日，集團應收聯營公司款項包括給予London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)的貸款1,200萬港元(100萬英鎊)，該貸款已於2011年12月31日止年度內全數償還。

上述所有委託工程的合約保證金將於一年內到期發放，其餘所有應收香港政府及其他關連人士的款項預期於12個月內收回。

由於應收香港政府及其他關連人士的款項大部分會在24個月內清還，因此其名義價值與公允價值並沒有重大分別。

41 現金、銀行結餘及存款

百萬港元	集團		公司	
	2011	2010	2011	2010
銀行及其他財務機構存款	14,009	12,337	13,728	12,065
銀行存款及現金	2,091	997	243	208
現金、銀行結餘及存款	16,100	13,334	13,971	12,273
減：於存入日起計到期日多於三個月的銀行存款	(12,673)	(9,610)	(12,396)	(9,355)
減：銀行透支(附註42A)	-	(16)	-	(16)
現金流量表所示的現金及現金等價物	3,427	3,708	1,575	2,902

資產負債表所示的現金、銀行結餘及存款包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

	集團		公司	
	2011	2010	2011	2010
澳元(百萬元)	5	11	5	11
歐元(百萬元)	6	5	6	5
日元(百萬元)	42	100	42	100
新台幣(百萬元)	8	10	8	10
英鎊(百萬元)	2	-	2	-
人民幣(百萬元)	3	-	-	-
瑞典克朗(百萬元)	-	2	-	2
美元(百萬元)	603	679	601	676

42 貸款及其他債務

A 分類

集團

百萬港元	2011			2010		
	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：						
債務發行計劃票據 (2014年到期的歐洲美元債券)	4,734	5,038	4,663	4,759	5,144	4,663
	4,734	5,038	4,663	4,759	5,144	4,663
非上市：						
2012年至2020年到期的債務發行計劃票據 (2010年：2011年至2020年到期)	8,421	9,130	8,180	6,679	7,202	6,447
	8,421	9,130	8,180	6,679	7,202	6,447
資本市場借貸工具總計	13,155	14,168	12,843	11,438	12,346	11,110
銀行貸款	9,663	9,665	9,665	8,971	8,973	8,972
其他	350	469	350	332	370	332
貸款及其他	23,168	24,302	22,858	20,741	21,689	20,414
銀行透支	-	-	-	16	16	16
短期貸款	-	-	-	300	300	300
總計	23,168	24,302	22,858	21,057	22,005	20,730

帳項附註

42 貸款及其他債務(續)

A 分類(續)

公司

百萬港元	2011			2010		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
非上市：						
2018年到期的債務發行計劃票據	461	673	465	457	646	466
銀行貸款	6,698	6,700	6,700	6,915	6,918	6,916
其他	343	464	343	328	366	328
貸款及其他	7,502	7,837	7,508	7,700	7,930	7,710
銀行透支	–	–	–	16	16	16
短期貸款	–	–	–	300	300	300
總計	7,502	7,837	7,508	8,016	8,246	8,026

其他包括租出/租回交易中的非抵銷債務(附註24E)。

於2011年12月31日，集團有若干尚未動用的無承諾貸款總額141.35億港元(2010年：150.28億港元)，其中包括債務發行計劃及短期銀行貸款。

公允價值是按貼現現金流量估值法以集團可採用的同類財務工具的現行市場利率及外匯匯率貼現未來合約的現金流量列值。

短期貸款及銀行透支的帳面金額與其公允價值相約。

以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的貸款款項在進行對沖活動前後的外幣數額如下：

集團

	對沖活動前		對沖活動後	
	2011	2010	2011	2010
歐元(百萬元)	–	1	–	–
人民幣(百萬元)	1,000	–	–	–
美元(百萬元)	760	761	–	1

公司

	對沖活動前		對沖活動後	
	2011	2010	2011	2010
歐元(百萬元)	–	1	–	–
美元(百萬元)	60	61	–	1

42 貸款及其他債務(續)

B 還款期分析

集團

百萬港元	2011				2010			
	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	2,515	2,862	343	5,720	2,715	1,471	328	4,514
2年至5年內須償還的款項	6,863	364	2	7,229	7,793	1,084	2	8,879
1年至2年內須償還的款項	3,363	221	3	3,587	102	6,400	1	6,503
1年內須償還的款項	102	6,218	2	6,322	500	17	1	518
	12,843	9,665	350	22,858	11,110	8,972	332	20,414
銀行透支	-	-	-	-	-	16	-	16
短期貸款	-	-	-	-	-	300	-	300
	12,843	9,665	350	22,858	11,110	9,288	332	20,730
減：未經攤銷的折價、溢價及財務 開支餘額	(35)	(2)	-	(37)	(38)	(5)	-	(43)
因財務工具的公允價值變動之調整	347	-	-	347	366	4	-	370
債務帳面總額	13,155	9,663	350	23,168	11,438	9,287	332	21,057

公司

百萬港元	2011				2010			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
長期貸款及其他								
5年後須償還的款項	465	-	343	808	465	-	328	793
2年至5年內須償還的款項	-	322	-	322	1	511	-	512
1年至2年內須償還的款項	-	189	-	189	-	6,389	-	6,389
1年內須償還的款項	-	6,189	-	6,189	-	16	-	16
	465	6,700	343	7,508	466	6,916	328	7,710
銀行透支	-	-	-	-	-	16	-	16
短期貸款	-	-	-	-	-	300	-	300
	465	6,700	343	7,508	466	7,232	328	8,026
減：未經攤銷的折價、溢價及財務 開支餘額	(5)	(2)	-	(7)	(5)	(5)	-	(10)
因財務工具的公允價值變動之調整	1	-	-	1	(4)	4	-	-
債務帳面總額	461	6,698	343	7,502	457	7,231	328	8,016

由於公司打算為一年內須償還的資本市場借貸工具及銀行貸款作長期再融資，該筆款額被納入長期貸款。

帳項附註

42 貸款及其他債務(續)

C 已發行及贖回的債券及票據

截至2010年及2011年12月31日止年度內發行的票據包括：

集團

百萬港元	2011		2010	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	2,206	2,198	-	-

上述為附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行的票據。該票據獲公司無條件及不可撤銷的擔保，屬於MTR Corporation (C.I.) Limited的直接、無抵押、無條件債務，並與MTR Corporation (C.I.) Limited的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。

截至2011年12月31日止年度內，集團贖回非上市債券5億港元(2010年：11億港元)。截至2011年12月31日止年度內，集團並無贖回任何上市債券(2010年：贖回6億美元)。

D 擔保及抵押

- (i) 於2010年及2011年12月31日，香港政府並無就集團所得的信貸提供任何擔保。
- (ii) 於2011年12月31日，公司之間接全資附屬機構 — 港鐵軌道交通(深圳)有限公司，以其在國內某些資產為一項40億元人民幣(2010年：40億元人民幣)的銀行貸款提供抵押。
- (iii) 於2011年12月31日，公司在澳洲擁有60%股權的附屬公司 — Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.，以其在澳洲某些資產為一項1,300萬澳元(2010年：1,300萬澳元)的銀行貸款提供抵押。

除上述押記外，集團於2011年12月31日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

43 應付帳項及應計費用

百萬港元	集團		公司	
	2011	2010	2011	2010
應付帳項及應計費用				
– 西港島綫項目	417	512	417	512
– 南港島綫(東段)項目	479	27	479	27
– 觀塘綫延綫項目	188	14	188	14
– 深圳市軌道交通龍華綫項目	1,183	535	-	-
– 香港物業發展項目	681	657	681	657
– 內地物業發展項目	1,950	-	-	-
– 香港以外的鐵路附屬公司	1,337	1,163	-	-
– 香港業務及其他	5,539	4,993	5,025	4,508
應付顧客合約工程總額	15	15	15	15
西港島綫項目尚未使用的政府現金資助	4,613	7,575	4,613	7,575
	16,402	15,491	11,418	13,308

於2011年12月31日，包括在應付顧客合約工程總額中累計的合約成本，加上已確認溢利及減去已確認虧損所得的總額為2.94億港元(2010年：2.94億港元)。於2010年及2011年12月31日，所有應付顧客合約工程金額預期超於一年後清還。

43 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	
	2011	2010	2011	2010
30日內到期或即期	2,765	2,331	1,267	1,025
30日至60日內到期	2,379	1,603	1,612	1,077
60日至90日內到期	537	341	335	331
到期日超逾90日	3,950	1,725	1,627	1,530
	9,631	6,000	4,841	3,963
租金及其他可退還按金	1,704	1,517	1,618	1,472
應計僱員福利	454	399	346	298
西港島綫項目尚未使用的政府現金資助	4,613	7,575	4,613	7,575
	16,402	15,491	11,418	13,308

除了有關香港業務及其他的15.40億港元(2010年：15.44億港元)及於香港以外的鐵路附屬公司的2,900萬港元(2010年：無)預期於一年後清還外，所有應付帳項及應計費用均預期於一年內清還。於一年後到期的款項主要是從投資物業及車站小商店租戶收取的租賃按金，以及來自電訊服務營運商的預繳收入，當中大部分款項會在三年內清還。集團認為該等按金的貼現影響並不重大。

應付帳項及應計費用的名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

應付帳項及應計費用包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

	集團		公司	
	2011	2010	2011	2010
澳元(百萬元)	2	1	2	1
歐元(百萬元)	3	6	3	6
日元(百萬元)	83	31	83	31
英鎊(百萬元)	1	1	1	1
人民幣(百萬元)	1,577	-	-	-
美元(百萬元)	17	17	2	2

44 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
2011			
鐵路支綫項目	2	300	302
客運業務及其他	120	221	341
	122	521	643
2010			
鐵路支綫項目	3	123	126
客運業務及其他	105	173	278
	108	296	404

帳項附註

44 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
2011			
鐵路支綫項目	2	300	302
客運業務及其他	60	61	121
	62	361	423
2010			
鐵路支綫項目	3	123	126
客運業務及其他	46	49	95
	49	172	221

由於大部分工程合約保證金會在24個月內到期發還，故其受貼現的影響並不重大。

45 應付關連人士款項

百萬港元	集團		公司	
	2011	2010	2011	2010
應付予下列關連人士的款項：				
– 香港政府	31	27	31	27
– 九鐵公司	1,432	809	1,432	809
– 聯營公司	18	56	–	–
– 附屬公司	–	–	11,781	11,243
	1,481	892	13,244	12,079

應付香港政府款項與西港島綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫項目的土地費用有關。

應付九鐵公司款項乃關於東鐵綫及輕鐵綫沿綫物業發展項目，於項目批出時的協議款項及相關應付利息，以及每年定額付款及非定額付款的應計部分。

於2010年12月31日，應付予集團的聯營公司款項包括由Tunnelbanan Teknik Stockholm AB給予MTR Stockholm AB未償還的貸款2,900萬港元(2,500萬瑞典克朗)，該貸款已於2011年12月31日止年度內全數償還。該貸款並無抵押，利率按三個月斯德哥爾摩銀行同業拆息加年利率3%計算及無固定償還到期日。

應付予公司的附屬公司款項包括應付予MTR Corporation (C.I.) Limited 116.41億港元(2010年：111.62億港元)，該款項涉及上述附屬公司發行的債券及票據的所得款項及應計利息，而該等款項乃借予公司作為一般公司用途，附有指定還款期及利率(附註42C)並以公允價值列帳。由於餘下應付予附屬公司的款項並不附有利息，且沒有固定還款期及數額並不重大，因此該等款項並未予以貼現。於2011年12月31日，應付予附屬公司的總款項包括113.28億港元(2010年：104.81億港元)預期於一年後清還。

46 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	
	2011	2010	2011	2010
在1月1日結餘	10,749	10,625	10,592	10,625
加：於開始日予以資本化的每年租賃付款總額	-	151	-	-
加：應付利息淨額增加	3	4	-	-
減：年內償還或應付款項	(35)	(36)	(35)	(33)
匯兌差額	7	5	-	-
在12月31日結餘	10,724	10,749	10,557	10,592

截至2010年12月31日止年度內，集團已確認有關深圳市龍華綫一期每年租賃付款的服務經營權負債為1.51億港元。

於2010年及2011年12月31日應償還及未付結餘如下：

集團

百萬港元	2011			2010		
	每年定額 付款現值	未來的 利息開支	每年定額 付款總額	每年定額 付款現值	未來的 利息開支	每年定額 付款總額
5年後須償還的款項	10,510	20,531	31,041	10,549	21,232	31,781
2年至5年內須償還的款項	137	2,132	2,269	128	2,140	2,268
1年至2年內須償還的款項	40	716	756	37	719	756
1年內須償還的款項	37	718	755	35	721	756
	10,724	24,097	34,821	10,749	24,812	35,561

公司

百萬港元	2011			2010		
	每年定額 付款現值	未來的 利息開支	每年定額 付款總額	每年定額 付款現值	未來的 利息開支	每年定額 付款總額
5年後須償還的款項	10,343	20,344	30,687	10,392	21,045	31,437
2年至5年內須償還的款項	137	2,113	2,250	128	2,122	2,250
1年至2年內須償還的款項	40	710	750	37	713	750
1年內須償還的款項	37	713	750	35	715	750
	10,557	23,880	34,437	10,592	24,595	35,187

帳項附註

47 非控股權益持有者貸款

非控股權益持有者貸款是指授予Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (「MTM」)的股東貸款總額4,875萬澳元(3.84億港元)之非控股權益持有者所屬部分。此項貸款以7.5%的年利率計息，可於MTM酌情決定的時間或於2017年11月29日營運及維修專營權屆滿時(以較早者為準)償還。

48 遞延收益

有關遞延收益的變動如下：

集團

百萬港元	於1月1日 結餘	本年度 收取數額	沖銷 發展中物業	確認於 損益表 的數額	匯兌差額	於12月31日 結餘
2011						
物業發展的遞延收益(附註29B)	568	–	(32)	(468)	–	68
客戶轉撥入資產的遞延收益	37	19	–	(9)	–	47
政府現金資助的遞延收益	–	638	–	(349)	(1)	288
	605	657	(32)	(826)	(1)	403
2010						
物業發展的遞延收益(附註29B)	124	1,010	(549)	(17)	–	568
客戶轉撥入資產的遞延收益	43	–	–	(6)	–	37
	167	1,010	(549)	(23)	–	605

公司

百萬港元	於1月1日 結餘	本年度 收取數額	沖銷 發展中物業	確認於 損益表 的數額	匯兌差額	於12月31日 結餘
2011						
物業發展的遞延收益(附註29B)	568	–	(32)	(468)	–	68
2010						
物業發展的遞延收益(附註29B)	124	1,010	(549)	(17)	–	568

政府現金資助的遞延收益與深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助有關。

49 資產負債表所示的所得稅

A 綜合資產負債表所示的本期所得稅包括公司及若干附屬公司截至2011年12月31日止年度按香港利得稅率16.5%(2010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海外稅項。

百萬港元	集團		公司	
	2011	2010	2011	2010
年內香港利得稅項撥備(附註17)	1,619	1,495	1,604	1,484
已付的香港利得稅預繳稅款	(1,035)	(581)	(1,022)	(574)
	584	914	582	910
海外稅項餘額	13	104	–	–
	597	1,018	582	910

49 資產負債表所示的所得稅(續)

B 已確認遞延稅項資產及負債

已在資產負債表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及年內變動如下：

集團

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過相關折舊的折舊免稅額	物業重估	撥備及其他暫時差異	現金流量對沖	稅務虧損	
2011						
於2011年1月1日	8,669	5,044	154	(15)	(7)	13,845
在綜合損益表內列支/(計入)	316	840	(1)	-	(9)	1,146
在儲備列支/(計入)	-	93	-	(2)	-	91
匯兌差額	(4)	-	-	-	-	(4)
於2011年12月31日	8,981	5,977	153	(17)	(16)	15,078
2010						
於2010年1月1日	8,382	4,316	121	(10)	(17)	12,792
在綜合損益表內列支	287	672	33	-	10	1,002
在儲備列支/(計入)	-	56	-	(5)	-	51
於2010年12月31日	8,669	5,044	154	(15)	(7)	13,845

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	
2011						
於2011年1月1日	8,651	5,051	153	(15)	-	13,840
在損益表內列支/(計入)	274	838	(12)	-	-	1,100
在儲備列支/(計入)	-	93	-	(2)	-	91
於2011年12月31日	8,925	5,982	141	(17)	-	15,031
2010						
於2010年1月1日	8,362	4,325	121	(10)	-	12,798
在損益表內列支	289	670	32	-	-	991
在儲備列支/(計入)	-	56	-	(5)	-	51
於2010年12月31日	8,651	5,051	153	(15)	-	13,840

百萬港元	集團		公司	
	2011	2010	2011	2010
於資產負債表中確認的遞延稅項資產淨額	(27)	(9)	-	-
於資產負債表中確認的遞延稅項負債淨額	15,105	13,854	15,031	13,840
	15,078	13,845	15,031	13,840

C 由於部分附屬公司不可能於其位處的稅務地區產生未來應稅溢利作抵扣稅務虧損之用，因此，集團並未就該等附屬公司的累計稅務虧損2.81億港元(2010年：3.95億港元)確認為遞延稅項資產。

50 股本及資本管理

A 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	2011	2010
法定：		
6,500,000,000股，每股面值1.00港元	6,500	6,500
已發行及繳足：		
5,784,871,250股(2010年：5,772,563,031股)，每股面值1.00港元	5,785	5,773
股份溢價	11,089	10,773
資本儲備	27,188	27,188
	44,062	43,734

根據公司章程，資本儲備只供用作繳付分配予公司股東，並列作繳足紅股的未發行股份。

股份溢價指股份發行價超逾其面值的數額。股份溢價帳項的用途受香港《公司條例》第48B條的規管。

年內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	認股權/ 代息股份價格 港元	已收款項/從以股份為基礎 的僱員資本儲備撥入		
			股本帳 百萬港元	股份溢價帳 百萬港元	總計 百萬港元
已行使的僱員認股權					
– 新入職僱員認股權計劃	525,700	9.75	1	6	7
	266,500	20.66	–	6	6
– 2007年認股權計劃	932,500	18.30	1	19	20
	31,000	26.52	–	1	1
	74,000	26.85	–	2	2
	135,000	27.60	–	4	4
發行代替2010年末期股息的股份	10,343,519	27.87	10	278	288
	12,308,219		12	316	328

於2011年12月31日，公司尚未行使之認股權詳情載列於附註53。

B 資本管理

集團在資本管理方面的首要目標為保障其可持續經營的能力及賺取足夠利潤以維持增長，並為股東帶來合理回報。

集團按所承受風險程度來管理資本，並會透過派付股東的股息金額、發行代息股份及新股份以及管理債務組合與預計融資需求來調整其資本架構。香港政府財政司司長法團為公司的最大股東，於2011年12月31日持有4,434,552,207股股份，佔公司權益總額76.7%。

集團以淨負債權益比率為基準監察其資本狀況，淨負債權益比率乃按照淨借貸總額佔公司股東應佔權益總額的百分比計算，淨借貸總額乃總貸款及其他債務、銀行透支，服務經營權負債及非控股權益持有者貸款的總和扣除現金及現金等價物和銀行中期票據。於過去年度，集團的淨負債權益比率自兩鐵合併以來持續下跌，由2007年12月31日的48.5%降至2010年12月31日的12.8%及於2011年12月31日的11.9%。

八達通卡有限公司受香港金融管理局有關總資本對風險加權資產總額比率的規定。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)有限公司的最低資本為深圳市龍華綫項目總投資額的40%。根據專營權協議，Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.須維持特定金額的股東總權益。根據瑞典《公司法例》，MTR Stockholm AB的股東總權益須維持在其總註冊股本的50%或以上。於2011年12月31日，所有資本需求均已達到。除此以外，公司及任何其他附屬公司均毋須承擔來自集團以外施加的資本需求。

51 其他儲備

集團綜合權益各組成項目的年初及年底結餘之對帳，載列於綜合權益變動表中。公司權益個別組成項目於年初及年底間之變動詳情載列如下：

百萬港元	固定資產 重估儲備	對沖儲備	以股份為 基礎的僱員 資本儲備	保留溢利	其它儲備 總計
2011					
於2011年1月1日結餘	1,417	(78)	102	70,815	72,256
2010年末期股息	-	-	-	(2,598)	(2,598)
2011年中期股息	-	-	-	(1,446)	(1,446)
以股份為基礎的僱員支出	-	-	110	-	110
行使的僱員認股權	-	-	(6)	-	(6)
收回的僱員認股權	-	-	(5)	5	-
年內全面收益總額	471	(12)	-	14,415	14,874
於2011年12月31日結餘	1,888	(90)	201	81,191	83,190
2010					
於2010年1月1日結餘	1,132	(52)	52	61,920	63,052
2009年末期股息	-	-	-	(2,177)	(2,177)
2010年中期股息	-	-	-	(807)	(807)
以股份為基礎的僱員支出	-	-	57	-	57
行使的僱員認股權	-	-	(6)	-	(6)
收回的僱員認股權	-	-	(1)	1	-
年內全面收益總額	285	(26)	-	11,878	12,137
於2010年12月31日結餘	1,417	(78)	102	70,815	72,256

設立固定資產重估儲備，乃用作處理重估自用土地及樓宇所產生的盈餘或虧絀(附註2F(ii))。

對沖儲備包括在現金流量對沖中使用的對沖工具之公允價值累計淨變動的有效部分，此部分將在隨後根據附註2T(ii)所解述的現金流量對沖會計政策，跟被對沖的現金流量一同確認。

以股份為基礎的僱員資本儲備包括已授予但未行使認股權的公允價值，有關解釋見附註2U(iii)的會計政策。該款項將在認股權被行使時轉撥至股份溢價帳，若認股權過期或被收回，則直接轉入保留溢利。

匯兌儲備包括所有因折算海外企業的帳項而產生的匯兌差額。此儲備是根據附註2CC的會計政策處理。

除保留溢利外，其他儲備並不屬於已實現利潤，因此不可派發予股東。此外，公司認為包括在保留溢利內的除稅後投資物業重估累計盈餘283.82億港元(2010年：241.43億港元)並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2011年12月31日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為527.19億港元(2010年：465.94億港元)。

於2011年12月31日，集團的保留溢利包括應佔無控制權附屬公司及聯營公司的保留溢利6.65億港元(2010年：5.12億港元)。

52 經營活動產生的現金

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

百萬港元	2011	2010
未計物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤	12,124	10,917
調整項目：		
陳舊存貨撥備(減少)/增加	(2)	2
出售固定資產虧損	32	50
攤銷有關深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助的遞延收益	(62)	-
攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益	(9)	(6)
衍生工具公允價值減少/(增加)	8	(1)
重估證券投資的未實現虧損	4	2
以股份為基礎的僱員支出	113	61
匯兌(收益)/虧損	(8)	14
未計營運資金變動前經常性業務的經營利潤	12,200	11,039
應收帳項、按金及預付款項增加	(395)	(244)
存料與備料增加	(72)	(5)
應付帳項及應計費用增加	756	1,130
經營活動產生的現金	12,489	11,920

53 以股份為基礎的支出

A 以股份為基礎而按股本結算的支出

集團向執行總監會成員及若干僱員授出以股本結算的認股權。於2011年12月31日，公司維持兩項認股權計劃，分別為新入職僱員認股權計劃及2007年認股權計劃，該等計劃的詳情如下：

(i) 新入職僱員認股權計劃

公司於2002年5月召開的2002年股東週年大會通過採納新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)，藉此向未有參與首次公開招股前認股權計劃的公司新入職最高階層及高級管理人員提供認股權。根據新認股權計劃的規則，公司因在該計劃中的認股權被行使而須發行最多5,056,431股股份，相等於公司於2011年12月31日的已發行股本的0.1%。授出的認股權將由有關認股權提出日起計三年內，以三期平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。根據新認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由公司於提出授予認股權時釐定，但行使價不會低於下列各項中最高者：(i)於提出授予該認股權當日前緊接的五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii)在該認股權的提出日期(必須為交易日)港鐵股份的收市價；及(iii)港鐵股份面值。新認股權計劃於2007年5月16日屆滿，故於該日期或之後，不可根據該計劃授出認股權。

下表概述新認股權計劃自實施以來所授出而仍然有效的認股權：

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2005年9月23日	213,000	15.97	2015年9月9日或以前
2006年5月15日	22,000	20.66	2016年4月25日或以前
2006年10月5日	94,000	19.732	2016年9月29日或以前

53 以股份為基礎的支出(續)

A 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

尚未行使認股權數目的變動及其相關加權平均行使價如下：

	2011		2010	
	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	1,121,200	14.581	1,316,200	15.038
於年內行使	(792,200)	13.420	(195,000)	17.667
於12月31日尚未行使	329,000	17.377	1,121,200	14.581
於12月31日可行使	329,000	17.358	1,121,200	14.576

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為27.470港元(2010年：29.104港元)。

於2011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	2011		2010	
	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
9.75港元	–	–	525,700	2.54
15.97港元	213,000	3.69	213,000	4.69
20.66港元	22,000	4.32	288,500	5.32
19.732港元	94,000	4.75	94,000	5.75
	329,000		1,121,200	

(ii) 2007年認股權計劃

隨著新認股權計劃於2007年5月屆滿，2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)於2007年股東週年大會獲呈交及批准。該計劃旨在提高公司吸引最佳人才的能力，挽留及激勵關鍵及主要僱員，使其利益與公司的長遠成功一致，並為其提供公平及具有市場競爭力的報酬。根據2007年認股權計劃的規則，在2007年6月7日後，因在所有認股權計劃(包括2007年認股權計劃)中的認股權被行使而須發行最多277,461,072股股份，相等於公司於2011年12月31日的已發行股本的4.8%。授出的認股權將由有關認股權提出日起計至少一年後才獲歸屬以認購有關股份。根據2007年認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由公司於提出授予認股權時釐定，但行使價不會低於下列各項中最高者：(i)於緊接提出授予該認股權前五個交易日，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。

53 以股份為基礎的支出(續)

A 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

於2011年12月31日，根據2007年認股權計劃授予執行總監會成員及個別僱員的認股權如下：

授出認股權	授予日期	認股權 授予及接納的數目	接納日期
2008年授出認股權	2007年12月10日	8,273,000	由2007年12月11日至2008年1月7日期間
	2008年3月26日	2,749,000	由2008年3月28日至2008年4月23日期間
2009年授出認股權	2008年12月8日	12,712,000	由2008年12月8日至2008年12月30日期間
	2009年6月12日	345,000	由2009年6月18日至2009年7月9日期間
2010年授出認股權	2009年12月8日	15,718,000	由2009年12月9日至2009年12月22日期間
	2010年6月28日	355,000	於2010年7月21日
2011年授出認股權	2010年12月16日	15,546,500	由2010年12月16日至2010年12月23日期間
	2011年6月27日	215,000	於2011年7月7日

下表概述2007年認股權計劃自實施以來所授出而於2011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>2008年授出認股權</u>			
2007年12月11日	45,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月12日	1,903,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月13日	1,740,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月14日	820,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月15日	228,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月17日	730,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月18日	275,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月19日	80,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月20日	190,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月22日	35,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月24日	118,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月28日	35,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月31日	130,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月2日	35,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月3日	40,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月7日	80,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年3月28日	199,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年3月31日	323,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月1日	249,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月2日	276,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月3日	140,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月4日	23,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月5日	17,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月7日	330,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月8日	110,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月9日	85,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月10日	58,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月11日	117,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月12日	48,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月14日	40,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月15日	34,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月16日	40,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月17日	124,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月18日	15,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月19日	25,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月21日	66,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月23日	19,000	26.52	2015年3月26日或以前

53 以股份為基礎的支出(續)

A 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
<u>2009年授出認股權</u>			
2008年12月8日	110,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月9日	1,359,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月10日	1,897,900	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月11日	1,993,200	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月12日	1,141,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月13日	78,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月14日	52,200	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月15日	873,200	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月16日	450,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月17日	470,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月18日	470,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月19日	198,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月20日	19,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月22日	487,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月23日	218,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月24日	367,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月25日	45,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月29日	118,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月30日	19,000	18.30	2015年12月8日或以前
2009年6月18日	175,000	24.50	2016年6月12日或以前
2009年7月6日	45,000	24.50	2016年6月12日或以前
2009年7月9日	30,000	24.50	2016年6月12日或以前
<u>2010年授出認股權</u>			
2009年12月9日	585,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月10日	2,646,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月11日	2,235,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月12日	565,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月13日	12,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月14日	2,437,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月15日	2,506,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月16日	1,414,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月17日	975,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月18日	380,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月19日	70,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月20日	75,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月21日	501,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月22日	215,000	26.85	2016年12月8日或以前
2010年7月21日	330,000	27.73	2017年6月28日或以前
<u>2011年授出認股權</u>			
2010年12月16日	194,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月17日	5,326,500	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月18日	673,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月19日	174,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月20日	4,728,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月21日	3,001,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月22日	956,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月23日	189,000	28.84	2017年12月16日或以前
2011年7月7日	215,000	26.96	2018年6月27日或以前

53 以股份為基礎的支出(續)

A 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

尚未行使認股權數目的變動及其相關加權平均行使價如下：

	2011		2010	
	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	52,568,500	25.646	38,929,500	24.185
於年內授出	215,000	26.960	15,901,500	28.815
於年內行使	(1,172,500)	20.128	(1,573,500)	21.840
於年內收回	(1,767,500)	26.368	(689,000)	24.888
於12月31日尚未行使	49,843,500	25.756	52,568,500	25.646
於12月31日可行使	34,417,000	24.683	21,495,500	24.095

於2011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	2011		2010	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數	認股權數目	剩餘合約年限 年數
27.60港元	6,484,000	3	7,208,000	4
26.52港元	2,338,000	3	2,406,000	4
18.30港元	10,367,000	4	11,523,000	5
24.50港元	250,000	4	250,000	5
26.85港元	14,618,000	5	15,280,000	6
27.73港元	330,000	5	355,000	6
28.84港元	15,241,500	6	15,546,500	7
26.96港元	215,000	6	–	–
	49,843,500		52,568,500	

根據「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，於截至2011年12月31日止年度內授出的認股權公允價值如下：

授出日期	「柏力克—舒爾斯」期權定價模式應用項						
	已授出 認股權 公允價值	緊接授出 日期前的股價	行使價	預期波幅	預計年期	無風險 息率	預期 每股股息
	港元	港元	港元		年數	%	港元
2011年7月7日	5.01	27.70	26.96	0.2827	3.5	0.84	0.7

在計算已授出認股權的公允價值時，預期波幅是透過計算集團股價於過往3.5年的歷史波幅來釐定，並把預計年期假設為授出認股權後的第3.5年，而預期股息則依據過往股息釐定。同時，亦考慮到授出認股權的歸屬條款，但與授出認股權有關的市場狀況則並未在考慮之列。有關這些主觀應用項的假設，其變動可能對認股權的公允價值有重大影響。

(iii) 截至2011年12月31日止年度內，就全部有關2007年認股權計劃確認按股本結算的以股份為基礎的支出合共1.10億港元(2010年：5,700萬港元)。

全球發售前認股權計劃已於2010年9月11日屆滿。由2010年1月1日至該計劃屆滿期間，合共2,922,500份已歸屬的認股權以每股27.993港元的加權平均收市價被行使，而合共25,500份認股權於計劃屆滿時失效。

53 以股份為基礎的支出(續)

B 以股份為基礎而以現金結算的支出

(i) 周松崗並沒有參與公司的全球發售前認股權計劃及新入職僱員認股權計劃。隨著其兩年合約期於2011年12月31日時屆滿，在2012年1月4日，他獲支付與222,161股公司股份等值的現金合共560萬港元(按照授予條款，以公司股份於緊接2011年12月31日前20個交易日的平均收市價每股25.0125港元計算)。截至2011年12月31日止年度內，230萬港元(2010年：300萬港元)已被計入為年內以股份為基礎的支出。於2010年12月31日，仍未償付的權利之公允價值乃按公司股份於年結日的收市價每股28.30港元計算。

(ii) 韋達誠隨著其首次任期預計於2014年6月30日屆滿時可獲授予300,000股股份的等值現金(受制於其聘用合約的若干條件下，其中35%將於2013年10月31日被視為獲取)。截至2011年12月31日止年度內，50萬港元(2010年：無)已被計入為年內以股份為基礎的支出。仍未償付的權利之公允價值乃按公司股份於年結日的收市價計算。於2011年12月31日，該股份的公允價值為每股25.15港元。

(iii) 梁國權獲授予與公司股份相關的衍生權益，並於2010年4月12日已獲支付與160,000股公司股份等值的現金合共460萬港元(按照授予條款，以公司股份於緊接2010年4月9日前20個交易日的平均收市價每股28.785港元計算)。截至2010年12月31日止年度內，70萬港元已被計入為年內以股份為基礎的支出(按上文附註53B(i)所述的相同基準計算)。

54 退休金計劃

集團於香港、中國內地、英國、瑞典及澳洲均設有退休金計劃。這些計劃的資產乃按獨立的信託安排條款而持有，以確保計劃資產與集團資產分開管理。集團大多數僱員都由公司實施的退休金計劃所保障。

A 由公司在香港實施的退休金計劃

在香港，公司設有五項以信託形式的退休金計劃，包括香港鐵路有限公司退休金計劃(簡稱「港鐵退休金計劃」)、香港鐵路有限公司 Retention Bonus Scheme(簡稱「港鐵RBS」)、香港鐵路有限公司公積金計劃(「港鐵公積金計劃」)，以及兩個強制性公積金(「強積金」)計劃，分別為「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」。

現時，合資格的新聘僱員可選擇參與港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃，而港鐵強積金計劃是提供予沒有選擇或未符合資格參與港鐵公積金計劃的僱員。

(i) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃為一個界定福利計劃，該計劃按照《職業退休計劃條例》(香港法例第426章)註冊，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免。

港鐵退休金計劃自1999年3月31日終止接受新成員。所提供福利按照最終薪金的若干倍數乘以服務年期或累積供款連投資回報兩者中的較高者計算。成員向港鐵退休金計劃作出的供款額，是根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定；而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的精算評估後釐定。於2011年12月31日，成員總數為4,979名(2010年：5,127名)。於2011年，成員向港鐵退休金計劃供款7,000萬港元(2010年：7,000萬港元)，而公司的供款則為1.20億港元(2010年：1.20億港元)。於2011年12月31日，港鐵退休金計劃的資產淨值為77.94億港元(2010年：82億港元)。

於2011年12月31日的精算評估計算工作由獨立精算顧問公司，韜睿惠悅以「預計單位給付成本法」及按照HKAS 19「僱員福利」的規定來釐定福利責任，而評估結果詳列於附註55。

於2011年12月31日的精算評估亦由韜睿惠悅以「到達年齡籌資方法」進行，以計算所需現金儲備。所採用的主要精算假設包括長綫投資回報率減去估計薪酬增幅每年1.3%(2010年：2.0%)，以及預計死亡率、離職率、裁員率及退休率。韜睿惠悅於評估日作出下列結論：

(a) 港鐵退休金計劃有足夠的償付能力，縱使所有成員退出此計劃，港鐵退休金計劃的資產可支付成員既得福利的總值有餘；及

(b) 假設港鐵退休金計劃繼續運作，資產值的儲備水平為105.5%，並足夠支付由成員過去服務所產生的負債總額有餘。

(ii) 港鐵RBS

港鐵RBS是一項根據《職業退休計劃條例》註冊的界定福利計劃，並為港鐵退休金計劃的一項輔加計劃，適用於公司所有服務於指定工程項目及並非以約滿酬金條款聘用的僱員。港鐵RBS在僱員遭裁退時，為僱員提供截至2002年12月31日所提供服務的應計福利，並減去港鐵退休金計劃及其他適用計劃的應計福利。於2011年12月31日，港鐵RBS共有310名成員(2010年：316名)。

54 退休金計劃(續)

A 由公司在香港實施的退休金計劃(續)

港鐵RBS成員毋須供款，而公司的供款額則參照由獨立精算顧問公司進行的精算評估而釐定。於2010年及2011年內，公司並不需要向港鐵RBS作出供款。於2011年12月31日，港鐵RBS的資產淨值為1,200萬港元(2010年：1,200萬港元)。

於2010年及2011年12月31日的精算評估由韜睿惠悅進行，並以「預計單位給付成本法」及按照HKAS 19「僱員福利」的規定來釐定福利責任。而評估結果詳列於附註55。

於2011年12月31日的精算評估亦由韜睿惠悅以「到達年齡籌資方法」進行，以計算所需現金儲備。所採用的主要精算假設包括預計加權投資回報率減去估計薪酬增幅，約相等於每年-3.5%(2010年：-2.5%)，及預計裁員率。韜睿惠悅於評估日作出下列結論：

(a) 由於港鐵RBS只在僱員被裁退的時候提供福利，所以沒有既有總負債，在技術上而言，港鐵RBS有足夠償付能力；及

(b) 假設港鐵RBS繼續運作，資產值可足夠支付由成員過去服務所產生的負債總額有餘。

(iii) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃是一項按照《職業退休計劃條例》註冊的界定供款計劃，並獲得強制性公積金計劃管理局授出豁免。港鐵公積金計劃的所有應付福利乃根據公司及成員本身的供款連同該等供款的投資回報計算。公司及成員供款則按照成員基本薪金的固定百分率計算。

於2011年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為6,667名(2010年：6,276名)。於2011年，成員供款總額為5,800萬港元(2010年：5,200萬港元)，公司供款總額為1.71億港元(2010年：1.59億港元)。於2011年12月31日，資產淨值為35.27億港元(2010年：35.88億港元)。

(iv) 港鐵強積金計劃

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

於2011年12月31日，參加港鐵強積金計劃的公司僱員總人數為3,452名(2010年：2,540名)。於2011年，成員供款總額為1,900萬港元(2010年：1,400萬港元)，而公司供款總額為2,100萬港元(2010年：1,600萬港元)。

(v) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃是一項根據強制性公積金總體信託下於強制性公積金計劃管理局註冊的界定供款計劃。此計劃的成員包括先前為九鐵強積金計劃成員並合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的前九鐵公司僱員。成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

於2011年12月31日，參加九鐵強積金計劃的公司僱員總人數為856名(2010年：903名)。於2011年，成員供款總額為600萬港元(2010年：600萬港元)，而公司供款總額為600萬港元(2010年：700萬港元)。

B 內地及海外辦事處及附屬公司僱員的退休金計劃

不符合資格參加公司在香港實施的退休金計劃的僱員，受其各自附屬公司設立的退休金計劃或各自適用的勞動法規所保障。

(i) 界定福利計劃

在集團於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2011年12月31日，集團參與該計劃的僱員總數為854人(2010年：894人)。於2011年，成員供款總額為3,800萬港元(2010年：3,100萬港元)，集團供款總額為5,300萬港元(2010年：4,400萬港元)。

(ii) 界定供款計劃

除附註54B(i)所述的界定福利計劃外，涵蓋海外辦事處或香港、中國內地或海外附屬公司僱員之所有其他退休金計劃皆為界定供款計劃。對於香港僱員，該等計劃乃根據香港強積金條例註冊；對於中國內地或海外僱員，該等計劃乃根據各自的地方法律及法規營辦。於2011年12月31日，集團參與該等計劃的僱員總數為7,709人(2010年：7,074人)。於2011年，成員供款總額為1.04億港元(2010年：7,700萬港元)，集團供款總額為2.11億港元(2010年：1.80億港元)。

55 界定福利退休計劃責任

公司向兩個界定福利計劃供款及確認界定福利負債，並於僱員退休或因其他原因終止服務(附註54)時向他們提供福利。該等界定福利計劃於年內的變動概述如下。

A 於資產負債表確認的金額如下：

集團及公司

百萬港元	2011			2010		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
已履行的供款責任現值	(10,669)	–	(10,669)	(9,342)	–	(9,342)
計劃資產的公允價值	7,794	12	7,806	8,200	12	8,212
未確認精算虧損/(收益)淨額	3,064	(3)	3,061	1,302	(3)	1,299
資產淨額	189	9	198	160	9	169

上述部分資產預期超過一年後收回。然而，要將該數額與未來12個月內可收回的款項分開並不可行，因為未來供款將與未來提供的服務、精算假設及市況的未來變動相關。公司預期在2012年就港鐵退休金計劃支付1.81億港元供款。

B 計劃資產包括下列各項：

集團及公司

百萬港元	2011			2010		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
股票	3,761	–	3,761	4,423	–	4,423
債券	3,963	–	3,963	3,602	–	3,602
現金	145	12	157	250	12	262
	7,869	12	7,881	8,275	12	8,287
自願供款單位之價值	(75)	–	(75)	(75)	–	(75)
	7,794	12	7,806	8,200	12	8,212

在2010年及2011年的計劃資產中並沒有投資於公司的股票及債務證券。

C 界定福利責任現值的變動

集團及公司

百萬港元	2011			2010		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
於1月1日	9,342	–	9,342	8,959	–	8,959
成員向計劃作出的供款	70	–	70	70	–	70
由計劃支付的福利	(336)	–	(336)	(311)	–	(311)
本年度服務成本	281	–	281	293	–	293
利息成本	264	–	264	227	–	227
精算虧損	1,048	–	1,048	104	–	104
於12月31日	10,669	–	10,669	9,342	–	9,342

帳項附註

55 界定福利退休計劃責任(續)

D 計劃資產的變動

集團及公司

百萬港元	2011			2010		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
於1月1日	8,200	12	8,212	7,542	12	7,554
集團向計劃作出的供款	120	-	120	120	-	120
成員向計劃作出的供款	70	-	70	70	-	70
由計劃支付的福利	(336)	-	(336)	(311)	-	(311)
計劃資產預期回報	486	-	486	448	-	448
精算(虧損)/收益	(746)	-	(746)	331	-	331
於12月31日	7,794	12	7,806	8,200	12	8,212

E 於綜合損益表確認的開支如下：

百萬港元	2011			2010		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
本年度服務成本	281	-	281	293	-	293
利息成本	264	-	264	227	-	227
計劃資產預期回報	(486)	-	(486)	(448)	-	(448)
已確認精算虧損/(收益)淨額	32	-	32	58	(1)	57
已確認開支	91	-	91	130	(1)	129
減：資本化數額	(15)	-	(15)	(21)	-	(21)
	76	-	76	109	(1)	108

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及相關費用一項內確認。

F 計劃資產實際回報

百萬港元	2011	2010
港鐵退休金計劃	(260)	779
港鐵RBS	-	-

55 界定福利退休計劃責任(續)

G 於2011年12月31日所採用的主要精算假設(以加權平均數呈列)如下：

	2011		2010	
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	港鐵退休金計劃	港鐵RBS
於12月31日的貼現率	1.5%	0.9%	2.9%	1.9%
計劃資產的預期回報率	6.0%	1.5%	6.0%	1.5%
未來薪酬升幅	4.7%	5.0%	4.0%	4.0%

預期的計劃資產長期回報率是根據市場對有關責任的整個有效期內之預期回報率而釐定。

H 歷史資料

集團及公司

百萬港元	港鐵退休金計劃				
	2011	2010	2009	2008	2007
已履行的供款責任現值	(10,669)	(9,342)	(8,959)	(9,064)	(8,577)
計劃資產的公允價值	7,794	8,200	7,542	6,162	7,929
計劃的虧絀	(2,875)	(1,142)	(1,417)	(2,902)	(648)
計劃負債的經驗調整 — 收益/(虧損)	334	(357)	(785)	1,391	(556)
計劃資產的經驗調整 — (虧損)/收益	(746)	331	941	(1,997)	514

百萬港元	港鐵RBS				
	2011	2010	2009	2008	2007
已履行的供款責任現值	—	—	—	(1)	(1)
計劃資產的公允價值	12	12	12	12	12
計劃的盈餘	12	12	12	11	11
計劃負債的經驗調整 — 收益/(虧損)	—	—	1	—	1
計劃資產的經驗調整 — 收益/(虧損)	—	—	—	—	—

56 共同控制業務權益

於2011年12月31日，集團在已批出的香港物業發展項目方面擁有之共同控制業務如下：

地點/物業發展組合	土地用途	樓面建築 總面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
香港站	寫字樓/商場/酒店	415,894	已於1998–2005年分期落成
九龍站			
第一期	住宅	147,547	已於2000年落成
第二期	住宅	210,319	已於2002–2003年分期落成
第三期	住宅/過境巴士站	105,113	已於2005年落成
第四期	住宅	128,845	已於2003年落成
第五、六、七期	住宅/寫字樓/商場/酒店/服務式住宅/幼稚園	504,345	已於2006–2010年分期落成
奧運站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/室內運動場	309,069	已於2000年落成
第二期	住宅/商場/街市	268,650	已於2001年落成
第三期	住宅/幼稚園	104,452	已於2006年落成
青衣站	住宅/商場/幼稚園	292,795	已於1999年落成
東涌站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/酒店/幼稚園	361,531	已於1999–2005年分期落成
第二期	住宅/商場/幼稚園	255,949	已於2002–2008年分期落成
第三期	住宅/商場/街市/幼稚園	413,154	已於2002–2008年分期落成
坑口站	住宅/商場	142,152	已於2004年落成
調景嶺站	住宅/商場	253,765	已於2006–2007年分期落成
將軍澳站			
五十五b區	住宅/商場	96,797	已於2006年落成
五十七a區	住宅/商場	29,642	已於2005年落成
五十六區	住宅/酒店/商場/寫字樓	163,130	2011–2012年分期落成
將軍澳八十六區			
第一期	住宅/商場/長者護理中心	139,840	已於2008年落成
第二期	住宅/幼稚園	310,496	2010–2012年分期落成
第三期	住宅/幼稚園	129,544	2013年
彩虹站泊車轉乘 公共交通工具項目	住宅/商場	21,538	已於2005年落成
車公廟站	住宅/商場/幼稚園	90,655	2012年
柯士甸站			
地塊C及D	住宅	119,116	2014年

* 以入伙紙發出日期為準

集團就該等共同控制業務所持有的資產包括各地盤地基工程費用及有關的員工薪酬及一般開支、地價、物業發展權購入成本及利息開支。集團在每個物業發展組合的開支，已從發展商收取有關該物業組合的款項沖銷，餘額視情況列於資產負債表的發展中物業(附註29)或遞延收益(附註48)項下。於2011年12月31日，就共同控制業務所佔的發展中物業總額為67.80億港元(2010年：68.63億港元)，遞延收益總額則為6,800萬港元(2010年：8,100萬港元)。

截至2011年12月31日止年度內，就該等工程確認的利潤為49.34億港元(2010年：40.34億港元)(附註12)。

56 共同控制業務權益(續)

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	樓面建築 總面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
火炭站			
何東樓	住宅/商場	122,900	已於2008年落成
烏溪沙站	住宅/商場/幼稚園	172,650	已於2009年落成
大圍維修中心	住宅	313,955	已於2010-2011年分期落成

* 以入伙紙發出日期為準

根據這些協議，公司獲委任為九鐵公司的代理人以行使及履行協議中九鐵公司的權利及責任，而公司則獲得分享售賣這些物業發展項目所得淨收益的權利。

57 重大關連人士交易

財政司司長法團受香港政府委託，持有公司約76.7%的已發行股本，為公司的最大股東。根據HKAS 24(2009年修訂)「關連人士的披露」，除香港政府與集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，集團與香港政府部門、機關或香港政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，須於本帳項中另行申明。

董事局成員與執行總監會成員以及其關連人士(包括其關係密切的家庭成員)，亦被視為集團的關連人士。集團與該等人士之間的交易，均須於本帳項中另行申明；惟有關於交易涉及董事局成員或其關連人士，而該董事局成員於投票時棄權，則另作別論。

集團訂立的重大關連人士交易並於本年度生效者包括：

A 於2000年6月30日，公司獲香港政府批予一項專營權，初步為期50年，以營運當時的地下鐵路，以及經營及建造任何鐵路支綫。同日，公司與香港政府簽訂一項營運協議，詳列根據該專營權在設計、建造、維修及經營方面的條文。根據該營運協議條款，倘符合若干資本性開支要求，公司的專營權每次可獲延長50年，而無需支付任何費用及更改專營權條款。該營運協議亦規定，香港政府將於專營權延期時按當時土地政策所規限下，與公司就地下鐵路訂立的協議作出若干相應修訂，包括以象徵式費用延長不同鐵路綫租約及土地租約的期限。隨著兩鐵合併，該營運協議由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57C。

B 於2000年7月14日，公司接獲香港政府發出的函件，表示香港政府同意延長若干公司的土地權益，使這些土地權益的期限與公司的專營權的期限一致。於2007年8月3日，為兩鐵合併作出預備，香港政府至函九鐵公司確認待獲得有必要的批准後，九鐵公司若干土地權益(受兩鐵合併下服務經營權所規範)的期限將會延長，使其與兩鐵合併的經營權期限一致。

C 於2007年8月9日，公司因應兩鐵合併(附註3)在上文附註57A所述當時的營運協議的基礎上，與香港政府訂立新的營運協議(「新營運協議」)。於指定日期，公司在《香港鐵路條例》下當時的專營權獲擴展至覆蓋當時地鐵系統以外的鐵路，由指定日期起最初為期50年(「經擴大專營權」)。新營運協議詳列經擴大專營權下之鐵路設計、建造、維修及經營。根據新營運協議的條款及港鐵條例，倘符合若干資本性開支要求，公司的專營權每次可獲延長50年(由延長之日起計)而無須支付任何費用及更改專營權條款。新營運協議亦訂立有關批授香港新鐵路項目的框架，並引入票價調整機制。新營運協議詳載於有關召開股東特別大會以批准兩鐵合併的致股東通函內。

D 除上文附註57C所載的新營運協議外，公司與九鐵公司及香港政府就兩鐵合併訂立下列主要協議：

- (i) 合併框架協議 — 於2007年8月9日簽訂並載有兩鐵合併的整體結構及若干細節的條文；
- (ii) 服務經營權協議 — 於2007年8月9日簽訂並載有關於服務經營權的授予及營運，以及九鐵公司授予公司許可權的安排；

57 重大關連人士交易(續)

D 除上文附註57C所載的新營運協議外，公司與九鐵公司及香港政府就兩鐵合併訂立下列主要協議：(續)

- (iii) 買賣協議 — 於2007年8月9日簽訂，訂明公司向九鐵公司收購若干資產及合約所依據的條款；
- (iv) 九龍南綫項目管理協議 — 於2007年8月9日簽訂，訂明公司獲九鐵公司委任管理九龍南綫項目的設計及建造，從而收取管理費，及倘若九龍南綫在成本預算內提前完工，可另獲發獎勵金所依據的條款。在2009年8月16日九龍南綫已竣工並投入服務及已成為服務經營權的一部分。末期獎勵金已於2010年收訖；
- (v) 西鐵代理協議 — 於2007年8月9日簽訂，訂明公司擔任九鐵公司代理，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務所依據的條款；
- (vi) 物業組合協議 — 於2007年8月9日簽訂，列載有關於收購物業組合的安排；及
- (vii) 美國跨境租約承擔協議 — 於2007年11月30日與九鐵公司簽訂，及於2007年12月2日與九鐵公司及其附屬公司簽訂美國跨境租約分配協議，訂明公司承諾與九鐵公司共同及分別履行九鐵公司在各跨境租約下的責任，並劃定和分配與跨境租約有關風險的義務及責任所依據的條款。公司與該協議有關的承擔詳載於附註58E。

以上每項協議的詳細說明亦載於董事局報告書「關連交易」一段內。

E 公司與香港政府訂立項目協議，就新鐵路支綫進行設計、建造、融資及營運，並在適當的情況下，向公司授予該等鐵路支綫沿綫的商業用地及住宅物業發展用地。於本年度尚未完成建造的鐵路支綫或物業發展的項目協議包括：

- (i) 於1998年11月4日簽訂有關將軍澳支綫的將軍澳支綫項目協議，包括獲授於沿綫四幅用地的物業發展權。
- (ii) 於2008年2月6日簽訂的西港島綫的初步項目協議及於2009年7月13日簽訂的項目協議。根據該等協議，公司已向香港政府收取總數126.52億港元的政府現金資助作為財務資助。該財務資助受一項還款機制所規限(附註27A)。
- (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27B)。
- (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27C)。

F 公司與香港政府簽訂有關新鐵路支綫的設計、地盤勘測、採購活動、建造、測試及運行的委託協議。根據協議，香港政府對該等工作的總成本提供資助並向公司支付該項目管理服務的費用。於本年度的在建鐵路支綫的委託協議包括：

- (i) 於2008年11月24日簽訂的廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)的初步委託協議及於2010年1月26日簽訂的委託協議。該兩項協議委託公司為完成高鐵香港段的活動進行項目管理工作。該等協議的詳細說明及於2011年12月31日止年度確認的項目管理費載列於附註28B；及
- (ii) 於2008年11月24日簽訂的沙田至中環綫(「沙中綫」)的初步委託協議及於2011年5月17日簽訂的委託協議。該兩項協議委託公司對沙中綫進行設計、地盤勘測及採購工作，以及於金鐘及何文田車站進行若干工程及其他相關工程。該協議的詳細說明載列於附註28C。

G 於2003年11月19日，公司與香港政府訂立一份項目協議，發展東涌纜車系統及位於大嶼山昂坪的主題村，並獲授由2003年12月24日起為期30年的專營權。此項目已完成並於2006年9月18日開始投入服務。

57 重大關連人士交易(續)

H 在建造多項鐵路項目中，有部分重要項目工程屬於香港政府或其若干關連人士所承辦的基建工程範圍內。該等工程已委託予香港政府及其關連人士承辦，並根據建築證明書按實際完成進度支付有關開支。另一方面，香港政府及其若干關連人士與公司簽訂委託協議，委託公司承辦其他多項基建工程，並同樣根據經核實的已完成工程進度向公司支付有關開支。有關於2011年12月31日的應收款項及應付款項的詳情，分別載列於附註40及45。

I 有關鐵路沿綫的若干物業發展，香港政府根據發展協議內的條款授予公司地塊，而公司須向香港政府支付以下的土地地價：

物業發展地塊	土地授予日期	總地價 百萬港元	地價支付日期
將軍澳市七十號地段八十六區地盤F	2005年1月24日	2,319	2005年4月14日
沙田市五一九號地段	2008年4月23日	3,662	2008年7月14日
九龍內地段11126號及11129號 (九龍廣東道地盤C及D)	2010年3月12日	11,708	2010年6月7日

J 於2011年11月16日，公司與九鐵公司簽訂外判協議，而根據該協議，公司向九鐵公司提供若干行政及財務服務。該協議並沒有指定期限，但任何一方可根據協議在給予通知期下終止協議。協議下的費用及服務範圍將每年作出檢討並在雙方同意下進行修訂。

K 於2008年8月21日，公司與香港機場管理局就有關香港國際機場的自動旅客運輸系統(包括翔天廊及海天客運大樓)的維修保養協議續期五年，由2008年7月6日起生效。截至2011年12月31日止年度內，因該協議而確認的顧問收入為4,600萬港元(2010年：4,000萬港元)。

L 除了載列於附註57A至57J的交易外，公司在日常業務中與香港政府及其相關實體、公司的無控制權附屬公司及聯營公司之間進行的商業交易詳情及在匯報期間所發生的金額於附註31、33、40及45披露。

M 集團支付予董事局成員及執行總監會成員的酬金詳情，見附註11A。此外，執行總監會成員根據公司的新入職僱員認股權計劃及2007年認股權計劃獲授予認股權。該等認股權之條款詳情於附註11B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	2011	2010
短期僱員福利	59.5	57.1
離職後福利	2.5	1.6
股份補償福利	14.2	10.9
	76.2	69.6

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內，並於附註10A披露。

N 年內，已向香港政府支付的股息如下：

百萬港元	2011	2010
已付現金股息	3,104	1,302
以股代息而配發的股份	-	991
	3,104	2,293

帳項附註

58 承擔

A 資本性承擔

(i) 於2011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
2011					
已核准但尚未簽約	2,079	–	824	9	2,912
已核准及已簽約	1,447	13,099	624	216	15,386
	3,526	13,099	1,448	225	18,298
2010					
已核准但尚未簽約	1,575	–	142	–	1,717
已核准及已簽約	986	7,100	326	1,340	9,752
	2,561	7,100	468	1,340	11,469

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
2011				
已核准但尚未簽約	2,074	–	824	2,898
已核准及已簽約	1,447	13,099	624	15,170
	3,521	13,099	1,448	18,068
2010				
已核准但尚未簽約	1,561	–	140	1,701
已核准及已簽約	986	7,100	315	8,401
	2,547	7,100	455	10,102

於2011年12月31日，未包括上表有關西港島綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的預計未來項目成本分別約為37.54億港元、73.35億港元及31.08億港元。

(ii) 香港客運業務、車站商務及其他業務方面的承擔包括：

集團及公司

百萬港元	改善及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
2011				
已核准但尚未簽約	897	279	903	2,079
已核准及已簽約	468	602	377	1,447
	1,365	881	1,280	3,526
2010				
已核准但尚未簽約	795	285	495	1,575
已核准及已簽約	344	375	267	986
	1,139	660	762	2,561

58 承擔(續)

B 經營租賃費用承擔

於2011年12月31日，集團持有寫字樓、員工宿舍、巴士車廠及一個位於北京的購物中心的經營租賃合約。根據不可取消的經營租賃而應付的未來最低租金總額如下：

百萬港元	集團		公司	
	2011	2010	2011	2010
在1年內應付的費用	132	141	6	7
在1年至5年內應付的費用	3	3	3	2
	135	144	9	9

上述款項包括為建造工程項目租用寫字樓及員工宿舍的600萬港元租賃費用承擔(2010年：400萬港元)，當中大部分均須進行租金檢討。

上述以外，集團在香港以外的鐵路附屬公司於其專營期內的未來經營租賃承擔合共為60.61億港元(2010年：67.47億港元)。其中一年內應付的金額為10.65億港元(2010年：10.24億港元)，一至五年內應付的金額為41.40億港元(2010年：39.44億港元)，而超過五年後應付的金額為8.56億港元(2010年：17.79億港元)。這些鐵路附屬公司會為集團產生專營權應收收入。

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2011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15.99億港元(2010年：13.14億港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用合共16.55億港元現金(2010年：13.71億港元)，用以應付工程與服務開支。

D 重大財務及履約擔保

於2011年12月31日，公司就有關MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券(附註42C)向投資者提供擔保金額約為123.79億港元(名義金額)。發行此債務證券的款項已借予公司及港鐵軌道交通(深圳)有限公司。因此，其主要負債已記入公司的資產負債表內。

關於租出/租回交易(「租賃交易」)(附註24E)，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2011年12月31日，該等備用信用證總額為1.10億美元(8.55億港元)。集團亦提供備用信用證予某些租賃交易的投資者以替代某些被調低信貸評級的抵銷證券，該抵銷證券先用作支付集團於租賃交易中的長期租金。於2011年12月31日，該等備用信用證總額為3,800萬美元(2.99億港元)。

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1,250萬元人民幣的銀行擔保及5,250萬元人民幣的母公司擔保。

關於墨爾本鐵路專營權，集團及擁有60%權益的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)的其他股東，就MTM在專營權協議下履約及其他責任，向維多利亞省政府提供1.25億澳元(9.86億港元)的共同及分別的母公司擔保及7,500萬澳元(5.92億港元)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。

關於斯德哥爾摩地鐵專營權，集團向斯德哥爾摩運輸部提供10億瑞典克朗(11.23億港元)的擔保，若承擔該專營權的集團全資附屬公司—MTR Stockholm AB因違約而引致專營權被提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。

關於London Overground專營權，承擔該專營權並擁有50%權益的聯營公司，London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)，向Transport for London(「TfL」)提供1,200萬英鎊(1.44億港元)的履約保證，若專營權因違約而提前終止，TfL可要求沒收保證金。履約保證由LOROL的其他股東的母公司Deutsche Bahn提供擔保，而集團向Deutsche Bahn提供一項反彌償保證，並以一份600萬英鎊(7,200萬港元)的履約保證作為集團所分擔部分的擔保。

關於深圳市龍華綫二期的建造，集團向有關建造合約的訂約方作出1.68億元人民幣(2.07億港元)的付款擔保及4,800萬元人民幣(5,900萬港元)的履約擔保。

58 承擔(續)

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」)的跨境租約簽署多項協議(「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地就九鐵公司一旦未有履行在跨境租約下的責任而向跨境租約交易對手負責。

九鐵公司及香港政府同意向公司補償其在妥善及適當地履行在跨境租約下的責任所產生的合理成本(除非該等成本在任何情況下都會產生)。此外，九鐵公司同意補償公司因九鐵公司未有履行跨境租約下的責任或違背其就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

公司同意向香港政府及九鐵公司補償因公司違背就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

F 有關兩鐵合併服務經營權

根據兩鐵合併，在經營權有效期內，公司須根據服務經營權協議向九鐵公司作出每年定額付款7.50億港元。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵系統所得超出若干額度的收入向九鐵公司繳付每年非定額付款。再者，根據服務經營權協議，公司須於服務經營權有效期內負責九鐵系統的保養、維修、替換及/或升級，並於經營權有效期屆滿時交還九鐵系統。

59 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，估計其可使用年限。折舊是以足以攤銷其原值或估值的比率按其估計可使用年限(附註21)以直線法計算。

(ii) 長期資產減值

集團在每個結算日根據附註2H(ii)所載會計政策檢討其長期資產，以確定是否出現減值跡象。在分析已識別的潛在減值時，集團依據管理層指定可以反映當時市場對時間價值的評估及資產特定風險的稅前貼現率，預測資產的未來現金流量。

(iii) 退休金開支

集團聘請獨立專業估值人士，每年評估集團退休金計劃的精算狀況。集團對該等計劃的界定福利部分承擔的責任及開支之釐定取決於公司提供的若干假設及因素，該等假設及因素於附註54A(i)及54A(ii)披露。

(iv) 物業發展收入確認

物業發展利潤的確認需要管理層估計項目在完成時的最終成本，尚未完成的交易及尚未售出單位的市值，若屬物業攤分，則須估計物業於確認時的公允價值。於估計項目完成時的最終成本時，集團會考慮獨立合資格測量師報告、有關過往銷售及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結算日的可實現淨值(附註35)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。

59 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)

(vii) 香港的專營權

集團現時在香港經營的專營權允許集團營運集體運輸鐵路系統至2057年12月1日。根據與香港政府所訂立的新營運協議規定的條款，公司認為其擁有合法權利，可於每次專營權有效期(附註57C)屆滿時，將專營權延長50年。集團就有關延長至2057年以後的若干資產使用年限的折舊政策(附註21)是按此基準訂定。

(viii) 所得稅

集團於以往年度在香港利得稅報稅表中採納的若干處理方法尚待香港稅務局最終定案。集團基本上已遵循在這些報稅表中採納的稅務處理方法，評估其於2011年帳項中的所得稅及遞延稅項，而該等方法可能與日後的最終結果有所不同。

(ix) 項目撥備

集團設立項目撥備，以清償可能因重大建築合約而常見的時間延誤、額外成本或其它不可預見情況產生的估計索償。索償撥備由合資格專業人士依據對集團在各合約下負債的評估而預計，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，當建議鐵路的工程處於詳細研究階段，並已原則上獲董事局成員批准進行時，集團會將建議鐵路及物業發展項目的費用予以資本化並撥入遞延開支。該等決定牽涉董事局對建議工程的結果的判斷。

(xi) 財務衍生工具及其他財務工具的公允價值

在確定財務工具的公允價值時，集團會按判斷選用不同的計量方法，以及基於每個結算日的市況作出假設。對於不在活躍市場買賣的財務工具，其公允價值採用貼現現金流量估值法，即利用當時能提供予集團的類似財務工具合適的現有市場利率或外匯匯率，貼現未來合約現金流量來釐定。

(xii) 服務經營權負債

釐定服務經營權負債的現值時所採用的貼現率為集團中有關公司的長期新增借貸成本，此項成本乃經過適當考慮集團中有關公司現時的定息借貸成本、未來的利率及通脹趨勢，於服務經營權開始時作出估計。

B 應用集團會計政策時的主要會計判斷包括如下：

(i) 撥備及或有負債

當集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，集團便會就該時間或數額不定的負債計提撥備。當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計時，便會將該責任披露為或有負債。於2011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含有經濟效益的重大資源外流的未決訴訟或負有潛在責任的事件。

(ii) 無控制權附屬公司

集團將八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)視為無控制權附屬公司。在決定集團是否對該等附屬公司有控制權時，集團會考慮八達通控股的股東協議所賦予的投票權及其對八達通控股之董事局所作出的決定是否有實際影響力。截至2011年12月31日止年度內，儘管集團擁有八達通集團57.4%權益，但其於八達通集團董事局的投票權維持在49%。因此，八達通集團在集團帳項被視為無控制權附屬公司處理。

60 截至2011年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新訂會計準則及詮釋的可能影響

截至此帳項頒布日，香港會計師公會頒布了下列一些修訂、新訂會計準則及詮釋，於截至2011年12月31日止年度仍未生效，且仍未採納在本帳項中。

	於下列日期或之後開始的會計期間生效
HKFRS 1修訂「首次採納香港財務報告準則 — 嚴重惡性通脹及剔除首次採納者之固定日期」	2011年7月1日
HKFRS 7修訂「金融工具：披露 — 金融資產轉讓」	2011年7月1日
HKAS 12修訂「所得稅 — 遞延稅項：相關資產之回收性」	2012年1月1日
HKAS 1修訂「財務報表的呈報 — 其他全面收益項目之呈報」	2012年7月1日
HKFRS 7修訂「金融工具：披露 — 財務資產及財務負債的抵銷」	2013年1月1日
HKFRS 10「綜合財務報表」	2013年1月1日
HKFRS 11「合營安排」	2013年1月1日
HKFRS 12「其他實體權益之披露」	2013年1月1日
HKFRS 13「公允價值計量」	2013年1月1日
HKAS 27「獨立財務報表」(2011年)	2013年1月1日
HKAS 28「聯營公司及合營公司投資」	2013年1月1日
HKAS 19修訂「僱員福利」	2013年1月1日
HK(IFRIC) 20「露天採礦場生產階段之剝採成本」	2013年1月1日
HKAS 32修訂「金融工具：呈報 — 財務資產及財務負債的抵銷」	2014年1月1日
HKFRS 9「金融工具」	2015年1月1日

集團目前正在評估該等修訂於最初應用期間預期產生的影響。於此時，集團認為採納HKAS 12修訂、HKAS 19修訂、HKAS 1修訂、HKFRS 12及HKFRS 13會對集團的帳項產生影響。

HKAS 12修訂加入了一項與計量以公允價值計算的投資物業之遞延稅項有關的可推翻假定，當首次採納此修訂時預計會令與投資物業的公允價值變動相關的遞延稅項負債被撤銷確認，而此撤銷確認具有追溯性。若以2011年12月31日的相關遞延稅項負債計算，此撤銷確認金額合共56.04億港元。HKAS 19修訂修改了有關界定福利計劃的會計及披露規定，因此會影響有關港鐵退休金計劃而確認於集團的財務報表的金額及附註披露。HKAS 1修訂會影響全面收益表中的其他全面收益項目之呈報，而HKFRS 12及HKFRS 13會影響附屬公司的非控股權益資料披露及投資物業的估值。

除上述各項外，採納其他新訂或修訂不大可能對集團的營運業績及財務狀況產生重大影響。

61 帳項核准

本帳項已於2012年3月8日經董事局核准。

專用詞彙

機場快綫	博覽館站與香港站之間的列車服務
指定日期或第一日或合併日期	2007年12月2日，兩鐵合併完成之時
公司章程細則	公司的組織章程細則
董事局	公司的董事局
巴士	支援西鐵綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務
公司或港鐵或地鐵	香港鐵路有限公司(前稱地鐵有限公司)，於2000年4月26日根據公司條例註冊成立的公司
公司條例	香港法例第32章《公司條例》
中央證券登記	香港中央證券登記有限公司
過境服務或過境	目的地/起點為羅湖及落馬洲站的列車服務
顧客服務目標	根據營運協議每年公布的表現目標
董事或董事局成員	董事局成員
本地鐵路服務	觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫的統稱
高鐵香港段	廣深港高速鐵路香港段
票價指標	顧客對本地鐵路/過境服務及機場快綫票價的滿意程度的量度指標，乃以各票價項目的滿意程度及其相關的重要性加權釐定
財政司司長法團	根據香港法例第1015章《財政司司長法團條例》成立的單一法團
政府	香港特區政府
集團	公司及其附屬公司
聯交所	香港聯合交易所有限公司
香港或香港特區	中華人民共和國香港特別行政區
城際客運服務	香港與中國內地若干主要城市例如廣州、北京及上海之間的城際客運服務
利息保障倍數	未計折舊、攤銷及鐵路經營權每年非定額付款前經營利潤，除以未扣除資本化利息前的利息及財務開支及給予物業發展商貸款的利息收入總額
九鐵公司	九廣鐵路公司
九龍南綫	將西鐵綫由南昌站途經柯士甸站，伸延至尖東站的項目，完成後乘客可直接穿梭往來東鐵綫及西鐵綫。
輕鐵	服務新界西北部的輕鐵系統
上市規則	聯交所證券上市規則
內地或中國內地	中華人民共和國(不包括香港特區)
香港鐵路條例	香港法例第556章《香港鐵路條例》(前稱《地下鐵路條例》)
淨負債權益比率	綜合資產負債表的貸款及其他債務、銀行透支、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款、及銀行中期票據投資佔權益的百分率
營運協議	公司與政府於2000年6月30日就公司的鐵路服務於兩鐵合併前的營運而訂立的協議，及於2007年8月9日就公司所有鐵路和巴士客運服務於兩鐵合併後的營運而訂立的新協議
經營毛利率	未計物業發展、折舊、攤銷及鐵路經營權每年非定額付款前經營利潤佔營業額的百分率
普通股	公司股本中每股面值1.00港元的普通股
兩鐵合併或合併	地鐵及九鐵公司鐵路營運的合併及地鐵向九鐵公司收購若干物業權益，詳情載於兩鐵合併通函中。兩鐵合併已於2007年12月2日完成
兩鐵合併條例草案或《兩鐵合併條例》	兩鐵合併條例草案指獲香港立法會於2007年6月8日通過有關兩鐵合併的草擬法例，其後成為《兩鐵合併條例》(2007年第11號條例)
兩鐵合併通函	就兩鐵合併於2007年9月3日向公司股東寄發的通函
平均股東資金回報率	公司股東應佔利潤佔期初及期末公司股東應佔權益平均數的百分率
服務經營權	公營部門授予營運商於一個特定期間內提供服務的合約，就香港的經營權項目而言，服務經營權指九鐵公司及/或政府授予或即將授予公司根據服務經營協議或補充服務經營協議營運、維修及翻新若干鐵路綫的經營權，詳情載於兩鐵合併通函；就中國內地及海外的經營權項目而言，服務經營權指政府或相關公營部門授予公司一間附屬公司或聯營公司根據經磋商經營權協議，於特定期間提供若干特定服務的經營權。
服務質素指標	顧客對本地鐵路/過境服務及機場快綫所提供服務的滿意程度的量度指標，乃以各服務項目(不包括車費)的滿意程度及其相關的重要性加權釐定
深圳市龍華綫	深圳市軌道交通龍華綫，提供往來福田口岸站至清湖站的列車服務

股東服務

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

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓

香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8555 傳真：(852) 2529 6087



香港鐵路有限公司
香港九龍灣
德福廣場港鐵總部大樓
香港郵政總局信箱9916號
電話：(852) 2993 2111
傳真：(852) 2798 8822

www.mtr.com.hk

股份代號：66