

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 2015 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 3.8%至 202.10 億港元；未計中國內地及國際附屬公司前的收入增加 6.9%至 140.29 億港元
- 除稅後股東應佔基本業務利潤
 - 經常性業務利潤 45.16 億港元 上升 7.9%
 - 物業發展利潤 23.11 億港元 上升 21.08 億港元
 - 68.27 億港元 上升 55.5%
- 物業發展利潤主要包括來自出售日出康城第三期「緻藍天」全數 1,648 個住宅單位的利潤
- 股東應佔基本業務利潤之每股盈利為 1.17 港元
- 計入投資物業重估後，股東應佔利潤上升 3.5%至 81.89 億港元
- 淨資產增加 2.4%至 1,673.55 億港元；淨負債權益比率為 9.1%
- 宣派中期股息每股 0.25 港元（可選擇以股代息）

香港鐵路網絡

- 列車服務準時程度維持 99.9%
- 香港客運業務乘客量增加 4.4%至 9.494 億人次
- 港島綫西延的西營盤站於 2015 年 3 月開始投入服務
- 批出 33 億港元的合約以替換訊號系統，並批出 60 億港元的合約以更換全部 93 列於市區運作的第一代八卡列車

香港新鐵路項目

- 高鐵香港段方面，公司作為項目管理人已於 2015 年 6 月底通知香港特區政府，該項目以 2018 年第三季（包括計劃應變期）為經修訂目標完工時間表和 853 億港元為經修訂造價估算（根據經修訂時間表，包含備用資金）。香港特區政府正檢視上述估算。
- 南港島綫（東段）以 2016 年年底開始提供客運服務為目標。建造成本的上漲及其他挑戰使項目造價估算進一步上升至 169 億港元（未計算資本化利息）
- 觀塘綫延綫項目經修訂的目標完工時間表現為 2016 年第三或第四季，而經修訂項目造價為 72 億港元（未計算資本化利息）

中國及國際鐵路業務

- MTR Express 於 2015 年 3 月開始在瑞典提供客運服務
- MTR Crossrail 於 2015 年 5 月開始倫敦 Crossrail 第一階段的營運
- 北京京港地鐵有限公司草簽了北京地鐵十六號綫的特許經營協議

物業發展

- 已批出天榮站和日出康城第六期及第七期和元朗站地塊（公司為代理人）的物業發展項目招標
- 深圳「天頌」的預售反應良好，首兩批推出的 708 個單位已售出超過 99%

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2015 年 6 月 30 日止半年度未經審核的中期業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2015 年 (未經審核)	2014 年 (未經審核)
香港客運業務收入	8,147	7,729
香港車站商務收入	2,579	2,377
香港物業租賃及管理業務收入	2,255	2,026
中國內地及國際附屬公司收入	6,181	6,350
其他業務收入	1,048	989
	20,210	19,471
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(2,182)	(1,988)
- 水電費用	(710)	(648)
- 營運鐵路的地租及差餉	(110)	(134)
- 耗用的存料與備料	(241)	(247)
- 保養及相關工程	(612)	(555)
- 鐵路配套服務	(135)	(123)
- 一般及行政開支	(218)	(196)
- 其他費用	(140)	(111)
	(4,348)	(4,002)
香港車站商務開支	(247)	(226)
香港物業租賃及管理業務開支	(357)	(331)
中國內地及國際附屬公司開支	(5,836)	(5,922)
其他業務開支	(981)	(896)
項目研究及業務發展開支	(95)	(263)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(11,864)	(11,640)
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		
- 來自經常性業務	8,393	7,831
- 來自中國內地物業發展	(47)	-
	8,346	7,831
香港物業發展利潤	2,811	245
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	11,157	8,076
折舊及攤銷	(1,880)	(1,688)
每年非定額付款	(786)	(701)
未計利息及財務開支前經營利潤	8,491	5,687
利息及財務開支	(295)	(274)
投資物業重估	1,362	3,523
應佔聯營公司利潤或虧損	166	129
除稅前利潤	9,724	9,065
所得稅	(1,446)	(1,063)

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2015 年 (未經審核)	2014 年 (未經審核)
期內利潤	8,278	8,002
下列人士應佔：		
- 公司股東	8,189	7,912
- 非控股權益	89	90
期內利潤	8,278	8,002
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	4,516	4,186
- 來自物業發展	2,311	203
- 來自基本業務	6,827	4,389
- 來自投資物業重估	1,362	3,523
	8,189	7,912
每股盈利：		
- 基本	1.40 港元	1.36 港元
- 攤薄	1.40 港元	1.36 港元

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2015 年 (未經審核)	2014 年 (未經審核)
期內利潤	8,278	8,002
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	110	43
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	(42)	(138)
- 非控股權益	(12)	11
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	(54)	34
	(108)	(93)
	2	(50)
期內全面收益總額	8,280	7,952
下列人士應佔：		
- 公司股東	8,203	7,851

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2015 年 (未經審核)	2014 年 (未經審核)
- 非控股權益	77	101
期內全面收益總額	8,280	7,952

綜合財務狀況表 (百萬港元)

	於 2015 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2014 年 12 月 31 日 (已審核)
資產		
固定資產		
- 投資物業	67,121	65,679
- 其他物業、機器及設備	79,275	78,279
- 服務經營權資產	27,236	26,698
	173,632	170,656
物業管理權	29	30
在建鐵路工程	17,598	16,229
發展中物業	15,327	7,490
遞延開支	167	64
聯營公司權益	6,124	5,797
遞延稅項資產	67	50
證券投資	555	527
待售物業	1,188	1,076
財務衍生工具資產	85	105
存料與備料	1,443	1,365
應收帳項、按金及預付款項	6,243	3,797
應收關連人士款項	1,227	1,073
現金、銀行結餘及存款	14,353	18,893
	238,038	227,152
負債		
銀行透支	18	46
短期貸款	400	500
應付帳項及應計費用	20,106	16,421
本期所得稅	2,121	996
工程合約保證金	1,142	1,094
應付關連人士款項	4,883	1,607
貸款及其他債務	18,467	19,961
服務經營權負債	10,590	10,614
財務衍生工具負債	771	565
非控股權益持有者貸款	116	124
遞延收益	1,109	765
遞延稅項負債	10,960	10,977
	70,683	63,670

	於 2015 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2014 年 12 月 31 日 (已審核)
淨資產	167,355	163,482
股本及儲備		
股本	45,756	45,280
為股份獎勵計劃而持有的股份	(150)	-
其他儲備	121,546	118,045
公司股東應佔總權益	167,152	163,325
非控股權益	203	157
總權益	167,355	163,482

附註：

1. 獨立審閱

截至 2015 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。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 2014 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期間首次生效的《香港財務報告準則》（「HKFRSs」）修訂。當中，與集團的財務帳項有關的修訂如下：

- HKAS 19 修訂「界定福利計劃：僱員供款」
- HKFRSs 修訂「2010 至 2012 週期的 HKFRSs 的年度改進」
- HKFRSs 修訂「2011 至 2013 週期的 HKFRSs 的年度改進」

於本會計期間採納該等修訂對集團的中期財務報告並無影響。

3. 保留溢利

截至 2015 年 6 月 30 日止半年度及截至 2014 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2015 年 1 月 1 日結餘	114,863
公司股東應佔期內利潤	8,189
宣派及批准股息	(4,673)
於 2015 年 6 月 30 日結餘	118,379

百萬港元	
於 2014 年 1 月 1 日結餘	104,965
公司股東應佔年內利潤	15,606
年內其他全面收益	(370)
沒收的僱員認股權	3
宣派及批准股息	(5,341)
於 2014 年 12 月 31 日結餘	<u>114,863</u>

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	
	2015 年	2014 年
分佔物業發展所得的盈餘	2,808	60
西鐵物業發展的代理費及其他收入	15	196
其他費用扣除雜項收入的淨額	(12)	(11)
	<u>2,811</u>	<u>245</u>

5. 所得稅

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2015 年	2014 年
本期稅項		
- 香港利得稅項	1,373	876
- 中國內地及海外稅項	121	100
	<u>1,494</u>	<u>976</u>
減：已耗用深圳市軌道交通龍華綫營運的政府資助	(6)	-
	<u>1,488</u>	<u>976</u>
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 稅務虧損	(13)	-
- 超過相關折舊的折舊免稅額	70	112
- 撥備及其他	(99)	(25)
	<u>(42)</u>	<u>87</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>1,446</u>	<u>1,063</u>
應佔聯營公司稅項支出	<u>54</u>	<u>33</u>

截至 2015 年 6 月 30 日止半年度內，香港利得稅的本期稅項撥備乃以期內估計評稅利潤於扣除承前結轉的累計稅務虧損（如有）後，按稅率 16.5%（2014 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%（2014 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。公司提議向所有股東提供以股代息的選擇，惟登記地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。中期股息（附有以股代息選擇），預計於2015年10月16日派發予於2015年9月2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 2015 年 6 月 30 日止半年度的股東應佔利潤 81.89 億港元（2014 年：79.12 億港元），及期內已發行的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份，合共 5,834,213,239 股（2014 年：5,799,238,536 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2015 年 6 月 30 日止半年度的股東應佔利潤 81.89 億港元（2014 年：79.12 億港元），及就具攤薄效力的公司的認股權計劃及股份獎勵計劃作出調整的期內已發行的加權平均普通股數減為股份獎勵計劃而持有的股份，合共 5,848,366,181 股（2014 年：5,802,332,891 股）計算。

若根據來自基本業務的公司股東應佔利潤 68.27 億港元（2014 年：43.89 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 1.17 港元（2014 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。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) 香港以外的鐵路、物業租賃及管理業務：建造、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，在中國內地的零售舖位租賃以及物業管理服務。
- (vi) 中國內地物業發展：在中國內地的物業發展活動。
- (vii) 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（「香港特區政府」）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：

百萬港元	營業額		利潤貢獻	
	截至 6 月 30 日止半年度 2015 年	2014 年	截至 6 月 30 日止半年度 2015 年	2014 年
香港客運業務	8,147	7,729	1,508	1,669
香港車站商務	2,579	2,377	2,038	1,896
香港物業租賃及管理業務	2,255	2,026	1,889	1,688
香港以外的鐵路、物業租賃及 管理業務	6,181	6,350	353	390
中國內地物業發展	-	-	(47)	-
其他業務	1,048	989	34	62
	20,210	19,471	5,775	5,705
香港物業發展			2,811	245
項目研究及業務發展開支			(95)	(263)
			8,491	5,687
利息及財務開支			(295)	(274)
投資物業重估			1,362	3,523
應佔聯營公司利潤或虧損			166	129
所得稅			(1,446)	(1,063)
期內利潤			8,278	8,002

下表列示來自集團以外客戶收入按所在地區分布的資料，客戶的所在地區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	
	2015 年	2014 年
香港（所屬地）	13,998	13,088
澳洲	4,264	4,293
中國內地	412	364
瑞典	1,390	1,700
其他國家	146	26
	6,212	6,383
	20,210	19,471

9. 在建鐵路工程

A. 港島綫西延項目

於 2009 年 7 月 13 日，公司與香港特區政府就港島綫西延的融資安排、設計、建造及包括相關服務和設施的營運簽訂了工程項目協議。

根據協議，香港特區政府於 2010 年 3 月提供 123 億港元的現金資助予公司（根據初步項目協議，另外 4 億港元的現金資助已於 2008 年 2 月收訖）。此現金資助受一項還款機制所規限，根據該機制，公司將於港島綫西延開始商業營運後 24 個月內向香港特區

政府支付鐵路及相關工程中若干資本性開支、價格上漲成本、土地成本及或有費用的實際成本低於原先估計的金額（連同利息）。截至 2015 年 6 月 30 日止半年度內，公司根據還款機制確認並預付了本金 9,100 萬港元及利息 2,700 萬港元予香港特區政府（截至 2014 年 12 月 31 日止年度內：本金 1.87 億港元及利息 5,100 萬港元）。

截至 2015 年 6 月 30 日止半年度內，隨着西營盤站於 2015 年 3 月 29 日啟用，10.24 億港元已由在建鐵路工程轉撥至其他物業、機器及設備，而該站的奇靈里出入口預期於 2016 年第一季啟用。於 2015 年 6 月 30 日，公司就有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為 1 億港元（2014 年 12 月 31 日：5 億港元）。

B. 南港島綫（東段）項目

於 2011 年 5 月 17 日，香港特區政府與公司就南港島綫（東段）的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

於 2015 年 6 月 30 日後，由於工程複雜及持續勞動力緊張，項目造價估算由原先 2014 年 8 月估計的 152 億港元（未計算 15 億港元的資本化利息支出）增加至約 169 億港元（未計算 12 億港元的資本化利息支出）。公司會持續監察和檢討項目造價估算。於 2015 年 6 月 30 日，公司就此項目的累計開支為 130 億港元（2014 年 12 月 31 日：120 億港元），而有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為 7 億港元（2014 年 12 月 31 日：5 億港元）。

C. 觀塘綫延綫項目

於 2011 年 5 月 17 日，香港特區政府與公司就觀塘綫延綫的融資、設計、建造及營運訂立了一份項目協議。

於 2015 年 6 月 30 日後，由於工程複雜及持續勞動力緊張，項目造價估算由原先估計的 59 億港元（未計算 3 億港元的資本化利息支出）增加至約 72 億港元（未計算 4 億港元的資本化利息支出）。公司會持續監察和檢討項目造價估算。於 2015 年 6 月 30 日，公司就此項目的累計開支為 46 億港元（2014 年 12 月 31 日：39 億港元），而有關項目的已批准但未完成合約承擔總額為 3 億港元（2014 年 12 月 31 日：5 億港元）。

10. 由九廣鐵路公司（「九廣鐵路」）或香港特區政府委託的其他在建鐵路工程

A. 廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）項目

於 2008 年 11 月 24 日，香港特區政府與公司簽訂有關高鐵香港段的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議（「高鐵香港段初步委託協議」）。按照高鐵香港段初步委託協議，香港特區政府負責向公司支付公司的內部設計成本及若干間接成本、前期費用及員工薪酬。

在 2009 年，基於公司日後會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段的基礎上，香港特區政府決定要求公司進行高鐵香港段的建造、測試及通車試行。於 2010 年 1 月 26 日，香港特區政府與公司就高鐵香港段的建造及通車試行訂立另一份委託協議（「高鐵香港段委託協議」）。按照高鐵香港段委託協議，公司負責自行或促使他人就高鐵香港段的規劃、設計、建造、測試及通車試行進行協定活動，而香港特區政府作為高鐵香港段的擁有者，則負責承擔該等活動的總成本（「委託成本」）的全數及就此進

行融資，並按照經同意的付款時間表向公司支付 45.90 億港元（「項目管理費」）。截至 2015 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期，公司已收到香港特區政府按付款時間表所支付的款項。

根據高鐵香港段委託協議，倘若大幅修改執行委託活動的進行計劃有可能導致公司的項目管理責任或成本大幅增加或減少，則公司以及香港特區政府須真誠磋商以同意增加或視乎情況減少項目管理費。由於此磋商尚未展開（截至 2015 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期），故此在現階段，並不確定有關費用會否增加。倘若公司收到之項目管理費沒有增加，則公司未必能夠收回履行高鐵香港段委託協議下之責任所增加的內部成本。此外，根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府支付的若干金額（包括項目管理費）設有每年最高限額 20 億港元，而總限額則為 100 億港元。

倘若公司違反高鐵香港段委託協議，香港特區有權向公司提出申索，並根據高鐵香港段委託協議，香港特區政府可就其因公司在履行高鐵香港段委託協議下之義務所犯的疏忽或公司違反高鐵香港段委託協議所產生的虧損而獲得彌償。根據高鐵香港段委託協議，公司就高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議所產生或相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於公司在高鐵香港段委託協議下收到的項目管理費和其他費用，以及公司在高鐵香港段初步委託協議下收到的若干費用。截至中期報告發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

於 2014 年 4 月，公司宣布延長高鐵香港段項目的建造期，並將該鐵路的投入客運服務目標日期修訂至 2017 年年底。於 2014 年 7 月，公司向香港特區政府提供了高鐵香港段項目造價估算為 715.2 億港元，當中包括未來保險及項目管理費用。

於 2015 年 6 月，公司向香港特區政府提供了公司現時的估計：

- 高鐵香港段工程將於 2018 年第三季完工（包括計劃應變期）（「高鐵香港段經修訂時間表」）；及
- 根據高鐵香港段經修訂時間表，總項目造價為 853 億港元（包含備用資金）

公司已知會香港特區政府這些修訂的估計是基於若干假設，包括及時的資金安排，並需要各方合作及取得香港特區政府的若干批准。

於 2015 年 6 月 30 日，公司公布已向香港特區政府匯報上述估計，同時公司的董事局已授權公司主席和行政總裁與香港特區政府進行溝通，藉此讓高鐵香港段按照經修訂時間表開始營運，並會在適當時候就此向董事局作進一步匯報。

基於項目的複雜性，尤其是於西九龍總站的工程，公司將持續監察和檢討項目造價估算及高鐵香港段經修訂時間表（以及由此產生的任何潛在滯後）。

鑑於(i)高鐵香港段委託協議列明，香港特區政府須全數承擔委託成本及就此進行融資；(ii)（截至 2015 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期）根據高鐵香港段委託協議就同意項目管理費變動的磋商尚未開始進行；及(iii)（截至 2015 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期）就導致及／或制定高鐵香港段經修訂時間表方面的事件，公司並未收到香港特區政府向公司提出任何申索通知，故此公司未能可靠地估算因事件導致及／或制定，或修訂，高鐵香港段經修訂時間表對公司所產生的財政影響（如有）。公司將持續監察情況。

截至 2015 年 6 月 30 日止半年度內，項目管理收入 3.73 億港元（2014 年：3.83 億港元）已在綜合損益表中確認。

B. 沙田至中環綫（「沙中綫」）項目

於 2008 年 11 月 24 日，香港特區政府與公司簽訂有關沙中綫的設計、地盤勘測及採購活動的委託協議（「沙中綫初步委託協議」）。按照沙中綫初步委託協議，公司負責進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而香港特區政府則負責直接支付該等工作的總成本。

於 2011 年 5 月 17 日，香港特區政府與公司就沙中綫的若干備置工程之融資、建造、服務與設備採購及其他事項訂立另一份委託協議（「沙中綫前期工程委託協議」）。根據沙中綫前期工程委託協議，公司負責進行或促使他人進行該等協定工程，而香港特區政府則負責承擔並向公司支付所有工程成本。

於 2015 年 8 月，公司已通知香港特區政府公司現時就沙中綫前期工程委託協議下的工程的成本估算將較原先估算的 73.50 億港元超出 12.74 億港元（包含備用資金）。

於 2012 年 5 月 29 日，公司與香港特區政府就沙中綫簽訂有關建造及通車試行的委託協議（「沙中綫委託協議」）。按照沙中綫委託協議，除了因屬於現有與九廣鐵路公司訂立的服務經營權協議下的若干資產修改、升級或擴展工程的若干費用，將由公司支付以外，香港特區政府負責承擔沙中綫委託協議中指定的所有工程費用。公司負責進行或促使他人進行該委託協議（以及沙中綫初步委託協議和沙中綫前期工程委託協議）內指定的工程，從而獲得項目管理費 78.93 億港元。截至 2015 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期，公司已收到香港特區政府按原先同意的付款時間表所支付的款項。

於 2014 年 5 月，公司就東西走廊以及南北走廊完工期的延誤事宜已通知香港特區政府。東西走廊的延誤是由於土瓜灣區一處工地的考古發現，而南北走廊則是因第三方基建工程而導致未來會展站工地移交延誤。

由於上述延誤，公司正在檢討項目的造價估算及目標完工日期。考慮到項目持續面對的困難和挑戰（包括上述的因素），公司預期造價估算將會向上調整，預計整個檢討將於 2016 年年初完成，然後公司將會正式向香港特區政府提交檢討結果。此後，公司將會繼續監察和檢討項目造價及完工日期。

倘若公司違反沙中綫初步委託協議、沙中綫前期工程委託協議或沙中綫委託協議（統稱「沙中綫協議」），香港特區政府有權向公司提出申索，並根據各個沙中綫協議，香港特區政府可就其因公司在履行相關的沙中綫協議下之義務所犯的疏忽所產生的虧損而獲得彌償。根據沙中綫委託協議，公司就沙中綫協議所產生或相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，此上限相等於公司在沙中綫協議下收到的費用。截至中期報告發表之日期，公司並未收到由香港特區政府提出的申索。

鑑於(i) 沙中綫協議列明，香港特區政府須全數承擔相關上述成本；及(ii)（截至 2015 年 6 月 30 日及截至中期報告發表之日期）公司並未收到香港特區政府就任何沙中綫協議向公司提出任何申索通知，故此公司未能可靠地估算因上述事項對公司所產生的財政影響（如有）。

截至 2015 年 6 月 30 日止半年度內，項目管理收入 4.07 億港元（2014 年：3.31 億港元）已在綜合損益表中確認。此外，截至 2015 年 6 月 30 日止半年度內，香港特區政府就沙中綫委託協議中的工程項目償還費用為 6.03 億港元（2014 年：12.26 億港元）。於 2015 年 6 月 30 日，應收香港特區政府相關的金額為 6.78 億港元（2014 年 12 月 31 日：6.85 億港元）。

11. 應收及應付帳項

A 於 2015 年 6 月 30 日，集團的應收帳項、按金及預付款項為 62.43 億港元（2014 年 12 月 31 日：37.97 億港元），其中應收帳項為 57.25 億港元（2014 年 12 月 31 日：31.29 億港元）。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項由立即到期至 50 日到期。有關香港以外的鐵路附屬公司收入之應收款項於 30 日或隨後的一個月內到期。有關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 2015 年 6 月 30 日，4.26 億港元（2014 年 12 月 31 日：2.16 億港元）已逾期未付，當中 9,700 萬港元（2014 年 12 月 31 日：6,700 萬港元）已逾期超過 30 日。

B 於 2015 年 6 月 30 日，應付帳項及應計費用為 201.06 億港元（2014 年 12 月 31 日：164.21 億港元）。於 2015 年 6 月 30 日，45.50 億港元（2014 年 12 月 31 日：39.98 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。

12. 買賣或贖回上市證券

於截至 2015 年 6 月 30 日止六個月內，集團並無買賣或贖回任何集團的上市證券。然而，於同期內，2014 股份獎勵計劃的受托人根據 2014 股份獎勵計劃的規則及信托契約條款，以約 1.50 億港元在香港聯合交易所購入合共 4,029,200 股公司股份。

13. 集團資產押記

於 2015 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）有限公司以深圳市軌道交通龍華綫二期相關車費和非車費收入及保險合約權益為一項總額 31.66 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

於 2015 年 6 月 30 日，公司在中國內地之間接全資附屬公司 — 港鐵物業發展（深圳）有限公司以深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段物業發展項目相關之應收帳款為一項總額 19.50 億元人民幣的銀行貸款（可用金額：12.16 億元人民幣；未償還貸款：無）提供抵押。

除上述披露外，集團於 2015 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。

14. 公司管治

在截至 2015 年 6 月 30 日止六個月期間內，本公司已遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則附錄 14《企業管治守則》所載的守則條文。

根據公司組織章程細則第 117 條，財政司司長法團已委任馬時亨教授為公司主席，由 2016 年 1 月 1 日起生效。馬時亨教授現為公司獨立非執行董事。

錢果豐博士將會在其任期於 2015 年 12 月 31 日屆滿時，退任公司主席一職以及董事局成員、企業責任委員會主席及提名委員會成員。

風險管理

公司已主動提升公司管治架構，為遵守由香港聯合交易所有限公司根據其諮詢總結後發出關於《企業管治守則》的風險管理及內部監控的新規則作出預備，該新規則將適用於 2016 年 1 月 1 日或之後開始的會計期間。

董事局透過風險委員會監察公司風險組合管理，委員會的成員主要由公司獨立非執行董事（「獨立非執行董事」）組成，並由獨立非執行董事出任主席。風險委員會獲董事局授權，檢視企業風險管理體系的成效、重大風險和新興風險、視乎需要就主要風險範圍進行「深入」檢視，亦檢視公司的危機管理安排。截至 2015 年 6 月 30 日止六個月內，風險委員會召開了兩次會議。除了檢視企業風險管理體系的成效（包括企業風險管理在附屬公司及聯屬公司的推行）、公司風險組合及新興風險外，風險委員會也就重鐵及輕鐵的營運安全、人力資源和優化能源成本等範疇進行了「深入」檢視。

企業風險管理委員會協助董事局和風險委員會，專責企業風險管理體系，督導企業風險管理體系的執行及改善工作，檢討重大風險及主要的新興風險，並分別向執行委員會和風險委員會遞交季度報告，及向董事局遞交半年度報告。

公司積極主動管理由業務所衍生的風險。於 2015 年上半年所處理的主要風險，包括新鐵路項目的工期延誤和成本超支，及工程項目對鐵路服務的潛在影響。

鑒於公司的主要新鐵路項目仍面對持續的挑戰，公司已就所有的鐵路項目，沙田至中環綫項目除外，完成了工程進度及成本估算的檢視。沙田至中環綫項目的檢視將於 2016 年初完成。兩項政府委託的工程（即高鐵香港段項目及沙田至中環綫項目）能否持續，將取決於是否獲得額外資金的提供。

隨着主要新鐵路項目的進展，將會有更多因圍繞連接營運鐵路的工程而衍生的潛在影響。通過加強車務及工程團隊的緊密合作，包括施工前執行風險控制措施，及管制和監控安排，有關風險得以管理。

於 2015 上半年，為進一步加強員工的風險管理能力，公司推行了多項措施，包括所有新升任或新入職的經理須完成企業風險管理網上訓練課程，為超過 110 位部門主管和高級經理安排了一系列的企業風險管理工作坊，參與者討論了與公司業務有關的風險，並分享了如何提升風險意識的建議。

商業操守

堅守誠信和負責任的商業道德標準是公司持續成功之道。公司制定的《工作操守指引》清晰說明了公司業務道德標準及員工責任的企業要求，以提高透明度，並以公平、公正和誠信為最高的原則營運公司在所有地區的業務。

為確保《工作操守指引》的內容適用和符合法例標準，公司定期檢討及更新這些文件。誠如公司的 2014 年報所述，公司於 2014 年全面檢討了《工作操守指引》，並已於

2015 年 6 月將經修訂版向員工派發推出。公司除向員工提供宣傳活動及教育計劃以提升員工對商業操守的認識外，亦鼓勵員工舉報確實或有可能的違法及不當行為，並已制定舉報程序，讓員工可以在完全保密及安全的環境下舉報他們懷疑的失當行為。

為協助新入職員工奉行公司的核心價值和操守承諾，我們在員工入職課程內簡介《工作操守指引》。此外，《工作操守指引》亦已登載於公司網站（www.mtr.com.hk）。

公司亦以此指引作基礎，於香港、中國及海外的附屬公司及聯屬公司推廣相約的道德標準。

15. 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 2015 年 9 月中向股東寄發。

主要統計數字

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2015 年	2014 年
在香港的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	772.5	736.5
- 過境服務	56.2	54.5
- 機場快綫	7.6	7.1
- 輕鐵及巴士	111.1	109.2
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,534	4,329
- 過境服務（每日）	310.7	301.1
- 機場快綫（每日）	41.9	39.4
- 輕鐵及巴士（周日）	632.3	621.1
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）		
- 不包括中國內地及國際附屬公司	57.0%	56.4%
- 包括中國內地及國際附屬公司	41.3%	40.2%

管理層回顧及展望

港鐵於 2015 年上半年在香港及香港以外地區的業務取得穩定增長，並成功奠定多項重要里程碑，令財務業績表現良好，其中經常性業務增長穩健，物業發展亦為業績作出重大貢獻。然而，公司在香港的鐵路拓展項目方面，持續面對挑戰。

在香港，公司於 2015 年首六個月的服務繼續維持世界級表現，其中重鐵網絡的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%。港島綫西延最後一個車站西營盤站於 2015 年 3 月通車，是公司的一個矚目里程碑。港島綫西延為香港西區帶來更便捷的交通，廣受區內社群歡迎。港島綫西延現時的每日平均乘客量約為 16 萬人次。

為了提升乘客在旅程中的體驗，公司透過「用心聽·用心做」計劃，不斷提升服務和設施的水平，以回應乘客的需要。自 2015 年 3 月以來，馬鞍山綫、將軍澳綫及港島綫，以及部分輕鐵路綫每星期已合共增加 541 班列車班次，令每星期的整體載客量增加約 42 萬人次。為了令乘客更感舒適、出入更感便利，公司繼續進行車站改善措施，包括增設連接地面與車站大堂的升降機、閘閘機及公共洗手間。公司亦已作出投資，提供更新穎和更全面的方式與乘客保持溝通。

為維持優質鐵路服務，公司每年投資逾 60 億港元來維修及更新香港的鐵路資產。在這資產更新計劃之上，公司最近還斥資 33 億港元更新六條香港鐵路綫和機場快綫的訊號系統，並投入 60 億港元更換行走市區的全部 93 列第一代八卡列車。

公司的物業發展業務受惠於本港一手住宅市場的良好氣氛，並於 2015 年上半年積極進行招標，「日出康城」第六期、天榮站及「日出康城」第七期項目已於期內全部批出。三個發展項目全面落成後，將可合共提供約 5,150 個住宅單位。作為「日出康城」第七期物業發展項目招標的一部分，港鐵將保留 44,500 平方米（總樓面面積）的商場，該商場預計於 2020 年第四季開幕。公司作為九廣鐵路公司（「九鐵公司」）相關附屬公司代理人，已於 2015 年 8 月 6 日將元朗站物業發展項目地塊批出予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司成協有限公司。香港物業銷售方面，公司於 4 月預售「緻藍天」（「日出康城」第三期），全部 1,648 個單位經已售出。

在香港以外地區，公司的業務繼續向前邁進。在深圳，公司在中國內地的首個物業發展項目「天頌」展開預售，反應熱烈。在北京，港鐵的合營公司－北京京港地鐵有限公司（「京港地鐵公司」）的北京地鐵十四號綫第二期已於去年年底通車，而第三期工程正在進行，預期於今年年底通車。京港地鐵公司亦草簽了北京地鐵十六號綫的「公私合營」特許經營協議，這是北京市另一條鐵路綫，全長 50 公里，第一期預期於 2016 年通車。在英國，London Overground Rail Operations Ltd（「LOROL」）於 2015 年 5 月 31 日接管了 West Anglia Inner 路綫的營運，網絡路綫總長度因而增加 43 公里；同日，MTR Corporation (Crossrail) Limited（「MTR Crossrail」）開始營運 London Crossrail 服務的第一期路綫。在瑞典，公司於 2015 年 3 月推出全新 MTR Express（「MTRX」）服務，連接斯德哥爾摩和哥德堡。

香港餘下四個鐵路拓展項目的工程取得合理進展。於 2015 年上半年，兩個由港鐵管理並由政府擁有的項目－廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）和沙田至中環綫奠定了多項里程碑，其中在高鐵香港段方面包括牛潭尾至大江埔段隧道的貫通，以及西九龍總站北面地庫 B3 層橫向永久支撐工程完成。沙田至中環綫方面，顯徑站平頂及啓德站至新鑽石山站的隧道貫通均為重要事件。兩個由港鐵擁有的鐵路項目－南港島綫（東段）和觀塘綫延綫亦締造多項里程碑，包括金鐘站的挖掘工程大致完成、南港島綫（東段）在南區展開列車測試，以及觀塘綫延綫的何文田站完成結構工程。

儘管上述項目的工程取得成果和整體進展，但公司仍繼續面對施工困難和挑戰。因此，公司為項目造價估算及/或預計完工時間表作出了進一步修訂。

高鐵香港段方面，公司作為項目管理人已於 2015 年 6 月底通知政府，該項目以 2018 年第三季(包括計劃應變期)為經修訂目標完工時間表和 853 億港元為經修訂目標造價(根據經修訂時間表，包含備用資金)。政府正檢視上述估算。正如之前所公佈，沙田至中環綫（包括兩條走廊－東西走廊及南北走廊）的工程出現滯後。東西走廊的延誤是由於土瓜灣站一處工地的考古發現，而南北走廊則是因第三方基建工程而導致未來會展站

的工地移交延誤。公司正在檢討沙田至中環綫的預計目標完工日期和項目造價估算，並預計於明年初向政府提交檢討結果。

南港島綫（東段）以 2016 年年底開始提供客運服務為目標。建造成本的上漲及其他挑戰使項目造價估算進一步上升至 169 億港元（未計算資本化利息）。由於黃埔站的月台隧道施工遇到困難，觀塘綫延綫工程出現延誤。項目經修訂的目標完工時間表現為 2016 年第三季或第四季，而經修訂的項目造價為 72 億港元（未計算資本化利息）。

財務表現方面，公司於 2015 年首六個月的總收入較去年同期上升 3.8%至 202.1 億港元。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上升 6.6%至 83.46 億港元。若不包括公司在中國內地及國際的附屬公司，收入增加 6.9%，經營利潤增加 8.1%，而經營毛利率則增加 0.6 個百分點至 57.0%。物業發展除稅後利潤為 23.11 億港元，主要來自「緻藍天」發展項目（「日出康城」第三期）。若包括物業發展利潤，股東應佔基本業務淨利潤增加 55.5%至 68.27 億港元，即每股盈利 1.17 港元。公司的投資物業重估收益為 13.62 億港元，而 2014 年上半年的投資物業重估收益則為 35.23 億港元。因此，包括投資物業重估的股東應佔淨利潤為 81.89 億港元，即每股盈利 1.40 港元。董事局宣布派發中期股息每股 0.25 港元，與上年相同。董事局將按照公司漸進式的股息政策，根據全年業績審議 2015 年的全年股息。

香港客運業務

港島綫西延的堅尼地城站和香港大學站於 2014 年 12 月投入服務，而西營盤站其後於 2015 年 3 月 29 日啓用。此延綫的開通為約 23 萬名在港島西區工作及居住的市民帶來更舒適便捷的鐵路服務，並獲得該區居民的熱烈歡迎。位於西營盤站奇靈里的最後一個出入口仍在建造中，因面對工程挑戰，將於 2016 年第一季啓用。

香港客運業務在 2015 年上半年的總收入為 81.47 億港元，較 2014 年同期增加 5.4%。經營成本上升 8.6%至 43.48 億港元，經營利潤上升 1.9%至 37.99 億港元，而經營毛利率則為 46.6%。

安全

安全絕對是公司的首要目標，而公司在香港的重鐵網絡於 2015 年上半年須呈報事故數目較去年同期減少 17%。公司已於 2015 年第一季完成統一各路綫的車門開關提示聲，與車門有關的須呈報事故數目因而較 2014 年首六個月減少 40%。輕鐵的安全改善措施亦取得良好進展。大棠路站的改善工程已經完成，紓緩了繁忙時段的交通擠塞。公司亦已安裝新的 LED 道岔指示器和近距離監察系統，並採取其他安全加強措施，如雙頭交通訊號和「Z」字形屏障。

為提升乘客使用扶手電梯的安全意識，公司已在鐵路網絡內的所有扶手電梯張貼新的安全標籤，並逐步為個別扶手電梯的裙板安裝黃色板刷，以提醒站在扶手電梯上的乘客注意安全。

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 4.4%至 9.494 億人次。若不包括城際客運服務，總乘客量則增加 4.4%至 9.474 億人次。

2015 年上半年，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）、西鐵綫及馬鞍山綫）於 2015 年上半年的總乘客量達至 7.725 億人次，較 2014 年上半年增加 4.9%。

羅湖及落馬洲過境服務於六個月期內的乘客量增加 3.2%至 5,620 萬人次。

由於航空旅客量平穩增長及亞洲國際博覽館舉辦更多活動，機場快綫的乘客量增至 760 萬人次，較 2014 年上半年增加 6.3%。

輕鐵及巴士服務於 2015 年首六個月的乘客量合計為 1.111 億人次，上升 1.7%。城際客運服務的乘客量則為 200 萬人次，下跌 4.4%。

於 2015 年上半年，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 4.2%至 551 萬人次（若不包括城際客運服務，則為 550 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 453 萬人次。

市場佔有率

公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由 2014 年首五個月的 47%增加至 2015 年同期的 48.5%。這主要因為公司本地鐵路服務的市場佔有率增加。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率為 68.7%。由於持續面對其他交通工具的激烈競爭，公司於首五個月在過境業務市場的佔有率由去年同期的 52.1%跌至 50.8%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由 22.2%下跌至 21.6%。

車費收入、推廣及優惠

於 2015 年上半年，香港車費總收入為 80.71 億港元，較 2014 年同期增加 5.5%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔 56.84 億港元或 70%。本地鐵路服務每名乘客平均車費上升 0.8%至 7.36 港元，反映車費的升幅部分受到票價優惠所抵銷。

過境服務於 2015 年上半年的車費收入為 15.35 億港元，較 2014 年首六個月增加 5.2%。機場快綫於期內的車費收入為 4.60 億港元，上升 4.5%。輕鐵及巴士於 2015 年上半年的車費收入合計為 3.24 億港元，較 2014 年上半年上升 5.2%。而城際客運服務的車費收入為 6,800 萬港元，較去年同期下跌 4.2%，主要因為休閒旅客減少。

高透明度及客觀的票價調整機制，對城市鐵路這類投資密集業務的長遠可持續發展至關重要。以港鐵為例，票價調整機制為收入來源提供穩定的基礎，支持維修及提升現有鐵路網路所需的龐大資金，以維持高水平的服務。根據票價調整機制，港鐵票價於 2015 年 6 月作出調整，整體幅度為 4.3%。與此同時，港鐵亦在現有年度提供總值 22 億港元恆常優惠及推廣之上，於 2015/2016 年新增總值逾 5 億港元的車費推廣優惠。

新推出的「港鐵節折賞」優惠為公司 2015/2016 年車費推廣計劃的重點。公司鑑於 2015 年農曆新年大年初二及初三推出的特別車費優惠反應熱烈，將於今年聖誕節、明年農曆新年及復活節期間指定六天推出相同優惠。乘客使用成人八達通乘搭港鐵，可享有相等於小童票價的車費優惠，而原來享有八達通特惠票價優惠的乘客，每本地車程車費則只需 1 港元。其他票價優惠包括於 2013 年檢討票價調整機制後推行，從「與利潤掛鈎的車費優惠計劃」及「服務表現安排」合共撥出 2.2 億港元，在 2015 年 6 月 21 日至 2015 年 11 月 30 日期間為乘客提供「即日第二程車費九折」優惠。「港鐵都會票」優惠將會延長一年至 2016 年 6 月 30 日，而「早晨折扣優惠」亦會延長一年至

2016年5月31日。此外，乘客購買2015年7月及8月的任何「全月通加強版」或於這兩個月每次購買「港鐵都會票」，將獲贈港鐵車站商店50港元購物現金券。

公司於2015年5月11日至8月10日期間，為港鐵友禮會會員推出「站站獎」積分計劃，讓乘客透過乘搭港鐵賺取積分，換取免費車票或禮品。

廣九直通車由2015年7月15日起實施新票價，這是自1998年以來首次票價調整。為向內地旅客推廣廣九直通車服務，公司於2015年3月參加香港旅遊發展局在廣州國際旅遊展覽會開設的展館。公司還夥拍香港和廣州多家酒店及多個旅遊景點，為廣九直通車的乘客提供特別的旅遊套票優惠。

服務及表現

於2015年上半年，我們的服務表現持續卓越，其中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，超越在營運協議和公司自訂更為嚴格的顧客服務目標所列明的表現目標。期內，公司重鐵網絡提供超過94.4萬班次的列車服務，當中出現五宗長達31分鐘或以上的延誤，由港鐵所能控制的因素導致。

卓越服務屢獲殊榮

公司卓越的服務質素再次在本地及國際上廣受表揚。於2015年首六個月，港鐵獲《壹週刊》頒發「服務第壹大獎 2015—公共交通」，以及首次獲《蘋果動新聞》頒發「動品牌大獎 2015—公共交通工具」。公司同時連續第11年獲《東周刊》頒發「香港服務大獎 2015—『公共交通組別』大獎」，以及連續第九年獲《星島日報》頒發「星鑽服務大獎 2014—公共交通組別」。廣九直通車獲中華傳媒選為「最受內地遊客信賴的港澳品牌」之一，並獲選為第117屆中國進出口商品交易會及第29屆國際旅遊展的大會指定鐵路。

了解及回應乘客

在「用心聽·用心做」計劃下，公司繼續專注為乘客提供更舒適的旅程，同時改善車站通道和設施，以及加強與乘客的溝通。

為提升乘客在旅程中的體驗，公司成立了新的客戶體驗拓展組，負責了解乘客最關注的事宜，並制定計劃不斷提升服務。部門初期的工作重點為進一步了解乘客需要，從而加強與乘客的溝通，尤其當服務出現延誤時。

加密鐵路服務班次

由2015年3月起，馬鞍山綫、將軍澳綫及港島綫，以及部分輕鐵路綫每星期合共增加541班列車班次，令每星期的整體載客量增加約42萬人次。此外，九條輕鐵路綫亦於周日及周末以更多雙卡車行駛，以提升載客量。

投資改善鐵路網絡

2015年，公司將再投放超過60億港元進行設備維修和更新。

2015年3月，公司簽署總值33億港元的合約，更換港島綫、觀塘綫、荃灣綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫和機場快綫的訊號系統，從而提高整體載客能力。此外，公司在7月份批出了總值60億港元的合約，購買93列配備更先進操作系統和設備的八卡車

廂列車，以全面取代現時行駛觀塘綫、荃灣綫、港島綫及將軍澳綫的第一代列車。其他資產更新和提升計劃，包括多輛總值約 2 億港元的「路軌先鋒」，為維修車隊注入新技術及提升工作效率。

為提升巴士車隊的質素，公司於 2015 年上半年接收四輛新的雙層巴士，以取代已屆滿使用年限的巴士。此外，公司已批出合約，購買六輛新巴士服務新界西北地區，騰出六輛較舊的巴士在鐵路服務受影響時作緊急備用。為進一步增加載客量，公司將撥出 3 億港元購買十輛輕鐵及十輛巴士。

提升車站設施

公司一直致力改善車站環境，現正進行大型工程，如增設升降機、闊閘機和洗手間。

位於荔枝角站及太子站的新站外升降機分別於 2015 年 2 月及 5 月正式啓用，方便乘客來往路面及車站大堂。公司正分階段將多個車站的 24 部液壓升降機更換成更便捷的牽引式升降機，截至 2015 年 6 月底，當中八部已更換。公司亦計劃於 2015 年內，於 25 個車站加設 30 部闊閘機。

旺角站和太子站的新公共洗手間已於 2015 年 1 月開放，獲乘客歡迎。馬鞍山綫各站的洗手間設施亦正在進行翻新，目標於 2015 年內完成。

加強乘客溝通

公司繼續加強與乘客的溝通，尤其重視改善服務延誤或事故期間的資訊流通。車站廣播及「MTR Mobile」的「Traffic News」應用程式是公司採用的兩個最重要溝通渠道，並會進一步加強。

公司已於東涌綫及機場快綫安裝新液晶體資訊顯示系統，並將逐步推展至港島綫、觀塘綫和荃灣綫，為乘客提供適時的資訊。

港鐵智能手機應用程式「MTR Mobile」現有約 270 萬名用戶，其中逾 170 萬名用戶有訂閱「Traffic News」即時資訊。

為提升視障人士的瀏覽體驗，港鐵網站和「MTR Mobile」已加入多項無障礙功能。公司於 2015 年上半年榮獲多個獎項，包括三個金獎，以及在由政府資訊科技總監辦公室及平等機會委員會合辦的「無障礙網頁嘉許計劃 2015」中獲選為「最受歡迎智能手機應用程式」。

港鐵智能手機應用程式及公司網頁在《Marketing Magazine》舉辦的《卓越流動市場推廣大獎 2015》中榮獲四個獎項。公司網頁亦在香港互聯網註冊管理有限公司舉辦的 Best.HK 最佳網站獎中榮獲金獎。

增加車站工作人員

為改善車站的月台管理，公司於 2015 年增聘了超過 300 名車站助理，協助維持車站內的人流暢順，特別在繁忙時段。

香港車站商務

香港車站商務於 2015 年上半年的收入增加 8.5%至 25.79 億港元，主要因為更新租約及按營業額計算的租金上升，帶動車站商店的租金收入上升。香港車站商務的經營成本增加 9.3%至 2.47 億港元，經營利潤上升 8.4%至 23.32 億港元，而經營毛利率則為 90.4%。

車站零售設施於期內收入增加 11.2%至 17.43 億港元，反映租金上升。受惠於落馬洲站免稅店按營業額計算的租金上升，以及港島綫西延的新車站啟用使商店數目增加。

為推廣港鐵車站商店的品牌，公司於 2015 年初推出「隨行隨買」品牌推廣活動，以本地明星帶出港鐵車站商店「移動購物模式」的方便性。港鐵網絡各處亦有海報展示進駐港鐵車站的新品牌。

於 2015 年 6 月 30 日的車站商店數目為 1,356 間，而零售設施的總面積為 55,768 平方米，西營盤站於 2015 年 3 月增設了九間新商店；而火炭站、油麻地站、將軍澳站、羅湖站及紅磡站則正在進行翻新工程，暫時失去 186 平方米的零售面積。

公司適時推出銷售套餐，令 2015 年上半年的廣告收入增加 2.3%至 4.97 億港元。車站及列車的廣告點總數為 45,284 個。於六個月期內為吸引及留住廣告客戶，公司在車站扶手電梯旁開始安裝新的 40 吋數碼屏幕，取代現時的 32 吋型號。

2015 年上半年的電訊服務業務收入增加 5.0%至 2.52 億港元，主要因為電訊營運商為 4G 數據傳輸服務進行流動數據容量提升工程，帶動收入上升。

香港物業及其他業務

於 2015 年首六個月，在持續低息環境下，香港一手及二手物業市場均保持平穩。香港住宅市場受香港金融管理局於 2015 年 2 月的新一輪物業按揭監管措施影響，二手物業交投減少，但價格保持穩定。市場繼續關注一手大型住宅發展項目的銷售，這些項目受惠於發展商提供具吸引力的價格和折扣優惠。寫字樓租賃市場表現穩定，但零售業，尤其在奢侈品方面則開始受到旅客消費減少的影響。

香港的物業發展

2015 年首六個月的香港物業發展利潤為 28.11 億港元，主要包括於 2015 年 4 月預售的「緻藍天」（「日出康城」第三期）利潤入帳，其所有單位於 2015 年 4 月推出時瞬即售罄。

市場對公司的物業發展招標活動反應熱烈。公司已於 2015 年 1 月向南豐集團控股有限公司的附屬公司益添發展有限公司批出「日出康城」第六期項目，並於 2015 年 2 月向新鴻基地產發展有限公司的附屬公司邦信發展有限公司批出天榮站物業發展項目。其後，公司又於 2015 年 6 月向會德豐有限公司的附屬公司 Ventures Smart Limited 批出「日出康城」第七期物業發展項目。在上述物業發展項目中，發展商會與公司攤分物業發展利潤。此外，港鐵將投放 49.8 億港元於「日出康城」第七期發展項目，並持有面積達 44,500 平方米（總樓面面積）的商場並將斥資裝修。至於公司作為九鐵公司相

關附屬公司代理人，已於 2015 年 8 月 6 日將元朗站物業發展項目地塊批出予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司成協有限公司。

為滿足市場對住宅物業的需求，公司會繼續研究鐵路沿綫的其他可供發展的地塊，以增加香港的住宅供應。

香港的物業租賃及管理業務

香港的物業租賃及管理業務於 2015 年首六個月的收入增加 11.3%至 22.55 億港元，經營成本增加 7.9%至 3.57 億港元，經營利潤因此上升 12.0%至 18.98 億港元，而經營毛利率則為 84.2%。

公司於首六個月在香港的物業租賃總收入為 21.29 億港元，較 2014 年同期增加 11.5%。期內整體港鐵商場的新訂租金錄得 12%的平均升幅。於 2015 年 6 月 30 日，公司在香港的商場及於國際金融中心二期（「國金二期」）的 18 層寫字樓維持接近 100%的出租率。

於 2015 年 6 月 30 日，按應佔可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合為 212,500 平方米的零售物業、41,006 平方米的寫字樓，以及 14,282 平方米的其他用途物業。

公司的投資物業於 2015 年上半年獲得多個獎項。「圓方」獲《經濟日報》選為「全港 10 大我最喜愛商場」及獲 TripAdvisor 頒發的「2015 卓越獎」；「德福廣場」獲《東周刊》頒發「香港服務大獎－購物商場」，而其「Smart Telford Program」手機應用程式則獲香港無線科技商會頒發兩個獎項。

公司於 2015 年上半年的香港物業管理收入上升 8.6%至 1.26 億港元。於 2015 年 6 月 30 日，當計入「環宇海灣」和「The Austin」的單位後，公司在香港管理的住宅單位數目較 2014 年底增加 2,293 個，至 93,727 個，而公司管理的商用面積則與 2014 年維持不變，達 763,018 平方米。

公司的物業管理業務於期內獲得多個獎項，包括「國金二期」在皇家特許測量師學會舉辦的「2015 年 RICS 香港年度大獎」上獲得「物業/設施管理團隊大獎」，以及在由職業安全健康局、勞工處及香港物業管理公司協會舉辦的「第二屆最佳職安健物業管理大獎」上榮獲多個安全管理獎項。

其他業務

昂坪 360 纜車和昂坪市集（「昂坪 360」）於 2015 年上半年的收入減少 8.3%至 1.65 億港元，主要因為過夜旅客人數減少，及因增加纜索維修引致營運日子減少。期內旅客人數約達 800,000 人次，而纜車服務的可靠程度亦維持卓越，達致 99.9%。公司推出以本地旅客為對象的推廣活動，包括與一名本地藝術家合辦農曆新年推廣活動、全港兒童於兒童節可免費乘搭纜車，以及本地長者可於 2015 年 6 月以優惠價乘搭纜車。昂坪 360 於期內囊括多個獎項，包括在 2015 年 2 月獲得美國有線電視新聞網（CNN）譽為「世界 10 大最佳纜車體驗」之一。

作為世界領先的鐵路營運商之一，我們憑藉專業經驗，為香港及海外客戶提供顧問服務。顧問業務於 2015 年上半年的收入為 9,000 萬港元，較去年同期增加 8.4%。

公司於 2015 年上半年應佔八達通的淨利潤上升 12.5%至 1.17 億港元。截至 2015 年 6 月 30 日，在香港採用八達通的商戶逾 6,000 家。期內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達 2,880 萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為 1,350 萬宗及 1.597 億港元。

來自政府的項目管理收入於 2015 年上半年為 7.80 億港元，較 2014 年同期增加 9.2%。大部分項目管理收入來自高鐵香港段及沙田至中環綫的政府委託工程。這些收入目前是以收回成本的原則入帳。

中國內地及國際業務

公司於 2015 年上半年在中國內地及海外的鐵路及物業相關的附屬公司，收入合共為 61.81 億港元，較 2014 年同期減少了 2.7%，主要受不利的匯價變動影響所致。

公司在香港以外的鐵路相關附屬公司，即港鐵軌道交通（深圳）有限公司、Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.（「MTM」）、MTR Stockholm AB（「MTRS」）、MTR Express (Sweden) AB、MTR Crossrail、Metro Trains Sydney Pty. Limited（「MTS」）及負責悉尼西北鐵路綫的設計和配置的合資企業（「JV-SMNW」），收入合共為 61.04 億港元，較 2014 年上半年減少 2.7%，經營成本則減少 2.2%至 57.27 億港元，因此經營利潤減少 10.5%至 3.77 億港元，經營毛利率為 6.2%。若以固定匯率基準計算，公司的鐵路相關附屬公司（不包括剛開始營運的 MTR Express (Sweden) AB、MTR Crossrail、MTS 以及 JV-SMNW）收入增加 8.3%，經營成本增加 8.3%，經營利潤上升 9.2%。

至於公司的鐵路相關聯營公司，於 2015 年上半年錄得盈利 4,900 萬港元，而 2014 年首六個月則錄得盈利 2,400 萬港元，盈利增加主要因為北京及杭州的鐵路相關聯營公司業務表現改善。

公司在香港以外的鐵路相關附屬及聯營公司於 2015 年首六個月錄得的乘客量約為 7.550 億人次，較 2014 年上半年的 7.067 億人次增加 6.9%。

中國內地鐵路業務

北京地鐵四號綫和大興綫超越其服務指標。兩條鐵路綫於 2015 年上半年的總乘客量為 2.032 億人次，周日平均乘客量則逾 118 萬人次。北京地鐵十四號綫第一期和第二期於同期的總乘客量為 2,560 萬人次，周日平均乘客量為 16.1 萬人次。北京地鐵十四號綫第一期全長 12.4 公里，共有七個車站。已於 2014 年 12 月通車的北京地鐵十四號綫第二期東段全長 14.8 公里，共有 12 個車站（其中兩個車站現不停站）。

2014 年 12 月 28 日，北京地鐵系統全綫上調票價，是七年來首次加價。2015 年上半年，北京地鐵四號綫和大興綫的總乘客量比去年同期減少 8%，現在客流已趨平穩。由於服務的價格與需求的非彈性關係，是次上調票價為京港地鐵公司帶來正面的財務影響。

深圳市軌道交通龍華綫（「龍華綫」）的營運表現亦超越其指標。龍華綫於 2015 年上半年的乘客量為 8,960 萬人次，周日平均乘客量逾 49.65 萬人次。龍華綫的四卡列車已於 2015 年 2 月全部改裝成六卡列車，載客量提升 50%。

受惠於杭州市其他鐵路綫的開通，杭州地鐵一號綫於 2015 年上半年的乘客量增加了 25%至 8,410 萬人次。周日平均乘客量逾 45 萬人次。

國際鐵路業務

英國方面，LOROL 在「2015 London Transport Awards」頒獎禮上，榮獲「鐵路營運年度獎」（Rail Operator of the Year）。LOROL 亦於 2015 年 5 月 31 日起從 Greater Anglia 特許經營商接手管理 West Anglia Inner 路綫，有關員工、車站和車隊已轉由 LOROL 管理，直至現有營運合約於 2016 年 11 月屆滿為止。LOROL 經擴展的鐵路網絡全長 167 公里，共有 111 個車站。乘客量於六個月期內增長 19%，達 6,650 萬人次。

在倫敦，MTR Crossrail 於 2015 年 5 月 31 日開始營運 Crossrail 第一段，稱為「TfL Rail」。TfL Rail 目前有 11 個車站，在 2019 年全面通車時，鐵路將達至全長 118 公里，共有 40 個車站。在最初階段，MTR Crossrail 接管了來自 Greater Anglia 專營權業務的車隊、員工和車站。下一步，MTR Crossrail 將營運一支於 2017 年投入服務的全新現代化車隊。

在斯德哥爾摩，MTRS 於 2015 年上半年取得卓越的營運表現，所有鐵路綫的列車準時度均超越合約指標。MTRS 獲頒授著名的 2014 年瑞典品質大獎（2014 Swedish Quality Award），表揚其對服務所作的改善。MTRS 於期內的乘客量為 1.706 億人次，周日平均乘客量為 120 萬人次。

MTRX 於 2015 年 3 月 21 日開始提供往來斯德哥爾摩和哥德堡之間的列車服務，獲得乘客的正面評價。MTRX 將於 2015 年 8 月全面投入服務，每周提供約 90 班列車班次。

在澳洲，根據 Public Transport Victoria 新的計算方法，墨爾本 MTM 在 2015 年上半年的乘客量為 1.155 億人次，較 2014 年上半年增加 4.8%，主要受惠於過去 12 個月推行新的票價機制。MTM 的營運表現及顧客滿意度持續超越合約指標。

同樣在澳洲，港鐵參與的財團成功投得悉尼西北鐵路綫營運、列車及系統合約，並於 2015 年 3 月在悉尼由 Infrastructure Partnership Australia 舉辦的「國家基礎建設大獎」（National Infrastructure Awards）上榮獲「卓越政府合作夥伴獎」（Government Partnership Excellence Award）。這是公司首個國際「公私合營」項目。

中國內地物業發展、租賃及管理業務

公司位於深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段的物業發展項目「天頌」，可發展總樓面面積約為 206,167 平方米，共有 1,698 個住宅單位及一個樓面面積 10,000 平方米的商場。於 2015 年上半年，公司先後預售兩批合共 708 個單位，已售出超過 99%。預期更多單位將於今年下半年推出預售。建築工程則維持良好進展。

港鐵佔 49% 股權的合營公司天津城鐵港鐵建設有限公司在天津地鐵六號綫位於北運河站的物業項目繼續取得進展。此地塊的可建樓面面積合共約 278,650 平方米，將發展為住宅及商業用途，預計建築工程將於 2015 年下半年展開。

中國內地的物業租賃及物業管理業務於 2015 年上半年的收入增加 2.7% 至 7,700 萬港元。公司在北京的商場銀座 Mall 於 2015 年 6 月 30 日的出租率為 99%。

公司於 2015 年 6 月底在中國內地管理的總樓面面積維持不變，為 230,000 平方米。這包括北京傲城融富中心的 24,000 平方米商用樓面及 58,000 平方米住宅樓面，以及北京北辰的購物中心和寫字樓共 148,000 平方米的商用面積。

未來增長

於 2015 年首六個月，我們繼續在香港及香港以外地區執行和推進鐵路及物業業務的擴展計劃。

香港的增長

擴建在香港的鐵路網絡，向來是港鐵的主要增長計劃。於 2015 年上半年，由港鐵擁有的新鐵路綫（即南港島綫（東段）及觀塘綫延綫）及港鐵獲委託為項目管理人的鐵路綫（即高鐵香港段及沙田至中環綫）均取得合理的施工進度。儘管工程取得進展，但公司仍然面對重大的困難和挑戰，因此需要進一步修訂項目的預計落成日期和造價估算。公司香港物業投資業務的增長，將來自兩個發展中的新商場，以及「青衣城」及「德福廣場」的擴建計劃。當落成後，公司現有的零售物業組合將增加約 120,620 平方米應佔總樓面面積。

香港新鐵路項目

由港鐵擁有的新鐵路綫

南港島綫（東段）

全長 7 公里的南港島綫（東段）將使港鐵服務由金鐘站伸延至港島南區，而鐵路綫的車廠將設於黃竹坑。截至 2015 年 6 月 30 日，該項目已完成 87%。按目前估計，工程可於 2016 年年底竣工，把鐵路服務首次帶進南區，服務估計達 35 萬的居住及就業人口。

在金鐘站，車站洞穴和月台的挖掘工程大致完成，結構工程現正進行。金鐘站擴建部分的明挖回填挖掘工程及艱鉅的現有港島綫行車隧道底支撐架工程已大致完成。南風隧道的隧道壁建造工程已經完成，並正在鋪設軌道。在南區的高架橋段，隔音屏障、架空電纜及軌道旁機電安裝工程已大致完成。有限度的列車測試於 2015 年 4 月開始在黃竹坑站與海怡半島站之間進行。

海洋公園站及黃竹坑站的工程大致完成後，現已展開法定檢測工作，由消防處為兩個車站完成了檢測。

在鴨脷洲，位於鴨脷洲橋道與怡南路交界的新建有蓋行人天橋和升降機已於 2015 年 1 月啓用，為海怡半島及鴨脷洲邨兩個人口稠密的住宅區提供便利及暢通無阻的連接通道。利東站及海怡半島站的主體結構工程已大致完成，出入口建造工程則正在進行。

由於工程複雜而持續勞動力緊張，該項目的造價估算已進一步修訂，上調 17 億港元至 169 億港元（未計算資本化利息）。

觀塘綫延綫

全長 2.6 公里的觀塘綫延綫將使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 2015 年 6 月 30 日，該項目已完成 81%。觀塘綫延綫於 2016 年落成後，將為何文田及黃埔一帶的居民提供鐵路服務，服務估計達 19.2 萬的居住及就業人口。

何文田站的主要結構工程已於 2015 年 6 月完成，軌道工程正朝著黃埔方向進行，超過 55% 的軌道已鋪設完成。黃埔站的建造工程正在進行中，兩個大堂的結構工程已完成 46%。儘管地質情況惡劣及工地擠迫，令黃埔站月台隧道工程充滿挑戰，但隧道已於

2015 年 7 月局部打通，標誌挖掘工程的一個里程碑。屋宇設備及機電安裝工程正在進行，截至 2015 年 6 月 30 日已完成 50%。

由於工程複雜，特別是在黃埔站月台隧道的工程，導致整個項目出現延誤，觀塘綫延綫現預計於 2016 年第三季或第四季竣工。由於施工延誤，加上工程挑戰和勞動力緊張，亦導致項目造價估算增加至 72 億港元（未計算資本化利息）。

由政府委託港鐵為項目經理的新鐵路綫

高鐵香港段

高鐵香港段全長 26 公里，將提供跨境的高速鐵路服務，連接香港和深圳、廣州以至中國內地的高速鐵路網絡。香港段的列車將由西九龍總站開出。截至 2015 年 6 月 30 日，該項目已完成 71%。公司的項目管理責任載於公司與政府簽訂的兩份委託協議。第一份委託協議（「高鐵香港段初步委託協議」）包括初步設計、詳細設計及地盤勘測，而第二份委託協議（「高鐵香港段委託協議」）則包括高鐵香港段完成詳細設計、建造、測試及通車。根據高鐵香港段委託協議，政府負責高鐵香港段的建造費用。

高鐵香港段牛潭尾至大江埔段隧道的挖掘工程已於 2015 年 3 月完成，標誌著這個項目全長 12.9 公里的鑽爆隧道挖掘工程已經全部完成。截至 2015 年 6 月 30 日，整體隧道挖掘工程已完成 97%。同日，西九龍總站因完成北面關鍵範圍內的地庫 B3 層橫向永久支撐工程，故此，西九龍總站工程完成 53%、整體挖掘工程已完成 97%，而混凝土結構的澆灌工程已經完成 53%。總站入口結構工程、其他屋宇設備及機電安裝工程則繼續進行。

高鐵香港段的施工進度繼續受到工程困難和多項挑戰的影響。當中最嚴峻的挑戰，是西九龍總站餘下的建造工程，尤其是混凝土澆灌工程及總站入口結構工程，以及中港邊境與米埔之間的跨境隧道的施工進度。施工困難導致估計完工時間表被進一步修訂為 2018 年第三季（包括計劃應變期）。主要由於工程延誤、勞動力緊張和施工困難，經修訂的項目造價估算亦增至 853 億港元（根據經修訂時間表，包含備用資金）。上述修訂估算已於 2015 年 6 月 30 日向政府匯報，現正由政府進行檢視。公司已知會政府這些修訂的估算是基於若干假設，包括及時的資金安排，並需要各方合作及取得政府的若干批准。

根據高鐵香港段委託協議，倘若大幅修改執行委託活動的進行計劃有可能導致公司的項目管理責任或成本大幅增加或減少，公司以及政府須真誠地磋商以同意增加或視乎情況減少項目管理費（管理費現時定於 45.90 億港元）。截至本中期報告之日期，由於此磋商尚未展開，故此在現階段，並不確定該費用會否增加。倘若公司收到的項目管理費沒有增加，則公司未必能夠收回履行高鐵香港段委託協議下之責任所增加的內部成本。

倘若公司違反高鐵香港段委託協議，或公司履行高鐵香港段委託協議下之義務時因疏忽而引致政府產生的虧損，政府有權向公司提出申索。公司就高鐵香港段初步委託協議及高鐵香港段委託協議所產生或相關的總法律責任（傷亡除外）設有上限，而此上限相等於公司在高鐵香港段委託協議下收到的項目管理費和其他費用，以及公司在高鐵香港段初步委託協議下收到的若干費用。截至本中期報告之日期，公司並未收到由政府提出的申索。

公司的董事局已授權公司主席和行政總裁與政府進行溝通，藉此讓高鐵香港段按照經修訂完工時間表開始營運，並會在適當時候就此向董事局作進一步匯報。

沙田至中環綫

全長 17 公里的沙田至中環綫，將現有鐵路綫連接成東西走廊及南北走廊，設有合共十個車站，包括六個連接現有鐵路綫與上述兩條新走廊的轉綫車站。該鐵路綫將於 2021 年為新界地區提供急需的新交通聯繫，估計服務達 64 萬的居住及就業人口。截至 2015 年 6 月 30 日，項目已整體完成約 37%，而東西走廊及南北走廊分別完成 50%及 15%。與高鐵香港段一樣，政府負責沙田至中環綫的建造費用。

沙田至中環綫的工程取得合理進展。公司於 2015 年 3 月成功貫通由啓德至鑽石山的上行綫隧道，是沙田至中環綫首段完成挖掘工程的隧道，標誌著項目的一個重要里程碑。其後，鑽石山和馬仔坑之間的上行綫隧道挖掘工程亦於 2015 年 6 月完成。

工程團隊於 2015 年 4 月 30 日舉行顯徑站平頂儀式，與區內市民一同慶祝項目創下新里程。顯徑站是沙田至中環綫首個平頂的車站，平頂儀式標誌車站的土木工程竣工，並隨即展開機電、裝修及軌道鋪設工程。之後，新的啓德站亦於 2015 年 7 月 16 日進行平頂儀式。

儘管施工進度合理，但正如之前所公佈，沙田至中環綫的通車計劃受到兩項重要事件影響。第一，東西走廊方面，由於土瓜灣站一處工地的考古發現，確定應對措施所耗費的時間導致走廊工程延誤 11 個月，現估計於 2019 年完工。第二，由於受第三方的基建工程影響，預期南北走廊新會展站的一個工地將延遲移交，因而令該走廊施工進度滯後了六個月。若工地移交有進一步延誤，南北走廊的落成時間將進一步押後。

由於上述延誤，公司正在檢討項目造價估算及目標完工日期。考慮到項目持續面對的困難和挑戰（包括上述因素），公司預期造價估算將會向上調整。此外，公司已知會政府有關沙田至中環綫的前期工程之預算造價將會上升，主要由於金鐘站作為未來沙田至中環綫與南港島綫（東段）（以及其他鐵路綫）的轉綫車站，其擴建項目造價估算上升。公司預期整個項目的工程時間表及成本檢討將於 2016 年年初完成，然後公司將會正式向政府提交檢討結果。此後，公司將會繼續監察和檢討項目造價及完工日期。

正在討論的新鐵路項目

2014 年 9 月，政府公布《鐵路發展策略 2014》，當中概述為直至 2031 年的鐵路擴展提供的規劃框架，提出了七個新的鐵路項目。政府於 2015 年 1 月發表的政策綱領，表示政府將分階段推行上述擬建的新鐵路項目，首先會為屯門南延綫、北環綫（及古洞站），以及東九龍綫進行詳細規劃。公司已向政府提供這些新鐵路項目的技術性資料，並會繼續支持政府為社區建設新鐵路。

香港物業投資項目

為不斷加強公司的投資物業業務，我們正投放資源優化旗下的商場組合，包括發展新商場及優化現有商場。這些項目將為公司的物業投資組合帶來合共約 120,620 平方米（總樓面面積），增幅為現時零售物業組合的應佔總樓面面積約 40%。

公司商場組合未來將會增添兩個分別位於大圍及「日出康城」的新商場。未來的大圍商場將提供 60,620 平方米（總樓面面積），預計將於 2021 年第三季開幕。公司已為該發展項目投入 75 億港元、並保留商場業權和承擔裝修費用。

日出康城商場將提供 44,500 平方米（總樓面面積），並預計於 2020 年第四季開幕。公司將向該發展項目投入 49.8 億港元、並保留商場業權和為商場進行裝修。

位於青衣的「青衣城」正在進行優化工程，將增加 12,100 平方米（零售總樓面面積），工程耗資約 24 億港元。繼 2015 年 6 月 12 日舉行動工儀式後，建造工程正在進行中，預計於 2017 年第四季開幕。

隨著市民對東九龍零售服務設施的需求上升，公司將改建「德福廣場」上的兩層寫字樓作零售用途，將會為該商場增加 3,400 平方米（總樓面面積）。項目造價估算為 5.5 億港元，並預計於 2017 年第二季開幕。

中國內地及國際拓展

在北京，京港地鐵公司現正推進北京地鐵十四號綫第三期的建造工程。北京地鐵十四號綫在全綫通車後，全長 47.3 公里，共有 37 個車站，包括十個轉綫車站。京港地鐵公司負責提供這個「公私合營」項目的機電系統及列車，以及為期 30 年的鐵路營運及維修服務。港鐵將向京港地鐵公司注入約 24.5 億元人民幣的額外資本以支持此「公私合營」項目的投資。

公司於 2015 年 2 月 8 日亦參與草簽了北京地鐵十六號綫「公私合營」項目的特許經營協議。北京地鐵十六號綫連接北安河和宛平，全長 50 公里，共有 29 個車站。根據協議，京港地鐵公司將負責供應此項目的機電系統及列車，並按現時計劃定於 2017 年後負責為期 30 年的鐵路營運及維修服務。北京地鐵十六號綫的建造工程經已展開，第一期預計可於 2016 年投入服務。為支持京港地鐵公司在北京地鐵十六號綫的投資，港鐵將為京港地鐵公司注入不多於 24.5 億元人民幣的額外資本。

在英國，我們獲 TfL 甄選入圍競逐 London Overground 的新一輪特許經營權，該經營權將於 2016 年 11 月 13 日開始為期七年六個月，該經營權可於 TfL 同意下延長兩年。

在瑞典，公司於 2015 年 8 月提交了競投 Stockholm Commuter Rail Systems (Stockholms Pendeltåg) 的標書。

在墨爾本，由於維多利亞省政府採用另一種方式進行有關項目，因此港鐵作為股東的 Rail Transformation Consortium 將不會繼續推進 Cranbourne-Pakenham Rail Corridor 項目。儘管如此，MTM 將以墨爾本鐵路特許經營權持有人的身份，繼續參與維多利亞省政府委託進行的有關工程。

財務回顧

於 2015 年上半年，集團取得良好財務業績，其中經常性業務穩健增長，而物業發展亦錄得較高利潤。與去年同期相比，總收入及總經營開支分別增加 3.8%及 1.9%至 202.10 億港元及 118.64 億港元。由於客運服務的總乘客量上升，以及車費調整（惟部分升幅被票價優惠所抵銷），香港客運業務收入增長 5.4%至 81.47 億港元。由於增加列車服務班次、能源開支上升和前綫員工增加，相關開支增加 8.6%至 43.48 億港元。於 2015 年

上半年的車站商務收入主要因車站商店租金及按營業額計算的租金上升而增加 8.5%至 25.79 億港元。其相關開支則主要因政府地租及差餉增加而上升 9.3%至 2.47 億港元。由於集團商場組合於 2015 年上半年的新訂租金上升，物業租賃及管理業務收入增加 11.3%至 22.55 億港元。我們的商場及「國金二期」寫字樓的出租率接近 100%。同期的相關開支亦因政府地租及差餉增加而上升 7.9%至 3.57 億港元。受不利的匯率變動影響，集團中國內地及國際附屬公司的收入及開支分別為 61.81 億港元及 58.36 億港元，較 2014 年上半年分別下跌 2.7%及 1.5%。以固定匯率基準計算，若撇除籌備深圳物業發展項目預售的市場推廣費用，中國內地及國際附屬公司的收入及開支分別上升 13.6%及 14.3%，經營利潤較去年同期增加 3.2%。由於為政府進行的項目管理工作增加按收回成本基準確認，但部分升幅被昂坪 360 的收入減少所抵銷，香港其他業務的收入為 10.48 億港元，較 2014 年上半年上升 6.0%。其相關開支主要因為政府進行的項目管理工作增加而上升 9.5%至 9.81 億港元。計入項目研究及業務發展開支 9,500 萬港元後，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增加 6.6%至 83.46 億港元，經營毛利率上升 1.1 個百分點至 41.3%。

香港物業發展於 2015 年上半年的利潤為 28.11 億港元，較去年同期增加 25.66 億港元，主要來自預售「緻藍天」的利潤入帳。由於港島綫西延建造成本的折舊，折舊及攤銷費用上升 11.4%至 18.80 億港元。每年向九鐵公司支付的非定額付款因較多收入根據最高的 35%漸進比率支付而上升 12.1%至 7.86 億港元。未計利息及稅項前經營利潤因而增加 49.3%至 84.91 億港元。

2015 年上半年的淨利息及財務開支由去年同期的 2.74 億港元增至 2.95 億港元。投資物業重估收益為 13.62 億港元。應佔八達通控股有限公司利潤由 1.04 億港元增至 1.17 億港元。我們於 2015 年上半年應佔其他聯營公司的業績為 4,900 萬港元，而去年同期應佔其他聯營公司的盈利為 2,500 萬港元，主要由於杭州杭港地鐵有限公司及京港地鐵公司的業績改善。

在扣除所得稅 14.46 億港元及非控股權益所佔利潤 8,900 萬港元後，公司股東應佔淨利潤於 2015 年上半年增加 3.5%至 81.89 億港元。每股盈利因此由 1.36 港元上升至 1.40 港元。不包括投資物業重估，2015 年上半年的股東應佔基本利潤為 68.27 億港元，較 2014 年同期上升 55.5%，每股基本盈利亦由 0.76 港元升至 1.17 港元。來自經常性業務的基本利潤上升 7.9%至 45.16 億港元，而除稅後物業發展利潤亦由 2.03 億港元增至 2015 年上半年的 23.11 億港元。

集團的財務狀況表持續強健，淨資產由 2014 年 12 月 31 日的 1,634.82 億港元增加 2.4%至 2015 年 6 月 30 日的 1,673.55 億港元。資產總值增加 108.86 億港元至 2,380.38 億港元，升幅來自投資物業重估收益、港島綫延綫、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫進一步建造成本的資本化，以及投放於大圍站物業發展項目有關的發展中物業。由於確認 2014 年應付股東的 2014 年末期股息，以及預先收取深圳「天頌」的售樓收入，負債總額自 2014 年 12 月 31 日增加 70.13 億港元至 2015 年 6 月 30 日的 706.83 億港元。集團的淨負債權益比率由 2014 年 12 月 31 日的 7.6%上升至 2015 年 6 月 30 日的 9.1%。

2015 年上半年從經營活動產生的現金在除稅及計入營運資金變動後為 90.74 億港元，較 2014 年同期增加 7.6%，增長主要來自經營利潤的增加。2015 年上半年從物業發展收取的現金為 24.40 億港元，較去年同期減少 33.0%，主要與來自香港「Grand Austin」及深圳「天頌」的款項有關。計入龍華綫的政府資助 6.53 億港元及其他現金款項 3.86 億港元，現金收入淨額由 2014 年上半年的 127.33 億港元降至 2015 年上半年的 125.53 億港元。2015 年上半年內用於鐵路業務的資本性開支總額為 49.88 億港元，其中 18.76 億港

元用於購入香港客運業務現有鐵路及相關業務的資產、23.95 億港元用於興建香港鐵路延綫項目、5.55 億港元用於支付龍華綫鐵路營運，而 1.62 億港元用於支付其他海外客運業務。用於支付物業相關業務的資本性開支總額為 80.69 億港元，其中 77.17 億港元用於香港物業發展項目，主要用於大圍站物業發展項目、2.72 億港元用於深圳物業發展項目，以及 8,000 萬港元用於香港投資物業的翻新及裝修工程。集團亦支付 14.72 億港元每年非定額付款予九鐵公司。計入集團向京港地鐵公司及天津城鐵港鐵建設有限公司合共作出的現金投資 1.61 億港元、利息付款淨額 2.78 億港元、向非控股權益持有人派付 3,100 萬港元股息及其他付款後，現金流出淨額由 2014 年上半年的 82.33 億港元增加至 2015 年上半年的 151.49 億港元。在 2015 年上半年計入上述項目及償還貸款淨額 19.44 億港元後，集團的現金結餘由 2014 年 12 月 31 日的 188.93 億港元降至 2015 年 6 月 30 日的 143.53 億港元。

融資活動

隨著希臘債務危機惡化，以及歐洲央行宣布實施規模龐大的量化寬鬆計劃以提振歐元區經濟，美國國庫債券孳息率跟隨歐洲主權債券孳息率於 2015 年 1 月大幅下跌。此後，由於美國經濟持續改善，加上市場預期美國聯儲局將於 2015 年年底前調高聯邦基金利率，美國國庫債券孳息率因而上升。

10 年期及 30 年期國庫債券孳息率分別從 2014 年年底的 2.17%（年率，下同）及 2.75% 上升至 6 月 30 日的 2.35% 及 3.12%，3 個月美元倫敦銀行同業拆息從 0.26% 微升至 0.28%。10 年期港元掉期利率於期內從 2.25% 下跌至 2.20%，而 3 個月港元香港銀行同業拆息則由 0.38% 上升至 0.39%。

集團把握長期利率於 2015 年 1 月下跌的機會，以 3.15% 的低票息率經私人配售首次發行面額總值 5 億港元的 40 年期港元票據，該港元票據進一步延長並分散集團的債務還款期，並鎖定具吸引力的定息長期融資。

於 2015 年 6 月底，集團持有的現金及銀行存款共達 143.53 億港元，尚未動用的已承諾銀行信貸為 76.7 億港元。於公司層面，現金及銀行存款總額為 118.81 億港元，連同尚未動用的已承諾銀行信貸總額 59 億港元，足以應付公司包括 2016 年大部份的資金需要。

於 2015 年 6 月底，公司 72% 的未償還債項為定息債項，餘下 28% 為浮息債項，反映利率風險處於溫和水平。公司未償還債項總額內須於 2 年內償還的佔 47%、須於 2 至 5 年內償還的佔 14%，其餘的 39% 則於 5 年後償還，反映再融資風險處於溫和水平。外匯風險管理得宜，其中 98% 的未償還債項為港元或已對沖為港元、或以基本業務的外幣現金流作對沖的債款，餘額 2% 為美元債項。

期內，主要由於浮息借貸比重上升，公司的加權平均借貸成本由 2014 年上半年的 3.0% 微跌至 2.9%。於集團層面，主要由於中國人民銀行調低人民幣貸款基準利率，使中國內地的項目貸款利息開支減少，以致加權平均借貸成本由 3.7% 微跌至 3.6%。

公司的信貸評級保持強勁，與香港特別行政區政府同級。穆迪投資者服務於 2015 年 6 月將集團的發行人及優先無抵押債務評級確認為「Aa1」，短期信貸評級為「P-1」，展望為「穩定」。

人力資源

公司與其控制之附屬公司於 2015 年 6 月 30 日在香港及香港以外地區分別僱用 16,864 和 8,047 名員工。於 2015 年首六個月，公司在香港招聘了 784 名新員工，並於內部晉升了 657 名員工，而員工流失率則維持在 4.1% 的低水平。

培育一支熱誠投入、共同協作的工作團隊，對增強公司的核心業務和服務社群至為重要。為達致此目標，港鐵舉辦各類招聘、培訓、領導才能發展、激勵和溝通計劃，務求招攬和挽留各階層的優秀人才。

我們推行多項人力資源措施，包括透過加強招聘活動及嶄新招聘廣告渠道，更具針對性地招募目標求職者及高質素的畢業生。我們亦深明員工的個人發展對公司締造佳績至關重要。於 2015 年上半年，除了海外課程外，公司舉辦了 3,546 項培訓課程，為每名香港員工平均提供 3.3 天的培訓。公司同時提供跨職能及跨地域的崗位輪調，由行政人員及高級經理擔任導師，以及舉辦體驗學習及訪問考察團。港鐵學徒訓練計劃及「Train 出光輝每一程」計劃，獲得「Association for Talent Development Excellence in Practice Award 2014」的獎項，肯定了公司在人才培訓及發展方面的成就。

作為公司持續學習和不斷求進文化的一部分，港鐵已推行「臻善圈」計劃超過 26 年，鼓勵員工分享優秀的改善提案。為加強公司在全球各地業務機構的「臻善圈」文化，我們於 2015 年 6 月舉辦了「全球臻善圈會議」（「2015 Global WIT Conference」），吸引來自香港、深圳、杭州、北京、墨爾本、倫敦和斯德哥爾摩的員工參加。

聯繫社區

我們致力與社區保持聯繫，並在日常營運以至興建新鐵路綫和物業發展項目的過程中，處處考慮廣大社群的需要。

開放的溝通渠道，包括顧客服務熱綫、在車站備索的乘客意見表、網上意見表、顧客心聲調查及電台直播節目，均有助我們掌握公眾關注的事宜，迅速回應不斷轉變的需求。在港島綫西延方面，公司於 2015 年 2 月在香港大學站和堅尼地城站舉辦「聽您所想」溝通會，與社區建立更緊密的聯繫，而項目工作小組則繼續處理和監察各種問題。公司於 2015 年 3 月 21 日在西營盤站舉行開放日，讓西區居民熟習車站環境及設施，反應熱烈。「港鐵社區聯網」計劃旨在與各類持份者保持緊密聯繫，並不斷發掘機會，建立社區友善設施。該計劃獲香港社會服務聯會舉辦的「商界展關懷」計劃頒發「傑出融合獎」，表揚其透過關愛社群，努力推廣企業社會責任。

在物業業務方面，我們的目標是為公司和社區創造價值。在與當區居民和區議會進行廣泛溝通後，公司在青衣「青衣城」擴建項目的新設施，將會採納區內社群提出的多項建議。港鐵商場於 2015 年上半年支持各項活動，包括青少年發展、藝術、社區服務、慈善及環保活動。

為了在鐵路網絡拓展項目建造期間促進與廣大社群的雙向溝通，我們成立了社區聯絡小組，定期與地區居民、區議員和政府代表會面。我們還舉辦活動和實地考察，促進與社區和政府關係。我們更邀請持份者出席會議，並在整個項目建造期間，透過項目熱綫及資訊中心掌握項目的最新進度資料。

展望

展望 2015 年下半年，我們預期公司香港客運業務的乘客量將會在經濟增長和港島綫西延通車的全年效應推動下有所增長。集團車站零售設施及物業租賃業務的業績受續約租金及新訂租金影響，影響程度將取決於市場情況。在香港以外的經常性業務，財務表現或會受匯率波動所影響。

在香港物業發展方面，由於 2015 年下半年並無可供預售的港鐵物業發展項目，因此期內的物業發展利潤只有來自出售尚餘單位。在深圳方面，「天頌」項目的預售繼續進行，而利潤則會於交付單位給買家時才入帳。

在物業招標活動方面，視乎市場情況，我們計劃在未來大約六個月推出「日出康城」兩至三個發展項目，提供約 4,300 個住宅單位。

公司的執行總監會有若干變動。前人力資源總監張少華先生已由 2015 年 6 月 15 日起擔任歐洲業務總監的新設職位。沈銘義先生已接任為署理人力資源總監，而公司同時繼續物色人力資源總監人選。蘇家碧女士將於 2015 年 9 月加入港鐵，擔任新設的公司事務總監一職。

本人於 2015 年 3 月獲董事局委任為港鐵行政總裁，深感榮幸，今後定當與各持份者攜手合作，引領公司向前邁進。對董事局成員的睿智意見以至港鐵員工的辛勤、投入和支持，本人衷心致謝。

承董事局命
梁國權
行政總裁

香港，2015 年 8 月 13 日

以上中期財務資料並不構成集團截至 2015 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。

暫停辦理股份過戶及股東登記手續

公司將於 2015 年 8 月 28 日至 2015 年 9 月 2 日（包括首尾兩日）期間，暫停辦理股份過戶及股東登記手續。為符合獲派中期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在 2015 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 室。2015 年度中期股息（附有以股代息選擇（惟登記地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外）），預計於 2015 年 10 月 16 日派發予於 2015 年 9 月 2 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）**、梁國權（行政總裁）、陳黃穗*、陳阮德徽博士*、鄭海泉*、方正博士*、何承天*、關育材*、劉炳章*、李李嘉麗*、馬時亨教授*、文禮信*、吳亮星*、石禮謙*、鄧國斌*、黃子欣博士*、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）**、發展局常任秘書長（工務）（韓志強）**及運輸署署長（楊何蓓茵）**

執行總監會成員：梁國權、張少華、金澤培、羅卓堅、馬琳、鄧智輝、黃唯銘及楊美珍

* 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。