

■ 隨著經濟不斷改善，公司的乘客量增長良好、投資物業和車站商舖的續約租金上調以及廣告業務回升，令我們的香港經常性業務收入增加。■

致各股東及其他有關人士：

公司各項業務於2010年首六個月均表現強健。隨著經濟不斷改善，公司的乘客量增長良好、投資物業和車站商舖的續約租金上調以及廣告業務回升，令我們的香港經常性業務收入增加。2007年兩鐵合併後，公司以票價調整機制取代票價自主權，我們根據此機制於2010年6月13日調整票價，按加權平均基準計算的增幅為2.05%。這次是鐵路票價自1997年首度向上調整。由於香港地產市場繼續受惠於低息環境，公司的物業發展業務亦締造理想業績。

我們在香港以外的業務亦對公司的財務業績作出貢獻。在中國內地，公司在首都以「公私合營」模式建造的北京地鐵四號綫項目於2009年9月通車，提供客運服務。該鐵路綫的營運表現理想，每天載容量已逾60萬人次。海外方面，我們繼續營運英國London Overground鐵路，以及接管營運瑞典斯德哥爾摩地鐵和澳洲墨爾本都市鐵路網絡。為提升這些鐵路網絡的服務水平，我們正在各網絡推行多項資產管理和營運模式的改善計劃。

公司的增長策略繼續進展理想。在香港，我們正進行五個新鐵路項目。透過這個網絡擴展計劃，我們繼續伸延香港的鐵路網絡並且接通中國內地新建的高速鐵路網，一方面加強公

司的市場地位，也為我們的乘客提供更完善的交通服務。在今年首六個月，我們在西港島綫和廣深港高速鐵路香港段（區域快綫）的建造工程，以及南港島綫（東段）、觀塘綫延綫及沙田至中環綫的詳細設計工作，均取得重要進展。

在中國內地，我們的附屬公司港鐵杭州一號綫投資有限公司、杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司與杭州市政府就杭州地鐵一號綫項目以「公私合營」模式合作進行投資、建造及營運，簽署了特許經營協議，現正等候政府的批核。在北京，我們的北京地鐵四號綫公私合營公司正為北京地鐵四號綫延綫大興綫於年底通車進行準備工作，進展理想。在深圳，我們於7月1日接管營運深圳市軌道交通四號綫第一期，而第二期的建造工程亦進展良好。

公司於2010年上半年的財務業績，反映香港經濟持續復甦，以及我們香港以外新鐵路業務的表現。公司的收入，包括海外鐵路專營權的收入，上升63.4%至141.02億港元，而未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤為54.91億港元，上升14.3%。如果不包括我們的海外鐵路附屬公司，收入則上升7.2%，經營利潤上升9.9%，而經營毛利率則上升1.4個百分點至57.1%。相對2009年同期的21.47億港元，2010年的物業發展利潤為37.05億港元，主要來自日出康城「領都」的發展利潤，以及出售在火炭「御龍山」和烏溪沙「銀湖·天峰」的剩餘單位。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46.6%至57.20億港元，原因是公司經常性業務的業績強勁，以及期內有較高的物業發展利潤。除稅前的投資物業重估收益為11.01億港元（除稅後則為9.19億港元），而2009年的除稅前收益則為7.12億港元。因此，股東應佔淨利潤為66.39億港元，較2009年上升47.6%，不包括投資物業重估的每股盈利為1.00港元，而包括投資物業重估的每股盈利則為1.16港元。董事局宣布派發中期股息每股0.14港元。

香港客運服務



■ 於2010年首五個月，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率增加至43.7%。■

公司的香港車費收入，包括鐵路和巴士客運服務在內，於2010年上半年錄得59.33億港元，較2009年同期上升7.3%。

乘客量

於2010年首六個月，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量較去年同期增加6.5%至7.734億人次。

由觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫、東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫以及馬鞍山綫組成的本地鐵路服務，錄得總乘客量6.235億人次，較2009年同期增加6.3%，原因是香港經濟增長，加上康城站和九龍南綫(包括柯士甸站)於去年第三季投入服務。

羅湖及落馬洲過境服務於2010年首六個月的乘客量為4,870萬人次，增加6.4%。

於2010年上半年，主要由於航空旅客量跟隨經濟復甦反彈，使用機場快綫的乘客量亦上升9.4%至510萬人次。

輕鐵、巴士及城際客運服務於2010年首六個月的乘客量合計為9,610萬人次，較該等服務於2009年同期的乘客量增加7.7%。

市場佔有率

於2010年首五個月，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由去年同期的42.0%增加至43.7%。在這個總額

之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由63.4%增加至64.6%；而由於競爭持續激烈，我們過境業務在2010年上半年的市場佔有率則由2009年同期的55.4%下調至54.8%。

車費收入

2010年上半年香港車費總收入的59.33億港元中，本地鐵路服務的收入佔41.14億港元，較去年同期增加7.4%。由於連接西鐵綫和東鐵綫的九龍南綫通車，部分乘客乘搭較長途的車程，使本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升1.1%，至6.60港元。

於2010年首六個月，過境服務的車費收入為12.03億港元，較2009年同期增加6.2%。而機場快綫於2010年上半年的車費收入則為3.24億港元，上升12.1%。

2007年兩鐵合併後，公司以票價調整機制取代票價自主權，我們根據此機制於2010年6月13日對票價作出了調整。按照協定的方法，即根據綜合消費物價指數和運輸服務業工資指數於2009年的變動，加上由2009年結轉過來的調整幅度計算，所有適用車程票價的加權平均調整幅度相等於+2.05%。票價調整後，在所有乘客車程中有83%的車程只會有二角或以下的改動，當中約10%的乘客車程的票價更維持不變。

吸引乘客

我們推出了多項推廣活動，以吸引更多乘客使用港鐵網絡。其中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，該應用程式迅速攀上香港App Store應用程式排行榜首位。公司亦將長者乘車優惠延長至2011年。

■ 2010年上半年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現
列車按照編定班次行走(列車服務供應)			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	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%	99.7%
— 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	2,449,986
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	500,000	2,090,911
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	36,524
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%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.7%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.6%
自動售票機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫	97.0%	99.0%	99.5%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.7%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.7%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.9%
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%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.8%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度	不適用	99.0%	99.9%
扶手電梯可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.7%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.9%
— 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%

為吸引更多遊客使用我們的鐵路網絡，公司於期內推出多項推廣計劃。我們推出的港鐵旅遊票，讓購票的旅客能享受到本地六大景點和觀光服務的折扣優惠。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，我們又與香港旅遊發展局合作，推出以來自內地以及韓國、日本和菲律賓等短途旅客為對象的「小孩同行免費優惠」。另一方面，我們與本地旅行社合作，舉辦城際客運服務的主題觀光活動，並革新城際客運服務的網站。而由公司管理，為香港至廣州提供城際服務的「九廣通」直通車，更獲得即將於今年11月在廣州舉行的亞運會，指定為「廣州2010亞運直通車」。

我們繼續為方便公眾使用港鐵服務而進行改善工程，包括增設行人通道和出入口等設施。今年首六個月內，最主要的新建設施是尖沙咀站最近啓用的尖沙咀中間道行人隧道伸延段和兩個新出入口，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車站。此外，我們亦在葵芳站、葵興站、九龍塘站、大學站、馬場站及上水站完成安裝闊身閘機。

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年上半年增加4.8%，至17.32億港元。■

車站商務及鐵路相關業務的收入較2009年上半年增加4.8%，至17.32億港元。收入增加，主要由於廣告業務復甦，加上車站商店的續約租金上調和樓面面積擴大所致。

隨著連接西鐵綫至紅磡站的九龍南綫啓用後，六部新輕鐵列車亦已投入服務，接載更多輕鐵乘客前往西鐵綫。我們預期在上海世界博覽會開幕後，上海至九龍直通車服務的客運需求將會增加，因此於2010年5月開始，增設一個擁有66個硬臥的車廂。

服務及表現

我們繼續超越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。而清潔程度目標則達到甚或超逾99.9%。

公司憑著持續的卓越服務，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」。此外，我們還奪得《星島日報》的「2009星鑽服務品牌 — 最佳公共交通服務大獎」和《壹週刊》的「2010服務第壹大獎 — 公共交通組別」。

車站零售設施於2010年首六個月的收入為8.49億港元，較2009年上半年增加7.1%。收入增加，反映商店的面積擴大、數目增加，加上商戶組合改進和續約租金上調，令租金收入上升。

於期內六個月，青衣站、尖沙咀站及上水站的翻新工程相繼竣工，我們的車站商店總數由2009年年底的1,228間，增加18間至今年6月底的1,246間，而車站零售設施的總面積亦相應增加684平方米，至53,472平方米。

2010年上半年的廣告收入為3.22億港元，較2009年同期增加19.3%，但仍低於2008年的水平。於今年上半年，我們對東鐵綫的587個廣告牌進行翻新工程，令廣告牌的外形更趨時、廣告展示的效果更佳。

電訊服務於2010年首六個月的收入增加3.0%至1.36億港元。原因是新鐵路車站帶來新增的流動電訊服務收入，加上出租天台予電訊服務供應商作為擴充網絡覆蓋用途而獲得租金收入。於今年5月，公司與兩間電訊服務供應商達成

協議，為15個位於主要地區的車站增加一倍3G數據傳輸容量。為進一步改善流動電話服務，公司於2010年6月與另一間電訊服務供應商簽署協議，提升鐵路沿綫所有3G流動電話設備。

隨著香港機場管理局的旅客捷運系統改善項目於去年6月竣工，對外顧問服務於2010年上半年的收入較2009年上半年減少29.4%，至6,000萬港元。

物業及其他業務



於2010年上半年，由於利率維持低企，市場氣氛普遍樂觀，因而為香港地產市場帶來有力支持。

物業發展

2010年首六個月的物業發展利潤為37.05億港元，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」某些單位的物業發展利潤。

大圍維修中心「名城」第一期已於2010年3月26日開始預售，市場反應熱烈。直至目前為止，第一期的1,360個單位中，約78%已經售出。

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，已於今年上半年獲發入伙紙。此外，日出康城第2a期「領都」及大圍維修中心「名城」第一期亦分別於2010年1月及2月獲發入伙紙。

物業發展招標活動方面，我們於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。我們已支付這發展項目的部分地價約39億港元。

■ 於2010年上半年，由於利率維持低企，市場氣氛普遍樂觀，因而為香港地產市場帶來有力支持。 ■

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年首六個月之總收入為15.85億港元，較去年同期增加9.3%。

公司在香港和中國內地的物業租金總收入增加10.1%，至13.75億港元。在香港，整體港鐵商場的續約租金錄得平均10%的升幅。於2010年6月底，公司在香港的12個商場的出租率維持接近100%，而公司於國際金融中心二期的18個樓層亦全部租出。

公司在市場上強勁的推廣，為物業租金及出租率帶來支持。我們的商場獲得《盛世雜誌》及商界環保協會主辦的「2010盛世環保企業獎」的金獎，以及《資本雜誌》及《資本壹週》舉辦的「2010傑出策劃表現大獎」。

■ 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
將軍澳站						
五十六區	新鴻基地產發展有限公司	住宅 酒店 商場 寫字樓 停車場	80,000 58,130 20,000 5,000	360	於2007年 2月批出	2010 – 2011年 分期落成
康城站						
第二期(領都)	長江實業(集團)有限公司	住宅 幼稚園 停車場	309,696 800	905	於2006年 1月批出	2010 – 2013年 分期落成
第三期	長江實業(集團)有限公司	住宅 幼稚園 停車場	128,544 1,000	350	於2007年 11月批出	2013年
大圍維修中心						
	長江實業(集團)有限公司	住宅 停車場	313,955	745	於2006年 4月批出	2010 – 2011年 分期落成
車公廟站						
	新世界發展有限公司	住宅 商場 幼稚園 停車場	89,792 193 670	232	於2008年 4月批出	2012年
柯士甸站						
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	450	於2010年 3月批出	2014年
屯門站[#]						
	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 停車場	119,512 25,000	349	於2006年 8月批出	2012 – 2013年 分期落成
荃灣西站TW7[#]						
	長江實業(集團)有限公司	住宅 停車場	113,064	444	於2008年 9月批出	2013年

作為政府的物業發展代理人

■ 待批出之物業發展組合 附註1和2

地點	預計組合數目	類別	樓面建築面積 (平方米)	預計車位數目	招標日期	預計落成日期
康城站	6 – 10	住宅 商場 停車場	1,025,220 – 1,035,220 39,500 – 49,500	3,303(上限)	2011 – 2015年	2019年
大圍站	1 – 2	住宅 商場 停車場	190,480 62,000	801	尚待確定	尚待確定
天水圍輕鐵總站	1	住宅 商場 停車場	91,051 205	267	尚待確定	尚待確定

附註

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

公司在香港的高級商場圓方，繼續舉辦創新的市場推廣活動，例如聯合國兒童基金會朗朗慈善演奏會及其他多項推廣，領導市場。圓方亦於專題報導創意廣告的Gunn Report中躋身30強之列，並於「最佳報章廣告2010」中奪得「最佳創意廣告策略」獎，而德福廣場則奪得《東周刊》的「香港服務大獎」。

於6月底，北京的銀座Mall的出租率為96%。

截至2010年6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225,374平方米的零售物業、41,090平方米的寫字樓，以及11,604平方米的其他用途物業。

公司於2010年上半年的物業管理收入為1.06億港元。截至2010年6月底，公司在香港管理的住宅單位數目為80,274個，而管理的商用面積為742,816平方米。至於我們在中國內地管理的物業組合則為733,254平方米。

中國內地及海外業務

■ 公司在香港以外的兩家鐵路附屬公司，即MTM和MTRS錄得鐵路專營權收入共48.52億港元。■

2010年上半年，公司於香港以外營運的鐵路業務包括：於中國內地公私合營的北京地鐵四號綫佔49%股權、於Metro Trains Melbourne (MTM)佔60%股權、於MTR Stockholm (MTRS)佔100%股權、於斯德哥爾摩列車維修公司Tunnelbanan Teknik Stockholm (TBT)佔50%股權，以及於London Overground Rail Operations Limited (LOROL)佔50%股權。

昂坪360

大嶼山昂坪360纜車和昂坪市集於2010年首六個月的收入增加19.5%至1.04億港元，而旅客人數升至78萬人次。這些增長反映了我們主動推廣計劃的成效。旅客對「水晶車廂」的需求持續增加，現有26.3%的乘客選擇乘搭。於期內六個月，昂坪360纜車服務的可靠率超過99%，而昂坪360有限公司於2010年4月取得ISO 9001:2008認證。

2010年3月，公司成立附屬旅行社「360假期」，為我們的顧客提供更多元化的旅遊產品，包括大佛導賞團、大澳漁村生態旅程、郊野公園活動教室系列，以及到訪大嶼山南部的海灘。

期內，昂坪360獲得的獎項包括香港旅遊發展局的「優質旅遊服務計劃」證書、商界環保協會的「環保成就」優異證書，以及香港優質顧客服務協會的「卓越顧客服務項目獎」銅獎和「內部支援服務」金獎。



公司在香港以外的兩家鐵路附屬公司，即MTM和MTRS錄得鐵路專營權收入共48.52億港元。經營成本為46.45億港元，而經營利潤達2.07億港元，經營毛利率為4.3%。MTM及MTRS從事營運及維修特許專營權的經營模式，只需較少的資本投資；因此，其經營毛利率較其它需要龐大資本支出的鐵路項目為低。北京地鐵四號綫、LOROL及TBT全部作為聯營公司入帳，於2010年上半年合共帶來除稅後利潤500萬港元。公司從LOROL所得的應佔除稅後利潤為1,100萬港元，而從北京地鐵四號綫及TBT則分別錄得虧損100萬港元及500萬港元。北京地鐵四號綫的虧損符合公司預期，因為這種投資項目的折舊及利息支出相對較大，所以一般不會於營運初期錄得盈利。

八達通

八達通繼續擴展其零售商戶網絡，這全賴於主要洽商代表持續的支持，把八達通繳費服務擴展至更多的中小型零售商戶。截至2010年6月底，在香港採用八達通服務的商戶超

過3,000家。八達通卡的流通量達2,170萬張，而每日平均使用量及交易金額分別達至1,120萬次及1.024億港元。公司於2010年上半年應佔八達通的淨利潤為7,700萬港元，較去年同期上升13.2%。

未來增長

香港

期內，我們為擴展香港鐵路網絡的五個主要項目，包括西港島綫、南港島綫(東段)、觀塘綫延綫、區域快綫及沙田至中環綫均取得穩健進展。

在西港島綫的設計上，我們廣泛採納區內居民的意見，以兼顧地區傳統色彩和創造市區重建機會為目標。這條全長3公里的港島綫延綫，預期於2014年通車，屆時由堅尼地城前往上環只需八分鐘。

該項目的土木工程合約已全部批出。而堅尼地城游泳池(第一期)及戴麟趾康復中心的重置工程均已完成一半。

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。項目的詳細設計工作已大致完成，其環境影響評估報告亦於今年6月提交環境保護署。把黃竹坑邨舊址重新規劃為綜合發展區，以配合南港島綫(東段)車廠上蓋的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，並於2010年7月16日公開展示以諮詢公眾意見。公司正繼續就南港島綫(東段)的項目協議，包括項目的財務方案，與政府進行磋商。

觀塘綫延綫全長3公里，將由觀塘綫的油麻地站途經何文田站伸延至黃埔站，而何文田站將作為連接沙田至中環綫的轉車站。該項目於2009年11月27日首次刊憲，而其修訂案亦於

■ 期內，我們為擴展香港鐵路網絡的五個主要項目，包括西港島綫、南港島綫(東段)、觀塘綫延綫、區域快綫及沙田至中環綫均取得穩健進展。■

2010年6月25日刊憲。公司於今年1月向有關社區、區議會以及其他相關人士展開新一輪的公眾諮詢，藉此把他們的需要融入這條鐵路的設計之中，目前詳細設計工作的進度良好。

全長26公里的區域快綫將提供過境的高速鐵路服務，連接香港至深圳、廣州以及中國內地新建造的高速城際鐵路網絡。香港政府將撥款興建這項目，並已委託公司負責設計及建造工程，而政府亦已同意在鐵路建成後，邀請公司以服務經營權模式來營運這條鐵路。區域快綫預期於2015年投入服務，地盤工程已經展開，而截至2010年6月底已批出11項主要的土木工程合約。

沙田至中環綫的詳細設計工作已於今年1月展開。這個由兩部分組成的項目，包括全長11公里的馬鞍山綫延綫從大圍伸延至紅磡，在此連接西鐵綫而形成該綫的東西走廊；6公里長的東鐵綫延綫則由紅磡伸延至香港島，這將會是香港第四條過海鐵路，並形成該綫的南北走廊。為確保項目設計能滿足社區的需要，我們正在進行進一步的廣泛諮詢。

香港項目融資

香港的新鐵路項目將採用切合其個別情況而設計的不同模式融資。

根據西港島綫採用的現金資助模式，公司已於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122.52億港元的餘額已於2010年3月收取。

南港島綫(東段)和觀塘綫延綫很可能會採用公司傳統的「鐵路和物業綜合發展經營」模式。我們正繼續與政府磋商，探討如何透過物業發展來確保項目的可行性。

區域快綫和沙田至中環綫將會採用服務經營權模式。根據我們與政府於2010年1月簽訂的委託協議，公司負責建造及調試區域快綫，而政府將邀請港鐵公司負責營運建成後的鐵路。公司仍然就區域快綫的營運規定及業務模式，與政府及國內機構進行緊密磋商。

中國內地

在中國內地，我們於2009年12月，就全長22公里的大興綫的營運及維修項目，簽署了特許經營協議。該綫延伸北京地鐵四號綫至大興區，其營運籌備工作已取得相當的進展，可望於2010年年底如期通車。

在深圳，公司於2009年3月簽署了深圳市軌道交通四號綫項目的特許經營協議。我們於2010年7月1日接管營運全長4.5公里的深圳市軌道交通四號綫第一期。項目第二期的路綫結構工程已大致完成，並已鋪設了92%的軌道，而列車亦正處於生產階段。預計在2011年年中，包括第二期在內的深圳市軌道交通四號綫將會全綫通車。

於2010年3月4日，我們的附屬公司港鐵杭州一號綫投資有限公司、杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司與杭州市政府就全長48公里的杭州地鐵一號綫項目以「公私合營」模式合作，進行投資、建造以及為期25年的營運，簽署了特許經營協議。這個公私合營項目的總投資額為220億元人民幣，而當中的37%將由港鐵公司擁有49%股權的合營公司出資，而合營公司的其餘權益由杭州市地鐵集團有限責任公司的附屬公司持有。港鐵公司的股本投資約為22億元人民幣。

杭州地鐵一號綫的土木建造工程，由杭州市地鐵集團有限責任公司負責，已於2007年3月動工，預計可於2012年投入服務。

財務回顧

2010年上半年，集團取得良好的財務業績，其中香港經常性業務增長強勁，而海外新鐵路業務亦作出額外貢獻。經濟復甦，加上九龍南綫和康城站於2009年下半年啓用，帶動乘客量增長，致使香港車費收入較去年同期增長7.3%至59.33億港元。來自車站商務及鐵路相關業務的收入增加4.8%至17.32億港元，這增長是由於廣告業務反彈、續約租金上調及車站零售業務的商舖面積擴大所致；但來自九廣鐵路公司就九龍南綫的項目管理收入，隨著該項目於2009年下半年竣工後大幅減少，抵銷了這些收入增長。租務、管業及其他業務收入上升9.3%至15.85億港元，主要因為續約租金上調所致。因此，經常性業務總收入增長7.2%至92.50億港元。加上兩間香港以外鐵路附屬公司，即MTRS和MTM的鐵路專營權收入共48.52億港元後，集團總收入較2009年同期增長63.4%至141.02億港元。

2010年上半年未計折舊及攤銷前的經營開支為86.11億港元，較去年同期增加125.2%。開支大幅增長，主要由於香港以外兩項鐵路專營權的相關開支達46.45億港元。若不包括海外專營權，經營開支增長為3.7%，主要來自2009年下半年啓用的九龍南綫和康城站的新增經營開支。因此，未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增加14.3%至54.91億港元。若不計入新的海外鐵路專營權，經營利潤則增加9.9%至52.84億港元。撇除海外鐵路專營權，經營毛利率增加1.4個百分點至57.1%，而計入此等海外專營權後，經營毛利率則為38.9%。我們過去曾經指出，這些無需投入大量資金的海外營運及維修專營權，需要的投資不大，因此其毛利率較需要龐大投資的鐵路系統為低。

2010年上半年的物業發展利潤為37.05億港元，主要來自日出康城「領都」的利潤，而較少量利潤為出售火炭「御龍山」和烏溪沙「銀湖·天峰」的尚存單位所得。因此，未計折舊及攤銷前的經營利潤增加32.3%至91.96億港元。

2010年上半年的折舊及攤銷開支上升4.5%至15.37億港元，主要由於康城站啓用。淨利息及財務開支減少23.2%至6.56億港元，主要由於未償還債務減少所致。除稅前的投資物業公允價值較2009年年底增加11.01億港元，除稅後則為9.19億港元，而去年同期的除稅前及除稅後投資物業公允價值增長分別為7.12億港元及5.95億港元。

集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司的利潤增加10.8%至8,200萬港元，主要由八達通控股有限公司及LOROL的利潤增長所致，於2010年上半年兩間公司分別為集團作出7,700萬港元及1,100萬港元的利潤貢獻。北京京港地鐵有限公司及TBT則錄得虧損，而集團應佔虧損分別為100萬港元及500萬港元。所得稅因利潤增加而上升至14.82億港元。2010年上半年的股東應佔淨利潤為66.39億港元，較去年同期增加47.6%。每股盈利則由0.79港元上升至1.16港元。撇除投資物業重估及其相關的遞延稅項，基本業務淨利潤增加46.6%至57.20億港元，而按相同基準計算的每股盈利則由0.69港元增至1.00港元。按除稅前基準計算，基本業務除稅前淨利潤由46.96億港元上升49.5%至70.20億港元。

董事局宣布派發中期股息每股0.14港元。一如過往的派息安排，所有股東將可選擇以股代息，但註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。如過往所述，因應公司的財務狀況，董事局期望採取漸進式的股息政策。

集團的資產負債狀況進一步加強，淨資產由2009年12月31日的1,064.53億港元增加5.3%至2010年6月30日的1,121.38億港元。由於動用現金盈餘來減輕債務，資產總值微跌0.8%至1,750.08億港元。期內，主要由於投資物業重估收益及深圳市軌道交通四號綫的資本開支，固定資產增長0.7%至1,391.87億港元。發展中物業增長34.1%至90.06億港元，主要為支付柯士甸站地塊C及D部分地價所致。應收帳項、按金及預付款項增加83.3%至44.51億港元，主要是來自日出康城「領都」項目買家的應收款項。集團於2010年3月收到政

府對西港島綫的財務資助122.52億港元後，動用部分盈餘現金償還貸款，剩餘現金則投資於中期票據或作銀行存款。因此，證券投資由2.27億港元增至34.85億港元，而現金及現金等價物則增加44.6%至102.87億港元。借貸總額由238.68億港元減少至195.97億港元。因此，計入服務經營權負債作為債務的一部分後，集團的淨負債權益比率從2009年12月31日的25.8%下降至2010年6月30日的15.0%。

集團於2010年3月收取政府對西港島綫的財務資助122.52億港元，加上經營利潤增加，使集團在2010年上半年維持強健的現金流。期內，來自經營活動的淨現金流入較去年同期增加22.4%至56億港元；而主要由「御龍山」和「名城」等物業發展項目，以及柯士甸站地塊C及D的預付款項所帶來的物業發展現金流入為20.97億港元。計入來自八達通控股有限公司所派發的股息、沙田至中環綫及區域快綫委託工程所收取的淨現金，以及出售固定資產所得共1.53億港元後，2010年上半年的現金流入總額增加180.9%至201.02億港元。期內現金流出總額由去年同期的26.78億港元增加至81.98億港元，主要由於支付柯士甸站地塊C及D的39億港元地價，加上主要來自西港島綫及深圳市軌道交通四號綫的新鐵路延綫支出由6.76億港元增加至27.97億港元。於支付10.89億港元股息後，2010年上半年的現金流入淨額為108.15億港元，當中44.74億港元用於償還債務，而31.97億港元則用以投資銀行浮息票據。

融資活動

在政府寬鬆的財政及貨幣政策支持下，以及經濟復甦的帶動，金融市場於2010年上半年回穩，市場信心持續改善。由於流動資金充裕、投資者需求殷切，期間香港市場出現多項巨額的銀團貸款及債券發行，而且信貸息差非常優惠。雖然歐洲主權債務風險和中國內地收緊信貸使市場情緒於上半年後期略受打擊，但流動資金大致上保持充裕，而信貸評級優良的工商企業仍然極容易從信貸市場籌集資金。

由於經營業務的現金流強勁和現金盈餘可觀，集團於期內沒有融資需要，因此無需涉足債務市場。我們動用現金盈餘的一部分來償還債務，並取消了大部分未提取而不再需要的銀行信貸額度。

因此，集團財政狀況大幅改善，綜合債務由2009年12月底的238.68億港元減至6月底的195.97億港元，並有未提取的銀行信貸額度70億港元(不包括深圳市軌道交通四號綫未提取的人民幣項目貸款額度)。該等未提取的信貸額度連同現有現金盈餘及預計經營業務現金流，預期將足夠應付集團到2012年年初的所有現金需求，包括償還債務及資本性開支。

期內，集團繼續根據「理想融資模式」，審慎地管理債務組合。於2010年6月底，34%的未償還債務須於兩年內償還，46%須於二至五年內償還，而20%須於五年後償還，顯示集團擁有均衡的債務組合。我們亦妥善管理風險，超過99%的未償還債務是以港元借入、或已對沖為港元債務、或以相關業務的外幣現金流作對沖。在未償還債務中，約76%為定息債務。

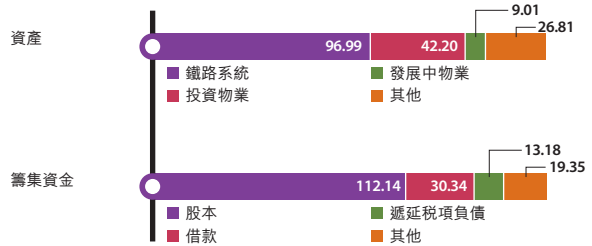
我們以現金盈餘提早償還了大部分的浮息銀行貸款後，定息債務的比重提高，使集團於期內的平均借貸成本增至4.4%，高於去年同期的3.6%。

人力資源

■ 公司的持續成功，全賴我們能夠羅致人才、挽留及激勵員工，以實現公司的策略目標。 ■

■ 資產負債表撮要

於2010年6月30日
(十億港元)

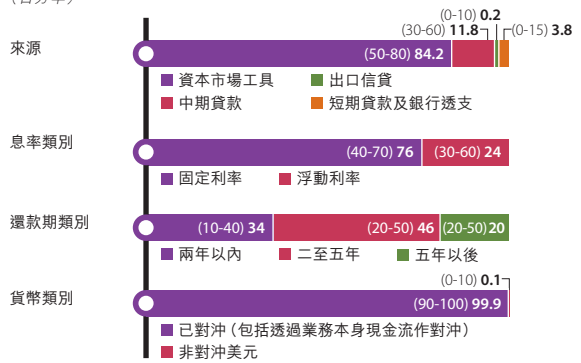


■ 理想融資模式及債務結構

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6月30日

(百分率)



公司的持續成功，全賴我們能夠羅致人才、挽留及激勵員工，以實現公司的策略目標。為配合香港的預期業務增長，我們已為未來五年制訂了全面的人力資源計劃，為我們的員工和社區提供具吸引力的晉升和就業機會。

為了幫助員工在事業發展作好準備，我們制訂了多項培訓計劃，例如「員工綜合發展計劃」和「技能提升計劃」，藉以進一步提升員工的潛能。我們於2010年上半年推行了超過2,500個涵蓋公司各部門的培訓課程，約達45,000個培訓工作日。透過全面的培訓，我們培育更多優秀的年輕畢業生和學徒成才，以支持我們的業務增長。

為應付公司各擴展項目的人手需求，我們採取了積極主動的人力資源招聘策略，例如「僱主品牌計劃」，藉以盡早招攬在香港和海外的優秀人才。

經過多年的發展，公司已設有有效的溝通機制。自2010年1月起，我們在車務處推行了「增進員工溝通計劃」，藉此進一步加強直接與員工的雙向溝通。於2010年上半年，我們共舉辦了超過2,200個溝通會，出席的員工超過22,000人次。透過這計劃，我們能及早得悉和解決個別員工所關注的事項。

為了培養未來的領導人才，我們繼續透過「管理人員發展計劃」和「高級行政人員發展計劃」等計劃提供職業發展機會。這些計劃有助我們發掘和培育具有潛質的人才，以擔任更高職責。

展望

2010年上半年，經濟走出金融危機的陰影。儘管西方經濟體系中仍存在多個不明朗因素，我們對香港和中國內地的經濟復甦於今年下半年繼續維持動力，感到審慎樂觀。

香港鐵路系統的乘客量將受惠於經濟增長，但由於2009年下半年的基數較高，因此預期2010年下半年的乘客量增長將會較為溫和。而公司根據票價調整機制調升票價，將為平均車費帶來正面影響。

我們的車站和物業投資業務將繼續受惠於經濟復甦。

中國內地和海外業務方面，我們於今年7月1日接管營運深圳市軌道交通四號綫第一期，而第二期預期於2011年通車。我們預期深圳市軌道交通四號綫項目要在第二期通車後不久，才能為公司帶來經營利潤。

物業發展業務方面，視乎建造工程的進度，我們預期位於將軍澳五十六區、佔地20,000平方米的商場或可於2010年年底獲發入伙紙。屆時我們可按照其時經評定的市值，將我們於該商場應佔的發展利潤入帳。除了於這個商場應佔的權益外，我們於五十六區發展項目中並無佔有任何其他財務權益。如前所述，雖然大圍維修中心「名城」第一期銷情理想，但我們預期這項目的利潤將無法於2011年之前入帳。

在物業發展招標方面，我們將視乎市場狀況於未來六個月內，為大圍站和南昌站地塊進行招標。南昌站的地塊屬於西鐵綫的物業發展用地，公司只是擔任這個項目的代理。

最後，本人謹藉此機會衷心感謝各董事和全體同事的辛勤工作和敬業精神。

周松崗

行政總裁

周松崗

香港，2010年8月12日