



通達四方 闊視圖宏

本2009財務摘要報告取材於港鐵公司2009年報，因而僅提供該年報所載資料及詳情的概要。上述兩份文件(英文版及中文版)均可在本公司的網站(網址為 www.mtr.com.hk)閱覽。

閣下如欲免費取得2009年報的印刷本，可致函本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司或本公司的公司事務部，其詳細資料載於本財務摘要報告第80頁。

閣下可隨時選擇收取財務摘要報告或年報的印刷本或依賴在本公司的網址刊載的該等文件的網上版。閣下亦可隨時選擇(a)收取財務摘要報告以代替年報或收取年報以代替財務摘要報告及(b)只收取本公司的財務摘要報告或年報的英文版或只收取其中文版或同時收取其英文版及中文版。即使閣下先前曾向本公司表達相反的意願，仍可作出上述選擇。閣下如欲更改閣下就此等事宜作出的選擇，可以書面形式通知本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，其詳細資料載於第80頁。

閣下如已選擇依賴在本公司的網址刊載的財務摘要報告及年報的網上版或於閱覽該等文件時遇到困難，可以書面形式索取該等文件的印刷本；本公司將於收到閣下的書面要求後盡快把該等文件的印刷本免費寄予閣下。如欲索取該等文件的印刷本，請致函本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司。



今年的封面

通達四方 闊視圖宏

在香港特別行政區、中國內地及海外市場，公司業務保持增長動力，為新社區帶來更廣泛的交通聯繫，並以更便利、更可靠的服務，**緊貼乘客生活每一程**，從而擴闊他們的視野到全球各地。

我們審慎推行增長策略，透過多個新項目，將公司由一個本地地鐵營運商打造成一家享譽國際的運輸企業，銳意在本地及北京、倫敦等世界大都會擴展鐵路網絡和業務。

18

香港客運服務



19

車站商務
及鐵路相關業務



物業及
其他業務

20



21

香港網絡拓展



內地及海外拓展

22



人力資源

23

目錄

- 2 公司概覽
- 4 主席函件
- 8 行政總裁回顧及展望
- 17 主要數據
- 18 執行總監會管理報告
 - 18 – 香港客運服務
 - 19 – 車站商務及鐵路相關業務
 - 20 – 物業及其他業務
 - 21 – 香港網絡拓展
 - 22 – 內地及海外拓展
 - 23 – 人力資源
 - 24 – 財務回顧
- 28 十年統計數字
- 30 風險管理
- 31 公司管治報告書
- 45 薪酬報告書
- 48 董事局及執行總監會成員
- 53 董事局報告書
- 64 綜合損益表
- 65 綜合全面收益表
- 66 綜合資產負債表
- 67 綜合權益變動表
- 68 財務摘要報表附註
- 79 核數師就財務摘要報告的聲明
- 80 主要股東資料

自我們的第一條鐵路於30年前通車以來，公司的經營規模、業務範疇和地域覆蓋面一直穩步發展，且日趨多元化。兩鐵合併完成後，我們繼續穩步推動為未來業務增長所定下的策略，積極在香港進行大規模的鐵路網絡擴展工程，並努力開拓在中國內地和海外的發展機會。



香港客運服務

業務簡介

我們在香港經營主要以鐵路為基礎的運輸系統，包括本地和過境服務、高速的機場快綫以及輕鐵系統。整個系統延綿218.2公里，有84個車站和68個輕鐵站。我們的網絡是全球最繁忙的鐵路系統之一，以其可靠程度、安全及效率見稱。此外，我們亦提供前往中國內地的城際客運服務，以及為乘客提供便利的本地接駁巴士服務。

2009年重點

- 在香港的五個策略性鐵路擴展項目，自取得政府的批准後，規劃與設計工作取得重大進展
- 新建成的康城站及柯士甸站分別於2009年7月26日及2009年8月16日啟用
- 定期調查顯示，年內顧客對我們的滿意度維持在高水平
- 我們卓越的服務表現，再次獲得多個獎項嘉許



車站商務及鐵路相關業務

業務簡介

公司透過鐵路業務及專業技術拓展至其他業務領域，包括車站零售商舖租賃、列車與車站廣告、電訊網絡以及鐵路相關顧問服務。

2009年重點

- 引進23個新的零售商
- 開創嶄新的廣告模式，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
- 隨著3G網絡於8月覆蓋西鐵綫後，港鐵網絡已全綫接通3G流動電話服務

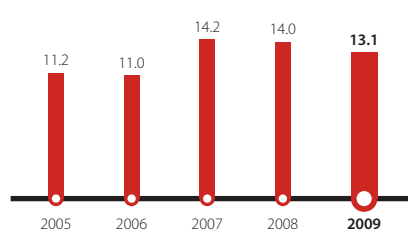
■ 營業額

(十億港元)



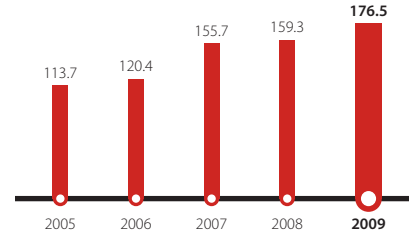
■ 未計折舊及攤銷前經營利潤

(十億港元)



■ 資產總值

(十億港元)



物業及其他業務

業務簡介

我們與物業發展商合作，進行以住宅為主的物業發展。公司擁有和管理的投資物業主要為商場及寫字樓，我們亦為其他業主提供物業管理服務。公司的投資物業組合主要包括12個在香港的商場、一個在北京的商場，以及香港國際金融中心二期的18層寫字樓。

2009年重點

- 烏溪沙的「銀湖·天峰」全部2,169個單位，售出超過90%；而日出康城第二期的「領都」全部1,688個單位於8月售罄
- 公司在香港的高級商場圓方獲得多個本地及國際獎項
- 我們於中國內地的首座商場銀座Mall，繼續為北京的零售業提升商場服務及質素的標準



內地及海外拓展

業務簡介

我們繼續投資中國內地的城市鐵路網絡，以及在海外私有化或對外開放的市場中，尋求毋需投放大量資金的鐵路營運專營權，以實現公司在香港以外的拓展策略。

2009年重點

- 北京地鐵四號綫於2009年9月28日通車，而北京地鐵四號綫延綫大興綫的營運及維修項目特許經營協議亦於12月簽署
- 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於2009年3月簽署，而瀋陽地鐵一、二號綫的營運及維修項目特許經營協議亦於5月簽訂
- 我們於2009年11月2日接管營運斯德哥爾摩地鐵系統，並於2009年11月30日接管營運墨爾本都市鐵路網絡，這兩項專營權同樣為期八年

「雖然面對經濟
前景不明朗，
並爆發人類豬型流感，
但我們的財務表現
仍維持穩定。」



致各有關人士：

本人欣然公布港鐵公司2009年的年度業績。公司亦於這一年慶祝服務港人30載。

雖然面對經濟前景不明朗，並爆發人類豬型流感，但我們的財務表現仍維持穩定。我們的經常性業務充分展現其堅穩的抗跌能力，而物業發展業務亦表現良好。公司為未來業務增長所定下的策略亦繼續穩步發展，我們在香港的網絡擴展項目以及在中國內地和海外的業務拓展，均取得良好進展。



財務業績

公司全年錄得令人滿意的財務業績，收入上升6.6%至187.97億港元，主要與我們新接管的斯德哥爾摩及墨爾本地鐵的專營權有關，而未計折舊及攤銷前的鐵路及相關業務經營利潤則增加1.9%至95.02億港元。不包括投資物業重估及相關的遞延稅項，股東應佔基本業務淨利潤減少10.8%至73.03億港元，主要由於物業發展項目入帳時間的差異致使2009年的物業發展利潤較2008年為低，以及2008年香港利得稅稅率下調所帶來的利好影響在2009年不再復有。包括投資物業重估，股東應佔淨利潤為96.39億港元，即每股盈利1.69港元。董事局建議派發末期股息每股0.38港元，令全年股息合共每股0.52港元，較上年度增長8.3%。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。

發展策略

隨著兩條新延綫相繼於年內通車，我們在香港的鐵路網絡迅速擴展，將我們的服務伸延至更多社區、進一步擴大集客範圍和吸引新的乘客。在取得政府的批准後，我們五條策略性新延綫中首兩個項目西港島綫和廣深港高速鐵路香港段已經動工。而其餘三條延綫包括南港島綫（東段）、觀塘綫延綫，以及沙田至中環綫的規劃和設計亦正全面進行。

在中國內地及海外市場，公司的業務繼續穩步邁進。北京地鐵四號綫於2009年9月正式通車，提供客運服務。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月簽署了瀋陽地鐵一、二號綫的營運及維修項目特許經營協議。在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，我們簽署了用「公私合營」模式建造的杭州地鐵一號綫的特許經營協議。這協議經國家有關部門正式批准後即可落實。於2009年11月，我們全資擁有的附屬公司開始營運斯德哥爾摩地鐵，而我們持有60%股權的附屬公司Metro Trains Melbourne亦於同月接管營運墨爾本都市鐵路網絡。以上提及在北京、斯德哥爾摩及墨爾本投入營運的鐵路綫總長度為508公里，超過6,900名員工在這些鐵路工作。

可持續發展及企業責任

無論是發展和管理業務、栽培員工、與承辦商和供應商合作，以及與各有關人士溝通聯繫，公司都充分考慮可持續發展因素。簡稱布倫特蘭委員會(Brundtland Commission)的世界環境與發展委員會將可持續發展界定為「既能滿足現世代的需要而又不影響未來世代滿足其需要」的發展。我們本著同一精神，致力推動各項業務的可持續發展，以貫徹公司為所服務的社群謀求福祉的承諾。隨著我們在香港拓展新鐵路綫，並將業務擴展至中國內地及海外，我們會繼續透過聽取各界意見以及滿足社會的需要和期望來增強公司與社群和各有關人士的緊密聯繫。

我們以2006年制訂的「企業氣候變化政策」為指引，繼續高度專注控制碳排放。我們已根據這政策採取多項主要行動，並依據公司內部的「企業風險管理體系」評估其作用，尤其在監控用電量方面。在過往五年，我們成功將每載客車卡行車公里的用電量由2005年的5.94kWh降低至2009年的4.86kWh。用電量的減少，主要因為我們推行了多項節能措施，例如將列車上的馬達發電機更換為靜止變流器，以及優化車站的環境控制系統。我們亦於資本工程項目的設計上，將資產效益和能源效益納入為主要的考慮因素。此外，我們在新鐵路和物業發展項目的規劃、設計和建造上，亦加入生命周期的環保考慮因素。

■ 我們過去的成就建基於多項因素，主要包括董事局的卓越管治、管理層和員工(截至2009年年底共20,150名員工)的出色表現、顧客的忠心愛戴，以及股東的深切信任。■

於2009年，我們積極控制鐵路營運和物業管理所產生的溫室氣體排放。作為香港環保採購約章的創會會員，我們採用了一套新的供應商實務守則，當中的最佳實務，是根據公司的主要供應商和承辦商在以往的調查及工作坊中所反映的意見而制訂。

另外，我們是香港氣候變化商界論壇的最佳實務委員會主席。該論壇匯聚商界領袖的力量，對碳相關政策及規例發揮影響力，並鼓勵商界加深了解氣候變化的影響和作出知情的回應。於12月，我們參與了在哥本哈根舉行的聯合國氣候變化峰會(第十五次締約國會議)。

公司將可持續發展的最佳實務融入所有商業決策之中，我們的成就繼續獲得國際權威機構嘉許。於5月，公司在獨立研究公司Responsible Research有關環保、社會以及管治實務的排行榜上名列香港公司首位，而在亞洲50間上市公司中則排名第二，顯示公司對可持續發展及環境優化的承諾得到認同。於2010年1月，公司再次獲可持續資產管理(Sustainable Asset Management)評選為「交通及旅遊」類別中的可持續發展領導者，並同時獲得這類別的最佳進步公司獎及最高的金獎殊榮。此外，我們繼續躋身於道瓊斯可持續發展世界指數、道瓊斯可持續發展亞太指數及富時社會責任指數，反映公司在可持續發展和企業責任方面表現出色。我們亦是2010年全球百大可持續發展企業(Global 100)中的唯一一家香港公司。

在6月，我們出版第八份可持續發展報告2008《Engagement》，當中一個特色是以大事紀要的形式，展示港鐵公司與香港一起持續成長的歷程。在公司的發展歷程中，我們一直致力建設和營運符合目前和未來需要的可持續發展鐵路及物業，以促進香港和中國內地珠江三角洲的可持續發展。這份可持續發展報告2008集中論述這聯繫如何幫助我們建立長遠目標、使命及信念。

社區活動

關心所服務社群並與其一起成長，是公司源遠流長的一個傳統。對於我們在香港的新鐵路項目，我們繼續參考過往鐵路項目的做法，向公眾進行廣泛的諮詢，並在西港島綫的規劃和設計上將這種諮詢方法進一步推展成為全面的社區溝通計劃。我們從這個項目所得到的經驗，有助我們將其他新鐵路項目的溝通工作做得更為完善，例如沙田至中環綫及南港島綫(東段)。

年內，我們繼續舉辦多項義工活動，以及進一步擴大我們的「港鐵藝術之旅」計劃，透過在選定的車站舉行一系列文藝表演及本地藝術家的作品展，為乘客帶來充滿藝術新體驗的輕鬆旅程。灣仔是香港其中一個歷史最悠久、並擁有充滿活力之歷史點滴的地區，因此公司選擇最先在該區推出新的社區活動，這個名為「心繫香江 — 重溫往日情」的活動，目的是希望讓乘客可以緬懷舊日種種，重溫香港的發展旅程。

我們繼續鼓勵港鐵同事參與社區活動。年內，公司的「鐵路人·鐵路心」計劃共舉辦了167項社區義工活動，超過3,500名義工參與。「港鐵競步賽2009」於4月在中環舉行，超過40支公司隊伍參與，為醫院管理局健康資訊天地籌得超過100萬港元，以推廣健康生活。

為鼓勵長者多些參與平日舉辦的社區節目及活動，我們將現時長者逢星期三及公眾假期乘搭港鐵每程只需2元的優惠，再延長多六個月至2010年8月31日為止。目前，長者每日享有高達正常票價50%的優惠。為支持2009年11月15日的長者日，我們當日為持有八達通的長者提供免費

服務。另外，我們繼續為小童及學生提供票價優惠，並透過「心繫生活每一程」這個新的品牌推廣活動，宣傳公司關懷社區的形象，突顯我們用心照顧乘客生活的每一程，帶動乘客到他們的目的地，為乘客帶來方便及為他們每一天的生活增添價值。

2009年10月1日，標誌著港鐵公司服務香港市民30周年。為慶祝這個重要的日子，我們推出了由一位本地藝人所設計的「三字頭」公仔作為主角的兩列主題列車和一套紀念車票。公司由最初只有一條包括九個站的行車綫，擴展至現在擁有全長218.2公里的香港鐵路網絡、龐大的香港物業權益以及境外業務的歷程，正好映照著香港成為一個國際金融、文化及旅遊中心的高速發展過程。特別設計的主題列車不但回顧過去，亦放眼未來，我們定當繼續為香港市民以及我們服務之境外城市的乘客提供聯繫。

總結

我們過去的成就建基於多項因素，主要包括董事局的卓越管治、管理層和員工(截至2009年年底共20,150名員工)的出色表現、顧客的忠心愛戴，以及股東的深切信任。隨著公司繼續於香港和香港以外地區以可持續方式發展業務，本人謹藉此機會，衷心感謝董事局同寅、上下員工以及各有關人士在這個挑戰重重的時期繼續給予支持。同時，本人亦歡迎鄭海泉先生於2009年7月加入董事局，出任獨立非執行董事，並向2010年1月榮休的工程總監柏立恒先生表示謝意。本人亦謹此歡迎周大滄先生出任工程總監，接替退休的柏立恒先生。

錢果丰

主席

錢果豐博士

香港，2010年3月9日

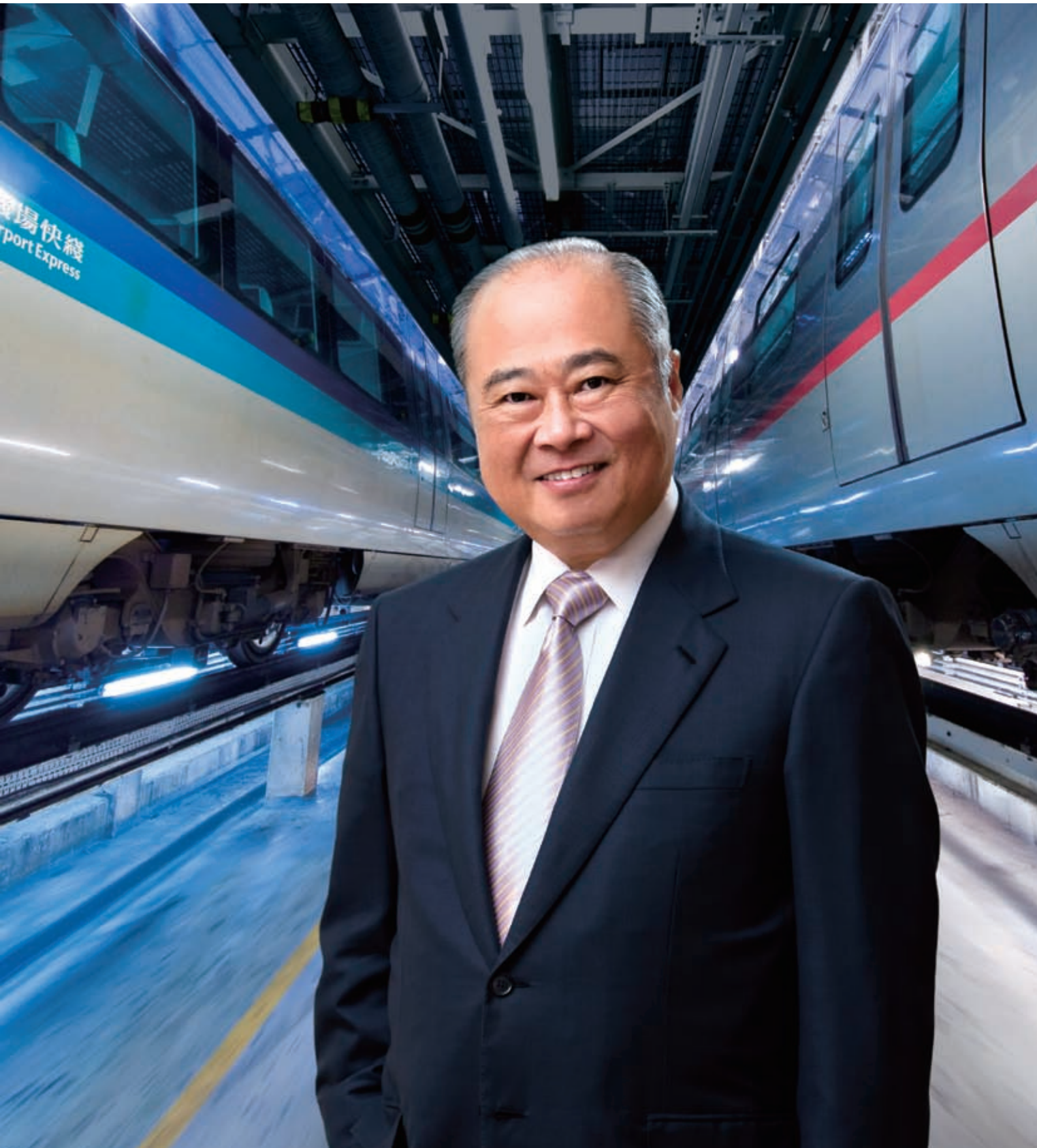
「公司在香港及海外的擴展亦加快步伐，締造了多項新里程。」

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

| | 2009 | 2008 | 增/(減) 百分率 |
|---|---------|---------|--------------|
| 財務摘要 (百萬港元) | | | |
| 收入 | | | |
| – 香港車費 | 11,498 | 11,467 | 0.3 |
| – 非車費 | 6,256 | 6,161 | 1.5 |
| – 香港以外的鐵路專營權 | 1,043 | – | 不適用 |
| 未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務之經營利潤 | 9,502 | 9,325 | 1.9 |
| 物業發展利潤 | 3,554 | 4,670 | (23.9) |
| 未計折舊及攤銷前經營利潤 | 13,056 | 13,995 | (6.7) |
| 股東應佔利潤 | 9,639 | 8,284 | 16.4 |
| 股東應佔利潤(不計及投資物業公允價值變動及其相關遞延稅項) | 7,303 | 8,185 | (10.8) |
| 資產總值 | 176,494 | 159,338 | 10.8 |
| 貸款、其他負債及銀行透支 | 23,868 | 31,289 | (23.7) |
| 服務經營權負債 | 10,625 | 10,656 | (0.3) |
| 股東應佔總權益 | 106,387 | 97,801 | 8.8 |
| 財務比率 | | | |
| 經營毛利率(%) | 50.6 | 52.9 | -2.3個百分點 |
| 經營毛利率(不包括香港以外的鐵路專營權)(%) | 53.5 | 52.9 | 0.6個百分點 |
| 淨負債權益比率(%) | 25.8 | 42.1 | -16.3個百分點 |
| 平均股東資金回報率(%) | 9.4 | 8.8 | 0.6個百分點 |
| 平均股東資金回報率 (不計及投資物業公允價值變動及其相關遞延稅項)(%) | 7.2 | 8.7 | -1.5個百分點 |
| 利息保障(倍數) | 7.1 | 6.0 | 1.1倍 |
| 股份資料 | | | |
| 每股基本盈利(港元) | 1.69 | 1.47 | 15.0 |
| 每股基本盈利 (不計及投資物業公允價值變動及其相關遞延稅項)(港元) | 1.28 | 1.45 | (11.7) |
| 每股股息(港元) | 0.52 | 0.48 | 8.3 |
| 於12月31日的股價(港元) | 26.80 | 17.96 | 49.2 |
| 於12月31日的市值(百萬港元) | 153,506 | 101,674 | 51.0 |
| 營運摘要 | | | |
| 總乘客人次 | | | |
| – 本地鐵路服務(百萬計) | 1,218.8 | 1,205.4 | 1.1 |
| – 過境服務(千計) | 94,016 | 93,401 | 0.7 |
| – 機場快綫(千計) | 9,869 | 10,601 | (6.9) |
| – 輕鐵(千計) | 143,489 | 137,730 | 4.2 |
| 平均乘客人次(千計) | | | |
| – 本地鐵路服務(周日) | 3,544 | 3,514 | 0.9 |
| – 過境服務(每日) | 257.6 | 255.2 | 0.9 |
| – 機場快綫(每日) | 27.0 | 29.0 | (6.6) |
| – 輕鐵(周日) | 402.1 | 385.1 | 4.4 |
| 每名乘客車費收入(港元) | | | |
| – 本地鐵路服務 | 6.55 | 6.58 | (0.4) |
| – 過境服務 | 24.75 | 24.45 | 1.2 |
| – 機場快綫 | 62.48 | 63.47 | (1.6) |
| – 輕鐵 | 2.68 | 2.81 | (4.7) |
| 估專營公共交通載客量比率(%) | 42.6 | 42.0 | 0.6個百分點 |

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年全年，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、東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫、馬鞍山綫以及迪士尼綫組成的本地鐵路服務，於2009年錄得總乘客量12.188億人次，較2008年增加1.1%。

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%，乃由於過境交通的增長所致。

於2009年，由於人類豬型流感和經濟下滑，航空旅客量下跌，使用機場快綫的乘客量因此下降6.9%至990萬人次。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%。

於2009年，公司在專營公共交通工具市場的整體佔有率由2008年的42.0%增加至42.6%。我們在過海交通工具市場的佔有率由2008年的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2008年的56.2%下降至55.3%。

服務推廣

公司不斷推出目標明確、構思創新的服務推廣活動，藉此刺激乘客量增長。這些活動包括「心繫生活每一程」的全新品牌定位及客戶服務活動，以及為高中學生而設的「Train'出光輝每一程」訓練計劃。

為展示公司致力建設更美好的社區，並傳揚香港悠久傳統的承諾，公司將「港鐵車站藝術」系列擴展，並於港鐵車站舉辦一系列的展覽，展示鐵路今昔的社區角色。

公司繼續透過車票推廣活動來提升乘客的忠誠度。為配合香港旅遊發展局舉辦的香港夏日盛會2009宣傳活動，我們向購買「港鐵全日通」或「機場快綫旅遊票」的旅客，派發專為

他們而設的「港鐵旅遊獻禮」冊子，提供16項購物和餐飲優惠。此外，機場快綫亦於夏季夥拍電影「變形金剛狂派再起」推出團體票推廣計劃。

除了26部深受本地乘客歡迎的「港鐵特惠站」車費優惠處理器外，公司亦於深圳地鐵福田口岸站付費區內，及紅磡站城際直通車入境大堂禁區內新增「港鐵特惠站」，為過境旅客提供服務。其他車費推廣，包括將「上水 — 尖東全月通」和「屯門 — 南昌全月通」月票優惠延長一年，並於8月推出「屯門 — 紅磡全月通」月票優惠。

服務表現

乘客安全、旅途舒適及服務可靠，依然是公司乘客服務的基石。公司於2009年的服務表現完全超越政府規定的各項表現水平以及公司本身制訂更為嚴格的顧客服務目標。列車按照編定班次行走的程度、乘客車程準時程度及列車服務準時程度均達99.7%或以上。

年內，公司定期進行乘客滿意度調查，結果反映乘客滿意度維持在高水平。在2009年，本地鐵路/過境服務及機場快綫的服務質素指標分別為70及82，而反映乘客對票價滿意程度的票價指標則分別為61及63。根據由12個成員組成的國際都市鐵路聯會(CoMET)於2008年發表的標準借鑑，公司保持領先地位。

公司卓越的服務表現，再次獲得多個獎項嘉許，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」，並獲《壹週刊》頒發「服務第壹大獎 — 公共交通工具組別」。

提升服務

公司繼續加強列車服務和鐵路網絡基建設施。

隨著九龍南綫啓用，公司訂購了22列新輕鐵列車，而首兩列已於12月投入服務。此外，15輛新雙層巴士亦已於8月投入服務，取代退役的舊巴士。機場快綫車廂的翻新工程已於2009年年中完成。

旺角站、太子站和旺角東站的翻新工程已於10月完成，而青衣站的翻新工程亦於12月完成。東鐵全綫車站的環境改善工程已經完成，而所有東鐵綫車站(馬場站除外)亦於11月底前安裝為殘疾人士而設的闊身閘機。奧運站、尖沙咀站、屯門站和青衣站的新綜合出入口亦已啓用。

公司繼續為我們的鐵路乘客提供更多的增值服務。繼無線寬頻(Wi-Fi)服務於1月覆蓋機場快綫全綫列車後，我們亦將3G流動電話覆蓋範圍擴展至機場快綫全綫車站及隧道，並為港鐵網絡內32個車站(包括機場快綫各站)接駁公眾無線寬頻服務。

人類豬型流感

人類豬型流感疫情繼續對市民健康構成威脅。面對2009年5月至7月期間的嚴重警戒級別，公司採取廣泛措施教導乘客及員工預防流感，並落實一系列風險紓緩措施，包括加強環境衛生、提供個人防護裝備，以及成立指揮小組負責監察和控制疫情。

生產力

於2009年，公司繼續以提高效率和生產力為首要工作之一。在過往五年，我們成功將每載客車卡行車公里的用電量由2005年的5.94kWh降低至2009年的4.86kWh。這方面的能源消耗能減少18.2%，主要因為我們推行了多項節能措施，包括將列車上的馬達發電機更換為靜止變流器、優化列車調度及車站環境控制系統等。整體而言，每車卡公里的經營開支由2005年的22.8港元減少7.5%至2009年的21.1港元。我們的員工生產力亦持續提升，按每名鐵路營運員工計算的營業額由2005年的152萬港元，增至2009年的162萬港元。公司的環境表現，亦受惠於部分港穗直通車的柴油機車電氣化而帶來的效益。

○ 車站商務及鐵路相關業務 ○

收入表現

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

包括免稅店和零售商店租金在內的車站零售設施收入於2009年為16.05億港元，較去年增加3.8%，主要由於商店數目增加、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。我們於期內在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年年底，車站的商店(包括免稅店及其他商店)總數為1,228間，零售設施的總面積達至52,788平方米，當中9,540平方米屬於免稅店業務。

為慶祝康城站啓用，我們於2009年7月中旬向將軍澳綫沿綫大型屋苑的住戶派發將軍澳綫港鐵車站商店的優惠券。

廣告

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。我們亦於期內引進一系列嶄新的廣告形式，這包括在十個車站安裝數碼廣告屏幕，以及擴大和統一東鐵綫與西鐵綫各站的扶手電梯廣告板。截至2009年年底，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

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%。Wi-Fi服務已於1月全面覆蓋機場快綫全綫列車。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。隨著西鐵綫於8月完成安裝3G基礎設施，乘客可在公司鐵路系統內任何角落，利用擁有3G功能的設備，享有串流視頻、音頻以及其他高速互聯網服務，而2G及3G流動電話服務亦已全面覆蓋柯士甸站和康城站。

對外顧問服務

於2009年，公司對外顧問服務團隊取得良好進展，讓公司得以提升技術和尋求新的海外投資機會。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。

在印度，我們的顧問服務團隊正積極執行價值1.28億港元的德里機場鐵路快綫工程及項目管理合約。顧問服務團隊亦與迪拜道路及運輸局合作，就迪拜地鐵紅綫和綠綫沿綫車站商店的租賃提供服務，其工作表現獲迪拜政府高度讚揚。我們為巴西里約熱內盧地鐵向中國採購鐵道車輛提供技術意見的顧問項目，亦進展良好。

於2009年，我們繼續營運香港國際機場的旅客捷運系統，而公司為台灣高雄捷運股份有限公司提供的顧問工作則圓滿完成。

貨運服務

於2009年，貨運服務收入為3,200萬港元，較2008年減少13.5%。公司決定於數月後停辦貨運業務，以便騰出貨運列車的行車時間，讓我們更靈活地調動客運列車班次。

物業及其他業務

在2009年，物業發展利潤為35.54億港元，而物業租務、管理及其他業務之收入增長8.0%至29.28億港元。

物業發展

在2009年，物業發展利潤為35.54億港元，較2008年的46.70億港元為少，這主要由於確認利潤時間的差異。2009年物業發展利潤主要來自九龍站「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。

烏溪沙站「銀湖·天峰」推出預售的2,169個單位，已售出逾90%。位於日出康城第二期的「領都」全部1,688個預售單位亦已售出。而同樣屬於日出康城第二期的「領峯」則於2009年11月推出預售，成績理想。

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。

我們於2009年5月取得城市規劃委員會批准，大幅修改南昌站物業項目的設計以改善周邊居住環境，並於2009年12月取得該會批准修訂大圍站地盤的總體規劃，以促進環保效益及提升物業價值。

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增長8.0%至29.28億港元。

物業租務

儘管市場於2009年對寫字樓及商舖的需求偏軟，然而公司的物業租金收入仍增加至25.48億港元，較2008年上升8.6%，主要原因是圓方於2008年11月新增988平方米出租樓面，以及整體港鐵商場的續約租金平均上升7%。

於2009年12月底，按可出租樓面面積計算，公司的香港投資物業組合包括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。

公司的商場再次榮獲多個本地及國際獎項。公司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。

我們於中國內地的首座商場北京銀座Mall，繼續為首都城市的零售業奠定商場服務及質素的新標準。商舖續約或重新出租的平均租金收入較2008年高出0.6%，而出租率接近100%。銀座Mall於投入營運的第二個全年度內，奪得多個獎項和榮譽，當中包括由北京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。我們仍繼續開拓國內其他商場的投資機會。

為了吸引更多人流，我們於旗下商場舉辦多項具吸引力的宣傳活動。圓方推出全城最具創意的策略性推廣活動，包括向購物人士獨家呈獻Sarah Brightman演唱會。各個港鐵商場亦有不同的推廣活動，包括在青衣城及杏花新城舉行，以「IQ博士」經典卡通人物為主題的「IQ博士空降21世紀天神村」之暑期宣傳推廣活動。

於期內，公司旗下商場的新租戶包括世界知名尊貴品牌Louis Vuitton和Hermès。這兩個品牌均於2009年第四季在圓方開設新店，令圓方的國際品牌陣容更加鼎盛。

物業管理

公司於2009年的物業管理收入為2.07億港元，較2008年輕微下降1.4%。年內，我們的物業管理組合加入不少住宅單位，其中「御龍山」佔1,375個、「水藍·天岸」佔524個、

「首都」佔2,096個，而「銀湖·天峰」佔2,169個，使截至2009年12月底，公司管理的住宅單位數目增至79,449個，而管理的總商用面積為742,414平方米。至於我們在中國內地管理的物業組合則達至973,254平方米。

其他業務

八達通

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%，增幅主要來自持續增長的非運輸服務的零售付款額。八達通繼續透過招攬中小型零售商戶與引進新的應用方案為消費者和商戶帶來更多便利，來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(包括由八達通委任的洽商代表所服務的商戶)。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。

昂坪360

縱使市場充滿挑戰，但大嶼山昂坪360纜車及昂坪市集於2009年的收入仍達至1.73億港元，年內旅客人數超過140萬。

昂坪360亦積極開展一系列推廣活動，包括推出全球首批以整幅透明物料裝配車廂地板的纜車車廂。昂坪360於年內奪得多個大獎，包括由雅虎香港有限公司頒發的「Best Creative Search Award – Outstanding」，以及《盛世雜誌》贊助的「盛世優秀社會責任大獎」。此外，昂坪360的纜車營運部亦於4月獲得ISO 9001:2008認證。

香港網絡拓展

在取得政府的批准後，我們五條策略性新延綫中首兩個項目西港島綫和區域快綫(廣深港高速鐵路香港段)已經動工。而其餘三條延綫包括南港島綫(東段)、觀塘綫延綫，以及沙田至中環綫的規劃和設計亦正全面進行。

已落成項目

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。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。

進行中項目

公司於2009年7月13日與香港特區政府就西港島綫項目的財務安排、鐵路設計、建造以及營運簽署了工程項目協議，並於8月舉行動土儀式。西港島綫是一條「社區鐵路」，多項設計特色融合了該區有關人士在詳細諮詢中所反映的意見。公司已批出首期工程的建造合約，這延綫預計於2014年完成。

南港島綫(東段)已於2009年7月24日刊憲，繼而於9月向有關社區、區議會以及其他相關人士展開新一輪的公眾諮詢，藉此把他們的需要融入這鐵路的規劃及設計之中。環境影響評估研究將於2010年年初完成，而建造工程將緊隨於2011年年初展開。

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。建造工程預計於2011年展開。

區域快綫將會是香港有史以來最重要的基建項目之一，使香港前往廣州的交通時間縮短至48分鐘內，而前往上海和北京則分別只需八小時和十小時。政府於2008年4月決定進行規劃和設計後，隨即展開公眾諮詢，並於2009年10月20日批准經修訂的項目計劃。立法會於2010年1月16日通過這工程撥款後，首批大型土木工程合約已經批出。

立法會於2008年5月通過沙田至中環綫進一步規劃及設計的工程撥款，公司隨即向公眾展開諮詢。初步設計已於2009年完成，而環境影響評估的初步報告將於2010年年初提交政府。

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，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，將物業發展權授予公司。

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。根據此模式，九廣鐵路公司或政府將向公司支付項目的所有資本費用，而公司則負責鐵路的營運、維修，以及資產更新和重置。

行人隧道及行人通道

尖沙咀中間道行人隧道伸延段的結構工程已於年內全部完成。電機工程進展良好，全部六條自動行人道設施已經付運及安裝，並已於2010年2月10日啓用。位於彌敦道63號的新發展項目，尖沙咀站的綜合出入口工程已告完成，並於2009年12月17日啓用。連接荔枝角住宅物業昇悅居的新行人隧道以及荔枝角站在長荔街新出入口的土木工程進展良好，預期於2010年年中啓用。

內地及海外拓展

於2009年，公司在香港以外的增長策略繼續穩步邁進。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。公司在北京地鐵四號綫、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。

中國內地

北京地鐵四號綫於2009年9月28日舉行開通典禮，北京市民及傳媒對這鐵路綫的表現、舒適程度及客戶服務予以好評。

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。這特許經營權為期十年，其後可每十年續期，直至北京地鐵四號綫的特許經營權屆滿為止。

在深圳，我們與深圳市政府於2009年3月簽署了深圳市軌道交通四號綫(深圳四號綫)「建設、營運及轉移」項目的特許經營協議。截至2009年年底，16公里長的深圳四號綫二期的土木工程已完成約93%，所有機電工程合約亦已經批出。

瀋陽方面，我們於2009年5月與瀋陽地鐵集團有限公司和瀋陽市政府就全長50公里的瀋陽地鐵一、二號綫的30年營運及維修項目，簽訂特許經營協議。

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。

海外

公司繼續在海外推行毋需投放大量資金的業務發展策略。在英國，公司佔半數股權的聯營公司LOROL，持續為London Overground的服務進行一系列的改善項目。在瑞典，公司由2009年11月2日開始，接手營運斯德哥爾摩地鐵，為期八年。在澳洲，公司佔60%股權的附屬公司，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，自2009年11月30日起營運墨爾本鐵路，最初為期八年。

○ 人力資源 ○

無論現在或將來，我們的員工都是公司成功的關鍵。我們透過人力資源管理、員工發展、知識管理以及員工參與義工服務等計劃，致力培育員工和支持我們所服務的社區。

未來數年，因應公司在香港和海外的業務增長及配合繼任安排所帶來的龐大人手需求，我們透過全面的人力資源管理機制，繼續積極策劃及招聘人才。為支援公司於2009年在中國內地的業務擴張，我們在內地推出了「見習工程師培訓計劃」及「車務管理見習主任培訓計劃」。

為香港市民的健康、生活質素及環境作出貢獻，一向是公司的首要目標之一。年內，港鐵同事參與167項義工活動，使長者、身體殘障人士、智障人士、有需要的年青人及家庭，以至自然環境受惠。公司共榮獲香港社會服務聯會三個「商界展關懷」標誌，以表揚公司服務社群的傑出表現。

隨著公司在香港及海外推行擴展計劃，積極進取的人才培訓仍然是維持公司業務增長的關鍵要素。年內，公司適時而且成功推行一連串全方位鐵路營運及安全培訓，以配合香港的康城站和柯士甸站，以及北京地鐵四號綫的啓用。

多個國際及本地專業團體表揚港鐵在培訓及發展方面的傑出表現。這些獎項包括在美國訓練與發展協會的BEST Award中，公司取得亞太區第一及在全球93名參賽者排名第二的佳績，同時亦是唯一一間榜上有名的運輸服務機構。公司並且奪得該協會的「優質培訓發展獎項」，以及香港管理專業協會的「最佳管理培訓獎」金獎及「香港最受推崇知識型大獎」。

財務回顧摘要

2009年財務業績回顧

溢利與虧損

隨著斯德哥爾摩及墨爾本國際鐵路專營權的展開，2009年的總收入上升6.6%至187.97億港元，鐵路及相關業務的經營利潤增加1.9%至95.02億港元。

2009年，香港的總車費收入輕微增長0.3%至114.98億港元。本地鐵路服務的車費收入增加0.7%至79.86億港元，乘客量增長1.1%至12.188億人次，平均車費則下跌0.4%至6.55港元，抵銷了部分乘客量增長的效應。過境服務的車費收入增加1.9%至23.27億港元，乘客量增加0.7%至9,400萬人次，而平均車費則增加1.2%至24.75港元。機場快綫的收入下跌8.3%至6.17億港元，當中乘客量下降6.9%至990萬人次，平均車費下跌1.6%至62.48港元。輕鐵、巴士及城際客運的車費收入共5.68億港元。

在2009年，車站商務及鐵路相關業務的收入減少3.5%至33.28億港元。廣告收入下跌19.4%至5.97億港元，而車站商舖租務收入則上升3.8%至16.05億港元。電訊服務收入下跌23.3%至2.73億港元，顧問服務收入為1.59億港元，與2008年的水平相若，而其他業務收入則增加7.1%至6.94億港元。

在2009年，租務、管業及其他收入上升8.0%至29.28億港元，其中物業租務及管業收入增加7.8%至27.55億港元，而昂坪360的收入則增加10.9%至1.73億港元。

公司於2009年11月接管斯德哥爾摩地鐵及墨爾本鐵路的營運及維修，兩個項目於期內分別賺得4.94億港元及5.49億港元的額外收入。若不計入這兩項收入來源，2009年的總收入較去年微增0.7%。

2009年未計折舊及攤銷前的總經營成本為92.95億港元，增長11.9%，主要由於斯德哥爾摩地鐵及墨爾本鐵路兩項專營權所涉及的營運開支。撇除這兩項國際專營權，總經營開支則下跌0.5%，主要由於車站商務及鐵路相關業務支出因廣告收入下跌而減少。年內所採取的成本控制措施，紓緩了員工薪酬及有關費用等多項開支的增長。

因此，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。由於包括了資本投放輕微以致邊際利潤稍低的斯德哥爾摩地鐵及墨爾本鐵路專營權，經營毛利率由2008年的52.9%下跌至2009年的50.6%。若不計入這兩項國際鐵路專營權，經營毛利率將增長至53.5%。

主要由於利潤入帳時間的差異，2009年的物業發展利潤較2008年減少23.9%。年內的物業發展利潤為35.54億港元，主要包括與「御龍山」、「首都」、九龍站「君臨天下」，以及烏溪沙「銀湖·天峰」有關的利潤。

折舊及攤銷開支增加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，反映平均借貸成本由2008年每年4.8%下降至3.7%，以及未償還債務減少。由於物業市場氣氛向好，投資物業重估錄得27.98億港元的除稅前淨收益，而2008年則為淨虧損1.46億港元。集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司的淨利潤為1.60億港元，主要來自八達通控股有限公司的1.49億港元、London Overground專營權的1,700萬港元，以及北京地鐵四號綫的虧損500萬港元。

撇除投資物業重估及相關遞延稅項撥備，股東應佔基本業務利潤從81.85億港元減少10.8%至73.03億港元。

由於業績良好，加上業務的現金流強勁，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2008年每股增加0.04港元或8.3%。就合共21.77億港元的末期股息，除註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東外，所有股東均可選擇以股代息。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的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。

資產負債表

集團的財務狀況進一步增強，資產淨值由2008年12月31日的978.22億港元增加8.8%至2009年12月31日的1,064.53億港元。

固定資產總值由2008年的1,310.04億港元增加至2009年12月31日的1,376.34億港元，主要來自對深圳市軌道交通四號綫項目的進一步投資，以及投資物業重估收益。

於2009年底，在建鐵路工程並無結餘，原因是西港島綫的建造成本被政府的財務資助所抵銷，而康城站的總成本於啓用時轉撥入固定資產。

發展中物業由2008年的78.95億港元減少至67.18億港元，原因是購入「銀湖·天峰」發展權的成本於發展項目落成時撥入損益帳。加上「銀湖·天峰」的未售出住宅單位後，待售物業由22.28億港元增至37.83億港元。

由於出售投資項目，證券投資由4.71億港元減至2.27億港元。財務衍生工具資產及負債於2009年12月31日分別為3.70億港元及2.37億港元，而2008年則為5.28億港元及3.05億港元。

存料與備料由2008年的6.90億港元增至10.40億港元，原因是為了維持較高的關鍵備料水平，以及接收了斯德哥爾摩地鐵及墨爾本鐵路的存料及備料。

在收取「首都」及「御龍山」單位買家的現金款項後，應收帳項、按金及預付款項由2008年的71.90億港元減少至2009年12月31日的24.28億港元。由於物業發展商於2009年如期償還20億港元貸款，給予物業發展商貸款由2008年的37.20億港元減至19.16億港元。應收政府及其他關連人士的款項由2008年的4.26億港元增加至127.88億港元，主要由於將在2010年3月收取政府關於西港島綫的財務資助122.52億港元款項。

由於以業務產生的現金盈餘償還貸款，未償還貸款總額由2008年的312.89億港元減少至238.68億港元。

應付帳項及應計費用由53.34億港元增至204.97億港元，主要包括政府為西港島綫提供財務資助的未動用部分，以及因出售「領都」物業項目單位所收取的按金。

應付政府及一關連人士的款項由2008年的8.82億港元增至2009年12月31日的9.23億港元，主要由於計提需償付予九鐵公司的物業發展前期工程成本的應計利息。

附屬公司的少數股東貸款於2009年底為1.36億港元，代表持有MTM 40%股權的少數股東向MTM所提供的股東貸款部分。

遞延收益由2008年的1.56億港元增至2009年12月31日的1.67億港元，當中1.24億港元與物業發展有關，另4,300萬港元則與電訊業務有關。

於2009年12月31日的當期稅項負債由4.50億港元減至4.30億港元。遞延稅項負債由2008年的122.20億港元增至128.04億港元，主要與投資物業重估的遞延稅項撥備有關。

公司於2009年底的股本、股份溢價及資本儲備共增加13.78億港元至424.97億港元。連同扣除股息支付後的保留溢利、固定資產重估儲備及其他儲備的增長後，公司股東應佔總權益增加85.86億港元至2009年12月31日的1,063.87億港元。計入服務經營權負債及附屬公司的少數股東貸款作為債務的一部分後，集團的淨負債權益比率由2008年底的42.1%改善至2009年底的25.8%。

流動現金

由於公司的累計稅務虧損於2008年已全數耗用，致使稅款支出上升，鐵路及相關業務在扣除稅務支出後現金流入淨額減少9.1%至81.07億港元。年內，公司從物業發展收取了大量現金，包括來自物業買家117.84億港元，以及康城站第二期發展商如期償還的貸款20億港元。連同出售證券投資所得款項、與投資於無控制權附屬公司及聯營公司有關的股息收益及淨現金所得，以及出售固定資產所得，2009年的現金流入總額為223.44億港元。

資本項目和物業發展的現金流出額為53.91億港元，主要用於購入香港鐵路營運資產及鐵路擴展項目、興建深圳市軌道交通四號綫，以及物業翻新及發展項目。於支付服務專營權每年定額付款、向瀋陽地鐵一、二號綫及斯德哥爾摩地鐵列車維修公司兩間聯營公司注入股本、支付利息及股息，以及計入營運資金變動後，未包括償還貸款及借貸前的現金流入淨額為136.54億港元。扣除償還貸款淨額72.94億港元後，集團的現金結餘增加63.60億港元至2009年12月31日的70.94億港元。

融資活動

新融資

大型銀行於上半年保持審慎的放款態度，主要向高評級的企業提供貸款，香港的企業借貸活動顯得呆滯。隨著經濟狀況持續改善，貸款及發債量於下半年大幅增長。

集團去年自營運及物業發展獲得充裕的營運現金盈餘，流動資金狀況強健。憑藉強勁的現金流及龐大尚未動用的銀行承諾貸款額度，年內我們沒有進行任何大型的集資行動。唯一發行的債券是於去年較早時發行的5億港元五年期定息中期票據。

在中國內地，集團簽署深圳市軌道交通四號綫的特許經營協議後，於5月為該項目正式簽訂一項總額40億元人民幣的融資協議，當中包括為期20年的36億元人民幣長期貸款及其他融資安排。

借貸成本

集團的平均借貸成本由2008年的4.8%下降至2009年的3.7%。撇除1.39億港元的資本化利息後，損益帳上的淨利息開支由2008年的19.98億港元下降至2009年的15.04億港元，主要反映借貸減少及利率下降。

庫務風險管理

集團行之有效的理想融資模式(「模式」)是管理借貸相關風險政策的重要一環。該模式設定理想的定息及浮息債務組合、資本及借貸市場的資金來源以及債務還款期，以至許可的外幣風險水平及適量的備用資金，以應付將來的融資需要，而我們通過這個模式來衡量、監察和控制集團的融資相關流動性、利率及貨幣風險。於2009年，根據這個模式，集團繼續維持一個均衡的債務組合，並有足夠備用資金應付將來的需要。

利用財務衍生工具來控制和對沖利率及外匯風險，是集團風險管理策略的重要環節。集團所用的衍生工具全部為場外交易衍生工具，主要包括利率掉期、貨幣掉期和外匯遠期合約。

為有效控制和分散交易對手風險，集團僅向信貸評級良好的金融機構存放款項及與其進行財務衍生工具交易，從而控制信貸風險。

所有財務衍生工具均受制於交易對手的交易上限，該等上限是根據董事局通過的政策，因應有關交易對手的信貸評級而制訂。集團採用「風險價值」概念，計算財務衍生工具的公允市值及最大潛在損失所帶來的信貸風險，以衡量、監察及控制各自的交易對手風險。

集團採取審慎方針管理流動性風險，並維持足夠的現金結餘及已獲銀行承諾貸出而尚未動用的貸款額，以應付模式要求最少6至15個月的預計現金需求，包括債務償還及資本性開支。集團亦為其預計的現金流進行壓力測試，以分析流動性風險，假如壓力測試顯示有重大現金流短缺的風險，集團會因應需要安排額外的銀行信貸、發行債券或採取其他適當行動。

信貸評級

公司是香港首家獲得國際認可信貸評級的企業，一直以來取得與政府看齊的信貸評級，反映良好的財務狀況及香港特區政府的支持。

於6月，標準普爾宣布修訂其對政府相關發債人的評級方法，繼而將公司的AA+長期企業信貸及發行人評級納入「信用觀察」名單內。後經進一步分析，於10月確認公司的AA+評級，展望為「穩定」，與香港特區政府的評級看齊。

穆迪決定將香港特區政府的Aa2主權評級的展望改為正面後，亦於11月將公司Aa2外幣發債人及優先無抵押債務的評級展望由「穩定」調升至「正面」。

日本評級投資中心將公司的外幣發債人及港元發債人評級維持在AA+，而港元短期信貸評級則維持在a·1+，展望為「穩定」。

融資能力

集團的資本性開支主要包括三方面 — 分別為香港鐵路項目、香港物業投資及發展和香港以外地區投資。

香港鐵路項目資本性開支主要包括新鐵路項目的投資及開支，當中包括西港島綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫等擁有權項目，以及維持及提升現有鐵路系統的支出。沙田至中環綫及區域快綫等專營權項目的資金將全數由政府承擔。

物業投資及發展資本性開支主要包括於商場的投資，當中包括翻新工程、物業發展投資，如支付部分地價及全部基建及前期工程開支。香港以外地區投資項目開支主要包括深圳市軌道交通四號綫的資本性開支及杭州地鐵一號綫的注資。

根據現時計劃，在未扣除政府對西港島綫的財務資助前，公司在2010年、2011年及2012年未來三年的淨資本性開支估計為：香港鐵路項目325億港元、香港物業投資及發展82億港元，以及香港以外地區投資項目68億港元，合共475億港元。在這個總額之中，預期於2010年、2011年及2012年支付的估計金額分別為176億港元、165億港元及134億港元。

公司的資金安排應足以應付遠至2012年下半年的需要。預期集團手上現金、加上已獲銀行承諾貸出而尚未動用的貸款額度、未來的預計現金流及政府對西港島綫的財務資助，將足夠應付於2010年、2011年及2012年內大部分的估計資本性開支，以及期內債務再融資需要。

| | 2009 | 2008 | 2007 # | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 |
|-------------------------------------|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|
| 財務 | | | | | | | | | | |
| 損益表 (百萬港元) | | | | | | | | | | |
| 營業額 | 18,797 | 17,628 | 10,690 | 9,541 | 9,153 | 8,351 | 7,594 | 7,686 | 7,592 | 7,577 |
| 未計折舊及攤銷前經營利潤 | 13,056 | 13,995 | 14,216 | 11,018 | 11,246 | 9,097 | 9,116 | 7,769 | 7,301 | 7,290 |
| 折舊及攤銷 | 2,979 | 2,930 | 2,739 | 2,674 | 2,682 | 2,499 | 2,402 | 2,470 | 2,178 | 2,091 |
| 利息及財務開支 | 1,504 | 1,998 | 1,316 | 1,398 | 1,361 | 1,450 | 1,539 | 1,125 | 874 | 1,143 |
| 扣除遞延稅項後的投資物業 公允價值之變動 | 2,336 | 99 | 6,609 | 1,797 | 2,310 | 2,051 | - | - | - | - |
| 利潤 | 9,639 | 8,280 | 15,182 | 7,758 | 8,463 | 6,543 | 4,450 | 3,579 | 4,278 | 4,069 |
| 股東應佔基本業務利潤† | 7,303 | 8,185 | 8,571 | 5,962 | 6,140 | 4,492 | 4,450 | 3,579 | 4,278 | 4,069 |
| 建議及已宣派之股息 | 2,977 | 2,715 | 2,522 | 2,328 | 2,299 | 2,259 | 2,215 | 2,161 | 2,118 | 500 |
| 每股盈利 (港元) | 1.69 | 1.47 | 2.72 | 1.41 | 1.55 | 1.23 | 0.85 | 0.70 | 0.85 | 0.81 |
| 資產負債表 (百萬港元) | | | | | | | | | | |
| 資產總值 | 176,494 | 159,338 | 155,668 | 120,421 | 113,666 | 106,674 | 102,366 | 101,119 | 98,126 | 92,565 |
| 貸款、其他負債及銀行透支 | 23,868 | 31,289 | 34,050 | 28,152 | 28,264 | 30,378 | 32,025 | 33,508 | 31,385 | 27,203 |
| 服務經營權負債 | 10,625 | 10,656 | 10,685 | - | - | - | - | - | - | - |
| 遞延收益 | 167 | 156 | 515 | 1,682 | 3,584 | 4,638 | 5,061 | 6,226 | 8,411 | 10,403 |
| 股東應佔總權益 | 106,387 | 97,801 | 91,014 | 76,767 | 69,875 | 61,892 | 57,292 | 53,574 | 53,893 | 50,355 |
| 財務比率 | | | | | | | | | | |
| 經營毛利率 (%) | 50.6 | 52.9 | 55.3 | 54.5 | 55.7 | 54.2 | 49.3 | 52.2 | 53.4 | 51.7 |
| 經營毛利率 (不包括香港以外的鐵路專營權) (%) | 53.5 | 52.9 | 55.3 | 54.5 | 55.7 | 54.2 | 49.3 | 52.2 | 53.4 | 51.7 |
| 非車費收入佔營業額百分率 (不包括香港以外的鐵路專營權) (%) | 35.2 | 35.0 | 33.4 | 31.6 | 31.4 | 29.0 | 27.7 | 25.6 | 24.6 | 24.6 |
| 淨負債權益比率 (%) | 25.8 | 42.1 | 48.5 | 36.3 | 39.9 | 48.6 | 55.2 | 59.3 | 57.8 | 53.7 |
| 淨負債權益比率(撇除重估儲備) (%) | 26.1 | 42.5 | 49.2 | 36.7 | 40.3 | 48.9 | 62.6 | 67.4 | 66.0 | 61.8 |
| 利息保障 (倍數) | 7.1 | 6.0 | 9.0 | 6.7 | 7.6 | 6.1 | 5.6 | 4.5 | 3.8 | 3.8 |
| 僱員 | | | | | | | | | | |
| 管理及支援部門 | 1,319 | 1,235 | 1,530 | 823 | 810 | 792 | 793 | 824 | 870 | 911 |
| 車站商務及鐵路相關業務 | 294 | 293 | 305 | 82 | 82 | 67 | 61 | 62 | 60 | 55 |
| 車務 | 8,632 | 8,540 | 8,770 | 4,521 | 4,600 | 4,669 | 4,730 | 4,836 | 4,756 | 4,943 |
| 項目 | 1,365 | 995 | 942 | 260 | 242 | 362 | 398 | 546 | 973 | 898 |
| 物業及其他業務 | 1,242 | 1,170 | 1,141 | 832 | 688 | 660 | 642 | 618 | 567 | 519 |
| 中國及國際業務 | 239 | 197 | 135 | 112 | 83 | - | - | - | - | - |
| 海外員工 | 7,059 | 1,646 | 1,311 | 733 | 486 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 |
| 總計 | 20,150 | 14,076 | 14,134 | 7,363 | 6,991 | 6,555 | 6,629 | 6,891 | 7,231 | 7,332 |

† 不包括扣除相關遞延稅項後投資物業公允價值之變動

| | 2009 | 2008 | 2007 [#] | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 |
|------------------------------|-----------|-----------|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 香港客運服務 | | | | | | | | | | |
| 載客車卡行車公里總數 (千計) | | | | | | | | | | |
| 本地鐵路及過境服務 | 247,930 | 245,856 | 128,041 | 115,784 | 114,449 | 114,364 | 112,823 | 103,318 | 96,751 | 92,199 |
| 機場快綫 | 19,643 | 19,891 | 19,956 | 20,077 | 17,122 | 16,081 | 15,227 | 19,467 | 19,458 | 19,557 |
| 輕鐵 | 8,950 | 8,984 | 755 | – | – | – | – | – | – | – |
| 總乘客人次 (千計) | | | | | | | | | | |
| 本地鐵路服務 | 1,218,796 | 1,205,448 | 915,755 | 866,754 | 857,954 | 833,550 | 770,419 | 777,210 | 758,421 | 767,416 |
| 過境服務 | 94,016 | 93,401 | 8,243 | – | – | – | – | – | – | – |
| 機場快綫 | 9,869 | 10,601 | 10,175 | 9,576 | 8,493 | 8,015 | 6,849 | 8,457 | 9,022 | 10,349 |
| 輕鐵 | 143,489 | 137,730 | 11,100 | – | – | – | – | – | – | – |
| 巴士 | 37,522 | 34,736 | 2,757 | – | – | – | – | – | – | – |
| 城際客運服務 | 2,921 | 3,220 | 285 | – | – | – | – | – | – | – |
| 平均乘客人次 (千計) | | | | | | | | | | |
| 本地鐵路服務 — 周日平均 | 3,544 | 3,514 | 2,662 [§] | 2,523 | 2,497 | 2,403 | 2,240 | 2,261 | 2,231 | 2,240 |
| 過境服務 — 每日平均 | 258 | 255 | – [@] | – | – | – | – | – | – | – |
| 機場快綫 — 每日平均 | 27 | 29 | 28 | 26 | 23 | 22 | 19 | 23 | 25 | 28 |
| 輕鐵 — 周日平均 | 402 | 385 | – [@] | – | – | – | – | – | – | – |
| 巴士 — 周日平均 | 107 | 99 | – [@] | – | – | – | – | – | – | – |
| 城際客運服務 — 每日平均 | 8 | 9 | – [@] | – | – | – | – | – | – | – |
| 乘客平均乘搭公里數 | | | | | | | | | | |
| 本地鐵路及過境服務 | 10.7 | 10.4 | 7.9 | 7.7 | 7.6 | 7.7 | 7.7 | 7.6 | 7.4 | 7.3 |
| 機場快綫 | 29.5 | 29.4 | 29.5 | 29.7 | 30.4 | 30.2 | 29.7 | 29.9 | 29.8 | 29.7 |
| 輕鐵 | 2.9 | 3.0 | 3.0 | – | – | – | – | – | – | – |
| 巴士 | 4.6 | 4.6 | 4.6 | – | – | – | – | – | – | – |
| 每車卡平均載客量 (乘客人次) | | | | | | | | | | |
| 本地鐵路及過境服務 | 57 | 55 | 58 | 58 | 57 | 56 | 53 | 57 | 58 | 61 |
| 機場快綫 | 15 | 16 | 15 | 14 | 15 | 15 | 13 | 13 | 14 | 16 |
| 輕鐵 | 46 | 46 | 45 | – | – | – | – | – | – | – |
| 佔專營公共交通載客量比率 (%) | | | | | | | | | | |
| | 42.6 | 42.0 | 26.7 | 25.0 | 25.2 | 24.8 | 24.3 | 23.5 | 23.5 | 24.1 |
| 每車卡公里之港元 (全綫服務) | | | | | | | | | | |
| 車費收入 | 40.2 | 40.3 | 47.6 | 48.0 | 47.7 | 45.5 | 42.9 | 46.6 | 49.3 | 51.1 |
| 經營開支 | 21.1 | 21.0 | 21.5 | 22.1 | 22.8 | 22.3 | 22.5 | 22.8 | 24.6 | 26.8 |
| 經營利潤 | 19.1 | 19.3 | 26.1 | 25.9 | 24.9 | 23.2 | 20.4 | 23.8 | 24.7 | 24.3 |
| 每名乘客之港元 (全綫服務) | | | | | | | | | | |
| 車費收入 | 7.63 | 7.72 | 7.50 | 7.44 | 7.25 | 7.05 | 7.06 | 7.28 | 7.46 | 7.35 |
| 經營開支 | 4.01 | 4.02 | 3.39 | 3.43 | 3.47 | 3.45 | 3.70 | 3.57 | 3.72 | 3.85 |
| 經營利潤 | 3.62 | 3.70 | 4.11 | 4.01 | 3.78 | 3.60 | 3.36 | 3.71 | 3.74 | 3.50 |
| 安全表現 | | | | | | | | | | |
| 本地鐵路、過境服務及機場快綫 | | | | | | | | | | |
| 須呈報事故數目 [^] | 1,539 | 1,514 | 989 | 826 | 748 | 701 | 641 | 690 | 686 | 748 |
| 每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^] | 1.16 | 1.16 | 1.05 | 0.94 | 0.86 | 0.83 | 0.82 | 0.88 | 0.89 | 0.96 |
| 公司及承建商的員工意外事故次數 | 60 | 42 | 26 | 23 | 31 | 25 | 33 | 24 | 39 | 36 |
| 輕鐵 | | | | | | | | | | |
| 須呈報事故數目 [^] | 146 | 136 | 6 | – | – | – | – | – | – | – |
| 每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^] | 1.02 | 0.99 | 0.54 | – | – | – | – | – | – | – |
| 公司及承建商的員工意外事故次數 | 11 | 5 | 0 | – | – | – | – | – | – | – |

[#] 在2007年12月2日兩鐵合併後，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，以及從兩鐵合併中獲得的東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫。兩鐵合併後，我們亦獲得了新的客運服務，包括過境服務、輕鐵、巴士及城際客運服務。

[§] 該數字包括兩鐵合併後東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫的一個月乘客量。於2007年全年內，若計入合併前業務，可比較合計乘客量(已就轉車乘客作出調整)為3,364,000人次。

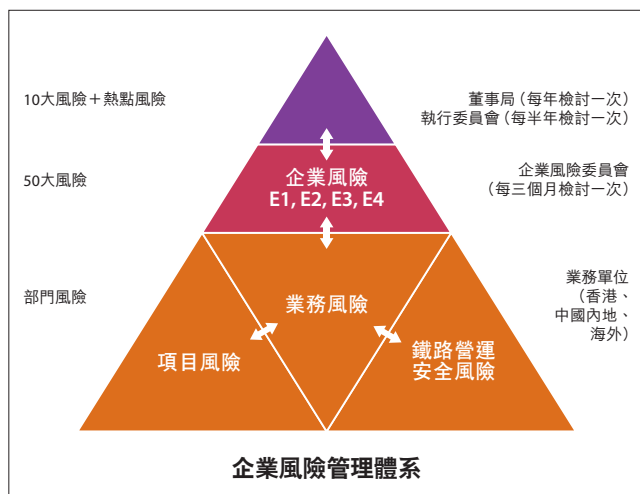
[@] 由於只有一個月的合併後乘客量，故無顯示數字。於2007年全年內，若計入合併前業務，該等服務的乘客量分別為過境服務252,000人次、輕鐵服務377,000人次、巴士服務92,000人次及城際客運服務9,000人次。

[^] 根據香港鐵路規例，須呈報事故是指凡影響鐵路處所、機械裝置及設備或直接影響人(受傷或沒有受傷)，並須向香港特別行政區政府運輸及房屋局局長呈報的事故。此等事故包括自殺/企圖自殺、侵入路軌、以至在扶手電梯、升降機及行人輸送帶上發生的意外。

為確保業務發展取得長遠而持續的成功，公司已就業務風險的策略性管理，制定了一套覆蓋其主要業務領域的「企業風險管理體系」。

企業風險管理體系

該體系提供了一個實用平台，予公司各階層員工溝通風險事項，從而提升及加強對風險的認知和了解。此外，一套全面的風險識別、評估、處理及監控的跨處及部門程序與組織亦已被妥當應用。公司並依據一套標準風險評級制度，定出風險的優先處理次序，以便有效監控及報告。所有風險將會根據其發生的機會以及對財務、安全、業務營運表現、法律/監管及/或政治/聲譽等事宜可能帶來的影響進行評級（由E1至E4不等）。公司亦就有關的運作手冊作定期檢討及提升，並透過舉行定期簡報會，以鼓勵並確保員工對其有一致的理解。

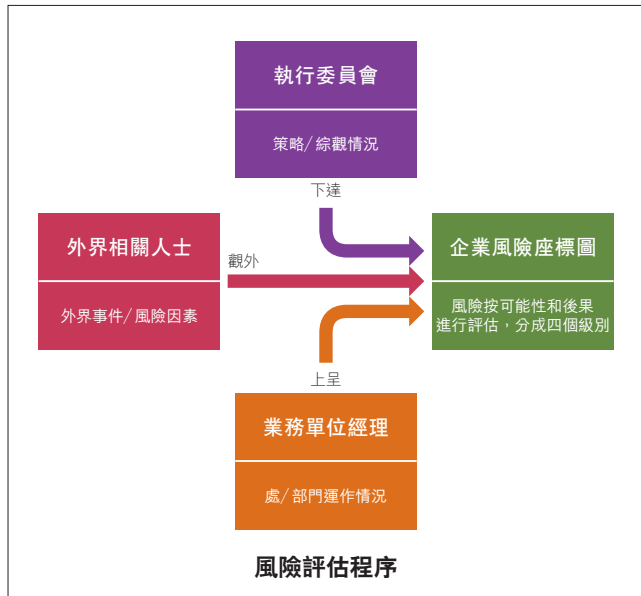


各級部門主管作為風險負責人須直接執行風險管理。此外，企業風險委員會亦會監察體系的運作。我們現時在19個業務單位中，約有150名風險負責人正在監察大約700項已識別的風險。

有系統地評估及匯報風險

各級部門主管須定期檢討新舊風險的轉變。企業風險委員會亦會每三個月檢討企業風險管理體系的運作及主要業務風險。該等檢討涵蓋經營環境的轉變、公司面對的主要內外風險，並集合執行委員會、業務經理和外界相關人士對風險的觀點。企業風險委員會主張從風險事故和失敗中學習，從而建立起積極的風險文化。

企業風險委員會還獲得各處及部門的風險統籌員支援。他們積極參與風險檢討及程序提升等工作，並與機構內的員工分享經驗。



風險評估是公司日常管理程序的一部分。公司的主要變動及新業務，例如本地及海外的鐵路建造、投資以及顧問項目，均透過風險管理體系，於重要的階段和項目里程碑進行風險評估，為決策提供支援。企業風險管理部於進行風險評估和檢討現有及新出現的業務風險上扮演中央統籌角色。

執行委員會及董事局分別每半年及一年檢視公司各重大企業風險及「熱點風險」，以確保這些風險得到妥善監控。此外，審核委員會亦會對企業風險管理體系的實施以及用以支援的組織和程序，每年作出檢討。

不斷求進

企業風險管理體系自2006年初開始運作，並透過每年檢討、每兩年一次的使用者意見調查，以及與英國主要的企業風險管理公司及多間大型香港公司分享經驗，來提升其應用水平。公司並於2009年委任一間以英國為基地的著名環球公司，首次對企業風險管理體系進行外界檢討。檢討結果顯示公司擁有強大的風險管理文化，並將企業風險管理定位為公司其中一項競爭優勢。另外，公司亦於是次檢討發現了一些潛在的改善機會，現正就這些改善機會作進一步評估。

公司管治應用守則

為符合股東利益，公司致力實行高水平的公司管治以及選定和落實最佳守則。本報告書說明公司如何應用《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》（「上市規則」）附錄14所載《企業管治常規守則》（「守則」）的各項原則。

於2009年12月31日，公司已全面遵守守則條文。

在截至2009年12月31日止年度內，除下述者外，公司已遵守該等守則條文。有關守則條文第A.4.1條要求非執行董事的委任應有指定任期並須接受重選的規定，公司已於2008年報中匯報，由於有九名董事（不包括根據香港法例第556章《香港鐵路條例》（「香港鐵路條例」）第8條獲委任者）須遵守輪流退任之規定，而按公司組織章程細則（「公司章程細則」）第87及88條，彼等之中三分之一須在公司每一屆股東週年大會上退任（須由股東重選），故實際上各該董事獲委任之年期約為三年。

於2009年及為進一步提升良好企業管治常規，公司參照守則條文第A.4.1條，與每名非執行董事簽訂服務合約（包括錢果豐博士（非執行主席）及陳家強教授（中華人民共和國香港特別行政區（「香港特區」）政府財經事務及庫務局局長）（根據上述第8條獲委任者除外），訂明其繼續獲委任為非執行董事及相關董事局委員會成員的條款，而任期為不超過三年。

董事局

公司整體業務由董事局負責管理。董事局根據公司章程細則及董事局採納的規程，授權執行總監會管理公司的日常事務，而董事局本身則專注處理可影響公司整體策略方針、財務及股東的事項，其中包括財務報表、派息政策、會計政策的重大修改、每年營運預算、若干重要合約、未來發展策略、重大融資安排及重大投資、風險管理策略、庫務政策及車費結構。

董事局由11位成員組成，包括一位執行董事（即行政總裁）及十位非執行董事，其中六位為獨立非執行董事。在此方面，公司已遠超《上市規則》之規定，即要求每間上市發行人的董事局至少包括三位獨立非執行董事。

錢果豐博士自1998年成為董事局成員，並於2009年11月獲香港特區政府繼續委任為公司非執行主席，任期由2009年12月起至2012年12月。錢博士於2003年7月21日首度被委任為公司的非執行主席，任期為三年，其任期於2006年獲續期至2007年7月31日。於2007年7月，錢博士獲繼續委任為非執行主席，任期由2007年8月1日起生效，至2007年12月31日或由運輸及房屋局局長以憲報公布《兩鐵合併條例》指定生效日期，以較早者為準。《兩鐵合併條例》（2007年第11號條例）是關於公司與九鐵公司的兩鐵合併。於2007年8月8日，錢博士獲香港特區政府繼續委任為非執行主席，任期為24個月，由2007年12月2日兩鐵合併完成起生效。

周松崗先生自2003年成為董事局成員及行政總裁，並獲繼續委任為公司行政總裁，任期由2009年12月1日起至2011年12月31日。周先生由2003年12月1日起首度獲委任為公司的行政總裁，任期為三年；於同日，他亦獲委任為董事局成員；其出任為行政總裁的合約自2006年12月1日起續期三年。於2007年8月8日，周先生獲香港特區政府選定為兩鐵合併後的行政總裁。

其中兩位非執行董事（即運輸及房屋局局長與運輸署署長）由香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條委任。年內，鄭汝樺女士擔任運輸及房屋局局長，而黃志光先生所擔任的運輸署署長由黎以德先生自2009年8月17日接替。另外一位非執行董事為陳家強教授，其擔任香港特區政府財經事務及庫務局局長。香港特區政府透過財政司司長法團持有公司已發行股本約76.8%。

於2009年6月4日舉行的2009年股東週年大會(「2009年股東週年大會」)上，錢果豐博士及施文信先生根據公司章程細則第87及88條輪流退任，並獲膺選連任董事局成員。

由2009年股東週年大會結束起，張佑啟教授亦按照細則第87及88條輪流退任，但因個人事務，並不參選連任。

鄭海泉先生自2009年7月10日起獲委任為公司的獨立非執行董事。鄭先生為銀行家，具有廣泛國際商業經驗，尤其熟悉亞洲事務(鄭先生的個人簡歷載於第49頁)。此外，鄭先生於同日起獲委任為董事局薪酬委員會及企業責任委員會成員。

來自不同商業及專業背景，各非執行董事均積極向董事局提供其寶貴經驗，以提升公司及其股東的最佳利益。另一方面，各獨立非執行董事均致力確保董事局維護公司全體股東的利益，並客觀冷靜地考慮相關問題。年內，公司已收到各獨立非執行董事根據《上市規則》要求，有關其獨立性之確認書，並繼續認定其獨立身份。

各董事均確保付出足夠時間及精神處理公司事務。董事須每年兩次披露其於公眾公司或組織擔任職位的數目及性質、其他重要承諾及其公司或組織名稱。《上市規則》已於2009年1月1日作出修訂，當中包括與董事有關及由董事作出的持續及更詳盡的信息披露，以及其他與董事有關的事項。董事已於2009年1月的董事局會議上知悉此事。

董事局成員的個人簡歷載於第48至50頁。雖然運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)及運輸署署長(由黃志光先生擔任至2009年8月16日，並由黎以德先生自2009年8月17日起出任)均由香港特區行政長官任命，陳家強教授出任香港特區

政府財經事務及庫務局局長，而方敏生女士擔任多個政府諮詢委員會會員，但董事局及執行總監會成員之間概無任何關係(包括財務、業務、家屬，或其他重大或相關的關係)。

按公司章程細則允許，公司已投保董事與高級職員責任保險，對此公司董事局成員及其高級職員均無須承擔此保單所列明之免賠額。

由行政總裁帶領的執行總監會共有其他六位成員。執行總監會成員的個人簡歷載於第51至52頁。

主席及行政總裁

主席及行政總裁的職位各不相同且相互獨立(請參閱第31頁有關委任錢果豐博士為公司的非執行主席及周松崗先生為公司的行政總裁及董事局成員)。非執行主席負責主持及管理董事局的運作，以及監察行政總裁及執行總監會成員的表現。除確保公司能適時向董事局提供充分的業務訊息外，主席亦確保非執行董事在董事局會議上作出有效貢獻。作為執行總監會及執行委員會主席(執行委員會由執行總監會全體成員、總經理 — 公司事務及總經理 — 市務及車站商務組成)，行政總裁需在管理公司業務方面向董事局負責。執行委員會成員的個人簡歷載於第52頁。

董事局會議程序

董事局定期舉行會議，而董事局所有成員均獲完整及適時的相關資料，並在有需要時可按照已核准的程序，獲取獨立專業人士的意見，費用由公司支付。董事局的定期會議的起草議程由法律總監及公司秘書編製，並經公司主席核准。倘若董事局成員希望將某事項列入會議議程中，須在有關董事局會議之前至少一週通知主席或法律總監及公司秘書。法律總監及公司秘書一般在每年第三季訂定下年度董事局會議日期，並經主席批准。

在每次董事局定期會議上，執行總監會成員與高級經理一同向董事局匯報其各自業務範疇的事宜，包括營運、項目進展、物業發展、財務表現、公司管治、人力資源及前景。行政總裁亦向董事局提交其執行摘要，集中匯報公司的整體策略及重要事宜。此等報告，連同於董事局會議的討論一併提供的資料，有助董事局所有成員在知悉符合公司利益的情況下作出決策。議程連同董事局文件的全文將在董事局會議擬定日期前至少三日送達。

所有董事局成員均可獲得法律總監及公司秘書的意見及服務，而法律總監及公司秘書負責確保遵守適當的董事局會議程序，並就所有公司管治事宜向董事局提出意見。董事局成員亦可於其認為必要的情況下，與所有執行總監會成員直接接觸。

除非公司章程細則具體批准，董事不得就其擁有權益及其知悉屬重大性質的任何合約、交易、安排或任何其他種類的建議進行投票。就此而言，董事(包括其任何聯繫人士)的關連人士之權益乃視為董事本身的權益。純粹因在公司的股份、債券或其他證券擁有權益而出現的權益，概不計算在內。凡會議表決某決議案而某董事不得對該決議案表決時，該董事並不計算在該部分會議的法定人數內，但計算在該會議所有其他部分的法定人數內。此舉有助減少公司業務與個別董事的其他權益或任命之間可能出現的潛在衝突。

須於董事局會議表決事宜，均由可對該等決議案作出表決的董事以過半票數決定。

董事局會議

董事局在2009年共舉行七次會議。在此方面，公司已遠超守則要求每間上市發行人每年召開至少四次董事局會議的規定。當董事局會議商討可能導致公司與香港特區政府(公司的主要股東)之間出現利益衝突的事項時，政府委任的董事

局成員，即運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)、陳家強教授(財經事務及庫務局局長)，以及運輸署署長(由黃志光先生擔任至2009年8月16日，並由黎以德先生自2009年8月17日起出任)(或彼等各自的替代人)並無出席董事局會議的有關部分。

於2009年，除了定期的業務表現報告外，董事局會議討論的其他重要事項包括列車服務、西港島綫、區域快綫、深圳市軌道交通四號綫項目、墨爾本市鐵路專營權、物業發展、公司管治、採購、薪酬檢討及員工關係。

董事局私人/其他會議

除上述定期的董事局會議外，主席於年內召開了三次董事局私人/其他會議。

於2009年5月12日，主席在沒有行政總裁及其他執行總監會成員列席的情況下，與全體非執行董事舉行了一次會議。會上討論的事項包括行政總裁的續約事宜。非執行董事批准薪酬委員會就行政總裁新聘用合約的要點所提出的建議。會上亦討論一般薪酬事宜及浮動獎金計劃，並決定邀請人力資源總監於下一次董事局會議前，就浮動獎金計劃向非執行董事發表簡報。

因此，在董事局於2009年7月10日舉行會議前，人力資源總監在沒有行政總裁及其他執行總監會成員列席的情況下，就浮動獎金計劃向大部分非執行董事進行一次簡報。

於2009年10月19日，主席在沒有其他執行總監會成員列席的情況下，與全體非執行董事及行政總裁舉行了一次會議，並討論公司高級管理人員的發展及繼任計劃事宜。

主席已計劃將於2010年4月，在沒有行政總裁及其他執行總監會成員列席的情況下，與全體非執行董事進行下一次會議。

董事局各成員(及作為企業責任委員會委員的相關執行總監會成員)的出席記錄列載如下：

■ 於2009年舉行的會議

| 董事 | 董事局 | 董事局 私人/其他 | 審核 委員會 | 薪酬 委員會 (附註9) | 提名 委員會 | 企業責任 委員會 | 股東 週年大會 |
|-----------------------------|--------------|--------------|-----------|--------------------|-----------|-------------|--------------|
| 會議次數 | 7 | 3 | 4 | 4 | 1 | 2 | 1 |
| 非執行董事 | | | | | | | |
| 錢果豐博士(主席) | 7/7 | 3/3 | | | 1/1 | 2/2 | 1/1 |
| 運輸署署長 (黃志光(至2009年8月16日)) | 5/5 (附註3) | 2/2 | 3/3 | | | | 0/1 |
| (黎以德(自2009年8月17日起生效)) | 2/2 | 1/1 | 1/1 | | | | |
| 運輸及房屋局局長(鄭汝樺) | 7/7 (附註4) | 3/3 (附註7) | | | 1/1 | 2/2 | 0/1 |
| 陳家強教授 | 6/7 (附註5) | 2/3 (附註8) | | 4/4 (附註5) | 1/1 | | 1/1 (附註5) |
| 獨立非執行董事 | | | | | | | |
| 鄭海泉(附註1) | 3/4 | 1/1 | | 0/1 | | 1/1 | |
| 張佑啟教授(附註2) | 3/3 | 1/1 | 2/2 | | | | 0/1 |
| 方敏生 | 6/7 | 3/3 | | | 1/1 | 2/2 | 1/1 |
| 何承天 | 7/7 | 3/3 | | 4/4 | 1/1 | | 1/1 |
| 施文信 | 7/7 | 3/3 | 4/4 | 4/4 | | | 1/1 |
| 吳亮星 | 6/7 | 3/3 | 3/4 | | 1/1 | | 1/1 |
| 石禮謙 | 6/7 (附註6) | 2/3 | | | 1/1 | 2/2 | 1/1 |
| 執行董事 | | | | | | | |
| 周松崗(行政總裁) | 7/7 | 1/1 | | | | | 1/1 |
| 杜禮(法律總監及公司秘書) | | | | | | 2/2 | |
| 何恆光(物業總監) | | | | | | 2/2 | |

附註

- 1 鄭海泉先生於2009年7月10日獲委任為獨立非執行董事。
- 2 張佑啟教授於2009年6月4日舉行的2009股東週年大會結束後，不再擔任獨立非執行董事。
- 3 2次董事局會議由黃志光先生的替代董事代為出席。
- 4 2次董事局會議分別由鄭汝樺女士的替代董事代為出席。
- 5 5次董事局會議、1次薪酬委員會會議及股東週年大會由陳家強教授的替代董事代為出席。
- 6 1次董事局會議由石禮謙先生以電話會議方式出席。
- 7 3次董事局私人/其他會議中的1次會議由鄭汝樺女士的替代董事代為出席。
- 8 2次董事局私人/其他會議中的1次會議由陳家強教授的替代董事代為出席。
- 9 1次薪酬委員會會議以電話會議方式舉行。

董事局會議記錄由律政經理 — 公司秘書部(會議秘書)編製，記錄董事局所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括董事局成員提出的任何關注事宜或表達的相反意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予所有董事局成員，以供表達意見。按核准的程序，董事局在其後召開的會議上正式通過會議記錄草稿。如董事局成員對會議記錄草稿有任何意見，可在其後召開的會議上討論，有關達成的協定將於該會議記錄中匯報。董事局會議記錄由法律總監及公司秘書備存於公司註冊辦事處，以供董事局所有成員查閱。

重大利益及投票事宜

所有董事均須遵守一般法律責任，以公司的最佳利益為行事依歸，並特別考慮股東的整體利益。

當中，所有董事須申報於任何將由董事局於董事局會議上考慮的交易、安排或其他建議的利益(如有)，並就任何相關決議案放棄投票。

董事局內的政府代表

香港特區政府為公司的主要股東，而香港特區行政長官可根據《香港鐵路條例》第8條委任最多三名人士為「增補董事」。於11位董事局成員當中，三位為政府委任代表(為運輸及房屋局局長、運輸署署長及陳家強教授)而佔多數的六位則為獨立非執行董事。

香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條委任或香港特區政府透過其股權委任的每名董事一如任何其他董事，必須以公司的最佳利益為行事依歸。

由政府委任的各董事於獲委任為董事局成員時，一如任何其他董事，均獲提供全面、正式兼特為其而設的介紹，當中包括一般法律、法規以及《上市規則》賦予董事的職責(包括考慮公司所有現時及未來主要或少數股東的利益，並真誠地以公司的整體最佳利益為行事依歸的受信責任)。

倘公司與香港特區政府出現利益衝突，香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條委任或香港特區政府透過其股權委

任的董事將不計入董事局考慮有關交易、安排或其他建議的會議部分的法定人數內，亦不得就有關決議案投票。

請參閱第32及33頁有關2009年董事局會議程序。

公司與香港特區政府(及其相關實體)已訂立若干合約安排，部分合約為持續性質。由於香港特區政府為公司的主要股東，根據《上市規則》，該等合約安排屬關連交易(部分為持續關連交易)。「關連交易」一節解釋如何根據《上市規則》處理該等交易。

董事局成員的委任、重選及罷免

任何人士可於任何時間，由股東於股東大會或由董事局按公司提名委員會推薦獲委任為董事局成員。經董事局委任的董事必須於獲委任後的首屆股東週年大會上退任。以此途徑退任的董事可於該股東週年大會上候選連任，惟不計入決定輪流退任董事之人選及人數內。透過上述兩種方法獲推選及委任的董事，均可候選連任或重新委任。

三分之一(倘董事人數並非為三之倍數，則按最接近該數目及少於三分之一)的董事必須在公司股東週年大會上輪流退任。

香港特區行政長官可根據《香港鐵路條例》第8條委任不超過三名人士為「增補董事」。透過上述途徑獲委任的董事只可由香港特區行政長官撤任。該等董事不受任何輪流退任規定的管限，亦不計入必須輪流退任的董事人數內。在所有其他方面，「增補董事」在任何情況下應被視為與其他董事無異，因此受董事的正常普通法責任管限，包括以公司的最佳利益為行事依歸。香港特區行政長官已委任運輸及房屋局局長以及運輸署署長為「增補董事」。

由於目前有九名董事須遵守輪流退任之規定，彼等之中三分之一須在公司每一屆股東週年大會上退任(須由股東重選)，故實際上各董事獲委任之年期約為三年。

在2009年及為進一步提升良好企業管治常規，公司與每名非執行董事簽訂服務合約(包括錢果豐博士(非執行主席)及陳家強教授(香港特區政府財經事務及庫務局局長))(「增補董事」除外)，訂明其繼續獲委任為非執行董事及相關董事局委員會成員的條款，而任期為不超過三年。

各董事(包括替代董事)於獲委任為董事局成員時，均獲提供有關公司主要業務營運及實務的全面、正式兼特為其而設的介紹，以及一般法律(普通法及法例)及《上市規則》賦予董事的一般及特定職責。所有董事(包括替代董事)於獲委任時均獲發董事手冊，當中列載董事職責及董事局各委員會之職權範圍。董事手冊不時作出更新，以反映該等範圍的最新發展。

為協助董事之持續專業發展，法律總監及公司秘書向董事建議參加相關研討會及課程。有關培訓的費用由公司承擔。

問責性

董事局成員負責編製公司及集團的帳項。截至2009年12月31日止之帳項是按持續經營準則編製，並真實及公平反映公司與集團的事務狀況及集團於年內的利潤和流動現金狀況。於編製截至2009年12月31日止年度的帳項時，董事局成員選擇適當的會計政策，並連貫應用於以往財政期間(截至2009年12月31日止的帳項附註披露的新及經修訂會計政策除外)。關於各項判斷及估計，均已作出審慎合理的評估。外聘核數師的職責載於第79頁。

為此，呈交董事局的帳項均已由執行總監會成員審閱。於編製年報、中期報告及帳項時，財務部負責與外聘核數師及審

核委員會跟進查核事宜。此外，公司所採納的新會計政策及經修訂會計政策及規定，以及會計政策的變動，均在採納前經審核委員會討論及批准。

董事局委員會

作為良好公司管治的重要部分，董事局共成立四個董事局委員會以監督公司的特定事務。各委員會受其各自職權範圍的管治，有關詳情請查閱公司網站：www.mtr.com.hk。

審核委員會、薪酬委員會及提名委員會均完全由非執行董事(獨立非執行董事佔多數)組成。企業責任委員會有七名成員，當中多數為非執行董事。為促進政策的討論及執行，企業責任委員會有兩名委員為執行總監會成員。

所有委員會均獲提供充足資源以履行其職責。

審核委員會

審核委員會由四位非執行董事組成，其中三位為獨立非執行董事。委員會成員為施文信先生(主席)、吳亮星先生、運輸署署長(黎以德先生自2009年8月17日起接替黃志光先生)及石禮謙先生(自2010年2月1日起生效)。張佑啟教授出任本委員會委員直至2009年股東週年大會結束為止(請參閱第32頁)。施先生、吳先生及石先生均為獨立非執行董事。委員會成員概不屬公司外聘核數師畢馬威會計師事務所的合夥人或前合夥人。財務及業務拓展總監、內部審核部主管及公司外聘核數師代表預期會列席委員會會議。委員會亦可酌情邀請其他人士列席會議。委員會定期舉行會議，必要時外聘核數師或財務及業務拓展總監可要求舉行會議。

參照《上市規則》由2009年1月1日起生效的修訂，審核委員會的職權範圍已於2009年1月作出修訂及經董事局批准，以反映審核委員會的新監督角色，包括檢討公司在會計及財務匯報職能上的資源、員工的資歷和經驗、其培訓計劃和預算是否足夠，以及取消有關聘用合資格會計師的規定。

此外，職權範圍於2009年3月作進一步修訂及經董事局批准以准許公司秘書或其受委人為委員會秘書。

經更新的職權範圍已載於公司網站。

審核委員會的職責

依據審核委員會的職權範圍，其職責包括以下的財務及成效事務，其中包括監督與外聘核數師的關係、檢討公司財務資料，以及監督公司的財務申報系統及內部監控程序。於核數工作開始前，委員會與外聘核數師討論其核數與申報的性質及範圍。除預先批准所有核數服務外，委員會亦預先批准非核數服務，以遵守相關法律規定。委員會主要負責向董事局建議外聘核數師的任免，以及批准外聘核數師的酬金及聘用條款。

對於公司財務資料，委員會監察財務報表、年度及中期報告及帳項，連同初步業績公告及有關公司公開披露的財務資料的其他公告的完整性。處理財務資料時，委員會與董事局及執行總監會(包括財務及業務拓展總監)聯繫，而委員會主席隨時進一步與內部審核部主管、外聘核數師代表及管理層代表會面。除考慮因審核產生的事宜外，委員會亦會討論核數師私下或與執行董事及任何其他人士一起提出的任何事宜。

委員會需至少每年檢討一次公司財務控制系統、內部監控及風險管理系統的成效，並向董事局匯報已進行有關檢討，使董事局可監察公司的整體財務狀況並保障其資產。如上文所述，參照《上市規則》的修訂而修改的職權範圍，委員會於2009年的檢討工作已特別考慮其監察管理層就公司在會計及財務匯報職能上的資源、員工資歷和經驗，以及其培訓計劃和預算是否足夠的角色。(請參閱下文「內部監控」一節。)委員會檢討及核准年度內部審核計劃，包括審核已選定之公司業務或營運的效率。此外，委員會亦檢討內部審核部主管的定期報告，以及跟進主要行動計劃的建議，並在適當情況下向董事局提出建議。

委員會主席負責於每次審核委員會會議後編製報告，向董事局匯報委員會的活動及提出所出現的問題。

審核委員會會議記錄由會議秘書編製，記錄委員會成員所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括委員會成員提出的任何關注事宜或表達的相反意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予委員會成員以供表達意見，而最終定稿則發送至委員會成員以備記錄，且會議記錄備存在公司註冊辦事處，以供委員會成員查閱。下一年度會議議程項目一般於每年最後一季制定，以供委員會成員參考並提出意見。委員會主席對委員會定期會議議程作出最終決定。

審核委員會的工作

審核委員會在2009年舉行四次會議，並按與委員會主席預先商定的議程綱要，計劃在2010年共舉行四次會議。各審核委員會成員的出席記錄列載於第34頁「董事局會議程序」一節。委員會於2009年的主要工作包括：

- 檢討及建議董事局批准2008年報與帳項及2009中期報告與帳項；
- 核准2010年內部審核計劃；
- 預先批准2009年由外聘核數師畢馬威會計師事務所提供核數及非核數的服務；
- 核准畢馬威會計師事務所的2009年核數酬金及聘用條款；
- 預覽2009年的年度會計事宜；
- 檢討公司內部監控系統的成效；
- 檢討內部審核部的成效；
- 檢討員工投訴的報告；
- 檢討企業風險管理；
- 檢討未決訴訟，以及對公司業務相關法規及規例的合規事宜；
- 參照於2009年1月1日生效的《上市規則》修訂，檢討經修訂的職權範圍，並准許公司秘書或其受委人擔任委員會秘書(請參閱第37頁)；及
- 檢討公司為監控中國內地及海外的投資風險而訂立的程序和架構。

外聘核數師代表、財務及業務拓展總監以及內部審核部主管均列席所有該等會議，報告彼等工作並回答有關質詢。此外，車務總監、物業總監以及法律總監及公司秘書(或彼等的代表)，曾分別獲邀在會議上向成員介紹公司的鐵路營運、物業發展業務以及未決訴訟、合規及企業風險管理事宜。財務及業務拓展總監亦概述了公司的業務發展和海外拓展。

薪酬委員會

薪酬委員會由四位非執行董事組成，其中三位為獨立非執行董事。薪酬委員會成員為何承天先生(主席)、施文信先生、鄭海泉先生(自2009年7月10日起生效)及陳家強教授。何先生、施先生及鄭先生為獨立非執行董事。

隨著鄭先生獲委任為薪酬委員會成員，薪酬委員會的職權範圍已被修訂，並於2009年7月獲董事局通過。據此，委員會應由最少三名成員組成，當中多數成員須為獨立非執行董事，而委員會進行議事所需的法定人數為三名非執行董事，當中獨立非執行董事須佔多數。經更新的職權範圍可於公司網站查閱。

薪酬委員會的職責

薪酬委員會的主要職責包括制定有利於僱用優秀人才的薪酬政策及應用守則、向董事局建議董事局非執行董事成員的薪酬、釐定董事局執行董事及執行總監會其他成員的薪酬條款，以及參照公司目標和目的檢討及核准與表現掛鈎的薪酬。

薪酬委員會的工作

薪酬委員會於2009年舉行四次會議。各薪酬委員會成員的出席記錄載於第34頁「董事局會議程序」一節。依據其職權範圍，委員會在本年度內處理的工作如下：

- 核准2008年報中所載的2008年薪酬報告書；
- 根據公司按表現而釐定的浮動獎金計劃，審批2008年表現期的獎金支出；
- 審批行政總裁續約的薪酬條款；
- 就行政總裁及執行總監會其他成員在2009年7月生效的薪酬條款作出年度檢討；
- 隨著鄭先生獲委任為委員會成員，檢討經修訂的薪酬委員會職權範圍；
- 審批執行總監會成員及其他合資格僱員的認股權；及
- 審批新任工程總監周大滄先生的薪酬條款。

薪酬委員會亦於2010年3月4日舉行會議，核准2009年薪酬報告書。此報告書載於第45至47頁，當中包括公司薪酬政策的說明。

提名委員會

提名委員會由七位非執行董事組成，其中四位為獨立非執行董事。提名委員會成員為何承天先生(主席)、錢果豐博士、方敏生女士、石禮謙先生、吳亮星先生、陳家強教授及運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)。何先生、方女士、石先生及吳先生亦為公司的獨立非執行董事。

委員會的職權範圍已於2009年3月作出修訂及經董事局批准，以准許公司秘書或其受委人擔任委員會秘書。董事局亦分別於2009年5月及12月作出進一步的修訂及批准，將委員會開會議事所需的法定人數更改為5名(而非全體)成員，惟其中至少一名成員須為代表香港特區政府的非執行董事，而成員大部分須為獨立非執行董事。

提名委員會的職責

提名委員會向董事局提名及推薦人選，以填補董事局、行政總裁、財務總監及營運總監(倘營運總監的職位存在)的空缺。就財務總監及營運總監而言，委員會可考慮行政總裁推薦的人選，或任何其他人士(行政總裁有權首先同意該等其他人士)。

提名委員會的工作

於2009年，提名委員會舉行一次會議。該次會議於2009年6月22日舉行，委員會全體成員均有出席。經討論後，委員會同意向董事局建議委任鄭海泉先生為董事局成員及薪酬委員會和企業責任委員會成員，全部任命自2009年7月10日起生效。鄭先生為銀行家，擁有廣泛的國際商業經驗，尤其熟悉亞洲事務(鄭先生的個人簡歷載於第49頁)。鄭先生獲邀參與該會議的部分環節，並與委員會成員分享意見。其後，委員會決定作出委任建議，而鄭先生的委任已於2009年7月10日獲董事局通過。

各委員會成員的出席記錄載於第34頁「董事局會議程序」一節。

於2009年4月1日，全體成員通過書面決議案，當中包括知悉下述事項：

- 錢果豐博士、張佑啟教授及施文信先生按公司章程細則輪流退任；
- 張佑啟教授不參選連任；及
- 錢果豐博士及施文信先生願於2009年股東週年大會上參與候選連任。

鑑於委員會召開會議有實質困難(此乃由於當時的委員會職權範圍要求全體(即7位)成員出席，才能達致會議所需法定人數)，該書面決議案進一步同意公司秘書採取步驟，將法定人數修訂為5位成員，惟其中至少一名成員為代表香港特區政府的非執行董事，而成員大部分須為獨立非執行董事。經修訂的職權範圍獲董事局批准，並於2009年9月22日生效。

企業責任委員會

企業責任委員會由五位非執行董事(其中三位須為獨立非執行董事)及兩位執行總監成員組成。委員會的主席由公司主席出任。委員會的現任成員為錢果豐博士(主席)、運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)、方敏生女士、石禮謙先生、鄭海泉先生(自2009年7月10日起生效)、杜禮先生(法律總監及公司秘書)及何恆光先生(物業總監)。方女士、石先生及鄭先生為獨立非執行董事。

企業責任委員會的職責

委員會負責向董事局建議企業責任政策以供審批、監察和檢視公司的企業責任政策及倡議的實施、識別因外部趨勢而產生的企業責任事宜、審閱每年的可持續發展報告並向董事局提出批核建議，及於有需要時向董事局匯報新的發展。

企業責任委員會的工作

於2009年，企業責任委員會舉行兩次會議。各委員會成員的出席記錄載於第34頁「董事局會議程序」一節。該委員會於2009年的主要工作包括：

- 檢討及建議董事局批准企業責任政策草稿；
- 檢討公司的社區及員工參與計劃的執行情況；
- 檢討公司的可持續發展及環境管理情況；及
- 檢討及建議董事局批准2008可持續發展報告的草稿。

內部監控

董事局負責監察公司及其附屬公司的內部監控系統，制定合適的政策及檢討其成效。內部監控系統乃由董事局、管理層及有關人士，為達致以下目標而提供風險管理及合理保證所實施的程序：

- 營運的效益及效率
- 財務匯報的可靠性
- 遵守適用的法律規則
- 風險管理功能的效益

董事局根據其採納的規程，委予執行委員會負責公司的日常管理。董事局則專注影響公司整體策略、財務及股東之事項。

作為執行委員會主席，行政總裁在該會成員協助下，須就公司日常業務管理向董事局負責。

公司成立了多個委員會，協助執行委員會處理公司及其附屬公司各項核心業務和職能的日常管理及控制。主要的委員會包括：

- 車務執行管理委員會
- 車務會議
- 物業執行管理委員會
- 項目控制小組
- 鐵路發展督導小組
- 顧問服務管理委員會
- 歐洲業務執行委員會
- 中國業務執行委員會
- 資訊科技執行管理委員會
- 財務規劃委員會
- 投資委員會
- 企業安全管理委員會
- 企業風險委員會
- 工作操守督導委員會
- 標書評審團
- 標書執行委員會
- 企業責任督導委員會

執行委員會負責實施董事局的風險及監控政策。於履行其職務時，執行委員會需識別及評估公司面臨的風險，以供董事局審議，並透過設計、推行及監察一套適當的內部監控系統，以落實董事局所採納的政策。除執行委員會需向董事局保證履行其監察內部監控系統之工作外，所有僱員在其責任範疇內均負有內部監控的責任。

董事局已制定執行委員會建議的各種風險管理策略，以識別、評估及減低有關建造、業務營運、財務、庫務、安全及企業的風險，以及制定適當的保險投保範圍。

風險評估和管理

公司的「企業風險管理體系」是公司管治中不可或缺的重要一環，有助保持業務佳績，並為各持份者創優增值。該全公司執行的系統化風險管理程序，旨在協助執行委員會及各業務部門管理主要風險，並支援董事局履行其公司管治職責。

有關該體系及程序的詳情，載於第30頁「風險管理」一節。

監控活動和程序

就各業務單位之營運效益及效率、鐵路營運及建造之安全，公司已制定公司一般訓示、處及部門程序及手冊、設立委員會、工作小組以及各有關品質保證單位等，以實踐、監察及執行內部監控系統及評估其效益。

制定公司一般訓示及各有關部門程序及手冊，以防止或偵測未授權的開支及付款，保障公司資產，確保會計帳目的準確及完整性及能按時編製可靠的財務資料。

所有部門主管，包括負責海外項目的業務及項目經理，均需確保其職能及部門遵從適用的法令及法規。彼等須找出任何新頒佈或更新的法律，評估其對公司營運的影響，並至少每年檢討一次有否遵從相關法令及法規。潛在和實際的不合規情況亦須報告及由部門主管跟進，而嚴重情況須上報有關的處級總監和執行委員會。有關遵守法令及法規的事宜，包括潛在和實際的不合規情況(如有)以及為避免事件重演而採取的糾正措施和行動的狀況，要每年向執行委員會及審核委員會報告。

內部審核部乃獨立於公司管理層，在評估及監察公司內部監控系統中扮演重要的角色。內部審核部主管向行政總裁匯報，亦可直接與審核委員會接觸。該部門可全面查閱資料，以檢討公司風險管理、監控及管治程序各方面之情況。該部門定期對所有業務及支援組別與附屬公司之財務、營運、合規之監控程序及風險管理職能的成效進行審核。管理層需負責在合理期限內糾正從內部審核中發現的監控不足之處。該部門以風險評估為基礎制定年度內部審核計劃，以供審核委員會審批。內部審核部主管須每半年一次向審核委員會匯報其審核結果，及其對內部監控系統的意見。

審核委員會須代表董事局評估公司內部監控系統的成效，其中包括財務匯報的可靠性、營運效益及效率，適用法令及法規的遵從以及風險管理職能的效益。其評估主要透過批核年度內部審核計劃、參考內部審核工作的結果，以及審議中期及年度財務報表、外聘核數師工作的性質、範疇及報告，並對以下各項加以考慮：

- 自上次檢討後，重大風險的性質及嚴重程度的轉變，以及公司應付其業務轉變及外在環境轉變的能力；
- 管理層持續監察風險及內部監控系統的工作範圍及素質、內部審核部的工作及執行委員會提供的保證；
- 向審核委員會傳達監控結果的詳盡程度及次數；透過有關傳達，審核委員會得以對公司的監控情況及風險管理的有效程度建立累積的評審結果；
- 期內任何時候發生重大監控失誤或發現重大監控弱項的次數，並因此所導致未能預見的後果或緊急情況的嚴重程度，而該等後果或情況對公司的財務表現或情況已產生、可能已產生或將來可能會產生的重大影響程度；及
- 公司有關財務報告及遵守法令及法規的程序是否有效。

審核委員會用以評估內部監控的程序包括：與執行委員會成員就重要業務營運、財務及非財務之內部監控及違規事宜作定期會面；檢討由內部審核報告及外聘核數師報告所提出的重大事項；以及與內部審核師和外聘核數師單獨會晤。在過去一年，審核委員會已檢閱執行委員會及內部審核部提交的以下文件：2008年報及帳目、2009年報帳目事項預覽、2009中期帳目、2010年度內部審核計劃、內部審核部半年報告、過往一年員工投訴概覽、公司內部監控系統報告、未決訴訟及合規事項報告、2008年企業風險管理報告，及內部

審核部的效益評估。委員會主席可視乎情況，隨時與內部審核部主管、外聘核數師代表及公司管理層代表會面。彼亦負責於每次會議後編製報告，向董事局匯報委員會的活動及提出所出現的問題。

公司承諾聘用、培訓及發展一支合資格而能幹的會計師隊伍，以監察公司的財務匯報及其他會計相關的事宜。公司已制訂一套程序，以便掌握及更新適用於匯報及會計職能的法例、規則及規例。專責人員將確保相關的標準及條例得到遵守，其中包括《香港財務報告準則》、《上市規則》及《香港公司條例》。於編製年度預算時，嚴格檢討履行會計及財務匯報職能所需的資源及預算。公司亦已制訂一套員工招聘程序及發展計劃，務使員工達致所需的能力、資歷及經驗。專責人員每年向財務及業務拓展總監確認已遵從此項程序，而財務及業務拓展總監會進行正規的年度檢討和向審核委員會匯報有關結果。內部審核部亦會監察確認此等程序。基於以上各項，審核委員會認為在公司會計及財務匯報職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及其培訓計劃及預算均屬足夠。

董事局透過審核委員會已對公司內部監控系統(包括所有重大財務、營運、合規之監控及風險管理)之成效進行檢討，認為截至2009年12月31日止年度，公司已具備足夠及有效的內部監控系統，以保障股東的投資及公司資產。年內並無察覺會對股東構成影響的重大監控失誤、弱項或關注事項。

有關股價敏感資料的持續披露責任

公司已訂立一個涵蓋各有關部門的既定政策、流程及程序的系統，以符合有關股價敏感資料的披露責任。此外，由各相關部門主管組成的專責小組，已詳細檢討該系統，並徹底查察聯交所於2008年年底致所有發行人的檢查清單。該專責小組向執行委員會報告，公司擁有可處理披露責任的有效機

制，其後於2008年12月向董事局作出此匯報。於2009年，公司繼續因應業務營運及發展情況強化該系統。

上市發行人董事進行證券交易的標準守則 (「標準守則」)

公司已採納標準守則。在作出特定查詢後公司確認，年內董事局及執行總監會成員一直遵守《上市規則》附錄十所載之標準守則，除下段所披露者外。高級經理、其他指定經理及員工因其在公司所擔任的職務可能擁有未公布的股價敏感資料，已被要求遵守標準守則的規定。此外，每位僱員亦受公司頒布的《工作操守指引》約束，其中包括嚴格保密未公布的股價敏感資料。

正如公司在2008年報(第102頁)及2009中期報告(第20頁)中所披露，有一位替代董事以書面通知公司及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)，由於一時不察，該替代董事事前未有按標準守則所載的規定以書面通知公司主席及獲取其已填具日期的確認書，彼及其配偶於2009年1月出售合共2,084股的公司股份。該替代董事已於完成交易後隨即報告此事，並已向公司及聯交所作出書面確認，彼於進行交易時並無擁有公司任何未公布的股價敏感資料。為確保該替代董事遵守標準守則，公司已書面提醒他在標準守則下的責任。

商業操守

公司致力維持高水平的商業操守及誠信。《工作操守指引》及《工作操守指引員工手冊》是有助員工了解及遵從操守要求的兩份重要文件。這兩份文件每兩年檢討及更新一次，以確保內容依然適用，並符合法例標準。為更優化合規水平，公司每兩年進行一次全體員工簽認程序，員工須確認其瞭解與同意遵守指引。《工作操守指引》可於公司的網站查閱，網址為：www.mtr.com.hk。

公司同時在中國內地和海外的附屬公司進行類似的兩年一次認證程序，以貫徹道德操守文化。當地員工入職及迎新課程中亦包括了《工作操守指引》及《工作操守指引員工手冊》的簡介。公司亦已提供商業操守的指引，讓其他合營公司員工遵守和執行。

外聘核數師

公司聘任畢馬威會計師事務所為外聘核數師。審核委員會按其職責範圍，預先批准由畢馬威會計師事務所按適用標準提供的所有核數服務，確保畢馬威會計師事務所的獨立性、客觀性及核數程序的有效性，並於核數工作開始前，與畢馬威會計師事務所討論其核數性質及範疇及匯報責任。

審核委員會亦檢討及預先批准聘任畢馬威會計師事務所提供任何非核數服務，以遵守相關法律規定，並在保持客觀性與經濟利益之間取得平衡。

畢馬威會計師事務所提供的核數與非核數服務性質，及已付予畢馬威會計師事務所(包括與核數事務所處於同一控制權、所有權或管理權之下的任何機構，或一個合理並知悉所有有關資料的第三方，在合理情況下會斷定該機構屬於核數事務所的本土或國際業務一部分的任何機構)的費用載列如下：

| 百萬港元 | 2009 | 2008 |
|--------------|------|------|
| 核數師酬金 | | |
| — 核數服務 | 8 | 7 |
| — 稅務服務 | 1 | 1 |
| — 其他與核數有關的服務 | 2 | 1 |
| | 11 | 9 |

為了保持公正和客觀，畢馬威會計師事務所執行政策和程序，以確保其提供的服務符合適用的專業操守及獨立性政策及要求。此外，畢馬威會計師事務所亦要求其服務本集團的核數合夥人不能連續擔任這項工作逾七年。

與股東的溝通

股東週年大會

公司的股東週年大會乃與股東溝通的主要渠道之一，為股東提供機會與董事進行面對面的溝通，詢問董事有關公司表現和營運的事宜。公司主席及各董事局委員會主席均有出席2009年股東週年大會，以回答股東的提問。該股東週年大會於6月4日假座香港九龍灣國際展貿中心展貿廳3(6樓)舉行。

主席報告

主席於股東週年大會上，首先匯報2008年的強勁財務業績。他提醒股東，公司亦是在這一年一一兌現於2007年12月兩鐵合併時向持份者作出的所有承諾。

主席隨後概述公司的業務表現，包括乘客量、列車服務表現、車站商務及鐵路相關業務、物業發展、物業租務及管理、昂坪360纜車與昂坪市集及八達通卡等。

有關香港新鐵路項目方面，主席概述沙田至中環綫、區域快綫、觀塘綫延綫、南港島綫(東段)及西港島綫的規劃及設計工作的進度，以及康城站(將軍澳綫)及九龍南綫於2009年啓用的計劃。

香港境外業務發展方面，主席重點講述訂立深圳市軌道交通四號綫項目特許經營協議及瀋陽地鐵一、二號綫特許運營承包協議，以及北京地鐵四號綫的施工進度。公司於歐洲參與的項目包括經營London Overground鐵路，以及於2009年接管營運斯德哥爾摩地鐵。

在論述2009年的業務前，主席肯定了公司管治、可持續發展、企業責任和社區參與對公司持續取得佳績所發揮的重要作用。

主席匯報2008年年底的金融風暴席捲全球，對香港造成沖擊，但除了機場快綫乘客量及其他車站商務業務面對挑戰外，鐵路業務、車站零售設施及物業租賃的業務基本上不受影響。物業發展方面，主席預期日出康城第二期第一階段單位的利潤將於2009年入帳。

在結束前，主席向於股東週年大會後退任的獨立非執行董事張佑啟教授致謝，感謝他為公司作出重大貢獻和長期服務。

2009年股東週年大會上通過的決議案

主席報告後，在該股東週年大會上，各個別主要事項均以獨立決議案方式提呈表決。於考慮決議案之前，主席根據公司章程細則第67條，行使其作為大會主席的權利，要求就所有決議案以投票表決方式進行投票。公司是香港首家進行電子投票的上市公司，自2007年起，於股東週年大會上進行電子投票。

於2009年股東週年大會，共9項決議案(決議案第3號包含2項獨立決議案)獲得通過，每項決議案均於會上獲得超過97%票數。九項決議案當中，八項為普通決議案及一項特別決議案(即決議案第8號)。決議案全文載於2009年4月27日致股東的股東週年大會通函內的股東週年大會通告。為方便未能出席2009年股東週年大會之股東，現載列獲通過的決議案的摘要如下：

- (1) 採納公司截至2008年12月31日止年度之經審核財務報表、董事局報告及核數師報告；
- (2) 宣派截至2008年12月31日止年度的末期股息每股0.34港元；
- (3) (a) 重選錢果豐博士為公司董事局成員；及
(b) 重選施文信先生為公司董事局成員；
- (4) 重新委任畢馬威會計師事務所為公司核數師，並授權董事局釐定其酬金；
- (5) 向董事局授予一般授權，以分配、發行、授出、分派及以其他方式處理公司的額外股份，該等額外股份的數量不得超過此項決議案通過日期公司已發行股本的百分之十*；

- (6) 向董事局授予一般授權，以購回公司的股份，所購回的股份不得超過此項決議案通過日期公司已發行股本的百分之十*；
- (7) 在第5及6號決議案獲得通過的條件下，授權董事局就公司所購回的公司股本面值總額，根據第5號決議案行使分配、發行、授出、分派及以其他方式處理公司的額外股份的權力*；及
- (8) 修改公司章程細則，以允許公司透過在電腦網絡(包括公司的網站)上登載之方式，向股東交付或送達任何通告或其他文件(包括任何公司通訊)*。

* (決議案全文載於股東週年大會通告內。)

投票表決結果於會後同日登載於公司及聯交所網站。而股東週年大會的會議程序亦於會後同日晚上在公司網站登載。

股東特別大會

公司亦於適當時透過股東特別大會與股東溝通。

倘股東要求公司召開股東特別大會，該等股東可向公司董事提出請求，惟於提出請求之日該等股東須合共持有不少於公司繳足股本的二十分之一。股東的請求書須列明會議的目的，並必須遞交往公司的註冊辦事處。該等請求書可包括數份同樣格式的文件，文件由一位或多於一位的有關股東簽署。

倘公司董事於請求書的遞交日期起21日內，未有妥為安排一次在召開股東特別大會通告發出日期後28日內正式召開的股東特別大會，則有關股東，或佔全體該等股東一半以上總表決權的股東，可自行召開股東特別大會，但如此召開的任何股東特別大會須於原來請求日期起三個月內舉行。

本薪酬報告書已獲公司薪酬委員會審批。

薪酬政策

公司的薪酬政策旨在確保薪酬水平適當，並與公司所制定的目標、目的及表現一致。為此，公司會考慮多項相關因素，包括相類公司的薪酬、工作職責、職務及範圍、公司及附屬公司的聘用條款、市場做法、財務及非財務表現，以及與工作表現掛鈎的薪酬制度的可取性。

公司致力實行有效的公司管治、聘用和激勵優秀的人才，並確立為董事局及執行總監會推行一套正規及高透明度的薪酬政策的重要性。

董事局內設有薪酬委員會，成員包括四位非執行董事，其中三位為獨立非執行董事。薪酬委員會負責就公司的薪酬政策作出審閱及向董事局提出建議，並獲授權釐定及檢討行政總裁及執行總監會其他成員的整體薪酬。

在有需要時及經主席同意下，薪酬委員會會被授權尋求獨立專業意見，以協助委員會處理相關事宜。

薪酬委員會於2009年的工作摘要列載於《公司管治報告書》第31至44頁。

薪酬委員會亦確保各董事或其任何聯繫人均不會參與釐定其本人的薪酬。

非執行董事、行政總裁及執行總監會

薪酬委員會不時就董事局非執行董事成員的薪酬向董事局提出建議。為確保非執行董事為公司服務的時間及所承擔的責任獲得適當的報酬，委員會考慮多項因素，包括相類公司所支付的袍金、非執行董事的責任、投入的時間，以及公司的聘用條款等。

薪酬委員會負責制定政策，並根據薪酬政策釐定及檢討董事局執行董事成員（即行政總裁）及執行總監會成員的薪酬。有關行政總裁的薪酬，委員會會諮詢主席；有關執行總監會其他成員的薪酬，委員會會諮詢主席以及行政總裁，徵求彼等的建議。

僱員薪酬架構

公司為其僱員，包括行政總裁及其他執行總監會成員所制定的薪酬架構，包括固定薪酬、浮動獎金、特別獎金、長期獎勵及退休金計劃。有關各項薪酬的具體資料列載如下。

固定薪酬

固定薪酬包括基本薪金、津貼及實物收益（如醫療）。各個職位的基本薪金及津貼，是按公司的薪酬政策、市場競爭能力、市場做法、公司與個人表現等因素而制定及按年檢討。實物收益則會按市場做法而定期檢討。

浮動獎金

根據公司的浮動獎金計劃，行政總裁、執行總監會其他成員，以及公司甄選的管理層成員均有資格獲取年度獎金。有關計劃的細則由薪酬委員會定期檢討。

根據計劃的現行細則，獎金金額乃按公司及個人表現而定。公司表現是根據每年及連續三年的固定資產收益率及經營利潤、顧客服務目標，以及營運協議附表2第1部分所定有關「列車按照編定班次行走」、「乘客車程準時程度」及「列車服務準時程度」的營運要求而衡量。執行總監會各成員的個人表現評級，均按照公司嚴格執行的年度表現評級程序來釐定。執行總監會各成員的個人表現評級由行政總裁決定，而行政總裁的個人表現評級則由主席決定。

計劃中的一部分目標獎金是由參加計劃的僱員把原有的第十三個月薪金及部分固定津貼撥出而組成。行政總裁及執行總監會其他成員的目標獎金約為薪酬總額的15%至30%。當表現超逾預定的基本標準，根據本計劃而應得的獎金將按年發放。

此外，公司設有其他與業務掛鈎的獎勵計劃，以激勵相關僱員達到公司的特定業務指標。

特別獎金

在2009年，公司發放特別獎金予工作表現良好及優秀的僱員，獎勵他們在過去一年為公司取得優異表現及成就所作的貢獻，並激勵他們為持續業務拓展而繼續努力。

長期獎勵

公司設有三項認股權計劃，分別為「全球發售前認股權計劃」（「首次發售前計劃」）、「新入職僱員認股權計劃」（「新認股權計劃」）及「2007年認股權計劃」（「2007年計劃」）。

2007年計劃於2007年6月7日舉行的公司股東週年大會上獲股東通過及採納。2007年計劃旨在讓公司及其附屬公司的僱員有機會分享公司的增長及成功。公司於2009年根據該計劃向行政總裁、執行總監會其他成員及公司選定的僱員授予認股權。

有關各執行總監會成員截至2009年12月31日於該三項計劃下的已行使及已發行認股權，已列載於董事局報告書「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段。

有關該三項計劃及根據該等計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的認股權詳情，則列載於財務摘要報表附註3。

行政總裁沒有參與首次發售前計劃及新認股權計劃。當其三年合約於2009年11月30日屆滿時，行政總裁可獲得與418,017股股份等值的現金。隨著該合約期滿，行政總裁於2009年12月1日按合約條款獲支付11,289,594.13港元。

行政總裁的合約已續期，並於2009年12月1日起生效。當其現有合約於2011年12月31日屆滿時，行政總裁可獲得與222,161股股份等值的現金。

退休金計劃

公司在香港設有五項退休金計劃，分別為香港鐵路有限公司退休金計劃（簡稱「港鐵退休金計劃」）、香港鐵路有限公司 Retention Bonus Scheme（簡稱「港鐵RBS」）、香港鐵路有限公司公積金計劃（簡稱「港鐵公積金計劃」）及兩個強制性公積金計劃（簡稱「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」），詳情如下：

(a) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃已按香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊，且已獲授強積金豁免，因此可作為港鐵強積金計劃外提供予僱員的另一項選擇。

港鐵退休金計劃原本包含混合福利部分及界定供款部分。在完成與九廣鐵路公司（「九鐵」）的兩鐵合併，及經計劃受託人批准後，港鐵退休金計劃的界定供款部分由2008年3月1日起轉移至港鐵公積金計劃。於是項轉移後，港鐵退休金計劃只有混合福利部分。

現行的港鐵退休金計劃按最終薪金及服務年資若干倍數或累積供款連投資回報兩者中的較大者計算福利。成員於港鐵退休金計劃的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定，而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

港鐵退休金計劃混合福利部分自1999年3月31日後已不接受新僱員的加入。所有於1999年4月1日至2008年2月29日期間加入公司而合資格參加港鐵退休金計劃的僱員，可選擇參與港鐵退休金計劃於2008年3月1日轉移至港鐵公積金計劃的界定供款部分，或由2000年12月1日起推行的港鐵強積金計劃。

(b) 港鐵RBS

港鐵RBS乃根據《職業退休計劃條例》註冊，是港鐵退休金計劃的一個補充性計劃，適用於按公司界定為指定工程項目服務及非以約滿酬金條款聘用的僱員。港鐵RBS僅在僱員遭裁退時，為僱員提供截至2002年12月31日止的服務年期所享有的福利，與港鐵退休金計劃應付的任何福利（包括任何由港鐵退休金計劃界定供款部分轉移至港鐵公積金計劃的福利）相抵銷。成員無需供款，而公司供款則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

(c) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃前稱九鐵退休金計劃，於2008年3月1日兼容港鐵退休金計劃的界定供款部分後重新命名，以反映其融合性質。這項計劃包含三個部分，全屬界定供款計劃。其中一個部分由2008年3月1日前的九鐵退休金計劃成員組成，另一個部分由2008年3月1日前的港鐵退休金計劃界定供款部分成員組成，餘下一個部分由2008年3月1日或之後獲委任並合資格參加港鐵公積金計劃的僱員組成。

港鐵公積金計劃已按《職業退休計劃條例》註冊，且已獲授強積金豁免，因此可作為強積金計劃以外提供予僱員的另一項選擇。在2008年3月1日或之後，合資格參加港鐵公積金計劃的僱員可於港鐵公積金計劃與港鐵強積金計劃之間作出選擇，唯原屬九鐵強積金計劃的成員，則可於港鐵公積金計劃與九鐵強積金計劃之間作出選擇。按港鐵公積金計劃支付的所有福利乃根據公司供款及成員自身的供款，以及該等供款的投資回報計算。成員及公司的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定。

(d) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃已向強制性公積金計劃管理局註冊，成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》(《強積金條例》)規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。公司亦按個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格僱員作出高於強制標準的額外供款。

(e) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃已向強制性公積金計劃管理局註冊，成員包括選擇不參加或未符合資格參加九鐵退休金計劃(現稱港鐵公積金計劃)的前九鐵僱員，以及原屬九鐵強積金計劃成員而於2008年3月1日或之後合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

公司於1999年4月1日前聘請的執行董事，有資格參加港鐵退休金計劃的混合福利部分。

公司於1999年4月1日或之後但於2008年3月1日前聘請的執行董事，有資格參加港鐵退休金計劃的界定供款部分(該部分自2008年3月1日起已轉移至港鐵公積金計劃)。

行政總裁參加港鐵強積金計劃。公司與行政總裁分別按《強積金條例》規定的強制標準作出供款。

公司亦為設於香港、中國內地、英國、瑞典及澳洲的附屬公司按《強積金條例》(適用於香港的附屬公司)及當地法例(適用於中國內地及海外的附屬公司)設立退休金計劃。

非執行董事與執行董事的薪酬

(i) 董事局成員及執行總監會成員的酬金總額(不包括以股份為基礎的支出)如下表所示，有關酬金的詳細資料則列載於財務摘要報表附註3。

| 百萬港元 | 2009 | 2008 |
|----------------|-------------|------|
| 袍金 | 4.0 | 4.4 |
| 基本薪金、津貼及其他實物收益 | 33.4 | 36.8 |
| 與表現掛鈎的浮動薪酬 | 18.8 | 25.8 |
| 退休金計劃供款 | 5.4 | 2.2 |
| | 61.6 | 69.2 |

(ii) 非執行董事及執行董事的酬金總額(不包括以股份為基礎的支出)所屬酬金組別如下表所示：

| 薪金組別 | 2009 數目 | 2008 數目 |
|-----------------------------|------------|------------|
| 0港元 – 500,000港元 | 11 | 11 |
| 1,000,001港元 – 1,500,000港元 | 1 | 1 |
| 5,500,001港元 – 6,000,000港元 | – | 1 |
| 6,500,001港元 – 7,000,000港元 | – | 2 |
| 7,000,001港元 – 7,500,000港元 | 6 | 3 |
| 8,000,001港元 – 8,500,000港元 | – | 1 |
| 13,500,001港元 – 14,000,000港元 | 1 | – |
| 15,000,001港元 – 15,500,000港元 | – | 1 |
| | 19 | 20 |

上表所示資料已包括五位酬金最高的僱員在內。除了非執行主席的酬金列入第二個酬金組別外，各獨立非執行董事的酬金均屬第一個酬金組別。

香港鐵路有限公司薪酬委員會主席何承天
香港，2010年3月4日



由左至右：鄭海泉、方敏生、何承天、吳亮星、石禮謙、錢果豐博士(主席)

董事局成員

錢果豐博士，現年58歲，2003年7月獲委任為非執行主席。他於1998年開始出任董事局成員。錢博士現任CDC Corporation之主席及分別為其附屬公司China.com Inc.和CDC Software Corporation(自2009年8月6日於納斯達克上市)之主席及董事。他亦為恒生銀行有限公司董事長兼獨立非執行董事及HSBC Private Equity (Asia) Limited非執行主席，並為香港上海滙豐銀行有限公司、利亞零售有限公司、九龍倉集團有限公司及Swiss Reinsurance Company Limited的董事局成員。他亦為香港商品交易所有限公司之董事(自2009年7月1日起生效)。錢博士為香港/歐盟經濟合作委員會主席，亞太經合組織商業諮詢委員會的香港區成員，及中國人民政治協商會議天津市常務委員會委員。此外，錢博士亦為香港工業總會名譽會長及前主席。1992年至1997年間，錢博士被委任為當時港英政府之行政局議員，於1997年7月1日至2002年6月期間獲委任為香港特區行政會議成員，以及於1998年1月1日至2006年12月31日期間擔任廉政公署貪污問題諮詢委員會主席。錢博士於1993年被委任為太平紳士，1994年獲頒CBE勳銜，1999年獲頒金紫荊星章，並於2008年獲法國農業部授予騎士勳章。錢博士於1978年取得賓夕凡尼亞大學之經濟學博士學位，並於2006年出任為該大學之校董會成員。他曾任Inchcape plc的非執行董事(至2009年5月14日)。

周松崗，現年59歲，2003年12月1日獲委任為行政總裁。他曾任布萊堡工業集團行政總裁，該集團為一環球支援服務公司。在1997年至2001年，周先生在總部位於英國的一間主要工程公司GKN PLC任總裁。周先生為特許工程師，分別在美國威斯康辛州大學與加州大學取得化學工程學士及碩士學位。他亦持有香港中文大學工商管理碩士學位，並修畢美國哈佛商學院高等管理進修課程。他獲巴斯大學授予工程學榮譽博士學位。2000年，周先生以其在工業界的傑出貢獻，在英國獲頒爵士勳銜。周先生是渣打銀行(香港)有限公司非執行主席及Anglo American plc獨立非執行董事。他為香港中文大學校董會成員及香港總商會副主席(自2009年5月19日起生效)。在公職方面，周先生為香港公益金董事會成員，香港特別行政區政府策略發展委員會委員，首長級薪俸及服務條件常務委員會委員，司法人員薪俸及服務條件常務委員會委員(自2010年1月1日起生效)，以及「行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會」成員。此外，他亦為中國人民政治協商會議深圳市常務委員會委員。周先生曾任香港旅遊發展局成員至2010年2月28日。



由左至右：周松崗(行政總裁)、施文信、陳家強教授(財經事務及庫務局局長)、鄭汝樺(運輸及房屋局局長)、黎以德(運輸署署長)

鄭海泉，現年61歲，在2009年7月10日加入董事局為獨立非執行董事。鄭先生現任滙豐銀行(中國)有限公司董事長及滙豐控股有限公司董事。他曾任香港上海滙豐銀行有限公司的主席及越南滙豐銀行有限公司的非執行董事(兩者任期至2010年1月31日)。他亦為鷹君集團有限公司的獨立非執行董事。在公職方面，鄭先生現任中國銀行業協會副會長及「香港特別行政區行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會」主席。他曾任香港金融管理局外匯基金諮詢委員會委員(至2010年1月31日)。鄭先生於2008年獲委任為中國人民政治協商會議(「政協」)第11屆全國委員會委員，及第11屆北京市政協高級顧問。他亦曾擔任行政局議員(1995至1997年)，中華人民共和國港事顧問(1994至1997年)及立法局議員(1991至1995年)。鄭先生於2005年獲香港中文大學及香港公開大學分別頒授榮譽社會科學博士及榮譽工商管理博士銜。他亦於2005年獲頒金紫荊星章。鄭先生持有香港中文大學社會科學(經濟)學士，以及奧克蘭大學經濟學系哲學碩士學位。

方敏生，現年51歲，獨立非執行董事，2004年起出任董事局成員。方女士自2001年起擔任香港社會服務聯會行政總裁。加入香港社會服務聯會前，於1989年至2001年任職於香港紅十字會，並於1993年至2001年為秘書長。方女士為專業受訓社會工作者，並在社區服務方面擁有豐富經驗。她出任可持續發展委員會、數碼21資訊科技策略諮詢委員會、香港法律改革委員會慈善組織小組委員會及獨立監察警方處理投訴委員會(自2009年1月1日起生效)等各政府顧問委員會公職。她亦是策略發展委員會成員。

何承天，現年71歲，獨立非執行董事，1991年起出任董事局成員。現職專業建築師，為王董建築師事務所有限公司集團主席。自1991年至2000年，何先生膺選香港立法會議員，為建築、測量及都市規劃界功能界別的代表。1983年及1984年，任香港建築師學會會長；1992年至2001年任香港工業村公司主席。他亦曾任香港房屋委員會委員、古物諮詢委員會主席、香港管弦協會主席、以及城市規劃委員會委員及醫院管理局成員。

吳亮星，現年60歲，在2007年12月18日加入董事局為獨立非執行董事。吳先生為集友銀行副董事長、中國銀行(香港)信託有限公司董事長(自2009年8月1日起生效)及數碼通電訊集團有限公司獨立非執行董事。他是中銀香港慈善基金董事局成員及嶺南大學諮議會成員。他曾任中國銀行(香港)有限公司營運部總經理(至2009年7月31日)。吳先生亦是中華人民共和國第10及11屆全國人民代表大會港區代表。吳先生畢業於澳門東亞大學研究院，擁有中國法律文憑。

石禮謙，現年64歲，在2007年12月18日加入董事局出任獨立非執行董事。石先生為勤達集團國際有限公司、百利保控股有限公司、利福國際集團有限公司、莊士機構國際有限公司、新創建集團有限公司、富豪資產管理有限公司、泰山石化集團有限公司、鷹君資產管理(冠君)有限公司、德祥企業集團有限公司、碧桂園控股有限公司及澳門博彩控股有限公司的獨立非執行董事及審計委員會委員。他亦分別是合興集團控股有限公司和新昌營造集團有限公司的獨立非執行董事。同時，他是莊士中國投資有限公司之董事會主席及獨立非執行董事。石先生於1995年獲委任為太平紳士，並於2007年獲頒授銀紫荊星章。他是香港科技大學及香港大學校董會成員。他亦於2009年1月1日起，出任投訴警方獨立監察委員會副主席。石先生畢業於悉尼大學，擁有文學士學位及教育文憑。

施文信，現年65歲，獨立非執行董事，2002年10月起出任董事局成員。他現任香港上海滙豐銀行有限公司非執行董事、英國電訊亞太(BT Asia Pacific)顧問及香港賽馬會副主席。他曾任公務員敘用委員會成員(至2010年1月31日)。在此之前，施文信先生於1981年至1999年為香港安永會計師事務所高級合夥人。他於1991年至1997年出任香港會計師公會委員會成員，並於1996年成為該會會長。施文信先生為特許會計師，並持有格拉斯高大學及香港大學法律學位。他於1998年獲頒授銀紫荊星章。他亦為太平紳士。

運輸署署長(黎以德，現年49歲，2009年8月17日獲委任為香港特區政府運輸署署長，根據《香港鐵路條例》第8條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。自1983年起，黎先生曾在香港特區政府多個決策局及部門服務。在加入運輸署前，黎先生為工業貿易署署長。作為運輸署署長，自2009年8月17日起，黎先生亦任若干運輸相關公司董事，包括九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、新世界第一巴士服務有限公司、新大嶼山巴士(一九七三)有限公司、城巴有限公司、天星小輪有限公司、新香港隧道有限公司、香港西區隧道有限公司、大老山隧道有限公司，及三號幹線(郊野公園段)有限公司。他畢業於香港大學，並持有社會科學學士學位。)

運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士，現年49歲，2007年7月1日出任香港特區政府運輸及房屋局局長後，根據《香港鐵路條例》第8條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。鄭女士自1983年起曾在多個香港特區政府的決策局及部門服務。在加入運輸及房屋局前，鄭女士曾任經濟發展局常任秘書長。她畢業於香港大學，並持有社會科學學士學位。)

陳家強教授，現年53歲，2007年7月1日出任香港特別行政區政府財經事務及庫務局局長後，在2007年7月10日加入董事局為非執行董事。陳教授畢業於美國Wesleyan大學，獲授經濟學學士學位，其後在芝加哥大學獲授工商管理碩士和財務學哲學博士學位。陳教授現時以官方身份於數個公共機構，包括強制性公積金計劃管理局及香港按揭證券有限公司出任董事，並為九廣鐵路公司主席。在加入政府前，陳教授由2002年7月1日起，是香港科技大學工商管理學院院長，並曾於2005年6月1日至2007年6月30日擔任瑞安建業有限公司的獨立非執行董事。

執行總監會成員

周松崗，個人簡歷載於第48頁。

柏立恒，現年63歲，於1992年至2010年1月出任公司工程總監。柏立恒先生服務公司累計達25年，並於2010年2月1日退休。

陳富強，現年61歲，1998年8月開始出任人力資源總監。陳先生於1989年加入公司為人力資源經理，負責人力資源管理、人才發展、組織發展、營運與管理培訓、行政與保安管理等事務。加入公司前，陳先生歷任香港商界和公用服務界的高級管理職位，包括香港政府、香港生產力促進局、和記黃埔有限公司和香港電訊有限公司。陳先生自1985年起成為香港人力資源管理學會資深會員，現時亦為該學會副會長。他出任香港僱主聯合會委員會委員，紀律人員薪俸及服務條件常務委員會委員，退休金上訴委員會委員，並為數家大學的職業發展與顧問委員會成員。陳先生於1971年取得香港大學之社會科學學士學位，主修經濟學。

周大滄，現年58歲，於2010年2月1日獲委任為公司工程總監。他於2009年5月加入公司為副工程總監 — 新項目。周先生於英國及海外已從事鐵路運輸行業超過30年。於2003年至2008年期間，他出任龐巴迪倫敦地鐵項目部總裁。在2003年之前，他曾任新加坡陸路運輸局的高級項目及工程總監。他為建造業議會成員(自2010年2月1日起生效)。周先生畢業於英國曼徹斯特科技大學，取得電機工程理學士及理學碩士學位。他亦為特許工程師及英國四個專業協會的會員，包括電機工程、機械工程、土木工程及鐵路信號。

何恆光，現年58歲，1991年加入公司為物業總監，負責發展及管理港鐵車站與車廠上蓋和毗鄰的所有物業項目。他領導一個由不同專業界別組成的經理團隊，負責大型物業發

展的規劃、設計、建造與管理工作。1971年至1990年間，何先生任職香港政府，專責地政工作，其後出任地政總署署長級職位，負責制訂政策與程序，向機場及機場鐵路工程提供土地。何先生於1974年取得香港特許測量師資格。他為香港公益金籌募委員會委員兼商業及僱員募捐計劃籌劃委員會聯席主席。

梁國權，現年49歲，2008年5月起出任財務及業務拓展總監。梁先生於2002年2月加入公司為財務總監，負責公司所有財務管理事項，包括財務策劃與控制、預算、會計與申報及庫務等。此外，他亦負責公司的資訊科技工作，並出任八達通控股有限公司和公司退休金計劃信託委員會主席。於2008年5月1日他的職銜更名為財務及業務拓展總監，以配合其兼管在中國大陸及海外業務拓展的職務。梁先生於1982年在劍橋大學畢業，其後分別於1985年及1986年成為英國及加拿大的特許會計師。加入公司為財務總監前曾任職會計及投資銀行界。梁先生曾在倫敦及加拿大溫哥華擔任會計師，並在香港擔任投資銀行家多年。梁先生為香港保護兒童會執行委員會主席及家庭議會非官方成員。自2009年9月29日起，梁先生為香港房屋協會執行委員會委員，並不再擔任該會的監事會成員。此外，他擔任漢基國際學校董事會成員及醫院管理局退休金計劃之信託人。梁先生亦為香港飛機工程有限公司及太平地氈國際有限公司非執行董事。

麥國琛，現年64歲，2005年12月開始出任車務總監。麥國琛先生在防務、電力、水務及鐵路行業的營運及工程項目方面有40多年工作經驗，於1987年加入公司，出任車務工程經理，其後歷任若干其他重要職位，包括車務工程設計經理、工程經理(車務)及總經理(車務)。他於2004年3月獲委任為副車務總監，於2005年10月獲委任為署理車務總監。麥國琛先生持有美國Kensington University機械工程學學位，並為英國機械工程師學會(Institution of

Mechanical Engineers)及Chartered Institute of Personnel and Development (U.K.)特許會員。麥國琛先生於2007年榮獲澳洲的Asset Management Council頒發著名的「麥士維領袖獎」(Steve Maxwell Leadership Award)。麥先生是香港理工大學的鐵路工程兼任教授。

杜禮，現年60歲，具英格蘭及威爾斯與香港執業律師資格。1981年加入公司，1988年起出任法律總監兼董事局秘書。杜禮先生負責公司的法律及公司秘書事務、保險、採購、企業風險管理及企業責任職能。其專責範圍包括公司管治事務以及建造合約、合約管理和調解糾紛。加入公司前，杜禮先生曾在英格蘭工作，專責商業物業發展及大型項目融資工作。

執行委員會成員

執行委員會由執行總監會全體成員(個人簡歷載於第51至52頁)、總經理 — 公司事務及總經理 — 市務及車站商務組成。

梁陳智明，現年57歲，於1976年加入本公司服務，並於1994年獲委任為公司事務部主管。梁女士現任總經理 — 公司事務，負責制訂企業關係策略及帶領相關政策的推行，以突顯、維繫及提升公司的公眾形象。其職責包括企業傳訊、社區及客戶聯繫、與業務相關人士關係管理及政治游說。梁女士於1985年成為英國特許運輸學會(The Chartered Institute of Transport)特許會員(後易名為英國特許物流及運輸學會(The Chartered Institute of Logistics and Transport))。她是英國特許公共關係學會(Chartered Institute of Public Relations)會員和香港特許物流及運輸學會院士。梁女士由2009年3月起獲委任為可持續發展委員會成員。

楊美珍，現年45歲，於1999年11月加入本公司擔任市務經理。楊女士現任總經理 — 市務及車站商務，負責本公司鐵路服務的市場推廣包括票價管理及促進鐵路服務的使用，車站內廣告及商舖租賃業務，並管理及提升港鐵的品牌。楊女士取得香港大學社會科學學士學位，主修管理學。她為英國特許市務學會的資深會員。加入本公司前，她曾於渣打銀行(香港)有限公司及香港花旗銀行擔任不同市務及業務發展職位。

由左至右(後排)：

杜禮、柏立恒、梁國權、麥國琛、何恆光、陳富強

由左至右(前排)：

周松崗、梁陳智明、楊美珍



董事欣然提呈截至2009年12月31日止財政年度的董事報告及財務摘要報表。

集團主要業務

公司及轄下附屬公司的主要業務包括：

A 營運一個現代化鐵路系統，路線網絡涵蓋：中環至荃灣（荃灣綫）、油麻地至調景嶺（觀塘綫）、寶琳及康城至北角（將軍澳綫）、柴灣至上環（港島綫）、香港至東涌（東涌綫）、香港至赤鱗角香港國際機場及亞洲國際博覽館（機場快綫）、欣澳至迪士尼（迪士尼綫）、紅磡至羅湖及落馬洲邊境（東鐵綫）、大圍至烏溪沙（馬鞍山綫）、紅磡至屯門（西鐵綫）、服務新界西北的屯門、天水圍及元朗的西北鐵路（一般稱為輕鐵），以及香港與中國內地多個主要城市之間的城際鐵路系統；

B 以業主或九鐵公司代理身份，發展配合鐵路系統（包括將軍澳綫、馬鞍山綫、東鐵綫、輕鐵及西鐵綫）的物業項目；

C 經營鐵路系統的相關商業活動，包括出租廣告位置及零售商舖、鐵路電訊系統頻寬服務、投資物業（包括購物商場、寫字樓及住宅單位）之管業及租務；

D 投資於經營英國London Overground的專營權；是項專營權為期七年，公司佔50%股權。London Overground由四條全長107.2公里的鐵路綫組成，連接倫敦地鐵；

E 投資於經營瑞典Stockholm Metro的專營權（包括由50:50合資企業管理的鐵路列車維修服務）；是項專營權為期八年。Stockholm Metro由三條全長108公里的鐵路綫組成，連接瑞典首都的市中心及市郊地區；

F 投資於經營及維修澳洲墨爾本的火車系統；是項專營權協議下之專營權首期為期八年，公司佔60%股權。澳洲墨爾本火車系統由15條全長372公里的鐵路綫組成，連接墨爾本商業核心地帶及市郊；

G 設計並建造作為港島綫伸延部分的西港島綫；

H 進一步的設計、施工、和服務及設備的採購，以及廣深港高速鐵路香港段通車前的有關工作，包括測試和聯合調試等；

I 策劃及建造未來的鐵路系統支綫以及其他相關的基建項目，包括已得到政府政策支持的大型項目如南港島綫、觀塘綫延綫及沙田至中環綫；

J 營運東涌至昂坪的纜車系統及香港大嶼山昂坪主題市集；

K 在世界各地提供顧問服務，範疇包括項目管理、策劃、建造、營運、維修及提升鐵路水平等方面的專業知識，以及車費收取、物業整合/發展方面的意見（包括其他物業相關服務）及就開拓非車費收入作出建議；

L 投資於公司的附屬公司八達通控股有限公司，該公司的業務遍及香港和海外，包括透過其附屬公司八達通卡有限公司經營智能卡系統，為香港的交通運輸及非交通運輸設施提供收款服務；

M 香港範圍外的股本投資和長期營運及維修合約；

N 在中國內地從事物業管理、購物商場投資及鐵路相關物業發展業務；

O 投資於建造及經營中國北京地鐵四號綫，與北京市政府就建造及經營該綫達成了為期30年的特許經營協議，公司投資佔49%股權。北京地鐵四號綫全長28公里，共24個車站，是北京南北交通的主要地鐵幹道；另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達成了首營運期10年的特許經營協議，於未來經營及維修延伸北京地鐵四號綫的北京地鐵大興綫（全長22公里，共11個車站）；

P 在港鐵與深圳市政府已簽訂為期30年的「建設、營運、轉移」特許經營協定下，投資、設計和建造深圳市軌道交通四號綫二期，及於未來營運一期及二期。深圳市軌道交通四號綫為雙軌城市軌道，全長20.5公里，共15個站，以香港與中國大陸深圳接壤之福田口岸為起點站，直達深圳之龍華新市鎮；及

Q 投資於中國瀋陽地鐵一號綫和二號綫的未來經營和維修，與瀋陽市政府及其全資擁有的瀋陽地鐵集團有限公司就經營和維修達成為期30年的特許營運承包協議，公司投資佔49%股權。瀋陽地鐵一號綫全長28公里，共22個地下車站，是貫通瀋陽市東西的主要交通走廊；瀋陽地鐵二號綫全長22公里，共19個地下車站，是連接瀋陽市南北的主要交通走廊。

公司全資擁有的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、建造及為期25年的營運，簽署了特許經營協議。特許經營協議經國家有關部門正式批准後即可落實。

公司在2009年10月公佈決定停辦其貨運業務，以便騰出貨運列車行車時間，更靈活調動客運列車班次，令香港市民受惠。

股息

董事建議向於2010年4月9日名列公司股東名冊的股東派發末期股息每股普通股0.38港元。待所需決議案於應屆股東週年大會上獲得通過後，股息將於2010年6月15日或該日前後以港元現金派發，而股東亦可選擇代息股份。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。

公司的大股東財政司司長法團已同意就有關截至2009年12月31日止財政年度宣派的任何股息，選擇在公司向其股東提呈以股代息選擇的情況下以收取股份方式收取其全部或部份應收股息，以確保公司就相關財政年度支付的股息總額最多百分之五十以現金方式派發。此項安排將於有關截至2009年12月31日止財政年度的任何股息獲支付後期滿終止。

董事局成員

本年度董事局成員包括錢果豐(非執行主席)、周松崗(行政總裁)、張佑啟[於2009年6月4日舉行的股東週年大會上輪流退任，並不參選連任]、鄭海泉[由2009年7月10日起獲委任]、方敏生、何承天、吳亮星、石禮謙、施文信、陳家強、運輸及房屋局局長(鄭汝樺)及運輸署署長(黃志光停任運輸署署長，由黎以德接任，均自2009年8月17日起生效)。

於2009年11月，錢果豐(其作為公司非執行主席的兩年任期於2007年12月2日起生效)再度獲委任為主席，任期自2009年12月至2012年12月。

於2009年6月，周松崗(其作為公司行政總裁的三年任期於2006年12月1日起生效)再度獲委任為行政總裁，任期由2009年12月1日至2011年12月31日。

在2009年6月4日舉行的股東週年大會上及根據公司章程細則，錢果豐、張佑啟及施文信按公司章程細則退任。錢果豐及施文信並獲膺選連任董事局成員。

周松崗及方敏生將按公司章程細則於應屆股東週年大會上輪流退任，並將會參與候選連任。於2009年股東週年大會後獲董事局委任的鄭海泉將根據公司章程細則第85條的規定退任，並於2010年股東週年大會上參與候選連任。

各董事局成員的履歷載於第48至50頁。

替任董事

本年度替任董事包括：

- 代替陳家強：應耀康及梁卓文；
- 代替運輸及房屋局局長：(i) 運輸及房屋局副局長(邱誠武)；(ii) 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(何宣威)；及(iii) 運輸及房屋局副秘書長(運輸)(容偉雄[已於2010年2月1日起停任運輸及房屋局副秘書長(運輸)，並因而停任運輸及房屋局局長的替任董事]、袁莎妮及鄭美施[自2010年2月1日起生效])；及
- 代替運輸署署長：運輸署副署長(公共運輸事務及管理)(葉麗清)。

執行總監會

本年度執行總監會成員為周松崗(行政總裁兼董事局成員)、柏立恒、陳富強、何恆光、梁國權、麥國琛及杜禮。

柏立恒退任為工程總監及執行總監會成員，而周大滄獲委任為工程總監及執行總監會成員，均自2010年2月1日起生效。周先生在2009年5月加入公司為副工程總監一新項目。

本年度執行總監會成員的履歷載於第51及52頁。

內部審核

公司的內部審核部門提供獨立、客觀的核證和顧問服務，旨在增值及改善公司的業務營運。該部門主要職責包括：

- 評估公司在其活動及風險管理的內部控制系統是否足夠及有效。
- 尋求在管理控制、資源運用及盈利能力方面可改善的機會。
- 應公司管理層或審核委員會的委託作特別審閱及/或調查。

內部審核部主管直接向行政總裁匯報，並可直接與審核委員會接觸。

商業操守

詳情載於第42至43頁。

政策

董事局已採納以下的風險管理策略及政策：

- A** 建造及保險風險管理策略；
- B** 財務風險管理策略；
- C** 庫務風險管理策略；
- D** 安全風險管理策略；
- E** 企業風險管理策略；
- F** 保安風險管理政策；及
- G** 環境風險管理政策。

公眾持股量

公司於2000年在聯交所主板上市時，獲聯交所授予公司豁免（「公眾持股量規定豁免」），批准公司無須嚴格遵守上市規則第8.08(1)條的規定。根據公眾持股量規定豁免，公眾於公司持有的指定最低股份百分比不得少於公司已發行股本總額的10%。根據公司可從公開途徑取得的資料及就董事所知，於本年度內及截至本報告日期止，公司已按公眾持股量規定豁免維持指定的公眾持股量。

財務摘要報表

集團截至2009年12月31日的財政狀況及其年度業績，載於第64至78頁的財務摘要報表。

10年統計數字

集團過去10年業績及資產負債概要，連同若干主要車務統計數字載於第28至29頁。

固定資產及在建鐵路工程

本年度固定資產及在建鐵路工程的變動情況載於財務摘要報表附註5。

儲備變動

本年度儲備的變動情況載於綜合權益變動表。

股本

截至2008年12月31日，公司法定股本為65億港元，分為65億股普通股，其中5,661,143,113股為已發行入帳列作繳足普通股。

年內，公司發行共66,690,579股普通股，其中：

- A** 657,500股普通股因根據公司全球發售前認股權計劃所授認股權獲行使而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權的有關行使價為8.44港元；
- B** 828,500股普通股因根據公司新入職僱員認股權計劃所授認股權獲行使而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權給予公司的有關行使價為9.75港元、15.97港元及20.66港元；
- C** 56,500股普通股因根據公司2007年認股權計劃所授認股權獲行使而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權給予公司的有關行使價為18.30港元；
- D** 50,160,754股普通股由公司發行，作為公司就截至2008年12月31日止年度末期股息(每股普通股現金股息為0.34港元)股東所選擇的代息股份；及
- E** 14,987,325股普通股由公司發行，作為公司就截至2009年6月30日止6個月中期股息(每股普通股現金股息為0.14港元)股東所選擇的代息股份。

截至2009年12月31日，公司法定股本為65億港元，分為65億股普通股，其中5,727,833,692股為已發行及入帳列作繳足普通股。

贖回上市證券

公司於2009年2月4日贖回其7.5億美元的環球債券。該債券在贖回之前於香港及盧森堡證券交易所上市。

除上述贖回外，公司及其附屬公司於2009年財政年度內均無買賣或贖回其任何上市證券。

捐贈

公司於年內向慈善機構及社區團體合共捐出32萬港元。

此外，「港鐵競步賽2009」為醫院管理局健康資訊天地籌得逾100萬港元，用以推廣健康生活。

公司透過不同活動，為公益金及香港癌症基金籌得超過28.4萬港元善款。這些活動包括公益金的僱員樂助計劃、公益綠「識」日、公益愛牙日和公益服飾日，以及香港癌症基金的粉紅服飾日。

匯報及監察

所有營運及業務活動均訂有全面的財政預算制度，並由董事局審批年度預算。公司的營運、業務及工程項目對比預算的結果，須每月向董事局呈報，並定期更新年度財政預測數字。

庫務管理

公司庫務部乃按照董事局認可的指引運作，參照理想融資模式管理公司債務結構，該模式界定理想的金融工具、定息和浮息債項組合、還款期、利率風險、貨幣風險及融資準備期。公司定期檢討及改良該模式，以反映公司財務需要及市場狀況所出現的轉變。利率掉期及貨幣掉期等金融衍生工具只會用作對沖工具，以管理集團承受的利率及貨幣風險。為監控公司的衍生工具活動，公司訂立審慎的指引及程序，其

中包括全面的信貸風險管理系統，以「風險價值」方法監控交易對手的信貸風險。而公司庫務部的內部職責均適當劃分。

重大的融資交易及衍生工具交易指引(包括信貸風險管理架構)須取得董事局批准。

資本性與經常性開支

主要資本性與經常性開支的評估、檢討及審批均有既定程序。所有超逾公司資產淨值0.2%的工程項目開支及超逾公司資產淨值0.1%的顧問服務聘用事宜，均須取得董事局批准。

發行債券及票據

集團於截至2009年12月31日止年度曾發行債券及票據，詳情載於財務摘要報表附註6。該等債券及票據乃為配合集團一般資金需求而發行，當中包括新資本性開支及到期債務再融資。

電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序、監控和定期作出品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援、服務台運作及支援服務，以及軟件開發及維修均已獲取ISO 9001:2000認證。每年就重要應用系統開展一次運作復原演習。

董事局及執行總監會成員之合約權益

本年度結算日或本年度內任何時間，均無任何由公司或任何附屬公司簽訂，而董事局或執行總監會成員在當中有重大利益(不論直接或間接)的主要合約。

董事局及執行總監會成員之股份權益

根據證券及期貨條例第XV部(香港法例第571章)(「證券條例」)第352條須予備存的登記冊所載，或根據標準守則向公司及聯交所披露之資料，董事局及執行總監會成員於2009年12月31日於公司股份、相關股份及債券(定義見證券條例)中擁有的權益或淡倉的詳情如下：

■ 公司股份及相關股份的好倉

| | 持有的普通股數目 | | | 衍生工具 | | 權益合計 | 權益總額佔已發行股本總額百分比 |
|-------------|----------|-------|-----------------|---|------------------|-----------|-----------------|
| | 個人權益* | 家族權益† | 公司權益 | 認股權 | 其他 | | |
| 董事局或執行總監會成員 | | | | | | | |
| 錢果豐 | 51,499 | - | - | - | - | 51,499 | 0.00090 |
| 周松崗 | - | - | - | 1,660,000 (附註1) | 222,161 (附註2) | 1,882,161 | 0.03286 |
| 鄭海泉 | 1,675 | 1,675 | - | - | - | 3,350 | 0.00006 |
| 方敏生 | 1,712 | - | - | - | - | 1,712 | 0.00003 |
| 施文信 | 4,983 | - | - | - | - | 4,983 | 0.00009 |
| 柏立恒 | 57,389 | - | - | 382,500 (附註1) | - | 439,889 | 0.00768 |
| 陳富強 | 46,960 | - | - | (i) 117,500 (附註3) (ii) 510,000 (附註1) | - | 674,460 | 0.01178 |
| 何恆光 | 146,223 | 2,541 | - | 510,000 (附註1) | - | 658,764 | 0.01150 |
| 梁國權 | 23,000 | - | 23,000 (附註4) | (i) 417,500 (附註5) (ii) 510,000 (附註1) | 160,000 (附註6) | 1,133,500 | 0.01979 |
| 麥國琛 | - | - | - | 510,000 (附註1) | - | 510,000 | 0.00890 |
| 杜禮 | - | - | - | 510,000 (附註1) | - | 510,000 | 0.00890 |

| | 持有的普通股數目 | | | 衍生工具 | | 權益合計 | 權益總額佔已發行股本總額百分比 |
|--------------|----------|-------|------|------------------|----|---------|-----------------|
| | 個人權益* | 家族權益† | 公司權益 | 認股權 | 其他 | | |
| 執行總監會成員 | | | | | | | |
| 周大滄 (附註7) | - | - | - | 255,000 (附註1) | - | 255,000 | 0.00445 |

附註

- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
- 周松崗擁有與222,161股公司股份相關的證券條例第XV部所指的衍生權益。該衍生權益代表周先生有權於其現行合約期滿時(即2011年12月31日)可收取相對於222,161股公司股份的等值現金的權利。
- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據全球發售前認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
- 該23,000股股份乃由梁國權全資實益擁有的私人有限公司Linsan Investment Ltd.持有。
- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
- 梁國權擁有與160,000股公司股份相關的證券條例第XV部所指的衍生權益。該衍生權益代表梁先生有權於2010年4月9日收取相對於160,000股公司股份的等值現金的權利。
- 周大滄於2010年2月1日起成為工程總監及執行總監會成員。

* 實益擁有人之權益

† 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

■ 根據財務摘要報表附註3B(i)所述的全球發售前認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

| 執行總監會成員 及合資格僱員 | 授出日期 | 授予的 認股權 數目 | 認股權可予 行使之期間 (日/月/年) | 於2009年 1月1日 未經行使 的認股權 數目 | 本年度 成為可 行使的 認股權 數目 | 本年度 失效的 認股權 數目 | 本年度 已行使的 認股權 數目 | 每股 認股權的 行使價 (港元) | 於2009年 12月31日 未經行使 的認股權 數目 | 緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元) |
|-------------------|-----------|------------------|---------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------------|--|--|
| 陳富強 | 20/9/2000 | 1,066,000 | 5/4/2001 – 11/9/2010 | 217,500 | – | – | 100,000 | 8.44 | 117,500 | 23.25 |
| 其他合資格僱員 | 20/9/2000 | 41,409,000 | 5/4/2001 – 11/9/2010 | 3,388,000 | – | – | 557,500 | 8.44 | 2,830,500 | 23.21 |

附註

- 1 全球發售前認股權計劃(「前認股權計劃」)自2000年9月12日起10年內有效。自公司股份於2000年10月5日(「上市日期」)在聯交所開始買賣當日起，不得再根據前認股權計劃授出任何認股權。
- 2 根據前認股權計劃授予各參與人士的認股權所可能發行的股份數目，不得超過根據前認股權計劃已發行及可發行的股份數目的25%。
- 3 上述認股權於2003年10月5日成為可全數行使的認股權，認股權已成為可行使之部份所涉及之股份比例如下：

| 日期 | 認股權成為可行使之 部份所涉及之股份比例 |
|-----------------------|-------------------------|
| 2001年10月5日前 | 無 |
| 2001年10月5日至2002年10月4日 | 三分之一 |
| 2002年10月5日至2003年10月4日 | 三分之二 |
| 2003年10月4日後 | 全部 |

在某些情況下，認股權可獲提早歸屬及行使。然而，任何該等認股權均不得在2001年4月5日(即上市日期後滿六個月當天)前獲歸屬及行使。

■ 根據財務摘要報表附註3B(ii)所述的新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

| 執行總監會成員 及合資格僱員 | 授出日期 | 授予的 認股權 數目 | 認股權可予 行使之期間 (日/月/年) | 於2009年 1月1日 未經行使 的認股權 數目 | 本年度 授出的 認股權 數目 | 本年度 成為可 行使的 認股權 數目 | 本年度 失效的 認股權 數目 | 本年度 已行使的 認股權 數目 | 每股 認股權的 行使價 (港元) | 於2009年 12月31日 未經行使 的認股權 數目 | 緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元) |
|-------------------|-----------|------------------|---------------------------|--------------------------------------|-------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------------|--|--|
| 梁國權 | 1/8/2003 | 1,066,000 | 14/7/2004 – 14/7/2013 | 1,043,000 | – | – | – | 625,500 | 9.75 | 417,500 | 27.37 |
| 其他合資格僱員 | 1/8/2003 | 495,200 | 14/7/2004 – 14/7/2013 | 202,200 | – | – | – | 63,000 | 9.75 | 139,200 | 26.42 |
| | 13/9/2005 | 94,000 | 9/9/2006 – 9/9/2015 | 49,000 | – | – | – | 49,000 | 15.97 | – | 27.40 |
| | 23/9/2005 | 213,000 | 9/9/2006 – 9/9/2015 | 213,000 | – | – | – | – | 15.97 | 213,000 | – |
| | 31/3/2006 | 94,000 | 20/3/2007 – 20/3/2016 | 94,000 | – | 31,000 | – | – | 18.05 | 94,000 | – |
| | 5/10/2006 | 94,000 | 29/9/2007 – 29/9/2016 | 94,000 | – | 31,000 | – | – | 19.732 | 94,000 | – |
| | 12/5/2006 | 266,500 | 25/4/2007 – 25/4/2016 | 266,500 | – | 88,500 | – | – | 20.66 | 266,500 | – |
| | 15/5/2006 | 213,000 | 25/4/2007 – 25/4/2016 | 183,000 | – | 71,000 | – | 91,000 | 20.66 | 92,000 | 26.03 |
| | 22/3/2007 | 355,500 | 19/3/2008 – 19/3/2017 | 355,500 | – | – | 355,500 | – | 19.404 | – | – |

■ 根據財務摘要報表附註3B(ii)所述的新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權(續)

附註

- 1 認股權的行使期不得超過授出日期後10年，而自2002年5月16日採納新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)起計五年後，不得再授出任何認股權。
- 2 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何12個月內，新認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同公司任何其他認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過新認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的1%。
- 3 上述認股權將成為可行使之部份所涉及之股份比例如下：

| 日期 | 認股權成為可行使之部份所涉及之股份比例 |
|----------------------|---------------------|
| 授出認股權日期一週年(「授出週年」)之前 | 無 |
| 由第一授出週年至第二授出週年當日之前一日 | 三分之一 |
| 由第二授出週年至第三授出週年當日之前一日 | 三分之二 |
| 由第三授出週年及其後 | 全部 |

■ 根據財務摘要報表附註3B(iii)所述的2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

| 執行總監會成員及合資格僱員 | 授出日期 | 授予的認股權數目 | 認股權可予行使之期間(日/月/年) | 於2009年1月1日未經行使的認股權數目 | 本年度授出的認股權數目 | 本年度成為可行使的認股權數目 | 本年度失效的認股權數目 | 本年度已行使的認股權數目 | 每股認股權的行使價(港元) | 於2009年12月31日未經行使的認股權數目 | 緊接行使認股權當日之前每股加權平均收市價(港元) |
|---------------|------------|----------|-------------------------|----------------------|-------------|----------------|-------------|--------------|---------------|------------------------|--------------------------|
| 周松崗 | 13/12/2007 | 720,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 720,000 | – | 240,000 | – | – | 27.60 | 720,000 | – |
| | 9/12/2008 | 470,000 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 470,000 | – | 157,000 | – | – | 18.30 | 470,000 | – |
| | 9/12/2009 | 470,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | – | 470,000 | – | – | – | 26.85 | 470,000 | – |
| 柏立恒 | 12/12/2007 | 170,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 170,000 | – | 57,000 | – | – | 27.60 | 170,000 | – |
| | 9/12/2008 | 170,000 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 170,000 | – | 57,000 | – | – | 18.30 | 170,000 | – |
| | 10/12/2009 | 42,500 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | – | 42,500 | – | – | – | 26.85 | 42,500 | – |
| 陳富強 | 13/12/2007 | 170,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 170,000 | – | 57,000 | – | – | 27.60 | 170,000 | – |
| | 9/12/2008 | 170,000 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 170,000 | – | 57,000 | – | – | 18.30 | 170,000 | – |
| | 10/12/2009 | 170,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | – | 170,000 | – | – | – | 26.85 | 170,000 | – |
| 何恆光 | 12/12/2007 | 170,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 170,000 | – | 57,000 | – | – | 27.60 | 170,000 | – |
| | 11/12/2008 | 170,000 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 170,000 | – | 57,000 | – | – | 18.30 | 170,000 | – |
| | 14/12/2009 | 170,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | – | 170,000 | – | – | – | 26.85 | 170,000 | – |
| 梁國權 | 12/12/2007 | 170,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 170,000 | – | 57,000 | – | – | 27.60 | 170,000 | – |
| | 9/12/2008 | 170,000 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 170,000 | – | 57,000 | – | – | 18.30 | 170,000 | – |
| | 10/12/2009 | 170,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | – | 170,000 | – | – | – | 26.85 | 170,000 | – |
| 麥國琛 | 12/12/2007 | 170,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 170,000 | – | 57,000 | – | – | 27.60 | 170,000 | – |
| | 12/12/2008 | 170,000 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 170,000 | – | 57,000 | – | – | 18.30 | 170,000 | – |
| | 10/12/2009 | 170,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | – | 170,000 | – | – | – | 26.85 | 170,000 | – |
| 杜禮 | 12/12/2007 | 170,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 170,000 | – | 57,000 | – | – | 27.60 | 170,000 | – |
| | 9/12/2008 | 170,000 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 170,000 | – | 57,000 | – | – | 18.30 | 170,000 | – |
| | 10/12/2009 | 170,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | – | 170,000 | – | – | – | 26.85 | 170,000 | – |

■ 根據財務摘要報表附註3B(iii)所述的2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權(續)

| 執行總監會成員 及合資格僱員 | 授出日期 | 授予的 認股權 數目 | 認股權可予 行使之期間 (日/月/年) | 於2009年 1月1日 未經行使 的認股權 數目 | 本年度 授出的 認股權 數目 | 本年度 成為可 行使的 認股權 數目 | 本年度 失效的 認股權 數目 | 本年度 已行使的 認股權 數目 | 每股 認股權的 行使價 (港元) | 於2009年 12月31日 未經行使 的認股權 數目 | 緊接行使 認股權 當日之 每股加權 平均收市價 (港元) |
|-------------------|------------|-------------------------|---------------------------|--------------------------------------|-------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------------|--|---|
| 周大滄(附註4) | 18/6/2009 | 85,000 | 12/6/2010 – 12/6/2016 | - | 85,000 | - | - | - | 24.50 | 85,000 | - |
| | 10/12/2009 | 170,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | - | 170,000 | - | - | - | 26.85 | 170,000 | - |
| 其他合資格僱員 | 11/12/2007 | 45,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 45,000 | - | 15,000 | - | - | 27.60 | 45,000 | - |
| | 12/12/2007 | 1,880,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 1,792,000 | - | 559,500 | 226,000 | - | 27.60 | 1,566,000 | - |
| | 13/12/2007 | 915,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 915,000 | - | 309,000 | - | - | 27.60 | 915,000 | - |
| | 14/12/2007 | 1,005,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 1,005,000 | - | 330,500 | 32,000 | - | 27.60 | 973,000 | - |
| | 15/12/2007 | 435,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 370,000 | - | 124,500 | - | - | 27.60 | 370,000 | - |
| | 17/12/2007 | 835,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 835,000 | - | 283,000 | 62,000 | - | 27.60 | 773,000 | - |
| | 18/12/2007 | 445,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 380,000 | - | 128,000 | - | - | 27.60 | 380,000 | - |
| | 19/12/2007 | 115,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 115,000 | - | 39,000 | - | - | 27.60 | 115,000 | - |
| | 20/12/2007 | 190,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 190,000 | - | 63,500 | - | - | 27.60 | 190,000 | - |
| | 21/12/2007 | 45,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 45,000 | - | 15,000 | - | - | 27.60 | 45,000 | - |
| | 22/12/2007 | 35,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 35,000 | - | 12,000 | - | - | 27.60 | 35,000 | - |
| | 24/12/2007 | 118,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 118,000 | - | 39,500 | - | - | 27.60 | 118,000 | - |
| | 28/12/2007 | 35,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 35,000 | - | 12,000 | - | - | 27.60 | 35,000 | - |
| | 31/12/2007 | 130,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 130,000 | - | 43,500 | - | - | 27.60 | 130,000 | - |
| | 2/1/2008 | 75,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 75,000 | - | 25,500 | - | - | 27.60 | 75,000 | - |
| | 3/1/2008 | 40,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 40,000 | - | 13,500 | - | - | 27.60 | 40,000 | - |
| | 4/1/2008 | 65,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 65,000 | - | - | 65,000 | - | 27.60 | - | - |
| | 7/1/2008 | 125,000 | 10/12/2008 – 10/12/2014 | 125,000 | - | 42,000 | - | - | 27.60 | 125,000 | - |
| | 28/3/2008 | 255,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 255,000 | - | 87,500 | - | - | 26.52 | 255,000 | - |
| | 31/3/2008 | 379,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 379,000 | - | 131,000 | - | - | 26.52 | 379,000 | - |
| | 1/4/2008 | 261,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 261,000 | - | 91,000 | - | - | 26.52 | 261,000 | - |
| 2/4/2008 | 296,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 296,000 | - | 103,000 | - | - | 26.52 | 296,000 | - | |
| 3/4/2008 | 171,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 171,000 | - | 59,500 | - | - | 26.52 | 171,000 | - | |
| 4/4/2008 | 23,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 23,000 | - | 8,000 | - | - | 26.52 | 23,000 | - | |
| 5/4/2008 | 17,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 17,000 | - | 6,000 | - | - | 26.52 | 17,000 | - | |
| 7/4/2008 | 390,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 358,000 | - | 124,000 | - | - | 26.52 | 358,000 | - | |
| 8/4/2008 | 174,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 155,000 | - | 54,000 | - | - | 26.52 | 155,000 | - | |
| 9/4/2008 | 85,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 85,000 | - | 29,500 | - | - | 26.52 | 85,000 | - | |
| 10/4/2008 | 58,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 58,000 | - | 20,000 | - | - | 26.52 | 58,000 | - | |
| 11/4/2008 | 134,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 117,000 | - | 40,500 | - | - | 26.52 | 117,000 | - | |
| 12/4/2008 | 48,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 48,000 | - | 16,500 | - | - | 26.52 | 48,000 | - | |
| 14/4/2008 | 40,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 40,000 | - | 14,000 | - | - | 26.52 | 40,000 | - | |
| 15/4/2008 | 34,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 34,000 | - | 12,000 | - | - | 26.52 | 34,000 | - | |
| 16/4/2008 | 57,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 40,000 | - | 14,000 | - | - | 26.52 | 40,000 | - | |
| 17/4/2008 | 147,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 124,000 | - | 43,000 | - | - | 26.52 | 124,000 | - | |
| 18/4/2008 | 32,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 32,000 | - | 5,000 | 17,000 | - | 26.52 | 15,000 | - | |
| 19/4/2008 | 25,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 25,000 | - | 8,500 | - | - | 26.52 | 25,000 | - | |
| 20/4/2008 | 23,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 23,000 | - | 8,000 | 23,000 | - | 26.52 | - | - | |
| 21/4/2008 | 66,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 66,000 | - | 23,000 | - | - | 26.52 | 66,000 | - | |

■ 根據財務摘要報表附註3B(iii)所述的2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權(續)

| 執行總監會成員 及合資格僱員 | 授出日期 | 授予的 認股權 數目 | 認股權可予 行使之期間 (日/月/年) | 於2009年 1月1日 未經行使 的認股權 數目 | 本年度 授出的 認股權 數目 | 本年度 成為可 行使的 認股權 數目 | 本年度 失效的 認股權 數目 | 本年度 已行使的 認股權 數目 | 每股 認股權的 行使價 (港元) | 於2009年 12月31日 未經行使 的認股權 數目 | 緊接行使 認股權 當日之前 每股加權 平均收市價 (港元) |
|-------------------|------------|------------------|---------------------------|--------------------------------------|-------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------------|--|--|
| 其他合資格僱員 | 23/4/2008 | 34,000 | 26/03/2009 – 26/03/2015 | 19,000 | - | 6,500 | - | - | 26.52 | 19,000 | - |
| | 8/12/2008 | 155,000 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 155,000 | - | 52,500 | 45,000 | - | 18.30 | 110,000 | - |
| | 9/12/2008 | 313,000 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 313,000 | - | 106,000 | - | - | 18.30 | 313,000 | - |
| | 10/12/2008 | 2,176,400 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 2,176,400 | - | 734,000 | - | 15,000 | 18.30 | 2,161,400 | 26.25 |
| | 11/12/2008 | 2,294,200 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 2,294,200 | - | 772,500 | - | - | 18.30 | 2,294,200 | - |
| | 12/12/2008 | 1,311,500 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 1,311,500 | - | 427,000 | - | 6,500 | 18.30 | 1,305,000 | 26.65 |
| | 13/12/2008 | 84,500 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 84,500 | - | 28,500 | - | - | 18.30 | 84,500 | - |
| | 14/12/2008 | 88,200 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 88,200 | - | 30,000 | - | 8,500 | 18.30 | 79,700 | 26.75 |
| | 15/12/2008 | 1,084,700 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 1,084,700 | - | 366,500 | - | - | 18.30 | 1,084,700 | - |
| | 16/12/2008 | 581,500 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 581,500 | - | 197,000 | - | - | 18.30 | 581,500 | - |
| | 17/12/2008 | 513,500 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 513,500 | - | 173,000 | - | - | 18.30 | 513,500 | - |
| | 18/12/2008 | 611,500 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 611,500 | - | 206,500 | - | - | 18.30 | 611,500 | - |
| | 19/12/2008 | 198,000 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 198,000 | - | 67,000 | - | - | 18.30 | 198,000 | - |
| | 20/12/2008 | 19,000 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 19,000 | - | 6,500 | - | - | 18.30 | 19,000 | - |
| | 22/12/2008 | 772,500 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 772,500 | - | 259,500 | - | 5,000 | 18.30 | 767,500 | 26.65 |
| | 23/12/2008 | 306,000 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 306,000 | - | 104,000 | - | 6,500 | 18.30 | 299,500 | 26.30 |
| | 24/12/2008 | 500,500 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 500,500 | - | 168,500 | - | 15,000 | 18.30 | 485,500 | 26.25 |
| | 25/12/2008 | 45,000 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 45,000 | - | 15,000 | - | - | 18.30 | 45,000 | - |
| | 29/12/2008 | 148,000 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 148,000 | - | 50,000 | - | - | 18.30 | 148,000 | - |
| | 30/12/2008 | 19,000 | 8/12/2009 – 8/12/2015 | 19,000 | - | 6,500 | - | - | 18.30 | 19,000 | - |
| | 18/6/2009 | 170,000 | 12/6/2010 – 12/6/2016 | - | 170,000 | - | - | - | 24.50 | 170,000 | - |
| | 6/7/2009 | 45,000 | 12/6/2010 – 12/6/2016 | - | 45,000 | - | - | - | 24.50 | 45,000 | - |
| | 9/7/2009 | 45,000 | 12/6/2010 – 12/6/2016 | - | 45,000 | - | - | - | 24.50 | 45,000 | - |
| | 9/12/2009 | 200,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | - | 200,000 | - | - | - | 26.85 | 200,000 | - |
| | 10/12/2009 | 1,958,500 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | - | 1,958,500 | - | - | - | 26.85 | 1,958,500 | - |
| | 11/12/2009 | 2,362,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | - | 2,362,000 | - | - | - | 26.85 | 2,362,000 | - |
| | 12/12/2009 | 610,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | - | 610,000 | - | - | - | 26.85 | 610,000 | - |
| | 13/12/2009 | 19,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | - | 19,000 | - | - | - | 26.85 | 19,000 | - |
| | 14/12/2009 | 2,338,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | - | 2,338,000 | - | - | - | 26.85 | 2,338,000 | - |
| | 15/12/2009 | 2,838,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | - | 2,838,000 | - | - | - | 26.85 | 2,838,000 | - |
| | 16/12/2009 | 1,550,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | - | 1,550,000 | - | - | - | 26.85 | 1,550,000 | - |
| | 17/12/2009 | 1,000,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | - | 1,000,000 | - | - | - | 26.85 | 1,000,000 | - |
| | 18/12/2009 | 389,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | - | 389,000 | - | - | - | 26.85 | 389,000 | - |
| | 19/12/2009 | 70,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | - | 70,000 | - | - | - | 26.85 | 70,000 | - |
| | 20/12/2009 | 75,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | - | 75,000 | - | - | - | 26.85 | 75,000 | - |
| | 21/12/2009 | 520,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | - | 520,000 | - | - | - | 26.85 | 520,000 | - |
| | 22/12/2009 | 256,000 | 8/12/2010 – 8/12/2016 | - | 256,000 | - | - | - | 26.85 | 256,000 | - |

附註

- 1 認股權的行使期不得超過授出日期後七年，而自2007年6月7日採納2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)起計七年後，不得再授出任何認股權。
- 2 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何12個月內，在2007年認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同在公司任何其他認股權計劃下授予此等合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過2007年認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的0.2%。

■ 根據財務摘要報表附註3B(iii)所述的2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權(續)

3 上述認股權將成為可行使之部份所涉及之股份比例如下：

| 日期 | 認股權成為可行使之部份所涉及之股份比例 |
|----------------------|---------------------|
| 授出認股權日期一週年(「授出週年」)之前 | 無 |
| 由第一授出週年至第二授出週年當日之前一日 | 三分之一 |
| 由第二授出週年至第三授出週年當日之前一日 | 三分之二 |
| 由第三授出週年及其後 | 全部 |

4 周大滄於2010年2月1日起成為工程總監及執行總監會成員。

截至2009年12月31日止年度內，根據2007年認股權計劃，7名執行總監會成員及424名僱員分別獲授1,362,500份及14,700,500份可認購公司股份的認股權。有關授予認股權的詳情載於上文的列表。緊接據該計劃授出各認股權之日期前，每股股份之收市價載列如下。根據這計劃的條款，每名

承授人須按要求向公司支付1.00港元，作為獲授認股權的代價。所授出的認股權按應計已完成等待期的基準在帳目中確認。以「柏力克—舒爾斯」期權定價模式估計，於各授出日期授出每份認股權的加權平均價值分別如下：

| 授出日期 | 緊接授出日期前的每股股份收市價(港元) | 預期無風險息率(%) | 預計年期(年) | 預期波幅 | 預期每股股息(港元) | 每份認股權之加權平均價值(港元) |
|------------|---------------------|------------|---------|------|------------|------------------|
| 18/6/2009 | 23.65 | 1.56 | 3.5 | 0.31 | 0.45 | 5.27 |
| 6/7/2009 | 23.55 | 1.44 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 4.52 |
| 9/7/2009 | 23.45 | 1.29 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 4.41 |
| 9/12/2009 | 26.85 | 0.98 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 5.47 |
| 10/12/2009 | 26.35 | 0.98 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 5.17 |
| 11/12/2009 | 26.45 | 0.98 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 5.23 |
| 12/12/2009 | 26.50 | 0.98 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 5.25 |
| 13/12/2009 | 26.50 | 0.98 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 5.25 |
| 14/12/2009 | 26.50 | 0.99 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 5.25 |
| 15/12/2009 | 26.65 | 1.04 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 5.36 |
| 16/12/2009 | 26.25 | 1.11 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 5.14 |
| 17/12/2009 | 26.30 | 1.13 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 5.17 |
| 18/12/2009 | 26.10 | 1.10 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 5.05 |
| 19/12/2009 | 26.35 | 1.10 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 5.18 |
| 20/12/2009 | 26.35 | 1.10 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 5.18 |
| 21/12/2009 | 26.35 | 1.08 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 5.18 |
| 22/12/2009 | 26.15 | 1.15 | 3.5 | 0.31 | 0.48 | 5.08 |

「柏力克 — 舒爾斯」期權定價模式是為評估所買賣的期權的公允價值而設，當中須作出高度主觀的假設，包括預計年期及股價波幅。由於公司的認股權的特性與所買賣的期權的特性差異甚大，並因為主觀假設變化可大幅影響公允價值的評估結果，因此「柏力克 — 舒爾斯」期權定價模式不一定能對認股權的公允價值作出可靠的評估。

除上文所披露者外：

根據證券條例第352條而備存的登記冊所載，或根據標準守則向公司及聯交所具報的資料：

A 公司董事局或執行總監會成員概無於公司或其任何相聯法團(定義見證券條例第XV部)的股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉；及

B 截至2009年12月31日止年度內，董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

主要股東權益

按公司根據證券條例第336條而備存的登記冊所載，於2009年12月31日擁有公司股本票面值5%或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

| 名稱 | 普通股數目 | 普通股佔 已發行股本 總額百分比 |
|-----------------------|---------------|------------------------|
| 財政司司長法團 (代表政府之受託人) | 4,400,715,809 | 76.83 |

公司已獲政府知會，於2009年12月31日，公司約0.62%股份乃為外匯基金持有。外匯基金是根據外匯基金條例(香港法例第66章)成立的基金，由財政司司長控制。

主要供應商及顧客

在截至2009年12月31日止的年度中，按採購值(非資本性)計算，公司從最大5家供應商的採購量是少於30%。在截至2009年12月31日止的年度中，按公司營業額計算，公司與最大5家顧客的總交易量是少於30%。

持續經營

第64至78頁的財務摘要報表，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱公司2010年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並確信公司具備充足資源在可見未來繼續經營。

承董事局命

杜禮

董事局秘書

香港，2010年3月9日

| 截至12月31日止年度 百萬港元 | 2009 | 2008 |
|-----------------------------|----------------|----------|
| 香港車費收入 | 11,498 | 11,467 |
| 車站商務及鐵路相關收入 | 3,328 | 3,449 |
| 租務、管業及其他收入 | 2,928 | 2,712 |
| 香港以外的鐵路專營權收入 | 1,043 | – |
| 其他淨收入 | – | – |
| | 18,797 | 17,628 |
| 員工薪酬及有關費用 | (3,387) | (3,358) |
| 水電費用 | (1,020) | (1,020) |
| 營運鐵路的地租及差餉 | (183) | (179) |
| 耗用的存料與備料 | (403) | (411) |
| 維修及保養 | (915) | (856) |
| 鐵路配套服務 | (127) | (121) |
| 車站商務及鐵路相關業務開支 | (632) | (822) |
| 租務、管業及其他業務開支 | (866) | (785) |
| 香港以外的鐵路專營權相關支出 | (1,035) | – |
| 項目研究及業務發展開支 | (206) | (198) |
| 一般及行政開支 | (329) | (342) |
| 其他費用 | (192) | (211) |
| 未計折舊及攤銷前經營開支 | (9,295) | (8,303) |
| 未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤 | 9,502 | 9,325 |
| 物業發展利潤 | 3,554 | 4,670 |
| 未計折舊及攤銷前經營利潤 | 13,056 | 13,995 |
| 折舊及攤銷 | (2,979) | (2,930) |
| 合併相關開支 | (12) | (53) |
| 未計利息及財務開支前經營利潤 | 10,065 | 11,012 |
| 利息及財務開支 | (1,504) | (1,998) |
| 投資物業的公允價值變動 | 2,798 | (146) |
| 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤 | 160 | 159 |
| 除稅前利潤 | 11,519 | 9,027 |
| 所得稅 | (1,880) | (747) |
| 年內利潤 | 9,639 | 8,280 |
| 下列人士應佔： | | |
| – 公司股東 | 9,639 | 8,284 |
| – 少數權益 | – | (4) |
| 年內利潤 | 9,639 | 8,280 |
| 每股盈利： | | |
| – 基本 | HK\$1.69 | HK\$1.47 |
| – 攤薄 | HK\$1.69 | HK\$1.47 |

第68至78頁的附註屬本財務摘要報表的一部分。

| 截至12月31日止年度 百萬港元 | 2009 | 2008 |
|------------------------------|--------------|-------|
| 年內利潤 | 9,639 | 8,280 |
| 年內其他全面收入(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 | (10) | 21 |
| – 少數權益 | – | 2 |
| | (10) | 23 |
| 現金流量對沖：對沖儲備的淨變動 | 102 | (129) |
| 自用土地及樓宇： | | |
| – 固定資產重估儲備的淨變動 | 172 | (210) |
| – 保留溢利的淨變動 | – | 42 |
| | 264 | (274) |
| 年內全面收入總額 | 9,903 | 8,006 |
| 下列人士應佔： | | |
| – 公司股東 | 9,903 | 8,008 |
| – 少數權益 | – | (2) |
| 年內全面收入總額 | 9,903 | 8,006 |

| 於12月31日 百萬港元 | 2009 | 2008 |
|-----------------|---------|---------|
| 資產 | | |
| 固定資產 | | |
| – 投資物業 | 40,993 | 37,737 |
| – 其他物業、機器及設備 | 77,290 | 77,804 |
| – 服務經營權資產 | 19,351 | 15,463 |
| | 137,634 | 131,004 |
| 物業管理權 | 31 | 35 |
| 在建鐵路工程 | – | 658 |
| 發展中物業 | 6,718 | 7,895 |
| 遞延開支 | 558 | 1,988 |
| 預付土地租賃費用 | 554 | 567 |
| 無控制權附屬公司權益 | 490 | 381 |
| 聯營公司權益 | 823 | 743 |
| 遞延稅項資產 | 12 | 11 |
| 證券投資 | 227 | 471 |
| 員工置業貸款 | 7 | 10 |
| 待售物業 | 3,783 | 2,228 |
| 財務衍生工具資產 | 370 | 528 |
| 存料與備料 | 1,040 | 690 |
| 應收帳項、按金及預付款項 | 2,428 | 7,190 |
| 給予物業發展商貸款 | 1,916 | 3,720 |
| 應收政府及其他關連人士的款項 | 12,788 | 426 |
| 現金及現金等價物 | 7,115 | 793 |
| | 176,494 | 159,338 |
| 負債 | | |
| 銀行透支 | 21 | 59 |
| 短期貸款 | 25 | 1,646 |
| 應付帳項及應計費用 | 20,497 | 5,334 |
| 本期所得稅 | 430 | 450 |
| 工程合約保證金 | 354 | 224 |
| 應付政府及其他關連人士的款項 | 923 | 882 |
| 貸款及其他債務 | 23,822 | 29,584 |
| 服務經營權負債 | 10,625 | 10,656 |
| 財務衍生工具負債 | 237 | 305 |
| 附屬公司的少數股東貸款 | 136 | – |
| 遞延收益 | 167 | 156 |
| 遞延稅項負債 | 12,804 | 12,220 |
| | 70,041 | 61,516 |
| 淨資產 | 106,453 | 97,822 |
| 股本及儲備 | | |
| 股本、股份溢價及資本儲備 | 42,497 | 41,119 |
| 其他儲備 | 63,890 | 56,682 |
| 公司股東應佔權益 | 106,387 | 97,801 |
| 少數權益 | 66 | 21 |
| 總權益 | 106,453 | 97,822 |

於2010年3月9日獲董事局通過及核准發布

錢果豐

周松崗

梁國權

第68至78頁的附註屬本財務摘要報表的一部分。

港鐵公司

| 截至12月31日止年度 百萬港元 | 股本， 股份溢價及 資本儲備 | 其他儲備 | | | | | 公司股東 應佔 總權益 | 少數 權益 | 總權益 |
|-----------------------|----------------------|--------------|----------|-----------------------|----------|----------|-------------------|----------|---------|
| | | 固定資產 重估儲備 | 對沖 儲備 | 以股份為 基礎的僱員 資本儲備 | 匯兌 儲備 | 保留 溢利 | | | |
| 2009 | | | | | | | | | |
| 於2009年1月1日結餘 | 41,119 | 960 | (154) | 25 | 63 | 55,788 | 97,801 | 21 | 97,822 |
| 截至2009年12月31日止年度的權益變動 | | | | | | | | | |
| – 2008年末期股息 | 962 | – | – | – | – | (1,925) | (963) | – | (963) |
| – 2009年中期股息 | 399 | – | – | – | – | (800) | (401) | – | (401) |
| – 以股份為基礎的僱員支出 | – | – | – | 32 | – | – | 32 | – | 32 |
| – 行使的僱員認股權 | 17 | – | – | (2) | – | – | 15 | – | 15 |
| – 失效的僱員認股權 | – | – | – | (3) | – | 3 | – | – | – |
| – 因附屬公司發行股本而增加的少數權益 | – | – | – | – | – | – | – | 45 | 45 |
| – 年內全面收入總額 | – | 172 | 102 | – | (10) | 9,639 | 9,903 | – | 9,903 |
| 於2009年12月31日結餘 | 42,497 | 1,132 | (52) | 52 | 53 | 62,705 | 106,387 | 66 | 106,453 |
| 2008 | | | | | | | | | |
| 於2008年1月1日結餘 | 39,828 | 1,170 | (25) | 7 | 42 | 49,992 | 91,014 | 23 | 91,037 |
| 截至2008年12月31日止年度的權益變動 | | | | | | | | | |
| – 2007年末期股息 | 868 | – | – | – | – | (1,740) | (872) | – | (872) |
| – 2008年中期股息 | 394 | – | – | – | – | (790) | (396) | – | (396) |
| – 以股份為基礎的僱員支出 | – | – | – | 20 | – | – | 20 | – | 20 |
| – 行使的僱員認股權 | 29 | – | – | (2) | – | – | 27 | – | 27 |
| – 年內全面收入總額 | – | (210) | (129) | – | 21 | 8,326 | 8,008 | (2) | 8,006 |
| 於2008年12月31日結餘 | 41,119 | 960 | (154) | 25 | 63 | 55,788 | 97,801 | 21 | 97,822 |

1 合規聲明

本財務摘要報表乃編製自截至2009年12月31日止年度經審核的港鐵有限公司(「公司」)及其附屬公司(統稱「集團」)和集團於無控制權附屬公司及聯營公司的權益之財務報表。

本財務摘要報表乃按照所有適用的《香港財務報告準則》(「HKFRS」)(包括由香港會計師公會頒布之所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》(「HKAS」)和詮釋，及香港公認會計原則而編製。HKFRS在各重大方面與《國際財務報告準則》完全接軌。

香港會計師公會頒布了下列新訂/修訂的HKFRS及詮釋「HK(IFRIC)」，並於集團本會計期間生效：

- HKFRS 8「經營類別」
- HKAS 1(2007年修訂)「財務報表呈列」
- 優化HKFRS(2008年)
- HKAS 27修訂「綜合及個別財務報表 — 於附屬公司、合營公司或聯營公司的投資成本」
- HKFRS 7修訂「金融工具：披露 — 改善財務報表的披露」
- HKAS 23(2007年修訂)「借貸成本」
- HKFRS 2修訂「以股份為基礎的支出 — 歸屬條件及註銷」
- HK(IFRIC) 13「顧客優惠計劃」
- HK(IFRIC) 15「房地產建造合同」
- HK(IFRIC) 16「海外業務投資淨額對沖」
- HK(IFRIC) 18「顧客轉撥入資產」

「優化HKFRS(2008年)」為香港會計師公會對一系列HKFRS作出的多項輕微及非迫切性修訂而頒布的綜合修訂，其中只有對HKAS 40「投資物業」的修訂會導致集團會計政策的改變。按照該項修訂，在興建中的物業按公允價值列帳，而公允價值變動所引致的收益或虧損則確認在損益表中。此項新政策自2009年1月1日起生效，而過往期間的相應金額無須重列。

HK(IFRIC) 18適用於自2009年7月1日起所收到從客戶而來的固定資產。在上述日期以前，集團並沒有將這些資產轉移誌帳。在採納HK(IFRIC) 18後，這些資產轉移已作固定資產及相應的遞延收益入帳。該資產及遞延收益均按其資產使用年限計提折舊及分攤收入，並反映於損益表中。

採用HKFRS 8, HKAS 1(2007年修訂)及HKFRS 7對集團年報的會計披露有影響。其他HKFRS的修訂及詮釋，與集團一貫採用的政策一致，因此該等新生效的HKFRS修訂及詮釋對集團的財務報表並無重大影響。

2 與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)的合併計劃

於2007年12月2日(「指定日期」)，公司與九鐵公司合併業務(「兩鐵合併」)。兩鐵合併的結構及主要條款載於由香港特別行政區政府、九鐵公司及公司等訂約方訂立的一系列交易協議內，當中包含服務經營權協議、物業組合協議及合併框架協議。兩鐵合併的主要內容如下：

- 由指定日期起最初50年內(「專營權有效期」)，將公司在《香港鐵路條例》(「港鐵條例」，前稱《地下鐵路條例》)的現有專營權擴展至覆蓋地鐵公司鐵路以外的鐵路建設、營運及規管，而專營權有效期可根據港鐵條例而延長；
- 訂立服務經營權協議，據此九鐵公司授權公司進入、使用及營運九鐵公司系統，為期50年(「經營權有效期」)。倘若九鐵系統的專營權有效期獲延長，此服務經營權有效期亦將被延長。服務經營權協議亦載明於經營權有效期結束時歸還九鐵公司系統所依據之基礎。根據服務經營權協議的條款，公司將於指定日期向九鐵公司支付整筆過的前期款項，且須於經營權有效期內向九鐵公司作出每年定額付款。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵公司系統所賺取而超出若干額度的收入向九鐵公司作出每年非定額付款；
- 根據服務經營權協議，公司須負責有關九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額」)，公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準；

2 與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)的合併計劃(續)

- 倘經營權有效期獲延長，公司須繼續作出每年定額付款及每年非定額付款。在延長情況下，資本性開支限額亦可能會調整；
- 訂立物業組合協議，據此公司收購包含若干投資及自用物業的物業資產、物業管理權及物業發展權；
- 訂立合併框架協議，訂出兩鐵合併的框架，包括實施票價調整機制(據此票價調整幅度與若干公開指數掛鈎)、由指定日期起調減票價，以及於兩鐵合併時為前綫僱員提供工作保障；
- 根據上述協議及若干歸轉及更新合約，公司接收及承擔九鐵公司於指定日期的若干資產及負債。九鐵公司向公司就須退還第三方的按金所承擔之負債於指定日期作出補償；及
- 公司與九鐵公司所作出的其他指定日期後的安排，如九龍南綫項目管理協議、西鐵代理協議及外判協議所載的安排。

3 董事局成員及執行總監會成員酬金

A 董事局成員及執行總監會成員酬金

(i) 公司董事局成員及執行總監會成員酬金如下：

| 百萬元 | 袍金 | 基本薪金、 津貼及 實物收益 | 退休金 計劃供款 | 與表現掛鈎 的薪酬 | 總計 |
|----------------------|-----|----------------------|-------------|--------------|------|
| 2009 | | | | | |
| 董事局成員 | | | | | |
| - 錢果豐 | 1.2 | - | - | - | 1.2 |
| - 張佑啟(於2009年6月4日退任) | 0.1 | - | - | - | 0.1 |
| - 鄭海泉(於2009年7月10日委任) | 0.1 | - | - | - | 0.1 |
| - 方敏生 | 0.3 | - | - | - | 0.3 |
| - 何承天 | 0.4 | - | - | - | 0.4 |
| - 吳亮星 | 0.3 | - | - | - | 0.3 |
| - 石禮謙 | 0.3 | - | - | - | 0.3 |
| - 施文信 | 0.4 | - | - | - | 0.4 |
| - 陳家強 | 0.3 | - | - | - | 0.3 |
| - 鄭汝樺 | 0.3 | - | - | - | 0.3 |
| - 黃志光(至2009年8月16日) | 0.2 | - | - | - | 0.2 |
| - 黎以德(自2009年8月17日起) | 0.1 | - | - | - | 0.1 |
| 執行總監會成員 | | | | | |
| - 周松崗 | - | 6.5 | -* | 7.3 | 13.8 |
| - 柏立恒 | - | 4.5 | 1.0 | 1.9 | 7.4 |
| - 陳富強 | - | 4.3 | 0.9 | 1.9 | 7.1 |
| - 何恆光 | - | 4.6 | 0.9 | 1.9 | 7.4 |
| - 梁國權 | - | 4.7 | 0.8 | 2.0 | 7.5 |
| - 麥國琛 | - | 4.5 | 0.9 | 1.9 | 7.3 |
| - 杜禮 | - | 4.3 | 0.9 | 1.9 | 7.1 |
| | 4.0 | 33.4 | 5.4 | 18.8 | 61.6 |

* 周松崗是公司強制性公積金計劃的成員，公司於2008年及2009年每年支付的總供款為12,000港元。

3 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

| 百萬港元 | 袍金 | 基本薪金、 津貼及 實物收益 | 退休金 計劃供款 | 與表現掛鉤 的薪酬 | 總計 |
|-----------------------|-----|----------------------|-------------|--------------|------|
| 2008 | | | | | |
| 董事局成員 | | | | | |
| - 錢果豐 | 1.2 | - | - | - | 1.2 |
| - 張佑啟 | 0.3 | - | - | - | 0.3 |
| - 艾爾敦(於2008年5月29日退任) | 0.1 | - | - | - | 0.1 |
| - 方敏生 | 0.3 | - | - | - | 0.3 |
| - 何承天 | 0.4 | - | - | - | 0.4 |
| - 盧重興(於2008年5月29日退任) | 0.2 | - | - | - | 0.2 |
| - 吳亮星 | 0.3 | - | - | - | 0.3 |
| - 石禮謙 | 0.3 | - | - | - | 0.3 |
| - 施文信 | 0.4 | - | - | - | 0.4 |
| - 陳家強 | 0.3 | - | - | - | 0.3 |
| - 鄭汝樺 | 0.3 | - | - | - | 0.3 |
| - 黃志光 | 0.3 | - | - | - | 0.3 |
| 執行總監會成員 | | | | | |
| - 周松崗 | - | 6.7 | -* | 8.6 | 15.3 |
| - 柏立恒 | - | 4.3 | 0.2 | 2.7 | 7.2 |
| - 陳富強 | - | 4.4 | 0.2 | 2.6 | 7.2 |
| - 何恆光 | - | 4.4 | 0.2 | 2.6 | 7.2 |
| - 梁國權 | - | 4.8 | 0.7 | 2.7 | 8.2 |
| - 龍家駒(於2008年12月31日離職) | - | 3.6 | 0.5 | 1.7 | 5.8 |
| - 麥國琛 | - | 4.4 | 0.2 | 2.3 | 6.9 |
| - 杜禮 | - | 4.2 | 0.2 | 2.6 | 7.0 |
| | 4.4 | 36.8 | 2.2 | 25.8 | 69.2 |

此外，周松崗有權於其三年合約期屆滿時(即2009年11月30日)獲得相等於418,017股股份等值的現金。據此合約及隨着合約屆滿，於2009年12月1日已支付周松崗1,130萬港元。

上述酬金不包括授予執行總監會成員的認股權於授出日期(即執行總監會成員接受該等認股權的日期)估計的公允價值，其相關權益如下：

(a) 於2008年根據「新入職僱員認股權計劃」(「新認股權計劃」)確認歸屬的認股權

根據新認股權計劃，龍家駒(已於2008年12月31日離職)於2007年3月22日獲授可認購1,066,000股股份的認股權，其中711,000份認股權已於2008年確認歸屬，而截至2008年12月31日止年度，有關認股權的公允價值160萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。

(b) 於2008及2009年根據「2007年認股權計劃」確認歸屬的認股權

根據公司2007年認股權計劃，所有執行總監會成員均獲授認股權，而該等認股權已於2007年12月10日、2008年12月8日及2009年12月8日授予。各成員的權益如下：

- 周松崗於2007年12月13日獲授可認購720,000股股份的認股權及分別於2008年12月9日及2009年12月9日獲授可認購470,000股股份的認股權，其中397,000份認股權已於2009年確認歸屬(2008年：240,000)，而截至2009年12月31日止年度，有關認股權的公允價值170萬港元(2008年：120萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；

3 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

- 梁國權及杜禮於2007年12月12日、2008年12月9日及2009年12月10日分別各獲授可認購170,000股股份的認股權，其中114,000份認股權已於2009年確認歸屬(2008年：57,000)，而截至2009年12月31日止年度，有關認股權的公允價值各50萬港元(2008年：各30萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 柏立恒於2007年12月12日及2008年12月9日分別獲授可認購170,000股股份的認股權及2009年12月10日獲授42,500股股份的認股權，其中114,000份認股權已於2009年確認歸屬(2008年：57,000)，而截至2009年12月31日止年度，有關認股權的公允價值40萬港元(2008年：30萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 何恆光於2007年12月12日、2008年12月11日及2009年12月14日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，其中114,000份認股權已於2009年確認歸屬(2008年：57,000)，而截至2009年12月31日止年度，有關認股權的公允價值50萬港元(2008年：30萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 麥國琛於2007年12月12日、2008年12月12日及2009年12月10日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，其中114,000份認股權已於2009年確認歸屬(2008年：57,000)，而截至2009年12月31日止年度，有關認股權的公允價值50萬港元(2008年：30萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 陳富強於2007年12月13日、2008年12月9日及2009年12月10日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，其中114,000份認股權已於2009年確認歸屬(2008年：57,000)，而截至2009年12月31日止年度，有關認股權的公允價值50萬港元(2008年：30萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；及
- 龍家駒(已於2008年12月31日離職)，於2007年12月12日獲授可認購130,000股股份的認股權，其中87,000份認股權已於2008年確認歸屬，而截至2008年12月31日止年度，有關認股權的公允價值40萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。

於2010年2月1日，周大滄出任執行總監會成員，接替於2010年1月31日退休的柏立恒。根據2007年認股權計劃，周大滄於2009年6月18日及2009年12月10日分別獲授可認購85,000股及170,000股股份的認股權，其中沒有認股權於2009年確認歸屬(2008年：無)，而截至2009年12月31日止年度，有關認股權的公允價值10萬港元(2008年：無)作為以股份為基礎的支出入帳。

各董事於公司股份的權益詳情，在董事局報告書中「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段披露。

(ii) 於2007年4月12日，根據證券條例第XV部所指，梁國權獲授與160,000股股份相關的衍生權益。該衍生權益代表梁國權有權於2010年4月9日獲得與160,000股股份等值的現金。

於2009年12月1日，根據證券條例第XV部所指，周松崗獲授與222,161股股份相關的衍生權益。該衍生權益代表周松崗有權於其現有合約期屆滿時(即2011年12月31日)獲得與222,161股股份等值的現金。

該等安排旨在向周松崗及梁國權提供與公司表現掛鈎的具競爭力報酬。

(iii) 根據香港《公司條例》第161條披露董事局成員及執行總監會成員在年內的酬金總額為7,750萬港元(2008年：7,420萬港元)。

(iv) 公司非執行董事並無特定任期，但須按公司的組織章程細則第87及88條，在公司的股東週年大會輪流退任及重選(根據香港法例第556章香港鐵路條例第八條獲委任者除外)。董事局成員之一，錢果豐博士由2003年7月21日起獲委任為公司的非執行主席，任期三年。於2006年7月，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，任期至2007年7月31日。於2007年7月，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，任期由2007年8月1日起，至2007年12月31日或由運輸及房屋局局長以憲報公布《兩鐵合併條例》指定生效日期，以較早者為準。於2007年8月8日，錢博士獲委任為兩鐵合併後公司的非執行主席，由2007年12月2日起，任期兩年。於2009年11月11日，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，任期由2009年12月2日起至2012年12月31日。

五位最高酬金人士全部為執行總監會成員，其酬金已於上表披露。

B 認股權

執行總監會每名成員於2009年12月31日的已行使及尚未行使認股權詳情，載列於董事局報告書中「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段。授予執行總監會成員認股權的詳情如下：

3 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

B 認股權(續)

(i) 全球發售前認股權計劃

根據公司的全球發售前認股權計劃(「首次公開招股前認股權計劃」)，除周松崗、梁國權、龍家駒、麥國琛及周大滄外，每位執行總監會成員均於2000年9月20日獲授認股權，可認購1,066,000股股份。周松崗、梁國權、龍家駒及周大滄分別於2003年12月1日、2002年2月1日、2005年9月26日及2009年5月11日加入公司，故他們並非首次公開招股前認股權計劃的受益人。根據首次公開招股前認股權計劃，麥國琛於2000年9月20日獲授可認購266,500股股份的認股權，當其於2005年10月1日獲委任為執行總監會成員時，並沒有獲授額外認股權。

根據首次公開招股前認股權計劃的歸屬條款，各合資格執行總監會成員必須在下列時間繼續實益擁有股份：(i)於2001年10月26日後任何時間，須各擁有最少23,000股股份；及(ii)於2002年10月26日後任何時間，須各擁有最少46,000股股份；在兩種情況下均為直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。

(ii) 新入職僱員認股權計劃

根據新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)，執行總監會成員梁國權及龍家駒分別於2003年8月1日及2005年9月27日獲授認股權，可認購1,066,000股股份。

根據新認股權計劃的歸屬條款，梁國權必須在下列時間繼續實益擁有股份：(i)於2004年8月4日及以後任何時間，須擁有最少23,000股股份；及(ii)於2005年8月4日及以後任何時間，須擁有最少46,000股股份，直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。

根據新認股權計劃的歸屬條款，龍家駒必須在2006年10月17日及以後任何時間實益擁有最少23,000股股份，直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。根據新認股權計劃條款，龍家駒的認股權於2006年10月17日失效。

於2007年3月22日，龍家駒根據新認股權計劃獲授認股權，可認購1,066,000股股份。根據新認股權計劃的歸屬條款，龍家駒必須在2008年4月9日及以後任何時間，實益擁有最少23,000股股份，直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。隨着龍家駒與公司之僱傭合約於2008年12月31日終止，及根據新認股權計劃條款，於2008年12月31日，其在新認股權計劃下獲授可認購711,000股股份的認股權已確認歸屬，而其可認購355,000股股份的認股權已失效。

(iii) 2007年認股權計劃

根據2007年認股權計劃，所有執行總監會成員於2007年、2008年及2009年獲授認股權。周松崗在2007年獲授可認購720,000股股份的認股權及在2008年及2009年各獲授可認購470,000股股份的認股權。陳富強、何恆光、梁國權、麥國琛及杜禮各分別於2007年、2008年及2009年獲授可認購170,000股股份的認股權。柏立恒分別於2007年及2008年獲授可認購170,000股及於2009年獲授42,500股股份的認股權。龍家駒於2007年獲授可認購130,000股股份的認股權。周大滄則在2009年6月及12月分別獲授可認購85,000股及170,000股股份的認股權。

根據2007年、2008年及2009年授出的認股權之歸屬條款，授出的認股權將由2007年12月10日、2008年12月8日、2009年6月12日及2009年12月8日起計三年內，以三期平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。然而，隨着龍家駒與公司之僱傭合約於2008年12月31日終止，及根據2007年認股權計劃條款，於2008年12月31日，其在2007年認股權計劃下獲授可認購87,000股股份的認股權已確認歸屬，而其可認購43,000股股份的認股權已失效。

4 業務分類資料

集團透過多個業務執行委員會來管理業務。集團首次採用HKFRS 8「經營類別」，並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。

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，城際客運服務，以及貨運業務。

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。

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。

香港以外的鐵路專營權：營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括與鐵路系統相關的車站商務活動。

4 業務分類資料(續)

物業發展：香港鐵路系統沿線的物業發展。

所有其他業務：包括與「昂坪360」有關的營運，鐵路顧問服務，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 | |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| 香港車務運作 | 11,530 | 11,504 | 2,123 | 2,183 |
| 香港車站商務活動 | 2,741 | 2,894 | 2,329 | 2,475 |
| 香港物業租賃及管理 | 2,633 | 2,432 | 2,010 | 1,889 |
| 香港以外的鐵路專營權 | 1,043 | – | 5 | – |
| 所有其他業務 | 850 | 798 | 262 | 46 |
| | 18,797 | 17,628 | 6,729 | 6,593 |
| 物業發展 | | | 3,554 | 4,670 |
| | | | 10,283 | 11,263 |
| 項目研究及業務發展開支 | | | (206) | (198) |
| 合併相關開支 | | | (12) | (53) |
| 利息及財務開支 | | | (1,504) | (1,998) |
| 投資物業的公允價值變動 | | | 2,798 | (146) |
| 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤 | | | 160 | 159 |
| 所得稅 | | | (1,880) | (747) |
| 年度利潤 | | | 9,639 | 8,280 |

| 百萬港元 | 資產 | | 負債 | |
|------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| 香港車務運作 | 102,826 | 91,653 | 24,071 | 13,215 |
| 香港車站商務活動 | 2,087 | 1,161 | 982 | 926 |
| 香港物業租賃及管理 | 41,498 | 38,309 | 1,048 | 1,027 |
| 香港以外的鐵路專營權 | 6,478 | 2,812 | 1,764 | 286 |
| 物業發展 | 13,246 | 20,107 | 4,721 | 1,626 |
| 所有其他業務 | 2,203 | 2,367 | 118 | 176 |
| | 168,338 | 156,409 | 32,704 | 17,256 |
| 不予分類的資產及負債 | 8,156 | 2,929 | 37,337 | 44,260 |
| 總計 | 176,494 | 159,338 | 70,041 | 61,516 |

不予分類的資產及負債主要包括財務衍生工具資產及負債、公司資產及附帶利息的借貸。

下表列示來自集團以外客戶收入及指定非流動資產(包括固定資產、物業管理權、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支、預付土地租賃費用、無控制權附屬公司權益及聯營公司權益)按區域分布的資料。集團以外客戶收入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。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。至於服務經營權資產及物業管理權，則按照所分攤的經營所在地區分。而無控制權附屬公司權益及聯營公司權益，是按照經營所在地區分。

4 業務分類資料(續)

| 百萬港元 | 來自集團以外客戶收入 | | 指定非流動資產 | |
|---------|------------|--------|---------|---------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| 香港(所屬地) | 17,525 | 17,367 | 142,211 | 140,790 |
| 澳洲 | 549 | 3 | 43 | - |
| 中國內地 | 148 | 161 | 4,390 | 2,456 |
| 瑞典 | 494 | - | 124 | - |
| 其他國家 | 81 | 97 | 40 | 25 |
| | 1,272 | 261 | 4,597 | 2,481 |
| | 18,797 | 17,628 | 146,808 | 143,271 |

5 固定資產及在建鐵路工程

A 投資物業

| 百萬港元 | 2009 | 2008 |
|------------------|--------|--------|
| 原值或估值 | | |
| 於1月1日 | 37,737 | 37,723 |
| 添置 | 123 | 108 |
| 清理 | (17) | - |
| 公允價值變更 | 2,798 | (146) |
| 在建資產重新分類(附註5B) | 352 | - |
| 由在建資產撥入(附註5B) | - | 98 |
| 轉撥至自用土地及樓宇(附註5B) | - | (46) |
| 於12月31日 | 40,993 | 37,737 |
| 長期租賃 | 1,591 | 1,575 |
| 中期租賃 | 39,402 | 36,162 |
| | 40,993 | 37,737 |

根據HKAS 40「投資物業」的修訂，位於九龍站已完成部分裝修工程的商場(「圓方」)，其成本及進一步裝修的支出(以往歸類為其他物業、機器及設備，於2008年12月31日的總值為3.52億港元)已自2009年1月1日起更改歸類為投資物業。

5 固定資產及在建鐵路工程(續)

B 其他物業、機器及設備

| 百萬港元 | 自用土地及樓宇 | 土木工程 | 機器及設備 | 在建資產 | 總計 |
|-------------------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| 2009 | | | | | |
| 原值或估值 | | | | | |
| 於2009年1月1日 | 1,965 | 46,359 | 59,473 | 1,400 | 109,197 |
| 添置 | - | - | 195 | 1,498 | 1,693 |
| 資本化調整* | - | - | (6) | - | (6) |
| 清理/註銷 | - | (4) | (270) | (2) | (276) |
| 重估盈餘 | 155 | - | - | - | 155 |
| 其他物業、機器及設備內重新分類 | - | 4 | (15) | 11 | - |
| 重新分類至投資物業(附註5A) | - | - | - | (352) | (352) |
| 轉撥至額外經營權財產(附註5C) | - | - | (79) | (46) | (125) |
| 由在建鐵路工程轉撥入(附註5D) | - | 134 | 599 | - | 733 |
| 其他投入使用資產 | - | 14 | 1,129 | (1,143) | - |
| 於2009年12月31日 | 2,120 | 46,507 | 61,026 | 1,366 | 111,019 |
| 原值 | - | 46,507 | 61,026 | 1,366 | 108,899 |
| 於2009年12月31日估值 | 2,120 | - | - | - | 2,120 |
| 累計折舊 | | | | | |
| 於2009年1月1日 | - | 4,612 | 26,781 | - | 31,393 |
| 年內折舊 | 51 | 399 | 2,177 | - | 2,627 |
| 清理後撥回 | - | (3) | (235) | - | (238) |
| 轉撥至額外經營權財產(附註5C) | - | - | (2) | - | (2) |
| 重估後撥回 | (51) | - | - | - | (51) |
| 於2009年12月31日 | - | 5,008 | 28,721 | - | 33,729 |
| 於2009年12月31日帳面淨值 | 2,120 | 41,499 | 32,305 | 1,366 | 77,290 |
| 2008 | | | | | |
| 原值或估值 | | | | | |
| 於2008年1月1日 | 2,240 | 46,471 | 58,820 | 1,037 | 108,568 |
| 添置 | - | - | 75 | 1,351 | 1,426 |
| 資本化調整* | - | (96) | 5 | - | (91) |
| 清理/註銷 | (36) | (15) | (316) | (2) | (369) |
| 重估虧損 | (285) | - | - | - | (285) |
| 重新分類 | - | (4) | 4 | - | - |
| 由投資物業撥入/(轉撥至投資物業)(附註5A) | 46 | - | - | (98) | (52) |
| 其他投入使用資產 | - | 3 | 885 | (888) | - |
| 於2008年12月31日 | 1,965 | 46,359 | 59,473 | 1,400 | 109,197 |
| 原值 | - | 46,359 | 59,473 | 1,400 | 107,232 |
| 於2008年12月31日估值 | 1,965 | - | - | - | 1,965 |
| 累計折舊 | | | | | |
| 於2008年1月1日 | - | 4,236 | 24,888 | - | 29,124 |
| 年內折舊 | 58 | 389 | 2,174 | - | 2,621 |
| 資本化調整* | - | (6) | - | - | (6) |
| 清理後撥回 | - | (7) | (281) | - | (288) |
| 重估後撥回 | (58) | - | - | - | (58) |
| 於2008年12月31日 | - | 4,612 | 26,781 | - | 31,393 |
| 於2008年12月31日帳面淨值 | 1,965 | 41,747 | 32,692 | 1,400 | 77,804 |

* 資本化調整與若干鐵路資產於啓用時按承建商要求的工程價值予以資本化有關。該等資產的最終價值根據與承建商確定合約索償額，於年內按最終合約價值而調整。

年內計提折舊為26.27億港元(2008年：26.15億港元)，包括年內折舊26.27億港元(2008年：26.21億港元)減去零港元(2008年：600萬港元)的資本化調整。

5 固定資產及在建鐵路工程(續)

C 服務經營權資產

| 百萬港元 | 與九鐵公司的兩鐵合併 | | 深圳 四號綫 | 斯德哥爾摩 地鐵 | 總計 |
|-------------------------|---------------|--------------|--------------|-------------|---------------|
| | 最初 經營權財產 | 額外 經營權財產 | | | |
| 2009 | | | | | |
| 原值 | | | | | |
| 於2009年1月1日 | 15,226 | 572 | – | – | 15,798 |
| 年內淨增置 | – | 486 | 1,889 | 88 | 2,463 |
| 由其他物業、機器及設備撥入(附註5B) | – | 125 | – | – | 125 |
| 由遞延開支撥入 | – | – | 1,650 | – | 1,650 |
| 於2009年12月31日 | 15,226 | 1,183 | 3,539 | 88 | 20,036 |
| 累計攤銷 | | | | | |
| 於2009年1月1日 | 329 | 6 | – | – | 335 |
| 年內攤銷 | 305 | 42 | – | 1 | 348 |
| 由其他物業、機器及設備撥入(附註5B) | – | 2 | – | – | 2 |
| 於2009年12月31日 | 634 | 50 | – | 1 | 685 |
| 於2009年12月31日帳面淨值 | 14,592 | 1,133 | 3,539 | 87 | 19,351 |
| 2008 | | | | | |
| 原值 | | | | | |
| 於2008年1月1日 | 15,226 | 49 | – | – | 15,275 |
| 年內淨增置 | – | 523 | – | – | 523 |
| 於2008年12月31日 | 15,226 | 572 | – | – | 15,798 |
| 累計攤銷 | | | | | |
| 於2008年1月1日 | 25 | – | – | – | 25 |
| 年內攤銷 | 304 | 6 | – | – | 310 |
| 於2008年12月31日 | 329 | 6 | – | – | 335 |
| 於2008年12月31日帳面淨值 | 14,897 | 566 | – | – | 15,463 |

最初及額外經營權財產乃關於集團根據兩鐵合併而獲得進入、使用及營運九鐵系統的權利(附註2)。最初經營權財產包括最初款項42.50億港元扣除購買存料及備料的金額3.26億港元，及每年定額付款7.50億港元按公司估計的長期新增借款利率6.75%計算的貼現值。額外經營權財產乃為九鐵系統進行保養、維修、替換及升級的支出。

於2009年3月18日，公司的全資附屬公司港鐵轨道交通(深圳)有限公司與深圳市人民政府簽署了項目特許經營協議，以建設、營運及轉移的項目形式建造深圳市轨道交通四號綫二期，並營運四號綫一期及二期，為期30年。一期及二期分別預期於2010及2011年通車。因此，可予以資本化的成本16.50億港元(先前作遞延開支入帳)已轉撥至服務經營權資產，而於截至2009年12月31日止年度內所耗用的成本18.89億港元作服務經營權資產入帳。

有關斯德哥爾摩地鐵的服務經營權資產乃自2009年1月20日宣布集團贏得專營權後，至2009年11月2日集團開始營運斯德哥爾摩地鐵止的期間內，為準備營運而耗用的開支。此服務經營權資產根據專營權年期攤銷，並列支於綜合損益表內。

5 固定資產及在建鐵路工程(續)

D 在建鐵路工程

| 百萬港元 | 於1月1日 結餘 | 由遞延開支 撥入 | 開支 | 啓用後轉撥 作固定資產 (附註5B) | 於12月31日 結餘 |
|--------------|-------------|-------------|--------------|--------------------------|---------------|
| 2009 | | | | | |
| 康城站項目 | | | | | |
| 建築成本 | 490 | - | 50 | (540) | - |
| 顧問諮詢費 | 13 | - | - | (13) | - |
| 員工薪酬及其他開支 | 114 | - | 11 | (125) | - |
| 財務開支 | 41 | - | 14 | (55) | - |
| | 658 | - | 75 | (733) | - |
| 西港島綫 | | | | | |
| 建築成本 | - | 38 | 853 | - | 891 |
| 顧問諮詢費 | - | 316 | 48 | - | 364 |
| 員工薪酬及其他開支 | - | 318 | 100 | - | 418 |
| 財務開支 | - | 2 | 10 | - | 12 |
| 已耗用政府資助撥款 | - | (400) | (1,285) | - | (1,685) |
| | - | 274 | (274) | - | - |
| 總計 | 658 | 274 | (199) | (733) | - |
| 2008 | | | | | |
| 康城站項目 | | | | | |
| 建築成本 | 314 | - | 176 | - | 490 |
| 顧問諮詢費 | 11 | - | 2 | - | 13 |
| 員工薪酬及其他開支 | 81 | - | 33 | - | 114 |
| 財務開支 | 18 | - | 23 | - | 41 |
| | 424 | - | 234 | - | 658 |
| 總計 | 424 | - | 234 | - | 658 |

6 已發行及贖回的債券及票據

截至2008年及2009年12月31日止年度內發行的債券及票據包括：

| 百萬港元 | 2009 | | 2008 | |
|----------|------|------|-------|-------|
| | 本金 | 實收金額 | 本金 | 實收金額 |
| 債務發行計劃票據 | 500 | 500 | 1,750 | 1,750 |

發行上述票據的所得實收款項乃用作一般營運資金、再融資或其他公司用途。

截至2009年12月31日止年度內，集團贖回13億港元(2008年：10億港元)非上市債券及7.50億美元(2008年：無)上市債券。

7 其他資料

本財務摘要報表僅為集團2009年度帳項所載資料的摘要，並非集團的法定財務報表，亦未載有如年報及帳項般所提供的詳盡資料，以充分反映集團的實際業績及財務狀況。2009年報全文的電子版本於公司網站(網址為www.mtr.com.hk)可供查閱。欲免費索取2009年報的印刷文本，可致函公司的股份過戶處或公司事務部，詳情載列於本財務摘要報告第80頁。

致香港鐵路有限公司股東

(在香港註冊成立的有限公司)

我們已審核載於第1頁至第78頁及封面及封底內外頁之香港鐵路有限公司截至2009年12月31日止年度財務摘要報告。

董事及核數師的責任

香港《公司條例》規定，董事有責任按照香港《公司條例》第141CF(1)條編製財務摘要報告。在編製財務摘要報告時，香港《公司條例》第141CF(1)條規定，財務摘要報告必須摘錄自截至2009年12月31日止年度的年度帳項、核數師報告書及董事局報告書，形式及所載資料詳情則須符合香港《公司(上市公司財務摘要報告)規例》第5條所列明者，並須經由董事局批准。

我們的責任是按照香港《公司(上市公司財務摘要報告)規例》第5條的規定，根據我們查核工作的結果，對財務摘要報告提出獨立意見，並只向作為法人團體的股東報告。我們亦須申明我們就截至2009年12月31日止年度的年度帳項發出的核數師報告書是否附有保留意見或已作出其他修訂。除此以外，我們的陳述不可用作其他用途。我們概不就本陳述的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

意見的基礎

我們是按照香港會計師公會頒布的Hong Kong Standards on Assurance Engagements並參照實務說明710「核數師就財務摘要報告的聲明」進行審核工作。審核範圍包括查核有關憑證以證明財務摘要報告資料與截至2009年12月31日止年度帳項、核數師報告書及董事局報告書符合一致，以及財務摘要報告是否符合香港《公司(上市公司財務摘要報告)規例》第5條所載規定，並履行在有關情況下我們認為屬必要的其他程序。我們相信，我們的審核工作已為下列意見建立合理的基礎。

意見

基於上述理由，我們對載於第1頁至第78頁及封面及封底內外頁之財務摘要報告作出下列意見：

- (a) 與香港鐵路有限公司截至2009年12月31日止年度帳項、核數師報告書及董事局報告書符合一致；及
- (b) 符合香港《公司(上市公司財務摘要報告)規例》第5條所載規定。

我們已審核香港鐵路有限公司截至2009年12月31日止年度帳項，並已於2010年3月9日就有關帳項發表無保留意見或無修訂的核數師報告書。

畢馬威會計師事務所
執業會計師
香港中環
遮打道10號
太子大廈8樓
2010年3月9日

2010年度財政紀要

| | |
|------------------|------------------------|
| 2009年度全年業績公布 | 3月9日 |
| 2009年度末期股息截止登記日期 | 3月29日 |
| 股份截止過戶日期 | 3月30日至4月9日 (包括首尾兩日) |
| 股東週年大會 | 5月27日 |
| 派發2009年度末期股息日期 | 6月15日或前後 |
| 2010年度中期業績公布 | 8月 |
| 派發2010年度中期股息日期 | 10月 |
| 財政年度結算日 | 12月31日 |

主要營業地點及註冊辦事處

香港鐵路有限公司，在香港註冊成立及營業
 香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
 電話：(852) 2993 2111
 傳真：(852) 2798 8822

股份資料**上市**

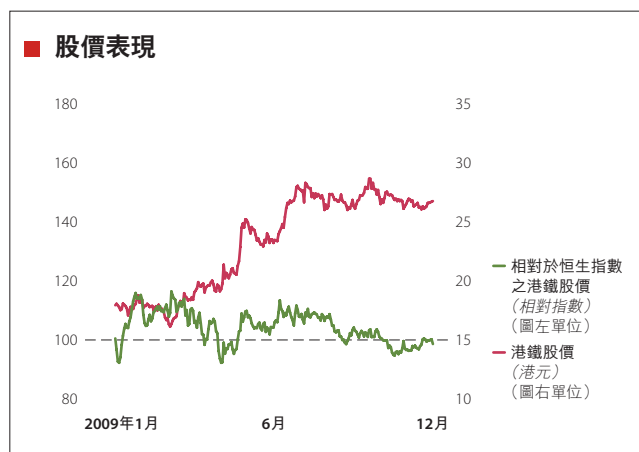
香港鐵路有限公司股份在香港聯合交易所上市，並由JP Morgan Depository Receipts保薦，以美國預託證券Level 1 Programme的形式在美國買賣。

普通股 (截至2009年12月31日)

| | |
|------------|------------------------|
| 已發行股份 | 5,727,833,692股 |
| 香港特區政府的持股量 | 4,400,715,809股 (76.8%) |
| 自由流通量 | 1,327,117,883股 (23.2%) |

面值 每股1港元

市值 (截至2009年12月31日) 1,535.06億港元

**股息政策**

因應公司財務表現，董事局期望採取漸進式的股息政策。我們預計於每個財政年度派發兩次股息，分別約於10月及6月派發中期及末期股息。

每股股息 (港元計)

| | |
|------------|------|
| 2008年度全年股息 | 0.48 |
| 2009年中期股息 | 0.14 |
| 2009年度末期股息 | 0.38 |

美國預託證券 Level 1 Programme

| | |
|--------------|--|
| 普通股對美國預託證券比率 | 10 : 1 |
| 託存銀行 | JP Morgan Depository Receipts 4 New York Plaza, 13th Fl. New York, NY 10004 |

股份代號**普通股**

| | |
|---------|---------|
| 香港聯合交易所 | 66 |
| 路透社 | 0066.HK |
| 彭博 | 66 HK |

美國預託證券 Level 1 Programme MTRJY**2009年報**

股東如欲索取公司的年報，可致函：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓
 香港中央證券登記有限公司

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
 香港鐵路有限公司 公司事務部

公司年報/中期報告書及帳項均可在網上查閱，網址：
<http://www.mtr.com.hk/>

股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室
 香港中央證券登記有限公司
 電話：(852) 2862 8628
 傳真：(852) 2529 6087

股東查詢

公司在辦公時間設有查詢熱線服務：
 電話：(852) 2881 8888

投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
 香港鐵路有限公司 投資者關係部
 電郵：investor@mtr.com.hk



香港鐵路有限公司

香港九龍灣

德福廣場港鐵總部大樓

香港郵政總局信箱9916號

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

www.mtr.com.hk

股份代號：66