

## 行政總裁回顧及展望

「儘管要服務與日俱增的  
乘客量，我們的鐵路網絡  
仍能維持世界級水平的  
運作及安全表現。」

韋達誠  
行政總裁

繼續提升  
企業公民  
聲譽。

維持  
策略性  
增長。

## 致各股東及其他有關人士：

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

除檢討企業策略外，我們於2012年3月在香港推出「用心聽•用心做」計劃，著意提升乘客關心的服務範疇，如縮短乘客候車時間、舒緩月台及列車擠迫情況等。於年內，我們每星期額外增加超過1,200班列車服務，令每週載客量增加約300萬人次。此外，我們逐步提升車站設施的工作亦進展理想，如增設連接車站大堂和地面的升降機、月台座椅及公共洗手間，讓乘客享受更舒適便利的旅程。顧客滿意調查亦顯示乘客察覺到港鐵服務有所提升，並歡迎我們各項優化服務措施。

我們在香港和香港以外地區的增長策略亦邁向重要新里程。沙田至中環綫委託協議的簽訂，標誌著公司在香港的業務擴展踏出重要一步，這亦是我們現時的網絡拓展計劃

下五條新鐵路綫的最後一個項目。當這五條鐵路綫建成後，我們在香港的鐵路網絡將擴展約25%。然而，公司在香港的鐵路拓展策略現已不止於這五條新鐵路綫的工程，我們正就《鐵路發展策略2000》檢討及修訂工作與政府緊密合作，以確定下一階段的鐵路發展計劃。在香港以外地區，公司業務發展的重大里程碑包括杭州地鐵一號綫通車及草簽北京地鐵十四號綫的特許經營協議。

於2012年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量創下歷史新高的17.706億人次。儘管要服務與日俱增的乘客量，我們的鐵路網絡仍能維持世界級水平的運作及安全表現。我們在2012年為乘客提供更多列車班次的同時，我們的列車服務可靠程度仍持續改善，並且達到自兩鐵合併以來的最佳水平。而五分鐘或以上的服務延誤，尤其是與設備故障有關的延誤次數亦大幅減少。此外，整體港鐵網絡的列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度兩項指標皆能維持於99.9%的水平。這樣的表現讓港鐵能夠成為全球最好的鐵路之一。

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



公司致力於  
全球取得成果。

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

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

### 香港客運業務

我們在香港的客運業務於營運及財務兩方面均表現理想。

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

### 乘客量

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

本地鐵路服務繼續受惠於穩健的經濟增長及訪港旅客人數攀升，總乘客量創下歷史新高的14.31億人次，較2011年增加4.7%。本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫及馬鞍山綫。

羅湖及落馬洲過境服務於2012年的乘客量增加5.6%至1.097億人次。受惠於往來香港的航空旅客量上升及列車班次增加，機場快綫的乘客量增加7.6%至1,270萬人次。輕鐵及巴士於2012年的乘客量合計為2.132億人次，增加3.9%。而城際客運服務的乘客量為400萬人次，增加6.4%。

於2012年，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量增加4.5%至507萬人次。若不包括城際客運服務，周日平均乘客量則為506萬人次，增加4.5%。當中大部分仍然來自本地鐵路服務，其周日平均乘客量上升4.5%至415萬人次。

### 市場佔有率

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

### 車費收入

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

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

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

### 服務及表現

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

為配合我們新推出的「用心聽・用心做」計劃，我們於年內大幅增加列車班次。在過去一年，本地鐵路服務每星期增加逾1,200班列車服務，即每星期增加300萬人次的載客量。此外，我們亦於2012年12月的週末及冬至當日，額外增加了1,500班列車服務，方便乘客於聖誕節期間出遊。我們能

加密列車班次，實有賴年內付運的新列車。於2012年年底，我們較早前訂購的十列新車，已在「用心聽・用心做」計劃下全數投入客運服務。我們還於2012年1月加強機場快綫的列車服務，在頭班列車至午夜時段，把列車班次由每12分鐘一班加密至每十分鐘一班。

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

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

安全是港鐵首要的營運條件，並深深植根於我們的信念和文化中。憑藉我們鐵路營運遍布世界各地的優勢，我們於2012年與公司部分在香港以外的專營權業務分享和互相學習最佳安全實務，以求不斷改進、精益求精。在2013年1月，公司發表新的「公司安全策略」，列明公

司的安全使命，是要讓公司所有業務均能成為全球安全表現最佳之一，並在公司營運的每個地方皆能成為當地最安全的公共交通工具。這個策略將有助我們提倡安全至上的公司文化及專注於不斷改進公司的安全系統和程序，以應對未來的種種挑戰，並為我們的本地及國際鐵路服務制訂策略性安全重點和相關措施。

### 香港車站商務

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

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

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

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

### 香港物業及其他業務

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

### 香港物業發展

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

年內，我們推出「溱岸8號」預售，截至年底項目的981個單位已售出逾83%。而公司只擔任九廣鐵路公司（「九鐵公司」）相關附屬公司項目代理的屯門站物業發展項目第一期「龍門」亦銷情暢旺，截至年底項目的1,075個單位已售出97%。

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

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

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

### 香港物業租賃及管理業務

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

公司在香港的物業租金總收入為31.98億港元，較2011年增加10.5%。年內整體港鐵商場之新訂租金錄得16%的平均升幅。於2012年12月底，公司在香港的13個商場及於國際金融中心二期的18個樓層維持接近100%的出租率。截至2012年12月31日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合包括212,612平方米的零售物業、40,969平方米的寫字樓，以及13,642平方米的其他物業。

我們繼續發展旗下租賃物業組合。位於將軍澳站上蓋、港鐵在香港的第十三個商場「PopCorn」於2012年3月開業。「君薈坊」的商戶重組計劃已於2012年9月展開，其建造工程將於2013年內分階段完成。我們繼續在公司物業組合中進行

定期的資產更新計劃，以維持對客戶的吸引力，並保持能源效益。我們與一個主要的現有租戶就國際金融中心二期的19,038平方米寫字樓，訂定為期五年的新租約，新訂租金較租戶在現行舊租約下所支付的租金有顯著升幅。新租約將於2014年年中生效。

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

### 其他業務

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

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

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

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

### 中國內地及國際業務

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

在聯營公司方面，北京京港地鐵有限公司、London Overground Rail Operations Limited(「LOROL」)及Tunnelbanan Teknik Stockholm AB的表現皆有所改善，當中北京京港地鐵有限公司的業績有顯著增加，部分源於其2011年年度帳項經確定後的一次性會計調整。隨著公司在杭州佔49%股權的聯營公司杭州杭港地鐵有限公司於2012年11月24日開始營運杭州地鐵一號綫後，我們已將其表現計入聯營公司的業績之中。這四家聯營公司對公司業績作出的貢獻合共為2.42億港元，較2011年上升1.26億港元。若不包括北京京港地鐵有限公司的一次性調整，聯營公司於2012年的貢獻則合共為1.76億港元。

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

### 中國內地鐵路業務

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

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

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

### 海外鐵路業務

在英國，隨著東倫敦綫最後一期於2012年12月通車，倫敦循環綫宣告完成，並使LOROL鐵路網絡加長了12公里至124公里，而車站數目亦增加了兩個至57個車站。LOROL成功克服2012倫敦奧運會對交通需求帶來的種種挑戰，在乘客人數比平日增加25%的情況下，仍能達至98%的正點率。LOROL的卓越營運表現，以及為奧運會提供有效支援的合作夥伴精神，獲得了英國運輸部和倫敦運輸局的嘉許。根據一個獨立的乘客監察組織Passenger Focus的意見調查顯示，LOROL於年內所獲得的乘客滿意度達90%或以上，是英國所有專營權和特許營運商中獲得最高評分的機構。LOROL亦憑這些卓越表現在2012年連續第二年獲評為倫敦

的「年度最佳公共運輸營運者」，並於倫敦舉行的Metrorail Awards中獲評為全球「提升服務最佳表現的鐵路」。此外，LOROL過去五年的卓越表現獲肯定而成功延續London Overground鐵路服務的營運及維修專營權兩年至2016年11月。LOROL的全年乘客量約為8,000萬人次，而周日平均乘客量達38萬人次。

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

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

#### 中國內地物業發展、租賃及管理業務

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

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

#### 未來增長

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

#### 香港的增長

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

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

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



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

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

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

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

在現時各個項目的施工期間，有超過7,000名建築工人在公司位於香港各區的125個地盤工作。公司與承建商緊密合作，提高工人的安全文化及風險意識，並確保公司的所有工地維持最高的健康及安全標準，包括減少時常發生的手指和腳趾受傷事故。此外，公司推出「新手照

顧計劃」，以改善新員工的安全意識，並推出「建造工人人壽保障計劃」。公司更設立新的流動事故控制中心，進一步提升我們在工地發生嚴重事故時的快速應變能力。

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

### 中國內地及海外拓展

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

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

## 財務回顧

集團於2012年的總收入達357.39億港元，較2011年上升6.9%。包括鐵路營運、車站商務、物業租賃及管理和其他業務在內的香港業務錄得229.53億港元的收入，升幅達9.2%；而中國內地及國際附屬公司的收入則增加3.0%至127.86億港元。為了支持收入增長，及配合優化香港業務服務和表現並拓展香港以外地區新業務的公司策略，集團的總經營成本上升6.4%至226.56億港元。因此，未計物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤增加7.9%至130.83億港元，經營毛利率則上升0.3個百分點至36.6%。不包括中國內地及國際附屬公司的利潤貢獻，經營毛利率下跌1.2個百分點至54.4%，主要由於競投英國鐵路專營權令開支增加，以及杭州地鐵一號線的準備營運費用所致。2012年的物業發展利潤減少16.96億港元至32.38億港元，主要來自完成車公廟站「溱岸8號」項目及出售尚餘單位。扣除折舊及攤銷費用32.08億港元和每年非定額付款8.83億港元後，未計利息及稅項開支前的經營利潤減少7.4%至122.30億港元。計入利息及財務開支8.79億港元、投資物業重估收益37.57億港元、集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤4.56億港元及所得稅18.93億港元後，2012年公司股東應佔淨利潤下跌13.0%至135.32億港元，即每股盈利2.34港元。隨著一項於2012年1月1日生效的會計準則修訂，投資物業重估無需再計提遞延稅項，於前期已計提的遞延稅項亦作出相應調整。由於2012年的物業發展利潤減少，撇除投資物業重估的基本業務利潤下跌6.6%至97.75億港元，即每股盈利1.69港元。

於2012年12月31日，集團的淨資產上升7.3%至1,444.80億港元，當中資產總值上升4.6%至2,069.15億港元，而負債總額則下降1.2%至624.35億港元。資產總值上升，主要來自投資物業重估收益、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫進一步資本化的建造成本，以及對杭州聯營公司的注資。然而，發展中物業因「溱岸8號」竣工而減少，證券投資因到期贖回中期票據而下跌，均抵銷了部分資產增長。負債總額下降，主

要由於耗用於過去年度所收取了有關興建西港島綫的政府現金資助及支付大圍站物業發展用地備置工程成本。集團的淨負債權益比率由2011年12月31日的11.4%下降至2012年12月31日的10.9%。

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

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

## 人力資源

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

年內，公司在香港及其他營運中心落實招聘及挽留人才的綜合方針，以配合業務擴展。我們為香港業務共聘用了逾1,800名新員工，當中有部分是從海外招募、具備項目經驗的工程界專才。此外，為配合未來業務增長的需

要，我們亦在香港聘請更多見習管理人員及工程師、見習管理主任及學徒。儘管就業市場出現反彈，公司的員工流失率仍維持在4.2%的低水平。

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

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

### 聯繫社區

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

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

### 展望

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

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

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



行政總裁

韋達誠

香港，2013年3月11日