

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

MTR CORPORATION LIMITED

香港鐵路有限公司

(「公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

截至 2010 年 12 月 31 日止年度 經審核業績公告

摘要

財務

- 未包括香港以外的鐵路附屬公司的專營權收入，經常性業務收入增加 9.1%至 193.74 億港元。香港以外的鐵路附屬公司貢獻 101.44 億港元收入
- 經營利潤上升 14.7%至 109.17 億港元。經營毛利率（不包括香港以外的鐵路附屬公司）上升 1.4 個百分點至 54.9%
- 物業發展利潤 40.34 億港元
- 基本業務利潤（即撇除投資物業重估及相關遞延稅項的股東應佔淨利潤）增加 18.5%至 86.57 億港元
- 計入投資物業重估後，股東應佔淨利潤 120.59 億港元
- 淨資產增加 10.2%至 1,172.93 億港元
- 淨負債權益比率改善至 12.8%
- 董事局建議末期股息每股 0.45 港元，全年股息合共每股 0.59 港元，增加 13.5%

營運

- 香港客運服務的總乘客量增加 6.8%至 16.085 億人次
- 於 2010 年 6 月 13 日實施票價調整機制
- 位於大圍的「名城」一期及二期預售展開
- 批出柯士甸站地塊 C 及 D 物業發展項目
- 與香港特別行政區政府簽署建造高鐵香港段的協議
- 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
- 於 2010 年 12 月 30 日北京大興綫投入服務

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2010 年 12 月 31 日止年度經審核業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2010 年	2009 年
香港車費收入	12,459	11,498
車站商務及鐵路相關收入	3,715	3,328
租務、管業及其他收入	3,200	2,928
香港以外的鐵路附屬公司收入	10,144	1,043
其他淨收入	-	-
	29,518	18,797
香港車費收入的相關開支		
- 員工薪酬及有關費用	(3,398)	(3,387)
- 水電費用	(1,067)	(1,020)
- 營運鐵路的地租及差餉	(184)	(183)
- 耗用的存料與備料	(421)	(403)
- 保養及相關工程	(912)	(915)
- 鐵路配套服務	(139)	(127)
- 一般及行政開支	(379)	(329)
- 其他費用	(228)	(179)
	(6,728)	(6,543)
車站商務及鐵路相關業務開支	(975)	(632)
租務、管業及其他業務開支	(817)	(866)
香港以外的鐵路附屬公司經營開支	(9,865)	(1,035)
項目研究及業務發展開支	(216)	(206)
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前 經營開支	(18,601)	(9,282)
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前 鐵路及相關業務的經營利潤	10,917	9,515
物業發展利潤	4,034	3,554
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前 經營利潤	14,951	13,069
折舊及攤銷	(3,120)	(2,992)
兩鐵合併每年非定額付款	(45)	-
合併相關開支	-	(12)
未計利息及財務開支前經營利潤	11,786	10,065

	截至 12 月 31 日止年度	
	2010 年	2009 年
利息及財務開支	(1,237)	(1,504)
投資物業的公允價值變動	4,074	2,798
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	139	160
除稅前利潤	14,762	11,519
所得稅	(2,590)	(1,880)
年內利潤	12,172	9,639
下列人士應佔：		
- 公司股東	12,059	9,639
- 非控股權益	113	-
年內利潤	12,172	9,639
每股盈利：		
- 基本	HK\$2.10	HK\$1.69
- 攤薄	HK\$2.10	HK\$1.69

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2010 年	2009 年
年內利潤	12,172	9,639
年內其他全面收益（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	141	(10)
- 非控股權益	16	-
	157	(10)
現金流量對沖：對沖儲備淨變動	(26)	102
自用土地及樓宇：固定資產重估儲備淨變動	285	172
	416	264
年內全面收益總額	12,588	9,903
下列人士應佔：		
- 公司股東	12,459	9,903
- 非控股權益	129	-
年內全面收益總額	12,588	9,903

綜合資產負債表（百萬港元）

	於 2010 年 12 月 31 日	於 2009 年 12 月 31 日
資產		
固定資產		
- 投資物業	45,314	40,993
- 其他物業、機器及設備	77,276	77,844
- 服務經營權資產	21,467	19,351
	<u>144,057</u>	<u>138,188</u>
物業管理權	31	31
在建鐵路工程	-	-
發展中物業	9,128	6,718
遞延開支	1,079	558
無控制權附屬公司權益	541	490
聯營公司權益	836	823
遞延稅項資產	9	12
證券投資	3,912	227
員工置業貸款	4	7
待售物業	1,936	3,783
財務衍生工具資產	375	370
存料與備料	1,061	1,040
應收帳項、按金及預付款項	3,057	2,428
給予物業發展商貸款	1,975	1,916
應收政府及其他關連人士的款項	330	12,788
現金、銀行結餘及存款	13,334	7,115
	<u>181,665</u>	<u>176,494</u>
負債		
銀行透支	16	21
短期貸款	300	25
應付帳項及應計費用	15,491	20,497
本期所得稅	1,018	430
工程合約保證金	404	354
應付政府及其他關連人士的款項	892	923
貸款及其他債務	20,741	23,822
服務經營權負債	10,749	10,625
財務衍生工具負債	148	237
非控股權益持有者貸款	154	136
遞延收益	605	167
遞延稅項負債	13,854	12,804
	<u>64,372</u>	<u>70,041</u>
淨資產	<u>117,293</u>	<u>106,453</u>

	於 2010 年 12 月 31 日	於 2009 年 12 月 31 日
股本及儲備		
股本、股份溢價及資本儲備	43,734	42,497
其他儲備	73,416	63,890
公司股東應佔總權益	117,150	106,387
非控股權益	143	66
總權益	117,293	106,453

附註：

1. 核數師報告

截至 2010 年 12 月 31 日止年度的業績已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審核，而畢馬威會計師事務所發出的無重大修訂核數師報告載於即將寄發予股東的年報內。此外，業績已由集團審核委員會審閱。

2. 帳項編製基準

本綜合帳項按照所有由香港會計師公會頒布並適用的《香港財務報告準則》（「HKFRS」）編製。除因以下新增或經修訂的《香港財務報告準則》（「HKFRS」）及《香港會計準則》（「HKAS」）或新詮釋所引致的會計政策變更外，在編制本帳項時所採納的會計政策與 2009 年年度帳項所採用的一致：

- 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」
- HK(Int) 5「財務報表呈列 — 借款人對於載有即時還款條文之有期貸款的分類」
- 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)」是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」的修訂對集團的帳項產生影響。由於 HKAS 17 的修訂，集團根據在土地租賃中是否已把從土地擁有權衍生的絕大部分風險及回報轉讓，致使集團在經濟地位上與購買者類同來重新評估集團的租賃土地權益分類。集團總結其註冊及位於香港特別行政區（「香港特區」）並依據香港特區政府的土地政策在續租時無需繳付額外補地價的租賃土地權益，不再分類為經營租賃。集團在租賃土地權益的經濟地位上與購買者類同，故此該等租賃土地權益應重新分類為融資租賃。根據 HKAS 17 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新分類，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）在綜合及公司資產負債表上被重新分類為其他物業、機器及設備，而截至 2009 年 12 月 31 日止年度的相關攤銷 1,300 萬港元則在綜合

損益表上從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帳項並無重大影響。

3. 保留溢利

截至 2010 年及 2009 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2010 年	2009 年
於 1 月 1 日結餘	62,705	55,788
公司股東應佔年內利潤	12,059	9,639
失效的僱員認股權	1	3
宣派或批准股息	(2,984)	(2,725)
於 12 月 31 日結餘	<u>71,781</u>	<u>62,705</u>

4. 物業發展利潤

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2010 年	2009 年
物業發展利潤包括：		
由下列項目的遞延收益撥入		
- 收到來自發展商的款項	-	16
- 攤分資產	17	1
分佔發展盈餘數額	990	3,497
由攤分資產所得的收入	3,026	72
其他收入扣除其他一般費用淨額	1	(32)
	<u>4,034</u>	<u>3,554</u>

5. 所得稅

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2010 年	2009 年
本期稅項		
- 年內香港利得稅項撥備	1,495	1,347
- 年內海外稅項	93	4
	<u>1,588</u>	<u>1,351</u>
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	672	462
- 清理投資物業	-	(2)
- 耗用／（撥備）稅務虧損	10	(6)
- 超過相關折舊的折舊免稅額	287	59
- 撥備及其他	33	16
	<u>1,002</u>	<u>529</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>2,590</u>	<u>1,880</u>

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2010 年	2009 年
應佔無控制權附屬公司稅項	22	16
應佔聯營公司稅項	9	8

年內香港利得稅稅項撥備乃以該年度估計評稅利潤於扣除累計稅務虧損後，按 16.5%（2009 年：16.5%）計算。海外附屬公司的本期稅項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，按香港利得稅率 16.5%（2009 年：16.5%）計算。

6. 股息

董事局建議派發末期股息每股 0.45 港元。公司建議向所有股東提供以股代息的選擇，但註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。待股東於應屆股東週年大會批准後，末期股息將於 2011 年 5 月 18 日或該日前後派發予於 2011 年 3 月 24 日營業時間結束時名列公司股東名冊的股東。

7. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2010 年 12 月 31 日止年度股東應佔利潤 120.59 億港元（2009 年：96.39 億港元）及年內已發行的加權平均普通股數 5,751,035,100 股（2009 年：5,691,839,821 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2010 年 12 月 31 日止年度股東應佔利潤 120.59 億港元（2009 年：96.39 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年內已發行的加權平均普通股數 5,756,548,816 股（2009 年：5,697,441,733 股）計算。

若根據股東應佔基本業務的利潤（不包括投資物業公允價值變動及其相關遞延稅項）計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 1.51 港元（2009 年：1.28 港元）。

8. 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。

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

百萬港元	來自集團以外客戶收入 截至 12 月 31 日止年度		指定非流動資產 於 12 月 31 日	
	2010 年	2009 年	2010 年	2009 年
香港（所屬地）	19,177	17,525	149,073	142,211
澳洲	7,239	549	123	43
中國內地	175	148	6,268	4,390
瑞典	2,858	494	151	124
其他國家	69	81	57	40
	29,518	18,797	155,672	146,808

9. 應收及應付帳項

A 集團的應收帳項、按金及預付款項為 30.57 億港元 (2009 年：24.28 億港元)。其中 6.36 億港元 (2009 年：8.05 億港元) 與物業發展有關，主要按有關發展協議或買賣合約條款而到期繳付；另 14.67 億港元 (2009 年：8.45 億港元) 為到期日由立即到期至 50 日不等的租金、廣告及電訊服務費用應收款項，由借貸組合管理活動產生並依據有關合約的個別條款而到期繳付的應收掉期利息，與香港以外的鐵路附屬公司有關的項目收入、專營權收入及其他成本回收，及於 30 日內到期的應收顧問服務收入。於 2010 年 12 月 31 日，2.03 億港元 (2009 年：2.36 億港元) 已過期未付，當中 4,600 萬港元 (2009 年：2,700 萬港元) 超過 30 日過期未付。

B 應付帳項及應計費用為 154.91 億港元 (2009 年：204.97 億港元)，當中包括 75.75 億港元 (2009 年：109.67 億港元) 有關建造西港島綫而未耗用的政府財務資助。其餘的應付帳項及應計費用大部分為於工程驗證後應繳付的資本性項目開支及應付掉期利息。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 12 月 31 日，23.31 億港元 (2009 年：50.05 億港元) 為已到期或於 30 日內到期的款項，餘下款項則仍未到期繳付。

10. 買賣或贖回上市證券

公司於 2010 年 11 月 8 日贖回其 6 億美元的環球債券。該債券在贖回前於盧森堡聯合交易所上市。

除上述贖回外，公司及其附屬公司於 2010 年財政年度內均無買賣或贖回任何上市證券。

11. 集團資產押記

於 2010 年 12 月 31 日，公司在國內之間接全資附屬公司 — 港鐵軌道交通（深圳）有限公司，以其某些資產為一項總額 40 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

於 2010 年 12 月 31 日，公司在澳洲擁有 60% 股權的附屬公司 — Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.，以其某些資產為一項 1,300 萬澳元的銀行貸款提供抵押。

除上述所指的押記外，集團於 2010 年 12 月 31 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

12. 股東週年大會

公司現擬於 2011 年 5 月 6 日舉行股東週年大會。有關股東週年大會之詳情，請參閱預期於 2011 年 3 月 30 日或該日前後刊發之股東週年大會通告。

13. 公司管治

在截至 2010 年 12 月 31 日止年度內，公司已全面遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則附錄 14《企業管治常規守則》所載的守則條文。

於 2010 年 12 月 29 日，公司宣佈現任行政總裁及董事局成員周松崗先生已通知公司董事局，他將在其行政總裁合約於 2011 年 12 月 31 日屆滿時退休，並不再擔任董事局成員。公司現正着手在全球（包括公司內部）進行招聘，以物色行政總裁職位的適當人選。

14. 發表業績公告及年報

本業績公告登載於公司的網址 www.mtr.com.hk 及聯交所的網址。年報將於 2011 年 3 月底在公司網站及聯交所網站可供查閱，並於 2011 年 3 月底向股東寄發。

主要統計數字

	截至 12 月 31 日止年度	
	2010 年	2009 年
總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	1,298.7	1,218.8
- 過境服務	100.0	94.0
- 機場快綫	11.1	9.9
- 輕鐵	154.5	143.5
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	3,770	3,544
- 過境服務（每日）	273.8	257.6
- 機場快綫（每日）	30.5	27.0
- 輕鐵（周日）	433.0	402.1

	截至 12 月 31 日止年度	
	2010 年	2009 年
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前鐵路及相關業務的經營利潤佔營業額百分率（經營毛利率）		
- 不包括香港以外的鐵路附屬公司	54.9%	53.5%
- 包括香港以外的鐵路附屬公司	37.0%	50.6%

管理層回顧及展望

2010 年香港及海外的經濟表現良好，令港鐵公司全部業務於年內均錄得穩健增長。

公司在香港的經常性業務增長強勁。香港鐵路業務受惠於乘客量增加以及票價按既定的票價調整機制上調，而新租務租金上調及零售設施面積增加，則對物業租務及車站零售業務帶來正面影響。同時，公司的廣告業務亦見顯著回升，而物業發展業務亦錄得主要來自日出康城「領都」的利潤入帳。

公司在香港以外的業務亦取得進展。北京地鐵四號綫於 2010 年 9 月慶祝通車一周年，服務表現保持高水平，總乘客量逾 2.5 億人次。北京地鐵四號綫的延綫大興綫於 2010 年 12 月 30 日投入服務。在深圳，公司全資擁有的附屬公司港鐵軌道交通（深圳）有限公司於 2010 年 7 月接管營運全長 4.5 公里、沿綫設有五個車站的深圳市軌道交通四號綫第一期。而我們在英國、瑞典及澳洲的業務於年內也取得進展。

在香港，我們正在進行西港島綫及廣深港高速鐵路香港段（高鐵香港段）的建造工程。南港島綫（東段）、觀塘綫延綫及沙田至中環綫的規劃、設計及審批程序，亦於年內取得相當成果。

公司 2010 年的總收入，上升 57.0% 至 295.18 億港元。未計折舊、攤銷及每年非定額付款前鐵路及相關業務的經營利潤為 109.17 億港元，上升 14.7%。如果不包括我們的海外鐵路附屬公司，收入則上升 9.1%，經營利潤上升 11.9%，而經營毛利率則上升 1.4 個百分點至 54.9%。相對 2009 年的 35.54 億港元，2010 年的物業發展利潤為 40.34 億港元。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 18.5% 至 86.57 億港元，即每股盈利 1.51 港元。除稅前的投資物業重估收益為 40.74 億港元（除稅後則為 34.02 億港元），而 2009 年則錄得除稅前投資物業重估收益 27.98 億港元。因此，股東應佔淨利潤上升 25.1% 至 120.59 億港元，即包括投資物業重估的每股盈利為 2.10 港元。董事局建議派發末期股息每股 0.45 港元，使全年股息合共每股 0.59 港元，而 2009 年則為每股 0.52 港元。

香港客運服務

公司的香港車費收入，包括鐵路、輕鐵及巴士客運服務在內，於 2010 年達至 124.59 億港元，較 2009 年上升 8.4%。

乘客量

於 2010 年，公司在香港的總乘客量較去年增加 6.8% 至 16.085 億人次。

本地鐵路服務的乘客量較 2009 年上升 6.6%至 12.987 億人次。乘客量增加，是由於在 2009 年下半年投入服務的九龍南綫和康城站於今年帶來的全年效應、本港的入境旅客人數增加，加上經濟復甦所致。2010 年的周日平均乘客量為 380 萬人次，較去年上升 6.4%。

羅湖及落馬洲過境服務於 2010 年的乘客量為 1 億人次，較 2009 年增加 6.3%，乘客量增加是經濟復甦和來自中國內地的旅客人數上升所致。

於 2010 年，機場快綫的乘客量較 2009 年上升 12.9%至 1,110 萬人次，乘客量增加是由於全球經濟好轉刺激航空旅客量反彈，與及亞洲國際博覽館在 11 月舉辦的「智慧的長河：電子動態版《清明上河圖》」展覽所致。

輕鐵、巴士及城際客運服務於 2010 年的乘客量合計為 1.987 億人次，較 2009 年的乘客量增加 8.0%。

市場佔有率

於 2010 年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由 2009 年的 42.6%增加至 44.3%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由 64%增加至 65.3%。而我們過境業務於 2010 年的市場佔有率則為 55.0%。

車費收入

本地鐵路服務於 2010 年的車費收入增加 8.5%至 86.68 億港元，在 124.59 億港元的香港車費總收入中佔 69.6%。而本地鐵路服務的每名乘客平均車費則上升 1.9%至 6.67 港元，主要由於我們在 2010 年 6 月調整了票價，以及連接東鐵綫及西鐵綫的九龍南綫投入服務後帶來較長的乘客車程所致。

於 2010 年，過境服務的車費收入為 24.87 億港元，較 2009 年增加 6.9%。而機場快綫於 2010 年的車費收入則達至 6.94 億港元，較 2009 年上升 12.5%。輕鐵、巴士及城際客運服務於 2010 年的車費收入合計為 6.10 億港元，較 2009 年上升 7.4%。

服務及表現

一如以往，我們超越了在營運協議和公司本身更為嚴格的顧客服務目標中訂下的所有表現標準。

公司的服務表現，在香港贏得多項殊榮，當中包括《東周刊》主辦的「香港服務大獎—公共交通組別獎」，以及《星島日報》的「星鑽服務品牌選舉大獎 2009—最佳公共交通服務」。

我們繼續透過改善車站及列車的質素，不斷提升公司的服務水平。在 2010 年內，我們完成了五個車站的翻新工程，另外還有三個車站正在進行翻新。公司亦開始在港島綫、觀塘綫及荃灣綫的八個地面車站，進行安裝月台自動閘門工程，而十個西鐵綫車站亦已鋪上月台輪候地磚。我們亦於 2010 年 3 月為火炭禾寮坑的一段路軌安裝了新的隔音罩。

八列新輕鐵列車已於 2010 年投入服務。而十列新地鐵列車預計可於 2011 年內開始付運。此外，我們改裝列車車廂以方便殘疾人士出入，並在車站加設斜道及安裝闊閘機。

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 年增加 11.6%，至 37.15 億港元。收入增加，主要由於廣告業務顯著回升、新租務租金上調，以及車站商店的出租面積擴大所致。而代表政府管理高鐵香港段的項目工程也為公司帶來收入與及等量的支出。

車站零售設施於 2010 年的收入為 17.16 億港元，較 2009 年增加 6.9%。收入增加，反映租金因商戶組合的改進和經濟表現活躍而上升，以及商店數目增加。

截至 2010 年年底，我們的車站商店總數由 2009 年年底的 1,228 間增加至 1,254 間，而車站零售設施的總面積則由 2009 年年底的 52,788 平方米增加至 53,880 平方米。

2010 年的廣告收入為 7.34 億港元，較 2009 年增加 22.9%，這是由於經濟不斷好轉，加上適時推出新的廣告套餐所致。

電訊服務於 2010 年的收入為 2.90 億港元，較 2009 年增加 6.2%。收入增加主要是由於新車站帶來的流動電訊服務收入，以及 3G 數據傳輸服務的強勁增長，再加上流動電訊服務商為擴充戶外網絡覆蓋所租賃的新天台位置之租金收入。

隨著香港機場管理局的旅客捷運系統改善項目於 2009 年 6 月竣工，對外顧問服務於 2010 年的收入較 2009 年減少 28.9%，至 1.13 億港元。

公司已於 2010 年 6 月停辦規模較小及出現虧損的貨運業務。

物業及其他業務

由於利率低企、經濟復甦，加上中國內地買家對本港物業的興趣日增，香港地產市場於 2010 年大部分時間均表現暢旺。

為提高一手住宅單位銷售過程的透明度，政府推出了多項措施，如要求更加詳細列出實用樓面面積的組成部分，以及在開售前三天公布價目表等，我們歡迎並支持這些新措施。政府同時為推廣可持續發展，宣布訂立更嚴格的條件，限制發展商取得用作興建環保設施的額外可供發展的樓面面積。我們正採取措施以符合這些新規定，並同時務求保障公司的利益。

政府於 11 月推出新措施予以壓抑投機炒賣，規定物業於購入不足兩年內出售須繳納特別印花稅。雖然這行動導致交投量減少，但樓價仍相對保持平穩。而二手市場的交投量於 2011 年年初已出現回升。

物業發展

2010 年的物業發展利潤為 40.34 億港元，主要來自出售日出康城「領都」所得利潤，而出售火炭「御龍山」和烏溪沙「銀湖·天峰」的尚存單位也為物業發展利潤帶來貢獻。

大圍維修中心「名城」第一期和第二期已分別於 2010 年 3 月及 11 月展開預售。截至 2010 年年底，在兩期合共 2,728 個單位中，已售出約 47%。

日出康城第 2a 期「領都」已於 2010 年 1 月獲發入伙紙，而大圍維修中心「名城」第一期和第二期亦分別於 2010 年 2 月及 11 月獲發入伙紙。

物業發展招標活動方面，我們於 2010 年 3 月批出柯士甸站地塊 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，共 39 億港元。

如前所述，政府在 2010 年下半年推出了一系列與物業發展有關的新措施，公司的物業發展計劃亦作出相應的調整。

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 年之總收入較 2009 年增加 9.3%，至 32.00 億港元。

公司在香港和中國內地的物業租金總收入增加 8.2%，至 27.58 億港元。在香港，整體港鐵商場於年內的新租務租金錄得 14% 的平均升幅。於 2010 年 12 月 31 日，公司在香港的 12 個商場及國際金融中心二期的 18 個樓層維持接近 100% 的出租率。港鐵商場繼續備受讚譽，於年內贏得十多個國際及本地獎項。

截至 2010 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 225,650 平方米的零售物業及 41,090 平方米的寫字樓。

公司於 2010 年的物業管理收入較 2009 年減少 1.9% 至 2.03 億港元。公司在香港管理的住宅單位數目由 79,449 個增加至 81,962 個。

昂坪 360

大嶼山昂坪 360 纜車和昂坪市集於 2010 年的收入增加 38.2% 至 2.39 億港元，而旅客人數則由 2009 年約 140 萬人次上升至 170 萬人次。業績提升是多項因素所致，當中包括纜車運作暢順、更尊貴的「水晶車廂」需求上升、公司進行主動推廣計劃的成效，以及公司新成立的附屬旅行社「360 假期」成功推廣大嶼山成爲一個旅遊熱點。

八達通

八達通繼續透過招攬中小型零售商戶，及引進更方便的新應用模式予消費者和企業，積極擴展其零售商戶網絡。截至 12 月底，包括由八達通委任的洽商代表所服務的商戶在內，在香港使用八達通服務的商戶超過 3,000 家。八達通卡的流通量爲 2,310 萬張，而每日平均使用量及交易金額分別達至 1,150 萬次及 1.066 億港元。公司於 2010 年應佔八達通的淨利潤爲 1.26 億港元，較 2009 年下跌 15.4%，主要由於八達通就個人資料私隱事件所支付的一次性開支所致。

中國內地及海外業務

2010 年，公司於香港以外的鐵路專營業務包括：在中國內地，營運北京地鐵四號綫的北京京港地鐵有限公司佔 49% 股權及營運深圳市軌道交通四號綫的港鐵軌道交通（深圳）有限公司佔 100% 股權、在澳洲的 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (MTM) 佔 60% 股權、在瑞典的 MTR Stockholm AB (MTRS) 佔 100% 股權和爲 MTRS 提供列車維修服務的

Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT)佔 50%股權，以及在英國的 London Overground Rail Operations Limited (LOROL)佔 50%股權。

公司在香港以外的鐵路附屬公司，即 MTM、MTRS 及港鐵軌道交通（深圳）有限公司錄得收入共 101.44 億港元。經營成本為 98.65 億港元，而經營利潤達 2.79 億港元，經營毛利率為 2.8%。MTM 及 MTRS 從事營運及維修特許專營權業務，所需的資本投資較少，因此其經營毛利率通常會大大低於其他需要龐大資本的項目之經營毛利率。於 2010 年 7 月 1 日開始營運的港鐵軌道交通（深圳）有限公司，一如公司預期在 2010 年出現輕微虧損。雖然 MTM 的財務表現令人鼓舞，但 MTRS 的財務表現卻未符預期，我們已採取多項措施藉以提升其營運效率。北京京港地鐵有限公司、LOROL 及 TBT 全部作為聯營公司入帳，於 2010 年合共帶來除稅後利潤 2,200 萬港元，較公司預期為佳。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於 2010 年錄得的總乘客量接近 8.5 億人次。

北京地鐵四號綫於 2010 年的總乘客量逾 2.5 億人次，每日平均達 75 萬人次。於 2010 年 5 月 1 日，北京地鐵四號綫錄得 100 萬人次的創紀錄單日乘客量，平均列車服務可用率及正點率的表現均超越我們訂下的目標。於 2010 年 12 月 30 日，全長 22 公里的北京地鐵四號綫延綫大興綫通車，提供客運服務。北京京港地鐵有限公司只擁有大興綫的營運及維修合約。

在深圳，港鐵軌道交通（深圳）有限公司於 2010 年 7 月 1 日接管營運全長 4.5 公里、沿綫設有五個車站的深圳市軌道交通四號綫一期，至今營運表現理想，平均列車服務按照編定班次行走及正點率均超越我們訂下的目標。而全長 16 公里、沿綫設有十個車站的深圳市軌道交通四號綫第二期的施工進度良好，預期可於 2011 年年中通車。

由於公司在瀋陽的主要持份者（包括瀋陽市政府）出現重大的人事變動，為我們佔 49%股權的瀋陽營運及維修合營公司帶來嚴重障礙，並導致其難以履行合約中的工作範疇。我們正與瀋陽的有關單位磋商解決方案並決定撤離瀋陽。公司在合營公司的投資，主要包括合營公司直接聘用或為合營公司提供支援的員工薪酬，我們已將有關開支於 2010 年帳項註銷。

在英國，LOROL 於年內引入新列車，進一步提升了服務質素。LOROL 的東倫敦綫經翻新和擴展後，於 2010 年 5 月開始提供全面的客運服務，令 LOROL 的路綫總長度由 85 公里增加至 110 公里。

在斯德哥爾摩，MTRS 自 2009 年 11 月開始營運以來，營運表現令人滿意，平均列車服務正點率超越我們訂下的目標。

在墨爾本，MTM 於上半年遇到多項營運問題，MTM 隨即採取補救措施，使營運表現在下半年內有所改善。MTM 正繼續推行提高資產可靠性及營運能力的措施，從而提升營運表現。

未來增長

香港的增長

年內，公司為擴展香港鐵路網絡而進行的五個主要項目，包括西港島綫、南港島綫（東段）、觀塘綫延綫、高鐵香港段及沙田至中環綫，均取得理想進展。

公司已向政府收訖全長 3 公里的西港島綫的全數財務資助，而建造工程正如期進行。該項目的土木工程合約已於 2010 年 4 月前全部批出，而堅尼地城游泳池（第一期）及戴麟趾康復中心的土木基建工程已於 2010 年年底大致完成。西港島綫以兼顧地區傳統色彩和創造市區重建機會為目標，審慎考慮了區內居民的意願。

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，而項目已於 2010 年 11 月 30 日獲得行政會議授權。其詳細設計工作已經大致完成。把黃竹坑車廠用地規劃為綜合發展區，用作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，預期將可在 2011 年，根據城市規劃條例正式獲得批准。南港島綫（東段）將採用「鐵路和物業綜合發展經營」模式進行融資，以確保項目在財務上可行。

全長 3 公里的觀塘綫延綫鐵路方案已於 2010 年 11 月 30 日獲得行政會議授權。項目的詳細設計工作已大致完成。公司根據「鐵路和物業綜合發展經營」模式，建議使用何文田站上蓋的物業發展權以達致項目在財務上可行。

香港政府將撥款興建全長 26 公里的高鐵香港段，除委託公司負責項目的設計及建造工程外，並已同意在鐵路建成後，邀請公司以服務經營權模式負責營運。建造工程的委託協議已於 2010 年 1 月 26 日簽訂。而建造工程亦於 2010 年 1 月展開，且進展良好。

公司在全長 17 公里的沙田至中環綫的車站設計及建造規劃取得進展的同時，亦進一步諮詢社區及其他有關人士。該鐵路方案已於 2010 年 11 月 26 日刊憲。包括擴建何文田站及金鐘站在內的沙田至中環綫前期工程，其撥款已於 2011 年 2 月 18 日獲得立法會財務委員會通過。這將有助南港島綫（東段）及觀塘綫延綫於 2011 年上半年取得進一步的進展。

中國內地及海外拓展

深圳市軌道交通四號綫第二期的建造工程進展理想，而列車製造工程亦進度良好。深圳市軌道交通四號綫，包括第一期及第二期，預計於 2011 年年中全綫通車。

我們於 2010 年 3 月，就採用「公私合營」模式投資、建造及營運全長 48 公里的杭州地鐵一號綫的項目，簽署了特許經營協議，現正等候中央政府監管機構的審批。

財務回顧

由於香港經濟強勁反彈，加上計入國際鐵路附屬公司的全年度營運業績，集團於 2010 年的營業總額較 2009 年上升 57.0% 至 295.18 億港元。香港車費收入增長 8.4% 至 124.59 億港元，而非車費收入則增長 10.5% 至 69.15 億港元。藉著斯德哥爾摩和墨爾本附屬公司的全年營運業績，加上於 2010 年年中接管營運的深圳市軌道交通四號綫第一期的六個月業績，來自這些附屬公司的收入合共為 101.44 億港元。包括香港以外的鐵路附屬公司，集團在 2010 年的總經營成本上升 100.4% 至 186.01 億港元；若撇除這些附屬公司，經營成本上升 5.9%，而收入則增加 9.1%。因此，未計折舊、攤銷及向九廣鐵路公司支付有關服務經營權每年非定額付款前的經營利潤增加 14.7% 至 109.17 億港元，而經營毛利率則下跌 13.6 個百分點至 37.0%。若撇除香港以外的鐵路附屬公司，經營毛利率則上升 1.4 個百分點至 54.9%，而經營利潤則上升 11.9% 至 106.38 億港元。2010 年的物業發展利潤為 40.34 億港元，主要來自出售「領都」的利潤。2010 年向九廣鐵路公司支付每年非定額付款的一個月撥備為 4,500 萬港元。計入折舊及攤銷 31.20 億港

元、利息及財務開支 12.37 億港元、投資物業重估收益 40.74 億港元、集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司的淨利潤 1.39 億港元，以及所得稅 25.90 億港元，2010 年公司股東應佔淨利潤上升 25.1%至 120.59 億港元，即每股盈利 2.10 港元。若撇除投資物業重估的影響，公司股東應佔淨利潤則上升 18.5%至 86.57 億港元，即每股盈利 1.51 港元。

於 2010 年 12 月 31 日，集團的淨資產上升 10.2%至 1,172.93 億港元，當中資產總值上升 2.9%，而負債總額則下降 8.1%。資產上升主要由於投資物業重估收益、深圳市軌道交通四號綫的施工進展，以及支付柯士甸站地塊 C 及 D 的地價所致。集團於 2010 年收訖有關西港島綫的政府財務資助 122.52 億港元，令應收政府及其他關連人士的款項減少，而這筆財務資助加上強勁的現金流，令集團的證券投資及現金結餘上升。負債減少，主要由於動用西港島綫的政府財務資助及利用現金盈餘償還貸款。集團的股本、股份溢價及資本儲備共增加 12.37 億港元，加上保留溢利及其他儲備上升 95.26 億港元，公司股東應佔總權益上升 10.1%至 1,171.50 億港元。集團的淨負債權益比率由 2009 年年底的 25.8%下降至 2010 年年底的 12.8%。

年內，集團的經營活動在扣除稅務支出後的現金流入淨額為 109.07 億港元，上升 34.5%。物業發展的現金流入為 52.49 億港元，而其他現金流入為 1.66 億港元。在扣除主要為資本性項目及物業發展的支出、每年定額付款，以及利息開支和股息派付共 157.11 億港元現金流出總額後，現金流入淨額為 6.11 億港元。計入西港島綫的政府財務資助 122.52 億港元，集團於 2010 年的現金流入淨額為 128.63 億港元，當中 30.15 億港元用於償還債務，而 36.24 億港元則用以投資銀行中期票據。

根據我們漸進式的股息政策，董事局建議派發末期股息每股 0.45 港元，連同中期股息每股 0.14 港元，全年股息合共每股 0.59 港元，較去年增加 0.07 港元或 13.5%。

人力資源

近年來，公司的業務迅速擴展，現時在本港共僱用 13,829 名員工，在香港以外地方，連同我們附屬公司的員工在內，共僱用 6,672 名員工。

公司透過積極的招聘規劃、適當培訓與及坦誠溝通，羅致及挽留所需人才，並維持良好的員工關係。公司於年內填補了本港 1,000 多個鐵路營運人員的職位空缺，並聘請了 430 名新員工加入工程處。公司同時增加招聘畢業生及學徒，以配合業務擴展的需要。公司亦繼續多管齊下，挽留人才，包括加強具潛質員工的事業發展機會、提供具競爭力的僱用條件，以及建立員工溝通機制及激勵計劃等。

我們致力培育員工，確保他們為迎接未來的挑戰和機遇作好充分準備，使他們與公司同步邁進，達致長遠目標。我們亦制訂有效的培訓計劃，栽培公司未來的領導人才。

展望

全球經濟雖然存在若干不確定因素，相信在 2011 年復甦步伐仍然繼續。

在這種環境下，公司鐵路業務的乘客量應會持續增長，而公司將於 2011 年 6 月根據票價調整機制進行票價調整。公司的車站商務及物業租務業務，將受惠於市況好轉，而我們預期公司的廣告業務亦將進一步回升。

2011年，公司將根據兩鐵合併時訂定的協議向九廣鐵路公司支付首次全年度的每年非定額付款。

在香港以外鐵路專營權方面，我們預期深圳市軌道交通四號綫第二期可於2011年年中通車。

物業發展業務方面，大圍「名城」的利潤入帳時間將視乎第三期收到入伙紙的日期，或當銷售收入超過發展成本當日，以日期較後者為準。按現時情況，我們預期第三期將於2011年12月獲發入伙紙。位於將軍澳五十六區，我們擁有權益的20,000平方米商場，已於2011年1月獲發入伙紙。因此，我們將於2011年上半年，根據我們所持商場權益於其時經評定的估值，將商場的利潤入帳。商場將於2012年年初開業。除了這個商場的權益外，我們於五十六區發展項目中並無佔有任何其他財務權益。

在物業發展招標活動方面，由現在直至2011年年底，我們將視乎市場狀況為大圍站地塊和面積較小的天水圍地塊進行招標。大圍站地塊位於東鐵綫大圍站上蓋，而天水圍地塊則位於一個輕鐵車站的上蓋。在西鐵綫的物業發展用地方面，公司只擔任政府的項目代理，我們在2011年下半年可能為南昌站地塊和荃灣西站五區地塊進行招標。

最後，本人謹藉此機會，衷心感謝各董事和全體逾20,000名同事的敬業精神和辛勤工作。他們是港鐵的英雄。

承董事局命
周松崗
行政總裁

香港，2011年3月3日

以上有關截至2010年12月31日止財政年度的財務資料並不構成集團截至2010年12月31日止年度的法定綜合帳項，惟乃取自及節錄自該等綜合帳項。截至2010年12月31日止年度載有無保留意見的核數師報告書的法定綜合帳項將呈交公司註冊處處長。

暫停辦理股份過戶登記手續

公司的股東名冊將於2011年3月18日至3月24日（包括首尾兩日）期間暫停辦理股份過戶登記手續。若要符合收取末期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在2011年3月17日下午4時30分前送交公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716號室。末期股息預期將於2011年5月18日或該日前後派發。

於本公告日期：

董事局成員：錢果豐博士 (主席)**、周松崗 (行政總裁)、鄭海泉*、方敏生*、何承天*、文禮信*、吳亮星*、石禮謙*、施文信*、陳家強教授 (財經事務及庫務局局長)**、運輸及房屋局局長 (鄭汝樺)**及運輸署署長 (黎以德)**

執行總監會成員：周松崗、陳富強、周大滄、何恆光、金澤培、梁國權及杜禮

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。

