

行政總裁回顧及展望



“香港穩定的經濟狀況，
帶動公司香港業務的收入
進一步增長…我們在本
地及海外業務的拓展策略
繼續良好的勢頭。”

致各股東及其他有關人士：

憑藉過去數年建立的成功基礎，港鐵各項業務於2017年首六個月取得進一步發展。港鐵與政府提前對票價調整機制進行的共同檢討於2017年3月完成，推出了平衡各方利益的新安排。這些安排將惠及所有乘客，同時確保公司在財政上的可持續性，以繼續為香港提供安全、可靠及高效的鐵路服務。我們於2017年年初進行了最新的企業策略檢討，並重申公司三管齊下的策略，即強化和拓展香港業務、加快中國內地及國際業務發展，以及提升公司聲譽。過去數年，公司一直以此策略作為指導方針，續締佳績。

香港穩定的經濟狀況，帶動公司香港業務的收入進一步增長。香港客運業務的乘客量增加2.5%，部分由去年年底通車的觀塘綫延綫及新南港島綫所帶動。公司的服務表現維

持世界級水平，重鐵網絡的列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度均維持在99.9%。公司的安全表現亦維持卓越水平。儘管香港的零售業銷售額進一步下跌，但車站商務及物業租賃業務的收入錄得溫和增長。「德福廣場」二期七樓和八樓的新零售設施已於2017年7月開幕，標誌著港鐵物業租賃組合擴展計劃的重要里程碑。期內，公司香港物業發展的利潤，主要來自多個不同的項目。物業招標活動方面，公司已於2017年2月向由路勁基建有限公司及平安不動產有限公司合組的財團批出黃竹坑站的首個物業發展項目。作為九廣鐵路公司（「九鐵公司」）相關附屬公司代理人，我們亦於2017年5月批出錦上路站的首個物業發展項目，中標者為信和置業有限公司、中國海外發展有限公司及嘉華國際集團有限公司合組之財團。

公司在香港以外地區的鐵路業務，於2017年上半年的周日平均乘客量達580萬人次，並繼續提供優質服務，贏得高水平的顧客滿意度。在中國內地，我們於2017年6月與杭州市政府及杭州市地鐵集團就杭州地鐵五號綫公私合營項目簽署特許經營協議。在英國，我們持有30%股權的聯營公司獲批South Western鐵路專營權，將自2017年8月起營運七年。中國內地物業發展方面，我們已交付深圳「天頌」項目的多層住宅單位予買家並將利潤入帳。

我們在本地及海外業務的拓展策略繼續良好的勢頭。「鐵路2.0」是我們對香港新一代鐵路服務的願景，當中包括餘下兩個興建中的鐵路項目——廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）及沙田至中環綫，截至2017年6月30日已分別完成了94.3%及75.1%。「鐵路2.0」的大型資產更新計劃亦取得進展，尤其是更換現有網絡的列車和信號系統。政府以鐵路作為公共交通運輸骨幹的策略，將支持香港的未來發展。政府現正根據《鐵路發展策略2014》計劃研究興建七個新鐵路項目，我們已分別於2016年年底

和2017年3月向政府提交西鐵綫屯門南延綫和北環綫（及古洞站）的建議書。東九龍綫的建議書亦已於2017年7月提交。我們亦獲邀就東涌西延綫（及東涌東站）和港島區北港島綫提交建議書。除《鐵路發展策略2014》外，《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》概括了政府對未來發展的長遠目標，並建議加建一條新的鐵路走廊「新界西北—大嶼山—都會區運輸走廊」。除了香港鐵路發展外，我們繼續探討於現有鐵路設施發展更多住宅項目的機會。大嶼山小蠔灣車廠上蓋的擬建發展項目取得進一步進展，其環境影響評估報告已於2017年7月展示以供公眾參閱。在香港以外，我們正就中國內地、北歐、英國和澳洲的多項新鐵路合約進行磋商或探討參與的機會。我們亦正在探討在香港以外的多個現有業務發展市場以綜合鐵路運輸為導向的發展機會。

財務業績方面，公司於2017年首六個月的總收入上升40.8%至300.04億港元，而未計香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤則上升2.4%至90.46億港元。收入的大幅上升主要來自深圳「天頌」項目的銷售款項的入帳，若不包括此項入帳，收入則會增加8.7%。若不包括公司在中國內地及國際的附屬公司，收入增加3.1%，經營利潤增加1.9%，而經營毛利率則下跌0.6個百分點至56.6%。股東應佔經常性利潤，即不包括物業發展利潤（來自香港和中國內地）和投資物業重估的淨利潤下跌8.0%至44.78億港元，主要由於香港兩條新鐵路綫於2016年最後一季通車後，支出有所上升，尤其是折舊及利息等固定開支增加。除稅後物業發展利潤（包括來自香港和中國內地）為13.70億港元，主要來自深圳「天頌」項目及香港不同的來源。不包括投資物業重估的股東應佔基本業務淨利潤增加15.3%至58.48億港元，即每股盈利0.99港元，主要由於期內的物業發展利潤增加。投資物業重估收益為16.32億港元，2016年同期則為

4,800萬港元。因此，股東應佔淨利潤為74.80億港元，即包括投資物業重估收益後的每股盈利為1.27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。有鑑於公司的普通股息漸進式派息政策，董事局將在

檢視2017年全年業績時釐定末期普通股息。此外，就高鐵香港段額外資金安排與政府達成的協議（「高鐵香港段協議」）有關之第二期及最終特別股息為每股2.20港元，該股息已於2017年7月12日與2016年末期普通股息同一時間派發。

香港客運業務



摘要

- 維持世界級的安全水平，須呈報事故數目減少5.2%
- 列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持於世界級的99.9%
- 完成提前檢討票價調整機制，惠及所有乘客
- 觀塘綫延綫及南港島綫通車，帶動乘客量增長2.5%

財務表現

香港客運業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至6月30日止半年度		
	2017	2016	增/(減)百分率
香港客運業務			
總收入	8,957	8,617	3.9
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	4,173	4,084	2.2
未計利息及財務開支前和計及每年非定額付款後的經營利潤(「EBIT」)	1,320	1,631	(19.1)
EBITDA毛利率(%)	46.6%	47.4%	(0.8)個百分點
EBIT毛利率(%)	14.7%	18.9%	(4.2)個百分點

受惠於乘客量增長及根據票價調整機制而作出的票價調整，香港客運業務的總收入上升3.9%至89.57億港元。EBITDA的增幅較低，只上升2.2%至41.73億港元，主要受員工薪酬上升和列車班次加密所影響。然而，兩條新綫於2016年最後一季開通後，導致折舊和攤銷費用大幅增加，EBIT因而下跌19.1%至13.20億港元。

安全

安全是港鐵的首要目標。於2017年首六個月，公司在這方面表現卓越。期內，香港重鐵網絡和輕鐵網絡的須呈報事故數目減少5.2%。

如2016年報所述，在2017年2月10日，港鐵一列列車發生縱火事件，員工的應對充分彰顯公司安全第一的文化。

當時港鐵員工迅速疏散列車上和車站內的乘客，並與緊急服務部門緊密配合，將受傷人數及損害減至最低。

根據高級別檢討委員會的調查結果，港鐵職員和緊急服務部門在事件中的應變處理穩健、有序、迅速及有效。在事故期間及事後對乘客及公眾的資訊發放足夠和有效。公司完成調查後，已於2017年4月25日向政府提交有關報告，就如何提高公眾意識和進一步加強風險管理提出了多項建議。公司於2017年上半年進行安全推廣活動，包括採用短片和海報提高乘客的防火安全意識，以及加強他們

對車站疏散程序的認識。我們亦已在車站設置更多的手提滅火筒。

雖然公司的整體安全表現卓越，但2017年5月23日仍發生了一宗致命意外。公司一名維修人員於清晨被發現倒臥在大圍車廠附近的接收軌道上，其後被證實當場死亡。我們再次向死者家屬表達最深切的哀悼，並會盡力向死者家屬提供關懷和協助。我們正與警方及政府部門合作，協助他們調查事故。我們亦已開展內部調查。

乘客量和收入

公司香港客運業務的車費收入概述如下：

百萬港元	截至6月30日止半年度		
	2017	2016	增/(減)百分率
車費收入			
本地鐵路服務	6,349	6,051	4.9
過境服務	1,608	1,586	1.4
機場快綫	503	486	3.5
輕鐵及巴士	353	346	2.0
城際客運	65	68	(4.4)
車費總收入	8,878	8,537	4.0

公司的乘客量受惠於兩條新鐵路綫開通及訪港旅客數目輕微回升。2017年首六個月，公司所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量溫和上升2.5%至9.754億人次。

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、馬鞍山綫及南港島綫)的總乘客量達7.983億人次，於期內上升3.1%。羅湖及落馬洲過境服務乘客量減少1.0%至5,480萬人次，主要由於在落馬洲面對其他交通工具的競爭。受惠於航空旅客量增長，機場快綫的乘客量上升2.7%至800萬人次。

於2017年首六個月期內，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增加3.0%至567萬人次。當中大部分來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升3.6%至470萬人次。

市場佔有率

公司於2017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48.8%，而2016年同期為48.3%。當中，在過海交通工具市場的佔有率為69.3%，而2016年同期為68.6%。由於面對其他交通工具的競爭，公司於2017年首五個月在過境業務的市場佔有率由51.4%跌至50.2%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由21.4%跌至21.3%。



2017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、南港島綫、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、南港島綫、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、南港島綫、東涌綫及迪士尼綫	98.0%	99.0%	99.8%
- 機場快綫	98.0%	99.0%	100.0%
- 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、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	650,000	5,648,770
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	650,000	9,045,549
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、南港島綫、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	9,500	66,403
增值機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、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%	99.9%
- 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.8%
- 輕鐵	不適用	99.0%	99.8%
自動售票機可靠程度*			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫	97.0%	99.0%	99.7%
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.8%
- 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.5%
出入閘機可靠程度			
- 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、南港島綫、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、南港島綫、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、南港島綫、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%	99.7%
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26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27度或以下，車站大堂則在攝氏29度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	92.0%	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	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。

車費調整、推廣及優惠

車費收入增長由票價調整和乘客量上升所帶動。根據票價調整機制，我們於2016年6月26日對適用票價作出調整，整體調整幅度為2.65%。同時，我們宣布推出2016/2017年票價推廣計劃，於2016年6月至2017年6月期間為顧客進一步節省逾5億港元車費。除此以外，港鐵在2016年亦向長者及學生等顧客提供超過25億港元的恆常優惠及推廣。

我們於2017年3月21日公布，港鐵就票價調整機制提前與政府進行的共同檢討已經完成，並會推出新安排，惠及所有乘客，同時確保公司財政上的可持續性。在檢討過程中，我們廣泛聽取不同持份者，包括乘客和股東的意見。票價調整機制的兩個重要支柱，包括票價調整機制的方程式，及以直接驅動方式來實施票價調整的形式，均維持不變。但公司會推出三項主要的新措施，讓乘客直接受惠：

- 為期六年的特別調減。由2017/18年度至2022/23年度，每一年根據票價調整機制方程式計算票價調整幅度後，公司將會額外再扣減0.6個百分點。2017/18年度的票價調整幅度會再額外扣減10%
- 直接與利潤掛鈎的回贈。在2017/18年度至2022/23年度，以分享利潤機制及服務表現安排撥出的款項，每年為使用八達通的乘客提供最少六個月的每程車費扣減3%。假如所需款項超出與分享利潤機制及服務表現安排下撥出的款項，港鐵將會補足差額
- 為綠色專線小巴乘客提供轉乘優惠。港鐵為轉乘全港為數超過500條綠色專線小巴路綫的八達通乘客，提供每程車費扣減0.3港元；這項優惠安排有待與專線小巴經營者商討落實。而現有路綫的折扣優惠將維持不變

下一次定期的票價調整機制檢討將在2022/23年度進行。

根據票價調整機制方程式、每年特別扣減0.6個百分點及一次性的九折優惠後，計算所得的2017/18年度整體票價調整幅度為+1.49%。由於此調整幅度介乎±1.5%之間，按照票價調整機制，將會轉撥至隨後一年(即2018/19年度)的票價調整一併計算，2017/18年度港鐵票價因此將不會作出調整。

作為票價調整機制一部分，由2017年6月18日起至12月17日的六個月期間，港鐵乘客使用八達通均可獲每程車費3%扣減的優惠。除了車費回贈，經常乘搭港鐵來往市區及過海的中、長途乘客，亦可繼續使用五款「全月通加強版」及「港鐵都會票」，節省車費。此外，由2017年7月1日開始出售的「港鐵都會票」，由首次使用的日期起計的有效期，將會由30日延長至40日。「早晨折扣優惠」計劃亦已延長一年至2018年5月31日。

由2017年6月18日起，機場快綫票價平均上調9.6%，這是該鐵路綫自1998年通車以來的首次票價調整。

服務表現

於2017年首六個月，我們的服務表現維持世界級水平，重鐵網絡列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持於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104萬及超過54萬班次的列車服務，其中由港鐵可控制的因素導致、長達31分鐘或以上的延誤分別有六宗和一宗。我們的團隊正繼續努力，減少延誤的次數和減低延誤所帶來的影響。

2017年首六個月，公司的服務贏得多個獎項，其中包括連續13年榮獲「《東周刊》香港服務大獎2017 — 公共交通工具組別大獎」、連續11年榮獲「星鑽服務大獎2016 — 公共交通工具組別大獎」，以及在19年內第18次獲得「《壹周刊》服務第壹大獎2017 — 公共交通工具組別」。

投資改善鐵路網絡

「鐵路2.0」

港鐵於2016年宣布推出「鐵路2.0」，透過這項大型計劃擴展香港「新一代」鐵路服務，以提供更完善的乘車體驗。該計劃涵蓋新鐵路項目、現有鐵路網絡的大型升級和更換工程，以及提升顧客體驗。基建項目及設施的大型升級和更換工程，包括購置新列車和輕鐵車輛、更換信號系統和空調冷卻系統，以及在車站進行大型聯接工程。有關興建中的新鐵路項目的進一步資料，請參閱「香港網絡拓展」一節。

現有網絡的大型升級和更換工程

公司正斥資 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列車。列車的車身製造工程已於 2017 年 2 月展開，列車亦將於 2018 年至 2023 年間交付。

公司正在更換港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的現有信號系統，工程耗資 33 億港元。荃灣綫會首先進行信號系統升級，而在軌道旁和室內設備房的新信號系統安裝工程已大致完成。我們正使用配備新系統的列車進行測試。荃灣綫的信號系統升級工程預計於 2018 年年底或 2019 年年初竣工，港島綫的信號系統升級工程將會隨後開展。

我們正在更換 30 輛輕鐵及添置十輛新輕鐵，以滿足不斷增長的需求。涉及 40 輛輕鐵總值 7.45 億港元的採購合約已於 2016 年 7 月批出，首批輕鐵車輛預計於 2019 年投入客運服務。

為鐵路網絡更換 154 部空調冷卻裝置的合約已於 2017 年 3 月批出。在項目首階段，我們將為七個車站和兩個車廠更換空調冷卻裝置。新的空調冷卻裝置預計於 2017 年 12 月可交付各工地，屆時將展開安裝工程，並預計於 2018 年第二季竣工，而其他車站及鐵路車廠的空調冷卻裝置將隨後更換。

沙田至中環綫工程包括改裝西鐵綫列車，從現有的 28 列七卡列車逐步改裝為八卡列車，以提升現有列車服務，並配合將來東西走廊的運作。截至 2017 年 6 月 30 日，已有 17 列八卡列車投入服務，預計所有改裝列車將於 2018 年年中投入服務。馬鞍山綫現有的 15 列四卡列車陸續由八卡列車取代。截至 2017 年 6 月 30 日，有五列新添置和經改裝的八卡列車已投入服務。

紅磡站正進行大型改建工程，令其日後成為沙田至中環綫的其中一個轉車站。經過大型改建後，北面及南面大堂於 2017 年 2 月已重新投入運作，而連接車站大堂至沙田至中環綫新建月台的新升降機及扶手電梯，其安裝工程已於 2017 年 3 月展開。

馬鞍山綫的自動月台閘門安裝工程進展理想，截至 2017 年 6 月 30 日已完成 67%，工程預計可於 2017 年年底大致完成。

提升顧客體驗

我們制定了《2030 顧客體驗願景藍圖》，以規劃在不斷轉變下的理想乘車體驗，其中包括利用數碼化科技提升顧客體驗及增設長者友善設施。公司的數碼化措施主要是透過「MTR Mobile」智能手機應用程式提供更多實時以及定位資訊及服務，當中包括站內導航、到站提示，以及自助查詢聊天機械人服務。隨著年長人口增加，我們將會推出的長者友善措施，針對四方面作出改善，包括暢通度、行走時的輔助設施、洗手間設施和資訊提供，以配合長者使用及出入港鐵網絡時的需要。

回應乘客訴求

乘客現時尤其在星期五和周末可享受更頻密、更便捷的列車服務。港鐵於 2017 年 2 月展開新一輪的加密列車班次計劃，為觀塘綫、荃灣綫及港島綫每星期額外增加 148 班列車班次。

我們繼續努力，令乘客出入車站更加方便快捷。元朗站的新出入口於 2017 年 5 月啟用，透過一條行人天橋連接車站旁的住宅發展項目及商場。2017 年上半年，公司已翻新 11 部車站扶手電梯。

我們精益求精，回應乘客不斷轉變的需要。公司於 2017 年上半年推出多項措施，包括在 13 個車站的「i-Centre」提供免費流動裝置充電服務，以及在羅湖站及落馬洲站增設「免費 Wi-Fi」熱點。鑑於母乳餵哺日益普及，我們計劃於 2017 年年底在 20 個轉車站，重新規劃職員休息室，以增設母乳餵哺設施。

深受歡迎、長達 12 個月的「開心搭・生日獎」活動已於 2017 年 3 月 31 日圓滿結束。公司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，均可獲贈生日禮品包一份，包括一張特別設計，可供全日無限次免費乘搭港鐵本地鐵路服務的全日通車票、一張 50 港元的港鐵商場現金券，以及其他商戶優惠券。

香港車站商務



摘要

- 車站商店的新訂租金有所增長
- 重開七間車站商店，以及去年開通的兩條新綫沿綫新增31間商店

財務表現

香港車站商務於2017年上半年的財務表現穩定。

百萬港元	截至6月30日止半年度		增/(減)百分率
	2017	2016	
香港車站商務			
車站零售設施收入	1,935	1,841	5.1
廣告收入	479	498	(3.8)
電訊業務收入	315	274	15.0
其他車站商務收入	59	82	(28.0)
總收入	2,788	2,695	3.5
EBITDA	2,549	2,442	4.4
EBIT	2,202	2,121	3.8
EBITDA毛利率(%)	91.4%	90.6%	0.8個百分點
EBIT毛利率(%)	79.0%	78.7%	0.3個百分點

儘管零售市道疲弱，期內車站零售設施的收入增加5.1%至19.35億港元，原因是觀塘綫延綫及南港島綫通車後商店數目增加、優化商戶組合、新訂租金調升，以及羅湖站及紅磡站免稅店根據租約上調租金。

截至2017年6月30日，港鐵的車站商店數目達1,399間，而零售設施的總面積為57,300平方米，較2016年12月31日分別增加七間及149平方米，主要由於南昌站、天水圍站、青衣站及荃灣西站之前關閉進行翻新工程的商店重開所致。紅磡站、九龍站及大埔墟站的翻新工程繼續進行。為加強港鐵車站商店「隨行隨買」的品牌定位，公司



於2017年上半年推出有兩位本地藝人參與的全新品牌推廣活動。期內，港鐵網絡引進六個新品牌，並於港鐵網絡內張貼有關的宣傳海報。

隨著香港的廣告市場進一步萎縮，廣告收入於2017年上半年減少3.8%至4.79億港元。截至2017年6月30日，車站及列車內的廣告點總數達46,608個。為提高競爭力，公司期內於香港站安裝全新的65吋高清液晶數碼廣告牌，並於香港站及羅湖站安裝新的巨型燈箱廣告牌。

電訊業務收入於2017年首六個月上升15.0%至3.15億港元，主要來自新通車的觀塘綫延綫及南港島綫以及新訂合約。另外網絡商亦在系統裝置全新的流動電話網絡，提供更大數據容量及更多4G服務，而第一階段的安裝工程，已於期內在七個車站大堂及一節隧道段內完成。此外，84個車站的Wi-Fi設備升級工程已於2017年4月完成，以提供更優質的服務。

香港物業及其他業務

摘要

- 批出黃竹坑站第一期物業發展項目。作為九鐵公司的代理人，批出錦上路站第一期物業發展項目
- 「德福廣場」二期七至八樓於7月開幕
- 於2017年上半年，物業租賃業務收入上升3.5%，但港鐵在香港所擁有的商場之新訂租金錄得平均2.2%的跌幅

儘管政府推出更多樓市降溫措施及收緊按揭貸款規定，但在強勁需求支持下，香港住宅市場表現持續強勁。由於利率持續低企，加上發展商提供具競爭力的付款或按揭計劃，一手市場錄得良好復甦。二手市場亦表現理想，中原城市大型屋苑領先指數於期終時為161.68，而年初時為146.16。二手交投量已回復至政府於2016年11月開始徵收15%印花稅之前的水平，而供應短缺為樓價帶來支持。

商用物業方面，中環甲級寫字樓於2017年上半年繼續表現理想。內地金融機構和內地及跨國公司的需求為租金帶

來支持。然而，旅客消費減少，加上來自電子商務的競爭加劇，零售業繼續受壓。於2017年首六個月，香港零售業總銷貨價值的臨時估計較2016年同期下跌0.6%。



香港物業租賃及管理業務

財務表現

公司的香港物業租賃及物業管理業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至6月30日止半年度		
	2017	2016	增/(減)百分率
香港物業租賃及物業管理業務			
物業租賃業務收入	2,296	2,218	3.5
物業管理業務收入	136	141	(3.5)
總收入	2,432	2,359	3.1
EBITDA	2,088	1,998	4.5
EBIT	2,080	1,989	4.6
EBITDA 毛利率(%)	85.9%	84.7%	1.2個百分點
EBIT 毛利率(%)	85.5%	84.3%	1.2個百分點

於2017年首六個月，物業租賃業務收入上升3.5%，主要由於租金按現時租約調升，而港鐵在香港所擁有的商場組合於期內之新訂租金則錄得平均2.2%的跌幅。截至2017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。

為配合港島東區不斷轉變的人口模式，公司為「杏花新城」東翼進行改建工程。2016年9月，位於一樓全新的「運動及健康」專區落成啟用。因市場反應非常理想，該專區將擴大至東翼二樓。相關工程現正進行，預計可於2017年第四季落成啟用。

於2017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212,507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。「德福廣場」二期改建為商場用途的七樓和八樓，已於2017年7月開幕，為我們的商場組合增加3,400平方米的總樓面面積。

於2017年首六個月，港鐵的物業業務在不同範疇榮獲多項大獎，涵蓋客戶服務以至便利程度及環境等。獎項包括皇家特許測量師學會頒發的「年度大獎商舖團隊優異獎」殊榮 (Certificate of Excellence (Retail Team of the Year))，並入圍「香港經濟日報 — 2016-2017年全港十大我最喜愛商場」。

在未來五年左右，我們將大幅擴展在香港的投資物業組合。除「德福廣場」二期七樓和八樓外，商場組合將再增加117,220平方米的總樓面面積，令應佔總樓面面積增加約40%。「青衣城」擴建項目的結構工程已經完成，現正進行法定檢測程序。逾90%的樓面面積已獲承租，擴建部分的新店目標於2017年第四季陸續開業。新「日出康城」商場及大圍商場的地基及主體結構工程正在進行，預計分別於2020年下半年及2022年開幕。

於2017年首六個月，香港物業管理業務收入下跌3.5%至1.36億港元，主要來自八達通門禁系統項目的收入減少。於2017年6月30日，港鐵管理96,066個住宅單位及逾758,000平方米的商用面積。

香港物業發展

於2017年上半年，香港物業發展錄得6.22億港元的溫和利潤，來自不同的來源，包括西鐵物業發展項目(包括「匯璽」、「海之戀」、「柏傲灣」及「朗屏8號」)的代理費收入、出售尚餘單位，以及若干物業發展項目的工程帳目結算所帶來之利潤入帳。

西鐵項目方面，作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們於期內推出多個預售項目。於2017年1月展開預售的「柏傲灣」(荃灣西站(六區)地塊)，截至2017年7月底，

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
何文田站					
第一期	高銀金融(集團)有限公司	住宅	69,000	2016年12月	2022年
康城站					
第四期	新鴻基地產發展有限公司	住宅	122,302	2014年4月	2019年
第五期	會德豐有限公司	住宅	102,336	2014年11月	2019年
第六期	南豐集團控股有限公司	住宅	136,970	2015年1月	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	2015年6月	2022年
第八期	長江實業地產有限公司	住宅	97,000	2015年10月	2021年
第九期	會德豐有限公司	住宅 幼稚園	104,110 810	2015年12月	2022年
第十期	南豐集團控股有限公司	住宅	75,400	2016年3月	2022年
大圍站					
大圍	新世界發展有限公司	住宅 商場	190,480 60,620*	2014年10月	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	2015年2月	2021年
黃竹坑站					
第一期	路勁基建有限公司和 平安不動產有限公司	住宅	53,600	2017年2月	2022年
錦上路站#					
第一期	信和置業有限公司， 中國海外發展有限公司和 嘉華國際集團有限公司	住宅	114,896	2017年5月	2025年
朗屏站#					
朗屏8號	嘉華國際集團有限公司和 信和置業有限公司	住宅	48,675	2012年10月	2017年
朗屏(南)	華懋集團	住宅	41,990	2013年6月	2019年
南昌站#					
匯璽	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 幼稚園	214,700 26,660 1,000	2011年10月	2017 – 2019年 分期落成
荃灣西站#					
五區 城畔	華懋集團	住宅 商場	66,114 11,210	2012年1月	2018年
海之戀及海之戀·愛炫美	長江實業地產有限公司	住宅 商場 幼稚園	167,100 40,000 550	2012年8月	2018年
柏傲灣	新世界發展有限公司和 萬科置業(海外)有限公司	住宅	62,711	2013年1月	2017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^	2015年8月	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	約320,000		
黃竹坑站	住宅 商場	303,900 47,000	2017 – 2021年	2022 – 2026年
何文田站	住宅	59,400		

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。

983個單位中已售出約97%。於2017年3月展開預售的南昌站「匯璽」，截至2017年7月底，1,050個單位中已售出約92%。位於荃灣西站(五區)灣畔地塊的「海之戀」和「海之戀·愛炫美」分別於2017年5月和7月展開預售，截至2017年7月底，「海之戀」的970個單位中已售出約98%，「海之戀·愛炫美」的1,436個單位中已售出約50%。「朗屏8號」(朗屏站(北)地塊)亦繼續進行預售，截至2017年7月底，912個單位中已售出約96%。

物業招標活動方面，公司於2017年2月向由路勁基建有限公司及平安不動產有限公司組成的財團批出黃竹坑站第一期物業發展項目。作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們於2017年5月向由信和置業有限公司、中國海外發展有限公司及嘉華國際集團有限公司組成的財團批出錦上路站第一期物業發展項目。

過去三年半左右，港鐵相繼批出11個物業發展項目，這些項目現正處於不同的規劃及施工階段，完成後將於未來三至五年提供約18,000個住宅單位，總樓面面積超過110萬平方米。

公司繼續研究鐵路沿綫可供物業發展的地塊。其中一個地點位於大嶼山小蠔灣車廠上蓋，在獲得所需的規劃及其他批准後，將可興建大約14,000個住宅單位。港鐵已完成小蠔灣用地的環境影響評估，並於2017年5月向環境保護署提交報告以供審批。環境影響評估報告已於2017年7月展示以供公眾參閱。法定規劃程序預計於今年稍後時間展開。第二個地點位於油塘通風大樓，其用地改劃程序已於2017年4月完成。道路刊憲程序於2017年5月展開，預計將於2017年10月完成。在此初步階段，公司不能保證上述兩個項目的商業可行性。

其他業務

由於進行纜索更換工程，昂坪纜車於2017年1月9日至6月4日間暫停服務。於更換纜索期間，昂坪市集仍然向公眾開放。纜車已於2017年6月5日恢復服務。受工程

影響，昂坪纜車和昂坪市集(「昂坪360」)於2017年首六個月的收入下跌75.0%至4,700萬港元。期內的旅客量下降83%至約14萬人次。2017年6月，昂坪360獲《今日美國報》選為「世界十大最佳纜車」之一，是繼2014年及2015年分別獲《英國電訊報》及美國CNN.com頒發類似獎譽後，亞洲唯一榮獲三個「世界十大最佳纜車」美譽的纜車。

公司於2017年上半年應佔八達通控股有限公司的淨利潤下跌39.3%至8,800萬港元。截至2017年6月30日，在香港採用八達通的商戶逾9,000家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達3,370萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,430萬宗及1.884億港元。

公司於2017年6月公布新發行的租用版成人八達通的新措施，將於2017年10月1日開始實施。新發行的租用版八達通的備用限額將會由35港元提高至50港元，更方便顧客使用；新發行的租用版成人八達通亦會實施「不常用八達通行政費」，以鼓勵顧客經常使用八達通。

作為全球領先的鐵路營運商之一，我們憑藉公司的專業經驗，繼續為香港及海外客戶提供顧問服務。於2017年上半年的顧問業務收入增加106.0%至1.71億港元，主要來自向澳門輕軌項目提供管理及技術援助的合約收入。該項目進展順利。



香港鐵路拓展



摘要

- 高鐵香港段已完成 94.3%，預計仍然維持於 2018 年第三季完成
- 沙田至中環綫已完成 75.1%，東西走廊和南北走廊的目標完工日期仍然分別維持在 2019 年年中和 2021 年
- 《鐵路發展策略 2014》：已提交三個項目的項目建議書，現正籌備另外兩個項目的項目建議書

隨著觀塘綫延綫和南港島綫通車，香港鐵路網絡已由 220.9 公里增至 230.9 公里。在未來數年，正在興建中的餘下兩個新鐵路項目，即高鐵香港段及沙田至中環綫，將使香港整體鐵路網絡增加 43 公里。

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（「總站」）開出。總站實用樓面面積約為 400,000 平方米，是世界上最大的地下高速鐵路車站之一。

截至 2017 年 6 月 30 日，整個項目已完成 94.3%，總站的土木工程已完成 91%，隧道內所有軌道均已鋪設，架空電纜的通電工程亦大致完成。總站內十條軌道及架空電纜的安裝工程也大致完成。消防處已於 2017 年 5 月展開總站南面部分的法定檢測。香港段與內地段的信號及通訊系統已於 2017 年 7 月 5 日接通。2017 年 7 月，第三列高鐵列車由青島車廠經高鐵網絡抵港，是首次以鐵路付運列車，標誌著項目的一個重要里程碑。在此之後，已有另外兩列列車

以鐵路付運。總站入口大樓設計具地標性的屋頂玻璃嵌板安裝工程預計於 2017 年第三季竣工。

高鐵香港段的目標通車日期仍然是 2018 年第三季。公司正就該綫路未來的營運和維修與政府進行磋商。

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中。兩份委託協議包括初步設計、詳細設計、地盤勘測、完成高鐵香港段的詳細設計、建造、測試以至投入服務，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，已獲本公司獨立股東在 2016 年 2 月 1 日通過，而立法會財務委員會於 2016 年 3 月 11 日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。

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（大圍至紅磡）及南北走廊（紅磡至金鐘），共設有十個車站，其中六個為轉綫車站。該鐵路項目將進一步完善香港的交通網絡。於 2017 年 6 月 30 日，整個項目已完成約 75.1%，其中東西走廊及南北走廊已分別完成 89.1% 及 54.6%。

截至2017年6月30日，東西走廊的軌道鋪設工程已全部完成，而車站結構工程亦大致完成。車站的機電工程取得穩定進展。

南北走廊方面，位於銅鑼灣、會展站及金鐘站之間的四個隧道鑽挖工程，已於今年上半年完成其中三個。在完成紅磡圍堰的打樁工程和維多利亞港水底疏浚工程後，由十一節預製件組成的過海鐵路隧道，當中的首兩節預製件已於2017年7月在銅鑼灣避風塘附近的海床上成功安裝。

南北走廊的隧道挖掘工程取得良好進展，而會展站垂直隔牆建造工程正在進行中。由於灣仔北一帶地盤空間有限，為擴展工地範圍，會議道、菲林明道及博覽道現正分階段實施臨時交通管理措施。由於會展站受先前工地延遲移交、工地上有由第三方委託之工程尚未完成，加上未能預見的地質情況所影響，截至2017年6月底，工程已完成約40%。

金鐘站將會成為沙田至中環綫、港島綫、荃灣綫及南港島綫的轉綫中心。南港島綫於2016年12月底通車後，未來沙田至中環綫在金鐘站的月台及大堂工地已移交予沙田至中環綫的項目團隊。上述月台和大堂範圍的土木及屋宇設備工程已於2017年1月展開。南北走廊金鐘站的越位隧道的挖掘工程於2017年6月完成，同時標誌著沙田至中環綫所有隧道爆破工程大功告成。

作為南北走廊項目的一部分，現有東鐵綫將會更換信號系統。新信號系統的測試已於2016年10月非行車時間開始分階段在東鐵綫列車上進行，預計全部工程將於2018年年底或2019年年初完成。

儘管施工進度符合預期，但正如之前多次公布，沙田至中環綫的通車計劃受到幾項重要的外在因素影響。東西走廊土瓜灣站工地的考古發現，原本令致工程延誤11個月，但

憑著有關團隊的努力及成功實行多項追回落後進度措施，延誤時間已經縮短，東西走廊的完工日期現在預期為2019年年中。至於南北走廊，公司早前已公布六個月的工程延誤是由幾項外在因素造成，包括預期第三方對會展站部分工地的延遲移交。由於第三方承辦商移交另一塊灣仔北的工地上有委託工程尚未完成，令南北走廊的完工期會出現額外三個月的延誤(即預期延誤合共九個月)。然而，南北走廊的完工期仍以2021年為目標。

公司的工程團隊一直就東西走廊及南北走廊工程努力不懈，探討及採取適當措施以改善進度，並追回因外在因素及第三方而引致的滯後。

沙田至中環綫工程的撥款安排載於與政府簽訂的兩份委託協議。有關沙田至中環綫的前期工程委託協議(「沙中綫前期工程委託協議」)列明主要在金鐘站及何文田站進行的沙田至中環綫前期工程。隨後有關沙田至中環綫工程及通車試行的委託協議(「沙中綫委託協議」)列明沙田至中環綫有關工程及通車試行的撥款安排。

於2016年12月，公司完成對沙中綫前期工程委託協議下項目造價估算的評估，並就公司對該等工作的委託成本修



訂通知政府。政府於2017年1月向立法會工務小組委員會提交額外撥款申請。立法會財務委員會已於2017年6月通過有關的額外撥款。

關於沙中綫委託協議，考慮到持續的困難和挑戰(包括上述的因素)，公司認為沙中綫委託協議的造價估算將需要顯著上調以顧及(i)早前就土瓜灣站工地考古發現時曾公布的額外41億港元、(ii)會展站工地延遲移交、(iii)會展站早前未預計的車站上蓋相關的地基工程、(iv)第三方承辦商因移交另一塊灣仔北的工地上有委託工程尚未完成，以及(v)其他因素例如香港建築業勞動力供應曾出現短缺情況等。公司已知會政府，公司會就此進行一項詳細的評估，以檢討沙中綫委託協議有關項目的造價估算。

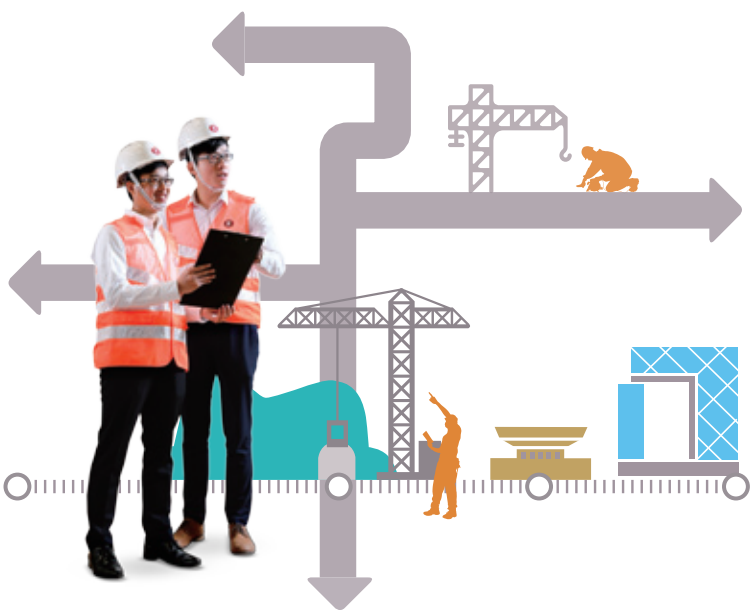
由於工程複雜，而上述部分問題當中的不確定因素仍然存在，加上南北走廊現只完成了54.6%，此評估將於今年稍後時間完成，之後公司將正式向政府提交檢討結果。

討論中的新鐵路項目

除了目前興建中的餘下兩個「鐵路2.0」新鐵路項目外，政府於《鐵路發展策略2014》概述了另外七個鐵路項目。政府已邀請我們為其中五個項目提交項目建議書，分別為屯門南延綫、北環綫(及古洞站)、東九龍綫、東涌西延綫(及東涌東站)和北港島綫。

公司於去年提交屯門南延綫的項目建議書後，現正與政府進行磋商。北環綫(及古洞站)連接西鐵綫與東鐵綫落馬洲支綫，其項目建議書已於2017年3月提交。公司亦已於2017年7月提交東九龍綫的項目建議書。東涌西延綫(及東涌東站)技術研究的工程顧問項目已經展開，我們計劃於2018年提交此項目的建議書，而北港島綫的建議書將於其後提交。

政府於2016年第四季推出諮詢文件《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》，以更新於2007年公布的全港發展策略。該文件支持以鐵路作為擴展公共交通運輸網絡的骨幹，並建議加建兩條運輸走廊，分別為香港西部的「新界西北 — 大嶼山 — 都會區運輸走廊」，及連接新界東北至九龍的「南北運輸走廊」，長遠而言前者或會成為主要鐵路走廊。



中國內地及國際業務



摘要

- 公司佔30%股權的聯營公司First-MTR獲批英國South Western鐵路專營權
- 簽署了杭州地鐵五號綫公私合營項目的特許經營協議

財務表現

中國內地及國際業務的財務表現概述如下：

百萬港元	截至6月30日止半年度		
	2017	2016	增/(減)百分率
中國內地業務			
鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司			
總收入	379	398	(4.8)
EBITDA	76	93	(18.3)
EBIT	72	89	(19.1)
物業發展附屬公司			
總收入	6,844	-	不適用
EBITDA	2,186	(27)	不適用
EBIT	2,186	(27)	不適用
應佔聯營公司利潤	94	112	(16.1)
國際業務			
鐵路附屬公司			
總收入	7,545	6,128	23.1
EBITDA	350	286	22.4
EBIT	288	231	24.7
應佔聯營公司(虧損)/利潤	(2)	40	不適用
總EBITDA	2,612	352	642.0
總EBIT	2,546	293	768.9
總EBITDA 毛利率(%)	17.7%	5.4%	12.3個百分點
總EBIT 毛利率(%)	17.2%	4.5%	12.7個百分點
已扣除非控股權益的中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理附屬公司EBIT和應佔鐵路聯營公司(未計利息及稅項前)利潤	639	599	6.7
公司在香港以外的鐵路附屬及聯營公司錄得的乘客量(百萬人次)	908	884	2.7

中國內地業務方面，來自鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的經營利潤減少，主要由於深圳市軌道交通四號綫（「深圳地鐵四號綫」）的經營開支增加。在交付深圳「天頌」多層及平台住宅單位後，售樓收入和相關開支已於2017年上半年入帳。應佔聯營公司利潤下跌，主要由於2016年12月啟用的北京地鐵十六號綫的開支所致。國際業務方面，來自鐵路附屬公司的經營利潤上升，主要由於瑞典MTR Pendeltågen AB於2016年12月開始接管營運而帶動收入上升。應佔聯營公司利潤下跌，主要由於London Overground Rail Operations Ltd.（「LOROL」）的經營權於2016年11月結束，以及First MTR South Western Trains Limited的前期開支。

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」）在北京營運四條地鐵綫，即北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫，以及北京地鐵十六號綫北段。

四條鐵路綫於2017年首六個月的列車服務準時程度平均為99.9%。期內，北京地鐵四號綫和大興綫的總乘客量約為2.18億人次，周日平均乘客量超過130萬人次，較去年同期分別增長了3%和4%。

北京地鐵十四號綫的首三期已投入服務，朝陽公園站已於2016年12月啟用。總乘客量於2017年首六個月錄得1.05億人次，周日平均乘客量約為662,000人次。

北京地鐵十六號綫為公私合營項目，第一期營運的北段長19.6公里，已於2016年12月31日投入運作。於2017年首六個月，北段錄得乘客量1,100萬人次，周日平均乘客量約為67,000人次。服務專營權預計將於2018年後全綫通車時生效。

深圳

由港鐵軌道交通（深圳）有限公司（「港鐵（深圳）」公司）經營的深圳地鐵四號綫於2017年上半年的營運表現良好。期間，乘客量上升3%至約9,850萬人次，周日平均乘客量達550,000人次。期間的列車服務準時程度維持在99.9%的高水平。

雖然乘客量持續上升，但深圳地鐵四號綫自我們於2010年開始營運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）公司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。倘若合適的車費調整未能於短期內落實，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性預計會受到影響。

公司在深圳的顧問公司簽署項目管理協議，以監督深圳地鐵四號綫北延綫的施工。這條延綫將由深圳市政府出資興建。有關工程大致如期進行。

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營運杭州地鐵一號綫。該鐵路綫的乘客量於2017年上半年有所增長，上升11%至1.071億人次，周日平均乘客量為591,000人次。期內，營運表現維持在高水平，列車服務的準時度達99.9%。

杭州地鐵五號綫為另一公私合營項目，公司與杭州市政府和杭州市地鐵集團已於2017年6月26日簽署特許經營協議。杭州地鐵五號綫是全長51.5公里的地下鐵路綫，由蕭山區的香樟路站到餘杭區的科技島站，合共有38個車站，預計於2019年年底左右開通。

杭州地鐵五號綫項目的建設分為兩部分：A部分為土木工程，B部分則為機電設備工程。杭州市地鐵集團負責A部分的投資和建設。公司與杭州市地鐵集團就成立合作公司擬訂細節，以參與B部分的投資和建設，及負責杭州

地鐵五號綫通車後25年的營運管理及設施維護更新。合作公司在杭州地鐵五號綫B部分項目的總投資額約109億元人民幣，預計其中大約六成資金將來自無追索權的銀團貸款，約四成資金來自合作公司的股東合資。雖然合作公司的持股比例有待確定，但港鐵向合作公司投入的資本，預計不超過26.2億元人民幣。

中國內地物業業務

位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的「天頌」，佔項目大部分的多層住宅單位已於2017年6月移交予買家。項目的可發展總樓面面積約為206,167平方米，當中包括一個總樓面面積約為10,000平方米的商場，視乎政府批准，預計於2018年年底開幕。有關利潤已於移交已售單位後在今年上半年內入帳。

2016年，我們與北京市基礎設施投資有限公司（「京投」，京港地鐵公司的其中一個合作夥伴）、京港地鐵公司簽署合作框架協議，聯手進行北京地鐵四號綫、大興綫現有沿綫車廠及車站上蓋物業綜合開發的前期可行性研究。以車廠上蓋物業開發為重點的研究已經展開。我們又於2017年1月與京投簽署了合作意向書，將戰略合作範圍推展至北京的其他主要和鐵路有關的物業發展項目，以及其他鐵路項目的投資、建設及營運。

公司在天津佔49%股權的聯營公司天津城鐵港鐵建設有限公司，參與發展天津地鐵六號綫北運河站項目。該綜合發展項目包括商場、寫字樓及住宅。

公司與首創置業的附屬公司於2017年3月簽署一份框架協議，出售公司於天津城鐵港鐵建設有限公司的全數49%的股權，並附帶條件日後收購位於北運河站地塊的待發展購物商場。相關政府已於2017年7月批准出售聯營公司的全數49%的股權。



憑藉公司在深圳和香港的經驗和往績，公司現正積極與廣東省當地政府及鐵路營運商商討，探討在車站和車廠周邊發展鐵路和物業的機會。

中國內地的物業發展業務方面，由於「天頌」的發展利潤入帳，令收入和利潤錄得可觀的增長。中國內地的物業租賃及物業管理業務於2017年上半年的收入為6,600萬港元，比去年同期下跌8.3%，主要由於北辰購物中心的物業管理服務已於2017年2月完結。公司在中國內地亦管理自家發展物業及第三方物業，截至2017年6月30日，管理的總樓面面積為390,000平方米。公司在北京的商場「銀座Mall」現正進行局部翻新工程，截至2017年6月30日的出租率（不包括翻新部分）為99%。

歐洲鐵路業務

英國

MTR Corporation (Crossrail) Limited以「TfL Rail」的品牌名稱營運前Greater Anglia專營權業務移交的14個車站及Crossrail的初期列車服務。該鐵路綫的營運表現維持

在高水平，66列新車的首架列車已於2017年6月投入服務。當倫敦中心段的隧道段落成，並預計於2018年年底開通後，Crossrail將易名為「伊利莎伯綫」。伊利莎伯綫於2019年全綫整合及通車後，將服務40個車站，路綫總長度將達118公里。

同樣在英國，公司與FirstGroup plc合作，以佔30%股權的少數股東身份於2016年共同競投South Western鐵路專營權。聯營公司First MTR South Western Trains Limited於2017年3月成功獲批標書，將於2017年8月開始營運，現正進行接管特許經營權的準備工作。

此外，公司亦已取得競逐Wales and Borders鐵路專營權的資格。我們應威爾士政府的邀請，參與競投程序中的競爭討論階段，正式招標預期於2017年下半年進行。我們亦與中國鐵路總公司的聯屬公司廣深鐵路股份有限公司合作，並取得競逐英國West Coast Partnership鐵路專營權的資格。有關的專營權負責由2019年4月起營運西海岸幹綫的鐵路服務，及設計和營運來往倫敦和伯明翰之間的「High Speed Two」高速鐵路服務。

憑藉港鐵「鐵路加物業」的專長，公司正研究於英國的車站上蓋及其周邊的物業發展機會。

北歐地區

港鐵現時為瑞典乘客量最高的鐵路營運商，三項主要業務包括斯德哥爾摩地鐵，MTR Express和Stockholm commuter rail（「Stockholms pendeltåg」）。

斯德哥爾摩地鐵於2017年首六個月的營運表現穩定。期內的總乘客量估計為1.79億人次，周日平均乘客量估計為130萬人次。MTR Tech AB負責斯德哥爾摩地鐵的列車維修工作，表現令人滿意，並獲得部分列車的中期提升計劃的合約。

經營往來斯德哥爾摩與哥德堡鐵路服務的MTR Express繼續維持一流的營運表現和顧客服務，再一次於Swedish Quality Index 2017中榮獲最佳鐵路營運商。由2016年12月起，每星期的列車班次增加至100班列車，以加強我們的服務及滿足預期的需求。

港鐵的全資附屬公司MTR Pendeltågen AB於2016年12月開始營運Stockholms pendeltåg服務，為期十年

的專營權期滿後或可獲續期四年。專營權還包括透過和EuroMaint Rail AB分別持有50%股權的聯營公司Emtrain AB提供的列車維修服務。Stockholms pendeltåg覆蓋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。於2017年首六個月的營運表現和乘客量令人滿意，客戶滿意度達到創紀錄的高水平。

公司於2016年12月提交了Skåne county commuter rail（「Pågatåg」）專營權的標書，雖然未能成功中標，但是在七名投標者當中，港鐵在質量方面獲得最高的評分。

隨著挪威多項鐵路服務將會私有化，我們正積極在挪威尋找鐵路營運專營權的機會。

公司正研究於瑞典的車站上蓋及其周邊發展物業的機會。公司於2017年6月取得資格，進一步與Upplands Väsby當地政府商討參與Pendeltågen其中一個車站周邊的重建項目的機會，結果預期於2018年公布。

澳洲鐵路業務

在墨爾本，公司佔60%股權的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.（「MTM」）經營的墨爾本鐵路網絡於2017年上半年錄得穩定的營運表現。這專營權將於2017年11月屆滿。MTM於去年12月向維多利亞省政府提交延長專營權七年的計劃書，並可選擇續期三年。申請結果將於2017年9月或之前揭曉。

在悉尼，港鐵參與的財團負責悉尼西北鐵路綫（「SMNW」）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。該項目的設計工程已大致完成，車站及車廠的建造工程和前期營運預備工作亦按計劃進行。第一列列車預計於2017年9月運抵悉尼。

全長30公里的悉尼城市及西南鐵路綫（「SMCSW」）是SMNW的延綫。該鐵路綫預計於2024年投入服務，由新南威爾斯省交通運輸部（「TfNSW」）負責的初期建造工程已於2017年展開。港鐵正探討參與SMCSW項目的機會。港鐵/Northwest Rapid Transit財團/Plenary Origination Pty Ltd.（「NRT Parties」）於2017年3月提交無約束力的初期建議書予TfNSW，評核NRT Parties參與SMCSW項目的機會。TfNSW正在評核該初期建議書。

財務回顧

溢利與虧損

2017年上半年，集團收入大幅增長40.8%至300.04億港元，主要反映「天頌」、MTR Pendeltågen AB自2016年12月起接手Stockholms pendeltåg服務，以及香港乘客量因新綫而增長所作出的貢獻。

經常性業務的經營利潤(即未計香港及中國內地物業發展利潤，以及折舊、攤銷和每年非定額付款前經營利潤)上升2.4%至90.46億港元。該升幅主要由於香港的車費收入增加，以及集團在香港的商場、車站商店和免稅店的租金收入增長所致。惟部分升幅被香港客運業務的成本上升(主要因員工成本增加和列車班次加密所致)，以及昂坪纜車於2017年1月9日至2017年6月4日期間因進行纜索更換工程而暫停服務令昂坪360收入減少所抵銷。集團經常性業務的經營毛利率下跌2.4個百分點至39.1%，主要由於持續投資於集團的中國內地及國際業務，以及昂坪纜車暫停服務所致。若不包括公司的中國內地及國際附屬公司，經常性業務的經營毛利率則下跌0.6個百分點至56.6%。

香港物業發展利潤為6.22億港元，由不同的來源組成，例如西鐵物業發展項目(包括「匯璽」、「海之戀」、「柏傲灣」及「朗屏8號」)的代理費收入及出售尚餘單位所得，以及完成結算若干物業發展工地的發展成本而錄得之進一步盈餘。

集團在中國內地物業發展的經營利潤為21.86億港元，主要來自交付佔「天頌」項目大部分的多層住宅單位所得的利潤入帳。

折舊及攤銷費用上升19.0%至23.90億港元，主要由於觀塘綫延綫及南港島綫於2016年最後一季通車。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5.5%至9.15億港元。

若計入香港及中國內地物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款，未計利息及稅項前經營利潤因而增加38.9%至85.49億港元。

利息及財務開支為4.03億港元，較2016年同期上升50.4%，原因是自觀塘綫延綫及南港島綫於2016年年底通車後，有關的利息成本無法再予資本化。投資物業重估收益為16.32億港元。集團應佔八達通控股有限公司利潤減少39.3%至8,800萬港元。集團應佔其他聯營公司的利潤為9,200萬港元，較2016年同期減少39.5%，主要由於LOROL的專營權於2016年11月結束後，來自LOROL的貢獻減少所致。

在扣除所得稅24.25億港元及非控股權益應佔利潤5,300萬港元後，2017年上半年公司股東應佔淨利潤上升46.1%至74.80億港元。每股盈利因而由0.87港元上升46.0%至1.27港元。不包括投資物業重估(非現金會計調整)，股東應佔基本利潤上升15.3%至58.48億港元，每股基本盈利為0.99港元。在這個總額之中，集團經常性利潤減少8.0%至44.78億港元，而除稅後物業發展利潤則由2.07億港元增長至13.70億港元。

財務狀況表

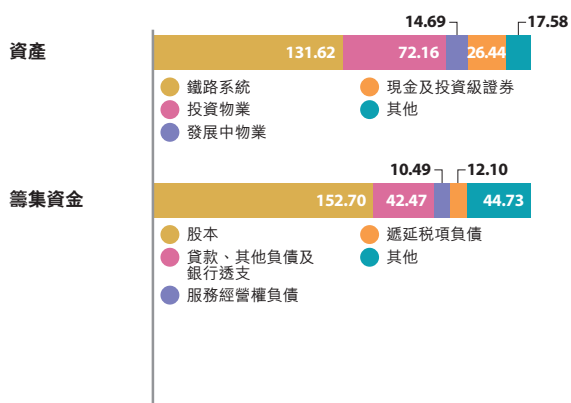
集團的財務狀況持續強健。截至2017年6月30日，集團淨資產由2016年12月31日的1,495.56億港元增長31.39億港元至1,526.95億港元。

資產總值增加51.51億港元至2,624.91億港元，主要由於為準備用於2017年7月派付股息而增加的現金結餘，以及現有香港鐵路網絡的設備更新及升級工程和投資物業重估收益令固定資產增加所致。惟部分升幅被因確認「天頌」利潤後致使發展中物業減少所抵銷。負債總額增加20.12億港元至1,097.96億港元，主要由於計提了有關2016年的末期普通股息，以及借貸總額增加所致。由於早前收取並入帳列作應付帳項之「天頌」的售樓款項現於損益表中確認，令應付帳項及應計費用減少，因而抵銷了負債總額的部分升幅。集團的淨負債權益比率由2016年12月31日的20.2%下降至2017年6月30日的17.7%。

綜合財務狀況表撮要

(於2017年6月30日)

(十億港元)



流動現金

2017年上半年從經營活動產生的現金淨額為89.64億港元。從物業發展項目收取的款項為4.52億港元，較2016年同期減少46.10億港元，主要由於2016年收取來自「天頌」發展項目的大量現金款項。計入其他現金款項1.95億港元(主要來自根據認股權計劃發行新股所得的款項)，2017年上半年的現金收入淨額為96.11億港元。

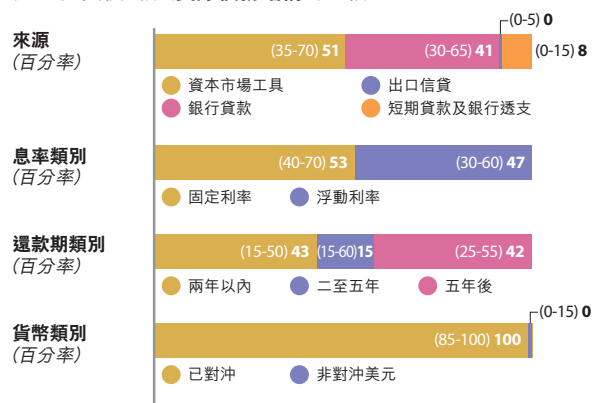
集團的資本性開支總額為40.80億港元，其中23.10億港元用於購入香港現有鐵路及相關業務的資產、8.01億港元用於支付與香港鐵路延綫項目有關的應付款項、6.76億港元用於投資予香港物業相關業務，以及2.93億港元用於投資予中國內地及海外附屬公司。資本性開支總額較2016年同期減少11.77億港元，主要由於在2016年用於香港鐵路延綫項目的資本性開支較多。

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，並有助確保債務組合穩健

(於2017年6月30日)

(理想融資模式)與實際債務結構的比較



根據與九鐵公司達成的服務經營權協議，集團亦支付了17.87億港元的每年非定額付款予九鐵公司。計入其他付款後，集團於2017年上半年的現金流出總額為62.92億港元。

因此，未計融資前的現金流入淨額為33.19億港元。計入來自淨借貸的現金流入20.97億港元，以及匯率變動對外幣現金狀況的影響後，集團於2017年6月30日的現金結餘增加57.18億港元至260.08億港元。

融資活動

隨著經濟穩步復甦，美國聯儲局於2017年3月將聯邦基金目標利率上調25個基點，並於6月再調高25個基點。長期利率在去年美國總統大選後迅速攀升，儘管經歷這兩次加息，長期利率卻從急升後的水平回落，10年期及30年期美國國庫債券孳息率分別從年初的2.44%及3.07%降至2017年6月30日的2.30%及2.83%。在流動資金充裕的情況下，港元利率的跌幅更大，10年期掉期利率從2.63%降至2.05%。

集團把握有利的利率環境，以私人配售形式發行多項港元、澳元及美元定息票據。這些合共40億港元等值的定息票據，年期介乎5年至30年，其中集團首次發行的1.15億澳元10年期綠色中期票據（「中期票據」），是亞洲首宗以私人配售形式發行的離岸綠色中期票據。由綠色中期票據導致的澳元風險，已透過貨幣掉期合約全部對沖為港元。

於2017年上半年，集團的加權平均借貸成本由去年同期的3.1%（年率，下同）降至2.5%，主要由於浮息貸款在公司借貸組合中所佔的比例提高，而浮息貸款的利率較定息借貸為低。

隨著穆迪下調香港特別行政區政府的信貸評級，穆迪於5月將公司的信貸評級相應由Aa1下調至Aa2。標準普爾維持公司AAA的信貸評級不變，與香港特別行政區政府同級。

人力資源

公司與其附屬公司於2017年6月30日在香港及香港以外地區分別僱用17,748和10,305名員工。聯營公司在香港及香港以外地區共僱用10,182名員工。

員工是公司最寶貴的資產，我們致力培育人才，以配合公司的業務發展。我們提供全面的培訓及發展課程，涵蓋客戶服務、營運和管理技巧等範疇，讓人才發揮所長，盡展潛能。我們亦為員工提供個人成長和事業發展的機會，於2017年上半年為每名香港員工提供平均3.4天的培訓。

我們重視同事的意見，期內舉辦了超過4,000場員工溝通會，其中包括為闡述公司首個全球性員工投入度調查結果而舉辦的溝通會。該調查於2016年11月進行，結果顯示公司在全球業務單位擁有一支全情投入的管理團隊，而香港員工的投入度亦維持在高水平。

公司的人手穩定，香港的員工流失率於2017年上半年維持在3.6%的低水平。期間，我們榮獲多項殊榮，肯定了我們在人力資源實務方面的成果，以及在啟發、連繫與培育員工方面所作出的努力。在「Randstad Employer Brand Awards 2017」中，港鐵獲選為香港最具吸引力的僱主，不但連續五年位列前五名，更二度榮登榜首。公司亦在Human Resources Magazine舉辦的「Asia Recruitment Awards 2017」中榮獲五項大獎，包括「最佳事業網站」及「最佳招聘甄選技巧」銀獎，以及「最佳見習人員招聘」、「最佳就職體驗」及「年度內部招聘團隊」銅獎，表揚公司在人才招聘及管理方面所取得的成就。

為拓展香港以外的業務，公司為中國內地及國際業務制定了穩健的人力資源策略以網羅人才。我們亦積極作出人力規劃，以配合公司在世界各地業務的需要。

我們與中國內地及海外各業務單位緊密協作，致力促進全球人才流動及發展。我們正安排更多在香港的未來領導人才往北京、杭州、深圳、英國、瑞典和澳洲等業務地點工作，並將繼續為常駐在國際業務單位的人才尋找在公司總部或各地業務單位的工作機會，以配合公司的人才發展計劃。

港鐵學院

港鐵學院(「學院」)於2016年11月正式開幕，目標是成為世界公認鐵路管理及工程方面的卓越培訓中心，提供高質素的課程，將我們的鐵路專業知識從香港帶到中國內地以及其他「一帶一路」國家。

學院已與香港及海外多間大專院校簽署備忘錄，合作開發合辦課程，學院並為多個國家的機構提供專業支援。其中別具意義的是與雅加達捷運簽署備忘錄，以支持印尼發展當地首個集體運輸系統。學院亦提供經評審課程及短期課程，為社會培育新一代的鐵路專業人員。自學院於2016年11月成立以來，參與學院課程及短期課程的香港及海外學員已超過600名。

展望

環球經濟前景持續不明朗。雖然經濟增長於2017年有所回升，但是政治和經濟挑戰仍然存在，美國的利率預計將於今年下半年再度調升。縱然自今年年初以來，旅客人數略為回升，零售銷量下降趨勢漸緩，但對香港的經濟展望仍然保持審慎。

公司的香港客運業務在本質上具有抗跌力，加上觀塘綫延綫和南港島綫通車的全年效應，將繼續對乘客量有貢獻。然而，這兩條鐵路綫通車亦將大幅增加折舊和利息支出，並對利潤造成負面影響。車站商務及物業租賃業務的新訂租金將因應市況釐定，而公司的廣告業務將較易受到經濟環境的影響。公司的商場組合正在擴展，「德福廣場」二期

七樓和八樓的新零售商舖開幕後，「青衣城」的商場擴建部分的新店目標於2017年第四季陸續開業。

由於預期沒有任何港鐵物業發展獲發入伙紙及有利潤入帳，今年下半年香港物業發展將繼續錄得溫和利潤。最近，由政府賣地及特別是透過修訂土地契約方式批出的私人土地有進一步增加。有見及此，視乎市場情況，公司正計劃在未來六個月推出一個位於黃竹坑站的第二期物業發展項目。

Stockholms pendeltåg的全年收入以及新增的英國South Western鐵路專營權由2017年8月起的初期收入，將會對2017年香港以外地區的業務的財務表現有所支持。在澳洲，現有MTM專營權的續期結果預計於2017年9月或之前公布。

最後，本人衷心感謝港鐵所有同事勤奮努力，竭盡所能和敬業精神，以實現共同願景。他們體現出港鐵精神，是港鐵的真英雄。



行政總裁

梁國權

香港，2017年8月10日