

行政總裁回顧及展望

「公司在香港的經常性業務收入增加，主要受惠於經濟增長，乘客量錄得理想增加、租務物業和車站商舖的新訂租金上調、以及廣告業務收益進一步上升。」

致各股東及其他有關人士：

本人欣然報告，公司的業務發展於2011年首六個月持續去年的強勁勢頭，而我們的增長策略亦取得進一步進展。

公司在香港的經常性業務收入增加，主要受惠於經濟增長，乘客量錄得理想增加、租務物業和車站商舖的新訂租金上調、以及廣告業務收益進一步上升。而票價按票價調整機制上調，對客運服務收入亦帶來進一步支持。期內入帳的物業發展利潤，主要來自我們於將軍澳第五十六區商場所持權益及從大圍「名城」發展商收取的保證收益。我們在香港以外的業務亦對公司的財務業績作出貢獻。

公司的增長策略創下多項重要里程碑。在香港，我們於2011年5月就南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的設計、建造、營運和財務安排，與政府簽署項目協議。與此同時，公司亦就沙田至中環綫前期工程的設計和建造，簽署委託協議。在上述協議簽署後，該等鐵路網絡的建造工程已隨即展開。而西港島綫及廣深港高速鐵路香港段(高鐵香港段)的建造工程繼續按照計劃進展。在中國內地，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。

公司2011年上半年的總收入，上升14.7%至161.69億港元。未計折舊、攤銷及每年非定額付款前鐵路及相關業務的經營利潤為60.01億港元，上升9.3%。不包括我們在香港以外的鐵路附屬公司，收入則上升8.1%，經營利潤上升8.9%，而經營毛利率則上升0.5個百分點至57.6%。相對2010年同期公司於日出康城第二期「領都」所得的可觀利潤入帳37.05億港元，今年上半年的物業發展利潤為14.45億港元。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減少23.6%至43.69億港元，即每股盈利0.76港元。利潤減少主要由於今年和去年物業發展利潤的入帳時間及差額所致。除稅前的投資物業重估收益為44.08億港元(除稅後則為36.81億港元)，而2010年則錄得除稅前投資物業重估收益11.01億港元。因此，股東應佔淨利潤為80.50億港元，即包括投資物業重估的每股盈利為1.39港元。董事局建議派發中期股息每股0.25港元。



香港客運服務

「於2011年上半年，香港車費總收入為63.92億港元，較2010年首六個月增加7.7%...」

公司的香港車費收入於2011年上半年達63.92億港元，較去年同期上升7.7%。

乘客量

於2011年首六個月，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量增加5.4%至8.154億人次。

受惠於經濟增長及來港旅客量攀升，公司的本地鐵路服務錄得總乘客量6.584億人次，較去年同期增加5.6%。我們的本地鐵路服務由觀塘綫、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)、西鐵綫及馬鞍山綫組成。

羅湖及落馬洲過境服務於2011年首六個月的乘客量為5,020萬人次，較2010年同期增加3.2%。

於2011年上半年，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去年同期增加11.4%至560萬人次。

輕鐵、巴士及城際客運服務於2011年首六個月的乘客量合計為1.012億人次，增加5.1%。

周日平均乘客量

於2011年上半年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量較去年同期增加5.2%至470萬人次，主要來自本地鐵路服務的390萬人次，較2010年首六個月上升5.3%。

市場佔有率

於2011年首五個月，公司在香港專營公共交通工具市場的整体佔有率由2010年同期的43.7%增加至44.9%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由64.6%增加至65.7%。由於受近期開通的深圳口岸影響，我們在2011年上

半年過境業務市場的佔有率由54.8%下調至54.5%。於2011年上半年，我們在往返機場交通工具市場的佔有率由21.6%上升至21.9%。

車費收入

於2011年上半年，香港車費總收入為63.92億港元，較2010年首六個月增加7.7%，其中本地鐵路服務的收入佔44.47億港元，即69.6%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升2.4%，至6.75港元，主要由於票價及車程組合的變動所致。

過境服務於2011年首六個月的車費收入為12.64億港元，較去年同期增加5.1%。機場快綫於2011年上半年的車費收入達3.60億港元，較2010年同期上升11.1%。輕鐵、巴士及城際客運服務於2011年上半年的車費收入合計為3.21億港元，較去年同期上升9.9%。

吸引乘客

為吸引更多乘客使用港鐵網絡，公司推出了多項宣傳及市場推廣活動，其中包括為慶祝香港迪士尼樂園五周年紀念推出的主題車票、為旅港一至兩天的過境遊客而設的過境旅遊票、為城際旅客而設的周末套票，並與廣州及東莞的機構合辦推廣計劃。此外，我們亦為特選機場快綫乘客提供車費優惠，而與「亞洲萬里通」攜手合作，推廣網上購票服務的計劃已由2011年3月起延長一年。過境服務方面，我們推出了團體旅遊推廣計劃。

2011年5月，我們公布了一系列由2011年7月開始生效的優惠及推廣計劃，其中包括「搭一百賞一票」推廣計劃、為港外綫渡輪乘客而設的新轉乘優惠，以及將長者的2港元乘車推廣計劃延長多一年。

行政總裁回顧及展望

2011年上半年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
列車按照編定班次行走(列車服務供應)			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 輕鐵	98.5%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
列車服務準時程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.0%	99.0%	99.7%
— 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.8%
— 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	1,969,355
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	500,000	3,575,716
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	14,141
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%	99.7%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.9%
出入閘機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度	不適用	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%	99.8%
— 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%	99.9%
— 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%	99.9%
— 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%

公司的港鐵友禮會「站站獎」積分計劃反應良好，而截至2011年6月30日為止已招募了超過53,000名新會員，令會員總數增至1,189,617名。

服務表現

於期內，公司的服務表現繼續超越了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標準。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。而清潔程度目標更達到99.9%或以上。

我們致力於卓越服務的努力，再次獲得多個獎項的嘉許，其中包括《東周刊》主辦的「香港服務大獎 — 公共交通組別獎」，《星島日報》的「星鑽服務品牌選舉大獎2010 — 最佳公共交通服務」，以及《壹週刊》的「2011服務第壹大獎 — 公共交通組別」。

提升服務

為提升公司的服務水平，我們致力透過投資以改善車站環境和列車。

期內，我們在沙田站展開車站翻新工程，並完成有關粉嶺站和上水站翻新工程的詳細設計工作。為確保乘客能享受到安全和舒適的服務，我們在觀塘綫、荃灣綫和港島綫的地面車站安裝月台自動閘門、在牛頭角站和鰂魚涌站增設新的洗手間和改善其他車站的洗手間，並繼續翻新扶手電梯及安裝新月台座椅。



車站商務及鐵路相關業務的收入較2010年上半年增加11.4%，至19.30億港元。業務表現強勁，反映廣告業務進一步好轉，以及車站商店的新訂租金上調和樓面面積擴大。

為增強與乘客的聯繫，我們已在所有轉車站安裝新的服務資訊顯示屏，並改善所有輕鐵月台的廣播系統以通知乘客到站列車的資訊。此外，我們在紅磡站直通車離境大堂禁區範圍增設免費上網專區，為乘客提供免費電腦上網服務。乘客現可於港鐵「e分鐘著數」機購買廣九直通車車票。我們並已在「九廣通」列車及紅磡站直通車月台和離境大堂提供Wi-Fi無線寬頻服務。

為方便公眾使用港鐵車站，我們已開始於五個車站外面安裝客運升降機。公司在六個車站設置點字地圖，並於九龍塘站東鐵綫月台安裝了覆蓋整個月台長度的失明人士引導徑。

2011年4月，公司開始接收十列新地鐵列車，這些列車將陸續於2011年及2012年期間付運，而首列新車將於今年年底前投入服務。由內地鐵路營運的直通車柴油機車，大多數已換成環保的電動機車。為期五年的輕鐵列車翻新計劃中的首部經優化輕鐵列車已於2011年1月31日投入客運服務。

生產力

公司不斷提升生產力的同時，亦致力維持服務質素。於六個月期內，我們在西鐵綫、東鐵綫、輕鐵和馬鞍山綫推行了多項節能措施。公司並在奧運站進行試點項目，安裝及測試空調系統變頻驅動器和玻璃窗隔熱薄膜。

車站商務及鐵路相關業務

「車站商務及鐵路相關業務的收入較2010年上半年增加11.4%，至19.30億港元。」

車站零售設施於期內的收入為9.22億港元，較去年上半年增長8.6%，主要是因為商店數目增加，加上持續改進商戶組合令租金上調所致。而以營業額計算的租金上調，亦進一步帶動收入增長。

行政總裁回顧及展望

我們於2011年上半年新增了11間車站商店，使港鐵車站商店截至6月底的總數達至1,265間。港鐵車站零售設施的總面積由2010年年底的53,880平方米，增加541平方米至今年6月底的54,421平方米，並為組合新增了17個新商戶。

2011年上半年的廣告收入為3.82億港元，較2010年同期增加18.6%。原因是公司適時推出新的廣告套餐和創新的廣告概念，有效地捕捉廣告市場好轉所帶來的商機。截至2011年6月30日，港鐵網絡的廣告點數目為44,876個，其中21,059個在車站內，23,817個在列車內。於這六個月期內，公司更引入全新的Power Station廣告概念，讓一位廣告客戶於合約期內獨家使用尖沙咀站內所有廣告空間及模式作推廣。



儘管受樓宇按揭進一步收緊及政府增加土地供應措施的影響，樓市於4月出現一些整固，但香港物業市場仍然保持活躍，並受惠於持續低企的利率。

隨著來港消費的內地旅客不斷上升，以及內地公司和國際金融機構在港擴展業務的活動持續增加，中環優質寫字樓及零售物業的租賃繼續表現理想。

物業發展

2011年首六個月的物業發展利潤為14.45億港元，當中包括我們位於將軍澳第五十六區商場的所持權益和從大圍「名城」發展商收取經扣除相關成本後的保證收益。「名城」第一期和第二期單位的銷售情況理想，截至2011年6月30日，已售出2,728個單位中約97%。

至於公司只擔任政府項目代理的西鐵綫物業發展用地方面，城市規劃委員會已於2011年6月17日批准南昌站及荃灣西站五區發展項目的總綱發展藍圖，致使項目能於2011年下半年

電訊服務於2011年上半年的收入增加19.9%至1.63億港元，主要由於有更多一次性的電訊項目管理費及3G電訊服務收入增加所致。公司於期內協助電訊服務供應商為15個位於主要地區的車站增加3G流動數據傳輸容量，與及提升他們在鐵路沿綫的流動電話設備，以加強他們的流動電話服務質素。

對外顧問服務於2011年上半年的收入為4,600萬港元，較去年上半年減少23.3%，主要由於德里機場鐵路快綫項目已大致完成。

物業及其他業務

「2011年首六個月的物業發展利潤為14.45億港元...」

物業租務、物業管理及其他業務於2011年首六個月之收入合計為16.76億港元...」

進行招標。此外，我們亦於2011年5月提交了西鐵朗屏(北)地塊經修訂的總綱發展藍圖予城市規劃委員會審批，並於2011年7月22日獲得批准。

公司與政府已就分別位於南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的黃竹坑及何文田發展項目的初步發展參數達成協議，並將在鐵路竣工後展開兩個項目的發展。

物業租務、物業管理及其他業務

物業租務、物業管理及其他業務於2011年首六個月之收入合計為16.76億港元，較2010年同期增加5.7%。

公司在香港和中國內地的物業租金總收入增加6.5%，至14.65億港元。期內，我們在香港的整體港鐵商場之新訂租金錄得15%的平均升幅。於2011年6月底，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。

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	招標日期	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	360	於2007年 2月批出	2011-2012年 分期落成
康城站						
第二期(領都·領峯)	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	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 停車場	128,544 1,000	350	於2007年 11月批出	2013年
大圍維修中心						
名城	長江實業(集團)有限公司	住宅 停車場	313,955	745	於2006年 4月批出	2010-2011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	232	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 會德豐地產有限公司	住宅 停車場	119,116	592	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 停車場	119,512 25,000	339	於2006年 8月批出	2012-2013年 分期落成
荃灣西站(第七區)#						
	長江實業(集團)有限公司	住宅 停車場	113,064	433	於2008年 9月批出	2013年

作為政府的代理

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)	預計車位數目	招標日期	預計落成日期
康城站						
	6-10	住宅 商場 停車場	1,025,220 - 1,035,220 39,500 - 49,500	3,303(上限)	2012-2016年	2020年
大圍站						
	1	住宅 商場 停車場	190,480 62,000	801	2011年	2016-2017年
天水圍輕鐵(天榮路)						
	1	住宅 商場 停車場	91,051 205	232	2011年	2016年
黃竹坑站						
	3	住宅 商場 停車場	357,500 47,000	866	2015-2020年	2024年
何文田站						
	2	住宅 停車場	128,400	480	2015-2018年	2021年

附註：

1. 不包括作為政府的代理之物業發展組合。
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。

行政總裁回顧及展望

截至2011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包括225,625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。

我們繼續投資於旗下零售物業。連城廣場零售樓層更改間隔工程的最後一期經已展開，並將於2011年8月完成。

有效的市場推廣活動再次帶動公司物業組合取得佳績，而圓方、德福廣場、港鐵商場i-Catch iPhone App均在這方面贏得多個獎項。

公司於2011年首六個月的物業管理收入減少10.4%至9,500萬港元，收入減少是因為我們調整了經理人酬金以確保我們能以具競爭力的價格提供高質素服務。於2011年6月底，公司在香港管理的住宅單位數目增至83,378個，增加主要來自「名城」第一期新增的1,360個單位。公司在香港管理的商用面積大致維持不變，達744,214平方米。



我們正在進行五個大型項目以拓展香港鐵路網絡，並於期內取得重大進展。其中西港島綫、南港島綫(東段)和觀塘綫延綫等三個項目，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，將由政府出資興建及擁有，公司將會獲邀請以「服務經營權」模式負責營運及維修兩條鐵路。我們亦就這些項目廣泛徵詢區內居民的意見，並將許多建議納入每個項目的設計和執行計劃之中。

昂坪360

大嶼山昂坪360纜車和昂坪市集於2011年首六個月的收入增加11.5%至1.16億港元，期內旅客人數為743,733人次，而尊貴的「水晶車」約佔總乘客量的32%。於六個月期內，昂坪360纜車服務的可靠率超過99%。昂坪360有限公司於2011年3月通過了ISO9001後續審核。在各項推廣計劃帶動下，纜車服務的乘客量繼續攀升，並再度奪得多個服務獎項。

八達通

八達通繼續擴展其零售商戶網絡。截至2011年6月底，在香港採用八達通服務的商戶超過3,000家。八達通卡的流通量達2,430萬張，當中包括1,870萬張常用八達通卡，而每日平均使用量及交易金額分別達至1,170萬次及1.127億港元。公司於2011年上半年應佔八達通的淨利潤為8,100萬港元，較去年同期上升5.2%。

未來增長 — 香港

「我們正在進行五個大型項目以拓展香港鐵路網絡，並於期內取得重大進展。」

全長3公里的港島綫延綫西港島綫預期於2014年通車，屆時將大大縮短由堅尼地城至上環的交通時間。項目的土木及機電工程合約已全部批出。在過往的六個月內，作為西港島綫建造工程一部分的新戴麟趾康復中心已移交醫院管理局，而新的堅尼地城游泳池(第一期)亦已移交康樂及文化事務署，這兩項設施已開始為區內居民提供服務。公司現正為將來的西營盤站、香港大學站和堅尼地城站的行車隧道和挖掘工

程，進行鑽探和爆破工作。西港島綫是採用現金資助模式發展以達至財務上可行，而公司已全數收訖126.52億港元的政府現金資助。

2011年5月，公司就南港島綫(東段)和觀塘綫延綫與政府簽署項目協議。這兩個項目將以「鐵路加物業綜合發展經營」模式發展以達至財務上可行，而公司已分別獲得黃竹坑和何文田地塊的物業發展權。

全長7公里的南港島綫(東段)將使港鐵服務由金鐘伸延至南區，而該路綫的車廠將設於黃竹坑。全長2.6公里的觀塘綫延綫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。公司於2011年5月18日批出多份主要土木工程合約，建造工程亦隨即展開。

高鐵香港段將會採用「服務經營權」模式進行發展。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，而立法會財務委員會已於2010年1月16日通過這項撥款。這總額包括公司向政府收取的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。公司正就高鐵香港段的營運安排及業務模式，與政府及內地機構進行積極磋商。

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。葵涌的隧道爆破工程已於2011年2月展開，而隨著西九龍總站的護土牆及地基工程於2011年6月大致完成，其挖掘工程亦已展開。

而西九文化區管理局在2011年4月委任設計顧問後，我們已開始與其協調有關西九龍總站與西九文化區的設計程序。

沙田至中環綫亦會採用「服務經營權」模式進行發展，而根據於2008年11月簽署的委託協議，項目的規劃和設計工作費用由政府支付。2011年2月18日，立法會財務委員會通過沙田至中環綫與金鐘站擴建項目及新何文田站有關的前期工程撥款。公司在簽署南港島綫(東段)和觀塘綫延綫項目協議的同時，亦就這些前期工程的設計及建造簽署了委託協議。工程包括金鐘站擴建項目和新何文田站的相關建造工程、將國際郵件中心由紅磡遷往九龍灣，以及其他附屬工程。

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。我們現正進行大圍至紅磡段的詳細設計工作，而整個項目的機電系統設計方案已經完成。

未來增長 — 中國內地及海外業務

「公司在香港以外的三家鐵路附屬公司，即MTM、MTRS和港鐵軌道交通(深圳)有限公司，錄得鐵路專營權收入共61.71億港元，較去年同期增加27.2%。」

公司於香港以外營運的鐵路業務包括：在中國內地，佔49%股權的北京京港地鐵有限公司及佔100%股權的港鐵軌道交通(深圳)有限公司、佔60%股權的Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (MTM)、佔100%股權的MTR Stockholm

AB (MTRS)、於斯德哥爾摩佔50%股權的列車維修公司Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT)，以及佔50%股權的London Overground Rail Operations Ltd (LOROL)。



行政總裁回顧及展望

公司在香港以外的三家鐵路附屬公司，即MTM、MTRS和港鐵軌道交通(深圳)有限公司，錄得鐵路專營權收入共61.71億港元，較去年同期增加27.2%。經營成本增加27.6%至59.25億港元，而經營利潤較去年同期增加18.8%至2.46億港元，整體經營毛利率為4.0%。MTM及MTRS從事營運及維修特許專營權的經營模式，只需較少的資本投資，因此其經營毛利率通常會大大低於其它需要龐大資本支出的鐵路項目之經營毛利率。而於2011年6月16日開始全綫運作的港鐵軌道交通(深圳)有限公司，一如我們預期，在2011年上半年錄得4,600萬港元的經營虧損。北京京港地鐵有限公司、LOROL及TBT全部作為聯營公司入帳，於2011年上半年合共帶來除稅後利潤7,400萬港元，而北京京港地鐵有限公司較我們預期早一年獲得利潤。

中國內地

在中國內地，北京地鐵四號綫及於2010年12月30日通車的大興綫，服務均超越我們訂下的表現及可靠性目標。北京地鐵四號綫及大興綫於2011年首六個月的乘客量分別為1.479億人次及2,720萬人次，而每日平均乘客量分別約達817,000人次及150,000人次。若撇除那些在同一旅程乘坐了北京地鐵四號綫及大興綫而重複計算了的乘客，北京地鐵四號綫及大興綫於上半年的整體乘客量為1.508億人次，即每日平均乘客量約為833,000人次。

在深圳，港鐵軌道交通(深圳)有限公司自2010年7月1日接管營運全長4.5公里的深圳市龍華綫第一期，營運表現理想，而平均列車服務按照編定班次行走及正點率均超越我們訂下的目標。2011年首六個月的總乘客量為1,350萬人次，而每日平均乘客量達74,557人次。而全長16公里的深圳市龍華綫第二期已落成，並如期於2011年6月16日通車。

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。

海外

在英國，LOROL的營運表現持續改善，並被評選為英國截至2011年4月的年度表現最優秀鐵路營運商。而在2011年2月28日開通的另一段東倫敦綫，亦提升了整個網絡的連繫。

在斯德哥爾摩，主要鐵路綫須臨時關閉以配合部分由當地政府協調的基建工程，MTRS的表現備受影響，因此我們相應調整了人手。為達到專營權合約中訂立不斷遞升的表現目標，我們正在進行多項計劃以識別及實行持續改善措施。我們已成功實行這些措施的首階段計劃，並有助提升營運表現。

在墨爾本，隨著落實營運程序及資產相關改善措施後，MTM的表現得以改善，並於2011年1月超越我們訂下的目標。然而，主要受到與列車車長有關的工業行動影響，MTM於2011年2月至4月期間的表現低於目標，但表現已於2011年5月和6月回升。2011年2月的嚴重水災，對網絡中部分訊號系統的表現造成負面影響。除不斷致力於更新資產及推行新項目工程以提高網絡的可靠性，我們於5月引入的一套新列車時間表亦為列車可靠性帶來實質改善。

財務回顧

持續的業務發展勢頭令集團的經常性業務於2011年上半年取得良好業績。由於乘客量增長強勁，加上根據已定機制調整了票價，香港車費收入較去年同期增長7.7%至63.92億港元。廣告及車站商務受惠於持續經濟增長，車站商務及鐵路相關業務的收入因而增加11.4%至19.30億港元。租務、管業及其他收入上升5.7%至16.76億港元，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上升所致。撇除香港以外的鐵路附屬公司，總收入增加8.1%至99.98億港元。來自中國內地的鐵路附屬公司(即港鐵軌道交通(深圳)有限公司)及於斯德哥爾摩及墨爾本的海外鐵路附屬公司的總收入達61.71億港元，較去年同期增加27.2%。因此，集團於2011年上半年的總收入上升14.7%至161.69億港元。

未計折舊、攤銷及向九廣鐵路公司(九鐵公司)支付有關兩鐵合併的每年非定額付款前的經營開支增加18.1%至101.68億港元。由於公司有效控制員工薪酬及能源開支以抵銷法定最低工資實施及維修開支增加所帶來的影響，香港車費收入的相關開支增加5.9%，低於相關收入的增幅。在車站商務及鐵路相關業務，以及租務、管業及其他業務方面，經營開支分

別增加13.1%及14.2%，主要由於高鐵香港段帶來額外的項目管理成本、為符合法定最低工資要求而增加的開支，加上為推動收入增長而提高的廣告代理費用及推廣開支所致。撇除香港以外的鐵路附屬公司，營運開支增加7.0%，較相關收入的8.1%增幅為低。因此，不包括香港以外的鐵路附屬公司的經營利潤增長8.9%至57.55億港元，而經營毛利率則增加0.5個百分點至57.6%。若包括香港以外的鐵路附屬公司（其收入及經營開支分別增加27.2%及27.6%），鐵路及相關業務的總經營利潤增加9.3%至60.01億港元，而經營毛利率則為37.1%，較去年同期的38.9%減少1.8個百分點。毛利率下跌，是由於資本投入輕微及毛利率較香港業務為低的國際鐵路附屬公司的貢獻提高，加上港鐵軌道交通（深圳）有限公司的初期經營虧損所致。

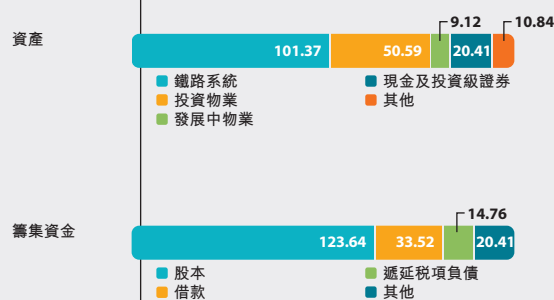
2011年上半年的物業發展利潤為14.45億港元，主要來自攤分將軍澳五十六區商場的公允價值、從大圍「名城」發展商收取不可退回的保證收益（扣除相關成本後），以及主要來自銷售火炭「御龍山」及烏溪沙「銀湖·天峰」尚餘單位的利潤。由於利潤在不同時間入帳，本年上半年度入帳的物業發展利潤較去年上半年的金額為低。因此，未計折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤減少19.0%至74.46億港元。

在扣除因包括深圳市龍華綫的資產啟用而增加4.8%的折舊及攤銷費用16.11億港元及兩鐵合併的每年非定額付款3.01億港元後，未計利息及財務開支前的經營利潤減少27.7%至55.34億港元。由於債務淨額減少以及較高利息成本的定息債務在債務組合中的比重下降，利息及財務開支減少30.0%至4.59億港元，而加權平均借貸利率由4.4%減少至3.1%。在除稅前，投資物業公允價值較2010年年底增長44.08億港元，而除稅後的增長為36.81億港元。

集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司的利潤增加89.0%至1.55億港元，主要來自北京京港地鐵有限公司較高的利潤貢獻6,100萬港元。八達通控股有限公司、LOROL及TBT的利潤貢獻分別為8,100萬港元、1,200萬港元及100萬港元。扣除所得稅15.02億港元及非控股權益的應佔利潤8,600萬港元後，2011年上半年的股東應佔淨利潤為80.50億港元，較

資產負債表摘要

於2011年6月30日
(十億港元)



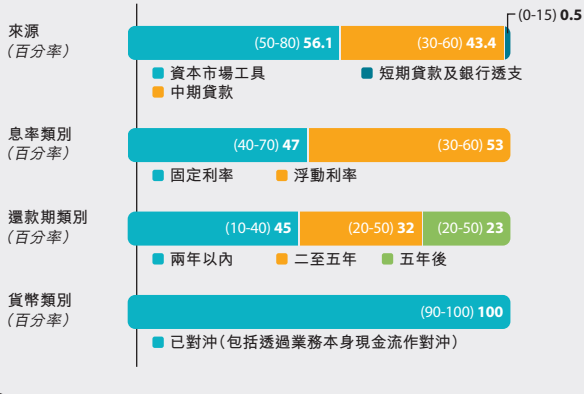
去年同期增加21.3%。每股盈利則由1.16港元上升至1.39港元。由於物業發展利潤較低，撇除投資物業重估及其相關的遞延稅項後的股東應佔淨利潤減少23.6%至43.69億港元，而按相同基準計算的每股盈利則減少24.0%至0.76港元。董事局宣布派發中期股息每股0.25港元。

集團的資產負債表進一步加強，淨資產由2010年年底的1,172.93億港元增加5.4%至2011年6月30日的1,236.36億港元。資產總值增加5.9%至1,923.27億港元，主要來自投資物業重估收益及深圳市龍華綫、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫的進一步資本開支。於2011年上半年，較早前於南港島綫（東段）及觀塘綫延綫所發生的開支已於簽署相關的項目協議時由遞延開支轉撥至在建鐵路工程及發展中物業。物業發展商亦已於本半年度清還與「領都」發展項目有關的免息貸款的未償還餘額。負債總額增加6.7%至686.91億港元，主要由於為深圳市龍華綫建造項目提供部分融資而於2011年6月以人民幣發行的10億元人民幣票據（點心債券）、為向九廣鐵路公司支付的每年定額及非定額付款撥備，以及因期內利潤而增加的所得稅項負債。然而，持續耗用西港島綫的政

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6月30日



府資助以及從遞延收益中確認有關「名城」的利潤，抵銷了部分的負債增長。於2011年6月30日，未償還貸款總額由210.57億港元增至226.28億港元，而負債權益比率由27.2%降至27.1%，淨負債權益比率則由2010年年底的12.8%下降至2011年6月30日的10.9%。

集團於2011年上半年維持強勁的現金流。集團的鐵路及相關業務於扣除現金稅務支出後帶來58.20億港元的現金，較去年同期增加3.9%。其他主要現金收入包括物業發展商償還「領都」的貸款結餘20億港元，以及來自物業發展活動的10.18億港元。2011年上半年的現金流入總額為89.04億港元，而期內的現金流出總額則為72.96億港元，當中主要包括香港鐵路營運資產、香港新鐵路延綫及深圳市龍華綫的44.50億港元資本開支、利息付款淨額2.48億港元、派付股息23.25億港元、每年非定額付款4,500萬港元及主要與物業發展有關的其他付款項目2.28億港元。因此，集團於2011年上半年的現金流入淨額為16.08億港元。若計入主要來自發行10億元人民幣點心債券的貸款取用淨額15.20億港元，集團於2011年6月30日的現金、銀行結餘及存款，在扣除銀行透支後，增加31.28億港元至164.46億港元。

融資活動

由於美國的復甦步伐停滯不前，而聯儲局更表示有意維持寬鬆的貨幣政策一段長時期，期內利率持續低企，並輕微趨跌。

內地方面，控制通脹及房地產價格依然是中央政府的首要政策目標，而中國人民銀行繼續透過限制貸款增長及調高貸款基準利率來收緊銀根。因此，內地及有關的借貸者轉而來港舉債，令資金競爭轉趨激烈，導致信貸息差擴闊，整體借貸成本上升。

期內，香港人民幣離岸市場迅速增長，存款總額由2010年年底的人民幣3,150億元急增至5月底時的人民幣5,490億元，而點心債券的發行額增至人民幣770億元，為2010年全年發行額人民幣390億元的兩倍。儘管升幅顯著，人民幣投資產品的發展仍然落後於人民幣存款的增長，令點心債券的需求保持強勁，並進一步拖低這類債券的孳息率。

集團把握時機，於2011年6月發行人民幣10億元的2年期債券。這是香港首項由半官方機構發行的點心債券，票面年息率為0.625%，低於其他同年期的點心債券。發行點心債券所得款項已作為股東貸款匯至港鐵軌道交通(深圳)有限公司，用以應付深圳市龍華綫項目餘下的資金需求。

由於發行新債券及港鐵軌道交通(深圳)有限公司增加銀行借貸，綜合債務由2010年年底的210.57億港元增至2011年6月底的226.28億港元。然而，集團的流動性依然強勁，於2011年6月30日的現金及投資級別證券總額達204.13億港元，連同預測的現金流，預期足夠應付集團2012年的大部份現金需求。

由於利率持續低企，加上大幅減少利率較高的定息債務，集團的平均借貸成本由2010年上半年的年利率4.4%降至3.1%。



人力資源

「公司的卓越服務獲得多個國際知名獎項的嘉許，我們透過一系列的員工激勵計劃表揚及獎勵員工的貢獻。」

公司與其受控制附屬公司現時在本港及香港以外地方分別僱用14,135和6,631名員工。2011年上半年，我們聘請了540名新員工以配合公司的業務擴展。公司提供具競爭力的薪酬和有前景的事業發展機會，故能在人力市場活躍之際，仍確保我們的整體員工流失率維持於大約2.9%的低水平。

公司的卓越服務獲得多個國際知名獎項的嘉許，我們透過一系列的員工激勵計劃表揚及獎勵員工的貢獻。我們繼續透過精心設計的發展計劃，致力培育不同級別的人才。為配合香港和中國內地的業務擴展，我們繼續招聘見習管理人員及見習管理主任加入公司。

我們還舉辦不同類型的培訓及激勵課程，於期內推行共2,851個課程，為每名員工提供約2.8個培訓工作日。我們透過各種渠道與員工持續保持密切溝通。為了加強與僱員的對話，我們於2011年上半年共舉辦了超過2,500場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工逾25,000人次。

展望

環球經濟仍然脆弱。儘管存在著歐美等市場的不明朗因素，我們對2011年下半年的前景仍然感到審慎樂觀。由於公司的業務表現主要受本地經濟情況影響，我們的客運、廣告以及租務業務仍然受惠於香港經濟的持續增長。

在物業發展業務方面，我們目前預期大圍「名城」最後一期（即第三期）可於年底前獲發入伙紙。而由於項目第一期和第二期已售出足夠的單位數目以抵銷項目的所有發展成本，我們可於收到第三期的入伙紙時將整個發展項目所得利潤入帳。

在物業發展招標活動方面，我們將視乎市場狀況，在未來六個月內為南昌站、荃灣西站五區、天水圍輕鐵（天榮路）及大圍站等地塊進行招標。南昌站地塊和荃灣西站地塊屬於西鐵綫物業發展用地，公司只擔任政府的項目代理。

最後，本人謹藉此機會，衷心感謝各董事和全體同事的辛勤工作和敬業精神。

周松崗

行政總裁

周松崗

香港，2011年8月11日