

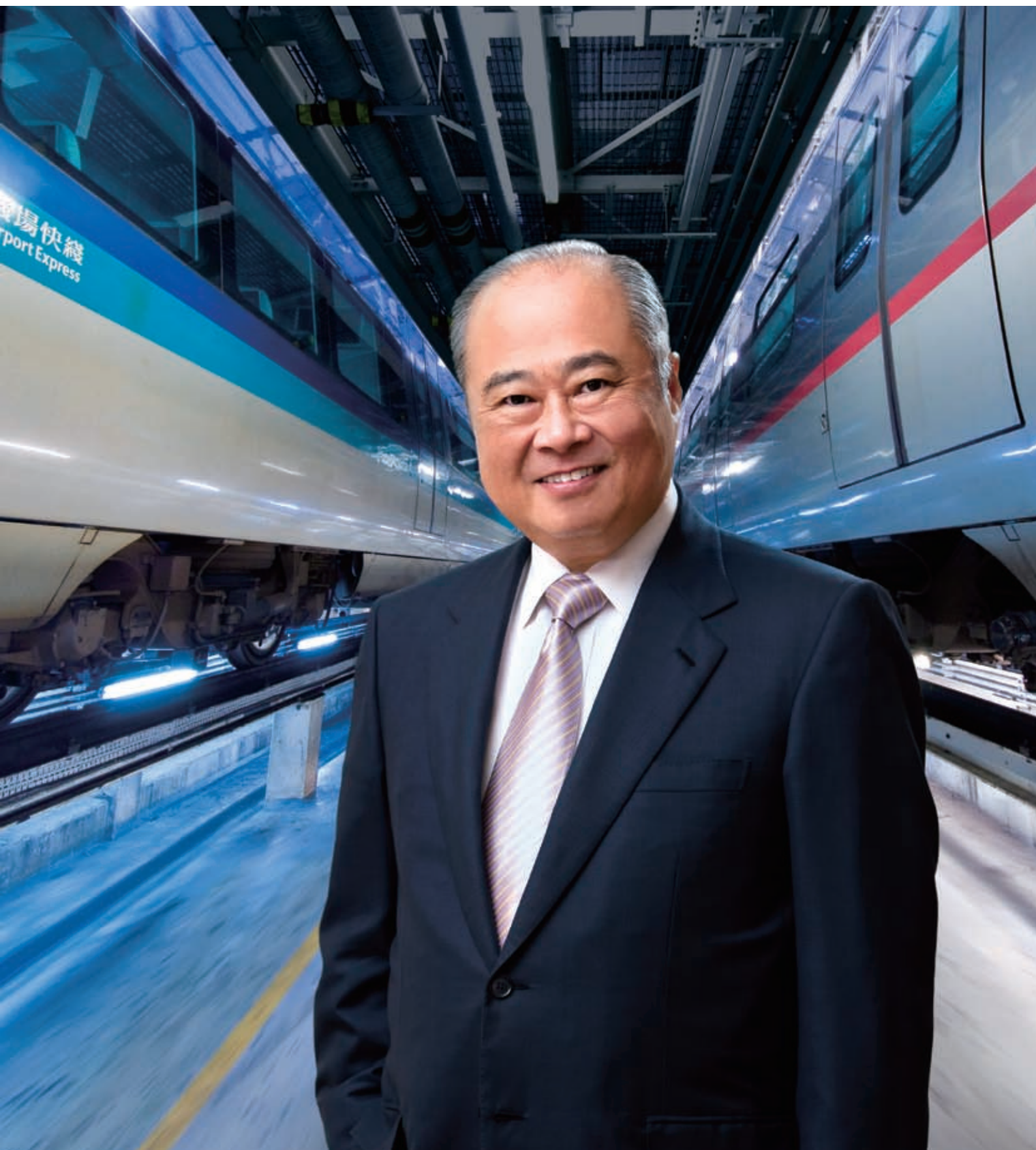
「公司在香港及海外的擴展亦加快步伐，締造了多項新里程。」

致各有關人士：

在2009年，儘管經濟狀況充滿挑戰，以及面對人類豬型流感疫情的威脅，港鐵公司的經常性業務(即客運服務、車站商務及鐵路相關業務、物業租務及管業)仍然取得滿意的業績，物業發展業務亦表現良好。此外，公司在香港及海外的擴展亦加快步伐，締造了多項新里程。

公司於年內在香港的五個新鐵路項目進展良好，加上九龍南綫和將軍澳綫最後一期通車，標誌著公司的發展踏入新的一章。透過這個大規模的擴展計劃，我們繼續增大香港的鐵路網絡並且接通國內的鐵路網。一方面幫助公司茁壯增長，也為香港市民提供更完善的交通服務。

在國內，我們於2009年3月簽署了深圳市軌道交通四號綫「建設、營運及轉移」項目的特許經營協議，並於2009年5月簽訂瀋陽地鐵一、二號綫的營運及維修項目的特許經營協議。以「公私合營」模式建造的北京地鐵四號綫項目亦於2009年9月28日通車，為首都提供客運服務。國家主席胡錦濤先生親身體驗該鐵路綫的服務，令我們深感榮幸。於2009年12月30日，我們的合營公司北京京港地鐵有限公司就北京地鐵四號綫延綫大興綫的營運及維修項目簽署特許經營協議。於2010年3月4日，我們的附屬公司港鐵杭州一號綫投資有限公司、杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司與杭州市政府就杭州地鐵一號綫項目以「公私合營」模式合作，進行投資、建造及營運，簽署了特許經營協議。這份與杭州市政府的協議經國家有關部門正式批准後即可落實。



在國外，公司在瑞典全資擁有的附屬公司於2009年11月2日起營運斯德哥爾摩地鐵；而公司擁有60%股權的附屬公司Metro Trains Melbourne(MTM)亦於2009年11月30日接管在澳洲墨爾本都市鐵路網絡的營運服務。

2009年公司的財務業績充分反映其經常性業務的防守特性。公司的收入，現包括海外新專營權的收入上升6.6%至187.97億港元，未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤為95.02億港元，上升1.9%。如果不包括我們的海外鐵路附屬公司，收入則上升0.7%，經營利潤上升1.8%而經營毛利率則上升0.6個百分點至53.5%。相對2008年的46.70億港元，2009年的物業發展利潤為35.54億港元，主要來自九龍站「君臨天下」的最後一期利潤、「銀湖·天峰」的利潤、以及「首都」和「御龍山」的額外利潤。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10.8%至73.03億港元，原因是物業發展利潤比前期為低，以及香港利得稅稅率於2008年調低，使遞延稅項結餘獲得一次性調減。除稅前的投資物業重估收益為27.98億港元(除稅後則為23.36億港元)，而2008年則錄得除稅前投資物業重估虧損1.46億港元。因此，股東應佔淨利潤為96.39億港元，較2008年上升16.4%，不包括投資物業重估的每股盈利為1.28港元，而包括投資物業重估的每股盈利則為1.69港元。董事局建議派發末期股息每股0.38港元，使全年股息合共每股0.52港元，較去年增長8.3%。

香港客運服務

公司的香港車費收入，包括鐵路和巴士客運服務在內，於2009年錄得114.98億港元，較2008年上升0.3%。

乘客量

於2009年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量較去年增加1.4%至15.066億人次。

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)、西鐵綫以及馬鞍山綫組成的本地鐵路服務，錄得總乘客量12.188億人次，較2008年的乘客量增加1.1%，部分由於康城站和九龍南綫分別於2009年

7月26日及8月16日投入服務所致。本地鐵路服務於2009年的周日平均乘客量為350萬人次，較2008年上升0.9%。

羅湖及落馬洲過境服務於2009年的乘客量為9,400萬人次，較2008年增加0.7%。

於2009年，由於人類豬型流感和經濟下滑，航空旅客量顯著下跌的影響，使用機場快綫的乘客量為990萬人次，較2008年下降6.9%。

輕鐵、巴士及城際客運服務於2009年的乘客量合計為1.839億人次，較該等服務於2008年的乘客量增加4.7%。整體而言，香港的鐵路和巴士客運服務於2009年的周日平均乘客量為430萬人次。

市場佔有率

於2009年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由去年的42.0%增加至42.6%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由63.4%增加至64.0%；而由於競爭加劇，我們在過境業務的市場佔有率則由56.2%下降至55.3%。

車費收入

2009年香港車費總收入的114.98億港元中，本地鐵路服務的收入佔79.86億港元，增加0.7%。學童半價優惠自2008年9月推廣至東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫，其全年效應使本地鐵路服務今年的每名乘客平均車費下跌0.4%，至6.55港元。

於2009年，過境服務的車費收入為23.27億港元，較2008年增加1.9%。而機場快綫於2009年的車費收入為6.17億港元，較2008年下降8.3%。

- **於2009年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由去年的42.0%增加至42.6%。** ■

過境服務方面，2009年每名乘客的平均車費為24.75港元，較2008年增加1.2%。而機場快綫每名乘客的平均車費則減少1.6%至62.48港元，主要由於乘客組合改變所致。

公司於2009年7月首次應用票價調整機制。按照協定的方法，即根據綜合消費物價指數及運輸服務業工資指數於2008年的變動而計算出的票價調整幅度為增加0.7%，較啟動票價調整的±1.5%為低，因此票價並未作出調整，而計算所得的0.7%增幅將結轉至2010年的票價調整運算之中。

吸引乘客

在經濟放緩的一年裏，我們繼續進行多項具吸引力的推廣活動，吸引乘客使用港鐵。車費優惠包括28部為乘客提供折扣的「港鐵特惠站」、為八達通用戶舉辦幸運抽獎、於特別日子為長者提供劃一車費折扣優惠、港鐵車站商店折扣，以及港鐵友禮會「站站獎」積分計劃的一系列優惠。我們亦進行多項推廣活動藉以增加過境服務的乘客量，以及提供機場快綫折扣優惠。為進一步滿足九龍南綫啓用後的客運需求，22列新購輕鐵列車的首兩列已於12月投入服務。此外，所有機場快綫車廂的翻新工程已於2009年年中之前完成。為提供更貼心的客戶服務，我們在每個東鐵綫車站(馬場站除外)最少安裝一部闊身閘機。我們在另外四個車站亦加建新的行人通道，以加強乘客與公司鐵路網絡的聯繫。

服務及表現

我們繼續超越營運協議訂下的各項表現水平和公司本身更為嚴格的顧客服務目標。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。

我們對提供卓越服務的熱誠，使我們再度贏得多項殊榮，包括於香港優質顧客服務協會的「優質顧客服務大獎2008」中奪得「卓越大獎金獎」。而我們在兩鐵合併市場推廣工作的成效，使我們贏得2009年度「HKMA/TVB傑出市場策劃獎」金獎。

車站商務及鐵路相關業務

在2009年，車站商務及鐵路相關業務的收入為33.28億港元，較2008年減少3.5%，主要由於廣告收入下降，以及於2008年獲得一家電訊服務供應商為終止牌照協議而付予公司的一次性款項在2009年不再復有所致。若撇除這一次性影響，收入則減少1.0%。

車站零售設施於2009年的收入為16.05億港元，較去年增加3.8%，主要由於零售設施的面積擴大、新訂的租約租金較高，以及為機場快綫、東涌綫和東鐵綫的商店進行重新規劃和翻新所致。期內，我們在13個車站為80間商店完成翻新工程，另外亦引進23個新的零售商。截至2009年底，車站的商店總數為1,228間，總面積達52,788平方米。

2009年的廣告收入為5.97億港元，較2008年減少19.4%。這主要是由於經濟低迷，令客戶的廣告開支顯著縮減所致。應時度勢，我們向廣告客戶推出多個廣告套餐及獎勵計劃。此外，我們於上半年引進一系列嶄新的廣告形式，這包括在十個繁忙的車站安裝等離子電視機的數碼廣告屏幕。現時，我們共有20,742個車站廣告點、26,823個車廂廣告點(包括4,545個液晶體顯示屏)，並於42個車站設有67個展覽及陳列場地。

電訊服務於2009年的收入為2.73億港元，較2008年減少23.3%，主要因為上文所述於2008年獲得的一次性收入所致。撇除這筆一次性收入，電訊業務的收入較2008年增加1.1%。於2009年3月，香港一家主要電訊營運商推出先進的2G/3G流動網絡，讓公司鐵路系統內的乘客能享有高達21Mbps的高速數據傳輸服務。2009年8月，3G流動電話已全面覆蓋西鐵綫所有車站。此外，我們於年內簽訂43項新合約，出租鐵路物業的天台以供安裝流動電話、全球定位系統及微波天線系統。

於2009年，對外顧問服務的收入為1.59億港元，較2008年增加0.6%。而我們的顧問項目遍達香港、中國內地、泰國、台灣、迪拜、德里及巴西。

物業及其他業務

2009年年初，香港地產市場經歷一定程度的整固。然而，隨著信心回升及利率持續低企，市場氣氛在年中轉好，而地產市道亦轉趨活躍。

物業發展

於2009年，物業發展利潤為35.54億港元，主要來自九龍站「君臨天下」的最後一期利潤、「御龍山」和「首都」的額外利潤入帳，以及烏溪沙站「銀湖·天峰」的有關收益。

正如中期業績所公布，公司於2009年5月推出預售烏溪沙站「銀湖·天峰」。在2,169個單位中，現已售出逾90%，並於2009年7月獲發入伙紙。

位於日出康城第二期的「領都」全部1,688個單位已於2009年8月售出，並於2010年1月29日獲發入伙紙。而同樣屬於日出康城第二期的「領峯」亦於2009年11月推出預售，成績理想。公司在「領峯」中並無佔有任何財務權益。我們在9月亦全數售出公司與九龍站「君臨天下」發展商的最後一期利潤分成而獲得的單位。

另外，我們即將在短期內開始預售大圍維修中心「名城」第一期。

機場鐵路沿綫物業方面，我們將在短期內推售「映灣園」最後一期的獨立式排屋。我們已於2009年2月推售「天璽」的單位。公司並無在「天璽」項目內佔有任何財務權益。

物業發展招標活動方面，我們於2010年3月2日成功批出柯士甸站地塊C及D物業發展組合予由新世界發展有限公司和會德豐地產有限公司共同組成之威翰有限公司。我們將支付這發展項目的部分地價約39億港元。

物業租務、物業管理及其他業務

在2009年，物業租務、物業管理及其他業務之總收入為29.28億港元，較2008年增長8.0%。

公司的物業租金收入上升8.6%至25.48億港元，主要原因是圓方於2008年11月新增988平方米樓面，以及整體港鐵商場的續約租金平均上升7%。於2009年12月底，公司旗下商場

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。

公司在香港的高級商場圓方奪得香港管理專業協會的「2009傑出市場策劃人」及「傑出市場策劃獎」。此外，圓方亦繼續榮獲國際獎譽，包括亞太廣告節金蓮花獎及第十三屆威比獎之特別名譽獎，而德福廣場的「四川地震救援計劃」則於國際購物中心協會(ICSC)舉辦的「2009亞洲購物中心大獎」(2009 Asia Shopping Centres Awards)中贏得社區關係組別銀獎。

北京的銀座Mall擁有可出租樓面面積18,720平方米，這商場繼續為首都城市提升其商場服務及質素的標準。銀座Mall於第二個營運年度內，奪得多個獎項和榮譽，當中包括由北京市東城區人民政府東直門街道辦事處頒發的國慶60周年慶典優秀組織單位榮譽證書。

截至2009年12月底，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合包括223,047平方米的零售物業，41,059平方米的寫字樓，以及10,402平方米的其他用途物業。

公司於2009年的物業管理收入為2.07億港元。截至12月底，公司管理的住宅單位數目增至79,449個，而管理的商用面積為742,414平方米。

八達通

八達通繼續透過招攬中小型零售商戶，積極擴展其零售商戶網絡。截至12月底，在香港使用八達通繳費服務的商戶超過3,000家。八達通卡的流通量已增至2,060萬張，而每日平均使用量及交易金額分別達1,090萬次及9,760萬港元。公司於2009年應佔八達通的淨利潤為1.49億港元，較2008年上升9.6%。

昂坪360

儘管本港的入境旅客數字下跌，大嶼山昂坪360纜車和昂坪市集於2009年的收入仍達至1.73億港元，較2008年增加10.9%。在一系列充滿創意的宣傳活動帶動下，年內旅客人數超過140萬。昂坪360於2009年4月推出的水晶車廂，是全球首批以整幅透明物料裝配車廂地板的纜車車廂，備受旅客熱烈歡迎。昂坪360更於10月3日的中秋節推出首次的夜航服務。

未來增長

香港

九龍南綫連同新建成的柯士甸站已於2009年8月16日投入服務。這鐵路線透過紅磡站，策略性地銜接現有的東鐵綫與西鐵綫。

將軍澳綫最後一期已經竣工，而新建成的康城站為配合日出康城「首都」入伙在2009年7月26日啟用。這標誌著將軍澳綫的全面落成，將鐵路服務的好處帶進不斷發展的新社區。

西港島綫連接上環與堅尼地城，是港島綫一條全長3公里的延綫。西港島綫採納了當地居民的寶貴意見，是一條擁有多方面特色能兼顧地區傳統色彩和市區重建機會的「社區鐵路」。公司與政府於2009年7月13日簽署該工程項目協議，繼而展開其建造工程。西港島綫預期於2014年通車，屆時由堅尼地城前往上環只需八分鐘，而由堅尼地城前往尖沙咀亦只需14分鐘。

其他新鐵路項目的規劃和設計進展理想。南港島綫(東段)已於2009年7月24日根據《鐵路條例》刊憲，並於9月在工程計劃獲政府授權前展開連串公眾諮詢。

觀塘綫延綫的初步設計於2009年6月完成，隨後在11月刊憲，並於12月展開詳細設計。觀塘綫延綫全長3公里，將由現時觀塘綫的油麻地站途經何文田伸延至黃埔，而何文田站將作為轉車站連接沙田至中環綫的東西走廊。

區域快綫(廣深港高速鐵路香港段)的工程計劃於2009年10月20日獲得政府批准。全長26公里的區域快綫將提供過境的高速鐵路服務，連通香港至深圳、廣州和中國內地新建的16,000公里高速城際鐵路網絡。隨著項目的工程撥款於2010年1月16日獲得通過，工程已經在同月動工。區域快綫預期於2015年投入服務，而政府已同意邀請公司以服務經營權模式來營運這條鐵路。

■ 公司在中國內地和海外的增長策略於年內取得重大進展。■

年內沙田至中環綫的初步設計已經完成。沙田至中環綫由兩個路段組成。全長11公里的東西走廊將使馬鞍山綫從大圍經鑽石山伸延至紅磡，並連接西鐵綫。而6公里長的南北走廊將成為香港第四條過海鐵路，把東鐵綫由紅磡伸延至港島。

香港項目融資

香港的新鐵路項目將採用切合其個別情況而設計的不同模式融資。西港島綫採用現金資助模式，公司已於2008年2月收取第一部分為數4億港元的現金資助，並將於2010年第一季度內收取為數122.52億港元的餘額。

南港島綫(東段)和觀塘綫延綫很可能會採用公司傳統的「鐵路和物業綜合發展經營」模式。

九龍南綫已採用兩鐵合併中成功使用的服務經營權模式，而沙田至中環綫和區域快綫亦會採用相同的模式。於2010年1月26日，我們與政府簽訂委託協議，據此政府委託港鐵公司建造區域快綫。公司在建造階段中將擔任項目經理角色，而政府將邀請港鐵公司負責營運建成後的鐵路。公司仍然就區域快綫的相關營運事宜，與政府及國內機構進行磋商。至於沙田至中環綫，我們根據於2008年11月所簽訂的委託協議，繼續進一步的規劃和設計工作，而有關費用由政府承擔。至於興建這鐵路的進一步融資安排，仍待日後與政府的協議而定。

內地及海外拓展

公司在中國內地和海外的增長策略於年內取得重大進展。我們香港以外的鐵路專營權之收入為10.43億港元，是來自公司於2009年11月接管的斯德哥爾摩和墨爾本鐵路專營權業務。這兩項專營權業務的經營成本為10.35億港元，而經營毛利率為0.8%，這表現符合公司對業務接管初期數個月的預期。斯德哥爾摩及墨爾本鐵路系統等營運及維修特許專

營權經營模式，所需的資本投資一般較少。因此，這兩項業務的經營毛利較其它需要資本投資的鐵路項目為低。然而，這兩條鐵路規模龐大，所以涉及可觀的收入和龐大的營運成本。公司在北京地鐵四號綫（已於2009年9月28日投入服務）、London Overground Rail Operations Ltd (LOROL)以及公司擁有50%股權的瑞典列車維修公司中的投資，全部作為聯營公司入帳，於2009年合共帶來除稅後利潤1,100萬港元（除稅前為1,900萬港元），公司從LOROL所得的應佔淨利潤為1,700萬港元而從北京地鐵四號綫則錄得虧損500萬港元。北京地鐵四號綫一如其它同樣擁有相對較大的折舊及利息支出的投資項目，錄得虧損，預料需要數年時間才可錄得盈利。

中國內地

在北京，北京地鐵四號綫於2009年9月28日順利通車。這條鐵路綫的投資和建造工程，由北京京港地鐵有限公司負責，這是一家由港鐵公司(49%)、北京市基礎設施投資有限公司(2%)，以及北京首都創業集團有限公司(49%)組成的合營公司。北京市民及傳媒對列車服務、車站設計及客戶服務的初步反應正面，而乘客量亦令人鼓舞。

於2009年12月30日，北京京港地鐵有限公司與北京市政府全資擁有的北京軌道交通大興綫投資有限責任公司，就全長22公里的北京地鐵四號綫至大興區之延綫的營運及維修項目簽署了特許經營協議。

在深圳，公司於2009年3月簽署了深圳市軌道交通四號綫「建設、營運及轉移」項目的特許經營協議後，項目進展良好。公司將於2010年年中接管營運4.5公里的深圳市軌道交通四號綫一期，而到2011年年中，包括二期在內的深圳市軌道交通四號綫將會全綫通車。

我們與瀋陽市政府就瀋陽地鐵一、二號綫的營運及維修事宜之磋商，使公司在2009年5月得以簽署特許經營協議。公司已為聯營公司成立管理人員小組，現正進行籌備及培訓工作。

於2010年3月4日，我們的附屬公司港鐵杭州一號綫投資有限公司、杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司與杭州市政府就杭州地鐵一號綫項目以「公私合營」模式合作，進行投資、建造以及為期25年的營運，簽署了特許經營協議。這協議經國家有關部門正式批准後即可落實。

這個公私合營項目將由港鐵公司擁有49%股權的合營公司投資經營，而合營公司的其餘權益由杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司持有。

杭州地鐵一號綫全長48公里，總投資額約220億元人民幣。項目分為A、B兩個部分，分別約佔總投資額的63%及37%。A部分為杭州地鐵一號綫的土木建造工程，由杭州市地鐵集團有限責任公司出資和進行；B部分則包括列車和機電設備工程，將由合營公司出資和建造。合營公司將以貸款及股本形式投資，港鐵公司的股本投資約22億元人民幣。

項目的土木建造工程已於2007年3月動工，預計可於2012年投入服務。

海外

在英國，公司佔半數股權的聯營公司LOROL自2007年11月接管經營London Overground後，服務質素繼續達標並且有所提升。

■ 在北京，北京地鐵四號綫於2009年9月28日順利通車。 ■

在瑞典，公司的全資附屬公司於2009年1月21日獲選為斯德哥爾摩地鐵的營運商，專營權為期八年，公司於2009年11月2日接管該專營權。公司並夥拍挪威的列車維修公司

Mantena AS，成立各佔半數股權的聯營公司Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT)，提供列車維修服務。公司的營運表現良好，並正計劃進一步提升服務表現。

儘管歐洲於2010年1月經歷嚴冬大雪，但London Overground和斯德哥爾摩地鐵仍能繼續為乘客提供足夠的服務。

在澳洲，公司佔60%股權的附屬公司MTM(港鐵公司(60%)、John Holland Melbourne Rail Franchise Pty Ltd(20%)及United Group Rail Services Ltd(20%))於2009年8月31日就墨爾本都市鐵路網絡的營運及維修項目與維多利亞省簽署協議，最初為期八年。MTM於2009年11月30日接管營運該鐵路。

財務回顧

來自鐵路和巴士客運服務的香港車費總收入微升0.3%至114.98億港元，而包括車站商務及鐵路相關業務，以及來自物業租務、管業及其他業務的非車費收入則增長1.5%至62.56億港元。因此，未計入香港以外的鐵路專營權(斯德哥爾摩地鐵和墨爾本鐵路的營運權均於去年底才開始運作)的總收入增長0.7%至177.54億港元；而計入這兩項專營權收入10.43億港元後，2009年的總收入增長6.6%至187.97億港元。總經營成本上升11.9%至92.95億港元，主要由於這兩條國際鐵路專營權的經營成本所致，若撇除上述兩項專營權，經營成本則下降0.5%。未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增加1.9%至95.02億港元(若不包括國際專營權則增加1.8%至94.94億港元)。若不計入國際專營權，經營毛利率將由52.9%增加0.6個百分點至53.5%，而計入毛利偏低的國際專營權，經營毛利率則為50.6%。

由於利潤入帳時間的差異，物業發展利潤減少23.9%至35.54億港元，未計折舊及攤銷前的經營利潤因此減少6.7%至130.56億港元。由於啟用康城站帶來的額外折舊，折舊及攤銷增加1.7%至29.79億港元，而餘下的兩鐵合併開支為1,200萬港元。利息及財務開支減少24.7%至15.04億港元，反映平均借貸成本下降以及未償還債務減少。計入非現金性質的投資物業重估收益27.98億港元，連同應佔八達通控股有限公司、LOROL、北京地鐵四號綫以及TBT的利潤共1.60億港元，2009年的除稅前利潤增加27.6%至115.19億港元。所

得稅增加151.7%至18.80億港元，主要由於香港利得稅稅率於2008年由17.5%調低至16.5%，使遞延稅項結餘獲得一次性的調減。因此，2009年的公司股東應佔淨利潤增加16.4%至96.39億港元，即由2008年每股盈利1.47港元增加至1.69港元。

撇除投資物業重估的影響，更具代表性的公司股東應佔基本業務淨利潤下降10.8%至73.03億港元，即由2008年每股1.45港元下降至每股1.28港元，主要由於物業發展利潤減少及前一年利得稅稅率調減所致。

集團的資產負債表獲進一步加強。當中淨資產增加8.8%至2009年底的1,064.53億港元。資產總值由1,593.38億港元上升至1,764.94億港元，主要是由於政府有關西港島綫財務資助撥款的應收帳項、投資物業重估收益，以及在深圳市軌道交通四號綫的進一步投資。負債總額由615.16億港元增至700.41億港元，主要是由於債項減少的效應被西港島綫未動用的財務資助所抵銷。若計入服務經營權負債和附屬公司的少數股東貸款作為債務的一部分，集團的淨負債權益比率從2008年底的42.1%改善至2009年底的25.8%。

年內，集團獲得龐大的現金淨流入。雖然公司的累計稅務虧損於2008年已全數耗用，致使稅款現金支出上升，令來自經營活動(不包括物業發展)在扣除稅務支出後的淨現金流入減少9.1%至81.07億港元，但物業發展的現金收入卻高達137.84億港元，當中20億港元是物業發展商的預定償還貸款。計入與無控制權附屬公司及聯營公司有關的現金收入淨額、證券投資淨收入及出售固定資產收益，2009年錄得的現金流入總額為223.44億港元。經扣除主要為資本性項目及物業發展的支出、向九鐵(九廣鐵路公司)支付每年定額付款，以及利息開支及股息派付共86.90億港元現金流出總額後，現金流入淨額為136.54億港元，其中72.94億港元用以償還債項。

董事局建議派發末期股息每股0.38港元，連同中期股息每股0.14港元，全年股息合共每股0.52港元，較去年增加0.04港元或8.3%。公司截至2009年12月31日的財政年度，是財政司司長法團最後一年同意以股份方式收取其全部或部分可獲的股息，以確保公司以現金派發的股息不超過股息總額之50%。將來，因應公司的財務狀況，董事局期望採取漸進式的股息政策。

人力資源

隨著公司不斷擴展，我們必須羅致人才、挽留及激勵員工，以配合公司發展策略。

年內，我們推行一套經小心籌劃的人力資源計劃，以配合因興建香港新支綫和擴張海外業務而增加的人手需求。與此同時，我們亦大力加強培訓及發展課程的內容，藉以培養下一代的領導人才，引領公司邁向另一發展階段。

面對過去一年經濟放緩的環境，我們迅速實施相應的方案，嚴格控制成本。雖然如此，我們仍堅持為所有同事提供一個穩定的工作環境，並繼續聘請香港、中國內地及海外大學的優秀畢業生，參與公司的見習管理人員計劃。

展望

雖然經濟狀況正在改善，但復甦步伐或會緩慢，全球經濟仍有受到進一步衝擊的風險。

在香港，鐵路客流量將受惠於經濟改善，以及九龍南綫和康城站的全年運作。我們將於2010年6月根據票價調整機制檢討票價。

我們的廣告業務會受惠於經濟復甦，而車站零售及物業租務業務的表現將取決於續約和新租約的市值租金。

公司在中國內地和海外的多項鐵路業務已於2009年開始運作，2010年將會看到該等業務的全年度業績。我們亦將接管營運深圳市軌道交通四號綫一期。正如早前所述，投資項目由開始營運到達致損益平衡，一般需要數年時間。因此，我們預期北京地鐵四號綫和深圳市軌道交通四號綫於2010年會出現輕微虧損。

營運及維修特許專營權雖然收入可觀，但由於所需的資本投資較少，其經營毛利率往往比較低。因此，我們預期於2010年，受這些業務的全年度業績的影響，雖然該等業務會繼續提供毛利但公司的整體毛利率則會降低。在香港的經常性業務的毛利率透過乘客量增加和效率提高，將會繼續保持穩健。

物業發展業務方面，日出康城第二期「領都」已於2010年1月獲發入伙紙，因此公司可將該項目的利潤於2010年入帳。公司在日出康城第二期的餘下期數(包括「領峯」)並無佔有任何財務權益。此外，我們預期位於將軍澳五十六區的小型商場將於2010年下半年獲發入伙紙。由於此項目是「攤分資產」項目，我們將於商場獲發入伙紙時，將應佔的利潤入帳。

大圍維修中心一期物業將於短期內開始預售。然而，正如我早前表示，我們預期這個發展項目的利潤將不可能於2011年以前入帳。

在物業發展招標方面，公司於2010年3月成功批出柯士甸站地塊C及D的發展權後，我們將視乎市場狀況或會於未來六個月內為南昌站地塊和日出康城第四期進行招標。南昌站的土地屬於西鐵綫的物業發展用地，港鐵公司只是擔任這些發展項目的代理。

最後，本人謹藉此機會衷心感謝各董事及全體同事在過往一年所發揮的敬業樂業精神和幹勁，以及辛勤工作。他們是港鐵的英雄。

周松崗

行政總裁

周松崗

香港，2010年3月9日