

「公司於2008年上半年的財務業績，
顯示兩鐵合併所帶來的重大財務利益。」

致各有關人士：

於2008年首六個月，港鐵公司取得顯著進展。首先，兩鐵合併於2007年12月2日完成後，公司與九廣鐵路公司(九鐵公司)的整合進展順利。上半年的業績已清楚反映兩鐵合併的成效。此外，公司正在香港展開非常大型的鐵路網絡拓展計劃。香港特區政府批准港鐵展開沙田至中環綫、觀塘綫延綫及廣深港高速鐵路香港段(高速鐵路)的進一步設計及規劃工作。連同政府於2007年宣布展開進一步規劃和設計的西港島綫和南港島綫(東段)，以及正在進行工程的九龍南綫，這六條新鐵路綫將使香港鐵路網絡增加約60公里，亦是公司歷來最大規模的鐵路擴展工程。

公司於2008年上半年的財務業績，顯示兩鐵合併所帶來的重大財務利益。公司收入上升75.7%至85.27億港元，未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤則增加71.5%至47.96億港元。物業發展利潤為3.48億港元，主要來自銷售待售物業及遞延收益，2007年同期則為16.64億港元。在任何一段會計期間，物業發展利潤

的多寡乃取決於該等利潤的入帳時間；因此，雖然首都和御龍山的單位大部分已於上半年售出，但該兩個項目的利潤並未於上半年入帳。不包括重估投資物業盈餘及其相關遞延稅項的股東應佔基本業務淨利潤上升33.2%至27.31億港元。除稅前投資物業公允價值變動為20.80億港元(除稅後為17.37億港元)。股東應佔公司淨利潤達46.89億港元，較2007年同期上升15.2%。每股盈利上升13.7%至0.83港元。董事局宣布派發中期股息每股0.14港元。

合併整合

兩鐵合併於2007年12月2日完成後，我們繼續努力不懈，進一步整合組織架構、營運和支援系統。

為確保順利過渡，公司已於兩鐵合併前完成甄選和委任執行總監、部門主管和主要的組別主管。所有其他員工的甄選和任命已於今年4月完成。而為全體員工落實設立的新職級及薪酬架構，以及全體員工統一的聘用條款，亦於2008年3月1日正式實施。

綜合安全系統的開發及各主要資訊科技系統的整合，均已如期完成。我們現正進行整合單程車票票務系統工程，並於三個轉車站：九龍塘、美孚和南昌站進行改建工程，準備拆除轉乘閘機，以達致合併框架協議所訂立的目標，於兩鐵合併日期滿一周年之前實現無障礙轉車安排。

公司又多管齊下，在達致合併協同效益方面取得進展，包括優化能源使用、進行合併採購以享規模效益、善用擴大的網絡以增收，以及重整組織架構。亦正如早前提及過，我們有信心於三年內全面實現達每年4.5億港元的合併協同效益。

香港鐵路業務

乘客量

於2008年上半年，公司的鐵路及巴士客運服務(綜合港鐵系統)總乘客量較去年同期上升66.1%，達7.212億人次，主因為兩鐵合併。按「同比」基準計算，倘與地鐵公司和九鐵公司於2007年上半年合計(並已就轉車乘客作出調整)的鐵路和巴士乘客量(合併前可比較乘客量)比較，總乘客量則上升4.0%。

本地鐵路服務，包括地鐵綫(由觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫及迪士尼綫組成)，以及兩鐵合併後的九鐵綫(由東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫組成)錄得總乘客量5.852億人次。此數字較2007年同期的地鐵綫乘客量增加36.3%，並較對等的合併前可比較乘客量增加4.3%。

於2008年上半年，羅湖和落馬洲過境服務的乘客量達4,600萬人次，較2007年同期上升4.9%，主要由於過境服務市場擴大和於2007年8月15日通車的落馬洲支綫所致。

基於香港國際機場的旅客人數持續上升，以及亞洲國際博覽館的活動增多，2008年上半年機場快綫乘客量，較去年同期上升8.1%至520萬人次。

於2008年上半年，本地鐵路服務的周日平均乘客量為344萬人次，較地鐵綫去年同期增加35.3%，主要與兩鐵合併有關。倘與對等的合併前可比較乘客量相比，周日平均乘客量增加4.1%。

整體上，綜合港鐵系統於2008年上半年的周日平均乘客量為420萬人次。

市場佔有率

公司在專營公共交通工具市場的整體佔有率於2008年首五個月由去年同期的25.0%增加至41.6%，主因為兩鐵合併。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率於同一期間由2007年首五個月的61.2%增加至62.6%。

車費收入

於2008年上半年，總車費收入為55.92億港元，較去年同期增加72.2%，此車費收入較地鐵公司和九鐵公司的鐵路和巴士服務於2007年同期的合計車費收入輕微增加0.9%。

本地鐵路服務於2008年上半年的車費收入為38.50億港元，較地鐵綫於2007年同期的車費收入增加31.2%。然而，此車費收入較地鐵綫和九鐵綫於2007年同期的合計車費收入輕微減少0.6%，主要因兩鐵合併日實施票價調減所致。

於2008年上半年，本地鐵路服務每名乘客平均車費為6.58港元，較2007年同期地鐵綫每名乘客的平均車費減少3.8%(與去年同期地鐵綫及九鐵綫每名乘客(已就轉車乘客數目作出調整)的加權平均車費6.90港元比較，則減少4.7%)，這是因兩鐵合併日實行一次性票價調減所致。

過境服務方面，2008年上半年每名乘客的平均車費為24.27港元，較對等合併前2007年同期輕微減少1.0%，而機場快綫每名乘客的平均車費為64.72港元，較2007年同期輕微增加0.5%。

管理層回顧及展望

2008年上半年度之營運表現

服務表現項目	營運協議 目標	顧客服務 目標	2008年上半年 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%	99.8%
— 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%	99.9%
— 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	500,000	2,191,472
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	500,000	2,368,372
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、迪士尼綫及機場快綫	不適用	8,000	10,971
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%	99.6%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 輕鐵	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%	99.5%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.8%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.8%
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%	99.7%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.3%
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%	99.8%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.8%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.8%
溫度及通風			
— 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏二十六度或以下	不適用	97.0%	99.9%
— 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3次	0次
— 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%	99.6%
清潔程度			
— 列車車廂：每天清潔	不適用	98.5%	99.8%
— 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%	100.0%
— 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	99.5%
六天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	100.0%

[#] 根據合併後之營運協議，實際表現數字包括2007年12月2日至2008年6月30日止期間的表現

服務及表現

我們繼續超越營運協議訂下的各項表現水平和公司本身更為嚴格的顧客服務目標。

2008年上半年提升的服務包括：在列車內試推連接Wi-Fi服務的閉路電視系統、試驗在列車上擴大多用途範圍以更加方便乘客，以及於乘客經常觸摸的表面噴上無毒性的消毒劑。我們已招標購買十列新車，以進一步提升港島綫、觀塘綫、荃灣綫和將軍澳綫的服務。

我們對卓越服務的堅定承諾，再次獲得廣泛認同及贏得多項殊榮，包括於丹麥舉行的「2008年度鐵路大獎」中獲選為「亞太區最佳鐵路」，其評審標準包括效率、顧客服務、環保理念，以及安全和保安等。我們亦於香港優質顧客服務協會主辦的「優質顧客服務大獎2007」選舉中贏得銅獎。

推廣及優惠

綜合港鐵系統繼續透過服務推廣，促進乘客量的增長。兩鐵合併後，地鐵友禮會擴展至前九鐵網絡，並於6月推出新的「站站賞」積分計劃。過境服務方面，公司於1月和2月為使用新落馬洲站的公眾提供免費試搭，並於3月至7月為股東和特選港鐵友禮會會員提供該項優惠。至於機場快綫服務，公司於3月中旬至5月底聯同Priceline提供折扣旅遊套票，而股東則繼續享有34%的折扣優惠。

我們又於2月和3月分別在葵涌邨商場和荃灣悅來坊商場安裝成人八達通卡的「港鐵特惠站」，令全港的「港鐵特惠站」增至22部，而2008年上半年使用這些特惠站的乘客超過1,740萬人次。

車站內商務及鐵路相關業務

於2008年上半年，車站內商務及鐵路相關業務的收入為16.45億港元，較2007年同期增加123.8%。該收入亦較地鐵公司和九鐵公司於2007年同期錄得的該等合計收入(合併前可比較收入)增加46.7%。

2008年上半年的車站零售設施收入為7.74億港元，較2007年同期增加272.1%(較對等的合併前可比較收入增加65.0%)。收入增加與兩鐵合併後零售設施面積增加和從免稅店中獲得的收入上升有關。期內，九龍站、牛頭角站、黃大仙站及大埔墟站共有12間新店落成，另外新增了十個商品類別。由於九龍塘、觀塘、旺角東、大埔墟和調景嶺車站的零售區正進行翻新工程，要搬遷現有商店以便進行工程，商店總數由2007年年底的1,230間減少至2008年6月30日的1,211間。於2008年6月30日，零售設施總面積為52,727平方米。

2008年上半年的廣告收入為3.46億港元，較2007年同期增加39.5%(較對等的合併前可比較收入增加20.1%)。廣告收入增加，主要是由於乘客量上升，加上推出更多嶄新的廣告形式，包括5月在銅鑼灣站低層通道設立經翻新的「廣告廊」。

2008年上半年的電訊服務收入為1.29億港元，較2007年同期增加17.3%(較對等的合併前可比較收入減少1.5%)。由於3G流動電話服務搶佔更多通話時間，這項業務的收入持續受壓，較對等的合併前可比較收入有所減少。東鐵綫隧道的3G升級項目已於2008年6月初完成，乘客現可於東鐵沿綫享用不間斷的3G服務。為尖東站、馬鞍山綫和西鐵綫提供3G服務覆蓋的準備工程正在進行，預計可於2009年完成。

於2008年首六個月，顧問服務的收入為6,400萬港元，較2007年同期減少22.0%。主要原因是上海地鐵九號綫一期(已於2007年12月通車)的大部分工作已經完成，加上我們調整顧問服務的策略，專注日後可帶來投資機會的項目。在印度，公司的顧問業務成功投得德里機場鐵路快綫的工程項目管理合約，價值1.28億港元。在臺灣，高雄捷運紅綫在2008年4月啟用，公司所作出的貢獻獲得高度認同。

管理層回顧及展望

物業及其他業務

年初的香港地產市場保持增長。由於商業中心區寫字樓供應有限，而商舖市場則受惠於本地和遊客消費上升，寫字樓及商舖租務市場穩步增長。然而，隨著油價不斷上升、通脹以及不明朗的國際信貸市場，市道有見放緩，樓價與租金均於2008年上半年末出現整固。

物業發展

物業銷售情況理想，日出康城首都全部2,096個單位已經預售完畢。沙田御龍山已預售出超過1,100個單位，約佔單位總數1,375個的80%。這兩項物業發展的利潤將依據入伙紙的簽發時間入帳。

將軍澳/東鐵/馬鞍山/西鐵沿綫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)	車位數目	現況	預計 落成日期
將軍澳站						
五十六區	新鴻基地產發展有限公司	住宅 酒店 商場 寫字樓 停車場	80,000 58,130 20,000 5,000	363	於2007年 2月批出	2011年
八十六區(日出康城)						
第一期 (首都)	長江實業(集團)有限公司	住宅 商場 停車場 長者護理中心	136,240 500 3,100	325	於2005年 1月批出	2008年
第二期	長江實業(集團)有限公司	住宅 幼稚園 停車場	309,696 800	905	於2006年 1月批出	2009-2010年 分期落成
第三期	長江實業(集團)有限公司	住宅 幼稚園 停車場	128,544 1,000	350	於2007年 11月批出	2012年
火炭站						
何東樓 (御龍山)	信和置業有限公司	住宅 商場 停車場	120,900 2,000	239	於2002年 11月批出	2008年
烏溪沙站						
	信和置業有限公司	住宅 商場 幼稚園 停車場	168,650 3,000 1,000	409	於2005年 7月批出	2009年
大圍維修中心						
	長江實業(集團)有限公司	住宅 停車場	313,955	711	於2006年 4月批出	2009-2011年 分期落成
車公廟站						
	新世界發展有限公司	住宅 商場 幼稚園 停車場	89,792 193 670	256	於2008年 4月批出	2012年
屯門站*						
	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 停車場	119,512 25,000	384	於2006年 8月批出	2012-2013年 分期落成

* 作為政府的物業發展代理人

將軍澳/馬鞍山/輕鐵/九龍南綫沿綫待批出之物業發展組合**

地點	預計組合數目	類別	樓面建築面積 (平方米)	預計車位數目	招標日期	預計落成日期
日出康城	6 – 10	住宅	1,025,220 – 1,035,220 39,500 – 49,500	3,303 (上限)	2009-2015	2019
		商場				
		停車場				
大圍站	1-2	住宅	190,480	713	尚待確定	尚待確定
		商場	62,000			
		幼稚園	1,100			
		停車場				
天水圍輕鐵總站	1	住宅	91,051	267	尚待確定	尚待確定
		商場	205			
		停車場				
九龍西站 尖沙咀 地盤C及D	2	住宅	104,795	321	尚待確定	尚待確定
		商場	20,959			
		停車場				

** 尚待確定批地條款、規劃許可及相關法定程序。

物業發展招標活動方面，新世界發展有限公司之附屬公司(德誌有限公司)於2008年4月成功投得馬鞍山綫車公廟站的物業發展組合。與日出康城第一期首都的做法一樣，公司支付這個發展項目的一半地價，以換取更大的利潤分成比例。

於2008年首六個月，物業發展利潤為3.48億港元，較2007年同期的16.64億港元下跌。下跌主因為來自首都及御龍山的利潤於較後時間才能入帳。上半年物業發展利潤主要來自銷售君匯港及凱旋門的待售物業，以及主要來自東涌站藍天海岸及映灣園和九龍站圓方等機場鐵路沿綫物業所確認之遞延收益。

物業租賃、管理及其他業務

期內，物業租賃、管理及其他業務之總收入為12.90億港元，較2007年同期增加48.3%(較對等合併前可比較收入增加26.7%)。

寫字樓及商舖需求強勁，租金收入達11.19億港元，較2007年同期增加57.6%(較對等合併前可比較收入增加32.9%)。商舖續約或重新出租的租金，平均較舊租約的租金高出21%。

計劃於2008年第四季開幕的香港高級商場圓方二期，其預租率已超過70%。

於2008年上半年，公司的物業管理收入為1.03億港元，較2007年同期增加28.8%(較對等的合併前可比較收入增加7.3%)。截至6月底，公司管理的住宅單位數目共達73,947個，而管理的商用面積為756,556平方米。

銀座Mall於2007年1月開幕，為北京的商場奠下服務和質素的新典範。銀座Mall的人流和商戶銷售額不斷上升，且於投入營運的首個全年度內廣獲讚許，奪得多個獎項和榮譽，包括在北京市商務局進行的一項顧客滿意度調查中，高踞當地156間大型購物中心和百貨公司的第二名。

「在香港的六個新鐵路項目正處於不同的規劃和建造階段…這些新鐵路綫是公司有史以來最大規模的網絡拓展工程，為公司未來發展，奠定堅固的基礎。」

於2008年6月底，按可出租樓面面積計算，公司應佔的投資物業組合包括200,668平方米的零售物業，41,215平方米的寫字樓以及10,203平方米的其他用途物業。

八達通

八達通透過便攜式八達通處理器，將業務擴展至中小型零售市場，吸納更多零售商戶採用八達通。至6月底，八達通服務供應商總數(包括由八達通委任的洽商代表所服務的商戶)已由2007年6月底的724個大幅增至2,636個。

公司於期內應佔八達通的淨利潤為7,800萬港元，較2007年同期上升85.7%。八達通卡的流通量已增至1,740萬張，每日平均使用量及交易金額分別增加5.1%及9.9%至1,040萬次及8,620萬港元。

昂坪360

大嶼山昂坪360纜車及昂坪市集，於2008年首六個月帶來6,800萬港元的收入，旅客人數逾77萬人次。昂坪360推出「尊享遊」私人包廂服務，並與圓方、青衣城及港鐵友禮會聯合推出推廣活動以吸引旅客。

香港網絡拓展

新項目

在香港的六個新鐵路項目正處於不同的規劃和建造階段，而落成後將使我們的網絡增加約60公里。這些新鐵路綫是公司有史以來最大規模的網絡拓展工程，為公司未來發展，奠定堅固的基礎。

政府於3月批准就沙田至中環綫和伸延至黃埔的觀塘綫延綫作進一步的規劃及設計。沙田至中環綫由兩個路段組成，將令鐵路網絡延長17公里，包括新建多個轉車站和連接點，形成南北和東西兩個鐵路走廊。全長11公里的大圍至紅磡段預計於2015年完成，使馬鞍山綫途經鑽石山伸延至紅磡，包括在東九龍興建四個新站，並透過紅磡站連接西鐵綫。六公里長的過海段則預計於2019年完工，將成為香港第四條過海鐵路綫，使東鐵綫由紅磡伸延至港島，初期將設有會展和金鐘兩個新站。沙田至中環綫的初步設計將於今年8月展開，以便制定一個方案於2009年根據《鐵路條例》刊憲。

觀塘綫延綫全長三公里，將由現時的油麻地站途經何文田伸延至黃埔，而何文田站將作為沙田至中環綫大圍至

紅磡路段的轉車站，提供此區 146,000 名市民期待已久的鐵路服務，以及紓緩現時九龍東西走廊的路面擠塞情況。這條延綫通車後，在黃埔和何文田上車的乘客可於五分鐘內經何文田抵達旺角。港鐵公司已於 2008 年 6 月展開該項目的地盤勘測和初步設計，而整個項目預計於 2015 年完成。

特區政府於 4 月邀請公司就高速鐵路作規劃和設計，這有助進一步鞏固香港作為中國南大門的策略地位。全長 26 公里的高速鐵路將提供過境的高速鐵路服務，將香港連接至深圳、廣州和內地新建的高速城際鐵路網絡。初步設計已經展開，建造工程預期於接近 2009 年年底開始，並於 2015 年完成。香港段通車後，由新的西九龍總站至深圳福田的車程只需 14 分鐘，而前往廣州也只需 48 分鐘。長途車方面，前往武漢的車程約為五小時，到上海約八小時，到北京約十小時。

隨著政府於 2007 年 12 月宣布支持興建南港島綫(東段)，初步設計已於今年 2 月展開。西港島綫已於 2007 年 10 月根據《鐵路條例》刊憲，新鐵路綫包括於西營盤、大學(於香港大學)和堅尼地城各興建一個地底車站。公司已於今年 2 月與政府就項目的詳細設計訂立初步項目協議。

九龍南綫將連接現有東鐵綫的尖東站與西鐵綫的南昌站，其隧道鑽挖工程已於 3 月完成。九龍南綫為兩鐵合併的一部分，將於 2009 年下半年依期完成。

除了這六條新綫外，將軍澳綫第二期名為位於日出康城的車站，按計劃於 2009 年第二季完成，而日出康城首都預計可於 2009 年年中開始入伙。屆時我們將決定實際的通車日期。

項目融資

如過往所述，上述新鐵路項目將採用切合本身情況的不同融資模式。對西港島綫，政府已表示會考慮採用現金資助方式，據此政府向公司撥付一筆款項，使項目具有財務可行性。公司會負責餘下的建造成本和一切營運、維修及資產重置費用。第一部分現金資助 4 億港元已於 2008 年 2 月收取，其餘佔總現金資助的大部分，仍然有待與政府磋商。

南港島綫(東段)和觀塘綫延綫相信會採用公司傳統的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，將物業發展權授予公司。我們已選擇適合的用地，並繼續就發展權與政府進行磋商。

未來鐵路發展可用的第三種模式，是兩鐵合併所採用的服務經營權模式，即由政府支付鐵路綫初期的建造成本，並委託公司進行設計及建設，而公司亦負責鐵路的經營、保養及重置費用並每年支付經營權費用。九龍南綫、沙田至中環綫及高速鐵路將採用此發展模式。在這個基礎上，香港立法會財務委員會於 5 月通過撥款 24 億港元，以投入沙田至中環綫的設計和地盤勘測工程，另

管理層回顧及展望

於7月撥款28億港元為高速鐵路進行類似工程。政府將於適當時候向立法會申請該兩條鐵路綫進一步的工程撥款。九龍南綫的建造工程由九鐵公司按兩鐵合併協議進行出資。

國內及海外拓展

公司在中國內地及海外的業務拓展繼續取得進展。

中國內地

在北京，由港鐵公司(49%)、北京市基礎設施投資有限公司(2%)，及北京首都創業集團有限公司(49%)組成的公私合營公司，在北京地鐵四號綫項目取得穩定進展。

在合共24個車站中，22個車站的機電安裝工程已經展開。機電工程合約已全部批出，並完成了98%的隧道鑽挖工程。鋪軌工程已於2008年3月展開。北京地鐵四號綫預期於2009年通車。

在深圳，公司繼續協助深圳市政府向國家發展和改革委員會爭取深圳市軌道交通四號綫項目的最終批核，並取得進展。

公司繼續在中國內地其他城市尋求投資機會。5月，公司向杭州市發展和改革委員會提交杭州市地鐵一號綫的投資建議書。該鐵路綫總長48公里，有30個車站，計劃於2011年通車。公司於7月獲通知被選為該項目的“優先談判對象”。6月，公司與瀋陽市政府就瀋陽地鐵一號及二號綫的合作營運，及地鐵三號至五號綫的投資事宜簽署兩份框架協議。

海外

在英國，公司佔半數股權的聯營公司London Overground Rail Operations Limited在首六個月營運期內取得良好進展。列車服務準時程度有所提高，而車站及列車服務的改善工作繼續進行。

財務回顧

兩鐵合併加上經濟蓬勃，令2008年上半年的總收入較去年同期上升75.7%至85.27億港元，其中車費收入增加72.2%至55.92億港元。本地鐵路服務及機場快綫乘客量分別增加36.3%及8.1%，從而帶動車費收入上升31.2%及8.3%至38.5億港元及3.38億港元。過境服務、輕鐵、城際客運及巴士服務亦另外為公司帶來14.04億港元的車費收入。此外，兩鐵合併後鐵路網絡擴大，為公司帶來更多收益(尤其是免稅店租務)；而零售市道暢旺，亦有助增加廣告及其他車站商務收入。因此，車站內商務及鐵路相關業務收入增加123.8%至16.45億港元。物業租務、管業及其他收入增長48.3%至12.9億港元，主要由於擴展租務及管理組合，以及在續租及新租約中得到更優厚的條款。

2008年上半年未計折舊、攤銷及合併開支前的經營開支較去年同期增加81.6%至37.31億港元，主要由兩鐵合併，以及薪金、電費、燃料及其他耗材的價格上漲所引致。因此，上半年未計折舊、攤銷及合併開支的鐵路及相關業務經營利潤增加71.5%至47.96億港元，毛利率則由57.6%減至56.2%。毛利率下跌是由於前九鐵業務的毛利率較低及票價下調；但與合併前的可比較毛利率相比則上升了三個百分點。

2008年上半年的物業發展利潤為3.48億港元，主要包括出售位於機場快綫沿綫的君滙港及凱旋門的待售物業單位，以及將有關藍天海岸、映灣園及圓方的遞延收益入帳。未計折舊、攤銷及合併開支的經營利潤較去年同期增加15.3%至51.44億港元。

2008年上半年的折舊及攤銷開支增加12.5%至15.17億港元，主要因兩鐵合併的服務經營權資產攤銷。與兩鐵合併整合工作有關的開支為2,400萬港元。利息及財務開支增加64.8%至10.78億港元，主要由於在兩鐵合併中須支付的每年定額付款予以資本化，因而產生名義利息開支3.61億港元，及近期信貸評級下調引致公司須更換若干與跨境租賃交易有關的抵押債券，因而產生的開支9,350萬港元。除稅前的投資物業公允價值較2007年底增加20.8億港元，而除稅後則為17.37億港元。

連同應佔八達通控股有限公司及London Overground Rail Operations Ltd的利潤9,100萬港元，2008年上半年除稅前利潤為46.96億港元。隨着利得稅率由17.5%減至16.5%，遞延稅項負債減少7.04億港元，在計入期內稅項開支7.12億港元後，2008年上半年的所得稅淨額為800萬港元。2008年上半年的股東應佔淨利潤為46.89億港元，較去年同期上升15.2%。每股盈利則由0.73港元增加至0.83港元。倘不包括重估投資物業盈餘及其相關的遞延稅項，基本業務淨利潤增加33.2%至27.31億港元，而按相同基準計算的每股盈利則由0.37港元增至0.49港元。按除稅前基準計算，基本業務除稅前淨利潤由25億港元上升4.7%至26.17億港元。

董事局宣布派發中期股息每股0.14港元。一如過往股息派發安排，除註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東外，所有股東均可選擇以股代息。公司的大股東財政司司長法團已同意收取股份作為應得股息，以確保公司以現金支付的股息不超過股息總額50%。

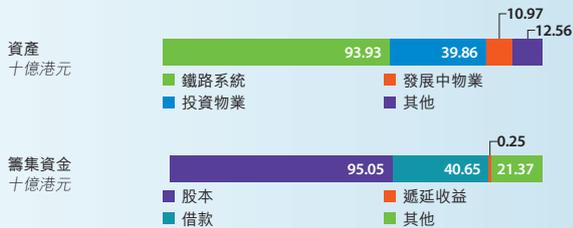
集團保持穩健的財政狀況。在2008年上半年，集團淨資產增加4.4%至2008年6月30日的950.53億港元。資產總值增加1.1%至1,573.19億港元，主要來自物業重估盈餘21.54億港元，以及發展中物業增長19.07億港元，其中大部份為支付車公廟站物業發展項目的一半地價。其他資產增加包括位於日出康城的港鐵站、深圳市軌道交通四號綫項目及其他新鐵路支綫及改善工程的資本性開支，以及為北京地鐵四號綫項目的聯營公司注資。應收帳項、按金及預付款項減少26.96億港元，主要由於另一期城中區發展項目的分階段付款已經收訖。

期內，集團以從業務產生的現金淨額來償還貸款，令貸款總額由340.5億港元減少至299.78億港元。計入服務經營權負債為債務的一部份後，集團的淨負債權益比率由2007年12月31日的48.5%下降至2008年6月30日的42.1%。

隨著經營利潤上升，來自經營活動的淨現金流入額增加56.6%至2008年上半年的46.69億港元，而主要來自城中區、凱旋門及君滙港等物業發展項目亦進一步為集團提供了32.22億港元的現金流入。期內，公司收取了

資產負債表撮要

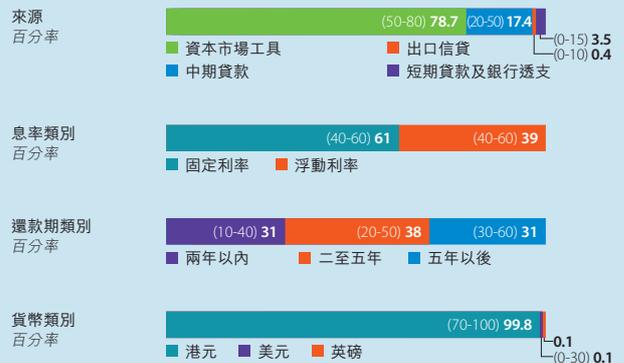
於2008年6月30日



理想融資模式及債務結構

(理想融資模式)與實際債務結構的比較

於2008年6月30日



政府對西港島綫項目的第一部分撥款4億港元。加上收取無控制權附屬公司及聯營公司所償還的貸款及支付的股息共1.32億港元後，集團的現金流入額增加37.7%至84.23億港元。期內，資本性開支的現金流出額由去年同期的7.86億港元增至14.81億港元，主要由於支付西港島綫及深圳市軌道交通四號綫項目的款項上升，加上兩鐵合併後增加購入鐵路營運資產。物業裝修工程及發展項目的現金流出額增加至4.49億港元，主要為根據兩鐵合併協議向九鐵支付有關車公廟站發展項目的準備工程費用。扣除對北京地鐵四號綫聯營公司的注資5.15億港元、合併相關開支2.04億港元、淨利息開支6.3億港元及股息8.7億港元後，2008年上半年的現金淨流入額為42.42億港元，其中41.83億港元用作償還債務。

融資活動

美國的次按危機持續，令香港的信貸環境轉差。銀行界普遍貸款意慾低迷，息差亦有所擴闊。儘管如此，集團把握市場時機發行合共12.5億港元的定息中期票據，並將該批票據於發行時轉換為按香港銀行同業拆息釐定的浮息債務，息差水平十分吸引，所籌集資金已用於償還成本較高的銀行借貸。

於2008年6月底，集團獲銀行承諾貸出而尚未動用的貸款總額為107億港元。由於預期2008年下半年及2009年會有相當可觀的現金流量，該等尚未動用的貸款將主要用於應付突發需要(如有)。

期內，我們繼續採用「理想融資模式」審慎地管理債務組合，以達致足夠程度的風險分散。於2008年6月底，公司債務的還款期相當均衡，在未償還的貸款總額中，有31%須於兩年內償還，38%須於二至五年內償還，

而31%須於五年後償還。外幣風險方面，債務組合中超過99%以港元為單位或對沖成港元。利率風險方面，約40%的借貸為浮息借貸。受惠於2008年上半年利率持續下降，集團於期內的平均借貸成本為4.7%，較去年同期的5.7%為低。

人力資源

隨著兩鐵合併順利完成，公司的首要目標是維持員工的和諧關係，確保有穩定的團隊，尤其是在就業市場暢旺之時挽留員工，同時培育優秀人才以配合合併後擴展業務的需要。

如前所述，公司已於4月完成甄選及委任所有員工。適用於全體員工的新職級及薪酬架構以及統一的聘用條款亦於2008年3月1日生效。

為答謝員工在合併期間對公司的貢獻和支持，公司於2008年1月為合併後的全體員工舉行慶祝活動。此外，對兩鐵成功合併作出卓越貢獻的團隊經提名及勝出後更會獲頒合併特別傑出貢獻嘉獎。

於2008年首六個月，我們積極主動提供適時的培訓以應付兩鐵合併後的挑戰，特別是有關鐵路營運和保養、鐵路安全、多元技能、員工調配和新入職員工等範疇。此外，我們為北京地鐵四號綫項目和深圳市軌道交通四號綫項目的內地新聘員工提供密集培訓，包括安排他們前來香港受訓，以建立優秀的團隊，為運作這兩大投資項目作出準備。我們亦調撥培訓資源，以支援香港鐵路網絡的六個新拓展項目，以及包括印度德里機場鐵路快綫顧問項目在內的多個海外發展計劃。

展望

面對油價高企、經濟增長放緩、信貸問題和通脹升溫，全球市場的前景持續不明朗。這些全球性的經濟因素對

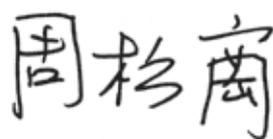
香港的影響程度尚未完全浮現，但預料本港經濟於2008年下半年的表現會放緩。

兩鐵合併的顯著效應已於上半年展示，並將會在2008年下半年及全年業績中再次展示出來。隨著成本不斷上升，加上前九鐵公司業務的毛利率較低，公司的整體毛利率將面對壓力。車站內商務及鐵路相關業務將繼續受惠於任何的經濟增長。

物業租賃業務方面，圓方二期應會於2008年年底開幕。

日出康城首都和沙田御龍山錄得理想的預售成績，當這兩個發展項目獲發入伙紙後，公司將有可觀利潤可以入帳。物業招標活動方面，繼較早前收到由政府擁有的西鐵發展用地荃灣7的發展商表達意向書後，我們將儘快為此項目招標，而公司只為西鐵發展項目的代理人。

兩鐵合併順利完成，彰顯港鐵公司員工敬業樂業、全情投入，發揮「一間公司」的精神。此外，他們還大力支持四川地震賑災活動，值得嘉許和表揚。因此，在感謝董事同寅之餘，本人亦要特別向這群港鐵公司的英雄衷心致謝。



行政總裁

周松崗

香港，2008年8月5日