

通達四方 闊視圖宏



10

物業及
其他業務



7

香港客運
服務

9

車站商務
及鐵路相關業務



長遠目標

用關懷的服務，連繫及建設社區，成為國際公認的企業先驅。

使命

- 提升顧客生活素質，配合他們現在和未來的需要。
- 積極投入參與我們服務的社區。
- 培養一個讓員工不斷學習、進步及引以自豪的企業文化。
- 為投資者帶來可持續的回報。
- 透過創新和不斷改進，共創新高。
- 發揮我們的專長，拓展香港及國內業務，並在歐洲爭取商機。

信念

- 優質服務
- 互敬互重
- 創造價值
- 勇於進取

摘要

財務

- 香港經常性業務收入增加7.2% 至92.50億港元
- 來自海外鐵路專營權的額外收入貢獻48.52億港元
- 經營毛利率(不包括香港以外的鐵路專營權)上升1.4個百分點至57.1%
- 物業發展利潤37.05億港元
- 基本業務利潤(即撇除重估投資物業及相關遞延稅項的股東應佔淨利潤)57.20億港元
- 計入重估投資物業後，股東應佔淨利潤66.39億港元
- 淨資產增加5.3% 至1,121.38億港元
- 淨負債權益比率改善至15.0%
- 中期股息維持每股0.14港元



12

中國內地
及海外業務



13

未來增長



16

人力資源

營運

- 香港客運服務的總乘客量增加6.5%至7.734億人次
- 於2010年6月13日實施票價調整機制
- 位於大圍維修中心的「名城」一期預售成功，約78%的單位已經售出
- 批出柯士甸站地塊C及D物業發展項目
- 簽署建造區域快綫的委託協議
- 簽署杭州地鐵一號綫的特許經營權協議
- 於2010年7月1日接管營運深圳市軌道交通四號綫一期


目錄

- 2 營運網絡及未來支綫
- 4 主席函件
- 6 行政總裁回顧及展望
- 18 主要數據
- 19 公司管治及其他資料
- 28 綜合損益表
- 29 綜合全面收益表
- 30 綜合資產負債表
- 31 綜合權益變動表
- 32 綜合現金流量表
- 33 未經審核的中期財務報告附註
- 48 審閱報告



地圖說明

-  車站
-  轉車站
-  建議車站
-  建議轉車站
-  深圳地鐵網絡
- * 只限賽馬日


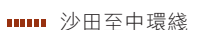

現有網絡

-  機場快綫
-  迪士尼綫
-  東鐵綫
-  港島綫
-  觀塘綫
-  輕鐵
-  馬鞍山綫
-  將軍澳綫
-  荃灣綫
-  東涌綫
-  西鐵綫




興建中項目

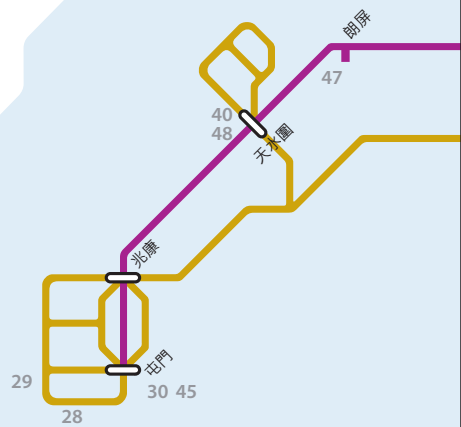
-  廣深港高速鐵路
-  西港島綫

研究中支綫

-  觀塘綫延綫
-  沙田至中環綫
-  南港島綫(東段)

未來可建支綫

-  北港島綫
-  北環綫
-  南港島綫(西段)



公司所擁有/發展/管理的物業

- 01 德福花園/德福廣場一期及二期
- 02 環球大廈
- 03 海富中心
- 04 旺角中心
- 05 綠楊新邨/綠楊坊
- 06 新葵芳花園
- 07 新葵興花園
- 08 東昌大廈
- 09 康怡花園/康山花園
- 10 康澤花園
- 11 康威花園/維德廣場
- 12 峻峰花園
- 13 新翠花園
- 14 修頓花園
- 15 杏花邨/杏花園/杏花新城
- 16 柏景臺
- 17 欣景花園
- 18 盈翠半島/青衣城
- 19 東堤灣畔/東薈城/諾富特東薈城酒店/海堤灣畔/藍天海岸/映灣園

- 20 帝柏海灣/維港灣/柏景灣/君滙港/中銀中心/滙豐中心/奧海城一期/奧海城二期
- 21 漾日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景滙/香港W酒店/環球貿易廣場
- 22 國際金融中心一期/國際金融中心二期/國際金融中心商場/四季酒店/Four Seasons Place
- 23 將軍澳豪庭/君傲灣/君薈坊
- 24 蔚藍灣畔/連理街
- 25 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場
- 26 都會駅
- 27 駿景園/駿景廣場
- 28 海翠花園/海趣坊
- 29 新屯門中心/新屯門商場
- 30 恒福花園/恒福商場
- 31 連城廣場
- 32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場
- 33 策誠軒
- 34 首都/領都
- 35 御龍山
- 36 銀湖·天峰
- 37 名城(一期)

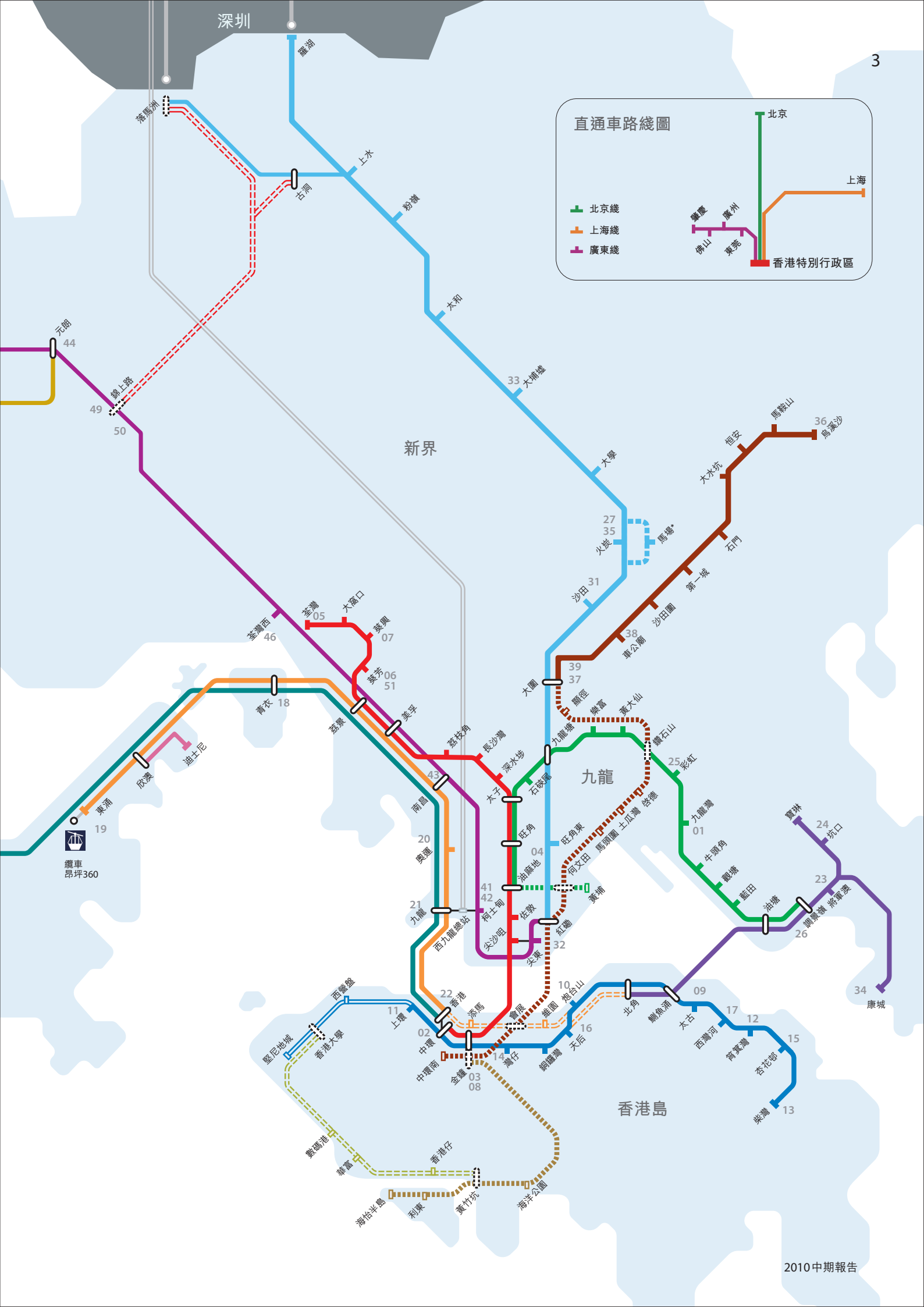
發展中/計劃中的物業

- 23 將軍澳站第56區
- 34 日出康城物業發展組合2-10
- 37 大圍維修中心(二期及三期)
- 38 車公廟站
- 39 大圍站
- 40 天水圍輕鐵總站
- 41 柯士甸站地塊C
- 42 柯士甸站地塊D

西鐵綫物業發展(作為政府代理)

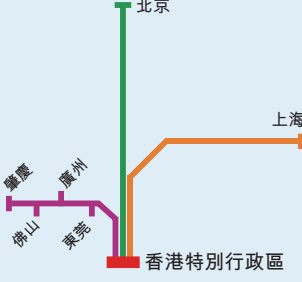
- 43 南昌站
- 44 元朗站
- 45 屯門站
- 46 荃灣西站
- 47 朗屏站
- 48 天水圍站
- 49 錦上路站
- 50 八鄉維修中心
- 51 葵芳地塊





直通車路線圖

- 北京綫
- 上海綫
- 廣東綫



■ 期內經濟復甦，帶動公司取得良好的財務表現。 ■

致各股東及其他有關人士：

本人欣然公布港鐵公司截至2010年6月30日的中期業績，公司在這六個月裏展現出持續強勁的增長動力。

期內經濟復甦，帶動公司取得良好的財務表現。乘客量增長穩健、車站零售及物業租務業務錄得強勁業績，加上對經濟敏感的廣告業務因經濟情況好轉而有不俗升幅，均使我們的經常性業務受惠。我們的物業發展業務亦錄得驕人業績，這主要來自與日出康城「領都」有關，以及出售「御龍山」和「銀湖·天峰」尚餘單位的利潤。公司於2010年上半年的業績，亦包括中國內地及海外三項專營權，即北京地鐵四號綫、斯德哥爾摩地鐵及墨爾本都市鐵路的業績。

財務業績

公司這半年錄得良好的財務業績，收入上升63.4%至141.02億港元，主要與香港經濟持續復甦，以及在香港以外的業務擴展有關。不包括投資物業公允價值變動及相關的遞延稅項，股東應佔基本業務淨利潤增加46.6%至57.20億港元。若包括投資物業重估，股東應佔淨利潤為66.39億港元，即每股盈利1.16港元。董事局宣布派發中期股息每股0.14港元。



發展策略

香港五個正處於設計或施工階段的新鐵路項目，將把我們的服務延伸至新的社區，並將我們的網絡與中國內地的鐵路網，包括正在快速擴展的高速鐵路網絡進一步融合。這些項目可以強化香港的競爭力，為鐵路沿綫的社區帶來經濟利益，並配合政府改善環境的努力。西港島綫和廣深港高速鐵路香港段的建造工程進度良好，而南港島綫(東段)、觀塘綫延綫及沙田至中環綫則處於不同的詳細設計階段。

在中國內地，我們於2010年7月1日接管深圳市軌道交通四號綫第一期，而已進入後期施工階段的第二期，預計可於2011年年中通車。北京地鐵四號綫已於2009年9月通車，提供客運服務；其延綫大興綫將由我們的北京地鐵四號綫「公私合營」公司負責營運，並將於今年年底投入服務。我們於國內的最新發展，是採用「公私合營」模式，進行投資、建造及營運的杭州地鐵一號綫。公司持有該合營公司的49%股權，而項目正在等候政府的批核。

可持續發展及企業責任

布倫特蘭委員會(Brundtland Commission)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」的發展模式。多年來，我們一直以此理念發展及管理我們的業務。

可持續發展所關注的議題，確定了我們應如何與員工、承辦商、供應商、以及其他有關人士溝通聯繫。我們亦把對可持續發展的關注，投放於所服務的本地以及海外社群的福祉上。因此，公司的發展有賴於我們能夠秉持著最高標準，在本地及國際上致力履行企業責任。

在過去10年，我們一直衡量公司在可持續發展方面的表現，並另行於可持續發展報告中匯報。我們按照國際認可的「全球報告倡議組織」GRI G3可持續發展匯報指引及AccountAbility AA1000關於包容性、實質性及回應性的標準，來編撰可持續發展報告。我們並委託香港羅兵咸永道會計師事務所，就報告中的主要數據，提供獨立核實報告。

公司於2006年制訂「企業氣候變化政策」。我們以此作為指引，控制我們的鐵路營運、資本性工程項目，以及物業管理和發展的碳排放。我們繼續致力減少耗用能源，例如透過多項節能措施，包括將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等，把每載客車卡行車公里的使用電量由2005年的5.94kWh降低至2009年的4.86kWh，減

幅達18%。我們於觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及機場快綫，共136列的港鐵列車裝置高亮度發光二極體(LED)照明的節能計劃，於2010年2月進行招標。自2010年6月起，我們於國際金融中心二期附近的金融街豎立了兩盞採用風力及陽光為能源的街燈，於晚間為該段道路提供額外照明。

公司於全球刊載最詳盡企業可持續發展表現的刊物《2010可持續發展年報》中，獲選為全球交通及旅遊業的可持續發展領導者，我們為此深感自豪。同時，公司亦成為全球百大可持續發展企業(Global 100)中唯一的香港公司。此外，儘管並非與可持續發展有直接關係，公司亦於今年Finance Asia雜誌的周年大獎中，奪得五項至高榮譽獎項，包括「香港最佳管理機構」。

我們仍然是道瓊斯可持續發展環球指數(DJSI World)、道瓊斯可持續發展亞太指數(DJSI Asia/Pacific)及富時社會責任指數的成份股之一。於2010年7月，港鐵公司獲納入恒生可持續發展企業指數，這是香港首個同類型的指數。

社區活動

我們深切了解，公司的發展與我們所服務社區的福祉息息相關。為配合西港島綫的規劃和設計，我們推出了全面的社區參與計劃，並從中獲得了寶貴的經驗。我們正將這些經驗推廣至其他新項目，例如沙田至中環綫及南港島綫(東段)，以加強與社區人士的聯繫。

文化與傳統是社區生活的重要環節，我們為此已訂立了多項計劃予以支持。2010年上半年，兩位來自中國內地的藝術家為我們舉辦經年的「港鐵車站藝術建築計劃」增添了他們的藝術作品，現擺放於港鐵網絡內讓公眾欣賞。年青藝術家馮澍的「后昆蟲時代」擺放於大圍站；而由蔣朔創作，象徵香港由漁村發展為國際金融中心的「洋紫荊騎士」則於落馬洲站展出。

為讓乘客重溫香港昔日情懷，公司在港鐵服務的17區，每區一個車站舉行展覽，展示各區的懷舊照片。這些照片由市民、公司及其他機構提供，是公司「心繫香江 — 重溫往日情」計劃的一部分。這17區的精選照片亦於彩虹站展出。此外，我們與中西區區議會合辦「西港島綫社區藝術計劃」，包括舉行「情繫港島西」攝影比賽，得獎作品將在新建的西港島綫車站長期展覽。

我們繼續鼓勵港鐵同事參與社區活動。在今年首六個月，公司的「鐵路人·鐵路心」計劃共舉辦了90項社區義工活動，超過1,700名義工參與。

年青人及長者是公司外展計劃的主要對象。為幫助學生裝備自己、擴闊視野，公司推出全新「Friend”出光輝每一程」社區計劃，計劃中共有100位年輕員工與100位中學生配對成為他們的師友。我們亦於今年2月展開「社區老友大使」計劃，招募年齡介乎55至65歲的「社區老友大使」，在車站協助乘客，尤其是照顧長者的需要。這項計劃最初在深水埗站進行試驗，反應良好；因此我們於5月將其推展至美孚站，為香港另一個長者比例相對較高的社區服務。

2010年4月，第六屆「港鐵競步賽」於中環舉行，為醫院管理局健康資訊天地籌得超過113萬港元，支持其疾病預防及健康教育的工作。

總結

要以可持續方式推動公司的業務增長，首要條件是上下一心落實公司的使命和信念。公司貫徹良好管治，加上逾20,000名能幹員工在管理層領導下盡展所長，因而締造出贏得員工、顧客、股東及其他有關人士信任的成果。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繼續給予支持，讓我們不斷向前邁進。本人亦歡迎文禮信先生(Mr Alasdair George Morrison)於2010年7月加入董事局，出任獨立非執行董事。

錢果丰

主席

錢果豐博士

香港，2010年8月12日

■ 隨著經濟不斷改善，公司的乘客量增長良好、投資物業和車站商舖的續約租金上調以及廣告業務回升，令我們的香港經常性業務收入增加。■

致各股東及其他有關人士：

公司各項業務於2010年首六個月均表現強健。隨著經濟不斷改善，公司的乘客量增長良好、投資物業和車站商舖的續約租金上調以及廣告業務回升，令我們的香港經常性業務收入增加。2007年兩鐵合併後，公司以票價調整機制取代票價自主權，我們根據此機制於2010年6月13日調整票價，按加權平均基準計算的增幅為2.05%。這次是鐵路票價自1997年首度向上調整。由於香港地產市場繼續受惠於低息環境，公司的物業發展業務亦締造理想業績。

我們在香港以外的業務亦對公司的財務業績作出貢獻。在中國內地，公司在首都以「公私合營」模式建造的北京地鐵四號綫項目於2009年9月通車，提供客運服務。該鐵路綫的營運表現理想，每天載容量已逾60萬人次。海外方面，我們繼續營運英國London Overground鐵路，以及接管營運瑞典斯德哥爾摩地鐵和澳洲墨爾本都市鐵路網絡。為提升這些鐵路網絡的服務水平，我們正在各網絡推行多項資產管理和營運模式的改善計劃。

公司的增長策略繼續進展理想。在香港，我們正進行五個新鐵路項目。透過這個網絡擴展計劃，我們繼續伸延香港的鐵路網絡並且接通中國內地新建的高速鐵路網，一方面加強公

司的市場地位，也為我們的乘客提供更完善的交通服務。在今年首六個月，我們在西港島綫和廣深港高速鐵路香港段（區域快綫）的建造工程，以及南港島綫（東段）、觀塘綫延綫及沙田至中環綫的詳細設計工作，均取得重要進展。

在中國內地，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，現正等候政府的批核。在北京，我們的北京地鐵四號綫公私合營公司正為北京地鐵四號綫延綫大興綫於年底通車進行準備工作，進展理想。在深圳，我們於7月1日接管營運深圳市軌道交通四號綫第一期，而第二期的建造工程亦進展良好。

公司於2010年上半年的財務業績，反映香港經濟持續復甦，以及我們香港以外新鐵路業務的表現。公司的收入，包括海外鐵路專營權的收入，上升63.4%至141.02億港元，而未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤為54.91億港元，上升14.3%。如果不包括我們的海外鐵路附屬公司，收入則上升7.2%，經營利潤上升9.9%，而經營毛利率則上升1.4個百分點至57.1%。相對2009年同期的21.47億港元，2010年的物業發展利潤為37.05億港元，主要來自日出康城「領都」的發展利潤，以及出售在火炭「御龍山」和烏溪沙「銀湖·天峰」的剩餘單位。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增加46.6%至57.20億港元，原因是公司經常性業務的業績強勁，以及期內有較高的物業發展利潤。除稅前的投資物業重估收益為11.01億港元（除稅後則為9.19億港元），而2009年的除稅前收益則為7.12億港元。因此，股東應佔淨利潤為66.39億港元，較2009年上升47.6%，不包括投資物業重估的每股盈利為1.00港元，而包括投資物業重估的每股盈利則為1.16港元。董事局宣布派發中期股息每股0.14港元。

香港客運服務



■ 於2010年首五個月，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率增加至43.7%。■

公司的香港車費收入，包括鐵路和巴士客運服務在內，於2010年上半年錄得59.33億港元，較2009年同期上升7.3%。

乘客量

於2010年首六個月，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量較去年同期增加6.5%至7.734億人次。

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6.235億人次，較2009年同期增加6.3%，原因是香港經濟增長，加上康城站和九龍南綫(包括柯士甸站)於去年第三季投入服務。

羅湖及落馬洲過境服務於2010年首六個月的乘客量為4,870萬人次，增加6.4%。

於2010年上半年，主要由於航空旅客量跟隨經濟復甦反彈，使用機場快綫的乘客量亦上升9.4%至510萬人次。

輕鐵、巴士及城際客運服務於2010年首六個月的乘客量合計為9,610萬人次，較該等服務於2009年同期的乘客量增加7.7%。

市場佔有率

於2010年首五個月，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由去年同期的42.0%增加至43.7%。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64.6%；而由於競爭持續激烈，我們過境業務在2010年上半年的市場佔有率則由2009年同期的55.4%下調至54.8%。

車費收入

2010年上半年香港車費總收入的59.33億港元中，本地鐵路服務的收入佔41.14億港元，較去年同期增加7.4%。由於連接西鐵綫和東鐵綫的九龍南綫通車，部分乘客乘搭較長途的車程，使本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升1.1%，至6.60港元。

於2010年首六個月，過境服務的車費收入為12.03億港元，較2009年同期增加6.2%。而機場快綫於2010年上半年的車費收入則為3.24億港元，上升12.1%。

2007年兩鐵合併後，公司以票價調整機制取代票價自主權，我們根據此機制於2010年6月13日對票價作出了調整。按照協定的方法，即根據綜合消費物價指數和運輸服務業工資指數於2009年的變動，加上由2009年結轉過來的調整幅度計算，所有適用車程票價的加權平均調整幅度相等於+2.05%。票價調整後，在所有乘客車程中有83%的車程只會有二角或以下的改動，當中約10%的乘客車程的票價更維持不變。

吸引乘客

我們推出了多項推廣活動，以吸引更多乘客使用港鐵網絡。其中包括鼓勵乘客在情人節期間乘搭港鐵的優惠，以及向周日期間乘搭港鐵滿100港元的八達通用戶，贈送港鐵車站商店購物現金券。於5月，我們推出iPhone應用程式，為用戶提供有關計劃港鐵行程和車站設施等資訊，該應用程式迅速攀上香港App Store應用程式排行榜首位。公司亦將長者乘車優惠延長至2011年。

■ 2010年上半年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
列車按照編定班次行走(列車服務供應)			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.8%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 輕鐵	98.5%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
列車服務準時程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.0%	99.0%	99.7%
— 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.7%
— 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	500,000	2,449,986
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	500,000	2,090,911
車票可靠程度：乘客使用磁性車票多少次才遇到一次車票失誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	8,000	36,524
增值機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.5%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.7%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.6%
自動售票機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫	97.0%	99.0%	99.5%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.7%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.7%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.9%
出入閘機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.8%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度	不適用	99.0%	99.9%
扶手電梯可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.7%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
溫度及通風			
— 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏二十六度或以下	不適用	97.0%	99.9%
— 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	0
— 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏二十七度或以下，車站大堂則在攝氏二十九度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	90.0%	99.8%
清潔程度			
— 列車車廂：每天清潔	不適用	98.5%	99.9%
— 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	100.0%
西北鐵路服務範圍內之巴士服務			
— 按照編定班次行走	不適用	99.0%	99.8%
— 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	100.0%
六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	99.9%

為吸引更多遊客使用我們的鐵路網絡，公司於期內推出多項推廣計劃。我們推出的港鐵旅遊票，讓購票的旅客能享受到本地六大景點和觀光服務的折扣優惠。公司於3月與「亞洲萬里通」攜手合作，推廣機場快綫車票及遊客車票的網上購票服務。此外，我們又與香港旅遊發展局合作，推出以來自內地以及韓國、日本和菲律賓等短途旅客為對象的「小孩同行免費優惠」。另一方面，我們與本地旅行社合作，舉辦城際客運服務的主題觀光活動，並革新城際客運服務的網站。而由公司管理，為香港至廣州提供城際服務的「九廣通」直通車，更獲得即將於今年11月在廣州舉行的亞運會，指定為「廣州2010亞運直通車」。

我們繼續為方便公眾使用港鐵服務而進行改善工程，包括增設行人通道和出入口等設施。今年首六個月內，最主要的新建設施是尖沙咀站最近啓用的尖沙咀中間道行人隧道伸延段和兩個新出入口，令乘客往來區內的店舖、商行和觀光點更加便利，並在任何天氣情況下都能舒適地出入港鐵車站。此外，我們亦在葵芳站、葵興站、九龍塘站、大學站、馬場站及上水站完成安裝闊身閘機。

車站商務及鐵路相關業務



■ 車站商務及鐵路相關業務的收入較2009年上半年增加4.8%，至17.32億港元。■

車站商務及鐵路相關業務的收入較2009年上半年增加4.8%，至17.32億港元。收入增加，主要由於廣告業務復甦，加上車站商店的續約租金上調和樓面面積擴大所致。

隨著連接西鐵綫至紅磡站的九龍南綫啓用後，六部新輕鐵列車亦已投入服務，接載更多輕鐵乘客前往西鐵綫。我們預期在上海世界博覽會開幕後，上海至九龍直通車服務的客運需求將會增加，因此於2010年5月開始，增設一個擁有66個硬臥的車廂。

服務及表現

我們繼續超越在營運協議和公司本身更為嚴格的顧客服務目標中訂下的所有表現標準。列車按照編定班次行走的可靠程度、乘客車程準時程度以及列車服務準時程度均達到99.7%或以上。而清潔程度目標則達到甚或超逾99.9%。

公司憑著持續的卓越服務，贏得多項殊榮，當中包括《東周刊》主辦的「香港服務大獎 — 公共交通組別獎」。此外，我們還奪得《星島日報》的「2009星鑽服務品牌 — 最佳公共交通服務大獎」和《壹週刊》的「2010服務第壹大獎 — 公共交通組別」。

車站零售設施於2010年首六個月的收入為8.49億港元，較2009年上半年增加7.1%。收入增加，反映商店的面積擴大、數目增加，加上商戶組合改進和續約租金上調，令租金收入上升。

於期內六個月，青衣站、尖沙咀站及上水站的翻新工程相繼竣工，我們的車站商店總數由2009年年底的1,228間，增加18間至今年6月底的1,246間，而車站零售設施的總面積亦相應增加684平方米，至53,472平方米。

2010年上半年的廣告收入為3.22億港元，較2009年同期增加19.3%，但仍低於2008年的水平。於今年上半年，我們對東鐵綫的587個廣告牌進行翻新工程，令廣告牌的外形更趨時、廣告展示的效果更佳。

電訊服務於2010年首六個月的收入增加3.0%至1.36億港元。原因是新鐵路車站帶來新增的流動電訊服務收入，加上出租天台予電訊服務供應商作為擴充網絡覆蓋用途而獲得租金收入。於今年5月，公司與兩間電訊服務供應商達成

協議，為15個位於主要地區的車站增加一倍3G數據傳輸容量。為進一步改善流動電話服務，公司於2010年6月與另一間電訊服務供應商簽署協議，提升鐵路沿綫所有3G流動電話設備。

隨著香港機場管理局的旅客捷運系統改善項目於去年6月竣工，對外顧問服務於2010年上半年的收入較2009年上半年減少29.4%，至6,000萬港元。

物業及其他業務



於2010年上半年，由於利率維持低企，市場氣氛普遍樂觀，因而為香港地產市場帶來有力支持。

物業發展

2010年首六個月的物業發展利潤為37.05億港元，主要來自日出康城「領都」，以及出售火炭「御龍山」和烏溪沙「銀湖·天峰」某些單位的物業發展利潤。

大圍維修中心「名城」第一期已於2010年3月26日開始預售，市場反應熱烈。直至目前為止，第一期的1,360個單位中，約78%已經售出。

九龍站餘下項目，包括環球貿易廣場、麗嘉酒店、位於環球貿易廣場第100層的觀景台及圓方最後一期，已於今年上半年獲發入伙紙。此外，日出康城第2a期「領都」及大圍維修中心「名城」第一期亦分別於2010年1月及2月獲發入伙紙。

物業發展招標活動方面，我們於2010年3月2日批出柯士甸站地塊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。我們已支付這發展項目的部分地價約39億港元。

■ 於2010年上半年，由於利率維持低企，市場氣氛普遍樂觀，因而為香港地產市場帶來有力支持。 ■

物業租務、物業管理及其他業務

物業租務、物業管理及其他業務於2010年首六個月之總收入為15.85億港元，較去年同期增加9.3%。

公司在香港和中國內地的物業租金總收入增加10.1%，至13.75億港元。在香港，整體港鐵商場的續約租金錄得平均10%的升幅。於2010年6月底，公司在香港的12個商場的出租率維持接近100%，而公司於國際金融中心二期的18個樓層亦全部租出。

公司在市場上強勁的推廣，為物業租金及出租率帶來支持。我們的商場獲得《盛世雜誌》及商界環保協會主辦的「2010盛世環保企業獎」的金獎，以及《資本雜誌》及《資本壹週》舉辦的「2010傑出策劃表現大獎」。

■ 已批出及將落成之物業發展組合

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	招標日期	預計落成日期
將軍澳站						
五十六區	新鴻基地產發展有限公司	住宅 酒店 商場 寫字樓 停車場	80,000 58,130 20,000 5,000	360	於2007年 2月批出	2010 – 2011年 分期落成
康城站						
第二期(領都)	長江實業(集團)有限公司	住宅 幼稚園 停車場	309,696 800	905	於2006年 1月批出	2010 – 2013年 分期落成
第三期	長江實業(集團)有限公司	住宅 幼稚園 停車場	128,544 1,000	350	於2007年 11月批出	2013年
大圍維修中心						
	長江實業(集團)有限公司	住宅 停車場	313,955	745	於2006年 4月批出	2010 – 2011年 分期落成
車公廟站						
	新世界發展有限公司	住宅 商場 幼稚園 停車場	89,792 193 670	232	於2008年 4月批出	2012年
柯士甸站						
地塊C及D	新世界發展有限公司 會德豐地產有限公司	住宅 停車場	119,116	450	於2010年 3月批出	2014年
屯門站[#]						
	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 停車場	119,512 25,000	349	於2006年 8月批出	2012 – 2013年 分期落成
荃灣西站TW7[#]						
	長江實業(集團)有限公司	住宅 停車場	113,064	444	於2008年 9月批出	2013年

作為政府的物業發展代理人

■ 待批出之物業發展組合 附註1和2

地點	預計組合數目	類別	樓面建築面積 (平方米)	預計車位數目	招標日期	預計落成日期
康城站	6 – 10	住宅 商場 停車場	1,025,220 – 1,035,220 39,500 – 49,500	3,303(上限)	2011 – 2015年	2019年
大圍站	1 – 2	住宅 商場 停車場	190,480 62,000	801	尚待確定	尚待確定
天水圍輕鐵總站	1	住宅 商場 停車場	91,051 205	267	尚待確定	尚待確定

附註

- 1 不包括作為政府的物業發展代理人的物業發展組合。
- 2 物業發展組合尚待確定批地條款、規劃許可及相關法定程序。

公司在香港的高級商場圓方，繼續舉辦創新的市場推廣活動，例如聯合國兒童基金會朗朗慈善演奏會及其他多項推廣，領導市場。圓方亦於專題報導創意廣告的Gunn Report中躋身30強之列，並於「最佳報章廣告2010」中奪得「最佳創意廣告策略」獎，而德福廣場則奪得《東周刊》的「香港服務大獎」。

於6月底，北京的銀座Mall的出租率為96%。

截至2010年6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225,374平方米的零售物業、41,090平方米的寫字樓，以及11,604平方米的其他用途物業。

公司於2010年上半年的物業管理收入為1.06億港元。截至2010年6月底，公司在香港管理的住宅單位數目為80,274個，而管理的商用面積為742,816平方米。至於我們在中國內地管理的物業組合則為733,254平方米。

中國內地及海外業務

■ 公司在香港以外的兩家鐵路附屬公司，即MTM和MTRS錄得鐵路專營權收入共48.52億港元。■

2010年上半年，公司於香港以外營運的鐵路業務包括：於中國內地公私合營的北京地鐵四號綫佔49%股權、於Metro Trains Melbourne (MTM)佔60%股權、於MTR Stockholm (MTRS)佔100%股權、於斯德哥爾摩列車維修公司Tunnelbanan Teknik Stockholm (TBT)佔50%股權，以及於London Overground Rail Operations Limited (LOROL)佔50%股權。

昂坪360

大嶼山昂坪360纜車和昂坪市集於2010年首六個月的收入增加19.5%至1.04億港元，而旅客人數升至78萬人次。這些增長反映了我們主動推廣計劃的成效。旅客對「水晶車廂」的需求持續增加，現有26.3%的乘客選擇乘搭。於期內六個月，昂坪360纜車服務的可靠率超過99%，而昂坪360有限公司於2010年4月取得ISO 9001:2008認證。

2010年3月，公司成立附屬旅行社「360假期」，為我們的顧客提供更多元化的旅遊產品，包括大佛導賞團、大澳漁村生態旅程、郊野公園活動教室系列，以及到訪大嶼山南部的海灘。

期內，昂坪360獲得的獎項包括香港旅遊發展局的「優質旅遊服務計劃」證書、商界環保協會的「環保成就」優異證書，以及香港優質顧客服務協會的「卓越顧客服務項目獎」銅獎和「內部支援服務」金獎。



公司在香港以外的兩家鐵路附屬公司，即MTM和MTRS錄得鐵路專營權收入共48.52億港元。經營成本為46.45億港元，而經營利潤達2.07億港元，經營毛利率為4.3%。MTM及MTRS從事營運及維修特許專營權的經營模式，只需較少的資本投資；因此，其經營毛利率較其它需要龐大資本支出的鐵路項目為低。北京地鐵四號綫、LOROL及TBT全部作為聯營公司入帳，於2010年上半年合共帶來除稅後利潤500萬港元。公司從LOROL所得的應佔除稅後利潤為1,100萬港元，而從北京地鐵四號綫及TBT則分別錄得虧損100萬港元及500萬港元。北京地鐵四號綫的虧損符合公司預期，因為這種投資項目的折舊及利息支出相對較大，所以一般不會於營運初期錄得盈利。

八達通

八達通繼續擴展其零售商戶網絡，這全賴於主要洽商代表持續的支持，把八達通繳費服務擴展至更多的中小型零售商戶。截至2010年6月底，在香港採用八達通服務的商戶超

過3,000家。八達通卡的流通量達2,170萬張，而每日平均使用量及交易金額分別達至1,120萬次及1.024億港元。公司於2010年上半年應佔八達通的淨利潤為7,700萬港元，較去年同期上升13.2%。

未來增長

香港

期內，我們為擴展香港鐵路網絡的五個主要項目，包括西港島綫、南港島綫(東段)、觀塘綫延綫、區域快綫及沙田至中環綫均取得穩健進展。

在西港島綫的設計上，我們廣泛採納區內居民的意見，以兼顧地區傳統色彩和創造市區重建機會為目標。這條全長3公里的港島綫延綫，預期於2014年通車，屆時由堅尼地城前往上環只需八分鐘。

該項目的土木工程合約已全部批出。而堅尼地城游泳池(第一期)及戴麟趾康復中心的重置工程均已完成一半。

2010年6月4日，政府公布全長7公里的南港島綫(東段)鐵路方案的刊憲修訂。項目的詳細設計工作已大致完成，其環境影響評估報告亦於今年6月提交環境保護署。把黃竹坑邨舊址重新規劃為綜合發展區，以配合南港島綫(東段)車廠上蓋的綜合物業發展的建議，已於2010年6月獲得城市規劃委員會通過，並於2010年7月16日公開展示以諮詢公眾意見。公司正繼續就南港島綫(東段)的項目協議，包括項目的財務方案，與政府進行磋商。

觀塘綫延綫全長3公里，將由觀塘綫的油麻地站途經何文田站伸延至黃埔站，而何文田站將作為連接沙田至中環綫的轉車站。該項目於2009年11月27日首次刊憲，而其修訂案亦於

■ 期內，我們為擴展香港鐵路網絡的五個主要項目，包括西港島綫、南港島綫(東段)、觀塘綫延綫、區域快綫及沙田至中環綫均取得穩健進展。■

2010年6月25日刊憲。公司於今年1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條鐵路的設計之中，目前詳細設計工作的進度良好。

全長26公里的區域快綫將提供過境的高速鐵路服務，連接香港至深圳、廣州以及中國內地新建造的高速城際鐵路網絡。香港政府將撥款興建這項目，並已委託公司負責設計及建造工程，而政府亦已同意在鐵路建成後，邀請公司以服務經營權模式來營運這條鐵路。區域快綫預期於2015年投入服務，地盤工程已經展開，而截至2010年6月底已批出11項主要的土木工程合約。

沙田至中環綫的詳細設計工作已於今年1月展開。這個由兩部分組成的項目，包括全長11公里的馬鞍山綫延綫從大圍伸延至紅磡，在此連接西鐵綫而形成該綫的東西走廊；6公里長的東鐵綫延綫則由紅磡伸延至香港島，這將會是香港第四條過海鐵路，並形成該綫的南北走廊。為確保項目設計能滿足社區的需要，我們正在進行進一步的廣泛諮詢。

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。

根據西港島綫採用的現金資助模式，公司已於2008年從政府收取第一部分為數4億港元的現金資助，而為數122.52億港元的餘額已於2010年3月收取。

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。我們正繼續與政府磋商，探討如何透過物業發展來確保項目的可行性。

區域快綫和沙田至中環綫將會採用服務經營權模式。根據我們與政府於2010年1月簽訂的委託協議，公司負責建造及調試區域快綫，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營運規定及業務模式，與政府及國內機構進行緊密磋商。

中國內地

在中國內地，我們於2009年12月，就全長22公里的大興綫的營運及維修項目，簽署了特許經營協議。該綫延伸北京地鐵四號綫至大興區，其營運籌備工作已取得相當的進展，可望於2010年年底如期通車。

在深圳，公司於2009年3月簽署了深圳市軌道交通四號綫項目的特許經營協議。我們於2010年7月1日接管營運全長4.5公里的深圳市軌道交通四號綫第一期。項目第二期的路綫結構工程已大致完成，並已鋪設了92%的軌道，而列車亦正處於生產階段。預計在2011年年中，包括第二期在內的深圳市軌道交通四號綫將會全綫通車。

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全長48公里的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。這個公私合營項目的總投資額為220億元人民幣，而當中的37%將由港鐵公司擁有49%股權的合營公司出資，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。港鐵公司的股本投資約為22億元人民幣。

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負責，已於2007年3月動工，預計可於2012年投入服務。

財務回顧

2010年上半年，集團取得良好的財務業績，其中香港經常性業務增長強勁，而海外新鐵路業務亦作出額外貢獻。經濟復甦，加上九龍南綫和康城站於2009年下半年啓用，帶動乘客量增長，致使香港車費收入較去年同期增長7.3%至59.33億港元。來自車站商務及鐵路相關業務的收入增加4.8%至17.32億港元，這增長是由於廣告業務反彈、續約租金上調及車站零售業務的商舖面積擴大所致；但來自九廣鐵路公司就九龍南綫的項目管理收入，隨著該項目於2009年下半年竣工後大幅減少，抵銷了這些收入增長。租務、管業及其他業務收入上升9.3%至15.85億港元，主要因為續約租金上調所致。因此，經常性業務總收入增長7.2%至92.50億港元。加上兩間香港以外鐵路附屬公司，即MTRS和MTM的鐵路專營權收入共48.52億港元後，集團總收入較2009年同期增長63.4%至141.02億港元。

2010年上半年未計折舊及攤銷前的經營開支為86.11億港元，較去年同期增加125.2%。開支大幅增長，主要由於香港以外兩項鐵路專營權的相關開支達46.45億港元。若不包括海外專營權，經營開支增長為3.7%，主要來自2009年下半年啓用的九龍南綫和康城站的新增經營開支。因此，未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增加14.3%至54.91億港元。若不計入新的海外鐵路專營權，經營利潤則增加9.9%至52.84億港元。撇除海外鐵路專營權，經營毛利率增加1.4個百分點至57.1%，而計入此等海外專營權後，經營毛利率則為38.9%。我們過去曾經指出，這些無需投入大量資金的海外營運及維修專營權，需要的投資不大，因此其毛利率較需要龐大投資的鐵路系統為低。

2010年上半年的物業發展利潤為37.05億港元，主要來自日出康城「領都」的利潤，而較少量利潤為出售火炭「御龍山」和烏溪沙「銀湖·天峰」的尚存單位所得。因此，未計折舊及攤銷前的經營利潤增加32.3%至91.96億港元。

2010年上半年的折舊及攤銷開支上升4.5%至15.37億港元，主要由於康城站啓用。淨利息及財務開支減少23.2%至6.56億港元，主要由於未償還債務減少所致。除稅前的投資物業公允價值較2009年年底增加11.01億港元，除稅後則為9.19億港元，而去年同期的除稅前及除稅後投資物業公允價值增長分別為7.12億港元及5.95億港元。

集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司的利潤增加10.8%至8,200萬港元，主要由八達通控股有限公司及LOROL的利潤增長所致，於2010年上半年兩間公司分別為集團作出7,700萬港元及1,100萬港元的利潤貢獻。北京京港地鐵有限公司及TBT則錄得虧損，而集團應佔虧損分別為100萬港元及500萬港元。所得稅因利潤增加而上升至14.82億港元。2010年上半年的股東應佔淨利潤為66.39億港元，較去年同期增加47.6%。每股盈利則由0.79港元上升至1.16港元。撇除投資物業重估及其相關的遞延稅項，基本業務淨利潤增加46.6%至57.20億港元，而按相同基準計算的每股盈利則由0.69港元增至1.00港元。按除稅前基準計算，基本業務除稅前淨利潤由46.96億港元上升49.5%至70.20億港元。

董事局宣布派發中期股息每股0.14港元。一如過往的派息安排，所有股東將可選擇以股代息，但註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。如過往所述，因應公司的財務狀況，董事局期望採取漸進式的股息政策。

集團的資產負債狀況進一步加強，淨資產由2009年12月31日的1,064.53億港元增加5.3%至2010年6月30日的1,121.38億港元。由於動用現金盈餘來減輕債務，資產總值微跌0.8%至1,750.08億港元。期內，主要由於投資物業重估收益及深圳市軌道交通四號綫的資本開支，固定資產增長0.7%至1,391.87億港元。發展中物業增長34.1%至90.06億港元，主要為支付柯士甸站地塊C及D部分地價所致。應收帳項、按金及預付款項增加83.3%至44.51億港元，主要是來自日出康城「領都」項目買家的應收款項。集團於2010年3月收到政

府對西港島綫的財務資助122.52億港元後，動用部分盈餘現金償還貸款，剩餘現金則投資於中期票據或作銀行存款。因此，證券投資由2.27億港元增至34.85億港元，而現金及現金等價物則增加44.6%至102.87億港元。借貸總額由238.68億港元減少至195.97億港元。因此，計入服務經營權負債作為債務的一部分後，集團的淨負債權益比率從2009年12月31日的25.8%下降至2010年6月30日的15.0%。

集團於2010年3月收取政府對西港島綫的財務資助122.52億港元，加上經營利潤增加，使集團在2010年上半年維持強健的現金流。期內，來自經營活動的淨現金流入較去年同期增加22.4%至56億港元；而主要由「御龍山」和「名城」等物業發展項目，以及柯士甸站地塊C及D的預付款項所帶來的物業發展現金流入為20.97億港元。計入來自八達通控股有限公司所派發的股息、沙田至中環綫及區域快綫委託工程所收取的淨現金，以及出售固定資產所得共1.53億港元後，2010年上半年的現金流入總額增加180.9%至201.02億港元。期內現金流出總額由去年同期的26.78億港元增加至81.98億港元，主要由於支付柯士甸站地塊C及D的39億港元地價，加上主要來自西港島綫及深圳市軌道交通四號綫的新鐵路延綫支出由6.76億港元增加至27.97億港元。於支付10.89億港元股息後，2010年上半年的現金流入淨額為108.15億港元，當中44.74億港元用於償還債務，而31.97億港元則用以投資銀行浮息票據。

融資活動

在政府寬鬆的財政及貨幣政策支持下，以及經濟復甦的帶動，金融市場於2010年上半年回穩，市場信心持續改善。由於流動資金充裕、投資者需求殷切，期間香港市場出現多項巨額的銀團貸款及債券發行，而且信貸息差非常優惠。雖然歐洲主權債務風險和中國內地收緊信貸使市場情緒於上半年後期略受打擊，但流動資金大致上保持充裕，而信貸評級優良的工商企業仍然極容易從信貸市場籌集資金。

由於經營業務的現金流強勁和現金盈餘可觀，集團於期內沒有融資需要，因此無需涉足債務市場。我們動用現金盈餘的一部分來償還債務，並取消了大部分未提取而不再需要的銀行信貸額度。

因此，集團財政狀況大幅改善，綜合債務由2009年12月底的238.68億港元減至6月底的195.97億港元，並有未提取的銀行信貸額度70億港元(不包括深圳市軌道交通四號綫未提取的人民幣項目貸款額度)。該等未提取的信貸額度連同現有現金盈餘及預計經營業務現金流，預期將足夠應付集團到2012年年初的所有現金需求，包括償還債務及資本性開支。

期內，集團繼續根據「理想融資模式」，審慎地管理債務組合。於2010年6月底，34%的未償還債務須於兩年內償還，46%須於二至五年內償還，而20%須於五年後償還，顯示集團擁有均衡的債務組合。我們亦妥善管理風險，超過99%的未償還債務是以港元借入、或已對沖為港元債務、或以相關業務的外幣現金流作對沖。在未償還債務中，約76%為定息債務。

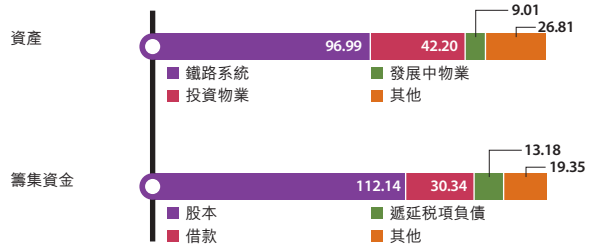
我們以現金盈餘提早償還了大部分的浮息銀行貸款後，定息債務的比重提高，使集團於期內的平均借貸成本增至4.4%，高於去年同期的3.6%。

人力資源

■ 公司的持續成功，全賴我們能夠羅致人才、挽留及激勵員工，以實現公司的策略目標。 ■

■ 資產負債表撮要

於2010年6月30日
(十億港元)

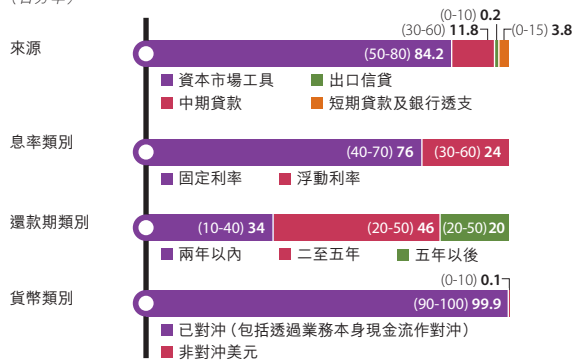


■ 理想融資模式及債務結構

理想融資模式見證公司審慎的債務管理方針，並有助確保均衡的債務組合。

(理想融資模式)與實際債務結構的比較
於2010年6月30日

(百分率)



公司的持續成功，全賴我們能夠羅致人才、挽留及激勵員工，以實現公司的策略目標。為配合香港的預期業務增長，我們已為未來五年制訂了全面的人力資源計劃，為我們的員工和社區提供具吸引力的晉升和就業機會。

為了幫助員工在事業發展作好準備，我們制訂了多項培訓計劃，例如「員工綜合發展計劃」和「技能提升計劃」，藉以進一步提升員工的潛能。我們於2010年上半年推行了超過2,500個涵蓋公司各部門的培訓課程，約達45,000個培訓工作日。透過全面的培訓，我們培育更多優秀的年輕畢業生和學徒成才，以支持我們的業務增長。

為應付公司各擴展項目的人手需求，我們採取了積極主動的人力資源招聘策略，例如「僱主品牌計劃」，藉以盡早招攬在香港和海外的優秀人才。

經過多年的發展，公司已設有有效的溝通機制。自2010年1月起，我們在車務處推行了「增進員工溝通計劃」，藉此進一步加強直接與員工的雙向溝通。於2010年上半年，我們共舉辦了超過2,200個溝通會，出席的員工超過22,000人次。透過這計劃，我們能及早得悉和解決個別員工所關注的事項。

為了培養未來的領導人才，我們繼續透過「管理人員發展計劃」和「高級行政人員發展計劃」等計劃提供職業發展機會。這些計劃有助我們發掘和培育具有潛質的人才，以擔任更高職責。

展望

2010年上半年，經濟走出金融危機的陰影。儘管西方經濟體系中仍存在多個不明朗因素，我們對香港和中國內地的經濟復甦於今年下半年繼續維持動力，感到審慎樂觀。

香港鐵路系統的乘客量將受惠於經濟增長，但由於2009年下半年的基數較高，因此預期2010年下半年的乘客量增長將會較為溫和。而公司根據票價調整機制調升票價，將為平均車費帶來正面影響。

我們的車站和物業投資業務將繼續受惠於經濟復甦。

中國內地和海外業務方面，我們於今年7月1日接管營運深圳市軌道交通四號綫第一期，而第二期預期於2011年通車。我們預期深圳市軌道交通四號綫項目要在第二期通車後不久，才能為公司帶來經營利潤。

物業發展業務方面，視乎建造工程的進度，我們預期位於將軍澳五十六區、佔地20,000平方米的商場或可於2010年年底獲發入伙紙。屆時我們可按照其時經評定的市值，將我們於該商場應佔的發展利潤入帳。除了於這個商場應佔的權益外，我們於五十六區發展項目中並無佔有任何其他財務權益。如前所述，雖然大圍維修中心「名城」第一期銷情理想，但我們預期這項目的利潤將無法於2011年之前入帳。

在物業發展招標方面，我們將視乎市場狀況於未來六個月內，為大圍站和南昌站地塊進行招標。南昌站的地塊屬於西鐵綫的物業發展用地，公司只是擔任這個項目的代理。

最後，本人謹藉此機會衷心感謝各董事和全體同事的辛勤工作和敬業精神。

周松崗

行政總裁

周松崗

香港，2010年8月12日

	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度	增/(減) 百分率
財務摘要 (百萬港元)			
收入			
– 香港車費	5,933	5,527	7.3
– 非車費	3,317	3,103	6.9
– 香港以外的鐵路專營權	4,852	–	不適用
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務之經營利潤	5,491	4,806	14.3
物業發展利潤	3,705	2,147	72.6
未計折舊及攤銷前經營利潤	9,196	6,953	32.3
股東應佔利潤	6,639	4,498	47.6
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)	5,720	3,903	46.6
資產總值	175,008	176,494 [^]	(0.8)
貸款、其他負債及銀行透支	19,597	23,868 [^]	(17.9)
服務經營權負債	10,609	10,625 [^]	(0.2)
股東應佔總權益	112,006	106,387 [^]	5.3
財務比率			
經營毛利率(%)	38.9	55.7	(16.8)個百分點
經營毛利率(不包括香港以外的鐵路專營權)(%)	57.1	55.7	1.4個百分點
淨負債權益比率(%)*	15.0	25.8 [^]	(10.8)個百分點
利息保障(倍數)	12.2	6.9	5.3倍
股份資料			
每股基本盈利(港元)	1.16	0.79	46.8
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)	1.00	0.69	44.9
每股股息(港元)	0.14	0.14	–
於6月30日的股價(港元)	26.65	23.25	14.6
於6月30日的市值(百萬港元)	153,695	132,795	15.7
營運摘要			
總乘客人次			
– 本地鐵路服務(百萬計)	623.5	586.7	6.3
– 過境服務(百萬計)	48.7	45.8	6.4
– 機場快綫(千計)	5,059	4,626	9.4
– 輕鐵(百萬計)	74.9	69.8	7.4
平均乘客人次(千計)			
– 本地鐵路服務(周日)	3,677	3,465	6.1
– 過境服務(每日)	268.9	252.9	6.4
– 機場快綫(每日)	28.0	25.6	9.4
– 輕鐵(周日)	425.5	396.1	7.4
每名乘客車費收入(港元)			
– 本地鐵路服務	6.60	6.53	1.1
– 過境服務	24.70	24.75	(0.2)
– 機場快綫	64.08	62.56	2.4
– 輕鐵	2.63	2.67	(1.4)
佔專營公共交通載客量比率(1月至5月)(%)	43.7	42.0	1.7個百分點

* 包括服務經營權負債及一家附屬公司的少數股東貸款作為債務的一部分，以及在浮息票據的投資作為現金的一部分。

[^] 於2009年12月31日的數據

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。

截至2010年6月30日止六個月內，公司完全遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)附錄14《企業管治常規守則》所載之守則條文。

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。

中華人民共和國香港特別行政區(「香港特區」)行政長官，可根據香港法例第556章《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。

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(「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公司的非執行主席，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》(2007年第11號條例)指定生效日期，以較早者為準。《兩鐵合併條例》是關於公司與九廣鐵路公司的兩鐵合併。於2007年8月8日，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，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，並於2009年6月1日獲繼續委任為公司的行政總裁，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；其後獲續約三年，任期由2006年12月1日起至2009年11月30日。於2007年8月8日，周先生獲政府選定為兩鐵合併後的行政總裁。

於2010年5月27日舉行的2010年股東週年大會(「2010年股東週年大會」)上，鄭海泉先生(於2009年6月4日舉行的股東週年大會後獲委任為董事)根據公司的組織章程細則第85條在2010年股東週年大會上退任，並獲膺選為獨立非執行董事。周松崗先生及方敏生女士根據公司的組織章程細則第87及88條輪流退任，並獲膺選連任董事局成員。

文禮信先生(Mr. Allister George Morrison 亦名Alasdair George Morrison)自2010年7月9日起獲委任為公司的獨立非執行董事。由同日起，文先生亦獲委任為公司的審核委員會成員及薪酬委員會成員。

車務總監麥國琛先生將於2011年1月1日退休，並不再擔任執行總監會成員。自2010年7月1日起出任副車務總監的金澤培博士，將於2011年1月1日起獲委任為車務總監及成為執行總監會成員。

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，並在作出特定查詢後確認，在截至2010年6月30日止半年度內，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。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。

審核委員會

審核委員會通常每年舉行四次會議，監察集團財務報表的完整性，並審議內部及外部審核的性質及範圍，以及評估內部監控系統的成效。

根據審核委員會的職權範圍，委員會由四位非執行董事組成，當中最少三位須為獨立非執行董事。審核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)，以及文禮信先生(自2010年7月9日起生效)。施先生、吳先生及文先生為獨立非執行董事。石禮謙先生於2010年7月9日退任審核委員會成員一職。

薪酬委員會

薪酬委員會定期舉行會議，檢討薪酬事項，其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整體薪酬，以及參照公司目標和目的檢討及核准與表現掛鈎的薪酬。

根據薪酬委員會的職權範圍，委員會由最少三位非執行董事組成，當中多數成員須為獨立非執行董事。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、陳家強教授及文禮信先生(自2010年7月9日起生效)。何先生、施先生、鄭先生及文先生為獨立非執行董事。

提名委員會

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)。

根據提名委員會的職權範圍，委員會由七位非執行董事組成，當中多數成員須為獨立非執行董事。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，以及運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)。何先生、方女士、石先生及吳先生為獨立非執行董事。

企業責任委員會

企業責任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。委員會通常每年舉行兩次會議。

根據企業責任委員會的職權範圍，委員會由最少三位非執行董事組成，當中兩位須為獨立非執行董事，及兩位執行總監會成員。企業責任委員會成員為錢果豐博士(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、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。

董事資料變更

根據《上市規則》第13.51B(1)條規定，錢果豐博士於2010年1月1日起退任亞太經合組織商業諮詢委員會的香港區成員一職，並自2010年4月22日起獲委任為華潤電力控股有限公司的獨立非執行董事。周松崗先生自2010年5月31日起出任香港總商會常務副主席。鄭海泉先生自2010年1月21日起出任滙豐(台灣)商業銀行股份有限公司董事長，並於2010年4月14日起出任太古地產有限公司的非執行董事。

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、管理層及其他有關人士，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：

- 營運效益及效率
- 財務匯報的可靠性
- 遵守適用法律規則
- 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。董事局則專注處理影響公司整體策略、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。執行委員會負責實施董事局制定之風險及監控政策，並由多個委員會協助公司及其附屬公司各項核心業務與職能的日常管理及控制。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，供董事局審議，並設計、推行及監察一套適當內部監控系統，以落實董事局採納的政策。除執行委員會須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，以及確保適當的投保範圍。

風險評估和管理

為確保公司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一套覆蓋其主要業務領域的「企業風險管理體系」。該體系提供了一個實用平台，予公司各階層溝通各風險事項，從而提升對風險的認知和了解。該體系自2006年初開始運作，其應用亦已透過內部及外部檢討加以改良。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廣泛應用。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，以便有效監控及向執行委員會及董事局報告。

各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風險管理體系的運作。各部門主管須定期檢討新舊風險的轉變。企業風險委員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。該等風險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例子中學習，從而建立起積極的風險文化。

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，以確保這些風險得到妥善監控。

審核委員會每年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作出檢討。

監控活動及程序

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。該部門可全面檢閱資料，以檢討公司風險管理、監控及管治程序各方面之情況。

審核委員會代表董事局評估公司內部監控系統的成效，包括財務匯報的可靠性、營運效益及效率，遵守適用法律規則及風險管理職能的效益。

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。就員工需要具備的能力、資歷及經驗，公司已制訂一套招聘程序及員工發展計劃。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，審核委員會認為截至2009年12月31日止年度，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，保障股東投資及公司資產。2009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。

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(「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香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)披露之資料，董事局及執行總監會成員於2010年6月30日於公司股份、相關股份及債券(定義見證券條例第XV部(香港法例第571章))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

董事局或執行 總監會成員	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		
錢果豐	51,499	-	-	-	-	51,499	0.00089
周松崗	-	-	-	1,660,000 (附註1)	222,161 (附註2)	1,882,161	0.03264
鄭海泉	1,675	1,675	-	-	-	3,350	0.00006
方敏生	1,712	-	-	-	-	1,712	0.00003
施文信	5,047	-	-	-	-	5,047	0.00009
陳富強	124,460	-	-	510,000 (附註1)	-	634,460	0.01100
周大滄	-	-	-	255,000 (附註1)	-	255,000	0.00442
何恆光	148,110	2,541	-	510,000 (附註1)	-	660,651	0.01146
梁國權	23,000	-	23,000 (附註3)	(i) 417,500 (附註4) (ii) 510,000 (附註1)	-	973,500	0.01688
麥國琛	-	-	-	453,000 (附註1)	-	453,000	0.00785
杜禮	-	-	-	510,000 (附註1)	-	510,000	0.00884

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。
- 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。

* 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2010年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	期內 成為可 行使的 認股權 數目	期內 失效的 認股權 數目	期內 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2010年 6月30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	117,500	–	–	117,500	8.44	–	28.65
其他合資格僱員	20/9/2000	41,409,000	5/4/2001 – 11/9/2010	2,830,500	–	–	1,421,500	8.44	1,409,000	27.66

附註

上述所有認股權於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（即自公司股份於2000年10月5日在聯交所開始買賣後滿六個月當天）前獲歸屬及行使。

■ 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

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2010年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	期內 授出的 認股權 數目	期內 成為可 行使的 認股權 數目	期內 失效的 認股權 數目	期內 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2010年 6月30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	417,500	–	–	–	–	9.75	417,500	–
其他合資格僱員	1/8/2003	495,200	14/7/2004 – 14/7/2013	139,200	–	–	–	31,000	9.75	108,200	28.51
	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	–	–	–	94,000	18.05	–	29.20
	5/10/2006	94,000	29/9/2007 – 29/9/2016	94,000	–	–	–	–	19.732	94,000	–
	12/5/2006	266,500	25/4/2007 – 25/4/2016	266,500	–	–	–	–	20.66	266,500	–
	15/5/2006	213,000	25/4/2007 – 25/4/2016	92,000	–	–	–	70,000	20.66	22,000	28.64

附註

- 認股權的行使價乃於認股權授出時釐定，惟不得低於以下三項中之最高者：(a)每股公司股份於緊接該等認股權授出日期前五個營業日的平均收市價；(b)每股公司股份於授出該等認股權當日（其必須為營業日）的收市價；及(c)每股公司股份的面值價格。
- 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2010年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	期內 授予的 認股權 數目	期內 成為可 行使的 認股權 數目	期內 失效的 認股權 數目	期內 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2010年 6月30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	–	–	–	–	27.60	720,000	–
	9/12/2008	470,000	8/12/2009 – 8/12/2015	470,000	–	–	–	–	18.30	470,000	–
	9/12/2009	470,000	8/12/2010 – 8/12/2016	470,000	–	–	–	–	26.85	470,000	–
陳富強	13/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	–	–	–	27.60	170,000	–
	9/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	–	–	–	–	18.30	170,000	–
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	170,000	–	–	–	–	26.85	170,000	–
周大滄	18/6/2009	85,000	12/6/2010 – 12/6/2016	85,000	–	28,500	–	–	24.50	85,000	–
	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	–	–	–	–	27.60	170,000	–
	11/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	–	–	–	–	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	–	–	–	–	27.60	170,000	–
	9/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	–	–	–	–	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	–	–	–	–	27.60	170,000	–
	12/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	–	–	–	57,000	18.30	113,000	26.80
	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	–	–	–	–	27.60	170,000	–
	9/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	–	–	–	–	18.30	170,000	–
	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	–	–	–	–	27.60	45,000	–
	12/12/2007	2,050,000	10/12/2008 – 10/12/2014	1,736,000	–	–	–	–	27.60	1,736,000	–
	13/12/2007	915,000	10/12/2008 – 10/12/2014	915,000	–	–	–	–	27.60	915,000	–
	14/12/2007	1,005,000	10/12/2008 – 10/12/2014	973,000	–	–	28,500	–	27.60	944,500	–
	15/12/2007	435,000	10/12/2008 – 10/12/2014	370,000	–	–	–	27,000	27.60	343,000	29.20
	17/12/2007	835,000	10/12/2008 – 10/12/2014	773,000	–	–	–	–	27.60	773,000	–
	18/12/2007	445,000	10/12/2008 – 10/12/2014	380,000	–	–	–	44,000	27.60	336,000	29.20
	19/12/2007	115,000	10/12/2008 – 10/12/2014	115,000	–	–	35,000	–	27.60	80,000	–
	20/12/2007	190,000	10/12/2008 – 10/12/2014	190,000	–	–	–	–	27.60	190,000	–
	21/12/2007	45,000	10/12/2008 – 10/12/2014	45,000	–	–	–	–	27.60	45,000	–
	22/12/2007	35,000	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	–	–	–	–	27.60	35,000	–
	24/12/2007	118,000	10/12/2008 – 10/12/2014	118,000	–	–	–	–	27.60	118,000	–
28/12/2007	35,000	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	–	–	–	–	27.60	35,000	–	
31/12/2007	130,000	10/12/2008 – 10/12/2014	130,000	–	–	–	–	27.60	130,000	–	

■ 根據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2010年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	期內 授予的 認股權 數目	期內 成為可 行使的 認股權 數目	期內 失效的 認股權 數目	期內 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2010年 6月30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)
其他合資格僱員	2/1/2008	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	75,000	–	–	13,500	–	27.60	61,500	–
	3/1/2008	40,000	10/12/2008 – 10/12/2014	40,000	–	–	–	–	27.60	40,000	–
	7/1/2008	125,000	10/12/2008 – 10/12/2014	125,000	–	–	–	–	27.60	125,000	–
	28/3/2008	255,000	26/03/2009 – 26/03/2015	255,000	–	87,500	–	7,000	26.52	248,000	29.55
	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	15,000	–	5,000	–	–	26.52	15,000	–
	19/4/2008	25,000	26/03/2009 – 26/03/2015	25,000	–	8,500	–	–	26.52	25,000	–
	21/4/2008	66,000	26/03/2009 – 26/03/2015	66,000	–	23,000	–	–	26.52	66,000	–
	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	110,000	–	–	–	–	18.30	110,000	–
	9/12/2008	483,000	8/12/2009 – 8/12/2015	483,000	–	–	16,500	13,500	18.30	453,000	27.46
	10/12/2008	2,176,400	8/12/2009 – 8/12/2015	2,161,400	–	–	–	30,000	18.30	2,131,400	28.70
	11/12/2008	2,294,200	8/12/2009 – 8/12/2015	2,294,200	–	–	–	21,500	18.30	2,272,700	28.46
	12/12/2008	1,311,500	8/12/2009 – 8/12/2015	1,305,000	–	–	–	70,000	18.30	1,235,000	27.70
	13/12/2008	84,500	8/12/2009 – 8/12/2015	84,500	–	–	–	–	18.30	84,500	–
	14/12/2008	88,200	8/12/2009 – 8/12/2015	79,700	–	–	–	–	18.30	79,700	–
	15/12/2008	1,084,700	8/12/2009 – 8/12/2015	1,084,700	–	–	30,000	75,000	18.30	979,700	27.41
	16/12/2008	581,500	8/12/2009 – 8/12/2015	581,500	–	–	16,500	23,500	18.30	541,500	27.61
	17/12/2008	513,500	8/12/2009 – 8/12/2015	513,500	–	–	–	21,500	18.30	492,000	27.46
	18/12/2008	611,500	8/12/2009 – 8/12/2015	611,500	–	–	–	43,500	18.30	568,000	28.50
	19/12/2008	198,000	8/12/2009 – 8/12/2015	198,000	–	–	–	–	18.30	198,000	–
	20/12/2008	19,000	8/12/2009 – 8/12/2015	19,000	–	–	–	–	18.30	19,000	–

■ 根據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2010年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	期內 授予的 認股權 數目	期內 成為可 行使的 認股權 數目	期內 失效的 認股權 數目	期內 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2010年 6月30日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之前之 每股加權 平均收市價 (港元)
其他合資格僱員	22/12/2008	772,500	8/12/2009 – 8/12/2015	767,500	–	–	–	8,500	18.30	759,000	28.20
	23/12/2008	306,000	8/12/2009 – 8/12/2015	299,500	–	–	–	17,000	18.30	282,500	28.98
	24/12/2008	500,500	8/12/2009 – 8/12/2015	485,500	–	–	–	15,000	18.30	470,500	28.40
	25/12/2008	45,000	8/12/2009 – 8/12/2015	45,000	–	–	–	–	18.30	45,000	–
	29/12/2008	148,000	8/12/2009 – 8/12/2015	148,000	–	–	–	–	18.30	148,000	–
	30/12/2008	19,000	8/12/2009 – 8/12/2015	19,000	–	–	–	–	18.30	19,000	–
	18/6/2009	170,000	12/6/2010 – 12/6/2016	170,000	–	57,000	–	–	24.50	170,000	–
	6/7/2009	45,000	12/6/2010 – 12/6/2016	45,000	–	15,000	–	–	24.50	45,000	–
	9/7/2009	45,000	12/6/2010 – 12/6/2016	45,000	–	15,000	–	–	24.50	45,000	–
	9/12/2009	200,000	8/12/2010 – 8/12/2016	200,000	–	–	–	–	26.85	200,000	–
	10/12/2009	2,001,000	8/12/2010 – 8/12/2016	2,001,000	–	–	15,000	–	26.85	1,986,000	–
	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	–	–	45,000	–	26.85	2,293,000	–
	15/12/2009	2,838,000	8/12/2010 – 8/12/2016	2,838,000	–	–	19,000	–	26.85	2,819,000	–
	16/12/2009	1,550,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,550,000	–	–	19,000	–	26.85	1,531,000	–
	17/12/2009	1,000,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,000,000	–	–	25,000	–	26.85	975,000	–
	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

- 認股權的行使價乃於認股權授出時釐定，惟不得低於以下三項中之最高者：(a)每股公司股份於緊接該等認股權授出日期前五個營業日的平均收市價；(b)每股公司股份於授出該等認股權當日(其必須為營業日)的收市價；及(c)每股公司股份的面值價格。
- 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

於2010年6月28日，公司根據其2007年認股權計劃，向公司若干合資格僱員（「承授人」），提出授予共355,000份認股權，惟有關之提出授予須待承授人接納方可作實。

除上述之提出授予外，截至2010年6月30日止六個月內，公司並沒有根據其任何認股權計劃向任何人授予認股權。

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2010年6月30日止六個月內，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2010年6月30日擁有公司股票面值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)	4,434,552,207	76.89

公司已獲政府知會，於2010年6月30日，公司約0.63%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。

有關控權股東強制履行承諾的貸款協議

截至2010年6月30日，附有控股權限制的集團借貸共171.7275億港元，到期日介乎2010年至2020年；附有控股權限制的未動用已承諾及無承諾銀行信貸及其他信貸共190.8595億港元。該限制要求政府作為公司的控權股東，於該借貸及未動用信貸期內須持有公司具表決權股份面值一半以上的股權，否則集團或會被要求即時償還借貸及取消未動用信貸。

購買、出售或贖回公司之上市證券

公司及其附屬公司於2010年6月30日止六個月內均無買賣或贖回其任何上市證券。

暫停辦理股份過戶登記

公司之股份過戶登記處將於2010年8月30日至2010年9月3日（包括首尾兩天）期間暫停辦理股份過戶登記。為享有中期股息，所有填妥之股份過戶表格連同有關股票必須於2010年8月27日下午4時30分前送達公司股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室。2010年度中期股息預期於2010年10月22日或該日前後派發予於2010年9月3日名列公司股東名冊內的股東。

百萬港元	附註	截至2010年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2009年 6月30日止半年度 (未經審核及重列)
香港車費收入		5,933	5,527
車站商務及鐵路相關收入		1,732	1,653
租務、管業及其他收入		1,585	1,450
香港以外的鐵路專營權收入	3	4,852	–
其他淨收入	4	–	–
		14,102	8,630
員工薪酬及有關費用		(1,583)	(1,614)
水電費用		(498)	(461)
營運鐵路的地租及差餉		(91)	(91)
耗用的存料與備料		(184)	(184)
維修及保養		(423)	(403)
鐵路配套服務		(67)	(60)
車站商務及鐵路相關業務開支		(442)	(340)
租務、管業及其他業務開支		(372)	(369)
香港以外的鐵路專營權經營開支	3	(4,645)	–
項目研究及業務發展開支		(67)	(95)
一般及行政開支		(146)	(126)
其他費用		(93)	(81)
未計折舊及攤銷前經營開支		(8,611)	(3,824)
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤		5,491	4,806
物業發展利潤	5	3,705	2,147
未計折舊及攤銷前經營利潤		9,196	6,953
折舊及攤銷		(1,537)	(1,471)
合併相關開支		–	(7)
未計利息及財務開支前經營利潤		7,659	5,475
利息及財務開支		(656)	(854)
投資物業的公允價值變動		1,101	712
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	6	82	74
除稅前利潤		8,186	5,407
所得稅	7	(1,482)	(910)
期內利潤		6,704	4,497
下列人士應佔：			
– 公司股東		6,639	4,498
– 非控股權益		65	(1)
期內利潤		6,704	4,497
每股盈利：	9		
– 基本		HK\$1.16	HK\$0.79
– 攤薄		HK\$1.16	HK\$0.79

第33至47頁的附註屬本中期財務報告的一部分；派發予公司股東的股息詳情載於附註8。

百萬港元	附註	截至2010年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2009年 6月30日止半年度 (未經審核及重列)
期內利潤		6,704	4,497
期內其他全面收入(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		(16)	(3)
– 非控股權益		1	–
		(15)	(3)
現金流量對沖：對沖儲備的淨變動	11	(71)	84
自用土地及樓宇：固定資產重估儲備的淨變動	11	103	(45)
		17	36
期內全面收入總額		6,721	4,533
下列人士應佔：			
– 公司股東		6,655	4,534
– 非控股權益		66	(1)
期內全面收入總額		6,721	4,533

百萬港元	附註	於2010年6月30日 (未經審核)	於2009年12月31日 (已審核及重列)
資產			
固定資產			
- 投資物業	12	42,201	40,993
- 其他物業、機器及設備	13	77,197	77,844
- 服務經營權資產	14	19,789	19,351
		139,187	138,188
物業管理權		31	31
在建鐵路工程	15A	-	-
發展中物業	16	9,006	6,718
遞延開支	17	839	558
無控制權附屬公司權益		493	490
聯營公司權益		824	823
遞延稅項資產	27	6	12
證券投資	18	3,485	227
員工置業貸款		5	7
待售物業	19	2,552	3,783
財務衍生工具資產	20	411	370
存料與備料		1,088	1,040
應收帳項、按金及預付款項	21	4,451	2,428
給予物業發展商貸款	22	1,966	1,916
應收政府及其他關連人士的款項	23	377	12,788
現金及現金等價物		10,287	7,115
		175,008	176,494
負債			
銀行透支		49	21
短期貸款		672	25
應付帳項及應計費用	24	16,260	20,497
本期所得稅		1,205	430
工程合約保證金		386	354
應付政府及其他關連人士的款項	23	1,153	923
貸款及其他債務	25	18,876	23,822
服務經營權負債	26	10,609	10,625
財務衍生工具負債	20	215	237
附屬公司的少數股東貸款		129	136
遞延收益		141	167
遞延稅項負債	27	13,175	12,804
		62,870	70,041
淨資產			
		112,138	106,453
股本及儲備			
股本、股份溢價及資本儲備	28	43,612	42,497
其他儲備	29	68,394	63,890
公司股東應佔總權益			
		112,006	106,387
非控股權益			
		132	66
總權益			
		112,138	106,453

第33至47頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

百萬港元	附註	其他儲備							非控股 權益	總權益
		股本· 股份溢價及 資本儲備	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	公司股東 應佔 總權益		
2010年6月30日(未經審核)										
於2010年1月1日結餘		42,497	1,132	(52)	52	53	62,705	106,387	66	106,453
截至2010年6月30日止半年度的權益變動										
- 2009年末期股息	8, 28	1,087	-	-	-	-	(2,177)	(1,090)	-	(1,090)
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	28	-	-	28	-	28
- 行使的僱員認股權	28	28	-	-	(2)	-	-	26	-	26
- 期內全面收入總額		-	103	(71)	-	(16)	6,639	6,655	66	6,721
於2010年6月30日結餘		43,612	1,235	(123)	78	37	67,167	112,006	132	112,138
2009年12月31日(已審核)										
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6月30日止半年度的權益變動										
- 2008年末期股息	8	962	-	-	-	-	(1,925)	(963)	-	(963)
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	14	-	-	14	-	14
- 行使的僱員認股權	28	3	-	-	-	-	-	3	-	3
- 失效的僱員認股權		-	-	-	(2)	-	2	-	-	-
- 期內全面收入總額		-	(45)	84	-	(3)	4,498	4,534	(1)	4,533
於2009年6月30日結餘		42,084	915	(70)	37	60	58,363	101,389	20	101,409
截至2009年12月31日止半年度的權益變動										
- 2009年中期股息	8	399	-	-	-	-	(800)	(401)	-	(401)
- 以股份為基礎的僱員支出		-	-	-	18	-	-	18	-	18
- 行使的僱員認股權		14	-	-	(2)	-	-	12	-	12
- 失效的僱員認股權		-	-	-	(1)	-	1	-	-	-
- 因附屬公司發行股本而增加的非控股權益		-	-	-	-	-	-	-	45	45
- 期內全面收入總額		-	217	18	-	(7)	5,141	5,369	1	5,370
於2009年12月31日結餘		42,497	1,132	(52)	52	53	62,705	106,387	66	106,453

百萬港元	截至2010年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2009年 6月30日止半年度 (未經審核及重列)
經營活動現金流量		
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤	5,491	4,806
調整項目：		
存料撥備減少	(1)	-
出售固定資產虧損	10	9
攤銷有關顧客轉入資產的遞延收益	(3)	-
衍生工具公允價值減少/(增加)	9	(6)
以股份為基礎的僱員支出	31	19
匯兌(收益)/虧損	(16)	9
未計營運資金變動前鐵路及相關業務的經營利潤	5,521	4,837
應收帳項、按金及預付款項(增加)/減少	(351)	118
存料與備料增加	(46)	(147)
應付帳項及應計費用增加/(減少)	810	(37)
經營活動產生的現金	5,934	4,771
本期稅項		
已付香港利得稅	(330)	(192)
已付海外稅項	(4)	(2)
經營活動所得的現金淨額	5,600	4,577
投資活動現金流量		
資本性開支		
- 購入香港營運鐵路資產	(703)	(1,229)
- 康城站項目	(14)	(66)
- 西港島綫項目	(1,466)	(163)
- 南港島綫項目	(176)	(64)
- 觀塘延綫項目	(84)	(44)
- 深圳市軌道交通四號綫項目	(939)	(320)
- 將軍澳物業發展項目	(53)	(148)
- 東鐵/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	(4,085)	(24)
- 物業改善、裝修工程及其他發展項目	(109)	(133)
- 其他資本性工程	(118)	(19)
沙田至中環綫及區域快綫有關的委託工程收入淨額	75	17
兩鐵合併支出	-	(12)
收取與物業發展有關的款項	2,097	2,523
收取政府對西港島綫項目的財務資助	12,252	-
於存入後超過三個月到期的銀行存款增加	(7,406)	-
購入證券投資所需款項	(3,346)	(23)
出售證券投資所得款項	92	263
清理固定資產所得款項	3	-
於聯營公司的投資	-	(55)
無控制權附屬公司股息收入	75	40
透過員工置業貸款計劃償還的本金	2	1
投資活動(耗用)/所得的現金淨額	(3,903)	544
融資活動現金流量		
根據認股權計劃發行股本所得款項	26	3
取用貸款	1,376	6,652
發行資本市場借貸工具所得款項	-	500
償還貸款	(4,900)	(4,318)
償還資本市場借貸工具	(950)	(6,111)
已付利息	(456)	(650)
已收利息	45	6
已付財務開支	(11)	(13)
已付股息	(1,089)	(962)
融資活動耗用的現金淨額	(5,959)	(4,893)
現金及現金等價物(減少)/增加淨額	(4,262)	228
於1月1日的現金及現金等價物	7,094	734
於6月30日的現金及現金等價物	2,832	962
現金及現金等價物結餘分析		
綜合資產負債表中的現金及現金等價物	10,287	997
於存入後超過三個月到期的銀行存款	(7,406)	-
銀行透支	(49)	(35)
綜合現金流量表中的現金及現金等價物	2,832	962

第33至47頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

1 編製基準

本中期財務報告乃未經審核，惟已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。而畢馬威會計師事務所致董事局的獨立審閱報告載於第48頁。此外，本中期財務報告已由公司審核委員會審閱。

本中期財務報告乃按照香港聯合交易所有限公司的《證券上市規則》適用的披露規定而編製，包括符合香港會計師公會頒布的《香港會計準則》(「HKAS」)34「中期財務報告」。

除預期會於2010年年度帳項內反映的會計政策改變，此中期財務報告採納的會計政策與2009年年度帳項所採用的一致。此等會計政策的改變詳列於其後段落。

按照HKAS 34編製中期財務報告需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用和直至目前為止資產與負債及收入與支出的彙報金額，實際業績可能有別於該等估計。

本中期財務報告包括簡要綜合帳項及若干註釋，當中載有若干事項及交易的闡釋，對瞭解公司及其附屬公司(統稱「集團」)及集團於無控制權附屬公司及聯營公司的權益自2009年年度帳項發出後的財務狀況及業績的轉變極為重要。此簡要綜合中期帳項及附註並不包括按照《香港財務報告準則》(「HKFRS」)所編製的完整帳項的所有資料。

本中期財務報告內所載截至2009年12月31日止財政年度的財務資料，並不構成公司於該財政年度的法定帳項，但資料則來自該等帳項。截至2009年12月31日止年度的法定帳項(核數師已於其於2010年3月9日發出的報告內表示無保留意見)在公司的註冊辦事處備索。

香港會計師公會頒布了下列對HKFRS的修訂或新《香港(國際財務詮釋委員會)詮釋》(「HK(IFRIC)」)，並於集團本會計期間首次生效：

- HKFRS 1修訂「首次採納香港財務報告準則」
- HKFRS 3(2008年修訂)「業務合併」
- HKAS 27修訂「綜合及個別財務報表」
- HKAS 39修訂「金融工具：確認及計量 — 合資格對沖項目」
- HK(IFRIC) 17「分派非現金資產予擁有人」
- 優化HKFRS(2009年)
- HKFRS 1修訂「首次採納香港財務報告準則 — 首次採納者的額外豁免」
- HKFRS 2修訂「以股份為基礎的支出 — 集團以股份為基礎按現金結算的付款交易」

「優化HKFRS(2009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，其中只有關於HKAS 17「租賃」的修訂對集團的中期報告有影響。由於HKAS 17的修訂，集團已重新評估其土地租賃權益的分類，這評估是按集團判斷其土地租賃有否轉讓絕大部分從土地擁有權衍生的風險及回報，致使集團在經濟地位上與購買者類同。集團總結其註冊及位於香港特別行政區並依據政府的土地政策在續租時無需繳付額外補地價的土地租賃權益，不再分類為經營租賃。集團認為其在經濟地位上與購買者類同，故此該土地租賃權益應重新分類為融資租賃。根據HKAS 17的修訂，此項會計政策變動具有追溯性，而過往期間的相應金額已被重列，預付土地租賃費用於2009年12月31日的5.54億港元結餘(2009年1月1日：5.67億港元)在綜合資產負債表上分類為其他物業、機器及設備，而截至2009年6月30日止半年度的相關攤銷700萬港元則在綜合損益表上由其他費用重新分類為折舊及攤銷。

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中期報告並無重大影響。

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(「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」)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；
- 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；及
- 訂立物業組合協議及合併框架協議，訂出公司收購若干物業、物業管理權及物業發展權，以及兩鐵合併的框架，包括實施票價調整機制。

3 香港以外的鐵路專營權收入及支出

有關香港以外的鐵路專營權收入和支出包括：

百萬元	截至2010年 6月30日止半年度			截至2009年 6月30日止半年度		
	斯德哥爾摩 地鐵	墨爾本 鐵路	總計	斯德哥爾摩 地鐵	墨爾本 鐵路	總計
收入						
– 專營權收入	1,408	2,591	3,999	–	–	–
– 項目收入	–	853	853	–	–	–
	1,408	3,444	4,852	–	–	–
支出						
– 員工薪酬及有關費用	500	1,257	1,757	–	–	–
– 經營租賃費用	446	14	460	–	–	–
– 維修及保養	267	826	1,093	–	–	–
– 項目收入相關業務開支	–	790	790	–	–	–
– 其他費用	197	348	545	–	–	–
	1,410	3,235	4,645	–	–	–

4 其他淨收入

其他淨收入與建造深圳市軌道交通四號綫二期(「深圳四號綫」)工程有關。截至2010年6月30日止半年度內，於深圳四號綫的建造收益及建造成本為3.80億港元(2009年：3.42億港元)。

5 物業發展利潤

物業發展利潤包括：

百萬港元	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
由下列項目的遞延收益撥入		
– 預付款項	–	16
– 攤分資產	7	–
分佔發展盈餘數額	633	2,062
由攤分資產所得的收入	3,064	72
其他收入扣除其他一般費用的淨額	1	(3)
	3,705	2,147

6 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤

應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤包括：

百萬港元	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
應佔無控制權附屬公司除稅前利潤	87	77
應佔聯營公司除稅前利潤	9	9
	96	86
應佔無控制權附屬公司稅項	(10)	(9)
應佔聯營公司稅項	(4)	(3)
	82	74

7 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
本期稅項		
– 期內香港利得稅項，按稅率16.5%(2009年：16.5%)撥備	1,053	781
– 期內海外稅項	59	–
	1,112	781
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 投資物業的公允價值變動	182	117
– 耗用稅務虧損	4	–
– 其他	184	12
	370	129
	1,482	910

於2010年6月30日止半年度香港利得稅項撥備乃以期內估計評稅利潤按16.5%(2009年：16.5%)計算。海外附屬公司的稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅稅率16.5%(2009年：16.5%)計算。

8 股息

期內，已付及擬派發予公司股東的股息如下：

百萬港元	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
有關期內的應付股息		
– 結算日後宣派的中期股息每股14仙(2009年：每股14仙)	807	800
有關去年的已付股息		
– 於期內批准及支付的末期股息每股38仙(2008年：每股34仙)	2,177	1,925

9 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2010年6月30日止半年度股東應佔利潤66.39億港元(2009年：44.98億港元)及期內已發行的加權平均普通股數5,732,143,807股(2009年：5,665,191,375股)計算如下：

	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
於1月1日已發行普通股	5,727,833,692	5,661,143,113
已發行代息股份的影響	3,282,256	3,879,837
已行使認股權的影響	1,027,859	168,425
於6月30日的加權平均普通股數	5,732,143,807	5,665,191,375

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2010年6月30日止半年度股東應佔利潤66.39億港元(2009年：44.98億港元)及已就僱員認股權計劃下具攤薄潛力的普通股數目作出調整的期內已發行的加權平均普通股數5,738,652,735股(2009年：5,668,730,035股)計算如下：

	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
於6月30日的加權平均普通股數	5,732,143,807	5,665,191,375
公司認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	6,508,928	3,538,660
於6月30日的加權平均普通股數(攤薄)	5,738,652,735	5,668,730,035

C 若根據股東應佔基本業務利潤(不包括投資物業公允價值增加及相關遞延稅項)計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為1.00港元(2009年：0.69港元)，調整如下：

百萬港元	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
股東應佔利潤	6,639	4,498
投資物業公允價值的變動	(1,101)	(712)
投資物業公允價值的變動所產生的遞延稅項		
– 期內變動的影響(附註7)	182	117
股東應佔基本業務利潤	5,720	3,903

10 業務分類資料

集團由多個業務執行委員會來管理業務。集團根據為分配資源及評估表現而向內部最高級行政管理人員匯報資料的方式，將業務分為下列六個須呈報的類別：

- (i) 香港車務運作：營運香港市區內的一個集體運輸鐵路系統，服務位於赤臘角的香港國際機場及亞洲國際博覽館之機場快綫，過境鐵路服務，新界西北區的輕鐵及巴士服務，城際客運服務，以及貨運業務。
- (ii) 香港車站商務活動：在香港的商務活動包括廣告位、車站內零售舖位及泊車位的租務，鐵路電訊系統的頻譜服務，以及與鐵路相關的附屬公司業務。
- (iii) 香港物業租賃及管理：在香港出租投資物業中的寫字樓、零售舖位及泊車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港以外的鐵路專營權：營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，並包括與鐵路系統相關的車站商務活動。
- (v) 物業發展：香港鐵路系統沿綫的物業發展。
- (vi) 所有其他業務：包括與「昂坪360」有關的營運，鐵路顧問服務，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	香港 車務運作	香港車站 商務活動	香港 物業租賃 及管理	香港以外 的鐵路 專營權	所有 其他業務	物業發展	總計
截至2010年6月30日止半年度							
收入	5,950	1,440	1,423	4,852	437	-	14,102
未計折舊及攤銷前經營開支	(3,104)	(166)	(257)	(4,645)	(372)	-	(8,544)
	2,846	1,274	1,166	207	65	-	5,558
物業發展利潤	-	-	-	-	-	3,705	3,705
未計折舊及攤銷前經營利潤	2,846	1,274	1,166	207	65	3,705	9,263
折舊及攤銷	(1,431)	(53)	(2)	(17)	(34)	-	(1,537)
	1,415	1,221	1,164	190	31	3,705	7,726
項目研究及業務發展開支							(67)
未計利息及財務開支前經營利潤							7,659
利息及財務開支							(656)
投資物業的公允價值變動			1,101				1,101
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤				5	77		82
所得稅							(1,482)
截至2010年6月30日止半年度利潤							6,704
截至2009年6月30日止半年度(重列)							
收入	5,542	1,326	1,302	-	460	-	8,630
未計折舊及攤銷前經營開支	(3,044)	(149)	(253)	-	(283)	-	(3,729)
	2,498	1,177	1,049	-	177	-	4,901
物業發展利潤	-	-	-	-	-	2,147	2,147
未計折舊及攤銷前經營利潤	2,498	1,177	1,049	-	177	2,147	7,048
折舊及攤銷	(1,393)	(39)	(4)	-	(35)	-	(1,471)
	1,105	1,138	1,045	-	142	2,147	5,577
項目研究及業務發展開支							(95)
合併相關開支							(7)
未計利息及財務開支前經營利潤							5,475
利息及財務開支							(854)
投資物業的公允價值變動			712				712
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤				6	68		74
所得稅							(910)
截至2009年6月30日止半年度利潤							4,497

10 業務分類資料(續)

下表列示來自集團以外客戶收入按區域分布的資料。客戶的區域分布是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。

百萬港元	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
香港(所屬地)	9,153	8,508
澳洲	3,444	1
中國內地	62	75
瑞典	1,408	-
其他國家	35	46
	4,949	122
	14,102	8,630

11 其他全面收入

與其他全面收入的組成部分有關的重新分類調整如下：

百萬港元	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
現金流量對沖：		
期內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	(121)	60
轉撥至財務對沖項目的最初帳面金額	(4)	-
轉撥至損益表	40	41
因以下項目貸記/(借記)至其他全面收入列支的遞延稅項淨額：		
- 期內確認對沖項目工具的公允價值變動	20	(10)
- 轉撥至財務對沖項目的最初帳面金額	1	-
- 轉撥至損益表	(7)	(7)
期內確認為其他全面收入的對沖儲備淨變動	(71)	84
自用土地及樓宇：		
期內確認的公允價值變動	124	(54)
因期內確認的公允價值變動(借記)/貸記至其他全面收入列支的遞延稅項淨額	(21)	9
期內確認為其他全面收入的固定資產重估儲備淨變動	103	(45)

12 投資物業

投資物業以公允價值列帳，於2010年6月30日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行按公開市值作出重估。據此，投資物業的公允價值增加11.01億港元(2009年：7.12億港元)及其相關的遞延稅項1.82億港元(2009年：1.17億港元)已計入綜合損益表。

13 其他物業、機器及設備

A 購置及清理

截至2010年6月30日止半年度內，集團購置或投入使用的資產原值共6.53億港元(2009年：7.94億港元)。同期，集團清理帳面淨值1,300萬港元(2009年：1,300萬港元)的部分土木工程和機器及設備，導致淨虧損1,000萬港元(2009年：900萬港元)。

B 估值

自用寫字樓土地及樓宇以公允價值列帳，於2010年6月30日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行按公開市值作出重估。據此，扣除遞延稅項後的重估盈餘為1.03億港元(2009年：4,500萬港元虧損)已撥入固定資產重估儲備(附註11)。

14 服務經營權資產

服務經營權資產包括公司獲授權進入、使用及營運九鐵系統(「最初經營權財產」)及公司為九鐵系統進行保養、維修、替換及升級的支出(「額外經營權財產」)，建造深圳四號綫二期可予以資本化的成本，以及籌備瑞典斯德哥爾摩地鐵營運及維修而所涉及的成本。

截至2010年6月30日止半年度內，集團在額外經營權財產的淨增長為1.99億港元(2009年：2.57億港元)，而與深圳四號綫相關的額外經營權資產則增加3.80億港元(2009年：1.98億港元)。期內最初及額外經營權財產的攤銷費用為1.85億港元(2009年：1.67億港元)，而斯德哥爾摩地鐵服務經營權資產的攤銷費用為600萬港元(2009年：無)。

15 在建鐵路工程

A 由集團擁有的鐵路項目

於2010年6月30日及2009年12月31日，在建鐵路工程包含西港島綫項目的淨資本化成本。根據項目協議，政府於2010年3月對公司提供122.52億港元的項目財務資助(根據初步項目協議，另外4億港元資助已於2008年2月收訖)，該筆財務資助受一項還款機制所規限，根據該機制，公司將於西港島綫開始商業營運後24個月內向政府支付鐵路及相關工程中若干資本性開支、價格上漲成本、土地成本及或有費用的實際成本低於原先估計的金額(包括利息)。於2010年6月30日，就西港島綫項目的開支累計為33.33億港元(於2009年12月31日：16.85億港元)，全部開支已被政府財務資助所抵銷。

B 由集團管理的鐵路項目工程活動

於2010年1月26日，政府與公司就廣深港高速鐵路(「區域快綫」)的建造及運行訂立委託協議。按照委託協議，公司只負責建造及試運行區域快綫，而政府作為區域快綫的擁有者，會直接承擔該等工程的總成本，並就公司提供的項目管理服務向公司支付45.90億港元。根據委託協議條款，此數額可作更改，但每年最高限額為20億港元，而總限額為100億港元。此外，政府同意將邀請公司以服務經營權模式營運區域快綫。截至2010年6月30日止半年度內，項目管理費1.75億港元(2009年：無)已確認在綜合損益表中。

16 發展中物業

發展中物業包括公司支付物業發展項目的地基、地盤準備工程開支及地價，以及向九鐵公司支付於兩鐵合併中收購物業發展權的代價及協議款項，並扣除從發展商收取的款項。截至2010年6月30日止半年度內及截至2009年12月31日止年度內的發展中物業變動如下：

百萬港元	於1月1日結餘	開支	沖銷從發展商收取的款項	於項目完成時撥出	於6月30日/12月31日結餘
於2010年6月30日(未經審核)					
機場鐵路物業發展項目	-	11	(11)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	2,245	216	(5)	(1,376)	1,080
東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	4,473	3,963	(510)	-	7,926
	6,718	4,190	(526)	(1,376)	9,006
於2009年12月31日(已審核)					
機場鐵路物業發展項目	-	7	(2)	(5)	-
將軍澳支綫物業發展項目	2,081	177	(13)	-	2,245
東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	5,814	119	-	(1,460)	4,473
	7,895	303	(15)	(1,465)	6,718

17 遞延開支

遞延開支包含擬建的新鐵路在初期研究及設計階段的資本性支出，當中包括南港島綫(東段)及觀塘綫延綫。

18 證券投資

證券投資乃指公司及設於海外的一家保險包銷附屬公司持有的債務證券，包括：

百萬港元	於2010年6月30日 (未經審核)	於2009年12月31日 (已審核)
持至到期日證券(攤銷成本)		
– 於1年內到期	–	–
– 於1年後到期	3,201	–
	3,201	–
於海外上市的交易證券(公允價值)		
– 於1年內到期	56	107
– 於1年後到期	228	120
	284	227
	3,485	227

19 待售物業

百萬港元	於2010年6月30日 (未經審核)	於2009年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	2,445	3,676
– 按可實現淨值	107	107
	2,552	3,783

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，待售物業的可實現淨值已扣除1,200萬港元(2009年12月31日：1,200萬港元)的撥備。

20 財務衍生工具資產及負債

財務衍生工具資產及負債包括：

百萬港元	於2010年6月30日(未經審核)		於2009年12月31日(已審核)	
	名義數額	公允價值	名義數額	公允價值
財務衍生工具資產				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	292	9	756	32
– 不符合對沖會計	27	4	5	–
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	1,847	76	1,275	59
利率掉期				
– 公允價值對沖	3,336	322	3,780	256
– 現金流量對沖	–	–	350	23
	5,502	411	6,166	370
財務衍生工具負債				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	229	22	67	1
– 不符合對沖會計	92	10	76	2
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	8,760	47	9,342	97
利率掉期				
– 公允價值對沖	–	–	500	15
– 現金流量對沖	2,592	136	2,242	122
	11,673	215	12,227	237
總計	17,175		18,393	

21 應收帳項、按金及預付款項

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分香港車費收入乃經八達通卡於每天交易的下個工作日結算，或以現金收取(其他種類車票)，小部分香港車費收入是經代理預售車票並於21日內到期繳付。
- (ii) 在墨爾本的特許經營權收入乃按其性質而於每週或每月收取。大部分於斯德哥爾摩的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。
- (iii) 集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至50日不等。集團的投資物業及車站小商店的租戶須於簽訂租約時繳付三個月租金作按金。
- (iv) 與財務機構訂立的利率及貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。
- (v) 顧問服務收入乃於工作完成後，或按顧問合約內的其他規定每月寄發帳單，並於30日內到期繳付。
- (vi) 除協定的保證金外，委託予集團承辦的合約及資本性工程的相關應收帳項，於在建工程確認後的30日內到期繳付。
- (vii) 應收物業買家的帳項乃根據相關發展協議或買賣合約條款而到期繳付。

上述應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	於2010年6月30日 (未經審核)	於2009年12月31日 (已審核)
未到期款項	3,277	1,414
30日過期未付	194	209
60日過期未付	79	11
90日過期未付	66	3
超過90日過期未付	34	13
應收帳項總額	3,650	1,650
按金及預付款項	628	600
預付退休金開支	173	178
	4,451	2,428

在2010年6月30日的結餘中，22.39億港元(2009年12月31日：8.05億港元)與物業發展項目有關。

22 給予物業發展商貸款

給予物業發展商貸款的名義金額及帳面金額陳述如下：

百萬港元	於2010年6月30日(未經審核)		於2009年12月31日(已審核)	
	名義金額	帳面金額	名義金額	帳面金額
給予物業發展商的免息貸款	2,000	1,966	2,000	1,916

該筆貸款乃根據物業發展協議條款提供予將軍澳八十六區(「日出康城」)物業發展第二期的發展商。該貸款屬於免息貸款，由發展商的最終控股公司(「擔保人」)提供擔保，並須於項目的相關階段完成後償還。公司會根據擔保人現時的財務狀況，公司與擔保人過往的交易經驗及其他相關因素，定期評估擔保人的信貸質素，以控制該貸款的信貸風險。

23 重大關連人士交易

財政司司長法團受政府委託，持有公司約77%的已發行股本，成為公司的最大股東。根據HKAS 24「關連人士的披露」，除政府與集團間因日常業務關係而產生的交易外，集團與政府部門、機關或政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，並須於本中期財務報告中另行申明。

截至2010年6月30日止半年度內，集團因重大關連交易應收/應付政府及其他關連人士金額如下：

百萬港元	於2010年6月30日 (未經審核)	於2009年12月31日 (已審核)
應收下列關連人士的款項：		
– 政府	144	12,432
– 九鐵公司	102	165
– 無控制權附屬公司	16	15
– 聯營公司	115	176
	377	12,788
應付下列關連人士的款項：		
– 政府	25	19
– 九鐵公司	1,128	904
	1,153	923

於2010年6月30日，應收政府款項與委託予公司的基建工程有關，其中包括未清帳款、保證金及可向政府收回的合約索償準備金，公司為西鐵物業發展所涉及的可收回支出，和沙田至中環綫及區域快綫項目中可向政府收回費用的未清償部分。除了上述項目以外，於2009年12月31日，應收政府款項包括政府就建造西港島綫項目所提供的122.52億港元財務資助(附註15)。應付政府款項與西港島綫的土地費用有關。

應收九鐵公司款項乃關於償付公司根據九龍南綫項目管理協議及外判協議提供服務的支付，在合併框架協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程費用，九鐵公司須承擔的兩鐵合併融合工程成本與及償付公司代九鐵公司支付的若干費用。應付九鐵公司款項乃關於東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展於項目批出時的協議款項及相關利息，及服務經營權每年定額付款的應計部分。

期內，已向政府支付的股息如下：

百萬港元	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
已付現金股息	681	656
以股代息而配發的股份	991	821
	1,672	1,477

集團與政府在過往年度進行而與本年度有關及因兩鐵合併而與九鐵公司進行的重大關連交易已於公司2009年12月31日止年度的已審核報表內陳述。

23 重大關連人士交易(續)

截至2010年6月30日止半年度內，集團曾與其無控制權附屬公司——八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)及聯營公司——London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)，Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)，北京京港地鐵有限公司(「北京京港地鐵」)及瀋陽瀋港地鐵運營有限公司(「瀋陽瀋港地鐵」)，進行下列交易：

百萬港元	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
八達通集團		
– 支付或應付款項予八達通集團的中央結算服務費用	52	48
– 自八達通集團收取或應收的增值服務、八達通卡售賣和退款服務、八達通卡更換服務、電腦室和卡務中心租金以及管理服務費用	20	12
– 八達通集團已支付的股息	75	40
LOROL		
– 自LOROL收取或應收有關提供員工借調及顧問服務費用	–	1
TBT		
– 支付或應付款項予TBT對營運斯德哥爾摩地鐵提供列車維修及其他支援服務費用	267	–
– 自TBT收取或應收有關車廠和設備租金及其他共用服務費用	63	–
北京京港地鐵		
– 自北京京港地鐵收取或應收有關提供員工借調、資訊技術及其他支援服務費用	15	41
瀋陽瀋港地鐵		
– 自瀋陽瀋港地鐵收取或應收有關提供員工借調、資訊技術及其他支援服務費用	28	1

24 應付帳項及應計費用

於2010年6月30日，應付帳項及應計費用包括93.19億港元(2009年12月31日：109.67億港元)就建造西港島綫項目(附註15)而尚未使用的政府財務資助。其他應付帳項及應計費用主要為資本性項目於工程驗證後應繳付的款項，應付掉期利息，及於獲發入伙紙前向物業買家預收的按金。集團並無因提供鐵路運輸服務而產生重大的應付帳項。

於2010年6月30日，以到期日劃分的應付帳項分析如下：

百萬港元	於2010年6月30日 (未經審核)	於2009年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	2,109	5,005
30日至60日內到期	1,065	1,082
60日至90日內到期	306	280
到期日超逾90日	1,669	1,439
	5,149	7,806
租金及其他可退還按金	1,491	1,437
應計僱員福利	301	287
政府財務資助	9,319	10,967
總計	16,260	20,497

25 貸款及其他債務

集團在截至2010年及2009年6月30日止半年度內發行的債券及票據包括：

百萬港元	截至2010年6月30日止半年度		截至2009年6月30日止半年度	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	-	-	500	500

上述票據由附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited發行。已發行的票據獲公司無條件及不可撤銷的擔保，屬於MTR Corporation (C.I.) Limited的直接、無抵押、無條件債務，並與MTR Corporation (C.I.) Limited的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。發行此等票據的所得實收款項已借予公司作一般營運資金、再融資或其他公司用途。

截至2010年6月30日止半年度內，集團贖回9.50億港元(2009年：3億港元)非上市債券，及並無贖回上市債券(2009年：7.50億美元)。

26 服務經營權負債

服務經營權負債乃是在兩鐵合併中為取得服務經營權而需支付的每年定額付款總額，予以折現後的未償付結餘。

27 遞延稅項資產及負債

A 截至2010年6月30日止半年度內及截至2009年12月31日止年度內的遞延稅項資產及負債變動如下：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					
	超過相關折舊的折舊免稅額	物業重估	撥備及其他暫時差異	現金流量對沖	稅務虧損	總計
2010年6月30日(未經審核)						
於2010年1月1日	8,382	4,316	121	(10)	(17)	12,792
在綜合損益表內列支	166	182	18	-	4	370
在儲備列支/(計入)	-	21	-	(14)	-	7
於2010年6月30日	8,548	4,519	139	(24)	(13)	13,169
2009年12月31日(已審核)						
於2009年1月1日	8,323	3,822	105	(30)	(11)	12,209
在綜合損益表內列支/(計入)	59	460	16	-	(6)	529
在儲備列支	-	34	-	20	-	54
於2009年12月31日	8,382	4,316	121	(10)	(17)	12,792

B 已確認遞延稅項資產及負債：

百萬港元	於2010年6月30日 (未經審核)	於2009年12月31日 (已審核)
於綜合資產負債表內確認的遞延稅項資產淨額	(6)	(12)
於綜合資產負債表內確認的遞延稅項負債淨額	13,175	12,804
	13,169	12,792

28 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	於2010年6月30日 (未經審核)	於2009年12月31日 (已審核)
法定：		
6,500,000,000股，每股面值1.00港元	6,500	6,500
已發行及繳足：		
5,767,172,214股(2009年：5,727,833,692股)，每股面值1.00港元	5,767	5,728
股份溢價	10,657	9,581
資本儲備	27,188	27,188
	43,612	42,497

A 根據公司章程，資本儲備只供用作繳付分配予公司股東，並列作繳足紅股的未發行股份。

股份溢價指股份發行價超過其面值的數額。股份溢價帳項的用途受香港《公司條例》第48B條的規管。

B 期內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	認股權/ 代息股份價格 港元	款項撥入/從以股份為基礎 的僱員資本儲備撥入		
			股本帳 百萬港元	股份溢價帳 百萬港元	總計 百萬港元
已行使的僱員認股權					
– 全球發售前認股權計劃	1,539,000	8.440	2	11	13
– 新入職僱員認股權計劃	31,000	9.750	–	–	–
	94,000	18.050	–	2	2
	70,000	20.660	–	2	2
– 2007年認股權計劃	396,000	18.300	–	8	8
	7,000	26.520	–	–	–
	71,000	27.600	–	3	3
發行代替2009年末期股息的股份	37,130,522	29.280	37	1,050	1,087
	39,338,522		39	1,076	1,115

C 公司的認股權計劃主要詳情概述如下：

	截至2010年6月30日止半年度			截至2009年6月30日止半年度		
	全球發售前 認股權計劃	新入職僱員 認股權計劃	2007年 認股權計劃	全球發售前 認股權計劃	新入職僱員 認股權計劃	2007年 認股權計劃
期內行使已歸屬的認股權數目	1,539,000	195,000	474,000	277,000	46,000	–
期內授出的認股權數目	–	–	–	–	–	255,000
期內失效的認股權數目	–	–	263,000	–	355,500	165,000
期內歸屬的認股權數目	–	–	1,012,000	–	190,500	918,000
於6月30日尚未行使的認股權數目	1,409,000	1,121,200	38,192,500	3,328,500	2,098,700	23,483,000

此等認股權計劃的變動詳情載於第19至27頁的「公司管治及其他資料」一段內。

D 於2010年6月28日，公司根據其2007年認股權計劃，向公司若干合資格僱員（「承授人」），提出授予共355,000份認股權，惟有關之提出授予須待承授人接納方可作實。除上述之提出授予外，截至2010年6月30日止六個月內，公司並沒有根據其任何認股權計劃向任何人授予認股權。

29 其他儲備

除保留溢利外，其他儲備並不屬於已實現利潤，因此不可派發予股東。此外，公司認為包括在保留溢利內的除稅後投資物業重估盈餘216.65億港元(2009年12月31日：207.55億港元)亦不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2010年6月30日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為444.77億港元(2009年12月31日：411.65億港元)。

30 資本性承擔

A 於2010年6月30日未償付而又未在帳項內撥備的資本性承擔如下：

百萬港元	香港 車務運作	香港鐵路 支綫項目	香港 物業租賃 及發展	中國內地 及海外項目	總計
於2010年6月30日(未經審核)					
已核准但尚未簽約	1,515	–	142	24	1,681
已核准及已簽約	1,842	7,723	256	2,308	12,129
	3,357	7,723	398	2,332	13,810
於2009年12月31日(已審核)					
已核准但尚未簽約	1,116	–	192	–	1,308
已核准及已簽約	1,506	3,784	108	2,177	7,575
	2,622	3,784	300	2,177	8,883

B 香港車務運作方面的承擔包括：

百萬港元	改善及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
於2010年6月30日(未經審核)				
已核准但尚未簽約	889	67	559	1,515
已核准及已簽約	471	1,028	343	1,842
	1,360	1,095	902	3,357
於2009年12月31日(已審核)				
已核准但尚未簽約	632	34	450	1,116
已核准及已簽約	385	930	191	1,506
	1,017	964	641	2,622

C 在中國內地的投資

北京地鐵四號綫為期30年的建設及營運特許經營協議已於2006年4月簽署，鐵路線亦於2009年9月28日通車。這個項目的公私合營公司——北京京港地鐵有限公司的註冊資本約為14億元人民幣(16億港元)，公司的出資比例為49%(6.76億元人民幣)。

30 資本性承擔(續)

C 在中國內地的投資(續)

有關建造深圳市軌道交通四號綫二期和營運深圳四號綫一期及二期，為期30年的特許經營協議已於2009年3月18日簽署。此項目由集團全資負責，總投資額估計為60億元人民幣(68億港元)，由24億元人民幣(28億港元)的股本及餘額由人民幣銀行貸款提供。於2009年5月，集團從中國內地一間銀行獲得合計達40億元人民幣的融資方案，當中包括為期20年的36億元人民幣貸款及其他信貸安排，並以該項目的若干未來收入及保險權益作為抵押。於2010年首季，集團注入為數11億元人民幣(13億港元)的股本，致使集團於2010年6月30日的總股本投入達股本承擔的96%。於2010年6月30日，集團就有關項目批出合約之未償付資本性承擔總額為19億元人民幣(22億港元)(2009年12月31日：22億港元)，並向建造合約的訂約方提供2.05億元人民幣(2.35億港元)(2009年12月31日：1.02億港元)的付款擔保，4,700萬元人民幣(5,400萬港元)(2009年12月31日：5,300萬港元)的履約擔保及4,200萬元人民幣(4,800萬港元)(2009年12月31日：1,400萬港元)的其他擔保。於2010年7月1日，集團接管深圳四號綫一期的營運。

就瀋陽地鐵一、二號綫為期30年的營運及維修所訂立的《瀋陽市地鐵一、二號綫特許運營承包協議》，已於2009年5月7日簽署。集團在為這個項目而成立的合營公司(「特許經營公司」)中佔49%權益，公司總投資額約為4億元人民幣(4.59億港元)，其中註冊資本為2億元人民幣(2.30億港元)。於2010年6月30日，集團向特許經營公司注入4,900萬元人民幣(5,600萬港元)股本，並就特許經營公司於特許經營權協議中的責任向瀋陽市政府提供1.51億元人民幣(1.73億港元)(2009年12月31日：1.72億港元)的母公司擔保。

於2010年3月4日，公司的全資附屬公司——港鐵杭州一號綫投資有限公司，連同杭州市地鐵集團有限責任公司的子公司與杭州市政府，就杭州地鐵一號綫項目的投資、建設及為期25年的營運，簽署了特許經營協議。這個項目將由集團與杭州市地鐵集團有限責任公司分別佔49%及51%權益的一間合作經營公司進行。該合營公司將以債務及股本的混合模式作融資，集團的股本投資約為22億元人民幣(25億港元)。特許經營協議須經中國內地有關部門批核。

D 在歐洲及澳洲的投資

集團與DB Regio (UK) Limited(「DB Regio」)各佔50%股權的London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)獲得營運大倫敦地區的London Overground鐵路服務的專營權，由2007年11月11日起，為期七年，其後可選擇續期兩年。根據該專營權，LOROL向Transport for London(「TfL」)作出1,500萬英鎊(1.76億港元)的履約保證，由集團及DB Regio通過母公司擔保的方式共同及分別作出彌償保證。若專營權因違約而提前終止，TfL可要求沒收保證金。根據服務專營權協議，由於東倫敦綫的成功投入營運，此項履約保證在2010年7月獲降額至1,080萬英鎊(1.27億港元)。新的履約保證由DB Regio的母公司Deutsche Bahn提供擔保，而公司向Deutsche Bahn提供一項反彌償保證，並以一份540萬英鎊(6,300萬港元)的履約保證作為公司所分擔部份的擔保。於2010年6月30日，集團與DB Regio各提供100萬英鎊，即合共200萬英鎊(2,300萬港元)的無抵押貸款予LOROL，利息按英倫銀行不時公布的基礎利率加年利率2.5%計算，最後償還日期為專營權期限屆滿日或提前終止協議日兩者中較早者。

集團獲得營運瑞典斯德哥爾摩地鐵的專營權，自2009年11月2日開始，為期八年，其後可選擇續期六年。該特許經營權由集團於瑞典的全資附屬公司MTR Stockholm AB營運，並由MTR Stockholm AB及Mantena AS各佔一半權益的合營公司Tunnelbanan Teknik Stockholm AB提供列車維修保養及清潔。於2010年6月30日，集團向MTR Stockholm AB注入4,000萬瑞典克朗(4,000萬港元)股本，並向MTR Stockholm AB提供1.70億瑞典克朗(1.70億港元)的無抵押貸款，利息按Riksbank不時公布的三個月斯德哥爾摩銀行同業拆息(「STIBOR」)加年利率3%計算，償還到期日為2011年12月31日。此外，集團向斯德哥爾摩運輸部提供10億瑞典克朗(約9.99億港元)的擔保，如專營權因MTR Stockholm AB違約而提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。

集團擁有60%股權的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty Ltd(「MTM」)獲得墨爾本市鐵路網絡的營運及維修服務專營權。該專營權由2009年11月30日開始，為期八年，其後可選擇續期三年，最長可續期七年。於2010年6月30日，集團於MTM的投資額為3,900萬澳元(2.59億港元)，其中包括注入975萬澳元(6,500萬港元)的股本以及2,925萬澳元(1.94億港元)的後償貸款，年利率為7.5%，該貸款須於專營權到期日或提前終止時償還。此外，集團連同MTM的其他兩間投資公司就MTM於專營權協議下的履約及其他責任，向維多利亞省政府提供總計1.25億澳元(8.29億港元)的共同及分別的母公司擔保及7,500萬澳元(4.98億港元)的履約擔保，各方根據在MTM的持股量承擔相應責任。

31 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2010年8月12日經董事局核准。

引言

我們已審閱列載於第28頁至第47頁的中期財務報表，此中期財務報表包括香港鐵路有限公司於2010年6月30日的綜合資產負債表與截至該日止六個月期間的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表以及附註解釋。根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」)，上市公司必須符合上市規則中的相關規定和香港會計師公會頒布的《香港會計準則》第34號 — 「中期財務報告」編制中期財務報表。董事須負責根據《香港會計準則》第34號編制及列報中期財務報表。

我們的責任是根據我們的審閱對中期財務報表作出結論，並按照我們雙方所協定的應聘條款，僅向全體董事局報告。除此以外，我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

審閱範圍

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第2410號 — 「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。中期財務報表審閱工作包括向主要負責財務會計事項的人員作出查詢，並採用分析和其他審閱程序。由於審閱的範圍遠較按照《香港審計準則》進行的審核範圍為小，所以不能保證我們會注意到在審核中可能會被發現的所有重大事項。因此我們不會發表審核意見。

結論

根據我們的審閱工作，我們並沒有注意到任何事項，使我們相信於2010年6月30日的中期財務報表在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第34號 — 「中期財務報告」編制。

畢馬威會計師事務所
執業會計師
香港中環遮打道十號太子大廈八樓
2010年8月12日



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