



通達四方
闊視圖宏



今年的封面

通達四方 闊視圖宏

在香港特別行政區、中國內地及海外市場，公司業務保持增長動力，為新社區帶來更廣泛的交通聯繫，並以更便利、更可靠的服務，**緊貼乘客生活每一程**，從而擴闊他們的視野到全球各地。

我們審慎推行增長策略，透過多個新項目，將公司由一個本地地鐵營運商打造成一家享譽國際的運輸企業，銳意在本地及北京、倫敦等世界大都會擴展鐵路網絡和業務。

22

香港客運服務



36

車站商務
及鐵路相關業務



物業及
其他業務

42



54

香港網絡拓展



內地及海外拓展

60



人力資源

66

目錄

2	營運網絡及未來支綫
4	公司概覽
6	主席函件
10	行政總裁回顧及展望
19	主要數據
20	2009年大事紀要
22	執行總監會管理報告
22	– 香港客運服務
36	– 車站商務及鐵路相關業務
42	– 物業及其他業務
54	– 香港網絡拓展
60	– 內地及海外拓展
66	– 人力資源
72	財務回顧
80	十年統計數字
82	投資者關係
84	可持續發展
85	風險管理
86	公司管治報告書
99	薪酬報告書
102	董事局及執行總監會成員
108	主要管理人員
109	董事局報告書
133	帳項及帳項附註目錄
134	獨立核數師報告
135	綜合損益表
136	綜合全面收益表
137	綜合資產負債表
138	資產負債表
139	綜合權益變動表
140	綜合現金流量表
141	帳項附註
232	專用詞彙

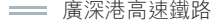
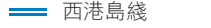
地圖說明

-  車站
-  轉車站
-  建議車站
-  建議轉車站
-  纜車昂坪360
-  深圳地鐵網絡
- * 只限賽馬日

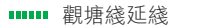
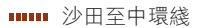

現有網絡

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




興建中項目

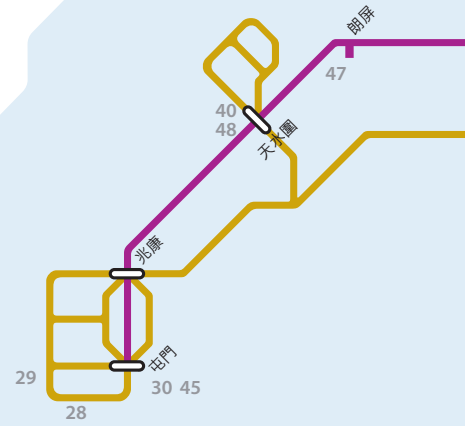
-  廣深港高速鐵路
-  西港島綫

研究中支綫

-  觀塘綫延綫
-  沙田至中環綫
-  南港島綫(東段)

未來可建支綫

-  北港島綫
-  北環綫
-  南港島綫(西段)



公司所擁有/發展/管理的物業

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

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

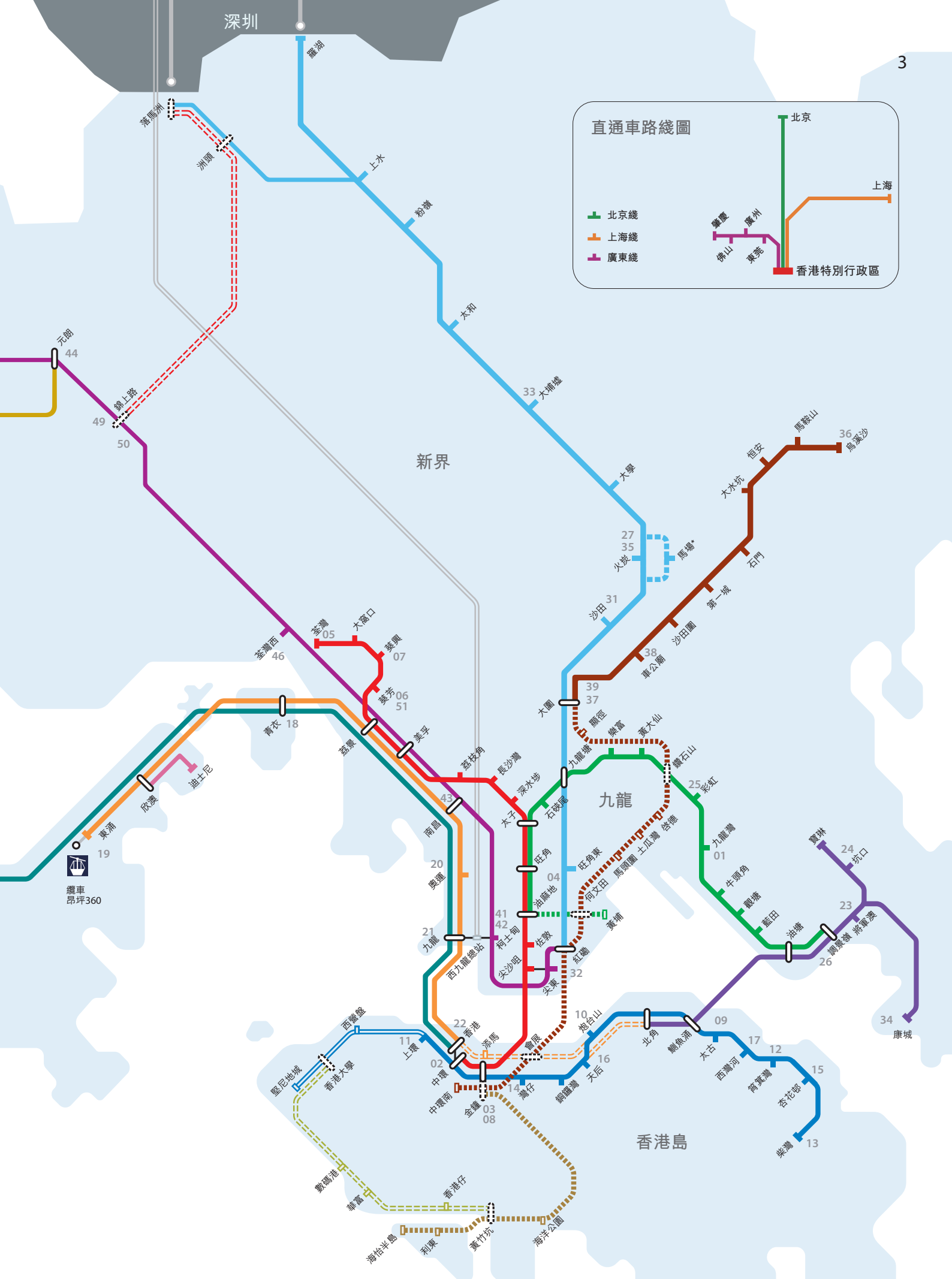
發展中/計劃中的物業

- 21 九龍站物業發展組合5、6及7
- 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
- 38 車公廟站
- 39 大圍站
- 40 天水圍輕鐵總站
- 41 柯士甸站一地塊C
- 42 柯士甸站一地塊D

西鐵綫物業發展(作為政府代理)

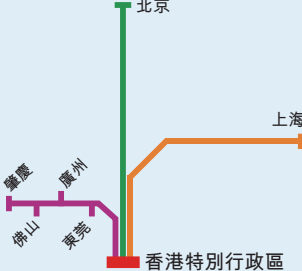
- 43 南昌站
- 44 元朗站
- 45 屯門站
- 46 荃灣西站
- 47 朗屏站
- 48 天水圍站
- 49 錦上路站
- 50 八鄉維修中心
- 51 葵芳地塊





直通車路線圖

- 北京綫
- 上海綫
- 廣東綫



自我們的第一條鐵路於30年前通車以來，公司的經營規模、業務範疇和地域覆蓋面一直穩步發展，且日趨多元化。兩鐵合併完成後，我們繼續穩步推動為未來業務增長所定下的策略，積極在香港進行大規模的鐵路網絡擴展工程，並努力開拓在中國內地和海外的發展機會。



香港客運服務

業務簡介

我們在香港經營主要以鐵路為基礎的運輸系統，包括本地和過境服務、高速的機場快綫以及輕鐵系統。整個系統延綿218.2公里，有84個車站和68個輕鐵站。我們的網絡是全球最繁忙的鐵路系統之一，以其可靠程度、安全及效率見稱。此外，我們亦提供前往中國內地的城際客運服務，以及為乘客提供便利的本地接駁巴士服務。

2009年重點

- 在香港的五個策略性鐵路擴展項目，自取得政府的批准後，規劃與設計工作取得重大進展
- 新建成的康城站及柯士甸站分別於2009年7月26日及2009年8月16日啟用
- 定期調查顯示，年內顧客對我們的滿意度維持在高水平
- 我們卓越的服務表現，再次獲得多個獎項嘉許



車站商務及鐵路相關業務

業務簡介

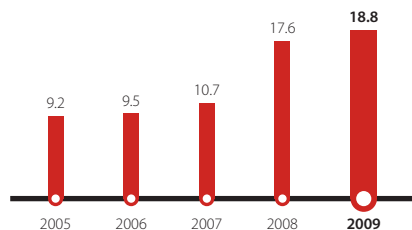
公司透過鐵路業務及專業技術拓展至其他業務領域，包括車站零售商舖租賃、列車與車站廣告、電訊網絡以及鐵路相關顧問服務。

2009年重點

- 引進23個新的零售商
- 開創嶄新的廣告模式，包括在十個繁忙的車站安裝等離子電視機的數碼廣告屏幕
- 隨著3G網絡於8月覆蓋西鐵綫後，港鐵網絡已全綫接通3G流動電話服務

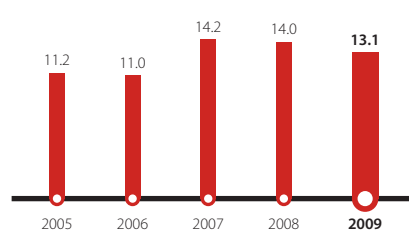
■ 營業額

(十億港元)



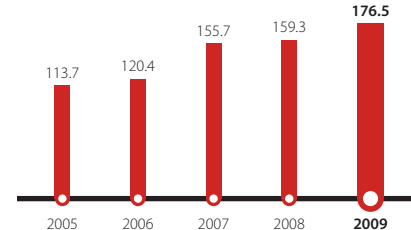
■ 未計折舊及攤銷前經營利潤

(十億港元)



■ 資產總值

(十億港元)



物業及其他業務

業務簡介

我們與物業發展商合作，進行以住宅為主的物業發展。公司擁有和管理的投資物業主要為商場及寫字樓，我們亦為其他業主提供物業管理服務。公司的投資物業組合主要包括12個在香港的商場、一個在北京的商場，以及香港國際金融中心二期的18層寫字樓。

2009年重點

- 烏溪沙的「銀湖·天峰」全部2,169個單位，售出超過90%；而日出康城第二期的「領都」全部1,688個單位於8月售罄
- 公司在香港的高級商場圓方獲得多個本地及國際獎項
- 我們於中國內地的首座商場銀座Mall，繼續為北京的零售業提升商場服務及質素的標準

內地及海外拓展

業務簡介

我們繼續投資中國內地的城市鐵路網絡，以及在海外私有化或對外開放的市場中，尋求毋需投放大量資金的鐵路營運專營權，以實現公司在香港以外的拓展策略。

2009年重點

- 北京地鐵四號綫於2009年9月28日通車，而北京地鐵四號綫延綫大興綫的營運及維修項目特許經營協議亦於12月簽署
- 深圳市軌道交通四號綫「建設、營運及轉移」項目的特許經營協議於2009年3月簽署，而瀋陽地鐵一、二號綫的營運及維修項目特許經營協議亦於5月簽訂
- 我們於2009年11月2日接管營運斯德哥爾摩地鐵系統，並於2009年11月30日接管營運墨爾本都市鐵路網絡，這兩項專營權同樣為期八年

「雖然面對經濟
前景不明朗，
並爆發人類豬型流感，
但我們的財務表現
仍維持穩定。」



致各有關人士：

本人欣然公布港鐵公司2009年的年度業績。公司亦於這一年慶祝服務港人30載。

雖然面對經濟前景不明朗，並爆發人類豬型流感，但我們的財務表現仍維持穩定。我們的經常性業務充分展現其堅穩的抗跌能力，而物業發展業務亦表現良好。公司為未來業務增長所定下的策略亦繼續穩步發展，我們在香港的網絡擴展項目以及在中國內地和海外的業務拓展，均取得良好進展。



財務業績

公司全年錄得令人滿意的財務業績，收入上升6.6%至187.97億港元，主要與我們新接管的斯德哥爾摩及墨爾本地鐵的專營權有關，而未計折舊及攤銷前的鐵路及相關業務經營利潤則增加1.9%至95.02億港元。不包括投資物業重估及相關的遞延稅項，股東應佔基本業務淨利潤減少10.8%至73.03億港元，主要由於物業發展項目入帳時間的差異致使2009年的物業發展利潤較2008年為低，以及2008年香港利得稅稅率下調所帶來的利好影響在2009年不再復有。包括投資物業重估，股東應佔淨利潤為96.39億港元，即每股盈利1.69港元。董事局建議派發末期股息每股0.38港元，令全年股息合共每股0.52港元，較上年度增長8.3%。將來，因應公司的財務狀況，董事局期望採取漸進式的股息政策。

發展策略

隨著兩條新延綫相繼於年內通車，我們在香港的鐵路網絡迅速擴展，將我們的服務伸延至更多社區、進一步擴大集客範圍和吸引新的乘客。在取得政府的批准後，我們五條策略性新延綫中首兩個項目西港島綫和廣深港高速鐵路香港段已經動工。而其餘三條延綫包括南港島綫（東段）、觀塘綫延綫，以及沙田至中環綫的規劃和設計亦正全面進行。

在中國內地及海外市場，公司的業務繼續穩步邁進。北京地鐵四號綫於2009年9月正式通車，提供客運服務。我們於2009年3月簽署了深圳市軌道交通四號綫「建設、營運及轉移」項目的特許經營協議，並於2009年5月簽署了瀋陽地鐵一、二號綫的營運及維修項目特許經營協議。在2009年12月30日，我們的合營公司北京京港地鐵有限公司就北京地

鐵四號綫延綫大興綫的營運及維修項目簽署特許經營協議。於2010年3月，我們簽署了用「公私合營」模式建造的杭州地鐵一號綫的特許經營協議。這協議經國家有關部門正式批准後即可落實。於2009年11月，我們全資擁有的附屬公司開始營運斯德哥爾摩地鐵，而我們持有60%股權的附屬公司Metro Trains Melbourne亦於同月接管營運墨爾本都市鐵路網絡。以上提及在北京、斯德哥爾摩及墨爾本投入營運的鐵路綫總長度為508公里，超過6,900名員工在這些鐵路工作。

可持續發展及企業責任

無論是發展和管理業務、栽培員工、與承辦商和供應商合作，以及與各有關人士溝通聯繫，公司都充分考慮可持續發展因素。簡稱布倫特蘭委員會(Brundtland Commission)的世界環境與發展委員會將可持續發展界定為「既能滿足現世代的需要而又不影響未來世代滿足其需要」的發展。我們本著同一精神，致力推動各項業務的可持續發展，以貫徹公司為所服務的社群謀求福祉的承諾。隨著我們在香港拓展新鐵路綫，並將業務擴展至中國內地及海外，我們會繼續透過聽取各界意見以及滿足社會的需要和期望來增強公司與社群和各有關人士的緊密聯繫。

我們以2006年制訂的「企業氣候變化政策」為指引，繼續高度專注控制碳排放。我們已根據這政策採取多項主要行動，並依據公司內部的「企業風險管理體系」評估其作用，尤其在監控用電量方面。在過往五年，我們成功將每載客車卡行車公里的用電量由2005年的5.94kWh降低至2009年的4.86kWh。用電量的減少，主要因為我們推行了多項節能措施，例如將列車上的馬達發電機更換為靜止變流器，以及優化車站的環境控制系統。我們亦於資本工程項目的設計上，將資產效益和能源效益納入為主要的考慮因素。此外，我們在新鐵路和物業發展項目的規劃、設計和建造上，亦加入生命周期的環保考慮因素。

■ 我們過去的成就建基於多項因素，主要包括董事局的卓越管治、管理層和員工(截至2009年年底共20,150名員工)的出色表現、顧客的忠心愛戴，以及股東的深切信任。■

於2009年，我們積極控制鐵路營運和物業管理所產生的溫室氣體排放。作為香港環保採購約章的創會會員，我們採用了一套新的供應商實務守則，當中的最佳實務，是根據公司的主要供應商和承辦商在以往的調查及工作坊中所反映的意見而制訂。

另外，我們是香港氣候變化商界論壇的最佳實務委員會主席。該論壇匯聚商界領袖的力量，對碳相關政策及規例發揮影響力，並鼓勵商界加深了解氣候變化的影響和作出知情的回應。於12月，我們參與了在哥本哈根舉行的聯合國氣候變化峰會(第十五次締約國會議)。

公司將可持續發展的最佳實務融入所有商業決策之中，我們的成就繼續獲得國際權威機構嘉許。於5月，公司在獨立研究公司Responsible Research有關環保、社會以及管治實務的排行榜上名列香港公司首位，而在亞洲50間上市公司中則排名第二，顯示公司對可持續發展及環境優化的承諾得到認同。於2010年1月，公司再次獲可持續資產管理(Sustainable Asset Management)評選為「交通及旅遊」類別中的可持續發展領導者，並同時獲得這類別的最佳進步公司獎及最高的金獎殊榮。此外，我們繼續躋身於道瓊斯可持續發展世界指數、道瓊斯可持續發展亞太指數及富時社會責任指數，反映公司在可持續發展和企業責任方面表現出色。我們亦是2010年全球百大可持續發展企業(Global 100)中的唯一一家香港公司。

在6月，我們出版第八份可持續發展報告2008《Engagement》，當中一個特色是以大事紀要的形式，展示港鐵公司與香港一起持續成長的歷程。在公司的發展歷程中，我們一直致力建設和營運符合目前和未來需要的可持續發展鐵路及物業，以促進香港和中國內地珠江三角洲的可持續發展。這份可持續發展報告2008集中論述這聯繫如何幫助我們建立長遠目標、使命及信念。

社區活動

關心所服務社群並與其一起成長，是公司源遠流長的一個傳統。對於我們在香港的新鐵路項目，我們繼續參考過往鐵路項目的做法，向公眾進行廣泛的諮詢，並在西港島綫的規劃和設計上將這種諮詢方法進一步推展成為全面的社區溝通計劃。我們從這個項目所得到的經驗，有助我們將其他新鐵路項目的溝通工作做得更為完善，例如沙田至中環綫及南港島綫(東段)。

年內，我們繼續舉辦多項義工活動，以及進一步擴大我們的「港鐵藝術之旅」計劃，透過在選定的車站舉行一系列文藝表演及本地藝術家的作品展，為乘客帶來充滿藝術新體驗的輕鬆旅程。灣仔是香港其中一個歷史最悠久、並擁有充滿活力之歷史點滴的地區，因此公司選擇最先在該區推出新的社區活動，這個名為「心繫香江 — 重溫往日情」的活動，目的是希望讓乘客可以緬懷舊日種種，重溫香港的發展旅程。

我們繼續鼓勵港鐵同事參與社區活動。年內，公司的「鐵路人·鐵路心」計劃共舉辦了167項社區義工活動，超過3,500名義工參與。「港鐵競步賽2009」於4月在中環舉行，超過40支公司隊伍參與，為醫院管理局健康資訊天地籌得超過100萬港元，以推廣健康生活。

為鼓勵長者多些參與平日舉辦的社區節目及活動，我們將現時長者逢星期三及公眾假期乘搭港鐵每程只需2元的優惠，再延長多六個月至2010年8月31日為止。目前，長者每日享有高達正常票價50%的優惠。為支持2009年11月15日的長者日，我們當日為持有八達通的長者提供免費

服務。另外，我們繼續為小童及學生提供票價優惠，並透過「心繫生活每一程」這個新的品牌推廣活動，宣傳公司關懷社區的形象，突顯我們用心照顧乘客生活的每一程，帶動乘客到他們的目的地，為乘客帶來方便及為他們每一天的生活增添價值。

2009年10月1日，標誌著港鐵公司服務香港市民30周年。為慶祝這個重要的日子，我們推出了由一位本地藝人所設計的「三字頭」公仔作為主角的兩列主題列車和一套紀念車票。公司由最初只有一條包括九個站的行車綫，擴展至現在擁有全長218.2公里的香港鐵路網絡、龐大的香港物業權益以及境外業務的歷程，正好映照著香港成為一個國際金融、文化及旅遊中心的高速發展過程。特別設計的主題列車不但回顧過去，亦放眼未來，我們定當繼續為香港市民以及我們服務之境外城市的乘客提供聯繫。

總結

我們過去的成就建基於多項因素，主要包括董事局的卓越管治、管理層和員工(截至2009年年底共20,150名員工)的出色表現、顧客的忠心愛戴，以及股東的深切信任。隨著公司繼續於香港和香港以外地區以可持續方式發展業務，本人謹藉此機會，衷心感謝董事局同寅、上下員工以及各有關人士在這個挑戰重重的時期繼續給予支持。同時，本人亦歡迎鄭海泉先生於2009年7月加入董事局，出任獨立非執行董事，並向2010年1月榮休的工程總監柏立恒先生表示謝意。本人亦謹此歡迎周大滄先生出任工程總監，接替退休的柏立恒先生。

錢果丰

主席

錢果豐博士

香港，2010年3月9日

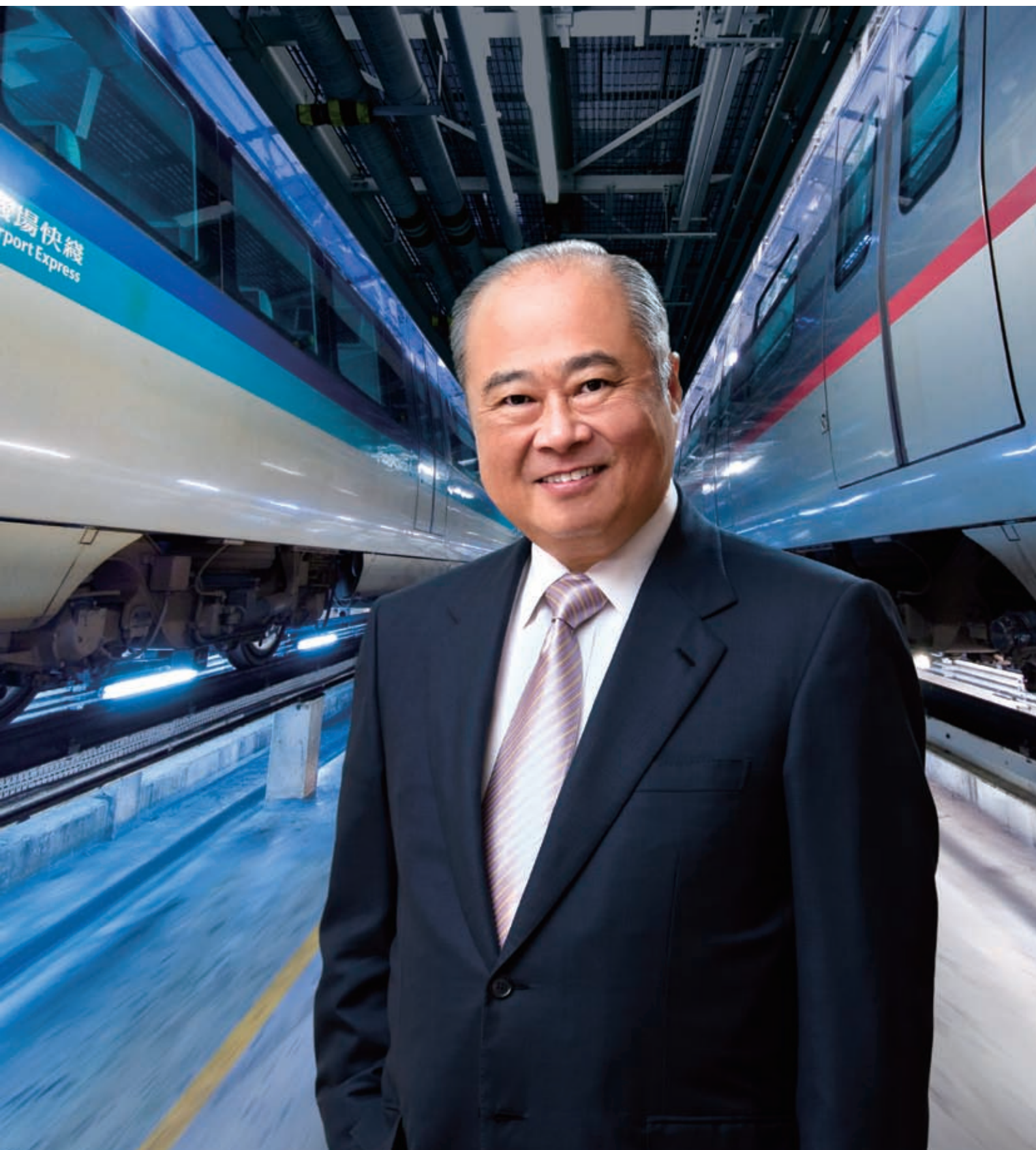
「公司在香港及海外的擴展亦加快步伐，締造了多項新里程。」

致各有關人士：

在2009年，儘管經濟狀況充滿挑戰，以及面對人類豬型流感疫情的威脅，港鐵公司的經常性業務(即客運服務、車站商務及鐵路相關業務、物業租務及管業)仍然取得滿意的業績，物業發展業務亦表現良好。此外，公司在香港及海外的擴展亦加快步伐，締造了多項新里程。

公司於年內在香港的五個新鐵路項目進展良好，加上九龍南綫和將軍澳綫最後一期通車，標誌著公司的發展踏入新的一章。透過這個大規模的擴展計劃，我們繼續增大香港的鐵路網絡並且接通國內的鐵路網。一方面幫助公司茁壯增長，也為香港市民提供更完善的交通服務。

在國內，我們於2009年3月簽署了深圳市軌道交通四號綫「建設、營運及轉移」項目的特許經營協議，並於2009年5月簽訂瀋陽地鐵一、二號綫的營運及維修項目的特許經營協議。以「公私合營」模式建造的北京地鐵四號綫項目亦於2009年9月28日通車，為首都提供客運服務。國家主席胡錦濤先生親身體驗該鐵路綫的服務，令我們深感榮幸。於2009年12月30日，我們的合營公司北京京港地鐵有限公司就北京地鐵四號綫延綫大興綫的營運及維修項目簽署特許經營協議。於2010年3月4日，我們的附屬公司港鐵杭州一號綫投資有限公司、杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司與杭州市政府就杭州地鐵一號綫項目以「公私合營」模式合作，進行投資、建造及營運，簽署了特許經營協議。這份與杭州市政府的協議經國家有關部門正式批准後即可落實。



在國外，公司在瑞典全資擁有的附屬公司於2009年11月2日起營運斯德哥爾摩地鐵；而公司擁有60%股權的附屬公司Metro Trains Melbourne(MTM)亦於2009年11月30日接管在澳洲墨爾本都市鐵路網絡的營運服務。

2009年公司的財務業績充分反映其經常性業務的防守特性。公司的收入，現包括海外新專營權的收入上升6.6%至187.97億港元，未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤為95.02億港元，上升1.9%。如果不包括我們的海外鐵路附屬公司，收入則上升0.7%，經營利潤上升1.8%而經營毛利率則上升0.6個百分點至53.5%。相對2008年的46.70億港元，2009年的物業發展利潤為35.54億港元，主要來自九龍站「君臨天下」的最後一期利潤、「銀湖·天峰」的利潤、以及「首都」和「御龍山」的額外利潤。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10.8%至73.03億港元，原因是物業發展利潤比前期為低，以及香港利得稅稅率於2008年調低，使遞延稅項結餘獲得一次性調減。除稅前的投資物業重估收益為27.98億港元(除稅後則為23.36億港元)，而2008年則錄得除稅前投資物業重估虧損1.46億港元。因此，股東應佔淨利潤為96.39億港元，較2008年上升16.4%，不包括投資物業重估的每股盈利為1.28港元，而包括投資物業重估的每股盈利則為1.69港元。董事局建議派發末期股息每股0.38港元，使全年股息合共每股0.52港元，較去年增長8.3%。

香港客運服務

公司的香港車費收入，包括鐵路和巴士客運服務在內，於2009年錄得114.98億港元，較2008年上升0.3%。

乘客量

於2009年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量較去年增加1.4%至15.066億人次。

由觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫以及馬鞍山綫組成的本地鐵路服務，錄得總乘客量12.188億人次，較2008年的乘客量增加1.1%，部分由於康城站和九龍南綫分別於2009年

7月26日及8月16日投入服務所致。本地鐵路服務於2009年的周日平均乘客量為350萬人次，較2008年上升0.9%。

羅湖及落馬洲過境服務於2009年的乘客量為9,400萬人次，較2008年增加0.7%。

於2009年，由於人類豬型流感和經濟下滑，航空旅客量顯著下跌的影響，使用機場快綫的乘客量為990萬人次，較2008年下降6.9%。

輕鐵、巴士及城際客運服務於2009年的乘客量合計為1.839億人次，較該等服務於2008年的乘客量增加4.7%。整體而言，香港的鐵路和巴士客運服務於2009年的周日平均乘客量為430萬人次。

市場佔有率

於2009年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由去年的42.0%增加至42.6%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由63.4%增加至64.0%；而由於競爭加劇，我們在過境業務的市場佔有率則由56.2%下降至55.3%。

車費收入

2009年香港車費總收入的114.98億港元中，本地鐵路服務的收入佔79.86億港元，增加0.7%。學童半價優惠自2008年9月推廣至東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫，其全年效應使本地鐵路服務今年的每名乘客平均車費下跌0.4%，至6.55港元。

於2009年，過境服務的車費收入為23.27億港元，較2008年增加1.9%。而機場快綫於2009年的車費收入為6.17億港元，較2008年下降8.3%。

- **於2009年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由去年的42.0%增加至42.6%。** ■

過境服務方面，2009年每名乘客的平均車費為24.75港元，較2008年增加1.2%。而機場快綫每名乘客的平均車費則減少1.6%至62.48港元，主要由於乘客組合改變所致。

公司於2009年7月首次應用票價調整機制。按照協定的方法，即根據綜合消費物價指數及運輸服務業工資指數於2008年的變動而計算出的票價調整幅度為增加0.7%，較啟動票價調整的±1.5%為低，因此票價並未作出調整，而計算所得的0.7%增幅將結轉至2010年的票價調整運算之中。

吸引乘客

在經濟放緩的一年裏，我們繼續進行多項具吸引力的推廣活動，吸引乘客使用港鐵。車費優惠包括28部為乘客提供折扣的「港鐵特惠站」、為八達通用戶舉辦幸運抽獎、於特別日子為長者提供劃一車費折扣優惠、港鐵車站商店折扣，以及港鐵友禮會「站站獎」積分計劃的一系列優惠。我們亦進行多項推廣活動藉以增加過境服務的乘客量，以及提供機場快綫折扣優惠。為進一步滿足九龍南綫啓用後的客運需求，22列新購輕鐵列車的首兩列已於12月投入服務。此外，所有機場快綫車廂的翻新工程已於2009年年中之前完成。為提供更貼心的客戶服務，我們在每個東鐵綫車站(馬場站除外)最少安裝一部闊身閘機。我們在另外四個車站亦加建新的行人通道，以加強乘客與公司鐵路網絡的聯繫。

服務及表現

我們繼續超越營運協議訂下的各項表現水平和公司本身更為嚴格的顧客服務目標。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。

我們對提供卓越服務的熱誠，使我們再度贏得多項殊榮，包括於香港優質顧客服務協會的「優質顧客服務大獎2008」中奪得「卓越大獎金獎」。而我們在兩鐵合併市場推廣工作的成效，使我們贏得2009年度「HKMA/TVB傑出市場策劃獎」金獎。

車站商務及鐵路相關業務

在2009年，車站商務及鐵路相關業務的收入為33.28億港元，較2008年減少3.5%，主要由於廣告收入下降，以及於2008年獲得一家電訊服務供應商為終止牌照協議而付予公司的一次性款項在2009年不再復有所致。若撇除這一次性影響，收入則減少1.0%。

車站零售設施於2009年的收入為16.05億港元，較去年增加3.8%，主要由於零售設施的面積擴大、新訂的租約租金較高，以及為機場快綫、東涌綫和東鐵綫的商店進行重新規劃和翻新所致。期內，我們在13個車站為80間商店完成翻新工程，另外亦引進23個新的零售商。截至2009年底，車站的商店總數為1,228間，總面積達52,788平方米。

2009年的廣告收入為5.97億港元，較2008年減少19.4%。這主要是由於經濟低迷，令客戶的廣告開支顯著縮減所致。應時度勢，我們向廣告客戶推出多個廣告套餐及獎勵計劃。此外，我們於上半年引進一系列嶄新的廣告形式，這包括在十個繁忙的車站安裝等離子電視機的數碼廣告屏幕。現時，我們共有20,742個車站廣告點、26,823個車廂廣告點(包括4,545個液晶體顯示屏)，並於42個車站設有67個展覽及陳列場地。

電訊服務於2009年的收入為2.73億港元，較2008年減少23.3%，主要因為上文所述於2008年獲得的一次性收入所致。撇除這筆一次性收入，電訊業務的收入較2008年增加1.1%。於2009年3月，香港一家主要電訊營運商推出先進的2G/3G流動網絡，讓公司鐵路系統內的乘客能享有高達21Mbps的高速數據傳輸服務。2009年8月，3G流動電話已全面覆蓋西鐵綫所有車站。此外，我們於年內簽訂43項新合約，出租鐵路物業的天台以供安裝流動電話、全球定位系統及微波天線系統。

於2009年，對外顧問服務的收入為1.59億港元，較2008年增加0.6%。而我們的顧問項目遍達香港、中國內地、泰國、台灣、迪拜、德里及巴西。

物業及其他業務

2009年年初，香港地產市場經歷一定程度的整固。然而，隨著信心回升及利率持續低企，市場氣氛在年中轉好，而地產市道亦轉趨活躍。

物業發展

於2009年，物業發展利潤為35.54億港元，主要來自九龍站「君臨天下」的最後一期利潤、「御龍山」和「首都」的額外利潤入帳，以及烏溪沙站「銀湖·天峰」的有關收益。

正如中期業績所公布，公司於2009年5月推出預售烏溪沙站「銀湖·天峰」。在2,169個單位中，現已售出逾90%，並於2009年7月獲發入伙紙。

位於日出康城第二期的「領都」全部1,688個單位已於2009年8月售出，並於2010年1月29日獲發入伙紙。而同樣屬於日出康城第二期的「領峯」亦於2009年11月推出預售，成績理想。公司在「領峯」中並無佔有任何財務權益。我們在9月亦全數售出公司與九龍站「君臨天下」發展商的最後一期利潤分成而獲得的單位。

另外，我們即將在短期內開始預售大圍維修中心「名城」第一期。

機場鐵路沿綫物業方面，我們將在短期內推售「映灣園」最後一期的獨立式排屋。我們已於2009年2月推售「天璽」的單位。公司並無在「天璽」項目內佔有任何財務權益。

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

物業租務、物業管理及其他業務

在2009年，物業租務、物業管理及其他業務之總收入為29.28億港元，較2008年增長8.0%。

公司的物業租金收入上升8.6%至25.48億港元，主要原因是圓方於2008年11月新增988平方米樓面，以及整體港鐵商場的續約租金平均上升7%。於2009年12月底，公司旗下商場

的出租率維持接近100%，而公司於國際金融中心二期的18個樓層亦全部租出。

公司在香港的高級商場圓方奪得香港管理專業協會的「2009傑出市場策劃人」及「傑出市場策劃獎」。此外，圓方亦繼續榮獲國際獎譽，包括亞太廣告節金蓮花獎及第十三屆威比獎之特別名譽獎，而德福廣場的「四川地震救援計劃」則於國際購物中心協會(ICSC)舉辦的「2009亞洲購物中心大獎」(2009 Asia Shopping Centres Awards)中贏得社區關係組別銀獎。

北京的銀座Mall擁有可出租樓面面積18,720平方米，這商場繼續為首都城市提升其商場服務及質素的標準。銀座Mall於第二個營運年度內，奪得多個獎項和榮譽，當中包括由北京市東城區人民政府東直門街道辦事處頒發的國慶60周年慶典優秀組織單位榮譽證書。

截至2009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223,047平方米的零售物業，41,059平方米的寫字樓，以及10,402平方米的其他用途物業。

公司於2009年的物業管理收入為2.07億港元。截至12月底，公司管理的住宅單位數目增至79,449個，而管理的商用面積為742,414平方米。

八達通

八達通繼續透過招攬中小型零售商戶，積極擴展其零售商戶網絡。截至12月底，在香港使用八達通繳費服務的商戶超過3,000家。八達通卡的流通量已增至2,060萬張，而每日平均使用量及交易金額分別達1,090萬次及9,760萬港元。公司於2009年應佔八達通的淨利潤為1.49億港元，較2008年上升9.6%。

昂坪360

儘管本港的入境旅客數字下跌，大嶼山昂坪360纜車和昂坪市集於2009年的收入仍達至1.73億港元，較2008年增加10.9%。在一系列充滿創意的宣傳活動帶動下，年內旅客人數超過140萬。昂坪360於2009年4月推出的水晶車廂，是全球首批以整幅透明物料裝配車廂地板的纜車車廂，備受旅客熱烈歡迎。昂坪360更於10月3日的中秋節推出首次的夜航服務。

未來增長

香港

九龍南綫連同新建成的柯士甸站已於2009年8月16日投入服務。這鐵路線透過紅磡站，策略性地銜接現有的東鐵綫與西鐵綫。

將軍澳綫最後一期已經竣工，而新建成的康城站為配合日出康城「首都」入伙在2009年7月26日啟用。這標誌著將軍澳綫的全面落成，將鐵路服務的好處帶進不斷發展的新社區。

西港島綫連接上環與堅尼地城，是港島綫一條全長3公里的延綫。西港島綫採納了當地居民的寶貴意見，是一條擁有多方面特色能兼顧地區傳統色彩和市區重建機會的「社區鐵路」。公司與政府於2009年7月13日簽署該工程項目協議，繼而展開其建造工程。西港島綫預期於2014年通車，屆時由堅尼地城前往上環只需八分鐘，而由堅尼地城前往尖沙咀亦只需14分鐘。

其他新鐵路項目的規劃和設計進展理想。南港島綫(東段)已於2009年7月24日根據《鐵路條例》刊憲，並於9月在工程計劃獲政府授權前展開連串公眾諮詢。

觀塘綫延綫的初步設計於2009年6月完成，隨後在11月刊憲，並於12月展開詳細設計。觀塘綫延綫全長3公里，將由現時觀塘綫的油麻地站途經何文田伸延至黃埔，而何文田站將作為轉車站連接沙田至中環綫的東西走廊。

區域快綫(廣深港高速鐵路香港段)的工程計劃於2009年10月20日獲得政府批准。全長26公里的區域快綫將提供過境的高速鐵路服務，連通香港至深圳、廣州和中國內地新建的16,000公里高速城際鐵路網絡。隨著項目的工程撥款於2010年1月16日獲得通過，工程已經在同月動工。區域快綫預期於2015年投入服務，而政府已同意邀請公司以服務經營權模式來營運這條鐵路。

■ 公司在中國內地和海外的增長策略於年內取得重大進展。■

年內沙田至中環綫的初步設計已經完成。沙田至中環綫由兩個路段組成。全長11公里的東西走廊將使馬鞍山綫從大圍經鑽石山伸延至紅磡，並連接西鐵綫。而6公里長的南北走廊將成為香港第四條過海鐵路，把東鐵綫由紅磡伸延至港島。

香港項目融資

香港的新鐵路項目將採用切合其個別情況而設計的不同模式融資。西港島綫採用現金資助模式，公司已於2008年2月收取第一部分為數4億港元的現金資助，並將於2010年第一季度內收取為數122.52億港元的餘額。

南港島綫(東段)和觀塘綫延綫很可能會採用公司傳統的「鐵路和物業綜合發展經營」模式。

九龍南綫已採用兩鐵合併中成功使用的服務經營權模式，而沙田至中環綫和區域快綫亦會採用相同的模式。於2010年1月26日，我們與政府簽訂委託協議，據此政府委託港鐵公司建造區域快綫。公司在建造階段中將擔任項目經理角色，而政府將邀請港鐵公司負責營運建成後的鐵路。公司仍然就區域快綫的相關營運事宜，與政府及國內機構進行磋商。至於沙田至中環綫，我們根據於2008年11月所簽訂的委託協議，繼續進一步的規劃和設計工作，而有關費用由政府承擔。至於興建這鐵路的進一步融資安排，仍待日後與政府的協議而定。

內地及海外拓展

公司在中國內地和海外的增長策略於年內取得重大進展。我們香港以外的鐵路專營權之收入為10.43億港元，是來自公司於2009年11月接管的斯德哥爾摩和墨爾本鐵路專營權業務。這兩項專營權業務的經營成本為10.35億港元，而經營毛利率為0.8%，這表現符合公司對業務接管初期數個月的預期。斯德哥爾摩及墨爾本鐵路系統等營運及維修特許專

營權經營模式，所需的資本投資一般較少。因此，這兩項業務的經營毛利較其它需要資本投資的鐵路項目為低。然而，這兩條鐵路規模龐大，所以涉及可觀的收入和龐大的營運成本。公司在北京地鐵四號綫（已於2009年9月28日投入服務）、London Overground Rail Operations Ltd (LOROL)以及公司擁有50%股權的瑞典列車維修公司中的投資，全部作為聯營公司入帳，於2009年合共帶來除稅後利潤1,100萬港元（除稅前為1,900萬港元），公司從LOROL所得的應佔淨利潤為1,700萬港元而從北京地鐵四號綫則錄得虧損500萬港元。北京地鐵四號綫一如其它同樣擁有相對較大的折舊及利息支出的投資項目，錄得虧損，預料需要數年時間才可錄得盈利。

中國內地

在北京，北京地鐵四號綫於2009年9月28日順利通車。這條鐵路綫的投資和建造工程，由北京京港地鐵有限公司負責，這是一家由港鐵公司(49%)、北京市基礎設施投資有限公司(2%)，以及北京首都創業集團有限公司(49%)組成的合營公司。北京市民及傳媒對列車服務、車站設計及客戶服務的初步反應正面，而乘客量亦令人鼓舞。

於2009年12月30日，北京京港地鐵有限公司與北京市政府全資擁有的北京軌道交通大興綫投資有限責任公司，就全長22公里的北京地鐵四號綫至大興區之延綫的營運及維修項目簽署了特許經營協議。

在深圳，公司於2009年3月簽署了深圳市軌道交通四號綫「建設、營運及轉移」項目的特許經營協議後，項目進展良好。公司將於2010年年中接管營運4.5公里的深圳市軌道交通四號綫一期，而到2011年年中，包括二期在內的深圳市軌道交通四號綫將會全綫通車。

我們與瀋陽市政府就瀋陽地鐵一、二號綫的營運及維修事宜之磋商，使公司在2009年5月得以簽署特許經營協議。公司已為聯營公司成立管理人員小組，現正進行籌備及培訓工作。

於2010年3月4日，我們的附屬公司港鐵杭州一號綫投資有限公司、杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司與杭州市政府就杭州地鐵一號綫項目以「公私合營」模式合作，進行投資、建造以及為期25年的營運，簽署了特許經營協議。這協議經國家有關部門正式批准後即可落實。

這個公私合營項目將由港鐵公司擁有49%股權的合營公司投資經營，而合營公司的其餘權益由杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司持有。

杭州地鐵一號綫全長48公里，總投資額約220億元人民幣。項目分為A、B兩個部分，分別約佔總投資額的63%及37%。A部分為杭州地鐵一號綫的土木建造工程，由杭州市地鐵集團有限責任公司出資和進行；B部分則包括列車和機電設備工程，將由合營公司出資和建造。合營公司將以貸款及股本形式投資，港鐵公司的股本投資約22億元人民幣。

項目的土木建造工程已於2007年3月動工，預計可於2012年投入服務。

海外

在英國，公司佔半數股權的聯營公司LOROL自2007年11月接管經營London Overground後，服務質素繼續達標並且有所提升。

■ 在北京，北京地鐵四號綫於2009年9月28日順利通車。 ■

在瑞典，公司的全資附屬公司於2009年1月21日獲選為斯德哥爾摩地鐵的營運商，專營權為期八年，公司於2009年11月2日接管該專營權。公司並夥拍挪威的列車維修公司

Mantena AS，成立各佔半數股權的聯營公司Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT)，提供列車維修服務。公司的營運表現良好，並正計劃進一步提升服務表現。

儘管歐洲於2010年1月經歷嚴冬大雪，但London Overground和斯德哥爾摩地鐵仍能繼續為乘客提供足夠的服務。

在澳洲，公司佔60%股權的附屬公司MTM(港鐵公司(60%)、John Holland Melbourne Rail Franchise Pty Ltd(20%)及United Group Rail Services Ltd(20%))於2009年8月31日就墨爾本都市鐵路網絡的營運及維修項目與維多利亞省簽署協議，最初為期八年。MTM於2009年11月30日接管營運該鐵路。

財務回顧

來自鐵路和巴士客運服務的香港車費總收入微升0.3%至114.98億港元，而包括車站商務及鐵路相關業務，以及來自物業租務、管業及其他業務的非車費收入則增長1.5%至62.56億港元。因此，未計入香港以外的鐵路專營權(斯德哥爾摩地鐵和墨爾本鐵路的營運權均於去年底才開始運作)的總收入增長0.7%至177.54億港元；而計入這兩項專營權收入10.43億港元後，2009年的總收入增長6.6%至187.97億港元。總經營成本上升11.9%至92.95億港元，主要由於這兩條國際鐵路專營權的經營成本所致，若撇除上述兩項專營權，經營成本則下降0.5%。未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增加1.9%至95.02億港元(若不包括國際專營權則增加1.8%至94.94億港元)。若不計入國際專營權，經營毛利率將由52.9%增加0.6個百分點至53.5%，而計入毛利偏低的國際專營權，經營毛利率則為50.6%。

由於利潤入帳時間的差異，物業發展利潤減少23.9%至35.54億港元，未計折舊及攤銷前的經營利潤因此減少6.7%至130.56億港元。由於啟用康城站帶來的額外折舊，折舊及攤銷增加1.7%至29.79億港元，而餘下的兩鐵合併開支為1,200萬港元。利息及財務開支減少24.7%至15.04億港元，反映平均借貸成本下降以及未償還債務減少。計入非現金性質的投資物業重估收益27.98億港元，連同應佔八達通控股有限公司、LOROL、北京地鐵四號綫以及TBT的利潤共1.60億港元，2009年的除稅前利潤增加27.6%至115.19億港元。所

得稅增加151.7%至18.80億港元，主要由於香港利得稅稅率於2008年由17.5%調低至16.5%，使遞延稅項結餘獲得一次性的調減。因此，2009年的公司股東應佔淨利潤增加16.4%至96.39億港元，即由2008年每股盈利1.47港元增加至1.69港元。

撇除投資物業重估的影響，更具代表性的公司股東應佔基本業務淨利潤下降10.8%至73.03億港元，即由2008年每股1.45港元下降至每股1.28港元，主要由於物業發展利潤減少及前一年利得稅稅率調減所致。

集團的資產負債表獲進一步加強。當中淨資產增加8.8%至2009年底的1,064.53億港元。資產總值由1,593.38億港元上升至1,764.94億港元，主要是由於政府有關西港島綫財務資助撥款的應收帳項、投資物業重估收益，以及在深圳市軌道交通四號綫的進一步投資。負債總額由615.16億港元增至700.41億港元，主要是由於債項減少的效應被西港島綫未動用的財務資助所抵銷。若計入服務經營權負債和附屬公司的少數股東貸款作為債務的一部分，集團的淨負債權益比率從2008年底的42.1%改善至2009年底的25.8%。

年內，集團獲得龐大的現金淨流入。雖然公司的累計稅務虧損於2008年已全數耗用，致使稅款現金支出上升，令來自經營活動(不包括物業發展)在扣除稅務支出後的淨現金流入減少9.1%至81.07億港元，但物業發展的現金收入卻高達137.84億港元，當中20億港元是物業發展商的預定償還貸款。計入與無控制權附屬公司及聯營公司有關的現金收入淨額、證券投資淨收入及出售固定資產收益，2009年錄得的現金流入總額為223.44億港元。經扣除主要為資本性項目及物業發展的支出、向九鐵(九廣鐵路公司)支付每年定額付款，以及利息開支及股息派付共86.90億港元現金流出總額後，現金流入淨額為136.54億港元，其中72.94億港元用以償還債項。

董事局建議派發末期股息每股0.38港元，連同中期股息每股0.14港元，全年股息合共每股0.52港元，較去年增加0.04港元或8.3%。公司截至2009年12月31日的財政年度，是財政司司長法團最後一年同意以股份方式收取其全部或部分可獲的股息，以確保公司以現金派發的股息不超過股息總額之50%。將來，因應公司的財務狀況，董事局期望採取漸進式的股息政策。

人力資源

隨著公司不斷擴展，我們必須羅致人才、挽留及激勵員工，以配合公司發展策略。

年內，我們推行一套經小心籌劃的人力資源計劃，以配合因興建香港新支綫和擴張海外業務而增加的人手需求。與此同時，我們亦大力加強培訓及發展課程的內容，藉以培養下一代的領導人才，引領公司邁向另一發展階段。

面對過去一年經濟放緩的環境，我們迅速實施相應的方案，嚴格控制成本。雖然如此，我們仍堅持為所有同事提供一個穩定的工作環境，並繼續聘請香港、中國內地及海外大學的優秀畢業生，參與公司的見習管理人員計劃。

展望

雖然經濟狀況正在改善，但復甦步伐或會緩慢，全球經濟仍有受到進一步衝擊的風險。

在香港，鐵路客流量將受惠於經濟改善，以及九龍南綫和康城站的全年運作。我們將於2010年6月根據票價調整機制檢討票價。

我們的廣告業務會受惠於經濟復甦，而車站零售及物業租務業務的表現將取決於續約和新租約的市值租金。

公司在中國內地和海外的多項鐵路業務已於2009年開始運作，2010年將會看到該等業務的全年度業績。我們亦將接管營運深圳市軌道交通四號綫一期。正如早前所述，投資項目由開始營運到達致損益平衡，一般需要數年時間。因此，我們預期北京地鐵四號綫和深圳市軌道交通四號綫於2010年會出現輕微虧損。

營運及維修特許專營權雖然收入可觀，但由於所需的資本投資較少，其經營毛利率往往比較低。因此，我們預期於2010年，受這些業務的全年度業績的影響，雖然該等業務會繼續提供毛利但公司的整體毛利率則會降低。在香港的經常性業務的毛利率透過乘客量增加和效率提高，將會繼續保持穩健。

物業發展業務方面，日出康城第二期「領都」已於2010年1月獲發入伙紙，因此公司可將該項目的利潤於2010年入帳。公司在日出康城第二期的餘下期數(包括「領峯」)並無佔有任何財務權益。此外，我們預期位於將軍澳五十六區的小型商場將於2010年下半年獲發入伙紙。由於此項目是「攤分資產」項目，我們將於商場獲發入伙紙時，將應佔的利潤入帳。

大圍維修中心一期物業將於短期內開始預售。然而，正如我早前表示，我們預期這個發展項目的利潤將不可能於2011年以前入帳。

在物業發展招標方面，公司於2010年3月成功批出柯士甸站地塊C及D的發展權後，我們將視乎市場狀況或會於未來六個月內為南昌站地塊和日出康城第四期進行招標。南昌站的土地屬於西鐵綫的物業發展用地，港鐵公司只是擔任這些發展項目的代理。

最後，本人謹藉此機會衷心感謝各董事及全體同事在過往一年所發揮的敬業樂業精神和幹勁，以及辛勤工作。他們是港鐵的英雄。

周松崗

行政總裁

周松崗

香港，2010年3月9日

	2009	2008	增/(減) 百分率
財務摘要 (百萬港元)			
收入			
– 香港車費	11,498	11,467	0.3
– 非車費	6,256	6,161	1.5
– 香港以外的鐵路專營權	1,043	–	不適用
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務之經營利潤	9,502	9,325	1.9
物業發展利潤	3,554	4,670	(23.9)
未計折舊及攤銷前經營利潤	13,056	13,995	(6.7)
股東應佔利潤	9,639	8,284	16.4
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)	7,303	8,185	(10.8)
資產總值	176,494	159,338	10.8
貸款、其他負債及銀行透支	23,868	31,289	(23.7)
服務經營權負債	10,625	10,656	(0.3)
股東應佔總權益	106,387	97,801	8.8
財務比率			
經營毛利率(%)	50.6	52.9	-2.3個百分點
經營毛利率(不包括香港以外的鐵路專營權)(%)	53.5	52.9	0.6個百分點
淨負債權益比率(%)	25.8	42.1	-16.3個百分點
平均股東資金回報率(%)	9.4	8.8	0.6個百分點
平均股東資金回報率 (不計及投資物業公允價值變動及其相關遞延稅項)(%)	7.2	8.7	-1.5個百分點
利息保障(倍數)	7.1	6.0	1.1倍
股份資料			
每股基本盈利(港元)	1.69	1.47	15.0
每股基本盈利 (不計及投資物業公允價值變動及其相關遞延稅項)(港元)	1.28	1.45	(11.7)
每股股息(港元)	0.52	0.48	8.3
於12月31日的股價(港元)	26.80	17.96	49.2
於12月31日的市值(百萬港元)	153,506	101,674	51.0
營運摘要			
總乘客人次			
– 本地鐵路服務(百萬計)	1,218.8	1,205.4	1.1
– 過境服務(千計)	94,016	93,401	0.7
– 機場快綫(千計)	9,869	10,601	(6.9)
– 輕鐵(千計)	143,489	137,730	4.2
平均乘客人次(千計)			
– 本地鐵路服務(周日)	3,544	3,514	0.9
– 過境服務(每日)	257.6	255.2	0.9
– 機場快綫(每日)	27.0	29.0	(6.6)
– 輕鐵(周日)	402.1	385.1	4.4
每名乘客車費收入(港元)			
– 本地鐵路服務	6.55	6.58	(0.4)
– 過境服務	24.75	24.45	1.2
– 機場快綫	62.48	63.47	(1.6)
– 輕鐵	2.68	2.81	(4.7)
估專營公共交通載客量比率(%)	42.6	42.0	0.6個百分點

1月

公司與杭州市政府及杭州市地鐵集團有限責任公司簽訂原則性協議，就杭州地鐵一號綫以「公私合營」模式合作，進行投資、建造及營運。



公司獲授予瑞典斯德哥爾摩地鐵系統的專營權，由2009年11月開始，為期八年，其後可選擇續期六年。

3月



香港特別行政區行政長官曾蔭權先生參觀北京地鐵四號綫馬家堡車輛段，並與北京市副市長黃衛先生一同主持列車調試啟動儀式。

港鐵公司全資擁有的附屬公司港鐵轨道交通(深圳)有限公司與深圳市政府正式簽署了深圳市轨道交通四號綫「建設、營運及轉移」項目的特許經營協議。

5月

公司有關環境保護、社會責任及公司管治方面的表現獲得表揚，在獨立研究公司Responsible Research的排行榜上名列香港公司首位，而在亞洲50間上市公司中則排名第二。

烏溪沙站的物業發展項目「銀湖·天峰」於5月底推出預售2,169個單位，超過90%單位已經售出。

公司與瀋陽地鐵集團有限公司及瀋陽市政府就瀋陽地鐵一、二號綫的營運及維修項目，簽訂為期30年的特許經營協議。



公司多名健兒參與綠色力量舉辦的「環島行慈善行山比賽」，在比賽中勇奪兩個工商盃冠軍。該項活動的目的是推廣健康生活及宣揚環保訊息。

公司貫徹對可持續發展及環境保護的承諾，擴大對既環保又具高能源效益的高亮度發光二極體的測試至車廂及車站照明。



2月



超過1,400名競步運動員參加「港鐵競步賽2009」，宣揚健康生活的訊息。這項活動為醫院管理局健康資訊天地籌得超過100萬港元，用以推廣健康教育。

公司推出全新的品牌宣傳運動「心繫生活每一程」，帶出港鐵一直以優質服務和關懷態度照顧乘客生活每一程的信念。

為慶祝城際鐵路服務30周年，港鐵公司夥拍本港旅行社推出周末優惠套票以及在紅磡站舉行圖片展，回顧這30年來直通車的演變。

4月

公司在香港管理專業協會舉辦的「2009年最佳管理培訓獎」中榮獲金獎，肯定了公司在員工培訓的優秀表現。

公司與九龍城區議會攜手，就沙田至中環綫的九龍城段進行一連串的公眾諮詢。



6月

7月



康城站投入客運服務，標誌著將軍澳綫全面落成，將鐵路客運服務帶進不斷發展的新社區。

日出康城第二期的「領都」於7月中旬推出預售，全部1,688個單位大約於一個月內售罄。

立法會財務委員會批准為全長3公里的西港島綫提供最後一期財務資助。

公司與政府就西港島綫的財務安排、設計、建造及營運簽訂了工程項目協議。

9月

公司營運的北京地鐵四號綫正式通車。該鐵路全長28公里，設有24個車站。



11月

觀塘綫延綫按照《鐵路條例》刊憲。

同樣屬於日出康城第二期的「領峯」推出預售1,416個單位，成績理想。

港鐵公司2008年度可持續發展報告《Engagement》獲特許公認會計師公會香港分會選為可持續發展報告大獎2009中的最佳可持續發展報告。

公司於本月接管營運瑞典斯德哥爾摩地鐵及墨爾本都市鐵路網絡。



港鐵公司佔多數股權的附屬公司Metro Trains Melbourne與澳洲維多利亞省政府就墨爾本都市鐵路網絡的營運及維修項目，簽署專營權協議，最初為期八年。

公司為西港島綫舉行動土禮，標誌著項目正式動工。

全長3.8公里的九龍南綫連同新建成的柯士甸站投入客運服務，接通東鐵綫與西鐵綫，成為貫通東西的主要鐵路幹綫。



8月

在道瓊斯可持續發展環球指數(DJSI World)最新公布的排名中，港鐵公司在「交通及旅遊」類別名列榜首。



行政長官會同行政會議，根據《鐵路條例》正式通過廣深港高速鐵路香港段項目方案。

10月

公司推出最新的社區計劃「Friend'出光輝每一程」，幫助觀塘區的中學生裝備自己，擴闊視野。



由香港鐵路有限公司、北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司組成的合營公司北京京港地鐵有限公司與北京軌道交通大興綫投資有限責任公司簽署了北京地鐵大興綫的營運及維修項目特許經營協議。

公司為年齡介乎12至64歲、殘疾程度達100%的綜合社會保障援助計劃受助人或傷殘津貼受助人，提供半價車費優惠。

12月

通達四方

生活質素更優渥





香港客運服務



我們的香港客運服務，處於全球領導地位。

公 司的香港車費收入，包括鐵路和巴士客運服務在內，於2009年錄得114.98億港元，較2008年上升0.3%。

乘客量

於2009年全年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量較去年增加1.4%至15.066億人次。

由觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫、馬鞍山綫以及迪士尼綫組成的本地鐵路服務，錄得總乘客量12.188億人次，較2008年的乘客量增加1.1%，部分由於康城站和九龍南綫分別於2009年7月26日及8月16日投入服務所致。本地鐵路服務於2009年的周日平均乘客量為350萬人次，較2008年上升0.9%。

羅湖及落馬洲過境服務於2009年的乘客量為9,400萬人次，較2008年增加0.7%，乃由於過境交通的增長所致。

於2009年
在專營公共交通工具
市場佔42.6%

於2009年本地鐵路服務的
周日平均乘客量
達350萬人次

2009年整體服務
每名乘客的
平均車費
為7.63港元

乘客車程準時
程度達99.9%



於2009年，由於人類豬型流感和經濟下滑，航空旅客量下跌，使用機場快綫的乘客量因此下降6.9%至990萬人次。

輕鐵、巴士及城際客運服務於2009年的乘客量合計為1.839億人次，較該等服務於2008年的乘客量增加4.7%。

整體而言，香港的鐵路和巴士客運服務於2009年的周日平均乘客量為430萬人次。

於2009年，公司在專營公共交通工具市場的整體佔有率由2008年的42.0%增加至42.6%。我們在過海交通工具市場的佔有率由2008年的63.4%增加至64.0%；而由於競爭加劇，我們在過境業務的市場佔有率則由2008年的56.2%下降至55.3%。

- 於2009年，公司在專營公共交通工具市場的整體佔有率由2008年的42.0%增加至42.6%。■

**列車按照編定班次
行走逾99.8%**

**2009年整體服務
每名乘客的
營運成本
為4.01港元**



香港客運服務



康城站於2009年7月投入服務。

車費收入

2009年的香港車費總收入為114.98億港元，較2008年上升0.3%。

本地鐵路服務於2009年的車費收入為79.86億港元，較去年增加0.7%。而由於學童半價優惠自2008年9月推廣至東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫，其全年效應使今年的每名乘客平均車費下跌0.4%，至6.55港元。

於2009年，過境服務的車費收入為23.27億港元，較2008年增加1.9%。而機場快綫於2009年的車費收入為6.17億港元，較2008年下降8.3%。

過境服務方面，2009年每名乘客的平均車費為24.75港元，較2008年增加1.2%。而機場快綫每名乘客的平均車費則減少1.6%至62.48港元，主要由於乘客組合改變所致。

公司於2009年7月首次應用票價調整機制。按照協定的方法，即根據綜合消費物價指數及運輸服務業工資指數於2008年的變動而計算出的票價調整幅度為增加0.7%，較啟動票價調整所需要的±1.5%為低，因此票價並未作出調整，而計算所得的0.7%增幅將結轉至2010年的票價調整運算之中。

服務推廣

我們一切的業務活動，皆以顧客為依歸。公司不斷推出目標明確、構思創新的服務推廣活動，藉此滿足乘客對服務質素愈來愈高的期望、刺激乘客量增長，以及提高公司品牌的知名度和乘客的忠誠度。

我們於4月推出「心繫生活每一程」的全新品牌定位活動，彰顯公司以優質服務和關懷態度照顧乘客生活每一程的長遠價值觀。為配合這個品牌活動，公司夥拍香港中文大學專業進修學院推出一個為中五畢業生而設的「Train'出光輝每一程」訓練計劃，為100位參加者免費提供

兩星期的訓練課程，提升他們的溝通技巧、建立團隊精神及增強領導才能。

公司繼續透過車票推廣活動來提升乘客的忠誠度。我們於3月推出深受歡迎的IQ博士和龍珠卡通人物系列的紀念車票套裝，為男女老少的忠實擁躉帶來喜訊。鑑於這次推廣活動十分成功，公司再接再厲，於6月推出印有多啦A夢和朋友穿梭於港鐵彩虹站的「多啦A夢百寶」紀念車票套裝。為配合香港旅遊發展局舉辦的香港夏日盛會2009宣傳活動，我們向購買「港鐵全日通」或「機場快綫旅遊票」的旅客，派發專為他們而設的「港鐵旅遊獻禮」冊子，提供16項購物和餐飲優惠。此外，機場快綫亦於夏季夥拍電影「變形金剛狂派再起」推出團體票推廣計劃。

公司又舉辦各種活動，致力建設更美好的社區，並傳揚香港的悠久傳統。在「港鐵車站藝術」系列中，公司於上環站

■ **2009年的香港車費總收入為114.98億港元，較2008年上升0.3%。** ■

展出超過40幅來自第三十屆國際兒童繪畫比賽以「環保·讓生活更美好」為主題的得獎作品。公司於大埔墟站舉辦名為「港鐵 — 與你一起的日子」的展覽，表揚車站過去在社區發揮的重要作用，並展示車站的今昔圖片，分享個中情懷。公司亦於灣仔站舉辦類似的懷舊圖片展，透過名為「心繫香江 — 重溫往日情」的社區活動，將歷史悠久的灣仔區重現車站月台。

除了26部深受本地乘客歡迎的「港鐵特惠站」車費優惠處理器外，過境旅客亦可透過兩部分別位於深圳地鐵福田口岸站付費區內，及紅磡站城際直通車入境大堂禁區內新增的「港鐵特惠站」，得到在香港乘坐列車的車費優惠。其他車費推廣，包括將「上水 — 尖東全月通」和「屯門 — 南昌全月通」月票優惠延長一年，以及西鐵綫和輕鐵的乘客可免費轉乘港鐵巴士及輕鐵。我們亦於8月推出「屯門 — 紅磡全月通」月票優惠。

服務表現

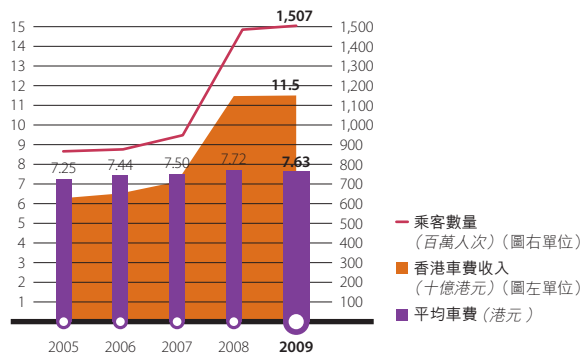
自成立以來，公司一直以乘客安全、旅途舒適及服務可靠，作為乘客服務的基石。在公司網絡迅速擴展的時代，我們繼續秉持求進精神，精益求精。



一家人乘坐港鐵列車外遊後，歡歡喜喜地回家。

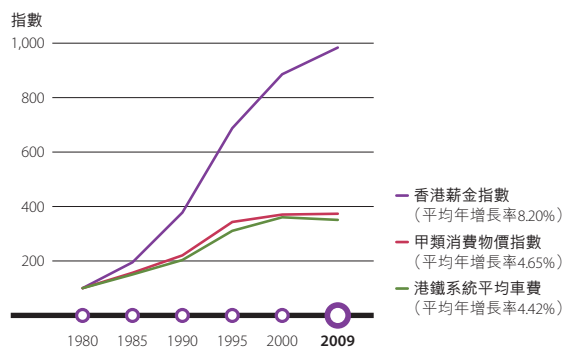
乘客及車費 (香港客運服務)

總車費收入及乘客量均有所增加。



車費趨勢

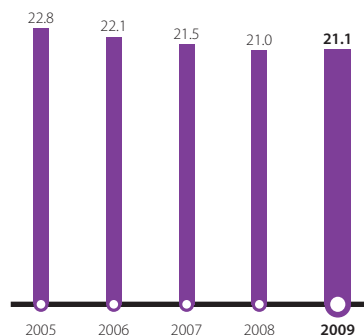
過往，港鐵車費的調整一直落後於香港的薪金增長，但符合消費價格的長期變幅。



香港客運服務每車公里的經營開支

每車公里的經營開支維持在低水平。

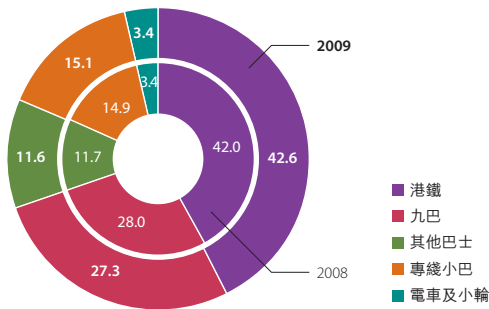
(港元)



香港客運服務

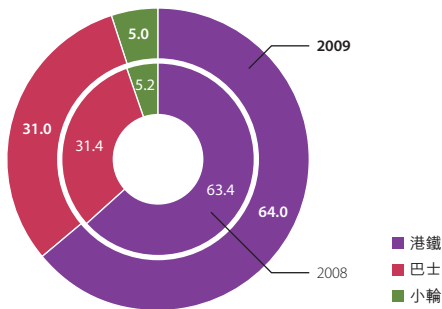
香港主要交通工具市場佔有率

於2009年，港鐵的市場佔有率由2008年的42.0%上升至42.6%。
(百分率)



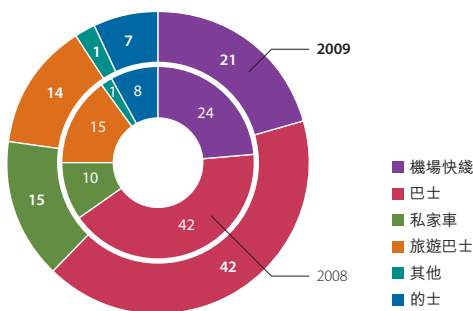
主要過海交通工具市場佔有率

港鐵在過海交通工具市場佔有率上升至64.0%。
(百分率)



主要來往機場交通工具的市場佔有率

利用機場快綫來往香港國際機場的乘客比例有所下降。
(百分率)



公司於2009年的服務表現完全超越政府規定的各項表現水平以及公司本身制訂更為嚴格的顧客服務目標。列車按照編定班次行走的程度、乘客車程準時程度及列車服務準時程度均達99.7%或以上。

公司於5月推出為期一個月的列車車門及扶手電梯安全運動，旨在教導乘客當列車車門正在關上時切勿阻擋列車車門或衝入車廂、要站在黃綫後，以及在乘搭扶手電梯時，要緊握扶手和站穩在電梯級上。由9月開始，我們推出扶手電梯安全試驗計劃，把兩對鮮明的綠色腳印塗在太古站、銅鑼灣站以及藍田站的一條指定扶手電梯的梯級上，提醒乘客使用扶手電梯時，如何安全地站在電梯級上。另外，公司還與警方合作舉辦每兩個月一次的安全推廣活動，教導市民有關安全橫過輕鐵路軌的方法，公司更推出「輕鐵安全要靠你」展覽，讓新界西北區的小朋友透過富創意的畫作，向乘客宣揚輕鐵安全的訊息。

年內，公司定期進行乘客滿意度調查，結果反映乘客滿意度維持在高水平。在2009年，本地鐵路/過境服務及機場快綫的服務質素指標分別為70及82(2008年：分別為71及82)，而反映乘客對票價滿意程度的票價指標則分別為61及63(2008年：分別為61及64)。根據由12個成員組成的國際都市鐵路聯會(CoMET)於2008年發表的標準借鑑，公司在顧客服務、服務可靠性、業務表現，以及安全方面均保持領先地位。

公司卓越的服務表現，再次獲得多個獎項嘉許，包括於香港優質顧客服務協會的「優質顧客服務大獎2008」中奪得「卓越大獎金獎」，並獲《壹週刊》頒發「服務第壹大獎 — 公共交通



工具組別」。我們在保護環境和企業社會責任的表現，分別獲得《盛世雜誌》頒發的「2009 環保企業大獎」，以及《東週刊》頒發的「企業社會責任大獎」。我們的「兩鐵合併 — 史無前例的市場策劃挑戰」市場推廣計劃，使我們贏得2009年度「HKMA/TVB傑出市場策劃獎」金獎。而我們在企業文化、公司形象以及品牌建立上的卓越成就，亦榮獲《盛世雜誌》的「2009 盛世卓越品牌大獎 — 卓越公共交通服務品牌」。

提升服務

公司繼續加強列車服務和鐵路網絡基建設施，以提升我們在香港公共運輸業中所擔當的領導角色。

■ 公司卓越的服務表現，再次獲得多個獎項嘉許 …… ■

為滿足九龍南綫啓用後的客運需求及提升乘客的旅程舒適度，公司訂購了22列新輕鐵列車，而首兩列已於12月投入服務。此外，15輛新雙層巴士亦已於8月投入服務，取代退役的舊巴士。機場快綫車廂的翻新工程已於2009年年中完成，所有列車的座椅軟墊和地毯經已更換，讓乘客享受更舒



我們的維修程序確保乘客可享有可靠和安全的旅程。

香港客運服務



市民乘坐港鐵，上下班更加快捷。

適愉快的旅程。為進一步提升乘客服務及資產表現，公司於2009年第四季內批出輕鐵第一期列車中期翻新工程的合約，預期是項工程可於2015年完成。京九直通車兩列多用途車廂的其中一列已於8月進行改裝，令車廂更加寬敞和方便使用輪椅的乘客登車。

青衣的車務控制中心監察列車運作。



在旺角站、太子站和旺角東站進行的車站商務機遇項目，翻新工程已於10月完成，而青衣站的翻新工程亦於12月完成。東鐵全綫車站的環境改善工程已經完成，而長沙灣站、九龍塘站和上環站的地磚亦已更換。為進一步改善乘客服務，寶琳站的行人天橋於2009年底進行翻新及加裝空調，所有東鐵綫車站（馬場站除外）亦於11月底前安裝闊身閘機，方便使用輪椅的乘客進出車站。而奧運站、尖沙咀站、屯門站和青衣站的新綜合出入口亦已啓用。

年內，公司展開「港鐵車站藝術」計劃，讓乘客的旅程更添姿采，並享受欣賞藝術的一刻閒情。為配合這項計劃，公司推出「港鐵車站藝術建築」活動，於2月展出包括三件青銅雕塑的「陶醉的芭蕾舞者」，其後於8月在荔景站展出有如蜘蛛網的裝置藝術「宇宙」，讓乘客體會大自然的循環不息。於10月，港鐵在天水圍站展出名為「攀登」的一座巨型書本形狀的青銅雕塑，鼓勵莘莘學子努力向上，實現目標。

公司繼續為我們的鐵路乘客提供更多的增值服務。繼無線寬頻(Wi-Fi)服務於1月覆蓋機場快綫全綫列車後，我們亦將3G流動電話覆蓋範圍擴展至機場快綫全綫車站及隧道，並為港鐵網絡內32個車站(包括機場快綫各站)接駁公眾無線寬頻服務。

為把握再度湧現的訪港旅客所帶來的商機，公司於紅磡站開設「港鐵旅遊」，提供各式各樣的旅遊產品，包括港鐵車票及遊客全日通。我們於12月在香港和東南亞國家成功推出首套授權Takara TOMY製造的列車模型套裝，有助提升公司在本港及海外市場的品牌知名度和顧客忠誠度。

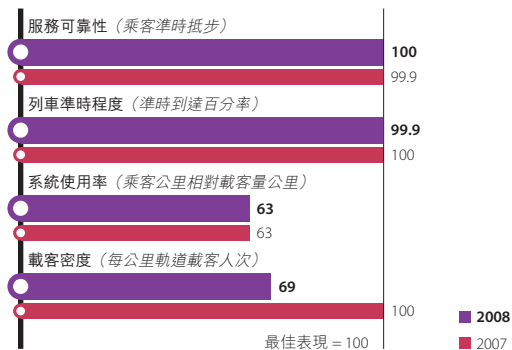
方便殘疾人士進出網絡的設施

我們繼續投放資源，在公司的網絡內設置綜合及標準化設施供殘疾乘客使用。年內，我們啓用大窩口站的室外客用升降機、為所有輕鐵車站安裝失明人士引導徑，並於5月在西鐵全綫車站推出活動摺板。輕鐵車站月台已安裝供視障人士使用的發聲手提八達通卡處理器。在東鐵綫、馬鞍山綫以及西鐵綫的每一個車站內，連接失明人士引導徑的出閘閘口加裝了發聲八達通卡讀卡器。另外，我們又於東鐵綫各站(馬場站除外)加裝一部闊身閘機，方便殘疾乘客進出車站。

標準借鑑

與國際標準比較，港鐵公司仍保持其穩固地位，尤其在服務可靠性方面。

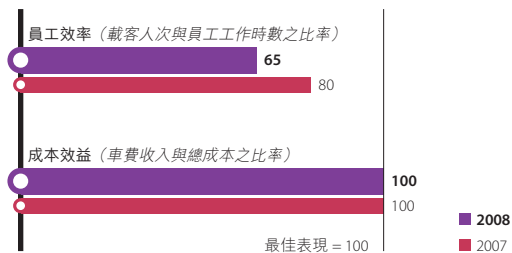
港鐵表現與最佳表現比較



員工效率及成本效益

公司繼續採用新技術及措施以提高營運效率。

港鐵表現與最佳表現比較



香港客運服務



港鐵車站寬敞清潔，既舒適便利而又安全。

人類豬型流感

人類豬型流感疫情繼續對市民健康構成威脅。面對2009年5月至7月期間的嚴重警戒級別，公司採取廣泛措施教導乘客及員工預防流感，並落實一系列風險紓緩措施，包括加強環境衛生、提供個人防護裝備，以及成立指揮小組負責監察和控制疫情。

生產力

於2009年，公司繼續以提高效率和生產力為首要工作之一。在過往五年，我們成功將每載客車卡行車公里的用電量由2005年的5.94kWh降低至2009年的4.86kWh。這方面的能源消耗能減少18.2%，主要因為我們推行了多項節能措施，包

括將列車上的馬達發電機更換為靜止變流器、優化列車調度及車站環境控制系統等。整體而言，每車卡公里的經營開支由2005年的22.8港元減少7.5%至2009年的21.1港元。我們的員工生產力亦持續提升，按每名鐵路營運員工計算的營業額由2005年的152萬港元，增至2009年的162萬港元。公司的環境表現，亦受惠於部分港穗直通車的柴油機車電氣化而帶來的效益。

公司透過多項措施提高生產力，得以進一步改善營運表現。當中包括重整人手編制、分散採購備料、精簡工作程序等措施。

此外，我們計劃將市區綫列車車廂內的傳統照明光管，更換成節能和環保的發光二極體照明。此項目的標書資格預審已經完成，而工程將於2013年完成。

■ 鐵路系統及市場資料

車務運作資料	2009		2008	
路線總長度(公里)	218.2		211.6	
車卡數目	1,921		1,919	
車站數目 (港島綫、荃灣綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、西鐵綫、機場快綫、東鐵綫及馬鞍山綫)	84		82	
輕鐵車站數目	68		68	
車站內的「e分鐘著數」機數目	36		31	
車站商店及銀行數目	1,228		1,186	
車站內廣告點數目	20,742		20,539	
車廂內廣告點數目	26,823		26,619	
每日營運時數				
港島綫、荃灣綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、西鐵綫、機場快綫及輕鐵	19.0		19.0	
東鐵綫及馬鞍山綫	19.5		19.5	
繁忙時間列車間距(秒計)	早上繁忙時間	晚上繁忙時間	早上繁忙時間	晚上繁忙時間
— 荃灣綫	128	130	128	130
— 觀塘綫	128	144	128	144
— 港島綫	120	150	120	150
— 東鐵綫				
紅磡至上水	212	212	212	212
紅磡至羅湖	327	327	327	327
紅磡至落馬洲	600	600	600	600
— 馬鞍山綫	180	240	180	240
— 將軍澳綫	160	180	160	180
— 東涌綫				
香港至東涌	360	480	360	480
香港至青衣	240	240	240	240
— 機場快綫	720	720	720	720
— 西鐵綫	180	270	210	270
— 迪士尼綫	270	270	270	270
— 輕鐵	270	300	270	300

■ 國際鐵路系統表現比較：12個繁忙市區地下鐵路系統(國際都市鐵路聯會)

2008年鐵路網絡數據	港鐵*	鐵路 A	鐵路 B	鐵路 C	鐵路 D	鐵路 E	鐵路 F	鐵路 G	鐵路 H	鐵路 I	鐵路 J	鐵路 K
乘客車程(百萬次計)	1,299	447	1,103	1,467	689	2,573	1,629	1,526	483	643	745	684
車卡公里(百萬計)	246	113	481	344	202	734	559	240	105	105	129	109
路線長度(公里)	168	144	439	201	275	292	480	215	115	86	174	61
車站數目	80	170	270	147	241	161	424	300	66	85	113	55

* 2008年納入國際地鐵系統表現比較之港鐵綫包括觀塘、荃灣、港島、東涌、將軍澳、迪士尼、東鐵、馬鞍山及西鐵綫，機場快綫並不納入比較之列。

註：其他參與國際地鐵系統表現比較的機構包括Berliner Verkehrsbetriebe、London Underground Limited、New York City Transit、Sistema de Transporte Colectivo、Régie Autonome des Transports Parisiens Metro、Régie Autonome des Transports Parisiens Réseau Express Régional、Metropolitano de São Paulo、Moscow Metro、Metro de Madrid、Metro de Santiago及上海地鐵運營有限公司。根據協議，參與比較的機構只能以不記名方式披露個別成員的資料。

香港客運服務

■ 2009年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
列車按照編定班次行走(列車服務供應)			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.8%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 輕鐵	98.5%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
列車服務準時程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.0%	99.0%	99.7%
— 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	500,000	1,926,928
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	500,000	2,636,479
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	21,549
增值機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.5%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.8%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.8%
自動售票機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫	97.0%	99.0%	99.5%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.6%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.7%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.9%

■ 2009年之營運表現(續)

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
出入閘機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.8%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.7%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度	不適用	99.0%	99.9%
扶手電梯可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.7%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.8%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.8%
溫度及通風			
— 列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏二十六度或以下	不適用	97.0%	99.9%
— 輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3	0.2
— 車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏二十七度或以下，車站大堂則在攝氏二十九度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	90.0%	99.8%
清潔程度			
— 列車車廂：每天清潔	不適用	98.5%	99.9%
— 列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	100%
西北鐵路服務範圍內之巴士服務			
— 按照編定班次行走	不適用	99.0%	99.7%
— 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	99.9%
六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	100%

通達四方

顧客體驗臻完美





車站商務 及鐵路相關業務



港鐵車站商店為乘客提供各式各樣的產品和服務。

車站零售

包括免稅店和零售商店租金在內的車站零售設施收入於2009年為16.05億港元，較去年增加3.8%，主要由於商店數目增加、新訂的租約租金較高，以及為機場快綫、東涌綫和東鐵綫的商店進行重新規劃和翻新所致。為吸引顧客和增加收入，我們於期內在13個車站為80間商店完成翻新工程，另外亦引進23個新的零售商。截至2009年年底，車站的商店（包括免稅店及其他商店）總數為1,228間，較2008年年底增加42間。令車站零售設施的總面積達至52,788平方米，當中9,540平方米屬於免稅店業務。

在 2009年，車站商務及鐵路相關業務的收入為33.28億港元，較2008年減少3.5%，主要由於廣告收入下降，以及於2008年獲得一家電訊服務供應商為終止牌照協議而付予公司的一次性款項在2009年不再復有所致。若撇除這一次性影響，收入則減少1.0%。

車站商務及
鐵路相關收入
佔總收入的
17.7%

為慶祝康城站啓用，我們於2009年7月中旬向將軍澳綫沿綫大型屋苑的住戶派發將軍澳綫港鐵車站商店的優惠券。

廣告

2009年的廣告收入為5.97億港元，較2008年減少19.4%。這主要是由於經濟低迷，令客戶的廣告開支顯著縮減所致。應時度勢，我們向廣告客戶推出多個廣告套餐及獎勵計劃。我們亦於期內引進一系列嶄新的廣告形式，這包括在十個車站安裝數碼廣告屏幕，以及擴大和統一東鐵綫與西鐵綫各站的扶手電梯廣告板。

- 包括免稅店和零售商店租金在內的車站零售設施收入於2009年為16.05億港元，較去年增加3.8%。■

車站和列車內
超過47,500
個廣告點

車站內共有
1,228間商店

車站商店
新增23個
零售商

每個車站的
廣告收入達
711萬港元

無綫上網服務
現覆蓋32個
車站及機場
快綫全綫列車

車站商務 及鐵路相關業務



香港站的轉綫通道提供廣泛的廣告宣傳機會。

此外，公司已在東鐵綫及西鐵綫展開廣告牌的更換及位置重整計劃，並將於2010年完成。截至2009年年底，我們共有20,742個車站廣告點、26,823個車廂廣告點(包括4,545個液晶顯示屏)，並於42個車站設有67個展覽及陳列場地。

電訊

電訊服務於2009年的收入為2.73億港元，較2008年減少23.3%，主要因為上文所述於2008年獲得的一次性收入所致。撇除這筆一次性收入，電訊業務的收入較2008年增加1.1%。本年度值得一提的是，公司在港鐵網絡全面推出3G服務及擴展Wi-Fi服務覆蓋面。Wi-Fi服務已於1月全面覆蓋機場快綫全綫列車，讓乘客在往返機場途中亦可收發電郵。於

- 我們亦於期內引進一系列嶄新的廣告形式，這包括在十個車站安裝數碼廣告屏幕，以及擴大和統一東鐵綫與西鐵綫各站的扶手電梯廣告板。■

2009年3月，香港一家主要電訊營運商推出先進的2G/3G流動網絡，讓公司鐵路系統內的乘客能享有高達21Mbps的高速數據傳輸服務。隨著西鐵綫於8月完成安裝3G基礎設施，乘客可在公司鐵路系統內任何角落，利用如手提電話及電子手帳等擁有3G功能的設備，享有串流視頻、音頻以及其他高速互聯網服務，而2G及3G流動電話服務亦已全面覆蓋柯士甸站和康城站。此外，我們於年內簽訂43項新合約，出租鐵路物業的天台以供安裝衛星及天線設備，為公司帶來更多的收入。



數碼扶手電梯廣告屏幕，令宣傳的產品更加鮮明奪目。

對外顧問服務

年內，公司對外顧問服務團隊在現有的顧問項目皆取得良好的進展，讓公司得以提升技術和尋求新的海外投資機會。於

2009年，對外顧問服務的收入為1.59億港元，較2008年增加0.6%，而顧問項目遍達香港、中國內地、泰國、台灣、迪拜、德里及巴西。

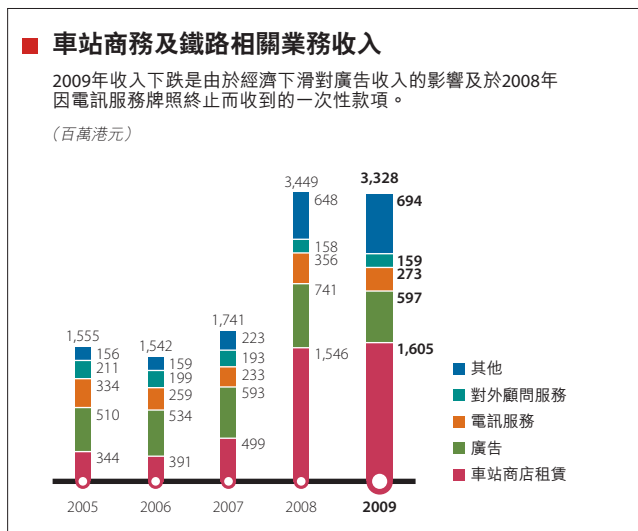
在印度，我們的顧問服務團隊正積極執行價值1.28億港元的德里機場鐵路快綫工程及項目管理合約。顧問服務團隊亦與迪拜道路及運輸局合作，就迪拜地鐵紅綫和綠綫沿綫車站商店的租賃提供服務，其工作表現獲迪拜政府高度讚揚。我們為巴西里約熱內盧地鐵向中國採購鐵道車輛提供技術意見的顧問項目，亦進展良好。

於2009年，我們繼續營運香港國際機場的旅客捷運系統，而公司為台灣高雄捷運股份有限公司提供的顧問工作亦圓滿完成。

貨運服務

於2009年，貨運服務收入為3,200萬港元，較2008年減少13.5%。

目前有東鐵綫列車、城際直通車以及貨運列車等多種列車共用東鐵綫路軌。由於內地的陸路、鐵路網絡及港口發展日趨完善，往來內地的貨物運輸途徑增加，競爭加劇，以致公司的鐵路貨運量急劇下降。因此，公司決定於數月後停辦貨運業務，以便騰出貨運列車的行車時間，讓我們更靈活地調動客運列車班次。



Wi-Fi服務現已覆蓋機場快綫全綫列車。



通達四方

完善社區沿路創



物業及其他業務

物業租務

香港及國內的租務收入增加8.6%

在香港的投資物業共
274,508平方米
(以可出租樓面面積計算)

物業發展

**物業發展利潤
35.5億港元**

**售出5,968個
住宅單位**

物業管理

79,449個香港住宅單位

742,414平方米香港商用物業

973,254平方米

在國內**管理的總樓面面積**





日出康城「領都」的單位火速售罄。

2009年年初，香港地產市場經歷一定程度的整固。然而，隨著信心回升及利率持續低企，市場氣氛在年中轉好，而地產市道亦轉趨活躍。

截至2010年2月，無論是豪宅或一般住宅的樓價，均超越在金融危機發生以前的水平。

物業發展

在2009年，物業發展利潤為35.54億港元，較2008年的46.70億港元為少，這主要由於確認利潤時間的差異。2009年物業發展利潤主要來自九龍站「君臨天下」的最後一期利潤、「御龍山」和「首都」的額外利潤入帳，以及烏溪沙站「銀湖·天峰」的有關收益。

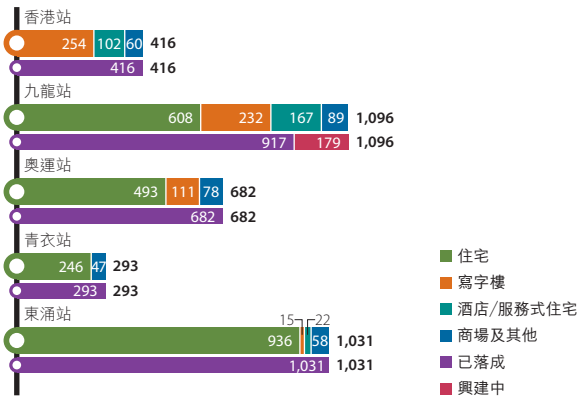


物業及其他業務

■ 機場鐵路物業發展計劃及進度

機場鐵路沿綫物業方面，「映灣園」最後一期「海珀名邸」的獨立式排屋將於短期內開售。於2009年2月，公司推售「天璽」單位。

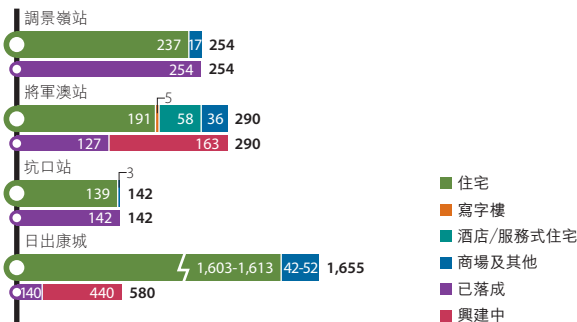
樓宇建築面積 (千平方米)



■ 將軍澳綫物業發展計劃及進度

「日出康城」第二期「領都」的1,688個單位於2009年8月已全部售出。

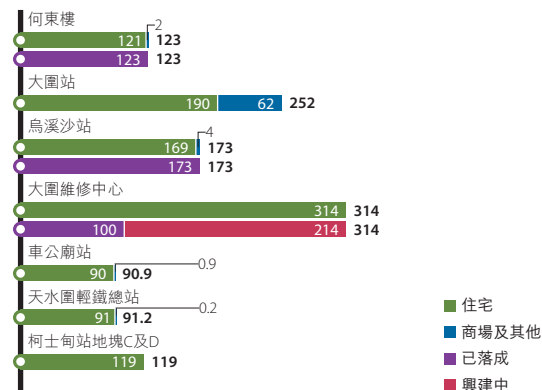
樓宇建築面積 (千平方米)



■ 東鐵綫、馬鞍山綫、輕鐵和柯士甸站物業發展計劃及進度

位於烏溪沙的物業發展項目「銀湖·天峰」於5月底推出預售，其2,169個單位現已售出逾90%。

樓宇建築面積 (千平方米)



物業銷情持續理想。公司於2009年5月推出預售烏溪沙站「銀湖·天峰」，並於2009年7月獲發入伙紙。在2,169個單位中，現已售出逾90%。位於日出康城第二期的「領都」全部1,688個單位已於2009年8月售出，並於2010年1月29日獲發入伙紙。而同樣屬於日出康城第二期的「領峯」亦於2009年11月推出預售，成績理想。公司在「領峯」中並無佔有任何財務權益。我們在9月亦全數售出公司與九龍站「君臨天下」發展商的最後一期利潤分成而獲得的單位。

另外，我們即將在短期內開始預售大圍維修中心「名城」第一期。

機場鐵路沿綫物業方面，我們將在短期內推售「映灣園」最後一期「海珀名邸」的獨立式排屋。我們已於2009年2月推售「天璽」的單位。公司並無在「天璽」項目內佔有任何財務權益。機場鐵路沿綫物業發展中尚未完工的項目，現時僅餘九龍站發展項目的第五、六及七期。這些項目預計可於2010年落成，屆時環球貿易廣場高層樓面以及圓方餘下第三期約500平方米的樓面將獲發入伙紙。

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

我們不斷改進規劃中物業發展計劃的設計，並取得良好進度。我們已於2009年5月取得城市規劃委員會批准，大幅修



我們的發展項目提供優質設施，如圖中「日出康城」的會所。



位於九龍站的圓方商場，為我們的顧客提供非凡的購物體驗。

改南昌站物業項目的設計以改善周邊居住環境，亦於2009年12月取得該會批准修訂大圍站地盤的總體規劃，以促進環保效益及提升物業價值。

物業租務、物業管理及其他業務

在2009年，物業租務、物業管理及其他業務之總收入為29.28億港元，增長8.0%。

物業租務

儘管市場於2009年對寫字樓及商舖的需求偏軟，然而公司的物業租金收入仍增加至25.48億港元，較2008年上升8.6%，主要原因是圓方於2008年11月新增988平方米出租樓面，以及整體港鐵商場的續約租金平均上升7%。公司旗下商場的出租

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。

於2009年12月底，按可出租樓面面積計算，公司的香港投資物業組合包括223,047平方米的零售物業、41,059平方米的寫字樓，以及10,402平方米的其他用途物業。

我們承諾不斷提升旗下零售及投資物業的質素，並致力提供最優質的管理服務，使公司的商場再次榮獲多個本地及國際獎項。公司位於九龍站上蓋的高級商場圓方奪得香港管理專業協會的「2009傑出市場策劃人」及「傑出市場策劃獎」。此外，圓方亦繼續榮獲國際獎譽，包括亞太廣告節金蓮花獎及第十三屆威比獎之特別名譽獎。另外，圓方在亞洲地產大獎中奪得「最佳商業/零售發展項目獎」。在國際購物中心協會(ICSC)舉辦的「2009亞洲購物中心大獎」中，圓方的盛大開幕活動(2007年秋)及「潮·聲·騷」宣傳推廣項目，各贏得一項金獎，而德福廣場的「四川地震救援計劃」則奪得社區關

■ 西鐵綫物業發展計劃

公司擔任西鐵沿綫物業發展項目的代理。

車站	土地面積 (公頃)	招標日期	預計落成日期
屯門	2.65	2006年8月	2012-2013年 分期落成
南昌	6.20	2010年上旬	尚待確定
荃灣西(TW5)	5.60	尚待確定	尚待確定
荃灣西(TW6)	1.39	尚待確定	尚待確定
荃灣西(TW7)	2.37	2008年9月	2013年
元朗	3.47	尚待確定	尚待確定
朗屏(北)	1.12	尚待確定	尚待確定
朗屏(南)	1.49	尚待確定	尚待確定
天水圍	3.48	尚待確定	尚待確定
錦上路	9.85	尚待確定	尚待確定
八鄉維修中心	24.00	尚待確定	尚待確定
葵芳	1.92	尚待確定	尚待確定
總數	63.54		

物業及其他業務

■ 我們仍繼續開拓國內其他商場的投資機會。■

係組別銀獎。「港鐵商場 — 全面優質顧客服務」亦獲得 Best Practice Management Group 所頒發的「顧客體驗管理最佳實務 2009 大獎」。

我們於中國內地首座商場、擁有可出租樓面面積 18,720 平方米的北京銀座 Mall，繼續為首都城市的零售業奠定商場服務及質素的新標準。商舖續約或重新出租的平均租金收入較 2008 年高出 0.6%，而出租率接近 100%。銀座 Mall 於第二個營運年度內，奪得多個獎項和榮譽，當中包括由北京市東城區人民政府東直門街道辦事處頒發的國慶 60 周年慶典優秀組織單位榮譽證書。我們仍繼續開拓國內其他商場的投資機會。

為了吸引更多人流，我們於旗下商場舉辦多項具吸引力的宣傳活動。圓方推出全城最具創意及令人注目的策略性推廣活動，包括為顧客獨家提供 Sarah Brightman 演唱會最佳門票、換購 XpressMusic Nokia 手提電話計劃、「Christmas Rush 2009」活動等。各個港鐵商場亦有不同的推廣活動，包括在青衣城及杏花新城舉行，以極受歡迎的「IQ 博士」經典卡通人物為主題的「IQ 博士空降 21 世紀天神村」之暑期宣傳推廣活動、於德福廣場舉行的「聖誕 Bear 皇宮夢想國」，以及於聖誕期間在青衣城舉行的「青衣城魅力呈獻 Sanrio 傳奇聖誕城」。

於期內，公司旗下商場的新租戶包括世界知名尊貴品牌 Louis Vuitton 和 Hermès。這兩個品牌均於 2009 年第四季在圓方開設新店，令圓方的國際名牌陣容更加鼎盛。其他新進駐港鐵商場的品牌還有 ZARA、Bershka、Christian Dior cosmetics、SKII cosmetics、Jurlique、KOSÉ、Menard、Guess、Thomas Sabo、Clarks、Folli Follie、雅天妮 (Artini)、Adidas、板長壽司等等。



我們的物業管理團隊在國際金融中心內的控制中心為物業提供 24 小時的監控。



昂坪360纜車的全新「水晶車箱」深受旅客歡迎。

物業管理

公司於2009年的物業管理收入為2.07億港元，較2008年輕微下降1.4%。年內，我們的物業管理組合加入不少住宅單位，其中「御龍山」佔1,375個、「水藍·天岸」佔524個、「首都」佔2,096個，而「銀湖·天峰」佔2,169個，使截至2009年12月底，公司管理的住宅單位數目增至79,449個，而管理的總商用面積為742,414平方米。至於我們在中國內地管理的物業組合則達至973,254平方米。

其他業務

八達通

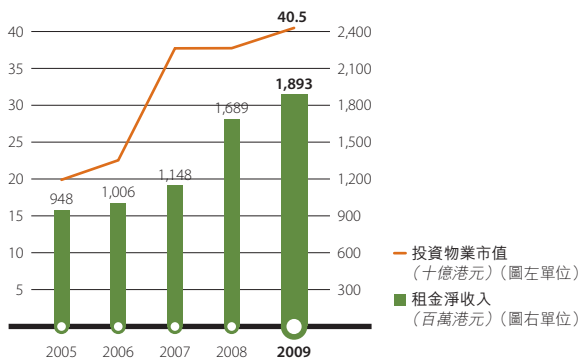
八達通繼續透過招攬中小型零售商戶與引進新的應用方案為消費者和商戶帶來更多便利，來積極擴展其零售商戶網絡。截至12月底，在香港使用八達通繳費服務的商戶超過3,000家(包括由八達通委任的洽商代表所服務的商戶)。八達通卡的流通量已增至2,060萬張，而每日平均使用量及交易金額分別達1,090萬次及9,760萬港元。公司於2009年應佔八達通的淨利潤為1.49億港元，較2008年上升9.6%，增幅主要來自持續增長的非運輸服務的零售付款額。

昂坪360

縱使市場充滿挑戰，但大嶼山昂坪360纜車及昂坪市集於2009年的收入仍達至1.73億港元，年內旅客人數超過140萬。不包括中國內地旅客的2009年亞洲旅客人數較2008年增加33.6%，成為乘客量增長的主要來源。昂坪360亦積極開展一系列推廣活動，包括「情人節優惠套票」、「少林功夫大會」以及「昂坪擊鼓大匯演」，並推出全球首批以整幅透明物料裝配車廂地板的纜車車廂。昂坪360於年內奪得多個大獎，包括由雅虎香港有限公司頒發的「Best Creative Search Award – Outstanding」，以及《盛世雜誌》贊助的「盛世優秀社會責任大獎」。此外，昂坪360的纜車營運部亦於4月獲得ISO 9001:2008認證。

投資物業

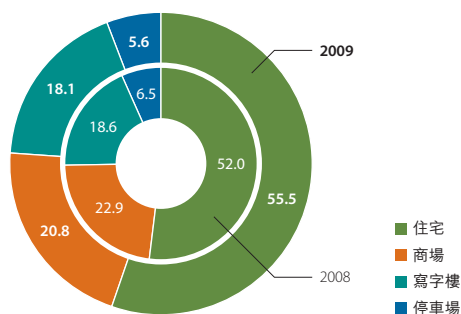
儘管市場於2009年對寫字樓及商舖的需求偏軟，租金收入仍繼續增長。



物業管理收入分佈

直至年底，公司在香港管理的住宅單位為79,449個，管理的商用物業為742,414平方米，而在國內管理的總樓面面積為973,254平方米。

(百分率)



物業及其他業務

■ 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
九龍站						
第五、六及七期(圓方·環球貿易廣場·天璽·香港W酒店·港景匯)	新鴻基地產發展有限公司	商場	82,750	1,683	於2006年 9月批出	2006-2010年 分期落成
		寫字樓	231,778			
		服務式住宅	72,472			
		酒店	95,000			
		住宅	21,300			
		幼稚園	1,045			
		停車場				
將軍澳站						
五十六區	新鴻基地產發展有限公司	住宅	80,000	360	於2007年 2月批出	2010-2011年 分期落成
		酒店	58,130			
		商場	20,000			
		寫字樓	5,000			
		停車場				
康城站						
第二期(領都)	長江實業(集團)有限公司	住宅	309,696	905	於2006年 1月批出	2010-2013年 分期落成
		幼稚園 停車場	800			
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	2012年
大圍維修中心	長江實業(集團)有限公司	住宅 停車場	313,955	745	於2006年 4月批出	2010-2011年 分期落成
車公廟站	新世界發展有限公司	住宅 商場 幼稚園 停車場	89,792 193 670	232	於2008年 4月批出	2012年
柯士甸站	新世界發展有限公司 會德豐地產有限公司	住宅 停車場	119,116	450	於2010年 3月批出	2014年
屯門站[#]	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 停車場	119,512 25,000	349	於2006年 8月批出	2012-2013年 分期落成
荃灣西站 TW7[#]	長江實業(集團)有限公司	住宅 停車場	113,064	444	於2008年 9月批出	2013年

作為政府的物業發展代理人

■ 待批出之物業發展組合 附註1和2

地點	預計組合數目	類別	樓面建築面積 (平方米)	預計車位數目	招標日期	預計落成日期
康城站	6 – 10	住宅	1,025,220 – 1,035,220	3,303(上限)	2010-2015年	2019年
		商場 停車場	39,500 – 49,500			
大圍站	1 – 2	住宅	190,480	801	尚待確定	尚待確定
		商場 停車場	62,000			
天水圍輕鐵總站	1	住宅	91,051	267	尚待確定	尚待確定
		商場 停車場	205			

註：

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



矗立於烏溪沙站上蓋的「銀湖·天峰」。

物業及其他業務

■ 在香港的投資物業組合(於2009年12月31日)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍九龍灣德福廣場一期	商場	39,470	-	100%
	停車場	-	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期	商場	19,434	-	50%
	停車場	-	136	50%
新界荃灣綠楊坊	商場	11,224	-	100%
	停車場	-	651	100%
香港杏花邨杏花新城	商場	18,772	-	100%
	街市	1,216	-	100%
	停車場	-	415	100%
青衣青衣城	商場	28,844	-	100%
	幼稚園	920	-	100%
	停車場	-	220	100%
	電單車停車場	-	50	100%
坑口連理街	商場	2,645	-	100%
	停車場	-	16	100%
	電單車停車場	-	1	100%
將軍澳君薈坊	商場	7,640	-	70%
	停車場	-	50	70%
九龍彌敦道三百零八號地下	舖位	70	-	100%
九龍彌敦道七百八十三號地下	舖位	36	-	100%
新界葵涌新葵芳花園	幼稚園	540	-	100%
	停車場	-	126	100%
香港中環國際金融中心 — 國際金融中心二期 — 國際金融中心一期及二期	寫字樓	39,373	-	100%
	停車場	-	1,308	51%
香港鰂魚涌康怡花園停車場大廈第一期	停車場	-	292	100%
香港夏慤道十八號海富中心天台廣告板	廣告板	-	-	100%
香港夏慤道十八號海富中心一樓商場舖位十個	舖位	286	-	50%
九龍大角咀奧海城一期	室內運動場	13,219	-	100%
九龍大角咀奧海城二期	舖位	1,252	-	100%
九龍彩虹清水灣道八號彩虹泊車轉乘公眾停車場	停車場	-	54	51%
	電單車停車場	-	10	51%
	泊車轉乘港鐵車位	-	450	51%
九龍柯士甸道西一號圓方	商場(一期及二期)	41,943	-	81%
	停車場	-	898	81%
九龍柯士甸道西一號過境巴士總站	過境巴士總站	5,113	-	100%
九龍柯士甸道西一號幼稚園	幼稚園	1,045	-	81%
火炭駿景廣場	商場	7,463	-	100%
火炭駿景園	住宅	2,784	-	100%
	停車場	-	20	100%
屯門海趣坊	商場	6,109	-	100%
	停車場	-	32	100%
屯門新屯門商場	商場	9,039	-	100%
	停車場	-	421	100%
屯門恒福商場	商場	1,950	-	100%
	停車場	-	22	100%
沙田連城廣場零售樓層及1至6樓	商場	12,038	-	100%
紅磡港鐵紅磡大樓地下及1樓部分	寫字樓	1,686	-	100%
將軍澳日出康城首都*	舖位	397	-	100%

* 不包括位於首都的長者護理中心(約3,100平方米建築面積)在建投資物業。

■ 在香港的投資物業組合(於2009年12月31日)(續)

註：除下列之外、所有公司及其附屬公司物業批地租約均超過50年

- 德福廣場一、二期、綠楊坊、青衣城、新葵芳花園、國際金融中心、奧海城、圓方、位於柯士甸道西一號的過境巴士總站及幼稚園、駿景廣場、駿景園、海趣坊、新屯門商場及恒福商場的批地租約期限至2047年6月30日
- 彩虹泊車轉乘公眾停車場的批地租約期限至2051年11月11日
- 連理街的批地租約期限至2052年10月21日
- 君薈坊的批地租約期限至2052年3月27日
- 連城廣場及港鐵紅磡大樓的批地租約期限至2057年12月1日
- 首都的批地租約期限至2052年5月16日

■ 待售物業(於2009年12月31日)

地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍海輝道十一號維港灣	停車場	–	579	40%
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	6,042*	–	40%
	停車場	–	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	–	117	40%
九龍柯士甸道西一號凱旋門	住宅	857	–	38.5%
	停車場	–	15	38.5%
將軍澳坑口培成路十五號蔚藍灣畔	停車場	–	172	71%
	電單車停車場	–	18	71%
將軍澳唐俊街九號君傲灣	停車場	–	101	70%
	電單車停車場	–	25	70%
將軍澳景嶺路八號都會駅	電單車停車場	–	15	72%
將軍澳唐德街九號將軍澳豪庭	停車場	–	3	100%
九龍深旺道八號君匯港	住宅	973	–	35%
	停車場	–	68	35%
	幼稚園	1,299	–	50%
東涌健東路一號映灣園	停車場	–	133	20%
東涌海濱路十二號藍天海岸	住宅	117	–	20%
	停車場	–	146	20%
將軍澳日出康城首都	停車場	–	18	84.05%
沙田樂景街二十八號御龍山	住宅	34,644	–	55%
	零售	2,000	–	55%
	停車場	–	239	55%
	電單車停車場	–	15	55%
沙田西沙路五百九十九號銀湖·天峰	住宅	25,709	–	93%
	零售	3,000	–	93%
	幼稚園	1,000	–	93%
	停車場	–	309	93%
	電單車停車場	–	36	93%

* 可出租樓面面積

■ 在香港的管理物業(於2009年12月31日)

管理住宅單位數目	79,449個單位
管理商用及寫字樓面積	742,414平方米





通達四方

心繫生活每一程

香港網絡拓展



已落成項目

康城站 啓用
2009年7月26日

柯士甸站 啓用
2009年8月16日

西港島綫

**立法會財務
委員會** 通過撥款
2009年7月
與政府簽署
工程項目協議
2009年7月

南港島綫(東段)

根據《**鐵路條例**》刊憲
2009年7月

詳細設計 展開
2009年7月

在 取得政府的批准後，我們五條策略性新延綫中首兩個項目西港島綫和區域快綫(廣深港高速鐵路香港段)已經動工。

- 九龍南綫連同新建成的柯士甸站，已於2009年8月16日投入服務。■



觀塘綫延綫

根據《鐵路條例》刊憲
2009年11月

詳細設計展開
2009年12月



區域快綫

**立法會工務小組
委員會**批准項目
2009年12月

立法會財務委員會
批准撥款，並**批出土木
工程合約**
2010年1月



沙田至中環綫

公眾諮詢展開
2009年6月

初步設計大致完成
2009年8月

而其餘三條延綫包括南港島綫(東段)、觀塘綫延綫，以及沙田至中環綫的規劃和設計亦正全面進行。這五個鐵路項目加上於年內通車的九龍南綫連同新建成的柯士甸站和將軍澳綫最後一期，標誌著公司成立30年以來為配合香港的發展又邁出了重要一步。這些項目不但將我們的網絡擴展至香港的新集客範圍、新社區和新顧客，更有助公司把握中國內地和海外的商機。

已落成項目

九龍南綫連同新建成的柯士甸站，已於2009年8月16日投入服務。九龍南綫策略性地銜接同樣以紅磡站為終點站的東鐵綫與西鐵綫，提供方便的跨月台轉乘安排。透過這互連的鐵路綫，新界西北的乘客可直接到達尖沙咀，而無需轉車或使用其他交通工具。而東鐵綫的乘客亦能前往西九龍多個地點。

將軍澳綫最後一期已經竣工，而新建成的康城站為配合日出康城「首都」入伙在2009年7月26日啓用。我們為此亦加強了這條路綫的列車服務，每四班列車中，有三班往來北角及寶琳站，而第四班則前往康城站。康城站的啓用標誌著將軍澳綫全面落成，將我們鐵路服務的好處帶進不斷發展的新社區。



乘客將可使用南港島綫(東段)，直達南區的香港仔及旅遊景點。

香港網絡拓展



香港大學站是西港島綫的三個新站之一，方便大學生輕輕鬆鬆上學去。

進行中項目

西港島綫

公司於2009年7月13日與香港特區政府就西港島綫項目的財務安排、鐵路設計、建造以及營運簽署了工程項目協議，並於8月舉行動土儀式。西港島綫是港島綫的一條3公里長延綫，連接現有的上環站至堅尼地城，途經西營盤及香港大學兩個中途站。項目的工程範圍包括興建鐵路隧道、三個新鐵路車站、購買列車以及相關的重要公共基礎設施工程。

西港島綫是非一般的鐵路延綫工程，項目的規劃採用「社區鐵路」的概念，多項設計特色融合了該區有關人士在詳細諮詢中所反映的意見。這些特色包括區內多項公共設施，例如重置堅尼地城游泳池和戴麟趾康復中心。工程項目協議簽署後，公司已批出首期工程的建造合約，這延綫預計於2014年完成。

南港島綫(東段)

南港島綫(東段)已於2009年7月24日刊憲，繼而於9月向有關社區、區議會以及其他相關人士展開公眾諮詢，藉此把他們的需要融入這鐵路的規劃及設計之中。南港島綫(東段)將連接金鐘站和位於鴨脷洲的海怡半島，途經海洋公園、黃竹坑及利東，服務港島南區的新顧客和旅遊景點。環境

影響評估研究將於2010年年初完成，而建造工程將緊隨於2011年年初展開。

觀塘綫延綫

觀塘綫延綫的初步設計於2009年6月完成，隨後在11月刊憲，並於12月展開詳細設計。觀塘綫延綫全長3公里，將由現時觀塘綫的油麻地站途經何文田伸延至黃埔，而何文田站將作為轉車站連接沙田至中環綫的東西走廊。建造工程預計於2011年展開。

區域快綫

區域快綫將會是香港有史以來最重要的基建項目之一，使香港前往廣州的交通時間縮短至48分鐘內，而前往上海和北京則分別只需八小時和十小時。快綫的終點站設於西九龍的心臟地帶，位置優越，前往中環或尖沙咀亦僅需數分鐘的車程，為進出香港的乘客提供四通八達的交通網絡。這個大型高速鐵路項目將為香港帶來經濟及環境效益，並讓鐵路服務成為萬千往來香港與內地的旅客在航空服務以外另一可行的交通途徑。

政府於2008年4月決定進行區域快綫的規劃和設計後，隨即展開公眾諮詢。環境保護署(環保署)於9月批准環境影響評估報告，而紓緩環境影響的措施亦上載港鐵公司和環保署的網站以供公眾查閱。除了提供資料外，公司還承諾不時向區議會提供項目狀況的最新資料，並設立通信平台與受影響的居民及相關人士直接溝通。經過這些諮詢後，政府於2009年10月20日批准經修訂的項目計劃，並於同月批出環境許可證。按付款當日價格計算，包括鐵路及非鐵路工程的整體建造成本為669億港元。立法會於2010年1月16日通過這工程撥款後，首批大型土木工程合約已經批出，建造工程亦已展開。區域快綫預期於2015年投入服務，而政府已同意邀請公司以服務經營權模式營運這條鐵路。

沙田至中環綫

立法會於2008年5月通過沙田至中環綫進一步規劃及設計的工程撥款，公司隨即向公眾展開諮詢。經考慮過去一年多從區內所收集到的意見，以及九龍城區最新的規劃和發展，公司修訂了九龍城段的走綫。修訂後的走綫將途經馬頭圍道和馬頭涌道，為土瓜灣區的人口中心提供更完善的服務。

■ 香港網絡拓展一覽表

網絡拓展	估計路線長度	項目融資模式
西港島綫	3 公里	現金資助
南港島綫(東段)	7 公里	鐵路和物業綜合發展經營
觀塘綫延綫	3 公里	鐵路和物業綜合發展經營
區域快綫	26 公里	服務經營權
沙田至中環綫		服務經營權
- 大圍至紅磡段	11 公里	
- 紅磡至港島段	6 公里	

公司亦向沙田市民進行進一步諮詢，據此提出興建顯徑站的新建議，藉以提供服務予該集客範圍。沙田至中環綫沙田段工程亦包括馬鞍山綫沿綫車站的改善工程，以配合沙田至中環綫通車後八卡車廂的列車行駛。初步設計已於2009年完成，而環境影響評估的初步報告將於2010年年初提交政府。

項目融資

香港的新鐵路項目將採用切合其個別情況而設計的不同模式融資。西港島綫採用現金資助模式，公司已於2008年2月收取第一部分為數4億港元的現金資助，並將於2010年第一季內收取為數122.52億港元的餘額。



區域快綫的西九龍總站，是未來通往中國內地的大門。

南港島綫(東段)和觀塘綫延綫很可能會採用公司傳統的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，將物業發展權授予公司。我們已選擇合適的用地，並繼續就發展權與政府進行磋商。

九龍南綫已採用兩鐵合併中成功使用的服務經營權模式，而沙田至中環綫和區域快綫亦會採用相同的模式。根據此模式，九廣鐵路公司(九鐵)或政府將向公司支付項目的所有資本費用，而公司則負責鐵路的營運、維修，以及資產更新和重置，並向九鐵或政府每年繳付服務經營權費用。於2010年1月26日，我們與政府簽訂委託協議，據此政府委託港鐵公司建造及調試區域快綫。公司在建造階段中將擔任項目經理角色，而政府將邀請港鐵公司負責營運建成後的鐵路。公司仍然就區域快綫的相關營運事宜，與政府及國內有關機構進行磋商。至於沙田至中環綫，我們根據於2008年11月簽訂的委託協議，繼續進一步的規劃和設計工作，而有關費用由政府承擔。至於興建這鐵路的進一步融資安排，仍待日後與政府的協議而定。

行人隧道及行人通道

要進一步擴大我們的集客範圍和吸引更多市民採用鐵路服務，提供行人隧道及行人通道是一種非常有效的方法。

尖沙咀中間道行人隧道伸延段的結構工程已於年內全部完成。電機工程進展良好，全部六條自動行人道設施已經付運及安裝。該行人隧道伸延段已於2010年2月10日啟用。

位於彌敦道63號的新發展項目，尖沙咀站的綜合出入口工程已告完成，並於2009年12月17日啟用。

公司修訂了在尖沙咀站北端興建新行人隧道伸延段及新大堂的計劃，現包括興建一個連接東英大廈重建項目的新綜合出入口，並保留改善九龍公園A1出入口的建議，為方便身體殘障人士加裝升降機。經修訂的計劃擬於2010年刊憲。

連接荔枝角住宅物業昇悅居的新行人隧道以及荔枝角站在長荔街新出入口的土木工程進展良好，預期於2010年年中啟用。

通達四方

商機盡握展宏圖





內地及海外拓展

公司在香港以外的增長策略繼續穩步邁進，在中國內地和海外的投資項目於年內均取得重大進展，分別於多個城市開展服務或接管當地的鐵路專營權。



我們香港以外的鐵路專營權之收入為10.43億港元，是來自公司於2009年11月接管的斯德哥爾摩和墨爾本鐵路專營權業務。這兩項專營權業務的經營成本為10.35億港元，而經營毛利率為0.8%，這表現符合公司對業務接管初期數個月的預期。斯德哥爾摩及墨爾本鐵路系統等營運及維修特許專營權經營模式，所需的資本投資一般較少。因此，這兩項業務的經營毛利較其它需要資本投資的鐵路項目為低。然而，這兩條鐵路規模龐大，所以涉及可觀的收入和龐大的營運成本。公司在北京地鐵四號綫、London Overground Rail Operations Ltd. (LOROL)以及公司擁有50%股權的瑞典列車維修公司中的投資，全部作為聯營公司入帳，於2009年合共帶來除稅後利潤1,100萬港元(除稅前為1,900萬港元)。公司從LOROL所得的應佔淨利潤為1,700萬港元，而從北京地鐵四號綫則錄得虧損500萬港元。北京地鐵四號綫一如其它同樣擁有相對較大的折舊及利息支出的投資項目，錄得虧損，預料需要數年時間才可錄得盈利。

中國內地

北京地鐵四號綫於2009年9月28日舉行開通典禮，標誌著北京京港地鐵有限公司自2006年4月12日簽署特許經營協議後，經歷三年多的緊密籌備和艱辛工作取得了美滿成果。北京京港地鐵有限公司是由港鐵公司(49%)、北京市基礎設施投資有限公司(2%)及北京首都創業集團有限公司(49%)組成的合營公司。



國家主席胡錦濤先生於10月乘坐北京地鐵四號綫。

北京市民及傳媒對這鐵路綫的表現、舒適程度及客戶服務予以好評。營運首月的平均列車服務可用率及正點率均高於計劃目標，而於國慶黃金周期間，平均每日乘客量達563,000人次。於2009年10月7日，國家主席胡錦濤先生乘坐北京地鐵四號綫由西單站前往西苑站，親身體驗這鐵路綫的表現。他讚揚香港的鐵路管理和專業知識，並期望香港與中國內地可加強合作。

公司約有60名香港同事於營運初期在北京工作，就規劃、營運管理以及本地員工培訓等方面提供支援。

於2009年12月30日，北京京港地鐵有限公司與北京市政府全資擁有的北京軌道交通大興綫投資有限責任公司，就全長22公里的北京地鐵四號綫至大興區之延綫的營運及維修項目簽署了特許經營協議。這特許經營權為期十年，其後可每十年續期，直至北京地鐵四號綫的特許經營權屆滿為止。

於2010年3月4日，我們的附屬公司港鐵杭州一號綫投資有限公司、杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司與杭州市政府就杭州地鐵一號綫項目以「公私合營」模式合作，進行投資、建造以及為期25年的營運，簽署了特許經營協議。這協議經國家有關部門正式批准後即可落實。

這個公私合營項目將由港鐵公司擁有49%股權的合營公司投資經營，而合營公司的其餘權益由杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司持有。



內地及海外拓展



墨爾本都市鐵路網絡每周日平均約有70萬人次乘搭。

■ 墨爾本都市鐵路網絡包括15條路線，共有213個車站，總長372公里，而周日平均乘客量約70萬人次。■

杭州地鐵一號綫全長48公里，總投資額約220億元人民幣。項目分為A、B兩個部分，分別約佔總投資額的63%及37%。A部分為杭州地鐵一號綫的土木建造工程，由杭州市地鐵集團有限責任公司出資和進行；B部分則包括列車和機電設備工程，將由合營公司出資和建造。合營公司將以貸款及股本形式投資，港鐵公司的股本投資約22億元人民幣。



我們已為深圳市軌道交通四號綫展開招聘及營運培訓活動。

項目的土木建造工程已於2007年3月動工，預計可於2012年投入服務。

在深圳，我們與深圳市政府於2009年3月簽署了深圳市軌道交通四號綫(深圳四號綫)「建設、營運及轉移」項目的特許經營協議。截至2009年年底，16公里長的深圳四號綫二期的土木工程已完成約93%，所有機電工程合約亦已經批出。4.5公里長的深圳四號綫一期預期於2010年年中開始營運，而包括二期在內的深圳四號綫將會於2011年年中全綫通車。我們已經成立管理人員小組，並於香港和深圳兩地展開招聘及培訓營運員工等工作。

瀋陽方面，由港鐵公司(49%)及瀋陽地鐵集團有限公司(51%)成立的合營公司，於2009年5月與瀋陽市政府就全長50公里的瀋陽地鐵一、二號綫的30年營運及維修項目，簽訂特許經營協議。公司已為合營公司成立管理人員小組，並就項目交接、營運和維修規劃、招聘以及培訓等活動展開籌備工作。我們預計一、二號綫會分別於2010年及2012年投入服務。

海外

公司繼續在海外推行毋需投放大量資金的業務發展策略，集中爭取有可觀增長潛力的鐵路及地鐵市場的營運專營權。

■ 中國內地及海外鐵路業務一覽

	正在營運				已確定即將投入營運的項目			
	北京地鐵四號綫，中國內地	London Overground，英國	斯德哥爾摩地鐵，瑞典	墨爾本鐵路，澳洲	瀋陽地鐵一、二號綫，中國內地	北京地鐵四號綫大興綫，中國內地	深圳市軌道交通四號綫，中國內地	杭州地鐵一號綫，中國內地 [#]
港鐵公司的實質權益	49%	50%	100%	60%	49%	49%	100%	49%
業務模式	公私合營/建設、營運及轉移	營運及維修專營權	營運及維修專營權 [*]	營運及維修專營權	營運及維修專營權	營運及維修專營權	建設、營運及轉移 [^]	公私合營/建設、營運及轉移
專營權開始日期/預計開始營運日期	2009年9月	2007年11月	2009年11月	2009年11月	一號綫：2010年 二號綫：2012年	2010年年底	一期：2010年 二期：2011年	2012年
專營權期限	30年	7年	8年	8年	30年	10年	30年	25年
車站數目	24	55	100	213	一號綫：22 二號綫：19	11	一期：5 二期：10	31
路線長度(公里)	28	107.2	108	372	一號綫：28 二號綫：22	22	一期：4.5 二期：16	48

* 列車維修服務由MTR Stockholm與Mantena AS各佔50%股權的聯營公司負責。

[#] 與杭州市政府簽署的特許經營協議經國家有關部門正式批准後即可落實。

[^] 深圳市軌道交通四號綫一期的資產由深圳市政府擁有，而港鐵軌道交通(深圳)有限公司將於2010年內接管其營運。

在英國，公司佔半數股權的聯營公司LOROL自2007年11月接管經營London Overground後，持續為該鐵路的服務進行一系列的改善項目。除了繼續進行車站翻新項目外，LOROL還作出新的車站員工編制安排，並減少了逃票情況。這個半環形的網絡，連接倫敦的西部、北部及東部，將成為2012年奧運會的主要交通幹綫。為協助倫敦交通局(Transport for London)按計劃擴展公共交通服務，LOROL已將十列新車投入客運服務。

在瑞典，公司的全資附屬公司於2009年1月獲選為斯德哥爾摩地鐵的營運商，專營權由2009年11月2日開始，為期八年，並可選擇續期六年。公司於2009年11月2日接管專營權。斯德哥爾摩地鐵連接瑞典首都的市中心與周邊的市郊地區。該系統有三條鐵路綫共100個車站，總長度108公里，每日約有120萬人次使用。公司在六個入圍的國際投標者中脫穎而出，奪得專營權。我們並夥拍挪威的列車維修公司Mantena AS，成立各佔半數股權的聯營公司Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT)，提供列車維修服務。公司的營運表現良好，並正計劃進一步提升服務表現。

儘管歐洲於2010年1月經歷嚴冬大雪，但London Overground和斯德哥爾摩地鐵仍能繼續為乘客提供足夠的服務。



港鐵現正營運斯德哥爾摩地鐵系統。(相片提供：Hans Ekestang)

在澳洲，公司佔60%股權的附屬公司Metro Trains Melbourne(MTM)(港鐵公司(60%)、John Holland Melbourne Rail Franchise Pty Ltd(20%)及United Group Rail Services Ltd(20%))，於2009年8月31日就墨爾本都市鐵路網絡的營運及維修項目與維多利亞省簽署協議，自2009年11月30日起營運墨爾本鐵路，最初為期八年。墨爾本都市鐵路網絡包括15條路線，共有213個車站，總長372公里，而周日平均乘客量約70萬人次。協議簽署後，澳洲維多利亞省省長於2009年9月底參觀公司，親身體驗我們的服務，並進一步了解我們的列車運作和可靠度。

通達四方

造福社群惠員工





人力資源

無論現在或將來，我們的員工都是公司成功的關鍵。他們的全情投入、專業精神和悉心服務，推動著公司的業務拓展。這推動力標誌著公司成立30年來，一直秉持著的企業文化和信念。

我們透過人力資源管理、員工發展、知識管理以及員工參與義工服務等計劃，致力培育員工和支持我們所服務的社區。

配合未來業務增長

未來數年，因應公司在香港和海外的業務增長及配合繼任安排所帶來的龐大人手需求，我們透過全面的人力資源管理機制，繼續積極策劃及招聘人才，以達致理想的人手編制，應付未來數年營運及項目管理發展高峰期的人手要求。為此，車務處每年有200名非經理級員工參加員工綜合發展計劃。為應付香港鐵路網絡擴展帶來的挑戰，工程處亦特地推行事業發展計劃，以發掘具潛質的管理層員工，在未來鐵路項目中擔任更具挑戰性的職務。

員工積極投入工作、具高度熱誠

逾4,000名員工參與臻善圈，提案的實際節省金額達2,570萬港元

香港業務的

員工自願流失率約為2%

(市場平均水平為8.2%)

逾3,500名義工參與

167項「鐵路人·鐵路心」義工活動



外展活動多樂趣，是培訓員工的好方法。

為支援公司於2009年在中國內地的業務擴張，我們在內地推出了「見習工程師培訓計劃」及「車務管理見習主任培訓計劃」。我們亦與同濟大學及北京交通大學合辦維修管理及工程課程，協助員工汲取內地鐵路知識。為配合北京地鐵四號綫投入服務及未來深圳市軌道交通四號綫的啓用，我們亦為內地員工進行全面培訓。

持續改善

2008年的員工意態調查參與率高達96%，令人鼓舞。調查結果顯示，逾80%員工對工作的投入程度高企。這項調查還有助我們找出公司的優勢和可以不斷求進的地方。我們亦設立由管理人員和一般員工組成的工作小組，以制訂改進措施。

70,047/16,895
車務/管理培訓工作日
為每名香港員工提供
5.8日的培訓
(市場平均日數為2.6日)

截至2009年12月31日僱用
逾20,000名員工

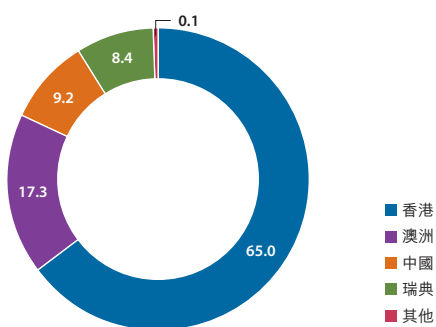
人力資源



培訓員工提供安全和高效服務，有助支持業務發展。

按地域劃分的員工數目分佈

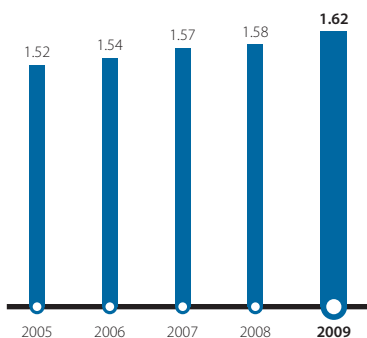
(百分率)



員工生產力 — 營業額與鐵路營運員工人數之比率

員工生產力持續提升。

(百萬港元)



工作小組著重繼續培養員工對工作的高度熱誠，並透過多個不同渠道加強公司與員工的溝通。我們已透過公司內部的《港鐵通訊》以及簡報會，通知員工有關公司須跟進的事項和相應的行動計劃。

關懷社區

為香港市民的健康、生活質素及環境作出貢獻，一向是公司的首要目標之一。

港鐵同事於2009年繼續透過公司的「鐵路人·鐵路心」計劃積極參與義務工作。年內，超過3,500名義工參加該計劃，共舉辦了167項義工活動，向長者、身體殘障人士、智障人士、有需要的年青人及家庭，以至自然環境獻上關懷與支持。2009年4月，十位來自亞太區的競步精英，以及逾千名各界競步好手參加了「港鐵競步賽2009」，以推廣健康生活，並為健康教育籌得超過100萬港元的善款。其他社區計劃包括港鐵一年一度的聖誕兒童遊戲日，當日我們邀請超過200名來自香港家庭福利會及仁愛堂的兒童，連同公司員工及家屬，參加在八鄉車廠舉行的聖誕慶祝活動。此外，我們亦舉辦名為「Friend'出光輝每一程」的義工計劃，協助年青一代健康成長，將來回饋社會。

於2009年，公司的「鐵路人·鐵路心」計劃、「擎天半島」的優質管理服務及昂坪360纜車營運共榮獲香港社會服務聯會三個「商界展關懷」標誌，以表揚公司服務社群的傑出表現。

培訓及發展

隨著公司在香港及海外推行擴展計劃，積極進取的人才培訓仍然是維持公司業務成功和增長的關鍵要素。

於2009年，公司適時而且成功推行一連串全方位鐵路營運及安全培訓，以配合香港的康城站和柯士甸站，以及北京地鐵四號綫的啓用。

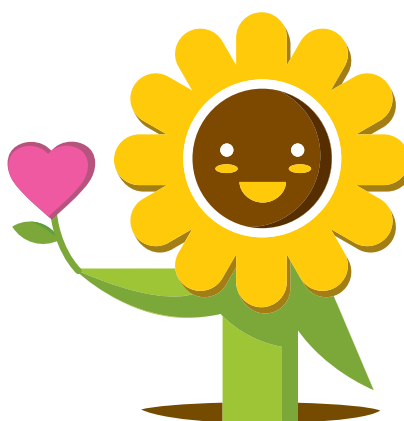
為進一步提升員工在顧客服務技巧和運作方面的知識，我們於3月推出《關懷服務典範手冊》，並於4月展開名為「Happy Staff, Happy Customer」的大型培訓計劃，讓前線員工建立正面的服務態度，並重溫顧客服務技巧。公司在6月推出全

新的關懷乘客運動，舉辦了為期兩周的「最關懷備至車站職員」選舉，選出港鐵網絡內81個車站中最關懷乘客的車站職員。超過28,000位乘客向我們反映，他們欣賞港鐵的優質服務以及關心他們生活每一程的承諾。

年內，多個國際及本地專業團體表揚港鐵在培訓及發展方面的傑出表現。這些獎項包括在美國訓練與發展協會的BEST Award中，公司取得亞太區第一及在全球93名參賽者排名第二的佳績，同時亦是唯一一間榜上有名的運輸服務機構。公司並且奪得該協會的「優質培訓發展獎項」，以及香港管理專業協會的「最佳管理培訓獎」金獎及「香港最受推崇知識型大獎」。此外，我們有三名畢業學徒奪得職業訓練局的「傑出學徒/優異表現獎」，是公司連續第12年獲得此獎項。

培養管理人才

為配合公司未來的發展，我們持續推行多個重要培訓計劃來提升員工的管理及領導才能，如透過「行政管理人員計劃」為我們能幹、靈活且具備良好條件的管理人員擔任更高職位作



■ 為香港市民的健康、生活質素及環境作出貢獻，一向是公司的首要目標之一。■

好準備。我們於7月推出「行政人員持續進修計劃」，讓高級經理及具潛質的領導人才，透過綜合式的培訓，掌握最新業務的最佳實務及培養洞察力。

為支援業務增長，公司繼續招聘見習管理人員、見習工程師及見習主任，藉以啟發新思維及培育下一代的領導人才。單是「見習管理人員

計劃」，便吸引超過14,000位來自香港、內地及海外的大學畢業生申請。

我們於2009年聘請了六名香港和六名內地的見習管理人員，以及45名見習主任，當中包括21名見習工程師及24名見習管理主任，以幫助他們發展潛能，邁向自己所選擇的事業路向。

除了招聘和培訓畢業生外，年內公司亦為初級督導以至高級管理層的優秀員工提供不同的發展計劃，協助他們發掘自己的長處及潛能。

我們經常舉辦團體活動，藉以宣揚公司的長遠目標、使命和信念。



基本業務利潤為
73.03 億港元

股東應佔淨利潤為
96.39 億港元

營業額增加6.6%至
187.97 億港元

物業發展的利潤貢獻為
35.54 億港元

資產淨值增加8.8%至
1,064.53 億港元

淨現金流入額為
136.54 億港元
用以減低借貸

為深圳市軌道交通四號綫簽訂
40 億元人民幣項目融資

信貸評級確認為 **AA+ 級** 及 **Aa2 級**
(**展望正面**)，與香港特區政府評級看齊

2009年財務業績回顧

溢利與虧損

儘管全球經濟下滑，集團的經常性業務依然穩健。隨著斯德哥爾摩及墨爾本國際鐵路專營權的展開，2009年的總收入上升6.6%至187.97億港元，鐵路及相關業務的經營利潤增加1.9%至95.02億港元。

2009年，香港的總車費收入輕微增長0.3%至114.98億港元。本地鐵路服務的車費收入增加0.7%至79.86億港元，乘客量增長1.1%至12.188億人次，平均車費則下跌0.4%至6.55港元，抵銷了部分乘客量增長的效應。乘客量增加，部分原因是康城站及九龍南綫連同新建成的柯士甸站分別於2009年7月26日及2009年8月16日啓用所致；平均車費下跌，則由於學童半價優惠自2008年9月28日起推廣至東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫的全年影響所致。過境服務的車費收入增加1.9%至23.27億港元，乘客量增加0.7%至9,400萬人次，而平均車費則增加1.2%至24.75港元。在全球經濟下滑及人類豬型流感爆發的陰霾下，機場快綫的收入下跌8.3%至6.17億港元，當中乘客量下降6.9%至990萬人次，平均車費下跌1.6%至62.48港元。輕鐵、巴士及城際客運的車費收入共5.68億港元，較去年下跌2.2%，原因是城際客運服務受到經濟下滑及人類豬型流感的影響。

在2009年，車站商務及鐵路相關業務的收入減少3.5%至33.28億港元，主要由於經濟狀況對廣告業務收入的影響，以及於2008年從一家電訊服務供應商因牌照終止而收到的一次性款項於2009年不再復有所致。若不包括此一次性款項，車站商務及鐵路相關業務的收入跌幅將為1.0%。2009年的廣告收入下跌19.4%至5.97億港元，而車站商舖租務收入則上升3.8%至16.05億港元，原因是新租約租金上升，以及商舖空間重整及翻新帶動租金上調所致。2009年的電訊服務收入下跌23.3%至2.73億港元，若不包括2008年的一次性合同終止款項，電訊服務收入將增加1.1%，主要因為擴展商用寬頻業務所致。顧問服務收入為1.59億港元，與2008年的水平相若。而來自車站商務及鐵路相關業務的其他業務收入則錄得7.1%的增幅至6.94億港元。

在2009年，租務、管業及其他收入上升8.0%至29.28億港元，其中物業租務及管業收入增加7.8%至27.55億港元，主要由於新租約租金上升，加上於2008年11月開幕的圓方第二期A的全年租金貢獻。昂坪360的收入增加10.9%至1.73億港元，乃因年內推行多項市場推廣及商務計劃，當中包括於2009年4月推出的水晶車廂。

公司於2009年11月接管斯德哥爾摩地鐵及墨爾本鐵路的營運及維修，兩個項目於期內分別賺得4.94億港元及5.49億港元的額外收入。若不計入這兩項收入來源，2009年的總收入較去年微增0.7%。

2009年末計折舊及攤銷前的總經營成本為92.95億港元，增長11.9%，主要由於接管斯德哥爾摩地鐵及墨爾本鐵路兩項專營權所涉及的營運開支。撇除這兩項國際專營權的營運成本，總經營開支則下跌0.5%，主要由於車站商務及鐵路相關業務支出因廣告收入下跌而減少，以及隨着九龍南綫完工，為九鐵提供項目管理服務的成本減少所致。年內所採取的成本控制措施，紓緩了員工薪酬及有關費用等多項開支的增長。自2009年11月接管斯德哥爾摩地鐵及墨爾本鐵路以來，兩者的經營成本分別為4.94億港元及5.41億港元，與原來的預測相符。

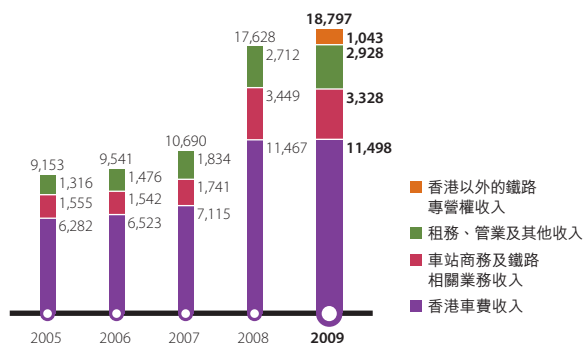
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增加1.9%至95.02億港元。由於包括了資本投放輕微以致邊際利潤稍低的斯德哥爾摩地鐵及墨爾本鐵路專營權，經營毛利率由2008年的52.9%下跌至2009年的50.6%。若不計入這兩項國際鐵路專營權，經營毛利率將增加0.6個百分點至53.5%。

主要由於利潤入帳時間的差異，2009年的物業發展利潤較2008年減少23.9%。年內的物業發展利潤為35.54億港元，主要包括與九龍站「君臨天下」發展商的最終利潤分攤、有關「御龍山」及「首都」的額外利潤入帳，以及烏溪沙「銀湖·天峰」的收益盈餘。由於物業發展利潤下降，未計折舊及攤銷前的經營利潤減少6.7%至130.56億港元。

■ 營業額

經常性業務維持穩健，錄得輕微增長0.7%；包括香港以外的鐵路專營權後，總收入增加6.6%。

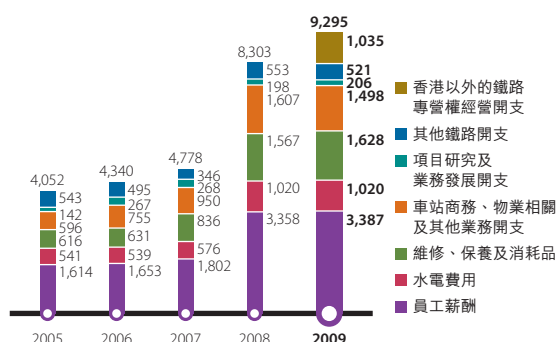
(百萬港元)



■ 經營開支

有效的成本控制措施把總經營成本(不包括香港以外的鐵路專營權)控制至較去年下降0.5%。

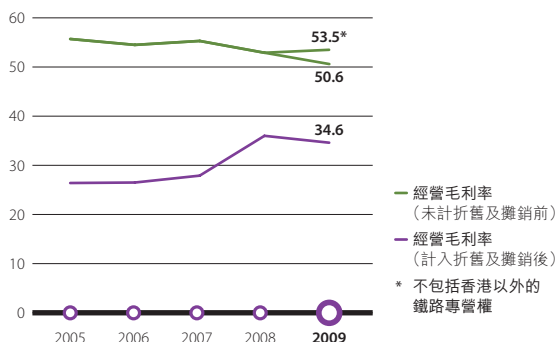
(百萬港元)



■ 經營毛利率

撇除邊際利潤稍低的香港以外的鐵路專營權，經營毛利率增加至53.5%。

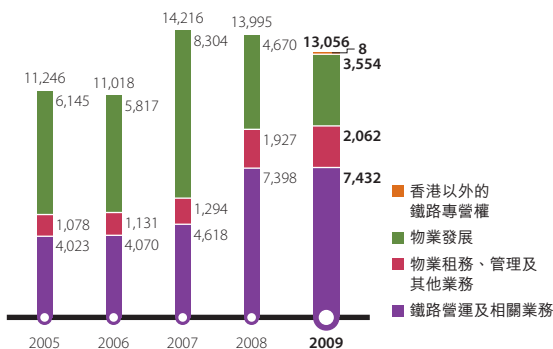
(百分率)



■ 經營利潤來源

因盈利入帳時間的差異而引致物業發展利潤下降的影響，部分被經常性業務的盈利增長及新增香港以外的鐵路專營權所抵銷。

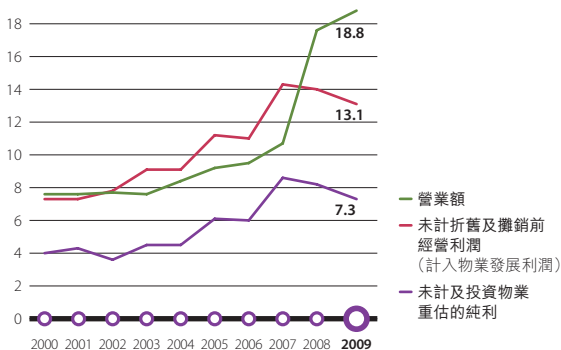
(百萬港元)



■ 基本業務淨業績

撇除投資物業重估的基本業務利潤下跌10.8%，反映物業發展利潤減少及2008年利得稅稅率調減的影響。

(十億港元)



隨着康城站竣工而開始計提折舊，折舊及攤銷開支增加1.7%至29.79億港元，而餘下的兩鐵合併開支為1,200萬港元。

利息及財務開支減少24.7%至15.04億港元，反映加權平均借貸成本由2008年每年4.8%下降至3.7%，以及未償還債務減少。由於物業市場氣氛向好，投資物業重估錄得27.98億港元的除稅前淨收益，而2008年則為淨虧損1.46億港元。集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司的淨利潤為1.60億港

元，主要來自八達通控股有限公司的1.49億港元、London Overground專營權的1,700萬港元，以及北京地鐵四號線投入服務最初數月所錄得的虧損500萬港元。

除稅前利潤增加27.6%至115.19億港元。所得稅為18.80億港元，增加151.7%，主要由於2008年香港利得稅稅率由17.5%調低至16.5%，使遞延稅項結餘獲得一次性的調減。2009年的公司股東應佔淨利潤增加16.4%至96.39億港元，相應地，每股盈利從2008年的1.47港元增加至2009年的1.69港元。

撇除投資物業重估及相關遞延稅項撥備，股東應佔基本業務利潤從81.85億港元減少10.8%至73.03億港元，反映物業發展利潤減少及前一年利得稅稅率調減的影響。基本業務每股盈利由1.45港元減少11.7%至1.28港元。

由於業績良好，加上業務(包括經常性業務)的現金流強勁，董事局建議派發末期股息每股0.38港元，連同中期股息每股0.14港元，全年股息合共每股0.52港元，較2008年每股增加0.04港元或8.3%。就合共21.77億港元的末期股息，除註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東外，所有股東均可選擇以股代息。公司截至2009年12月31日的財政年度，是財政司司長法團最後一年同意以股份方式收取其全部或部分可獲的股息，以確保公司以現金派發的股息不超過股息總額的50%。將來，因應公司的財務狀況，董事局期望採取漸進式的股息政策。

資產負債表

集團的財務狀況進一步增強，資產淨值由2008年12月31日的978.22億港元增加8.8%至2009年12月31日的1,064.53億港元。

固定資產總值由2008年的1,310.04億港元增加至2009年12月31日的1,376.34億港元，增長主要來自對深圳市軌道交通四號線項目的進一步投資、集團投資物業重估收益，以及康城站於2009年7月啓用後由在建鐵路工程轉入的建造成本。

於2009年底，在建鐵路工程並無結餘，原因是西港島綫的建造成本(於2009年12月31日為16.85億港元)被政府的財務資助所抵銷，而康城站的總成本轉撥入固定資產。

發展中物業(包括於兩鐵合併中購入物業發展權的成本及其他發展成本)由2008年的78.95億港元減少至67.18億港元，原因是購入「銀湖·天峰」發展權的成本於發展項目落成時撥入損益帳。加上「銀湖·天峰」的未售出住宅單位後，待售物業由22.28億港元增至37.83億港元。除以上的單位外，於2009年底的待售物業主要包括「御龍山」的住宅單位。

由於八達通控股有限公司的資產淨值持續增長，公司於無控制權附屬公司的權益由3.81億港元增加至4.90億港元。聯營公司權益亦由7.43億港元增至8.23億港元，主要反映向瀋陽地鐵一、二號綫，以及公司持有半數股權的斯德哥爾摩地鐵列車維修公司分別注入的5,600萬港元及1,600萬港元股本。

由於出售投資項目，證券投資由4.71億港元減至2.27億港元。財務衍生工具資產及負債於2009年12月31日的公允價值分別為3.70億港元及2.37億港元，而2008年則為5.28億港元及3.05億港元，主要由於中長期利率上升、港元匯率轉弱，以及部分財務衍生工具到期所致。

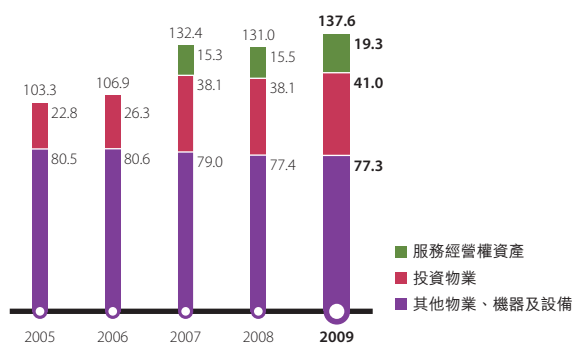
存料與備料由2008年的6.90億港元增至10.40億港元，原因是為了維持較高的關鍵備料水平，以及接收了斯德哥爾摩地鐵及墨爾本鐵路營運存料及備料1.40億港元。

在收取「首都」及「御龍山」單位買家的現金款項後，應收帳項、按金及預付款項由2008年的71.90億港元減少至2009年12月31日的24.28億港元。由於物業發展商於2009年12月如期償還20億港元貸款，給予物業發展商貸款由2008年的37.20億港元減至19.16億港元。應收政府及其他關連人士的款項由2008年的4.26億港元增加至127.88億港元，主要由於將在2010年3月收取政府關於西港島綫的財務資助122.52億港元款項。

■ 固定資產增長

固定資產總值增加是由於對深圳市軌道交通四號綫項目的進一步投資及投資物業重估收益。

(十億港元)



由於以業務產生的現金盈餘償還貸款，未償還貸款總額由2008年的312.89億港元減少至238.68億港元。

應付帳項及應計費用由53.34億港元增至204.97億港元，主要包括政府為西港島綫提供財務資助的未動用部分，以及因出售「領都」物業項目單位所收取的按金。西港島綫財務資助的未動用部分將會隨着建造工程施工而減少。

應付政府及一關連人士的款項包括集團須於若干九鐵物業發展用地的合約批出後償付九鐵公司的前期工程成本、服務經營權每年定額付款的應計費用，以及有關西港島綫應向政府支付的額外地租。該款額由2008年的8.82億港元增至2009年12月31日的9.23億港元，主要由於計提前期工程成本的應計利息。

於2009年底，附屬公司的少數股東貸款為1.36億港元，代表持有MTM 40%股權的少數股東於2009年向MTM所提供的股東貸款部分。

遞延收益由2008年的1.56億港元增至2009年12月31日的1.67億港元，當中1.24億港元與九龍站第五、六及七期以及康城站第二期物業發展有關，另4,300萬港元則與電訊業務有關。

於2009年12月31日的當期稅項負債由4.50億港元減至4.30億港元。遞延稅項負債由2008年的122.20億港元增至128.04億港元，主要與投資物業重估的遞延稅項撥備有關。

公司於2009年底的股本、股份溢價及資本儲備共增加13.78億港元至424.97億港元，此乃由於代息股份及認股權獲行使而發行股份所致。連同扣除股息支付後保留溢利的增長69.17億港元，以及固定資產重估儲備及其他儲備的增長2.91億港元後，公司股東應佔總權益增加85.86億港元至2009年12月31日的1,063.87億港元。計入服務經營權負債及附屬公司的少數股東貸款作為債務的一部分後，集團的淨負債權益比率由2008年底的42.1%改善至2009年底的25.8%。

流動現金

經常性鐵路及相關業務的現金流入額為94.79億港元，與2008年的水平相若，但由於公司的累計稅務虧損已自2008年下半年開始被全數耗用，故2009年所支付的稅款(包括2008年的所得稅及2009年的暫繳所得稅)較2008年高出7.95億港元。因此，鐵路及相關業務在扣除稅務支出後現金流入淨額減少9.1%至81.07億港元。年內，公司從物業發展收取了大量現金，包括來自「首都」、「領都」、「御龍山」及「君臨天下」買家共117.84億港元，以及康城站第二期發展商如期償還的貸款20億港元。連同出售證券投資所得款項淨額2.36億港元、與投資於無控制權附屬公司及聯營公司有關的股息收益及淨現金所得1.74億港元，以及出售固定資產所得4,300萬港元，2009年的現金流入總額為223.44億港元。

資本項目和物業發展的現金流出額為53.91億港元，主要用於購入香港鐵路營運資產及鐵路擴展項目、興建深圳市軌道交通四號綫，以及物業翻新及發展項目。於支付服務專營權每年定額付款7.50億港元、向瀋陽地鐵一、二號綫及斯德哥爾摩地鐵列車維修公司兩間聯營公司注入股本共7,200萬港元、支付利息11.34億港元及股息13.62億港元，以及計入

營運資金變動後，未包括償還貸款及借貸前的現金流入淨額為136.54億港元。扣除償還貸款淨額72.94億港元後，集團的現金結餘增加63.60億港元至2009年12月31日的70.94億港元。

融資活動

新融資

2009年內世界各地政府繼續以貨幣及財政刺激措施應對全球金融危機觸發的嚴重經濟衰退。年內，美國聯邦儲備局將聯邦基金的目標利率維持於0至0.25厘，並透過回購國庫債券及按揭債券推行量化寬鬆政策，從而遏抑長期利率上升。於年底，全球經濟呈現較穩健的復甦跡象，美元孳息曲線開始傾斜，反映市場預期通脹將會升溫，以及憂慮國庫債券未來的供應量可能大增。

大型銀行於上半年保持審慎的放款態度，主要向高評級的企業提供貸款，香港的企業借貸活動顯得呆滯。隨著經濟狀況持續改善，貸款及發債量於下半年大幅增長。

受資金大量流入香港的進一步刺激，本地流動資金充裕。因此，三個月香港銀行同業拆息由2009年年初的1厘回落至年底時的0.14厘，然而，由於美元孳息曲線趨於陡斜，十年期香港外匯基金債券的孳息於期內由1.2厘升至2.6厘。

集團去年自營運及物業發展獲得充裕現金盈餘，流動資金狀況強健。憑藉強勁的現金流及龐大尚未動用的銀行承諾貸款額度，年內我們沒有進行任何大型的集資行動。唯一發行的債券是於去年較早時發行的5億港元五年期定息中期票據。

在中國內地，集團簽署深圳市軌道交通四號綫的特許經營協議後，於5月為該項目正式簽訂一項總額40億元人民幣的融資協議，當中包括為期20年的36億元人民幣長期貸款及其他融資安排。

借貸成本

集團的平均借貸成本由2008年的4.8%下降至2009年的3.7%。撇除1.39億港元的資本化利息後，損益帳上的淨利息開支由2008年的19.98億港元下降至2009年的15.04億港元，主要反映借貸減少及利率下降。

庫務風險管理

庫務風險管理的整體政策由董事局審批，當中涵蓋流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、財務衍生工具與非衍生工具的運用，及剩餘流動資金的投資等特定範圍。

集團行之有效的理想融資模式(「模式」)是這些風險管理政策的重要一環。該模式設定理想的定息及浮息債務組合、資本及借貸市場的資金來源以及債務還款期，以至許可的外幣風險水平及適量的備用資金，以應付將來的融資需要，而我們通過這個模式來衡量、監察和控制集團的融資相關流動性、利率及貨幣風險。於2009年，根據這個模式，集團繼續維持一個均衡的債務組合，並有足夠備用資金應付將來的需要。

利用財務衍生工具控制和對沖利率及外匯風險，是集團風險管理策略的重要環節。按照董事局釐定的政策，這些工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。集團所用的衍生工具全部為場外交易衍生工具，主要包括利率掉期、貨幣掉期和外匯遠期合約。

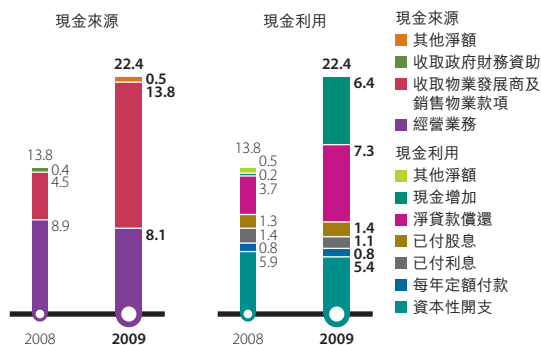
為有效控制和分散交易對手風險，集團僅向信貸評級良好的金融機構存放款項及與其進行財務衍生工具交易，從而控制信貸風險。

所有財務衍生工具均受制於交易對手的交易上限，該等上限是根據董事局通過的政策，因應有關交易對手的信貸評級而制訂。集團採用「風險價值」概念，計算財務衍生工具的公

現金應用情況

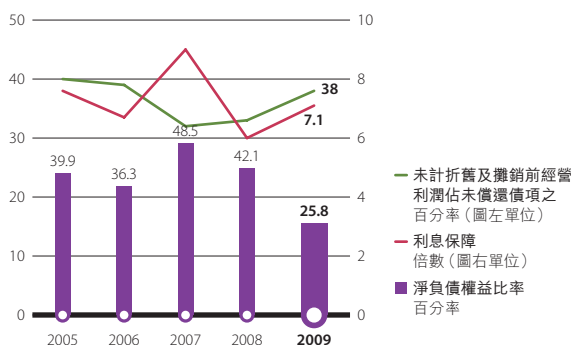
集團於2009年的淨現金流入用於降低借貸。

(十億港元)



債務償還能力

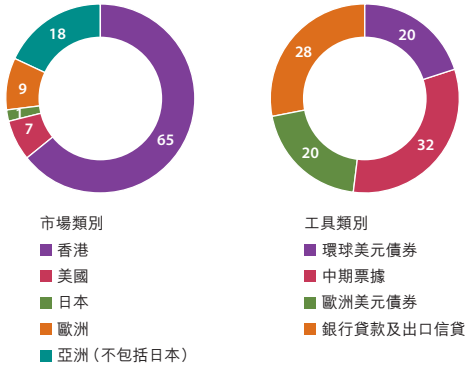
2009年的未償還債務總額減少，而淨負債權益比率則相應改善。



借貨來源

雖然香港是公司的主要市場，但公司的策略是分散資金來源，並保持隨時涉足其他重要國際市場的能力。

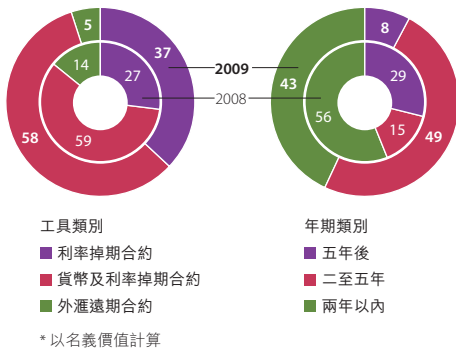
(百分率)(於2009年12月31日)



利率及貨幣風險對沖工具應用

公司積極採用財務衍生工具，並訂立嚴格政策，規定只以財務衍生工具作對沖用途。

(百分率*)(於2009年12月31日)



允市值及最大潛在損失所帶來的信貸風險，以衡量、監察及控制各自的交易對手風險。為了進一步減低風險，集團亦就同一交易對手的各種財務衍生工具及其他財務交易採用對銷及除淨安排。

同樣地，所有存款均受制於獨立的交易對手交易上限，有關上限是根據各交易對手的信貸評級及/或香港發鈔銀行地位而制訂。集團於某一交易對手存放款項的時間長短，亦因應有關交易對手的信貸評級而受到限制。我們經常監察存款數額及到期狀況，確保符合經批核的限制。集團預期未來數年將持續有現金盈餘，故最近修訂相關指引，容許進行較長線的投資。

集團運用有關交易對手信用違約掉期水平等額外資料，密切監察所有交易對手的信貸評級及信貸相關的變動，並會根據所有該等資料調整集團對有關交易對手設定的交易上限及/或風險承受程度。

集團採取審慎方針管理流動性風險，並維持足夠的現金結餘及已獲銀行承諾貸出而尚未動用的貸款額，以應付模式要求最少6至15個月的預計現金需求，包括債務償還及資本性開支。集團亦為其預計的現金流進行壓力測試，以分析流動性風險，假如壓力測試顯示有重大現金流短缺的風險，集團會因應需要安排額外的銀行信貸、發行債券或採取其他適當行動。

信貸評級

公司是香港首家獲得國際認可信貸評級的企業，一直以來取得與政府看齊的信貸評級，反映良好的財務狀況及香港特區政府的支持。

於6月，標準普爾宣布修訂其對政府相關發債人的評級方法，繼而將公司的AA+長期企業信貸及發行人評級納入「信用觀察」名單內。後經進一步分析，於10月確認公司的AA+評級，展望為「穩定」，與香港特區政府的評級看齊。

穆迪決定將香港特區政府的Aa2主權評級的展望改為正面後，亦於11月將公司Aa2外幣發行人及優先無抵押債務的評級展望由「穩定」調升至「正面」。

日本評級投資中心將公司的外幣發行人及港元發行人評級維持在AA+，而港元短期信貸評級則維持在a·1+，展望為「穩定」。

融資能力

集團的資本性開支主要包括三方面 — 分別為香港鐵路項目、香港物業投資及發展和香港以外地區投資。

香港鐵路項目資本性開支主要包括新鐵路項目的投資及開支，當中包括西港島綫、南港島綫(東段)及觀塘綫延綫等擁有權項目，以及維持及提升現有鐵路系統的支出。沙田至中環綫及區域快綫等專營權項目的資金將全數由政府承擔。

物業投資及發展資本性開支主要包括於商場的投資，當中包括翻新工程、物業發展投資，如支付部分地價及全部基建及前期工程開支。香港以外地區投資項目開支主要包括深圳市軌道交通四號綫的資本性開支及杭州地鐵一號綫的資本金投入。

根據現時計劃，在未計及政府對西港島綫的財務資助前，公司在2010年、2011年及2012年未來三年內的資本性開支估計為475億港元，當中包括香港鐵路項目325億港元、香港物業投資及發展82億港元，以及香港以外地區投資項目68億港元。在這個總額之中，預期於2010年、2011年及2012年支付的估計金額分別為176億港元、165億港元及134億港元。

公司的資金安排應足以應付遠至2012年下半年的需要。預期集團手上現金、加上已獲銀行承諾貸出而尚未動用的貸款、未來的預計現金流及政府對西港島綫的財務資助，將足夠應付2010年、2011年及2012年內大部分的資本性開支及債務再融資需要。

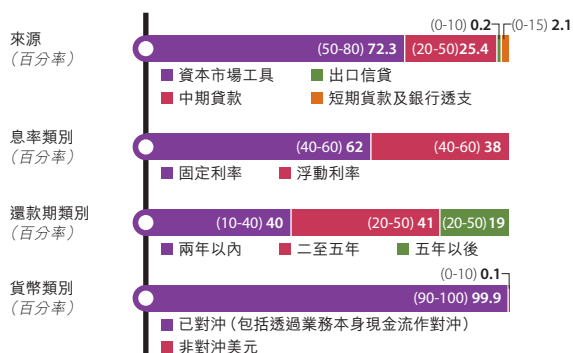
信貸評級	短期評級*	長期評級*
標準普爾	A-1+/A-1+	AA+/AA+
穆迪	-/P-1	Aa2/Aa2
評級投資中心	a·1+	AA+

* 分別為港元/外幣債項的評級

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2009年12月31日



	2009	2008	2007 #	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
財務										
損益表 (百萬港元)										
營業額	18,797	17,628	10,690	9,541	9,153	8,351	7,594	7,686	7,592	7,577
未計折舊及攤銷前經營利潤	13,056	13,995	14,216	11,018	11,246	9,097	9,116	7,769	7,301	7,290
折舊及攤銷	2,979	2,930	2,739	2,674	2,682	2,499	2,402	2,470	2,178	2,091
利息及財務開支	1,504	1,998	1,316	1,398	1,361	1,450	1,539	1,125	874	1,143
扣除遞延稅項後的投資物業 公允價值之變動	2,336	99	6,609	1,797	2,310	2,051	-	-	-	-
利潤	9,639	8,280	15,182	7,758	8,463	6,543	4,450	3,579	4,278	4,069
股東應佔基本業務利潤†	7,303	8,185	8,571	5,962	6,140	4,492	4,450	3,579	4,278	4,069
建議及已宣派之股息	2,977	2,715	2,522	2,328	2,299	2,259	2,215	2,161	2,118	500
每股盈利 (港元)	1.69	1.47	2.72	1.41	1.55	1.23	0.85	0.70	0.85	0.81
資產負債表 (百萬港元)										
資產總值	176,494	159,338	155,668	120,421	113,666	106,674	102,366	101,119	98,126	92,565
貸款、其他負債及銀行透支	23,868	31,289	34,050	28,152	28,264	30,378	32,025	33,508	31,385	27,203
服務經營權負債	10,625	10,656	10,685	-	-	-	-	-	-	-
遞延收益	167	156	515	1,682	3,584	4,638	5,061	6,226	8,411	10,403
股東應佔總權益	106,387	97,801	91,014	76,767	69,875	61,892	57,292	53,574	53,893	50,355
財務比率										
經營毛利率 (%)	50.6	52.9	55.3	54.5	55.7	54.2	49.3	52.2	53.4	51.7
經營毛利率 (不包括香港以外的鐵路專營權) (%)	53.5	52.9	55.3	54.5	55.7	54.2	49.3	52.2	53.4	51.7
非車費收入佔營業額百分率 (不包括香港以外的鐵路專營權) (%)	35.2	35.0	33.4	31.6	31.4	29.0	27.7	25.6	24.6	24.6
淨負債權益比率 (%)	25.8	42.1	48.5	36.3	39.9	48.6	55.2	59.3	57.8	53.7
淨負債權益比率(撇除重估儲備) (%)	26.1	42.5	49.2	36.7	40.3	48.9	62.6	67.4	66.0	61.8
利息保障 (倍數)	7.1	6.0	9.0	6.7	7.6	6.1	5.6	4.5	3.8	3.8
僱員										
管理及支援部門	1,319	1,235	1,530	823	810	792	793	824	870	911
車站商務及鐵路相關業務	294	293	305	82	82	67	61	62	60	55
車務	8,632	8,540	8,770	4,521	4,600	4,669	4,730	4,836	4,756	4,943
項目	1,365	995	942	260	242	362	398	546	973	898
物業及其他業務	1,242	1,170	1,141	832	688	660	642	618	567	519
中國及國際業務	239	197	135	112	83	-	-	-	-	-
海外員工	7,059	1,646	1,311	733	486	5	5	5	5	6
總計	20,150	14,076	14,134	7,363	6,991	6,555	6,629	6,891	7,231	7,332

† 不包括扣除相關遞延稅項後投資物業公允價值之變動

	2009	2008	2007 [#]	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
香港客運服務										
載客車卡行車公里總數 (千計)										
本地鐵路及過境服務	247,930	245,856	128,041	115,784	114,449	114,364	112,823	103,318	96,751	92,199
機場快綫	19,643	19,891	19,956	20,077	17,122	16,081	15,227	19,467	19,458	19,557
輕鐵	8,950	8,984	755	—	—	—	—	—	—	—
總乘客人次 (千計)										
本地鐵路服務	1,218,796	1,205,448	915,755	866,754	857,954	833,550	770,419	777,210	758,421	767,416
過境服務	94,016	93,401	8,243	—	—	—	—	—	—	—
機場快綫	9,869	10,601	10,175	9,576	8,493	8,015	6,849	8,457	9,022	10,349
輕鐵	143,489	137,730	11,100	—	—	—	—	—	—	—
巴士	37,522	34,736	2,757	—	—	—	—	—	—	—
城際客運服務	2,921	3,220	285	—	—	—	—	—	—	—
平均乘客人次 (千計)										
本地鐵路服務 — 周日平均	3,544	3,514	2,662 [§]	2,523	2,497	2,403	2,240	2,261	2,231	2,240
過境服務 — 每日平均	258	255	— [@]	—	—	—	—	—	—	—
機場快綫 — 每日平均	27	29	28	26	23	22	19	23	25	28
輕鐵 — 周日平均	402	385	— [@]	—	—	—	—	—	—	—
巴士 — 周日平均	107	99	— [@]	—	—	—	—	—	—	—
城際客運服務 — 每日平均	8	9	— [@]	—	—	—	—	—	—	—
乘客平均乘搭公里數										
本地鐵路及過境服務	10.7	10.4	7.9	7.7	7.6	7.7	7.7	7.6	7.4	7.3
機場快綫	29.5	29.4	29.5	29.7	30.4	30.2	29.7	29.9	29.8	29.7
輕鐵	2.9	3.0	3.0	—	—	—	—	—	—	—
巴士	4.6	4.6	4.6	—	—	—	—	—	—	—
每車卡平均載客量 (乘客人次)										
本地鐵路及過境服務	57	55	58	58	57	56	53	57	58	61
機場快綫	15	16	15	14	15	15	13	13	14	16
輕鐵	46	46	45	—	—	—	—	—	—	—
佔專營公共交通載客量比率 (%)										
	42.6	42.0	26.7	25.0	25.2	24.8	24.3	23.5	23.5	24.1
每車卡公里之港元 (全綫服務)										
車費收入	40.2	40.3	47.6	48.0	47.7	45.5	42.9	46.6	49.3	51.1
經營開支	21.1	21.0	21.5	22.1	22.8	22.3	22.5	22.8	24.6	26.8
經營利潤	19.1	19.3	26.1	25.9	24.9	23.2	20.4	23.8	24.7	24.3
每名乘客之港元 (全綫服務)										
車費收入	7.63	7.72	7.50	7.44	7.25	7.05	7.06	7.28	7.46	7.35
經營開支	4.01	4.02	3.39	3.43	3.47	3.45	3.70	3.57	3.72	3.85
經營利潤	3.62	3.70	4.11	4.01	3.78	3.60	3.36	3.71	3.74	3.50
安全表現										
本地鐵路、過境服務及機場快綫										
須呈報事故數目 [^]	1,539	1,514	989	826	748	701	641	690	686	748
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	1.16	1.16	1.05	0.94	0.86	0.83	0.82	0.88	0.89	0.96
公司及承建商的員工意外事故次數	60	42	26	23	31	25	33	24	39	36
輕鐵										
須呈報事故數目 [^]	146	136	6	—	—	—	—	—	—	—
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	1.02	0.99	0.54	—	—	—	—	—	—	—
公司及承建商的員工意外事故次數	11	5	0	—	—	—	—	—	—	—

[#] 在2007年12月2日兩鐵合併後，公司的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，以及從兩鐵合併中獲得的東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫。兩鐵合併後，我們亦獲得了新的客運服務，包括過境服務、輕鐵、巴士及城際客運服務。

[§] 該數字包括兩鐵合併後東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫的一個月乘客量。於2007年全年內，若計入合併前業務，可比較合計乘客量(已就轉車乘客作出調整)為3,364,000人次。

[@] 由於只有一個月的合併後乘客量，故無顯示數字。於2007年全年內，若計入合併前業務，該等服務的乘客量分別為過境服務252,000人次、輕鐵服務377,000人次、巴士服務92,000人次及城際客運服務9,000人次。

[^] 根據香港鐵路規例，須呈報事故是指凡影響鐵路處所、機械裝置及設備或直接影響人(受傷或沒有受傷)，並須向香港特別行政區政府運輸及房屋局局長呈報的事故。此等事故包括自殺/企圖自殺、侵入路軌、以至在扶手電梯、升降機及行人輸送帶上發生的意外。

投資者與港鐵公司

公司致力與廣泛的機構及零售投資者保持良好關係。我們相信，透過與投資者持續及主動對話，清晰傳達公司策略、業務發展及前景展望，可以提升股東價值。

過去的二十多年，公司在國際資本市場展示出高水平的公司管治與披露，並獲公認為亞洲區內在投資者關係方面表現出色的典範。

與機構投資者的溝通

我們在積極發展投資者關係上的努力，使公司成為香港最廣為人知的公司之一。目前有多家本地及國際經紀商定期編撰有關公司的報告，而我們亦是廣泛機構投資者的研究對象。

管理層繼續竭力與投資界維持公開的對話渠道，以確保他們對公司及其業務與策略有透徹的了解。年內，公司參與多次投資者會議，並在本地及海外舉辦投資者路演。在2009年，公司與機構投資者及研究分析員進行逾360次會面。

零售股東優惠計劃

公司非常珍惜零售股東給予公司的長期支持。繼過去數年成功推出股東優惠計劃後，我們於2009年再次推出了四項零售股東優惠計劃，為股東提供多項專享優惠，當中包括港鐵乘車優惠、港鐵商場購物優惠及限量版精品。

獲取資訊

為確保所有股東均可平等及適時地獲得公司的重要資訊，公司充分利用公司網站傳遞最新資訊。年內，公司加強了公司網站內的投資資料欄，令瀏覽更方便，資料披露更詳盡。財務報告、乘客量，連同其他公司新聞以及證券交易所的檔案，均可輕易於公司網站查閱。

除了中央證券登記所提供的股東服務外，公司亦備有專責熱綫解答個別股東的查詢。於2009年，該熱綫共處理逾74,000個電話查詢。

指數認可

公司作為香港股票市場內的藍籌股之一的地位，已於早年被納入多項重要指數而獲得肯定。公司目前是恒生指數、摩根士丹利綜合指數，及富時環球指數系列的成份股。自2002年以來，憑藉我們在可持續發展和企業責任的出色表現，公司一直躋身於道瓊斯可持續發展指數及富時社會責任指數。2009年，在道瓊斯可持續發展環球指數(DJSI World)最新公布的排名中，港鐵公司再次獲評選為「交通及旅遊」類別中的第一位。

市場認可

公司的2008年報於2009年年報比賽國際大獎(ARC)中奪得金獎。公司年報連續第21年獲得香港管理專業協會所舉辦的最佳年報獎的嘉許。公司的2008年報在2009年度最佳年報獎中，獲得「工商企業類」銀獎。我們的2008年度可持續發展報告《Engagement》獲特許公認會計師公會香港分會選為「最佳可持續發展報告」。年內，公司亦獲《FinanceAsia》授予「最佳投資者關係」獎項。

主要股東資料

2010年度財政紀要

2009年度全年業績公布	3月9日
2009年度末期股息截止登記日期	3月29日
股份截止過戶日期	3月30日至4月9日 (包括首尾兩日)
股東週年大會	5月27日
派發2009年度末期股息日期	6月15日或前後
2010年度中期業績公布	8月
派發2010年度中期股息日期	10月
財政年度結算日	12月31日

主要營業地點及註冊辦事處

香港鐵路有限公司，在香港註冊成立及營業
香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
電話：(852) 2993 2111
傳真：(852) 2798 8822

股份資料

上市

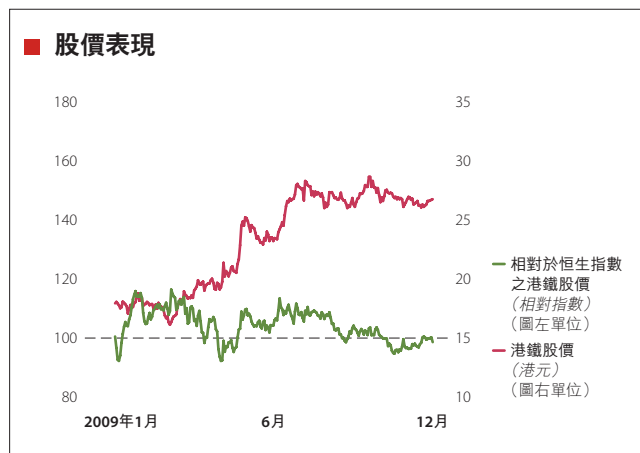
香港鐵路有限公司股份在香港聯合交易所上市，並由JP Morgan Depository Receipts保薦，以美國預託證券Level 1 Programme的形式在美國買賣。

普通股(截至2009年12月31日)

已發行股份	5,727,833,692股
香港特區政府的持股量	4,400,715,809股(76.8%)
自由流通量	1,327,117,883股(23.2%)

面值 每股1港元

市值(截至2009年12月31日) 1,535.06億港元



股息政策

因應公司財務表現，董事局期望採取漸進式的股息政策。我們預計於每個財政年度派發兩次股息，分別約於10月及6月派發中期及末期股息。

每股股息 (港元計)

2008年度全年股息	0.48
2009年中期股息	0.14
2009年度末期股息	0.38

美國預託證券Level 1 Programme

普通股對美國預託證券比率	10 : 1
託存銀行	JP Morgan Depository Receipts 4 New York Plaza, 13th Fl. New York, NY 10004

股份代號

普通股

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66 HK

美國預託證券Level 1 Programme MTRJY

2009年報

股東如欲索取公司的年報，可致函：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17M樓
香港中央證券登記有限公司

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司 公司事務部

公司年報/中期報告書及帳項均可在網上查閱，網址：
<http://www.mtr.com.hk/>

股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室
香港中央證券登記有限公司
電話：(852) 2862 8628
傳真：(852) 2529 6087

股東查詢

公司在辦公時間設有查詢熱綫服務：
電話：(852) 2881 8888

投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司 投資者關係部
電郵：investor@mtr.com.hk

我們致力實踐公司的長遠目標，用關懷的服務，連繫及建設業務所在的社區，成為國際公認的可持續發展企業先驅。隨著我們的新鐵路綫伸延至香港各地，而我們在中國內地和海外的業務亦不斷擴展，我們透過密切關注、細心聆聽及實際行動，就社會的訴求以至公司業務營運對社會及環境的影響，與社區和相關人士保持溝通聯繫。透過物業及相關業務，我們亦引領香港未來的市區建設及其功能發展。

氣候變化

為建設真正的社區鐵路並減少氣候變化的影響，我們考慮的不只是本地情況，而是區域及全球社區所面對的挑戰。我們以2006年制訂的「企業氣候變化政策」為指引，繼續高度專注控制碳排放。我們已根據這政策採取多項主要行動，並依據公司內部的「企業風險管理體系」評估其作用，尤其在監控用電量方面。

於2009年，我們積極控制鐵路營運和物業管理所產生的溫室氣體排放，並採取多項電力管理措施，當中包括減低車站冷氣要求、優化列車行車及滑行速度等。我們並與克林頓氣候行動(Clinton Climate Initiative)合作，在一個港鐵車站內試驗實施世界級的最佳方案來提升能源效益。

公司亦擴展環保燈光節能測試計劃，在港鐵列車及車站裝上既環保又具高能源效益的高亮度發光二極體。這項測試於2006年展開，新照明裝置可節省30%耗電量，而可靠性及亮度亦有更佳表現。該照明系統已於2009年2月安裝於荃灣綫的一列列車，並於2009年6月安裝於另外兩列列車。公司亦以彩虹站作為試點，於2009年8月底首次在車站內試用發光二極體照明。

在興建落馬洲支綫期間，公司制訂了「零淨損失」賠償方案，透過提升鄰近漁塘的生態價值，來補償工程項目對濕地生態環境造成的損失。此外，我們還承諾積極管理濕地，包括監控植物和水質、管理魚類種群、清潔池塘、以及興建配水網絡等。

領導可持續發展

12月，港鐵公司支持公共交通國際聯會(UITP)名為「聯手並肩，應對轉變」(Bridging the Gap)的倡議，確保公共交通被列入在哥本哈根舉行的聯合國氣候變化峰會(第十五次締約

國會議)的議程內。儘管該會議最終並無達成具約束力的協議，公司將繼續示範及推廣電氣化集體運輸系統對氣候裨益，及「鐵路和物業綜合發展經營」的業務模式以確保財務可持續性。在香港，我們是香港氣候變化商界論壇的最佳實務委員會主席。該論壇匯聚商界領袖的力量，對碳相關政策及規例發揮影響力，以及鼓勵公眾了解及回應氣候變化的影響。

公司致力將可持續發展的最佳實務融入所有商業決策中，我們在這方面的努力繼續獲得國際權威機構嘉許。於2010年1月，公司再次獲可持續資產管理(Sustainable Asset Management)評選為「交通及旅遊」類別中的可持續發展領導者，並同時獲得這類別的最佳進步公司獎及最高的金獎殊榮。此外，公司亦是2010全球百大可持續發展企業(Global 100)中的唯一一家香港公司。公司亦因公開披露環境、社會及公司管治資料而獲表揚，在Responsible Research的排行榜上名列香港公司首位，而在亞洲50間上市公司中則排名第二。

可持續發展報告

自2000年首次發表環境報告以來，我們每年皆按照「全球報告倡議組織」(GRI)的指引，出版企業可持續發展報告，披露與公司相關的重大事項。於6月，我們發表獲獎的2008年度可持續發展報告《Engagement》(www.mtr.com.hk/sustainability)。報告根據GRI G3指引，A+的應用水平編撰，扼要展示公司在過去三十年與香港一起持續成長的歷程。在公司的發展歷程中，我們一直致力建設和營運符合目前和未來需要的可持續發展鐵路及物業，以促進香港和中國內地珠江三角洲的可持續發展。報告集中討論與業務相關人士的聯繫如何幫助我們建立長遠目標、使命和信念。這報告獲特許公認會計師公會香港分會選為香港「最佳可持續發展報告」。

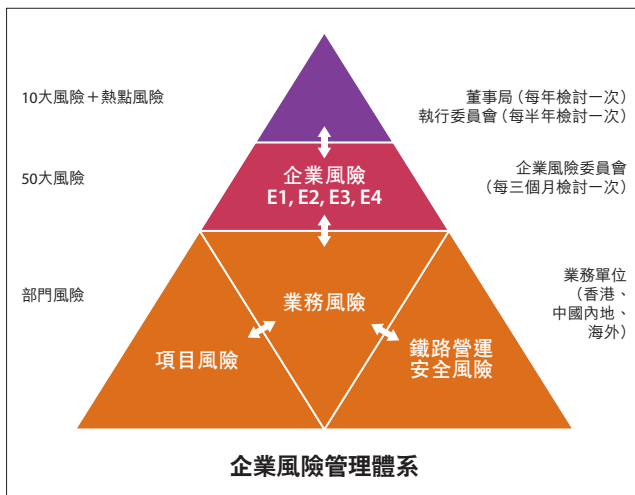
國際標準

我們積極維持在道瓊斯可持續發展指數和富時社會責任指數系列等世界級可持續發展指數的成份公司地位。我們每年亦使用「全球報告倡議組織」的最佳應用守則來編製可持續發展報告，以及參與「國際都市鐵路聯會」(CoMET)及「碳排放披露計劃」(CDP)的基準化分析/標準借鑑。

為確保業務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，制定了一套覆蓋其主要業務領域的「企業風險管理體系」。

企業風險管理體系

該體系提供了一個實用平台，予公司各階層員工溝通風險事項，從而提升及加強對風險的認知和了解。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妥當應用。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，以便有效監控及報告。所有風險將會根據其發生的機會以及對財務、安全、業務營運表現、法律/監管及/或政治/聲譽等事宜可能帶來的影響進行評級（由E1至E4不等）。公司亦就有關的運作手冊作定期檢討及提升，並透過舉行定期簡報會，以鼓勵並確保員工對其有一致的理解。

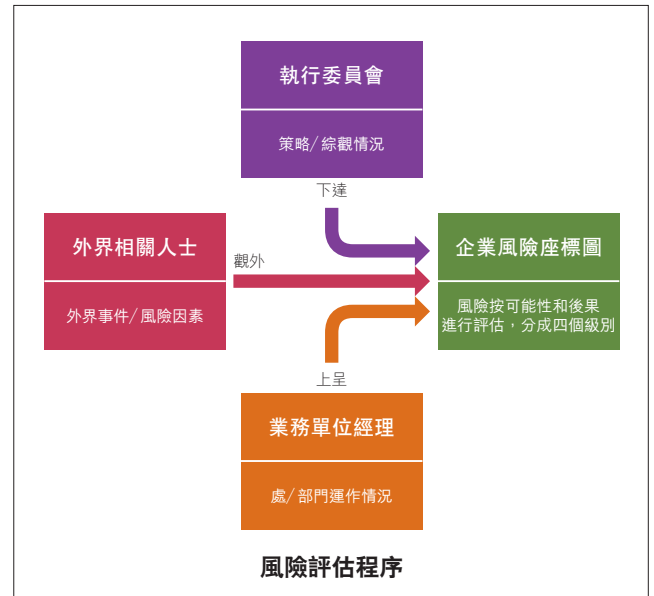


各級部門主管作為風險負責人須直接執行風險管理。此外，企業風險委員會亦會監察體系的運作。我們現時在19個業務單位中，約有150名風險負責人正在監察大約700項已識別的風險。

有系統地評估及匯報風險

各級部門主管須定期檢討新舊風險的轉變。企業風險委員會亦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中學習，從而建立起積極的風險文化。

企業風險委員會還獲得各處及部門的風險統籌員支援。他們積極參與風險檢討及程序提升等工作，並與機構內的員工分享經驗。



風險評估是公司日常管理程序的一部分。公司的主要變動及新業務，例如本地及海外的鐵路建造、投資以及顧問項目，均透過風險管理體系，於重要的階段和項目里程碑進行風險評估，為決策提供支援。企業風險管理部於進行風險評估和檢討現有及新出現的業務風險上扮演中央統籌角色。

執行委員會及董事局分別每半年及一年檢視公司各重大企業風險及「熱點風險」，以確保這些風險得到妥善監控。此外，審核委員會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，每年作出檢討。

不斷求進

企業風險管理體系自2006年初開始運作，並透過每年檢討、每兩年一次的使用者意見調查，以及與英國主要的企業風險管理公司及多間大型香港公司分享經驗，來提升其應用水平。公司並於2009年委任一間以英國為基地的著名環球公司，首次對企業風險管理體系進行外界檢討。檢討結果顯示公司擁有強大的風險管理文化，並將企業風險管理定位為公司其中一項競爭優勢。另外，公司亦於是次檢討發現了一些潛在的改善機會，現正就這些改善機會作進一步評估。

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。本報告書說明公司如何應用《上市規則》附錄14所載《企業管治常規守則》（「守則」）的各項原則。

於2009年12月31日，公司已全面遵守守則條文。

在截至2009年12月31日止年度內，除下述者外，公司已遵守該等守則條文。有關守則條文第A.4.1條要求非執行董事的委任應有指定任期並須接受重選的規定，公司已於2008年報中匯報，由於有九名董事（不包括根據《香港鐵路條例》第8條獲委任者）須遵守輪流退任之規定，而按公司章程細則第87及88條，彼等之中三分之一須在公司每一屆股東週年大會上退任（須由股東重選），故實際上各該董事獲委任之年期約為三年。

於2009年及為進一步提升良好企業管治常規，公司參照守則條文第A.4.1條，與每名非執行董事簽訂服務合約（包括錢果豐博士（非執行主席）及陳家強教授（政府財經事務及庫務局局長）（根據上述第8條獲委任者除外），訂明其繼續獲委任為非執行董事及相關董事局委員會成員的條款，而任期為不超過三年。

董事局

公司整體業務由董事局負責管理。董事局根據公司章程細則及董事局採納的規程，授權執行總監會管理公司的日常事務，而董事局本身則專注處理可影響公司整體策略方針、財務及股東的事項，其中包括財務報表、派息政策、會計政策的重大修改、每年營運預算、若干重要合約、未來發展策略、重大融資安排及重大投資、風險管理策略、庫務政策及車費結構。

董事局由11位成員組成，包括一位執行董事（即行政總裁）及十位非執行董事，其中六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。

錢果豐博士自1998年成為董事局成員，並於2009年11月獲政府繼續委任為公司非執行主席，任期由2009年12月起至2012年12月。錢博士於2003年7月21日首度被委任為公司的非執行主席，任期為三年，其任期於2006年獲續期至2007年7月31日。於2007年7月，錢博士獲繼續委任為非執行主席，任期由2007年8月1日起生效，至2007年12月31日或由運輸及房屋局局長以憲報公布《兩鐵合併條例》指定生效日期，以較早者為準。《兩鐵合併條例》是關於公司與九鐵公司的兩鐵合併。於2007年8月8日，錢博士獲政府繼續委任為非執行主席，任期為24個月，由2007年12月2日兩鐵合併完成起生效。

周松崗先生自2003年成為董事局成員及行政總裁，並獲繼續委任為公司行政總裁，任期由2009年12月1日起至2011年12月31日。周先生由2003年12月1日起首度獲委任為公司的行政總裁，任期為三年；於同日，他亦獲委任為董事局成員；其出任為行政總裁的合約自2006年12月1日起續期三年。於2007年8月8日，周先生獲政府選定為兩鐵合併後的行政總裁。

其中兩位非執行董事（即運輸及房屋局局長與運輸署署長）由香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條委任。年內，鄭汝樺女士擔任運輸及房屋局局長，而黃志光先生所擔任的運輸署署長由黎以德先生自2009年8月17日接替。另外一位非執行董事為陳家強教授，其擔任政府財經事務及庫務局局長。政府透過財政司司長法團持有公司已發行股本約76.8%。

於2009年6月4日舉行的2009年股東週年大會（「2009年股東週年大會」）上，錢果豐博士及施文信先生根據公司章程細則第87及88條輪流退任，並獲膺選連任董事局成員。

由2009年股東週年大會結束起，張佑啟教授亦按照細則第87及88條輪流退任，但因個人事務，並不參選連任。

鄭海泉先生自2009年7月10日起獲委任為公司的獨立非執行董事。鄭先生為銀行家，具有廣泛國際商業經驗，尤其熟悉亞洲事務(鄭先生的個人簡歷載於第103頁)。此外，鄭先生於同日起獲委任為董事局薪酬委員會及企業責任委員會成員。

來自不同商業及專業背景，各非執行董事均積極向董事局提供其寶貴經驗，以提升公司及其股東的最佳利益。另一方面，各獨立非執行董事均致力確保董事局維護公司全體股東的利益，並客觀冷靜地考慮相關問題。年內，公司已收到各獨立非執行董事根據《上市規則》要求，有關其獨立性之確認書，並繼續認定其獨立身份。

各董事均確保付出足夠時間及精神處理公司事務。董事須每年兩次披露其於公眾公司或組織擔任職位的數目及性質、其他重要承諾及其公司或組織名稱。《上市規則》已於2009年1月1日作出修訂，當中包括與董事有關及由董事作出的持續及更詳盡的信息披露，以及其他與董事有關的事項。董事已於2009年1月的董事局會議上知悉此事。

董事局成員的個人簡歷載於第102至105頁。雖然運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)及運輸署署長(由黃志光先生擔任至2009年8月16日，並由黎以德先生自2009年8月17日起出任)均由香港特區行政長官任命，陳家強教授出任政府財經事務及庫務局局長，而方敏生女士擔任多個政府諮詢委員會會員，但董事局及執行總監會成員之間概無任何關係(包括財務、業務、家屬，或其他重大或相關的關係)。

按公司章程細則允許，公司已投保董事與高級職員責任保險，對此公司董事局成員及其高級職員均無須承擔此保單所列明之免賠額。

由行政總裁帶領的執行總監會共有其他六位成員。執行總監會成員的個人簡歷載於第105至107頁。

主席及行政總裁

主席及行政總裁的職位各不相同且相互獨立(請參閱第86頁有關委任錢果豐博士為公司的非執行主席及周松崗先生為公司的行政總裁及董事局成員)。非執行主席負責主持及管理董事局的運作，以及監察行政總裁及執行總監會成員的表現。除確保公司能適時向董事局提供充分的業務訊息外，主席亦確保非執行董事在董事局會議上作出有效貢獻。作為執行總監會及執行委員會主席(執行委員會由執行總監會全體成員、總經理 — 公司事務及總經理 — 市務及車站商務組成)，行政總裁需在管理公司業務方面向董事局負責。執行委員會成員的個人簡歷載於第107頁。

董事局會議程序

董事局定期舉行會議，而董事局所有成員均獲完整及適時的相關資料，並在有需要時可按照已核准的程序，獲取獨立專業人士的意見，費用由公司支付。董事局的定期會議的起草議程由法律總監及公司秘書編製，並經公司主席核准。倘若董事局成員希望將某事項列入會議議程中，須在有關董事局會議之前至少一週通知主席或法律總監及公司秘書。法律總監及公司秘書一般在每年第三季訂定下年度董事局會議日期，並經主席批准。

在每次董事局定期會議上，執行總監會成員與高級經理一同向董事局匯報其各自業務範疇的事宜，包括營運、項目進展、物業發展、財務表現、公司管治、人力資源及前景。行政總裁亦向董事局提交其執行摘要，集中匯報公司的整體策略及重要事宜。此等報告，連同於董事局會議的討論一併提

供的資料，有助董事局所有成員在知悉符合公司利益的情況下作出決策。議程連同董事局文件的全文將在董事局會議擬定日期前至少三日送達。

所有董事局成員均可獲得法律總監及公司秘書的意見及服務，而法律總監及公司秘書負責確保遵守適當的董事局會議程序，並就所有公司管治事宜向董事局提出意見。董事局成員亦可於其認為必要的情況下，與所有執行總監會成員直接接觸。

除非公司章程細則具體批准，董事不得就其擁有權益及其知悉屬重大性質的任何合約、交易、安排或任何其他種類的建議進行投票。就此而言，董事(包括其任何聯繫人士)的關連人士之權益乃視為董事本身的權益。純粹因在公司的股份、債券或其他證券擁有權益而出現的權益，概不計算在內。凡會議表決某決議案而某董事不得對該決議案表決時，該董事並不計算在該部分會議的法定人數內，但計算在該會議所有其他部分的法定人數內。此舉有助減少公司業務與個別董事的其他權益或任命之間可能出現的潛在衝突。

須於董事局會議表決事宜，均由可對該等決議案作出表決的董事以過半票數決定。

董事局會議

董事局在2009年共舉行七次會議。在此方面，公司已遠超守則要求每間上市發行人每年召開至少四次董事局會議的規定。當董事局會議商討可能導致公司與政府(公司的主要股東)之間出現利益衝突的事項時，政府委任的董事局成員，即運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)、陳家強教授(財經事務及庫務局局長)，以及運輸署署長(由黃志光先生擔任至2009

年8月16日，並由黎以德先生自2009年8月17日起出任)(或彼等各自的替代人)並無出席董事局會議的有關部分。

於2009年，除了定期的業務表現報告外，董事局會議討論的其他重要事項包括列車服務、西港島綫、區域快綫、深圳市軌道交通四號綫項目、墨爾本市鐵路專營權、物業發展、公司管治、採購、薪酬檢討及員工關係。

董事局私人/其他會議

除上述定期的董事局會議外，主席於年內召開了三次董事局私人/其他會議。

於2009年5月12日，主席在沒有行政總裁及其他執行總監會成員列席的情況下，與全體非執行董事舉行了一次會議。會上討論的事項包括行政總裁的續約事宜。非執行董事批准薪酬委員會就行政總裁新聘用合約的要點所提出的建議。會上亦討論一般薪酬事宜及浮動獎金計劃，並決定邀請人力資源總監於下一次董事局會議前，就浮動獎金計劃向非執行董事發表簡報。

因此，在董事局於2009年7月10日舉行會議前，人力資源總監在沒有行政總裁及其他執行總監會成員列席的情況下，就浮動獎金計劃向大部分非執行董事進行一次簡報。

於2009年10月19日，主席在沒有其他執行總監會成員列席的情況下，與全體非執行董事及行政總裁舉行了一次會議，討論公司高級管理人員的發展及繼任計劃事宜。

主席已計劃將於2010年4月，在沒有行政總裁及其他執行總監會成員列席的情況下，與全體非執行董事進行下一次會議。

董事局各成員(及作為企業責任委員會委員的相關執行總監會成員)的出席記錄列載如下：

■ 於2009年舉行的會議

董事	董事局	董事局 私人/其他	審核 委員會	薪酬 委員會 (附註9)	提名 委員會	企業責任 委員會	股東 週年大會
會議次數	7	3	4	4	1	2	1
非執行董事							
錢果豐博士(主席)	7/7	3/3			1/1	2/2	1/1
運輸署署長 (黃志光(至2009年8月16日))	5/5 (附註3)	2/2	3/3				0/1
(黎以德(自2009年8月17日起生效))	2/2	1/1	1/1				
運輸及房屋局局長(鄭汝樺)	7/7 (附註4)	3/3 (附註7)			1/1	2/2	0/1
陳家強教授	6/7 (附註5)	2/3 (附註8)		4/4 (附註5)	1/1		1/1 (附註5)
獨立非執行董事							
鄭海泉(附註1)	3/4	1/1		0/1		1/1	
張佑啟教授(附註2)	3/3	1/1	2/2				0/1
方敏生	6/7	3/3			1/1	2/2	1/1
何承天	7/7	3/3		4/4	1/1		1/1
施文信	7/7	3/3	4/4	4/4			1/1
吳亮星	6/7	3/3	3/4		1/1		1/1
石禮謙	6/7 (附註6)	2/3			1/1	2/2	1/1
執行董事							
周松崗(行政總裁)	7/7	1/1					1/1
杜禮(法律總監及公司秘書)						2/2	
何恆光(物業總監)						2/2	

附註

- 1 鄭海泉先生於2009年7月10日獲委任為獨立非執行董事。
- 2 張佑啟教授於2009年6月4日舉行的2009股東週年大會結束後，不再擔任獨立非執行董事。
- 3 2次董事局會議由黃志光先生的替代董事代為出席。
- 4 2次董事局會議分別由鄭汝樺女士的替代董事代為出席。
- 5 5次董事局會議、1次薪酬委員會會議及股東週年大會由陳家強教授的替代董事代為出席。
- 6 1次董事局會議由石禮謙先生以電話會議方式出席。
- 7 3次董事局私人/其他會議中的1次會議由鄭汝樺女士的替代董事代為出席。
- 8 2次董事局私人/其他會議中的1次會議由陳家強教授的替代董事代為出席。
- 9 1次薪酬委員會會議以電話會議方式舉行。

董事局會議記錄由律政經理 — 公司秘書部(會議秘書)編製，記錄董事局所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括董事局成員提出的任何關注事宜或表達的相反意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予所有董事局成員，以供表達意見。按核准的程序，董事局在其後召開的會議上正式通過會議記錄草稿。如董事局成員對會議記錄草稿有任何意見，可在其後召開的會議上討論，有關達成的協定將於該會議記錄中匯報。董事局會議記錄由法律總監及公司秘書備存於公司註冊辦事處，以供董事局所有成員查閱。

重大利益及投票事宜

所有董事均須遵守一般法律責任，以公司的最佳利益為行事依歸，並特別考慮股東的整體利益。

當中，所有董事須申報於任何將由董事局於董事局會議上考慮的交易、安排或其他建議的利益(如有)，並就任何相關決議案放棄投票。

董事局內的政府代表

政府為公司的主要股東，而香港特區行政長官可根據《香港鐵路條例》第8條委任最多三名人士為「增補董事」。於11位董事局成員當中，三位為政府委任代表(為運輸及房屋局局長、運輸署署長及陳家強教授)而佔多數的六位則為獨立非執行董事。

香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條委任或政府透過其股權委任的每名董事一如任何其他董事，必須以公司的最佳利益為行事依歸。

由政府委任的各董事於獲委任為董事局成員時，一如任何其他董事，均獲提供全面、正式兼特為其而設的介紹，當中包括一般法律、法規以及《上市規則》賦予董事的職責(包括考慮公司所有現時及未來主要或少數股東的利益，並真誠地以公司的整體最佳利益為行事依歸的受信責任)。

倘公司與政府出現利益衝突，香港特區行政長官根據《香港鐵路條例》第8條委任或政府透過其股權委任的董事將不計入

董事局考慮有關交易、安排或其他建議的會議部分的法定人數內，亦不得就有關決議案投票。

請參閱第87及88頁有關2009年董事局會議程序。

公司與政府(及其相關實體)已訂立若干合約安排，部分合約為持續性質。由於政府為公司的主要股東，根據《上市規則》，該等合約安排屬關連交易(部分為持續關連交易)。載於第120至132頁的「關連交易」一節解釋如何根據《上市規則》處理該等交易。

董事局成員的委任、重選及罷免

任何人士可於任何時間，由股東於股東大會或由董事局按公司提名委員會推薦獲委任為董事局成員。經董事局委任的董事必須於獲委任後的首屆股東週年大會上退任。以此途徑退任的董事可於該股東週年大會上候選連任，惟不計入決定輪流退任董事之人選及人數內。透過上述兩種方法獲推選及委任的董事，均可候選連任或重新委任。

三分之一(倘董事人數並非為三之倍數，則按最接近該數目及少於三分之一)的董事必須在公司股東週年大會上輪流退任。

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，因此受董事的正常普通法責任管限，包括以公司的最佳利益為行事依歸。香港特區行政長官已委任運輸及房屋局局長以及運輸署署長為「增補董事」。

由於目前有九名董事須遵守輪流退任之規定，彼等之中三分之一須在公司每一屆股東週年大會上退任(須由股東重選)，故實際上各董事獲委任之年期約為三年。

在2009年及為進一步提升良好企業管治常規，公司與每名非執行董事簽訂服務合約(包括錢果豐博士(非執行主席)及陳家強教授(政府財經事務及庫務局局長))(「增補董事」除外)，訂明其繼續獲委任為非執行董事及相關董事局委員會成員的條款，而任期為不超過三年。

各董事(包括替代董事)於獲委任為董事局成員時，均獲提供有關公司主要業務營運及實務的全面、正式兼特為其而設的介紹，以及一般法律(普通法及法例)及《上市規則》賦予董事的一般及特定職責。所有董事(包括替代董事)於獲委任時均獲發董事手冊，當中列載董事職責及董事局各委員會之職權範圍。董事手冊不時作出更新，以反映該等範圍的最新發展。

為協助董事之持續專業發展，法律總監及公司秘書向董事建議參加相關研討會及課程。有關培訓的費用由公司承擔。

問責性

董事局成員負責編製公司及集團的帳項。截至2009年12月31日止之帳項是按持續經營準則編製，並真實及公平反映公司與集團的事務狀況及集團於年內的利潤和流動現金狀況。於編製截至2009年12月31日止年度的帳項時，董事局成員選擇適當的會計政策，並連貫應用於以往財政期間(截至2009年12月31日止的帳項附註披露的新及經修訂會計政策除外)。關於各項判斷及估計，均已作出審慎合理的評估。外聘核數師的職責載於第134頁。

為此，呈交董事局的帳項均已由執行總監會成員審閱。於編製年報、中期報告及帳項時，財務部負責與外聘核數師及審核委員會跟進查核事宜。此外，公司所採納的新會計政策及經修訂會計政策及規定，以及會計政策的變動，均在採納前經審核委員會討論及批准。

董事局委員會

作為良好公司管治的重要部分，董事局共成立四個董事局委員會以監督公司的特定事務。各委員會受其各自職權範圍的管治，有關詳情請查閱公司網站：www.mtr.com.hk。

審核委員會、薪酬委員會及提名委員會均完全由非執行董事(獨立非執行董事佔多數)組成。企業責任委員會有七名成員，當中多數為非執行董事。為促進政策的討論及執行，企業責任委員會有兩名委員為執行總監會成員。

所有委員會均獲提供充足資源以履行其職責。

審核委員會

審核委員會由四位非執行董事組成，其中三位為獨立非執行董事。委員會成員為施文信先生(主席)、吳亮星先生、運輸署署長(黎以德先生自2009年8月17日起接替黃志光先生)及石禮謙先生(自2010年2月1日起生效)。張佑啟教授出任本委員會委員直至2009年股東週年大會結束為止(請參閱第87頁)。施先生、吳先生及石先生均為獨立非執行董事。委員會成員概不屬公司外聘核數師畢馬威會計師事務所的合夥人或前合夥人。財務及業務拓展總監、內部審核部主管及公司外聘核數師代表預期會列席委員會會議。委員會亦可酌情邀請其他人士列席會議。委員會定期舉行會議，必要時外聘核數師或財務及業務拓展總監可要求舉行會議。

參照《上市規則》由2009年1月1日起生效的修訂，審核委員會的職權範圍已於2009年1月作出修訂及經董事局批准，以反映審核委員會的新監督角色，包括檢討公司在會計及財務匯報職能上的資源、員工的資歷和經驗、其培訓計劃和預算是否足夠，以及取消有關聘用合資格會計師的規定。

此外，職權範圍於2009年3月作進一步修訂及經董事局批准以准許公司秘書或其受委人為委員會秘書。

經更新的職權範圍已載於公司網站。

審核委員會的職責

依據審核委員會的職權範圍，其職責包括以下的財務及成效事務，其中包括監督與外聘核數師的關係、檢討公司財務資料，以及監督公司的財務申報系統及內部監控程序。於核數工作開始前，委員會與外聘核數師討論其核數與申報的性質及範圍。除預先批准所有核數服務外，委員會亦預先批准非核數服務，以遵守相關法律規定。委員會主要負責向董事局建議外聘核數師的任免，以及批准外聘核數師的酬金及聘用條款。

對於公司財務資料，委員會監察財務報表、年度及中期報告及帳項，連同初步業績公告及有關公司公開披露的財務資料的其他公告的完整性。處理財務資料時，委員會與董事局及執行總監會(包括財務及業務拓展總監)聯繫，而委員會主席隨時進一步與內部審核部主管、外聘核數師代表及管理層代表會面。除考慮因審核產生的事宜外，委員會亦會討論核數師私下或與執行董事及任何其他人士一起提出的任何事宜。

委員會需至少每年檢討一次公司財務控制系統、內部監控及風險管理系統的成效，並向董事局匯報已進行有關檢討，使董事局可監察公司的整體財務狀況並保障其資產。如上文所述，參照《上市規則》的修訂而修改的職權範圍，委員會於2009年的檢討工作已特別考慮其監察管理層就公司在會計及財務匯報職能上的資源、員工資歷和經驗，以及其培訓計劃和預算是否足夠的角色。(請參閱下文「內部監控」一節。)委員會檢討及核准年度內部審核計劃，包括審核已選定之公司業務或營運的效率。此外，委員會亦檢討內部審核部主管的定期報告，以及跟進主要行動計劃的建議，並在適當情況下向董事局提出建議。

委員會主席負責於每次審核委員會會議後編製報告，向董事局匯報委員會的活動及提出所出現的問題。

審核委員會會議記錄由會議秘書編製，記錄委員會成員所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括委員會成員提出的任何關注事宜或表達的相反意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予委員會成員以供表達意見，而最終定稿則發送至委員會成員以備記錄，且會議記錄備存在公司註冊辦事處，以供委員會成員查閱。下一年度會議議程項目一般於每年最後一季制定，以供委員會成員參考並提出意見。委員會主席對委員會定期會議議程作出最終決定。

審核委員會的工作

審核委員會在2009年舉行四次會議，並按與委員會主席預先商定的議程綱要，計劃在2010年共舉行四次會議。各審核委員會成員的出席記錄列載於第89頁「董事局會議程序」一節。委員會於2009年的主要工作包括：

- 檢討及建議董事局批准2008年報與帳項及2009中期報告與帳項；
- 核准2010年內部審核計劃；
- 預先批准2009年由外聘核數師畢馬威會計師事務所提供核數及非核數的服務；
- 核准畢馬威會計師事務所的2009年核數酬金及聘用條款；
- 預覽2009年的年度會計事宜；
- 檢討公司內部監控系統的成效；
- 檢討內部審核部的成效；
- 檢討員工投訴的報告；
- 檢討企業風險管理；
- 檢討未決訴訟，以及對公司業務相關法規及規例的合規事宜；
- 參照於2009年1月1日生效的《上市規則》修訂，檢討經修訂的職權範圍，並准許公司秘書或其受委人擔任委員會秘書(請參閱第91頁)；及
- 檢討公司為監控中國內地及海外的投資風險而訂立的程序和架構。

外聘核數師代表、財務及業務拓展總監以及內部審核部主管均列席所有該等會議，報告彼等工作並回答有關質詢。此外，車務總監、物業總監以及法律總監及公司秘書(或彼等的代表)，曾分別獲邀在會議上向成員介紹公司的鐵路營運、物業發展業務以及未決訴訟、合規及企業風險管理事宜。財務及業務拓展總監亦概述了公司的業務發展和海外拓展。

薪酬委員會

薪酬委員會由四位非執行董事組成，其中三位為獨立非執行董事。薪酬委員會成員為何承天先生(主席)、施文信先生、鄭海泉先生(自2009年7月10日起生效)及陳家強教授。何先生、施先生及鄭先生為獨立非執行董事。

隨著鄭先生獲委任為薪酬委員會成員，薪酬委員會的職權範圍已被修訂，並於2009年7月獲董事局通過。據此，委員會應由最少三名成員組成，當中多數成員須為獨立非執行董事，而委員會進行議事所需的法定人數為三名非執行董事，當中獨立非執行董事須佔多數。經更新的職權範圍可於公司網站查閱。

薪酬委員會的職責

薪酬委員會的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薪酬條款，以及參照公司目標和目的檢討及核准與表現掛鈎的薪酬。

薪酬委員會的工作

薪酬委員會於2009年舉行四次會議。各薪酬委員會成員的出席記錄列載於第89頁「董事局會議程序」一節。依據其職權範圍，委員會在本年度內處理的工作如下：

- 核准2008年報中所載的2008年薪酬報告書；
- 根據公司按表現而釐定的浮動獎金計劃，審批2008年表現期的獎金支出；

- 審批行政總裁續約的薪酬條款；
- 就行政總裁及執行總監會其他成員在2009年7月生效的薪酬條款作出年度檢討；
- 隨著鄭先生獲委任為委員會成員，檢討經修訂的薪酬委員會職權範圍；
- 審批執行總監會成員及其他合資格僱員的認股權；及
- 審批新任工程總監周大滄先生的薪酬條款。

薪酬委員會亦於2010年3月4日舉行會議，核准2009年薪酬報告書。此報告書載於第99至101頁，當中包括公司薪酬政策的說明。

提名委員會

提名委員會由七位非執行董事組成，其中四位為獨立非執行董事。提名委員會成員為何承天先生(主席)、錢果豐博士、方敏生女士、石禮謙先生、吳亮星先生、陳家強教授及運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)。何先生、方女士、石先生及吳先生亦為公司的獨立非執行董事。

委員會的職權範圍已於2009年3月作出修訂及經董事局批准，以准許公司秘書或其受委人擔任委員會秘書。董事局亦分別於2009年5月及12月作出進一步的修訂及批准，將委員會開會議事所需的法定人數更改為5名(而非全體)成員，惟其中至少一名成員須為代表政府的非執行董事，而成員大部分須為獨立非執行董事。

提名委員會的職責

提名委員會向董事局提名及推薦人選，以填補董事局、行政總裁、財務總監及營運總監(倘營運總監的職位存在)的空缺。就財務總監及營運總監而言，委員會可考慮行政總裁推薦的人選，或任何其他他人選(行政總裁有權首先同意該等其他他人選)。

提名委員會的工作

於2009年，提名委員會舉行一次會議。該次會議於2009年6月22日舉行，委員會全體成員均有出席。經討論後，委員會

同意向董事局建議委任鄭海泉先生為董事局成員及薪酬委員會和企業責任委員會成員，全部任命自2009年7月10日起生效。鄭先生為銀行家，擁有廣泛的國際商業經驗，尤其熟悉亞洲事務（鄭先生的個人簡歷載於第103頁）。鄭先生獲邀參與該會議的部分環節，並與委員會成員分享意見。其後，委員會決定作出委任建議，而鄭先生的委任已於2009年7月10日獲董事局通過。

各委員會成員的出席記錄載於第89頁「董事局會議程序」一節。

於2009年4月1日，全體成員通過書面決議案，當中包括知悉下述事項：

- 錢果豐博士、張佑啟教授及施文信先生按公司章程細則輪流退任；
- 張佑啟教授不參選連任；及
- 錢果豐博士及施文信先生願於2009年股東週年大會上參與候選連任。

鑑於委員會召開會議有實質困難（此乃由於當時的委員會職權範圍要求全體（即7位）成員出席，才能達致會議所需法定人數），該書面決議案進一步同意公司秘書採取步驟，將法定人數修訂為5位成員，惟其中至少一名成員為代表政府的非執行董事，而成員大部分須為獨立非執行董事。經修訂的職權範圍獲董事局批准，並於2009年9月22日生效。

企業責任委員會

企業責任委員會由五位非執行董事（其中三位須為獨立非執行董事）及兩位執行總監會成員組成。委員會的主席由公司主席出任。委員會的現任成員為錢果豐博士（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（自2009年7月10日起生效）、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。

企業責任委員會的職責

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。另請參閱本年報第84頁「可持續發展」一節。

企業責任委員會的工作

於2009年，企業責任委員會舉行兩次會議。各委員會成員的出席記錄載於第89頁「董事局會議程序」一節。該委員會於2009年的主要工作包括：

- 檢討及建議董事局批准企業責任政策草稿；
- 檢討公司的社區及員工參與計劃的執行情況；
- 檢討公司的可持續發展及環境管理情況；及
- 檢討及建議董事局批准2008可持續發展報告的草稿。

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
- 遵守適用的法律規則
- 風險管理功能的效益

董事局根據其採納的規程，委予執行委員會負責公司的日常管理。董事局則專注影響公司整體策略、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。

公司成立了多個委員會，協助執行委員會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。主要的委員會包括：

- 車務執行管理委員會
- 車務會議
- 物業執行管理委員會
- 項目控制小組
- 鐵路發展督導小組

- 顧問服務管理委員會
- 歐洲業務執行委員會
- 中國業務執行委員會
- 資訊科技執行管理委員會
- 財務規劃委員會
- 投資委員會
- 企業安全管理委員會
- 企業風險委員會
- 工作操守督導委員會
- 標書評審團
- 標書執行委員會
- 企業責任督導委員會

執行委員會負責實施董事局的風險及監控政策。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的內部監控系統，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負有內部監控的責任。

董事局已制定執行委員會建議的各種風險管理策略，以識別、評估及減低有關建造、業務營運、財務、庫務、安全及企業的風險，以及制定適當的保險投保範圍。

風險評估和管理

公司的「企業風險管理體系」是公司管治中不可或缺的重要一環，有助保持業務佳績，並為各持份者創優增值。該全公司執行的系統化風險管理程序，旨在協助執行委員會及各業務部門管理主要風險，並支援董事局履行其公司管治職責。

有關該體系及程序的詳情，載於第85頁「風險管理」一節。

監控活動和程序

就各業務單位之營運效益及效率、鐵路營運及建造之安全，公司已制定公司一般訓示、處及部門程序及手冊、設立委員會、工作小組以及各有關品質保證單位等，以實踐、監察及執行內部監控系統及評估其效益。

制定公司一般訓示及各有關部門程序及手冊，以防止或偵測未授權的開支及付款，保障公司資產，確保會計帳目的準確及完整性及能按時編製可靠的財務資料。

所有部門主管，包括負責海外項目的業務及項目經理，均需確保其職能及部門遵從適用的法令及法規。彼等須找出任何新頒佈或更新的法律，評估其對公司營運的影響，並至少每年檢討一次有否遵從相關法令及法規。潛在和實際的不合規情況亦須報告及由部門主管跟進，而嚴重情況須上報有關的處級總監和執行委員會。有關遵守法令及法規的事宜，包括潛在和實際的不合規情況(如有)以及為避免事件重演而採取的糾正措施和行動的狀況，要每年向執行委員會及審核委員會報告。

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的角色。內部審核部主管向行政總裁匯報，亦可直接與審核委員會接觸。該部門可全面查閱資料，以檢討公司風險管理、監控及管治程序各方面之情況。該部門定期對所有業務及支援組別與附屬公司之財務、營運、合規之監控程序及風險管理職能的成效進行審核。管理層需負責在合理期限內糾正從內部審核中發現的監控不足之處。該部門以風險評估為基礎制定年度內部審核計劃，以供審核委員會審批。內部審核部主管須每半年一次向審核委員會匯報其審核結果，及其對內部監控系統的意見。

審核委員會須代表董事局評估公司內部監控系統的成效，其中包括財務匯報的可靠性、營運效益及效率，適用法令及法規的遵從以及風險管理職能的效益。其評估主要透過批核年度內部審核計劃、參考內部審核工作的結果，以及審議中期及年度財務報表、外聘核數師工作的性質、範疇及報告，並對以下各項加以考慮：

- 自上次檢討後，重大風險的性質及嚴重程度的轉變，以及公司應付其業務轉變及外在環境轉變的能力；
- 管理層持續監察風險及內部監控系統的工作範圍及素質、內部審核部的工作及執行委員會提供的保證；

- 向審核委員會傳達監控結果的詳盡程度及次數；透過有關傳達，審核委員會得以對公司的監控情況及風險管理的有效程度建立累積的評審結果；
- 期內任何時候發生重大監控失誤或發現重大監控弱項的次數，並因此所導致未能預見的後果或緊急情況的嚴重程度，而該等後果或情況對公司的財務表現或情況已產生、可能已產生或將來可能會產生的重大影響程度；及
- 公司有關財務報告及遵守法令及法規的程序是否有效。

審核委員會用以評估內部監控的程序包括：與執行委員會成員就重要業務營運、財務及非財務之內部監控及違規事宜作定期會面；檢討由內部審核報告及外聘核數師報告所提出的重大事項；以及與內部審核師和外聘核數師單獨會晤。在過去一年，審核委員會已檢閱執行委員會及內部審核部提交的以下文件：2008年報及帳目、2009年報帳目事項預覽、2009中期帳目、2010年度內部審核計劃、內部審核部半年報告、過往一年員工投訴概覽、公司內部監控系統報告、未決訴訟及合規事項報告、2008年企業風險管理報告，及內部審核部的效益評估。委員會主席可視乎情況，隨時與內部審核部主管、外聘核數師代表及公司管理層代表會面。彼亦負責於每次會議後編製報告，向董事局匯報委員會的活動及提出所出現的問題。

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，公司已制訂一套員工招聘程序及發展計劃。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，審核委員會認為在公司會計及財務匯報職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及其培訓計劃及預算均屬足夠。

董事局透過審核委員會已對公司內部監控系統(包括所有重大財務、營運、合規之監控及風險管理)之成效進行檢討，認為截至2009年12月31日止年度，公司已具備足夠及有效的內部監控系統，以保障股東的投資及公司資產。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。

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。此外，由各相關部門主管組成的專責小組，已詳細檢討該系統，並徹底查察聯交所於2008年年底致所有發行人的檢查清單。該專責小組向執行委員會報告，公司擁有可處理披露責任的有效機制，其後於2008年12月向董事局作出此匯報。於2009年，公司繼續因應業務營運及發展情況強化該系統。

上市發行人董事進行證券交易的標準守則 (「標準守則」)

公司已採納標準守則。在作出特定查詢後公司確認，年內董事局及執行總監會成員一直遵守《上市規則》附錄十所載之標準守則，除下段所披露者外。高級經理、其他指定經理及員工因其在公司所擔任的職務可能擁有未公布的股價敏感資料，已被要求遵守標準守則的規定。此外，每位僱員亦受公司頒布的《工作操守指引》約束，其中包括嚴格保密未公布的股價敏感資料。

正如公司在2008年報(第102頁)及2009中期報告(第20頁)中所披露，有一位替代董事以書面通知公司及聯交所，由於一時不察，該替代董事事前未有按標準守則所載的規定以書面通知公司主席及獲取其已填具日期的確認書，彼及其配偶於2009年1月出售合共2,084股的公司股份。該替代董事已於完成交易後隨即報告此事，並已向公司及聯交所作出書面確認，彼於進行交易時並無擁有公司任何未公布的股價敏感資料。為確保該替代董事遵守標準守則，公司已書面提醒他在標準守則下的責任。

商業操守

公司致力維持高水平的商業操守及誠信。《工作操守指引》及《工作操守指引員工手冊》是有助員工了解及遵從操守要求的兩份重要文件。這兩份文件每兩年檢討及更新一次，以確保內容依然適用，並符合法例標準。為更優化合規水平，公司每兩年進行一次全體員工簽認程序，員工須確認其瞭解與同意遵守指引。《工作操守指引》可於公司的網站查閱，網址為：www.mtr.com.hk。

公司同時在中國內地和海外的附屬公司進行類似的兩年一次認證程序，以貫徹道德操守文化。當地員工入職及迎新課程中亦包括了《工作操守指引》及《工作操守指引員工手冊》的簡介。公司亦已提供商業操守的指引，讓其他合營公司員工遵守和執行。

外聘核數師

公司聘任畢馬威會計師事務所為外聘核數師。審核委員會按其職責範圍，預先批准由畢馬威會計師事務所按適用標準提供的所有核數服務，確保畢馬威會計師事務所的獨立性、客觀性及核數程序的有效性，並於核數工作開始前，與畢馬威會計師事務所討論其核數性質及範疇及匯報責任。

審核委員會亦檢討及預先批准聘任畢馬威會計師事務所提供任何非核數服務，以遵守相關法律規定，並在保持客觀性與經濟利益之間取得平衡。

畢馬威會計師事務所提供的核數與非核數服務性質，及已付予畢馬威會計師事務所(包括與核數事務所處於同一控制

權、所有權或管理權之下的任何機構，或一個合理並知悉所有有關資料的第三方，在合理情況下會斷定該機構屬於核數事務所的本土或國際業務一部分的任何機構)的費用載於第156頁之帳項附註8D。

為了保持公正和客觀，畢馬威會計師事務所執行政策和程序，以確保其提供的服務符合適用的專業操守及獨立性政策及要求。此外，畢馬威會計師事務所亦要求其服務本集團的核數合夥人不能連續擔任這項工作逾七年。

與股東的溝通

股東週年大會

公司的股東週年大會乃與股東溝通的主要渠道之一，為股東提供機會與董事進行面對面的溝通，詢問董事有關公司表現和營運的事宜。公司主席及各董事局委員會主席均有出席2009年股東週年大會，以回答股東的提問。該股東週年大會於6月4日假座香港九龍灣國際展貿中心展貿廳3(6樓)舉行。

主席報告

主席於股東週年大會上，首先匯報2008年的強勁財務業績。他提醒股東，公司亦是在這一年一一兌現於2007年12月兩鐵合併時向持份者作出的所有承諾。

主席隨後概述公司的業務表現，包括乘客量、列車服務表現、車站商務及鐵路相關業務、物業發展、物業租務及管理、昂坪360纜車與昂坪市集及八達通卡等。

有關香港新鐵路項目方面，主席概述沙田至中環綫、區域快綫、觀塘綫延綫、南港島綫(東段)及西港島綫的規劃及設計工作的進度，以及康城站(將軍澳綫)及九龍南綫於2009年啓用的計劃。

香港境外業務發展方面，主席重點講述訂立深圳市軌道交通四號綫項目特許經營協議及瀋陽地鐵一、二號綫特許運營承包協議，以及北京地鐵四號綫的施工進度。公司於歐洲參與的項目包括經營London Overground鐵路，以及於2009年接管營運斯德哥爾摩地鐵。

在論述2009年的業務前，主席肯定了公司管治、可持續發展、企業責任和社區參與對公司持續取得佳績所發揮的重要作用。

主席匯報2008年年底的金融風暴席捲全球，對香港造成沖擊，但除了機場快綫乘客量及其他車站商務業務面對挑戰外，鐵路業務、車站零售設施及物業租賃的業務基本上不受影響。物業發展方面，主席預期日出康城第二期第一階段單位的利潤將於2009年入帳。

在結束前，主席向於股東週年大會後退任的獨立非執行董事張佑啟教授致謝，感謝他為公司作出重大貢獻和長期服務。

2009年股東週年大會上通過的決議案

主席報告後，在該股東週年大會上，各個別主要事項均以獨立決議案方式提呈表決。於考慮決議案之前，主席根據公司章程細則第67條，行使其作為大會主席的權利，要求就所有決議案以投票表決方式進行投票。公司是香港首家進行電子投票的上市公司，自2007年起，於股東週年大會上進行電子投票。

於2009年股東週年大會，共9項決議案(決議案第3號包含2項獨立決議案)獲得通過，每項決議案均於會上獲得超過97%票數。九項決議案當中，八項為普通決議案及一項特別決議案(即決議案第8號)。決議案全文載於2009年4月27日致股東的股東週年大會通函內的股東週年大會通告。為方便未能出席2009年股東週年大會之股東，現載列獲通過的決議案的摘要如下：

- (1) 採納公司截至2008年12月31日止年度之經審核財務報表、董事局報告及核數師報告；
- (2) 宣派截至2008年12月31日止年度的末期股息每股0.34港元；
- (3) (a) 重選錢果豐博士為公司董事局成員；及
(b) 重選施文信先生為公司董事局成員；
- (4) 重新委任畢馬威會計師事務所為公司核數師，並授權董事局釐定其酬金；
- (5) 向董事局授予一般授權，以分配、發行、授出、分派及

以其他方式處理公司的額外股份，該等額外股份的數量不得超過此項決議案通過日期公司已發行股本的百分之十*；

- (6) 向董事局授予一般授權，以購回公司的股份，所購回的股份不得超過此項決議案通過日期公司已發行股本的百分之十*；
- (7) 在第5及6號決議案獲得通過的條件下，授權董事局就公司所購回的公司股本面值總額，根據第5號決議案行使分配、發行、授出、分派及以其他方式處理公司的額外股份的權力*；及
- (8) 修改公司章程細則，以允許公司透過在電腦網絡(包括公司的網站)上登載之方式，向股東交付或送達任何通告或其他文件(包括任何公司通訊)*。

* (決議案全文載於股東週年大會通告內。)

投票表決結果於會後同日登載於公司及聯交所網站。而股東週年大會的會議程序亦於會後同日晚上在公司網站登載。

股東特別大會

公司亦於適當時透過股東特別大會與股東溝通。

倘股東要求公司召開股東特別大會，該等股東可向公司董事提出請求，惟於提出請求之日該等股東須合共持有不少於公司繳足股本的二十分之一。股東的請求書須列明會議的目的，並必須遞交往公司的註冊辦事處。該等請求書可包括數份同樣格式的文件，文件由一位或多於一位的有關股東簽署。

倘公司董事於請求書的遞交日期起21日內，未有妥為安排一次在召開股東特別大會通告發出日期後28日內正式召開的股東特別大會，則有關股東，或佔全體該等股東一半以上總表決權的股東，可自行召開股東特別大會，但如此召開的任何股東特別大會須於原來請求日期起三個月內舉行。

股東查詢

有關其他與股東溝通途徑的詳情載於第82及83頁「投資者關係」一節。

本薪酬報告書已獲公司薪酬委員會審批。

薪酬政策

公司的薪酬政策旨在確保薪酬水平適當，並與公司所制定的目標、目的及表現一致。為此，公司會考慮多項相關因素，包括相類公司的薪酬、工作職責、職務及範圍、公司及附屬公司的聘用條款、市場做法、財務及非財務表現，以及與工作表現掛鈎的薪酬制度的可取性。

公司致力實行有效的公司管治、聘用和激勵優秀的人才，並確立為董事局及執行總監會推行一套正規及高透明度的薪酬政策的重要性。

董事局內設有薪酬委員會，成員包括四位非執行董事，其中三位為獨立非執行董事。薪酬委員會負責就公司的薪酬政策作出審閱及向董事局提出建議，並獲授權釐定及檢討行政總裁及執行總監會其他成員的整體薪酬。

在有需要時及經主席同意下，薪酬委員會會被授權尋求獨立專業意見，以協助委員會處理相關事宜。

薪酬委員會於2009年的工作摘要列載於《公司管治報告書》第86至98頁。

薪酬委員會亦確保各董事或其任何聯繫人均不會參與釐定其本人的薪酬。

非執行董事、行政總裁及執行總監會

薪酬委員會不時就董事局非執行董事成員的薪酬向董事局提出建議。為確保非執行董事為公司服務的時間及所承擔的責任獲得適當的報酬，委員會考慮多項因素，包括相類公司所支付的袍金、非執行董事的責任、投入的時間，以及公司的聘用條款等。

薪酬委員會負責制定政策，並根據薪酬政策釐定及檢討董事局執行董事成員（即行政總裁）及執行總監會成員的薪酬。有關行政總裁的薪酬，委員會會諮詢主席；有關執行總監會其他成員的薪酬，委員會會諮詢主席以及行政總裁，徵求彼等的建議。

僱員薪酬架構

公司為其僱員，包括行政總裁及其他執行總監會成員所制定的薪酬架構，包括固定薪酬、浮動獎金、特別獎金、長期獎勵及退休金計劃。有關各項薪酬的具體資料列載如下。

固定薪酬

固定薪酬包括基本薪金、津貼及實物收益（如醫療）。各個職位的基本薪金及津貼，是按公司的薪酬政策、市場競爭能力、市場做法、公司與個人表現等因素而制定及按年檢討。實物收益則會按市場做法而定期檢討。

浮動獎金

根據公司的浮動獎金計劃，行政總裁、執行總監會其他成員，以及公司甄選的管理層成員均有資格獲取年度獎金。有關計劃的細則由薪酬委員會定期檢討。

根據計劃的現行細則，獎金金額乃按公司及個人表現而定。公司表現是根據每年及連續三年的固定資產收益率及經營利潤、顧客服務目標，以及營運協議附表2第1部分所定有關「列車按照編定班次行走」、「乘客車程準時程度」及「列車服務準時程度」的營運要求而衡量。執行總監會各成員的個人表現評級，均按照公司嚴格執行的年度表現評級程序來釐定。執行總監會各成員的個人表現評級由行政總裁決定，而行政總裁的個人表現評級則由主席決定。

計劃中的一部分目標獎金是由參加計劃的僱員把原有的第十三個月薪金及部分固定津貼撥出而組成。行政總裁及執行總監會其他成員的目標獎金約為薪酬總額的15%至30%。當表現超逾預定的基本標準，根據本計劃而應得的獎金將按年發放。

此外，公司設有其他與業務掛鈎的獎勵計劃，以激勵相關僱員達到公司的特定業務指標。

特別獎金

在2009年，公司發放特別獎金予工作表現良好及優秀的僱員，獎勵他們在過去一年為公司取得優異表現及成就所作的貢獻，並激勵他們為持續業務拓展而繼續努力。

長期獎勵

公司設有三項認股權計劃，分別為「全球發售前認股權計劃」（「首次發售前計劃」）、「新入職僱員認股權計劃」（「新認股權計劃」）及「2007年認股權計劃」（「2007年計劃」）。

2007年計劃於2007年6月7日舉行的公司股東週年大會上獲股東通過及採納。2007年計劃旨在讓公司及其附屬公司的僱員有機會分享公司的增長及成功。公司於2009年根據該計劃向行政總裁、執行總監會其他成員及公司選定的僱員授予認股權。

有關各執行總監會成員截至2009年12月31日於該三項計劃下的已行使及已發行認股權，已列載於董事局報告書「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段。

有關該三項計劃及根據該等計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的認股權詳情，則列載於帳項附註9及51。

行政總裁沒有參與首次發售前計劃及新認股權計劃。當其三年合約於2009年11月30日屆滿時，行政總裁可獲得與418,017股股份等值的現金。隨著該合約期滿，行政總裁於2009年12月1日按合約條款獲支付11,289,594.13港元。

行政總裁的合約已續期，並於2009年12月1日起生效。當其現有合約於2011年12月31日屆滿時，行政總裁可獲得與222,161股股份等值的現金。

退休金計劃

公司在香港設有五項退休金計劃，分別為香港鐵路有限公司退休金計劃（簡稱「港鐵退休金計劃」）、香港鐵路有限公司Retention Bonus Scheme（簡稱「港鐵RBS」）、香港鐵路有限公司公積金計劃（簡稱「港鐵公積金計劃」）及兩個強制性公積金計劃（簡稱「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」），詳情如下：

(a) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃已按香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊，且已獲授強積金豁免，因此可作為港鐵強積金計劃外提供予僱員的另一項選擇。

港鐵退休金計劃原本包含混合福利部分及界定供款部分。在完成與九廣鐵路公司（「九鐵」）的兩鐵合併，及經計劃受託人批准後，港鐵退休金計劃的界定供款部分由2008年3月1日起轉移至港鐵公積金計劃。於是項轉移後，港鐵退休金計劃只有混合福利部分。

現行的港鐵退休金計劃按最終薪金及服務年資若干倍數或累積供款連投資回報兩者中的較大者計算福利。成員於港鐵退休金計劃的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定，而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

港鐵退休金計劃混合福利部分自1999年3月31日後已不接受新僱員的加入。所有於1999年4月1日至2008年2月29日期間加入公司而合資格參加港鐵退休金計劃的僱員，可選擇參與港鐵退休金計劃於2008年3月1日轉移至港鐵公積金計劃的界定供款部分，或由2000年12月1日起推行的港鐵強積金計劃。

(b) 港鐵RBS

港鐵RBS乃根據《職業退休計劃條例》註冊，是港鐵退休金計劃的一個補充性計劃，適用於按公司界定為指定工程項目服務及非以約滿酬金條款聘用的僱員。港鐵RBS僅在僱員遭裁退時，為僱員提供截至2002年12月31日止的服務年期所享有的福利，與港鐵退休金計劃應付的任何福利（包括任何由港鐵退休金計劃界定供款部分轉移至港鐵公積金計劃的福利）相抵銷。成員無需供款，而公司供款則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

(c) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃前稱九鐵退休金計劃，於2008年3月1日兼容港鐵退休金計劃的界定供款部分後重新命名，以反映其融合性質。這項計劃包含三個部分，全屬界定供款計劃。其中一個部分由2008年3月1日前的九鐵退休金計劃成員組成，另一個部分由2008年3月1日前的港鐵退休金計劃界定供款部分成員組成，餘下一個部分由2008年3月1日或之後獲委任並合資格參加港鐵公積金計劃的僱員組成。

港鐵公積金計劃已按《職業退休計劃條例》註冊，且已獲授強積金豁免，因此可作為強積金計劃以外提供予僱員的另一項選擇。在2008年3月1日或之後，合資格參加港鐵公積金計劃的僱員可於港鐵公積金計劃與港鐵強積金計劃之間作出選擇，唯原屬九鐵強積金計劃的成員，則可於港鐵公積金計劃與九鐵強積金計劃之間作出選擇。按港鐵公積金計劃支付的所有福利乃根據公司供款及成員自身的供款，以及該等供款的投資回報計算。成員及公司的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定。

(d) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃已向強制性公積金計劃管理局註冊，成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》《強積金條例》規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。公司亦按個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格僱員作出高於強制標準的額外供款。

(e) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃已向強制性公積金計劃管理局註冊，成員包括選擇不參加或未符合資格參加九鐵退休金計劃(現稱港鐵公積金計劃)的前九鐵僱員，以及原屬九鐵強積金計劃成員而於2008年3月1日或之後合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

公司於1999年4月1日前聘請的執行董事，有資格參加港鐵退休金計劃的混合福利部分。

公司於1999年4月1日或之後但於2008年3月1日前聘請的執行董事，有資格參加港鐵退休金計劃的界定供款部分(該部分自2008年3月1日起已轉移至港鐵公積金計劃)。

行政總裁參加港鐵強積金計劃。公司與行政總裁分別按《強積金條例》規定的強制標準作出供款。

公司亦為設於香港、中國內地、英國、瑞典及澳洲的附屬公司按《強積金條例》(適用於香港的附屬公司)及當地法例(適用於中國內地及海外的附屬公司)設立退休金計劃。

非執行董事與執行董事的薪酬

(i) 董事局成員及執行總監會成員的酬金總額(不包括以股份為基礎的支出)如下表所示，有關酬金的詳細資料則列載於帳項附註9。

百萬港元	2009	2008
袍金	4.0	4.4
基本薪金、津貼及其他實物收益	33.4	36.8
與表現掛鈎的浮動薪酬	18.8	25.8
退休金計劃供款	5.4	2.2
	61.6	69.2

(ii) 非執行董事及執行董事的酬金總額(不包括以股份為基礎的支出)所屬酬金組別如下表所示：

薪金組別	2009 數目	2008 數目
0港元 – 500,000港元	11	11
1,000,001港元 – 1,500,000港元	1	1
5,500,001港元 – 6,000,000港元	–	1
6,500,001港元 – 7,000,000港元	–	2
7,000,001港元 – 7,500,000港元	6	3
8,000,001港元 – 8,500,000港元	–	1
13,500,001港元 – 14,000,000港元	1	–
15,000,001港元 – 15,500,000港元	–	1
	19	20

上表所示資料已包括五位酬金最高的僱員在內。除了非執行主席的酬金列入第二個酬金組別外，各獨立非執行董事的酬金均屬第一個酬金組別。

香港鐵路有限公司薪酬委員會主席何承天
香港，2010年3月4日



由左至右：鄭海泉、方敏生、何承天、吳亮星、石禮謙、錢果豐博士(主席)

董事局成員

錢果豐博士，現年58歲，2003年7月獲委任為非執行主席。他於1998年開始出任董事局成員。錢博士現任CDC Corporation之主席及分別為其附屬公司China.com Inc.和CDC Software Corporation(自2009年8月6日於納斯達克上市)之主席及董事。他亦為恒生銀行有限公司董事長兼獨立非執行董事及HSBC Private Equity (Asia) Limited非執行主席，並為香港上海滙豐銀行有限公司、利亞零售有限公司、九龍倉集團有限公司及Swiss Reinsurance Company Limited的董事局成員。他亦為香港商品交易所有限公司之董事(自2009年7月1日起生效)。錢博士為香港/歐盟經濟合作委員會主席，亞太經合組織商業諮詢委員會的香港區成員，及中國人民政治協商會議天津市常務委員會委員。此外，錢博士亦為香港工業總會名譽會長及前主席。1992年至1997年間，錢博士被委任為當時港英政府之行政局議員，於1997年7月1日至2002年6月期間獲委任為香港特區行政會議成員，以及於1998年1月1日至2006年12月31日期間擔任廉政公署貪污問題諮詢委員會主席。錢博士於1993年被委任為太平紳士，1994年獲頒CBE勳銜，1999年獲頒金紫荊星章，並於2008年獲法國農業部授予騎士勳章。錢博士於1978年取得賓夕凡尼亞大學之經濟學博士學位，並於2006年出任為該大學之校董會成員。他曾任Inchcape plc的非執行董事(至2009年5月14日)。

周松崗，現年59歲，2003年12月1日獲委任為行政總裁。他曾任布萊堡工業集團行政總裁，該集團為一環球支援服務公司。在1997年至2001年，周先生在總部位於英國的一間主要工程公司GKN PLC任總裁。周先生為特許工程師，分別在美國威斯康辛州大學與加州大學取得化學工程學士及碩士學位。他亦持有香港中文大學工商管理碩士學位，並修畢美國哈佛商學院高等管理進修課程。他獲巴斯大學授予工程學榮譽博士學位。2000年，周先生以其在工業界的傑出貢獻，在英國獲頒爵士勳銜。周先生是渣打銀行(香港)有限公司非執行主席及Anglo American plc獨立非執行董事。他為香港中文大學校董會成員及香港總商會副主席(自2009年5月19日起生效)。在公職方面，周先生為香港公益金董事會成員，香港特別行政區政府策略發展委員會委員，首長級薪俸及服務條件常務委員會委員，司法人員薪俸及服務條件常務委員會委員(自2010年1月1日起生效)，以及「行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會」成員。此外，他亦為中國人民政治協商會議深圳市常務委員會委員。周先生曾任香港旅遊發展局成員至2010年2月28日。



由左至右：周松崗(行政總裁)、施文信、陳家強教授(財經事務及庫務局局長)、鄭汝樺(運輸及房屋局局長)、黎以德(運輸署署長)

鄭海泉，現年61歲，在2009年7月10日加入董事局為獨立非執行董事。鄭先生現任滙豐銀行(中國)有限公司董事長及滙豐控股有限公司董事。他曾任香港上海滙豐銀行有限公司的主席及越南滙豐銀行有限公司的非執行董事(兩者任期至2010年1月31日)。他亦為鷹君集團有限公司的獨立非執行董事。在公職方面，鄭先生現任中國銀行業協會副會長及「香港特別行政區行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會」主席。他曾任香港金融管理局外匯基金諮詢委員會委員(至2010年1月31日)。鄭先生於2008年獲委任為中國人民政治協商會議(「政協」)第11屆全國委員會委員，及第11屆北京市政協高級顧問。他亦曾擔任行政局議員(1995至1997年)，中華人民共和國港事顧問(1994至1997年)及立法局議員(1991至1995年)。鄭先生於2005年獲香港中文大學及香港公開大學分別頒授榮譽社會科學博士及榮譽工商管理博士銜。他亦於2005年獲頒金紫荊星章。鄭先生持有香港中文大學社會科學(經濟)學士，以及奧克蘭大學經濟學系哲學碩士學位。

方敏生，現年51歲，獨立非執行董事，2004年起出任董事局成員。方女士自2001年起擔任香港社會服務聯會行政總裁。加入香港社會服務聯會前，於1989年至2001年任職於香港紅十字會，並於1993年至2001年為秘書長。方女士為專業受訓社會工作者，並在社區服務方面擁有豐富經驗。她出任可持續發展委員會、數碼21資訊科技策略諮詢委員會、香港法律改革委員會慈善組織小組委員會及獨立監察警方處理投訴委員會(自2009年1月1日起生效)等各政府顧問委員會公職。她亦是策略發展委員會成員。

何承天，現年71歲，獨立非執行董事，1991年起出任董事局成員。現職專業建築師，為王董建築師事務所有限公司集團主席。自1991年至2000年，何先生膺選香港立法會議員，為建築、測量及都市規劃界功能界別的代表。1983年及1984年，任香港建築師學會會長；1992年至2001年任香港工業村公司主席。他亦曾任香港房屋委員會委員、古物諮詢委員會主席、香港管弦協會主席、以及城市規劃委員會委員及醫院管理局成員。

吳亮星，現年60歲，在2007年12月18日加入董事局為獨立非執行董事。吳先生為集友銀行副董事長、中國銀行(香港)信託有限公司董事長(自2009年8月1日起生效)及數碼通電訊集團有限公司獨立非執行董事。他是中銀香港慈善基金董事局成員及嶺南大學諮議會成員。他曾任中國銀行(香港)有限公司營運部總經理(至2009年7月31日)。吳先生亦是中華人民共和國第10及11屆全國人民代表大會港區代表。吳先生畢業於澳門東亞大學研究院，擁有中國法律文憑。

石禮謙，現年64歲，在2007年12月18日加入董事局出任獨立非執行董事。石先生為勤達集團國際有限公司、百利保控股有限公司、利福國際集團有限公司、莊士機構國際有限公司、新創建集團有限公司、富豪資產管理有限公司、泰山石化集團有限公司、鷹君資產管理(冠君)有限公司、德祥企業集團有限公司、碧桂園控股有限公司及澳門博彩控股有限公司的獨立非執行董事及審計委員會委員。他亦分別是合興集團控股有限公司和新昌營造集團有限公司的獨立非執行董事。同時，他是莊士中國投資有限公司之董事會主席及獨立非執行董事。石先生於1995年獲委任為太平紳士，並於2007年獲頒授銀紫荊星章。他是香港科技大學及香港大學校董會成員。他亦於2009年1月1日起，出任投訴警方獨立監察委員會副主席。石先生畢業於悉尼大學，擁有文學士學位及教育文憑。

施文信，現年65歲，獨立非執行董事，2002年10月起出任董事局成員。他現任香港上海滙豐銀行有限公司非執行董事、英國電訊亞太(BT Asia Pacific)顧問及香港賽馬會副主

席。他曾任公務員敍用委員會成員(至2010年1月31日)。在此之前，施文信先生於1981年至1999年為香港安永會計師事務所高級合夥人。他於1991年至1997年出任香港會計師公會委員會成員，並於1996年成為該會會長。施文信先生為特許會計師，並持有格拉斯高大學及香港大學法律學位。他於1998年獲頒銀紫荊星章。他亦為太平紳士。

運輸署署長(黎以德，現年49歲，2009年8月17日獲委任為香港特區政府運輸署署長，根據《香港鐵路條例》第8條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。自1983年起，黎先生曾在香港特區政府多個決策局及部門服務。在加入運輸署前，黎先生為工業貿易署署長。作為運輸署署長，自2009年8月17日起，黎先生亦任若干運輸相關公司董事，包括九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、新世界第一巴士服務有限公司、新大嶼山巴士(一九七三)有限公司、城巴有限公司、天星小輪有限公司、新香港隧道有限公司、香港西區隧道有限公司、大老山隧道有限公司，及三號幹線(郊野公園段)有限公司。他畢業於香港大學，並持有社會科學學士學位。)

運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士，現年49歲，2007年7月1日出任香港特區政府運輸及房屋局局長後，根據《香港鐵路條例》第8條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。鄭女士自1983年起曾在多個香港特區政府的決策局及部門服務。在加入運輸及房屋局前，鄭女士曾任經濟發展局常任秘書長。她畢業於香港大學，並持有社會科學學士學位。)

陳家強教授，現年53歲，2007年7月1日出任香港特別行政區政府財經事務及庫務局局長後，在2007年7月10日加入董事局為非執行董事。陳教授畢業於美國Wesleyan大學，獲授經濟學學士學位，其後在芝加哥大學獲授工商管理碩士和財務學哲學博士學位。陳教授現時以官方身份於數個公共機構，包括強制性公積金計劃管理局及香港按揭證券有限公司出任董事，並為九廣鐵路公司主席。在加入政府前，陳教授由2002年7月1日起，是香港科技大學工商管理學院院長，並曾於2005年6月1日至2007年6月30日擔任瑞安建業有限公司的獨立非執行董事。

執行總監會成員

周松崗，個人簡歷載於第102頁。

柏立恒，現年63歲，於1992年至2010年1月出任公司工程總監。柏立恒先生服務公司累計達25年，並於2010年2月1日退休。

陳富強，現年61歲，1998年8月開始出任人力資源總監。陳先生於1989年加入公司為人力資源經理，負責人力資源管理、人才發展、組織發展、營運與管理培訓、行政與保安管理等事務。加入公司前，陳先生歷任香港商界和公用服務界的高級管理職位，包括香港政府、香港生產力促進局、和記黃埔有限公司和香港電訊有限公司。陳先生自1985年起成為香港人力資源管理學會資深會員，現時亦為該學會副會長。

他出任香港僱主聯合會委員會委員，紀律人員薪俸及服務條件常務委員會委員，退休金上訴委員會委員，並為數家大學的職業發展與顧問委員會成員。陳先生於1971年取得香港大學之社會科學學士學位，主修經濟學。

周大滄，現年58歲，於2010年2月1日獲委任為公司工程總監。他於2009年5月加入公司為副工程總監 — 新項目。周先生於英國及海外已從事鐵路運輸行業超過30年。於2003年至2008年期間，他出任龐巴迪倫敦地鐵項目部總裁。在2003年之前，他曾任新加坡陸路運輸局的高級項目及工程總監。他為建造業議會成員(自2010年2月1日起生效)。周先生畢業於英國曼徹斯特科技大學，取得電機工程理學士及理學碩士學位。他亦為特許工程師及英國四個專業協會的會員，包括電機工程、機械工程、土木工程及鐵路信號。

何恆光，現年58歲，1991年加入公司為物業總監，負責發展及管理港鐵車站與車廠上蓋和毗鄰的所有物業項目。他領導一個由不同專業界別組成的經理團隊，負責大型物業發展的規劃、設計、建造與管理工作。1971年至1990年間，何先生任職香港政府，專責地政工作，其後出任地政總署署長級職位，負責制訂政策與程序，向機場及機場鐵路工程提供土地。何先生於1974年取得香港特許測量師資格。他為香港公益金籌募委員會委員兼商業及僱員募捐計劃籌劃委員會聯席主席。

梁國權，現年49歲，2008年5月起出任財務及業務拓展總監。梁先生於2002年2月加入公司為財務總監，負責公司所有財務管理事項，包括財務策劃與控制、預算、會計與申報及庫務等。此外，他亦負責公司的資訊科技工作，並出任八達通控股有限公司和公司退休金計劃信託委員會主席。於2008年5月1日他的職銜更改為財務及業務拓展總監，以配合其兼管在中國大陸及海外業務拓展的職務。梁先生於1982年在劍橋大學畢業，其後分別於1985年及1986年成為英國及加拿大的特許會計師。加入公司為財務總監前曾任職會計及投資銀行界。梁先生曾在倫敦及加拿大溫哥華擔任會計師，並在香港擔任投資銀行家多年。梁先生為香港保護兒童會執行委員會主席及家庭議會非官方成員。自2009年9月29日起，梁先生為香港房屋協會執行委員會委員，並不再擔任該會的監事會成員。此外，他擔任漢基國際學校董事會成員及醫院管理局退休金計劃之信託人。梁先生亦為香港飛機工程有限公司及太平地氈國際有限公司非執行董事。

麥國琛，現年64歲，2005年12月開始出任車務總監。麥國琛先生在防務、電力、水務及鐵路行業的營運及工程項目方面有40多年工作經驗，於1987年加入公司，出任車務工程經理，其後歷任若干其他重要職位，包括車務工程設計經理、工程經理(車務)及總經理(車務)。他於2004年3月獲委任為副車務總監，於2005年10月獲委任為署理車務總監。麥國琛先生持有美國Kensington University機械工程學學位，並為英國機械工程師學會(Institution of Mechanical Engineers)及Chartered Institute of Personnel and Development (U.K.)特許會員。麥國琛先生於2007年榮獲澳洲的Asset Management Council頒發著名的「麥士維領袖獎」(Steve Maxwell Leadership Award)。麥先生是香港理工大學的鐵路工程兼任教授。



由左至右：
杜禮
柏立恒
周松崗
梁國權

杜禮，現年60歲，具英格蘭及威爾斯與香港執業律師資格。1981年加入公司，1988年起出任法律總監兼董事局秘書。杜禮先生負責公司的法律及公司秘書事務、保險、採購、企業風險管理及企業責任職能。其專責範圍包括公司管治事務以及建造合約、合約管理和調解糾紛。加入公司前，杜禮先生曾在英格蘭工作，專責商業物業發展及大型項目融資工作。

執行委員會成員

執行委員會由執行總監會全體成員(個人簡歷載於第105至107頁)、總經理 — 公司事務及總經理 — 市務及車站商務組成。

梁陳智明，現年57歲，於1976年加入本公司服務，並於1994年獲委任為公司事務部主管。梁女士現任總經理 — 公司事務，負責制訂企業關係策略及帶領相關政策的推行，以突顯、維繫及提升公司的公眾形

象。其職責包括企業傳訊、社區及客戶聯繫、與業務相關人士關係管理及政治游說。梁女士於1985年成為英國特許運輸學會(The Chartered Institute of Transport)特許會員(後易名為英國特許物流及運輸學會(The Chartered Institute of Logistics and Transport))。她是英國特許公共關係學會(Chartered Institute of Public Relations)會員和香港特許物流及運輸學會院士。梁女士由2009年3月起獲委任為可持續發展委員會成員。

楊美珍，現年45歲，於1999年11月加入本公司擔任市務經理。楊女士現任總經理 — 市務及車站商務，負責本公司鐵路服務的市場推廣包括票價管理及促進鐵路服務的使用，車站內廣告及商舖租賃業務，並管理及提升港鐵的品牌。楊女士取得香港大學社會科學學士學位，主修管理學。她為英國特許市務學會的資深會員。加入本公司前，她曾於渣打銀行(香港)有限公司及香港花旗銀行擔任不同市務及業務發展職位。



由左至右(後排)：
麥國琛
何恆光
陳富強

由左至右(前排)：
梁陳智明
楊美珍

周松崗
行政總裁

車務

麥國琛
車務總監

張少華
車務營運總管

蔡德贊
車務主管

金澤培
車務工程總管

梁漢威
車務策略管理主管

梁泉材
總經理 — 技術及工程事務

鄭健偉
副總經理 — 資產工程

喬建輝
總經理 — 基建

李家潤
鐵路車輛經理

李啟榮
總經理 — 安全及品質

何津榮
策劃及發展經理

李慧貞
城際客貨運總經理

中國及國際業務

梁國權
財務及業務拓展總監

陳岩
首席執行官 — 中國業務

劉焯民
運營總經理 — 中國及國際業務

王紹基
總經理 — 北京及天津

劉天成
總經理 — 深圳

梁國耀
總經理 — 瀋陽

蔡豐松
項目總經理 — 深圳四號綫

李子文
項目經理 — 北京四號綫

郎俊明
行政總裁 — 歐洲業務

工程

柏立恒
工程總監(至二零一零年一月三十一日止)

周大滄
工程總監(二零一零年二月一日起生效)

李鏡權
副工程總監 — 營運鐵路項目

羅普慶
總經理 — 高速鐵路

蘇俊偉
總經理 — 高速鐵路土木工程建造

陸永國
項目經理 — 高速鐵路機電工程

莫禮士
項目經理 — 高速鐵路隧道

司馬富
項目經理 — 高速鐵路車站

賀堅
總經理 — 西港島綫及南港島綫

丘百樂
項目經理 — 西港島綫及南港島綫機電工程

蘇泰晟
項目經理 — 西港島綫土木工程

姜盛南
項目經理 — 南港島綫土木工程

林慶樟
總經理 — 沙中綫及觀塘綫延綫

周蘇鴻
項目經理 — 沙中綫及觀塘綫延綫土木工程

唐國威
項目經理 — 營運鐵路項目
(二零一零年一月一日起生效)

游曜明
項目經理 — 鐵路車輛
(二零一零年一月十八日起生效)

紀彥琛
工程技術總管

楊思偉
總建築師

戚偉強
總土木及規劃工程師

梁志立
總機電工程師

物業

何恆光
物業總監

潘發柱
物業投資及管理主管

陳顯滙
物業發展主管

鄧智輝
物業工程主管

姚展
城市規劃主管

關仕明
總經理 — 物業管理

梁羨靈
總經理 — 投資物業

財務

梁國權
財務及業務拓展總監

劉朝宗
總經理 — 財務控制及庫務
(至二零零九年十二月三十一日止)

曾殿科
總經理 — 財務控制

許亮華
總經理 — 企業財務

關煒雄
司庫

賴錫璋
資訊科技主管

吳紀穎文
投資客戶關係及退休福利主管

法律及採購

杜禮
法律總監及公司秘書

范義明
副法律總監

馬琳
企業法律顧問(二零一零年一月一日起生效)

鄧萬天
總經理 — 採購及合約

鄧瑞禎
採購及合約經理 — 營運

紀建勳
採購及合約經理 — 香港工程(機電)

麥兼善
採購及合約經理 — 香港工程(土木)

方文麗
律政經理 — 公司秘書部

李秀蓮
律政經理 — 物業部

人力資源及行政

陳富強
人力資源總監

陸建平
總經理 — 人力資源

沈銘義
總經理 — 人力資源發展

市務

楊美珍
總經理 — 市務及車站商務

公司事務

梁陳智明
總經理 — 公司事務

王美琪
副總經理 — 公司事務

內部審核

胡錦明
內部審核主管

八達通控股有限公司

陳碧鏘
行政總裁

昂坪360有限公司

李殿泰
董事總經理

董事欣然提呈截至2009年12月31日止財政年度的董事報告及經審核帳項。

集團主要業務

公司及轄下附屬公司的主要業務包括：

A 營運一個現代化鐵路系統，路線網絡涵蓋：中環至荃灣（荃灣綫）、油麻地至調景嶺（觀塘綫）、寶琳及康城至北角（將軍澳綫）、柴灣至上環（港島綫）、香港至東涌（東涌綫）、香港至赤鱗角香港國際機場及亞洲國際博覽館（機場快綫）、欣澳至迪士尼（迪士尼綫）、紅磡至羅湖及落馬洲邊境（東鐵綫）、大圍至烏溪沙（馬鞍山綫）、紅磡至屯門（西鐵綫）、服務新界西北的屯門、天水圍及元朗的西北鐵路（一般稱為輕鐵），以及香港與中國內地多個主要城市之間的城際鐵路系統；

B 以業主或九鐵公司代理身份，發展配合鐵路系統（包括將軍澳綫、馬鞍山綫、東鐵綫、輕鐵及西鐵綫）的物業項目；

C 經營鐵路系統的相關商業活動，包括出租廣告位置及零售商舖、鐵路電訊系統頻寬服務、投資物業（包括購物商場、寫字樓及住宅單位）之管業及租務；

D 投資於經營英國 London Overground 的專營權；是項專營權為期七年。公司佔 50% 股權。London Overground 由四條全長 107.2 公里的鐵路綫組成，連接倫敦地鐵；

E 投資於經營瑞典 Stockholm Metro 的專營權（包括由 50:50 合資企業管理的鐵路列車維修服務）；是項專營權為期八年。Stockholm Metro 由三條全長 108 公里的鐵路綫組成，連接瑞典首都的市中心及市郊地區；

F 投資於經營及維修澳洲墨爾本的火車系統；是項專營權協議下之專營權首期為期八年，公司佔 60% 股權。澳洲墨爾本火車系統由 15 條全長 372 公里的鐵路綫組成，連接墨爾本商業核心地帶及市郊；

G 設計並建造作為港島綫伸延部分的西港島綫；

H 進一步的設計、施工、和服務及設備的採購、以及廣深港高速鐵路香港段通車前的有關工作，包括測試和聯合測試等；

I 策劃及建造未來的鐵路系統支綫以及其他相關的基建項目，包括已得到政府政策支持的大型項目如南港島綫、觀塘綫延綫及沙田至中環綫；

J 營運東涌至昂坪的纜車系統及香港大嶼山昂坪主題市集；

K 在世界各地提供顧問服務，範疇包括項目管理、策劃、建造、營運、維修及提升鐵路水平等方面的專業知識，以及車費收取、物業整合/發展方面的意見（包括其他物業相關服務）及就開拓非車費收入作出建議；

L 投資於公司的附屬公司八達通控股有限公司，該公司的業務遍及香港和海外，包括透過其附屬公司八達通卡有限公司經營智能卡系統，為香港的交通運輸及非交通運輸設施提供收款服務；

M 香港範圍外的股本投資和長期營運及維修合約；

N 在中國內地從事物業管理、購物商場投資及鐵路相關物業發展業務；

O 投資於建造及經營中國北京地鐵四號綫，與北京市政府就建造及經營該綫達成了為期 30 年的特許經營協議，公司投資佔 49% 股權。北京地鐵四號綫全長 28 公里，共 24 個車站，是北京南北交通的主要地鐵幹道；另與北京市政府全資擁有的北京軌道交通大興綫投資有限責任公司達成了首營運期 10 年的特許經營協議，於未來經營及維修延伸北京地鐵四號綫的北京地鐵大興綫（全長 22 公里，共 11 個車站）；

P 在港鐵與深圳市政府已簽訂為期 30 年的「建設、營運、轉移」特許經營協定下，投資、設計和建造深圳市軌道交通四號綫二期，及於未來營運一期及二期。深圳市軌道交通四號綫為雙軌城市軌道，全長 20.5 公里，共 15 個站，以香港與中國大陸深圳接壤之福田口岸為起點站，直達深圳之龍華新市鎮；及

Q 投資於中國瀋陽地鐵一號綫和二號綫的未來經營和維修，與瀋陽市政府及其全資擁有的瀋陽地鐵集團有限公司就經營和維修達成為期 30 年的特許運營承包協議，公司投資佔 49% 股權。瀋陽地鐵一號綫全長 28 公里，共 22 個地下車站，是貫通瀋陽市東西的主要交通走廊；瀋陽地鐵二號綫全長 22 公里，共 19 個地下車站，是連接瀋陽市南北的主要交通走廊。

公司全資擁有的港鐵杭州一號綫投資有限公司、杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司與杭州市政府就杭州地鐵一號綫項目以公私合營模式合作，進行投資、建造及為期25年的營運，簽署了特許經營協議。特許經營協議經國家有關部門正式批准後即可落實。

公司在2009年10月公佈決定停辦其貨運業務，以便騰出貨運列車行車時間，更靈活調動客運列車班次，令香港市民受惠。

股息

董事建議向於2010年4月9日名列公司股東名冊的股東派發末期股息每股普通股0.38港元。待所需決議案於應屆股東週年大會上獲得通過後，股息將於2010年6月15日或該日前後以港元現金派發，而股東亦可選擇代息股份。將來，因應公司的財務狀況，董事局期望採取漸進式的股息政策。

公司的大股東財政司司長法團已同意就有關截至2009年12月31日止財政年度宣派的任何股息，選擇在公司向其股東提呈以股代息選擇的情況下以收取股份方式收取其全部或部份應收股息，以確保公司就相關財政年度支付的股息總額最多百分之五十以現金方式派發。此項安排將於有關截至2009年12月31日止財政年度的任何股息獲支付後期滿終止。

董事局成員

本年度董事局成員包括錢果豐(非執行主席)、周松崗(行政總裁)、張佑啟[於2009年6月4日舉行的股東週年大會上輪流退任，並不參選連任]、鄭海泉[由2009年7月10日起獲委任]、方敏生、何承天、吳亮星、石禮謙、施文信、陳家強、運輸及房屋局局長(鄭汝樺)及運輸署署長(黃志光停任運輸署署長，由黎以德接任，均自2009年8月17日起生效)。

於2009年11月，錢果豐(其作為公司非執行主席的兩年任期於2007年12月2日起生效)再度獲委任為主席，任期自2009年12月至2012年12月。

於2009年6月，周松崗(其作為公司行政總裁的三年任期於2006年12月1日起生效)再度獲委任為行政總裁，任期由2009年12月1日至2011年12月31日。

在2009年6月4日舉行的股東週年大會上及根據公司章程細則，錢果豐、張佑啟及施文信按公司章程細則退任。錢果豐及施文信並獲膺選連任董事局成員。

周松崗及方敏生將按公司章程細則於應屆股東週年大會上輪流退任，並將會參與候選連任。於2009年股東週年大會後獲董事局委任的鄭海泉將根據公司章程細則第85條的規定退任，並於2010年股東週年大會上參與候選連任。

各董事局成員的履歷載於第102至105頁。

替任董事

本年度替任董事包括：

- 代替陳家強：應耀康及梁卓文；
- 代替運輸及房屋局局長：(i) 運輸及房屋局副局長(邱誠武)；(ii) 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(何宣威)；及(iii) 運輸及房屋局副秘書長(運輸)(容偉雄[已於2010年2月1日起停任運輸及房屋局副秘書長(運輸)，並因而停任運輸及房屋局局長的替任董事]、袁莎妮及鄭美施[自2010年2月1日起生效])；及
- 代替運輸署署長：運輸署副署長(公共運輸事務及管理)(葉麗清)。

執行總監會

本年度執行總監會成員為周松崗(行政總裁兼董事局成員)、柏立恒、陳富強、何恆光、梁國權、麥國琛及杜禮。

柏立恒退任為工程總監及執行總監會成員，而周大滄獲委任為工程總監及執行總監會成員，均自2010年2月1日起生效。周先生在2009年5月加入公司為副工程總監一新項目。

本年度執行總監會成員的履歷載於第105至107頁。

內部審核

公司的內部審核部門提供獨立、客觀的核證和顧問服務，旨在增值及改善公司的業務營運。該部門主要職責包括：

- 評估公司在其活動及風險管理的內部控制系統是否足夠及有效。
- 尋求在管理控制、資源運用及盈利能力方面可改善的機會。
- 應公司管理層或審核委員會的委託作特別審閱及/或調查。

內部審核部主管直接向行政總裁匯報，並可直接與審核委員會接觸。

商業操守

詳情載於第97頁。

政策

董事局已採納以下的風險管理策略及政策：

- A** 建造及保險風險管理策略；
- B** 財務風險管理策略；
- C** 庫務風險管理策略；
- D** 安全風險管理策略；
- E** 企業風險管理策略；
- F** 保安風險管理政策；及
- G** 環境風險管理政策。

公眾持股量

公司於2000年在聯交所主板上市時，獲聯交所授予公司豁免（「公眾持股量規定豁免」），批准公司無須嚴格遵守上市規則第8.08(1)條的規定。根據公眾持股量規定豁免，公眾於公司持有的指定最低股份百分比不得少於公司已發行股本總額的10%。根據公司可從公開途徑取得的資料及就董事所知，於本年度內及截至本報告日期止，公司已按公眾持股量規定豁免維持指定的公眾持股量。

銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至2009年12月31日集團借貸總額達238.68億港元（2008年：312.89億港元）。借貸（包括銀行透支及銀行貸款）詳情載於帳項附註41。

帳項

公司及集團截至2009年12月31日的財政狀況及業績，以及集團本年度的權益變動及現金流量，載於第135至231頁的帳項。

10年統計數字

集團過去10年業績及資產負債概要，連同若干主要車務統計數字載於第80至81頁。

固定資產及在建鐵路工程

本年度固定資產及在建鐵路工程的變動情況分別載於帳項附註21至23及25。

儲備變動

本年度儲備的變動情況載於綜合權益變動表及帳項附註49及50。

股本

截至2008年12月31日，公司法定股本為65億港元，分為65億股普通股，其中5,661,143,113股為已發行入帳列作繳足普通股。

年內，公司發行共66,690,579股普通股，其中：

- A** 657,500股普通股因根據公司全球發售前認股權計劃所授認股權獲行使（詳情見帳項附註49A）而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權的有關行使價為8.44港元；
- B** 828,500股普通股因根據公司新入職僱員認股權計劃所授認股權獲行使（詳情見帳項附註49A）而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權給予公司的有關行使價為9.75港元、15.97港元及20.66港元；

C 56,500股普通股因根據公司2007年認股權計劃所授認股權獲行使(詳情見帳項附註49A)而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權給予公司的有關行使價為18.30港元；

D 50,160,754股普通股由公司發行，作為公司就截至2008年12月31日止年度末期股息(每股普通股現金股息為0.34港元)股東所選擇的代息股份；及

E 14,987,325股普通股由公司發行，作為公司就截至2009年6月30日止6個月中期股息(每股普通股現金股息為0.14港元)股東所選擇的代息股份。

截至2009年12月31日，公司法定股本為65億港元，分為65億股普通股，其中5,727,833,692股為已發行及入帳列作繳足普通股。

贖回上市證券

公司於2009年2月4日贖回其7.5億美元的環球債券。該債券在贖回之前於香港及盧森堡證券交易所上市。

除上述贖回外，公司及其附屬公司於2009年財政年度內均無買賣或贖回其任何上市證券。

物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第52至53頁。

捐贈

公司於年內向慈善機構及社區團體合共捐出32萬港元。

此外，「港鐵競步賽2009」為醫院管理局健康資訊天地籌得逾100萬港元，用以推廣健康生活。

公司透過不同活動，為公益金及香港癌症基金籌得超過28.4萬港元善款。這些活動包括公益金的僱員樂助計劃、公益綠「識」日、公益愛牙日和公益服飾日，以及香港癌症基金的粉紅服飾日。

匯報及監察

所有營運及業務活動均訂有全面的財政預算制度，並由董事局審批年度預算。公司的營運、業務及工程項目對比預算的結果，須每月向董事局呈報，並定期更新年度財政預測數字。

庫務管理

公司庫務部乃按照董事局認可的指引運作，參照理想融資模式管理公司債務結構，該模式界定理想的金融工具、定息和浮息債項組合、還款期、利率風險、貨幣風險及融資準備期。公司定期檢討及改良該模式，以反映公司財務需要及市場狀況所出現的轉變。利率掉期及貨幣掉期等金融衍生工具只會用作對沖工具，以管理集團承受的利率及貨幣風險。為監控公司的衍生工具活動，公司訂立審慎的指引及程序，其中包括全面的信貸風險管理系統，以「風險價值」方法監控交易對手的信貸風險。而公司庫務部的內部職責均適當劃分。

重大的融資交易及衍生工具交易指引(包括信貸風險管理架構)須取得董事局批准。

資本性與經常性開支

主要資本性與經常性開支的評估、檢討及審批均有既定程序。所有超逾公司資產淨值0.2%的工程項目開支及超逾公司資產淨值0.1%的顧問服務聘用事宜，均須取得董事局批准。

發行債券及票據

集團於截至2009年12月31日止年度曾發行債券及票據，詳情載於帳項附註41。該等債券及票據乃為配合集團一般資金需求而發行，當中包括新資本性開支及到期債務再融資。

電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序、監控和定期作出品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援、服務台運作及支援服務，以及軟件開發及維修均已獲取ISO 9001:2000認證。每年就重要應用系統開展一次運作復原演習。

董事局及執行總監會成員之合約權益

本年度結算日或本年度內任何時間，均無任何由公司或任何附屬公司簽訂，而董事局或執行總監會成員在當中有重大利益(不論直接或間接)的主要合約。

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第 XV 部(香港法例第 571 章)(「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聯交所披露之資料，董事局及執行總監會成員於 2009 年 12 月 31 日於公司股份、相關股份及債券(定義見證券條例)中擁有的權益或淡倉的詳情如下：

■ 公司股份及相關股份的好倉

董事局或執行 總監會成員	持有的普通股數目			衍生工具		權益合計	權益總額佔已 發行股本總 額百分比
	個人權益*	家族權益†	公司權益	認股權	其他		
錢果豐	51,499	-	-	-	-	51,499	0.00090
周松崗	-	-	-	1,660,000 (附註1)	222,161 (附註2)	1,882,161	0.03286
鄭海泉	1,675	1,675	-	-	-	3,350	0.00006
方敏生	1,712	-	-	-	-	1,712	0.00003
施文信	4,983	-	-	-	-	4,983	0.00009
柏立恒	57,389	-	-	382,500 (附註1)	-	439,889	0.00768
陳富強	46,960	-	-	(i) 117,500 (附註3) (ii) 510,000 (附註1)	-	674,460	0.01178
何恆光	146,223	2,541	-	510,000 (附註1)	-	658,764	0.01150
梁國權	23,000	-	23,000 (附註4)	(i) 417,500 (附註5) (ii) 510,000 (附註1)	160,000 (附註6)	1,133,500	0.01979
麥國琛	-	-	-	510,000 (附註1)	-	510,000	0.00890
杜禮	-	-	-	510,000 (附註1)	-	510,000	0.00890

■ 公司股份及相關股份的好倉(續)

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		
周大滄 (附註7)	-	-	-	255,000 (附註1)	-	255,000	0.00445

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。
- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據全球發售前認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
- 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。
- 梁國權擁有與160,000股公司股份相關的證券條例第XV部所指的衍生權益。該衍生權益代表梁先生有權於2010年4月9日收取相對於160,000股公司股份的等值現金的權利。
- 周大滄於2010年2月1日起成為工程總監及執行總監會成員。

* 實益擁有人之權益

† 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

■ 根據帳項附註9B(i)及51A(i)所述的全球發售前認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員及合資格僱員	授出日期	授予的認股權數目	認股權可予行使之期間(日/月/年)	於2009年1月1日未經行使的認股權數目	本年度成為可行使的認股權數目	本年度失效的認股權數目	本年度已行使的認股權數目	每股認股權的行使價(港元)	於2009年12月31日未經行使的認股權數目	緊接行使認股權當日之每股加權平均收市價(港元)
陳富強	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 - 11/9/2010	217,500	-	-	100,000	8.44	117,500	23.25
其他合資格僱員	20/9/2000	41,409,000	5/4/2001 - 11/9/2010	3,388,000	-	-	557,500	8.44	2,830,500	23.21

附註

- 全球發售前認股權計劃(「前認股權計劃」)自2000年9月12日起10年內有效。自公司股份於2000年10月5日(「上市日期」)在聯交所開始買賣當日起，不得再根據前認股權計劃授出任何認股權。
- 根據前認股權計劃授予各參與人士的認股權所可能發行的股份數目，不得超過根據前認股權計劃已發行及可發行的股份數目的25%。
- 上述認股權於2003年10月5日成為可全數行使的認股權，認股權已成為可行使之部份所涉及之股份比例如下：

日期	認股權成為可行使之部份所涉及之股份比例
2001年10月5日前	無
2001年10月5日至2002年10月4日	三分之一
2002年10月5日至2003年10月4日	三分之二
2003年10月4日後	全部

在某些情況下，認股權可獲提早歸屬及行使。然而，任何該等認股權均不得在2001年4月5日(即上市日期後六個月當天)前獲歸屬及行使。

■ 根據帳項附註9B(ii)及51A(ii)所述的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2009年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2009年 12月31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	1,043,000	–	–	–	625,500	9.75	417,500	27.37
其他合資格僱員	1/8/2003	495,200	14/7/2004 – 14/7/2013	202,200	–	–	–	63,000	9.75	139,200	26.42
	13/9/2005	94,000	9/9/2006 – 9/9/2015	49,000	–	–	–	49,000	15.97	–	27.40
	23/9/2005	213,000	9/9/2006 – 9/9/2015	213,000	–	–	–	–	15.97	213,000	–
	31/3/2006	94,000	20/3/2007 – 20/3/2016	94,000	–	31,000	–	–	18.05	94,000	–
	5/10/2006	94,000	29/9/2007 – 29/9/2016	94,000	–	31,000	–	–	19.732	94,000	–
	12/5/2006	266,500	25/4/2007 – 25/4/2016	266,500	–	88,500	–	–	20.66	266,500	–
	15/5/2006	213,000	25/4/2007 – 25/4/2016	183,000	–	71,000	–	91,000	20.66	92,000	26.03
	22/3/2007	355,500	19/3/2008 – 19/3/2017	355,500	–	–	355,500	–	19.404	–	–

附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後10年，而自2002年5月16日採納新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)起計五年後，不得再授出任何認股權。
- 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何12個月內，新認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同公司任何其他認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過新認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的1%。
- 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

■ 根據帳項附註9B(iii)及51A(iii)所述的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2009年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使 的認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2009年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之前 每股加權 平均收市價 (港元)
周松崗	13/12/2007	720,000	10/12/2008 – 10/12/2014	720,000	–	240,000	–	–	27.60	720,000	–
	9/12/2008	470,000	8/12/2009 – 8/12/2015	470,000	–	157,000	–	–	18.30	470,000	–
	9/12/2009	470,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	470,000	–	–	–	26.85	470,000	–
柏立恒	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	57,000	–	–	27.60	170,000	–
	9/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	–	57,000	–	–	18.30	170,000	–
	10/12/2009	42,500	8/12/2010 – 8/12/2016	–	42,500	–	–	–	26.85	42,500	–
陳富強	13/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	57,000	–	–	27.60	170,000	–
	9/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	–	57,000	–	–	18.30	170,000	–
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	170,000	–	–	–	26.85	170,000	–
何恆光	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	57,000	–	–	27.60	170,000	–
	11/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	–	57,000	–	–	18.30	170,000	–
	14/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	170,000	–	–	–	26.85	170,000	–
梁國權	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	57,000	–	–	27.60	170,000	–
	9/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	–	57,000	–	–	18.30	170,000	–
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	170,000	–	–	–	26.85	170,000	–
麥國琛	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	57,000	–	–	27.60	170,000	–
	12/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	–	57,000	–	–	18.30	170,000	–
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	170,000	–	–	–	26.85	170,000	–
杜禮	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	57,000	–	–	27.60	170,000	–
	9/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	–	57,000	–	–	18.30	170,000	–
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	170,000	–	–	–	26.85	170,000	–
周大滄(附註4)	18/6/2009	85,000	12/6/2010 – 12/6/2016	–	85,000	–	–	–	24.50	85,000	–
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	170,000	–	–	–	26.85	170,000	–
其他合資格僱員	11/12/2007	45,000	10/12/2008 – 10/12/2014	45,000	–	15,000	–	–	27.60	45,000	–
	12/12/2007	1,880,000	10/12/2008 – 10/12/2014	1,792,000	–	559,500	226,000	–	27.60	1,566,000	–
	13/12/2007	915,000	10/12/2008 – 10/12/2014	915,000	–	309,000	–	–	27.60	915,000	–
	14/12/2007	1,005,000	10/12/2008 – 10/12/2014	1,005,000	–	330,500	32,000	–	27.60	973,000	–
	15/12/2007	435,000	10/12/2008 – 10/12/2014	370,000	–	124,500	–	–	27.60	370,000	–
	17/12/2007	835,000	10/12/2008 – 10/12/2014	835,000	–	283,000	62,000	–	27.60	773,000	–
	18/12/2007	445,000	10/12/2008 – 10/12/2014	380,000	–	128,000	–	–	27.60	380,000	–
	19/12/2007	115,000	10/12/2008 – 10/12/2014	115,000	–	39,000	–	–	27.60	115,000	–
	20/12/2007	190,000	10/12/2008 – 10/12/2014	190,000	–	63,500	–	–	27.60	190,000	–
	21/12/2007	45,000	10/12/2008 – 10/12/2014	45,000	–	15,000	–	–	27.60	45,000	–
	22/12/2007	35,000	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	–	12,000	–	–	27.60	35,000	–
	24/12/2007	118,000	10/12/2008 – 10/12/2014	118,000	–	39,500	–	–	27.60	118,000	–
	28/12/2007	35,000	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	–	12,000	–	–	27.60	35,000	–
31/12/2007	130,000	10/12/2008 – 10/12/2014	130,000	–	43,500	–	–	27.60	130,000	–	

■ 根據帳項附註9B(iii)及51A(iii)所述的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2009年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2009年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之前 每股加權 平均收市價 (港元)
其他合資格僱員	2/1/2008	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	75,000	-	25,500	-	-	27.60	75,000	-
	3/1/2008	40,000	10/12/2008 – 10/12/2014	40,000	-	13,500	-	-	27.60	40,000	-
	4/1/2008	65,000	10/12/2008 – 10/12/2014	65,000	-	-	65,000	-	27.60	-	-
	7/1/2008	125,000	10/12/2008 – 10/12/2014	125,000	-	42,000	-	-	27.60	125,000	-
	28/3/2008	255,000	26/03/2009 – 26/03/2015	255,000	-	87,500	-	-	26.52	255,000	-
	31/3/2008	379,000	26/03/2009 – 26/03/2015	379,000	-	131,000	-	-	26.52	379,000	-
	1/4/2008	261,000	26/03/2009 – 26/03/2015	261,000	-	91,000	-	-	26.52	261,000	-
	2/4/2008	296,000	26/03/2009 – 26/03/2015	296,000	-	103,000	-	-	26.52	296,000	-
	3/4/2008	171,000	26/03/2009 – 26/03/2015	171,000	-	59,500	-	-	26.52	171,000	-
	4/4/2008	23,000	26/03/2009 – 26/03/2015	23,000	-	8,000	-	-	26.52	23,000	-
	5/4/2008	17,000	26/03/2009 – 26/03/2015	17,000	-	6,000	-	-	26.52	17,000	-
	7/4/2008	390,000	26/03/2009 – 26/03/2015	358,000	-	124,000	-	-	26.52	358,000	-
	8/4/2008	174,000	26/03/2009 – 26/03/2015	155,000	-	54,000	-	-	26.52	155,000	-
	9/4/2008	85,000	26/03/2009 – 26/03/2015	85,000	-	29,500	-	-	26.52	85,000	-
	10/4/2008	58,000	26/03/2009 – 26/03/2015	58,000	-	20,000	-	-	26.52	58,000	-
	11/4/2008	134,000	26/03/2009 – 26/03/2015	117,000	-	40,500	-	-	26.52	117,000	-
	12/4/2008	48,000	26/03/2009 – 26/03/2015	48,000	-	16,500	-	-	26.52	48,000	-
	14/4/2008	40,000	26/03/2009 – 26/03/2015	40,000	-	14,000	-	-	26.52	40,000	-
	15/4/2008	34,000	26/03/2009 – 26/03/2015	34,000	-	12,000	-	-	26.52	34,000	-
	16/4/2008	57,000	26/03/2009 – 26/03/2015	40,000	-	14,000	-	-	26.52	40,000	-
	17/4/2008	147,000	26/03/2009 – 26/03/2015	124,000	-	43,000	-	-	26.52	124,000	-
	18/4/2008	32,000	26/03/2009 – 26/03/2015	32,000	-	5,000	17,000	-	26.52	15,000	-
	19/4/2008	25,000	26/03/2009 – 26/03/2015	25,000	-	8,500	-	-	26.52	25,000	-
	20/4/2008	23,000	26/03/2009 – 26/03/2015	23,000	-	8,000	23,000	-	26.52	-	-
	21/4/2008	66,000	26/03/2009 – 26/03/2015	66,000	-	23,000	-	-	26.52	66,000	-
	23/4/2008	34,000	26/03/2009 – 26/03/2015	19,000	-	6,500	-	-	26.52	19,000	-
	8/12/2008	155,000	8/12/2009 – 8/12/2015	155,000	-	52,500	45,000	-	18.30	110,000	-
	9/12/2008	313,000	8/12/2009 – 8/12/2015	313,000	-	106,000	-	-	18.30	313,000	-
	10/12/2008	2,176,400	8/12/2009 – 8/12/2015	2,176,400	-	734,000	-	15,000	18.30	2,161,400	26.25
	11/12/2008	2,294,200	8/12/2009 – 8/12/2015	2,294,200	-	772,500	-	-	18.30	2,294,200	-
	12/12/2008	1,311,500	8/12/2009 – 8/12/2015	1,311,500	-	427,000	-	6,500	18.30	1,305,000	26.65
	13/12/2008	84,500	8/12/2009 – 8/12/2015	84,500	-	28,500	-	-	18.30	84,500	-
	14/12/2008	88,200	8/12/2009 – 8/12/2015	88,200	-	30,000	-	8,500	18.30	79,700	26.75
	15/12/2008	1,084,700	8/12/2009 – 8/12/2015	1,084,700	-	366,500	-	-	18.30	1,084,700	-
	16/12/2008	581,500	8/12/2009 – 8/12/2015	581,500	-	197,000	-	-	18.30	581,500	-
	17/12/2008	513,500	8/12/2009 – 8/12/2015	513,500	-	173,000	-	-	18.30	513,500	-
	18/12/2008	611,500	8/12/2009 – 8/12/2015	611,500	-	206,500	-	-	18.30	611,500	-
	19/12/2008	198,000	8/12/2009 – 8/12/2015	198,000	-	67,000	-	-	18.30	198,000	-
	20/12/2008	19,000	8/12/2009 – 8/12/2015	19,000	-	6,500	-	-	18.30	19,000	-

■ 根據帳項附註9B(iii)及51A(iii)所述的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2009年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使 的認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2009年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之 每股加權 平均收市價 (港元)
其他合資格僱員	22/12/2008	772,500	8/12/2009 – 8/12/2015	772,500	–	259,500	–	5,000	18.30	767,500	26.65
	23/12/2008	306,000	8/12/2009 – 8/12/2015	306,000	–	104,000	–	6,500	18.30	299,500	26.30
	24/12/2008	500,500	8/12/2009 – 8/12/2015	500,500	–	168,500	–	15,000	18.30	485,500	26.25
	25/12/2008	45,000	8/12/2009 – 8/12/2015	45,000	–	15,000	–	–	18.30	45,000	–
	29/12/2008	148,000	8/12/2009 – 8/12/2015	148,000	–	50,000	–	–	18.30	148,000	–
	30/12/2008	19,000	8/12/2009 – 8/12/2015	19,000	–	6,500	–	–	18.30	19,000	–
	18/6/2009	170,000	12/6/2010 – 12/6/2016	–	170,000	–	–	–	24.50	170,000	–
	6/7/2009	45,000	12/6/2010 – 12/6/2016	–	45,000	–	–	–	24.50	45,000	–
	9/7/2009	45,000	12/6/2010 – 12/6/2016	–	45,000	–	–	–	24.50	45,000	–
	9/12/2009	200,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	200,000	–	–	–	26.85	200,000	–
	10/12/2009	1,958,500	8/12/2010 – 8/12/2016	–	1,958,500	–	–	–	26.85	1,958,500	–
	11/12/2009	2,362,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	2,362,000	–	–	–	26.85	2,362,000	–
	12/12/2009	610,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	610,000	–	–	–	26.85	610,000	–
	13/12/2009	19,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	19,000	–	–	–	26.85	19,000	–
	14/12/2009	2,338,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	2,338,000	–	–	–	26.85	2,338,000	–
	15/12/2009	2,838,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	2,838,000	–	–	–	26.85	2,838,000	–
	16/12/2009	1,550,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	1,550,000	–	–	–	26.85	1,550,000	–
	17/12/2009	1,000,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	1,000,000	–	–	–	26.85	1,000,000	–
	18/12/2009	389,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	389,000	–	–	–	26.85	389,000	–
	19/12/2009	70,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	70,000	–	–	–	26.85	70,000	–
	20/12/2009	75,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	75,000	–	–	–	26.85	75,000	–
	21/12/2009	520,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	520,000	–	–	–	26.85	520,000	–
	22/12/2009	256,000	8/12/2010 – 8/12/2016	–	256,000	–	–	–	26.85	256,000	–

附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後七年，而自2007年6月7日採納2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)起計七年後，不得再授出任何認股權。
- 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何12個月內，在2007年認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同在公司任何其他認股權計劃下授予此等合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過2007年認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的0.2%。
- 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

- 周大滄於2010年2月1日起成為工程總監及執行總監會成員。

截至2009年12月31日止年度內，根據2007年認股權計劃，7名執行總監會成員及424名僱員分別獲授1,362,500份及14,700,500份可認購公司股份的認股權。有關授予認股權的詳情載於上文的列表。緊接據該計劃授出各認股權之日期前，每股股份之收市價載列如下。根據這計劃的條款，每名

承授人須按要求向公司支付1.00港元，作為獲授認股權的代價。所授出的認股權按應計已完成等待期的基準在帳目中確認。以「柏力克—舒爾斯」期權定價模式估計，於各授出日期授出每份認股權的加權平均價值分別如下：

授出日期	緊接授出日期前的每股股份收市價 (港元)	預期無風險息率 (%)	預計年期 (年)	預期波幅	預期每股股息 (港元)	每份認股權之加權平均價值 (港元)
18/6/2009	23.65	1.56	3.5	0.31	0.45	5.27
6/7/2009	23.55	1.44	3.5	0.31	0.48	4.52
9/7/2009	23.45	1.29	3.5	0.31	0.48	4.41
9/12/2009	26.85	0.98	3.5	0.31	0.48	5.47
10/12/2009	26.35	0.98	3.5	0.31	0.48	5.17
11/12/2009	26.45	0.98	3.5	0.31	0.48	5.23
12/12/2009	26.50	0.98	3.5	0.31	0.48	5.25
13/12/2009	26.50	0.98	3.5	0.31	0.48	5.25
14/12/2009	26.50	0.99	3.5	0.31	0.48	5.25
15/12/2009	26.65	1.04	3.5	0.31	0.48	5.36
16/12/2009	26.25	1.11	3.5	0.31	0.48	5.14
17/12/2009	26.30	1.13	3.5	0.31	0.48	5.17
18/12/2009	26.10	1.10	3.5	0.31	0.48	5.05
19/12/2009	26.35	1.10	3.5	0.31	0.48	5.18
20/12/2009	26.35	1.10	3.5	0.31	0.48	5.18
21/12/2009	26.35	1.08	3.5	0.31	0.48	5.18
22/12/2009	26.15	1.15	3.5	0.31	0.48	5.08

「柏力克—舒爾斯」期權定價模式是為評估所買賣的期權的公允價值而設，當中須作出高度主觀的假設，包括預計年期及股價波幅。由於公司的認股權的特性與所買賣的期權的特性差異甚大，並因為主觀假設變化可大幅影響公允價值的評估結果，因此「柏力克—舒爾斯」期權定價模式不一定能對認股權的公允價值作出可靠的評估。

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2009年12月31日止年度內，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。

董事服務合約

擬於應屆股東週年大會膺選連任的董事，概無訂立不可由公司或其任何附屬公司於一年內終止而毋須作賠償(法定賠償除外)的服務合約。

董事概無與公司或其任何附屬公司訂立合約時間可能超過三年的服務合約，或為終止該合約而使公司需要給予超過一年通知期，或支付超過一年薪酬的款項或支付相等於超過一年薪酬的其他款項。

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2009年12月31日擁有公司股本票面值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)	4,400,715,809	76.83

公司已獲政府知會，於2009年12月31日，公司約0.62%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2009年12月31日，附有控股權限制的集團借貸合共218.40億港元，到期日介乎2010年至2020年不等；另有未動用已承諾及無承諾銀行信貸及其他信貸共189.70億港元。限制條件是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維持擁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。

主要供應商及顧客

在截至2009年12月31日止的年度中，按採購值(非資本性)計算，公司從最大5家供應商的採購量是少於30%。在截至2009年12月31日止的年度中，按公司營業額計算，公司與最大5家顧客的總交易量是少於30%。

持續經營

第135至231頁的帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱公司2010年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並確信公司具備充足資源在可見未來繼續經營。

關連交易

於審核之年度內，公司與政府訂立以下的交易及安排。按上市規則規定，政府是公司的主要股東，故就上市規則而言，政府因此是公司的「關連人士」，而下列交易對公司而言是上市規則所界定的關連交易。

正如公司於2005年1月13日的公告中所披露，聯交所已向公司授予豁免(「豁免」)，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守上市規則第14A章中本應適用於公司與政府之間的關連交易及持續關連交易的規定。

有鑑於此，公司根據上市規則第14A.45條及豁免第(B)(l)(i)段作出如下披露。

土地協議

- A 根據2009年9月23日的同意書，政府不將露台及工作平台計入將軍澳市地段第70號餘段地盤E將會興建的總樓面建築面積內，總代價或價值為48,385,240港元。
- B 根據2009年11月25日之函件，政府對於在2009年3月31日或之前未能完成的九龍內地段第11080號地盤G，同意不行使其在批地條件第UB12397號下之權利，惟地盤G最遲須於2009年12月31日完成發展工程及可供入伙，總代價或價值為71,138,500港元。
- C 就地下鐵路地段第1號餘段

政府與公司於2002年2月11日簽訂補充租約，政府向公司租出由紓緩鰂魚涌乘客擠塞工程或鰂魚涌站連接北角站的紓緩鰂魚涌站工程所佔用的土地，年租為租賃地區的應課差餉租值3%，租期由2001年10月1日至2050年6月29日，條款及條件與地下鐵路地段第1號的租約大致相同。根據政府與公

司於2002年5月13日訂立的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，行政費16,200港元。根據政府與公司於2003年12月20日訂立的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，代價為支付地價1,000港元及行政費16,200港元。根據政府與公司於2004年5月31日簽立的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，代價為支付地價1,000港元及行政費16,200港元。根據政府與公司於2005年3月1日訂立的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，代價為支付地價1,000港元及行政費16,200港元。根據政府與公司於2007年3月9日訂立的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，代價為支付地價1,000港元及行政費18,650港元。根據政府與公司訂立而已於2009年1月1日起生效的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，代價為支付地價1,000港元及行政費21,450港元。根據政府與公司於2009年10月30日訂立的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，代價為支付地價1,000港元及行政費21,450港元。

持續關連交易

在回顧年度內，以下交易和安排涉及持續與政府及/或九鐵公司、機場管理局(「機管局」)及United Group Rail Services Limited(「UGL」)提供商品或服務。如上文「關連交易」一節所述，政府為公司的主要股東。按《上市規則》的定義，九鐵公司和機管局同為公司的聯繫人士。按下文第III段所解釋，UGL是公司一家附屬公司的主要股東。因此，就《上市規則》

而言，政府、九鐵公司、機管局和UGL各為「關連人士」，而下文I、II及III段所述各項交易根據《上市規則》規定構成公司的持續關連交易。

I 與合併相關的持續關連交易

下文A至F段所列各項交易均為兩鐵合併的一部分，並於2007年10月9日舉行的股東特別大會上獲得公司獨立股東批准。這些段落應連同下文「兩鐵合併額外資料」所載的段落一併閱讀。

正如公司於2007年9月3日就兩鐵合併發出的通函所披露，聯交所已向公司授予豁免(「與合併相關豁免」)，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守上市規則第14A章中本應適用於公司、政府及/或九鐵公司之間因兩鐵合併而產生的持續關連交易之規定。

A 合併框架協議

公司、九鐵公司與運輸及房屋局局長及財經事務及庫務局局長(代表政府)於2007年8月9日訂立合併框架協議。

合併框架協議載有關於兩鐵合併的整體架構及若干特定範疇的條文，包括關於下列各項的條文：

- 完善整合的轉車計劃；
- 公司於兩鐵合併後的公司管治；
- 與物業前期工程有關的付款；
- 有關就因鐵路物業發展招標而產生的單位生產量制訂一個逐年延展的計劃的安排；
- 有關評估地價金額的安排；
- 有關公司及九鐵公司僱員的安排，包括防止公司以與整合公司及九鐵公司的營運過程有關的任何原因終止聘用相關前綫員工的條文；

- 實行若干票價下調；
- 有關擬建沙田至中環綫的安排；
- 九鐵公司對其現有融資安排的持續責任；
- 處理九鐵公司的跨境租約；
- 就物業組合支付77.9億港元(見第123至124頁及下文F段所述)；
- 分配對第三方提出的任何兩鐵合併前及兩鐵合併後索償的法律責任；及
- 公司保留其英文名稱，而(根據《兩鐵合併條例》規定)其中文名稱改為「香港鐵路有限公司」。

B 九龍南綫項目管理協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日簽訂九龍南綫項目管理協議。

根據九龍南綫項目管理協議(經修訂)的條款，公司獲委任：

- 管理九鐵公司就九龍南綫的設計及建造對政府負有的主要責任(有關付款的責任除外)的履行；
- 為各份九龍南綫建造合約下的工程師；
- 為各份九龍南綫顧問合約下的九鐵公司代表；及
- 在若干情況下就九龍南綫擔任九鐵公司代理。

公司本身將不會建造九龍南綫，亦不會承擔九龍南綫工程的成本。

公司已收取項目管理費約7.108億港元，作為提供上述服務的報酬，而倘若九龍南綫建造工程以低於預算的成本完成，公司將獲得一筆(按該項目最終結算成本低於預算的金額計算的)金額最高達1.1億港元的獎勵金。

C 西鐵代理協議

公司、九鐵公司及若干九鐵附屬公司(「西鐵附屬公司」)於2007年8月9日簽訂西鐵代理協議及有關協議。根據西鐵代理協議的條款，公司獲委任：

- 為九鐵公司的代理人及若干授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務；及

- 為各西鐵附屬公司的代理人及該等附屬公司出具的授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務。

公司將會就未批出的西鐵發展用地收取相當於總銷售收益0.75%的代理費用，並將會就已批出的西鐵發展用地收取相當於西鐵附屬公司根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用。公司亦將向西鐵附屬公司收回公司就西鐵發展用地所招致的費用(包括內部成本)加16.5%間接費用連同應計利息。

D 外判協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日簽訂外判協議。在2007年12月2日至2009年12月2日期間(隨後延長至2009年12月31日)，九鐵公司依據外判協議的條款，把若干財務及行政職能外判予公司。一份新的外判協議於2009年11月6日簽訂。在2010年1月1日至2011年12月31日期間，公司將根據該外判協議繼續：

- 提供若干財務及行政服務予九鐵公司；
- 提供若干員工，讓九鐵公司能於兩鐵合併後運作；及
- 向九鐵公司收取不超過2,000萬港元的年費。

公司提供的服務範圍包括與庫務、財務控制、資訊科技、公司秘書、法律及其他公司職能、人力資源、辦公室行政及申索管理有關的服務。

E 九鐵公司跨境租約協議

美國跨境租約承擔協議

於2007年11月30日，公司及九鐵公司分別與Wilmington Trust Company、Buoyant Asset Limited、BA Leasing & Capital Corporation、Utrecht-America Finance Co.、Cooperatieve Centrale Raiffeisen-Boerenleenbank B.A.、Advanced Asset Limited、Washoe Asset Management Company、Quality Asset Limited、Kasey Asset Limited、Key Equipment Finance Inc.、Mercantile Leasing Company (No. 132) Limited、Landesbank Sachsen Aktiengesellschaft、Barclays Bank PLC、Bayerische Landesbank Girozentrale、U.S. Bank National Association、Circuit Asset Limited、

Citicorp USA Inc.、Shining Asset Limited、Banc of America FSC Holdings Inc.、Fluent Asset Limited、Anzef Limited、Societe Generale、Australia and New Zealand Banking Group Limited、Statesman Asset Limited、State Street Bank and Trust Company及Bowman Asset Limited，就九鐵公司與若干交易對手原先訂立的各項美國跨境租約訂立美國跨境租約承擔協議，由2007年12月3日起生效。根據每項美國跨境租約承擔協議，公司承諾就九鐵公司於各項跨境租約協議下須承擔的義務而與九鐵公司共同及分別承擔履行該等義務。因此，一般而言，公司須向跨境租約對手承擔九鐵公司於跨境租約下的義務，並有權行使九鐵公司在跨境租約下的若干權利。

美國跨境租約分配協議

公司、九鐵公司及九鐵附屬公司(「九鐵附屬公司」)於2007年12月2日訂立美國跨境租約分配協議。根據美國跨境租約分配協議，有關跨境租約的權利、義務及風險責任，將在九鐵公司與公司之間劃定及分配(每方須向指定的跨境租約對手承擔共同及個別責任，如上文「美國跨境租約承擔協議」一段所提述)。根據公司與九鐵公司的美國跨境租約分配協議，公司須履行指定的義務。公司與九鐵公司各自於美國跨境租約分配協議下作出聲明，其中包括由九鐵公司就跨境租約情況作出的各項聲明。公司與九鐵公司同意彌償彼此有關該等跨境租約的損失。

F 物業組合協議

第2A類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾其將會於合併日期起計12個月或政府與公司可能協定的其他期間內，向九鐵公司提出以零地價批出若干物業(「第2A類物業」)所在土地的政府租契(「該政府租契」)。根據香港法例第372章《九廣鐵路公司條例》(「《九鐵條例》」)，第2A類物業現時由九鐵公司持有作歸屬土地。於2007年8月9日，九鐵公司作出承諾其將會於緊隨上文所述獲批政府租契後，訂立一份買賣協議將第2A類物業售予公司(「該買賣協議」)。第2A類物業其後按該買賣協議轉讓予公司(「該轉讓協議」)。根據九鐵公司的承諾及作為獲批政府租契前的臨時安排，九鐵公司與公司於2007年8月9日簽訂下列協議：

- 九鐵公司(作為出租人)須按市場租金就第2A類物業的空置單位與公司(作為承租人)訂立租約(公司擬於其後將空置單位分租予分租戶)的協議；
- 兩項與第2A類物業內的共用地方有關的特許協議，據此，九鐵公司授予公司使用該等共用地方的權利，直至簽訂上述第2A類物業的轉讓協議為止；
- 委任公司出任其執行代理，以強制執行九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2A類物業租賃協議的租務代理協議；及
- 將根據九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2A類物業租賃協議收取的所得款項轉讓予公司。

上述政府租契分別於2009年3月27日及2009年3月31日批予九鐵公司。九鐵公司及公司於2009年3月27日及2009年3月31日分別簽訂上述買賣協議，而對公司之轉讓協議則分別於2009年3月27日及2009年3月31日簽訂。公司與九鐵公司亦分別於2009年3月27日及2009年3月31日訂立互利及互授權契約，訂下雙方於「第2A類物業」所在土地上的地役權、權利、享有權、特權及自由權。

第2B類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾其將會於合併日期起計24個月或政府與公司可能協定的其他期間內，向公司提出按協定的條款批出若干物業(「第2B類物業」)的政府租契。根據《九鐵條例》，第2B類物業現時由九鐵公司持有作歸屬土地，作員工宿舍及會所用途。

於2007年8月9日，九鐵公司就臨時安排作出承諾，以確保由合併日期開始，公司須負責九鐵公司根據有關第2B類物業的特許協議項下的義務並強制執行該等協議。公司有權獲得九鐵公司就該等特許協議而言所收取的所得款項。臨時安排計有(其中包括)由合併日期起：

- 受現有特許及《九鐵條例》附件二所限下，九鐵公司(作為特許發出人)向公司(作為特許持有人)授出就第2B類物業的管有權，公司無需支付任何特許使用費或同意租賃金，而公司有權分租特許使用全部或部分第2B類物業(條件為物業須用作員工宿舍及會所)的協議；
- 直至批授第2B類物業的政府租契前，九鐵公司已委任公司出任其執行代理，以強制執行九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2B類物業租賃協議；及
- 九鐵公司根據九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2B類物業租賃協議收取的所得款項轉讓予公司。

「第2B類物業」(即策誠軒)的基本條款文件於2009年12月31日發出，並於同日獲公司接納，預期政府租契將於三個月內簽訂。

第3類物業

於2007年8月9日，公司與九鐵公司訂立三份協議(「第3類協議」)及相關授權書。每份第3類協議均與若干物業(每項均為「第3類物業」)有關。九鐵公司之前曾就每項第3類物業訂立一份發展協議。倘若公司根據第3類協議獲授或承擔的權利及義務只與該項第3類物業上的經營權財產有獨有關係，則公司不可行使或履行該等權利及義務。對位於任何第3類物業上的經營權財產構成影響的事宜，將會根據服務經營權協議的條款處理(定義及概要見第131頁)。

根據各份第3類協議的條款，公司獲委任出任九鐵公司的代理人及根據授權書為獲授權人，以行使及履行九鐵公司就第3類物業而言的權利及義務(但不包括出售相關的第3類物業的權利或義務)。

公司須在任何時間遵守就第3類物業而言約束九鐵公司的法定限制及義務，並須支付九鐵公司因公司的行動而產生的所有應付九鐵公司款項及應收九鐵公司款項。

於擔任九鐵公司代理人時，公司須根據審慎的商業原則行事，並以就第3類物業盡量取得最高毛利及經營安全有效率的鐵路。為協助公司履行其代理職能，九鐵公司已向公司授

予授權書。公司僅可按授權書根據第3類協議行使其獲賦予的權利及履行所承擔的義務。除作為九鐵公司代理人外，公司亦有權就各項第3類物業(包括其有關發展協議)向九鐵公司發出指示，凡屬公司因其代理權範圍限制無法作出有關的任何行動或事宜。凡法律及有關政府批授許可進行該等指示，九鐵公司必須即時遵行該等指示。

九鐵公司須就第3類物業收取的收入以資產負債表(而非於損益帳)變動方式入帳，但該處理方法必須為法律及會計準則及實務許可。

九鐵公司不得就第3類物業採取任何公司(作為九鐵公司代理人)並無採取，或非根據公司指示或非根據第3類協議的條款以其他方式採取的行動。

作為出任九鐵公司代理的代價，公司將獲支付一筆費用，預期數目將與九鐵公司就有關第3類物業取得的利潤(扣除若干初期及最初付款及顧問貢獻費後，兩者均已經或將會由九鐵公司的有關發展商支付)相近。一般而言，公司的費用將於九鐵公司收訖有關款項後即時分期支付(但或須扣減九鐵公司應付有關第3類物業發展商的指定金額)。

公司同意就各第3類物業對九鐵公司作出若干彌償保證。

公司將為各第3類物業(落成後)的首任管理人，或將確保就有關物業委任管理人。

倘九鐵公司不再擁有有關第3類物業的任何不分割份數(經營權財產除外)，及九鐵公司與發展商及擔保人根據關於有關第3類物業的發展協議並無任何進一步權利可行使，亦無責任須履行，公司出任代理人的委任即須終止。

就合併框架協議、九龍南綫項目管理協議、西鐵代理協議(及相關授權書)、美國跨境租約承擔協議、美國跨境租約分配協議、外判協議，及有關第2A類、第2B類及第3類物業的協議(合稱「與合併相關持續關連交易」)，根據與合併相關豁

免第B(l)(i)段，公司確認公司所有的獨立非執行董事已審閱各項與合併相關持續關連交易，並確認與合併相關持續關連交易是按下列條件訂立：

- (1) 屬於公司的日常業務；
- (2) 按一般商務條款或不遜於獨立第三者向公司可提供的條款訂立；及
- (3) 根據有關協議訂定的條款屬公平合理及符合公司股東的整體利益。

公司已聘請公司的核數師就各項與合併相關持續關連交易，根據香港會計師公會發出的香港審計《相關服務準則》第4400號「就財務資訊執行商定程式的應聘工作」進行審核。根據與合併相關豁免第B(l)(ii)段，核數師已向董事局遞交函件，確認各項與合併相關持續關連交易：

- (a) 已經獲得公司董事局批准；及
- (b) 是根據相關交易的有關協議訂立。

II 與政府及/或其聯繫人士之非合併相關持續關連交易

下列披露乃根據豁免第(B)(l)(i)段及上市規則第14A.46條作出。

A 有關沙田至中環綫的設計及地盤勘測的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2008年11月24日就沙田至中環綫的設計及地盤勘測簽訂委託協議(「沙中綫協議」)。

沙中綫協議載有關於擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 根據沙中綫協議，政府就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本和前期成本)有責任向公司支付最高合計15億港元；

- 政府承擔沙中綫協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)以及由政府直接支付該等成本的安排；
- 公司進行或促使進行有關擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測活動的責任；
- 公司根據沙中綫協議對政府承擔的責任以6億港元為限，但因公司疏忽而引致的傷亡事故除外；及
- 倘沙田至中環綫的鐵路計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關沙田至中環綫的融資、建造、竣工、測試、啓用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

B 有關區域快綫(廣深港高速鐵路香港段)的設計及地盤勘測的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2008年11月24日就區域快綫的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「區域快綫協議」)。

區域快綫協議載有關於擬建的區域快綫的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 政府就公司根據區域快綫協議而產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本、前期成本和招聘員工成本)而有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府承擔區域快綫協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)，以及由政府直接支付該等成本的安排；
- 公司進行或促使進行有關擬建的區域快綫的設計及地盤勘測活動的責任；
- 公司根據區域快綫協議對政府承擔的責任以7億港元為限，但因公司疏忽而引致的傷亡事故除外；及

- 倘區域快綫的計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關區域快綫的融資、建造、竣工、測試、啓用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

C 延續現有關於香港國際機場旅客捷運系統的保養協議

公司由2002年起與機管局訂有一份關於香港國際機場旅客捷運系統的保養安排的保養協議。這份協議於2002年3月18日訂立，為期三年，於2005年7月6日屆滿。公司其後與機管局達成一份補充協議，並於2005年6月獲董事局批准，將保養協議延長多三年至2008年7月6日，當中包括將服務延伸至翔天廊及海天客運碼頭大樓的旅客捷運系統的選擇權。

於2008年8月21日，公司與機管局訂立新的保養協議，以延續當時屆滿的旅客捷運系統保養協議，由2008年7月6日起為期五年（「新保養協議」）。預計每年根據新保養協議可從機管局獲取的最高金額為3,700萬港元。

新保養協議載有關於公司對安裝於香港國際機場的旅客捷運系統（「系統」）的運作和保養以及公司對系統進行若干指定服務的條文，當中包括以下各項：

- 訂明新保養協議的有效期由2008年7月6日至2013年7月5日（包括該日）為期五年的條文；
- 有關公司對系統進行定期維修和全面檢修的條文；
- 有關監察系統的任何故障及公司於必要時提供維修服務的條文；
- 有關公司必須令系統運作達到一定水平的條文；及
- 有關公司在若干情況下為系統進行改善工程（作為一項額外服務）的條文。

D 有關西港島綫的財務安排、設計、建造及營運的項目協議

公司與運輸及房屋局局長（代表政府）於2009年7月13日就西港島綫的財務安排、設計、建造及營運簽訂了項目協議（「西港島綫項目協議」）。

西港島綫項目協議包括財務安排條文及公司須自行或促使他人進行設計、建造、竣工、測試及投入服務，以使西港島綫鐵路工程可按照香港鐵路條例、由運輸及房屋局局長（代表政府）與公司於2007年8月9日簽訂的營運協議及西港島綫項目協議投入運作。公司將在專營期內為本身擁有、營運及維修西港島綫。西港島綫項目協議包括以下方面的條文：

- 政府將向公司支付西港島綫122.52億港元的補助金，構成政府對公司實行西港島綫項目的財務資助；
- 在西港島綫按賺取收入基準開始商業營運及為公眾提供定期交通運輸服務後24個月內，公司須向政府付還因高估西港島綫鐵路工程及重置、補救及改善工程有關的某些資本支出、價格調整費用、土地成本及應急費用而多付的任何金額（連同利息）；
- 公司須承擔與重建計劃、補救工作及改善工程有關的設計、建造及竣工之成本；政府須承擔與主要公共基建工程有關的成本；
- 公司須承擔因實行西港島綫項目而產生的土地徵用、清理及相關的成本，但第三方提出索償所引起那些的成本除外；及地政總署因參與實行西港島綫項目而招致或支付的所有成本、開支及其他款額；及
- 公司履行環境影響評估報告及政府於2009年1月12日就西港島綫向公司簽發的環境許可證中所指明的措施。

西港島綫的建造工程預定於西港島綫項目協議簽訂日至2014年期間進行。

就沙中綫協議、區域快綫協議、新保養協議及西港島綫項目協議(合稱「非合併相關持續關連交易」)，根據豁免第(B)(l)(iii)(a)段，公司確定所有的獨立非執行董事已審閱各項非合併相關持續關連交易，並確認非合併相關持續關連交易是按下列條件訂立：

- (1) 屬於公司的日常業務；
- (2) 按一般商務條款或不遜於獨立第三者向公司可提供的條款訂立；及
- (3) 根據有關協議所訂立的條款屬公平合理及符合公司股東的整體利益。

公司已聘請公司的核數師就各項非合併相關持續關連交易，根據香港會計師公會發出的香港審計《相關服務準則》第4400號「就財務資訊執行商定程式的應聘工作」進行審核。根據豁免第(B)(l)(iii)(b)段，核數師已向董事局遞交函件，確認各項非合併相關持續關連交易：

- (a) 已經獲得公司董事局批准；及
- (b) 是根據相關交易的有關協議訂立。

III 與非政府及/或其聯繫人士之非合併相關持續關連交易 **— 有關UGL提供列車維修及其他服務的先前合約及先前補充合約**

根據上市規則第14A.46條，披露下列內容：

於2009年8月31日，公司與UGL及John Holland Pty Limited(「JHL」)各自同意認購在澳洲成立的合資公司Metro Trains Melbourne Pty Ltd(「MTM」)的股份。使公司在任何MTM股東大會上持有60%表決權，而UGL和JHL在任何MTM股東大會上各自持有20%表決權。因此，公司簽訂先前合約(經先

前補充合約修訂)(各定義如下)後，UGL被視為MTM(公司的附屬公司)的主要股東，並因而成為了《上市規則》第14A章所指的公司的「關連人士」，故先前合約(經先前補充合約修訂)為《上市規則》第14A.14條所指的「持續關連交易」。

於2002年1月11日，公司與UGL就提供與在若干車廠的列車有關的維修及其他服務簽訂了先前合約；該等服務為期七年，由2002年10月1日或該日期前後起至2009年9月30日止(「先前合約」)。其後，開始提供該等服務的日期提前了三個月。於2009年4月14日，公司與UGL為了把先前合約由2009年8月1日起延長七年及把根據先前合約提供的維修服務轉移至九龍車廠而簽訂了先前補充合約(「先前補充合約」)。

UGL按先前合約(經先前補充合約修訂)向公司在觀塘綫、港島綫、荃灣綫及將軍澳綫使用的15 G/H列車，與在將軍澳車廠及九龍車廠的列車提供維修及其他服務，當中包括以下各項：

- 公司總共向UGL支付了約171,966,450港元(包括就變更及附加工程支付的款項)，作為UGL在2002年8月1日至2009年7月31日期間提供維修服務的代價。按先前補充合約中列明的時間表，公司就延長期限七年須向UGL支付的代價達152,940,000港元，但可予以調整，其中包括列車達到的服務表現水平；
- UGL須就根據先前合約(經先前補充合約修訂)履行其義務所引起或與相關的義務引致公司所承受的若干損失或開支，向公司作出彌償；
- UGL須就其對公司的若干責任購買及維持保險；
- 公司須購買及繼續持有第三者保險，範圍涵蓋UGL和公司對由UGL根據先前合約(經先前補充合約修訂)履行其義務所引起或與相關的義務引致的個人意外死亡或受傷或財產意外損失或損壞的法律責任；及

- 公司須繼續持有「承判商全險」保險，範圍涵蓋在將軍澳車廠及九龍車廠的若干貨物、設備及臨時建築物的損失或損壞。

先前合約的條款是在進行招標程序之後議定的。在該招標程序中，若干承判商獲邀請提交標書，其中包括UGL。UGL是由公司按照公司既有的標書評核程序挑選出來的。

公司經常把若干服務外判予專門從事有關種類的外判工作的第三方，從而提高公司的營運效率，並讓公司能夠把公司的資源集中於核心業務領域。UGL專門為鐵路業提供建造、翻新及維修服務，是這方面的專家。

就先前合約(經先前補充合約修訂)(「與UGL持續關連交易」)及根據《上市規則》第14A.37段，公司確定所有的獨立非執行董事已審閱與UGL持續關連交易，並確認與UGL持續關連交易是按下列條件訂立：

- (1) 屬於公司的日常業務；
- (2) 按一般商務條款或不遜於獨立第三者向公司可取得或提供的條款訂立；及
- (3) 根據有關協議所訂立條款屬公平合理及符合公司股東的整體利益。

公司已聘請公司的核數師就與UGL持續關連交易，根據香港會計師公會發出的香港審計《相關服務準則》第4400號「就財務資訊執行商定程式的應聘工作」進行審核。根據上市規則第14A.38段，核數師已向董事局遞交函件，確認與UGL持續關連交易：

- (a) 已經獲得公司董事局批准；
- (b) 乃按照相關交易的有關協議的定價條款而進行；及
- (c) 是根據相關交易的有關協議訂立。

IV 結算日後事項 — 非合併相關持續關連交易

在審核年度結束後，以下交易和安排涉及持續與政府及UGL提供商品或服務。

A 有關區域快綫的建造、測試及投入服務的委託協議

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2010年1月26日就有關區域快綫的建造及投入服務簽訂了協議(「委託協議」)。

公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2008年11月24日就區域快綫的設計及相關的地盤勘測及採購活動簽訂區域快綫協議。

區域快綫的方案於2008年11月28日按照香港法例第519章《鐵路條例》首次刊登憲報，其修訂及更新方案於2009年4月30日刊登憲報。行政長官會同行政會議於2009年10月20日批准經作出被視為必要的輕微修改的方案，而相關的資金支持於2010年1月16日獲得立法會財務委員會通過。

委託協議包括以下條文：

- 政府須向公司支付4,590,000,000港元，作為公司自行或促使他人進行在委託協議下的若干委託活動及履行在委託協議和區域快綫協議下的其他義務的代價。政府將按預定時間表每季度預先以現金支付給公司，該金額可按照委託協議更改，並受最高付費限額限制(分別為每年2,000,000,000港元及總付額不超過10,000,000,000港元(「最高付費限額」)；
- 公司與政府可以同意由公司自行(或促使他人)為政府進行某些額外工程(這些同意的額外工程統稱「雜項工程」)。公司進行雜項工程(如有)的方式應猶如其為根據委託協議所進行指定活動的組成部分一樣。而作為公司自行或促使他人執行雜項工程(如有)及履行其在委託協議下關於雜項

工程(如有)的其他義務的代價，政府須向公司支付相當於由於雜項工程而不時產生的第三方費用的有關固定百分比的金額，此金額受最高付費限額限制；

- 公司將會在每曆月結束前向政府提供在緊接的前一個曆月所進行委託活動的進度報告，並在將區域快綫項目移交給政府或委託協議終止(以較先發生者為準)後三個月內向政府提供一個根據委託協議進行所需活動的最終報告；
- 從開始施工起至向政府(或經政府指示的第三方)移交有關工程之日為止，公司須對在區域快綫項目下的所有工程負責，並自行或促使他人完成在該等工程移交前發現的任何尚未完成的工程及/或修補缺陷工程；
- 公司根據有關已簽訂的工程合約自簽發竣工證書予第三方後的十二年之內，須負責修復在有關合約保修責任期屆滿之後，所發現該項工程中的任何缺陷；
- 公司保證：
 - 就涉及委託協議中有關項目管理服務的活動而言，該等活動將由一個專業及稱職的項目經理提供具有技術及謹慎的服務；
 - 就涉及委託協議中有關設計服務的活動而言，該等活動將由一個專業及稱職的設計工程師提供具有技術及謹慎的服務；及
 - 就涉及委託協議中有關建造活動而言，該等活動將由一個稱職及技術熟練的承建商通過利用預期備有的裝置設備、貨物及材料進行具有技術及謹慎的服務。
- 政府須承擔(i)應向第三方支付的任何費用、(ii)根據委託協議進行的活動而須向任何政府部門、政策局、機構或團體支付有關的收費、費用及金額；及(iii)因公司及/或第三方承辦商根據委託協議進行活動對九鐵公司所造

成的損害而須向九鐵公司支付作為賠償的任何和所有金額；及(iv)所有土地徵用、清理及相關費用(包括因任何第三方提出任何賠償申索所致的所有金額)及由地政總署招致的與區域快綫項目相關的費用；及

- 政府更承諾應盡合理努力為公司提供非財務性的協助，包括採取所有合理步驟以促使公司在可能範圍內盡快獲給予或授予所有與區域快綫的設計、建造及營運有關的必要的許可及同意。

政府已經同意基於公司將被邀請以特許經營方式營運區域快綫，由公司根據並按照委託協議的條款來進行區域快綫的建造、測試及投入服務相關工作。

委託協議在按照委託協議進行的活動完成或按照委託協議條款被提早終止之前持續完全有效。公司預期絕大部份按照委託協議進行的活動將於2015年中預計移交已完工的區域快綫的時間前完成。然而，某些活動涉及向政府提供特定的行政服務(例如就第三方土地賠償申索向政府提供支援)；公司預期會在區域快綫項目完成之後的若干年繼續提供這些服務。儘管如此，某些條款在按照委託協議進行的活動完成之後繼續有效，例如有關保密及爭議解決的條款。

B 有關延長第一期輕鐵列車中期翻修原合約的補充協議

公司與UGL於2010年2月26日簽訂了就有關延長第一期輕鐵列車中期翻修原合約(定義見下文)的補充協議。

九鐵公司與UGL於2007年11月30日就翻修第一期輕鐵列車簽訂了原合約(「原合約」)；該合約為期45個月，由2007年11月30日起至2011年8月31日止。九鐵公司於2007年12月2日在原合約下的權利和義務依據香港鐵路條例第52(B)條轉歸公司。補充協議把原合約由2011年8月31日起延長16個

月至2012年12月31日。原合約(經補充協議修訂及補充)的形式與九鐵公司的標準工程合約條件大致相同，其中包括下列條文：

- 公司須總共向UGL支付約48,260,000港元(不包括就變更及附加工程支付的款額)，作為UGL根據原合約進行翻修工程(定義見下文)的代價。補充協議(除了其他規定以外)擴大了原合約的翻修工程範圍，而公司就擴大翻修工程範圍須向UGL支付的代價為83,736,143港元(「合約款項」)。根據原合約應支付的總額以及合約款項將按補充協議中列明的時間表支付，但可予以調整，以顧及公司的總機電工程師(「工程師」)對翻修工程範圍作出的變更。公司根據原合約及補充協議每年須支付的最高總金額為約72,390,000港元；
- 公司有義務購買第三者責任限額不少於30,000,000港元的「承判商全險」及「第三者責任」保險；
- UGL將進行車身結構檢查，以評估第一期輕鐵列車的機械狀況；翻修第一期輕鐵列車的司機控制台、操作員座位及乘客車廂；對第一期輕鐵列車進行制動軟件升級；及對第一期輕鐵列車進行其他雜項維修(統稱為「翻修工程」)；
- UGL須就翻修工程引起或與翻修有關工程招致公司所承受的任何若干損失或開支，向公司作出彌償，但因公司、公司僱員或代理人、工程師或工程師委任的人士的任何疏忽，可因此而按比例減少責任；
- UGL須就公司因UGL的僱員或其他人士在其僱傭關係期間及因其僱傭關係，在工作期間遇到任何意外、受傷或患病而在法律上所承擔一切賠償金及補償金以及與此有關的若干損害賠償、補償、費用或開支，向本公司作出彌償；
- UGL須就其若干責任購買及繼續持有限額不少於100,000,000港元的保險；該保險的有效期應由2007年11月30日起至翻修工程完工日止；

- 倘若公司、公司的僱員或代理人、工程師或工程師委任的人士的任何作為或不作為造成或有份造成有關的死亡、疾病、損傷、損失或損害，UGL向公司作出彌償的責任將按比例減少。除了UGL對造成死亡、人身傷害、故意行為不當、欺詐及侵犯第三方知識產權權利的責任外，UGL承擔責任總額不應超過根據原合約應支付的總額的百分之百；及
- 因延誤的原故UGL須向公司支付算定損害賠償的責任總額限於根據原合約應支付的總額的10%。除受制於有關算定損害賠償的規定外，UGL對公司蒙受的任何種類的經濟、財務、間接或相應而產生的損失或損害(包括但不限於利潤的損失、使用上的損失、生產上的損失、任何合約的損失及類似損失)概不承擔責任。

根據原合約，公司已獲得由HSBC Bank Australia Limited發出就UGL在原合約項下的義務提供的銀行擔保。

倘若UGL未能在合約期限內完成翻修工程，工程師可以透過向UGL發出書面通知終止合約。

兩鐵合併額外資料

兩鐵合併包含多項獨立協議，各項該等協議已在公司於2007年9月3日就兩鐵合併而發出的通函中詳細說明，並已整體獲公司的獨立股東於2007年10月9日舉行的股東特別大會上通過。下文A段所載的資料闡述兩鐵合併採用的付款機制，而下文B至F段概述公司就兩鐵合併而訂立，又沒有於上文「合併相關持續關連交易」一節內披露的各項協議。

A 與合併相關協議有關的支付

公司於2007年12月2日(即合併日期)就兩鐵合併向九鐵公司作出以下的初步付款：

- 根據服務經營權協議(見下文B段所述)應作出的最初付款42.5億港元，作為取得實施服務經營權(定義見下文B段)的權利的最初費用及收購鐵路資產的代價；及

- 根據合併框架協議(見第121頁至122頁所述)應作出的最初付款77.9億港元，作為簽訂物業組合協議(見下文第132頁及E段所述)及根據公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立的買賣協議，將九鐵公司旗下附屬公司(定義見第123頁)所售股份轉讓予公司之代價。

除了上文的初步付款外，公司亦須向九鐵公司支付以下款項：

- 每年定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年定額付款7.5億港元；每年定額付款須在經營權有效期內，於緊接每一個合併日期的周年日期之前的一天，就截至及包括該付款到期日的前12個月期間支付；及
- 每年非定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年非定額付款，付款金額按公司每個財政年度從九鐵公司系統所得收入的金額(按照服務經營權協議釐定)分層計算。公司無須就合併日期後首36個月支付每年非定額付款。

作為全面的一籃子交易，除上述付款組成部分及下文有關段落另有說明外，在兩鐵合併的各個組成部分之間沒有作具體分配。

B 服務經營權協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立服務經營權協議。

服務經營權協議載有有關服務經營權的授予及實施，以及九鐵公司授予公司的特許(「服務經營權」)的條文，包括有關下列各項的條文：

- 向公司授予服務經營權，以便公司接觸、使用及經營經營權財產(緊接於下文所述的九鐵公司鐵路土地除外)至若干指定標準；
- 授予接觸及使用若干九鐵公司鐵路土地的特許；
- 服務經營權的期限(即自合併日期起最初期限為50年)以及於經營權有效期屆滿或終止時交還九鐵公司系統。如與九鐵公司鐵路有關的專營權被撤銷，服務經營權將會終止；

- 作出最初付款42.5億港元、每年定額付款及每年非定額付款(見上文A段所述)；
- 九鐵公司繼續為於合併日期的經營權財產法律及實益上的擁有人，而公司為若干未來經營權財產(「額外經營權財產」)法律及實益上的擁有人；
- 假如額外經營權財產於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司，則應由九鐵公司向公司支付補償的相關規定；
- 公司及九鐵公司就經營權財產擁有的權利及須受的限制；及
- 在符合若干條件的前提下，公司承擔與經營權財產及經營權有效期內任何經營權財產所在土地相關或由此產生的所有風險、法律責任及/或費用。

C 買賣協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立買賣協議。

買賣協議訂明公司將向九鐵公司收購若干資產及合約(「收購鐵路資產」)所依據的條款。

出售收購鐵路資產(不包括於九鐵附屬公司的股份)的代價構成最初付款42.5億港元的一部分。出售於九鐵附屬公司(該等附屬公司持有下文E段所述的第1A類物業並出任物業管理人)的股份的代價構成支付物業組合款項77.9億港元的一部分(見上文A段及下文E段所述)。

D 營運協議

根據香港鐵路條例的規定，公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2007年8月9日簽訂營運協議。

營運協議是以2000年6月30日所簽訂的上一份營運協議為依據。營運協議與上一份營運協議之間的差異，旨在因應合併後的地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路的性質等事宜作出規定。營運協議載有有關下列各項的條款：

- 根據香港鐵路條例延續公司的專營權；
- 鐵路的设计、建造及維修；
- 乘客服務；
- 批授新項目及新鐵路營運與擁有權架構的框架；

- 適用於公司若干票價的調整機制；及
- 根據香港鐵路條例就專營權暫時終止、屆滿或終止而應付予公司的補償。

E 額外物業組合協議

第1A類物業

九鐵附屬公司持有第1A類物業。根據買賣協議之條款，公司向九鐵公司收購九鐵附屬公司的股份(從而間接收購「第1A類物業」)。

第1B類物業

於2007年8月9日，九鐵公司與公司訂立買賣協議，據此，九鐵公司同意於合併日期將若干物業(「第1B類物業」)轉讓予公司。九鐵公司與公司已於2007年12月2日簽訂有關轉讓協議。

第4類物業

於2007年8月9日，政府承諾將於公司與政府協定的期間內，就若干發展用地(「第4類物業」)向公司提出私人協約方式批地的要約。各私人協約方式批地的條款一般由政府釐定，而地價則按十足市值基準評估，且除新界元朗輕鐵天水圍總站外，不計入鐵路的存在因素。

於2007年8月9日，公司向九鐵公司發出函件確認，倘第4類物業上應有任何鐵路處所，則公司會將該等鐵路處所轉讓予九鐵公司。

國際都會權益從屬參與協議

九鐵公司與公司於2007年8月9日訂立國際都會權益從屬參與協議。九鐵公司須按公司指示行事，及向公司支付任何與其於物業管理公司國際都會物業管理有限公司(「國際都會」)的股權有關的分派或出售所得款項。國際都會的已發行股本為25,500股A股(由九鐵公司持有)及24,500股B股(由長江物業管理有限公司持有)。國際都會從事物業管理業務。

F 聯絡委員會函件

九鐵公司於2007年8月9日發出聯絡委員會函件，其條款獲公司與政府確認及同意。

該函件列出各方就設立「聯絡委員會」以在2007年8月9日至合併日期之間管治九鐵公司若干事務的協定。在兩鐵合併完成後，聯絡委員會亦告解散。

G 合併相關豁免的應用

根據「合併相關豁免」A段，就營運協議及服務經營權協議，聯交所已向公司授予豁免，據此公司可免嚴格遵守上市規則第14A章中有關持續關連交易的所有規定。

核數師

即將退任的核數師畢馬威會計師事務所已表示有意繼續留任。股東週年大會上將會提呈一項決議案，重新委任畢馬威會計師事務所出任核數師及授權董事釐定其酬金。

承董事局命

杜禮

董事局秘書

香港，2010年3月9日

134	獨立核數師報告	185	30 於附屬公司的投資
	帳項	188	31 聯營公司權益
135	綜合損益表	189	32 證券投資
136	綜合全面收益表	190	33 員工置業貸款
137	綜合資產負債表	190	34 待售物業
138	資產負債表	191	35 財務衍生工具資產及負債
139	綜合權益變動表	195	36 存料與備料
140	綜合現金流量表	195	37 應收帳項、按金及預付款項
	帳項附註	197	38 給予物業發展商貸款
141	1 合規聲明	197	39 應收政府及其他關連人士的款項
141	2 主要會計政策	198	40 現金及現金等價物
152	3 與九廣鐵路公司的合併計劃	198	41 貸款及其他債務
153	4 香港車費收入	201	42 應付帳項及應計費用
153	5 非車費收入	203	43 工程合約保證金
154	6 香港以外的鐵路專營權收入及支出	204	44 應付政府及其他關連人士的款項
154	7 其他淨收入	204	45 服務經營權負債
155	8 經營開支	204	46 附屬公司的少數股東貸款
157	9 董事局成員及執行總監會成員酬金	205	47 遞延收益
161	10 物業發展利潤	205	48 資產負債表所示的所得稅
161	11 折舊及攤銷	206	49 股本及資本管理
161	12 合併相關開支	208	50 其他儲備
162	13 利息及財務開支	209	51 以股份為基礎的支出
163	14 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	214	52 退休金計劃
163	15 所得稅	216	53 界定福利退休計劃責任
164	16 股東應佔利潤	220	54 共同控制業務權益
164	17 股息	221	55 重大關連人士交易
164	18 每股盈利	224	56 承擔
165	19 業務分類資料	229	57 結算日後事項
170	20 其他全面收入	229	58 會計估計及判斷
171	21 投資物業	231	59 截至2009年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新會計準則及詮釋的可能影響
172	22 其他物業、機器及設備	231	60 帳項核准
175	23 服務經營權資產		
177	24 物業管理權		
177	25 在建鐵路工程		
178	26 發展中物業		
181	27 遞延開支		
182	28 預付土地租賃費用		
182	29 無控制權附屬公司權益		

致香港鐵路有限公司股東

(在香港註冊成立的有限公司)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審核刊於第135頁至第231頁香港鐵路有限公司(「貴公司」)的綜合帳項，此綜合帳項包括於2009年12月31日的綜合資產負債表及貴公司的資產負債表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及主要會計政策概要及其他附註解釋。

董事就帳項須承擔的責任

董事須負責根據香港會計師公會頒布的香港財務報告準則及香港《公司條例》編製及真實而公平地列報該等帳項。這責任包括設計、實施及維護與編製及真實而公平地列報帳項相關的內部控制，以使帳項不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述；選擇和應用適當的會計政策；及按情況下作出合理的會計估計。

核數師的責任

我們的責任是根據我們的審核對該等帳項作出意見。我們是按照香港《公司條例》第141條的規定，僅向整體股東報告。除此之外，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。

我們已根據香港會計師公會頒布的香港審計準則進行審核。這些準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行審核，以合理確定此等帳項是否不存有任何重大錯誤陳述。

審核涉及執程序以獲取有關財務報表所載金額及披露資料的審核憑證。所選定的程序取決於核數師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致帳項存有重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，核數師考慮與該公司編製及真實而公平地列報帳項相關的內部控制，以設計適當的審核程序，但並非為對公司的內部控制的效能發表意見。審核亦包括評價董事所採用的會計政策的合適性及所作出的會計估計的合理性，以及評價帳項的整體列報方式。

我們相信，我們所獲得的審核憑證是充足和適當地為我們的審核意見提供基礎。

意見

我們認為，該等綜合帳項已根據香港財務報告準則真實而公平地反映貴公司及貴集團於2009年12月31日的事務狀況及截至該日止年度的集團利潤及現金流量，並已按照香港《公司條例》妥為編製。

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
2010年3月9日

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2009	2008
香港車費收入	4	11,498	11,467
車站商務及鐵路相關收入	5A	3,328	3,449
租務、管業及其他收入	5B	2,928	2,712
香港以外的鐵路專營權收入	6	1,043	–
其他淨收入	7	–	–
		18,797	17,628
員工薪酬及有關費用	8A	(3,387)	(3,358)
水電費用		(1,020)	(1,020)
營運鐵路的地租及差餉		(183)	(179)
耗用的存料與備料		(403)	(411)
維修及保養	8B	(915)	(856)
鐵路配套服務		(127)	(121)
車站商務及鐵路相關業務開支		(632)	(822)
租務、管業及其他業務開支		(866)	(785)
香港以外的鐵路專營權經營開支	6	(1,035)	–
項目研究及業務發展開支	8C	(206)	(198)
一般及行政開支	8D	(329)	(342)
其他費用	8E	(192)	(211)
未計折舊及攤銷前經營開支		(9,295)	(8,303)
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤		9,502	9,325
物業發展利潤	10	3,554	4,670
未計折舊及攤銷前經營利潤		13,056	13,995
折舊及攤銷	11	(2,979)	(2,930)
合併相關開支	12	(12)	(53)
未計利息及財務開支前經營利潤		10,065	11,012
利息及財務開支	13	(1,504)	(1,998)
投資物業的公允價值變動	21	2,798	(146)
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	14	160	159
除稅前利潤		11,519	9,027
所得稅	15A	(1,880)	(747)
年內利潤		9,639	8,280
下列人士應佔：			
– 公司股東	16	9,639	8,284
– 少數權益		–	(4)
年內利潤		9,639	8,280
每股盈利：	18		
– 基本		HK\$1.69	HK\$1.47
– 攤薄		HK\$1.69	HK\$1.47

第141至231頁的附註屬本帳項的一部分。

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2009	2008
年內利潤		9,639	8,280
年內其他全面收入(除稅及重新分類調整後)：			
折算的匯兌差額：			
– 海外附屬公司財務報表		(10)	21
– 少數權益		–	2
		(10)	23
現金流量對沖：對沖儲備的淨變動	20A&B	102	(129)
自用土地及樓宇：			
– 固定資產重估儲備的淨變動	20A&B	172	(210)
– 保留溢利的淨變動	20A&B	–	42
		264	(274)
年內全面收入總額		9,903	8,006
下列人士應佔：			
– 公司股東		9,903	8,008
– 少數權益		–	(2)
年內全面收入總額		9,903	8,006

第141至231頁的附註屬本帳項的一部分。

於12月31日 百萬港元	附註	2009	2008
資產			
固定資產			
- 投資物業	21	40,993	37,737
- 其他物業、機器及設備	22	77,290	77,804
- 服務經營權資產	23	19,351	15,463
		137,634	131,004
物業管理權	24	31	35
在建鐵路工程	25	-	658
發展中物業	26A	6,718	7,895
遞延開支	27	558	1,988
預付土地租賃費用	28	554	567
無控制權附屬公司權益	29	490	381
聯營公司權益	31	823	743
遞延稅項資產	48B	12	11
證券投資	32	227	471
員工置業貸款	33	7	10
待售物業	34	3,783	2,228
財務衍生工具資產	35	370	528
存料與備料	36	1,040	690
應收帳項、按金及預付款項	37	2,428	7,190
給予物業發展商貸款	38	1,916	3,720
應收政府及其他關連人士的款項	39	12,788	426
現金及現金等價物	40	7,115	793
		176,494	159,338
負債			
銀行透支	41A	21	59
短期貸款	41A	25	1,646
應付帳項及應計費用	42	20,497	5,334
本期所得稅	48A	430	450
工程合約保證金	43	354	224
應付政府及其他關連人士的款項	44	923	882
貸款及其他債務	41A	23,822	29,584
服務經營權負債	45	10,625	10,656
財務衍生工具負債	35	237	305
附屬公司的少數股東貸款	46	136	-
遞延收益	47	167	156
遞延稅項負債	48B	12,804	12,220
		70,041	61,516
淨資產			
		106,453	97,822
股本及儲備			
股本、股份溢價及資本儲備	49A	42,497	41,119
其他儲備	50	63,890	56,682
公司股東應佔權益			
少數權益			
		66	21
總權益			
		106,453	97,822

於2010年3月9日獲董事局通過及核准發布

錢果豐

周松崗

梁國權

第141至231頁的附註屬本帳項的一部分。

於12月31日 百萬港元	附註	2009	2008
資產			
固定資產			
– 投資物業	21	39,879	36,618
– 其他物業、機器及設備	22	76,979	77,613
– 服務經營權資產	23	15,725	15,463
		132,583	129,694
物業管理權	24	31	35
在建鐵路工程	25	–	658
發展中物業	26A	6,718	7,895
遞延開支	27	558	338
預付土地租賃費用	28	554	567
於附屬公司的投資	30	1,219	1,150
證券投資	32	–	90
員工置業貸款	33	7	10
待售物業	34	3,783	2,228
財務衍生工具資產	35	370	528
存料與備料	36	874	667
應收帳項、按金及預付款項	37	1,939	7,000
給予物業發展商貸款	38	1,916	3,720
應收政府及其他關連人士的款項	39	15,955	2,128
現金及現金等價物	40	5,622	262
		172,129	156,970
負債			
銀行透支	41A	21	59
短期貸款	41A	25	624
應付帳項及應計費用	42	18,581	4,666
本期所得稅	48A	425	441
工程合約保證金	43	204	166
應付政府及其他關連人士的款項	44	13,159	14,121
貸款及其他債務	41A	10,381	16,628
服務經營權負債	45	10,625	10,656
財務衍生工具負債	35	237	305
遞延收益	47	124	156
遞延稅項負債	48B	12,798	12,219
		66,580	60,041
淨資產			
		105,549	96,929
股本及儲備			
股本、股份溢價及資本儲備	49A	42,497	41,119
其他儲備	50	63,052	55,810
總權益			
		105,549	96,929

於2010年3月9日獲董事局通過及核准發布

錢果豐

周松崗

梁國權

第141至231頁的附註屬本帳項的一部分。

港鐵公司

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	股本， 股份溢價及 資本儲備	其他儲備					公司股東 應佔 總權益	少數 權益	總權益	
			固定資產 重估儲備	對沖 儲備	以股份為 基礎的僱員 資本儲備	匯兌 儲備	保留 溢利				
2009											
於2009年1月1日結餘		41,119	960	(154)		25	63	55,788	97,801	21	97,822
截至2009年12月31日止年度的權益變動											
– 2008年末期股息	50	962	–	–	–	–	–	(1,925)	(963)	–	(963)
– 2009年中期股息	50	399	–	–	–	–	–	(800)	(401)	–	(401)
– 以股份為基礎的僱員支出		–	–	–	32	–	–	–	32	–	32
– 行使的僱員認股權	49A, 50	17	–	–	(2)	–	–	–	15	–	15
– 失效的僱員認股權		–	–	–	(3)	–	3	–	–	–	–
– 因附屬公司發行股本而增加的少數權益		–	–	–	–	–	–	–	–	45	45
– 年內全面收入總額		–	172	102	–	(10)	9,639	9,903	9,903	–	9,903
於2009年12月31日結餘		42,497	1,132	(52)		52	53	62,705	106,387	66	106,453
2008											
於2008年1月1日結餘		39,828	1,170	(25)		7	42	49,992	91,014	23	91,037
截至2008年12月31日止年度的權益變動											
– 2007年末期股息	50	868	–	–	–	–	–	(1,740)	(872)	–	(872)
– 2008年中期股息	50	394	–	–	–	–	–	(790)	(396)	–	(396)
– 以股份為基礎的僱員支出		–	–	–	20	–	–	–	20	–	20
– 行使的僱員認股權	50	29	–	–	(2)	–	–	–	27	–	27
– 年內全面收入總額		–	(210)	(129)	–	21	8,326	8,008	8,008	(2)	8,006
於2008年12月31日結餘		41,119	960	(154)		25	63	55,788	97,801	21	97,822

截至12月31日止年度 百萬港元	2009	2008
經營活動現金流量		
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤	9,502	9,325
調整項目：		
陳舊存貨撥備減少	-	(14)
出售固定資產虧損	6	30
攤銷預付土地租賃費用及有關顧客轉撥入資產的遞延收益	11	14
衍生工具公允價值(增加)/減少	(3)	11
重估證券投資的未實現虧損/(收益)	1	(2)
以股份為基礎的僱員支出	40	22
匯兌虧損/(收益)	4	(1)
未計營運資金變動前鐵路及相關業務的經營利潤	9,561	9,385
應收帳項、按金及預付款項(增加)/減少	(490)	113
存料與備料增加	(350)	(34)
應付帳項及應計費用增加	758	34
經營活動產生的現金	9,479	9,498
本期稅項		
已付香港利得稅	(1,369)	(575)
已付海外稅項	(3)	(2)
經營活動所得的現金淨額	8,107	8,921
投資活動現金流量		
資本性開支		
- 購入香港營運鐵路資產	(2,250)	(1,512)
- 康城站項目	(76)	(230)
- 西港島綫項目	(851)	(306)
- 南港島綫項目	(214)	(96)
- 觀塘延綫項目	(78)	(42)
- 深圳市軌道交通四號綫項目	(1,203)	(827)
- 將軍澳物業發展項目	(188)	(204)
- 東鐵/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	(43)	(1,962)
- 物業改善、裝修工程及其他發展項目	(300)	(591)
- 其他資本性工程	(138)	(72)
沙田至中環綫及區域快綫的支出淨額	(50)	(89)
服務經營權每年定額付款	(750)	(750)
兩鐵合併支出	-	(316)
收取與物業發展有關的款項	11,784	4,448
物業發展商償還貸款	2,000	-
收取政府對西港島綫項目的財務資助	-	400
購入證券投資所需款項	(47)	(147)
出售證券投資所得款項	283	100
清理固定資產所得款項	43	48
無控制權附屬公司及聯營公司(提取)/償還貸款	(51)	109
於聯營公司的投資	(72)	(528)
無控制權附屬公司股息收入	40	23
收取附屬公司少數股東的股本注入及貸款	185	-
透過員工置業貸款計劃償還的本金	3	5
投資活動所得/(耗用)的現金淨額	8,027	(2,539)
融資活動現金流量		
根據認股權計劃發行股本所得款項	16	26
取用貸款	7,954	6,150
發行資本市場借貸工具所得款項	500	1,750
償還貸款	(8,637)	(10,438)
償還資本市場借貸工具	(7,111)	(1,000)
已付利息	(1,127)	(1,442)
已收利息	14	14
已付財務開支	(21)	(17)
已付股息	(1,362)	(1,265)
融資活動耗用的現金淨額	(9,774)	(6,222)
現金及現金等價物增加淨額	6,360	160
於1月1日的現金及現金等價物	734	574
於12月31日的現金及現金等價物	7,094	734
現金及現金等價物結餘分析		
現金及現金等價物	7,115	793
銀行透支	(21)	(59)
	7,094	734

第141至231頁的附註屬本帳項的一部分。

1 合規聲明

本帳項乃按照香港《公司條例》的規定及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)的《證券上市規則》適用的披露規定而編製。本帳項亦按照所有適用的《香港財務報告準則》(「HKFRS」)(包括由香港會計師公會頒布之所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》(「HKAS」)和詮釋，及香港公認會計原則)編製。HKFRS在各重大方面與《國際財務報告準則》完全接軌。集團採納的主要會計政策摘要於附註2披露。

香港會計師公會已頒布若干於2009年1月1日或之後開始的會計期間生效的新增及經修訂的HKFRS，因首次應用與集團有關的該等新增或修訂準則而對本帳項反映的本年及過往會計年度構成的會計政策變動於附註2A(iii)披露。

2 主要會計政策

A 帳項編製基準

(i) 除下列資產及負債是如下文所列的會計政策所述以公允價值入帳外，本帳項是以歷史成本作為編製基準：

- 投資物業(參閱附註2F(i))；
- 其他租賃土地及樓宇，該等土地及樓宇的公允價值無法於租賃開始時分開計算，且整個租賃歸類為融資租賃(參閱附註2F(ii))；
- 除有意持至到期日者以外，被歸類為證券投資的財務工具(參閱附註2M)；及
- 財務衍生工具(參閱附註2U)。

(ii) 按照HKFRS編製帳項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資產與負債及收入與開支的彙報金額。該等估計及相關假設是根據以往經驗和在當時情況下認為合理的多項其他因素作出，其結果構成了管理層就無法從其他途徑實時得知的資產與負債帳面價值所作判斷的基礎。實際業績可能有別於該等估計。

該等估計及相關假設是按持續經營基準檢討。如會計估計需作修訂，而該修訂只會影響作出有關修訂的會計期間，便會在該期間內確認；但如修訂對當期和未來的會計期間均有影響，則會在作出有關修訂的期間及未來期間確認。

管理層採用HKFRS時所作對帳項及估計有重大影響的判斷在附註58論述。

(iii) 香港會計師公會頒布了下列新訂/修訂的HKFRS及詮釋「HK(IFRIC)」，並於集團本會計期間生效：

- HKFRS 8「經營類別」
- HKAS 1(2007年修訂)「財務報表呈列」
- 優化HKFRS(2008年)
- HKAS 27修訂「綜合及個別財務報表 — 於附屬公司、合營公司或聯營公司的投資成本」
- HKFRS 7修訂「金融工具：披露 — 改善財務報表的披露」
- HKAS 23(2007年修訂)「借貸成本」
- HKFRS 2修訂「以股份為基礎的支出 — 歸屬條件及註銷」
- HK(IFRIC) 13「顧客優惠計劃」
- HK(IFRIC) 15「房地產建造合同」
- HK(IFRIC) 16「海外業務投資淨額對沖」
- HK(IFRIC) 18「顧客轉撥入資產」

根據HKFRS 8的規定，集團須根據其主要營運決策者審視及管理集團的方式來披露業務分類資料，而每個須呈報業務類別的匯報金額，須為集團主要營運決策者賴以評估業務類別表現及作出營運決定的依據；這點與集團往年的分類資料呈列方式不同。以往，集團的財務報表分類資料乃按相關服務性質分類呈列。集團採用HKFRS 8後，令業務分類資料的呈列方式與集團內部向最高級行政管理人員匯報的方式更為一致。相應金額已根據與經修訂業務分類資料一致的基準呈列。

2 主要會計政策(續)

A 帳項編製基準(續)

由於採納HKAS 1(2007年修訂)，集團與股東以股東身份進行交易所引致的期內權益變動，於經修訂的綜合權益變動表中，與其他收益及開支分開呈列。其他收益及開支項目，如獲確認為期內的收益或虧損，則於綜合損益表中呈列，否則將會列於名為「綜合全面收益表」的新主要財務報表中。2009年度帳項已採用新形式的綜合全面收益表及綜合權益變動表，而相關的金額亦已按照新的呈報方式重列。呈列方式的改變，對任何在這報告期所列報的損益、總收支或淨資產並無影響。

「優化HKFRS(2008年)」為香港會計師公會對一系列HKFRS作出的多項輕微及非迫切性修訂而頒布的綜合修訂，其中只有對HKAS 40「投資物業」的修訂會導致集團會計政策的改變。按照該項修訂，在興建中的物業按公允價值列帳，而公允價值變動所引致的收益或虧損則確認在損益表中。此項新政策自2009年1月1日起生效，而過往期間的相應金額無須重列。

由於採納HKFRS 7的修訂，財務報表中附註32及35已擴大更多有關集團金融工具公允價值計量的披露，根據公允價值能夠以可觀察市場數據來計量的程度，將公允價值計量劃分為三個等級。

HK(IFRIC) 18適用於自2009年7月1日起所收到從客戶而來的固定資產。在上述日期以前，集團並沒有將這些資產轉移誌帳。在採納HK(IFRIC) 18後，這些資產轉移已作固定資產及相應的遞延收益入帳。該資產及遞延收益均按其資產使用年限計提折舊及分攤收入，並反映於損益表中。

其他HKFRS的修訂及詮釋，與集團一貫採用的政策一致，因此該等新生效的HKFRS修訂及詮釋對集團的財務報表並無重大影響。

集團並無應用任何於本會計期間尚未生效的其他新準則或詮釋(參閱附註59)。

B 綜合基準

綜合帳項包括公司及其附屬公司(統稱「集團」)及集團於無控制權附屬公司(參閱附註2D)及聯營公司(參閱附註2E)的權益編製截至每年12月31日止的帳項。於年內購入或出售的附屬公司業績分別按收購日起或至出售日止，於綜合損益表內列帳。

C 附屬公司

根據香港《公司條例》，附屬公司乃指集團直接或間接持有其過半數已發行股本，或控制其過半數的表決權，或控制其董事局組成的公司。當公司有權直接或間接支配附屬公司的財務及經營政策，並藉此從其活動中取得利益，則這些附屬公司將被視為受公司控制。

集團內部往來的結餘和交易，及因集團內部交易而產生的任何未實現利潤，會於編製綜合帳項時全數抵銷。因集團內部交易而產生的未實現虧損，按應用於未實現收益(惟只限於無減值跡象的金額)的同樣方法抵銷。

於結算日的少數權益是指並非由公司直接或透過附屬公司間接擁有的股權所佔附屬公司資產淨值的部分；這些少數權益列入綜合資產負債表及綜合權益變動表內的權益，與公司股東應佔權益分開列示。集團業績中的少數權益於綜合損益表及綜合全面收益表上以分配給少數權益及公司股東的年內損益及全面收入總額列示。

如果少數權益應佔的虧損超出附屬公司權益中的少數權益，超額部分和任何少數權益應佔的進一步虧損，會自集團所佔的權益中沖減；但如少數權益須承擔具有約束力的義務並有能力彌補虧損則除外。附屬公司的所有其後利潤會分配予集團，直至集團收回以往承擔的少數權益應佔虧損為止。

於附屬公司的投資是按成本減去任何減值虧損(參閱附註2H(ii))後，在公司資產負債表內入帳。

2 主要會計政策(續)

D 無控制權附屬公司

集團對無控制權附屬公司的董事局並無實際控制權，故該等無控制權附屬公司並無合併至集團帳項。於無控制權附屬公司的投資是按權益法記入公司綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就集團佔其淨資產在收購後的變動作出調整。綜合損益表反映年內集團所佔該等無控制權附屬公司的業績。

集團與無控制權附屬公司之間交易所產生的未實現損益，均按集團於該附屬公司所佔的權益比率抵銷；但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未實現虧損會即時在損益表內確認。

公司資產負債表所示於無控制權附屬公司的投資，是按成本扣除減值虧損(參閱附註2H(ii))後入帳。

E 聯營公司及合營公司

聯營公司是指集團或公司可以對其發揮重大影響力，但不是控制或聯合控制其管理層(包括參與其財務及經營決策)的個體。

合營公司是指集團或公司與另一方人士根據合約安排經營的個體。有關的合約安排確定集團或公司與一名或以上的另一方人士共同控制該個體的經營活動。

於聯營公司或合營公司的投資是按權益法記入公司綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就集團佔聯營或合營公司淨資產在收購後的變動作出調整。集團所佔聯營或合營公司收購後的業績於綜合損益表內確認，而集團所佔聯營或合營公司收購後的其他全面收入項目於綜合全面收益表內確認。

當集團對聯營公司或合營公司虧損的承擔額等同或超出集團於聯營公司或合營公司的權益時，集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損；但如集團須向聯營或合營公司承擔法律或推定責任，或替其支付款項則除外。因此，集團於聯營或合營公司的權益是根據權益法誌帳的投資帳面金額連同集團的長期權益，而集團的長期權益是在實質上為集團於聯營公司或合營公司的淨投資的一部分。

集團與聯營公司及合營公司之間交易所產生的未變現損益，均按集團於聯營或合營公司所佔的權益比率抵銷；但假如未變現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未變現虧損會即時在損益表內確認。

公司資產負債表所示於聯營公司及合營公司的投資，是按成本扣除減值虧損(參閱附註2H(ii))後入帳。

F 固定資產

(i) 投資物業指根據為賺取租金收入及/或資本增值的租賃權益而擁有或持有的土地及/或樓宇。這些包括現正興建或發展以供日後用作投資的物業。

投資物業按每半年經由獨立專業合資格的估價師釐定的公允價值記入資產負債表，其公允價值變動所產生的收益或虧損，會反映於損益表中。

(ii) 若以經營租賃方式持有的自用土地的公允價值無法於租賃開始時與位於其上的樓宇之租賃權益分開計算，該土地及樓宇會被視作根據融資租賃持有，除非該樓宇是明確根據經營租賃持有。自用土地及樓宇按重估當日的現有用途為基礎以公允價值減任何隨後的累計折舊在資產負債表中列帳。重估工作每半年由獨立合資格的估價師進行，在重估時產生的價值變動，會視作固定資產重估儲備的變動，惟下列情況例外：

(a) 若與自用土地及樓宇有關的固定資產重估儲備的結餘不足以彌補該項物業的重估虧蝕，所超出的虧蝕數額會記入損益表；及

(b) 若以往曾將重估虧蝕記入損益表，而其後出現重估盈餘時，此盈餘會先撥入損益表(以過往記入損益表的虧蝕數額為限)，然後撥入固定資產重估儲備。

(iii) 土木工程與機器及設備以原值扣除累計折舊及減值虧損(參閱附註2H(ii))列帳。

(iv) 在建資產以原值扣除減值虧損(參閱附註2H(ii))列帳。原值包括直接建造費用，例如物料、員工薪酬與一般費用，以及在建造或安裝與測試期間的資本化利息支出。當資產投入預定用途所需的絕大部分準備工作完成後，上述費用便會停止撥作資本，並轉列為適當的固定資產類別。

2 主要會計政策(續)

F 固定資產(續)

(v) 租賃資產

(a) 融資租賃乃承租人承擔所有權的絕大部分風險及回報的資產租賃。如集團是以融資租賃獲得資產的使用權，便會將相當於租賃資產公允價值或最低租金現值(按租賃內含利率計算)兩者中較低的數額記入固定資產，而扣除財務開支後的相應負債則列為融資租賃債務。折舊及減值虧損分別按照附註2I(iv)及2H(ii)所列的會計政策入帳。租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，致使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

(b) 除下列附註2F(v)(c)所提及外，經營租賃乃出租人並未轉讓所有權的全部風險及回報的資產租賃。如集團以經營租賃出租資產，則有關的資產會按其性質列入資產負債表，並在適當的情況下，按照集團的折舊政策計提折舊。減值虧損按照資產減值虧損的會計政策(參閱附註2H(ii))入帳。經營租賃所產生的收入則根據附註2AA(iv)所載集團收入確認的政策入帳。

(c) 若根據經營租賃持有的自用土地的公允價值無法於租賃開始時與位於其上的樓宇之公允價值分開計算，會被視作根據融資租賃持有，除非該樓宇亦明確根據經營租賃持有(參閱附註2F(ii))。就此而言，租賃開始日期指集團首次訂立租約時、或承接先前承租人租約之日、或該等樓宇建造完成日(如較晚)。

(vi) 如與替換現有固定資產若干部分有關的其後開支能夠令該項資產為集團帶來未來經濟效益及其成本能準確地計算，則有關開支會計入該項資產的帳面價值內，被替換部分的帳面價值會於帳項中取消，所產生的收益或虧損會於損益表中處理。

用於恢復或維持現有固定資產原先評估的表現水平的維修或保養開支，均於產生的期間列作開支。

固定資產或投資物業因報廢或出售所產生的收益或虧損，以出售所得款項淨額與資產的帳面價值之間的差額釐定，並於報廢或出售當日在損益表內確認為收入或支出。任何相關的重估盈餘會由固定資產重估儲備轉入保留溢利，並不會在損益表中重新分類。

(vii) 服務經營權資產

如集團參與服務經營權安排，據此獲得進入、使用及營運若干資產以提供公共服務之權利(「基建經營權」)：

- 服務經營權開始時的最初付款予以資本化，並在服務經營權有效期內以直線法攤銷；
- 當集團有權收取基建經營權的使用費時，於訂立安排時釐定並於服務經營權有效期內支付的定額年度付款總和，會根據於開始時釐定的新增長期借款利率貼現的現值進行資本化，在服務經營權有效期內以直線法攤銷，相應負債則確認為服務經營權負債；
- 非固定或於訂立安排時未能釐定(而是根據服務經營權產生的未來超出若干額度的收入來釐定)的服務經營權年度付款於發生期間計入損益表；
- 直至服務經營權開始前，因購入服務經營權而產生的直接支出(包括承擔服務經營權授予人的若干債務)予以資本化，並在服務經營權有效期內以直線法攤銷；及
- 服務經營權安排下的資產替換及/或升級之付款予以資本化，並在資產可使用年限及服務經營權剩餘時限兩者中較短期限以直線法攤銷。

如集團在服務經營權安排下建造、使用及營運若干資產以提供公共服務，於損益帳中確認的建造收入及成本乃參照於結算日的完成階段計算，而於資產負債表確認的服務經營權資產則按首次確認的公允價值入帳，並在服務經營權的有效期內以直線法攤銷。服務經營權下的資產替換及/或提升開支予以資本化，並在資產的使用年限或服務經營權的剩餘有效期內(以較短者為準)以直線法攤銷。

服務經營權資產乃按原值減去累計攤銷及減值虧損(如有)在資產負債表中作為無形資產列帳(參閱附註2H(ii))。

有關服務經營權的收入與支出及資產與負債列於集團及公司的損益表及資產負債表。

2 主要會計政策(續)

G 物業管理權

如集團購入物業管理權，所付金額予以資本化並按原值減去累計攤銷及減值虧損(參閱附註2H(ii))在資產負債表中作為無形資產列帳。物業管理權在管理權的年內以直線法於損益表中攤銷。

H 資產減值

(i) 應收帳項及其他應收款項減值

集團於每個結算日審閱應收帳項及其他流動與非流動應收款項，以確定是否有客觀因素導致有減值跡象。若存在任何該等跡象，減值虧損會按資產的帳面價值與(若貼現的影響重大)根據財務資產的原有實際利率(即最初確認該等資產時所用的實際利率)貼現的預期未來現金流量的現值之間的差額計算。

其後若減值虧損的數額減少，有關的減值虧損會透過損益表撥回。

(ii) 其他資產減值

集團在每個結算日參考內部及外間資料，以確定下列資產是否出現減值跡象，或是以往確認的減值虧損不再存在或已經減少：

- 固定資產(包括服務經營權資產但按重估值列帳的物業除外)；
- 物業管理權；
- 在建鐵路工程；
- 發展中物業；
- 遞延開支；
- 預付土地租賃費用；
- 持至到期日證券投資；及
- 於附屬公司、無控制權附屬公司、聯營公司及合營公司的投資。

如出現任何減值跡象，便須估計資產的可收回金額。

資產的可收回金額是其公允價值減銷售費用與使用價值兩者中的較高額。在評估使用價值時，預期未來現金流量會按可以反映當時市場對時間價值及資產特定風險的評估的稅前貼現率，計算其現值。如果資產所產生的現金流入基本上不能與其他資產所產生的現金流入獨立列項，則以能產生獨立現金流入的最小資產組別(即現金產生單位)來釐定可收回金額。

當資產或所附屬的現金產生單位的帳面金額高於可收回金額時，其減值虧損於損益表中確認。

如果用作釐定資產可收回金額的估計出現利好的變化，有關的減值虧損便會撥回。

所撥回的減值虧損以假設在以往年度沒有確認減值虧損而應已釐定的資產帳面金額為限。所撥回的減值虧損在確認撥回的年度內計入損益表。

I 折舊

(i) 投資物業並不計提折舊。

(ii) 除投資物業及在建資產以外的固定資產，是按足以攤銷其原值或估值減其估計剩餘價值(如有)的比率按下列預計可使用年限以直線法計提折舊：

土地及樓宇

自用土地及樓宇50年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限

土木工程

挖掘及鑽孔無限期

隧道內壁鋪砌、地下土木結構、架空結構及海底隧道 100年

車站樓宇結構 100年

車廠結構80年

混凝土車站小商店結構20年

纜車站大樓及主題村結構27年

2 主要會計政策(續)

I 折舊(續)

機器及設備

列車及組成部分	4 – 50年
月台幕門35年
路軌	7 – 30年
環境控制系統、升降機與扶手電梯、防火及排水系統	7 – 30年
供電系統	7 – 40年
架空纜索系統及纜車車廂	5 – 27年
自動收費系統、金屬車站小商店及其他機械設備20年
列車控制及訊號儀器、站內公布系統、電訊系統及廣告牌	5 – 20年
車站修飾20 – 30年
固定裝置及配備10 – 15年
維修設備4 – 10年
寫字樓傢具及設備5 – 15年
電腦軟件許可證及應用軟件	5 – 7年
電腦設備	4 – 5年
清潔用具及工具5年
車輛4年

若物業、機器及設備的組成部分具有不同的可使用年限，則各組成部分將獨立計提折舊。不同類別固定資產的可使用年限會因應資產的實際狀況、使用經驗及當時的資產重置計劃，於每年進行檢討。

(iii) 在建資產並不計提折舊，直至建造完成及資產可作預定用途時為止。

(iv) 以融資租賃持有的資產會按租賃年期或上述所列資產的預計可使用年限兩者中較短期限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計提折舊。假使集團在租賃期滿時會取得該等資產的所有權，則只會按資產的預計可使用年限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計提折舊。

J 建造成本

(i) 集團就建議的鐵路建造工程進行可行性研究所產生的費用(包括顧問費、內部員工薪酬與一般費用)的處理方式如下：

- 如建議的工程仍在初步審議階段，不能肯定會否落實，有關的費用會自損益表註銷；及
- 如建議的工程處於詳細研究階段，並已按照可行的財務計劃原則上獲董事局成員批准進行，有關的費用會記帳為遞延開支，直至達成項目協議後，即撥入在建鐵路工程。

(ii) 在達成項目協議後，所有有關建造鐵路的費用均列入為在建鐵路工程，直至鐵路啓用後，有關的建造費用即撥入固定資產。

K 物業發展

(i) 集團就物業發展項目進行地盤準備工作所產生的費用、支付的地價、購入物業發展權的代價及給予物業發展商免息貸款的相關名義利息，均列入為發展中物業。

(ii) 向發展商收取的物業發展預付款項，將用以沖銷該發展項目在發展中物業有關的金額。向發展商收取的款項如超出發展中物業結餘，餘額會撥入遞延收益。在此等情況下，集團就有關該發展項目的進一步開支，均會自遞延收益中扣除。

(iii) 因發展集團自用的物業而產生的支出，在獲發入伙紙後及該等物業投入使用时，始撥入固定資產。

(iv) 如集團與發展商達成協議重新發展現有自用物業，在重新發展前，有關物業會按現有用途重新估值。因重新估值而產生的盈餘會撥入固定資產重估儲備。於重建工程展開時，有關物業的帳面淨值會撥入發展中物業。

2 主要會計政策(續)

K 物業發展(續)

(v) 如免息貸款是給予發展商作為發展合約的其中一項條款，該貸款的初值會按公允價值(即以提供貸款時之市場利率貼現該貸款的現值)列帳。該貸款的公允價值及面值的差額會於建造期間列入為發展中物業，並在發展完成時，轉撥至損益表。有關貸款的名義利息收入會於貸款期內分別計入損益表及貸款中，令該貸款於到期日的公允價值等同其面值。

(vi) 與物業發展商共同發展物業的利潤，將在下列情況下在損益表內確認：

- 如集團在工程展開時向發展商收取款項，當地基和地盤準備工程完竣並可進行發展上蓋物業，及計入預計集團在該等項目所需承擔的風險和責任(如有)後，該款項所產生的利潤才會獲確認；
- 如集團獲得分攤發展項目的售樓淨盈餘的權利，該收入會於發展物業獲發入伙紙，並且收入及成本的數額能可靠地估計後才會獲確認。任何未出售的物業之權益其後會根據附註2K(viii)所列政策的基礎重新計算；及
- 如集團收取發展項目分攤的資產，利潤會按收取該等物業時其公允價值，並計入集團在該等項目所需承擔的風險和責任後才會獲確認。

於確認利潤時，與該發展項目有關的遞延收益或發展中物業結餘會視情況記入損益表作為收益或支出。

(vii) 如集團須就將予重新發展的物業所保留的一部分向發展商支付代價，集團所佔重新發展項目的利潤(包括已向發展商收取的任何款項)須在集團的應負責任及可實現利潤的金額能較準確地確定後，始記入損益表內。

(viii) 如於發展項目完成後，獲分派作利潤及持有作待售用途的物業會按其於收取時的成本(即估計可實現淨值)入帳。可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。於出售物業時，該等物業的帳面金額於確認有關收入年度確認為物業出售成本。因物業降至可實現淨值而產生的任何虧損，於減值年度確認作開支。因可實現淨值增加引致任何物業減值的回撥，則於該回撥年度確認作物業出售成本的減少。

(ix) 如收取在建物業作為發展項目的攤分資產，於收取該等物業時會按公允價值於在建資產中確認。其後所產生的建造費用將予以資本化作為在建資產，而當資產投入預定用途所需的絕大部分準備工作完成後，該在建資產會轉撥至固定資產。

L 共同控制業務

根據HKAS 31「於合營業務的投資」，集團與發展商就物業發展項目(並無成立獨立組織)達成的安排，均被視為共同控制業務。按照該等物業發展安排，集團通常自行負責本身的開支，包括內部員工薪酬及準備工程的開支；至於土地補價(或集團未支付之部分)、建造成本、專業費用等一切其他工程開支，一般由發展商承擔。而該等開支會在分攤收益盈餘前，在售樓款項中扣除。集團會就本身所擁有該等業務的權益，將已扣除預收款項後的準備工程開支及支付的地價(包括任何土地補價)列作發展中物業。如來自發展商的預收款項超出集團有關開支，超出的數額會記入遞延收益。集團就物業發展所作出的員工薪酬、一般費用及顧問費用等開支，亦會予以資本化並確認為發展中物業。集團所享有該等業務賺取的收入，會按照附註2K(vi)所列的基礎，在扣除當時發展中物業的有關結餘後，記入損益表內。

M 證券投資

集團的證券投資(不包括於其附屬公司、無控制權附屬公司、聯營公司及合營公司的投資)的政策如下：

- (i) 持作買賣用途的證券投資最初按公允價值入帳。集團於每個結算日重新計算該等公允價值，並將由此產生的未實現利潤或虧損在損益表確認。
- (ii) 集團有能力及意圖持有至到期日的債務證券歸類為持至到期日證券，按攤銷成本扣除減值虧損入帳(參閱附註2(H)(ii))。
- (iii) 投資於集團承諾購買/出售有關的投資時確認/取消確認。
- (iv) 出售證券投資所產生的利潤或虧損按估計出售所得款項淨額與投資的帳面價值之間的差額計算，並於產生時計入損益表。

2 主要會計政策(續)

N 長期租賃款項的抵銷

當長期租賃款項的債務已被購置用作抵押的債券所抵銷，該等債務及債券(及因此而產生的收入及開支)會被對沖，以反映有關安排的整體商業效益。有關交易並未以租賃形式入帳，而該等債項及債券投資無需確認為負債及資產。

O 存料與備料

用作鐵路及業務營運的存料與備料分為經常性及資本性。經常性備料以加權平均成本法，按成本列入資產負債表內，並於其耗用之年度確認。在適當時候集團會為陳舊存貨作出撥備。資本性備料則按成本減去累計折舊及減值虧損列為固定資產，其折舊會按計入儲備的資本性備料的相關固定資產所適用的折舊比率計算。

P 長期顧問合約

合約收入的會計政策載列於附註2AA(iii)。如果能夠可靠地估計固定價格顧問合約的結果，合約成本會參照結算日的合約完成程度確認為開支。如果合約總成本可能超過合約總收入，便會即時將預期損失確認為開支。如果不能可靠地估計顧問合約的結果，則合約成本在其產生的期間內確認為開支。

於結算日的在建顧問合約以所產生的成本淨額加上已確認溢利，再減去已確認虧損及按進度開列的帳單數額，記入資產負債表，並按適用的情況在資產負債表中以「應收顧客合約工程總額」(作為資產項)或「應付顧客合約工程總額」(作為負債項)列示。顧客尚未償付的進度付款會記入資產負債表的「應收帳項、按金及預付款項」內。在進行相關工程進行前已收取的款項則記入資產負債表的「應付帳項及應計費用」內。

Q 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他財務機構的活期存款及短期和高流動性的投資(此等投資可隨時換算為已知的現金額，其價值變動方面的風險不大及於購入後三個月內到期)。就編製綜合現金流量表而言，現金及現金等價物也包括須於接獲通知時償還，並構成集團現金管理一部分的銀行透支。

R 應收帳項、按金及預付款項

應收帳項、按金及預付款項初值按公允價值確認，隨後按攤銷成本法減呆壞帳虧損列帳(參閱附註2H(i))；惟在貼現的影響非常微小或由於有關的應收款項為借給關連人士的免息及無固定償還年期的貸款以致無法計算貼現時，應收款項按成本減呆壞帳虧損列帳。

S 附息貸款

附息貸款初值按公允價值扣除交易成本後確認，隨後未被對沖的附息貸款部分將按攤銷成本法入帳；所得款項(扣除交易成本)與贖回價值之間的任何差額將採用實際利率法於借貸期間在損益表內確認。

初值確認後，被對沖的附息貸款部分之帳面價值會重新計算，並就對沖風險所產生的公允價值變動於損益表內確認，以抵銷相關對沖工具的損益影響。

T 應付帳項及應計費用

若貼現的影響重大，應付帳項及應計費用將按攤銷成本法列帳，否則按成本列帳。

U 財務衍生工具及對沖活動

集團利用財務衍生工具，如利率掉期及貨幣掉期，以管理其利率及外匯風險。根據集團政策，此類工具純粹用作減低或消除集團負債的有關財務風險，而非用作買賣或投機用途。

衍生工具最初按公允價值確認，隨後於各結算日重新計算其公允價值。相關損益的確認方法將視乎衍生工具是否被指定為對沖工具及其對沖項目的性質而定。

倘對沖會計方法適用，集團將指定所用的衍生工具為：(1)公允價值對沖：對沖已確認負債的公允價值；或(2)現金流量對沖：對沖已確認負債的現金流量的變動或確實承擔的外匯風險。

(i) 公允價值對沖

被指定作為及符合公允價值對沖條件的衍生工具，其公允價值的變動，連同與被對沖資產或負債就相關風險所產生的公允價值變動，會計入損益表。

2 主要會計政策(續)

U 財務衍生工具及對沖活動(續)

(ii) 現金流量對沖

被指定作為及符合現金流量對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分確認為其他全面收入及作為獨立股東權益並計入對沖儲備。而非有效部分的公允價值變動則在損益表中確認。

當被對沖負債影響收益時，股東權益中的累計金額會撥入損益表。然而，當獲對沖的確實承擔導致非財務資產的確認時，在股東權益中確認的相關損益會撥入資產的最初成本或帳面金額。

當對沖工具過期或被售出、終止或被行使，或對沖項目不再符合對沖會計方法的要求時，當時股東權益中的累計損益仍會保留在股東權益內，並在被對沖負債影響損益時或在確實承擔被確認為非財務資產時，根據上述政策確認。然而，若預期被對沖負債不會落實或確實承擔不會出現，被計入股東權益的累計損益會即時撥入損益表。

(iii) 不符合對沖會計方法的衍生工具

任何不符合對沖會計方法的衍生工具的公允價值變動即時於損益表中確認。

V 僱員福利

(i) 薪金、年假、假期旅遊津貼及其他非貨幣性福利成本在集團僱員提供相關服務的年度內計提及確認為開支，惟就建造項目及資本性項目員工所提供的福利，則予以資本化作為資產成本的一部分。

(ii) 界定供款退休計劃的供款，包括根據香港《強制性公積金計劃條例》的規定作出的強制性公積金(「強積金」)供款，於供款時在損益表中確認為開支，惟就建造項目及資本性項目員工所作出的供款，則予以資本化作為資產成本的一部分。

(iii) 集團就界定福利退休計劃承擔的責任淨額是按每個計劃獨立計算，計算方法是估計僱員在本年度及過往年度提供服務所賺取未來福利的數額；將預期累積福利數額貼現以釐定現值，及扣除任何計劃資產的公允價值。貼現率是根據優質公司債券於結算日的收益率釐定；所參考公司債券的年期應與集團就界定福利退休計劃承擔年期相若。如此等債券沒有活躍市場，則採用政府債券的市場收益率作為貼現率。計算工作由合資格精算師以預計單位給付成本法進行。

如計劃所提供的福利增加，有關僱員過往服務的福利增加部分將按直線法，在直至福利成為既定福利的平均年期內在損益表中確認為開支；倘屬從事項目的僱員，則在直至福利成為既定福利的平均年期內按直線法撥作有關建造項目或資本性項目的資本化成本。如屬即時實現的既定福利，則會即時以類似方式確認為開支。

在計算集團就計劃承擔的責任時，如任何累計未確認的精算損益超過界定福利責任的現值與計劃資產的公允價值兩者中較高額的百分之十，超出部分會在參與計劃的僱員的預期平均尚餘工作年期內，在損益表確認；否則不會確認精算損益。

如在計算集團的責任淨額時出現負數，則所確認的資產須以任何累計未確認的精算損失淨額、以往服務成本及日後從計劃所得的任何退款或供款扣減的現值的總淨值為限。

(iv) 以股份為基礎的支出按認股權派發日期的公允價值計算。於派發日期釐定的公允價值會在計及認股權被授出的可能性後，在授出期間按直線法確認為一項員工成本(除非該等支出符合資產的條件確認)，同時股東權益項下以股份為基礎的僱員資本儲備將相應增加。認股權的公允價值採用「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，並計及派發認股權時所依據的條款及條件計算。模式中所採用的預期期限已根據管理層就不可轉讓性、行使限制及行為因素的影響的最佳估計作出調整。

在授出期間，集團會檢討預計授出的認股權數目。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的損益表中計入/扣除(除非該等支出符合資產的條件確認)，並在資本儲備中作出相應調整。於授出日，確認為支出的金額會被調整，以反映實際授出的認股權數目(並在資本儲備中作出相應調整)。股本金額會在資本儲備中確認，直至認股權獲行使(屆時轉入股份溢價帳項)或認股權到期(屆時直接計入保留溢利)。

關於以股份為基礎而將以現金支付的支出，相等於已獲提供的服務部分的負債會按每個結算日釐定的股份公允價值確認。

(v) 合約終止補償只會在集團根據正式、具體，且不大可能撤回的計劃終止僱員合約或根據該計劃自願遣散僱員並作出補償時確認。

2 主要會計政策(續)

W 退休金計劃

集團實施界定福利及界定供款的退休金計劃。

僱主對界定供款的退休金計劃(包括強積金計劃)所作的供款，乃根據附註2V(ii)所載政策於帳項內確認。

僱主就界定福利的退休金計劃的僱員所作的已付或應付供款，乃根據退休金計劃規則及《職業退休計劃條例》的條款由獨立精算師每年計算，該筆供款乃用作支付根據附註2V(iii)於帳項內確認的退休金開支。任何有關退休金的盈虧將於資產負債表的應計或預付福利開支帳項(視情況而定)中處理。

X 所得稅

(i) 年內所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。所得稅會於損益表中確認，但與被確認為其他全面收入或股東權益項目有相關的所得稅，則直接確認為其他全面收入或股東權益。

(ii) 本期稅項是按年內應課稅收入根據已生效或在結算日實際上已生效的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。

(iii) 遞延稅項資產和負債由可抵扣和應課稅暫時差異產生。暫時差異是指資產和負債在財務報表上的帳面金額與這些資產和負債的計稅基礎的差異。遞延稅項資產也可以由未使用的稅損和稅項撥回產生。

除了某些有限的例外情況外，所有遞延稅項負債和遞延稅項資產(只限於很可能獲得未來應稅溢利並用以抵扣的遞延稅項資產)均予確認。支持確認由可抵扣暫時差異所產生遞延稅項資產的未來應稅溢利，包括因轉回現有的應稅暫時差異而產生的數額；但這些差異必須與同一稅務機關及同一應稅個體有關，並預期在可抵扣暫時差異預計轉回的同一期間或遞延稅項資產所產生稅損可向後期或向前期結轉的期間內轉回。在決定現有的應稅暫時差異是否足以支持確認由未使用稅損及稅項撥回所產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關及同一應稅個體有關，並是否預期在能夠使用稅損或稅項撥回的期間內轉回。

不確認為遞延稅項資產和負債的暫時差異是產生自以下有限的例外情況：不影響會計或應稅溢利的資產或負債的初次確認(如屬業務合併的一部分則除外)，以及投資附屬公司(如屬應稅差異，只限於集團可以控制轉回的時間，而且在可預見的將來不大可能轉回的差異；或如屬可抵扣差異，則只限於很可能在將來轉回的差異)。

遞延稅項數額是按照資產和負債帳面金額的預期實現或清償方式，根據已生效或在結算日實際上已生效的稅率計量。遞延稅項資產和負債均不貼現計算。

遞延稅項資產會在每個結算日作檢討，並扣減至不再可能在未來有足夠的應稅溢利下利用有關稅務利益為止。若檢討顯示重新有足夠的應稅溢利可供利用，則回撥任何此類扣減。

(iv) 本期及遞延稅項結餘和其變動會分開列示，而且不予抵銷。本期和遞延稅項資產只會在公司或集團有法定行使權以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，並且符合以下附帶條件的情況下，才可以分別抵銷本期和遞延稅項負債：

- 就本期稅項資產和負債而言，公司或集團計劃按淨額基準結算，或同時變現該資產和清償該負債；或
- 就遞延稅項資產和負債而言，這些資產和負債必須與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
 - 同一應稅個體；或
 - 不同的應稅個體。這些個體計劃在日後每個預計有大額遞延稅項負債需要清償或大額遞延稅項資產可以收回的期間內，按淨額基準實現本期稅項資產和清償本期稅項負債，或同時變現該資產和清償該負債。

2 主要會計政策(續)

Y 財務擔保合約

財務擔保乃指集團須於擔保持有人因指定債務人未能根據債務工具的原有或經修訂條款支付到期款項而蒙受損失時，向持有人償付指定款項的合約。

當集團提供有重大影響的財務擔保時，其初值按公允價值(即交易價格，惟公允價值能可靠地估計除外)並於抵扣任何在提供擔保時已收或應收的款項後分別計入損益表和應付帳項及應計費用內的遞延收益。

最初確認為遞延收益的擔保數額會於擔保期內在損益表攤銷，作為提供財務擔保的收入。此外，如發生下列兩項情形時，會按附註2Z計提撥備：(i)合約持有人很可能將會要求集團履行擔保合約；及(ii)向集團索償的款項預期超過相關擔保在應付帳項及應計費用內的現有帳面價值(即最初確認的金額減累計攤銷)。

Z 撥備及或有負債

當公司或集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，公司或集團便會就該不確定發生時間或數額的負債計提撥備。如果貨幣時間值重大，則按預計清償債項所需支出的現值計列撥備。

當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。當集團的責任須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。

AA 收入確認

收入是以公允價值計算已收或應收代價，如果涉及交易的經濟效益可能會流入集團，而收入又能可靠地計算時，收入便會根據下列基準在損益表內確認：

- (i) 香港車費在乘客使用車程服務後，確認為收入。
- (ii) 廣告收入及在鐵路範圍內提供電訊服務的服務費，在提供有關服務後確認為收入。
- (iii) 顧問、服務或工程收費於合約的結果能夠可靠地估計時確認為收入。合約收入會以完工百分比法確認，並根據有關合約截至結算日已產生的合約成本所佔合約估計總成本的百分比計算。當不能可靠地估計顧問或工程合約的結果，則只會根據已產生的合約成本可能收回的程度來確認收入。
- (iv) 經營租賃出租的投資物業、車站小商店及其他鐵路物業的租金收入按租約條款入帳。批出的租金優惠於損益表內確認為應收租賃淨付款總額的組成部分。或然租金在其賺取的會計期間內確認為收入。物業管理收入在提供有關服務後確認。
- (v) 香港以外的鐵路專營權收入在提供服務後，確認為收入。

BB 經營租賃開支

- (i) 根據經營租賃支付的租金在租賃期內以直線法記入損益表，但就在建鐵路工程、發展中物業及建議中的資本性工程所支付的租金，則分別撥入在建鐵路工程、發展中物業及遞延開支內。
- (ii) 預付土地租賃費用以成本入帳，並於租賃期內在損益表以直線法攤銷為土地租賃費用。

CC 利息及財務開支

由資本性工程所需融資直接產生的利息開支，在資產建成或投入使用前予以資本化。用作購置資產的外幣貸款所產生的匯兌差額，亦會予以資本化並作為對資本化利息的調整。其他的利息開支則會記入損益表。

以融資租賃持有的資產，其租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，至使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

2 主要會計政策(續)

DD 外幣折算

年內的外幣交易按交易日的匯率折算為港元入帳。以外幣為單位的貨幣性資產及負債則按結算日的匯率折算為港元。匯兌損益在損益表內確認。

海外企業的業績按年內的平均匯率折算為港元；資產負債表項目則按結算日的收市匯率折算為港元。所產生的匯兌差額確認為其他全面收入及獨立列項於股東權益中的匯兌儲備。

EE 業務分類報告

經營類別是以定期給與集團最高級行政管理人員用作按各業務及地域來分配資源及評估表現的財務資料來釐定。

在財務匯報中，個別重大的經營類別不會合計匯報，除非這些類別擁有類似的經濟特徵，並且在服務及產品性質、客戶類型、提供服務或分銷產品的方法，以及監管環境的性質方面相類似。倘一些個別並不重大的經營類別符合大部分上述特徵，則可合計匯報。

FF 關連人士

就本帳項而言，倘集團有能力直接或間接控制另一方人士或對另一方人士的財務及經營決策發揮重大影響力，或另一方人士有能力直接或間接控制集團或對集團的財務及經營決策發揮重大影響力，或集團與另一方人士受到共同控制或受制於共同重大影響力，該另一方人士會被視為集團的關連人士。關連人士可以指個人(包括關鍵管理人員、重大股東及/或其關係密切的家庭成員)或其他個體，包括集團的關連人士能發揮重大影響力的個體(此等關連人士包括個人，及為集團僱員或作為集團關連人士的任何個體的離職後福利計劃)。

GG 政府資助

政府資助是指以資源轉撥形式作出的政府資助，而集團須遵守該資助的附帶條件。當政府資助代表對資產成本的彌補，該資助會在計算資產帳面價值時在資產成本中扣除，惟扣除的金額將以結算日已收及應收金額為限。倘已收或應收資助金額超出於結算日的資產成本，超出部分會被視為預收款項，用以抵銷未來資產成本。

3 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、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」，前稱《地下鐵路條例》)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(附註55J)；
- 訂立服務經營權協議，據此九鐵公司授權公司進入、使用及營運九鐵公司系統，為期50年(「經營權有效期」)。倘若九鐵系統的專營權有效期獲延長，此服務經營權有效期亦將被延長。服務經營權協議亦載明於經營權有效期結束時歸還九鐵公司系統所依據之基礎。根據服務經營權協議的條款，公司將於指定日期向九鐵公司支付整筆過的前期款項，且須於經營權有效期內向九鐵公司作出每年定額付款。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵公司系統所賺取而超出若干額度的收入向九鐵公司作出每年非定額付款；
- 根據服務經營權協議，公司須負責有關九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額」)，公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準；
- 倘經營權有效期獲延長，公司須繼續作出每年定額付款及每年非定額付款。在延長情況下，資本性開支限額亦可能會調整；
- 訂立物業組合協議，據此公司收購包含若干投資及自用物業的物業資產、物業管理權及物業發展權；
- 訂立合併框架協議，訂出兩鐵合併的框架，包括實施票價調整機制(據此票價調整幅度與若干公開指數掛鈎)、由指定日期起調減票價，以及於兩鐵合併時為前綫僱員提供工作保障；
- 根據上述協議及若干歸轉及更新合約，公司接收及承擔九鐵公司於指定日期的若干資產及負債。九鐵公司向公司就須退還第三方的按金所承擔之負債於指定日期作出補償；及
- 公司與九鐵公司所作出的其他指定日期後的安排，如九龍南綫項目管理協議、西鐵代理協議及外判協議所載的安排。

4 香港車費收入

香港車費收入包括：

百萬港元	2009	2008
本地鐵路服務	7,986	7,930
過境服務	2,327	2,283
機場快綫	617	673
輕鐵、巴士及城際客運	568	581
	11,498	11,467

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。在2009年，將軍澳綫的延綫康城站於2009年7月26日啓用，而西鐵綫的延綫九龍南綫於2009年8月16日開始提供客運服務。

5 非車費收入

A 車站商務及鐵路相關收入

車站商務及鐵路相關收入包括：

百萬港元	2009	2008
廣告	597	741
免稅店及小商店租賃	1,605	1,546
電訊收入	273	356
顧問收入	159	158
其他業務收入	694	648
	3,328	3,449

B 租務、管業及其他收入

百萬港元	2009	2008
物業租務收入來自：		
– 德福廣場	585	571
– 綠楊坊	147	146
– 杏花新城	115	115
– 青衣城	355	330
– 國際金融中心	322	211
– 北京銀座Mall	108	109
– 圓方	442	395
– 連城廣場	118	112
– 其他物業	356	357
	2,548	2,346
物業管理收入	207	210
	2,755	2,556
「昂坪360」業務收入	173	156
	2,928	2,712

租務收入包括與提供空調服務有關的1.11億港元(2008年：1.07億港元)。圓方第二期A於2008年11月開業，而部分圓方第二期B於2009年10月開始營運。

「昂坪360」業務收入包括在東涌的纜車營運及昂坪市集的相關業務產生的收入。

6 香港以外的鐵路專營權收入及支出

集團分別於2009年11月2日及30日接管斯德哥爾摩地鐵及墨爾本都會鐵路網絡(「墨爾本鐵路」)的經營和維修業務。有關專營權安排的詳細資料呈列於附註56H(ii)及(iii)。由鐵路專營權營運而產生的未計折舊及攤銷前經營利潤如下：

百萬港元	2009			2008		
	斯德哥爾摩地鐵	墨爾本鐵路	總計	斯德哥爾摩地鐵	墨爾本鐵路	總計
收入						
– 專營權收入	494	464	958	–	–	–
– 項目收入	–	85	85	–	–	–
	494	549	1,043	–	–	–
開支						
– 員工薪酬及有關費用	178	219	397	–	–	–
– 經營租賃費用	150	33	183	–	–	–
– 維修及保養	89	73	162	–	–	–
– 項目收入相關業務開支	–	80	80	–	–	–
– 其他費用	77	136	213	–	–	–
	494	541	1,035	–	–	–
未計折舊及攤銷前經營利潤	–	8	8	–	–	–

7 其他淨收入

其他淨收入與深圳四號綫第二期工程有關，包括：

百萬港元	2009	2008
工程收入	1,889	–
工程開支	(1,889)	–
	–	–

工程收入是根據項目經營權協議簽署日，即由2009年3月18日(附註56G(i))起所產生的工程開支來確認。自2009年3月18日至2009年12月31日，深圳市軌道交通四號綫第二期總工程開支為18.89億港元(2008年12月31日：無)。於2009年12月31日及2008年12月31日，集團並無確認任何累計淨利潤或虧損。

8 經營開支

A 員工薪酬包括：

百萬港元	2009	2008
在下列損益表項目列支數額：		
– 員工薪酬及有關費用	3,387	3,358
– 維修及保養	73	45
– 車站商務及鐵路相關業務開支	324	454
– 租務、管業及其他業務開支	155	141
– 香港以外的鐵路專營權經營開支	397	–
– 項目研究及業務發展開支	110	83
– 其他項目	23	47
在下列項目資本化數額：		
– 在建鐵路工程(未抵扣政府財務資助前)	124	46
– 發展中物業	85	102
– 在建資產及其他項目	329	482
– 服務經營權資產	172	24
可收回數額	633	418
員工薪酬總額	5,812	5,200

可收回數額與物業管理、委託工程及其他協議有關。

下列開支包括在員工薪酬內：

百萬港元	2009	2008
以股份為基礎的支出	40	22
界定供款計劃及強制性公積金供款	191	156
因界定福利退休計劃確認的開支	214	80
	445	258

B 維修及保養費用主要與外判的維修及經常性工程有關。其他例行的維修保養工作由公司內部負責，有關的費用會計入員工薪酬及耗用的存料與備料內。

C 項目研究及業務發展開支包括：

百萬港元	2009	2008
業務發展開支	189	182
其他項目研究開支	17	16
	206	198

業務發展開支主要為集團按其業務策略所作出對中國、歐洲及澳洲業務機會進行可行性研究的支出。

8 經營開支(續)

D 在損益表內列支的核數師酬金包括：

百萬港元	2009	2008
核數服務	8	7
稅務服務	1	1
其他與核數有關的服務	2	1
	11	9

E 經營開支包括下列支出/(收入)：

百萬港元	2009	2008
出售固定資產虧損	6	30
財務衍生工具：		
– 外匯遠期合約 — 現金流量對沖的非有效部分	(4)	8
– 由對沖儲備撥入	1	3
攤銷土地租賃費用(附註28)	13	14
重估證券投資的未實現虧損/(收益)	1	(2)

F 在損益表內列支的經營租賃費用包括：

百萬港元	2009	2008
購物中心、寫字樓、員工宿舍及巴士車廠	83	79
列車、車站、寫字樓、車廠、車廠設備及其他用於鐵路專營權的資產	183	–
資本化數額	(18)	(13)
	248	66

9 董事局成員及執行總監會成員酬金

A 董事局成員及執行總監會成員酬金

(i) 公司董事局成員及執行總監會成員酬金如下：

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
2009					
董事局成員					
- 錢果豐	1.2	-	-	-	1.2
- 張佑啟(於2009年6月4日退任)	0.1	-	-	-	0.1
- 鄭海泉(於2009年7月10日委任)	0.1	-	-	-	0.1
- 方敏生	0.3	-	-	-	0.3
- 何承天	0.4	-	-	-	0.4
- 吳亮星	0.3	-	-	-	0.3
- 石禮謙	0.3	-	-	-	0.3
- 施文信	0.4	-	-	-	0.4
- 陳家強	0.3	-	-	-	0.3
- 鄭汝樺	0.3	-	-	-	0.3
- 黃志光(至2009年8月16日)	0.2	-	-	-	0.2
- 黎以德(自2009年8月17日起)	0.1	-	-	-	0.1
執行總監會成員					
- 周松崗	-	6.5	-*	7.3	13.8
- 柏立恒	-	4.5	1.0	1.9	7.4
- 陳富強	-	4.3	0.9	1.9	7.1
- 何恆光	-	4.6	0.9	1.9	7.4
- 梁國權	-	4.7	0.8	2.0	7.5
- 麥國琛	-	4.5	0.9	1.9	7.3
- 杜禮	-	4.3	0.9	1.9	7.1
	4.0	33.4	5.4	18.8	61.6

* 周松崗是公司強制性公積金計劃的成員，公司於2008年及2009年每年支付的總供款為12,000港元。

9 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鉤 的薪酬	總計
2008					
董事局成員					
- 錢果豐	1.2	-	-	-	1.2
- 張佑啟	0.3	-	-	-	0.3
- 艾爾敦(於2008年5月29日退任)	0.1	-	-	-	0.1
- 方敏生	0.3	-	-	-	0.3
- 何承天	0.4	-	-	-	0.4
- 盧重興(於2008年5月29日退任)	0.2	-	-	-	0.2
- 吳亮星	0.3	-	-	-	0.3
- 石禮謙	0.3	-	-	-	0.3
- 施文信	0.4	-	-	-	0.4
- 陳家強	0.3	-	-	-	0.3
- 鄭汝樺	0.3	-	-	-	0.3
- 黃志光	0.3	-	-	-	0.3
執行總監會成員					
- 周松崗	-	6.7	-*	8.6	15.3
- 柏立恒	-	4.3	0.2	2.7	7.2
- 陳富強	-	4.4	0.2	2.6	7.2
- 何恆光	-	4.4	0.2	2.6	7.2
- 梁國權	-	4.8	0.7	2.7	8.2
- 龍家駒(於2008年12月31日離職)	-	3.6	0.5	1.7	5.8
- 麥國琛	-	4.4	0.2	2.3	6.9
- 杜禮	-	4.2	0.2	2.6	7.0
	4.4	36.8	2.2	25.8	69.2

此外，周松崗有權於其三年合約期屆滿時(即2009年11月30日)獲得相等於418,017股股份等值的現金。據此合約及隨着合約屆滿，於2009年12月1日已支付周松崗1,130萬港元(附註51B(i))。

上述酬金不包括授予執行總監會成員的認股權於授出日期(即執行總監會成員接受該等認股權的日期)估計的公允價值，其相關權益如下：

(a) 於2008年根據「新入職僱員認股權計劃」(「新認股權計劃」)確認歸屬的認股權

根據新認股權計劃，龍家駒(已於2008年12月31日離職)於2007年3月22日獲授可認購1,066,000股股份的認股權，其中711,000份認股權已於2008年確認歸屬，而截至2008年12月31日止年度，有關認股權的公允價值160萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。

9 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

(b) 於2008及2009年根據「2007年認股權計劃」確認歸屬的認股權

根據公司2007年認股權計劃，所有執行總監會成員均獲授認股權，而該等認股權已於2007年12月10日、2008年12月8日及2009年12月8日授予。各成員的權益如下：

- 周松崗於2007年12月13日獲授可認購720,000股股份的認股權及分別於2008年12月9日及2009年12月9日獲授可認購470,000股股份的認股權，其中397,000份認股權已於2009年確認歸屬(2008年：240,000)，而截至2009年12月31日止年度，有關認股權的公允價值170萬港元(2008年：120萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 梁國權及杜禮於2007年12月12日、2008年12月9日及2009年12月10日分別各獲授可認購170,000股股份的認股權，其中114,000份認股權已於2009年確認歸屬(2008年：57,000)，而截至2009年12月31日止年度，有關認股權的公允價值各50萬港元(2008年：各30萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 柏立恒於2007年12月12日及2008年12月9日分別獲授可認購170,000股股份的認股權及2009年12月10日獲授42,500股股份的認股權，其中114,000份認股權已於2009年確認歸屬(2008年：57,000)，而截至2009年12月31日止年度，有關認股權的公允價值40萬港元(2008年：30萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 何恆光於2007年12月12日、2008年12月11日及2009年12月14日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，其中114,000份認股權已於2009年確認歸屬(2008年：57,000)，而截至2009年12月31日止年度，有關認股權的公允價值50萬港元(2008年：30萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 麥國琛於2007年12月12日、2008年12月12日及2009年12月10日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，其中114,000份認股權已於2009年確認歸屬(2008年：57,000)，而截至2009年12月31日止年度，有關認股權的公允價值50萬港元(2008年：30萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 陳富強於2007年12月13日、2008年12月9日及2009年12月10日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，其中114,000份認股權已於2009年確認歸屬(2008年：57,000)，而截至2009年12月31日止年度，有關認股權的公允價值50萬港元(2008年：30萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；及
- 龍家駒(已於2008年12月31日離職)，於2007年12月12日獲授可認購130,000股股份的認股權，其中87,000份認股權已於2008年確認歸屬，而截至2008年12月31日止年度，有關認股權的公允價值40萬港元作為以股份為基礎的支出入帳。

於2010年2月1日，周大滄出任執行總監會成員，接替於2010年1月31日退休的柏立恒。根據2007年認股權計劃，周大滄於2009年6月18日及2009年12月10日分別獲授可認購85,000股及170,000股股份的認股權，其中沒有認股權於2009年確認歸屬(2008年：無)，而截至2009年12月31日止年度，有關認股權的公允價值10萬港元(2008年：無)作為以股份為基礎的支出入帳。

各董事於公司股份的權益詳情，在董事局報告書中「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段及附註51披露。

(ii) 於2007年4月12日，根據證券條例第XV部所指，梁國權獲授與160,000股股份相關的衍生權益。該衍生權益代表梁國權有權於2010年4月9日獲得與160,000股股份等值的現金。

於2009年12月1日，根據證券條例第XV部所指，周松崗獲授與222,161股股份相關的衍生權益。該衍生權益代表周松崗有權於其現有合約期屆滿時(即2011年12月31日)獲得與222,161股股份等值的現金。

該等安排旨在向周松崗及梁國權提供與公司表現掛鈎的具競爭力報酬。

(iii) 根據香港《公司條例》第161條披露董事局成員及執行總監會成員在年內的酬金總額為7,750萬港元(2008年：7,420萬港元)。

(iv) 公司非執行董事並無特定任期，但須按公司的組織章程細則第87及88條，在公司的股東週年大會輪流退任及重選(根據香港法例第556章香港鐵路條例第八條獲委任者除外)。董事局成員之一，錢果豐博士由2003年7月21日起獲委任為公司的非執行主席，任期三年。於2006年7月，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，任期至2007年7月31日。於2007年7月，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，任期由2007年8月1日起，至2007年12月31日或由運輸及房屋局局長以憲報公布《兩鐵合併條例》指定生效日期，以較早者為準。於2007年8月8日，錢博士獲委任為兩鐵合併後公司的非執行主席，由2007年12月2日起，任期兩年。於2009年11月11日，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，任期由2009年12月2日起至2012年12月31日。

五位最高酬金人士全部為執行總監會成員，其酬金已於上表披露。

9 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

B 認股權

執行總監會每名成員於2009年12月31日的已行使及尚未行使認股權詳情，載列於董事局報告書中「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段。授予執行總監會成員認股權的詳情如下：

(i) 全球發售前認股權計劃

根據附註51A(i)所述公司的全球發售前認股權計劃(「首次公開招股前認股權計劃」)，除周松崗、梁國權、龍家駒、麥國琛及周大滄外，每位執行總監會成員均於2000年9月20日獲授認股權，可認購1,066,000股股份。周松崗、梁國權、龍家駒及周大滄分別於2003年12月1日、2002年2月1日、2005年9月26日及2009年5月11日加入公司，故他們並非首次公開招股前認股權計劃的受益人。根據首次公開招股前認股權計劃，麥國琛於2000年9月20日獲授可認購266,500股股份的認股權，當其於2005年10月1日獲委任為執行總監會成員時，並沒有獲授額外認股權。

根據首次公開招股前認股權計劃的歸屬條款，各合資格執行總監會成員必須在下列時間繼續實益擁有股份：(i)於2001年10月26日後任何時間，須各擁有最少23,000股股份；及(ii)於2002年10月26日後任何時間，須各擁有最少46,000股股份；在兩種情況下均為直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。

(ii) 新入職僱員認股權計劃

根據附註51A(ii)所述的新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)，執行總監會成員梁國權及龍家駒分別於2003年8月1日及2005年9月27日獲授認股權，可認購1,066,000股股份。

根據新認股權計劃的歸屬條款，梁國權必須在下列時間繼續實益擁有股份：(i)於2004年8月4日及以後任何時間，須擁有最少23,000股股份；及(ii)於2005年8月4日及以後任何時間，須擁有最少46,000股股份，直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。

根據新認股權計劃的歸屬條款，龍家駒必須在2006年10月17日及以後任何時間實益擁有最少23,000股股份，直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。根據新認股權計劃條款，龍家駒的認股權於2006年10月17日失效。

於2007年3月22日，龍家駒根據新認股權計劃獲授認股權，可認購1,066,000股股份。根據新認股權計劃的歸屬條款，龍家駒必須在2008年4月9日及以後任何時間，實益擁有最少23,000股股份，直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。隨着龍家駒與公司之僱傭合約於2008年12月31日終止，及根據新認股權計劃條款，於2008年12月31日，其在新認股權計劃下獲授可認購711,000股股份的認股權已確認歸屬，而其可認購355,000股股份的認股權已失效。

(iii) 2007年認股權計劃

根據附註51A(iii)所述的2007年認股權計劃，所有執行總監會成員於2007年、2008年及2009年獲授認股權。周松崗在2007年獲授可認購720,000股股份的認股權及在2008年及2009年各獲授可認購470,000股股份的認股權。陳富強、何恆光、梁國權、麥國琛及杜禮各分別於2007年、2008年及2009年獲授可認購170,000股股份的認股權。柏立恒分別於2007年及2008年獲授可認購170,000股及於2009年獲授42,500股股份的認股權。龍家駒於2007年獲授可認購130,000股股份的認股權。周大滄則在2009年6月及12月分別獲授可認購85,000股及170,000股股份的認股權。

根據2007年、2008年及2009年授出的認股權之歸屬條款，授出的認股權將由2007年12月10日、2008年12月8日、2009年6月12日及2009年12月8日起計三年內，以三期平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。然而，隨着龍家駒與公司之僱傭合約於2008年12月31日終止，及根據2007年認股權計劃條款，於2008年12月31日，其在2007年認股權計劃下獲授可認購87,000股股份的認股權已確認歸屬，而其可認購43,000股股份的認股權已失效。

10 物業發展利潤

物業發展利潤包括：

百萬港元	2009	2008
由下列項目的遞延收益撥入		
– 預付款項(附註26B(i))	16	139
– 攤分資產(附註26B(ii))	1	61
分佔發展盈餘數額	3,497	4,505
由攤分資產所得的收入	72	–
其他一般費用	(32)	(35)
	3,554	4,670

11 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2009	2008
折舊計提自：		
香港車務運作		
– 以融資租賃持有的固定資產	19	19
– 其他鐵路固定資產	2,444	2,449
與車站商務及鐵路相關業務有關的資產	91	76
與租務、管業及其他業務有關的資產	71	71
香港以外的鐵路專營權	2	–
	2,627	2,615
攤銷計提自：		
服務經營權資產	347	310
物業管理權	4	5
香港以外的鐵路專營權	1	–
	352	315
	2,979	2,930

12 合併相關開支

兩鐵合併後產生而不能予以資本化的合併相關開支均計入損益表中。

13 利息及財務開支

百萬港元	2009	2008
關於下列各項的利息開支：		
需在5年內全部償還的銀行貸款、透支及資本市場貸款	719	1,046
不需在5年內全部償還的銀行貸款及資本市場貸款	172	396
服務經營權負債	719	721
其他債務(附註22E)	15	100
財務開支	47	31
匯兌虧損/(收益)	27	(8)
	1,699	2,286
財務衍生工具：		
公允價值對沖	68	34
現金流量對沖：		
– 撥出對沖儲備	84	39
– 非有效部分	–	(1)
不符合作對沖用途的衍生工具	3	(2)
	155	70
資本化利息開支	(139)	(149)
	1,715	2,207
關於下列各項的利息收入：		
銀行及其他財務機構存款	(11)	(8)
債券投資	(3)	(7)
貸予無控制權附屬公司及聯營公司的款項	(1)	(5)
員工置業貸款	–	(1)
	(15)	(21)
給予物業發展商貸款的利息	(196)	(188)
	1,504	1,998

資本化利息開支按集團每月平均借貸成本計算。年內的每月平均利率由每年3.4%至4.0%不等(2008年：每年4.5%至5.1%)。

年內，來自衍生工具的公允價值對沖(包括利息掉期及貨幣掉期)活動的公允價值虧損為2.08億港元(2008年收益：3.68億港元)，而其相關的財務資產及負債的公允價值收益為1.40億港元(2008年虧損：4.02億港元)，導致淨虧損6,800萬港元(2008年虧損：3,400萬港元)。

14 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	2009	2008
應佔無控制權附屬公司除稅前利潤(附註29)	165	152
應佔聯營公司除稅前利潤(附註31)	19	32
	184	184
應佔無控制權附屬公司稅項(附註29)	(16)	(16)
應佔聯營公司稅項(附註31)	(8)	(9)
	160	159

15 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	2009	2008
本期稅項		
– 年內香港利得稅項，按稅率16.5%(2008年：16.5%)撥備	1,347	1,021
– 年內海外稅項	4	3
	1,351	1,024
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	462	(24)
– 清理投資物業	(2)	–
– (撥備)/耗用稅務虧損	(6)	532
– 其他	75	(81)
	529	427
– 稅率調整對遞延稅項結餘的影響	–	(704)
	529	(277)
	1,880	747

2009年香港利得稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除累計稅務虧損後，按稅率16.5%(2008年：16.5%)計算。

海外附屬公司的本期稅項按相關國家適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率16.5%(2008年：16.5%)計算。香港政府於2008年2月公布將利得稅率從17.5%下調至16.5%，適用於集團自2008年12月31日止年度的香港業務。遞延稅項結餘亦據此重新估計。

15 所得稅(續)

B 按適用稅率計算的會計溢利與稅務開支的對帳：

	2009		2008	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前利潤	11,519		9,027	
按照在相關國家獲得溢利的適用稅率計算除稅前利潤的名義稅項	1,866	16.2	1,472	16.3
不可扣減支出的稅務影響	122	1.1	95	1.1
非課稅收入的稅務影響	(114)	(1.0)	(121)	(1.3)
未使用而且未確認的可抵扣虧損的稅務影響	6	0.1	5	0.1
稅率調整對遞延稅項結餘的影響	-	-	(704)	(7.8)
實際稅項開支	1,880	16.4	747	8.4

16 股東應佔利潤

股東應佔綜合利潤包括已於公司帳項內處理的96.63億港元(2008年：81.18億港元)利潤。已付及應付予公司股東的股息已列於附註17。

17 股息

年內，已付及擬派發予公司股東的股息如下：

百萬港元	2009	2008
於年內已付及應付的股息		
– 中期股息每股14仙(2008年：每股14仙)	800	790
– 結算日後建議派發的末期股息每股38仙(2008年：每股34仙)	2,177	1,925
	2,977	2,715
於去年應付的股息		
– 於年內批准及支付的末期股息每股34仙(2007年：每股31仙)	1,925	1,740

於結算日後建議派發的末期股息並未於結算日確認為負債。

年內，所有股東可選擇以股代息，惟註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。公司的最大股東財政司司長法團已選擇收取股份以取代部分可獲的股息，以確保公司以現金派發的應付股息總額不超過50%以現金方式派發。支付予財政司司長法團的股息詳情於附註55Y披露。於2006年11月8日，政府同意把以股代息的安排延長多三個財政年度，直至2009年12月31日止財政年度。

18 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以年內股東應佔利潤96.39億港元(2008年：82.84億港元)及年內已發行的加權平均普通股數5,691,839,821股(2008年：5,632,895,671股)計算如下：

	2009	2008
於1月1日已發行普通股	5,661,143,113	5,611,057,035
已發行代息股份的影響	30,084,773	20,529,968
已行使認股權的影響	611,935	1,308,668
於12月31日的加權平均普通股數	5,691,839,821	5,632,895,671

18 每股盈利(續)

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤96.39億港元(2008年：82.84億港元)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5,697,441,733股(2008年：5,636,941,336股)計算如下：

	2009	2008
於12月31日的加權平均普通股數	5,691,839,821	5,632,895,671
被視作以無代價發行的普通股數目	5,601,912	4,045,665
於12月31日的加權平均普通股數(攤薄)	5,697,441,733	5,636,941,336

C 若根據股東應佔基本業務利潤(不包括投資物業的公允價值變動及相關遞延稅項)計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為1.28港元(2008年：1.45港元)，調整如下：

百萬港元	2009	2008
股東應佔利潤	9,639	8,284
投資物業公允價值的變動	(2,798)	146
投資物業公允價值的變動所產生的遞延稅項		
– 年度變動的影響(附註15A)	462	(24)
– 稅率調整對遞延稅項結餘的影響	–	(221)
股東應佔基本業務利潤	7,303	8,185

19 業務分類資料

集團透過多個業務執行委員會來管理業務。集團首次採用HKFRS 8「經營類別」，並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。

香港車務運作：營運香港市區內的一個集體運輸鐵路系統，服務位於赤臘角的香港國際機場及亞洲國際博覽館之機場快綫，過境鐵路服務，新界西北區的輕鐵及巴士服務，城際客運服務，以及貨運業務。

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。

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。

香港以外的鐵路專營權：營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，包括與鐵路系統相關的車站商務活動。

物業發展：香港鐵路系統沿綫的物業發展。

所有其他業務：包括與「昂坪360」有關的營運，鐵路顧問服務，中國內地的租務及產業管理服務，以及應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤。

19 業務分類資料(續)

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	香港 車務運作	香港車站 商務活動	香港物業 租賃及管理	香港以外的 鐵路專營權	所有 其他業務	物業發展	總計
2009							
收入	11,530	2,741	2,633	1,043	850	–	18,797
未計折舊及攤銷前經營開支	(6,604)	(315)	(616)	(1,035)	(519)	–	(9,089)
	4,926	2,426	2,017	8	331	–	9,708
物業發展利潤	–	–	–	–	–	3,554	3,554
未計折舊及攤銷前經營利潤	4,926	2,426	2,017	8	331	3,554	13,262
折舊及攤銷	(2,803)	(97)	(7)	(3)	(69)	–	(2,979)
	2,123	2,329	2,010	5	262	3,554	10,283
項目研究及業務發展開支							(206)
合併相關開支							(12)
未計利息及財務開支前經營利潤							10,065
利息及財務開支							(1,504)
投資物業的公允價值變動			2,798				2,798
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤				11	149		160
所得稅							(1,880)
截至2009年12月31日止年度利潤							9,639
資產							
營運資產*	84,668	2,069	41,453	2,029	1,482	808	132,509
在建資產	1,350	16	–	–	–	–	1,366
服務經營權資產	15,725	–	–	3,626	–	–	19,351
物業管理權	–	–	31	–	–	–	31
在建鐵路工程	–	–	–	–	–	–	–
發展中物業	–	–	–	–	–	6,718	6,718
遞延開支	529	–	8	–	–	21	558
預付土地租賃費用	554	–	–	–	–	–	554
遞延稅項資產	–	2	6	–	4	–	12
證券投資	–	–	–	–	227	–	227
待售物業	–	–	–	–	–	3,783	3,783
給予物業發展商貸款	–	–	–	–	–	1,916	1,916
無控制權附屬公司權益	–	–	–	–	490	–	490
聯營公司權益	–	–	–	823	–	–	823
	102,826	2,087	41,498	6,478	2,203	13,246	168,338
不予分類的資產							8,156
總資產							176,494

19 業務分類資料(續)

百萬港元	香港 車務運作	香港車站 商務活動	香港物業 租賃及管理	香港以外的 鐵路專營權	所有 其他業務	物業發展	總計
2009							
負債							
分類負債	13,446	939	1,048	1,764	118	4,597	21,912
服務經營權負債	10,625	-	-	-	-	-	10,625
遞延收益	-	43	-	-	-	124	167
	24,071	982	1,048	1,764	118	4,721	32,704
不予分類的負債							37,337
總負債							70,041
其他資料							
以下各項的資本性開支：							
營運資產	56	51	6	67	15	-	195
在建資產	1,297	201	-	-	-	-	1,498
投資物業	-	-	123	-	-	-	123
服務經營權資產	486	-	-	1,977	-	-	2,463
物業管理權	-	-	-	-	-	-	-
在建鐵路工程	1,086	-	-	-	-	-	1,086
發展中物業	-	-	-	-	-	303	303
除折舊及攤銷外的非現金開支	18	10	(20)	-	-	-	8

* 營運資產指為個別業務營運而取用的物業、機器及設備和其他資產。

19 業務分類資料(續)

百萬港元	香港 車務運作	香港車站 商務活動	香港物業 租賃及管理	香港以外的 鐵路專營權	所有 其他業務	物業發展	總計
2008							
收入	11,504	2,894	2,432	–	798	–	17,628
未計折舊及攤銷前經營開支	(6,543)	(343)	(536)	–	(683)	–	(8,105)
	4,961	2,551	1,896	–	115	–	9,523
物業發展利潤	–	–	–	–	–	4,670	4,670
未計折舊及攤銷前經營利潤	4,961	2,551	1,896	–	115	4,670	14,193
折舊及攤銷	(2,778)	(76)	(7)	–	(69)	–	(2,930)
	2,183	2,475	1,889	–	46	4,670	11,263
項目研究及業務發展開支							(198)
合併相關開支							(53)
未計利息及財務開支前經營利潤							11,012
利息及財務開支							(1,998)
投資物業的公允價值變動			(146)				(146)
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤				23	136		159
所得稅							(747)
截至2008年12月31日止年度利潤							8,280
資產							
營運資產*	73,602	1,148	38,266	419	1,515	5,899	120,849
在建資產	1,038	10	–	–	–	352	1,400
服務經營權資產	15,463	–	–	–	–	–	15,463
物業管理權	–	–	35	–	–	–	35
在建鐵路工程	658	–	–	–	–	–	658
發展中物業	–	–	–	–	–	7,895	7,895
遞延開支	325	–	–	1,650	–	13	1,988
預付土地租賃費用	567	–	–	–	–	–	567
遞延稅項資產	–	3	8	–	–	–	11
證券投資	–	–	–	–	471	–	471
待售物業	–	–	–	–	–	2,228	2,228
給予物業發展商貸款	–	–	–	–	–	3,720	3,720
無控制權附屬公司權益	–	–	–	–	381	–	381
聯營公司權益	–	–	–	743	–	–	743
	91,653	1,161	38,309	2,812	2,367	20,107	156,409
不予分類的資產							2,929
總資產							159,338

19 業務分類資料(續)

百萬港元	香港 車務運作	香港車站 商務活動	香港物業 租賃及管理	香港以外的 鐵路專營權	所有 其他業務	物業發展	總計
2008							
負債							
分類負債	2,559	926	1,027	286	176	1,470	6,444
服務經營權負債	10,656	-	-	-	-	-	10,656
遞延收益	-	-	-	-	-	156	156
	13,215	926	1,027	286	176	1,626	17,256
不予分類的負債							44,260
總負債							61,516
其他資料							
以下各項的資本性開支：							
營運資產	59	1	1	-	14	-	75
在建資產	1,153	137	-	-	-	61	1,351
投資物業	-	-	108	-	-	-	108
服務經營權資產	523	-	-	-	-	-	523
物業管理權	-	-	-	-	-	-	-
在建鐵路工程	234	-	-	-	-	-	234
發展中物業	-	-	-	-	-	2,331	2,331
除折舊及攤銷外的非現金開支	19	10	-	-	1	-	30

不予分類的資產及負債主要包括財務衍生工具資產及負債、公司資產及附帶利息的借貸。

下表列示來自集團以外客戶收入及指定非流動資產(包括固定資產、物業管理權、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支、預付土地租賃費用、無控制權附屬公司權益及聯營公司權益)按區域分布的資料。集團以外客戶收入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。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。至於服務經營權資產及物業管理權，則按照所分攤的經營所在地區分。而無控制權附屬公司權益及聯營公司權益，是按照經營所在地區分。

百萬港元	來自集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	2009	2008	2009	2008
香港(所屬地)	17,525	17,367	142,211	140,790
澳洲	549	3	43	-
中國內地	148	161	4,390	2,456
瑞典	494	-	124	-
其他國家	81	97	40	25
	1,272	261	4,597	2,481
	18,797	17,628	146,808	143,271

20 其他全面收入

A 與其他全面收入各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	2009			2008		
	除稅前數額	稅項支出	除稅後數額	除稅前數額	稅項利益	除稅後數額
於折算以下項目時產生的匯兌差額：						
– 海外附屬公司財務報表	(10)	–	(10)	21	–	21
– 少數權益	–	–	–	2	–	2
	(10)	–	(10)	23	–	23
現金流量對沖：對沖儲備淨變動	122	(20)	102	(154)	25	(129)
自用土地及樓宇：						
– 資產重估儲備淨變動	206	(34)	172	(269)	59	(210)
– 保留溢利淨變動	–	–	–	42	–	42
其他全面收入	318	(54)	264	(358)	84	(274)

B 與其他全面收入的組成部分有關的重新分類調整如下：

百萬港元	2009	2008
現金流量對沖：		
年內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	41	(181)
轉撥至財務對沖項目的最初帳面金額	(4)	(14)
轉撥至損益表	85	41
因以下項目(借記)/貸記至其他全面收入列支的遞延稅項淨額：		
– 年內確認對沖項目工具的公允價值變動	(7)	30
– 轉撥至財務對沖項目的最初帳面金額	1	2
– 轉撥至損益表	(14)	(7)
年內確認為其他全面收入的對沖儲備淨變動	102	(129)
自用土地及樓宇：		
年內確認的公允價值變動	206	(227)
轉撥至損益表：		
– 出售收益	–	(42)
因以下項目(借記)/貸記至其他全面收入列支的遞延稅項淨額：		
– 年內確認的公允價值變動	(34)	38
– 出售收益	–	7
– 稅率調整	–	14
年內確認為其他全面收入的資產重估儲備淨變動	172	(210)

21 投資物業

集團及公司的投資物業全部位於香港並按公允價值列帳，其變動及分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
原值或估值				
於1月1日	37,737	37,723	36,618	36,562
添置	123	108	117	104
清理	(17)	-	(17)	-
公允價值變更	2,798	(146)	2,809	(100)
在建資產重新分類(附註22)	352	-	352	-
由在建資產撥入(附註22)	-	98	-	98
轉撥至自用土地及樓宇(附註22)	-	(46)	-	(46)
於12月31日	40,993	37,737	39,879	36,618
長期租賃	1,591	1,575	1,591	1,575
中期租賃	39,402	36,162	38,288	35,043
	40,993	37,737	39,879	36,618

根據HKAS 40「投資物業」的修訂，位於九龍站已完成部分裝修工程的商場(「圓方」)，其成本及進一步裝修的支出(以往歸類為其他物業、機器及設備，於2008年12月31日的總值為3.52億港元)已自2009年1月1日起更改歸類為投資物業。

「圓方」第二期A於2008年11月竣工，其相關之價值及裝修工程成本已於2008年內從其他物業、機器及設備項下的在建資產撥入投資物業。

集團的所有投資物業已於2009年12月31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27.98億港元(2008年：淨減少1.46億港元)已計入綜合損益表。

集團的投資物業根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金，與其他物業的應收租金一併於附註22D披露。

22 其他物業、機器及設備

集團

百萬港元	自用地及樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
2009					
原值或估值					
於2009年1月1日	1,965	46,359	59,473	1,400	109,197
添置	-	-	195	1,498	1,693
資本化調整*	-	-	(6)	-	(6)
清理/註銷	-	(4)	(270)	(2)	(276)
重估盈餘(附註20B)	155	-	-	-	155
其他物業、機器及設備內重新分類	-	4	(15)	11	-
重新分類至投資物業(附註21)	-	-	-	(352)	(352)
轉撥至額外經營權財產(附註23)	-	-	(79)	(46)	(125)
由在建工程轉撥入(附註25)	-	134	599	-	733
其他投入使用資產	-	14	1,129	(1,143)	-
於2009年12月31日	2,120	46,507	61,026	1,366	111,019
原值	-	46,507	61,026	1,366	108,899
於2009年12月31日估值	2,120	-	-	-	2,120
累計折舊					
於2009年1月1日	-	4,612	26,781	-	31,393
年內折舊	51	399	2,177	-	2,627
清理後撥回	-	(3)	(235)	-	(238)
轉撥至額外經營權財產(附註23)	-	-	(2)	-	(2)
重估後撥回(附註20B)	(51)	-	-	-	(51)
於2009年12月31日	-	5,008	28,721	-	33,729
於2009年12月31日帳面淨值	2,120	41,499	32,305	1,366	77,290
2008					
原值或估值					
於2008年1月1日	2,240	46,471	58,820	1,037	108,568
添置	-	-	75	1,351	1,426
資本化調整*	-	(96)	5	-	(91)
清理/註銷	(36)	(15)	(316)	(2)	(369)
重估虧損	(285)	-	-	-	(285)
重新分類	-	(4)	4	-	-
由投資物業撥入/(轉撥至投資物業)(附註21)	46	-	-	(98)	(52)
其他投入使用資產	-	3	885	(888)	-
於2008年12月31日	1,965	46,359	59,473	1,400	109,197
原值	-	46,359	59,473	1,400	107,232
於2008年12月31日估值	1,965	-	-	-	1,965
累計折舊					
於2008年1月1日	-	4,236	24,888	-	29,124
年內折舊	58	389	2,174	-	2,621
資本化調整*	-	(6)	-	-	(6)
清理後撥回	-	(7)	(281)	-	(288)
重估後撥回	(58)	-	-	-	(58)
於2008年12月31日	-	4,612	26,781	-	31,393
於2008年12月31日帳面淨值	1,965	41,747	32,692	1,400	77,804

* 資本化調整與若干鐵路資產於啓用時按承建商要求的工程價值予以資本化有關。該等資產的最終價值根據與承建商確定合約索償額，於年內按最終合約價值而調整。

年內計提折舊為26.27億港元(2008年：26.15億港元)，包括年內折舊26.27億港元(2008年：26.21億港元)減去零港元(2008年：600萬港元)的資本化調整。

22 其他物業、機器及設備(續)

公司

百萬港元	自用土地及樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
2009					
原值或估值					
於2009年1月1日	1,965	46,359	58,763	1,390	108,477
添置	-	-	78	1,470	1,548
資本化調整*	-	-	(6)	-	(6)
清理/註銷	-	(4)	(270)	(2)	(276)
重估盈餘(附註20B)	155	-	-	-	155
其他物業、機器及設備內重新分類	-	4	(15)	11	-
重新分類至投資物業(附註21)	-	-	-	(352)	(352)
轉撥至額外經營權財產(附註23)	-	-	(79)	(46)	(125)
由在建工程轉撥入(附註25)	-	134	599	-	733
其他投入使用資產	-	14	1,107	(1,121)	-
於2009年12月31日	2,120	46,507	60,177	1,350	110,154
原值	-	46,507	60,177	1,350	108,034
於2009年12月31日估值	2,120	-	-	-	2,120
累計折舊					
於2009年1月1日	-	4,612	26,252	-	30,864
年內折舊	51	399	2,152	-	2,602
清理後撥回	-	(3)	(235)	-	(238)
轉撥至額外經營權財產(附註23)	-	-	(2)	-	(2)
重估後撥回(附註20B)	(51)	-	-	-	(51)
於2009年12月31日	-	5,008	28,167	-	33,175
於2009年12月31日帳面淨值	2,120	41,499	32,010	1,350	76,979
2008					
原值或估值					
於2008年1月1日	2,240	46,471	58,143	1,029	107,883
添置	-	-	66	1,324	1,390
資本化調整*	-	(96)	5	-	(91)
清理/註銷	(36)	(15)	(315)	(2)	(368)
重估虧損(附註20B)	(285)	-	-	-	(285)
重新分類	-	(4)	4	-	-
由投資物業撥入/(轉撥至投資物業)(附註21)	46	-	-	(98)	(52)
其他投入使用資產	-	3	860	(863)	-
於2008年12月31日	1,965	46,359	58,763	1,390	108,477
原值	-	46,359	58,763	1,390	106,512
於2008年12月31日估值	1,965	-	-	-	1,965
累計折舊					
於2008年1月1日	-	4,236	24,377	-	28,613
年內折舊	58	389	2,155	-	2,602
資本化調整*	-	(6)	-	-	(6)
清理後撥回	-	(7)	(280)	-	(287)
重估後撥回(附註20B)	(58)	-	-	-	(58)
於2008年12月31日	-	4,612	26,252	-	30,864
於2008年12月31日帳面淨值	1,965	41,747	32,511	1,390	77,613

* 資本化調整與若干鐵路資產於啓用時按承建商要求的工程價值予以資本化有關。該等資產的最終價值根據與承建商確定合約索償額，於年內按最終合約價值而調整。

年內計提折舊為26.02億港元(2008年：25.96億港元)，包括年內折舊26.02億港元(2008年：26.02億港元)減去零港元(2008年：600萬港元)的資本化調整。

22 其他物業、機器及設備(續)

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。

A 所有自用土地及樓宇已於2009年12月31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2.06億港元(2008年：虧損2.27億港元)，在扣除遞延稅項淨額撥備3,400萬港元(2008年：遞延稅項減免3,800萬港元)(附註20B)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50)。

倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於2009年12月31日的帳面金額應為9.24億港元(2008年：9.49億港元)。

B 在建資產包括與鐵路營運有關的資本性工程項目，及於2009年1月1日前，有關位於九龍站已完成部分裝修工程的商場(「圓方」)的進一步裝修工程(此項目自2009年1月1日起已更改歸類為投資物業)。

C 於1986年，公司與新香港隧道有限公司(「新港隧公司」)簽訂了一份管理協議(「1986年協議」)，據此公司可使用東區海底隧道至2008年2月；包括於1986年協議中的資產為鐵路及與鐵路隧道有關的附屬結構。

根據《東區海底隧道條例》，於1986年協議期屆滿時，有關資產的所有權會賦予政府，而政府亦於1986年10月17日與公司簽署諒解備忘錄，申明公司可按當時與政府訂立的條款獲賦予該等資產的所有權。公司於2000年6月30日與政府簽訂另一協議，據此政府於2008年會以象徵式代價將有關資產賦予公司，而公司亦承諾向政府作出若干金額的補償，預期有關補償金額僅屬象徵性質。根據此項基準，公司就東區海底隧道每半年一次支付予新港隧公司的款項，已在帳項內列為融資租賃費用。

在2007年，集團已根據1986年協議向新港隧公司支付最後一期的租賃款項。於2008年2月5日，公司與新港隧公司訂立新的營運協議，據此，雙方同意於1986年協議到期後分擔東區海底隧道資產若干共用設施及設備未來在保養、護理、維持及維修上的成本，而公司會單獨負責東區海底隧道鐵路及鐵路營運資產的維修、保養及維持。

有關上述安排的資產帳面價值分列如下：

集團及公司

百萬港元	土木工程東區海底隧道	
	2009	2008
原值	1,254	1,254
減：累計折舊	(364)	(345)
帳面淨值	890	909

D 集團按經營租賃形式將投資物業及車站小商店(包括免稅店)出租。租約一般為期1至10年，並有權於租約期屆滿後續約，而屆時將重新商訂所有條款。租賃款項一般會每年調整以反映市場租值。若干上述租賃包括按營業額計算的額外租金，部分根據指定額度釐定。授予租戶的租金優惠會於損益表中攤銷，作為應收租賃款項淨額的一部分。

集團及公司持作經營租賃用途的投資物業帳面總值分別為409.93億港元(2008年：377.37億港元)及398.79億港元(2008年：366.18億港元)，持作經營租賃用途的車站小商店的帳面總值為4.99億港元(2008年：4.89億港元)，而相關的累計折舊為1.62億港元(2008年：1.43億港元)。

根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金總額如下：

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
1年內	3,265	3,300	3,208	3,265
1至5年內	3,651	5,188	3,610	5,152
5年後	54	123	54	123
	6,970	8,611	6,872	8,540

22 其他物業、機器及設備(續)

E 於2003年3月，集團與無關連第三方訂立一連串結構式交易，將若干載客車卡租出及租回(「租賃交易」)，涉及的資產於2003年3月31日的原值總額為25.62億港元，帳面淨值總額為16.74億港元。根據租賃交易，集團將資產租予美國機構投資者(「投資者」)，後者已預付所有與租賃協議有關的租金。同時，集團從投資者按21年至29年不等的租賃期租回有關資產，並須按預定付款時間表支付租金。集團可選擇於預定日期按固定金額購入投資者於有關資產中的租賃權益。部分從投資者收取的預付租金款項已用作投資債券以支付集團租賃債務及按租賃交易行使其其中購買權所應付的金額。倘若這些債券未能符合某些信貸評級要求，集團須以其他債券替代。此外，集團已提供備用信用證給投資者以保證集團能支付因交易提前於到期日終止而產生的額外金額。

集團保留資產的法定所有權，而集團於鐵路業務中動用該等資產亦不受限制。

由於訂立租賃交易，一筆為數約36.88億港元的金額已收訖在投資戶口內，並用以購入債券(「抵銷證券」)。抵銷證券的收益將用於支付未來的租金，這些租金於2003年3月時的預期淨現值約為35.33億港元。因此，集團於2003年由租賃交易所獲得的金額扣除成本後為1.41億港元。由於集團不能按本身的目的操控投資戶口，而上述債券所得的收入將用以支付集團應付的租金，因此該等債務及抵銷證券的投資在2003年3月並無確認為集團的債項和資產。集團所收取的現金淨額作遞延收益入帳。

一小部分的抵銷證券因其信貸評級被下調而需作出更換。在2008年，某些證券的信貸評級被調低，其後集團以備用信用證替代這些證券，給予相關投資者用以支持有關的付款責任，因此而產生的總開支1億港元利息及財務開支已於2008年內入帳。

23 服務經營權資產

集團及公司的服務經營權資產變動及分析如下：

集團

百萬港元	與九鐵公司的兩鐵合併				總計
	最初經營權財產	額外經營權財產	深圳四號綫	斯德哥爾摩地鐵	
2009					
原值					
於2009年1月1日	15,226	572	-	-	15,798
年內淨增置	-	486	1,889	88	2,463
由其他物業、機器及設備撥入(附註22)	-	125	-	-	125
由遞延開支撥入(附註27)	-	-	1,650	-	1,650
於2009年12月31日	15,226	1,183	3,539	88	20,036
累計攤銷					
於2009年1月1日	329	6	-	-	335
年內攤銷	305	42	-	1	348
由其他物業、機器及設備撥入(附註22)	-	2	-	-	2
於2009年12月31日	634	50	-	1	685
於2009年12月31日帳面淨值	14,592	1,133	3,539	87	19,351
2008					
原值					
於2008年1月1日	15,226	49	-	-	15,275
年內淨增置	-	523	-	-	523
於2008年12月31日	15,226	572	-	-	15,798
累計攤銷					
於2008年1月1日	25	-	-	-	25
年內攤銷	304	6	-	-	310
於2008年12月31日	329	6	-	-	335
於2008年12月31日帳面淨值	14,897	566	-	-	15,463

23 服務經營權資產(續)

公司

百萬港元	最初 經營權財產	額外 經營權財產	總計
2009			
原值			
於2009年1月1日	15,226	572	15,798
年內淨增置	–	486	486
由其他物業、機器及設備撥入(附註22)	–	125	125
於2009年12月31日	15,226	1,183	16,409
累計攤銷			
於2009年1月1日	329	6	335
年內攤銷	305	42	347
由其他物業、機器及設備撥入(附註22)	–	2	2
於2009年12月31日	634	50	684
於2009年12月31日帳面淨值	14,592	1,133	15,725
2008			
原值			
於2008年1月1日	15,226	49	15,275
年內淨增置	–	523	523
於2008年12月31日	15,226	572	15,798
累計攤銷			
於2008年1月1日	25	–	25
年內攤銷	304	6	310
於2008年12月31日	329	6	335
於2008年12月31日帳面淨值	14,897	566	15,463

最初及額外經營權財產乃關於集團根據兩鐵合併而獲得進入、使用及營運九鐵系統的權利(附註3)。最初經營權財產包括最初款項42.50億港元扣除購買存料及備料的金額3.26億港元，及每年定額付款7.50億港元按公司估計的長期新增借款利率6.75%計算的貼現值。額外經營權財產乃為九鐵系統進行保養、維修、替換及升級的支出。

於2009年3月18日，公司的全資附屬公司港鐵轨道交通(深圳)有限公司與深圳市人民政府簽署了項目特許經營協議，以建設、營運及轉移的項目形式建造深圳市轨道交通四號綫二期，並營運四號綫一期及二期，為期30年。一期及二期分別預期於2010及2011年通車。因此，可予以資本化的成本16.50億港元(先前作遞延開支入帳)已轉撥至服務經營權資產，而於截至2009年12月31日止年度內所耗用的成本18.89億港元作服務經營權資產入帳。

有關斯德哥爾摩地鐵的服務經營權資產乃自2009年1月20日宣布集團贏得專營權後，至2009年11月2日集團開始營運斯德哥爾摩地鐵止的期間內，為準備營運而耗用的開支。此服務經營權資產根據專營權年期攤銷，並列支於綜合損益表內。

24 物業管理權

物業管理權乃關於由兩鐵合併指定日期起，公司獲得九鐵公司授權管理現時及未來的物業。

集團及公司

百萬港元	2009	2008
原值		
於1月1日	40	40
年內增置	-	-
於12月31日	40	40
累計攤銷		
於1月1日	5	-
年內攤銷	4	5
於12月31日	9	5
於12月31日帳面淨值	31	35

25 在建鐵路工程

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	由遞延開支 撥入 (附註27)	開支	啓用後轉撥 作固定資產 (附註22)	於12月31日 結餘
2009					
康城站項目					
建築成本	490	-	50	(540)	-
顧問諮詢費	13	-	-	(13)	-
員工薪酬及其他開支	114	-	11	(125)	-
財務開支	41	-	14	(55)	-
	658	-	75	(733)	-
西港島綫					
建築成本	-	38	853	-	891
顧問諮詢費	-	316	48	-	364
員工薪酬及其他開支	-	318	100	-	418
財務開支	-	2	10	-	12
已耗用政府資助撥款	-	(400)	(1,285)	-	(1,685)
	-	274	(274)	-	-
總計	658	274	(199)	(733)	-
2008					
康城站項目					
建築成本	314	-	176	-	490
顧問諮詢費	11	-	2	-	13
員工薪酬及其他開支	81	-	33	-	114
財務開支	18	-	23	-	41
	424	-	234	-	658
總計	424	-	234	-	658

25 在建鐵路工程(續)

A 康城站項目

康城站的建造屬於1998年11月4日與政府簽訂的將軍澳支綫項目協議的範圍。

此項目已完成，康城站於2009年7月26日啓用。公司與若干承建商就決算帳戶的磋商正在進行中。

B 西港島綫項目

於2009年7月13日，公司與香港特別行政區政府就西港島綫的財務安排、設計、建造及包括相關服務和設施的營運簽訂了工程項目協議。

根據協議，政府將提供122.52億港元財務資助(根據初步項目協議，另外4億港元資助已於2008年2月收訖)，財務資助受一項還款機制所規限，根據該機制，公司將於西港島綫開始商業營運後24個月內向政府支付鐵路及相關工程中若干資本性開支、價格上漲成本、土地成本及或有費用的實際成本低於原先估計的金額(連同利息)。

項目預計於2014年完成。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性開支約為171.96億港元。於2009年12月31日，公司就此項目的累計開支為16.85億港元(2008年：4.99億港元)，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總值為33.40億港元(2008年：1.48億港元)及預期未來支出為121.71億港元。

C 九龍南綫項目

兩鐵合併後，九龍南綫項目仍由九鐵公司負責建造，並繼續提供資金以支付相關建造成本。根據《九龍南綫項目管理協議》，公司擔任九鐵公司的代理，負責管理有關九龍南綫項目中的若干範疇，據此收取項目管理費；而倘若九龍南綫項目在成本預算內提前竣工，公司可另外獲發獎勵金。公司就管理該項目而產生的支出計入損益表，而管理費會根據集團有關確認合約收入的會計政策確認為收入。

九龍南綫已於2009年8月16日完成及通車，並成為與九鐵公司服務經營權安排的一部分。年內，項目管理費3.17億港元(2008年：3.10億港元)及應收獎勵金5,500萬港元(2008年：無)已於損益表確認為收入。

D 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

於2008年3月11日，行政會議批准對沙中綫作進一步策劃及設計。於2008年11月24日，政府與公司簽訂有關沙中綫的設計、地盤勘察及採購活動的委託協議。

按照該委託協議，公司會進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而政府會負責直接支付該等工作的總成本，並就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本及若干間接成本和前期費用)向公司支付最高合計15億港元。

E 廣深港高速鐵路(「區域快綫」)項目

於2008年4月22日，為了落實按服務經營權模式運作的區域快綫香港段，行政會議議決邀請公司進行對區域快綫香港段的進一步策劃及設計。於2008年11月24日，政府與公司簽訂有關區域快綫設計、地盤勘察及採購活動的委託協議。

按照該委託協議，公司會進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而政府會負責直接支付該等工作的總成本，並就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本及若干間接成本和前期費用)向公司支付最高合計15億港元。

26 發展中物業

根據建造機場鐵路的《機場鐵路協議》，政府按市值批出機場鐵路沿綫五個車站的土地發展權(「批地合約」)予公司以供發展物業。為預備地盤作發展之用，公司斥資進行有關的地基及地盤準備工程，並預期該等開支會由物業發展商於獲批物業發展組合時以預付現金形式補償予公司。根據公司與物業發展商簽訂的發展協議，發展商同時須承擔其餘的發展費用。

儘管公司與發展商簽訂了發展協議，但作為土地的承讓人，公司仍須履行批地合約的所有條件與責任。有關的條件與責任包括發展工程的建築類別及數量、將會提供的公共設施及工程完成日期。

26 發展中物業(續)

公司支付的地基、地盤準備工程開支及地價，會撥作發展中物業入帳；而從發展商收取的款項，亦會記入發展中物業，用作沖銷該發展物業的開支。若從發展商收取的款項超過公司的有關開支時，餘款會記入遞延收益帳內(附註26B(i))。在此等情況下，公司就該發展中物業其後的一切開支，將從遞延收益中扣除。遞延收益會在計入有關地基及地盤準備工程的餘下開支(如有)，及考慮公司就每個物業發展項目所須承擔的風險及責任後，在適當時候確認為公司的利潤。遞延收益在未確認為利潤前，會記錄為公司的負債，以確認公司按批地合約所須承擔的責任。

根據公司與當年代表政府的運輸局局長就建造將軍澳支綫項目在1998年所訂立的將軍澳支綫項目協議，公司按個別批地合約有權於將軍澳綫沿綫四個車站及車廠進行物業發展項目(「將軍澳支綫物業發展項目」)。公司支付的發展成本及相關開支的會計處理基準與機場鐵路沿綫物業所採用的一致。

根據兩鐵合併，公司於指定日期，從九鐵公司購入八幅發展用地的物業發展權，包括三項已批出及五項未批出的東鐵綫、九龍南綫及輕鐵(「東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目」)發展用地(附註3)。在2008年，公司批出東鐵綫車公廟站的物業發展用地。

A 發展中物業

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷從發展商 收取的款項 (附註26B(i))	於項目 完成時撥出	於12月31日 結餘
2009					
機場鐵路物業發展項目	-	7	(2)	(5)	-
將軍澳支綫物業發展項目	2,081	177	(13)	-	2,245
東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	5,814	119	-	(1,460)	4,473
	7,895	303	(15)	(1,465)	6,718
2008					
機場鐵路物業發展項目	-	31	(31)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	3,307	382	(53)	(1,555)	2,081
東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	5,759	1,918	(42)	(1,821)	5,814
	9,066	2,331	(126)	(3,376)	7,895

將軍澳支綫物業發展項目包括公司在2006年就提供予將軍澳八十六區物業發展項目第二期發展商之40億港元免息貸款有關的資本化利息7.69億港元(2008年：7.68億港元)(附註38)。

東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目包括從九鐵公司購入物業發展權之發展用地及九鐵公司為這些發展用地進行準備工程的協議金額。截至2009年12月31日，未償付的協議金額包括利息共8.40億港元(2008年：8.18億港元)。截至2008年12月31日止年度內的開支包括車公廟物業發展的補地價費用18.31億港元。

B 物業發展的遞延收益

集團及公司

百萬港元	2009	2008
物業發展的遞延收益包括：		
- 從發展商收取的預付款項(附註26B(i))	107	138
- 攤分資產(附註26B(ii))	17	18
	124	156

26 發展中物業(續)

B 物業發展的遞延收益(續)

(i) 預付款項的遞延收益

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	向發展商 收取的款項	沖銷 發展中物業 (附註26A)	確認為利潤 的數額 (附註10)	於12月31日 結餘
2009					
機場鐵路物業發展項目	70	–	(2)	(16)	52
將軍澳支綫物業發展項目	68	–	(13)	–	55
東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	–	–	–	–	–
	138	–	(15)	(16)	107
2008					
機場鐵路物業發展項目	240	–	(31)	(139)	70
將軍澳支綫物業發展項目	81	40	(53)	–	68
東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	–	42	(42)	–	–
	321	82	(126)	(139)	138

(ii) 攤分資產的遞延收益

根據有關機場鐵路物業發展的其中一項發展協議，公司於2004年收取部分位於九龍站一商場(「圓方」)外殼及車位作為攤分資產。根據發展協議，公司須負責完成裝修工程，因此部分物業發展利潤被視作遞延收益。在此基礎上，年內有關此攤分資產的遞延收益變動如下：

集團及公司

百萬港元	2009	2008
於1月1日結餘	18	79
減：確認為利潤的數額(附註10)	(1)	(61)
於12月31日結餘	17	18

26 發展中物業(續)

C 保管資金

作為機場鐵路、將軍澳支綫及東鐵綫若干物業發展項目的資金保管者，公司收取及管理售賣該等發展物業的訂金與收入。有關款項會存入指定的獨立銀行戶口，並連同所得利息發放予發展商，以償付發展商分別按政府同意方案及發展協議的條款所墊支的發展成本。任何餘額只會在履行所有與該等物業發展有關的責任後才會發放。因此，保管資金及有關銀行存款的結餘，並未列入集團及公司的資產負債表內。年內的保管資金變動如下：

集團及公司

百萬港元	2009	2008
於1月1日結餘	4,575	5,264
已收保管資金	39,540	15,518
加：所得利息	17	100
	44,132	20,882
年內墊支費用	(37,677)	(16,307)
於12月31日結餘	6,455	4,575
代表：		
於12月31日指定銀行戶口結餘	6,453	4,573
應收保證金	2	2
	6,455	4,575

除了以上所述，截至2009年12月31日，關於一個東鐵綫物業發展項目的某些訂金與收入1.24億港元(2008年：12.21億港元)仍然由律師託管並由公司以九鐵公司的代理身份管理。

D 西鐵物業發展

作為兩鐵合併的一部分，公司獲委任為九鐵公司及若干附屬公司(「西鐵附屬公司」)的代理，發展西鐵沿綫的指定發展用地。就屯門發展項目，公司將收取根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用；就其他發展項目，公司將收取相當於銷售總額收入0.75%的代理費用。同時，公司會向西鐵附屬公司追償其就西鐵發展項目所產生的全部費用另加16.5%的間接費用連同應計利息。於2009年，公司產生的可追償費用連同間接費用及應計利息為7,200萬港元(2008年：6,600萬港元)。

27 遞延開支

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
於1月1日結餘	1,988	825	338	155
年內開支	494	1,163	494	183
轉撥至服務經營權資產(附註23)	(1,650)	-	-	-
轉撥至在建鐵路工程(附註25)	(274)	-	(274)	-
於12月31日結餘	558	1,988	558	338

隨着深圳市軌道交通四號綫服務經營權協議於2009年3月18日簽署，截至2009年12月31日止有關深圳市軌道交通四號綫的開支16.50億港元已轉撥至服務經營權資產。隨着西港島綫項目協議於2009年7月13日簽署，截至2009年12月31日止有關西港島綫項目在扣除去年收訖的4億港元前的政府資助撥款，淨開支2.74億港元已轉撥至在建鐵路工程。於2009年12月31日，就建議資本性工程所涉及的遞延開支主要與香港觀塘綫延綫及南港島綫(東段)之設計工程項目有關。

28 預付土地租賃費用

集團及公司

百萬港元	2009	2008
成本		
於1月1日	732	732
增置	-	-
於12月31日	732	732
累計攤銷		
於1月1日	165	151
年內攤銷	13	14
於12月31日	178	165
於12月31日帳面淨值	554	567

A 以上預付土地租賃費用全部與位於香港的車廠土地有關，現分析如下：

集團及公司

百萬港元	2009	2008
帳面淨值		
- 長期租賃	148	151
- 中期租賃	406	416
	554	567

B 與鐵路營運有關的土木工程、機器及設備所坐落的土地有關的租賃是根據一項年期至2050年6月29日的租約批予公司，並可在支付象徵式費用下每期延長50年(附註55C)。

根據租賃條款，公司須自行承擔包括地下及架空結構等所有租賃用地的維修保養開支。至於坐落於如青嶼幹綫等與其他用戶共用的結構內的鐵路範圍，公司只須負責與鐵路有關的維修。按租賃條款所支付的一切維修費用，均記入損益表內作為鐵路經營開支。

29 無控制權附屬公司權益

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
非上市股份，按成本	-	-	24	24
應佔資產淨值	490	381	-	-
	490	381	24	24

29 無控制權附屬公司權益(續)

下表載列集團所有主要無控制權附屬公司的詳情：

公司名稱	已發行及繳足 普通股本	所佔權益比例			註冊成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬公司 持有		
八達通控股有限公司	42,000,000 港元	57.4%	57.4%	–	香港	投資控股
八達通卡有限公司	42,000,000 港元	57.4%	–	100%	香港	在香港經營一個 免觸碰智能卡 共用付款系統
八達通中國投資有限公司	1 港元	57.4%	–	100%	香港	投資控股
八達通廣聯有限公司	2 港元	57.4%	–	100%	香港	客戶關係管理服務
Octopus International Projects Limited	1 港元	57.4%	–	100%	香港	推廣及管理 海外自動收費 系統顧問項目
八達通投資有限公司	2 港元	57.4%	–	100%	香港	投資控股
八達通智庫有限公司	2 港元	57.4%	–	100%	香港	將智能卡系統 引進迪拜的 顧問服務
八達通荷蘭有限公司	1 港元	57.4%	–	100%	香港	將智能卡系統 引進荷蘭的 顧問服務
八達通獎賞有限公司	1 港元	57.4%	–	100%	香港	發展及經營 獎賞計劃
八達通資訊發展有限公司	2 港元	57.4%	–	100%	香港	項目管理
八達通系統有限公司	2 港元	57.4%	–	100%	香港	項目管理
八達通卡澳門有限公司	10,000 澳門幣	57.4%	–	100%	澳門	在澳門推廣 免觸碰智能卡 共用付款系統

於1994年6月，公司與四家本地運輸公司(包括九廣鐵路公司、九龍巴士(1933)有限公司(其後由九龍公共巴士控股有限公司取代)、城巴有限公司及香港油蔴地小輪船有限公司(其後由新世界第一巴士服務有限公司及新世界第一渡輪服務有限公司取代))簽訂協議，成立聯俊達有限公司(現稱八達通卡有限公司(「八達通」))，以發展及經營「八達通」免觸碰智能卡票務系統。該系統在推出初期，主要供各合股運輸公司使用。雖然公司現時持有八達通57.4%已發行股份的權益，惟公司委派出任八達通董事局成員的代表在董事局會議中，僅佔49%的投票權。八達通各股東均同意為八達通提供所需資金，作為經營及發展「八達通」系統之用。

在2000年4月20日，八達通獲香港金融管理局(「金管局」)批准成為一家接受存款公司，將八達通卡的用途擴展至更廣泛的服務層面上，其中包括非運輸服務。獲發牌成為接受存款公司前，由於八達通卡的用途僅限於運輸服務方面，故獲豁免於《銀行業條例》(香港法例第155章)項下的「多用途卡」定義。

於2001年1月17日，公司與八達通其他股東訂立新股東協議。根據此項協議，公司向八達通若干其他股東出售其所持有10.4%的八達通股權，作價1,600萬港元，倘若八達通後來成為聯交所上市公司，將可額外獲得遞延代價。

29 無控制權附屬公司權益(續)

於2005年10月21日，公司與八達通的其他股東為調整與八達通有關的安排訂立了若干協議，將八達通的非付款業務分拆至各新成立的附屬公司，獨立於受金管局監管的八達通付款業務，據此成立一間持有上述各新公司股份及八達通全部已發行股本的新控股公司，即八達通控股有限公司(「八達通控股」)。公司佔八達通控股及其附屬公司的實際權益57.4%。

同時，八達通控股的股東依據一份後償貸款協議向八達通控股提供一筆總數為1.50億港元的貸款，各股東借出的數額與其在八達通控股所持有的股權比例一致。因此，公司向八達通控股借出8,600萬港元(或貸款總額的57.4%)。該貸款為期五年及並無抵押，貸款人的權利在各方面均排於八達通控股其他非後償債權人就所有其他非後償債務擁有的權利之後，而貸款利息為年利率5.5%。該貸款已於2008年全數清還。

於2009年12月31日，為了於荷蘭引入八達通卡系統而成立的公司Octopus Cards (NL) B.V.在項目完成後清盤。

截至2009年12月31日止年度內，公司就八達通所提供的中央結算服務支付了總額1億港元(2008年：9,900萬港元)予八達通。八達通就公司在各港鐵車站為客戶提供服務及設施而支付公司的增值服務費用及八達通卡售賣及退款的處理費用分別為1,200萬港元(2008年：1,300萬港元)及900萬港元(2008年：900萬港元)。根據一服務協議，公司向八達通收取有關租用電腦設備和服務以及提供倉庫存儲服務費用300萬港元(2008年：300萬港元)。八達通控股向公司派發股息4,000萬港元(2008年：2,300萬港元)。

八達通控股的簡要綜合損益表及資產負債表如下：

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	2009 (經審核)	2008 (經審核)
營業額	629	527
其他經營收入	5	61
	634	588
員工薪酬	(120)	(133)
增值服務費用及銀行費用	(72)	(66)
其他費用	(159)	(149)
未計折舊前經營利潤	283	240
折舊	(62)	(54)
未計利息及財務開支前經營利潤	221	186
淨利息收入	66	80
除稅前利潤	287	266
所得稅	(28)	(28)
年內利潤	259	238
集團所佔除稅前利潤 (附註14)	165	152
集團所佔所得稅 (附註14)	(16)	(16)

29 無控制權附屬公司權益(續)

綜合資產負債表

於12月31日 百萬港元	2009 (經審核)	2008 (經審核)
資產		
固定資產	159	164
投資	2,427	2,142
其他資產	209	181
銀行存款及現金	245	227
	3,040	2,714
負債		
應付持卡人的預繳車費及按金	(1,834)	(1,711)
應付關連人士的款項	(24)	(23)
其他負債	(329)	(316)
	(2,187)	(2,050)
淨資產	853	664
權益		
股本	42	42
保留溢利	811	622
	853	664
集團所佔淨資產	490	381

30 於附屬公司的投資

公司

百萬港元	2009	2008
非上市股份，按成本	1,222	1,153
減：減值虧損	(3)	(3)
	1,219	1,150

於附屬公司的投資包括於無控制權附屬公司的投資2,400萬港元(2008年：2,400萬港元)，其有關詳情在附註29中披露。於2009年12月31日，根據附註2C所界定的受控制附屬公司之詳情載於下表，並已在集團的帳項中綜合計算。

30 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	所佔權益比例			註冊成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬公司 持有		
<u>2009年全年擁有的附屬公司</u>						
地鐵榮標有限公司	10,000港元	100%	100%	–	香港	投資控股
恆福花園物業管理有限公司	10,000港元	100%	100%	–	香港	物業管理
MTR (Estates Management) Limited	1,000港元	100%	100%	–	香港	投資控股及物業管理
地鐵(上海項目管理)有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	鐵路顧問服務、 物業投資及發展
港鐵北京四號綫投資有限公司	1港元	100%	100%	–	香港	投資控股
港鐵中國商業管理第一控股有限公司 (前稱香港地鐵(上海軌道交通營運) 有限公司)	1,000港元	100%	100%	–	香港	投資控股
地鐵中國顧問有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	鐵路顧問服務
地鐵中國物業有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	物業管理
MTR Engineering Services Limited	1,000港元	100%	100%	–	香港	工程服務
港鐵杭州一號綫投資有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	投資控股
港鐵信息系統有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	向港鐵附屬及聯營公司 發出港鐵軟件牌照
地鐵物業代理有限公司	2港元	100%	100%	–	香港	物業代理
港鐵(國際)軌道交通培訓有限公司	2,800,000港元	100%	100%	–	香港	在中國內地提供 鐵路運輸的訓練
港鐵瀋陽控股有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	投資控股
港鐵深圳投資控股有限公司	400,000港元	100%	100%	–	香港	投資控股
MTR Telecommunication Company Limited	100,000,000港元	100%	100%	–	香港	無線電通訊服務
香港鐵路旅遊有限公司	2,500,000港元	100%	100%	–	香港	旅遊服務
昂坪360有限公司	2港元	100%	100%	–	香港	經營東涌至昂坪纜車系統 及昂坪主題市集運作
海翠花園物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	–	香港	物業管理
Rail Sourcing Solutions (International) Limited	2港元	100%	100%	–	香港	環球鐵路物資供應及 採購服務
駿景園物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	–	香港	物業管理

30 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	所佔權益比例			註冊成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬公司 持有		
新屯門中心物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	–	香港	物業管理
TraxComm Limited	15,000,000港元	100%	100%	–	香港	固定電訊網絡服務
偉絡傳訊有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	電訊
Fasttrack Insurance Ltd.	77,500,000港元	100%	100%	–	百慕達	保險包銷
Candiman Limited *	1美元	100%	100%	–	英屬處女群島	投資控股
MTR Corporation (C.I.) Limited	1,000美元	100%	100%	–	開曼群島 /香港	財務
MTR Finance Lease (001) Limited	1美元	100%	100%	–	開曼群島 /香港	財務
港鐵(澳門)房地產管理有限公司	25,000 澳門幣	100%	–	100%	澳門	物業管理、顧問及 其他物業管理相關業務
重慶滙俊物業管理有限公司* (註冊成立)	150,000美元	70%	–	70%	中華人民 共和國	物業管理
港鐵(北京)商業設施管理有限公司 (註冊成立)	93,000,000港元	100%	–	100%	中華人民 共和國	物業租賃及管理
港鐵(北京)房地產管理有限公司 (註冊成立)	人民幣3,000,000元	100%	100%	–	中華人民 共和國	物業管理
港鐵技術諮詢(北京)有限公司 (註冊成立)	1,000,000港元	100%	100%	–	中華人民 共和國	鐵路顧問服務、 市場及推廣
港鐵技術諮詢(深圳)有限公司 (註冊成立)	1,000,000港元	100%	100%	–	中華人民 共和國	鐵路顧問服務
港鐵軌道交通(深圳)有限公司 (註冊成立)	1,339,600,000港元	100%	–	100%	中華人民 共和國	鐵路建造、營運及管理
深圳港鐵軌道交通培訓中心 (註冊成立)	人民幣2,000,000元	100%	–	100%	中華人民 共和國	提供鐵路運輸的訓練
上海港鐵建設管理有限公司 (註冊成立)	15,000,000港元	60%	–	60%	中華人民 共和國	鐵路建造管理及發展
MTR Corporation (Silverlink) Limited	1英鎊	100%	–	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (UK) Limited	29英鎊	100%	100%	–	英國	投資控股
Rail Sourcing Solutions (UK) Limited *	1英鎊	100%	–	100%	英國	鐵路物資供應及 採購服務

30 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	所佔權益比例			註冊成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬公司 持有		
於2009年成立的附屬公司						
360 假期有限公司	500,000 港元	100%	-	100%	香港	導賞服務
港鐵瀋陽投資控股有限公司	1 港元	100%	100%	-	香港	投資控股
港鐵瀋陽物業第一有限公司	1 港元	100%	-	100%	香港	物業發展投資、 管理及其他相關業務
Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.*	16,250,000 澳元	60% 於 普通股； 30% 於 A類股	60% 於 普通股； 30% 於 A類股	-	澳洲	鐵路營運及維修
MTR Stockholm AB	40,000,000 瑞典克朗	100%	-	100%	瑞典	鐵路營運及維修

* 並非由畢馬威會計師事務所審核的附屬公司

年內，為競投英國某些鐵路專營權而成立的投資控股聯營公司MTR Corporation (IKF) Limited，MTR Corporation (No. 2) Limited及MTR Corporation (SWT) Limited，隨着競投落敗而解散。

Rail Sourcing Solutions (UK) Limited於2010年1月26日清盤。

31 聯營公司權益

集團

百萬港元	2009	2008
應佔資產淨值	823	743

集團及公司於2009年12月31日擁有下列聯營公司權益：

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	所佔權益比例			註冊成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬公司 持有		
北京京港地鐵有限公司 (註冊成立)	人民幣1,380,000,000元	49%	-	49%	中華人民 共和國	鐵路建造、營運、 管理及發展
瀋陽瀋港地鐵運營有限公司	人民幣100,000,000元	49%	-	49%	中華人民 共和國	鐵路營運及管理
Tunnelbanan Teknik Stockholm AB	30,000,000 瑞典克朗	50%	-	50%	瑞典	鐵路維修
London Overground Rail Operations Ltd ("LOROL")*	2 英鎊	50%	-	50%	英國	鐵路管理

* 並非由畢馬威會計師事務所審核的公司

31 聯營公司權益(續)

截至2009年12月31日止年度內，集團向瀋陽瀋港地鐵運營有限公司及Tunnelbanan Teknik Stockholm AB分別注入4,900萬元人民幣(5,600萬港元)及1,500萬瑞典克朗(1,600萬港元)股本，並向Tunnelbanan Teknik Stockholm AB提供5,000萬瑞典克朗(5,400萬港元)的優先債項及1,500萬瑞典克朗(1,600萬港元)的後償債項。同期內，Tunnelbanan Teknik Stockholm AB向MTR Stockholm AB提供列車維修及其他支援服務，費用為1.04億瑞典克朗(1.13億港元)(2008年：無)。

截至2009年12月31日止年度，LOROL向公司償還150萬英鎊(1,900萬港元)的無抵押貸款。而公司則向北京京港地鐵有限公司提供員工借調、資訊技術及其他支援服務，合共收費4,800萬港元(2008年：3,800萬港元)；向LOROL提供員工借調及顧問服務，收費100萬港元(2008年：400萬港元)；及向瀋陽瀋港地鐵運營有限公司提供員工借調，收費1,400萬港元(2008年：無)。

集團實際擁有的聯營公司權益之簡要財務資料如下：

百萬港元	2009	2008
非流動資產	2,771	1,405
流動資產	434	208
非流動負債	(83)	(36)
流動負債	(2,299)	(834)
淨資產	823	743
收入	2,115	1,313
支出	(2,096)	(1,281)
除稅前利潤	19	32
所得稅	(8)	(9)
年內利潤	11	23

32 證券投資

證券投資乃指公司及設於海外的一家保險包銷附屬公司持有的債務證券，包括：

集團

百萬港元	2009	2008
持至到期日證券(攤銷成本)		
– 於1年內到期	–	–
– 於1年後到期	–	90
	–	90
於海外上市的交易證券(公允價值)(第一級，參閱附註35定義)		
– 於1年內到期	107	100
– 於1年後到期	120	281
	227	381
	227	471

公司

百萬港元	2009	2008
持至到期日證券(攤銷成本)		
– 於1年內到期	–	–
– 於1年後到期	–	90
	–	90

33 員工置業貸款

集團及公司

百萬港元	2009	2008
於1月1日結餘	10	15
贖回	(1)	(3)
償還	(2)	(2)
於12月31日結餘	7	10

集團及公司

百萬港元	2009	2008
應收款項：		
– 於1年內收回	2	2
– 於1年後收回	5	8
	7	10

於1997年推行的地鐵員工置業貸款計劃，為公司一項自資式計劃，用以逐步取代過往由公司向合資格僱員提供的利息津貼安排。所有授予僱員的置業貸款利息均按現行最優惠利率減1.75%或公司的平均借貸成本加0.75%計算，並以有關物業作按揭抵押。自2001年12月起，該計劃已停止接受申請，而合資格員工可根據已議定的條款選擇把按揭轉至指定的商業銀行。

公司認為置業貸款的名義價值與其公允價值並沒有重大差異。

34 待售物業

集團及公司

百萬港元	2009	2008
待售物業		
– 按原值	3,676	2,092
– 按可實現淨值	107	136
	3,783	2,228

於2009年12月31日的待售物業主要包括位於東鐵綫火炭站的御龍山及馬鞍山綫烏溪沙站的銀湖·天峰住宅單位及車位。有關物業為公司攤分資產所得或於發展項目完成後所獲攤分的實物利潤。該等物業以原值(即於收取物業為利潤時，按獨立公開市場估值而作出的最初確認公允價值(附註2K(vi)及(viii)))，及於結算日的可實現淨值兩者中的較低者於資產負債表中列帳。可實現淨值是指估計售價減去出售物業時將產生的成本。於2008年及2009年12月31日的可實現淨值，是參考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於該日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，待售物業的可實現淨值已扣除1,200萬港元(2008年：1,300萬港元)的撥備。

35 財務衍生工具資產及負債

A 公允價值

未完約財務衍生工具的名義數額、公允價值及到期日(按合約之未貼現現金流量作計算)如下：

集團及公司

百萬港元	名義數額	公允價值	等級*	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
				1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
2009								
財務衍生工具資產								
總額繳付：								
外匯遠期合約								
	756	32	2					
– 現金流量對沖：								
– 流入				639	92	58	–	789
– 流出				(617)	(85)	(54)	–	(756)
– 不符合對沖會計：	5	–	2					
– 流入				4	1	–	–	5
– 流出				(4)	(1)	–	–	(5)
貨幣掉期								
– 公允價值對沖：	1,275	59	2					
– 流入				64	50	841	450	1,405
– 流出				(30)	(25)	(828)	(465)	(1,348)
淨額繳付：								
利率掉期								
– 公允價值對沖	3,780	256	2	128	68	103	2	301
– 現金流量對沖	350	23	2	(7)	(3)	13	29	32
	6,166	370		177	97	133	16	423
財務衍生工具負債								
總額繳付：								
外匯遠期合約								
	67	1	2					
– 現金流量對沖：								
– 流入				51	11	4	–	66
– 流出				(52)	(11)	(4)	–	(67)
– 不符合對沖會計：	76	2	2					
– 流入				65	9	–	–	74
– 流出				(67)	(9)	–	–	(76)
貨幣掉期								
– 公允價值對沖：	9,342	97	2					
– 流入				4,664	29	4,728	–	9,421
– 流出				(4,700)	(39)	(4,812)	–	(9,551)
淨額繳付：								
利率掉期								
– 公允價值對沖	500	15	2	5	(1)	(18)	–	(14)
– 現金流量對沖	2,242	122	2	(81)	(30)	(36)	–	(147)
	12,227	237		(115)	(41)	(138)	–	(294)
總計	18,393							

35 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

集團及公司(續)

百萬港元	名義數額	公允價值	等級*	按合約之未貼現現金流量到期日於				
				1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	總計
2008								
財務衍生工具資產								
總額繳付：								
外匯遠期合約								
- 公允價值對沖：	387	-	2					
- 流入				387	-	-	-	387
- 流出				(387)	-	-	-	(387)
- 現金流量對沖：	961	14	2					
- 流入				441	535	-	-	976
- 流出				(432)	(528)	-	-	(960)
- 不符合對沖會計：	3	-	2					
- 流入				3	-	-	-	3
- 流出				(3)	-	-	-	(3)
貨幣掉期								
- 公允價值對沖：	2,537	83	2					
- 流入				1,810	60	886	-	2,756
- 流出				(1,757)	(34)	(848)	-	(2,639)
淨額繳付：								
利率掉期								
- 公允價值對沖：	4,854	427	2					
其他	300	4						
	9,042	528		150	145	233	90	618
財務衍生工具負債								
總額繳付：								
外匯遠期合約								
- 現金流量對沖：	396	13	2					
- 流入				339	37	7	-	383
- 流出				(348)	(40)	(8)	-	(396)
- 不符合對沖會計：	131	4	2					
- 流入				127	-	-	-	127
- 流出				(131)	-	-	-	(131)
貨幣掉期								
- 公允價值對沖：	13,547	100	2					
- 流入				3,798	4,666	47	5,038	13,549
- 流出				(3,787)	(4,700)	(48)	(5,133)	(13,668)
淨額繳付：								
利率掉期								
- 現金流量對沖	2,592	187	2	(48)	(62)	(67)	(16)	(193)
其他	300	1						
	16,966	305		(50)	(99)	(69)	(111)	(329)
總計	26,008							

* HKFRS 7對公允價值等級的界定如下：

第一級：公允價值以相同金融工具在活躍市場中的報價(不予調整)計算

第二級：公允價值以類似的金融工具在活躍市場中的報價，或用估值技術(當中所有重要輸入均可直接或間接採用可觀察市場數據)計算

第三級：公允價值以估值技術(當中一些重要輸入並非採用可觀察市場數據)計算

35 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

集團主要採用貼現現金流量估值法，利用相關財務工具的市場利率及外匯匯率，貼現未來合約現金流量，以釐定集團的借貸及利率掉期與貨幣掉期等財務衍生工具的公允價值。遠期外匯合約的公允價值則採用於結算日的遠期市場匯率釐定。

集團的財務衍生工具主要包括利率及貨幣掉期，並採用於2008年及2009年12月31日的相關利率掉期曲線貼現財務工具的現金流。港元所用利率介於0.08%至3.713%(2008年：0.299%至2.042%)，美元所用利率介於0.193%至4.703%(2008年：0.263%至2.875%)，而歐元所用利率介於0.236%至4.247%(2008年：2.271%至3.982%)。

上表詳列集團和公司於資產負債表結算日的財務衍生工具負債及資產的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據結算日的現有利率計算的利息付款)及可要求集團和公司支付的最早日期計算。

B 財務風險

在營運及融資活動中，集團主要面對四類財務風險，即流動性風險、利率風險、外匯風險及信貸風險。集團的整體風險管理政策針對金融市場的不可預測性，儘量減低這些財務風險對集團財務表現構成的不良影響。

董事局規定整體風險管理的原則，及批准特定範圍的政策，例如流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、財務衍生工具與非財務衍生工具的運用，以及剩餘流動資金的投资。集團的理想融資模式(簡稱“模式”)是風險管理政策的一部分。這模式設定理想的定息及浮息債務組合，准許的外幣債務水平，及為滿足未來資金需求的備用資金覆蓋時段，用以衡量、監察及控制集團在融資方面的流動性、利率及外幣風險。董事局定期檢討，並在有需要時按營運、市場情況及其他有關因素而更改風險管理政策。作為財政預算的一部分，董事局也會每年檢討，並在有需要時按市場情況及實際需要更改該模式。

運用財務衍生工具來控制和對沖利率及外匯風險，是集團風險管理策略的重要一環。按照董事局的政策，這些工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。集團所採用的衍生工具全部為場外衍生工具，主要包括利率掉期、貨幣掉期和外匯遠期合約。

(i) 流動性風險

流動性風險指因現金流入及流出的時間及金額的差異而導致負債到期時無足夠資金償還的風險。

集團運用預期現金流量分析來管理流動性風險，通過預測營運資金、償還貸款、股息派付、資本性開支及新投資項目等現金需求，及維持足夠已獲銀行承諾貸出而尚未動用的信貸額度，以確保這些現金需求能夠得到滿足。集團採取審慎方針，維持足夠的現金結餘及銀行信貸承諾，以達到模式所要求的最少6至15個月的預期現金需求。集團亦為其預期現金流進行壓力測試，以分析流動性風險。假如壓力測試顯示有重大的現金流短缺風險，集團會因應需要安排額外的銀行信貸、發行債券或採取其他適當行動。

下表詳列集團和公司於資產負債表結算日的非財務衍生工具負債的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據結算日的現有利率計算的利息付款)及可要求集團和公司支付的最早日期計算：

集團

百萬港元	2009				2008			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
貸款及其他債務								
5年後須償還的款項	3,851	2,006	557	6,414	8,705	–	536	9,241
2年至5年內須償還的款項	8,573	2,532	–	11,105	4,199	2,519	–	6,718
1年至2年內須償還的款項	1,012	140	–	1,152	6,919	3,126	–	10,045
1年內須償還的款項	6,622	3,195	–	9,817	7,960	1,840	–	9,800
	20,058	7,873	557	28,488	27,783	7,485	536	35,804

35 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

公司

百萬港元	2009				2008			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
貸款及其他債務								
5年後須償還的款項	593	134	557	1,284	604	–	536	1,140
2年至5年內須償還的款項	115	1,835	–	1,950	116	2,519	–	2,635
1年至2年內須償還的款項	39	60	–	99	5,035	3,126	–	8,161
1年內須償還的款項	5,031	3,118	–	8,149	6,418	812	–	7,230
	5,778	5,147	557	11,482	12,173	6,457	536	19,166

其他是指租出/租回交易債務(附註22E)。

(ii) 利率風險

集團的利率風險主要來自借貸活動。固定利率貸款為集團帶來公允價值利率風險，而浮動利率貸款則帶來現金流量利率風險，兩者均由於市場利率變動而產生。集團主要透過維持模式所指定的定息債務佔未償還總債項的40%至70%來管理及控制利率風險。倘實際的定息債務水平大幅偏離模式，則會運用利率掉期形式的財務衍生工具來調整定息及浮息的比例，務求使其貼近模式。於2009年12月31日，計入未完約貨幣及利率掉期後，61.7%的集團未償還總債項為定息或已轉換為定息。

集團來自浮息貸款的風險為從現金結餘、銀行存款及其他投資工具賺取的浮息收入所抵銷。於2009年12月31日，集團持有總額為63.91億港元的現金結餘及銀行存款用以產生浮息收入，而浮息貸款總額為89.46億港元。

於2009年12月31日，在其他因素維持不變的情況下，如利率整體上升100點子/下調50點子，估計集團的除稅後利潤及保留利潤將減少/減少約400萬港元/500萬港元，而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約6,700萬港元/3,500萬港元。

上述敏感度分析乃假設利率的變動於結算日出現並已用於計算該日存在的財務衍生工具及非財務衍生工具的利率風險。管理層所假設的利率，是考慮到當前利率處於偏低的水平及將來利率上升的空間較下跌為大，而對直至下一個年度結算日期間可能出現利率變動的評估。

於2008年，根據利率整體上升/下調分別為200/50點子的假設進行類似分析，估計集團的除稅後利潤及保留利潤將減少/增加約1.42億港元/3,700萬港元，而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約1.73億港元/4,700萬港元。

(iii) 外匯風險

當資產與負債以非集團的功能貨幣入帳時，將產生外匯風險。對集團而言，有關風險主要來自借貸和海外採購活動。

集團把無對沖的非港元債項維持於模式指定的較低水平，及盡量減少集團因海外採購而產生的外匯風險，從而管理及控制其外匯風險。為此，我們通常在訂立非港元債項時透過貨幣掉期將其轉換為港元債項，及於落實海外採購後盡快訂立外匯遠期合約以提供所需的外匯。

集團來自外匯借貸的美元風險為其持有的美元現金結餘及銀行存款所抵銷。於2009年12月31日，集團持有約20.94億港元等值的美元銀行存款，而等值的未對沖美元借款總額則為2,100萬港元。

由於集團大部分應收及應付款項均以各集團公司之功能貨幣(港元、人民幣、澳元或瑞典克朗)或美元(港元的掛鈎貨幣)計值，而大部分以外幣計值的付款承擔均得到外匯遠期合約對沖，管理層預期該等項目不會涉及任何重大貨幣風險。

35 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

(iv) 信貸風險

信貸風險指交易對手在債務到期時無力全數償還的風險。集團的信貸風險主要來自其存款及集團與多間銀行及交易對手訂立的財務衍生工具，及集團根據租出/租回交易而購入的抵銷債券(附註22E)。為控制信貸風險，集團僅與具有良好投資信貸評級或保證人的金融機構投放存款及訂立財務衍生工具，並通過分散交易對手來減低風險。

所有財務衍生工具交易均受制於交易對手的交易上限，該等上限是根據董事局通過的政策，因應有關交易對手的信貸評級而制訂。根據「風險價值」概念，集團按該等工具的公允市值及最大潛在虧損計算信貸風險，及因應各自交易對手的限額來衡量、監察及控制。為了進一步減低交易對手風險，集團亦就同一交易對手的各種財務衍生工具及其他財務交易採用對銷及除淨安排。

所有存款均受制於類似的個別交易對手交易上限，有關上限是根據各交易對手的信貸評級及/或香港發鈔銀行地位而制訂。集團於某一交易對手存放款項的時間長短亦因應有關交易對手的信貸評級而受到限制。存款額及年期均受到密切監察，確保符合為有關交易對手所設定的限制。此外，集團積極監察交易對手的信用違約掉期水平及其每日的變動水平，並可能會根據觀察所得及其他考慮因素調整可承受有關交易對手的風險及/或交易上限。

於結算日，集團就財務衍生工具資產及銀行存款所承受的最高信貸風險，於資產負債表中分別以財務衍生工具資產的帳面值及存款總額呈列。於結算日，集團並無於任何單一交易對手有任何高度集中的風險。

此外，公司亦管理及控制與應收款項有關及貸款予一地產發展商所涉及的信貸風險，有關資料分別載於附註37及38。

36 存料與備料

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
預計於下列時間耗用的存料與備料：				
– 1年內	629	490	547	477
– 1年後	417	206	333	196
	1,046	696	880	673
減：陳舊存貨撥備	(6)	(6)	(6)	(6)
	1,040	690	874	667

預計於一年後耗用的存料與備料主要包括為供週期保養用途所存放的緊急存料及備料。

37 應收帳項、按金及預付款項

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
與下列項目有關的應收帳項、按金及預付款項：				
– 物業發展項目	805	5,818	805	5,818
– 車務運作及其他	1,623	1,372	1,134	1,182
	2,428	7,190	1,939	7,000

37 應收帳項、按金及預付款項(續)

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

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

上述應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
未到期款項	1,414	6,219	1,117	6,188
30日過期未付	209	148	200	139
60日過期未付	11	30	9	26
90日過期未付	3	3	1	3
超過90日過期未付	13	16	7	14
應收帳項總額	1,650	6,416	1,334	6,370
按金及預付款項	600	557	427	413
預付退休金開支	178	217	178	217
	2,428	7,190	1,939	7,000

未到期款項包括物業發展按有關發展協議或買賣合約條款所訂的應收款項，來自若干正在等待決算的物業發展帳戶的保管資金(附註26C)，及其他可收回雜項開支的應收款項共8.05億港元(2008年：58.01億港元)。

截至2009年12月31日，除與車務運作及其他有關的按金及應收帳項1.98億港元(2008年：1.61億港元)預期於一年至三年內收回外，所有應收帳項、按金及預付款項預期可於一年內收回。由於呆壞帳的帳面價值減去減值虧損後的貼現結果並不明顯，故以非貼現價值入帳。

應收帳項、按金及預付款項包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
迪拉姆(百萬元)	6	6	6	6
新台幣(百萬元)	3	8	3	8
英鎊(百萬元)	1	1	1	1
美元(百萬元)	11	21	10	21

38 給予物業發展商貸款

集團及公司

百萬港元	2009		2008	
	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	1,916	4,000	3,720

該筆貸款乃根據物業發展協議條款提供予將軍澳八十六區(日出康城)物業發展第二期的發展商。該貸款屬於免息貸款，由發展商的最終控股公司(「擔保人」)提供擔保，並須於項目的相關階段完成後分期償還。於截至2009年12月31日止年度內，20億港元(2008年：無)的貸款得到償還。公司會根據擔保人現時的財務狀況，公司與擔保人過往的交易經驗及其他相關因素，定期評估擔保人的信貸質素，以控制該貸款的信貸風險。

39 應收政府及其他關連人士的款項

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
應收下列人士的款項：				
– 政府	12,432	187	12,432	187
– 房屋委員會	–	24	–	24
– 九鐵公司	165	127	165	127
– 無控制權附屬公司	15	16	15	16
– 聯營公司	176	72	94	82
– 公司的其他附屬公司(扣除減值虧損)	–	–	3,249	1,692
	12,788	426	15,955	2,128

於2009年12月31日，應收政府款項包括有關建造西港島綫項目的財務資助122.52億港元(2008年：無)，計劃於2010年收取(附註25B)。其餘應收政府款項與委託予公司的基建工程有關，其中包括未清帳款、保證金及可向政府收回的合約索償準備金，公司為西鐵物業發展所涉及的可收回費用(附註26D)，和沙田至中環綫及區域快綫項目中可向政府收回費用的未清償部分(附註25D及25E)。

於2008年12月31日，應收房屋委員會款項乃關於其委託公司就有關康城站項目的基建工程。

應收九鐵公司款項乃關於九鐵公司須承擔的兩鐵合併融合工程成本，與外判協議及九龍南綫項目管理協議有關的付款，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與及公司代九鐵公司支付的若干費用。

應收無控制權附屬公司款項乃關於八達通卡有限公司的應收款項。

於2009年12月31日，應收聯營公司款項包括給予London Overground Rail Operations Ltd未償還貸款1,300萬港元(100萬英鎊)(2008年：2,800萬港元或250萬英鎊)(附註56H(i))及給予Tunnelbanan Teknik Stockholm AB貸款7,100萬港元(6,500萬瑞典克朗)(2008年：無)(附註56H(ii))。

上述所有委託工程的合約保證金將於一年內到期發放，其餘所有應收政府及其他關連人士的款項預期於12個月內收回。

由於應收政府及其他關連人士的款項大部分會在24個月內清還，因此其名義價值與公允價值並沒有重大分別。

40 現金及現金等價物

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
銀行及其他財務機構存款	5,493	104	5,455	104
銀行存款及現金	1,622	689	167	158
資產負債表所示的現金及現金等價物	7,115	793	5,622	262
銀行透支(附註41A)	(21)	(59)	(21)	(59)
現金流量表所示的現金及現金等價物	7,094	734	5,601	203

年內，集團從遞延收益及攤分資產作利潤分配而確認的物業發展利潤為8,900萬港元(2008年：2億港元)，此等交易並不涉及現金或現金等價物的變動。

資產負債表所示的現金及現金等價物包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
澳元(百萬元)	-	1	-	1
歐元(百萬元)	4	4	4	4
日元(百萬元)	369	221	369	221
新台幣(百萬元)	12	31	12	31
英鎊(百萬元)	3	3	3	3
美元(百萬元)	270	9	265	-

41 貸款及其他債務

A 分類

集團

百萬港元	2009			2008		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2009年到期的美元環球票據	-	-	-	5,730	5,851	5,834
2010年到期的美元環球票據	4,656	4,927	4,679	4,670	5,165	4,679
債務發行計劃票據(2014年到期的歐洲美元債券)	4,692	5,045	4,663	4,744	5,232	4,663
	9,348	9,972	9,342	15,144	16,248	15,176
非上市：						
2010年至2020年到期的債務發行計劃票據	7,719	8,178	7,547	8,647	9,563	8,347
	7,719	8,178	7,547	8,647	9,563	8,347
資本市場借貸工具總計	17,067	18,150	16,889	23,791	25,811	23,523
銀行貸款	6,443	6,438	6,428	5,496	5,500	5,487
其他	312	321	312	297	337	297
貸款及其他	23,822	24,909	23,629	29,584	31,648	29,307
銀行透支	21	21	21	59	59	59
短期貸款	25	25	25	1,646	1,646	1,646
總計	23,868	24,955	23,675	31,289	33,353	31,012

41 貸款及其他債務(續)

A 分類(續)

公司

百萬港元	2009			2008		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2009年到期的美元環球票據	-	-	-	5,730	5,851	5,834
2010年到期的美元環球票據	4,656	4,927	4,679	4,670	5,165	4,679
	4,656	4,927	4,679	10,400	11,016	10,513
非上市：						
2018年到期的債務發行計劃票據	447	628	479	435	703	482
	447	628	479	435	703	482
資本市場借貸工具總計	5,103	5,555	5,158	10,835	11,719	10,995
銀行貸款	4,966	4,961	4,951	5,496	5,500	5,487
其他	312	321	312	297	337	297
貸款及其他	10,381	10,837	10,421	16,628	17,556	16,779
銀行透支	21	21	21	59	59	59
短期貸款	25	25	25	624	624	624
總計	10,427	10,883	10,467	17,311	18,239	17,462

其他指在租出/租回交易中的非抵銷債務(附註22E)。

截至2009年12月31日，集團尚未動用的銀行已承諾貸款總額為105.13億港元(2008年：104億港元)，另有若干尚未動用的無承諾貸款總額141.55億港元(2008年：124.63億港元)，其中包括債務發行計劃及短期銀行貸款。

公允價值是按貼現現金流量估值法以集團可採用的同類財務工具的現行市場利率及外匯匯率貼現未來合約的現金流量列值。

短期貸款及銀行透支的帳面金額與其公允價值相約。

以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的貸款款項在進行對沖活動前後的外幣數額如下：

集團

	對沖活動前		對沖活動後	
	2009	2008	2009	2008
歐元(百萬元)	3	6	-	-
英鎊(百萬元)	2	3	2	3
美元(百萬元)	1,363	2,115	3	5

公司

	對沖活動前		對沖活動後	
	2009	2008	2009	2008
歐元(百萬元)	3	6	-	6
英鎊(百萬元)	2	3	2	3
美元(百萬元)	663	2,115	3	5

41 貸款及其他債務(續)

B 還款期分析

集團

百萬港元	2009				2008			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
長期貸款及其他								
5年後須償還的款項	3,215	1,155	312	4,682	7,878	–	297	8,175
2年至5年內須償還的款項	7,395	2,222	–	9,617	2,732	2,417	–	5,149
1年至2年內須償還的款項	500	16	–	516	6,079	3,035	–	9,114
1年內須償還的款項	5,779	3,035	–	8,814	6,834	35	–	6,869
	16,889	6,428	312	23,629	23,523	5,487	297	29,307
銀行透支	–	21	–	21	–	59	–	59
短期貸款	–	25	–	25	–	1,646	–	1,646
	16,889	6,474	312	23,675	23,523	7,192	297	31,012
減：未經攤銷的折價、溢價及 財務開支餘額	(57)	(1)	–	(58)	(38)	(14)	–	(52)
因財務工具的公允價值變動之調整	235	16	–	251	306	23	–	329
債務帳面總額	17,067	6,489	312	23,868	23,791	7,201	297	31,289

公司

百萬港元	2009				2008			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
長期貸款及其他								
5年後須償還的款項	465	132	312	909	477	–	297	774
2年至5年內須償還的款項	14	1,768	–	1,782	5	2,417	–	2,422
1年至2年內須償還的款項	–	16	–	16	4,679	3,035	–	7,714
1年內須償還的款項	4,679	3,035	–	7,714	5,834	35	–	5,869
	5,158	4,951	312	10,421	10,995	5,487	297	16,779
銀行透支	–	21	–	21	–	59	–	59
短期貸款	–	25	–	25	–	624	–	624
	5,158	4,997	312	10,467	10,995	6,170	297	17,462
減：未經攤銷的折價、溢價及 財務開支餘額	(13)	(1)	–	(14)	(19)	(14)	–	(33)
因財務工具的公允價值變動之調整	(42)	16	–	(26)	(141)	23	–	(118)
債務帳面總額	5,103	5,012	312	10,427	10,835	6,179	297	17,311

由於公司打算為一年內須償還的資本市場借貸工具及銀行貸款作長期再融資，該筆款額被納入長期貸款。

41 貸款及其他債務(續)

C 已發行及贖回的債券及票據

截至2008年及2009年12月31日止年度內發行的債券及票據包括：

集團

百萬港元	2009		2008	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	500	500	1,750	1,750

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

截至2009年12月31日止年度內，集團贖回非上市債券13億港元(2008年：10億港元)。

截至2009年12月31日止年度內，集團贖回上市債券7.50億美元(2008年：無)。

D 擔保及抵押

- (i) 於2008年及2009年12月31日，政府並無就信貸提供任何擔保。
- (ii) 於2009年12月31日，公司之間接全資附屬機構——港鐵軌道交通(深圳)有限公司，以其在國內某些資產為一項40億元人民幣(2008年：9億元人民幣)的銀行貸款提供抵押。

除上述押記外，集團於2009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。

42 應付帳項及應計費用

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
與下列項目有關的應付帳項及應計費用				
– 機場鐵路項目	63	68	63	68
– 將軍澳支綫項目	10	16	10	16
– 康城站項目	19	31	19	31
– 西港島綫項目	303	89	303	89
– 物業項目及管理	4,849	1,728	4,760	1,631
– 香港車務運作及其他	2,797	3,118	2,444	2,775
– 深圳四號綫	715	228	–	–
– 香港以外的鐵路專營權	759	–	–	–
應付顧客合約工程總額	15	56	15	56
西港島綫項目尚未使用的政府財務資助	10,967	–	10,967	–
	20,497	5,334	18,581	4,666

於2009年12月31日，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有關款項及應付掉期利息，及於發出入伙紙前向物業買家預收的按金。集團並無因提供鐵路運輸服務而產生重大的應付帳項。

於2009年12月31日，包括在應付顧客合約工程總額中直至該日產生的成本，加上已確認溢利及減去已確認虧損所得的總額為2.90億港元(2008年：2.73億港元)。

於2009年12月31日，預期於一年後清還的應付顧客合約工程總額為1,500萬港元(2008年：5,600萬港元)。

42 應付帳項及應計費用 (續)

以到期日劃分上述應付帳項的分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
30日內到期或即期	5,005	1,188	3,692	800
30日至60日內到期	1,082	927	771	864
60日至90日內到期	280	234	268	224
到期日超逾90日	1,439	1,392	1,302	1,249
	7,806	3,741	6,033	3,137
租金及其他可退還按金	1,437	1,353	1,323	1,291
應計僱員福利	287	240	258	238
政府財務資助	10,967	–	10,967	–
總計	20,497	5,334	18,581	4,666

有關資本性項目及其他建築工程的應付帳項及應計費用包括就已完成合約的索償所作的撥備，該等撥備已撥作相關資產的一部分。大部分有關索償已獲解決，在無不可預見的情況下，預期上述就各個項目所作出的撥備將足以支付餘下索償款項。由於屬商業敏感資料，該等索償撥備並沒有在帳面金額及變動中獨立列出。

除了有關車務運作及其他的8.28億港元(2008年：8.57億港元)預期於一年後清還外，所有應付帳項及應計費用均預期於一年內清還。於一年後到期的款項主要是從商舖及車站小商店租戶收取的租賃按金，以及來自電訊服務營運商的預繳收入，當中大部分款項會在三年內清還。集團認為該等按金的貼現影響並不重大。

應付帳項及應計費用的名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

應付帳項及應計費用包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
澳元(百萬元)	1	2	1	2
歐元(百萬元)	4	5	4	5
日元(百萬元)	80	100	80	100
英鎊(百萬元)	1	2	1	2
瑞典克朗(百萬元)	–	1	–	1
瑞士法郎(千元)	470	368	470	368
美元(百萬元)	23	65	8	51

43 工程合約保證金

集團

百萬港元	於12個月內 到期發還	於12個月後 到期發還	總計
2009			
鐵路支綫項目	18	216	234
車務運作	69	51	120
	87	267	354
2008			
鐵路支綫項目	29	80	109
車務運作	100	15	115
	129	95	224

公司

百萬港元	於12個月內 到期發還	於12個月後 到期發還	總計
2009			
鐵路支綫項目	18	66	84
車務運作	69	51	120
	87	117	204
2008			
鐵路支綫項目	24	27	51
車務運作	100	15	115
	124	42	166

由於大部分工程合約保證金會在24個月內到期發還，故其受貼現影響並不重大。

工程合約保證金包括下列以其所屬個體的功能貨幣以外為單位的外幣數額：

	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
澳元(千元)	522	2	522	2
歐元(千元)	460	484	460	484
日元(百萬元)	4	–	4	–
英鎊(千元)	–	39	–	39
美元(百萬元)	–	2	–	2

44 應付政府及其他關連人士的款項

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
應付予下列人士的款項：				
– 政府	19	–	19	–
– 九鐵公司	904	882	904	882
– 附屬公司	–	–	12,236	13,239
	923	882	13,159	14,121

應付九鐵公司款項乃關於東鐵綫/輕鐵綫/九龍南綫物業發展項目的協議款項及相關應付利息，及服務經營權每年定額付款的應計部分。

於2009年12月31日，應付予附屬公司的款項108.51億港元(2008年：119.56億港元)預期於一年後清還。

應付予公司的附屬公司款項包括應付予MTR Corporation (C.I.) Limited 121.56億港元(2008年：131.56億港元)，該款項涉及上述附屬公司發行的債券及票據的所得款項及應計利息，而該等款項乃借予公司作為一般公司用途，附有指定還款期及利率(附註41C)並以公允價值列帳。由於餘下應付予附屬公司的款項並不附有利息，且沒有固定還款期及數額並不重大，因此該款項並未予以貼現。

45 服務經營權負債

服務經營權負債是在兩鐵合併(附註3及23)中，將每年定額付款總額予以資本化並確認為服務經營權資產所產生相對應的負債。於2008年及2009年12月31日，集團及公司關於服務經營權負債如下：

百萬港元	2009	2008
在1月1日結餘	10,656	10,685
減：年內償還或應付款項	(31)	(29)
在12月31日結餘	10,625	10,656

於2008年及2009年12月31日應償還及未付結餘如下：

百萬港元	2009			2008		
	每年定額付款現值	未來的利息開支	每年定額付款總額	每年定額付款現值	未來的利息開支	每年定額付款總額
5年後須償還的款項	10,437	21,750	32,187	10,480	22,457	32,937
2年至5年內須償還的款項	120	2,130	2,250	112	2,138	2,250
1年至2年內須償還的款項	35	715	750	33	717	750
1年內須償還的款項	33	717	750	31	719	750
	10,625	25,312	35,937	10,656	26,031	36,687

46 附屬公司的少數股東貸款

截至2009年12月31日止年度內，為墨爾本市鐵路網絡(附註56H(iii))的營運及維修而成立的Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (「MTM」)獲得股東貸款4,875萬澳元(3.39億港元)，每名股東根據其持有的MTM股權比例出資。貸款以7.5%的年利率計息，可於MTM酌情決定的時間或於2017年11月29日營運及維修專營權屆滿時(以較早者為準)償還。於2009年12月31日，MTM向其少數股東United Group Rail Services Limited及John Holland Melbourne Rail Franchise Pty. Ltd.提取總額為1,950萬澳元(1.36億港元)的股東貸款。

47 遞延收益

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
物業發展的遞延收益(附註26B)	124	156	124	156
由客戶轉撥資產入遞延收益	45	-	-	-
減：確認收益數額	(2)	-	-	-
	43	-	-	-
	167	156	124	156

於首次採納HK(IFRIC)18(適用於自2009年7月1日或以後所收到從客戶而來的固定資產轉移)，確認為遞延收入的資產為4,500萬港元從客戶而來的資產，並按該等資產的使用年限攤銷為收入。

48 資產負債表所示的所得稅

A 綜合資產負債表所示的本期所得稅包括公司及部分附屬公司截至2009年12月31日止年度按香港利得稅率16.5%(2008年：16.5%)計算並扣除已付預繳稅款後的香港稅務撥備，及按相關國家適用的現行稅率計算的海外稅項。

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
年內香港利得稅項撥備(附註15)	1,347	1,021	1,340	1,014
年內海外稅項(附註15)	4	3	-	1
已付預繳香港稅款	(921)	(575)	(915)	(574)
	430	449	425	441
有關過往年度稅款撥備結餘	-	1	-	-
	430	450	425	441

B 已確認遞延稅項資產及負債

已在資產負債表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及年度變動如下：

集團

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					
	超過相關折舊的折舊免稅額	物業重估	撥備及其他暫時差異	現金流量對沖	稅務虧損	總計
2009						
於2009年1月1日	8,323	3,822	105	(30)	(11)	12,209
在綜合損益表內列支/(計入)	59	460	16	-	(6)	529
在儲備列支	-	34	-	20	-	54
於2009年12月31日	8,382	4,316	121	(10)	(17)	12,792
2008						
於2008年1月1日	8,809	4,126	215	(5)	(575)	12,570
稅率調整對遞延稅項結餘的影響	(503)	(235)	(12)	-	32	(718)
在綜合損益表內列支/(計入)	17	(24)	(98)	-	532	427
在儲備計入	-	(45)	-	(25)	-	(70)
於2008年12月31日	8,323	3,822	105	(30)	(11)	12,209

48 資產負債表所示的所得稅(續)

B 已確認遞延稅項資產及負債(續)

公司

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過相關折舊的折舊免稅額	物業重估	撥備及其他暫時差異	現金流量對沖	稅務虧損	
2009						
於2009年1月1日	8,315	3,829	105	(30)	–	12,219
在損益表內列支	47	462	16	–	–	525
在儲備列支	–	34	–	20	–	54
於2009年12月31日	8,362	4,325	121	(10)	–	12,798
2008						
於2008年1月1日	8,802	4,126	215	(5)	(564)	12,574
稅率調整對遞延稅項結餘的影響	(503)	(235)	(12)	–	32	(718)
在損益表內列支/(計入)	16	(17)	(98)	–	532	433
在儲備計入	–	(45)	–	(25)	–	(70)
於2008年12月31日	8,315	3,829	105	(30)	–	12,219

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
於資產負債表內確認的遞延稅項資產淨額	(12)	(11)	–	–
於資產負債表內確認的遞延稅項負債淨額	12,804	12,220	12,798	12,219
	12,792	12,209	12,798	12,219

C 由於部分附屬公司不可能於其位處的稅務地區產生未來應稅溢利作抵扣稅務虧損之用，因此，集團並未就該等附屬公司的累計虧損2.83億港元(2008年：2.27億港元)確認遞延稅項資產。

49 股本及資本管理

A 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	2009	2008
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：		
5,727,833,692股(2008年：5,661,143,113股)，每股面值1.00港元	5,728	5,661
股份溢價	9,581	8,270
資本儲備	27,188	27,188
	42,497	41,119

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

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

49 股本及資本管理(續)

A 股本、股份溢價及資本儲備(續)

年內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	認股權/ 代息股份價格 港元	款項撥入/從以股份為基礎 的僱員資本儲備撥入		
			股本帳 百萬港元	股份溢價帳 百萬港元	總計 百萬港元
已行使的僱員認股權					
– 全球發售前認股權計劃	657,500	8.440	1	5	6
– 新入職僱員認股權計劃	688,500	9.750	1	6	7
	49,000	15.970	–	1	1
	91,000	20.660	–	2	2
– 2007年認股權計劃	56,500	18.300	–	1	1
發行代替2008年末期股息的股份	50,160,754	19.170	50	912	962
發行代替2009年中期股息的股份	14,987,325	26.600	15	384	399
	66,690,579		67	1,311	1,378

於2009年12月31日，尚未行使之認股權詳情載列於附註51。

B 資本管理

集團在資本管理方面的首要目標為保障其可持續經營的能力及賺取足夠利潤以維持增長，並為股東帶來合理回報。

集團按所承受風險程度來管理資本，並會透過派付股東的股息金額、發行代息股份及新股份以及管理債務組合與預計融資需求來調整其資本架構。香港政府財政司司長法團為公司的最大股東，於2009年12月31日持有4,400,715,809股股份，佔公司權益總額76.8%。

集團以淨負債權益比率為基準監察其資本狀況，淨負債權益比率乃按照淨借貸總額佔公司股東應佔權益總額的百分比計算，淨借貸總額乃總貸款、融資租賃債務、銀行透支，服務經營權負債及附屬公司的少數股東貸款的總和扣除現金及現金等價物。於過去年度，集團的淨負債權益比率基本上持續下跌，由2002年12月31日約60%降至2006年12月31日的36%。由於為兩鐵合併交易付款融資而增加借貸及計入服務經營權負債為債務的一部分，負債權益比率於2007年12月31日回升至49%，再重拾跌軌至2008年12月31日的42%及2009年12月31日的26%。

八達通卡有限公司受香港金融管理局有關總資本對風險加權資產總額比率的規定。根據特許經營權協議，港鐵軌道交通(深圳)有限公司的最低資本為深圳市軌道交通四號綫項目總投資額的40%。根據專營權協議Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.須維持特定金額的股東總權益。於2009年12月31日，這些資本需求均已達到。除此以外，公司及任何其他附屬公司均毋須承擔來自集團以外施加的資本需求。

50 其他儲備

集團綜合權益各項目的年初及年底結餘之對帳，載列於綜合權益變動表中。公司權益個別項目於年初及年底間之變動詳情載列如下：

百萬港元	固定資產 重估儲備	對沖儲備	以股份為 基礎的僱員 資本儲備	保留溢利	其他儲備 總計
2009					
於2009年1月1日結餘	960	(154)	25	54,979	55,810
2008年末期股息	-	-	-	(1,925)	(1,925)
2009年中期股息	-	-	-	(800)	(800)
以股份為基礎的僱員支出	-	-	32	-	32
行使的僱員認股權	-	-	(2)	-	(2)
失效的僱員認股權	-	-	(3)	3	-
年內全面收入總額(附註20B)	172	102	-	9,663	9,937
於2009年12月31日結餘	1,132	(52)	52	61,920	63,052
2008					
於2008年1月1日結餘	1,170	(25)	7	49,349	50,501
2007年末期股息	-	-	-	(1,740)	(1,740)
2008年中期股息	-	-	-	(790)	(790)
以股份為基礎的僱員支出	-	-	20	-	20
行使的僱員認股權	-	-	(2)	-	(2)
年內全面收入總額(附註20B)	(210)	(129)	-	8,160	7,821
於2008年12月31日結餘	960	(154)	25	54,979	55,810

設立固定資產重估儲備，乃用作處理重估自用土地及樓宇所產生的盈餘或虧絀(附註2F(ii))。

對沖儲備包括在現金流量對沖中使用的對沖工具之公允價值累計淨變動的有效部分，此部分將在隨後根據附註2U(ii)所所述的現金流量對沖會計政策，跟被對沖的現金流量一同確認。

以股份為基礎的僱員資本儲備包括已授予但未行使認股權的公允價值，有關解釋見附註2V(iv)的會計政策。該款項將在認股權被行使時轉撥至股份溢價帳，若認股權過期或被沒收，則直接轉入保留溢利。

匯兌儲備包括所有因折算海外企業的帳項而產生的匯兌差額。此儲備是根據附註2DD的會計政策處理。

除保留溢利外，其他儲備並不屬於已實現利潤，因此不可派發予股東。此外，公司認為包括在保留溢利內的除稅後投資物業重估盈餘207.55億港元(2008年：184.17億港元)並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2009年12月31日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為411.65億港元(2008年：365.62億港元)。

於2009年12月31日，集團保留溢利包括應佔無控制權附屬公司及聯營公司的保留溢利4.48億港元(2008年：3.28億港元)。

51 以股份為基礎的支出

A 按股本結算的以股份為基礎的支出

集團已根據三項認股權計劃(即全球發售前認股權計劃、新入職僱員認股權計劃及2007年認股權計劃)向執行總監會成員及若干僱員授出以股本結算的認股權。該等計劃的詳情如下：

(i) 全球發售前認股權計劃

由於公司股份於2000年10月首次公開招股及於聯交所上市，公司訂立全球發售前認股權計劃(「首次公開招股前認股權計劃」)。根據首次公開招股前認股權計劃，包括所有執行總監會成員(分別於2003年12月1日、2002年2月1日、2005年9月26日及2009年5月11日加入公司的周松崗、梁國權、龍家駒及周大滄除外)在內的769名僱員於2000年9月20日獲授予認股權，可認購合共48,338,000股股份，相等於公司於2009年12月31日的已發行股本的0.8%，行使價為每股8.44港元，相等於首次公開招股發售價每股9.38港元的90%。認股權可於2010年9月11日前行使，惟須遵守該計劃的歸屬條款。於2009年12月31日，根據該計劃所授出的認股權均已歸屬。

於2009年，已歸屬的認股權有合共657,500份被行使。於年內被行使認股權的加權平均收市價為每股23.149港元。此外，年內並無因認股權持有人離職而失效的認股權。於2009年12月31日，尚未行使的認股權合共可認購2,948,000股(2008年：3,605,500股)股份。

(ii) 新入職僱員認股權計劃

公司於2002年5月召開的2002年股東週年大會通過採納新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)，藉此向未有參與首次公開招股前認股權計劃的公司新入職最高階層及高級管理人員提供認股權。根據新認股權計劃的規則，公司因在該計劃中的認股權被行使而須發行最多5,056,431股股份，相等於公司於2009年12月31日的已發行股本的0.1%。授出的認股權將由有關認股權提出日起計三年內，以三期平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。根據新認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由公司於提出授予認股權時釐定，但不會低於下列各項中最高者：(i) 於緊接提出授予該認股權當日前五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii) 在該認股權的提出日期(必須為交易日)港鐵股份的收市價；及(iii) 港鐵股份面值。新認股權計劃於2007年5月16日屆滿，故於該日期或之後，不可根據該計劃授出認股權。

下表概述新認股權計劃自實施以來所授出而仍然有效的認股權：

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2003年8月1日	556,700	9.75	2013年7月14日或以前
2005年9月23日	213,000	15.97	2015年9月9日或以前
2006年3月31日	94,000	18.05	2016年3月20日或以前
2006年5月12日	266,500	20.66	2016年4月25日或以前
2006年5月15日	92,000	20.66	2016年4月25日或以前
2006年10月5日	94,000	19.732	2016年9月29日或以前

尚未行使認股權數目的變動及其相關加權平均行使價如下：

	2009		2008	
	認股權數目	加權平均行使價 港元	認股權數目	加權平均行使價 港元
於1月1日尚未行使	2,500,200	14.426	3,717,700	16.017
於年內授出	-	-	-	-
於年內行使	(828,500)	11.316	(635,500)	19.326
於年內失效	(355,500)	19.404	(582,000)	19.237
於12月31日尚未行使	1,316,200	15.038	2,500,200	14.426
於12月31日可行使	1,316,200	15.034	2,278,700	13.865

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為26.964港元(2008年：27.985港元)。

51 以股份為基礎的支出(續)

A 按股本結算的以股份為基礎的支出(續)

於2009年12月31日尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2009		2008	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數	認股權數目	剩餘合約年限 年數
9.75港元	556,700	3.54	1,245,200	4.54
15.97港元	213,000	5.69	262,000	6.69
18.05港元	94,000	6.22	94,000	7.22
20.66港元	358,500	6.32	449,500	7.32
19.732港元	94,000	6.75	94,000	7.75
19.404港元	-	-	355,500	8.22
	1,316,200		2,500,200	

(iii) 2007年認股權計劃

隨著新認股權計劃於2007年5月屆滿，2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)於2007年股東週年大會獲呈交及批准。該計劃旨在提高公司吸引最佳人才的能力，挽留及激勵關鍵及主要僱員，使其利益與公司的長遠成功一致，並為其提供公平及具有市場競爭力的報酬。根據2007年認股權計劃的規則，在2007年6月7日後，因在所有認股權計劃(包括2007年認股權計劃)中的認股權被行使而須發行最多277,461,072股股份，相等於公司於2009年12月31日的已發行股本的4.8%。授出的認股權將由有關認股權提出日起計至少一年後才獲歸屬以認購有關股份。根據2007年認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由公司於提出授予認股權時釐定，但不會低於下列各項中最高者：(i)於緊接提出授予該認股權當日前五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii)在該認股權的提出日期(必須為交易日)，港鐵股份的收市價；及(iii)港鐵股份面值。

根據2007年認股權計劃的規定，公司於計劃期內可隨時酌情向任何合資格僱員授予認股權。根據2007年認股權計劃，授出日期界定為接納授予認股權當日。於2007年12月10日，公司將合共可認購8,273,000股股份的認股權授予執行總監會成員及個別僱員，此為2008年授出的第一批認股權(「2008年第一批授出認股權」)。在2008年第一批授出認股權之中，有合共可認購7,968,000股股份的認股權獲承授人於2007年12月11日至2007年12月31日期間接納，而合共可認購305,000股股份的認股權則獲承授人於2008年1月2日至2008年1月7日期間接納。於2008年3月26日，公司將合共可認購2,749,000股股份的認股權授予個別僱員作為2008年第二批授出的認股權，並獲承授人於2008年3月28日至2008年4月23日期間接納。這批認股權與2008年第一批授出認股權共同構成「2008年授出認股權」。於2008年12月8日，公司將合共可認購12,712,000股股份的認股權授予執行總監會成員及其他個別僱員，此為第一批2009年授出的認股權(「2009年第一批授出認股權」)，2009年第一批授出認股權獲承授人於2008年12月8日至2008年12月30日期間接納。於2009年6月12日，公司將合共可認購345,000股股份的認股權授予個別僱員作為2009年第二批授出認股權，並獲承授人於2009年6月18日至2009年7月9日期間接納。這批認股權與2009年第一批授出認股權共同構成「2009年授出認股權」。於2009年12月8日，公司將合共可認購15,718,000股股份的認股權授予執行總監會成員及其他個別僱員，並獲該等僱員於2009年12月9日至2009年12月22日期間接納，此為2010年授出的認股權(「2010年授出認股權」)。

51 以股份為基礎的支出(續)

A 按股本結算的以股份為基礎的支出(續)

下表概述2007年認股權計劃自實施以來所授出而仍然有效的認股權。

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2008年授出認股權			
2007年12月11日	45,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月12日	2,642,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月13日	1,805,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月14日	1,005,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月15日	370,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月17日	835,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月18日	380,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月19日	115,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月20日	190,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月21日	45,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月22日	35,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月24日	118,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月28日	35,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月31日	130,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月2日	75,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月3日	40,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月4日	65,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月7日	125,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年3月28日	255,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年3月31日	379,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月1日	261,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月2日	296,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月3日	171,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月4日	23,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月5日	17,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月7日	358,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月8日	155,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月9日	85,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月10日	58,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月11日	117,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月12日	48,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月14日	40,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月15日	34,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月16日	40,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月17日	124,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月18日	32,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月19日	25,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月20日	23,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月21日	66,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月23日	19,000	26.52	2015年3月26日或以前
2009年授出認股權			
2008年12月8日	155,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月9日	1,463,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月10日	2,176,400	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月11日	2,464,200	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月12日	1,481,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月13日	84,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月14日	88,200	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月15日	1,084,700	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月16日	581,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月17日	513,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月18日	611,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月19日	198,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月20日	19,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月22日	772,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月23日	306,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月24日	500,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月25日	45,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月29日	148,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月30日	19,000	18.30	2015年12月8日或以前
2009年6月18日	255,000	24.50	2016年6月12日或以前
2009年7月6日	45,000	24.50	2016年6月12日或以前
2009年7月9日	45,000	24.50	2016年6月12日或以前

51 以股份為基礎的支出(續)

A 按股本結算的以股份為基礎的支出(續)

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2010年授出認股權			
2009年12月9日	670,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月10日	2,851,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月11日	2,362,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月12日	610,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月13日	19,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月14日	2,508,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月15日	2,838,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月16日	1,550,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月17日	1,000,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月18日	389,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月19日	70,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月20日	75,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月21日	520,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月22日	256,000	26.85	2016年12月8日或以前

尚未行使認股權數目的變動及其相關加權平均行使價如下：

	2009		2008	
	認股權數目	加權平均行使價 港元	認股權數目	加權平均行使價 港元
於1月1日尚未行使	23,393,000	22.425	7,968,000	27.600
於年內授出	16,063,000	26.800	15,766,000	19.913
於年內行使	(56,500)	18.300	-	-
於年內失效	(470,000)	26.618	(341,000)	27.210
於12月31日尚未行使	38,929,500	24.185	23,393,000	22.425
於12月31日可行使	10,253,500	23.684	2,811,000	27.600

於2009年12月31日尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2009		2008	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數	認股權數目	剩餘合約年限 年數
27.60港元	7,670,000	5	8,055,000	6
26.52港元	2,586,000	5	2,626,000	6
18.30港元	12,610,500	6	12,712,000	7
24.50港元	345,000	6	-	-
26.85港元	15,718,000	7	-	-
	38,929,500		23,393,000	

51 以股份為基礎的支出(續)

A 按股本結算的以股份為基礎的支出(續)

根據「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，於截至2009年12月31日止年度內授出的認股權公允價值如下：

授出日期	已授出 認股權 公允價值 港元	「柏力克—舒爾斯」期權定價模式應用項					
		緊接授出 日期前的股價 港元	行使價 港元	預期波幅	預計年期 年數	無風險息率 %	預期 每股股息 港元
2009年6月18日	5.27	23.65	24.50	0.31	3.5	1.56	0.45
2009年7月6日	4.52	23.55	24.50	0.31	3.5	1.44	0.48
2009年7月9日	4.41	23.45	24.50	0.31	3.5	1.29	0.48
2009年12月9日	5.47	26.85	26.85	0.31	3.5	0.98	0.48
2009年12月10日	5.17	26.35	26.85	0.31	3.5	0.98	0.48
2009年12月11日	5.23	26.45	26.85	0.31	3.5	0.98	0.48
2009年12月12日	5.25	26.50	26.85	0.31	3.5	0.98	0.48
2009年12月13日	5.25	26.50	26.85	0.31	3.5	0.98	0.48
2009年12月14日	5.25	26.50	26.85	0.31	3.5	0.99	0.48
2009年12月15日	5.36	26.65	26.85	0.31	3.5	1.04	0.48
2009年12月16日	5.14	26.25	26.85	0.31	3.5	1.11	0.48
2009年12月17日	5.17	26.30	26.85	0.31	3.5	1.13	0.48
2009年12月18日	5.05	26.10	26.85	0.31	3.5	1.10	0.48
2009年12月19日	5.18	26.35	26.85	0.31	3.5	1.10	0.48
2009年12月20日	5.18	26.35	26.85	0.31	3.5	1.10	0.48
2009年12月21日	5.18	26.35	26.85	0.31	3.5	1.08	0.48
2009年12月22日	5.08	26.15	26.85	0.31	3.5	1.15	0.48

在計算已授出認股權的公允價值時，預期波幅是透過計算集團股價於過往3.5年的歷史波幅來釐定，並把預計年期假設為授出認股權後的第3.5年，而預期股息則依據過往股息釐定。同時，亦考慮到授出認股權的歸屬條款，但與授出認股權有關的市場狀況則並未在考慮之列。有關這些主觀應用項的假設，其變動可能對認股權的公允價值有重大影響。

(iv) 年內，就上述認股權計劃確認按股本結算的以股份為基礎的支出如下：

百萬港元	2009	2008
與下列認股權計劃有關，按股本結算的以股份為基礎的支出：		
– 新認股權計劃	1	3
– 2007年認股權計劃	31	17
	32	20

51 以股份為基礎的支出(續)

B 以股份為基礎按現金結算的支出

(i) 周松崗並沒有參與公司的全球發售前認股權計劃及新入職僱員認股權計劃。他有權於其三年合約期屆滿時(即2009年11月30日)獲得與418,017股股份等值的現金。據此合約及隨着合約屆滿，於2009年12月1日已支付周松崗1,130萬港元(按照授予條款，以公司股份於緊接2009年11月30日前20個交易日的平均收市價每股27.0075港元計算)。

隨着與周松崗重新訂立的合約於2009年12月1日生效，他可於2011年12月31日完成合約時獲得與222,161股公司股份等值的現金。於2009年12月31日，630萬港元(2008年：90萬港元)已被計入為年內以股份為基礎的支出。仍未償付的權利之公允價值乃按公司股份於年結日的收市價計算。於2009年12月31日，該等股份的公允價值為每股26.80港元(2008年：17.96港元)。

(ii) 梁國權擁有與公司股份相關的衍生權益，據此他可於2010年4月9日獲得與160,000股股份等值的現金。於2009年12月31日，220萬港元(2008年：50萬港元)已被計入為年內以股份為基礎的支出(按上文附註51B(i)所述的相同基準計算)。

52 退休金計劃

集團於香港、中國內地、英國、瑞典及澳洲均設有退休金計劃。這些計劃的資產乃按獨立的信託安排條款而持有，以確保計劃資產與集團資產分開管理。集團大多數僱員都由公司實施的退休金計劃所保障。

A 由公司在香港實施的退休金計劃

在香港，公司設有二項職業退休金計劃，分別為香港鐵路有限公司退休金計劃(簡稱「港鐵退休金計劃」)、香港鐵路有限公司Retention Bonus Scheme(簡稱「港鐵RBS」)及香港鐵路有限公司公積金計劃(「港鐵公積金計劃」，以及兩個強制性公積金(「強積金」)計劃，(分別為「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」)。

現時，合資格的新僱員可選擇參與港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃，而港鐵強積金計劃是提供予沒有選擇或未符合資格參與港鐵公積金計劃的僱員。

(i) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃於1977年初以信託形式成立，包含界定福利及界定供款元素。港鐵退休金計劃乃按照《職業退休計劃條例》(香港法例第426章)註冊，並於1994年10月31日生效。於2000年7月3日，強積金管理局授出豁免，允許公司保留港鐵退休金計劃及作為港鐵強積金計劃以外的另一選擇。

港鐵退休金計劃為成員提供在退休、永久傷殘、身故及離職時的福利。港鐵退休金計劃原本包括混合福利部分及界定供款部分。混合福利部分是按最終薪金的若干倍數或累積供款連投資回報兩者中的較高者計算福利，並自1999年3月31日終止接受新成員。界定供款部分是單按累積供款連投資回報計算。混合福利部分停止接受新成員後，新聘請的合資格僱員可選擇參與港鐵退休金計劃界定供款部分，或由2000年12月1日起推行的港鐵強積金計劃。

跟隨兩鐵合併並經計劃受託人的批准，港鐵退休金計劃的界定供款部分由2008年3月1日起轉移至港鐵公積金計劃。此後，港鐵退休金計劃只包含混合福利部分。基於此轉移，自2008年3月1日開始(附註52A(iii))，合資格參與港鐵公積金計劃的僱員，可選擇參與港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃，惟舊有九鐵強積金計劃之成員除外，他們可選擇參與港鐵公積金計劃或九鐵強積金計劃。

成員向混合福利部分作出的供款額，是根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定；而公司的供款額則由執行總監會參照精算評估後釐定。於2009年12月31日，成員總數為5,282名(2008年：5,406名)。於2009年，成員向混合福利部分供款7,000萬港元(2008年：6,800萬港元)，而公司的供款則為1.98億港元(2008年：1.52億港元)。於2009年12月31日，混合福利部分的資產淨值為75.42億港元(2008年：61.62億港元)。

根據信託契約條款，被註銷的福利金會轉撥至儲備帳，公司可酌情使用。

精算評估計算工作由獨立精算顧問公司每年進行，以「預計單位給付成本法」及按照HKAS 19「僱員福利」的規定來釐定及計算福利責任。於2009年12月31日的精算評估由韜睿惠悅公司(2008：韜睿諮詢公司)進行，而結果詳列於附註53。自從2008年12月31日的精算評估後，反映經濟環境的政府債券孳息率、通貨膨脹率，以及港鐵退休金計劃的資產值皆出現明顯轉變。因此，公司決定重新評估計劃的財政狀況，並由韜睿諮詢公司進行於2009年5月31日重新評估。是次重新評估的主要精算假設，除貼現率2.9%外(2008年12月31日：1.2%)，均與2008年12月31日的評估所採用的相同。已履行的供款責任現值由2008年12月31日的90.64億港元減至2009年5月31日的79.61億港元，未確認的精算虧損由2008年12月31日的31.12億港元減至2009年5月31日的15.43億港元。

52 退休金計劃(續)

A 由公司在香港實施的退休金計劃(續)

另一個對港鐵退休金計劃於2009年12月31日的全面精算評估由韜睿惠悅公司(2008：韜睿諮詢公司)以「到達年齡籌資方法」進行，以計算所需現金儲備。所採用的主要精算假設包括長綫投資回報率減去薪酬增幅每年2.4%(2008年：2.5%)，預計死亡率、離職率、裁員率、退休率及預計短期薪金調整。精算師於評估日期作出下列結論：

(a) 港鐵退休金計劃有足夠的償付能力，縱使所有成員退出此計劃，港鐵退休金計劃的資產可支付成員既得福利的總值有餘；及

(b) 假設港鐵退休金計劃繼續運作，資產值的儲備水平為110.4%，足夠支付由成員過去服務所產生的負債總額有餘。

(ii) 港鐵RBS

港鐵RBS於1995年1月1日以信託形式成立，這是一項界定福利計劃，適用於公司所有服務於指定工程項目及並非以約滿酬金條款聘用的僱員。RBS在僱員遭裁退時，為僱員提供截至2002年12月31日所提供服務的應計福利。港鐵RBS乃根據《職業退休計劃條例》註冊，於1995年12月1日生效。於2009年12月31日，港鐵RBS共有318名成員(2008年：327名)。

港鐵RBS成員毋須供款，而公司的供款額則由執行總監會參照精算評估而釐定，並按供款額記入各工程項目員工薪酬的一部分。於2008年及2009年內，公司並不需要向港鐵RBS作出供款。於2009年12月31日，港鐵RBS的資產淨值為1,200萬港元(2008年：1,200萬港元)。

精算評估計算工作由獨立精算顧問公司每年進行，以「預計單位給付成本法」及按照HKAS 19「僱員福利」的規定來釐定及計算福利責任。於2009年12月31日的精算評估由韜睿惠悅公司(2008：韜睿諮詢公司)進行，而結果詳列於附註53。

另一個對港鐵退休金計劃於2009年12月31日的全面精算評估由韜睿惠悅公司(2008：韜睿諮詢公司)以「到達年齡籌資方法」進行，以計算所需現金儲備。所採用的主要精算假設包括加權投資回報率減去估計薪酬增幅，約相等於每年-1.6%(2008年：-1.7%)，及預計裁員率。精算師於評估日期作出下列結論：

(a) 由於港鐵RBS只在僱員被裁退的時候提供福利，所以沒有既有總負債，在技術上而言，港鐵RBS有足夠償付能力；及

(b) 假設港鐵RBS繼續運作，資產值可足夠支付由成員過去服務所產生的負債總額有餘。

(iii) 港鐵公積金計劃

跟隨港鐵退休金計劃的界定供款部分於2008年3月1日被納入九鐵退休金計劃，九鐵退休金計劃易名為港鐵公積金計劃。這計劃於1983年2月1日以信託形式成立及按照《職業退休計劃條例》註冊，並於1994年11月16日生效。這計劃包含三個部分，全屬界定供款計劃。其中一個部分由2008年3月1日前的九鐵退休金計劃成員組成，另一個部分由2008年3月1日前的港鐵退休金計劃界定供款部分成員組成，餘下一個部分由2008年3月1日或之後受聘並合資格參加港鐵公積金計劃的僱員組成。

港鐵公積金計劃應付的所有福利乃根據僱主及成員本身按成員基本薪金的固定百分率作出的供款，連同該等供款的投資回報計算。

於2009年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為5,954名(2008年：5,575名)。於2009年，成員供款總額為5,200萬港元(2008年：4,200萬港元)，公司總供款額為1.52億港元(2008年：1.39億港元)。於2009年12月31日，資產淨值為31.60億港元(2008年：25.22億港元)。

(iv) 港鐵強積金計劃

由2000年12月1日強積金計劃開始生效起，公司加入了於強制性公積金計劃管理局註冊並獲證券及期貨事務監察委員會認可的銀聯信託強積金計劃。港鐵強積金計劃成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員，成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。

於2009年12月31日，公司參加港鐵強積金計劃的僱員總數為1,875名(2008年：1,337名)。於2009年，成員供款總額為900萬港元(2008年：500萬港元)，而公司供款總額為1,000萬港元(2008年：600萬港元)。

52 退休金計劃(續)

A 由公司在香港實施的退休金計劃(續)

(v) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃於2000年4月1日推出並於強制性公積金計劃管理局註冊。此計劃的成員包括選擇不參加或未符合資格參加九鐵退休金計劃(現稱港鐵公積金計劃)的前九鐵僱員，以及先前為九鐵強積金計劃成員而於2008年3月1日或之後符合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的僱員。此為一項由獨立受託人管理的界定供款退休金計劃，成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

於2009年12月31日，參加九鐵強積金計劃的公司僱員有953名(2008年：1,029名)。於2009年，成員供款總額為700萬港元(2008年：1,000萬港元)，而公司供款總額為700萬港元(2008年：1,100萬港元)。

B 海外及附屬公司僱員的退休金計劃

不符合資格參加公司在香港實施的退休金計劃的僱員，受其各自附屬公司設立的退休金計劃或各自適用的勞動法規所保障。

(i) 界定福利計劃

在集團於澳洲附屬公司的若干數目僱員，有權從澳洲營辦的緊急服務退休金計劃中，獲享退休金福利。福利金額根據僱員的服務年資及最終平均薪金計算。由於集團並無法律或推定義務支付其僱員的未來福利；其唯一的責任是繳付到期應付的供款，因此集團沒有確認任何有關該計劃的界定利益責任。於2009年12月31日，集團參與該計劃的僱員總數為1,029人(2008年：無)。於2009年，成員供款總額為300萬港元(2008年：無)，集團供款總額為500萬港元(2008年：無)。

(ii) 界定供款計劃

除附註52B(i)所述的界定福利計劃外，涵蓋海外辦事處或香港、中國內地或海外附屬公司僱員之所有其他退休金計劃皆為界定供款計劃。對於香港僱員，該等計劃乃根據香港強積金條例註冊；對於中國內地或海外僱員，該等計劃乃根據各自的地方法律及法規營辦。於2009年12月31日，集團參與該等計劃的僱員總數為6,081人(2008年：無)。於2009年，成員供款總額為900萬港元(2008年：無)，集團供款總額為2,200萬港元(2008年：無)。

53 界定福利退休計劃責任

公司向兩個界定福利計劃供款及確認界定福利負債，並於僱員退休或因其他原因終止服務(附註52)時向他們提供福利。該等界定福利計劃於年內的變動概述如下。

A 於資產負債表確認的金額如下：

集團及公司

百萬港元	2009			2008		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
已履行的供款責任現值	(8,959)	-	(8,959)	(9,064)	(1)	(9,065)
計劃資產的公允價值	7,542	12	7,554	6,162	12	6,174
未確認精算虧損/(收益)淨額	1,587	(4)	1,583	3,112	(4)	3,108
資產淨額	170	8	178	210	7	217

上述部分資產預期於一年後收回。然而，要將該數額與未來12個月內的應收款項分開並不可行，因為未來供款將與未來提供的服務、精算假設及市況的未來變動相關。公司預期在2010年就退休金計劃支付1.20億港元供款。

53 界定福利退休計劃責任(續)

B 計劃資產包括下列各項：

集團及公司

百萬港元	2009			2008		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
股票	3,871	–	3,871	2,675	–	2,675
債券	3,681	–	3,681	3,364	–	3,364
現金	53	12	65	168	12	180
	7,605	12	7,617	6,207	12	6,219
自願供款單位之價值	(63)	–	(63)	(45)	–	(45)
	7,542	12	7,554	6,162	12	6,174

在2008年及2009年的計劃資產中並沒有投資於公司的股票，在2009年的計劃資產中沒有(2008年：1,600萬港元)投資於公司的債券。

C 界定福利責任現值的變動

集團及公司

百萬港元	2009			2008		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
於1月1日	9,064	1	9,065	8,577	1	8,578
成員向計劃作出的供款	70	–	70	68	–	68
由計劃支付的福利	(212)	–	(212)	(468)	–	(468)
本年度服務成本	337	–	337	273	–	273
利息成本	174	–	174	297	–	297
精算(收益)/虧損	(474)	(1)	(475)	317	–	317
於12月31日	8,959	–	8,959	9,064	1	9,065

D 計劃資產的變動

集團及公司

百萬港元	2009			2008		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
於1月1日	6,162	12	6,174	7,929	12	7,941
集團向計劃作出的供款	198	–	198	152	–	152
成員向計劃作出的供款	70	–	70	68	–	68
由計劃支付的福利	(212)	–	(212)	(468)	–	(468)
計劃資產預期回報	383	–	383	477	–	477
精算收益/(虧損)	941	–	941	(1,996)	–	(1,996)
於12月31日	7,542	12	7,554	6,162	12	6,174

53 界定福利退休計劃責任(續)

E 於綜合損益表確認的開支如下：

百萬港元	2009			2008		
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	總計
本年度服務成本	337	–	337	273	–	273
利息成本	174	–	174	297	–	297
計劃資產預期回報	(383)	–	(383)	(477)	–	(477)
已確認精算虧損/(收益)淨額	109	(1)	108	–	(1)	(1)
已確認開支	237	(1)	236	93	(1)	92
減：資本化數額	(27)	–	(27)	(12)	–	(12)
	210	(1)	209	81	(1)	80

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及相關費用一項內確認。

F 計劃資產實際回報

百萬港元	2009	2008
香港鐵路有限公司退休金計劃	1,324	(1,519)
香港鐵路有限公司Retention Bonus Scheme	–	–

G 於2009年12月31日所採用的主要精算假設(以加權平均數呈列)如下：

	2009		2008	
	港鐵退休金計劃	港鐵RBS	港鐵退休金計劃	港鐵RBS
於12月31日的貼現率	2.6%	2.0%	1.2%	0.8%
計劃資產的預期回報率	6.0%	1.5%	6.0%	1.5%
未來薪酬升幅	3.6%	3.1%	3.5%	3.2%

預期的計劃資產長期回報率已考慮實際經驗、預期投資波幅及長期通脹因素，並且根據整個投資組合而非以個別資產類別的回報總和來釐定。數額只按歷史回報率計算，並沒有作出任何調整。

53 界定福利退休計劃責任(續)

H 歷史資料

集團及公司

百萬港元	港鐵退休金計劃				
	2009	2008	2007	2006	2005
已履行的供款責任現值	(8,959)	(9,064)	(8,577)	(7,311)	(5,974)
計劃資產的公允價值	7,542	6,162	7,929	6,906	5,899
計劃的虧絀	(1,417)	(2,902)	(648)	(405)	(75)
計劃負債的經驗調整 — (虧損)/收益	(557)	1,391	(556)	(464)	(98)
計劃資產的經驗調整 — 收益/(虧損)	718	(1,997)	514	510	119

百萬港元	港鐵RBS				
	2009	2008	2007	2006	2005
已履行的供款責任現值	–	(1)	(1)	(3)	(7)
計劃資產的公允價值	12	12	12	12	13
計劃的盈餘	12	11	11	9	6
計劃負債的經驗調整—收益/(虧損)	1	–	1	3	(2)
計劃資產的經驗調整—收益/(虧損)	–	–	–	–	–

54 共同控制業務權益

於2009年12月31日，集團在已批出的物業發展項目方面擁有之共同控制業務如下：

地點/物業發展組合	土地用途	樓面建築 總面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
香港站	寫字樓/商場/酒店	415,894	已於1998–2005年分期落成
九龍站			
第一期	住宅	147,547	已於2000年落成
第二期	住宅	210,319	已於2002–2003年分期落成
第三期	住宅/過境巴士站	105,113	已於2005年落成
第四期	住宅	128,845	已於2003年落成
第五、六、七期	住宅/寫字樓/商場/酒店/服務式住宅/幼稚園	504,345	2006–2010年分期落成
奧運站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/室內運動場	309,069	已於2000年落成
第二期	住宅/商場/街市	268,650	已於2001年落成
第三期	住宅/幼稚園	104,452	已於2006年落成
青衣站	住宅/商場/幼稚園	292,795	已於1999年落成
東涌站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/酒店/幼稚園	361,531	已於1999–2005年分期落成
第二期	住宅/商場/幼稚園	255,949	已於2002–2008年分期落成
第三期	住宅/商場/街市/幼稚園	413,154	已於2002–2008年分期落成
坑口站	住宅/商場	142,152	已於2004年落成
調景嶺站	住宅/商場	253,765	已於2006–2007年分期落成
將軍澳站			
五十五b區	住宅/商場	96,797	已於2006年落成
五十七a區	住宅/商場	29,642	已於2005年落成
五十六區	住宅/酒店/商場/寫字樓	163,130	2011年
將軍澳八十六區			
第一期	住宅/商場/長者護理中心	139,840	已於2008年落成
第二期	住宅/幼稚園	310,496	2010–2011年分期落成
第三期	住宅/幼稚園	129,544	2012年
彩虹站泊車轉乘公共交通工具項目	住宅/商場	21,538	已於2005年落成
車公廟站	住宅/商場/幼稚園	90,655	2012年

* 以入伙紙發出日期為準

集團就該等共同控制業務所持有的資產包括各地盤地基工程費用及有關的員工薪酬及一般開支、地價、物業發展權購入成本及利息開支。集團在每個物業發展組合的開支，以該物業組合的發展商所預付的款項沖銷，餘額視情況列於資產負債表的發展中物業或遞延收益(附註26)項下。於2009年12月31日，就共同控制業務所佔的發展中物業總額為30.94億港元(2008年：30.36億港元)，遞延收益總額則為1.24億港元(2008年：1.56億港元)。

截至2009年12月31日止年度，就該等工程確認的利潤為35.54億港元(2008年：46.70億港元)(附註10)。

54 共同控制業務權益(續)

由於兩鐵合併，公司與九鐵公司為以下三個已批出的物業發展項目達成協議：

地點/物業發展組合	土地用途	樓面建築 總面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
火炭站			
何東樓	住宅/商場	122,900	已於2008年落成
烏溪沙站	住宅/商場/幼稚園	172,650	已於2009年落成
大圍維修中心	住宅	313,955	2009–2011年分期落成

根據這些協議，公司獲委任為九鐵公司的代理人去行使及履行協議中九鐵公司的權利及責任，而公司則獲得分享售賣這些物業發展項目所得淨收益的權利。

55 重大關連人士交易

財政司司長法團受香港特區政府委託，持有公司約76.8%的已發行股本，為公司的最大股東。根據HKAS 24「關連人士的披露」，除政府與集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，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，須於本帳項中另行申明。

董事局成員與執行總監會成員以及其關連人士(包括其關係密切的家庭成員)，亦被視為集團的關連人士。集團與該等人士之間的交易，均須於本帳項中另行申明；惟有關交易涉及董事局成員或其關連人士，而該董事局成員於投票時棄權，則另作別論。

集團在過往年度與關連人士訂立的重大交易而於本年度仍然生效者包括：

A 於1995年7月5日，公司就機場鐵路的建造與政府簽訂機場鐵路協議，當中除訂明東涌綫及機場快綫的設計、建造及經營準則外，尚包括批地予公司作物業發展的條文(附註26)。

B 於1998年11月4日，公司就將軍澳支綫的設計、建造、融資及經營，以及批授在鐵路沿綫作商住物業發展用途的土地，與政府簽訂將軍澳支綫項目協議。

C 於2000年6月30日，即就《地下鐵路條例》而言的指定日期，公司獲批准一項專營權，初步為期50年，以營運現有地下鐵路，以及經營及建造任何鐵路支綫。同日，公司與政府簽訂一項營運協議，詳列根據該專營權在設計、建造、維修及經營方面的條文。根據該營運協議條款，倘符合若干資本性開支要求，公司的專營權每次可獲延長50年，而無需支付任何費用及更改專營權條款。該營運協議亦規定，政府將於專營權延期時按當時土地政策所規限下，與公司就地下鐵路訂立的協議作出若干相應修訂，包括以象徵式費用延長不同鐵路綫租約及土地租約的期限。由2007年12月2日起，該營運協議被另一份新的營運協議取代，詳情見下述附註55J。

D 於2000年7月14日，公司接獲政府發出的函件，表示政府同意延長若干公司的土地權益，使這些土地權益的期限與公司的專營權的期限一致。此外，於2007年8月3日，政府至函九鐵公司確認待獲得有必要的批准後，九鐵公司若干土地權益(受服務經營權所規範)的期限將會延長，使其與經營權的期限一致。

E 於2002年7月24日，公司與政府訂立一份協議，具體訂明迪士尼綫的設計、建造、融資及經營準則。有關迪士尼綫項目的融資，政府同意透過放棄收取有關其所享有的現金股息權益來提供財務支持。該項承諾的財政資助計劃經已在2004年完成。迪士尼綫已於2005年6月竣工及於2005年8月1日投入運作。

F 於2003年11月19日，公司與政府訂立一份正式項目協議，根據政府所授由2003年12月24日起為期30年的專營權，按建造、營運及轉讓的模式發展東涌纜車系統及位於大嶼山昂平的主題村。此項目已完成並於2006年9月18日開始服務。

G 於2005年1月24日，公司接納政府的邀約，以經評定的地價23.19億港元連同公司與政府將簽訂修訂書內列明的其他附帶條款及條件，允許公司進行位於將軍澳市七十號地段八十六區地盤F的發展建議。於2005年2月8日批出發展項目後，協定地價已悉數支付，其中公司支付一半地價，即11.60億港元。

55 重大關連人士交易(續)

H 於2005年7月18日，公司與機場管理局就獲得地鐵站支綫工程及相關鐵路設施訂立一項工程協議，為香港國際機場的翔天廊提供服務。此項目已完成並於2007年2月28日開始服務。

I 於2007年6月8日，立法會通過《兩鐵合併條例》，於指定日期生效。除其他外，《兩鐵合併條例》修訂了九鐵條例及港鐵條例，為兩鐵合併及公司在一個專營權下營運地鐵鐵路、九鐵鐵路及其他鐵路提供必要的法律框架，以及令九鐵公司與公司得以訂立下文附註55K(ii)所述的服務經營權協議。

J 於2007年8月9日，公司因應兩鐵合併在上文附註55C所述的現有營運協議的基礎上，與政府訂立新的營運協議(「新營運協議」)，於指定日期，公司在《香港鐵路條例》下的現有專營權獲擴展至覆蓋現有地鐵系統以外的鐵路，由指定日期起最初為期50年(「經擴大專營權」)。新營運協議詳列經擴大專營權下之鐵路設計、建造、維修及經營。根據新營運協議的條款(及港鐵條例)，倘符合若干資本性開支要求，公司的專營權每次可獲延長50年(由延長之日起計)而無須支付任何費用及更改專營權條款。新營運協議包含公司在電力供應、控制中心、環境狀況監測、向香港警務處提供辦公地點、向運輸署通報若干事故、營運時間及服務能力、服務表現要求、顧客服務目標及安全管理方面的責任。新營運協議亦訂立有關批授香港新鐵路項目的框架，並引入票價調整機制。新營運協議詳載於有關召開股東特別大會以批准兩鐵合併的致股東通函內。

K 除上文附註55J所載的新營運協議外，於2007年8月9日，公司與九鐵公司及政府就兩鐵合併訂立下列主要協議：

(i) 合併框架協議 — 載有兩鐵合併的整體結構及若干細節的條文，包括完善整合的轉車計劃、企業管治、若干僱員安排、實施若干票價下調、有關物業組合的付款、有關制定物業單位生產量及地價的安排、九鐵公司跨境租約的處理、沙田至中環綫的安排，以及就第三方在合併前及合併後的若干索償的責任分配；

(ii) 服務經營權協議 — 載有服務經營權安排的條文，包括授予進入、使用及營運經營權財產的權利以及進入及使用若干九鐵公司土地的許可權；服務經營權條款；於經營權屆滿時歸還九鐵公司系統的安排；公司按指定標準提供原九鐵公司服務；最初及年度付款責任；公司對未來經營權財產(額外經營權財產)的法定及實益所有權；以及歸還額外經營權財產時九鐵公司支付補償的機制；

(iii) 買賣協議 — 訂明公司向九鐵公司收購若干資產及合約所依據的條款；

(iv) 九龍南綫項目管理協議 — 訂明公司獲九鐵公司委任管理九龍南綫項目的設計及建造，從而收取約7.108億港元的管理費，及倘若九龍南綫在成本預算內提前完工，可另獲發最高達1.10億港元的獎勵金所依據的條款。公司本身將不會建造九龍南綫或承擔其工程成本。在2009年8月16日九龍南綫投入服務後已成為服務經營權的一部分；

(v) 西鐵代理協議 — 訂明公司擔任九鐵公司代理，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務所依據的條款；

(vi) 外判協議 — 訂明公司在兩鐵合併後兩年向九鐵公司提供若干財務及行政服務，從而向九鐵公司收取1,980萬港元的年度費用所依據的條款；及

(vii) 物業組合協議 — 列載有關於收購物業組合的安排。該等安排包括九鐵公司向公司轉讓若干物業，公司根據買賣協議透過收購九鐵公司若干附屬公司而購入若干物業，政府向公司授予若干物業的租約及該等授予生效前的相關過渡安排，公司管理若干發展用地以換取大致相當於有關發展項目所得利潤的費用，以及授予公司若干潛在發展用地。

該等文件各自的詳細說明載於董事局報告書「關連交易」一段內。

L 同樣與兩鐵合併有關，公司於2007年11月30日與九鐵公司簽訂美國跨境租約承擔協議，及於2007年12月2日與九鐵公司及其附屬公司簽訂美國跨境租約分配協議。這些協議訂明公司承諾與九鐵公司共同及分別履行九鐵公司在各跨境租約下的責任，並劃定和分配與跨境租約有關風險的義務及責任所依據的條款。公司與這些協議有關的承擔詳載於附註56E，而這些協議的詳細說明亦載於董事局報告書「關連交易」一段內。

55 重大關連人士交易(續)

M 於2008年2月6日，公司與政府訂立初步項目協議，進行西港島綫的批核前活動。根據該協議，公司收取政府4億港元款項，以進行鐵路工程的詳細設計、所有必要的土地堪察、鐵路工程建造合約的招標及審批，以及配套與其他支援服務。

N 於2008年7月22日，政府以總代價36.62億港元批出沙田519地段予公司，以發展車公廟站物業。當中一半的代價，即18.31億港元由公司負擔並於2008年繳付。

O 於2008年8月21日，公司與香港機場管理局就有關自動旅客運輸系統(包括翔天廊及海天客運大樓)的維修保養協議到期而簽訂新協議。該新協議自2008年7月6日起生效，為期五年，並把合約範圍擴大至包括於2009年第四季開始為乘客提供服務的八輛新車及一條新綫的營運及維修保養。於2009年，因有關的維修保養協議而確認的顧問收入為3,400萬港元(2008年：3,200萬港元)。

P 於2008年9月30日，公司與九鐵公司訂立其位於新界沙田區沙田車站圍一號的連城廣場七樓、八樓、九樓及十樓物業管理代理協議。根據這協議，公司擔任九鐵公司相關物業的管理及租務代理，由指定日期起生效，至服務經營權有效期完結為止。於2009年，因這物業代理協議而確認的物業管理收入為200萬港元(2008年：100萬港元)。

Q 於2008年11月24日，公司與政府訂立委託協議，就沙田至中環綫進行設計、地盤勘測以及採購工作。按照該委託協議，公司會進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而政府會負責直接支付該等工作的總成本，並就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本和前期費用)向公司支付最高合計15億港元。於2009年內，該等工作產生的相關開支為2.67億港元(2008年：7,600萬港元)。

R 於2008年11月24日，公司與政府訂立委託協議，就區域快綫進行設計、地盤勘測以及採購工作。按照該委託協議，公司會進行或委託第三者進行設計、地盤勘測及採購工作，而政府會負責直接支付該等工作的總成本，並就公司產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本和前期費用)向公司支付最高合計15億港元。於2009年內，該等工作產生的相關開支為2.80億港元(2008年：2.40億港元)。

年內，集團有下列重大關連人士交易：

S 於2009年7月13日，公司與政府訂立項目協議，就西港島綫進行融資、設計、建造及營運。按照該協議，政府將提供122.52億港元財務資助(根據初步項目協議(參閱附註55M)，另外4億港元資助已於2008年2月收訖)。財務資助受一項還款機制所規限，根據該機制，公司將於西港島綫開始商業營運後24個月內向政府支付鐵路及相關工程中若干資本性開支、價格上漲成本、土地成本及或有費用的實際成本低於原先估計的金額(連同利息)。

T 於2009年11月6日，公司與九鐵公司為外判協議(參閱附註55K(vi))續期兩年，由2009年12月2日起生效。根據協議，年度服務費用更新為1,650萬港元。

U 在建造多項鐵路工程中，有部分重要工程屬於政府或若干關連人士所承辦的基建工程範圍內。該等工程已委託予政府及其關連人士承辦，並根據建築證明書按實際完成進度支付有關開支。另一方面，政府及其若干關連人士與公司簽訂委託協議，委託承辦其他多項基建工程，並同樣根據經核實的已完成工程進度支付有關開支。有關於2009年12月31日的已付款項、應收款項及應付款項的詳情，分別載列於附註25、39及44。

V 公司在日常業務中與無控制權附屬公司之間的商業交易詳情，於附註29披露。

W 公司在日常業務中與聯營公司之間的商業交易詳情，於附註31披露。

55 重大關連人士交易(續)

X 集團支付予董事局成員及執行總監會成員的酬金詳情，見附註9A。此外，執行總監會成員根據公司的全球發售前認股權計劃、新入職僱員認股權計劃，及2007年認股權計劃獲授予認股權。該等董事認股權之條款詳情於附註9B及董事局報告書中「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段中披露。其計入損益表的酬金總額概括如下：

百萬港元	2009	2008
短期僱員福利	56.2	67.0
離職後福利	5.4	2.2
股份補償福利	13.1	6.4
	74.7	75.6

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內。

Y 年內，已向政府支付的股息如下：

百萬港元	2009	2008
已付現金股息	920	806
以股代息而配發的股份	1,171	1,134
	2,091	1,940

56 承擔

A 資本性承擔

(i) 於2009年12月31日未償付而又未在帳項內撥備的資本性承擔如下：

集團

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
2009					
已核准但尚未簽約	1,116	–	192	–	1,308
已核准及已簽約	1,506	3,784	108	2,177	7,575
	2,622	3,784	300	2,177	8,883
2008					
已核准但尚未簽約	846	–	57	–	903
已核准及已簽約	1,832	180	264	859	3,135
	2,678	180	321	859	4,038

56 承擔(續)

A 資本性承擔(續)

公司

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	總計
2009				
已核准但尚未簽約	1,109	–	179	1,288
已核准及已簽約	1,505	3,784	105	5,394
	2,614	3,784	284	6,682
2008				
已核准但尚未簽約	841	–	57	898
已核准及已簽約	1,832	180	260	2,272
	2,673	180	317	3,170

在上表以外，於2009年12月31日，有關西港島綫及深圳四號綫的預計未來項目成本分別約為121.71億港元及13.23億港元。

(ii) 車務運作方面的承擔包括：

集團及公司

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
2009				
已核准但尚未簽約	632	34	450	1,116
已核准及已簽約	385	930	191	1,506
	1,017	964	641	2,622
2008				
已核准但尚未簽約	661	12	173	846
已核准及已簽約	491	1,105	236	1,832
	1,152	1,117	409	2,678

B 經營租賃費用承擔

於2009年12月31日，集團主要持有寫字樓、員工宿舍、巴士車廠及一個位於北京的購物中心的經營租賃合約。根據不可取消的經營租賃而應付的未來最低租金總額如下：

百萬港元	集團		公司	
	2009	2008	2009	2008
在1年內應付的費用	77	73	23	21
在1年至5年內應付的費用	131	187	4	9
	208	260	27	30

上述款項包括為建造工程項目租用寫字樓及員工宿舍的2,000萬港元租賃費用承擔(2008年：2,100萬港元)，當中大部分均須進行租金檢討。

56 承擔(續)

B 經營租賃費用承擔(續)

關於北京購物中心的經營租賃，集團有權在有關北京的購物中心租賃期的首五年內(由2006年4月起計算)以預定價格購買該購物中心，或於第五年租賃期完結後支付業主賠償金以免除作為租客的責任。集團為支付予業主季度租金而向一銀行取得1,250萬元人民幣的擔保。同時，公司為其附屬公司北京商業設施管理有限公司提供予業主首五年租金共1.025億元人民幣的擔保。

上述以外，集團在香港以外的鐵路專營權於專營期內的經營租賃承擔合共為101.13億港元(2008年：無)。其中一年內應付的金額為13.05億港元，一至五年內應付的金額為51.44億港元，而超過五年後應付的金額為36.64億港元。這些鐵路專營權會為集團產生應收收入。

C 有關物業管理合約的負債及承擔

一直以來，集團與物業發展商攜手於鐵路車廠及沿綫車站上蓋或毗鄰發展物業。根據大部分的物業發展協議，集團在物業落成後可保留其管理權。集團以物業管理人的身份，與外界承包商簽訂服務合約，由承包商提供保安、清潔、維修及其他服務予公司所管理的物業。該等合約的責任，主要由集團承擔；但任何與合約有關的開支，會由受管理物業的業主及租戶償付予集團，補償的款項會在收取管理費後儘快撥出。

於2009年12月31日，集團有關此等工程及服務的未償還負債及未履行合約承擔共值11.79億港元(2008年：8.75億港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用12.01億港元現金(2008年：10.72億港元)，用以應付工程與服務開支。

D 重大財務擔保合約

公司向其附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券之投資者提供擔保(附註41C)，於2009年12月31日的金額約為117.31億港元(名義金額)。發行該等債券的所有款項已借予公司，並已於公司的資產負債表內記入其主要負債。

集團提供備用信用證給租出/租回交易(「租賃交易」)投資者(附註22E)以保證集團能支付因交易早於到期日前終止而產生的額外金額。於2009年12月31日，該等備用信用證總額為1.06億美元(8.22億港元)。集團亦提供備用信用證予某些租賃交易的投資者(附註22E)以替代某些被調低信貸評級的抵銷證券，該抵銷證券先前用作支付集團於租賃交易中的長期租金。於2009年12月31日，該等備用信用證總額為3,400萬美元(2.64億港元)。

E 美國跨境租約協議

因應2007年12月的兩鐵合併，公司就九鐵公司於1998年至2003年期間與其跨境租約交易對手訂立有關若干財產及設備(「跨境租約財產」)的跨境租約簽署多項協議(「美國跨境租約承擔協議」)。根據美國跨境租約承擔協議，公司承諾與九鐵公司共同及分別履行九鐵公司在各跨境租約下的責任。

此外，公司與九鐵公司訂立美國跨境租約分配協議，在公司與九鐵公司之間劃定及分配與跨境租約有關風險的權利、義務及責任。一般而言，公司負責營運事務，例如跨境租約財產的維修、保養及保險，而九鐵公司則承擔所有其他責任，包括支付定期租金及與抵押有關的債務。儘管有此責任分配，公司名義上須共同及分別地就九鐵公司一旦未有履行在跨境租約下的責任而向跨境租約交易對手負責。

九鐵公司及政府同意向公司補償其在妥善及適當地履行在跨境租約下的責任所產生的合理成本(除非該等成本在任何情況下都會產生)。此外，九鐵公司同意補償公司因九鐵公司未有履行跨境租約下的責任或違背其就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

公司同意向政府及九鐵公司補償因公司違背就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

F 有關兩鐵合併服務經營權

根據兩鐵合併，在經營權有效期內，公司須根據服務經營權協議向九鐵公司作出每年定額付款7.50億港元。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵系統所得超出若干額度的收入向九鐵公司作出每年非定額付款。再者，根據服務經營權協議，公司須於服務經營權有效期內負責九鐵系統的保養、維修、替換及/或升級，並於經營權有效期屆滿時交還九鐵系統。

56 承擔(續)

G 在中國內地的投資

(i) 投資於深圳市軌道交通四號綫(「深圳四號綫」)

於2005年5月，集團與深圳市人民政府草簽了項目特許經營協議，由集團建造深圳市軌道交通四號綫二期和營運深圳四號綫一期及二期，為期30年。特許經營協議已於2009年3月18日簽署。

深圳四號綫為全長21公里的城市鐵路，行走深圳市皇崗至龍華新市鎮，形成深圳市經濟特區主要的南北鐵路幹綫。當深圳四號綫二期完工後，一期和二期將由公司在深圳市成立的全資附屬公司營運。此項目的總投資預計為60億元人民幣(68億港元)，將由集團的股本注資24億元人民幣(27億港元)及餘額由人民幣銀行貸款提供。於2009年5月15日，集團與中國內地一間銀行訂立一項融資協議，為該項目提供合計達40億元人民幣的融資方案，當中包括為期20年的36億元人民幣貸款及其他信貸安排，並以該項目的若干未來收入及保險權益作為抵押。

土木及機電工程正如期進行。於2009年12月31日，集團就有關項目批出合約之未償付資本性承擔總額為19億元人民幣(22億港元)(2008年：9億港元)(附註56A)。於2009年12月31日，一間銀行代表集團向有關建造合約的訂約方作出付款擔保9,000萬元人民幣(1.02億港元)及履約擔保4,700萬元人民幣(5,300萬港元)。

(ii) 投資於北京地鐵四號綫項目(「北京四號綫」)

於2004年12月，集團與北京市人民政府的兩間附屬公司北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司，成立公私合營公司——北京京港地鐵有限公司(「北京京港地鐵」)，合作投資、建設及營運北京四號綫項目，為期30年。於2005年9月，北京京港地鐵已完成所有註冊程序，並於2006年1月取得營業執照。於2006年4月，公私合營公司與北京市人民政府簽署特許經營協議。

北京四號綫為全長29公里的地鐵綫，從馬家樓站至龍背村站，形成貫穿北京城區南北軌道交通主幹綫。北京四號綫項目總投資預計為153億元人民幣(174億港元)，其中70%由北京市人民政府承擔，提供的資金主要用作徵地拆遷及土木建造工程。北京京港地鐵的投資總額為46億元人民幣(52億港元)，佔項目總投資額30%，主要提供資金用作機電設備及列車。集團和北京首都創業集團有限公司各自擁有北京京港地鐵49%的權益，而北京市基礎設施投資有限公司則擁有餘下2%的權益。北京京港地鐵負責營運及維修北京四號綫，為期30年。北京京港地鐵的註冊資本為14億元人民幣(16億港元)，其中公司提供6.76億元人民幣。北京地鐵四號綫於2009年9月28日啓用並試營運。

除北京四號綫外，於2009年12月30日，北京京港地鐵獲批准營運及維修北京地鐵大興綫的特許經營權，為期10年，當特許經營權屆滿時，可每次續期10年，直至北京四號綫的特許經營權屆滿為止。北京地鐵大興綫是北京四號綫的延綫，全長22公里，共11個車站，由公益西橋站向南伸展至天宮園站。北京地鐵大興綫於2007年12月動工，預計於2010年完成。

(iii) 投資於瀋陽地鐵項目

於2009年5月7日，集團與瀋陽市政府及其全資附屬公司——瀋陽地鐵集團有限公司就瀋陽地鐵一、二號綫的營運及維修簽訂《瀋陽市地鐵一、二號綫特許運營承包協議》，為期30年。集團與瀋陽地鐵集團有限公司成立合營公司，分別持有49%及51%的權益，為瀋陽地鐵一、二號綫提供營運及維修服務而收取特許經營費用。瀋陽地鐵一、二號綫總長50公里，是瀋陽市政府計劃興建11條軌道交通項目中的首兩個項目。一、二號綫的土木建造工程已於2005年動工，預計分別於2010及2012年投入服務。特許經營權包括營運前準備工作、列車及車站運作以及維修。特許經營公司總投資額為4億元人民幣(4.54億港元)，其中註冊資本為2億元人民幣(2.27億港元)。於2009年12月31日，集團向特許經營公司注入4,900萬元人民幣(5,600萬港元)股本，並就特許經營公司於特許經營權協議中的責任向瀋陽市政府提供1.51億元人民幣(1.72億港元)的母公司擔保。

(iv) 投資於杭州地鐵一號綫項目(「杭州一號綫」)

於2009年1月16日，集團與杭州市政府及杭州市地鐵集團有限責任公司簽訂原則性協議，就杭州地鐵一號綫項目以公私合營模式的投資、建設及為期25年的營運進行洽商。杭州地鐵一號綫項目全長48公里，共31個車站，整條路綫貫通杭州市南北主城區及下沙、臨平及江南三個副城區，預計於2012年投入服務。

這個項目的總投資額為220億元人民幣，分為A、B兩部分，分別佔總投資額的63%及37%。A部分由杭州市地鐵集團有限責任公司出資，負責杭州地鐵一號綫的土木建造工程；B部分主要包括地鐵系統的機電系統、列車及測試，將由港鐵公司與杭州市地鐵集團有限責任公司分別佔49%及51%權益的一間合作經營公司出資及進行。該合營公司將以債務及股本的混合模式作融資，而公司於合營公司的股本投資約為22億元人民幣(25億港元)。

於2009年1月16日，公司與上述夥伴簽訂策略協議，探討杭州地鐵沿綫的物業發展機會。

56 承擔(續)

H 在歐洲及澳洲的投資

(i) 投資於London Overground專營權

於2007年7月2日，集團與DB Regio (UK) Limited各佔50%股權的London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)成功獲得營運大倫敦地區的London Overground鐵路服務的專營權，由2007年11月11日起，為期七年，其後可選擇續期兩年。London Overground是一個包括五條路綫的半圓形鐵路網絡，全長107.2公里，服務倫敦的西部、北部及東部地區；該鐵路將會是接駁2012年奧運會的主要幹綫。

根據LOROL與Transport for London(「TfL」)訂立的專營權協議條款，LOROL向TfL作出1,500萬英鎊的履約保證，由其母公司(即公司及DB Regio (UK) Limited)通過母公司擔保的方式共同及分別作出彌償保證。若專營權因違約而提前終止，TfL可要求沒收保證金。

於2009年12月31日，集團與DB Regio (UK) Limited各提供100萬英鎊，即合共200萬英鎊的無抵押貸款予LOROL，利息按英倫銀行不時公布的基礎利率加年利率2.5%計算，最後償還日期為根據專營權協議內的London Rail Concession之專營權期限屆滿日或提前終止協議日兩者中較早者。

(ii) 投資於斯德哥爾摩地鐵專營權

於2009年1月20日，斯德哥爾摩運輸部(「SL」)宣布集團贏得瑞典斯德哥爾摩地鐵專營權，由2009年11月2日開始，為期八年，其後可選擇續期六年。

該特許經營權由集團於瑞典的全資附屬公司MTR Stockholm AB營運，包括列車及車站營運以及列車維修保養。在列車維修保養及清潔方面，集團影拍挪威首屈一指的列車維修公司Mantena AS成立一間合資公司Tunnelbanan Teknik Stockholm AB，以提供該等服務，而雙方於合資公司擁有同等股權。按照專營權協議，MTR Stockholm AB向SL租用列車、車站、辦公樓、車廠、車廠設備及其他小型資產。按照背對背合約，MTR Stockholm AB將車廠及車廠設備租賃予Tunnelbanan Teknik Stockholm AB。

斯德哥爾摩地鐵由三條專綫組成，全長108公里，共有100個地面及地底車站。

於2009年12月31日，集團向MTR Stockholm AB注入4,000萬瑞典克朗(4,400萬港元)股本，並提供1.70億瑞典克朗(1.85億港元)的無抵押擔保債項，利息按Riksbank不時公布的三個月斯德哥爾摩銀行同業拆息(「STIBOR」)加年利率3%計算，償還到期日為2011年12月31日。此外，MTR Stockholm AB與Mantena AS按各自的持股量，分別向Tunnelbanan Teknik Stockholm AB提供1億瑞典克朗的優先債項以及3,000萬瑞典克朗的後償債項，利息分別按三個月STIBOR加年利率3%及4%計算。

根據專營權，集團將向SL提供10億瑞典克朗(約10.89億港元)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。

(iii) 投資於墨爾本鐵路專營權

於2009年8月31日，集團擁有60%股權的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「MTM」)與澳洲維多利亞省政府，就墨爾本市鐵路網絡的營運和維修服務簽署專營權協議。該專營權由2009年11月30日開始，為期八年，其後可選擇續期三年，最長可續期七年。MTM其餘40%股權由兩間澳洲鐵路行業組織United Group Rail Services Limited(「UGL」)及John Holland Melbourne Rail Franchise Pty. Ltd.(「JHL」)等額擁有。

該專營權構成一項服務經營權安排，其中包括墨爾本市列車網絡的列車及車站營運，以及基礎設施及列車維修，該網絡由15條路綫組成，從墨爾本市中心向外伸展，全長372公里，共有213個地面及地底車站。

股東透過提供股本及股東貸款對MTM作出總額6,500萬澳元(4.52億港元)的投資，出資額按各自在MTM的持股比例計算。於2009年12月31日，集團所佔MTM的投資額為3,900萬澳元(2.71億港元)，其中包括1,000萬澳元(6,900萬港元)的股本投資以及2,925萬澳元(2.03億港元)的後償貸款年利率為7.5%，該貸款須於特許經營權到期日或提前終止時償還。

按照專營權協議，集團、UGL及JHL就MTM於該協議下的履約及其他責任，向維多利亞省政府提供總計1.25億澳元(8.70億港元)的母公司擔保及7,500萬澳元(5.22億港元)的履約擔保，各方根據在MTM的持股量承擔相應責任。

57 結算日後事項

於2010年1月16日，立法會批准為區域快綫工程提供669億港元財務資助。於2010年1月26日，政府與公司就區域快綫的建造及試運行訂立委託協議。按照委託協議，公司負責建造及試運行區域快綫，而政府直接承擔該等工程的總成本，並就公司提供的項目管理服務向公司支付45.90億港元。根據委託協議條款，此款額可作更改，但每年最高限額為20億港元，而總限額為100億港元。此外，政府同意將邀請公司以服務經營權模式營運區域快綫。

於2010年3月2日，公司將柯士甸站地塊C及D的物業發展權批予新世界發展有限公司與會德豐地產有限公司成立的國際財團威翰有限公司。在這個發展項目中，公司將出資約39億港元作為有關地塊的部分地價。

於2010年3月4日，公司的附屬公司港鐵杭州一號線投資有限公司，類同杭州市地鐵集團有限責任公司的一間附屬公司，與杭州市政府簽訂有關杭州地鐵一號綫項目(附註56G(iv))的特許經營權議。該協議需經有關的內地政府機關審批。

58 會計估計及判斷

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：

(i) 物業、機器及設備的估計可使用年限及折舊

集團依據各類物業、機器及設備的設計年限、資產維修計劃及實際使用經驗，估計其可使用年限。折舊是以足以攤銷其原值或估值的比率按其估計可使用年限(附註2I)以直綫法計算。

(ii) 長期資產減值

集團在每個結算日根據附註2H(ii)所載會計政策檢討其長期資產，以確定是否出現減值跡象。在分析已識別的潛在減值時，集團依據管理層指定可以反映當時市場對時間價值的評估及資產特定風險的稅前貼現率，預測資產的未來現金流量。

(iii) 退休金開支

集團聘請獨立專業估值人士，每年評估集團退休金計劃的精算狀況。集團對該等計劃的界定福利部分承擔的責任及開支之釐定取決於公司提供的若干假設及因素，該等假設及因素於附註52A(i)及52A(ii)披露。

(iv) 物業發展收入確認

物業發展利潤的確認需要管理層估計項目在完成時的最終成本，尚未完成的交易及尚未售出單位的市值，若屬攤分物業，則須估計物業於確認時的公允價值。於估計項目完成時的最終成本時，集團會考慮獨立合資格測量師報告、有關過往銷售及市場推廣成本的經驗以及當時市況；而於釐定攤分物業的估計公允價值時，則依據專業合資格估價師的報告。

(v) 待售物業

集團的待售物業按原值及結算日的可實現淨值(附註34)兩者中較低者計算。在進行評估物業的可實現淨值(即估計售價減去出售物業時產生的成本)時，集團聘用獨立專業估價師評估物業的市值，並根據以往經驗及參照一般市場慣例，估計出售及持有該等物業的成本。

(vi) 給予物業發展商的免息貸款

集團給予發展商的免息貸款之公允價值是按提供貸款時之市場利率貼現該貸款的現值作出估計。

(vii) 投資物業估值

投資物業估值要求管理層採用與估值有關的各項假設及因素。集團聘用獨立專業合資格的估價師，依據於採納前與估價師協定的該等假設，對其投資物業進行年度評估。

(viii) 香港的專營權

在香港，集團現時經營的香港專營權允許其營運集體運輸鐵路系統至2057年12月1日。根據與政府所訂立營運協議規定的條款，公司認為其擁有合法權利，可於每次專營權有效期(附註55J)屆滿時，將專營權延長50年。集團就有關延長至2057年以後的若干資產使用年限的折舊政策(附註2I)是按此基準訂定。

58 會計估計及判斷(續)

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：(續)

(ix) 所得稅

集團於以往年度在報稅表中採納的若干處理方法尚待香港稅務局最終定案。集團已遵循在該等報稅表中採納的稅務處理方法，評估其於2009年帳項中的所得稅及遞延稅項，而該等方法可能與日後的最終結果有所不同。

(x) 項目撥備

集團設立項目撥備，以清償可能因重大建築合約而常見的時間延誤、額外成本或其它不可預見情況產生的估計索償。索償撥備由合資格專業人士依據對集團在各合約下負債的評估而預計，可能與實際償付的索償額有所不同。

(xi) 遞延開支

根據附註2J(i)所披露，當建議鐵路的工程處於詳細研究階段，並已原則上獲董事局成員批准進行時，集團會將項目的工程費用予以資本化並撥入遞延開支。該等決定牽涉董事局的判斷，這些判斷與建議工程的最終結果或有不同。

(xii) 財務衍生工具及其他財務工具的公允價值

在確定財務工具的公允價值時，集團會按判斷選用不同的計量方法，以及基於每個結算日的市況作出假設。對於不在活躍市場買賣的財務工具，其公允價值基於貼現現金流量估值法，即利用類似財務工具合適的現有市場利率或外匯匯率，貼現未來合約現金流量。

(xiii) 服務經營權負債

釐定服務經營權負債的現值時所採用的貼現率為集團中有關公司的長期新增借貸成本，此項成本乃經過適當考慮集團中有關公司現時的定息借貸成本、未來的利率及通脹趨勢，於服務經營權開始時作出估計。

B 應用集團會計政策時的主要會計判斷

(i) 撥備及或有負債

當集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，集團便會就該時間或數額不定的負債計提撥備。當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計時，便會將該責任披露為或有負債。截至2009年12月31日，集團認為並無可予披露的或有負債，因為集團並無出現可能導致含有經濟效益的重大資源外流的未決訴訟或負有潛在責任的事件。

(ii) 無控制權附屬公司

集團將八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)視為無控制權附屬公司。在決定集團是否對該等附屬公司有控制權時，集團會考慮八達通控股的股東協議所賦予的投票權及其對八達通控股之董事局所作出的決定是否有實際影響力。截至2009年12月31日止年度，儘管集團擁有八達通集團57.4%權益，但其於八達通集團董事局的投票權維持在49%。因此，八達通集團旗下公司在集團帳項被視為無控制權附屬公司處理。

59 截至2009年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新會計準則及詮釋的可能影響

截至此帳項頒布日，香港會計師公會頒布了下列一些修訂、新準則及詮釋，於截至2009年12月31日止年度仍未生效，且仍未採納在本帳項中。

	於下列日期或之後開始的會計期間生效
HKFRS 3修訂「業務合併」	2009年7月1日
HKAS 27修訂「綜合及個別財務報表」	2009年7月1日
HKAS 39修訂「金融工具：確認及計量 — 合資格對沖項目」	2009年7月1日
HK(IFRIC) 17「分派非現金資產予擁有人」	2009年7月1日
優化HKFRS(2009年)	2009年7月1日或2010年1月1日
HKFRS 2修訂「以股份為基礎的支出 — 集團以股份為基礎按現金結算的付款交易」	2010年1月1日
HKFRS 1修訂「首次採納香港財務報告準則 — 首次採納時的額外豁免」	2010年1月1日
HK(IFRIC) 19「以權益工具清償財務負債」	2010年7月1日
HKAS 32修訂「金融工具：呈列 — 供股之分類」	2010年2月1日
HKAS 24修訂「關連人士之披露」	2011年1月1日
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」	2011年1月1日
HKFRS 9「金融工具」	2013年1月1日

集團目前正在評估該等修訂、新準則及新詮釋於最初應用期間預期產生的影響。HKAS 17刪除將土地分類為經營租賃的具體規定，該修訂於2010年1月1日起生效；HKFRS 9將金融工具的計量模式簡化為兩類；採納HKAS 17及HKFRS 9預計會對集團的營運業績及財務狀況產生影響。HKAS 24(修訂)修改了適用於政府相關個體的披露規定，採納該準則預計會導致對有關披露的修改。除上述三項修訂外，採納其他修訂不大可能對集團的營運業績及財務狀況產生重大影響。

60 帳項核准

本帳項已於2010年3月9日經董事局核准。

機場快綫	博覽館站與香港站之間的列車服務
指定日期或第一日或合併日期	2007年12月2日，兩鐵合併完成之時
公司章程細則	公司的組織章程細則
董事局	公司的董事局
巴士	支援西鐵綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務
公司或港鐵或地鐵	香港鐵路有限公司(前稱地鐵有限公司)，於2000年4月26日根據香港法例第32章《公司條例》註冊成立的公司
中央證券登記	香港中央證券登記有限公司
過境服務或過境	目的地/起點為羅湖及落馬洲站的列車服務
顧客服務目標	根據營運協議每年公布的表現目標
董事及董事局成員	董事局成員
本地鐵路服務	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)、西鐵綫及馬鞍山綫的統稱
財政司司長法團	根據香港法例第1015章《財政司司長法團條例》成立的單一法團
政府	香港特區政府
集團	公司及其附屬公司
聯交所	香港聯合交易所有限公司
香港或香港特區	中華人民共和國香港特別行政區
城際客運服務	香港與中國內地若干主要城市例如廣州、北京及上海之間的城際客運服務
利息保障倍數	未計折舊及攤銷前經營利潤，除以未扣除資本化利息前的利息及財務開支及給予物業發展商貸款的利息收入總額
九鐵公司	九廣鐵路公司
輕鐵	服務新界西北部的輕鐵系統
上市規則	聯交所證券上市規則
內地或中國內地	中華人民共和國(不包括香港特區)
香港鐵路條例	香港法例第556章《香港鐵路條例》(前稱《地下鐵路條例》)
淨負債權益比率	資產負債表的貸款、融資租賃債務、銀行透支、服務經營權負債及附屬公司的少數股東貸款扣除現金及現金等價物佔權益的百分率
營運協議	公司與政府於2000年6月30日就公司的鐵路服務於兩鐵合併前的營運而訂立的協議，及於2007年8月9日就公司所有鐵路和巴士客運服務於兩鐵合併後的營運而訂立的新協議
經營毛利率	未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤佔營業額的百分率
普通股	公司股本中每股面值1.00港元的普通股
兩鐵合併或合併	地鐵及九鐵公司鐵路營運的合併及地鐵向九鐵公司收購若干物業權益，詳情載於兩鐵合併通函中。兩鐵合併已於2007年12月2日完成
兩鐵合併條例草案或《兩鐵合併條例》	兩鐵合併條例草案指獲香港立法會於2007年6月8日通過有關兩鐵合併的草擬法例，其後成為《兩鐵合併條例》(2007年第11號條例)
兩鐵合併通函	就兩鐵合併於2007年9月3日向公司股東寄發的通函
平均股東應佔權益回報率	公司股東應佔利潤佔期初及期末公司股東應佔權益平均數的百分率
服務經營權	公營部門授予營運商於一個特定期間內提供服務的合約，就香港的經營權項目而言，服務經營權指九鐵公司及/或政府授予或即將授予公司根據服務經營協議或補充服務經營協議營運、維修及翻新若干鐵路綫的經營權，詳情載於兩鐵合併通函；就內地及海外的經營權項目而言，服務經營權指政府或相關公營部門授予公司一間附屬公司或聯營公司根據經磋商經營權協議，於特定期間提供若干特定服務的經營權。
服務質素指標	顧客對本地鐵路/過境服務及機場快綫所提供服務的滿意程度的量度指標，乃以服務屬性(不包括車費)於客戶研究中所佔相關重要等級釐定

股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712至1716室

香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628 傳真：(852) 2529 6087



香港鐵路有限公司

香港九龍灣

德福廣場港鐵總部大樓

香港郵政總局信箱 9916 號

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

www.mtr.com.hk

股份代號：66