

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 2011 年 12 月 31 日止年度 經審核業績公告

摘要

財務

- 總收入上升 13.2%至 334.23 億港元，未計香港以外的鐵路附屬公司前的收入則增加 9.1%至 211.44 億港元
- 經營利潤上升 11.1%至 121.24 億港元。經營毛利率（不包括香港以外的鐵路附屬公司）上升 0.3 個百分點至 55.2%
- 物業發展利潤 49.34 億港元，主要來自「名城」及將軍澳第五十六區商場
- 來自基本業務的股東應佔淨利潤（未包括投資物業重估及其相關遞延稅項）增加 20.9%至 104.68 億港元或每股 1.81 港元
- 股東應佔淨利潤增加 22.0%至 147.16 億港元，即每股 2.55 港元
- 淨資產增加 10.0%至 1,290.45 億港元
- 淨負債權益比率 11.9%，維持在低水平
- 董事局建議末期股息每股 0.51 港元，全年股息合共每股 0.76 港元，增加 28.8%

營運

- 香港客運業務的總乘客量（不包括城際客運）增加 5.1%至 16.875 億人次
- 列車按照編定班次行走的可靠程度及乘客車程準時程度均達 99.9%，優於營運協議要求及顧客服務目標
- 已售出大圍「名城」全部三期約 73%的單位
- 代九廣鐵路公司相關附屬公司批出南昌站及荃灣西站地塊
- 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
- 深圳市軌道交通龍華綫第二期於 2011 年 6 月 16 日開始營運
- 於 2011 年 8 月 18 日成功投得深圳市龍華車廠一號地塊以進行住宅及商務物業發展

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2011 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	
	2011 年	2010 年
香港客運業務收入	13,509	12,635
香港車站商務收入	3,422	2,853
物業租賃及管理業務收入	3,215	2,961
香港以外的鐵路附屬公司收入	12,279	10,144
其他業務收入	998	925
其他淨收入	-	-
	33,423	29,518
香港客運業務開支		
- 員工薪酬及有關費用	(3,673)	(3,398)
- 水電費用	(1,110)	(1,067)
- 營運鐵路的地租及差餉	(199)	(184)
- 耗用的存料與備料	(466)	(421)
- 保養及相關工程	(1,048)	(912)
- 鐵路配套服務	(206)	(207)
- 一般及行政開支	(429)	(379)
- 其他費用	(223)	(253)
	(7,354)	(6,821)
香港車站商務開支	(358)	(294)
物業租賃及管理業務開支	(721)	(654)
香港以外的鐵路附屬公司經營開支	(11,830)	(9,865)
其他業務開支	(913)	(751)
項目研究及業務發展開支	(123)	(216)
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營開支	(21,299)	(18,601)
未計物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	12,124	10,917
物業發展利潤	4,934	4,034
未計折舊、攤銷及每年非定額付款前經營利潤	17,058	14,951
折舊及攤銷	(3,206)	(3,120)
每年非定額付款	(647)	(45)
未計利息及財務開支前經營利潤	13,205	11,786
利息及財務開支	(921)	(1,237)
投資物業重估	5,088	4,074
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	297	139
除稅前利潤	17,669	14,762

	截至 12 月 31 日止年度	
	2011 年	2010 年
所得稅	(2,821)	(2,590)
年內利潤	14,848	12,172
下列人士應佔：		
- 公司股東	14,716	12,059
- 非控股權益	132	113
年內利潤	14,848	12,172
公司股東應佔年內利潤：		
- 來自未計及物業發展利潤前基本業務	6,243	5,397
- 來自物業發展	4,225	3,260
- 來自基本業務	10,468	8,657
- 來自投資物業重估	4,248	3,402
	14,716	12,059
每股盈利：		
- 基本	HK\$2.55	HK\$2.10
- 攤薄	HK\$2.54	HK\$2.10

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 12 月 31 日止年度	
	2011 年	2010 年
年內利潤	14,848	12,172
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	146	141
- 非控股權益	(1)	16
	145	157
現金流量對沖：對沖儲備淨變動	(12)	(26)
自用土地及樓宇：固定資產重估儲備淨變動	471	285
	604	416
年內全面收益總額	15,452	12,588
下列人士應佔：		
- 公司股東	15,321	12,459
- 非控股權益	131	129
年內全面收益總額	15,452	12,588

綜合資產負債表（百萬港元）

	於 2011 年 12 月 31 日	於 2010 年 12 月 31 日
資產		
固定資產		
- 投資物業	51,453	45,314
- 其他物業、機器及設備	76,687	77,276
- 服務經營權資產	23,928	21,467
	<u>152,068</u>	<u>144,057</u>
物業管理權	31	31
在建鐵路工程	3,566	-
發展中物業	11,964	9,128
遞延開支	14	1,079
無控制權附屬公司權益	579	541
聯營公司權益	948	836
遞延稅項資產	27	9
證券投資	2,974	3,912
待售物業	3,757	1,936
財務衍生工具資產	344	375
存料與備料	1,135	1,061
應收帳項、按金及預付款項	3,964	3,061
給予物業發展商貸款	-	1,975
應收關連人士款項	402	330
現金、銀行結餘及存款	16,100	13,334
	<u>197,873</u>	<u>181,665</u>
負債		
銀行透支	-	16
短期貸款	-	300
應付帳項及應計費用	16,402	15,491
本期所得稅	597	1,018
工程合約保證金	643	404
應付關連人士款項	1,481	892
貸款及其他債務	23,168	20,741
服務經營權負債	10,724	10,749
財務衍生工具負債	151	148
非控股權益持有者貸款	154	154
遞延收益	403	605
遞延稅項負債	15,105	13,854
	<u>68,828</u>	<u>64,372</u>
淨資產	<u>129,045</u>	<u>117,293</u>

	於 2011 年 12 月 31 日	於 2010 年 12 月 31 日
股本及儲備		
股本、股份溢價及資本儲備	44,062	43,734
其他儲備	84,797	73,416
公司股東應佔總權益	128,859	117,150
非控股權益	186	143
總權益	129,045	117,293

附註：

1. 核數師報告

截至 2011 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」）及香港公認會計準則編製。於集團本會計年度首次生效的《香港財務報告準則》的修訂與集團一貫採用的會計政策一致，故此對集團的帳項並無重大影響。因此，在編制本帳項時所採納的會計政策與 2010 年年度帳項所採用的一致。

3. 保留溢利

截至 2011 年及 2010 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	
	2011 年	2010 年
於 1 月 1 日結餘	71,781	62,705
公司股東應佔年內利潤	14,716	12,059
已收回的僱員認股權	5	1
宣派及批准股息	(4,044)	(2,984)
於 12 月 31 日結餘	82,458	71,781

4. 物業發展利潤

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2011 年	2010 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	468	-
- 攤分資產	-	17
分佔發展盈餘數額	3,889	990
由攤分資產所得的收入	572	3,026
其他收入扣除其他一般費用淨額	5	1
	<u>4,934</u>	<u>4,034</u>

5. 所得稅

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2011 年	2010 年
本期稅項		
- 年內香港利得稅項撥備	1,619	1,495
- 年內海外稅項	56	93
	<u>1,675</u>	<u>1,588</u>
遞延稅項		
- 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
- 投資物業重估	840	672
- (撥備) / 耗用稅務虧損	(9)	10
- 超過相關折舊的折舊免稅額	316	287
- 撥備及其他	(1)	33
	<u>1,146</u>	<u>1,002</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>2,821</u>	<u>2,590</u>
應佔無控制權附屬公司稅項	26	22
應佔聯營公司稅項	<u>37</u>	<u>9</u>

截至 2011 年 12 月 31 日止年度的香港利得稅稅項撥備乃以年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。中國內地及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% (2010 年：16.5%) 計算。在中國內地及海外產生的遞延稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

6. 股息

董事局建議派發末期股息每股 0.51 港元。待股東於應屆股東週年大會批准後，末期股息將大約於 2012 年 5 月 29 日只以現金派發予於 2012 年 5 月 14 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 2011 年 12 月 31 日止年度股東應佔利潤 147.16 億港元（2010 年：120.59 億港元）及年內已發行的加權平均普通股數 5,780,030,171 股（2010 年：5,751,035,100 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2011 年 12 月 31 日止年度股東應佔利潤 147.16 億港元（2010 年：120.59 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 5,783,905,064 股（2010 年：5,756,548,816 股）計算。

若根據股東應佔來自基本業務利潤 104.68 億港元（2010 年：86.57 億港元）計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 1.81 港元（2010 年：1.51 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) 香港客運業務：為香港市區集體運輸鐵路系統、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、於羅湖及落馬洲連接中國內地邊境的過境鐵路、在新界西北區作為鐵路系統接駁的輕鐵及巴士、及連接若干中國內地城市的城際鐵路運輸，提供客運及相關服務。

(ii) 香港車站商務：商務活動包括在香港客運業務網絡內的車站廣告位、零售舖位及泊車位之租務，於鐵路物業內提供的電訊及頻譜服務，以及其他車站商務活動。

(iii) 物業租賃及管理業務：在香港及中國內地出租零售舖位、寫字樓及泊車位，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，並包括車站商務活動。

(v) 其他業務：與客運或物業業務沒有直接關連的業務，如「昂坪 360」（包括營運東涌纜車及昂平主題村有關業務）、鐵路顧問業務及提供予香港特別行政區政府及九廣鐵路公司的項目管理服務。

(vi) 物業發展：鐵路系統沿綫的物業發展活動。

於截至 2011 年 12 月 31 日止年度內，集團把若干與客運業務或物業沒有直接關連的商業活動，包括昂坪 360 業務、鐵路顧問業務及提供予香港特別行政區政府及九廣鐵路公司的項目管理服務重新分類為一項新的業務——「其他業務」。截至 2010 年 12 月 31 日止年度內，該新分類業務的收入為 9.25 億港元，而開支則為 7.51 億港元。在綜合損益表及業務分類資料中的比較資料亦已作出相應的重新分類。

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	營業額		利潤貢獻	
	截至 12 月 31 日止年度		截至 12 月 31 日止年度	
	2011 年	2010 年	2011 年	2010 年
香港客運業務	13,509	12,635	2,701	2,877
香港車站商務	3,422	2,853	2,799	2,441
物業租賃及管理業務	3,215	2,961	2,483	2,298
香港以外的鐵路附屬公司	12,279	10,144	388	241
其他業務	998	925	23	111
	33,423	29,518	8,394	7,968
物業發展			4,934	4,034
			13,328	12,002
項目研究及業務發展開支			(123)	(216)
利息及財務開支			(921)	(1,237)
投資物業重估			5,088	4,074
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤			297	139
所得稅			(2,821)	(2,590)
			14,848	12,172

百萬港元	資產		負債	
	於 12 月 31 日		於 12 月 31 日	
	2011 年	2010 年	2011 年	2010 年
香港客運業務	95,353	93,065	19,637	21,170
香港車站商務	1,763	1,568	1,035	958
物業租賃及管理業務	52,380	46,150	1,422	1,241
香港以外的鐵路附屬公司	12,426	8,780	3,442	2,363
其他業務	2,051	2,081	928	745
物業發展	16,932	13,728	3,419	1,925
	180,905	165,372	29,883	28,402
不予分類的資產及負債	16,968	16,293	38,945	35,970
總額	197,873	181,665	68,828	64,372

不予分類的資產及負債主要包括現金、銀行結餘及存款、證券投資、財務衍生工具資產及負債、附帶利息的借貸及遞延稅項負債。

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、在建鐵路工程、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、在建鐵路工程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，則按照有關的經營所在地區分。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	
	2011 年	2010 年	2011 年	2010 年
香港（所屬地）	20,951	19,177	157,615	149,073
澳洲	8,927	7,239	265	123
中國內地	328	175	11,065	6,268
瑞典	3,166	2,858	145	151
其他國家	51	69	80	57
	33,423	29,518	169,170	155,672

9. 應收及應付帳項

A 集團的應收帳項、按金及預付款項為 39.64 億港元 (2010 年：30.61 億港元)，其中應收帳項為 30.89 億港元 (2010 年：21.07 億港元)。有關租賃、廣告及電訊服務的應收款項的到期日由立即到期至 50 日不等。有關顧問服務及在香港以外的鐵路附屬公司的專營權或項目收入之應收款項於 30 日內到期。有關利率及貨幣掉期合約之應收款項按相關合約的條款而到期繳付。與物業發展有關的應收款項則按相關的發展協議或買賣合約條款而到期繳付。於 2011 年 12 月 31 日，4.77 億港元 (2010 年：2.03 億港元) 已過期未付，當中 4,900 萬港元 (2010 年：4,600 萬港元) 超過 30 日過期未付。

B 應付帳項及應計費用為 164.02 億港元 (2010 年：154.91 億港元)，當中包括建造西港島綫而尚未耗用的政府現金資助 46.13 億港元 (2010 年：75.75 億港元) 及有關深圳市軌道交通龍華綫車廠地塊地價的未到期債務 19.50 億港元 (2010 年：無)。於 2011 年 12 月 31 日，27.65 億港元 (2010 年：23.31 億港元) 為即期或於 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

公司及其附屬公司於 2011 年 12 月 31 日止年度內均無買賣或贖回任何上市證券。

11. 集團資產押記

於 2011 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 2011 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 2011 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 2012 年 5 月 3 日舉行股東週年大會。有關股東週年大會之詳情，請參閱預期大約於 2012 年 3 月 28 日刊發之股東週年大會通告。

13. 公司管治

在截至 2011 年 12 月 31 日止年度內，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。

關於董事輪流退任的規定，正如已預先在公司的 2010 年報並其後在 2011 年度中期業績公告及 2011 中期報告中所披露，公司繼續遵守其組織章程細則，即根據第 87 及 88 條要求三分之一的當時在任董事（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》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政府的重組，以及公司與九廣鐵路公司的兩鐵合併已使在 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）。

至於香港聯合交易所有限公司於 2011 年 10 月 28 日宣佈對《上市規則》及《企業管治常規守則》作出的修訂，我們欣然報告，在該等修訂於 2012 年生效之前，公司已經符合該等修訂的其中若干項要求。

至於《上市規則》新規定例如必須於 2012 年 12 月 31 日或之前符合獨立非執行董事必須佔董事局成員人數至少三分之一這項規則，公司現時 12 名董事局成員之中，有 11 名為非執行董事，而當中 7 名為獨立非執行董事。

此外及作為良好公司管治的重要部份，公司已經在相當時日之前成立了若干個董事局委員會，並以書面訂明其職權範圍以監督公司的特定事務，這些委員會包括薪酬委員會（《上市規則》的相關新規定將於 2012 年 4 月 1 日生效）及提名委員會（新修訂的《企業管治守則》的相關規定將於 2012 年 4 月 1 日生效）。

在公司的 2011 年報中，將包括說明公司如何處理其他的變更。

如公司於 2010 年 12 月所宣佈，周松崗先生已於 2011 年 12 月 31 日退休，不再擔任行政總裁、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 日宣佈委任韋達誠先生為行政總裁，首次任期為三十個月，自 2012 年 1 月 1 日起生效。他已同時成為執行總監會成員及董事局成員。在加入公司之前，韋達誠先生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。

在 2011 年，公司另有若干名執行總監會成員退休，因而作出新的委任。

麥國琛先生自 2011 年 1 月 1 日起退休，不再擔任車務總監及執行總監會成員。金澤培博士自 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。

杜禮先生自 2011 年 9 月 1 日起退休，不再擔任法律總監及公司秘書以及執行總監會成

員。馬琳女士自 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。

楊美珍女士自 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。

何恆光先生自 2011 年 10 月 1 日起退休，不再擔任物業總監及執行總監會成員。鄧智輝先生自 2011 年 10 月 1 日起獲委任為物業總監，並同時成為執行總監會成員。

現任人力資源總監陳富強先生將自 2012 年 7 月 17 日起退休，並且不再擔任執行總監會成員。張少華先生將自 2012 年 7 月 17 日起獲委任為人力資源總監，並將同時成為執行總監會成員。為確保順利交接，張先生已於 2011 年 10 月 17 日起獲委任為候任人力資源總監。

關於以上退休及委任事項的詳情，請參閱公司的有關公告（分別刊載於聯交所及公司的網站）。

*將於 2012 年 4 月 1 日起改名為「《企業管治守則》」

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 2012 年 3 月底在公司網址及聯交所網址可供查閱，並於 2012 年 3 月底至 4 月初向股東寄發。

主要統計數字

	截至 12 月 31 日止年度	
	2011 年	2010 年
總乘客人次（百萬計）		
- 本地鐵路服務	1,366.6	1,298.7
- 過境服務	103.9	100.0
- 機場快綫	11.8	11.1
- 輕鐵	161.3	154.5
平均乘客人次（千計）		
- 本地鐵路服務（周日）	3,968	3,770
- 過境服務（每日）	284.6	273.8
- 機場快綫（每日）	32.3	30.5
- 輕鐵（周日）	450.7	433.0
未計物業發展利潤、折舊、攤銷及每年非定額付款前 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	55.2%	54.9%
- 包括香港以外的鐵路附屬公司	36.3%	37.0%

管理層回顧及展望

能出任為港鐵公司行政總裁，本人深感榮幸。香港是一個世界級的大都會，而港鐵亦是一條備受全球推崇的世界級鐵路。得到這個成就，實有賴港鐵員工的辛勤和努力，持續改善和提高服務質素。現時我們正展開五條新鐵路綫的建造工作，擴展香港的鐵路網絡，以支持香港的可持續發展及增長。同時，至為重要的是我們要專注為乘客提供優質服務及滿足社會需求。另外，公司內各範疇人才濟濟，我們可繼續拓展在香港及香港以外的業務。

於 2011 年，我們在香港的鐵路和巴士服務（不包括城際客運服務）的總乘客量錄得歷史新高的 16.875 億人次。儘管乘客量攀升，公司的營運及安全表現仍繼續維持極高水平。列車服務按照編定班次行走和乘客車程準時程度方面均表現極佳，超越在營運協議中所訂下的表現目標。鐵路運作首要安全，港鐵是香港最安全的公共交通工具，在每百萬載客人次中錄得最少傷亡事故。與國際水準比較，香港鐵路運作是全球業界中安全表現最好之一。

公司的業績繼續受惠於年內良好的經營環境。本港經濟持續蓬勃，帶動我們在本港的經常性業務收入增加，加上訪港旅客人數繼續高企，利好我們的乘客量攀升，並有助車站商務和物業租賃業務的表現。公司於 2011 年 6 月按票價調整機制調整票價，有利客運業務收入。在物業發展業務方面，我們將「名城」和將軍澳第五十六區商場的利潤入帳。我們在香港以外的業務，特別是在北京和墨爾本的業績良好對公司的利潤作出實質貢獻。

公司 2011 年的總收入上升 13.2% 至 334.23 億港元。未計物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤為 121.24 億港元，上升 11.1%。不包括公司在香港以外的鐵路附屬公司，收入上升 9.1%，經營利潤上升 9.7%，而經營毛利率則上升 0.3 個百分點至 55.2%。相對 2010 年的 40.34 億港元，本年度的物業發展利潤為 49.34 億港元，主要來自「名城」的利潤入帳。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 20.9% 至 104.68 億港元，即每股盈利 1.81 港元。除稅前的投資物業重估收益為 50.88 億港元（除稅後則為 42.48 億港元），而 2010 年錄得除稅前投資物業重估收益 40.74 億港元。因此，股東應佔淨利潤為 147.16 億港元，即包括投資物業重估的每股盈利為 2.55 港元。董事局建議派發末期股息每股 0.51 港元，即全年股息為每股 0.76 港元，較去年增加 28.8%。

公司在本地及海外的增長策略取得多項重要里程碑。在香港，我們就南港島綫（東段）及觀塘綫延綫的設計、建造、營運及財務安排與政府簽署項目協議後，已於 2011 年 5 月展開兩個項目的建造工程。年內，西港島綫及廣深港高速鐵路香港段（高鐵香港段）的建造工程於年內亦按計劃進行。

在港外，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。除此之外，我們在深圳還成功投得位於深圳市龍華綫車廠的一幅土地作物業開發，這項目將會是公司在中國內地的首個物業發展項目。公司同時與杭州市地鐵集團有限責任公司合作進行杭州地鐵一號綫的籌備工作，並正等待國家發展和改革委員會審批。

香港客運業務

包括公司的鐵路、巴士及其他鐵路相關業務在內的香港客運業務在 2011 年的總收入為 135.09 億港元，較 2010 年增加 6.9%。

乘客量

於 2011 年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務（不包括城際客運服務）的總乘客量增加 5.1%至 16.875 億人次。

受惠於經濟增長及來港旅客量增加，公司的本地鐵路服務錄得 13.666 億人次的總乘客量，較 2010 年增加 5.2%。本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫及馬鞍山綫。

羅湖及落馬洲過境服務於 2011 年的乘客量為 1.039 億人次，較 2010 年增加 3.9%。

於 2011 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 2010 年增加 5.9%至 1,180 萬人次。

輕鐵、巴士及城際客運服務於 2011 年的乘客量合計為 2.09 億人次，增加 5.2%。

於 2011 年，公司在香港的所有鐵路和巴士客運服務（不包括城際客運服務）的周日平均乘客量增加 5.1%至 480 萬人次，主要來自較 2010 年上升 5.2% 至 400 萬人次的本地鐵路服務。

市場佔有率

於 2011 年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由 2010 年的 44.3%增加至 2011 年的 45.4%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由 65.3%增加至 66.2%。我們在過境業務市場的佔有率由 55.0% 輕微下降至 54.5%。而公司在往返機場交通工具市場的佔有率則由 21.6%上升至 21.8%。

車費收入

於 2011 年，香港車費總收入為 133.57 億港元，較 2010 年增加 7.2%，其中本地鐵路服務的收入佔 93.00 億港元，即 69.6%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升 2.0%，至 6.81 港元，主要反映票價及乘客旅程模式的變動。

過境服務於 2011 年的車費收入為 26.33 億港元，較 2010 年增加 5.9%。機場快綫的車費收入為 7.51 億港元，上升 8.2%。輕鐵、巴士及城際客運服務於 2011 年的車費收入合計為 6.73 億港元，較 2010 年上升 10.3%。

服務及表現

一如以往，我們優良的營運表現再次帶動公司取得理想的財務業績。期內，我們繼續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目標。

公司憑著整體業務以至客運服務上不同範疇的卓越表現，如香港至廣州的城際直通車及「九廣通」服務，在香港備受讚譽，並贏得多項殊榮。公司在香港以外地區獲得的獎項包括榮獲亞太顧客服務協會評選為「2010 年最佳顧客滿意品管系統」（公共交通）」。

公司卓越的服務印證我們每年投資超過 40 億港元，在現有鐵路網絡進行維修、資產更新及改善工作的努力。

於 2011 年我們落實了多個項目以改善鐵路服務，包括加強列車班次、進行車站翻新工程及安裝方便殘疾人士使用的設施等。為增加載客量，公司於 2008 年訂購的十列新列車已於 2011 年 4 月開始陸續運抵香港，而首列新列車在通過嚴格的檢測和調試程序後，已於 2011 年 12 月投入客運服務。在港島綫、觀塘綫及荃灣綫八個地面車站安裝月台自動閘門的工程已於 11 月完成。此外，公司亦於各車站增加當值員工協助乘客，特別是殘疾人士及長者。

於 2011 年內，公司完成了兩個車站的翻新工程，另外還有兩個車站正在進行翻新。此外，我們亦在八個車站完成或正在進行開闢新出入口的工程，並在多個車站內增設座位。公司又進行多項改善工程以加強港鐵系統內的無線及互聯網網絡，為乘客帶來更大便利，當中包括增加 3G 流動數據傳輸容量。

為進一步方便殘疾人士進出網絡，我們繼續致力改裝列車車廂，並在多個港鐵車站加設升降機、斜道和闊閘機，以及點字指示牌等設施。

在安全方面，我們於 2011 年改進公司的安全及健康管治架構，以確保公司上下包括在世界各地的附屬及聯營公司在內，均能夠維持高水平的管治。此外，公司還邀請了「美國公共交通協會」（APTA）檢討香港鐵路客運服務的安全管理系統。檢討結果確認並讚揚港鐵公司已實施多項鐵路業界最佳的安全實務。

香港車站商務

由於車站商店租金和廣告收入顯著改善，香港車站商務的收入較 2010 年增加 19.9%，至 34.22 億港元。

車站零售設施的收入增加 11.0%，至 19.05 億港元，原因是增加了商店數目及租金。截至 2011 年年底，車站商店總數由 2010 年年底的 1,254 間增加至 1,294 間，而車站零售設施的總面積則由 53,880 平方米增加至 54,932 平方米。

2011 年的廣告收入為 8.93 億港元，較 2010 年增加 21.7%，主要受惠於經濟好轉刺激廣告開支，我們適時推出新穎的廣告套餐所致。

電訊服務於 2011 年的收入為 5.00 億港元，較 2010 年增加 72.4%，主要由於終止前 2G 電訊服務合約所帶來的一次性應收款項。若撇除這些一次性應收款項，電訊服務收入則上升 13.1% 至 3.28 億港元，收入上升主要來自項目管理費收入增加，當中包括提升設備及傳輸容量等項目。

物業及其他業務

年內，中環優質寫字樓及零售物業的租賃表現理想，主要因為來港消費的內地旅客人數不斷上升為零售物業帶來支持，而寫字樓方面則受惠於內地企業和國際金融機構在港擴展業務。

物業發展

2011 年的物業發展利潤為 49.34 億港元，主要來自「名城」和將軍澳第五十六區商場的公司應佔發展利潤。「名城」第一和第二期單位的銷售情況理想，而第三期亦於 11 月展開預售。截至 2011 年 12 月 31 日，「名城」第一至三期合共 4,264 個單位中，已售出約 73%。此外，我們亦分別售出 42 個火炭「御龍山」及 34 個烏溪沙「銀湖·天峰」的尚餘單位。

在公司擔任九廣鐵路公司（九鐵公司）相關附屬公司項目代理的物業發展招標活動方面，我們於 2011 年 10 月批出南昌站地塊予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司仲益有限公司，並於 2012 年 1 月批出荃灣西站（五區）城畔地塊予華懋集團的成員公司達潤投資有限公司。此外，我們代表政府遞交的西鐵綫朗屏（北）地塊經修訂的總綱發展藍圖，亦於 2011 年 7 月獲城市規劃委員會批准。

我們的物業發展權組合，在 2011 年增加了兩個重要的項目。公司於 2011 年 5 月獲得可供發展樓面面積分別為 404,500 平方米及 128,400 平方米的黃竹坑車廠及何文田地塊之物業發展權，致使南港島綫（東段）及觀塘綫延綫兩個項目能分別達至財務上可行。而當中載有已劃為綜合發展區的黃竹坑車廠地塊之發展參數的規劃大綱，已於 2011 年 11 月獲城市規劃委員會通過。

物業租賃及管理業務

物業租賃及物業管理業務於 2011 年的收入為 32.15 億港元，較 2010 年增加 8.6%。

公司在香港和中國內地的物業租金總收入較 2010 年增加 9.4%，至 30.16 億港元。在香港，年內整體港鐵商場之新訂租金錄得 16% 的平均升幅。於 2011 年年底，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。

截至 2011 年 12 月 31 日，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合大致維持不變，其中包括 226,622 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。而位於將軍澳第五十六區的新商場「PopCorn」將於今年較後時間正式開業。

年內，我們繼續投資改善公司的零售物業。沙田連城廣場零售樓層更改間隔工程已於 2011 年 10 月完成。

北京銀座 Mall 於 2011 年年底的出租率達 98%，而新訂租金於年內錄得 5% 的平均升幅。

我們因應市場激烈競爭而調整了經理人酬金，因此公司於 2011 年的物業管理收入減少 2.0% 至 1.99 億港元。於 2011 年年底，公司在香港管理的住宅單位數目增加 4,200 個至 86,162 個，增加主要來自「名城」第一期和第二期，以及日出康城「領峯」的單位。

其他業務

昂坪 360 纜車和昂坪市集於 2011 年的收入增加 13.0% 至 2.70 億港元。年內旅客人數為 170 萬人次，而尊貴的「水晶車」約佔總乘客量的 32%。年內，昂坪 360 纜車服務的可靠率超過 99%。因應 2012 年 1 月底發生的服務中斷事故，纜車系統現已暫停服務至復

活節前，以便更換滑輪軸承及進行年度檢查。這次事故初步估計是由於一個滑輪軸承內環表面出現不規則磨損所引致，但有關磨損並不影響纜車系統的安全運作。

顧問業務於 2011 年的收入為 1.05 億港元，較 2010 年減少 7.1%，主要由於德里機場鐵路快綫項目已大致完成。

八達通繼續擴展其零售商戶網絡。截至 2011 年年底，在香港採用八達通服務的商戶逾 4,500 家。常用八達通卡的流通量達 1,980 萬張，每日平均使用量及交易金額分別為 1,200 萬次及 1.172 億港元。公司於 2011 年應佔八達通的淨利潤為 1.82 億港元，較 2010 年上升 44.4%。

來自九鐵公司及政府的項目管理收入於 2011 年為 5.88 億港元，較 2010 年增加 8.9%，主要來自與高鐵香港段委託協議有關的項目管理收入。

中國內地及海外業務

公司在香港以外的鐵路附屬公司，即 Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (MTM)、MTR Stockholm AB (MTRS) 及港鐵軌道交通（深圳）有限公司年內錄得收入共 122.79 億港元，較 2010 年增加 21.0%，收入增加主要由於有利的匯率變動、來自 MTM 的工程項目收入增加，以及深圳市龍華綫第二期通車所致。經營成本為 118.30 億港元，而經營利潤增加 60.9%至 4.49 億港元，經營毛利率為 3.7%。港鐵軌道交通（深圳）有限公司及 MTM 均錄得符合預期的財務表現，而 MTRS 則稍遜預期。

北京京港地鐵有限公司以聯營公司入帳，其表現較預期為佳，因此對公司的財務貢獻亦大幅提升。在其他聯營公司中，London Overground Rail Operations Ltd (LOROL) 及 Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT) 的表現皆符合我們預期。因此，這三家聯營公司於 2011 年合共帶來 1.16 億港元的利潤，較 2010 年增加 9,400 萬港元。

公司在香港以外的附屬及聯營鐵路公司於 2011 年錄得的總乘客量約為 10.65 億人次，而 2010 年的總乘客量約為 8.5 億人次。

中國內地

在中國內地，北京地鐵四號綫和大興綫的營運表現均持續超越專營權的要求。兩條地鐵綫於 2011 年的總乘客量合計為 3.774 億人次，而每日平均乘客量則逾 100 萬人次。

深圳市軌道交通龍華綫的延綫，即深圳市龍華綫第二期於 2011 年 6 月投入服務，鐵路綫的營運表現理想，並超越了專營權的要求。2011 年的總乘客量為 6,050 萬人次，而每日平均乘客量自第二期通車後達至 25.53 萬人次。

公司旗下兩家全資附屬公司，即港鐵軌道交通（深圳）有限公司及港鐵物業（深圳）有限公司於 2011 年 8 月成功以底價約人民幣 20 億元投得龍華車廠 1 期地段。該地塊的可供發展樓面面積約為 206,167 平方米。

海外

在倫敦，東倫敦綫第 1a 期於 2011 年 2 月通車後，進一步改善了乘客接駁服務，並利好 LOROL 的營運表現。LOROL 保持其英國表現最優秀鐵路營運商之一的地位，並贏得英國 National Rail Awards 中的 Special Judges Award。

斯德哥爾摩方面，MTRS 在列車可用程度及準時程度的服務表現持續有所改善。

墨爾本方面，儘管出現營運問題，特別是罕有高雨量的惡劣天氣情況對營運表現帶來極嚴重的負面影響，但隨著營運公司實施第一期新列車時間表並取消部分時速限制後，列車可靠程度和列車服務按照編定班次行走兩項指標的表現均得到改善。

未來增長

公司在香港的五個主要鐵路項目，均取得理想進展。當這些項目完成後，公司在香港的鐵路網絡將會延長 56 公里的新鐵路綫。

香港的增長

西港島綫、南港島綫（東段）和觀塘綫延綫三個香港鐵路網絡擴展項目，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兩個項目，將由政府出資興建及擁有，而公司將會獲邀請以「服務經營權」模式負責營運及維修這兩條鐵路。

全長 3 公里的港島綫延綫西港島綫預期於 2014 年通車。項目的建造工程進展良好。2011 年 4 月，新戴麟趾康復中心和堅尼地城游泳池（第一期）已分別移交作營運。上環站的軌道更新工程極具挑戰，經已在 2011 年 8 月關閉上環站 54 小時內順利完成。項目的上環至西營盤一段列車隧道的鑽挖工程經已展開，而西營盤至香港大學列車隧道的第一段亦已貫通。項目的所有機電工程合約亦已經批出。

2011 年 5 月，公司就興建及營運南港島綫（東段）和觀塘綫延綫與政府簽署項目協議，並隨即展開這兩個項目的建造工程。在項目施工期間，我們會繼續與市民及各有關團體緊密聯絡。如前所述，這兩條鐵路綫是以「鐵路加物業綜合發展經營」模式興建。

全長 7 公里的南港島綫（東段）將使港鐵服務由金鐘伸延至港島南區，而該路綫的車廠將設於黃竹坑。項目大部分的主要土木工程合約已經批出，而各工地的施工亦進度良好。機電工程合約的採購工作已進展順利，而搬遷金鐘配電站的關鍵前期工程亦已於 2012 年 1 月大致完成。

全長 2.6 公里的觀塘綫延綫將觀塘綫現時的油麻地總站伸延至新建的何文田站及黃埔站。項目建造工程已於 2011 年 5 月動工，而所有的土木及機電工程合約已於 2012 年 1 月前批出。

由政府出資興建、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，預期於 2015 年投入服務。政府已委託港鐵公司負責高鐵香港段的設計及建造工程，並同意在鐵路建成後邀請港鐵公司以服務經營權模式負責營運。

高鐵香港段的隧道挖掘工程於年內取得重大進展。首部隧道鑽挖機於 2011 年 9 月在米埔工地投入運作。高鐵香港段的機電工程合約及西九龍總站最後一份的主要土木工程合約已於年內悉數批出。

正如我們重視營運安全一樣，安全亦是我們所有建造項目的首要目標和考慮，公司繼續在香港建造業安全表現上保持領先位置。公司正在興建四個主要鐵路項目，有逾 7,000 名工人在我們的工地工作，因此對安全的要求比以往任何時間更為重要。儘管公司在 2011 年繼續維持很低的意外率，我們工地於年內發生的意外仍奪去兩名工人的寶貴性命，我們為此深表遺憾。我們會繼續與承建商緊密合作，致力達至零死亡事故的目標。因此，我們於年內在公司的工地推出了五個新措施，以增強安全意識及改善工作實務。

2011 年 2 月，立法會財務委員會通過全長 17 公里的沙田至中環綫的金鐘站擴建項目及新何文田站有關的鐵路工程，以及搬遷新國際郵件中心的非鐵路工程的撥款。其後，公司於 5 月與政府就設計和興建沙田至中環綫的前期鐵路及非鐵路工程簽訂委託協議。

項目兩個為配合設計發展而修訂的鐵路方案已按《鐵路條例》分別於 2011 年 7 月 15 日及 11 月 11 日刊憲。公司仍繼續與政府磋商沙田至中環綫的委託協議。

此外，公司現正支持及回應政府就第二次鐵路發展研究的檢討及修訂（RDS-2U）之工作，這研究將敲定最有利香港及中國內地未來經濟發展的鐵路項目。

中國內地拓展

公司於 2010 年與杭州市地鐵集團有限責任公司達成協議，就營運杭州地鐵一號綫成立合營公司，而港鐵公司及杭州市地鐵集團有限責任公司分別持有合營公司的 49% 及 51% 股權。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。自 2011 年下半年開始，項目已展開招聘及培訓人員等營運前籌備工作，預計地鐵綫可於今年年底投入服務。

財務回顧

總收入上升 13.2% 至 334.23 億港元，其中香港以外鐵路附屬公司的收入增加 21.0%，而主要來自香港業務的收入則上升 9.1%。不包括香港以外的鐵路附屬公司，客運業務收入增加 6.9%、車站商務收入增加 19.9%、物業租賃及管理業務收入上升 8.6%，以及其他業務收入增長 7.9%。總經營成本上升 14.5% 至 212.99 億港元，其中 118.30 億港元與香港以外的鐵路附屬公司有關，因匯率變動對其經營成本造成影響。不包括這些內地和海外附屬公司，經營成本增加 8.4%，原因是為提升服務水平和符合《最低工資條例》規定，投入了為推動收入增長而增加的成本以外的支出。未計物業發展、折舊、攤銷及每年非定額付款前的經營利潤增加 11.1% 至 121.24 億港元。由於從毛利率較低的香港以外鐵路業務所得的經營利潤增加，經營毛利率下跌 0.7 個百分點至 36.3%。不包括香港以外的鐵路附屬公司，經營毛利率則上升 0.3 個百分點至 55.2%。2011 年的物業發展利潤為 49.34 億港元，主要來自「名城」和將軍澳第五十六區商場。2011 年以全年計算的每年非定額付款費用為 6.47 億港元。計入折舊及攤銷 32.06 億港元、利息及財務開支 9.21 億港元、投資物業重估收益 50.88 億港元、集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤 2.97 億港元及所得稅 28.21 億港元，2011 年公司股東應佔淨利潤上

升 22.0%至 147.16 億港元，即每股盈利 2.55 港元。撇除投資物業重估，基本業務利潤上升 20.9%至 104.68 億港元，即每股盈利 1.81 港元。

於 2011 年 12 月 31 日，集團的淨資產上升 10.0%至 1,290.45 億港元，當中資產總值和負債總額分別上升 8.9%和 6.9%。資產總值上升，主要來自投資物業重估收益、接收將軍澳第五十六區商場、深圳市龍華綫、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫的進一步建造成本、深圳市龍華綫車廠用地的地價，以及因物業發展業務而增加的待售住宅物業及應收帳項。負債總額上升，主要由於債項增加及就 2011 年的利潤而提高的稅項撥備所致。過往收取的政府現金資助於資產負債表中以負債列帳，並繼續用以抵銷西港島綫的建造成本。集團的淨負債權益比率由 12.8%下降至 11.9%。

年內，集團來自經營活動的稅前現金流入為 124.89 億港元，上升 4.8%。包括深圳市政府為深圳市龍華綫的營運而提供的資助和現金稅項付款，來自經營活動的現金流入淨額為 110.24 億港元。來自物業發展的現金收入為 35.93 億港元，當中 20.00 億港元為將軍澳第八十六區第二期發展商所償還的最後一筆免息貸款。包括其他現金流入額 3.48 億港元，2011 年的現金流入總額為 149.65 億港元。同期的現金流出總額為 151.62 億港元，當中主要包括資本開支 100.43 億港元、每年定額及非定額付款 7.95 億港元、利息支出淨額 4.21 億港元，以及股息付款 38.42 億港元。因此，集團的現金流出淨額為 1.97 億港元。計入贖回到期證券投資 10.00 億港元及貸款取用淨額 19.79 億港元，集團的現金結餘增加 27.82 億港元至 2011 年年底的 161.00 億港元。

為配合公司漸進式的股息政策，董事局建議派發末期股息每股 0.51 港元，連同中期股息每股 0.25 港元，全年股息合共每股 0.76 港元，較去年每股增加 0.17 港元或 28.8%。

人力資源

公司與其受控制附屬公司於 2011 年 12 月 31 日在本港及香港以外地區分別僱用 14,444 和 6,851 名員工。我們於 2011 年繼續招聘和培訓員工，以配合公司擴展業務的需要。年內，公司聘請了包括見習工程師、見習管理人員及見習管理主任在內共 1,525 名新員工，並擴大學徒招聘計劃。儘管人力市場競爭激烈，公司以具競爭力的薪酬、有前景的事業發展機會、和諧的員工關係及關顧員工的工作環境，成功將員工流失率維持於 3.3%的低水平。公司在維繫充滿幹勁的團隊之卓越表現亦獲得多個本地及海外獎項的嘉許。

與員工建立緊密聯繫是公司能維持良好營運表現的重要元素，因此我們透過多種激勵計劃，如「港鐵傑出貢獻嘉獎」及「信念獎」對員工的傑出貢獻及貫徹執行港鐵信念的努力予以嘉許。此外，我們還透過新的數碼顯示系統和一系列的勵志短片「港鐵因您精彩」，聯繫及勉勵員工。公司亦透過「增進員工溝通計劃」進一步加強與員工之間的緊密聯繫，於年內共舉辦超過 5,100 場溝通會，出席員工逾 50,000 人次，有效加強部門經理與員工的直接溝通。

我們於兩年前展開了一個鼓勵創新思維的計劃，把港鐵公司提升成爲一個不斷學習的知識型機構。爲此，我們設立了完善的資訊科技平台以促進員工之間分享知識，並舉辦全面的學習和發展活動，以協助員工掌握所需技能及延續學習動力。公司推行的「潛行創意空間」計劃，利用創意思考學習影片等創新和具創意的溝通模式及活動，從自我、小組及整體角度，強調協同創意的重要性。

此外，我們還培育了一個精益求精、致力改善工作流程的文化，以確保公司能持續不斷提升效率。公司推行的「掌握臻善在手中」計劃，正好體現了運用創新思維以改善日常工作的臻善精神，而「臻善圈」項目亦有助公司減省成本和優化工作程序。與此同時，臻善文化亦鼓勵員工改善他們個人及專業的知識和技能，以協助公司面對不斷轉變的業務挑戰。

公司透過個人化的人才發展計劃，繼續在香港和香港以外地區發掘和培育不同級別的人才。我們還繼續舉辦不同的培訓及發展課程，為員工提供所需技能的訓練。於 2011 年，我們舉辦了共 5,892 個課程。

聯繫社區

港鐵公司透過不同活動與所服務的社區保持緊密聯繫，致力為市民提供優質生活。能充分了解乘客意見和需要，對改善沿綫社區的服務至為重要，為此我們定期在不同車站為乘客舉行「車站意見區」等公開溝通的活動、進行定期顧客意見調查，以及在電台舉辦現場接聽聽眾來電節目。在興建中的香港新鐵路項目方面，我們舉行多場社區聯絡小組會議，以收集和考慮區內居民對新鐵路走綫及車站設計的意見和需要，並確保我們的建造工程對區內的影響能減至最低。

展望

全球經濟環境仍具挑戰，預料全球經濟增長將會表現疲弱，並對香港的增長帶來負面影響。在這種環境下，預料公司香港鐵路業務的乘客量增長速度將會放緩。由於公司的車站商務及物業租賃普遍為 3 年租約周期，因此其業務表現相對較為穩定，而 2012 年新訂租金的調整幅度將視乎當時的市場情況而定。我們的廣告業務較受經濟情況影響，其增長幅度可能會因為經濟增長疲弱而放緩。

在物業發展業務方面，車公廟發展項目的利潤入帳時間將視乎項目的預售銷情以及獲發入伙紙的時間而定。按現時情況，我們預期項目將於 2012 年年底獲發入伙紙。

在物業發展招標活動方面，由現時到 2012 年年底，我們將視乎市場狀況，為大圍站及面積較小的天水圍地塊進行招標。在公司擔任九鐵公司相關附屬公司項目代理的西鐵綫物業發展用地方面，我們可能會為朗屏（北）和朗屏（南）地塊進行招標，並為荃灣西站（五區）灣畔地塊重新招標。

最後，本人想再重申，能帶領港鐵公司邁向未來，本人深感榮幸，並藉此機會，衷心感謝前任總裁周松崗先生、董事局同寅和全體港鐵同事的支持。

承董事局命
韋達誠
行政總裁

香港，2012 年 3 月 8 日

以上有關截至 2011 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料並不構成集團截至 2011 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 2011 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 2012 年 5 月 9 日至 5 月 14 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 2012 年 5 月 8 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。末期股息預期將大約於 2012 年 5 月 29 日派發。

於本公告日期：

董事局成員：錢果豐博士 (主席)**、韋達誠 (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：韋達誠、陳富強、周大滄、金澤培、梁國權、馬琳、鄧智輝及楊美珍

* 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。