

## 行政總裁回顧及展望

「公司於2009年上半年的財務業績，反映經常性業務表現穩定，而物業發展亦締造佳績。」

### 致各有關人士：

本人欣然公布港鐵公司2009年首六個月的業績。儘管全球經濟衰退，對香港經濟帶來衝擊，但公司的鐵路、車站商務及鐵路相關業務、物業租務及管業等經常性業務仍然表現穩健，而物業發展業務亦保持堅穩。2009年上半年，我們繼續實踐兩鐵合併帶來的協同效益，並加強在香港及海外擴展業務的動力。

在香港，我們於2009年7月13日與香港特區政府簽署項目協議，使西港島綫的建造工程得以展開。由港鐵公司投資、建造及營運的南港島綫(東段)及觀塘綫延綫，其設計工作取得進一步進展。而由政府出資興建的廣深港高速鐵路香港段(高速鐵路)及本地沙田至中環綫(沙中綫)，其設計工作亦進展良好。新建成的將軍澳綫康城站已於2009年7月26日投入服務，而九龍南綫連同新建成的柯士甸站將於2009年8月16日通車。

在中國內地，我們於2009年3月18日就深圳市軌道交通四號綫項目訂立特許經營協議，並於2009年5月7日就瀋陽地鐵一、二號綫的營運及維修項目訂立特許運營承包協議。

海外方面，港鐵公司全資擁有的附屬公司於1月獲得斯德哥爾摩地鐵的專營權。專營權由2009年11月2日開始，為期八年。於6月，港鐵公司佔六成股權的附屬公司Metro Trains Melbourne (MTM)獲選為墨爾本鐵路營運服務的首選承辦商。

公司於2009年上半年的財務業績，反映經常性業務表現穩定，而物業發展亦締造佳績。在經濟衰退的環境下，公司的收入上升1.2%至86.30億港元，未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤則略升至47.99億港元。相對2008年同期的3.48億港元，物業發展利潤達21.47億港元，主要來自確認與九龍站君臨天下最終與物業發展商攤分的利潤，以及進一步確認來自御龍山及首都已售單位最後一期付款所得的利潤。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增加42.9%至39.03億港元。除稅前投資物業重估價值變動為7.12億港元(除稅後為5.95億港元)，而2008年上半年的除稅前物業重估盈餘為20.80億港元。因此，股東應佔淨利潤為44.98億港元，較2008年同期下跌4.1%，每股盈利下跌4.8%至0.79港元。董事局宣布派發中期股息每股0.14港元。

## 香港鐵路業務

「公司在專營公共交通工具市場的整體佔有率於2009年首五個月增加至42.0%。」



### 乘客量

於2009年上半年，公司的鐵路及巴士客運服務(綜合港鐵系統)總乘客量較去年同期上升0.7%至7.264億人次。

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)、西鐵綫及馬鞍山綫組成的本地鐵路服務，錄得總乘客量5.867億人次，較2008年上半年的乘客量增加0.3%。但自5月開始，受人類豬型流感疫情及部分學校提前放假的影響下，乘客量則出現下降。本地鐵路服務於2009年上半年的周日平均乘客量為347萬人次，較去年同期上升0.7%。

於2009年上半年，羅湖和落馬洲過境服務的乘客量為4,580萬人次，較2008年同期微跌0.4%。

機場快綫於2009年上半年的乘客量較去年同期顯著下跌11.5%至460萬人次，主要由於航空旅客量下跌所致。

輕鐵、巴士及城際客運服務於2009年上半年的乘客量合計為8,930萬人次，較該等服務於去年同期的乘客量增加5.3%。

整體上，綜合港鐵系統於2009年上半年的周日平均乘客量為420萬人次。

在網絡擴展方面，將軍澳綫康城站已於2009年7月26日啟用。九龍南綫連同新建成的柯士甸站將於2009年8月16日投入服務，為西鐵綫與東鐵綫建立策略性的連繫，而紅磡站則成為兩綫的轉車站。

### 市場佔有率

公司在專營公共交通工具市場的整體佔有率於2009年首五個月由去年同期的41.6%增加至42.0%。在這個總額之中，我們在過海交通工具市場的佔有率由2008年同期的62.6%增加至63.4%；而由於過境業務競爭持續激烈，我們的市場佔有率由2008年同期的56.6%下降至55.4%。

### 車費收入

於2009年上半年，總車費收入為55.27億港元，較去年同期輕微減少1.2%。

由於學童半價優惠自2008年9月28日起推廣至東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫，本地鐵路服務於2009年上半年的車費收入較2008年同期微跌0.5%，至38.29億港元，每名乘客的平均車費則微跌0.8%，至6.53港元。

過境服務方面，2009年上半年每名乘客的平均車費為24.75港元，較2008年同期輕微增加2.0%。而機場快綫方面，每名乘客的平均車費則減少3.3%至62.56港元，主要由於乘客組合改變所致。

公司於2009年第二季度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%，較觸發票價調整的±1.5%為低，因此計算所得的0.7%票價升幅將結轉至2010年的票價調整機制運算之中。

## 行政總裁回顧及展望

2009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%	99.8%
— 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%
— 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	1,928,587
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	500,000	2,838,006
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	21,000
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%	99.8%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.8%
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、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.5%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.6%
— 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%	99.8%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.9%
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%	99.8%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.8%
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次	0.3次
— 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%	99.7%
— 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	99.9%
六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	100.0%

\* 自2008年9月28日開始加入東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫

## 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。

公司於2009年上半年提升服務水平，包括進行廣泛的車站範圍提升計劃、完成安裝機場快綫列車上的WiFi設備，並作出多項改進以方便殘疾人士進出公司的網絡。為應付人類豬型流感傳染病對公眾衛生帶來的威脅，公司透過廣泛的宣傳活動，教育顧客及員工採取預防措施，同時成立抗流感指揮隊，以落實一系列風險紓減措施。公司及時採取的措施包括加強衛生及清潔程序、提供個人防護裝備，以及透過車站的顯示系統公布相關訊息。

## 車站商務及鐵路相關業務

「於2009年上半年，車站商務及鐵路相關業務的收入為16.53億港元，較2008年同期增加0.5%。」

於2009年上半年，車站商務及鐵路相關業務的收入為16.53億港元，較2008年同期增加0.5%。

車站零售設施於2009年上半年的收入為7.93億港元，較2008年同期增加2.5%。收入增加，主要因為機場快綫、東涌綫和東鐵綫的商店進行重新規劃及翻新，以及於2009年上半年續約或再出租的店舖租金有所上升。期內共有41間分佈於11個車站的商店完成翻新工程，並引入七個新商品類別。於2009年6月30日，店舖總數為1,209間，車站零售設施總面積達51,726平方米。

期內我們繼續致力提供卓越服務，因而再度贏得多項殊榮。港鐵公司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」，同時亦連續第三年奪得《星島日報》「星鑽服務品牌選舉2008 — 最佳公共交通服務大獎」。其他獎項包括連續11年榮獲《壹週刊》頒發的「服務第壹大獎 — 公共交通工具組別」、連續五年榮獲《東周刊》頒發的「2009年香港服務大獎 — 公共交通組別」及連續兩年獲該週刊頒發「企業社會責任大獎」、連續第二年獲《盛世雜誌》頒發「盛世環保企業大獎」，並獲得由香港品牌發展局及香港中華廠商聯合會聯合頒發的「2008香港服務名牌獎」。



2009年上半年的廣告收入為2.70億港元，較2008年同期減少22.0%，這主要由於經濟環境欠佳，令客戶減少廣告開支所致。於5月，我們在10個繁忙的車站安裝60對65吋高清等離子電視，以引進新的廣告形式。現時，我們共有21,152個車站廣告點、24,629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66個展覽及陳列場地。

## 行政總裁回顧及展望

電訊服務於2009年上半年的收入為1.32億港元，較2008年同期增加2.3%。一家香港的主要電訊營運商在3月推出先進的2G/3G流動網絡，讓乘客於公司的鐵路系統內享有高達21Mbps的高速數據服務。2009年6月，3G流動電話已全面覆蓋四個西鐵車站，而其餘的西鐵車站將於第三季完成3G

的覆蓋。我們亦透過出租鐵路物業的天台，以供安裝全球定位系統及微波天線系統，從而開拓新的收入來源。

於2009年首六個月，對外顧問服務的收入為8,500萬港元，較2008年同期增加32.8%。

## 物業及其他業務

「於2009年首六個月，物業發展利潤為21.47億港元，較2008年同期錄得的3.48億港元大幅上升。」



### 概況

今年年初，香港地產市場出現了一定程度的整固。儘管整體經濟只是輕微改善，但低息環境及信心回升，帶動房地產市場於2009年第二季逐漸恢復，價格和成交量回升。

### 物業發展

公司把握物業市場復甦的時機，於5月推出預售烏溪沙銀湖•天峰，市場反應良好。在銀湖•天峰的2,169個單位中，約85%已經售出。另於2009年7月17日推出預售的日出康城領都A期，亦反應良好，至今已售出全部1,688個單位。

於2009年首六個月，物業發展利潤為21.47億港元，較2008年同期錄得的3.48億港元大幅上升。如以往所述，能否確認任何期間的物業發展利潤，部分須視乎可將利潤入帳的項目數目而定。於2009年上半年，物業發展利潤主要

來自確認君臨天下最終與物業發展商難分的利潤，以及在收取御龍山及首都單位買家最後一期付款後進一步入帳的利潤。

### 物業租務、物業管理及其他業務

期內，物業租務、物業管理及其他業務之總收入為14.50億港元，較2008年同期增加12.4%。

儘管市場對寫字樓及商舖的需求偏軟，公司的物業租金收入仍然上升11.6%至12.49億港元，主要原因是圓方二期於2008年11月啟用，以及整體商場續約租金平均上升4.6%。於2009年6月30日，我們旗下零售物業的出租率為98%，而寫字樓則全部租出。

公司在香港的高級商場圓方獲得第十三屆威比獎之特別名譽獎及亞太廣告節金蓮花獎。圓方亦繼續榮獲國際獎譽，於2009年5月在Cityscape 亞洲地產大獎中奪得最佳商業/零售發展項目獎(Best Commercial/Retail Development)。

## 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	現況	預計 落成日期
<b>九龍站</b>						
第五、六及七期 (圓方, 環球貿易廣場, 天璽, 香港W酒店, 港景滙)	新鴻基地產發展有限公司	商場	82,750		於2000年 9月批出	2006–2010年 分期落成
		寫字樓	231,778			
		服務式住宅	72,472			
		酒店	95,000			
		住宅	21,300			
		幼稚園	1,045			
		停車場		1,683*		
<b>將軍澳站</b>						
五十六區	新鴻基地產發展有限公司	住宅	80,000		於2007年 2月批出	2011年
		酒店	58,130			
		商場	20,000			
		寫字樓	5,000			
		停車場		360		
<b>康城站</b>						
第二期 (領都)	長江實業(集團)有限公司	住宅	309,696		於2006年 1月批出	2009–2011年 分期落成
		幼稚園 停車場	800	905		
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	2012年
<b>烏溪沙站</b> (銀湖•天峰)						
	信和置業有限公司	住宅 商場 幼稚園 停車場	168,650 3,000 1,000	309	於2005年 7月批出	2009年
<b>大圍維修中心</b>						
	長江實業(集團)有限公司	住宅 停車場	313,955	711	於2006年 4月批出	2009–2011年 分期落成
<b>車公廟站</b>						
	新世界發展有限公司	住宅 商場 幼稚園 停車場	89,792 193 670	253	於2008年 4月批出	2012年
<b>屯門站*</b>						
	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
<b>荃灣西站TW7*</b>						
	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

\* 車位數目尚待確定

# 作為政府的物業發展代理人

## 待批出之物業發展組合<sup>附註1和2</sup>

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
<b>康城站</b>	6–10	住宅	1,025,220 – 1,035,220		2009–2015年	2019年
		商場 停車場	39,500 – 49,500	3,303 (上限)		
<b>大圍站</b>	1–2	住宅	190,480		尚待確定	尚待確定
		商場 幼稚園 停車場	62,000 1,110	713		
		住宅 商場 停車場	91,051 205	267		
<b>柯士甸站</b> 地塊C及D	1	住宅 停車場	119,116	285	2009年	2013年

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。

## 行政總裁回顧及展望

於2009年上半年，公司的物業管理收入為1.14億港元，較2008年同期增加10.7%。截至6月底，公司管理的住宅單位數目共77,280個，而管理的商用面積為749,590平方米。

於2007年1月開幕的銀座Mall，為北京奠下商場服務和質素的新典範。該商場於2009年上半年的租用率維持接近100%。銀座Mall廣獲讚許及屢奪獎譽，當中包括由首都社會治安綜合治理委員會辦公室、北京市人民政府國有資產監督管理委員會、北京市公安局、北京市工商行政管理局合辦的「首都平安示範商場」獎。

於2009年6月30日，按可出租樓面面積計算，公司的投資物業組合包括222,189平方米的零售物業，41,059平方米的寫字樓以及10,402平方米的其他用途房地產。

### 八達通

八達通透過與新洽商代表合作，繼續招攬中小型零售商戶，積極擴展零售商戶網絡。截至6月底，在香港採用八

達通服務的商戶已超過2,500個(包括由八達通委任的洽商代表所服務的商戶)。八達通卡的流通量已增至1,950萬張，而每日平均使用量及交易金額分別達1,070萬次及9,420萬港元。

公司於2009年上半年應佔八達通的淨利潤為6,800萬港元，較2008年同期下跌12.8%，主要由於國際業務收入下降所致。

### 昂坪360

大嶼山昂坪360纜車及昂坪市集，於2009年首六個月帶來8,700萬港元的收入，較2008年同期增加27.9%。儘管期內的入境旅客數字大幅下跌，但昂坪360仍錄得逾745,000旅客人次。於4月，昂坪360推出水晶車廂，是全球首批以整幅透明物料裝配車廂底部的纜車車廂，廣受遊客歡迎。同月，昂坪360的纜車營運部取得ISO 9001:2008認證。

## 香港網絡拓展

「九龍南綫的工程進展迅速，將策略性地銜接現時的東鐵綫與西鐵綫……」

### 香港

於今年上半年，公司在香港的五個新鐵路項目之規劃和施工均取得良好進展，連同已竣工的九龍南綫，公司的鐵路網絡將延長約60公里。



九龍南綫的工程進展迅速，將策略性地銜接現時的東鐵綫與西鐵綫，成為一條貫通東西的主要鐵路幹綫，並以紅磡站為轉車站。九龍南綫上的柯士甸站及其他相關工程的法定視察工作已全部完成，並將於2009年8月16日投入服務。

將軍澳綫第二期已於2009年第二季完工，新建成的康城站亦於7月26日啟用，以配合日出康城首都入伙。將軍澳綫第二期的通車，標誌著將軍澳綫全面落成，將客運鐵路服務帶進不斷發展的新社區。

西港島綫已於2007年10月根據《鐵路條例》刊憲。我們與地方社區緊密溝通，聆聽意見，使設計能兼顧地區傳統特色 and 市區重建機會，以開創一條「社區鐵路」。公司與政府於2009年7月13日簽署西港島綫工程項目協議，據此公司將獲撥款122.52億港元以進行項目的建造工程。如該綫若干部分的實際資本性支出較現時預測的為低，則部分撥款須退回政府。除此筆撥款外，公司亦曾於2008年2月19日獲政府

資助4億港元，以進行西港島綫的詳細設計。這些撥款將使公司取得較加權平均資金成本高1%至3%的投資回報。西港島綫的建造工程已經展開，並預期於2014年通車。

南港島綫(東段)已於2009年7月24日刊憲。該路綫的詳細設計已經展開，並預計於2015年通車。

其他新鐵路項目的規劃及設計亦繼續進行。2009年上半年內，高速鐵路的詳細設計及沙中綫的初步設計進展良好。觀塘綫延綫的初步設計亦已於6月完成，並預計於今年下半年刊憲及進行詳細設計。

## 中國內地及海外拓展

「公司在中國內地及海外的項目繼續取得良好進展。」



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，即將完成北京地鐵四號綫的建造工程，準備於2009年第四季通車。路軌鋪設工程已全部完成，而現正繼續進行訊號測試、列車試運行及車站的運作測試等準備工作。

在深圳，我們於3月與深圳市政府就深圳市軌道交通四號綫項目簽署了特許經營協議。於6月底，深圳市軌道交通四號綫二期的土木工程已完成82%，而大部分的機電合約亦已批出。公司將於2010年中接手營運深圳市軌道交通四號綫一期，而到2011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。

此外，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取得進展，並於5月簽署特許運營承包協議，同時亦就一、二號綫沿綫的車站上蓋物業發展機會簽署一份框架協議。



## 行政總裁回顧及展望

### 海外

在英國，公司佔半數股權的聯營公司London Overground Rail Operations Ltd自2007年11月接手經營London Overground後，使該鐵路的服務穩步改善。

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，專營權為期八年。儘管現時之營運商對招標當局採取法律行動，但在得到招標當局保證後，我們繼續調配資源為11月接手經營權作好準備。在澳洲，由港鐵公司(60%)、John Holland Melbourne Rail Franchise Pty Ltd (20%)及United Group Rail Services Ltd (20%)組成的附屬公司MTM獲選為首選承辦商，以營運墨爾本鐵路八年，並有可能續期七年。雙方正繼續洽談，希望可於短期內就最終的特許權條款達成協議，並於2009年12月開始營運。

### 財務回顧

儘管全球經濟下滑，集團於2009年上半年的財務業績顯示其抗跌力較強的特性，總收入較去年同期增加1.2%至86.30億港元。總車費收入下跌1.2%至55.27億港元，主要因為機場快綫乘客量下跌11.5%，以及學生乘車優惠自去年9月起推廣至前九鐵系統。來自車站商務及鐵路相關業務的收入增加0.5%至16.53億港元，當中大部分業務均有輕微增長，只是廣告業務深受經濟下滑影響而錄得22%的收入下跌。物業租務、管業及其他業務收入上升12.4%至14.50億港元，主要因圓方二期(於2008年11月開幕)之租金收入，以及續約租金上調所致。

2009年上半年未計折舊及攤銷前的經營開支較去年同期增加2.7%至38.31億港元，主要因為員工開支和維修成本上升，加上庫存與後備材料的消耗增加所致。兩鐵合併為公司帶來進一步協同效益的進展順利，預期每年4.50億港元的協同效益可於本年內提前實現。因此，上半年未計折舊及攤銷前的鐵路及相關業務經營利潤輕微上升0.1%至47.99億港元，而經營毛利率則由56.2%下跌至55.6%。

2009年上半年的物業發展利潤為21.47億港元，主要包括來自君臨天下最終與物業發展商攤分的利潤以及御龍山及首都有關的收益，其中御龍山及首都合佔12.27億港元。未計折舊及攤銷前的經營利潤較去年同期增加35.0%至69.46億港元。

2009年上半年的折舊及攤銷開支下跌3.5%至14.64億港元，主要原因是若干資產已於去年底完全折舊。合併相關開支(包括不可資本化的合併後整合開支)減至700萬港元。淨利息及財務開支減少20.8%至8.54億港元，主要由於借貸成本下降以及未償還債務減少所致。除稅前的投資物業公允價值較2008年底增加7.12億港元，而除稅後則為5.95億港元，去年同期的除稅前及除稅後投資物業公允價值增加分別為20.80億港元及17.37億港元。

連同應佔八達通控股有限公司及London Overground Rail Operations Ltd的利潤共7,400萬港元，公司於2009年上半年的除稅前利潤增加15.1%至54.07億港元。本年度的所得稅為9.10億港元，而去年則為800萬港元。去年甚低的所得稅額乃由於香港利得稅稅率於2008年由17.5%調低至16.5%，使遞延稅項負債獲得7.04億港元的一次性調減。因此，2009年上半年的股東應佔淨利潤為44.98億港元，較去年同期下跌4.1%。每股盈利則由0.83港元下跌至0.79港元。撇除投資物業重估盈餘及其相關的遞延稅項，基本業務淨利潤增加42.9%至39.03億港元，而按相同基準計算的每股盈利則由0.49港元增至0.69港元。按除稅前基準計算，基本業務除稅前淨利潤由26.17億港元上升79.4%至46.96億港元。

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。公司的大股東財政司司長法團已同意收取股份作為應得股息，以確保公司以現金派發的股息不超過股息總額50%。

集團的資產負債狀況進一步加強，於2009年6月30日的淨資產增加3.7%至1,014.09億港元。資產總值增加0.2%至1,597.08億港元，主要來自投資物業重估盈餘7.12億港元，以及深圳市軌道交通四號綫項目、其他新鐵路支綫及改善工程所涉及的資本性開支。應收帳項、按金及預付款項減少13.90億港元，主要由於收取了御龍山、首都、都會駅及城中駅等物業發展項目的帳項。期內，集團運用從業務所得的淨現金來償還貸款，令借貸總額由312.89億港元減少至278.80億港元。因此，計入服務經營權負債作為債務一部分的集團淨負債權益比率由2008年12月31日的42.1%下降至2009年6月30日的37.0%。

集團於2009年上半年來自鐵路及相關業務的淨現金流入額增加2.1%至47.71億港元。於支付稅款1.94億港元後，上半年來自經營活動的淨現金流入額為45.77億港元；而主要由御龍山、首都、都會駅和城中駅等物業發展項目所帶來進一步的現金流入額為25.23億港元。計入淨出售證券投資所得款項2.40億港元，以及收取八達通控股有限公司4,000萬港元股息後，集團的現金流入額減少11.8%至73.80億港元，主要原因是來自物業發展業務的現金收入減少，以及公司於2008年2月收取政府4億港元的撥款以進行西港島綫的詳細設計。期內，資本性開支的現金流出額由去年同期的14.29億港元增至18.88億港元，主要由於增加購入營運鐵路資產所致。於扣除物業項目的開支3.05億港元、投資於瀋陽地鐵一、二號綫聯營公司的5,500萬港元、淨利息開支6.57億港元、合併相關開支1,200萬港元、股息派付9.62億港元及其他營運資金付款後，2009年上半年所得的現金淨額為35.05億港元，其中32.77億港元用作償還債務，令現金及現金等價物淨額增加2.28億港元。

## 融資活動

資本市場與銀行市場的融資狀況於2009年上半年有所改善，流動資金增加，風險承受力加強，息差收窄，債券發行額亦見提高，但仍偏重於質素較佳及評級較高的債券。

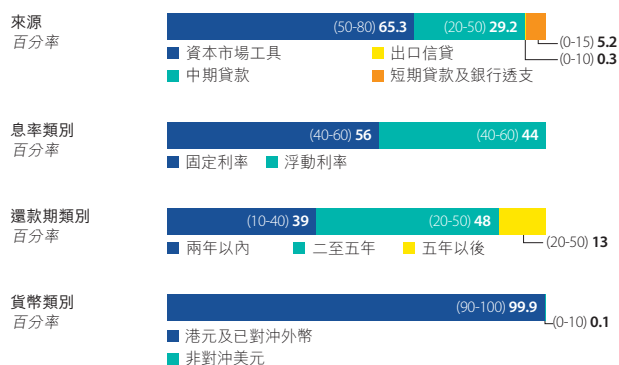
## 資產負債表撮要

於2009年6月30日



## 理想融資模型及債務結構

(理想融資模型)與實際債務結構的比較  
於2009年6月30日



## 行政總裁回顧及展望

由於現金流充裕，並有龐大而未動用的信貸承諾額度，公司於2009年上半年並無進行任何大型集資活動，只是把握時機透過私人配售，以非常吸引的息率發行5億港元的5年期定息中期票據。

在中國內地，集團簽署深圳市軌道交通四號綫的特許經營協議後，於5月為該項目簽訂一項總額40億元人民幣的融資協議，當中包括為期20年的36億元人民幣長期貸款及其他信貸安排。

於2009年6月底，集團尚未動用的銀行承諾貸款總額為78億港元(不包括上述專為深圳市軌道交通四號綫訂立的人民幣信貸安排)。結合公司業務提供的充裕現金流，估計以上信貸安排將足以應付集團直至2011年初，包括償還貸款及資本性開支的資金需求。此外，公司與政府於2009年7月

13日訂立西港島綫工程項目協議，據此政府將向公司提供122.52億港元撥款。在提取此筆撥款後，公司的流動資金將會進一步增強。

期內，我們繼續審慎地管理債務融資，根據「理想融資模型」達致均衡的債務組合及分散風險。於2009年6月底，集團的債務還款期相當均衡，在未償還的債務總額中，有39%須於兩年內償還，48%須於二至五年內償還，而13%須於五年後償還。超過99%的債務以港元為單位或已作對沖，當中包括以海外業務的資產或現金流作自然對沖的外幣借貸。在未償還債務中，約56%為定息債務。

隨著利率下調，集團於期內的平均借貸成本為3.6%，低於去年同期的4.7%。

## 人力資源

「面對當前充滿挑戰的經濟環境，我們繼續專注於確保工作團隊的穩定性，挽留及優化員工資源，並羅致優秀的人才以配合業務增長。」



員工的專業精神和全情投入，是公司賴以持續成功的主要因素。面對當前充滿挑戰的經濟環境，我們繼續專注於確保工作團隊的穩定性，挽留及優化員工資源，並羅致優秀的人才以配合業務增長。

為配合因興建香港新鐵路支綫而增加的人才需求，我們已為工程及營運處制定一套全面的人力資源計劃，並就各主要職系的未來人力規劃及事業發展路向，與所有有關的員工進行廣泛溝通，加強他們的決心透過公司的綜合員工發展計劃積極發展事業。

為配合我們在香港以外地區拓展業務所面對的人力資源挑戰，我們已特別建立一個人力資源管理綜合機制，以加強業務拓展方面的資源規劃。此外，我們亦鼓勵更多國內員工調駐國內其他地方或海外，以支援當地各項拓展項目，例如調派上海員工參與在印度德里的項目，以及派遣深圳的員工支援北京地鐵四號綫通車。

為提升員工的管理及領導才能以配合公司未來的發展，我們繼續推行「行政管理人員計劃」等多項主要培訓計劃，同時繼續羅致中國內地、香港及海外大學的優秀畢業生參加公司的「見習管理人員」及「見習主任」計劃。

我們推行了各類培訓及員工發展計劃以強化團隊精神及提升服務表現，尤其著重加強公司全新的長遠目標、使命和信念文化。我們亦同樣重視顧客服務培訓，並向前綫員工派發新的《關懷服務典範手冊》。我們的培訓活動廣獲讚譽，屢奪獎項，當中包括於6月由香港管理專業協會舉辦，表揚本港優秀培訓及發展計劃之「2009年最佳管理培訓獎」金獎，而公司三位已畢業的學徒亦於3月獲得職業訓練局頒發傑出學徒/見習員獎。

## 展望

儘管金融市場於2009年第二季的表現有所反彈，但經濟前景仍然充滿挑戰，因此我們對2009年餘下的時間抱持審慎態度。

雖然公司鐵路業務的抗跌性較強，但本地鐵路服務的乘客量於上半年結束之際出現下降的情況。我們預期，受到經濟低迷及人類豬型流感疫情的影響，這個現象於下半年仍難以扭轉。但九龍南綫的啟用將有助紓緩這方面的影響。而機場快綫業務較去年遜色的表現預期將會持續。

在車站商務及鐵路相關業務方面，儘管車站零售及電訊業務表現堅穩，但預期廣告業務將繼續受經濟不景影響。我想特別指出，我們於2008年下半年入帳的一次性電訊服務解約收入將不會於2009年復現。

在物業租務業務方面，儘管續約租金仍有調升，但空置率已開始出現輕微上升。

由於烏溪沙銀湖•天峰的住宅單位銷售情況理想，該項目的應佔利潤入帳將視乎入伙紙的發出而定，而入伙紙已於2009年7月中批出；該項目利潤須計及向九廣鐵路公司（九鐵公司）支付的相關物業發展權收購成本價後才入帳。公司於發售日出康城領都A期（第一、二、三、五座）的應佔利潤將以「攤分資產」方式入帳，因此利潤入帳將取決於入伙紙的發出時間，而預期入伙紙將於2009年底或2010年初發出。借予發展商與領都相關的免息貸款的總應算利息將會由我們佔A期的利潤中扣減。公司並無於領都的餘下期數中佔有任何財務權益。展望2010年，我們預期取得位於將軍澳五十六區的小型商場的入伙紙。由於此項目亦是「攤分資產」項目，因此我們將於商場獲發入伙紙時，將應佔的利潤入帳。

銷售大圍維修中心上蓋物業的預售同意書仍待發出，但即使該項目可於今年稍後或2010年推售，相信於2011年前亦難以售出足夠單位數目以產生利潤入帳。

在物業發展招標方面，我們將視乎市場狀況，或會於2010年第一季度結束前就柯士甸站地塊C及D和南昌站的物業發展進行招標。南昌站的土地是屬於西鐵綫的物業發展項目，而港鐵公司只是該物業發展的代理。

鑑於經濟前景不明，我們將繼續專注控制成本，從而盡量減少現金流出和維持充足的備用流動資金。

最後，本人謹藉此機會衷心感謝各董事同寅及全體同事所發揮的幹勁和敬業樂業精神。

周松崗

行政總裁

周松崗

香港，2009年8月11日