

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

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 2010 年 6 月 30 日止六個月 未經審核業績公告

摘要

財務

- 香港經常性業務收入增加 7.2% 至 92.50 億港元
- 來自海外鐵路專營權的額外收入貢獻 48.52 億港元
- 經營毛利率（不包括香港以外的鐵路專營權）上升 1.4 個百分點至 57.1%
- 物業發展利潤 37.05 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）57.20 億港元
- 計入重估投資物業後，股東應佔淨利潤 66.39 億港元
- 淨資產增加 5.3% 至 1,121.38 億港元
- 淨負債權益比率改善至 15.0%
- 中期股息維持每股 0.14 港元

營運

- 香港客運服務的總乘客量增加 6.5% 至 7.734 億人次
- 於 2010 年 6 月 13 日實施票價調整機制
- 位於大圍維修中心的「名城」一期預售成功，約 78% 的單位已經售出
- 批出柯士甸站地塊 C 及 D 物業發展項目
- 簽署建造區域快綫的委託協議
- 簽署杭州地鐵一號綫的特許經營權協議
- 於 2010 年 7 月 1 日接管營運深圳市軌道交通四號綫一期

香港鐵路有限公司（「公司」）董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至2010年6月30日止半年度未經審核中期業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至6月30日止半年度	
	2010年 (未經審核)	2009年 (未經審核 及重列)
香港車費收入	5,933	5,527
車站商務及鐵路相關收入	1,732	1,653
租務、管業及其他收入	1,585	1,450
香港以外的鐵路專營權收入	4,852	-
其他淨收入	-	-
	14,102	8,630
員工薪酬及有關費用	(1,583)	(1,614)
水電費用	(498)	(461)
營運鐵路的地租及差餉	(91)	(91)
耗用的存料與備料	(184)	(184)
維修及保養	(423)	(403)
鐵路配套服務	(67)	(60)
車站商務及鐵路相關業務開支	(442)	(340)
租務、管業及其他業務開支	(372)	(369)
香港以外的鐵路專營權經營開支	(4,645)	-
項目研究及業務發展開支	(67)	(95)
一般及行政開支	(146)	(126)
其他費用	(93)	(81)
未計折舊及攤銷前經營開支	(8,611)	(3,824)
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤	5,491	4,806
物業發展利潤	3,705	2,147
未計折舊及攤銷前經營利潤	9,196	6,953
折舊及攤銷	(1,537)	(1,471)
合併相關開支	-	(7)
未計利息及財務開支前經營利潤	7,659	5,475
利息及財務開支	(656)	(854)
投資物業的公允價值變動	1,101	712
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	82	74
除稅前利潤	8,186	5,407
所得稅	(1,482)	(910)
期內利潤	6,704	4,497

	截至 6月30日止半年度	
	2010年	2009年
	(未經審核)	(未經審核 及重列)
下列人士應佔：		
- 公司股東	6,639	4,498
- 非控股權益	65	(1)
期內利潤	6,704	4,497
每股盈利：		
- 基本	HK\$1.16	HK\$0.79
- 攤薄	HK\$1.16	HK\$0.79

綜合全面收益表（百萬港元）

	截至 6月30日止半年度	
	2010年	2009年
	(未經審核)	(未經審核 及重列)
期內利潤	6,704	4,497
期內其他全面收入（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	(16)	(3)
- 非控股權益	1	-
	(15)	(3)
現金流量對沖：對沖儲備的淨變動	(71)	84
自用土地及樓宇：固定資產重估儲備的淨變動	103	(45)
	17	36
期內全面收入總額	6,721	4,533
下列人士應佔：		
- 公司股東	6,655	4,534
- 非控股權益	66	(1)
期內全面收入總額	6,721	4,533

綜合資產負債表（百萬港元）

	於2010年 6月30日 (未經審核)	於2009年 12月31日 (已審核及 重列)
資產		
固定資產		
- 投資物業	42,201	40,993
- 其他物業、機器及設備	77,197	77,844
- 服務經營權資產	19,789	19,351
	<u>139,187</u>	<u>138,188</u>
物業管理權	31	31
在建鐵路工程	-	-
發展中物業	9,006	6,718
遞延開支	839	558
無控制權附屬公司權益	493	490
聯營公司權益	824	823
遞延稅項資產	6	12
證券投資	3,485	227
員工置業貸款	5	7
待售物業	2,552	3,783
財務衍生工具資產	411	370
存料與備料	1,088	1,040
應收帳項、按金及預付款項	4,451	2,428
給予物業發展商貸款	1,966	1,916
應收政府及其他關連人士的款項	377	12,788
現金及現金等價物	10,287	7,115
	<u>175,008</u>	<u>176,494</u>
負債		
銀行透支	49	21
短期貸款	672	25
應付帳項及應計費用	16,260	20,497
本期所得稅	1,205	430
工程合約保證金	386	354
應付政府及其他關連人士的款項	1,153	923
貸款及其他債務	18,876	23,822
服務經營權負債	10,609	10,625
財務衍生工具負債	215	237
附屬公司的少數股東貸款	129	136
遞延收益	141	167
遞延稅項負債	13,175	12,804
	<u>62,870</u>	<u>70,041</u>
淨資產	<u>112,138</u>	<u>106,453</u>

	於2010年 6月30日 (未經審核)	於2009年 12月31日 (已審核及 重列)
股本及儲備		
股本、股份溢價及資本儲備	43,612	42,497
其他儲備	68,394	63,890
公司股東應佔總權益	112,006	106,387
非控股權益	132	66
總權益	112,138	106,453

附註:

1. 獨立審閱

截至 2010 年 6 月 30 日止半年度的中期業績乃未經審核，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發出的無重大修訂審閱報告載於即將寄發予股東的中期報告內。此外，中期業績已由集團審核委員會審閱。

2. 帳項編製基準

本未經審核的綜合帳項須與 2009 年年度帳項一同閱讀。除因以下新增或經修訂的《香港財務報告準則》（「HKFRS」）及《香港會計準則》（「HKAS」）或新《香港（國際財務詮釋委員會）詮釋》（「HK(IFRIC)」）所引致的會計政策改變外，在編制本帳項時所採納的會計政策與 2009 年年度帳項所採用的一致：

- 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。

3. 保留溢利

截至 2010 年 6 月 30 日止半年度及截至 2009 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	
於 2010 年 1 月 1 日結餘	62,705
公司股東應佔期內利潤	6,639
已批准股息	(2,177)
於 2010 年 6 月 30 日結餘	<u>67,167</u>

百萬港元	
於 2009 年 1 月 1 日結餘	55,788
公司股東應佔年內利潤	9,639
失效的僱員認股權	3
已宣派或批准股息	(2,725)
於 2009 年 12 月 31 日結餘	<u>62,705</u>

4. 物業發展利潤

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2010 年	2009 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
- 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淨額	1	(3)
	<u>3,705</u>	<u>2,147</u>

5. 所得稅

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2010 年	2009 年
本期稅項		
- 期內香港利得稅項撥備	1,053	781
- 期內海外稅項	59	-
	<u>1,112</u>	<u>781</u>

百萬港元	截至 6 月 30 日止半年度	
	2010 年	2009 年
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
	<u>370</u>	<u>129</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>1,482</u>	<u>910</u>
應佔無控制權附屬公司稅項	10	9
應佔聯營公司稅項	<u>4</u>	<u>3</u>

截至 2010 年 6 月 30 日止半年度香港利得稅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。

6. 股息

董事局議決派發中期股息每股 0.14 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。中期股息將於 2010 年 10 月 22 日或該日前後派發予於 2010 年 9 月 3 日營業時間結束時名列公司股東名冊的股東。

7. 每股盈利

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。

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。

若根據股東應佔基本業務的利潤 (不包括投資物業公允價值增加及其相關遞延稅項) 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)。

8. 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	營業額		利潤貢獻	
	截至 6 月 30 日止半年度 2010 年	2009 年	截至 6 月 30 日止半年度 2010 年	2009 年
香港車務運作	5,950	5,542	1,415	1,105
香港車站商務活動	1,440	1,326	1,221	1,138
香港物業租賃及管理	1,423	1,302	1,164	1,045
香港以外的鐵路專營權	4,852	-	190	-
所有其他業務	437	460	31	142
	14,102	8,630	4,021	3,430
物業發展			3,705	2,147
			7,726	5,577
項目研究及業務發展開支			(67)	(95)
合併相關開支			-	(7)
利息及財務開支			(656)	(854)
投資物業的公允價值變動			1,101	712
應佔無控制權附屬公司及聯營 公司利潤			82	74
所得稅			(1,482)	(910)
			6,704	4,497

下表列示來自集團以外客戶收入按區域分布的資料。集團以外客戶收入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 6 月 30 日止半年度	
	2010 年	2009 年
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
	14,102	8,630

9. 應收及應付帳項

A 集團的應收帳項、按金及預付款項為 44.51 億港元 (2009 年 12 月 31 日：24.28 億港元)，其中 22.39 億港元 (2009 年 12 月 31 日：8.05 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 14.10 億港元 (2009 年 12 月 31 日：8.45 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，與香港以外的鐵路專營權有關的項目收入、專營權收入及其他成本回收，及於 30 日內到期的應收顧問服務收入。於 2010 年 6 月 30 日，3.73 億港元 (2009 年 12 月 31 日：2.36 億港元) 已過期未付，當中 1.79 億港元 (2009 年 12 月 31 日：2,700 萬港元) 超過 30 日過期未付。

B 應付帳項及應計費用為 162.60 億港元 (2009 年 12 月 31 日：204.97 億港元)，當中包括 93.19 億港元 (2009 年 12 月 31 日：109.67 億港元) 有關建造西港島綫而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，21.09 億港元 (2009 年 12 月 31 日：50.05 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

公司及其附屬公司於 2010 年 6 月 30 日止半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 2010 年 6 月 30 日，公司在國內之間接全資附屬公司 — 港鐵軌道交通（深圳）有限公司，以其某些資產為一項總額 40 億元人民幣的銀行貸款提供抵押。

除上述所指的押記外，集團於 2010 年 6 月 30 日概無其他已作抵押或附帶任何產權負擔的資產。

12. 公司管治

在截至 2010 年 6 月 30 日止六個月內，公司完全遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則附錄 14《企業管治常規守則》所載的守則條文。

13. 發表中期業績公告及中期報告

本中期業績公告登載於公司的網址 www.mtr.com.hk 及聯交所的網址。中期報告將於 2010 年 9 月中在公司網站及聯交所網站可供查閱，並於 2010 年 9 月中向股東寄發。

主要統計數字

	截至 6 月 30 日止半年度	
	2010 年	2009 年
總乘客人次 (百萬計)		
- 本地鐵路服務	623.5	586.7
- 過境服務	48.7	45.8
- 機場快綫	5.1	4.6
- 輕鐵	74.9	69.8
平均乘客人次 (千計)		
- 本地鐵路服務 (周日)	3,677	3,465
- 過境服務 (每日)	269	253
- 機場快綫 (每日)	28.0	25.6
- 輕鐵 (周日)	425	396
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	57.1%	55.7%
- 包括香港以外的鐵路專營權	38.9%	55.7%

管理層回顧及展望

公司各項業務於 2010 年首六個月均表現強健。隨著經濟不斷改善，公司的乘客量增長良好、投資物業和車站商舖的續約租金上調以及廣告業務回升，令我們的香港經常性業務收入增加。2007 年兩鐵合併後，公司以票價調整機制取代票價自主權，我們根據此機制於 2010 年 6 月 13 日調整票價，按加權平均基準計算的增幅為 2.05%。這次是鐵路票價自 1997 年首度向上調整。由於香港地產市場繼續受惠於低息環境，公司的物業發展業務亦締造理想業績。

我們在香港以外的業務亦對公司的財務業績作出貢獻。在中國內地，公司在首都以「公私合營」模式建造的北京地鐵四號綫項目於 2009 年 9 月通車，提供客運服務。該鐵路綫的營運表現理想，每天載客量已逾 60 萬人次。海外方面，我們繼續營運英國 London Overground 鐵路，以及接管營運瑞典斯德哥爾摩地鐵和澳洲墨爾本都市鐵路網絡。為提升這些鐵路網絡的服務水平，我們正在各網絡推行多項資產管理和營運模式的改善計劃。

公司的增長策略繼續進展理想。在香港，我們正進行五個新鐵路項目。透過這個網絡擴展計劃，我們繼續伸延香港的鐵路網絡並且接通中國內地新建的高速鐵路網，一方面加強公司的市場地位，也為我們的乘客提供更完善的交通服務。在今年首六個月，我們在西港島綫和廣深港高速鐵路香港段（區域快綫）的建造工程，以及南港島綫（東段）、觀塘綫延綫及沙田至中環綫的詳細設計工作，均取得重要進展。

在中國內地，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，現正等候政府的批核。在北京，我們的北京地鐵四號綫公私合營公司正為北京地鐵四號綫延綫大興綫於年底通車進行準備工作，進展理想。在深圳，我們於 7 月 1 日接管營運深圳市軌道交通四號綫第一期，而第二期的建造工程亦進展良好。

公司於 2010 年上半年的財務業績，反映香港經濟持續復甦，以及我們香港以外新鐵路業務的表現。公司的收入，包括海外鐵路專營權的收入，上升 63.4% 至 141.02 億港元，而未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤為 54.91 億港元，上升 14.3%。如果不包括我們的海外鐵路附屬公司，收入則上升 7.2%，經營利潤上升 9.9%，而經營毛利率則上升 1.4 個百分點至 57.1%。相對 2009 年同期的 21.47 億港元，2010 年的物業發展利潤為 37.05 億港元，主要來自日出康城「領都」的發展利潤，以及出售在火炭「御龍山」和烏溪沙「銀湖·天峰」的剩餘單位。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 46.6% 至 57.20 億港元，原因是公司經常性業務的業績強勁，以及期內有較高的物業發展利潤。除稅前的投資物業重估收益為 11.01 億港元（除稅後則為 9.19 億港元），而 2009 年的除稅前收益則為 7.12 億港元。因此，股東應佔淨利潤為 66.39 億港元，較 2009 年上升 47.6%，不包括投資物業重估的每股盈利為 1.00 港元，而包括投資物業重估的每股盈利則為 1.16 港元。董事局宣布派發中期股息每股 0.14 港元。

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 2010 年上半年錄得 59.33 億港元，較 2009 年同期上升 7.3%。

乘客量

於 2010 年首六個月，公司在香港的鐵路和巴士客運服務的總乘客量較去年同期增加 6.5% 至 7.734 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 6.235 億人次，較 2009 年同期增加 6.3%，原因是香港經濟增長，加上康城站和九龍南綫（包括柯士甸站）於去年第三季投入服務。

羅湖及落馬洲過境服務於 2010 年首六個月的乘客量為 4,870 萬人次，增加 6.4%。

於 2010 年上半年，主要由於航空旅客量跟隨經濟復甦反彈，使用機場快綫的乘客量亦上升 9.4% 至 510 萬人次。

輕鐵、巴士及城際客運服務於 2010 年首六個月的乘客量合計為 9,610 萬人次，較該等服務於 2009 年同期的乘客量增加 7.7%。

市場佔有率

於 2010 年首五個月，公司在香港專營公共交通工具市場的整體佔有率由去年同期的 42.0% 增加至 43.7%。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 64.6%；而由於競爭持續激烈，我們過境業務在 2010 年上半年的市場佔有率則由 2009 年同期的 55.4% 下調至 54.8%。

車費收入

2010 年上半年香港車費總收入的 59.33 億港元中，本地鐵路服務的收入佔 41.14 億港元，較去年同期增加 7.4%。由於連接西鐵綫和東鐵綫的九龍南綫通車，部分乘客乘搭較長途的車程，使本地鐵路服務的每名乘客平均車費上升 1.1%，至 6.60 港元。

於 2010 年首六個月，過境服務的車費收入為 12.03 億港元，較 2009 年同期增加 6.2%。而機場快綫於 2010 年上半年的車費收入則為 3.24 億港元，上升 12.1%。

2007年兩鐵合併後，公司以票價調整機制取代票價自主權，我們根據此機制於2010年6月13日對票價作出了調整。按照協定的方法，即根據綜合消費物價指數和運輸服務業工資指數於2009年的變動，加上由2009年結轉過來的調整幅度計算，所有適用車程票價的加權平均調整幅度相等於+2.05%。票價調整後，在所有乘客車程中有83%的車程只會有二角或以下的改動，當中約10%的乘客車程的票價更維持不變。

吸引乘客

我們推出了多項推廣活動，以吸引更多乘客使用港鐵網絡。其中包括鼓勵乘客在情人節期間乘搭港鐵的優惠，以及為周日期間乘搭港鐵滿100港元的八達通用戶，贈送港鐵車站商店購物現金券。於5月，我們推出iPhone應用程式，為用戶提供有關計劃港鐵行程和車站設施等資訊，該應用程式迅速攀上香港App Store應用程式排行榜首位。公司亦將長者乘車優惠延長至2011年。

為吸引更多遊客使用我們的鐵路網絡，公司於期內推出多項推廣計劃。我們推出的港鐵旅遊票，讓購票的旅客能享受到本地六大景點和觀光服務的折扣優惠。公司於3月與「亞洲萬里通」攜手合作，推廣機場快綫車票及遊客車票的網上購票服務。此外，我們又與香港旅遊發展局合作，推出以來自內地以及韓國、日本和菲律賓等短途旅客為對象的「小孩周行免費優惠」。另一方面，我們與本地旅行社合作，舉辦城際客運服務的主題觀光活動，並革新城際客運服務的網站。而由公司管理，為香港至廣州提供城際服務的「九廣通」直通車，更獲得即將於今年11月在廣州舉行的亞運會，指定為「廣州2010亞運直通車」。

我們繼續為方便公眾使用港鐵服務而進行改善工程，包括增設行人通道和出入口等設施。今年首六個月內，最主要的新建設施是尖沙咀站最近啓用的尖沙咀中間道行人隧道伸延段和兩個新出入口，令乘客往來區內的店舖、商行和觀光點更加便利，並在任何天氣情況下都能舒適地出入港鐵車站。此外，我們亦在葵芳站、葵興站、九龍塘站、大學站、馬場站及上水站完成安裝闊身閘機。

隨著連接西鐵綫至紅磡站的九龍南綫啓用後，六部新輕鐵列車亦已投入服務，接載更多輕鐵乘客前往西鐵綫。我們預期在上海世界博覽會開幕後，上海至九龍直通車服務的客運需求將會增加，因此於2010年5月開始，增設一個擁有66個硬臥的車廂。

服務及表現

我們繼續超越在營運協議和公司本身更為嚴格的顧客服務目標中訂下的所有表現標準。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。而清潔程度目標則達到甚或超逾99.9%。

公司憑著持續的卓越服務，贏得多項殊榮，當中包括《東周刊》主辦的「香港服務大獎—公共交通組別獎」，此外，我們還奪得《星島日報》的「2009星鑽服務品牌—最佳公共交通服務大獎」和《壹周刊》的「2010服務第壹大獎—公共交通組別」。

車站商務及鐵路相關業務

車站商務及鐵路相關業務的收入較2009年上半年增加4.8%，至17.32億港元。收入增加，主要由於廣告業務復甦，加上車站商店的續約租金上調和樓面面積擴大所致。

車站零售設施於 2010 年首六個月的收入為 8.49 億港元，較 2009 年上半年增加 7.1%。收入增加，反映商店的面積擴大、數目增加，加上商戶組合改進和續約租金上調，令租金收入上升。

於期內六個月，青衣站、尖沙咀站及上水站的翻新工程相繼竣工，我們的車站商店總數由 2009 年年底的 1,228 間，增加 18 間至今年 6 月底的 1,246 間，而車站零售設施的總面積亦相應增加 684 平方米，至 53,472 平方米。

2010 年上半年的廣告收入為 3.22 億港元，較 2009 年同期增加 19.3%，但仍低於 2008 年的水平。於今年上半年，我們對東鐵綫的 587 個廣告牌進行翻新工程，令廣告牌的外形更趨時、廣告展示的效果更佳。

電訊服務於 2010 年首六個月的收入增加 3.0% 至 1.36 億港元。原因是新鐵路車站帶來新增的流動電訊服務收入，加上出租天台予電訊服務供應商作為擴充網絡覆蓋用途而獲得租金收入。於今年 5 月，公司與兩間電訊服務供應商達成協議，為 15 個位於主要地區的車站增加一倍 3G 數據傳輸容量。為進一步改善流動電話服務，公司於 2010 年 6 月與另一間電訊服務供應商簽署協議，提升鐵路沿綫所有 3G 流動電話設備。

隨著香港機場管理局的旅客捷運系統改善項目於去年 6 月竣工，對外顧問服務於 2010 年上半年的收入較 2009 年上半年減少 29.4%，至 6,000 萬港元。

物業及其他業務

於 2010 年上半年，由於利率維持低企，市場氣氛普遍樂觀，因而為香港地產市場帶來有力支持。

物業發展

2010 年首六個月的物業發展利潤為 37.05 億港元，主要來自日出康城「領都」，以及出售火炭「御龍山」和烏溪沙「銀湖·天峰」某些單位的物業發展利潤。

大圍維修中心「名城」第一期已於 2010 年 3 月 26 日開始預售，市場反應熱烈。直至目前為止，第一期的 1,360 個單位中，約 78% 已經售出。

九龍站餘下項目，包括環球貿易廣場、麗嘉酒店、位於環球貿易廣場第 100 層的觀景台及圓方最後一期，已於今年上半年獲發入伙紙。此外，日出康城第 2a 期「領都」及大圍維修中心「名城」第一期亦分別於 2010 年 1 月及 2 月獲發入伙紙。

物業發展招標活動方面，我們於 2010 年 3 月 2 日批出柯士甸站地塊 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。我們已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

物業租務、物業管理及其他業務於 2010 年首六個月之總收入為 15.85 億港元，較去年同期增加 9.3%。

公司在香港和中國內地的物業租金總收入增加 10.1%，至 13.75 億港元。在香港，整體港鐵商場的續約租金錄得平均 10% 的升幅。於 2010 年 6 月底，公司在香港的 12 個商

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。

公司在市場上強勁的推廣，為物業租金及出租率帶來支持。我們的商場獲得《盛世雜誌》及商界環保協會主辦的「2010 盛世環保企業獎」的金獎，以及《資本雜誌》及《資本壹週》舉辦的「2010 傑出策劃表現大獎」。

公司在香港的高級商場圓方，繼續舉辦創新的市場推廣活動，例如聯合國兒童基金會郎朗慈善演奏會及其他多項推廣，領導市場。圓方亦於專題報導創意廣告的 Gunn Report 中躋身 30 強之列，並於「最佳報章廣告 2010」中奪得「最佳創意廣告策略」獎，而德福廣場則奪得《東周刊》的「香港服務大獎」。

於 6 月底，北京的銀座 Mall 的出租率為 96%。

截至 2010 年 6 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 225,374 平方米的零售物業、41,090 平方米的寫字樓，以及 11,604 平方米的其他用途物業。

公司於 2010 年上半年的物業管理收入為 1.06 億港元。截至 2010 年 6 月底，公司在香港管理的住宅單位數目為 80,274 個，而管理的商用面積為 742,816 平方米。至於我們在中國內地管理的物業組合則為 733,254 平方米。

昂坪 360

大嶼山昂坪 360 纜車和昂坪市集於 2010 年首六個月的收入增加 19.5% 至 1.04 億港元，而旅客人數升至 78 萬人次。這些增長反映了我們主動推廣計劃的成效。旅客對「水晶車廂」的需求持續增加，現有 26.3% 的乘客選擇乘搭。於期內六個月，昂坪 360 纜車服務的可靠率超過 99%，而昂坪 360 有限公司於 2010 年 4 月取得 ISO 9001:2008 認證。

2010 年 3 月，公司成立附屬旅行社「360 假期」，為我們的顧客提供更多元化的旅遊產品，包括大佛導賞團、大澳漁村生態旅程、郊野公園活動教室系列，以及到訪大嶼山南部的海灘。

期內，昂坪 360 獲得的獎項包括香港旅遊發展局的「優質旅遊服務計劃」證書、商界環保協會的「環保成就」優異證書，以及香港優質顧客服務協會的「卓越顧客服務項目獎」銅獎和「內部支援服務」金獎。

中國內地及海外業務

2010 年上半年，公司於香港以外營運的鐵路業務包括：於中國內地公私合營的北京地鐵四號綫佔 49% 股權、於 Metro Trains Melbourne (MTM) 佔 60% 股權、於 MTR Stockholm (MTRS) 佔 100% 股權、於斯德哥爾摩列車維修公司 Tunnelbanan Teknik Stockholm (TBT) 佔 50% 股權，以及於 London Overground Rail Operations Limited (LOROL) 佔 50% 股權。

公司在香港以外的兩家鐵路附屬公司，即 MTM 和 MTRS 錄得鐵路專營權收入共 48.52 億港元。經營成本為 46.45 億港元，而經營利潤達 2.07 億港元，經營毛利率為 4.3%。MTM 及 MTRS 從事營運及維修特許專營權的經營模式，只需較少的資本投資；因此，其經營毛利率較其它需要龐大資本支出的鐵路項目為低。北京地鐵四號綫、LOROL 及 TBT 全部作為聯營公司入帳，於 2010 年上半年合共帶來除稅後利潤 500 萬港元。公司

從 LOROL 所得的應佔除稅後利潤為 1,100 萬港元，而從北京地鐵四號綫及 TBT 則分別錄得虧損 100 萬港元及 500 萬港元。北京地鐵四號綫的虧損符合公司預期，因為這種投資項目的折舊及利息支出相對較大，所以一般不會於營運初期錄得盈利。

八達通

八達通繼續擴展其零售商戶網絡，這全賴於主要洽商代表持續的支持，把八達通繳費服務擴展至更多的中小型零售商戶。截至 2010 年 6 月底，在香港採用八達通服務的商戶超過 3,000 家。八達通卡的流通量達 2,170 萬張，而每日平均使用量及交易金額分別達至 1,120 萬次及 1.024 億港元。公司於 2010 年上半年應佔八達通的淨利潤為 7,700 萬港元，較去年同期上升 13.2%。

未來增長

香港

期內，我們為擴展香港鐵路網絡的五個主要項目，包括西港島綫、南港島綫（東段）、觀塘綫延綫、區域快綫及沙田至中環綫均取得穩健進展。

在西港島綫的設計上，我們廣泛採納區內居民的意見，以兼顧地區傳統色彩和創造市區重建機會為目標。這條全長 3 公里的港島綫延綫，預期於 2014 年通車，屆時由堅尼地城前往上環只需八分鐘。

該項目的土木工程合約已全部批出。而堅尼地城游泳池（第一期）及戴麟趾康復中心的重置工程均已完成一半。

2010 年 6 月 4 日，政府公布全長 7 公里的南港島綫（東段）鐵路方案的刊憲修訂。項目的詳細設計工作已大致完成，其環境影響評估報告亦於今年 6 月提交環境保護署。把黃竹坑邨舊址重新規劃為綜合發展區，以配合南港島綫（東段）車廠上蓋的綜合物業發展的建議，已於 2010 年 6 月獲得城市規劃委員會通過，並於 2010 年 7 月 16 日公開展示以諮詢公眾意見。公司正繼續就南港島綫（東段）的項目協議，包括項目的財務方案，與政府進行磋商。

觀塘綫延綫全長 3 公里，將由觀塘綫的油麻地站途經何文田站伸延至黃埔站，而何文田站將作為連接沙田至中環綫的轉車站。該項目於 2009 年 11 月 27 日首次刊憲，而其修訂案亦於 2010 年 6 月 25 日刊憲。公司於今年 1 月向有關社區、區議會以及其他相關人士展開新一輪的公眾諮詢，藉此把他們的需要融入這條鐵路的設計之中，目前詳細設計工作的進度良好。

全長 26 公里的區域快綫將提供過境的高速鐵路服務，連接香港至深圳、廣州以及中國內地新建造的高速城際鐵路網絡。香港政府將撥款興建這項目，並已委託公司負責設計及建造工程，而政府亦已同意在鐵路建成後，邀請公司以服務經營權模式來營運這條鐵路。區域快綫預期於 2015 年投入服務，地盤工程已經展開，而截至 2010 年 6 月底已批出 11 項主要的土木工程合約。

沙田至中環綫的詳細設計工作已於今年 1 月展開。這個由兩部分組成的項目，包括全長 11 公里的馬鞍山綫延綫從大圍伸延至紅磡，在此連接西鐵綫而形成該綫的東西走廊；6 公里長的東鐵綫延綫則由紅磡伸延至香港島，這將會是香港第四條過海鐵路，並形成該綫的南北走廊。為確保項目設計能滿足社區的需要，我們正在進行進一步的廣

泛諮詢。

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。

根據西港島綫採用的現金資助模式，公司已於 2008 年從政府收取第一部分為數 4 億港元的現金資助，而為數 122.52 億港元的餘額已於 2010 年 3 月收取。

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。我們正繼續與政府磋商，探討如何透過物業發展來確保項目的可行性。

區域快綫和沙田至中環綫將會採用服務經營權模式。根據我們與政府於 2010 年 1 月簽訂的委託協議，公司負責建造及調試區域快綫，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營運規定及業務模式，與政府及國內機構進行緊密磋商。

中國內地

在中國內地，我們於 2009 年 12 月，就全長 22 公里的大興綫的營運及維修項目，簽署了特許經營協議。該綫延伸北京地鐵四號綫至大興區，其營運籌備工作已取得相當的進展，可望於 2010 年年底如期通車。

在深圳，公司於 2009 年 3 月簽署了深圳市軌道交通四號綫項目的特許經營協議。我們於 2010 年 7 月 1 日接管營運全長 4.5 公里的深圳市軌道交通四號綫第一期。項目第二期的路綫結構工程已大致完成，並已鋪設了 92% 的軌道，而列車亦正處於生產階段。預計在 2011 年年中，包括第二期在內的深圳市軌道交通四號綫將會全綫通車。

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全長 48 公里的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。這個公私合營項目的總投資額為 220 億元人民幣，而當中的 37% 將由港鐵公司擁有 49% 股權的合營公司出資，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。港鐵公司的股本投資約為 22 億元人民幣。

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負責，已於 2007 年 3 月動工，預計可於 2012 年投入服務。

財務回顧

2010 年上半年，集團取得良好的財務業績，其中香港經常性業務增長強勁，而海外新鐵路業務亦作出額外貢獻。經濟復甦，加上九龍南綫和康城站於 2009 年下半年啓用，帶動乘客量增長，致使香港車費收入較去年同期增長 7.3% 至 59.33 億港元。來自車站商務及鐵路相關業務的收入增加 4.8% 至 17.32 億港元，這增長是由於廣告業務反彈、續約租金上調及車站零售業務的商舖面積擴大所致；但來自九廣鐵路公司就九龍南綫的項目管理收入，隨著該項目於 2009 年下半年竣工後大幅減少，抵銷了這些收入增長。租務、管業及其他業務收入上升 9.3% 至 15.85 億港元，主要因為續約租金上調所致。因此，經常性業務總收入增長 7.2% 至 92.50 億港元。加上兩間香港以外鐵路附屬公司，即 MTR 和 MTM 的鐵路專營權收入共 48.52 億港元後，集團總收入較 2009 年同

期增長 63.4% 至 141.02 億港元。

2010 年上半年未計折舊及攤銷前的經營開支為 86.11 億港元，較去年同期增加 125.2%。開支大幅增長，主要由於香港以外兩項鐵路專營權的相關開支達 46.45 億港元。若不包括海外專營權，經營開支增長為 3.7%，主要來自 2009 年下半年啓用的九龍南綫和康城站的新增經營開支。因此，未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增加 14.3% 至 54.91 億港元。若不計入新的海外鐵路專營權，經營利潤則增加 9.9% 至 52.84 億港元。撇除海外鐵路專營權，經營毛利率增加 1.4 個百分點至 57.1%，而計入此等海外專營權後，經營毛利率則為 38.9%。我們過去曾經指出，這些毋需投入大量資金的海外營運及維修專營權，需要的投資不大，因此其毛利率較需要龐大投資的鐵路系統為低。

2010 年上半年的物業發展利潤為 37.05 億港元，主要來自日出康城「領都」的利潤，而較少量利潤為出售火炭「御龍山」和烏溪沙「銀湖·天峰」的尚存單位所得。因此，未計折舊及攤銷前的經營利潤增加 32.3% 至 91.96 億港元。

2010 年上半年的折舊及攤銷開支上升 4.5% 至 15.37 億港元，主要由於康城站啓用。淨利息及財務開支減少 23.2% 至 6.56 億港元，主要由於未償還債務減少所致。除稅前的投資物業公允價值較 2009 年年底增加 11.01 億港元，除稅後則為 9.19 億港元，而去年同期的除稅前及除稅後投資物業公允價值增長分別為 7.12 億港元及 5.95 億港元。

集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司的利潤增加 10.8% 至 8,200 萬港元，主要由八達通控股有限公司及 LOROL 的利潤增長所致，於 2010 年上半年兩間公司分別為集團作出 7,700 萬港元及 1,100 萬港元的利潤貢獻。北京京港地鐵有限公司及 TBT 則錄得虧損，而集團應佔虧損分別為 100 萬港元及 500 萬港元。所得稅因利潤增加而上升至 14.82 億港元。2010 年上半年的股東應佔淨利潤為 66.39 億港元，較去年同期增加 47.6%。每股盈利則由 0.79 港元上升至 1.16 港元。撇除投資物業重估及其相關的遞延稅項，基本業務淨利潤增加 46.6% 至 57.20 億港元，而按相同基準計算的每股盈利則由 0.69 港元增至 1.00 港元。按除稅前基準計算，基本業務除稅前淨利潤由 46.96 億港元上升 49.5% 至 70.20 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。如過往所述，因應公司的財務狀況，董事局期望採取漸進式的股息政策。

集團的資產負債狀況進一步加強，淨資產由 2009 年 12 月 31 日的 1,064.53 億港元增加 5.3% 至 2010 年 6 月 30 日的 1,121.38 億港元。由於動用現金盈餘來減輕債務，資產總值微跌 0.8% 至 1,750.08 億港元。期內，主要由於投資物業重估收益及深圳市軌道交通四號綫的資本開支，固定資產增長 0.7% 至 1,391.87 億港元。發展中物業增長 34.1% 至 90.06 億港元，主要為支付柯士甸站地塊 C 及 D 部分地價所致。應收帳項、按金及預付款項增加 83.3% 至 44.51 億港元，主要是來自日出康城「領都」項目買家的應收款項。集團於 2010 年 3 月收到政府對西港島綫的財務資助 122.52 億港元後，動用部分盈餘現金償還貸款，剩餘現金則投資於中期票據或作銀行存款。因此，證券投資由 2.27 億港元增至 34.85 億港元，而現金及現金等價物則增加 44.6% 至 102.87 億港元。借貸總額由 238.68 億港元減少至 195.97 億港元。因此，計入服務經營權負債作為債務的一部分後，集團的淨負債權益比率從 2009 年 12 月 31 日的 25.8% 下降至 2010 年 6 月 30 日的 15.0%。

集團於 2010 年 3 月收取政府對西港島綫的財務資助 122.52 億港元，加上經營利潤增加，使集團在 2010 年上半年維持強健的現金流。期內，來自經營活動的淨現金流入較去年同期增加 22.4% 至 56 億港元；而主要由「御龍山」和「名城」等物業發展項目，以及柯士甸站地塊 C 及 D 的預付款項所帶來的物業發展現金流入為 20.97 億港元。計入來自八達通控股有限公司所派發的股息、沙田至中環綫及區域快綫委託工程所收取的淨現金，以及出售固定資產所得共 1.53 億港元後，2010 年上半年的現金流入總額增加 180.9% 至 201.02 億港元。期內現金流出總額由去年同期的 26.78 億港元增加至 81.98 億港元，主要由於支付柯士甸站地塊 C 及 D 的 39 億港元地價，加上主要來自西港島綫及深圳市軌道交通四號綫的新鐵路延綫支出由 6.76 億港元增加至 27.97 億港元。於支付 10.89 億港元股息後，2010 年上半年的現金流入淨額為 108.15 億港元，當中 44.74 億港元用於償還債務，而 31.97 億港元則用以投資銀行浮息票據。

融資活動

在政府寬鬆的財政及貨幣政策支持下，以及經濟復甦的帶動，金融市場於 2010 年上半年回穩，市場信心持續改善。由於流動資金充裕、投資者需求殷切，期間香港市場出現多項巨額的銀團貸款及債券發行，而且信貸息差非常優惠。雖然歐洲主權債務風險和中國內地收緊信貸使市場情緒於上半年後期略受打擊，但流動資金大致上保持充裕，而信貸評級優良的工商企業仍然極容易從信貸市場籌集資金。

由於經營業務的現金流強勁和現金盈餘可觀，集團於期內沒有融資需要，因此無需涉足債務市場。我們動用現金盈餘的一部分來償還債務，並取消了大部分未提取而不再需要的銀行信貸額度。

因此，集團財政狀況大幅改善，綜合債務由 2009 年 12 月底的 238.68 億港元減至 6 月底的 195.97 億港元，並有未提取的銀行信貸額度 70 億港元（不包括深圳市軌道交通四號綫未提取的人民幣項目貸款額度）。該等未提取的信貸額度連同現有現金盈餘及預計經營業務現金流，預期將足夠應付集團到 2012 年年初的所有現金需求，包括償還債務及資本性開支。

期內，集團繼續根據「理想融資模式」，審慎地管理債務組合。於 2010 年 6 月底，34% 的未償還債務須於兩年內償還，46% 須於二至五年內償還，而 20% 須於五年後償還，顯示集團擁有均衡的債務組合。我們亦妥善管理風險，超過 99% 的未償還債務是以港元借入、或已對沖為港元債務、或以相關業務的外幣現金流作對沖。在未償還債務中，約 76% 為定息債務。

我們以現金盈餘提早償還了大部分的浮息銀行貸款後，定息債務的比重提高，使集團於期內的平均借貸成本增至 4.4%，高於去年同期的 3.6%。

人力資源

公司的持續成功，全賴我們能夠羅致人才、挽留及激勵員工，以實現公司的策略目標。為配合香港的預期業務增長，我們已為未來五年制訂了全面的人力資源計劃，為我們的員工和社區提供具吸引力的晉升和就業機會。

為了幫助員工在事業發展作好準備，我們制訂了多項培訓計劃，例如「員工綜合發展計劃」和「技能提升計劃」，藉以進一步提升員工的潛能。我們於 2010 年上半年推行了超過 2,500 個涵蓋公司各部門的培訓課程，約達 45,000 個培訓工作日。透過全面的

培訓，我們培育更多優秀的年輕畢業生和學徒成才，以支持我們的業務增長。

為應付公司各擴展項目的人手需求，我們採取了積極主動的人力資源招聘策略，例如「僱主品牌計劃」，藉以盡早招攬在香港和海外的優秀人才。

經過多年的發展，公司已設有有效的溝通機制。自 2010 年 1 月起，我們在車務處推行了「增進員工溝通計劃」，藉此進一步加強直接與員工的雙向溝通。於 2010 年上半年，我們共舉辦了超過 2,200 個溝通會，出席的員工超過 22,000 人次。透過這計劃，我們能及早得悉和解決個別員工所關注的事項。

為了培養未來的領導人才，我們繼續透過「管理人員發展計劃」和「高級行政人員發展計劃」等計劃提供職業發展機會。這些計劃有助我們發掘和培育具有潛質的人才，以擔任更高職責。

展望

2010 年上半年，經濟走出金融危機的陰影。儘管西方經濟體系中仍存在多個不明朗因素，我們對香港和中國內地的經濟復甦於今年下半年繼續維持動力，感到審慎樂觀。

香港鐵路系統的乘客量將受惠於經濟增長，但由於 2009 年下半年的基數較高，因此預期 2010 年下半年的乘客量增長將會較為溫和。而公司根據票價調整機制調升票價，將為平均車費帶來正面影響。

我們的車站和物業投資業務將繼續受惠於經濟復甦。

中國內地和海外業務方面，我們於今年 7 月 1 日接管營運深圳市軌道交通四號綫第一期，而第二期預期於 2011 年通車。我們預期深圳市軌道交通四號綫項目要在第二期通車後不久，才能為公司帶來經營利潤。

物業發展業務方面，視乎建造工程的進度，我們預期位於將軍澳五十六區、佔地 20,000 平方米的商場或可於 2010 年年底獲發入伙紙。屆時我們可按照其時經評定的市值，將我們於該商場應佔的發展利潤入帳。除了於這個商場應佔的權益外，我們於五十六區發展項目中並無佔有任何其他財務權益。如前所述，雖然大圍維修中心「名城」第一期銷情理想，但我們預期這項目的利潤將無法於 2011 年之前入帳。

在物業發展招標方面，我們將視乎市場狀況於未來六個月內，為大圍站和南昌站地塊進行招標。南昌站的地塊屬於西鐵綫的物業發展用地，公司只是擔任這個項目的代理。

最後，本人謹藉此機會衷心感謝各董事和全體同事的辛勤工作和敬業精神。

承董事局命
周松崗
行政總裁

香港，2010 年 8 月 12 日

以上中期財務資料並不構成集團截至 2010 年 6 月 30 日止半年度的中期綜合帳項，惟乃取自及節錄自該等中期綜合帳項。

暫停辦理股份過戶登記手續

公司的股東名冊將於 2010 年 8 月 30 日至 2010 年 9 月 3 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理股份過戶登記手續。若要符合收取中期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在 2010 年 8 月 27 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。中期股息預期將於 2010 年 10 月 22 日或該日前後派發。

於本公告日期：

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*、文禮信*、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

本公告以英文及中文發出。中、英文版如有任何歧義，概以英文版為準。

