

編號零七六/一四 二零一四年八月二十五日

MTR CORPORATION LIMITED
香港鐵路有限公司

(「公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

截至 2014 年 6 月 30 日止六個月
未經審核業績公告**摘要****財務**

- 總收入上升 1.3%至 194.71 億港元；未計中國內地及國際附屬公司前的收入增加 7.6%至 131.21 億港元
- 除稅後股東應佔基本業務利潤

經常性業務利潤	41.86 億港元	上升 10.0%
物業發展利潤	2.03 億港元	下跌 54.6%
	<u>43.89 億港元</u>	上升 3.2%
- 計入投資物業重估後，股東應佔利潤 79.12 億港元，上升 28.5%
- 股東應佔基本業務利潤之每股盈利 0.76 港元
- 淨資產增加 2.7%至 1,568.29 億港元
- 淨負債權益比率 8.6%
- 宣派中期股息每股 0.25 港元（可選擇以股代息）

營運

- 香港客運業務總乘客量增加 3.0%至 9.094 億人次
- 香港重鐵乘客車程準時程度維持於 99.9%
- 公布數項興建中的香港新鐵路綫之延遲竣工及項目造價估算修訂
- 預售 Grand Austin（柯士甸站地塊 D）超過 99%的單位，及預售公司擔任代理的環宇海灣（荃灣西站）超過 90%的單位
- 日出康城第四期發展項目的招標已於 2014 年 4 月批出
- 獲得倫敦 Crossrail 列車營運的專營權
- 港鐵財團於 2014 年 7 月被選為澳洲西北鐵路綫公私聯營項目的首選營運者

拓展

- 香港鐵路業務的乘客量預期會有穩定增長
- 日出康城第三期項目將視乎市場狀況及工程進度，預計於今年稍後時間展開預售
- 大圍站、日出康城第五期及天榮站（輕鐵）的物業發展項目將視乎市場狀況，可能於年底前進行招標

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2014 年 6 月 30 日止半年度未經審核的中期業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2014 年 (未經審核)	2013 年 (未經審核)
香港客運業務收入	7,729	7,258
香港車站商務收入	2,377	2,194
香港物業租賃及管理業務收入	2,026	1,842
中國內地及國際附屬公司收入	6,350	7,025
其他業務收入	989	895
	19,471	19,214
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(1,988)	(1,916)
- 水電費用	(648)	(604)
- 營運鐵路的地租及差餉	(134)	(127)
- 耗用的存料與備料	(247)	(232)
- 保養及相關工程	(555)	(518)
- 鐵路配套服務	(123)	(119)
- 一般及行政開支	(196)	(187)
- 其他費用	(111)	(119)
	(4,002)	(3,822)
香港車站商務開支	(226)	(206)
香港物業租賃及管理業務開支	(331)	(304)
中國內地及國際附屬公司開支	(5,922)	(6,565)
其他業務開支	(896)	(830)
項目研究及業務發展開支	(263)	(155)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(11,640)	(11,882)
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	7,831	7,332
香港物業發展利潤	245	531
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	8,076	7,863
折舊及攤銷	(1,688)	(1,641)
每年非定額付款	(701)	(589)
未計利息及財務開支前經營利潤	5,687	5,633
利息及財務開支	(274)	(435)
投資物業重估	3,523	1,907
應佔聯營公司利潤或虧損	129	51
除稅前利潤	9,065	7,156
所得稅	(1,063)	(900)
期內利潤	8,002	6,256

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2014 年 (未經審核)	2013 年 (未經審核)
下列人士應佔：		
- 公司股東	7,912	6,158
- 非控股權益	90	98
期內利潤	8,002	6,256
公司股東應佔期內利潤：		
- 來自未計及物業發展利潤前基本業務	4,186	3,804
- 來自物業發展	203	447
- 來自基本業務	4,389	4,251
- 來自投資物業重估	3,523	1,907
	7,912	6,158
每股盈利：		
- 基本	1.36 港元	1.06 港元
- 攤薄	1.36 港元	1.06 港元

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2014 年 (未經審核)	2013 年 (未經審核)
期內利潤	8,002	6,256
期內其他全面收益（除稅及重新分類調整後）：		
不會重新分類至損益的項目：		
- 自用土地及樓宇重估盈餘	43	255
其後可能重新分類至損益的項目：		
- 於折算以下項目時產生的匯兌差額：		
- 海外附屬公司及聯營公司財務報表	(138)	29
- 非控股權益	11	(26)
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	34	38
	(93)	41
	(50)	296
期內全面收益總額	7,952	6,552

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2014 年 (未經審核)	2013 年 (未經審核)
下列人士應佔：		
- 公司股東	7,851	6,480
- 非控股權益	101	72
期內全面收益總額	7,952	6,552

綜合資產負債表 (百萬港元)

	於 2014 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2013 年 12 月 31 日 (已審核)
資產		
固定資產		
- 投資物業	64,982	61,285
- 其他物業、機器及設備	75,528	76,277
- 服務經營權資產	25,842	25,594
	166,352	163,156
物業管理權	31	31
在建鐵路工程	14,888	11,548
發展中物業	9,217	11,233
遞延開支	15	4
聯營公司權益	5,673	5,277
遞延稅項資產	31	29
證券投資	515	472
待售物業	1,100	1,105
財務衍生工具資產	198	115
存料與備料	1,346	1,281
應收帳項、按金及預付款項	2,656	3,621
應收關連人士款項	1,236	654
現金、銀行結餘及存款	18,328	17,297
	221,586	215,823
負債		
銀行透支	16	47
短期貸款	375	-
應付帳項及應計費用	14,956	13,793
本期所得稅	905	349
工程合約保證金	1,039	986
應付關連人士款項	4,346	1,388
貸款及其他債務	20,689	24,464
服務經營權負債	10,631	10,658
財務衍生工具負債	270	389
非控股權益持有者貸款	142	135
遞延收益	991	623

	於 2014 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2013 年 12 月 31 日 (已審核)
遞延稅項負債	10,397	10,289
	64,757	63,121
淨資產	156,829	152,702
股本及儲備		
股本及其他法定資本儲備	44,521	44,442
其他儲備	112,088	108,115
公司股東應佔總權益	156,609	152,557
非控股權益	220	145
總權益	156,829	152,702

附註： -

1. 獨立審閱

截至 2014 年 6 月 30 日止半年度的中期業績乃未經審核，惟已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第 2410 號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱；而畢馬威會計師事務所發出的無重大修訂審閱報告載於即將寄發予股東的中期報告內。此外，中期業績已經過集團審核委員會審閱。

2. 帳項編製基準

本未經審核的綜合帳項須與 2013 年年度帳項一同閱讀。香港會計師公會頒布了數項於集團本會計期間首次生效的《香港財務報告準則》修訂。當中，下列的修訂與集團的財務帳項有關：

- HKAS 32 修訂「財務工具：呈報－財務資產及財務負債的抵銷」
- HKAS 36 修訂「資產減值－非財務資產的可回收金額之披露」
- HKAS 39 修訂「財務工具：確認及計量－衍生工具更替及對沖會計之延續」

HKAS 32 修訂闡明在 HKAS 32 內之抵銷條件。該等修訂對集團之中期財務報告並無影響。

HKAS 36 修訂修改了對已減值的非財務資產之披露規定。當中，該等修訂擴大對已減值的資產或現金產生單位其按公允價值減清理成本之可回收金額之披露規定。採納該等修訂對集團之中期財務報告並無影響。

HKAS 39 修訂就符合若干條件的對沖衍生工具的更替豁免終止使用對沖會計法。由於集團並無任何更替衍生工具，該等修訂對集團之中期財務報告並無影響。

在 2014 年 3 月 3 日開始生效的新香港《公司條例》（第 622 章）下，法定股本的概念不再存在。根據新香港《公司條例》（第 622 章）第 135 條，公司股份自 2014 年 3 月 3 日起不再有面值或票面價值。該轉變對已發行股份的數量或任何成員的相對權利沒有影響。根據新香港《公司條例》（第 622 章）附表 11 第 37 條的過渡性條文，股份溢價及資本儲備的貸方餘額已於 2014 年 3 月 3 日成為公司股本的一部份。

3. 保留溢利

截至 2014 年 6 月 30 日止半年度及截至 2013 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2014 年 1 月 1 日結餘	104,965
公司股東應佔期內利潤	7,912
沒收的僱員認股權	1
宣派及批准股息	(3,886)
於 2014 年 6 月 30 日結餘	108,992

百萬港元	
於 2013 年 1 月 1 日結餘	95,832
公司股東應佔年內利潤	13,025
年內其他全面收益	686
沒收的僱員認股權	2
宣派及批准股息	(4,580)
於 2013 年 12 月 31 日結餘	104,965

4. 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2014 年	2013 年
分佔物業發展所得的盈餘	60	490
收取物業作投資用途所得的收入	-	44
西鐵物業發展的代理費及其他收入	196	5
其他費用扣除雜項收入的淨額	(11)	(8)
	245	531

5. 所得稅

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2014 年	2013 年
本期稅項		
- 期內香港利得稅項撥備	876	696
- 期內中國內地及海外稅項	100	105
	976	801

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2014 年	2013 年
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	-	7
- 超過相關折舊的折舊免稅額	112	89
- 撥備及其他	(25)	3
	<u>87</u>	<u>99</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>1,063</u>	<u>900</u>
應佔聯營公司稅項支出	<u>33</u>	<u>34</u>

於 2014 年 6 月 30 日止半年度香港利得稅項撥備乃以期內估計評稅利潤於扣除累計稅務虧損（如有）後，按稅率 16.5%（2013 年：16.5%）計算。中國內地及海外附屬公司的本期稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率 16.5%（2013 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。

6. 股息

董事局議決派發中期股息每股 0.25 港元。公司提議向所有股東提供以股代息的選擇，但登記地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。中期股息（附有以股代息選擇），預計於 2014 年 10 月 30 日前後派發予於 2014 年 9 月 15 日營業時間結束時名列公司股東名冊的股東。

7. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2014 年 6 月 30 日止半年度的股東應佔利潤 79.12 億港元（2013 年：61.58 億港元），及期內已發行的加權平均普通股數 5,799,238,536 股（2013 年：5,795,654,610 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2014 年 6 月 30 日止半年度的股東應佔利潤 79.12 億港元（2013 年：61.58 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期內已發行的加權平均普通股數 5,802,332,891 股（2013 年：5,802,552,504 股）計算。

若根據來自基本業務的公司股東應佔利潤 43.89 億港元（2013 年：42.51 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 0.76 港元（2013 年：0.73 港元）。

8. 業務分類資料

集團由多個業務執行委員會來管理業務。根據為分配資源及評估表現而向內部最高級行政管理人員匯報資料的方式，集團將業務分為下列六個須呈報的類別：

(i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士和連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸提供客運及相關服務。

(ii) 香港車站商務：於香港客運業務網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及車位之租務、於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。

(iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及車位，以及提供物業管理服務。

(iv) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。

(v) 中國內地及國際聯屬公司：營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地的零售舖位租賃、物業管理服務以及物業發展。

(vi) 其他業務：與客運或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪 360」（包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務）、鐵路顧問業務及提供予香港特別行政區政府（香港特區政府）的項目管理服務。

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	營業額		利潤貢獻	
	截至 6 月 30 日止半年度 2014 年	2013 年	截至 6 月 30 日止半年度 2014 年	2013 年
香港客運業務	7,729	7,258	1,669	1,508
香港車站商務	2,377	2,194	1,896	1,767
香港物業租賃及管理業務	2,026	1,842	1,688	1,533
中國內地及國際聯屬公司	6,350	7,025	390	415
其他業務	989	895	62	34
	19,471	19,214	5,705	5,257
香港物業發展			245	531
項目研究及業務發展開支			(263)	(155)
			5,687	5,633
利息及財務開支			(274)	(435)
投資物業重估			3,523	1,907
應佔聯營公司利潤或虧損			129	51
所得稅			(1,063)	(900)
			8,002	6,256

下表列示來自集團以外客戶收入按區域分佈的資料，客戶的區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2014 年	2013 年
香港（所屬地）	13,088	12,170
澳洲	4,293	5,060
中國內地	364	302
瑞典	1,700	1,666
其他國家	26	16
	6,383	7,044
	19,471	19,214

9. 由香港特區政府委託的在建鐵路工程 – 廣深港高速鐵路香港段（高鐵香港段）項目

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

在 2009 年，基於公司日後會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段的基礎上，香港特區政府決定要求公司進行高鐵香港段的建造、測試及通車試行。於 2010 年 1 月 26 日，香港特區政府與公司就高鐵香港段的建造及通車試行訂立另一份委託協議（「高鐵香港段委託協議」）。按照高鐵香港段委託協議，公司負責自行或促使他人就高鐵香港段的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高鐵香港段的擁有者，則負責承擔該等活動的總成本（「委託成本」）的全數及就此進行融資，並按照經同意的付款時間表向公司支付 45.90 億港元（「項目管理費」）。截至 2014 年 6 月 30 日及中期報告發表日，公司已收到香港特區政府按付款時間表所支付的款項。

根據高鐵香港段委託協議，倘若大幅修改委託活動的進行計劃有可能導致公司的項目管理責任或成本大幅增加或減少，則公司以及香港特區政府須真誠磋商並以同意增加或視乎情況減少項目管理費。此外，根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府支付的若干金額（包括項目管理費）設有每年最高限額 20 億港元，而總限額則為 100 億港元。

倘若公司違反高鐵香港段委託協議，香港特區政府有權向公司提出申索，並根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府可就其因公司在履行高鐵香港段委託協議下之義務所犯的疏忽或公司違反高鐵香港段委託協議所產生的虧損而獲得彌償。根據高鐵香港段委託協議，公司就高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議所產生或相關的總法律責任（傷亡除外），僅限於公司過去及將來根據高鐵香港段初步委託協議向香港特區政府收取的若干特定金額以及公司過去及將來根據高鐵香港段委託協議向香港特區政府收取的費用之合計總值。

於 2014 年 4 月，公司宣布高鐵香港段項目的建造年期須要延長，現時預計該鐵路將於 2017 年通車並提供客運服務（「經修訂時間表」）。於 2014 年 7 月，公司向香港特區政府提供了高鐵香港段項目最新的造價估算（715.2 億港元，當中包括未來保險及項目

管理費用)。香港特區政府仍在審視經修訂時間表及項目成本的最新估算，而公司正積極配合香港特區政府，提供所需的額外資料，協助香港特區政府進行審視工作。鑑於(i)高鐵香港段委託協議列明，香港特區政府須全數承擔委託成本及就此進行融資；(ii) (截至 2014 年 6 月 30 日及中期報告發表日) 尚未開始根據高鐵香港段委託協議就同意項目管理費變動進行磋商；及(iii) (截至 2014 年 6 月 30 日及中期報告發表日) 關於制定經修訂時間表方面，公司並未收到香港特區政府向公司提出任何申索通知，故此公司未能可靠地估算因制定經修訂時間表對公司所產生的財政影響 (如有)。公司將不時重新評估情況。

10. 應收及應付帳項

A 於 2014 年 6 月 30 日，集團的應收帳項、按金及預付款項為 26.56 億港元 (2013 年 12 月 31 日：36.21 億港元)，其中應收帳項為 20.89 億港元 (2013 年 12 月 31 日：30.46 億港元)。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項由立即到期至 50 日到期。有關香港以外的鐵路附屬公司收入、顧問服務及委託工程之應收款項於 30 日內到期。有關利率及貨幣掉期合約之應收款項按相關合約的條款而到期繳付。與物業發展有關的應收款項則按相關的發展協議或買賣合約條款而到期繳付。於 2014 年 6 月 30 日，3.77 億港元 (2013 年 12 月 31 日：4.50 億港元) 已過期未付，當中 6,600 萬港元 (2013 年 12 月 31 日：6,300 萬港元) 超過 30 日過期未付。

B 於 2014 年 6 月 30 日，應付帳項及應計費用為 149.56 億港元 (2013 年 12 月 31 日：137.93 億港元)。於 2014 年 6 月 30 日，37.54 億港元 (2013 年 12 月 31 日：48.20 億港元) 為即期或於 30 日內到期的款項，而餘下款項則仍未到期繳付。

11. 買賣或贖回上市證券

集團於 2014 年 1 月 21 日贖回 6 億美元債券。該債券在贖回之前於倫敦證券交易所上市。

除上述披露外，公司及其附屬公司於 2014 年 6 月 30 日止六個月內並無買賣或贖回任何集團的上市證券。

12. 集團資產押記

於 2014 年 6 月 30 日，公司在中國內地之間接全資附屬公司 — 港鐵軌道交通 (深圳) 有限公司以深圳市軌道交通龍華綫二期相關車費和非車費收入及保險合同權益為一項總額 40.00 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

於 2014 年 6 月 30 日，公司在中國內地之間接全資附屬公司 — 港鐵物業發展 (深圳) 有限公司以深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段物業發展項目相關之土地使用權及應收帳款為一項總額 19.50 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

除上述押記外，集團於 2014 年 6 月 30 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

13. 公司管治

在截至 2014 年 6 月 30 日止六個月期間內，公司已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則附錄 14 所載的《企業管治守則》內的守則條文。

在公布公司截至 2013 年 12 月 31 日止年度的業績之後，公司已於 2014 年股東週年大會上獲得股東通過修改公司的組織章程細則（「章程細則」），以配合於 2014 年 3 月 3 日實施的新公司條例（香港法例第 622 章）（「公司條例」）。再者，按照公司條例條文，公司亦已更新「公司的董事局成員委任程序」（「程序」）。已修改的章程細則及已更新的程序，均已登載於公司網站，而已修改的章程細則亦已登載於香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）網站。

於 2014 年 4 月，公司宣布高鐵香港段項目的經修訂時間表。鑑於經修訂時間表引起公眾關注，董事局於 2014 年 4 月 29 日決定成立一個獨立董事委員會（「獨立董事委員會」），對高鐵香港段項目之經修訂時間表的背景及原因進行檢討。獨立董事委員會亦被要求對公司如何以具透明度、適時的態度並根據公司與香港特區政府分別於 2008 年 11 月 24 日及 2010 年 1 月 26 日簽訂之委託協議（「高鐵香港段委託協議」）下所列承諾完成高鐵香港段項目，提出意見。

獨立董事委員會由馬時亨教授出任主席，其他五名成員包括下列公司獨立非執行董事：陳阮德徽博士、何承天先生、文禮信先生、石禮謙先生及施文信先生。

於 2014 年 7 月 16 日，獨立董事委員會發表了有關高鐵香港段的第一份報告（「第一份獨立委員會報告」），並基於其調查結果，對公司的系統和程序作出了若干改善措施的建議，包括加強項目的匯報、成立一個工程委員會（「工程委員會」）（由一名公司的獨立非執行董事出任主席）、以及加強企業傳訊的策略性。

獨立董事委員會將會編製第二份報告，內容為有關公司日後應如何以具透明度、適時的態度並根據高鐵香港段委託協議下所列公司的承諾完成高鐵香港段項目。獨立董事委員會已委任兩名具備這類項目管理專長的獨立專家協助其進行檢討工作。目前預計將於 2014 年 10 月發表第二份報告。

為維持最高水平的公司管治，董事局於 2014 年 8 月 21 日通過成立兩個新委員會 – 工程委員會及風險委員會（「風險委員會」）。

工程委員會的主要職責是監察任何涉及設計及/或建造、且涉資金額超逾董事局所制定之某個金額的工程項目，並從施工計劃及成本角度向董事局匯報相關項目的進度。

至於風險委員會的主要職責則是監察公司的風險結構及審議公司的主要風險（包括但不限於營運、服務表現、監管、財務及組織架構風險）、企業風險管理架構及成效。

工程委員會及風險委員會的職權範圍已登載於公司及聯交所網站。

韋達誠先生於 2014 年 8 月 15 日後退任公司行政總裁（「行政總裁」）。同日起他亦不再出任董事局成員及執行總監會成員。

公司正在全球物色合適人選出任行政總裁一職。

前任副行政總裁梁國權先生於 2014 年 8 月 16 日起出任署理行政總裁一職，處理行政總裁之職務和職責，直至公司委任新任行政總裁為止。

14. 發表中期業績公告及中期報告

本中期業績公告登載於公司的網址 www.mtr.com.hk 及聯交所的網址。中期報告在公司網址及聯交所網址可供查閱，並於 2014 年 9 月底向股東寄發。

主要統計數字

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2014 年	2013 年
在香港的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	736.5	713.3
- 過境服務	54.5	54.4
- 機場快綫	7.1	6.4
- 輕鐵及巴士	109.2	106.9
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,329	4,219
- 過境服務（每日）	301.1	300.7
- 機場快綫（每日）	39.4	35.4
- 輕鐵及巴士（周日）	621.1	610.0
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤佔營業額百分率（經營毛利率）		
- 不包括中國內地及國際附屬公司	56.4%	56.4%
- 包括中國內地及國際附屬公司	40.2%	38.2%

管理層回顧及展望

公司早前宣布本港新鐵路項目出現滯後，加上本地鐵路服務發生少數較長的延誤，令港鐵於 2014 年上半年取得的佳績蒙上陰影。我們已就有關滯後和事故向乘客和其他有關人士衷心致歉，並從中汲取教訓，力求不斷改進。儘管如此，公司於 2014 年上半年仍能締造卓績，同時慶祝港鐵 35 周年的重大里程碑。自 1979 年 10 月以來，我們很榮幸能夠為香港市民竭誠服務，創造光輝傳統，並於 2014 年繼續將其發揚光大。我欣然報告，雖然面對種種挑戰，集團核心業務於 2014 年首六個月仍然錄得良好業績。公司客運業務的整體表現持續理想，按國際標準衡量，營運表現及安全水平保持卓越。同時，我們繼續在香港投放資源，增加列車班次和提升車站設施。

安全一直是我們的首要注意事項。我們在香港的營運及維修工作，使我們在本地維持高效率而可靠的列車服務。於 2012 年開始推行的「用心聽·用心做」計劃繼續取得進展，新措施陸續推出或已進行規劃。雖然我們繼續增加班次及改善列車服務，並於 2014 年上半年維持 99.9% 乘客車程準時程度表現，但我們完全了解到長時間的延誤對乘客造成的不便，因此我們繼續採取相應步驟，令鐵路網絡服務更為可靠，並改善事故發生後的應變措施。

同時，我們公布了數個香港新鐵路項目出現工程滯後，特別是廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」），這令公司在此等項目的溝通及管理工作方面備受關注。就高鐵香港段工程滯後，公司進行了多項內部及外部檢討，首項檢討為港鐵獨立董事委員會於 2014 年 7 月 16 日所提交的報告。我們將致力落實報告內的建議，並期待從獨立董事委員會的第二份報告及政府的獨立專家小組報告中獲取建議。西港島綫是香港五條新鐵路綫中最先通車的一條鐵路，目標於年底通車。然而，三個新車站之一的西營盤站的建造工程遇到挑戰，或令該站可能延至 2015 年首季方可投入服務。現時，南港島綫（東段）及觀塘綫延綫進度滯後，未能按原定目標於 2015 年通車。至於由政府委託港鐵進行項目管理的兩個服務經營權項目方面，高鐵香港段根據現時的計劃將於 2017 年年底開通，而沙田至中環綫的計劃則面對 11 個月的滯後，主要由於土瓜灣站範圍的考古工作所引致。雖然這些主要鐵路項目牽涉眾多困難及複雜問題，我們正盡最大努力縮短及減輕滯後，但由於這些工程的特性，日後可能出現不可預見的情況，或進一步影響工程進度。展望將來，我們會定期向公眾匯報這五條新鐵路綫的進度。

在香港以外地區，我們繼續在中國內地、歐洲和澳洲審慎挑選發展機會，以發揮在香港累積的專長，以及在海外經營現有業務的成功經驗。我們很榮幸我們作為主要成員的財團能獲選為澳洲悉尼西北鐵路綫公私合營項目的首選營運商；英國方面，我們於 2014 年 7 月獲得 Crossrail 鐵路營運專營權。

公司於 2014 年首六個月的總收入上升 1.3%至 194.71 億港元。未計香港物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤增加 6.8%至 78.31 億港元。若不包括我們在中國內地及國際的附屬公司，收入上升 7.6%，經營利潤增加 7.7%，而經營毛利率則維持在 56.4%。相對 2013 年上半年 5.31 億港元的香港物業發展利潤，期內物業發展利潤為 2.45 億港元。不包括投資物業重估，股東應佔基本業務淨利潤增加 3.2%至 43.89 億港元，即每股盈利 0.76 港元。投資物業重估收益為 35.23 億港元，而 2013 年上半年的投資物業重估收益則為 19.07 億港元。因此，包括投資物業重估的股東應佔淨利潤增加 28.5%至 79.12 億港元，即每股盈利 1.36 港元。董事局宣布派發中期股息每股 0.25 港元，與上年持平。

香港客運業務

香港客運業務在 2014 年上半年的總收入為 77.29 億港元，較 2013 年上半年增加 6.5%。香港客運業務的經營成本增加 4.7%至 40.02 億港元，經營利潤上升 8.5%至 37.27 億港元，而經營毛利率則為 48.2%。

乘客量

公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量增加 3.0%至 9.094 億人次。若不包括城際客運服務，總乘客量則增加 3.0%至 9.073 億人次。

我們的本地鐵路服務（包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫及馬鞍山綫）總乘客量達至 7.365 億人次，較 2013 年上半年增加 3.3%。

羅湖及落馬洲過境服務於六個月期內的乘客量微增 0.1%至 5,450 萬人次。機場快綫的乘客量較 2013 年上半年增加 11.4%至 710 萬人次。

輕鐵及巴士於 2014 年首六個月的乘客量合計為 1.092 億人次，增加 2.1%。而城際客運服務的乘客量為 210 萬人次，增加 3.2%。

於 2014 年首六個月，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量增加 2.4%至 528 萬人次（若不包括城際客運服務則為 527 萬人次）。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升 2.6%至 433 萬人次。

市場佔有率

於 2014 年首六個月，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由 2013 年同期的 46.5%增加至 47.0%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率為 66.6%。公司於首六個月在過境業務市場的佔有率由 53.4%跌至 52.0%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由 21.8%上升至 22.1%。

車費收入

於 2014 年上半年，香港車費總收入為 76.53 億港元，較 2013 年同期增加 6.5%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔 53.75 億港元或 70%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升 3.6%至 7.3 港元，反映根據票價調整機制而作出的票價調整，以及推出票務優惠的影響。

過境服務於 2014 年首六個月的車費收入為 14.59 億港元，較 2013 年上半年增加 3.8%。機場快綫的車費收入為 4.40 億港元，上升 9.7%。輕鐵及巴士於 2014 年上半年的車費收入合計為 3.08 億港元，較 2013 年同期上升 6.6%。而城際客運服務的車費收入為 7,100 萬港元，上升 2.9%。

經過上年的票價調整機制檢討後，港鐵票價已於 2014 年 6 月實施調整，整體調整幅度為 3.6%，較 2013 年進行票價調整機制檢討前得出的幅度低 0.5 個百分點。與此同時，港鐵亦在每年恒常提供的車費優惠以外，提供新的車費優惠。

推廣及優惠

推廣及優惠仍是我們為現有乘客添加價值的重要方式。今年，為慶祝港鐵 35 周年及答謝乘客多年來的支持，我們於 5 月宣布 2014 年票價優惠方案（包括票價調整機制下提供的優惠），在現有每年價值 20 億港元的優惠及推廣之上，額外注入以年計約 5 億港元。

車費推廣計劃包括延長「即日第二程車費九折」優惠的優惠期，根據現有票價調整機制安排，優惠期原於 2014 年 10 月 15 日結束，現已延長至 2015 年 4 月 30 日；推出「港鐵都會票」，售價 400 港元，可於 30 日內在市區指定車站乘搭 40 程，為中、長途乘客提供優惠；以及將於 2014 年 9 月至 2015 年 5 月期間，在 29 個核心市區車站試行推出「早晨折扣優惠」，目標為紓緩乘客於早上繁忙時間對港鐵服務的需求。乘客對港鐵都會票反應熱烈，自推出首 60 日內，公司已售出超過 160,000 套港鐵都會票。期內其他的推廣計劃包括在 4 月於「愉景新城」購物商場增設新的港鐵特惠站，令各區提供 1 至 2 港元車費折扣的港鐵特惠站數目增至 33 個。我們亦推廣港鐵遊客車票，鼓勵更多遊客遊覽香港時使用港鐵網絡。

於 2014 年 6 月，港鐵友禮會會員人數超過 140 萬名，公司繼續為乘搭港鐵的會員提供獎賞以及獨家體驗。期內，我們為部分會員安排參觀營運培訓中心，並推出兩項推廣計劃，以鼓勵更多會員使用過境及機場快綫服務。為獎賞忠實會員，公司亦於 2013 年 12 月至 2014 年 3 月推出廣受歡迎的新一期「站站獎」計劃。

期內，我們在香港及深圳推出落馬洲過境服務票價優惠，為指定大學的學生及居於具極高增長潛力地區的居民提供車費折扣。此外，我們為使用紅磡站停車場而搭乘過境服務前往羅湖或落馬洲的乘客，推出特別泊車轉乘優惠。為慶祝廣九直通車開行 35 周年，公司在 3 月推出一連串推廣活動，包括購票抽獎、紀念品折扣，以及在紅磡站舉辦介紹廣九直通車服務歷史的圖片展。

服務及表現

於 2014 年首六個月，我們的列車服務表現保持穩定，乘客車程準時程度整體表現為 99.9%，超越營運協議表現目標和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標。公司重鐵網絡於 1 月至 7 月期間，營運了超過 100 萬班列車班次，僅有八宗 31 分鐘或以上的延誤。然而，我們明白到任何長時間的服務延誤均為乘客造成重大不便。我們十分著重從每次事故中汲取教訓，以制定更完善措施。我們已連續第八年奪得由《星島日報》舉辦的星鑽服務品牌選舉 2013 的「最佳公共交通服務」大獎；並在《東周刊》舉辦的香港服務大獎 2014 中，連續第十年奪得「繁榮經濟組別 — 公共交通」大獎。

在「用心聽·用心做」計劃下，公司在 2014 年首六個月已推行了多項計劃。港島綫、觀塘綫、荃灣綫及東鐵綫於今年 4 月起每週增加共 313 班列車班次，令乘客旅程更方便舒適。自計劃於 2012 年推出以來，我們的鐵路網絡每週列車班次已增加超過 1,600 班，以提升載客量。8 月底，公司將會在六條鐵路綫每星期陸續加開 600 班車。另外，輕鐵亦於 4 月起在三條繁忙路綫增加每週共 148 班車，以加強班次密度。

我們繼續提升車站設施，令出入車站更便利，這包括增設更多連接車站大堂和地面的升降機，以及更換一些使用中的升降機。公司於 3 月已完成改裝所有售票機，以發售單程智能車票。為應付部分最繁忙的車站在繁忙時間的極高客流量，我們增聘了更多車站助理，以加強在車站對乘客提供的協助，並於九龍塘站實施新的月台候車安排，以方便乘客出入車廂。除在全綫 84 個車站提供免費 Wi-Fi 熱點服務外，早前於 3 月我們開始在紅磡站的城際直通車離境大堂提供免費 Wi-Fi 予候車乘客。

在港鐵網絡其他地方，我們正在裝設八部連接車站大堂和地面的升降機，並在旺角及太子站興建公共洗手間，亦拆除了尖沙咀站 D1 出入口，以便進行加拿分道行人隧道工程。尖沙咀站新的 A1 出口打樁工程已部分完成。該出入口於 2015 年完工後，將化身由玻璃建造的巨型「水晶屋」，成為彌敦道的獨特地標。

港鐵於 3 月更新 MTR Mobile 流動應用程式，為視障乘客提供語音資訊及操控功能；該應用程式其後於政府資訊科技總監辦公室及平等機會委員會舉辦的無障礙網頁嘉許計劃 2014 的流動應用程式組別中，獲得雙平台金獎。

我們繼續投資於現有鐵路資產，以改善表現及載客量。每年，我們投資大約 50 億港元以維修、設備更新及改善服務。兩項重大投資項目的招標程序於今年開展，分別為更換港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫以及機場快綫的訊號系統，以及確保現有列車的可使用年限。公司亦按計劃繼續進行其他資本性項目，例如乘客資訊系統升級。

期內，公司繼續致力保持我們獲國際認可的安全聲譽。為更有效保障乘客，輕鐵列車座位已加設新的前座安全擋板。公司繼續推出安全教育計劃及活動，以助提升乘客的安全意識及減少意外發生，當中包括與機電工程署合作出版的鐵路安全小冊子。

香港車站商務

香港車站商務於 2014 年上半年的收入增加 8.3%至 23.77 億港元，主要由於租金及按營業額訂定租金上升。香港車站商務的經營成本增加 9.7%至 2.26 億港元，經營利潤上升 8.2%至 21.51 億港元，而經營毛利率則為 90.5%。

車站零售設施的收入增加 8.2%至 15.68 億港元。於 2014 年 6 月 30 日的車站商店數目為 1,335 間，而零售設施的總面積為 56,209 平方米。於 6 月底，屯門站、鑽石山站及青衣站已經增設新商店；另外七個車站正進行翻新工程，以增加更多商店。2014 年上半年，共有十個新品牌進駐我們的車站商店。為進一步提升港鐵商店的品牌定位，公司再次推出一項主題式品牌推廣活動，以受歡迎的韓國明星為焦點，有效推廣港鐵商店獨特的「移動購物模式」及「隨行隨買」特色。於港鐵網絡各處亦有海報展示港鐵車站開設的新品牌。

2014 年首六個月的廣告收入增加 7.0%至 4.86 億港元，由於多條港鐵綫的廣告點正進行翻新，廣告點微跌 510 個至 44,548 個。為增加收入，公司新推出針對特定客戶層的廣告套餐，包括於車站指定範圍所設的特別廣告形式。另外，我們正為港島綫路軌旁以及在港島商業區的車站大堂內海報燈箱進行改善工程，以加強照明及顯示質素。我們亦同時翻新十個主要車站的數碼廣告屏幕，以改善放映網絡及提升視覺質素。

2014 年上半年的電訊服務業務收入增加 10.6%至 2.40 億港元，主要原因是電訊營運商提升流動數據容量，帶動收入上升。港鐵繼續就提升 2G 及 3G 數據傳輸容量的工程與電訊營運商合作，截至 2014 年 6 月底，已為 38 個車站進行升級工程。其中一間電訊營運商推出 LTE2600 服務，提供更快的 4G 網絡，服務覆蓋香港站、九龍站及兩個車站之間的隧道。

香港物業及其他業務

2014 年上半年，香港物業市場保持平穩。過去兩年政府的措施導致住宅物業銷售成交量偏低，特別是於首季度更甚。然而，在第二季度住宅市場交投增加，主要由於多項新住宅項目推出市場，並獲得正面反應。此外，辦公室及零售物業的租金水平均保持穩定。

香港物業發展

2014 年上半年的香港物業發展利潤為 2.45 億港元，來自西鐵物業發展代理費及出售尚餘單位。

於 2014 年上半年，我們展開柯士甸站地塊 D「Grand Austin」（691 個單位）的預售，至今共售出超過 99%的單位；至於公司只擔任九廣鐵路公司（「九鐵公司」）相關附屬公司項目代理的荃灣西站「環宇海灣」（1,717 個單位）亦展開預售，截至 2014 年 7 月已售出超過 90%的單位。

在物業發展招標活動方面，公司已於 3 月底為「日出康城」第四期發展項目招標，並於 4 月批予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司寶殷有限公司。

香港物業租賃及管理業務

香港的物業租賃及管理業務於 2014 年上半年的收入增加 10.0%至 20.26 億港元。這項業務的經營成本增加 8.9%至 3.31 億港元，經營利潤上升 10.2%至 16.95 億港元，而經營毛利率則為 83.7%。

公司在香港的物業租賃總收入為 19.10 億港元，較 2013 年首六個月增加 10.1%。期內整體港鐵商場表現理想，新訂租金錄得 14%的平均升幅。於 2014 年 6 月底，公司在香港的商場及於國際金融中心二期（「國金二期」）的 18 層寫字樓維持接近 100%的出租率。與國金二期主要租戶的續租租約已於 2014 年 7 月開始。

截至 2014 年 6 月 30 日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合為 213,128 平方米的零售物業、40,969 平方米的寫字樓，以及 14,282 平方米的其他用途物業。

「PopCorn2」的公用地方已完成翻新工程，以確保「PopCorn」商場一體化的品牌形象及服務體驗。年內另一大型工程是翻新荃灣「綠楊坊」，為顧客帶來更具活力的商戶組合，工程預計於今年內完成。「青衣城」的擴建項目已於 2014 年第二季開展前期工程。

期內，港鐵商場的成就廣獲認可，並贏得多個獎項，包括由《東周刊》舉辦的香港服務大獎 2014 的「貼心服務之選」及「尊尚購物中心」，以及獲《經濟日報》選為「我最喜愛商場」。

公司於 2014 年首六個月的香港物業管理收入上升 8.4%至 1.16 億港元。於 2014 年 6 月 30 日，公司在香港管理的住宅單位數目維持於 90,523 個，而公司管理的商用面積則為 763,018 平方米。

在 2014 年首六個月期間，港鐵管理的物業亦獲得多項殊榮。由職業安全健康局、勞工處及香港物業管理公司協會合辦的年度大獎中，國際金融中心二期獲得「安全文化大獎」。「天璽」和「凱旋門」獲得「最佳職安健物業管理大獎」銀獎，以及「最佳高處工作安全改善計劃」優異獎。

其他業務

昂坪 360 纜車（「昂坪 360」）獲《英國電訊報》選為「世界十大驚喜纜車之旅」之一，連同昂坪市集於 2014 年首六個月的收入較去年同期增加 17.6%至 1.80 億港元。期內旅客人數約達 886,000 人次，而纜車服務的可靠程度亦超越 99.65%的目標。期內推廣活動包括 4 月推出的 360 大嶼山黃昏寫意導賞團，並為現有的 360 假期 2 日 1 夜深度遊加入更多大嶼山的酒店合作夥伴。期內，改裝靈猴影院的主要建築工程已大致上完成，而 360 動感影院禮品店及 360 旅遊資訊中心已分別於 2013 年 12 月及 2014 年 4 月開幕。

作為世界頂尖的鐵路營運商之一，我們憑藉公司的專業經驗，為香港及海外客戶提供顧問服務。顧問業務於 2014 年上半年的收入為 8,300 萬港元，較 2013 年同期增加 38.3%。

公司於 2014 年上半年應佔八達通的淨利潤為 1.04 億港元，較 2013 年上升 2.0%。截至 2014 年 6 月 30 日為止，在香港採用八達通的商戶逾 6,000 家。期內，八達通卡及其他

儲值八達通產品的流通量達 2,610 萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為 1,310 萬宗及 1.470 億港元。

來自政府的項目管理收入於 2014 年首六個月為 7.14 億港元，較 2013 年同期增加 6.6%。大部分收入來自高鐵香港段及沙田至中環綫政府委託工程有關的項目管理收入。這些委託工程管理收入是以收回成本的原則入帳。

中國內地及國際業務

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）有限公司於 2014 年首六個月的收入合共為 62.75 億港元，較 2013 年同期減少 9.8%。這些附屬公司的經營成本為 58.54 億港元，而經營利潤減少 6.0%至 4.21 億港元，經營毛利率為 6.7%。跌幅來自兩項因素：匯率變動及 MTRS 於 2013 年上半年的一次性利潤 4,600 萬港元，於 2014 年不復再現。若不計及該一次性利潤及以固定匯率基準計算，則經營利潤增加 13.3%。

在香港以外的聯營公司方面，北京京港地鐵有限公司（「京港地鐵公司」）、London Overground Rail Operations Limited（「LOROL」）、Tunnelbanan Teknik Stockholm AB 及杭州杭港地鐵有限公司繼續為各自的社區提供優質鐵路服務。雖然杭州杭港地鐵有限公司繼續錄得前期虧損，公司於 2014 年首六個月應佔這四家聯營公司的盈利為 2,400 萬港元，而去年同期則佔虧損 5,100 萬港元。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於 2014 年上半年錄得的總乘客量約為 7.13 億人次，而 2013 年上半年的總乘客量約為 6.52 億人次。

中國內地鐵路業務

在中國內地，北京地鐵四號綫和大興綫繼續超越其營運指標。兩條地鐵綫合共全長 50 公里，設有 35 個車站，於 2014 年上半年的總乘客量合計為 2.209 億人次，周日平均乘客量則逾 120 萬人次。北京地鐵十四號綫第一期已於 2013 年 5 月通車，新轉綫站七里莊站已於 2014 年 2 月投入服務，周日平均乘客量升至逾 47,000 人次。第二期東段目標於 2014 年稍後時間通車，預計 2017 年後將全綫開通。京港地鐵公司現按「營運及維修」收費模式營運北京地鐵十四號綫。當北京地鐵十四號綫全綫開通後，將會以「公私合營」方式營運。

深圳市軌道交通龍華綫於期內的營運表現亦超越其目標。上半年的乘客量為 7,800 萬人次，周日平均乘客量為 43 萬人次。為增加載客量，直至 2014 年 6 月 30 日為止，已將車隊的 28 列四卡列車的其中 10 列加長為六卡列車，其餘列車的改裝將於 2015 年第一季完成。公司於 1 月與龍華新區管委會簽署《戰略合作框架協議》，共同研究深圳市軌道交通龍華綫北延段的合作機會。港鐵將憑藉其經驗，為建造深圳市軌道交通龍華綫北延段及深圳市龍華區有軌電車系統提供意見及技術支援。

杭州地鐵一號綫於 2012 年 11 月通車以來，營運表現良好。推動乘客量增長的措施有效將 2014 年上半年的總乘客量提升至逾 6,700 萬人次，周日平均乘客量則逾 35 萬人次。

海外鐵路業務

英國方面，期內 LOROL 乘客量約 5,570 萬人次，周日平均乘客量則為 40.7 萬人次。在第 11 屆 London Transport Awards 中，一名 LOROL 僱員獲得「全年最佳前綫僱員」

(Frontline Employee of the Year) 大獎。於 2013 年 2 月，LOROL 經營管理 London Overground 鐵路服務的專營權獲延長，從 2014 年 11 月延至 2016 年 11 月。

在斯德哥爾摩，MTRS 於六個月內的乘客量約為 1.667 億人次，而周日平均乘客量約 119 萬人次。

在墨爾本，MTM 於六個月內的乘客量約為 1.165 億人次，而周日平均乘客量達 82.2 萬人次。在 3 月，MTM 在 Infrastructure Partnerships Australia 舉辦的 National Infrastructure Awards 上獲得「優秀營運及服務供應商大獎」(Operator & Service Provider Excellence Award) 殊榮。

中國內地物業發展、租賃及管理業務

港鐵物業發展(深圳)有限公司期內繼續進行深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的物業發展計劃，該地塊可供發展的總樓面面積約為 206,167 平方米。有關建築工程正進行得如火如荼，而銷售及市場推廣活動亦正在籌備當中。第一期的預售預計於 2015 年年初開始。

在天津，我們佔 49% 股權、與天津市地下鐵道集團有限公司組成的合營公司正在開發北運河站地塊的項目，此地塊位於天津地鐵六號綫北運河站上蓋，可供發展樓面面積合共 278,650 平方米，將發展為居住及商業金融業用途的綜合商住項目。

中國內地的物業租賃及管理業務於 2014 年首六個月的收入增加 5.6% 至 7,500 萬港元。公司在北京的商場銀座 Mall 於 2014 年 6 月底錄得 98% 的出租率。公司在中國內地管理的總樓面面積維持不變，達 256,000 平方米。

未來增長

年內首六個月，港鐵透過五個不同項目，全面投入於擴展香港鐵路網絡這項充滿挑戰性的工作，亦繼續在中國內地及國際實踐發展策略。然而，公司公布香港鐵路項目工程滯後，令我們眾多成果未能彰顯。

香港的增長

由港鐵擁有的新鐵路綫

西港島綫全長 3 公里，為現有港島綫延綫，從上環站至堅尼地城新增三個車站，於 2014 年 6 月底已完成共 93%。我們已完成架空電纜系統連接及測試，訊號系統測試進度亦非常理想。新鐵路綫三個車站的乘客設施最後階段安裝工作現正進行。若此鐵路綫工程繼續以現有速度進行，我們的目標是於 2014 年 12 月通車。但是，西營盤站附近一帶地質複雜，影響興建車站出入口的進度。然而，工程時間非常緊張。為審慎起見，我們準備了後備方案：西港島綫開通初期列車將不會於西營盤站停站，直至該車站於 2015 年首季度投入服務為止。倘於 2014 年 12 月，西營盤站未能開通，而後備方案未能實施，則西港島綫將全綫於 2015 年首季度通車。我們將於今年稍後時間就西港島綫通車安排作出公布。我們會盡力確保西港島綫盡快投入服務，為西區市民提供安全順暢及可靠的服務。由於西港島綫的工程複雜，進度出現滯後，將導致項目造價估算由原本估算的 172 億港元增加至約 185 億港元（不包括資本化利息）。

南港島綫（東段）項目全長 7 公里，從金鐘伸延至海怡半島，途中設三個車站。截至 2014 年 6 月，項目已完成 73%。由於金鐘站的工程複雜，南港島綫（東段）原定於 2015 年通車的目標將會延遲。在金鐘站現有鐵路綫月台下進行支撐架結構工程期間，現有鐵路綫的乘客及附近建築物內人士的安全一直是公司首要關注的事項。因此，當我們面對比預期更大的困難時，追趕滯後的進度便受到限制。至於南風隧道方面，公司目標於 2014 年第三季度完成隧道挖掘工程。隧道壁工程及連接高架橋路段的接駁結構預計將於 2015 年第一季度完成。然而，地質存在困難及不穩定情況，包括隧道走綫上出現兩條主要斷層帶，令工作進度緩慢。鑑於南港島綫（東段）工程滯後，項目造價估算將增加 17 億港元至約 152 億港元（未計及資本化利息）。

觀塘綫延綫全長 2.6 公里，將使觀塘綫由現時的油麻地站伸延至黃埔站，途經何文田站。截至 2014 年 6 月底，此項目已完成 63%。項目工程最具挑戰性的部分為黃埔站工地，大量挖掘工作需在人口稠密、交通繁忙、地下公用設施複雜的社區中進行。由於需要對地下公用設施進行保護工程，加上工地空間有限，延長了建造工程的早期工作。由於黃埔站面對以上困難，現在的工程進度較原定計劃滯後，觀塘綫延綫未能按原定目標於 2015 年通車。儘管工程滯後，現時預期項目造價仍能符合原本項目造價估算的 59 億港元（未計及資本化利息）。

我們將於年底再提供觀塘綫延綫及南港島綫（東段）最新進度狀況，並提供通車安排的時間表。

由政府委託港鐵興建的新鐵路綫

高鐵香港段是兩個由政府出資並委託港鐵興建的項目之一，項目由港鐵管理，鐵路全長 26 公里，將提供跨境的高速鐵路服務，連接香港與深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡。期內，因多項因素同時影響，使項目的通車時間從 2015 年延至 2017 年年底。具體而言，以下三個地點，包括西九龍總站、元朗七星崗和大江埔之間的隧道段，以及跨境隧道段，均為項目帶來挑戰。儘管項目團隊已作出極大努力，惟受工地移交的延誤、勞工短缺、複雜的地質狀況、樁柱變形及惡劣天氣，以上種種因素同時影響，令高鐵香港段無法按原訂日期通車。截至 2014 年 6 月底，整體進度為 60%。期內其中一項工程重點，是 3 月底以鑽爆方式打通了全長 7.6 公里、由謝屋村穿過大帽山至石蔭的隧道。較複雜的西九龍總站建造工程繼續進行，挖掘工作已完成了 83%。至於其餘隧道、路軌和架空電纜鋪設的工程仍在進行。由於高鐵香港段工程複雜及面對不少挑戰，該項目的造價估算已修訂為 715.2 億港元（當中包括未來保險及項目管理費用），並已於 2014 年 7 月提交予政府。政府現正審視項目的修訂計劃及項目最新的造價估算，而我們正積極配合政府，提供所需的額外資料。

於 2014 年 4 月，董事局決定成立獨立董事委員會，以詳細檢討高鐵香港段項目延誤的背景及原因，並就日後如何以更透明及適時地就管理項目提供建議。董事局於 7 月收到獨立董事委員會首份報告，並全數採納首份報告的建議。獨立董事委員會將編製第二份報告，就未來推展項目直至竣工提出建議。現時預期第二份報告將於 2014 年 10 月提交。政府亦另行成立了獨立專家小組，以審查項目滯後。

沙田至中環綫為另一個委託項目，正分兩階段興建，首階段及第二階段分別原訂於 2018 年及 2020 年完工。截至 2014 年 6 月底，項目已完成 17%。在挖掘此鐵路綫時，在未來土瓜灣站地盤發現一些考古文物。由於考古調查仍在進行，沙田至中環綫的建造計劃無可避免會受影響，現時進度已滯後 11 個月。由於政府與公眾討論如何處理有關古蹟需更多時間，我們將密切留意有關情況，並與相關政府部門緊密溝通。當考古

調查完成，政府為處理工程範圍內的遺蹟定下明確方向後，我們將就沙田至中環綫的日後工作安排制定更清晰的計劃。

政府的《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂，為鐵路發展制訂未來藍圖。政府將落實《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂。我們期待在未來鐵路發展上與政府緊密合作。

中國內地及海外拓展

中國內地方面，京港地鐵公司於 2014 年 2 月遞交了北京地鐵十六號綫的標書。此為另一項「公私合營」項目，該鐵路綫全長 50 公里，共有 29 個車站，由北安河行走至宛平。我們與北京市政府就此鐵路綫的討論已進入最終階段。現時，公司正就有關興建及營運深圳地鐵六號綫的原則性協議和合營協議進行磋商。

在瑞典，MTR Express 將開辦全長 455 公里、往來斯德哥爾摩與哥德堡的城際客運服務，目標於明年上半年投入服務。列車生產按計劃如期進行，公司亦已安排車廠設施。

在澳洲，本公司為成員之一的財團於 2014 年 6 月獲新南威爾斯省政府選為悉尼西北鐵路綫公私合營項目的首選營運商。有關財團將負責設計及興建八個新車站及一個車廠、採購全自動化高速鐵路列車及訊號系統、更換及提升五個沿現有車站的鐵路，以及在通車後 15 年的系統營運及維修工作。我們正與新南威爾斯省交通部合作，於 2014 年 9 月底前編製好簽署合約所需的全部文件。港鐵將在此項項目投資約 6,500 萬澳元。墨爾本方面，我們牽頭的財團與維多利亞省政府討論一個公私合營項目，以改造墨爾本列車網絡最繁忙的路段。我們正在進行丹頓農改造項目（Dandenong Transformation project）的前期工作，亦與維多利亞省政府繼續進行磋商。

英國方面，我們於 2014 年 7 月奪得 Crossrail 鐵路營運專營權，以經營 Crossrail 列車服務。該項專營權協議為期八年，並可選擇續約兩年。Crossrail 全長 118 公里，從倫敦西部 Reading 及 Heathrow 開始，透過倫敦中部地下 21 公里長的雙孔隧道，直通倫敦東部 Shenfield 及 Abbey Wood。Crossrail 將由 2015 年至 2019 年間分階段投入服務。我們仍在等候於 2014 年 4 月提交的 ScotRail 專營權競標結果。我們未能成功競投得於去年底投標的 Essex Thameside 專營權及 Thameslink, Southern and Great Northern 專營權項目。

財務回顧

於 2014 年上半年，集團在經常性業務方面取得良好財務業績。總營業額達 194.71 億港元，較去年同期增加 1.3%，而總經營成本則減少 2.0%至 116.40 億港元。按個別業務類別分析，由於各項客運服務乘客量均有所上升，以及車費調整（惟部分升幅被票價優惠所抵銷），香港客運業務收入於 2014 年上半年上升 6.5%至 77.29 億港元，開支則增加 4.7%至 40.02 億港元。香港車站商務收入主要因車站商店租金及按營業額訂定的租金上升而增加 8.3%至 23.77 億港元。由於政府地租及差餉增加，以及因廣告收益增長令代理費提高，開支則增加 9.7%至 2.26 億港元。受惠於集團的商場組合持續表現良好，期內新訂租金平均達 14%的增長，令香港物業租賃及管理業務收入增加 10.0%至 20.26 億港元，而開支則上升 8.9%至 3.31 億港元。受匯率變動影響加上 MTR 於 2013 年收取的一次性補償，中國內地及國際附屬公司的收益及開支分別下跌 9.6%及 9.8%至 63.50 億港元及 59.22 億港元。其他業務收入及開支分別上升 10.5%及 8.0%至 9.89 億港元及 8.96 億港元。包括項目研究及業務發展開支 2.63 億港元在內，未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤「EBITDA」增加 6.8%至 78.31 億港元。整體而

言，經營毛利率由 2013 年的 38.2% 上升至 40.2%，而不包括中國內地及國際附屬公司的經營毛利率則維持於 56.4% 的水平。

香港物業發展利潤較去年同期減少 2.86 億港元至 2.45 億港元，主要來自出售尚餘單位，以及西鐵物業發展的代理費。折舊及攤銷費用微升 2.9% 至 16.88 億港元。由於每年非定額付款的實際計算率由 13.3% 微升至 14.6%，以使用九鐵公司資產而獲得相關收入計算的每年非定額付款因此增加 19.0% 至 7.01 億港元。未計利息及財務開支前經營利潤因而增加 1.0% 至 56.87 億港元。

2014 年上半年的利息及財務開支減少 1.61 億港元至 2.74 億港元，主要由於平均債務結餘減少，以及利息開支資本化增加。投資物業重估收益由 2013 年的 19.07 億港元增至 35.23 億港元。應佔八達通控股有限公司利潤增加 2.0% 至 1.04 億港元。由於杭州杭港地鐵有限公司的乘客量持續改善，令我們應佔其虧損由 2013 年的 1.61 億港元減少至 2014 年的 8,000 萬港元。因此，我們於 2014 年應佔其他聯營公司的業績為 2,500 萬港元利潤，相對 2013 年則為 5,100 萬港元虧損。

在扣除所得稅 10.63 億港元及非控股權益所佔利潤 9,000 萬港元後，公司股東應佔淨利潤上升 28.5% 至 79.12 億港元，即每股盈利由 2013 年上半年的 1.06 港元上升至 1.36 港元。不包括投資物業重估，股東應佔基本業務淨利潤上升 3.2% 至 43.89 億港元，其中 41.86 億港元（增加 10.0%）則來自經常性業務，而 2.03 億港元（減少 54.6%）來自物業發展。以基本業務利潤為基礎的每股盈利由 0.73 港元上升至 0.76 港元。董事局宣布派發中期股息每股 0.25 港元，並可選擇以股代息。

集團的資產負債表持續強健，淨資產增加 2.7% 至 2014 年 6 月 30 日的 1,568.29 億港元。期內資產總值上升 57.63 億港元至 2,215.86 億港元，升幅來自投資物業重估收益、西港島綫、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫的進一步建造工程，以及現金、銀行結餘及存款的增加。然而，因收回柯士甸站地塊地價及出售住宅單位，令發展中物業及應收帳項、按金及預付款項減少，均抵銷了以上部分資產的增加。因應付股東股息增加，期內負債總額增加 16.36 億港元至 647.57 億港元。未償還貸款總額從 2013 年 12 月 31 日的 245.11 億港元減少至 2014 年 6 月 30 日的 210.80 億港元，並抵銷了部分負債的升幅。由於現金結餘增加及未償還貸款總額減少，淨負債權益比率由 2013 年 12 月 31 日的 11.8% 改善至 2014 年 6 月 30 日的 8.6%。

經營活動產生的現金在除稅及計入營運資金變動前較 2013 年上半年增加 4.74 億港元至 78.43 億港元，主要由於 EBITDA 增加。若計入營運資金變動、深圳市軌道交通龍華綫的政府資助及稅務支出，來自經營活動的現金流入淨額為 90.84 億港元。從物業發展所得的現金總額為 36.43 億港元，主要來自收回柯士甸站地塊地價及出售住宅單位。計入聯營公司派發的股息及其他雜項的現金，現金流入總額為 127.84 億港元。資本性開支總額為 62.80 億港元，包括用作支付興建新鐵路延綫項目的 29.67 億港元，現有業務資產添置及更新的 15.59 億港元，以及物業翻新及發展的 17.03 億港元（當中包括有關青衣城擴建項目所支付的地價）。扣除每年非定額付款 12.47 億港元、向聯營公司天津城鐵港鐵有限公司注資 2.94 億港元、利息付款淨額 4.37 億港元及向非控股權益持有者派付 2,600 萬港元股息後，期內的現金流出總額為 82.84 億港元。計入償還貸款 34.38 億港元後，集團的現金結餘增加 10.31 億港元至 183.28 億港元。

融資活動

由於極端氣候令美國經濟於首季度放緩、烏克蘭及中東政局動蕩導致資金流往避險資產，以及聯儲局再三保證在結束買債計劃後很大機會繼續維持貨幣寬鬆政策，長期美

國庫債券孳息率在 2013 年底短暫上升後，於 2014 年上半年下跌。10 年期國庫債券孳息率從 2013 年底的 3.03% 高位下跌至 6 月 30 日年的 2.53%，3 個月美元倫敦銀行同業拆息從 0.25% 跌至 0.23%。同樣地 10 年期港元掉期利率於期內從 2.87% 下跌至 2.55%，而 3 個月港元香港銀行同業拆息則維持於 0.38% 水平。

集團把握長期利率下跌及澳元市場有利的套利融資機會，在年初發行了 12 年及 15 年期澳元票據，並已掉期為港元。這批總值約 5.5 億港元的澳元票據進一步延長並分散了集團整體的債務還款期，並有助鎖定具吸引力的定息長期融資。

集團亦把握香港銀行市場的改善，以較往年更具吸引力的費用及信貸息差，安排了多項總額超過 40 億港元的雙邊銀行貸款。

於 2014 年 6 月底，公司持有的現金及銀行存款共達 156.37 億港元，連同尚未動用的已承諾銀行信貸 79.46 億港元，足以應付集團 2014 年後一段長時間的資金需要。以集團計，現金及銀行存款為 183.28 億港元，尚未動用的已承諾銀行信貸總額為 102.92 億港元。

集團審慎管理債務組合，並按照理想融資模式保持多元化的債務組合。於 2014 年 6 月底，集團未償還債項總額內須於 2 年內償還的佔 7.9%、須於 2 至 5 年內償還佔 49.7%，其餘的 42.4% 則於 5 年後償還，反映再融資風險處於溫和水平。外匯風險管理得宜，其中 96.6% 的未償還債項為港元債務、已對沖為港元或以基本業務的外幣現金流作對沖，餘額為美元債項。約 50.8% 的未償還債項以定息計算。

於 2014 年上半年，主要由於浮息借貸比重上升，公司的加權平均借貸成本由 2013 年上半年的年率 3.1% 微跌至 3.0%。於集團層面，主要由於利率較高的未償還海外項目貸款比重上升，加權平均借貸成本由年率 3.5% 微升至 3.7%。

人力資源

公司與其受控制附屬公司於 2014 年 6 月 30 日在香港及香港以外地區分別僱用 16,317 和 7,256 名員工。於 2014 年首六個月，公司在香港共聘請了 841 名新員工，並於內部晉升了 763 名員工。透過積極推行各項人力資源措施及採用嶄新的招聘渠道，我們接觸到更多求職者，並招聘了一批高質素的年輕人才，包括見習管理人員、見習工程師及見習主任，以接任未來的管理職位。公司亦推行各項招聘活動吸納更多學徒及見習技術員，以應付前綫維修人員的人力需求。員工流失率仍維持於 4.4% 的低水平。

公司設有完善的員工協商機制，包括聯席協商委員會及員工評議會，為管方與員工提供有效的溝通渠道，討論相互關注的事項。現時有超過 800 名員工代表，全部由員工選出。為鼓勵及加強部門經理與員工的雙向溝通，公司於 2014 年上半年舉辦超過 4,000 場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工逾 50,000 人次。

於 2014 年首六個月，我們推出數套全新系列的勵志短片「港鐵因您精彩」，講述不同部門的前綫員工在工作上的小故事；另推出新的「WE@MTR」短片，講述促進員工身心健康的各種措施。公司推出多個激勵計劃和獎項，嘉許員工在工作中活出公司信念。MTRS 亦於 1 月實行類似的獎勵計劃。

為加強員工之間的連繫，我們在 1 月於香港及全球各地所有辦事處推出新的跨國內部溝通平台「MTRconnects」。平台設計旨在讓全球同事可緊貼公司的最新發展及方便員工分享他們的故事、有趣的文化資料、影片及在當地經營業務的卓見。

透過各項人才措施，公司繼續發掘及培育各級具潛質之人才，以拓展綜合領導人才管道，如在「高級行政人員發展計劃」中，公司發掘了新一批人才，以配合公司及處別的發展。公司之人才儲備實力提高，亦有助促進繼任計劃。此外，我們繼續為各級員工提供大量發展機會，包括為行政人員及高級經理而設的「行政人員持續學習計劃」，以及車務處的「員工綜合發展計劃」，為員工日後的晉升作好準備。

我們繼續透過「臻善圈」計劃，激勵員工發揮集體創意，精益求精。隨著杭港臻善圈策導委員會於 1 月成立，我們臻善學文化擴展到中國內地，並於 4 月在杭州舉辦為期 2.5 天的臻善圈培訓工作坊。

在 2014 年首六個月，公司舉辦了 3,297 項培訓課程，為每名香港員工提供 3.4 天的培訓。員工綜合發展計劃奪得 2013 年美國訓練及發展協會卓越實踐獎，而港鐵更是唯一來自香港的獲獎公司。

聯繫社區

公司明白興建及發展港鐵項目會影響不少社區的群眾，因此我們透過多重渠道與社區人士進行雙向對話，讓他們更了解我們工作的複雜性，並讓我們了解他們的意見及關注事項。我們致力在眾多相關人士的利益之間取得最佳平衡，從而為社區所有人士創建價值。例如，我們設立了社區聯絡小組，確保在興建新鐵路綫時，所有有關人士的聲音均得到聆聽。社區聯絡小組亦與本地居民、地區區議員、非政府組織及機構成員，以及政府代表進行季度會議，以促進對話及資訊交流。

物業發展方面，我們的目標是同時為公司及社區創建價值。青衣的「青衣城」擴建項目由設計階段，已計劃改善公共交通交匯處，以及興建約 5,000 平方米的園林平台花園。這些改善措施不單滿足居民對更完善建築設計的願景，亦為社區提供更愜意的綜合生活空間。而位於將軍澳站的「PopCorn」為滿足市民對於擁有更四通八達的社區及更多公共空間的期望，特別加入了多項設施，包括名為「演藝廣場」的公共空間、平台花園、無障礙通道，以及連接鄰近發展項目的行人通道。

我們的目標是在興建及聯繫社區時，透過持續進行對話，改善各方的生活質素，並加深我們之間的關係，以達致共同目標。

展望

全球經濟持續不明朗，而中國內地經濟經過近年的急速擴張後，增長步伐已趨於緩和。在香港，特區政府仍然致力發展基建，並以鐵路作為公共運輸系統的骨幹，而現正作出重大投資，港鐵將可把握當中的發展機會。

在這情況下，公司在香港的客運業務應會錄得乘客量的穩定增長，而按目前預期，西港島綫將於今年年底通車。集團車站商務及物業租賃業務的業績受續約租金及新訂租金影響，而影響程度將取決於市場狀況。

物業發展業務方面，當柯士甸站地塊 C「The Austin」的入伙紙一如預期於 2014 年下半年發出，我們便會將該項目的利潤入帳。柯士甸站地塊 D「Grand Austin」的預售銷情強勁，只要入伙紙按目前預期於今年底或明年初發出，我們便會將該項目的利潤入帳。日出康城第三期的預售時間，將視乎整體市況及施工進度而定。按目前預期，預售將於今年稍後時間展開，而入伙紙則預期於今年第四季發出。因此，若預售反應良好及獲發入伙紙，我們便會將該發展項目的利潤入帳。

物業發展招標活動方面，我們將於今年年底之前，視乎市況為大圍站、日出康城第五期和天榮站（輕鐵）進行招標。

最後，我很榮幸獲董事局委任為港鐵署理行政總裁，由 8 月 16 日起生效。我對韋達誠先生的貢獻深表謝意。我亦歡迎黃唯銘博士，接替將於 2014 年 10 月退休的周大滄先生成為工程總監。本人衷心感激董事局成員的鼎力襄助和支持，以及全體港鐵同事肩負重任，克服萬難，推動公司實現願景。他們才是港鐵的真英雄。

承董事局命
梁國權
署理行政總裁

香港，2014 年 8 月 25 日

以上中期財務資料並不構成集團截至 2014 年 6 月 30 日止半年度的中期綜合帳項，惟乃取自及節錄自該等中期綜合帳項。

暫停辦理股份過戶及股東登記手續

公司將於 2014 年 9 月 10 日至 2014 年 9 月 15 日（包括首尾兩日）期間，暫停辦理股份過戶及股東登記手續。為符合獲派中期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在 2014 年 9 月 8 日下午 4 時 30 分前，送交公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 17 樓 1712 至 1716 室。2014 年度中期股息（附有以股代息選擇），預計於 2014 年 10 月 30 日前後派發予於 2014 年 9 月 15 日營業時間結束時名列公司股東名冊的股東。

於本公告日期：

董事局成員：錢果豐博士（主席）**、陳黃穗*、陳阮德徽博士*、鄭海泉*、方敏生*、何承天*、馬時亨教授*、文禮信*、吳亮星*、石禮謙*、施文信*、陳家強教授（財經事務及庫務局局長）**、運輸及房屋局局長（張炳良教授）**及運輸署署長（楊何蓓茵）**

執行總監會成員：梁國權、張少華、周大滄、金澤培、羅卓堅、馬琳、鄧智輝及楊美珍

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。