

行政總裁回顧及展望



致各股東及其他有關人士：

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，並從中汲取經驗，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，使我們在本港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者；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，

行政總裁回顧及展望

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張港鐵都會票。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經驗，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每週共增加148班列車班次，以加強密度。

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

2014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%	99.8%
- 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%	99.8%
- 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	600,000	4,748,174
- 東鐵綫 (包括馬鞍山綫) 及西鐵綫	不適用	600,000	5,337,561
車票可靠程度：乘客使用磁性及智能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	23,084
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%	99.7%
- 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	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、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%	99.8%
- 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%	99.9%
- 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%	99.7%
- 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%	99.9%
清潔程度			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	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%	99.7%
- 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

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，將化身成由玻璃建造的巨型「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，輕鐵車廂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計算的租金上升。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「隨行隨

買」品牌推廣活動，以韓國明星帶出港鐵商店獨特的「移動購物模式」。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。



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平均保持穩定。

香港的物業發展

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。

香港的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「全港10大我最喜愛商場」。

行政總裁回顧及展望

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」金獎。「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。



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

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
第四期	新鴻基地產發展有限公司	住宅	122,302	於2014年 4月批出	2020年
柯士甸站					
The Austin 及 Grand Austin	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#					
龍門及龍門二期	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 - 2014年 分期落成
荃灣西站#					
環宇海灣	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	2017 - 2018年 分期落成
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	類別	樓面建築面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
康城站	住宅	902,918 - 912,918		
	商場	39,500 - 49,500		
大圍站	住宅	190,480		
	商場	62,000		
天樂站(輕鐵)	住宅	91,051	2014 - 2020年	2020 - 2024年
	商場	205		
黃竹坑站	住宅	357,500		
	商場	47,000		
何文田站	住宅	128,400		

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規劃許可、批地條款及相關法定程序。

行政總裁回顧及展望

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，北京地鐵四號線和大興線繼續超越其營運指標。兩條地鐵線合共全長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。北京地鐵十四號線第一期已於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。為增加載容量，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。

國際鐵路業務

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。



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

行政總裁回顧及展望

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，以檢視項目滯後。

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。

中國內地及國際拓展

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市軌道交通六號線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者。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、更換及提升五個現有車站沿綫的鐵路，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正在討論一個公私合營項目，以改造墨爾本列車網絡其中一個最繁忙的路段。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，並有機會續約兩年。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

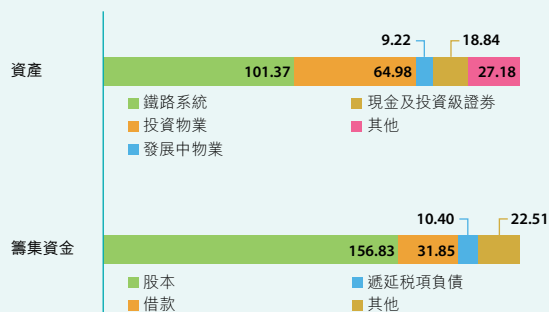
於2014年上半年，集團在經常性業務方面取得良好財務業績。總營業額達194.71億港元，較去年同期增加1.3%，而總經營成本則減少2.0%至116.40億港元。按個別業務類別分析，由於各項客運服務乘客量均有所上升，以及車費調整（惟部分升幅被票價優惠所抵銷），香港客運業務收入於2014年上半年上升6.5%至77.29億港元，開支則增加4.7%至40.02億港元。香港車站商務收入主要因車站商店租金及按營業額計算的租金上升而增加8.3%至23.77億港元。由於政府地租及差餉增加，以及因廣告收益增長令代理費提高，開支則增加9.7%至2.26億港元。受惠於集團的商場組合持續表現良好，期內新訂租金平均達14%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MTRS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。

行政總裁回顧及展望

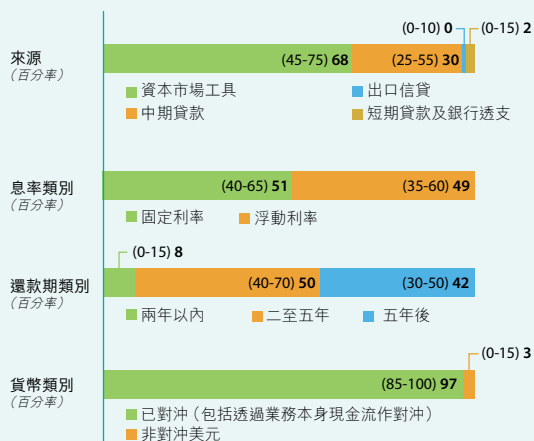
綜合資產負債表摘要

於2014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。
於2014年6月30日(理想融資模式)與實際債務結構的比較



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%。



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

行政總裁回顧及展望

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，我們臻善學習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年底或明年年初發出，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。



署理行政總裁

梁國權

香港，2014年8月25日