

恒動不息
增長無間



恒動不息 增長無間

2010年，公司憑藉經濟復甦的勢頭，締造強勁業績，收入及利潤均有所增長。展望未來，隨著我們在香港的五大擴展項目繼續邁進，以及在中國內地和海外的業務組合進一步擴張，公司的增長動力將源源不絕。

作為一家建造及營運基建資產的公司，我們盡力確保我們的擴展計劃能造福目前和未來世代，並致力實現成為全球可持續發展運輸服務先驅的目標。

目錄

2	數字看港鐵 – 2010
4	香港營運網絡及未來支綫
6	公司概覽
8	主席函件
12	行政總裁回顧及展望
19	主要數據
20	2010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
71	財務回顧
78	十年統計數字
80	投資者關係
82	持續發展
83	企業責任
85	風險管理
86	公司管治報告書
100	薪酬報告書
104	董事局及執行總監會成員
110	主要管理人員
111	董事局報告書
137	帳項及帳項附註目錄
138	獨立核數師報告
139	綜合損益表
140	綜合全面收益表
141	綜合資產負債表
142	資產負債表
143	綜合權益變動表
144	綜合現金流量表
145	帳項附註
235	專用詞彙



數字看港鐵 – 2010

綜合財務



總收入

295億港元



基本業務利潤

86.6億港元



資產總值

1,817億港元



淨負債權益比率

12.8%

香港客運服務



佔專營公共交通載客量比率

44.3%



本地鐵路服務每名乘客車費收入

6.67港元



乘客車程準時程度

99.9%



路線總長度

218公里



總乘客人次為

16.08億

香港網絡拓展



5個

新鐵路項目進展理想

將為我們的香港網絡增加

56公里

物業及其他業務



香港的投資物業組合包括

12個商場
國金二期**18**層寫字樓



物業發展利潤

40.3億港元

車站商務及鐵路相關業務



車站商務及鐵路相關業務
收入佔總收入

12.6%

內地及海外拓展



我們在香港以外

5個城市營運的鐵路

之載客人次合計為

8.5億

人力資源



在全球僱用

20,501名員工



香港營運網絡及未來支綫

公司所擁有/發展/管理的物業

- 01 德福花園/德福廣場一期及二期
- 02 環球大廈
- 03 海富中心
- 04 旺角中心
- 05 綠楊新邨/綠楊坊
- 06 新葵芳花園
- 07 新葵興花園
- 08 東昌大廈
- 09 康怡花園/康山花園
- 10 康澤花園
- 11 康威花園/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/領都
- 35 御龍山
- 36 銀湖·天峰
- 37 名城/盛薈

發展中/計劃中的物業

- 23 將軍澳站第56區
- 34 日出康城物業發展組合2-10
- 37 大圍維修中心(三期)
- 38 車公廟站
- 39 大圍站
- 40 天水圍輕鐵(天樂路)
- 41 柯士甸站地塊C
- 42 柯士甸站地塊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



地圖說明

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

現有網絡

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

興建中項目

- 廣深港高速鐵路
- 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

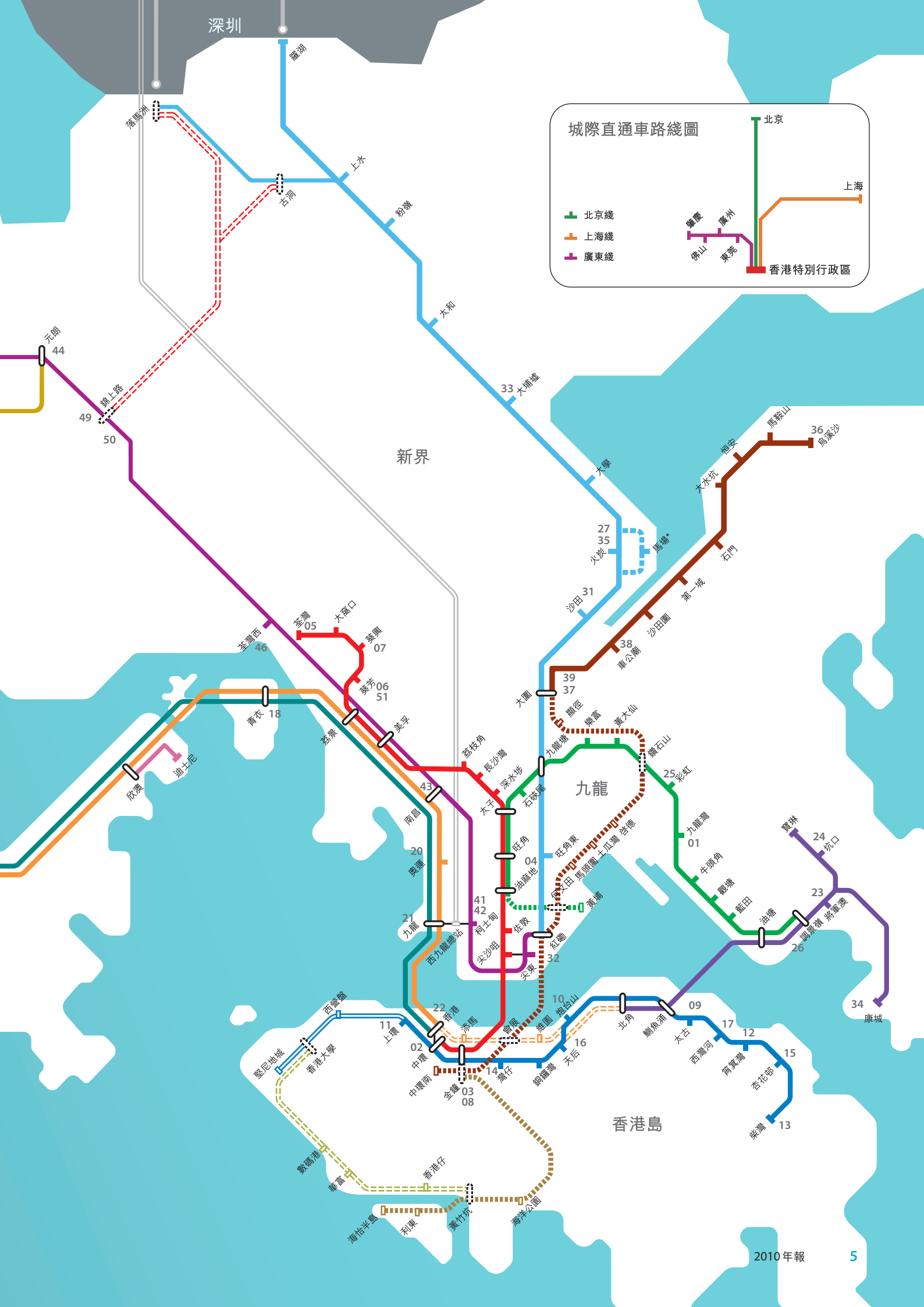
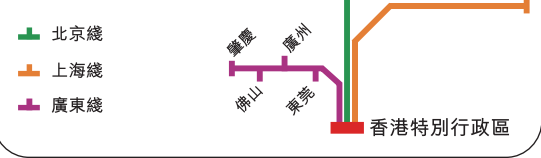
- 北港島綫
- 北環綫
- 南港島綫(西段)



大嶼山

深圳

城際直通車路線圖



公司概覽

公司憑藉其行之有效的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，被公認為全球鐵路營運業的先驅之一。自我們第一條鐵路綫於30多年前通車以來，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。我們繼續穩步推行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業務組合。

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、高速的機場快綫鐵路以及輕鐵系統。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，其可靠程度、安全及效率備受推崇。此外，我們亦提供前往中國內地的城際客運服務，以及規模較小、為乘客提供便利的本地接駁巴士服務。

2010年重點

- 改善列車及車站，讓乘客出入更便利
- 我們卓越的服務表現，再次獲得多個獎項嘉許
- 西港島綫及高鐵香港段的施工進度良好
- 南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的詳細設計大致完成
- 沙田至中環綫機電系統的初步設計全部完成



車站商務及鐵路相關業務

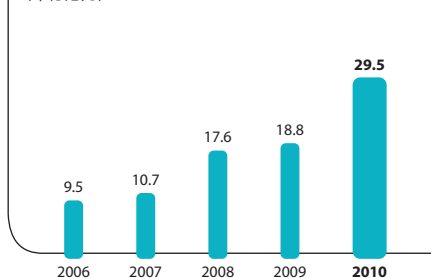
業務簡介

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。

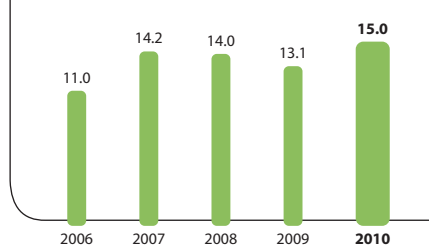
2010年重點

- 引進38個新商戶及品牌，為香港鐵路網絡的乘客提供更多選擇
- 擴大月台電視屏幕至103寸，帶來更佳的視覺效果
- 乘客的3G數據使用量強勁增長

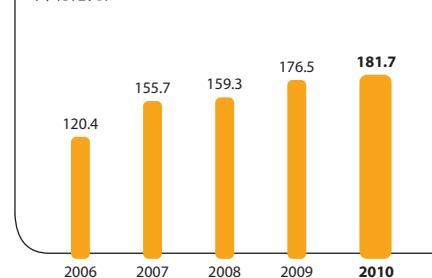
■ 營業額
(十億港元)



■ 未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前經營利潤
(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。

2010年重點

- 大圍維修中心「名城」第一期於3月展開預售，市場反應良好，而第二期亦於11月展開預售
- 公司於3月批出柯士甸站地塊C及D物業發展組合予由新世界發展有限公司和會德豐地產有限公司共同組成之威翰有限公司
- 公司在香港的商場及國際金融中心二期的18個樓層錄得接近100%的出租率



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。

2010年重點

- 北京地鐵四號綫於9月28日慶祝通車一周年，營運首年服務表現達致高水平及乘客量強勁
- 北京地鐵四號綫的延綫大興綫於12月30日投入服務
- 公司於7月接管營運深圳市軌道交通四號綫第一期
- 公司在倫敦及斯德哥爾摩的鐵路專營權，服務表現取得令人鼓舞的改善，而墨爾本業務在經歷困難時期後，營運表現正漸步提升



主席函件



「...我們認為一條成功的鐵路必須在設計、興建與及營運各方面，充分考慮區內居民的期望，並有助促進社區發展。」

致各股東及其他有關人士：

本人欣然公布，在香港經濟復甦帶動下，港鐵公司於2010年12月31日錄得強勁的年度業績。在香港的經常性業務方面，乘客量取得良好增長、車站零售及物業租務業務的收益相應錄得增長，而廣告業務亦見回升。公司的物業發展業務亦錄得主要與日出康城「領都」有關的可觀利潤。此外，我們在香港以外有多項鐵路業務於2010年完成首個全年營運，而深圳市軌道交通四號綫第一期亦於年內投入服務。除了在斯德哥爾摩的專營權外，這些香港以外的鐵路業務於其首年營運的財務表現皆能符合或超越公司預期。

年內，香港經常性業務的業績強勁，加上來自香港以外鐵路專營權的全年收入貢獻，公司的總收入上升57.0%至295.18億港元。未計折舊、攤銷及每年非定額付款前鐵路及相關業務的經營利潤增加14.7%至109.17億港元，年內物業發展利潤則增加13.5%，達40.34億港元。不包括投資物業重估及相關遞延稅項，股東應佔基本業務淨利潤增加18.5%至86.57億港元。包括除稅前的投資物業重估收益40.74億港元，股東應佔淨利潤為120.59億港元，即每股盈利2.10港元。董事局建議派發末期股息每股0.45港元，使全年股息合共每股0.59港元，較去年增加13.5%。

發展策略

我們繼續穩步推行公司的發展策略，包括擴展香港鐵路網絡及參與香港以外的鐵路業務。

在香港，我們有五個處於不同發展階段的鐵路項目。這些項目完成後，我們的鐵路網絡將增加56公里。西港島綫及廣深港高速鐵路香港段的施工進度理想。而南港島綫(東段)、觀塘綫延綫以及沙田至中環綫在詳細設計、規劃及審批程序等方面的工作亦取得理想進展。

在中國內地，北京地鐵四號綫的延綫大興綫於2010年12月30日投入服務。我們全資擁有的附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司於2010年7月接管營運深圳市軌道交通四號綫第一期，而第二期已接近完工，預計可於2011年年中投入服務。公司與深圳市地鐵三號綫投資有限公司簽署合作備忘錄，一同參與深圳市軌道交通六號綫的可行性、土地及規劃研究，以及投融資研究。公司計劃擁有49%股權的杭州地鐵一號綫的投資、建造及營運項目，有待中央政府監管機構審批。

持續發展及企業責任

公司的目標是成為國際公認的企業先驅，以關懷備至的服務，連繫及建設所服務的社區，並致力配合目前和未來世代的運輸需要。我們認為鐵路系統不僅是個基建項目，更是足以影響社會、環境及經濟的資產。所以設計得宜、能結合物業發展的鐵路網絡，除了可提高土地運用效益，還能夠對可持續市區發展和環境作出貢獻。

因此，我們認為一條成功的鐵路必須在設計、興建與及營運各方面，充分考慮區內居民的期望，並有助促進社區發展。所以，公司與所服務的社區建立持久的密切關係，在我們項

「...我們將貫徹可持續增長的策略， 同時落實穩健的公司管治原則，審慎 管理風險。」

目的規劃、設計以及建造過程中，充分參考有關人士的意見，以確保公司的長遠基礎設施能發揮最高的效益。此外，我們的「可持續競爭優勢」，確保公司能有效地兼顧風險管理、營運要求以及有關人士的意見和期望，達至妥善平衡，從而幫助管理層把可持續發展的考慮融入公司的決策之中。

我們把可持續發展作為公司業務的核心信念，並按照「全球報告倡議組織」GRI的規定建立了一套備受推崇的匯報框架。自2000年開始，我們每年都會按此編製公司的可持續發展報告。

我們繼續履行改善本地環境及紓緩全球暖化的責任，在節約能源方面取得進展。雖然香港採用了碳濃度相對較高的發電方式而有礙環保，但我們持續改善營運效率，使每載客車卡行車公里的用電量由2005年的5.94kWh降低至2010年的4.83kWh，有助減低對環境的影響。於2010年2月，我們推行在136列港鐵列車內裝置高亮度發光二極體(LED)照明的節能計劃。當安裝工程在2014年完成後，用電量由2015年起將可每年大幅減少2,519MWh。這是公司年內以列車、隧道及車站為目標的多個節能措施的當中一個。

公司在進行網絡拓展項目時，亦秉持相同的可持續發展方針。我們除了就項目的規劃及設計與社區人士保持緊密聯繫外，更會盡一切努力，透過獎勵計劃推廣優質、安全及環保的施工標準，同時盡量減少對公眾的影響。在西港島綫，我們運用新科技，利用電子雷管並以水代替沙包作為緩衝以吸收爆破工程所產生的壓力，使我們在西營盤佐治五世紀念公園挖掘建築用豎井時，只產生極輕微的聲響及泥塵。

關懷社區

公司企業責任政策的宗旨之一，是積極參與公司所服務社區的發展以提升區內居民的生活質素。我們透過「心繫社區行動」針對青少年、社區外展、藝術與文化，以及綠色與健康生活等四大範疇，落實這方面的工作。

公司最近推出為中學生而設的「'Friend' 出光輝每一程」計劃，透過舉辦不同活動，幫助學生裝備自己、擴闊視野。計劃於2009年12月推出，最初為100位年輕公司義工與100位中學生配對成為師友，透過分享見解，幫助學生增添新思

維。由於活動成績理想，我們已於2011年再次推行這計劃。公司另一個青少年活動是「Train' 出光輝每一程」，讓參與計劃的100位中五學生獲得個人發展及在港鐵實習的經驗。

2010年，公司的「鐵路人·鐵路心」計劃共舉行了198項社區義工活動，約4,400名義工參與。此外，公司義工隊於2010年5月為全港的長者、長期病患者、弱勢家庭以及智障人士籌辦了七項服務，以響應「社商賢匯」主辦的「僱員義工周」活動。

我們繼續透過「港鐵車站藝術」計劃，支持本地藝術與文化的發展，當中包括在荃灣站一條90米的長廊，展出132幅名為「流動城市」的馬賽克鑲嵌瓷磚畫。

最後，公司於年內舉辦及參與了一系列與環保及健康有關的活動，當中包括2010年4月於中環舉辦第六屆「港鐵競步賽」，為醫院管理局健康資訊天地籌得超過113萬港元。公司亦支持「社商賢匯」舉辦的「生活與工作平衡日」、「世界自然基金會」的「地球一小時」、「世界無車日」等活動。

總結

儘管我們已經看到全球經濟已逐步從金融危機中復甦過來，但復甦力度仍然疲弱。在這情況下，我們將貫徹可持續增長的策略，同時落實穩健的公司管治原則，審慎管理風險。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繼續給予支持，讓我們不斷向前邁進。同時，本人亦歡迎文禮信先生(Mr Alasdair George Morrison)於2010年7月加入董事局，出任獨立非執行董事。此外，本人衷心感謝於2010年12月榮休的車務總監麥國琛先生，並向接替退休的麥國琛先生出任車務總監的金澤培博士表示熱烈歡迎。



主席

錢果豐博士

香港，2011年3月3日

行政總裁回顧及展望



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

致各股東及其他有關人士：

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

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

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

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

公司2010年的總收入，上升57.0%至295.18億港元。未計折舊、攤銷及每年非定額付款前鐵路及相關業務的經營利潤為109.17億港元，上升14.7%。如果不包括我們的海外鐵路附屬公司，收入則上升9.1%，經營利潤上升11.9%，而經營毛利率則上升1.4個百分點至54.9%。相對2009年的35.54億港元，2010年的物業發展利潤為40.34億港元。不包括投資物業重估及相關遞延稅項，股東應佔基本業務淨利潤增加18.5%至86.57億港元，即每股盈利1.51港元。除稅前的投資物業重估收益為40.74億港元(除稅後則為34.02億港元)，而2009年則錄得除稅前投資物業重估收益27.98億港元。因此，股東應佔淨利潤上升25.1%至120.59億港元，即包括投

資物業重估的每股盈利為2.10港元。董事局建議派發末期股息每股0.45港元，使全年股息合共每股0.59港元，而2009年則為每股0.52港元。

香港客運服務

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

乘客量

於2010年，公司在香港的總乘客量較去年增加6.8%至16.085億人次。

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

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

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

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

市場佔有率

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

行政總裁回顧及展望

車費收入

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

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

服務及表現

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

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

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

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

車站商務及鐵路相關業務

車站商務及鐵路相關業務的收入較2009年增加11.6%，至37.15億港元。收入增加，主要由於廣告業務顯著回升、新租

務租金上調，以及車站商店的出租面積擴大所致。而代表政府管理高鐵香港段的項目工程也為公司帶來收入與及等量的支出。

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

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

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

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

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

公司已於2010年6月停辦規模較小及出現虧損的貨運業務。

物業及其他業務

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

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

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

物業發展

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

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

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

物業發展招標活動方面，我們於2010年3月批出柯士甸站地塊C及D物業發展組合予由新世界發展有限公司和會德豐地產有限公司共同組成之威翰有限公司。我們已支付這發展項目的部分地價，共39億港元。

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

物業租務、物業管理及其他業務

物業租務、物業管理及其他業務於2010年之總收入較2009年增加9.3%，至32.00億港元。

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

截至2010年12月底，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合包括225,650平方米的零售物業及41,090平方米的寫字樓。

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

昂坪360

大嶼山昂坪360纜車和昂坪市集於2010年的收入增加38.2%至2.39億港元，而旅客人數則由2009年約140萬人次上升至170萬人次。業績提升是多項因素所致，當中包括纜車運作暢順、更尊貴的「水晶車廂」需求上升、公司進行主動推廣計劃的成效，以及公司新成立的附屬旅行社「360假期」成功推廣大嶼山成為一個旅遊熱點。

八達通

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

中國內地及海外業務

2010年，公司於香港以外的鐵路專營業務包括：在中國內地，營運北京地鐵四號綫的北京京港地鐵有限公司佔49%股權及營運深圳市軌道交通四號綫的港鐵軌道交通(深圳)有限公司佔100%股權、在澳洲的Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (MTM)佔60%股權、在瑞典的MTR Stockholm AB (MTRS)佔100%股權和為MTRS提供列車維修服務的Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT)佔50%股權，以及在英國的London Overground Rail Operations Limited (LOROL)佔50%股權。

行政總裁回顧及展望

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

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

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

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

由於公司在瀋陽的主要持份者(包括瀋陽市政府)出現重大的人事變動，為我們佔49%股權的瀋陽營運及維修合營公司帶來嚴重障礙，並導致其難以履行合約中的工作範疇。我們正

與瀋陽的有關單位磋商解決方案並決定撤離瀋陽。公司在合營公司的投資，主要包括合營公司直接聘用或為合營公司提供支援的員工薪酬，我們已將有關開支於2010年帳項註銷。

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

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

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

未來增長

香港的增長

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

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

2010年6月4日，政府公布全長7公里的南港島綫(東段)鐵路方案的刊憲修訂，而項目已於2010年11月30日獲得行政會議授權。其詳細設計工作已經大致完成。把黃竹坑車廠用地規劃為綜合發展區，用作綜合物業發展的建議，已於2010年6

月獲得城市規劃委員會通過，預期將可在2011年，根據城市規劃條例正式獲得批准。南港島綫(東段)將採用「鐵路和物業綜合發展經營」模式進行融資，以確保項目在財務上可行。

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

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

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

中國內地及海外拓展

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

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

財務回顧

由於香港經濟強勁反彈，加上計入國際鐵路附屬公司的全年度營運業績，集團於2010年的營業總額較2009年上升57.0%至295.18億港元。香港車費收入增長8.4%至124.59億港元，

而非車費收入則增長10.5%至69.15億港元。藉著斯德哥爾摩和墨爾本附屬公司的全年營運業績，加上於2010年年中接管營運的深圳市軌道交通四號綫第一期的六個月業績，來自這些附屬公司的收入合共為101.44億港元。包括香港以外的鐵路附屬公司，集團在2010年的總經營成本上升100.4%至186.01億港元；若撇除這些附屬公司，經營成本上升5.9%，而收入則增加9.1%。因此，未計折舊、攤銷及向九廣鐵路公司支付有關服務經營權每年非定額付款前的經營利潤增加14.7%至109.17億港元，而經營毛利率則下跌13.6個百分點至37.0%。若撇除香港以外的鐵路附屬公司，經營毛利率則上升1.4個百分點至54.9%，而經營利潤則上升11.9%至106.38億港元。2010年的物業發展利潤為40.34億港元，主要來自出售「領都」的利潤。2010年向九廣鐵路公司支付每年非定額付款的一個月撥備為4,500萬港元。計入折舊及攤銷31.20億港元、利息及財務開支12.37億港元、投資物業重估收益40.74億港元、集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司的淨利潤1.39億港元，以及所得稅25.90億港元，2010年公司股東應佔淨利潤上升25.1%至120.59億港元，即每股盈利2.10港元。若撇除投資物業重估的影響，公司股東應佔淨利潤則上升18.5%至86.57億港元，即每股盈利1.51港元。

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

行政總裁回顧及展望

公司股東應佔總權益上升10.1%至1,171.50億港元。集團的淨負債權益比率由2009年年底的25.8%下降至2010年年底的12.8%。

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

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

人力資源

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

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

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

展望

全球經濟雖然存在若干不確定因素，相信在2011年復甦步伐仍然繼續。

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

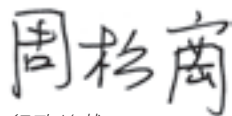
2011年，公司將根據兩鐵合併時訂定的協議向九廣鐵路公司支付首次全年度的每年非定額付款。

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

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

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

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



行政總裁

周松崗

香港，2011年3月3日

主要數據

	2010	2009	增/(減) 百分率
財務摘要 (百萬港元)			
收入			
— 香港車費	12,459	11,498	8.4
— 非車費	6,915	6,256	10.5
— 香港以外的鐵路附屬公司	10,144	1,043	872.6
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前鐵路及相關業務的經營利潤	10,917	9,515	14.7
物業發展利潤	4,034	3,554	13.5
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前經營利潤	14,951	13,069	14.4
股東應佔利潤	12,059	9,639	25.1
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)	8,657	7,303	18.5
資產總值	181,665	176,494	2.9
貸款、其他負債及銀行透支	21,057	23,868	(11.8)
服務經營權負債	10,749	10,625	1.2
股東應佔總權益	117,150	106,387	10.1
財務比率			
經營毛利率 (%)	37.0	50.6	(13.6)個百分點
經營毛利率(不包括香港以外的鐵路附屬公司) (%)	54.9	53.5	1.4個百分點
淨負債權益比率* (%)	12.8	25.8	(13.0)個百分點
平均股東資金回報率 (%)	10.8	9.4	1.4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) (%)	7.7	7.2	0.5個百分點
利息保障(倍數)	10.5	7.1	3.4倍
股份資料			
每股基本盈利(港元)	2.10	1.69	24.3
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)	1.51	1.28	18.0
每股股息(港元)	0.59	0.52	13.5
於12月31日的股價(港元)	28.30	26.80	5.6
於12月31日的市值(百萬港元)	163,364	153,506	6.4
營運摘要			
總乘客人次			
— 本地鐵路服務(百萬計)	1,298.7	1,218.8	6.6
— 過境服務(千計)	99,954	94,016	6.3
— 機場快綫(千計)	11,145	9,869	12.9
— 輕鐵(千計)	154,522	143,489	7.7
平均乘客人次(千計)			
— 本地鐵路服務(周日)	3,770	3,544	6.4
— 過境服務(每日)	273.8	257.6	6.3
— 機場快綫(每日)	30.5	27.0	12.9
— 輕鐵(周日)	433.0	402.1	7.7
每名乘客車費收入(港元)			
— 本地鐵路服務	6.67	6.55	1.9
— 過境服務	24.89	24.75	0.5
— 機場快綫	62.28	62.48	(0.3)
— 輕鐵	2.65	2.68	(1.0)
估專營公共交通載客量比率 (%)	44.3	42.6	1.7個百分點

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

2010年大事紀要

1月

公司動工興建高鐵香港段。



2月

公司被可持續資產管理評選為「交通及旅遊」類別中的可持續發展領導者，並同時獲得最高的金獎殊榮。此外，公司亦成為全球百大可持續發展企業(Global 100)中唯一一家香港公司。



連接尖沙咀站及尖東站與廣東道一帶的尖沙咀中間道行人隧道伸延段開放予公眾使用。

3月

公司於機場快綫引入內置記憶晶片的全新多用途智能車票，以取代磁帶車票。



公司於2010年3月2日批出柯士甸站地塊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。

大圍維修中心「名城」第一期的1,360個單位於2010年3月26日開始預售，市場反應良好。

公司於2010年3月在遊客較多的港鐵車站試行「遊客大使」計劃，為乘搭港鐵的遊客提供協助，並為參與計劃的大專學生大使提供一個可取得學分的實習機會。

4月

公司推出以「用心為你鋪路 接通未來每一程」為題的全新一輯港鐵電視廣告，向觀眾突顯鐵路運輸服務為乘客帶來的方便。公司亦與中西區區議會合辦「情繫港島西」攝影比賽，鼓勵公眾支持及參與西港島綫項目。



逾1,400名人士參加「港鐵競步賽2010」，宣揚健康生活的訊息，並為醫院管理局健康資訊天地籌得超過113萬港元，支持其推廣疾病預防及健康教育的工作。

5月

港鐵推出「MTR Mobile」iPhone應用程式供用戶免費下載，乘客可隨時隨地搜尋港鐵路綫及車站資訊，輕鬆計劃港鐵行程。

公司於鄰近社區聘請年齡介乎55至65歲的「社區老友大使」，在車站協助乘客——尤其是長者。



公司獲《FinanceAsia》雜誌頒發五項至高榮譽獎項，包括香港「最佳管理機構」、「最佳企業管治」、「最佳行政總裁」、「最佳財務總監」及「最佳投資者關係」等獎項。

6月

公司按票價調整機制調整港鐵、輕鐵及港鐵巴士服務個別車程的票價，是港鐵13年來首次調升票價。

南港島綫(東段)鐵路修訂方案根據《鐵路條例》刊憲。



7月

公司全資擁有的附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司接管營運全長4.5公里、沿綫設有五個車站的深圳市軌道交通龍華綫第一期，為2011年年中全綫通車作準備。

公司獲納入為最新推出之恒生可持續發展企業指數的三十間本港上市公司之一，肯定公司在企業管治、環境、社會及工作間實務上的成就。



9月

公司兩隊各由六名年輕一代港鐵職員組成的隊伍，於公共交通國際聯會所舉辦的「選擇公共交通 選擇美好未來」全球創意徵稿大賽」中，擊敗來自加拿大、荷蘭、印度、中國內地、台灣和其他地區的隊伍，奪得冠軍及亞軍。



為紀念香港鐵路發展一百周年，公司推出限量版「鐵路百周年紀念車票套裝」。

11月

沙田至中環綫鐵路方案按照《鐵路條例》刊憲。



行政長官會同行政會議根據《鐵路條例》授權予南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的鐵路方案。

「名城」第二期「盛薈」的1,368個單位於11月中旬推出預售。

8月

為配合西港島綫的發展，公司於上環站展開大規模改善工程，包括安裝新軌道、架空電纜、信號系統及其他鐵路營運系統。

公司舉辦巡迴展覽，以收集公眾對沙田至中環綫的意見。新的沙田至中環綫網頁(www.mtr-shatincentrallink.hk)亦已推出，方便市民在網上取得項目資訊。



10月

公司推出「唔好意思」為題的廣告，向將會受到新鐵路綫建造工程影響的市民大眾致歉，並感謝他們在鐵路工程期間的體諒與包容。



荔枝角站長荔街行人隧道和新出入口正式啟用。

公司於十個車站推行一項設置自動體外心臟除顫器的試驗計劃，並安排車站員工接受操作除顫器的特別訓練，為遇到心臟驟停的乘客提供協助。

12月

全長22公里的北京地鐵四號綫延綫大興綫通車。這條新綫是由港鐵公司、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合組的公私合營公司北京京港地鐵有限公司負責營運。

「MTR Mobile」iPhone應用程式憑著在流動市場推廣及數碼創意範疇的卓越表現，備受國際業界的肯定，勇奪兩項亞太區殊榮，包括2010 Mobile Marketing Association Global Awards(MMA大獎)中的最佳流動平台市場策劃(建立關係類別)亞太區冠軍，以及2010年亞太區數碼媒體大獎(休閒及旅遊類別)銅獎。



港鐵於平安夜的通宵服務共接載了500萬人次，創下公司二十四小時通宵服務載客量的新高。



在安全大使的努力
下，於意外率最高
的十部扶手電梯上
發生的意外減少了
55%

港鐵「意見區」
收集了逾
1,200名顧客
的寶貴意見

港鐵推行
節能措施，
使過去5年的鐵
路耗電量減少達
18.7%

向前邁步

關心生活每一程

香港客運服務

於32個車站
設有40個
綜合出入口，
加強了與外界的連
繫，令乘客出入
更方便

29部「港鐵
特惠站」為乘
客提供車費折扣



繁忙的大圍站，將新界東部與香港其他地區連繫起來

公司的香港車費收入，主要來自鐵路、輕鐵及巴士服務，於2010年達至124.59億港元，較2009年上升8.4%。車費收入上升，反映經濟持續改善、九龍南綫和康城站的全年效應，以及票價於2010年6月按票價調整機制作出調整的結果。

乘客量

於2010年，公司在香港的所有鐵路、輕鐵和巴士服務的總乘客量為16.085億人次，較去年增加6.8%。

在經濟復甦的帶動下，本地鐵路服務的總乘客量較2009年增加6.6%至12.987億人次。本地鐵路服務於2010年的周日平均乘客量為380萬人次，較去年上升6.4%。

羅湖及落馬洲過境服務於2010年的乘客量為1億人次，較2009年增加6.3%，反映來自中國內地的旅客增長及經濟復甦。

世界級城市 世界級服務



於2010年，全球經濟復甦刺激航空旅客量反彈，與亞洲國際博覽館於年內舉辦了多項反應熱烈的活動，特別是於2010年11月舉行的「智慧的長河」展覽，使機場快綫的乘客量較2009年上升12.9%至1,110萬人次。

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

於2010年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由2009年的42.6%增加至44.3%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由64%增加至65.3%。而由於競爭持續激烈，我們過境業務於2010年的市場佔有率則由2009年的55.3%輕微下降至55.0%。

車費收入

2010年，公司來自鐵路、輕鐵及巴士服務的車費總收入增加8.4%至124.59億港元。

本地鐵路服務於2010年的車費收入增加8.5%至86.68億港元，佔香港車費總收入的69.6%。本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升1.9%至6.67港元，主要由於我們的票價按票價調整機制作出了調整，以及連接東鐵綫及西鐵綫的九龍南綫於2009年投入服務後，部分乘客乘搭較長途的車程所致。

於2010年，過境服務的車費收入為24.87億港元，較2009年增加6.9%。而機場快綫於2010年的車費收入則達至6.94億港元，較2009年上升12.5%。



港鐵以舒適便捷及有效率的服務著稱



「公司的香港車費收入， 主要來自鐵路、輕鐵及巴士 服務，於2010年達至 124.59億港元...」

輕鐵、巴士及城際客運服務於2010年的車費收入合計為6.10億港元，較2009年上升7.4%。

我們根據2007年兩鐵合併所訂下的票價調整機制，於2010年6月13日對部分票價作出了調整。主要包括本地鐵路服務、過境服務，以及巴士和輕鐵客運服務在內的所有適用票價的加權平均調整幅度為+2.05%。按照協定的方法，這個幅度是根據綜合消費物價指數和運輸服務業工資指數於2009年12月的年按年變動，加上未有在2009年執行並結轉至2010年的0.7%增幅計算。票價調整後，在所有需要調整票價的乘客車程中估計約有83%只會有二角或以下的改動，當中估計約有10%的乘客車程的票價更維持不變。

服務推廣

於2010年，公司進行了多項構思創新的市場推廣活動和各類精心設計的服務宣傳，令香港網絡的乘客量增加。

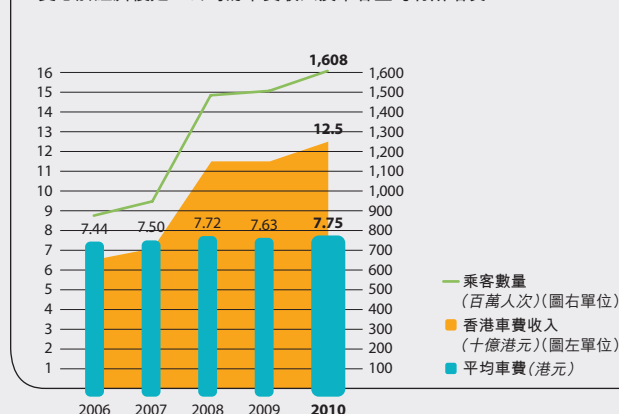
年內的宣傳活動包括鼓勵乘客在情人節期間乘搭港鐵的優惠，以及向周日期間乘搭港鐵滿100港元的八達通用戶贈送港鐵車站商店購物現金券。於5月，我們推出iPhone應用程式，為用戶提供有關計劃港鐵行程和車站設施等資訊。該應用程式大受歡迎，迅速攀上蘋果App Store(香港)免費應用程式排行榜第一位，我們乘勢於12月推出適用於iPad的應用程式。此外，公司亦將長者乘車優惠延長至2011年。

我們於2010年4月至12月期間推出了港鐵旅遊票精選優惠，讓購票的旅客能享受到本港主要景點和觀光服務的特別折扣優惠。公司於3月與「亞洲萬里通」攜手合作，推廣機場快綫車票及遊客車票的網上購票服務。此外，我們支持政府於2010年11月9日至29日期間在亞洲國際博覽館舉辦的「智慧的長河：電子動態版《清明上河圖》」展覽。該項活動吸引

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

乘客及車費 (香港客運服務)

受惠於經濟復甦，公司的車費收入及乘客量均有所增長。



了逾90萬參觀人士入場，訪客均獲享車費優惠及額外列車服務。我們亦與本地旅行社合作舉辦城際直通車特色旅行團，並革新城際客運網站。而由公司管理、行走於香港與廣州之間的「九廣通」列車，更獲得2010年11月在廣州舉行的亞運會指定為「廣州2010亞運直通車」。

接駁服務

為方便公眾使用港鐵及轉乘服務，我們繼續進行改善工程，包括增建更方便的出入口、行人通道、隧道及行人天橋。

荔枝角站新建的空調行人隧道已經竣工，而天水圍站亦興建了更寬闊的樓梯。我們在屯門站建成全空調綜合出入口，除了安裝自動扶手電梯外，並設有客用升降機連接新的公共交通交匯處。在尖沙咀站，尖沙咀中間道行人隧道伸延段和兩個新出入口已經啟用，令乘客往來區內的店舖、商行和觀光點更加便利，並在任何天氣情況下都能舒適地出入港鐵尖沙咀站。寶琳站行人天橋的改善工程已於2010年2月完成。我們正在葵興站興建一個新出入口連接新鴻基重建項目的行人天橋，工程進展良好，預期出入口可於2011年第一季啟用。此外，港鐵網絡於2010年年底合共有58條接駁路線為乘客提供轉乘優惠。



態度友善的港鐵員工為乘客提供協助

服務表現及市場嘉許

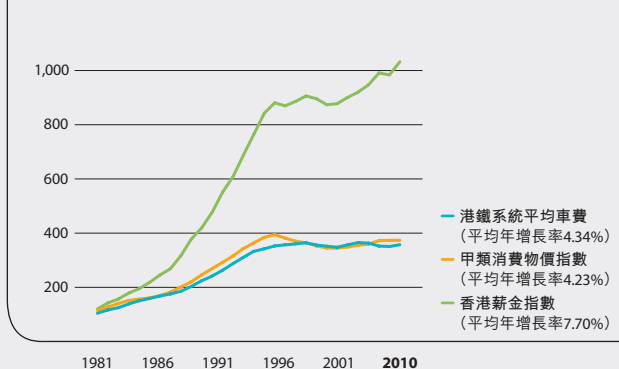
一如以往，我們超越了在營運協議和公司本身更為嚴格的顧客服務目標中訂下的所有表現標準。列車按照編定班次行走的可靠程度、乘客車程準時程度以及列車服務準時程度，均達到99.7%或以上。

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

於2010年，公司定期進行的調查反映乘客滿意度維持在高水平。本地鐵路和過境服務、及機場快綫兩項服務的服務質素指標分別上升至73及83(2009年則分別為70及82)，而反映

車費趨勢

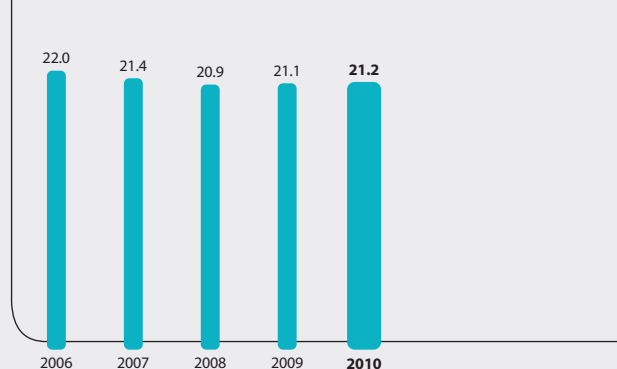
過往，港鐵車費的調整一直落後於香港的薪金增長，但符合消費價格的長期變幅。



香港客運服務每車卡公里的經營開支

每車卡公里的經營開支維持在低水平。

(港元)



乘客對票價滿意程度的票價指標在過去的12個月則分別上升至65及67(2009年則分別為61及63)。

提升服務

我們透過改善和提升工程，致力提高車站及列車的質素，以確保公司的服務質素得以持續改善。在2010年內，我們在美孚站、佐敦站、上水站及旺角東站完成不同程度的翻新工程，而粉嶺站的翻新工程現正進行中。錦上路站及天水圍站的大堂亦已完成翻新。

公司開始在港島綫、觀塘綫和荃灣綫的八個地面車站安裝月台自動閘門，而十個西鐵綫車站亦已鋪上月台輪候地磚。我們亦於2010年3月為火炭禾寮坑的一段路軌安裝了新的隔音罩。

隨著九龍南綫於去年通車，為輕鐵網絡購買的22列輕鐵列車已逐步投入服務，而十列新地鐵列車預計可於2011年第二季開始付運。

方便殘疾人士進出網絡的設施

作為一家以關心社區見稱的企業，我們致力確保所有人士，包括身體有殘疾及行動不便的人士，都能享用我們的服務。

於2010年，我們繼續為殘疾人士提供特惠車費，並增加車站助理數目，為殘疾人士提供協助。



車站的環保建築及藝術品，帶來更愉快的乘車體驗

我們在葵芳站和葵興站增設供殘疾人士使用的斜道，而在黃大仙站、深水埗站及佐敦站，興建室外客用升降機的工程亦正在進行中。

2010年，我們在葵芳站、葵興站及荃灣西站加裝了闊閘機。

我們亦改裝列車車廂以方便殘疾人士出入，包括將部分列車車卡改裝以提供更多用途空間的計劃。這項工程已完成約30%。而所有新輕鐵列車將設有多用途及適合輪椅使用的空間。

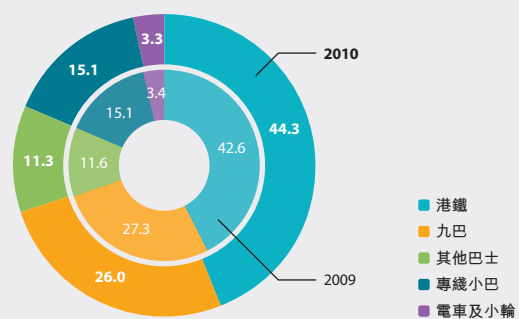


港鐵嚴謹的維修計劃，為卓越的服務表現奠定基石

「公司憑著卓越的服務表現，再次在香港贏得多項殊榮...」

香港主要交通工具市場佔有率

於2010年，港鐵的市場佔有率由2009年的42.6%上升至44.3%。
(百分率)



為更方便殘疾人士使用，我們改良了香港站的洗手間設計，位於抵港大堂樓層經改良後的洗手間已於2010年10月開放供乘客使用，而在離港大堂夾層的新設計洗手間亦已於2010年12月啓用，在市區預辦登機大堂樓層的新設計洗手間則將會在2011年上半年啓用。

年內，我們於九龍塘站東鐵綫月台安裝了失明人士引導徑以協助視障人士使用港鐵服務。此外，其他東鐵綫車站全部月台的失明人士引導徑將於2011年至2012年期間進行改善工程，以伸延至整個月台的長度。大窩口站、旺角站、石硤尾站、鑽石山站及欣澳站則安裝了供視障人士使用的點字地圖及扶手點字板。

生產力

年內，我們進一步提高生產力和效率，包括能源效益。我們透過為車站商店安裝智能電錶及改善將軍澳站和車廠的隧道通風系統，提升了效率並節省了可觀成本。其他節能措施包括東鐵綫車站改用電子鎮流器、優化車站照明等，均為公司進一步降低成本。我們在東鐵綫部分列車上安裝靜止變流器，除可節省能源外還有助減低行車時所發出的聲響。此外，我們計劃於136列港鐵列車裝置高亮度發光二極體(LED)照明，有關設備現正於廠內進行產品設計及類型測試，而安

裝工程預計可於2014年年中完成。除了節能措施之外，我們亦繼續在採購替代物資及簡化車站維修的工作程序等方面著手，尋求其他提高生產力的機會。

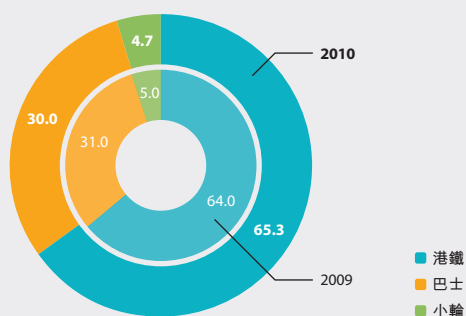
整體而言，我們每車公里的經營開支為21.2港元，較2009年上升0.47%，但此增幅仍低於通貨膨脹。而公司在香港運輸業務的經營毛利率由43.1%上升至46.0%。



港鐵不斷提升服務質素及便利程度，令顧客持續稱心滿意

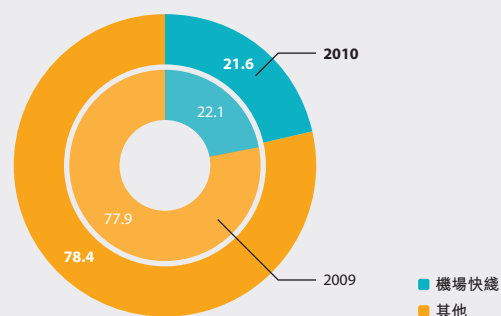
主要過海交通工具市場佔有率

公司在過海交通工具市場佔有率上升至65.3%。
(百分率)



機場快綫的市場佔有率

利用機場快綫的機場乘客比例有所下降。

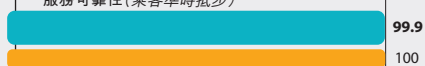


標準借鑑

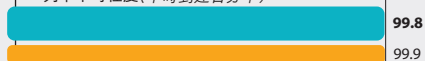
與國際標準比較，港鐵公司仍保持其穩固地位，尤其在服務可靠性方面。

港鐵表現與最佳表現比較

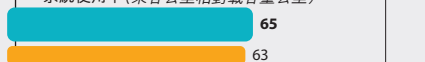
服務可靠性(乘客準時抵步)



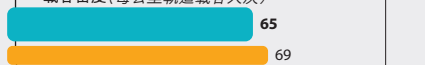
列車準時程度(準時到達百分率)



系統使用率(乘客公里相對載客量公里)



載客密度(每公里軌道載客人次)



最佳表現 = 100

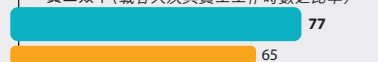
■ 2009
■ 2008

員工效率及成本效益

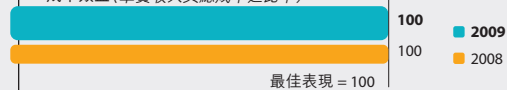
公司繼續採用新技術及措施以提高營運效率。

港鐵表現與最佳表現比較

員工效率(載客人次與員工工作時數之比率)



成本效益(車費收入與總成本之比率)



最佳表現 = 100

■ 2009
■ 2008



機場快綫為機場旅客提供方便可靠的服務

鐵路系統及市場資料

車務運作資料	2010		2009	
路線總長度(公里)	218.2		218.2	
車卡數目	1,941		1,921	
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		84	
輕鐵車站數目	68		68	
車站內的「e分鐘著數」機數目	44		36	
車站商店及銀行數目	1,254		1,228	
車站內廣告點數目	21,021		20,742	
車廂內廣告點數目	23,817		26,823	
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	150	150	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	180	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：13個繁忙市區地下鐵路系統(國際都市鐵路聯會)

2009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	鐵路 L
乘客車程(百萬次計)	1,313	809	532	1,078	1,415	648	2,392	1,598	1,542	461	611	878	706
車卡公里(百萬計)	248	177	119	472	348	201	722	567	246	98	106	169	112
路線長度(公里)	175	200	146	439	201	275	298	480	215	115	86	241	61
車站數目	82	106	173	270	147	241	164	424	300	66	86	156	55

* 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、上海地鐵運營有限公司及北京市地鐵運營有限公司。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。

2010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%	99.8%
— 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	2,459,083
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	500,000	3,813,015
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	26,955
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%	99.7%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.5%
自動售票機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.6%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.7%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.6%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.8%

2010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%	99.9%
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%	99.8%
— 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%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
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
— 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%	100.0%
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%	99.8%
— 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	100.0%
六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	99.9%



經過翻新的
車站商店
令港鐵乘客的旅途
更愉快

所有車站均有

3G

網絡覆蓋，流動上網
服務隨處享有

車站商店匯聚

**200
多個品牌**

為乘客提供購物
便利

無拘無束

卓越服務随心享

車站商務及鐵路相關業務

MTR Mobile

方便

iPhone

用戶規劃旅程

1,254間商店

陣容鼎盛，迎合乘客
的不同需要

車站商務及鐵路相關業務的收入較2009年增加11.6%，至37.15億港元。收入增加，主要由於廣告業務顯著回升，加上新租務租金上調和我們車站商店組合的樓面面積增加所致。而代表政府管理廣深港高速鐵路香港段(高鐵香港段)的項目工程也為公司帶來收入與及等量的支出。

車站零售

公司在車站內的零售商店組合年內表現理想，車站零售設施於2010年的收入較2009年增加6.9%至17.16億港元。收入增加，反映商店的面積擴大和數目增加，加上商戶組合的改進促使租金上升，以及經濟轉強利好續約租金表現。

隨著青衣站、尖沙咀站、上水站、九龍塘站、中環站、長沙灣站、香港站、粉嶺站以及沙田站的車站翻新工程相繼於年

顧客體驗 處處盡享



內完成後，我們的車站商店總數由2009年年底的1,228間增至2010年年底的1,254間。公司還新增了38個商戶和品牌，而車站零售設施的總面積亦增加1,092平方米至53,880平方米，新增面積主要在青衣站、長沙灣站和香港站。

為提升車站商店的吸引力，並支持我們的租戶，我們於年內舉辦多項策略性市場推廣活動，包括「港鐵車站商店十大最型商品選舉」、「港鐵友禮會『站站獎』積分聯合推廣計劃」及「感謝節」等活動。

廣告

2010年的廣告收入為7.34億港元，較2009年增加22.9%，這是由於經濟環境不斷好轉，加上適時推出新的廣告套餐所致。年內，公司在香港的列車和車站共提供44,838個廣告點。



我們所有車站的流動互聯網服務讓iPad用戶能盡情使用MTR iPad App



嶄新的廣告模式有助廣告商鎖定推廣目標

為加強站內電視網絡的視覺效果，我們於2010年更換了所有車站大堂的電視機，並將路軌旁邊的電視屏幕由63寸擴大至103寸。公司安裝了三個「多元互動廣告屏幕」，讓廣告商收集乘客的意見、派發樣本或優惠券，以及展示產品。公司亦將兩個消費地圖王改裝成「多媒體互動廣告屏幕」讓廣告客戶展示其娛樂及數碼產品。此外，公司的「數碼扶手電梯廣告屏幕」亦由十個增加至12個。

電訊

電訊服務於2010年的收入為2.90億港元，較2009年增加6.2%。收入增加主要是由於新車站帶來的流動電訊服務收入，以及3G數據傳輸服務的強勁增長，再加上流動電訊服務商為擴充戶外網絡覆蓋所租賃的八個天台位置之租金收入。

於2010年5月，公司與兩間電訊服務供應商達成協議，在15個位於本港主要地區的車站增加他們的3G數據傳輸容量一倍。工程已於2010年9月展開，並可如期於2011年年中竣工。為進一步改善流動電話服務，公司於2010年與三間電訊服務供應商簽署協議，協助他們提升在鐵路沿線的流動電話設備。

對外顧問服務

隨著香港機場管理局的旅客捷運系統改善項目於2009年6月竣工，對外顧問服務於2010年的收入較2009年減少28.9%，至1.13億港元。公司在泰國、巴西和印度的顧問項目均進展理想。

其他鐵路相關業務

向政府及九廣鐵路公司收取的項目管理收入於2010年為5.57億港元，較2009年增加40.7%，主要來自於2010年1月開始收取與高鐵香港段委託協議有關的項目管理收入。

公司已於2010年6月停辦貨運業務，以便騰出貨運列車行車時間，更靈活調動客運列車班次。我們已為服務於貨運業務的員工安排調職，並透過再培訓、變革管理工作坊及實地參觀，協助他們順利過渡新崗位。



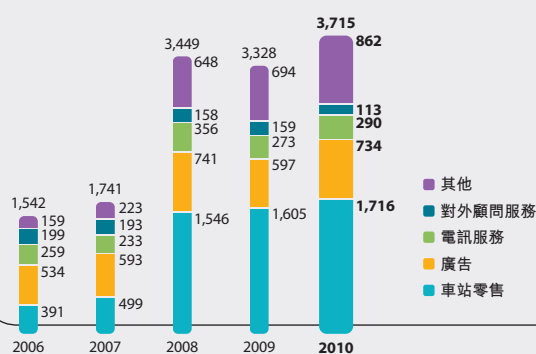
主題式廣告宣傳有助提升大型推廣活動期間的銷售額

「為提升車站商店的吸引力，並支持我們的租戶，我們於年內舉辦多項策略性市場推廣活動...」

車站商務及鐵路相關業務收入

2010年的收入增加，主要由於廣告業務顯著回升、新租務租金上調及我們車站商店組合的樓面面積增加，加上從政府收取的項目管理收入所致。


(百萬港元)





提高質素

富足人生添豐盛



我們提供完善的物業
管理服務，為

81,962

個家庭帶來
舒適生活

港鐵為其管理的
36個住宅項目引進

綠色

生活概念

物業及其他業務



以緊密
無間的鐵路
連繫，提供最大
便利，建立
自給自足
的社區

由於利息低企、經濟復甦，加上中國內地買家對本港物業的興趣日增，香港地產市場於2010年大部分時間均表現活躍。年內，住宅物業的交投量及交易金額是自1997年樓市高峰期以來，所錄得的最高數字。

為回應公眾對樓價上升的關注，政府於年內實施了多項與發展及銷售住宅物業有關的政策措施。政府首先於2月調高2,000萬港元或以上之物業交易的印花稅稅率至4.25%，繼而於4月和8月先後推出多項與提高一手住宅單位銷售過程透明度有關的措施，當中包括要求更加詳細列出實用樓面面積的組成部分、在交易完成後五天內公布詳情、披露涉及公司董事及其家屬的交易，以及在開售前三天公布價目表，我們歡迎上述措施。

建設社區



此外，為支持可持續發展，政府將於2011年4月開始，削減發展項目因提供環保設施而可獲得的額外發展樓面面積，並為此類申請訂立更嚴格的條件。我們正採取措施，以減輕這些建議的新規定對公司的發展項目所造成的影響，特別是有關樓宇間距及泊車位設於地庫等的新規定，對我們按現行法定要求獲得批准的物業發展項目之規劃帶來一定挑戰。

接近年底，政府進一步壓抑房地產市場投機炒賣活動。政府在2010年11月規定住宅物業於購入不足兩年內出售須繳納特別印花稅，同時調低豪宅及投資物業的按揭貸款成數。雖然這些建議公布後交投量已即時減少，但樓價仍相對保持平穩。至於二手市場的交投量，已於2011年年初開始回升。

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。

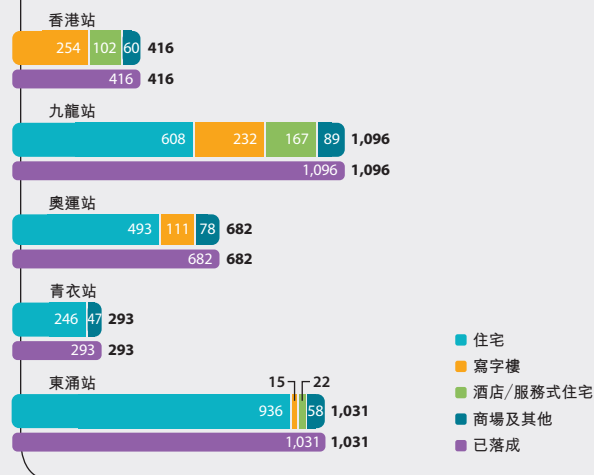
車站	土地面積 (公頃)	招標日期	預計落成日期
屯門	2.65	2006年8月	2012-2013年 分期落成
南昌	6.20	2011年	2017年
荃灣西(第五區)	5.60	2011年	2017年
荃灣西(第六區)	1.39	尚待確定	尚待確定
荃灣西(第七區)	2.37	2008年9月	2013年
元朗	3.47	尚待確定	尚待確定
朗屏(北)	1.12	尚待確定	尚待確定
朗屏(南)	1.49	尚待確定	尚待確定
天水圍	3.48	尚待確定	尚待確定
錦上路	9.85	尚待確定	尚待確定
八鄉維修中心	24.00	尚待確定	尚待確定
葵芳	1.92	尚待確定	尚待確定
總數	63.54		

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

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56個獨立式排屋單位於2010年8月已全部售出。

樓宇建築面積 (千平方米)



我們為住客提供卓越的物業管理服務

物業發展

2010年的物業發展利潤為40.34億港元，主要來自出售日出康城「領都」，以及火炭「御龍山」和烏溪沙「銀湖·天峰」的尚存單位所得利潤。

大圍維修中心「名城」第一期和第二期已分別於2010年3月及11月展開預售。截至2010年年底，在兩期合共2,728個單位中，已售出約47%。此外，東涌「海珀名邸」亦於年內推出預售，全部56個單位已經售出。公司並無在「海珀名邸」項目內佔有任何財務權益。

日出康城第2a期「領都」已於2010年1月獲發入伙紙，而大圍維修中心「名城」第一期和第二期亦分別於2010年2月及11月獲發入伙紙。此外，九龍站餘下項目，包括環球貿易廣場、麗嘉酒店、位於環球貿易廣場第100層的觀景台及圓方最後一期，已於2010年上半年獲發入伙紙。

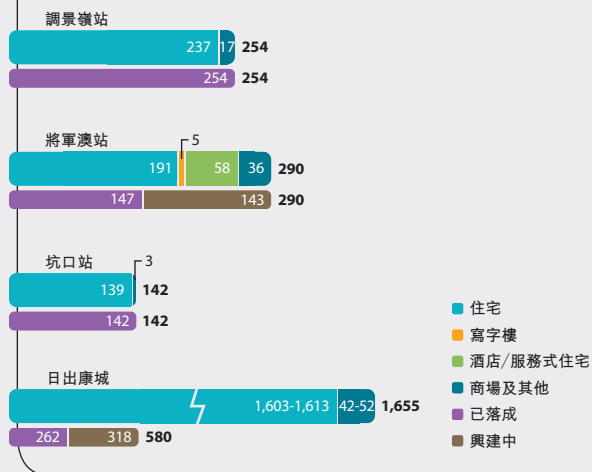
物業發展招標活動方面，我們於2010年3月批出柯士甸站地塊C及D物業發展組合予由新世界發展有限公司和會德豐地產有限公司共同組成之威翰有限公司。我們已支付這發展项目的部分地價，共39億港元。

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

將軍澳綫物業發展計劃及進度

日出康城第2a期「領都」已於2010年1月獲發入伙紙。

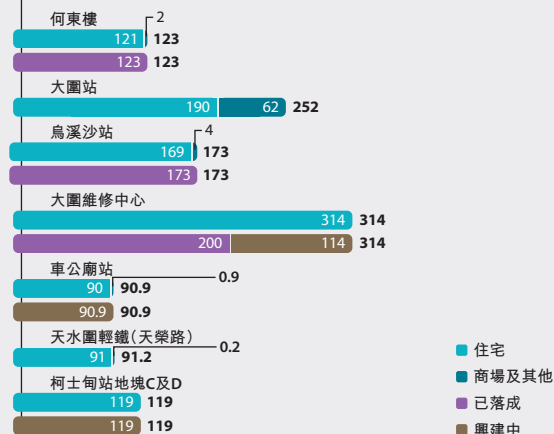
樓宇建築面積 (千平方米)



東鐵綫、馬鞍山綫、輕鐵和柯士甸站物業發展計劃及進度

大圍維修中心「名城」第一期和第二期已分別於2010年3月及11月展開預售。我們於2010年3月批出柯士甸站地塊C及D物業發展組合予由新世界發展有限公司和會德豐地產有限公司共同組成之威翰有限公司。

樓宇建築面積 (千平方米)



公司將採用「鐵路和物業綜合發展經營」模式發展觀塘綫延綫及南港島綫(東段)，現正分別就何文田山谷道邨舊址及黃竹坑邨舊址有關地塊的物業發展權，與政府進行磋商。

物業租務、物業管理及其他業務

物業租務、物業管理及其他業務於2010年之總收入較2009年增加9.3%，至32.00億港元。

物業租務

公司在香港和中國內地的物業租金總收入增加8.2%，至27.58億港元。在香港，整體港鐵商場於年內的新租務租金錄得14%的平均升幅。於2010年12月31日，公司在香港的12個商場及國際金融中心二期的18個樓層維持接近100%的出租率。港鐵商場繼續備受表揚，於年內贏得十多個本地及國際獎項，當中包括圓方於專題報導創意廣告的Gunn Report中躋身30強之列及港鐵商場獲得《盛世雜誌》及商界環保協會在香港主辦的「2010盛世環保企業獎」的金獎。



位於九龍站上蓋的高質素住宅大廈「天璽」

截至2010年12月底，按可出租樓面面積計算，公司在香港的投資物業組合包括225,650平方米的零售物業、41,090平方米的寫字樓，以及11,202平方米的其他用途物業。

在中國內地，公司截至2010年12月底應佔的投資物業為18,351平方米可出租樓面面積，包括於年底的出租率達至97%的北京銀座Mall。該商場的新租務租金於2010年錄得3.5%的平均升幅。

公司致力在旗下商場推廣節能及環保意識，並在室內空氣質素、水質、空調、照明及升降機等範疇獲得了多個政府部門的認證。

物業管理

公司於2010年的物業管理收入較2009年減少1.9%，至2.03億港元。截至2010年12月31日，公司在香港管理的商用面積與去年大致相同，達744,214平方米，而在香港管理的住宅單位數目增至81,962個。公司在中國內地管理的物業組合則為776,402平方米。

於2010年，公司管理的物業在安全、環保及綠化方面的成果，備受不同政府機構的肯定及表揚。其中，日出康城發展項目更屢創環保先河，包括使用電動車進行保安巡邏，以及為住戶提供電動車充電設施。



「圓方」現已成為高級購物及飲食的時尚熱點

其他業務

昂坪360

大嶼山昂坪360纜車和昂坪市集於2010年的收入增加38.2%至2.39億港元，而旅客人數則由2009年約140萬人次上升至170萬人次。業績理想是由於纜車運作暢順，以及更尊貴的「水晶車廂」需求上升，加上公司於年內主動推出針對不同市場、為遊客帶來更豐富的旅遊體驗的推廣計劃取得成效。

於2010年，昂坪360錄得的海外遊客人數上升35%，增長主要來自中國內地、印度及東南亞等地的旅客。昂坪360有限公司於2010年4月取得ISO 9001:2008認證，而昂坪360纜車服務於年內的可靠率逾99%，並且贏得不少獎項，包括亞太旅遊協會的「企業環境項目」2010年金獎，以及香港旅遊發展局的「優質旅遊服務計劃」證書。

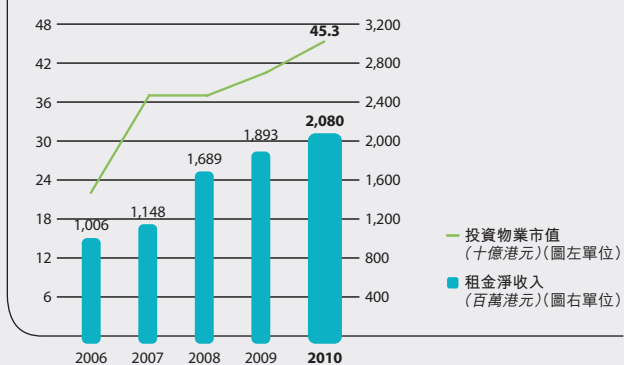


昂坪360積極的推廣活動，豐富賓客的旅遊體驗



投資物業

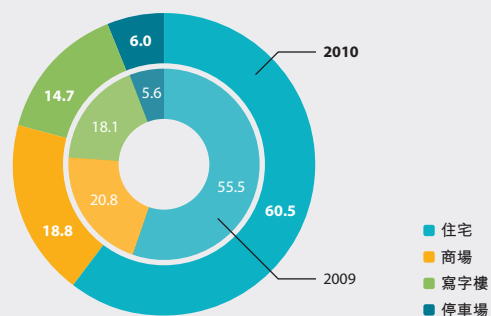
受惠於商場的新租務租金上調以及在香港的零售和寫字樓樓面面積增加，租金收入持續增長。



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81,962個，管理的商用物業為744,214平方米，而在國內管理的總樓面面積為776,402平方米。

(百分率)





「銀湖·天峰」會所印證康樂設施對住客極具吸引力

八達通

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

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		於2000年 9月批出	已於 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		1,683		
將軍澳站						
五十六區	新鴻基地產發展有限公司	住宅	80,000		於2007年 2月批出	2011-2012年 分期落成
		酒店	58,130			
		商場	20,000			
		寫字樓	5,000			
		停車場		360		
康城站						
第二期(領都)	長江實業(集團)有限公司	住宅	309,696		於2006年 1月批出	2010-2012年 分期落成
		幼稚園 停車場	800	905		
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		於2007年 11月批出	2013年
大圍維修中心						
名城	長江實業(集團)有限公司	住宅 停車場	313,955	745	於2006年 4月批出	2010-2011年 分期落成
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		於2008年 4月批出	2012年
柯士甸站						
地塊C及D	新世界發展有限公司 會德豐地產有限公司	住宅 停車場	119,116	592	於2010年 3月批出	2014年
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		於2006年 8月批出	2012-2013年 分期落成
荃灣西站(第七區)[#]						
	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

作為政府的代理

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)	2012-2016年	2020年
		商場 停車場	39,500 – 49,500			
大圍站	1 – 2	住宅	190,480	801	2011年	2016年
		商場 停車場	62,000			
天水圍輕鐵(天榮路)	1	住宅	91,051	267	2011年	2016年
		商場 停車場	205			

附註：

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



「名城」一期及二期於2010年推出預售

在香港的投資物業組合(於2010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	39,510	-	100%
	停車場	-	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期	商場	19,285	-	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	28,843	-	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	2,629	-	100%
	停車場	-	16	100%
	電單車停車場	-	1	100%
將軍澳君薈坊	商場	7,621	-	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	寫字樓	39,404	-	100%
	停車場	-	1,308	51%
香港鯉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	44,745	-	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	7,551	-	100%
火炭駿景園	住宅	2,784	-	100%
	停車場	-	20	100%
屯門海趣坊	商場	6,111	-	100%
	停車場	-	32	100%
屯門新屯門商場	商場	8,985	-	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	11,954	-	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	391	-	100%
將軍澳日出康城領都	幼稚園	800	2	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)。

在香港的投資物業組合(於2010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
- 君蒼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
- 日出康城的批地租約期限至2052年5月16日

待售物業(於2010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	-	144	71%
	電單車停車場	-	18	71%
將軍澳唐俊街九號君傲灣	停車場	-	65	70%
	電單車停車場	-	24	70%
九龍深旺道八號君匯港	停車場	-	47	35%
	幼稚園	1,299	-	50%
東涌健東路一號映灣園	停車場	-	12	20%
東涌海濱路十二號藍天海岸	停車場	-	146	20%
沙田樂景街二十八號御龍山	住宅	13,402	-	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	10,871	-	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%
將軍澳日出康城領都	停車場	-	337	52.93%

* 可出租樓面面積

在香港的管理物業(於2010年12月31日)

管理住宅單位數目	81,962個單位
管理商用及寫字樓面積	744,214平方米



到2020年
香港鐵路網絡的
長度將增加
56公里

銳意擴展

光明前路共邁進

西港島綫
採用新鑽挖技術
**減少聲響
及泥塵**

南港島綫(東段)
**可縮短車程
時間及紓緩交
通擠塞**

香港網絡拓展

沙田至中環綫將
加強
新界與香港島的
連繫

透過高鐵香港段
香港
與內地的
交通連繫
更緊密

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

西港島綫

西港島綫是港島綫一條全長3公里的延綫，預期於2014年通車，屆時由堅尼地城前往上環將只需八分鐘。項目團隊以兼顧地區傳統色彩和創造市區重建機會為目標，盡力考慮和採納區內居民的意見。

該項目的土木工程合約已於2010年4月前全部批出，而堅尼地城游泳池(第一期)及戴麟趾康復中心的土木基建工程已於2010年年底大致完成。項目的一項創新建築特色，便是在西營盤佐治五世紀念公園挖掘建築用豎井時，利用電子雷管並以水作為緩衝來吸收爆破工程所產生的壓力，這不但使豎井挖掘工程較原定時間提前兩個月完成，同時也將工程所產生的聲響及泥塵對區內的影響減至最低。

於2010年內，西港島綫的機電工程合約大部分已經批出，承辦商亦已開始籌組資源及人手，以便啟動工程。

南港島綫(東段)

全長7公里的南港島綫(東段)將為金鐘與港島南區之間提供客運服務。政府已於2010年6月4日公布此鐵路方案的刊憲修訂，而項目已於2010年11月30日獲得行政會議授權。項目的環境影響評估報告已於2010年10月獲環境保護署通過，其環境許可證亦於12月發出。

南港島綫(東段)的詳細設計工作已經大致完成，而六份主要土木工程合約中，有四份已進入採購階段。公司正繼續與公眾及其他有關人士進行磋商。

觀塘綫延綫

觀塘綫延綫全長3公里，將由觀塘綫的油麻地站途經新建的何文田站，伸延至新建的黃埔站，而何文田站將成為連接沙田至中環綫的轉車站。此鐵路方案的修訂案已於2010年6月25日刊憲，項目已於2010年11月30日獲得行政會議授權。而項目的環境影響評估報告於2010年8月獲環境保護署通過，其環境許可證亦於9月發出。觀塘綫延綫的詳細設計工作已大致完成，現正進行土木工程合約的採購工作。

全面覆蓋 持續增長



高鐵香港段

全長26公里的高鐵香港段將提供過境的高速鐵路服務，連接香港至深圳、廣州以及中國內地的高速城際客運鐵路網絡。

項目的建造工程於2010年1月展開，施工進度良好，包括西九龍總站的護土牆及打樁工程在內的地基工程，截至年底為止已經完成了80%。於2010年10月，我們已訂購了工程所需的全部六台隧道鑽挖機，同時批出了全數十份隧道工程合約。公司於2010年11月在石蔭的施工豎井，進行了第一次隧道挖掘爆破工程。項目預期於2015年完成。

沙田至中環綫

沙田至中環綫由兩部分組成，其中全長11公里的馬鞍山綫延綫將從大圍伸延至紅磡，並連接西鐵綫而形成東西走廊。而6公里長由紅磡伸延至香港島的東鐵綫延綫，則會成為香港第四條過海鐵路並形成南北走廊。沙田至中環綫的鐵路方案已於2010年11月26日刊憲。

公司向社區及包括區議會在內的有關人士進行進一步諮詢，同時設立網站這個公眾溝通平台，將收集到的意見融入此項



高鐵香港段將連接中國內地的高鐵網絡

目的車站設計及建築規劃內。沙田至中環綫由大圍至紅磡段的詳細設計工作進展理想，其機電系統的初步設計已經完成。紅磡至港島段的詳細設計工作將於2011年展開。為保留



西港島綫的土木工程進度理想

鐵路方案過海段的走綫，相關的防護工程已納入政府正在興建中的灣仔發展計劃第二期及中環至灣仔繞道項目。

項目融資模式

我們在香港的五個新鐵路項目將因應個別的具體情況，審慎設計切合其需要的不同融資模式進行發展。

公司將會擁有的西港島綫是採用現金資助模式發展。我們已於2008年從政府收取第一部分為數4億港元的現金資助，而為數122.52億港元的餘額亦於2010年3月全數收訖。

同樣由公司擁有的南港島綫(東段)和觀塘綫延綫，將採用公司行之有效的「鐵路和物業綜合發展經營」模式。我們正繼續與政府磋商，以確認這兩個項目能達至財務上可行所需的物業發展權。南港島綫(東段)方面，把黃竹坑車廠用地規劃



鑽石山

沙田至中環綫將提供一條重要的全新過海路綫

為綜合發展區，用作綜合物業發展的建議，已於2010年6月獲得城市規劃委員會通過，預期可於2011年根據城市規劃條例正式獲得批准。觀塘綫延綫方面，我們建議使用何文田站上蓋物業發展權來補貼所需的項目成本。

高鐵香港段和沙田至中環綫將會採用「服務經營權」模式，由政府支付這兩條鐵路的資本開支，而公司將負責鐵路的營運、維修、資產翻新及更換。按付款當日價格計算，包括鐵路及非鐵路工程在內，高鐵香港段的整體建造成本為669億港元，而立法會財務委員會已於2010年1月16日通過這項建造工程撥款。根據公司與政府於2010年1月26日簽訂的委託協議，我們負責規劃、設計、建造及調試高鐵香港段，並就這些委託工作向政府收取項目管理費用合共45.90億港元。此外，按照該協議，政府在鐵路落成後將會邀請公司負責營



運高鐵香港段。公司仍然就高鐵香港段的營運規定及業務模式，與政府及內地機構進行積極磋商。沙田至中環綫方面，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，而有關費用由政府支付。包括擴建何文田站

及金鐘站在內的沙田至中環綫前期工程，其撥款已於2011年2月18日獲得立法會財務委員會通過。

香港網絡拓展一覽

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
高鐵香港段	26 公里	服務經營權
沙田至中環綫		
— 大圍至紅磡段	11 公里	服務經營權
— 紅磡至港島段	6 公里	




全新的金鐘站佔地20,000平方米，將連接四條現有及未來的港鐵路線



於12月30日，鐵路服務擴展至
北京大興區

放眼世界

實踐願景共籌劃



於7月1日接管營運
**深圳市軌道
交通四號綫
一期**

在香港
以外營運的
鐵路綫總長度達
644.5公里

內地及海外拓展

投放資源改善
墨爾本網路
的可靠性

經翻新及擴展後的
東倫敦綫
於5月投入服務

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

公司在香港以外的鐵路業務，不但可增加利潤，還為我們帶來擴展業務的機會。

2010年，公司於香港以外營運的鐵路業務包括：在中國內地，營運北京地鐵四號綫的北京京港地鐵有限公司佔49%股權及營運深圳市軌道交通四號綫的港鐵軌道交通(深圳)有限公司佔100%股權、在澳洲的Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (MTM) 佔60%股權、在瑞典的MTR Stockholm AB (MTRS) 佔100%股權和為MTRS提供列車維修服務的Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT) 佔50%股權，以及在英國的London Overground Rail Operations Limited (LOROL) 佔50%股權。

公司在香港以外的三家鐵路附屬公司，即MTM、MTRS和港鐵軌道交通(深圳)有限公司錄得鐵路專營權收入共101.44億港元。經營成本為98.65億港元，而經營利潤達2.79億港元，經營毛利率為2.8%。MTM及MTRS從事營運及維修特許專營權業務，所需的資本投資較少，因此其經營毛利率通常會大大低於其他需要龐大資本的項目之經營毛利率。港鐵軌道交通(深圳)有限公司於2010年7月1日開始營運深圳市軌道交通四號綫第一期，但由於業務規模要待預期於2011年年中通車的第二期投入服務後才能達至理想，因此港鐵軌道交通(深圳)有限公司一如我們預期，在2010年錄得4,100萬港元的經營虧損。MTM於2010年錄得經營利潤3.26億港元，財務表現令人鼓舞；但MTRS的財務表現卻未符預期，年內出現600萬港元的經營虧損，因此MTRS已採取提升盈利能力的措施。北京京港地鐵有限公司、LOROL及TBT全部作為聯營公司入帳，於2010年合共帶來除稅後利潤2,200萬港元，超乎我們預期。公司應佔LOROL除稅後利潤為1,800



Ziel, von	Ziel, zu	Quart. Personen / Tag
08:56 08:58	Beijing Metro Line 4, Mainland of China	16 20
09:11 09:12	Daxing Line of BJL4, Mainland of China	15 17
09:11 09:11	Shenzhen Metro Line 4, Mainland of China	10 13
09:01 09:01	London Overground, United Kingdom	7 21
09:04 09:05	Stockholm Metro, Sweden	13 8
09:07 09:08	Melbourne Metro, Australia	12 22
09:11 09:12	Hangzhou Metro Line 1, Mainland of China	15 17

拓新領域

萬港元，而北京京港地鐵有限公司及TBT則分別為公司帶來100萬港元及300萬港元的利潤。

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

中國內地

北京地鐵四號綫於2010年的乘客量逾2.5億人次，高於預期。於2010年5月1日，北京地鐵四號綫錄得100萬人次的創紀錄單日乘客量。

平均列車服務可用率及正點率的表現均超越我們訂下的目標。8月，我們很榮幸獲得國家副主席習近平先生、北京市委書記劉淇先生及北京市長郭金龍先生到訪，與市民一起體驗北京地鐵四號綫的列車服務。

年內，大興綫的籌備工作進展理想，令這條全長22公里延伸北京地鐵四號綫至大興區的延綫如期於2010年12月30日投

入服務。北京京港地鐵有限公司擁有大興綫延綫的營運及維修合約。

2010年11月，北京京港地鐵有限公司就研究北京地鐵16號綫採用更高載客量的A型列車及相關設施，與北京市基礎設施投資有限公司及北京東直門機場快速軌道有限公司簽署了合作備忘錄。

在深圳，港鐵軌道交通(深圳)有限公司根據2009年3月簽署的特許經營協議，於2010年7月1日接管營運全長4.5公里、沿綫設有五個車站的深圳市軌道交通四號綫第一期。平均列車服務按照編定班次行走及正點率均超越我們訂下的目標。而每日平均乘客量為65,000人次，亦超出預期。

全長16公里、沿綫設有十個車站的深圳市軌道交通四號綫第二期的建造工程進展理想，而列車製造工程亦正在進行中。深圳市軌道交通四號綫，包括第一期及第二期，預計在2011年年中可全綫通車。2010年7月，公司與深圳市地鐵三號綫



LOROL為倫敦提供卓越服務並提升區內聯繫

投資有限公司簽署合作備忘錄，一同參與深圳市軌道交通六號線的可行性、土地及規劃研究，以及投融資研究。

於2010年3月，我們的附屬公司港鐵杭州一號線投資有限公司連同杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司，就全長48公里的杭州地鐵一號線項目以「公私合營」模式合作，進行投資、建造以及為期25年的營運，與杭州市政府簽署了特許經營協議。項目所需的總投資額為220億元人民幣，而當中37%，即83億元人民幣，將由港鐵公司擁有49%股權的合營公司出資，而合營公司餘下的51%股權由杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司持有，項目總投資額的餘額由杭州市政府出資。由於合營公司將透過借貸出資，港鐵公司的股本投資估計約為22億元人民幣。杭州地鐵一號線的土木建造工程已於2007年3月動工，預計鐵路可於2012年投入服務。項目的特許經營協議有待中央政府監管機構審批。

由於公司在瀋陽的主要持份者(包括瀋陽市政府)出現重大的人事變動，為我們佔49%股權的瀋陽營運及維修合營公司帶來嚴重障礙，並導致其難以履行合約中的工作範疇。我們正



港鐵軌道交通(深圳)有限公司於2010年7月1日接管營運全長4.5公里、沿綫設有五個車站的深圳市軌道交通四號綫一期

與瀋陽的有關單位磋商解決方案並決定撤離瀋陽。公司在合營公司的投資，主要包括合營公司直接聘用或為合營公司提供支援的員工薪酬，我們已將有關開支於2010年帳項註銷。

海外

在英國，LOROL於年內為所有路線引入新列車，進一步提升了服務質素，而表現仍超越我們訂下的目標。由多爾斯頓交匯站(Dalston Junction)至西克羅伊登站(West Croydon)和水晶宮站(Crystal Palace)的LOROL東倫敦綫經翻新和擴展後，於2010年5月開始提供全面的客運服務，而LOROL的路綫總長度亦由85公里增至110公里。LOROL正在進行車站投資計劃以翻新及提升車站質素，同時為應付逃票問題已加強車票巡查並收緊對逃票乘客的跟進程序。LOROL於2010年的每日載客量約為20萬人次。

在斯德哥爾摩，MTRS自2009年11月開始營運以來，營運表現逐步改善。在平均列車服務正點率及班次中止數目的表現皆較我們訂下的目標為佳。MTRS於年內的每日載客量約為110萬人次。

在墨爾本，MTM在上半年遇到多項營運問題，導致營運表現欠佳，但已即時採取補救措施，使營運表現在下半年內有所



12月，北京地鐵四號綫的延綫大興綫正式投入服務

改善。有關措施包括在沿綫主要車站實施列車月台停留時間管理程序，藉以改善營運流程，同時從基礎設施入手，設計了相關措施以提升基礎設施及列車車隊的可靠性。MTM於2010年的每日平均載客量約為70萬人次。

同樣在澳洲方面，公司夥拍了由John Holland Pty. Ltd.、ITOCHU Corporation及The Royal Bank of Scotland Group (Australia) Pty. Ltd.所組成的財團，於2010年11月入標競投澳洲黃金海岸一個輕鐵項目。財團負責興建該輕鐵系統，而我們將負責營運和維修建成後的輕鐵。

中國內地及海外鐵路業務一覽

	正在營運						商討中項目
	北京地鐵四號綫，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	London Overground，英國	斯德哥爾摩地鐵，瑞典	墨爾本鐵路，澳洲	杭州地鐵一號綫，中國內地 [#]
港鐵公司的實質權益	49%	49%	100%	50%	100%	60%	49%
業務模式	公私合營	營運及維修專營權	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	公私合營
專營權開始日期/ 預計開始營運日期	2009年9月	2010年12月	一期： 2010年7月 二期： 2011年年中	2007年11月	2009年11月	2009年11月	2012年
專營權期限	30年	10年	30年	7年	8年	8年	25年
車站數目	24	11	一期：5 二期：10	55	100	213	31
路綫長度(公里)	28	22	一期：4.5 二期：16	110	108	372	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)有限公司於2010年7月接管其營運。

實現理想

群策群力創高峰



於2010年在
香港創造
**1,400個就業
機會**



約4,400名義工參與

198項

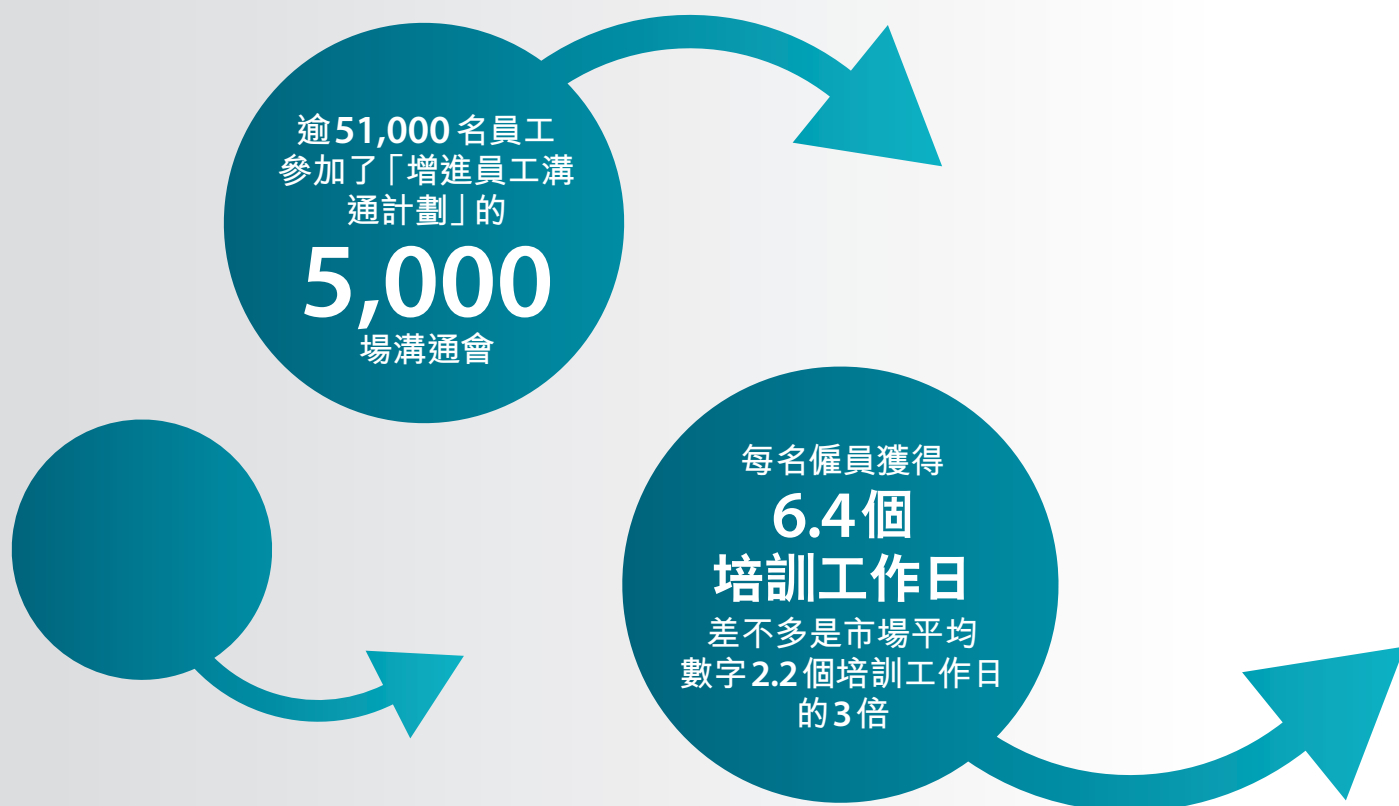
「鐵路人·鐵路心」
義工活動

員工
自願流失率處於

2.6%

的低水平

人力資源



能夠提供足夠的人力資源以滿足業務營運需求，是港鐵公司成功的要素之一。為配合在香港及其他市場的業務擴展，公司近年大幅增聘人手。於2010年12月31日，公司與其受控制附屬公司共僱用20,501名員工。為配合在香港的五個鐵路網絡拓展項目，公司於2013年工程高峰期時需額外聘請1,000多名項目工程員工。因此，應付這龐大人手需求的挑戰，是我們未來數年的工作重點之一。為此，公司透過積極的招聘規劃、適當培訓以及坦誠溝通，羅致及挽留所需人才，並維持良好的員工關係。

配合業務擴展

我們已制訂並推行人力資源規劃及招聘策略，以羅致適合人才，同時亦加強了公司的「僱主品牌計劃」，藉以盡早招攬有潛質的專才加入我們的團隊。

鑑於本港的專門行業如土力工程、隧道工程等皆面對專業人才短缺的問題，我們已積極專注於香港以外地區招聘人才。

我們努力不懈，於年內為香港鐵路營運填補了1,000多個職位空缺，並聘請了430名新員工加入工程處。公司同時擴大畢業生及學徒計劃的招聘人數，以配合業務擴展需要。於2010年聘用的見習工程師增至29名，而新入職學徒的人數也增至71名。為支援中國內地的業務，公司繼續在當地招聘見習工程師及車務管理見習主任。

公司繼續為具潛質的員工提供不同類型的晉升及發展機會，成功挽留人才。提供具競爭力的僱用條件，也有助我們提升員工對公司的忠誠度。

締造碩果 凝聚實力



我們推行一系列的激勵員工計劃，以增強他們對公司及我們的長遠目標、使命和信念，即「港鐵VMV」的認同，從而激勵士氣，當中包括「港鐵信念獎」及「VMV英雄」等計劃，我們透過這些活動即時表揚及獎勵員工的貢獻。除此之外，我們也推出勵志短片，如一連五輯的「港鐵因您精彩」，以增強員工對公司的歸屬感。

員工諮詢

公司的員工諮詢機制透過員工代表的參與，讓管理層能聆聽及適時回應員工的關注。2010年員工代表選舉的投票率達78%，反映這個機制深受員工的高度認同和參與。

自2010年1月起，我們在車務處推行了「增進員工溝通計劃」，進一步加強與員工的雙向溝通。此計劃讓部門經理與員工在工作地點有直接對話的機會，使我們能及早了解和處理員工所關注的事宜。於2010年，我們共舉辦了超過5,000個溝通會，出席員工逾51,000人次。

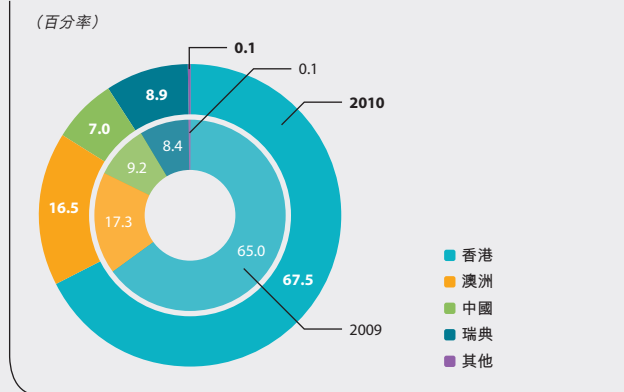
培訓及發展

為建立及培養公司的學習文化，我們致力培育員工，確保他們為迎接未來的業務挑戰作好充分準備，與公司同步向前邁進，達致長遠目標。

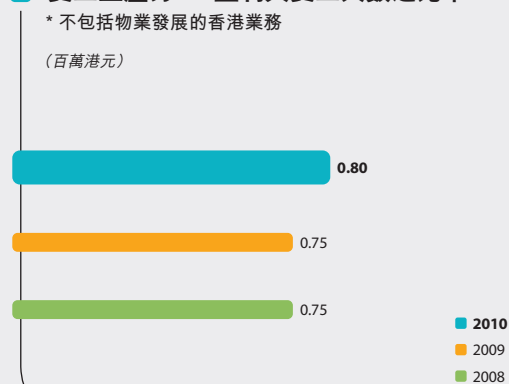
於2010年內，我們推行超過5,396個涵蓋公司各部門的培訓課程，為每名員工提供約6.4個培訓工作日。

我們已為新入職的見習工程師制訂了一套全面的培訓計劃，透過工作實習、在職培訓，並在高級管理人員指導下完成不同的任務，讓年青工程師全面接觸不同的工程範疇。此外，公司於2010年推行「員工綜合發展計劃」，為222位具潛質的員工提供培訓，提升他們的督導管理能力，以配合公司的繼任安排。我們致力投放資源於人力資本，令公司在培訓方面的傑出表現繼續備受表揚，於年內贏得多個本地及國際獎項。

按地域劃分的員工數目分佈



員工生產力 — 盈利與員工人數之比率*



發展領導才能

除了提供全面、技術性及才能為本的培訓外，公司更明白到羅致和栽培未來領導人的重要性。

公司於2006年推出的「管理人員發展計劃」，是培育具潛質員工之領導才能的重要一環。首批11位管理人員於2010年初完成了為期三年的發展計劃，並擔任更重要的職責。他

們對計劃的評價正面，並感激受訓期間同事所給予的支持。於2010年，我們已甄選出第三批共11位督導級及初級管理人員加入此計劃。

此外，於2007年入職的首批見習管理人員，亦於2010年完成為期三年的「見習管理人員發展計劃」，透過計劃的在職、體驗式及全面培訓課程，他們現已具備相當的業務知識及管理技巧，能夠晉升至高級督導級的崗位。



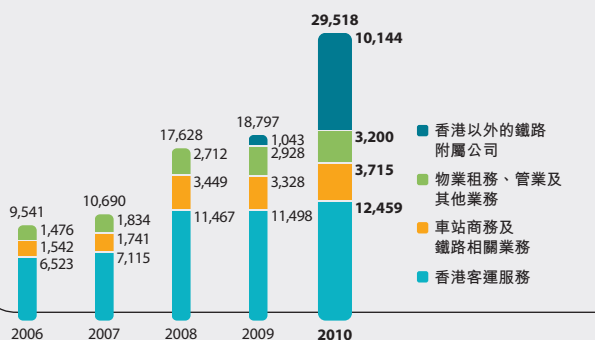
我們推行各式各樣的活動，藉以宣揚公司的長遠目標、使命和信念

財務回顧

營業額

所有業務於2010年均錄得收入增長，而香港以外的鐵路附屬公司亦帶來全年的收入貢獻。

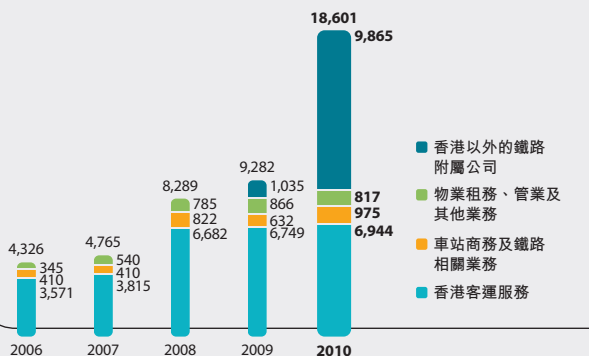
(百萬港元)



經營開支

撇除香港以外的鐵路附屬公司，經營成本增加5.9%，而收入則增長9.1%。

(百萬港元)



2010年財務業績回顧

溢利與虧損

在香港經濟反彈的帶動下，港鐵於2010年錄得強勁的財務表現。

經濟反彈，加上於2009年年中啟用的康城站及柯士甸站的全年營運而引致乘客量增長，以及根據票價調整機制，若干客運服務於2010年6月13日調升票價，2010年香港的總車費收入增長8.4%至124.59億港元。本地鐵路服務的車費收入增加8.5%至86.68億港元，乘客量增長6.6%至12.99億人次，而平均車費則增加1.9%至6.67港元。過境服務的車費收入上升6.9%至24.87億港元，乘客量增加6.3%至1.00億人次，而平均車費則增加0.5%至24.89港元。機場快綫不屬於票價調整機制下的服務，其車費收入增長12.5%至6.94億港元，乘客量增加12.9%至1,100萬人次，而平均車費下跌0.3%至62.28港元，抵銷了部分乘客量增加的效應。輕鐵、巴士及城際客運的車費收入亦錄得合共7.4%的增長至6.10億港元。

在2010年，車站商務及鐵路相關業務的收入增加11.6%至37.15億港元。收入增加，主要由於廣告業務顯著回升，使廣告業務收入增長22.9%至7.34億港元，以及車站商舖的租

金和可出租面積增加等利好因素，使車站商舖收入增加6.9%至17.16億港元所致。電訊服務收入穩定增長6.2%至2.90億港元，而其他業務收入，例如刊物及紀念車票銷售，則增加4.5%至2.78億港元。然而，隨著部分顧問工作完成及貨運業務結束，令顧問及貨運服務收入分別下跌28.9%及15.6%，抵銷了部分上述收入的增長。來自九廣鐵路公司及政府的收入達5.57億港元，主要涉及於2010年展開的高鐵香港段委託工程以及九龍南綫項目管理，收入較去年增加40.7%。

在2010年，租務、管業及其他收入上升9.3%至32.00億港元。香港投資物業的續約租金向好，帶動物業租務及管業收入增加7.5%至29.61億港元，而旅客增加以及「水晶車廂」的需求上升，則令昂坪360的收入增長38.2%至2.39億港元。

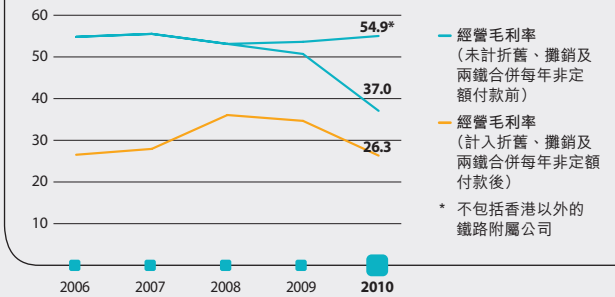
香港以外的鐵路附屬公司於2010年的收入為101.44億港元，其中於2009年11月接管營運的斯德哥爾摩地鐵及墨爾本鐵路分別佔28.58億港元及72.39億港元，而於2010年7月1日接管的深圳市軌道交通四號綫第一期則佔4,700萬港元。計入這些附屬公司後，集團在2010年的總收入增加57.0%至295.18億港元。不包括這些香港以外的鐵路附屬公司，收入則增長9.1%。

財務回顧

經營毛利率

自兩鐵合併以來，撇除香港以外的鐵路附屬公司，經營毛利率持續穩定增長。

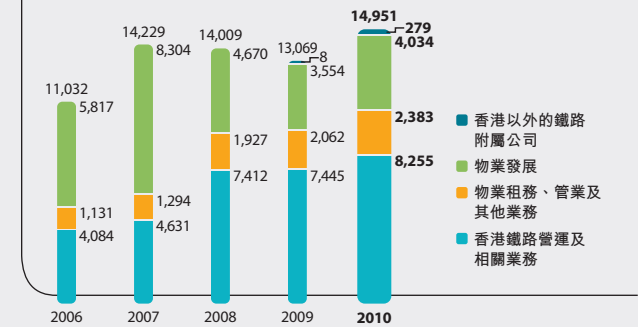
(百分率)



經營利潤來源

香港鐵路營運及相關業務於2010年繼續成為主要的利潤來源，而香港以外的鐵路附屬公司亦帶來1.9%的利潤貢獻。

(百萬港元)



未計折舊、攤銷及作為向九廣鐵路公司支付服務經營權部分款項的每年非定額付款前的總經營開支增加100.4%至186.01億港元，主要反映公司擴展香港以外的鐵路業務。不包括香港以外的鐵路附屬公司經營成本98.65億港元，經營開支增加5.9%，主要來自高鐵香港段委託工程的成本、康城站及柯士甸站的全年營運支出、以及與收入增長同步上升的廣告代理費用、八達通卡交易費用及昂坪360的經營開支。

未計折舊、攤銷及每年非定額付款前鐵路及相關業務的經營利潤增加14.7%至109.17億港元。由於資本投放輕微及邊際利潤稍低的斯德哥爾摩及墨爾本鐵路附屬公司的全年營運，加上深圳市軌道交通四號綫第一期自2010年7月接管以來的初期經營虧損，2010年的經營毛利率由2009年的50.6%下跌至37.0%。若不計入這些香港以外的鐵路附屬公司，經營毛利率將由2009年的53.5%上升至2010年的54.9%，而經營利潤則增加11.9%至106.38億港元。

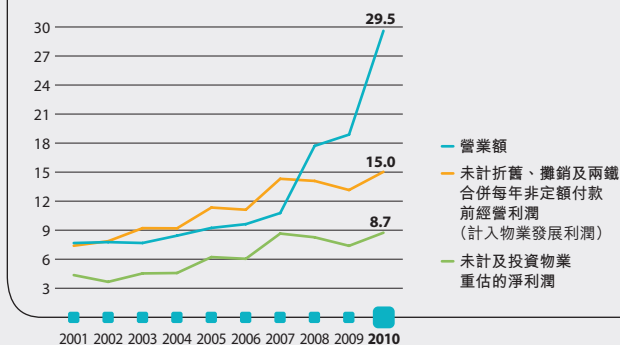
2010年的物業發展利潤增加13.5%至40.34億港元，主要來自日出康城「領都」，以及出售火炭「御龍山」和烏溪沙「銀湖·天峰」的尚餘單位。在扣除主要因康城站全年折舊而增加4.3%至31.20億港元的折舊及攤銷，及於2010年年底即兩鐵合併第三年開始的每年非定額付款的一個月撥備4,500萬港元後，未計利息及財務開支前經營利潤增加17.1%至117.86億港元。

由於按期償還債務及以現金盈餘提早償還浮息銀行貸款，令未償還債務減少，利息及財務開支因而減少17.8%至12.37億港元。然而，加權平均借貸利率為4.3%，高於2009年的3.7%。2010年確認的除稅前投資物業重估收益為40.74億港元。由於就八達通個人資料私隱事件支付的一次性開支，2010年集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司的淨利潤減少13.1%至1.39億港元，其中包括應佔八達通控股有限公司的利潤1.26億港元，以及香港以外鐵路相關聯營公司的利潤1,300萬港元。

基本業務淨業績

基本業務利潤於2010年錄得新高。

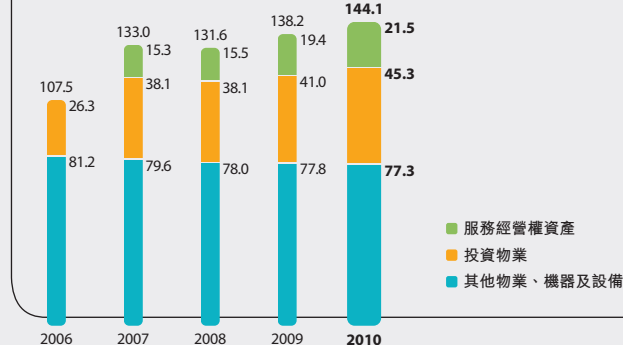
(十億港元)



固定資產增長

固定資產總值於2010年增加是由於投資物業重估收益及深圳四號綫項目確認的服務經營權資產。

(十億港元)



除稅前利潤增加28.2%至147.62億港元。於扣除所得稅25.90億港元後，2010年的利潤增加26.3%至121.72億港元，當中120.59億港元為公司股東應佔利潤，較去年增加25.1%。因此，每股盈利從2009年的1.69港元增加至2010年的2.10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增加18.5%至86.57億港元，而每股盈利相應由1.28港元增至1.51港元。

根據我們漸進式的股息政策，董事局建議派發末期股息每股0.45港元，連同中期股息每股0.14港元，全年股息合共每股0.59港元，較去年增加0.07港元或13.5%。就合共25.98億港元的末期股息，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。

資產負債表

於2010年12月31日，集團的淨資產由2009年年底上升10.2%至1,172.93億港元，其中資產總值上升2.9%至1,816.65億港元，而負債總額則下降8.1%至643.72億港元。

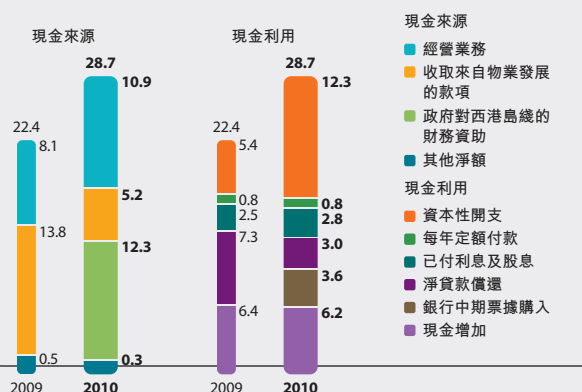
在資產方面，由於來自投資物業的重估收益，加上因接管深圳市軌道交通四號綫第一期及建造第二期而確認的服務經營權資產，固定資產總值增加58.69億港元至2010年12月31日的1,440.57億港元。發展中物業由67.18億港元增加至91.28億港元，主要反映為柯士甸站地塊C及D支付的地價，及部分因確認「領都」的利潤而抵銷的開支。待售物業由37.83億港元減至19.36億港元，主要因年內有關「御龍山」及「銀湖·天峰」的銷售。主要與南港島綫(東段)及觀塘綫延綫相關的遞延開支由5.58億港元增加至10.79億港元。

財務回顧

現金應用情況

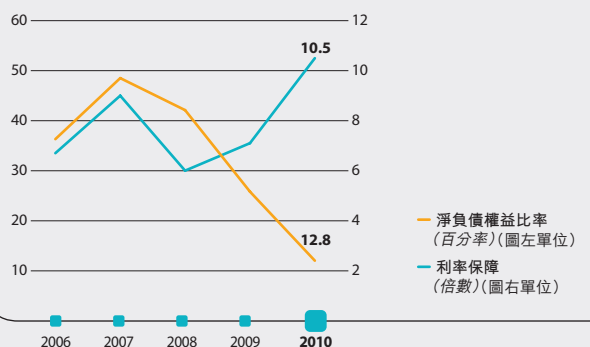
於2010年收訖的西港島綫政府財務資助用於支付資本性開支、償還債務及購買銀行中期票據。

(十億港元)



債務償還能力

利潤增長及債務下降令利息保障及淨負債權益比率進一步向好。



年內，公司收取政府對西港島綫的財務資助122.52億港元，令應收政府及其他關連人士的款項由127.88億港元減少至3.30億港元，並使證券投資由2.27億港元增至39.12億港元，而現金、銀行結餘及存款亦由71.15億港元增至133.34億港元。於2010年12月31日，在建鐵路工程繼續錄得零結餘，原因是西港島綫的累計建造成本50.77億港元仍然低於政府財務資助。隨著海外鐵路附屬公司的全年營運，應收帳項、按金及預付款項由24.28億港元增加至30.57億港元。

負債方面，負債減少主要來自應付帳項及應計費用以及未償還貸款總額。由於年內動用了政府為西港島綫提供的財務資助33.92億港元，以及於2010年因確認物業發展利潤而將「領都」於2009年收取的預售款項29.63億港元撥入物業發展利潤，應付帳項及應計費用由2009年年底的204.97億港元減少至2010年12月31日的154.91億港元。由於以現金盈餘償還貸款，未償還貸款總額由238.68億港元減少至210.57億港元。然而，當期稅項負債及遞延稅項負債增加16.38億港

元至148.72億港元(當中10.18億港元與當期稅項有關)，加上收取大圍「名城」的保證利潤令遞延收益由1.67億港元增至6.05億港元，因而抵銷了部分上述的負債減幅。

公司於2010年12月31日的股本、股份溢價及資本儲備共增加12.37億港元至437.34億港元，此乃由於派發股息股份及行使認股權而發行股份所致。連同扣除股息支付後的保留溢利增長90.76億港元，以及固定資產重估儲備及其他儲備增長4.50億港元後，於2010年12月31日，公司股東應佔總權益增加107.63億港元至1,171.50億港元。計入服務經營權負債及非控股權益持有者貸款作為債務的一部分，以及計入投資於銀行中期票據作為現金的一部分後，集團的淨負債權益比率由2009年年底的25.8%下降至2010年年底的12.8%。

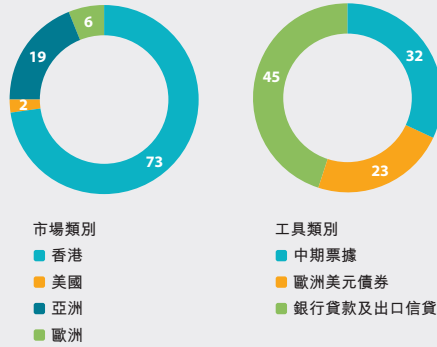
流動現金

在2010年，隨著經營利潤增長，集團來自經營活動的現金流入淨額在扣除現金稅務支出後上升34.5%至109.07億港元。年內，從物業發展收取的現金達52.49億港元，主要來自「御龍山」、「領都」和「銀湖·天峰」，以及「名城」的保證

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。

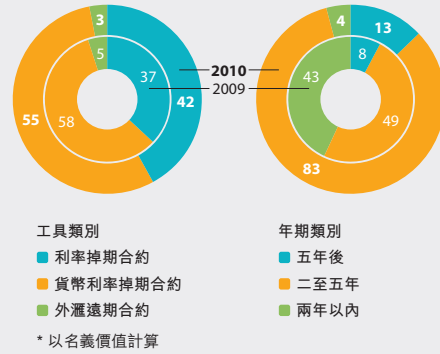
(百分率)(於2010年12月31日)



利率及貨幣風險對沖工具應用

公司透過財務衍生工具作對沖用途，並訂立嚴格政策，規定該等工具只能用作上述用途。

(百分率*)(於2010年12月31日)



利潤。在計入其他所得款項例如來自無控制權附屬公司的股息及收回政府委託工程成本後，在未計入政府對西港島綫的財務資助及融資活動前，2010年的現金流入額為163.22億港元。

2010年的資本項目和物業發展的現金流出額為123.36億港元，當中西港島綫及深圳市軌道交通四號綫等鐵路建築項目佔57.66億港元、購入香港鐵路營運資產佔19.53億港元，而物業發展佔46.17億港元，其中包括支付柯士甸站地塊C及D的地價39.00億港元。於支付兩鐵合併的每年定額付款7.50億港元、利息付款淨額7.57億港元、股息付款18.72億港元及其他營運資金調整後，未計入償還貸款前的現金流出總額為157.11億港元。

在2010年，未計入政府對西港島綫的財務資助收入前所產生的現金流入淨額為6.11億港元。計入於2010年3月收取政府對西港島綫的財務資助122.52億港元後，未計融資活動前的總現金流入淨額為128.63億港元，當中30.15億港元用於減債，而36.24億港元則投資於銀行中期票據。因此，集團

於2010年12月31日的現金結餘增加62.24億港元至133.18億港元。

融資活動 融資

2010年大部分時間，美國經濟增長緩慢，所有主要經濟指標均反映增長持續緩慢及失業率高企。為刺激經濟增長，美國聯儲局於第四季推出第二輪量化寬鬆措施，而美國政府則延長上屆政府的減稅措施。在這環境下，美國短期利率維持低企，而長期利率則顯著波動。10年期美國國庫債券息率於10月低見年率2.4厘，但隨著孳息曲線於年底顯著走峭而回升至年率3.3厘。

香港的利率跟隨美息，三個月香港銀行同業拆息於年率0.12厘與0.57厘間波動，於年底為年率0.28厘。十年期香港外匯基金債券的息率於8月低見年率1.9厘，於年底為年率2.9厘，而去去年底則為年率2.6厘。

財務回顧

集團去年受惠於營運及物業發展的強健現金流，加上從政府收取西港島綫工程的大筆財務資助，流動資金狀況穩健。因為所持現金及投資，加上預期的現金流和尚未動用的銀行信貸額度足以應付至2012年包括債務再融資及資本性開支的大部份融資需要，公司並無籌集任何新的資金。

借貸成本

經按期還款及動用現金盈餘提早償還部份銀行借貸，集團的未償還貸款由2009年底的238.68億港元下跌至2010年底的210.57億港元。由於提早償還大筆浮息銀行貸款令較高息率的定息債務比例上升，集團的平均借貸成本由2009年的年率3.7%增加至2010年的年率4.3%。然而，由於未償還貸款總額下降，撇除1億港元的資本化利息後，損益表上的淨利息開支由2009年的15.04億港元下降至12.37億港元。

庫務風險管理

庫務風險管理的整體政策由董事局審批。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、資金來源(資本及借貸市場)、債務還款期、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。於2010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。

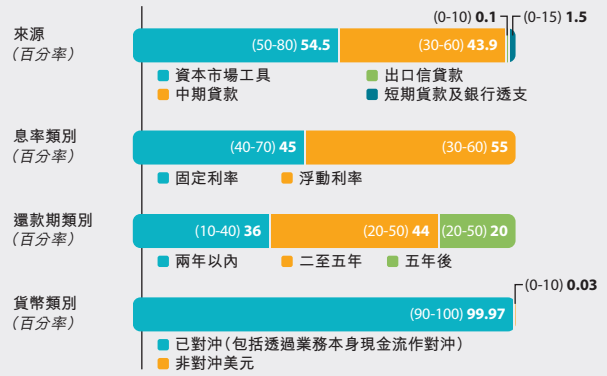
利用財務衍生工具控制和對沖利率及外匯風險，是集團風險管理策略的重要環節。按照董事局釐定的政策，這些工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。

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及公司存放款項及與其進行財務衍生工具交易或投資其發行的票據，從而控制信貸風險。

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2010年12月31日



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，所有銀行存款及中期票據投資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或投資於其發行的票據的年期，亦因應有關交易對手的信貸評級而有所制約。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。

集團密切監察所有交易對手的信貸評級，並利用有關交易對手信用違約掉期水平等額外資料監察其信用實力的變動，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

穆迪於11月將香港特區政府的政府債券評級由「Aa2」調升至「Aa1」，同時將公司發行人及優先無抵押債務的評級展望由「Aa2」調升至「Aa1」，使兩者與香港特區政府的主權評級看齊。評級前景為「穩定」。

標準普爾於12月將香港特區的長期發行人信貸評級由「AA+」調升至「AAA」，使香港成為全球少數獲最高信貸評級的國家及地區之一。標準普爾並相應將本公司的長期企業信貸評級由「AA+」調升至「AAA」，前景為「穩定」，是集團歷來取得的最高信貸評級。

較早時，日本評級投資中心也確認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海外投資。

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。沙田至中環綫及高鐵香港段等專營權項目的資金將全數由政府承擔，因此在公司融資計劃中其資金需求並不包括該兩項目的預期資本性開支。

物業投資及發展資本性開支主要包括物業發展前期工程、支付地價(如適用)，以及商場的裝修及翻新工程。海外投資項目的開支主要包括深圳市軌道交通四號綫項目的資本性開支及杭州地鐵一號綫項目的資本金投入。

根據現時計劃，公司在2011年、2012年及2013年未來三年內的淨資本性開支總額估計為431億港元，當中包括香港鐵路項目346億港元、香港物業投資及發展27億港元，以及香港以外地區投資項目58億港元。在這個總額之中，預期於2011年、2012年及2013年支付的估計金額分別為164億港元、148億港元及119億港元。

公司的資金安排應足以應付至2012年大部份的需要。預期集團手持的現金及投資，以及未來的預計現金流，將足夠應付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+	AAA/AAA
穆迪	-/P-1	Aa1/Aa1
評級投資中心	a-1+	AA+

* 分別為港元/外幣債項的評級

十年統計數字

	2010	2009	2008	2007 [#]	2006	2005	2004	2003	2002	2001
財務										
損益表 (百萬港元)										
營業額	29,518	18,797	17,628	10,690	9,541	9,153	8,351	7,594	7,686	7,592
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年 非定額付款前經營利潤	14,951	13,069	14,009	14,229	11,032	11,259	9,110	9,116	7,769	7,301
折舊及攤銷	3,120	2,992	2,944	2,752	2,688	2,695	2,512	2,402	2,470	2,178
利息及財務開支	1,237	1,504	1,998	1,316	1,398	1,361	1,450	1,539	1,125	874
扣除遞延稅項後的投資物業 公允價值之變動	3,402	2,336	99	6,609	1,797	2,310	2,051	-	-	-
利潤	12,172	9,639	8,280	15,182	7,758	8,463	6,543	4,450	3,579	4,278
股東應佔基本業務利潤 [†]	8,657	7,303	8,185	8,571	5,962	6,140	4,492	4,450	3,579	4,278
建議及已宣派之股息	3,405	2,977	2,715	2,522	2,328	2,299	2,259	2,215	2,161	2,118
每股盈利 (港元)	2.10	1.69	1.47	2.72	1.41	1.55	1.23	0.85	0.70	0.85
資產負債表 (百萬港元)										
資產總值	181,665	176,494	159,338	155,668	120,421	113,666	106,674	102,366	101,119	98,126
貸款、其他負債及銀行透支	21,057	23,868	31,289	34,050	28,152	28,264	30,378	32,025	33,508	31,385
服務經營權負債	10,749	10,625	10,656	10,685	-	-	-	-	-	-
遞延收益	605	167	156	515	1,682	3,584	4,638	5,061	6,226	8,411
股東應佔總權益	117,150	106,387	97,801	91,014	76,767	69,875	61,892	57,292	53,574	53,893
財務比率										
經營毛利率 (%)	37.0	50.6	53.0	55.4	54.7	55.9	54.4	49.3	52.2	53.4
經營毛利率 (不包括香港以外的鐵路附屬公司) (%)	54.9	53.5	53.0	55.4	54.7	55.9	54.4	49.3	52.2	53.4
非車費收入佔營業額百分率 (不包括香港以外的鐵路附屬公司) (%)	35.7	35.2	35.0	33.4	31.6	31.4	29.0	27.7	25.6	24.6
淨負債權益比率 (%)	12.8	25.8	42.1	48.5	36.3	39.9	48.6	55.2	59.3	57.8
淨負債權益比率(撇除重估儲備) (%)	13.0	26.1	42.5	49.2	36.7	40.3	48.9	62.6	67.4	66.0
利息保障 (倍數)	10.5	7.1	6.0	9.0	6.7	7.6	6.1	5.6	4.5	3.8
僱員										
管理及支援部門	1,362	1,319	1,235	1,530	823	810	792	793	824	870
車站商務及鐵路相關業務	256	294	293	305	82	82	67	61	62	60
車務	8,914	8,632	8,540	8,770	4,521	4,600	4,669	4,730	4,836	4,756
項目	1,794	1,365	995	942	260	242	362	398	546	973
物業及其他業務	1,291	1,242	1,170	1,141	832	688	660	642	618	567
中國及國際業務	212	239	197	135	112	83	-	-	-	-
海外員工	6,672	7,059	1,646	1,311	733	486	5	5	5	5
總計	20,501	20,150	14,076	14,134	7,363	6,991	6,555	6,629	6,891	7,231

[†] 不包括扣除相關遞延稅項後投資物業公允價值之變動

	2010	2009	2008	2007 [#]	2006	2005	2004	2003	2002	2001
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	253,067	247,930	245,856	128,041	115,784	114,449	114,364	112,823	103,318	96,751
機場快綫	19,833	19,643	19,891	19,956	20,077	17,122	16,081	15,227	19,467	19,458
輕鐵	9,586	8,950	8,984	755	-	-	-	-	-	-
總乘客人次 (千計)										
本地鐵路服務	1,298,714	1,218,796	1,205,448	915,755	866,754	857,954	833,550	770,419	777,210	758,421
過境服務	99,954	94,016	93,401	8,243	-	-	-	-	-	-
機場快綫	11,145	9,869	10,601	10,175	9,576	8,493	8,015	6,849	8,457	9,022
輕鐵	154,522	143,489	137,730	11,100	-	-	-	-	-	-
巴士	40,883	37,522	34,736	2,757	-	-	-	-	-	-
城際客運服務	3,244	2,921	3,220	285	-	-	-	-	-	-
平均乘客人次 (千計)										
本地鐵路服務 — 周日平均	3,770	3,544	3,514	2,662 [§]	2,523	2,497	2,403	2,240	2,261	2,231
過境服務 — 每日平均	274	258	255	- [@]	-	-	-	-	-	-
機場快綫 — 每日平均	31	27	29	28	26	23	22	19	23	25
輕鐵 — 周日平均	433	402	385	- [@]	-	-	-	-	-	-
巴士 — 周日平均	118	107	99	- [@]	-	-	-	-	-	-
城際客運服務 — 每日平均	9	8	9	- [@]	-	-	-	-	-	-
乘客平均乘搭公里數										
本地鐵路及過境服務	10.9	10.7	10.4	7.9	7.7	7.6	7.7	7.7	7.6	7.4
機場快綫	29.4	29.5	29.4	29.5	29.7	30.4	30.2	29.7	29.9	29.8
輕鐵	2.8	2.9	3.0	3.0	-	-	-	-	-	-
巴士	4.5	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	60	57	55	58	58	57	56	53	57	58
機場快綫	17	15	16	15	14	15	15	13	13	14
輕鐵	45	46	46	45	-	-	-	-	-	-
佔專營公共交通載客量比率 (%)										
	44.3	42.6	42.0	26.7	25.0	25.2	24.8	24.3	23.5	23.5
每車卡公里之港元 (全綫服務)										
車費收入	42.6	40.2	40.3	47.6	48.0	47.7	45.5	42.9	46.6	49.3
經營開支	21.2	21.1	20.9	21.4	22.0	22.7	22.2	22.5	22.8	24.6
經營利潤	21.4	19.1	19.4	26.2	26.0	25.0	23.3	20.4	23.8	24.7
每名乘客之港元 (全綫服務)										
車費收入	7.75	7.63	7.72	7.50	7.44	7.25	7.05	7.06	7.28	7.46
經營開支	3.85	4.01	4.01	3.38	3.41	3.45	3.44	3.70	3.57	3.72
經營利潤	3.90	3.62	3.71	4.12	4.03	3.80	3.61	3.36	3.71	3.74
安全表現										
本地鐵路、過境服務及機場快綫										
須呈報事故數目 [^]	1,545	1,539	1,514	989	826	748	701	641	690	686
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	1.13	1.16	1.16	1.05	0.94	0.86	0.83	0.82	0.88	0.89
公司及承建商的員工意外事故次數	46	60	42	26	23	31	25	33	24	39
輕鐵										
須呈報事故數目 [^]	160	146	136	6	-	-	-	-	-	-
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	1.07	1.02	0.99	0.54	-	-	-	-	-	-
公司及承建商的員工意外事故次數	5	11	5	-	-	-	-	-	-	-

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。

投資者關係

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2010年，公司與機構投資者及研究分析員進行逾300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。我們於2010年再次推出了兩項零售股東優惠計劃，為股東提供多項專享優惠，當中包括機場快綫及昂坪360乘車優惠及港鐵商場購物優惠。

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，公司定期檢討及加強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2010年，該熱綫共處理逾62,000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。2010年，港鐵更獲納入全新推出的恒生可持續發展企業指數，而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2009年報於2010年年報比賽國際大獎(ARC)中奪得十個獎項，包括在27個國家超過1,900份參賽作品中奪得財務數據大獎。公司2009年報在香港管理專業協會舉辦的2009年度最佳年報獎中獲得「工商企業類」銀獎，是其年報連續第22年獲得嘉許。年內，公司亦連續第三年獲《FinanceAsia》頒發「最佳投資者關係」獎項。此外，公司還獲得《IR Magazine》2010年大中華區大獎的「高度嘉許 — 最佳投資者關係網站/網播(香港)」獎項。

主要股東資料

2011 年度財政紀要

2010 年度全年業績公布	3 月 3 日
2010 年度末期股息截止登記日期	3 月 17 日
股份截止過戶日	3 月 18 日至 3 月 24 日 (包括首尾兩日)
股東週年大會	5 月 6 日
派發 2010 年度末期股息日	5 月 18 日或前後
2011 年度中期業績公布	8 月
派發 2011 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 J.P. Morgan Chase Bank, N.A. 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 2010 年 12 月 31 日)

已發行股份	5,772,563,031 股
香港特區政府的持股量	4,434,552,207 股 (76.8%)
自由流通量	1,338,010,824 股 (23.2%)

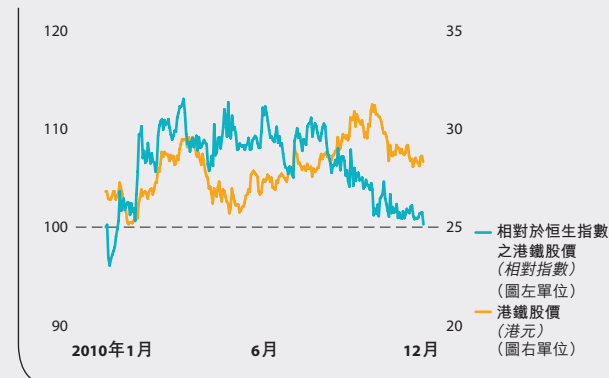
面值

每股 1 港元

市值 (截至 2010 年 12 月 31 日)

1,633.64 億港元

股價表現



股息政策

因應公司財務表現，公司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 5 月派發中期及末期股息。

每股股息

(港元計)

2009 年度全年股息	0.52
2010 年中期股息	0.14
2010 年度末期股息	0.45

美國預託證券 Level 1 Programme

美國預託證券對普通股比率	1:10
託存銀行	J.P. Morgan Depositary Receipts, 1 Chase Manhattan Plaza, Floor 58, New York, NY 10005, USA

股份代號

普通股

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66HK

美國預託證券 Level 1 Programme MTRJY

2010 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線服務：

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 投資客戶關係部
電郵：investor@mtr.com.hk

持續發展

我們秉持公司的企業持續發展政策，於發展業務時，致力推動跨代發展，務求在不影響未來世代滿足其需要的情況下，滿足現世代的需要。

持續發展是公司的長遠目標。在現今社會、經濟及環境的框架下，企業責任則提供適當指引，讓我們建立穩健的營運能力和提升市場競爭力，以達致可持續發展。

可持續發展

公司的「鐵路和物業綜合發展經營」模式使我們成為一個能自給自足的城市運輸系統。我們透過擁有土地資產及其相連空間的使用權，建造以鐵路連接的高密度住宅區，以優化新土地的使用效益。這是一種以集體運輸帶動和提升港鐵車站附近的商住物業及活動發展，以釋放經濟潛力的理念。港鐵被公認為企業先驅，採用這種模式來配合21世紀市區規劃。

港鐵開發高密度住宅區，採用總體規劃來發展鐵路沿線的地產項目，以回應區內居民的訴求並同時體現卓越的環保表現。我們的「日出康城」便體現了這個理念。該發展項目推行污水循環再用、分隔車道與行人道、以及節能建築等環保措施，讓住戶享有舒適的綠色社區生活。

於2010年11月，公司在香港特區政府環境保護運動委員會和C40所協辦的「香港C40論壇」上，與世界各大城市的市長分享「鐵路和物業綜合發展經營」模式的優點。與會代表還親身體驗了我們世界級的運輸服務，並與公司管理層探討上述模式的成功經驗。C40是克林頓氣候行動(Clinton Climate Initiative)和多個大城市的氣候變化領導小組於2006年8月成立的合作夥伴。

在擴展市場、經營業務及維持運作時，我們致力確保資產與服務的穩健性。我們以兼顧不斷變化的社會期望和保護自然環境為目標，不斷提升服務、資產及供應鏈的質素。

為滿足社會及環保訴求，我們與客戶、供應鏈及業務夥伴等相關人士，保持緊密聯繫並理解他們的期望。能妥善平衡社會需求與企業營運風險是公司持續發展的關鍵之一。

透明度及領導地位

我們在年報及可持續發展報告匯報公司於經濟、社會及環境各方面的表現。我們採用世界及業界公認的標準或最佳實務來量度表現，當中包括「全球報告倡議組織」GRI G3指引、「國際都市鐵路聯會」(CoMET)標準借鑑、及碳排放披露計劃等。

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。2010年，公司再次獲可持續資產管理評選為「交通及旅遊」類別中的可持續發展領導者，並同時獲得最高的金獎殊榮。公司躋身於道瓊斯可持續發展指數、富時社會責任指數及香港的恒生可持續發展企業指數，並且成為2010年全球百大可持續發展企業(Global 100)中唯一一家香港公司。

企業責任



港鐵競步賽 2010

我們以企業責任為指引，致力平衡不同訴求和達致穩健的營運能力。公司的企業責任政策由董事局負責監察，當中確定六個管理重點，以落實可持續發展的最佳實務為目標：

環境保護

我們透過不斷創新和持續改進，奠定環保新標準。

礙於香港以較高碳濃度的化石燃料為發電方式，公司把能源管理的重點放在能源使用方面。在專責的能源管理委員會領導下，公司持續尋求改善能源使用及提高能源效益的機會，致使我們市區鐵路綫的用電量於過去五年顯著下降，每載客車卡行車公里的用電量由2005年的5.94kWh大幅降至2010年的4.83kWh，減幅達18.7%。

此外，我們實施一項提升能源效益的新計劃，以盡量減少建築物及機電系統消耗能源。有關措施包括增加使用自然光、改善車站的熱能效率等。公司亦同時根據於初步及詳細設計階段時進行的獨立環境影響評估結果，於鐵路施工期間，採取針對噪音、水質、空氣質素及廢物管理的環境紓緩措施。

「日出康城」以其廚餘堆肥、循環再用水及廢物、電動車及「中央公園」式的休憩空間等措施，榮獲「建築環境評估法」的白金認證，是香港其中一項最高水平的環境認證。公司旗下的商場、私人屋苑及商用物業，亦憑藉卓越的環境表現而獲得其他多個優異獎項。

在西港島綫工程中，我們採取創新的環保建築方法，使用水來緩衝爆破時產生的震動力，並減少噪音及泥塵。我們還建造了一個密封式的輸送帶系統，運送堅尼地城挖掘工程中的泥石，以減輕對交通造成的壓力及泥塵對社區的影響。

全球各國不斷就氣候變化進行對話，意味著未來可能出現與監察、匯報及核實碳排放有關的規管風險。因此，我們預期公司的未來發展將在符合規管要求、能源成本及環境損害等範疇受到影響，並相應推出多項涵蓋供應商、未來項目以及持續營運的溫室氣體排放管理計劃。公司的環保採購政策、供應商實務守則及環保採購約章，均體現了我們肩負領導角色，積極管理我們的碳足印對鐵路生命周期的影響。

公司已展開一個項目，預測及記錄新鐵路項目在發展與營運期間所產生的碳排放。我們正在研發多款工具，用以估計公司鐵路基建的含碳量，若將這數據加上我們對多年營運期內用電量的估計，我們便能估算出鐵路在生命周期內的碳排放量。這些工具一旦完成，我們便可據此改善公司的鐵路設計、記錄施工期間的碳濃度，以及測試公司預測的準確度。我們的初步目標是在首次評估中達到85%的準確度，在完成鐵路的施工及營運周期後，我們將能提升50年期經濟評估中的預測準確度。

緊密聯繫 建設社區

公司年內推行「心繫社區行動」及多項計劃，以青少年、社區外展、藝術及文化、健康及綠色生活為目標。我們透過這些項目，與本地社區保持緊密聯繫，從而加深了解社區需要，建立和諧關係。

我們專為年青人設計一系列計劃，照顧他們在人生不同階段的需要。當中的「Friend' 出光輝每一程」及「Train' 出光輝每一程」計劃，各帶領逾百位學生訂立及追求人生目標。此外，公司推出的「港鐵小站長」計劃，讓參與的小學生一嘗



「Friend' 出光輝每一程

企業責任

擔任港鐵車站站長的滋味。我們與商界環保協會合辦「學校商界跨接計劃」，安排中學生參觀公司的營運設施，並向他們介紹我們採取的環保措施。

2010年，公司的「鐵路人·鐵路心」計劃共舉辦了破紀錄的198項社區義工活動，約4,400名義工參與。2010年5月，公司義工隊為全港的長者、長期病患者、弱勢家庭以及智障人士籌辦了七項服務計劃。我們亦在公司的「Silver Network」計劃中安排探訪長者，並透過公司的「NGO Bond」及「Society Link」計劃，為非政府組織舉行研討會及參觀車廠活動。

我們亦透過「港鐵車站藝術」計劃，為多個社區增添藝術氣息。年內，公司還參加多項健康相關活動，包括贊助第六屆「港鐵競步賽」，為醫院管理局健康資訊天地籌得超過113萬港元。

服務客戶 提升價值

我們持續改善及提升服務和產品的質素，滿足客戶需要。

要了解客戶的需要，關鍵在於與他們保持聯繫。因此，我們設立了港鐵車站及車廂「意見區」、電台聽眾來電節目、港鐵友禮會及港鐵熱綫，同時以港鐵Facebook這個最新的溝通渠道，吸引年青一代客戶。

我們亦與不同的殘障乘客權益組織合作，於車站尋找適合加裝客用升降機的位置。2010年，我們於深水埗站、石硤尾站、黃大仙站、太子站及長沙灣站安裝升降機的建議已獲政府有關部門審批通過，而長沙灣站的安裝項目是與房屋委員會合作進行。

培育人才

員工是公司最寶貴的資產，我們培養良好的公司文化，幫助員工學習及成長，並以公司為榮。

為培育員工並確保長遠的專業管理能力，我們制訂了「行政人員持續進修計劃」及「員工綜合發展計劃」，以提升公司的學習文化，保持公司在各項業務的領導地位。為促進工作與生活平衡，我們與香港的「社商賢匯」機構合作進行研究，其後推出「健康生活計劃」。

有關員工管理措施的進一步詳情，載於第66至70頁「執行總監會管理報告 — 人力資源」。

合理回報 回饋股東

我們通過發揮公司的核心能力，在香港及中國內地擴展業務，並在歐洲及世界其他地方把握商機，以推動公司的可持續發展。

我們擴展香港網絡，並開拓中國內地及海外市場的業務，標誌著公司業務增長的重大里程碑。公司以「企業風險管理體系」支援業務擴張，藉以識別、記錄、處理及監控業務擴展所附隨的風險。在此框架下所採取的措施，反映我們運用核心能力和信念，以配合外在市場情況及需要。我們在這些市場的表現不斷改善，展現我們的機構及員工在香港以外的穩健營運能力。

我們致力與廣大的機構及零售投資者維持良好關係，有關詳情載於第80至81頁「投資者關係」。



「港鐵車站藝術」計劃 — 於荃灣站展出的「流動城市」

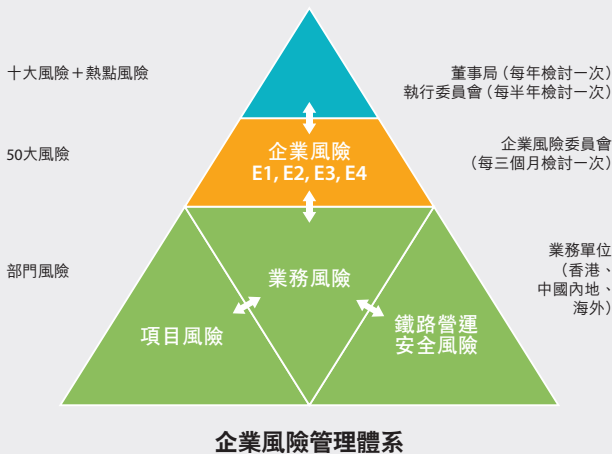
推廣安全 重視操守

我們要求所有有關人士絕對重視安全第一，而公司本身則切實遵從商業操守實務、與有關人士保持緊密溝通，並建立有助實現共同目標的良好關係。

公司的企業安全管理委員會在四個處別委員會的支持下，於各業務及職能部門中貫徹安全管理政策及指引。我們並制訂相關流程，確實執行符合安全及商業操守的實務，當中包括PAS 55-1 資產管理守則、OHSAS 18001 健康及安全守則、工作操守、供應商實務守則、遵守競爭法律手冊及安全手冊。

風險管理

公司的「企業風險管理體系」現已廣泛地應用於整個機構，並得到各業務領域的積極應用，按優先處理次序，前瞻性地管理現有和增長業務以至瞬息萬變的外在營商環境中的風險。企業風險管理體系清晰且全面地反映公司在安全、業務、財務、法律/監管和聲譽/政治方面所面對的重大風險。該體系確認每項風險的負責人及其行動小組，從而制訂有效的管治及業務常規，確保各業務領域每六個月檢討該等風險一次並有足夠的風險控制計劃。公司的風險管理程序是由企業風險委員會負責監控，該委員會由法律總監及公司秘書擔任主席，成員包括來自主要業務領域的管理層代表。企業風險委員會督導企業風險管理體系的執行及改善工作、每季檢討50大風險及漸現風險，並每六個月向執行委員會匯報主要風險。而審核委員會對風險管理程序每年作出檢討，董事局則每年對十大風險及熱點風險進行監察。



公司的企業風險管理體系簡單實用，現應用於逾20個主要業務範疇，而有關員工亦獲提供一套支援工具。我們為各類風險制訂簡明一致的風險級別語言，為我們深厚的風險文化奠定基礎。十大及50大風險座標圖有助董事局及管理層更明確地了解公司不斷更新的風險概況。

卓越風險管理 業務成功基石

企業風險管理體系於2006年初開始運作。我們每年皆與此體系的使用者進行檢討，並進行跨行業的借鑑參考及經驗交流，積極改善體系及相關工具。年內開展的重要活動包括：

- 在第三次英國企業風險管理體系和第二次香港企業風險管理體系圓桌會議上，就管治附屬公司以及為20,000多名具不同需要的員工建立結構優良的企業風險管理培訓計劃等範疇，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和互相學習。
- 與多家環球鐵路公司進行行業風險管理的借鑑及參考，並將我們的風險管理知識編製入一本風險管理最佳實務手冊。
- 內部自研建立綜合風險管理資訊系統，涵蓋逾5,000項跨類別的風險，並將我們多年來積累的良好業務常規及知識融入一個平台內。
- 透過經驗分享、風險管理培訓及網上論壇，強化企業風險管理體系和提升員工的風險意識。
- 透過完善的商業案例分析及透徹評估投標、施工、接管與營運階段中的風險，建立風險智慧，從而更有效地把握商機。
- 將企業風險管理和保險檢討程序融合，努力優化風險融資及風險總成本。

國際認可

公司在企業風險管理方面的努力受世界頂尖的風險管理專業機構「Institute of Risk Management」的表揚。公司不但獲得「Risk Management Team of the Year – Commercial」及「ERM Strategy of the Year」兩項殊榮，亦同時獲頒「Overall Winner for Outstanding Contribution to the Industry Award」大獎。評審團讚揚我們的策略「贏得員工的認同、建立簡單實用的體系、在許多範疇展現最佳業務常規，並切實將企業風險管理體系植根於機構之中。此外，企業風險管理程序得到董事局的明確支持，而董事局亦願意將資源投放於該體系的發展」。

公司管治報告書

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。

在截至2010年12月31日止年度內，公司已全面遵守守則條文。

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，授權執行委員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。

董事局由十二位成員組成，包括一位執行董事(即行政總裁)及十一位非執行董事，其中七位為獨立非執行董事。在此方面，公司已遠超《上市規則》之規定，即要求每間上市發行人的董事局至少包括三位獨立非執行董事。

錢果豐博士分別自1998年及2003年成為董事局成員及公司非執行主席，並於2009年11月獲政府繼續委任為非執行主席，任期由2009年12月起至2012年12月。

如公司於2010年12月29日所宣佈，自2003年成為董事局成員及行政總裁的周松崗先生將在其行政總裁合約於2011年12月31日屆滿時退休，並不再擔任董事局成員。公司現正着手在全球(包括公司內部)進行招聘，以物色行政總裁職位的適當人選。

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，而黎以德先生擔任運輸署署長。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2010年5月27日舉行的2010年股東週年大會(「2010年股東週年大會」)上，鄭海泉先生根據公司章程細則第85條退任，並獲膺選連任董事局成員。另外，周松崗先生及方敏生女士根據公司章程細則第87及88條輪流退任，並於2010年股東週年大會獲膺選連任董事局成員。

文禮信先生(Mr. Allister George Morrison，亦名Alasdair George Morrison)自2010年7月9日起獲委任為獨立非執行董事，而公司獨立非執行董事的人數因此增至七名。此外，於同日起，文先生亦獲委任為董事局審核委員會及薪酬委員會成員。文先生為一名商人，他的國際視野是通過於多家領先的跨國企業(尤其在亞洲)擔任高級行政職位(文先生的個人簡歷載於第106頁)。

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實貴經驗，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專注處理公司事務。董事須每年兩次向公司披露其於公眾公司或組織擔任職位的數目及性質、其他重要承諾及彼等公司或組織名稱。董事已於2010年

7月及2011年1月的董事局會議上知悉，根據一般法律(普通法及成文法)及《上市規則》所獲賦予的職責，他們須持續披露更加詳盡且與他們有關的信息，董事同時亦獲悉其他與董事有關的事項。

董事局成員的個人簡歷載於第104至107頁。雖然運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)及運輸署署長(黎以德先生)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，而方敏生女士擔任數個政府諮詢委員會會員，惟董事局及執行總監會成員之間除於本年報所披露外概無任何關係(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高級職員均無須承擔此保單所列明之免賠額。

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「董事局」一節有關彼等的委任)。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。除了確保董事局適時獲得與公司業務有關的足夠訊息外，主席亦負責領導董事局，並鼓勵所有董事(包括非執行董事)對董事局會議上的討論作出全面而有效的貢獻，確保他們適時就所有重要及合適的事宜交換意見。在主席領導下，董事局根據共識作出一切決定。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其他六名成員、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。執行總監會成員及執行委員會其他成員的個人簡歷載於第107至109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制，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、物業及其他業務、財務表現、法律事宜、風險管理、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在董事局會議擬定日期至少三日前送達。

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。

公司管治報告書

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，惟慣常情況董事局根據共識作出一切決定。

董事局會議

董事局在2010年共舉行七次定期會議及一次特別會議。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。

於2010年，除了定期的業務及財務表現報告外，董事局會議討論的其他重要事項包括香港的列車服務(包括票價調整機制的運作)及鐵路項目(如西港島綫及廣深港高速鐵路香港段)、中國內地的鐵路項目(如深圳四號綫及大興綫)及北京

地鐵四號綫營運、海外列車營運(London Overground、斯德哥爾摩地鐵及墨爾本市鐵路系統)、物業發展、股東分析及投資者意見、公司管治、企業風險管理、企業可持續發展、薪酬檢討及員工關係。董事局於7月召開特別會議，討論八達通控股有限公司對個人資料的管理。

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2010年4月30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首次會議。會上討論行政人員的發展及繼任。

於2010年7月9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，與大部份非執行董事舉行了一次會議，討論執行總監會之表現及繼任計劃。

於2010年12月7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另一次會議，會議就行政總裁繼任計劃、2011年展開全球招募合適人選填補行政總裁空缺、股東關係及主要行政人員薪酬事宜進行討論。

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2010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	提名 委員會	企業責任 委員會	股東 週年大會
會議次數	8	3	4	4	1	2	1
非執行董事							
錢果豐博士(主席)	7/8	3/3			1/1	2/2	1/1
運輸署署長(黎以德)	8/8 (附註2)	3/3	4/4				0/1
運輸及房屋局局長(鄭汝樺)	8/8 (附註3)	2/3 (附註3)			1/1	2/2 (附註3)	0/1
陳家強教授	8/8 (附註4)	3/3 (附註4)		4/4 (附註4)	1/1		1/1 (附註4)
獨立非執行董事							
鄭海泉	6/8 (附註5)	2/3		3/4 (附註5)		1/2	1/1
方敏生	8/8	3/3			1/1	2/2	1/1
何承天	8/8	3/3		4/4	1/1		1/1
施文信	8/8	3/3	4/4	4/4			1/1
吳亮星	6/8	3/3	4/4		1/1		1/1
石禮謙	7/8	2/3	2/2		1/1	1/2	1/1
文禮信(附註1)	5/5	2/2	1/2	1/2			
執行董事							
周松崗(行政總裁)	8/8	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 文禮信先生於2010年7月9日獲委任為公司獨立非執行董事以及審核委員會及薪酬委員會成員。文禮信先生有2次董事局會議以電話會議方式進行。
- 2 2次董事局會議由黎以德先生的替代董事代為出席。
- 3 2次董事局會議、1次董事局私人/其他會議及1次企業責任委員會會議由鄭汝樺女士的替代董事代為出席。
- 4 4次董事局會議、2次董事局私人/其他會議、2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。
- 5 鄭海泉先生有2次董事局會議及1次薪酬委員會會議以電話會議方式進行。

公司管治報告書

董事局會議記錄由擔任會議秘書的律政經理 — 公司秘書部編制，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」。於十二位董事局成員當中，三位為政府委任代表(為運輸及房屋局局長、運輸署署長(兩者均根據《香港鐵路條例》第8條委任)及陳家強教授)而佔多數的七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頁及88頁有關2010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122至136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」。

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。

於2011年股東週年大會上及根據公司章程細則第87及88條，何承天先生、吳亮星先生及石禮謙先生將會輪流退任，並會接受候選連任。

何承天先生為獨立非執行董事以及董事局提名委員會及薪酬委員會主席，於1991年加入地下鐵路公司董事局。作為一名專業建築師及王董集團之集團主席，以及為自公司於2000年上市至今董事局內唯一在任的獨立非執行董事(就守則的建議最佳常規而言，何先生因此於董事局已服務超過9年)，何先生向董事局提供其寶貴的商业及專業經驗，以提升公司及其股東的最佳利益。在何先生擔任獨立董事委員會主席的帶領下(該委員會乃公司與九廣鐵路公司就兩鐵合併之事宜而成立)，兩鐵合併於2007年順利地完成。於2008年股東週年大會上，超過99.9%表決贊成重選何先生為董事局成員。

公司與何先生已簽訂為期三年的服務合約，由2008年起生效，並繼續每年收到其根據《上市規則》就其獨立性所作出的書面確認。

因此，董事局已決議何先生仍屬獨立人士，並應於2011年股東週年大會上獲膺選連任董事。

何先生的重新委任將根據守則的建議最佳常規進行。

於2011年股東週年大會上及有關董事輪流退任的規定，公司將繼續遵守公司章程細則，即根據第87及88條要求現任董事的三分之一(即九名董事中的三名，不包括根據《香港鐵路條例》第8條獲委任的兩名董事)必須退任。香港特區政府的重組及公司與九廣鐵路公司的兩鐵合併已使在三年前召開之2008年股東週年大會選舉/膺選連任的董事人數增加。因此，公司將於2011年首次不同時遵守守則條文第A.4.2條的規定(即每位董事須至少每三年一次輪流退任)。有關於2011年股東週年大會上退任及參與推選/候選連任的董事詳情，請參閱第112頁。

於2010年股東週年大會後獲董事局委任的文禮信先生將根據公司章程細則第85條的規定退任，並於2011年股東週年大會上參與推選。

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(普通法及成文法)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。緊接於相關董事局會議上的報告後，董事手冊會不時作出更新，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。此外，公司正在探討為董事舉辦年度發展計劃。於2010年及為準備於2011年1月1日接任麥國琛先生車務總監職位，金澤培先生已獲安排一項一對一的培訓課程，內容包括董事於策略、規劃及管理方面的角色，以及公司管治的法規及實際問題和公司管治的趨勢。

問責性

董事局成員負責編制公司及集團的帳項。截至2010年12月31日止之帳項是按持續經營準則編制，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現金流狀況。於編制截至2010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2010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138頁。

公司管治報告書

為此，呈交董事局的帳項均已由執行總監會成員審閱。於編制年報、中期報告及帳項時，財務處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）及文禮信先生（自2010年7月9日起生效）。於2010年2月1日至7月9日期間，石禮謙先生出任委員會委員。施先生、吳先生、文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。

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，委員會亦預先批准任何非核數服務，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。委員會於2010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制報告，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制，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。參照議程綱要，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2010年舉行四次會議，並按照委員會主席預先商定的議程綱要，計劃在2011年共舉行四次會議。於2010年舉行的四次會議，包括審核委員會就審閱截至2009年12月31日止年度的年度業績而召開的兩次獨立會議。首次會議集中討論營運、合規及風險管理相關項目，而第二次會議則主要探討會計及財務匯報事宜。

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2010年的主要工作包括：

- 檢討及建議董事局批准2009年報與帳項及2010中期報告與帳項；
- 核准2011年內部審核計劃；
- 預先批准2010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2010年核數酬金及聘用條款；
- 審核畢馬威會計師事務所的操守及獨立性政策和程序；
- 預覽2010年的年度會計及財務匯報事宜；
- 檢討公司內部監控系統的成效；
- 檢討2009年的內部審核部的成效；

- 檢討2009年的員工投訴報告；
- 檢討2009年的企業風險管理；
- 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；及
- 確認按2008年浮動獎金計劃支付有關2009年獎金的財務數目。

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查詢。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

薪酬委員會由五位非執行董事組成，其中四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、陳家強教授及文禮信先生（自2010年7月9日起生效）。何先生、施先生、鄭先生及文先生為獨立非執行董事。

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、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，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2010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，委員會在本年度處理了以下工作：

- 核准2009年報中所載的2009年薪酬報告書；

公司管治報告書

- 就公司按表現而釐定的浮動獎金計劃，審批2009年表現期的獎金；
- 就執行總監會成員在2010年7月生效的薪酬作出年度檢討；
- 審批執行總監會成員及其他合資格僱員的認股權；及
- 審批新任車務總監金澤培博士的薪酬，其委任自2011年1月1日起生效。

薪酬委員會亦於2011年2月25日舉行會議，核准2010年薪酬報告書。此報告書載於第100至103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職位而言，委員會可考慮行政總裁推薦的人選，或任何其他人士(行政總裁有權首先同意該等其他人士)。

提名委員會的工作

於2010年，提名委員會舉行一次會議。該次會議於2010年7月9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文禮信先生為董事局成員及審核委員會和薪酬委員會成員，全部任命自2010年7月9日起生效。文禮信先生應委員會主席邀請，於2010年5月10日與大部分成員會面，而文先生的委任已於2010年7月9日獲董事局通過。文先生為一名商人，他的國際視野是通過於多家領先的跨國企業(尤其在亞洲)擔任高級行政職位(文先生的個人簡歷載於第106頁)。

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。

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、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83至84頁「企業責任」一節。

企業責任委員會的工作

於2010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2010年的主要工作包括：

- 檢討公司的社區及員工參與計劃以及溝通計劃的執行情況；
- 檢討公司的可持續發展及環境管理情況；
- 檢討公司的企業責任發展情況；及
- 檢討及建議董事局批准2009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。董事局則專注於影響公司整體策略、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、評估及減低包括建造、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制可靠的財務資料。

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，須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

公司管治報告書

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。內部審核主管須每半年一次向審核委員會匯報審核結果及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、檢視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合規事宜作定期會面；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；與內部審核師和外聘核數師單獨會晤；以及審閱執行委員會及部門按其職責範圍進行的年度內部監控評估及

證明。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：2009年報及帳目、2010年報帳目事項預覽、2010中期帳目、2011年度內部審核計劃、內部審核部半年報告、過往一年員工投訴報告、公司內部監控系統報告、未決訴訟及合規事項報告、2009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制報告，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《公司條例》。於編制年度預算時，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2010年12月31日止年度，公司已具備足夠及有效的內部監控系統，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。

危機管理委員會

公司於1995年成立危機管理委員會，以維護公司作為全港最佳企業之一的聲譽，並有助確保公司能以有組織及高效率的方式應對危機，包括及時與股東等主要持份者溝通。該委員會由相關執行總監會成員及行政經理組成，其運作由列載各成員職責及其他事宜的《危機管理手冊》所管轄。該手冊透過定時審核進行更新。危機管理委員會定時進行演習，以查核危機管理組織及安排的有效性，並為成員提供實習機會。最近一次的演習於2010年12月進行。

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。該機制於2010年內持續有效。公司將繼續根據業務的運作及發展進一步提升該機制。

附屬公司及聯屬公司的管治

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

根據管治架構，公司透過多種方式進行控制及監督：包括實施內部監控、需要徵求公司同意或進行諮詢、以及匯報守則及承諾。各附屬公司或聯屬公司的管理層因應公司管理管治

規定，負責採納適用與其業務性質及當地情況的管理守則及政策，並為該實體編制有關該等管理守則、政策以及管理管治規定的企業管治手冊，以供相關董事局審批，並將定期匯報有關手冊的持續合規情況。

執行委員會每年將審核管治架構以及附屬公司及聯屬公司的合規情況。

上市發行人董事進行證券交易的標準守則

公司已採納《上市規則》附錄十所載之標準守則（「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標準守則。高級經理、其他指定經理及員工因其在公司所擔任的職務可能擁有未公布的股價敏感資料，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。

商業操守

公司致力維持高水平的誠信及商業操守。《工作操守指引》、《工作操守指引員工手冊》及《工作操守指引經理手冊》（「指引手冊」）是有助員工了解及遵從操守要求的重要文件。《工作操守指引》指引手冊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。公司亦每兩年要求所有僱員確認理解及同意遵守《工作操守指引》及指引手冊，並鼓勵所有僱員舉報現有或潛在的違法及失職行為。根據現行的申訴政策，員工可於安全的環境下透過適當的申訴程序舉報他們有真實原因懷疑的失當行為。新員工獲得有關《工作操守指引》及指引手冊的簡介，而這些簡介活動視為員工入職及迎新課程不可或缺的一部分。《工作操守指引》可於公司的網站查閱，網址為：www.mtr.com.hk。

公司管治報告書

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。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，並在保持客觀性及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160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、各董事局委員會主席、全體執行委員會成員及公司核數師均有出席2010年股東週年大會，並回答股東的提問。2010年股東週年大會於5月27日假座香港九龍灣國際展貿中心(現已易名為九龍灣國際展貿中心)展貿

廳3(6樓)舉行。2011年股東週年大會已預定於5月6日(較2010年提前約三週)舉行。為方便股東就公司上一年度的年度業績及其他表現與董事/管理層直接交流，公司已連續兩年提前舉行股東週年大會。

主席報告

主席展開股東週年大會的正式議程，匯報港鐵在2009年面對挑戰性的經濟狀況及人類豬型流感的威脅下，仍然錄得良好的整體業績。

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。斯德哥爾摩及墨爾本鐵路專營權於最初數月的營運狀況以及北京地鐵四號線的營運情況亦已匯報。

業務發展方面，主席報告香港五個新鐵路項目取得理想進展，其中包括西港島綫(自2009年起施工)及廣深港高鐵香港段(自2010年起施工)的工程，以及南港島綫(東段)、觀塘綫延綫及沙田至中環綫詳細設計的狀況。

主席隨後扼要介紹公司在中國內地及海外市場上按部就班、不斷加強的增長策略。除斯德哥爾摩、墨爾本、London Overground及北京地鐵四號綫的鐵路專營權外，主席亦談及北京地鐵四號綫延綫大興綫營運及維修項目特許經營協議的簽署、預期於2010年接管營運深圳市軌道交通四號綫一期及於2011年內實現全綫通車(即包括二期)，以及杭州地鐵一號綫特許經營協議的簽署。

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。

展望未來，主席表示香港鐵路乘客量料將受惠於經濟改善，以及九龍南綫和康城站對全年影響。他說，2010年不僅標誌著斯德哥爾摩和墨爾本鐵路專營權首個全年度營運，亦是港鐵車費13年來首次根據票價調整機制進行調整。就其他經常性業務而言，廣告、車站零售商舖及物業租賃業務均受市況

帶動。物業發展方面，主席預期領都及將軍澳五十六區小型商場的利潤將於2010年入帳。一如宣布，主席表示柯士甸站地塊C及D已於股東週年大會召開前大約兩個月批予一個財團。

在結束前，主席向於2010年1月榮休的工程總監柏立恒先生表示謝意。同時，主席亦歡迎鄭海泉先生自2009年7月起加入董事局出任獨立非執行董事。他亦歡迎周大滄先生自2010年1月起出任工程總監，接替柏立恒先生。

2010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2010年股東週年大會，共9項決議案(決議案第3號包含3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。決議案全文載於2010年4月24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2010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2009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2009年12月31日止年度的末期股息每股0.38港元；
- (3) (a) 推選鄭海泉先生為公司董事局成員；
(b) 重選周松崗先生為公司董事局成員；
(c) 重選方敏生女士為公司董事局成員；
- (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*；及
- (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*。

* (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。

股東提呈建議的程序

股東可根據《公司條例》及公司章程細則向股東大會提呈建議。

股東查詢

有關其他與股東溝通途徑的詳情載於第80及81頁「投資者關係」一節。

薪酬報告書

引言

薪酬委員會獲授權負責審議公司的薪酬政策及非執行董事的薪酬，並向董事局提出建議，同時檢討及釐定行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬。

年內，委員會定期舉行會議，按公司薪酬政策討論及審批公司浮動獎金計劃、認股權計劃以及非執行董事、行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬事宜。委員會在釐定行政總裁的薪酬時會諮詢主席意見，而在釐定執行總監會其他成員的薪酬時，則會諮詢主席及行政總裁並徵求彼等建議。

委員會現有五位非執行董事，其中四位是獨立非執行董事。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。各董事或其任何聯繫人士均不會參與釐定其本人的薪酬。

薪酬委員會於2010年的工作摘要列載於《公司管治報告書》第93及94頁。

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恰當，並與公司所制定的目標、目的及業績表現一致。為此，公司考慮了多項相關因素，例如相類公司的薪酬、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安排的可取性。

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

非執行董事的薪酬

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。非執行董事的薪酬是以年度董事袍金的形式支付。

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，委員會定期進行檢討，並在向董事局提出建議時，考慮以下因素：

- 相類公司支付的袍金；
- 投入的時間；
- 非執行董事的責任；以及
- 公司的聘用條款。

非執行董事的薪酬詳情列載於帳項附註9。

僱員薪酬

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 — 基本薪金、津貼及實物收益(如醫療)；
- 浮動獎金 — 特別獎金、按工作表現釐定的獎金，以及其他特定業務的獎金計劃；
- 長期獎勵 — 如認股權；
- 退休金計劃

有關各項薪酬項目的具體內容列載如下。

固定薪酬

公司按年制定及檢討基本薪金及津貼。年度檢討程序所考慮的因素包括公司的薪酬政策、市場定位、市場做法、以及公司業績與個人的工作表現等。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，獎金金額乃按公司業績及個人工作表現而定。公司業績表現是根據財務及非財務因素衡量，包括：

- 固定資產收益；
- 三年的滾動經營利潤；
- 達致顧客服務承諾；以及
- 達致營運協議附表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」的營運表現要求

如公司未能達致一項或多項營運表現要求或顧客服務承諾，則按計劃發放的獎金會被自動減少。

於每年結算日後，公司會委聘獨立專家按照營運表現要求及顧客服務承諾，檢閱及審計公司的業績表現。審計結果將通知薪酬委員會，以便其決定是否適宜調整計劃的獎金金額。

個人工作表現評級屬公司整體年度表現評級程序的一部分。工作表現評級及評估反映個人職責範疇內的各項因素，包括營運、其他非財務及財務因素。執行總監會各成員的個人工作表現評級由行政總裁決定，而行政總裁的個人工作表現評級則由主席評定。

計劃中的部分目標獎金是由參加計劃的僱員原有的第十三個月薪金及部分固定津貼組成。若業績表現超越預定標準，按計劃應得的獎金將按年發放。行政總裁及執行總監會其他成員的目標獎金約為整體薪酬的15%至30%。

此外，公司設有其他特定業務的獎勵計劃，以激勵相關僱員達到公司的特定業務目標。

特別獎金

在2010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

2010年間，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」）。

首次發售前計劃於2010年9月11日屆滿後，再沒有發行及可予行使的認股權。而新認股權計劃下雖然仍有已發行而未行使的認股權，但自2007年計劃獲採納以來，公司再無按新認股權計劃授出認股權。

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2010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。本計劃繼續包含條款訂明除非公司已全部達致營運協議中所規定的三項主要營運表現要求，否則認股權不能行使。

有關各執行總監會成員截至2010年12月31日於該三項計劃下已行使及已發行的認股權，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52。

薪酬報告書

行政總裁沒有參與首次發售前計劃及新認股權計劃。當其現行合約於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，且已獲強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免，因此可作為港鐵強積金計劃以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。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，可選擇參予界定供款部分，或由2000年12月1日起推行的港鐵強積金計劃。

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，按最後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。

(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所轉來的成員組成，餘下一個部分由2008年3月1日或之後獲聘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，且已獲強制性公積金計劃管理局授予強積金豁免，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和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本人的供款，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。公司亦因應個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格成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。

其他執行董事均合資格參加港鐵公積金計劃或港鐵強積金計劃。

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	2010	2009
袍金	4.2	4.0
基本薪金、津貼及其他實物收益	34.6	33.4
與表現掛鈎的浮動薪酬	18.3	18.8
退休金計劃供款	1.6	5.4
	58.7	61.6

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

薪金組別	2010 數目	2009 數目
0港元–500,000港元	10	11
500,001港元–1,000,000港元	1	–
1,000,001港元–1,500,000港元	1	1
5,000,001港元–5,500,000港元	1	–
6,000,001港元–6,500,000港元	1	–
6,500,001港元–7,000,000港元	3	–
7,000,001港元–7,500,000港元	–	6
7,500,001港元–8,000,000港元	1	–
13,500,001港元–14,000,000港元	1	1
	19	19

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三個酬金組別外，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，2011年2月25日

董事局及執行總監會成員



由左至右(第一行)：
錢果豐博士(主席)、周松崗(行政總裁)、
黎以德(運輸署署長)、
方敏生、何承天、鄭海泉

由左至右(第二行)：
吳亮星、石禮謙、文禮信、施文信、
鄭汝樺(運輸及房屋局局長)、
陳家強教授(財經事務及庫務局局長)



董事局成員

錢果豐博士，現年59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。錢博士為利亞零售有限公司、九龍倉集團有限公司、Swiss Reinsurance Company Limited及華潤電力控股有限公司(自2010年4月22日起生效)的獨立非執行董事。他亦為香港上海滙豐銀行有限公司及香港商品交易所有限公司之董事局成員。錢博士為香港/歐盟經濟合作委員會主席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，以及自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。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。他曾是HSBC Private Equity (Asia) Limited非執行主席(直至2010年11月29日)、Inchcape plc的非執行董事、亞太經合組織商業諮詢委員會的香港區成員及廉政公署貪污問題諮詢委員會主席。

周松崗，現年60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。自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，並修讀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。於2000年，周先生以其在工業界的傑出貢獻



獻，在英國獲頒爵士勳銜。周先生是 Anglo American plc，及友邦保險控股有限公司(自2010年9月28日)獨立非執行董事。他曾任渣打銀行(香港)有限公司非執行主席直至2010年12月31日。在公職方面，周先生為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)，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。周先生為香港中文大學校董會成員及香港總商會常務副主席(自2010年5月31日)。他亦是香港公益金及中國人民政治協商會議深圳市常務委員會委員。

鄭海泉，現年62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(台灣)商業銀行股份有限公司董事長(自2010年1月21日起生效)。他亦是滙豐控股有限公司執行董事。鄭先生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。他亦為鷹君集團有限公司的獨立非執行董事，及太古地產有限公司的非執行董事(自2010年4月14日起生效)。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(直至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。

董事局及執行總監會成員

方敏生，現年52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、獨立監察警方處理投訴委員會，以及關愛基金督導委員會(自2010年11月11日)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72歲，獨立非執行董事，1991年起出任董事局成員。他現職專業建築師，並為王董集團之集團主席。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。於1983年及1984年，他出任香港建築師學會會長；並在1992年至2001年期間為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。

文禮信(Allister George Morrison亦名Alasdair George Morrison)，現年62歲，於2010年7月9日加入董事局為獨立非執行董事。文先生現任花旗集團亞太區高級顧問及太平洋航運集團有限公司和香港商品交易所有限公司之獨立非執行董事。他亦為英國Grosvenor Group Limited董事會成員、歐盟經濟合作委員會香港委員、廉政公署審查貪污舉報諮詢委員會委員和Hong Kong Forum董事。他曾任North Asia Investment Corporation非執行主席(直至2010年8月15日)、香港哈佛大學商學院舊生會副主席(直至2010年8月26日)及彭博亞太諮詢委員會委員(直至2010年10月26日)。自1971年至2000年，文先生任職怡和集團，並自1994年至2000年出任該集團的集團常務董事。其後，文先生出任摩根士丹利添惠亞洲有限公司董事總經理及隨後兼任摩根士丹利管理委員會成員直至2007年4月。自2000年至2007年，他成為摩根士丹利亞洲主席，駐於香港。於2002年至2006年2月期間，他同時兼任為摩根士丹利亞洲主席及行政總裁。文先生是伊頓公學畢業生，並於1971年取得劍橋大學文學士學位(其後獲得文學碩士學位)。在1983年，他於哈佛大學商學院修讀管理發展課程。

吳亮星，現年61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。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65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、澳門博彩控股有限公司、麗悅酒店集團有限公司(自2010年9月10日)及華潤水泥控股有限公司(自2011年1月1日)的獨立非執行董事及審計委員會委員。他亦為新昌營造集團有限公司及合興集團控股有限公司的獨立非執行董事。石先生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。他亦是德祥地產集團有限公司的副主席、獨立非執行董事及審計委員會委員(自2010年9月30日)。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66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)顧問及香港賽馬會主席(自2010年8月31日)。他曾任公務員敍用委員會成員(至2010年1月31日)。在此之前，施文信先生自1981年至1999年為香港安永會計師事務所高級合夥人。他自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50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，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50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54歲。2007年7月1日出任香港特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104頁。

陳富強，現年62歲，1998年8月起出任人力資源總監。陳先生於1989年加入公司為人力資源經理，監督人力資源管理、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，陳先生曾任本港商界和公用服務界高級管理職位，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，現為該學會委員會委員。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，及香港浸會大學工商管理學院諮詢委員會委員。陳先生於1971年取得香港大學社會科學學士學位，主修經濟學。

周大滄，現年59歲，自2010年2月1日起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、新加坡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。周先生為香港建造業議會成員。他畢業於英國曼徹斯特大學，取得電機工程理學士及理學碩士學位。周先生為特許工程師及英國多個專業協會的會員，及香港工程師學會和香港工程科學院的院士。周先生亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

何恆光，現年59歲，1991年加入公司為物業總監。何先生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。從1971年至1990年期間，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。何先生為香港大學房地產及建設系榮譽教授。於2010年11月，他獲得香港理工大學頒發首屆傑出理大建築及房地產學系校友殊榮。何先生亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

麥國琛，現年65歲，於2005年至2010年12月出任公司車務總監。他服務公司累計達22年，並於2011年1月1日退休。

金澤培博士，現年49歲，於2011年1月1日起出任車務總監及執行總監會成員。他於2010年7月1日獲委任為副車務總監。金博士於1995年加入本公司。在本公司任職15年期間，他在車務處、工程處以及中國及國際業務處擔任不同管理職位，從中獲得技術及業務上的經驗。金博士擁有英國南安普敦大學(University of Southampton)土木工程理學士學位及英國倫敦大學(University of London)(倫敦大學學院(University College London))機械工程博士學位。他亦曾於2005年修讀美國賓夕法尼亞大學(University of Pennsylvania)沃頓商學院的高級管理課程(the Wharton Advanced Management Programme)。金博士於1989年取得英國特許工程師資格。他是英國機械工程師學會(Institution of

董事局及執行總監會成員



Mechanical Engineers, United Kingdom) 及香港工程師學會會員。他亦是英國職業安全及健康學會 (Institution of Occupational Safety and Health) 特許資深會員。金博士亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

梁國權，現年50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。梁先生為家庭議會非官方成員及香港房屋協會執行

委員會委員。他亦為漢基國際學校董事會成員。梁先生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。他曾任八達通控股有限公司之非執行主席(直至2010年12月31日)。梁先生亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

杜禮，現年61歲，具英格蘭及威爾斯與香港執業律師資格。他於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事務，包括關於新鐵路項目的合約、海外及中國內地之鐵路特許權、聯營物業發展、財務及相關文書以及非爭議性或具爭議性的法律事務、公司秘書事務、保險、關於營運鐵路及物業組合，以及與新鐵路項目相關的採購及合同、企業風險管理及企業責任職能。其他專責範圍包括公司管治事務以及招標及授予建造合約、合約管理和調解糾紛。加入公司前，杜禮先生曾在英格蘭當地政府工作，專責商業物業發展及大型項目融資工作。杜禮先生亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。



由左至右(後)：
麥國琛、陳富強、梁國權、何恆光、杜禮

由左至右(前)：
楊美珍、周松崗、周大滄、梁陳智明

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107至109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58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)(後易名為英國特許物流及運輸學會(The Chartered Institute of Logistics and Transport))特許

會員。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。梁女士為可持續發展委員會成員。

楊美珍，現年46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，並管理及提升港鐵的品牌。她亦負責管理不同類型的非票價業務，包括車站內廣告及商舖租賃業務。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。楊女士亦在若干本公司的集團成員公司擔任董事。

主要管理人員

周松崗
行政總裁

車務

麥國琛
車務總監(至二零一零年十二月三十一日止)

金澤培
車務總監(二零一一年一月一日起生效)

張少華
車務工程總管(二零一一年一月一日起生效)

蔡德贊
車務主管 — 車務控制及東面網絡

黎清住
車務主管 — 車務支援及西面網絡

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

陳志傑
車輛工場總管

李欣榮
總經理 — 安全及品質

何津榮
策劃及發展經理

李聖基
車務新綫聯通主管(二零一一年一月一日起生效)

李慧貞
城際客運總經理

中國及國際業務

梁國權
財務及業務拓展總監

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

蔡豐松
項目總經理 — 深圳四號綫

梁國耀
總經理 — 專責項目(中國及國際業務)
(二零一一年一月一日起生效)

郎俊明
行政總裁 — 歐洲業務

工程

周大滄
工程總監

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

李子文
項目經理 — 沙中綫及觀塘綫延綫機電工程

唐國威
項目經理 — 營運鐵路項目

游曜明
項目經理 — 鐵路車輛

杜樹華
項目經理 — 信號

紀彥琛
工程技術總管(至二零一一年三月三十一日止)

楊思偉
總建築師

馬佑盛
總土木工程師

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

賀偉康
物業發展主管(二零一一年一月一日起生效)

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

陳顯滙
總經理 — 廣東省物業發展
(二零一一年一月一日起生效)

財務

梁國權
財務及業務拓展總監

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

伍翠樂
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(至二零一零年十二月三十一日止)

馬琳
副法律總監(二零一零年十二月一日起生效)

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

吳紀穎文
內部審核主管

董事局報告書

董事欣然提呈截至2010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），香港與中國內地多個主要城市之間的城際鐵路系統、以及支援西鐵綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務；

B 以業主或九鐵公司代理身份，在相關鐵路沿綫（包括將軍澳綫、馬鞍山綫、東鐵綫、輕鐵及西鐵綫）發展物業項目；

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、協助電訊商於鐵路沿綫提供電訊服務、以及投資物業（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5條倫敦鐵路綫組成（包括由多爾斯頓交匯站（Dalston Junction）至西克羅伊登站（West Croydon）和水晶宮站（Crystal Palace）的東倫敦綫。該綫路經翻新和擴展後，已於2010年5月開始提供全面客運服務），路線總長度增至110公里；

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 設計並建造將成為港島綫伸延部分的西港島綫；

H 設計、建造、採購設備及系統設施，以及一切與廣深港高速鐵路香港段通車有關的事項；

I 設計觀塘綫延綫及南港島綫（東段），該兩項鐵路系統的擴建計劃方案已獲授權；

J 規劃和設計沙田至中環綫，該鐵路綫為政府已確認政策支持的一個大型工程項目；

K 營運東涌至昂坪的纜車系統及香港大嶼山昂坪主題市集；

L 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；

M 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；

N 香港範圍外的股本投資和長期營運及維修合約；

O 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；

P 投資於佔49%股權的合資企業，與北京市政府達成了為期30年的特許經營協議，負責投資、建造及經營北京地鐵四號綫。北京地鐵四號綫全長28公里，共24個車站，是中國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營運期10年的特許經營協議，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）；及

Q 在與深圳市政府簽訂為期30年的「建設、營運、轉移」特許經營協議下，投資於設計、建造及於未來營運深圳市軌道交通四號綫二期，與及營運四號綫一期（一期營運已於2010年7月開始）。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；

董事局報告書

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。項目的特許經營協議有待中央政府監管機構審批。

公司已於2010年6月停辦貨運業務，以便騰出貨運列車行車時間，更靈活調動客運列車班次。

股息

董事建議向於2011年3月24日名列公司股東名冊的股東派發末期股息每股普通股0.45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2011年5月18日或該日前後以港元現金派發，而股東亦可選擇代息股份。

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)、鄭海泉、方敏生、何承天、文禮信[由2010年7月9日起獲委任]、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(黎以德)。

於2010年12月，周松崗已通知董事局，他將在其行政總裁合約於2011年12月31日屆滿時退休，並不再擔任董事局成員。

在2010年5月27日舉行的股東週年大會上及根據公司章程細則，周松崗、方敏生及鄭海泉按公司章程細則退休，並獲膺選連任董事局成員。

何承天、吳亮星及石禮謙將按公司章程細則於2011年股東週年大會上輪流退休，並將會參與候選連任。於2010年股東週年大會後獲董事局委任的文禮信將根據公司章程細則第85條的規定退休，並於2011年股東週年大會上參與候選連任。請同時參閱公司管治報告書的第90及91頁。

各董事局成員的履歷載於第104至107頁。

替任董事

本年度替任董事包括：

- 代替陳家強：應耀康、梁卓文[已於2010年10月25日停任]及朱曼鈴[自2010年10月25日起生效]；
- 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)(容偉雄及袁莎妮[已分別於2010年2月1日及2010年10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]、鄭美施[自2010年2月1日起生效]及潘婷婷[自2010年10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[已於2010年2月1日退休]、陳富強、周大滄[自2010年2月1日起生效]、何恆光、梁國權、麥國琛[已於2011年1月1日退休]及杜禮。

柏立恒退休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 — 新項目。

正如於2010年6月21日之宣佈，自2011年1月1日起，金澤培接替麥國琛獲委任為車務總監及執行總監會成員。金博士於1995年加入公司，並於2010年7月獲委任為副車務總監。

本年度執行總監會成員的履歷載於第107至109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至98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2010年12月31日集團借貸總額達210.57億港元（2009年：238.68億港元）。借貸（包括銀行透支及銀行貸款）詳情載於帳項附註42。

帳項

公司及集團截至2010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139至234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78至79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22至24及26。

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50及51。

股本

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股為已發行入帳列作繳足普通股。

年內，公司發行共44,729,339股普通股，其中：

- A** 2,922,500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50A）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** 195,000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50A）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、18.05港元及20.66港元；

董事局報告書

C 1,573,500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50A)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、24.50港元、26.52港元、26.85港元及27.60港元；

D 37,130,522股普通股由公司發行，作為公司就截至2009年12月31日止年度末期股息(每股普通股現金股息為0.38港元)股東所選擇的代息股份；及

E 2,907,817股普通股由公司發行，作為公司就截至2010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2010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5,772,563,031股為已發行及入帳列作繳足普通股。

贖回上市證券

公司於2010年11月8日贖回其6億美元的環球債券。該債券在贖回之前於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2010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其他團體合共捐出240.1萬港元，包括捐出100萬港元及50萬港元，分別援助青海及海地受地震影響的災民，捐款用於提供衣物、藥物及其他緊急用品。

此外，「港鐵競步賽2010」為醫院管理局健康資訊天地籌得逾113萬港元(包括港鐵員工籌得逾6.4萬港元)，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31萬港元善款。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2010年財政年度內沒有發行任何債券或票據。

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 9001:2008認證。每年就重要應用系統開展一次災難恢復演習。

董事局及執行總監會成員之合約權益

於本年度結算日或本年度內任何時間，均無任何由公司或其任何附屬公司簽訂，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 2010 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	0.00089
周松崗	-	-	-	2,130,000 (附註 1)	222,161 (附註 2)	2,352,161	0.04075
鄭海泉	1,675	1,675	-	-	-	3,350	0.00006
方敏生	1,712	-	-	-	-	1,712	0.00003
施文信	5,072	-	-	-	-	5,072	0.00009
陳富強	124,849	-	-	680,000 (附註 1)	-	804,849	0.01394
周大滄	-	-	-	425,000 (附註 1)	-	425,000	0.00736
何恆光	148,850	2,541	-	637,500 (附註 1)	-	788,891	0.01367
梁國權	23,000	-	23,000 (附註 3)	(i) 417,500 (附註 4) (ii) 680,000 (附註 1)	-	1,143,500	0.01981
麥國琛	-	-	-	453,000 (附註 1)	-	453,000	0.00785
杜禮	-	-	-	637,500 (附註 1)	-	637,500	0.01104

董事局報告書

公司股份及相關股份的好倉(續)

	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		
執行總監會成員							
金澤培 (附註5)	2,283	-	-	425,000 (附註1)	-	427,283	0.00740

附註

- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
- 周松崗擁有與222,161股公司股份相關的證券條例第XV部所指的衍生權益。該衍生權益代表周先生有權於其現行合約期滿時(即2011年12月31日)可收取相對於222,161股公司股份的等值現金的權利。
- 該23,000股股份乃由梁國權全資實益擁有的私人有限公司Linsan Investment Ltd.持有。
- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
- 金澤培於2011年1月1日起成為車務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52A(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2010年	本年度	本年度	本年度	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2010年	緊接行使
				1月1日 未經行使 的認股權 數目	成為可 行使的 認股權 數目	失效的 認股權 數目	已行使的 認股權 數目		12月31日 未經行使 的認股權 數目	認股權 當日前之 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	117,500	-	-	117,500	8.44	-	28.65
其他合資格僱員	20/9/2000	41,409,000	5/4/2001 - 11/9/2010	2,830,500	-	25,500	2,805,000	8.44	-	27.86

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(即上市日期後滿六個月當天)前獲歸屬及行使。

- 前認股權計劃於2010年9月11日期滿。

根據帳項附註9B(ii)及52A(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2010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2010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	417,500	–	–	–	–	9.75	417,500	–
其他合資格僱員	1/8/2003	495,200	14/7/2004 – 14/7/2013	139,200	–	–	–	31,000	9.75	108,200	28.51
	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	–	–	–	94,000	18.05	–	29.20
	5/10/2006	94,000	29/9/2007 – 29/9/2016	94,000	–	–	–	–	19.732	94,000	–
	12/5/2006	266,500	25/4/2007 – 25/4/2016	266,500	–	–	–	–	20.66	266,500	–
	15/5/2006	213,000	25/4/2007 – 25/4/2016	92,000	–	–	–	70,000	20.66	22,000	28.64

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

董事局報告書

根據帳項附註9B(iii)及52A(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2010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2010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)
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	–	157,000	–	–	26.85	470,000	–
	17/12/2010	470,000	16/12/2011 – 16/12/2017	–	470,000	–	–	–	28.84	470,000	–
陳富強	13/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	56,000	–	–	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	–	57,000	–	–	26.85	170,000	–
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	–	170,000	–	–	–	28.84	170,000	–
周大滄	18/6/2009	85,000	12/6/2010 – 12/6/2016	85,000	–	28,500	–	–	24.50	85,000	–
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	170,000	–	57,000	–	–	26.85	170,000	–
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	–	170,000	–	–	–	28.84	170,000	–
何恆光	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	56,000	–	–	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	–	57,000	–	–	26.85	170,000	–
	17/12/2010	127,500	16/12/2011 – 16/12/2017	–	127,500	–	–	–	28.84	127,500	–
梁國權	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	56,000	–	–	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	–	57,000	–	–	26.85	170,000	–
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	–	170,000	–	–	–	28.84	170,000	–
麥國琛	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	56,000	–	–	27.60	170,000	–
	12/12/2008	170,000	8/12/2009 – 8/12/2015	170,000	–	57,000	–	57,000	18.30	113,000	26.80
	10/12/2009	170,000	8/12/2010 – 8/12/2016	170,000	–	57,000	–	–	26.85	170,000	–
杜禮	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	56,000	–	–	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	–	57,000	–	–	26.85	170,000	–
	17/12/2010	127,500	16/12/2011 – 16/12/2017	–	127,500	–	–	–	28.84	127,500	–
金澤培 (附註4)	13/12/2007	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	75,000	–	25,000	–	–	27.60	75,000	–
	8/12/2008	65,000	8/12/2009 – 8/12/2015	65,000	–	22,000	–	–	18.30	65,000	–
	14/12/2009	65,000	8/12/2010 – 8/12/2016	65,000	–	22,000	–	–	26.85	65,000	–
	21/7/2010	50,000	28/6/2011 – 28/6/2017	–	50,000	–	–	–	27.73	50,000	–
	17/12/2010	170,000	16/12/2011 – 16/12/2017	–	170,000	–	–	–	28.84	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	2,050,000	10/12/2008 – 10/12/2014	1,736,000	–	577,000	12,000	116,000	27.60	1,608,000	29.61
	13/12/2007	840,000	10/12/2008 – 10/12/2014	840,000	–	272,000	–	–	27.60	840,000	–
	14/12/2007	1,005,000	10/12/2008 – 10/12/2014	973,000	–	319,000	35,500	65,500	27.60	872,000	29.89
	15/12/2007	435,000	10/12/2008 – 10/12/2014	370,000	–	121,000	–	27,000	27.60	343,000	29.20
	17/12/2007	835,000	10/12/2008 – 10/12/2014	773,000	–	256,000	–	22,000	27.60	751,000	30.35
	18/12/2007	445,000	10/12/2008 – 10/12/2014	380,000	–	124,000	–	92,000	27.60	288,000	29.27
	19/12/2007	115,000	10/12/2008 – 10/12/2014	115,000	–	26,000	35,000	–	27.60	80,000	–
	20/12/2007	190,000	10/12/2008 – 10/12/2014	190,000	–	63,000	–	–	27.60	190,000	–
	21/12/2007	45,000	10/12/2008 – 10/12/2014	45,000	–	15,000	–	30,000	27.60	15,000	28.55
	22/12/2007	35,000	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	–	11,000	–	–	27.60	35,000	–
	24/12/2007	118,000	10/12/2008 – 10/12/2014	118,000	–	39,000	–	–	27.60	118,000	–

董事局報告書

根據帳項附註9B(iii)及52A(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2010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2010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)
其他合資格僱員	6/7/2009	45,000	12/6/2010 – 12/6/2016	45,000	–	15,000	–	–	24.50	45,000	–
	9/7/2009	45,000	12/6/2010 – 12/6/2016	45,000	–	15,000	–	15,000	24.50	30,000	31.20
	9/12/2009	200,000	8/12/2010 – 8/12/2016	200,000	–	39,000	85,000	–	26.85	115,000	–
	10/12/2009	2,001,000	8/12/2010 – 8/12/2016	2,001,000	–	661,000	73,000	24,000	26.85	1,904,000	29.76
	11/12/2009	2,362,000	8/12/2010 – 8/12/2016	2,362,000	–	788,000	25,000	15,000	26.85	2,322,000	28.55
	12/12/2009	610,000	8/12/2010 – 8/12/2016	610,000	–	205,500	–	–	26.85	610,000	–
	13/12/2009	19,000	8/12/2010 – 8/12/2016	19,000	–	6,500	–	6,500	26.85	12,500	28.50
	14/12/2009	2,273,000	8/12/2010 – 8/12/2016	2,273,000	–	745,500	64,000	–	26.85	2,209,000	–
	15/12/2009	2,838,000	8/12/2010 – 8/12/2016	2,838,000	–	953,500	19,000	15,000	26.85	2,804,000	28.58
	16/12/2009	1,550,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,550,000	–	518,000	35,500	23,500	26.85	1,491,000	28.74
	17/12/2009	1,000,000	8/12/2010 – 8/12/2016	1,000,000	–	329,500	25,000	–	26.85	975,000	–
	18/12/2009	389,000	8/12/2010 – 8/12/2016	389,000	–	131,500	–	8,500	26.85	380,500	28.10
	19/12/2009	70,000	8/12/2010 – 8/12/2016	70,000	–	23,500	–	–	26.85	70,000	–
	20/12/2009	75,000	8/12/2010 – 8/12/2016	75,000	–	25,500	–	–	26.85	75,000	–
	21/12/2009	520,000	8/12/2010 – 8/12/2016	520,000	–	176,000	–	–	26.85	520,000	–
	22/12/2009	256,000	8/12/2010 – 8/12/2016	256,000	–	80,500	19,000	–	26.85	237,000	–
	21/7/2010	305,000	28/6/2011 – 28/6/2017	–	305,000	–	–	–	27.73	305,000	–
	16/12/2010	194,000	16/12/2011 – 16/12/2017	–	194,000	–	–	–	28.84	194,000	–
	17/12/2010	4,062,000	16/12/2011 – 16/12/2017	–	4,062,000	–	–	–	28.84	4,062,000	–
	18/12/2010	673,000	16/12/2011 – 16/12/2017	–	673,000	–	–	–	28.84	673,000	–
	19/12/2010	174,000	16/12/2011 – 16/12/2017	–	174,000	–	–	–	28.84	174,000	–
	20/12/2010	4,854,500	16/12/2011 – 16/12/2017	–	4,854,500	–	–	–	28.84	4,854,500	–
	21/12/2010	3,020,000	16/12/2011 – 16/12/2017	–	3,020,000	–	–	–	28.84	3,020,000	–
	22/12/2010	975,000	16/12/2011 – 16/12/2017	–	975,000	–	–	–	28.84	975,000	–
	23/12/2010	189,000	16/12/2011 – 16/12/2017	–	189,000	–	–	–	28.84	189,000	–

附註

- 認股權的行使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

- 金澤培於2011年1月1日起成為車務總監及執行總監會成員。

截至2010年12月31日止年度內，根據2007年認股權計劃，6名執行總監會成員及411名僱員分別獲授1,235,000份及14,666,500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)
21/7/2010	27.35	0.89	3.5	0.32	0.52	5.53
16/12/2010	28.55	1.21	3.5	0.32	0.52	5.86
17/12/2010	28.35	1.28	3.5	0.32	0.52	5.77
18/12/2010	28.45	1.28	3.5	0.32	0.52	5.83
19/12/2010	28.45	1.28	3.5	0.32	0.52	5.83
20/12/2010	28.45	1.20	3.5	0.32	0.52	5.79
21/12/2010	28.05	1.21	3.5	0.32	0.52	5.56
22/12/2010	28.40	1.20	3.5	0.32	0.52	5.76
23/12/2010	28.50	1.20	3.5	0.32	0.52	5.81

「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2010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份或債券的權利，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。

董事局報告書

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2010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)	4,434,552,207	76.82

公司已獲政府知會，於2010年12月31日，公司約0.56%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2010年12月31日，附有控股權限制的集團借貸合共180.26億港元，到期日介乎2011年至2020年不等；另有無承諾銀行信貸及其他信貸共122.12億港元。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2010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2010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139至234頁的帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱公司2011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 發展九龍內地段11126號(九龍廣東道地盤C)(建築契約到期日為2016年6月30日)及九龍內地段11129號(九龍廣東道地盤D)(建築契約到期日為2017年6月30日)的批地條件第20102號及20103號分別於2010年6月11日批出，總代價或價值分別為4,958,821,000港元及6,748,821,000港元。

B 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。根據政府與公司於2010年9月27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；

董事局報告書

- 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125至127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。

董事局報告書

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，以及大埔市內地段199號的政府租契於2010年3月29日發出，為期50年，由2007年12月2日生效。

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134至135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取得或提供的條款訂立；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。

公司已聘請其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鑒證工作準則第3000號「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參考《實務說明》第740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」進行審查。根據合併相關豁免第B(l)(ii)段，核數師已向董事局遞交函件，確認：

- (a) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與合併相關的持續關連交易並未獲董事局批准；及
- (b) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與合併相關的持續關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議簽訂。

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。

董事局報告書

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了委託協議(「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、啟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。

B1 有關高鐵香港段(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日就高鐵香港段的設計及地盤勘測簽訂了委託協議(「第一份高鐵香港段協議」)。

第一份高鐵香港段協議載有關於擬建的高鐵香港段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：

- 政府就公司根據第一份高鐵香港段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；
- 政府承擔第一份高鐵香港段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高鐵香港段的設計及地盤勘測活動的責任；
- 公司根據第一份高鐵香港段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
- 倘高鐵香港段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，就有關高鐵香港段的融資、建造、竣工、測試、啟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。

B2 有關高鐵香港段的建造、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日就有關高鐵香港段的建造及投入服務簽訂了協議(「第二份高鐵香港段協議」)。

高鐵香港段的方案於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。

第二份高鐵香港段協議包括以下條文：

- 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第二份高鐵香港段協議下的若干委託活動及履行在第二份高鐵香港段協議和第一份高鐵香港段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，該金額可按照第二份高鐵香港段協議更改，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(這些已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第二份高鐵香港段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)及履行其在第二份高鐵香港段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；
- 根據第二份高鐵香港段協議，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，並在將高鐵路香港段項目移交給政府或第二份高鐵路香港段協議終止(以較先發生者為準)後三個月內向政府提供一個根據第二份高鐵路香港段協議進行所需活動的最終報告；
- 從開始施工日起至向政府(或經政府指定的第三方)移交有關工程之日為止，公司須對在高鐵路香港段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內，須負責修復有關合約保修責任期屆滿後，所發現與該項工程有關的任何缺陷；

- 公司保證：
 - 就涉及第二份高鐵路香港段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；
 - 就涉及第二份高鐵路香港段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
 - 就涉及第二份高鐵路香港段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)根據第二份高鐵路香港段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費用；及(iii)因公司及/或第三方承辦商根據第二份高鐵路香港段協議進行活動對九鐵路公司所造成的損害而須向九鐵路公司支付作為賠償的任何費用；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費用)及由地政總署招致的與高鐵路香港段項目相關的費用；及
- 政府更承諾盡合理的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高鐵路香港段的設計、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高鐵路香港段，故由公司根據並按照第二份高鐵路香港段協議的條款來進行高鐵路香港段的建造、測試及投入服務相關工作。

董事局報告書

第二份高鐵香港段協議在按照第二份高鐵香港段協議進行的活動完成或按照第二份高鐵香港段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第二份高鐵香港段協議進行的活動將於2015年中按預計移交已完工的高鐵香港段的時間前完成。然而，某些活動涉及向政府提供特定的行政服務，公司預期會在高鐵香港段項目完成之後的若干年繼續提供這些服務。儘管如此，某些條款在按照第二份高鐵香港段協議進行的活動完成之後仍繼續有效，例如有關保密及爭議解決的條款。

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、第一份及第二份高鐵香港段協議、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，公司確定公司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取得或提供的條款訂立；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。

公司已聘請其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鑒證工作準則第3000號「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參考《實務說明》第

740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」進行審查。根據豁免第B(l)(iii)(b)段，核數師已向董事局遞交函件，確認：

- (a) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信非合併相關持續關連交易並未獲董事局批准；及
- (b) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信非合併相關持續關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議簽訂。

III 與非政府及/或其聯繫人士之非合併相關持續關連交易

A 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

董事局報告書

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。

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港元及經調整的額外代價為14,435,327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以漸進式支付已付運的物料及已完成的工程，但可以公司的總機電工程師(「工程師」)對翻修工程範圍作出的變更予以調整。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78,632,000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；該保險的有效期限應由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。

就先前合約(經先前補充合約修訂)及原合約(經修訂)(「與UGL持續關連交易」)及根據《上市規則》第14A.37條，公司確定公司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。

公司已聘請其核數師就多項與UGL的持續關連交易，根據香港會計師公會發出的香港鑒證工作準則第3000號「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參考《實務說明》第740號「根據香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」進行審查。根據上市規則第14A.38條，核數師已向董事局遞交函件，確認：

- (a) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與UGL的持續關連交易並未獲董事局批准；
- (b) 就有關集團提供商品或服務的交易，概無發現任何事宜足以導致核數師相信與UGL的持續關連交易在各重大方面並不符合集團的定價政策；

董事局報告書

(c) 概無發現任何事宜足以導致核數師相信與UGL的持續關連交易在各重大方面並無按照規管有關交易的協議簽訂；及

(d) 就各項與UGL的持續關連交易的總金額而言，概無發現任何事宜足以導致核數師相信與UGL的持續關連交易已超出公司早前於2009年9月1日及2010年2月26日就各項與UGL的持續關連交易所作公布中披露的最高年度總額。

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「與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123至124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135至136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125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；
- 鐵路的設計、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。

董事局報告書

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，2011年3月3日

帳項及帳項附註目錄

138	獨立核數師報告	189	30	無控制權附屬公司權益
	帳項	191	31	於附屬公司的投資
139	綜合損益表	194	32	聯營公司權益
140	綜合全面收益表	195	33	證券投資
141	綜合資產負債表	196	34	員工置業貸款
142	資產負債表	196	35	待售物業
143	綜合權益變動表	197	36	財務衍生工具資產及負債
144	綜合現金流量表	201	37	存料與備料
	帳項附註	201	38	應收帳項、按金及預付款項
145	1 合規聲明	203	39	給予物業發展商貸款
145	2 主要會計政策	203	40	應收政府及其他關連人士的款項
155	3 與九廣鐵路公司的合併計劃	204	41	現金、銀行結餘及存款
156	4 香港車費收入	204	42	貸款及其他債務
156	5 非車費收入	207	43	應付帳項及應計費用
158	6 香港以外的鐵路附屬公司收入及支出	208	44	工程合約保證金
158	7 其他淨收入	209	45	應付政府及其他關連人士的款項
159	8 經營開支	210	46	服務經營權負債
161	9 董事局成員及執行總監會成員酬金	210	47	非控股權益持有者貸款
164	10 物業發展利潤	211	48	遞延收益
165	11 折舊及攤銷	211	49	資產負債表所示的所得稅
165	12 兩鐵合併每年非定額付款	212	50	股本及資本管理
165	13 合併相關開支	214	51	其他儲備
166	14 利息及財務開支	215	52	以股份為基礎的支出
167	15 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	220	53	退休金計劃
167	16 所得稅	222	54	界定福利退休計劃責任
168	17 股東應佔利潤	225	55	共同控制業務權益
168	18 股息	226	56	重大關連人士交易
168	19 每股盈利	229	57	承擔
169	20 業務分類資料	233	58	會計估計及判斷
174	21 其他全面收益	234	59	截至2010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
175	22 投資物業	234	60	帳項核准
176	23 其他物業、機器及設備			
181	24 服務經營權資產			
183	25 物業管理權			
184	26 在建鐵路工程			
185	27 由九廣鐵路公司或政府委託的 其他在建鐵路工程			
186	28 發展中物業			
188	29 遞延開支			

獨立核數師報告

獨立核數師報告致香港鐵路有限公司股東

(於香港註冊成立的有限公司)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第139至第234頁香港鐵路有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(「貴集團」)的綜合帳項，此綜合帳項包括於2010年12月31日的綜合資產負債表和貴公司的資產負債表，截至該日止年度的綜合收益表、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資料。

董事就綜合帳項須承擔的責任

貴公司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》編製綜合帳項，以令綜合帳項作出真實而公平的反映及落實其認為編製綜合帳項所必要的內部控制，以使綜合帳項不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述。

核數師的責任

我們的責任是根據我們的審計對該等綜合帳項作出意見。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。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔責任。

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。該等準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行審計，以合理確定綜合帳項是否不存在任何重大錯誤陳述。

審計涉及執程序以獲取有關綜合帳項所載金額及披露資料的審計憑證。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綜合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綜合帳項以作出真實而公平的反映相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非為對公司內部控制的有效性發表意見。審計亦包括評價董事所採用會計政策的合適性及所作出的會計估計的合理性，以及評價綜合帳項的整體列報方式。

我們相信，我們所獲得的審計憑證能充足和適當地為我們的審計意見提供基礎。

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和貴集團於2010年12月31日的事務狀況及貴集團截至該日止年度的利潤和現金流量，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
2011年3月3日

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2010	2009
香港車費收入	4	12,459	11,498
車站商務及鐵路相關收入	5A	3,715	3,328
租務、管業及其他收入	5B	3,200	2,928
香港以外的鐵路附屬公司收入	6	10,144	1,043
其他淨收入	7	–	–
		29,518	18,797
香港車費收入相關開支			
– 員工薪酬及有關費用	8A	(3,398)	(3,387)
– 水電費用		(1,067)	(1,020)
– 營運鐵路的地租及差餉		(184)	(183)
– 耗用的存料與備料		(421)	(403)
– 保養及相關工程	8B	(912)	(915)
– 鐵路配套服務		(139)	(127)
– 一般及行政開支		(379)	(329)
– 其他費用		(228)	(179)
		(6,728)	(6,543)
車站商務及鐵路相關業務開支		(975)	(632)
租務、管業及其他業務開支		(817)	(866)
香港以外的鐵路附屬公司經營開支	6	(9,865)	(1,035)
項目研究及業務發展開支	8C	(216)	(206)
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前經營開支	8D,E&F	(18,601)	(9,282)
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前鐵路及相關業務的經營利潤		10,917	9,515
物業發展利潤	10	4,034	3,554
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前經營利潤		14,951	13,069
折舊及攤銷	11	(3,120)	(2,992)
兩鐵合併每年非定額付款	12	(45)	–
合併相關開支	13	–	(12)
未計利息及財務開支前經營利潤		11,786	10,065
利息及財務開支	14	(1,237)	(1,504)
投資物業的公允價值變動	22	4,074	2,798
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	15	139	160
除稅前利潤		14,762	11,519
所得稅	16A	(2,590)	(1,880)
年內利潤		12,172	9,639
下列人士應佔：			
– 公司股東	17	12,059	9,639
– 非控股權益		113	–
年內利潤		12,172	9,639
每股盈利：	19		
– 基本		HK\$2.10	HK\$1.69
– 攤薄		HK\$2.10	HK\$1.69

綜合全面收益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2010	2009
年內利潤		12,172	9,639
年內其他全面收益(除稅及重新分類調整後)：			
折算的匯兌差額：			
– 海外附屬公司財務報表		141	(10)
– 非控股權益		16	–
	21A	157	(10)
現金流量對沖：對沖儲備淨變動	21A&B	(26)	102
自用土地及樓宇：固定資產重估儲備淨變動	21A&B	285	172
		416	264
年內全面收益總額		12,588	9,903
下列人士應佔：			
– 公司股東		12,459	9,903
– 非控股權益		129	–
年內全面收益總額		12,588	9,903

第145至234頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合資產負債表

於12月31日 百萬港元	附註	2010	2009
資產			
固定資產			
– 投資物業	22	45,314	40,993
– 其他物業、機器及設備	23	77,276	77,844
– 服務經營權資產	24	21,467	19,351
		144,057	138,188
物業管理權	25	31	31
在建鐵路工程	26	–	–
發展中物業	28A	9,128	6,718
遞延開支	29	1,079	558
無控制權附屬公司權益	30	541	490
聯營公司權益	32	836	823
遞延稅項資產	49B	9	12
證券投資	33	3,912	227
員工置業貸款	34	4	7
待售物業	35	1,936	3,783
財務衍生工具資產	36	375	370
存料與備料	37	1,061	1,040
應收帳項、按金及預付款項	38	3,057	2,428
給予物業發展商貸款	39	1,975	1,916
應收政府及其他關連人士的款項	40	330	12,788
現金、銀行結餘及存款	41	13,334	7,115
		181,665	176,494
負債			
銀行透支	42A	16	21
短期貸款	42A	300	25
應付帳項及應計費用	43	15,491	20,497
本期所得稅	49A	1,018	430
工程合約保證金	44	404	354
應付政府及其他關連人士的款項	45	892	923
貸款及其他債務	42A	20,741	23,822
服務經營權負債	46	10,749	10,625
財務衍生工具負債	36	148	237
非控股權益持有者貸款	47	154	136
遞延收益	48	605	167
遞延稅項負債	49B	13,854	12,804
		64,372	70,041
淨資產			
		117,293	106,453
股本及儲備			
股本、股份溢價及資本儲備	50A	43,734	42,497
其他儲備	51	73,416	63,890
公司股東應佔總權益			
非控股權益			
		143	66
總權益			
		117,293	106,453

於2011年3月3日獲董事局通過及核准發布

錢果豐

周松崗

梁國權

第145至234頁的附註屬本帳項的一部分。

資產負債表

於12月31日 百萬港元	附註	2010	2009
資產			
固定資產			
- 投資物業	22	44,166	39,879
- 其他物業、機器及設備	23	76,845	77,533
- 服務經營權資產	24	15,963	15,725
		136,974	133,137
物業管理權	25	31	31
在建鐵路工程	26	-	-
發展中物業	28A	9,128	6,718
遞延開支	29	1,079	558
於附屬公司的投資	31	1,256	1,219
證券投資	33	3,627	-
員工置業貸款	34	4	7
待售物業	35	1,936	3,783
財務衍生工具資產	36	375	370
存料與備料	37	874	874
應收帳項、按金及預付款項	38	1,775	1,939
給予物業發展商貸款	39	1,975	1,916
應收政府及其他關連人士的款項	40	4,365	15,955
現金、銀行結餘及存款	41	12,273	5,622
		175,672	172,129
負債			
銀行透支	42A	16	21
短期貸款	42A	300	25
應付帳項及應計費用	43	13,308	18,581
本期所得稅	49A	910	425
工程合約保證金	44	221	204
應付政府及其他關連人士的款項	45	12,079	13,159
貸款及其他債務	42A	7,700	10,381
服務經營權負債	46	10,592	10,625
財務衍生工具負債	36	148	237
遞延收益	48	568	124
遞延稅項負債	49B	13,840	12,798
		59,682	66,580
淨資產			
		115,990	105,549
股本及儲備			
股本、股份溢價及資本儲備	50A	43,734	42,497
其他儲備	51	72,256	63,052
總權益			
		115,990	105,549

於2011年3月3日獲董事局通過及核准發布

錢果豐
周松崗
梁國權

第145至234頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合權益變動表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	其他儲備					公司股東 應佔 總權益	非控股 權益	總權益		
		股本、 股份溢價及 資本儲備	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	
2010											
於2010年1月1日結餘		42,497	1,132	(52)	52	53	62,705	106,387	66	106,453	
截至2010年12月31日止年度的 權益變動：											
– 年內利潤		–	–	–	–	–	12,059	12,059	113	12,172	
– 其他全面收益		21	285	(26)	–	141	–	400	16	416	
– 年內全面收益總額			285	(26)	–	141	12,059	12,459	129	12,588	
– 2009年末期股息		51	1,087	–	–	–	(2,177)	(1,090)	–	(1,090)	
– 2010年中期股息		51	81	–	–	–	(807)	(726)	–	(726)	
– 已付非控股權益持有者股息			–	–	–	–	–	–	(52)	(52)	
– 以股份為基礎的僱員支出			–	–	–	57	–	57	–	57	
– 行使的僱員認股權		50A, 51	69	–	–	(6)	–	63	–	63	
– 失效的僱員認股權			–	–	–	(1)	–	1	–	–	
於2010年12月31日結餘			43,734	1,417	(78)	102	194	71,781	143	117,293	
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：											
– 年內利潤			–	–	–	–	–	9,639	9,639	–	9,639
– 其他全面收益		21	–	172	102	–	(10)	–	264	–	264
– 年內全面收益總額			–	172	102	–	(10)	9,639	9,903	–	9,903
– 2008年末期股息		51	962	–	–	–	–	(1,925)	(963)	–	(963)
– 2009年中期股息		51	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		51	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非控股權益			–	–	–	–	–	–	–	45	45
於2009年12月31日結餘			42,497	1,132	(52)	52	53	62,705	106,387	66	106,453

綜合現金流量表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2010	2009
經營活動現金流量			
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前鐵路及相關業務的經營利潤		10,917	9,515
調整項目：			
陳舊存貨撥備增加		2	-
出售固定資產虧損		50	6
攤銷有關顧客轉撥入資產的遞延收益		(6)	(2)
衍生工具公允價值增加		(1)	(3)
重估證券投資的未實現虧損		2	1
以股份為基礎的僱員支出		61	40
匯兌虧損		14	4
未計營運資金變動前鐵路及相關業務的經營利潤		11,039	9,561
應收帳項、按金及預付款項增加		(246)	(490)
存料與備料增加		(5)	(350)
應付帳項及應計費用增加		1,130	758
經營活動產生的現金		11,918	9,479
已付本期稅項		(1,007)	(1,369)
已付香港利得稅		(4)	(3)
已付海外稅項			
經營活動所得的現金淨額		10,907	8,107
投資活動現金流量			
資本性開支			
- 購入香港營運鐵路資產		(1,953)	(2,250)
- 西港島綫項目		(3,218)	(851)
- 南港島綫項目		(347)	(214)
- 觀塘延綫項目		(190)	(78)
- 深圳市軌道交通四號綫項目		(1,846)	(1,203)
- 物業發展項目		(4,279)	(231)
- 物業改善、裝修工程及其他發展項目		(338)	(300)
- 其他資本性工程		(165)	(214)
沙田至中環綫及高鐵香港段有關的委託工程收入/(支出)淨額		84	(50)
兩鐵合併每年定額付款		(750)	(750)
收取與物業發展有關的款項		5,249	11,784
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		12,252	-
於存入後超過三個月到期的銀行存款增加		(9,610)	-
購入證券投資所需款項		(3,844)	(47)
出售證券投資所得款項		159	283
清理固定資產所得款項		7	43
於聯營公司的投資及貸款		-	(123)
無控制權附屬公司股息收入		75	40
收取非控股權益持有者的附屬公司投資		-	185
透過員工置業貸款計劃償還的本金		2	3
投資活動(耗用)/所得的現金淨額		(8,712)	8,027
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		63	16
取用貸款		8,153	7,954
發行資本市場借貸工具所得款項		-	500
償還貸款		(5,390)	(8,637)
償還資本市場借貸工具		(5,778)	(7,111)
已付利息		(861)	(1,127)
已收利息		123	14
已付財務開支		(19)	(21)
已付公司股東股息		(1,814)	(1,362)
已付非控股權益持有者股息		(58)	-
融資活動耗用的現金淨額		(5,581)	(9,774)
現金及現金等價物(減少)/增加淨額		(3,386)	6,360
於1月1日的現金及現金等價物		7,094	734
於12月31日的現金及現金等價物	41	3,708	7,094

帳項附註

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2010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，因首次應用並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，而該等租賃土地被歸類為融資租賃(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2T)。

(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或新詮釋，並於集團的本會計年度首次生效及與集團的帳項有關：

- HKFRS 1(修訂)「首次採納香港財務報告準則」
- HKFRS 3(2008修訂)「業務合併」
- HKAS 27修訂「綜合及個別財務報表」
- HKAS 39修訂「金融工具：確認及計量 — 合資格對沖項目」
- HK(IFRIC) 17「分派非現金資產予擁有人」
- HK(Int) 5「財務報表呈列 — 借款人對於載有即時還款條文之有期貨款的分類」
- 優化HKFRS(2009年)
- HKFRS 1修訂「首次採納香港財務報告準則 — 首次採納時的額外豁免」
- HKFRS 2修訂「以股份為基礎的支出 — 集團以股份為基礎按現金結算的付款交易」

「優化HKFRS(2009年)」是香港會計師公會對一系列HKFRS作出的多項輕微及非迫切性修訂而頒布的綜合修訂，其中只有關於HKAS 17「租賃」的修訂對集團的帳項產生影響。由於HKAS 17的修訂，集團根據在土地租賃中是否已把從土地擁有權衍生的絕大部分風險及回報轉讓，致使集團在經濟地位上與購買者類同來重新評估集團的租賃土地權益分類。集團總結其註冊及位於香港特別行政區(「香港特區」)並依據香港特區政府的土地政策在續租時無需繳付額外補地價的租賃土地權益，不再分類為經營租賃。集團在租賃土地權益上的經濟地位上與購買者類同，故此該等租賃土地權益應重新分類為融資租賃。根據HKAS 17修訂，此項會計政策變動具有追溯性，而過往期間的相應金額已被重新分類，預付土地租賃費用於2009年12月31日的5.54億港元結餘(2009年1月1日：5.67億港元)在綜合及公司資產負債表上被重新分類為其他物業、機器及設備，而截至2009年12月31日年度的相關攤銷1,300萬港元則在綜合損益表上從其他費用重新分類為折舊及攤銷。

其他HKFRS的修訂及詮釋，與集團一貫採用的政策一致，因此該等新生效的HKFRS修訂及詮釋對集團的帳項並無重大影響。

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)。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

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 附屬公司及非控股權益

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。

於附屬公司的投資由取得控制權當日起合併入綜合帳項內，直至控制權結束當日止。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。

非控股權益(前稱「少數權益」)是指並非由公司直接或間接擁有的附屬公司股權益，而且當中集團並沒有就任何額外條文與非控股權益持有者達成協議，致使集團須對這些符合財務負債定義的權益承擔合約責任。集團業績中的非控股權益於綜合損益表及綜合全面收益表上以分配給非控股權益及公司股東的年內損益及全面收益總額列示。來自非控股權益持有者的貸款及與其相關之其他合約責任會按負債的性質在綜合資產負債表上呈列為財務負債。

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。

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益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。

2 主要會計政策(續)

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，會反映在損益表中。

(ii) 位於及在香港特區註冊的租賃土地會視作以融資租賃持有並按成本扣除累計折舊及減值虧損後入帳(參閱附註2H(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絀，所超出的虧絀數額會記入損益表；及

(b) 若以往曾將重估虧絀記入損益表，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絀數額為限)，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。

(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2Z(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。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

F 固定資產(續)

(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)的服務經營權年度費用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，於損益表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。

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期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計算的實際利率)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資產除外)；
- 物業管理權；
- 在建鐵路工程；
- 發展中物業；
- 遞延開支；
- 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。

2 主要會計政策(續)

H 資產減值(續)

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
租賃土地	尚餘租賃年期的期限

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
車站小商店結構	20年
纜車站大樓及主題村結構	27年

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 – 15年
寫字樓傢具及設備	2 – 15年
電腦軟件許可證及應用軟件	2.5 – 7年
電腦設備	3 – 5年
清潔用具及工具	5年
車輛	5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。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

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，有關的費用會計入損益表；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，直至鐵路啟用後，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) 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面值)列帳。當還款時間表有所變更時，該貸款的公允價值會重新計算而其帳面值會被調整。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。
- (iv) 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(v)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按情況記入損益表作為收益或支出。
- (v) 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。因物業降值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。
- (vi) 如收取在建物業作為發展項目的攤分資產並作為投資用途，該等物業會按公允價值於投資物業中確認。其後所產生的建造費用將予以資本化為投資物業。

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，將已扣除收取款項後的發展權購入價、準備工程開支(包括應計利息)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(iv)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。

2 主要會計政策(續)

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及銀行中期票據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2H(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。

N 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。

O 長期合約

合約收入的會計政策載列於附註2Z(iii)。如果能夠可靠地估計固定價格長期合約的結果，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長期合約的結果，則合約成本在其產生的期間內確認為開支。

於結算日的長期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。

P 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高流動性的投資(此等投資可隨時換算為已知的現金額，此價值變動方面的風險不大及於購入日起三個月內到期)。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。

Q 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。

R 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。

S 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。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

T 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。

(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益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。

當被對沖項目於損益表中確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的金額會撥入損益表。然而，當有關被對沖項目的交易導致非財務資產或負債的確認時，於前期確認在其他全面收益及累計於股東權益中的相關損益會撥入非財務資產或負債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，或集團取消其對沖關係但與被對沖項目有關的交易仍預計會發生時，當時在股東權益中的累計損益仍會保留在股東權益內，直至該項交易發生時才根據上述政策確認。然而，若預期有關被對沖項目的交易不會發生，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。

U 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，惟就從事建造項目、資本性項目及物業發展的員工所提供的福利，則予以資本化作為認可資產成本的一部分。

(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，惟就從事建造項目、資本性項目及物業發展的員工所作出的供款，則予以資本化作為認可資產成本的一部分。

(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；或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、資本性項目或物業發展的資本化成本。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逾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。

2 主要會計政策(續)

U 僱員福利(續)

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(除非該等支出符合條件確認為資產)，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(除非該等支出符合條件確認為資產)，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。

V 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2U(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2U(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。

W 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益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益或股東權益。

(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)。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

W 所得稅(續)

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。

X 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2Y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)。

Y 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。

Z 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) 合約收入於顧問、工程或服務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、工程或服務合約的結果，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) 香港以外的鐵路附屬公司收入在提供服務後，確認為收入。

2 主要會計政策(續)

AA 經營租賃開支

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。

BB 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，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。

CC 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益及獨立列項於股東權益中的匯兌儲備。

DD 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。

EE 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)。

FF 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(「政府」)、九鐵公司及公司等訂約方訂立的一系列交易協議內，當中包含服務經營權協議、物業組合協議及合併框架協議。兩鐵合併的主要內容如下：

- 由指定日期起最初50年內(「專營權有效期」)，將公司在《香港鐵路條例》(「港鐵條例」)的現有專營權擴展至覆蓋地鐵公司鐵路以外的鐵路建設、營運及規管，而專營權有效期可根據港鐵條例而延長(附註56)；
- 訂立服務經營權協議，據此九鐵公司授權公司進入、使用及營運九鐵公司系統，為期50年(「經營權有效期」)。倘若九鐵系統的專營權有效期獲延長，此服務經營權有效期亦將被延長。服務經營權協議亦載明於經營權有效期結束時歸還九鐵公司系統所依據之基礎。根據服務經營權協議的條款，公司將於指定日期向九鐵公司支付整筆過的前期款項，且須於經營權有效期內向九鐵公司作出每年定額付款。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵公司系統所賺取而超出若干額度的收入向九鐵公司繳付每年非定額付款；

帳項附註

3 與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)的合併計劃(續)

- 根據服務經營權協議，公司須負責有關九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額」)，公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準；
- 倘經營權有效期獲延長，公司須繼續作出每年定額付款及每年非定額付款。在延長情況下，資本性開支限額亦可能會調整；及
- 訂立物業組合協議及合併框架協議，訂出公司收購若干物業、物業管理權及物業發展權，以及兩鐵合併的框架，包括實施票價調整機制。

4 香港車費收入

香港車費收入包括：

百萬港元	2010	2009
本地鐵路服務	8,668	7,986
過境服務	2,487	2,327
機場快綫	694	617
輕鐵、巴士及城際客運	610	568
	12,459	11,498

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日啟用，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	2010	2009
免稅店及小商店租賃	1,716	1,605
廣告	734	597
電訊收入	290	273
顧問收入	113	159
來自九鐵及政府的項目管理收入	557	396
其他業務收入	305	298
	3,715	3,328

5 非車費收入(續)

B 租務、管業及其他收入

百萬港元	2010	2009
物業租務收入來自：		
– 德福廣場	614	585
– 圓方	509	442
– 青衣城	377	355
– 綠楊坊	153	147
– 杏花新城	118	115
– 連城廣場	112	118
– 國際金融中心	390	322
– 北京銀座Mall	105	108
– 其他物業	380	356
	2,758	2,548
物業管理收入	203	207
	2,961	2,755
「昂坪360」業務收入	239	173
	3,200	2,928

租務收入包括與提供空調服務有關的1.16億港元(2009年：1.11億港元)。

「昂坪360」業務收入包括在東涌的纜車營運及昂坪主題村的相關業務產生的收入。

帳項附註

6 香港以外的鐵路附屬公司收入及支出

集團於2009年11月2日、2009年11月30日及2010年7月1日，分別接管斯德哥爾摩地鐵、墨爾本都會鐵路網絡(「墨爾本鐵路」)及深圳市軌道交通四號綫(「深圳四號綫」)一期的經營和維修業務。有關專營權安排的詳細資料呈列於附註57H(ii)、57H(iii)及57G(i)。有關香港以外的鐵路附屬公司的收入及支出包括：

百萬港元	斯德哥爾摩 地鐵	墨爾本鐵路	深圳四號綫	總計
2010				
收入				
– 專營權收入	2,858	5,226	20	8,104
– 項目收入	–	2,013	27	2,040
	2,858	7,239	47	10,144
開支				
– 員工薪酬及有關費用	1,026	2,626	14	3,666
– 經營租賃費用	882	33	20	935
– 保養及相關工程	552	1,623	5	2,180
– 項目收入相關業務開支	–	1,870	26	1,896
– 其他費用	404	761	23	1,188
	2,864	6,913	88	9,865
2009				
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
– 保養及相關工程	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

截至2010年12月31日止年度，項目收入相關業務開支包括員工薪酬及有關費用共1.82億港元(2009年：無)。

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	2010	2009
工程收入	1,719	1,889
工程開支	(1,719)	(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57G(i))起所產生的工程開支來確認。自2009年3月18日經營權協議簽署至2010年12月31日，深圳四號綫第二期總工程開支為36.08億港元(2009年12月31日：18.89億港元)。於2010年12月31日及2009年12月31日，集團並無就有關工程確認任何累計淨利潤或虧損。

8 經營開支

A 員工薪酬及有關費用包括：

百萬港元	2010	2009
在下列損益表項目列支數額：		
– 員工薪酬及有關費用	3,398	3,387
– 保養及相關工程	78	73
– 車站商務及鐵路相關業務開支	574	324
– 租務、管業及其他業務開支	144	155
– 香港以外的鐵路附屬公司經營開支	3,848	397
– 項目研究及業務發展開支	142	110
– 其他項目	22	23
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)	183	124
– 發展中物業	90	85
– 在建資產及其他項目	399	329
– 服務經營權資產	251	172
可收回數額	542	633
員工薪酬總額	9,671	5,812

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及有關費用內：

百萬港元	2010	2009
以股份為基礎的支出	61	40
界定供款計劃及強制性公積金供款	362	191
因界定福利退休計劃確認的開支	173	214
	596	445

B 保養及相關工程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	2010	2009
業務發展開支	192	189
其他項目研究開支及項目成本註銷	24	17
	216	206

業務發展開支主要為對中國內地、歐洲及澳洲業務機會進行研究的支出。

帳項附註

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	2010	2009
核數服務	10	8
稅務服務	1	1
其他與核數有關的服務	3	2
	14	11

E 經營開支包括下列支出/(收入)：

百萬港元	2010	2009
出售固定資產虧損	50	6
財務衍生工具：		
– 外匯遠期合約 — 現金流量對沖的非有效部分	(1)	(4)
– 由對沖儲備撥入(附註21B)	(1)	1
重估證券投資的未實現虧損	2	1

F 在損益表內列支的經營租賃費用包括：

百萬港元	2010	2009
購物中心、寫字樓、員工宿舍及巴士車廠	84	83
於鐵路附屬公司的列車、車站、寫字樓、車廠、車廠設備及其他少數資產	935	183
資本化數額	(20)	(18)
	999	248

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
2010					
董事局成員					
- 錢果豐	1.2	-	-	-	1.2
- 鄭海泉	0.3	-	-	-	0.3
- 方敏生	0.3	-	-	-	0.3
- 何承天	0.4	-	-	-	0.4
- 文禮信(於2010年7月9日委任)	0.1	-	-	-	0.1
- 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
- 黎以德	0.3	-	-	-	0.3
執行總監會成員					
- 周松崗	-	6.8	-*	7.1	13.9
- 柏立恒(於2010年1月31日退任)	-	0.8	-*	0.1	0.9
- 陳富強	-	4.7	0.2	1.9	6.8
- 周大滄(於2010年2月1日委任)**	-	3.8	-*	1.6	5.4
- 何恆光	-	4.5	0.2	1.9	6.6
- 梁國權	-	5.0	0.8	2.0	7.8
- 麥國琛(於2010年12月31日退任)	-	4.6	0.2	1.8	6.6
- 杜禮	-	4.4	0.2	1.9	6.5
	4.2	34.6	1.6	18.3	58.7

* 截至2010年12月31日止年度，公司為港鐵強積金計劃成員周松崗及周大滄所支付的總供款分別為12,000港元及7,000港元。公司為港鐵退休金計劃成員柏立恒所支付的供款為17,484港元。

** 周大滄於2010年2月1日起獲委任為執行總監會成員。在上表中呈列的金額為其於2010年2月1日至2010年12月31日的酬金。

帳項附註

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
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

* 截至2009年12月31日止年度內，公司為港鐵強積金計劃成員周松崗所支付的總供款為12,000港元。

柏立恒及麥國琛分別於2010年1月及2010年12月退休時，收到由港鐵退休金計劃所支付悉數分別為2,080萬港元及2,070萬港元的退休福利金。

除上述外，於2009年12月1日周松崗在其三年合約期屆滿時(即2009年11月30日)獲支付1,130萬港元，即418,017股股份等值的現金(附註52B(i))。於2010年4月12日，梁國權獲支付460萬港元，相等於梁國權在2007年4月12日獲授的160,000股股份衍生權益等值的現金(附註52B(ii))。

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。

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)

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、2009年6月12日、2009年12月8日、2010年6月28及2010年12月16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、2009年12月9日及2010年12月17日獲授可認購470,000股股份的認股權，其中554,000份認股權已於2010年確認歸屬(2009年：397,000)，而截至2010年12月31日止年度，有關認股權的公允價值250萬港元(2009年：170萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 梁國權於2007年12月12日、2008年12月9日、2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，其中170,000份認股權已於2010年確認歸屬(2009年：114,000)，而截至2010年12月31日止年度，有關認股權的公允價值70萬港元(2009年：50萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 杜禮於2007年12月12日、2008年12月9日及2009年12月10日分別獲授可認購170,000股股份的認股權及2010年12月17日獲授127,500股股份的認股權，其中170,000份認股權已於2010年確認歸屬(2009年：114,000)，而截至2010年12月31日止年度，有關認股權的公允價值70萬港元(2009年：50萬港元)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127,500份認股權已於2010年確認歸屬(2009年：114,000)，而截至2010年12月31日止年度，有關認股權的公允價值50萬港元(2009年：40萬港元)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股股份的認股權及2010年12月17日獲授127,500股股份的認股權，其中170,000份認股權已於2010年確認歸屬(2009年：114,000)，而截至2010年12月31日止年度，有關認股權的公允價值80萬港元(2009年：50萬港元)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170,000份認股權已於2010年確認歸屬(2009年：114,000)，而截至2010年12月31日止年度，有關認股權的公允價值70萬港元(2009年：50萬港元)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、2009年12月10日及2010年12月17日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，其中170,000份認股權已於2010年確認歸屬(2009年：114,000)，而截至2010年12月31日止年度，有關認股權的公允價值80萬港元(2009年：50萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 周大滄於2009年6月18日獲授可認購85,000股股份的認股權分別於2009年12月10日及2010年12月17日獲授可認購170,000股股份的認股權，其中85,500份認股權於2010年確認歸屬(2009年：無)，而截至2010年12月31日止年度，有關認股權的公允價值50萬港元(2009年：10萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳；及
- 金澤培於2011年1月1日出任執行總監會成員，接替於2010年12月31日退休的麥國琛。根據2007年認股權計劃，金澤培於2007年12月13日獲授可認購75,000股股份的認股權，於2008年12月8日及2009年12月14日分別獲授可認購65,000股股份的認股權，及於2010年7月21日及2010年12月17日分別獲授可認購50,000股及170,000股股份的認股權，其中69,000份認股權於2010年確認歸屬(2009年：47,000)，而截至2010年12月31日止年度，有關認股權的公允價值30萬港元(2009年：20萬港元)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52披露。

(ii) 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7,050萬港元(2009年：7,750萬港元)。

(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8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。

帳項附註

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2010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52A(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、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、梁國權及周大滄分別於2003年12月1日、2002年2月1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，麥國琛及金澤培於2000年9月20日分別獲授可認購266,500股及117,500股股份的認股權，當其於2005年10月1日及2011年1月1日分別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)。首次公開招股前認股權計劃已於2010年9月11日到期。

(ii) 新入職僱員認股權計劃

根據附註52A(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於2003年8月1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)。

(iii) 2007年認股權計劃

根據附註52A(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、2009年及2010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、2009年及2010年各獲授可認購470,000股股份的認股權。陳富強及梁國權各分別於2007年、2008年、2009年及2010年各獲授可認購170,000股股份的認股權。何恆光及杜禮各分別於2007年、2008年及2009年各獲授可認購170,000股股份的認股權及在2010年各獲授可認購127,500股股份的認股權。麥國琛分別於2007年、2008年及2009年各獲授可認購170,000股股份的認股權。柏立恒分別於2007年及2008年各獲授可認購170,000股及在2009年獲授42,500股股份的認股權。周大滄則在2009年6月獲授可認購85,000股及在2009年及2010年12月各分別獲授可認購170,000股股份的認股權。金澤培於2007年12月獲授可認購75,000股股份的認股權，在2008年及2009年12月各分別獲授可認購65,000股股份的認股權，於2010年7月獲授可認購50,000股股份的認股權及於2010年12月獲授可認購170,000股股份的認股權。

根據2007年、2008年、2009年及2010年授出的認股權之歸屬條款，授出的認股權將由認股權的授予日期(附註9A(i))起計三年內，平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。

10 物業發展利潤

物業發展利潤包括：

百萬港元	2010	2009
由下列項目的遞延收益撥入		
– 收到來自發展商的款項(附註28B(i))	–	16
– 攤分資產(附註28B(ii))	17	1
分佔發展盈餘數額	990	3,497
由攤分資產所得的收入	3,026	72
其他收入扣除其他一般費用的淨額	1	(32)
	4,034	3,554

11 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2010	2009
折舊計提自：		
香港車務運作	2,517	2,476
與車站商務及鐵路相關業務有關的資產	93	91
與租務、管業及其他業務有關的資產	72	71
香港以外的鐵路附屬公司	24	2
	2,706	2,640
攤銷計提自：		
服務經營權資產		
– 九鐵公司的兩鐵合併	400	347
– 香港以外的鐵路附屬公司	14	1
物業管理權	–	4
	414	352
	3,120	2,992

12 兩鐵合併每年非定額付款

由兩鐵合併的指定日期起三年後(即2010年12月2日)開始，公司須根據透過營運九鐵公司服務經營權所賺取而超出若干額度的收入，以層遞方式計算並向九鐵公司支付每年非定額付款。截至2010年12月31日止年度的每年非定額付款為4,500萬港元(2009年：無)。

13 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。

帳項附註

14 利息及財務開支

百萬港元	2010	2009
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	560	719
不需在5年內全部償還的銀行貸款及資本市場貸款	206	172
服務經營權負債	721	719
其他債務(附註23E)	15	15
財務開支	27	47
匯兌(收益)/虧損	(37)	27
	1,492	1,699
財務衍生工具：		
公允價值對沖	-	68
現金流量對沖：		
- 從對沖儲備撥出	86	84
- 非有效部分	(1)	-
不符合作對沖用途的衍生工具	-	3
	85	155
資本化利息開支	(178)	(139)
	1,399	1,715
關於下列各項的利息收入：		
銀行及其他財務機構存款	(114)	(11)
銀行中期票據投資	(34)	-
債券投資	-	(3)
貸予無控制權附屬公司及聯營公司的款項	-	(1)
	(148)	(15)
資本化利息收入	78	-
	1,329	1,700
給予物業發展商貸款的利息	(92)	(196)
	1,237	1,504

資本化利息開支按集團每月平均借貸成本計算，而資本化利息收入則按每月平均存款及銀行中期票據投資利息回報計算。截至2010年12月31日止年度內，每月平均借貸成本為每年3.0%至5.0%不等(2009年：每年3.4%至4.0%)，而每月平均存款及銀行中期票據投資回報利率為每年0.8%至1.2%不等。

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)活動的公允價值收益為1.19億港元(2009年虧損：2.08億港元)，及其相關被對沖的財務資產及負債的公允價值虧損為1.19億港元(2009年收益：1.40億港元)，導致無淨收益或虧損(2009年淨虧損：6,800萬港元)。

15 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	2010	2009
應佔無控制權附屬公司除稅前利潤(附註30)	148	165
應佔聯營公司除稅前利潤(附註32)	22	19
	170	184
應佔無控制權附屬公司稅項(附註30)	(22)	(16)
應佔聯營公司稅項(附註32)	(9)	(8)
	139	160

16 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	2010	2009
本期稅項		
– 年內香港利得稅項，按稅率16.5%(2009年：16.5%)撥備	1,495	1,347
– 年內海外稅項	93	4
	1,588	1,351
遞延稅項		
– 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
– 投資物業的公允價值變動	672	462
– 清理投資物業	–	(2)
– 耗用/(撥備)稅務虧損	10	(6)
– 超過相關折舊的折舊免稅額	287	59
– 撥備及其他	33	16
	1,002	529
	2,590	1,880

2010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%(2009年：16.5%)計算。

海外附屬公司的本期稅項按相關國家適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅率16.5%(2009年：16.5%)計算。

帳項附註

16 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：

	2010		2009	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前利潤	14,762		11,519	
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	2,451	16.6	1,866	16.2
不可扣減支出的稅務影響	200	1.4	122	1.1
非課稅收入的稅務影響	(90)	(0.6)	(114)	(1.0)
未使用而且未確認的可抵扣虧損的稅務影響	29	0.2	6	0.1
實際稅項開支	2,590	17.6	1,880	16.4

17 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118.78億港元(2009年：96.63億港元)利潤。已付及應付予公司股東的股息已列於附註18。

18 股息

年內，已付及擬派發予公司股東的股息如下：

百萬港元	2010	2009
於年內已付或應付的年度股息		
– 於年內批准及支付的中期股息每股14仙(2009年：每股14仙)	807	800
– 結算日後建議派發的末期股息每股45仙(2009年：每股38仙)	2,598	2,177
	3,405	2,977
於去年已付的股息		
– 於年內批准及支付的末期股息每股38仙(2008年：每股34仙)	2,177	1,925

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。於2009年12月31日止財政年度是最後一年公司的最大股東，財政司司長法團選擇收取股份以取代部分可獲的股息，以確保公司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56X披露。

19 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120.59億港元(2009年：96.39億港元)及年內已發行的加權平均普通股數5,751,035,100股(2009年：5,691,839,821股)計算如下：

	2010	2009
於1月1日已發行普通股	5,727,833,692	5,661,143,113
已發行代息股份的影響	20,911,122	30,084,773
已行使認股權的影響	2,290,286	611,935
於12月31日的加權平均普通股數	5,751,035,100	5,691,839,821

19 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120.59億港元(2009年：96.39億港元)及已就僱員認股權計劃下具攤薄潛力的普通股數目作出調整的年內已發行的加權平均普通股數5,756,548,816股(2009年：5,697,441,733股)計算如下：

	2010	2009
於12月31日的加權平均普通股數	5,751,035,100	5,691,839,821
公司認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	5,513,716	5,601,912
於12月31日的加權平均普通股數(攤薄)	5,756,548,816	5,697,441,733

C 若根據股東應佔基本業務利潤(不包括投資物業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1.51港元(2009年：1.28港元)，調整如下：

百萬港元	2010	2009
股東應佔利潤	12,059	9,639
投資物業公允價值的變動	(4,074)	(2,798)
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16A)	672	462
股東應佔基本業務利潤	8,657	7,303

20 業務分類資料

集團由多個業務執行委員會來管理業務。集團根據為分配資源及評估表現而向內部最高級行政管理人員匯報資料的方式，將業務分為下列六個須呈報的類別：

- (i) 香港車務運作：營運香港市區內的一個集體運輸鐵路系統，服務位於赤臘角的香港國際機場及亞洲國際博覽館之機場快綫，過境鐵路服務，新界西北區的輕鐵及巴士服務，城際客運服務，以及貨運業務。
- (ii) 香港車站商務活動：在香港的商務活動包括廣告位、車站內零售舖位及泊車位的租務，鐵路電訊系統的頻譜服務，以及與鐵路相關的附屬公司業務。
- (iii) 香港物業租賃及管理：在香港出租投資物業中的寫字樓、零售舖位及泊車位，以及提供物業管理服務。
- (iv) 香港以外的鐵路附屬公司：營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，並包括與其鐵路系統相關的車站商務活動。
- (v) 物業發展：香港鐵路系統沿綫的物業發展。
- (vi) 所有其他業務：包括與「昂坪360」有關的營運，鐵路顧問服務，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。

帳項附註

20 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 附屬公司	所有 其他業務	物業發展	總計
2010							
收入	12,486	3,018	2,845	10,144	1,025	–	29,518
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額 付款前經營開支	(6,755)	(374)	(556)	(9,865)	(835)	–	(18,385)
	5,731	2,644	2,289	279	190	–	11,133
物業發展利潤	–	–	–	–	–	4,034	4,034
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額 付款前經營利潤	5,731	2,644	2,289	279	190	4,034	15,167
折舊及攤銷	(2,901)	(109)	(4)	(38)	(68)	–	(3,120)
兩鐵合併每年非定額付款	(35)	(10)	–	–	–	–	(45)
	2,795	2,525	2,285	241	122	4,034	12,002
項目研究及業務發展開支							(216)
未計利息及財務開支前經營利潤							11,786
利息及財務開支							(1,237)
投資物業的公允價值變動			4,074				4,074
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤				13	126		139
所得稅							(2,590)
截至2010年12月31日止年度利潤							12,172
資產							
營運資產*	73,924	1,674	45,837	2,410	1,399	652	125,896
在建資產	2,161	10	–	26	–	–	2,197
服務經營權資產	15,963	–	–	5,504	–	–	21,467
物業管理權	–	–	31	–	–	–	31
發展中物業	–	–	–	–	–	9,128	9,128
遞延開支	1,021	–	21	–	–	37	1,079
遞延稅項資產	–	1	5	3	–	–	9
證券投資	–	–	–	–	285	–	285
待售物業	–	–	–	–	–	1,936	1,936
給予物業發展商貸款	–	–	–	–	–	1,975	1,975
無控制權附屬公司權益	–	–	–	–	541	–	541
聯營公司權益	–	–	–	836	–	–	836
	93,069	1,685	45,894	8,779	2,225	13,728	165,380
不予分類的資產							16,285
總資產							181,665

20 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 附屬公司	所有 其他業務	物業發展	總計
2010							
負債							
分類負債	11,064	1,061	1,195	2,193	171	1,357	17,041
服務經營權負債	10,592	–	–	157	–	–	10,749
遞延收益	–	37	–	–	–	568	605
	21,656	1,098	1,195	2,350	171	1,925	28,395
不予分類的負債							35,977
總負債							64,372
其他資料							
以下各項的資本性開支：							
營運資產	65	3	13	95	10	1	187
在建資產	1,561	142	–	24	2	–	1,729
投資物業	–	–	247	–	–	–	247
服務經營權資產	566	–	–	1,757	–	–	2,323
在建鐵路工程	3,462	–	–	–	–	–	3,462
發展中物業	–	–	–	–	–	4,372	4,372
除折舊及攤銷外的非現金開支	44	2	–	4	–	–	50

* 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。

帳項附註

20 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 附屬公司	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	(6,591)	(315)	(616)	(1,035)	(519)	–	(9,076)
	4,939	2,426	2,017	8	331	–	9,721
物業發展利潤	–	–	–	–	–	3,554	3,554
未計折舊及攤銷前經營利潤	4,939	2,426	2,017	8	331	3,554	13,275
折舊及攤銷	(2,816)	(97)	(7)	(3)	(69)	–	(2,992)
	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*	87,342	2,069	41,453	2,029	1,482	808	135,183
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
發展中物業	–	–	–	–	–	6,718	6,718
遞延開支	529	–	8	–	–	21	558
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
	104,946	2,087	41,498	6,478	2,203	13,246	170,458
不予分類的資產							6,036
總資產							176,494

20 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 附屬公司	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
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、機器及設備和其地資產。

不予分類的資產及負債主要包括現金、銀行結餘及存款、財務衍生工具資產及負債及附帶利息的借貸。

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

百萬港元	來自集團以外客戶收入		指定非流動資產	
	2010	2009	2010	2009
香港(所屬地)	19,177	17,525	149,073	142,211
澳洲	7,239	549	123	43
中國內地	175	148	6,268	4,390
瑞典	2,858	494	151	124
其他國家	69	81	57	40
	10,341	1,272	6,599	4,597
	29,518	18,797	155,672	146,808

帳項附註

21 其他全面收益

A 與集團之其他全面收益各組成部分有關的稅項影響如下：

百萬港元	2010			2009		
	除稅前數額	稅項 利益/(支出)	除稅後數額	除稅前數額	稅項支出	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	141	–	141	(10)	–	(10)
– 非控股權益	16	–	16	–	–	–
	157	–	157	(10)	–	(10)
現金流量對沖：對沖儲備淨變動	(31)	5	(26)	122	(20)	102
自用土地及樓宇：固定資產重估儲備淨變動	341	(56)	285	206	(34)	172
其他全面收益	467	(51)	416	318	(54)	264

B 與集團之其他全面收益的組成部分有關的重新分類調整如下：

百萬港元	2010	2009
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	(104)	41
轉撥至對沖項目的最初帳面金額	(12)	(4)
轉撥至損益表：		
– 利息及財務開支(附註14)	86	84
– 其他開支(附註8E)	(1)	1
因以下項目貸記/(借記)至其他全面收益列支的遞延稅項淨額：		
– 年內確認對沖項目工具的公允價值變動	17	(7)
– 轉撥至對沖項目的最初帳面金額	2	1
– 轉撥至損益表	(14)	(14)
年內確認為其他全面收益的對沖儲備淨變動	(26)	102
自用土地及樓宇：		
年內確認的公允價值變動	341	206
因年內確認的公允價值變動借記至其他全面收益列支的遞延稅項淨額	(56)	(34)
年內確認為其他全面收益的固定資產重估儲備淨變動	285	172

22 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	
	2010	2009	2010	2009
原值或估值				
於1月1日	40,993	37,737	39,879	36,618
添置	247	123	229	117
清理	-	(17)	-	(17)
公允價值變更	4,074	2,798	4,058	2,809
在建資產重新分類(附註23)	-	352	-	352
於12月31日	45,314	40,993	44,166	39,879
長期租賃	1,589	1,591	1,589	1,591
中期租賃	43,725	39,402	42,577	38,288
	45,314	40,993	44,166	39,879

集團的所有投資物業已於2010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40.74億港元(2009年：27.98億港元)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23D披露。

帳項附註

23 其他物業、機器及設備

集團

百萬港元	租賃土地	自用土地 及樓宇	土木工程	機器 及設備	在建資產	總計
2010						
原值或估值						
於2010年1月1日	732	2,120	46,507	61,026	1,366	111,751
添置	-	-	-	187	1,729	1,916
資本化調整*	-	-	(9)	(2)	-	(11)
清理/註銷	-	-	(1)	(360)	(19)	(380)
重估盈餘(附註21B)	-	283	-	-	-	283
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	12	(31)	19	-
轉撥至額外經營權財產(附註24)	-	-	-	(6)	(68)	(74)
其他投入使用資產	-	-	133	699	(832)	-
匯兌差異	-	-	-	21	2	23
於2010年12月31日	732	2,403	46,642	61,534	2,197	113,508
原值	732	-	46,642	61,534	2,197	111,105
於2010年12月31日估值	-	2,403	-	-	-	2,403
累計折舊						
於2010年1月1日	178	-	5,008	28,721	-	33,907
年內折舊	13	58	403	2,232	-	2,706
清理後撥回	-	-	(1)	(324)	-	(325)
重估後撥回(附註21B)	-	(58)	-	-	-	(58)
匯兌差異	-	-	-	2	-	2
於2010年12月31日	191	-	5,410	30,631	-	36,232
於2010年12月31日帳面淨值	541	2,403	41,232	30,903	2,197	77,276

23 其他物業、機器及設備(續)

集團

百萬港元	租賃土地	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(以往呈報)	-	1,965	46,359	59,473	1,400	109,197
按HKAS17修訂重新分類(附註2A(iii))	732	-	-	-	-	732
於2009年1月1日·重新分類	732	1,965	46,359	59,473	1,400	109,929
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21B)	-	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22)	-	-	-	-	(352)	(352)
轉撥至額外經營權財產(附註24)	-	-	-	(79)	(46)	(125)
由在建鐵路工程轉撥入(附註26)	-	-	134	599	-	733
其他投入使用資產	-	-	14	1,129	(1,143)	-
於2009年12月31日	732	2,120	46,507	61,026	1,366	111,751
原值	732	-	46,507	61,026	1,366	109,631
於2009年12月31日估值	-	2,120	-	-	-	2,120
累計折舊						
於2009年1月1日(以往呈報)	-	-	4,612	26,781	-	31,393
按HKAS17修訂重新分類(附註2A(iii))	165	-	-	-	-	165
於2009年1月1日·重新分類	165	-	4,612	26,781	-	31,558
年內折舊	13	51	399	2,177	-	2,640
清理後撥回	-	-	(3)	(235)	-	(238)
轉撥至額外經營權財產(附註24)	-	-	-	(2)	-	(2)
重估後撥回(附註21B)	-	(51)	-	-	-	(51)
於2009年12月31日	178	-	5,008	28,721	-	33,907
於2009年12月31日帳面淨值	554	2,120	41,499	32,305	1,366	77,844

* 資本化調整與若干鐵路資產於啟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27.06億港元(2009年：26.40億港元)，包括年內折舊27.07億港元(2009年：26.40億港元)減去100萬港元(2009年：無)的資本化調整。

帳項附註

23 其他物業、機器及設備(續)

公司

百萬港元	租賃土地	自用土地 及樓宇	土木工程	機器 及設備	在建資產	總計
2010						
原值或估值						
於2010年1月1日	732	2,120	46,507	60,177	1,350	110,886
添置	-	-	-	89	1,678	1,767
資本化調整*	-	-	(9)	(2)	-	(11)
清理/註銷	-	-	(1)	(364)	(19)	(384)
重估盈餘(附註21B)	-	283	-	-	-	283
其他物業、機器及設備內重新分類	-	-	12	(31)	19	-
轉撥至額外經營權財產(附註24)	-	-	-	(6)	(68)	(74)
其他投入使用資產	-	-	133	666	(799)	-
於2010年12月31日	732	2,403	46,642	60,529	2,161	112,467
原值	732	-	46,642	60,529	2,161	110,064
於2010年12月31日估值	-	2,403	-	-	-	2,403
累計折舊						
於2010年1月1日	178	-	5,008	28,167	-	33,353
年內折舊	13	58	403	2,177	-	2,651
清理後撥回	-	-	(1)	(323)	-	(324)
重估後撥回(附註21B)	-	(58)	-	-	-	(58)
於2010年12月31日	191	-	5,410	30,021	-	35,622
於2010年12月31日帳面淨值	541	2,403	41,232	30,508	2,161	76,845

23 其他物業、機器及設備(續)

公司

百萬港元	租賃土地	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(以往呈報)	-	1,965	46,359	58,763	1,390	108,477
按HKAS17修訂重新分類(附註2A(iii))	732	-	-	-	-	732
於2009年1月1日, 重新分類	732	1,965	46,359	58,763	1,390	109,209
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21B)	-	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22)	-	-	-	-	(352)	(352)
轉撥至額外經營權財產(附註24)	-	-	-	(79)	(46)	(125)
由在建鐵路工程轉撥入(附註26)	-	-	134	599	-	733
其他投入使用資產	-	-	14	1,107	(1,121)	-
於2009年12月31日	732	2,120	46,507	60,177	1,350	110,886
原值	732	-	46,507	60,177	1,350	108,766
於2009年12月31日估值	-	2,120	-	-	-	2,120
累計折舊						
於2009年1月1日(以往呈報)	-	-	4,612	26,252	-	30,864
按HKAS17修訂重新分類(附註2A(iii))	165	-	-	-	-	165
於2009年1月1日, 重新分類	165	-	4,612	26,252	-	31,029
年內折舊	13	51	399	2,152	-	2,615
清理後撥回	-	-	(3)	(235)	-	(238)
轉撥至額外經營權財產(附註24)	-	-	-	(2)	-	(2)
重估後撥回(附註21B)	-	(51)	-	-	-	(51)
於2009年12月31日	178	-	5,008	28,167	-	33,353
於2009年12月31日帳面淨值	554	2,120	41,499	32,010	1,350	77,533

* 資本化調整與若干鐵路資產於啟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26.51億港元(2009年: 26.15億港元), 包括年內折舊26.52億港元(2009年: 26.15億港元)減去100萬港元(2009年: 無)的資本化調整。

帳項附註

23 其他物業、機器及設備(續)

A 集團及公司的租賃土地的租賃期分列如下：

集團及公司

百萬港元	2010	2009
帳面淨值		
- 長期租賃	146	148
- 中期租賃	395	406
	541	554

與香港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一項根據營運協議下，與公司於地下鐵路的專營權同時屆滿的租約批予公司(附註56C、56D及56I)。

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，均記入綜合損益表內作為鐵路經營開支。

B 所有集團的自用土地及樓宇均位於香港以中期租賃持有，並以公允價值列帳。所有自用土地及樓宇已於2010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3.41億港元(2009年：2.06億港元)，在扣除遞延稅項淨額撥備5,600萬港元(2009年：3,400萬港元)(附註21B)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51)。

倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於2010年12月31日的帳面金額應為8.99億港元(2009年：9.24億港元)。

C 在建資產包括與鐵路營運有關的資本性工程項目。

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綜合損益表中攤銷，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453.14億港元(2009年：409.93億港元)及441.66億港元(2009年：398.79億港元)，持作經營租賃用途的車站小商店的帳面總值為5.51億港元(2009年：4.99億港元)，而相關的累計折舊為1.90億港元(2009年：1.62億港元)。

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	
	2010	2009	2010	2009
1年內	3,846	3,265	3,592	3,208
1至5年內	5,486	3,651	4,664	3,610
5年後	391	54	74	54
	9,723	6,970	8,330	6,872

23 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。集團可選擇於租賃期屆滿時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。

在2008年，某些抵銷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。

24 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		深圳四號綫	斯德哥爾摩地鐵	總計
	最初經營權財產	額外經營權財產			
2010					
原值					
於2010年1月1日	15,226	1,183	3,539	88	20,036
年內淨增置	–	566	1,757	–	2,323
清理	–	(5)	–	–	(5)
由其他物業、機器及設備撥入(附註23)	–	74	–	–	74
匯兌差異	–	–	133	3	136
於2010年12月31日	15,226	1,818	5,429	91	22,564
累計攤銷					
於2010年1月1日	634	50	–	1	685
年內攤銷	305	95	2	12	414
清理後撥回	–	(3)	–	–	(3)
匯兌差異	–	–	–	1	1
於2010年12月31日	939	142	2	14	1,097
於2010年12月31日帳面淨值	14,287	1,676	5,427	77	21,467

帳項附註

24 服務經營權資產(續)

集團

百萬港元	與九鐵公司的兩鐵合併		深圳四號綫	斯德哥爾摩 地鐵	總計
	最初 經營權財產	額外 經營權財產			
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23)	–	125	–	–	125
由遞延開支撥入(附註29)	–	–	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23)	–	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

公司

百萬港元	最初 經營權財產	額外 經營權財產	總計
2010			
原值			
於2010年1月1日	15,226	1,183	16,409
年內淨增置	–	566	566
清理	–	(5)	(5)
由其他物業、機器及設備撥入(附註23)	–	74	74
於2010年12月31日	15,226	1,818	17,044
累計攤銷			
於2010年1月1日	634	50	684
年內攤銷	305	95	400
清理後撥回	–	(3)	(3)
於2010年12月31日	939	142	1,081
於2010年12月31日帳面淨值	14,287	1,676	15,963

24 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23)	–	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23)	–	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

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，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，承擔九鐵公司不可回收的負債淨額2.26億港元及合資格資本化的兩鐵合併開支3.89億港元。額外經營權財產乃為九鐵系統進行替換及升級的支出。

有關深圳四號線的服務經營權財產乃關於深圳市軌道交通四號線(「深圳四號線」)的建設、營運及轉移項目(附註57G(i))。該服務經營權財產成本包括為建造深圳四號線二期提供建造服務的金額，及於經營深圳四號線一期的經營期內每年租賃款項總額3.19億元人民幣，按估計的長期新增貸款利率5.35%計算並資本化的貼現值1.32億元人民幣(1.51億港元)。此服務經營權財產於經營期內由開始營運起攤銷並計入綜合損益表。

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。

25 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	2010	2009
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	9	5
年內攤銷	–	4
於12月31日	9	9
於12月31日帳面淨值	31	31

帳項附註

26 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29)	開支	啓用後轉撥 作固定資產 (附註23)	於12月31日 結餘
2010					
西港島綫項目					
建築成本	891	-	3,064	-	3,955
顧問諮詢費	364	-	66	-	430
員工薪酬及其他開支	418	-	332	-	750
財務開支/(利息收入)	12	-	(70)	-	(58)
已耗用政府財務資助	(1,685)	-	(3,392)	-	(5,077)
總計	-	-	-	-	-
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)	-
西港島綫項目					
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
已耗用政府財務資助	-	(400)	(1,285)	-	(1,685)
	-	274	(274)	-	-
總計	658	274	(199)	(733)	-

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，政府於2010年3月提供122.52億港元財務資助予公司(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173.44億港元。於2010年12月31日，公司就此項目的累計開支為50.77億港元(2009年：16.85億港元)，全部開支已被政府的財務資助所抵銷，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總值為70.42億港元(2009年：33.40億港元)及預期未來項目支出為52.25億港元。

27 由九廣鐵路公司或政府委託的其他在建鐵路工程

A 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綜合損益表，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。截至2010年12月31日止年度，項目管理費5,200萬港元(2009年：3.17億港元)及獎勵金5,500萬港元(2009年：5,500萬港元)已於綜合損益表確認為收入。

B 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、地盤勘測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。

C 廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)項目

於2008年11月24日，政府與公司簽訂有關高鐵香港段設計、地盤勘測及採購活動的委託協議(「初步委託協議」)。按照初步委託協議，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。

於2010年1月26日，政府與公司就高鐵香港段的建造及投入服務訂立另外一份委託協議(「委託協議」)。按照委託協議，公司將會負責建造及運行高鐵香港段，而政府作為高鐵香港段的擁有人，會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。根據委託協議的條款，此數額可作更改，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高鐵香港段。

截至2010年12月31日止年度內，項目管理收入4.33億港元已確認為綜合損益表中。

帳項附註

28 發展中物業

於1995年由公司及政府簽訂有關建造機場鐵路的機場鐵路協議，包括批與公司的東涌綫及機場快綫沿綫五個車站的土地發展權(「機場鐵路物業發展項目」)。

根據公司與政府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」)。

根據兩鐵合併中的物業組合協議，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)。

公司支付的物業發展權開支、地盤準備工程開支包括地價，會資本化為發展中物業並沖銷從發展商收取有關同一發展中物業的款項。若從發展商收取的款項超逾公司的有關開支時，餘款會記入遞延收益帳內(附註28B(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。遞延收益餘額在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，以確認公司就批出的物業發展權所須承擔的責任。

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28B(i))	於項目 完成時撥出	於12月31日 結餘
2010					
機場鐵路物業發展項目	–	14	(14)	–	–
將軍澳支綫物業發展項目	2,245	331	(12)	(1,413)	1,151
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	4,473	4,027	(523)	–	7,977
	6,718	4,372	(549)	(1,413)	9,128
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/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	5,814	119	–	(1,460)	4,473
	7,895	303	(15)	(1,465)	6,718

截至2009年12月31日，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(附註39)。該款項於2010年項目完成時撥出。

東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目包括從九鐵公司購入發展用地之物業發展權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2010年12月31日，未償付的協議金額包括利息共6.99億港元(2009年：8.40億港元)。截至2010年12月31日止年度內的開支包括柯士甸站的物業發展用地塊C及D的補地價費用39億港元。

28 發展中物業(續)

B 物業發展的遞延收益

集團及公司

百萬港元	2010	2009
物業發展的遞延收益包括：		
– 從發展商收取的款項(附註28B(i))	568	107
– 攤分資產(附註28B(ii))	–	17
	568	124

(i) 從發展商收取的款項的遞延收益

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28A)	確認為利潤 的數額 (附註10)	於12月31日 結餘
2010					
機場鐵路物業發展項目	52	–	(14)	–	38
將軍澳支綫物業發展項目	55	–	(12)	–	43
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	–	1,010	(523)	–	487
	107	1,010	(549)	–	568
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
	138	–	(15)	(16)	107

(ii) 攤分資產的遞延收益

根據機場鐵路物業發展項目的發展協議，公司於2004年收取部分位於九龍站一商場(「圓方」)外殼及單位作為攤分資產。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	2010	2009
於1月1日結餘	17	18
減：確認為利潤的數額(附註10)	(17)	(1)
於12月31日結餘	–	17

帳項附註

28 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	2010	2009
於1月1日結餘	6,455	4,575
已收保管資金	43,110	39,540
加：所得利息	18	17
	49,583	44,132
年內墊支費用	(45,875)	(37,677)
於12月31日結餘	3,708	6,455
代表：		
於12月31日指定銀行戶口結餘	3,706	6,453
應收保證金	2	2
	3,708	6,455

除了以上所述，截至2010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共12.25億港元(2009年：1.24億港元)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其若干附屬公司(「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2010年，公司產生的可追償費用連同間接費用及應計利息為6,000萬港元(2009年：7,200萬港元)。

29 遞延開支

百萬港元	集團		公司	
	2010	2009	2010	2009
於1月1日結餘	558	1,988	558	338
年內開支	521	494	521	494
轉撥至服務經營權資產(附註24)	-	(1,650)	-	-
轉撥至在建鐵路工程(附註26)	-	(274)	-	(274)
於12月31日結餘	1,079	558	1,079	558

截至於2009年12月31日止年度，隨著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2008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，已於簽訂服務經營權協議時轉撥至服務經營權資產。同年，西港島綫項目在扣除前期收訖的4億港元的政府財務資助的淨開支2.74億港元已於簽訂項目協議時轉撥至在建鐵路工程。於2010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。

30 無控制權附屬公司權益

百萬港元	集團		公司	
	2010	2009	2010	2009
非上市股份，按成本	-	-	24	24
應佔淨資產	541	490	-	-
	541	490	24	24

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	不活動
Octopus International Projects Limited	1 港元	57.4%	-	100%	香港	投資控股
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
八達通繳費有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	項目管理
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	奧克蘭的 顧問服務
八達通系統有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	香港的 顧問服務
Octopus Transactions Limited	2 港元	57.4%	-	100%	香港	項目管理
八達通卡澳門有限公司	25,000 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，公司與四家本地運輸公司，成立八達通卡有限公司(「八達通」)，以發展及經營「八達通」免觸碰智能卡票務系統。於2000年，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及將八達通卡的用途擴展至非運輸服務。於2001年，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。於2005年，八達通為分拆其受規管的付款業務及非付款業務進行公司重組，並成立一間新控股公司，八達通控股有限公司(「八達通控股」)，以持有八達通及其他非付款業務公司的所有已發行股份。公司於八達通控股及其附屬公司的實際權益57.4%維持不變，而公司委派出任八達通控股董事局成員的代表在董事局會議中，僅佔49%的投票權。

截至2010年12月31日止年度內，公司就八達通提供的中央結算服務所產生的開支為1.09億港元(2009年：1億港元)。八達通就公司的增值、八達通卡售賣及退款服務、電腦設備和有關服務、員工借調、項目行政服務以及提供倉庫存儲服務所產生的費用為4,800萬港元(2009年：2,400萬港元)。年內，八達通控股向公司派發股息7,500萬港元(2009年：4,000萬港元)。

帳項附註

30 無控制權附屬公司權益(續)

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	2010 (經審核)	2009 (經審核)
營業額	662	629
其他經營收入	6	5
	668	634
員工薪酬	(119)	(120)
增值服務費用及銀行費用	(80)	(72)
其他費用	(222)	(159)
未計折舊前經營利潤	247	283
折舊	(43)	(62)
未計利息及財務開支前經營利潤	204	221
淨利息收入	56	66
應佔共同控制公司虧損	(2)	-
除稅前利潤	258	287
所得稅	(39)	(28)
年內利潤	219	259
集團所佔除稅前利潤(附註15)	148	165
集團所佔所得稅(附註15)	(22)	(16)

綜合資產負債表

於12月31日 百萬港元	2010 (經審核)	2009 (經審核)
資產		
固定資產	189	159
投資	2,195	2,427
其他資產	277	209
銀行存款及現金	671	245
	3,332	3,040
負債		
應付持卡人的預繳車費及按金	(2,004)	(1,834)
應付關連人士的款項	(24)	(24)
其他負債	(362)	(329)
	(2,390)	(2,187)
淨資產	942	853
權益		
股本	42	42
保留溢利	900	811
	942	853
集團所佔淨資產	541	490

31 於附屬公司的投資

公司

百萬港元	2010	2009
非上市股份，按成本	1,256	1,222
扣除：減值虧損	-	(3)
	1,256	1,219

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(2009年：2,400萬港元)，其有關詳情在附註30中披露。於2010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。

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>2010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	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、 管理及其他物業 相關業務

帳項附註

31 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		
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	無線電訊網絡服務
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
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	無線電訊網絡服務
360 假期有限公司	500,000 港元	100%	–	100%	香港	導賞服務
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
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
MTR Stockholm AB	40,000,000 瑞典克朗	100%	–	100%	瑞典	鐵路營運 及維修
重慶滙俊物業管理有限公司*	150,000 美元	70%	–	70%	中華人民 共和國	物業管理

31 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		
港鐵(北京)商業設施管理有限公司	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*	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)	2,636,000,000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
<u>於2010年成立的附屬公司</u>						
Extensive Growth Limited	1港元	100%	100%	-	香港	投資控股
港鐵物業(北京)第一有限公司	1港元	100%	-	100%	香港	物業發展、投資、 管理及其他物業 相關業務
港鐵物業(深圳)有限公司	1港元	100%	100%	-	香港	物業發展、 投資及管理
港鐵商業管理(北京)有限公司*	120,000港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	商業管理、商業顧問、 商業設施策劃及 顧問服務

* 並非由畢馬威會計師事務所審核的附屬公司。

截至2010年12月31日止年度內，Rail Sourcing Solutions (UK) Limited已清盤。

帳項附註

32 聯營公司權益

集團

百萬港元	2010	2009
應佔淨資產	836	823

集團及公司於2010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。

截至2010年12月31日止年度內，Tunnelbanan Teknik Stockholm AB向MTR Stockholm AB提供列車維修及其他支援服務，費用為5.11億瑞典克朗(5.50億港元)(2009年：1.04億瑞典克朗或1.13億港元)。MTR Stockholm AB將車廠、車廠設備租賃予Tunnelbanan Teknik Stockholm AB及向其提供其他支援服務，合共收費1.14億瑞典克朗(1.22億港元)(2009年：2,300萬瑞典克朗或2,400萬億港元)。

年內，公司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3,200萬港元(2009年：4,800萬港元)；及向LOROL提供員工借調及顧問服務，收費100萬港元(2009年：100萬港元)。截至2009年12月31日止年度內，公司亦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。

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	2010	2009
非流動資產	2,435	2,771
流動資產	747	434
非流動負債	(972)	(83)
流動負債	(1,374)	(2,299)
淨資產	836	823
收入	1,612	2,115
支出	(1,590)	(2,096)
除稅前利潤	22	19
所得稅	(9)	(8)
年內利潤	13	11

33 證券投資

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

集團

百萬港元	2010	2009
持至到期日證券(攤銷成本)		
– 於1年內到期	1,000	–
– 於1年後到期	2,627	–
	3,627	–
於海外上市的交易證券(公允價值)(第一級，參閱附註36定義)		
– 於1年內到期	67	107
– 於1年後到期	218	120
	285	227
	3,912	227

公司

百萬港元	2010	2009
持至到期日證券(攤銷成本)		
– 於1年內到期	1,000	–
– 於1年後到期	2,627	–
	3,627	–

帳項附註

34 員工置業貸款

集團及公司

百萬港元	2010	2009
於1月1日結餘	7	10
贖回	(1)	(1)
償還	(2)	(2)
於12月31日結餘	4	7

集團及公司

百萬港元	2010	2009
應收款項：		
– 於1年內收回	1	2
– 於1年後收回	3	5
	4	7

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。

35 待售物業

集團及公司

百萬港元	2010	2009
待售物業		
– 按原值	1,829	3,676
– 按可實現淨值	107	107
	1,936	3,783

於2010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(iv)及(v)))，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2009年及2010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(2009年：1,200萬港元)的撥備。

36 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	
2010								
財務衍生工具資產								
總額繳付：								
外匯遠期合約								
- 現金流量對沖：	147	11	2					
- 流入				121	27	12	-	160
- 流出				(112)	(25)	(12)	-	(149)
- 不符合對沖會計：	11	2	2					
- 流入				13	-	-	-	13
- 流出				(11)	-	-	-	(11)
貨幣掉期								
- 公允價值對沖：	1,255	75	2					
- 流入				46	37	817	467	1,367
- 流出				(15)	(10)	(792)	(464)	(1,281)
淨額繳付：								
利率掉期								
- 公允價值對沖	2,834	280	2	102	123	91	18	334
- 現金流量對沖	350	7	2	(7)	(5)	5	11	4
	4,597	375		137	147	121	32	437
財務衍生工具負債								
總額繳付：								
外匯遠期合約								
- 現金流量對沖：	82	4	2					
- 流入				49	19	8	-	76
- 流出				(52)	(20)	(8)	-	(80)
- 不符合對沖會計：	129	-	2					
- 流入				108	17	4	-	129
- 流出				(108)	(17)	(4)	-	(129)
貨幣掉期								
- 公允價值對沖：	4,663	32	2					
- 流入				9	15	5,092	-	5,116
- 流出				(15)	(26)	(5,106)	-	(5,147)
淨額繳付：								
利率掉期								
- 公允價值對沖	-	-	2	-	-	-	-	-
- 現金流量對沖	1,312	112	2	(49)	(42)	(29)	-	(120)
	6,186	148		(58)	(54)	(43)	-	(155)
總計	10,783							

帳項附註

36 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

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				
				1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	總計
2009								
財務衍生工具資產								
總額繳付：								
外匯遠期合約								
– 現金流量對沖：								
	756	32	2					
– 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
	<u>6,166</u>	<u>370</u>		<u>177</u>	<u>97</u>	<u>133</u>	<u>16</u>	<u>423</u>
財務衍生工具負債								
總額繳付：								
外匯遠期合約								
– 現金流量對沖：								
	67	1	2					
– 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)
	<u>12,227</u>	<u>237</u>		<u>(115)</u>	<u>(41)</u>	<u>(138)</u>	<u>–</u>	<u>(294)</u>
總計	18,393							

* 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

36 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2009年及2010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0.045%至3.407%(2009年：0.080%至3.713%)，美元所用利率介於0.392%至3.509%(2009年：0.193%至4.703%)，而歐元所用利率介於0.379%至3.393%(2009年：0.236%至4.247%)。

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，及維持足夠現金結餘及/或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	2010				2009			
	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	3,218	2,315	598	6,131	3,851	2,006	557	6,414
2年至5年內須償還的款項	8,717	1,318	1	10,036	8,573	2,532	-	11,105
1年至2年內須償還的款項	603	6,569	1	7,173	1,012	140	-	1,152
1年內須償還的款項	1,013	480	1	1,494	6,622	3,195	-	9,817
	13,551	10,682	601	24,834	20,058	7,873	557	28,488

帳項附註

36 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

公司

百萬元	2010				2009			
	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	577	–	598	1,175	593	134	557	1,284
2年至5年內須償還的款項	117	531	–	648	115	1,835	–	1,950
1年至2年內須償還的款項	39	6,457	–	6,496	39	60	–	99
1年內須償還的款項	39	376	–	415	5,031	3,118	–	8,149
	772	7,364	598	8,734	5,778	5,147	557	11,482

其他是指租出/租回交易債務(附註23E)。

(ii) 利率風險

集團的利率風險主要來自借貸活動。固定及浮動利率貸款會由於市場利率波動為集團帶來公允價值及現金流量利率風險。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，則會運用財務衍生工具如利率掉期來調整定息及浮息的比例，務求使其貼近模式。於2010年12月31日，計入未完約貨幣及利率掉期後，45%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2010年12月31日，集團持有總額為119.48億港元的現金結餘及銀行存款用以產生浮息收入，相對浮息貸款總額為112.37億港元。

於2010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溢利將增加/減少約8,500萬港元/2,400萬港元，而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約4,900萬港元/2,600萬港元。

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2009年，根據利率整體上升/下調分別為100/50點子的假設進行類似分析，估計集團的除稅後利潤及保留溢利將減少/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。

(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未平倉結存，從而管理及控制其外匯風險。當債項所採用的貨幣未能與償還該債項的預期現金流所用的貨幣相符時，集團會透過貨幣掉期把債項所產生的外匯風險轉換至港幣風險。在採用外幣進行採購時，集團會訂立外匯遠期合約以預先訂立的匯率確定在結算時所需要的外幣。

集團來自外匯借貸的美元風險被其持有的美元現金結餘、銀行存款及投資所抵銷。

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的貨幣風險。

36 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所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23E)。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。

所有存款及投資均受制於類似的個別交易對手/發行人交易上限，有關上限是根據各交易對手/發行人的信貸評級及/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或發行人投資的時間長短亦因應有關交易對手/發行人的信貸評級而受到限制。存款/投資額及年期均受到定期監察，確保符合為有關交易對手/發行人所設定的限制。此外，集團積極監察交易對手/發行人的信用違約掉期水平及其每日的變動，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/發行人的風險及/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38及39。

37 存料與備料

百萬港元	集團		公司	
	2010	2009	2010	2009
預計於下列時間耗用的存料與備料：				
– 1年內	643	629	519	547
– 1年後	426	417	363	333
	1,069	1,046	882	880
減：陳舊存貨撥備	(8)	(6)	(8)	(6)
	1,061	1,040	874	874

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。

38 應收帳項、按金及預付款項

百萬港元	集團		公司	
	2010	2009	2010	2009
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	636	805	636	805
– 車務運作及其他	2,421	1,623	1,139	1,134
	3,057	2,428	1,775	1,939

帳項附註

38 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) 在深圳的特許經營權收入乃經深圳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)。在墨爾本的特許經營權收入乃按其性質而於每週或每月收取。大部分於斯德哥爾摩的特許經營權收入於交易月份內收取，而餘款則於隨後的一個月內收取。
- (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，並於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	
	2010	2009	2010	2009
未到期款項	1,900	1,414	1,088	1,117
30日過期未付	157	209	61	200
60日過期未付	27	11	21	9
90日過期未付	8	3	3	1
超過90日過期未付	11	13	6	7
應收帳項總額	2,103	1,650	1,179	1,334
按金及預付款項	785	600	427	427
預付退休金開支	169	178	169	178
	3,057	2,428	1,775	1,939

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28C)，及其他可收回雜項開支的應收款項共6.34億港元(2009年：8.05億港元)。

截至2010年12月31日，除與車務運作及其他有關的按金及應收帳項1.53億港元(2009年：1.98億港元)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。由於帳面價值減去呆壞帳的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	
	2010	2009	2010	2009
迪拉姆(百萬元)	-	6	-	6
新台幣(百萬元)	2	3	2	3
英鎊(百萬元)	-	1	-	1
美元(百萬元)	9	11	8	10

39 給予物業發展商貸款

集團及公司

百萬港元	2010		2009	
	名義金額	帳面金額	名義金額	帳面金額
給予物業發展商的免息貸款	2,000	1,975	2,000	1,916

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。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。

40 應收政府及其他關連人士的款項

百萬港元	集團		公司	
	2010	2009	2010	2009
應收下列關連人士的款項：				
– 政府	156	12,432	156	12,432
– 九鐵公司	25	165	25	165
– 無控制權附屬公司	17	15	17	15
– 聯營公司	132	176	71	94
– 公司的其他附屬公司(扣除減值虧損)	–	–	4,096	3,249
	330	12,788	4,365	15,955

於2010年12月31日，應收政府款項與委託予公司的基建工程有關，其中包括未清還帳款、保證金及可向政府收回的合約索償準備金，公司為西鐵物業發展所涉及的可收回支出(附註28D)，和沙田至中環綫及高鐵香港段項目中可向政府收回費用的未清償部分(附註27B及27C)。除了上述項目以外，於2009年12月31日，應收政府款項包括政府就建造西港島綫項目所提供的122.52億港元財務資助並已於2010年3月收訖(附註26B)。

應收九鐵公司款項乃與外判協議及九龍南綫項目管理協議有關的付款，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，以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2010年12月31日，集團應收聯營公司款項包括給予London Overground Rail Operations Ltd未償還的貸款1,200萬港元(100萬英鎊)(2009年：1,300萬港元或100萬英鎊)(附註57H(i))及給予Tunnelbanan Teknik Stockholm AB的貸款7,500萬港元(6,500萬瑞典克朗)(2009年：7,100萬港元或6,500萬瑞典克朗)(附註57H(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。

帳項附註

41 現金、銀行結餘及存款

百萬港元	集團		公司	
	2010	2009	2010	2009
銀行及其他財務機構存款	12,337	5,493	12,065	5,455
銀行存款及現金	997	1,622	208	167
現金、銀行結餘及存款	13,334	7,115	12,273	5,622
減：於存入日起計到期日多於三個月的銀行存款	(9,610)	–	(9,355)	–
減：銀行透支(附註42A)	(16)	(21)	(16)	(21)
現金流量表所示的現金及現金等價物	3,708	7,094	2,902	5,601

年內，集團從遞延收益及攤分長期投資用途的資產而確認的物業發展利潤為5,900萬港元(2009年：8,900萬港元)，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、銀行結餘及存款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	
	2010	2009	2010	2009
澳元(百萬元)	11	–	11	–
歐元(百萬元)	5	4	5	4
日元(百萬元)	100	369	100	369
新台幣(百萬元)	10	12	10	12
英鎊(百萬元)	–	3	–	3
瑞典克朗(百萬元)	2	–	2	–
美元(百萬元)	679	270	676	265

42 貸款及其他債務

A 分類

集團

百萬港元	2010			2009		
	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：						
2010年到期的美元環球票據	–	–	–	4,656	4,927	4,679
債務發行計劃票據(2014年到期的歐洲美元債券)	4,759	5,144	4,663	4,692	5,045	4,663
	4,759	5,144	4,663	9,348	9,972	9,342
非上市：						
2010年至2020年到期的債務發行計劃票據	6,679	7,202	6,447	7,719	8,178	7,547
	6,679	7,202	6,447	7,719	8,178	7,547
資本市場借貸工具總計	11,438	12,346	11,110	17,067	18,150	16,889
銀行貸款	8,971	8,973	8,972	6,443	6,438	6,428
其他	332	370	332	312	321	312
貸款及其他	20,741	21,689	20,414	23,822	24,909	23,629
銀行透支	16	16	16	21	21	21
短期貸款	300	300	300	25	25	25
總計	21,057	22,005	20,730	23,868	24,955	23,675

42 貸款及其他債務(續)

A 分類(續)

公司

百萬港元	2010			2009		
	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：						
2010年到期的美元環球票據	-	-	-	4,656	4,927	4,679
	-	-	-	4,656	4,927	4,679
非上市：						
2018年到期的債務發行計劃票據	457	646	466	447	628	479
	457	646	466	447	628	479
資本市場借貸工具總計	457	646	466	5,103	5,555	5,158
銀行貸款	6,915	6,918	6,916	4,966	4,961	4,951
其他	328	366	328	312	321	312
貸款及其他	7,700	7,930	7,710	10,381	10,837	10,421
銀行透支	16	16	16	21	21	21
短期貸款	300	300	300	25	25	25
總計	8,016	8,246	8,026	10,427	10,883	10,467

其他包括租出/租回交易中的非抵銷債務(附註23E)。

於2010年12月31日，集團尚未動用的銀行已承諾貸款總額為22.94億港元(2009年：105.13億港元)，另有若干尚未動用的無承諾貸款總額150.28億港元(2009年：141.55億港元)，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	
	2010	2009	2010	2009
歐元(百萬元)	1	3	-	-
英鎊(百萬元)	-	2	-	2
美元(百萬元)	761	1,363	1	3

公司

	對沖活動前		對沖活動後	
	2010	2009	2010	2009
歐元(百萬元)	1	3	-	-
英鎊(百萬元)	-	2	-	2
美元(百萬元)	61	663	1	3

帳項附註

42 貸款及其他債務(續)

B 還款期分析

集團

百萬港元	2010				2009			
	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	2,715	1,471	328	4,514	3,215	1,155	312	4,682
2年至5年內須償還的款項	7,793	1,084	2	8,879	7,395	2,222	-	9,617
1年至2年內須償還的款項	102	6,400	1	6,503	500	16	-	516
1年內須償還的款項	500	17	1	518	5,779	3,035	-	8,814
	11,110	8,972	332	20,414	16,889	6,428	312	23,629
銀行透支	-	16	-	16	-	21	-	21
短期貸款	-	300	-	300	-	25	-	25
	11,110	9,288	332	20,730	16,889	6,474	312	23,675
減：未經攤銷的折價、溢價及財務 開支餘額	(38)	(5)	-	(43)	(57)	(1)	-	(58)
因財務工具的公允價值變動之調整	366	4	-	370	235	16	-	251
債務帳面總額	11,438	9,287	332	21,057	17,067	6,489	312	23,868

公司

百萬港元	2010				2009			
	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	-	328	793	465	132	312	909
2年至5年內須償還的款項	1	511	-	512	14	1,768	-	1,782
1年至2年內須償還的款項	-	6,389	-	6,389	-	16	-	16
1年內須償還的款項	-	16	-	16	4,679	3,035	-	7,714
	466	6,916	328	7,710	5,158	4,951	312	10,421
銀行透支	-	16	-	16	-	21	-	21
短期貸款	-	300	-	300	-	25	-	25
	466	7,232	328	8,026	5,158	4,997	312	10,467
減：未經攤銷的折價、溢價及財務 開支餘額	(5)	(5)	-	(10)	(13)	(1)	-	(14)
因財務工具的公允價值變動之調整	(4)	4	-	-	(42)	16	-	(26)
債務帳面總額	457	7,231	328	8,016	5,103	5,012	312	10,427

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。

42 貸款及其他債務(續)

C 已發行及贖回的債券及票據

截至2009年及2010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	2010		2009	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	-	-	500	500

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2010年12月31日止年度內，集團贖回非上市債券11億港元(2009年：13億港元)，及贖回上市債券6億美元(2009年：7.50億美元)。

D 擔保及抵押

- (i) 於2009年及2010年12月31日，政府並無就集團所得的信貸提供任何擔保。
- (ii) 於2010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(2009年：40億元人民幣)的銀行貸款提供抵押。
- (iii) 於2010年12月31日，公司在澳洲擁有60%股權的附屬公司—Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.，以其某些資產為一項1,300萬澳元(2009年：無)的銀行貸款提供抵押。

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

43 應付帳項及應計費用

百萬港元	集團		公司	
	2010	2009	2010	2009
應付帳項及應計費用				
- 機場鐵路項目	57	63	57	63
- 將軍澳支綫項目	4	10	4	10
- 康城站項目	5	19	5	19
- 西港島綫項目	512	303	512	303
- 物業項目及管理	1,887	4,849	1,798	4,760
- 香港車務運作及其他	3,738	2,797	3,342	2,444
- 深圳市軌道交通四號綫項目	535	715	-	-
- 香港以外的鐵路附屬公司	1,163	759	-	-
應付顧客合約工程總額	15	15	15	15
西港島綫項目尚未使用的政府財務資助	7,575	10,967	7,575	10,967
	15,491	20,497	13,308	18,581

於2010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款項及應付掉期利息。集團並無因提供鐵路運輸服務而產生重大的應付帳項。

於2010年12月31日，包括在應付顧客合約工程總額中累計的合約成本，加上已確認溢利及減去已確認虧損所得的總額為2.94億港元(2009年：2.90億港元)。

於2010年12月31日，並無預期於一年後清還的應付顧客合約工程金額(2009年：1,500萬港元)。

帳項附註

43 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	
	2010	2009	2010	2009
30日內到期或即期	2,331	5,005	1,025	3,692
30日至60日內到期	1,603	1,082	1,077	771
60日至90日內到期	341	280	331	268
到期日超逾90日	1,725	1,439	1,530	1,302
	6,000	7,806	3,963	6,033
租金及其他可退還按金	1,517	1,437	1,472	1,323
應計僱員福利	399	287	298	258
政府財務資助	7,575	10,967	7,575	10,967
總計	15,491	20,497	13,308	18,581

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，該等撥備已資本化作為相關資產的一部分。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9.63億港元(2009年：8.28億港元)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	
	2010	2009	2010	2009
澳元(百萬元)	1	1	1	1
歐元(百萬元)	6	4	6	4
日元(百萬元)	31	80	31	80
英鎊(百萬元)	1	1	1	1
瑞士法郎(千元)	-	470	-	470
美元(百萬元)	17	23	2	8

44 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
2010			
鐵路支綫項目	3	123	126
車務運作	105	173	278
	108	296	404
2009			
鐵路支綫項目	18	216	234
車務運作	69	51	120
	87	267	354

44 工程合約保證金(續)

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
2010			
鐵路支綫項目	3	123	126
車務運作	46	49	95
	49	172	221
2009			
鐵路支綫項目	18	66	84
車務運作	69	51	120
	87	117	204

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	
	2010	2009	2010	2009
澳元(千元)	522	522	522	522
歐元(千元)	144	460	144	460
日元(百萬元)	4	4	4	4

45 應付政府及其他關連人士的款項

百萬港元	集團		公司	
	2010	2009	2010	2009
應付予下列關連人士的款項：				
– 政府	27	19	27	19
– 九鐵公司	809	904	809	904
– 聯營公司	56	–	–	–
– 附屬公司	–	–	11,243	12,236
	892	923	12,079	13,159

應付九鐵公司款項乃關於東鐵綫/九龍南綫/輕鐵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及非定額付款的應計部分。

於2010年12月31日，應付予集團的聯營公司款項包括由Tunnelbanan Teknik Stockholm AB給予MTR Stockholm AB未償還的貸款2,900萬港元(2,500萬瑞典克朗)。該貸款並無抵押，利率按三個月斯德哥爾摩銀行同業拆息加年利率3%計算及無固定償還到期日。

應付予公司的附屬公司款項包括應付予MTR Corporation (C.I.) Limited 111.62億港元(2009年：121.56億港元)，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42C)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，因此該等款項並未予以貼現。於2010年12月31日，應付予附屬公司的總款項包括104.81億港元(2009年：108.51億港元)預期於一年後清還。

帳項附註

46 服務經營權負債

服務經營權負債是在兩鐵合併及深圳四號綫一期營運(附註3及24)中，分別將其每年定額付款總額及每年租賃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。截至2010年12月31日止年度內，集團已確認有關深圳四號綫一期的服務經營權負債為1.51億港元(2009年：無)。

有關集團及公司的服務經營權負債變動如下：

百萬港元	集團		公司	
	2010	2009	2010	2009
在1月1日結餘	10,625	10,656	10,625	10,656
加：於開始日予以資本化的每年租賃付款總額	151	–	–	–
加：應付利息增加	4	–	–	–
減：年內償還或應付款項	(36)	(31)	(33)	(31)
匯兌差額	5	–	–	–
在12月31日結餘	10,749	10,625	10,592	10,625

於2009年及2010年12月31日應償還及未付結餘如下：

集團

百萬港元	2010			2009		
	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	10,549	21,232	31,781	10,437	21,750	32,187
2年至5年內須償還的款項	128	2,140	2,268	120	2,130	2,250
1年至2年內須償還的款項	37	719	756	35	715	750
1年內須償還的款項	35	721	756	33	717	750
	10,749	24,812	35,561	10,625	25,312	35,937

公司

百萬港元	2010			2009		
	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	10,392	21,045	31,437	10,437	21,750	32,187
2年至5年內須償還的款項	128	2,122	2,250	120	2,130	2,250
1年至2年內須償還的款項	37	713	750	35	715	750
1年內須償還的款項	35	715	750	33	717	750
	10,592	24,595	35,187	10,625	25,312	35,937

47 非控股權益持有者貸款

非控股權益持有者貸款是指授予Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (「MTM」)的股東貸款總額4,875萬澳元(3.86億港元)之非控股權益持有者所屬部分。此項貸款以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。

48 遞延收益

百萬港元	集團		公司	
	2010	2009	2010	2009
物業發展的遞延收益(附註28B)	568	124	568	124
客戶轉送資產的遞延收益	45	45	-	-
減：確認收益數額	(8)	(2)	-	-
	37	43	-	-
	605	167	568	124

49 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若干附屬公司截至2010年12月31日止年度按香港利得稅率16.5%(2009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	
	2010	2009	2010	2009
年內香港利得稅項撥備(附註16)	1,495	1,347	1,484	1,340
香港利得稅預繳稅款	(581)	(921)	(574)	(915)
	914	426	910	425
有關海外稅項結餘	104	4	-	-
	1,018	430	910	425

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內變動如下：

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
2010						
於2010年1月1日	8,382	4,316	121	(10)	(17)	12,792
在綜合損益表內列支	287	672	33	-	10	1,002
在儲備列支/(計入)	-	56	-	(5)	-	51
於2010年12月31日	8,669	5,044	154	(15)	(7)	13,845
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

帳項附註

49 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	
2010						
於2010年1月1日	8,362	4,325	121	(10)	–	12,798
在損益表內列支	289	670	32	–	–	991
在儲備列支/(計入)	–	56	–	(5)	–	51
於2010年12月31日	8,651	5,051	153	(15)	–	13,840
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

百萬港元	集團		公司	
	2010	2009	2010	2009
於資產負債表中確認的遞延稅項資產淨額	(9)	(12)	–	–
於資產負債表中確認的遞延稅項負債淨額	13,854	12,804	13,840	12,798
	13,845	12,792	13,840	12,798

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稅務虧損3.95億港元(2009年：2.83億港元)確認為遞延稅項資產。

50 股本及資本管理

A 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	2010	2009
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：		
5,772,563,031股(2009年：5,727,833,692股)，每股面值1.00港元	5,773	5,728
股份溢價	10,773	9,581
資本儲備	27,188	27,188
	43,734	42,497

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。

50 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	已收款項/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	2,922,500	8.44	3	22	25
– 新入職僱員認股權計劃	31,000	9.75	–	–	–
	70,000	18.05	–	2	2
– 2007年認股權計劃	935,500	18.30	1	19	20
	42,000	24.50	–	1	1
	151,000	26.52	–	4	4
	92,500	26.85	–	3	3
	352,500	27.60	1	11	12
發行代替2009年末期股息的股份	37,130,522	29.28	37	1,050	1,087
發行代替2010年中期股息的股份	2,907,817	27.84	3	78	81
	44,729,339		45	1,192	1,237

於2010年12月31日，公司尚未行使之認股權詳情載列於附註52。

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2010年12月31日持有4,434,552,207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及其他債務、銀行透支，服務經營權負債及非控股權益持有者貸款的總和扣除現金及現金等價物和銀行中期票據。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，淨負債權益比率於2007年12月31日回升至49%，再重拾跌軌至2008年12月31日的42%、2009年12月31日的26%及2010年12月31日的13%。

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。根據瑞典《公司法例》，MTR Stockholm AB的股東總權益須維持在其總註冊股本的50%或以上。於2010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。

帳項附註

51 其他儲備

集團綜合權益各組成項目的年初及年底結餘之對帳，載列於綜合權益變動表中。公司權益個別組成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
2010					
於2010年1月1日結餘	1,132	(52)	52	61,920	63,052
2009年末期股息	–	–	–	(2,177)	(2,177)
2010年中期股息	–	–	–	(807)	(807)
以股份為基礎的僱員支出	–	–	57	–	57
行使的僱員認股權	–	–	(6)	–	(6)
失效的僱員認股權	–	–	(1)	1	–
年內全面收益總額	285	(26)	–	11,878	12,137
於2010年12月31日結餘	1,417	(78)	102	70,815	72,256
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	–
年內全面收益總額	172	102	–	9,663	9,937
於2009年12月31日結餘	1,132	(52)	52	61,920	63,052

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2T(ii)所解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2U(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2CC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累計盈餘241.43億港元(2009年：207.55億港元)並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2010年12月31日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為466.72億港元(2009年：411.65億港元)。

於2010年12月31日，集團的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5.12億港元(2009年：4.48億港元)。

52 以股份為基礎的支出

A 以股份為基礎而按股本結算的支出

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日及2009年5月11日加入公司的周松崗、梁國權及周大滄除外)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2010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2010年12月31日，根據該計劃所授出的認股權均已歸屬，並於2010年9月11日計劃結束後失效。

截至2010年12月31日止年度內，已歸屬的認股權有合共2,922,500份被行使。於年內被行使認股權的加權平均收市價為每股27.993港元。此外，年內25,500份的認股權因計劃結束後而失效。

(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2010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) 於提出授予該認股權當日前緊接的五個交易日，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	525,700	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5月12日	266,500	20.66	2016年4月25日或以前
2006年5月15日	22,000	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：

	2010		2009	
	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	1,316,200	15.038	2,500,200	14.426
於年內行使	(195,000)	17.667	(828,500)	11.316
於年內失效	—	—	(355,500)	19.404
於12月31日尚未行使	1,121,200	14.581	1,316,200	15.038
於12月31日可行使	1,121,200	14.576	1,316,200	15.034

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為29.104港元(2009年：26.964港元)。

帳項附註

52 以股份為基礎的支出(續)

A 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

於2010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	2010		2009	
	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	525,700	2.54	556,700	3.54
15.97港元	213,000	4.69	213,000	5.69
18.05港元	—	—	94,000	6.22
20.66港元	288,500	5.32	358,500	6.32
19.732港元	94,000	5.75	94,000	6.75
	1,121,200		1,316,200	

(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2010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年第一批授出認股權」)。於2010年6月28日，公司將合共可認購355,000股股份的認股權授予個別僱員作為2010年第二批授出認股權，並獲承授人於2010年7月21日接納。這批認股權與2010年第一批授出認股權共同構成(「2010年授出認股權」)。

於2010年12月16日，公司將合共可認購15,546,000股股份的認股權授予執行總監會成員及其他個別僱員，並獲承授人於2010年12月16日至2010年12月23日期間接納，此為2011年授出的認股權(「2011年授出認股權」)。

52 以股份為基礎的支出(續)

A 以股份為基礎而按股本結算的支出(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	2,288,000	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	872,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月15日	343,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月17日	751,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月18日	288,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月19日	80,000	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	15,000	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	48,000	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7日	125,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年3月28日	204,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年3月31日	349,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月1日	249,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月2日	276,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月3日	159,000	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	342,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月8日	116,000	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	15,000	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	110,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月9日	1,433,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月10日	2,040,900	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月11日	2,291,200	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月12日	1,292,000	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	79,700	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月15日	930,200	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月16日	487,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月17日	485,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月18日	483,000	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	689,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月23日	246,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月24日	455,500	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	133,000	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	175,000	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	30,000	24.50	2016年6月12日或以前

帳項附註

52 以股份為基礎的支出(續)

A 以股份為基礎而按股本結算的支出(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	585,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月10日	2,754,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月11日	2,322,000	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	12,500	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月14日	2,444,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月15日	2,804,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月16日	1,491,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月17日	975,000	26.85	2016年12月8日或以前
2009年12月18日	380,500	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	237,000	26.85	2016年12月8日或以前
2010年7月21日	355,000	27.73	2017年6月28日或以前
2011年授出認股權			
2010年12月16日	194,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月17日	5,467,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月18日	673,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月19日	174,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月20日	4,854,500	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月21日	3,020,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月22日	975,000	28.84	2017年12月16日或以前
2010年12月23日	189,000	28.84	2017年12月16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：

	2010		2009	
	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	38,929,500	24.185	23,393,000	22.425
於年內授出	15,901,500	28.815	16,063,000	26.800
於年內行使	(1,573,500)	21.840	(56,500)	18.300
於年內失效	(689,000)	24.888	(470,000)	26.618
於12月31日尚未行使	52,568,500	25.646	38,929,500	24.185
於12月31日可行使	21,495,500	24.095	10,253,500	23.684

於2010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	2010		2009	
	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	7,208,000	4	7,670,000	5
26.52港元	2,406,000	4	2,586,000	5
18.30港元	11,523,000	5	12,610,500	6
24.50港元	250,000	5	345,000	6
26.85港元	15,280,000	6	15,718,000	7
27.73港元	355,000	6	-	-
28.84港元	15,546,500	7	-	-
	52,568,500		38,929,500	

52 以股份為基礎的支出(續)

A 以股份為基礎而按股本結算的支出(續)

根據「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，於截至2010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					預期 每股股息 港元
		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 %	
2010年7月21日	5.53	27.35	27.73	0.32	3.5	0.89	0.52
2010年12月16日	5.86	28.55	28.84	0.32	3.5	1.21	0.52
2010年12月17日	5.77	28.35	28.84	0.32	3.5	1.28	0.52
2010年12月18日	5.83	28.45	28.84	0.32	3.5	1.28	0.52
2010年12月19日	5.83	28.45	28.84	0.32	3.5	1.28	0.52
2010年12月20日	5.79	28.45	28.84	0.32	3.5	1.20	0.52
2010年12月21日	5.56	28.05	28.84	0.32	3.5	1.21	0.52
2010年12月22日	5.76	28.40	28.84	0.32	3.5	1.20	0.52
2010年12月23日	5.81	28.50	28.84	0.32	3.5	1.20	0.52

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	2010	2009
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
– 2007年認股權計劃	57	31
	57	32

B 以股份為基礎而以現金結算的支出

(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。隨著其三年合約期於2009年11月30日時屆滿，在2009年12月1日，他獲支付與418,017股公司股份等值的現金合共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)。

隨著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。截至2010年12月31日止年度內，300萬港元(2009年：630萬港元)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2010年12月31日，該等股份的公允價值為每股28.30港元(2009年：26.80港元)。

(ii) 梁國權獲授予與公司股份相關的衍生權益，據此他於2010年4月12日已獲支付與160,000股公司股份等值的現金合共460萬港元(按照授予條款，以公司股份於緊接2010年4月9日前20個交易日的平均收市價每股28.785港元計算)。截至2010年12月31日止年度內，70萬港元(2009年：220萬港元)已被計入為年內以股份為基礎的支出(按上文附註52B(i)所述的相同基準計算)。

帳項附註

53 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，公司設有三項職業退休金計劃，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，合資格的新聘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，強制性公積金計劃管理局授出豁免，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53A(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。

成員向港鐵退休金計劃作出的供款額，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2010年12月31日，成員總數為5,127名(2009年：5,282名)。於2010年，成員向港鐵退休金計劃供款7,000萬港元(2009年：7,000萬港元)，而公司的供款則為1.20億港元(2009年：1.98億港元)。於2010年12月31日，港鐵退休金計劃的資產淨值為82億港元(2009年：75.42億港元)。

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年及2010年12月31日的精算評估由韋睿惠悅進行，而結果詳列於附註54。

港鐵退休金計劃於2010年12月31日的全面精算評估亦由韋睿惠悅以「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2.0%(2009年：2.4%)，以及預計死亡率、離職率、裁員率及退休率。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112.6%，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。港鐵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2010年12月31日，港鐵RBS共有307名成員(2009年：318名)。

53 退休金計劃(續)

A 由公司在香港實施的退休金計劃(續)

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2009年及2010年內，公司並不需要向港鐵RBS作出供款。於2010年12月31日，港鐵RBS的資產淨值為1,200萬港元(2009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年及2010年12月31日的精算評估由韜睿惠悅進行，而結果詳列於附註54。

港鐵RBS於2010年12月31日的全面精算評估亦由韜睿惠悅以「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預計加權投資回報率減去估計薪酬增幅，約相等於每年-2.5%(2009年：-1.6%)，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2010年12月31日，參與港鐵公積金計劃的僱員總人數為6,276名(2009年：5,954名)。於2010年，成員供款總額為5,200萬港元(2009年：5,200萬港元)，公司供款總額為1.59億港元(2009年：1.52億港元)。於2010年12月31日，資產淨值為35.88億港元(2009年：31.60億港元)。

(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2010年12月31日，參加港鐵強積金計劃的公司僱員總人數為2,540名(2009年：1,875名)。於2010年，成員供款總額為1,400萬港元(2009年：900萬港元)，而公司供款總額為1,600萬港元(2009年：1,000萬港元)。

(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2010年12月31日，參加九鐵強積金計劃的公司僱員總人數為903名(2009年：953名)。於2010年，成員供款總額為600萬港元(2009年：700萬港元)，而公司供款總額為700萬港元(2009年：700萬港元)。

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2010年12月31日，集團參與該計劃的僱員總數為894人(2009年：1,029人)。於2010年，成員供款總額為3,100萬港元(2009年：300萬港元)，集團供款總額為4,400萬港元(2009年：500萬港元)。

帳項附註

53 退休金計劃(續)

B 海外及附屬公司僱員的退休金計劃(續)

(ii) 界定供款計劃

除附註53B(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2010年12月31日，集團參與該等計劃的僱員總數為7,074人(2009年：6,081人)。於2010年，成員供款總額為7,700萬港元(2009年：900萬港元)，集團供款總額為1.80億港元(2009年：2,200萬港元)。

54 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53)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	2010			2009		
	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	(9,342)	–	(9,342)	(8,959)	–	(8,959)
計劃資產的公允價值	8,200	12	8,212	7,542	12	7,554
未確認精算虧損/(收益)淨額	1,302	(3)	1,299	1,587	(4)	1,583
資產淨額	160	9	169	170	8	178

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個月內可收回的款項分開並不可行，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2011年就港鐵退休金計劃支付1.19億港元供款。

B 計劃資產包括下列各項：

集團及公司

百萬港元	2010			2009		
	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	4,423	–	4,423	3,871	–	3,871
債券	3,602	–	3,602	3,681	–	3,681
現金	250	12	262	53	12	65
	8,275	12	8,287	7,605	12	7,617
自願供款單位之價值	(75)	–	(75)	(63)	–	(63)
	8,200	12	8,212	7,542	12	7,554

在2009年及2010年的計劃資產中並沒有投資於公司的股票及債務證券。

54 界定福利退休計劃責任(續)

C 界定福利責任現值的變動

集團及公司

百萬港元	2010			2009		
	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	8,959	–	8,959	9,064	1	9,065
成員向計劃作出的供款	70	–	70	70	–	70
由計劃支付的福利	(311)	–	(311)	(212)	–	(212)
本年度服務成本	293	–	293	337	–	337
利息成本	227	–	227	174	–	174
精算虧損/(收益)	104	–	104	(474)	(1)	(475)
於12月31日	9,342	–	9,342	8,959	–	8,959

D 計劃資產的變動

集團及公司

百萬港元	2010			2009		
	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	7,542	12	7,554	6,162	12	6,174
集團向計劃作出的供款	120	–	120	198	–	198
成員向計劃作出的供款	70	–	70	70	–	70
由計劃支付的福利	(311)	–	(311)	(212)	–	(212)
計劃資產預期回報	448	–	448	383	–	383
精算收益	331	–	331	941	–	941
於12月31日	8,200	12	8,212	7,542	12	7,554

E 於綜合損益表確認的開支如下：

百萬港元	2010			2009		
	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	293	–	293	337	–	337
利息成本	227	–	227	174	–	174
計劃資產預期回報	(448)	–	(448)	(383)	–	(383)
已確認精算虧損/(收益)淨額	58	(1)	57	109	(1)	108
已確認開支	130	(1)	129	237	(1)	236
減：資本化數額	(21)	–	(21)	(27)	–	(27)
	109	(1)	108	210	(1)	209

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。

帳項附註

54 界定福利退休計劃責任(續)

F 計劃資產實際回報

百萬港元	2010	2009
港鐵退休金計劃	779	1,324
港鐵RBS	-	-

G 於2010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：

	2010		2009	
	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	2.9%	1.9%	2.6%	2.0%
計劃資產的預期回報率	6.0%	1.5%	6.0%	1.5%
未來薪酬升幅	4.0%	4.0%	3.6%	3.1%

預期的計劃資產長期回報率是根據市場對有關責任的整個有效期內之預期回報率而釐定。

H 歷史資料

集團及公司

百萬港元	港鐵退休金計劃				
	2010	2009	2008	2007	2006
已履行的供款責任現值	(9,342)	(8,959)	(9,064)	(8,577)	(7,311)
計劃資產的公允價值	8,200	7,542	6,162	7,929	6,906
計劃的虧絀	(1,142)	(1,417)	(2,902)	(648)	(405)
計劃負債的經驗調整 — (虧損)/收益	(357)	(785)	1,391	(556)	(464)
計劃資產的經驗調整 — 收益/(虧損)	331	941	(1,997)	514	510

百萬港元	港鐵RBS				
	2010	2009	2008	2007	2006
已履行的供款責任現值	-	-	(1)	(1)	(3)
計劃資產的公允價值	12	12	12	12	12
計劃的盈餘	12	12	11	11	9
計劃負債的經驗調整 — 收益/(虧損)	-	1	-	1	3
計劃資產的經驗調整 — 收益/(虧損)	-	-	-	-	-

55 共同控制業務權益

於2010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	已於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 – 2012年分期落成
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 – 2012年分期落成
第三期	住宅/幼稚園	129,544	2013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
柯士甸站			
地塊C及D	住宅	119,116	2014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，已從發展商收取有關該物業組合的款項沖銷，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28)項下。於2010年12月31日，就共同控制業務所佔的發展中物業總額為68.63億港元(2009年：30.94億港元)，遞延收益總額則為8,100萬港元(2009年：1.24億港元)。

截至2010年12月31日止年度內，就該等工程確認的利潤為40.34億港元(2009年：35.54億港元)(附註10)。

帳項附註

55 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	2010 – 2011年分期落成

* 以入伙紙發出日期為準

根據這些協議，公司獲委任為九鐵公司的代理人以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。

56 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28)。

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，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56I。

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。

56 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8月9日，公司因應兩鐵合併(附註3)在上文附註56C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。

J 除上文附註56I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。

K 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57E，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。

L 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。

帳項附註

56 重大關連人士交易(續)

M 於2008年8月21日，公司與香港機場管理局就有關香港國際機場的自動旅客運輸系統(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2010年，因有關的維修保養協議而確認的顧問收入為4,000萬港元(2009年：3,400萬港元)。

N 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(附註27B)。於2010年內，該等工作產生的相關開支為3.76億港元(2009年：2.67億港元)。

O 於2008年11月24日，公司與政府訂立委託協議，就廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)進行設計、地盤勘測以及採購工作(附註27C)。於2010年內，委託協議下的總開支為4,400萬港元(2009年：2.80億港元)。

P 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(附註26B)。

Q 於2009年11月6日，公司與九鐵公司為外判協議(參閱附註56J(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。

年內，集團有下列重大關連人士交易：

R 於2010年1月26日，政府與公司就高鐵香港段的建造及投入服務訂立另一份委託協議(附註27C)。

S 於2010年3月12日，政府以總代價117.08億港元批出九龍內地段11126號(九龍廣東道地盤C)及九龍內地段11129號(九龍廣東道地盤D)予公司，以發展柯士甸站物業，其中公司出資的39億港元已於2010年6月悉數支付。

T 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2010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26、40及45。

U 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30披露。

V 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32披露。

W 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	2010	2009
短期僱員福利	57.1	56.2
離職後福利	1.6	5.4
股份補償福利	10.9	13.1
	69.6	74.7

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內，並於附註8A披露。

X 年內，已向政府支付的股息如下：

百萬港元	2010	2009
已付現金股息	1,302	920
以股代息而配發的股份	991	1,171
	2,293	2,091

57 承擔

A 資本性承擔

(i) 於2010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
2010					
已核准但尚未簽約	1,575	–	142	–	1,717
已核准及已簽約	986	7,100	326	1,340	9,752
	2,561	7,100	468	1,340	11,469
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

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
2010				
已核准但尚未簽約	1,561	–	140	1,701
已核准及已簽約	986	7,100	315	8,401
	2,547	7,100	455	10,102
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

在上表以外，於2010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52.25億港元及6.72億港元。

(ii) 香港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
2010				
已核准但尚未簽約	795	285	495	1,575
已核准及已簽約	344	375	267	986
	1,139	660	762	2,561
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

帳項附註

57 承擔(續)

B 經營租賃費用承擔

於2010年12月31日，集團持有寫字樓、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	
	2010	2009	2010	2009
在1年內應付的費用	141	77	7	23
在1年至5年內應付的費用	3	131	2	4
	144	208	9	27

上述款項包括為建造工程項目租用寫字樓及員工宿舍的400萬港元租賃費用承擔(2009年：2,000萬港元)，當中大部分均須進行租金檢討。

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附屬公司於其專營期內的經營租賃承擔合共為67.47億港元(2009年：101.13億港元)。其中一年內應付的金額為10.24億港元(2009年：13.05億港元)，一至五年內應付的金額為39.44億港元(2009年：51.44億港元)，而超過五年後應付的金額為17.79億港元(2009年：36.64億港元)。這些鐵路附屬公司會為集團產生專營權應收收入。

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2010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13.14億港元(2009年：11.79億港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用13.71億港元現金(2009年：12.01億港元)，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42C)，於2010年12月31日的擔保金額約為106.44億港元(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23E)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2010年12月31日，該等備用信用證總額為1.08億美元(8.38億港元)。集團亦提供備用信用證予某些租賃交易的投資者(附註23E)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2010年12月31日，該等備用信用證總額為3,600萬美元(2.83億港元)。

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。

57 承擔(續)

E 美國跨境租約協議(續)

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繳付每年非定額付款。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。

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2009年3月，集團與深圳市人民政府簽署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。深圳四號綫的總投資預計為60億元人民幣，由24億元人民幣的資本投資及餘額為人民幣的銀行貸款所組成。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。

於2010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11億元人民幣(13億港元)(2009年：22億港元)(附註57A)。一間銀行代表集團向有關深圳四號綫二期建造合約的訂約方作出付款及履約擔保分別為1.82億元人民幣(2.15億港元)及8,500萬元人民幣(1億港元)。於2010年7月1日，集團接管營運深圳四號綫一期。

(ii) 投資於北京地鐵四號綫項目(「北京四號綫」)

於2006年4月，集團與北京市人民政府就合作投資、建設及營運北京四號綫項目簽訂特許經營協議，為期30年。北京四號綫項目總投資預計為153億元人民幣，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，其餘30%由集團和北京市人民政府的兩間附屬公司所合資的公私合營公司——北京京港地鐵有限公司(「北京京港地鐵」)承擔，主要提供資金用作機電設備、列車、營運及維修北京四號綫，而集團擁有北京京港地鐵的49%權益。北京京港地鐵的註冊資本為14億元人民幣，其中集團提供6.76億元人民幣。北京四號綫於2009年9月28日開始營運。

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。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，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。北京地鐵大興綫於2010年12月30日已投入服務。北京地鐵大興綫啟用後，北京四號綫延長至50公里，共35個車站，成為北京最長的地下鐵路。

(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。集團與瀋陽市政府的全資附屬公司成立合營公司——瀋陽瀋港地鐵運營有限公司(「瀋陽地鐵」)，而集團持有瀋陽地鐵的49%權益。瀋陽地鐵的總投資額約為4億元人民幣，其中註冊資本為2億元人民幣。於2010年12月31日，集團向瀋陽地鐵注入4,900萬元人民幣股本，並就瀋陽地鐵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(1.78億港元)的母公司擔保。

由於一些未能預計的外在因素，以至瀋陽地鐵未能根據特許運營承包協議而履行營運活動。因此，瀋陽地鐵的股東決定將瀋陽地鐵之註冊資本由2億元人民幣減少至2,000萬元人民幣，但其股東的權益比例則維持不變。集團對瀋陽地鐵的注資將因此而減至980萬元人民幣。此項減資須經中國內地有關部門核准。

(iv) 投資於杭州地鐵一號綫項目(「杭州一號綫」)

於2010年3月4日，公司的全資附屬公司——港鐵杭州一號綫投資有限公司，夥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，就杭州地鐵一號綫項目的投資、建設及為期25年的營運，簽署了特許經營權協議，杭州一號綫預計於2012年投入服務。

帳項附註

57 承擔(續)

G 在中國內地的投資(續)

這個項目的總投資額約為220億元人民幣。項目的土木建造工程約佔總投資額的63%，由杭州市地鐵集團有限責任公司負責出資。項目的機電系統、列車及測試則約佔總投資額的37%，由集團與杭州市地鐵集團有限責任公司所合資的一間合作經營公司負責出資，而集團將擁有該合營公司的49%權益。該合營公司將以債務及股本的混合模式作融資，而集團於合營公司的股本投資約為22億元人民幣(26億港元)。

特許經營權協議須經中國內地有關部門核准。

H 在歐洲及澳洲的投資

(i) 投資於London Overground專營權

於2007年11月11日，集團與DB Regio (UK) Limited各佔50%股權的London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)接管營運大倫敦地區的London Overground鐵路服務，為期七年，其後可選擇續期兩年。

根據訂立的專營權協議條款，LOROL向Transport for London(「TfL」)作出1,500萬英鎊(1.81億港元)的履約保證。由其母公司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。根據服務專營權協議，東倫敦綫的成功投入營運之後，此項履約保證在2010年7月被新的履約保證額1,080萬英鎊(1.30億港元)所取替。新的履約保證由DB Regio (UK) Limited的母公司Deutsche Bahn提供擔保，而公司向Deutsche Bahn提供一項反彌償保證，並以一份540萬英鎊(6,500萬港元)的履約保證作為公司所分擔部分的擔保。

於2010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(2,400萬港元)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。該貸款的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11月2日，集團於瑞典的全資附屬公司MTR Stockholm AB，接管瑞典斯德哥爾摩地鐵列車及車站營運以及列車維修保養，為期八年，其後可選擇續期六年。在列車維修保養及清潔方面，由集團與Mantena AS擁有同等股權的合資公司—Tunnelbanan Teknik Stockholm AB負責，MTR Stockholm AB向斯德哥爾摩運輸部(「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。

於2010年12月31日，集團對MTR Stockholm AB的投資由4,000萬瑞典克朗股本投資、1.40億瑞典克朗(1.62億港元)的無抵押擔保債項及3,000萬瑞典克朗的注資所組成。此無抵押擔保債項的利率按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2013年12月31日。當MTR Stockholm AB根據瑞典公司法派發利潤及其股息按年遞增時，該項3,000萬瑞典克朗的注資將被發還。

此外，MTR Stockholm AB與Mantena AS按各自的權益，分別向Tunnelbanan Teknik Stockholm AB提供1億瑞典克朗(1.16億港元)的優先債項以及3,000萬瑞典克朗(3,500萬港元)的後償債項，利率分別按3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11.57億港元)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11月30日，由集團擁有60%權益及由United Rail Services Limited(「UGL」)及John Holland Melbourne Rail Franchise Pty. Ltd. (「JHL」)分別各擁有20%權益的合資公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd. (「MTM」)接管營運及維修澳洲墨爾本都會鐵路網絡，為期八年，其後可續期最長七年。

MTM的投資總額為6,500萬澳元，以股本及股東貸款提供融資。於2010年12月31日，集團所佔MTM的投資額為3,900萬澳元，其中包括975萬澳元的股本投資以及2,925萬澳元(2.32億港元)的後償貸款，該貸款年利率為7.5%並須於特許經營權到期日或提前終止時償還。

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(9.90億港元)的共同及分別的母公司擔保及7,500萬澳元(5.94億港元)的履約擔保，各方根據在MTM的股權承擔相應責任。

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21)以直線法計算。

(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53A(i)及53A(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，若屬物業攤分，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；而於釐定物業攤分的估計公允價值時，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35)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，對其投資物業進行每半年度的評估。

(viii) 香港的專營權

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。根據與政府所訂立的新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561)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21)是按此基準訂定。

(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2010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對建議工程的結果的判斷。

(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，即利用當時能提供予集團的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。

帳項附註

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)

(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2010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2010年12月31日止年度內，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2010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2010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
HKAS 32 修訂「金融工具：呈列 — 供股之分類」	2010年2月1日
HK(IFRIC) 19「以權益工具清償財務負債」	2010年7月1日
HKFRS 1 修訂「首次採納香港財務報告準則 — 對首次採納者於HKFRS 7 對比數據披露之有限度豁免」	2010年7月1日
優化HKFRS(2010年)	2010年7月1日或2011年1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
HKAS 12 修訂「所得稅 — 遞延稅項：相關資產之回收性」	2012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。HKFRS 9提出了對財務資產及負債的分類及計量模式，採納此新準則預計會對集團的營運業績及財務狀況產生影響。HKAS 12 修訂加入了一項與計量以公允價值計算的投資物業之遞延稅項有關的可推翻假定，當首次採納此修訂時預計會令與投資物業的公允價值變動相關的遞延稅項負債被撤銷確認，而此撤銷確認具有追溯性。若以2010年12月31日的相關遞延稅項負債計算，此撤銷確認金額合共47.64億港元。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。除上述三項新訂或修訂外，採納其他新訂或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2011年3月3日經董事局核准。

詞彙

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日根據公司條例註冊成立的公司
公司條例	香港法例第32章《公司條例》
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
董事或董事局成員	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、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前經營利潤，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
九龍南綫	將西鐵綫由南昌站途經柯士甸站，伸延至尖東站的項目，完成後乘客可直接穿梭往來東鐵綫及西鐵綫。
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	綜合資產負債表的貸款及其他債務、銀行透支、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款扣除現金、銀行結餘及存款、及銀行中期票據投資佔權益的百分率
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、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前鐵路及相關業務的經營利潤佔營業額的百分率
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；就中國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