

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 2013 年 12 月 31 日止年度

經審核業績公告

摘要

財務

- 總收入上升 8.3%至 387.07 億港元；未計中國內地及國際附屬公司前的收入增加 10.9%至 254.61 億港元
- 除稅後股東應佔基本業務利潤

經常性業務利潤	74.37 億港元	上升 7.6%
物業發展利潤	11.63 億港元	下跌 57.0%
	<u>86.00 億港元</u>	下跌 10.6%
- 計入投資物業重估後，股東應佔利潤 130.25 億港元，下跌 2.6%
- 股東應佔基本業務利潤之每股盈利 1.48 港元
- 淨資產增加 6.7%至 1,527.02 億港元
- 淨負債權益比率 11.8%
- 現金及銀行存款總額 172.97 億港元，並有額外尚未動用的已獲承諾信貸額 106.15 億港元
- 董事局建議末期股息每股 0.67 港元（可選擇以股代息），全年股息合共每股 0.92 港元，增加 16.5%

營運

- 香港客運業務總乘客量增加 3.0%至 18.23 億人次
- 自 2012 年「用心聽•用心做」計劃推出起，每星期已增加超過 1,300 班列車服務
- 在 2013 年投放 56 億港元的資本性及營運開支（2012 年：52 億港元）於提升及保養香港鐵路網絡，務求維持 99.9%的整體列車服務準時程度
- 香港物業租賃業務表現良好，港鐵商場之出租率接近 100%，而新訂租金亦錄得 16%的平均升幅

拓展

- 五個香港新鐵路項目全部取得穩健進展，西港島綫如期於 2014 年年底通車
- 承接 The Austin（柯士甸站地塊 C）之成功，將視乎市場狀況於 2014 年展開預售柯士甸站地塊 D 和日出康城第三期
- 深圳市軌道交通龍華綫車廠地塊的物業建設工程及天津地塊的詳細規劃及設計均按計劃進行
- 北京地鐵十四號綫工程進度理想，第二期預計於 2014 年通車

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2013 年 12 月 31 日止年度經審核業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2013 年	2012 年 (重列)
香港客運業務收入	15,166	14,523
香港車站商務收入	4,588	3,680
香港物業租賃及管理業務收入	3,778	3,401
中國內地及國際附屬公司收入	13,246	12,786
其他業務收入	1,929	1,349
	38,707	35,739
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(4,198)	(4,067)
- 水電費用	(1,293)	(1,200)
- 營運鐵路的地租及差餉	(259)	(234)
- 耗用的存料與備料	(514)	(477)
- 保養及相關工程	(1,177)	(1,112)
- 鐵路配套服務	(246)	(210)
- 一般及行政開支	(515)	(479)
- 其他費用	(247)	(238)
	(8,449)	(8,017)
香港車站商務開支	(464)	(397)
香港物業租賃及管理業務開支	(673)	(627)
中國內地及國際附屬公司開支	(12,455)	(12,184)
其他業務開支	(1,781)	(1,296)
項目研究及業務發展開支	(486)	(323)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(24,308)	(22,844)
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	14,399	12,895
香港物業發展利潤	1,396	3,238
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	15,795	16,133
折舊及攤銷	(3,372)	(3,208)
每年非定額付款	(1,247)	(883)
未計利息及財務開支前經營利潤	11,176	12,042
利息及財務開支	(732)	(879)
投資物業重估	4,425	3,757
應佔聯營公司利潤或虧損	158	456
除稅前利潤	15,027	15,376
所得稅	(1,819)	(1,862)
年內利潤	13,208	13,514

	截至 12 月 31 日止年度	
	2013 年	2012 年 (重列)
下列人士應佔：		
- 公司股東	13,025	13,375
- 非控股權益	183	139
年內利潤	13,208	13,514
公司股東應佔年內利潤：		
- 來自未計及物業發展利潤前基本業務	7,437	6,914
- 來自物業發展	1,163	2,704
- 來自基本業務	8,600	9,618
- 來自投資物業重估	4,425	3,757
	13,025	13,375
每股盈利：		
- 基本	2.25 港元	2.31 港元
- 攤薄	2.24 港元	2.31 港元

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2013 年	2012 年 (重列)
年內利潤	13,208	13,514
年內其他全面收益（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	298	339
- 重新計量界定福利計劃淨負債	686	1,344
	984	1,683
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	109	72
- 非控股權益	(35)	3
- 現金流量對沖：對沖儲備淨變動	(61)	23
	13	98
	997	1,781
年內全面收益總額	14,205	15,295

	截至 12 月 31 日止年度	
	2013 年	2012 年 (重列)
下列人士應佔：		
- 公司股東	14,057	15,153
- 非控股權益	148	142
年內全面收益總額	14,205	15,295

綜合資產負債表 (百萬港元)

	於 2013 年 12 月 31 日	於 2012 年 12 月 31 日 (重列)	於 2012 年 1 月 1 日 (重列)
資產			
固定資產			
- 投資物業	61,285	55,314	51,453
- 其他物業、機器及設備	76,277	76,088	76,687
- 服務經營權資產	25,594	24,492	23,928
	163,156	155,894	152,068
物業管理權	31	31	31
在建鐵路工程	11,548	7,458	3,566
發展中物業	11,233	10,430	11,964
遞延開支	4	15	14
聯營公司權益	5,277	4,258	1,527
遞延稅項資產	29	21	24
證券投資	472	393	2,974
待售物業	1,105	3,016	3,757
財務衍生工具資產	115	256	344
存料與備料	1,281	1,220	1,135
應收帳項、按金及預付款項	3,621	4,246	3,778
應收關連人士款項	654	785	402
現金、銀行結餘及存款	17,297	18,664	16,100
	215,823	206,687	197,684
負債			
銀行透支	47	55	-
短期貸款	-	300	-
應付帳項及應計費用	13,793	16,530	19,277
本期所得稅	349	406	597
工程合約保證金	986	948	643
應付關連人士款項	1,388	1,061	1,481
貸款及其他債務	24,464	23,222	23,168
服務經營權負債	10,658	10,690	10,724
財務衍生工具負債	389	132	151
非控股權益持有者貸款	135	157	154

	於 2013 年 12 月 31 日	於 2012 年 12 月 31 日 (重列)	於 2012 年 1 月 1 日 (重列)
遞延收益	623	488	403
遞延稅項負債	10,289	9,587	8,993
	63,121	63,576	65,591
淨資產	152,702	143,111	132,093
股本及儲備			
股本、股份溢價及資本儲備	44,442	44,281	44,062
其他儲備	108,115	98,623	87,845
公司股東應佔總權益	152,557	142,904	131,907
非控股權益	145	207	186
總權益	152,702	143,111	132,093

附註： -

1. 核數師報告

截至 2013 年 12 月 31 日止年度的業績已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。而畢馬威會計師事務所發出的無重大修訂核數師報告載於即將寄發予股東的年報內。此外，業績已由集團審核委員會審閱。

集團截至 2013 年 12 月 31 日止年度之初步業績公布所列數字已由畢馬威會計師事務所與集團該年度經審核帳項所載之金額作比較，兩者金額一致。畢馬威會計師事務所就此所進行之工作有限度，並不構成審核、審閱或其他委聘保證，因此核數師不會就本公布發表任何保證意見。

2. 帳項編製基準

本綜合帳項按照所有由香港會計師公會頒布並適用的《香港財務報告準則》（「HKFRS」）及香港公認會計準則編製。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》。其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」

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，集團在其帳項中的綜合全面收益表對其他全面收益之呈報已作出相應的修改。

HKFRS 10 引進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，惟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 12 將個體有關於附屬公司、合營安排、聯營公司及非綜合計算的結構性個體之權益的所有披露規定結集在一個會計準則中。HKFRS 12 所載的披露規定一般都較現行相關的準則廣泛。集團已於其綜合帳項中作出適用的披露。

HKFRS 13 以單一指引替代現時列載於個別HKFRS內有關公允價值計量的指引，並對有關財務工具及非財務工具的公允價值計量作出更廣泛的披露要求。集團已於其綜合帳項中作出適用的披露。

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負債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 1 月 1 日及 12 月 31 日的結餘，並相應調整截至 2012 年 12 月 31 日止年度的比較數字如下：

百萬元	如前匯報	採納 HKAS 19 修訂 的影響	重列
截至 2012 年 12 月 31 日止年度綜合損益表			
香港客運業務開支 - 員工薪酬及有關費用	(3,879)	(188)	(4,067)
所得稅	(1,893)	31	(1,862)
年內利潤	13,671	(157)	13,514
基本及攤薄每股盈利	2.34 港元	(0.03)港元	2.31 港元
截至 2012 年 12 月 31 日止年度綜合全面 收益表			
重新計量界定福利計劃淨負債	-	1,344	1,344
年內全面收益總額	14,108	1,187	15,295
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
於 2012 年 1 月 1 日綜合資產負債表			
應收帳項、按金及預付款項	3,964	(186)	3,778
應付帳項及應計費用	16,402	2,875	19,277
遞延稅項負債	9,498	(505)	8,993
其他儲備 - 保留溢利	88,062	(2,556)	85,506

3. 保留溢利

截至 2013 年 12 月 31 日止及 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
公司股東應佔年內利潤	13,025
年內其他全面收益	686
沒收的僱員認股權	2
宣派及批准股息	(4,580)
於 2013 年 12 月 31 日結餘	104,965

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
沒收的僱員認股權	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 12 月 31 日止年度	
	2013 年	2012 年
分佔物業發展所得的盈餘	1,418	3,186
收取物業作投資用途所得的收入	44	-
西鐵物業發展的代理費收入	-	49
其他費用扣除雜項收入的淨額	(66)	3
	1,396	3,238

5. 所得稅

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2013 年	2012 年 (重列)
本期稅項		
- 年內香港利得稅項撥備	1,118	1,469
- 年內中國內地及海外稅項	181	135
	1,299	1,604

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	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	(5)	4
- 超過相關折舊的折舊免稅額	506	350
- 撥備及其他	19	(96)
	<u>520</u>	<u>258</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>1,819</u>	<u>1,862</u>
應佔聯營公司稅項支出	<u>83</u>	<u>18</u>

於 2013 年 12 月 31 日止年度香港利得稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除累計稅務虧損（如有）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

董事局建議(i)派發末期股息每股 0.67 港元，及(ii)採納以股代息計劃（「建議」），惟建議有待股東於應屆股東週年大會上批准。待建議獲得股東批准後，公司提議向所有股東提供以股代息的選擇，但註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。末期股息（包含以股代息）將大約於 2014 年 7 月 4 日派發予於 2014 年 5 月 19 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 12 月 31 日止年度的股東應佔利潤 130.25 億港元（2012 年：133.75 億港元（重列）），及年內已發行的加權平均普通股數 5,796,829,998 股（2012 年：5,787,351,555 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2013 年 12 月 31 日止年度的股東應佔利潤 130.25 億港元（2012 年：133.75 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年內已發行的加權平均普通股數 5,802,790,866 股（2012 年：5,790,914,436 股）計算。

若根據來自基本業務的公司股東應佔利潤 86.00 億港元（2012 年：96.18 億港元（重列））計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 1.48 港元（2012 年：1.66 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) 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，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 12 月 31 日止年度 2013 年	2012 年 (重列)	截至 12 月 31 日止年度 2013 年	2012 年 (重列)
百萬元				
香港客運業務	15,166	14,523	2,716	2,881
香港車站商務	4,588	3,680	3,668	2,969
香港物業租賃及管理業務	3,778	3,401	3,092	2,764
中國內地及國際聯屬公司	13,246	12,786	704	520
其他業務	1,929	1,349	86	(7)
	38,707	35,739	10,266	9,127
香港物業發展			1,396	3,238
項目研究及業務發展開支			(486)	(323)
			11,176	12,042
利息及財務開支			(732)	(879)
投資物業重估			4,425	3,757
應佔聯營公司利潤或虧損			158	456
所得稅			(1,819)	(1,862)
			13,208	13,514

百萬港元	資產		負債	
	於 12 月 31 日		於 12 月 31 日	
	2013 年	2012 年 (重列)	2013 年	2012 年 (重列)
香港客運業務	104,054	98,858	17,076	19,456
香港車站商務	1,734	1,705	1,815	1,952
香港物業租賃及管理業務	62,100	55,983	2,857	1,545
中國內地及國際聯屬公司	19,211	18,015	7,458	9,487
其他業務	2,435	2,386	1,954	1,119
香港物業發展	10,833	12,840	893	760
	200,367	189,787	32,053	34,319
不予分類的資產及負債	15,456	16,900	31,068	29,257
總額	215,823	206,687	63,121	63,576

不予分類的資產及負債主要包括現金、銀行結餘及存款、財務衍生工具資產及負債、附帶利息的借貸以及遞延稅項負債。

截至 2013 年 12 月 31 日止年度內，一名（2012 年：一名）屬中國內地及國際聯屬公司業務類別的客戶為集團帶來的收入超過集團總收入之 10%。這名客戶佔集團之總收益約 18.71%（2012 年：22.33%）。

下表列示來自集團以外客戶收入及指定非流動資產（包括集團的固定資產、物業管理權、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支及聯營公司權益）按區域分佈的資料。集團以外客戶的區域分佈是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。指定非流動資產內的物業、機器及設備、在建鐵路工程及發展中物業乃按照該資產的所在地區分。遞延開支乃按照該建議資本性工程的所在地區分。至於服務經營權資產及物業管理權，則按照有關的經營所在地區分。而聯營公司權益，是按照經營所在地區分。

百萬港元	來自集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	截至 12 月 31 日止年度		於 12 月 31 日	
	2013 年	2012 年	2013 年	2012 年
香港（所屬地）	25,413	22,906	175,037	163,421
澳洲	9,269	9,129	183	250
中國內地	658	555	15,871	14,244
瑞典	3,325	3,106	156	163
其他國家	42	43	2	8
	13,294	12,833	16,212	14,665
	38,707	35,739	191,249	178,086

9. 應收及應付帳項

A 於 2013 年 12 月 31 日，集團的應收帳項、按金及預付款項為 36.21 億港元（2012 年：42.46 億港元（重列）），其中應收帳項為 30.46 億港元（2012 年：35.38 億港元（重列））。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、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 12 月 31 日，4.50 億港元（2012 年：1.64 億港元）已逾期未付，當中 6,300 萬港元（2012 年：3,700 萬港元）超過 30 日逾期未付。

B 於 2013 年 12 月 31 日，應付帳項及應計費用為 137.93 億港元（2012 年：165.30 億港元（重列））。於 2013 年 12 月 31 日，48.20 億港元（2012 年：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 12 月 31 日止年度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 12 月 31 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同權益為一項總額 40.00 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

於 2013 年 12 月 31 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土地使用權及應收帳款為一項總額 19.50 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

於 2013 年 12 月 31 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 500 萬澳元的銀行貸款提供抵押。

除上述押記外，集團於 2013 年 12 月 31 日既無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

12. 股東週年大會

公司現擬於 2014 年 5 月 8 日舉行股東週年大會。有關股東週年大會之詳情，請參閱預期大約於 2014 年 4 月 2 日刊發之股東週年大會通告。

13. 公司管治

在截至 2013 年 12 月 31 日止年度內，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《企業管治守則》所載的守則條文。

正如在公司的2012年報及2013中期報告中所提及，公司已於2013年3月，即有關守則條文生效前6個月，已採納了新的董事局多元化政策(「該政策」)，並已將該政策登載於公司網站。

該政策訂立清晰目標，使公司竭力確保其董事局成員在技巧、經驗及觀點與角度多樣化方面保持適當的平衡，以支持其業務策略的執行及令董事局有效率地運作。

在物色適當及合資格人選成為董事局成員時，提名委員會(「委員會」)雖然仍將繼續以人選的優點及長處為選擇基礎，但同時會考慮該政策。委員會已負責對董事局的人數、架構及組成進行每年檢討(「年度檢討」)，因而亦獲董事局授權負責遵守此新的守則條文，及董事局亦會定期檢討該政策以確保其成效。

於2013年2月，委員會進行了年度檢討，以及檢討了一份理想的技巧、經驗及觀點與角度多樣化的列表，該列表是按董事局成員對董事局的表現評估問卷的回應於2012年訂定。在會上，委員會認為從多樣化方面而言，董事局組織良好；而從結構方面而言，其運作已超越或已按最佳常規而進行。該理想的技巧、經驗及觀點與角度多樣化的列表亦因應公司業務策略及發展而更新。

委員會及董事局於2013年7月委任馬時亨教授、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，已將該政策考慮在內，因而加強了董事局在技巧及經驗、性別、年齡和專業背景多元化方面的平衡。

在委任三位新任獨立非執行董事後，獨立非執行董事的人數已由七名增加至十名，並佔目前公司董事局人數的三分之二。該比例已超逾《上市規則》要求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%。

於2013年8月，韋達誠先生獲繼續委任為行政總裁，任期至2015年8月31日。韋達誠先生由2012年1月1日起成為公司的行政總裁，任期30個月。

為配合新公司條例於2014年3月3日生效及輕微修訂的目的，董事局提議修改公司的組織章程細則部份內容(「修改提議」)。

修改提議須由公司股東於股東週年大會上以特別決議案通過。詳情將載於一份與2013年報一同派發給股東的通函內。

14. 發表業績公告及年報

本業績公告登載於公司的網址 www.mtr.com.hk 及聯交所的網址。年報在公司網址及聯交所網址可供查閱，並於4月初向股東寄發。

主要統計數字

	截至 12 月 31 日止年度	
	2013 年	2012 年
在香港的總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	1,474.7	1,431.0
- 過境服務	111.4	109.7
- 機場快綫	13.7	12.7
- 輕鐵及巴士	219.3	213.2
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	4,297	4,148
- 過境服務（每日）	305.1	299.7
- 機場快綫（每日）	37.4	34.7
- 輕鐵及巴士（周日）	618.4	597.3
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	53.4%	53.6%
- 包括中國內地及國際附屬公司	37.2%	36.1%

管理層回顧及展望

本人欣然公布，港鐵憑藉良好的營運表現及世界級的安全水平，於 2013 年締造穩健的財務業績。公司的策略是繼續投資於香港以提升服務質素和作為企業公民的聲譽，同時以中國內地和海外建立的業務樞紐為基礎，加速在香港以外市場的擴展步伐。

公司在香港的經常性業務於 2013 年保持增長動力。鐵路和巴士客運服務的乘客量穩步上升，而車站零售及物業租賃組合則受惠於新訂租金上調。物業發展利潤較 2012 年溫和，主要來自出售「溱岸 8 號」的尚餘單位。此外，The Austin（柯士甸站地塊 C）的預售銷情暢旺，576 個單位全部售罄，並預期於今年稍後時間在獲發入伙紙後便可將利潤入帳。

在香港，公司專業及充滿幹勁的員工繼續提供高度可靠的列車服務，並提升公司作為企業公民的聲譽。「用心聽·用心做」計劃是我們向乘客作出的一項重要承諾，我們於 2013 年繼續努力直接回應乘客的期望，提升鐵路網絡沿綫和車站的服務及設施。自該計劃於 2012 年推行以來，公司為紓緩擠迫及縮短等候時間，我們額外增加了超過 93,000 班列車班次，同時亦在車站進行翻新工程、增設五部新升降機及 52 台闊閘機，並增設座椅，使乘客出入更便利；同時，我們為智能手機應用程式「MTR Mobile」進行升級，而港鐵全綫車站不單提供 Wi-Fi 熱點服務，亦可使用 4G 流動服務，令乘客的溝通聯繫更方便。乘客對我們的努力所反映的意見，令人十分鼓舞，證明我們的措施能為社區帶來實質裨益。

維持香港、中國內地及海外客運業務的高水平安全標準，仍然是公司的首要目標。我們繼續借鑑國際最佳標準來衡量本身的安全表現，並舉辦更多活動，讓各業務單位及與其他機構加強分享最佳實務。根據公司最近在香港進行的「員工意態調查」結果，公司各級員工均深明「安全第一」的訊息。

2013 年 4 月，票價調整機制成功完成檢討，檢討結果可確保公司長遠的持續發展，在保障公司利益的同時，亦能讓乘客享受較低的票價。

公司的增長策略進展理想。公司在香港的五個鐵路擴展項目繼續按進度進行，並符合財政預算，西港島綫將可按原定目標於年內通車。除了目前的鐵路發展計劃外，我們正根據《鐵路發展策略 2000》的檢討及修訂結果，與特區政府緊密合作，規劃下一階段的鐵路擴展。隨著今後的鐵路項目陸續開展，香港運輸業的可持續發展願景正日漸清晰。

至於在香港以外地區，公司繼續專注投資鐵路及鐵路相關物業項目，體現我們在這方面的專長所具有的優勢。北京地鐵十四號綫第一期是公司最新落成的鐵路擴展項目，於 2013 年 5 月開通客運服務。我們正在深圳市軌道交通龍華綫車廠一期地段進行物業發展，視乎市場情況，預期最早可於 2014 年第四季展開預售。2013 年 8 月，由港鐵公司的全資附屬公司和天津市地下鐵道集團有限公司組成的天津城鐵港鐵建設有限公司，成功投得在天津地鐵六號綫北運河站的一幅地塊的土地使用權。在英國，London Overground Rail Operations Limited（「LOROL」）憑藉卓越表現，獲倫敦運輸局延長專營權兩年。我們同時以現有業務樞紐作為平台，在中國內地及海外拓展其他商機。

財務表現方面，公司於 2013 年的總收入上升 8.3%至 387.07 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 11.7%至 143.99 億港元。若不包括我們在中國內地及國際的附屬公司的貢獻，收入上升 10.9%，經營利潤增加 10.7%，而經營毛利率則輕微減少 0.2 個百分點至 53.4%。相對 2012 年 32.38 億港元的香港物業發展利潤，年內物業發展利潤為 13.96 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減少 10.6%至 86.00 億港元，即每股盈利 1.48 港元。投資物業重估收益為 44.25 億港元，而 2012 年的投資物業重估收益則為 37.57 億港元。因此，包括投資物業重估的股東應佔淨利潤為 130.25 億港元，即每股盈利 2.25 港元。董事局建議派發末期股息每股 0.67 港元，即全年股息較 2012 年增加 16.5%至每股 0.92 港元，待獲股東批准後，提供以股代息之選擇。

香港客運業務

香港客運業務在 2013 年的總收入為 151.66 億港元，較 2012 年增加 4.4%。經營成本增加 5.4%至 84.49 億港元，經營利潤上升 3.2%至 67.17 億港元，而經營毛利率則為 44.3%。

乘客量

2013 年，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務的總乘客量增加 3.0%至 18.234 億人次的新紀錄。若不包括城際客運服務，總乘客量則增加 3.0%至 18.191 億人次。

本地鐵路服務（包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫及馬鞍山綫）總乘客量達至 14.747 億人次，較 2012 年增加 3.0%。乘客量增加是由於本地經濟和來港旅客量持續增長，加上港鐵不斷提升服務水平所帶動。

羅湖及落馬洲過境服務於 2013 年的乘客量增加 1.5%至 1.114 億人次。

由於航空旅客量增加及市場推廣活動奏效，機場快綫的乘客量增至 1,370 萬人次，較 2012 年增加 7.6%。

輕鐵及巴士服務於 2013 年的乘客量合計為 2.193 億人次，增加 2.9%。而城際客運服務的乘客量則增加 7.3%至 430 萬人次。

於 2013 年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量增加 3.5%至 525 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 3.6%至 430 萬人次。

市場佔有率

於 2013 年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由 2012 年的 46.4%增加至 46.9%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率為 66.7%。公司於年內在過境業務市場的佔有率由 54.2%跌至 53.4%，而在往返機場交通工具市場的佔有率則由 21.8%微升至 22.0%。

車費收入

於 2013 年，香港車費總收入為 150.21 億港元，較 2012 年增加 4.4%。在這個總額之中，本地鐵路服務的收入佔 105.11 億港元，即約 70%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升 1.6%至 7.13 港元。

過境服務於 2013 年的車費收入為 29.23 億港元，較 2012 年增加 2.7%。機場快綫的車費收入為 8.43 億港元，上升 6.0%。輕鐵及巴士於 2013 年的車費收入合計為 6.00 億港元，較 2012 年上升 3.8%。而城際客運服務的車費收入為 1.44 億港元，較過去 12 個月上升 7.5%。

2013 年 4 月，公司與政府完成首個每隔五年一次的票價調整機制檢討。整體的票價調整機制方程式及其直接驅動方式維持不變，但引入一個客觀和具透明度的方法來計算生產力因素的數值。根據新的計算方法，由 2013 年至 2017 年的生產力因素為 0.6%，因此 2013 年票價調整幅度為 2.7%而非 3.2%，乘客亦能藉此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，公司為乘客提供更多的票價優惠，其中包括優化了月票計劃「全月通加強版」，讓乘客除可享有原有全月通的優惠外，連接在全月通覆蓋範圍以外的本地車程亦可享有額外七五折的車費折扣優惠，其他優惠還有新的「東涌—南昌全月通加強版」。公司亦將於 2014 年第二季為經常乘搭中距離車程的乘客推出「港鐵都會票」，讓他們以優惠價購買多程票於指定市區範圍內使用。

公司還會推出與利潤掛鈎的車費優惠計劃，讓乘客能直接分享公司的成果。此外，根據新的服務表現安排，若鐵路服務在港鐵被視為能夠控制的情況下發生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「即日第二程車費九折」的形式提供。

服務及表現

於 2013 年，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。我們一直以來的卓越服務在本地及國際間廣受讚賞。我們在香港獲得的多個獎項，包括在《明報》及香港中文大學市場學（理學）碩士課程合辦的卓越企業品牌選舉 2013 中獲得「香港消費者最喜愛的廣告」及連續七年榮獲「香港消費者最喜愛的服務品牌」，並連續十五年獲《壹周刊》頒發「服務第壹

大獎 2013—公共交通工具」。機場快綫的服務質素亦獲得國際性獎項的嘉許，在 The Global AirRail AWARDS 2013 中贏得「North Star Air Rail Link of the Year」。港鐵智能手機應用程式「MTR Mobile」則贏得 2013 亞太資訊及通訊科技大獎 – 政府及公共部門組別優異獎。

我們直接回應乘客的期望，透過成功推行「用心聽·用心做」計劃，致力提升客運服務。2013 年的重點工作，是令港鐵旅程更舒適和愉快、改善列車服務以紓緩擠迫情況、照顧長者和殘障人士的需要，以及加強溝通。

2013 年內，我們繼續改善班次密度，包括在荃灣綫、觀塘綫、港島綫、東鐵綫及西鐵綫增加列車班次。我們每星期額外增加了超過 1,300 班列車班次，而自 2012 年推行「用心聽·用心做」計劃後，我們額外增加了超過 93,000 班列車班次。

輕鐵方面，我們調配了更多雙卡車行走較繁忙的路綫以增加載客量。城際客運服務廣州-九龍直通車採用全新的行車時間表，延後紅磡站往內地的直通車尾班車的開出時間，而我們的九廣通則增設第九卡車廂，以提高載客量。內地直通車亦換上全新列車，大大提高了整體服務質素。

公司已展開列車改善計劃，為列車裝設「靜音氣墊」，從而令乘客享受更舒適的旅程。於 2013 年，我們已為將軍澳綫三列列車完成安裝，而另外 90 列列車亦將於 2020 年之前加裝完成。於 2013 年，提升輕鐵的項目繼續進行，截至年底，超過 50 列輕鐵已完成翻新並再度投入服務。

為方便乘客出入車站及提升車站環境，重新規劃觀塘站的工程已完成，而粉嶺站和上水站的主要翻新工程已大致完成，火炭站的改善工程已在 2013 年展開，預計可於 2015 年完成。

我們致力為長者、殘障人士、推嬰兒車和攜帶行李的乘客帶來更方便的旅程。自 2012 年推行「用心聽·用心做」計劃起，我們為 30 個車站增設 52 台闊閘機，五部新升降機已經投入服務，而四個車站亦已展開升降機建造工程。於 2013 年年底，75 個港鐵車站是設於地面，或已裝置連接地面和車站大堂的升降機。乘客亦可於 2014 年第一季在多個車站使用 95 套新座椅。

在 15 個最繁忙港鐵車站的客務中心已經換上新裝，更方便殘障人士使用。我們亦增派車站助理，並安裝大型指示牌，方便乘客找尋目的地。於 2013 年，我們已在 41 個車站推出更方便的全新單程智能車票，以分階段於 2014 年上半年完成取代所有磁帶單程車票。

已有 180 萬名用戶的港鐵智能手機應用程式「MTR Mobile」現與「Traffic News」整合，以適時提供有關特別列車服務安排或調整的資訊。「MTR Tourist」智能手機應用程式則提供簡易的點對點旅遊指南，協助旅客使用港鐵系統。我們已於 2013 年 9 月把「Next Train」智能手機應用程式的實時列車班次資訊服務擴展至西鐵綫。自 2013 年 7 月起，港鐵全綫 84 個車站均提供免費 Wi-Fi 熱點服務。

我們繼續投資於現有的鐵路資產，以提升表現及載客量。於 2013 年，公司展開招標程序，為六條現有港鐵綫及機場快綫更換訊號系統。新訊號系統將於未來數年安裝，以提高各鐵路綫的可靠度及載客量。

提升安全表現

公司非常重視各營運範疇的安全，因而令本地鐵路服務、過境服務及機場快綫於 2013 年的須呈報事故下降 20%，其中扶手電梯事故減少 27%，改善情況尤為顯著。

經過 2013 年 5 月的輕鐵服務事故後，我們增加了偵測輕鐵車速的次數，及更有系統地提醒輕鐵車長遵守安全駕駛守則的重要性。此外，我們亦安裝了專為輕鐵營運而設計的固定偵測超速相機。

為繼續向所有業務單位推廣安全意識，公司除了在各處分別舉辦安全推廣活動外，亦於 6 月舉辦「公司安全月」，以「全心全意落實安全第一，優質安全致力連繫社群」為主題，在香港、內地及海外辦事處共舉辦超過 30 場研討會及安全推廣活動。

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）制定的鐵路管理成熟度模型，評估公司車務處的安全管理系統。我們在是次評估中，表現遠超其他英國列車營運機構於 2012 年的平均水平。我們繼續透過國際都市鐵路聯會（「CoMET」）與世界各地其他大型鐵路系統、並與公司的附屬和聯營公司，借鑑比較安全表現標準、安全管理最佳實務和鐵路事故經驗。MTR Stockholm AB（「MTRS」）和 LOROL 於 2013 年 5 月，而 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.（「MTM」）則於 2013 年 11 月舉行有關安全與營運及維修實務的同業安全評審會議，並邀請香港和各附屬及聯營公司的專家分享最佳實務。

我們保持最高安全標準的努力，在 2013 年為我們帶來兩個重要獎項。在香港，我們於職業安全健康局及勞工處合辦的第 12 屆「香港職業安全健康大獎」分享會上，獲頒安全推廣銅獎。在英國，我們亦榮獲「英國安全協會 2013 年國際安全大獎 – 優異獎」（British Safety Council International Safety Award 2013 – Merit Award）。

香港車站商務

香港車站商務於 2013 年的收入增加 24.7%至 45.88 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 16.9%至 4.64 億港元，經營利潤因此上升 25.6%至 41.24 億港元，而經營毛利率則為 89.9%。

車站零售設施於 2013 年的收入增加 36.9%至 29.33 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，加上優化商戶組合，及車站商店新訂租金上調，令租金收入增加。於 2013 年 12 月 31 日的車站商店數目為 1,336 間，可出租樓面面積為 56,350 平方米，略高於 2012 年。

2013 年的廣告收入增加 5.3%至 10.53 億港元。廣告點增加 407 個至 45,058 個。公司繼續推出創新的廣告形式，包括在香港站安裝結合廣告牌與互動裝置的「Supernova Zone」。九龍塘站和羅湖站的車站大堂則安裝了 103 吋的電視廣告牌。為提升廣告潛力，銅鑼灣站上層月台和渣甸街出口進行了改善工程，而銅鑼灣站和九龍塘站大堂的廣告牌亦已翻新。

2013 年的電訊服務收入增加 12.9%至 4.47 億港元，主要原因是電訊營運商推出 4G 流動電話服務及於我們的網絡擴大其流動數據容量，因而帶動收入上升。截至 2013 年年底，港鐵全綫車站已經可以使用 4G 流動服務。

香港物業及其他業務

於 2013 年，香港物業市場繼續反映政府對穩定樓價及壓抑炒賣活動的措施。住宅及商用物業的交投較 2012 年顯著回落，但在低息環境支持下，住宅價格相對平穩。自《一手住宅物業銷售條例》於 2013 年 4 月底生效後，發展商一度減慢開售新住宅項目的速度，令一手住宅銷量跌至歷史新低。中環的寫字樓租賃市場受金融行業租戶需求減少影響而趨於淡靜。然而，在來港旅客支持下，2013 年的零售物業市場保持穩健，但增長較以往數年有放緩趨勢。

香港的物業發展

2013 年的香港物業發展利潤為 13.96 億港元，主要來自出售車公廟站「溱岸 8 號」的尚餘單位，以及多個發展項目的車位。

我們展開 The Austin（柯士甸站地塊 C）的預售，並於 2013 年 11 月售出全數 576 個單位，預期於今年稍後時間在獲發入伙紙後便可將利潤入帳。至於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西鐵項目，公司已展開「瓏門二期」（屯門站物業發展項目第二期）的預售，截至 2014 年 1 月底已售出當中 911 個單位的 99%。「瓏門」（屯門站物業發展項目第一期）已經落成，售出單位已於 2013 年 8 月移交予買家。

招標活動方面，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，我們於 2013 年 5 月為朗屏站（南）地塊進行招標，並於 2013 年 6 月 5 日把地塊批予華懋集團的成員公司。公司為天榮站（輕鐵）物業發展項目地塊進行了招標，並於 2014 年 1 月 21 日截標時收到三份標書。因投標方案未能符合財務要求，我們決定不接納任何有關該項目的標書。此外，我們正審視日出康城第四期發展組合和大圍站地塊的細節，並將視乎市場狀況為這些項目進行招標。我們將繼續密切監察市場，並在可能的情况下推出其他組合。

其他物業發展計劃，包括南港島綫（東段）黃竹坑車廠地塊，進展理想。

因應市場狀況及配合政府的要求，我們會繼續研究在鐵路沿綫發展其他新物業項目的機會。

香港物業租賃及管理業務

香港物業租賃及管理業務於 2013 年的收入增加 11.1%至 37.78 億港元。經營成本增加 7.3%至 6.73 億港元，經營利潤上升 11.9%至 31.05 億港元，而經營毛利率則為 82.2%。

公司在香港的物業租賃總收入為 35.47 億港元，較 2012 年增加 10.9%。年內整體港鐵商場之新訂租金錄得 16%的平均升幅。於 2013 年 12 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 層寫字樓維持接近 100%的出租率。

截至 2013 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 213,334 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。

我們繼續作出投資，以提升零售物業的吸引力、財務回報及環境績效表現。為確保 PopCorn 商場劃一的品牌形象及服務體驗，PopCorn 2（前身為「君薈坊」）已於 2013 年 10 月展開公用地方天花板和地板翻新工程，預計可於 2014 年完成。

鑑於青衣的青衣城表現理想，公司計劃將毗鄰的青衣貨車停車場部分用地改建為商場，為青衣城增加 12,100 平方米建築面積的樓面。此改建工程預計於 2014 年開展，目標於 2017 年年底完成。

公司於 2013 年的香港物業管理收入上升 13.8% 至 2.31 億港元。於 2013 年 12 月 31 日，公司在香港管理的住宅單位數目增加 4,257 個至 90,523 個，當中包括來自「天晉」、「瓏門」、「溱岸 8 號」和「領凱」的新增單位，而公司管理的商用及寫字樓面積則為 763,018 平方米。2013 年，港鐵旗下管理的物業利用政府的「建築物能源效益資助計劃」，推行多項節約能源和減少二氧化碳排放量的項目。

其他業務

昂坪 360 纜車（「昂坪 360」）和昂坪市集於 2013 年的收入增加 26.9% 至 3.16 億港元。2013 年的旅客量約達 165 萬人次，而纜車服務的可靠程度亦超越指標達至 99.8%。我們推出多項創新的套票計劃，如「360 海陸空 2 日 1 夜深度遊」，並舉辦多項主題活動，包括夏季的「武林盛匯 360」、秋季的「包羅匯趣 360」，以及聖誕節的「昂坪 360 閃亮聖誕村」，成功帶動訪客量上升。我們在 2012 年 12 月推出全新的「Galaxy Ticketing Systems」，亦有助提升售票效率、推動業務增長，以及加強顧客服務。

顧問業務於 2013 年的收入為 1.28 億港元，較 2012 年增加 25.5%。公司於 2013 年 7 月簽訂香港國際機場旅客捷運系統的維修協議，為期七年。

八達通繼續擴展香港的零售商戶網絡。公司於 2013 年應佔八達通的淨利潤增加 6.6% 至 2.25 億港元。截至 2013 年 12 月 31 日，在香港採用八達通服務的商戶逾 5,000 家。年內，八達通卡及其他儲值八達通產品的流通量達 2,484 萬張，而每日平均交易量及交易金額分別為 1,300 萬宗及 1.396 億港元。

於 2013 年，來自為政府提供項目管理服務的收入為 14.61 億港元，較 2012 年增加 50.9%。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目前是以收回成本的原則入帳。

中國內地及國際業務

於 2013 年，我們的中國內地及國際業務的收入合共為 132.46 億港元。當中來自三間香港以外鐵路附屬公司的收入，即「MTM」、「MTRS」及港鐵軌道交通（深圳）有限公司，為 131.00 億港元。而公司在中國內地的物業租賃及物業管理業務則合共錄得 1.46 億港元的收入。這些鐵路附屬公司的經營成本為 123.32 億港元，而經營利潤上升 31.5% 至 7.68 億港元，經營毛利率為 5.9%。

至於公司在香港以外的聯營公司，北京京港地鐵有限公司（「京港地鐵公司」）、LOROL 及 Tunnelbanan Teknik Stockholm AB（「TBT」）繼續帶來利潤。隨著公司佔 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，我們已計入該聯營公司的業績。而該鐵路綫於 2013 年錄得營運虧損，主要是由於乘客量較預期少。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 年應佔這四家聯營公司整體的虧損為 7,400 萬港元。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於 2013 年錄得的總乘客量約為 13.54 億人次，而 2012 年的總乘客量約為 11.71 億人次。

中國內地鐵路業務

北京地鐵四號綫和大興綫再次超越其服務指標。兩條地鐵綫合共全長 50 公里，設有 35 個車站，於 2013 年的總乘客量合計為 4.54 億人次，周日平均乘客量則逾 128 萬人次。

北京地鐵十四號綫第一期於 2013 年 5 月 5 日如期通車，服務表現令人滿意。該鐵路段全長 12.4 公里，共有七個車站。自通車日起計，2013 年總乘客量為 1,140 萬人次。京港地鐵公司現按「營運及維修」收費模式營運北京地鐵十四號綫。當北京地鐵十四號綫全綫預計於 2015 年開通後，將會以「公私合營」方式營運。

京港地鐵公司屢獲殊榮，當中包括由北京市交通安全委員會授予的「北京市 2012 年度交通安全先進單位」。

深圳市軌道交通龍華綫的營運表現於年內亦超越了指標及合約承諾。全年的乘客量為 1.4 億人次，周日平均乘客量為 38.03 萬人次。該鐵路綫全長 20.5 公里，共有 15 個車站。年內，港鐵軌道交通(深圳)有限公司通過了必維國際檢驗集團 (Bureau Veritas) 的 ISO14001:2004 認證。

2013 年 11 月，杭州地鐵一號綫慶祝首個全年度營運，營運表現超越了指標。隨著高鐵杭州東站啟用，加上推廣活動奏效，乘客的交通模式已漸改變，杭州地鐵一號綫的載客量亦見顯著改善。於 2013 年 12 月的每日平均乘客量超過 31.8 萬人次，遠超於 2013 年 1 月時的 16.8 萬人次。年內的總乘客量為 9,240 萬人次。該鐵路綫全長 48 公里，共有 31 個車站，其最後一個車站「火車東站」已於 2013 年 6 月 30 日啟用。

國際鐵路業務

在英國，LOROL 繼續為倫敦提供卓越服務。LOROL 成功落實一項提升員工效率的重要措施，由 2013 年 11 月起，由司機一人控制的操作模式已擴展至北倫敦綫及西倫敦綫。LOROL 亦支持倫敦運輸局斥資 3.2 億英鎊把四卡列車加長為五卡列車。有關的配套建造工程於 4 月展開，首列五卡列車預期可於 2014 年下半年投入服務。

LOROL 全長超過 124 公里，沿途車站已增至 57 個，2013 年內的乘客量比 2012 年增加 24%，達 9,950 萬人次。

LOROL 於年內榮獲多個重要獎項，包括於倫敦首次舉辦的 European Rail Congress Awards 中，獲頒「歐洲鐵路營運商年度獎」(European Commuter Operator of the Year)。憑藉卓越表現，LOROL 獲倫敦運輸局延長專營權多兩年至 2016 年 11 月。

在斯德哥爾摩，MTRS 繼續改善其列車服務的營運表現，並獲得由 Swedish Institute of Quality 頒發的「2013 年傑出業務發展」(Successful Business Development in 2013)。年內的乘客量為 3.29 億人次，而周日平均乘客量達 120 萬人次。該地鐵系統共有三條綫，全長 110 公里，共有 100 個車站。

在墨爾本，MTM 於年內的乘客量保持穩定，為 2.27 億人次。該網絡全長 390 公里，共有 218 個車站，在公司國際業務中，作出最多的收入貢獻。MTM 的服務繼續改善，並於年內錄得創紀錄佳績。於 2013 年 2 月，MTM 宣傳安全的廣告榮獲 AdNews Agency of

the Year Awards 的「全年最佳宣傳大獎」(Ad Campaign of the Year) 和「全年最佳廣告大獎」(Ad of the Year)。

中國內地物業發展、租賃及管理業務

港鐵物業發展(深圳)有限公司現正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,該地塊可發展的總樓面面積約為 206,167 平方米。公司於 2013 年 12 月 16 日舉行動工典禮,標誌著發展項目的建造工程正式展開。

2013 年 8 月 5 日,由港鐵公司的全資附屬公司(佔 49%股權)和天津市地下鐵道集團有限公司(佔 51%股權)組成的天津城鐵港鐵建設有限公司,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。該地塊將發展為綜合商住項目,可供發展樓面面積約 278,650 平方米。我們已於 2013 年 11 月繳清地價款,並正為項目進行深化規劃設計方案。

中國內地的物業租賃及物業管理業務於 2013 年的收入增加 7.4%至 1.46 億港元。公司在北京的商場銀座 Mall 於 2013 年年底的出租率接近 100%。公司在中國內地管理的商用及住宅總樓面面積保持平穩,達 256,000 平方米。

未來增長

於 2013 年,公司在香港的鐵路網絡拓展項目,以及中國內地和海外業務均取得穩定進展。

香港的增長

全長 3 公里的西港島綫是港島綫的延綫。截至 2013 年 12 月 31 日,項目已完成 84%,按進度可如期於 2014 年年底通車。這條新綫將是首條服務港島西區的鐵路綫,覆蓋密集的居住及工作地區,在 2016 年將服務達 140,000 的居住人口及估計達 60,000 的工作人口。

全部三個新車站(西營盤站、香港大學站和堅尼地城站)的主要結構工程和月台幕門安裝工程均已完成,連同路軌和架空電纜鋪設工程亦已竣工。全部車站的交流電供電系統已於 2013 年 8 月通電。建築裝飾裝修工程和機電安裝工程的進展良好。

全長 7 公里的南港島綫(東段)項目將使港鐵服務由金鐘伸延至港島南區,而該鐵路綫的車廠將設於黃竹坑。截至 2013 年 12 月 31 日,項目已完成 55%,按進度可如期於 2015 年完成。這將是首條服務港島南區的鐵路綫,南港島綫(東段)在 2016 年的覆蓋範圍將包括 121,000 居住人口和 46,000 工作人口。

公司繼續進行車站及相關基建工程。我們已完成海洋公園站和黃竹坑站兩個新車站的結構工程,現正進行建築裝飾裝修工程。公司繼續進行與擴建金鐘站、興建南風隧道和海怡半島站有關的挖掘工程,而在香港仔海峽高架橋進行的隔音屏障安裝工程亦已大致完成。公司繼續進行黃竹坑車廠的建造工程,並正進行建築裝飾裝修工程。鐵路機電系統的設備製造及軟件開發亦正在進行中。

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 2013 年 12 月 31 日,項目已完成 54%,預計可如期於 2015 年完成。這將成為首條連接何文田與黃埔的鐵路綫,於 2016 年所覆蓋的居住人口達 146,000。

何文田站的挖掘工程於 2013 年年底已完成 95%，而車站的結構工程亦已展開。黃埔站的打樁工程已接近完成，挖掘工程亦已經展開。在油麻地站與黃埔站之間的隧道，挖掘工程進展順利，隧道壁工程已經展開。

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、廣州及中國內地的高速鐵路網絡。香港段預計於 2015 年落成，並由西九龍總站提供服務。截至 2013 年 12 月 31 日，項目已完成 51%。

西九龍總站的挖掘工程和總站連接隧道建造工程進展理想，並正進行混凝土結構工程。所有隧道鑽挖機均已投入運作，鑽挖工程進展良好。石崗列車停放處的 14 座建築結構，其中十座已於 2013 年竣工；而在石崗以及由南昌至葵涌隧道的部分段落，現正進行路軌和架空電纜安裝工程。西九龍總站、通風大樓、石崗列車停放處和主隧道目前正進行屋宇設備安裝工程。2013 年 9 月，第一列八卡列車已製造完成，並正在進行測試。

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。第一段鐵路綫預計可於 2018 年完成，而第二段鐵路綫則預計可於 2020 年落成。該鐵路綫將提供新界各區迫切需要的新幹道，其於 2021 年所覆蓋的居住人口將達 380,000，工作人口估計達 260,000。

2013 年，顯徑站展開了地盤平整和施工安排，而鑽石山站和土瓜灣站則在進行垂直隔牆和牆板建造工程。啓德站完成板樁牆安裝工程後，現正進行抽水測試。馬鞍山綫改裝工程繼續邁進，而車公廟站、石門站及大水坑站的伸延部分月台地台則已完成安裝，目前正在進行月台天花的安裝工程。

為協助公司的新項目達致最高的安全標準，我們於 2013 年繼續於 2010 年推出的「新綫路 新思維」計劃。該計劃圍繞「人才發展」、「協作和值得信賴的夥伴關係」及「項目交付成效」三大範疇，透過專注強化人才、更妥善地協調不同目標、重視橫向思維、同心協作及優化資源，按部就班地作出改進。

「新綫路 新思維」計劃更有助加強安全工作，例如在地盤辦事處設立「作戰室」作為改善與承判商溝通和協作的平台，讓公司員工有機會與承建商進行深入討論和舉辦安全工作坊。

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，廣大市民對香港鐵路網絡的持續發展均表示非常支持。我們現正就以《鐵路發展策略 2000》的檢討及修訂為基礎的下一階段鐵路擴建計劃與特區政府緊密合作，在 2020 年以後繼續擴展香港的鐵路網絡。

中國內地及國際拓展

在北京，公司與北京市政府草簽地鐵十四號綫特許經營協議後，該項目正按計劃邁進。北京地鐵十四號綫全長 47.3 公里，共有 37 個車站，包括十個轉綫車站。在這個合共約 500 億元人民幣的「公私合營」項目中，京港地鐵公司負責投資 150 億元人民幣的機電設備系統及列車，以及投資為期 30 年的營運及維修服務，而北京市政府則負責項目的投資餘額。項目的第一期已於 2013 年 5 月 5 日通車，第二期及第三期的目標通車時間分別為 2014 年及 2015 年。

京港地鐵公司於 2014 年 2 月遞交了另一項「公私合營」項目北京地鐵十六號綫的標書。北京地鐵十六號綫全長 50 公里，共有 29 個車站，由北安河行走至宛平。第一期預計於 2016 年年底前通車，全綫鐵路服務將於 2017 年年底前開通。

港鐵公司於 2013 年 5 月與深圳市發展和改革委員會簽署了興建及營運深圳市軌道交通六號綫特許經營權的框架協議。深圳市軌道交通六號綫全長 38 公里，共有 20 個車站，由深圳北站向西北伸延至光明新區。公司正就原則性協議和合營協議的條款進行磋商。公司於 2014 年 1 月與龍華新區管委會簽署《戰略合作框架協議》，共同研究深圳市軌道交通龍華綫北延段的合作機會。

在瑞典，我們將開辦往來斯德哥爾摩與哥德堡的新高鐵路服務。該鐵路綫全長 455 公里，名為 MTR Express，由公司全資附屬公司 MTR Nordic 負責營運，每星期提供 110 班列車班次。六列新列車在運抵並經過調試後，預期可於下年年初投入服務。

在澳洲，公司參與的財團於 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。公司於 2013 年 12 月 5 日遞交了標書。作為財團成員的港鐵將負責鐵路系統的設計和建造，以及通車後為期 15 年的系統營運及維修服務。此外，我們牽頭的財團與維多利亞省政府對墨爾本丹頓農鐵路走廊（Dandenong Rail Corridor）改造項目已進行多次商討。在完成項目採購及融資安排後，建造工程預計於 2015 年展開。

在英國，我們於 2013 年 12 月遞交了 Essex Thameside 及 Thameslink, Southern and Great Northern 兩項鐵路專營權的標書。我們亦於 2013 年 6 月獲倫敦運輸局甄選入圍競逐 Crossrail 鐵路專營權，並於 2014 年 2 月提交了標書。此外，我們於 2013 年 11 月獲甄選入圍競逐 ScotRail 鐵路專營權，並將於 2014 年 4 月提交標書。

財務回顧

集團於 2013 年的總收入達 387.07 億港元，較 2012 年上升 8.3%。包括客運業務、車站商務、物業租賃及管理和其他業務的香港業務錄得 254.61 億港元的收入，升幅達 10.9%；而中國內地及國際附屬公司的收入則增加 3.6%至 132.46 億港元。按業務類別劃分，香港客運業務的收入（經扣除票價優惠）增長 4.4%至 151.66 億港元，而為配合各項優化服務的措施，相關經營成本（不包括折舊、攤銷及每年非定額付款）增加 5.4%至 84.49 億港元。至於其他香港業務，車站商務的收入增加 24.7%、物業租賃及管理的收入增加 11.1%，而其他業務的收入則增加 43.0%，但這三項業務的經營成本的增長則較為緩慢，增幅分別為 16.9%、7.3%和 37.4%。中國內地及國際附屬公司的經營成本增加 2.2%。計入項目研究及業務發展開支後，整體經營成本增加 6.4%至 243.08 億港元。因此，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增加 11.7%至 143.99 億港元，經營毛利率則上升 1.1 個百分點至 37.2%。不包括中國內地及國際附屬公司的利潤貢獻，經營毛利率微跌 0.2 個百分點至 53.4%，主要由於競投海外鐵路專營權令開支增加。2013 年的香港物業發展利潤減少 18.42 億港元至 13.96 億港元，主要來自出售「漆岸 8 號」的尚餘單位，以及位於數個發展物業的泊車位。折舊及攤銷費用增加 5.1%至 33.72 億港元，而每年非定額付款則增加 41.2%至 12.47 億港元，未計利息及稅項開支前的經營利潤因而減少 7.2%至 111.76 億港元。計入利息及財務開支 7.32 億港元、投資物業重估收益 44.25 億港元、集團應佔聯營公司利潤 1.58 億港元、所得稅 18.19 億港元及非控股權益 1.83 億港元後，2013 年公司股東應佔淨利潤下跌 2.6%至 130.25 億港元，即每股盈利 2.25 港元。由於 2013 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 10.6%至 86.00 億港元，即每股盈利 1.48 港元。

於 2013 年 12 月 31 日，集團的淨資產上升 6.7%至 1,527.02 億港元，當中資產總值上升 4.4%至 2,158.23 億港元，而負債總額則減少 0.7%至 631.21 億港元。資產總值上升，主要來自投資物業重估收益、青衣貨車停車場項目成本、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫進一步資本化的建造成本，以及對聯營公司天津城鐵港鐵建設有限公司的注資。然而，出售尚餘單位使待售物業減少，加上現金結餘減少，均抵銷了資產增長。負債總額減少，主要由於支付深圳市軌道交通龍華綫車廠地塊的地價，耗用於過去年度所收取有關興建西港島綫的政府現金資助以及界定福利退休計劃責任減少，當中部分被未償還貸款總額上升所抵銷。集團的淨負債權益比率由 2012 年 12 月 31 日的 11.0%上升至 2013 年 12 月 31 日的 11.8%。

在 2013 年，集團的現金流出總額為 216.24 億港元，較 2012 年增加 7.0%，當中主要包括集團的資本開支 133.56 億港元、對天津城鐵港鐵建設有限公司的 11.11 億港元投資、每年對九鐵公司作出的定額及非定額付款 16.33 億港元，以及向公司股東派付股息 45.80 億港元。集團的現金流入總額為 190.42 億港元，較 2012 年減少 3.4%，當中包括來自經營活動的現金流入淨額 147.64 億港元及來自物業發展的現金收入 39.37 億港元。集團未計融資活動前的現金流出淨額為 25.82 億港元，以淨借貸及發債 12.23 億港元和現金結餘支付。因此，集團扣除銀行透支的現金結餘，由 2012 年的 186.09 億港元降至 2013 年的 172.50 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 0.67 港元，全年股息合共每股 0.92 港元，較 2012 年增加 16.5%，待獲股東批准後，提供以股代息之選擇。

人力資源

公司與其附屬公司於 2013 年 12 月 31 日在香港及香港以外地區分別僱用 16,158 和 7,078 名員工。

我們積極制定人力資源策略及措施，以滿足當前的人力資源需求，並為香港、中國內地和海外的業務發展進行規劃。於 2013 年，公司在香港聘請了逾 2,200 名新員工，並於內部擢升了 1,300 名員工。公司的員工流失率亦維持在 4.2%的低水平。公司更加重視加強香港、中國內地與國際業務的人力資源，包括成立核心支援團隊、加速人才本地化，以及加強為香港以外業務儲備領導人才。

根據全球其中一家最大的人力資源服務公司 Randstad Group 在香港進行的一項調查，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最近於 2012 年 10 月進行的「員工意態調查」的結果，當中在香港的 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。

公司推行「管理人員發展計劃」及「高級行政人員發展計劃」，以確保公司管理人才的延續性。我們於 2013 年繼續為日後的管理人才提供架構井然、量身制定的培訓課程，並鼓勵跨職能和跨地域的事業發展。行政人員及高級經理亦受惠於公司的「持續進修計劃」，而公司新開辦的「Reaching New Horizons」領袖課程則協助近期獲晉升的管理人員。我們亦繼續招聘見習管理人員及學徒。為慶祝「港鐵學徒訓練計劃」踏入第 35 個年頭，公司於年內舉辦了多項特別紀念活動。

年內，優質服務學院繼續舉辦多項活動，包括體驗式學習、外間標準借鑑參訪活動、員工分享會等，藉以加強港鐵的卓越、學習及關懷文化。我們亦繼續在流動學習的科技上作出投資。

為鼓勵及加強部門經理與員工的雙向溝通，公司於 2013 年共舉辦了超過 4,500 場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工逾 65,500 人次。2013 年 9 月，公司在舉行一年兩次的「經理溝通會」，向全球逾 1,000 名管理人員傳達企業策略及業務近況。

「臻善圈」計劃於年內以「掌握臻善在手中」為主題，藉此鼓勵員工發揮集體創意和不斷精益求精。該計劃亦已擴展至公司的附屬及聯營公司，包括在北京、深圳和斯德哥爾摩的業務。

2013 年，公司舉辦了 6,471 項培訓課程，為每名香港員工提供 6.5 天的培訓日。公司在這方面的卓越表現於年內在本地和海外勇奪多個獎項。

聯繫社區

為履行對企業責任的承諾，我們於 2013 年透過「鐵路人 鐵路心」計劃，舉辦了 239 個社區項目，獲得逾 6,000 名義工參與，計劃惠及不同社群，主要受惠人士包括長者、弱勢家庭及兒童，及殘障人士。

接觸社會各界人士、用心聆聽及回應市民的意見，亦是公司鐵路網絡擴建項目的一項重點工作。我們不但盡力讓市民全面掌握最新情況，還透過舉辦慈善、環保及義工活動，鞏固與本地社群的關係。我們同時審慎規劃封路或改道措施，並採用新的建築技術，以減低工程對交通、行人及居民的滋擾。我們的努力於年內備受讚賞，例如在興建南港島綫（東段）時在奇力灣設立的「南堤綠徑」休憩用地便獲得南區區議會表揚。

2014 年為港鐵 35 周年，我們心繫社區，並設計一連串活動。公司的 35 周年紀念活動已於 2014 年 1 月展開，除了特別設計的彩色周年標誌外，我們亦展出第一代地鐵車廂的復刻版，並張貼大型海報，描述港鐵為市民生活帶來的動人故事。紀念智能車票及更多精彩活動將於年內陸續推出，與社區同樂。

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。儘管世界經濟前景不明朗，公司應能於 2014 年維持增長勢頭。

由於經濟增長及預期來港遊客增加，我們在香港的經常性業務應會繼續受惠於乘客量的增長。公司在香港以外的業務應會對收入作出更大貢獻。我們亦將繼續積極把握新商機。

物業發展方面，我們預期 The Austin（柯士甸站地塊 C）的入伙紙於今年稍後時間發出後，便可將該項目的利潤入帳。視乎市場狀況，我們可能於 2014 年展開柯士甸站地塊 D 和日出康城第三期的預售。我們亦將視乎整體市況進行新的招標，項目可能包括日出康城第四期及大圍站。我們將繼續密切監察市場，並在可能的情況下推出其他組合。

最後，本人衷心感謝董事局同寅及港鐵全體同事作出貢獻，使公司年內保持穩健的邁進步伐。本人亦再次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 2013 年 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。

本人很高興獲公司續聘兩年，繼續擔任行政總裁，並熱切期待在未來的日子與一群優秀同事繼續合作，為乘客、股東及其他有關人士的福祉悉心盡力。

承董事局命
韋達誠
行政總裁

香港，2014 年 3 月 11 日

以上有關截至 2013 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料並不構成集團截至 2013 年 12 月 31 日止年度的法定綜合帳項，惟乃取材及節錄自該等綜合帳項。截至 2013 年 12 月 31 日止年度載有無保留意見的核數師報告書的法定綜合帳項將呈交公司註冊處處長。

暫停辦理股份過戶登記手續

公司的股東名冊將於 2014 年 5 月 14 日至 5 月 19 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理股份過戶登記手續。若要符合收取末期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在 2014 年 5 月 13 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。末期股息(包含以股代息)預期將大約於 2014 年 7 月 4 日派發予於 2014 年 5 月 19 日營業時間結束時名列股東名冊的股東。

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。