

編號零六九/一三 二零一三年八月二十六日

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 2013 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 12.0%至 192.14 億港元；未計中國內地及國際附屬公司前的收入增加 13.4%至 121.89 億港元
- 除稅後股東應佔基本業務利潤

經常性業務利潤	38.04 億港元	上升 8.0%
物業發展利潤	4.47 億港元	下跌 14.7%
	<u>42.51 億港元</u>	上升 5.1%
- 計入投資物業重估後，股東應佔淨利潤 61.58 億港元，上升 6.4%
- 股東應佔基本業務利潤之每股盈利 0.73 港元
- 淨資產增加 2.4%至 1,465.83 億港元
- 淨負債權益比率 11.6%
- 現金及銀行存款總額 170.60 億港元並額外尚未動用的已獲承諾信貸額 70.03 億港元
- 宣派中期股息每股 0.25 港元

營運

- 成功完成票價調整機制檢討
- 香港客運業務總乘客量（不包括城際客運）增加 3.6%至 8.81 億人次
- 憑藉「用心聽•用心做」計劃，繼續完善服務及提升表現
- 於 2013 年 6 月批出由公司擔任代理的朗屏站（南）地塊

拓展

- 五個香港新鐵路項目全部取得穩健進展並如期進行
- 北京地鐵十四號綫第一期於 2013 年 5 月 5 日通車
- 深圳市軌道交通龍華綫車廠發展項目將視乎市場狀況於 2014 年底展開預售
- 通過我們佔 49%股權的合資公司於 2013 年 8 月 5 日以 20.75 億元人民幣成功競得位於天津的一幅土地使用權

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2013 年 6 月 30 日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	
	2013 年	2012 年
	(未經審核)	(未經審核 及重列)
香港客運業務收入	7,258	6,914
香港車站商務收入	2,194	1,699
香港物業租賃及管理業務收入	1,842	1,663
中國內地及國際附屬公司收入	7,025	6,402
其他業務收入	895	476
	19,214	17,154
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(1,916)	(1,854)
- 水電費用	(604)	(561)
- 營運鐵路的地租及差餉	(127)	(113)
- 耗用的存料與備料	(232)	(226)
- 保養及相關工程	(518)	(484)
- 鐵路配套服務	(119)	(103)
- 一般及行政開支	(187)	(179)
- 其他費用	(119)	(105)
	(3,822)	(3,625)
香港車站商務開支	(206)	(188)
香港物業租賃及管理業務開支	(304)	(278)
中國內地及國際附屬公司開支	(6,565)	(6,059)
其他業務開支	(830)	(476)
項目研究及業務發展開支	(155)	(100)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(11,882)	(10,726)
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	7,332	6,428
香港物業發展利潤	531	627
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	7,863	7,055
折舊及攤銷	(1,641)	(1,613)
每年非定額付款	(589)	(402)
未計利息及財務開支前經營利潤	5,633	5,040
利息及財務開支	(435)	(432)
投資物業重估	1,907	1,740
應佔聯營公司利潤或虧損	51	299
除稅前利潤	7,156	6,647
所得稅	(900)	(781)
期內利潤	6,256	5,866

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2013 年	2012 年
	(未經審核)	(未經審核 及重列)
下列人士應佔：		
- 公司股東	6,158	5,785
- 非控股權益	98	81
期內利潤	6,256	5,866
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	3,804	3,521
- 來自物業發展	447	524
- 來自基本業務	4,251	4,045
- 來自投資物業重估	1,907	1,740
	6,158	5,785
每股盈利：		
- 基本	HK\$1.06	HK\$1.00
- 攤薄	HK\$1.06	HK\$1.00

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2013 年	2012 年
	(未經審核)	(未經審核 及重列)
期內利潤	6,256	5,866
期內其他全面收益（除稅及重新分類調整後）：		
不會重新分類至損益的項目：		
- 自用土地及樓宇重估盈餘	255	119
- 重新計量界定福利計劃淨負債的影響	-	1,989
	255	2,108
其後可能重新分類至損益的項目：		
- 折算的匯兌差額：		
- 海外附屬公司及聯營公司財務報表	29	(49)
- 非控股權益	(26)	(1)
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	38	(1)
	41	(51)
	296	2,057
期內全面收益總額	6,552	7,923

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2013 年	2012 年
	(未經審核)	(未經審核 及重列)
下列人士應佔：		
- 公司股東	6,480	7,843
- 非控股權益	72	80
期內全面收益總額	<u>6,552</u>	<u>7,923</u>

綜合資產負債表 (百萬港元)

	於 2013 年 6 月 30 日	於 2012 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	57,340	55,314
- 其他物業、機器及設備	75,532	76,088
- 服務經營權資產	24,932	24,492
	<u>157,804</u>	<u>155,894</u>
物業管理權	31	31
在建鐵路工程	9,780	7,458
發展中物業	10,803	10,430
遞延開支	15	15
聯營公司權益	4,273	4,258
遞延稅項資產	16	21
證券投資	471	393
待售物業	2,041	3,016
財務衍生工具資產	146	256
存料與備料	1,263	1,220
應收帳項、按金及預付款項	3,338	4,246
應收關連人士款項	755	785
現金、銀行結餘及存款	17,060	18,664
	<u>207,796</u>	<u>206,687</u>
負債		
銀行透支	1	55
短期貸款	-	300
應付帳項及應計費用	13,519	16,530
本期所得稅	739	406
工程合約保證金	1,005	948
應付關連人士款項	1,123	1,061
貸款及其他債務	23,230	23,222
服務經營權負債	10,671	10,690

	於 2013 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2012 年 12 月 31 日 (已審核及 重列)
財務衍生工具負債	170	132
非控股權益持有者貸款	140	157
遞延收益	881	488
遞延稅項負債	9,734	9,587
	61,213	63,576
淨資產	146,583	143,111
股本及儲備		
股本、股份溢價及資本儲備	44,409	44,281
其他儲備	101,974	98,623
公司股東應佔總權益	146,383	142,904
非控股權益	200	207
總權益	146,583	143,111

附註： -

1. 獨立審閱

截至 2013 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，中期業績已經過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 2012 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新訂及修訂《香港財務報告準則》（「HKFRS」），當中，下列的新訂或修訂與集團的財務帳項有關：

- HKAS 1 修訂「財務報表之呈列－呈報其他全面收益項目」
- HKFRS 10「綜合財務報表」
- HKFRS 12「其他實體權益之披露」
- HKFRS 13「公允價值計量」
- HKAS 19 修訂「僱員福利」

除下述外，採納上述新訂或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 2012 年年度帳項所採用的一致。

HKAS 1 修訂要求個體把日後在符合特定條件時可重新分類至損益之其他全面收益項目與將不會重新分類至損益之項目分開呈報，集團在這中期財務報告中對其他全面收益之呈報已作出相應的修改。

HKFRS 10 引進一單一控制權模型來決定應否將投資個體綜合計算。採納此準則沒有改變集團對其投資個體，包括八達通控股有限公司及其附屬公司（「八達通集團」）於2013年1月1日之控制權結論，唯集團過往將八達通集團統稱為無控制權附屬公司，而現在則根據HKFRS 10 所列載的定義而改稱為集團之聯營公司，並繼續以權益法入帳。

HKFRS 13 以單一指引替代現時列載於個別準則內有關公允價值計量的指引，並對公允價值計量作出更廣泛的披露要求；集團已於其中期財務報告中作出適用的披露。

HKAS 19 修訂引進了多項界定福利計劃的會計修訂。其中，HKAS 19 修訂取消了「走廊法」的應用，即按照參與計劃的僱員的預期平均尚餘工作年期遞延確認並在損益表中攤銷界定福利計劃所產生的精算損益。根據此修訂，所有精算損益必須立即確認為其他綜合收益。HKAS 19 修訂亦更改了釐定計劃資產收益的基準，由以往的預期回報更改為以供款責任貼現率來計算的利息收入，並要求即時確認無論歸屬與否的過往服務成本。

因採納 HKAS 19 修訂，集團已就其先前所採用「走廊法」的界定福利計劃有關的會計政策作出更改，此會計政策變更已獲追溯應用以重列於2012年12月31日的結餘及截至2012年6月30日止半年度的業績如下：

百萬港元	如前匯報	採納 HKAS 19 修訂 的影響	重列
截至 2012 年 6 月 30 日止半年度綜合損益表			
香港客運業務開支 - 員工薪酬及有關費用	(1,763)	(91)	(1,854)
所得稅	(796)	15	(781)
期內利潤	5,942	(76)	5,866
基本及攤薄每股盈利	HK\$1.01	(HK\$0.01)	HK\$1.00
截至 2012 年 6 月 30 日止半年度綜合全面 收益表			
重新計量界定福利計劃淨負債的影響	-	1,989	1,989
期內全面收益總額	6,010	1,913	7,923
於 2012 年 12 月 31 日綜合資產負債表			
應收帳項、按金及預付款項	4,474	(228)	4,246
應付帳項及應計費用	15,119	1,411	16,530
遞延稅項負債	9,857	(270)	9,587
其他儲備 - 保留溢利	97,201	(1,369)	95,832

3. 保留溢利

截至 2013 年 6 月 30 日止半年度及截至 2012 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2013 年 1 月 1 日結餘 (如前匯報)	97,201
採納 HKAS 19 修訂的影響	(1,369)
於 2013 年 1 月 1 日結餘 (重列)	95,832
公司股東應佔期內利潤	6,158
收回的僱員認股權	1
宣派及批准股息	(3,130)
於 2013 年 6 月 30 日結餘	98,861

百萬港元	
於 2012 年 1 月 1 日結餘 (如前匯報)	88,062
採納 HKAS 19 修訂的影響	(2,556)
於 2012 年 1 月 1 日結餘 (重列)	85,506
公司股東應佔年內利潤 (重列)	13,375
年內其他全面收益 (重列)	1,344
收回的僱員認股權	5
宣派及批准股息	(4,398)
於 2012 年 12 月 31 日結餘 (重列)	95,832

4. 香港物業發展利潤

香港物業發展利潤包括：

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2013 年	2012 年
分佔發展所得的盈餘	490	627
收取物業作投資用途所得的收入	44	-
其他費用扣除雜項收入的淨額	(3)	-
	531	627

5. 所得稅

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2013 年	2012 年 (重列)
本期稅項		
- 期內香港利得稅項撥備	696	666
- 期內中國內地及海外稅項	105	87
	801	753

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2013 年	2012 年 (重列)
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	7	-
- 超過相關折舊的折舊免稅額	89	5
- 撥備及其他	3	23
	<u>99</u>	<u>28</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>900</u>	<u>781</u>
應佔聯營公司稅項支出/(抵免)	<u>34</u>	<u>(18)</u>

於 2013 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% (2012 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% (2012 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 2013 年 9 月 27 日或該日前後只以現金派發予於 2013 年 9 月 16 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 2013 年 6 月 30 日止半年度的股東應佔利潤 61.58 億港元 (2012 年：57.85 億港元 (重列))，及期內已發行的加權平均普通股數 5,795,654,610 股 (2012 年：5,785,696,289 股) 計算。

每股攤薄盈利以截至 2013 年 6 月 30 日止半年度的股東應佔利潤 61.58 億港元 (2012 年：57.85 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 5,802,552,504 股 (2012 年：5,788,779,216 股) 計算。

若根據來自基本業務的公司股東應佔利潤 42.51 億港元 (2012 年：40.45 億港元 (重列)) 計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 0.73 港元 (2012 年：0.70 港元 (重列))。

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) 香港物業發展：香港鐵路系統附近的物業發展活動。

(v) 中國內地及國際聯屬公司：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，及在中國內地的零售舖位租賃、物業管理服務以及物業發展。

(vi) 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的項目管理服務。

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 6 月 30 日止半年度 2013 年	2012 年 (重列)	截至 6 月 30 日止半年度 2013 年	2012 年 (重列)
百萬元				
香港客運業務	7,258	6,914	1,508	1,498
香港車站商務	2,194	1,699	1,767	1,360
香港物業租賃及管理業務	1,842	1,663	1,533	1,381
中國內地及國際聯屬公司	7,025	6,402	415	304
其他業務	895	476	34	(30)
	<u>19,214</u>	<u>17,154</u>	<u>5,257</u>	<u>4,513</u>
香港物業發展			531	627
項目研究及業務發展開支			(155)	(100)
			<u>5,633</u>	<u>5,040</u>
利息及財務開支			(435)	(432)
投資物業重估			1,907	1,740
應佔聯營公司利潤或虧損			51	299
所得稅			(900)	(781)
			<u>6,256</u>	<u>5,866</u>

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	
	2013 年	2012 年
香港（所屬地）	12,170	10,732
澳洲	5,060	4,582
中國內地	302	260
瑞典	1,666	1,562
其他國家	16	18
	7,044	6,422
	19,214	17,154

9. 應收及應付帳項

A 於 2013 年 6 月 30 日，集團的應收帳項、按金及預付款項為 33.38 億港元（2012 年 12 月 31 日：42.46 億港元（重列）），其中應收帳項為 26.17 億港元（2012 年 12 月 31 日：35.37 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項於 50 日內到期，有關香港以外的鐵路附屬公司收入、顧問服務及委託工程之應收款項於 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 2013 年 6 月 30 日，3.10 億港元（2012 年 12 月 31 日：1.64 億港元）已過期未付，當中 5,300 萬港元（2012 年 12 月 31 日：3,700 萬港元）超過 30 日過期未付。

B 於 2013 年 6 月 30 日，應付帳項及應計費用為 135.19 億港元（2012 年 12 月 31 日：165.30 億港元（重列）），當中包括建造西港島綫而尚未耗用的政府現金資助 4.54 億港元（2012 年 12 月 31 日：14.61 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 2013 年 6 月 30 日，35.86 億港元（2012 年 12 月 31 日：54.18 億港元）為即期或於 30 日內到期的款項，而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 2013 年 6 月 30 日止六個月內並無買賣或贖回任何集團的上市證券。

11. 集團資產押記

於 2013 年 6 月 30 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 2013 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.（「MTM」）以其等額的銀行存款為一項 530 萬澳元的銀行貸款提供抵押。

除上述押記外，集團於 2013 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 2013 年 6 月 30 日止六個月期間內，公司已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「《上市規則》」）附錄 14 所載的《企業管治守則》（「守則」）內的守則條文。

誠如公司在 2012 年報所述，雖然守則中有關董事局成員多元化新條文將於 2013 年 9 月 1 日才生效，但公司已採取措施遵守新規定，並於 2013 年 3 月採納了新的董事局成員多元化政策（「該政策」）。

提名委員會及董事局在近期委任馬時亨教授、陳黃穗女士及陳阮德徽博士為公司的三位新任獨立非執行董事時（該等委任自 2013 年 7 月 4 日生效），已將該政策考慮在內。

三位新任獨立非執行董事具來自不同界別的相關經驗，能擴闊董事局在技能、經驗及觀點與角度多樣化方面的平衡，從而提升董事局的運作。

在該等委任後，獨立非執行董事的人數已由七名增加至十名，而獨立非執行董事目前佔公司董事局人數的三分之二。該比例超逾《上市規則》內所述的獨立非執行董事人數佔董事局人數至少三分之一的規定。董事局內女性成員的人數亦由兩名增加至四名，約佔董事局人數的 27%。

提名委員會在物色羅卓堅先生出任公司的財務總監一事上（自 2013 年 7 月 2 日起獲委任）亦擔當着重要角色。

公司的 2012 年可持續發展報告已於 2013 年 6 月公開發表及可在公司網站上查閱。在編製該報告時沿用了國際認可的「全球報告倡議組織」(Global Reporting Initiative) 所制定的框架，並首次將香港聯合交易所有限公司公布的《環境、社會及管治報告指引》內的關鍵績效指標包括在內。

公司在可持續發展方面的成就廣獲讚譽。公司現為恒生可持續發展企業指數成份股中得到最高評分的香港公司，同時繼續躋身道瓊斯可持續發展指數及富時社會責任指數，並獲世界經濟論壇評選為「可持續發展新領軍」(New Sustainability Champion) 的 16 家公司之一。

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。中期報告在公司網址及聯交所網址可供查閱，並於 2013 年 9 月底向股東寄發。

主要統計數字

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2013 年	2012 年
在香港的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	713.3	687.5
- 過境服務	54.4	53.0
- 機場快綫	6.4	6.1
- 輕鐵及巴士	106.9	103.9
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,219	4,027
- 過境服務（每日）	300.7	291.0
- 機場快綫（每日）	35.4	33.3
- 輕鐵及巴士（周日）	610.0	587.8
未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額 付款前經營利潤佔營業額百分率（經營毛利率） （2012 年重列）		
- 不包括中國內地及國際附屬公司	56.4%	56.6%
- 包括中國內地及國際附屬公司	38.2%	37.5%

管理層回顧及展望

本人欣然公布，於 2013 年首六個月，港鐵的鐵路業務受惠於我們世界級的安全水平，營運表現繼續締造佳績，而公司的業績亦表現理想。我們繼續專注於投資香港以提升我們的服務，並致力擴展我們的香港鐵路網絡，同時進一步加快在其他市場的業務拓展步伐。

受惠於乘客量增加和商店新訂租金上調，其中以免稅店的租金上調最為顯著，我們在香港包括客運業務、車站商務和物業租賃業務在內的經常性業務繼續締造佳績。物業發展業務方面的利潤入帳，主要來自出售「溱岸 8 號」尚餘單位的利潤。而我們在香港以外的鐵路附屬公司亦繼續對公司業績作出更大貢獻。

在香港，我們繼續專注於為維持非常可靠的港鐵列車服務而設計的營運和保養工作，並憑藉在這方面的努力，繼續為乘客提供安全及高質素的客運服務，這有助提升公司作為香港良好企業公民的聲譽。此外，公司在 2012 年開始推行的「用心聽·用心做」計劃取得一定的成果，我們會再接再勵，繼續直接回應乘客期望我們做得更多的地方。在這計劃下，我們推出多項措施，包括加強列車服務讓乘客有更方便和舒適的旅程、增設闊閘機和升降機令出入港鐵車站更加便利，提升智能手機程式以及在每個車站設置免費 Wi-Fi 熱點服務方便乘客與外界保持連繫。而乘客對我們的改善措施亦表示欣賞，這令我們相當鼓舞。

此外，我們並不斷努力透過安全表現標準借鑒、鐵路事故經驗分享，以及利用同業評審積極分享最佳做法等活動，讓公司在香港、中國內地及海外的客運業務能不斷維持高水平的安全標準。我們在香港的「2012 員工意態調查」顯示，公司員工均認同注重安全一向是港鐵服務的首要考慮。

我們嚴肅看待於 2013 年 5 月 17 日發生的一宗嚴重輕鐵事故，當時一輛雙卡輕鐵的車輪在轉彎時偏離路軌。公司已立刻進行深入調查，並落實多項加強安全的新措施，

包括加強偵測輕鐵車速，以及利用更有系統的方式提醒輕鐵車長恪守安全駕駛守則的重要性。我們還會繼續研究能否採取其他可行措施來進一步提升安全水平。

公司已於 2013 年 4 月與政府成功完成檢討票價調整機制，所達致的方案將確保公司長遠的持續發展。這個雙贏方案不僅能保障公司利益，同時亦能讓乘客享受到較原有機制所計出為低的票價。

公司的增長策略繼續穩步邁進。在香港的五個鐵路擴展項目皆取得穩定的進展，其中第一條開通的鐵路綫 — 西港島綫，將會按原定目標於明年通車。為配合完成了這五條鐵路綫後的鐵路發展，特區政府亦就《鐵路發展策略 2000》的檢討及修訂完成了第二階段的公眾諮詢。我們預期政府的未來鐵路發展路線圖，將為我們的鐵路網絡提供在 2020 年以後的發展空間。在香港以外地區，北京地鐵十四號綫第一期已經通車，成為公司在北京的第三條鐵路綫。港鐵物業發展（深圳）有限公司亦正在深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段進行物業發展，而視乎市場狀況，我們預期項目可於 2014 年年底開始預售。此外，我們亦於近期在天津地鐵六號綫北運河站成功投得另一幅地塊，該地塊是由港鐵公司和天津市地下鐵道集團有限公司組成的合營公司天津城鐵港鐵建設有限公司，於 2013 年 8 月 5 日成功投得，其面積為 278,650 平方米。合營公司將會發展該地塊作住宅和商業用途。

公司於 2013 年首六個月的總收入上升 12.0% 至 192.14 億港元。未計香港物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤亦增加 14.1% 至 73.32 億港元。若不包括我們在中國內地及國際的附屬公司，收入上升 13.4%，經營利潤增加 12.9%，而經營毛利率則輕微減少 0.2 個百分點至 56.4%。相對 2012 年上半年 6.27 億港元的香港物業發展利潤，期內物業發展利潤為 5.31 億港元，主要來自出售車公廟站「溱岸 8 號」尚餘單位的利潤。不包括投資物業重估，股東應佔基本業務淨利潤增加 5.1% 至 42.51 億港元，即每股盈利 0.73 港元。投資物業重估收益為 19.07 億港元，而 2012 年上半年的投資物業重估收益則為 17.40 億港元。因此，包括投資物業重估的股東應佔淨利潤為 61.58 億港元，即每股盈利 1.06 港元。董事局宣布派發中期股息每股 0.25 港元。

香港客運業務

香港客運業務在 2013 年上半年的總收入為 72.58 億港元，較 2012 年上半年增加 5.0%。香港客運業務的經營成本增加 5.4% 至 38.22 億港元，經營利潤上升 4.5% 至 34.36 億港元，而經營毛利率則為 47.3%。

乘客量

公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量增加 3.6% 至 8.831 億人次。若不包括城際客運服務，總乘客量則增加 3.6% 至 8.810 億人次。

我們的本地鐵路服務（包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫及馬鞍山綫）總乘客量達至 7.133 億人次，較 2012 年上半年增加 3.7%。乘客量增加是由於本地經濟持續增長、來港旅客量上升，以及港鐵不斷提升的服務水平帶動所致。

羅湖及落馬洲過境服務於六個月期內的乘客量增加 2.8% 至 5,440 萬人次。

受惠於航空旅客量增加及我們推出的多項推廣優惠，機場快綫的乘客量較 2012 年上半年增加 5.7%至 640 萬人次。

輕鐵及巴士於 2013 年首六個月的乘客量合計為 1.069 億人次，增加 2.8%。而城際客運服務的乘客量為 210 萬人次，增加 7.1%。

於 2013 年首六個月，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 4.6%至 516 萬人次（若不包括城際客運服務則為 515 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 4.7%至 422 萬人次。

市場佔有率

於 2013 年首六個月，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由 2012 年同期的 45.8%增加至 46.5%，主要是由於我們在本地鐵路服務的市場佔有率增加所致。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場維持約 66%的佔有率。公司於首六個月在過境業務市場的佔有率由 54.4%跌至 53.4%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由 21.7%微升至 21.8%。

車費收入

公司於 2013 年 4 月與政府合力完成首個每五年一次的票價調整機制檢討，結果維持整體票價調整機制的方程式及其直接驅動方式不變，但引入一個客觀和具透明度的方法來計算生產力因素。根據經修訂的票價調整機制，未來五年（即 2013 至 2017 年）計算所得的生產力因素為 0.6%，因而得出今年 2.7%的票價調整幅度。若沒有上述修訂，票價調整幅度應為 3.2%，因此經修訂的票價調整機制讓乘客能享受到較原有為低的票價。

作為票價調整機制檢討的一部分，公司為乘客提供額外的票價優惠，其中包括優化了月票計劃「全月通加強版」，讓乘客使用月票乘搭連接該月票之非指定車站的本地車程時，亦可享有額外的七五折車費優惠，其他優惠還有新的「東涌 — 南昌全月通加強版」。此外，公司將於 2014 年內為經常乘搭中距離車程的乘客推出全新的「港鐵都會優惠票」。

公司還推出與利潤掛鈎的車費優惠計劃，讓港鐵乘客能直接分享公司的成果。此外，根據新的服務表現安排，若鐵路服務並非因港鐵無法控制的因素出現事故，而引致較長時間的服務延誤，我們將會直接向乘客提供車費優惠。這兩項安排將透過「即日每第二程車費九折」的形式提供。

於 2013 年上半年，香港車費總收入為 71.88 億港元，較 2012 年同期增加 4.9%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔 50.23 億港元，即 69.9%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升 1.6%至 7.04 港元，主要由於票價調整，但我們推出的票價優惠計劃亦抵銷了車費收入的部分升幅。

過境服務於 2013 年首六個月的車費收入為 14.06 億港元，較 2012 上半年增加 4.1%。機場快綫的車費收入為 4.01 億港元，上升 3.6%。輕鐵及巴士於 2013 年上半年的車費收入合計為 2.89 億港元，較 2012 年同期上升 3.6%。而城際客運服務的車費收入為 6,900 萬港元，上升 7.8%。

推廣及優惠

期內，公司設計多項推廣計劃，旨在提升乘客量和為乘客提供更物有所值的服務。我們增加旅客車票的優惠，其中一個計劃更送出香港迪士尼樂園門票作為抽獎獎品。為吸引更多內地旅客乘搭港鐵，我們編撰新的「【Holiday — 香港】旅遊電子書」，以推廣港鐵網絡便利的交通服務。此外，我們繼續為港鐵友禮會會員舉辦特別推廣活動，包括「站站獎」積分計劃、專享列車駕駛室之旅和參觀車務訓練中心幕後實況等難得機會，以及為特選會員提供機場快綫票價五折優惠。

機場快綫的推廣活動包括與信用卡公司合辦網上購票「買一送一」推廣優惠，以及讓使用八達通的小童在節日期間免費乘搭機場快綫。此外，「多乘賞」計劃會員則獲邀登記參加幸運抽獎，贏取出席在西港島綫爆炸品倉庫完成工程任務後舉行的獨特慈善品酒活動的機會。

服務及表現

於 2013 年首六個月，我們的服務表現超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標中所訂下的表現目標，其中港鐵網絡的列車按照編定班次行走的可靠程度及乘客車程準時程度均維持於 99.9% 的世界級水平。我們的卓越服務獲得多項本地及國際殊榮表揚，包括連續七年榮獲星鑽服務品牌選舉 2012 — 「最佳公共交通服務」大獎、連續九年榮獲香港服務大獎 2013 — 「繁榮經濟組別 — 公共交通」大獎，以及讀者文摘信譽品牌 2013 金獎（公共設施服務 — 公共交通工具類別，香港區）。機場快綫的服務質素亦於近期獲得國際性獎項的嘉許，在 Global AirRail Awards 2013 中贏得「North Star Air Rail Link of the Year」。

在「用心聽·用心做」計劃下，我們在乘客期望我們做得更多的地方上繼續改善服務和表現。而乘客的正面回應，令我們大受鼓舞。在 2012 年取得的成果上，我們在 2013 年再接再厲，繼續推出多項主要措施，包括提供更多無障礙進出車站的設施、加強與乘客的溝通，以及增加列車服務班次等。

我們其中一項優先考慮是如何令港鐵旅程更方便和舒適，特別是對長者、殘障人士和推嬰兒車的乘客而言。公司將於 2013 年內為 30 個港鐵車站增設 52 台闊閘機，而當中有 13 台闊閘機已於 6 月底前完成安裝。石硤尾站的新升降機將於年內落成啓用，而另外八部升降機亦會於 2015 年前陸續投入服務，屆時在現有的 83 個全日運作的港鐵車站中，有 80 個將會設有至少一條可供乘客自行使用的無障礙通道。此外，在 15 個最繁忙港鐵車站的客務中心亦已經換上新裝，新設計令客務中心於站內更為明顯和更方便殘障人士使用。

為了向乘客提供適時和便利的資訊，我們更新了公司的旗艦手機應用程式「MTR Mobile」，讓乘客更容易即時掌握有關車務調動的最新消息。自 2013 年 7 月起，港鐵全綫 84 個車站已增設免費 Wi-Fi 熱點服務，方便乘客與外界保持連線。

港鐵於 2012 年每星期增加超過 1,200 班列車服務後，繼續提升鐵路網絡不同路段的服務質素，為乘客帶來更方便和舒適的旅程。由 2013 年 4 月 20 日起，我們每逢周六在東鐵綫增加列車服務，而於周末期間在較繁忙的輕鐵路綫已安排更多雙卡行走。在 2013 年 8 月底前，我們將會為不同路綫每星期增加 75 班的列車服務。我們今年亦推出了一項新措施，在列車車門加裝「靜音氣墊」，令行車時車廂內更加寧靜。將軍澳綫有三列列車已裝設了「靜音氣墊」，而另外 90 列列車將於今年稍後開始加裝「靜音氣墊」。

港鐵火炭站現正進行一項大型翻新工程，把兩個現時分開的獨立車站大堂整合為一，以方便乘客出入及提升車站環境。

「用心聽·用心做」計劃已成為港鐵客運服務的重要支柱。我們將繼續用心聆聽和積極回應乘客的意見，發掘提升服務質素的新機會。

為保持良好的乘客安全表現，我們除了在車站安排客務助理外，亦於列車和車站內展示更多和更顯眼的安全訊息。我們還推出針對乘客使用扶手電梯行為的安全推廣活動，使與扶手電梯有關的乘客意外顯著減少。我們繼續向公司員工灌輸安全第一的文化，鼓勵他們透過不同渠道，包括公司內部的手機應用程式，報告潛在隱患及倖免事故，以便適時採取應變措施。

為推動公司在安全方面不斷求進，我們於 2013 年 2 月委託顧問公司，採用英國鐵路監管局（Office of Rail Regulation）的鐵路管理成熟度模型，評估我們車務處的安全管理系統。公司在是次評估中取得優異成績，並遠遠超越了英國其他列車營運公司於 2012 年的平均表現。

為了提升生產力，我們亦繼續發掘各種節能措施。公司於 2012 年年底舉辦一項節能比賽，並甄選了 31 份建議書於 2013 年試行。

香港車站商務

香港車站商務於 2013 年上半年的收入增加 29.1%至 21.94 億港元，主要由於車站零售設施的收入上升。香港車站商務的經營成本增加 9.6%至 2.06 億港元，經營利潤上升 31.6%至 19.88 億港元，而經營毛利率則為 90.6%。

車站零售設施的收入增加 39.9%至 14.49 億港元，原因是羅湖站和紅磡站的免稅店於 2013 年 1 月生效的新訂合約租金顯著調升、優化商戶組合令租金收入增加，以及車站商店新訂租金上調所致。於 2013 年 6 月 30 日的車站商店數目為 1,329 間，而零售設施的總面積為 55,946 平方米。公司的品牌推廣活動，有助加強港鐵車站商店「型買行」的形象，提高其吸引力。為推廣港鐵商店和刺激消費，公司推出港鐵友禮會「站站獎」積分計劃，顧客於參與計劃的港鐵車站商店購物滿指定金額，即可獲贈一張積分卡。

2013 年首六個月的廣告收入增加 6.1%至 4.54 億港元，廣告點增加 224 個至 44,875 個。公司繼續推出創新的廣告形式，包括位於香港站、結合廣告牌與互動裝置的「Supernova Zone」。銅鑼灣站上層月台和渣甸街出口亦進行了改善工程，以提升其廣告潛力。

2013 年上半年的電訊服務收入增加 29.9 %至 2.17 億港元，原因是新增流動電話服務和提升數據容量的項目帶動收入上升。於六個月期間，公司已在另外 14 個車站完成提升 2G 及 3G 數據傳輸容量的工程。截至 2013 年 6 月底，乘客可於 66 個車站使用 4G 流動電話服務。

香港物業及其他業務

於 2013 年上半年，受政府連串穩定樓價及壓抑炒賣活動的措施影響，香港物業市道持續淡靜。因此，住宅及商用物業銷售的交投量顯著回落，但在持續低息的環境支持下，住宅平均價格則跌幅溫和。自《一手住宅物業銷售條例》於 2013 年 4 月底生效後，發展商延遲開售新住宅項目，引致一手住宅的銷售量亦有所下滑。由於傳統金融業租戶對寫字樓的需求轉弱，中環的寫字樓租賃活動持續受壓，而零售物業市場則繼續受惠於本地消費及來港旅客的增長。

香港物業發展

2013 年上半年的香港物業發展利潤為 5.31 億港元，主要來自出售車公廟站「溱岸 8 號」、「銀湖·天峰」及「維港灣」的尚餘單位。

我們於 2013 年上半年期間繼續出售「溱岸 8 號」，截至 2013 年 6 月 30 日已售出當中 981 個單位的 93%。我們亦於 2013 年 4 月取得「溱岸 8 號」的滿意紙，現正交樓予買家。

在招標活動方面，我們於 2013 年 5 月為公司擔任九廣鐵路公司（九鐵公司）相關附屬公司項目代理的朗屏站（南）地塊進行招標，並於 2013 年 6 月 5 日批出該地塊予華懋集團的成員公司。與此同時，我們亦正審視大圍站、天水圍輕鐵站地塊和日出康城第四期發展組合的細節，並將視乎市場狀況為這些項目招標。

我們繼續進行其他物業發展計劃，並取得進展。南港島綫（東段）黃竹坑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。

為配合政府對增加房屋供應的要求，我們繼續研究在鐵路沿綫發展其他新物業項目的機會。

香港的物業租賃及管理業務

香港的物業租賃及物業管理業務於 2013 年上半年的收入增加 10.8%至 18.42 億港元。這項業務的經營成本增加 9.4%至 3.04 億港元，經營利潤上升 11.0%至 15.38 億港元，而經營毛利率則為 83.5%。

公司在香港的物業租金總收入為 17.35 億港元，較 2012 年首六個月增加 10.7%。期內整體港鐵商場之新訂租金錄得 15%的平均升幅。於 2013 年 6 月底，公司在香港的商場及於國際金融中心二期（「國金二期」）的 18 個樓層維持接近 100%的出租率。

截至 2013 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組合為 213,278 平方米的零售物業、40,969 平方米的寫字樓，以及 14,282 平方米的其他用途物業。

公司的零售物業組合受惠於我們為提升物業吸引力、效益及環境表現所作出的投資。多個港鐵商場現已設置電動車充電器。公司又落實改善照明以至空調系統等節能措施，因而獲得多個獎項表揚。這些獎項包括由環境保護署頒發的室內空氣質素檢定證書（良好級），而在水務署舉辦的大廈優質食水計劃中，圓方和青衣城獲得了金證書，而海趣坊、恒福商場和連城廣場亦獲得了藍證書。此外，港鐵商場亦積極參與由環境保護署舉辦的「惜食香港運動」《惜食約章》和「節能約章 2013」活動。

公司於 2013 年首六個月的香港物業管理收入上升 12.6%至 1.07 億港元。於 2013 年 6 月 30 日，公司在香港管理的住宅單位數目增加 3,177 個至 89,443 個，當中包括來自「天晉」、「漆岸 8 號」和「領凱」的新增單位，而公司管理的商用面積則為 763,018 平方米。於六個月期內，港鐵物業亦榮獲多個獎項表揚，包括「御龍山」在第十一屆沙田區優質大廈管理比賽中囊括三個獎項。

其他業務

昂坪 360 纜車（「昂坪 360」）和昂坪市集於 2013 年首六個月的收入增加 75.9%至 1.53 億港元。期內旅客人數約達 80 萬人次，而纜車服務的可靠程度亦超越 99.65%的目標。昂坪 360 於 2013 年 3 月已完成更換牽引纜的大型維修工程，這是我們為確保纜車系統可靠程度而設計的預測性維修工程的一部分。我們推出多項的推廣活動成功帶動訪客量上升，當中包括由 46 名本地跳繩運動員合力創造一項健力士世界紀錄的活動。

顧問業務於 2013 年上半年的收入為 6,000 萬港元，較 2012 年同期增加 36.4%。公司為香港、澳洲、中東及澳門的客戶提供顧問服務。

八達通繼續擴展其零售商戶網絡。公司於 2013 年上半年應佔八達通的淨利潤為 1.02 億港元，較 2012 年上升 7.4%。截至 2013 年 6 月 30 日為止，在香港採用八達通服務的商戶逾 5,000 家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達 2,330 萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為 1,270 萬宗及 1.348 億港元。

來自政府的項目管理收入於 2013 年首六個月為 6.70 億港元，較 2012 年同期增加 102.4%。大部分收入來自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。這些委託工程管理收入是以收回成本的原則入帳。

中國內地及國際業務

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 2013 年首六個月的收入合共為 69.54 億港元，較 2012 年同期增加 9.8%，主要原因是附屬公司的合約利潤上升及港鐵軌道交通（深圳）有限公司的乘客量增加所致。這些附屬公司的經營成本為 65.06 億港元，而經營利潤上升 34.5%至 4.48 億港元，經營毛利率為 6.4%。

在香港以外的聯營公司方面，北京京港地鐵有限公司、London Overground Rail Operations Ltd（「LOROL」）及 Tunnelbanan Teknik Stockholm AB（「TBT」）均保持其良好的營運表現。由於公司佔 49%股權的新聯營公司杭州杭港地鐵有限公司已在 2012 年 11 月 24 日開始營運杭州地鐵一號綫，因此這是首次將其整個半年度業績計入我們在香港以外的聯營公司之業績之中，但由於該鐵路綫的乘客量較預期少，其營運虧損亦較我們原先預期為多。我們現正進行多項計劃以提升該鐵路綫的乘客量。因此，公司於 2013 年首六個月應佔這四家聯營公司整體的虧損為 5,100 萬港元。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於 2013 年上半年錄得的總乘客量約為 6.52 億人次，而 2012 年上半年的總乘客量約為 5.565 億人次。

中國內地鐵路業務

在中國內地，北京地鐵四號綫和大興綫繼續超越其服務指標。兩條地鐵綫合共全長 50 公里，設有 35 個車站，於 2013 年上半年的總乘客量合計為 2.127 億人次，周日平均乘客量則逾 120 萬人次。

於 2013 年 5 月，北京地鐵十四號綫第一期如期通車。新鐵路綫全長 12.4 公里，由張郭莊站連接至北京西南部的西局站，共有七個車站。自通車以來，北京地鐵十四號綫保持理想的服務表現，周日平均乘客量為 4 萬人次。

深圳市軌道交通龍華綫於期內的營運表現亦超越其目標。六個月內的乘客量為 6,400 萬人次，周日平均乘客量為 35 萬人次。該鐵路綫全長 20.5 公里，共有 15 個車站。

杭州地鐵一號綫全長 48 公里，共有 31 個車站，於六個月內的乘客量為 3,450 萬人次。自 2012 年 11 月開始投入服務以來，其服務表現保持理想。雖然隨著高鐵杭州東站於近期開始啓用，鐵路綫的周日平均乘客量已增加至超越 30 萬人次，但其乘客量仍然低於原先預期。我們已推出不同的推廣計劃以刺激乘客量增長。

海外鐵路業務

在英國，LOROL 的卓越服務繼續獲得表揚。該鐵路網絡全長逾 124 公里，車站數目現已增至 57 個。期內乘客量超越 6,300 萬人次，周日平均乘客量則超過 43 萬人次。LOROL 於期內贏得多個獎項，包括於 2013 年 1 月獲鐵路營運商協會頒發在營運表現及營運安全方面的「金哨子獎」、於 2013 年 3 月在年度 London Transport Awards 中連奪三個獎項，分別為「2012 倫敦最佳運輸團隊」、「全年最佳前線僱員」（聯合得獎者）及「全年最佳鐵路站」（高度讚揚）。此外，LOROL 過往五年的卓越表現亦被肯定，倫敦運輸局(Transport for London)把 London Overground 鐵路服務的營運及維修專營權由 2014 年 11 月延續至 2016 年 11 月為止。

在斯德哥爾摩，MTRS 的列車服務繼續超越合約要求。於六個月內的乘客約量為 1.664 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 的乘客量保持穩定。六個月內的乘客量為 1.117 億人次，周日平均乘客量達 78.6 萬人次。該地鐵綫全長 390 公里，共有 217 個車站。於 2013 年 2 月，MTM 製作宣傳安全的廣告榮獲 AdNews Agency of the Year Awards 的「全年最佳宣傳大獎」和「全年最佳廣告大獎」。

中國內地物業發展、租賃及管理業務

港鐵物業發展（深圳）有限公司正繼續進行深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的物業發展計劃，該地塊可供發展的總樓面面積約為 206,167 平方米。我們將視乎市場狀況於 2014 年年底為項目進行預售。

我們繼續積極在中國內地尋找更多鐵路加物業的發展機會。由港鐵公司(49%)和天津市地下鐵道集團有限公司(51%)組成的合營公司天津城鐵港鐵建設有限公司，於 2013 年 8 月 5 日以 20.75 億元人民幣成功投得天津地鐵六號綫北運河站地塊的土地使用權。該地塊的可供發展樓面面積約為 278,650 平方米，並由合營公司負責進行商住用途發展。

中國內地的物業租賃及物業管理業務於 2013 年首六個月的收入增加 6.0%至 7,100 萬港元。公司在北京的商場銀座 Mall 於 2013 年 6 月底維持 100%的出租率。

公司在中國內地管理的總樓面面積維持不變，達 233,000 平方米。這包括北京傲城融富中心的 22,000 平方米商用面積和 63,000 平方米住宅面積，以及北京北辰的購物商場和寫字樓共 148,000 平方米的商用面積。

未來增長

於 2013 年首六個月，公司在香港及中國內地的鐵路網絡擴展項目均取得穩定進展。

香港的增長

截至 2013 年 6 月 30 日，全長 3 公里的港島綫延綫 — 西港島綫已完成 74%，預計可如期於明年通車。

全部三個新車站至大堂樓層的土木建造工程已經竣工。堅尼地城站於 2013 年 4 月平頂。列車隧道壁工程均已全部完成，而上下行列車隧道已經完成路軌的鋪設工程。連接現時的上環站至港島綫的路軌工程亦告竣工。工程列車現已全面運作以配合隧道和車站的設備安裝工程。而在車站和隧道內的機電系統安裝工程亦進展理想。車站出入口的建造工程仍繼續在進行中。

全長 7 公里的南港島綫（東段）將使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 2013 年 6 月 30 日，項目已完成 41%，預計可如期於 2015 年通車。

為擴建金鐘站成為南港島綫（東段）及沙田至中環綫的新綜合車站所需的挖掘工程仍繼續在進行中，這項挖掘工程是採用明挖和鑽挖及爆破兩種方法進行，現已完成超過 25%。連接港島南區的南風隧道之鑽挖及爆破工程已完成 40%。南風隧道入口至海洋公園站的第一段高架橋已經完成，並已開始安裝隔音屏障。海洋公園站和黃竹坑站的地基、基礎結構及車站大堂樓層的工程亦已完成。黃竹坑車廠已完成 90% 的基礎工程，而上蓋工程亦進展理想。香港仔海峽高架橋的結構工程亦已經完成，而利東站至海怡半島站之間的隧道及岩洞挖掘工程已完成 90%。鐵路系統的機電合約採購工作已經完成，而設計工作現正進行中。

全長 2.6 公里的觀塘綫延綫，將使觀塘綫由現時油麻地總站伸延至新建的何文田站及黃埔站。截至 2013 年 6 月 30 日，項目已完成 44%，預計可如期於 2015 年通車。

何文田站的工地平整挖掘工程已完成超過 80%。截至 2013 年 6 月底，油麻地站至黃埔站的隧道挖掘工程已完成 28%。黃埔站兩個車站大堂的圍堰樁柱工程亦已完成 90%。

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，連接香港與深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡。高鐵香港段將由西九龍總站開始，建造工程預計按進度可於 2015 年完成。截至 2013 年 6 月 30 日，項目已完成 41%。

在西九龍總站方面，機電工程承建商已於 2013 年 3 月進場工作。西九龍總站連接隧道的地下連續牆板已經完成，總站的混凝土結構亦已完成 17%。位於葵涌的隧道已經貫通，而項目的最後一部隧道鑽挖機已在米埔投入運作。截至 2013 年 6 月底，所有隧道及引道挖掘工程已完成 78%。

同樣由政府出資興建、全長 17 公里的沙田至中環綫由兩部分組成，共設有十個車站，當中包括連接現有及未來鐵路綫的六個轉綫車站。項目的第一和第二段鐵路綫預計可分別於 2018 年及 2020 年完成。

於期內，公司批出了 19 項土木工程及十項機電工程合約。紅磡至金鐘段已完成 50% 的規範及策劃工程。大圍至紅磡段的土木工程已經展開。位於土瓜灣和鑽石山的隧道鑽挖機啓動豎井的建造工程正在進行中。

公司現時在香港興建鐵路的地盤數目已增加至約 180 個，每天僱用逾 11,400 名工人。公司為工人推行的安全計劃獲得多個獎項讚許，這些活動有助提升工人的安全意識，包括安全周、「工友健康推廣月」，以及預防中暑的活動等。

另一方面，我們在現有的港鐵網絡亦進行了改善工程以方便乘客出入車站，包括連接車公廟站及物業發展項目「漆岸 8 號」的新綜合出入口已經啓用，而尖沙咀站 A1 出入口的改善工程正繼續進行中。連接尖沙咀站和 K11 購物藝術中心的加拿芬道行人隧道項目的方案已於 2013 年 3 月獲得批准。

在《鐵路發展策略 2000》的檢討及修訂所進行的公眾參與諮詢活動中，廣大市民對可持續發展鐵路網絡均表示非常支持。我們已準備就緒與特區政府合作，在 2020 年以後繼續擴展香港的鐵路網絡，令廣大的香港乘客受惠。

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 11 月與北京市政府草簽北京地鐵十四號綫的特許經營協議。根據這項合共 500 億元人民幣的「公私合營」項目，北京京港地鐵有限公司將負責提供機電設備系統及列車，以及為期 30 年的營運及維修服務。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。第一期於 2013 年 5 月 5 日通車，而第二和第三期則計劃分別於 2014 年及 2016 年通車。

港鐵公司於 2013 年 4 月提交了興建及營運深圳市軌道交通六號綫特許經營權的建議書，並已獲得深圳市發展和改革委員會甄選為項目的準外商投資者。

在澳洲，公司為成員之一的財團於 2013 年 5 月獲甄選入圍競逐悉尼西北鐵路綫的營運、列車及系統合約。若競逐成功，這將會是港鐵在海外的首個「公私合營」項目。

在英國，我們獲甄選入圍競逐 Essex Thameside 及 Thameslink 兩項鐵路專營權的投標。但由於另一項專營權所引發的法律訴訟，英國政府對英國整個鐵路專營權程序展開了獨立檢討，這兩項專營權投標亦因此而被暫停處理。英國運輸部公布將於今年稍後時間就上述兩項鐵路專營權，向投標公司發出經修訂的招標文件。在 2013 年 6 月，我們亦獲倫敦運輸局(Transport for London)甄選入圍競逐 Crossrail 營運專營權。

財務回顧

於 2013 年上半年，集團在經常性業務方面持續取得良好財務表現。期內總收入上升 12.0% 至 192.14 億港元。在全綫乘客量增加的帶動下，香港客運業務收入上升 5.0% 至 72.58 億港元。香港車站商務收入增加 29.1% 至 21.94 億港元，主要由於羅湖站和紅磡站的免稅店於 2013 年 1 月 1 日續約後，租金大幅上調。受惠於續約租金上升，加上「PopCorn」於 2012 年 3 月底開業後作出首個全期貢獻，香港物業租賃及管理業務收

入亦增加 10.8%至 18.42 億港元。其他業務收入大幅增長 88.0%至 8.95 億港元，主要由於有關沙田至中環綫的項目管理費由 2012 年 6 月開始按收回成本基準入帳。若不包括所有項目管理費，其他業務收入則增加 55.2%，主要由於昂坪 360 纜車服務於 2012 年 1 月底至 4 月初期間暫停服務，使 2012 年的相對收入較低所致。在香港以外地區，來自斯德哥爾摩、墨爾本及深圳鐵路附屬公司，以及中國內地物業租賃和管理業務的收入增加 9.7%至 70.25 億港元，主要由於墨爾本和斯德哥爾摩的業務收入上升。

總經營成本增加 10.8%至 118.82 億港元。香港客運業務的開支上升 5.4%，略高於相關收入增長，主要由於能源價格、政府地租及差餉的升幅高於通脹，以及在「用心聽·用心做」計劃下為提升服務水平而增加維修及鐵路配套開支。香港車站商務、香港物業租賃及管理業務，以及中國內地及國際附屬公司的開支增長分別為 9.6%、9.4%及 8.4%，低於相關收入的增幅。由於沙田至中環綫的項目管理費按收回成本基準入帳，其他業務開支增加 74.4%。不包括各項項目管理成本，開支則增加 10.3%。項目研究及業務發展開支增加 55.0%至 1.55 億港元，主要由於競投澳洲和英國鐵路專營權的開支所致。

未計香港物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤「EBITDA」增加 14.1%至 73.32 億港元。經營毛利率由 2012 年的 37.5%上升至 38.2%。不包括香港以外的附屬公司，EBITDA 上升 12.9%至 68.72 億港元，毛利率則由 2012 年的 56.6%輕微下跌至 56.4%。

香港物業發展利潤較去年同期減少 15.3%至 5.31 億港元，主要來自出售「溱岸 8 號」、「維港灣」及「銀湖·天峰」的尚餘單位，以及收取「溱岸 8 號」的攤分資產。折舊及攤銷費用微升 1.7%至 16.41 億港元，而由於來自九鐵公司資產的相關收入已達至最高 35%的漸進計算率，每年非定額付款大幅增加 46.5%至 5.89 億港元。因此，未計利息及財務開支前的利潤為 56.33 億港元，較去年同期上升 11.8%。

利息及財務開支上升 0.7%至 4.35 億港元。投資物業價值自 2012 年年底以來上升 19.07 億港元，而去年同期的升幅則為 17.40 億港元。集團應佔聯營公司（包括八達通控股有限公司及其附屬公司，以及中國內地及海外鐵路聯營公司）的利潤減少 82.9%至 5,100 萬港元，主要由於集團分佔杭州地鐵 1.61 億港元的虧損，加上北京地鐵十四號綫的準備營運費用及北京地鐵四號綫於 2012 年作出的一次性調整，令北京京港地鐵有限公司的利潤減少。不包括上述因素，集團應佔聯營公司的利潤上升 4.3%至 2.43 億港元。

在扣除所得稅 9 億港元及非控股權益所佔利潤 9,800 萬港元後，公司股東應佔淨利潤為 61.58 億港元，較去年同期上升 6.4%。因此，每股盈利由 1.00 港元上升至 1.06 港元。不包括投資物業重估，股東應佔基本業務利潤上升 5.1%至 42.51 億港元，其中 38.04 億港元（較 2012 年上半年增加 8.0%）來自經常性業務，而 4.47 億港元（較去年同期減少 14.7%）來自物業發展。以基本業務利潤為基礎的每股盈利由 0.70 港元上升至 0.73 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 2012 年 12 月 31 日的 1,431.11 億港元增加 2.4%至 2013 年 6 月 30 日的 1,465.83 億港元。資產總值上升 0.5%至 2,077.96 億港元，反映了投資物業重估收益、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫進一步建造工程的資本化，以及何文田和黃竹坑地塊的物業發展開支。然而，現金結餘減少、出售尚餘單位使待售物業減少，以及收回應收帳項、按金及預付款項的物業發展應收帳，以上的資產增加被部分抵銷。負債總額減少 3.7%至 612.13 億港元，主要由於支付深圳市軌道交通龍華綫車廠地塊的地價，以及為興建西港島綫而耗用列帳在應付帳項及應計費用中

由政府資助。未償還貸款總額由 2012 年 12 月 31 日的 235.77 億港元，下降至 2013 年 6 月 30 日的 232.31 億港元。由於現金結餘減少，淨負債權益比率由 2012 年 12 月 31 日的 11.0% 上升至 2013 年 6 月 30 日的 11.6%。

集團於 2013 年上半年繼續維持強勁的現金狀況。不包括營運資金變動，集團來自經營活動的現金流入淨額上升 14.3% 至 73.69 億港元，與 EBITDA 的增幅相若。包括營運資金變動，在計入深圳市軌道交通龍華綫的政府資助及稅務支出後，來自經營活動的現金流入淨額僅微升 1.0% 至 80.56 億港元，這是由於 2012 年因免稅店續約而收取的額外租賃按金。從物業發展所得的現金總額為 24.22 億港元，主要來自出售「溱岸 8 號」單位及收回有關地價。計入聯營公司派發股息及償還貸款、收取沙田至中環綫委託工程的現金淨額及其他雜項的現金，期內的現金流入總額為 105.88 億港元。資本性開支總額為 76.52 億港元，包括用作興建新鐵路延綫項目的 38.57 億港元、現有業務的資產添置 14 億港元以及物業翻新及發展開支 23.95 億港元，當中包括 15.77 億元人民幣與支付深圳市軌道交通龍華綫車廠地塊的地價有關。計入每年非定額付款 8.83 億港元、利息付款淨額 2.88 億港元及股息付款 32.09 億港元，期內的現金流出總額為 120.32 億港元。因此，集團不包括融資活動的現金流出淨額為 14.44 億港元。計入淨貸款償還 1.06 億港元，集團的現金結餘減少 15.50 億港元至 170.59 億港元。

融資活動

美國國庫債券孳息率在 2012 年跌至歷史低位後，於 2013 年持續低迷，直至 5 月初市場憂慮聯儲局逐步縮減債券購買規模，10 年期及 30 年期債券孳息率分別由年率 1.63% 及 2.82% 的低位，升至 6 月 30 日的年率 2.49% 及 3.50%。隨著國庫債券孳息率及波動性上升，美元債券發行活動於 6 月顯著放緩。然而，短期利率低於去年同期，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的平均水平分別下跌至年率約 0.28% 及 0.38%。

集團把握國庫債券孳息率及港元利率接近歷史低位的機會，發行兩批總值 7 億港元，票面年利率 3.25% 的 30 年期港元定息票據，及一項面值 9,000 萬美元，票面年利率 3.65% 的 30 年期美元定息票據。這些總值約 14 億港元的票據進一步延長了集團整體的債務還款期，並有助鎖定具吸引力的定息長期融資。

儘管經濟持續不明朗，加上業界多項規管，期內銀行流動資金及借貸意欲卻顯著加強。貸款價格由 2012 年年中的措施高位顯著回落，而銀行亦願意提供較長年期的貸款。集團採取分散融資來源策略，於 2013 年上半年安排了總值 23 億港元的 5 年期及 7 年期雙邊循環定期貸款。

集團的流動資金仍然充裕。於 2013 年 6 月底，集團持有的現金及銀行存款共達 170.60 億港元，連同尚未動用的已承諾銀行信貸 70.03 億港元，足以應付集團於 2014 年上半年內的大部分資金需要。

集團審慎管理債務組合，並按照理想融資模式保持多元化的債務組合。於 2013 年 6 月底，集團未償還債項總額內須於 2 年內償還的佔 31.1%、須於 2 至 5 年內償還佔 32.3%，而須於 5 年後償還佔 36.6%，其再融資風險處於可接受水平。外匯風險管理得宜，其中 97% 的未償還債項為港元債務、已對沖為港元，或以基本業務的外幣現金流量作為對沖。約 60.6% 的未償還債項以定息計算，利率風險屬中等程度。

於 2013 年上半年，主要由於定息債務比重上升原因，集團的加權平均借貸成本由去年同期的年率 3.3% 微升至年率 3.5%。

人力資源

公司與其受控制附屬公司於 2013 年 6 月 30 日在香港及香港以外地區分別僱用 15,767 和 6,933 名員工。

為配合業務擴展及繼任安排，我們繼續招聘及培育人才。於 2013 年首六個月，公司共聘請了 1,036 名新員工，並於內部晉升了 654 名員工。我們透過不同渠道進行招聘，並為見習管理人員、見習管理主任及學徒設立多項培訓計劃，以吸引和培育人才。公司的員工流失率亦維持在 4.1% 的低水平。

根據全球其中一家最大的人力資源服務公司 Randstad Group 所做的一項調查，公司獲選為香港「最具吸引力僱主」。這項調查結果正好印證我們於去年 10 月進行的「2012 員工意態調查」的結果，當中 88% 員工表示以身為港鐵團隊一分子而感到自豪，而 81% 員工認同港鐵公司是一個好僱主。

透過公司的「管理人員發展計劃」及「高級行政人員發展計劃」，新一批的管理人才已加入「綜合領導人才管道」作進一步培訓。公司推行「行政人員持續進修計劃」，讓行政管理人員及高級管理人員掌握最新的最佳經營實務及管理見解。公司於 2013 年 4 月首次舉辦「領袖論壇」，邀請來自不同行業的跨國企業行政總裁級行政人員分享他們的卓見。

公司長久以來推出多項計劃，以推廣力臻卓越、重視學習及用心關懷的企業文化。公司透過優質服務學院建立電視頻道「AES Channel」，在各個車站播放有關服務貼士的錄像。此外，公司推出名為「ESpedia」的手提電話學習程式，隨時隨地為員工提供與服務相關的資訊。

於 2013 年上半年，公司共舉辦逾 2,200 場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工合共逾 30,000 人次，這有助加強部門經理與前線員工的雙向溝通。公司更進一步為行政管理人員舉辦論壇，並將行政總裁的語音訊息發送至他們的流動電話，以加強高級管理人員之間的溝通及互動。

我們繼續透過「臻善圈」培訓計劃，激勵員工發揮集體創意，不斷求進。隨著京港臻善圈策導委員會的成立，中國內地的臻善文化獲得進一步加強。

於 2013 年首六個月，公司舉辦了 3,075 項課程，為每名香港員工提供 3.1 天的培訓日。公司在培訓和發展方面的卓越表現在國際備受表揚，並贏得美國訓練與發展協會頒發的三個獎項。

聯繫社區

為履行公司對企業責任的承諾，我們於 2013 年首六個月透過「鐵路人 鐵路心」計劃，舉辦了 93 個社區項目，獲得逾 2,100 名義工參與。港鐵亦支持「香港運動員就業及教育計劃」，為退休運動員提供工作機會以及生活技能培訓。

為配合在香港施工中的新鐵路項目，我們繼續透過不同渠道，用心聆聽及回應社會人士的意見。在施工期間，公司舉辦多項慈善、環保及義工活動，與社群維持良好關係，同時以減低工程對交通、行人及居民的影響為目標。當中值得一提的是，公司在

西港島綫爆炸品倉庫完成工程任務後舉辦慈善籌款活動，獲得近 400 名善長參與，同渡一個觥籌交錯、樂韻悠揚的晚上。活動為公益金籌得 124 萬港元，用以為有需要人士提供更好的服務。

展望

環球經濟繼續受到不確定因素所困擾，而在過往數年增長強勁的中國內地經濟於近月亦出現增長放緩的跡象。

我們在香港和香港以外的所有經常性業務仍然表現穩健，但環球經濟的變化仍有可能對我們的業務構成一定程度的影響。隨著我們在香港以外地區的專營權業務漸趨成熟，其業務收入亦相應有所增加，而我們亦會繼續把握每個出現的新發展機會。

如前所述，按照公司目前的物業發展項目施工進度，我們預期今年下半年將不會有發展中物業項目的利潤入帳。儘管如此，出售尚餘單位仍會在今年下半年為公司帶來物業發展利潤。

展望將來，視乎市場狀況，我們預期下一批推出預售的物業發展項目將包括 The Austin（柯士甸站地塊 C）和日出康城第三期。

在物業發展招標活動方面，我們將視乎市場狀況，為大圍站、天水圍輕鐵站地塊和日出康城第四期進行招標。

最後，本人衷心感謝董事局同寅及港鐵全體同事在過去六個月所作出的貢獻，讓我們朝著締造全年佳績的目標邁進。本人歡迎執行總監會兩位新成員，包括於 2013 年 7 月 2 日獲委任為財務總監的羅卓堅先生，及於 1 月 10 日接替榮休的梁陳智明女士，獲委任為公司事務總經理的王美琪女士。

承董事局命
韋達誠
行政總裁

香港，2013 年 8 月 26 日

以上中期財務資料並不構成集團截至 2013 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 2013 年 9 月 10 日至 2013 年 9 月 16 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 2013 年 9 月 9 日下午 4 時 30 分或之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 室。2013 年度中期股息預計於 2013 年 9 月 27 日或該日前後以港元現金派發予於 2013 年 9 月 16 日營業時間結束時名列公司股東名冊的股東。

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)、陳黃穗*、陳阮德徽博士*、鄭海泉*、方敏生*、何承天*、馬時亨教授*、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、羅卓堅、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。