

# 行政總裁回顧及展望

港鐵於2015年上半年在香港及香港以外地區的業務取得穩定增長，並成功奠定多項重要里程碑，令財務業績表現良好，其中經常性業務增長穩健，物業發展亦為業績作出重大貢獻。



## 致各股東及其他有關人士：

港鐵於2015年上半年在香港及香港以外地區的業務取得穩定增長，並成功奠定多項重要里程碑，令財務業績表現良好，其中經常性業務增長穩健，物業發展亦為業績作出重大貢獻。然而，公司在香港的鐵路拓展項目方面，持續面對挑戰。

在香港，公司於2015年首六個月的服務繼續維持世界級表現，其中重鐵網絡的列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於99.9%。港島綫西延最後一個車站西營盤站於2015年3月通車，是公司的一個矚目里程碑。港島綫西延為香港西區帶來更便捷的交通，廣受區內社群歡迎。港島綫西延現時的每日平均乘客量約為16萬人次。

為了提升乘客在旅程中的體驗，公司透過「用心聽·用心做」計劃，不斷提升服務和設施的水平，以回應乘客的需要。自2015年3月以來，馬鞍山綫、將軍澳綫及港島綫，以及部分輕鐵路綫每星期已合共增加541班列車班次，令

每星期的整體載客量增加約42萬人次。為了令乘客更感舒適、出入更感便利，公司繼續進行車站改善措施，包括增設連接地面與車站大堂的升降機、闊閘機及公共洗手間。公司亦已作出投資，提供更新穎和更全面的方式與乘客保持溝通。

為維持優質鐵路服務，公司每年投資逾60億港元來維修及更新香港的鐵路資產。在這資產更新計劃之上，公司最近還斥資33億港元更新六條香港鐵路綫和機場快綫的訊號系統，並投入60億港元更換行走市區的全部93列第一代八卡列車。

公司的物業發展業務受惠於本港一手住宅市場的良好氣氛，並於2015年上半年積極進行招標，「日出康城」第六期、天樂站地塊及「日出康城」第七期項目已於期內全部批出。三個發展項目全面落成後，將可合共提供約5,150個住宅單位。作為「日出康城」第七期物業發展項目招標的一部分，港鐵將保留44,500平方米（總樓面面積）的商場，該商場預



計於2020年第四季開幕。公司作為九廣鐵路公司(「九鐵公司」)相關附屬公司代理人，已於2015年8月6日將元朗站物業發展項目批出予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司成協有限公司。香港物業銷售方面，公司於2015年4月預售「緻藍天」(「日出康城」第三期)，全部1,648個單位經已售出。

在香港以外地區，公司的業務繼續向前邁進。在深圳，公司在中國內地的首個物業發展項目「天頌」展開預售，反應熱烈。在北京，港鐵的合營公司 — 北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵公司」)的北京地鐵十四號綫第二期已於去年年底通車，而第三期工程正在進行，預期於今年年底通車。京港地鐵公司亦草簽了北京地鐵十六號綫的「公私合營」特許經營協議，這是北京市另一條鐵路綫，全長50公里，第一期預期於2016年通車。在英國，London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)於2015年5月31日接管了West Anglia Inner路綫的營運，網絡路綫總長度因而增加43公里；同日，MTR Corporation (Crossrail) Limited(「MTR Crossrail」)開始營運London Crossrail服務的第一期路綫。在瑞典，公司於2015年3月推出全新MTR Express(「MTRX」)服務，連接斯德哥爾摩和哥德堡。

香港餘下四個鐵路拓展項目的工程取得合理進展。於2015年上半年，兩個由港鐵管理並由政府擁有的項目 — 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)和沙田至中環綫奠定了多項里程碑，其中在高鐵香港段方面包括牛潭尾至大江埔段隧道的貫通，以及西九龍總站北面地庫B3層橫向永久支撐工程完成。沙田至中環綫方面，顯徑站平頂及啓德站至新

鑽石站的隧道貫通均為重要事件。兩個由港鐵擁有的鐵路項目 — 南港島綫(東段)和觀塘綫延綫亦締造多項里程碑，包括金鐘站的挖掘工程大致完成、南港島綫(東段)在南區展開列車測試，以及觀塘綫延綫的何文田站完成結構工程。

儘管上述項目的工程取得成果和整體進展，但公司仍繼續面對施工困難和挑戰。因此，公司為項目造價估算及/或預計完工時間表作出了進一步修訂。

高鐵香港段方面，公司作為項目管理人已於2015年6月底通知政府，該項目以2018年第三季(包括計劃應變期)為經修訂目標完工時間表和853億港元為經修訂目標造價(根據經修訂時間表，包含備用資金)。政府正檢視上述估算。正如之前所公佈，沙田至中環綫(包括兩條走廊 — 東西走廊及南北走廊)的工程出現滯後。東西走廊的延誤是由於土瓜灣站一處工地的考古發現，而南北走廊則是因第三方基建工程而導致未來會展站的工地移交延誤。公司正在檢討沙田至中環綫的預計目標完工日期和項目造價估算，並預計於明年初向政府提交檢討結果。

南港島綫(東段)以2016年年底開始提供客運服務為目標。建造成本的上漲及其他挑戰使項目造價估算進一步上升至169億港元(未計算資本化利息)。由於黃埔站的月台隧道施工遇到困難，觀塘綫延綫工程出現延誤。項目經修訂的目標完工時間表現為2016年第三季或第四季，而經修訂的項目造價為72億港元(未計算資本化利息)。

## 行政總裁回顧及展望

財務表現方面，公司於2015年首六個月的總收入較去年同期上升3.8%至202.10億港元。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上升6.6%至83.46億港元。若不包括公司在中國內地及國際的附屬公司，收入增加6.9%，經營利潤增加8.1%，而經營毛利率則增加0.6個百分點至57.0%。物業發展除稅後利潤為23.11億港元，主要來自「緻藍天」發展項目（「日出康城」第三期）。若包括物業發展利潤，股東應佔基本業務淨利潤增

加55.5%至68.27億港元，即每股盈利1.17港元。公司的投資物業重估收益為13.62億港元，而2014年上半年的投資物業重估收益則為35.23億港元。因此，包括投資物業重估的股東應佔淨利潤為81.89億港元，即每股盈利1.40港元。董事局宣布派發中期股息每股0.25港元，與上年相同。董事局將按照公司漸進式的股息政策，根據全年業績審議2015年的全年股息。



## 香港客運業務



港島綫西延的堅尼地城站和香港大學站於2014年12月投入服務，而西營盤站其後於2015年3月29日啓用。此延綫的開通為約23萬名在港島西區工作及居住的市民帶來更舒適便捷的鐵路服務，並獲得該區居民的熱烈歡迎。位於西營盤站奇靈里的最後一個出入口仍在建造中，因面對工程挑戰，將於2016年第一季啓用。

香港客運業務在2015年上半年的總收入為81.47億港元，較2014年同期增加5.4%。經營成本上升8.6%至43.48億港元，經營利潤上升1.9%至37.99億港元，而經營毛利率則為46.6%。

### 安全

安全絕對是公司的首要目標，而公司在香港的重鐵網絡於2015年上半年須呈報事故數目較去年同期減少17%。公司已於2015年第一季完成統一各路綫的車門開關提示聲，與車門有關的須呈報事故數目因而較2014年首六個月減少40%。輕鐵的安全改善措施亦取得良好進展。大棠路站的改善工程已經完成，紓緩了繁忙時段的交通擠塞。

為提升乘客使用扶手電梯的安全意識，公司已在鐵路網絡內的所有扶手電梯張貼新的安全標籤，並逐步為個別扶手電梯的裙板安裝黃色板刷，以提醒站在扶手電梯上的乘客注意安全。

## 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4.4%至9.494億人次。若不包括城際客運服務，總乘客量則增加4.4%至9.474億人次。

2015年上半年，公司的本地鐵路服務(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)於2015年上半年的總乘客量達至7.725億人次，較2014年上半年增加4.9%。

羅湖及落馬洲過境服務於六個月期內的乘客量增加3.2%至5,620萬人次。

由於航空旅客量平穩增長及亞洲國際博覽館舉辦更多活動，機場快綫的乘客量增至760萬人次，較2014年上半年增加6.3%。

輕鐵及巴士服務於2015年首六個月的乘客量合計為1.111億人次，上升1.7%。城際客運服務的乘客量則為200萬人次，下跌4.4%。

於2015年上半年，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4.2%至551萬人次(若不包括城際客運服務，則為550萬人次)。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453萬人次。

## 市場佔有率

公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由2014年首五個月的47%增加至2015年同期的48.5%。這主要因為公司本地鐵路服務的市場佔有率增加。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率為68.7%。由於持續面對其他交通工具的激烈競爭，公司於首五個月在過境業務

市場的佔有率由去年同期的52.1%跌至50.8%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由22.2%下跌至21.6%。

## 車費收入、推廣及優惠

於2015年上半年，香港車費總收入為80.71億港元，較2014年同期增加5.5%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔56.84億港元或70%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升0.8%至7.36港元，反映車費的升幅部分受到票價優惠所抵銷。

過境服務於2015年上半年的車費收入為15.35億港元，較2014首六個月增加5.2%。機場快綫於期內的車費收入為4.60億港元，上升4.5%。輕鐵及巴士於2015年上半年的車費收入合計為3.24億港元，較2014年上半年上升5.2%。而城際客運服務的車費收入為6,800萬港元，較去年同期下跌4.2%，主要因為休閒旅客減少。

高透明度及客觀的票價調整機制，對城市鐵路這類投資密集業務的長遠可持續發展至關重要。以港鐵為例，票價調整機制為收入來源提供穩定的基礎，支持維修及提升現有鐵路網路所需的龐大資金，以維持高水平的服務。根據票價調整機制，港鐵票價於2015年6月作出調整，整體幅度為4.3%。與此同時，港鐵亦在現有年度提供總值22億港元恆常優惠及推廣之上，於2015/2016年新增總值逾5億港元的車費推廣優惠。

新推出的「港鐵節折賞」優惠為公司2015/2016年車費推廣計劃的重點。公司鑑於2015年農曆新年大年初二及初三推出的特別車費優惠反應熱烈，將於今年聖誕節、明年農曆新年及復活節期間指定六天推出相同優惠。乘客使用成人八達通乘搭港鐵，可享有相等於小童票價的車費優惠，而原來享有八達通特惠票價優惠的乘客，每程本地車程車費則只需1港元。其他票價優惠包括於2013年檢討票價調整機制後推行，從「與利潤掛鈎的車費優惠計劃」及「服務表現安排」合共撥出2.2億港元，在2015年6月21日至2015年11月30日期間為乘客提供「即日第二程車費九

## 2015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
<b>列車按照編定班次行走(列車服務供應)</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
<b>乘客車程準時程度</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 機場快綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>列車服務準時程度</b>			
- 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%	<b>99.8%</b>
- 機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>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</b>			
- 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	650,000	<b>2,322,457</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	650,000	<b>7,145,009</b>
<b>車票可靠程度：乘客使用智能車票多少次才遇到一次車票失誤</b>			
- 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	<b>22,246</b>
<b>增值機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.8%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.7%</b>
<b>自動售票機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.7%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	<b>99.7%</b>
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
- 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>出入閘機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>輕鐵月台八達通收費器可靠程度</b>			
- 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>扶手電梯可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
<b>乘客升降機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.8%</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	<b>99.8%</b>
- 西鐵綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
<b>溫度及通風</b>			
- 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%	<b>99.9%</b>
- 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	<b>0</b>
- 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%	<b>99.9%</b>
<b>清潔程度</b>			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
- 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>
<b>西北鐵路服務範圍內之巴士服務</b>			
- 按照編定班次行走	不適用	99.0%	<b>99.8%</b>
- 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>
<b>六個工作天內回覆乘客查詢</b>	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>

折」優惠。「港鐵都會票」優惠將會延長一年至2016年6月30日，而「早晨折扣優惠」亦會延長一年至2016年5月31日。此外，乘客購買2015年7月及8月的任何「全月通加強版」或於這兩個月每次購買「港鐵都會票」，將獲贈港鐵車站商店50港元購物現金券。

公司於2015年5月11日至8月10日期間，為港鐵友禮會會員推出「站站獎」積分計劃，讓乘客透過乘搭港鐵賺取積分，換取免費車票或禮品。

廣東綫直通車由2015年7月15日起實施新票價，這是自1998年以來首次票價調整。為向內地旅客推廣廣九直通車服務，公司於2015年3月參加香港旅遊發展局在廣州國際旅遊展覽會的攤位。公司還夥拍香港和廣州多家酒店及多個旅遊景點，為廣九直通車的乘客提供特別的旅遊套票優惠。

## 服務及表現

於2015年上半年，我們的服務表現持續卓越，其中重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程的準時程度均維持於99.9%的世界級水平，超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標所列明的表現目標。期內，公司重鐵網絡提供超過94.4萬班次的列車服務，當中出現五宗長達31分鐘或以上的延誤，由港鐵所能控制的因素導致。

### 卓越服務屢獲殊榮

公司卓越的服務質素再次在本地及國際上廣受表揚。於2015年首六個月，港鐵獲《壹週刊》頒發「服務第壹大獎2015 — 公共交通」，以及首次獲《蘋果動新聞》頒發「動品牌大獎2015 — 公共交通類別」。公司同時連續第11年獲《東周刊》頒發「香港服務大獎2015 — 『公共交通組別』大獎」，以及連續第九年獲《星島日報》頒發「星鑽服務大獎2014 — 最佳公共交通服務大獎」。廣九直通車獲中華傳媒頒發「港澳信譽遊」標誌，並獲選為第117屆中國進出口商品交易會及第29屆國際旅遊展的大會指定鐵路。

### 了解及回應乘客

在「用心聽·用心做」計劃下，公司繼續專注為乘客提供更舒適的旅程，同時改善車站通道和設施，以及加強與乘客的溝通。

為提升乘客在旅程中的體驗，公司成立了新的客戶體驗拓展組，負責了解乘客最關注的事宜，並制定計劃不斷提升服務。部門初期的工作重點為進一步了解乘客需要，從而加強與乘客的溝通，尤其當服務出現延誤時。

### 加密鐵路服務班次

由2015年3月起，馬鞍山綫、將軍澳綫及港島綫，以及部分輕鐵路綫每星期合共增加541班列車班次，令每星期的整體載客量增加約42萬人次。此外，九條輕鐵路綫亦於周日及周末以更多雙卡車行駛，以提升載客量。

### 投資改善鐵路網絡

2015年，公司將再投放超過60億港元進行設備維修和更新。

2015年3月，公司簽署總值33億港元的合約，更換港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的訊號系統，從而提高整體載客能力。此外，公司在2015年7月批出了總值60億港元的合約，購買93列配備更先進操作系統和設備的八卡車廂列車，以全面取代現時行駛觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的第一代列車。其他資產更新和提升計劃，包括多輛總值約2億港元的「路軌先鋒」，為維修車隊注入新技術及提升工作效率。

為提升巴士車隊的質素，公司於2015年上半年接收四輛新的雙層巴士，以取代已屆滿使用年限的巴士。此外，公司已批出合約，購買六輛新巴士服務新界西北地區，騰出六輛較舊的巴士在鐵路服務受影響時作緊急備用。為進一步增加載客量，公司將撥出3億港元購買十輛輕鐵及十輛巴士。

# 行政總裁回顧及展望

## 提升車站設施

公司一直致力改善車站環境，現正進行大型工程，如增設升降機、闊閘機和洗手間。

位於荔枝角站及太子站的新站外升降機分別於2015年2月及5月正式啓用，方便乘客來往路面及車站大堂。公司正分階段將多個車站的24部液壓升降機更換成更便捷的牽引式升降機，截至2015年6月底，當中八部已更換。公司亦計劃於2015年內，於25個車站加設30部闊閘機。

旺角站和太子站的新公共洗手間已於2015年1月開放，獲乘客歡迎。馬鞍山綫各站的洗手間設施亦正在進行翻新，目標於2015年內完成。

## 加強乘客溝通

公司繼續加強與乘客的溝通，尤其重視改善服務延誤或事故期間的資訊流通。車站廣播及「MTR Mobile」的「Traffic News」功能是公司採用的兩個最重要溝通渠道，並會進一步加強。

公司已於東涌綫及機場快綫安裝新液晶體資訊顯示系統，並將逐步推展至港島綫、觀塘綫和荃灣綫，為乘客提供適時的資訊。

港鐵智能手機應用程式「MTR Mobile」現有約270萬名用戶，其中逾170萬名用戶有訂閱「Traffic News」即時資訊。

為提升視障人士的瀏覽體驗，港鐵網站和「MTR Mobile」已加入多項無障礙功能。公司於2015年上半年榮獲多個獎項，包括三個金獎，以及在由政府資訊科技總監辦公室及平等機會委員會合辦的「無障礙網頁嘉許計劃2015」中獲選為「最受歡迎智能手機應用程式」。

港鐵智能手機應用程式及公司網頁在《Marketing Magazine》舉辦的《卓越流動市場推廣大獎2015》中榮獲四個獎項。公司網頁亦在香港互聯網註冊管理有限公司舉辦的《Best.HK最佳網站獎》中榮獲金獎。

## 增加車站工作人員

為改善車站的月台管理，公司於2015年增聘了超過300名車站助理，協助維持車站內的人流暢順，特別在繁忙時段。

## 香港車站商務



香港車站商務於2015年上半年的收入增加8.5%至25.79億港元，主要因為更新租約及按營業額計算的租金上升，帶動車站商店的租金收入上升。香港車站商務的經營成本增

加9.3%至2.47億港元，經營利潤上升8.4%至23.32億港元，而經營毛利率則為90.4%。

車站零售設施於期內的收入增加11.2%至17.43億港元，反映租金上升。受惠於落馬洲站免稅店按營業額計算的租金上升，以及港島綫西延的新車站啟用使商店數目增加。

為推廣港鐵車站商店的品牌，公司於2015年初推出「隨行隨買」品牌推廣活動，以本地明星帶出港鐵車站商店「移動購物模式」的方便性。港鐵網絡各處亦有海報展示進駐港鐵車站的新品牌。

於2015年6月30日的車站商店數目為1,356間，而零售設施的總面積為55,768平方米，西營盤站於2015年3月增設了九間新商店；而火炭站、油麻地站、將軍澳站、羅湖站

及紅磡站則正在進行翻新工程，暫時失去186平方米的零售面積。

公司適時推出銷售套餐，令2015年上半年的廣告收入增加2.3%至4.97億港元。車站及列車的廣告點總數為45,284個。於六個月期內為吸引及留住廣告客戶，公司在車站扶手電梯旁開始安裝新的40吋數碼屏幕，取代現時的32吋型號。

2015年上半年的電訊服務業務收入增加5.0%至2.52億港元，主要因為電訊營運商為4G數據傳輸服務進行流動數據容量提升工程，帶動收入上升。



## 香港物業及其他業務



於2015年首六個月，在持續低息環境下，香港一手及二手物業市場均保持平穩。香港住宅市場受香港金融管理局於2015年2月的新一輪物業按揭監管措施影響，二手物業交投減少，但價格保持穩定。市場繼續關注一手大型住宅發展項目的銷售，這些項目受惠於發展商提供具吸引力的價格和折扣優惠。寫字樓租賃市場表現穩定，但零售業，尤其在奢侈品方面則開始受到旅客消費減少的影響。

### 香港物業發展

2015年首六個月的香港物業發展利潤為28.11億港元，主要包括於2015年4月預售的「緞藍天」(「日出康城」第三期)利潤入帳，其所有單位於2015年4月推出時瞬即售罄。

市場對公司的物業發展招標活動反應熱烈。公司已於2015年1月向南豐集團控股有限公司的附屬公司益添發展有限公司批出「日出康城」第六期項目，並於2015年2月向新鴻基地產發展有限公司的附屬公司邦信發展有限公司批出天榮站物業發展項目。其後，公司又於2015年6月向會德豐有限公司的附屬公司Ventures Smart Limited批出「日出康城」第七期物業發展項目。在上述物業發展項目中，發展商會與公司攤分物業發展利潤。此外，港鐵將投放49.8億港元於「日出康城」第七期發展項目，並持有面積達44,500平方米(總樓面面積)的商場並將斥資裝修。至於公司作為九鐵公司相關附屬公司代理人，已於2015年8月6



## 已批出及於期內落成之物業發展組合

地點	發展商	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
<b>康城站</b>					
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
第五期	會德豐有限公司	住宅	102,336	於2014年11月批出	2020年
第六期	南豐集團控股有限公司	住宅	136,970	於2015年1月批出	2021年
第七期	會德豐有限公司	住宅 商場 幼稚園	70,260 44,500 1,160	於2015年6月批出	2022年
<b>大圍站</b>					
大圍	新世界發展有限公司	住宅 商場	190,480 60,620*	於2014年10月批出	2022年
<b>天榮站</b>					
天榮	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	91,051 205	於2015年2月批出	2021年
<b>南昌站#</b>					
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
<b>朗屏站#</b>					
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
<b>荃灣西站#</b>					
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	長江實業地產有限公司	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
<b>元朗站#</b>					
元朗	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場	126,455 11,535^	於2015年8月批出	2022年

# 作為九鐵公司相關附屬公司物業發展代理人

\* 不包括單車停放處及通道

^ 包括24小時行人通道及有蓋園景廣場

## 待批出之物業發展組合<sup>附註1和2</sup>

地點	類別	總樓面面積 (平方米)	招標日期	預計落成日期
康城站	住宅	約600,000		
黃竹坑站	住宅 商場	357,500 47,000	2015 – 2020年	2020 – 2024年
何文田站	住宅	128,400		

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規劃許可、批地條款及相關法定程序。

日將元朗站物業發展項目批出予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司成協有限公司。

為滿足市場對住宅物業的需求，公司會繼續研究鐵路沿線的其他可供發展的地塊，以增加香港的住宅供應。

## 香港物業租賃及管理業務

香港的物業租賃及管理業務於2015年首六個月的收入增加11.3%至22.55億港元，經營成本增加7.9%至3.57億港元，經營利潤因此上升12.0%至18.98億港元，而經營毛利率則為84.2%。

公司於首六個月在香港的物業租賃總收入為21.29億港元，較2014年同期增加11.5%。期內整體港鐵商場的新訂租金錄得12%的平均升幅。於2015年6月30日，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。

於2015年6月30日，按應佔可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合為212,500平方米的零售物業、41,006平方米的寫字樓，以及14,282平方米的其他用途物業。

公司的投資物業於2015年上半年獲得多個獎項。「圓方」獲《經濟日報》選為「全港10大我最喜愛商場」及獲TripAdvisor頒發的「2015卓越獎」；「德福廣場」獲《東周刊》頒發「香港服務大獎 — 購物商場」，而其「Smart Telford Program」手機應用程式則獲香港無線科技商會頒發兩個獎項。

公司於2015年上半年的香港物業管理收入上升8.6%至1.26億港元。於2015年6月30日，當計入「環宇海灣」和「The Austin」的單位後，公司在香港管理的住宅單位數目較2014年底增加2,293個，至93,727個，而公司管理的商用面積則與2014年維持不變，達763,018平方米。

公司的物業管理業務於期內獲得多個獎項，包括「國金二期」在皇家特許測量師學會舉辦的「2015年RICS香港年度大獎」上獲得「物業/設施管理團隊大獎」，以及在由職業安全健康局、勞工處及香港物業管理公司協會舉辦的「第二屆最佳職安健物業管理大獎」上榮獲多個安全管理獎項。

## 其他業務

昂坪360纜車和昂坪市集(「昂坪360」)於2015年上半年的收入減少8.3%至1.65億港元，主要因為過夜旅客人數減少，及因增加纜索維修引致營運日子減少。期內旅客人數約達800,000人次，而纜車服務的可靠程度亦維持卓越，達致99.9%。公司推出以本地旅客為對象的推廣活動，包括與一名本地藝術家合辦農曆新年推廣活動、全港兒童於4月免費乘搭纜車，以及本地長者於2015年6月平日以優惠價乘搭纜車。昂坪360於期內囊括多個獎項，包括在2015年2月獲得美國有線電視新聞網(CNN)譽為「世界10大最佳纜車體驗」之一。

作為世界領先的鐵路營運商之一，我們憑藉專業經驗，為香港及海外客戶提供顧問服務。顧問業務於2015年上半年的收入為9,000萬港元，較去年同期增加8.4%。

公司於2015年上半年應佔八達通的淨利潤上升12.5%至1.17億港元。截至2015年6月30日，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2,880萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,350萬宗及1.597億港元。

來自政府的項目管理收入於2015年上半年為7.80億港元，較2014年同期增加9.2%。大部分項目管理收入來自高鐵香港段及沙田至中環綫的政府委託工程。這些收入目前是以收回成本的原則入帳。

# 中國內地及 國際業務



公司於2015年上半年在中國內地及海外的鐵路及物業相關的附屬公司，收入合共為61.81億港元，較2014年同期減少了2.7%，主要受不利的匯價變動影響所致。

公司在香港以外的鐵路相關附屬公司，即港鐵軌道交通(深圳)有限公司、Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (「MTM」)、MTR Stockholm AB(「MTRS」)、MTR Express (Sweden) AB、MTR Crossrail、Metro Trains Sydney Pty. Limited(「MTS」)及負責悉尼西北鐵路綫的設計和配置的合資企業(「JV-SMNW」)，收入合共為61.04億港元，較2014年上半年減少2.7%，經營成本則減少2.2%至57.27億港元，因此經營利潤減少10.5%至3.77億港元，經營毛利率為6.2%。若以固定匯率基準計算，公司的鐵路相關附屬公司(不包括剛開始營運的MTR Express (Sweden) AB、MTR Crossrail、MTS以及JV-SMNW)收入增加8.3%，經營成本增加8.3%，經營利潤上升9.2%。

至於公司的鐵路相關聯營公司，於2015年上半年錄得盈利4,900萬港元，而2014年首六個月則錄得盈利2,400萬港元，盈利增加主要因為北京及杭州的鐵路相關聯營公司業務表現改善。

公司在香港以外的鐵路相關附屬及聯營公司於2015年首六個月錄得的乘客量約為7.55億人次，較2014年上半年的7.067億人次增加6.9%。

### 中國內地鐵路業務

北京地鐵四號綫和大興綫超越其服務指標。兩條鐵路綫於2015年上半年的總乘客量為2.032億人次，周日平均乘客量則逾118萬人次。北京地鐵十四號綫第一期和第二期於同期的總乘客量為2,560萬人次，周日平均乘客量為16.1萬人次。北京地鐵十四號綫第一期全長12.4公里，共有七個車站。已於2014年12月通車的北京地鐵十四號綫第二期東段全長14.8公里，共有12個車站(其中兩個車站現不停站)。

2014年12月28日，北京地鐵系統全綫上調票價，是七年來首次加價。2015年上半年，北京地鐵四號綫和大興綫的總乘客量比去年同期減少8%，現在客流已趨平穩。由於服務的價格與需求的非彈性關係，是次上調票價為京港地鐵公司帶來正面的財務影響。

深圳市軌道交通龍華綫(「龍華綫」)的營運表現亦超越其指標。龍華綫於2015年上半年的乘客量為8,960萬人次，周日平均乘客量逾49.65萬人次。龍華綫的四卡列車已於2015年2月全部改裝成六卡列車，載客量提升50%。

受惠於杭州市其他鐵路綫的開通，杭州地鐵一號綫於2015年上半年的乘客量增加了25%至8,410萬人次。周日平均乘客量逾45萬人次。

### 國際鐵路業務

英國方面，LOROL在「2015 London Transport Awards」頒獎禮上，榮獲「鐵路營運年度獎」(Rail Operator of the Year)。LOROL亦於2015年5月31日起從Greater Anglia特許經營商接手管理West Anglia Inner路綫，有關員工、車站和車隊已轉由LOROL管理，直至現有營運合約於2016年11月屆滿為止。LOROL經擴展的鐵路網絡全長167公里，共有111個車站。乘客量於六個月期內增長19%，約6,650萬人次。

在倫敦，MTR Crossrail於2015年5月31日開始營運Crossrail第一段，稱為「TfL Rail」。TfL Rail目前有11個車站，在2019年全面通車時，鐵路將達至全長118公里，共有40個車站。在最初階段，MTR Crossrail接管了來自Greater Anglia專營權業務的車隊、員工和車站。下一步，MTR Crossrail將營運一支於2017年投入服務的全新現代化車隊。

在斯德哥爾摩，MTRS於2015年上半年取得卓越的營運表現，所有鐵路綫的列車準時度均超越合約指標。MTRS獲頒授著名的2014年瑞典品質大獎(2014 Swedish Quality Award)，表揚其對服務所作的改善。MTRS於期內的乘客量為1.706億人次，周日平均乘客量為120萬人次。

MTRX於2015年3月21日開始提供往來斯德哥爾摩和哥德堡之間的列車服務，獲得乘客的正面評價。MTRX將於2015年8月全面投入服務，每周提供約90班列車班次。

在澳洲，根據Public Transport Victoria新的計算方法，墨爾本MTM在2015年上半年的乘客量為1.155億人次，較2014年上半年增加4.8%，主要受惠於過去12個月推行新的票價機制。MTM的營運表現及顧客滿意度持續超越合約指標。

同樣在澳洲，港鐵參與的財團成功投得悉尼西北鐵路綫營運、列車及系統合約，並於2015年3月在悉尼由Infrastructure Partnership Australia舉辦的「國家基礎建設大獎」(National Infrastructure Awards)上榮獲「卓越政府合作夥伴獎」(Government Partnership Excellence Award)。這是公司首個國際「公私合營」項目。

### 中國內地物業發展、租賃及管理業務

公司位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的物業發展項目「天頌」，可發展總樓面面積約為206,167平方米，共有1,698個住宅單位及一個樓面面積10,000平方米的商場。於2015年上半年，公司先後預售兩批合共708個單位，已售出超過99%。預期更多單位將於今年下半年推出預售。建築工程則維持良好進展。

港鐵佔49%股權的合營公司天津城鐵港鐵建設有限公司在天津地鐵六號綫位於北運河站的物業項目繼續取得進展。此地塊的可建樓面面積合共約278,650平方米，將發展為住宅及商業用途，預計建築工程將於2015年下半年展開。

中國內地的物業租賃及物業管理業務於2015年上半年的收入增加2.7%至7,700萬港元。公司在北京的商場銀座Mall於2015年6月30日的出租率為99%。

公司於2015年6月底在中國內地管理的總樓面面積維持不變，為230,000平方米。這包括北京傲城融富中心的24,000平方米商用樓面及58,000平方米住宅樓面，以及北京北辰的購物中心和寫字樓共148,000平方米的商用面積。



## 未來增長



於2015年首六個月，我們繼續在香港及香港以外地區執行和推進鐵路及物業業務的擴展計劃。

### 香港的增長

擴建在香港的鐵路網絡，向來是港鐵的主要增長計劃。於2015年上半年，由港鐵擁有的新鐵路綫(即南港島綫(東段)及觀塘綫延綫)及港鐵獲委託為項目管理人的鐵路綫(即高鐵香港段及沙田至中環綫)均取得合理的施工進度。儘管工程取得進展，但公司仍然面對重大的困難和挑戰，因此需要進一步修訂項目的預計落成日期和造價估算。公司香港投資物業業務的增長，將來自兩個發展中的新商場，以及「青衣城」及「德福廣場」的擴建計劃。當落成後，公司現有的零售物業組合將增加約120,620平方米應佔總樓面面積。

#### 香港新鐵路項目

##### 由港鐵擁有的新鐵路綫

##### 南港島綫(東段)

全長7公里的南港島綫(東段)將使港鐵服務由金鐘站伸延至港島南區，而鐵路綫的車廠將設於黃竹坑。截至2015年6月30日，該項目已完成87%。按目前估計，工程可於2016年年底竣工，把鐵路服務首次帶進南區，服務估計達35萬的居住及就業人口。

在金鐘站，車站洞穴和月台的挖掘工程大致完成，結構工程現正進行。金鐘站擴建部分的明挖回填挖掘工程及鉅鉅的現有港島綫行車隧道底支撐架工程已大致完成。南風隧道的隧道壁建造工程已經完成，並正在鋪設軌道。在南區的高架橋段，隔音屏障、架空電纜及軌道旁機電安裝工程已大致完成。有限度的列車測試於2015年4月開始在黃竹坑站與海怡半島站之間進行。

海洋公園站及黃竹坑站的工程大致完成後，現已展開法定檢測工作，由消防處為兩個車站完成了檢測。

在鴨脷洲，位於鴨脷洲橋道與怡南路交界的新建有蓋行人天橋和升降機已於2015年1月啓用，為海怡半島及鴨脷洲邨兩個人口稠密的住宅區提供便利及暢通無阻的連接通道。利東站及海怡半島站的主體結構工程已大致完成，出入口建造工程則正在進行。

由於工程複雜而持續勞動力緊張，該項目的造價估算已進一步修訂，上調17億港元至169億港元(未計算資本化利息)。

##### 觀塘綫延綫

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2015年6月30日，

該項目已完成81%。觀塘綫延綫於2016年落成後，將為何文田及黃埔一帶的居民提供鐵路服務，服務估計達19.2萬的居住及就業人口。

何文田站的主要結構工程已於2015年6月完成，軌道工程正朝著黃埔方向進行，超過55%的軌道已鋪設完成。黃埔站的建造工程正在進行中，兩個大堂的結構工程已完成46%。儘管地質情況惡劣及工地擠迫，令黃埔站月台隧道工程充滿挑戰，但隧道已於2015年7月局部打通，標誌挖掘工程的一個里程碑。屋宇設備及機電安裝工程正在進行，截至2015年6月30日已完成50%。

由於工程複雜，特別是在黃埔站月台隧道的工程，導致整個項目出現延誤，觀塘綫延綫現預計於2016年第三季或第四季竣工。由於施工延誤，加上工程挑戰和勞動力緊張，亦導致項目造價估算增加至72億港元(未計算資本化利息)。

### 由政府委託港鐵為項目經理的新鐵路綫

#### 高鐵香港段

高鐵香港段全長26公里，將提供跨境的高速鐵路服務，連接香港和深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡。香港段的列車將由西九龍總站開出。截至2015年6月30日，該項目已完成71%。公司的項目管理責任載於公司與政府簽訂的兩份委託協議。第一份委託協議(「高鐵香港段初步委託協議」)包括初步設計、詳細設計及地盤勘測，而第二份委託協議(「高鐵香港段委託協議」)則包括高鐵香港段完成詳細設計、建造、測試及通車。根據高鐵香港段委託協議，政府負責高鐵香港段的建造費用。

高鐵香港段牛潭尾至大江埔段隧道的挖掘工程已於2015年3月完成，標誌著這個項目全長12.9公里的鑽爆隧道挖掘工程已經全部完成。截至2015年6月30日，整體隧道挖掘工程已完成97%。同日，西九龍總站因完成北面關鍵範圍內的地庫B3層橫向永久支撐工程，故此，西九龍總站工程完成53%、整體挖掘工程已完成97%，而混凝土結構的澆灌工程已經完成53%。總站入口結構工程、其他屋宇設備及機電安裝工程則繼續進行。

高鐵香港段的施工進度繼續受到工程困難和各項挑戰的影響。當中最嚴竣的挑戰，是西九龍總站餘下的建造工程，尤其是混凝土澆灌工程及總站入口結構工程，以及中港邊境與米埔之間的跨境隧道的施工進度。施工困難導致估計完工時間表被進一步修訂為2018年第三季(包括計劃應變期)。主要由於工程延誤、勞動力緊張和施工困難，經修訂的項目造價估算亦增至853億港元(根據經修訂時間表，包含備用資金)。上述修訂估算已於2015年6月30日向政府匯報，現正由政府進行檢視。公司已知會政府這些修訂的估算是基於若干假設，包括及時的資金安排，並需要各方合作及取得政府的若干批准。

根據高鐵香港段委託協議，倘若大幅修改執行委託活動的進行計劃有可能導致公司的項目管理責任或成本大幅增加或減少，公司以及政府須真誠地磋商以同意增加或視乎情況減少項目管理費(管理費現時定於45.90億港元)。截至本中期報告之日期，由於此磋商尚未展開，故此在現階段，並不確定該費用會否增加。倘若公司收到的項目管理費沒有增加，則公司未必能夠收回履行高鐵香港段委託協議下之責任所增加的內部成本。

## 行政總裁回顧及展望

倘若公司違反高鐵香港段委託協議，或公司履行高鐵香港段委託協議下之義務時因疏忽而引致政府產生的虧損，政府有權向公司提出申索。公司就高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議所產生或相關的總法律責任(傷亡除外)設有上限，而此上限相等於公司在高鐵香港段委託協議下收到的項目管理費和其他費用，以及公司在高鐵香港段初步委託協議下收到的若干費用。截至本中期報告之日期，公司並未收到由政府提出的申索。

公司的董事局已授權公司主席和行政總裁與政府進行溝通，藉此讓高鐵香港段按照經修訂完工時間表開始營運，並會在適當時候就此向董事局作進一步匯報。

### 沙田至中環綫

全長 17 公里的沙田至中環綫，將現有鐵路綫連接成東西走廊及南北走廊，設有合共十個車站，包括六個連接現有鐵路綫與上述兩條新走廊的轉綫車站。該鐵路綫將於 2021 年為新界地區提供急需的新交通聯繫，估計服務達 64 萬的居住及就業人口。截至 2015 年 6 月 30 日，項目已整體完成約 37%，而東西走廊及南北走廊分別完成 50% 及 15%。與高鐵香港段一樣，政府負責沙田至中環綫的建造費用。

沙田至中環綫的工程取得合理進展。公司於 2015 年 3 月成功貫通由啓德至鑽石山的上行綫隧道，是沙田至中環綫首段完成挖掘工程的隧道，標誌著項目的一個重要里程碑。其後，鑽石山和馬仔坑之間的上行綫隧道挖掘工程亦於 2015 年 6 月完成。

工程團隊於 2015 年 4 月 30 日舉行顯徑站平頂儀式，與區內市民一同慶祝項目創下新里程。顯徑站是沙田至中環綫首個平頂的車站，平頂儀式標誌車站的土木工程竣工，並隨即展開機電、裝修及軌道鋪設工程。之後，新的啓德站亦於 2015 年 7 月 16 日進行平頂儀式。

儘管施工進度合理，但正如之前所公佈，沙田至中環綫的通車計劃受到兩項重要事件影響。第一，東西走廊方面，由於土瓜灣站一處工地的考古發現，確定應對措施所耗費的時間導致走廊工程延誤 11 個月，現估計於 2019 年完工。第二，由於受第三方的基建工程影響，預期南北走廊新會展站的一個工地將延遲移交，因而令該走廊施工進度滯後了六個月。若工地移交有進一步延誤，南北走廊的落成時間將進一步押後。

由於上述延誤，公司正在檢討項目造價估算及目標完工日期。考慮到項目持續面對的困難和挑戰(包括上述因素)，公司預期造價估算將會向上調整。此外，公司已知會政府有關沙田至中環綫的前期工程之預算造價將會上升，主要由於金鐘站作為未來沙田至中環綫與南港島綫(東段)(以及其他鐵路綫)的轉綫車站，其擴建項目造價估算上升。公司預期整個項目的工程時間表及成本檢討將於 2016 年年初完成，然後公司將會正式向政府提交檢討結果。此後，公司將會繼續監察和檢討項目造價及完工日期。

### 正在討論的新鐵路項目

2014年9月，政府公布《鐵路發展策略2014》，當中概述為直至2031年的鐵路擴展提供的規劃框架，提出了七個新的鐵路項目。政府於2015年1月發表的政策綱領，表示政府將分階段推行上述擬建的新鐵路項目，首先會為屯門南延綫、北環綫(及古洞站)，以及東九龍綫進行詳細規劃。公司已向政府提供這些新鐵路項目的技術性資料，並會繼續支持政府為社區建設新鐵路。

### 香港投資物業項目

為不斷加強公司的投資物業業務，我們正投放資源優化旗下的商場組合，包括發展新商場及優化現有商場。這些項目將為公司的物業投資組合帶來合共約120,620平方米(總樓面面積)，增幅為現時零售物業組合的應佔總樓面面積約40%。

公司商場組合未來將會增添兩個分別位於大圍及「日出康城」的新商場。未來的大圍商場將提供60,620平方米(總樓面面積)，預計將於2021年第三季開幕。公司已為該發展項目投入75億港元、並保留商場業權和承擔裝修費用。

日出康城商場將提供44,500平方米(總樓面面積)，並預計於2020年第四季開幕。公司將向該發展項目投入49.8億港元、並保留商場業權和為商場進行裝修。

位於青衣的「青衣城」正在進行優化工程，將增加12,100平方米(零售總樓面面積)，工程耗資約24億港元。繼2015年6月12日舉行動工儀式後，建造工程正在進行中，預計於2017年第四季開幕。

隨著市民對東九龍零售服務設施的需求上升，公司將改建「德福廣場」上的兩層寫字樓作零售用途，將會為該商場增加3,400平方米(總樓面面積)。項目造價估算為5.5億港元，並預計於2017年第二季開幕。

### 中國內地及國際拓展

在北京，京港地鐵公司現正推進北京地鐵十四號綫第三期的建造工程。北京地鐵十四號綫在全綫通車後，全長47.3公里，共有37個車站，包括十個轉綫車站。京港地鐵公司負責提供這個「公私合營」項目的機電系統及列車，以及為期30年的鐵路營運及維修服務。港鐵將向京港地鐵公司注入約24.5億元人民幣的額外資本以支持此「公私合營」項目的投資。

公司於2015年2月8日亦參與草簽了北京地鐵十六號綫「公私合營」項目的特許經營協議。北京地鐵十六號綫連接北安河和宛平，全長50公里，共有29個車站。根據協議，京港地鐵公司將負責供應此項目的機電系統及列車，並按現時計劃定於2017年後負責為期30年的鐵路營運及維修服務。北京地鐵十六號綫的建造工程經已展開，第一期預計可於2016年投入服務。為支持京港地鐵公司在北京地鐵十六號綫的投資，港鐵將為京港地鐵公司注入不多於24.5億元人民幣的額外資本。

在英國，我們獲倫敦運輸局(TfL)甄選入圍競逐London Overground的新一輪特許經營權，該經營權將於2016年11月13日開始為期七年六個月，並於TfL同意下延長兩年。

在瑞典，公司於2015年8月提交了競投Stockholm Commuter Rail Systems (Stockholms Pendeltåg)的標書。

在墨爾本，由於維多利亞省政府採用另一種方式進行有關項目，因此港鐵作為股東的Rail Transformation Consortium將不會繼續推進Cranbourne-Pakenham Rail Corridor項目。儘管如此，MTM將以墨爾本鐵路特許經營權持有人的身份，繼續參與維多利亞省政府委託進行的有關工程。



## 財務回顧

於2015年上半年，集團取得良好財務業績，其中經常性業務穩健增長，而物業發展亦錄得較高利潤。與去年同期相比，總收入及總經營開支分別增加3.8%及1.9%至202.10億港元及118.64億港元。由於客運服務的總乘容量上升，以及車費調整（惟部分升幅被票價優惠所抵銷），香港客運業務收入增長5.4%至81.47億港元。由於增加列車服務班次、能源開支上升和前綫員工增加，相關開支增加8.6%至43.48億港元。於2015年上半年的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8.5%至25.79億港元。其相關開支則主要因政府地租及差餉增加而上升9.3%至2.47億港元。由於集團商場組合於2015年上半年的新訂租金上升，物業租賃及管理業務收入增加11.3%至22.55億港元。我們的商場及「國金二期」寫字樓的出租率接近100%。同期的相關開支亦因政府地租及差餉增加而上升7.9%至3.57億港元。受不利的匯率變動影響，集團中國內地及國際附屬公司的收入及開支分別為61.81億港元及58.36億港元，較2014年上半年分別下跌2.7%及1.5%。以固定匯率基準計算，若撇除籌備深圳物業發展項目預售的市場推廣費用，中國內地及國際附屬公司的收入及開支分別上升13.6%及14.3%，經營利潤較去年同期增加3.2%。由於為政府進行的項目管理工作增加按收回成本基準確認，但部分升幅被昂坪360的收入減少所抵銷，香港其他業務的收入為10.48億港元，較2014年上半年上升6.0%。其相關開支主要因為政府進行的項目管理工作增加而上升9.5%至9.81億港元。計入項目研究及業務發展開支9,500萬港元後，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增加6.6%至83.46億港元，經營毛利率上升1.1個百分點至41.3%。

香港物業發展於2015年上半年的利潤為28.11億港元，較去年同期增加25.66億港元，主要來自預售「緻藍天」的利潤入帳。由於港島綫西延建造成本的折舊，折舊及攤銷費用上升11.4%至18.80億港元。每年向九鐵公司支付的非定額付款因較多收入根據最高的35%漸進比率支付而上升12.1%至7.86億港元。未計利息及稅項前經營利潤因而增加49.3%至84.91億港元。

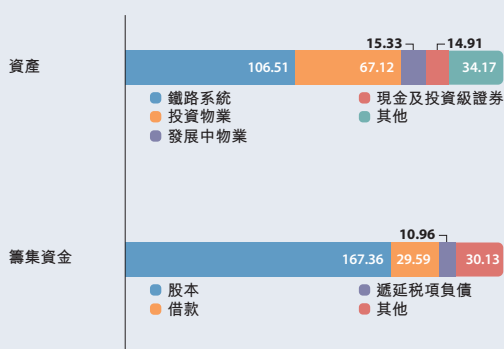
2015年上半年的淨利息及財務開支由去年同期的2.74億港元增至2.95億港元。投資物業重估收益為13.62億港元。應佔八達通控股有限公司利潤由1.04億港元增至1.17億港元。我們於2015年上半年應佔其他聯營公司的業績為4,900萬港元，而去年同期應佔其他聯營公司的盈利為2,500萬港元，主要由於杭州杭港地鐵有限公司及京港地鐵公司的業績改善。

在扣除所得稅14.46億港元及非控股權益所佔利潤8,900萬港元後，公司股東應佔淨利潤於2015年上半年增加3.5%至81.89億港元。每股盈利因此由1.36港元上升至1.40港元。不包括投資物業重估，2015年上半年的股東應佔基本利潤為68.27億港元，較2014年同期上升55.5%，每股基本盈利亦由0.76港元升至1.17港元。來自經常性業務的基本利潤上升7.9%至45.16億港元，而除稅後物業發展利潤亦由2.03億港元增至2015年上半年的23.11億港元。

集團的財務狀況表持續強健，淨資產由2014年12月31日的1,634.82億港元增加2.4%至2015年6月30日的1,673.55億港元。資產總值增加108.86億港元至2,380.38億港元，升幅來自投資物業重估收益、港島綫延綫、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫進一步建造成本的資本化，以及投放於大圍站物業發展項目有關的發展中物業。由於確認2014年應付股東的

## 綜合財務狀況表撮要

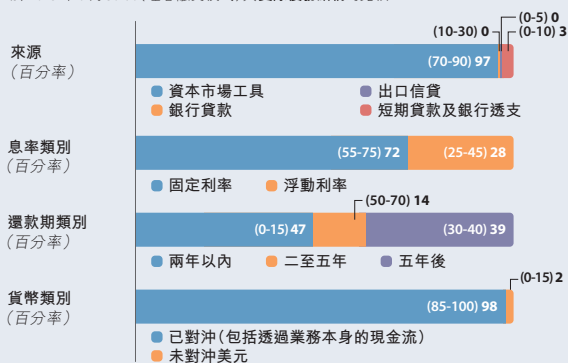
於2015年6月30日  
(十億港元)



## 理想融資模式及債務結構

理想融資模式反映公司的審慎債務管理方針，有助確保債務組合穩健。

於2015年6月30日(理想融資模式)與實際債務結構的比較



2014年末期股息，以及預先收取深圳「天頌」的售樓收入，負債總額自2014年12月31日增加70.13億港元至2015年6月30日的706.83億港元。集團的淨負債權益比率由2014年12月31日的7.6%上升至2015年6月30日的9.1%。

2015年上半年從經營活動產生的現金在除稅及計入營運資金變動後為90.74億港元，較2014年同期增加7.6%，增長主要來自經營利潤的增加。2015年上半年從物業發展收取的現金為24.40億港元，較去年同期減少33.0%，主要與來自香港「Grand Austin」及深圳「天頌」的款項有關。計入龍華綫的政府資助6.53億港元及其他現金款項3.86億港元，現金收入淨額由2014年上半年的127.33億港元降至2015年上半年的125.53億港元。2015年上半年內用於鐵路業務的資本性開支總額為49.88億港元，其中18.76億港元用於購入香港客運業務現有鐵路及相關業務的資產、23.95億港元用於興建香港鐵路延綫項目、5.55億港元用於支付龍華綫鐵路營運，而1.62億港元用於支付其他海外客運業務。用於支付物業相關業務的資本性開支總額為80.69億港元，其中77.17億港元用於香港物業發展項目，主要用於大圍站物業發展項目、2.72億港元用於深圳物業發展項目，以及8,000萬港元用於香港投資物業的翻新及裝修工程。集團亦支付14.72億港元每年非定額付款予九鐵公司。

計入集團向京港地鐵公司及天津城鐵港鐵建設有限公司合共作出的現金投資1.61億港元、利息付款淨額2.78億港元、向非控股權益持有人派付3,100萬港元股息及其他付款後，現金流出淨額由2014年上半年的82.33億港元增加至2015年上半年的151.49億港元。在2015年上半年計入上述項目及償還貸款淨額19.44億港元後，集團的現金結餘由2014年12月31日的188.93億港元降至2015年6月30日的143.53億港元。

## 融資活動

隨著希臘債務危機惡化，以及歐洲央行宣布實施規模龐大的量化寬鬆計劃以提振歐元區經濟，美國國庫債券孳息率跟隨歐洲主權債券孳息率於2015年1月大幅下跌。此後，由於美國經濟持續改善，加上市場預期美國聯儲局將於2015年年底前調高聯邦基金利率，美國國庫債券孳息率因而上升。

10年期及30年期國庫債券孳息率分別從2014年年底的2.17%(年率，下同)及2.75%上升至6月30日的2.35%及3.12%，3個月美元倫敦銀行同業拆息從0.26%微升至0.28%。10年期港元掉期利率於期內從2.25%下跌至2.20%，而3個月港元香港銀行同業拆息則由0.38%上升至0.39%。

## 行政總裁回顧及展望

集團把握長期利率於2015年1月下跌的機會，以3.15%的低票息率經私人配售首次發行面額總值5億港元的40年期港元票據，該港元票據進一步延長並分散集團的債務還款期，並鎖定具吸引力的定息長期融資。

於2015年6月底，集團持有的現金及銀行存款共達143.53億港元，尚未動用的已承諾銀行信貸為76.7億港元。於公司層面，現金及銀行存款總額為118.81億港元，連同尚未動用的已承諾銀行信貸總額59億港元，足以應付公司包括2016年大部分的資金需要。

於2015年6月底，公司72%的未償還債項為定息債項，餘下28%為浮息債項，反映利率風險處於溫和水平。公司未償還債項總額內須於2年內償還的佔47%、須於2至5年內償還的佔14%，其餘的39%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98%的未償還債項為港元或已對沖為港元、或以基本業務的外幣現金流作對沖的債款，餘額2%為美元債項。

期內，主要由於浮息借貸比重上升，公司的加權平均借貸成本由2014年上半年的3.0%微跌至2.9%。於集團層面，主要由於中國人民銀行調低人民幣貸款基準利率，使中國內地的項目貸款利息開支減少，以致加權平均借貸成本由3.7%微跌至3.6%。

公司的信貸評級保持強勁，與香港特別行政區政府同級。穆迪投資者服務於2015年6月將集團的發行人及優先無抵押債務評級確認為「Aa1」，短期信貸評級為「P-1」，展望為「穩定」。



## 人力資源



公司與其控制之附屬公司於2015年6月30日在香港及香港以外地區分別僱用16,864和8,047名員工。於2015年首六個月，公司在香港招聘了784名新員工，並於內部晉升了657名員工，而員工流失率則維持在4.1%的低水平。

培育一支熱誠投入、共同協作的工作團隊，對增強公司的核心業務和服務社群至為重要。為達致此目標，港鐵舉辦各類招聘、培訓、領導才能發展、激勵和溝通計劃，務求招攬和挽留各階層的優秀人才。

我們推行多項人力資源措施，包括透過加強招聘活動及嶄新招聘廣告渠道，更具針對性地招募目標求職者及高質素的畢業生。我們亦深明員工的個人發展對公司締造佳績至關重要。於2015年上半年，除了海外課程外，公司舉辦了3,546項培訓課程，為每名香港員工提供3.3天的培訓。

公司同時提供跨職能及跨地域的崗位輪調，由行政人員及高級經理擔任導師，以及舉辦體驗學習及訪問考察團。港鐵學徒訓練計劃及「Train' 出光輝每一程」計劃，獲得「Association for Talent Development Excellence in Practice Award 2014」的獎項，肯定了公司在人才培訓及發展方面的成就。

作為公司持續學習和不斷求進文化的一部分，港鐵已推行「臻善圈」計劃超過26年，鼓勵員工分享優秀的改善提案。為加強公司在全球各地業務機構的「臻善圈」文化，我們於2015年6月舉辦了「全球臻善圈會議」(「2015 Global WIT Conference」)，吸引來自香港、深圳、杭州、北京、墨爾本、倫敦和斯德哥爾摩的員工參加。

## 聯繫社區

我們致力與社區保持聯繫，並在日常營運以至興建新鐵路綫和物業發展項目的過程中，處處考慮廣大社群的需要。

開放的溝通渠道，包括顧客服務熱綫、在車站備索的乘客意見表、網上意見表、顧客心聲調查及電台直播節目，均有助我們掌握公眾關注的事宜，迅速回應不斷轉變的需求。在港島綫西延方面，公司於2015年2月在香港大學站和堅尼地城站舉辦「聽您所想」溝通會，與社區建立更緊密的聯繫，而項目工作小組則繼續處理和監察各種事項。公司於2015年3月21日在西營盤站舉行開放日，讓西區居民熟習車站環境及設施，反應熱烈。「港鐵社區聯網」計劃旨在與各類持份者保持緊密聯繫，並不斷發掘機會，建立社區友善設施。該計劃獲香港社會服務聯會舉辦的「商界展關懷」計劃頒發「傑出融合獎」，表揚其透過關愛社群，努力推廣企業社會責任。

在物業業務方面，我們的目標是為公司和社區創造價值。在與當區居民和區議會進行廣泛溝通後，公司在青衣「青衣城」擴建項目的新設施，將會採納區內社群提出的多項建議。港鐵商場於2015年上半年支持各項活動，包括青少年發展、藝術、社區服務、慈善及環保活動。

為了在鐵路網絡拓展項目建造期間促進與廣大社群的雙向溝通，我們成立了社區聯絡小組，定期與地區居民、區議員和政府代表會面。我們還舉辦活動和實地考察，促進與社區和政府關係。我們更邀請持份者出席會議，並在整個項目建造期間，透過項目熱綫及資訊中心掌握項目的最新進度資料。

## 展望

展望2015年下半年，我們預期公司香港客運業務的乘客量將會在經濟增長和港島綫西延通車的全年效應推動下有所增長。集團車站零售設施及物業租賃業務的業績受續約租金及新訂租金影響，影響程度將取決於市場情況。在香港以外的經常性業務，財務表現或會受匯率波動所影響。

在香港物業發展方面，由於2015年下半年並無可供預售的港鐵物業發展項目，因此期內的物業發展利潤只有來自出售尚餘單位。在深圳方面，「天頌」項目的預售繼續進行，而利潤則會於交付單位給買家時才入帳。

在物業招標活動方面，視乎市場情況，我們計劃在未來大約六個月推出「日出康城」兩至三個發展項目，提供約4,300個住宅單位。

公司的執行總監會有若干變動。前人力資源總監張少華先生已由2015年6月15日起擔任歐洲業務總監的新設職位。沈銘義先生已接任為署理人力資源總監，而公司同時繼續物色人力資源總監人選。蘇家碧女士將於2015年9月加入港鐵，擔任新設的公司事務總監一職。

本人於2015年3月獲董事局委任為港鐵行政總裁，深感榮幸，今後定當與各持份者攜手合作，引領公司向前邁進。對董事局成員的睿智意見以至港鐵員工的辛勤、投入和支持，本人衷心致謝。



行政總裁

梁國權

香港，2015年8月13日