

編號零二二/一零 二零一零年三月九日

MTR CORPORATION LIMITED

香港鐵路有限公司

(「公司」)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

截至2009年12月31日止年度

經審核業績公告

摘要

財務

- 計入剛接管的斯德哥爾摩和墨爾本海外鐵路專營權，營業額增加 6.6% 至 187.97 億港元，經營利潤上升 1.9% 至 95.02 億港元
- 經營毛利率 (不包括香港以外的鐵路專營權) 上升 0.6 個百分點至 53.5%
- 物業發展利潤 35.54 億港元
- 基本業務利潤 (即撇除重估投資物業及相關遞延稅項的股東應佔淨利潤) 73.03 億港元
- 計入重估投資物業後，股東應佔淨利潤 96.39 億港元
- 淨資產增加 8.8% 至 1,064.53 億港元
- 淨負債權益比率改善至 25.8%
- 董事局建議末期股息每股 0.38 港元，全年股息為每股 0.52 港元，增加 8.3%

營運

- 康城站及九龍南綫連同新建成的柯士甸站分別於 2009 年 7 月 26 日及 8 月 16 日投入服務
- 北京地鐵四號綫於 2009 年 9 月 28 日投入服務
- 分別於 2009 年 11 月 2 日及 30 日接管斯德哥爾摩地鐵及墨爾本鐵路的專營權
- 香港客運服務的總乘客量增加 1.4% 至 15.07 億人次
- 烏溪沙「銀湖·天峰」及日出康城「領都」銷售成功
- 批出柯士甸站地塊 C 及 D 物業發展項目
- 簽署西港島綫工程項目協議和區域快綫委託協議
- 簽署深圳市軌道交通四號綫、瀋陽地鐵一、二號綫、北京地鐵大興綫以及杭州地鐵一號綫的特許經營權協議

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2009 年 12 月 31 日止年度經審核業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至 12月31日止年度	
	2009年	2008年
香港車費收入	11,498	11,467
車站商務及鐵路相關收入	3,328	3,449
租務、管業及其他收入	2,928	2,712
香港以外的鐵路專營權收入	1,043	-
其他淨收入	-	-
營業額	18,797	17,628
員工薪酬及有關費用	(3,387)	(3,358)
水電費用	(1,020)	(1,020)
營運鐵路的地租及差餉	(183)	(179)
耗用的存料與備料	(403)	(411)
維修及保養	(915)	(856)
鐵路配套服務	(127)	(121)
車站商務及鐵路相關業務開支	(632)	(822)
租務、管業及其他業務開支	(866)	(785)
香港以外的鐵路專營權經營開支	(1,035)	-
項目研究及業務發展開支	(206)	(198)
一般及行政開支	(329)	(342)
其他費用	(192)	(211)
未計折舊及攤銷前經營開支	(9,295)	(8,303)
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤	9,502	9,325
物業發展利潤	3,554	4,670
未計折舊及攤銷前經營利潤	13,056	13,995
折舊及攤銷	(2,979)	(2,930)
合併相關開支	(12)	(53)
未計利息及財務開支前經營利潤	10,065	11,012
利息及財務開支	(1,504)	(1,998)
投資物業的公允價值變動	2,798	(146)
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	160	159
除稅前利潤	11,519	9,027
所得稅	(1,880)	(747)
年內利潤	9,639	8,280

截至 12月31日止年度

	2009年	2008年
下列人士應佔：		
－ 公司股東	9,639	8,284
－ 少數權益	-	(4)
年內利潤	<u>9,639</u>	<u>8,280</u>
每股盈利：		
－ 基本	HK\$1.69	HK\$1.47
－ 攤薄	HK\$1.69	HK\$1.47

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 12月31日止年度	
	2009年	2008年
年內利潤	<u>9,639</u>	<u>8,280</u>
年內其他全面收入（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	(10)	21
－ 少數權益	-	2
	<u>(10)</u>	<u>23</u>
現金流量對沖：對沖儲備的淨變動	102	(129)
自用土地及樓宇：		
－ 固定資產重估儲備的淨變動	172	(210)
－ 保留溢利的淨變動	-	42
	<u>264</u>	<u>(274)</u>
年內全面收入總額	<u>9,903</u>	<u>8,006</u>
下列人士應佔：		
－ 公司股東	9,903	8,008
－ 少數權益	-	(2)
年內全面收入總額	<u>9,903</u>	<u>8,006</u>

綜合資產負債表（百萬港元）

	於12月31日 2009年	於12月31日 2008年
資產		
固定資產		
－ 投資物業	40,993	37,737
－ 其他物業、機器及設備	77,290	77,804
－ 服務經營權資產	19,351	15,463
	<u>137,634</u>	<u>131,004</u>

	於12月31日 2009年	於12月31日 2008年
資產		
物業管理權	31	35
在建鐵路工程	-	658
發展中物業	6,718	7,895
遞延開支	558	1,988
預付土地租賃費用	554	567
無控制權附屬公司權益	490	381
聯營公司權益	823	743
遞延稅項資產	12	11
證券投資	227	471
員工置業貸款	7	10
待售物業	3,783	2,228
財務衍生工具資產	370	528
存料與備料	1,040	690
應收帳項、按金及預付款項	2,428	7,190
給予物業發展商貸款	1,916	3,720
應收政府及其他關連人士的款項	12,788	426
現金及現金等價物	7,115	793
	176,494	159,338
負債		
銀行透支	21	59
短期貸款	25	1,646
應付帳項及應計費用	20,497	5,334
本期所得稅	430	450
工程合約保證金	354	224
應付政府及關連人士的款項	923	882
貸款及其他債務	23,822	29,584
服務經營權負債	10,625	10,656
財務衍生工具負債	237	305
附屬公司的少數股東貸款	136	-
遞延收益	167	156
遞延稅項負債	12,804	12,220
	70,041	61,516
淨資產	106,453	97,822
股本及儲備		
股本、股份溢價及資本儲備	42,497	41,119
其他儲備	63,890	56,682
公司股東應佔權益	106,387	97,801
少數權益	66	21
總權益	106,453	97,822

附註:-

1. 獨立審閱

截至 2009 年 12 月 31 日止年度的業績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》進行審閱，而畢馬威會計師事務所發出的無重大修訂審閱報告載於即將寄發予股東的年報內。此外，業績已由集團審核委員會審閱。

2. 帳項編製基準

本綜合帳項按照所有由香港會計師公會頒布並適用的《香港財務報告準則》（「HKFRSs」）編製。除了因下列新頒佈或修訂的《香港財務報告準則》（「HKFRSs」）、《香港會計準則》（「HKASs」）及《香港（國際財務詮釋委員會）詮釋》（「HK(IFRIC)s」）所引致的會計政策變更外，在編制本帳項時所採納的會計政策與 2008 年年度帳項所採用的一致。

- HKFRS 8「經營類別」
- HKAS 1（2007 年修訂）「財務報表呈列」
- 優化 HKFRSs（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」
- HK(IFRIC) 18「顧客轉撥入資產」

「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佈的綜合修訂，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反映在損益表中。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。

HK(IFRIC) 18 適用於自 2009 年 7 月 1 日起所收到從客戶而來的固定資產。在上述日期以前，集團並沒有將這些資產轉移置賬。在採納 HK(IFRIC) 18 後，這些資產轉移已作固定資產及相應的遞延收益入賬。該資產及遞延收益均按其資產使用年限計提折舊及分攤收入，並反映於損益表中。

HKFRS 8, HKAS 1 (2007 修訂) 及 HKFRS 7 對集團 2009 年報的會計披露有影響。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 2009 年財務報表並無重大影響。

3. 保留溢利

截至 2009 年及 2008 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	2009 年	2008 年
於 1 月 1 日結餘	55,788	49,992
公司股東應佔年內利潤	9,639	8,284
於出售物業時撥回經扣除遞延稅項的重估儲備	-	42
失效的僱員認股權	3	-
宣派或批准股息	(2,725)	(2,530)
於 12 月 31 日結餘	<u>62,705</u>	<u>55,788</u>

4. 物業發展利潤

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2009 年	2008 年
物業發展利潤包括：		
由下列項目的遞延收益撥入		
— 預付款項	16	139
— 攤分資產	1	61
分佔發展盈餘數額	3,497	4,505
由攤分資產所得的收入	72	-
其他一般費用	(32)	(35)
	<u>3,554</u>	<u>4,670</u>

5. 所得稅

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2009 年	2008 年
本期稅項		
— 年內香港利得稅項撥備	1,347	1,021
— 年內海外稅項	4	3
	<u>1,351</u>	<u>1,024</u>
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	462	(24)
— 投資物業出售	(2)	-
— (撥備) / 耗用稅務虧損	(6)	532
— 其他	75	(81)
	<u>529</u>	<u>427</u>
— 稅率調整對遞延稅項結餘的影響	-	(704)
	<u>529</u>	<u>(277)</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>1,880</u>	<u>747</u>
應佔無控制權附屬公司稅項	16	16
應佔聯營公司稅項	8	9

年內香港利得稅項撥備乃以該年度估計評稅利潤於扣除累計稅務虧損後，按照 16.5% (2008: 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% (2008 年: 16.5%) 計算。

6. 股息

董事局建議派發末期股息每股 0.38 港元。公司建議向所有股東提供以股代息的選擇，但註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。待股東於應屆股東週年大會批准後，末期股息將於 2010 年 6 月 15 日或該日前後派發予於 2010 年 4 月 9 日營業時間結束時名列公司股東名冊的股東。將來，因應公司的財務狀況，董事局期望採取漸進式的股息政策。

公司的大股東財政司司長法團已同意就有關截至 2009 年 12 月 31 日止財政年度宣派的任何股息，選擇在公司向其股東提呈以股代息選擇的情況下以收取股份方式收取其全部或部分應收股息，以確保公司就相關財政年度支付的股息總額最多百分之五十以現金方式派發。此項安排將於有關截至 2009 年 12 月 31 日止財政年度的任何股息獲支付後期滿終止。

7. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2009 年 12 月 31 日止年度股東應佔利潤 96.39 億港元 (2008 年: 82.84 億港元) 及年內已發行的加權平均普通股數 5,691,839,821 股 (2008 年: 5,632,895,671 股) 計算。

每股攤薄盈利以截至 2009 年 12 月 31 日止年度股東應佔利潤 96.39 億港元 (2008 年: 82.84 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 5,697,441,733 股 (2008 年: 5,636,941,336 股) 計算。

若根據股東應佔基本業務的利潤 (不包括投資物業的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 1.28 港元 (2008 年: 1.45 元)。

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。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。

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。

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。

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。

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，包括與鐵路系統相關的車站商務活動。

物業發展：香港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。

現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	營業額		利潤貢獻	
	截至 12 月 31 日止年度 2009 年	2008 年	截至 12 月 31 日止年度 2009 年	2008 年
香港車務運作	11,530	11,504	2,123	2,183
香港車站商務活動	2,741	2,894	2,329	2,475
香港物業租賃及管理	2,633	2,432	2,010	1,889
香港以外的鐵路專營權	1,043	-	5	-
所有其他業務	850	798	262	46
	18,797	17,628	6,729	6,593
物業發展			3,554	4,670
			10,283	11,263
項目研究及業務發展開支			(206)	(198)
合併相關開支			(12)	(53)
利息及財務開支			(1,504)	(1,998)
投資物業的公允價值變動			2,798	(146)
應佔無控制權附屬公司及聯營 公司利潤			160	159
所得稅			(1,880)	(747)
			9,639	8,280

百萬港元	資產		負債	
	截至 12 月 31 日止年度 2009 年	2008 年	截至 12 月 31 日止年度 2009 年	2008 年
香港車務運作	102,826	91,653	24,071	13,215
香港車站商務活動	2,087	1,161	982	926
香港物業租賃及管理	41,498	38,309	1,048	1,027
香港以外的鐵路專營權	6,478	2,812	1,764	286
物業發展	13,246	20,107	4,721	1,626
所有其他業務	2,203	2,367	118	176
	168,338	156,409	32,704	17,256
不予分類的資產及負債	8,156	2,929	37,337	44,260
	176,494	159,338	70,041	61,516

不予分類的資產及負債主要包括財務衍生工具資產及負債、公司資產及附帶利息的借貸。

下表列示來自集團以外客戶收入及指定非流動資產（包括固定資產、物業管理權、在建鐵路工程、發展中物業、遞延開支、預付土地租賃費用、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。集團以外客戶收入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、在建鐵路工程及發展中物業乃按照該資產的所在地區分。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 截至 12 月 31 日止年度		指定非流動資產 截至 12 月 31 日止年度	
	2009 年	2008 年	2009 年	2008 年
香港（所屬地）	17,525	17,367	142,211	140,790
澳洲	549	3	43	-
中國內地	148	161	4,390	2,456
瑞典	494	-	124	-
其他國家	81	97	40	25
	18,797	17,628	146,808	143,271

9. 應收及應付帳項

A 集團的應收帳項、按金及預付款項為 24.28 億港元 (2008 年：71.90 億港元)，其中 8.05 億港元 (2008 年：58.18 億港元) 與物業發展有關，主要按有關發展協議或買賣合約條款而到期繳付；另 8.45 億港元 (2008 年：5.98 億港元) 為到期日由立即到期至 50 日不等的租金、廣告及電訊服務費用應收款項，由借貸組合管理活動產生並依據有關合約的個別條款而到期繳付的應收掉期利息，及於 30 日內到期的應收顧問服務收入。於 2009 年 12 月 31 日，2.36 億港元 (2008 年：1.97 億港元) 已過期未付，當中 2,700 萬港元 (2008 年：4,900 萬港元) 超過 30 日過期未付。

B 應付帳項及應計費用為 204.97 億港元 (2008 年：53.34 億港元)，當中包括 109.67 億港元 (2008：無) 有關西港島綫未耗用的政府財務資助。其餘的應付帳項及應計費用大部分為於工程驗證後應繳付的資本性項目開支，應付掉期利息及在物業未驗收前所預收的按金。集團並無因提供鐵路運輸服務而產生重大的應付帳項。於 2009 年 12 月 31 日，50.05 億港元 (2008：11.88 億港元) 為已到期或於 30 日內到期的款項，餘下款項則仍未到期繳付。

10. 買賣或贖回上市證券

公司於 2009 年 2 月 4 日贖回 7.5 億美元的環球債券，該債券在贖回前於香港及盧森堡證券交易所上市。

除上述贖回以外，公司及其附屬公司於 2009 年 12 月 31 日止年度內均無買賣或贖回集團任何上市證券。

11. 集團資產押記

於 2009 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，以其在國內的某些資產為其一項 40 億元人民幣的銀行貸款額度提供抵押。

除上述所指的押記外，集團於 2009 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。

12. 股東週年大會

公司現擬於 2010 年 5 月 27 日舉行股東週年大會。有關股東週年大會之詳情，請參閱預期於 2010 年 4 月 22 日或該日前後刊發之股東週年大會通告。

13. 公司管治

於 2009 年 12 月 31 日，公司已全面遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）附錄 14《企業管治常規守則》所載的守則條文。

在截至 2009 年 12 月 31 日止年度內，除下述者外，公司已遵守該等守則條文。有關守則條文第 A.4.1 條要求非執行董事的委任應有指定任期並須接受重選的規定，公司已於 2008 年報中匯報，由於有九名董事（不包括根據香港法例第 556 章香港鐵路條例第 8 條獲委任者）須遵守輪流退任之規定，而按公司組織章程細則第 87 及 88 條，彼等之中三分之一須在公司每一屆股東週年大會上退任（須由股東重選），故實際上各董事獲委任的年期約為三年。

在 2009 年及為進一步提升良好企業管治常規，公司參照守則條文第 A.4.1 條，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））（根據上述第 8 條獲委任者除外），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。

正如公司在 2008 年報（第 102 頁）及 2009 中期報告（第 20 頁）中所披露，有一位替代董事以書面通知公司及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」），由於一時不察，該替代董事事前未有按上市規則附錄 10《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》所載的規定以書面通知公司主席及獲取其已填具日期的確認書，彼及其配偶於 2009 年 1 月出售合共 2,084 股的公司股份。該替代董事已於完成交易後隨即報告此事，並已向公司及聯交所作出書面確認，彼於進行交易時並無擁有公司任何未公布的股價敏感資料。

14. 發表業績公告及年報

本業績公告登載於公司的網址 www.mtr.com.hk 及聯交所的網址。年報將於 2010 年 4 月下旬在公司網站及聯交所網站可供查閱，並於 2010 年 4 月下旬向股東寄發。

主要統計數字

	截至 12 月 31 日止年度	
	2009 年	2008 年
總乘客人次 (百萬計)		
— 本地鐵路服務	1,218.8	1,205.4
— 過境服務	94.0	93.4
— 機場快綫	9.9	10.6
— 輕鐵	143.5	137.7
平均乘客人次 (千計)		
— 本地鐵路服務 (周日)	3,544	3,514
— 過境服務 (每日)	257.6	255.2
— 機場快綫 (每日)	27.0	29.0
— 輕鐵 (周日)	402.1	385.1
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤佔營業額百分率 (經營毛利率)		
— 不包括香港以外的鐵路專營權	53.5%	52.9%
— 包括香港以外的鐵路專營權	50.6%	52.9%

管理層回顧及展望

在 2009 年，儘管經濟狀況充滿挑戰，以及面對人類豬型流感疫情的威脅，港鐵公司的經常性業務（即客運服務、車站商務及鐵路相關業務、物業租務及管業）仍然取得滿意的業績，物業發展業務亦表現良好。此外，公司在香港及海外的擴展亦加快步伐，締造了多項新里程。

公司於年內在香港的五個新鐵路項目進展良好，加上九龍南綫和將軍澳綫最後一期通車，標誌著公司的發展踏入新的一章。透過這個大規模的擴展計劃，我們繼續增大香港的鐵路網絡並且接通國內的鐵路網。一方面幫助公司茁壯增長，也為香港市民提供更完善的交通服務。

在國內，我們於 2009 年 3 月簽署了用「建設、營運及轉移」模式建造的深圳市軌道交通四號綫的特許經營協議，並於 2009 年 5 月簽訂瀋陽地鐵一、二號綫的營運及維修項目的特許經營協議。以「公私合營」模式建造的北京地鐵四號綫項目亦於 2009 年 9 月 28 日通車，為首都提供客運服務。國家主席胡錦濤先生親身體驗該鐵路綫的服務，令我們深感榮幸。於 2009 年 12 月 30 日，我們的合營公司北京京港地鐵有限公司就北京地鐵四號綫延綫大興綫的營運及維修項目簽署特許經營協議。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。這協議經國家有關部門正式批准後即可落實。

在國外，公司在瑞典全資擁有的附屬公司於 2009 年 11 月 2 日起營運斯德哥爾摩地鐵；而公司擁有 60% 股權的附屬公司 Metro Trains Melbourne (MTM) 亦於 2009 年 11 月 30 日接管在澳洲墨爾本市鐵路的營運服務。

2009 年公司的財務業績充分反映其經常性業務的防守特性。公司的收入，現包括海外新專營權的收入上升 6.6% 至 187.97 億港元，未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤為 95.02 億港元，上升 1.9%。如果不包括我們的海外鐵路附屬公司，收入則上升 0.7%，經營利潤上升 1.8% 而經營毛利率則上升 0.6 個百分點至 53.5%。相對 2008 年

的 46.70 億港元，2009 年的物業發展利潤為 35.54 億港元，主要來自九龍站「君臨天下」的最後一期利潤、「銀湖·天峰」的利潤、以及「首都」和「御龍山」的額外利潤。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減少 10.8% 至 73.03 億港元，原因是物業發展利潤比前期為低，以及香港利得稅稅率於 2008 年調低，使遞延稅項結餘獲得一次性調減。除稅前的投資物業重估收益為 27.98 億港元（除稅後則為 23.36 億港元），而 2008 年則錄得除稅前投資物業重估虧損 1.46 億港元。因此，股東應佔淨利潤為 96.39 億港元，較 2008 年上升 16.4%，不包括投資物業重估的每股盈利為 1.28 港元，而包括投資物業重估的每股盈利則為 1.69 港元。董事局建議派發末期股息每股 0.38 港元，使全年股息合共每股 0.52 港元，較去年增長 8.3%。

營運回顧

香港客運服務

公司的香港車費收入，包括鐵路和巴士客運服務在內，於 2009 年錄得 114.98 億港元，較 2008 年上升 0.3%。

乘客量

於 2009 年，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量較去年增加 1.4% 至 15.066 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 12.188 億人次，較 2008 年的乘客量增加 1.1%，部分由於康城站和九龍南綫分別於 2009 年 7 月 26 日及 8 月 16 日投入服務所致。本地鐵路服務於 2009 年的周日平均乘客量為 350 萬人次，較 2008 年上升 0.9%。

羅湖及落馬洲過境服務於 2009 年的乘客量為 9,400 萬人次，較 2008 年增加 0.7%。

於 2009 年，由於人類豬型流感和經濟下滑，航空旅客量顯著下跌的影響，使用機場快綫的乘客量為 990 萬人次，較 2008 年下降 6.9%。

輕鐵、巴士及城際客運服務於 2009 年的乘客量合計為 1.839 億人次，較該等服務於 2008 年的乘客量增加 4.7%。整體而言，香港的鐵路和巴士客運服務於 2009 年的周日平均乘客量為 430 萬人次。

市場佔有率

於 2009 年，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由去年的 42.0% 增加至 42.6%。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 64.0%；而由於競爭加劇，我們在過境業務的市場佔有率則由 56.2% 下降至 55.3%。

車費收入

2009 年香港車費總收入的 114.98 億港元中，本地鐵路服務的收入佔 79.86 億港元，增加 0.7%。學童半價優惠自 2008 年 9 月推廣至東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫，其全年效應使本地鐵路服務今年的每名乘客平均車費下跌 0.4%，至 6.55 港元。

於 2009 年，過境服務的車費收入為 23.27 億港元，較 2008 年增加 1.9%。而機場快綫於 2009 年的車費收入為 6.17 億港元，較 2008 年下降 8.3%。

過境服務方面，2009 年每名乘客的平均車費為 24.75 港元，較 2008 年增加 1.2%。而機場快綫每名乘客的平均車費則減少 1.6% 至 62.48 港元，主要由於乘客組合改變所致。

公司於 2009 年 7 月首次應用票價調整機制。按照協定的方法，即根據綜合消費物價指數及運輸服務業工資指數於 2008 年的變動而計算出的票價調整幅度為增加 0.7%，較啓動票價調整的±1.5% 為低，因此票價並未作出調整，而計算所得的 0.7% 增幅將結轉至 2010 年的票價調整運算之中。

吸引乘客

在經濟放緩的一年裏，我們繼續進行多項具吸引力的推廣活動，吸引乘客使用港鐵。車費優惠包括 28 部為乘客提供折扣的「港鐵特惠站」、為八達通用戶舉辦幸運抽獎、於特別日子為長者提供劃一車費折扣優惠、港鐵車站商店折扣，以及港鐵友禮會「站站獎」積分計劃的一系列優惠。我們亦進行多項推廣活動藉以增加過境服務的乘客量，以及提供機場快綫折扣優惠。為進一步滿足九龍南綫啓用後的客運需求，22 列新購輕鐵列車的首兩列已於 12 月投入服務。此外，所有機場快綫車廂的翻新工程已於 2009 年年中之前完成。為提供更貼心的客戶服務，我們在每個東鐵綫車站（馬場站除外）最少安裝一部闊身閘機。另外，我們在另外四個車站加建新的行人通道，以加強乘客與公司鐵路網絡的聯繫。

服務及表現

我們繼續超越營運協議訂下的各項表現水平和公司本身更為嚴格的顧客服務目標。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。

我們對提供卓越服務的熱誠，使我們再度贏得多項殊榮，包括於香港優質顧客服務協會的「優質顧客服務大獎 2008」中奪得「卓越大獎金獎」。而我們在兩鐵合併市場推廣工作的成效，使我們贏得 2009 年度「HKMA/TVB 傑出市場策劃獎」金獎。

車站商務及鐵路相關業務

在 2009 年，車站商務及鐵路相關業務的收入為 33.28 億港元，較 2008 年減少 3.5%，主要由於廣告收入下降，以及於 2008 年獲得一家電訊服務供應商為終止牌照協議而付予公司的一次性款項在 2009 年不再復有所致。若撇除這一次性影響，收入則減少 1.0%。

車站零售設施於 2009 年的收入為 16.05 億港元，較去年增加 3.8%，主要由於零售設施的面積擴大、新訂的租約租金較高，以及為機場快綫、東涌綫和東鐵綫的商店進行重新規劃和翻新所致。期內，我們在 13 個車站為 80 間商店完成翻新工程，另外亦引進 23 個新的零售商。截至 2009 年底，車站的商店總數為 1,228 間，總面積達 52,788 平方米。

2009 年的廣告收入為 5.97 億港元，較 2008 年減少 19.4%。這主要由於經濟低迷，令客戶的廣告開支顯著縮減所致。應時度勢，我們向廣告客戶推出多個廣告套餐及獎勵計劃。此外，我們於上半年引進一系列嶄新的廣告形式，這包括在 10 個繁忙的車站安

裝等離子電視機的數碼廣告屏幕。現時，我們共有 20,742 個車站廣告點、26,823 個車廂廣告點（包括 4,545 個液晶體顯示屏），並於 42 個車站設有 67 個展覽及陳列場地。

電訊服務於 2009 年的收入為 2.73 億港元，較 2008 年減少 23.3%，主要因為上文所述於 2008 年獲得的一次性收入所致。撇除這筆一次性收入，電訊業務的收入較 2008 年增加 1.1%。於 2009 年 3 月，香港一家主要電訊營運商推出先進的 2G/3G 流動網絡，讓公司鐵路系統內的乘客能享有高達 21Mbps 的高速數據傳輸服務。2009 年 8 月，3G 流動電話已全面覆蓋西鐵綫所有車站。此外，我們於年內簽訂 43 項新合約，出租鐵路物業的天台以供安裝流動電話、全球定位系統及微波天線系統。

於 2009 年，對外顧問服務的收入為 1.59 億港元，較 2008 年增加 0.6%。而我們的顧問項目遍達香港、中國內地、泰國、台灣、迪拜、德里及巴西。

物業及其他業務

2009 年年初，香港地產市場經歷一定程度的整固。然而，隨著信心回升及利率持續低企，市場氣氛在年中轉好，而地產市道亦轉趨活躍。

物業發展

於 2009 年，物業發展利潤為 35.54 億港元，主要來自九龍站「君臨天下」的最後一期利潤、「御龍山」和「首都」的額外利潤入帳，以及烏溪沙站「銀湖·天峰」的有關收益。

正如中期業績所公布，公司於 2009 年 5 月推出預售烏溪沙站「銀湖·天峰」。在 2,169 個單位中，現已售出逾 90%，並於 2009 年 7 月獲發入伙紙。

位於日出康城第二期的「領都」全部 1,688 個單位已於 2009 年 8 月售出，並於 2010 年 1 月 29 日獲發入伙紙。而同樣屬於日出康城第二期的「領峰」亦於 2009 年 11 月推出預售，成績理想。公司在「領峰」中並無佔有任何財務權益。我們在 9 月亦全數售出公司與九龍站「君臨天下」發展商的最後一期利潤分成而獲得的單位。

另外，我們即將在短期內開始預售大圍維修中心「名城」第一期。

機場鐵路沿綫物業方面，我們將在短期內推售「映灣園」最後一期的獨立式排屋。我們已於 2009 年 2 月推售「天璽」的單位。公司並無在「天璽」項目內佔有任何財務權益。

物業發展招標活動方面，我們於 2010 年 3 月 2 日成功批出柯士甸站地塊 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。我們將支付這發展項目的部分地價約 39 億港元。

物業租務、物業管理及其他業務

在 2009 年，物業租務、物業管理及其他業務之總收入為 29.28 億港元，較 2008 年增長 8.0%。

公司的物業租金收入上升 8.6% 至 25.48 億港元，主要原因是圓方於 2008 年 11 月新增 988 平方米樓面，以及商場組合的續約租金平均上升 7%。於 2009 年 12 月底，公司旗

下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。

公司在香港的高級商場圓方奪得香港管理專業協會的「2009 傑出市場策劃人」及「傑出市場策劃獎」。此外，圓方亦繼續榮獲國際獎譽，包括亞太廣告節金蓮花獎及第十三屆威比獎之特別名譽獎，而德福廣場的「四川地震救援計劃」則於國際購物中心協會（ICSC）舉辦的「2009 亞洲購物中心大獎」（2009 Asia Shopping Centres Awards）中贏得社區關係組別銀獎。

北京的銀座 Mall 擁有可出租樓面面積 18,720 平方米，這商場繼續為首都城市提升其商場服務及質素的標準。銀座 Mall 於投入營運的第二個全年度內，奪得多個獎項和榮譽，當中包括在北京東城區人民政府東直門街道辦公室贊助的中華人民共和國 60 周年慶典活動中獲得傑出貢獻獎。

截至 2009 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 223,047 平方米的零售物業，41,059 平方米的寫字樓，以及 10,402 平方米的其他用途物業。

公司於 2009 年的物業管理收入為 2.07 億港元。截至 12 月底，公司管理的住宅單位數目增至 79,449 個，而管理的商用面積為 742,414 平方米。

八達通

八達通繼續透過招攬中小型零售商戶，積極擴展其零售商戶網絡。截至 12 月底，在香港使用八達通繳費服務的商戶超過 3,000 家。八達通卡的流通量已增至 2,060 萬張，而每日平均使用量及交易金額分別達 1,090 萬次及 9,760 萬港元。公司於 2009 年應佔八達通的淨利潤為 1.49 億港元，較 2008 年上升 9.6%。

昂坪 360

儘管本港的入境旅客數字下跌，大嶼山昂坪 360 纜車和昂坪市集於 2009 年的收入仍達至 1.73 億港元，較 2008 年增加 10.9%。在一系列充滿創意的宣傳活動帶動下，年內旅客人數超過 140 萬。昂坪 360 於 2009 年 4 月推出的水晶車廂，是全球首批以整幅透明物料裝配車廂地板的纜車車廂，備受旅客熱烈歡迎。昂坪 360 更於 10 月 3 日的中秋節推出首次的夜航服務。

未來增長

香港

九龍南綫連同新建成的柯士甸站已於 2009 年 8 月 16 日投入服務。這鐵路線透過紅磡站，策略性地銜接現有的東鐵綫與西鐵綫。

將軍澳綫最後一期已經竣工，而新建成的康城站為配合日出康城「首都」入伙在 2009 年 7 月 26 日啓用。這標誌著將軍澳綫的全面落成，將鐵路服務的好處帶進不斷發展的新社區。

西港島綫連接上環與堅尼地城，是港島綫一條全長 3 公里的延綫。西港島綫採納了當地居民的寶貴意見，是一條擁有多方面特色能兼顧地區傳統色彩和市區重建機會的「社區鐵路」。公司與政府於 2009 年 7 月 13 日簽署該工程項目協議，繼而展開其建

造工程。西港島綫預期於 2014 年通車，屆時由堅尼地城前往上環只需 8 分鐘，而由堅尼地城前往尖沙咀亦只需 14 分鐘。

其他新鐵路項目的規劃和設計進展理想。南港島綫（東段）已於 2009 年 7 月 24 日根據《鐵路條例》刊憲，並於 9 月在工程計劃獲政府授權前展開連串公眾諮詢。

觀塘綫延綫的初步設計於 2009 年 6 月完成，隨後在 11 月刊憲，並於 12 月展開詳細設計。觀塘綫延綫全長 3 公里，將由現時觀塘綫的油麻地站途經何文田伸延至黃埔，而何文田站將作為轉車站連接沙田至中環綫的東西走廊。

區域快綫（廣深港高速鐵路香港段）的工程計劃於 2009 年 10 月 20 日獲得政府批准。全長 26 公里的區域快綫將提供過境的高速鐵路服務，連通香港至深圳、廣州和中國內地新建造的 16,000 公里高速城際鐵路網絡。隨著項目的工程撥款於 2010 年 1 月 16 日獲得通過，工程已經在同月動工。區域快綫預期於 2015 年投入服務，而政府已同意邀請公司以服務經營權模式來營運這條鐵路。

年內沙田至中環綫的初步設計已經完成。沙田至中環綫由兩個路段組成。全長 11 公里的東西走廊將使馬鞍山綫從大圍經鑽石山伸延至紅磡，並連接西鐵綫。而 6 公里長的南北走廊將成為香港第四條過海鐵路，把東鐵綫由紅磡伸延至港島。

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。西港島綫採用現金資助模式，公司已於 2008 年 2 月收取第一部分為數 4 億港元的現金資助，並將於 2010 年第一季內收取為數 122.52 億港元的餘額。

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。

九龍南綫已採用兩鐵合併中成功使用的服務經營權模式，而沙田至中環綫和區域快綫亦會採用相同的模式。於 2010 年 1 月 26 日，我們與政府簽訂委託協議，據此政府委託港鐵公司建造區域快綫。公司在建造階段中將擔任項目經理角色，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相關營運事宜，與政府及國內機構進行磋商。至於沙田至中環綫，我們根據於 2008 年 11 月所簽訂的委託協議，繼續進一步的規劃和設計工作，而有關費用由政府承擔。至於興建這鐵路的進一步融資安排，仍待日後與政府的協議而定。

內地及海外拓展

公司在中國內地和海外的增長策略於年內取得重大進展。我們香港以外的鐵路專營權之收入為 10.43 億港元，是來自公司於 2009 年 11 月接管的斯德哥爾摩和墨爾本鐵路專營權業務。這兩項專營權業務的經營成本為 10.35 億港元，而經營毛利率為 0.8%，這表現符合公司對業務接管初期數個月的預期。斯德哥爾摩及墨爾本鐵路系統等營運及維修特許專營權經營模式，所需的資本投資一般較少。然而，這兩條鐵路規模龐大，所以涉及可觀的收入和龐大的營運成本。因此，這兩項業務的經營毛利較其它需要資本投資的鐵路項目為低。公司在北京地鐵四號綫（已於 2009 年 9 月 28 日投入服務）、London Overground Rail Operations Ltd（LOROL）以及公司擁有 50% 的瑞典列車維修公司中的投資，全部作為聯營公司入帳，於 2009 年合共帶來除稅後利潤 1,100 萬港元（除稅前為 1,900 萬港元），公司從 LOROL 所得的應佔淨利潤為 1,700 萬港元而

北京地鐵四號綫則錄得虧損 500 萬港元。北京地鐵四號綫一如其它同樣擁有相對較大的折舊及利息支出的投資項目，錄得虧損，預料需要數年時間才可錄得盈利。

中國內地

在北京，北京地鐵四號綫於 2009 年 9 月 28 日順利通車。這條鐵路綫的投資和建造工程，由北京京港地鐵有限公司負責，這是一家由港鐵公司（49%）、北京市基礎設施投資有限公司（2%），以及北京首都創業集團有限公司（49%）組成的合營公司。北京市民及傳媒對列車服務、車站設計及客戶服務的初步反應正面，而乘客量亦令人鼓舞。

於 2009 年 12 月 30 日，北京京港地鐵有限公司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，就全長 22 公里的北京地鐵四號綫至大興區之延綫的營運及維修項目簽署了特許經營協議。

在深圳，公司於 2009 年 3 月就採用建設、營運及轉移模式建造的深圳市軌道交通四號綫項目簽署了特許經營協議後，項目進展良好。公司將於 2010 年年中接手營運 4.5 公里的深圳市軌道交通四號綫一期，而到 2011 年年中，包括二期在內的深圳市軌道交通四號綫將會全綫通車。

我們與瀋陽市政府就瀋陽地鐵一、二號綫的營運及維修事宜之磋商，使公司在 2009 年 5 月得以簽署特許經營協議。公司已為聯營公司成立管理人員小組，現正進行籌備及培訓工作。

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。這協議經國家有關部門正式批准後即可落實。

這個公私合營項目將由港鐵公司擁有 49% 股權的合營公司投資經營，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。

杭州地鐵一號綫全長 48 公里，總投資額約 220 億元人民幣。項目分為 A、B 兩個部分，分別約佔總投資額的 63% 及 37%。A 部分為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出資和進行；B 部分則包括列車和機電設備工程，將由合營公司出資和建造。合營公司將以貸款及股本形式投資，港鐵公司的股本投資約 22 億元人民幣。

項目的土木建造工程已於 2007 年 3 月動工，預計可於 2012 年投入服務。

海外

在英國，公司佔半數股權的聯營公司 LOROL 自 2007 年 11 月接手經營 London Overground 後，服務質素繼續達標並且有所提升。

在瑞典，公司的全資附屬公司於 2009 年 1 月 21 日獲選為斯德哥爾摩地鐵的營運商，專營權為期 8 年，公司於 2009 年 11 月 2 日接手該專營權。公司並夥拍挪威的列車維修公司 Mantena AS，成立各佔半數股權的聯營公司 Tunnelbanan Teknik Stockholm AB (TBT)，提供列車維修服務。公司的營運表現良好，並正計劃進一步提升服務表現。

儘管歐洲於 2010 年 1 月經歷嚴冬大雪，但 London Overground 和斯德哥爾摩地鐵仍能繼續為乘客提供足夠的服務。

在澳洲，公司佔 60% 股權的附屬公司 MTM (港鐵公司 (60%)、John Holland Melbourne Rail Franchise Pty Ltd (20%) 及 United Group Rail Services Ltd (20%)) 於 2009 年 8 月 31 日就墨爾本都市鐵路網絡的營運及維修項目與維多利亞省簽署協議，最初為期 8 年。MTM 於 2009 年 11 月 30 日接手營運該鐵路。

財務回顧

來自鐵路和巴士客運服務的香港車費總收入微升 0.3% 至 114.98 億港元，而包括車站商務及鐵路相關業務，以及來自物業租務、管業及其他業務的非車費收入則增長 1.5% 至 62.56 億港元。因此，未計入香港以外的鐵路專營權（斯德哥爾摩地鐵和墨爾本鐵路的營運權均於去年年底才開始運作）的總收入增長 0.7% 至 177.54 億港元；而計入這兩項專營權收入 10.43 億港元後，2009 年的總收入增長 6.6% 至 187.97 億港元。總經營成本上升 11.9% 至 92.95 億港元，主要由於這兩條國際鐵路專營權的經營成本所致，若撇除上述兩項專營權，經營成本則下降 0.5%。未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增加 1.9% 至 95.02 億港元（若不包括國際專營權則增加 1.8% 至 94.94 億港元）。若不計入國際專營權，經營毛利率將由 52.9% 增加 0.6 個百分點至 53.5%，而計入毛利偏低的國際專營權，經營毛利率則為 50.6%。

由於利潤入帳時間的差異，物業發展利潤減少 23.9% 至 35.54 億港元，未計折舊及攤銷前的經營利潤因此減少 6.7% 至 130.56 億港元。由於啓用康城站帶來的額外折舊，折舊及攤銷增加 1.7% 至 29.79 億港元，而餘下的兩鐵合併開支為 1,200 萬港元。利息及財務開支減少 24.7% 至 15.04 億港元，反映平均借貸成本下降以及未償還債務減少。計入非現金性質的投資物業重估收益 27.98 億港元，連同應佔八達通控股有限公司、LOROL、北京地鐵四號綫以及 TBT 的利潤共 1.6 億港元，2009 年的除稅前利潤增加 27.6% 至 115.19 億港元。所得稅增加 151.7% 至 18.80 億港元，主要由於香港利得稅稅率於 2008 年由 17.5% 調低至 16.5%，使遞延稅項結餘獲得一次性的調減。因此，2009 年的公司股東應佔淨利潤增加 16.4% 至 96.39 億港元，即由 2008 年每股盈利 1.47 港元增加至 1.69 港元。

撇除投資物業重估的影響，更具代表性的公司股東應佔基本業務淨利潤下降 10.8% 至 73.03 億港元，即由 2008 年每股 1.45 港元下降至每股 1.28 港元，主要由於物業發展利潤減少及前一年利得稅稅率調減所致。

集團的資產負債表獲進一步加強。當中淨資產增加 8.8% 至 2009 年年底的 1,064.53 億港元。資產總值由 1,593.38 億港元上升至 1,764.94 億港元，主要是由於政府有關西港島綫財務資助撥款的應收帳項、投資物業重估收益，以及在深圳市軌道交通四號綫的進一步投資。負債總額由 615.16 億港元增至 700.41 億港元，主要是由於債項減少的效應被西港島綫未動用的財務資助所抵銷。若計入服務經營權負債和附屬公司的少數股東貸款作為債務的一部分，集團的淨負債權益比率從 2008 年底的 42.1% 改善至 2009 年底的 25.8%。

年內，集團獲得龐大的現金淨流入。雖然公司的累計稅務虧損於 2008 年已全數耗用，致使稅款現金支出上升，令來自經營活動（不包括物業發展）在扣除稅務支出後的淨現金流入減少 9.1% 至 81.07 億港元，但物業發展的現金收入卻高達 137.84 億港元，當中 20 億港元是物業發展商的預定償還貸款。計入與無控制權附屬公司及聯營公司有關的現金收入淨額、證券投資淨收入及出售固定資產收益，2009 年錄得的現金流入總額為 223.44 億港元。經扣除主要為資本性項目及物業發展的支出、向九鐵（九廣鐵路公

司) 支付每年定額付款，以及利息開支及股息派付共 86.90 億港元現金流出總額後，現金流入淨額為 136.54 億港元，其中 72.94 億港元用以償還債項。

董事局建議派發末期股息每股 0.38 港元，連同中期股息每股 0.14 港元，全年股息合共每股 0.52 港元，較去年增加 0.04 港元或 8.3%。公司截至 2009 年 12 月 31 日的財政年度，是財政司司長法團最後一年同意以股份方式收取其全部或部分可獲的股息，以確保公司以現金派發的股息不超過股息總額之 50%。將來，因應公司的財務狀況，董事局期望採取漸進式的股息政策。

人力資源

隨著公司不斷擴展，我們必須羅致人才、挽留及激勵員工，以配合公司發展策略。

年內，我們推行一套經小心籌劃的人力資源計劃，以配合因興建香港新支綫和擴張海外業務而增加的人手需求。與此同時，我們亦大力加強培訓及發展課程的內容，藉以培養下一代的領導人才，引領公司邁向另一發展階段。

面對過去一年經濟放緩的環境，我們迅速實施相應的方案，嚴格控制成本。雖然如此，我們仍堅持為所有同事提供一個穩定的工作環境，並繼續聘請香港、中國內地及海外大學的優秀畢業生，參與公司的見習管理人員計劃。

展望

雖然經濟狀況正在改善，但復甦步伐或會緩慢，全球經濟仍有受到進一步衝擊的風險。

在香港，鐵路乘客量將受惠於經濟改善，以及九龍南綫和康城站的全年運作。我們將於 2010 年 6 月根據票價調整機制檢討鐵路票價。

我們的廣告業務會受惠於經濟復甦，而車站零售及物業租務業務的表現將取決於續約和新租約的市值租金。

公司在中國內地和海外的多項鐵路業務已於 2009 年開始運作，2010 年將會看到該等業務的全年度業績。我們亦將接手營運深圳市軌道交通四號綫一期。正如早前所述，投資項目由開始營運到達致損益平衡，一般需要數年時間。因此，我們預期北京地鐵四號綫和深圳市軌道交通四號綫於 2010 年會出現輕微虧損。

營運及維修特許專營權雖然收入可觀，但由於所需的資本投資較少，其經營毛利率往往比較低。因此，我們預期於 2010 年，受這些業務的全年度業績的影響，雖然該等業務會繼續提供毛利但公司的整體毛利率則會降低。在香港的經常性業務的毛利率透過乘客量增加和效率提高，將會繼續保持穩健。

物業發展業務方面，日出康城第二期「領都」已於 2010 年 1 月獲發入伙紙，因此公司可將該項目的利潤於 2010 年入帳。公司在日出康城第二期的餘下期數（包括「領峰」）並無佔有任何財務權益。此外，我們預期位於將軍澳五十六區的小型商場將於 2010 年下半年獲發入伙紙。由於此項目是「攤分資產」項目，我們將於商場獲發入伙紙時，將應佔的利潤入帳。

大圍維修中心一期物業將於短期內開始預售。然而，正如我早前表示，我們預期這個發展項目的利潤將不可能於 2011 年以前入帳。

在物業發展招標方面，公司於 2010 年 3 月成功批出柯士甸站地塊 C 及 D 的發展權後，我們將視乎市場狀況或會於未來六個月內為南昌站地塊和日出康城第四期進行招標。南昌站的土地屬於西鐵綫的物業發展用地，港鐵公司只是擔任這些發展項目的代理。

最後，本人謹藉此機會衷心感謝各董事及全體同事在過往一年所發揮的敬業樂業精神和幹勁，以及辛勤工作。他們是港鐵的英雄。

承董事局命

周松崗

行政總裁

香港，2010 年 3 月 9 日

以上有關截至 2009 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料並不構成集團截至 2009 年 12 月 31 日止年度的法定綜合帳項，惟乃取自及節錄自該等綜合帳項。截至 2009 年 12 月 31 日止年度載有無保留意見的核數師報告書的法定綜合帳項將呈交公司註冊處處長。

暫停辦理股份過戶登記手續

公司的股東名冊將於 2010 年 3 月 30 日至 4 月 9 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理股份過戶登記手續。若要符合收取末期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在 2010 年 3 月 29 日下午 4 時 30 分前送交公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 17 樓 1712 至 1716 號室。末期股息預期將於 2010 年 6 月 15 日或該日前後派發。

*董事局成員：錢果豐博士（主席）**、周松崗（行政總裁）、鄭海泉*、方敏生*、何承天*、吳亮星*、石禮謙*、施文信*、陳家強教授（財經事務及庫務局局長）**、運輸及房屋局局長（鄭汝樺）**及運輸署署長（黎以德）***

執行總監會成員：周松崗、陳富強、周大滄、何恆光、梁國權、麥國琛及杜禮

* 獨立非執行董事

** 非執行董事