

# 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」。

此中期財務報告採納的會計政策與2010年年度帳項所採用的一致。

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2010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2010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2010年12月31日止年度的法定帳項(核數師已於2011年3月3日，在其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：

- HKAS 32修訂「金融工具：呈列 — 供股之分類」
- HK(IFRIC) 19「以權益工具清償財務負債」
- 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豁免」
- 優化HKFRS(2010年)
- HKAS 24(2009年修訂)「關連人士之披露」
- 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 — 按最低資本規定之預付款」

HKAS 24(2009年修訂)及優化HKFRS(2010年)並不包含任何適用於中期財務報告的修訂要求。其他HKFRS的修訂及詮釋，與集團一貫採用的政策一致，因此該等生效的HKFRS修訂及詮釋對集團的中期報告並無重大影響。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 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繳付每年非定額付款；
- 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 香港以外的鐵路附屬公司收入及支出

於2011年6月16日，深圳市軌道交通四號綫(「深圳四號綫」)二期開始營運。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
<b>截至2011年6月30日止半年度</b>				
收入				
– 與鐵路營運相關	1,614	3,124	28	4,766
– 與項目相關	–	1,405	–	1,405
	1,614	4,529	28	6,171
支出				
– 與鐵路營運相關	1,585	2,968	74	4,627
– 與項目相關	–	1,298	–	1,298
	1,585	4,266	74	5,925
<b>截至2010年6月30日止半年度</b>				
收入				
– 與鐵路營運相關	1,408	2,591	–	3,999
– 與項目相關	–	853	–	853
	1,408	3,444	–	4,852
支出				
– 與鐵路營運相關	1,410	2,445	–	3,855
– 與項目相關	–	790	–	790
	1,410	3,235	–	4,645

### 4 其他淨收入

其他淨收入與建造深圳四號綫二期工程有關。截至2011年6月30日止半年度內，於深圳四號綫二期的工程收入及工程開支為27.27億港元(2010年：3.80億港元)。

## 5 物業發展利潤

物業發展利潤包括：

百萬港元	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
由下列項目的遞延收益撥入		
– 收到來自發展商的款項	468	–
– 攤分資產	–	7
分佔發展盈餘數額	402	633
由攤分資產所得的收入	572	3,064
其他收入扣除其他一般費用的淨額	3	1
	<b>1,445</b>	<b>3,705</b>

## 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2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
應佔無控制權附屬公司除稅前利潤	93	87
應佔聯營公司除稅前利潤	78	9
	<b>171</b>	<b>96</b>
應佔無控制權附屬公司稅項	(12)	(10)
應佔聯營公司稅項	(4)	(4)
	<b>155</b>	<b>82</b>

## 7 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010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%(2010年：16.5%)撥備	654	1,053
– 期內海外稅項	16	59
	<b>670</b>	<b>1,112</b>
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	727	182
– 耗用稅務虧損	4	4
– 超過相關折舊的折舊免稅額	80	166
– 撥備及其他	21	18
	<b>832</b>	<b>370</b>
	<b>1,502</b>	<b>1,482</b>

於2011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於扣除累計稅務虧損後，按稅率16.5%(2010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，按香港利得稅率16.5%(2010年：16.5%)計算，而在海外產生的遞延稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 8 股息

期內，已付及擬派發予公司股東的股息包括：

百萬港元	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010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25仙(2010年：每股14仙)	1,446	807
有關去年已付的股息		
– 於期內批准及支付的末期股息每股45仙(2009年：每股38仙)	2,598	2,177

### 9 每股盈利

#### A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至2011年6月30日止半年度股東應佔利潤80.50億港元(2010年：66.39億港元)及期內已發行的加權平均普通股數5,775,572,284股(2010年：5,732,143,807股)計算如下：

	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
於1月1日已發行普通股	5,772,563,031	5,727,833,692
已發行代息股份的影響	2,514,447	3,282,256
已行使認股權的影響	494,806	1,027,859
於6月30日的加權平均普通股數	5,775,572,284	5,732,143,807

#### B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至2011年6月30日止半年度股東應佔利潤80.50億港元(2010年：66.39億港元)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期內已發行的加權平均普通股數5,780,254,276股(2010年：5,738,652,735股)計算如下：

	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
於6月30日的加權平均普通股數	5,775,572,284	5,732,143,807
公司認股權計劃下具攤薄潛力的股份的影響	4,681,992	6,508,928
於6月30日的加權平均普通股數(攤薄)	5,780,254,276	5,738,652,735

C 若根據物業重估前股東應佔利潤(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0.76港元(2010年：1.00港元)，調整如下：

百萬港元	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
股東應佔利潤	8,050	6,639
投資物業公允價值的變動	(4,408)	(1,101)
投資物業公允價值的變動所產生的遞延稅項(附註7)	727	182
物業重估前股東應佔利潤	4,369	5,720

## 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，以及城際客運服務。
- (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，貨運業務，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 附屬公司	所有 其他業務	物業發展	總計
<b>截至2011年6月30日止半年度</b>							
收入	6,392	1,608	1,495	6,171	503	–	16,169
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前 經營開支	(3,267)	(191)	(263)	(5,925)	(471)	–	(10,117)
	3,125	1,417	1,232	246	32	–	6,052
物業發展利潤	–	–	–	–	–	1,445	1,445
未計折舊、攤銷及兩鐵合併每年非定額付款前 經營利潤	3,125	1,417	1,232	246	32	1,445	7,497
折舊及攤銷	(1,461)	(70)	(3)	(43)	(34)	–	(1,611)
兩鐵合併每年非定額付款	(238)	(63)	–	–	–	–	(301)
	1,426	1,284	1,229	203	(2)	1,445	5,585
項目研究及業務發展開支							(51)
未計利息及財務開支前經營利潤							5,534
利息及財務開支							(459)
投資物業的公允價值變動			4,408				4,408
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤				74	81		155
所得稅							(1,502)
截至2011年6月30日止半年度利潤							8,136
<b>截至2010年6月30日止半年度</b>							
收入	5,933	1,440	1,423	4,852	454	–	14,102
未計折舊及攤銷前經營開支	(3,085)	(166)	(257)	(4,645)	(391)	–	(8,544)
	2,848	1,274	1,166	207	63	–	5,558
物業發展利潤	–	–	–	–	–	3,705	3,705
未計折舊及攤銷前經營利潤	2,848	1,274	1,166	207	63	3,705	9,263
折舊及攤銷	(1,431)	(53)	(2)	(17)	(34)	–	(1,537)
	1,417	1,221	1,164	190	29	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

## 未經審核的中期財務報告附註

### 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2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
香港(所屬地)	9,902	9,153
澳洲	4,530	3,444
中國內地	97	62
瑞典	1,614	1,408
其他國家	26	35
	6,267	4,949
	16,169	14,102

### 11 其他全面收益

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	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010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	(19)	(121)
轉撥至對沖項目的最初帳面金額	(5)	(4)
轉撥至損益表	27	40
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：		
– 期內確認對沖項目工具的公允價值變動	4	20
– 轉撥至對沖項目的最初帳面金額	1	1
– 轉撥至損益表	(4)	(7)
期內確認為其他全面收益的對沖儲備淨變動	4	(71)
自用土地及樓宇：		
期內確認的公允價值變動	492	124
因期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	(81)	(21)
期內確認為其他全面收益的固定資產重估儲備淨變動	411	103

### 12 投資物業

集團的所有投資物業已於2011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。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44.08億港元(2010年：11.01億港元)及其相關的遞延稅項7.27億港元(2010年：1.82億港元)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2011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6.88億港元(2010年：6.53億港元)。同期，集團清理帳面淨值1,400萬港元(2010年：1,300萬港元)的部分土木工程和機器及設備，導致淨虧損1,100萬港元(2010年：1,000萬港元)。

### B 估值

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2011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，按現有用途的公開市值作出重估，由此產生重估盈餘4.92億港元(2010年：1.24億港元)，在扣除遞延稅項淨額撥備8,100萬港元(2010年：2,100萬港元)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替換及升級的支出(「額外經營權財產」)，為建造深圳四號綫二期而提供的建造服務價值，有關經營深圳四號綫一期的每年租賃款項總額貼現值的資本化金額，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2011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2.24億港元(2010年：1.99億港元)，而與深圳四號綫相關的服務經營權資產則增加27.17億港元(2010年：3.80億港元)。於同期內有關最初及額外經營權財產的攤銷費用為2.11億港元(2010年：1.85億港元)、深圳四號綫一期及二期為1,600萬港元(2010年：無)及斯德哥爾摩地鐵為600萬港元(2010年：600萬港元)。

## 15 在建鐵路工程

### A 由集團擁有的鐵路項目

百萬港元	於1月1日 結餘	由遞延開支 撥入 (附註17)	開支	已耗用政府 現金資助	於6月30日/ 12月31日結餘
<b>於2011年6月30日(未經審核)</b>					
西港島綫項目	-	-	1,677	(1,677)	-
南港島綫(東段)項目	-	735	814	-	1,549
觀塘綫延綫項目	-	286	240	-	526
	-	1,021	2,731	(1,677)	2,075
<b>於2010年12月31日(已審核)</b>					
西港島綫項目	-	-	3,392	(3,392)	-
	-	-	3,392	(3,392)	-

於2011年5月17日，政府與公司就南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的融資、設計、建造及營運各訂立了一份項目協議。根據該等項目協議，公司將根據港鐵條例及營運協議在專營期內擁有、營運及維修南港島綫(東段)及觀塘綫延綫。

### B 由集團管理的鐵路項目工程活動

於2011年5月17日，政府與公司就沙田至中環綫(「沙中綫」)有關擴建金鐘站及擬興建的何文田站的若干備置工程，以及重置紅磡國際郵件中心到九龍灣的工程和其他附帶工程之融資、建造、採購服務與設備及其他事項訂立了一份委託協議。根據該委託協議，公司須進行或委託第三者進行該等協定工程並向政府收取項目管理費，而政府則須承擔並向公司支付所有工程成本。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 16 發展中物業

發展中物業包括集團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2011年6月30日止半年度內及截至2010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	由遞延開支 撥入 (附註17)	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
<b>於2011年6月30日(未經審核)</b>						
機場鐵路物業發展項目	-	-	2	(2)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	1,151	-	99	(4)	(213)	1,033
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	7,977	-	70	(19)	-	8,028
南港島綫(東段)物業發展項目	-	32	9	-	-	41
觀塘綫延綫物業發展項目	-	4	15	-	-	19
	<b>9,128</b>	<b>36</b>	<b>195</b>	<b>(25)</b>	<b>(213)</b>	<b>9,121</b>
<b>於2010年12月31日(已審核)</b>						
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

### 17 遞延開支

遞延開支主要包括潛在新鐵路延綫及物業發展項目在未簽訂項目或發展協議前的初期研究及設計支出。隨著南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的項目協議於2011年5月17日簽訂(附註15)，較早前於南港島綫(東段)(鐵路建造7.35億港元及物業發展3,200萬港元)及觀塘綫延綫(鐵路建造2.86億港元及物業發展400萬港元)所發生的開支，已轉撥至在建鐵路工程(附註15)及發展中物業(附註16)。

### 18 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券，包括：

百萬港元	於2011年6月30日 (未經審核)	於2010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	1,923	1,000
- 於1年後到期	1,706	2,627
	<b>3,629</b>	3,627
於海外上市的交易證券(公允價值)		
- 於1年內到期	114	67
- 於1年後到期	217	218
	<b>331</b>	285
	<b>3,960</b>	3,912



## 19 待售物業

百萬港元	於2011年6月30日 (未經審核)	於2010年12月31日 (已審核)
待售物業		
– 按原值	1,213	1,829
– 按可實現淨值	110	107
	<b>1,323</b>	1,936

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900萬港元(2010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2011年6月30日(未經審核)		於2010年12月31日(已審核)	
	名義數額	公允價值	名義數額	公允價值
<b>財務衍生工具資產</b>				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	183	14	147	11
– 不符合對沖會計	139	11	11	2
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	1,827	57	1,255	75
利率掉期				
– 公允價值對沖	2,837	292	2,834	280
– 現金流量對沖	–	–	350	7
– 不符合對沖會計	389	1	–	–
	<b>5,375</b>	<b>375</b>	4,597	375
<b>財務衍生工具負債</b>				
外匯遠期合約				
– 現金流量對沖	15	–	82	4
– 不符合對沖會計	95	4	129	–
貨幣掉期				
– 公允價值對沖	4,081	27	4,663	32
利率掉期				
– 現金流量對沖	1,662	110	1,312	112
	<b>5,853</b>	<b>141</b>	6,186	148
<b>總計</b>	<b>11,228</b>		10,783	

## 未經審核的中期財務報告附註

### 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一個工作日結算，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) 在深圳的車費收入乃經深圳通卡於每天交易的下一個工作日結算，或以現金收取(其他種類車票)。
- (iii) 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。
- (iv) 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。
- (v) 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。
- (vi) 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。
- (vii) 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。
- (viii) 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2011年6月30日 (未經審核)	於2010年12月31日 (已審核)
未到期款項	2,423	1,900
30日過期未付	194	157
60日過期未付	17	27
90日過期未付	14	8
超過90日過期未付	16	11
應收帳項總額	2,664	2,103
按金及預付款項	603	785
預付退休金開支	183	169
	3,450	3,057

在2011年6月30日的結餘中，6.95億港元(2010年12月31日：6.36億港元)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2011年6月30日(未經審核)		於2010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	1,975

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(「日出康城」)發展商的未償付貸款已於2011年6月30日止半年度內全數償還。

## 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(2009年修訂)「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。

於2011年6月30日，集團因重大關連人士交易應收/應付政府及其他關連人士金額如下：

百萬港元	於2011年6月30日 (未經審核)	於2010年12月31日 (已審核)
應收下列關連人士的款項：		
– 政府	843	156
– 九鐵公司	21	25
– 無控制權附屬公司	16	17
– 聯營公司	120	132
	<b>1,000</b>	330
應付下列關連人士的款項：		
– 政府	29	27
– 九鐵公司	1,450	809
– 聯營公司	8	56
	<b>1,487</b>	892

於2011年6月30日，應收政府款項與委託予公司的基建工程有關，其中包括未清還帳款、保證金及可向政府收回的合約索償準備金，和沙田至中環綫項目中可向政府收回費用的未償還部分及公司為西港島綫及觀塘綫延綫項目的基本公共基建工程所涉及的可收回支出。應付政府款項與西港島綫及南港島綫(東段)的土地行政費用有關。

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和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。應付九鐵公司款項乃關於東鐵綫及輕鐵沿綫物業發展項目，於項目批出時的協議款項及相關應付利息，以及兩鐵合併每年定額付款及非定額付款的應計部分。

應收聯營公司款項乃關於給予集團的聯營公司London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)及Tunnelbanan Teknik Stockholm AB(「TBT」)的未償還貸款，以及北京京港地鐵有限公司(「北京京港地鐵」)提供員工借調及其他服務的應收費用。應付聯營公司款項乃有關TBT所提供的列車維修及其他支援服務的應付費用款項。

期內，已向政府支付的股息如下：

百萬港元	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
已付現金股息	1,996	681
以股代息而配發的股份	–	991
	<b>1,996</b>	1,672

集團與政府在過往年度進行而與本期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2010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

### 23 重大關連人士交易(續)

截至2011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——TBT及北京京港地鐵，進行下列交易：

百萬港元	截至2011年 6月30日止半年度	截至2010年 6月30日止半年度
八達通集團		
- 支付或應付予八達通集團的中央結算服務費用	56	52
- 自八達通集團收取或應收的增值、八達通卡銷售、退款及更換服務、電腦設備和有關服務及提供倉庫儲存服務的費用	13	20
- 八達通集團已支付的股息	63	75
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	310	267
- 自TBT收取或應收有關員工借調、車廠和車廠設備租金及其他支援服務費用	72	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	10	15

### 24 應付帳項及應計費用

於2011年6月30日，應付帳項及應計費用包括58.98億港元(2010年12月31日：75.75億港元)就建造西港島綫項目而尚未使用的政府現金資助。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。集團並無因提供鐵路運輸服務而產生重大的應付帳項。

於2011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2011年6月30日 (未經審核)	於2010年12月31日 (已審核)
30日內到期或即期	2,745	2,331
30日至60日內到期	2,610	1,603
60日至90日內到期	555	341
到期日超逾90日	3,002	1,725
	8,912	6,000
租金及其他可退還按金	1,650	1,517
應計僱員福利	404	399
政府現金資助	5,898	7,575
總計	16,864	15,491

## 25 貸款及其他債務

集團在截至2011年及2010年6月30日止半年度內發行的票據包括：

百萬港元	截至2011年6月30日止半年度		截至2010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	1,206	1,206	-	-

上述為附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited於香港發行之人民幣票據。該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，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。發行此票據的實收款項已匯至中國內地為集團於深圳四號綫項目提供融資。

截至2011年6月30日止半年度內，集團並無贖回任何非上市及上市債券(2010年：贖回9.50億港元非上市債券而無贖回任何上市債券)。

## 26 服務經營權負債

服務經營權負債包括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及深圳四號綫一期服務經營權每年租賃付款總額，予以折現後的未償付結餘。

## 27 遞延稅項資產及負債

A 截至2011年6月30日止半年度內及截至2010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
<b>2011年6月30日(未經審核)</b>						
於2011年1月1日	8,669	5,044	154	(15)	(7)	13,845
在綜合損益表內列支	80	727	21	-	4	832
在儲備列支	-	81	-	1	-	82
於2011年6月30日	8,749	5,852	175	(14)	(3)	14,759
2010年12月31日(已審核)						
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	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

B 已確認遞延稅項資產及負債如下：

百萬港元	於2011年6月30日 (未經審核)	於2010年12月31日 (已審核)
於綜合資產負債表中確認的遞延稅項資產淨額	(5)	(9)
於綜合資產負債表中確認的遞延稅項負債淨額	14,764	13,854
	14,759	13,845

## 未經審核的中期財務報告附註

### 28 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	於2011年6月30日 (未經審核)	於2010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： 5,783,919,750股(2010年：5,772,563,031股)，每股面值1.00港元	5,784	5,773
股份溢價	11,074	10,773
資本儲備	27,188	27,188
	<b>44,046</b>	43,734

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逾其面值的數額。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					
– 新入職僱員認股權計劃	108,200	9.75	–	1	1
	266,500	20.66	–	6	6
– 2007年認股權計劃	398,500	18.30	1	8	9
	31,000	26.52	–	1	1
	74,000	26.85	–	2	2
	135,000	27.60	–	5	5
發行代替2010年末期股息的股份	10,343,519	27.87	10	278	288
	<b>11,356,719</b>		<b>11</b>	<b>301</b>	<b>312</b>

C 公司的認股權計劃主要詳情概述如下：

	截至2011年6月30日止半年度			截至2010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	–	374,700	638,500	1,539,000	195,000	474,000
期內授出的認股權數目	–	–	–	–	–	–
期內失效的認股權數目	–	–	373,500	–	–	263,000
期內歸屬的認股權數目	–	–	1,025,500	–	–	1,012,000
於6月30日尚未行使的認股權數目	–	746,500	51,556,500	1,409,000	1,121,200	38,192,500

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2011年6月27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215,000的股份認股權，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2011年6月30日止半年度內，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累計盈餘278.21億港元(2010年12月31日：241.43億港元)亦不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2011年6月30日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為482.62億港元(2010年12月31日：465.94億港元)。

## 30 資本性承擔

A 於2011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
<b>於2011年6月30日(未經審核)</b>					
已核准但尚未簽約	1,775	–	146	52	1,973
已核准及已簽約	1,227	12,979	276	28	14,510
	<b>3,002</b>	<b>12,979</b>	<b>422</b>	<b>80</b>	<b>16,483</b>
於2010年12月31日(已審核)					
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

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
<b>於2011年6月30日(未經審核)</b>				
已核准但尚未簽約	917	157	701	1,775
已核准及已簽約	545	357	325	1,227
	<b>1,462</b>	<b>514</b>	<b>1,026</b>	<b>3,002</b>
於2010年12月31日(已審核)				
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

## C 在中國內地的投資

在深圳，建造深圳四號綫二期的總投資額估計為66億元人民幣，而深圳四號綫一期及二期的特許經營權為期30年。一期的營運於2010年7月1日被接管。二期已完成建造並於2011年6月16日開始營運。由一間銀行代表集團向有關二期建造合約的訂約方作出付款及履約擔保額分別為1.82億元人民幣(2.19億港元)及8,500萬元人民幣(1.02億港元)。

在北京，建造北京地鐵四號綫(「北京四號綫」)的總投資額估計為153億元人民幣，當中30%由集團佔49%股權的公私合營公司——北京京港地鐵有限公司(「北京京港地鐵」)承擔。北京京港地鐵亦負責營運與維修北京四號綫的延綫——大興綫。北京四號綫的特許經營權為期30年，而大興綫則為期10年，並可每次續期10年，直至北京四號綫的特許經營權屆滿為止。北京四號綫及大興綫分別於2009年9月28日及2010年12月30日投入服務。

在杭州，建造杭州地鐵一號綫的總投資額估計為220億元人民幣，其中37%由集團擁有49%股權的合作經營公司承擔，預期於2012年投入服務。合作經營公司將營運杭州地鐵一號綫，為期25年。特許經營權協議須經中國內地有關部門批核。

在瀋陽，集團擁有49%股權的瀋陽瀋港地鐵運營有限公司(「瀋陽地鐵」)就其將註冊資本從2億元人民幣減少至2,000萬元人民幣的減資申請已經呈交中國內地有關部門辦理。一經核准，集團於瀋陽地鐵的注資將減至980萬元人民幣。

## 未經審核的中期財務報告附註

### 30 資本性承擔(續)

#### D 在歐洲及澳洲的投資

於2011年6月30日，集團在英國擁有50%權益的London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)的總投資額為100萬英鎊；當中包括1英鎊的股本投資及100萬英鎊(1,250萬港元)的無抵押後償貸款，利息按英倫銀行公布的基礎利率加年利率2.5%計算，而最後償還日期為專營權屆滿日或提前終日。此外，集團提供540萬英鎊(6,800萬港元)的履約保證，作為LOROL對Transport for London所提供1,080萬英鎊(1.35億港元)履約保證的彌償保證。LOROL自2007年11月起獲得營運大倫敦地區的London Overground鐵路服務，為期七年，其後可選擇續期兩年。

於2011年6月30日，集團在瑞典的全資附屬公司MTR Stockholm AB的總投資額為2.10億瑞典克朗，由4,000萬瑞典克朗的股本投資、1.40億瑞典克朗(1.73億港元)的無抵押貸款及3,000萬瑞典克朗的注資所組成。無抵押貸款利息按Riksbank公布的三個月斯德哥爾摩銀行同業拆息加年利率3%計算，償還到期日為2013年12月31日。3,000萬瑞典克朗的注資於MTR Stockholm AB根據瑞典公司法派發利潤及其股息按年遞增時將予發還。此外，集團向斯德哥爾摩運輸部(「SL」)提供10億瑞典克朗(12.32億港元)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。MTR Stockholm AB獲得營運及維修瑞典斯德哥爾摩地鐵自2009年11月開始的專營權，為期八年，其後可續期六年。

於2011年6月30日，集團在澳洲擁有60%權益的附屬公司Metro Trains Melbourne Pty. Ltd.(「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(2.44億港元)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。此外，集團連同MTM的其他股東就MTM在專營權協議下的履約及其他責任，向維多利亞省政府提供1.25億澳元(10.44億港元)的共同及分別的母公司擔保及7,500萬澳元(6.26億港元)的履約擔保，而各股東根據在MTM的股權比例承擔相應的責任。MTM獲得營運及維修澳洲墨爾本都會鐵路網絡自2009年11月開始的專營權，為期八年，其後可選擇續期至最長七年。

### 31 中期財務報告核准

本中期財務報告已於2011年8月11日經董事局核准。