

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



MTR CORPORATION LIMITED

香港鐵路有限公司

(「公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

截至 2012 年 12 月 31 日止年度 經審核業績公告

摘要

財務

- 總收入上升 6.9%至 357.39 億港元；未計中國內地及國際附屬公司前的收入增加 9.2%至 229.53 億港元
- 除稅後股東應佔基本業務利潤

經常性業務利潤	70.71 億港元	上升 13.3%
物業發展利潤	27.04 億港元	下跌 36.0%
	<u>97.75 億港元</u>	下跌 6.6%
- 計入投資物業重估後，股東應佔淨利潤為 135.32 億港元，下跌 13.0%
- 股東應佔基本業務利潤之每股盈利為 1.69 港元
- 淨資產增加 7.3%至 1,444.80 億港元
- 淨負債權益比率為 10.9%
- 董事局建議末期股息每股 0.54 港元，全年股息合共每股 0.79 港元，增加 3.9%

營運

- 香港客運業務的總乘客量增加 4.7%至 17.71 億人次
- 營運及安全水平超卓，並繼續維持 99.9%的世界級列車服務準時度
- 2012 年 3 月推出「用心聽 • 用心做」計劃，每星期增加超過 1,200 班列車服務，並優化車站設施以便利乘客
- 就政府提出的票價調整機制檢討繼續進行磋商
- 售出超過 83%車公廟站「溱岸 8 號」預售單位
- 於 2012 年 1 月、2012 年 8 月、2012 年 10 月及 2013 年 1 月分別批出由公司擔任代理的荃灣西站（五區）城畔、荃灣西站（五區）灣畔、朗屏站（北）及荃灣西站（六區）物業發展項目

拓展

- 於 2012 年 5 月 29 日簽署沙田至中環綫的項目管理委託協議，相關的建造工程亦隨即展開
- 在香港的五個新鐵路項目正按預算如期興建中
- 杭州地鐵一號綫於 2012 年 11 月 24 日投入服務
- 於 2012 年 11 月草簽北京地鐵十四號綫項目的特許經營協議

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2012 年 12 月 31 日止年度經審核業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2012 年	2011 年 (重列)
香港客運業務收入	14,523	13,509
香港車站商務收入	3,680	3,422
香港物業租賃及管理業務收入	3,401	3,083
中國內地及國際附屬公司收入	12,786	12,411
其他業務收入	1,349	998
	35,739	33,423
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(3,879)	(3,673)
- 水電費用	(1,200)	(1,110)
- 營運鐵路的地租及差餉	(234)	(199)
- 耗用的存料與備料	(477)	(466)
- 保養及相關工程	(1,112)	(1,048)
- 鐵路配套服務	(210)	(206)
- 一般及行政開支	(479)	(429)
- 其他費用	(238)	(223)
	(7,829)	(7,354)
香港車站商務開支	(397)	(358)
香港物業租賃及管理業務開支	(627)	(587)
中國內地及國際附屬公司開支	(12,184)	(11,964)
其他業務開支	(1,296)	(913)
項目研究及業務發展開支	(323)	(123)
	(22,656)	(21,299)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支		
未計物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	13,083	12,124
物業發展利潤	3,238	4,934
	16,321	17,058
折舊及攤銷	(3,208)	(3,206)
每年非定額付款	(883)	(647)
	12,230	13,205
未計利息及財務開支前經營利潤	12,230	13,205
利息及財務開支	(879)	(921)
投資物業重估	3,757	5,088
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	456	297
	15,564	17,669
除稅前利潤	15,564	17,669
所得稅	(1,893)	(1,981)
	13,671	15,688

	截至 12 月 31 日止年度	
	2012 年	2011 年 (重列)
下列人士應佔：		
- 公司股東	13,532	15,556
- 非控股權益	139	132
年內利潤	<u>13,671</u>	<u>15,688</u>
公司股東應佔年內利潤：		
- 來自未計及物業發展利潤前基本業務	7,071	6,243
- 來自物業發展	2,704	4,225
- 來自基本業務	9,775	10,468
- 來自投資物業重估	3,757	5,088
	<u>13,532</u>	<u>15,556</u>
每股盈利：		
- 基本	HK\$2.34	HK\$2.69
- 攤薄	HK\$2.34	HK\$2.69

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2012 年	2011 年 (重列)
年內利潤	<u>13,671</u>	<u>15,688</u>
年內其他全面收益（除稅及重新分類調整後）：		
折算的匯兌差額：		
- 海外附屬公司及無控制權附屬公司財務報表	72	146
- 非控股權益	3	(1)
	<u>75</u>	<u>145</u>
現金流量對沖：對沖儲備淨變動	23	(12)
自用土地及樓宇：固定資產重估儲備淨變動	339	471
	<u>437</u>	<u>604</u>
年內全面收益總額	<u>14,108</u>	<u>16,292</u>
下列人士應佔：		
- 公司股東	13,966	16,161
- 非控股權益	142	131
年內全面收益總額	<u>14,108</u>	<u>16,292</u>

綜合資產負債表（百萬港元）

	於 2012 年 12 月 31 日	於 2011 年 12 月 31 日 (重列)	於 2011 年 1 月 1 日 (重列)
資產			
固定資產			
- 投資物業	55,314	51,453	45,314
- 其他物業、機器及設備	76,088	76,687	77,276
- 服務經營權資產	24,492	23,928	21,467
	<u>155,894</u>	<u>152,068</u>	<u>144,057</u>
物業管理權	31	31	31
在建鐵路工程	7,458	3,566	-
發展中物業	10,430	11,964	9,128
遞延開支	15	14	1,079
無控制權附屬公司權益	433	579	541
聯營公司權益	3,825	948	836
遞延稅項資產	21	24	4
證券投資	393	2,974	3,912
待售物業	3,016	3,757	1,936
財務衍生工具資產	256	344	375
存料與備料	1,220	1,135	1,061
應收帳項、按金及預付款項	4,474	3,964	3,061
給予物業發展商貸款	-	-	1,975
應收關連人士款項	785	402	330
現金、銀行結餘及存款	18,664	16,100	13,334
	<u>206,915</u>	<u>197,870</u>	<u>181,660</u>
負債			
銀行透支	55	-	16
短期貸款	300	-	300
應付帳項及應計費用	15,119	16,402	15,491
本期所得稅	406	597	1,018
工程合約保證金	948	643	404
應付關連人士款項	1,061	1,481	892
貸款及其他債務	23,222	23,168	20,741
服務經營權負債	10,690	10,724	10,749
財務衍生工具負債	132	151	148
非控股權益持有者貸款	157	154	154
遞延收益	488	403	605
遞延稅項負債	9,857	9,498	9,085
	<u>62,435</u>	<u>63,221</u>	<u>59,603</u>
淨資產	<u>144,480</u>	<u>134,649</u>	<u>122,057</u>

	於 2012 年 12 月 31 日	於 2011 年 12 月 31 日 (重列)	於 2011 年 1 月 1 日 (重列)
股本及儲備			
股本、股份溢價及資本儲備	44,281	44,062	43,734
其他儲備	99,992	90,401	78,180
公司股東應佔總權益	144,273	134,463	121,914
非控股權益	207	186	143
總權益	144,480	134,649	122,057

附註： -

1. 核數師報告

截至 2012 年 12 月 31 日止年度的業績已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》進行審核。而畢馬威會計師事務所發出的無重大修訂核數師報告載於即將寄發予股東的年報內。此外，業績已由集團審核委員會審閱。

集團截至 2012 年 12 月 31 日止年度之初步業績公布所列數字已由畢馬威會計師事務所與集團該年度經審核帳項所載之金額作比較，兩者金額一致。畢馬威會計師事務所就此所進行之工作有限度，並不構成審核、審閱或其他委聘保證，因此核數師不會就本公布發表任何保證意見。

2. 帳項編製基準

本綜合帳項按照所有由香港會計師公會頒布並適用的《香港財務報告準則》（「HKFRS」）及香港公認會計準則編製。香港會計師公會頒布了數項於集團本會計年度首次生效的《香港財務報告準則》修訂。在這些修訂中，只有《香港會計準則》（「HKAS」）12「所得稅—遞延稅項：相關資產之回收性」的修訂對集團的財務報表產生影響。於採納此修訂時，集團更改了有關 HKAS 40「投資物業」中以公允價值模式計量的投資物業所引發的遞延稅項計算的會計政策。

因着這政策更改，集團現於計算位於香港的投資物業所引發的遞延稅項資產和負債時，會假定以出售該投資物業來收回其帳面值。在過去，若該投資物業是按租賃權益合約持有，集團一般會按照藉着使用該資產而收回其價值所適用的稅率來計算遞延稅項。

集團已重列於 2011 年及 2012 年 1 月 1 日的期初結餘，並相應調整截至 2011 年 12 月 31 日止年度的比較數字，以追溯應用此政策修訂。因此，就估值收益及虧損所計提的遞延稅額減少如下：

百萬港元	如前匯報	採納 HKAS 12 修訂的影響	重列
截至 2011 年 12 月 31 日止			
年度綜合損益表			
利得稅	(2,821)	840	(1,981)
年內利潤	14,848	840	15,688
公司股東應佔年內利潤：			
- 來自投資物業重估	4,248	840	5,088
- 總計	14,716	840	15,556
基本每股盈利	HK\$2.55	HK\$0.14	HK\$2.69
攤薄每股盈利	HK\$2.54	HK\$0.15	HK\$2.69
於 2011 年 12 月 31 日綜合			
資產負債表			
遞延稅項資產	27	(3)	24
遞延稅項負債	15,105	(5,607)	9,498
其他儲備 – 保留溢利	82,458	5,604	88,062
於 2011 年 1 月 1 日綜合資			
產負債表			
遞延稅項資產	9	(5)	4
遞延稅項負債	13,854	(4,769)	9,085
其他儲備 – 保留溢利	71,781	4,764	76,545

其他 HKFRS 的修訂對集團的帳項並無重大影響，與集團一貫採用的政策一致。

3. 保留溢利

截至 2012 年 12 月 31 日止及 2011 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2012 年	2011 年
於 1 月 1 日結餘（如前匯報）	82,458	71,781
採納 HKAS 12 修訂的影響	5,604	4,764
於 1 月 1 日結餘（重列）	88,062	76,545
公司股東應佔年內利潤（重列）	13,532	15,556
收回的僱員認股權	5	5
宣派及批准股息	(4,398)	(4,044)
於 12 月 31 日結餘（重列）	97,201	88,062

4. 物業發展利潤

物業發展利潤包括：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2012 年	2011 年
分佔發展所得的盈餘數額	3,186	3,889
由收到來自發展商款項的遞延收益撥入	-	468
收到物業作投資用途所得的收入	-	572
西鐵物業發展的代理費收入	49	-
其他收入扣除其他一般費用的淨額	3	5
	3,238	4,934

5. 所得稅

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2012 年	2011 年 (重列)
本期稅項		
- 年內香港利得稅項撥備	1,469	1,619
- 年內中國內地及海外稅項	135	56
	1,604	1,675
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	4	(9)
- 超過相關折舊的折舊免稅額	350	316
- 撥備及其他	(65)	(1)
	289	306
綜合損益表中的所得稅	1,893	1,981
應佔無控制權附屬公司稅項	30	26
應佔聯營公司稅項(抵免)/支出	(12)	37

於 2012 年 12 月 31 日止年度的香港利得稅稅項撥備乃以年內估計評稅利潤於扣除累計稅務虧損後，按稅率 16.5% (2011 年：16.5%) 計算。中國內地及海外附屬公司的本期稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率 16.5% (2011 年：16.5%) 計算。而在中國內地及海外產生的遞延稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

6. 股息

董事局建議派發末期股息每股 0.54 港元。待股東於應屆股東週年大會批准後，末期股息將大約於 2013 年 6 月 5 日只以現金派發予於 2013 年 5 月 21 日營業時間結束時名列公司股東名冊的股東。

7. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2012 年 12 月 31 日止年度股東應佔利潤 135.32 億港元（2011 年：155.56 億港元（重列）），及年內已發行的加權平均普通股數 5,787,351,555 股（2011 年：5,780,030,171 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2012 年 12 月 31 日止年度股東應佔利潤 135.32 億港元（2011 年：155.56 億港元（重列）），及已就僱員認股權計劃下具攤薄潛力的普通股數目作出調整的年內已發行的加權平均普通股數 5,790,914,436 股（2011 年：5,783,905,064 股）計算。

若根據來自基本業務公司股東應佔利潤 97.75 億港元（2011 年：104.68 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 1.69 港元（2011 年：1.81 港元）。

8. 業務分類資料

集團由多個業務執行委員會來管理業務。根據為分配資源及評估表現而向內部最高級行政管理人員匯報資料的方式，集團將業務分為下列六個須呈報的類別：

(i) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、赤臘角香港國際機場及亞洲國際博覽館的機場快綫、羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士、及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸，提供客運及相關服務。

(ii) 香港車站商務：於香港客運業務網絡內提供的商務活動，包括車站廣告位、零售舖位及泊車位之租務，於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他商務活動。

(iii) 香港物業租賃及管理業務：在香港出租零售舖位、寫字樓及泊車位，以及提供物業管理服務。

(iv) 中國內地及國際附屬公司：營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括車站商務活動，在中國內地出租零售舖位和提供物業管理服務，以及物業發展。

(v) 其他業務：與客運或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪 360」（包括營運東涌纜車及昂坪主題村有關業務）、鐵路顧問業務及提供予香港特別行政區政府及九廣鐵路公司（「九鐵公司」）的項目管理服務。

(vi) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。

於截至 2012 年 12 月 31 日止年度內，集團進行了業務分類重整，把中國內地物業發展、租賃及管理業務與香港以外的鐵路營運合併。因此，在綜合損益表及業務分類資料中的相關比較資料亦已作出相應的重新分類。於截至 2011 年 12 月 31 日止年度內，經分類重整有關中國內地物業發展、租賃及管理活動的收入和開支分別為 13.2 億港元和 13.4 億港元。

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

	營業額		利潤貢獻	
	截至 12 月 31 日止年度 2012 年	2011 年 (重列)	截至 12 月 31 日止年度 2012 年	2011 年 (重列)
百萬港元				
香港客運業務	14,523	13,509	3,069	2,701
香港車站商務	3,680	3,422	2,969	2,799
香港物業租賃及管理業務	3,401	3,083	2,764	2,490
中國內地及國際附屬公司	12,786	12,411	520	381
其他業務	1,349	998	(7)	23
	35,739	33,423	9,315	8,394
香港物業發展			3,238	4,934
			12,553	13,328
項目研究及業務發展開支			(323)	(123)
利息及財務開支			(879)	(921)
投資物業重估			3,757	5,088
應佔無控制權附屬公司及聯營 公司利潤			456	297
所得稅			(1,893)	(1,981)
			13,671	15,688

	資產		負債	
	於 12 月 31 日 2012 年	2011 年 (重列)	於 12 月 31 日 2012 年	2011 年 (重列)
百萬港元				
香港客運業務	99,086	95,353	18,045	19,637
香港車站商務	1,705	1,763	1,952	1,035
香港物業租賃及管理業務	55,983	52,113	1,545	1,374
中國內地及國際附屬公司	18,015	15,135	9,487	9,647
其他業務	2,386	2,051	1,119	928
香港物業發展	12,840	14,487	760	1,469
	190,015	180,902	32,908	34,090
不予分類的資產及負債	16,900	16,968	29,527	29,131
總額	206,915	197,870	62,435	63,221

不予分類的資產及負債主要包括現金、銀行結餘及存款、證券投資、財務衍生工具資產及負債、附帶利息的借貸及遞延稅項負債。

下表列示來自集團以外客戶收入及指定非流動資產（包括集團的固定資產、物業管理權、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支及無控制權附屬公司權益及聯營公司權益）按區域分佈的資料。集團以外客戶的區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。指定非流動資產內的物業、機器及設備、在建鐵路工程及發展中物業乃按照該資產的所在地區分。遞延開支乃按照該建議資本性工程的所在地區分。至於服務經營權資產及物業管理權，則按照有關的經營所在地區分。而無控制權附屬公司權益及聯營公司權益，是按照經營所在地區分。

百萬港元	來自集團以外客戶收入 截至 12 月 31 日止年度		指定非流動資產 於 12 月 31 日	
	2012 年	2011 年	2012 年	2011 年
香港（所屬地）	22,906	20,951	163,421	157,615
澳洲	9,129	8,927	250	265
中國內地	555	328	14,244	11,065
瑞典	3,106	3,166	163	145
其他國家	43	51	8	80
	35,739	33,423	178,086	169,170

9. 應收及應付帳項

A 集團的應收帳項、按金及預付款項為 44.74 億港元（2011 年 12 月 31 日：39.64 億港元），其中應收帳項為 35.37 億港元（2011 年 12 月 31 日：30.89 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項的到期日由立即到期至 50 日不等；有關顧問服務及在香港以外的鐵路附屬公司的專營權或項目收入之應收款項於 30 日內到期；有關利率及貨幣掉期合約之應收款項按相關合約的條款而到期繳付；與物業發展有關的應收款項則按相關的發展協議或買賣合約條款而到期繳付。於 2012 年 12 月 31 日，1.64 億港元（2011 年 12 月 31 日：4.77 億港元）已過期未付，當中 3,700 萬港元（2011 年 12 月 31 日：4,900 萬港元）超過 30 日過期未付。

B 應付帳項及應計費用為 151.19 億港元（2011 年 12 月 31 日：164.02 億港元），當中包括建造西港島綫而尚未耗用的政府現金資助 14.61 億港元（2011 年 12 月 31 日：46.13 億港元），及有關深圳市軌道交通龍華綫車廠物業發展地價的負債 19.88 億港元（2011 年 12 月 31 日：19.50 億港元），該負債已於 2013 年 1 月償付。集團並無因提供客運服務而產生重大的應付帳項。於 2012 年 12 月 31 日，54.18 億港元（2011 年 12 月 31 日：27.65 億港元）為即期或於 30 日內到期的款項，餘下款項則仍未到期繳付。

10. 買賣或贖回上市證券

公司及其附屬公司於 2012 年 12 月 31 日止年度內均無買賣或贖回任何集團的上市證券。

11. 集團資產押記

於 2012 年 12 月 31 日，公司在中國內地之間接全資附屬公司 — 港鐵軌道交通（深圳）有限公司，以其與深圳市軌道交通龍華綫二期相關的車費和非車費收入及保險合同權益為一項總額 40 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

於 2012 年 12 月 31 日，公司在澳洲擁有 60% 股權的附屬公司 — Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.（「MTM」），以其等額的銀行存款為一項 900 萬澳元的銀行貸款提供抵押。

除上述所指的押記外，集團於 2012 年 12 月 31 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

12. 股東週年大會

公司現擬於 2013 年 5 月 9 日舉行股東週年大會。有關股東週年大會之詳情，請參閱預期大約於 2013 年 4 月 8 日刊發之股東週年大會通告。

13. 公司管治

在截至 2012 年 12 月 31 日止年度內，公司就 2012 年 1 月 1 日至 3 月 31 日期間及 2012 年 4 月 1 日至 12 月 31 日期間已分別遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則附錄 14 中舊有的《企業管治常規守則》以及新的《企業管治守則》所載的守則條文。

周松崗先生已於 2011 年 12 月 31 日退休，不再擔任行政總裁、董事局成員及執行總監會成員。

韋達誠先生已獲委任為行政總裁，首次任期為三十個月，自 2012 年 1 月 1 日起生效。同時，他亦已成為執行總監會成員及董事局成員。在加入公司之前，韋達誠先生為美國最大客運機構紐約市都會運輸局（New York Metropolitan Transportation Authority）主席兼行政總裁。

前任財務及業務拓展總監梁國權先生自 2012 年 7 月 16 日起已獲委任為副行政總裁，並且不再擔任財務及業務拓展總監。梁先生仍然為執行總監會成員。

由於梁先生出任副行政總裁仍繼續負責業務拓展職務，財務總監職位現已懸空。公司正進行內部及外間招聘以物色人選出任財務總監職位。在此期間，梁先生繼續擔任財務總監職務，直至新任財務總監獲委任為止。

鑑於《證券及期貨條例》新增第 XIVA 部載有新訂的內幕消息披露，並於 2013 年 1 月 1 日生效，公司已更新其內部監控機制，以處理公司及其附屬公司的潛在「內幕消息」。同時，亦已安排外聘法律顧問向董事局及執行委員會成員以及其他有關職員提供關於如何確保遵守這新法定披露責任的簡介及詳細指引。

公司認同董事局成員多元化的好處，可確保董事局有效地運作及能夠支援公司商業策略的執行。雖然《企業管治守則》中有關董事局多元化的新條文將於 2013 年 9 月 1 日才生效，但公司已採取措施遵守新規定。因此，董事局於 2013 年 3 月批准了新的董事局成員多元化政策（「該政策」），該政策將會登載於公司網站。在物色適當及合資格人選成為董事局成員時，雖然提名委員會仍將繼續以人選的優點及長處為選擇基礎，但同時會考慮該政策，而董事局會定期檢討該政策以確保其成效。

14. 發表業績公告及年報

本業績公告登載於公司的網址 www.mtr.com.hk 及聯交所的網址。年報將於 2013 年 4 月初在公司網址及聯交所網址可供查閱，並於 2013 年 4 月初向股東寄發。

主要統計數字

	截至 12 月 31 日止年度	
	2012 年	2011 年
總乘客人次 (百萬計)		
- 本地鐵路服務	1,431.0	1,366.6
- 過境服務	109.7	103.9
- 機場快綫	12.7	11.8
- 輕鐵及巴士	213.2	205.2
平均乘客人次 (千計)		
- 本地鐵路服務 (周日)	4,148	3,968
- 過境服務 (每日)	299.7	284.6
- 機場快綫 (每日)	34.7	32.3
- 輕鐵及巴士 (周日)	597.3	576.7
未計物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前 經營利潤佔營業額百分率 (「經營毛利率」)		
- 不包括中國內地及國際附屬公司	54.4%	55.6%
- 包括中國內地及國際附屬公司	36.6%	36.3%

管理層回顧及展望

於 2012 年，港鐵各個業務範疇均保持穩健表現，而業務擴展亦踏上新里程。於 2012 年年初，我們對港鐵的企業策略進行全面檢討，結果除再次肯定我們近年的整體發展方針外，並為促進卓越服務及業務增長注入一股新動力。這策略確定公司應以香港為發展基地，持續投資以改善服務水平、提升我們的企業公民聲譽、致力進一步擴展業務，以及盡力為核心業務增值。至於香港以外地區，我們將在近期業務成果的基礎上繼續邁進，加快中國內地及海外業務的拓展步伐。

除檢討企業策略外，我們於 2012 年 3 月在香港推出「用心聽·用心做」計劃，著意提升乘客關心的服務範疇，如縮短乘客候車時間、紓緩月台及列車擠迫情況等。於年內，我們每星期額外增加超過 1,200 班列車服務，令每週載客量增加約三百萬人次。此外，我們逐步提升車站設施的工作亦進展理想，如增設連接車站大堂和地面的升降機、月台座椅及公共洗手間，讓乘客享受更舒適便利的旅程。顧客滿意調查亦顯示乘客察覺到港鐵服務有所提升，並歡迎我們各項優化服務措施。

我們在香港和香港以外地區的增長策略亦邁向重要新里程。沙田至中環綫委託協議的簽訂，標誌著公司在香港的業務擴展踏出重要一步，這亦是我們現時的網絡拓展計劃下五條新鐵路綫的最後一個項目。當這五條鐵路綫建成後，我們在香港的鐵路網絡將擴展約 25%。然而，公司在香港的鐵路拓展策略現已不止於這五條新鐵路綫的工程，我們正就《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂工作與政府緊密合作，以確定下一階段的鐵路發展計劃。在香港以外地區，公司業務發展的重大里程碑包括杭州地鐵一號綫通車及草簽北京地鐵十四號綫的特許經營協議。

於 2012 年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量創下歷史新高的 17.706 億人次。儘管要服務與日俱增的乘客量，我們的鐵路網絡仍能維持世界級水平的運作及安全表現。我們在 2012 年為乘客提供更多列車班次的同時，我們的列車服務可靠程度仍持續改善，並且達到自兩鐵合併以來的最佳水平。而五分鐘或以上的服務延誤，尤其

是與設備故障有關的延誤次數亦大幅減少。此外，整體港鐵網絡的列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度兩項指標皆能維持於 99.9% 的水平。這樣的表現讓港鐵能夠成為全球最好的鐵路之一。

一如以往，乘客及員工的安全是我們的首要任務，而公司的鐵路服務繼續是本港最安全的公共交通工具，並且是全球業界中安全表現最好的營運商之一。我們對安全的專注亦貫徹於我們的鐵路及物業建造項目、物業管理業務，以及香港以外的業務。

受惠於香港持續穩健的經濟狀況，公司於 2012 年錄得強勁的財務表現。乘客量的增長、車站零售及物業租賃業務的租金調升，加上廣告業務的強勁表現，帶動我們在香港的經常性業務收入上升。在物業發展業務方面，我們將來自出售車公廟站「溱岸 8 號」以及「名城」、「銀湖·天峰」和「御龍山」尚餘單位的利潤入帳。此外，我們在香港以外的各項業務對公司業績亦作出更大貢獻。

公司 2012 年的總收入為 357.39 億港元，較去年上升 6.9%。未計物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤上升 7.9% 至 130.83 億港元。若不包括公司的中國內地及國際附屬公司的貢獻，收入上升 9.2%，經營利潤上升 6.9%，而經營毛利率則為 54.4%。因此，不包括物業發展及投資物業重估的經常性業務除稅後淨利潤上升 13.3% 至 70.71 億港元。相對 2011 年的 42.25 億港元，除稅後物業發展利潤下降至 27.04 億港元，主要來自車公廟站「溱岸 8 號」的利潤入帳。由於物業發展利潤下降，不包括投資物業重估的股東應佔基本業務淨利潤減少 6.6% 至 97.75 億港元，即每股盈利 1.69 港元。投資物業重估收益為 37.57 億港元，而上年則錄得投資物業重估收益 50.88 億港元。因應會計準則的改變，這些投資物業重估收益已不用扣除相關遞延稅項。因此，包括投資物業重估的股東應佔淨利潤為 135.32 億港元，即每股盈利 2.34 港元。董事局建議派發末期股息每股 0.54 港元，即全年股息為每股 0.79 港元，較去年增加 3.9%。

香港客運業務

我們在香港的客運業務於營運及財務兩方面均表現理想。

在財務方面，香港客運業務在 2012 年的總收入為 145.23 億港元，較 2011 年增加 7.5%，其中絕大部分為車費收入，但亦包括鐵路相關配套服務的收入。香港客運業務的經營成本增加 6.5% 至 78.29 億港元，經營利潤上升 8.8% 至 66.94 億港元，而經營毛利率則為 46.1%。

乘客量

於 2012 年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量增加 4.7% 至歷史新高的 17.706 億人次。若不包括城際客運服務，總乘客量則為 17.666 億人次，增加 4.7%。

本地鐵路服務繼續受惠於穩健的經濟增長及訪港旅客人數攀升，總乘客量創下歷史新高的 14.31 億人次，較 2011 年增加 4.7%。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。

羅湖及落馬洲過境服務於 2012 年的乘客量增加 5.6% 至 1.097 億人次。受惠於往來香港的航空旅客量上升及列車班次增加，機場快綫的乘客量增加 7.6% 至 1,270 萬人次。輕

鐵及巴士於 2012 年的乘客量合計為 2.132 億人次，增加 3.9%。而城際客運服務的乘客量為 400 萬人次，增加 6.4%。

於 2012 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 4.5% 至 507 萬人次。若不包括城際客運服務，周日平均乘客量則為 506 萬人次，增加 4.5%。當中大部分仍然來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升 4.5% 至 415 萬人次。

市場佔有率

於 2012 年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由 2011 年的 45.4% 進一步增加至 46.4%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由 66.2% 增加至 66.7%。由於市場競爭激烈，特別是過境巴士服務的競爭令我們在過境業務市場的佔有率由 54.5% 輕微下降至 54.2%。我們在往返機場交通工具市場的佔有率則維持在 21.8%。

車費收入

於 2012 年，香港車費總收入為 143.89 億港元，較 2011 年增加 7.7%，其中本地鐵路服務的收入佔 100.35 億港元，即 69.7%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升 2.9%，至 7.01 港元。

過境服務於 2012 年的車費收入為 28.47 億港元，較 2011 年增加 8.1%。機場快綫的車費收入為 7.95 億港元，上升 5.9%。過境服務及機場快綫的每名乘客平均車費分別為 25.95 港元及 62.59 港元。輕鐵及巴士於 2012 年的車費收入合計為 5.78 億港元，較 2011 年上升 5.7%。而城際客運服務的車費收入為 1.34 億港元，上升 6.3%。

公司於 2012 年 6 月 17 日按照票價調整機制調整適用的車程票價，其加權平均升幅為 5.4%。與此同時，公司推出一籃子票價優惠計劃，當中包括深受乘客歡迎的「搭十送一」、「即日每第二程車費九折」、「小童週末及公眾假期免費乘搭港鐵」及「東涌—香港全月通」等優惠。按照我們營運協議的規定，票價調整機制可每隔五年檢討一次，而政府已於 2012 年 8 月展開票價調整機制的檢討。在檢討過程中，我們確定一個公平、具透明度，以及能讓包括股東及乘客在內的所有相關人士接受的票價調整機制，至為重要。因此，我們會繼續就這次檢討與政府磋商，務求可制訂出一個能讓所有相關人士接受的方案。

服務及表現

於 2012 年，我們的服務表現再次超越了在營運協議和公司本身更為嚴格的顧客服務目標中訂下的表現目標。一如過往多年，我們的卓越服務在本地及國際間廣受讚譽。公司很榮幸能在倫敦舉行的 2012 Metrorail Awards 中，分別獲選為「最佳亞太區鐵路」及「最佳顧客服務鐵路」，肯定我們世界級的服務水平及卓越成就。我們在香港獲得的獎項包括由《讀者文摘》頒發的「讀者文摘信譽品牌白金獎」（公共設施服務類別，香港區）及由《壹週刊》頒發的「服務第壹大獎 2012 — 公共交通工具組別」。

為配合我們新推出的「用心聽·用心做」計劃，我們於年內大幅增加列車班次。在過去一年，本地鐵路服務每星期增加逾 1,200 班列車服務，即每星期增加 300 萬人次的載客量。此外，我們亦於 2012 年 12 月的週末及冬至當日，額外增加了 1,500 班列車服務，方便乘客於聖誕節期間出遊。我們能加密列車班次，實有賴年內付運的新列車。於 2012 年年底，我們較早前訂購的十列新車，已在「用心聽·用心做」計劃下全數投

入客運服務。我們還於 2012 年 1 月加強機場快綫的列車服務，在頭班列車至午夜時段，把列車班次由每 12 分鐘一班加密至每十分鐘一班。

儘管增加了列車服務班次，我們的乘客車程準時程度及列車按照編定班次行走的可靠程度均維持於 99.9% 的世界級水平。此外，由於公司改善了預防性維修和於事故發生時快速處理的工作，五分鐘或以上的服務延誤減少了 23%，而表現更突出的是因設備故障而造成的延誤，更從以往已達世界級水平的表現再大幅減少 31%。

為進一步方便乘客使用港鐵網絡，大部分港鐵列車已進行改裝，設置更大的多用途區。我們亦正在東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫的列車內安裝優先座。我們在「用心聽·用心做」計劃下，承諾在我們全日運作的車站為乘客提供更多無障礙出入設施。因此，我們致力於 2015 年年底前在十個車站加裝連接車站大堂和地面的升降機。年內，四個車站已完成安裝新的客運升降機，在另外兩個車站亦增設了供殘疾人士使用的斜道。在「用心聽·用心做」計劃下，我們致力於 2020 年年底前在十個轉綫車站加建公共洗手間。上環站於年內已安裝了公共洗手間。在 50 個車站加設 231 張座椅的計劃亦已經完成。我們又在三個車站增設新出入口，並在觀塘綫、荃灣綫及港島綫的地面車站完成安裝月台自動閘門。年內，我們還透過全新設計的手機應用程式，為乘客提供直接、有效和實時的有用乘車資訊。

安全是港鐵首要的營運條件，並深深植根於我們的信念和文化中。憑藉我們鐵路營運遍布世界各地的優勢，我們於 2012 年與公司部分在香港以外的專營權業務分享和互相學習最佳安全實務，以求不斷改進、精益求精。在 2013 年 1 月，公司發表新的「公司安全策略」，列明公司的安全使命，是要讓公司所有業務均能成為全球安全表現最佳之一，並在公司營運的每個地方皆能成為當地最安全的公共交通工具。這個策略將有助我們提倡安全至上的公司文化及專注於不斷改進公司的安全系統和程序，以應對未來的種種挑戰，並為我們的本地及國際鐵路服務制訂策略性安全重點和相關措施。

香港車站商務

由於車站商店租金和廣告收入的上升抵銷了電訊服務收入減少的影響，因此香港車站商務於 2012 年的收入增加 7.5% 至 36.80 億港元。香港車站商務的經營成本增加 10.9% 至 3.97 億港元，經營利潤上升 7.1% 至 32.83 億港元，而經營毛利率則為 89.2%。若不包括於 2011 年及 2012 年因終止 2G 電訊服務合約所產生的一次性應收款項，收入上升 11.6%，而經營毛利率則為 89.1%。

隨著商店數目的增加、商戶組合的調整及租金的上調，車站零售設施的收入增加 12.4% 至 21.42 億港元。我們於年內完成了十個車站的翻新工程，使年底的車站商店總數較去年增加 37 間至 1,331 間。車站零售設施總面積增加 966 平方米至 55,898 平方米。公司透過品牌推廣活動加強了港鐵車站商店「型買行」的定位，提高商店的吸引力。我們於 2012 年重新招租及批出的羅湖站和紅磡站免稅店租約，新訂租金較舊租約租金有顯著升幅，並已於 2013 年 1 月 1 日生效。

2012 年的廣告收入增加 12.0% 至 10 億港元。我們繼續推出創新的廣告形式，以增加港鐵廣告的吸引力。這些新形式包括數碼屏幕區、在將軍澳站設置「港鐵互動廣告體驗站」，以及推出車站內手機購物試驗計劃。我們亦把數碼廣告擴展至東鐵綫。

2012 年的電訊服務收入減少 20.8% 至 3.96 億港元，主要由於 2012 年因終止個別 2G 電訊服務合約所產生的一次性應收款項較 2011 年減少所致。若不包括這些一次性應收款項，2012 年的電訊服務收入則上升 4.3%。於 2012 年，我們協助電訊服務供應商安裝提升 3G 數據傳輸容量及訊號接收能力的設施。而截至 2013 年 2 月底，66 個車站已能提供 4G 流動電話服務。

香港物業及其他業務

在持續低息及流動資金充裕的環境支持下，住宅物業市場於 2012 年大部分時間均氣氛向好。然而，香港特區政府於 2012 年 10 月宣布推出新的印花稅措施後，一手和二手住宅物業市場的交投於年底時顯著回落。由於來自環球投資銀行等傳統大型租戶的需求放緩，中環寫字樓租務市道持續低迷。而國際品牌公司的強勁需求，則繼續為零售物業市場帶來支持。

香港物業發展

2012 年的物業發展利潤為 32.38 億港元，主要來自車公廟站「溱岸 8 號」的公司應佔利潤，該項目已於 2012 年 9 月獲發入伙紙。此外，我們亦把出售「名城」、「銀湖·天峰」及「御龍山」尚餘單位的利潤入帳。

年內，我們推出「溱岸 8 號」預售，截至年底項目的 981 個單位已售出逾 83%。而公司只擔任九鐵公司相關附屬公司項目代理的屯門站物業發展項目第一期「瓏門」亦銷情暢旺，截至年底項目的 1,075 個單位已售出 97%。

在招標活動方面，大圍站物業發展用地於 5 月進行招標，但經過詳細審閱及分析後，我們決定不接納所收到的標書。而於 2013 年 1 月招標的天水圍輕鐵站地塊，在截標當日並未收到任何標書。我們現正審視這些發展組合的細節，並將視乎市場狀況，以期於未來 12 個月內為這些項目重新招標。

在公司只擔任九鐵公司相關附屬公司項目代理的西鐵物業發展項目方面，今年的招標活動活躍。我們於 2012 年 1 月批出荃灣西站（五區）城畔地塊予華懋集團的成員公司。於 7 月，我們為荃灣西站（五區）灣畔地塊重新招標，並於 8 月批出該地塊予長江實業（集團）有限公司的附屬公司。而朗屏站（北）地塊於 9 月進行招標，並於 2012 年 10 月批予由嘉華國際集團有限公司及信和置業有限公司共同組成的財團。公司於 2012 年 12 月為荃灣西站（六區）地塊進行招標，並於 2013 年 1 月批出項目予由新世界發展有限公司和萬科置業（香港）有限公司共同組成的財團。

我們繼續進行其他的物業發展計劃，並取得進展。南港島綫（東段）黃竹坑車廠地塊的總綱發展藍圖已於 2013 年 2 月獲城市規劃委員會批准。西鐵綫方面，朗屏站（南）地塊經修訂的總綱發展藍圖，已於 2012 年 6 月獲城市規劃委員會批准。

香港物業租賃及管理業務

香港的物業租賃及物業管理業務於 2012 年的收入增加 10.3% 至 34.01 億港元。這項業務的經營成本增加 6.8% 至 6.27 億港元，經營利潤上升 11.1% 至 27.74 億港元，而經營毛利率則為 81.6%。

公司在香港的物業租金總收入為 31.98 億港元，較 2011 年增加 10.5%。年內整體港鐵商場之新訂租金錄得 16% 的平均升幅。於 2012 年 12 月底，公司在香港的 13 個商場及

於國際金融中心二期的 18 個樓層維持接近 100% 的出租率。截至 2012 年 12 月 31 日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合包括 212,612 平方米的零售物業、40,969 平方米的寫字樓，以及 13,642 平方米的其他物業。

我們繼續投資於旗下租賃物業組合。位於將軍澳站上蓋、港鐵在香港的第十三個商場「PopCorn」於 2012 年 3 月開業。「君薈坊」的商戶重組計劃已於 2012 年 9 月展開，其建造工程將於 2013 年內分階段完成。我們繼續在公司物業組合中推行定期的資產更新計劃，以維持對客戶的吸引力，並保持能源效益。我們與一個主要的現有租戶就國際金融中心二期的 19,038 平方米寫字樓，訂定為期五年的新租約，新訂租金較租戶在現行舊租約下所支付的租金有顯著升幅。新租約將於 2014 年年中生效。

公司於 2012 年在香港的物業管理收入增加 6.8% 至 2.03 億港元。於 2012 年 12 月 31 日，公司在香港管理的住宅單位數目增加至 86,266 個。隨著將軍澳「PopCorn」開業後，公司管理的商用面積增加 20,000 平方米至 764,725 平方米。

其他業務

昂坪 360 纜車和昂坪市集於 2012 年的收入減少 7.8% 至 2.49 億港元，主要由於 2012 年 1 月底發生的服務中斷事故，昂坪 360 纜車系統須暫停服務九個星期以便進行維修及保養工程。在多個主題推廣活動帶動下，年內旅客人數達 136 萬人次。

顧問業務於 2012 年的收入為 1.02 億港元，較 2011 年減少 2.9%。公司在香港、澳門及澳洲已簽署或正在執行多項大型合約。

八達通進一步擴展零售商戶網絡。公司於 2012 年應佔八達通的淨利潤為 2.11 億港元，較 2011 年上升 15.9%。

於 2012 年，公司的項目管理收入為 9.69 億港元，較 2011 年增加 64.8%，大部分收入來自與廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）及沙田至中環綫政府委託工程有關的項目管理收入。這些向政府收取的委託工程管理收入現時是以收回成本的原則計算。

中國內地及國際業務

公司的中國內地及國際附屬公司於 2012 年的收入合共為 127.86 億港元，當中來自香港以外鐵路附屬公司的收入，即 MTM、MTR Stockholm AB（「MTRS」）及港鐵軌道交通（深圳）有限公司為 126.50 億港元，較 2011 年增加 3.0%，收入增加主要由於計入港鐵軌道交通（深圳）有限公司的首年全年度業績，以及 MTM 的收入增加。而公司在中國內地的物業租賃和物業管理附屬公司則合共錄得 1.36 億港元的收入。香港以外鐵路附屬公司的經營成本為 120.66 億港元，經營利潤增加 30.1% 至 5.84 億港元，而經營毛利率則為 4.6%。儘管 MTM 的財務表現能達到我們當初競投該項目時的預期，但 MTRS 和港鐵軌道交通（深圳）有限公司到目前為止的表現，仍未能夠達到項目的相關目標。

在聯營公司方面，北京京港地鐵有限公司、London Overground Rail Operations Limited（「LOROL」）及 Tunnelbanan Teknik Stockholm AB 的表現皆有所改善，當中北京京港地鐵有限公司的業績有顯著增加，部分源於其 2011 年年度帳項經確定後的一次性會計調整。隨著公司在杭州佔 49% 股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司於 2012 年 11 月

24 日開始營運杭州地鐵一號綫後，我們已將其表現計入聯營公司的業績之中。這四家聯營公司對公司業績作出的貢獻合共為 2.42 億港元，較 2011 年上升 1.26 億港元。若不包括北京京港地鐵有限公司的一次性調整，聯營公司於 2012 年的貢獻則合共為 1.76 億港元。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於 2012 年錄得的總乘客量約為 11.71 億人次，而 2011 年的總乘客量約為 10.65 億人次。

中國內地鐵路業務

在中國內地，營運北京地鐵四號綫和大興綫的北京京港地鐵有限公司維持極高水平的準點率及列車按照編定班次行走的可靠程度，並獲中國交通運輸協會及城市軌道交通專業委員會評為中國內地三大地鐵營運商之一。北京京港地鐵有限公司現時營運的兩條地鐵綫共有 35 個車站，全長 50 公里，於 2012 年的總乘客量合計為 4.27 億人次，每日平均乘客量則逾 117 萬人次。而自北京地鐵四號綫於 2009 年 9 月投入服務以來，累計總乘客量已超過 10 億人次。

深圳市軌道交通龍華綫的首年全年度營運表現超越了公司目標及合約協定。全年乘客量為 1.17 億人次，每日平均乘客量達 32 萬人次，較我們原先的預期為低，部分源於地鐵沿綫社區仍未完全開發所致。該地鐵綫全長 20.5 公里，共有 15 個車站。

杭州杭港地鐵有限公司於 2012 年 11 月開始營運杭州地鐵一號綫。該地鐵綫全長 48 公里，設有 31 個車站。自通車以來，杭州地鐵一號綫保持非常可靠的服務表現，每日平均乘客量為 15 萬人次。

海外鐵路業務

在英國，隨著東倫敦綫最後一期於 2012 年 12 月通車，倫敦循環綫宣告完成，並使 LOROL 鐵路網絡加長了 12 公里至 124 公里，而車站數目亦增加了兩個至 57 個車站。LOROL 成功克服 2012 倫敦奧運會對交通需求帶來的種種挑戰，在乘客人數比平日增加 25% 的情況下，仍能達至 98% 的正點率。LOROL 的卓越營運表現，以及為奧運會提供有效支援的合作夥伴精神，獲得了英國運輸部和倫敦運輸局的嘉許。根據一個獨立的乘客監察組織 Passenger Focus 的意見調查顯示，LOROL 於年內所獲得的乘客滿意度達 90% 或以上，是英國所有專營權和特許營運商中獲得最高評分的機構。LOROL 亦憑這些卓越表現在 2012 年連續第二年獲評為倫敦的「年度最佳公共運輸營運者」，並於倫敦舉行的 Metrorail Awards 中獲評為全球「提升服務最佳表現的鐵路」。此外，LOROL 過去五年的卓越表現獲肯定而成功延續 London Overground 鐵路服務的營運及維修專營權兩年，至 2016 年 11 月。LOROL 的全年乘客量約為 8,000 萬人次，而周日平均乘客量達 38 萬人次。

在斯德哥爾摩，儘管 MTRS 因清潔車站的費用較預期為高而導致財務表現欠佳，其營運表現仍繼續有所改善，於 2012 年的準點率達至超越合約要求的 95.2%。全年乘客量為 3.20 億人次，而周日平均乘客量達 120 萬人次。該地鐵綫全長 110 公里，共有 100 個車站。

在墨爾本，MTM 於年內完成的網絡拓展計劃，令車站數目由 212 個增至 217 個，而鐵路綫的總長度亦由 372 公里延長至 390 公里。此外，MTM 於年內透過改動列車時間表及持續專注營運表現，令準點率穩步提升至 91.1%，是自 2009 年 11 月開始營運這專營權以來的最佳表現。年內乘客量約為 2.21 億人次，而周日平均乘客量保持穩定，約為 79 萬人次。

中國內地物業發展、租賃及管理業務

年內，公司於 2012 年 11 月接獲北京的財政部發出正式批文後，成立了港鐵物業發展（深圳）有限公司，以發展深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的相關物業。我們已於 2013 年 1 月 24 日繳付了 19.77 億元人民幣的地價款，而項目的總發展成本預計約為 40 億元人民幣。該發展項目可供發展的總樓面面積約為 206,167 平方米。

中國內地的物業租賃及物業管理業務於 2012 年的收入增加 3.0% 至 1.36 億港元。公司在北京的商場銀座 Mall 於 2012 年年底維持達 98% 的出租率，而新訂租金於年內的升幅為 7.2%。公司於 2012 年年底在中國內地管理的商用和住宅樓面面積合共為 233,000 平方米。

未來增長

於 2012 年，我們繼續推進在香港的五個主要鐵路項目，務求將公司的鐵路服務擴展至香港更多地區，而我們在中國內地及國際市場的發展機會亦有所進展。

香港的增長

全長 3 公里的港島綫延綫西港島綫截至 2012 年年底已完成 65%，預期可於 2014 年通車。項目於年內有多項重大進展，當中包括連接西營盤站和上環站的列車隧道的貫通，而全綫的挖掘工程亦已大致完成。路軌鋪設工程已經展開，而機電工程承建商已在堅尼地城站和香港大學站 C2 出入口進行安裝工程。

全長 7 公里的南港島綫（東段）將港鐵服務由金鐘伸延至港島南區，而該路綫的車廠將設於黃竹坑。截至年底，項目已完成 30%，按進度可於 2015 年通車。與擴建金鐘站有關的地基工程已經完成，而挖掘工程亦已展開。連接金鐘站至港島南區的南風隧道挖掘工程於年底已完成 14%。項目的大型土木工程合約，包括興建高架橋、橋樑、四個新車站及黃竹坑車廠均有滿意進展。項目的機電工程合約已經批出，並已進入詳細設計階段。

全長 2.6 公里的觀塘綫延綫將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。截至年底，項目已完成 31%，並預期於 2015 年通車。整合黃埔站多個綜合出入口的修訂方案已於 2012 年 8 月獲得批准。何文田站的挖掘工程於年底已完成 68%，而連接油麻地及何文田的隧道挖掘工程亦已展開。完成重置的西洋波會已於 2012 年 9 月移交有關單位，而項目的機電工程現正進行詳細設計工作。

由政府出資興建、全長 26 公里的高鐵香港段將提供跨境的高速鐵路服務，連接香港至深圳、廣州以及中國內地的高速城際客運鐵路網絡。香港段將由設有 15 個月台的西九龍總站提供短途及長途客運服務。

南昌的隧道挖掘工程已於 2012 年 1 月展開，六部隧道鑽挖機現已投入運作。截至年底，項目包括隧道及總站在內所需的挖掘工程已完成 60%，而總站路軌層的混凝土澆灌工程則已於 2012 年 9 月展開。包括信號系統及列車在內的所有主要機電工程合約已經批出。截至年底，項目已完成 31%，並計劃於 2015 年通車。

2012 年 3 月 27 日，行政長官會同行政會議根據《鐵路條例》正式通過全長 17 公里的沙田至中環綫項目方案。其後，項目於 2012 年 5 月獲通過撥款、取得環境許可證，以及簽訂委託協議。

全長 17 公里的沙田至中環綫連接大圍與金鐘，沿綫包括六個轉綫車站在內共有十個車站。大圍至紅磡的第一段鐵路綫預計於 2018 年通車，而紅磡至金鐘的第二段鐵路綫則於 2020 年投入服務。該項目於 2012 年 6 月舉行動工典禮。土木及機電工程合約的採購工作正在進行中，當中包括配合新列車的東鐵月台改建工程合約。截至年底，項目已批出超過 200 億港元的工程合約。年內，我們繼續透過與區議會和社區聯絡小組進行諮詢。由紅磡遷往九龍灣的新中央郵件中心於 2012 年年底已完成了 70%。

在現時各個項目的施工期間，有超過 7,000 名建築工人在公司位於香港各區的 125 個地盤工作。公司與承建商緊密合作，提高工人的安全文化及風險意識，並確保公司的所有工地維持最高的健康及安全標準，包括減少時常發生的手指和腳趾受傷事故。此外，公司推出「新手照顧計劃」，以改善新員工的安全意識，並推出「建造工人壽保障計劃」。公司更設立新的流動事故控制中心，進一步提升我們在工地發生嚴重事故時的快速應變能力。

《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂的第一階段公眾諮詢活動已於 2012 年 7 月完成，並得到廣大市民及相關人士對香港可持續鐵路發展的積極回應。為配合我們在香港擴展業務的企業策略，公司將繼續與政府合作進行這個鐵路發展研究，以確立未來新鐵路綫的實施方案。

中國內地及海外拓展

在北京，北京京港地鐵有限公司於 2012 年 10 月簽訂北京地鐵十四號綫的中期營運和維修協議，並於 2012 年 11 月與北京市政府草簽該地鐵綫的特許經營協議。根據這項斥資約 500 億元人民幣、為期 30 年的「公私合營」項目協議的要求，北京京港地鐵有限公司將負責提供約為 150 億元人民幣的機電設備系統及列車，而北京市政府則負責項目的投資餘額。北京京港地鐵有限公司將會以資本金及借貸組合出資興建該項目，而港鐵公司將會對北京京港地鐵有限公司增資約 22 億元人民幣。該地鐵綫全長 47.3 公里，共有 37 個車站，當中包括十個轉綫車站。地鐵綫已於 2010 年展開建造工程，並將會分期通車。全長約 12.7 公里的第一期預期於 2013 年年中通車，而第二和第三期將會分別於 2014 年及 2016 年通車。

在英國，我們於 2012 年 9 月遞交了 Essex Thameside 鐵路營運專營權的標書。但鑑於在另一個專營權的招標中其中一家落選的競投公司提出法律訴訟，英國政府在 2012 年 10 月暫停了所有專營權的競逐，並對英國整個鐵路專營權程序展開獨立檢討。這項檢討已於 2013 年年初完成，而英國運輸部公布將會於 2013 年內就 Essex Thameside 鐵路營運專營權向參與競投的公司發出經修訂的招標文件。同樣地，我們預期公司亦獲甄選入圍競逐的 Thameslink 鐵路營運專營權，有關當局將會於 2013 年春季期間公布其經修訂的招標時間表。

財務回顧

集團於 2012 年的總收入達 357.39 億港元，較 2011 年上升 6.9%。包括鐵路營運、車站商務、物業租賃及管理和其他業務在內的香港業務錄得 229.53 億港元的收入，升幅達 9.2%；而中國內地及國際附屬公司的收入則增加 3.0% 至 127.86 億港元。為了支持收入增長，及配合優化香港業務服務和表現並拓展香港以外地區新業務的公司策略，集團的總經營成本上升 6.4% 至 226.56 億港元。因此，未計物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤增加 7.9% 至 130.83 億港元，經營毛利率則上升 0.3 個百分點至

36.6%。不包括中國內地及國際附屬公司的利潤貢獻，經營毛利率下跌 1.2 個百分點至 54.4%，主要由於競投英國鐵路專營權令開支增加，以及杭州地鐵一號綫的準備營運費用所致。2012 年的物業發展利潤減少 16.96 億港元至 32.38 億港元，主要來自完成車公廟站「溱岸 8 號」項目及出售尚餘單位。扣除折舊及攤銷費用 32.08 億港元和每年非定額付款 8.83 億港元後，未計利息及稅項開支前的經營利潤減少 7.4% 至 122.30 億港元。計入利息及財務開支 8.79 億港元、投資物業重估收益 37.57 億港元、集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤 4.56 億港元及所得稅 18.93 億港元後，2012 年公司股東應佔淨利潤下跌 13.0% 至 135.32 億港元，即每股盈利 2.34 港元。隨著一項於 2012 年 1 月 1 日生效的會計準則修訂，投資物業重估無需再計提遞延稅項，於前期已計提的遞延稅項亦作出相應調整。由於 2012 年的物業發展利潤減少，撇除投資物業重估的基本業務利潤下跌 6.6% 至 97.75 億港元，即每股盈利 1.69 港元。

於 2012 年 12 月 31 日，集團的淨資產上升 7.3% 至 1,444.80 億港元，當中資產總值上升 4.6% 至 2,069.15 億港元，而負債總額則下降 1.2% 至 624.35 億港元。資產總值上升，主要來自投資物業重估收益、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫進一步資本化的建造成本，以及對杭州聯營公司的注資。然而，發展中物業因「溱岸 8 號」竣工而減少，證券投資因到期贖回中期票據而下跌，均抵銷了部分資產增長。負債總額下降，主要由於耗用於過去年度所收取了有關興建西港島綫的政府現金資助及支付大圍站物業發展用地備置工程成本。集團的淨負債權益比率由 2011 年 12 月 31 日的 11.4% 下降至 2012 年 12 月 31 日的 10.9%。

在 2012 年，未計營運資金變動及稅務支出前，集團來自經營活動的現金流入為 131.51 億港元，較去年上升 7.8%。計入營運資金變動、稅務支出，以及深圳市軌道交通龍華綫的政府資助後，來自經營活動的現金流入淨額為 135.39 億港元。來自物業發展的現金收入為 56.77 億港元。包括來自附屬公司及聯營公司派發股息和償還貸款以及根據認股權計劃發行股本所得款項等其他現金收入 6.45 億港元，2012 年的現金流入總額為 198.61 億港元。同期的現金流出總額為 203.61 億港元，當中主要包括資本開支 111.25 億港元、對杭港地鐵注入股本 27.34 億港元、每年對九鐵公司作出的定額及非定額付款 13.97 億港元、利息支出淨額 4.38 億港元，以及派付股息 45.19 億港元。因此，集團未計融資活動前的現金流出淨額為 5 億港元，以現金結餘支付。由於贖回銀行中期票據及作出淨借貸 3.85 億港元，集團年底的現金結餘增加 25.09 億港元至 186.09 億港元。

按公司漸進式的股息政策，董事局建議派發末期股息每股 0.54 港元，連同中期股息每股 0.25 港元，全年股息合共每股 0.79 港元，較去年增加 0.03 港元，即 3.9%。

人力資源

公司與其受控制附屬公司於 2012 年 12 月 31 日在香港及香港以外地區分別僱用 15,200 和 6,955 名員工。

年內，公司在香港及其他營運中心落實招聘及挽留人才的綜合方針，以配合業務擴展。我們為香港業務共聘用了逾 1,800 名新員工，當中有部分是從海外招募、具備項目經驗的工程界專才。此外，為配合未來業務增長的需要，我們亦在香港聘請更多見習管理人員及工程師、見習管理主任及學徒。儘管就業市場出現反彈，公司的員工流失率仍維持在 4.2% 的低水平。

過往一年，公司繼續為各級員工提供培訓。透過為行政人員、管理人員、督導級人員、見習員工及學徒舉辦的培訓計劃，協助他們提升工作技能，並識別有潛質擔任領導崗位的人才。

為加強部門經理與員工的雙向溝通，公司於 2012 年共舉行超過 5,000 場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工逾 60,000 人次。公司於 2012 年 10 月進行「2012 員工意態調查」，參與率高達 96.9%。調查結果將於 2013 年第一季向員工公布。2012 年 9 月，公司在一年舉行兩次的「經理溝通會」上，向逾 1,100 名管理人員傳達經革新的企業策略，其後並透過視像會議向超過 670 名來自不同部門的督導級人員代表傳達及討論此企業策略。除內部溝通活動外，我們還透過多項獎勵計劃激勵員工。

聯繫社區

聆聽和回應顧客和社區的意見，是我們於 2012 年的重點工作之一。為方便收集意見，我們於年內進行乘客意見調查，並在車站舉行「車站意見區」和列車車廂內舉行「車廂意見區」活動，與乘客直接討論他們的個人體驗和諮詢他們期望港鐵作出改善的地方。我們還透過其他活動，包括電台聽眾來電直播節目以及一系列名為「港鐵特約：聽你講•為你做」的電視短片，與乘客加強溝通，並讓他們加深認識我們的工作。此外，我們還定期舉辦「Society Link」聚會，讓公司車務處的高級職員與不同社區組織的代表共同討論港鐵的服務。

我們於年內與社區聯絡小組、區內居民、社區組織及議會共進行了逾 600 次會議，藉以收集社區人士對現正在香港不同地區興建中的五個新鐵路項目的意見，以確保鐵路綫由設計、施工以至最終的營運階段，均能配合我們服務的社區之需要。

展望

我們的經常性業務將受惠於香港經濟的持續增長，預期乘客量、新訂租金以及廣告業務將繼續攀升。每五年一次的票價調整機制檢討仍在進行中，並預期於 3 月底完成，可望與過往一樣於 2013 年 6 月調整港鐵票價。值得注意的一點是，部分連同上一次票價調整、在 2012 年 6 月推出的票價優惠及推廣的財務支出將繼續成為 2013 年的支出。隨著我們中國內地鐵路綫的營運漸趨成熟，加上國際專營權業務的約定收入增加，公司在香港以外業務的收入將會有所增長。

在香港物業發展業務方面，根據目前各個正在興建中的發展項目之施工進度，我們預期這些項目於 2013 年將不會有利潤入帳。儘管如此，出售尚餘單位或可能為公司帶來物業發展利潤。在物業發展招標活動方面，我們將視乎市場狀況，在未來 12 個月內為大圍站、天水圍輕鐵站及日出康城第四期的物業發展用地進行招標。在公司只擔任九鐵公司相關附屬公司項目代理的西鐵綫物業發展項目方面，我們亦可能會為朗屏站（南）地塊進行招標。

最後，本人謹藉此機會，衷心感謝董事局同寅及港鐵全體同事在年內所作出的重大貢獻。他們確實是港鐵的英雄。

承董事局命
韋達誠
行政總裁

香港，2013年3月11日

以上有關截至2012年12月31日止財政年度的財務資料並不構成集團截至2012年12月31日止年度的法定綜合帳項，惟乃取材及節錄自該等綜合帳項。截至2012年12月31日止年度載有無保留意見的核數師報告書的法定綜合帳項將呈交公司註冊處處長。

暫停辦理股份過戶登記手續

公司的股東名冊將於2013年5月15日至5月21日（包括首尾兩日）期間暫停辦理股份過戶登記手續。若要符合收取末期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在2013年5月14日下午4時30分前送交公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716號室。末期股息預期將大約於2013年6月5日派發。

於本公告日期：

董事局成員：錢果豐博士(主席)**、韋達誠(行政總裁)、鄭海泉*、方敏生*、何承天*、文禮信*、吳亮星*、石禮謙*、施文信*、陳家強教授(財經事務及庫務局局長)**、運輸及房屋局局長(張炳良教授)**及運輸署署長(楊何蓓茵)**

執行總監會成員：韋達誠、梁國權、張少華、周大滄、金澤培、馬琳、鄧智輝及楊美珍

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。