

## 行政總裁回顧及展望



「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。」

## 致各股東及其他有關人士：

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%。

## 行政總裁回顧及展望

### 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」成功推廣大嶼山成為一個旅遊熱點。

## 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。八達通卡的流通量為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為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%股權和為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。

## 行政總裁回顧及展望

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，該協議有待中央政府監管機構審批。

## 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，

## 行政總裁回顧及展望

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。

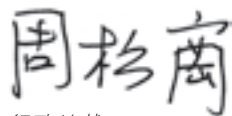
2011年，公司將根據兩鐵合併時訂定的協議向九廣鐵路公司支付首次全年度的每年非定額付款。

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。



行政總裁

周松崗

香港，2011年3月3日