



“

儘管經營環境更具挑戰性，港鐵於2016年上半年在香港及香港以外地區的業務仍然取得穩步進展。四個鐵路拓展項目亦達至新的里程碑。”

”

致各股東及其他有關人士：

儘管經營環境更具挑戰性，港鐵於2016年上半年在香港及香港以外地區的業務仍然取得穩步進展。四個鐵路拓展項目亦達至新的里程碑。當中最矚目為我們就廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）工程所需的額外撥款與政府達成的協議（「高鐵香港段協議」）已獲得公司獨立股東的批准，及香港特別行政區立法會（「立法會」）財務委員會的有關批准。

公司客運業務收入增長，受惠於乘客量溫和增長，及根據票價調整機制而作出的票價調整。車站商務收入增加，主要由於新訂租金上調，以及免稅店的租金上升。公司在香港的物業租賃業務繼續受惠於新訂租金上升。來自中國內

地及國際附屬鐵路公司的收入增加，主要受惠於新增業務的貢獻上升。一如預期，物業發展錄得溫和利潤。物業招標活動方面，公司於期內批出一個物業發展項目，即「日出康城」第十期。

公司在香港的服務表現維持世界級的水平，其中重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於六個月期內均維持在99.9%。此外，在重鐵和輕鐵網絡，由港鐵可控制的因素所致、長達31分鐘或以上的延誤分別只有三宗和一宗。公司的安全表現維持卓越水平，比已達世界級的安全水平更進一步。

公司按票價調整機制調整票價。該機制為調整車費提供一個具透明度及客觀的方法，使港鐵的香港票價結構按相關國際基準衡量，處於最能負擔的四分位數，而同時繼續維持世界級的服務水平。2016年4月，董事局應政府要求，同意提早一年與政府共同開展票價調整機制檢討。

公司的業務增長策略涵蓋香港和香港以外的市場。在本地市場，我們的「鐵路2.0」著眼於未來數年提供新一代的鐵路服務，包括完成當前四個鐵路網絡拓展項目，以及現有鐵路網絡多項重要資產更新計劃。網絡拓展項目方面，截至2016年6月30日，觀塘綫延綫已完成99.4%、南港島綫（東段）已完成96.8%、高鐵香港段已完成81.5%，而沙田至中環綫已完成59.0%。除這四個項目外，政府已要求公司著手擬備《鐵路發展策略2014》內首三條鐵路綫的建議書。

香港以外方面，在北京，北京地鐵十六號綫建造工程已經展開。在瑞典，公司於2015年年底成功獲得Stockholm Commuter Rail Systems (Stockholms Pendeltåg) 的營運及維修專營權。由其中一家投標落選公司提出的法律訴訟現已解決，公司將由今年12月起營運該鐵路綫。2016年2月，公司亦從合資夥伴購入負責斯德哥爾摩地鐵列車維修的合資公司Tunnelbanan Teknik Stockholm (「TBT」) 其餘50%的股權。

財務業績方面，公司於2016年首六個月的總收入上升5.4%至213.07億港元，而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則上升5.6%至88.10億港元。若不包括公司在中國內地及國際的附屬公司，收入增加5.4%，經營利潤增加5.7%，而經營毛利率則上升0.2個百分點至57.2%。股東應佔經常性利潤，即不包括物業發展利潤和投資物業重估的淨利潤上升7.8%至48.66億港元。除稅後物業發展利潤為2.07億港元，主要來自多個不同的項目，包括攤分位於「緻藍天」幼稚園所得的資產。若不包括投資物業重估，股東應佔基本業務淨利潤減少25.7%至50.73億港元，即每股盈利0.86港元。投資物業重估收益為4,800萬港元，2015年上半年則為13.62億港元。因此，股東應佔淨利潤為51.21億港元，即包括投資物業重估收益後的每股盈利為0.87港元。董事局已宣派中期普通股息，為每股0.25港元，與去年相同。根據公司的普通股息漸進式的派息政策，董事局將在檢視2016年全年業績時釐定末期普通股息。此外，股東須留意與高鐵香港段協議相關的特別股息，當中，每股2.20港元的第一期特別股息已於2016年7月13日向股東派發，而每股同樣為2.20港元的第二期特別股息將於2017年下半年派發。



香港客運 業務

香港客運業務在2016年上半年的總收入為86.17億港元，較2015年同期增加5.8%。期內經營成本上升4.3%至45.33億港元，經營利潤增加7.5%至40.84億港元，而經營毛利率則為47.4%。

安全

公司的安全表現進一步改善，香港重鐵網絡在2016年上半年須呈報事故的數目，較已達致全球首屈一指的安全水平的2015年同期減少。

確保扶手電梯安全，仍然是港鐵的重點目標之一。期內，公司推出多項措施推廣扶手電梯的安全使用，包括由公司扶手電梯安全專責小組進行外展活動及發布新的扶手電梯安全廣播。我們亦致力改善輕鐵網絡的安全，包括舉辦「輕鐵及港鐵巴士道路安全運動」及「輕鐵交匯處安全推廣」。

乘客量

於2016年上半年，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量增加0.3%至9.521億人次。

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)的總乘客量較去年同期增加0.3%，達7.745億人次。

由於來自中國內地的訪港旅客數目下降，羅湖及落馬洲過境服務乘客量下降1.4%至5,540萬人次。

受惠於航空旅客量溫和增長，機場快綫的乘客量上升2.7%至780萬人次。

期內，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維持在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0.1%至454萬人次。

市場佔有率

公司於2016年首五個月在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率為48.3%，而2015年同期為48.5%。當中，我們在過海交通工具市場的佔有率為68.6%。由於使用陸路過境的本地居民比例有所上升，而他們較傾向選擇鐵路服務，因此公司在過境業務的市場佔有率由50.8%升至51.4%。然而，由於持續面對其他交通工具的激烈競爭，在往返機場交通工具市場的佔有率則由21.6%跌至21.4%。

車費收入、推廣及優惠

於2016年首六個月，香港車費總收入為85.37億港元，較2015年同期增加5.8%。在這個總額之中，本地鐵路服務的

收入佔60.51億港元，即71%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升6.2%至7.81港元。

期內，過境服務的車費收入為15.86億港元，較2015年同期增加3.3%。機場快綫的車費收入上升5.7%至4.86億港元。輕鐵及巴士於期內的车費收入合計為3.46億港元，上升6.8%。城際客運服務的車費收入則為6,800萬港元，與2015年相同。

公司按票價調整機制調整票價。該機制為調整車費提供一個具透明度及客觀的基準。根據票價調整機制，港鐵票價於2016年6月26日調整，適用票價的整體調整幅度為2.65%。為配合票價調整，港鐵宣布2016/2017年票價推廣計劃，於2016年6月至2017年6月期間推出，將為乘客節省逾5億港元的車費，亦是港鐵於2015年提供總值24億港元的恆常優惠及推廣以外所提供的優惠。

作為上述推廣計劃的一部分，港鐵將於今年稍後推出一個全新車費推廣項目「特惠星期六」。由2016年11月起五個月內的每月第一個星期六，乘客使用成人八達通乘搭本地鐵路服務，可享有相等於小童八達通票價的優惠，而原本享有八達通特惠票價優惠的乘客，則每程車費只需1港元。此外，全港「港鐵特惠站」提供的優惠將從2016年7月1日起劃一為2港元。

2016/2017年車費推廣計劃的其他優惠包括從「與利潤掛鈎的車費優惠計劃」及「服務表現安排」中撥出合共1.86億港元，在2016年6月26日至10月31日期間為乘客提供為期四個多月的「即日第二程車費九折」優惠。「早晨折扣優惠」將會延長一年至2017年5月31日。「港鐵都會票」及「全月通加強版」亦會延長一年至2017年6月30日。除此之外，乘客購買2016年7月或8月份的任何「全月通加強版」或於這兩個月購買「港鐵都會票」，每次將額外獲贈50港元的港鐵車站商店購物現金券。

為滿足顧客對高水平服務以及更全面的鐵路網絡的期望，公司每年需要就人力資源、資產以及新鐵路綫投資數十億港元，例如在2015年，除了新鐵路綫的投資外，公司為現有的香港交通網絡投入逾70億港元進行維修、更新及升級

工程。在2007年與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)合併時，我們與政府協定並獲立法會通過的票價調整機制，成為我們能夠維持上述投資的基石。票價調整機制是一個具透明度的機制，採用客觀標準計算票價調整，在過去數年為持份者帶來裨益。在2008年(與九鐵公司合併後的第一個整年)至2015年間，港鐵票價的年均增幅僅為2.9%，低於綜合消費物價指數錄得的3.5%通脹率年均增幅，以及按香港薪金指數計算的4.6%薪金年均增幅。按照全球領先地鐵公司的國際基準，港鐵的票價結構處於最能負擔的四分位數，而香港市民亦同時享有世界級的服務。

根據我們的營運協議，票價調整機制一般每五年檢討一次。雖然下次檢討原定於2017/18年進行，但在2016年3月接獲政府發出的要求後，經雙方同意，港鐵於2016年4月同意與政府共同檢討票價調整機制，即將原定檢討日期提前一年。在檢討過程中，我們認為必須平衡所有持份者的利益，包括我們的顧客、員工和股東，同時維持可持續的財務模式，確保我們能夠持續投資於鐵路網絡以維持優質服務。政府已展開公眾諮詢，邀請公眾就該項檢討發表意見，諮詢的截止日期為2016年8月19日。我們已開始與持份者溝通聯繫，並繼續與政府洽商有關檢討的事宜，務求達致能平衡各方利益的解決方案。

服務表現

於2016年首六個月，我們的服務表現維持世界級水平，其中在2016年5月的乘客車程準時程度，是自2007年與九鐵公司合併以來，表現最佳的5月份。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%，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，公司重鐵和輕鐵網絡分別提供超過950,000及超過540,000班次的列車服務，其中在重鐵和輕鐵網絡，由港鐵可控制的因素導致、長達31分鐘或以上的延誤分別只有三宗和一宗。

卓越服務獲表揚

2016年上半年，港鐵的客運服務屢獲殊榮，包括《星島日報》頒發的「星鑽服務大獎2015 — 公共交通大獎」，《東

2016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%	99.9%
— 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	650,000	4,013,470
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	650,000	6,617,868
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			
— 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	8,500	59,693
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%	99.8%
— 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、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.7%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.7%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.7%
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	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%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.8%
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%	99.8%
— 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	不適用	99.0%	100.0%

* 輕鐵售票機更換工程和測試仍在進行中，服務表現數據將於新售票機完成安裝、測試及試行後再作公布。

周刊》頒發的「香港服務大獎2016 — 『公共交通』大獎」，以及《壹週刊》頒發的「服務第壹大獎2016 — 公共交通工具」。

投資改善鐵路網絡

「鐵路2.0」

於2016年年初，港鐵宣布推出「鐵路2.0」計劃，涵蓋現有鐵路網絡多項重要資產更新計劃，以及將於未來數年陸續完成的餘下四條新鐵路綫和延綫。計劃完成後，「鐵路2.0」將為乘客提供更頻密的服務班次、更舒適的環境，以及更完善的「新一代」鐵路網絡。

在「鐵路2.0」計劃下，多項現有重大系統及資產正進行升級和更換工程。

公司將斥資60億港元，購置93列更舒適的全新八卡列車，以取代現時行走觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的相同數目的八卡列車。在完成概念設計後，列車模型將於2016年第三季完成。

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現有訊號系統正在進行耗資33億港元的更換工程，將使這些路綫的總載客量在更換工程完成後提升約10%。其中，荃灣綫將會首先完成訊號系統升級，目標於2018年竣工，現正安裝新訊號系統設備，及為配合新訊號系統而改裝列車。港島綫、觀塘綫和將軍澳綫已於2016年第一季開展與更換訊號系統相關的工地勘察，進展良好。

全新的空調冷卻裝置將於今年第四季在灣仔站率先安裝，隨後預計於2017年第四季開展一個大型更換空調冷卻裝置計劃，更換38個車站及四個鐵路車廠內共160部空調冷卻裝置。

「鐵路2.0」計劃還包括更換30輛二期輕鐵及購買十輛新輕鐵，相關的採購合約已於今年7月批出。

為提升列車服務，及配合未來沙田至中環綫東西走廊的運作，沙田至中環綫其中一項工程為改裝西鐵綫列車，從現有的28列七卡列車逐步改裝為八卡列車。截至2016年6月30日，五列八卡列車已投入客運服務。預計所有八卡列車

將於2018年投入運作，屆時西鐵綫的整體載客量將提高約14%。

「鐵路2.0」計劃亦包括對三個車站進行重大提升工程，以配合日後新鐵路綫開通後變為轉綫車站。作為沙田至中環綫項目改建工程的一部分，紅磡站大堂南面經翻新後已於2016年3月啟用。該站北面的二期工程則計劃於2017年竣工。屬於沙田至中環綫及南港島綫（東段）項目的金鐘站及沙田至中環綫項目的鑽石山站正在進行重大改建工程。

作為沙田至中環綫項目的一部分，馬鞍山綫加建自動月台閘門的工程預計可於2017年完成。東鐵綫現正進行前期工程，當中包括月台加固工程。當新訊號系統和新列車投入運作後，東鐵綫將可安裝自動月台閘門。

其他鐵路網絡改善工程

在港島綫西延的西營盤站，位於奇靈里的最後一個出入口已於2016年3月27日啟用，該出入口的升降機亦已於2016年6月25日投入服務。

除「鐵路2.0」計劃中的大型項目外，公司將撥出另外1.4億港元投入多項改善工程。其中包括在車站加裝閘閘機及設置通風扇，在輕鐵網絡方面則擴闊四個輕鐵月台、在所有月台更換座椅，以及更換乘客資訊顯示系統。

我們亦斥資約2億港元購入68輛新的雙層巴士，以取代現有型號。首輛新巴士於2016年1月投入服務後，於2016年6月30日已有15輛新巴士投入運作。另外，我們亦正審視採購十輛新巴士的計劃，以增加載客量。

作為車站持續改善計劃的一部分，羅湖站和九龍灣站的翻新工程已經展開，將為乘客帶來更寬敞的環境和更便捷舒適的乘車體驗。

為提升車站出入設施，更多站外升降機已於2016年上半年投入服務，當中包括荔景站，鑽石山站及西營盤站。尖沙咀站A1出入口經改造後仿如「水晶屋」，設有一部站外升降機，已於2016年5月啟用。

行政總裁回顧及展望

公司繼續加強與乘客的溝通。港島綫、觀塘綫和荃灣綫沿綫車站大堂和月台正逐步安裝新液晶體資訊顯示屏。到2016年6月底，已有27個車站安裝了新的乘客資訊顯示屏。

回應顧客訴求

為積極提升顧客整體的乘車體驗，我們舉行工作坊向不同的顧客群收集意見，並於2016年上半年相應推出各項提升顧客體驗的改善措施，包括於指定車站的閘機上的乘客資訊顯示屏提供列車班次實時資訊、改善指定車站的月台指示，並於繁忙時間在出入閘區增派職員，利用可攜帶裝置解決乘客的票務問題。

乘客行為是提升乘車體驗的重要一環。為提醒乘客在乘搭

港鐵時注意禮儀，公司於2016年3月推出「搭車要識DO」禮貌運動，提醒乘客上車時的行為。

為答謝顧客的支持及令乘客旅程更愉快，我們於2016年4月推出全新的「開心搭•生日獎」計劃，每月抽出一天為幸運日，凡於當日出生並持有香港身份證的顧客，可獲贈生日禮品包一份，包括一張特別設計的「Happy Birthday全日通」車票、一張50港元的港鐵商場現金券，以及其他商戶優惠券。

為了讓顧客對港鐵的貼心服務表達謝意，公司於2016年1月舉行服務嘉許活動，表彰傑出的前綫員工。我們邀請廣大乘客投選他們「最喜愛」的港鐵服務團隊，並就在旅程中值得稱讚的港鐵服務，分享他們的親身體驗。活動期間，公司共收到12,000多張選票和2,000個真實個案分享。

香港 車站商務



香港車站商務於2016年首六個月的收入，較2015年首六個月增加4.5%至26.95億港元，主要反映車站商店的租金收入上升。香港車站商務的經營成本增加2.4%至2.53億港元，經營利潤因此上升4.7%至24.42億港元，而經營毛利率則為90.6%。

期內的車站零售設施收入因租金上升而增加5.6%至18.41億港元。租金上升是由於優化商戶組合、新訂車站商店租

金上升，以及羅湖站及紅磡站免稅店根據租約上調租金所致。

於2016年6月30日，港鐵的車站商店數目達1,351間，零售設施的總面積為56,110平方米，較2015年12月31日分別減少11間及128平方米，原因是紅磡站及金鐘站為配合新鐵路綫建造工程而拆卸部分商店。於首六個月期內，進

駐車站商店的新品牌總數達18個，羅湖站、紅磡站、金鐘站及大埔墟站的翻新工程亦正在進行中。

由於經濟環境更具挑戰性，2016年上半年的廣告收入輕微上升0.2%至4.98億港元。期內，車站及列車內的廣告點總數達45,048個，「e-shop」網路從十個車站擴展至20個。

於2016年首六個月期內，由於提高流動數據容量工程帶來額外收入，公司的電訊業務收入上升8.7%至2.74億港元。公司亦正協助電訊營運商提升在84個車站的Wi-Fi設備，以提供更優質的服務。



香港物業 業務

2016年上半年，由於住宅單位供應量增加、股市波動頻仍、利率有可能上調，加上中國內地及香港經濟增長放緩帶來衝擊，使香港住宅物業市場仍然面對不少挑戰。自2015年9月見頂以來，樓價持續下滑，中原城市大型屋苑領先指數由2015年9月的148.6，下跌12.5%至2016年6月的130.0。一手市場交投量於2016年2月更跌至25年來的低位，但於2016年第二季開始有所回升。一手住宅市場的表現比二手住宅市場堅穩，發展商提供銷售優惠及靈活付款方式，刺激新單位的銷量。商用物業方面，甲級寫字樓租金繼續受到香港以外的企業(如中國內地企業)的強勁需求支持。然而，來港的內地旅客減少而導致奢侈品消費

下跌，加上港元走強令本港消費轉弱，這些不利因素均對零售業造成下行壓力。2016年首六個月，香港零售業總銷貨價值比2015年同期下跌10.5%。

香港物業發展

於2016年上半年，香港物業發展利潤為2.19億港元，主要來自多個不同的項目，包括攤分位於「緻藍天」幼稚園所得的資產。

作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們於2016年3月展開「朗屏8號」(朗屏站(北)地塊)的預售。截至2016年6月30日，912個單位中已售出約42%。

行政總裁回顧及展望

已批出及於期內落成之物業發展項目

地點	發展商	類別	總樓面面積 (平方米)	批出日期	預計 落成日期
康城站					
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
第八期	長江實業地產有限公司	住宅	97,000	於2015年10月批出	2021年
第九期	會德豐有限公司	住宅 幼稚園	104,110 810	於2015年12月批出	2022年
第十期	南豐集團控股有限公司	住宅	75,400	於2016年3月批出	2022年
大圍站					
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
天榮站					
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
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	2017年
朗屏(南)	華懋集團	住宅	41,990	於2013年6月批出	2019年
荃灣西站#					
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
元朗站#					
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

待批出之物業發展項目^{附註1和2}

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	大約320,000		
黃竹坑站	住宅 商場	357,500 47,000	2016-2020年	2020-2025年
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項目。

2 物業發展項目尚待確定規劃許可、批地條款及相關法定程序。

物業招標活動方面，公司已於2016年3月向南豐集團控股有限公司的一間附屬公司批出「日出康城」第十期。

我們繼續和發展商夥伴合作以推展已批出的物業發展項目。這九個物業發展項目包括「日出康城」的七個物業發展項目，輕鐵天榮站物業發展項目和大圍站物業發展項目。當這些項目完成後，將會提供超過16,000個住宅單位，接近990,000平方米的總樓面面積。

這些物業發展項目的建造工程正按計劃邁進。「日出康城」第四期發展項目的上蓋工程已於2016年上半年展開，而「日出康城」第五期發展項目的上蓋工程將於2016年下半年展開。「日出康城」第六期和第七期以及大圍站發展項目的地基工程亦已展開。為配合天榮輕鐵站物業發展項目而進行的鐵路搬遷工程，進展理想。作為九鐵公司相關附屬公司代理人，西鐵綫物業發展項目正按計劃進展。

我們會繼續評估於鐵路沿綫發展其他物業項目的可行性。其中一個可行地點位於大嶼山小蠔灣車廠上蓋，當完成必要的規劃及取得其他批准，將可興建大約14,000個住宅單位。我們仍需進行大量工作；包括規劃圖則修訂、工地規劃、重新設置車廠、取得所需批准，以及制定商業模式以推展工程等。另一處可行地點位於現有的油塘通風大樓之上，現已進行初步可行性研究，預計此地點可興建約500個住宅單位。政府已開展油塘用地改劃程序以作發展用途，公司亦已開展小蠔灣用地的環境影響評估。在此初步階段，公司不能保證小蠔灣及油塘計劃能夠成為商業上可行的項目。

香港物業租賃及管理業務

香港的物業租賃及管理業務於2016年上半年的收入較2015年上半年增長4.6%至23.59億港元，經營成本增加1.1%至3.61億港元。經營利潤因此上升5.3%至19.98億港元，而經營毛利率則為84.7%。

期內，公司在香港的物業租賃總收入為22.18億港元，增加4.2%。期內整體港鐵商場之新訂租金錄得3.2%的平均升幅。於2016年6月30日，公司在香港的商場及國際金融中心二期的18層寫字樓維持接近100%的出租率。

因應港島東區人口模式的不斷變化，「杏花新城」東翼一樓正在進行改建，透過大型重新間隔工程，為顧客營造更具吸引力的購物環境。該項目於2016年3月展開，目前正按進度施工，並預計於2016年年底竣工。

於2016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的應佔份額包括212,301平方米的零售物業、39,410平方米的寫字樓，以及15,267平方米的其他用途物業。

於2016年首六個月，香港物業管理收入上升11.9%至1.41億港元，主要來自「緻藍天」、「Grand Austin」、「The Austin」及「環宇海灣」所增加的收入。於2016年6月30日，公司管理的住宅單位數目達96,066個，與2015年年底相同。公司管理的商用面積逾764,000平方米。

香港物業投資項目

在未來五年，我們將大力擴展在香港的投資物業組合，為商場組合增加約120,620平方米的總樓面面積，令商場組合應佔總樓面面積增長約40%。

新建的大圍商場將提供60,620平方米的總樓面面積，預計將於2021年下半年開幕。公司已為該發展項目投入75億港元，並於項目完成後保留商場業權和承擔裝修費用。

行政總裁回顧及展望

「日出康城」商場將提供44,500平方米的總樓面面積，預計將於2020年年底開幕。公司將為該發展項目投入49.8億港元，當中已投入24.4億港元，餘下的25.4億港元預計於2019年商場建造工程完成後投入。公司會保留商場業權和承擔裝修費用。大圍及「日出康城」兩個商場項目的地基工程已經展開。

「青衣城」擴建項目將使該商場樓面面積增加12,100平方米。工程耗資約24億港元。截至2016年6月30日，該四

層建築物的上蓋工程已建至第三層。擴建部分預計於2017年下半年開幕。

於東九龍，「德福廣場」七至八樓的寫字樓正在改建作為零售用途，為商場增加3,400平方米的總樓面面積。項目成本估計為5.5億港元。改建工程已於2015年12月展開。此項目同樣預計於2017年下半年開幕。

香港 網絡拓展



公司「鐵路2.0」計劃的重點是完成建設中的四條新鐵路綫，使現長220.9公里的路綫總長度增加53公里，並增加16個車站服務香港市民。

由港鐵擁有的新鐵路項目

觀塘綫延綫

全長2.6公里的觀塘綫延綫會將觀塘綫由油麻地站伸延至新建的何文田站及黃埔站。截至2016年6月30日，項目已完成99.4%，其中整體土木工程已完成99.9%，機電工程則完成98.0%。觀塘綫延綫以今年10月通車為目標。

何文田站的所有結構工程及主要機電設備均已安裝完成。相關政府部門已開始對鐵路服務及營運安全進行法定檢查，並按計劃進行中。消防處分別於2016年5月和6月，完成對何文田站和黃埔站的檢查，標誌著工程達到一個重要里程碑。黃埔站的車站結構工程已完成，機電工程亦已基本完成。列車測試亦正取得良好進展。港鐵已展開溝通工作，向當地社區介紹車站設施以及未來的列車服務。

該項目目前的造價估算維持在72億港元（未計算資本化利息）。

南港島綫(東段)

全長7公里的南港島綫(東段)將港鐵服務由金鐘站伸延至港島南區。截至2016年6月30日，該項目已完成96.8%。雖然我們仍努力達致今年年底通車的目標，但餘下緊迫的建造時間表，對目標通車日期帶來一定的風險。

在金鐘站，隨著通車所需的車站洞穴結構工程和月台的完成，裝修與機電工程正按照緊密的排程而全速進行。截至2016年6月30日，車站箱形結構已完成98.7%，裝修與機電工程已完成82.6%。海洋公園站、黃竹坑站、黃竹坑車廠、利榮街通風大樓及南風通風大樓已進入營運籌備階段，一系列配合營運所需的測試與準備工作正在進行。海怡半島站的法定檢測已於2016年6月完成。利東站的結構工程已經完成，裝修與機電工程亦已接近完成。南風隧道及鴨脷洲隧道的工程已經完成。在黃竹坑站與海怡半島站之間的南段進行的列車測試，已於2016年1月完成。而在海洋公園站與金鐘站之間的北段，列車測試已於2016年5月完成，全綫列車測試亦隨即展開。

該項目目前的造價估算維持在169億港元(未計算資本化利息)，儘管項目造價可能有超出此項目造價估算的風險，但超出的金額(如有)預期將不會重大。

由政府委託港鐵進行的新鐵路項目

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，連接香港與深圳、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。西九龍總站總樓面面積約為380,000平方米，是世界上最大的地下高速鐵路車站之一。截至2016年6月30日，該項目已完成81.5%。

西九龍總站工程取得穩步進展，截至2016年6月30日已完成73.1%。車站入口大樓的V字形橫樑的所有構件的裝嵌工作均已完成。玻璃外牆系統的生產工作已於2016年3月展

開。車站入口大樓的永久鋼結構的臨時支撐物已於2016年5月移除。隧道工程正按計劃進行，截至2016年6月30日已完成97.4%。超過73.9%的軌道經已鋪設，而石崗與海庭道之間的南北行綫軌道安裝工程已於2016年5月完竣。

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當中。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及其他事宜，而第二份委託協議(「高鐵香港段委託協議」)則包括完成高鐵香港段的詳細設計、建造、測試以投入服務，以及其他事宜。

高鐵香港段協議中有關項目所需的額外資金安排，已由本公司獨立股東在2016年2月1日批准，並在2016年3月11日立法會財務委員會批准政府的額外財務承擔後，高鐵香港段協議已成為無條件。

根據高鐵香港段協議，政府將承擔及支付最高達844.2億港元的項目造價(較原先的項目造價估算650億港元增加最多194.2億港元(「現時造價上升」))。如項目超出844.2億港元，港鐵將承擔及支付超出844.2億港元的任何項目造價(如有)，但高鐵香港段協議所指明的有限情況例外。港鐵亦會派發每股合計4.40港元的特別現金股息，當中，第一期共129.4億港元的特別股息(每股2.20港元)，已於2016年7月13日派發；第二期同為每股2.20港元的特別股息，將於2017年下半年派發。除了為反映高鐵香港段協議所建議的安排而作出的修訂外，高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議(統稱「委託協議」)的其他條款維持不變。有關修訂亦包括把根據高鐵香港段委託協議應付予公司的項目管理費(由45.9億港元)上調至63.4億港元，以及把高鐵香港段項目的完工計劃修訂至2018年第三季。此外，政府保留權利，在新綫投入商業營運後，就公司在委託協議下對現時造價上升的責任問題(如有)訴諸仲裁(「仲裁」)。

行政總裁回顧及展望

倘若 (i) 政府就公司在委託協議下對現時造價上升的責任問題 (如有) 訴諸仲裁；及 (ii) 仲裁員並無裁定高鐵香港段委託協議所載的責任上限 (「責任上限」) 無效，且裁定若非設有責任上限，公司在委託協議下就現時造價上升的責任會超出責任上限，則公司須承擔政府獲裁定可取得的金額，最多不超過責任上限；及尋求獨立股東批准公司承擔高於責任上限的超出金額；以及在獲得獨立股東批准的情況下，向政府支付超出責任上限的金額。

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，包括六個轉綫車站。該鐵路綫將為香港提供更完善的交通網絡聯繫。截至 2016 年 6 月 30 日，該項目整體已完成約 59.0%，而東西走廊及南北走廊分別完成 74.1% 及 34.8%。按照沙田至中環綫委託協議 (「沙中綫委託協議」)，除了因屬於公司與九鐵公司訂立的現有服務經營權協議下的若干資產 (包括鐵路列車、訊號、廣播及主控制系統) 的修改、升級或擴展工程的若干費用將由公司支付以外，政府負責承擔沙中綫委託協議中指定的所有工程成本，包括承建商成本及公司成本 (「銜接工程成本」)。本公司將就有關該等修改、升級或擴展工程的費用分擔一定金額。該金額主要透過公司於將來產生的公司本應承擔的維修資本開支的減少以抵付。

我們在期內達到了多個重大的項目里程碑。東西走廊方面，顯徑站至鑽石山站的所有列車隧道已於 2016 年 4 月貫通。紅磡站南面大堂完成一期改建工程後，已於 2016 年 3 月向公眾重開。隨後，車站北面大堂的二期改建工程於 2016 年 4 月展開。首列八卡列車已於 2016 年 5 月運送到馬鞍山綫的大圍車廠進行所需的測試。港鐵工程團隊與當地

社區一起慶祝鑽石山站於 2016 年 6 月 6 日平頂，標誌項目達至另一里程碑。鑽石山站是沙田至中環綫第三個平頂的車站，也是沙田至中環綫第一個平頂的轉綫車站。土瓜灣站至何文田站上行軌道的挖掘工程於 2016 年 8 月完成後，東西走廊隧道挖掘工程至此將全部完竣。

南北走廊方面，第一台隧道鑽挖機已於 2016 年 3 月投入運作。從銅鑼灣到會展站的上下行隧道鑽挖工程按計劃進行，截至 2016 年 6 月 30 日已完成約 81.0%。沉管式過海隧道合約方面，紅磡圍堰的打樁工程已於 2016 年 6 月完成，其後，脫水工作亦已於 2016 年 7 月展開。沉管式隧道設備的生產按計劃進展，截至 2016 年 6 月 30 日已完成約 62.0%。

儘管施工進度符合預期，但正如之前所公布，沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。第一，為應對土瓜灣站工地考古發現所採取的措施，已確定導致東西走廊工程延誤 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，興建南北走廊新的會展站的相關關鍵工地預期延遲移交，包括由於在海床附近發現一件未預料到的大型金屬物體，及預備將來可能於會展站上蓋加建的靈活性而進行的地下構築物額外工程，已令該走廊施工進度滯後六個月。這些問題均導致整體工程預計於 2021 年才可以完成。若工地移交有進一步的延誤，南北走廊的落成日期將相應進一步押後。公司的工程團隊一直努力不懈，探討及執行適當措施以改善進度，並盡量追回和緩解工程進度出現的滯後。

考慮到持續的困難及挑戰 (包括上述的因素)，公司認為有可能沙田至中環綫的造價估算將需要顯著上調以涵蓋早前就土瓜灣地區考古發現時曾公布的額外 41 億港元、會

展站工地延遲移交、早前未預計的會展站上蓋相關的地基工程，以及其他因素例如香港建造業勞動力供應短缺。公司已知會政府，公司因此將進行一項詳細的評估，以檢討整個項目的項目造價估算。由於工程複雜，而上述部分問題當中的不確定因素仍然存在，加上南北走廊現只完成了34.8%，此評估只能於2017年下半年完成，之後公司將正式向政府提交檢討結果。

討論中的新鐵路項目

除了港鐵目前正在建造的四個新鐵路項目外，政府於《鐵路發展策略2014》已提出並將分階段推展七個新鐵路項目。在2016年第一季，政府邀請公司為當中的三個項目遞交項目建議書，分別為北環綫(包括古洞站)、屯門南延綫和東九龍綫。港鐵正在進行這三條未來鐵路綫的技術研究，以支持有關的項目建議。

中國內地及 國際業務



於2016年上半年，集團在中國內地及國際的鐵路及物業相關附屬公司的收入合共為65.26億港元，較2015年上半年上升5.6%。

集團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(「港鐵深圳」)、Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)、MTR Tunnelbanan AB(原稱MTR Stockholm AB，於2016年6月8日易名)、MTR Tech AB(於2016年2月15日成為附屬公司)、MTR Express (Sweden) AB、MTR Pendeltågen AB(「MTRP」)、MTR Corporation (Crossrail) Limited(「MTRXR」)、Metro Trains Sydney Pty. Limited及負責設計和建造悉尼西北鐵路綫的合資企業，收入合共為64.54億港元，較2015年

上半年增加5.7%。經營成本增加6.3%至60.90億港元，經營利潤因此減少3.4%至3.64億港元，而經營毛利率則為5.6%，收入上升反映了於2015年5月剛開始營運的MTRXR及購入TBT其餘50%的股權後易名為MTR Tech AB所帶來的貢獻上升，抵銷了MTM收入下跌的影響。

集團在香港以外的聯營公司於2016年上半年錄得1.52億港元利潤，比對2015年同期錄得的4,900萬港元利潤，反映我們的杭州和北京聯營公司的業務有所改善。集團在香港以外的鐵路相關附屬及聯營公司於期內錄得的總乘客量估計為8.84億人次，對比2015年同期約為7.55億人次的總乘客量。

行政總裁回顧及展望

中國內地鐵路業務

北京

公司佔49%股權的聯營公司北京京港地鐵有限公司(「京港地鐵公司」)營運三條地鐵綫，即北京地鐵四號綫、大興綫及北京地鐵十四號綫。

於2016年上半年，北京地鐵四號綫和大興綫雙雙超越服務指標。這兩條地鐵綫於2016年上半年的總乘客量約為2.12億人次，周日平均乘客量超過125萬人次，比去年同期分別增長了4%和5%。兩條地鐵綫合共全長50公里，設有35個車站。

按照最新營運計劃，北京地鐵十四號綫現會分五期通車，現已有三期開通。第一期西段設有七個車站，全長12.4公里。第二期東段全長14.8公里，已開通十個車站，並連接全長16.6公里、已有九個車站投入服務的第三期中段。於2016年上半年，此三期錄得總乘客量8,600萬人次，周日平均乘客量約為537,000人次。第三期啟用後，為期30年的專營權亦於2015年12月31日正式生效。於2016年上半年，北京地鐵十四號綫超越服務指標。港鐵向京港地鐵公司投入作北京地鐵十四號綫的資本，估計達24.5億元人民幣。

京港地鐵公司於2015年11月28日簽署了北京地鐵十六號綫公私合營項目的特許經營協議。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，並負責為期30年的鐵路營運及維修服務。北京市政府負責的土木工程已經展開，第一期預計可於今年年底投入運作，並於2017年後全綫通車。此地鐵綫連接北安河至宛平，全長50公里，共有29個車站。港鐵向京港地鐵公司投入作北京地鐵十六號綫的資本，估計不超過24.5億元人民幣。

北京將於大興區興建新機場，預期於2019年投入服務，並將會有一條新機場鐵路綫連接北京大興機場和北京市區，京港地鐵公司正考慮競投此新綫的投資及營運權。投標程序預計於2016年下半年展開。

深圳

由公司的全資附屬公司港鐵深圳經營的深圳市軌道交通四號綫(「深圳四號綫」)的營運表現持續穩定，期內乘客量增長7%至約9,590萬人次。該鐵路綫全長20.5公里，共設有15個車站。

雖然乘客量持續增加，但深圳四號綫自2010年通車以來一直未有調高車費。而與公司在北京及杭州的鐵路業務不同，港鐵深圳並無受惠於影子票價補償機制。公司了解深圳市政府內部一直有討論車費調整。倘若車費調整未能落實，將影響深圳四號綫的長遠財務可行性。

杭州

公司在杭州佔49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司(「杭港地鐵」)經營杭州地鐵一號綫。杭州地鐵一號綫的營運表現穩定，2016年上半年的乘客量上升15%至9,670萬人次。此綫於2015年11月延長5.7公里至現時54公里的總長度，共有34個車站。延綫以營運及維修模式營運。

杭港地鐵因乘客量低於最初預期，以致繼續錄得淨虧損。但此淨虧損比去年同期有所下降，主要因乘客人數上升令車費收入增加，抵銷了利息開支上升的影響。杭州地鐵一號綫的周日平均乘客量持續增長，現為549,000人次。

杭州地鐵五號綫為公私合營項目，此項目的標書已於2016年5月16日遞交。公司於此投標項目的權益為49%，而餘下的51%權益由杭州市地鐵集團有限公司擁有。現時預期招標結果將於2016年下半年公布。

國際鐵路業務

英國

在倫敦，London Overground Rail Operations Limited(「LOROL」)接手管理West Anglia Inner郊區路綫後，現管理81個車站，路綫總長167公里。現有的London Overground專營權將於2016年11月期滿，而我們未能投

得新專營權。LOROL正協助倫敦運輸局(「TfL」)，確保將專營權順利移交新營運商。對於LOROL過去九年的卓越營運表現，我們向LOROL的團隊表示衷心謝意。

MTRXR自2015年5月起以「TfL Rail」的名稱營運。TfL Rail包含由原有Greater Anglia專營權業務移交的14個車站。當MTRXR倫敦中心段的路段預期於2018年開通後，TfL Rail將易名為「伊利莎伯綫」。伊利莎伯綫於2019年全面通車後，將服務40個車站，路綫總長度將達118公里。在2016年上半年，MTRXR的營運表現繼續向好。

在英國，公司與FirstGroup合作，以30%的少數股東身份共同投標South Western列車服務專營權。我們已於2016年6月收到投標邀請，並將於2016年9月遞交標書。

瑞典

MTR Tunnelbanan AB於2016年上半年錄得卓越的營運表現，所有地鐵綫的準時度均高於合約指標，並錄得紀錄新的客戶滿意度。期內總乘客量估計為1.74億人次，周日平均乘客量估計為120萬人次。

經營往來斯德哥爾摩與哥德堡鐵路服務的MTR Express錄得出色的營運表現和高水平的客戶滿意度。雖然乘客量仍低於最初的預期，透過強化市場推廣及營銷活動，乘客量正不斷改善。在近期的一個全國性的獨立客戶調查中，MTR Express被評為瑞典的最佳鐵路運營商。

於2016年2月15日，港鐵向合資夥伴Mantena AS購入所持TBT的50%股權，其後TBT易名為MTR Tech AB。透過該項收購，港鐵已全面掌管斯德哥爾摩地鐵列車的維修服務。

2015年12月，港鐵的全資附屬公司MTR Nordic獲得Stockholms Pendeltåg的十年期鐵路營運與列車維修專營權，其後可選擇續期四年。Stockholms Pendeltåg服務斯德哥爾摩城市和周邊地區，路綫全長241公里，設有53個

車站。其中一家投標落選的公司就投標程序所提出的法律訴訟已經得到解決。港鐵的全資附屬公司MTRP將從2016年12月起營運該項服務。

澳洲

在墨爾本，公司佔60%股權的附屬公司MTM經營的鐵路網絡錄得穩定的營運表現。墨爾本鐵路網絡共有218個車站，全長390公里。這專營權將於2017年11月期滿，憑藉良好的營運表現，MTM符合可直接與維多利亞省政府商討延長專營權的資格。有關商討的籌備工作正在進行中。

在悉尼，港鐵參與的財團負責悉尼西北鐵路綫公私合營項目的設計、建造、融資，以及未來的營運和維修服務。該公私合營項目的建造工程已經展開，現正按計劃推進。這條往來Rouse Hill及Chatswood的鐵路全長36公里，落成後將是澳洲首個全自動捷運系統，預計於2019年上半年投入服務。

悉尼城市及西南鐵路綫(「SMCSW」)全長29公里，由悉尼西北鐵路綫的Chatswood站經全新的悉尼港海底隧道延伸至Bankstown，計劃於2017年動工，2024年開始營運。港鐵作為悉尼西北鐵路綫公私合營項目的財團成員之一，正探討參與SMCSW項目的機會。

中國內地物業發展、租賃及管理業務

繼公司預售位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」取得美滿成績，我們現正準備分兩批移交落成的單位，第一批已售出及位於車廠上的低密度住宅單位將於今年年底移交予買家，餘下佔項目大部分的單位將於明年年中移交予買家。這是公司在中國內地的首個物業發展項目，其可發展總樓面面積約為206,167平方米，包括一個總樓面面積約10,000平方米的商場。來自「天頌」的利潤將於單位移交買家時入帳。

天津方面，公司佔49%股權的聯營公司天津城鐵港鐵建設有限公司，在發展天津地鐵六號綫北運河站項目方面取得進展，現正進行打樁工程。該項目面對一些障礙，包括天津房地產寫字樓市場的需求疲弱(此綜合發展項目的寫字樓總樓面面積約為60,000平方米)，加上地庫工程較為複雜，使造價估算大幅上升。公司和持有該項目51%股權的合資夥伴天津市地下鐵道集團有限公司正與相關的政府機構進行磋商，務求解決這些挑戰，有關對策可能涉及改變設計方案及圖則。

中國內地的物業租賃及物業管理業務於2016年上半年的收入為7,200萬港元，較2015年同期減少6.5%，主要由於不利的匯率變動所致。截至2016年6月30日，公司在北京的商場銀座Mall的出租率為99.6%。公司在中國內地亦管理第三方物業，截至2016年6月30日的總樓面面積達230,000平方米，與2015年年底相同。

其他業務

昂坪360纜車和昂坪市集(「昂坪360」)於2016年上半年的收入增加13.9%至1.88億港元。期內的旅客量增加7.6%至83萬人次，主要由於營運日數比去年同期增加六天所致。我們在六個月內舉辦了各種推廣活動，當中有兩個項目分別以「Hello Kitty」和「葉問體驗館」為主題，有些則以兒童與長者為對象。我們現正仔細規劃承托纜更換工程，此工程為長期固定資產更換方案的一部分。

公司於2016年上半年應佔八達通的淨利潤上升23.9%至1.45億港元。截至2016年6月30日，在香港採用八達通的商戶逾7,000家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達3,150萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,380萬宗及1.735億港元。

財務回顧

儘管2016年上半年的營商環境充滿挑戰，但集團業務在經濟放緩的情況下保持堅穩。於2016年上半年，集團的經常性業務錄得穩定的利潤增長，而物業發展業務則錄得溫和利潤。

集團總收入及總經營開支分別增加5.4%及5.3%至213.07億港元及124.97億港元。香港客運業務收入增長5.8%至86.17億港元，主要由於根據票價調整機制調整了車費，惟部分升幅被票價優惠所抵銷。由於增聘營運員工及員工加薪，香港客運業務的相關開支增加4.3%至45.33億港元。車站商務收入增加4.5%至26.95億港元，主要由於車站商店的新訂租金上升，以及免稅店根據租約上調基本租金。其相關開支上升2.4%至2.53億港元。香港物業租賃及管理業務的收入由於新訂租金上升而增加4.6%至23.59億港元，其相關開支微升1.1%至3.61億港元。

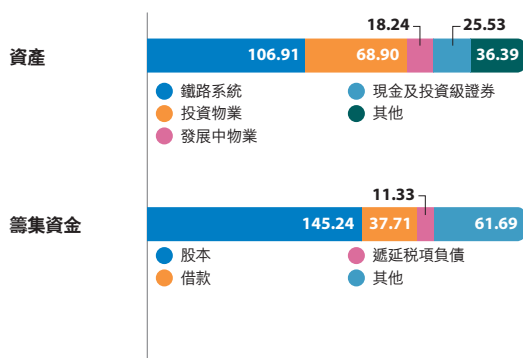
香港以外地區附屬公司的收入上升5.6%至65.26億港元，其相關經營開支增加5.8%至61.74億港元，而經營利潤亦增加2.0%至3.52億港元。以固定匯率基準計算，集團在香港以外的鐵路相關附屬公司的收入和開支分別增加7.6%和8.0%，經營利潤則微升0.1%，主要由於斯德哥爾摩地鐵的專營收入上升，深圳四號綫的乘客量增加及英國新業務MTRXR的利潤貢獻增加，並與MTM的利潤減少和MTR Express的虧損相抵銷。

香港其他業務的收入為11.10億港元，上升5.9%，主要由於為政府進行而按收回成本基準確認的項目管理工作增加，以及昂坪360的收入上升。其相關開支增加6.6%至10.46億港元，與收入增長相符。

綜合財務狀況表撮要

於2016年6月30日

(十億港元)



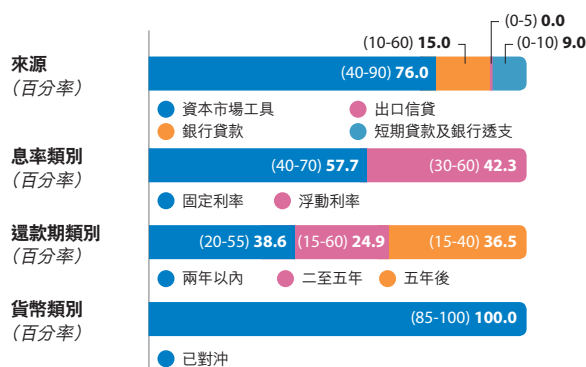
計入項目研究及業務發展開支1.30億港元後，2016年上半年來自經常性業務未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤為88.37億港元，較2015年同期增加5.3%。來自中國內地物業發展的經營虧損為2,700萬港元(主要為深圳「天頌」的銷售及市場推廣費用)，較2015年同期減少2,000萬港元。未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的總經營利潤上升5.6%至88.10億港元，而經營毛利率則維持於41.3%。

於2016年上半年，香港物業發展利潤為2.19億港元，主要來自多個不同的項目，包括攤分位於「緻藍天」(「日出康城」第三期)幼稚園所得的資產。上述利潤較2015年同期(期內有來自「緻藍天」的較大物業發展利潤入帳)減少25.92億港元。折舊及攤銷費用上升6.8%至20.08億港元，主要由於現有香港鐵路網絡的新增資產所帶來的額外折舊費用。由於額外的收入根據最高的35%漸進比率支付，每年向九鐵公司支付的非定額付款上升10.3%至8.67億港元。未計利息及稅項前經營利潤因而減少27.5%至61.54億港元。

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2016年6月30日(理想融資模式)與實際債務結構的比較



2016年上半年的利息及財務開支為2.68億港元，下跌9.2%，主要由於利息收入增加。投資物業重估收益為4,800萬港元。集團應佔八達通控股有限公司利潤增加23.9%至1.45億港元。集團應佔其他聯營公司的利潤為1.52億港元，較2015年同期增加1.03億港元，主要由於杭港地鐵和京港地鐵公司於2016年的乘客量增加，以致業績有所改善。

在扣除所得稅10.37億港元及非控股權益應佔利潤7,300萬港元後，公司股東應佔淨利潤下跌37.5%至2016年上半年的51.21億港元。每股盈利因此由1.40港元下跌至0.87港元。不包括投資物業重估，股東應佔基本利潤為50.73億港元，每股基本盈利為0.86港元。來自經常性業務的利潤增長7.8%至48.66億港元，而除稅後物業發展利潤則由23.11億港元下降至2016年上半年的2.07億港元。

集團的財務狀況表持續強健，淨資產由2015年12月31日的1,701.71億港元減少14.7%至2016年6月30日的1,452.39億港元，原因是於股東及立法會於今年較早時間

行政總裁回顧及展望

通過高鐵香港段協議後，集團計入了應付特別股息258.84億港元。資產總值增加148.70億港元至2,559.73億港元，升幅來自南港島綫(東段)及觀塘綫延綫進一步建造成本的資本化、現有香港鐵路網絡的設備更新及升級工程，以及現金結餘增加。另外，港鐵還向京港地鐵公司投入資本以支持北京地鐵十四號綫。負債總額自2015年12月31日起增加398.02億港元至2016年6月30日的1,107.34億港元，主要由於計入應付特別股息，以及預先收取深圳「天頌」的售樓款項。集團的淨負債權益比率由2015年12月31日的11.3%下降至2016年6月30日的8.6%。若每股4.40港元，合共約258.84億港元的應付特別股息已於2016年6月30日派付，集團於2016年6月30日的淨負債權益比率則會由8.6%上升至26.4%。

2016年上半年經營活動所得的現金淨額減少3.20億港元至94.07億港元，主要由於稅務支出增加。2016年上半年從物業發展收取的款項為50.62億港元，較2015年同期增加26.22億港元，主要與來自香港「緻藍天」及深圳「天頌」的款項有關。計入主要與按認股權計劃發行股份所得款項有關的其他現金款項7.34億港元，來自經營及投資活動的現金收入淨額由2015年上半年的125.53億港元上升至2016年上半年的152.03億港元。

2016年上半年內用於鐵路業務的資本性開支總額為42.31億港元，其中21.28億港元用於購入香港客運業務現有鐵路及相關業務的資產、20.54億港元用於興建香港鐵路延綫項目、4,900萬港元投入其他中國內地及海外客運業務。投入物業相關業務的資本性開支總額為10.26億港元，其中1.91億港元用於香港物業發展項目、6.43億港元用於「天頌」，以及1.92億港元用於香港投資物業項目及相關裝修工程。

集團向九鐵公司支付了16.49億港元的每年非定額付款。計入集團向京港地鐵公司作出的現金投資11.91億港元及其他付款後，現金流出淨額由2015年上半年的151.49億港元

下降至2016年上半年的84.93億港元。計入上述項目及淨借貸61.54億港元後，集團的現金結餘由2015年12月31日的123.18億港元增至2016年6月30日的251.82億港元。

融資活動

鑑於美國整體經濟增長尚欠均衡，加上全球環境日趨複雜和不明朗，美國聯儲局於2016年上半年採取觀望態度，沒有進一步加息。

儘管商品和石油價格已從周期性低位反彈，但全球產能持續過剩和通脹低迷，加上以美國國庫債券作為避險資產的需求龐大(尤其在「英國脫歐」公投後)，令美國國庫債券孳息率跌至歷史新低，10年期及30年期國庫債券孳息率於期終分別為1.47%(年率，下同)及2.28%。

集團把握長期利率下跌的時機，以私人配售形式發行多項港元及美元長期定息票據。這批總值約30億港元面額的定息票據，年期介乎15年至35年，有助集團取得具吸引力和成本效益的定息長期融資，並進一步延長及分散集團的債務還款期。

集團於2月籌組一項150億港元的銀團貸款，市場反應熱烈，籌組工作於6月順利完成，集資金額增至250億港元，共有來自亞洲、澳洲、中東、歐洲和北美洲的21間大型銀行參與。此項銀團貸款包括一項125億港元的三年期定期貸款及一項125億港元的五年期循環貸款。三年期定期貸款的整體息率創下2008年全球金融危機以來港元貸款市場的新低；而五年期循環貸款的整體息率亦是現存同年期貸款的最低水平。

於2016年6月底，公司持有的現金及銀行存款結餘共達168.55億港元，連同尚未動用的已承諾銀行信貸總額為317億港元，足以應付公司包括2017年內大部分的資金需要。

公司按照理想融資模式，審慎管理債務組合。於2016年6月底，未償還債項總額內須於兩年內償還的佔38.6%、

須於兩至五年內償還的佔24.9%，其餘的36.5%則於五年後償還，反映再融資風險處於適度水平。外匯風險水平極低，因100%的未償還債項乃港元或已對沖為港元負債。約57.5%的未償還債項為定息債項，反映利率風險亦管理得宜。

於2016年上半年，公司的加權平均借貸成本維持在2.9%，與去年同期相同。集團的加權平均借貸成本由3.6%降至3.1%，主要由於中國人民銀行調低人民幣貸款基準利率，以及集團償還部分在中國內地利率較高的項目貸款。

儘管公司的評級展望於2016年3月及4月分別被穆迪和標準普爾由「穩定」下調為「負面」，與香港特別行政區政府一致，信貸評級仍保持強勁，與香港特別行政區政府同為AAA(標準普爾)及Aa1(穆迪)。

港鐵學院

公司將成立「港鐵學院」，為本港和其他國家的鐵路與運輸行業培育人才。有關的籌備工作繼續取得進展，學院校長的委任已於2016年7月1日生效，而學院的香港校舍初步選址為港鐵紅磡大樓，該大樓現正進行翻新，將於2016年年底啟用。除了為港鐵員工和本港市民提供資歷架構認可的鐵路營運和維修課程外，學院還會開辦專為內地與海外鐵路營運公司行政和管理人員而設的其他課程。

人力資源



公司與其附屬公司於2016年6月30日在香港及香港以外地區分別僱用17,411和8,672名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用11,167名員工。在香港，公司於2016年上半年招聘了766名新員工，並於內部晉升了646名員工，而員工流失率則維持在3.5%的低水平。

為配合目前的營運需要及未來的業務增長，公司制定了完備的人力資源策略並積極舉辦各類招聘活動，如社區招聘日，以吸引各階層的優秀人才。我們亦已制定積極的人力規劃與環球資源調配策略，以配合公司在世界各地業務的需要。

行政總裁回顧及展望

我們繼續透過各項見習人員發展計劃培育年青人才，計劃內容包括職位輪調和實習、研修考察班、管理訓練及行動學習。此外，我們舉辦一系列領導人才發展及學習計劃予各級員工。於2016年上半年，在香港共舉辦3,547項培訓課程，為每名香港員工提供平均3.2天的培訓。

我們推行多項計劃連繫和激勵員工。為加強企業文化，我們自2015年8月起為1,500多名經理舉辦共35場「實踐企業文化經理工作坊」，並於2016年3月首次舉辦「加強企業文化大使論壇」。

在今年上半年，我們透過「增進員工溝通計劃」舉辦共4,297場溝通會。截至2016年6月30日，公司的跨國內部溝通平台「MTRconnects」錄得超過758,500瀏覽人次。

「臻善圈」計劃及「員工創意計劃」繼續鼓勵香港、中國內地及國際業務的員工發揮集體創意、在工作流程上精益求精，以及增加對工作的投入感。

公司致力提升員工的投入度，並貫徹實踐啟發及培育員工的人力資源方針，因而榮獲人力資源權威雜誌HR Asia Magazine評選為「2016年亞洲最理想工作公司」之一。此外，在國際人力資源顧問公司任仕達集團舉辦的「香港最具吸引力僱主」評選中，公司榮獲第二名。

聯繫社區

2016年3月，我們推出「心繫社區」計劃，為公司的企業責任活動樹立新形象。該計劃與我們的「Youth Connect」計

劃相輔相成，其中包括幾項現有及新的舉措，如於2016年在西鐵綫沿綫為社會企業提供舖位，以及連續第五年與香港話劇團合作舉辦的《鐵路安全の達人》表演等。我們同時也在港鐵商場預留檔期舉辦藝術活動。此項目加強「港鐵藝術」計劃，為顧客的港鐵旅程增添樂趣。

於2016年上半年，「心繫社區」下的「鐵路人 鐵路心」計劃共舉辦了123個社區項目，超過1,900名義工參與其中。此外，我們向慈善機構及其他團體合共捐款超過290萬港元。一筆由公司及港鐵員工所捐的善款，已於2016年7月透過消防處轉交至在牛頭角大火中英勇殉職的兩位消防員的家屬。自2015年起，公司榮獲香港社會服務聯會頒發「10年Plus『商界展關懷』標誌」，以表揚公司多年來在關懷社區、僱員及環境方面努力不懈。

展望

由於多國經濟增長放緩，加上英國脫離歐盟公投結果、多國臨近大選等事態帶來地緣政治的不確定因素，環球經濟前景持續不明朗。這些因素亦對香港產生影響，導致零售業銷售額下跌、住宅物業市場趨弱，以及本地生產總值增長放緩。

儘管面對更具挑戰的環境，公司的香港客運業務在本質上具有抗跌力。雖然我們預計乘客量增長將會放緩，但觀塘綫延綫以今年10月通車為目標，這將對客量有所支持。南港島綫仍以今年年底通車為目標，但餘下緊迫的建造時間

表，對目標通車日期帶來一定的風險。車站零售設施及物業租賃業務的新訂租金將取決於市況，而公司廣告業務亦同樣受香港整體經濟狀況影響。

上文提到，我們預期公司現有的香港物業發展項目在今年下半年不會推出任何新項目作預售，因此期內如有任何物業發展利潤，將會來自多個不同的項目，包括來自出售現有的尚餘單位及車位。在中國內地，深圳「天頌」的預售成績理想，我們將會在交付單位給買家時才將利潤入帳。根據施工進度，我們預期可於今年年底前交付已售出及位於車廠平台上的低密度住宅單位，並於明年交付佔項目大部分的多層住宅單位。

香港物業招標活動方面，在未來六個月左右，視乎市場情況，我們預期推出三個物業發展項目，包括「日出康城」第十一期，及分別位於何文田站及黃竹坑車廠的首期物業發展項目。作為九鐵公司相關附屬公司代理人，當法定程序完成後，我們預計會推出錦上路站地塊的首期物業發展項目進行招標。

在香港以外地區，若當地貨幣持續疲弱，地區業務利潤在折算為港幣後，其利潤表現可能會受到影響。我們亦將會注入新業務，包括預期於今年年底通車的北京地鐵十六號綫第一期和接手營運的Stockholms Pendeltåg。

為加強高級管理團隊的效益，公司作出多項人事變動。

顏永文博士於2016年2月22日加入港鐵擔任技術工程總監，負責監督公司新成立的技術工程處。鄭惠貞女士獲任命為人力資源總監，於2016年6月1日生效。許亮華先生於2016年6月1日加入港鐵出任候任財務總監，並於2016年7月2日獲委任為財務總監。

為加強香港的鐵路營運，並配合在香港及香港以外地區擴展業務的需要，公司增設了常務總監 — 車務及中國內地業務的新職位。前車務總監金澤培博士已於2016年5月1日履任此新職，其車務總監一職由前車務營運副總監劉天成先生接替。

張少華先生於2016年7月1日獲委任為港鐵學院校長後，其歐洲業務總監職務已由法律總監及公司秘書馬琳女士接替，她的職銜亦於同日改為法律及歐洲業務總監。原隸屬法律及採購處的採購及合約行政職責已被納入技術工程處。

最後，本人衷心感激董事局給予的寶貴鼓勵和支持。本人亦要感謝香港及香港以外地區的全體港鐵同事工作卓越、專心致志，為乘客提供世界級的鐵路服務。



行政總裁

梁國權

香港，2016年8月9日