



# 恒動不息 增長無間



我們的增長策略於上半年創下多個重要里程碑。我們於5月與政府簽署南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的項目協議，而深圳市軌道交通龍華綫於6月全綫通車。



2

香港營運  
網絡及  
未來支綫



## 摘要

### 財務

- 未包括香港以外的鐵路附屬公司的經常性業務收入增加8.1%至99.98億港元
- 香港以外的鐵路附屬公司收入增加27.2%至61.71億港元
- 經營利潤上升9.3%至60.01億港元。經營毛利率(不包括香港以外的鐵路附屬公司)上升0.5個百分點至57.6%
- 物業發展利潤14.45億港元
- 股東應佔投資物業重估前淨利潤43.69億港元，相等於每股0.76港元
- 計入投資物業重估後，股東應佔淨利潤80.50億港元，相等於每股1.39港元
- 淨資產增加5.4%至1,236.36億港元
- 淨負債權益比率改善至10.9%
- 中期股息每股0.25港元，較2010年每股0.14港元增加

### 營運

- 香港客運服務的總乘客量增加5.4%至8.154億人次
- 截至2011年6月30日，已售出大圍「名城」一期及二期約97%的單位
- 於2011年5月17日簽署南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的項目協議，並按「鐵路加物業綜合發展經營」模式獲得黃竹坑和何文田地塊的物業發展權
- 於2011年5月17日簽署沙田至中環綫的前期工程委託協議
- 深圳市軌道交通龍華綫第二期於2011年6月16日開始營運

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



28-49

財務報告



## 目錄

- 2 香港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
- 49 審閱報告

# 香港營運網絡及未來支綫

## 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/無限極廣場
- 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/香港麗思卡爾頓酒店
- 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/領峯
- 35 御龍山
- 36 銀湖·天峰
- 37 名城/盛薈

## 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(三期)
- 38 車公廟站
- 39 大圍站
- 40 天水圍輕鐵(天榮路)
- 41 柯士甸站地塊C
- 42 柯士甸站地塊D
- 52 黃竹坑站
- 53 何文田站

## 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





### 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
-  觀塘綫延綫
-  南港島綫(東段)
-  西港島綫

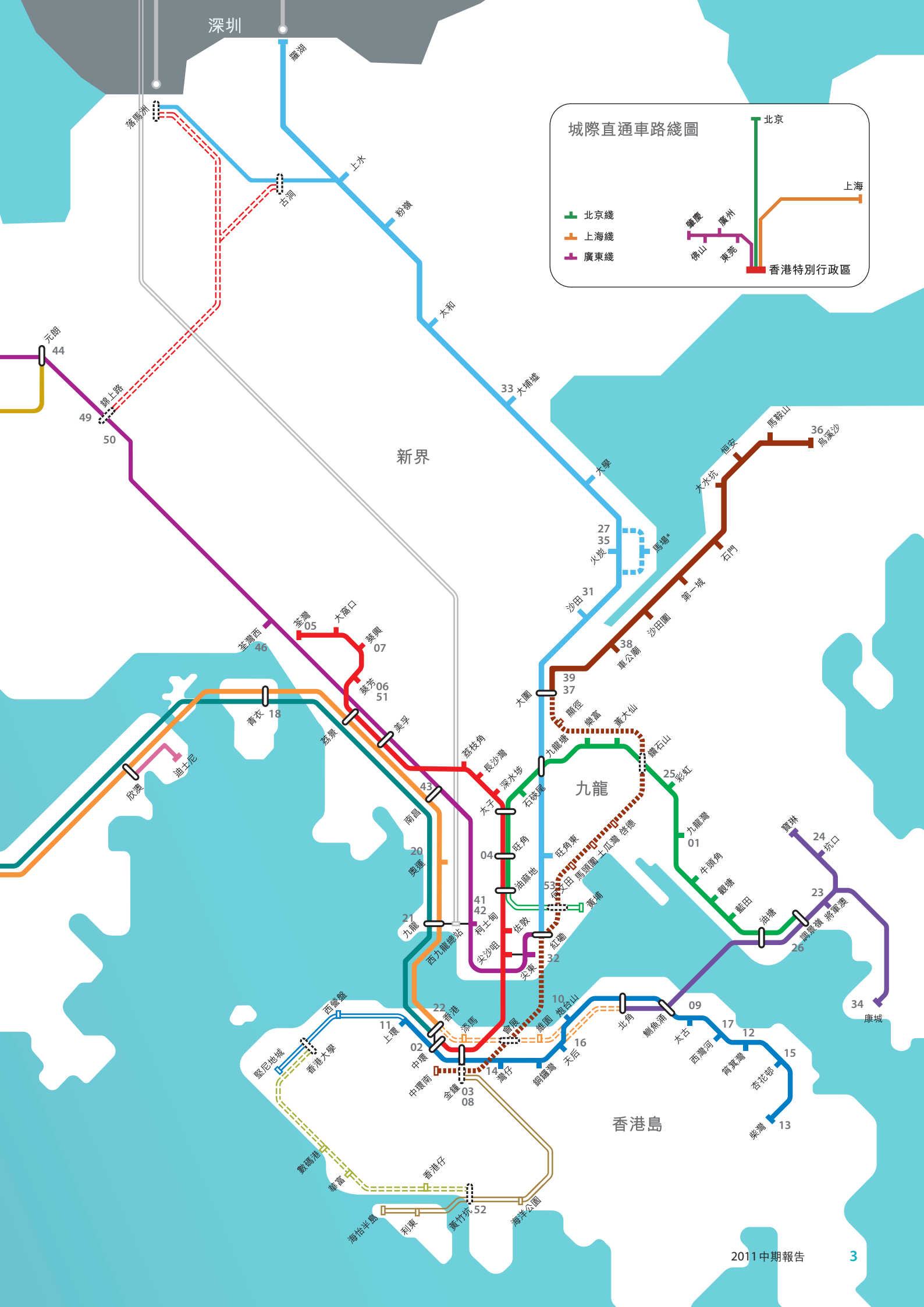
### 研究中支綫

-  沙田至中環綫

### 未來可建支綫

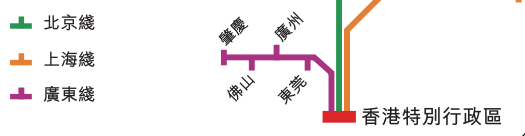
-  北港島綫
-  北環綫
-  南港島綫(西段)





深圳

城際直通車路線圖



# 主席函件

「公司在本地及海外的增長策略均取得進一步發展，而若干擴展項目已進入新的重要發展階段。」



## 致各股東及其他有關人士：

本人欣然公布港鐵公司截至2011年6月30日的中期業績。在這六個月內，公司所有業務的發展勢頭持續強勁。

公司在本港的經常性業務受惠於蓬勃的經濟，客運業務的乘客量進一步增長，而車站商務運作亦表現穩健。公司的投資物業新訂租金上調，而我們亦將公司於將軍澳第五十六區商場所持權益及大圍「名城」項目的初期利潤入帳。公司在本地及海外的增長策略均取得進一步發展，而若干擴展項目已進入新的重要發展階段。

公司業績亦受惠於2010年6月按照協定的年度票價調整機制下溫和調升的票價。去年的票價調整是自1997年以來的第一次，而且我們更於2007年兩鐵合併時調低票價。按照這機制，我們於2011年6月19日對票價再次作出溫和調整，所有適用車程票價的加權平均升幅為2.2%。即使經過這些調整，我們現時的票價大部分都不高於它們在1997年的水平。儘管我們已提供具競爭力的票價，公司仍繼續肩負其社會責任為長者、小童、學生及殘障乘客提供多項優惠。這些優惠連同其他車費推廣計劃在2011年共提供17億港元的優惠予我們服務的社群。

## 財務業績

公司於2011年首六個月錄得161.69億港元收入，較去年同期增長14.7%。當中我們不包括香港以外鐵路附屬公司的經常性業務收入增長8.1%，主要受惠於香港經濟強勁增長，而

我們在香港以外鐵路附屬公司的收入則錄得27.2%增長，主要由於墨爾本專營權收入增加、匯率變動及計入我們深圳附屬公司的收入所致。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增加9.3%。然而，由於2011年上半年的物業發展利潤較2010年為低，期內不包括投資物業公允價值變動及相關遞延稅項的股東應佔淨利潤為43.69億港元，較2010年上半年減少23.6%。若包括投資物業重估，股東應佔淨利潤則為80.50億港元，即每股盈利1.39港元。董事局宣布派發中期股息每股0.25港元。

## 發展策略

我們於香港的五個鐵路支線項目均於期內達致重要里程碑。西港島綫和高鐵香港段(廣深港高速鐵路香港段)的建造工程取得進一步進展。2011年5月，公司就南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的設計、建造、營運和財務安排，與政府簽署項目協議，並隨即展開兩個項目的建造工程。與此同時，公司亦就沙田至中環綫前期工程的設計和建造，簽署了委託協議，並即時展開建造工程。

在中國內地，北京地鐵四號綫及於2010年12月30日通車的大興綫，提供了可靠的服務，其營運表現及乘客量均超越我們訂下的目標。在深圳，我們於2010年7月接管營運深圳市軌道交通龍華綫(深圳市龍華綫)第一期，其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公里的深圳市龍華綫第二期已於2011年6月16日投入客運服務。

## 可持續發展及企業責任

公司以分別於2002年及2008年制訂的「企業持續發展政策」和「企業責任政策」為指引。我們並於2011年3月發布「生態多樣性政策」，與上述兩項政策相輔相承，承諾保護天然生態免受公司營運的影響。這項新政策將協調公司建築環境的可持續規劃，並以氣候變化作為我們鐵路和物業業務上的重點考慮。

公司在可持續發展方面的成就繼續獲得國際嘉許。2011年3月，公司再次獲可持續資產管理及羅兵咸永道會計師事務所評選為全球「交通及旅遊」類別中的可持續發展領導者。公司亦繼續躋身富時社會責任指數、道瓊斯可持續發展指數及香港的恒生可持續發展企業指數，並仍然是全球百大可持續發展企業(Global 100)中唯一一家香港公司。

我們致力推廣和落實可持續發展實務，並通過2011年6月出版的2010可持續發展報告，匯報公司在這方面的表現。

我們繼續努力減少能源消耗，並開始於我們的列車及廣告牌安裝節能的發光二極體照明。廢物處理是我們履行環保責任的另一個範疇。在2011年1月，我們於港鐵及機場快綫全綫車站設置三色回收箱，鼓勵近400萬每日使用我們本地鐵路系統和機場快綫的乘客奉行低碳生活模式，以減少棄置於堆填區的廢物。

## 心繫社區行動

公司的「心繫社區行動」以青少年、社區外展、藝術與文化，以及綠色與健康生活等四大範疇為主題。

作為公司青少年計劃的一部分，我們從177份提名中選出了100名高中二學生參與於今年7月展開的2011年「Train」出光輝每一程」計劃。此外，我們為中學生而設的「Friend」出光輝每一程」計劃即將於今年較後時間舉辦第三屆，這計劃讓我們的年青義工成為參與學生的朋友與其分享見解，並透過舉辦不同活動，幫助學生裝備自己、擴闊視野。這計劃每年吸引超過100名中學生參與。

每年，我們透過「鐵路人·鐵路心」計劃鼓勵員工參與義工活動。在今年首六個月，該計劃共舉辦了85項活動，超過1,900名義工參與。我們並繼續大力支持公益金，透過綠識日及其他活動為該機構籌募善款。

文化與傳統是社區生活的重要環節，我們已訂立了多項計劃予以支持，例如舉辦「港鐵車站藝術」計劃，把藝術元素帶進我們的系統內。

我們繼續鼓勵乘客注重健康生活，並每年舉辦「港鐵競步賽」以加強推廣這健康訊息。第七屆「港鐵競步賽」於2011年4月舉行，為醫院管理局健康資訊天地籌得破紀錄的133萬港元，以支持其預防疾病及健康教育工作。

## 總結

我們的目標是對營運所在地的社群作出可持續的經濟及社會貢獻。本人確信我們已經達到這個目標，並會竭盡全力繼續貫徹執行。

對於董事局同寅的睿智意見、員工的勤奮努力以及各有關人士的鼎力支持，本人謹表衷心謝忱。



主席

錢果豐博士

香港，2011年8月11日

## 行政總裁回顧及展望

「公司在香港的經常性業務收入增加，主要受惠於經濟增長，乘客量錄得理想增加、租務物業和車站商舖的新訂租金上調、以及廣告業務收益進一步上升。」

### 致各股東及其他有關人士：

本人欣然報告，公司的業務發展於2011年首六個月持續去年的強勁勢頭，而我們的增長策略亦取得進一步進展。

公司在香港的經常性業務收入增加，主要受惠於經濟增長，乘客量錄得理想增加、租務物業和車站商舖的新訂租金上調、以及廣告業務收益進一步上升。而票價按票價調整機制上調，對客運服務收入亦帶來進一步支持。期內入帳的物業發展利潤，主要來自我們於將軍澳第五十六區商場所持權益及從大圍「名城」發展商收取的保證收益。我們在香港以外的業務亦對公司的財務業績作出貢獻。

公司的增長策略創下多項重要里程碑。在香港，我們於2011年5月就南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的設計、建造、營運和財務安排，與政府簽署項目協議。與此同時，公司亦就沙田至中環綫前期工程的設計和建造，簽署委託協議。在上述協議簽署後，該等鐵路網絡的建造工程已隨即展開。而西港島綫及廣深港高速鐵路香港段(高鐵香港段)的建造工程繼續按照計劃進展。在中國內地，我們於2011年6月開始營運深圳市軌道交通龍華綫(深圳市龍華綫)第二期。

公司2011年上半年的總收入，上升14.7%至161.69億港元。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60.01億港元，上升9.3%。不包括我們在香港以外的鐵路附屬公司，收入則上升8.1%，經營利潤上升8.9%，而經營毛利率則上升0.5個百分點至57.6%。相對2010年同期公司於日出康城第二期「領都」所得的可觀利潤入帳37.05億港元，今年上半年的物業發展利潤為14.45億港元。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減少23.6%至43.69億港元，即每股盈利0.76港元。利潤減少主要由於今年和去年物業發展利潤的入帳時間及差額所致。除稅前的投資物業重估收益為44.08億港元(除稅後則為36.81億港元)，而2010年則錄得除稅前投資物業重估收益11.01億港元。因此，股東應佔淨利潤為80.50億港元，即包括投資物業重估的每股盈利為1.39港元。董事局建議派發中期股息每股0.25港元。





## 香港客運服務

**「於2011年上半年，香港車費總收入為63.92億港元，較2010年首六個月增加7.7%...」**

公司的香港車費收入於2011年上半年達63.92億港元，較去年同期上升7.7%。

### 乘客量

於2011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增加5.4%至8.154億人次。

受惠於經濟增長及來港旅客量攀升，公司的本地鐵路服務錄得總乘客量6.584億人次，較去年同期增加5.6%。我們的本地鐵路服務由觀塘綫、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）、西鐵綫及馬鞍山綫組成。

羅湖及落馬洲過境服務於2011年首六個月的乘客量為5,020萬人次，較2010年同期增加3.2%。

於2011年上半年，由於往來香港的航空旅客量持續上升，機場快綫的乘客量較去年同期增加11.4%至560萬人次。

輕鐵、巴士及城際客運服務於2011年首六個月的乘客量合計為1.012億人次，增加5.1%。

### 周日平均乘客量

於2011年上半年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的周日平均乘客量較去年同期增加5.2%至470萬人次，主要來自本地鐵路服務的390萬人次，較2010年首六個月上升5.3%。

### 市場佔有率

於2011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2010年同期的43.7%增加至44.9%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由64.6%增加至65.7%。由於受近期開通的深圳口岸影響，我們在2011年上

半年過境業務市場的佔有率由54.8%下調至54.5%。於2011年上半年，我們在往返機場交通工具市場的佔有率由21.6%上升至21.9%。

### 車費收入

於2011年上半年，香港車費總收入為63.92億港元，較2010年首六個月增加7.7%，其中本地鐵路服務的收入佔44.47億港元，即69.6%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升2.4%，至6.75港元，主要由於票價及車程組合的變動所致。

過境服務於2011年首六個月的車費收入為12.64億港元，較去年同期增加5.1%。機場快綫於2011年上半年的車費收入達3.60億港元，較2010年同期上升11.1%。輕鐵、巴士及城際客運服務於2011年上半年的車費收入合計為3.21億港元，較去年同期上升9.9%。

### 吸引乘客

為吸引更多乘客使用港鐵網絡，公司推出了多項宣傳及市場推廣活動，其中包括為慶祝香港迪士尼樂園五周年紀念推出的主題車票、為旅港一至兩天的過境遊客而設的過境旅遊票、為城際旅客而設的周末套票，並與廣州及東莞的機構合辦推廣計劃。此外，我們亦為特選機場快綫乘客提供車費優惠，而與「亞洲萬里通」攜手合作，推廣網上購票服務的計劃已由2011年3月起延長一年。過境服務方面，我們推出了團體旅遊推廣計劃。

2011年5月，我們公布了一系列由2011年7月開始生效的優惠及推廣計劃，其中包括「搭一百賞一票」推廣計劃、為港外綫渡輪乘客而設的新轉乘優惠，以及將長者的2港元乘車推廣計劃延長多一年。

## 行政總裁回顧及展望

### 2011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%	<b>99.9%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
— 輕鐵	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
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%	<b>99.9%</b>
— 機場快綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
— 西鐵綫	98.5%	99.0%	<b>99.9%</b>
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%	<b>99.7%</b>
— 機場快綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
— 輕鐵	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
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	<b>1,969,355</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	500,000	<b>3,575,716</b>
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	<b>14,141</b>
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%	<b>99.5%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.6%</b>
— 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.7%</b>
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、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	<b>99.6%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	<b>99.7%</b>
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	<b>99.7%</b>
— 輕鐵	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
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%	<b>99.9%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
輕鐵月台八達通收費器可靠程度	不適用	99.0%	<b>99.9%</b>
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%	<b>99.9%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	<b>99.8%</b>
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	<b>99.9%</b>
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%	<b>99.8%</b>
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	<b>99.9%</b>
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%	<b>99.9%</b>
— 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	<b>0</b>
— 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%	<b>99.9%</b>
清潔程度			
— 列車車廂：每天清潔	不適用	98.5%	<b>99.9%</b>
— 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>
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%	<b>99.9%</b>
— 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>
六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	<b>100.0%</b>

公司的港鐵友禮會「站站獎」積分計劃反應良好，而截至2011年6月30日為止已招募了超過53,000名新會員，令會員總數增至1,189,617名。

## 服務表現

於期內，公司的服務表現繼續超越了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。而清潔程度目標更達到99.9%或以上。

我們致力於卓越服務的努力，再次獲得多個獎項的嘉許，其中包括《東周刊》主辦的「香港服務大獎 — 公共交通組別獎」，《星島日報》的「星鑽服務品牌選舉大獎2010 — 最佳公共交通服務」，以及《壹週刊》的「2011服務第壹大獎 — 公共交通組別」。

## 提升服務

為提升公司的服務水平，我們致力透過投資以改善車站環境和列車。

期內，我們在沙田站展開車站翻新工程，並完成有關粉嶺站和上水站翻新工程的詳細設計工作。為確保乘客能享受到安全和舒適的服務，我們在觀塘綫、荃灣綫和港島綫的地面車站安裝月台自動閘門、在牛頭角站和鰂魚涌站增設新的洗手間和改善其他車站的洗手間，並繼續翻新扶手電梯及安裝新月台座椅。



車站商務及鐵路相關業務的收入較2010年上半年增加11.4%，至19.30億港元。業務表現強勁，反映廣告業務進一步好轉，以及車站商店的新訂租金上調和樓面面積擴大。

為增強與乘客的聯繫，我們已在所有轉車站安裝新的服務資訊顯示屏，並改善所有輕鐵月台的廣播系統以通知乘客到站列車的資訊。此外，我們在紅磡站直通車離境大堂禁區範圍增設免費上網專區，為乘客提供免費電腦上網服務。乘客現可於港鐵「e分鐘著數」機購買廣九直通車車票。我們並已在「九廣通」列車及紅磡站直通車月台和離境大堂提供Wi-Fi無線寬頻服務。

為方便公眾使用港鐵車站，我們已開始於五個車站外面安裝客運升降機。公司在六個車站設置點字地圖，並於九龍塘站東鐵綫月台安裝了覆蓋整個月台長度的失明人士引導徑。

2011年4月，公司開始接收十列新地鐵列車，這些列車將陸續於2011年及2012年期間付運，而首列新車將於今年年底前投入服務。由內地鐵路營運的直通車柴油機車，大多數已換成環保的電動機車。為期五年的輕鐵列車翻新計劃中的首部經優化輕鐵列車已於2011年1月31日投入客運服務。

## 生產力

公司不斷提升生產力的同時，亦致力維持服務質素。於六個月期內，我們在西鐵綫、東鐵綫、輕鐵和馬鞍山綫推行了多項節能措施。公司並在奧運站進行試點項目，安裝及測試空調系統變頻驅動器和玻璃窗隔熱薄膜。

## 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2010年上半年增加11.4%，至19.30億港元。」**

車站零售設施於期內的收入為9.22億港元，較去年上半年增長8.6%，主要是因為商店數目增加，加上持續改進商戶組合令租金上調所致。而以營業額計算的租金上調，亦進一步帶動收入增長。

## 行政總裁回顧及展望

我們於2011年上半年新增了11間車站商店，使港鐵車站商店截至6月底的總數達至1,265間。港鐵車站零售設施的總面積由2010年年底的53,880平方米，增加541平方米至今年6月底的54,421平方米，並為組合新增了17個新商戶。

2011年上半年的廣告收入為3.82億港元，較2010年同期增加18.6%。原因是公司適時推出新的廣告套餐和創新的廣告概念，有效地捕捉廣告市場好轉所帶來的商機。截至2011年6月30日，港鐵網絡的廣告點數目為44,876個，其中21,059個在車站內，23,817個在列車內。於這六個月期內，公司更引入全新的Power Station廣告概念，讓一位廣告客戶於合約期內獨家使用尖沙咀站內所有廣告空間及模式作推廣。



儘管受樓宇按揭進一步收緊及政府增加土地供應措施的影響，樓市於4月出現一些整固，但香港物業市場仍然保持活躍，並受惠於持續低企的利率。

隨著來港消費的內地旅客不斷上升，以及內地公司和國際金融機構在港擴展業務的活動持續增加，中環優質寫字樓及零售物業的租賃繼續表現理想。

### 物業發展

2011年首六個月的物業發展利潤為14.45億港元，當中包括我們位於將軍澳第五十六區商場的所持權益和從大圍「名城」發展商收取經扣除相關成本後的保證收益。「名城」第一期和第二期單位的銷售情況理想，截至2011年6月30日，已售出2,728個單位中約97%。

至於公司只擔任政府項目代理的西鐵綫物業發展用地方面，城市規劃委員會已於2011年6月17日批准南昌站及荃灣西站五區發展項目的總綱發展藍圖，致使項目能於2011年下半年

電訊服務於2011年上半年的收入增加19.9%至1.63億港元，主要由於有更多一次性的電訊項目管理費及3G電訊服務收入增加所致。公司於期內協助電訊服務供應商為15個位於主要地區的車站增加3G流動數據傳輸容量，與及提升他們在鐵路沿綫的流動電話設備，以加強他們的流動電話服務質素。

對外顧問服務於2011年上半年的收入為4,600萬港元，較去年上半年減少23.3%，主要由於德里機場鐵路快綫項目已大致完成。

## 物業及其他業務

**「2011年首六個月的物業發展利潤為14.45億港元...」**

**物業租務、物業管理及其他業務於2011年首六個月之收入合計為16.76億港元...」**

進行招標。此外，我們亦於2011年5月提交了西鐵朗屏(北)地塊經修訂的總綱發展藍圖予城市規劃委員會審批，並於2011年7月22日獲得批准。

公司與政府已就分別位於南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的黃竹坑及何文田發展項目的初步發展參數達成協議，並將在鐵路竣工後展開兩個項目的發展。

### 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2011年首六個月之收入合計為16.76億港元，較2010年同期增加5.7%。

公司在香港和中國內地的物業租金總收入增加6.5%，至14.65億港元。期內，我們在香港的整體港鐵商場之新訂租金錄得15%的平均升幅。於2011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。

## 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
<b>將軍澳站</b>						
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	2011-2012年 分期落成
<b>康城站</b>						
第二期(領都·領峯)	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	2010-2012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
<b>大圍維修中心</b>						
名城	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
<b>車公廟站</b>						
	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
<b>柯士甸站</b>						
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	592	於2010年 3月批出	2014年
<b>屯門站#</b>						
	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 停車場	119,512 25,000	339	於2006年 8月批出	2012-2013年 分期落成
<b>荃灣西站(第七區)#</b>						
	長江實業(集團)有限公司	住宅 停車場	113,064	433	於2008年 9月批出	2013年

# 作為政府的代理

## 待批出之物業發展組合<sup>附註1和2</sup>

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
<b>康城站</b>						
	6-10	住宅 商場 停車場	1,025,220 - 1,035,220 39,500 - 49,500	3,303(上限)	2012-2016年	2020年
<b>大圍站</b>						
	1	住宅 商場 停車場	190,480 62,000	801	2011年	2016-2017年
<b>天水圍輕鐵(天榮路)</b>						
	1	住宅 商場 停車場	91,051 205	232	2011年	2016年
<b>黃竹坑站</b>						
	3	住宅 商場 停車場	357,500 47,000	866	2015-2020年	2024年
<b>何文田站</b>						
	2	住宅 停車場	128,400	480	2015-2018年	2021年

附註：

1. 不包括作為政府的代理之物業發展組合。
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。

## 行政總裁回顧及展望

截至2011年6月30日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合包括225,625平方米的零售物業、41,000平方米的寫字樓，以及11,202平方米的其他用途物業。

我們繼續投資於旗下零售物業。連城廣場零售樓層更改間隔工程的最後一期經已展開，並將於2011年8月完成。

有效的市場推廣活動再次帶動公司物業組合取得佳績，而圓方、德福廣場、港鐵商場i-Catch iPhone App均在這方面贏得多個獎項。

公司於2011年首六個月的物業管理收入減少10.4%至9,500萬港元，收入減少是因為我們調整了經理人酬金以確保我們能以具競爭力的價格提供高質素服務。於2011年6月底，公司在香港管理的住宅單位數目增至83,378個，增加主要來自「名城」第一期新增的1,360個單位。公司在香港管理的商用面積大致維持不變，達744,214平方米。



我們正在進行五個大型項目以拓展香港鐵路網絡，並於期內取得重大進展。其中西港島綫、南港島綫(東段)和觀塘綫延綫等三個項目，將由公司出資興建及擁有。而餘下的高鐵香港段和沙田至中環綫，將由政府出資興建及擁有，公司將會獲邀請以「服務經營權」模式負責營運及維修兩條鐵路。我們亦就這些項目廣泛徵詢區內居民的意見，並將許多建議納入每個項目的設計和執行計劃之中。

## 昂坪360

大嶼山昂坪360纜車和昂坪市集於2011年首六個月的收入增加11.5%至1.16億港元，期內旅客人數為743,733人次，而尊貴的「水晶車」約佔總乘客量的32%。於六個月期內，昂坪360纜車服務的可靠率超過99%。昂坪360有限公司於2011年3月通過了ISO9001後續審核。在各項推廣計劃帶動下，纜車服務的乘客量繼續攀升，並再度奪得多個服務獎項。

## 八達通

八達通繼續擴展其零售商戶網絡。截至2011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2,430萬張，當中包括1,870萬張常用八達通卡，而每日平均使用量及交易金額分別達至1,170萬次及1.127億港元。公司於2011年上半年應佔八達通的淨利潤為8,100萬港元，較去年同期上升5.2%。

## 未來增長 — 香港

**「我們正在進行五個大型項目以拓展香港鐵路網絡，並於期內取得重大進展。」**

全長3公里的港島綫延綫西港島綫預期於2014年通車，屆時將大大縮短由堅尼地城至上環的交通時間。項目的土木及機電工程合約已全部批出。在過往的六個月內，作為西港島綫建造工程一部分的新戴麟趾康復中心已移交醫院管理局，而新的堅尼地城游泳池(第一期)亦已移交康樂及文化事務署，這兩項設施已開始為區內居民提供服務。公司現正為將來的西營盤站、香港大學站和堅尼地城站的行車隧道和挖掘工

程，進行鑽探和爆破工作。西港島綫是採用現金資助模式發展以達至財務上可行，而公司已全數收訖126.52億港元的政府現金資助。

2011年5月，公司就南港島綫(東段)和觀塘綫延綫與政府簽署項目協議。這兩個項目將以「鐵路加物業綜合發展經營」模式發展以達至財務上可行，而公司已分別獲得黃竹坑和何文田地塊的物業發展權。

全長7公里的南港島綫(東段)將使港鐵服務由金鐘伸延至南區，而該路綫的車廠將設於黃竹坑。全長2.6公里的觀塘綫延綫將由觀塘綫的油麻地站途經新建的何文田站，連接至新建的黃埔站。公司於2011年5月18日批出多份主要土木工程合約，建造工程亦隨即展開。

高鐵香港段將會採用「服務經營權」模式進行發展。高鐵香港段包括鐵路及非鐵路工程在內的整體建造成本為669億港元，而立法會財務委員會已於2010年1月16日通過這項撥款。這總額包括公司向政府收取的45.90億港元項目管理費用，而公司將在鐵路建成後獲邀請以服務經營權模式負責營運。公司正就高鐵香港段的營運安排及業務模式，與政府及內地機構進行積極磋商。

全長26公里的高鐵香港段將提供過境的高速鐵路服務，連接香港至深圳、廣州以及中國內地的高速城際客運鐵路網絡。高鐵香港段預期於2015年投入服務。葵涌的隧道爆破工程已於2011年2月展開，而隨著西九龍總站的護土牆及地基工程於2011年6月大致完成，其挖掘工程亦已展開。

而西九文化區管理局在2011年4月委任設計顧問後，我們已開始與其協調有關西九龍總站與西九文化區的設計程序。

沙田至中環綫亦會採用「服務經營權」模式進行發展，而根據於2008年11月簽署的委託協議，項目的規劃和設計工作費用由政府支付。2011年2月18日，立法會財務委員會通過沙田至中環綫與金鐘站擴建項目及新何文田站有關的前期工程撥款。公司在簽署南港島綫(東段)和觀塘綫延綫項目協議的同時，亦就這些前期工程的設計及建造簽署了委託協議。工程包括金鐘站擴建項目和新何文田站的相關建造工程、將國際郵件中心由紅磡遷往九龍灣，以及其他附屬工程。

沙田至中環綫由兩個部分組成，其中全長11公里的馬鞍山綫延綫將從大圍伸延至紅磡，並在此連接西鐵綫而形成東西走廊，而6公里長的東鐵綫延綫將由紅磡伸延至香港島，成為香港第四條過海鐵路並形成南北走廊。我們現正進行大圍至紅磡段的詳細設計工作，而整個項目的機電系統設計方案已經完成。

## 未來增長 — 中國內地及海外業務

「公司在香港以外的三家鐵路附屬公司，即MTM、MTRS和港鐵軌道交通(深圳)有限公司，錄得鐵路專營權收入共61.71億港元，較去年同期增加27.2%。」

公司於香港以外營運的鐵路業務包括：在中國內地，佔49%股權的北京京港地鐵有限公司及佔100%股權的港鐵軌道交通(深圳)有限公司、佔60%股權的Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (MTM)、佔100%股權的MTR Stockholm

AB (MTRS)、於斯德哥爾摩佔50%股權的列車維修公司Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT)，以及佔50%股權的London Overground Rail Operations Ltd (LOROL)。



## 行政總裁回顧及展望

公司在香港以外的三家鐵路附屬公司，即MTM、MTRS和港鐵軌道交通(深圳)有限公司，錄得鐵路專營權收入共61.71億港元，較去年同期增加27.2%。經營成本增加27.6%至59.25億港元，而經營利潤較去年同期增加18.8%至2.46億港元，整體經營毛利率為4.0%。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，因此其經營毛利率通常會大大低於其它需要龐大資本支出的鐵路項目之經營毛利率。而於2011年6月16日開始全綫運作的港鐵軌道交通(深圳)有限公司，一如我們預期，在2011年上半年錄得4,600萬港元的經營虧損。北京京港地鐵有限公司、LOROL及TBT全部作為聯營公司入帳，於2011年上半年合共帶來除稅後利潤7,400萬港元，而北京京港地鐵有限公司較我們預期早一年獲得利潤。

### 中國內地

在中國內地，北京地鐵四號綫及於2010年12月30日通車的大興綫，服務均超越我們訂下的表現及可靠性目標。北京地鐵四號綫及大興綫於2011年首六個月的乘客量分別為1.479億人次及2,720萬人次，而每日平均乘客量分別約達817,000人次及150,000人次。若撇除那些在同一旅程乘坐了北京地鐵四號綫及大興綫而重複計算了的乘客，北京地鐵四號綫及大興綫於上半年的整體乘客量為1.508億人次，即每日平均乘客量約為833,000人次。

在深圳，港鐵軌道交通(深圳)有限公司自2010年7月1日接管營運全長4.5公里的深圳市龍華綫第一期，營運表現理想，而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。2011年首六個月的總乘客量為1,350萬人次，而每日平均乘客量達74,557人次。而全長16公里的深圳市龍華綫第二期已落成，並如期於2011年6月16日通車。

我們正等待國家發展和改革委員會批准杭州地鐵一號綫項目。

### 海外

在英國，LOROL的營運表現持續改善，並被評選為英國截至2011年4月的年度表現最優秀鐵路營運商。而在2011年2月28日開通的另一段東倫敦綫，亦提升了整個網絡的連繫。

在斯德哥爾摩，主要鐵路綫須臨時關閉以配合部分由當地政府協調的基建工程，MTRS的表現備受影響，因此我們相應調整了人手。為達到專營權合約中訂立不斷遞升的表現目標，我們正在進行多項計劃以識別及實行持續改善措施。我們已成功實行這些措施的首階段計劃，並有助提升營運表現。

在墨爾本，隨著落實營運程序及資產相關改善措施後，MTM的表現得以改善，並於2011年1月超越我們訂下的目標。然而，主要受到與列車車長有關的工業行動影響，MTM於2011年2月至4月期間的表現低於目標，但表現已於2011年5月和6月回升。2011年2月的嚴重水災，對網絡中部分訊號系統的表現造成負面影響。除不斷致力於更新資產及推行新項目工程以提高網絡的可靠性，我們於5月引入的一套新列車時間表亦為列車可靠性帶來實質改善。

## 財務回顧

持續的業務發展勢頭令集團的經常性業務於2011年上半年取得良好業績。由於乘客量增長強勁，加上根據已定機制調整了票價，香港車費收入較去年同期增長7.7%至63.92億港元。廣告及車站商務受惠於持續經濟增長，車站商務及鐵路相關業務的收入因而增加11.4%至19.30億港元。租務、管業及其他收入上升5.7%至16.76億港元，主要由於零售租戶的續約租金上調及按營業額計算的租金上升所致。撇除香港以外的鐵路附屬公司，總收入增加8.1%至99.98億港元。來自中國內地的鐵路附屬公司(即港鐵軌道交通(深圳)有限公司)及於斯德哥爾摩及墨爾本的海外鐵路附屬公司的總收入達61.71億港元，較去年同期增加27.2%。因此，集團於2011年上半年的總收入上升14.7%至161.69億港元。

未計折舊、攤銷及向九廣鐵路公司(九鐵公司)支付有關兩鐵合併的每年非定額付款前的經營開支增加18.1%至101.68億港元。由於公司有效控制員工薪酬及能源開支以抵銷法定最低工資實施及維修開支增加所帶來的影響，香港車費收入的相關開支增加5.9%，低於相關收入的增幅。在車站商務及鐵路相關業務，以及租務、管業及其他業務方面，經營開支分



別增加13.1%及14.2%，主要由於高鐵香港段帶來額外的項目管理成本、為符合法定最低工資要求而增加的開支，加上為推動收入增長而提高的廣告代理費用及推廣開支所致。撇除香港以外的鐵路附屬公司，營運開支增加7.0%，較相關收入的8.1%增幅為低。因此，不包括香港以外的鐵路附屬公司的經營利潤增長8.9%至57.55億港元，而經營毛利率則增加0.5個百分點至57.6%。若包括香港以外的鐵路附屬公司(其收入及經營開支分別增加27.2%及27.6%)，鐵路及相關業務的總經營利潤增加9.3%至60.01億港元，而經營毛利率則為37.1%，較去年同期的38.9%減少1.8個百分點。毛利率下跌，是由於資本投入輕微及毛利率較香港業務為低的國際鐵路附屬公司的貢獻提高，加上港鐵軌道交通(深圳)有限公司的初期經營虧損所致。

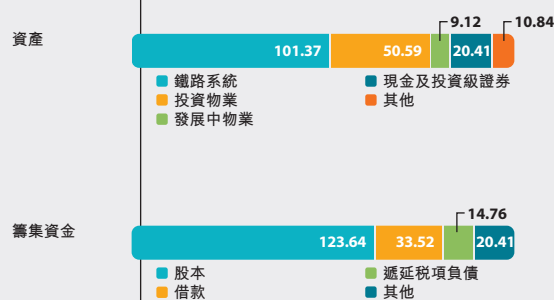
2011年上半年的物業發展利潤為14.45億港元，主要來自攤分將軍澳五十六區商場的公允價值、從大圍「名城」發展商收取不可退回的保證收益(扣除相關成本後)，以及主要來自銷售火炭「御龍山」及烏溪沙「銀湖·天峰」尚餘單位的利潤。由於利潤在不同時間入帳，本年上半年度入帳的物業發展利潤較去年上半年的金額為低。因此，未計折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤減少19.0%至74.46億港元。

在扣除因包括深圳市龍華綫的資產啟用而增加4.8%的折舊及攤銷費用16.11億港元及兩鐵合併的每年非定額付款3.01億港元後，未計利息及財務開支前的經營利潤減少27.7%至55.34億港元。由於債務淨額減少以及較高利息成本的定息債務在債務組合中的比重下降，利息及財務開支減少30.0%至4.59億港元，而加權平均借貸利率由4.4%減少至3.1%。在除稅前，投資物業公允價值較2010年年底增長44.08億港元，而除稅後的增長為36.81億港元。

集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司的利潤增加89.0%至1.55億港元，主要來自北京京港地鐵有限公司較高的利潤貢獻6,100萬港元。八達通控股有限公司、LOROL及TBT的利潤貢獻分別為8,100萬港元、1,200萬港元及100萬港元。扣除所得稅15.02億港元及非控股權益的應佔利潤8,600萬港元後，2011年上半年的股東應佔淨利潤為80.50億港元，較

## 資產負債表摘要

於2011年6月30日  
(十億港元)



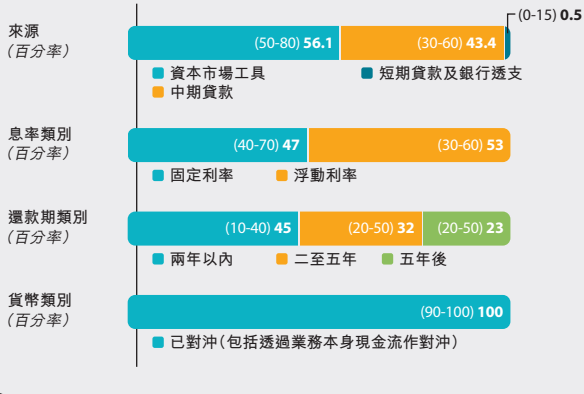
去年同期增加21.3%。每股盈利則由1.16港元上升至1.39港元。由於物業發展利潤較低，撇除投資物業重估及其相關的遞延稅項後的股東應佔淨利潤減少23.6%至43.69億港元，而按相同基準計算的每股盈利則減少24.0%至0.76港元。董事局宣布派發中期股息每股0.25港元。

集團的資產負債表進一步加強，淨資產由2010年年底的1,172.93億港元增加5.4%至2011年6月30日的1,236.36億港元。資產總值增加5.9%至1,923.27億港元，主要來自投資物業重估收益及深圳市龍華綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的進一步資本開支。於2011年上半年，較早前於南港島綫(東段)及觀塘綫延綫所發生的開支已於簽署相關的項目協議時由遞延開支轉撥至在建鐵路工程及發展中物業。物業發展商亦已於本半年度清還與「領都」發展項目有關的免息貸款的未償還餘額。負債總額增加6.7%至686.91億港元，主要由於為深圳市龍華綫建造項目提供部分融資而於2011年6月以人民幣發行的10億元人民幣票據(點心債券)、為向九廣鐵路公司支付的每年定額及非定額付款撥備，以及因期內利潤而增加的所得稅項負債。然而，持續耗用西港島綫的政

**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2011年6月30日



府資助以及從遞延收益中確認有關「名城」的利潤，抵銷了部分的負債增長。於2011年6月30日，未償還貸款總額由210.57億港元增至226.28億港元，而負債權益比率由27.2%降至27.1%，淨負債權益比率則由2010年年底的12.8%下降至2011年6月30日的10.9%。

集團於2011年上半年維持強勁的現金流。集團的鐵路及相關業務於扣除現金稅務支出後帶來58.20億港元的現金，較去年同期增加3.9%。其他主要現金收入包括物業發展商償還「領都」的貸款結餘20億港元，以及來自物業發展活動的10.18億港元。2011年上半年的現金流入總額為89.04億港元，而期內的現金流出總額則為72.96億港元，當中主要包括香港鐵路營運資產、香港新鐵路延綫及深圳市龍華綫的44.50億港元資本開支、利息付款淨額2.48億港元、派付股息23.25億港元、每年非定額付款4,500萬港元及主要與物業發展有關的其他付款項目2.28億港元。因此，集團於2011年上半年的現金流入淨額為16.08億港元。若計入主要來自發行10億元人民幣點心債券的貸款取用淨額15.20億港元，集團於2011年6月30日的現金、銀行結餘及存款，在扣除銀行透支後，增加31.28億港元至164.46億港元。

**融資活動**

由於美國的復甦步伐停滯不前，而聯儲局更表示有意維持寬鬆的貨幣政策一段長時期，期內利率持續低企，並輕微趨跌。

內地方面，控制通脹及房地產價格依然是中央政府的首要政策目標，而中國人民銀行繼續透過限制貸款增長及調高貸款基準利率來收緊銀根。因此，內地及有關的借貸者轉而來港舉債，令資金競爭轉趨激烈，導致信貸息差擴闊，整體借貸成本上升。

期內，香港人民幣離岸市場迅速增長，存款總額由2010年年底的人民幣3,150億元急增至5月底時的人民幣5,490億元，而點心債券的發行額增至人民幣770億元，為2010年全年發行額人民幣390億元的兩倍。儘管升幅顯著，人民幣投資產品的發展仍然落後於人民幣存款的增長，令點心債券的需求保持強勁，並進一步拖低這類債券的孳息率。

集團把握時機，於2011年6月發行人民幣10億元的2年期債券。這是香港首項由半官方機構發行的點心債券，票面年息率為0.625%，低於其他同年期的點心債券。發行點心債券所得款項已作為股東貸款匯至港鐵軌道交通(深圳)有限公司，用以應付深圳市龍華綫項目餘下的資金需求。

由於發行新債券及港鐵軌道交通(深圳)有限公司增加銀行借貸，綜合債務由2010年年底的210.57億港元增至2011年6月底的226.28億港元。然而，集團的流動性依然強勁，於2011年6月30日的現金及投資級別證券總額達204.13億港元，連同預測的現金流，預期足夠應付集團2012年的大部份現金需求。

由於利率持續低企，加上大幅減少利率較高的定息債務，集團的平均借貸成本由2010年上半年的年利率4.4%降至3.1%。



## 人力資源

「公司的卓越服務獲得多個國際知名獎項的嘉許，我們透過一系列的員工激勵計劃表揚及獎勵員工的貢獻。」

公司與其受控制附屬公司現時在本港及香港以外地方分別僱用14,135和6,631名員工。2011年上半年，我們聘請了540名新員工以配合公司的業務擴展。公司提供具競爭力的薪酬和有前景的事業發展機會，故能在人力市場活躍之際，仍確保我們的整體員工流失率維持於大約2.9%的低水平。

公司的卓越服務獲得多個國際知名獎項的嘉許，我們透過一系列的員工激勵計劃表揚及獎勵員工的貢獻。我們繼續透過精心設計的發展計劃，致力培育不同級別的人才。為配合香港和中國內地的業務擴展，我們繼續招聘見習管理人員及見習管理主任加入公司。

我們還舉辦不同類型的培訓及激勵課程，於期內推行共2,851個課程，為每名員工提供約2.8個培訓工作日。我們透過各種渠道與員工持續保持密切溝通。為了加強與僱員的對話，我們於2011年上半年共舉辦了超過2,500場「增進員工溝通計劃」溝通會，出席員工逾25,000人次。

## 展望

環球經濟仍然脆弱。儘管存在著歐美等市場的不明朗因素，我們對2011年下半年的前景仍然感到審慎樂觀。由於公司的業務表現主要受本地經濟情況影響，我們的客運、廣告以及租務業務仍然受惠於香港經濟的持續增長。

在物業發展業務方面，我們目前預期大圍「名城」最後一期（即第三期）可於年底前獲發入伙紙。而由於項目第一期和第二期已售出足夠的單位數目以抵銷項目的所有發展成本，我們可於收到第三期的入伙紙時將整個發展項目所得利潤入帳。

在物業發展招標活動方面，我們將視乎市場狀況，在未來六個月內為南昌站、荃灣西站五區、天水圍輕鐵（天榮路）及大圍站等地塊進行招標。南昌站地塊和荃灣西站地塊屬於西鐵綫物業發展用地，公司只擔任政府的項目代理。

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，2011年8月11日

# 主要數據

	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度	增/(減) 百分率
<b>財務摘要 (百萬港元)</b>			
收入			
— 香港車費	6,392	5,933	7.7
— 非車費	3,606	3,317	8.7
— 香港以外的鐵路附屬公司	6,171	4,852	27.2
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	6,001	5,491	9.3
物業發展利潤	1,445	3,705	(61.0)
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前經營利潤	7,446	9,196	(19.0)
股東應佔利潤	8,050	6,639	21.3
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)	4,369	5,720	(23.6)
資產總值	192,327	181,665 <sup>^</sup>	5.9
貸款、其他負債及銀行透支	22,628	21,057 <sup>^</sup>	7.5
服務經營權負債	10,733	10,749 <sup>^</sup>	(0.1)
股東應佔總權益	123,455	117,150 <sup>^</sup>	5.4
<b>財務比率</b>			
經營毛利率 (%)	37.1	38.9	(1.8) 個百分點
經營毛利率(不包括香港以外的鐵路附屬公司) (%)	57.6	57.1	0.5 個百分點
淨負債權益比率* (%)	10.9	12.8 <sup>^</sup>	(1.9) 個百分點
利息保障 (倍數)	13.4	12.2	1.2 倍
<b>股份資料</b>			
每股基本盈利 (港元)	1.39	1.16	19.8
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)	0.76	1.00	(24.0)
每股股息 (港元)	0.25	0.14	78.6
於6月30日的股價 (港元)	27.60	26.65	3.6
於6月30日的市值 (百萬港元)	159,636	153,695	3.9
<b>營運摘要</b>			
總乘客人次 (百萬計)			
— 本地鐵路服務	658.4	623.5	5.6
— 過境服務	50.2	48.7	3.2
— 機場快綫	5.6	5.1	11.4
— 輕鐵	78.2	74.9	4.3
平均乘客人次 (千計)			
— 本地鐵路服務 (周日)	3,871	3,677	5.3
— 過境服務 (每日)	277.5	268.9	3.2
— 機場快綫 (每日)	31.1	28.0	11.4
— 輕鐵 (周日)	442.2	425.5	3.9
每名乘客車費收入 (港元)			
— 本地鐵路服務	6.75	6.60	2.4
— 過境服務	25.17	24.70	1.9
— 機場快綫	63.84	64.08	(0.4)
— 輕鐵	2.71	2.63	2.7
佔專營公共交通載客量比率 (1月至5月) (%)	44.9	43.7	1.2 個百分點

\* 計入服務經營權負債及非控股權益持有者貸款作為債務的一部分以及銀行中期票據投資作為現金的一部分。

<sup>^</sup> 於2010年12月31日的數據

# 公司管治及其他資料

## 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2011年6月30日止六個月內，公司已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》所載的守則條文，惟以下所述的守則條文第A.4.2條除外。

於2011年5月6日之2011年股東週年大會(「2011年股東週年大會」)上及有關董事輪流退任的規定，公司繼續遵守其組織章程細則(「公司章程細則」)，即根據第87及88條要求三分之一的現任董事(即九名董事中其中的三名(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條獲委任的兩名董事))必須退任。中華人民共和國香港特別行政區(「香港特區」)政府的重組，以及公司與九廣鐵路公司的兩鐵合併已使在三年前召開之2008年股東週年大會上推選/重選連任的董事人數增加。因此，公司於2011年首次沒有遵守守則條文第A.4.2條的規定(即每位董事須至少每三年一次輪流退任)。以上資料已於2010年報披露。

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。如上所載，三分之一(或倘若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)的董事必須在公司每一次的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。

董事局由十二位成員組成，包括一位執行董事(即行政總裁)及十一位非執行董事，其中七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。

錢果豐博士分別自1998及2003年成為董事局成員及公司非執行主席，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。

如公司於2010年12月所宣布，周松崗先生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及執行總監會成員。

在進行全球招聘周先生的接任人選後，公司於2011年7月22日宣布委任韋達誠先生(Mr. Jay Herbert Walder)為行政總裁，首次任期為三十個月，自2012年1月1日起生效。他同時成為執行總監會成員及董事局成員。為確保順利交接，韋達誠先生將於2011年11月1日獲委任為候任行政總裁。韋達誠先生現時為美國最大客運機構紐約市都會運輸局(New York Metropolitan Transportation Authority)主席兼行政總裁，將會於離任現職後加入公司。

於2011年股東週年大會上，文禮信先生(於2010年5月27日舉行的股東週年大會後獲委任為董事)根據公司章程細則第85條退任，並獲推選為董事局成員。何承天先生、吳亮星先生及石禮謙先生根據公司章程細則第87及88條輪流退任，並獲重選連任董事局成員。

麥國琛先生已於2011年1月1日退休，不再擔任車務總監及執行總監會成員。自2011年1月1日起，金澤培博士獲委任為車務總監及執行總監會成員。

杜禮先生已於2011年9月1日退休，不再擔任法律總監及公司秘書，以及執行總監會成員。前副法律總監馬琳女士則自2011年9月1日起獲委任為法律總監及公司秘書，並同時成為執行總監會成員。

## 公司管治及其他資料

物業總監何恆光先生將自2011年10月1日起退休，並且不再擔任執行總監會成員。副物業總監鄧智輝先生則自2011年10月1日起獲委任為物業總監，並將同時成為執行總監會成員。

前總經理 — 市務及車站商務楊美珍女士已於2011年9月1日起獲委任為商務總監，並同時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

公司已採納《上市規則》附錄10所載之標準守則（「標準守則」），並在作出特定查詢後，公司確認董事局及執行總監會成員在截至2011年6月30日止半年度內一直遵守標準守則。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佈的股價敏感資料，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。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。施文信先生、吳先生及文禮信先生為獨立非執行董事。

### 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。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。何先生、施文信先生、鄭先生及文禮信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、以及行政總裁、財務總監及營運總監各職位（倘營運總監的職位存在）的空缺。就財務總監及營運總監之職位而言，委員會可考慮由行政總裁推薦的人選，或任何其他人士（而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。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

企業責任委員會通常每年舉行兩次會議。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。

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。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，周松崗先生自2011年3月4日起出任香港賽馬會董事。鄭海泉先生分別自2011年4月4日及2011年8月17日起獲委任為滙賢房託管理有限公司及中電控股有限公司的獨立非執行董事，及自2011年6月28日起出任滙豐控股有限公司集團行政總裁的顧問。方敏生女士自2011年4月1日起獲委任為香港房屋委員會委員。周大滄先生於2011年7月11日獲英國皇家工程學院頒授院士。

鄭海泉先生自2011年5月28日分別退任滙豐銀行(中國)有限公司和滙豐(台灣)商業銀行股份有限公司董事長，以及滙豐控股有限公司執行董事之職務。方敏生女士自2011年3月1日退任可持續發展委員會成員。文禮信先生自2011年1月1日不再出任廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會委員。梁國權先生自2011年4月1日起退任家庭議會非官方成員。

## 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：

- 營運的效益及效率
- 財務匯報的可靠性
- 適用法例及規則的遵守
- 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的風險及監控政策，並由多個委員會協助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。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、評估及減低包括建造、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，其應用亦透過內部及外部檢討加以不斷改良。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進行風險評估，為決策及前瞻性的計劃提供支援。企業風險管理部於進行風險評估和檢討現有及公司面臨新的業務風險上扮演中央統籌角色。

## 公司管治及其他資料

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。執行委員會及董事局亦對附有策略性質的風險管理提出方向性的指導。

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。

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，適用法例及規則的遵從以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2010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2010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。2010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。

### 危機管理委員會

公司於1995年成立危機管理委員會，以維護公司作為全港最佳企業之一的聲譽，並有助確保公司能以有組織及有效率的方式應對危機，包括及時與股東等主要持份者溝通。該委員會由相關執行總監會成員及執行經理組成，其運作由《危機管理手冊》所管轄。委員會定時進行演習，以查核危機管理組織及安排的有效性，並為成員提供實習機會。

### 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。該機制持續有效。公司將繼續根據業務的運作及發展進一步提升該機制。

### 附屬公司及聯屬公司的管治

公司有多間附屬公司及聯屬公司設於香港、中國內地以及海外經營獨立業務。儘管這些附屬公司及聯屬公司為相互獨立的法人實體，公司作為這些附屬公司及聯屬公司的股東，已實行一項管理管治架構(「管治架構」)，以確保適當的行使控制及監督職能。

根據管治架構，公司透過多種方式進行控制及監督：包括實施內部監控、需要徵求公司同意或進行諮詢、以及匯報守則及承諾。各附屬公司或聯屬公司的管理層因應公司管理管治規定，負責採納適用與其業務性質及當地情況的管理守則及政策，並為該實體編制有關該等管理守則、政策以及管理管治規定的企業管治手冊，以供相關董事局審批。所有附屬公司及聯屬公司會定期匯報有關手冊的持續合規情況。

執行委員會每年會審核管治架構以及附屬公司及聯屬公司的合規情況。



## 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2011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	52,330	-	-	-	-	52,330	0.00090
周松崗	-	-	-	2,130,000 (附註1)	222,161 (附註2)	2,352,161	0.04067
鄭海泉	1,675	1,675	-	-	-	3,350	0.00006
方敏生	1,712	-	-	-	-	1,712	0.00003
施文信	5,153	-	-	-	-	5,153	0.00009
陳富強	126,106	-	-	680,000 (附註1)	-	806,106	0.01394
周大滄	-	-	-	425,000 (附註1)	-	425,000	0.00735
何恆光	151,239	2,541	-	637,500 (附註1)	-	791,280	0.01368
金澤培	2,283	-	-	425,000 (附註1)	-	427,283	0.00739
梁國權	23,000	-	23,000 (附註3)	(i) 417,500 (附註4) (ii) 680,000 (附註1)	-	1,143,500	0.01977
杜禮	-	-	-	637,500 (附註1)	-	637,500	0.01102

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

## 公司管治及其他資料

### 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2011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2011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	108,200	–	–	–	108,200	9.75	–	29.16
	23/9/2005	213,000	9/9/2006 – 9/9/2015	213,000	–	–	–	–	15.97	213,000	–
	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	–	–	–	266,500	20.66	–	28.77
	15/5/2006	213,000	25/4/2007 – 25/4/2016	22,000	–	–	–	–	20.66	22,000	–

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

### 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2011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2011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)
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	–
	17/12/2010	470,000	16/12/2011 – 16/12/2017	470,000	–	–	–	–	28.84	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	–
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	–	–	–	–	28.84	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	–
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	170,000	–	–	–	–	28.84	170,000	–

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2011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2011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)
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	-
	17/12/2010	127,500	16/12/2011–16/12/2017	127,500	-	-	-	-	28.84	127,500	-
金澤培	13/12/2007	75,000	10/12/2008–10/12/2014	75,000	-	-	-	-	27.60	75,000	-
	8/12/2008	65,000	8/12/2009 – 8/12/2015	65,000	-	-	-	-	18.30	65,000	-
	14/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	-	-	-	-	26.85	65,000	-
	21/7/2010	50,000	28/6/2011–28/6/2017	50,000	-	17,000	-	-	27.73	50,000	-
17/12/2010	170,000	16/12/2011–16/12/2017	170,000	-	-	-	-	28.84	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	-
	17/12/2010	170,000	16/12/2011–16/12/2017	170,000	-	-	-	-	28.84	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	-
	17/12/2010	127,500	16/12/2011–16/12/2017	127,500	-	-	-	-	28.84	127,500	-
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	2,220,000	10/12/2008 – 10/12/2014	1,778,000	-	-	-	65,000	27.60	1,713,000	28.15
	13/12/2007	840,000	10/12/2008 – 10/12/2014	840,000	-	-	-	-	27.60	840,000	-
	14/12/2007	1,005,000	10/12/2008 – 10/12/2014	872,000	-	-	-	-	27.60	872,000	-
	15/12/2007	435,000	10/12/2008 – 10/12/2014	343,000	-	-	-	40,000	27.60	303,000	29.20
	17/12/2007	835,000	10/12/2008 – 10/12/2014	751,000	-	-	-	-	27.60	751,000	-
	18/12/2007	445,000	10/12/2008 – 10/12/2014	288,000	-	-	-	-	27.60	288,000	-
	19/12/2007	115,000	10/12/2008 – 10/12/2014	80,000	-	-	-	-	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	15,000	-	-	-	-	27.60	15,000	-
	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	-
	2/1/2008	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	48,000	-	-	-	-	27.60	48,000	-
	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	-	-	-	30,000	27.60	95,000	28.90
	28/3/2008	255,000	26/3/2009 – 26/3/2015	204,000	-	75,000	5,000	-	26.52	199,000	-
	31/3/2008	379,000	26/3/2009 – 26/3/2015	349,000	-	117,000	-	6,000	26.52	343,000	28.95
	1/4/2008	261,000	26/3/2009 – 26/3/2015	249,000	-	79,000	-	-	26.52	249,000	-
	2/4/2008	296,000	26/3/2009 – 26/3/2015	276,000	-	84,000	-	-	26.52	276,000	-
	3/4/2008	171,000	26/3/2009 – 26/3/2015	159,000	-	52,000	-	19,000	26.52	140,000	28.50
	4/4/2008	23,000	26/3/2009 – 26/3/2015	23,000	-	7,000	-	-	26.52	23,000	-
	5/4/2008	17,000	26/3/2009 – 26/3/2015	17,000	-	5,000	-	-	26.52	17,000	-
	7/4/2008	390,000	26/3/2009 – 26/3/2015	342,000	-	110,000	12,000	-	26.52	330,000	-
	8/4/2008	174,000	26/3/2009 – 26/3/2015	116,000	-	40,000	-	6,000	26.52	110,000	29.35
	9/4/2008	85,000	26/3/2009 – 26/3/2015	85,000	-	26,000	-	-	26.52	85,000	-
	10/4/2008	58,000	26/3/2009 – 26/3/2015	58,000	-	18,000	-	-	26.52	58,000	-
	11/4/2008	134,000	26/3/2009 – 26/3/2015	117,000	-	36,000	-	-	26.52	117,000	-
	12/4/2008	48,000	26/3/2009 – 26/3/2015	48,000	-	15,000	-	-	26.52	48,000	-
	14/4/2008	40,000	26/3/2009 – 26/3/2015	40,000	-	12,000	-	-	26.52	40,000	-
15/4/2008	34,000	26/3/2009 – 26/3/2015	34,000	-	10,000	-	-	26.52	34,000	-	
16/4/2008	57,000	26/3/2009 – 26/3/2015	40,000	-	12,000	-	-	26.52	40,000	-	
17/4/2008	147,000	26/3/2009 – 26/3/2015	124,000	-	38,000	-	-	26.52	124,000	-	
18/4/2008	32,000	26/3/2009 – 26/3/2015	15,000	-	5,000	-	-	26.52	15,000	-	
19/4/2008	25,000	26/3/2009 – 26/3/2015	25,000	-	8,000	-	-	26.52	25,000	-	
21/4/2008	66,000	26/3/2009 – 26/3/2015	66,000	-	20,000	-	-	26.52	66,000	-	
23/4/2008	34,000	26/3/2009 – 26/3/2015	19,000	-	6,000	-	-	26.52	19,000	-	

公司管治及其他資料

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2011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2011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	8/12/2008	90,000	8/12/2009-8/12/2015	45,000	-	-	-	-	18.30	45,000	-
	9/12/2008	483,000	8/12/2009-8/12/2015	453,000	-	-	21,000	49,000	18.30	383,000	27.99
	10/12/2008	2,176,400	8/12/2009-8/12/2015	2,040,900	-	-	-	47,000	18.30	1,993,900	28.77
	11/12/2008	2,294,200	8/12/2009-8/12/2015	2,121,200	-	23,500	14,000	108,500	18.30	1,998,700	27.19
	12/12/2008	1,481,500	8/12/2009-8/12/2015	1,292,000	-	-	-	-	18.30	1,292,000	-
	13/12/2008	84,500	8/12/2009-8/12/2015	84,500	-	-	-	6,500	18.30	78,000	28.95
	14/12/2008	88,200	8/12/2009-8/12/2015	79,700	-	-	-	8,500	18.30	71,200	29.05
	15/12/2008	1,084,700	8/12/2009-8/12/2015	930,200	-	-	-	42,000	18.30	888,200	29.08
	16/12/2008	581,500	8/12/2009-8/12/2015	487,500	-	-	14,500	15,000	18.30	458,000	28.81
	17/12/2008	513,500	8/12/2009-8/12/2015	485,500	-	-	-	6,500	18.30	479,000	28.05
	18/12/2008	611,500	8/12/2009-8/12/2015	483,000	-	-	-	6,500	18.30	476,500	28.60
	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	-
	22/12/2008	772,500	8/12/2009-8/12/2015	689,500	-	-	-	13,500	18.30	676,000	29.43
	23/12/2008	306,000	8/12/2009-8/12/2015	246,500	-	-	6,000	22,500	18.30	218,000	28.88
	24/12/2008	500,500	8/12/2009-8/12/2015	455,500	-	-	-	73,000	18.30	382,500	29.23
	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	133,000	-	-	-	-	18.30	133,000	-
	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	90,000	-	30,000	-	-	24.50	90,000	-
	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	30,000	-	15,000	-	-	24.50	30,000	-
	9/12/2009	200,000	8/12/2010-8/12/2016	115,000	-	-	-	-	26.85	115,000	-
	10/12/2009	2,171,000	8/12/2010-8/12/2016	2,074,000	-	-	13,000	-	26.85	2,061,000	-
	11/12/2009	2,362,000	8/12/2010-8/12/2016	2,322,000	-	-	-	-	26.85	2,322,000	-
	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	12,500	-	-	-	-	26.85	12,500	-
	14/12/2009	2,273,000	8/12/2010-8/12/2016	2,209,000	-	-	-	-	26.85	2,209,000	-
	15/12/2009	2,838,000	8/12/2010-8/12/2016	2,804,000	-	22,000	80,500	45,500	26.85	2,678,000	28.24
	16/12/2009	1,550,000	8/12/2010-8/12/2016	1,491,000	-	-	55,000	22,000	26.85	1,414,000	29.20
	17/12/2009	1,000,000	8/12/2010-8/12/2016	975,000	-	-	-	-	26.85	975,000	-
	18/12/2009	389,000	8/12/2010-8/12/2016	380,500	-	-	-	-	26.85	380,500	-
	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	-	-	12,500	6,500	26.85	501,000	29.85
	22/12/2009	256,000	8/12/2010-8/12/2016	237,000	-	-	-	-	26.85	237,000	-
	21/7/2010	305,000	28/6/2011-28/6/2017	305,000	-	94,000	25,000	-	27.73	280,000	-
	16/12/2010	194,000	16/12/2011-16/12/2017	194,000	-	-	-	-	28.84	194,000	-
	17/12/2010	4,062,000	16/12/2011-16/12/2017	4,062,000	-	-	85,000	-	28.84	3,977,000	-
	18/12/2010	673,000	16/12/2011-16/12/2017	673,000	-	-	-	-	28.84	673,000	-
	19/12/2010	174,000	16/12/2011-16/12/2017	174,000	-	-	-	-	28.84	174,000	-
	20/12/2010	4,854,500	16/12/2011-16/12/2017	4,854,500	-	5,500	30,000	-	28.84	4,824,500	-
	21/12/2010	3,020,000	16/12/2011-16/12/2017	3,020,000	-	-	-	-	28.84	3,020,000	-
	22/12/2010	975,000	16/12/2011-16/12/2017	975,000	-	-	-	-	28.84	975,000	-
	23/12/2010	189,000	16/12/2011-16/12/2017	189,000	-	-	-	-	28.84	189,000	-

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2011年6月27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215,000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2011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2011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2011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	76.67

公司已獲政府知會，於2011年6月30日，公司約0.48%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2011年6月30日，附有控股權限制的集團借貸合共190.14億港元，到期日介乎2011年至2020年；附有控股權限制而未動用的無承諾銀行信貸及其他信貸共110.27億港元。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年期內須持有公司附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2011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在2011年8月26日至2011年9月1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2011年8月25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。2011年度中期股息預期於2011年9月19日或該日前後派發予於2011年9月1日名列公司股東名冊內的股東。

# 綜合損益表

百萬港元	附註	截至2011年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2010年 6月30日止半年度 (未經審核)
香港車費收入		6,392	5,933
車站商務及鐵路相關收入		1,930	1,732
租務、管業及其他收入		1,676	1,585
香港以外的鐵路附屬公司收入	3	6,171	4,852
其他淨收入	4	-	-
		<b>16,169</b>	14,102
香港車費收入相關開支			
- 員工薪酬及有關費用		(1,648)	(1,583)
- 水電費用		(513)	(498)
- 營運鐵路的地租及差餉		(101)	(91)
- 耗用的存料與備料		(221)	(184)
- 保養及相關工程		(461)	(423)
- 鐵路配套服務		(71)	(67)
- 一般及行政開支		(165)	(146)
- 其他費用		(87)	(93)
		<b>(3,267)</b>	(3,085)
車站商務及鐵路相關業務開支		(500)	(442)
租務、管業及其他業務開支		(425)	(372)
香港以外的鐵路附屬公司經營開支	3	(5,925)	(4,645)
項目研究及業務發展開支		(51)	(67)
		<b>(10,168)</b>	(8,611)
<b>未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前經營開支</b>			
<b>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</b>		<b>6,001</b>	5,491
物業發展利潤	5	1,445	3,705
<b>未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前經營利潤</b>		<b>7,446</b>	9,196
折舊及攤銷		(1,611)	(1,537)
兩鐵合併每年非定額付款		(301)	-
<b>未計利息及財務開支前經營利潤</b>		<b>5,534</b>	7,659
利息及財務開支		(459)	(656)
投資物業的公允價值變動		4,408	1,101
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	6	155	82
<b>除稅前利潤</b>		<b>9,638</b>	8,186
所得稅	7	(1,502)	(1,482)
<b>期內利潤</b>		<b>8,136</b>	6,704
<b>下列人士應佔：</b>			
- 公司股東		8,050	6,639
- 非控股權益		86	65
<b>期內利潤</b>		<b>8,136</b>	6,704
<b>每股盈利：</b>	9		
- 基本		HK\$1.39	HK\$1.16
- 攤薄		HK\$1.39	HK\$1.16

第33至48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。

# 綜合全面收益表

百萬港元	附註	截至2011年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2010年 6月30日止半年度 (未經審核)
<b>期內利潤</b>		<b>8,136</b>	6,704
<b>期內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)：</b>			
折算的匯兌差額：			
– 海外附屬公司財務報表		<b>94</b>	(16)
– 非控股權益		<b>10</b>	1
		<b>104</b>	(15)
現金流量對沖：對沖儲備淨變動	11	<b>4</b>	(71)
自用土地及樓宇：固定資產重估儲備淨變動	11	<b>411</b>	103
		<b>519</b>	17
<b>期內全面收益總額</b>		<b>8,655</b>	6,721
<b>下列人士應佔：</b>			
– 公司股東		<b>8,559</b>	6,655
– 非控股權益		<b>96</b>	66
<b>期內全面收益總額</b>		<b>8,655</b>	6,721

# 綜合資產負債表

百萬港元	附註	於2011年6月30日 (未經審核)	於2010年12月31日 (已審核)
<b>資產</b>			
<b>固定資產</b>			
- 投資物業	12	50,585	45,314
- 其他物業、機器及設備	13	77,068	77,276
- 服務經營權資產	14	24,301	21,467
		<b>151,954</b>	144,057
物業管理權		31	31
在建鐵路工程	15	2,075	-
發展中物業	16	9,121	9,128
遞延開支	17	14	1,079
無控制權附屬公司權益		558	541
聯營公司權益		914	836
遞延稅項資產	27	5	9
證券投資	18	3,960	3,912
員工置業貸款		4	4
待售物業	19	1,323	1,936
財務衍生工具資產	20	375	375
存料與備料		1,090	1,061
應收帳項、按金及預付款項	21	3,450	3,057
給予物業發展商貸款	22	-	1,975
應收政府及其他關連人士的款項	23	1,000	330
現金、銀行結餘及存款		16,453	13,334
		<b>192,327</b>	181,665
<b>負債</b>			
銀行透支		7	16
短期貸款		100	300
應付帳項及應計費用	24	16,864	15,491
本期所得稅		1,341	1,018
工程合約保證金		451	404
應付政府及其他關連人士的款項	23	1,487	892
貸款及其他債務	25	22,521	20,741
服務經營權負債	26	10,733	10,749
財務衍生工具負債	20	141	148
非控股權益持有者貸款		163	154
遞延收益		119	605
遞延稅項負債	27	14,764	13,854
		<b>68,691</b>	64,372
<b>淨資產</b>			
		<b>123,636</b>	117,293
<b>股本及儲備</b>			
股本、股份溢價及資本儲備	28	44,046	43,734
其他儲備	29	79,409	73,416
<b>公司股東應佔總權益</b>			
		<b>123,455</b>	117,150
<b>非控股權益</b>			
		<b>181</b>	143
<b>總權益</b>			
		<b>123,636</b>	117,293

第33至48頁的附註屬本中期財務報告的一部分。





# 綜合現金流量表

百萬港元	截至2011年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2010年 6月30日止半年度 (未經審核)
<b>經營活動現金流量</b>		
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	6,001	5,491
調整項目：		
陳舊存貨撥備減少	-	(1)
出售固定資產虧損	11	10
攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益	(3)	(3)
衍生工具公允價值(增加)/減少	(5)	9
重估證券投資的未實現收益	(5)	-
以股份為基礎的僱員支出	37	31
匯兌虧損/(收益)	2	(16)
未計營運資金變動前鐵路及相關業務的經營利潤	6,038	5,521
應收帳項、按金及預付款項增加	(319)	(351)
存料與備料增加	(21)	(46)
應付帳項及應計費用增加	476	810
經營活動產生的現金	6,174	5,934
已付本期稅項		
已付香港利得稅	(284)	(330)
已付海外稅項	(70)	(4)
<b>經營活動所得的現金淨額</b>	<b>5,820</b>	<b>5,600</b>
<b>投資活動現金流量</b>		
資本性開支		
- 購入香港營運鐵路資產	(1,153)	(703)
- 西港島綫項目	(1,625)	(1,466)
- 南港島綫(東段)項目	(344)	(176)
- 觀塘綫延綫項目	(109)	(84)
- 深圳龍華綫項目	(645)	(939)
- 物業發展項目	(89)	(4,138)
- 物業改善、裝修工程及其他發展項目	(104)	(109)
- 其他資本性工程	(135)	(132)
沙田至中環綫及高鐵香港段有關的委託工程(支出)/收入淨額	(439)	75
兩鐵合併每年非定額付款	(45)	-
收取與物業發展有關的款項	1,018	2,097
物業發展商償還貸款	2,000	-
收取政府對西港島綫項目的現金資助	-	12,252
於存入後超過三個月到期的銀行存款增加	(2,378)	(7,406)
購入證券投資所需款項	(91)	(3,346)
出售證券投資所得款項	48	92
清理固定資產所得款項	3	3
聯營公司償還貸款	(12)	-
無控制權附屬公司股息收入	63	75
透過員工置業貸款計劃償還的本金	-	2
<b>投資活動耗用的現金淨額</b>	<b>(4,037)</b>	<b>(3,903)</b>
<b>融資活動現金流量</b>		
根據認股權計劃發行股本所得款項	20	26
取用貸款	731	1,376
發行資本市場借貸工具所得款項	1,206	-
償還貸款	(417)	(4,900)
償還資本市場借貸工具	-	(950)
已付利息	(320)	(456)
已收利息	78	45
已付財務開支	(6)	(11)
已付公司股東股息	(2,308)	(1,089)
已付非控股權益持有者股息	(17)	-
<b>融資活動耗用的現金淨額</b>	<b>(1,033)</b>	<b>(5,959)</b>
現金及現金等價物增加/(減少)淨額	750	(4,262)
於1月1日的現金及現金等價物	3,708	7,094
於6月30日的現金及現金等價物	4,458	2,832
<b>現金及現金等價物結餘分析</b>		
綜合資產負債表中的現金、銀行結餘及存款	16,453	10,287
於存入後超過三個月到期的銀行存款	(11,988)	(7,406)
銀行透支	(7)	(49)
綜合現金流量表中的現金及現金等價物	4,458	2,832

# 未經審核的中期財務報告附註

## 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49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」。

此中期財務報告採納的會計政策與2010年年度帳項所採用的一致。

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2010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2010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2010年12月31日止年度的法定帳項(核數師已於2011年3月3日，在其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：

- HKAS 32修訂「金融工具：呈列 — 供股之分類」
- HK(IFRIC) 19「以權益工具清償財務負債」
- HKFRS 1修訂「首次採納香港財務報告準則 — 對首次採納者於HKFRS 7對比數據披露之有限豁免」
- 優化HKFRS(2010年)
- HKAS 24(2009年修訂)「關連人士之披露」
- HK(IFRIC) 14修訂「HKAS 19 — 關於界定福利資產的限額、最低資本規定及相互之間的關係 — 按最低資本規定之預付款」

HKAS 24(2009年修訂)及優化HKFRS(2010年)並不包含任何適用於中期財務報告的修訂要求。其他HKFRS的修訂及詮釋，與集團一貫採用的政策一致，因此該等生效的HKFRS修訂及詮釋對集團的中期報告並無重大影響。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 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繳付每年非定額付款；
- 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 香港以外的鐵路附屬公司收入及支出

於2011年6月16日，深圳市軌道交通四號綫(「深圳四號綫」)二期開始營運。有關香港以外的鐵路附屬公司的收入及支出包括：

百萬港元	斯德哥爾摩地鐵	墨爾本鐵路	深圳四號綫	總計
<b>截至2011年6月30日止半年度</b>				
收入				
– 與鐵路營運相關	1,614	3,124	28	4,766
– 與項目相關	–	1,405	–	1,405
	1,614	4,529	28	6,171
支出				
– 與鐵路營運相關	1,585	2,968	74	4,627
– 與項目相關	–	1,298	–	1,298
	1,585	4,266	74	5,925
<b>截至2010年6月30日止半年度</b>				
收入				
– 與鐵路營運相關	1,408	2,591	–	3,999
– 與項目相關	–	853	–	853
	1,408	3,444	–	4,852
支出				
– 與鐵路營運相關	1,410	2,445	–	3,855
– 與項目相關	–	790	–	790
	1,410	3,235	–	4,645

### 4 其他淨收入

其他淨收入與建造深圳四號綫二期工程有關。截至2011年6月30日止半年度內，於深圳四號綫二期的工程收入及工程開支為27.27億港元(2010年：3.80億港元)。

## 5 物業發展利潤

物業發展利潤包括：

百萬港元	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
由下列項目的遞延收益撥入		
– 收到來自發展商的款項	468	–
– 攤分資產	–	7
分佔發展盈餘數額	402	633
由攤分資產所得的收入	572	3,064
其他收入扣除其他一般費用的淨額	3	1
	<b>1,445</b>	<b>3,705</b>

## 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2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
應佔無控制權附屬公司除稅前利潤	93	87
應佔聯營公司除稅前利潤	78	9
	<b>171</b>	<b>96</b>
應佔無控制權附屬公司稅項	(12)	(10)
應佔聯營公司稅項	(4)	(4)
	<b>155</b>	<b>82</b>

## 7 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010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%(2010年：16.5%)撥備	654	1,053
– 期內海外稅項	16	59
	<b>670</b>	<b>1,112</b>
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	727	182
– 耗用稅務虧損	4	4
– 超過相關折舊的折舊免稅額	80	166
– 撥備及其他	21	18
	<b>832</b>	<b>370</b>
	<b>1,502</b>	<b>1,482</b>

於2011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於扣除累計稅務虧損後，按稅率16.5%(2010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，按香港利得稅率16.5%(2010年：16.5%)計算，而在海外產生的遞延稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 8 股息

期內，已付及擬派發予公司股東的股息包括：

百萬港元	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010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25仙(2010年：每股14仙)	1,446	807
有關去年已付的股息		
– 於期內批准及支付的末期股息每股45仙(2009年：每股38仙)	2,598	2,177

### 9 每股盈利

#### A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2011年6月30日止半年度股東應佔利潤80.50億港元(2010年：66.39億港元)及期內已發行的加權平均普通股數5,775,572,284股(2010年：5,732,143,807股)計算如下：

	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
於1月1日已發行普通股	5,772,563,031	5,727,833,692
已發行代息股份的影響	2,514,447	3,282,256
已行使認股權的影響	494,806	1,027,859
於6月30日的加權平均普通股數	5,775,572,284	5,732,143,807

#### B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2011年6月30日止半年度股東應佔利潤80.50億港元(2010年：66.39億港元)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期內已發行的加權平均普通股數5,780,254,276股(2010年：5,738,652,735股)計算如下：

	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
於6月30日的加權平均普通股數	5,775,572,284	5,732,143,807
公司認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	4,681,992	6,508,928
於6月30日的加權平均普通股數(攤薄)	5,780,254,276	5,738,652,735

C 若根據物業重估前股東應佔利潤(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0.76港元(2010年：1.00港元)，調整如下：

百萬港元	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
股東應佔利潤	8,050	6,639
投資物業公允價值的變動	(4,408)	(1,101)
投資物業公允價值的變動所產生的遞延稅項(附註7)	727	182
物業重估前股東應佔利潤	4,369	5,720

## 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，以及城際客運服務。
- (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) 香港以外的鐵路附屬公司：營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，並包括與其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，貨運業務，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 附屬公司	所有 其他業務	物業發展	總計
<b>截至2011年6月30日止半年度</b>							
收入	6,392	1,608	1,495	6,171	503	–	16,169
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前 經營開支	(3,267)	(191)	(263)	(5,925)	(471)	–	(10,117)
	3,125	1,417	1,232	246	32	–	6,052
物業發展利潤	–	–	–	–	–	1,445	1,445
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前 經營利潤	3,125	1,417	1,232	246	32	1,445	7,497
折舊及攤銷	(1,461)	(70)	(3)	(43)	(34)	–	(1,611)
兩鐵合併每年非定額付款	(238)	(63)	–	–	–	–	(301)
	1,426	1,284	1,229	203	(2)	1,445	5,585
項目研究及業務發展開支							(51)
未計利息及財務開支前經營利潤							5,534
利息及財務開支							(459)
投資物業的公允價值變動			4,408				4,408
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤				74	81		155
所得稅							(1,502)
截至2011年6月30日止半年度利潤							8,136
<b>截至2010年6月30日止半年度</b>							
收入	5,933	1,440	1,423	4,852	454	–	14,102
未計折舊及攤銷前經營開支	(3,085)	(166)	(257)	(4,645)	(391)	–	(8,544)
	2,848	1,274	1,166	207	63	–	5,558
物業發展利潤	–	–	–	–	–	3,705	3,705
未計折舊及攤銷前經營利潤	2,848	1,274	1,166	207	63	3,705	9,263
折舊及攤銷	(1,431)	(53)	(2)	(17)	(34)	–	(1,537)
	1,417	1,221	1,164	190	29	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

## 未經審核的中期財務報告附註

### 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2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
香港(所屬地)	9,902	9,153
澳洲	4,530	3,444
中國內地	97	62
瑞典	1,614	1,408
其他國家	26	35
	6,267	4,949
	16,169	14,102

### 11 其他全面收益

與集團之其他全面收益的組成部分有關的重新分類調整如下：

百萬港元	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010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	(19)	(121)
轉撥至對沖項目的最初帳面金額	(5)	(4)
轉撥至損益表	27	40
因以下項目貸記/(借記)至其他全面收益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	4	20
– 轉撥至對沖項目的最初帳面金額	1	1
– 轉撥至損益表	(4)	(7)
期內確認為其他全面收益的對沖儲備淨變動	4	(71)
自用土地及樓宇：		
期內確認的公允價值變動	492	124
因期內確認的公允價值變動借記至其他全面收益列支的遞延稅項淨額	(81)	(21)
期內確認為其他全面收益的固定資產重估儲備淨變動	411	103

### 12 投資物業

集團的所有投資物業已於2011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。重估按「租期及歸還基準」進行，即將現有及租約屆滿後續約時可能產生的租金收入淨額資本化，然後以可比較的銷售及回報率進行市值驗證。因重新估值所產生的公允價值增加淨額44.08億港元(2010年：11.01億港元)及其相關的遞延稅項7.27億港元(2010年：1.82億港元)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2011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6.88億港元(2010年：6.53億港元)。同期，集團清理帳面淨值1,400萬港元(2010年：1,300萬港元)的部分土木工程和機器及設備，導致淨虧損1,100萬港元(2010年：1,000萬港元)。

### B 估值

所有集團的自用土地及樓宇均位於香港，以中期租賃持有，並以公允價值列帳，所有自用土地及樓宇已於2011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，按現有用途的公開市值作出重估，由此產生重估盈餘4.92億港元(2010年：1.24億港元)，在扣除遞延稅項淨額撥備8,100萬港元(2010年：2,100萬港元)後，已確認為其他全面收益並累計至固定資產重估儲備帳(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替換及升級的支出(「額外經營權財產」)，為建造深圳四號綫二期而提供的建造服務價值，有關經營深圳四號綫一期的每年租賃款項總額貼現值的資本化金額，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2011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2.24億港元(2010年：1.99億港元)，而與深圳四號綫相關的服務經營權資產則增加27.17億港元(2010年：3.80億港元)。於同期內有關最初及額外經營權財產的攤銷費用為2.11億港元(2010年：1.85億港元)、深圳四號綫一期及二期為1,600萬港元(2010年：無)及斯德哥爾摩地鐵為600萬港元(2010年：600萬港元)。

## 15 在建鐵路工程

### A 由集團擁有的鐵路項目

百萬港元	於1月1日 結餘	由遞延開支 撥入 (附註17)	開支	已耗用政府 現金資助	於6月30日/ 12月31日結餘
<b>於2011年6月30日(未經審核)</b>					
西港島綫項目	-	-	1,677	(1,677)	-
南港島綫(東段)項目	-	735	814	-	1,549
觀塘綫延綫項目	-	286	240	-	526
	-	1,021	2,731	(1,677)	2,075
<b>於2010年12月31日(已審核)</b>					
西港島綫項目	-	-	3,392	(3,392)	-
	-	-	3,392	(3,392)	-

於2011年5月17日，政府與公司就南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的融資、設計、建造及營運各訂立了一份項目協議。根據該等項目協議，公司將根據港鐵條例及營運協議在專營期內擁有、營運及維修南港島綫(東段)及觀塘綫延綫。

### B 由集團管理的鐵路項目工程活動

於2011年5月17日，政府與公司就沙田至中環綫(「沙中綫」)有關擴建金鐘站及擬興建的何文田站的若干備置工程，以及重置紅磡國際郵件中心到九龍灣的工程和其他附帶工程之融資、建造、採購服務與設備及其他事項訂立了一份委託協議。根據該委託協議，公司須進行或委託第三者進行該等協定工程並向政府收取項目管理費，而政府則須承擔並向公司支付所有工程成本。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 16 發展中物業

發展中物業包括集團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2011年6月30日止半年度內及截至2010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	由遞延開支 撥入 (附註17)	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
<b>於2011年6月30日(未經審核)</b>						
機場鐵路物業發展項目	-	-	2	(2)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,151	-	99	(4)	(213)	1,033
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	7,977	-	70	(19)	-	8,028
南港島綫(東段)物業發展項目	-	32	9	-	-	41
觀塘綫延綫物業發展項目	-	4	15	-	-	19
	<b>9,128</b>	<b>36</b>	<b>195</b>	<b>(25)</b>	<b>(213)</b>	<b>9,121</b>
<b>於2010年12月31日(已審核)</b>						
機場鐵路物業發展項目	-	-	14	(14)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	2,245	-	331	(12)	(1,413)	1,151
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	4,473	-	4,027	(523)	-	7,977
	6,718	-	4,372	(549)	(1,413)	9,128

### 17 遞延開支

遞延開支主要包括潛在新鐵路延綫及物業發展項目在未簽訂項目或發展協議前的初期研究及設計支出。隨著南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的項目協議於2011年5月17日簽訂(附註15)，較早前於南港島綫(東段)(鐵路建造7.35億港元及物業發展3,200萬港元)及觀塘綫延綫(鐵路建造2.86億港元及物業發展400萬港元)所發生的開支，已轉撥至在建鐵路工程(附註15)及發展中物業(附註16)。

### 18 證券投資

證券投資乃指公司持有的銀行中期票據及設於海外的一家保險包銷附屬公司持有的債券，包括：

百萬港元	於2011年6月30日 (未經審核)	於2010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	1,923	1,000
- 於1年後到期	1,706	2,627
	<b>3,629</b>	3,627
於海外上市的交易證券(公允價值)		
- 於1年內到期	114	67
- 於1年後到期	217	218
	<b>331</b>	285
	<b>3,960</b>	3,912

## 19 待售物業

百萬港元	於2011年6月30日 (未經審核)	於2010年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	1,213	1,829
– 按可實現淨值	110	107
	<b>1,323</b>	1,936

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900萬港元(2010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2011年6月30日(未經審核)		於2010年12月31日(已審核)	
	名義數額	公允價值	名義數額	公允價值
<b>財務衍生工具資產</b>				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	183	14	147	11
– 不符合對沖會計	139	11	11	2
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	1,827	57	1,255	75
利率掉期				
– 公允價值對沖	2,837	292	2,834	280
– 現金流量對沖	–	–	350	7
– 不符合對沖會計	389	1	–	–
	<b>5,375</b>	<b>375</b>	4,597	375
<b>財務衍生工具負債</b>				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	15	–	82	4
– 不符合對沖會計	95	4	129	–
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	4,081	27	4,663	32
利率掉期				
– 現金流量對沖	1,662	110	1,312	112
	<b>5,853</b>	<b>141</b>	6,186	148
<b>總計</b>	<b>11,228</b>		10,783	

## 未經審核的中期財務報告附註

### 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一個工作日結算，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) 在深圳的車費收入乃經深圳通卡於每天交易的下一個工作日結算，或以現金收取(其他種類車票)。
- (iii) 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。
- (iv) 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。
- (v) 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。
- (vi) 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。
- (vii) 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。
- (viii) 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2011年6月30日 (未經審核)	於2010年12月31日 (已審核)
未到期款項	2,423	1,900
30日過期未付	194	157
60日過期未付	17	27
90日過期未付	14	8
超過90日過期未付	16	11
應收帳項總額	2,664	2,103
按金及預付款項	603	785
預付退休金開支	183	169
	3,450	3,057

在2011年6月30日的結餘中，6.95億港元(2010年12月31日：6.36億港元)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2011年6月30日(未經審核)		於2010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	1,975

根據物業發展協議條款提供予將軍澳八十六區物業發展第二期(「日出康城」)發展商的未償付貸款已於2011年6月30日止半年度內全數償還。

## 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(2009年修訂)「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。

於2011年6月30日，集團因重大關連人士交易應收/應付政府及其他關連人士金額如下：

百萬港元	於2011年6月30日 (未經審核)	於2010年12月31日 (已審核)
應收下列關連人士的款項：		
– 政府	843	156
– 九鐵公司	21	25
– 無控制權附屬公司	16	17
– 聯營公司	120	132
	<b>1,000</b>	330
應付下列關連人士的款項：		
– 政府	29	27
– 九鐵公司	1,450	809
– 聯營公司	8	56
	<b>1,487</b>	892

於2011年6月30日，應收政府款項與委託予公司的基建工程有關，其中包括未清還帳款、保證金及可向政府收回的合約索償準備金，和沙田至中環綫項目中可向政府收回費用的未償還部分及公司為西港島綫及觀塘綫延綫項目的基本公共基建工程所涉及的可收回支出。應付政府款項與西港島綫及南港島綫(東段)的土地行政費用有關。

應收九鐵公司款項乃與外判協議及九龍南綫項目管理協議有關的付款和在合併框架協議下可向九鐵公司收回的一些建設工程費用。應付九鐵公司款項乃關於東鐵綫及輕鐵沿綫物業發展項目，於項目批出時的協議款項及相關應付利息，以及兩鐵合併每年定額付款及非定額付款的應計部分。

應收聯營公司款項乃關於給予集團的聯營公司London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)及Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)的未償還貸款，以及北京京港地鐵有限公司(「北京京港地鐵」)提供員工借調及其他服務的應收費用。應付聯營公司款項乃有關TBT所提供的列車維修及其他支援服務的應付費用款項。

期內，已向政府支付的股息如下：

百萬港元	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
已付現金股息	1,996	681
以股代息而配發的股份	–	991
	<b>1,996</b>	1,672

集團與政府在過往年度進行而與本期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2010年12月31日止年度的已審核報表內陳述。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 23 重大關連人士交易(續)

截至2011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——TBT及北京京港地鐵，進行下列交易：

百萬港元	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
八達通集團		
- 支付或應付予八達通集團的中央結算服務費用	56	52
- 自八達通集團收取或應收的增值、八達通卡銷售、退款及更換服務、電腦設備和有關服務及提供倉庫儲存服務的費用	13	20
- 八達通集團已支付的股息	63	75
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	310	267
- 自TBT收取或應收有關員工借調、車廠和車廠設備租金及其他支援服務費用	72	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	10	15

### 24 應付帳項及應計費用

於2011年6月30日，應付帳項及應計費用包括58.98億港元(2010年12月31日：75.75億港元)就建造西港島綫項目而尚未使用的政府現金資助。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。集團並無因提供鐵路運輸服務而產生重大的應付帳項。

於2011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2011年6月30日 (未經審核)	於2010年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	2,745	2,331
30日至60日內到期	2,610	1,603
60日至90日內到期	555	341
到期日超逾90日	3,002	1,725
	8,912	6,000
租金及其他可退還按金	1,650	1,517
應計僱員福利	404	399
政府現金資助	5,898	7,575
總計	16,864	15,491

## 25 貸款及其他債務

集團在截至2011年及2010年6月30日止半年度內發行的票據包括：

百萬港元	截至2011年6月30日止半年度		截至2010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	1,206	1,206	-	-

上述為附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行之人民幣票據。該票據獲公司無條件及不可撤銷的擔保，並為MTR Corporation (C.I.) Limited的直接、無抵押、無條件債務，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。發行此票據的實收款項已匯至中國內地為集團於深圳四號綫項目提供融資。

截至2011年6月30日止半年度內，集團並無贖回任何非上市及上市債券(2010年：贖回9.50億港元非上市債券而無贖回任何上市債券)。

## 26 服務經營權負債

服務經營權負債包括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及深圳四號綫一期服務經營權每年租賃付款總額，予以折現後的未償付結餘。

## 27 遞延稅項資產及負債

A 截至2011年6月30日止半年度內及截至2010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
<b>2011年6月30日(未經審核)</b>						
於2011年1月1日	8,669	5,044	154	(15)	(7)	13,845
在綜合損益表內列支	80	727	21	-	4	832
在儲備列支	-	81	-	1	-	82
於2011年6月30日	8,749	5,852	175	(14)	(3)	14,759
2010年12月31日(已審核)						
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	287	672	33	-	10	1,002
在儲備列支/(計入)	-	56	-	(5)	-	51
於2010年12月31日	8,669	5,044	154	(15)	(7)	13,845

B 已確認遞延稅項資產及負債如下：

百萬港元	於2011年6月30日 (未經審核)	於2010年12月31日 (已審核)
於綜合資產負債表中確認的遞延稅項資產淨額	(5)	(9)
於綜合資產負債表中確認的遞延稅項負債淨額	14,764	13,854
	14,759	13,845

## 未經審核的中期財務報告附註

### 28 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	於2011年6月30日 (未經審核)	於2010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： 5,783,919,750股(2010年：5,772,563,031股)，每股面值1.00港元	5,784	5,773
股份溢價	11,074	10,773
資本儲備	27,188	27,188
	<b>44,046</b>	43,734

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逾其面值的數額。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					
– 新入職僱員認股權計劃	108,200	9.75	–	1	1
	266,500	20.66	–	6	6
– 2007年認股權計劃	398,500	18.30	1	8	9
	31,000	26.52	–	1	1
	74,000	26.85	–	2	2
	135,000	27.60	–	5	5
發行代替2010年末期股息的股份	10,343,519	27.87	10	278	288
	<b>11,356,719</b>		<b>11</b>	<b>301</b>	<b>312</b>

C 公司的認股權計劃主要詳情概述如下：

	截至2011年6月30日止半年度			截至2010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	–	374,700	638,500	1,539,000	195,000	474,000
期內授出的認股權數目	–	–	–	–	–	–
期內失效的認股權數目	–	–	373,500	–	–	263,000
期內歸屬的認股權數目	–	–	1,025,500	–	–	1,012,000
於6月30日尚未行使的認股權數目	–	746,500	51,556,500	1,409,000	1,121,200	38,192,500

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2011年6月27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215,000的股份認股權，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2011年6月30日止半年度內，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累計盈餘278.21億港元(2010年12月31日：241.43億港元)亦不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2011年6月30日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為482.62億港元(2010年12月31日：465.94億港元)。

## 30 資本性承擔

A 於2011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
<b>於2011年6月30日(未經審核)</b>					
已核准但尚未簽約	1,775	–	146	52	1,973
已核准及已簽約	1,227	12,979	276	28	14,510
	<b>3,002</b>	<b>12,979</b>	<b>422</b>	<b>80</b>	<b>16,483</b>
於2010年12月31日(已審核)					
已核准但尚未簽約	1,575	–	142	–	1,717
已核准及已簽約	986	7,100	326	1,340	9,752
	2,561	7,100	468	1,340	11,469

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
<b>於2011年6月30日(未經審核)</b>				
已核准但尚未簽約	917	157	701	1,775
已核准及已簽約	545	357	325	1,227
	<b>1,462</b>	<b>514</b>	<b>1,026</b>	<b>3,002</b>
於2010年12月31日(已審核)				
已核准但尚未簽約	795	285	495	1,575
已核准及已簽約	344	375	267	986
	1,139	660	762	2,561

## C 在中國內地的投資

在深圳，建造深圳四號綫二期的總投資額估計為66億元人民幣，而深圳四號綫一期及二期的特許經營權為期30年。一期的營運於2010年7月1日被接管。二期已完成建造並於2011年6月16日開始營運。由一間銀行代表集團向有關二期建造合約的訂約方作出付款及履約擔保額分別為1.82億元人民幣(2.19億港元)及8,500萬元人民幣(1.02億港元)。

在北京，建造北京地鐵四號綫(「北京四號綫」)的總投資額估計為153億元人民幣，當中30%由集團佔49%股權的公私合營公司——北京京港地鐵有限公司(「北京京港地鐵」)承擔。北京京港地鐵亦負責營運與維修北京四號綫的延綫——大興綫。北京四號綫的特許經營權為期30年，而大興綫則為期10年，並可每次續期10年，直至北京四號綫的特許經營權屆滿為止。北京四號綫及大興綫分別於2009年9月28日及2010年12月30日投入服務。

在杭州，建造杭州地鐵一號綫的總投資額估計為220億元人民幣，其中37%由集團擁有49%股權的合作經營公司承擔，預期於2012年投入服務。合作經營公司將營運杭州地鐵一號綫，為期25年。特許經營權協議須經中國內地有關部門批核。

在瀋陽，集團擁有49%股權的瀋陽瀋港地鐵運營有限公司(「瀋陽地鐵」)就其將註冊資本從2億元人民幣減少至2,000萬元人民幣的減資申請已經呈交中國內地有關部門辦理。一經核准，集團於瀋陽地鐵的注資將減至980萬元人民幣。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 30 資本性承擔(續)

#### D 在歐洲及澳洲的投資

於2011年6月30日，集團在英國擁有50%權益的London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)的總投資額為100萬英鎊；當中包括1英鎊的股本投資及100萬英鎊(1,250萬港元)的無抵押後償貸款，利息按英倫銀行公布的基礎利率加年利率2.5%計算，而最後償還日期為專營權屆滿日或提前終日。此外，集團提供540萬英鎊(6,800萬港元)的履約保證，作為LOROL對Transport for London所提供1,080萬英鎊(1.35億港元)履約保證的彌償保證。LOROL自2007年11月起獲得營運大倫敦地區的London Overground鐵路服務，為期七年，其後可選擇續期兩年。

於2011年6月30日，集團在瑞典的全資附屬公司MTR Stockholm AB的總投資額為2.10億瑞典克朗，由4,000萬瑞典克朗的股本投資、1.40億瑞典克朗(1.73億港元)的無抵押貸款及3,000萬瑞典克朗的注資所組成。無抵押貸款利息按Riksbank公布的三個月斯德哥爾摩銀行同業拆息加年利率3%計算，償還到期日為2013年12月31日。3,000萬瑞典克朗的注資於MTR Stockholm AB根據瑞典公司法派發利潤及其股息按年遞增時將予發還。此外，集團向斯德哥爾摩運輸部(「SL」)提供10億瑞典克朗(12.32億港元)的擔保，如專營權因MTR Stockholm AB違約而提早終止，SL可要求沒收擔保。MTR Stockholm AB獲得營運及維修瑞典斯德哥爾摩地鐵自2009年11月開始的專營權，為期八年，其後可續期六年。

於2011年6月30日，集團在澳洲擁有60%權益的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)的投資額為3,900萬澳元，其中包括975萬澳元的股本投資以及2,925萬澳元(2.44億港元)的後償貸款，該貸款年利率為7.5%，並須於特許經營權到期日或提前終止時償還。此外，集團連同MTM的其他股東就MTM在專營權協議下的履約及其他責任，向維多利亞省政府提供1.25億澳元(10.44億港元)的共同及分別的母公司擔保及7,500萬澳元(6.26億港元)的履約擔保，而各股東根據在MTM的股權比例承擔相應的責任。MTM獲得營運及維修澳洲墨爾本都會鐵路網絡自2009年11月開始的專營權，為期八年，其後可選擇續期至最長七年。

### 31 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2011年8月11日經董事局核准。

# 審閱報告致香港鐵路有限公司董事局

(在香港註冊成立的有限公司)

## 引言

我們已審閱列載於第28頁至第48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2011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相關綜合損益表、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」編製中期財務報表。董事須負責根據《香港會計準則》第34號編製及列示中期財務報表。

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和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》進行的審計範圍為小，所以不能保證我們會注意到在審計中可能會被發現的所有重大事項。因此我們不會發表審計意見。

## 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2011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」編製。

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

2011年8月11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](http://www.mtr.com.hk)

股份代號：66