

行政總裁回顧及展望

“...受惠於香港良好的經濟環境，
港鐵於2012年上半年取得佳績。”

致各股東及其他有關人士：

本人欣然公布，受惠於香港良好的經濟環境，港鐵於2012年上半年取得佳績。營運表現持續強勁，配合世界級的安全標準，進一步利好公司的財務業績。公司繼續保持理想的增長動力，在香港及其他地區達致多項重要里程碑。此外，我們全面檢討公司的增長策略，再次確定公司的長遠目標是成為一家以關懷備至的服務，連繫及建設社區的國際企業先驅。在香港，我們致力不斷改善服務、拓展網絡和提升公司的價值。在香港以外地區，我們竭力爭取機會加快公司在內地和其他選定國際市場的增長步伐。

公司在香港的經常性業務，包括客運業務、車站商務及物業租賃業務，繼續受惠於2012年首六個月內乘客量及訪港旅客量的增長。物業發展方面，我們已售出大圍「名城」大部分尚餘單位，並已展開車公廟站「溱岸8號」的預售。我們於5月底為大圍站物業發展項目進行招標，但經過詳細審閱及分析所收到的標書後，發現若公司接納目前的投標方案，無法收回物業發展成本的風險頗高，因此決定不接納所收到的標書。我們現正重新審視發展組合的細節，以期在未來六個月為項目再次招標。公司作為九廣鐵路公司(九鐵公司)相關附屬公司的項目代理，亦於7月為荃灣西站(五區)灣畔發展項目進行招標，而項目已於8月10日批出予長江實業(集團)有限公司的附屬公司諾達投資有限公司。

公司在香港的第十三個商場，即將軍澳的「PopCorn」已於2012年3月開業，並獲得客戶的一致好評。

公司與政府於5月簽訂最後一個項目，即沙田至中環綫的委託協議，並隨即展開其建造工程，標誌公司在香港包括五條新鐵路綫的鐵路網絡拓展計劃已向前邁進了一大步。同時，另外四條新鐵路綫的建造工程亦進展理想，將可如期於2014年至2015年期間陸續投入服務。我們亦進一步改善在中國內地及海外的鐵路營運表現。此外，中央政府的國家發展和改革委員會已於6月批准杭州地鐵一號綫合營項目。

用心聽  用心做
Listening Responding

紓緩擠迫情況、
縮短候車時間：

- 加密列車班次
- 新車投入服務



耗資 10 億港元的「用心聽・用心做」計劃是我出任港鐵行政總裁後，推出的一項重要新猷，這計劃將加強列車班次及提升車站設施，為乘客提供更方便舒適的鐵路服務。港鐵公司已被公認為全球最可靠和優質的公共交通運輸機構之一。在這個成功的基礎上，加強關顧乘客的需要和訴求，將有助我們精益求精。「用心聽・用心做」計劃直接回應乘客對港鐵服務的期望，本人欣然匯報這計劃得到我們顧客的熱烈支持。

在財務業績方面，公司在 2012 年上半年的總收入上升 6.1% 至 171.54 億港元。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 8.6% 至 65.19 億港元。不包括在香港以外的鐵路附屬公司，收入則上升 8.2%，經營利潤增加 7.5%，而經營毛利率則輕微下調 0.4 個百分點至

57.2%。不包括物業發展及投資物業重估的經常性業務稅後淨利潤則上升 17.6% 至 35.97 億港元。相對 2011 年同期 14.45 億港元的物業發展利潤，期內物業發展利潤為 6.27 億港元(除稅後為 5.24 億港元)，主要來自出售大圍「名城」尚餘單位所得的利潤。由於物業發展利潤減少，不包括投資物業重估的股東應佔基本業務淨利潤減少 5.7% 至 41.21 億港元，即每股盈利 0.71 港元。投資物業重估收益為 17.40 億港元，而 2011 年上半年則錄得 44.08 億港元。因此，包括投資物業重估的股東應佔淨利潤為 58.61 億港元，即每股盈利 1.01 港元。董事局宣布派發中期股息每股 0.25 港元。



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 2012 年首六個月的總收入為 69.14 億港元，較去年同期增長 6.8%。

乘客量

於 2012 年上半年，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 4.5% 至 8.505 億人次。

受惠於經濟增長及來港旅客量增加，以及實施「用心聽・用心做」計劃令我們鐵路網絡的服務質素不斷提升，公司的本

地鐵路服務於 2012 年上半年的乘客量增加 4.4% 至 6.875 億人次。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 2012 年上半年的乘客量為 5,300 萬人次，增加 5.4%，而機場快綫的乘客量增加 7.6% 至 610 萬人次。輕鐵、巴士及城際客運服務於 2012 年上半年的乘客量合計為 1.059 億人次，增加 4.7%。

行政總裁回顧及展望

於2012年上半年，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4.2%至每日490萬人次。而佔周日平均乘客量81.8%的本地鐵路服務，則上升4.0%至每日400萬人次。

市場佔有率

於2012年首五個月，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率進一步增加至45.8%，而2011年同期的佔有率為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65.7%增加至66.2%。我們在過境業務市場及往返機場交通工具市場的佔有率皆與去年同期的表現相若，分別為54.4%及21.7%。

車費收入

於2012年上半年，香港車費總收入為68.49億港元，較2011年上半年增加7.1%，其中本地鐵路服務的收入為47.68億港元，佔總收入的69.6%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升2.7%至6.93港元，主要反映票價及乘客旅程模式的變動。

過境服務於2012年上半年的車費收入為13.51億港元，較2011年同期增加6.9%。機場快綫的車費收入為3.87億港元，上升7.5%。輕鐵、巴士及城際客運服務於2012年上半年的車費收入合計為3.43億港元，較2011年同期上升6.9%。

根據票價調整機制，港鐵票價於2012年的整體調整幅度為+5.4%，新票價已於6月17日實施。與此同時，我們推出總數約為6.70億港元、公司歷來最大規模的車費優惠計劃。這些經過周全考慮的優惠會分階段推出，能惠及以不同模式乘搭港鐵的乘客，並鼓勵更多市民參與家庭及社區活動。這些優惠計劃包括「搭十送一」推廣優惠、小童周末及公眾假期免費乘搭港鐵、即日每第二程九折優惠、東涌綫月票，以及購買全月通贈送港鐵車站商店20港元

購物現金券。這些優惠是在我們現有為小童、長者、殘疾人士及學生提供的多項票價優惠上額外加推。票價調整機制須每隔五年檢討一次，而首次檢討將於今年稍後時間進行。我們會與政府通力合作完成這次檢討。

推廣及優惠

我們繼續為港鐵網絡推出多項的推廣活動，其中包括票價優惠，如西鐵綫和東鐵綫月票、屯門—南昌全日通、輕鐵及港鐵巴士的免費接駁服務，以及為小童及本地學生提供票價折扣優惠。此外，我們於6月28日落實政府的長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，是香港首家公共交通營運商推行這個計劃，藉此鼓勵更多長者及殘疾人士使用港鐵網絡。我們還舉辦主題宣傳活動，包括推出深受歡迎的Angry Birds遊戲之紀念車票。為答謝經常乘搭鐵路的乘客，深受歡迎的港鐵友禮會推出「站站獎」積分計劃，讓會員於乘搭港鐵及在港鐵商場和商店購物時，同樣可賺取積分。

此外，我們又與多間本地及內地機構合辦不同活動，藉此提升「九廣通」服務在香港和中國內地的知名度。此外，「九廣通」在交通及旅遊發展方面的卓越表現，亦獲得廣州市旅遊局頒發「穗港旅遊客運優秀服務品牌獎」予以表揚。

用心聽  用心做
Listening Responding

方便乘客
進出車站：

- 安裝連接車站大堂和地面的升降機
- 安裝閘閘機



2012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%	99.8%
— 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	500,000	3,193,756
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	500,000	4,682,710
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	15,372
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%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.7%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.6%
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%
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%	99.8%
— 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%	99.8%
— 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%

行政總裁回顧及展望

服務及表現

於2012年首六個月，我們再次超越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。

港鐵公司憑藉其卓越營運表現於2012年4月在倫敦舉行享負盛名的2012 Metrorail Awards中，分別獲選為「最佳亞太區鐵路」及「最佳顧客服務鐵路」。這兩項殊榮反映港鐵公司為乘客提供世界級的鐵路服務及卓越成就。此外，機場快綫亦於2012年5月贏得AirRail News的「Global AirRail Awards 2012 – Customer Service Excellence Award」。

公司透過耗資10億港元的「用心聽・用心做」計劃，落實在港鐵網絡提升服務質素的機會。

有數列新港鐵列車已投入服務，使港鐵網絡上最繁忙的鐵路綫如荃灣綫、觀塘綫及港島綫能在每星期合共增加368班列車服務。加強列車班次即時舒緩了港鐵網絡上最擠迫的地點(例如晚上繁忙時間的荃灣綫金鐘站月台)的擠迫情況及縮短候車時間。

「用心聽・用心做」亦為車站帶來一系列提升服務的設施，令乘客，尤其是長者、使用輪椅和推嬰兒車的乘客，倍感港鐵服務便捷和舒適。在過去數月，我們於長沙灣站、佐敦站及深水埗站加裝的三部升降機，現已投入服務。而在上環站加裝的第四部升降機，將可在短期內投入服務。我們計劃再加裝另外九部升降機，令全部83個港鐵車站(馬場站除外)在未來至少各有一部升降機讓乘客使用。此外，我們還計劃在2013年年底前在車站加設52部闊閘機和增設231張月台座椅。

我們繼續致力實踐公司在全部沒有公共洗手間的現有和未來轉綫車站設置有關設施的承諾。我們將會在這些轉綫車站進行大型翻新工程時，增置公共洗手間。我們現正就旺角站、太子站及金鐘站的公共洗手間進行設計工作。而在上環站的新洗手間設施即將開放供乘客使用。

我們繼續運用最新的科技來加強乘客資訊。例如我們車站增設資訊顯示屏，並於2012年5月在旺角

站試行「電子『傳』方位」互動路綫搜尋器，以及於2012年6月推出「MTR Tourist」和「Next Train」兩個智能手機應用程式。此外，我們亦於2012年4月舉辦「港鐵APP徵英賽」誠邀廣大市民把他們的創意化為能讓乘客更方便地使用港鐵服務的手機應用程式。我們已收到超過500份來自本地及海外的報名，而比賽結果將於2012年10月公布。

此外，沙田站的大型翻新工程已於2012年上半年完成。期內，將軍澳站的新出入口工程亦已竣工，而另外七個車站亦正在進行加建新出入口的工程。

我們事事以確保乘客、僱員及工作夥伴的安全為首要考慮。我們已增聘超過160名車站及月台助理，協助有需要的乘客。為進一步加強東鐵綫中期翻新列車的安全，我們已完成提升工作，令列車車門能檢測細微障礙物。為方便輪椅使用者，我們亦正在大部分輕鐵車廂安裝安全帶及背板。為推廣安全乘搭港鐵，我們於2012年4月舉行「港鐵月台安全推廣運動」，在港鐵車站和輕鐵月台張貼印有安全公仔的海報及車門貼紙。此外，我們亦於2012年7月舉行一年一度的「港鐵扶手電梯安全運動」，以加強乘客的扶手電梯安全意識。

用心聽  用心做
Listening Responding

為港鐵服務
增添便利：

- 增設公共洗手間
- 推出智能手機應用程式





香港車站商務

由於車站商店租金和廣告收入進一步改善，香港車站商務於2012年上半年的收入較2011年上半年增加11.3%，至16.99億港元。

在這個總額之中，車站零售設施的收入增加12.4%至10.36億港元，主要由於商店數目增加及租金上調所致。期內，我們完成了六個車站的翻新工程，使車站商店總數由2011年12月底的1,294間增加至2012年6月底的1,320間，而同期的車站零售設施總面積亦因此增加至55,635平方米，較2011年年底增加703平方米。

2012年上半年的廣告收入較2011年同期增加12.0%至4.28億港元。期內，我們推出更多具創意的數碼銷售計劃，當中包括結合廣告與天氣及紫外線指數等即時資訊的資訊服務計劃。此外，我們在觀塘線上的新港鐵列車加設車廂電視，為乘客提供娛樂資訊，我們還在沙田站安裝新的等離子電視廣告媒體。

電訊服務於2012年上半年的收入較2011年上半年增加2.5%至1.67億港元。為滿足流動數據與日俱增的需求，我們協助電訊服務供應商提升3G數據傳輸容量和信號接收能力，以及進行4G技術測試。



物業及其他業務

香港住宅物業市場於2012年上半年保持活躍，多個一手樓盤銷售成績理想。儘管利率低企仍繼續利好物業市場，但

金融市場的波動及仍未解決的歐元區債務危機，依然為物業市場蒙上陰影，成交量亦見受壓。

行政總裁回顧及展望

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
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					
溱岸8號	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
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
五區 灣畔	長江實業(集團)有限公司	住宅 商場 幼稚園	167,100 40,000 550	於2012年 8月批出	2018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

[#] 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	2013年	2018-2019年
天水圍輕鐵	1	住宅 商場	91,051 205	2013年	2018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。

由於歐元區經濟前景越趨不明朗，香港中環的優質寫字樓市道亦因此受壓。寫字樓吸納量放緩，而若干企業已押後擴充寫字樓的計劃。中環甲級寫字樓空置率由2011年約3.5%上升至超逾5%，對甲級寫字樓的租賃構成一定壓力。然而，隨著來港購物消費的內地旅客不斷增加，國際零售商對租用商舖的需求持續，使商舖的租務表現理想。

物業發展

2012年上半年的物業發展利潤為6.27億港元，主要來自銷售「名城」尚餘單位的利潤。「名城」全部三期的單位已接近全部售罄。在2012年第二季，我們亦展開車公廟站「漆岸8號」的預售，截至2012年6月30日該項目的981個單位已售出約53%。

在物業發展招標方面，我們於5月底為大圍站的物業發展項目進行招標，經過詳細審閱及分析所收到的標書後，公司決定不接納任何一份標書。我們現正重新審視發展組合的細節，以期在未來六個月為項目再次招標。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，我們於7月為荃灣西站(五區)灣畔項目重新招標，並於8月10日批出項目予長江實業(集團)有限公司的附屬公司諾達投資有限公司。

為配合政府政策，我們亦繼續在現有及新建鐵路沿綫探討可提供物業發展機會的土地。據此，政府已表示大嶼山小蠔灣車廠用地具有發展住宅物業的潛力，我們現正與政府研究發展該土地的規劃及技術事宜。

公司繼續致力加強物業發展項目的施工安全，我們透過施工方法及施工前的風險評估，加強對高風險活動的監控。我們還推出「推廣圖像化的施工方法及風險評估」活動，有效地於工地展示安全工作程序。

此外，為促進香港的可持續物業發展，我們已規定公司未來的所有住宅物業發展項目必需取得香港綠建環評金級認證。

物業租賃及管理業務

物業租賃及物業管理業務於2012年上半年的收入為17.30億港元，較2011年同期增加10.9%。

公司在香港和中國內地的物業租金總收入較2011年上半年增加11.4%，至16.32億港元。在香港，期內整體港鐵商場之新訂租金錄得15%的平均升幅。截至2012年6月底，公司在香港的13個商場和在國際金融中心二期的18層寫字樓，均錄得接近100%的出租率。

位於將軍澳站上蓋的「PopCorn」於2012年3月開業，是公司在香港的第十三個商場。新商場的總樓面面積為20,000平方米，容納約100個租戶，當中包括多個國際品牌及一間大型影院。商場開業時的出租率已達至100%。

隨著「PopCorn」開業，公司在香港的零售投資物業組合的可出租樓面面積在2012年6月30日為212,082平方米。寫字樓及其他投資物業的可出租樓面面積則大致維持不變，分別為40,969平方米和11,003平方米。

在公司提升零售物業組合質素的計劃方面，火炭「駿景廣場」的翻新工程已經竣工，而「青衣城」亦已完成部分商店組合重整工程。我們同時為旗下商場加裝改善能源效益的設備以提升節約能源的效果，並取得環境保護署的室內空氣質素檢定證書(良好級)。我們透過有效的市場推廣活動，提升了商場組合的表現，如「圓方」、「德福廣場」及港鐵商場的「呢個星期禮」推廣活動均榮獲多個獎項。

在中國內地，北京的「銀座Mall」於2012年6月底維持98%的出租率，而期內新訂租金錄得14%的平均升幅。

公司於2012年上半年的物業管理收入增加3.2%至9,800萬港元。公司於2012年年初不再管理屯門「海翠花園」後，在香港管理的住宅單位數目減少1,432個至2012年6月30日的84,730個。在「PopCorn」開業後，公司在香港管理的商用面積則增加至764,725平方米。而公司在中國內地管理的住宅及商用面積則為313,266平方米。

公司的物業管理業務在能源效益、園藝保養、會所管理、空氣質素及水質等範疇的表現，均榮獲多個政府部門及業界組織頒發多個獎項嘉許。

行政總裁回顧及展望

公司在旗下管理的物業項目及商場率先採用業界的最佳工作流程及服務守則，進一步提升了安全程序及工作流程。

其他業務

因應2012年1月底發生的服務中斷事故，昂坪360纜車系統暫停服務九個星期以便進行更換滑輪軸承及年度檢查等修理和維修工程。因此，昂坪360纜車和昂坪市集於2012年上半年的收入下跌25.0%至8,700萬港元。然而乘客量繼續得到多項推廣活動的支持，旅客人數於2012年首六個月內逾46.8萬人次，而尊貴的「水晶車」約佔總乘客量的32.6%。

顧問業務於2012年上半年的收入較2011年同期減少4.3%至4,400萬港元。在澳洲，我們於2012年1月與UGL Unipart Rail Services Pty Ltd簽訂合約，為其在新南威爾斯的列車維修工程提供支援。公司亦於2012年2月與阿布扎比運輸局簽訂諒解備忘錄，為當地發展可持續的鐵路服務建立長遠

夥伴關係。在香港，公司於2012年2月與香港機場管理局簽訂中場客運廊旅客捷運系統伸延項目的分包合約。

八達通系統繼續擴展其零售商戶網絡。截至2012年6月底，在香港採用八達通服務的商戶超過5,000家。八達通的流通量達2,074萬張，而每日平均使用量及交易金額分別為1,210萬次及1.239億港元。公司於2012年上半年應佔八達通的淨利潤為9,500萬港元，較2011年上半年上升17.3%。

八達通與廣東嶺南通股份有限公司合作，於2012年7月推出結合了八達通和嶺南通功能的「八達通 嶺南通」卡，方便旅客以一卡在香港和中國內地的廣東省乘搭公共交通工具及購物消費。

來自九鐵公司及政府的項目管理收入於2012年上半年為3.31億港元，較2011年同期增加26.3%，主要由於與高鐵香港段委託協議有關的項目管理費收入增加所致。



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)有限公司於2012年上半年的收入合共為63.35億港元，較2011年上半年上升2.7%，收入增加主要反映深圳市軌道交通龍華綫第二期的貢獻。經營成本為60.02億港元，而經營利潤上升35.4%至3.33億港元，經營毛利率為5.3%。

在聯營公司方面，北京京港地鐵有限公司、London Overground Rail Operations Ltd (LOROL)及Tunnelbanan Teknik Stockholm AB等三家聯營公司合共帶來2.04億港元的利潤，較2011年上半年增加1.30億港元，主要由於北京地鐵四號綫的利潤增加所致。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於2012年首六個月錄得的總乘客量約為5.565億人次，而2011年同期的總乘客

量約為4.60億人次。乘客量增加主要由於深圳市軌道交通龍華綫通車，以及我們在北京的地鐵綫之乘客量上升所致。

中國內地

在中國內地，北京地鐵四號綫和大興綫的營運表現均超越專營權的要求。兩條地鐵綫於2012年首六個月的總乘客量合計為1.70億人次，而每日平均乘客量則超過93萬人次，較2011年同期增加11.6%。

深圳市軌道交通龍華綫於2011年6月全綫通車，於2012年首六個月的營運表現，包括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。期內乘客量為5,300萬人次，每日平均乘客量則超過29.3萬人次。而深圳市軌道交通龍華綫車廠上蓋物業發展項目亦繼續取得進展，我們將會自行發展這個項目，並已展開其建築和設計工作，預期在2013年第二季內為項目取得所有規管當局的批准。該發展用地的可供發展樓面面積約為206,167平方米。

海外

在英國，LOROL已於2012年上半年完成翻新車站的投資計劃。總乘客量逾5,600萬人次，而周日平均乘客量則逾35萬人次。LOROL憑藉其卓越服務，在第九屆London Transport Awards中，連續兩年被評為倫敦最佳公共交通營運商；並在倫敦舉行的2012 Metrorail Awards中被選為「提升服務最佳表現」的鐵路。

在斯德哥爾摩，MTRS的營運表現在列車可用程度及正點率方面均有所改善。在首六個月的總乘客量逾1.6億人次，而周日平均乘客量則超過110萬人次。

在墨爾本，MTM透過改善列車時間表及投入38列新車於列車服務，提高了列車的營運表現，並超越所訂下列車服務正點率的標準。在首六個月的總乘客量逾1億人次，而周日平均乘客量則超過79萬人次。



未來增長

我們在香港的鐵路網絡拓展計劃和在中國內地及海外的進一步投資，將為公司的未來增長帶來支持。

香港的增長

於2012年上半年，公司在香港的五個主要鐵路項目均取得進一步進展，將為香港更多地區帶來高效率、可負擔且更環保的可持續鐵路服務。

全長3公里的港島綫延綫西港島綫預期於2014年通車。截至6月底，隧道挖掘工程已完成93%，而車站挖掘工程亦已完成95%。香港大學站的結構工程已於2012年5月展開。上環站的車站改建工程仍在進行中。為配合興建往西營盤的新西行行車隧道，我們正在進行部分現有越位隧道的拆

行政總裁回顧及展望

卸工程，而這項工程所採用的方法是全球首創的隧道建造技術。所有機電工程合約亦已經批出，有關工程進展理想，所有主要機電系統的設計工作亦已完成。

全長7公里的南港島綫(東段)預期於2015年通車，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。期內完成的主要工程包括新金鐘站的護土牆、新黃竹坑站明渠內所需進行的工程，以及黃竹坑車廠的露天爆破工程，而在黃竹坑車廠深至岩層面的挖掘工程現已完成90%。黃竹坑車廠上蓋建築、行車軌道及架空電纜的建造合約，以及所有主要的機電合約已經批出。

全長2.6公里的觀塘綫延綫，將把觀塘綫由油麻地站伸延至新建的何文田站及黃埔站。截至2012年6月底，何文田站的挖掘工程已完成35%。我們正在進行何文田的隧道豎井挖掘工程，而黃埔站大堂的管樁工程已完成約30%。所有主要的土木、屋宇設備以及全綫機電系統的建造合約已經批出。該延綫可如期於2015年通車。

由政府出資興建、全長26公里的高鐵香港段將提供跨境的高速鐵路服務，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。

另外兩部隧道鑽挖機於期內在南昌工地投入運作。截至6月底，採用爆破挖掘的隧道已完成30%、採用鑽挖機鑽挖的隧道完成10%，而西九龍總站的挖掘工程亦已完成30%。包括信號及列車在內的所有主要機電合約已經批出。公司已就西九龍總站與西九文化區的最後設計介面達成共識。

於2012年5月29日，我們與政府就沙田至中環綫的建造及通車測試工程簽訂委託協議。隨後項目獲得正式授權及撥款，讓我們的工程團隊能聚焦為這條重要新鐵路綫進行建造工程。沙田至中環綫於2012年6月22日舉行動土典禮，標誌著鐵路建造工程正式展開。

沿綫有十個車站、全長17公里的沙田至中環綫主要由政府出資興建，其中大圍站、鑽石山站、何文田站、紅磡站、會展站及金鐘站等六個車站為轉綫車站。該鐵路將有利加強香港各區的交通連繫，並可進一步把鐵路網絡擴展至東九龍區。

大圍至紅磡段預期於2018年竣工，紅磡至金鐘段則預計於2020年完成。在施工期內，預計沙田至中環綫可創造約15,000個職位。

我們正在進行土木及機電合約的採購工作，並與區議會和社區聯絡小組進行諮詢。新國際郵件中心的地基樁柱和基礎工程已經完成，而上蓋建築工程亦已完成20%。

鑑於需要同時進行五個項目，不論是員工數目、承建商及工地活動皆有激增，因而為建造安全帶來很大的挑戰，我們於5月在100多個工地舉行了「安全隱患 即時匯報」安全週，透過這推廣活動有效地提升承建商及工人的工作安全意識。此外，我們亦於2012年4月推出一個「建造工人人壽保障計劃」，為不論任何原因於在職期間不幸身故工人的家屬提供一筆過的現金援助。

公司正期待政府就第二次鐵路發展研究的檢討及修訂(RDS-2U)工作的結果。這項研究將確定最有利香港及內地未來經濟繁榮的鐵路項目。

中國內地及海外拓展

在中國內地，我們與杭州市地鐵集團有限責任公司就投資及營運杭州地鐵一號綫的合營項目，於2012年6月獲國家發展和改革委員會批准，而正式的合營協議已於7月17日簽署。杭州地鐵一號綫將於2012年第四季通車。在北京，北京京港地鐵有限公司已於8月10日入標競投以「公私合營」模式投資興建、全長47公里、橫跨北京西南至東北部地區的北京地鐵十四號綫。我們仍繼續與各有關政府部門商討，尋求進一步在內地投資的機會。

於2012年3月，公司獲英國運輸部甄選入圍競逐Essex Thameside及Thameslink兩項鐵路營運專營權。我們現正準備這兩份標書，其結果將於2013年公布。

財務回顧

集團的經常性業務於2012年上半年持續強勁增長。與2011年同期比較，總收入上升6.1%至171.54億港元。在乘客量增加4.5%及平均車費上升2.5%的支持下，香港客運業務收入上升6.8%至69.14億港元。經濟增長勢頭帶動強勁的廣告需求及利好車站小商店的續約租金，使香港車站商務收入增加11.3%至16.99億港元。受惠於續約租金上升，加上「PopCorn」於2012年3月開業，物業租賃及管理業務收入增加10.9%至17.30億港元。其他業務收入增加8.2%至4.76億港元，當中有關高鐵香港段及沙田至中環綫的項目管理工程所帶來的收入增加，其中部份被昂坪360因非定期維修及保養工程而減少收入25.0%所抵銷。在香港以外的鐵路附屬公司對收入作出的貢獻增加2.7%至63.35億港元，收入增加是由於2011年6月開始營運的深圳市軌道交通龍華綫二期帶來的額外收入，以及MTM的專營權收入增加所致。

總經營成本增加4.6%至106.35億港元，增幅低於收入增長。不包括香港以外的鐵路附屬公司的成本增加9.2%。由於增聘員工、為改善服務而增加能源耗用，以及高於通脹水平的價格調整，員工薪酬、水電費用，以及營運鐵路的地租及差餉分別上升7.0%、9.4%及11.9%，因此，香港客運業務的總開支上升7.0%。除了為推動收入增長而增加開支外，地租及差餉的增加也帶動香港車站商務的開支上升18.2%。在物業租賃及管理業務方面，由於與北京銀座Mall租務有關的一次性付款於2011年如期償付，經營成本減少0.3%。若不包括上述一次性款項，經營成本則增加6.3%。至於其他業務方面，由於昂坪360的非定期維修及保養工程費用，加上項目管理活動增加，其他業務的開支上升20.5%。於2012年上半年，集團投入更多資源把握在香港

以外的商機，主要包括杭州地鐵一號綫的營運準備工作，以及競投在英國的兩項專營權，這使項目研究及業務發展開支由2011年上半年的5,100萬港元增加至2012年同期的1.00億港元。

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「EBITDA」增加8.6%至65.19億港元。經營毛利率由2011年的37.1%提高至38.0%。不包括香港以外的鐵路附屬公司，EBITDA上升7.5%至61.86億港元，毛利率則由57.6%輕微下調至57.2%。2012年上半年的物業發展利潤較去年同期減少56.6%至6.27億港元，主要來自出售「名城」和「御龍山」的尚餘單位。折舊及攤銷費用為16.13億港元，維持在2011年的水平。由於收入額度已達至35%的最高漸進率範圍，每年非定額付款增加33.6%至4.02億港元。基於物業發展利潤減少，未計利息及財務開支前的利潤下跌7.3%至51.31億港元。

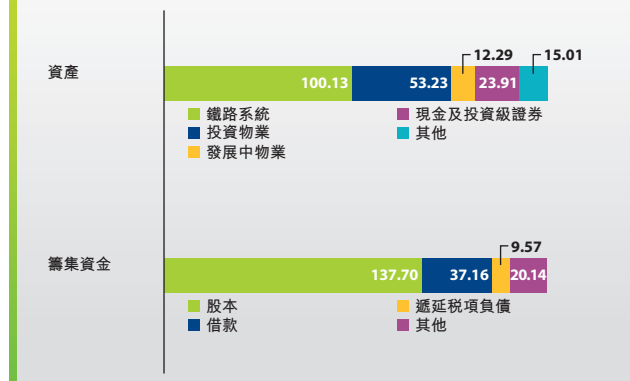
利息及財務開支減少5.9%至4.32億港元。投資物業價值自2011年年底上升17.40億港元，而去年同期的升幅為44.08億港元。集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司的利潤大幅增加92.9%至2.99億港元，主要由於北京京港地鐵有限公司的表現理想。北京京港地鐵有限公司的利潤貢獻增加1.19億港元，其中6,600萬港元來自與過往年度有關的會計調整。

由於來自物業發展及物業重估的利潤減少，在扣除所得稅7.96億港元及非控股權益所佔利潤8,100萬港元後，股東應佔淨利潤減少33.2%至58.61億港元。因此，每股盈利由1.52港元下降至1.01港元。不包括投資物業重估，股東應佔基本業務利潤下跌5.7%至41.21億港元，其中5.24億港元（較2011年同期減少60.0%）來自物業發展，而35.97億港元（較2011年上半年增加17.6%）來自經常性業務。以基本業務利潤為基礎的每股盈利由0.76港元下降至0.71港元。董事局宣布派發中期股息每股0.25港元。

行政總裁回顧及展望

資產負債表撮要

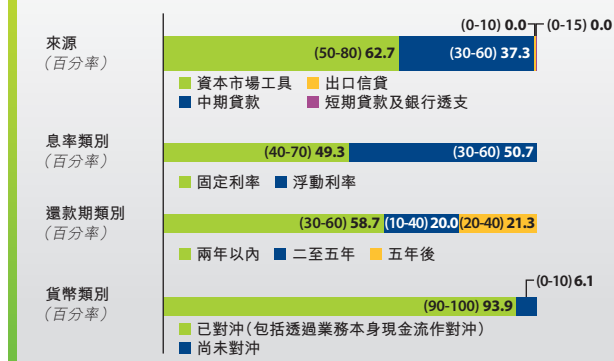
於2012年6月30日
(十億港元)



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2012年6月30日



集團的資產負債表進一步增強，淨資產由2011年12月31日的1,346.49億港元增加2.3%至2012年6月30日的1,376.96億港元。資產總值增加3.4%至2,045.73億港元，主要來自投資物業重估收益、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的進一步工程，以及物業發展開支。由於上半年進行物業銷售，使待售物業減少，而應收帳項、按金及預付款項和現金結餘則相應增加。負債總額上升5.8%至668.77億港元，主要由於為即將進行的中國內地投資項目及資本性開支提供融資以致貸款及其他債務增加31.34億港元，與深圳市軌道交通龍華綫政府資助有關的遞延收益上升3.54億港元，以及稅項負債增加3.44億港元。於2012年6月30日的未償還貸款總額為263.02億港元。由於現金結餘增加，淨負債權益比率由2011年12月31日的11.4%下降至2012年6月30日的9.9%。

在2012年上半年，集團的現金流量保持強勁。未扣除稅務支出前，經營活動產生的現金為78.17億港元，較2011年同期上升26.6%。集團於上半年收取2012年深圳市軌道交通龍華綫的政府資助5.22億元人民幣(6.37億港元)，而去年相同金額的資助則於2011年下半年收取。在計入這筆政府

資助及4.79億港元稅務支出後，集團來自經營活動的現金流入為79.75億港元。從物業發展中收取的現金為26.25億港元，主要來自出售「名城」和「御龍山」的單位。在計入來自無控制權附屬公司及聯營公司的股息及貸款償還，以及清理資產所得款項後，2012年上半年的現金流入總額為108.17億港元。期內的現金流出總額為92.37億港元，當中主要包括用作興建新延綫項目、現有營運的資產添置及物業發展開支的資本化開支51.00億港元、首次全年的每年非定額付款6.47億港元，利息付款淨額3.30億港元及股息付款30.20億港元。因此，集團於2012年上半年的現金流入淨額為15.80億港元。為準備內地投資項目及資本性項目於下半年的預計開支，集團於2012年上半年作出淨借貸31.93億港元及贖回中期票據9.21億港元。集團於2012年6月30日的現金、銀行結餘及存款增加56.94億港元至217.94億港元。

融資活動

美國經濟增長於2012年上半年顯著放緩。此外，歐洲主權債務危機惡化，刺激市場對避險資產需求，加上聯儲局實施「扭曲操作」，令美國國庫債券息率屢創新低，10年期

國庫券孳息率創下年率1.452%的歷史低位。銀行同業拆息雖維持低企但輕微上升，3個月美元倫敦銀行同業拆息及3個月港元香港銀行同業拆息，分別由去年同期的平均水平約0.29%及0.25%，上升至約0.49%及0.40%。

期內香港的美元債券發行市場異常活躍。低企的利率及投資者的需求吸引不少香港頂級企業在美元市場發債，部分更是首次發行債券，使發行總額創下176億美元的紀錄新高。

集團把握此有利融資機會，於3月公開發售3億美元的5年期債券。由於認購額高達17億美元，債券以票面值99.175%定價，票面息率為2%，成為香港歷來以最低票面息率發行的5年期美元債券，其孳息率為年率2.175%，較5年期美國國庫券高115點子。該債券透過集團的30億美元債券發行計劃發行，並於香港交易所掛牌，投資者有來自香港、亞洲及歐洲的各類機構投資者，包括基金經理、保險公司、央行及銀行。

然而，貸款市場並未如債券資本市場一般活躍。融資成本上升，加上需要在新巴塞爾協議III的規定實施前強化資本，驅使銀行繼續透過收取更高的費用及信貸息差，以及縮短貸款年期來減少放款。

儘管面對種種挑戰，集團憑藉本身穩健的財務狀況及與銀行的關係，以具吸引力的利率成功安排總值31.5億港元的雙邊銀行貸款，當中包括3年期及5年期的循環定期貸款。

透過上述新債券發行、雙邊銀行貸款，以及私人配售債券，公司進一步增強流動資金及財務靈活性。於2012年6月30日，公司持有的現金、銀行存款及短期投資結餘共達213.18億港元，連同尚未動用的有承諾銀行信貸額度31.5億港元，足以應付公司於2013年內大部份資金需要。

由於融資活動較2011年上半年增加令財務開支上升，集團的加權平均借貸成本由2011年同期的年率3.1%微升至年率3.3%。



人力資源

公司與其受控制附屬公司於2012年6月30日在本港及香港以外地區分別僱用14,816和6,873名員工。

於這六個月內，我們繼續落實公司的五年策略性人力資源計劃，羅致及培育人才以配合公司的業務增長。我們共聘

請了799名新員工，並內部晉升538名員工，以配合公司的繼任安排、完成各項工程項目及業務擴展的需要。我們的招聘工作包括透過大學及其他院校進行招聘活動。我們還夥拍香港社會服務聯會及其他非政府機構，於東涌合辦社區招聘計劃以增闊招聘渠道，並為偏遠地區的居民提供就

行政總裁回顧及展望

業機會。公司一向致力支持建造業的發展，積極參與職業展覽，為年青畢業生及工程師提供就業機會。公司的員工流失率仍維持於3.8%的極低水平。

公司的「企業領導人才發展管道」確保能為公司各階層提供領袖人才。第四屆「管理人員發展計劃」的參加者已於上半年完成了小組學習活動，而公司亦開始接受新一批管理人員的提名。此外，我們已完成2012年度見習管理人員、見習工程師及見習管理主任的招聘工作，共有40名青年才俊將加入公司。

為了培育各級人才，公司於2012年上半年舉辦了2,475項培訓及發展課程，為每名員工提供了3.1天的培訓日。除此之外，我們的培訓及發展計劃亦有助維持公司的關懷服務、勇於創新及持續學習文化。我們還透過「臻善圈」計劃致力建立不斷求進的文化，鼓勵員工提出有助改善工作流程的創新意念及建議。

2012年上半年，公司共舉辦2,600場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工逾28,000人次，有助加強部門經理與員工的雙向溝通。

聯繫社區

透過「鐵路加物業綜合發展經營」模式與社區保持緊密聯繫，是公司經營方式的重要一環。我們提供定期的溝通渠道，與乘客及有關人士保持聯繫，並聆聽他們的意見，當中包括進行乘客組合調查、顧客意見調查、「車站意見區」，以及電台聽眾來電直播節目，讓乘客自由表達意見。

為配合公司在香港興建中的新鐵路項目，我們定期舉行社區聯絡小組會議向區內市民介紹項目的設計方案、施工計劃及建造方式，這些會議亦有助我們向社區收集相關意見。近月來，我們就沙田至中環綫項目進行廣泛諮詢。

展望

由於歐洲的情況持續不明朗，加上中國內地的經濟增長放緩，因此全球經濟前景仍然存在挑戰。儘管經濟變化對我們部分業務的影響相對較低，但香港經濟增長放緩，以及我們宣布額外加推的票價優惠，會影響公司經常性業務的增長。

在物業發展業務方面，車公廟站「溱岸8號」發展項目的利潤入帳時間將視乎售出單位的收入能否超過項目的發展成本以及獲發入伙紙的時間而定。按現時情況，我們預期項目將於今年稍後時間獲發入伙紙。

在物業發展招標活動方面，我們現正重新審視大圍站物業發展組合的細節，以期在未來六個月為項目再次招標。此外，我們亦將視乎市場狀況在同一期間推出天水圍輕鐵站發展用地進行招標。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，我們在未來六個月可能會為朗屏站(北)及朗屏站(南)項目進行招標。

我們即將踏入與九鐵公司合併的第五周年，而公司將會於今年稍後時間，與政府通力合作對票價調整機制作出首次的全面檢討。我們期望與新政府緊密合作，確保公司的安全、高效率及可持續運輸服務，能繼續支持及推動香港的經濟競爭能力和生活質素。

最後，自我獲委任為港鐵行政總裁以來，得到董事局同寅及全體港鐵同事的支持，我謹此向他們致以衷心的感謝。



行政總裁

韋達誠

香港，2012年8月13日