

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48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2010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2009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，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2009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2009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2009年12月31日止年度的法定帳項(核數師已於其於2010年3月9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對HKFRS的修訂或新《香港(國際財務詮釋委員會)詮釋》(「HK(IFRIC)」)，並於集團本會計期間首次生效：

- HKFRS 1修訂「首次採納香港財務報告準則」
- HKFRS 3(2008年修訂)「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」
- 優化HKFRS(2009年)
- HKFRS 1修訂「首次採納香港財務報告準則 — 首次採納者的額外豁免」
- 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)」為香港會計師公會對一系列HKFRS作出的多項輕微及非迫切性修訂而頒布的綜合修訂，其中只有關於HKAS 17「租賃」的修訂對集團的中期報告有影響。由於HKAS 17的修訂，集團已重新評估其土地租賃權益的分類，這評估是按集團判斷其土地租賃有否轉讓絕大部分從土地擁有權衍生的風險及回報，致使集團在經濟地位上與購買者類同。集團總結其註冊及位於香港特別行政區並依據政府的土地政策在續租時無需繳付額外補地價的土地租賃權益，不再分類為經營租賃。集團認為其在經濟地位上與購買者類同，故此該土地租賃權益應重新分類為融資租賃。根據HKAS 17的修訂，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列，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)在綜合資產負債表上分類為其他物業、機器及設備，而截至2009年6月30日止半年度的相關攤銷700萬港元則在綜合損益表上由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中期報告並無重大影響。

2 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；
- 訂立服務經營權協議，據此九鐵公司授權公司進入、使用及營運九鐵公司系統，為期50年(「經營權有效期」)。倘若九鐵系統的專營權有效期獲延長，此服務經營權有效期亦將被延長。服務經營權協議亦載明於經營權有效期結束時歸還九鐵公司系統所依據之基礎。根據服務經營權協議的條款，公司將於指定日期向九鐵公司支付整筆過的前期款項，且須於經營權有效期內向九鐵公司作出每年定額付款。此外，由指定日期起三年後開始，公司須根據九鐵公司系統所賺取而超出若干額度的收入向九鐵公司作出每年非定額付款；
- 根據服務經營權協議，公司須負責有關九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額」)，公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準；
- 倘經營權有效期獲延長，公司須繼續作出每年定額付款及每年非定額付款。在延長情況下，資本性開支限額亦可能會調整；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。

3 香港以外的鐵路專營權收入及支出

有關香港以外的鐵路專營權收入和支出包括：

百萬元	截至2010年 6月30日止半年度			截至2009年 6月30日止半年度		
	斯德哥爾摩 地鐵	墨爾本 鐵路	總計	斯德哥爾摩 地鐵	墨爾本 鐵路	總計
收入						
– 專營權收入	1,408	2,591	3,999	–	–	–
– 項目收入	–	853	853	–	–	–
	1,408	3,444	4,852	–	–	–
支出						
– 員工薪酬及有關費用	500	1,257	1,757	–	–	–
– 經營租賃費用	446	14	460	–	–	–
– 維修及保養	267	826	1,093	–	–	–
– 項目收入相關業務開支	–	790	790	–	–	–
– 其他費用	197	348	545	–	–	–
	1,410	3,235	4,645	–	–	–

4 其他淨收入

其他淨收入與建造深圳市軌道交通四號綫二期(「深圳四號綫」)工程有關。截至2010年6月30日止半年度內，於深圳四號綫的建造收益及建造成本為3.80億港元(2009年：3.42億港元)。

5 物業發展利潤

物業發展利潤包括：

百萬港元	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009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
– 攤分資產	7	–
分佔發展盈餘數額	633	2,062
由攤分資產所得的收入	3,064	72
其他收入扣除其他一般費用的淨額	1	(3)
	3,705	2,147

6 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2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
應佔無控制權附屬公司除稅前利潤	87	77
應佔聯營公司除稅前利潤	9	9
	96	86
應佔無控制權附屬公司稅項	(10)	(9)
應佔聯營公司稅項	(4)	(3)
	82	74

7 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009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%(2009年：16.5%)撥備	1,053	781
– 期內海外稅項	59	–
	1,112	781
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	182	117
– 耗用稅務虧損	4	–
– 其他	184	12
	370	129
	1,482	910

於2010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16.5%(2009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。

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%(2009年：16.5%)計算。

8 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2010年 6月30日止半年度	截至2009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(2009年：每股14仙)	807	800
有關去年的已付股息		
– 於期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

9 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2010年6月30日止半年度股東應佔利潤66.39億港元(2009年：44.98億港元)及期內已發行的加權平均普通股數5,732,143,807股(2009年：5,665,191,375股)計算如下：

	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
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	3,282,256	3,879,837
已行使認股權的影響	1,027,859	168,425
於6月30日的加權平均普通股數	5,732,143,807	5,665,191,375

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2010年6月30日止半年度股東應佔利潤66.39億港元(2009年：44.98億港元)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5,738,652,735股(2009年：5,668,730,035股)計算如下：

	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
於6月30日的加權平均普通股數	5,732,143,807	5,665,191,375
公司認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	6,508,928	3,538,660
於6月30日的加權平均普通股數(攤薄)	5,738,652,735	5,668,730,035

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1.00港元(2009年：0.69港元)，調整如下：

百萬港元	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
股東應佔利潤	6,639	4,498
投資物業公允價值的變動	(1,101)	(712)
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7)	182	117
股東應佔基本業務利潤	5,720	3,903

10 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) 香港以外的鐵路專營權：營運及維修香港以外的集體運輸鐵路系統，並包括與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。

須呈報業務類別的經營業績及與帳項內相關綜合總額的對帳如下：

百萬港元	香港 車務運作	香港車站 商務活動	香港 物業租賃 及管理	香港以外 的鐵路 專營權	所有 其他業務	物業發展	總計
截至2010年6月30日止半年度							
收入	5,950	1,440	1,423	4,852	437	-	14,102
未計折舊及攤銷前經營開支	(3,104)	(166)	(257)	(4,645)	(372)	-	(8,544)
	2,846	1,274	1,166	207	65	-	5,558
物業發展利潤	-	-	-	-	-	3,705	3,705
未計折舊及攤銷前經營利潤	2,846	1,274	1,166	207	65	3,705	9,263
折舊及攤銷	(1,431)	(53)	(2)	(17)	(34)	-	(1,537)
	1,415	1,221	1,164	190	31	3,705	7,726
項目研究及業務發展開支							(67)
未計利息及財務開支前經營利潤							7,659
利息及財務開支							(656)
投資物業的公允價值變動			1,101				1,101
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤				5	77		82
所得稅							(1,482)
截至2010年6月30日止半年度利潤							6,704
截至2009年6月30日止半年度(重列)							
收入	5,542	1,326	1,302	-	460	-	8,630
未計折舊及攤銷前經營開支	(3,044)	(149)	(253)	-	(283)	-	(3,729)
	2,498	1,177	1,049	-	177	-	4,901
物業發展利潤	-	-	-	-	-	2,147	2,147
未計折舊及攤銷前經營利潤	2,498	1,177	1,049	-	177	2,147	7,048
折舊及攤銷	(1,393)	(39)	(4)	-	(35)	-	(1,471)
	1,105	1,138	1,045	-	142	2,147	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				6	68		74
所得稅							(910)
截至2009年6月30日止半年度利潤							4,497

10 業務分類資料(續)

下表列示來自集團以外客戶收入按區域分布的資料。客戶的區域分布是按照提供服務或貨物付運所發生的地點區分。

百萬港元	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
香港(所屬地)	9,153	8,508
澳洲	3,444	1
中國內地	62	75
瑞典	1,408	-
其他國家	35	46
	4,949	122
	14,102	8,630

11 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2010年 6月30日止半年度	截至2009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	(121)	60
轉撥至財務對沖項目的最初帳面金額	(4)	-
轉撥至損益表	40	41
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：		
- 期內確認對沖項目工具的公允價值變動	20	(10)
- 轉撥至財務對沖項目的最初帳面金額	1	-
- 轉撥至損益表	(7)	(7)
期內確認為其他全面收入的對沖儲備淨變動	(71)	84
自用土地及樓宇：		
期內確認的公允價值變動	124	(54)
因期內確認的公允價值變動(借記)/貸記至其他全面收入列支的遞延稅項淨額	(21)	9
期內確認為其他全面收入的固定資產重估儲備淨變動	103	(45)

12 投資物業

投資物業以公允價值列帳，於2010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11.01億港元(2009年：7.12億港元)及其相關的遞延稅項1.82億港元(2009年：1.17億港元)已計入綜合損益表。

13 其他物業、機器及設備

A 購置及清理

截至2010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6.53億港元(2009年：7.94億港元)。同期，集團清理帳面淨值1,300萬港元(2009年：1,300萬港元)的部分土木工程和機器及設備，導致淨虧損1,000萬港元(2009年：900萬港元)。

B 估值

自用寫字樓土地及樓宇以公允價值列帳，於2010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盈餘為1.03億港元(2009年：4,500萬港元虧損)已撥入固定資產重估儲備(附註11)。

14 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」)，建造深圳四號綫二期可予以資本化的成本，以及籌備瑞典斯德哥爾摩地鐵營運及維修而所涉及的成本。

截至2010年6月30日止半年度內，集團在額外經營權財產的淨增長為1.99億港元(2009年：2.57億港元)，而與深圳四號綫相關的額外經營權資產則增加3.80億港元(2009年：1.98億港元)。期內最初及額外經營權財產的攤銷費用為1.85億港元(2009年：1.67億港元)，而斯德哥爾摩地鐵服務經營權資產的攤銷費用為600萬港元(2009年：無)。

15 在建鐵路工程

A 由集團擁有的鐵路項目

於2010年6月30日及2009年12月31日，在建鐵路工程包含西港島綫項目的淨資本化成本。根據項目協議，政府於2010年3月對公司提供122.52億港元的項目財務資助(根據初步項目協議，另外4億港元資助已於2008年2月收訖)，該筆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(包括利息)。於2010年6月30日，就西港島綫項目的開支累計為33.33億港元(於2009年12月31日：16.85億港元)，全部開支已被政府財務資助所抵銷。

B 由集團管理的鐵路項目工程活動

於2010年1月26日，政府與公司就廣深港高速鐵路(「區域快綫」)的建造及運行訂立委託協議。按照委託協議，公司只負責建造及試運行區域快綫，而政府作為區域快綫的擁有者，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區域快綫。截至2010年6月30日止半年度內，項目管理費1.75億港元(2009年：無)已確認在綜合損益表中。

16 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，以及向九鐵公司支付於兩鐵合併中收購物業發展權的代價及協議款項，並扣除從發展商收取的款項。截至2010年6月30日止半年度內及截至2009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	沖銷從發展商收取的款項	於項目完成時撥出	於6月30日/12月31日結餘
於2010年6月30日(未經審核)					
機場鐵路物業發展項目	-	11	(11)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	2,245	216	(5)	(1,376)	1,080
東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	4,473	3,963	(510)	-	7,926
	6,718	4,190	(526)	(1,376)	9,006
於2009年12月31日(已審核)					
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	177	(13)	-	2,245
東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	5,814	119	-	(1,460)	4,473
	7,895	303	(15)	(1,465)	6,718

17 遞延開支

遞延開支包含擬建的新鐵路在初期研究及設計階段的資本性支出，當中包括南港島綫(東段)及觀塘綫延綫。

18 證券投資

證券投資乃指公司及設於海外的一家保險包銷附屬公司持有的債務證券，包括：

百萬港元	於2010年6月30日 (未經審核)	於2009年12月31日 (已審核)
持至到期日證券(攤銷成本)		
– 於1年內到期	–	–
– 於1年後到期	3,201	–
	3,201	–
於海外上市的交易證券(公允價值)		
– 於1年內到期	56	107
– 於1年後到期	228	120
	284	227
	3,485	227

19 待售物業

百萬港元	於2010年6月30日 (未經審核)	於2009年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	2,445	3,676
– 按可實現淨值	107	107
	2,552	3,783

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12月31日：1,200萬港元)的撥備。

20 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2010年6月30日(未經審核)		於2009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				
– 現金流量對沖	292	9	756	32
– 不符合對沖會計	27	4	5	–
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	1,847	76	1,275	59
利率掉期				
– 公允價值對沖	3,336	322	3,780	256
– 現金流量對沖	–	–	350	23
	5,502	411	6,166	370
財務衍生工具負債				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	229	22	67	1
– 不符合對沖會計	92	10	76	2
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	8,760	47	9,342	97
利率掉期				
– 公允價值對沖	–	–	500	15
– 現金流量對沖	2,592	136	2,242	122
	11,673	215	12,227	237
總計	17,175		18,393	

21 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) 大部分香港車費收入乃經八達通卡於每天交易的下個工作日結算，或以現金收取(其他種類車票)，小部分香港車費收入是經代理預售車票並於21日內到期繳付。
- (ii) 在墨爾本的特許經營權收入乃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。
- (vii) 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2010年6月30日 (未經審核)	於2009年12月31日 (已審核)
未到期款項	3,277	1,414
30日過期未付	194	209
60日過期未付	79	11
90日過期未付	66	3
超過90日過期未付	34	13
應收帳項總額	3,650	1,650
按金及預付款項	628	600
預付退休金開支	173	178
	4,451	2,428

在2010年6月30日的結餘中，22.39億港元(2009年12月31日：8.05億港元)與物業發展項目有關。

22 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2010年6月30日(未經審核)		於2009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	2,000	1,966	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。

23 重大關連人士交易

財政司司長法團受政府委託，持有公司約77%的已發行股本，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2010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2010年6月30日 (未經審核)	於2009年12月31日 (已審核)
應收下列關連人士的款項：		
– 政府	144	12,432
– 九鐵公司	102	165
– 無控制權附屬公司	16	15
– 聯營公司	115	176
	377	12,788
應付下列關連人士的款項：		
– 政府	25	19
– 九鐵公司	1,128	904
	1,153	923

於2010年6月30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，和沙田至中環綫及區域快綫項目中可向政府收回費用的未清償部分。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(附註15)。應付政府款項與西港島綫的土地費用有關。

應收九鐵公司款項乃關於償付公司根據九龍南綫項目管理協議及外判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，九鐵公司須承擔的兩鐵合併融合工程成本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/九龍南綫物業發展於項目批出時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2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
已付現金股息	681	656
以股代息而配發的股份	991	821
	1,672	1,477

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2009年12月31日止年度的已審核報表內陳述。

23 重大關連人士交易(續)

截至2010年6月30日止半年度內，集團曾與其無控制權附屬公司——八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)及聯營公司——London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)，Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)，北京京港地鐵有限公司(「北京京港地鐵」)及瀋陽瀋港地鐵運營有限公司(「瀋陽瀋港地鐵」)，進行下列交易：

百萬港元	截至2010年 6月30日止半年度	截至2009年 6月30日止半年度
八達通集團		
– 支付或應付款項予八達通集團的中央結算服務費用	52	48
– 自八達通集團收取或應收的增值服務、八達通卡售賣和退款服務、八達通卡更換服務、電腦室和卡務中心租金以及管理服務費用	20	12
– 八達通集團已支付的股息	75	40
LOROL		
– 自LOROL收取或應收有關提供員工借調及顧問服務費用	–	1
TBT		
– 支付或應付款項予TBT對營運斯德哥爾摩地鐵提供列車維修及其他支援服務費用	267	–
– 自TBT收取或應收有關車廠和設備租金及其他共用服務費用	63	–
北京京港地鐵		
– 自北京京港地鐵收取或應收有關提供員工借調、資訊技術及其他支援服務費用	15	41
瀋陽瀋港地鐵		
– 自瀋陽瀋港地鐵收取或應收有關提供員工借調、資訊技術及其他支援服務費用	28	1

24 應付帳項及應計費用

於2010年6月30日，應付帳項及應計費用包括93.19億港元(2009年12月31日：109.67億港元)就建造西港島綫項目(附註15)而尚未使用的政府財務資助。其他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，應付掉期利息，及於獲發入伙紙前向物業買家預收的按金。集團並無因提供鐵路運輸服務而產生重大的應付帳項。

於2010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2010年6月30日 (未經審核)	於2009年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	2,109	5,005
30日至60日內到期	1,065	1,082
60日至90日內到期	306	280
到期日超逾90日	1,669	1,439
	5,149	7,806
租金及其他可退還按金	1,491	1,437
應計僱員福利	301	287
政府財務資助	9,319	10,967
總計	16,260	20,497

25 貸款及其他債務

集團在截至2010年及2009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2010年6月30日止半年度		截至2009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

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6月30日止半年度內，集團贖回9.50億港元(2009年：3億港元)非上市債券，及並無贖回上市債券(2009年：7.50億美元)。

26 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。

27 遞延稅項資產及負債

A 截至2010年6月30日止半年度內及截至2009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					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年6月30日(未經審核)						
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	166	182	18	-	4	370
在儲備列支/(計入)	-	21	-	(14)	-	7
於2010年6月30日	8,548	4,519	139	(24)	(13)	13,169
2009年12月31日(已審核)						
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)	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

B 已確認遞延稅項資產及負債：

百萬港元	於2010年6月30日 (未經審核)	於2009年12月31日 (已審核)
於綜合資產負債表內確認的遞延稅項資產淨額	(6)	(12)
於綜合資產負債表內確認的遞延稅項負債淨額	13,175	12,804
	13,169	12,792

28 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	於2010年6月30日 (未經審核)	於2009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：		
5,767,172,214股(2009年：5,727,833,692股)，每股面值1.00港元	5,767	5,728
股份溢價	10,657	9,581
資本儲備	27,188	27,188
	43,612	42,497

A 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。

B 期內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	認股權/ 代息股份價格 港元	款項撥入/從以股份為基礎 的僱員資本儲備撥入		
			股本帳 百萬港元	股份溢價帳 百萬港元	總計 百萬港元
已行使的僱員認股權					
– 全球發售前認股權計劃	1,539,000	8.440	2	11	13
– 新入職僱員認股權計劃	31,000	9.750	–	–	–
	94,000	18.050	–	2	2
	70,000	20.660	–	2	2
– 2007年認股權計劃	396,000	18.300	–	8	8
	7,000	26.520	–	–	–
	71,000	27.600	–	3	3
發行代替2009年末期股息的股份	37,130,522	29.280	37	1,050	1,087
	39,338,522		39	1,076	1,115

C 公司的認股權計劃主要詳情概述如下：

	截至2010年6月30日止半年度			截至2009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年 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年 認股權計劃
期內行使已歸屬的認股權數目	1,539,000	195,000	474,000	277,000	46,000	–
期內授出的認股權數目	–	–	–	–	–	255,000
期內失效的認股權數目	–	–	263,000	–	355,500	165,000
期內歸屬的認股權數目	–	–	1,012,000	–	190,500	918,000
於6月30日尚未行使的認股權數目	1,409,000	1,121,200	38,192,500	3,328,500	2,098,700	23,483,000

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 於2010年6月28日，公司根據其2007年認股權計劃，向公司若干合資格僱員（「承授人」），提出授予共355,000份認股權，惟有關之提出授予須待承授人接納方可作實。除上述之提出授予外，截至2010年6月30日止六個月內，公司並沒有根據其任何認股權計劃向任何人授予認股權。

29 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216.65億港元(2009年12月31日：207.55億港元)亦不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2010年6月30日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為444.77億港元(2009年12月31日：411.65億港元)。

30 資本性承擔

A 於2010年6月30日未償付而又未在帳項內撥備的資本性承擔如下：

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
於2010年6月30日(未經審核)					
已核准但尚未簽約	1,515	–	142	24	1,681
已核准及已簽約	1,842	7,723	256	2,308	12,129
	3,357	7,723	398	2,332	13,810
於2009年12月31日(已審核)					
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

B 香港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2010年6月30日(未經審核)				
已核准但尚未簽約	889	67	559	1,515
已核准及已簽約	471	1,028	343	1,842
	1,360	1,095	902	3,357
於2009年12月31日(已審核)				
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

C 在中國內地的投資

北京地鐵四號綫為期30年的建設及營運特許經營協議已於2006年4月簽署，鐵路線亦於2009年9月28日通車。這個項目的公私合營公司——北京京港地鐵有限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)。

30 資本性承擔(續)

C 在中國內地的投資(續)

有關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年的特許經營協議已於2009年3月18日簽署。此項目由集團全資負責，總投資額估計為60億元人民幣(68億港元)，由24億元人民幣(28億港元)的股本及餘額由人民幣銀行貸款提供。於2009年5月，集團從中國內地一間銀行獲得合計達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年首季，集團注入為數11億元人民幣(13億港元)的股本，致使集團於2010年6月30日的總股本投入達股本承擔的96%。於2010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19億元人民幣(22億港元)(2009年12月31日：22億港元)，並向建造合約的訂約方提供2.05億元人民幣(2.35億港元)(2009年12月31日：1.02億港元)的付款擔保，4,700萬元人民幣(5,400萬港元)(2009年12月31日：5,300萬港元)的履約擔保及4,200萬元人民幣(4,800萬港元)(2009年12月31日：1,400萬港元)的其他擔保。於2010年7月1日，集團接管深圳四號綫一期的營運。

就瀋陽地鐵一、二號綫為期30年的營運及維修所訂立的《瀋陽市地鐵一、二號綫特許運營承包協議》，已於2009年5月7日簽署。集團在為這個項目而成立的合營公司(「特許經營公司」)中佔49%權益，公司總投資額約為4億元人民幣(4.59億港元)，其中註冊資本為2億元人民幣(2.30億港元)。於2010年6月30日，集團向特許經營公司注入4,900萬元人民幣(5,600萬港元)股本，並就特許經營公司於特許經營權協議中的責任向瀋陽市政府提供1.51億元人民幣(1.73億港元)(2009年12月31日：1.72億港元)的母公司擔保。

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，連同杭州市地鐵集團有限責任公司的子公司與杭州市政府，就杭州地鐵一號綫項目的投資、建設及為期25年的營運，簽署了特許經營協議。這個項目將由集團與杭州市地鐵集團有限責任公司分別佔49%及51%權益的一間合作經營公司進行。該合營公司將以債務及股本的混合模式作融資，集團的股本投資約為22億元人民幣(25億港元)。特許經營協議須經中國內地有關部門批核。

D 在歐洲及澳洲的投資

集團與DB Regio (UK) Limited(「DB Regio」)各佔50%股權的London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)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。根據該專營權，LOROL向Transport for London(「TfL」)作出1,500萬英鎊(1.76億港元)的履約保證，由集團及DB Regio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，由於東倫敦綫的成功投入營運，此項履約保證在2010年7月獲降額至1,080萬英鎊(1.27億港元)。新的履約保證由DB Regio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(6,300萬港元)的履約保證作為公司所分擔部份的擔保。於2010年6月30日，集團與DB Regio各提供100萬英鎊，即合共200萬英鎊(2,300萬港元)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，最後償還日期為專營權期限屆滿日或提前終止協議日兩者中較早者。

集團獲得營運瑞典斯德哥爾摩地鐵的專營權，自2009年11月2日開始，為期八年，其後可選擇續期六年。該特許經營權由集團於瑞典的全資附屬公司MTR Stockholm AB營運，並由MTR Stockholm AB及Mantena AS各佔一半權益的合營公司Tunnelbanan Teknik Stockholm AB提供列車維修保養及清潔。於2010年6月30日，集團向MTR Stockholm AB注入4,000萬瑞典克朗(4,000萬港元)股本，並向MTR Stockholm AB提供1.70億瑞典克朗(1.70億港元)的無抵押貸款，利息按Riksbank不時公布的三個月斯德哥爾摩銀行同業拆息(「STIBOR」)加年利率3%計算，償還到期日為2011年12月31日。此外，集團向斯德哥爾摩運輸部提供10億瑞典克朗(約9.99億港元)的擔保，如專營權因MTR Stockholm AB違約而提早終止，斯德哥爾摩運輸部可要求沒收擔保。

集團擁有60%股權的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty Ltd(「MTM」)獲得墨爾本市鐵路網絡的營運及維修服務專營權。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。於2010年6月30日，集團於MTM的投資額為3,900萬澳元(2.59億港元)，其中包括注入975萬澳元(6,500萬港元)的股本以及2,925萬澳元(1.94億港元)的後償貸款，年利率為7.5%，該貸款須於專營權到期日或提前終止時償還。此外，集團連同MTM的其他兩間投資公司就MTM於專營權協議下的履約及其他責任，向維多利亞省政府提供總計1.25億澳元(8.29億港元)的共同及分別的母公司擔保及7,500萬澳元(4.98億港元)的履約擔保，各方根據在MTM的持股量承擔相應責任。

31 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2010年8月12日經董事局核准。