

編號零二四/零九 二零零九年三月十日

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2008年12月31日止年度

經審核業績公告

摘要

財務

- 兩鐵合併後營業額增加 64.9%至 176.28 億港元，經營利潤上升 57.7%至 93.25 億港元
- 物業發展利潤 46.7 億港元
- 基本業務利潤（即不包括重估投資物業及相關遞延稅項的股東應佔淨利潤）81.85 億港元
- 包括重估投資物業及相關遞延稅項後，股東應佔淨利潤 82.84 億港元
- 淨資產增加 7.5%至 2008 年年終的 978.22 億港元
- 淨負債權益比率由 2007 年年終的 48.5%下降至 2008 年年終的 42.1%
- 董事局建議末期股息每股 0.34 港元，全年股息為每股 0.48 港元，增加 6.7%

營運

- 地鐵及九鐵網絡的整合已於 11 月完成
- 已實現超過 3.5 億港元的合併協同效益，較原訂計劃提早
- 隨着兩鐵合併及內部增長，本地鐵路服務乘客量增加 31.6%；機場快綫乘客量上升 4.2%；過境服務乘客量比去年同期增加 1.4%
- 日出康城首都及沙田御龍山銷售成功
- 於 2008 年 4 月批出車公廟物業組合
- 香港政府批准 3 條新鐵路綫（沙田至中環綫、觀塘綫延綫及高速鐵路）
- 深圳市軌道交通四號綫已獲國家發展和改革委員會批准
- 簽訂瀋陽及杭州鐵路項目的原則性協議及簽署北京大興綫的諒解備忘錄
- 獲得斯德哥爾摩地鐵的營運專營權

公司董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至 2008 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	
	2008 年	2007 年
車費收入	11,467	7,115
車站商務及鐵路相關收入	3,449	1,741
租務、管業及其他收入	2,712	1,834
營業額	17,628	10,690
員工薪酬及有關費用	(3,358)	(1,802)
水電費用	(1,020)	(576)
營運鐵路的地租及差餉	(179)	(99)
耗用的存料與備料	(411)	(130)
維修及保養	(856)	(521)
鐵路配套服務	(121)	(86)
車站商務及鐵路相關業務開支	(822)	(410)
租務、管業及其他業務開支	(785)	(540)
項目研究及業務發展開支	(198)	(268)
一般及行政開支	(342)	(183)
其他費用	(211)	(163)
未計折舊及攤銷前經營開支	(8,303)	(4,778)
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤	9,325	5,912
物業發展利潤	4,670	8,304
未計折舊及攤銷前經營利潤	13,995	14,216
折舊及攤銷	(2,930)	(2,739)
合併相關開支	(53)	(193)
未計利息及財務開支前經營利潤	11,012	11,284
利息及財務開支	(1,998)	(1,316)
投資物業的公允價值變動	(146)	8,011
購入附屬公司淨收益	-	187
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	159	99
除稅前利潤	9,027	18,265
所得稅	(747)	(3,083)
年內利潤	8,280	15,182
下列人士應佔：		
— 公司股東	8,284	15,180
— 少數權益	(4)	2
年內利潤	8,280	15,182

	截至 12 月 31 日止年度	
	2008 年	2007 年
年度內已付及擬派發予公司股東的股息：		
— 年內宣派及已支付的中期股息	790	782
— 結算日後擬派發的末期股息	1,925	1,740
	2,715	2,522
每股盈利：		
— 基本	HK\$1.47	HK\$2.72
— 攤薄	HK\$1.47	HK\$2.72

綜合資產負債表（百萬港元）

	於 12 月 31 日	
	2008 年	2007 年
資產		
固定資產		
— 投資物業	37,737	37,723
— 其他物業、機器及設備	77,804	79,444
— 服務經營權資產	15,463	15,250
	131,004	132,417
物業管理權	35	40
在建鐵路工程	658	424
發展中物業	7,895	9,066
遞延開支	1,988	825
預付土地租賃費用	567	581
無控制權附屬公司權益	381	268
聯營公司權益	743	205
遞延稅項資產	11	4
證券投資	471	333
員工置業貸款	10	15
待售物業	2,228	756
財務衍生工具資產	528	273
存料與備料	690	642
應收帳項、按金及預付款項	7,190	5,167
給予物業發展商貸款	3,720	3,532
應收政府及其他關連人士的款項	426	544
現金及現金等價物	793	576
	159,338	155,668
負債		
銀行透支	59	2
短期貸款	1,646	507
應付帳項、應計費用及撥備	5,334	5,412
本期所得稅	450	3
工程合約保證金	224	225
應付關連人士的款項	882	975
貸款及其他債務	29,584	33,541

	於 12 月 31 日	
	2008 年	2007 年
服務經營權負債	10,656	10,685
財務衍生工具負債	305	192
遞延收益	156	515
遞延稅項負債	12,220	12,574
	<u>61,516</u>	<u>64,631</u>
淨資產	<u>97,822</u>	<u>91,037</u>
股本及儲備		
股本、股份溢價及資本儲備	41,119	39,828
其他儲備	56,682	51,186
公司股東應佔權益	<u>97,801</u>	<u>91,014</u>
少數權益	21	23
總權益	<u>97,822</u>	<u>91,037</u>

附註:-

1. 獨立審閱

截至 2008 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。在編制本帳項時所採納的會計政策與 2007 年年度帳項所採用的一致。

3. 保留溢利

截至 2008 年及 2007 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	2008 年	2007 年
於 1 月 1 日結餘	49,992	37,148
公司股東應佔年內利潤	8,284	15,180
於出售物業時撥回經扣除遞延稅項的重估儲備	42	-
宣派或批准股息	(2,530)	(2,336)
於 12 月 31 日結餘	<u>55,788</u>	<u>49,992</u>

4. 物業發展利潤

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2008 年	2007 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	139	861
— 攤分資產	61	363
分佔發展盈餘數額	4,505	7,077
由攤分資產所得的收入	-	21
其他一般費用	(35)	(18)
	<u>4,670</u>	<u>8,304</u>

5. 所得稅

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2008 年	2007 年
本期稅項		
— 年內香港利得稅項撥備	1,021	1
— 年內海外稅項	3	2
	<u>1,024</u>	<u>3</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	(24)	1,402
— 耗用稅務虧損	532	1,608
— 其他	(81)	70
	<u>427</u>	<u>3,080</u>
— 稅率調整對於遞延稅項結餘的影響	(704)	-
	<u>(277)</u>	<u>3,080</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>747</u>	<u>3,083</u>
應佔無控制權附屬公司稅項	16	28
應佔聯營公司稅項	9	1

香港政府於 2008 年 2 月公布將香港利得稅率從 17.5% 下調至 16.5%，適用於集團自 2008 年 12 月 31 日止年度的香港業務，此下調已包括在集團及公司 2008 年的帳項內。因此，2008 年香港利得稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除累計稅務虧損後，按稅率 16.5%（2007 年：17.5%）計算，遞延稅項期初結餘亦據此重新估計。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。

於 2007 年 12 月 31 日止年度內，由於公司及其大部份附屬公司均有累計稅務虧損，可用作抵銷其年度的應課稅溢利，或於年度內持續錄有稅務虧損，因此，於公司及這些附屬公司的綜合損益表中並沒有作出年內香港利得稅撥備。

遞延稅項撥備以香港產生的暫時差異，按香港利得稅率 16.5%（2007 年：17.5%）計算。

6. 股息

董事局建議派發末期股息每股 0.34 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 2009 年 6 月 17 日或該日前後派發予於 2009 年 4 月 14 日營業時間

結束時名列公司股東名冊的股東。公司的大股東財政司司長法團已同意選擇收取股份以代替全部或部分可獲的股息，以確保應付股息總額不超過 50%以現金派發。

7. 每股盈利

每股基本盈利以截至 2008 年 12 月 31 日止年度股東應佔利潤 82.84 億港元（2007 年：151.8 億港元）及年內已發行的加權平均普通股數 5,632,895,671 股（2007 年：5,573,736,592 股）計算。

每股攤薄盈利以截至 2008 年 12 月 31 日止年度股東應佔利潤 82.84 億港元（2007 年：151.8 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 5,636,941,336 股（2007 年：5,578,838,104 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 1.45 港元（2007 年：1.54 港元）。

8. 業務分類資料

百萬港元	營業額		利潤貢獻	
	截至 12 月 31 日止年度 2008 年	2007 年	截至 12 月 31 日止年度 2008 年	2007 年
車務運作	11,467	7,115	2,776	1,355
車站商務及鐵路相關業務	3,449	1,741	2,551	1,258
	14,916	8,856	5,327	2,613
租務、管業及其他業務	2,712	1,834	1,856	1,226
	17,628	10,690	7,183	3,839
物業發展			4,670	8,304
			11,853	12,143
不予分類的公司開支			(788)	(666)
合併相關開支			(53)	(193)
利息及財務開支			(1,998)	(1,316)
投資物業的公允價值變動			(146)	8,011
購入附屬公司淨收益			-	187
應佔無控制權附屬公司及聯營 公司利潤			159	99
所得稅			(747)	(3,083)
			8,280	15,182

由於集團在期內絕大部分主要營運業務均在香港經營，故並無提供任何按地域劃分的分析。

9. 應收及應付帳項

A 集團的應收帳項、按金及預付款項為 71.9 億港元（2007 年：51.67 億港元），其中 58.18 億港元（2007 年：37.74 億港元）與物業發展有關，按有關發展協議或買賣合約條款而到期繳付；另 5.98 億港元（2007 年：6.87 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 日內到期的顧問服務收入。於 2008 年 12 月 31 日，1.97 億港元（2007 年：2.6 億港元）已過期未付，當中 4,900 萬港元（2007 年：8,800 萬港元）超過 30 日過期未付。

B 應付帳項、應計費用及撥備為 53.34 億港元（2007 年：54.12 億港元），大部分為於工程驗證後應繳付的資本性項目開支及應付掉期利息。集團並無因提供鐵路運輸服務而產生重大的應付帳項。於 2008 年 12 月 31 日，11.88 億港元（2007 年：13.54 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. 買賣或贖回本身證券

在截至 2008 年 12 月 31 日止年度內，公司及其附屬公司均概無買賣或贖回集團任何上市證券。

11. 集團資產押記

於 2008 年 12 月 31 日，集團之間接全資附屬公司 — 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 9 億元人民幣的短期銀行貸款額度提供抵押。

除上述所指的押記外，於 2008 年 12 月 31 日概無其他集團資產已作抵押或附帶任何產權負擔。

12. 股東週年大會

公司現擬於 2009 年 6 月 4 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 2009 年 4 月 24 日或該日前後刊發之股東週年大會通告。

13. 公司管治

公司在截至 2008 年 12 月 31 日止年度內，一直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，惟就守則條文第 A.4.1 條而言，公司非執行董事並無特定任期，但須按公司的組織章程細則第 87 及 88 條，在公司的股東週年大會上輪流退任及重選（根據香港法例第 556 章香港鐵路條例第 8 條獲委任者除外）。由於目前有九名董事須遵守輪流退任之規定，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之年期約為三年。

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 2009 年 4 月下旬在公司網站及聯交所網站可供查閱，並於 2009 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	
	2008 年	2007 年
總乘客人次（百萬計）		
—本地鐵路服務	1,205.4	915.8
—過境服務	93.4	8.2
—機場快綫	10.6	10.2
—輕鐵	137.7	11.1
平均乘客人次（千計）		
—本地鐵路服務（周日）	3,514	3,364*
—過境服務（每日）	255.2	252.3**
—機場快綫（每日）	29.0	27.9
—輕鐵（周日）	385.1	378.6**
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	52.9%	55.3%

* 公司及東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫及馬鞍山綫的可比較合計乘客數字（已就轉綫乘客數字作出調整）

** 包括合併前九鐵營運的 2007 年全年乘客數字

管理層回顧及展望

本人欣然報告，公司在 2008 年成績斐然。兩鐵順利合併，我們亦已一一兌現對各有關人士作出的所有承諾。向乘客保證調減票價的承諾，已於兩鐵合併後即時落實，惠及 280 萬名乘客。我們亦承諾向所有前線員工提供職業保障，此目標已在「一間公司，一個團隊」的精神下得以實現。我們定下於兩鐵合併後一年內整合兩個鐵路網絡的計劃。於 2008 年 9 月，九龍塘、美孚及南昌三個轉車站完成整合，令我們較原定時間提早兩個多月完成全個整合計劃。公司在 2008 年的財務業績清楚顯示合併對股東帶來的利益。此外，我們在 2008 年實現超過 3.5 億港元的協同效益，較原定時間為早。兩鐵合併令港鐵成為一家更強大穩健的企業，以更具信心地迎接未來。

兩鐵合併完成後，我們將注意力轉向業務增長。我們分別在香港和海外推行擴展策略。在香港，政府於 3 月和 4 月批准為沙田至中環綫、伸延至黃埔的觀塘綫延綫，以及廣深港高速鐵路（高速鐵路）香港段展開規劃和設計。這些新鐵路綫連同已獲准展開規劃和設計的西港島綫及南港島綫（東段），使公司擁有五個正處於不同發展階段的新綫。我們繼續維持在中國內地和歐洲的擴展步伐，其中北京和深圳以至倫敦的項目都取得進展。此外，我們計劃於杭州和瀋陽進行的項目亦有進展，並已投得斯德哥爾摩地鐵的專營權。

2008 年，公司的財務業績充分反映兩鐵合併的重大效益；同時，我們對經常性業務進行重大改進，包括鐵路、車站商務、投資物業及物業管理各項業務。縱使金融風暴席捲全球，令經濟狀況明顯放緩，但公司的收入仍然增長 64.9%至 176.28 億港元。未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增長 57.7%至 93.25 億港元。另一方面，2008 年的物業發展利潤為 46.70 億港元，較 2007 年減少 36.34 億港元，主要由於 2007

年包含將軍澳城中區的可觀發展利潤。因此，不包括投資物業重估及有關的遞延稅項，股東應佔基本業務淨利潤為 81.85 億港元，較 2007 年微跌 4.5%。香港地產市道明顯放緩，年內錄得投資物業重估虧損 1.46 億港元（扣除遞延稅項及計入因香港利得稅率下調對利得稅的影響後，則錄得盈餘 0.99 億港元），而 2007 年錄得重估盈餘為 80.11 億港元（扣除遞延稅項後為 66.09 億港元）。因此，股東應佔淨利潤為 82.84 億港元。不包括投資物業重估的每股盈利為 1.45 港元，而包括投資物業重估的每股盈利則為 1.47 港元。鑑於經常性業務的財務業績強勁，董事局建議派發末期股息每股 0.34 港元，連同中期股息每股 0.14 港元，全年股息合共每股 0.48 港元，較 2007 年增長 6.7%。

營運回顧

香港鐵路業務

乘客量

於 2008 年，主要因為兩鐵合併，公司的鐵路及巴士客運服務（綜合港鐵系統）的總乘客量較去年增加 56.6% 至 14.851 億人次。按「同比」基準計算，倘與地鐵公司和合併前九鐵公司於 2007 年合計（並已就轉車乘客作出調整）的鐵路和巴士乘客量（可比較合計乘客量）相比，總乘客量則上升 3.6%。

本地鐵路服務，包括地鐵綫（由觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫及迪士尼綫組成）以及九鐵綫（由東鐵綫（不包括過境服務）、西鐵綫及馬鞍山綫組成），錄得總乘客量 12.054 億人次。這個數字較 2007 年增加 31.6%，較對等的可比較合計乘客量上升 4.0%。

2008 年，隨著過境交通的需求不斷上升，羅湖及落馬洲過境服務的乘客量較 2007 年增加 1.4% 至 9,340 萬人次。

儘管香港國際機場的旅客量下跌，但機場快綫的市場佔有率上升，加上往返亞洲國際博覽館的乘客量增加，2008 年的機場快綫乘客量上升 4.2% 至 1,060 萬人次。

輕鐵、巴士及城際客運服務於 2008 年的乘客量合計為 1.756 億人次，較該等服務於 2007 年全年的乘客量增加 2.5%。

市場佔有率

於 2008 年 12 月，公司在專營公共交通工具市場的整體佔有率上升至 42.7%，而去年同月的整體佔有率則為 41.6%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由 2007 年的 62.5% 增加至 63.6%，另外在來往機場交通工具市場的佔有率則由 2007 年的 23.0% 增加至 24.0%。然而，由於競爭持續激烈，過境業務的市場佔有率由 2007 年的 57.0% 下降至 56.2%。

車費收入

在 2008 年，總車費收入為 114.67 億港元，較去年增加 61.2%。由於兩鐵合併後實施票價調減，總車費收入較地鐵公司與合併前九鐵公司於 2007 年的鐵路及巴士服務的合計車費收入輕微減少 0.3%。

本地鐵路服務於 2008 年的車費收入為 79.30 億港元，較去年增加 27.6%。然而，與 2007 年地鐵綫和九鐵綫的合計車費收入（合計車費收入）相比，則輕微下跌 1.0%，主要與兩鐵合併日實施的票價調減及學生乘車優惠擴展至九鐵綫有關，但部分影響已被上述的乘客量上升所抵銷。

在 2008 年，過境服務的車費收入為 22.83 億港元，與該服務在 2007 年的對等 12 個月收入相比，增加 1.2%。而機場快綫於 2008 年的車費收入為 6.73 億港元，較 2007 年增加 2.7%。

在 2008 年，本地鐵路服務每名乘客的平均車費為 6.58 港元，較 2007 年減少 3.0%，因兩鐵合併日實施一次性票價調減所致。過境服務方面，2008 年每名乘客的平均車費為 24.45 港元，較 2007 年輕微減少 0.2%，而 2008 年機場快綫每名乘客的平均車費為 63.47 港元，較 2007 年微跌 1.4%。

吸引乘客

爲了帶動乘客量增長，並滿足顧客對高水平服務的期望，我們繼續針對目標客群提供推廣優惠，同時投放資源提升服務質素和效率。車費優惠包括離島小輪乘客的轉乘特惠，以及將學生票價優惠範圍擴大至覆蓋東鐵、西鐵、馬鞍山綫、輕鐵和港鐵接駁巴士。我們亦提供特別優惠，吸引乘客使用過境服務和機場快綫。爲了進一步提升服務，我們於 2008 年第四季購置五列各有七個車卡的新列車，行走西鐵綫，並已額外訂購十列新車，預計於 2011 年至 2012 年付運，使現有的港島、觀塘、荃灣和將軍澳各綫的列車班次更加頻密。我們的城際客運服務乘客，亦因爲京九／滬九直通車的機車由柴油發動轉爲電氣化而受惠。爲提供舒適清新的環境，我們於東鐵綫推出翻新計劃，爲車站添上清新的色彩以及富有地方文化特色的圖案。

我們爲九龍灣和上環站加建行人通道和天橋，加強與公司鐵路網絡的聯繫。另外，我們加裝了七部「港鐵特惠站」，令其總數於 2008 年底達至 26 部。

服務表現

兩鐵合併後，新的營運協議包含東鐵綫、西鐵綫、馬鞍山綫及輕鐵。於 2007 年 12 月 2 日合併日至 2008 年 12 月 31 日期間，公司的服務表現完全超越政府規定的各項表現水平以及公司本身制訂更爲嚴格的顧客服務目標。列車按照編定班次行走的可靠程度、乘客車程準時程度及列車服務準時程度均達 99.7%或以上。我們一班充滿熱誠的員工的高水準服務表現，再次獲得多個獎項嘉許，包括「2008 年度鐵路大獎」中的「亞太區最佳鐵路獎」、《星島日報》「星鑽服務品牌選舉 2007－公共交通服務大獎」，並連續十年榮獲《壹週刊》頒發的「服務第壹大獎－公共交通工具組別」，以及於香港優質顧客服務協會主辦的「優質顧客服務大獎 2007」選舉中贏得「卓越大獎銅獎」。往來香港與廣州的「九廣通」城際客運服務，榮獲《盛世雜誌》舉辦的「2008 盛世卓越品牌大獎－卓越過境交通服務品牌」。

奧運馬術比賽

年內值得一提的，是港鐵公司於 8 月協助運載運動員、工作人員和觀眾前往香港雙魚河及沙田的奧運馬術比賽場地。我們投入公司各方面的資源，確保乘客安全、準時和舒適地到達比賽場地。

車站商務及鐵路相關業務

在 2008 年，車站商務及鐵路相關業務的收入為 34.49 億港元，較 2007 年增長 98.1%。該收入亦較地鐵公司和合併前九鐵公司同等業務於 2007 年錄得的可比較合計收入（合計非車費收入）增加 33.4%。

車站零售設施於 2008 年的收入，包括免稅店和車站商店租金為 15.46 億港元，較 2007 年增加 210%（與對等的合計非車費收入相比則增加 42.3%）。這項收入增加，主要來自新增的九鐵綫零售商店，尤其是 10 間服務過境旅客的免稅店。其餘增長來自新增的零售設施面積，加上新簽訂租約的租金較高。年內，我們收回部分商店進行翻新，結果 9 個站共有 45 間商店完成有關工程，另外新增了 18 個商品類別。截至 2008 年 12 月 31 日止的商店總數達 1,186 間。於 2008 年 12 月 31 日，車站零售設施的總面積為 51,539 平方米。

在 2008 年，廣告收入為 7.41 億港元，較 2007 年增長 25.0%（與對等的合計非車費收入相比則增長 11.3%）。除合併的效益外，廣告費亦有所提高，我們還推出更多嶄新的廣告形式，包括 5 月在銅鑼灣站低層通道設立經翻新的「廣告廊」，以及開創亞洲先河，在銅鑼灣、尖沙咀和中環站裝設的「數碼扶手電梯廣告屏幕」。

電訊服務於 2008 年的收入為 3.56 億港元，較 2007 年增加 49.0%（與對等的合計非車費收入比較則增加 27.6%）。是項收入增加，主要由於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。撇除這筆一次性款項，收入應較 2007 年增加 13.0%至 2.7 億港元（與對等的合計非車費收入比較則減少 3.2%）。

在 2008 年，顧問服務的收入為 1.58 億港元，較 2007 年減少 18.1%，主要原因是公司對顧問服務採取更專注策略，加上上海地鐵九號綫一期大部分工程已經完成，並已於 2007 年 12 月通車。

物業及其他業務

香港地產市場在 2008 年上半年表現強勁。寫字樓及商舖租務市場均穩步增長。然而，隨著環球信貸市場的不明朗因素導致全球經濟明顯放緩，市場活動於下半年明顯放緩，住宅樓宇售價下調，商業租金也開始出現整固。

物業發展

在 2008 年，物業發展利潤為 46.70 億港元，較 2007 年的 83.04 億港元減少 43.8%，主要由於 2007 年有數目相當可觀的物業發展利潤入帳，尤其是來自將軍澳城中區的發展利潤。物業發展利潤的主要來源是日出康城首都和沙田御龍山相關的利潤，以及銷售君匯港和凱旋門的存貨單位所得收入。此外，還有主要來自東涌站藍天海岸及映灣園和九龍站圓方等機場鐵路沿綫物業所確認的遞延收益。

年內預售售出的物業包括日出康城首都全部 2,096 個單位、沙田御龍山約佔單位總數 1,375 個的 80%或 1,100 個單位，以及東涌水藍·天岸超過 470 個單位。

物業發展招標活動方面，新世界發展有限公司之附屬公司（德誌有限公司）於 4 月成功投得馬鞍山綫車公廟站的物業發展組合。與日出康城第一期首都的做法一樣，公司已支付這個發展項目的一半地價，以換取更大的利潤分成比例。此外，作為西鐵綫的

物業發展代理，我們於 9 月向長江實業（集團）有限公司之附屬公司（建東投資有限公司）批出荃灣西站（七區）物業發展合約。

物業租務、管理及其他業務

在 2008 年，公司的物業租務、物業管理及其他業務收入為 27.12 億港元，較 2007 年增長 47.9%（與對等的合計非車費收入比較則增長 29.8%）。

寫字樓及商舖需求於上半年保持強勁，但增長速度於下半年開始放緩。物業租務收入為 23.46 億港元，較 2007 年增長 48.4%（與對等的合計非車費收入比較則增長 28.8%）。年內，公司旗下商場人流均保持高企。商舖續約或重新出租的租金，平均較舊租約的租金高出 20%。

我們旗下商場的出租率均維持接近 100%。公司於國際金融中心二期 18 個樓層亦全部租出。

於 2008 年 12 月底，按可出租樓面面積計算，公司應佔的投資物業組合包括 221,661 平方米的零售物業，以及 41,059 平方米的寫字樓。

年內，我們繼續為旗下商場進行翻新，以提升其吸引力和競爭力。翻新工程包括重建德福廣場一期戲院。我們的商場榮獲多個本地及國際獎項。九龍站上蓋商場圓方在法國康城舉行的「國際房地產投資交易會」中奪得國際 MIPIM 的榮銜，另獲城市土地學會頒發 2008 年亞太區卓越獎。這個發展項目亦獲得亞太商業房地產大獎的榮譽。德福廣場則贏得《盛世雜誌》頒發的 2008 環保企業大獎，以及《東周刊》的香港服務大獎。

銀座 Mall 於 2007 年 1 月開幕，繼續為北京的商場奠下服務和質素的新典範。商舖續約和重新出租的平均租金收入較 2007 年高出 15%，而出租率達 100%。銀座 Mall 於投入營運的首個全年度內，奪得多個獎項和榮譽，包括在北京市商務局進行的一項顧客滿意度調查中，高踞當地 156 間大型購物中心和百貨公司的第二位。

於 2008 年，公司的物業管理收入為 2.10 億港元，較 2007 年增加 25.0%（與對等的合計非車費收入比較，增加 15.4%）。截至 12 月底，公司管理的住宅單位數目共 73,947 個，而管理的商用面積為 770,556 平方米。在中國內地，我們管理的物業組合樓面面積達 1,158,254 平方米。

八達通與昂坪 360

八達通在 2008 年表現強勁，公司應佔其淨利潤為 1.36 億港元，上升 40.2%。利潤增長，主要由於非運輸服務的零售付款額持續上升。

大嶼山昂坪 360 纜車及昂坪市集於 2008 年的旅客人數逾 160 萬人次，帶來 1.56 億港元的收入。

未來增長

香港

公司正在規劃和建造在香港的五個新鐵路項目，加上已大致完成的九龍南綫（包括新的柯士甸站），全部落成後將使我們的網絡延長約 60 公里。這五條新綫是公司有史以來最大規模的網絡拓展工程，將為公司的未來增長作出顯著的貢獻。

政府於 3 月批准就沙田至中環綫和觀塘綫延綫展開規劃和設計。沙田至中環綫由兩個路段組成。全長 11 公里的東西走廊預計於 2015 年完成，使馬鞍山綫從大圍途經鑽石山伸延至紅磡，並將連接西鐵綫。六公里長的南北走廊預計於 2019 年完工，並將成為香港第四條過海鐵路綫，使東鐵綫由紅磡伸延至港島。初步設計已於 2008 年 9 月展開，以便於 2009 年底根據《鐵路條例》刊憲。

觀塘綫延綫全長三公里，將由觀塘綫現時的油麻地站途經何文田伸延至黃埔，而何文田站將作為連接沙田至中環綫的東西走廊的轉車站。初步設計已於 6 月展開，並將於 2009 年初完成。整個項目預計於 2015 年完成。

政府於 4 月邀請公司就高速鐵路展開規劃和設計，這有助進一步鞏固香港作為中國南大門的策略地位。全長 26 公里的高速鐵路將提供過境的高速鐵路服務，將香港連接至深圳、廣州和內地新建的高速城際鐵路網絡。通車後，前往深圳福田的車程只需 14 分鐘，而前往廣州也只需 48 分鐘。這個項目已於 2008 年 11 月 28 日刊憲，預計於 2009 年底開始動工，並於 2015 年完成。

隨著政府於 2007 年 12 月宣布支持南港島綫（東段）的規劃和設計，初步設計已於 2008 年 2 月展開，將於 2009 年初完成。最終藍圖將於 2009 年較後時間提交政府審閱和刊憲。

西港島綫已於 2007 年 10 月根據《鐵路條例》刊憲。我們與地方社區保持密切溝通，聽取意見，務求在設計上兼顧地區傳統特色 and 市區重建機會，以求開創一條「社區鐵路」。詳細設計已於 2008 年初展開，預計於 2009 年動工，並於 2014 年完成。

除上述的五條新鐵路綫外，在 2008 年，連接現時東鐵綫尖東站與西鐵綫南昌站的九龍南綫（包括新的柯士甸站）取得理想進展。包括隧道鑽挖工程在內的主要土木工程已大致完成，而柯士甸新站的裝修工程亦快將完成。這條鐵路綫預計於 2009 年下半年通車。

將軍澳綫支綫第二期施工的進度亦符合預期，預計於 2009 年第二季完成，以配合日出康城首都入伙。

香港項目融資

正如過往所述，這些新鐵路項目將採用切合其本身情況的不同融資模式。對於將採用現金資助模式的西港島綫，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，其餘佔總現金資助的大部分資金，我們正與政府進行磋商。

南港島綫（東段）及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，將物業發展權授予公司。我們已選擇合適的用地，並繼續就發展權與政府進行磋商。

九龍南綫、沙田至中環綫及高速鐵路將採用兩鐵合併所用的服務經營權模式。在這個基礎上，香港立法會財務委員會於 5 月通過撥款 24 億港元，以投入沙田至中環綫的設計和地盤勘測工程，另於 7 月撥款 28 億港元為高速鐵路進行類似工作。於 2008 年 11 月 24 日，我們與政府簽訂委託協議，據此，政府委託公司就沙田至中環綫和高速鐵路

展開設計工作，費用由政府承擔。政府將於適當時候安排該兩條鐵路綫進一步的工程撥款。九龍南綫的建造工程由九鐵公司按兩鐵合併協議進行出資。

中國內地及海外

公司在中國內地及海外的項目繼續取得良好進展。

中國內地

在北京，由港鐵公司（49%）、北京市基礎設施投資有限公司（2%），及北京首都創業集團有限公司（49%）組成的公私合營公司，在北京地鐵四號綫項目的建造工程上取得穩定進展，並預計於 2009 年第四季通車。港鐵公司亦聯同公私合營公司的夥伴，於 2008 年 11 月 27 日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 公里的北京地鐵大興綫的營運及維修項目簽署了諒解備忘錄。公司繼續就大興綫的特許經營協議作進一步磋商。

深圳方面，深圳市軌道交通四號綫項目已獲國家發展和改革委員會批准。公司現正辦理有關簽署特許經營協議的程序，近期內可以完成並簽署該協議。我們將全面開展四號綫的工程建設。同時，著手安排接管四號綫一期的有關工作。

公司繼續在中國內地其他城市尋求投資機會。

於 2008 年 7 月獲選為項目的「優先談判對象」後，公司於 2009 年 1 月與杭州市政府及杭州市地鐵集團有限責任公司簽訂沒有約束力的原則性協議，就杭州地鐵一號綫項目以公私合營模式，進行投資、建設及為期 25 年的營運。公司同時與上述訂約夥伴簽訂策略性協議，探討杭州地鐵沿綫的物業發展機會。另外，公司與瀋陽市政府的磋商取得進展，於 2008 年 11 月與瀋陽市政府及瀋陽地鐵集團有限公司，就合作營運全長 50 公里的瀋陽地鐵一、二號綫及未來鐵路綫的投資機會，簽訂沒有約束力的原則性協議。此外，我們簽訂了另一份沒有約束力的協議，就一、二號綫的沿綫物業發展機會展開規劃和探討。公司現正就特許經營協議於杭州和瀋陽市進行進一步磋商。

歐洲

在英國，公司佔半數股權的聯營公司 London Overground Rail Operations Limited 於 2007 年 11 月接手經營 London Overground，為該條鐵路帶來穩步的改善。營運表現有所提升，共有 31 個車站進行了車站改進工程。

在瑞典，公司於 2008 年 8 月入標競投斯德哥爾摩地鐵的專營權，並於 2009 年 1 月獲批這個全長 108 公里、共 100 個車站的鐵路系統為期八年的專營權。

財務回顧

在兩鐵合併的全年效應下，集團於 2008 年來自經常性業務的收入和經營利潤錄得強勁增長。總車費收入增長 61.2%至 114.67 億港元，其中 79.30 億港元來自本地鐵路服務、22.83 億港元來自過境服務、6.73 億港元來自機場快綫，及 5.81 億港元來自輕鐵、城際客運和巴士服務。非車費收入增長 72.3%至 61.61 億港元，其中 34.49 億港元來自車站商務及鐵路相關業務，而 27.12 億港元來自物業租務、管業及其他業務。因此，2008 年的總收入增長 64.9%至 176.28 億港元，總經營成本則上升 73.8%至 83.03 億港元。未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增加 57.7%至 93.25 億港元，但由於兩鐵合併時調減票價及合併前九鐵業務的盈利率較低，經營毛利率則由 2007 年的 55.3%降至 2008 年的 52.9%。

由於將軍澳城中站的可觀物業發展利潤在 2007 年入帳，加上樓價在 2008 年後期回落，2008 年的物業發展利潤減少 43.8%至 46.70 億港元，其中主要是來自首都和御龍山的利潤。未計折舊及攤銷前的經營利潤因此輕微減少 1.6%至 139.95 億港元。折舊及攤銷增加 7%至 29.30 億港元，主要因為兩鐵合併的緣故；而合併相關開支則減少 72.5%至 5,300 萬港元。利息及財務開支增加 51.8%至 19.98 億港元，主要與兩鐵合併帶來的債務利息，及兩鐵合併中須支付的每年定額付款資本化所產生的名義利息開支有關。港鐵應佔八達通控股有限公司及 London Overground Rail Operations Ltd 合計利潤達 1.59 億港元。而相對 2007 年錄得 80.11 億港元的豐厚收益，投資物業於期內錄得非現金重估虧損 1.46 億港元。綜合以上所述，除稅前利潤較 2007 年減少 50.6%至 90.27 億港元。

受到利潤下降，及所得稅率由 17.5%調低至 16.5%對遞延稅項的影響，所得稅減少 75.8%至 7.47 億港元。2008 年公司股東應佔利潤因此減少 45.4%至 82.84 億港元，即每股 1.47 港元，而 2007 年為每股 2.72 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 4.5%至 81.85 億港元，即每股 1.45 港元，而 2007 年為每股 1.54 港元。正如之前所述，這是由於經常性業務的利潤增長強勁，但物業發展利潤較去年為低，令整體利潤下降。

在集團資產負債表中，淨資產由 2007 年 12 月 31 日的 910.37 億港元增加 7.5%至 2008 年 12 月 31 日的 978.22 億港元。資產總值由 1,556.68 億港元增至 1,593.38 億港元，主要是由於與物業發展有關的應收帳項及待售物業均有所增加，加上投資香港及中國內地的新鐵路項目所致。負債總額由 2007 年的 646.31 億港元減至 615.16 億港元，主要是因為未償還貸款及遞延收益均見減少。若計入服務經營權負債作為債務的一部分，集團的淨負債權益比率從 2007 年底的 48.5%改善至 2008 年底的 42.1%。

集團於 2008 年的流動現金狀況因兩鐵合併而增強，來自鐵路及相關業務的現金流入淨額增加 49.3%至 89.21 億港元。物業發展業務的收入為 44.48 億港元。集團亦收到政府的西港島綫項目資助 4 億港元，以及其無控制權附屬公司及聯營公司所償還的貸款及派發的股息共 1.32 億港元。不包括非經常性兩鐵合併付款，現金流出額增加 88%至 98.87 億港元，主要與新鐵路項目、兩鐵合併後鐵路網絡擴大令資本開支增加、繳付車公廟物業發展項目的一半地價，及服務經營權的每年定額付款有關。因此，2008 年錄得 36.98 億港元的現金流入淨額，主要用以減債。

董事局建議派發末期股息每股 0.34 港元，連同中期股息每股 0.14 港元，全年股息合共每股 0.48 港元，較去年增加 0.03 港元或 6.7%。一如往年，財政司司長法團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應付股息總額不超過 50%。

人力資源

員工的全情投入、專業精神和悉心服務，是公司成功的基石。在完成兩鐵合併後，公司以建立「一間公司、一個團隊」的企業文化為目標，於 2008 年 3 月 1 日為 12,000 名香港員工順利推行新的職級及薪酬架構以及統一的聘用條款。員工的甄選和委任程序亦於 4 月完成。

為迎接兩鐵合併後的挑戰，我們在年內推行廣泛的培訓和發展計劃，特別是在有關鐵路安全、鐵路營運和保養、多元技能、員工調配和新入職員工等範疇內。此外，我們

為北京地鐵四號綫項目和深圳市軌道交通四號綫項目的內地新聘員工提供完善培訓，包括安排他們前來香港受訓，為這兩大重要新項目作好營運準備。為配合公司未來的需求，我們繼續重點推行多項管理及領導才能培訓計劃，包括「行政管理人員計劃」及對象為香港特區及中國內地畢業生的「見習管理人員計劃」。

隨著香港鐵路網絡不斷擴展，新鐵路綫的規劃、建造和營運均需要大量人力資源的配合。為了應付這些需要，我們已於 2008 年全力展開人力資源策劃及一連串的招聘活動，進展良好。

展望

全球和香港的經濟狀況仍然不明朗，而 2009 年香港的經濟預期會出現負增長。在這種情況下，我們對 2009 年的前景抱持審慎態度。

我們鐵路業務的抗跌性較強，但依然會受到失業率影響。隨著九龍南綫和連接日出康城的將軍澳支綫通車，我們將可受惠於乘客量的額外增長。票價將於 2009 年 7 月按照票價調整機制的條款進行檢討。根據商定的機制，如計算後的調整百分比於± 1.5%以內，則毋須於該年進行調整，但有關的調整百分比將結轉至下一年。我們的廣告業務較受經濟環境的影響，加上 2008 年入帳的一次性電訊服務解約收入將不會在 2009 年復現，以上因素將令這兩項業務在 2009 年面對更大挑戰。

車站商務及物業租務業務的表現主要取決於續約和新租約的租金水平，而租金水平則取決於市況。

物業發展業務方面，日出康城第二期第一階段的 1,688 個單位可望於 2009 年下半年獲發入伙紙。由於此項目的利潤攤分是以攤分資產而非銷售額為基礎，故將以港鐵公司在入伙紙發出日應佔第一階段單位的市值，在扣除給予發展商免息貸款的應算利息補貼後入帳。

公司會按市況和其他因素的商業考慮而決定推出發售烏溪沙銀湖天峰和大圍維修中心上蓋物業發展的時間。

我們的拓展業務將於 2009 年達致多個里程碑。在香港，將軍澳南支綫將於 2009 年中通車，而九龍南綫將於下半年通車。在中國內地，北京地鐵四號綫項目將於 2009 年第四季投入營運；而在斯德哥爾摩，我們預計將於 11 月接手經營斯德哥爾摩地鐵的專營權。

面對經濟上種種不明朗因素，我們繼續專注成本控制，並維持充裕的資金周轉能力。

最後，本人謹藉此機會衷心感謝各董事及全體 14,000 位同事在過往的一年發揮幹勁和敬業樂業的精神。他們是港鐵的英雄。

承董事局命
周松崗
行政總裁

香港，2009 年 3 月 10 日

以上有關截至 2008 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料並不構成集團截至 2008 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 2008 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2009年4月3日至4月14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2009年4月2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2009年6月17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)、張佑啟教授*、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(黃志光)**

執行總監會成員：周松崗、柏立恒、陳富強、何恆光、梁國權、麥國琛及杜禮

* 獨立非執行董事

** 非執行董事