

行政總裁回顧及展望



致各股東及其他有關人士：

本人欣然公布，於2013年首六個月，港鐵的鐵路業務受惠於我們世界級的安全水平，營運表現繼續締造佳績，而公司的業績亦表現理想。我們繼續專注於投資香港以提升我們的服務，並致力擴展我們的香港鐵路網絡，同時進一步加快在其他市場的業務拓展步伐。

受惠於客流量增加和商店新訂租金上調，其中以免稅店的租金上調最為顯著，我們在香港包括客運業務、車站商務和物業租賃業務在內的經常性業務繼續締造佳績。物業發展業務方面的利潤入帳，主要來自出售「漆岸8號」尚餘單位的利潤。而我們在香港以外的鐵路附屬公司亦繼續對公司業績作出更大貢獻。

在香港，我們繼續專注於為維持非常可靠的港鐵列車服務而設計的營運和保養工作，並憑藉在這方面的努力，繼續為乘客提供安全及高質素的客運服務，這有助提升公司作為香港良好企業公民的聲譽。此外，公司在2012年開始推行的「用心聽·用心做」計劃取得一定的成果，我們會再接再厲，繼續直接回應乘客期望我們做得更多的地方。在這計劃下，我們推出多項措施，包括加強列車服務讓乘客有更方便和舒適的旅程、增設閘機和升降機令出入港鐵車站更加便利，提升智能手機程式以及在每個車站設置免費Wi-Fi熱點服務，方便乘客與外界保持連繫。而乘客對我們的改善措施亦表示欣賞，這令我們相當鼓舞。

此外，我們並不斷努力透過安全表現標準借鑒、鐵路事故經驗分享，以及利用同業評審積極分享最佳做法等活動，讓公司在香港、中國內地及海外的客運業務能不斷維持高水平的安全標準。我們在香港的「2012員工意態調查」顯示，公司員工均認同注重安全一向是港鐵服務的首要考慮。

我們嚴肅看待於2013年5月17日發生的一宗嚴重輕鐵事故，當時一輛雙卡輕鐵的車輪在轉彎時偏離路軌。公司已立刻進行深入調查，並落實多項加強安全的新措施，包括加強偵測輕鐵車速，以及利用更有系統的方式提醒輕鐵車長恪守安全駕駛守則的重要性。我們還會繼續研究能否採取其他可行措施來進一步提升安全水平。

公司已於2013年4月與政府成功完成檢討票價調整機制，所達致的方案將確保公司長遠的持續發展。這個雙贏方案不僅能保障公司利益，同時亦能讓乘客享受到較原有機制所計出為低的票價。

「...「用心聽·用心做」計劃取得一定的成果，我們會再接再厲，繼續直接回應乘客期望我們做得更多的地方。」

公司的增長策略繼續穩步邁進。在香港的五個鐵路擴展項目皆取得穩定的進展，其中第一條開通的鐵路線——西港島綫，將會按原定目標於明年通車。為配合完成了這五條鐵路線後的鐵路發展，特區政府亦就《鐵路發展策略2000》的檢討及修訂完成了第二階段的公眾諮詢。我們預期政府的未來鐵路發展路線圖，將為我們的鐵路網絡提供在2020年以後的發展空間。在香港以外地區，北京地鐵十四號綫第一期已經通車，成為公司在北京的第三條鐵路線。港鐵物業發展(深圳)有限公司亦正在深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段進行物業發展，而視乎市場狀況，我們預期項目最早可於2014年年底開始預售。此外，我們亦於近期在天津地鐵六號綫北運河站成功投得另一幅地塊，該地塊是由港鐵公司和天津市地下鐵道集團有限公司組成的合營公司天津城鐵港鐵建設有限公司，於2013年8月5日成功投得，其面積為278,650平方米。合營公司將會發展該地塊作住宅和商業用途。

公司於2013年首六個月的總收入上升12.0%至192.14億港元。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亦增加14.1%至73.32億港元。若不包括我們在中國內地及國際的附屬公司，收入上升13.4%，經營利潤增加12.9%，而經營毛利率則輕微減少0.2個百分點至56.4%。相對2012年上半年6.27億港元的香港物業發展利潤，期內物業發展利潤為5.31億港元，主要來自出售車公廟站「溱岸8號」尚餘單位的利潤。不包括投資物業重估，股東應佔基本業務淨利潤增加5.1%至42.51億港元，即每股盈利0.73港元。投資物業重估收益為19.07億港元，而2012年上半年的投資物業重估收益則為17.40億港元。因此，包括投資物業重估的股東應佔淨利潤為61.58億港元，即每股盈利1.06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

香港客運業務在2013年上半年的總收入為72.58億港元，較2012年上半年增加5.0%。香港客運業務的經營成本增加5.4%至38.22億港元，經營利潤上升4.5%至34.36億港元，而經營毛利率則為47.3%。

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3.6%至8.831億人次。若不包括城際客運服務，總乘客量則增加3.6%至8.810億人次。

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7.133億人次，較2012年上半年增加3.7%。乘客量增加是由於本地經濟持續增長、來港旅客量上升，以及港鐵不斷提升的服務水平帶動所致。

羅湖及落馬洲過境服務於六個月期內的乘客量增加2.8%至5,440萬人次。

受惠於航空旅客量增加及我們推出的多項推廣優惠，機場快綫的乘客量較2012年上半年增加5.7%至640萬人次。

行政總裁回顧及展望

輕鐵及巴士於2013年首六個月的乘客量合計為1.069億人次，增加2.8%。而城際客運服務的乘客量為210萬人次，增加7.1%。

於2013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4.6%至516萬人次(若不包括城際客運服務則為515萬人次)。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升4.7%至422萬人次。



市場佔有率

於2013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2012年同期的45.8%增加至46.5%，主要是由於我們在本地鐵路服務的市場佔有率增加所致。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場維持約66%的佔有率。公司於首六個月在過境業務市場的佔有率由54.4%跌至53.4%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由21.7%微升至21.8%。

車費收入

公司於2013年4月與政府合力完成首個每五年一次的票價調整機制檢討，結果維持整體票價調整機制的方程式及其直接驅動方式不變，但引入一個客觀和具透明度的方法來計算生產力因素。根據經修訂的票價調整機制，未來五年(即2013至2017年)計算所得的生產力因素為0.6%，因而得出今年2.7%的票價調整幅度。若沒有上述修訂，票價調整幅度應為3.2%，因此經修訂的票價調整機制讓乘客能享受到較原有為低的票價。

作為票價調整機制檢討的一部分，公司為乘客提供額外的票價優惠，其中包括優化了了的月票計劃「全月通加強版」，讓乘客使用月票乘搭連接該月票之非指定車站的本地車程時，亦可享有額外的七五折車費優惠，其他優惠還有新的「東涌—南昌全月通加強版」。此外，公司將於2014年內為經常乘搭中距離車程的乘客推出全新的「港鐵都會優惠票」。

公司還推出與利潤掛鈎的車費優惠計劃，讓港鐵乘客能直接分享公司的成果。此外，根據新的服務表現安排，若鐵路服務並非因港鐵無法控制的因素出現事故，而引致較長時間的服務延誤，我們將會直接向乘客提供車費優惠。這兩項安排將透過「即日每第二程車費九折」的形式提供。

於2013年上半年，香港車費總收入為71.88億港元，較2012年同期增加4.9%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔50.23億港元，即69.9%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升1.6%至7.04港元，主要由於票價調整，但我們推出的票價優惠計劃亦抵銷了車費收入的部分升幅。

過境服務於2013年首六個月的車費收入為14.06億港元，較2012上半年增加4.1%。機場快綫的車費收入為4.01億港元，上升3.6%。輕鐵及巴士於2013年上半年的車費收入合計為2.89億港元，較2012年同期上升3.6%。而城際客運服務的車費收入為6,900萬港元，上升7.8%。

推廣及優惠

期內，公司設計多項推廣計劃，旨在提升乘客量和為乘客提供更物有所值的服務。我們增加旅客車票的優惠，其中一個計劃更送出香港迪士尼樂園門票作為抽獎獎品。為吸引更多內地旅客乘搭港鐵，我們編撰新的【Holiday — 香港】旅遊電子書，以推廣港鐵網絡便利的交通服務。此外，我們繼續為港鐵友禮會會員舉辦特別推廣活動，包括「站站獎」積分計劃、專享列車駕駛室之旅和參觀車務訓練中心幕後實況等難得機會，以及為特選會員提供機場快綫票價五折優惠。

機場快綫的推廣活動包括與信用卡公司合辦網上購票「買一送一」推廣優惠，以及讓使用八達通的小童在指定節日期間免費乘搭機場快綫。此外，「多乘賞」計劃會員則獲邀登記參加幸運抽獎，贏取出席在西港島綫爆炸品倉庫完成工程任務後舉行的獨特慈善品酒活動的機會。

2013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	600,000	3,699,774
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	600,000	3,788,577
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	10,600
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%	99.8%
— 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%	99.6%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.5%
— 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%	99.8%
— 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	97.5%	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	91.0%	99.5%
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%	99.4%
— 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2013年首六個月，我們的服務表現超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標中所訂下的表現目標，其中港鐵網絡的列車按照編定班次行走的可靠程度及乘客車程準時程度均維持於99.9%的世界級水平。我們的卓越服務獲得多項本地及國際殊榮表揚，包括連續七年榮獲星鑽服務品牌選舉2012 —「最佳公共交通服務」大獎、連續九年榮獲香港服務大獎2013 —「繁榮經濟組別 — 公共交通」大獎，以及讀者文摘信譽品牌2013金獎(公共設施服務 — 公共交通工具類別，香港區)。機場快綫的服務質素亦於近期獲得國際性獎項的嘉許，在Global AirRail Awards 2013中贏得「North Star Air Rail Link of the Year」。



在「用心聽·用心做」計劃下，我們在乘客期望我們做得更多的地方上繼續改善服務和表現。而乘客的正面回應，令我們大受鼓舞。在2012年取得的成果上，我們在2013年再接再厲，繼續推出多項主要措施，包括提供更多無障礙進出車站的設施、加強與乘客的溝通，以及增加列車服務班次等。

我們其中一項優先考慮是如何令港鐵旅程更方便和舒適，特別是對長者、殘障人士和推嬰兒車的乘客而言。公司將於2013年內為30個港鐵車站增設52台闊閘機，而當中有13台闊閘機已於6月底前完成安裝。石硤尾站的新升降機將於年內落成啟用，而另外八部升降機亦會於2015年前陸續投入服務，屆時在現有的83個全日運作的港鐵車站中，有80個將會設有至少一條可供乘客自行使用的無障礙通道。此外，在15個最繁忙港鐵車站的客務中心亦已經換上新裝，新設計令客務中心於站內更為明顯和更方便殘障人士使用。

為了向乘客提供適時和便利的資訊，我們更新了公司的旗艦手機應用程式「MTR Mobile」，讓乘客更容易即時掌握有關車務調動的最新消息。自2013年7月起，港鐵全綫84個車站已增設免費Wi-Fi熱點服務，方便乘客與外界保持連線。

港鐵於2012年每星期增加超過1,200班列車服務後，繼續提升鐵路網絡不同路段的服務質素，為乘客帶來更方便和舒適的旅程。由2013年4月20日起，我們每逢周六在東鐵綫增加列車服務，而於周末期間在較繁忙的輕鐵路綫已安排更多雙卡行走。在2013年8月底前，我們將會為不同路綫每星期增加75班的列車服務。我們今年亦推出了一項新措施，在列車車門加裝「靜音氣墊」，令行車時車廂內更加寧靜。將軍澳綫有三列列車已裝設了「靜音氣墊」，而另外90列列車將於今年稍後開始加裝「靜音氣墊」。

港鐵火炭站現正進行一項大型翻新工程，把兩個現時分開的獨立車站大堂整合為一，以方便乘客出入及提升車站環境。

「用心聽·用心做」計劃已成為港鐵客運服務的重要支柱。我們將繼續用心聆聽和積極回應乘客的意見，發掘提升服務質素的新機會。



香港物業及其他業務

於2013年上半年，受政府連串穩定樓價及壓抑炒賣活動的措施影響，香港物業市場持續淡靜。因此，住宅及商用物業銷售的交投量顯著回落，但在持續低息的環境支持下，住宅平均價格則跌幅溫和。自《一手住宅物業銷售條例》於2013年4月底生效後，發展商延遲開售新住宅項目，引致一手住宅的銷售量亦有所下滑。由於傳統金融業租戶對寫字樓的需求轉弱，中環的寫字樓租賃活動持續受壓，而零售物業市場則繼續受惠於本地消費及來港旅客的增長。

香港物業發展

2013年上半年的香港物業發展利潤為5.31億港元，主要來自出售車公廟站「溱岸8號」、「銀湖·天峰」及「維港灣」的尚餘單位。

我們於2013年上半年期間繼續出售「溱岸8號」，截至2013年6月30日已售出當中981個單位的93%。我們亦於2013年4月取得「溱岸8號」的滿意紙，現正交樓予買家。

在招標活動方面，我們於2013年5月為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朗屏站(南)地塊進行招標，並於2013年6月5日批出該地塊予華懋集團的成員公司。與此同時，我們亦正審視大圍站、天水圍輕鐵站地塊和日出康城第四期發展組合的細節，並將視乎市場狀況為這些項目招標。

我們繼續進行其他物業發展計劃，並取得進展。南港島綫(東段)黃竹坑地塊的總綱發展藍圖已於2013年2月獲城市規劃委員會批准。

為配合政府對增加房屋供應的要求，我們繼續研究在鐵路沿綫發展其他新物業項目的機會。

香港的物業租賃及管理業務

香港的物業租賃及物業管理業務於2013年上半年的收入增加10.8%至18.42億港元。這項業務的經營成本增加9.4%至3.04億港元，經營利潤上升11.0%至15.38億港元，而經營毛利率則為83.5%。

公司在香港的物業租金總收入為17.35億港元，較2012年首六個月增加10.7%。期內整體港鐵商場之新訂租金錄得15%的平均升幅。於2013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個樓層維持接近100%的出租率。

截至2013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213,278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。

公司的零售物業組合受惠於我們為提升物業吸引力、效益及環境表現所作出的投資。多個港鐵商場現已設置電動車充電器。公司又落實改善照明以至空調系統等節能措施，因而獲得多個獎項表揚。這些獎項包括由環境保護署頒發的室內空氣質素檢定證書(良好級)，而在水務署舉辦的大廈優質食水計劃中，圓方和青衣城獲得了金證書，而海趣坊、恒福商場和連城廣場亦獲得了藍證書。此外，港鐵商場亦積極參與由環境保護署舉辦的「惜食香港運動」《惜食約章》和「節約章2013」活動。

已批出及於期內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)	招標日期	預計落成日期
康城站 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	2014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# 龍門	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# 環宇	長江實業(集團)有限公司	住宅	113,064	於2008年 9月批出	2014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
六區	新世界發展有限公司和 萬科置業(海外)有限公司	住宅	62,711	於2013年 1月批出	2018年
南昌站# 南昌	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
朗屏站# 朗屏(北)	嘉華國際集團有限公司和 信和置業有限公司	住宅	48,675	於2012年 10月批出	2018年
朗屏(南)	華懋集團	住宅	41,990	於2013年 6月批出	2019年

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)	招標日期	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 – 6	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

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。

行政總裁回顧及展望

公司於2013年首六個月的香港物業管理收入上升12.6%至1.07億港元。於2013年6月30日，公司在香港管理的住宅單位數目增加3,177個至89,443個，當中包括來自「天晉」、「溱岸8號」和「領凱」的新增單位，而公司管理的商用面積則為763,018平方米。於六個月期內，港鐵物業亦榮獲多個獎項表揚，包括「御龍山」在第十一屆沙田區優質大廈管理比賽中囊括三個獎項。

其他業務

昂坪360纜車（「昂坪360」）和昂坪市集於2013年首六個月的收入增加75.9%至1.53億港元。期內旅客人數約達80萬人次，而纜車服務的可靠程度亦超越99.65%的目標。昂坪360於2013年3月已完成更換牽引纜的大型維修工程，這是我們為確保纜車系統可靠程度而設計的預測性維修工程的一部分。我們推出多項的推廣活動成功帶動訪客量上升，當中包括由46名本地跳繩運動員合力創造一項健力士世界紀錄的活動。

顧問業務於2013年上半年的收入為6,000萬港元，較2012年同期增加36.4%。公司為香港、澳洲、中東及澳門的客戶提供顧問服務。

八達通繼續擴展其零售商戶網絡。公司於2013年上半年應佔八達通的淨利潤為1.02億港元，較2012年上升7.4%。截至2013年6月30日為止，在香港採用八達通服務的商戶逾5,000家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達2,330萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,270萬宗及1.348億港元。

來自政府的項目管理收入於2013年首六個月為6.70億港元，較2012年同期增加102.4%。大部分收入來自廣深港高速鐵路香港段（「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2013年首六個月的收入合共為69.54億港元，較2012年同期增加9.8%，主要原因是附屬公司的合約利潤上升及港鐵軌道交通（深圳）有限公司的乘客量增加所致。這些附屬公司的經營成本為65.06億港元，而經營利潤上升34.5%至4.48億港元，經營毛利率為6.4%。

在香港以外的聯營公司方面，北京京港地鐵有限公司、London Overground Rail Operations Limited（「LOROL」）及Tunnelbanan Teknik Stockholm AB（「TBT」）均保持其良好的營運表現。由於公司佔49%股權的新聯營公司杭州杭港地鐵有限公司已在2012年11月24日開始營運杭州地鐵一號綫，因此這是首次將其整個半年度業績計入我們在香港以外的聯營公司之業績之中，但由於該鐵路線的乘客量較預期少，其

營運虧損亦較我們原先預期為多。我們現正進行多項計劃以提升該鐵路綫的乘客量。因此，公司於2013年首六個月應佔這四家聯營公司整體的虧損為5,100萬港元。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於2013年上半年錄得的總乘客量約為6.52億人次，而2012年上半年的總乘客量約為5.565億人次。

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服務指標。兩條地鐵綫合共全長50公里，設有35個車站，於2013年上半年的總乘客量合計為2.127億人次，周日平均乘客量則逾120萬人次。

於2013年5月，北京地鐵十四號綫第一期如期通車。新鐵路綫全長12.4公里，由張郭莊站連接至北京西南部的西局站，共有七個車站。自通車以來，北京地鐵十四號綫保持理想的服務表現，周日平均乘客量為4萬人次。

深圳市軌道交通龍華綫於期內的營運表現亦超越其目標。六個月內的乘客量為6,400萬人次，周日平均乘客量為35萬人次。該鐵路綫全長20.5公里，共有15個車站。

杭州地鐵一號綫全長48公里，共有31個車站，於六個月內的乘客量為3,450萬人次。自2012年11月開始投入服務以來，其服務表現保持理想。雖然隨著高鐵杭州東站於近期開始啟用，鐵路綫的周日平均乘客量已增加至超越30萬人次，但其乘客量仍然低於原先預期。我們已推出不同的推廣計劃以刺激乘客量增長。

海外鐵路業務

在英國，LOROL的卓越服務繼續獲得表揚。該鐵路網絡全長逾124公里，車站數目現已增至57個。期內乘客量超越6,300萬人次，周日平均乘客量則超過43萬人次。LOROL於期內贏得多個獎項，包括於2013年1月獲鐵路營運商協會頒發在營運表現及營運安全方面的「金哨子獎」、於2013年3月在年度London Transport Awards中連奪三個獎項，分

別為「2012倫敦最佳運輸團隊」、「全年最佳前線僱員」(聯合得獎者)及「全年最佳鐵路站」(高度讚揚)。此外，LOROL過往五年的卓越表現亦被肯定，倫敦運輸局(Transport for London)把London Overground鐵路服務的營運及維修專營權由2014年11月延續至2016年11月為止。

在斯德哥爾摩，MTRS的列車服務繼續達到或超越合約要求。於六個月內的乘客約量為1.664億人次，而周日平均乘客量達120萬人次。該地鐵綫全長110公里，共有100個車站。

在墨爾本，MTM的乘客量保持穩定。六個月內的乘客量為1.117億人次，周日平均乘客量達78.6萬人次。該地鐵綫全長390公里，共有217個車站。於2013年2月，MTM製作宣傳安全的廣告榮獲AdNews Agency of the Year Awards的「全年最佳宣傳大獎」和「全年最佳廣告大獎」。

中國內地物業發展、租賃及管理業務

港鐵物業發展(深圳)有限公司正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。我們將視乎市場狀況最早於2014年年底為項目進行預售。

我們繼續積極在中國內地尋找更多鐵路加物業的發展機會。由港鐵公司(49%)和天津市地下鐵道集團有限公司(51%)組成的合營公司天津城鐵港鐵建設有限公司，於2013年8月5日以20.75億元人民幣成功投得天津地鐵六號綫北運河站地塊的土地使用權。該地塊的可供發展樓面面積約為278,650平方米，並由合營公司負責進行商住用途發展。

中國內地的物業租賃及物業管理業務於2013年首六個月的收入增加6.0%至7,100萬港元。公司在北京的商場銀座Mall於2013年6月底維持100%的出租率。

公司在中國內地管理的總樓面面積維持不變，達233,000平方米。這包括北京傲城融富中心的22,000平方米商用面積和63,000平方米住宅面積，以及北京北辰的購物商場和寫字樓共148,000平方米的商用面積。



未來增長



於2013年首六個月，公司在香港及中國內地的鐵路網絡擴展項目均取得穩定進展。

香港的增長

截至2013年6月30日，全長3公里的港島綫延綫 — 西港島綫已完成74%，預計可如期於明年通車。

全部三個新車站至大堂樓層的土木建造工程已經竣工。堅尼地城站於2013年4月平頂。列車隧道壁工程均已全部完成，而上下行列車隧道已經完成路軌的鋪設工程。連接現時的上環站至港島綫的路軌工程亦告竣工。工程列車現已全面運作以配合隧道和車站的設備安裝工程。而在車站和隧道內的機電系統安裝工程亦進展理想。車站出入口的建造工程仍繼續在進行中。

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。截至2013年6月30日，項目已完成41%，預計可如期於2015年通車。

為擴建金鐘站成為南港島綫(東段)及沙田至中環綫的新綜合車站所需的挖掘工程仍繼續在進行中，這項挖掘工程是採用明挖和鑽挖及爆破兩種方法進行，現已完成超過25%。連接港島南區的南風隧道之鑽挖及爆破工程已完成40%。南風隧道入口至海洋公園站的第一段高架橋已經完成，並已開始安裝隔音屏障。海洋公園站和黃竹坑站的地基、基礎結構及車站大堂樓層的工程亦已完成。黃竹坑車廠已完成90%的基礎工程，而上蓋工程亦進展理想。香港仔海峽高架橋的結構工程亦已經完成，而利東站至海怡半島站之間的隧道及岩洞挖掘工程已完成90%。鐵路系統的機電合約採購工作已經完成，而設計工作現正進行中。

全長2.6公里的觀塘綫延綫，將使觀塘綫由現時的油麻地總站伸延至新建的何文田站及黃埔站。截至2013年6月30日，項目已完成44%，預計可如期於2015年通車。

何文田站的工地平整挖掘工程已完成超過80%。截至2013年6月底，油麻地站至黃埔站的隧道挖掘工程已完成28%。黃埔站兩個車站大堂的圍堰樁柱工程亦已完成90%。

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，連接香港與深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡。高鐵香港段將由西九龍總站開始，建造工程預計按進度可於2015年完成。截至2013年6月30日，項目已完成41%。

在西九龍總站方面，機電工程承建商已於2013年3月進場工作。西九龍總站連接隧道的地下連續牆板已經完成，總站的混凝土結構亦已完成17%。位於葵涌的隧道已經貫通，而項目的最後一部隧道鑽挖機已在米埔投入運作。截至2013年6月底，所有隧道及引道挖掘工程已完成78%。

同樣由政府出資興建、全長17公里的沙田至中環綫由兩部分組成，共設有十個車站，當中包括連接現有及未來鐵路綫的六個轉綫車站。項目的第一和第二段鐵路綫預計可分別於2018年及2020年完成。

於期內，公司批出了19項土木工程及十項機電工程合約。紅磡至金鐘段已完成50%的規範及策劃工程。大圍至紅磡段的土木工程已經展開。位於土瓜灣和鑽石山的隧道鑽挖機啟動豎井的建造工程正在進行中。

公司現時在香港興建鐵路的地盤數目已增加至約180個，每天僱用逾11,400名工人。公司為工人推行的安全計劃獲得多個獎項讚許，這些活動有助提升工人的安全意識，包括「安全周」、「工友健康推廣月」，以及「預防中暑」的活動等。

另一方面，我們在現有的港鐵網絡亦進行了改善工程以方便乘客出入車站，包括連接車公廟站及物業發展項目「溱岸8號」的新綜合出入口已經啓用，而尖沙咀站A1出入口的改善工程正繼續進行中。連接尖沙咀站和K11購物藝術中心的加拿芬道行人隧道項目的方案已於2013年3月獲得批准。

在《鐵路發展策略2000》的檢討及修訂所進行的公眾參與諮詢活動中，廣大市民對可持續發展鐵路網絡均表示非常支持。我們已準備就緒與特區政府合作，在2020年以後繼續擴展香港的鐵路網絡，令廣大的香港乘客受惠。

中國內地及海外拓展

在北京，北京京港地鐵有限公司於2012年11月與北京市政府草簽北京地鐵十四號綫的特許經營協議。根據這項合共500億元人民幣的「公私合營」項目，北京京港地鐵有限公司將負責提供機電設備系統及列車，以及為期30年的營運及維修服務。該地鐵綫全長47.3公里，共有37個車站，當中包括十個轉綫車站。第一期於2013年5月5日通車，而第二和第三期則計劃分別於2014年及2016年通車。

港鐵公司於2013年4月提交了興建及營運深圳市軌道交通六號綫特許經營權的建議書，並已獲得深圳市發展和改革委員會甄選為項目的準外商投資者。

在澳洲，公司為成員之一的財團於2013年5月獲甄選入圍競逐悉尼西北鐵路綫的營運、列車及系統合約。若競逐成功，這將會是港鐵在海外的首個「公私合營」項目。

在英國，我們獲甄選入圍競逐Essex Thameside及Thameslink兩項鐵路專營權的投標。但由於另一項專營權所引發的法律訴訟，英國政府對英國整個鐵路專營權程序展開了獨立檢討，這兩項專營權投標亦因此而被暫停處理。英國運輸部公布將於今年稍後時間就上述兩項鐵路專營權，向投標公司發出經修訂的招標文件。在2013年6月，我們亦獲倫敦運輸局(Transport for London)甄選入圍競逐Crossrail營運專營權。

財務回顧

於2013年上半年，集團在經常性業務方面持續取得良好財務表現。期內總收入上升12.0%至192.14億港元。在全綫乘客量增加的帶動下，香港客運業務收入上升5.0%至72.58億港元。香港車站商務收入增加29.1%至21.94億港元，主要由於羅湖站和紅磡站的免稅店於2013年1月1日續約後，租金大幅上調。受惠於續約租金上升，加上「PopCorn」於2012年3月底開業後作出首個全期貢獻，香港物業租賃及管理業務收入亦增加10.8%至18.42億港元。其他業務收入大幅增長88.0%至8.95億港元，主要由於有關沙田至中環綫的項目管理費由2012年6月開始按收回成本基準入帳。若不包括所有項目管理費，其他業務收入則增加55.2%，主要由於昂坪360纜車服務於2012年1月底至4月初期間暫停服務，使2012年的相對收入較低所致。在香港以外地區，來自斯德哥爾摩、墨爾本及深圳鐵路附屬公司，以及中國內地物業租賃和管理業務的收入增加9.7%至70.25億港元，主要由於墨爾本和斯德哥爾摩的業務收入上升。

總經營成本增加10.8%至118.82億港元。香港客運業務的開支上升5.4%，略高於相關收入增長，主要由於能源價格、政府地租及差餉的升幅高於通脹，以及在「用心聽·用心做」計劃下為提升服務水平而增加維修及鐵路配套開支。香港車站商務、香港物業租賃及管理業務，以及中國內地及國際附屬公司的開支增長分別為9.6%、9.4%及8.4%，低於相關收入的增幅。由於沙田至中環綫的項目管理費按收回成本基準入帳，其他業務開支增加74.4%。不包括各項項目管理成本，開支則增加10.3%。項目研究及業務發展開支增加55.0%至1.55億港元，主要由於競投澳洲和英國鐵路專營權的開支所致。

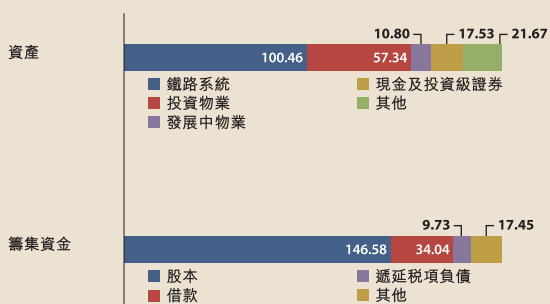
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤「EBITDA」增加14.1%至73.32億港元。經營毛利率由2012年的37.5%上升至38.2%。不包括香港以外的附屬公司，EBITDA上升12.9%至68.72億港元，毛利率則由2012年的56.6%輕微下跌至56.4%。

香港物業發展利潤較去年同期減少15.3%至5.31億港元，主要來自出售「溱岸8號」、「維港灣」及「銀湖·天峰」的尚餘單位，以及收取「溱岸8號」的攤分資產。折舊及攤銷費用

行政總裁回顧及展望

綜合資產負債表撮要

於 2013 年 6 月 30 日
(十億港元)



微升 1.7% 至 16.41 億港元，而由於來自九鐵公司資產的相關收入已達至最高 35% 的漸進計算率，每年非定額付款大幅增加 46.5% 至 5.89 億港元。因此，未計利息及財務開支前的利潤為 56.33 億港元，較去年同期上升 11.8%。

利息及財務開支上升 0.7% 至 4.35 億港元。投資物業價值自 2012 年年底以來上升 19.07 億港元，而去年同期的升幅則為 17.40 億港元。集團應佔聯營公司(包括八達通控股有限公司及其附屬公司，以及中國內地及海外鐵路聯營公司)的利潤減少 82.9% 至 5,100 萬港元，主要由於集團分佔杭州地鐵 1.61 億港元的虧損，加上北京地鐵十四號線的準備營運費用及北京地鐵四號線於 2012 年作出的一次性調整，令北京京港地鐵有限公司的利潤減少。不包括上述因素，集團應佔聯營公司的利潤上升 4.3% 至 2.43 億港元。

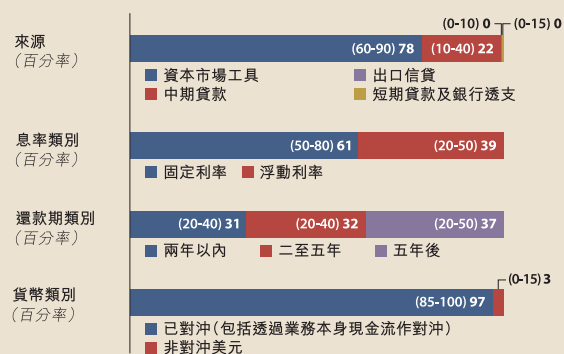
在扣除所得稅 9 億港元及非控股權益所佔利潤 9,800 萬港元後，公司股東應佔淨利潤為 61.58 億港元，較去年同期上升 6.4%。因此，每股盈利由 1.00 港元上升至 1.06 港元。不包括投資物業重估，股東應佔基本業務利潤上升 5.1% 至 42.51 億港元，其中 38.04 億港元(較 2012 年上半年增加 8.0%)來自經常性業務，而 4.47 億港元(較去年同期減少 14.7%)來自物業發展。以基本業務利潤為基礎的每股盈利由 0.70 港元上升至 0.73 港元。董事局宣布派發中期股息每股 0.25 港元。

集團的資產負債表進一步增強，淨資產由 2012 年 12 月 31 日的 1,431.11 億港元增加 2.4% 至 2013 年 6 月 30 日的 1,465.83 億港元。資產總值上升 0.5% 至 2,077.96 億港元，反映了投資物業重估收益、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫進一步建造

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 2013 年 6 月 30 日



工程的資本化，以及何文田和黃竹坑地塊的物業發展開支。然而，現金結餘減少、出售尚餘單位使待售物業減少，以及收回應收帳項、按金及預付款項的物業發展應收帳，以上的資產增加被部分抵銷。負債總額減少 3.7% 至 612.13 億港元，主要由於支付深圳市軌道交通龍華綫車廠地塊的地價，以及為興建西港島綫而耗用列帳在應付帳項及應計費用中的政府資助。未償還貸款總額由 2012 年 12 月 31 日的 235.77 億港元，下降至 2013 年 6 月 30 日的 232.31 億港元。由於現金結餘減少，淨負債權益比率由 2012 年 12 月 31 日的 11.0% 上升至 2013 年 6 月 30 日的 11.6%。

集團於 2013 年上半年繼續維持強勁的現金狀況。不包括營運資金變動，集團來自經營活動的現金流入淨額上升 14.3% 至 73.69 億港元，與 EBITDA 的增幅相若。包括營運資金變動，在計入深圳市軌道交通龍華綫的政府資助及稅務支出後，來自經營活動的現金流入淨額僅微升 1.0% 至 80.56 億港元，這是由於 2012 年因免稅店續約而收取的額外租賃按金。從物業發展所得的現金總額為 24.22 億港元，主要來自出售「溱岸 8 號」單位及收回有關地價。計入聯營公司派發股息及償還貸款、收取沙田至中環綫委託工程的現金淨額及其他雜項的現金，期內的現金流入總額為 105.88 億港元。資本性開支總額為 76.52 億港元，包括用作興建新鐵路延綫項目的 38.57 億港元、現有業務的資產添置 14 億港元以及物業翻新及發展開支 23.95 億港元，當中包括 15.77 億元人民幣與支付深圳市軌道交通龍華綫車廠地塊的地價有關。計入每年非定額付款 8.83 億港元、利息付款淨額 2.88 億港元及股息付款 32.09 億港元，期內的現金流出總額為 120.32 億港元。

因此，集團不包括融資活動的現金流出淨額為14.44億港元。計入淨貸款償還1.06億港元，集團的現金結餘減少15.50億港元至170.59億港元。

融資活動

美國國庫債券孳息率在2012年跌至歷史低位後，於2013年持續低迷，直至5月初市場憂慮聯儲局逐步縮減債券購買規模，10年期及30年期債券孳息率分別由年率1.63%及2.82%的低位，升至6月30日的年率2.49%及3.50%。隨著國庫債券孳息率及波動性上升，美元債券發行活動於6月顯著放緩。然而，短期利率低於去年同期，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的平均水平分別下跌至年率約0.28%及0.38%。

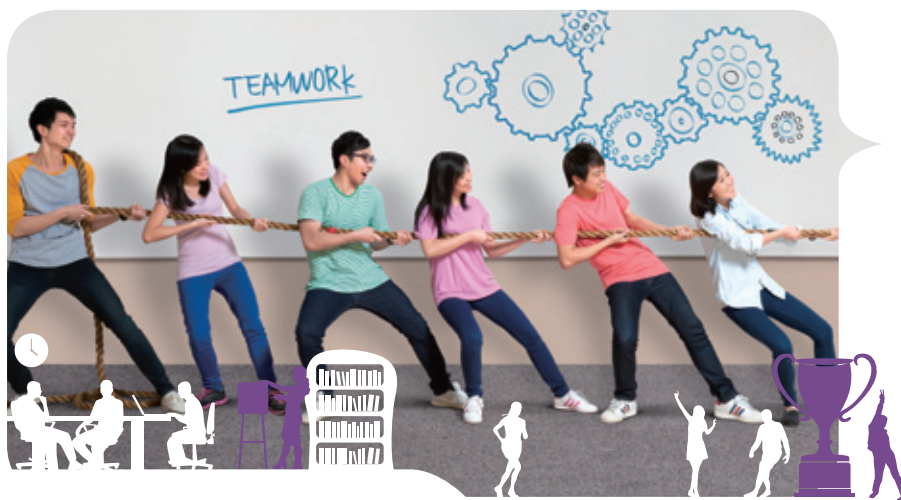
集團把握國庫債券孳息率及港元利率接近歷史低位的機會，發行兩批總值7億港元，票面年利率3.25%的30年期港元定息票據，及一項面值9,000萬美元，票面年利率3.65%的30年期美元定息票據。這些總值約14億港元的票據進一步延長了集團整體的債務還款期，並有助鎖定制具吸引力的定息長期融資。

儘管經濟持續不明朗，加上業界多項規管，期內銀行流動資金及借貸意欲卻顯著加強。貸款價格由2012年年中的高位顯著回落，而銀行亦願意提供較長年期的貸款。集團採取分散融資來源策略，於2013年上半年安排了總值23億港元的5年期及7年期雙邊循環定期貸款。

集團的流動資金仍然充裕。於2013年6月底，集團持有的現金及銀行存款共達170.60億港元，連同尚未動用的已承諾銀行信貸70.03億港元，足以應付集團於2014年上半年內的大部分資金需要。

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2013年6月底，集團未償還債項總額內須於2年內償還的佔31.1%、須於2至5年內償還佔32.3%，而須於5年後償還佔36.6%，其再融資風險處於可接受水平。外匯風險管理得宜，其中97%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量作為對沖。約60.6%的未償還債項以定息計算，利率風險屬中等程度。

於2013年上半年，主要由於定息債務比重上升，集團的加權平均借貸成本由去年同期的年率3.3%微升至年率3.5%。



人力資源



公司與其受控制附屬公司於2013年6月30日在香港及香港以外地區分別僱用15,767和6,933名員工。

為配合業務擴展及繼任安排，我們繼續招聘及培育人才。於2013年首六個月，公司共聘請了1,036名新員工，並於

內部晉升了654名員工。我們透過不同渠道進行招聘，並為見習管理人員、見習管理主任及學徒設立多項培訓計劃，以吸引和培育人才。公司的員工流失率亦維持在4.1%的低水平。

行政總裁回顧及展望

根據全球其中一家最大的人力資源服務公司 Randstad Group 所做的一項調查，公司獲選為香港「最具吸引力僱主」。這項調查結果正好印證我們於去年10月進行的「2012員工意態調查」的結果，當中88%員工表示以身為港鐵團隊一分子而感到自豪，而81%員工認同港鐵公司是一個好僱主。

透過公司的「管理人員發展計劃」及「高級行政人員發展計劃」，新一批的管理人才已加入「綜合領導人才管道」作進一步發展。公司推行「行政人員持續進修計劃」，讓行政管理人員及高級管理人員掌握最新的最佳經營實務及管理見解。公司於2013年4月首次舉辦「領袖論壇」，邀請來自不同行業的跨國企業行政總裁級行政人員分享他們的卓見。

公司長久以來推出多項計劃，以推廣力臻卓越、重視學習及用心關懷的企業文化。公司透過優質服務學院建立電視頻道「AES Channel」，在各個車站播放有關服務貼士的錄像。此外，公司推出名為「ESpedia」的手提電話學習程式，隨時隨地為員工提供與服務相關的資訊。

於2013年上半年，公司共舉辦逾2,200場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工合共逾30,000人次，這有助加強部門經理與前線員工的雙向溝通。公司更進一步為行政管理人員舉辦論壇，並將行政總裁的語音訊息發送給他們，以加強高級管理人員之間的溝通及互動。

我們繼續透過「臻善圈」培訓計劃，激勵員工發揮集體創意，不斷求進。隨著京港臻善圈策導委員會的成立，中國內地的臻善文化獲得進一步加強。

於2013年首六個月，公司舉辦了3,075項課程，為每名香港員工提供3.1天的培訓日。公司在培訓和發展方面的卓越表現在國際備受表揚，並贏得美國訓練與發展協會頒發的三個獎項。

聯繫社區

為履行公司對企業責任的承諾，我們於2013年首六個月透過「鐵路人 鐵路心」計劃，舉辦了93個社區項目，獲得逾2,100名義工參與。港鐵亦支持「香港運動員就業及教育計劃」，為退休運動員提供工作機會以及生活技能培訓。

為配合在香港施工中的新鐵路項目，我們繼續透過不同渠道，用心聆聽及回應社會人士的意見。在施工期間，公司舉

辦多項慈善、環保及義工活動，與社群維持良好關係，同時以減低工程對交通、行人及居民的影響為目標。當中值得一提的是，公司在西港島綫爆炸品倉庫完成工程任務後舉辦慈善籌款活動，獲得近400名善長參與，同度一個觥籌交錯、樂韻悠揚的晚上。活動為公益金籌得124萬港元，用以為有需要人士提供更好的服務。

展望

環球經濟繼續受到不確定因素所困擾，而在過往數年增長強勁的中國內地經濟於近月亦出現增長放緩的跡象。

我們在香港和香港以外的所有經常性業務仍然表現穩健，但環球經濟的變化仍有可能對我們的業務構成一定程度的影響。隨著我們在香港以外地區的專營權業務漸趨成熟，其業務收入亦相應有所增加，而我們亦會繼續把握每個出現的新發展機會。

如前所述，按照公司目前的物業發展項目施工進度，我們預期今年下半年將不會有發展中物業項目的利潤入帳。儘管如此，出售尚餘單位仍會在今年下半年為公司帶來物業發展利潤。

展望將來，視乎市場狀況，我們預期下一批推出預售的物業發展項目將包括The Austin(柯士甸站地塊C)和日出康城第三期。

在物業發展招標活動方面，我們將視乎市場狀況，為大圍站、天水圍輕鐵站地塊和日出康城第四期進行招標。

最後，本人衷心感謝董事局同寅及港鐵全體同事在過去六個月所作出的貢獻，讓我們朝著締造全年佳績的目標邁進。本人歡迎執行總監會兩位新成員，包括於2013年7月2日獲委任為財務總監的羅卓堅先生，及於1月10日接替榮休的梁陳智明女士，獲委任為公司事務總經理的王美琪女士。



行政總裁

韋達誠

香港，2013年8月26日