

未經審核的中期財務報告附註

1 編製基準

本中期財務報告乃未經審核，惟已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。而畢馬威會計師事務所致董事局的獨立審閱報告載於第49頁。此外，本中期財務報告已由公司審核委員會審閱。

本中期財務報告乃按照香港聯合交易所有限公司的《證券上市規則》適用的披露規定而編製，包括符合香港會計師公會頒布的《香港會計準則》(「HKAS」)34「中期財務報告」。

除預期會於2009年年度帳項內反映的會計政策改變，此中期財務報告採納的會計政策與2008年年度帳項所採用的一致。此等會計政策的改變詳列於其後段落。

按照HKAS 34編製中期財務報告需要管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響會計政策的應用和直至目前為止資產與負債及收入與支出的彙報金額。實際業績可能有別於該等估計。

本中期財務報告包括簡要綜合帳項及若干註釋，當中載有若干事項及交易的闡釋，此乃對瞭解公司及其附屬公司(統稱「集團」)及集團於無控制權附屬公司及聯營公司的權益自2008年年度帳項發出後的財務狀況及業績的轉變極為重要。此簡要綜合中期帳項及附註並不包括按照《香港財務報告準則》(「HKFRS」)所編製的完整帳項的所有資料。

本中期財務報告內所載截至2008年12月31日止財政年度的財務資料，並不構成公司於該財政年度的法定帳項，但資料則來自該等帳項。截至2008年12月31日止年度的法定帳項(核數師已於其於2009年3月10日發出的報告內表示無保留意見)在公司的註冊辦事處備索。

香港會計師公會頒布了下列與集團財務報表有關，並於集團本會計期間首次生效的新訂HKFRS、對HKFRS的修訂或新詮釋(「HK(IFRIC)」)：

HKFRS 8「經營類別」

HKAS 1(2007年修訂)「財務報表呈列」

優化HKFRS(2008年)

HKAS 27修訂「綜合及個別財務報表 — 於附屬公司、合營公司或聯營公司的投資成本」

HKFRS 7修訂「金融工具：披露 — 改善財務報表的披露」

HKAS 23(2007年修訂)「借貸成本」

HKFRS 2修訂「以股份為基礎的支出 — 歸屬條件及註銷」

HK(IFRIC) 13「顧客優惠計劃」

HK(IFRIC) 15「房地產建造合同」

HK(IFRIC) 16「海外業務投資淨額對沖」

根據HKFRS 8的規定，集團須根據其主要營運決策者審視及管理集團的方式來披露業務分類資料，而每個須呈報業務類別的匯報金額，須為集團主要營運決策者賴以評估業務類別表現及作出營運決定的數據；這點與集團往年的分類資料呈列方式不同。以往，集團的財務報表分類資料乃按相關服務性質分類呈列。集團採用HKFRS 8後，令業務分類資料的呈列方式與集團內部向最高級行政管理人員匯報的方式更為一致。相應金額已根據與經修訂業務分類資料一致的基準呈列。

由於採納HKAS 1(2007年修訂)，集團與股東以股東身份進行交易所引致的期內權益變動，於經修訂的綜合權益變動表中，與其他收益及支出分開呈列。其他收益及支出項目，如獲確認為期內的收益或虧損，則於綜合損益表中呈列，否則將會列於名為「綜合全面收益表」的新主要財務報表中。本中期報告已採用新形式的綜合全面收益表及綜合權益變動表，而相關的金額亦已按照新的呈報方式重列。呈列方式的改變，對任何在這報告期所列報的損益、總收支或淨資產並無影響。

「優化HKFRS(2008年)」為香港會計師公會對一系列HKFRS作出的多項輕微及非迫切修訂而頒布的綜合修訂，其中只有對HKAS 40「投資物業」的修訂會導致集團會計政策的改變。按照該項修訂，在興建中的物業按公允價值列帳，而公允價值變動所引致的收益或虧損則確認為損益表中。此項新政策自2009年1月1日起生效，而過往期間的相應金額無須重列。

未經審核的中期財務報告附註

1 編製基準(續)

HKFRS 7的修訂並無適用於中期財務報告的額外披露要求。

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

2 與九廣鐵路公司的合併計劃

於2007年12月2日(「指定日期」)，公司與九鐵公司合併業務(「兩鐵合併」)。兩鐵合併的結構及主要條款載於由香港特別行政區政府、九鐵公司及公司等訂約方訂立的一系列交易協議內，當中包含服務經營權協議、物業組合協議及合併框架協議。兩鐵合併的主要內容如下：

- 由指定日期起最初50年內(「專營權有效期」)，將公司在《香港鐵路條例》(「港鐵條例」，前稱《地下鐵路條例》)的現有專營權擴展至覆蓋地鐵公司鐵路以外的鐵路建設、營運及規管，而專營權有效期可根據港鐵條例而延長；
- 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3年後開始，公司須根據九鐵公司系統所賺取而超出若干額度的收入向九鐵公司作出每年非定額付款；
- 根據服務經營權協議，公司須負責有關九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額」)，公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準；
- 倘經營權有效期獲延長，公司須繼續作出每年定額付款及每年非定額付款。在延長情況下，資本性開支限額亦可能會調整；
- 訂立物業組合協議，據此公司收購包含若干投資及自用物業的物業資產、物業管理權及物業發展權；
- 訂立合併框架協議，訂出兩鐵合併的框架，包括實施票價調整機制(據此票價調整幅度與若干公開指數掛鉤)、由指定日期起調減票價，以及於兩鐵合併時為前綫僱員提供工作保障；
- 根據上述協議及若干歸轉及更新合約，公司接收及承擔九鐵公司於指定日期的若干資產及負債。九鐵公司向公司就須退還第三方的按金所承擔之負債於指定日期作出補償；及
- 公司與九鐵公司所作出的其他指定日期後安排，如九龍南綫項目管理協議、西鐵代理協議及外判協議所載的安排。

兩鐵合併的基本條款及其對財務的影響乃於公司之2007年及2008年12月31日止年度已審核的財務報表內陳述。有關服務經營權的收入與支出及資產與負債乃按其各自的項目列於集團的損益表及資產負債表。

3 物業發展利潤

物業發展利潤包括：

百萬港元	截至2009年 6月30日止半年度	截至2008年 6月30日止半年度
由下列項目的遞延收益撥入		
– 預付款項	16	95
– 攤分資產	–	37
分佔發展盈餘數額	2,062	224
由攤分資產所得的收入	72	–
其他一般費用	(3)	(8)
	2,147	348

4 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤

應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤包括：

百萬港元	截至2009年 6月30日止半年度	截至2008年 6月30日止半年度
應佔無控制權附屬公司除稅前利潤	77	86
應佔聯營公司除稅前利潤	9	19
	86	105
應佔無控制權附屬公司稅項	(9)	(8)
應佔聯營公司稅項	(3)	(6)
	74	91

5 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2009年 6月30日止半年度	截至2008年 6月30日止半年度
本期稅項		
– 期內香港利得稅項，按稅率16.5%(2008年：16.5%)撥備	781	5
– 期內海外稅項	–	1
	781	6
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	117	343
– 耗用稅務虧損	–	406
– 其他	12	(43)
	129	706
– 稅率調整對遞延稅項結餘的影響	–	(704)
	129	2
	910	8

於2009年6月30日止半年度香港利得稅項撥備乃以期內估計評稅利潤，按現行香港利得稅稅率16.5%(2008年：16.5%)計算。海外附屬公司的稅項乃按相關國家適用的現行稅率計算。

於2008年6月30日止半年度內，由於公司及其大部分附屬公司有累計稅務虧損，可用作抵銷應課稅溢利，或於期內持續錄得稅務虧損，因此，於綜合損益表中並沒有就公司及這些附屬公司作出期內香港利得稅撥備。

遞延稅項撥備以在香港產生的暫時差異，按香港利得稅稅率16.5%(2008年：16.5%)計算。

未經審核的中期財務報告附註

6 股息

期內，已付及擬派發予公司股東的股息如下：

百萬港元	截至2009年 6月30日止半年度	截至2008年 6月30日止半年度
有關期內的應付股息		
– 結算日後宣派的中期股息每股14仙(2008年：每股14仙)	800	790
有關去年的已付股息		
– 於期內批准及支付的末期股息每股34仙(2007年：每股31仙)	1,925	1,740

7 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2009年6月30日止半年度股東應佔利潤44.98億港元(2008年：46.89億港元)及期內已發行的加權平均普通股數5,665,191,375股(2008年：5,613,941,337股)計算如下：

	截至2009年 6月30日止半年度	截至2008年 6月30日止半年度
於1月1日已發行普通股	5,661,143,113	5,611,057,035
已發行代息股份的影響	3,879,837	2,290,854
已行使認股權的影響	168,425	593,448
於6月30日的加權平均普通股數	5,665,191,375	5,613,941,337

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2009年6月30日止半年度股東應佔利潤44.98億港元(2008年：46.89億港元)及已就僱員認股權計劃下具攤薄潛力的普通股數目作出調整的期內已發行的加權平均普通股數5,668,730,035股(2008年：5,619,005,310股)計算如下：

	截至2009年 6月30日止半年度	截至2008年 6月30日止半年度
於6月30日的加權平均普通股數	5,665,191,375	5,613,941,337
被視作以無代價發行的普通股數目	3,538,660	5,063,973
於6月30日的加權平均普通股數(攤薄)	5,668,730,035	5,619,005,310

7 每股盈利(續)

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增加及相關遞延稅項)計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為0.69港元(2008年：0.49港元)，調整如下：

百萬港元	截至2009年 6月30日止半年度	截至2008年 6月30日止半年度
股東應佔利潤	4,498	4,689
投資物業公允價值的變動	(712)	(2,080)
投資物業公允價值的變動所產生的遞延稅項		
– 期內變動的影響(附註5)	117	343
– 稅率調整對遞延稅項結餘的影響	–	(221)
股東應佔基本業務利潤	3,903	2,731

8 業務分類資料

集團透過多個業務執行委員會來管理業務。集團首次採用HKFRS 8「經營類別」，並根據為分配資源及評估表現而向內部最高級行政管理人員匯報資料的方式，將業務分為下列五個須呈報的類別。

- 車務運作：營運香港市區內包括前九鐵系統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。
- 車站商務及鐵路相關業務：商務活動包括廣告位、車站內零售舖位及泊車位的租務，鐵路電訊系統的頻譜服務，以及與鐵路相關的附屬公司業務。
- 香港物業租賃及管理：在香港出租投資物業中的零售舖位及泊車位，以及提供物業管理服務。
- 物業發展：鐵路系統沿綫的物業發展。
- 所有其他業務：包括與「昂坪360」有關的營運、鐵路顧問服務、中國內地的租務及產業管理服務，以及應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤。

未經審核的中期財務報告附註

8 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	車站商務 及鐵路 車務運作	香港物業 租賃及管理	所有 其他業務	物業發展	總計
截至2009年6月30日止半年度					
收入	5,542	1,326	1,302	460	8,630
未計折舊及攤銷前經營開支	(3,051)	(149)	(253)	(283)	(3,736)
	2,491	1,177	1,049	177	4,894
物業發展利潤	-	-	-	-	2,147
	2,491	1,177	1,049	177	7,041
未計折舊及攤銷前經營利潤	2,491	1,177	1,049	177	7,041
折舊及攤銷	(1,386)	(39)	(4)	(35)	(1,464)
	1,105	1,138	1,045	142	5,577
項目研究及業務發展開支					(95)
合併相關開支					(7)
未計利息及財務開支前經營利潤					5,475
利息及財務開支					(854)
投資物業的公允價值變動			712		712
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤				74	74
所得稅					(910)
截至2009年6月30日止期間內利潤					4,497
截至2008年6月30日止半年度					
收入	5,611	1,365	1,163	388	8,527
未計折舊及攤銷前經營開支	(2,933)	(152)	(230)	(329)	(3,644)
	2,678	1,213	933	59	4,883
物業發展利潤	-	-	-	-	348
	2,678	1,213	933	59	5,231
未計折舊及攤銷前經營利潤	2,678	1,213	933	59	5,231
折舊及攤銷	(1,440)	(38)	(4)	(35)	(1,517)
	1,238	1,175	929	24	3,714
項目研究及業務發展開支					(87)
合併相關開支					(24)
未計利息及財務開支前經營利潤					3,603
利息及財務開支					(1,078)
投資物業的公允價值變動			2,080		2,080
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤				91	91
所得稅					(8)
截至2008年6月30日止期間內利潤					4,688

9 其他全面收入

與其他全面收入的組成部分有關的重新分類調整如下：

百萬港元	截至2009年 6月30日止半年度	截至2008年 6月30日止半年度
現金流量對沖：		
期內確認對沖項目工具的公允價值變動中之有效部分	60	34
轉撥至財務對沖項目的最初帳面金額	-	(12)
由權益轉撥至損益表	41	19
因以下項目(借記)/貸記至其他全面收入列支的遞延稅項淨額：		
- 期內確認對沖項目工具的公允價值變動	(10)	(6)
- 轉撥至財務對沖項目的最初帳面金額	-	2
- 由權益轉撥至損益表	(7)	(3)
期內確認在其他全面收入的對沖儲備淨變動	84	34
自用土地及樓宇：		
期內確認的公允價值變動	(54)	102
由權益轉撥至損益表：		
- 由保留溢利轉出的出售收益	-	(42)
因以下項目貸記/(借記)至其他全面收入列支的遞延稅項淨額：		
- 期內確認的公允價值變動	9	(16)
- 由保留溢利轉出的出售收益	-	7
- 稅率調整	-	14
期內確認在其他全面收入的資產重估儲備淨變動	(45)	65

10 投資物業

根據HKAS 40「投資物業」的修訂，位於九龍站已完成部分裝修工程的商場Union Square(「圓方」)，其裝修成本及有關進一步裝修的支出(以往歸類為其他物業、機器及設備，其總值於2008年12月31日為3.52億港元)已自2009年1月1日起更改歸類為投資物業。

投資物業以公允價值列帳，於2009年6月30日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行按公開市值作出重估。據此，投資物業的公允價值增加7.12億港元(2008年：20.80億港元)及其相關的遞延稅項1.17億港元(2008年：3.43億港元)已計入綜合損益表。

11 其他物業、機器及設備

A 購置及清理

截至2009年6月30日止半年度內，集團購置或投入使用的資產原值共7.94億港元(2008年：5.76億港元)。同期，集團清理帳面淨值1,300萬港元(2008年：5,400萬港元)的部分土木工程和機器及設備，導致淨虧損900萬港元(2008年：800萬港元)。

B 估值

自用寫字樓土地及樓宇以公允價值列帳，於2009年6月30日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行按公開市值作出重估。據此，扣除遞延稅項後的重估虧損為4,500萬港元(2008年：8,600萬港元盈餘)已撥入固定資產重估儲備(附註9)。

未經審核的中期財務報告附註

12 服務經營權資產

服務經營權資產包括公司獲授權進入、使用及營運九鐵系統(「最初經營權財產」)及公司為九鐵系統進行保養、維修、替換及升級的支出(「額外經營權財產」)。截至2009年6月30日止半年度內，公司在額外經營權財產的支出為2.57億港元(2008年：1.78億港元)，而記入損益帳內的攤銷為1.67億港元(2008年：1.54億港元)。

並且，公司的全資附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司於2009年3月18日與深圳市政府就深圳市軌道交通4號綫項目簽署了《特許經營協議》。根據該項協議，港鐵軌道交通(深圳)有限公司將承擔投資、設計及建設深圳市軌道交通4號綫二期，並營運四號綫一期及二期，為期30年。深圳市軌道交通4號綫二期預期於2011年通車。因此，以往被列為遞延開支的項目成本16.50億港元已轉撥至服務經營權資產。自簽署特許經營協議至2009年6月30日止，建造收入及開支為3.42億港元。

13 發展中物業

發展中物業包括公司支付物業發展項目的地基、地盤準備工程開支及地價，並沖銷從發展商收取的款項。截至2009年6月30日止半年度內及截至2008年12月31日止年度內的發展中物業變動如下：

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷向發展商 收取的款項	於項目完成 時撥出	於6月30日/ 12月31日結餘
於2009年6月30日(未經審核)					
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	137	(10)	(1)	2,207
東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	5,814	31	-	-	5,845
	7,895	175	(12)	(6)	8,052
於2008年12月31日(已審核)					
機場鐵路物業發展項目	-	31	(31)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	3,307	382	(53)	(1,555)	2,081
東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	5,759	1,918	(42)	(1,821)	5,814
	9,066	2,331	(126)	(3,376)	7,895

14 遞延開支

遞延開支包含新鐵路在初期研究及設計階段的資本性支出，當中包括西港島綫、觀塘綫延綫及南港島綫(東段)。

於2008年上半年度內，公司收取了政府首期對西港島綫的現金資助4億港元，而這筆款項在2009年6月30日已完全用作沖銷詳細設計費用(2008年12月31日：3.55億港元沖銷)。

15 聯營公司權益

截至2009年6月30日止半年度內，集團向瀋陽瀋港地鐵運營有限公司作出股本注資5,500萬港元。該公司乃一間為負責瀋陽地鐵一、二號綫營運及維修項目而成立的特許經營公司，公司持有其49%權益，詳情載於附註28C。

16 待售物業

百萬港元	於2009年6月30日 (未經審核)	於2008年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	2,825	2,092
– 按可實現淨值	107	136
	2,932	2,228

待售物業的可實現淨值已扣除1,200萬港元(2008年12月31日：1,300萬港元)撥備後列帳，目的為以該等物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳。

17 財務衍生工具資產及負債

財務衍生工具資產及負債包括：

百萬港元	於2009年6月30日(未經審核)		於2008年12月31日(已審核)	
	名義數額	公允價值	名義數額	公允價值
財務衍生工具資產				
外匯遠期合約				
– 公允價值對沖	–	–	387	–
– 現金流量對沖	728	23	961	14
– 不符合對沖用途	128	7	3	–
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	820	54	2,537	83
利率掉期				
– 公允價值對沖	3,779	280	4,854	427
– 現金流量對沖	350	19	–	–
其他	–	–	300	4
	5,805	383	9,042	528
財務衍生工具負債				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	320	5	396	13
– 不符合對沖用途	13	–	131	4
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	9,807	111	13,547	100
利率掉期				
– 公允價值對沖	500	22	–	–
– 現金流量對沖	2,242	127	2,592	187
其他	–	–	300	1
	12,882	265	16,966	305
總計	18,687		26,008	

未經審核的中期財務報告附註

18 應收帳項、按金及預付款項

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 大部分車費收入乃經八達通卡每日結算，或以現金收取(其他種類車票)，一小部分車費收入是經代理預售車票並於21日內到期繳付。
- (ii) 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3個月租金作按金。
- (iii) 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。
- (iv) 顧問服務收入乃按月寄發帳單及於30日內到期繳付。
- (v) 除任何協定的保證金外，與委託予集團所承辦的合約及資本性工程有關的應收帳項，於在建工程確認後的21日內到期繳付。
- (vi) 應收物業買家的帳項乃根據相關發展協議或買賣合約條款而到期繳付。

上述應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	於2009年6月30日 (未經審核)	於2008年12月31日 (已審核)
未到期款項	4,919	6,219
30日過期未付	142	148
60日過期未付	9	30
90日過期未付	3	3
超過90日過期未付	17	16
應收帳項總額	5,090	6,416
按金及預付款項	535	558
預付退休金開支	175	216
	5,800	7,190

在2009年6月30日的結餘中，46.82億港元(2008年12月31日：58.18億港元)與物業發展項目有關。

19 給予物業發展商貸款

給予物業發展商貸款的名義金額及帳面金額陳述如下：

百萬港元	於2009年6月30日(未經審核)		於2008年12月31日(已審核)	
	名義金額	帳面金額	名義金額	帳面金額
給予物業發展商的免息貸款	4,000	3,816	4,000	3,720

該筆貸款乃根據物業發展協議條款，提供予將軍澳八十六區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。

20 重大關連人士交易

財政司司長法團受香港特別行政區政府(「政府」)委託，持有公司約77%已發行股本，成為公司的最大股東。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產生的交易外，集團與政府部門、機關或政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，並須於本中期財務報告中另行申明。

截至2009年6月30日止半年度內，集團因重大關連交易應收/應付政府及其他關連人士金額如下：

百萬港元	於2009年6月30日 (未經審核)	於2008年12月31日 (已審核)
應收關連人士款項：		
– 政府	197	187
– 房屋委員會	–	24
– 九鐵公司	118	127
– 無控制權附屬公司	15	16
– 聯營公司	90	72
	420	426
應付關連人士款項：		
– 政府	28	–
– 九鐵公司	1,269	882
	1,297	882

應收政府款項與委託予公司的基建工程有關，其中包括未清帳款、保證金及可向政府收回的合約索償準備金，可收回的西鐵物業發展公司支出，和沙田至中環綫及廣深港高速鐵路香港段項目中可向政府收回支出的未清償部分。應付政府款項與西港島綫的土地費用有關。

應收房屋委員會款項乃關於其委託公司有關將軍澳支綫項目的基建工程。

應收九鐵公司款項乃關於九鐵公司須承擔的兩鐵合併融合工程成本，償付公司根據外判協議及九龍南綫項目管理協議提供服務的支付，在合併框架協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程費用與及償付公司代九鐵公司支付的若干費用。應付九鐵公司款項乃關於東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目的協議款項及相關利息，及服務經營權每年定額付款的應計部分。

期內，已向政府支付的股息如下：

百萬港元	截至2009年 6月30日止半年度	截至2008年 6月30日止半年度
已付現金股息	656	555
以股代息而配發的股份	821	779
	1,477	1,334

集團與政府在過往年度進行而與本年度有關及因兩鐵合併而與九鐵公司進行的重大關連交易已於公司2008年12月31日止年度的已審核報表內陳述。

未經審核的中期財務報告附註

20 重大關連人士交易(續)

截至2009年6月30日止半年度內，集團亦曾與其無控制權附屬公司－八達通控股有限公司(「八達通控股」)及聯營公司London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)進行下列交易：

百萬港元	截至2009年 6月30日止半年度	截至2008年 6月30日止半年度
八達通控股		
– 支付予八達通控股的中央結算服務費用	48	48
– 自八達通控股收取的增值服務、八達通卡售賣和退款及管理服務費用	12	12
– 自八達通控股收取全數償還貸款	–	86
– 八達通控股所分派的股息	40	23
LOROL		
– 自LOROL收取全數償還的優先貸款	–	23
– 自LOROL收取有關London Rail Concession 投標費用的償付	–	32

21 應付帳項、應計費用及撥備

應付帳項、應計費用及撥備主要為資本性項目於工程驗證後應繳付的資本性項目開支、應付掉期利息及收取自未獲發入伙紙物業的出售樓宇預收訂金。集團並無因提供鐵路運輸服務而產生重大的應付帳項。

於2009年6月30日，以到期日劃分的應付帳項分析如下：

百萬港元	於2009年6月30日 (未經審核)	於2008年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	1,008	1,188
30日至60日內到期	435	927
60日至90日內到期	175	234
到期日超逾90日	1,251	1,392
	2,869	3,741
租金及其他可退還按金	1,339	1,353
應計僱員福利	262	240
總計	4,470	5,334

22 貸款及其他債務

集團在截至2009年及2008年6月30日止半年度內發行的債券及票據包括：

百萬港元	截至2009年6月30日止半年度		截至2008年6月30日止半年度	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	500	500	1,250	1,250

上述票據乃由附屬公司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，並為MTR Corporation (C.I.) Limited的直接、無抵押、無條件債務及與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乃直接、無抵押、無條件及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乃借予公司作一般營運資金、再融資或其他公司用途。

截至2009年6月30日止半年度內，集團贖回其非上市債券3億港元(2008年：10億港元)，及贖回7.50億美元的上市債券(2008年：無)。

23 服務經營權負債

服務經營權負債乃是在兩鐵合併中為取得服務經營權而需支付的每年定額付款總額，予以折現後的未償付結餘。

24 遞延稅項資產及負債

A 截至2009年6月30日止半年度內及截至2008年12月31日止年度內的遞延稅項資產及負債變動如下：

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					
	超過相關折舊的折舊免稅額	物業重估	撥備及其他暫時差異	現金流量對沖	稅務虧損	總計
2009年6月30日(未經審核)						
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)	(10)	117	22	-	-	129
在儲備列支/(計入)	-	(9)	-	17	-	8
於2009年6月30日	8,313	3,930	127	(13)	(11)	12,346
2008年12月31日(已審核)						
於2008年1月1日	8,809	4,126	215	(5)	(575)	12,570
稅率調整對遞延稅項結餘的影響	(503)	(235)	(12)	-	32	(718)
在綜合損益表內列支/(計入)	17	(24)	(98)	-	532	427
在儲備列支/(計入)	-	(45)	-	(25)	-	(70)
於2008年12月31日	8,323	3,822	105	(30)	(11)	12,209

B 已確認遞延稅項資產及負債：

百萬港元	於2009年6月30日 (未經審核)	於2008年12月31日 (已審核)
於資產負債表內確認的遞延稅項資產淨額	(14)	(11)
於資產負債表內確認的遞延稅項負債淨額	12,360	12,220
	12,346	12,209

25 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	於2009年6月30日 (未經審核)	於2008年12月31日 (已審核)
法定： 6,500,000,000股，每股面值1.00港元	6,500	6,500
已發行及繳足： 5,711,626,867股(2008年：5,661,143,113股)，每股面值1.00港元	5,712	5,661
股份溢價	9,184	8,270
資本儲備	27,188	27,188
	42,084	41,119

未經審核的中期財務報告附註

25 股本、股份溢價及資本儲備(續)

A 根據公司章程細則，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。

股份溢價乃指股份發行價超逾其面值的數額。股份溢價帳項的用途乃受香港《公司條例》第48B條的規管。

B 期內已發行及繳足的新股包括：

	認股權/代息 股份數目	股份價格 港元	款項撥入/從以股份為基礎的 僱員資本儲備撥入		
			股本帳	股份溢價帳	總計
			百萬港元	百萬港元	百萬港元
已行使的僱員認股權					
– 全球發售前認股權計劃	277,000	8.440	–	2	2
– 新入職僱員認股權計劃	5,000	9.750	–	–	–
	41,000	20.660	–	1	1
發行代替2008年末期股息的股份	50,160,754	19.170	50	912	962
	50,483,754		50	915	965

C 公司的認股權計劃主要詳情概述如下：

	截至2009年6月30日止半年度			截至2008年6月30日止半年度		
	全球發售前 認股權計劃	新入職僱員 認股權計劃	2007 認股權計劃	全球發售前 認股權計劃	新入職僱員 認股權計劃	2007 認股權計劃
期內行使已授出的認股權數目	277,000	46,000	–	1,283,000	493,500	–
期內派發的認股權數目	–	–	255,000	–	–	3,054,000
期內失效的認股權數目	–	355,500	165,000	17,000	93,500	65,000
期內授出的認股權數目	–	190,500	918,000	–	649,500	–
於6月30日尚未行使的認股權數目	3,328,500	2,098,700	23,483,000	3,967,000	3,130,700	10,957,000

此等認股權計劃的變動詳情載於第19至27頁的「公司管治及其他資料」一段內。

D 在截至2009年6月30日止半年度內，根據2007年認股權計劃所派發的認股權如下：

派發日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2009年6月18日	255,000	24.50	2016年6月12日或以前

26 其他儲備

除保留溢利外，其他儲備並不屬於已實現利潤，因此不可派發予股東。此外，公司認為包括在保留溢利內的除稅後投資物業重估盈餘190.47億港元(2008年12月31日：184.17億港元)亦不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2009年6月30日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為385.98億港元(2008年12月31日：365.62億港元)。

27 界定福利退休計劃責任

公司的界定福利退休計劃，即香港鐵路有限公司退休金計劃(簡稱「計劃」)，上一次的全面精算評估日為2008年12月31日，由獨立精算顧問公司韜睿諮詢公司採用「預計單位給付成本法」進行評估。自上一次全面評估以來，政府債券孳息率、通貨膨脹率，以及計劃的資產值皆反映經濟環境出現明顯轉變。因此，公司決定重新評估計劃的財政狀況，並由韜睿諮詢公司完成於2009年5月31日的重估。

所採用的主要精算假設(以加權平均數呈列)如下：

	於2009年5月31日	於2008年12月31日
貼現率	2.9%	1.2%
計劃資產的預期回報率	6.0%	6.0%
未來薪酬升幅	3.5%	3.5%

已履行的供款責任現值由前次評估日2008年12月31日的90.64億港元，減至重新評估日2009年5月31日的79.61億港元。未確認的精算虧損由2008年12月31日的31.12億港元，減至2009年5月31日的15.43億港元。精算師確認計劃於2009年6月30日的財政狀況預期不會與2009年5月31日有重大偏差。

28 資本性承擔

A 於2009年6月30日未償付而又未在帳項內提撥準備的資本性承擔如下：

百萬港元	車務運作	鐵路支綫 項目	物業項目 及管理	中國內地及 海外項目	總計
於2009年6月30日(未經審核)					
已核准但尚未簽約	1,454	–	164	–	1,618
已核准及已簽約	1,633	225	149	1,433	3,440
	3,087	225	313	1,433	5,058
於2008年12月31日(已審核)					
已核准但尚未簽約	846	–	57	–	903
已核准及已簽約	1,832	180	264	859	3,135
	2,678	180	321	859	4,038

已核准但尚未簽約的數額包括無需工程合約的工程成本，如員工薪酬、一般費用及資本化利息支出。

B 車務運作方面的承擔包括：

百萬港元	改善及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外 經營權財產	總計
於2009年6月30日(未經審核)				
已核准但尚未簽約	835	142	477	1,454
已核准及已簽約	511	962	160	1,633
	1,346	1,104	637	3,087
於2008年12月31日(已審核)				
已核准但尚未簽約	661	12	173	846
已核准及已簽約	491	1,105	236	1,832
	1,152	1,117	409	2,678

未經審核的中期財務報告附註

28 資本性承擔(續)

C 在中國大陸的投資

就北京地鐵四號綫項目，集團與北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司組成的公私合營公司－北京京港地鐵有限公司，已按規定完成所有註冊手續，並於2006年1月取得營業執照，其後於2006年4月與北京市人民政府簽署特許經營協議。公私合營公司的註冊資本約為14億元人民幣(16億港元)，公司的出資比例為49%(6.76億元人民幣)。設備生產及地盤設施安裝正按計劃進行。於2009年6月30日，公私合營公司就有關項目批出合約之未償付資本性承擔總額約為9億元人民幣(10億港元)(2008年12月31日：14億港元)。

於2005年5月，集團與深圳市人民政府草簽項目特許經營協議，由公司於深圳成立的全資附屬公司－港鐵軌道交通(深圳)有限公司建造深圳市軌道交通四號綫二期和營運深圳市軌道交通四號綫一期及二期，為期30年。特許經營協議已於2009年3月18日簽署。此項目的總投資預計為60億元人民幣(68億港元)，將由集團的24億元人民幣(27億港元)股本及餘額由人民幣銀行貸款提供。於2009年5月15日，集團與中國內地一間銀行訂立一項融資協議，為該項目提供合計達40億元人民幣的融資方案，當中包括為期20年的36億元人民幣貸款及其他信貸安排，並以該項目的若干未來收入及保險權益作為抵押。設計、招標及擴大試驗段工程正在進行中。於2009年6月30日，集團就有關項目批出合約之未償付資本性承擔總額為14.33億港元(2008年12月31日：8.59億港元)。

於2009年5月7日，公司與瀋陽市政府及其全資附屬公司－瀋陽地鐵集團有限公司就瀋陽地鐵一、二號綫的營運及維修項目，簽訂《瀋陽市地鐵一、二號綫特許經營承包協議》。公司與瀋陽地鐵集團有限公司已成立特許經營公司，雙方分別持有49%及51%的權益，為瀋陽地鐵一、二號綫提供營運及維修服務而收取特許經營費用，為期30年。特許經營公司總投資額為4億元人民幣(4.54億港元)，其中註冊資本為2億元人民幣(2.27億港元)。特許經營權包括營運前準備工作、列車及車站運作以及維修。

D 在歐洲及澳洲的投資

於2007年7月，集團與DB Regio (UK) Limited各佔50%股權的London Overground Rail Operations Ltd (「LOROL」)成功獲得營運大倫敦地區的London Overground鐵路服務的專營權，由2007年11月11日起，為期七年，其後可選擇續期兩年。根據專營權協議，LOROL已向Transport for London (「TfL」)作出1,500萬英鎊(1.94億港元)的履約保證，由兩家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。在2009年6月30日，兩家母公司等額提供合共500萬英鎊(6,500萬港元)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率2.5%計算，最後償還日期為倫敦鐵路專營權期限屆滿或終止日兩者中之較早者。

於2009年1月20日，斯德哥爾摩交通公司(「SL」)宣布港鐵公司贏得瑞典斯德哥爾摩地鐵專營權，由2009年11月2日開始，為期八年，其後可選擇續期六年。現時的營運者正就招標程序向SL採取法律行動。在等待法院裁決之時，公司繼續調動資源，而SL亦同意若其授與公司專營權的決定因訴訟結果而被推翻，則會向公司補償自2009年5月2日起產生的調動成本，金額上限為5,000萬瑞典克郎(5,100萬港元)。總投資額計劃為1.75億瑞典克郎(1.77億港元)，當中包括2,000萬瑞典克郎(2,000萬港元)的股本及1.55億瑞典克郎(1.57億港元)的股東貸款。於2009年6月30日，1,000萬瑞典克郎(1,000萬港元)的後償貸款已被提用，利息按Riksbank不時公布的三個月斯德哥爾摩銀行同業拆息加年率4%計算，償還日為專營權期限屆滿或終止日期兩者中之較早者。

於2009年6月25日，維多利亞省省長宣布Metro Trains Melbourne Pty Ltd (「MTM」)獲選為墨爾本都會鐵路營運及維修服務專營權的首選承辦商。集團於MTM中擁有60%股權，而John Holland Melbourne Rail Franchise Pty Ltd及United Group Rail Services Limited則各佔20%股權。該專營權由2009年11月30日開始，為期八年，其後可選擇續期三年，最長可續期七年。

29 結算日後事項

於2009年7月13日，公司與香港特別行政區政府就西港島綫及相關服務和設施的財務安排、詳細設計、建造、完成及營運簽訂了工程項目協議。根據協議，公司將獲政府撥款122.52億港元作為建造西港島綫的財務資助。有關資助包含回撥機制，如若干部分的資本性支出較現時預測的為低，則部分撥款須連利息退還政府。

於2009年7月26日，康城站開始客運服務。

30 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2009年8月11日經董事局核准。