

# 行政總裁回顧及展望



## 致各股東及其他有關人士：

本人於2019年4月1日接任行政總裁，對有關委任深感榮幸。雖然新任此職，但我在港鐵工作這24年間，見證著港鐵屢創佳績，同時亦深切了解公司現時面對的挑戰。

我在履新時曾表示樂意把握機會，發揮我們的優勢，重建我們作為全球領先鐵路營運商之一的聲譽。我亦曾向同事表示，我已確定公司在短期內有三件事同樣需要優先處理：

- 一、使公眾對我們建設世界級鐵路的能力恢復信心；
- 二、繼續為乘客提供安全、可靠、物有所值的服務；
- 三、確保公司在香港、中國內地及海外的龐大而多元的業務得到完善管理，營運暢順。

更重要的是，要實現這些目標，我們彼此之間應開誠佈公地溝通，以及與我們服務的社區和顧客保持有效聯繫。

踏入2019年，適逢港鐵通車40周年，我們繼續貫徹三管齊下的策略，即強化和拓展香港業務、保持中國內地及國際業務發展，以及提升公司的聲譽。雖然本港經濟轉弱及環球市場發展令人關注，公司在香港的業務表現仍然良好，而中國內地及國際業務的進展亦令人滿意。

在我們各項成績中，值得一提的是開通兩條新鐵路綫，即澳洲悉尼地鐵西北綫，以及中國杭州地鐵五號綫首通段。即使對我們這間發展迅速的鐵路公司而言，這也是值得關注的成就。

另一方面，沙田至中環綫相關事件仍在處理中，包括紅磡站擴建部分的施工質量被指出現問題，以及紅磡站北面連接隧道、南面連接隧道和紅磡列車停放處的工程記錄不完整，並且出現一些建造工程方面的問題。

公司已於2019年7月18日完成並向政府提交兩份有關紅磡站擴建部分、紅磡站北面連接隧道及南面連接隧道以及紅磡列車停放處的事件的最終報告，當中載有(其中包括)為符合相關作業守則而須在若干地點採取的適當措施的建議方案。

為使公眾能盡早在實際可行的情況下享用到最大程度的新鐵路服務，政府已接納公司就分階段啟用屯馬綫的建議，第一階段涉及屯馬綫大圍站至啟德站的服務，目標開通時間為2020年第一季。

為了繼續推進沙田至中環綫項目，以及促使在2020年第一季啟用屯馬綫大圍站至啟德站的服務，作為現階段安排，本公司將會在不影響其法律責任的原則為基礎支付紅磡事件所產生的若干費用以及與分階段啟用屯馬綫相關的若干費用，同時就最終承擔相關費用責任一事上保留其權利。本公司現時對該等費用的最佳估計為合共約20億港元。

有鑒於此，本公司已於截至2019年6月30日止六個月的綜合損益表內作出一項20億港元的撥備。該撥備金額並無計算可向任何其他人士提出的任何潛在追討在內。此外，現時不能確定該金額最終是否需要公司全數支付。

公司與政府將繼續進行磋商，務求就紅磡事件及雙方各自就沙田至中環綫項目的造價及紅磡事件所產生的若干費用以及與分階段啟用屯馬綫相關的若干費用的付款責任達成整體解決方案。

2019年3月18日，荃灣綫於非行車時間以新信號系統進行演練期間，在中環站附近發生列車碰撞事故。事發後，所有新信號系統列車測試即時暫停，公司並成立調查委員會以調查事件成因及提出改善建議，防止類似事件再次發生。調查委員會已於2019年6月17日向機電工程署提交報告，報告內容亦已於2019年7月5日公開。

另一方面，廣州 — 深圳 — 香港高速鐵路(香港段)(「高速鐵路(香港段)」)自2018年9月23日通車後，深受乘客歡迎，這充分反映在農曆新年假期期間，於2019年2月7日乘搭高速鐵路(香港段)的乘客人數超過10萬人次，而2019年上半年的總乘客量為990萬人次。



## 行政總裁回顧及展望

香港重鐵網絡列車按照編定班次行走及乘客車程的準時程度均維持於超過99.9%的世界級水平，乘客車程的準時程度亦是自兩鐵合併以來最佳的上半年服務表現。在「鐵路2.0」計劃下，我們繼續在鐵路基建上投放大量資源，並透過多項數碼化項目，提升顧客的乘車體驗。

物業業務方面，我們批出將軍澳「日出康城」第十一期物業發展項目。連同其他已批出的大部分「日出康城」物業發展項目，「日出康城」發展漸趨成熟，即將成為一個充滿活力的新社區。

財務表現方面，由於去年9月開通的高速鐵路(香港段)帶來額外收入，集團於2019年首六個月的總收入與2018年同期比較，上升7.2%至282.72億港元。而未計香港及中國內地物業發展業務、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤則下跌9.8%至84.11億港元，下跌主要是由於與沙田至中環綫有關的20億港元撥備。若不包括公司在中國內地及國際的鐵路、物業租賃及管理的附屬公司，收入增加11.3%，經營利潤則減少13.2%。股東應佔經常性利潤，即不包括物業發展利潤(包括來自香港和中國內地)和投資物業重估的淨利潤，減少40.6%至26.65億港元。除稅後物業發展利潤為7.75億港元。不包括投資物業重估的股東應佔基本業務淨利潤減少26.0%至34.40億港元。若不計及與沙田至中環綫有關的20億港元撥備以及South Western Railway專營權4.36億港元的撥備，股東應佔經常性利潤及股東應佔基本業務淨利潤將分別增加13.8%及

26.4%。2019年首六個月的投資物業重估收益為20.66億港元，2018年同期則為24.35億港元。因此，股東應佔淨利潤為55.06億港元，即包括投資物業重估收益後的每股盈利為0.90港元。董事局已宣派中期股息每股0.25港元。

## 港鐵40周年

對公司而言，2019年是意義重大的一年，標誌著港鐵已為香港廣大市民服務四十載。自1979年通車以來，我們從一間只有一條鐵路綫的小型鐵路公司，發展成一家在全球擁有領導地位的國際性企業，並直接或透過附屬公司和聯營公司，在中國內地、歐洲及澳洲等地營運路綫超過2,000公里的鐵路網絡，員工總數達48,000人。

公司於2019年首五個月在香港的整體市場佔有率為48.8%，周日平均乘客量達590萬人次。我們在香港以外地區的周日平均乘客量為710萬人次。

我們回顧迄今取得的成就及所克服的挑戰之際，亦冀望繼續與香港和全球各地市民分享港鐵發展的成果。

## 香港業務

港鐵的「鐵路加物業」發展模式，為我們的香港業務，包括客運業務、車站商務、物業租賃，以及車站和車廠上蓋及周邊的物業發展，繼續帶來穩健的業績。

## 客運業務

### 摘要

- 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
- 乘客車程的準時程度是自2007年與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)合併以來最佳的上半年服務表現
- 總乘客量增長2.5%，周日平均乘客量達590萬人次



百萬港元	截至6月30日止半年度		
	2019	2018	增/(減)百分率
<b>香港客運業務</b>			
總收入	<b>10,690</b>	9,328	14.6
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤(「EBITDA」)	<b>4,346</b>	4,101	6.0
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」)	<b>952</b>	1,148	(17.1)
EBITDA 毛利率 (%)	<b>40.7%</b>	44.0%	(3.3)個百分點
EBIT 毛利率 (%)	<b>8.9%</b>	12.3%	(3.4)個百分點

由於高速鐵路(香港段)在2018年9月通車後帶來額外收入，2019年上半年的香港客運業務的總收入因此較2018年同期上升14.6%至106.90億港元。由於啟用新資產使折舊和攤銷費用增加，以及員工薪酬費用上升，導致EBIT下跌17.1%至9.52億港元。

### 安全

港鐵一直以安全為首要目標。期內，我們推出多項安全推廣活動，並以扶手電梯、輕鐵服務及月台空隙為主題。於2019年上半年，香港重鐵網絡和輕鐵網絡的須呈報事故數目較2018年同期上升3%。我們會繼續推行各種措施，務求盡量減少須呈報事故的數量。我們已按計劃於2019年7月推出一項安全宣傳活動以提升乘客的安全意識，亦與政府部門合作改善輕鐵路路面交匯處的安全。

## 乘客量和收入

公司香港客運業務的收入概述如下：

百萬港元	截至6月30日止半年度		增/(減)百分率
	2019	2018	
<b>香港客運業務</b>			
本地鐵路服務	<b>6,755</b>	6,531	3.4
過境服務	<b>1,716</b>	1,723	(0.4)
高速鐵路(香港段)	<b>1,139</b>	–	不適用
機場快綫	<b>576</b>	559	3.0
輕鐵及巴士	<b>370</b>	358	3.4
城際客運	<b>82</b>	113	(27.4)
其他	<b>52</b>	44	18.2
總收入	<b>10,690</b>	9,328	14.6

2019年首六個月，公司所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量上升2.5%至10.224億人次，而周日平均乘客量增加2.5%至590萬人次。

期內，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8.302億人次，較2018年同期增加1.7%。羅湖及落馬洲過境服務的乘客量輕微下跌0.8%至5,760萬人次，主要由於高速鐵路(香港段)開通。隨著航空旅客量上升及亞洲國際博覽館所舉辦的活動數量增多，機場快綫的乘客量因此增加5.8%至900萬人次。2019年上半年，高速鐵路(香港段)的總乘客量達990萬人次。

## 市場佔有率

公司於2019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2018年同期為48.9%。當中，在過海交通工具市場的佔有率為68.2%，而2018年同期為69.2%。港鐵的過境服務和高速鐵路(香港段)，在2019年首五個月在過境業務的市場佔有率由51.8%下跌至51.5%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由21.7%上升至21.8%。

## 車費調整、推廣及優惠

根據票價調整機制，港鐵票價於2019/2020年度的調整幅度為+3.3%，由2019年6月30日起生效。港鐵於2019年5月22日公布2019/2020年度車費推廣計劃以及新票價，並配合今年港鐵慶祝通車40周年，推出下列重大車費推廣活動以答謝市民的支持：

- 由2019年6月30日至2020年4月4日，向使用八達通的乘客提供為期40星期的「程程3.3%車費扣減」優惠，金額超過4億港元。
- 「港鐵都會票」及「屯門 — 南昌全日通」的售價維持不變，新售價延至2020年4月5日實施。
- 「全月通加強版」的售價維持不變，新售價延至2020年5月實施。
- 延長「早晨折扣優惠」計劃一年至2020年5月31日，並於2019年10月起增加折扣優惠至六五折，享有優惠的市區特定車站增至44個。

使用八達通的乘客在2020年4月初前不會有實際車費上調。2019/2020年度車費推廣計劃，令乘客節省的總金額由上年度超過5億港元增至超過8億港元。連同27億港元的恆常車費優惠和其他轉乘優惠，公司在未來12個月回饋乘客的車費優惠將超過35億港元。



## 2019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、南港島綫、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、南港島綫、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、南港島綫、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、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	700,000	<b>3,660,764</b>
- 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	700,000	<b>9,116,465</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、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	10,500	<b>49,198</b>
<b>增值機可靠程度</b>			
- 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%	<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>
<b>自動售票機可靠程度</b>			
- 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%	<b>99.7%</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>99.8%</b>
- 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.7%</b>
<b>出入閘機可靠程度</b>			
- 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%	<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>
<b>輕鐵月台八達通收費器可靠程度*</b>			
- 輕鐵月台八達通收費器	不適用	不適用	<b>不適用</b>
<b>扶手電梯可靠程度</b>			
- 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%	<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、南港島綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	<b>99.7%</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>
<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26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	93.0%	<b>99.8%</b>
<b>清潔程度</b>			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	99.0%	<b>100.0%</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>			
- 六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>

\* 輕鐵服務表現數據將於輕鐵月台八達通收費器完成安裝、測試及試行後再作公布。

## 行政總裁回顧及展望

整體票價調整對港鐵維持財務可持續性，以至應付經營開支上漲和資產更新成本至為重要。儘管我們根據票價調整機制上調票價，但相對於我們需投入的資產而言，當中所帶來的利潤其實並不高。我們的收入除了為現有網絡的重大改善工程(例如更換較舊的列車、信號系統及空調系統)提供資金外，亦用於許多其他方面的添置及翻新項目，例如安裝新的升降機、閘門及座椅，讓顧客享有更加舒適愉快的乘車體驗。

與此同時，我們明白有必要將票價維持在可負擔的水平。值得注意的是，本地鐵路服務方面，乘客只需支付平均每程約1美元的票價，便可享用可靠性達99.9%的鐵路服務，無論按任何標準衡量均屬物超所值。

### 服務表現

於2019年首六個月，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，優於在

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。2019年上半年的乘客車程準時程度是自兩鐵合併以來最佳的上半年服務表現。

期內，公司重鐵和輕鐵網絡分別提供超過105萬及超過54萬班次的列車服務。其中重鐵網絡錄得三宗由港鐵可控制的因素導致、長達31分鐘或以上的延誤，較去年同期增加一宗，而輕鐵網絡由港鐵可控制的因素導致、長達31分鐘或以上的延誤則為零宗。

於2019年首六個月，新開通的高速鐵路(香港段)的乘客量持續增加，反映這項服務日益受乘客歡迎。本人亦欣然報告，香港西九龍站於2019年1月獲《南方都市報》及南都大數據研究院評為粵港澳大灣區(「大灣區」)的最佳高鐵站。於2019年7月10日，我們進一步提升高速鐵路(香港段)的服務，包括將長途列車班次總數由13對增至17對，目的地數目則從44個增至58個。



## 車站商務

### 摘要

- 高速鐵路(香港段)帶來的額外貢獻和車站商店的租金收入增加帶動業績增長
- 車站商店的新訂租金有所上升
- 廣告收入受惠於上半年較好的市場氣氛



百萬港元	截至6月30日止半年度		
	2019	2018	增/(減)百分率
<b>香港車站商務</b>			
車站零售設施收入	2,507	2,154	16.4
廣告收入	606	523	15.9
電訊業務收入	376	338	11.2
其他車站商務收入	66	60	10.0
總收入	3,555	3,075	15.6
EBITDA	3,227	2,807	15.0
EBIT	2,679	2,414	11.0
EBITDA 毛利率(%)	90.8%	91.3%	(0.5) 個百分點
EBIT 毛利率(%)	75.4%	78.5%	(3.1) 個百分點

2019年首六個月，香港車站商務總收入增加15.6%至35.55億港元，主要來自高速鐵路(香港段)所帶來的額外車站零售設施收入，以及受惠於市場氣氛向好的廣告收入上升。

期內，車站零售設施收入上升16.4%至25.07億港元，主要來自高速鐵路(香港段)額外貢獻和車站商店的租金收入增加。截至2019年6月30日，港鐵的車站商店數目為1,473間，而零售設施的總面積為66,502平方米。由於有七間分別位於大學站、柯士甸站及香港西九龍站的商店開業，車站商店數目較2018年年底增加。

2019年上半年，廣告收入增加15.9%至6.06億港元。良好營銷環境從2018年延續到2019年上半年，其中高消費類別廣告支出的增幅尤其顯著，高速鐵路(香港段)和新數碼多媒體廣告也為收入增長作出了貢獻。截至2019年6月30日，車站及列車內的廣告點總數增至48,021個，共有380個廣告牌已進行升級工程。

2019年首六個月的電訊業務收入上升11.2%至3.76億港元。為提升電訊數據容量，全新商業電訊系統的安裝工程正在31個車站展開。截至2019年6月30日，已有16個車站完成有關工程。



## 物業及其他業務

### 摘要

- 於2019年4月批出「日出康城」第十一期項目
- 香港物業租賃及管理業務收入增加4.7%
- 香港商場組合的新訂租金錄得3%的升幅



儘管中美貿易磨擦帶來不明朗因素，但在商用物業方面，中環甲級寫字樓再次錄得令人滿意的表現，主要原因是空置率持續偏低，以及中環新寫字樓的供應量有限。與此同時，由於租戶繼續遷往港島東及九龍東等非核心區域，租金水平保持平穩。

期內，住宅物業市場保持暢旺，樓價於2019年年初反彈，並接近2018年年中的歷史高位，主要由於低息環境及供應量有限使樓市氣氛向好。反映二手市場價格走勢的中原城市大型屋苑領先指數，由2018年年底的173.08升至2019年6月30日的191.58，在2019年上半年內的上升幅度為10.7%。

### 物業租賃及管理業務

百萬港元	截至6月30日止半年度		
	2019	2018	增/(減)百分率
<b>香港物業租賃及物業管理業務</b>			
物業租賃業務收入	<b>2,492</b>	2,373	5.0
物業管理業務收入	<b>143</b>	144	(0.7)
總收入	<b>2,635</b>	2,517	4.7
EBITDA	<b>2,240</b>	2,136	4.9
EBIT	<b>2,229</b>	2,128	4.7
EBITDA 毛利率(%)	<b>85.0%</b>	84.9%	0.1個百分點
EBIT 毛利率(%)	<b>84.6%</b>	84.5%	0.1個百分點

2019年首六個月的物業租賃業務收入增加5.0%至24.92億港元。公司在香港的商場於2019年首六個月之新訂租金錄得3%的升幅(若計及一個特別租賃個案則為10%)。於

2019年上半年，公司在香港的商場及「國際金融中心二期」的18層寫字樓的出租率為接近100%。

## 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
<b>何文田站</b>					
第一期	高銀金融(集團)有限公司	住宅	69,000	2016年12月	2022年
第二期	華懋集團	住宅	59,400	2018年10月	2024年
<b>康城站</b>					
MALIBU	會德豐有限公司	住宅	102,336	2014年11月	2019年
LP6	南豐集團控股有限公司	住宅	136,970	2015年1月	2020年
MONTARA 和 GRAND MONTARA	會德豐有限公司	住宅 商場 幼稚園	70,260 44,500 1,160	2015年6月	2021年分期落成
第八期	長江實業集團有限公司	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
第十一期	信和置業有限公司， 嘉華國際集團有限公司和 招商局置地有限公司	住宅	88,858	2019年4月	2025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*	2014年10月	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	2015年2月	2024年
<b>黃竹坑站</b>					
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
第二期	嘉里建設有限公司和 信和置業有限公司	住宅	45,800	2017年12月	2023年
第三期	長江實業集團有限公司	住宅 商場	92,900 47,000	2018年8月	2024年
<b>油塘通風樓</b>					
油塘通風樓	信和置業有限公司和 資本策略地產有限公司	住宅	30,225	2018年5月	2025年
<b>錦上路站#</b>					
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
<b>朗屏站#</b>					
朗城滙	華懋集團	住宅	41,990	2013年6月	2019年
<b>南昌站#</b>					
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
<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^	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230,000	2019 – 2021年	2025 – 2026年
黃竹坑站	住宅	165,200		

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

於2019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217,469平方米的零售物業、39,410平方米的寫字樓，以及17,764平方米的其他用途物業。

「青衣城」1期地下樓層的翻新工程已經完成，商店自2018年10月起陸續開業。所有商店已於2019年4月全面開業。

2019年首六個月，香港物業管理業務收入減少0.7%至1.43億港元。於2019年6月30日，港鐵管理逾103,000個住宅單位及逾772,000平方米的商用面積。

### 物業發展

香港物業發展錄得8.98億港元的除稅前利潤，主要來自出售烏溪沙「銀湖·天峰」及「日出康城」晉海II的存貨，以及已完成之物業發展項目所錄得的進一步盈餘。有關利潤較2018年首六個月上升7.40億港元。

期內，兩個新發展項目進行預售，包括分別於2019年5月和6月推出的「日出康城」第七期之「MONTARA」

以及「GRAND MONTARA」。截至2019年6月30日，「MONTARA」的616個單位和「GRAND MONTARA」的504個單位均已全數售出。與此同時，「日出康城」第四期「晉海」及「晉海II」、第五期「MALIBU」以及第六期「LP6」的剩餘單位繼續進行預售。截至2019年6月30日，「晉海」的1,040個單位中已售出約97.5%，而「晉海II」的1,132個單位中則售出約96.1%，「MALIBU」的1,600個單位中已售出約98.1%，而「LP6」的2,392個單位中則售出約97.3%。

西鐵物業發展項目方面，作為九鐵公司相關附屬公司代理人，我們繼續進行「朗城滙」(朗屏站(南)地塊)剩餘單位的預售。截至2019年6月30日，720個單位中約76.7%已經售出。

公司於2019年4月25日批出「日出康城」第十一期物業發展項目，由信和置業有限公司、嘉華國際集團有限公司及招商局置地有限公司合組之財團Sky Castle Limited成功投得。此項目位於「The LOHAS康城」商場上蓋，將提供約1,850個住宅單位，總樓面面積上限為88,858平方米。

### 其他業務

期內，公司的其他業務，包括昂坪360及八達通控股有限公司，均錄得令人滿意的表現。

昂坪360於2019年首六個月的收入增長7.9%至2.45億港元。由於2019年3月進行纜索移位工程，導致運行日數減少，期內的旅客量輕微下跌0.2%至約88萬人次。

公司於2019年首六個月應佔八達通控股有限公司的利潤上升22.4%至1.20億港元，主要由於交易量及八達通產品銷售收入均有所上升。截至2019年6月30日，在香港採用八達通的商戶逾19,000家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達3,680萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為1,530萬宗及2.182億港元。

## 香港業務增長

### 摘要

- 沙田至中環綫於2019年6月底已完成90.2%
- 《鐵路發展策略2014》：已提交五個建議書予政府，並收到邀請提交餘下兩個項目的建議書
- 港鐵已批出15個物業發展項目，完成後將提供約21,000個住宅單位，總樓面面積超過130萬平方米



## 拓展香港鐵路業務

「鐵路2.0」涵蓋了公司近期的香港鐵路業務發展。除了仍在施工中的沙田至中環綫外，該計劃還包括現有鐵路網絡的大型升級和更新工程，以及透過使用科技提升顧客體驗的多項措施。除了「鐵路2.0」以外，政府公布的《鐵路發展策略2014》所涵蓋的七個新項目將可能為香港鐵路網絡再增加35公里。長遠來說，政府計劃將於2019年開展的「跨越2030年的鐵路策略性研究 — 可行性研究」或會使鐵路網絡進一步延伸，將覆蓋《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》中的策略性發展區域。

### 「鐵路2.0」

#### 沙田至中環綫

「鐵路2.0」是我們對香港新一代鐵路服務的願景。我們在過去四年半交付了四個新鐵路項目（包括高速鐵路（香港段）），現正進行第五個亦是最後一個鐵路項目，即沙田至中環綫。

由港鐵代表政府管理的沙田至中環綫工程全長17公里，設有十個車站。項目完成後，將會拓展港鐵的鐵路網絡，本港的交通連繫將顯著改善，車程時間亦將可大幅縮短。

沙田至中環綫共分兩階段。第一階段為大圍至紅磡段，全長11公里，第二階段為紅磡至金鐘段，全長6公里。第一階段大圍至紅磡段將現有的馬鞍山綫經鑽石山及紅磡站連接至西鐵綫，成為「屯馬綫」。而當第二階段紅磡至金鐘段完成後，現有的東鐵綫將經紅磡延伸過海至會展站和金鐘站。

在2019年上半年，沙田至中環綫兩階段工程的施工均取得進展，其中大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段在2019年6月底分別完成99.7%及78.8%。

在過海段的隧道工程方面，全部11個沉管隧道預製組件已完成安裝，並已連接至陸上隧道。會展站的挖掘工程亦已完成，結構工程於期末仍在進行。



金鐘站擴建部分的內部結構工程、裝修及屋宇設備安裝工程正在進行。

2019年3月26日，政府公布調查委員會就紅磡站擴建部分的工程質量問題所呈交並經遮蓋的中期報告。當中，調查委員會所得出的結論是紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程達到安全水平。

調查委員會亦就公司的表現和系統給予若干意見，並就未來提出若干建議。公司歡迎有關建議，當中大部分與董事局轄下的工程委員會提出之建議一致。公司已開始落實有關建議，並將繼續透過加強培訓及引入數碼項目管理系統，提升項目管理水平。

公司已於2019年7月18日向政府提交兩份有關紅磡站擴建部分、紅磡站北面連接隧道及南面連接隧道，以及紅磡列車停放處的事件的最終報告，當中載有(其中包括)為符合相關作業守則而須在若干地點採取的適當措施的建議方案。

這兩份最終報告，其內容及結論已經過政府及其專家顧問團的仔細檢視，並獲得接納。根據報告結論，上述結構就繼續進行建造工程而言是安全的，惟須實施適當措施以處理工程上的不足之處，以及確保結構符合既有的守則。公司其後亦會制定長遠監察計劃，持續監察結構完整性。

因2019年3月18日發生的荃灣綫事故而暫停的屯馬綫信號系統動態行車測試，已於2019年6月10日恢復測試。在暫停測試期間，屯馬綫信號系統的承建商已完成全面審視，並提交報告，確認系統符合動態行車測試的安全要

求。公司委聘的獨立安全顧問所進行的安全評估，亦進一步確認屯馬綫信號系統符合動態行車測試的國際安全標準。

### 通車計劃

為使公眾能盡早在實際可行的情況下享用到最大程度的新鐵路服務，政府已接納公司就分階段啟用屯馬綫的建議，第一階段涉及屯馬綫大圍站至啟德站的服務，目標開通時間為2020年第一季。

公司將與政府合作，以協定分階段啟用的細節，及將繼續為落實分階段啟用而採取合理需要的步驟，相關工作亦需要相關政府部門的協助和合作。公司正就屯馬綫分段開通在技術層面上進行相應調整，包括調整信號系統、遷移信號線路及改動車站指示系統等。倘所有法定驗收程序如期完成，屯馬綫第一階段可率先開通。

當屯馬綫第一階段開通後，馬鞍山綫乘客可乘搭列車經顯徑站及鑽石山站直接前往位於九龍東的啟德站。擴建後的鑽石山站將成為屯馬綫及觀塘綫的新轉綫站，方便新界北及新界東的乘客，有更快捷方便的鐵路服務前往九龍東以至港島東一帶；乘客節省車程時間的同時，亦有助紓緩現時東鐵綫最擠逼的大圍至九龍塘段。

### 工程造價

根據政府與公司於2012年5月29日就沙田至中環綫的建造及通車試行所簽訂的委託協議，政府負責此委託協議下的工程費用，而公司則負責有關現時與九鐵公司訂立的現有服務經營權協議下的若干費用。

公司完成對有關委託協議下沙田至中環綫主要建造工程造價估算的詳細評估，最新估算已於2017年12月5日提交政府審核。考慮到若干因素(包括考古發現、政府對附加工程範圍的要求、延遲移交工地或移交的工地上有工程尚未完成等問題)，公司已把沙田至中環綫主要建造工程的最新造價估算上調165.01億港元，由708.27億港元增至873.28億港元，包括增加應付公司的沙田至中環綫項目管理費用(惟有待同意及批准程序)。公司自提交該最新估算以來，一直與政府保持聯繫，以助其進行檢討及核實程序。公司擬於2019年內對造價進行進一步評估和重新確認。

為了繼續推進沙田至中環綫項目，以及促使在2020年第一季啟用屯馬綫大圍站至啟德站的服務，作為現階段安排，本公司將會在不影響其法律責任的原則為基礎支付紅磡事件所產生的若干費用以及與分階段啟用屯馬綫相關的若干費用，同時就最終承擔相關費用責任一事上保留其權利。本公司現時對該等費用的最佳估計為合共約20億港元。有鑒於此，本公司已於截至2019年6月30日止六個月的綜合損益表內作出一項20億港元的撥備。該撥備金額並無計算可向任何其他人士提出的任何潛在追討在內。此外，現時不能確定該金額最終是否需要公司全數支付。

## 現有網絡的大型資產提升和更新工程

「鐵路2.0」是對香港未來鐵路服務的願景。除了沙田至中環綫及其他已完成的新鐵路項目外，該計劃還包括現有鐵路網絡的大規模升級和更新工程，亦涵蓋提升顧客體驗的措施。

公司購置了93列全新列車，截至2019年7月，已有七列列車完成交付，並正進行測試和試運行，機器測試正在進行中。

為了滿足輕鐵服務日益增長的需求，我們共訂購40輛輕鐵，以更換30輛現有輕鐵，其餘的輕鐵將會令我們的輕鐵總數在2023年之前增至150輛。期內，首批兩輛輕鐵已經交付，並正進行測試和試運行，其餘輕鐵車輛將於2019年至2023年間分批付運到香港。

公司正更換車站及車廠的空調冷卻裝置，為乘客及員工提供舒適的環境。位於35個車站及四間車廠的154部空調冷

卻裝置更換工程，現已部分完成，餘下將於未來四年內陸續完成。截至2019年6月，第二期工程已經完成，更換了位於四個車站及兩間車廠的32部空調冷卻裝置。現已完成更換的空調冷卻裝置總數為61部，分別位於十個車站及三間車廠。

港鐵會繼續盡力應對客運量接近飽和所帶來的挑戰。然而，現時荃灣綫過海段的擠塞情況或需待沙田至中環綫新過海段完成後才可略為紓緩。

公司正在更換荃灣綫、港島綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的現有信號系統，是公司其中一項大型資產更新工程。2019年3月18日，荃灣綫於非行車時間進行新信號系統列車演練期間，一列非載客的港鐵列車在渡綫準備進入中環站時，碰撞到另一列從中環站開出正駛經渡綫的非載客列車，引致列車受損。

公司非常關注事件，並成立調查委員會，由港鐵高級職員及外間專家組成，以調查事件成因及提出改善建議，防止類似事件再次發生。調查委員會完成調查後，已於2019年6月17日向機電工程署提交報告，公司亦已於2019年7月5日向公眾交代調查結果，並向新信號系統承辦商建議一系列改善措施。安全是公司的首要目標，公司會於獲得政府的許可後才恢復列車測試。

### 提升顧客體驗

「鐵路2.0」除了涵蓋列車和信號系統等重大資產的更新，亦從其他方面著手提升顧客體驗，例如在車站內增設飲水機、客用洗手間及育嬰間等。

於2019年2月20日調景嶺站的育嬰間啟用，是港鐵網絡內首個提供育嬰間的轉綫站。其後，油塘站亦於5月29日啟用全新客用洗手間及育嬰間。公司已計劃於五個轉綫車站，包括荔景站、中環站、油麻地站、北角站及尖沙咀站加設育嬰間及客用洗手間。現時設有哺乳間的其他轉綫車站仍會繼續開放為乘客提供服務。

作為致力改善車站設施和提供貼心服務的承諾，港鐵迄今所開展的改進工程均廣獲乘客好評。日後發展新鐵路綫時，我們會將客用洗手間及育嬰間納入新車站的設計及規劃標準。

除增加新設施外，從2019年4月22日起，荃灣綫、觀塘綫及港島綫每星期會額外增加合共86班列車班次，於星期五、週末及公眾假期為乘客提供更頻密的列車服務。

為豐富乘客的旅程體驗，我們在車站內設有迎合不同乘客需要的商店，並且引入更有趣味的嶄新互動數碼廣告媒體。

東鐵綫新信號系統的動態行車測試，因荃灣綫於2019年3月18日發生事故而暫停後，已於2019年5月28日非行車時間恢復。東鐵綫的新信號系統與荃灣綫的新系統並不相同，承辦商亦已提交詳細報告，以確定系統符合動態行車測試的安全要求。獨立安全顧問進行的安全評估，亦確認東鐵綫新信號系統符合動態行車測試的國際安全標準。

香港是全球數碼網絡最發達的城市之一，我們緊扣科技趨勢並不斷改善服務，提升港鐵手機應用程式MTR Mobile。MTR Mobile的每月活躍用戶現已超過120萬，為乘客提供一系列的個人化服務，如「Chatbot」互動查詢，並於2019年6月推出新功能，包括落車提示，進階版行程指南及提供港鐵巴士實時預計到站時間。此外，MTR Mobile機場快綫功能的用戶介面亦已於2019年2月革新，以提升客戶體驗。

MTR Mobile在未來六個月亦會進行大革新，將與車站商店和港鐵商場的手機應用程式及其獎勵計劃結合為一，為港鐵乘客帶來更好的客戶體驗。

隨著手機支付日益普及，上水站有四部售票機於2019年4月引入了手機支付功能(支付寶、支付寶HK、微信支付和WeChat Pay HK)，令各車站內接受手機付款的售票機增至24部。

在預防性維修保養工作方面，數碼科技(特別是大數據)亦發揮重要作用，貫徹港鐵努力實踐「智慧城市，智慧出行」的願景，利用科技為列車乘客提供更安全及舒適的旅程，並提升營運表現。

## 「鐵路 2.0」以外的新鐵路項目

《鐵路發展策略 2014》為香港鐵路網絡直至 2031 年的未來發展提供框架。政府在此策略中提出七個項目，我們已就其中五個提交建議書。

已提交建議書的五個項目，分別為屯門南延綫、北環綫(及古洞站)、東九龍綫、東涌西延綫(及東涌車站)和北港島綫。期內，我們已應政府要求，就上述五個項目提供進一

步資料。我們正與政府就建議書上的技術、營運和財務相關事宜緊密合作，以推展這些項目進入下一階段。

我們已分別於 2019 年 5 月及 6 月收到政府就洪水橋站項目及南港島綫(西段)項目提交建議書的邀請，相關建議書預計將於 2020 年提交。

此外，我們期望能參與政府的「跨越 2030 年的鐵路策略性研究 — 可行性研究」。

## 擴展物業組合

隨著香港鐵路網絡不斷擴大，住宅和商業物業發展的機會亦相應增加。

在未來數年，我們將會有全新商場開業，使商場組合的應佔總樓面面積增長約 49%。位於「日出康城」的商場「The LOHAS 康城」以 2020 年下半年開業為目標，而大圍及黃竹坑的新商場現正進行施工。

「The LOHAS 康城」共有三層，總樓面面積達 44,500 平方米，建造工程於 2019 年 6 月 30 日已經完成 60%，並繼續以於 2020 年下半年開幕為目標。「The LOHAS 康城」開幕後，將會與康城站和附近的住宅項目無縫連接，並設有大型國際級標準室內溜冰場及將軍澳區內最大型的戲院，匯聚近 150 個商戶，滿足居民在娛樂、消閒及社區日常生活方面的需要。

大圍商場的總樓面面積達 60,620 平方米，建造工程於 2019 年 6 月 30 日已經完成 25%。由於需要處理大圍站東

鐵綫南行月台個別位置所出現的沉降情況，地基工程曾經受到影響，但其後已於 2019 年 1 月復工，公司及政府會繼續進行嚴格監察。該項目現時的目標完成日期為 2023 年。

位於黃竹坑的商場的總樓面面積達 47,000 平方米，預計於 2023 年年底落成。

正在進行發展的 15 個住宅物業發展項目，落成後將會提供約 21,000 個新住宅單位，其中大部分將於未來五年推出市場。

「日出康城」第十一期於期內成功招標，標誌著「日出康城」物業發展組合的絕大部分項目經已批出，並處於不同的發展階段。

小蠔灣車廠地塊將會發展為一個社區，設有約 14,000 個公私營住宅單位及社區設施。行政長官會同行政會議已於 2019 年 2 月 12 日核准小蠔灣分區計劃大綱草圖。項目的詳細技術性研究及與政府的商討亦正在進行。在此初步階段，公司不能保證該項目的商業可行性。



## 中國內地及國際業務

### 摘要

- 悉尼地鐵西北綫已於2019年5月通車
- 杭州地鐵五號綫首通段已於2019年6月開通



在香港以外地區，我們憑藉專長，在中國內地、歐洲及澳洲建立鐵路相關的業務組合，並不斷擴展。我們在香港以外地區的鐵路業務於2019年上半年的周日平均乘客量約為710萬人次。

中國內地及國際 — 經常性業務									
截至6月30日止半年度 百萬港元	中國內地鐵路、物業租賃及 物業管理業務			國際鐵路業務			總計		
	2019	2018	增/(減) 百分率	2019	2018	增/(減) 百分率	2019	2018	增/(減) 百分率
<b>附屬公司</b>									
收入	464	451	2.9	10,094	10,002	0.9	10,558	10,453	1.0
EBITDA	155	111	39.6	517	299	72.9	672	410	63.9
EBIT	148	106	39.6	412	233	76.8	560	339	65.2
EBIT(已扣除非控股權益)	148	106	39.6	314	145	116.6	462	251	84.1
EBITDA毛利率(%)	33.4%	24.6%	8.8個百分點	5.1%	3.0%	2.1個百分點	6.4%	3.9%	2.5個百分點
EBIT毛利率(%)	31.9%	23.5%	8.4個百分點	4.1%	2.3%	1.8個百分點	5.3%	3.2%	2.1個百分點
<b>聯營公司及合營公司</b>									
應佔EBIT	522	487	7.2	(450)	(41)	(997.6)	72	446	(83.9)
應佔利潤/(虧損)	257	224	14.7	(451)	(36)	(1,152.8)	(194)	188	不適用
附屬公司EBIT(已扣除非 控股權益)和應佔聯營 公司及合營公司EBIT	670	593	13.0	(136)	104	不適用	534	697	(23.4)

中國內地 — 物業發展	截至6月30日止半年度		
百萬港元	2019	2018	增/(減)百分率
<b>附屬公司</b>			
收入	-	-	不適用
EBITDA	(10)	(17)	41.2
EBIT	(10)	(19)	47.4

百萬港元	截至6月30日止半年度		增/(減)百分率
	2019	2018	
<b>公司股東應佔期內利潤*</b>			
– 來自經常性業務	146	342	(57.3)
– 來自中國內地物業發展	25	33	(24.2)
總計	171	375	(54.4)
<b>公司在香港以外的鐵路附屬公司，聯營公司及合營公司錄得的乘客量(百萬人次)</b>	<b>1,108</b>	1,054	5.1

\* 不包括業務發展開支

中國內地方面，在2019年上半年，公司的鐵路、物業租賃及物業管理附屬公司的EBITDA上升39.6%至1.55億港元，主要是有關租賃開支的新會計準則以及為順德物業項目提供技術支援的收入。在新會計準則下，有關北京銀座Mall的租賃開支將不再列作經營開支，而是列作使用權資產的攤銷及利息開支。國際業務方面，來自鐵路附屬公司的EBITDA上升72.9%至5.17億港元，主要是來自澳門輕軌系統氹仔線項目的貢獻以及MTR Pendeltågen AB的虧

損減少。應佔聯營公司和合營公司虧損為1.94億港元，主要來自First MTR South Western Trains Limited虧損性合約的撥備。若不包括中國內地物業發展及業務發展開支，我們於香港以外的鐵路、物業租賃及管理附屬公司、聯營公司和合營公司在2019年首六個月錄得應佔除稅後淨利潤為1.46億港元，較2018年同期下跌57.3%。在撇除First MTR South Western Trains Limited虧損性合約的撥備後，該應佔除稅後淨利潤增加70.2%至5.82億港元。

## 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」)營運四條地鐵綫，即北京地鐵四號綫、大興綫、北京地鐵十四號綫首三期及北京地鐵十六號綫北段。於2019年首六個月，該四條鐵路綫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乘客量平穩，總乘客量約為2.21億人次，周日平均乘客量約為133萬人次。

期內，北京地鐵十六號綫及北京地鐵十四號綫正繼續進行施工，全綫通車目標日期分別為2021年及2022年。

### 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2019年上半年的乘客量增長6.8%至1.16億人次，周日平均乘客量增至65.6萬人次。列車服務準時程度維持在99.9%。

如前所述，雖然乘客量持續上升，但深圳地鐵四號綫自我們在2010年開始營運以來一直未有調高車費。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現正進行有關深圳地鐵網絡車費調整的法定程序。倘若合適的車費調整及調整機制未能早日落實，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響。

## 行政總裁回顧及展望

在上半年，我們繼續就深圳地鐵四號綫北延綫將於2020年年底通車的營運安排進行商討。為籌備深圳地鐵四號綫北延綫開通，24輛已訂購的六卡新列車當中，首輛新列車已於2019年4月交付。

### 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(「杭港地鐵公司」)營運杭州地鐵一號綫及其延綫。該鐵路綫的乘客量於2019年首六個月上升12.6%至1.44億人

次，周日平均乘客量為80.3萬人次。列車服務的準時度維持在99.9%。

全長51.5公里的杭州地鐵五號綫為另一公私合營項目，港鐵佔60%股權的新合營公司杭州杭港地鐵五號綫有限公司於2017年獲批經營權。此地下鐵路綫由蕭山區的香樟路站通往餘杭區的綠汀路站，沿綫共有38個車站。首通段從良睦路站至善賢站，共有12個車站，已於2019年6月24日通車，獲得乘客正面評價。

## 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」，其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10,000平方米的商場。超過98%的住宅單位已售出並交付予買家。「天頌」商場已於2019年4月開始試業，並計劃於2019年8月正式開業。

天津方面，北運河站商場的買賣協議已於2018年1月26日簽訂。工地繼續進行施工，當中包括商場的樁柱工程。此項目的目標完工日期為2022年年底。

大灣區方面，我們正為碧桂園集團和佛山市順德區地鐵有限公司的聯屬公司，在廣東省佛山市順德區陳村站毗鄰的綜合物業發展項目，提供以地鐵為導向發展的技術支援。

在中國內地，公司亦管理港鐵開發的物業和其他第三方物業，截至2019年6月30日，管理的總樓面面積為390,000平方米。我們在北京的商場銀座Mall，於2019年首六個月內的出租率為98%。

## 歐洲鐵路業務

### 英國

在倫敦，公司的全資附屬公司MTR Corporation (Crossrail) Limited(「MTR Crossrail」)現以「TfL Rail」品牌營運Crossrail專營權。

第一個營運階段為往來Liverpool Street站與Shenfield站的鐵路綫，全長32.5公里，設有14個車站，於2015年5月由MTR Crossrail開始營運。在第二階段，該公司於2018年5月開始營運柏靈頓站與希斯路機場之間的列車服務。

我們自2015年接管Crossrail專營權以來，準時度及可靠度表現均有顯著提升，衡量相關表現的準時程度年度移動平均值一直上升，令TfL Rail成為英國最可靠的鐵路服務之一。

雖然MTR Crossrail並不負責Crossrail鐵路綫的建造或項目管理，但作為營運商，MTR Crossrail會繼續就有關鐵路綫的分階段開通為倫敦運輸局提供支援。TfL Rail服務將於2019年12月開始，由柏靈頓站延伸至Reading。當倫敦市中心的新隧道段落落成後，TfL Rail服務將進一步延伸至118公里，由英國西部的Reading貫通至倫敦東部，服務41個車站。當倫敦市中心段開通後，TfL Rail服務將易名為「伊利莎伯綫」。

在英國，港鐵透過佔30%股權的聯營公司First MTR South Western Trains Limited，與FirstGroup plc合作經營South Western Railway專營權。South Western Railway是英國最大的鐵路網絡之一。期內，此專營權的財務表現繼續受多項因素所影響，因此我們於2019年5月30日公布已在綜合損益表記入一筆4,300萬英鎊的撥備，該撥備款額相當於我們在專營權協議下應佔的最高潛在損失。

First MTR South Western Trains Limited與英國政府正在磋商，尋求就商業及合約上的潛在補救方案達成協議，但根據目前情況而言，可能出現多個潛在結果。

### 瑞典

按乘客量計，港鐵是瑞典最大的鐵路營運商。我們在瑞典經營三大鐵路業務，即斯德哥爾摩地鐵、MTR Express及Stockholm commuter rail (Stockholms pendeltåg)。

斯德哥爾摩地鐵於2019年上半年錄得理想的表現，營運服務及顧客滿意度均錄得高水平表現。2018年，負責營運斯德哥爾摩地鐵的MTR Tunnelbanan，第二次獲得瑞典品質獎(Swedish Quality Award)的殊榮。

### 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」)由2009年11月起經營全長409公里的墨爾本都市鐵路網絡。

2019年上半年，維多利亞省政府牽頭的多項網絡改善方案，對MTM的營運表現產生輕微影響。MTM現正實施多項措施，務求將表現提升至承諾水平。事實上，我們在上一個專營權期內的良好表現，正是我們的專營權能獲得續期至2024年11月，期滿後或可獲續期最多三年的其中一個原因。

港鐵的全資附屬公司MTR Express (Sweden) AB經營往來斯德哥爾摩與哥德堡的MTR Express城際鐵路服務，每周提供110班列車班次，是往來這兩個城市之間最準時的列車服務營運商，同時榮獲瑞典最具創意的公司第二名。雖然車費收入持續上升，但仍比預期為低。我們已推出新的市場推廣措施，力求提升乘客量。

我們的全資附屬公司MTR Pendeltågen AB營運Stockholms pendeltåg服務，為期十年的營運專營權有效期將至2026年12月，期滿後或可獲續期四年。Stockholms pendeltåg覆蓋大斯德哥爾摩地區，設有54個車站，路線全長247公里。儘管2019年上半年的營運表現有所改善，但MTR Pendeltågen AB仍面對多項挑戰，包括全國各地車長短缺及由第三方控制的鐵路基建表現欠佳等。因此，我們已採取多項糾正措施，包括更換管理團隊、與鐵路基建持有人加強合作，以及推行客戶服務措施來提供更佳服務資訊，務求提升服務至承諾的水平。然而，我們預計MTR Pendeltågen AB在未來數年仍會繼續出現虧損。

新開通的悉尼地鐵西北綫，已於2019年5月26日起投入服務，標誌著澳洲客運鐵路服務的新里程。悉尼地鐵西北綫由公司佔60%股權的附屬公司Metro Trains Sydney Pty Ltd(「MTS」)負責營運，全長36公里，服務13個車站，往來Tallawong和Chatswood。該地鐵綫採用最先進的鐵路服務設施，包括全自動控制的無人駕駛列車和裝設月台閘門，除了獲得新南威爾斯省省長的讚揚，更廣受市民歡迎。在未來數月，MTS將提升悉尼地鐵西北綫的客運服務，提供更頻密的班次。



### 澳門鐵路業務

港鐵的全資附屬公司於2018年4月獲批一份總值58.8億澳門元(折合57.1億港元)的合約，為澳門首個輕軌系統氹仔線提供營運及維護服務。氹仔線全長9.3公里，將設有11個車站。合約為期80個月，服務範圍涵蓋氹仔線的測

試及通車前的試運行、營運列車服務，以及列車、信號系統及其他基礎設施的維修保養。在2019年上半年，測試及試運行繼續進行，為通車做好準備。澳門特區政府亦表示其目標在2019年年底前開通澳門輕軌系統氹仔線。

### 香港以外的增長

#### 中國內地

2017年11月，我們與北京市基礎設施投資有限公司(「京投」，京港地鐵公司的合作夥伴之一)、京港地鐵公司和北京市大興區人民政府簽署合作意向書，攜手研究北京地鐵大興綫南延、南兆路車廠擴建及車廠上蓋綜合物業的發展。

基於這些早前簽訂的協議，我們在2018年10月與北京市交通委員會、京投和京港地鐵公司簽署了一份諒解備忘錄，以深化在提升地鐵服務方面的合作。在北京城市鐵路方面，我們亦正在探討多個潛在公私合營項目及營運維修項目的發展機會。

由於北京將會有多個鐵路段投入服務，我們會繼續留意參與北京市新鐵路綫的機會。

成都方面，我們在2017年與成都軌道交通集團，就地鐵相關項目的策略性合作，簽署合作意向書，並於2018年簽署了一份諒解備忘錄，以研究地鐵車站的潛在綜合發展機會。期內，我們繼續就開拓成都市的發展機會進行討論。

在杭州及大灣區，我們繼續商討建設交通基建、物業及社區建設項目方面的發展機會。

作為大灣區四大核心城市之一，香港的長遠發展和繁榮與大灣區息息相關。港鐵支持未來大灣區的政策為基建和運輸領域所帶來的發展機遇，並期望能參與其中。

當中最重要機遇，是透過創新科技來改善交通聯繫和提升乘車體驗，包括以出行即服務(MaaS)為概念的移動終端平台服務。該平台在歐洲處於開發或營運階段，用戶可以在一個平台內一次過購買不同交通工具的車票，令旅程更方便快捷，提高可持續性。港鐵會繼續與其他交通營運商探索機遇，在區內開發出行即服務解決方案。

#### 國際

在英國，我們與中國國家鐵路集團有限公司的聯屬公司廣深鐵路股份有限公司合作，競逐West Coast Partnership鐵路專營權。我們分別於2018年7月及11月提交了第一輪及第二輪標書後，預計於2019年第三季有投標結果。

澳洲方面，悉尼地鐵城市及西南綫屬悉尼地鐵項目第二階段，是悉尼地鐵西北綫的延綫，全長30公里，新增18個車站。我們現正與客戶商討以達成項目財務結算方案，預計於今年年底前完成。

## 財務回顧

### 溢利與虧損

2019年上半年，集團所有主要業務類別均錄得收入增長。集團總收入上升7.2%至282.72億港元，主要反映高速鐵路(香港段)全期六個月的貢獻、香港客運業務的乘客量增長和按照票價調整機制的票價調整，以及香港車站商務及物業租賃和管理業務的貢獻上升。

經常性業務的經營利潤(即未計香港及中國內地物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤)下跌9.8%至84.11億港元，而經常性業務的經營毛利率則下跌5.5個百分點至29.8%。經常性業務的經營利潤和經營毛利率下跌主要由於就沙田至中環綫(「沙中綫」)項目作出的20億港元撥備。

撇除此項沙中綫撥備，經常性業務的經營利潤則上升11.7%。該升幅主要由於香港車站商務及物業租賃和管理業務的貢獻上升(由香港西九龍站新免稅店的新增收入以及車站商店和商場租金收入的增長所致)、香港客運業務的經營利潤增加，以及澳門輕軌系統氹仔線項目管理及營運和維修服務的經營利潤增長；而經常性業務的經營毛利率則上升1.5個百分點至36.8%，主要由於澳門及歐洲業務的經營毛利率有所改善。若沙中綫撥備前的利潤亦撇除中國內地及國際的附屬公司，經常性業務的經營毛利率則下跌1.0個百分點至55.0%，主要由於高速鐵路(香港段)的新增利潤貢獻，惟其毛利率低於香港客運業務的其他重鐵服務。

香港物業發展稅前利潤為8.98億港元，主要來自出售烏溪沙站「銀湖•天峰」及日出康城「晉海II」的存貨，以及已完成之物業發展項目所釋放的進一步盈餘。

折舊及攤銷費用上升5.3%至25.92億港元。由於與高速鐵路(香港段)有關的車費及業務的新增收入亦根據最高的35%比率支付，故每年向九鐵公司支付的非定額付款上升50.8%至15.06億港元。

計入香港及中國內地物業發展貢獻、折舊、攤銷及每年非定額付款後，未計利息及稅項前經營利潤下跌13.3%至52.01億港元。

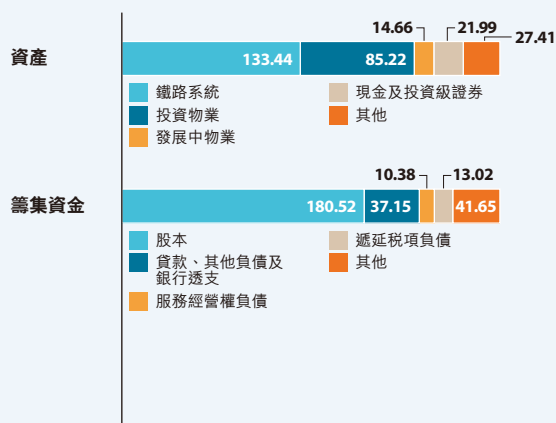
利息及財務開支下跌23.8%至4.42億港元，主要由於平均未償還債務減少而節省利息開支，以及存款利息收入增加。投資物業重估收益為20.66億港元。集團應佔八達通控股有限公司的利潤上升22.4%至1.20億港元，主要由於交易量上升、產品銷量增長及本地項目增加。集團應佔其他聯營公司及合營公司的虧損為1.94億港元(相比2018年同期的應佔利潤為1.88億港元)，源於就South Western Railway專營權協議作出4.36億港元的虧損性合約撥備導致分佔First MTR South Western Trains Limited的虧損，部分虧損被京港地鐵公司及杭港地鐵公司的利潤增長所抵銷。

在扣除所得稅11.47億港元及非控股權益應佔利潤0.98億港元後，2019年上半年公司股東應佔淨利潤下跌22.3%至55.06億港元。因此，每股盈利由1.18港元下跌23.7%至0.90港元。不包括投資物業重估(此投資物業重估為非現金會計調整)，公司股東應佔基本利潤下跌26.0%至34.40億港元。在這基本業務利潤之中，集團經常性利潤下跌40.6%至26.65億港元，而除稅後物業發展利潤則由1.65億港元上升至7.75億港元。不包括就沙中綫項目及South Western Railway專營權協議作出的撥備，集團經常性業務利潤及基本業務利潤分別上升13.8%及26.4%。

## 綜合財務狀況表撮要

(於2019年6月30日)

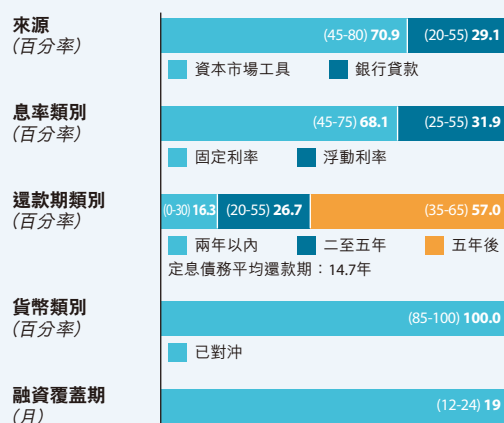
(十億港元)



## 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，有助確保債務結構審慎和穩健

(理想融資模式)與實際債務結構的比較  
(於2019年6月30日)



## 財務狀況表

集團的財務狀況持續強健。集團的淨資產由2018年12月31日的1,806.19億港元輕微下跌至2019年6月30日的1,805.24億港元。

資產總值增加80.29億港元至2,827.16億港元。該增幅主要由於投資物業的重估收益，現金結餘增加(主要來自香港物業發展收到的現金)，以及採納2019年1月1日生效的新訂會計準則《香港財務報告準則》第16號「租賃」後確認的使用權資產。

負債總額上升81.24億港元至1,021.92億港元。該增幅主要由於計提2018年度末期普通股股息、就香港物業發展收到的金額，以及就沙中綫項目作出的撥備。部分負債總額的增幅被淨償還借貸及結付每年應向九鐵公司支付的非定額付款所抵銷。

集團於2019年6月30日的淨負債權益比率為14.4%，較2018年12月31日的18.1%減少3.7個百分點，主要由於從經營活動產生的現金增加帶動現金結餘增長。

## 流動現金

2019年上半年，從經營活動產生的現金淨額為100.43億港元，主要為經營活動的現金流入淨額。從物業發展項目收取的款項為45.80億港元，主要來自「日出康城」及烏溪沙站的發展項目。計入其他現金款項收入700萬港元，2019年上半年的現金收入淨額為146.30億港元。現金收入淨額較2018年同期增加84.67億港元，主要由於2019年並未如2018年向政府支付黃竹坑站第二期地價52.14億港元，以及2019年物業發展的現金收入增加。

集團的資本性開支總額為33.49億港元，較2018年同期微跌1.48億港元，其中26.14億港元用於購入香港現有鐵路及相關業務的資產、1.75億港元用於香港鐵路延綫項目、4.54億港元用於投資香港物業相關的業務，以及1.06億港元用於投資中國內地及海外附屬公司。

集團亦根據與九鐵公司簽訂的服務經營權協議支付了23.05億港元的每年非定額付款予九鐵公司。計入集團向杭州地鐵五號綫的合營公司投放的5.44億港元現金投資及其他付款後，集團於2019年上半年的現金流出總額為70.26億港元。

因此，未計融資前的現金流入淨額為76.04億港元。計入淨借貸償還39.55億港元及匯率變動對所持有之外幣現金的影響後，集團於2019年6月30日的現金結餘增加35.95億港元至216.17億港元。

## 融資活動

中美之間的貿易僵局持續窒礙全球經濟增長，引發全球金融市場的焦慮和波動。與2018年底的預期相反，2019年首6個月美國聯邦儲備局停止加息，前瞻性指引亦轉趨溫和，導致市場預期未來利率將下跌。三個月美元倫敦銀行同業拆息從年初的2.81%（年率，同下），逐步下跌至6月底的2.32%。三個月港元香港銀行同業拆息的波幅相對較大，從年初的2.33%跌至2月底見1.56%，繼而於6月底回升至2.46%。

長期美元和港元基準利率均呈跌勢。2019年上半年，10年期國庫債券孳息率從2.68%跌至2.01%，而10年期港元掉期利率同樣由2.45%跌至1.86%。

由於經營現金流強勁以及資金需求不大，公司期內沒有在債券資本市場籌集資金，並取消不再需要的銀行信貸以及利用還款期較短及成本較低的銀行貸款，以降低整體借貸成本。公司債務組合總共增加了17.5億港元的短期雙邊銀行信貸，其中包括10億港元的綠色貸款，為公司自2018年制訂綠色融資框架以來所簽署的第二項綠色貸款融資。

公司擁有60%權益的杭州杭港地鐵五號綫有限公司，為杭州地鐵五號綫項目簽訂了一項人民幣65.4億元的25年期項目貸款。

於今年首六個月，集團的有息借貸加權平均成本維持於2.7%，與去年同期相同。

公司分別獲標準普爾及穆迪授予AA+及Aa2的評級，相等於香港特區政府的評級。

## 人力資源

公司與其附屬公司於2019年6月30日在香港及香港以外地區分別僱用17,654和15,239名員工，聯營公司則在香港及香港以外地區共僱用15,880名員工。我們的人手水平穩定，於本年度上半年，香港員工的流失率維持在4.9%的低水平，展現我們積極連繫及培育同事的成果。

我們致力培育同事，以配合公司的業務發展及繼任需要，並持續透過舉辦一系列招聘日、網上招聘平台及各種社交媒體，協助公司發掘最優秀的人才，支持目前及未來的營運需要。我們亦於2019年1月推出全新的「員工推薦計劃」，反應理想。

隨著公司在中國內地及海外的業務持續擴展，我們透過多種平台，積極連繫世界各地的同事。同時亦致力加強全球各業務單位同事之間的聯繫，促進跨組別協作和人才發展。此外，我們設立一系列人才甄選計劃，以配合公司的業務需要，及推動同事實現長遠的事業願景。

我們深明同事的個人成長及專業事業發展的重要性，並舉辦各種培訓和發展活動，包括工作坊、專題研討會、企業參觀活動及體驗式的學習機會。這些活動有助同事掌握所需的知識和技能，以提升工作表現、晉升機會及事業發展。在本年度上半年，每名香港員工參與平均3.3天的培訓。我們亦著力推動港鐵的企業文化，提倡「多向溝通」、「共同協作」、「高效創新」及「靈活變通」的文化重點。



### 港鐵學院

港鐵學院繼續開辦優質課程，將港鐵的鐵路管理及工程專業知識帶到中國內地及「一帶一路」沿線國家，同時提供經評審課程和短期課程，培育新一代的鐵路專才。於2019年首六個月，這些課程吸引逾400名來自香港及海外的學生報讀。

### 展望

雖然我們近來面對不少挑戰，但仍然繼續按計劃推進在香港及國際市場的業務策略。作為新任行政總裁，我會維持及加強本已穩健的業務，提高公司應對挑戰的能力，精益求精。

雖然我們的香港業務對經濟增長放緩有一定程度的抗跌力，但在2019年餘下時間，我們需應對不少風險，包括本地及全球經濟的不明朗因素，特別是貿易爭端、經濟衰退的可能性，以及政治風險。由於中美貿易關係緊張及香港社會大型公眾活動持續，自2019年6月以來，零售業銷售持續放緩，市場情緒轉趨保守，預期在下半年，廣告市場以及租賃業務的續租將受上述情況變化所影響。

在香港新鐵路項目方面，我們將與政府合作，以協定沙田至中環綫以2020年第一季分階段啟用顯徑、鑽石山及啟德三個新車站為目標的細節。我們繼續與政府合作，以完成餘下的沙田至中環綫項目，並與政府繼續商討《鐵路發展策略2014》下已提交的項目建議書。

此外，視乎市場情況，我們計劃在未來六個月左右，推出黃竹坑站第四期及「日出康城」第十二期物業發展項目招標，預計合共提供約2,650個住宅單位。在物業發展業務方面，「日出康城」第五期「MALIBU」以及「日出康城」第七期商場的物業發展利潤，將視乎建築進度而或於今年入帳。

在香港以外地區，我們的業務表現應會與預期相符。然而，對於瑞典的Stockholms pendeltåg以及英國South Western Railway營運專營權所帶來的挑戰，我們正在努力加以克服。公司以2019年年底開通杭州地鐵五號綫全綫為目標，並正為完成悉尼地鐵城市及西南綫項目的財務結算方案而努力。澳門特區政府亦表示其目標在2019年年底前開通澳門輕軌系統氹仔綫。

我想藉此機會，衷心感謝馬時亨教授在出任董事局主席期間為公司作出寶貴貢獻，建樹良多。港鐵在馬教授任內取得多項成果，包括開通多條新鐵路綫，以及擴展香港及國際業務。我亦歡迎歐陽伯權先生由2019年7月1日起出任港鐵的新主席。我與管理團隊其他成員熱切期待與他攜手合作，他在服務公私營機構多年所累積的真知灼見，將使我們獲益良多。

我想衷心感謝梁國權先生服務港鐵17年，為公司鞠躬盡瘁。他對公司的辛勤付出和寶貴貢獻備受尊崇，我們祝願他事事順遂。我亦想歡迎於2019年3月18日起擔任工程總監的包立聲先生。

最後，我要感謝港鐵全體同事為了實現公司的長遠目標全情投入，力臻卓越表現。作為新任行政總裁，我期待與同事和董事局成員同心協力，為公司開創更光明的未來。



行政總裁

金澤培博士

香港，2019年8月8日