

編號零六零 / 一二 二零一二年八月十三日

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 6 月 30 日止六個月
未經審核業績公告**

摘要

財務

- 總收入上升 6.1%至 171.54 億港元；未計香港以外的鐵路附屬公司前的收入則增加 8.2%至 108.19 億港元
- 經營利潤上升 8.6%至 65.19 億港元；經營毛利率上升 0.9 個百分點至 38.0%（不包括香港以外的鐵路附屬公司的經營毛利率則為 57.2%）
- 物業發展利潤減少 8.18 億港元至 6.27 億港元，來自銷售貨存單位
- 來自基本業務的股東應佔淨利潤（即包括物業發展利潤但未包括投資物業重估）減少 5.7%至 41.21 億港元，即每股 0.71 港元
- 股東應佔淨利潤減少 33.2%至 58.61 億港元，即每股 1.01 港元
- 淨資產增加 2.3%至 1,376.96 億港元
- 淨負債權益比率為 9.9%
- 宣派中期股息每股 0.25 港元

營運

- 香港客運業務的總乘客量（不包括城際客運）增加 4.5%至 8.505 億人次
- 推出「用心聽 • 用心做」計劃以落實對乘客服務的持續提升
- 公布車費推廣優惠計劃，把本年度的票價調整所增加的收入回饋乘客
- 大圍站「名城」全部三期的尚餘單位已大部分售出；於 2012 年 6 月 30 日，已售出車公廟站「漆岸 8 號」約 53%的預售單位
- 代九廣鐵路公司相關附屬公司批出荃灣西站（五區）灣畔項目
- 於 2012 年 5 月 29 日簽署沙田至中環綫項目管理的委託協議
- 杭州地鐵一號綫的公私合營項目已獲國家發展和改革委員會批准；於 2012 年 7 月 17 日簽署合作協議

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2012 年 6 月 30 止半年度未經審核中期業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2012 年 (未經審核)	2011 年 (未經審核 及重列)
香港客運業務收入	6,914	6,471
香港車站商務收入	1,699	1,527
物業租賃及管理業務收入	1,730	1,560
香港以外的鐵路附屬公司收入	6,335	6,171
其他業務收入	476	440
其他淨收入	-	-
	<u>17,154</u>	<u>16,169</u>
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(1,763)	(1,648)
- 水電費用	(561)	(513)
- 營運鐵路的地租及差餉	(113)	(101)
- 耗用的存料與備料	(226)	(221)
- 保養及相關工程	(484)	(461)
- 鐵路配套服務	(103)	(99)
- 一般及行政開支	(179)	(165)
- 其他費用	(105)	(94)
	<u>(3,534)</u>	<u>(3,302)</u>
香港車站商務開支	(188)	(159)
物業租賃及管理業務開支	(335)	(336)
香港以外的鐵路附屬公司經營開支	(6,002)	(5,925)
其他業務開支	(476)	(395)
項目研究及業務發展開支	(100)	(51)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	<u>(10,635)</u>	<u>(10,168)</u>
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	6,519	6,001
物業發展利潤	<u>627</u>	<u>1,445</u>
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	7,146	7,446
折舊及攤銷	(1,613)	(1,611)
每年非定額付款	<u>(402)</u>	<u>(301)</u>
未計利息及財務開支前經營利潤	5,131	5,534
利息及財務開支	(432)	(459)
投資物業重估	1,740	4,408
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	<u>299</u>	<u>155</u>
除稅前利潤	6,738	9,638
所得稅	<u>(796)</u>	<u>(775)</u>

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2012 年	2011 年
	(未經審核)	(未經審核 及重列)
期內利潤	5,942	8,863
下列人士應佔：		
- 公司股東	5,861	8,777
- 非控股權益	81	86
期內利潤	5,942	8,863
公司股東應佔期內利潤：		
- 來自未計及物業發展利潤前基本業務	3,597	3,058
- 來自物業發展	524	1,311
- 來自基本業務	4,121	4,369
- 來自投資物業重估	1,740	4,408
	5,861	8,777
每股盈利：		
- 基本	HK\$1.01	HK\$1.52
- 攤薄	HK\$1.01	HK\$1.52

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2012 年	2011 年
	(未經審核)	(未經審核 及重列)
期內利潤	5,942	8,863
期內其他全面收益（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	(49)	94
- 非控股權益	(1)	10
	(50)	104
現金流量對沖：對沖儲備淨變動	(1)	4
自用土地及樓宇：固定資產重估儲備淨變動	119	411
	68	519
期內全面收益總額	6,010	9,382

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2012 年	2011 年
	(未經審核)	(未經審核 及重列)
下列人士應佔：		
- 公司股東	5,930	9,286
- 非控股權益	80	96
期內全面收益總額	6,010	9,382

綜合資產負債表 (百萬港元)

	於 2012 年 6 月 30 日	於 2011 年 12 月 31 日
	(未經審核)	(已審核及 重列)
資產		
固定資產		
- 投資物業	53,226	51,453
- 其他物業、機器及設備	76,150	76,687
- 服務經營權資產	23,980	23,928
	153,356	152,068
物業管理權	31	31
在建鐵路工程	5,373	3,566
發展中物業	12,293	11,964
遞延開支	15	14
無控制權附屬公司權益	525	579
聯營公司權益	1,099	948
遞延稅項資產	27	24
證券投資	2,111	2,974
待售物業	1,240	3,757
財務衍生工具資產	322	344
存料與備料	1,202	1,135
應收帳項、按金及預付款項	4,647	3,964
應收關連人士款項	538	402
現金、銀行結餘及存款	21,794	16,100
	204,573	197,870
負債		
應付帳項及應計費用	15,984	16,402
本期所得稅	871	597
工程合約保證金	787	643
應付關連人士款項	1,592	1,481
貸款及其他債務	26,302	23,168
服務經營權負債	10,701	10,724
財務衍生工具負債	161	151

	於 2012 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2011 年 12 月 31 日 (已審核及 重列)
非控股權益持有者貸款	154	154
遞延收益	757	403
遞延稅項負債	9,568	9,498
	66,877	63,221
淨資產	137,696	134,649
股本及儲備		
股本、股份溢價及資本儲備	44,099	44,062
其他儲備	93,400	90,401
公司股東應佔總權益	137,499	134,463
非控股權益	197	186
總權益	137,696	134,649

附註： -

1. 獨立審閱

截至 2012 年 6 月 30 日止半年度的中期業績乃未經審核，惟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》第 2410 號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。而畢馬威會計師事務所發出的無重大修訂審閱報告載於即將寄發予股東的中期報告內。此外，中期業績已由集團審核委員會審閱。

2. 帳項編製基準

本未經審核的綜合帳項須與 2011 年年度帳項一同閱讀。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》（「HKFRS」）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負債時，會參考該投資物業於結算日按帳面值出售所可能產生的稅務負擔。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 1 月 1 日及 2011 年 7 月 1 日的期初結餘，並相應調整截至 2011 年 6 月 30 日止期間的比較數字，以追溯應用此政策修訂。因此，就估值收益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 6 月 30 日止			
半年度綜合損益表			
利得稅	(1,502)	727	(775)
期內利潤	8,136	727	8,863
公司股東應佔期內利潤：			
- 來自投資物業重估	3,681	727	4,408
- 總計	8,050	727	8,777
基本及攤薄每股盈利	HK\$1.39	HK\$0.13	HK\$1.52
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 的修訂對集團的中期報告並無重大影響。因此，在編制本帳項時所採用的會計政策與 2011 年年度帳項所採用的一致。

3. 保留溢利

截至 2012 年 6 月 30 日止半年度及截至 2011 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2012 年 1 月 1 日結餘（如前匯報）	82,458
採納 HKAS 12 修訂的影響	5,604
於 2012 年 1 月 1 日結餘（重列）	88,062
公司股東應佔期內利潤	5,861
收回的僱員認股權	2
宣派及批准股息	(2,951)
於 2012 年 6 月 30 日結餘	90,974
<hr/>	
百萬港元	
於 2011 年 1 月 1 日結餘（如前匯報）	71,781
採納 HKAS 12 修訂的影響	4,764
於 2011 年 1 月 1 日結餘（重列）	76,545
公司股東應佔年內利潤（重列）	15,556
收回的僱員認股權	5
宣派及批准股息	(4,044)
於 2011 年 12 月 31 日結餘（重列）	88,062

4. 物業發展利潤

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2012 年	2011 年
物業發展利潤包括：		
由收到來自發展商款項的遞延收益撥入	-	468
分佔發展盈餘數額	627	402
由攤分資產所得的收入	-	572
其他收入扣除其他一般費用的淨額	-	3
	627	1,445

5. 所得稅

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2012 年	2011 年 (重列)
本期稅項		
- 期內香港利得稅項撥備	666	654
- 期內中國內地及海外稅項	87	16
	753	670
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
- 超過相關折舊的折舊免稅額	5	80
- 撥備及其他	38	21
	43	105
綜合損益表中的所得稅	796	775
應佔無控制權附屬公司稅項	13	12
應佔聯營公司稅項	(31)	4

於 2012 年 6 月 30 日止半年度香港利得稅本期稅項撥備乃以期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

董事局議決派發中期股息每股 0.25 港元。中期股息將於 2012 年 9 月 19 日或該日前後只以現金派發予於 2012 年 9 月 3 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 6 月 30 日止半年度股東應佔利潤 58.61 億港元（2011 年：87.77 億港元（重列）），及期內已發行的加權平均普通股數 5,785,696,289 股（2011 年：5,775,572,284 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2012 年 6 月 30 日止半年度股東應佔利潤 58.61 億港元（2011 年：87.77 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期內已發行的加權平均普通股數 5,788,779,216 股（2011 年：5,780,254,276 股）計算。

若根據來自基本業務公司股東應佔利潤 41.21 億港元（2011 年：43.69 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 0.71 港元（2011 年：0.76 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。集團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，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) 物業租賃及管理業務：在香港及中國內地出租零售舖位、寫字樓及泊車位，以及提供物業管理服務。

(iv) 香港以外的鐵路附屬公司：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。

(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（「香港政府」）及九廣鐵路公司（「九鐵公司」）的項目管理服務。

(vi) 物業發展：鐵路系統附近的物業發展。

於截至 2011 年 12 月 31 日止年度內，集團把若干與客運業務或物業沒有直接關連的商業活動，包括「昂坪 360」業務、鐵路顧問業務及提供予香港政府及九鐵公司的項目管理服務重新分類為一項新的業務類別 — 「其他業務」。截至 2011 年 6 月 30 日止半年度內，4.40 億港元的收入及 3.95 億港元的開支被重新分類於其他業務呈列。在綜合損益表及業務分類資料中的比較資料亦已作出相應的重新分類。

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：

百萬港元	營業額		利潤貢獻	
	截至 6 月 30 日止半年度 2012 年	2011 年	截至 6 月 30 日止半年度 2012 年	2011 年
香港客運業務	6,914	6,471	1,589	1,467
香港車站商務	1,699	1,527	1,360	1,238
物業租賃及管理業務	1,730	1,560	1,388	1,218
香港以外的鐵路附屬公司	6,335	6,171	297	203
其他業務	476	440	(30)	14
	17,154	16,169	4,604	4,140
物業發展			627	1,445
			5,231	5,585
項目研究及業務發展開支			(100)	(51)
利息及財務開支			(432)	(459)
投資物業重估			1,740	4,408
應佔無控制權附屬公司及聯營 公司利潤			299	155
所得稅			(796)	(775)
			5,942	8,863

下表列示來自集團以外客戶收入按區域分布的資料。客戶的區域分布是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2012 年	2011 年
香港（所屬地）	10,732	9,902
澳洲	4,582	4,530
中國內地	260	97
瑞典	1,562	1,614
其他國家	18	26
	17,154	16,169

9. 應收及應付帳項

A 集團的應收帳項、按金及預付款項為 46.47 億港元 (2011 年 12 月 31 日：39.64 億港元)，其中應收帳項為 37.72 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 6 月 30 日，1.50 億港元 (2011 年 12 月 31 日：4.77 億港元) 已過期未付，當中 9,100 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 159.84 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 32.02 億港元 (2011 年 12 月 31 日：46.13 億港元)及有關深圳市龍華綫車廠一號地段的物業發展應付款項 19.24 億港元 (2011 年 12 月 31 日：19.50 億港元)。集團並無因提供客運服務而產生重大的應付帳項。於 2012 年 6 月 30 日，25.50 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 6 月 30 日止半年度內均無買賣或贖回任何上市證券。

11. 集團資產押記

於 2012 年 6 月 30 日，公司在國內之間接全資附屬公司 — 港鐵軌道交通（深圳）有限公司，以其某些資產為一項總額 40 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

於 2012 年 6 月 30 日，公司在澳洲擁有 60%股權的附屬公司 — Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.，以其某些資產為一項 1,300 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 6 月 30 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

12. 公司管治

在截至 2012 年 6 月 30 日止六個月內，公司就 2012 年 1 月 1 日至 3 月 31 日期間及 2012 年 4 月 1 日至 6 月 30 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。本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。

13. 發表中期業績公告及中期報告

本中期業績公告登載於公司的網址 www.mtr.com.hk 及聯交所的網址。中期報告將於 2012 年 9 月初在公司網址及聯交所網址可供查閱，並於 2012 年 9 月初向股東寄發。

主要統計數字

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2012 年	2011 年
總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	687.5	658.4
- 過境服務	53.0	50.2
- 機場快綫	6.1	5.6
- 輕鐵	81.5	78.2
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,027	3,871
- 過境服務（每日）	291.0	277.5
- 機場快綫（每日）	33.3	31.1
- 輕鐵（周日）	458.1	442.2
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）		
- 不包括香港以外的鐵路附屬公司	57.2%	57.6%
- 包括香港以外的鐵路附屬公司	38.0%	37.1%

管理層回顧及展望

本人欣然公布，受惠於香港良好的經濟環境，港鐵於 2012 年上半年取得佳績。營運表現持續強勁，配合世界級的安全標準，利好公司的財務業績。公司繼續保持理想的增長動力，在香港及其他地區達致多項重要里程碑。此外，我們全面檢討公司的增長策略，再次確定公司的長遠目標是成為一家以關懷備至的服務，連繫及建設社區的國際企業先驅。在香港，我們致力不斷改善服務、拓展網絡和提升公司的價值。在香港以外地區，我們竭力爭取機會加快公司在中國和其他選定國際市場的增長步伐。

公司在香港的經常性業務，包括客運業務、車站商務及物業租賃業務，繼續受惠於 2012 年首六個月內乘客量及訪港旅客量的增長。物業發展方面，我們已售出大圍「名城」大部分尚餘單位，並已展開車公廟站「溱岸 8 號」的預售。我們於 5 月底為大圍站物業發展項目進行招標，但經過詳細審閱及分析所收到的標書後，發現若公司接納目前的投標方案，無法收回物業發展成本的風險頗高，因此決定不接納所收到的標書。我們現正重新審視發展組合的細節，以期在未來六個月為項目再次招標。公司作為九廣鐵路公司（九鐵公司）相關附屬公司的項目代理，亦於 7 月為荃灣西站（五區）灣畔發展項目進行招標，而項目已於 8 月 10 日批出予長江實業（集團）有限公司的附屬公司諾達投資有限公司。公司在香港的第十三個商場，即將軍澳的「PopCorn」已於 2012 年 3 月開業，並獲得客戶的一致好評。

公司與政府於 5 月簽訂最後一個項目，即沙田至中環綫的委託協議，並隨即展開其建造工程，標誌公司在香港包括五條新鐵路綫的鐵路網絡拓展計劃已向前邁進了一大步。同時，另外四條新鐵路綫的建造工程亦進展理想，將可如期於 2014 年至 2015 年

期間陸續投入服務。我們亦進一步改善在中國內地及海外的鐵路營運表現。此外，中央政府的國家發展和改革委員會已於 6 月批准杭州地鐵一號綫合營項目。

耗資 10 億港元的「用心聽 • 用心做」計劃是我出任港鐵行政總裁後，推出的一項重要新猷，這計劃將加強列車班次及提升車站設施，為乘客提供更方便舒適的鐵路服務。港鐵公司已被公認為全球最可靠和優質的公共交通供應商之一。在這個成功的基礎上，加強關顧乘客的需要和訴求，將有助我們精益求精。「用心聽 • 用心做」計劃直接回應乘客期望港鐵可以做得更多更好的地方，本人欣然匯報這計劃得到我們顧客的熱烈支持。

在財務業績方面，公司在 2012 年上半年的總收入上升 6.1% 至 171.54 億港元。未計物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤增加 8.6% 至 65.19 億港元。不包括在香港以外的鐵路附屬公司，收入則上升 8.2%，經營利潤增加 7.5%，而經營毛利率則輕微下調 0.4 個百分點至 57.2%。不包括物業發展及投資物業重估，經常性業務在除稅後的淨利潤則上升 17.6% 至 35.97 億港元。相對 2011 年同期的物業發展利潤 14.45 億港元，期內物業發展利潤為 6.27 億港元（除稅後為 5.24 億港元），主要來自出售大圍「名城」尚餘單位所得的利潤。由於物業發展利潤減少，不包括投資物業重估的股東應佔基本業務淨利潤減少 5.7% 至 41.21 億港元，即每股盈利 0.71 港元。投資物業重估收益為 17.40 億港元，而 2011 年上半年則錄得 44.08 億港元。因此，包括投資物業重估的股東應佔淨利潤為 58.61 億港元，即每股盈利 1.01 港元。董事局宣布派發中期股息每股 0.25 港元。

營運回顧

香港客運業務

包括公司的鐵路、巴士及其他鐵路相關業務在內的香港客運業務在 2012 年首六個月的總收入為 69.14 億港元，較去年同期增長 6.8%。

乘客量

於 2012 年上半年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務（不包括城際客運服務）的總乘客量增加 4.5% 至 8.505 億人次。

受惠於經濟增長及來港旅客量增加，以及實施「用心聽 • 用心做」計劃令我們鐵路網絡的服務質素不斷提升，公司的本地鐵路服務於 2012 年上半年的乘客量增加 4.4% 至 6.875 億人次。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 年上半年的乘客量為 5,300 萬人次，增加 5.4%，而機場快綫的乘客量增加 7.6% 至 610 萬人次。輕鐵、巴士及城際客運服務於 2012 年上半年的乘客量合計為 1.059 億人次，增加 4.7%。

於 2012 年上半年，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務（不包括城際客運服務）的周日平均乘客量增加 4.2% 至每日 490 萬人次。而佔周日平均乘客量 81.8% 的本地鐵路服務，則上升 4.0% 至每日 400 萬人次。

市場佔有率

於 2012 年首五個月，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率進一步增加至 45.8%，而 2011 年同期的佔有率為 44.9%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由 65.7% 增加至 66.2%。我們在過境業務市場及往返機場交通工具市場的佔有率大致維持不變，分別為 54.4% 及 21.7%，皆與去年同期的表現相若。

車費收入

於 2012 年上半年，香港車費總收入為 68.49 億港元，較 2011 年上半年增加 7.1%，其中本地鐵路服務的收入為 47.68 億港元，即佔總收入 69.6%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升 2.7% 至 6.93 港元，主要反映票價及乘客旅程模式的變動。

過境服務於 2012 年上半年的車費收入為 13.51 億港元，較 2011 年同期增加 6.9%。機場快綫的車費收入為 3.87 億港元，上升 7.5%。輕鐵、巴士及城際客運服務於 2012 年上半年的車費收入合計為 3.43 億港元，較 2011 年同期上升 6.9%。

根據票價調整機制，港鐵票價於 2012 年的整體調整幅度為 +5.4%，新票價已於 6 月 17 日實施。與此同時，我們推出總數約為 6.70 億港元、公司歷來最大規模的車費優惠計劃。這些經過周全考慮的優惠會分階段推出，能惠及以不同模式乘搭港鐵的乘客，並鼓勵更多市民參與家庭及社區活動。這些優惠計劃包括「搭十送一」推廣優惠、小童周末及公眾假期免費乘搭港鐵、即日每第二程九折優惠、東涌綫月票，以及購買全月通贈送港鐵車站商店 20 港元購物現金券。這些優惠是在我們現有為小童、長者、殘疾人士及學生提供的多項票價優惠上額外加推。票價調整機制須每隔五年檢討一次，而首次檢討將於今年稍後時間進行。我們會與政府通力合作完成這次檢討。

推廣及優惠

我們繼續為港鐵網絡推出不同的推廣活動，其中包括票價優惠，如西鐵綫和東鐵綫月票、屯門—南昌全日通、輕鐵及港鐵巴士的免費接駁服務，以及為小童及本地學生提供票價折扣優惠。此外，我們於 6 月 28 日落實政府的長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，是香港首家公共交通營運商推行這個計劃，藉此鼓勵更多長者及殘疾人士使用港鐵網絡。我們還舉辦主題宣傳活動，包括推出深受歡迎的 *Angry Birds* 遊戲之紀念車票。為答謝經常乘搭鐵路的乘客，深受歡迎的港鐵友禮會推出「站站獎」積分計劃，讓會員於乘搭港鐵及在港鐵商場及商店購物時，同樣可賺取積分。

此外，我們又與多間本地機構合辦不同活動，藉此提升「九廣通」服務在香港和中國內地的知名度。此外，「九廣通」在交通及旅遊發展方面的卓越表現，亦獲得廣州市旅遊局頒發「穗港旅遊客運優秀服務品牌獎」予以表揚。

服務及表現

於 2012 年首六個月，我們再次超越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所有表現目標。

港鐵公司憑藉其卓越營運表現於 2012 年 4 月在倫敦舉行享負盛名的 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」。這兩項殊榮反映港鐵公司為乘客提供世界級的鐵路服務及卓越成就。此外，機場快綫亦於 2012 年 5 月贏得 AirRail News 的「Global AirRail Award 2012 – Customer Service Excellence Award」。

公司透過耗資 10 億港元的「用心聽 • 用心做」計劃，落實在港鐵網絡提升服務質素的機會。

有數列新港鐵列車已投入服務，使港鐵網絡上最繁忙的鐵路綫如荃灣綫、觀塘綫及港島綫能在每星期合共增加 368 班次服務。加強列車班次即時紓緩了港鐵網絡上最擠迫的地點（例如晚上繁忙時間的荃灣綫金鐘站月台）的擠迫情況及縮短候車時間。

「用心聽 • 用心做」亦為車站帶來一系列提升服務的設施，令乘客，尤其是長者、使用輪椅和推嬰兒車的乘客，倍感港鐵服務便捷和舒適。在過去數月，我們於長沙灣站、佐敦站及深水埗站加裝了三部升降機，並已投入服務。而在上環站加裝的第四部升降機，將可在短期內投入服務。我們計劃再加裝另外九部升降機，令全部 83 個港鐵車站（馬場站除外）在未來至少各有一部升降機讓乘客使用。此外，我們還計劃在 2013 年年底在車站加設 52 部闊閘機和增設 231 張月台座椅。

我們繼續致力實踐公司在全部沒有公共洗手間的現在和未來轉綫車站設置有關設施的承諾。我們將會在這些轉綫車站進行大型翻新工程時，增置公共洗手間，而首個新洗手間設施即將在上環站開放供乘客使用。我們現正就旺角站、太子站及金鐘站的公共洗手間進行設計工作。

我們繼續運用最新的科技來加強乘客資訊。例如我們在車站增設資訊顯示屏，並於 2012 年 5 月在旺角站試行『電子「傳」方位』互動路綫搜尋器，以及於 2012 年 6 月推出「MTR Tourist」和「Next Train」兩個智能手機應用程式。此外，我們亦於 2012 年 4 月舉辦「港鐵 APP 徵英賽」誠邀廣大市民把他們的創意化為能讓乘客更方便地使用港鐵服務的手機應用程式。我們已收到超過 500 份來自本地及海外的報名，而比賽結果將於 2012 年 10 月公布。

此外，沙田站的大型翻新工程已於 2012 年上半年完成。期內，將軍澳站的新出入口工程亦已竣工，而另外七個車站亦正在進行加建新出入口的工程。

我們事事以確保乘客、僱員及工作夥伴的安全為必要條件。我們已增聘超過 160 名車站及月台助理，協助有需要的乘客。為進一步加強東鐵綫中期翻新列車的安全，我們已完成提升工作，令列車車門能檢測細微障礙物。為方便輪椅使用者，我們亦正在大部分輕鐵車廂安裝安全帶及背板。為推廣安全乘搭港鐵，我們於 2012 年 4 月舉行「港鐵月台安全推廣運動」，在港鐵車站和輕鐵月台張貼印有安全公仔的海報及車門貼紙。此外，我們亦於 2012 年 7 月舉行一年一度的「港鐵扶手電梯安全運動」，以加強乘客的扶手電梯安全意識。

香港車站商務

由於車站商店租金和廣告收入進一步改善，香港車站商務於 2012 年上半年的收入較 2011 年上半年增加 11.3%，至 16.99 億港元。

在這個總額之中，車站零售設施的收入增加 12.4%至 10.36 億港元，主要由於商店數目增加及租金上調所致。期內，我們完成了六個車站的翻新工程，使車站商店總數由 2011 年 12 月底的 1,294 間增加至 2012 年 6 月底的 1,320 間，而同期的車站零售設施總面積亦因此增加至 55,635 平方米，較 2011 年年底增加 703 平方米。

2012 年上半年的廣告收入較 2011 年同期增加 12.0%至 4.28 億港元。期內，我們推出更多具創意的數碼銷售計劃，當中包括結合廣告與天氣及紫外線指數等即時資訊的資訊服務計劃。此外，我們在觀塘綫上的新港鐵列車加設車廂電視，為乘客提供娛樂資訊，我們還在沙田站安裝新的等離子電視廣告媒體。

電訊服務於 2012 年上半年的收入較 2011 年上半年增加 2.5%至 1.67 億港元。為滿足流動數據與日俱增的需求，我們協助電訊服務供應商提升 3G 數據傳輸容量及信號接收能力，並進行 4G 技術測試。

物業及其他業務

香港住宅物業市場於 2012 年上半年保持活躍，多個一手樓盤銷售成績理想。儘管利率低企仍繼續利好物業市場，但金融市場的波動及仍未解決的歐元區債務危機，依然為物業市場蒙上陰影，成交量亦見受壓。

由於歐元區經濟前景越趨不明朗，香港中環的優質寫字樓市道亦因此受壓。寫字樓吸納量放緩，而若干企業已押後擴充寫字樓的計劃。中環甲級寫字樓空置率由 2011 年約 3.5%上升至超逾 5%，對甲級寫字樓的租賃構成一定壓力。然而，隨著來港購物消費的內地旅客不斷增加，國際零售商對租用商舖的需求持續，使商舖的租務表現理想。

物業發展

2012 年上半年的物業發展利潤為 6.27 億港元，主要來自銷售「名城」尚餘單位的利潤。「名城」全部三期的單位已接近全部售罄。在 2012 年第二季，我們亦展開車公廟站「溱岸 8 號」的預售，截至 2012 年 6 月 30 日該項目的 981 個單位已售出約 53%。

在物業發展招標方面，我們於 5 月底為大圍站的物業發展項目進行招標，經過詳細審閱及分析所收到的標書後，公司決定不接納任何一份標書，我們現正重新審視發展組合的細節，以期在未來六個月為項目再次招標。在公司擔任九鐵公司相關附屬公司項目代理的西鐵綫物業發展用地方面，我們於 7 月為荃灣西站（五區）灣畔項目重新招標，並於 8 月 10 日批出項目予長江實業（集團）有限公司的附屬公司諾達投資有限公司。

為配合政府政策，我們亦繼續在現有及新建鐵路沿綫探討可提供物業發展機會的土地。據此，政府已表示大嶼山小蠔灣車廠用地具有發展住宅物業的潛力，我們現正與政府研究發展該土地的規劃及技術事宜。

公司繼續致力加強物業發展項目的施工安全，我們透過施工方法及施工前的風險評估，加強對高風險活動的監控。我們還推出「推廣圖像化的施工方法及風險評估」活動，有效地於工地展示安全工作程序。

此外，為促進香港的可持續物業發展，我們已規定公司未來的所有住宅物業發展項目必需取得香港綠建環評金級認證。

物業租賃及管理業務

物業租賃及物業管理業務於 2012 年上半年的收入為 17.30 億港元，較 2011 年同期增加 10.9%。

公司在香港和中國內地的物業租金總收入較 2011 年上半年增加 11.4%，至 16.32 億港元。在香港，期內整體港鐵商場之新訂租金錄得 15% 的平均升幅。截至 2012 年 6 月底，公司在香港的 13 個商場和在國際金融中心二期的 18 層寫字樓，均錄得接近 100% 的出租率。

位於將軍澳站上蓋的「PopCorn」於 2012 年 3 月開業，是公司在香港的第十三個商場。新商場的總樓面面積為 20,000 平方米，容納約 100 個租戶，當中包括多個國際品牌及一間大型影院。商場開業時的出租率已達至 100%。

隨著「PopCorn」開業，公司在香港的零售投資物業組合的可出租樓面面積在 2012 年 6 月 30 日為 212,082 平方米。寫字樓及其他投資物業的可出租樓面面積則大致維持不變，分別為 40,969 平方米和 11,003 平方米。

在公司提升零售物業組合質素的計劃方面，火炭「駿景廣場」的翻新工程已經竣工，而「青衣城」亦已完成部分商店組合的重整工程。我們同時為旗下商場加裝改善能源效益的設備，並取得環境保護署的室內空氣質素檢定證書（良好級）。我們透過有效的市場推廣活動，提升了商場組合的表現，如「圓方」、「德福廣場」及港鐵商場的「呢個星期禮」推廣活動均榮獲多個獎項。

在中國內地，北京的「銀座 Mall」於 2012 年 6 月底維持 98% 的出租率，而期內新訂租金錄得 14% 的平均升幅。

公司於 2012 年上半年的物業管理收入增加 3.2% 至 9,800 萬港元。公司於 2012 年年初不再管理屯門「海翠花園」後，在香港管理的住宅單位數目減少 1,432 個至 2012 年 6 月 30 日的 84,730 個。在「PopCorn」開業後，公司在香港管理的商用面積則增加至 764,725 平方米。而公司在中國內地管理的住宅及商用面積則為 313,266 平方米。

公司的物業管理業務在能源效益、園藝保養、會所管理、空氣質素及水質等範疇的表現，均榮獲多個政府部門及業界組織頒發多個獎項嘉許。

公司在旗下管理的物業項目及商場率先採用業界的最佳工作流程及服務守則，進一步提升了安全程序及工作流程。

其他業務

因應 2012 年 1 月底發生的服務中斷事故，昂坪 360 纜車系統暫停服務九個星期以便進行更換滑輪軸承及年度檢查等修理和維修工程。因此，昂坪 360 纜車和昂坪市集於 2012 年上半年的收入下跌 25.0% 至 8,700 萬港元。然而乘客量繼續得到多項推廣活動的支持，旅客人數於這六個月內逾 46.8 萬人次，而尊貴的「水晶車」約佔總乘客量的 32.6%。

顧問業務於 2012 年上半年的收入較 2011 年同期減少 4.3% 至 4,400 萬港元。在澳洲，我們於 2012 年 1 月與 UGL Unipart Rail Services Pty Ltd 簽訂合約，為其在新南威爾斯的列車維修工程提供支援。公司亦於 2012 年 2 月與阿布扎比運輸局簽訂諒解備忘錄，為當地發展可持續的鐵路服務建立長遠夥伴關係。在香港，公司於 2012 年 2 月與香港機場管理局簽訂中場客運廊旅客捷運系統伸延項目的分包合約。

八達通系統繼續擴展其零售商戶網絡。截至 2012 年 6 月底，在香港採用八達通服務的商戶超過 5,000 家。八達通的流通量達 2,074 萬張，而每日平均使用量及交易金額分別

為 1,210 萬次及 1.239 億港元。公司於 2012 年上半年應佔八達通的淨利潤為 9,500 萬港元，較 2011 年上半年上升 17.3%。

八達通與廣東嶺南通股份有限公司合作，於 2012 年 7 月推出結合了八達通和嶺南通功能的「八達通 嶺南通」卡，方便旅客以一卡在香港和中國內地的廣東省乘搭公共交通工具及購物消費。

來自九鐵公司及政府的項目管理收入於 2012 年上半年為 3.31 億港元，較 2011 年同期增加 26.3%，主要由於與高鐵香港段委託協議有關的項目管理費收入增加所致。

中國內地及海外業務

公司在香港以外的鐵路附屬公司，即 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (MTM)、MTR Stockholm AB (MTRS)及港鐵軌道交通（深圳）有限公司於 2012 年上半年的收入合共為 63.35 億港元，較 2011 年上半年上升 2.7%，收入增加主要反映深圳市軌道交通龍華綫第二期的貢獻。經營成本為 60.02 億港元，而經營利潤上升 35.4%至 3.33 億港元，經營毛利率為 5.3%。

在聯營公司方面，北京京港地鐵有限公司、London Overground Rail Operations Ltd (LOROL)及 Tunnelbanan Teknik Stockholm AB 等三家聯營公司合共帶來 2.04 億港元的利潤，較 2011 年上半年增加 1.30 億港元，主要由於北京地鐵四號綫的利潤增加所致。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於 2012 年首六個月錄得的總乘客量約為 5.565 億人次，而 2011 年同期的總乘客量約為 4.60 億人次。乘客量增加主要由於深圳市軌道交通龍華綫通車，以及我們在北京的地鐵綫之乘客量上升所致。

中國內地

在中國內地，北京地鐵四號綫和大興綫的營運表現均超越專營權的要求。兩條地鐵綫於 2012 年首六個月的總乘客量合計為 1.70 億人次，而每日平均乘客量則超過 93 萬人次，較 2011 年同期增加 11.6%。

深圳市軌道交通龍華綫於 2011 年 6 月全綫通車，於 2012 年首六個月的營運表現，包括平均列車服務按照編定班次行走及正點率均超越我們訂下的目標。期內乘客量為 5,300 萬人次，每日平均乘客量則超過 29.3 萬人次。而深圳市軌道交通龍華綫車廠上蓋物業發展項目亦繼續取得進展，我們將會自行發展這個項目，並已展開其建築和設計工作，預期在 2013 年第二季內為項目取得所有規管當局的批准。該發展用地的可供發展樓面面積約為 206,167 平方米。

海外

在英國，LOROL 已於 2012 年上半年完成翻新車站的投資計劃。總乘客量逾 5,600 萬人次，而周日平均乘客量則逾 35 萬人次。LOROL 憑藉其卓越服務，在第九屆 London Transport Awards 中，連續兩年被評為倫敦最佳公共交通營運商；並在倫敦舉行的 2012 Metrorail Awards 中被選為「提升服務最佳表現」的鐵路。

在斯德哥爾摩，MTRS 的營運表現在列車可用程度及正點率方面均有所改善。在首六個月的總乘客量逾 1.6 億人次，而周日平均乘客量則超過 110 萬人次。

在墨爾本，MTM 透過改善列車時間表及投入 38 列新車於列車服務，提高了列車的營運表現，並超越所訂下列車服務正點率的標準。在首六個月的總乘客量逾 1 億人次，而周日平均乘客量則超過 79 萬人次。

未來增長

我們在香港的鐵路網絡拓展計劃和在海外的投資項目，將為公司的未來增長帶來支持。

香港的增長

於 2012 年上半年，公司在香港的五個主要鐵路項目均取得進一步進展，將為香港更多地區帶來高效率、可負擔且更環保的可持續鐵路服務。

全長 3 公里的港島綫延綫西港島綫預期於 2014 年通車。截至 6 月底，隧道挖掘工程已完成 93%，而車站挖掘工程亦已完成 95%。香港大學站的結構工程已於 2012 年 5 月展開。上環站的車站改建工程仍在進行中。為配合興建往西營盤的新西行行車隧道，我們正在進行部分現有越位隧道的拆卸工程，而這項工程所採用的方法是全球首創的隧道建造技術。所有機電工程合約亦已經批出，有關工程進展理想，所有主要機電系統的設計工作亦已完成。

全長 7 公里的南港島綫（東段）預期於 2015 年通車，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。期內完成的主要工程包括新金鐘站的護土牆、新黃竹坑站明渠內所需進行的工程，以及黃竹坑車廠的露天爆破工程，而在黃竹坑車廠深至岩層面的挖掘工程現已完成 90%。黃竹坑車廠上蓋建築、行車軌道及架空電纜的建造合約，以及所有主要的機電合約已經批出。

全長 2.6 公里的觀塘綫延綫，將把觀塘綫由油麻地站伸延至新建的何文田站及黃埔站。截至 2012 年 6 月底，何文田站的挖掘工程已完成 35%。我們正在進行何文田的隧道豎井挖掘工程，而黃埔站大堂的管樁工程已完成約 30%。所有主要的土木、屋宇設備以及全綫機電系統的建造合約已經批出。該延綫可如期於 2015 年通車。

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，預期於 2015 年投入服務。政府已委託港鐵公司負責高鐵香港段的設計及建造工程，並同意在鐵路建成後邀請港鐵公司以服務經營權模式負責營運。

另外兩部隧道鑽挖機於期內在南昌工地投入運作。截至 6 月底，採用爆破挖掘的隧道已完成 30%、採用鑽挖機鑽挖的隧道完成 10%，而西九龍總站的挖掘工程亦已完成 30%。包括信號及列車在內的所有主要機電合約已經批出。公司已就西九龍總站與西九文化區的最後設計介面達成共識。

於 2012 年 5 月 29 日，我們與政府就沙田至中環綫的建造及通車測試工程簽訂委託協議。隨後項目獲得正式授權及撥款，讓我們的工程團隊能聚焦為這條重要新鐵路綫進行建造工程。沙田至中環綫於 2012 年 6 月 22 日舉行動土典禮，標誌著鐵路建造工程正式展開。

沿綫有十個車站、全長 17 公里的沙田至中環綫主要由政府出資興建，其中大圍站、鑽石山站、何文田站、紅磡站、會展站及金鐘站等六個車站為轉綫車站。該鐵路將有利加強香港各區的交通連繫，並可進一步把鐵路網絡擴展至東九龍區。

大圍至紅磡段預期於 2018 年竣工，紅磡至金鐘段則預計於 2020 年完成。在施工期內，預計沙田至中環綫可創造約 15,000 個職位。

我們正在進行土木及機電合約的採購工作，並與區議會和社區聯絡小組進行諮詢。新國際郵件中心的地基樁柱和基礎工程已經完成，而上蓋建築工程亦已完成 20%。

鑑於需要同時進行五個項目，不論是員工數目、承建商及工地活動皆有激增，因而帶來很大的建造安全挑戰，我們於 5 月在 100 多個工地舉辦了「安全隱患 即時匯報」安全週，透過這推廣活動有效地提升承建商及工人的工作安全意識。此外，我們亦於 2012 年 4 月推出一個「建造工人壽保障計劃」，為不論任何原因於在職期間不幸身故工人的家屬提供一筆過的現金援助。

公司正期待政府就第二次鐵路發展研究的檢討及修訂（RDS-2U）工作的結果。這項研究將確定最有利香港及內地未來經濟繁榮的鐵路項目。

中國內地及海外拓展

在中國內地，我們與杭州市地鐵集團有限責任公司就投資及營運杭州地鐵一號綫的合營項目，於 2012 年 6 月獲國家發展和改革委員會批准，而正式的合營協議已於 7 月 17 日簽署。杭州地鐵一號綫將於 2012 年第四季通車。在北京，北京京港地鐵有限公司已於 8 月 10 日入標競投以「公私合營」模式投資興建、全長 47 公里、橫跨北京西南至西北部地區的北京地鐵十四號綫。我們仍繼續與各有關政府部門商討，尋求進一步在內地投資的機會。

於 2012 年 3 月，公司獲英國運輸部甄選入圍競逐 Essex Thameside 及 Thameslink 兩項鐵路營運專營權。我們現正準備這兩份標書，其結果將於 2013 年公布。

財務回顧

集團的經常性業務於 2012 年上半年持續強勁增長。與 2011 年同期比較，總收入上升 6.1%至 171.54 億港元。在乘客量增加 4.5%及平均車費上升 2.5%的支持下，香港客運業務收入上升 6.8%至 69.14 億港元。經濟增長勢頭帶動強勁的廣告需求及利好車站小商店的續約租金，使香港車站商務收入增加 11.3%至 16.99 億港元。受惠於續約租金上升，加上「PopCorn」於 2012 年 3 月開業，物業租賃及管理業務收入增加 10.9%至 17.30 億港元。其他業務收入增加 8.2%至 4.76 億港元，當中有關高鐵香港段及沙田至中環綫的項目管理工程所帶來的收入增加，其中部份被昂坪 360 因非定期維修及保養工程而減少收入 25.0%所抵銷。在香港以外的鐵路附屬公司對收入作出的貢獻增加 2.7%至 63.35 億港元，收入增加是由於 2011 年 6 月開始營運的深圳市軌道交通龍華綫二期帶來的額外收入，以及 MTM 的專營權收入增加所致。

總經營成本增加 4.6%至 106.35 億港元，增幅低於收入增長。不包括香港以外的鐵路附屬公司的成本增加 9.2%。由於增聘員工、為改善服務而增加能源耗用，以及高於通脹水平的價格調整，員工薪酬、水電費用，以及營運鐵路的地租及差餉分別上升 7.0%、9.4%及 11.9%，因此，香港客運業務的總開支上升 7.0%。除了為推動收入增長而增加

開支外，地租及差餉的增加也帶動香港車站商務的開支上升 18.2%。在物業租賃及管理業務方面，由於與北京銀座 Mall 租務有關的一次性付款於 2011 年如期償付，經營成本減少 0.3%。若不包括上述一次性款項，經營成本則增加 6.3%。至於其他業務方面，由於昂坪 360 的非定期維修及保養工程費用，加上項目管理活動增加，其他業務的開支上升 20.5%。於 2012 年上半年，集團投入更多資源把握在香港以外的商機，主要包括杭州地鐵一號綫的營運準備工作，以及競投在英國的兩項專營權，這使項目研究及業務發展開支由 2011 年上半年的 5,100 萬港元增加至 2012 年同期的 1.00 億港元。

未計物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤「EBITDA」增加 8.6% 至 65.19 億港元。經營毛利率由 2011 年的 37.1% 提高至 38.0%。不包括香港以外的鐵路附屬公司，EBITDA 上升 7.5% 至 61.86 億港元，毛利率則由 57.6% 輕微下調至 57.2%。2012 年上半年的物業發展利潤較去年同期減少 56.6% 至 6.27 億港元，主要來自出售「名城」和「御龍山」的尚餘單位。折舊及攤銷費用為 16.13 億港元，維持在 2011 年的水平。由於收入額度已達至 35% 的最高漸進率範圍，每年非定額付款增加 33.6% 至 4.02 億港元。基於物業發展利潤減少，未計利息及財務開支前的利潤下跌 7.3% 至 51.31 億港元。

利息及財務開支減少 5.9% 至 4.32 億港元。投資物業價值自 2011 年年底上升 17.40 億港元，而去年同期的升幅為 44.08 億港元。集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司的利潤大幅增加 92.9% 至 2.99 億港元，主要由於北京京港地鐵有限公司表現理想。北京京港地鐵有限公司的利潤貢獻增加 1.19 億港元，其中 6,600 萬港元來自與過往年度有關的會計調整。

由於來自物業發展及物業重估的利潤減少，在扣除所得稅 7.96 億港元及非控股權益所佔利潤 8,100 萬港元後，股東應佔淨利潤減少 33.2% 至 58.61 億港元。因此，每股盈利由 1.52 港元下降至 1.01 港元。不包括投資物業重估，股東應佔基本業務利潤下跌 5.7% 至 41.21 億港元，其中 5.24 億港元（較 2011 年同期減少 60.0%）來自物業發展，而 35.97 億港元（較 2011 年上半年增加 17.6%）來自經常性業務。以基本業務利潤為基礎的每股盈利由 0.76 港元下降至 0.71 港元。董事局宣布派發中期股息每股 0.25 港元。

集團的資產負債表進一步增強，淨資產由 2011 年 12 月 31 日的 1,346.49 億港元增加 2.3% 至 2012 年 6 月 30 日的 1,376.96 億港元。資產總值增加 3.4% 至 2,045.73 億港元，主要來自投資物業重估收益、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫的進一步工程，以及物業發展開支。由於上半年進行物業銷售，使待售物業減少，而應收帳項、按金及預付款項和現金結餘則相應增加。負債總額上升 5.8% 至 668.77 億港元，主要由於為即將進行的中國內地投資項目及資本性開支提供融資以致貸款及其他債務增加 31.34 億港元，與深圳市軌道交通龍華綫政府資助有關的遞延收益上升 3.54 億港元，以及稅項負債增加 3.44 億港元。於 2012 年 6 月 30 日的未償還貸款總額為 263.02 億港元。由於現金結餘增加，淨負債權益比率由 2011 年 12 月 31 日的 11.4% 下降至 2012 年 6 月 30 日的 9.9%。

在 2012 年上半年，集團的現金流量保持強勁。未扣除稅務支出前，經營活動產生的現金為 78.17 億港元，較 2011 年同期上升 26.6%。集團於上半年收取 2012 年深圳市軌道交通龍華綫政府資助 5.22 億元人民幣（6.37 億港元），而去年相同金額的資助則於 2011 年下半年收取。在計入這筆政府資助及 4.79 億港元稅務支出後，集團來自經營活動的現金流入為 79.75 億港元。從物業發展中收取的現金為 26.25 億港元，主要來自出售「名城」和「御龍山」的單位。在計入來自無控制權附屬公司及聯營公司的股息及貸款償還，以及清理資產所得款項後，2012 年上半年的現金流入總額為 108.17 億港

元。期內的現金流出總額為 92.37 億港元，當中主要包括用作興建新延綫項目、現有營運的資產添置及物業發展開支的資本化開支 51.00 億港元、首次全年的每年非定額付款 6.47 億港元，利息付款淨額 3.30 億港元及股息付款 30.20 億港元。因此，集團於 2012 年上半年的現金流入淨額為 15.80 億港元。為準備內地投資項目及資本性項目於下半年的預計開支，集團於 2012 年上半年作出淨借貸 31.93 億港元及贖回中期票據 9.21 億港元。集團於 2012 年 6 月 30 日的現金、銀行結餘及存款增加 56.94 億港元至 217.94 億港元。

融資活動

美國經濟增長於 2012 年上半年顯著放緩。此外，歐洲主權債務危機惡化，刺激市場對避險資產需求，加上聯儲局實施「扭曲操作」，令美國國庫債券孳息率屢創新低，10 年期國庫券孳息率創下年率 1.452% 的歷史低位。銀行同業拆息雖維持低企但輕微上升，3 個月美元倫敦銀行同業拆息及 3 個月港元香港銀行同業拆息，分別由去年同期的平均水平約 0.29% 及 0.25%，上升至約 0.49% 及 0.40%。

期內香港的美元債券發行市場異常活躍。低企的利率及投資者的需求吸引不少香港頂級企業在美元市場發債，部分更是首次發行債券，使發行總額創下 176 億美元的紀錄新高。

集團把握此有利融資機會，於 3 月公開發售 3 億美元的 5 年期債券。由於認購額高達 17 億美元，債券以票面值 99.175% 定價，票面息率為 2%，成為香港歷來以最低票面息率發行的 5 年期美元債券，其孳息率為年率 2.175%，較 5 年期美國國庫券高 115 點子。該債券透過集團的 30 億美元債券發行計劃發行，並於香港交易所掛牌，投資者有來自香港、亞洲及歐洲的各類機構投資者，包括基金經理、保險公司、央行及銀行。

然而，貸款市場並未如債券資本市場一般活躍。融資成本上升，加上需要在新巴塞爾協議 III 的規定實施前強化資本，驅使銀行繼續透過收取更高的費用及信貸息差，以及縮短貸款年期來減少放款。

儘管面對種種挑戰，集團憑藉本身穩健的財務狀況及與銀行的關係，以具吸引力的利率成功安排總值 31.5 億港元的雙邊銀行貸款，當中包括 3 年期及 5 年期的循環定期貸款。

透過上述新債券發行、雙邊銀行貸款，以及私人配售債券，公司進一步增強流動資金及財務靈活性。於 2012 年 6 月 30 日，公司持有的現金、銀行存款及短期投資結餘共達 213.18 億港元，連同尚未動用的有承諾銀行信貸額度 31.5 億港元，足以應付公司於 2013 年內大部份資金需要。

由於融資活動較 2011 年上半年增加令財務開支上升，集團的加權平均借貸成本由 2011 年同期的年率 3.1% 微升至年率 3.3%。

人力資源

公司與其受控制附屬公司於 2012 年 6 月 30 日在本港及香港以外地區分別僱用 14,816 和 6,873 名員工。

於這六個月內，我們繼續落實公司的五年策略性人力資源計劃，羅致及培育人才以配合公司的業務增長。我們共聘請了 799 名新員工，並內部晉升 538 名員工，以配合公

公司的繼任安排、完成各項工程項目及業務擴展的需要。我們的招聘工作包括透過大學及其他院校進行招聘活動。我們還夥拍香港社會服務聯會及其他非政府機構，於東涌合辦社區招聘計劃以增闊招聘渠道，並為偏遠地區的居民提供就業機會。公司一向致力支持建造業的發展，積極參與職業展覽，為年青畢業生及工程師提供就業機會。公司的員工流失率仍維持於 3.8% 的極低水平。

公司的「企業領導人才發展管道」確保能為公司各階層提供領袖人才。第四屆「管理人員發展計劃」的參加者已於上半年完成了小組學習活動，而公司亦開始接受新一批管理人員的提名。此外，我們已完成 2012 年度見習管理人員、見習工程師及見習管理主任的招聘工作，共有 41 名青年才俊將加入公司。

為了培育各級人才，公司於 2012 年上半年舉辦了 2,475 項培訓及發展課程，為每名員工提供了 3.1 天的培訓日。除此之外，我們的培訓及發展計劃亦有助維持公司的關懷服務、勇於創新及持續學習文化。我們還透過「臻善圈」計劃致力建立不斷求進的文化，鼓勵員工提出有助改善工作流程的創新意念及建議。

2012 年上半年，公司共舉辦 2,600 場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工逾 28,000 人次，有助加強部門經理與員工的雙向溝通。

聯繫社區

透過「鐵路加物業綜合發展經營」模式與社區保持緊密聯繫，是公司經營方式的重要一環。我們提供定期的溝通渠道，與乘客及有關人士保持聯繫，並聆聽他們的意見，當中包括進行乘客組合調查、顧客意見調查、「車站意見區」，以及電台聽眾來電直播節目，讓乘客自由表達意見。

為配合公司在香港興建中的新鐵路項目，我們定期舉行社區聯絡小組會議，以收集和考慮市民對車站設計，以及施工計劃的意見。近月來，我們就沙田至中環綫項目進行廣泛諮詢。

展望

由於歐洲的情況持續不明朗，加上中國內地的經濟增長放緩，因此全球經濟前景仍然存在挑戰。儘管經濟變化對我們部分業務的影響相對較低，但香港經濟增長放緩，以及我們宣布額外加推的票價優惠，會影響公司經常性業務的增長。

在物業發展業務方面，車公廟站「溱岸 8 號」發展項目的利潤入帳時間將視乎售出單位的收入能否超過項目的發展成本以及獲發入伙紙的時間而定。按現時情況，我們預期項目將於今年稍後時間獲發入伙紙。

在物業發展招標活動方面，我們現正重新審視大圍站物業發展組合的細節，以期在未來六個月為項目再次招標。此外，我們亦將視乎市場狀況在同一期間推出天水圍輕鐵站發展用地進行招標。在公司擔任九鐵公司相關附屬公司項目代理的西鐵綫物業發展用地方面，我們在未來六個月可能會為朗屏站（北）及朗屏站（南）項目進行招標。

我們即將踏入與九鐵公司合併的第五周年，而公司將會於今年稍後時間，與政府通力合作對票價調整機制作出首次的全面檢討。我們期望與新政府緊密合作，確保公司的

安全、高效率及可持續運輸服務，能繼續支持及推動香港的經濟競爭能力和生活質素。

最後，自我獲委任為港鐵行政總裁以來，得到董事局同寅及全體港鐵同事的支持，我謹此向他們致以衷心的感謝。

承董事局命
韋達誠
行政總裁

香港，2012年8月13日

以上中期財務資料並不構成集團截至 2012 年 6 月 30 日止半年度的中期綜合帳項，惟乃取自及節錄自該等中期綜合帳項。

暫停辦理股份過戶登記手續

公司之股份過戶登記處將於 2012 年 8 月 28 日至 2012 年 9 月 3 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理股份過戶登記手續。若要符合收取中期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在 2012 年 8 月 27 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。中期股息預期將於 2012 年 9 月 19 日或該日前後派發。

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 (何淑兒)**

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