

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 2011 年 6 月 30 日止六個月 未經審核業績公告

#### 摘要

#### 財務

- 未包括香港以外的鐵路附屬公司的經常性業務收入增加 8.1%至 99.98 億港元
- 香港以外的鐵路附屬公司收入增加 27.2%至 61.71 億港元
- 經營利潤上升 9.3%至 60.01 億港元。經營毛利率（不包括香港以外的鐵路附屬公司）上升 0.5 個百分點至 57.6%
- 物業發展利潤 14.45 億港元
- 股東應佔投資物業重估前淨利潤 43.69 億港元，相等於每股 0.76 港元
- 計入投資物業重估後，股東應佔淨利潤 80.50 億港元，相等於每股 1.39 港元
- 淨資產增加 5.4%至 1,236.36 億港元
- 淨負債權益比率改善至 10.9%
- 中期股息每股 0.25 港元，較 2010 年每股 0.14 港元增加

#### 營運

- 香港客運服務的總乘客量增加 5.4%至 8.154 億人次
- 截至 2011 年 6 月 30 日，已售出大圍「名城」一期及二期約 97%的單位
- 於 2011 年 5 月 17 日簽署南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的項目協議，並按「鐵路加物業綜合發展經營」模式獲得黃竹坑和何文田地塊的物業發展權
- 於 2011 年 5 月 17 日簽署沙田至中環綫的前期工程委託協議
- 深圳市軌道交通龍華綫第二期於 2011 年 6 月 16 日開始營運

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2011 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	
	2011 年 (未經審核)	2010 年 (未經審核)
香港車費收入	6,392	5,933
車站商務及鐵路相關收入	1,930	1,732
租務、管業及其他收入	1,676	1,585
香港以外的鐵路附屬公司收入	6,171	4,852
其他淨收入	-	-
	<b>16,169</b>	<b>14,102</b>
香港車費收入的相關開支		
- 員工薪酬及有關費用	(1,648)	(1,583)
- 水電費用	(513)	(498)
- 營運鐵路的地租及差餉	(101)	(91)
- 耗用的存料與備料	(221)	(184)
- 保養及相關工程	(461)	(423)
- 鐵路配套服務	(71)	(67)
- 一般及行政開支	(165)	(146)
- 其他費用	(87)	(93)
	<b>(3,267)</b>	<b>(3,085)</b>
車站商務及鐵路相關業務開支	(500)	(442)
租務、管業及其他業務開支	(425)	(372)
香港以外的鐵路附屬公司經營開支	(5,925)	(4,645)
項目研究及業務發展開支	(51)	(67)
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前 經營開支	<b>(10,168)</b>	<b>(8,611)</b>
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前 鐵路及相關業務的經營利潤	<b>6,001</b>	<b>5,491</b>
物業發展利潤	<b>1,445</b>	<b>3,705</b>
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前 經營利潤	<b>7,446</b>	<b>9,196</b>
折舊及攤銷	(1,611)	(1,537)
兩鐵合併每年非定額付款	(301)	-
未計利息及財務開支前經營利潤	<b>5,534</b>	<b>7,659</b>

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2011 年 (未經審核)	2010 年 (未經審核)
利息及財務開支	(459)	(656)
投資物業的公允價值變動	4,408	1,101
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	155	82
<b>除稅前利潤</b>	<b>9,638</b>	<b>8,186</b>
所得稅	(1,502)	(1,482)
<b>期內利潤</b>	<b>8,136</b>	<b>6,704</b>
下列人士應佔：		
- 公司股東	8,050	6,639
- 非控股權益	86	65
<b>期內利潤</b>	<b>8,136</b>	<b>6,704</b>
每股盈利：		
- 基本	HK\$1.39	HK\$1.16
- 攤薄	HK\$1.39	HK\$1.16

### 綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2011 年 (未經審核)	2010 年 (未經審核)
<b>期內利潤</b>	<b>8,136</b>	<b>6,704</b>
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：		
- 海外附屬公司財務報表	94	(16)
- 非控股權益	10	1
	104	(15)
現金流量對沖：對沖儲備淨變動	4	(71)
自用土地及樓宇：固定資產重估儲備淨變動	411	103
	519	17
<b>期內全面收益總額</b>	<b>8,655</b>	<b>6,721</b>
下列人士應佔：		
- 公司股東	8,559	6,655
- 非控股權益	96	66
<b>期內全面收益總額</b>	<b>8,655</b>	<b>6,721</b>

## 綜合資產負債表（百萬港元）

	於 2011 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2010 年 12 月 31 日 (已審核)
<b>資產</b>		
固定資產		
- 投資物業	50,585	45,314
- 其他物業、機器及設備	77,068	77,276
- 服務經營權資產	24,301	21,467
	<b>151,954</b>	<b>144,057</b>
物業管理權	31	31
在建鐵路工程	2,075	-
發展中物業	9,121	9,128
遞延開支	14	1,079
無控制權附屬公司權益	558	541
聯營公司權益	914	836
遞延稅項資產	5	9
證券投資	3,960	3,912
員工置業貸款	4	4
待售物業	1,323	1,936
財務衍生工具資產	375	375
存料與備料	1,090	1,061
應收帳項、按金及預付款項	3,450	3,057
給予物業發展商貸款	-	1,975
應收政府及其他關連人士的款項	1,000	330
現金、銀行結餘及存款	16,453	13,334
	<b>192,327</b>	<b>181,665</b>
<b>負債</b>		
銀行透支	7	16
短期貸款	100	300
應付帳項及應計費用	16,864	15,491
本期所得稅	1,341	1,018
工程合約保證金	451	404
應付政府及其他關連人士的款項	1,487	892
貸款及其他債務	22,521	20,741
服務經營權負債	10,733	10,749
財務衍生工具負債	141	148
非控股權益持有者貸款	163	154
遞延收益	119	605
遞延稅項負債	14,764	13,854
	<b>68,691</b>	<b>64,372</b>
<b>淨資產</b>	<b>123,636</b>	<b>117,293</b>

	於 2011 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2010 年 12 月 31 日 (已審核)
<b>股本及儲備</b>		
股本、股份溢價及資本儲備	44,046	43,734
其他儲備	79,409	73,416
公司股東應佔總權益	<u>123,455</u>	<u>117,150</u>
非控股權益	181	143
總權益	<u>123,636</u>	<u>117,293</u>

附註：

### 1. 獨立審閱

截至 2011 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 2010 年年度帳項一同閱讀。於集團本會計年度首次生效的《香港財務報告準則》及《香港會計準則》的修訂或新《香港（國際財務詮釋委員會）詮釋》並不包含任何適用於中期財務報告的修訂要求，並由於這些修訂與集團一貫採用的政策一致，因而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納的會計政策與 2010 年年度帳項所採用的一致。

### 3. 保留溢利

截至 2011 年 6 月 30 日止半年度及截至 2010 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2011 年 1 月 1 日結餘	71,781
公司股東應佔期內利潤	8,050
宣派及批准股息	<u>(2,598)</u>
於 2011 年 6 月 30 日結餘	<u>77,233</u>

百萬港元	
於 2010 年 1 月 1 日結餘	62,705
公司股東應佔年內利潤	12,059
失效的僱員認股權	1
宣派及批准股息	<u>(2,984)</u>
於 2010 年 12 月 31 日結餘	<u>71,781</u>

#### 4. 物業發展利潤

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2011 年	2010 年
物業發展利潤包括：		
由下列項目的遞延收益撥入		
- 收到來自發展商的款項	468	-
- 攤分資產	-	7
分佔發展盈餘數額	402	633
由攤分資產所得的收入	572	3,064
其他收入扣除其他一般費用淨額	3	1
	<b>1,445</b>	<b>3,705</b>

#### 5. 所得稅

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2011 年	2010 年
本期稅項		
- 期內香港利得稅項撥備	654	1,053
- 期內海外稅項	16	59
	<b>670</b>	<b>1,112</b>
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 投資物業的公允價值變動	727	182
- 耗用稅務虧損	4	4
- 超過相關折舊的折舊免稅額	80	166
- 撥備及其他	21	18
	<b>832</b>	<b>370</b>
綜合損益表中的所得稅	<b>1,502</b>	<b>1,482</b>
應佔無控制權附屬公司稅項	12	10
應佔聯營公司稅項	4	4

截至 2011 年 6 月 30 日止半年度的香港利得稅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%（2010 年：16.5%）計算。海外附屬公司的本期稅項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%（2010 年：16.5%）計算，而在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 2011 年 9 月 19 日或該日前後派發予於 2011 年 9 月 1 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 2011 年 6 月 30 日止半年度股東應佔利潤 80.50 億港元（2010 年：66.39 億港元）及期內已發行的加權平均普通股數 5,775,572,284 股（2010 年：5,732,143,807 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2011 年 6 月 30 日止半年度股東應佔利潤 80.50 億港元（2010 年：66.39 億港元）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 5,780,254,276 股（2010 年：5,738,652,735 股）計算。

若根據股東應佔物業重估前利潤（不包括投資物業公允價值增加及其相關遞延稅項）計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 0.76 港元（2010 年：1.00 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) 香港車務運作：營運香港市區內的一個集體運輸鐵路系統，服務位於赤臘角的香港國際機場及亞洲國際博覽館之機場快綫，過境鐵路服務，新界西北區的輕鐵及巴士服務，以及城際客運服務。

(ii) 香港車站商務活動：在香港的商務活動包括廣告位、車站內零售舖位及泊車位的租務，鐵路電訊系統的頻譜服務，以及與鐵路相關的附屬公司業務。

(iii) 香港物業租賃及管理：在香港出租投資物業中的寫字樓、零售舖位及泊車位，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，並包括與鐵路系統相關的車站商務活動。

(v) 物業發展：香港鐵路系統沿綫的物業發展。

(vi) 所有其他業務：包括與「昂坪 360」有關的營運、鐵路顧問服務、貨運業務、中國內地的租務及產業管理服務，以及應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤。

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 2011 年	2010 年	截至 6 月 30 日止半年度 2011 年	2010 年
香港車務運作	6,392	5,933	1,426	1,417
香港車站商務活動	1,608	1,440	1,284	1,221
香港物業租賃及管理	1,495	1,423	1,229	1,164
香港以外的鐵路附屬公司	6,171	4,852	203	190
所有其他業務	503	454	(2)	29
	<b>16,169</b>	<b>14,102</b>	<b>4,140</b>	<b>4,021</b>

百萬港元	營業額		利潤貢獻	
	截至 6 月 30 日止半年度 2011 年	2010 年	截至 6 月 30 日止半年度 2011 年	2010 年
物業發展			1,445	3,705
			5,585	7,726
項目研究及業務發展開支			(51)	(67)
利息及財務開支			(459)	(656)
投資物業的公允價值變動			4,408	1,101
應佔無控制權附屬公司及聯營 公司利潤			155	82
所得稅			(1,502)	(1,482)
			<b>8,136</b>	<b>6,704</b>

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	
	2011 年	2010 年
香港（所屬地）	9,902	9,153
澳洲	4,530	3,444
中國內地	97	62
瑞典	1,614	1,408
其他國家	26	35
	<b>16,169</b>	<b>14,102</b>

## 9. 應收及應付帳項

**A** 集團的應收帳項、按金及預付款項為 34.50 億港元 (2010 年 12 月 31 日：30.57 億港元)，其中應收帳項為 26.64 億港元 (2010 年 12 月 31 日：21.03 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 2011 年 6 月 30 日，2.41 億港元 (2010 年 12 月 31 日：2.03 億港元) 已過期未付，當中 4,700 萬港元 (2010 年 12 月 31 日：4,600 萬港元) 超過 30 日過期未付。

**B** 應付帳項及應計費用為 168.64 億港元 (2010 年 12 月 31 日：154.91 億港元)，當中包括 58.98 億港元 (2010 年 12 月 31 日：75.75 億港元) 與建造西港島綫而尚未耗用的政府現金資助有關。其餘的應付帳項及應計費用大部分為於工程驗證後應繳付的資本性項目開支。集團並無因提供鐵路運輸服務而產生重大的應付帳項。於 2011 年 6 月 30 日，27.45 億港元 (2010 年 12 月 31 日：23.31 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 2011 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 2011 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 2011 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 2011 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 2011 年 6 月 30 日止六個月內，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《企業管治常規守則》所載的守則條文，惟以下所述的守則條文第 A.4.2 條除外。

於 2011 年 5 月 6 日之 2011 年股東週年大會上及有關董事輪流退任的規定，公司繼續遵守其組織章程細則，即根據第 87 及 88 條要求三分之一的現任董事（即九名董事中其中的三名（不包括根據香港法例第 556 章《香港鐵路條例》第 8 條獲委任的兩名董事））必須退任。中華人民共和國香港特別行政區政府的重組，以及公司與九廣鐵路公司的兩鐵合併已使在三年前召開之 2008 年股東週年大會上推選／重選連任的董事人數增加。因此，公司於 2011 年首次沒有遵守守則條文第 A.4.2 條的規定（即每位董事須至少每三年一次輪流退任）。以上資料已於 2010 年報披露。

如公司於 2010 年 12 月所宣佈，周松崗先生將在其行政總裁合約於 2011 年 12 月 31 日屆滿時退休，並不再擔任董事局成員及執行總監會成員。

在進行全球招聘周先生的接任人選後，公司於 2011 年 7 月 22 日宣佈委任韋達誠先生（Mr. Jay Herbert Walder）為行政總裁，首次任期為三十個月，自 2012 年 1 月 1 日起生效。他同時成為執行總監會成員及董事局成員。為確保順利交接，韋達誠先生將於 2011 年 11 月 1 日獲委任為候任行政總裁。韋達誠先生現時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，將會於離任現職後加入公司。

## 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](http://www.mtr.com.hk) 及聯交所的網址。中期報告將於 2011 年 9 月中在公司網址及聯交所網址可供查閱，並於 2011 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	
	2011 年	2010 年
總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	658.4	623.5
- 過境服務	50.2	48.7
- 機場快綫	5.6	5.1
- 輕鐵	78.2	74.9
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	3,871	3,677
- 過境服務（每日）	277.5	268.9
- 機場快綫（每日）	31.1	28.0
- 輕鐵（周日）	442.2	425.5
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前鐵路及相關業務的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	57.6%	57.1%
- 包括香港以外的鐵路附屬公司	37.1%	38.9%

## 管理層回顧及展望

本人欣然報告，公司的業務發展於 2011 年首六個月持續去年的強勁勢頭，而我們的增長策略亦取得進一步進展。

公司在香港的經常性業務收入增加，主要受惠於經濟增長，乘客量錄得理想增加、租務物業和車站商舖的新訂租金上調、以及廣告業務收益進一步上升。而票價按票價調整機制上調，對客運服務收入亦帶來進一步支持。期內入帳的物業發展利潤，主要來自我們於將軍澳第五十六區商場所持權益及從大圍「名城」發展商收取的保證收益。我們在香港以外的業務亦對公司的財務業績作出貢獻。

公司的增長策略創下多項重要里程碑。在香港，我們於 2011 年 5 月就南港島綫（東段）及觀塘綫延綫的設計、建造、營運和財務安排，與政府簽署項目協議。與此同時，公司亦就沙田至中環綫前期工程的設計和建造，簽署委託協議。在上述協議簽署後，該等鐵路網絡的建造工程已隨即展開。而西港島綫及廣深港高速鐵路香港段（高鐵香港段）的建造工程繼續按照計劃進展。在中國內地，我們於 2011 年 6 月開始營運深圳市軌道交通龍華綫（深圳市龍華綫）第二期。

公司 2011 年上半年的總收入，上升 14.7%至 161.69 億港元。未計折舊、攤銷及每年非定額付款前鐵路及相關業務的經營利潤為 60.01 億港元，上升 9.3%。不包括我們在香港以外的鐵路附屬公司，收入則上升 8.1%，經營利潤上升 8.9%，而經營毛利率則上升 0.5 個百分點至 57.6%。相對 2010 年同期公司於日出康城第二期「領都」所得的可觀利潤入帳 37.05 億港元，今年上半年的物業發展利潤為 14.45 億港元。不包括投資物業重估及相關遞延稅項，股東應佔基本業務淨利潤減少 23.6%至 43.69 億港元，即每股盈利 0.76 港元。利潤減少主要由於今年和去年物業發展利潤的入帳時間及差額所致。除稅前的投資物業重估收益為 44.08 億港元（除稅後則為 36.81 億港元），而 2010 年則錄得除稅前投資物業重估收益 11.01 億港元。因此，股東應佔淨利潤為 80.50 億港元，即包括投資物業重估的每股盈利為 1.39 港元。董事局建議派發中期股息每股 0.25 港元。

## 營運回顧

### 香港客運服務

公司的香港車費收入於 2011 年上半年達 63.92 億港元，較去年同期上升 7.7%。

### 乘客量

於 2011 年首六個月，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量增加 5.4%至 8.154 億人次。

受惠於經濟增長及來港旅客量攀升，公司的本地鐵路服務錄得總乘客量 6.584 億人次，較去年同期增加 5.6%。我們的本地鐵路服務由觀塘綫、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）、西鐵綫及馬鞍山綫組成。

羅湖及落馬洲過境服務於 2011 年首六個月的乘客量為 5,020 萬人次，較 2010 年同期增加 3.2%。

於 2011 年上半年，由於往來香港的航空旅客量持續上升，機場快綫的乘客量較去年同期增加 11.4%至 560 萬人次。

輕鐵、巴士及城際客運服務於 2011 年首六個月的乘客量合計為 1.012 億人次，增加 5.1%。

### 周日平均乘客量

於 2011 年上半年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量較去年同期增加 5.2%至 470 萬人次，主要來自本地鐵路服務的 390 萬人次，較 2010 年首六個月上升 5.3%。

### 市場佔有率

於 2011 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由 2010 年同期的 43.7%增加至 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 64.6%增加至 65.7%。由於受近期開通的深圳口岸影響，我們在 2011 年上半年過境業務市場的佔有率由 54.8%下調至 54.5%。於 2011 年上半年，我們在往返機場交通工具市場的佔有率由 21.6%上升至 21.9%。

### 車費收入

於 2011 年上半年，香港車費總收入為 63.92 億港元，較 2010 年首六個月增加 7.7%，其中本地鐵路服務的收入佔 44.47 億港元，即 69.6%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升 2.4%，至 6.75 港元，主要由於票價及車程組合的變動所致。

過境服務於 2011 年首六個月的車費收入為 12.64 億港元，較去年同期增加 5.1%。機場快綫於 2011 年上半年的車費收入達 3.60 億港元，較 2010 年同期上升 11.1%。輕鐵、巴士及城際客運服務於 2011 年上半年的車費收入合計為 3.21 億港元，較去年同期上升 9.9%。

## 吸引乘客

為吸引更多乘客使用港鐵網絡，公司推出了多項宣傳及市場推廣活動，其中包括為慶祝香港迪士尼樂園五周年紀念推出的主題車票、為旅港一至兩天的過境遊客而設的過境旅遊票、為城際旅客而設的周末套票，並與廣州及東莞的機構合辦推廣計劃。此外，我們亦為特選機場快綫乘客提供車費優惠，而與「亞洲萬里通」攜手合作，推廣網上購票服務的計劃已由 2011 年 3 月起延長一年。過境服務方面，我們推出了團體旅遊推廣計劃。

2011 年 5 月，我們公布了一系列由 2011 年 7 月開始生效的優惠及推廣計劃，其中包括「搭一百賞一票」推廣計劃、為港外綫渡輪乘客而設的新轉乘優惠，以及將長者的 2 港元乘車推廣計劃延長多一年。

公司的港鐵友禮會「站站獎」積分計劃反應良好，而截至 2011 年 6 月 30 日為止已招募了超過 53,000 名新會員，令會員總數增至 1,189,617 名。

## 服務表現

於期內，公司的服務表現繼續超越了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標準。列車按照編定班次行走的可靠程度、乘客車程準時程度以及列車服務準時程度均達到 99.7%或以上。而清潔程度目標更達到 99.9%或以上。

我們致力於卓越服務的努力，再次獲得多個獎項的嘉許，其中包括《東周刊》主辦的「香港服務大獎—公共交通組別獎」，《星島日報》的「星鑽服務品牌選舉大獎 2010—最佳公共交通服務」，以及《壹週刊》的「2011 服務第壹大獎—公共交通組別」。

## 提升服務

為提升公司的服務水平，我們致力透過投資以改善車站環境和列車。

期內，我們在沙田站展開車站翻新工程，並完成有關粉嶺站和上水站翻新工程的詳細設計工作。為確保乘客能享受到安全和舒適的服務，我們在觀塘綫、荃灣綫和港島綫的地面車站安裝月台自動閘門、在牛頭角站和鰂魚涌站增設新的洗手間和改善其他車站的洗手間，並繼續翻新扶手電梯及安裝新月台座椅。

為增強與乘客的聯繫，我們已在所有轉車站安裝新的服務資訊顯示屏，並改善所有輕鐵月台的廣播系統以通知乘客到站列車的資訊。此外，我們在紅磡站直通車離境大堂禁區範圍增設免費上網專區，為乘客提供免費電腦上網服務。乘客現可於港鐵「e 分鐘著數」機購買廣九直通車車票。我們並已在「九廣通」列車及紅磡站直通車月台和離境大堂提供 Wi-Fi 無線寬頻服務。

為方便公眾使用港鐵車站，我們已開始於五個車站外面安裝客運升降機。公司在六個車站設置點字地圖，並於九龍塘站東鐵綫月台安裝了覆蓋整個月台長度的失明人士引導徑。

2011 年 4 月，公司開始接收十列新地鐵列車，這些列車將陸續於 2011 年及 2012 年期間付運，而首列新車將於今年年底前投入服務。由內地鐵路營運的直通車柴油機車，大多數已換成環保的電動機車。為期五年的輕鐵列車翻新計劃中的首部經優化輕鐵列車已於 2011 年 1 月 31 日投入客運服務。

## 生產力

公司不斷提升生產力的同時，亦致力維持服務質素。於六個月期內，我們在西鐵綫、東鐵綫、輕鐵和馬鞍山綫推行了多項節能措施。公司並在奧運站進行試點項目，安裝及測試空調系統變頻驅動器和玻璃窗隔熱薄膜。

## 車站商務及鐵路相關業務

車站商務及鐵路相關業務的收入較 2010 年上半年增加 11.4%，至 19.30 億港元。業務表現強勁，反映廣告業務進一步好轉，以及車站商店的新訂租金上調和樓面面積擴大。

車站零售設施於期內的收入為 9.22 億港元，較去年上半年增長 8.6%，主要是因為商店數目增加，加上持續改進商戶組合令租金上調所致。而以營業額計算的租金上調，亦進一步帶動收入增長。

我們於 2011 年上半年新增了 11 間車站商店，使港鐵車站商店截至 6 月底的總數達至 1,265 間。港鐵車站零售設施的總面積由 2010 年年底的 53,880 平方米，增加 541 平方米至今年 6 月底的 54,421 平方米，並為組合新增了 17 個新商戶。

2011 年上半年的廣告收入為 3.82 億港元，較 2010 年同期增加 18.6%。原因是公司適時推出新的廣告套餐和創新的廣告概念，有效地捕捉廣告市場好轉所帶來的商機。截至 2011 年 6 月 30 日，港鐵網絡的廣告點數目為 44,876 個，其中 21,059 個在車站內，23,817 個在列車內。於這六個月期內，公司更引入全新的 Power Station 廣告概念，讓一位廣告客戶於合約期內獨家使用尖沙咀站內所有廣告空間及模式作推廣。

電訊服務於 2011 年上半年的收入增加 19.9% 至 1.63 億港元，主要由於有更多一次性的電訊項目管理費及 3G 電訊服務收入增加所致。公司於期內協助電訊服務供應商為 15 個位於主要地區的車站增加 3G 流動數據傳輸容量，與及提升他們在鐵路沿綫的流動電話設備，以加強他們的流動電話服務質素。

對外顧問服務於 2011 年上半年的收入為 4,600 萬港元，較去年上半年減少 23.3%，主要由於德里機場鐵路快綫項目已大致完成。

## 物業及其他業務

儘管受樓宇按揭進一步收緊及政府增加土地供應措施的影響，樓市於 4 月出現一些整固，但香港物業市場仍然保持活躍，並受惠於持續低企的利率。

隨著來港消費的內地旅客不斷上升，以及內地公司和國際金融機構在港擴展業務的活動持續增加，中環優質寫字樓及零售物業的租賃繼續表現理想。

## 物業發展

2011 年首六個月的物業發展利潤為 14.45 億港元，當中包括我們位於將軍澳第五十六區商場的所持權益和從大圍「名城」發展商收取經扣除相關成本後的保證收益。「名城」第一期和第二期單位的銷售情況理想，截至 2011 年 6 月 30 日，已售出 2,728 個單位中約 97%。

至於公司只擔任政府項目代理的西鐵綫物業發展用地方面，城市規劃委員會已於 2011 年 6 月 17 日批准南昌站及荃灣西站五區發展項目的總綱發展藍圖，致使項目能於 2011 年下半年進行招標。此外，我們亦於 2011 年 5 月提交了西鐵朗屏（北）地塊經修訂的總綱發展藍圖予城市規劃委員會審批，並於 2011 年 7 月 22 日獲得批准。

公司與政府已就分別位於南港島綫（東段）及觀塘綫延綫的黃竹坑及何文田發展項目的初步發展參數達成協議，並將在鐵路竣工後展開兩個項目的發展。

## 物業租務、物業管理及其他業務

物業租務、物業管理及其他業務於 2011 年首六個月之收入合計為 16.76 億港元，較 2010 年同期增加 5.7%。

公司在香港和中國內地的物業租金總收入增加 6.5%，至 14.65 億港元。期內，我們在香港的整體港鐵商場之新訂租金錄得 15% 的平均升幅。於 2011 年 6 月底，公司在香港的 12 個商場的出租率維持接近 100%，而公司於國際金融中心二期的 18 個樓層亦全部租出。

截至 2011 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包括 225,625 平方米的零售物業、41,000 平方米的寫字樓，以及 11,202 平方米的其他用途物業。

我們繼續投資於旗下零售物業。連城廣場零售樓層更改間隔工程的最後一期經已展開，並將於 2011 年 8 月完成。

有效的市場推廣活動再次帶動公司物業組合取得佳績，而圓方、德福廣場、港鐵商場 i-Catch iPhone App 均在這方面贏得多個獎項。

公司於 2011 年首六個月的物業管理收入減少 10.4% 至 9,500 萬港元，收入減少是因為我們調整了經理人酬金以確保我們能以具競爭力的價格提供高質素服務。於 2011 年 6 月底，公司在香港管理的住宅單位數目增至 83,378 個，增加主要來自「名城」第一期新增的 1,360 個單位。公司在香港管理的商用面積大致維持不變，達 744,214 平方米。

## 昂坪 360

大嶼山昂坪 360 纜車和昂坪市集於 2011 年首六個月的收入增加 11.5% 至 1.16 億港元，期內旅客人數為 743,733 人次，而尊貴的「水晶車」約佔總乘客量的 32%。於六個月期內，昂坪 360 纜車服務的可靠率超過 99%。昂坪 360 有限公司於 2011 年 3 月通過了 ISO9001 後續審核。在各項推廣計劃帶動下，纜車服務的乘客量繼續攀升，並再度奪得多個服務獎項。

## 八達通

八達通繼續擴展其零售商戶網絡。截至 2011 年 6 月底，在香港採用八達通服務的商戶超過 3,000 家。八達通卡的流通量達 2,430 萬張，當中包括 1,870 萬張常用八達通卡，而每日平均使用量及交易金額分別達至 1,170 萬次及 1.127 億港元。公司於 2011 年上半年應佔八達通的淨利潤為 8,100 萬港元，較去年同期上升 5.2%。

## 未來增長 - 香港

我們正在進行五個大型項目以拓展香港鐵路網絡，並於期內取得重大進展。其中西港島綫、南港島綫（東段）和觀塘綫延綫等三個項目，將由公司出資興建及擁有。而餘下的高鐵香港段和沙田至中環綫，將由政府出資興建及擁有，公司將會獲邀請以「服務經營權」模式負責營運及維修兩條鐵路。我們亦就這些項目廣泛徵詢區內居民的意見，並將許多建議納入每個項目的設計和執行計劃之中。

全長 3 公里的港島綫延綫西港島綫預期於 2014 年通車，屆時將大大縮短由堅尼地城至上環的交通時間。項目的土木及機電工程合約已全部批出。在過往的六個月內，作為西港島綫建造工程一部分的新戴麟趾康復中心已移交醫院管理局，而新的堅尼地城游泳池（第一期）亦已移交康樂及文化事務署，這兩項設施已開始為區內居民提供服務。公司現正為將來的西營盤站、香港大學站和堅尼地城站的行車隧道和挖掘工程，進行鑽探和爆破工作。西港島綫是採用現金資助模式發展以達至財務上可行，而公司已全數收訖 126.52 億港元的政府現金資助。

2011 年 5 月，公司就南港島綫（東段）和觀塘綫延綫與政府簽署項目協議。這兩個項目將以「鐵路加物業綜合發展經營」模式發展以達至財務上可行，而公司已分別獲得黃竹坑和何文田地塊的物業發展權。

全長 7 公里的南港島綫（東段）將使港鐵服務由金鐘伸延至南區，而該路綫的車廠將設於黃竹坑。全長 2.6 公里的觀塘綫延綫將由觀塘綫的油麻地站途經新建的何文田站，連接至新建的黃埔站。公司於 2011 年 5 月 18 日批出多份主要土木工程合約，建造工程亦隨即展開。

高鐵香港段將會採用「服務經營權」模式進行發展。高鐵香港段包括鐵路及非鐵路工程在內的整體建造成本為 669 億港元，而立法會財務委員會已於 2010 年 1 月 16 日通過這項撥款。這總額包括公司向政府收取的 45.90 億港元項目管理費用，而公司將在鐵路建成後獲邀請以服務經營權模式負責營運。公司正就高鐵香港段的營運安排及業務模式，與政府及內地機構進行積極磋商。

全長 26 公里的高鐵香港段將提供過境的高速鐵路服務，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。高鐵香港段預期於 2015 年投入服務。葵涌的隧道爆破工程已於 2011 年 2 月展開，而隨著西九龍總站的護土牆及地基工程於 2011 年 6 月大致完成，其挖掘工程亦已展開。

而西九文化區管理局在 2011 年 4 月委任設計顧問後，我們已開始與其協調有關西九龍總站與西九文化區的設計程序。

沙田至中環綫亦會採用「服務經營權」模式進行發展，而根據於 2008 年 11 月簽署的委託協議，項目的規劃和設計工作費用由政府支付。2011 年 2 月 18 日，立法會財務委員會通過沙田至中環綫與金鐘站擴建項目及新何文田站有關的前期工程撥款。公司在簽署南港島綫（東段）和觀塘綫延綫項目協議的同時，亦就這些前期工程的設計及建造簽署了委託協議。工程包括金鐘站擴建項目和新何文田站的相關建造工程、將國際郵件中心由紅磡遷往九龍灣，以及其他附屬工程。

沙田至中環綫由兩個部分組成，其中全長 11 公里的馬鞍山綫延綫將從大圍伸延至紅磡，並在此連接西鐵綫而形成東西走廊，而 6 公里長的東鐵綫延綫將由紅磡伸延至香

港島，成爲香港第四條過海鐵路並形成南北走廊。我們現正進行大圍至紅磡段的詳細設計工作，而整個項目的機電系統設計方案已經完成。

## **未來增長 – 中國內地及海外業務**

公司於香港以外營運的鐵路業務包括：在中國內地，佔 49%股權的北京京港地鐵有限公司及佔 100%股權的港鐵軌道交通（深圳）有限公司、佔 60%股權的 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (MTM)、佔 100%股權的 MTR Stockholm AB (MTRS)、於斯德哥爾摩佔 50%股權的列車維修公司 Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT)，以及佔 50%股權的 London Overground Rail Operations Ltd (LOROL)。

公司在香港以外的三家鐵路附屬公司，即 MTM、MTRS 和港鐵軌道交通（深圳）有限公司，錄得鐵路專營權收入共 61.71 億港元，較去年同期增加 27.2%。經營成本增加 27.6% 至 59.25 億港元，而經營利潤較去年同期增加 18.8% 至 2.46 億港元，整體經營毛利率爲 4.0%。MTM 及 MTRS 從事營運及維修特許專營權的經營模式，只需較少的資本投資，因此其經營毛利率通常會大大低於其它需要龐大資本支出的鐵路項目之經營毛利率。而於 2011 年 6 月 16 日開始全綫運作的港鐵軌道交通（深圳）有限公司，一如我們預期，在 2011 年上半年錄得 4,600 萬港元的經營虧損。北京京港地鐵有限公司、LOROL 及 TBT 全部作爲聯營公司入帳，於 2011 年上半年合共帶來除稅後利潤 7,400 萬港元，而北京京港地鐵有限公司較我們預期早一年獲得利潤。

### **中國內地**

在中國內地，北京地鐵四號綫及於 2010 年 12 月 30 日通車的大興綫，服務均超越我們訂下的表現及可靠性目標。北京地鐵四號綫及大興綫於 2011 年首六個月的乘客量分別爲 1.479 億人次及 2,720 萬人次，而每日平均乘客量分別約達 817,000 人次及 150,000 人次。若撇除那些在同一旅程乘坐了北京地鐵四號綫及大興綫而重複計算了的乘客，北京地鐵四號綫及大興綫於上半年的整體乘客量爲 1.508 億人次，即每日平均乘客量約爲 833,000 人次。

在深圳，港鐵軌道交通（深圳）有限公司自 2010 年 7 月 1 日接管營運全長 4.5 公里的深圳市龍華綫第一期，營運表現理想，而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。2011 年首六個月的總乘客量爲 1,350 萬人次，而每日平均乘客量達 74,557 人次。而全長 16 公里的深圳市龍華綫第二期已落成，並如期於 2011 年 6 月 16 日通車。

我們正等待國家發展和改革委員會批准杭州地鐵一號綫項目。

### **海外**

在英國，LOROL 的營運表現持續改善，並被評選爲英國截至 2011 年 4 月的年度表現最優秀鐵路營運商。而在 2011 年 2 月 28 日開通的另一段東倫敦綫，亦提升了整個網絡的連繫。

在斯德哥爾摩，主要鐵路綫須臨時關閉以配合部分由當地政府協調的基建工程，MTRS 的表現備受影響，因此我們相應調整了人手。爲達到專營權合約中訂立不斷遞升的表現目標，我們正在進行多項計劃以識別及實行持續改善措施。我們已成功實行這些措施的首階段計劃，並有助提升營運表現。



在墨爾本，隨著落實營運程序及資產相關改善措施後，MTM 的表現得以改善，並於 2011 年 1 月超越我們訂下的目標。然而，主要受到與列車車長有關的工業行動影響，MTM 於 2011 年 2 月至 4 月期間的表現低於目標，但表現已於 2011 年 5 月和 6 月回升。2011 年 2 月的嚴重水災，對網絡中部分訊號系統的表現造成負面影響。除不斷致力於更新資產及推行新項目工程以提高網絡的可靠性，我們於 5 月引入的一套新列車時間表亦為列車可靠性帶來實質改善。

## 財務回顧

持續的業務發展勢頭令集團的經常性業務於 2011 年上半年取得良好業績。由於乘客量增長強勁，加上根據已定機制調整了票價，香港車費收入較去年同期增長 7.7%至 63.92 億港元。廣告及車站商務受惠於持續經濟增長，車站商務及鐵路相關業務的收入因而增加 11.4%至 19.30 億港元。租務、管業及其他收入上升 5.7%至 16.76 億港元，主要由於零售租戶的續約租金上調及按營業額計算的租金上升所致。撇除香港以外的鐵路附屬公司，總收入增加 8.1%至 99.98 億港元。來自中國內地的鐵路附屬公司（即港鐵軌道交通(深圳)有限公司）及於斯德哥爾摩及墨爾本的海外鐵路附屬公司的總收入達 61.71 億港元，較去年同期增加 27.2%。因此，集團於 2011 年上半年的總收入上升 14.7%至 161.69 億港元。

未計折舊、攤銷及向九廣鐵路公司(九鐵公司)支付有關兩鐵合併的每年非定額付款前的經營開支增加 18.1%至 101.68 億港元。由於公司有效控制員工薪酬及能源開支以抵銷法定最低工資實施及維修開支增加所帶來的影響，香港車費收入的相關開支增加 5.9%，低於相關收入的增幅。在車站商務及鐵路相關業務，以及租務、管業及其他業務方面，經營開支分別增加 13.1%及 14.2%，主要由於高鐵香港段帶來額外的項目管理成本、為符合法定最低工資要求而增加的開支，加上為推動收入增長而提高的廣告代理費用及推廣開支所致。撇除香港以外的鐵路附屬公司，營運開支增加 7.0%，較相關收入的 8.1%增幅為低。因此，不包括香港以外的鐵路附屬公司的經營利潤增長 8.9%至 57.55 億港元，而經營毛利率則增加 0.5 個百分點至 57.6%。若包括香港以外的鐵路附屬公司（其收入及經營開支分別增加 27.2%及 27.6%），鐵路及相關業務的總經營利潤增加 9.3%至 60.01 億港元，而經營毛利率則為 37.1%，較去年同期的 38.9%減少 1.8 個百分點。毛利率下跌，是由於資本投入輕微及毛利率較香港業務為低的國際鐵路附屬公司的貢獻提高，加上港鐵軌道交通(深圳)有限公司的初期經營虧損所致。

2011 年上半年的物業發展利潤為 14.45 億港元，主要來自攤分將軍澳五十六區商場的公允價值、從大圍「名城」發展商收取不可退回的保證收益（扣除相關成本後），以及主要來自銷售火炭「御龍山」及烏溪沙「銀湖·天峰」尚餘單位的利潤。由於利潤在不同時間入帳，本年上半年度入帳的物業發展利潤較去年上半年度的金額為低。因此，未計折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤減少 19.0%至 74.46 億港元。

在扣除因包括深圳市龍華綫的資產啓用而增加 4.8%的折舊及攤銷費用 16.11 億港元及兩鐵合併的每年非定額付款 3.01 億港元後，未計利息及財務開支前的經營利潤減少 27.7%至 55.34 億港元。由於債務淨額減少以及較高利息成本的定息債務在債務組合中的比重下降，利息及財務開支減少 30.0%至 4.59 億港元，而加權平均借貸利率由 4.4%減少至 3.1%。在除稅前，投資物業公允價值較 2010 年年底增長 44.08 億港元，而除稅後的增長為 36.81 億港元。

集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司的利潤增加 89.0%至 1.55 億港元，主要來自北京京港地鐵有限公司較高的利潤貢獻 6,100 萬港元。八達通控股有限公司、LOROL 及 TBT 的利潤貢獻分別為 8,100 萬港元、1,200 萬港元及 100 萬港元。扣除所得稅 15.02 億港元及非控股權益的應佔利潤 8,600 萬港元後，2011 年上半年的股東應佔淨利潤為 80.50 億港元，較去年同期增加 21.3%。每股盈利則由 1.16 港元上升至 1.39 港元。由於物業發展利潤較低，撇除投資物業重估及其相關的遞延稅項後的股東應佔淨利潤減少 23.6%至 43.69 億港元，而按相同基準計算的每股盈利則減少 24.0%至 0.76 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加強，淨資產由 2010 年年底的 1,172.93 億港元增加 5.4%至 2011 年 6 月 30 日的 1,236.36 億港元。資產總值增加 5.9%至 1,923.27 億港元，主要來自投資物業重估收益及深圳市龍華綫、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫的進一步資本開支。於 2011 年上半年，較早前於南港島綫（東段）及觀塘綫延綫所發生的開支已於簽署相關的項目協議時由遞延開支轉撥至在建鐵路工程及發展中物業。物業發展商亦已於本半年度清還與「領都」發展項目有關的免息貸款的未償還餘額。負債總額增加 6.7%至 686.91 億港元，主要由於為深圳市龍華綫建造項目提供部分融資而於 2011 年 6 月以人民幣發行的 10 億元人民幣票據（點心債券）、為向九廣鐵路公司支付的每年定額及非定額付款撥備，以及因期內利潤而增加的所得稅項負債。然而，持續耗用西港島綫的政府資助以及從遞延收益中確認有關「名城」的利潤，抵銷了部分的負債增長。於 2011 年 6 月 30 日，未償還貸款總額由 210.57 億港元增至 226.28 億港元，而負債權益比率由 27.2%降至 27.1%，淨負債權益比率則由 2010 年年底的 12.8%下降至 2011 年 6 月 30 日的 10.9%。

集團於 2011 年上半年維持強勁的現金流。集團的鐵路及相關業務於扣除現金稅務支出後帶來 58.20 億港元的現金，較去年同期增加 3.9%。其他主要現金收入包括物業發展商償還「領都」的貸款結餘 20 億港元，以及來自物業發展活動的 10.18 億港元。2011 年上半年的現金流入總額為 89.04 億港元，而期內的現金流出總額則為 72.96 億港元，當中主要包括香港鐵路營運資產、香港新鐵路延綫及深圳市龍華綫的 44.50 億港元資本開支、利息付款淨額 2.48 億港元、派付股息 23.25 億港元、每年非定額付款 4,500 萬港元及主要與物業發展有關的其他付款項目 2.28 億港元。因此，集團於 2011 年上半年的現金流入淨額為 16.08 億港元。若計入主要來自發行 10 億元人民幣點心債券的貸款取用淨額 15.20 億港元，集團於 2011 年 6 月 30 日的現金、銀行結餘及存款，在扣除銀行透支後，增加 31.28 億港元至 164.46 億港元。

## 融資活動

由於美國的復甦步伐停滯不前，而聯儲局更表示有意維持寬鬆的貨幣政策一段長時期，期內利率持續低企，並輕微趨跌。

內地方面，控制通脹及房地產價格依然是中央政府的首要政策目標，而中國人民銀行繼續透過限制貸款增長及調高貸款基準利率來收緊銀根。因此，內地及有關的借貸者轉而來港舉債，令資金競爭轉趨激烈，導致信貸息差擴闊，整體借貸成本上升。

期內，香港人民幣離岸市場的迅速增長，存款總額由 2010 年年底的人民幣 3,150 億元急增至 5 月底時的人民幣 5,490 億元，而點心債券的發行額增至人民幣 770 億元，為 2010 年全年發行額人民幣 390 億元的兩倍。儘管升幅顯著，人民幣投資產品的發展仍然落後於人民幣存款的增長，令點心債券的需求保持強勁，並進一步拖低這類債券的孳息率。

集團把握時機，於 2011 年 6 月發行人民幣 10 億元的 2 年期債券。這是香港首項由半官方機構發行的點心債券，票面年息率為 0.625%，低於其他同年期的點心債券。發行點心債券所得款項已作為股東貸款匯至港鐵軌道交通（深圳）有限公司，用以應付深圳市龍華綫項目餘下的資金需求。

由於發行新債券及港鐵軌道交通（深圳）有限公司增加銀行借貸，綜合債務由 2010 年年底的 210.57 億港元增至 2011 年 6 月底的 226.28 億港元。然而，集團的流動性依然強勁，於 2011 年 6 月 30 日的現金及投資級別證券總額達 204.13 億港元，連同預測的現金流，預期足夠應付集團 2012 年的大部份現金需求。

由於利率持續低企，加上大幅減少利率較高的定息債務，集團的平均借貸成本由 2010 年上半年的年利率 4.4% 降至 3.1%。

## 人力資源

公司與其受控制附屬公司現時在本港及香港以外地方分別僱用 14,135 和 6,631 名員工。2011 年上半年，我們聘請了 540 名新員工以配合公司的業務擴展。公司提供具競爭力的薪酬和有前景的事業發展機會，故能在人力市場活躍之際，仍確保我們的整體員工流失率維持於大約 2.9% 的低水平。

公司的卓越服務獲得多個國際知名獎項的嘉許，我們透過一系列的員工激勵計劃表揚及獎勵員工的貢獻。我們繼續透過精心設計的發展計劃，致力培育不同級別的人才。為配合香港和中國內地的業務擴展，我們繼續招聘見習管理人員及見習管理主任加入公司。

我們還舉辦不同類型的培訓及激勵課程，於期內推行共 2,851 個課程，為每名員工提供約 2.8 個培訓工作日。我們透過各種渠道與員工持續保持密切溝通。為了加強與僱員的對話，我們於 2011 年上半年共舉辦了超過 2,500 場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工逾 25,000 人次。

## 展望

環球經濟仍然脆弱。儘管存在著歐美等市場的不明朗因素，我們對 2011 年下半年的前景仍然感到審慎樂觀。由於公司的業務表現主要受本地經濟情況影響，我們的客運、廣告以及租務業務仍然受惠於香港經濟的持續增長。

在物業發展業務方面，我們目前預期大圍「名城」最後一期（即第三期）可於年底前獲發入伙紙。而由於項目第一期和第二期已售出足夠的單位數目以抵銷項目的所有發展成本，我們可於收到第三期的入伙紙時將整個發展項目所得利潤入帳。

在物業發展招標活動方面，我們將視乎市場狀況，在未來六個月內為南昌站、荃灣西站五區、天水圍輕鐵（天榮路）及大圍站等地塊進行招標。南昌站地塊和荃灣西站地塊屬於西鐵綫物業發展用地，公司只擔任政府的項目代理。

最後，本人謹藉此機會，衷心感謝各董事和全體同事的辛勤工作和敬業精神。

承董事局命  
周松崗  
行政總裁

香港，2011年8月11日

以上中期財務資料並不構成集團截至2011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

公司的股東名冊將於2011年8月26日至2011年9月1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2011年8月25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2011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)\*\*、周松崗 (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 (鄭汝樺)\*\*及運輸署署長 (黎以德)\*\*

執行總監會成員：周松崗、陳富強、周大滄、何恆光、金澤培、梁國權及杜禮

\* 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。

