

邁進
新紀元

目錄

2	兩鐵合併	84	投資者關係
4	營運網絡及未來支綫	86	可持續發展
6	公司概覽	88	公司管治報告書
8	主席函件	98	薪酬報告書
12	行政總裁回顧及展望	101	董事局及執行總監會成員
21	主要數據	107	主要管理人員
22	2007年大事紀要	108	董事局報告書
24	執行總監會管理報告	125	帳項及帳項附註目錄
24	– 鐵路營運	126	獨立核數師報告
36	– 車站內商務及鐵路相關業務	127	綜合損益表
42	– 物業及其他業務	128	綜合資產負債表
56	– 香港網絡拓展	129	資產負債表
62	– 海外拓展	130	綜合權益變動表
68	– 人力資源	131	綜合現金流量表
74	財務回顧	132	帳項附註
82	十年統計數字	215	專用詞彙

展望前路

透過兩鐵合併，本公司有優越條件進一步推動香港經濟和社會的可持續發展。我們發揮更強大的技術能力和更雄厚的資源，作出投資並抓緊擴展良機，開創未來。

面對公司作為一家國際企業的未來發展，充滿幹勁的上下員工正積極作好準備，同時繼續為香港提供世界級的鐵路基建，讓千家萬戶續享優質生活。



兩鐵合併

兩鐵合併重要里程碑：



2006年4月11日

地鐵與政府簽署及公布保密的
諒解備忘錄
當中列出兩鐵合併的建議架構及
財務條款

2006年7月7日

香港特區立法會成立
法案委員會
詳細研究兩鐵合併條例
草案

2007年6月8日

立法會正式通過
**兩鐵合併條例
草案**

2004年2月24日

政府邀請

地鐵及九鐵

就兩鐵合併的可能性展開討論

兩鐵合併的整合工作：

三十名地鐵及九鐵員工組成

合併事務辦事處

負責策劃及管理合併程序，當中涉及
超過十一個專責小組和三百名成員





2007年10月9日
兩鐵合併獲地鐵公司
獨立股東
通過

2007年8月9日
簽訂兩鐵合併的
交易文件



2007年12月2日
兩鐵合併
的指定日期

為一萬二千多名員工舉辦
九十九場文化融合工作坊
加強彼此認識

配合新品牌更換
逾十五萬個標誌牌

為員工準備
逾六千套新制服

調整
逾五百項程序
為員工投入逾17,000小時的培訓時間，
以熟習新程序，確保營運能順利過渡



營運網絡及未來支綫

地圖說明

-  車站
-  連車廠車站
-  轉車站
-  建議車站
-  建議轉車站
-  纜車昂坪360
-  深圳地鐵網絡
-  * 只限賽馬日

現有網絡

-  機場快綫
-  迪士尼綫
-  東鐵綫
-  港島綫
-  觀塘綫
-  輕鐵
-  馬鞍山綫
-  將軍澳綫
-  荃灣綫
-  東涌綫
-  西鐵綫

興建中工程

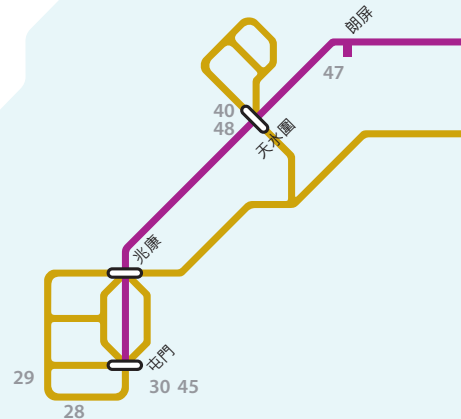
-  九龍南綫
-  將軍澳南

研究中支綫

-  廣深港高速鐵路
-  觀塘綫延綫
-  沙田至中環綫
-  南港島綫(東段)
-  西港島綫

未來支綫

-  北港島綫
-  北環綫
-  南港島綫(西段)
-  將軍澳綫之支綫



公司所擁有/發展/管理的物業

- 01 德福花園/德福廣場一期及二期
- 02 環球大廈
- 03 海富中心
- 04 旺角中心
- 05 綠楊新邨/綠楊坊
- 06 新葵芳花園
- 07 新葵興花園
- 08 東昌大廈
- 09 康怡花園/康山花園
- 10 康澤花園
- 11 康威花園/維德廣場
- 12 峻峰花園
- 13 新翠花園
- 14 修頓花園
- 15 杏花邨/杏花園/杏花新城
- 16 柏景臺
- 17 欣景花園
- 18 盈翠半島/青衣城
- 19 東堤灣畔/東薈城/諾富特東薈城酒店/海堤灣畔/藍天海岸/映灣園

- 20 帝柏海灣/維港灣/柏景灣/君滙港/中銀中心/滙豐中心/奧海城一期/奧海城二期
- 21 漾日居/擎天半島/君臨天下/凱旋門/圓方/天璽/港景滙/環球貿易廣場
- 22 國際金融中心一期/國際金融中心二期/國際金融中心商場/四季酒店/Four Seasons Place
- 23 將軍澳豪庭/君傲灣/君薈坊
- 24 蔚藍灣畔/連理街
- 25 清水灣道8號/彩虹泊車轉乘公眾停車場
- 26 都會駅
- 27 駿景園/駿景廣場
- 28 海翠花園/海趣坊
- 29 新屯門商場/新屯門中心
- 30 恒福花園/恒福商場
- 31 連城廣場
- 32 港鐵紅磡大樓/紅磡站停車場
- 33 策誠軒

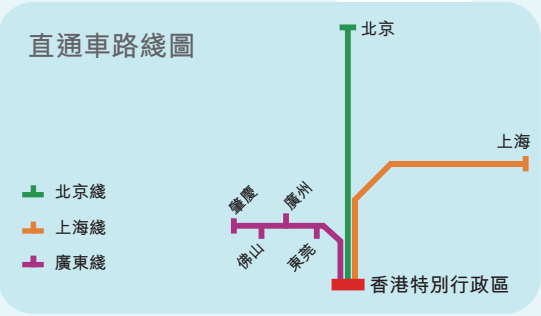
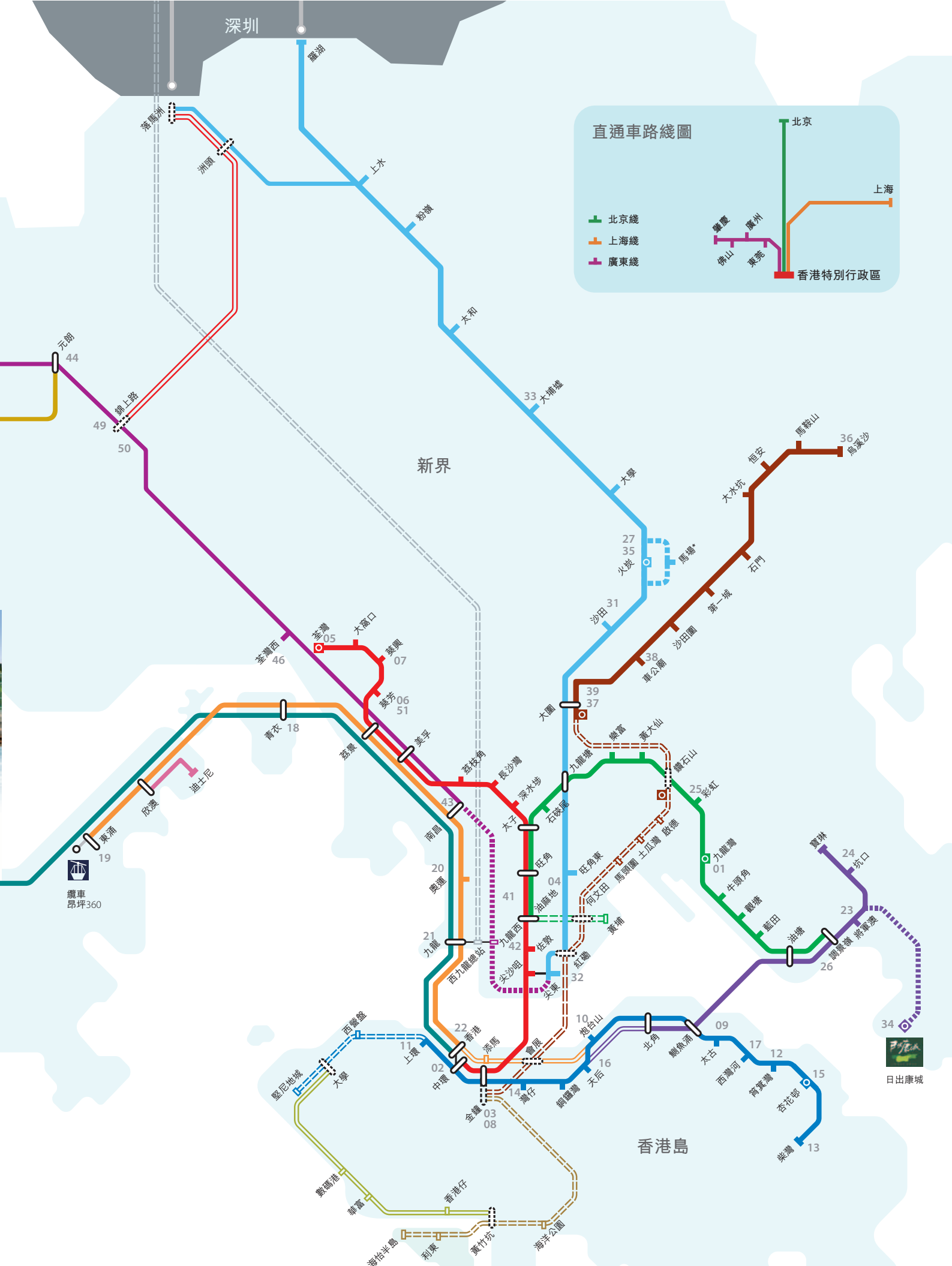
發展中/計劃中的物業

- 19 東涌站物業發展組合3
- 21 九龍站物業發展組合5、6及7
- 23 將軍澳站第56區
- 34 日出康城
- 35 何東樓 — 地盤A
- 36 烏溪沙站
- 37 大圍維修中心
- 38 車公廟站
- 39 大圍站
- 40 天水圍輕鐵總站
- 41 九龍南綫 — 地盤C
- 42 九龍南綫 — 地盤D

西鐵綫物業發展(作為政府代理)

- 43 南昌站
- 44 元朗站
- 45 屯門站
- 46 荃灣西站
- 47 朗屏站
- 48 天水圍站
- 49 錦上路站
- 50 八鄉維修中心
- 51 葵芳站





公司概覽

隨著兩鐵合併於2007年12月2日完成，公司業務的規模、範疇和地域覆蓋已顯著擴大。我們在香港專營公共運輸市場的佔有率增至41.6%，而土地儲備和租賃物業組合亦因兩鐵合併而增加。



鐵路營運

業務簡介

我們在香港經營主要以鐵路為基礎的運輸系統，包括本地及過境服務、高速的機場快綫和輕鐵系統。整個系統總長211.6公里，有82個車站和68個輕鐵站。綜合港鐵系統是全球最繁忙的鐵路系統之一，以其可靠程度、安全及效率見稱。我們亦提供前往中國內地的城際客運服務，以及為乘客提供便利的本地接駁巴士服務。

車站內商務及鐵路相關業務

業務簡介

公司透過鐵路業務及專業技術拓展至其他業務領域，包括車站零售商舖租賃(當中包括免稅店)、列車與車站廣告、電訊網絡、鐵路相關顧問服務以及貨運服務。

2007年重點

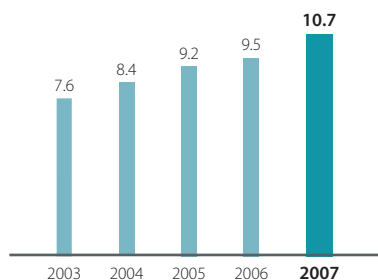
- 於12月2日的指定日期順利完成兩個鐵路網絡的整合，並由當日起調低票價
- 超越兩鐵合併前營運協議所定的營運表現水平及顧客服務目標，兩鐵合併後的新營運協議於指定日期開始生效
- 顧客對我們的服務質素及車費的滿意程度維持在高水平
- 我們的鐵路資產管理蜚聲國際，榮獲Gold Asset Management Excellence Award及Steve Maxwell Leadership Award

2007年重點

- 完成翻新9個車站的零售區
- 為機場快綫列車安裝全新多媒體系統以取代座位椅背電視
- 引入新的廣告模式，包括「互動電子廣告屏幕」、「消費地圖王」及「十二封轉動燈箱」，以提升我們的市場領導地位
- 車站內廣告、商務及電訊業務於2007年12月2日後包括九鐵系統的有關業務，連同向免稅店出租樓面及連接中國內地的貨運服務

營業額

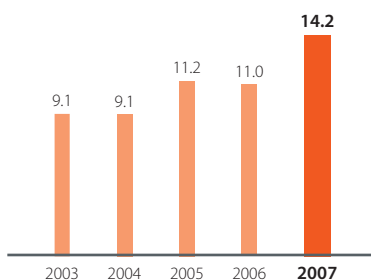
十億港元



未計折舊及攤銷前經營利潤

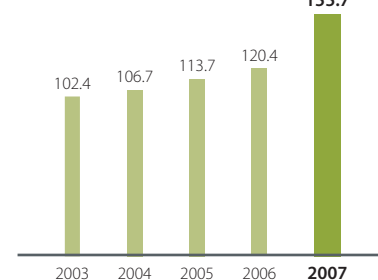
(計入物業發展利潤)

十億港元



資產總值

十億港元



物業及其他業務

業務簡介

我們與物業發展商合作，進行以住宅為主的物業發展。公司擁有的投資物業主要為商場及寫字樓，並管理旗下物業及其他業主的物業。公司的投資物業組合包括12個商場及國際金融中心二期18層寫字樓。

海外拓展

業務簡介

我們繼續投資中國內地的城市鐵路網絡，以及在歐洲私有化或對外開放的市場中，尋求毋需投放大量資金的鐵路營運專營權，以實現公司的海外拓展策略。

2007年重點

- 將軍澳五十六區物業發展項目合約於2007年2月批予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司
- 日出康城第三期物業發展項目合約於2007年11月批予長江實業(集團)有限公司的附屬公司
- 公司擁有大部份權益、位於九龍站上蓋的最新旗艦商場圓方一期於2007年10月1日開幕
- 隨著圓方開幕，加上兩鐵合併後新增的九鐵物業，令我們的投資物業組合擴大
- 位於北京的銀座Mall於2007年1月開幕

2007年重點

- 我們與Laing Rail成立的合營公司，成功投得London Overground的專營權，並於2007年11月11日成功地接管該專營權
- 北京地鐵四號線的項目進展及營運準備令人滿意
- 與北京市交通學校合作，於2007年9月開始為北京地鐵四號線培訓268名營運員工
- 在等待中國國家發展和改革委員會批准的同時，繼續進行深圳市軌道交通四號線的籌備工作及擴大試驗段工程

主席函件



「年內的重點發展包括於2007年12月2日順利完成兩鐵合併、成功投得英國London Overground專營權，以及香港圓方商場隆重開幕」

致各有關人士：

本人欣然公布本公司2007年的年度業績，公司的業績繼續反映核心業務以及本港及海外發展策略的增長動力。年內的重點發展包括於2007年12月2日順利完成兩鐵合併、成功投得英國London Overground專營權，以及香港圓方商場隆重開幕。

由於本年度經濟暢旺，帶動公司業務繼續增長，加上自12月2日起兩鐵合併帶來的利好作用，本公司於2007年的總收入較2006年增長12.0%至106.9億港元，未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增長13.7%至59.12億港元。年內確認入帳的物業發展利潤為83.04億港元，主要來自調景嶺站城中區等發展項目的利潤攤分。不包括重估投資物業盈餘及其相關遞延稅項的股東應佔基本業務利潤為85.71億港元，較2006年增長43.8%，主要是由於物業發展利潤可觀及經常性業務表現持續強勁所致。包括重估投資物業盈餘80.11億港元(扣除遞延稅項後為66.09億港元)，2007年的淨利潤為151.82億港元，每股盈利為2.72港元。鑑於財務業績強勁，董事局建議派發末期股息每股0.31港元，令全年股息合共每股0.45港元，較2006年增長7.1%。

兩鐵合併：創新里程

兩鐵合併條例草案於2007年6月獲香港立法會(立法會)通過後，公司與九廣鐵路公司(九鐵公司)的鐵路合併於10月的公司股東特別大會上獲獨立股東批准，並於12月2日正式完成。在兩鐵合併中，公司根據經營權安排取得九鐵公司的鐵路及相關業務，並購入一個物業組合。

兩鐵合併顯著提升了公司鐵路及相關業務的規模和盈利能力，同時增加物業發展土地儲備及擴大出租物業組合。公司的本地鐵路服務周日乘客量由兩鐵合併前的260萬人次，增加至合併後12月包括九鐵綫的350萬人次。隨著兩鐵合併，公司的物業發展土地儲備的總樓面建築面積增加了120萬平方米，而投資物業組合的總可出租樓面面積則增加40,957平方米。兩鐵合併惠及公司所有有關人士——乘客享有票價下調及更完善的綜合鐵路網絡；僱員獲得更多發展機會；股東受惠於公司價值的提高。隨著兩鐵合併的完成，我們現正努力推動公司的進一步整合和達成協同效益，當協同效益於三年後全面實現，估計可達每年4.5億港元。

在「一間公司，一個團隊」的原則下，本公司及九鐵公司員工的融合進展順利。在此，我衷心感謝管理層及公司的每一位員工。

發展策略

兩鐵合併完成後，我們的未來發展策略將取決於本港大規模的新鐵路建設，以及我們在中國內地及歐洲的持續拓展。

在香港，現為本公司管理的九鐵公司項目九龍南綫及位於日出康城(在將軍澳南)的新站於年內取得良好進展，而全新的3公里長西港島綫已獲政府批准，有關的規劃和詳細設計正繼續進行。此外，香港特區行政長官於10月發表的施政報告中宣布，政府承諾支持多項優先的鐵路基建發展項目，包括7公里長的南港島綫(東段)、26公里長的廣深

「完成合併後，我們的未來發展策略將取決於本港大規模的新鐵路建設，以及我們在中國內地及歐洲的持續拓展」

港高速鐵路香港段(高速鐵路)，以及沙田至中環綫。公司已經獲准進行南港島綫(東段)、沙田至中環綫及3公里長的觀塘綫延綫的初步規劃及設計，並積極與政府討論高速鐵路的設計及施工方案。

在中國內地，北京地鐵四號綫項目進展暢順，而我們繼續為深圳市軌道交通四號綫項目獲得審批作好準備。深圳市軌道交通四號綫的審批過程較長，原因是其需要在若干國家政策事宜上有所突破。根據中國有關物業開發的現行政策，政府對該項目的財務支持很可能會以其他而非授予物業發展權的方式進行。倘此項目獲得批准，公司將確保股東獲得滿意的回報。年內，公司繼續在杭州、蘇州、天津及武漢等主要城市以及北京及深圳尋找更多投資機會。

在歐洲，公司的策略是繼續在私有化的市場上競投毋需投放大量資金的新鐵路經營權。年內，我們在英國的聯營公司London Overground Rail Operations Ltd (LOROL)成功投得London Overground專營權。London Overground是倫敦一個重要的鐵路網絡，服務倫敦西部、北部及東部，並將是2012年奧運會舉行期間的重要運輸系統。根據這項專營權，LOROL將會在大倫敦地區經營列車服務，為期七年。

可持續發展與社區

在致力爭取發展之餘，我們亦重視業務營運和增長的可持續性。當氣候轉變的後果日益明顯，而社會和環保意識備受關注，這個目標更見重要。雖然公司新的鐵路綫覆蓋香

港更廣泛的地區，而我們亦已衝出香港，進軍中國內地及英國，但我們的一貫方針仍然是致力提升乘客、客戶、租戶及僱員的生活質素。為此，我們致力提供最佳的鐵路基建及服務，並關心社會需要、謀求社會福祉，以及投放資源以提升效率和生態可持續性。

本公司全力支持政府有關清新空氣的措施，並致力對香港特區行政長官推行的藍天行動作出應有貢獻。作為珠江三角洲其中一個最大的電力用戶，公司已簽署「清新空氣約章」並落實執行，而該約章要求公司在營運中採取具能源效益的措施及監察空氣污染物排放量。

在2006年，本公司以公共交通國際聯會(UITP)的政策為基礎，正式採納「公司氣候轉變政策」。公司目前擔任UITP可持續發展委員會主席。

公司已全面評估氣候轉變問題帶來的企業風險，認為有關風險有需要持續進行監察。我們正在研究如何將氣候轉變的考慮因素融入我們的設計、建造及資產管理中，以更明確地制訂適應未來氣候轉變的方案。我們的目標是成為全球公共運輸業界中資源效益最高及生態上最負責任的公司之一。

公司在可持續發展、企業管治、服務文化及管理體系所作的努力屢獲國際權威及本地機構嘉許。公司獲可持續資產管理(Sustainable Asset Management)評選為「交通及旅遊」類別中的行業領導者，更榮獲銀獎的殊榮，表揚我們

管理相關風險及把握相關機遇的能力。年內，公司的2006年度可持續發展報告「Convergence」獲特許公認會計師公會(ACCA)香港分會頒發「最佳可持續發展報告獎」亞軍。我們的世界級專業水平、安全標準及成本效益是提升可持續發展能力的基石。公司憑着成效為本的完善鐵路資產管理系統和不斷求進的管理方針，在墨爾本舉行的2007年International Asset Management Conference上獲得Gold Asset Management Excellence Award殊榮。國際評審團讚揚我們的出色表現是「前所未見」。

年內，我們有許多同事參與各種計劃及活動，服務弱勢社群。

我們有超過1,800名義工參與86個社區項目，受惠者大部分為長者、身體殘障人士、智障人士、弱勢社群的兒童及家庭。我們與香港業餘田徑總會合辦「地鐵競步賽2007」，為醫院管理局的健康教育活動籌得超過100萬港元。在2007年，公司在八間社會機構提名下，再度榮獲「2007/08年商界展關懷」標誌，以表揚公司對社會的貢獻，包括鼓勵員工參與義務工作、樂於捐助社群，以及為員工提供安全和友善的工作環境。

為了幫助中國內地遭受嚴重雪災影響的災民，公司於2008年2月4日捐出100萬港元，透過香港紅十字會提供保暖衣物及應急物資予災民。此外，我們於農曆新年期間在旗下12個商場設立捐款箱，收集到的善款已通過香港樂施會為雪災災民提供食物及保暖衣物。

董事局的變遷

獨立非執行董事艾爾敦先生及盧重興先生將於2008年5月29日的股東週年大會上退任。本人由衷感謝目前同時擔任提名委員會主席的艾爾敦先生，及盧先生為公司長期服務和作出重要貢獻。

本人歡迎鄭汝樺女士及陳家強教授，於2007年7月分別出任運輸及房屋局局長和財經事務及庫務局局長後，加入董事局。本人亦同時歡迎吳亮星先生及石禮謙先生，於2007年12月起加入董事局，出任獨立非執行董事。

本公司的優秀表現，有賴董事局的卓越管治、管理層和員工的悉心盡力，以及客戶和股東的深切信任。際此公司踏入發展史上的新紀元，本人謹藉此機會衷心感謝各董事、管理層及全體同事於2007年努力不懈，為公司邁向持續發展的目標奠定里程碑。



主席

錢果豐博士

香港，2008年3月11日

行政總裁回顧及展望



「2007年各項業務持續穩步邁進，
令公司財務業績表現強勁」

致各有關人士：

2007年是公司締造斐然卓績的一年。首先，於12月2日，我們完成了與九廣鐵路公司(九鐵公司)的鐵路業務合併，以及向九鐵公司購入一個物業組合(兩鐵合併)。其次，在香港，多條新鐵路綫取得進展。西港島綫已獲香港特區政府刊憲，而作為兩鐵合併一部分的九龍南綫的建築工程進展良好。香港特區行政長官在其施政報告中，亦將另外三條鐵路綫列為優先的基建項目，其中包括南港島綫(東段)、沙田至中環綫，以及廣深港高速鐵路(高速鐵路)香港段。我們歡迎政府最新的決定，由港鐵公司就沙田至中環綫及伸延至黃埔的觀塘綫延綫作進一步的規劃及設計。再者，在香港以外，公司與Laing Rail攜手投得London Overground的專營權，而北京地鐵四號綫項目的建築工程繼續進行。

2007年各項業務持續穩步邁進，令公司財務業績表現強勁。年內，經常性業務穩步增長，以及兩鐵合併的效應，令公司的收入增長12.0%至106.9億港元。未計折舊、攤銷及合併相關的開支前鐵路及相關業務的經營利潤增長13.7%至59.12億港元。年內物業發展利潤為83.04億港元。不包括重估投資物業盈餘及有關的遞延稅項，股東應佔基本業務淨利潤為85.71億港元，較2006年高出43.8%。基本業務利潤顯著增長，主要由於2007年有大額的物業發展利潤入帳(尤其是來自調景嶺站城中區)。不包括重估投資物業盈餘的每股盈利為1.54港元，而包括重估投資物業盈餘後的每股盈利則為2.72港元。鑑於財務業績強勁，董事局建議派發末期股息每股0.31港元，連同中期股息每股0.14港元，全年股息合共每股0.45港元，較2006年增長7.1%。

兩鐵合併

公司與香港特區政府於2006年4月11日簽署諒解備忘錄後，兩鐵合併條例草案於2007年6月8日獲香港立法會通過。政府、公司及九鐵公司於2007年8月訂立正式交易文件後，公司的獨立股東於10月9日通過兩鐵合併。兩鐵合併於12月2日正式完成，標誌著公司與本港公共運輸業雙雙邁進新紀元。

對乘客來說，兩鐵合併帶來票價下調及加強融合本港鐵路網的裨益。對公司及其股東來說，兩鐵合併使公司的鐵路及物業組合規模擴大，並帶來遍及香港及連接中國內地的新鐵路發展良機。公司擴展鐵路及鐵路相關業務，加上兩鐵合併的交易架構，將提高公司來自經常性業務的利潤，並加強公司長遠的可持續發展，因而惠及公司所有有關人士，同時促進香港公共運輸服務的可持續發展。

營運回顧

香港鐵路業務

年內，計入自12月2日兩鐵合併的效應，綜合港鐵系統的總乘客量增長8.2%至9.483億人次。兩鐵合併前的總乘客量則較2006年同期增長2.9%。

兩鐵合併前，地鐵綫的周日平均乘客量較去年同期增長3.3%至260萬人次。兩鐵合併後，公司本地鐵路服務包括九鐵綫(東鐵不包括過境服務、西鐵及馬鞍山綫)的周日平均乘客量大幅增長至350萬人次。

「…兩鐵合併使公司的鐵路及物業組合規模擴大， 並帶來遍及香港及連接中國內地的新鐵路發展良機」

由於香港國際機場航空旅客數量持續上升，加上亞洲國際博覽館展覽及其他活動增加，2007年的機場快綫乘客量上升6.3%至1,020萬人次。

全年計算，羅湖及落馬洲過境服務乘客量增長4.7%至9,210萬人次，當中由12月2日的合併日至2007年年底的過境服務的乘客量為820萬人次。由12月2日至2007年年底期間，輕鐵、巴士及城際客運服務的乘客量為1,410萬人次。

公司在專利公共交通工具市場的整體佔有率從2006年的25.0%增加至兩鐵合併前的25.3%。兩鐵合併後，包括鐵路及巴士客運服務，公司的市場佔有率進一步增加至41.6%。

兩鐵合併前，地鐵綫每名乘客的平均票價為6.83港元，與2006年同期相若。兩鐵合併後，本地鐵路服務每名乘客平均票價下降至6.39港元，除了是因兩鐵合併調減車費所致外，亦是由於九鐵綫的平均票價較地鐵綫為低。2007年，機場快綫每名乘客的平均票價為64.34港元，較2006年增加0.8%。而過境服務每名乘客的平均票價則為24.51港元，與2006年相若。2007年總乘客車費收入增長9.1%至71.15億港元。

兩個鐵路網絡於2007年12月2日成功整合，反映我們年內在整合策劃、服務及營運表現方面皆取得優越成績。兩鐵合併前的地鐵系統乘客車程準時程度達99.9%。在2007年12月2日兩鐵合併後，新的營運協議同時生效，訂定整合後的綜合港鐵系統的表現水平。

為滿足乘客不斷提高的期望，公司不但投入資金擴展網絡，亦同時改善服務質素及效率。為方便乘客進出車站，公司在多個車站新建行人通道及出入口，包括連接金鐘站與太古廣場三座的行人通道，以及連接九龍站與圓方商場的兩個新出入口。

連接香港國際機場二號客運大樓翔天廊的機場快綫新月台已投入服務。東涌隔音屏障工程已經完成，有助減少噪音對居民的影響，而北大嶼山沿綫部分路段亦已更換鋼軌以降低噪音。為了令乘客享受更舒適的旅程，公司正購置五列新列車行走荃灣綫、觀塘綫、港島綫及將軍澳綫。

為推廣公司的顧客服務並吸引新乘客，公司舉行多項推廣活動，包括挑選一對幸運情侶參與在香港站舉辦的首個地鐵Hello Kitty夢幻婚禮、推出地鐵Hello Kitty卡通人物換領計劃，以及向乘搭五次車程的乘客奉送免費早餐等。此外，公司又與香港旅遊發展局合作印製購物指南「地鐵樂穿梭·愛上香港購物節」，供遊客於7月及8月使用。

機場快綫方面，備受歡迎的「多乘賞」計劃推出新獎賞以提升吸引力。此外，公司並為前往亞洲國際博覽館參加私人活動或音樂會的旅客提供機場快綫即日回程安排及車費優惠。

至於兩鐵合併後公司接手經營的連接內地的直通車業務，則繼續在非旺季提供京九和滬九直通車票價優惠。為推廣過境服務的落馬洲站，公司招待市民於新年及春節假期免費試搭，並每星期為使用該新車站的乘客提供票價優惠。

車站內商務及鐵路相關業務

受惠於經濟暢旺、乘客量上升，加上兩鐵合併的效應，儘管電訊及顧問服務收入減少，車站內商務及鐵路相關業務收入仍增長12.9%至17.41億港元。若不包括自12月2日至年底兩鐵合併的效應，該等收入則增長4.8%至16.16億港元。

隨著乘客量上升、推出嶄新的廣告形式，加上為車站採用分區設計以盡量提升公司收入及廣告效力，廣告收入因而增長11.0%至5.93億港元(不包括兩鐵合併的效應則增長9.6%至5.85億港元)。此外，機場快綫車廂以全新多媒體系統取代座位椅背電視，以及改善等離子電視網絡，亦有利廣告業務。兩鐵合併後，公司的廣告覆蓋面已擴展至包括過境服務市場在內的鐵路網絡，接觸更多乘客。

車站零售設施收入增長27.6%至4.99億港元(不包括兩鐵合併的效應則增長9.7%至4.29億港元)。於2007年，公司已完成九個車站的零售區翻新工程，並採用了新的設計，令到自2001年以來，地鐵系統中經翻新的車站共達41個。年內，地鐵系統零售網絡引入了31個新商品類別及品牌以加強顧客滿意度。兩鐵合併後，車站商店數目於年底為1,230間，包括九間分布在羅湖站、落馬洲站及紅磡站的免稅店。

電訊服務收入為2.33億港元，較2006年減少10.0%，主要是由於第二代流動電話被盈利較低的第三代流動電話取代。然而，公司的固定網絡服務供應商TraxComm Limited錄得較高收入，至年底向網絡商客戶售出了逾220千兆的頻寬服務。隨著兩鐵合併，公司接管了與現時相類似的九

鐵系統的電訊業務，光纖電纜覆蓋面亦由156公里增至324公里。

作為兩鐵合併的一部分，公司亦接手九鐵公司規模較小的貨運業務。這項業務於12月2日至年底錄得300萬港元收入。

對外顧問服務方面，公司在現有項目取得進展，並簽訂了新合約。上海軌道交通九號綫的項目管理諮詢工作繼續進行，而九號綫一期(12個車站)已於2007年12月29日通車。在2007年，對外顧問服務收入為1.93億港元，較2006年下降3.0%，這主要由於若干項目的顧客的要求改變，使一些項目較原定計劃延遲開展。

物業及其他業務

在2007年，香港物業市場十分活躍。由於寫字樓供應有限，而強勁的消費開支及旅遊市道推動零售業，寫字樓及商舖租賃市場持續有良好增長。

根據兩鐵合併條款，公司購入了八項物業發展權，總樓面建築面積達120萬平方米。同時，公司將擔任政府的發展代理，進行西鐵沿綫土地的物業發展。兩鐵合併亦使公司的投資物業組合增加了40,957平方米的可出租樓面面積，主要是在新界。

2007年度的物業發展利潤大幅增加至83.04億港元，其中利潤攤分佔70.77億港元，主要是來自住宅銷售，當中以調景嶺站城中區貢獻最大，其次為奧運站君滙港。另外，遞延收益為12.24億港元，主要來自新開幕的九龍站圓方以及東涌藍天海岸和映灣園所確認的利潤。

在2007年2月，將軍澳市中心五十六區的發展項目合約批予新鴻基地產發展有限公司旗下的附屬公司Lansmart Ltd，計劃發展為包括酒店、住宅、寫字樓及商舖的綜合物業。11月，長江實業(集團)有限公司的附屬公司康栢投資有限公司投得將軍澳八十六區第三期項目，可興建最多達1,648個住宅單位。八十六區已於9月正式名為日出康城。

行政總裁回顧及展望

公司的物業租務、管理及其他業務受惠於物業組合的擴大，收入較2006年增長24.3%至18.34億港元，其中兩鐵合併自12月2日至年底帶來2,200萬港元的貢獻。在該總收入中，租務收入較去年增長25.2%至15.81億港元(不包括兩鐵合併的效應則增長23.5%至15.6億港元)，原因是較佳之續租及新租條款，以及擁有可出租樓面面積39,210平方米的圓方一期及19,307平方米的北京銀座Mall於2007年開幕後的貢獻。

公司位於九龍站的最新高級旗艦商場圓方已於2007年10月開幕，憑藉其獨特的吸引力，使它迅即成為香港市民及遊客的高級購物及消閒熱點。在商業表現方面，圓方亦同樣出色，其商舖於開幕時已全部租出。

公司因兩鐵合併而購入的投資物業組合包括：位於新界五個總可出租樓面面積共36,487平方米的商場、駿景園的20個住宅單位，以及位於紅磡一個可出租樓面面積為1,686平方米的寫字樓。

物業管理收入增長12.8%至1.68億港元。年內，公司的物業管理組合加入了藍天海岸、映灣園及君滙港共3,121個住宅單位，再加上從兩鐵合併中收購的9,854個住宅單位的物業管理權，使公司在香港管理的住宅單位總數於2007年年底達71,851個。

兩鐵合併前，公司管理的商用物業面積增加81,457平方米，主要原因是包括了圓方一期。兩鐵合併後，公司增加了商用物業面積93,026平方米，令2007年年底管理組合總面積達756,556平方米。

在2007年，公司在中國內地管理的物業組合亦有所增長，新增樓面面積達480,000平方米。現時根據管理合約所管理的樓面面積達820,254平方米。

大嶼山「昂坪360」纜車及相關主題村於2006年9月開幕。在2007年6月，纜車公司在非營運時間進行年度測試時，其中一車廂脫離吊索墮下，雖未造成任何傷害，但纜車服務立即暫停，隨後進行詳細調查及密集的安全及營運程序測試。於9月，公司購入了原承辦商的一家香港附屬公司以接手管理及經營纜車系統，其高級管理層包括公司資深工程師及國際的纜車專業人士。經全面測試後系統被確認為安全可靠，纜車服務於2007年12月31日恢復運作，而乘客量已迅速重回以往水平，我們對這個項目的前景感到樂觀。這項服務於2007年帶來的收入為8,500萬港元。

公司應佔八達通控股有限公司(「八達通」)2007年淨利潤為9,700萬港元，較2006年增長42.6%，部分原因是服務供應商增加及整體經濟改善，帶動八達通卡於2007年的每日平均交易額上升11.7%至8,190萬港元。卡流通量增至1,650萬張，而每日平均交易量增至1,020萬宗。截至2007年年底，八達通服務供應商由431個增至490個。

香港網絡拓展

兩鐵合併完成後，公司將主要著眼於未來十年的新鐵路建設。這些新鐵路綫將對香港未來的發展作出重大貢獻。

作為第一個新拓展項目，西港島綫已於2007年10月根據《鐵路條例》刊憲，其後政府於2007年12月批准項目設計的撥款。西港島綫乃一條「社區鐵路」，透過開闢鐵路服務、車站出入口、升降機及行人電梯來改善區內交通，活化港島西區。

年內，連接現時東鐵綫尖東站與西鐵綫南昌站的九龍南綫繼續施工，預期於2009年下半年完成。雖然公司已根據兩鐵合併負責九龍南綫之項目管理，但該項目將繼續由九鐵公司提供資金及持有，並將於啟用時成為公司服務經營權的一部分。

「香港特區行政長官在其2007年10月的施政報告中，將多條新鐵路綫列為優先的基建項目，包括南港島綫（東段）、沙田至中環綫，以及高速鐵路香港段」

香港特區行政長官在其2007年10月的施政報告中，將多條新鐵路綫列為優先的基建項目，包括南港島綫（東段）、沙田至中環綫，以及高速鐵路香港段。

公司已於2007年6月向政府提交南港島綫（東段）的修訂項目建議書，當中載有更新的財務數據及經改善的金鐘站的轉乘安排。政府其後要求公司進行項目的初步規劃及設計。此外，高速鐵路的可行性研究已於2007年完成。該項目將提供高速過境列車服務連接香港特區與中國內地的新高速鐵路。

政府於2008年3月11日宣布由港鐵公司就沙田至中環綫及伸延至黃埔的觀塘綫延綫作進一步的規劃及設計。全長17公里的沙田至中環綫，路綫以公司於兩鐵合併所提出的方案為基礎，由大圍至港島，連接多條鐵路，為乘客提供更便捷的鐵路服務。接駁馬鞍山綫到西鐵綫的大圍至紅磡段預計於2015年完成。另一段是將現時的東鐵綫由紅磡伸延過海至港島，預計於2019年完成。公司會繼續與政府磋商以服務經營權的方式營運沙田至中環綫。全長3公里的觀塘綫延綫，將由現時的油麻地站途經何文田至黃埔，預計於2015年完成。公司將以擁有者的方式與政府磋商該項目的實施細節，並已建議以前山谷道邨的土地物業發展權，來填補資金的差額。

上述新鐵路項目將採用切合本身情況的不同融資模式。一如以往，公司將為其投資項目尋求高於資本成本而與項目風險相稱的商業回報。對西港島綫，政府已表示會採用撥款方式，據此政府向公司撥付一筆現時估計為60億港元的款項，使項目具有財務可行性。南港島綫（東段）則可能採用公司傳統的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，將物業發展權授予公司。未來鐵路發展可用的第三種模式，是兩鐵合併所採用的服務經營權模式，即由政府（或政府全資擁有的九鐵公司）支付鐵路綫初期的建設成本，而公司則負責經營並每年支付經營權費用，同時負責鐵路的保養及改善工程；九龍南綫已採用此模式。

位於日出康城（在將軍澳南）的新站之土木及結構工程已於2007年10月大致完工。而路軌鋪設亦於2007年12月大致完成。機電系統設計已經完成，主要設備正在建造中，而安裝工程將按進度預期於2009年竣工。

長荔街行人隧道已於2007年8月動工，將荔枝角站與荔枝角道南側的新發展項目連接。

海外拓展

公司與英國Laing Rail（現正被Deutsche Bahn group收購）成立各佔半數股權的聯營公司London Overground Rail Operations Ltd (LOROL) 獲批London Overground專營

「公司與英國 Laing Rail 成立各佔半數股權的聯營公司 London Overground Rail Operations Ltd (LOROL) 獲批 London Overground 專營權，標誌著公司在海外的業務擴展邁進了一步」

權，標誌著公司在海外的業務擴展邁進了一步。北京地鐵四號綫項目進展穩定，而深圳市軌道交通四號綫項目仍繼續爭取當局審批。

在北京，北京地鐵四號綫機電工程合約招標已大致完成。機電設備的設計及製造工程進展順利。首兩列列車的測試及調試工程已於2007年12月展開。

在深圳，公司繼續協助深圳市政府爭取國家發展和改革委員會批准深圳市軌道交通四號綫項目。有關的籌備工作及擴大試驗路段工程繼續進行，但深圳市政府承諾倘該項目不獲批准，則會償還已支付的部分成本。根據中國現行的物業開發政策，政府對此項目的公營財務支持很可能會以其他而非授予物業發展權的方式進行。倘此項目獲得批准，公司將確保股東得到滿意的回報。公司將繼續在中國內地尋求其他項目，例如北京地鐵四號綫大興支綫，以及在杭州、蘇州、天津及武漢的新綫發展。

在歐洲，公司與Laing Rail的聯營公司LOROL於2007年6月19日獲批London Overground專營權。11月11日，LOROL已成功接管專營權，可在大倫敦區營運五條現有綫路，為期七年。

財務回顧

在2007年，集團錄得強勁的財務業績。年內車費總收入從65.23億港元增長9.1%至71.15億港元，其中來自本地鐵路服務(包括兩鐵合併後的九鐵綫)的車費收入增加5.1%至62.13億港元。機場快綫的車費收入增長7.0%至6.55億港元，過境服務、輕鐵、巴士及城際客運服務在兩鐵合併後期間的總收入為2.47億港元。非車費收入於2007年上升18.5%至35.75億港元，其中包括車站內商務及鐵路相關業務收入17.41億港元以及物業租務、管業及其他收入18.34億港元。因此，2007年總收入增長12.0%至106.9億港元。在2007年，未計及合併相關開支前總經營成本增加10.1%至47.78億港元，當中包括兩鐵於12月合併後增加的經營成本。未計入合併相關開支、折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增加13.7%至59.12億港元。公司估計，自12月2日至年底兩鐵合併為公司帶來未計合併相關開支前的經營利潤約2.84億港元。經營毛利率亦自2006年的54.5%增長至55.3%。

在2007年，物業發展利潤從58.17億港元大幅增加至83.04億港元，這主要來自確認調景嶺站城中區的利潤。如2006年年報所述，城中區發展項目的成本已於2006年入帳，因

此2007年城中馱的確認利潤大部份為公司應佔該發展項目的住宅單位銷售收入，令2007年有大額的利潤入帳。在2007年，折舊及攤銷開支增加2.4%至27.39億港元，而由於年初有可觀的現金流入額，利息及財務開支減少5.9%至13.16億港元。隨著兩鐵合併，計入2007年損益帳的合併相關開支為1.93億港元。2007年購入的資產包括在兩鐵合併下購入的九鐵公司投資物業附屬公司，以及從前承辦商購入的「昂坪360」營運管理公司，該等購入資產按公允價值調整而產生的淨收益為1.87億港元。

不包括重估投資物業盈餘，2007年股東應佔基本業務淨利潤增加43.8%至85.71億港元，即每股1.54港元，而2006年為每股1.08港元。包括重估投資物業盈餘後，公司股東應佔利潤為151.8億港元，每股盈利為2.72港元。

在公司資產負債表中，淨資產增加了18.6%，由2006年12月31日的767.86億港元增至2007年12月31日的910.37億港元。總資產由2006年的1,204.21億港元增至2007年12月31日的1,556.68億港元，主要是由於增加了因兩鐵合併而購入的服務經營權資產及物業組合，加上投資物業市值上升所致。總負債由2006年的436.35億港元增至2007年年底的646.31億港元，主要是由於兩鐵合併所需額外的借貸、服務經營權負債及其他負債所致。若計入服務經營權下的106.85億港元負債作為債務的一部分，集團的淨負債權益比率從2006年底的36.3%增至2007年底的48.5%。

公司年內的流動現金狀況維持穩健，鐵路及相關業務的現金流入淨額為59.65億港元，來自物業發展業務的現金流入淨額為58.24億港元。扣除資本性開支、利息開支、營運資金及股息後，未包括為兩鐵合併付款前的現金流入淨額為61.22億港元。兩鐵合併前期款項120.4億港元已經支付，而公司在兩鐵合併下承擔九鐵公司的若干資產及負債而獲補償7.86億港元，導致年內現金短缺51.32億港元，但已透過增加貸款54.01億港元來填補。

鑑於2007年的財務業績強勁，董事局建議派發末期股息每股0.31港元，連同中期股息每股0.14港元，全年股息合共每股0.45港元，較去年增長0.03港元或7.1%。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、忠心耿耿及專業精神，一向是公司成功的基石。在籌備兩鐵合併之時，公司秉持「一間公司，一個團隊」的原則，並就一切會影響員工未來的相關事項，諮詢員工的意見。兩鐵合併並非只是一項涉及資產與營運的財務交易，而是與員工息息相關的過程。為有助員工了解兩鐵合併的進展和促進彼此溝通交流，公司舉行了99場的文化融合工作坊，而每名同事都參加了至少一場工作坊。公司還透過刊物、通訊及簡報會等不同渠道，搜集員工的意見，並告知合併的最新進展。這些計劃希望增加合併進程的透明度，從而減低員工的不明朗感受。

年內，公司繼續開辦多項培訓及發展計劃，以提升員工技能及保持工作積極性，課程範圍涵蓋同理聆聽、授權技巧、鐵路安全等。為配合公司未來的需求，我們實施多項主要計劃培育管理及領導人才，包括「行政管理人員計劃」及對象為香港及中國內地畢業生的「見習管理人員計劃」。公司亦不斷投入資源，為不斷擴展的海外業務培育及羅致所需員工，並在海外業務培養公司文化。

展望

在2007年下半年及踏入2008年，種種不明朗因素繼續籠罩全球，而美國經濟有放緩的風險。然而，隨著中國經濟持續發展及如無重大外來衝擊，公司對香港在2008年的經濟前景感到樂觀。

行政總裁回顧及展望

兩鐵合併將對2008年公司業務帶來全年度的利好影響。公司有信心用三年時間達到每年4.5億港元的合併協同效益。在2008年，公司認為可達到約1.3億港元的協同效益，主要來自優化能源使用、進行合併採購，並透過擴大網絡以提升收入。

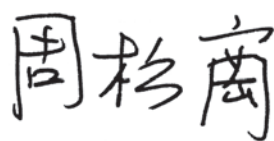
然而，由於票價調低及九鐵系統的經營毛利率較低，2008年的經營毛利率預期會下降。車站內商務及鐵路相關業務將受惠於香港經濟增長及紅磡、羅湖及落馬洲免稅店租賃的全年利好影響。然而，由於盈利較低的第三代流動電話服務進一步取代第二代流動電話服務，公司的電訊業務將持續受壓。

在物業及其他業務方面，公司的物業投資及管理業務將受惠於圓方一期全年貢獻，以及預期於2008年年底開幕的圓方二期(總樓面建築面積約7,609平方米)。公司亦會受惠於「昂坪360」重開及透過兩鐵合併收購的投資物業組合的全年利好影響。

在物業發展業務方面，視乎施工進度及預售情況，公司預期物業遞延收益(未扣除相關成本)餘額4億港元中的大部分將於未來18個月內確認入帳，其中主要來自九龍站圓方以及東涌站藍天海岸及映灣園等機場鐵路沿綫物業。在將軍澳，日出康城第一期首都已成功完成預售，視乎發出入伙紙的時間，公司或可於2008年下半年將該發展項目的收益盈餘確認入帳。在公司透過兩鐵合併購入的八項物業發展項目中，何東樓亦應可於今年開始預售。同樣視乎預售進度及入伙紙能否於年底前發出，公司或可於2008年將該發展項目的利潤確認入帳。然而，從會計角度來看，

我們須扣除通過兩鐵合併收購的項目(如：何東樓)的成本後方可將利潤入帳。在兩鐵合併中收購的另一個項目(烏溪沙)亦很可能於2008年內預售，但預計到2008年之後方會獲發入伙紙，故2008年度不大可能將該項目的利潤入帳。2007年錄得可觀的物業發展利潤，主要是因調景嶺站城中馱的利潤入帳，而該項目的成本已於2006年入帳。因此，公司預期2007年的巨額物業發展利潤將不會在2008年內重現。物業招標活動方面，公司可能於2008年為車公廟地皮招標，該地皮的投標意向書已於2008年3月初發出。而作為西鐵物業發展項目的代理人，視乎市道，公司會建議在未來12個月內為荃灣西(TW5及TW7)地皮招標。以上三項鐵路沿綫上蓋物業項目，將合共提供約6,200個住宅單位。

最後，本人謹藉此機會衷心感謝各董事及全體同事發揮幹勁和敬業樂業的精神，共渡值得紀念的一年。



行政總裁

周松崗

香港，2008年3月11日

主要數據

	2007 [#]	2006	增/(減) 百分率
財務摘要 百萬港元			
總收入			
— 車費	7,115	6,523	9.1
— 非車費	3,575	3,018	18.5
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務之經營利潤	5,912	5,201	13.7
物業發展利潤	8,304	5,817	42.8
未計折舊及攤銷前經營利潤	14,216	11,018	29.0
股東應佔利潤	15,180	7,759	95.6
股東應佔利潤 (不計及投資物業公允價值變動及其相關遞延稅項)	8,571	5,962	43.8
資產總值	155,668	120,421	29.3
貸款、融資租賃債務及銀行透支	34,050	28,152	21.0
服務經營權負債	10,685	—	不適用
股東應佔權益	91,014	76,767	18.6
財務比率 百分率			
經營毛利率	55.3	54.5	0.8個百分點
淨負債權益比率	48.5	36.3	12.2個百分點
平均股東資金回報率	18.1	10.6	7.5個百分點
平均股東資金回報率 (不計及投資物業公允價值變動及其相關遞延稅項)	10.2	8.1	2.1個百分點
利息保障 倍數	9.0	6.7	2.3倍
利息保障 (不計及衍生工具公允價值變動的影響) 倍數	9.3	6.7	2.6倍
股份資料			
每股基本盈利 港元	2.72	1.41	92.9
每股基本盈利 (不計及投資物業公允價值變動及其相關遞延稅項) 港元	1.54	1.08	42.6
每股股息 港元	0.45	0.42	7.1
於12月31日的股價 港元	28.70	19.56	46.7
於12月31日的市值 百萬港元	161,037	108,531	48.4
營運摘要			
總乘客人次			
— 本地鐵路服務 百萬計	915.8	866.8	5.7
— 過境服務 千計	8,243	—	不適用
— 機場快綫 千計	10,175	9,576	6.3
— 輕鐵 千計	11,100	—	不適用
平均乘客人次 千計			
— 本地鐵路服務 周日			
— 合併前	2,595	2,513 [^]	3.3
— 合併後	3,544	—	不適用
— 過境服務 每日	274.8	—	不適用
— 機場快綫 每日	27.9	26.2	6.5
— 輕鐵 周日	380.0	—	不適用
每名乘客車費收入 港元			
— 本地鐵路服務	6.78	6.82	(0.6)
— 過境服務	24.45	—	不適用
— 機場快綫	64.34	63.85	0.8
— 輕鐵	2.68	—	不適用
佔專利公共交通載客量比率(12月)* 百分率	41.6	25.7	15.9個百分點

* 佔專利公共交通載客量比率2007及2006全年分別為26.7%及25.0%。

[#] 在2007年12月2日兩鐵合併前，公司的鐵路營運包括地鐵綫及機場快綫。兩鐵合併後，我們的本地鐵路服務包括地鐵綫及九鐵綫(東鐵綫不包括過境服務，西鐵綫及馬鞍山綫)。兩鐵合併後，我們亦獲得了過境服務、輕鐵、巴士及城際客運服務之新的客運服務。

[^] 為作出相類比較，此數據包含日期由2006年1月1日至12月1日。

2007年大事紀要

1月



地鐵學生大使計劃

1月11日推出「地鐵學生大使計劃」。自願參與的小學生在地鐵車站活動，提醒乘客切勿在入閘後飲食、不要在車門正在關上時衝入列車，以及在使用扶手電梯時要緊握扶手。

北京銀座Mall於1月27日正式開幕。該項目是公司的全資附屬公司港鐵(北京)商業設施管理有限公司在中國內地管理及經營的首個商場。

2月

新鴻基地產發展有限公司的附屬公司Lansmart Limited於2月15日成功投得將軍澳五十六區的物業發展合約。

太古廣場三座行人通道於2月26日啟用，連接地鐵金鐘站與星街及太古廣場三座。

機場快綫機場站新月台於2月28日投入服務，方便乘客前往香港國際機場二號客運大樓。

3月

公司在「Investor Relations (IR) Global Rankings and Awards 2007 Edition」中榮獲「The Three Best Corporate Governance Practices in China」及「The Five Best Investor Relations Websites in Asia Pacific」兩項大獎。

4月



地鐵競步賽2007

4月15日，超過一千名競步健兒參與「地鐵競步賽2007」。來自中國、馬來西亞、菲律賓、新加坡及泰國的競步好手專程來港參加精英組賽事。這項賽事為醫院管理局健康資訊天地的健康推廣活動籌得超過100萬港元。

5月

公司於5月23日至25日在澳洲墨爾本舉辦的2007國際資產管理會議中，憑藉其傑出的鐵路資產管理表現獲得Gold Asset Management Excellence Award及Steve Maxwell Leadership Award。

6月

立法會於6月8日通過兩鐵合併條例草案，並成立小組委員會以研究附屬法例草案。



London Overground

公司與Laing Rail Ltd各佔一半權益的London Overground Rail Operations Ltd(LOROL)奪得大倫敦地區新的London Overground服務專營權，由2007年11月11日起為期7年。

為慶祝香港特區成立十週年，公司發行限量版紀念車票套裝，以紀念自1997年以來落實的多項基建及旅遊設施。

7月

我們於7月22日在香港站新設兩台多功能「自助客務機」進行試用，方便乘客更直接解決票務問題。



電梯安全活動

我們在7月開展以「年紀細、學姿勢、小心梯邊夾腳仔」為主題的年度電梯安全活動，派出電梯安全大使提醒乘客安全使用扶手電梯。

8月

為慶祝即將舉行的北京2008奧運會，公司聯同歐米茄和奧運馬術公司發行限量版「奧運一周年倒數」地鐵紀念車票套裝，及設置歐米茄奧運倒數計時器。

政府於8月8日宣布委任錢果豐博士為兩鐵合併後港鐵的非執行主席，並選定周松崗先生為合併後公司的行政總裁。

8月9日，公司與政府及九鐵訂立正式協議，以與九鐵進行業務合併及購入若干物業權益。

9月

公司於9月18日宣布與Skyrail-ITM達成轉移「昂坪360」管理和營運權的協議後，公司旗下一間附屬公司將負責管理和營運昂坪纜車。

公司把將軍澳八十六區正式命名為日出康城。

10月



開幕儀式

公司最新旗艦商場—圓方一期於10月1日開幕，並於11月16日舉行開幕儀式。



股東特別大會

在10月9日舉行的股東特別大會上，公司的獨立股東表決贊成與九鐵合併的建議。



地鐵西港島綫

10月23日，行政會議要求公司就西港島綫展開進一步規劃和詳細設計工作。這項決定是西港島綫項目一個重要里程碑，將令目前的地鐵西港島綫由上環伸延至堅尼地城。

10月26日，公司展開「地鐵安全月」，重點宣傳扶手電梯及車門安全。

12月



兩鐵合併

12月2日，與九鐵進行的兩鐵合併完成。

12月19日，政府宣佈公司可展開南港島綫(東段)的初步規劃及設計工作。全長7公里的南港島綫(東段)將連接鴨脷洲海怡半島至金鐘站。

公司的2006年度可持續發展報告奪得特許公認會計師公會 (ACCA) 香港分會頒發2007年「最佳可持續發展報告獎」亞軍。

11月



LOROL 投入服務

11月11日，LOROL接手經營London Overground。

11月28日，長江實集(集團)有限公司的附屬公司康栢投資有限公司成功投得日出康城第三期物業發展合約。





整合營運

暢順無間

近期成功合併的鐵路營運，將帶來更全面、更協調的服務，
有助提升效率、降低票價

執行總監會管理報告

鐵路營運



本地鐵路服務和機場快線的乘客量均上升

公司於2007年的總車費收入增加9.1%至71.15億港元，這是由於香港經濟增長刺激乘客量上升，加上受2007年12月2日至年底的兩鐵合併效應所帶動。

兩鐵合併

對我們的鐵路營運來說，兩鐵合併的影響非常深遠。於12月2日的指定日期，我們不僅要整合兩個鐵路網絡，亦要由該日起調低票價。由於在兩鐵合併前由兩間鐵路公司在各個層面組成的多個合併事務委員會和工作小組緊密合作，為合併進行了大量的準備工作，故許多交接安排得以於指定日期順利完成。

該等合併工作主要包括整合票務系統，讓乘客由指定日期起於合併網絡內使用八達通卡時享有車費調減。這方面的整合亦涉及調校1,325部出入閘機、1,016部售票機及405部增值機，以配合調低票價後的新車費表。這些工作於12月2日前非行車時間內的五個小時全部完成。我們亦更新了超過150,000個指示牌、大量的廣播裝置及乘客資料顯示訊息，確保向乘客提供統一的訊息。票務系統的交接十分成功，出入閘機保持高度可靠。

南昌、美孚、九龍塘及尖沙咀/尖東轉車站已備妥為日常營運所需的共通無線電系統、聯合運作程序及緊急應變計劃。我們亦設立了一個通訊協調中心，以監察不同車務控制中心的主要系統，確保以統一及協調的方式向外界發放列車服務資料。我們於車站進行了超過 17,000 小時的訓練及 17 次演練，確保運作順利過渡。

乘客量

年內，計入由 2007 年 12 月 2 日至年底的兩鐵合併效應，綜合港鐵系統的總乘客量增加 8.2% 至 9.483 億人次。

我們的本地鐵路服務(包括由觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫及迪士尼綫組成的地鐵綫，以及兩鐵合併後由東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫組成的九鐵綫)於 2007 年錄得總乘客量 9.158 億人次。

於兩鐵合併前由 2007 年年初至 12 月 1 日期間，總乘客量較去年同期增加 2.9% 至 8.146 億人次。於 12 月 2 日兩鐵合併後之餘下期間，就轉車乘客的數目作出調整後，本地鐵路服務的總乘客量為 1.012 億人次。兩鐵合併後，於地鐵綫及九鐵綫之間轉車的乘客只當作一名乘客計算，而在兩鐵合併前地鐵公司和九鐵公司會各自計算該名乘客。因此，公司在兩鐵合併後的市場佔有率及總乘客量看來可能會低於前地鐵公司和九鐵公司各自的統計數字簡單相加所得的結果。

由於香港國際機場航空旅客數量持續上升，加上亞洲國際博覽館展覽及其他活動增加，2007 年的機場快綫乘客量上升 6.3% 至 1,020 萬人次。

羅湖及落馬洲過境服務方面，全年乘客量較 2006 年增加 4.7% 至 9,210 萬人次，當中 820 萬人次於 12 月 2 日兩鐵合併後的期間歸入公司。

由 2007 年 12 月 2 日至年底期間，於合併後新加入的輕鐵、巴士及城際客運服務的乘客量合計為 1,410 萬人次。

於 2007 年 12 月
在專利公共交通工具市場

佔 41.6%

於 2007 年 12 月本地鐵路服務的

周日平均乘客量
達 350 萬人次

2007 年整體服務每名乘客的

平均車費為 7.50 港元

2007 年整體服務每名乘客的

營運成本為 3.39 港元

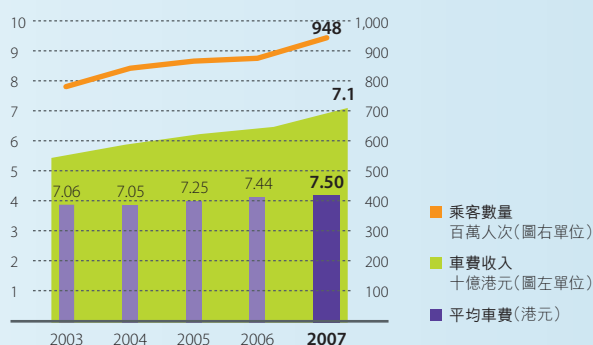
合併前地鐵系統的

乘客車程準時程度
達 99.9%

本地鐵路服務的總車費收入上升至62.13億港元，較2006年所報的59.11億港元增加5.1%

乘客及車費

由於港鐵乘客量創下新高，而且平均車費上升，車費收入增長9.1%。



兩鐵合併需要細心策劃轉車站，例如南昌站

於2007年12月2日兩鐵合併前，本地鐵路服務的周日平均乘客量較去年同期增加3.3%至260萬人次。兩鐵合併後，周日平均乘客量增加至350萬人次。全年合計，本地鐵路服務周日平均乘客量為270萬人次，較2006年增加5.5%。

整體上，於兩鐵合併後，綜合港鐵系統所有鐵路及巴士客運服務的周日平均乘客量為430萬人次。

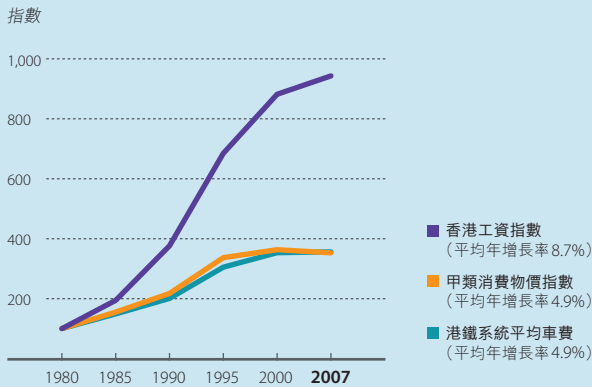
我們在專利公共交通工具市場的整體佔有率由2006年的25.0%增加至兩鐵合併前期間的25.3%。兩鐵合併後，我們包括全部鐵路及巴士客運服務的市場佔有率進一步增加至41.6%。在這個總額之中，我們在往來機場客運服務（不包括來往博覽館站的乘客）的估計佔有率於2007年維持於23%，在過海交通工具市場的佔有率由60.9%增加至61.8%。過境服務的市場佔有率則由2006年的58.3%降至2007年的57.0%。

車費收入

本地鐵路服務於2007年的總車費收入為62.13億港元，較2006年呈報的59.11億港元增加5.1%。機場快綫於2007年的車費收入增加7.0%至6.55億港元。由2007年12月2日至年底期間，過境服務的車費收入貢獻為2.01億港元，輕鐵、巴士及城際客運服務的車費收入貢獻為4,600萬港元。

車費趨勢

近年來，港鐵車費的調整一直落後於香港的工資增長，但符合消費價格的長期變幅。



每車公里鐵路經營開支

合併後網絡更強大，令每車公里經營開支下降 2.3% 至 21.6 港元。



整體上，年內所有客運服務的總車費收入為 71.15 億港元，較 2006 年增加 9.1%。

年內，本地鐵路服務每名乘客的平均車費為 6.78 港元，較 2006 年減少 0.6%。於兩鐵合併前之期間，地鐵線每名乘客的平均車費為 6.83 港元，與 2006 年同期相若。然而，於兩鐵合併後，票價有所調減，加上九鐵綫的平均車費較港鐵綫為低，故本地鐵路服務每名乘客的平均車費減至 6.39 港元。

在 2007 年，機場快綫每名乘客的平均車費收入為 64.34 港元，較 2006 年增加 0.8%。在 2007 年，過境服務每名乘客的平均車費為 24.51 港元，與 2006 年相若。兩鐵合併並無調減機場快綫及過境服務的車費。

服務推廣

公司的乘客量不斷增長，主要由於我們的服務推廣活動奏效。這些活動亦提高我們品牌的知名度，展示我們全面提供優質服務的承諾。

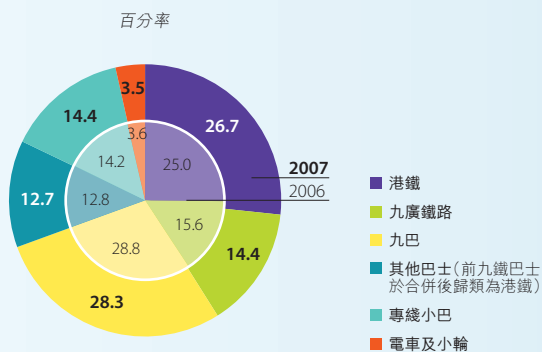
在 2007 年，我們推出多個成效顯著的車站活動和服務推廣，包括於 2 月 14 日在香港站的中環行人隧道舉辦地鐵 Hello Kitty 夢幻婚禮、推出地鐵 Hello Kitty 卡通人物換領計劃，以及向乘搭五次車程的乘客奉送免費早餐等。



羅湖及落馬洲過境服務的乘客量持續增長

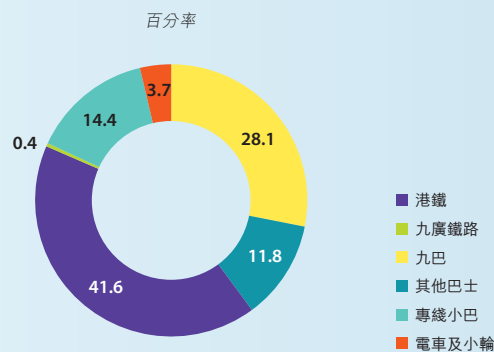
香港主要交通工具市場佔有率

港鐵的市場佔有率增加至26.7%，主要來自2007年12月2日至年底兩鐵合併的效應。



香港主要交通工具市場佔有率(十二月份)

由於兩鐵合併，港鐵的市場佔有率在2007年12月達至41.6%。



綜合港鐵系統是香港公共交通的骨幹

為促進與港鐵友禮會會員的溝通和關係，我們於《都市日報》推出港鐵友禮會專欄，邀請會員以港鐵及其服務作為題材撰文投稿，並設立港鐵友禮會顧客小組，以討論兩鐵合併和反映意見。

我們與香港旅遊發展局締結策略性夥伴關係，印製購物指南「地鐵樂穿梭·愛上香港購物節」，於2007年7月及8月的推廣期內，向購買地鐵一天乘車證或遊客八達通卡的乘客派發，令乘車證和八達通卡的銷售額較去年同期增加48%。

機場快綫方面，由4月開始，港鐵公司股東可享有車費優惠，並獲贈翔天廊食肆之優惠券。備受歡迎的「多乘賞」計劃為累積乘搭機場快綫4次的登記成員提供新獎賞，以提升吸引力。亞洲國際博覽館方面，我們與展銷會籌辦機構合作，為入場人士提供機場快綫即日回程安排及車費優惠。

在2007年，珠江三角洲的經濟蓬勃發展，令過境交通的需求增加，使我們於指定日期自九鐵公司接收的過境服務及直通車業務繼續受惠。連接北京及上海的長途城際客運服務方面，我們繼續為單程及雙程乘客提供非繁忙時間的票價優惠。為推廣新落成的落馬洲站過境服務，我們為使用該車站的乘客提供新年及春節假期免費試搭，並每星期為使用該車站的乘客提供票價優惠。

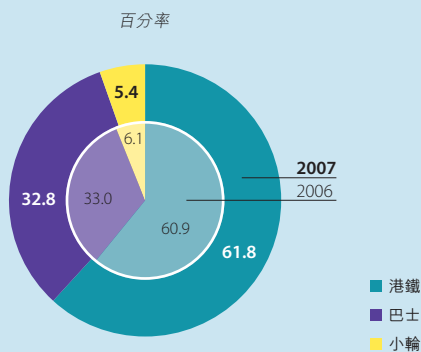
於東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫方面，我們維持於指定日期前推出的大部分推廣優惠，例如東鐵綫及西鐵綫的全月通及西鐵綫的全日通。

接駁服務

公司加強與其他交通工具的接駁服務，繼續推動公司乘客量增長。兩鐵合併前，公司新增兩條接駁巴士轉乘優惠路線，令總數達34條。兩鐵合併後，合併網絡的接駁巴士轉

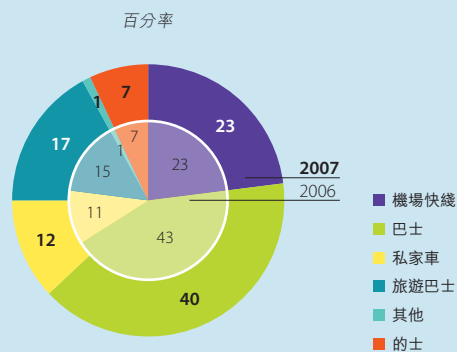
主要過海交通工具市場佔有率

公司在過海交通工具市場佔有率上升至61.8%。



主要來往機場交通工具的市場佔有率

利用港鐵來往香港國際機場的乘客比例維持穩定。



乘優惠路線總數達61條。我們亦從兩鐵合併中接收1,400個車位(位於紅磡及錦上路車站)，使車站車位數目於年底增至2,900個。

市場嘉許

在2007年，公司在市場推廣、品牌及提升乘客認知度方面所作的努力再次獲得外界廣泛嘉許。公司榮膺《星島日報》「星鑽服務品牌選舉2006—公共運輸類別」大獎。公司2006年的《請勿衝門篇》電視廣告在亞洲電視舉辦的第13屆十大電視廣告頒獎典禮中，贏得「十大最受歡迎電視廣告大獎」之一。公司的扶手電梯安全廣告獲《都市日報》主辦的「最佳報章廣告2007」評為「十大最喜愛報章廣告」之一。

服務表現

在充滿轉變的時代，維持及提升服務表現至關重要。在2007年，公司繼續加強客戶服務，在顧客滿意程度、舒適、可靠及安全方面均保持極高水平。

於兩鐵合併前的2007年1月1日至2007年12月1日期間，地鐵系統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為嚴格的顧客服務目標。乘客車程準時程度達99.9%(機場快綫為99.9%)，列車按照編定班次行走的可靠程度為99.9%，而列車服務準時程度也達99.8%(機場快綫為99.9%)。

兩鐵合併後，包含東鐵綫、西鐵綫、馬鞍山綫及輕鐵的新營運協議於2007年12月2日生效。由合併後的2007年12月2日至年底期間的服務水平，將併入下一年度作出匯報。

這些成績肯定了公司於年內推出「心的服務」活動的成效。為配合這項全年推行的乘客服務活動，公司舉行列車車門及扶手電梯安全及整體安全等每月推廣活動，並於4月至5月於無綫電視翡翠台播放一系列一分鐘的處境故事。

在2007年，公司繼續重點培訓員工及月台助理，尤其是考慮到兩鐵合併的因素，幫助他們更了解乘客的需要及感受。安全方面，公司有系統地識別及盡量減低兩鐵合併過渡時的風險，並採納一套共用的安全管理架構，以便實施劃一的安全管理系統。公司為車務人員編製精簡化的《鐵路安全規則》，以便應付日益複雜的運作。公司同時推行人的因素計劃，加強運用人的因素技術來提升員工表現。

年內，公司定期進行乘客滿意度調查，結果反映乘客滿意度維持在高水平。在2007年，地鐵綫及機場快綫的服務質素指標，分別錄得72及81，而反映乘客對票價滿意程度的票價指標則分別為61及62。此表現亦於國際間獲得認同。根據國際都市鐵路聯會(CoMET)發表的2006年標準借鑑



我們不斷提升顧客服務，務求令顧客稱心滿意

報告，公司在顧客服務、服務可靠性、業務表現，以及安全和保安方面繼續取得領先地位。

再次屢獲殊榮反映公司持續優秀的服務表現。在香港，公司連續3年榮獲《東週刊》頒發的「香港服務大獎—公共交通工具組別」，並連續9年榮獲《壹週刊》頒發的「服務第壹大獎—公共交通工具組別」。青衣站站務主任謝俊雄先生亦榮獲多個行業競逐的「服務第壹大獎2007—最佳服務員工獎」。公司的鐵路資產管理同樣蜚聲國際，榮獲澳洲的Asset Management Council及Maintenance Engineering Society頒發2007年Gold Asset Management Excellence Award，車務總監也同時獲頒Steve Maxwell Leadership Award。

提升服務

為支持港鐵網絡作為香港公共交通骨幹，公司繼續加強列車服務及鐵路網絡基礎設施。

連接香港國際機場二號客運大樓翔天廊的機場快綫新建月台已於2007年2月28日投入服務。

年內，多個車站增設行人通道，進一步加強連接地鐵系統。太古廣場三座行人通道於2月建成，為金鐘站與太古廣場三座之間提供連接。九龍站兩個連接圓方商場的新出口亦已啟用。

此外，西鐵綫屯門站將興建3條行人天橋，以加強連接鄰近的乘客交通匯處及位於河傍街的新住宅發展項目。其中一條行人天橋將於2009年完工，另外兩條則預期於2012年完工。

透過車站改善工程，我們繼續將港鐵車站的環境及設計提升至乘客期望的更高水平。在2007年，合併網絡中的46個車站進行了翻新及多項改善工程，美化車站環境及提供更多商舖。這些工程包括改善紅磡站城際客運服務出入境大堂空調及通風系統，已於2007年12月完成。

香港站由7月起新設兩部「自助客務機」進行試用，監測顯示表現良好。自助客務機是另一項新設的乘客服務，方便乘客更直接解決票務問題。客務機設有召援功能，乘客如有問題，可直接聯絡職員。

為了令乘客於現有網絡享受更舒適的旅程，公司正購置5列新車行走荃灣綫、觀塘綫、港島綫及將軍澳綫。

東涌的隔音屏障工程已經完成，令區內的列車噪音水平降低。青衣也正進行改善工程。北大嶼山部分路段換上較低硬度鋼軌的工程歷時6年後已經完成，將大幅減低軌頭表面出現裂紋的機會率，並有助降低路軌噪音。

方便殘疾人士進出車站的設施

公司一直小心籌劃，投資設置殘疾人士設施，包括斜道、手攜式或活動摺板、輪椅輔助車、輪椅升降台及客用升降機等。

標準借鑑

與國際標準比較，香港鐵路公司仍保持其穩固地位，尤其在服務可靠性方面。

港鐵表現與最佳表現比較

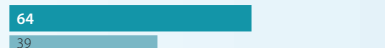
服務可靠性 乘客準時抵步



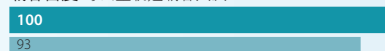
列車準時程度 準時到達百分率



系統使用率 乘客公里相對載容量公里



載客密度 每公里軌道載客人次



最佳表現=100

■ 2006
■ 2005

員工效率及成本效益

公司將繼續採用新技術及措施提高營運效率。

港鐵表現與最佳表現比較

員工效率 載客人次與員工工作時數之比



成本效率 車費收入與總成本之比



最佳表現=100

■ 2006
■ 2005



在維修保養人員努力下，列車服務得以維持高度可靠和準時

執行總監會管理報告 鐵路營運

在2007年，荔枝角及大窩口站的站內客用升降機已完成安裝，金鐘站的工程則仍在進行中。深水埗、長沙灣及油麻地站的自助輪椅升降台已完成安裝，鑽石山、佐敦、金鐘及尖沙咀站的升降台則預期於2008年啟用。

生產力

公司繼續以提高效率及生產力作為2007年優先處理的工作之一。在3月份，公司成功將地鐵綫78列列車的469個交

流發電機更換為先進的靜態逆變器，每年節省770萬港元的能源，相當於將年內能源成本減低1.5%，並降低噪音水平。東鐵綫列車亦展開靜態逆變器更換工程，計劃於2010年完成，估計每年可節省能源成本510萬港元。公司擴充網絡後，地鐵系統每車卡行車公里的營運成本維持於2006年的相若水平。在合併後擴大的網絡中，每車卡行車公里的營運成本下降2.3%至21.6港元。

鐵路系統及市場資料

車務運作資料	2007		2006	
路綫總長度 公里	211.6		91	
車卡數目	1,871		1,074	
車站內的「e分鐘著數」機	24		22	
車站商店及銀行數目	1,230		552	
車站內廣告媒體數目	20,564		15,206	
車廂內廣告媒體數目	27,011		9,036	
每日營運時數				
港島綫、荃灣綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、西鐵綫、機場快綫及輕鐵	19		19	
東鐵綫及馬鞍山綫	19.5		不適用	
繁忙時間列車間距 以秒計	早上繁忙時間	晚上繁忙時間	早上繁忙時間	晚上繁忙時間
— 荃灣綫	128	140	128	140
— 觀塘綫	128	144	128	144
— 港島綫	124	156	124	156
— 東鐵綫				
尖東至上水	180	210	不適用	不適用
尖東至羅湖	327	327	不適用	不適用
尖東至落馬洲	600	600	不適用	不適用
— 將軍澳綫	160	180	160	180
— 東涌綫				
香港至東涌	360	480	360	480
香港至青衣	240	240	240	240
— 機場快綫	720	720	720	720
— 西鐵綫	210	270	不適用	不適用
— 迪士尼綫	270	270	270	270
— 輕鐵	270	300	不適用	不適用

註：2007年數字包括綜合港鐵系統

國際鐵路系統表現比較：11個繁忙市區地下鐵路系統(國際都市鐵路聯會)

2006年鐵路網絡數據	地鐵綫*	鐵路 A	鐵路 B	鐵路 C	鐵路 D	鐵路 E	鐵路 F	鐵路 G	鐵路 H	鐵路 I	鐵路 J
乘客車程 百萬次計	867	466	1,014	1,417	657	2,476	1,499	1,410	452	630	564
車卡公里 百萬計	116	122	500	335	151	680	546	227	100	69	94
路綫長度 公里	84	153	443	201	233	279	480	212	115	90	60
車站數目	51	170	275	147	196	157	424	297	66	66	54

* 2006年納入國際地鐵系統表現比較之地鐵綫包括觀塘、荃灣、港島、東涌、將軍澳及迪士尼綫，機場快綫並不納入比較之列。

註：其他參與國際地鐵系統表現比較的機構包括Berliner Verkehrsbetriebe、London Underground Limited、New York City Transit、Sistema de Transporte Colectivo、Régie Autonome des Transports Parisiens Metro、Régie Autonome des Transports Parisiens Réseau Express Régional、Metropolitano de São Paulo、Moscow Metro、Metro de Madrid及上海地鐵運營有限公司。根據協議，參與比較的機構只能以不記名方式披露個別成員的資料。



位於青衣的車務控制中心

2007年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	2007年實際表現 [#]
列車按照編定班次行走(列車服務供應)	98.5%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
—地鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
—機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務準時程度			
—地鐵綫	98.0%	99.0%	99.8%
—機場快綫	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	不適用	500,000	1,762,621
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	不適用	8,000	14,243
增值機可靠程度	98.0%	98.5%	99.5%
自動售票機可靠程度	97.0%	98.0%	99.4%
出入閘機可靠程度	97.0%	99.0%	99.8%
扶手電梯可靠程度	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度	98.5%	99.0%	99.9%
溫度及通風			
—列車車廂：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%
—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%	99.9%
清潔程度			
—列車車廂：每天清潔	不適用	98.5%	100.0%
—列車車身：每兩天清洗一次	不適用	98.0%	99.9%
七天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	99.9%

[#] 實際表現數字包括2007年1月1日至12月1日合併前之營運協議





萬千顧客

體驗如一

年內，我們擴大營運規模，並提供更多的增值服務，
繼續致力為顧客帶來更美好的乘車體驗

執行總監會管理報告

車站內商務及鐵路相關業務



港鐵車站內無可比擬的媒體平台，提供矚目的廣告形式

車站內商務及鐵路相關業務繼續受惠於2007年的強勁經濟及乘客量增長。兩鐵合併後經營規模擴大，不僅加速收入增長亦為公司帶來免稅店及貨運的新商機。

收入表現

受惠於經濟暢旺、乘客量上升，加上2007年12月2日至年底兩鐵合併的效應，車站內商務及鐵路相關業務收入增長12.9%至17.41億港元。若不包括兩鐵合併的效應，這項業務的收入於2007年增長4.8%至16.16億港元。

廣告

隨著乘客量上升、推出嶄新的廣告形式，加上零售商增加美容纖體產品方面廣告的開支，廣告收入因而增長11.0%至5.93億港元(不包括兩鐵合併的效應則增長9.6%至5.85

億港元)。公司繼續鞏固市場領導地位，推出嶄新的廣告形式，例如「互動電子廣告屏幕」、「消費地圖王」及「十二封轉動燈箱」作產品展示或宣傳海報用途，以及為車站採用分區設計以盡量提升公司收入及廣告效力。

我們繼續提高等離子電視網絡的質素，包括於2007年3月底成功完成更換68台軌道旁的等離子電視及其後置系統，讓乘客享有最佳觀賞質素。

機場快綫方面，公司已於2007年5月完成以全新多媒體系統取代車廂內的座位椅背電視。

兩鐵合併後，公司的廣告覆蓋面已擴展至包括過境服務市場在內的鐵路網絡。公司的廣告業務規模亦有擴大，車站內及車廂內廣告媒體數目分別為20,564及27,011個。

5月底，除為香港中華電力有限公司於觀塘綫、港島綫、荃灣綫、東涌綫及將軍澳綫車站的客務中心提供繳費服務外，公司亦於5月底為香港房屋委員會公屋租戶推出租金繳付服務。

車站零售

由於租金及零售銷售額增長，加上兩鐵合併的效應，車站零售設施收入增長27.6%至4.99億港元(不包括兩鐵合併的效應則增長9.7%至4.29億港元)。為增加收入及提高顧客滿意程度，公司於2007年完成合共9個車站(香港、九龍、東涌、觀塘、黃大仙、荔枝角、鰂魚涌、西灣河及寶琳)零售區的翻新工程，並採用了新的設計；自2001年以來，地鐵系統中經翻新的車站共達41個。此外，公司推出5項新的交叉銷售推廣計劃，提升了車站商店(MTR Shops)的品牌形象及刺激租戶銷售額。

年內，地鐵系統零售網絡引入31個新商品類別及品牌以提升顧客滿意度。兩鐵合併後，車站商店於年底為1,230間，包括9間免稅店分佈在羅湖站、落馬洲站及紅磡站。



在九龍站內掛起的巨型廣告

車站和列車內

超過47,000個
廣告媒體

每個廣告媒體的

廣告收入
為12,464港元

每個車站的

廣告收入達723萬港元

車站內共有

1,230間商店

地鐵系統的車站商店

新增31個商品類別/品牌

20個車站

配備無綫上網

車站內商務及鐵路相關收入
佔2007年

總收入的16.3%



中環站的創新展示模式包括投影廣告



港鐵商店繼續增加令人振奮的新品牌

電訊

電訊服務收入為2.33億港元，較2006年減少10.0%（不包括兩鐵合併的效應則減少11.2%至2.30億港元），部分原因是2006年流動電話網絡升級帶來一次性收入在2007年沒有重現。營辦商之間激烈的價格競爭及第二代流動電話服務被盈利較低的第三代流動電話取代，繼續影響公司的電訊收入。然而，公司旗下的固網服務供應商TraxComm Limited錄得較高收入。在2007年年底，TraxComm為本港各網絡商提供頻寬服務逾220千兆，較2006年年底增加40%，整體網絡可用率達致接近100%。

由12月2日兩鐵合併日起，公司接管九鐵系統的電訊業務，其規模與地鐵公司的電訊業務相若，包括公眾電話、在車站、隧道和沿軌道旁的流動電話覆蓋、以及光纖租賃。由於兩鐵合併，多個流動電話營辦商租用天台位置作為流動電話基站所帶來的收入較2006年增長13.6%，基站站址亦由22個增至34個。一間電訊營辦商要求擴充其於地鐵系統的第三代網絡效能，以加強第三代流動電話的數據及話音容量，工程已於2007年年底完成。公司與一間電訊營辦商合作，讓乘客於16個本地鐵路服務車站及4個機場快綫車站使用無線上網服務。

隨著兩鐵合併，公司現有的光纖網絡已與九鐵公司的光纖網絡整合完成，使覆蓋面由156公里增至324公里，帶來發展跨境業務的潛力。

貨運服務

隨著兩鐵合併，公司接手九鐵公司的過境貨運經營權。這項業務規模較小，包括兩大業務範疇：(i)貨物倉儲及躉船停泊位等配套業務；及(ii)集裝箱、一般貨物及牲口運輸等核心鐵路貨運服務。2007年12月2日至年底，貨運業務收入為300萬港元。

對外顧問服務方面

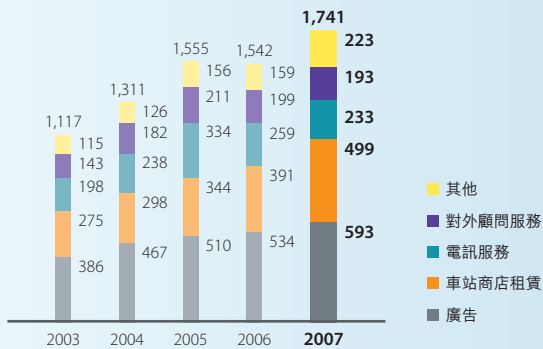
年內，我們配合公司策略，專注擴展可帶來新投資機會的顧問服務，在現有顧問項目方面取得進展，並簽訂多份新合約。整體上，對外顧問服務於2007年的收入為1.93億港元，較2006年減少3.0%，主要原因是客戶的要求改變，使一些項目較原定計劃延遲開展。

在中國內地，公司獲亞洲開發銀行委託參與一個顧問項目，為財政部的公私合營研究提供技術支援。該顧問項目的目標是發展可用於中國內地城市鐵路項目的公私合營模式。在成都，公司取得成都地鐵的設計審閱顧問項目。

車站內商務及鐵路相關業務收入

車站內的商務及其他業務收入增長主要來自廣告收入及車站商店租賃。

百萬港元



隨著兩鐵合併，我們的車站和列車內廣告媒體於2007年底分別達到20,564及27,011個

在泰國，公司簽訂一個顧問項目，擔任Bangkok Mass Transit System Public Company Limited(BTS)訊號重設項目的技術顧問。公司在英國、印度及澳洲等國家取得了新項目，並在迪拜開設分支機構，以探索阿拉伯聯合酋長國顧問行業的商機。

年內，公司的現有項目取得重大進展，並奠定了多個里程碑。上海地鐵九號綫的項目管理諮詢工作繼續進行，項目一期(12個車站)於2007年12月29日啟用。公司現時向台灣高雄捷運股份有限公司提供的諮詢服務及為迪拜道路及

運輸局進行的工作，亦進展良好。公司成功為香港國際機場的旅客捷運系統擴展項目建立供電及訊號系統，該項目已於2007年2月啟用。年內，我們繼續進行項目二期的設計工程，並將於項目二期工地開通時(預期為2008年5月)展開裝配工程。



我們現已在16個本地鐵路服務車站和4個機場快綫車站提供無綫上網服務



優質生活

一路展現

我們貫徹享譽國際的「鐵路和物業綜合發展」模式，
繼續提供創新的物業設計、規劃和管理服務



執行總監會管理報告

物業及其他業務



將軍澳86區的發展項目命名為「日出康城」

在2007年，香港物業市場暢旺，本公司物業業務業績良好。由於需求不斷增加、供應相對有限，寫字樓空置率維持在低水平，而租金水平高企。商舖市場亦受私人消費及旅客開支推動，表現強勁。「一手」私人住宅市場的總成交宗數和金額分別較2006年增長37%及106%。

在2007年，物業發展利潤為83.04億港元，公司的物業租賃、管理及其他業務的收入增長24.3%至18.34億港元。儘管對本公司實質業務沒有影響，但強勁的寫字樓及商舖市場使本公司租賃物業組合於2007年錄得重估盈餘80.11億港元(扣除遞延稅項後為66.09億港元)。

物業發展

本年度的物業發展利潤增至83.04億港元。物業發展利潤主要來自機場快綫及將軍澳綫發展項目的70.77億港元利潤攤分，當中以調景嶺站城中馱的貢獻最大，其次為奧運站君滙港。而確認的遞延收入12.24億港元，亦有助提高盈利水平，當中利潤的主要來源是新開幕的九龍站圓方商場的裝修工程，以及東涌藍天海岸和映灣園。

東涌聽濤軒的預售獲得良好反應。君臨天下、君滙港、藍天海岸影岸•紅及城中馱再次推售，亦引起熱烈迴響。同時，九龍站環球貿易廣場一期、天璽的兩幢大廈、圓方二期、調景嶺站城中馱及東涌藍天海岸最後一期發展均已獲發入伙紙。

於2007年2月，將軍澳市中心五十六區項目的合約批予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司Lansmart Limited，計劃發展為包括酒店、住宅、寫字樓及商舖的綜合物業。於11月，長江實業(集團)有限公司的附屬公司康栢投資有限公司，投得日出康城第三期項目，可興建最多達1,648個住宅單位。公司為建立品牌形象，將八十六區項目命名為日出康城，而其英文名稱LOHAS (Lifestyles of Health and Sustainability) Park代表健康及可持續發展的生活方式，正好反映我們對促進社會長遠利益的承擔。

在獲得城市規劃委員會批准後，我們已經申請更改土地用途，希望把青衣站附近部分貨車停車場及交通交匯處改作商業用途。政府決定於南港島綫(東段)進行初步規劃及設計後，本公司已經委聘顧問公司，為新綫沿綫土地的發展計劃進行初步研究。

根據兩鐵合併安排，本公司購入一個包括多項物業發展權、投資物業及物業管理權的物業組合。物業發展權包括8幅總樓面建築面積達120萬平方米的用地，其中何東樓、烏溪沙及大圍維修中心的項目合約已經批出，其餘5個項目的總樓面建築面積達60萬平方米，尚未批出合約。

在2008年3月初，公司已為車公廟地皮邀請發展商表達投標意向，預計於2008年為該項目進行招標。

物業發展

物業發展利潤

達83億港元

在兩鐵合併中購入的

8幅用地合共
120萬平方米的
總樓面面積

2個地產項目招標

批出總樓面面積
合共292,674平方米

物業租賃

租賃收入

增加25.2%

圓方一期

於2007年10月1日開幕

在香港的投資物業

共252,339平方米

於2007年底的物業管理組合

71,851個

香港住宅單位

756,556平方米

香港商用物業

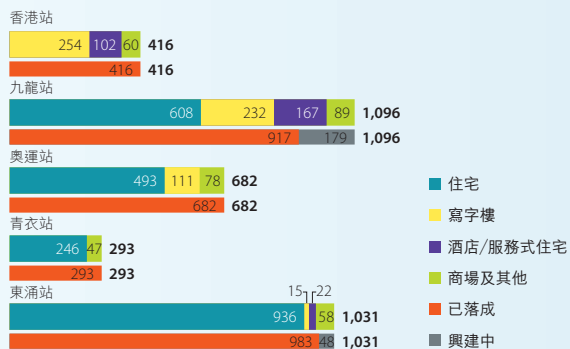
820,254平方米

國內管理合約

機場鐵路物業發展計劃及進度

2007年完成的主要項目為九龍站環球貿易廣場一期及天璽的兩幢大廈。

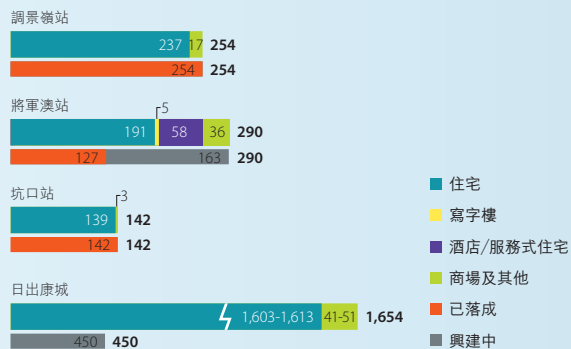
樓宇建築面積 千平方米



將軍澳綫物業發展計劃及進度

2007年落成的城中駅貢獻本年大部份的物業發展利潤。

樓宇建築面積 千平方米

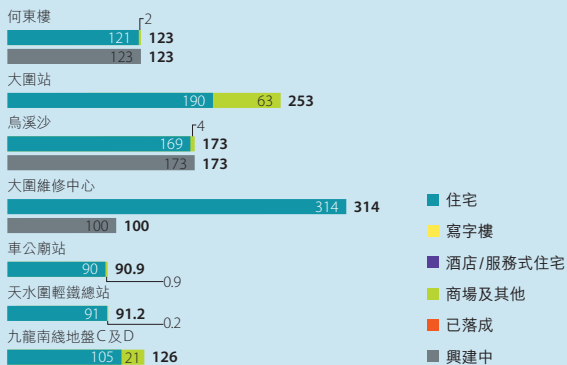


圓方商場在10月開幕，迅即成為城中熱話

東鐵綫，馬鞍山綫，九龍南綫和輕鐵物業發展計劃及進度

從兩鐵合併購入了8幅總樓宇建築面積為120萬平方米的土地。

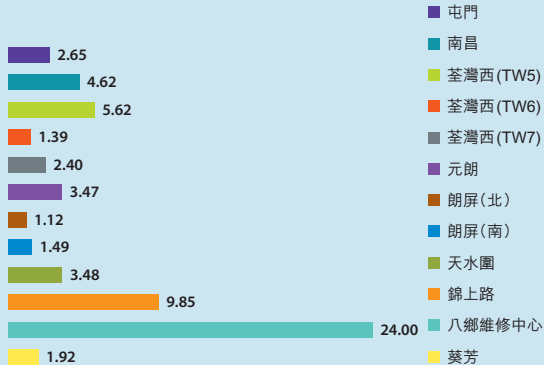
樓宇建築面積(千平方米)



西鐵綫物業發展計劃

公司擔任西鐵沿綫物業發展項目的代理。

土地面積(公頃)



此外，兩鐵合併之後，本公司已經代替九鐵公司，就多個西鐵綫物業項目出任政府的發展代理，該等項目的估計總樓面建築面積達230萬平方米，本公司將從中收取費用。

物業租賃、管理及其他業務

公司的物業租賃、管理及其他業務受惠於租金上升和租賃物業組合的擴大，收入較2006年增長24.3%，至18.34億港元。

物業租賃

物業租賃收入較去年增長25.2%至15.81億港元(不包括2007年12月2日至同年年底的兩鐵合併效應則增長23.5%至15.6億港元)，原因是有利之續租及新租條款、圓方一期及北京銀座Mall開業帶來之貢獻，以及從兩鐵合併購入的租賃物業帶來約一個月之貢獻。

本公司致力不斷提升旗下商場及其他投資物業的質素，並專注提供最優秀的管理服務，因此能夠把握香港消費市道



公司旗下商場提供無窮購物樂趣

強勁、就業市場不斷改善、抵港旅客及整體旅遊業強勁增長所帶來的商機。在2007年，續租和新租的租金較之前有平均21.7%的升幅。



我們憑著最優秀的管理服務，把握香港消費市道強勁所帶來的機會

零售商對優質零售樓面需求上升，刺激黃金地段的租金上升，除部份位於綠楊坊之可出租樓面面積留作翻新工程之外，公司在兩鐵合併前的所有購物商場保持100%的出租率。本公司向九鐵公司購入的5個購物商場，其平均出租率為91%。

圓方一期(可出租樓面面積39,210平方米)於2007年10月1日開幕，大受公眾歡迎，繼續成為本地消費者和遊客的熱門話題。圓方以中國陰陽五行為設計概念，場內擺設了大型的藝術雕塑，為遊人帶來新鮮獨特的購物體驗。許多初次進軍香港市場的品牌和商戶在圓方開設旗艦店，而這個項目更獲國際房地產交易會選為2007年亞洲最佳購物商場。圓方的名店租戶包括Mikimoto、Cartier、Mulberry、

Versace、Escada、Lanvin、Luella、Karen Millen、Onitsuka Tiger、Gucci、Dunhill、Kate Spade、Cerruti 1881、MontBlanc、Tiffany & Co.、Megu、H&M及ZARA。綠楊坊亦於2007年11月完成翻新工程，令該商場更有競爭力，更添姿采。

在中國內地方面，銀座Mall經過翻新及革新品牌後，於1月在北京重新開業，至12月底的出租率為95%。該商場是本公司挾商場營運經驗及知識進軍內地的第一步。銀座Mall將許多新的零售商引入北京市場，比如華潤Ole超市、Very、Bunka、I.S.O.、Chitose及Think Pink。

公司年內繼續進行鮮明的推廣計劃，以提升旗下商場的形象，進一步加強了這些商場的競爭力。推廣計劃包括「Elements Club」、圓方的電視宣傳計劃、八達通日日賞、Astro Boy宣傳計劃、秦俑博物館，以及首次為德福廣場、青衣城、綠楊坊、杏花新城、連理街、君薈坊、連城廣場和海趣坊舉辦的以迪士尼彼思動畫為主題之聖誕推廣活動。

由於中環高級寫字樓需求強勁，加上本公司旗下“Premier”的優質管理服務，本公司於國際金融中心二期的18層樓面在本年度保持百分百的出租率。

兩鐵合併之後，本公司從九鐵公司購入若干投資物業，令本公司投資物業組合的可出租樓面面積增加40,957平方米。獲得的投資物業組合包括：位於新界5個可出租樓面面積共36,487平方米的商場、駿景園的20個住宅單位，以及一個位於紅磡可出租樓面面積為1,686平方米的寫字樓。

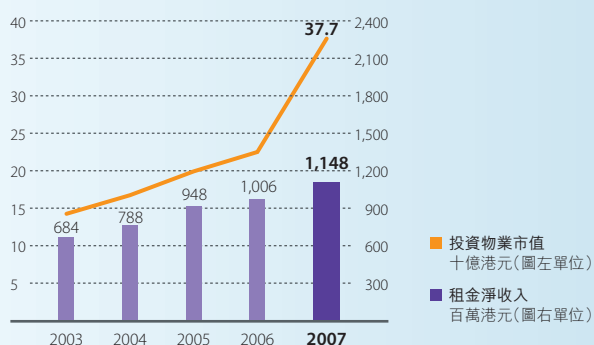
年底，按可出租樓面面積計算，公司應佔的投資物業組合包括200,921平方米的零售物業、41,215平方米的寫字樓，以及10,203平方米的其他用途物業。

物業管理

公司的物業管理業務受惠於物業管理組合的擴大，收入增長12.8%至1.68億港元。年內，公司的物業管理組合加入了藍天海岸、映灣園及君滙港的3,121個住宅單位，並加上從兩鐵合併中收購的9,854個經由代理管理之單位的物業管理權，使公司在香港管理的住宅單位總數於2007年底達71,851個。

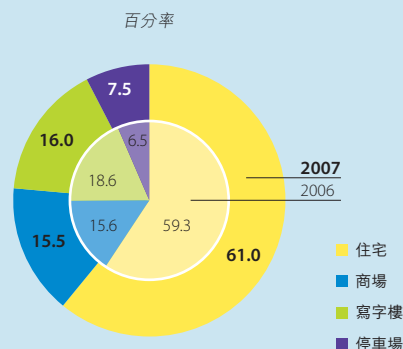
投資物業

由於租金上漲，加上圓方開幕以及從兩鐵合併購入的投資物業的貢獻，使投資物業收入增加。



物業管理收入分佈

公司在香港管理的住宅單位為71,851個，管理商用物業為756,556平方米，而在國內管理合約達820,254平方米。



兩鐵合併前，主要由於納入圓方一期，公司管理的商用物業面積增加了81,457平方米。兩鐵合併後，公司的物業管理組合加入了由公司直接管理的30,530平方米商用面積及由代理管理的62,496平方米商用面積，使管理的總樓面面積於年底增至756,556平方米。

在2007年，公司在中國內地管理的物業組合亦有相當增長，新增樓面面積達480,000平方米，包括北京的建外SOHO七期、SOHO尚都一、二期及朝外SOHO，以及重慶卓越美麗山水一期。公司在瀋陽為華府天地進行物業管理顧問服務，而現時在內地管理的樓面面積達820,254平方米。

其他業務

「昂坪360」

大嶼山「昂坪360」纜車及相關主題村於2006年9月18日開幕。從開幕日至2007年6月11日期間，纜車的載客量已超過150萬人次，超過我們對首個全年度運作的預測。在2007年6月，纜車公司在非營運時間進行年度測試時，其中一個車廂脫離吊索墮下，雖未造成任何傷害，但纜車服務立即暫停，隨後進行詳細調查及密集的安全測試。於9月，公司購入了原承辦商的一家香港附屬公司以接手管理及經營纜車系統，其高級管理層包括公司資深工程師及國

際纜車專業人士。經過多輪嚴密的調查、重新測試及重新認證後，纜車系統被確認為安全可靠，並於2007年12月31日恢復運作。這項服務於年內貢獻的收入為8,500萬港元。

八達通控股有限公司

公司應佔八達通2007年淨利潤為9,700萬港元，較2006年增長42.6%，部分原因是零售商增加及整體經濟向好，帶動八達通於2007年的每日平均交易額上升11.7%至8,190萬港元。

八達通透過便攜式八達通收費器，將業務擴展至中小型市場，吸納更多零售商戶採用八達通。至2007年底，八達通服務供應商總數已經由431個增至490個。

八達通的其他新產品包括迷你八達通卡，成為城中的潮流飾物，顯示出八達通在產品設計上的創意。八達通亦推出附有匙扣的Hello Kitty八達通卡，是八達通首次推出的匙扣款式產品。

年內，八達通卡流通量增至1,650萬張，而每日平均使用量增至1,020萬宗。至2007年底，逾170萬持卡人已經在14家參與計劃的商戶登記成為八達通日日賞計劃的會員。

執行總監會管理報告 物業及其他業務

由於一些客戶在使用八達通易辦事服務增值時被錯扣金額，八達通在2007年經歷了充滿挑戰的一年。在易辦事(香港)有限公司及有關銀行的幫助下，因未完成易辦事增值交易而待領的款項幾已全部退還受影響的客戶。為加強保障客戶的權益，八達通已經永久停止八達通易辦事增值服務(只佔八達通整體增值服務的1.5%)，原因是專案小組

進行詳細的技術檢討後，認為不能保證該等問題不會再次發生。

八達通盡力讓客戶獲得滿意的服務體驗，讓其於《星島日報》舉辦的「星鑽服務品牌選舉2007」中獲得「最具創意服務大獎」。八達通亦首次獲香港社會服務聯會授予「商界展關懷」標誌，以表揚其對社會的貢獻。

機場鐵路沿綫已批出之物業發展組合

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	實際或 預計落成日期
香港站					
(國際金融中心， 國際金融中心商場， 四季酒店/ Four Seasons Place)	新鴻基地產發展有限公司	寫字樓	254,186		已於 1998-2005年 分期落成
	恆基兆業地產有限公司	商場	59,458		
	香港中華煤氣有限公司	酒店 停車場	102,250	1,344	
香港站小計			415,894		
九龍站					
第一期 (漾日居)	永泰控股有限公司 淡馬錫控股有限公司 新加坡置地有限公司 吉寶置業有限公司 麗新發展有限公司 環球投資(百慕達)有限公司	住宅 停車場	147,547	1,332	已於2000年 落成
第二期 (擎天半島)	九龍倉集團有限公司 會德豐有限公司 會德豐地產有限公司 聯邦地產有限公司 海港企業有限公司	住宅 停車場	210,319	1,270	已於 2002-2003年 分期落成
第三期 (凱旋門)	新鴻基地產發展有限公司	住宅 過境巴士站 停車場	100,000 5,113	412	已於2005年 落成
第四期 (君臨天下)	恒隆地產有限公司	住宅 停車場	128,845	864	已於2003年 落成
第五、六及七期 (圓方，環球貿易廣場， 天璽，港景滙)	新鴻基地產發展有限公司	商場 寫字樓 服務式住宅 酒店 住宅 幼稚園 停車場	82,750 231,778 72,472 95,000 21,300 1,045	1,743*	2006-2010年 分期落成
九龍站小計			1,096,169		

* 車位數目有待檢討

機場鐵路沿綫已批出之物業發展組合(續)

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	實際或 預計落成日期
奧運站					
第一期 (維港灣, 滙豐中心, 中銀中心及奧海城一期)	信和置業有限公司	寫字樓 商場 住宅 室內運動場 停車場	111,000 14,900 169,950 13,219	1,380	已於2000年 落成
第二期 (柏景灣, 帝柏海灣 及奧海城二期)	信和置業有限公司	商場 住宅 街市 停車場	47,500 220,050 1,100	932	已於2001年 落成
第三期 (君滙港)	新鴻基地產發展有限公司	住宅 幼稚園 停車場	103,152 1,300	264	已於2006年 落成
奧運站小計			682,171		
青衣站					
(盈翠半島及青衣城)	長江實業(集團)有限公司 和記黃埔有限公司 中信泰富有限公司	商場 住宅 幼稚園 停車場	46,170 245,700 925	920	已於1999年 落成
青衣站小計			292,795		
東涌站					
第一期 (東堤灣畔, 東薈城, 諾富特 東薈城酒店及海堤灣畔)	恒隆集團有限公司 恆基兆業地產有限公司 新世界發展有限公司 新鴻基地產發展有限公司 太古地產有限公司	寫字樓 商場 酒店 住宅 幼稚園 停車場	14,913 48,298 21,986 275,479 855	2,037	已於 1999-2005年 分期落成
第二期 (藍天海岸)	香港興業國際集團 豐隆實業有限公司 Recosia Pte Ltd.	商場 住宅 幼稚園 停車場	2,499 253,100 350	625	已於 2002-2008年 分期落成
第三期 (映灣園)	長江實業(集團)有限公司 和記黃埔有限公司	商場 住宅 街市 幼稚園 停車場	4,996 407,300 508 350	1,185	2002-2008年 分期落成
東涌站小計			1,030,634		
總計			3,517,663	14,308	

執行總監會管理報告 物業及其他業務

將軍澳沿綫已批出之物業發展組合

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	現況	實際或預計 落成日期
將軍澳站						
五十七a區 (將軍澳豪庭)	新鴻基地產發展有限公司 南豐發展有限公司 恆基兆業地產有限公司 參明有限公司	住宅 商場 停車場	26,005 3,637	74	於2000年 7月批出	已於2005年 落成
五十五b區 (君傲灣及君薈坊)	新世界發展有限公司 周大福企業有限公司 黃氏實業私人有限公司	住宅 商場 停車場	84,920 11,877	249	於2002年 1月批出	已於2006年 落成
五十六區	新鴻基地產發展有限公司	住宅 酒店 商場 寫字樓 停車場	80,000 58,130 20,000 5,000	363	於2007年 2月批出	2011年
坑口站 (蔚藍灣畔及連理街)	信和置業有限公司 嘉里建設有限公司	住宅 商場 停車場	138,652 3,500	369	於2002年 6月批出	已於2004年 落成
調景嶺站 (都會駅)	長江實業(集團)有限公司	住宅 商場 停車場	236,965 16,800	609	於2002年 10月批出	已於 2006-2007年 分期落成
八十六區(日出康城)						
第一期	長江實業(集團)有限公司	住宅 商場 停車場 長者護理中心	136,240 500 3,100	325	於2005年 1月批出	2008年
第二期	長江實業(集團)有限公司	住宅 幼稚園 停車場	309,696 800	905	於2006年 1月批出	2009-2010年 分期落成
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

東鐵/馬鞍山/西鐵沿綫已批出之物業發展組合

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	現況	實際或預計 落成日期
火炭站						
何東樓(地盤A)	信和置業有限公司	住宅 商場 停車場	120,900 2,000	239	於2002年 11月批出	2008年
烏溪沙站	信和置業有限公司	住宅 商場 幼稚園 停車場	168,650 3,000 1,000	308	於2005年 7月批出	2009年
大圍維修中心	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
屯門站*	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 停車場	119,512 25,000	384	於2006年 8月批出	2012-2013年 分期落成

* 政府物業發展代理人

將軍澳沿綫尚待批出之物業發展組合**

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	預計 招標期間	預計 落成日期
日出康城	6-10	住宅	1,025,220-			
		商場	1,035,220		2009-2015年	2019年
		停車場	39,500-49,500	3,303(上限)		

** 尚待確定批地條款、規劃許可及相關法定程序。

馬鞍山/輕鐵/九龍南綫沿綫尚待批出之物業發展組合**

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	預計招標期間	預計落成日期
車公廟站	1	住宅	89,792	236	2008年	2012年
		商場 幼稚園 停車場	193 670			
大圍站	1-2	住宅	190,480	713	尚待確定	尚待確定
		商場 幼稚園 停車場	62,000 1,100			
天水圍輕鐵總站	1	住宅	91,051	267	2012年	2017年
		商場 停車場	205			
西九龍站 地盤C及D 尖沙咀	2	住宅	104,795	321	2009-2010年	2013-2014年
		商場 停車場	20,959			

** 尚待確定批地條款、規劃許可及相關法定程序。

彩虹站泊車轉乘公共交通工具發展項目

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	現況	實際落成日期
彩虹站 (清水灣道8號)	俊和集團有限公司	住宅	19,138	54 450	於2001年 7月批出	已於2005年 落成
		商場 停車場 泊車轉乘地鐵車位	2,400			

執行總監會管理報告 物業及其他業務

投資物業組合(於2007年12月31日)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍九龍灣德福廣場一期	商場	39,616	-	100%
	停車場	-	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期	商場	19,411	-	50%
	停車場	-	136	50%
新界荃灣綠楊坊	商場	11,198	-	100%
	停車場	-	651	100%
香港杏花邨杏花新城	商場	18,772	-	100%
	街市	1,216	-	100%
	停車場	-	415	100%
青衣青衣城	商場	28,931	-	100%
	幼稚園	920	-	100%
	停車場	-	220	100%
	電單車停車場	-	50	100%
坑口連理街	商場	2,629	-	100%
	停車場	-	16	100%
	電單車停車場	-	1	100%
將軍澳君薈坊	商場	7,683	-	70%
	停車場	-	50	70%
九龍彌敦道三百零八號地下	舖位	70	-	100%
九龍彌敦道七百八十三號地下	舖位	36	-	100%
新界葵涌新葵芳花園	幼稚園	540	-	100%
	停車場	-	126	100%
香港中環國際金融中心				
—國際金融中心二期	寫字樓	39,529	-	100%
—國際金融中心一期及二期	停車場	-	1,308	51%
香港鰂魚涌康怡花園停車場大廈第一期	停車場	-	292	100%
香港夏慤道十八號海富中心天台廣告板	廣告板	-	-	100%
香港夏慤道十八號海富中心一樓商場舖位十個	舖位	286	-	50%
九龍大角咀奧海城一期	室內運動場	13,219	-	100%
九龍大角咀奧海城二期	舖位	1,252	-	100%
新界東涌映灣園	街市	508	-	100%
九龍彩虹清水灣道8號彩虹泊車轉乘公眾停車場	停車場	-	54	51%
	電單車停車場	-	10	51%
	泊車轉乘地鐵車位	-	450	51%
九龍柯士甸道西1號圓方	商場	39,210	-	81%
	停車場	-	898	81%
九龍柯士甸道西1號過境巴士總站	過境巴士總站	5,113	-	100%
九龍柯士甸道西1號幼稚園	幼稚園	1,045	-	81%
沙田駿景廣場	商場	7,381	-	100%
沙田駿景園	住宅	2,784	-	100%
	停車場	-	20	100%
屯門海趣坊	商場	6,086	-	100%
	停車場	-	32	100%
屯門新屯門商場	商場	9,039	-	100%
	停車場	-	421	100%
屯門恒福商場	商場	1,950	-	100%
	停車場	-	22	100%
沙田連城廣場零售樓層及1至6樓	商場	12,031	-	100%
紅磡港鐵紅磡大樓地下及1樓部分	寫字樓	1,686	-	100%

註：除下列之外，所有公司及其附屬公司物業批地租約均超過50年

- 德福廣場一、二期、綠楊坊、青衣城、新葵芳花園、國際金融中心、奧海城、映灣園、位於柯士甸道西1號的圓方、過境巴士總站及幼稚園、駿景廣場、駿景園、海趣坊、新屯門商場及恒福商場的批地租約期限至2047年6月30日

投資物業組合(於2007年12月31日)(續)

- 彩虹泊車轉乘公眾停車場的批地租約期限至2051年11月11日
- 連理街的批地租約期限至2052年10月21日
- 君蒼坊的批地租約期限至2052年3月27日
- 連城廣場及港鐵紅磡大樓的物業批地租約將批予九廣鐵路有限公司、而隨後的轉讓正在進行中

待售物業(於2007年12月31日)

地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍海輝道十一號維港灣	停車場	-	579	40%
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	6,042*	-	40%
	停車場	-	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	-	117	40%
九龍柯士甸道西一號凱旋門	住宅	3,182	-	38.5%
	停車場	-	35	38.5%
將軍澳坑口培成路十五號蔚藍灣畔	停車場	-	191	71%
	電單車停車場	-	18	71%
將軍澳唐俊街九號君傲灣	停車場	-	148	70%
	電單車停車場	-	25	70%
將軍澳景嶺路八號都會駅	停車場	-	487	72%
	電單車停車場	-	33	72%
將軍澳唐德街九號將軍澳豪庭	停車場	-	54	35%
	電單車停車場	-	4	35%
九龍深旺道八號君匯港	住宅	6,728	-	35%
	停車場	-	126	35%
	幼稚園	1,299	-	50%
東涌健東路一號映灣園	停車場	-	285	20%

* 可出租樓面面積

管理物業(於2007年12月31日)

管理住宅單位數目	71,851 個單位
管理商用及寫字樓面積	756,556 平方米



鐵路網絡

一以貫之

兩鐵合併後，現有鐵路網由91公里增加132%至211.6公里。加上承諾建造和未來發展的鐵路項目，網絡總長將由211.6公里增加28%至271.6公里



執行總監會管理報告

香港網絡拓展



南港島綫(東段)將連接金鐘站和鴨脷洲，途經海洋公園、黃竹坑和利東

兩鐵合併、政府表態支持優先發展多個鐵路基建項目，加上公司繼續推行資產提升及更換計劃，令2007年成為公司新鐵路項目的一個里程年。踏入2008年，公司在設計和規劃未來鐵路綫方面將會特別忙碌。

網絡拓展

香港行政長官在其2007年10月的施政報告中表明政府對發展香港鐵路網絡作為客運系統骨幹的長遠承諾，並將三條新鐵路綫列為優先的基建項目，包括南港島綫(東段)、廣深港高速鐵路香港段(高速鐵路)，以及沙田至中環綫。此

外，西港島綫及九龍南綫的工程正在進行，而公司早前已向政府提交觀塘綫延綫的計劃。由於需要設計這些新拓展項目及繼續推行現有的拓展項目，2008年將是公司特別活躍的一年。

進行中項目

西港島綫

作為新拓展項目的第一個，西港島綫取得了明顯的進展。這條建議中的港島支綫包括三個地下車站，分別位於西營盤、大學及堅尼地城。該項目已於2007年10月根據鐵路條例刊憲。在2008年，我們將繼續與政府緊密合作，解決西港島綫的主要技術及財政問題。

全長3公里的西港島綫造價估計約89億港元，政府將分兩階段以撥款的方式提供資助，估計約為60億港元。已批出的首階段撥款為4億港元，將用作項目設計。次階段即資助餘額須待香港立法會(立法會)進一步通過。我們與政府已於2008年2月6日就項目的詳細設計訂立初步的項目協議。預期西港島綫可於2013年年底或2014年年初竣工。

九龍南綫

九龍南綫為兩鐵合併的一部分，將連接現時東鐵綫尖東站與西鐵綫南昌站。該條新鐵路綫全長3.8公里，預期於2009年下半年啟用，將為西鐵綫及東鐵綫乘客提供直接通道，並將於西九龍設立中途站。九龍南綫所有資金成本將由九鐵公司支付，而通車後該伸延路綫將歸入服務經營權之內，據此九鐵公司將擁有該路綫而我們將負責營運及維修。通車後應付的服務經營權費用只會是根據兩鐵合併所訂明的結構而支付的每年非定額款項，毋須對年度固定款項或最初款項作出調整。作為兩鐵合併的一部分，我們與九鐵公司簽訂項目管理合約，收取監督興建九龍南綫的費用。



擬建的西港島綫是港島綫的延綫

九龍南綫

鑽挖隧道

1.6 公里 (76%)

將軍澳南

為於日出康城的車站鋪設

3.3 公里新路軌

西港島綫

2007年10月

行政會議決定

進行進一步規劃和詳細設計

2007年10月

根據鐵路條例

西港島綫計劃刊憲

2007年12月

立法會財務委員會

通過撥款

南港島綫(東段)

2007年12月

行政會議決定

進行初步規劃和設計

沙田至中環綫和觀塘綫延綫

2008年3月

行政會議決定

進行進一步規劃和設計

新項目

南港島綫(東段)

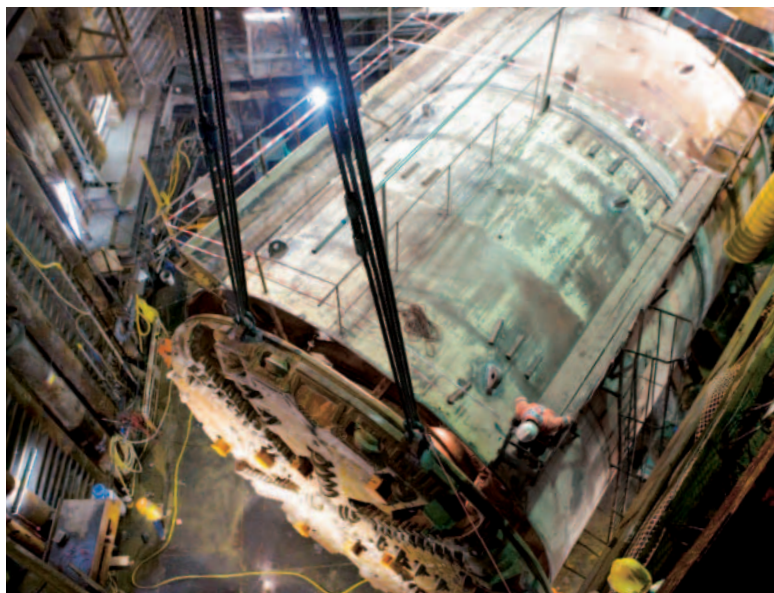
南港島綫(東段)預計為一個中等容量的鐵路系統，連接金鐘站和鴨綠洲的海怡半島，途經海洋公園、黃竹坑及利東。公司已於2007年6月向政府提交修訂項目建議書，當中載有經更新的財務數據及經改善的金鐘站至現有路線及未來沙田至中環綫的轉乘安排。政府其後決定就全長7公里的南港島綫(東段)進行項目的初步規劃及設計，估計造價逾70億港元。在香港賽馬會表達意見後，政府要求公司進一步探討興建跑馬地站的方案。公司將繼續與政府商討該路線的具體範圍、執行方案及財務安排。目前的意向是該綫將會以「鐵路和物業綜合發展經營」模式來填補資金的差額。該鐵路伸延路線預期於2011年動工，並於2015年竣工。

沙田至中環綫

政府於2008年3月11日宣布由公司就沙田至中環綫作進一步的規劃及設計。全長17公里的沙田至中環綫，路線以公司於兩鐵合併所提出的方案為基礎，由大圍至港島，連接多條鐵路，為乘客提供更便捷的鐵路服務。大圍至紅磡段，接駁馬鞍山綫到西鐵綫，預計於2015年完成。另一段是將現時的東鐵綫由紅磡伸延過海至港島，預計於2019年完成。公司會繼續與政府磋商以服務經營權的方式營運沙田至中環綫。

觀塘綫延綫

政府於2008年3月11日宣布由公司就觀塘綫延綫作進一步的規劃及設計。全長3公里的觀塘綫延綫，將由現時的油麻地站途經何文田至黃埔，預計於2015年完成。公司將以擁有者的方式與政府磋商該項目的實施細節，並已建議以前山谷道邨的土地物業發展權，來填補資金的差額。



九龍南綫正在施工

高速鐵路

在2006年2月，政府邀請九鐵公司就北環綫及高速鐵路作為一個合併項目展開規劃。由公司與九鐵公司共同管理的綜合研究團隊所進行的可行性研究已於2007年完成。該26公里長的高速鐵路將提供高速的過境列車服務連接香港和深圳、廣州以至中國內地的高速全國城際鐵路網。高速鐵路的西九龍總站計劃成為通往內地的其中一個主要門戶，其與鄰近發展項目，如西九龍文化區及九龍站和九龍西站上蓋發展項目均有完善的連接。

北環綫為西鐵綫提供過境連接。透過連接西鐵綫及東鐵綫的北段，北環綫將於新界東北及西北之間提供一條新的鐵路走廊。北環綫的進一步計劃將取決於政府就發展新界西北地區及關於邊境禁區計劃的檢討。

在2007年，公司繼續與政府商討，爭取於2008年年底完成高速鐵路的初步設計，務求令該鐵路計劃盡快刊憲。

新項目的融資模式

新鐵路項目將採用切合本身情況的不同融資模式。一如以往，公司將為其投資項目尋求高於資本成本而與項目風險相稱的商業回報。對西港島綫，政府已表示會採用撥款模式，據此政府向公司撥付一筆現時估計為60億港元的款項，使項目具有財務可行性。公司會負責餘下的資本費用和所有營運、維修及資產置換費用。南港島綫(東段)則可能採用公司傳統的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，將物業發展權授予公司。未來鐵路發展可用的第三種模式，是兩鐵合併所採用的服務經營權模式，即由政府(或政府全資擁有的九鐵公司)支付鐵路綫初期的建造成本，而公司則負責經營並每年支付經營權費用，同時負責鐵路的保養及改善工程；九龍南綫已採用此發展模式。公司與政府仍在商討用於高速鐵路的融資模式。

項目完成

位於日出康城(在將軍澳南)的新站之土木及結構工程已於2007年10月大致完工。而路軌鋪設亦於2007年12月大致

完成。機電系統設計已經完成，而安裝工程將按進度預期於2009年竣工。

行人隧道及行人通道

行人隧道及行人通道可擴大公司的集客範圍，將鐵路的裨益和客戶服務帶給更多市民。

就連接尖沙咀站大堂及鄰近彌敦道63號重建項目地庫的兩個地下入口工程預期於2008年4月展開。

長荔街行人隧道已於2007年8月動工，將荔枝角站與荔枝角道南側的新發展項目連接，並將於2009年年底完工。發展商亦已於2007年年初展開連接佐敦谷至九龍灣站的工程，並將於2008年年底完工。公司正考慮太子站的行人通道項目，而葵興、奧運及彩虹站的設計亦在進行中。



擬建的沙田至中環綫的紅磡站電腦構圖

武漢

北京

深圳

杭州

倫敦

萬眾一心

跨越國際

我們憑著更強大的技術能力和更雄厚的
資源，作出投資以把握未來新的發展良機



天津

蘇州



執行總監會管理報告

海外拓展



已有14個車站交予北京地鐵四號綫項目公私合營公司展開機電安裝工程

公司的國際業務於2007年取得進展。公司佔半數股權的聯營公司MTR Laing Metro Limited(現改名為London Overground Rail Operations Ltd(LOROL))奪得London Overground專營權，是公司年內一項重大成就。北京地鐵四號綫項目進展穩定，而我們繼續進行商討，爭取深圳市軌道交通四號綫項目早日通過審批。

中國內地

在北京，一間由公司、北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司分別持有49%、2%及49%股權的公私合營公司在北京地鐵四號綫項目取得穩定進展。

機電工程合約的招標已大致完成。機電設備的設計及製造工程進展順利，當中包括自動售檢票系統、車站通訊、無線電、傳輸、火警系統、乘客資訊顯示系統及屋宇自動化系統。首兩列列車的內部裝修及設備組裝工程進展良好，檢測及調試工程已於2007年12月展開。北京市政府負責的隧道工程取得滿意的進展，其關聯的建築公司已完成其中85%的工程量。所有隧道工程將於2008年5月完成。現時已有14個車站交予北京地鐵四號綫的公私合營公司展開機電安裝工程。

由於馬家樓車輛段出現收地問題，由北京市政府負責的土木工程計劃因此有所延遲。公司已採取措施，盡量減低對2009年10月預期通車日可能產生的影響。

公私合營公司的質量管理系統已於2007年4月取得ISO9001認證，反映該公司高度的管理水平。



公司工程總監柏立恒與行政總裁周松崗商量北京地鐵四號綫項目的細節

北京地鐵四號綫項目

機電工程招標

工程合約已大致完成

展開

鐵道車輛和機車製造

268名操作員

由2007年9月起接受訓練

London Overground

成功奪得London Overground專營權

2007年11月11日

專營權開始營運

鐵路網絡全長

107.2公里



北京地鐵四號綫項目取得穩步進展

公私合營公司已於年內建立了一隊高級營運團隊，而營運前的策劃工作亦進展順利。公私合營公司與北京市交通學校合作舉辦營運培訓課程，以培訓合資格的營運人員。268位車站控制員、列車駕駛員及維修人員於2007年9月開始接受為期一年半的培訓。詳細的營運計劃正在制訂中，當中涵蓋列車服務、車站服務、顧客服務、維修策略及員工培訓的營運模式。

在深圳，公司繼續協助深圳市政府爭取國家發展和改革委員會批准深圳市軌道交通四號綫項目。同時，有關的籌備工作及擴大試驗段工程繼續進行，而深圳市政府承諾倘該

項目不獲批准，則會償還已支付的部分成本。根據中國現行的物業開發政策，政府對此項目的公營財務支持很可能會以其他而非授予物業發展權的方式進行。倘此項目獲得批准，公司將確保股東得到滿意的回報。

公司將繼續在中國內地尋求投資機會。年內，公司於北京爭取項目發展機會，例如北京地鐵四號綫大興支綫，以及在杭州、蘇州、天津及武漢尋求發展新的地鐵綫項目。2007年1月，公司與蘇州市政府簽署一份諒解備忘錄，為蘇州地鐵一號及二號綫進行可行性研究及制訂商業模式。

歐洲

公司在歐洲維持毋需投放大量資金的業務發展策略，集中爭取鐵路及地鐵市場的營運專營權。在這個方針之下，公司與英國 Laing Rail(現正被 Deutsche Bahn group 收購)成立各佔半數股權的聯營公司 LOROL 於2007年6月19日奪得 London Overground 專營權及於2007年11月11日接管該專營權。

根據該專營權，LOROL 可在大倫敦區營運五條現有路綫，為期7年，而 Transport for London(TfL) 可選擇將經營期延長兩年。由 TfL 監督的專營權以成本為基礎，將於合約有效



成功奪得 London Overground 專營權，是公司今年重要里程碑之一



我們計劃為London Overground進行多個服務改善項目

期內獲得約7億英鎊的金額，用以支付營運成本及LOROL的預計利潤。

London Overground是個半圓形的網絡，服務倫敦的西部、北部及東部，該鐵路也是2012年奧運會的主要幹綫。London Overground全長107.2公里；根據該專營權，LOROL最終將會管理網絡內78個車站中的55個車站。在5條路綫中，East London Line正進行大型的翻新及改善工程，預計於2010年重新投入服務。

London Overground將進行一系列的改善服務計劃，包括實施一個更全面的票務系統、分階段更新車站設施，以令乘客的旅程更舒適、更安全，及在2009年引入新列車隊。這些改善計劃的成本將由TfL支付，惟車站改善工程的若干超支風險將由LOROL承擔。





締造

一間公司 一個團隊

在2007年，我們的首要工作是融合員工成為「一間公司，一個團隊」，同時維持穩定的工作團隊及和諧的員工關係

執行總監會管理報告

人力資源



員工團結合作，建立成功的團隊，體現合一的精神

公司的成功乃建基於員工的全情投入、悉心服務和專業精神。我們一直視員工為公司最重要的資產，他們帶動業務的擴展，並令公司能適應轉變。兩鐵合併帶來重大的機遇，讓我們融合為「一間公司，一個團隊」，令公司更為強大、更有活力、更具競爭力和更加團結，致力實現成為全球最佳鐵路公司的理想。

合併計劃與溝通

合併的關鍵在於每一位員工。年內一個最主要的挑戰是在指定日期前維持穩定的工作團隊，以及確保發展業務所需的人力資源不受影響。

作為一個關懷的僱主，公司於合併過程中致力照顧員工的利益，同時在制訂對員工有影響的政策時力求公平公正。公司透過多個渠道諮詢員工意見，並積極與他們保持緊密溝通。公司定期印發內部通訊「合併通訊」，提供有關重要里程碑及合併事宜的資料。員工亦能透過行政總裁及人力資源總監致全體員工的信函、簡報會、合併專設熱綫及電郵，了解合併的進展。因此，在合併過程中，公司一直能夠保持融洽的員工關係。

「一間公司，一個團隊」

為了讓員工了解合併過程、加強員工的正面思維、讓不同背景的員工可以互相認識和溝通，公司為超過12,000名員工舉辦一系列文化融合工作坊。公司成功向所有員工傳達3個主題：「與時並進，創造機會」、「一間公司，一個團隊」及「全程為您，心的服務」。這些活動均有助增加合併進程的透明度，從而減低員工的不明朗感受。

為了實現「一間公司，一個團隊」的理念，我們在指定日期前向員工公布一套統一的聘用條款及職級架構。在制訂這些條款和架構的過程中，我們一直以員工的利益為主要考慮因素，同時致力維持公司在市場上的競爭力及確保12,000多名不同職能和工種的員工得到公平公正的對待。我們進行了廣泛的員工溝通和諮詢工作，包括舉行簡報會和印發資料小冊子，讓員工明白有關安排。

我們亦制訂全面的人事計劃，挽留優秀人才以應付業務需要。我們力求員工的甄選和委任過程公平、有效和公正。我們還推出自願離職計劃，讓員工有多一個的選擇。這些安排是雙贏的方案，令人事安排及員工調配更具靈活性，並對員工的影響減至最低。

關懷社區

作為一間關懷和盡責的公司，我們恪守對社區的服務承諾。

在2007年，員工繼續透過「鐵路人•鐵路心」計劃參與社區的義務工作。同時，公司透過該計劃協助員工發起、組織和參與社區項目。年內，該計劃合共舉辦了86項義工活動，造福長者、身體殘障人士、智障人士、弱勢社群的兒童和家庭，以及推動環保。

在八間社會服務機構的提名下，公司再度獲香港社會服務聯會頒授「2007/08商界展關懷」標誌，以表揚公司對社會的貢獻，包括鼓勵員工參與義工活動、熱心公益，並為員工提供安全和友善的工作環境。

為 14,134 名員工
建立一套統一的
職級架構及聘用條款

就兩鐵合併舉辦

452場員工簡報會

為逾12,000名員工舉辦

99場文化融合工作坊

完成合併鐵路網絡運作的
相關培訓

36,225/7,637

車務/管理培訓(工作日)

1,800名義工參與86個
「鐵路人•鐵路心」
義工項目

為全體員工提供免費

流感防疫注射，保障員工健康

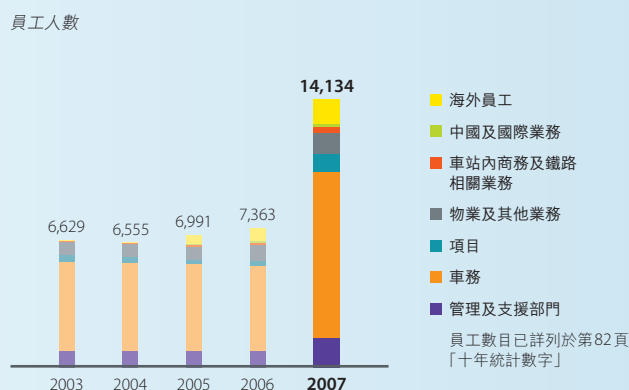
員工生產力 — 營業額與鐵路營運員工人數之比率

員工生產力持續提升。



總員工人數

兩鐵合併為公司帶來更多具才幹的員工，以助公司拓展業務。



透過廚藝比賽等漸進融合活動，加強員工的團體精神

培訓及發展

公司於2007年特別加強培訓，確保員工具備所需技能及專業知識來面對合併和新紀元的挑戰。透過適時及全面的車務及安全培訓，員工得以掌握所需的知識和技能，以助合併鐵路網絡暢順運作。公司舉辦一系列內部的顧客服務培訓課程，培養守望相助的工作文化。此外，公司為全體站務、車務及車站維修人員提供顧客服務培訓，著重培養推己及人的精神。

為配合未來的人力需求，公司實施了多項培育管理人才的計劃。我們安排2,000名高級和初級督導員參與「以同理心聆聽技巧」的課程，並為高級督導員舉行一系列有關「中國業務管理」課程及研討會。此外，公司為車站督導員提供「服務領導技巧」新課程。

培養領導人才

培育發展各級別的高潛質員工，繼續是栽培未來管理人才的重點工作。共11名在為期3年的「行政管理人員計劃」內的年輕管理人員已於2007年開始輪崗計劃。此外，公司推行導師計劃，為每名行政管理人員安排一名高級經理作為導師，以達成培育行政及高潛質高級管理人才的雙重目的。



員工於九龍灣訓練中心內的列車模擬駕駛室接受培訓，以掌握所需的工作技能

在2007年，公司集合來自所有主要職能部門的代表，成立了一個小組，專責處理見習管理人員的輪崗安排和發展。年內，公司共招攬10名來自中國內地與6名來自香港特區的見習管理人員。

公司同時進行其他人才發展計劃，培養具優厚專業發展潛力的管理人員。4名高級管理人員參與海外行政人員發展計劃，3名中級管理人員則參與Richard Ivey School of Business舉辦的Ivey Consortium Executive Programme。公司亦於香港為北京及深圳投資項目的內地營運管理人員舉辦培訓計劃，同時為我們上海項目的內地要員提供培訓。

此外，我們亦挑選2名高級督導員參加國際都市鐵路聯會(CoMET)員工交流計劃，安排他們到London Underground展開為期6個月的實習工作。計劃的主要目的是讓他們在不同文化的國家汲取工作經驗，並在各自工作範疇內比較最佳實務的基準。

支援拓展業務

為配合公司在香港以外地區迅速擴展業務，我們繼續積極為深圳市軌道交通四號綫、北京地鐵四號綫及對外顧問服務提供培訓支援。公司亦加強分配資源，適時調動人手支援新獲批的London Overground專營權。

公司亦推出國內見習管理人員計劃，為內地增長中的業務培育本地人才。年內，公司聘請了10位來自內地主要大學的見習管理人員。他們已於2007年7月在香港開始為期12個月的密集培訓和輪崗計劃。

此外，為培訓中國內地的鐵路專才，公司於2007年12月與北京市交通學校簽訂合作協議，共同營辦培訓中心，為鐵路業培訓優秀人才。

財務回顧

公司的2007年財務報表 已包括2007年12月2日 兩鐵合併的經營業績

2007年財務業績回顧

公司的2007年財務報表已經確認由2007年12月2日指定日期起生效的兩鐵合併，以及由12月2日至年底的合併後經營業績（兩鐵合併效應）。在損益表上，該等影響主要反映於經營利潤、攤銷開支、利息支出及合併相關開支的增加。在資產負債表上，因兩鐵合併而增加的總資產主要來自服務經營權的入帳（包括每年7.5億港元固定經營權付款總額的資本化數額）及收購的物業組合；而增加的總負債來自額外借貸、與服務經營權有關的債務，以及因是項交易而產生的其他負債。兩鐵合併付款主要以額外借貸支付。兩鐵合併對2007年財務業績的影響詳載於以下的論述。

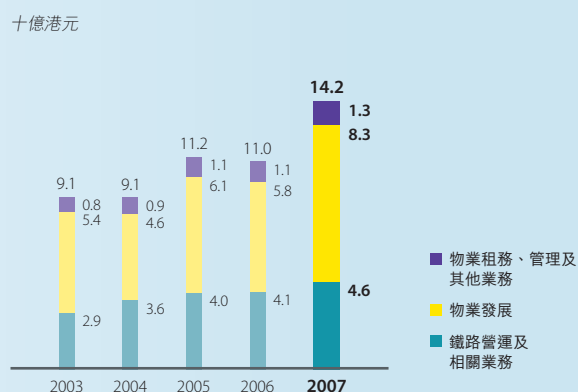
溢利與虧損

香港經濟表現強勁、公司業務繼續擴展，加上兩鐵合併的效應，使2007年總收入增長12.0%至106.9億港元。

2007年，由於乘客量增加5.7%至9.158億人次，而平均車費下降0.6%至6.78港元，來自本地鐵路服務（包括兩鐵合併後的九鐵綫）的車費收入增加5.1%至62.13億港元。平均

經營利潤來源

所有業務的經營利潤維持穩定增長的同時，物業發展利潤錄得顯著升幅。

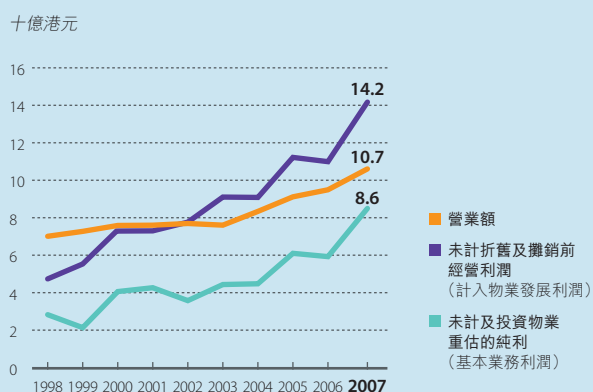


車費下降的主要原因是公司於指定日期調減車費及九鐵綫的平均車費較低。機場快綫的車費收入增長7.0%至6.55億港元，乘客量增長6.3%至1,020萬人次，而平均車費增長0.8%至64.34港元。包括在兩鐵合併之內的過境服務、輕鐵、城際客運及巴士服務，帶來總收入2.47億港元及乘客量2,240萬人次。因此，公司的總收入增長9.1%至71.15億港元。

在2007年，車站內商務及鐵路相關業務的收入增加12.9%至17.41億港元。隨著兩鐵合併，加上經濟蓬勃發展和乘客量上升，廣告收入及車站商店租金收入分別上升11.0%至5.93億港元及27.6%至4.99億港元。然而，電訊服務收入下降10.0%至2.33億港元，主要原因是2006年因提升流動電訊網絡所帶來的一次性收入在2007年沒有重現，而且公司攤佔的收入因電訊經營商的割價競爭及第二代流動電話被盈利較低的第三代流動電話取代而減少。顧問服務收入輕微減少3.0%至1.93億港元，主要原因是因應客戶要求改變，使部份項目較原定計劃延遲開展。不包括兩鐵合併效應帶來的1.25億港元，2007年車站內商務及鐵路相關業務的收入上升4.8%。

基本業務淨業績

收入持續增加及物業發展利潤大幅提高引致淨利潤上升。



在2007年，租務、管業及其他收入上升24.3%至18.34億港元，包括物業租務及管業收入17.49億港元以及「昂坪360」收入8,500萬港元。由於租金水平不斷上升、九龍站圓方一期及北京銀座Mall相繼開業、公司的物業管理組合擴大和兩鐵合併的效應，物業租務及管業收入錄得23.9%的強勁增長。不包括兩鐵合併效應，物業租務及管業收入的增長為22.3%。

在2007年，未計合併相關開支的總經營成本增加10.1%至47.78億港元，當中包括12月兩鐵合併後增加的經營成本。若撇除兩鐵合併效應，總經營成本則增加4.4%。員工薪酬、水電費用及存料和備料的耗用分別增加9.0%、6.9%及8.3%。營運鐵路的地租和差餉增加52.3%，這主要與兩鐵合併效應和2006年與政府就將軍澳綫的應課差餉估值達成共識而獲得的一次性減免收入有關。租務、管業及其他業務開支增加56.5%，主要與業務擴張、新商場開業的額外成本、「昂坪360」的纜車營運，以及兩鐵合併效應有關。

基本業務利潤增加43.8%至

85.71億港元

物業發展利潤強勁，達

83.04億港元

純利達

151.82億港元

營業額增加12%至

106.9億港元

未計兩鐵合併支出的淨現金流入額為

61.22億港元

資產淨值增加18.6%至

910.37億港元

以優惠條件籌得

100億港元

的銀團貸款

在兩鐵合併條例草案通過後

信貸評級獲得確認，

並跟隨香港特區政府的評級一起

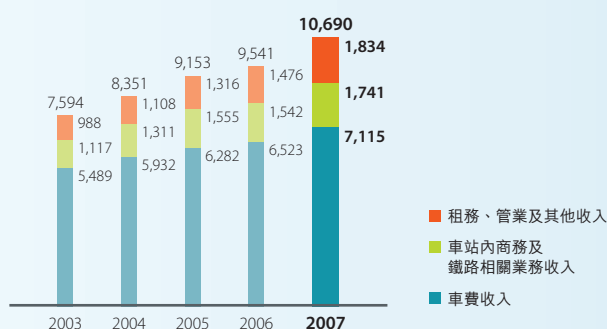
調升

財務回顧

營業額

在兩鐵合併、業務拓展及強勁經濟的支持下，各項業務收入均有增長。

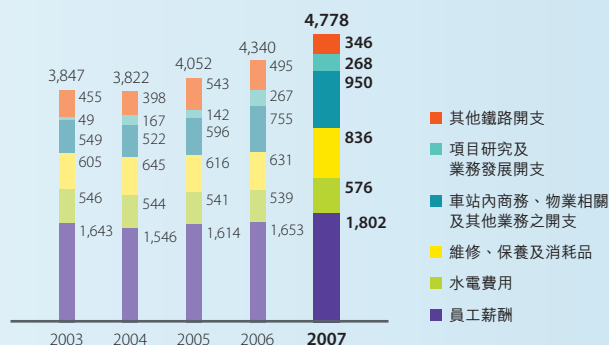
百萬港元



經營開支

公司業務擴展(包括兩鐵合併效應)，使成本上升。

百萬港元



未計折舊、攤銷及合併相關開支的鐵路及相關業務經營利潤增加13.7%至59.12億港元。據估計，兩鐵合併效應為經營利潤帶來約2.84億港元的貢獻。經營毛利率亦由2006年的54.5%增至55.3%。

物業價格持續上揚，加上年內有若干物業項目落成，及城中區利潤的確認(該項目的有關成本已於2006年入帳)，使2007年的物業發展利潤由2006年的58.17億港元大幅增加至83.04億港元。來自分佔發展盈餘的收入為70.77億港元，主要與調景嶺站城中區有關，其次為奧運站君滙港和東涌站映灣園。年內確認的遞延收入為12.24億港元，主要來自東涌站藍天海岸和映灣園以及九龍站圓方的裝修工程。

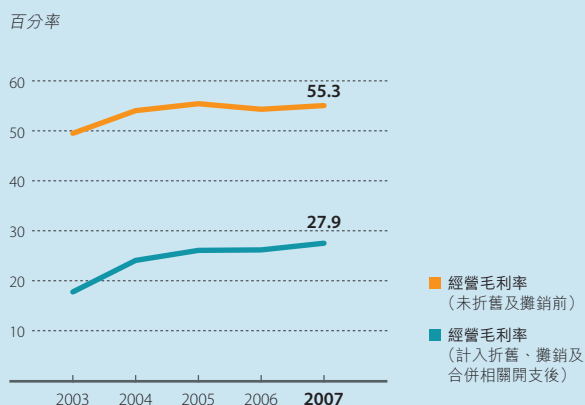
未計折舊及攤銷的經營利潤增長29.0%至142.16億港元。2007年的折舊及攤銷開支增長2.4%至27.39億港元，這是由於新增在兩鐵合併中確認的服務經營權資產的攤銷開支，及「昂坪360」和其他新增資產之全年折舊開支。撇除合併相關開支1.93億港元後，未計利息及財務開支的經營利潤增長35.2%至112.84億港元。

雖然我們在2007年12月增加借貸為兩鐵合併提供融資，而且平均借貸成本由2006年的5.5%增加至5.6%，但由於年初有可觀的現金流入額，2007年的利息及財務開支減少5.9%至13.16億港元。投資物業市值上升帶來除稅前盈餘80.11億港元，當中包括從兩鐵合併中購入的投資物業所佔的3.11億港元的升值。投資物業的除稅後重估盈餘為66.09億港元。

兩鐵合併下，公司從九鐵公司購入若干持有物業及其他業務的附屬公司。連同接管「昂坪360」有限公司的營運，公司從這些收購中所得的淨收益為1.87億港元，這主要與該等附屬公司持有的投資物業於指定日期的市值超過購入作價有關。公司應佔聯營公司的淨利潤為9,900萬港元，包括八達通控股有限公司的9,700萬港元及London Overground Rail Operations Ltd的200萬港元。根據現行香港利得稅標準稅率17.5%計算，年度的稅項開支(主要是非現金遞延稅項撥備)為30.83億港元。集團2007年純利增長95.7%至151.82億港元，其中151.8億港元為股東應佔淨利潤。每股盈利由2006年的1.41港元相應增加至2007年的2.72港元。

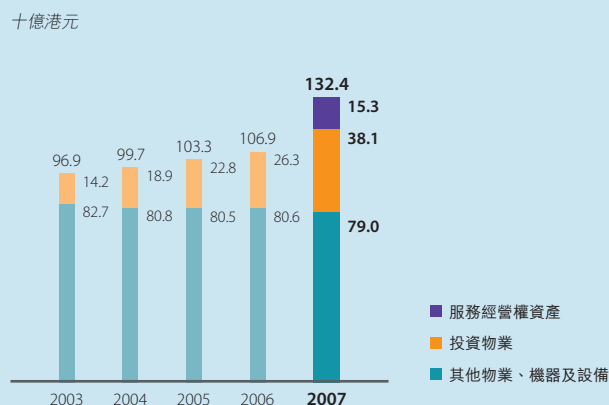
經營毛利率

經營毛利率在過去數年穩定增長。



固定資產增長

物業重估下的大額盈餘加上在兩鐵合併後新增服務經營權資產及購入投資物業，提高了公司的固定資產額。



不包括重估投資物業盈餘及其相關的遞延稅項，集團的基本業務利潤由2006年的59.62億港元增長43.8%至85.71億港元。每股基本盈利由2006年的1.08港元增加42.6%至2007年的1.54港元。

鑒於2007年的財務表現良好，董事局已建議派發末期股息每股0.31港元，連同中期股息每股0.14港元，全年股息合共每股0.45港元，較2006年增加0.03港元或7.1%。就合共17.4億港元的末期股息，除註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東外，所有股東均可選擇以股代息。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份可獲的股息，以確保公司以現金支付的股息總額不超過50%。

資產負債表

集團在2007年的財務狀況進一步增強，資產淨值由2006年12月31日的767.86億港元增加18.6%至2007年12月31日的910.37億港元。

固定資產總值由2006年的1,069.43億港元增至2007年12月31日的1,324.17億港元，這主要與兩鐵合併帶來的服

務經營權資產和投資物業以及重估投資物業盈餘有關。存料及備料由2006年的2.72億港元增加至2007年12月31日的6.42億港元，主要與在兩鐵合併中從九鐵公司購入的庫存有關。

於2007年12月31日，在建鐵路工程由2006年的2.32億港元增至4.24億港元，主要由於位於日出康城的新車站項目的建造工程開支，其中部分因2007年2月機場二號客運大樓翔天廊月台竣工而轉出其項目成本而抵銷。

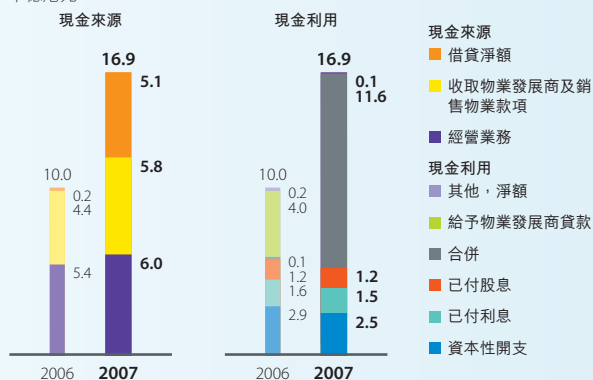
發展中物業由2006年的32.97億港元大幅增至2007年12月31日的90.66億港元，這主要與兩鐵合併中物業發展權的收購成本有關。2007年12月31日的待售物業為7.56億港元，主要包括奧運站君滙港以及九龍站凱旋門的待售住宅單位。

從兩鐵合併取得的物業管理權價值為4,000萬港元，乃於資產負債表中列作資產，並扣除按管理合約有效期內的攤銷開支列帳。

現金應用情況

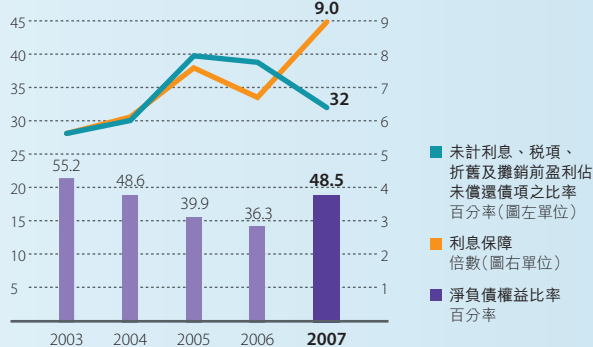
2007年兩鐵合併所需現金由經營活動產生的現金盈餘及新增貸款支付。

十億港元



債務償還能力

因兩鐵合併，包括服務經營權負債的2007年未償還債項因而增加，而負債比率亦相應提高。



於2007年12月31日，財務衍生工具資產及負債(即財務衍生工具的公允價值)分別為2.73億港元及1.92億港元，而2006年則分別為1.95億港元及5.15億港元。該變動主要由於期內美國利率下調及港元遠期匯率疲弱，令集團的利率及貨幣對沖工具的公允價值按市值調整而有所上升。

應收帳項、按金及預付款項由2006年的18.94億港元大幅增加增加至2007年12月31日的51.67億港元，這主要與調景嶺站城中區預售住宅單位的應收款項增加有關。

未償還貸款總額由2006年的281.52億港元增加至2007年12月31日的340.5億港元，這主要由於增加借貸為兩鐵合併的前期付款提供資金。

在2007年12月31日，應付九鐵公司的款項為9.75億港元，這主要包括尚未批出的九鐵物業發展用地的物業前期工程成本，及有關7.5億港元服務經營權年度定額付款於2007年的應計費用。該等物業前期工程成本將於合約

批出時獲發展商償付，再轉付予九鐵公司。在將年度定額付款總額的貼現值作為服務經營權資產入帳時，一筆對等的數額已確認為服務經營權負債，其於年底的結餘為106.85億港元。

於2007年年底的應付帳項、應計費用及撥備為54.12億港元，而2006年則為36.39億港元。增加的主要原因是公司按照兩鐵合併協議自九鐵公司接收租賃按金和若干其他負債。

遞延收益由2006年的16.82億港元減少至2007年12月31日的5.15億港元，這主要與根據物業建造及預售的進度而將會確認的東涌站及九龍站發展項目的利潤，及就若干載客列車的租出及租回交易而將會確認的收益有關。

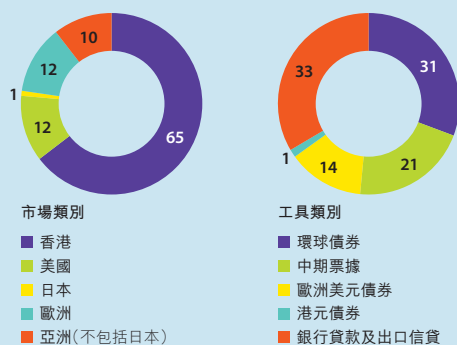
在確認年內的利得稅，包括物業重估的遞延稅項撥備後，遞延稅項負債由94.53億港元增至125.74億港元。

公司於2007年年底的股本、股份溢價及資本儲備共增加11.89億港元至398.28億港元，此乃由於代息股份及認股

借貸來源

儘管香港是公司的主要市場，但公司的策略乃分散資金來源，並保持在其他重要國際市場籌資的途徑。

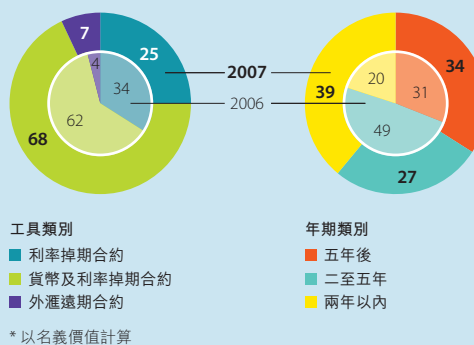
百分率(於2007年12月31日)



利率及貨幣風險對沖工具應用

港鐵公司積極運用財務衍生工具，但有嚴格政策規定只作對沖用途。

百分率*(於2007年12月31日)



權獲行使而發行股份所致。連同固定資產重估盈餘及其他儲備增加的2.14億港元，以及扣除股息後保留溢利增加的128.44億港元，股東應佔權益由2006年的767.67億港元增至2007年12月31日的910.14億港元。計入服務專營權負債作為債務的一部份後，集團的淨負債權益比率由2006年年底的36.3%增加至2007年年底的48.5%。

流動現金

年內，鐵路及相關活動的淨現金流入額由2006年的53.87億港元增至2007年的59.65億港元，而來自物業發展項目及銷售物業的現金流入額，亦由去年的44億港元上升至58.24億港元。資本性項目開支、利息開支、營運資金及派付股息的現金支出達56.67億港元，而去年則為59.25億港元。因此，未計兩鐵合併的前期付款，公司錄得淨現金流入額61.22億港元，2006年則為38.62億港元。計入兩鐵合併的前期付款120.4億港元，以及在指定日期就接收九鐵公司若干資產及負債而收取的現金淨額7.86億港元後，現金淨流出額為51.32億港元，資金來自新增貸款54.01億港元。年底的現金結餘增加2.69億港元。

融資活動

新融資

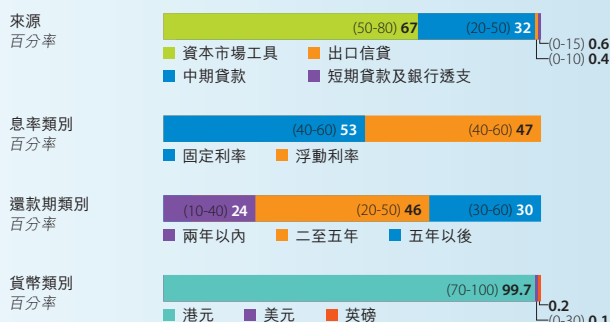
在2007年，香港經濟蓬勃發展，股市交投暢旺，資金不斷流入本地銀行體系。在回顧年度的前8個月，美國聯邦儲備局(聯儲局)將聯邦基金目標利率維持在5.25%，但在這段期間港元利率因首次公開招股活動的龐大資金需求而逐步上升，令港元與美元的息差收窄。然而，鑒於次按危機的潛在影響，聯儲局由9月開始大幅削減聯邦基金目標利率。這些行動，包括聯邦公開市場委員會在定期及提前舉行的議息會議後所宣布的減息決定，令聯邦基金目標利率由5.25%降至2008年3月18日的2.25%。該等大幅度的減息，加上接近年底時首次公開招股活動減少及股市逆轉，令港元利率從10月的高位回落。

集團的主要融資活動為於2007年10月與來自香港、中國內地、日本、歐洲及美國的19家大型銀行簽訂的100億港元銀團貸款，以應付我們的一般企業融資需要，包括就兩鐵合併向九鐵公司支付的部份前期款項。這項貸款分為兩部

理想融資模式及債務結構

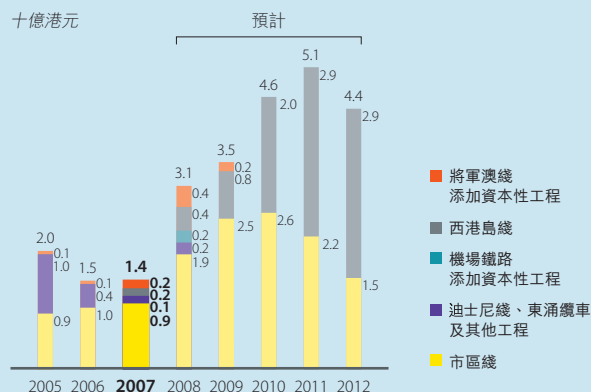
理想融資模式驗證公司在債務管理方面的審慎政策，並有助確保維持一個均衡的債務組合。

(理想融資模式)與實際債務結構的比較
於2007年12月31日



香港新支綫及現有鐵路投資

按現有鐵路及已承諾項目計算，2008年至2010年的資本性開支總額預計將達112億港元。



份，包括30億港元的3年期定期貸款及70億港元的5年期可循環/定期貸款。有關貸款利率和條款屬港元銀團貸款市場中最優惠的，反映集團雄厚的財政實力及銀行界對集團前景的信心。

截至2007年年底，集團獲銀行承諾貸出而尚未動用的貸款總額達63億港元。由於我們預期2008年及2009年會有相當可觀的經營現金流量，該等尚未動用的貸款將主要用於應付突發性需要(如有)。

借貸成本

儘管回顧年度上半年的利率上升，由於集團審慎地運用定息及浮息借貸，及利率於年底時回落，2007年的平均借貸成本僅由2006年的5.5%輕微上升至5.6%。然而，總利息及財務開支(未計利息收入及財務衍生工具的影響)由2006年的16.85億港元下降至2007年的15.8億港元。2007年的金額包括由於兩鐵合併而須支付年度定額費用所衍生的名義利息6,000萬港元。

風險管理

公司的融資及風險管理建基於行之有效的「理想融資模式」。該模式設定理想的定息及浮息債務組合、許可的貨幣風險水平、均衡還款期、多種融資途徑、及適量的備用資金，為融資及對沖活動提供指引。集團透過這個嚴謹和系統化的方法，確保能擁有一個均衡的債務組合，並有足夠的資金以應付將來的需要。

集團繼續積極利用財務衍生工具管理其債務組合。根據公司政策，衍生工具僅用作對沖借貸相關的利率及外幣風險，絕不涉及投機買賣。為監督及控制交易對手風險，公司政策規定交易對手必須獲A-/A3或以上信貸評級，並根據其信貸評級釐定交易額度。此外，公司採用被廣泛接納的「風險價值」方法及「預期虧損」概念制訂其風險監控架構，進一步量化及監控交易對手風險。

信貸評級

我們是香港首家獲得國際認可信貸評級的公司。憑藉良好的信貸基礎、審慎的財務管理及政府的支持，公司一直取得與香港特區政府看齊的信貸評級。

穆迪於5月決定檢討並有可能調高香港特區政府的Aa3評級後，同時表示會檢討並有可能調高我們當時為Aa3的外幣發行人及優先無抵押債務評級。隨著立法會於2007年6月8日完成兩鐵合併條例草案的初步立法，穆迪於2007年7月16日確認公司當時的Aa3評級，同時繼續進行上調評級的檢討，並認為在合併後公司將能維持其良好的信貸狀況。其後，穆迪決定將香港特區政府的評級調高至Aa2，而亦於2007年7月26日將公司的評級調高至Aa2，展望為「穩定」。

標準普爾詳細研究合併交易條款及考慮政府的大力支持後，亦於2007年7月16日確認公司的長期港元及外幣信貸評級為AA，展望為「穩定」，並確認公司的A-1+短期企業信貸評級。其後於2007年7月26日，該評級機構將公司AA評級的展望由「穩定」修訂為「正面」，與香港特區的主權評級的展望作同一調整。

信貸評級	短期評級*	長期評級*
標準普爾	A-1+/A-1+	AA/AA
穆迪	-/P-1	Aa2/Aa2
評級投資中心	a•1+/-	AA/AA

* 分別為港元/外幣債項的評級

於2007年7月2日，日本評級投資中心確認公司的外幣及港元發行人評級為AA，展望為「穩定」，而短期評級為a•1+，原因是兩鐵合併的安排對公司屬於合理。其後於2007年10月10日，該評級機構宣布將公司的評級展望修訂為「正面」，並確認公司的外幣及港元發行人評級為AA，短期評級為a•1+。

財務策劃

公司繼續採用其全面性的長期財務策劃模型，以計劃鐵路營運和評估新項目及投資。該策劃模型乃根據行之有效的方法制訂。所有投資建議均會基於加權平均資金成本及所需回報率進行嚴格評審。我們會仔細檢討模型的各項主要假設，進行敏感度測試，以確保在當前業務及經濟條件，以及未來的不同情況下，該等假設仍然合理。為求有效管理資金成本，我們會定期詳細評估資金需要及資本結構。

融資能力

集團目前的預期資本性開支包括三方面—分別為香港的鐵路項目、香港的物業項目和海外投資。香港鐵路項目的資本性開支主要包括新鐵路投資項目，例如西港島綫及位於日出康城的新車站，以及維持及提升現有鐵路系統。物業發展方面，主要包括圓方餘下的裝修工程、將軍澳五十六區零售面積主結構外殼的裝修工程及八十六區發展用地的共同基建工程。海外投資方面，主要包括深圳市軌道交通四號綫的資本性開支，及對公私合營的北京地鐵四號綫的進一步注資。根據現時計劃，公司在2008年至2010年未來3年內的資本性開支，在香港鐵路及物業投資方面分別為112億港元及11億港元，在海外投資方面則為59億港元，後者主要為正在等候最後審批的深圳市軌道交通四號綫的預期資本性開支。上述估計，並未包括南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的項目成本，因大部份該等開支將會於2010年後支付。

憑藉公司雄厚的財政實力和強勁的現金流量，我們認為公司有足夠的融資能力應付預期的資本性開支及把握其他潛在的投資機會。

十年統計數字

	2007*	2006*	2005*	2004*	2003*	2002*	2001*	2000*	1999	1998
財務										
損益表 百萬港元										
營業額	10,690	9,541	9,153	8,351	7,594	7,686	7,592	7,577	7,252	6,981
未計折舊及攤銷前經營利潤	14,216	11,018	11,246	9,097	9,116	7,769	7,301	7,290	5,523	4,720
折舊及攤銷	2,739	2,674	2,682	2,499	2,402	2,470	2,178	2,091	2,039	1,426
利息及財務開支	1,316	1,398	1,361	1,450	1,539	1,125	874	1,143	1,104	475
扣除遞延稅項後的 投資物業公允價值之增加†	6,609	1,797	2,310	2,051	-	-	-	-	-	-
利潤	15,182	7,758	8,463	6,543	4,450	3,579	4,278	4,069	2,116	2,819
建議及已宣派之股息	2,522	2,328	2,299	2,259	2,215	2,161	2,118	500	-	-
每股盈利 港元	2.72	1.41	1.55	1.23	0.85	0.70	0.85	0.81	0.42	-
資產負債表 百萬港元										
資產總值	155,668	120,421	113,666	106,674	102,366	101,119	98,126	92,565	87,250	82,104
貸款、融資租賃債務及銀行透支	34,050	28,152	28,264	30,378	32,025	33,508	31,385	27,203	23,177	16,897
服務經營權負債	10,685	-	-	-	-	-	-	-	-	-
遞延收益	515	1,682	3,584	4,638	5,061	6,226	8,411	10,403	13,776	15,970
股東應佔權益	91,014	76,767	69,785	61,892	57,292	53,574	53,893	50,355	45,115	42,601
財務比率 百分率										
經營毛利率	55.3	54.5	55.7	54.2	49.3	52.2	53.4	51.7	48.2	47.3
非車費收入佔營業額百分率	33.4	31.6	31.4	29.0	27.7	25.6	24.6	24.6	22.2	22.1
淨負債權益比率	48.5	36.3	39.9	48.6	55.2	59.3	57.8	53.7	51.2	37.8
淨負債權益比率(撇除重估儲備)	49.2	36.7	40.3	48.9	62.6	67.4	66.0	61.8	58.3	42.9
利息保障 倍數	9.0	6.7	7.6	6.1	5.6	4.5	3.8	3.8	3.7	5.1
僱員										
管理及支援部門	1,530	823	810	792	793	824	870	911	967	1,203
車站內商務及鐵路相關業務	305	82	82	67	61	62	60	55	64	114
車務	8,770	4,521	4,600	4,669	4,730	4,836	4,756	4,943	5,132	5,890
項目	942	260	242	362	398	546	973	898	912	1,105
物業及其他業務	1,141	832	688	660	642	618	567	519	456	468
中國及國際業務	135	112	83	-	-	-	-	-	-	-
海外員工	1,311	733	486	5	5	5	5	6	6	6
總計	14,134	7,363	6,991	6,555	6,629	6,891	7,231	7,332	7,537	8,786

* 綜合業績

† 新會計準則的要求

	#2007*	2006*	2005*	2004*	2003*	2002*	2001*	2000*	1999	1998
鐵路營運										
載客車卡行車公里總數 千計										
本地鐵路及過境服務	128,041	115,784	114,449	114,364	112,823	103,318	96,751	92,199	94,704	94,260
機場快綫	19,956	20,077	17,122	16,081	15,227	19,467	19,458	19,557	19,394	9,011
輕鐵	755	-	-	-	-	-	-	-	-	-
總乘客人次 千計										
本地鐵路服務	915,755	866,754	857,954	833,550	770,419	777,210	758,421	767,416	779,309	793,602
過境服務	8,243	-	-	-	-	-	-	-	-	-
機場快綫	10,175	9,576	8,493	8,015	6,849	8,457	9,022	10,349	10,396	3,928
輕鐵	11,100	-	-	-	-	-	-	-	-	-
巴士	2,757	-	-	-	-	-	-	-	-	-
城際客運服務	285	-	-	-	-	-	-	-	-	-
平均乘客人次 千計										
本地鐵路服務—周日平均										
—合併前	2,595**	2,523	2,497	2,403	2,240	2,261	2,231	2,240	2,284	2,326
—合併後	3,544	-	-	-	-	-	-	-	-	-
過境服務—每日平均	275	-	-	-	-	-	-	-	-	-
機場快綫—每日平均	28	26	23	22	19	23	25	28	29	22
輕鐵—周日平均	380	-	-	-	-	-	-	-	-	-
巴士—周日平均	98	-	-	-	-	-	-	-	-	-
城際客運服務—每日平均	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
乘客平均乘搭公里數										
本地鐵路及過境服務	7.9	7.7	7.6	7.7	7.7	7.6	7.4	7.3	7.4	7.4
機場快綫	29.5	29.7	30.4	30.2	29.7	29.9	29.8	29.7	29.9	31.2
輕鐵	3.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
巴士	4.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
每車卡平均載客量 乘客人次										
本地鐵路及過境服務	58	58	57	56	53	57	58	61	61	62
機場快綫	15	14	15	15	13	13	14	16	16	14
輕鐵	45	-	-	-	-	-	-	-	-	-
佔專利公共交通載客量比率 百分率										
	41.6 ^{^^}	25.0	25.2	24.8	24.3	23.5	23.5	24.1	25.2	25.7
每車卡公里之港元(全綫服務)										
車費收入	47.8	48.0	47.7	45.5	42.9	46.6	49.3	51.1	49.4	52.7
鐵路經營開支	21.6	22.1	22.8	22.3	22.5	22.8	24.6	26.8	27.3	29.2
鐵路經營利潤	26.2	25.9	24.9	23.2	20.4	23.8	24.7	24.3	22.1	23.5
每名乘客之港元(全綫服務)										
車費收入	7.50	7.44	7.25	7.05	7.06	7.28	7.46	7.35	7.14	6.82
鐵路經營開支	3.39	3.43	3.47	3.45	3.70	3.57	3.72	3.85	3.94	3.78
鐵路經營利潤	4.11	4.01	3.78	3.60	3.36	3.71	3.74	3.50	3.20	3.04
安全表現										
本地鐵路、過境服務及機場快綫										
須呈報事故數目 [^]	989	826	748	701	641	690	686	748	859	842
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	1.05	0.94	0.86	0.83	0.82	0.88	0.89	0.96	1.09	1.05
公司及承建商的員工意外事故次數	26	23	31	25	33	24	39	36	49	65
輕鐵										
須呈報事故數目 [^]	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	0.54	-	-	-	-	-	-	-	-	-
公司及承建商的員工意外事故次數	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-

** 數字包括至2007年12月1日合併前的地鐵綫。

^{^^} 2007年12月份數字：佔專利公共交通載客量比率2007年全年為26.7%。

[^] 根據香港鐵路規例，須呈報事故是指凡影響鐵路處所、機械裝置及設備或直接影響人(受傷或沒有受傷)，並須向香港特別行政區政府運輸及房屋局局長呈報的事故。此等事故包括自殺/企圖自殺、侵入路軌、以至在扶手電梯、升降機及行人輸送帶上發生的意外。

[#] 在2007年12月2日兩鐵合併前，公司的鐵路營運包括地鐵綫及機場快綫。兩鐵合併後，我們的本地鐵路服務包括地鐵綫及九鐵綫(東鐵綫不包括過境服務，西鐵綫及馬鞍山綫)。兩鐵合併後，我們亦獲得了過境服務、輕鐵、巴士及城際客運服務之新的客運服務。

* 綜合業績

投資者關係

投資者與港鐵公司

公司致力與廣泛的機構及零售投資者保持良好關係。我們相信，透過與投資者持續及主動對話，清晰傳達公司策略、業務發展及前景展望，可以提升股東價值。

為確保這些訊息能準確有效地傳達，公司會定期、全面和迅速地提供一切可能影響我們股東、貸款人及債券持有人利益的公司發展資料。

過去在國際資本市場的20年，公司展示出高水平的公司管治與披露，並獲公認為亞洲區內在投資者關係方面表現出色的典範。

兩鐵合併股東特別大會

公司於2007年10月9日舉行股東特別大會，以表決與九鐵公司進行的合併。只有獨立於香港政府的股東有權於股東特別大會上投票。已投票的獨立股東以大比數82.3%贊成兩鐵合併。

期內，公司透過不同途徑，就兩鐵合併向股東提供透明和全面的資訊，以加強溝通。除發出召開股東特別大會的通函外，公司亦有為股東設立熱綫、網站及發出公告。

與機構投資者的溝通

我們在積極發展投資者關係上的努力，使公司成為香港最廣為人知的公司之一。目前有多家本地及國際研究機構，定期編撰有關公司的報告，而我們亦是廣泛機構投資者的研究對象。

管理層繼續竭力與投資界維持公開的對話渠道，以確保他們對公司及其業務與策略有透徹的了解。公司參與多次大型投資者會議，並積極舉辦其他非交易性質的投資者路演，以維持與投資者良好的溝通。2007年內，公司與機構投資者及研究分析員進行逾270次會面。

零售股東優惠計劃

公司非常珍惜零售股東給予公司的長期支持。繼過去數年成功推出股東優惠計劃後，公司於2007年再推出優惠，讓股東可享受各類專有權益，其中包括機場快綫票價優惠、香港國際機場翔天廊優惠券、圓方商場新張推廣，以及讓股東獨家訂購限量版水晶列車。

獲取資訊

為確保所有股東均可平等及適時地獲得公司的重要資訊，公司充分利用公司網站傳遞最新資訊。公司的年報及中期報告備有中英文版，年報則備有原文全版及摘要版可供參考。此等報告連同其他證券交易所的檔案，亦可於公司網站查閱。

公司設有專責熱綫解答個別股東的查詢，於2007年，共處理逾28,000個電話查詢。

指數認可

公司作為香港市場內其中一高市值及高流通量的藍籌股，地位已於早年被納入多項重要基準指數而獲得肯定。公司目前為恒生指數、摩根士丹利綜合指數，及富時環球指數系列的成份股。

自2002年以來，憑藉我們於企業社會責任和可持續發展方面的努力及所取得的成就，公司已持續獲得道瓊斯可持續發展指數及富時社會責任指數的確認。公司繼續成為香港少數能夠符合並維持該等規定公認標準，並納入其指數內的公司。

市場認可

公司的2006年年報在香港管理專業協會所舉辦的最佳年報獎比賽中，獲得一般類別的銅獎，這是公司年報連續第19年獲得該組織的嘉許。公司同時獲得一般類別的設計成就獎。公司2006年度可持續發展報告Convergence奪得特許公認會計師公會(ACCA)香港分會頒發的2007年「最佳可持續發展報告獎」亞軍。在可持續資產管理(SAM)的報告中，公司在環球「交通及旅遊」類別獲評選為可持續發展的行業領導者，並同時獲得銀獎的嘉許。年內，公司亦獲IR雜誌授予「高度評價—最佳投資者關係大獎—香港大型企業」及「最佳投資者關係主任」獎項。

主要股東資料

2008 年度財政紀要

2007 年度業績公布	3 月 11 日
2007 年度末期股息截止登記日期	4 月 7 日
股份截止過戶日期	4 月 8 日至 15 日 (包括首尾兩日)
股東週年大會	5 月 29 日
派發 2007 年度末期股息日期	6 月 18 日或前後
2008 年度中期業績公布	8 月
派發 2008 年度中期股息日期	10 月
財政年度結算日	12 月 31 日

主要營業地點及註冊辦事處

香港鐵路有限公司，在香港註冊成立及營業
香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓

電話：(852) 2993 2111

傳真：(852) 2798 8822

股份資料

上市

香港鐵路有限公司股份在香港聯合交易所上市，並由 JP Morgan Depository Receipts 保薦，以美國預託證券 Level 1 Programme 的形式在美國買賣。

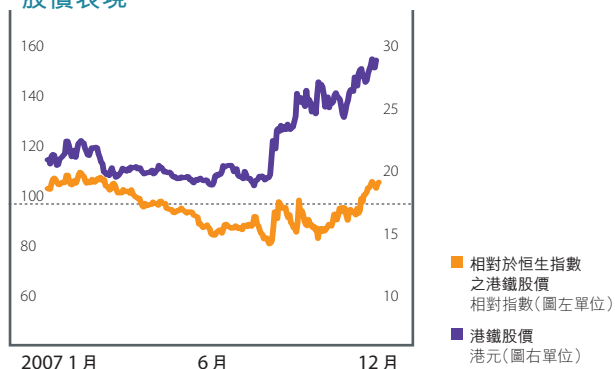
普通股(截至 2007 年 12 月 31 日)：

已發行股份	5,611,057,035 股
香港特區政府的持股量：	4,301,750,382 股 (76.67%)
自由流通量：	1,309,306,653 股 (23.33%)

面值 每股 1 港元

市值：(截至 2007 年 12 月 31 日) 1,610.37 億港元

股價表現



股息政策

視乎公司財務表現，我們預計於每個財政年度派發兩次股息，分別約於 10 月及 6 月派發中期及末期股息。

每股股息 (港元計)

2006 年度末期股息	0.28
2007 年中期股息	0.14
2007 年度末期股息	0.31

美國預託證券 Level 1 Programme

普通股對美國預託證券比率	10:1
託存銀行	JP Morgan Depository Receipts 4 New York Plaza, 13th Fl. New York, NY 10004

股份代號

普通股

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66 HK

美國預託證券 Level 1 Programme MTRJY

2007 年度年報

股東如欲索取公司的年報，可致函：

香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 18 樓 1806-1807 室
香港中央證券登記有限公司

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司 公司事務部

公司年報/中期報告書及帳項均可在網上查閱，
網址：<http://www.mtr.com.hk>

股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 17 樓 1712 至 1716 室
香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628

傳真：(852) 2529 6087

股東查詢

公司在辦公時間設有查詢熱線服務：

電話：(852) 2881 8888

投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司 投資者關係部
電郵：investor@mtr.com.hk

可持續發展

公司是亞洲企業和全球鐵路公司中推動可持續發展的領導者，我們致力提升可持續發展對業務的效益，鞏固我們就最佳實務所建立的聲譽。我們的目標仍然是透過可持續發展的競爭優勢，為業務相關人士創造價值。我們務求透過專注策略、領先成本及增值服務，以達致該目標。在2007年，我們繼續貫徹這些原則，推動我們的業務發展和合併。

可持續發展為業務理念

我們以「鑽石長遠目標」作為引領業務發展的框架，將可持續發展及企業社會責任融入公司的各個運作層面，把以人為本、程序、策略及社區融入企業理念。我們致力管理鐵路資產，為業務相關人士創造價值，並為香港及其他地區提供安全可靠交通系統，以及將鐵路沿綫的地區發展為現代化的繁盛市區及經濟樞紐。該策略背後的「以人為本」理念體現了我們策劃、設計及提供服務的綜合理念。

2006/07 年度可持續發展報告

公司於2006年編製的可持續發展報告，為我們由2001年至2006年的可持續發展過程提供一個進程表。為達致2007年及以後的持續改進，我們一直以提升運作能力及創造價值作為可持續發展及企業社會責任活動的目標。為提升運作能力，我們制訂及落實共同方針、表揚及獎勵可持續發展活動，以及鼓勵持續學習。年內有關這方面的具體計劃及成就，請參閱我們的2007年度可持續發展報告及可持續發展網站 www.mtr.com.hk/sustainability。

公司獲可持續資產管理(SAM)評選為「交通及旅遊」行業的可持續發展領導者，更榮獲銀獎的殊榮，表揚我們管理相關風險及把握相關機遇的能力。公司的2006年度可持續發展報告亦獲特許公認會計師公會(ACCA)香港分會頒發「最佳可持續發展報告獎」亞軍。公司的報告已連續5年奪得ACCA的獎項。

國際標準

作為一家表現卓越的上市公司，能積極維持在道瓊斯可持續發展環球指數、富時社會責任環球指數和Ethisibel指數等世界級可持續發展指數的成份股，對我們十分重要。我們每年亦使用「全球報告倡議組織」、「國際都市鐵路聯會」(CoMET)及「世界經濟論壇企業公民運動」的最佳應用守則來編製可持續發展報告。

氣候轉變

公司全力支持政府有關清新空氣的措施，並致力對香港特區行政長官推行的藍天行動作出應有貢獻。作為珠江三角洲其中一家最大的電力用戶，公司認同有需要以身作則，對氣候轉變作出回應。我們在2006年簽署並於2007年推行由香港總商會、大珠三角商務委員會、廣東省貿促會和廣東省環保產業協會提倡的《清新空氣約章》。這個約章要求公司採取一系列節能措施，包括在營運上採納能源效益措施及監察空氣污染物的排放。公司亦已成為香港氣候變化商界論壇的金星級商界成員。

在2006年，公司以公共交通國際聯會(UITP)制定的政策為基礎，正式採納「地鐵公司氣候轉變政策」。公司目前擔任UITP可持續發展委員會主席。

公司已詳細評估氣候轉變問題帶來的企業風險，認為有關風險有需要持續進行監察。我們正在研究如何將氣候轉變的考慮因素融入我們的設計、建造及資產管理中，以更明確地制訂適應未來氣候轉變的方案。我們的目標是成為全球公共運輸業界中資源效益最高及最具生態可持續發展能力的公司之一。

在2007年，公司舉辦不少企業社會責任活動於社區投資、聘用與社會事務、可持續發展與環保方面進行各種計劃及活動。有關詳情，請參閱我們的年度可持續發展報告，摘要如下。

社區投資

- 鐵路人·鐵路心：86個社區項目，參與義工1,800人及受助者12,000人
- 「地鐵競步賽2007」已完成，「多行樓梯、多點健康」活動繼續進行
- 「港鐵車站藝術」：逢星期五舉行現場表演，隔月舉行巡迴藝術展
- 鐵路伸延：18項參與及宣傳活動
- 日出康城發展加入藝術元素

聘用與社會事務

- 17個工作生活平衡講座及8個價值創造講座
- 港鐵內部期刊就環保問題刊登8篇文章
- 提倡員工伸展運動
- 每名員工接受51.5小時的培訓
- 透過「持續發展，人人有責」口號，推廣可持續發展訊息

可持續發展與環保事宜

- 港鐵系統節省14,258兆瓦時電力
- 舉行4場「絕望真相」電影會
- 於金鐘站新建水冷塔，但仍保持耗水量較預算低3%
- 回收所有廢棄金屬及廢油
- 強制使用香港建築環境評估法標準

認可

- 34個獎項：商界展關懷、服務、廢物分類、投資者關係及SAM與ACCA獎項
- 維持納入富時社會責任環球指數及道瓊斯可持續發展環球指數

公司管治報告書

公司管治應用守則

為符合股東利益，公司致力實行高水平的公司管治以及選定和落實最佳守則。本報告書說明公司如何應用《上市規則》附錄14所載《企業管治常規守則》（「守則」）的各項原則。

截至2007年12月31日止年度內，公司一直遵守守則規定，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，但須按公司章程細則第87條及88條，於公司股東週年大會上輪流退任及重選（根據香港鐵路條例第8條獲委任者除外）。由於目前有11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3年。

董事局

公司整體業務由董事局負責管理。董事局根據公司章程細則及董事局採納的規程，授權執行總監會管理公司的日常事務，而董事局本身則專注處理可影響公司整體策略方針、財務及股東的事項，其中包括財務報表、派息政策、會計政策的重大修改、每年營運預算、若干重要合約、未來發展策略、重大融資安排及重大投資、風險管理策略、庫務政策及車費結構。

董事局由13位成員組成，包括1位執行董事（即行政總裁）及12位非執行董事，其中8位為獨立非執行董事。在此方面，公司已遠超《上市規則》之規定，要求每間上市公司的董事局至少包括3位獨立非執行董事。

於2007年8月8日，政府委任錢果豐博士為公司非執行主席，任期為24個月，由兩鐵合併起生效。而兩鐵合併則由2007年12月2日起生效。錢博士自1998年成為董事局成員，並於2003年7月21日首度被委任為公司的非執行主席，任期為3年，其任期於2006年獲續期至2007年7月31

日。於2007年7月，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，任期由2007年8月1日起生效，至2007年12月31日或由運輸及房屋局局長以憲報公布《兩鐵合併條例》指定生效日期，以較早者為準。《兩鐵合併條例》是關於公司與九鐵公司的兩鐵合併。

於2007年8月8日，政府選定周松崗先生為兩鐵合併後公司行政總裁。周先生由2003年12月1日起獲委任為公司的行政總裁，任期為3年；於同日，亦獲委任為董事局成員；其出任為公司行政總裁的合約自2006年12月1日起續期3年。

另外2位非執行董事（即運輸及房屋局局長與運輸署署長）由香港特區行政長官委任。由2007年7月1日起，運輸及房屋局局長已接替環境運輸及工務局局長出任公司的非執行董事。另外1位非執行董事陳家強教授由2007年7月1日起接替馬時亨先生出任政府財經事務及庫務局局長，因此由2007年7月10日起接替馬先生出任公司的非執行董事。政府透過財政司司長法團持有公司已發行股本約76%。

來自不同商業及專業背景，各非執行董事均積極向董事局提供其實貴經驗，以提升公司及其股東的最佳利益。另一方面，各獨立非執行董事均致力確保董事局維護公司全體股東的利益，並客觀冷靜地考慮相關問題。公司已收到各獨立非執行董事根據《上市規則》要求，有關其獨立性之確認書，並繼續認定其獨立身份。

各董事均確保付出足夠時間及精神處理公司事務。董事須每年2次披露其於公眾公司或組織擔任職位的數目及性質、其他重大承擔及其公司或組織名稱。

董事局及執行總監會成員的個人簡歷載於第101至106頁。雖然運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)及運輸署署長(黃志光先生)由香港特區行政長官任命，陳家強教授由財政司司長法團任命，而方敏生女士擔任多個政府諮詢委員會會員，但董事局及執行總監會成員之間概無任何關係(包括財務、業務、家屬，或其他重大或相關的關係)。

按公司章程細則允許，公司已投保董事與高級職員責任保險，對此公司董事局成員及其高級職員均無須承擔此保單所列明之免賠額。

主席及行政總裁

主席及行政總裁的職位各不相同且相互獨立(請參閱第88頁有關委任錢果豐博士為公司的非執行主席及周松崗先生為公司的行政總裁及董事局成員)。非執行主席負責主持及管理董事局的運作，以及監察行政總裁及執行總監會成員的表現。除確保公司能適時向董事局提供充分的業務訊息外，主席亦確保非執行董事在董事局會議上作出有效貢獻。作為執行總監會會長，行政總裁需在管理公司業務方面向董事局負責。

主席於2007年3月13日在沒有執行總監會成員(包括行政總裁)出席的情況下，與大多數非執行董事(或彼等的替代人)舉行會議，討論薪酬委員會向董事局建議的新認股權計劃、執行總監會成員的繼任計劃，以及當時兩鐵合併條例草案的漫長立法程序及其他相關規例和細則可能對員工士氣造成的影響。

主席將於2008年4月召開另1次會議。

董事局會議程序

董事局定期舉行會議，而董事局所有成員均獲完整及適時的相關資料，並在有需要時可按照已核准的程序，獲取獨立專業人士的意見，費用由公司支付。董事局的定期會議的起草議程由法律總監及秘書編製，並經公司主席核准。倘若董事局成員希望將某事項列入會議議程中，須在有關董事局會議之前至少一週通知主席或法律總監及秘書。法律總監及秘書一般在每年第3季訂定下年度董事局會議日期，並經主席批准。

在每次董事局定期會議上，執行總監會成員與高級經理一同向董事局匯報業務，包括營運、項目進展、財務表現、公司管治及前景。行政總裁亦向董事局提交其執行摘要，集中匯報公司的整體策略及重要事宜。此等報告，連同於董事局會議的討論一併提供的資料，有助董事局所有成員在知悉符合公司利益的情況下作出決策。議程連同董事局文件的全文將在董事局會議擬定期前至少3日送達。

所有董事局成員均可獲得法律總監及秘書的意見及服務，而法律總監及秘書負責確保遵守適當的董事局會議程序，並就所有公司管治事宜向董事局提出意見。董事局成員亦可於其認為必要的情况下，與所有執行總監會成員直接接觸。

除非公司章程細則具體批准，董事不得就其擁有權益及其知悉屬重大性質的任何合約、交易、安排或任何其他種類的建議進行投票。就此而言，董事(包括其任何聯繫人士)的關連人士之權益乃視為董事本身的權益。純粹因在公司的股份、債券或其他證券擁有權益而出現的權益，概不計算在內。凡會議表決某決議案而某董事不得對該決議案表決時，該董事並不計算在該部分會議的法定人數內，但計算在該會議所有其他部分的法定人數內。此舉有助減少公司業務與個別董事的其他權益或任命之間可能出現的潛在衝突。

董事局在2007年共舉行8次會議。在6次會議上，董事局成員商討當時兩鐵合併的建議。於該6次會議上，執行總監會相關成員就第1日的準備情況、立法會法案委員會會議、員工選擇及自願離職計劃的設計、兩鐵合併通函及兩鐵合併的其他相關文件，以及財務安排等事項提供最新資料。當董事局會議商討可能導致公司與政府之間出現利益衝突的事項時，政府委任的董事局成員(於2007年內包括當時的環境運輸及工務局局長、運輸及房屋局局長、馬時亨先生(當時的財經事務及庫務局局長)、財經事務及庫務局局長陳家強教授，以及運輸署署長(或彼等各自的替代人))並無出席有關董事局會議，或倘彼等出席時，均有申報彼等的利益，且無就任何相關的動議投票及並無計入相關的法定人數內。

公司管治報告書

董事局各成員的出席記錄列載如下：

董事	2007年董事局會議出席次數
非執行董事	
錢果豐博士(主席)	8/8
運輸署署長 (黃志光) 2次會議由替代董事代為出席	8/8
環境運輸及工務局局長 (廖秀冬博士)(附註1) 3次會議由替代董事代為出席	4/4
運輸及房屋局局長 (鄭汝樺)(附註2) 1次會議由替代董事代為出席	4/4
馬時亨(附註3) 1次會議由替代董事代為出席	4/4
陳家強教授(附註4) 2次會議由替代董事代為出席	4/4
獨立非執行董事	
張佑啟教授	7/8
艾爾敦	7/8
方敏生	6/8
何承天	8/8
盧重興	7/8
施文信	7/8
吳亮星(附註5)	1/1
石禮謙(附註5)	1/1
執行董事	
周松崗(行政總裁)	8/8

附註

- 1 環境運輸及工務局局長(廖秀冬博士)由2007年7月1日起不再擔任非執行董事。
- 2 運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)由2007年7月1日起獲委任為非執行董事。
- 3 馬先生由2007年7月10日起不再擔任非執行董事。
- 4 陳教授由2007年7月10日起獲委任為非執行董事。
- 5 吳先生及石先生由2007年12月18日起獲委任為獨立非執行董事。

董事局會議記錄由會議秘書編製，記錄董事局所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括董事局成員提出的任何關注事宜或表達的相反意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予所有董事局成員，以供表達意見。按核准的程序，董事局在其後召開的會議上正式通過會議記錄草稿。如董事局成員對會議記錄草稿有任何意見，可在其後召開的會議上討論，有關達成的協定將於該會議記錄中匯報。董事局會議記錄由法律總監及秘書備存於公司註冊辦事處，以供董事局所有成員查閱。

重大利益及投票事宜

所有董事均須遵守一般法律責任，以公司的最佳利益為行事依歸，並特別考慮股東的整體利益。政府為公司的主要股東，而香港特區行政長官可根據香港鐵路條例第8條委任最多3名人士為「增補董事」。香港特區行政長官根據香港鐵路條例第8條委任或政府透過其股權委任的每名董事一如任何其他董事，必須以公司的最佳利益為行事依歸。

董事須申報於任何交易、安排或將由董事局於董事局會議上考慮的其他建議的利益(如有)，並就任何相關決議案放棄投票。因此，倘公司與政府出現利益衝突，香港特區行政長官根據香港鐵路條例第8條委任或政府委任的董事將不計入有關交易、安排或由董事局考慮的其他建議的會議部分的法定人數內，亦不得就有關決議案投票。

公司與政府(及其相關實體)已訂立若干合約安排，部分合約為持續性質。由於政府為公司的主要股東，根據《上市規則》，該等合約安排屬關連交易(部分為持續關連交易)。「關連交易」一節解釋如何根據《上市規則》處理該等交易。

董事局成員的委任、重選及罷免

任何人士可於任何時間，由股東於股東大會或由董事局按公司提名委員會推薦獲委任為董事局成員。經董事局委任的董事必須於獲委任後的首屆股東週年大會上退任。以此途徑退任的董事可於股東週年大會上膺選連任，惟不計入決定輪流退任董事之人選及人數內。透過上述兩種方法獲推選及委任的董事，均可膺選連任或重新委任。三分之一（倘董事人數並非為3之倍數，則按最接近該數目及少於三分之一）的董事必須在公司股東週年大會上輪流退任。

香港特區行政長官可根據香港鐵路條例第8條委任不超過3名人士為「增補董事」。透過上述途徑獲委任的董事只可由香港特區行政長官撤任。該等董事不受任何輪流退任規定的管限，亦不計入必須輪流退任的董事人數內。在所有其他方面，「增補董事」在任何情況下應被視為與其他董事無異，因此受董事的正常普通法責任管限，包括以公司的最佳利益為行事依歸。香港特區行政長官已委任運輸及房屋局局長以及運輸署署長為「增補董事」。由於目前有11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3年。

各董事於獲委任為董事局成員時，均獲提供有關公司主要業務營運及實務的全面介紹以及董事手冊。其中，董事手冊不僅列載一般法律（普通法及法例）以及《上市規則》賦予董事的一般及特定職責，亦列載董事局各委員會之職權範圍。董事手冊不時作出更新，以反映該等範圍的最新發展。

為協助董事之持續專業發展，法律總監及秘書向董事建議參加相關研討會及課程。有關培訓的費用由公司承擔。

問責性

董事局成員負責編製公司及集團的帳項。截至2007年12月31日止之帳項是按持續經營準則編製，並真實及公平反映公司與集團的事務狀況及集團於年內的利潤和流動現金狀況。於編製截至2007年12月31日止年度的帳項時，董事局成員選擇適當的會計政策，並連貫應用於以往財政期間（截至2007年12月31日止的帳項附註披露的新及經修訂會計政策除外）。關於各項判斷及估計，均已作出審慎合理的評估。外聘核數師的職責載於第126頁。

為此，呈交董事局的帳項均已由執行總監會成員審閱。於編製年報、中期報告及帳項時，財務部負責與外聘核數師及審核委員會跟進查核事宜。此外，公司所採納的新會計政策及經修訂會計政策及規定，以及會計政策的變動，均在採納前經審核委員會討論及批准。

董事局委員會

作為良好公司管治的重要部份，董事局已成立下列董事局委員會，以監督特定公司事務。各委員會均完全由應邀出任的非執行董事組成。各審核、薪酬及提名委員會受其各自職權範圍的管治，有關詳情請查閱公司網站：www.mtr.com.hk。

為顧及獨立股東的權益及確保良好的公司管治，董事局就公司與九鐵公司的兩鐵合併設立董事局獨立委員會（「獨立委員會」）。獨立委員會受其職權範圍約束，由公司6名獨立非執行董事組成，並已於兩鐵合併通函中向獨立股東提供有關兩鐵合併的意見。

所有委員會均獲提供充足資源以履行其職責。

公司管治報告書

審核委員會

審核委員會由4位非執行董事組成，其中3位為獨立非執行董事。委員會成員為施文信(主席)、張佑啟教授、運輸署署長(黃志光)及吳亮星(由2007年12月18日起獲委任為審核委員會成員)。委員會成員概不屬公司外聘核數師畢馬威會計師事務所的合作夥伴或前合作夥伴。財務總監、內部審核部主管及公司外聘核數師代表預期會列席委員會會議。委員會亦可酌情邀請其他人士列席會議。委員會通常每年舉行4次會議，必要時外聘核數師或財務總監可要求舉行會議。

董事局已於2007年12月修訂及通過審核委員會的職權範圍。依據其職權範圍，審核委員會的職責包括以下的財務及成效事務，其中包括監督與外聘核數師的關係、檢討公司財務資料，以及監督公司的財務申報系統及內部程序。於核數工作開始前，委員會與外聘核數師討論其核數與申報的性質及範圍。除預先批准所有核數服務外，委員會亦預先批准非核數服務，以遵守相關法律規定。委員會主要負責向董事局建議外聘核數師的任免，以及外聘核數師的薪酬及任期。對於公司財務資料，委員會監察財務報表、年報、中期報告及帳項，連同初步業績公告及有關公司公開披露的財務資料的其他公告的完整性。處理財務資料時，委員會與董事局及執行總監會(包括財務總監)聯繫，而委員會主席隨時進一步與內部審核部主管、外聘核數師代表及管理層代表會面。除考慮因審核產生的事宜外，委員會亦會討論核數師私下或與執行董事及任何其他人士一起提出的任何事宜。委員會需至少每年檢討一次公司財務控制系統、內部監控及風險管理系統的成效，並向董事局

匯報已進行有關檢討，使董事局可監察公司的整體財務狀況並保障其資產。委員會檢討及核准年度內部審核計劃，包括審核已選定之公司業務或營運的效率。此外，委員會亦檢討內部審核部主管的定期報告，以及跟進主要行動計劃的建議，並在適當情況下向董事局提出建議。

委員會主席負責於每次委員會會議後編製報告，向董事局匯報委員會的活動及提出所出現的問題。

審核委員會會議記錄由會議秘書編製，記錄委員會所考慮事宜及所作出決策的詳情，包括委員會成員提出的任何關注事宜或表達的相反意見。在會議結束後的合理時間內，會議記錄草稿將發送予委員會成員以供表達意見，而最終定稿則發送予委員會成員以備記錄，且會議記錄備存在公司註冊辦事處，以供委員會成員查閱。下一年度會議議程項目於每年最後一季制定，以供委員會成員參考並提出意見。委員會主席對委員會定期會議議程作出最終決定。

審核委員會在2007年舉行4次會議。委員會於2007年的主要工作包括：

- 檢討及建議董事局批准2006年年報與帳項及2007年中期報告與帳項；
- 檢討公司內部監控系統；
- 核准2007年審核計劃，檢討內部審核部編製的定期報告；及
- 預先批准2007年由外聘核數師畢馬威會計師事務所提供核數及非核數的服務。

各審核委員會成員的出席記錄列載如下。外聘核數師代表、財務總監以及內部審核部主管均列席所有該等會議，報告彼等工作並回答有關質詢。此外，車務總監、物業總監、中國及國際業務總監以及法律總監及秘書(或彼等的代表)，曾分別獲邀在會議上向成員介紹公司的鐵路營運、物業發展業務、中國內地及國際業務以及未決的法律訴訟、合規及企業風險管理事宜。

董事	2007年審核委員會 會議出席次數
施文信(主席)	4/4
張佑啟教授	4/4
運輸署署長(黃志光) 2次會議由替代董事代為出席	3/4
吳亮星(附註)	-

附註：吳亮星先生由2007年12月18日起獲委任為審核委員會成員。自其獲委任後，委員會於2007年並無舉行會議。

薪酬委員會

薪酬委員會由3位非執行董事組成，其中2位為獨立非執行董事。薪酬委員會成員為何承天(主席)、施文信及陳家強教授。陳教授由2007年7月1日起接替馬時亨先生出任財經事務及庫務局局長，並由2007年7月10日起獲委任接替馬先生出任公司的非執行董事及薪酬委員會成員。何先生及施先生為公司的獨立非執行董事。

薪酬委員會的主要職責包括制定有利於僱用優秀人才的薪酬政策及應用守則、向董事局建議董事局非執行董事成員的薪酬、釐定董事局執行董事及執行總監會其他成員的薪酬福利條款，以及參照公司目標和目的檢討及核准與表現掛鈎的薪酬。

薪酬委員會於2007年舉行3次會議。依據其職權範圍，委員會在本年度內處理的工作如下：

- 核准2006年年報中所載的2006年薪酬報告書；
- 根據公司按表現而釐定的浮動獎金計劃，審批2006年表現期的獎金支出；
- 隨新入職僱員認股權計劃屆滿，核准2007年認股權計劃，該計劃其後於2007年6月7日舉行的股東週年大會上獲股東通過及採納；
- 就行政總裁及執行總監會其他成員在2007年生效的薪酬福利條款作出檢討；
- 隨兩鐵合併，審核獲委任的行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬；
- 隨兩鐵合併，審核非執行董事的薪酬；
- 審核及修訂浮動獎金計劃，由2008年起生效，以反映兩鐵合併後公司業務範疇、目標及預期表現方面的轉變；及
- 審批執行總監會成員的認股權及特別獎金。

各委員會成員的出席記錄列載如下：

董事	2007年薪酬委員會 會議出席次數 (附註2)
何承天(主席)	3/3
施文信	3/3
馬時亨 是次會議由其替代董事代為出席	1/1
陳家強教授(附註1)	1/1

附註

- 1 陳教授由2007年7月10日起接替馬先生出任公司的非執行董事及薪酬委員會成員。
- 2 由於馬先生被替任，只有2名委員會成員出席7月份的薪酬委員會會議。

公司管治報告書

薪酬委員會亦於2008年3月3日舉行會議，核准2007年薪酬報告書。此報告書載於第98至100頁，當中包括公司薪酬政策的說明。

提名委員會

董事局已於2007年12月修訂及核准提名委員會的職權範圍。提名委員會由7位非執行董事組成，其中4位為獨立非執行董事。提名委員會的成員為艾爾敦(主席)、錢果豐博士、方敏生、盧重興、石禮謙、陳家強教授以及運輸及房屋局局長(鄭汝樺)。錢博士、方女士、石先生及陳教授於2007年12月18日獲委任為提名委員會成員。

提名委員會向董事局提名及推薦人選，以填補董事局、行政總裁、財務總監及營運總監(倘營運總監的職位存在)的空缺。就財務總監及營運總監而言，委員會可考慮行政總裁推薦的人選，或任何其他人士(行政總裁有權首先同意該等其他人士)。

2007年，提名委員會舉行2次會議。委員會於2007年進行的主要工作包括：

- 1 向董事局提名及推薦財經事務及庫務局局長陳家強教授接替馬時亨先生出任非執行董事；及
- 2 向董事局提名及推薦吳亮星先生及石禮謙先生出任獨立非執行董事。

各委員會成員的出席記錄列載如下：

董事	2007年提名委員會會議出席次數
艾爾敦(主席)	2/2
錢果豐博士(附註1及2)	-
運輸及房屋局局長(鄭汝樺)	2/2
盧重興	1/2
陳家強教授(附註1)	-
方敏生(附註1)	-
石禮謙(附註1)	-

附註

- 1 錢博士、陳教授、方女士及石先生於2007年12月18日獲委任為提名委員會成員。自彼等獲委任後，委員會於2007年並無舉行會議。
- 2 錢博士根據委員會的當時職權範圍，於2007年以公司主席身份出席該2次會議。

獨立委員會

獨立委員會由6位獨立非執行董事組成。委員會主席為何承天，其他成員為張佑啟教授、艾爾敦、方敏生、盧重興及施文信。

獨立委員會的主要職責為在考慮公司根據《上市規則》而委任的獨立財務顧問的推薦建議後，就兩鐵合併的條款是否公平合理、兩鐵合併是否符合公司及股東的整體利益，以及應該如何投票，向獨立股東提供意見。兩鐵合併於2007年10月9日舉行的股東特別大會上獲得通過。

2007年，獨立委員會舉行5次會議，當中包括討論有關兩鐵合併的獨立財務顧問函件及獨立委員會致獨立股東的函件。

內部監控

董事局負責監察公司及其附屬公司的內部監控系統，制定合適的政策及檢討其成效。內部監控系統乃由董事局、管理層及有關人士，為達致以下目標而提供風險管理及合理保證所實施的程序：

- 營運的效益及效率
- 財務匯報的可靠性
- 遵守適用的法律規則
- 風險管理功能的效益

董事局根據其採納的規程，委予執行委員會負責公司的日常管理。董事局則專注影響公司整體策略、財務及股東之事項。

作為執行委員會主席，行政總裁在該會成員協助下，須就公司日常業務管理向董事局負責。執行委員會負責實施董事局的風險及監控政策。於履行其職務時，執行委員會需識別及評估公司面臨的風險，以供董事局審議，並透過設計、推行及監察一套適當的內部監控系統，以落實董事局所採納的政策。除執行委員會需向董事局保證履行其監察內部監控系統之工作外，所有僱員在其責任範疇內均負有內部監控的責任。

董事局已制定執行委員會建議的各種風險管理策略，以識別、評估及減低有關於建造、業務營運、財務、庫務、安全及企業的風險，以及制定適當的保險投保範圍。就業務風險的策略性管理，公司已制定一套覆蓋其所有主要業務領域的「企業風險管理體系」。自2006年初運作以來，該體系提供了一個實用平台，予公司各階層溝通各風險事項，從而提昇對風險的認知。該體系於處別層面的應用已於2007年進一步改良。此外，風險評級標準和跨處及部門的程序與組織亦已制定，以識別、評級、舒緩、監控風險。公司採用了一套標準評級制度，以確立一致的風險衡量原則，且定出風險的優先處理次序，以便有效監控及向執行委員會及董事局報告。公司亦已發出有關的運作手冊，及舉行定期簡報會，以提倡風險管理，並確保員工對其有一致的理解。

除風險負責人須直接執行風險管理外，企業風險委員會亦會監察體系的運作。風險負責人定期檢討現有風險的變動及新風險的出現。主要變動及新業務有關的風險，例如合併以及本地及海外的鐵路建造及投資項目，已於2007年進行評估。企業風險管理部於舉行風險工作坊及檢討現有及新出現的業務風險上扮演中央角色。企業風險委員會每3個月檢討企業風險管理體系的運作及主要風險。

各重大風險須交由執行委員會及董事局每半年及1年檢視1次，以確保風險得以妥善監控。

董事局亦會對企業風險管理體系的組織、程序與實施，作定期檢討。

就各業務單位之營運效益及效率、鐵路營運及建造之安全，公司已制定公司一般訓示、處及部門程序及手冊、設立委員會、工作小組以及各有關品質保證單位等，以實踐、監察及執行內部監控系統及評估其效益。

制定公司一般訓示及各有關部門程序及手冊，以防止或偵測未授權的開支及付款，保障公司資產，確保會計帳目的準確及完整性及能按時編製可靠的財務資料。

所有部門主管，包括負責海外項目的業務及項目經理，均需確保其職能及部門遵從適用的法令及法規。彼等須找出任何新頒佈或更新的法律，評估其對公司營運的影響，並至少每年檢討1次有否遵從相關法令及法規。

董事局及執行委員會成員以及擁有股價敏感資料及/或特定資料的其他被指定的經理，均受公司董事進行證券交易的標準守則約束。此外，每位僱員亦受公司頒佈的工作操守指引約束，其中包括嚴格保密未公佈的股價敏感資料。

內部審核部乃獨立於公司管理層，在評估及監察公司內部監控系統中扮演重要的角色。內部審核部主管除直接向行政總裁匯報外，亦可直接與審核委員會接觸。該部門可全面查閱資料，以檢討公司風險管理、監控及管治程序各方面之情況。該部門定期對所有業務及支援組別與附屬公司之財務、營運、合規之監控程序及風險管理職能的成效進行審核。管理層需負責在合理期限內糾正從內部審核中發現的監控不足之處。該部門以風險評估為基礎制定年度內

公司管治報告書

部審核計劃，以供審核委員會審批。內部審核部主管須每半年1次向審核委員會匯報其審核結果，及其對內部監控系統的意見。

審核委員會須代表董事局每年評估公司內部監控系統的成效，其中包括財務匯報的可靠性、營運效益及效率，適用法令及法規的遵從以及風險管理職能的效益。其評估主要透過批核年度內部審核計劃、參考內部審核工作的結果，以及審議中期及年度財務報表、外聘核數師工作的性質、範疇及報告，並對以下各項加以考慮：

- 自上次檢討後，重大風險的性質及嚴重程度的轉變，以及公司應付其業務轉變及外在環境轉變的能力；
- 管理層持續監察風險及內部監控系統的工作範圍及素質、內部審核部的工作及執行委員會提供的保證；
- 向審核委員會傳達監控結果的詳盡程度及次數；透過有關傳達，審核委員會得以對公司的監控情況及風險管理的有效程度建立累積的評審結果；
- 期內任何時候發生重大監控失誤或發現重大監控弱項的次數，並因此所導致未能預見的後果或緊急情況的嚴重程度，而該等後果或情況對公司的財務表現或情況已產生、可能已產生或將來可能會產生的重大影響程度；及
- 公司有關財務報告及遵守法令及法規的程序是否有效。

審核委員會用以評估內部監控的程序包括：與執行委員會成員就重要業務營運、財務及非財務之內部監控及違規事宜作定期會面；檢討由內部審核報告及外聘核數師報告所提出的重大事項；以及與內部審核師和外聘核數師單獨會晤。在過去1年，審核委員會已檢閱執行委員會及內部審核部提交的以下文件：2006年年報及帳目、2007年中期及期末帳目事項預覽、2007年中期帳目、2007年度內部審核計劃、內部審核半年報告、過往1年員工投訴概覽、內部監控系統報告、未決訴訟及違規事項報告、年度保險投

保狀況、就北京京港港鐵有限公司的強制及法定存案及登記而進行的合規審核，及內部審核部的效益評估。委員會主席可視乎情況，隨時與內部審核部主管、外聘核數師代表及公司管理層代表會面。彼亦負責於每次會議後編製報告，向董事局匯報委員會的活動及提出所出現的問題。

董事局透過審核委員會已對公司內部監控系統(包括所有重大財務、營運、合規之監控及風險管理)之成效進行檢討，認為截至2007年12月31日止年度，公司已具備足夠及有效的內部監控系統，以保障股東的投資及公司資產。年內並無察覺會對股東構成影響的重大監控失誤、弱項或關注事項。

上市公司董事進行證券交易的標準守則 (「標準守則」)

公司已採納標準守則，並在作出特定查詢後確認，年內董事局及執行總監會成員一直遵守《上市規則》附錄10所載之標準守則。高級經理因其在公司所擔任的職務可能擁有未公佈的股價敏感的資料，已被要求遵守標準守則的規定。

商業操守及誠信

公司致力維持高水平的商業操守及誠信。人力資源部每2年均會詳細檢討《工作操守指引》及《公司工作操守指引員工手冊》的內容，確保內容符合法例標準。為進一步鞏固員工切實遵守上述工作操守指引的承諾，公司每2年進行1次全體員工簽認程序，員工須確認其瞭解與同意遵守指引。2007年11月，公司已向所有合併前的九鐵員工派發《工作操守指引》及有關手冊，有關員工亦已完成簽認手續。

為使中國內地的附屬公司秉持操守及誠信文化，公司已在入職課程內容加入《工作操守指引》及有關手冊的簡介。就其他合營公司而言，商業操守的指引亦已編印，讓員工遵守和執行。

2002年美國Sarbanes-Oxley法例

2007年9月，公司已按1934年美國證券交易法(經修訂)終止其報告責任，因此，一般而言再不受2002年美國Sarbanes-Oxley法例所規限。

外聘核數師

公司聘任畢馬威會計師事務所為外聘核數師。審核委員會按其職責範圍，預先批准由畢馬威會計師事務所按適用標準提供的所有核數服務，確保畢馬威會計師事務所的獨立性、客觀性及核數程序的有效性，並於核數工作開始前，與畢馬威會計師事務所討論其核數性質及範疇及匯報責任。

審核委員會亦檢討及預先批准聘任畢馬威會計師事務所提供任何非核數服務，以遵守相關法律規定，並在保持客觀性與經濟利益之間取得平衡。

畢馬威會計師事務所提供的核數與非核數服務性質，及已付予畢馬威會計師事務所(包括與核數事務所處於同一控制權、所有權或管理權之下的任何機構，或一個合理並知悉所有有關資料的第三方，在合理情況下會斷定該機構屬於核數事務所的本土或國際業務一部份的任何機構)的費用載於第147頁之帳項附註6D。

與股東的溝通

股東週年大會

公司的股東週年大會乃與股東溝通的主要渠道之一，為股東提供機會，詢問董事有關公司表現的事宜。公司主席及各董事局委員會主席均有出席2007年股東週年大會。

在2007年股東週年大會上，主席首先概述有權按公司章程細則第67條就股東週年大會上所建議任何決議案以投票方式表決的有關人士類別。各項主要事宜均建議以獨立決議案表決。於決議案獲省覽之前，主席根據公司章程細則第67條，行使其作為大會主席的權利，召集就所有決議案以投票表決進行。公司在股東週年大會上進行電子投票，開香港先河。投票表決結果於股東週年大會翌日，刊登在1份英文及1份中文報章上，並登載於公司及聯交所網站。股東週年大會的會議程序已於股東週年大會翌日在公司網站發佈。

股東特別大會

公司亦於適當時透過股東特別大會與股東溝通。舉例說，公司在2007年10月9日舉行股東特別大會，以考慮批准兩鐵合併。

倘股東要求公司召開股東特別大會，該等股東可向公司董事提出請求，惟於提出請求之日該等股東須合共持有不少於公司繳足股本的二十分之一。股東的請求書須列明會議的目的，並必須遞交往公司的註冊辦事處。該等請求書可包括數份同樣格式的文件，文件由1位或多於1位的有關股東簽署。

倘公司董事於請求書的遞交日期起21日內，未有妥為安排一次在召開股東特別大會通告發出日期後28日內正式召開的股東特別大會，則有關股東，或佔全體該等股東一半以上總表決權的股東，可自行召開股東特別大會，但如此召開的任何股東特別大會須於原來請求日期起3個月內舉行。

股東查詢

有關其他與股東溝通途徑的詳情載於第84及85頁「投資者關係」一節。

薪酬報告書

本薪酬報告書已獲公司薪酬委員會審批。

薪酬政策

公司的薪酬政策旨在確保薪酬水平適當，並與公司所制定的目標、目的及表現配合一致。為此，公司會考慮多項相關因素，其中包括相類公司所給予的薪酬、工作的職責、職務及範圍、公司及附屬公司的聘用條款、市場做法、財務及非財務表現，以及與工作表現掛鈎的薪酬制度的可取性。

公司致力實行有效的公司管治以及聘用和激勵優秀的人才，並確立為董事局及執行總監會推行一套正規及高透明度的薪酬政策的重要性。

董事局內設有薪酬委員會，成員包括3位非執行董事，其中兩位為獨立非執行董事。薪酬委員會負責就公司的薪酬政策作出審閱及向董事局提出建議，並獲授權釐定及檢討行政總裁及執行總監會其他成員的整體薪酬。

在有需要時及經主席同意下，薪酬委員會會被授權尋求獨立專業意見，以協助委員會處理相關事宜。

薪酬委員會於2007年的工作摘要列載於《公司管治報告書》第88至97頁。

薪酬委員會亦確保各董事或其任何聯繫人均不會參與釐定其本人的薪酬。

非執行董事、行政總裁及執行總監會

薪酬委員會不時就董事局非執行董事成員的薪酬向董事局提出建議。為確保非執行董事為公司服務的時間及所承擔的責任獲得適當的報酬，委員會考慮多項因素，包括相類公司所支付的袍金、非執行董事的責任、投入的時間，以及公司的聘用條款等。

薪酬委員會負責制定政策，並根據薪酬政策釐定及檢討董事局執行董事成員(即行政總裁)及執行總監會成員的薪酬。對於行政總裁的薪酬，委員會會諮詢主席；對於執行總監會其他成員的薪酬，委員會會諮詢主席以及行政總裁，徵求彼等的建議。

僱員薪酬架構

公司為其僱員包括董事局執行董事成員及執行總監會成員所制定的薪酬架構，包括固定薪酬、浮動獎金、特別獎金、長期獎勵及退休金計劃。有關各項薪酬的具體資料列載如下。

固定薪酬

固定薪酬包括基本薪金、津貼及實物收益(如醫療)。各個職位的基本薪金及津貼，是按公司的薪酬政策、市場競爭能力、市場做法、公司與個人表現等因素而制定及按年檢討。實物收益則會按市場做法而定期檢討。

浮動獎金

根據公司的浮動獎金計劃，行政總裁、執行總監會其他成員，以及公司甄選的管理層成員均有資格獲取年度獎金。有關計劃的細則由薪酬委員會定期檢討。

根據計劃的現行細則，獎金金額乃按公司及個人表現而定。公司表現是根據每年及連續3年的固定資產收益率及經營利潤釐定。

計劃中的一部份目標獎金是由參加計劃的僱員把原有的第13個月薪金及部份固定津貼撥出而組成。行政總裁及執行總監會其他成員的目標獎金，約為基本薪金的15%至30%。當表現超逾預定的基本標準，根據本計劃而應得的獎金將按年發放。

本計劃的細則已作審核和修訂，由2008年起生效，以反映兩鐵合併後公司規模、目標及預期表現各方面的轉變。

此外，公司設有其他與銷售及業務掛鈎的獎勵計劃，以激勵相關僱員達到公司的特定業務指標。

特別獎金

在2007年，公司發放特別獎金予工作表現良好及優秀的僱員，作為獎勵他們在過去一年為公司取得優異表現所作的貢獻，並激勵他們為持續業務拓展而繼續努力。

長期獎勵

公司設有3項認股權計劃，分別為「全球發售前認股權計劃」（「首次發售前計劃」）、「新入職僱員認股權計劃」（「新認股權計劃」）及「2007年認股權計劃」（「2007年計劃」）。

2007年計劃於2007年6月7日舉行的公司股東週年大會上獲股東通過及採納。2007年計劃旨在讓公司及其附屬公司的僱員有機會分享公司的增長及成功。公司於2007年12月根據該計劃向行政總裁、執行總監會其他成員及公司選定的僱員授予認股權。

有關各執行總監會成員截至2007年12月31日於該3項計劃下的已行使及已發行認股權，已列載於董事局報告書「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段。

有關該3項計劃及根據該等計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的認股權詳情，則列載於帳項附註7及47。

行政總裁沒有參與首次發售前計劃及新認股權計劃。當其首3年合約於2009年11月30日屆滿時，行政總裁可獲得等值418,017股股份的現金。

退休金計劃

公司設有5項退休金計劃，分別為香港鐵路有限公司退休金計劃（簡稱「港鐵退休金計劃」，即前「地鐵有限公司退休金計劃」）、香港鐵路有限公司Retention Bonus Scheme（簡稱「港鐵RBS」，即前「地鐵有限公司Retention Bonus Scheme」）、「九廣鐵路公司退休金計劃」（「九鐵退休金計劃」）及兩個分別屬於前地鐵及前九鐵之強制性公積金計劃（「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」）。有資格參與港鐵退休金計劃的僱員，可就港鐵退休金計劃及港鐵強積金計劃作出選擇，而其他僱員須參加港鐵強積金計劃。港鐵RBS乃港鐵退休金計劃的一個補充性計劃，適用於按公司界定為指定工程項目服務及非以約滿酬金條款聘用的僱員。有資格參與九鐵退休金計劃的前九鐵僱員，可就九鐵退休金計劃及九鐵強積金計劃作出選擇。

(a) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃包括混合福利部份及界定供款部份。該計劃已按香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊，且已獲授強積金豁免，因此可作為港鐵強積金計劃外提供予僱員的另一項選擇。混合福利部份按最終薪金及服務年資若干倍數或累積供款連投資回報兩者中的較大者計算福利。成員於混合福利部份的供款額，是根據基本薪金的固定百分率釐定，而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

混合福利部份自1999年3月31日後已不接受新加入的僱員。所有於1999年4月1日或以後加入公司而合資格參加港鐵退休金計劃的僱員，可選擇參與界定供款部份或自2000年12月1日起推行的港鐵強積金計劃。

界定供款部份是一項成員投資選擇計劃，福利是按累積供款及投資回報而定。成員及公司在界定供款部份的供款額，是根據僱員基本薪金的固定百分率而釐定。

薪酬報告書

(b) 港鐵RBS

港鐵RBS乃根據《職業退休計劃條例》註冊，僅在僱員遭裁退時，為僱員提供截至2002年12月31日止的服務年期所享有的福利，與港鐵退休金計劃應付的任何福利相抵銷。成員無需供款，而公司供款則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

(c) 九鐵退休金計劃

九鐵退休金計劃已按《職業退休計劃條例》註冊，且已獲授強積金豁免，因此可作為九鐵強積金計劃外提供予前九鐵僱員的另一項選擇。根據九鐵退休金計劃支付的所有福利乃根據公司供款及成員自身的供款，以及該等供款的投資回報計算。成員及公司的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定。

(d) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃已向強制性公積金計劃管理局註冊，成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃的僱員。成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》(「強積金條例」)規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款，亦可按個別僱用條款，作高於強制標準的額外供款。

(e) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃已向強制性公積金計劃管理局註冊，成員包括選擇不參加或未符合資格參加九鐵退休金計劃的前九鐵僱員。成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

公司於1999年4月1日前僱用的執行董事，有資格參加港鐵退休金計劃的混合福利部份。

公司於1999年4月1日或之後僱用的執行董事，有資格參加港鐵退休金計劃的界定供款部份。

行政總裁參加港鐵強積金計劃。公司與行政總裁分別按《強積金條例》規定的強制標準作出供款。

非執行董事與執行董事的薪酬

(i) 董事局成員及執行總監會成員的酬金總額(不包括以股份為基礎的支出)如下表所示，有關酬金的詳細資料則列載於帳項附註7。

百萬港元	2007	2006
袍金	3	3
基本薪金、津貼及其他實物收益	32	31
與表現掛鈎的浮動薪酬	16	11
退休金計劃供款	1	2
	52	47

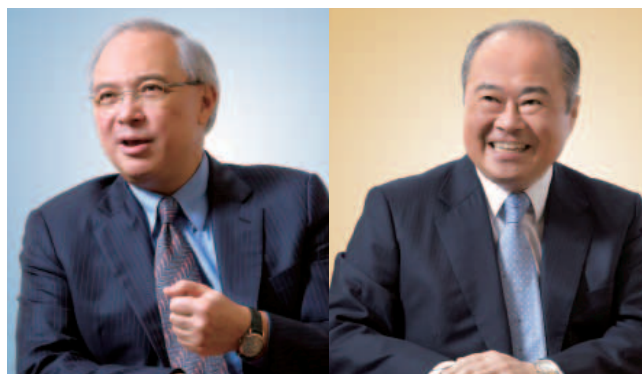
(ii) 非執行董事及執行董事的酬金總額(不包括以股份為基礎的支出)所屬酬金組別如下表所示：

薪金組別	2007 數目	2006 數目
0港元 — 500,000港元	13	9
500,001港元 — 1,000,000港元	—	1
1,000,001港元 — 1,500,000港元	1	—
4,500,001港元 — 5,000,000港元	1	7
5,000,001港元 — 5,500,000港元	3	—
5,500,001港元 — 6,000,000港元	2	—
6,000,001港元 — 6,500,000港元	1	—
10,000,001港元 — 10,500,000港元	—	1
10,500,001港元 — 11,000,000港元	1	—
	22	18

上表所示資料已包括5位酬金最高的僱員在內。除了非執行主席的酬金列入第三個酬金組別外，各獨立非執行董事的酬金均屬第一個酬金組別。

香港鐵路有限公司薪酬委員會主席何承天
香港，2008年3月3日

董事局及執行總監會成員



錢果豐博士(主席)

周松崗(行政總裁)



張佑啟教授

艾爾敦

方敏生

何承天



盧重興

吳亮星

石禮謙

施文信



黃志光(運輸署署長)

鄭汝樺(運輸及房屋局局長)

陳家強教授(財經事務及庫務局局長)

董事局及執行總監會成員

董事局成員

錢果豐博士，現年56歲，2003年7月獲委任為非執行主席。他於1998年開始出任董事局成員。錢博士現任CDC Corporation及其附屬公司China.com Inc.之主席。他亦為恒生銀行有限公司董事長兼獨立非執行董事及HSBC Private Equity (Asia) Limited非執行主席，並為香港上海滙豐銀行有限公司、Inchcape plc、利亞零售有限公司、偉易達集團有限公司及九龍倉集團有限公司的董事局成員。錢博士為香港/歐盟經濟合作委員會主席，亞太經合組織商業諮詢委員會的香港區成員，及中國人民政治協商會議天津市常務委員會委員。此外，錢博士亦為香港工業總會名譽會長及前主席。1992年至1997年間，錢博士被委任為當時港英政府之行政局議員，於1997年7月1日至2002年6月期間獲委任為香港特區行政會議成員，以及於1998年1月1日至2006年12月31日期間擔任廉政公署貪污問題諮詢委員會主席。錢博士於1993年被委任為太平紳士，1994年獲頒CBE勳銜，1999年獲頒金紫荊星章。錢博士於1978年取得賓夕凡尼亞大學之經濟學博士學位，並於2006年出任為該大學之校董會成員。

周松崗，現年57歲，2003年12月1日獲委任為行政總裁。他曾任布萊堡工業集團行政總裁，該集團為一環球支援服務公司。在1997年至2001年，周先生在總部位於英國的一間主要工程公司GKN PLC任總裁。周先生為特許工程師，分別在威斯康辛州大學與加州大學取得化學工程學士及碩士學位。他亦持有香港中文大學工商管理碩士學位，並修畢美國哈佛商學院高等管理進修課程。他獲巴斯大學授予工程學榮譽博士學位。2000年，周先生以其在工業界的傑出貢獻，在英國獲頒爵士勳銜。他目前為香港旅遊發展局成員及香港中文大學校董會成員。他亦為香港總商會理事會成員、香港特別行政區政府策略發展委員會委員兼首長級薪俸及服務條件常務委員會委員以及中國人民政治協商會議深圳市常務委員會委員。周先生是渣打集團有限公司非執行董事，以及渣打銀行(香港)有限公司非執行主席。

張佑啟教授，現年73歲，獨立非執行董事，1999年起出任董事局成員。張教授現任香港大學校長特別顧問兼工程學系名譽教授。他曾任香港大學工程學系教授及代首席副校長至2000年6月30日。張教授始於University College of Swansea, Wales開展其學術研究。1970年，在加拿大卡加利(Calgary)獲委任為土木工程教授，1974年，在亞德雷德大學任教授及土木工程系主任。1977年，他擔任香港大學土木工程系主席及主任。除學術職務外，張教授曾任香港工程師學會前第一高級副會長及其評核委員會前主席。他曾在多間教育機構獲頒榮譽學位，包括香港大學榮譽科學博士，以及英國威爾斯大學榮譽法學博士。他亦被選為中國科學院院士，現為皇家工程學院院士、加拿大皇家學院院士及香港工程科學院上任院長。

艾爾敦，現年62歲，獨立非執行董事，1999年起出任為董事局成員。他主要在香港工作，現為羅兵咸永道會計師事務所的高級顧問。他為迪拜國際金融中心管理局(Dubai International Financial Centre Authority)及來寶集團(Noble Group Limited)的主席。他在滙豐集團服務37年後，於2005年5月退任香港上海滙豐銀行有限公司主席。他曾任滙豐控股有限公司執行董事、恒生銀行有限公司非執行主席及太古股份有限公司的董事局成員。艾爾敦先生現任香港公益金名譽副會長，並曾任香港公益金執行委員會主席。他於2008年3月10日起出任香港賽馬會名譽董事(前為副主席)。他亦是優利系統(Unisys)顧問委員會成員，以及鷹君資產管理(冠君)有限公司及中華滙房地產有限公司的獨立非執行董事。艾爾敦先生於2007年獲委任為資本充足事宜覆核審裁處成員，並擔任多個其他公營及私營社區服務職位。艾爾敦先生為特許銀行學會以及香港銀行學會院士。他亦為太平紳士。

方敏生，現年49歲，獨立非執行董事，2004年起出任董事局成員。方女士自2001年起擔任香港社會服務聯會行政總裁。加入香港社會服務聯會前，於1989年至2001年任職於香港紅十字會，並於1993年至2001年為秘書長。方女士為專業受訓社會工作者，並在社區服務方面擁有豐富經驗。她出任社會福利諮詢委員會(至2007年11月30日)、人力發展委員會、可持續發展委員會及數碼21資訊科技策略諮詢委員會等各政府顧問委員會公職。她亦是策略發展委員會成員。

何承天，現年69歲，獨立非執行董事，1991年起出任董事局成員。現職專業建築師，為王董建築師事務所有限公司副主席兼董事總經理。自1991年至2000年，何先生膺選香港立法會議員，為建築、測量及都市規劃界功能界別的代表。1983年及1984年，任香港建築師學會會長；1992年至2001年任香港工業村公司主席。何先生亦曾出任多個法定委員會及諮詢委員會成員，包括醫院管理局董事局。他亦為香港管弦協會有限公司監察委員會及古物諮詢委員會的主席。

盧重興，現年56歲，獨立非執行董事，1995年起出任董事局成員。盧先生於1969年開始從事銀行業，並於2001年10月起出任中國銀行(香港)有限公司總經理。他為市區重建局董事。盧先生於1994年獲委任為臨時機場管理局董事局成員，並於1996年至1999年5月任機場管理局副主席。他亦於1997年12月至2005年11月任醫院管理局董事局成員。1998年，盧先生獲頒銀紫荊星章。

吳亮星，現年58歲，在2007年12月18日加入董事局為獨立非執行董事。吳先生為集友銀行副董事長、中銀(香港)有限公司營運部總經理及數碼通電訊集團有限公司獨立非執行董事。他是中銀香港慈善基金董事局成員及嶺南大學諮議會成員。吳先生亦是中華人民共和國第10及11屆全國人民代表大會港區代表。吳先生畢業於澳門東亞大學研究院，擁有中國法律文憑。

石禮謙，現年62歲，在2007年12月18日加入董事局出任獨立非執行董事。石先生為勤達集團國際有限公司、百利保控股有限公司、利福國際集團有限公司、莊士機構國際有限公司、新創建集團有限公司、漢傳媒集團有限公司、富豪資產管理有限公司、泰山石化集團有限公司、鷹君資產管理(冠君)有限公司、德祥企業集團有限公司及碧桂園控股有限公司的獨立非執行董事及審計委員會委員，亦是合興集團有限公司、澳門博彩控股有限公司及新昌營造集團有限公司(於2008年1月23日起生效)的獨立非執行董事。石先生於1995年獲委任為太平紳士，並於2007年獲頒授銀紫荊星章。他是香港科技大學及香港大學校董會成員。石先生畢業於悉尼大學，擁有文學士學位及教育文憑。

施文信，現年63歲，獨立非執行董事，2002年10月起出任董事局成員。他現任香港上海滙豐銀行有限公司非執行董事、英國電訊之亞太諮詢委員會(Asia Pacific Advisory Board)成員及公務員敍用委員會成員。於2008年3月10日起他出任香港賽馬會副主席。在此之前，施文信先生於1981年至1999年為香港安永會計師事務所高級合夥人。他於1991年至1997年出任香港會計師公會委員會成員，並於1996年成為該會會長。施文信先生為特許會計師，並持有格拉斯高大學及香港大學法律學位。他於1998年獲頒銀紫荊星章。他亦為太平紳士。

董事局及執行總監會成員



前：周松崗

由左至右：梁國權、陳富強、柏立恒、龍家駒、麥國琛、杜禮、何恆光

運輸署署長(黃志光，現年52歲，2005年6月18日獲委任為香港特區政府運輸署署長，根據《香港鐵路條例》第8條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。在此之前，黃先生曾在香港特區政府多個決策局及部門服務，包括民政事務局、公務員事務局、前市政總署、前政務總署、前衛生福利科、前文康廣播科、前大學及理工教育資助委員會秘書處、前工商科、保險業監理處(1996年8月至2000年1月)、強制性公積金計劃管理局(2000年1月至2001年6月)、前資訊科技署(2001年7月至2004年7月)及政府資訊科技總監辦公室(2004年7月至2005年1月)。作為運輸署署長，黃先生亦任若干運輸相關公司董事，包括九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、新世

界第一巴士服務有限公司、新大嶼山巴士(一九七三)有限公司、城巴有限公司、天星小輪有限公司、新香港隧道有限公司、香港西區隧道有限公司、大老山隧道有限公司，及三號幹線(郊野公園段)有限公司。)

運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士，現年47歲，2007年7月1日出任香港特區政府運輸及房屋局局長後，根據《香港鐵路條例》第8條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。鄭女士自1983年起曾在多個香港特區政府的決策局及部門服務。在加入運輸及房屋局前，鄭女士曾任經濟發展局常任秘書長。她畢業於香港大學，並持有社會科學學士學位。)

陳家強教授，現年51歲。2007年7月1日出任香港特別行政區政府財經事務及庫務局局長後，在2007年7月10日加入董事局為非執行董事。陳教授畢業於美國Wesleyan大學，獲授經濟學學士學位，其後在芝加哥大學獲授工商管理碩士和財務學哲學博士學位。陳教授現時以官方身份於數個公共機構，包括強制性公積金計劃管理局及香港按揭證券有限公司出任董事，並為九廣鐵路公司主席。在加入政府前，陳教授由2002年7月1日起，是香港科技大學工商管理學院院長，並曾於2005年6月1日至2007年6月30日擔任瑞安建業有限公司的獨立非執行董事。

執行總監會成員

周松崗，履歷詳見第102頁。

柏立恒，現年61歲，1992年獲委任為公司工程總監，負責策劃和執行所有主要鐵路支綫及改良工程項目，包括機場鐵路項目及將軍澳支綫項目。目前在興建中的項目有九龍南綫，在策劃及設計中的項目包括西港島綫、南港島綫、廣深港高速鐵路及沙田至中環綫。他亦為公司在中國的鐵路項目提供項目管理技術。柏立恒先生早於1976年至1984年任職於本公司，1992年重新加入公司前，曾出任倫敦地鐵銀禧支綫項目工程總監，亦曾參與新加坡地鐵及東區海底隧道的建造工程。於1998年至2002年及1993年至1999年，柏立恒先生分別出任職業訓練局及建造業諮詢委員會成員，自2001年至2007年1月期間出任臨時建造業統籌委員會成員，並自2007年2月起為建造業議會成員。柏立恒先生持有紐西蘭坎特布里大學土木工程榮譽學位，2006年榮獲英國皇家工程學院頒授國際院士殊榮。他亦是香港工程科學院院士、香港工程師學會及紐西蘭專業工程師學會會員。他於1986年在新加坡獲頒公共服務獎章(PBM)，並於1999年榮獲銅紫荊星章。

陳富強，現年59歲，1998年8月開始出任人力資源總監。陳先生於1989年加入公司為人力資源經理，負責人力資源管理、人才發展、營運與管理培訓、行政與保安管理等事務。加入公司前，陳先生歷任香港商界和公用服務界的高級管理職位，包括香港政府、香港生產力促進局、和記黃埔有限公司和香港電訊有限公司。陳先生自1985年起成為香港人力資源管理學會資深會員，現時亦為該學會副會長。他出任香港僱主聯合會委員會委員，香港房屋協會薪酬委員會成員，紀律人員薪俸及服務條件常務委員會委員，並為數家大學的職業發展與顧問委員會成員。陳先生於1971年取得香港大學之社會科學學士學位，主修經濟學。

何恆光，現年57歲，1991年加入公司為物業總監，負責發展及管理港鐵車站與車廠上蓋和毗鄰的所有物業項目。他領導一個由不同專業界別組成的經理團隊，負責大型物業發展的規劃、設計、建造與管理工作。1971年至1990年間，何先生任職香港政府，專責地政工作，其後出任地政總署署長級職位，負責制訂政策與程序，向機場及機場鐵路工程提供土地。何先生於1974年取得香港特許測量師資格。他為香港公益金籌劃委員會成員兼商業及僱員募捐計劃聯席主席。

董事局及執行總監會成員

梁國權，現年47歲，2002年2月開始出任財務總監，負責公司所有財務管理事項，包括財務策劃與控制、預算、會計與申報及庫務等。此外，梁先生亦負責公司的資訊科技工作，並出任八達通控股有限公司和公司退休金計劃信託委員會主席。梁先生於1982年在劍橋大學畢業，其後分別於1985年及1986年成為英國及加拿大的特許會計師。加入公司為財務總監前曾任職會計及投資銀行界。梁先生亦曾在倫敦及加拿大溫哥華擔任會計師，並在香港擔任投資銀行家多年。梁先生為香港保護兒童會執行委員會主席、香港房屋協會監事會成員、香港公益金委員會成員及家庭議會非官方成員。此外，他擔任漢基國際學校董事會成員及醫院管理局退休金計劃之信託人。梁先生亦為香港飛機工程有限公司及太平地氈國際有限公司非執行董事。

龍家駒，現年49歲，2005年9月開始出任中國及國際業務總監，統領公司的業務發展工作，包括中國投資、歐洲專營權及國際顧問服務。龍博士從1997年起在Royal Dutch Shell的數家聯屬公司歷任若干職務，加入公司前為Shell Eastern Petroleum (Pte) Ltd總經理—中國，負責Shell在中國天然氣及發電業務的策略發展、管治及經營表現。1994年至1997年間，任職於Duke Energy International之聯屬公司Duke Energy Asia Limited，1996年成為副總裁。在此之前，龍博士分別在英國一家主要的電力生產、分銷及零售公司PowerGen plc，及在英國電業私營化前於中央發電局(Central Electricity Generating Board)工作了大約5年及3年。龍博士持有香港大學機械工程學理學士學位、英國利茲大學燃燒學博士學位、英國南安普敦大學管理學理學碩士學位及倫敦大學法律學士學位。龍博士於1992年在英國取得大律師資格。

麥國琛，現年62歲，2005年12月開始出任車務總監。麥國琛先生在防務、電力、水務及鐵路行業的營運及工程項目方面有40多年工作經驗，於1987年加入公司，出任車務工程經理，其後歷任若干其他重要職位，包括車務工程設計經理、工程經理(車務)及總經理(車務)。他於2004年3月獲委任為副車務總監，於2005年10月獲委任為署理車務總監。麥國琛先生持有美國Kensington University機械工程學學位，並為英國機械工程師學會(Institution of Mechanical Engineers)及Chartered Institute of Personnel and Development (U.K.)特許會員。麥國琛先生於2007年榮獲澳洲的Asset Management Council頒發著名的「麥士維領袖獎」(Steve Maxwell Leadership Award)。

杜禮，現年58歲，具英格蘭及威爾斯與香港執業律師資格。1981年加入公司，1988年起出任法律總監兼董事局秘書。杜禮先生負責公司的法律及公司秘書事務、保險、採購及企業風險管理職能。其專責範圍包括公司管治事務以及建造合約、合約管理和調解糾紛。加入公司前，杜禮先生曾在英格蘭工作，專責商業物業發展及大型項目融資工作。

主要管理人員

周松崗
行政總裁

車務

麥國琛
車務總監

李殷泰
副車務總監

劉焯民
車務主管

楊壽安
總經理 — 車務發展

金澤培
車務工程總管

范培彥
總經理 — 技術工程事務及國際顧問業務

梁泉材
總經理 — 基建

阮華喜
車輛工場總管

李家潤
鐵路車輛經理

李啟榮
總經理 — 安全及品質

何津榮
策劃及發展經理

李慧貞
總經理 — 城際客貨運

梁國耀
車務經理 — 東鐵及馬鞍山綫

蔡德贊
車務經理 — 港島及將軍澳綫

錢金華
車務經理 — 觀塘及荃灣綫

黎多福
車務經理 — 機場快綫、東涌及迪士尼綫

黎守謙
車務經理 — 西鐵及輕鐵綫

中國及國際業務

龍家駒
中國及國際業務總監

鄧智輝
總經理 — 華中及華南

王紹基
總經理 — 北京及天津

劉天成
總經理 — 深圳四號綫

蔡豐松
項目總經理 — 深圳四號綫

陸永國
項目總經理 — 上海

李子文
副總經理 — 項目

郎俊明
行政總裁 — 歐洲業務

翟偉超
財務總監 — 歐洲業務

程仲寧
商務經理 — 歐洲業務

陳智勤
策略及策劃經理

工程

柏立恒
工程總監

李鏡權
副工程總監

林慶樟
總經理 — 九龍南綫工程

蘇俊偉
項目經理 — 土木工程

羅普慶
總經理 — 高速鐵路及內地項目

賀堅
總經理 — 西港島綫/南港島綫

丘百樂
項目經理 — 西港島綫及南港島綫機電工程

蔡健鴻
總經理 — 沙中綫

紀彥琛
工程技術總管

楊思偉
總建築師

戚偉強
總土木及規劃工程師

梁志立
總機電工程師

梁漢威
合併整合事務主管

盧子實
公司業務效益主管

馮悟文
持續發展事務主管

物業

何恆光
物業總監

陳顯滙
總經理 — 物業發展

陳伯衡
總經理 — 物業工程

程少泉
總經理 — 投資物業及管理

姚展
總經理 — 城市規劃

賀偉康
總發展經理

陳秀菁
總發展經理

唐仕恒
總工程經理 — 物業

黃冠邦
總工程經理 — 物業

梁羨靈
總零售發展經理

伍翠樂
總商場事務經理

劉偉強
總物業經理

余家然
總物業經理

施孟君
總物業經理

黃少榮
總工程經理

財務

梁國權
財務總監

劉朝宗
總經理 — 財務控制及庫務

許亮華
總經理 — 企業財務

關煒雄
司庫

賴錫璋
資訊科技主管

吳紀穎文
投資者關係及退休福利主管

梁梓材
倉務經理

呂肇榮
副總經理 — 財務控制

陳偉文
副總經理 — 財務控制

司徒少華
副總經理 — 財務控制

法律及合約

杜禮
法律總監及公司秘書

范義明
副法律總監

鄧萬天
總經理 — 採購及合約

鄧瑞禎
採購及合約經理 — 營運

方文麗
律政經理 — 公司秘書部

李秀蓮
律政經理 — 物業部

馬琳
律政經理 — 常務部

黎清佳
企業風險管理經理

人力資源及行政

陳富強
人力資源總監

陸建平
總經理 — 人力資源

王婉芬
人力資源經理 — 中國及國際業務

曾永昌
管理訓練及發展經理

曹恩明
訓練經理 — 車務

樂嘉禧
行政及保安經理

江明珠
人才發展經理

林冠儀
組織發展經理

市務

楊美珍
總經理 — 市務及車站商務

蘇仲達
高級經理 — 票價及業務策劃

關敏怡
高級經理 — 媒體業務

何韋文
高級經理 — 業務發展

梁偉強
高級經理 — 服務及品牌策劃

公司事務

梁陳智明
總經理 — 公司事務

王美琪
公司事務高級經理

蘇雯潔
項目及物業傳訊高級經理

梁碧英
對外事務高級經理

內部審核

胡錦明
內部審核主管

孔溢強
高級內部審核經理

八達通控股有限公司

陳碧華
行政總裁

TraxComm Limited

何韋文
行政總裁

昂坪360有限公司

張少華
董事總經理

董事局報告書

董事欣然提呈截至2007年12月31日止財政年度的董事報告及經審核帳項。

集團主要業務

公司及轄下附屬公司的主要業務包括：

A 營運一個現代化鐵路系統，路線網絡涵蓋：中環至荃灣（荃灣綫）、油麻地至調景嶺（觀塘綫）、寶琳至北角（將軍澳綫）、柴灣至上環（港島綫）、香港至東涌（東涌綫）、香港至赤鱗角香港國際機場及亞洲國際博覽館（機場快綫）、欣澳至迪士尼樂園（迪士尼樂園綫）、尖東至羅湖及落馬洲邊境（東鐵綫）、大圍至烏溪沙（馬鞍山綫）、南昌至屯門（西鐵綫）、服務新界西北的屯門、天水圍及元朗的西北鐵路（一般稱為輕鐵）、香港與中國內地多個主要城市之間的城際鐵路系統，以及羅湖邊境至上水屠房及紅磡的東鐵沿綫貨運鐵路系統；

B 以業主或九鐵公司代理身份，發展配合鐵路系統（包括將軍澳綫、馬鞍山綫、東鐵綫、輕鐵及西鐵綫）的物業項目；

C 經營鐵路系統的相關商業活動，包括出租廣告位及零售場地、鐵路電訊系統寬頻服務、投資物業（包括購物商場及寫字樓）之管業及租務及八達通卡大廈通行系統服務；

D 經營London Overground的專營權；是項專營權為期7年，公司佔50%股權，由全長107.2公里的客運鐵路綫網絡組成，連接倫敦市郊和倫敦地鐵；

E 設計並興建位於日出康城（在將軍澳南）的港鐵站，作為將軍澳綫的延伸；

F 負責西鐵支綫九龍南綫的工程管理；

G 策劃及興建未來的鐵路系統支綫及其他相關的基建項目，尤其是政府已確認在政策上支持的西港島綫及南港島綫項目；

H 營運東涌至昂坪的纜車系統及香港大嶼山昂坪主題市集；

I 提供顧問服務，範疇包括項目管理、策劃、建造、營運、維修及提升鐵路水平等方面的專業知識，以及就車費收取、物業整合/發展的意見（包括其他物業相關服務）及開拓非車費收入作出建議；

J 投資於公司的附屬公司八達通控股有限公司，該公司的業務遍及香港和海外，包括透過其附屬公司八達通卡有限公司經營智能卡系統，為香港的交通運輸及非交通運輸設施提供收款服務；

K 香港境外的股本投資及長期營運及維修合約；

L 在中國內地從事物業管理、購物商場投資及鐵路相關物業發展業務；及

M 投資並建設北京港鐵四號綫，其中公司擁有49%股權，與北京市政府就未來經營達成為期30年的特許經營協議。

除此以外，一份關於深圳港鐵四號綫的可行性研究報告已提交予國家發展與改革委員會審批。公司繼續與深圳市政府討論該份報告。

股息

董事建議向於2008年4月15日名列公司股東名冊的股東派發末期股息每股普通股0.31港元。待所需決議案於應屆股東週年大會上獲得通過後，股息將於2008年6月18日或該日前後以港元現金派發，而股東亦可選擇代息股份。公司的大股東財政司司長法團已同意選擇以股份形式收取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。

董事局成員

本年度董事局成員包括錢果豐(非執行主席)、周松崗(行政總裁)、張佑啟、艾爾敦、方敏生、何承天、盧重興、吳亮星及石禮謙[兩者由2007年12月18日起獲委任]、施文信、馬時亨[由2007年7月10日起辭任]、陳家強[由2007年7月10日起獲委任]、環境運輸及工務局局長(廖秀冬)[由2007年7月1日起停任董事局成員]、運輸及房屋局局長(鄭汝樺)[由香港特區行政長官於2007年7月1日起委任]及運輸署署長(黃志光)。

於2007年7月，錢果豐獲繼續委任為公司的非執行主席，任期由2007年8月1日至2007年12月31日或由運輸及房屋局局長以憲報公布《兩鐵合併條例》指定日期起生效，以較早者為準。《兩鐵合併條例》是關於公司及九鐵公司之間的兩鐵合併。於2007年8月8日，香港特區政府委任錢果豐為非執行主席，任期為24個月，並選定周松崗為公司行政總裁，於兩鐵合併起生效。兩鐵合併於2007年12月2日生效。

於2007年6月7日舉行的股東週年大會上及根據公司章程細則，周松崗、艾爾敦及方敏生按公司章程細則退任，並膺選連任董事局成員。

何承天及盧重興將按公司章程細則於應屆股東週年大會上輪流退任。於2007年股東週年大會後獲董事局委任的陳家強、吳亮星及石禮謙將根據公司章程細則第85條的規定退任。

各董事局成員的履歷載於第101至105頁。

替任董事

本年度替任董事包括：

- 代替馬時亨(直至彼於2007年7月10日辭任董事局成員)：黎年、郭立誠[於2007年4月19日停任]及梁卓文[自2007年4月19日起生效]；
- 代替陳家強(由2007年7月10日起成為董事局成員)：黎年[於2007年11月5日停任]、應耀康[自2007年11月5日起生效]及梁卓文；
- 代替環境運輸及工務局局長(直至該局局長於2007年7月1日不再出任董事局成員為止)：(i)環境運輸及工務局常任秘書長(羅智光)及(ii)環境運輸及工務局副秘書長(何宗基、朱曼鈴、蔡淑嫻[彼已停任環境運輸及工務局副秘書長，並因而停任環境運輸及工務局局長的替任董事]、容偉雄及李麗儀[自2007年5月2日起生效])；
- 代替運輸及房屋局局長(該局局長由2007年7月1日起成為董事局成員)：(i)運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(羅智光)[彼已停任運輸及房屋局常任秘書長(運輸)，並因而停任運輸及房屋局局長的替任董事]及何宣威[自2007年8月15日起生效]及(ii)運輸及房屋局副秘書長(運輸)(何宗基[已停任運輸及房屋局副秘書長(運輸)，並因而停任運輸及房屋局局長的替任董事]、朱曼鈴、容偉雄及李麗儀)；及
- 代替運輸署署長：運輸署副署長(公共運輸事務及管理)(葉麗清)。

執行總監會

本年度執行總監會成員為周松崗(行政總裁兼董事局成員)、柏立恒、陳富強、何恆光、梁國權、龍家駒、麥國琛及杜禮。

本年度執行總監會成員的履歷載於第105及106頁。

董事局報告書

內部審核

公司的內部審核部門提供獨立、客觀的核證和顧問服務，旨在增值及改善公司的業務營運。該部門主要職責包括：

- 評估公司在其活動及風險管理的內部控制系統是否足夠及有效。
- 尋求在管理控制、資源運用及盈利能力方面可改善的機會。
- 應公司管理層或審核委員會的委託作特別審閱及/或調查。

內部審核部主管直接向行政總裁匯報，並可直接與審核委員會接觸。

商業操守及誠信

詳情載於第96頁。

政策

董事局已採納以下的風險管理策略及政策：

A 建造及保險風險管理策略；

B 財務風險管理策略；

C 庫務風險管理策略；

D 安全風險管理策略；

E 企業風險管理策略；

F 保安風險管理政策；及

G 環境風險管理政策。

公眾持股量

公司於2000年在聯交所主板上市時，獲聯交所授予公司豁免（「公眾持股量規定豁免」），批准公司無須嚴格遵守上市規則第8.08(1)條的規定。根據公眾持股量規定豁免，公眾於公司持有的指定最低股份百分比不得少於公司已發行股本總額的10%。根據公司可從公開途徑取得的資料及就董事所知，於本年度內及截至本報告日期止，公司已按公眾持股量規定豁免維持指定的公眾持股量。

銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至2007年12月31日集團借貸總額共達340.5億港元（2006年：281.52億港元）。借貸（包括銀行透支及銀行貸款）詳情載於帳項附註38。

帳項

公司及集團截至2007年12月31日的財政狀況及業績，以及集團本年度的權益變動及現金流量，載於第127至214頁的帳項。

10年統計數字

集團過去10年業績及資產負債概要，連同若干主要車務統計數字載於第82至83頁。

固定資產及在建鐵路工程

本年度固定資產及在建鐵路工程的變動情況分別載於帳項附註18至20及22。

儲備變動

本年度儲備的變動情況載於帳項附註45及46。

股本

截至2006年12月31日，公司法定股本為65億港元，分為6,500,000,000股普通股，其中5,548,613,951股為已發行入帳列作繳足普通股。年內，公司發行共62,443,084股普通股，其中：

A 2,562,500股普通股因根據公司全球發售前認股權計劃所授認股權獲行使（詳情見帳項附註45）而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權的有關行使價為8.44港元；

B 129,000股普通股因根據公司新入職僱員認股權計劃所授認股權獲行使（詳情見帳項附註45）而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權給予公司的有關行使價為9.75港元、15.45港元及19.104港元；

C 39,183,554股普通股由公司發行，作為公司就截至2006年12月31日止年度末期股息(每股普通股現金股息為0.28港元)股東所選擇的代息股份；及

D 20,568,030股普通股由公司發行，作為公司就截至2007年6月30日止6個月中期股息(每股普通股現金股息為0.14港元)股東所選擇的代息股份。

截至2007年12月31日，公司法定股本為65億港元，分為6,500,000,000股普通股，其中5,611,057,035股為已發行及入帳列作繳足普通股。

贖回上市證券

公司及其任何附屬公司於2007年財政年度並無買賣或贖回其任何上市證券。

物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第54至55頁。

捐贈

公司於年內向慈善機構合共捐出19.3萬港元。

「地鐵競步賽2007」為醫院管理局健康資訊天地健康推廣運動籌得逾100萬港元。

公司透過參與僱員樂助計劃、公益行善「折」食日及公益服務日等不同活動，為香港公益金籌得總額逾100萬港元的現金捐款。

2008年年初，公司向香港紅十字會捐出100萬港元，並向中華全國鐵路總工會捐贈100萬港元，協助內地雪災的賑災工作。公司並在旗下商場設立籌款專櫃，鼓勵市民捐款。

匯報及監察

所有營運及業務活動均訂有全面的財政預算制度，並由董事局審批年度預算。公司的營運、業務及工程項目對比預算的結果，須每月向董事局呈報，並定期更新年度財政預測數字。

庫務管理

公司庫務部乃按照董事局認可的指引運作，參照理想融資模式管理公司債務結構，該模式界定理想的金融工具、定息和浮息債項組合、還款期、利率風險、貨幣風險及融資準備期。公司定期檢討及改良該模式，以反映公司財務需要及市場狀況所出現的轉變。利率掉期及貨幣掉期等金融衍生工具只會用作對沖工具，以管理集團承受的利率及貨幣風險。為監控公司的衍生工具活動，公司訂立審慎的指引及程序，其中包括全面的信貸風險管理系統，以「風險價值」方法監控交易對手的信貸風險。而公司庫務部的內部職責均適當劃分。

重大的融資交易及衍生工具交易指引(包括信貸風險管理架構)須取得董事局批准。

資本性與經常性開支

主要資本性與經常性開支的評估、檢討及審批均有既定程序。所有超逾公司資產淨值0.2%的工程項目開支及超逾公司資產淨值0.1%的顧問服務聘用事宜，均須取得董事局批准。

籌措銀團貸款

為應付集團的一般企業融資需要，包括根據兩鐵合併於指定日期向九鐵公司支付的部分最初付款120.4億港元，集團於2007年10月與19家在香港、中國內地、日本、歐洲及美國的主要銀行簽訂100億港元的銀團貸款協議。

電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序、監控和定期作出品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援、服務台運作及支援服務，以及軟件開發及維修均已獲取ISO 9001:2000認證。每年就重要應用系統開展一次運作復原演習。

董事局及執行總監會成員之合約權益

本年度結算日或本年度內任何時間，均無任何由公司或任何附屬公司簽訂，而董事局或執行總監會成員在當中有重大利益(不論直接或間接)的主要合約。

董事局報告書

董事局及執行總監會成員之股份權益

根據證券及期貨條例(「證券條例」)第352條須予備存的登記冊所載，或根據標準守則向公司及聯交所披露之資料，董事局及執行總監會成員於2007年12月31日於公司股份、相關股份及債券(定義見證券條例第XV部(香港法例第571章))中擁有的權益或淡倉的詳情如下：

公司股份及相關股份的好倉

董事局或執行總監會成員	持有的普通股數目			衍生工具			權益總額佔已發行股本總額百分比
	個人權益*	家族權益†	公司權益	認股權	其他	權益合計	
錢果豐	50,369	-	-	-	-	50,369	0.00090
周松崗	-	-	-	720,000 (附註 1)	418,017 (附註 2)	1,138,017	0.02028
施文信	4,790	-	-	-	-	4,790	0.00009
方敏生	1,712	-	-	-	-	1,712	0.00003
柏立恒	55,152	-	-	170,000 (附註 1)	-	225,152	0.00401
陳富強	46,960	-	-	(i) 217,500 (附註 3) (ii) 170,000 (附註 1)	-	434,460	0.00774
何恆光	55,037	2,541	-	(i) 321,000 (附註 3) (ii) 170,000 (附註 1)	-	548,578	0.00978
梁國權	23,000	-	23,000 (附註 4)	(i) 1,043,000 (附註 5) (ii) 170,000 (附註 1)	160,000 (附註 6)	1,419,000	0.02529
龍家駒	46,000	2,500	-	(i) 1,066,000 (附註 5) (ii) 130,000 (附註 1)	-	1,244,500	0.02218
麥國琛	-	-	-	170,000 (附註 1)	-	170,000	0.00303
杜禮	-	-	-	170,000 (附註 1)	-	170,000	0.00303
何宣威 (附註 7)	681	1,371	-	-	-	2,052	0.00004

附註

- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
 - 周松崗擁有與418,017股公司股份相關的證券條例第XV部所指的衍生權益。該衍生權益代表周先生有權於其3年合約期滿時(即2009年11月30日)可收取相對於418,017股公司股份的等值現金的權利。
 - 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據全球發售前認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
 - 該23,000股股份乃由梁國權全資實益擁有的私人有限公司Linsan Investment Ltd.持有。
 - 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
 - 梁國權擁有與160,000股公司股份相關的證券條例第XV部所指的衍生權益。該衍生權益代表梁先生有權於2010年4月9日收取相對於160,000股公司股份的等值現金的權利。
 - 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)是運輸及房屋局局長(鄭汝樺)的替任董事。運輸及房屋局局長是公司的非執行董事。何宣威是在職的運輸及房屋局常任秘書長(運輸)。
- * 實益擁有人之權益
- † 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

根據帳項附註7B(i)及47A(i)所述的全球發售前認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員及 合資格僱員	授出日期	授予的認 股權數目	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2007年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2007年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之前之 每股加權 平均收市價 (港元)
陳富強	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 – 11/9/2010	217,500	–	–	–	8.44	217,500	–
何恆光	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 – 11/9/2010	321,000	–	–	–	8.44	321,000	–
其他合資格僱員	20/9/2000	41,409,000	5/4/2001 – 11/9/2010	7,291,000	–	–	2,562,500	8.44	4,728,500	23.14

附註

- 1 全球發售前認股權計劃(「前認股權計劃」)自2000年9月12日起10年內有效。自公司股份於2000年10月5日在聯交所開始買賣當日起，不得再根據前認股權計劃授出任何認股權。
- 2 根據前認股權計劃授予各參與人士的認股權所可能發行的股份數目，不得超過根據前認股權計劃已發行及可發行的股份數目的25%。

根據帳項附註7B(ii)及47A(ii)所述的新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員及 合資格僱員	授出日期	授予的認 股權數目	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2007年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2007年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之前之 每股加權 平均收市價 (港元)
梁國權	1/8/2003	1,066,000	14/7/2004 – 14/7/2013	1,043,000	–	–	–	–	9.75	1,043,000	–
龍家駒	22/3/2007	1,066,000	19/3/2008 – 19/3/2017	–	1,066,000	–	–	–	19.404	1,066,000	–
其他合資格僱員	1/8/2003	495,200	14/7/2004 – 14/7/2013	268,200	–	–	–	66,000	9.75	202,200	21.51
	12/1/2006	94,000	9/1/2007 – 9/1/2016	94,000	–	31,500	–	31,500	15.45	62,500	22.90
	13/9/2005	94,000	9/9/2006 – 9/9/2015	94,000	–	31,500	–	–	15.97	94,000	–
	23/9/2005	213,000	9/9/2006 – 9/9/2015	213,000	–	71,000	–	–	15.97	213,000	–
	31/3/2006	94,000	20/3/2007 – 20/3/2016	94,000	–	31,500	–	–	18.05	94,000	–
	4/7/2006	94,000	19/6/2007 – 19/6/2016	94,000	–	31,500	–	–	18.30	94,000	–
	17/11/2006	94,000	13/11/2007 – 13/11/2016	94,000	–	31,500	–	31,500	19.104	62,500	24.20
	5/10/2006	94,000	29/9/2007 – 29/9/2016	94,000	–	31,500	–	–	19.732	94,000	–
	12/5/2006	266,500	25/4/2007 – 25/4/2016	266,500	–	89,000	–	–	20.66	266,500	–
	15/5/2006	213,000	25/4/2007 – 25/4/2016	213,000	–	71,000	–	–	20.66	213,000	–
	12/5/2006	213,000	2/5/2007 – 2/5/2016	213,000	–	71,000	–	–	21.00	213,000	–

附註

- 1 認股權的行使期不得超過授出日期後10年，而自2002年5月16日採納新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)起計5年後，不得再授出任何認股權。
- 2 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何12個月內，新認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同公司任何其他認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過新認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的1%。

董事局報告書

根據帳項附註7B(iii)及47A(iii)所述的2007年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員及 合資格僱員	授出的認 股權日期	授出的認 股權數目	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2007年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2007年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之前之 每股加權 平均收市價 (港元)
周松崗	13/12/2007	720,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	720,000	–	–	–	27.60	720,000	–
柏立恒	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	170,000	–	–	–	27.60	170,000	–
陳富強	13/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	170,000	–	–	–	27.60	170,000	–
何恆光	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	170,000	–	–	–	27.60	170,000	–
梁國權	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	170,000	–	–	–	27.60	170,000	–
龍家駒	12/12/2007	130,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	130,000	–	–	–	27.60	130,000	–
麥國琛	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	170,000	–	–	–	27.60	170,000	–
杜禮	12/12/2007	170,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	170,000	–	–	–	27.60	170,000	–
其他合資格僱員	11/12/2007	45,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	45,000	–	–	–	27.60	45,000	–
	12/12/2007	1,750,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	1,750,000	–	–	–	27.60	1,750,000	–
	13/12/2007	915,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	915,000	–	–	–	27.60	915,000	–
	14/12/2007	1,005,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	1,005,000	–	–	–	27.60	1,005,000	–
	15/12/2007	435,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	435,000	–	–	–	27.60	435,000	–
	17/12/2007	835,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	835,000	–	–	–	27.60	835,000	–
	18/12/2007	445,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	445,000	–	–	–	27.60	445,000	–
	19/12/2007	115,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	115,000	–	–	–	27.60	115,000	–
	20/12/2007	190,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	190,000	–	–	–	27.60	190,000	–
	21/12/2007	45,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	45,000	–	–	–	27.60	45,000	–
	22/12/2007	35,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	35,000	–	–	–	27.60	35,000	–
	24/12/2007	118,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	118,000	–	–	–	27.60	118,000	–
	28/12/2007	35,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	35,000	–	–	–	27.60	35,000	–
	31/12/2007	130,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	130,000	–	–	–	27.60	130,000	–
	2/1/2008	75,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	75,000	–	–	–	27.60	75,000	–
	3/1/2008	40,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	40,000	–	–	–	27.60	40,000	–
	4/1/2008	65,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	65,000	–	–	–	27.60	65,000	–
	7/1/2008	125,000	10/12/2008 – 10/12/2014	–	125,000	–	–	–	27.60	125,000	–

附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後7年，而自2007年6月7日採納2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)起計7年後，不得再授出任何認股權。
- 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何12個月內，在2007年認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同在公司任何其他認股權計劃下授予此等合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過2007年認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的0.2%。
- 於2007年12月11日至2008年1月7日期間授出的認股權乃於2007年12月10日建議授予公司執行總監會成員及公司選定的僱員。根據2007年認股權計劃，授出日期被界定為接受授予認股權建議的日期。於2008年1月授出的認股權並未計入截至2007年12月31日止年度的帳目內。

截至2007年12月31日止年度內，根據新入職僱員認股權計劃，1名執行總監會成員獲授1,066,000份可認購公司股份的認股權。此外，由2007年12月11日至2008年1月7日期間，根據2007年認股權計劃，8名執行總監會成員及131名僱員分別獲授1,870,000份及6,403,000份可認購公司股份的認股權。根據該兩項計劃授予認股權的詳情載於上

文的列表。緊接據該兩項計劃授出各認股權之日期前，每股股份之收市價載列如下。根據這兩項計劃的條款，每名承授人須按要求向公司支付1.00港元，作為獲授認股權的代價。所授出的認股權按應計已完成等待期的基準在帳目中確認。以「柏力克—舒爾斯」期權定價模式估計，於各授出日期授出每份認股權的加權平均價值分別如下：

授出日期	緊接授出日期前的每股股份收市價 (港元)	預期無風險息率 (%)	預計年期 (年)	預期波幅	預期每股股息 (港元)	每份認股權之加權平均價值 (港元)
22/3/2007	19.32	3.96	5	0.21	0.42	3.79
11/12/2007	27.60	2.44	3.5	0.22	0.42	4.65
12/12/2007	27.90	2.48	3.5	0.22	0.42	4.85
13/12/2007	28.00	2.53	3.5	0.22	0.42	4.93
14/12/2007	27.30	2.67	3.5	0.22	0.42	4.55
15/12/2007	27.35	2.74	3.5	0.22	0.42	4.61
17/12/2007	27.35	2.74	3.5	0.22	0.42	4.61
18/12/2007	26.85	2.72	3.5	0.22	0.42	4.29
19/12/2007	27.00	2.73	3.5	0.22	0.42	4.39
20/12/2007	27.60	2.68	3.5	0.22	0.42	4.73
21/12/2007	27.95	2.78	3.5	0.22	0.42	4.99
22/12/2007	28.25	2.83	3.5	0.22	0.42	5.20
24/12/2007	28.25	2.83	3.5	0.22	0.42	5.20
28/12/2007	28.05	2.90	3.5	0.22	0.42	5.09
31/12/2007	28.05	2.86	3.5	0.22	0.42	5.07

「柏力克—舒爾斯」期權定價模式是為評估所買賣的期權的公允價值而設，當中須作出高度主觀的假設，包括預計年期及股價波幅。由於公司的認股權的特性與所買賣的期權的特性差異甚大，並因為主觀假設變化可大幅影響公允價值的評估結果，因此「柏力克—舒爾斯」期權定價模式不一定能對認股權的公允價值作出可靠的評估。

除上文所披露者外：

根據證券條例第352條而備存的登記冊所載，或根據標準守則向公司及聯交所披露的資料：

A 公司董事局或執行總監會成員概無於公司或其任何相聯法團(定義見證券條例第XV部)的股份、相關股份或債券中擁有任何權益或淡倉；及

B 截至2007年12月31日止年度內，董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

董事局報告書

董事服務合約

擬於應屆股東週年大會膺選連任的董事，概無訂立不可由公司或其任何附屬公司於1年內終止而毋須作賠償(法定賠償除外)的服務合約。

董事概無與公司或其任何附屬公司訂立合約時間可能超過3年的服務合約，或為終止該合約而使公司需要給予超過1年通知期，或支付超過1年薪酬的款項或支付相等於超過1年薪酬的其他款項。

主要股東權益

按公司根據證券條例第336條而備存的登記冊所載，於2007年12月31日擁有公司股本票面值5%或以上權益者的名稱及股份數目列示如下：

名稱	普通股數目	普通股佔已發行股本總額百分比
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,301,750,382	76.67

公司已獲政府知會，於2007年12月31日，公司約0.90%股份乃為外匯基金持有。外匯基金是根據外匯基金條例(香港法例第66章)成立的基金，由財政司司長控制。

有關控權股東強制履行承諾的貸款協議

截至2007年12月31日，附有控股權限制的集團借貸合共336.95億港元，到期日介乎2008年至2020年不等；另有未動用已承諾及無承諾銀行信貸及其他信貸共179.2億港元。限制條件是要求政府作為公司的控權股東，於該借貸及未動用信貸年期內須維持擁有公司附表決權股份面值一半以上的股權，否則集團或會被要求即時償還借貸及取消未動用信貸。

主要供應商及顧客

公司與5位最主要供應商的採購價值(不屬於資本性質)，佔截至2007年12月31日止年度的採購總額不足30%。公司與5位最主要顧客的交易額，以價值計算佔截至2007年12月31日止年度營業額不足30%。

持續經營

第127至214頁的帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱公司2008年度的財政預算，連同其後5年的長期預測，並確信公司具備充足資源在可見未來繼續經營。

關連交易

於審核之年度內，公司與「關連人士」(根據上市規則之定義)達成或進行的交易及安排載列如下：

I(i) 合併相關協議

按上市規則規定，政府是公司的主要股東，而九鐵公司是公司的聯繫人。政府及九鐵公司因此是公司的關連人士，而列於下文B至K段的交易是公司的關連交易。有鑑於此，公司根據上市規則第14A.45條作出如下披露。下文B至K段所列的各項交易均已獲公司獨立股東於2007年10月9日舉行的股東特別大會上批准。

A 與合併相關協議有關的支付

公司於2007年12月2日(合併日期)就兩鐵合併向九鐵公司作出以下的初部付款：

- 根據服務經營權協議(見下文C段所述)應作出的最初付款42.5億港元，作為取得實施服務經營權(定義見下文C段)的權利的最初費用及收購鐵路資產的代價；及
- 根據合併框架協議(見下文B段所述)應作出的最初付款77.9億港元，作為簽訂物業組合協議(見下文J段所述)及根據買賣協議(見下文D段所述)將九鐵公司旗下附屬公司(「九鐵附屬公司」)所售股份轉讓予公司之代價。

除了上文的首期付款外，公司亦須向九鐵公司支付以下款項：

- 每年定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年定額付款7.5億港元；每年定額付款須在經營權有效期內，於緊接每一個合併日期的周年日期之前的一天，就截至及包括該付款到期日的前12個月期間支付；及
- 每年非定額付款：須就為實施服務經營權而使用及經營經營權財產的權利，根據服務經營權協議作出每年非定額付款，付款金額按公司每個財政年度從九鐵公司系統所得收入的金額(按照服務經營權協議釐定)分層計算。公司無須就合併日期後首36個月支付每年非定額付款。

作為全面的一籃子交易，除上述付款組成部分及下文有關段落另有說明外，在兩鐵合併的各個組成部分之間沒有作具體分配。

B 合併框架協議

公司、九鐵公司與運輸及房屋局局長及財經事務及庫務局局長(代表政府)於2007年8月9日訂立合併框架協議。

合併框架協議載有關於兩鐵合併的整體架構及若干特定範疇的條文，包括關於下列各項的條文：

- 完善整合的轉車計劃；
- 公司於兩鐵合併後的公司管治；
- 與物業前期工程有關的付款；
- 有關就因鐵路物業發展招標而產生的單位生產量制訂一個逐年延展的計劃的安排；
- 有關評估地價金額的安排；

- 有關公司及九鐵公司僱員的安排，包括防止公司以與整合公司及九鐵公司的營運過程有關的任何原因終止聘用相關前綫員工的條文；
- 實行若干票價下調；
- 有關擬建沙田至中環綫的安排；
- 九鐵公司對其現有融資安排的持續責任；
- 處理九鐵公司的跨境租約；
- 就物業組合支付77.9億港元(見上文A段及下文J段所述)；
- 分配對第三方提出的任何兩鐵合併前及兩鐵合併後索償的法律責任；及
- 公司保留其英文名稱，而(根據《兩鐵合併條例》規定)其中文名稱改為「香港鐵路有限公司」。

C 服務經營權協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立服務經營權協議。

服務經營權協議載有有關服務經營權的授予及實施，以及九鐵公司授予公司的特許(「服務經營權」)的條文，包括有關下列各項的條文：

- 向公司授予服務經營權，以便公司接觸、使用及經營經營權財產(緊接於下文所述的九鐵公司鐵路土地除外)；
- 授予接觸及使用若干九鐵公司鐵路土地的特許；
- 服務經營權的期限(即自合併日期起最初期限為50年)以及於經營權有效期屆滿或終止時交還九鐵公司系統。如與九鐵公司鐵路有關的專營權被撤銷，服務經營權將會終止；
- 公司按照指定標準提供之前由九鐵公司提供的若干服務；
- 作出最初付款42.5億港元、每年定額付款及每年非定額付款(見上文A段所述)；

董事局報告書

- 九鐵公司繼續為於合併日期的經營權財產(稱為「最初經營權財產」)法律及實益上的擁有人，而公司為若干未來經營權財產(「額外經營權財產」)法律及實益上的擁有人；
- 假如額外經營權財產於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司，則應由九鐵公司向公司支付的補償的相關規定；
- 公司及九鐵公司就經營權財產(包括就經營及維修、處置、保安、放棄管有、不受干擾及保險)擁有的權利及須受的限制；
- 與知識產權有關的安排；
- 在符合若干條件的前提下，公司承擔與經營權財產及經營權有效期內任何經營權財產所在土地相關或由此產生的所有風險、法律責任及/或費用；及
- 關於在服務經營權終止時交還經營權財產的安排，以及假如服務經營權終止但公司繼續經營地鐵公司鐵路(但非九鐵公司鐵路)將會適用的相互接觸安排。

D 買賣協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立買賣協議。

買賣協議訂明公司向九鐵公司收購若干資產及合約(「收購鐵路資產」)所依據的條款，包括有關下述的其他條款：

- 知識產權；
- 分攤款項；
- 租賃；
- 應收款項；
- 有關僱員的若干條文；及
- 載列九鐵公司就收購鐵路資產作出的陳述及保證。

出售收購鐵路資產(不包括於九鐵附屬公司的股份)的代價構成最初付款42.5億港元的一部分。出售於九鐵附屬公司(該等附屬公司持有下文J段所述的第1A類物業並出任物業管理人)的股份的代價構成支付物業組合款項77.9億港元的一部分(見上文A段及下文J段所述)。

E 營運協議

營運協議於2007年8月9日由公司與運輸及房屋局局長(代表政府)根據《香港鐵路條例》的規定簽訂。

營運協議以上一份於2000年6月30日簽訂的營運協議為依據。營運協議與上一份營運協議之間的差異，旨在因應合併後的地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路的性質等事宜作出規定。營運協議載有有關下列各項的條款：

- 根據《香港鐵路條例》延續公司的專營權；
- 專營權終止時有關九鐵公司及公司的共用財產的接觸機制；
- 鐵路的設計、建造及維修；
- 乘客服務(包括與列車服務受阻有關的程序和規定)、運作時間、服務能力、服務表現基準及顧客服務目標；
- 批授新項目及新鐵路營運與擁有權架構的框架；
- 適用於公司若干票價的調整機制；
- 根據《香港鐵路條例》就專營權暫時終止、屆滿或終止而應付予公司的補償；
- 爭議解決；
- 專營權屆滿或撤銷時公司向九鐵公司及政府提供的協助；
- 檢討營運協議條款；
- 提供與乘客服務相關的記錄；
- 對公司遵守營運協議訂明的顧客服務目標及服務表現基準的情況進行外部審計；
- 採納根據《香港鐵路條例》之新規例前，政府與公司的磋商；及
- 城際客運服務及貨運服務的營運。

F 九龍南綫項目管理協議

九龍南綫項目管理協議於2007年8月9日由公司與九鐵公司簽訂。

根據九龍南綫項目管理協議(經修訂)的條款，公司獲委任：

- 管理九鐵公司就九龍南綫的設計及建造對政府負有的主要責任(有關付款的責任除外)的履行；
- 為各份九龍南綫建造合約下的工程師；

- 為各份九龍南綫顧問合約下的九鐵公司代表；及
- 在若干情況下就九龍南綫擔任九鐵公司代理。

公司本身將不會建造九龍南綫，亦不會承擔九龍南綫工程的成本。

作為提供上述服務的報酬，公司將會收取項目管理費約7.108億港元，而倘若九龍南綫建造工程較原定時間提早及以低於預算的成本完成，公司將獲得一筆(按該項目最終結算成本低於預算的金額計算的)金額最高達1.1億港元的獎勵金。目前與項目管理成本有關的九鐵公司內部預算已被詳細分析，並構成公司將會收取的費用的基礎。

G 西鐵代理協議

西鐵代理協議及有關協議於2007年8月9日由公司、九鐵公司及若干九鐵附屬公司(「西鐵附屬公司」)簽訂。根據西鐵代理協議的條款，公司獲委任：

- 為九鐵公司的代理人及若干授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務；及
- 為各西鐵附屬公司的代理人及該等附屬公司出具的授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務。

公司將會就未批出的西鐵發展用地收取相當於總銷售收益0.75%的代理費用，並將會就已批出的西鐵發展用地收取相當於西鐵附屬公司根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用。公司亦將向西鐵附屬公司收回公司就西鐵發展用地所招致的費用(包括內部成本)加16.5%間接費用連同應計利息。

H 外判協議

外判協議於2007年8月9日由公司與九鐵公司簽訂。由2007年12月2日至2009年12月2日期間內，九鐵公司會依據外判協議的條款，將若干財務及行政職能外判予公司。

根據外判協議的條款，公司：

- 提供若干財務及行政服務；
- 提供若干員工，讓九鐵公司能於兩鐵合併後運作；及
- 向九鐵公司收取不超過2,000萬港元的年費。

公司提供的服務範圍將包括與庫務、財務控制、資訊科技、公司秘書、法律及其他公司職能、人力資源、辦公室行政及申索管理有關的服務。

I 九鐵公司跨境租約協議

美國跨境租約承擔協議

於2007年11月30日，公司及九鐵公司分別與Wilmington Trust Company、Buoyant Asset Limited、BA Leasing & Capital Corporation、Utrecht-America Finance Co.、Cooperatieve Centrale Raiffeisen-Boerenleenbank B.A.、Advanced Asset Limited、Washoe Asset Management Company、Quality Asset Limited、Kasey Asset Limited、Key Equipment Finance Inc.、Mercantile Leasing Company (No. 132) Limited、Landesbank Sachsen Aktiengesellschaft、Barclays Bank PLC、Bayerische Landesbank Girozentrale、U.S. Bank National Association、Circuit Asset Limited、Citicorp USA Inc.、Shining Asset Limited、Banc of America FSC Holdings Inc.、Fluent Asset Limited、Anzef Limited、Societe Generale、Australia and New Zealand Banking Group Limited、Statesman Asset Limited、State Street Bank and Trust Company及Bowman Asset Limited，就九鐵公司與若干交易對手原先訂立的各項美國跨境租約訂立美國跨境租約承擔協議，由2007年12月3日起生效。根據每項美國跨境租約承擔協議，公司承諾就九鐵公司於各項跨境租約協議下須承擔的義務而與九鐵公司共同及分別承擔履行該等義務。因此，一般而言，公司須向跨境租約對手承擔九鐵公司於跨境租約下的義務，並有權行使九鐵公司在跨境租約下的若干權利。

董事局報告書

美國跨境租約分配協議

公司、九鐵公司及九鐵附屬公司於2007年12月2日訂立美國跨境租約分配協議。根據美國跨境租約分配協議，有關跨境租約的權利、義務及風險責任，將在九鐵公司與公司之間劃定及分配(每方須向指定的跨境租約對手承擔共同及個別責任，如上文「美國跨境租約承擔協議」一段所述)。根據公司與九鐵公司的美國跨境租約分配協議，公司須履行指定的義務。公司與九鐵公司各自於美國跨境租約分配協議下作出聲明，其中包括由九鐵公司就跨境租約情況作出的各項聲明。公司與九鐵公司同意彌償彼此有關該等跨境租約的損失。

J 物業組合協議

第1A類物業

九鐵附屬公司持有第1A類物業。根據買賣協議之條款，公司向九鐵公司收購九鐵附屬公司的股份(從而間接收購「第1A類物業」)。

第1B類物業

於2007年8月9日，九鐵公司與公司訂立買賣協議，據此，九鐵公司同意於合併日期將若干物業(「第1B類物業」)轉讓予公司。九鐵公司與公司已於2007年12月2日簽訂有關轉讓協議。

第2A類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾其將會於合併日期起計12個月或政府與公司可能協定的其他期間內，向九鐵公司提出以零地價批出若干物業(「第2A類物業」)所在土地的政府租契。根據香港法例第372章《九廣鐵路公司條例》(「《九鐵條例》」)，第2A類物業現時由九鐵公司持有作歸屬土地。於2007年8月9日，九鐵公司作出承諾其將會於緊隨

上文所述獲批政府租契後，訂立一份買賣協議將第2A類物業售予公司。第2A類物業其後按買賣協議轉讓予公司。根據九鐵公司的承諾及作為獲批政府租契前的臨時安排，九鐵公司與公司於2007年8月9日簽訂下列協議：

- 九鐵公司(作為出租人)須按市場租金就第2A類物業的空置單位與公司(作為承租人)訂立租約(公司擬於其後將空置單位分租予分租戶)的協議；
- 兩項與第2A類物業內的共用地方有關的特許協議，據此，九鐵公司授予公司使用該等共用地方的權利，直至簽訂上述第2A類物業的轉讓協議為止；
- 委任公司出任其執行代理，以強制執行九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2A類物業租賃協議的租務代理協議；及
- 將根據九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2A類物業租賃協議收取的所得款項轉讓予公司。

第2B類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾其將會於合併日期起計24個月或政府與公司可能協定的其他期間內，向公司提出按協定的條款批出若干物業(「第2B類物業」)的政府租契。根據《九鐵條例》，第2B類物業現時由九鐵公司持有作歸屬土地，作員工宿舍及會所用途。

於2007年8月9日，九鐵公司就臨時安排作出承諾，以確保由合併日期開始，公司須負責九鐵公司根據有關第2B類物業的特許協議項下的義務並強制執行該等協議。公司有權獲得九鐵公司就該等特許協議而言所收取的所得款項。臨時安排計有(其中包括)由合併日期起：

- 受現有特許及《九鐵條例》附件二所限下，九鐵公司(作為特許發出人)向公司(作為特許持有人)授出就第2B類物業的管有權，公司無需支付任何特許使用費或同意租賃金，而公司有權分特許使用全部或部分第2B類物業(條件為物業須用作員工宿舍及會所)的協議；
- 直至批授第2B類物業的政府租契前，九鐵公司已委任公司出任其執行代理，以強制執行九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2B類物業租賃協議；及
- 九鐵公司根據九鐵公司現時與租戶訂立的現有第2B類物業租賃協議收取的所得款項轉讓予公司。

第3類物業

於2007年8月9日，公司與九鐵公司訂立3份協議(「第3類協議」)及相關授權書。每份第3類協議均與若干物業(「第3類物業」)有關。九鐵公司之前曾就每項第3類物業訂立1份發展協議。倘若公司根據第3類協議獲授或承擔的權利及義務只與該項第3類物業上的經營權財產有獨有關係，則公司不可行使或履行該等權利及義務。對位於任何第3類物業上的經營權財產構成影響的事宜，將會根據服務經營權協議的條款處理。

根據各份第3類協議的條款，公司獲委任出任九鐵公司的代理人及根據授權書為獲授權人，以行使及履行九鐵公司就第3類物業而言的權利及義務(但不包括出售相關的第3類物業的權利或義務)。

公司須在任何時間遵守就第3類物業而言約束九鐵公司的法定限制及義務，並須支付九鐵公司因公司的行動而產生的所有應付九鐵公司款項及應收九鐵公司款項。

於擔任九鐵公司代理人時，公司須根據審慎的商業原則行事，並以就第3類物業盡量取得最高毛利及經營安全有效

率的鐵路。為協助公司履行其代理職能，九鐵公司已向公司授予授權書。公司僅可按授權書根據第3類協議行使其獲賦予的權利及履行所承擔的義務。除作為九鐵公司代理人外，公司亦有權就各項第3類物業(包括其有關發展協議)向九鐵公司發出指示，凡屬公司因其代理權範圍限制無法作出有關的任何行動或事宜。凡法律及有關政府批授許可進行該等指示，九鐵公司必須即時遵行該等指示。

九鐵公司須就第3類物業收取的收入以資產負債表(而非於損益帳)變動方式入帳，但該處理方法必須為法律及會計準則及實務許可。

九鐵公司不得就第3類物業採取任何公司(作為九鐵公司代理人)並無採取，或非根據公司指示或非根據第3類協議的條款以其他方式採取的行動。

作為出任九鐵公司代理的代價，公司將獲支付一筆費用，預期數目將與九鐵公司就有關第3類物業取得的利潤(扣除若干初期及最初付款及顧問貢獻費後，兩者均已經或將會由九鐵公司的有關發展商支付)相近。一般而言，公司的費用將於九鐵公司收訖有關款項後即時分期支付(但或須扣減九鐵公司應付有關第3類物業發展商的指定金額)。

公司同意就各第3類物業對九鐵公司作出若干彌償保證。

公司將為各第3類物業(落成後)的首任管理人，或將確保就有關物業委任管理人。

倘九鐵公司不再擁有有關第3類物業的任何不分割份數(經營權財產除外)，及九鐵公司與發展商及擔保人根據關於有關第3類物業的發展協議並無任何進一步權利可行使，亦無責任須履行，公司出任代理人的委任即須終止。

董事局報告書

第4類物業

於2007年8月9日，政府承諾將於公司與政府協定的期間內，就若干發展用地（「第4類物業」）向公司提出私人協約方式批地的要約。各私人協約方式批地的條款一般由政府釐定，而地價則按十足市值基準評估，且除新界元朗輕鐵天水圍總站外，不計入鐵路的存在因素。

於2007年8月9日，公司向九鐵公司發出函件確認，倘第4類物業上應有任何鐵路處所，則公司會將該等鐵路處所轉讓予九鐵公司。

國際都會權益從屬參與協議

九鐵公司與公司於2007年8月9日訂立國際都會權益從屬參與協議。九鐵公司須按公司指示行事，及向公司支付任何與其於物業管理公司國際都會物業管理有限公司（「國際都會」）的股權有關的分派或出售所得款項。國際都會的已發行股本為25,500股A股（由九鐵公司持有）及24,500股B股（由長江物業管理有限公司持有）。國際都會從事物業管理業務。

K 聯絡委員會函件

九鐵公司於2007年8月9日發出聯絡委員會函件，其條款獲公司與政府確認及同意。

該函件列出各方就設立「聯絡委員會」以在2007年8月9日至合併日期之間管治九鐵公司若干事務的協定。在兩鐵合併完成後，聯絡委員會亦告解散。

I(ii) 持續關連交易

合併框架協議、營運協議、服務經營權協議、九龍南綫項目管理協議、西鐵代理協議（及相關授權書）、美國跨境租約承擔協議、美國跨境租約分配協議、外判協議，及有關

第2A類、第2B類及第3類物業的協議均涉及持續提供商品或服務，因此各構成公司按上市規則所界定的持續關連交易。

正如公司於2007年9月3日就兩鐵合併發出的通函所披露，聯交所已向公司授予豁免（「新豁免」），在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守上市規則第14A章中本應適用於公司、政府及/或九鐵公司之間因兩鐵合併而產生的持續關連交易之規定。

就營運協議及服務經營權協議，根據「新豁免」A段，聯交所已向公司授予豁免，據此公司可免嚴格遵守上市規則第14A章中有關持續關連交易的所有規定。

就合併框架協議、九龍南綫項目管理協議、西鐵代理協議（及相關授權書）、美國跨境租約承擔協議、美國跨境租約分配協議、外判協議，及有關第2A類、第2B類及第3類物業的協議（合稱「持續關連交易」），根據新豁免第B(l)(i)段，公司確認公司所有的獨立非執行董事已審閱各項持續關連交易，並確認持續關連交易是按下列條件訂立：

- (1) 屬於公司的日常業務；
- (2) 按一般商務條款或不遜於獨立第三者向公司可提供的條款訂立；及
- (3) 根據有關規管協議訂定的條款屬公平合理及符合公司股東的整體利益。

公司已聘請公司的核數師就各項持續關連交易，根據香港會計師公會發出的香港審計《相關服務準則》第4400號「就財務資訊執行商定程式的應聘工作」進行交易之審核。根據新豁免第B(l)(ii)段，核數師已向董事局遞交函件，確認各項持續關連交易：

- (a) 已經獲得公司董事局批准；及
- (b) 是根據規管相關交易的有關協議訂立。

II(i) 非合併相關協議

土地協議

A 於2007年5月18日為發展將軍澳56區批出將軍澳市地段72號訂立第20379號新批地書(建築規約期限至2012年12月31日)，總代價或價值為3,345,230,000港元。

B 在審核之年度結束後，公司於2007年12月20日接受政府根據雙方就2002年5月16日第9689號新批地書而訂立的進一步批約修訂書所提出的地價建議以及附帶條款及條件，總代價或價值為33.35億港元。公司所接受的要約載有關於在地盤E及總體上在將軍澳市地段第70號實行建議發展項目的安排細節。有關要約為地盤E修訂建築契諾期(由「直至2013年9月30日或之前或從地盤E的地價支付日期起計66個公曆月(以較後者為準)」修訂為「從地盤E的地價支付日期起計78個公曆月」)、界定地盤E的發展範疇及地盤界限、提高除地盤F、地盤AB及地盤M以外所有地盤的可容許建築高度、減少學校用地及幼稚園教室數目、提高區內空地最低面積及要求在將軍澳市地段第70號餘段內進行核准工程。地盤E的修訂書須於公司接受日期後3個公曆月內簽署。

由於政府為公司的控股股東並因此為公司的關連人士，根據上市規則第14A.13條，是項交易亦屬公司的關連交易。正如公司於2005年1月13日的公告中所披露，聯交所已向公司授予豁免(「豁免」)，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守上市規則第14A章中本應適用於公司與政府之間的關連交易的規定。

C 就地下鐵路地段第1號餘段

政府與公司於2002年2月11日簽訂補充租約，公司向公司租出由紓緩鰂魚涌乘客擠塞工程或鰂魚涌站連接北角站的紓緩鰂魚涌站工程所佔用的土地，年租為租賃地區的應課差餉租值3%，租期由2001年10月1日至2050年6月29日，條款及條件與地下鐵路地段第1號的租約大致相同。根據政府與公司於2002年5月13日訂立的批約修訂書，

地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，行政費16,200港元。根據政府與公司於2003年12月20日訂立的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，代價為支付地價1,000港元及行政費16,200港元。根據政府與公司於2004年5月31日簽立的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，代價為支付地價1,000港元及行政費16,200港元。根據政府與公司於2005年3月1日訂立的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，代價為支付地價1,000港元及行政費16,200港元。根據政府與公司於2007年3月9日訂立的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，代價為支付地價1,000港元及行政費18,650港元。

II(ii) 持續關連交易

於2005年6月30日，公司與香港機場管理局(「機場管理局」)訂立一份補充協議(「補充協議」)，將現有的香港國際機場(「機場」)旅客捷運系統的保養協議續期3年。

公司於2002年3月18日與機場管理局訂立原保養協議(「保養協議」)。保養協議的有效期為3年，已於2005年7月6日屆滿。惟機場管理局可酌情行使保養協議中訂定的選擇權，按預先議定的收費率及價格將協議的有效期延長3年，直至2008年7月6日。

自訂立保養協議以來，機場管理局決定改建及延長旅客捷運系統，以便提供服務給與機場興建中的新的翔天廊及海天客運碼頭大樓，此決定導致旅客捷運系統的保養工作範圍相應擴大。因此，有關將保養協議再延長3年的選擇權的價格已經過重新協商並反映在補充協議中。除此以外，保養協議的基本條款及條件並無改變。

董事局報告書

機場管理局是政府的聯繫人士(定義見上市規則)而政府是公司的主要股東，因此機場管理局乃公司的關連人士。由於補充協議是公司與關連人士(即機場管理局)之間的交易(「交易」)，故構成公司的關連交易。此外，由於補充協議涉及持續提供服務，故其亦構成公司的持續關連交易。交易須符合豁免的條款。

上述與交易有關的披露乃根據豁免第(B)(l)(i)段及上市規則第14A.46條作出。

根據豁免第(B)(l)(iii)(a)段，公司所有的獨立非執行董事已審閱交易並確認交易是按下列條件訂立：

- (1) 屬於公司的日常業務；
- (2) 按一般商務條款訂立而不遜於獨立第三者向公司可提供的條款；及
- (3) 根據保養協議及補充協議訂定的條款屬公平合理及符合公司股東的整體利益。

公司已聘請公司的核數師就交易，根據香港會計師公會發出的香港審計《相關服務準則》第4400號「就財務資訊執行商定程式的應聘工作」進行交易之審核。根據豁免第(B)(l)(iii)(b)段，核數師已向董事局確認交易：

- (a) 已經獲得公司董事局成員批准；及
- (b) 是根據經補充協議修訂的保養協議的條款訂立。

項目協議

於2008年2月6日，公司與政府訂立西港島綫的初步項目協議。根據此協議，公司將獲得4億港元，以進行西港島綫獲授權實施前的工作，包括鐵路工程的詳細設計、土地勘察、工程建造合約招標和評估，及配套和其他支援服務。

核數師

即將退任的核數師畢馬威會計師事務所已表示有意繼續留任。股東週年大會上將會提呈一項決議案，重新委任畢馬威會計師事務所出任核數師及授權董事釐定其酬金。

承董事局命

杜禮

董事局秘書

香港，2008年3月11日

帳項及帳項附註目錄

126	獨立核數師報告	169	25	預付土地租賃費用
	帳項	170	26	無控制權附屬公司權益
127	綜合損益表	172	27	於附屬公司的投資
128	綜合資產負債表	175	28	聯營公司權益
129	資產負債表	176	29	證券投資
130	綜合權益變動表	176	30	員工置業貸款
131	綜合現金流量表	177	31	待售物業
	帳項附註	178	32	財務衍生工具資產及負債
132	1 合規聲明	182	33	存料與備料
132	2 主要會計政策	182	34	應收帳項、按金及預付款項
143	3 與九廣鐵路公司的合併計劃	183	35	給予物業發展商貸款
145	4 車費收入	183	36	應收政府及其他關連人士的款項
145	5 非車費收入	184	37	現金及現金等價物
146	6 經營開支	185	38	貸款及融資租賃債務
148	7 董事局成員及執行總監會成員酬金	190	39	應付帳項、應計費用及撥備
151	8 物業發展利潤	191	40	工程合約保證金
151	9 折舊及攤銷	192	41	應付關連人士的款項
152	10 合併相關開支	192	42	服務經營權負債
152	11 利息及財務開支	192	43	遞延收益
153	12 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤減虧損淨額	193	44	資產負債表所示的所得稅
153	13 所得稅	194	45	股本及資本管理
154	14 股東應佔利潤	195	46	其他儲備
154	15 股息	197	47	以股份為基礎的支出
154	16 每股盈利	201	48	退休金計劃
155	17 業務分類資料	203	49	界定福利退休計劃責任
159	18 投資物業	206	50	共同控制業務權益
160	19 其他物業、機器及設備	207	51	重大關連人士交易
163	20 服務經營權資產	209	52	承擔
164	21 物業管理權	212	53	結算日後事項
164	22 在建鐵路工程	212	54	會計估計及判斷
166	23 發展中物業	214	55	截至2007年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新會計準則及詮釋的可能影響
168	24 遞延開支	214	56	帳項核准

獨立核數師報告

致香港鐵路有限公司股東

(在香港註冊成立的有限公司)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審核刊於第127頁至第214頁香港鐵路有限公司(「貴公司」)的綜合帳項，此綜合帳項包括於2007年12月31日的綜合資產負債表及貴公司的資產負債表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及主要會計政策概要及其他附註解釋。

董事就帳項須承擔的責任

董事須負責根據香港會計師公會頒布的香港財務報告準則及香港《公司條例》編製及真實而公平地列報該等帳項。這責任包括設計、實施及維護與編製及真實而公平地列報帳項相關的內部控制，以使帳項不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述；選擇和應用適當的會計政策；及按情況下作出合理的會計估計。

核數師的責任

我們的責任是根據我們的審核對該等帳項作出意見。我們是按照香港《公司條例》第141條的規定，僅向整體股東報告。除此之外，我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

我們已根據香港會計師公會頒布的香港審計準則進行審核。這些準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行審核，以合理確定此等帳項是否不存有任何重大錯誤陳述。

審核涉及執程序以獲取有關財務報表所載金額及披露資料的審核憑證。所選定的程序取決於核數師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致帳項存有重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，核數師考慮與該公司編製及真實而公平地列報帳項相關的內部控制，以設計適當的審核程序，但並非為對公司的內部控制的效能發表意見。審核亦包括評價董事所採用的會計政策的合適性及所作出的會計估計的合理性，以及評價帳項的整體列報方式。

我們相信，我們所獲得的審核憑證是充足和適當地為我們的審核意見提供基礎。

意見

我們認為，該等綜合帳項已根據香港財務報告準則真實而公平地反映貴公司及貴集團於2007年12月31日的事務狀況及截至該日止年度的集團利潤及現金流量，並已按照香港《公司條例》妥為編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道10號

太子大廈8樓

2008年3月11日

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2007	2006
車費收入	4	7,115	6,523
車站內商務及鐵路相關收入	5A	1,741	1,542
租務、管業及其他收入	5B	1,834	1,476
營業額		10,690	9,541
員工薪酬及有關費用	6A	(1,802)	(1,653)
水電費用		(576)	(539)
營運鐵路的地租及差餉		(99)	(65)
耗用的存料與備料		(130)	(120)
維修及保養	6B	(521)	(511)
鐵路配套服務		(86)	(80)
車站內商務及鐵路相關業務開支		(410)	(410)
租務、管業及其他業務開支		(540)	(345)
項目研究及業務發展開支	6C	(268)	(267)
一般及行政開支	6D	(183)	(192)
其他費用	6D	(163)	(158)
未計折舊及攤銷前經營開支		(4,778)	(4,340)
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤		5,912	5,201
物業發展利潤	8	8,304	5,817
未計折舊及攤銷前經營利潤		14,216	11,018
折舊及攤銷	9	(2,739)	(2,674)
合併相關開支	10	(193)	–
未計利息及財務開支前經營利潤		11,284	8,344
利息及財務開支	11	(1,316)	(1,398)
投資物業的公允價值變動	18	8,011	2,178
購入附屬公司淨收益	27B	187	–
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤減虧損淨額	12	99	45
除稅前利潤		18,265	9,169
所得稅	13A	(3,083)	(1,411)
年內利潤		15,182	7,758
下列人士應佔：			
— 公司股東	14	15,180	7,759
— 少數權益		2	(1)
年內利潤		15,182	7,758
年度內已付及擬派發予公司股東的股息：	15		
— 年內宣派及已支付的中期股息		782	774
— 結算日後擬派發的末期股息		1,740	1,554
		2,522	2,328
每股盈利：	16		
— 基本		HK\$2.72	HK\$1.41
— 攤薄		HK\$2.72	HK\$1.41

第132至214頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合資產負債表

於12月31日 百萬港元	附註	2007	2006
資產			
固定資產			
— 投資物業	18	37,723	22,539
— 其他物業、機器及設備	19	79,444	84,404
— 服務經營權資產	20	15,250	–
		132,417	106,943
物業管理權	21	40	–
在建鐵路工程	22	424	232
發展中物業	23A	9,066	3,297
遞延開支	24	825	565
預付土地租賃費用	25	581	594
無控制權附屬公司權益	26	268	171
聯營公司權益	28	205	100
遞延稅項資產	44B	4	1
證券投資	29	333	272
員工置業貸款	30	15	25
待售物業	31	756	2,018
財務衍生工具資產	32	273	195
存料與備料	33	642	272
應收帳項、按金及預付款項	34	5,167	1,894
給予物業發展商貸款	35	3,532	3,355
應收政府及其他關連人士的款項	36	544	177
現金及現金等價物	37	576	310
		155,668	120,421
負債			
銀行透支	38A	2	5
短期貸款	38A	507	1,114
應付帳項、應計費用及撥備	39	5,412	3,639
本期所得稅	44A	3	1
工程合約保證金	40	225	193
應付關連人士的款項	41	975	–
貸款及融資租賃債務	38A	33,541	27,033
財務衍生工具負債	32	192	515
服務經營權負債	42	10,685	–
遞延收益	43	515	1,682
遞延稅項負債	44B	12,574	9,453
		64,631	43,635
淨資產		91,037	76,786
股本及儲備			
股本、股份溢價及資本儲備	45A	39,828	38,639
其他儲備	46	51,186	38,128
公司股東應佔權益		91,014	76,767
少數權益		23	19
總權益		91,037	76,786

於2008年3月11日獲董事局通過及核准發布

錢果豐
周松崗
梁國權

資產負債表

於12月31日 百萬港元	附註	2007	2006
資產			
固定資產			
— 投資物業	18	36,562	22,539
— 其他物業、機器及設備	19	79,270	84,256
— 服務經營權資產	20	15,250	—
		131,082	106,795
物業管理權	21	40	—
在建鐵路工程	22	424	232
發展中物業	23A	9,066	3,297
遞延開支	24	155	283
預付土地租賃費用	25	581	594
於附屬公司的投資	27	1,150	184
員工置業貸款	30	15	25
待售物業	31	756	2,018
財務衍生工具資產	32	273	195
存料與備料	33	640	272
應收帳項、按金及預付款項	34	5,057	1,782
給予物業發展商貸款	35	3,532	3,355
應收政府及其他關連人士的款項	36	1,315	700
現金及現金等價物	37	184	127
		154,270	119,859
負債			
銀行透支	38A	2	5
短期貸款	38A	186	1,114
應付帳項、應計費用及撥備	39	4,856	3,259
本期所得稅	44A	1	—
工程合約保證金	40	197	191
應付關連人士的款項	41	12,962	11,718
貸款及融資租賃債務	38A	21,771	15,518
財務衍生工具負債	32	192	515
服務經營權負債	42	10,685	—
遞延收益	43	515	1,682
遞延稅項負債	44B	12,574	9,453
		63,941	43,455
淨資產		90,329	76,404
股本及儲備			
股本、股份溢價及資本儲備	45A	39,828	38,639
其他儲備	46	50,501	37,765
總權益		90,329	76,404

於2008年3月11日獲董事局通過及核准發布

錢果豐
周松崗
梁國權

第132至214頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合權益變動表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2007	2006
於1月1日總權益			
— 公司股東應佔權益		76,767	69,875
— 少數權益		19	21
於1月1日總權益		76,786	69,896
現金流量對沖：	46		
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分		(13)	(18)
由股東權益轉撥至			
— 損益表		—	(17)
— 非財務對沖項目的最初帳面金額		(2)	(2)
— 遞延稅項		—	3
		(15)	(34)
扣除遞延稅項後自用土地及樓宇重估盈餘	46	202	271
折算海外附屬公司帳項的匯兌差額	46	25	13
直接於權益中確認的淨收益		212	250
年內淨利潤		15,182	7,758
年內確認總收入及支出		15,394	8,008
年內宣派或批准股息	15		
— 2006/2005年末期股息		(1,554)	(1,535)
— 2007/2006年中期股息		(782)	(774)
		(2,336)	(2,309)
年內發行股份	45A		
— 僱員認股權計劃		23	36
— 以股代息計劃		1,166	1,153
		1,189	1,189
以股份為基礎支付予僱員的支出	46	2	3
因資本交易產生的權益變動		1,191	1,192
折算少數權益的匯兌差額		2	—
因出售附屬公司導致少數權益減少		—	(1)
於12月31日總權益		91,037	76,786
下列人士應佔年內確認總收入及支出：			
— 公司股東		15,392	8,009
— 少數權益		2	(1)
		15,394	8,008

綜合現金流量表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2007	2006
經營活動現金流量			
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤		5,912	5,201
調整項目：			
陳舊存貨撥備減少		(3)	(2)
出售固定資產虧損		36	37
遞延項目研究開支註銷		–	26
攤銷租賃交易的遞延收益		(5)	(6)
攤銷預付土地租賃費用		13	14
衍生工具公允價值減少/(增加)		1	(7)
重估證券投資的未實現虧損/(收益)		4	(2)
以股份為基礎的僱員支出		7	9
匯兌收益		(1)	(1)
未計營運資金變動前鐵路及相關業務的經營利潤		5,964	5,269
應收帳項、按金及預付款項增加		(421)	(53)
存料與備料增加		(10)	(17)
應付帳項、應計費用及撥備增加		433	191
經營活動產生的現金		5,966	5,390
已付海外稅項		(1)	(3)
經營活動所得的現金淨額		5,965	5,387
投資活動現金流量			
資本性開支			
– 購入營運鐵路資產		(944)	(1,334)
– 將軍澳南項目		(203)	(109)
– 迪士尼綫項目		(25)	(45)
– 東涌纜車項目		(82)	(165)
– 將軍澳物業發展項目		(197)	(134)
– 物業裝修工程及其他發展項目		(643)	(815)
– 其他資本性工程		(387)	(301)
兩鐵合併支出			
– 服務經營權的最初款項		(4,250)	–
– 物業組合的最初款項		(7,790)	–
– 因接收及承擔九廣鐵路公司若干負債及資產的現金補償		786	–
– 與兩鐵合併計劃有直接關連的其他支出		(354)	(88)
收取與物業發展有關的款項		5,824	4,400
給予物業發展商貸款		–	(4,000)
購入證券投資所需款項		(266)	(194)
出售證券投資所得款項		202	106
給予聯營公司貸款		(62)	–
於聯營公司的投資		(103)	(100)
透過員工置業貸款計劃償還的本金		10	9
投資活動耗用的現金淨額		(8,484)	(2,770)
融資活動現金流量			
根據認股權計劃發行股本所得款項		23	36
取用貸款		11,391	6,929
發行資本市場借貸工具所得款項		–	1,499
償還貸款		(5,849)	(5,749)
償還資本市場借貸工具		–	(2,450)
融資租賃債務本金部分的遞減		(141)	(131)
已付利息		(1,500)	(1,611)
已收利息		50	10
融資租賃租金的利息部分		(9)	(19)
已付財務開支		(9)	(16)
已付股息		(1,168)	(1,155)
融資活動所得/(耗用)的現金淨額		2,788	(2,657)
現金及現金等價物增加/(減少)淨額		269	(40)
於1月1日的現金及現金等價物		305	345
於12月31日的現金及現金等價物	37	574	305

帳項附註

1 合規聲明

本帳項乃按照香港《公司條例》的規定及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)的《證券上市規則》適用的披露規定而編製。本帳項亦按照所有適用的《香港財務報告準則》(「HKFRS」)(包括由香港會計師公會頒布之所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》(「HKAS」)和詮釋、及香港公認會計原則)編製。公司採納的主要會計政策摘要於附註2披露。

香港會計師公會已頒布若干於2007年1月1日或之後開始的會計期間生效的新增及經修訂的HKFRS，因首次應用與集團有關的該等新增或修訂準則而對本帳項反映的本年及過往會計年度構成的會計政策變動於附註2A(iii)披露。

2 主要會計政策

A 帳項編製基準

(i) 除下列資產及負債是以公允價值入帳外(詳情請參閱下文所述的會計政策)，本帳項是以歷史成本作為編製基準：

- 投資物業(參閱附註2F(i))；
- 其他租賃土地及樓宇，該等土地及樓宇的公允價值無法於租賃開始時分開計算，且整個租賃歸類為融資租賃(參閱附註2F(ii))；
- 歸類為證券投資的財務工具(參閱附註2M)；及
- 財務衍生工具(參閱附註2U)。

(ii) 按照HKFRS編製帳項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資產與負債及收入與支出的彙報金額。該等估計及相關假設是根據以往經驗和在當時情況下認為合理的多項其他因素作出，其結果構成了管理層就無法從其他途徑實時得知的資產與負債帳面價值所作判斷的基礎。實際業績可能有別於該等估計。

該等估計及相關假設是按持續經營基準檢討。如會計估計需作修訂，而該修訂只會影響作出有關修訂的會計期間，便會在該期間內確認；但如修訂對當期和未來的會計期間均有影響，則會在作出有關修訂的期間及未來期間確認。

管理層採用HKFRS時所作對帳項及估計有重大影響的判斷在附註54論述。

(iii) 香港會計師公會頒布數項於集團及公司本會計期間首次生效或可供提早採納的全新或經修訂的HKFRS；因首次應用這些與集團有關的新準則或修訂而導致的會計政策變動概述如下。

(a) 披露財務工具(HKFRS 7「財務工具：披露」)及資本管理(HKAS 1「財務報表之呈列 — 資本披露」)(修訂)

由於採納HKFRS 7，除了之前於HKAS 32「財務工具：披露及呈列」規定提供的資料外，帳項中已增加披露有關集團財務工具的重要性及此等工具產生的風險性質及程度。此等資料於帳項各處，尤其是附註32中披露。

經修訂的HKAS 1規定提供更多資料，包括披露資本水平及集團和公司在管理資本方面的目標、政策及程序。此等新披露事項載於附註45B。

除了額外之帳項披露外，採納HKFRS 7及HKAS 1修訂均不會對經營業績及財務狀況構成任何重大影響。

(b) 香港(國際財務報告詮釋委員會)(「HK(IFRIC)」)詮釋12「服務經營權安排」

2007年，香港會計師公會頒布HK(IFRIC)詮釋12，就於2008年1月1日或之後開始的報告期間生效的服務經營權安排，為有關的營運者提供會計指引。由於公司與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)的合併(參閱附註3)屬於HK(IFRIC)詮釋12中所指的服务經營權安排，公司提早於2007年帳項中採納此詮釋。

集團並無應用任何於本會計期間尚未生效的其他新準則或詮釋(參閱附註55)。

2 主要會計政策(續)

B 綜合基準

綜合帳項包括公司及其附屬公司(統稱「集團」)及集團於無控制權附屬公司(參閱附註2D)及聯營公司(參閱附註2E)的權益編製截至每年12月31日止的帳項。於年內購入或出售的附屬公司業績分別按收購日起或至出售日止，於綜合損益表內列帳。

C 附屬公司

根據香港《公司條例》，附屬公司乃指集團直接或間接持有其過半數已發行股本，或控制其過半數的表決權，或控制其董事局組成的公司。當公司有權直接或間接支配附屬公司的財務及經營政策，並藉此從其活動中取得利益，則這些附屬公司將被視為受公司控制。

集團內部往來的結餘和交易，及因集團內部交易而產生的任何未實現利潤，會於編製綜合帳項時全數抵銷。因集團內部交易而產生的未實現虧損，按應用於未實現收益(惟只限於無減值跡象的金額)的同樣方法抵銷。

於結算日的少數權益是指並非由公司直接或透過附屬公司間接擁有的股權所佔附屬公司資產淨值的部分；這些少數權益列入綜合資產負債表及綜合權益變動表內的權益，與公司股東應佔權益分開列示。集團業績中的少數權益於綜合損益表上以分配給少數權益及公司股東的年內損益總額列示。

如果少數權益應佔的虧損超出附屬公司權益中的少數權益，超額部分和任何少數權益應佔的進一步虧損，會自集團所佔的權益中沖減；但如少數權益須承擔具有約束力的義務並有能力彌補虧損則除外。附屬公司的所有其後利潤會分配予集團，直至集團收回以往承擔的少數權益應佔虧損為止。

於附屬公司的投資是按成本減去任何減值虧損(參閱附註2H(ii))後，在公司資產負債表內入帳。

D 無控制權附屬公司

集團對無控制權附屬公司的董事局並無實際控制權，故該等無控制權附屬公司並無合併至集團帳項。於無控制權附屬公司的投資是按權益法記入公司綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就集團佔其淨資產在收購後的變動作出調整。綜合損益表反映年內集團所佔該等無控制權附屬公司的業績。

集團與無控制權附屬公司之間交易所產生的未實現損益，均按集團於該附屬公司所佔的權益比率抵銷；但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未實現虧損會即時在損益表內確認。

公司資產負債表所示於無控制權附屬公司的投資，是按成本減去減值虧損(參閱附註2H(ii))後入帳。

E 聯營公司及合營公司

聯營公司是指集團或公司可以對其發揮重大影響力，但不是控制或聯合控制其管理層(包括參與其財務及經營決策)的實體。

合營公司是指集團或公司與另一方人士根據合約安排經營的實體。有關的合約安排確定集團或公司與一名或以上的另一方人士共同控制該實體的經營活動。

於聯營公司或合營公司的投資是按權益法記入綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就集團佔聯營公司或合營公司淨資產在收購後的變動作出調整。綜合損益表反映年內集團所佔聯營公司或合營公司於收購後的業績。

當集團對聯營公司或合營公司虧損的承擔額等同或超出集團於聯營公司或合營公司的權益時，集團的權益將會減至零，並且不再確認其他虧損；但如集團須向聯營公司或合營公司承擔法律或推定責任或替其支付款項則除外。因此，集團於聯營公司或合營公司的權益是根據權益法的投資帳面金額連同集團的長期權益，而集團的長期權益是在實質上為集團於聯營公司或合營公司的淨投資的一部分。

集團與聯營公司及合營公司之間交易所產生的未變現損益，均按集團於聯營公司及合營公司所佔的權益比率抵銷；但假如未變現虧損顯示已轉讓資產出現減值跡象，則這些未變現虧損會即時在損益表內確認。

公司資產負債表所示於聯營公司及合營公司的投資，是按成本減去減值虧損(參閱附註2H(ii))後入帳。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

F 固定資產

(i) 投資物業指根據為賺取租金收入及/或資本增值的租賃權益而擁有或持有的土地及/或樓宇。

投資物業按每半年經由獨立專業合資格的估價師釐定的公允價值記入資產負債表，其公允價值變動所產生的收益或虧損，會於產生年內確認為收益或虧損。

現正興建或發展以供日後用作投資物業的物業歸類為物業、機器及設備項下的在建資產，並按成本列帳，直至建築或發展工程完成為止，屆時將按公允價值重新歸類為投資物業。物業於該日的公允價值與之前帳面價值之間的任何差額在損益表中確認。

(ii) 若根據經營租賃持有的自用土地與位於其上的樓宇之租賃權益的公允價值無法於租賃開始時分開計算，該土地及樓宇會被視作根據融資租賃持有，除非該樓宇是明確根據經營租賃持有。自用土地及樓宇按重估當日的現有用途為基礎以公允價值減任何隨後的累計折舊在資產負債表中列帳。重估工作每年由獨立合資格的估價師進行，在重估時產生的價值變動，會視作固定資產重估儲備的變動，惟下列情況例外：

(a) 若與自用土地及樓宇有關的固定資產重估儲備的結餘不足以彌補該項物業的重估虧絀，所超出的虧絀數額會記入損益表；及

(b) 若以往曾將重估虧絀記入損益表，而其後出現重估盈餘時，此盈餘會先撥入損益表(但以過往記入損益表的虧絀數額為限)，然後撥入固定資產重估儲備。

(iii) 土木工程與機器及設備以原值減去累計折舊及減值虧損(參閱附註2H(ii))列帳。

(iv) 在建資產以原值減去減值虧損(參閱附註2H(ii))列帳。原值包括直接建造費用，例如物料、員工薪酬與一般費用，以及在建造或安裝與測試期間的資本化利息支出。當資產投入預定用途所需的絕大部分準備工作完成後，上述費用便會停止撥作資本，並轉列為適當的固定資產類別。

(v) 租賃資產

(a) 融資租賃乃承租人承擔所有權的絕大部分風險及回報的資產租賃。如集團是以融資租賃獲得資產的使用權，便會將相當於租賃資產公允價值或最低租金現值(按租賃內含利率計算)兩者中較低的數額記入固定資產，而扣除財務開支後的相應負債則列為融資租賃債務。折舊及減值虧損分別按照附註2I(iv)及2H(ii)所列的會計政策入帳。租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，至使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

(b) 除下列附註2F(v)(c)所提及外，經營租賃乃出租人並未轉讓所有權的全部風險及回報的資產租賃。如集團以經營租賃出租資產，則有關的資產會按其性質列入資產負債表，並在適當的情況下，按照集團的折舊政策計提折舊。減值虧損按照資產減值虧損的會計政策(參閱附註2H(ii))入帳。經營租賃所產生的收入則根據附註2AA(iv)所載集團收入確認的政策確認。

(c) 若根據經營租賃持有的自用土地的公允價值無法於租賃開始時與位於其上的樓宇之公允價值分開計算，會被視作根據融資租賃持有，除非該樓宇亦明確根據經營租賃持有(參閱附註2F(ii))。就此而言，租賃開始日期指集團首次訂立租約時、或承接先前承租人租約之日、或該等樓宇建造完成日(如較晚)。

(vi) 如與替換現有固定資產若干部分有關的其後開支能夠令該項資產為集團帶來未來經濟效益及其成本能準確地計算，則有關開支會計入該項資產的帳面價值內，被替換部分的帳面價值會於帳項中取消確認，所產生的收益或虧損會於損益表中處理。

用於恢復或維持現有固定資產原先評估的表現水平的維修或保養開支，均於產生的期間列作開支。

固定資產或投資物業因報廢或出售所產生的收益或虧損，以出售所得款項淨額與資產的帳面價值之間的差額釐定，並於報廢或出售當日在損益表內確認為收入或支出。任何相關的重估盈餘會由固定資產重估儲備轉入保留溢利。

2 主要會計政策(續)

F 固定資產(續)

(vii) 服務經營權資產

如集團參與服務經營權安排，據此獲得進入、使用及營運若干資產以提供公共服務之權利：

- 服務經營權開始時的最初付款予以資本化，並在服務經營權有效期內以直線法攤銷；
- 於訂立安排時釐定並於服務經營權有效期內支付的定額年度付款總和，乃根據於開始時釐定的新增長期借款利率貼現的現值進行資本化，並在服務經營權有效期內以直線法攤銷，相應負債則確認為服務經營權負債；
- 非固定或於訂立安排時不可釐定(而是根據服務經營權產生的未來超出若干額度的收入來釐定)的服務經營權年度付款乃於產生期間計入損益表；
- 直至服務經營權開始前，因購入服務經營權而產生的直接支出(包括承擔服務經營權授予人的若干債務)予以資本化，並在服務經營權有效期內以直線法攤銷；及
- 服務經營權安排下的資產替換及/或升級之付款予以資本化，並在資產可使用年限及服務經營權剩餘時限兩者中較短期限以直線法攤銷。

服務經營權資產乃按原值減去累計攤銷及減值虧損(如有)在資產負債表中作為無形資產列帳(參閱附註2H(ii))。

G 物業管理權

如集團購入物業管理權，所付金額予以資本化並按原值減去累計攤銷及減值虧損(參閱附註2H(ii))在資產負債表中作為無形資產列帳。該等無形資產在物業管理權的年期內以直線法於損益表中攤銷。

H 資產減值

(i) 應收帳項及其他應收款項減值

集團於每個結算日審閱應收帳項及其他流動與非流動應收款項，以確定是否有客觀的減值跡象。若存在任何該等跡象，減值虧損會按資產的帳面價值與(若貼現的影響重大)根據財務資產的原有實際利率(即最初確認該等資產時所用的實際利率)貼現的預期未來現金流量的現值之間的差額計算。

其後若減值虧損的數額減少，有關的減值虧損會透過損益表撥回。

(ii) 其他資產減值

集團在每個結算日參考內部及外間資料，以確定下列資產是否出現減值跡象，或是以往確認的減值虧損不再存在或已經減少：

- 固定資產(按重估值列帳的物業除外)；
- 服務經營權資產；
- 物業管理權；
- 在建鐵路工程；
- 發展中物業；
- 預付土地租賃費用；
- 遞延開支；及
- 於附屬公司、無控制權附屬公司、聯營公司及合營公司的投資。

如出現任何減值跡象，便須估計資產的可收回金額。

資產的可收回金額是其淨售價與使用價值兩者中的較高額。在評估使用價值時，預期未來現金流量會按可以反映當時市場對貨幣時間價值及資產特定風險的評估的稅前貼現率，貼現至其現值。如果資產所產生的現金流入基本上不能獨立於其他資產所產生的現金流入，則以能產生獨立現金流入的最小資產組別(即現金產生單位)來釐定可收回金額。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

H 資產減值(續)

減值虧損是當資產或所附屬的現金產生單位的帳面金額高於可收回金額時，於損益表中確認。

如果用作釐定資產可收回金額的估計出現利好的變化，有關的減值虧損便會撥回。

所撥回的減值虧損以假設在以往年度沒有確認減值虧損而應已釐定的資產帳面金額為限。所撥回的減值虧損在確認撥回的年度內計入損益表。

I 折舊

(i) 投資物業並不計提折舊。

(ii) 除投資物業及在建資產以外的固定資產，是以足以攤銷其原值或估值減其估計剩餘價值(如有)的比率按下列預計可使用年限以直線法計提折舊：

土地及樓宇

自用土地及樓宇 50年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限

土木工程

挖掘及鑽孔 無限期

隧道內壁鋪砌、地下土木結構、架空結構及海底隧道 100年

車站樓宇結構 100年

車廠結構 80年

混凝土車站小商店結構 20年

纜車站大樓及主題村結構 27年

機器及設備

列車及組成部分 4 - 40年

月台幕門 35年

路軌 7 - 30年

環境控制系統、升降機與扶手電梯、防火及排水系統 7 - 30年

供電系統 7 - 40年

架空纜索系統及纜車車廂 5 - 27年

自動收費系統、金屬車站小商店及其他機械設備 20年

列車控制及訊號儀器、站內公佈系統、電訊系統及廣告牌 5 - 20年

車站修飾 20 - 30年

固定裝置及配備 10 - 15年

維修設備、寫字樓傢具及設備 10年

電腦軟件許可證及應用軟件 5 - 7年

清潔用具、電腦設備及工具 5年

車輛 4年

若物業、機器及設備的組成部分具有不同的可使用年限，則各組成部分將獨立計提折舊。不同類別固定資產的可使用年限會因應資產的實際狀況、使用經驗及當時的資產重置計劃，於每年進行檢討。

(iii) 在建資產並不計提折舊，直至建造完成及資產可作預定用途時為止。

(iv) 以融資租賃持有的資產會按租賃年期或上述所列資產的預計可使用年限兩者中較短期限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計提折舊。假使集團在租賃期滿時會取得該等資產的所有權，則只會按資產的預計可使用年限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計提折舊。

2 主要會計政策(續)

J 建造成本

(i) 集團就建議的鐵路建造工程進行可行性研究所產生的費用(包括顧問費、內部員工薪酬與一般費用)的處理方式如下：

- 如建議的工程仍在初步審議階段，不能肯定會否落實，有關的費用會自損益表註銷；及
- 如建議的工程處於詳細研究階段，並已按照可行的財務計劃原則上獲董事局成員批准進行，有關的費用會列作遞延開支，直至達成項目協議後，即撥入在建鐵路工程。

(ii) 在達成項目協議後，所有有關建造鐵路的費用均列入為在建鐵路工程，直至鐵路啟用後，有關的建造費用即撥入固定資產。

K 物業發展

(i) 集團就物業發展項目進行地盤準備工作所產生的費用、支付的地價、購入物業發展權的代價及給予物業發展商貸款的相關利息，均列入為發展中物業。

(ii) 向發展商收取的物業發展款項，將用以沖銷該發展項目在發展中物業有關的金額。向發展商收取的款項如超出發展中物業結餘，餘額會撥入遞延收益。在此等情況下，集團就有關該發展項目的進一步開支，均會自遞延收益中扣除。

(iii) 因發展集團作自用的物業而產生的支出，在獲發入伙紙後及該等物業投入使用時，始撥入固定資產。

(iv) 如集團與發展商達成協議重新發展現有自用物業，在重新發展前，有關物業會按現有用途重新估值。因重新估值而產生的盈餘會撥入固定資產重估儲備。於重建工程展開時，有關物業的帳面淨值會撥入發展中物業。

(v) 如免息貸款是給予發展商作為發展合約的其中一項條款，該貸款的初值會按公允價值(即以提供貸款時之市場利率貼現該貸款的現值)列帳。該貸款的公允價值及面值的差額會於建造期間列入為發展中物業，並在發展完成時，轉撥至損益表。有關貸款的名義利息收入會於貸款期內分別計入損益表及貸款中，令該貸款於到期日的公允價值等同其面值。

(vi) 與物業發展商共同發展物業的利潤，將在下列情況下在損益表內確認：

- 如集團在工程展開時向發展商收取款項，當地基和地盤準備工程完竣並可進行發展上蓋物業，及已預計集團在該等項目所需承擔的風險和責任(如有)後，該款項所產生的利潤才會獲確認；
- 如集團獲得分攤發展項目的售樓淨盈餘的權利，該收入會於發展物業獲發入伙紙，並且收入及成本的數額能可靠地估計後才會獲確認。任何未出售的物業之權益其後會根據附註2K(viii)所列政策的基礎重新計算；及
- 如集團收取發展項目分攤的資產，利潤會按收取該等物業時其公允價值，並計入集團在該等項目所需承擔的風險和責任後才會獲確認。

於確認利潤時，與該發展項目有關的遞延收益或發展中物業結餘會視情況記入損益表作為收益或支出。

(vii) 如集團須就將予重新發展的物業所保留的一部分向發展商支付代價，集團所佔重新發展項目的利潤(包括已向發展商收取的任何款項)須在集團的應負責任及可實現利潤的金額能較準確地確定後，始記入損益表內。

(viii) 如於發展項目完成後，獲分派作利潤及持有作待售用途的物業會按其於收取時的成本(即估計可實現淨值)入帳。可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。於出售物業時，該等物業的帳面金額於確認有關收入年度確認為物業出售成本。因物業降值至可實現淨值而產生的任何虧損，於減值年度確認作開支。因可實現淨值增加引致任何物業減值的回撥，則於該回撥年度確認作物業出售成本的減少。

(ix) 如收取在建物業作為發展項目的攤分資產，於收取該等物業時會按公允價值於在建資產中確認。其後所產生的建造費用將予以資本化作為在建資產，而當資產投入預定用途所需的絕大部分準備工作完成後，該在建資產會轉撥至固定資產。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

L 共同控制業務

根據HKAS 31「於合營業務的投資」，集團與發展商就物業發展項目(並無成立獨立組織)達成的安排，均被視為共同控制業務。按照該等物業發展安排，集團通常自行負責本身的開支，包括內部員工薪酬及準備工程的開支；至於土地補償、建造成本、專業費用等一切其他工程開支，一般由發展商承擔。而該等開支會在分攤收益盈餘前，在售樓款項中扣除。集團會就本身所擁有該等業務的權益，將已扣除預收款項後的準備工程開支及支付的地價列作發展中物業。如來自發展商的預收款項超出集團有關開支，超出的數額會記入遞延收益。集團就物業發展所作出的員工薪酬、一般費用及顧問費用等開支，亦會撥作資本，確認為發展中物業。集團所享有該等業務賺取的收入，會按照附註2K(vi)所列的基礎，在扣除當時發展中物業的有關結餘後，記入損益表內。

M 證券投資

集團持作買賣用途的證券投資(不包括於其附屬公司、無控制權附屬公司、聯營公司及合營公司的投資)的政策如下：

- (i) 證券投資最初按公允價值入帳。集團於每個結算日重新計算該等公允價值，並將由此產生的未實現利潤或虧損在損益表確認。
- (ii) 投資於集團承諾購買/出售有關的投資或有關的投資屆滿時確認/取消確認。
- (iii) 出售證券投資所產生的利潤或虧損按估計出售所得款項淨額與投資的帳面價值之間的差額計算，並於產生時計入損益表。

N 長期租賃款項的抵銷

當長期租賃款項的承擔已被購置用作抵押的債券所抵銷，該等承擔及債券(及因此而產生的收入及開支)會被對沖，以反映有關安排的整體商業效益。有關交易並未以租賃形式入帳，而該等債項及債券投資無需確認為債務及資產。任何從該等交易所獲得現金淨額將計入遞延收益。

O 存料與備料

用作鐵路及業務營運的存料與備料分為經常性及資本性。經常性備料以加權平均成本法，按成本列入資產負債表內，並於其耗用之年度確認。在適當時集團會為陳舊存貨作出準備。資本性項目則按成本減去累計折舊及減值虧損列為固定資產，其折舊會按計入儲備的資本性備料的相關固定資產所適用的折舊比率計算。

P 長期顧問合約

合約收入的會計政策載列於附註2AA(iii)。如果能夠可靠地估計固定價格顧問合約的結果，合約成本會參照結算日的合約完成程度確認為開支。如果合約總成本可能超過合約總收入，便會即時將預期損失確認為開支。如果不能可靠地估計顧問合約的結果，則合約成本在其產生的期間內確認為開支。

於結算日的在建顧問合約以所產生的成本淨額加上已確認溢利，再減去已確認虧損及按進度開列的帳單數額，記入資產負債表，並按適用的情況在資產負債表中以「應收顧客合約工程總額」(作為資產項)或「應付顧客合約工程總額」(作為負債項)列示。顧客尚未償付的進度付款會記入資產負債表的「應收帳項、按金及預付款項」內。已在進行相關工程前收取的款項則記入資產負債表的「應付帳項、應計費用及撥備」(作為負債項)內。

Q 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他財務機構的活期存款及短期和高流動性的投資(此等投資可隨時換算為已知的現金額、價值變動方面的風險不大及於購入後3個月內到期)。就編製綜合現金流量表而言，現金及現金等價物也包括須於接獲通知時償還，並構成集團現金管理一部分的銀行透支。

R 應收帳項、按金及預付款項

應收帳項、按金及預付款項初值按公允價值確認，隨後按攤銷成本法減呆壞帳虧損列帳(參閱附註2H(i))；惟在貼現的影響非常微小或由於有關的應收款項為借給關連人士的免息及無固定償還年期的貸款以致無法計算貼現時除外，在此情況下，應收款項按成本減呆壞帳虧損列帳。

2 主要會計政策(續)

S 附息貸款

附息貸款初值按公允價值扣除交易成本後確認，隨後未被對沖的附息貸款部分將按攤銷成本法入帳；所得款項(扣除交易成本)與贖回價值之間的任何差額將採用實際利率法於借貸期間在損益表內確認。

初值確認後，被對沖的附息貸款部分之帳面價值會重新計算，並就對沖風險所產生的公允價值變動於損益表內確認，以抵銷相關對沖工具的損益影響。

T 應付帳項、應計費用及撥備

若貼現的影響重大，應付帳項、應計費用及撥備將按攤銷成本法列帳，否則按成本列帳。

U 財務衍生工具及對沖活動

集團利用財務衍生工具，如利率掉期及貨幣掉期，以管理其利率及外匯風險。根據集團政策，此類工具純粹用作減低或消除集團負債的有關財務風險，而非用作買賣或投機用途。

衍生工具最初按公允價值確認，隨後於各結算日重新計算其公允價值。相關損益的確認方法將視乎衍生工具是否被指定為對沖工具及其對沖項目的性質而定。

倘對沖會計方法適用，集團將指定所用的衍生工具為：(1)公允價值對沖：對沖已確認負債的公允價值；或(2)現金流量對沖：對沖已確認負債的現金流量的變動或確實承擔的外匯風險。

(i) 公允價值對沖

被指定作為及符合公允價值對沖條件的衍生工具，其公允價值的變動，連同與被對沖資產或負債就相關風險所產生的公允價值變動，會計入損益表。

(ii) 現金流量對沖

被指定作為及符合現金流量對沖條件的衍生工具，其公允價值變動的有效部分直接在股東權益中確認，而非有效部分的相關損益則在損益表中確認。

當被對沖負債影響收益時，股東權益中的累計金額會撥入損益表。然而，當獲對沖的確實承擔導致非財務資產的確認時，在股東權益中確認的相關損益會撥入最初成本或資產帳面金額。

當對沖工具過期或被售出、終止或被行使，或對沖項目不再符合對沖會計方法的要求時，當時股東權益中的累計損益仍會保留在股東權益內，並在被對沖負債影響損益時或在確實承擔確認為非財務資產時，根據上述政策確認。然而，若預期被對沖負債或確實承擔不會出現，被計入股東權益的累計損益會即時撥入損益表。

(iii) 不符合對沖會計方法的衍生工具

任何不符合對沖會計方法的衍生工具的公允價值的變動即時於損益表中確認。

V 僱員福利

(i) 薪金、年假、假期旅遊津貼及其他非貨幣性福利成本在集團僱員提供相關服務的年度內累計及確認為開支，惟就建造項目及資本性項目員工所提供的福利，則予以資本化作為資產成本的一部分。

(ii) 界定供款退休計劃的供款，包括根據香港《強制性公積金計劃條例》的規定作出的強制性公積金(「強積金」)供款，於供款時在損益表中確認為開支，惟就建造項目及資本性項目員工所作出的供款，則予以資本化作為資產成本的一部分。

(iii) 集團就界定福利退休計劃承擔的責任淨額是按每個計劃獨立計算，計算方法是估計僱員在本年度及過往年度提供服務所賺取未來福利的數額；將預期累積福利數額貼現以釐定現值，及扣除任何計劃資產的公允價值。貼現率是根據優質公司債券於結算日的收益率釐定；所參考公司債券的條款應與集團就界定福利退休計劃承擔責任的條款相若。如此等債券沒有活躍市場，則採用政府債券的市場收益率。計算工作由合資格精算師以預計單位給付成本法進行。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

V 僱員福利(續)

如計劃所提供的福利增加，有關僱員過往服務的福利增加部分將按直線法，在直至福利成為既定福利的平均年期內在損益表中確認為開支；倘屬從事項目的僱員，則在直至福利成為既定福利的平均年期內按直線法撥作有關建造項目或資本性項目的資本化成本。如屬即時實現的既定福利，則會即時以類似方式確認為開支。

在計算集團就計劃承擔的責任時，如任何累計未確認的精算損益超過界定福利責任的現值與計劃資產的公允價值兩者中較高額的百分之十，超出部分會在參與計劃的僱員的預期平均尚餘工作年期內，在損益表確認；否則不會確認精算損益。

如在計算集團的責任淨額時出現負數，則所確認的資產須以任何累計未確認的精算損失淨額及以往服務成本及日後從計劃所得的任何退款或供款減額的現值的總淨值為限。

(iv) 以股份為基礎的支出按認股權派發日期的公允價值計算。於派發日期釐定的公允價值會在計及認股權被授出的可能性後，在授出期間按直線法確認為一項員工成本(除非該等支出符合資產的條件確認)，同時股東權益項下以股份為基礎的僱員資本儲備將相應增加。認股權的公允價值採用「柏力克-舒爾斯」期權定價模式，並計及派發認股權時所依據的條款及條件計算。模式中所採用的預期年限已根據管理層就不可轉讓性、行使限制及行為因素的影響的最佳估計作出調整。

在授出期間，集團會檢討預計授出的認股權數目。已於以往年度確認的累計公允價值的任何調整會在檢討年度的損益表中計入/扣除(除非該等支出符合資產的條件確認)，並在資本儲備中作出相應調整。於授出日，確認為支出的金額會被調整，以反映實際授出的認股權數目(並在資本儲備中作出相應調整)。股本金額會在資本儲備中確認，直至認股權獲行使(屆時轉入股份溢價帳項)或認股權到期(屆時直接計入保留溢利)。

關於以股份為基礎而將以現金支付的支出，相等於已獲提供的服務部分的負債會按每個結算日釐定的股份的公允價值確認。

(v) 合約終止補償只會在集團根據正式、具體，且不大可能撤回的計劃終止僱員合約或根據該計劃自願遣散僱員並作出補償時確認。

W 退休金計劃

集團實施界定福利及界定供款的退休金計劃。

僱主對界定供款的退休金計劃(包括強積金計劃)所作的供款，乃根據附註2V(ii)所載政策於帳項內確認。

僱主就界定福利的退休金計劃的僱員所作的已付或應付的供款，乃根據退休金計劃規則及《職業退休計劃條例》的條款由獨立精算師每年計算，該筆供款乃用作支付根據附註2V(iii)於帳項內確認的退休金開支。任何有關退休金的盈虧將於資產負債表的應計或預付福利開支帳項(視情況而定)中處理。

X 所得稅

(i) 年內所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。所得稅會於損益表中確認，但與直接確認為股東權益項目相關的，則確認為股東權益。

(ii) 本期稅項是按年內應課稅收入根據已生效或在結算日實際上已生效的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。

(iii) 遞延稅項資產和負債由可抵扣和應課稅暫時差異產生。暫時差異是指資產和負債在財務報表上的帳面金額與這些資產和負債的計稅基礎的差異。遞延稅項資產也可以由未使用的稅損和稅項撥回產生。

除了某些有限的例外情況外，所有遞延稅項負債和遞延稅項資產(只限於很可能獲得能利用該遞延稅項資產來抵扣的未來應稅溢利)均予確認。支持確認由可抵扣暫時差異所產生遞延稅項資產的未來應稅溢利包括因轉回現有的應稅暫時差異而產生的數額；但這些差異必須與同一稅務機關及同一應稅實體有關，並預期在可抵扣暫時差異預計轉回的同一年間或遞延稅項資產所產生稅損可向後期或向前期結轉的期間內轉回。在決定現有的應稅暫時差異是否足以支持確認由未使用稅損及稅項撥回所產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關及同一應稅實體有關，並是否預期在能夠使用稅損或稅項撥回的期間內轉回。

不確認為遞延稅項資產和負債的暫時差異是產生自以下有限的例外情況：不影響會計或應稅溢利的資產或負債的初次確認(如屬業務合併的一部分則除外)，以及投資附屬公司(如屬應稅差異，只限於集團可以控制轉回的時間，而且在可預見的將來不大可能轉回的差異；或如屬可抵扣差異，則只限於很可能在將來轉回的差異)。

2 主要會計政策(續)

X 所得稅(續)

遞延稅項數額是按照資產和負債帳面金額的預期實現或清償方式，根據已生效或在結算日實際上已生效的稅率計量。遞延稅項資產和負債均不貼現計算。

遞延稅項資產會在每個結算日作檢討，並扣減至不再可能在未來有足夠的應稅溢利下利用有關稅務利益為止。若檢討顯示重新有足夠的應稅溢利可供利用，則回撥任何此類扣減。

(iv) 本期及遞延稅項結餘和其變動會分開列示，而且不予抵銷。本期和遞延稅項資產只會在公司或集團有法定行使權以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，並且符合以下附帶條件的情況下，才可以分別抵銷本期和遞延稅項負債：

- 就本期稅項資產和負債而言，公司或集團計劃按淨額基準結算，或同時變現該資產和清償該負債；或
- 就遞延稅項資產和負債而言，這些資產和負債必須與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
 - 同一應稅實體；或
 - 不同的應稅實體。這些實體計劃在日後每個預計有大額遞延稅項負債需要清償或大額遞延稅項資產可以收回的期間內，按淨額基準實現本期稅項資產和清償本期稅項負債，或同時變現該資產和清償該負債。

Y 財務擔保合約

財務擔保乃指集團須於擔保持有人因指定債務人未能根據債務工具的原有或經修訂條款支付到期款項而蒙受損失時，向持有人償付指定款項的合約。

當集團提供有重大影響的財務擔保時，其初值按公允價值(即交易價格，惟公允價值能可靠地估計除外)並於抵扣任何在提供擔保時已收或應收的款項後分別計入損益表和應付帳項、應計費用及撥備內的遞延收益。

最初確認為遞延收益的擔保數額會於擔保期內在損益表攤銷，作為提供財務擔保的收入。此外，如發生下列兩項情形時，會按附註2Z計提撥備：(i) 合約持有人很可能將會要求集團履行擔保合約；及(ii) 向集團索償的款項預期超過相關擔保在應付帳項、應計費用及撥備內的現有帳面價值(即最初確認的金額減累計攤銷)。

Z 撥備及或有負債

當公司或集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，公司或集團便會就該時間或數額不定的負債計提撥備。如果貨幣時間值重大，則按預計清償債項所需支出的現值計列撥備。

當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。當集團的責任須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

AA 收入確認

如果涉及交易的經濟效益可能會流入集團，而收入又能可靠地計算時，收入便會根據下列基準在損益表內確認：

- (i) 車費在乘客使用車程服務後，確認為收入。
- (ii) 廣告收入及在地鐵範圍內提供電訊服務的服務費，在提供有關服務後確認為收入。
- (iii) 顧問或服務收費於合約的結果能夠可靠地估計時確認為收入。合約收入會以完工百分比法確認，並根據有關合約截至結算日已產生的合約成本所佔合約估計總成本的百分比計算。當不能可靠地估計顧問合約的結果，則只會根據已產生的合約成本可能收回的程度來確認收入。
- (iv) 根據經營租賃出租的投資物業、車站小商店及其他鐵路物業的租金收入按租約條款入帳。批出的租金優惠於損益表內確認為應收租賃淨付款總額的組成部分。或然租金在其賺取的會計期間內確認為收入。物業管理收入在提供有關服務後確認。

BB 經營租賃開支

- (i) 根據經營租賃支付的租金在租賃期內以直線法記入損益表，但就在建鐵路工程、發展中物業及建議中的資本性工程所支付的租金，則分別撥入在建鐵路工程、發展中物業及遞延開支內。
- (ii) 土地的預付土地租賃費用以成本入帳，並於租賃期內在損益表以直線法攤銷為土地租賃費用。

CC 利息及財務開支

由資本性工程所需融資直接產生的利息開支，在資產建成或投入使用前予以資本化。用作購置資產的外幣貸款所產生的匯兌差額，亦會予以資本化，對資本化利息作出調整。其他用途的利息開支則會記入損益表。

以融資租賃持有的資產，其租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，至使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

DD 外幣折算

年內的外幣交易按交易日的匯率折算為港元入帳。以外幣為單位的貨幣性資產及負債則按結算日的匯率折算為港元。匯兌收益在損益表內確認。

海外企業的業績按年內的平均匯率折算為港元；資產負債表項目則按結算日的匯率折算為港元。所產生的匯兌差額作為儲備變動處理。

EE 業務分類報告

業務分類是指集團內可明顯區分的組成部分，並且負責提供產品或服務(業務分類)，或在一個特定的經濟環境中提供產品或服務(地域分類)。業務分類之間的風險和回報水平也不一樣。

根據集團的內部財務報告系統，集團選取業務分類資料為首要申報格式。由於集團所有主要營運業務均在香港經營，因此並無提供地域分類資料。

分類收入、開支、業績、資產及負債包括可直接歸入某一類別及可按合理基準分配予該類別的項目。分類收入、開支、資產及負債包含須在綜合過程時抵銷的集團內部往來的餘額和集團內部交易，但同屬一個類別的集團企業之間的集團內部往來的餘額和交易則除外。

分類資本性開支乃年內購入預期可使用超過1年的分類資產所產生的成本總額。

不予分類項目主要包括財務衍生工具資產及負債、公司資產、附息貸款、借貸、分佔無控制權附屬公司、聯營公司及合營公司業績、公司及融資開支，以及少數權益。

2 主要會計政策(續)

FF 關連人士

就本帳項而言，倘集團有能力直接或間接控制另一方人士或對另一方人士的財務及經營決策發揮重大影響力，或另一方人士有能力直接或間接控制集團或對集團的財務及經營決策發揮重大影響力，或集團與另一方人士受到共同控制或受制於共同重大影響力，該另一方人士會被視為集團的關連人士。關連人士可以指個人(包括關鍵管理人員、重大股東及/或其關係密切的家庭成員)或其他實體，包括集團的關連人士能發揮重大影響力的實體(此等關連人士包括個人，及為集團僱員或作為集團關連人士的任何實體的離職後福利計劃)。

GG 政府援助

政府援助是指以資源轉撥形式作出的政府資助，集團則須遵守該援助的附帶條件。政府援助相當於彌補資產成本的補助，將會在計算資產帳面價值時在資產成本中扣除，惟扣除的金額將以結算日已收及應收金額為限。倘已收或應收援助金額超出於結算日的資產成本，超出部分會被視為預收款項，用以抵銷未來資產成本。

3 與九廣鐵路公司的合併計劃

A 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、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」，前稱《地下鐵路條例》)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(附註51)；
- 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3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作出每年非定額付款；
- 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未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；
- 由指定日期起，公司及九鐵公司的僱員乃按彼等現有的僱傭條款及條件由公司僱用。因應兩鐵合併，合資格僱員可參與僱員自願離職計劃(附註10)；
- 訂立物業組合協議，據此公司收購包含若干投資及自用物業的物業資產、物業管理權及物業發展權；
- 訂立合併框架協議，訂出兩鐵合併的框架，包括實施票價調整機制(據此票價調整幅度與若干公開指數掛鈎)、由指定日期起調減票價，以及於兩鐵合併時為前綫僱員提供工作保障；
- 根據上述協議及若干歸轉及更新合約，公司接收及承擔九鐵公司於指定日期的若干資產及負債。九鐵公司向公司就須退還第三方的按金所承擔之負債於指定日期作出補償；及
- 公司與九鐵公司所作出的其他指定日期後安排，如九龍南綫項目管理協議、西鐵代理協議及外判協議所載的安排。

帳項附註

3 與九廣鐵路公司的合併計劃(續)

B 兩鐵合併的主要財務條款及其對2007年帳項的財務影響如下：

為購入服務經營權，公司已經或須向九鐵公司結付以下有關款項：

- 於指定日期支付最初款項42.5億港元，其中3.26億港元乃購買存料及備料的金額，其餘39.24億港元為取得進入、使用及營運九鐵公司系統權利的成本(「最初經營權財產」)。最初經營權財產予以資本化，於資產負債表以服務經營權資產列帳，並於經營權有效期內以直線法攤銷；
- 於經營權有效期內，公司須向九鐵公司作出每年定額付款7.5億港元。該等每年定額付款按公司估計的長期新增借款利率6.75%貼現的現值予以資本化，其現值為106.87億港元，在資產負債表以服務經營權資產列帳，並於經營權有效期內以直線法攤銷。而其服務經營權下的相應債務責任也於資產負債表確認；及
- 公司須於兩鐵合併3年後向九鐵公司作出每年非定額付款，直至經營權有效期完結為止。該等付款乃參考服務經營權營運所得超過若干額度的收入分級計算。

於2007年12月31日，有關額外經營權財產的支出為4,900萬港元，乃在資產可使用年限及服務經營權剩餘時限兩者中較短期限攤銷。

因承擔向第三方償還按金的責任及其他負債而須獲九鐵公司於指定日期作出現金補償的金額為6.63億港元。毋須九鐵公司於指定日期作出現金補償的其他資產及負債承擔合計為負債淨額2.26億港元(附註20)，此構成購入服務經營權的部分成本，並相應地資本化。

於指定日期，公司支付總代價77.9億港元而獲九鐵公司轉讓以下物業組合的經濟利益：

- 以28.4億港元的代價向九鐵公司收購若干物業或持有物業的附屬公司。該等物業於結算日的公允價值超出代價的部分已在損益表內確認為收益；
- 以49.1億港元的代價收購八幅發展用地的物業發展權，並在資產負債表內以成本值確認為發展中物業。根據交易協議，當於指定日期尚未批出的發展用地於其後批出，公司須就九鐵公司為該等用地所作的前期工程向九鐵公司支付協議金額8.75億港元，該金額將於有關用地批出時從來自物業發展商的法定付款中結付；
- 以4,000萬港元的代價向九鐵公司收購有關現有及未來管理物業的若干物業管理權。該金額予以資本化，並在管理權有效期內以直線法攤銷；
- 接收及承擔與物業組合有關，負債淨額為1.23億港元的若干資產及負債，並獲九鐵公司作出相應的現金結付；及
- 收購九鐵公司若干其他附屬公司。

兩鐵合併亦產生以下事項：

- 公司取得100億港元新的貸款融資額，作為上述安排的部分融資；及
- 與收購各項資產有關的4.92億港元遞延開支予以資本化。

有關服務經營權的收入與支出及資產與負債乃按其各自的項目列於集團及公司的損益表及資產負債表。

4 車費收入

車費收入包括：

百萬港元	2007	2006
本地鐵路服務	6,213	5,911
過境服務	201	–
機場快綫	655	612
輕鐵、巴士及城際客運	46	–
	7,115	6,523

本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫及迪士尼綫，以及兩鐵合併後新增的東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫。兩鐵合併後，公司亦提供過境服務、輕鐵、巴士及城際客運服務等九鐵公司運輸服務。

5 非車費收入

A 車站內商務及鐵路相關收入

車站內商務及鐵路相關收入包括：

百萬港元	2007	2006
廣告	593	534
免稅店及小商店租賃	499	391
電訊收入	233	259
顧問收入	193	199
其他業務收入	223	159
	1,741	1,542

B 租務、管業及其他收入

百萬港元	2007	2006
物業租務收入：		
– 德福廣場	524	492
– 綠楊坊	118	122
– 杏花新城	111	112
– 青衣城	300	281
– 國際金融中心	147	128
– 北京銀座Mall	90	–
– 圓方	93	–
– 其他物業	198	128
	1,581	1,263
物業管理收入	168	149
	1,749	1,412
「昂坪360」業務收入	85	64
	1,834	1,476

帳項附註

5 非車費收入(續)

B 租務、管業及其他收入(續)

租務收入包括與提供空調服務有關的7,200萬港元(2006年：6,400萬港元)。銀座Mall及圓方分別於2007年1月及10月開業。其他物業租務收入包括自2007年12月2日兩鐵合併後向九鐵公司購入的投資物業所得租金2,100萬港元。

「昂坪360」業務收入包括於2006年9月18日投入運作的東涌纜車及昂坪市集的相關業務產生的收入。因發生車廂脫離吊索墮下事件而需要進行調查、維修及改善工程，纜車服務於2007年6月12日至12月30日期間暫停運作。

6 經營開支

A 員工薪酬包括：

百萬港元	2007	2006
在下列損益表項目列支數額：		
— 員工薪酬及有關費用	1,802	1,653
— 維修及保養	59	58
— 車站內商務及鐵路相關業務開支	162	145
— 租務、管業及其他業務開支	55	40
— 項目研究及業務發展開支	136	115
— 員工自願離職計劃開支	175	—
— 其他項目	21	42
在下列項目資本化數額：		
— 在建鐵路工程	49	40
— 發展中物業	83	79
— 在建資產及其他項目	318	309
— 服務經營權資產	23	—
可收回數額	233	197
員工薪酬總額	3,116	2,678

下列開支包括在員工薪酬內：

百萬港元	2007	2006
以股份為基礎的支出	7	9
界定供款計劃及強制性公積金供款	38	23
因界定福利計劃確認的開支(附註49E)	98	123
	143	155

6 經營開支(續)

B 維修及保養費用主要與外判的維修及經常性工程有關。其他例行的維修保養工作由公司內部負責，有關的費用會計入員工薪酬及耗用的存料與備料內。

C 項目研究及業務發展開支包括：

百萬港元	2007	2006
業務發展開支	239	245
其他項目研究開支	29	22
	268	267

業務發展開支主要為集團按其業務策略所作出對中國及歐洲新業務進行可行性研究的支出。

D 一般及行政開支及其他費用包括下列支出/(收入)：

百萬港元	2007	2006
核數師酬金		
— 核數服務	5	5
— 稅務服務	1	1
— 其他服務	—	—
	6	6
出售固定資產虧損	36	37
財務衍生工具：		
— 外匯遠期合約 — 現金流量對沖的非有效部分	(1)	(8)
— 由對沖儲備撥入	2	1
攤銷土地租賃費用(附註25)	13	14
重估證券投資的未實現虧損/(收益)	4	(2)

除記入一般及行政開支中的核數師酬金以外，與兩鐵合併有關的核數及稅務相關服務的費用為500萬港元(2006年：無)。

E 在損益表內列支的經營租賃費用包括：

百萬港元	2007	2006
購物中心、寫字樓、員工宿舍及巴士車廠	59	46
資本化數額	(1)	(1)
	58	45

帳項附註

7 董事局成員及執行總監會成員酬金

A 董事局成員及執行總監會成員酬金

(i) 董事局成員及執行總監會成員酬金如下：

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
2007					
董事局成員					
— 錢果豐	1.0	—	—	—	1.0
— 張佑啟	0.2	—	—	—	0.2
— 艾爾敦	0.2	—	—	—	0.2
— 方敏生	0.2	—	—	—	0.2
— 何承天	0.3	—	—	—	0.3
— 盧重興	0.2	—	—	—	0.2
— 吳亮星(於2007年12月18日委任)	—	—	—	—	—
— 石禮謙(於2007年12月18日委任)	—	—	—	—	—
— 施文信	0.3	—	—	—	0.3
— 陳家強(於2007年7月10日委任)	0.1	—	—	—	0.1
— 鄭汝樺(於2007年7月1日委任)	0.1	—	—	—	0.1
— 廖秀冬(於2007年7月1日退任)	0.1	—	—	—	0.1
— 馬時亨(於2007年7月10日退任)	0.1	—	—	—	0.1
— 黃志光	0.2	—	—	—	0.2
執行總監會成員					
— 周松崗	—	5.9	—*	5.1	11.0
— 柏立恒	—	3.8	0.1	1.7	5.6
— 陳富強	—	3.7	0.1	1.7	5.5
— 何恆光	—	3.8	0.1	1.6	5.5
— 梁國權	—	3.8	0.5	1.7	6.0
— 龍家駒	—	3.5	0.5	0.8	4.8
— 麥國琛	—	3.7	0.1	1.4	5.2
— 杜禮	—	3.7	0.1	1.7	5.5
	3.0	31.9	1.5	15.7	52.1

* 周松崗是公司強制性公積金計劃的一名成員。公司於2006年及2007年每年支付的總供款為12,000港元。

7 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
2006					
董事局成員					
— 錢果豐	1.0	—	—	—	1.0
— 張佑啟	0.2	—	—	—	0.2
— 艾爾敦	0.2	—	—	—	0.2
— 方敏生	0.2	—	—	—	0.2
— 何承天	0.3	—	—	—	0.3
— 盧重興	0.2	—	—	—	0.2
— 施文信	0.3	—	—	—	0.3
— 廖秀冬	0.2	—	—	—	0.2
— 馬時亨	0.2	—	—	—	0.2
— 黃志光	0.2	—	—	—	0.2
執行總監會成員					
— 周松崗	—	5.9	—*	4.2	10.1
— 柏立恒	—	3.7	0.3	1.0	5.0
— 陳富強	—	3.5	0.3	1.0	4.8
— 何恆光	—	3.6	0.3	0.9	4.8
— 梁國權	—	3.5	0.5	1.0	5.0
— 龍家駒	—	3.4	0.4	0.9	4.7
— 麥國琛	—	3.5	0.3	0.9	4.7
— 杜禮	—	3.5	0.3	1.0	4.8
	3.0	30.6	2.4	10.9	46.9

上述酬金不包括授予執行總監會成員的認股權的公允價值(於授出日期估計)，其相關權益如下：

(a) 根據「新入職僱員認股權計劃」(「新認股權計劃」)授出的認股權

根據新認股權計劃的條款，於2005年9月27日授予龍家駒的認股權已於2006年10月17日失效。龍家駒於2007年3月22日獲授可認購1,066,000股股份的認股權，而截至2007年12月31日止年度，確認相關以股份為基礎的支出的公允價值為110萬港元。

根據新認股權計劃向梁國權授予的認股權已於2006年全數歸屬。因此，截至2007年12月31日止年度，無需就梁國權獲授的股份確認任何以股份為基礎的支出(2006年：30萬港元)。

(b) 根據「2007年認股權計劃」(「2007年認股權計劃」)授出的認股權

根據公司的2007年認股權計劃，所有執行總監會成員均獲授認股權，而該等認股權已於2007年12月10日提出授予他們。根據2007年認股權計劃，授出日期界定為接納授予認股權當日。各成員的權益如下：

- 周松崗於2007年12月13日獲授可認購720,000股股份的認股權，而截至2007年12月31日止年度，確認相關以股份為基礎的支出的公允價值為71,000港元。
- 柏立恒、何恆光、梁國權、麥國琛及杜禮於2007年12月12日各獲授可認購170,000股股份的認股權，而截至2007年12月31日止年度，就各有關執行總監會成員所確認相關以股份為基礎的支出的公允價值均為17,000港元。

帳項附註

7 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

- 陳富強於2007年12月13日獲授可認購170,000股股份的認股權，而截至2007年12月31日止年度，確認相關以股份為基礎的支出的公允價值為17,000港元。
- 龍家駒於2007年12月12日獲授可認購130,000股股份的認股權，而截至2007年12月31日止年度，確認相關以股份為基礎的支出的公允價值為13,000港元。

各董事於公司股份的權益詳情，在董事局報告書中「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段及附註47披露。

(ii) 周松崗擁有與418,017股股份相關的《證券及期貨條例》(「證券條例」)第XV部所指的衍生權益。該衍生權益代表周松崗有權於其3年合約期屆滿時(即2009年11月30日)可獲得與418,017股股份等值的現金。

於2007年4月12日，梁國權獲授與160,000股股份相關的證券條例第XV部所指的衍生權益。該衍生權益代表梁國權有權於2010年4月9日可獲得與160,000股股份等值的現金。

該等安排旨在向周松崗及梁國權提供能夠與公司表現掛鈎的具競爭力報酬。

(iii) 年內，根據香港《公司條例》第161條披露的董事局成員及執行總監會成員酬金總額為5,340萬港元(2006年：6,060萬港元)。

(iv) 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)。董事局成員之一，錢果豐博士由2003年7月21日起獲委任為公司的非執行主席，任期為3年。於2006年7月，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，任期至2007年7月31日。於2007年7月，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，任期由2007年8月1日起生效，至2007年12月31日或由運輸及房屋局局長以憲報公布《兩鐵合併條例》指定生效日期，以較早者為準。於2007年8月8日，錢博士被委任為兩鐵合併後公司的非執行主席，由指定日期起計任期為2年。五位最高酬金人士全部為執行總監會成員，其酬金已於上表披露。

B 認股權

執行總監會每名成員於2007年12月31日的已行使及尚未行使認股權詳情，載列於董事局報告書中「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段。授予執行總監會成員認股權的詳情如下：

(i) 全球發售前認股權計劃

根據附註47A(i)所述公司的全球發售前認股權計劃(「首次公開招股前認股權計劃」)，除周松崗、梁國權、龍家駒及麥國琛外，每位執行總監會成員均於2000年9月20日獲授認股權，可認購1,066,000股股份。周松崗、梁國權及龍家駒分別於2003年12月1日、2002年2月1日及2005年9月26日加入公司，故他們並非首次公開招股前認股權計劃的受益人。根據首次公開招股前認股權計劃，麥國琛於2000年9月20日獲授266,500股認股權，當其於2005年10月1日獲委任為執行總監會成員時，並沒有獲授額外認股權。

根據首次公開招股前認股權計劃的歸屬條款，各合資格執行總監會成員必須在下列時間繼續實益擁有股份：(i)於2001年10月26日後任何時間，須各擁有最少23,000股股份；及(ii)於2002年10月26日後任何時間，須各擁有最少46,000股股份，在各種情況下均為直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。

(ii) 新入職僱員認股權計劃

根據附註47A(ii)所述的新入職僱員認股權計劃，執行總監會成員梁國權及龍家駒分別於2003年8月1日及2005年9月27日獲授認股權，可認購1,066,000股股份。

根據新認股權計劃的歸屬條款，梁國權必須在下列時間繼續實益擁有股份：(i)於2004年8月4日及以後任何時間，須擁有最少23,000股股份；及(ii)於2005年8月4日及以後任何時間，須擁有最少46,000股股份，直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。

根據新認股權計劃的歸屬條款，龍家駒必須在2006年10月17日及以後任何時間實益擁有最少23,000股股份，直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。根據新認股權計劃條款，龍家駒的認股權於2006年10月17日失效。

於2007年3月22日龍家駒根據新認股權計劃獲授認股權，可認購1,066,000股股份。根據新認股權計劃的歸屬條款，龍家駒必須在下列時間實益擁有股份：(i)在2008年4月9日及以後任何時間，須擁有最少23,000股股份；及(ii)在2009年4月9日及以後任何時間，須擁有最少46,000股股份，直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。

7 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

B 認股權(續)

(iii) 2007年認股權計劃

根據附註47A(iii)所述的2007年認股權計劃，所有執行總監會成員於2007年12月獲授認股權。周松崗獲授可認購720,000股股份的認股權，柏立恒、陳富強、何恆光、梁國權、麥國琛及杜禮各獲授可認購170,000股股份的認股權，龍家駒則獲授可認購130,000股股份的認股權。

根據2007年12月授出的認股權之歸屬條款，授出的認股權將由2007年12月10日起計3年內，以三期平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。

8 物業發展利潤

百萬港元	2007	2006
物業發展利潤包括：		
由下列項目的遞延收益撥入		
— 預付款項(附註23B(i))	861	1,213
— 攤分資產(附註23B(ii))	363	555
分佔發展盈餘數額	7,077	3,724
由攤分資產所得的收入	21	342
其他一般費用	(18)	(17)
	8,304	5,817

9 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2007	2006
折舊計提自：		
車務運作		
— 以融資租賃持有的固定資產	19	19
— 其他鐵路固定資產	2,501	2,504
與車站內商務及鐵路相關業務有關的資產	73	82
與租務、管業及其他業務有關的資產	68	22
不予分類的公司資產	53	47
	2,714	2,674
攤銷計提自：		
服務經營權資產	25	—
物業管理權	—	—
	25	—
	2,739	2,674

帳項附註

10 合併相關開支

合併相關開支包括：

百萬港元	2007	2006
員工自願離職計劃開支 (i)	175	-
合併開支 (ii)	18	-
	193	-

(i) 因應2007年12月2日的兩鐵合併，受合併影響的合資格僱員可參與僱員自願離職計劃(「自願離職計劃」)，離職補償乃根據個別僱員的服務年期而定。公司批准了約390名僱員的自願離職計劃申請，並依此計算自願離職計劃補償金額。

(ii) 由2007年12月2日兩鐵完成合併開始，予以資本化的合併相關開支計入損益表中。

11 利息及財務開支

百萬港元	2007	2006
下列各項的利息開支：		
需在5年內全部償還的銀行貸款、透支及資本市場貸款	1,004	1,143
不需在5年內全部償還的銀行貸款及資本市場貸款	498	504
融資租賃債務	4	15
服務經營權負債	60	-
財務開支	19	25
匯兌收益	(5)	(2)
	1,580	1,685
財務衍生工具：		
公允價值對沖	62	(19)
現金流量對沖：		
— 由對沖儲備撥入	(2)	(18)
— 非有效部分	-	2
不符合作對沖用途的衍生工具	(3)	8
	57	(27)
資本化利息開支	(93)	(126)
	1,544	1,532
下列各項的利息收入：		
銀行及其他財務機構存款	(43)	(4)
貸予無控制權附屬公司及聯營公司的款項	(7)	(5)
員工置業貸款	(1)	(2)
	(51)	(11)
貸予物業發展商款項的利息收入	(177)	(123)
	1,316	1,398

資本化利息開支按集團所需負擔的每月平均借貸成本計算。年內的每月平均利率由每年5.3%至5.8%不等(2006年：每年5.4%至5.6%)。

年內，來自衍生工具的公允價值對沖(包括利息掉期及貨幣掉期)活動的公允價值收益為4.14億港元(2006年虧損：2.04億港元)，而其相關的財務資產及負債的公允價值虧損為4.76億港元(2006年收益：2.23億港元)，導致淨虧損6,200萬港元(2006年收益：1,900萬港元)。

12 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤減虧損淨額

應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤減虧損淨額包括：

百萬港元	2007	2006
應佔無控制權附屬公司除稅前利潤(附註26)	125	80
應佔聯營公司除稅前利潤/(虧損)(附註28)	3	(23)
	128	57
應佔無控制權附屬公司稅項(附註26)	(28)	(12)
應佔聯營公司稅項(附註28)	(1)	-
	99	45

13 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	2007	2006
本期稅項		
— 年內海外稅項	3	2
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	1,402	381
— 耗用稅務虧損	1,608	1,197
— 其他	70	(169)
	3,080	1,409
	3,083	1,411

由於公司及其附屬公司有累計稅務虧損，可用作抵銷本年度的應課稅溢利，或於截至2007年12月31日止年度內持續錄有稅務虧損，故並未於為公司及其附屬公司的綜合損益表中作出本年度香港利得稅撥備。海外附屬公司的稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備是以從香港產生的暫時差異及按香港利得稅率17.5%(2006年：17.5%)計算。

B 按適用稅率計算的會計溢利與稅務開支的對帳

	2007		2006	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前溢利	18,265		9,169	
按照在相關國家獲得溢利的適用稅率計算				
除稅前溢利的名義稅項	3,186	17.4	1,584	17.3
不可扣減支出的稅務影響	53	0.3	27	0.3
非課稅收入的稅務影響	(162)	(0.9)	(230)	(2.5)
未使用而且未確認的可抵扣虧損的稅務影響	6	0.0	30	0.3
實際稅項開支	3,083	16.8	1,411	15.4

帳項附註

14 股東應佔利潤

股東應佔綜合利潤包括已於公司帳項內處理的148.83億港元(2006年：77.17億港元)利潤。

15 股息

年內，已付及擬派發予公司股東的股息如下：

百萬港元	2007	2006
有關2007年已付及應付的股息		
— 中期股息每股14仙(2006年：每股14仙)	782	774
— 結算日後擬派發的末期股息每股31仙(2006年：每股28仙)	1,740	1,554
	2,522	2,328
有關2006年的股息		
— 於2007年批准及支付的末期股息每股28仙(2005年：每股28仙)	1,554	1,535

於結算日後擬派發的末期股息並未於結算日確認為負債。

年內，所有股東可選擇以股代息，惟註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。公司的最大股東財政司司長法團已選擇收取股份以取代部分可獲的股息，以確保公司以現金派發的應付股特別細額不超過50%。支付予財政司司長法團的股息詳情於附註51N披露。於2006年11月8日，政府已同意延長以股代息的安排，直至2009年12月31日止財政年度的另外三個財政年度。

16 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以年內股東應佔利潤151.8億港元(2006年：77.59億港元)及年內已發行的加權平均普通股數5,573,736,592股(2006年：5,510,345,238股)計算如下：

	2007	2006
於1月1日已發行普通股	5,548,613,951	5,481,856,439
已發行代息股份的影響	24,065,067	25,713,468
已行使認股權的影響	1,057,574	2,775,331
於12月31日的加權平均普通股數	5,573,736,592	5,510,345,238

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤151.8億港元(2006年：77.59億港元)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5,578,838,104股(2006年：5,516,115,460股)計算如下：

	2007	2006
於12月31日的加權平均普通股數	5,573,736,592	5,510,345,238
被視作以無代價發行的普通股數目	5,101,512	5,770,222
於12月31日的加權平均普通股數(攤薄)	5,578,838,104	5,516,115,460

16 每股盈利(續)

C 若根據股東應佔基本業務利潤(不包括投資物業公允價值的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1.54港元(2006年：1.08港元)，調整如下：

百萬港元	2007	2006
股東應佔利潤	15,180	7,759
投資物業公允價值的增加	(8,011)	(2,178)
投資物業公允價值的變動所產生的遞延稅項(附註13A)	1,402	381
股東應佔基本業務利潤	8,571	5,962

17 業務分類資料

業務分類資料按照集團的業務類別呈列，包括以下分類：

車務運作：營運香港市區內的一個集體運輸鐵路系統，及服務赤臘角的香港國際機場及亞洲國際博覽館之機場快綫，再加上在2007年12月2日兩鐵合併後的九鐵系統，包括九鐵綫(東鐵綫但不包括過境服務、西鐵綫及馬鞍山綫)、過境服務、輕鐵、巴士及城際客運服務。

車站內商務及鐵路相關業務：相關商業活動包括廣告位及零售舖位的租務、鐵路電訊系統的頻譜服務、鐵路顧問服務、貨運及鐵路相關的附屬公司業務。

租務、管業及其他業務：物業租務、物業管理及由2006年9月起與「昂坪360」有關的營運。

物業發展：鐵路系統沿綫的物業發展。

17 業務分類資料(續)

百萬港元	車站內商務 及鐵路 車務運作 相關業務	租務、管業 及其他業務	車務運作 及相關業務 總計	物業發展	總計	
2007						
負債						
分類負債	2,764	1,034	1,128	4,926	1,614	6,540
服務經營權負債	10,685	-	-	10,685	-	10,685
遞延收益	115	-	-	115	400	515
	13,564	1,034	1,128	15,726	2,014	17,740
不予分類的負債						46,891
總負債						64,631
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運資產	31	2	11	44	-	44
在建資產	625	123	19	767	620	1,387
投資物業	-	-	3,204	3,204	-	3,204
服務經營權資產	14,886	-	-	14,886	-	14,886
物業管理權	-	-	40	40	-	40
在建鐵路工程	263	-	-	263	-	263
發展中物業	-	-	-	-	6,239	6,239
除折舊及攤銷外的非現金開支	36	3	1	40	-	40

* 營運資產指與個別業務營運使用有關的物業、機器及設備和其他資產。

17 業務分類資料(續)

百萬港元	車站內商務 及鐵路 相關業務			車務運作 及相關業務 總計	物業發展	總計
	車務運作	租務、管業 及其他業務				
2006						
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運資產	64	4	1	69	-	69
在建資產	1,075	116	63	1,254	898	2,152
投資物業	-	-	469	469	-	469
在建鐵路工程	430	-	-	430	-	430
發展中物業	-	-	-	-	1,113	1,113
除折舊及攤銷外的非現金開支	37	11	-	48	-	48

由於集團在期內所有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。

18 投資物業

集團投資物業(全部位於香港並按公允價值列帳)的變動及分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
估值				
於1月1日	22,539	19,892	22,539	19,892
因兩鐵合併而增置	2,840	-	1,874	-
由在建資產撥入(附註19)	4,027	-	4,027	-
其他添置	364	469	169	469
公允價值變更	8,011	2,178	8,011	2,178
轉撥至自用土地及樓宇(附註19)	(58)	-	(58)	-
於12月31日	37,723	22,539	36,562	22,539
長期租賃	1,609	1,437	1,609	1,437
中期租賃	36,114	21,102	34,953	21,102
	37,723	22,539	36,562	22,539

2007年內，位於Union Square的購物中心第一期(「圓方」)已竣工，其原值及裝修工程成本已從其他物業、機器及設備項下撥入投資物業。

集團的所有投資物業已於2007年12月31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(2006年：戴德梁行)，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80.11億港元(2006年：21.78億港元)已計入損益表。

集團的投資物業根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金，與其他物業的應收租金一併於附註19D披露。

帳項附註

19 其他物業、機器及設備

集團

百萬港元	自用土地 及樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
原值或估值					
於2007年1月1日	1,989	46,544	57,767	4,905	111,205
添置	-	-	44	1,387	1,431
資本化調整*	-	(42)	(49)	-	(91)
清理/註銷	-	(4)	(371)	-	(375)
重估盈餘(附註46)	193	-	-	-	193
重新分類	-	(61)	61	-	-
由遞延開支撥入(附註24)	-	-	59	44	103
由投資物業撥入/(轉撥至投資物業)(附註18)	58	-	-	(4,027)	(3,969)
翔天廊月台項目投入使用(附註22)	-	-	71	-	71
其他投入使用資產	-	34	1,238	(1,272)	-
於2007年12月31日	2,240	46,471	58,820	1,037	108,568
原值	-	46,471	58,820	1,037	106,328
於2007年12月31日估值	2,240	-	-	-	2,240
累計折舊					
於2007年1月1日	-	3,864	22,937	-	26,801
年內折舊	52	387	2,279	-	2,718
資本化調整*	-	(1)	(3)	-	(4)
清理後撥回	-	(2)	(337)	-	(339)
重估後撥回(附註46)	(52)	-	-	-	(52)
重新分類	-	(12)	12	-	-
於2007年12月31日	-	4,236	24,888	-	29,124
於2007年12月31日帳面淨值	2,240	42,235	33,932	1,037	79,444
原值或估值					
於2006年1月1日	1,705	46,188	56,339	3,661	107,893
添置	-	-	69	2,152	2,221
清理/註銷	-	(20)	(370)	(2)	(392)
重估盈餘(附註46)	284	-	-	-	284
東涌纜車項目投入使用(附註22)	-	375	824	-	1,199
其他投入使用資產	-	1	905	(906)	-
於2006年12月31日	1,989	46,544	57,767	4,905	111,205
原值	-	46,544	57,767	4,905	109,216
於2006年12月31日估值	1,989	-	-	-	1,989
累計折舊					
於2006年1月1日	-	3,492	21,018	-	24,510
年內折舊	45	380	2,249	-	2,674
清理後撥回	-	(8)	(330)	-	(338)
重估後撥回(附註46)	(45)	-	-	-	(45)
於2006年12月31日	-	3,864	22,937	-	26,801
於2006年12月31日帳面淨值	1,989	42,680	34,830	4,905	84,404

* 資本化調整與若干鐵路資產於啟用時按承建商要求的工程價值予以資本化有關。該等資產的最終價值根據與承建商確定合約索償額後，於年內按較低的最終合約價值而下調。

年內計提折舊為27.14億港元(2006年：26.74億港元)，包括年內折舊27.18億港元(2006年：26.74億港元)減去資本化調整400萬港元(2006年：無)。

19 其他物業、機器及設備(續)

公司

百萬港元	自用土地 及樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
原值或估值					
於2007年1月1日	1,989	46,544	57,195	4,832	110,560
添置	-	-	39	1,346	1,385
資本化調整*	-	(42)	(43)	-	(85)
清理/註銷	-	(4)	(371)	-	(375)
重估盈餘(附註46)	193	-	-	-	193
重新分類	-	(61)	61	-	-
由遞延開支撥入(附註24)	-	-	59	44	103
由投資物業撥入/(轉撥至投資物業)(附註18)	58	-	-	(4,027)	(3,969)
翔天廊月台項目投入使用(附註22)	-	-	71	-	71
其他投入使用資產	-	34	1,132	(1,166)	-
於2007年12月31日	2,240	46,471	58,143	1,029	107,883
原值	-	46,471	58,143	1,029	105,643
於2007年12月31日估值	2,240	-	-	-	2,240
累計折舊					
於2007年1月1日	-	3,864	22,440	-	26,304
年內折舊	52	387	2,262	-	2,701
資本化調整*	-	(1)	(3)	-	(4)
清理後撥回	-	(2)	(334)	-	(336)
重估後撥回(附註46)	(52)	-	-	-	(52)
重新分類	-	(12)	12	-	-
於2007年12月31日	-	4,236	24,377	-	28,613
於2007年12月31日帳面淨值	2,240	42,235	33,766	1,029	79,270
原值或估值					
於2006年1月1日	1,705	46,188	55,676	3,637	107,206
添置	-	-	65	2,069	2,134
清理/註銷	-	(20)	(241)	(2)	(263)
重估盈餘(附註46)	284	-	-	-	284
東涌纜車項目投入使用(附註22)	-	375	824	-	1,199
其他投入使用資產	-	1	871	(872)	-
於2006年12月31日	1,989	46,544	57,195	4,832	110,560
原值	-	46,544	57,195	4,832	108,571
於2006年12月31日估值	1,989	-	-	-	1,989
累計折舊					
於2006年1月1日	-	3,492	20,428	-	23,920
年內折舊	45	380	2,216	-	2,641
清理後撥回	-	(8)	(204)	-	(212)
重估後撥回(附註46)	(45)	-	-	-	(45)
於2006年12月31日	-	3,864	22,440	-	26,304
於2006年12月31日帳面淨值	1,989	42,680	34,755	4,832	84,256

* 資本化調整與若干鐵路資產於啟用時按承建商要求的工程價值予以資本化有關。該等資產的最終價值根據與承建商確定合約索償額後，於年內按較低的最終合約價值而下調。

年內計提折舊為26.97億港元(2006年：26.41億港元)，包括年內折舊27.01億港元(2006年：26.41億港元)減去資本化調整400萬港元(2006年：無)。

帳項附註

19 其他物業、機器及設備(續)

所有集團的自用土地及樓宇均以中期租賃持有及以公允價值列帳。

A 所有自用土地及樓宇已於2007年12月31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(2006年：戴德梁行)，按現有用途的公開市值作出重估，由此產生重估盈餘淨額2.45億港元(2006年：3.29億港元)，在扣除遞延稅項4,300萬港元(2006年：5,800萬港元)(附註44B)後，已撥入固定資產重估儲備帳(附註46)。

倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於2007年12月31日的帳面金額應為9.28億港元(2006年：8.92億港元)。

B 在建資產包括公司收取位於九龍站Union Square一間部分已被修飾的零售購物中心及其停車位，作為發展項目資產的攤分。在2007年，此購物中心第一期(「圓方」)已完成並撥入投資物業(附註18)。該在建物業按原值列帳，而原值乃資產被攤分時的公允價值(附註2K(ix))，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於收取該物業時按公開市場估值釐定。

C 除上述附註19A所界定為以融資租賃持有的自用土地及樓宇外，集團還擁有下列透過融資租賃協議持有的資產：

集團及公司

百萬港元	土木工程 東區海底隧道	
	2007	2006
原值	1,254	1,254
減：累計折舊	326	307
帳面淨值	928	947

於1986年，公司與新香港隧道有限公司(「新港隧公司」)簽訂了一份管理協議(「1986年協議」)。根據該協議，公司可使用東區海底隧道直至2008年2月。該協議包括的資產是與鐵路隧道有關的鐵路及附屬結構。

1986年協議期滿時，根據《東區海底隧道條例》，有關資產的所有權會賦予政府，而政府亦於1986年10月17日與公司簽署諒解備忘錄，申明公司可按當時與政府訂立的條款獲賦予該等資產的所有權。公司於2000年6月30日與政府簽訂另一協議，內容關於政府於2008年以象徵式代價將有關資產賦予公司，而公司亦承諾向政府作出若干金額的補償，預期有關補償金額僅屬象徵性質。根據此項基準，公司就東區海底隧道每半年一次支付予新港隧公司的款項，已在帳項內列為融資租賃費用。

年內，集團已根據1986年協議向新港隧公司支付最後一期的租賃款項。於2008年2月5日，公司與新港隧公司訂立新的營運協議，據此雙方同意分擔東區海底隧道資產若干共用設施及設備在保養、護理、維持及維修上的未來成本；而公司於1986年協議到期後負責對東區海底隧道的鐵路及純粹用於鐵路的資產進行維修、保養及維持。

D 集團按經營租賃形式將投資物業及車站小商店(包括免稅店)出租。租約一般為期1至10年，並有權於租約期屆滿後續約，而屆時所有條款將重新商訂。租賃款項一般會每年調整以反映市場租值。若干租賃則按營業額計算額外租金(部份根據指定限額釐定)。批出的租金優惠會於損益表中攤銷，作為應收租賃款項淨額的一部分。

集團及公司持作經營租賃用途的投資物業的帳面總值為377.23億港元(2006年：225.39億港元)，持作經營租賃用途的車站小商店的帳面總值為4.82億港元(2006年：4.39億港元)，而相關的累計折舊為1.27億港元(2006年：1.08億港元)。

19 其他物業、機器及設備(續)

集團根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金總額如下：

集團及公司

百萬港元	2007	2006
1年內	3,024	1,350
1至5年內	6,355	1,875
5年後	181	161
	9,560	3,386

截至2007年12月31日，根據不可取消經營租賃合約的未來最低租金收入總額中，44.93億港元是與兩鐵合併下的投資物業、免稅店及車站小商店有關。

E 2003年3月，集團與無關連第三方訂立一連串結構式交易，將若干載客車卡租出及租回(「租賃交易」)，涉及的資產於2003年3月31日的原值總額為25.62億港元及帳面淨值總額為16.74億港元。根據租賃交易，集團已將資產租予美國機構投資者(「投資者」)，後者已預付所有與租賃協議有關的租金。同時，集團從投資者按21年至29年不等的租期租回有關資產，並須按預定付款時間表支付租金。集團可選擇於預定日期按固定金額購入投資者於有關資產中的租賃權益。部分從投資者收取的預付租金款項已用作投資債券以支付集團租賃債務及按租賃交易行使其中購買權所應付的金額。倘若這些債券未能符合某些信貸評級要求，集團須負責以其他債券更換。此外，集團已提供備用信用證給投資者以保證集團能支付因交易提前於到期日終止而產生的額外金額。

集團保留資產的法定所有權，而集團於鐵路業務中動用該等資產亦不受限制。

由於訂立租賃交易，集團收取現金總額約36.88億港元，及承諾支付於2003年3月的預期淨現值約為35.33億港元的長期租賃款項，並經購入足以償付該等付款承諾的債券以作支付。在扣除支出後，集團在2003年由租賃交易獲得的現金為1.41億港元。

由於集團不能按本身的目標操控投資戶口及其責任是以上述投資所得收入支付租賃款項，在2003年3月，該等債項及債券投資並無確認為集團的債務及資產。集團所收取的現金淨額已入帳作遞延收益。

20 服務經營權資產

服務經營權資產乃關於公司根據兩鐵合併而獲得進入、使用及營運九鐵系統的權利。

集團及公司

百萬港元	最初經營權財產	額外經營權財產	總計
2007			
原值			
於2007年1月1日	-	-	-
因兩鐵合併而增置			
—最初付款*	3,924	-	3,924
—每年定額付款的本金部份(附註42)	10,687	-	10,687
—其他(附註3B)	226	31	257
年內增置	-	18	18
由遞延開支撥入(附註24)	389	-	389
於2007年12月31日	15,226	49	15,275
累計攤銷			
於2007年1月1日	-	-	-
年內攤銷	25	-	25
於2007年12月31日	25	-	25
於2007年12月31日帳面淨值	15,201	49	15,250

* 於指定日期支付的服務經營權最初付款42.5億港元，扣除購入存料及備料代價3.26億港元。

帳項附註

21 物業管理權

集團及公司

百萬港元	2007	2006
原值		
於1月1日	-	-
因兩鐵合併而增置	40	-
於12月31日	40	-
累計攤銷		
於1月1日	-	-
年內攤銷	-	-
於12月31日	-	-
於12月31日帳面淨值	40	-

22 在建鐵路工程

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	啟用後轉撥 作固定資產 (附註19)	轉撥至存料 與備料	於12月31日 結餘
2007					
將軍澳南項目					
建築成本	117	197	-	-	314
顧問諮詢費	10	1	-	-	11
員工薪酬及其他開支	43	38	-	-	81
財務開支	5	13	-	-	18
	175	249	-	-	424
翔天廊月台項目					
建築成本	40	10	(50)	-	-
員工薪酬及其他開支	14	4	(18)	-	-
財務開支	3	-	(3)	-	-
	57	14	(71)	-	-
總計	232	263	(71)	-	424

22 在建鐵路工程(續)

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	啟用後轉撥 作固定資產 (附註19)	轉撥至存料 與備料	於12月31日 結餘
2006					
將軍澳南項目					
建築成本	18	99	-	-	117
顧問諮詢費	8	2	-	-	10
員工薪酬及其他開支	16	27	-	-	43
財務開支	1	4	-	-	5
	43	132	-	-	175
東涌纜車項目					
建築成本	755	193	(943)	(5)	-
顧問諮詢費	51	24	(75)	-	-
員工薪酬及其他開支	79	15	(94)	-	-
財務開支	48	39	(87)	-	-
	933	271	(1,199)	(5)	-
翔天廊月台項目					
建築成本	24	16	-	-	40
員工薪酬及其他開支	6	8	-	-	14
財務開支	-	3	-	-	3
	30	27	-	-	57
總計	1,006	430	(1,199)	(5)	232

A 將軍澳南項目

將軍澳綫沿綫的未來車站建造屬於1998年11月4日與政府簽訂的項目協議的範圍。

項目預計於2009年完成。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性開支約為10億港元。

於2007年12月31日，公司就此項目的開支為4.24億港元(不包括在其他物業、機器及設備內的資本化備料200萬港元)(2006年：1.75億港元)，另有關於項目的已批准但未完成工程合約總值為1.47億港元(2006年：3.21億港元)。

B 翔天廊月台項目

公司於2005年7月18日就翔天廊月台項目的設計、建造、融資及經營與機場管理局簽訂項目協議。

此項目已完成並於2007年2月28日開始為公眾提供服務。目前公司正與若干承建商就決算帳戶進行磋商，預計此項目的總成本約為1億港元。

C 九龍南綫項目

兩鐵合併後，九龍南綫項目仍由九鐵公司負責建造，而九鐵公司繼續提供資金以支付相關建造成本。根據《九龍南綫項目管理協議》，公司擔任九鐵公司的代理，負責管理有關九龍南綫項目中的若干範疇，據此收取項目管理費；而倘若九龍南綫項目在成本預算內提前完工，則另可獲發獎勵金。公司就管理該項目而產生的支出計入損益表，而管理費會根據公司有關確認合約收入的會計政策確認為收入。2007年，項目管理費2,400萬港元已於損益表確認為收入。九龍南綫預計於2009年通車，屆時將成為服務經營權的一部分。

帳項附註

23 發展中物業

根據建造機場鐵路的機場鐵路協議，政府按市值批出機場鐵路沿綫五個車站的土地發展權(「批地合約」)予公司以供發展物業。為預備地盤作發展之用，公司斥資進行有關的地基及地盤準備工程，並預期該等開支會由物業發展商於獲批物業發展組合時以預付現金形式補償予公司。根據公司與物業發展商簽訂的發展協議，發展商亦須承擔其餘的發展費用。

儘管公司與發展商簽訂了發展協議，但作為土地的承讓人，公司仍須履行批地合約的所有條件與責任。有關的條件與責任包括發展工程的建築類別及數量、將會提供的公共設施及工程完成日期。

公司支付的地基、地盤準備工程開支及地價，會撥作發展中物業；而從發展商收取的款項，亦會記入發展中物業，用作沖銷該發展物業的開支。如從發展商收取的款項超過公司的有關開支時，餘款會記入遞延收益帳內(附註23B(i))。在此等情況下，公司就該發展中物業其後的一切開支，將記入遞延收益。遞延收益會在計入有關地基及地盤準備工程的餘下開支，及考慮公司就每個物業發展項目所須承擔的風險及責任後，在適當時候確認為公司的利潤。遞延收益在未確認為利潤前，會被記錄為公司的負債，以確認公司按批地合約所須承擔的責任。

根據公司與當年代表政府的運輸局局長就建造將軍澳支綫項目在1998年所訂立的將軍澳支綫項目協議，公司按個別批地合約有權於將軍澳綫沿綫四個車站及車廠進行物業發展項目(「將軍澳支綫物業發展項目」)。公司支付的發展成本及相關開支的會計處理基準與機場鐵路沿綫物業所採用的一致。

此外，根據兩鐵合併，公司從九鐵公司購入八幅發展用地的物業發展權，包括三項已批出及五項未批出的東鐵綫、九龍南綫及輕鐵(「東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目」)發展用地(附註3A)。

A 發展中物業

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	沖銷向發展商 收取的款項 開支 (附註23B(i))	於項目完成 時撥出	於12月31日 結餘
2007				
機場鐵路物業發展項目	-	139	(139)	-
將軍澳支綫物業發展項目	3,297	288	(278)	3,307
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	-	5,812	(53)	5,759
	3,297	6,239	(470)	9,066
2006				
機場鐵路物業發展項目	-	106	(106)	-
將軍澳支綫物業發展項目	2,756	1,007	(452)	3,297
	2,756	1,113	(558)	3,297

將軍澳支綫物業發展項目的數額包括公司在2006年就提供予將軍澳八十六區物業發展項目第二期的發展商之40億港元免息貸款有關的7.68億港元(2006年：7.68億港元)利息成本(附註35)。東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目包括從九鐵公司購入八幅發展用地的物業發展權成本49.1億港元及協議金額8.75億港元(附註3B)。

23 發展中物業(續)

B 物業發展的遞延收益

集團及公司

百萬港元	2007	2006
物業發展的遞延收益包括：		
— 從發展商收取的預付款項(附註23B(i))	321	1,120
— 攤分資產(附註23B(ii))	79	442
	400	1,562

(i) 預付款項的遞延收益

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	向發展商 收取的款項	沖銷發展 中物業 (附註23A)	確認為利潤 的數額 (附註8)	於12月31日 結餘
2007					
機場鐵路物業發展項目	1,120	120	(139)	(861)	240
將軍澳支綫物業發展項目	—	359	(278)	—	81
東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目	—	53	(53)	—	—
	1,120	532	(470)	(861)	321
2006					
機場鐵路物業發展項目	2,419	20	(106)	(1,213)	1,120
將軍澳支綫物業發展項目	42	410	(452)	—	—
	2,461	430	(558)	(1,213)	1,120

(ii) 攤分資產的遞延收益

根據有關機場鐵路物業發展的其中一項發展協議，公司於2004年收取位於九龍站Union Square一間商場的若干部分及其車位，作為攤分資產。由於公司根據發展協議有責任完成裝修工程，因此部分物業發展利潤被視作遞延收益。在此基礎上，年內有關此攤分資產的遞延收益變動如下：

集團及公司

百萬港元	2007	2006
於1月1日結餘	442	997
減：確認為利潤的數額(附註8)	(363)	(555)
於12月31日結餘	79	442

帳項附註

23 發展中物業(續)

C 保管資金

公司根據有關機場鐵路及將軍澳支綫物業發展項目的若干協議，收取及管理售賣該等發展物業的訂金與收入。有關款項會存入指定的獨立銀行戶口，並連同所得利息發放予發展商，以償付發展商分別按政府同意方案及發展協議的條款所墊支的發展成本。任何餘額只會在所有與該等物業發展有關的責任成本計算在內後才會發放。因此，保管資金結餘及有關銀行存款的結餘，並未列入集團及公司的資產負債表內。年內的保管資金變動如下：

集團及公司

百萬港元	2007	2006
於1月1日結餘	6,860	3,478
已收保管資金	19,439	22,843
加：所得利息	260	176
	26,559	26,497
年內墊支費用	(21,295)	(19,637)
於12月31日結餘	5,264	6,860
代表：		
於12月31日指定銀行戶口結餘	5,262	6,858
應收保證金	2	2
	5,264	6,860

D 西鐵物業發展

作為兩鐵合併的一部分，公司獲委任為九鐵公司及若干九鐵公司附屬公司(「西鐵附屬公司」)的代理，發展西鐵沿綫的指定發展用地。公司將就未批出的西鐵發展用地收取相當於總銷售收益0.75%的代理費用，並將會就已批出的一幅西鐵發展用地收取相當於西鐵附屬公司根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用。公司亦將向西鐵附屬公司收回公司就西鐵發展用地所產生的全部費用另加16.5%的間接費用連同應計利息。2007年，公司產生的可收回費用連同間接費用及應計利息為100萬港元。

24 遞延開支

集團

百萬港元	於1月1日 結餘	年內開支	轉撥至其他 物業、機器 及設備 (附註19)	轉撥至服務 經營權資產 (附註20)	於12月31日 結餘
2007					
合併支出	170	322	(103)	(389)	-
建議資本性工程開支	395	430	-	-	825
	565	752	(103)	(389)	825
2006					
合併支出	72	98	-	-	170
建議資本性工程開支	209	186	-	-	395
	281	284	-	-	565

24 遞延開支(續)

公司

百萬港元	於1月1日 結餘	年內開支	轉撥至其他 物業、機器 及設備 (附註19)	轉撥至服務 經營權資產 (附註20)	於12月31日 結餘
2007					
合併支出	170	322	(103)	(389)	-
建議資本性工程開支	113	42	-	-	155
	283	364	(103)	(389)	155
2006					
合併支出	72	98	-	-	170
建議資本性工程開支	43	70	-	-	113
	115	168	-	-	283

合併支出包括因兩鐵合併產生的外部顧問諮詢費用、增加的直接員工薪酬及費用。這些開支在指定日期時，根據其性質予以資本化為其他物業、機器及設備或服務經營權資產。

年內就建議資本性工程所產生的開支主要與中國的深圳地鐵四號綫之設計工程、香港的西港島綫及南港島綫(東段)工程有關。

25 預付土地租賃費用

集團及公司

百萬港元	2007	2006
成本		
於1月1日	732	732
增置	-	-
於12月31日	732	732
累計攤銷		
於1月1日	138	124
年內攤銷	13	14
於12月31日	151	138
於12月31日帳面淨值	581	594

A 與持有位於香港的所有車廠土地有關的上述預付土地租賃費用分析如下：

集團及公司

百萬港元	2007	2006
帳面淨值		
—長期租賃	154	157
—中期租賃	427	437
	581	594

B 與鐵路營運有關的土木工程、機器及設備所坐落的土地，有關的租賃是根據一項年期至2050年6月29日的租約批予公司，並可在支付象徵式費用下每期延長50年(附註51C)。

根據租賃條款，公司須自行承擔包括地下及架空結構等所有租賃用地的維修保養開支。至於坐落於如青嶼幹綫等與其他用戶共用的結構內的鐵路範圍，公司只須負責與鐵路有關的維修。按租賃條款所支付的一切維修費用，均記入損益表內作為鐵路經營開支。

帳項附註

26 無控制權附屬公司權益

百萬港元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
非上市股份，按成本	-	-	24	24
應佔資產淨值	268	171	-	-
	268	171	24	24

下表載列集團所有主要無控制權附屬公司的詳情：

公司名稱	已發行及 繳足普通股本	所佔權益比例			註冊成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司持有		
八達通控股有限公司	42,000,000 港元	57.4%	57.4%	-	香港	投資控股
八達通卡有限公司	42,000,000 港元	57.4%	-	100%	香港	在香港經營一個 免觸碰智能卡 共用付款系統
八達通廣聯有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	客戶關係管理服務
八達通投資有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	投資控股
八達通智庫有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	推廣及管理 海外自動收費 系統顧問項目
八達通荷蘭有限公司	1 港元	57.4%	-	100%	香港	將智能卡系統引進 荷蘭的顧問服務
八達通獎賞有限公司	1 港元	57.4%	-	100%	香港	發展及經營獎賞計劃
八達通資訊發展有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	項目管理
八達通系統有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	項目管理
八達通卡澳門有限公司	10,000 澳門幣	57.4%	-	100%	澳門	在澳門推廣 免觸碰智能卡 共用付款系統
Octopus Cards (NL) B.V.	18,000 歐元	57.4%	-	100%	荷蘭	管理將智能卡系統 引進荷蘭的項目

1994年6月，公司與四家本地運輸公司簽訂協議，即九廣鐵路公司、九龍巴士(1933)有限公司(其後由九龍公共巴士控股有限公司取代)、城巴有限公司及香港油蔴地小輪船有限公司(其後由新世界第一巴士服務有限公司及新世界第一渡輪服務有限公司取代)，成立聯俊達有限公司，現稱八達通卡有限公司(「八達通」)，發展及經營「八達通」免觸碰智能卡票務系統。該系統在推出初期，主要供各合股運輸公司使用。雖然公司現時持有八達通57.4%已發行股份的權益，惟公司委派出任八達通董事局成員的代表在董事局會議中，僅佔49%的投票權。八達通各股東均同意為八達通提供所需資金，作為經營及發展「八達通」系統之用。

26 無控制權附屬公司權益(續)

在2000年4月20日，八達通獲香港金融管理局(「金管局」)批准成為一家接受存款公司，將八達通卡的用途擴展至更廣泛的服務層面上，其中包括非運輸服務。獲發牌成為接受存款公司前，由於八達通卡的用途僅限於運輸服務方面，故獲豁免於《銀行業條例》(香港法例第155章)項下的「多用途卡」定義。

於2001年1月17日，公司與八達通其他股東訂立新股東協議。根據此項協議，公司向八達通若干其他股東出售其持有股權中10.4%的八達通權益，作價為1,600萬港元，倘八達通隨後成為聯交所上市公司，則可額外獲得遞延代價。

於2005年10月21日，公司與八達通的其他股東為調整與八達通有關的安排訂立了若干協議，以將八達通的非付款業務分拆為與受金管局監管的八達通付款業務無關的新的獨立附屬公司。據此，成立一間持有上述各間新公司及八達通的全部已發行股本的新控股公司，即八達通控股有限公司(「八達通控股」)。公司佔八達通控股及其附屬公司的實際權益為57.4%。

同時，八達通控股的股東依據一份後償貸款協議向八達通控股提供了一筆總數達1.5億港元的貸款，其中各股東借出的數額與其在八達通控股所持有的股權成比例。因此，公司向八達通控股借出了8,600萬港元(或貸款總額的57.4%)。該貸款為期5年及並無抵押、貸款人的權利在各方面均排於八達通控股其他非後償債權人就所有其他非後償債務擁有的權利之後，而貸款利息為年利率5.5%。

截至2007年12月31日止年度內，公司已就八達通所提供的中央結算服務支付總額6,200萬港元(2006年：5,600萬港元)予八達通。同期，八達通就公司在各港鐵車站為客戶提供服務及設施而支付公司的增值服務費用及八達通卡售賣及退款的處理費用分別為900萬港元(2006年：900萬港元)及600萬港元(2006年：500萬港元)。此外，關於在2005年公司給予八達通控股有限公司的後償貸款的利息收入為500萬港元(2006年：500萬港元)。

年內，根據服務協議，公司亦向八達通收取有關租用電腦設備和服務以及倉庫的服務費用200萬港元(2006年：200萬港元)。

八達通控股的簡要綜合損益表及資產負債表如下：

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	2007 (經審核)	2006 (經審核)
營業額	465	382
其他經營收入	53	23
	518	405
員工薪酬	(101)	(99)
增值服務費用及銀行費用	(60)	(54)
其他費用	(152)	(97)
未計折舊前經營利潤	205	155
折舊	(63)	(70)
未計利息及財務開支前經營利潤	142	85
淨利息收入	76	55
除稅前利潤	218	140
所得稅	(49)	(22)
年內利潤	169	118
集團所佔除稅前利潤(附註12)	125	80
集團所佔所得稅(附註12)	(28)	(12)

帳項附註

26 無控制權附屬公司權益(續)

綜合資產負債表

於12月31日 百萬港元	2007 (經審核)	2006 (經審核)
資產		
固定資產	126	156
投資	1,746	1,521
銀行存款及現金	424	314
其他資產	170	190
	2,466	2,181
負債		
應付持卡人的預繳車費及按金	(1,574)	(1,446)
應付股東款項	(21)	(65)
其他負債	(405)	(373)
	(2,000)	(1,884)
淨資產	466	297
權益		
股本	42	42
保留溢利	424	255
	466	297
集團所佔淨資產	268	171

27 於附屬公司的投資

公司

百萬港元	2007	2006
非上市股份，按成本	1,153	187
減：減值虧損	3	3
	1,150	184

27 於附屬公司的投資(續)

A 於附屬公司的投資包括於無控制權附屬公司的投資2,400萬港元(2006年：2,400萬港元)，其有關詳情在附註26中披露。於2007年12月31日，根據附註2C所界定的受控制附屬公司之詳情載於下表，並已在集團的帳項中綜合計算。

公司名稱	所佔權益比例				註冊成立及 經營地點	主要業務
	已發行及繳足 普通/註冊股本	集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司持有		
<u>2007年全年擁有的附屬公司</u>						
地鐵榮標有限公司	10,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
MTR (Estates Management) Limited *	1,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股及物業管理
地鐵(上海項目管理)有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	鐵路顧問服務、 物業投資及發展
港鐵北京四號綫投資有限公司	1港元	100%	100%	-	香港	投資控股
地鐵中國顧問有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	鐵路顧問服務
地鐵中國物業有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
MTR Engineering Services Limited	1,000港元	100%	100%	-	香港	工程服務
地鐵物業代理有限公司	2港元	100%	100%	-	香港	物業代理
港鐵(國際)軌道交通培訓有限公司	2,800,000港元	100%	100%	-	香港	提供鐵路運輸的訓練
港鐵深圳投資控股有限公司	400,000港元	100%	100%	-	香港	投資控股
MTR Telecommunication Company Limited	100,000,000港元	100%	100%	-	香港	無綫電通訊服務
香港鐵路旅遊有限公司	2,500,000港元	100%	100%	-	香港	旅遊服務
Rail Sourcing Solutions (International) Limited	2港元	100%	100%	-	香港	環球鐵路物資供應及 採購服務
TraxComm Limited	15,000,000港元	100%	100%	-	香港	固定電訊網絡服務
Hong Kong Cable Car Limited *	1,000港元	100%	100%	-	香港	無營業
Lantau Cable Car Limited *	1,000港元	100%	100%	-	香港	無營業
香港地鐵(上海軌道交通營運) 有限公司*	1,000港元	100%	100%	-	香港	無營業
Candiman Limited *	1美元	100%	100%	-	英屬處女群島	投資控股
Fasttrack Insurance Ltd.	77,500,000港元	100%	100%	-	百慕達	保險包銷
MTR Corporation (C.I.) Limited	1,000美元	100%	100%	-	開曼群島/香港	財務
MTR Finance Lease (001) Limited *	1美元	100%	100%	-	開曼群島/香港	財務
重慶滙俊物業管理有限公司* (註冊成立)	150,000美元	70%	-	70%	中華人民共和國	物業管理
港鐵(北京)商業設施管理有限公司 (註冊成立)	93,000,000港元	100%	-	100%	中華人民共和國	物業管理

帳項附註

27 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	所佔權益比例			註冊成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司持有		
港鐵(北京)房地產管理 有限公司* (註冊成立)	人民幣3,000,000元	100%	100%	-	中華人民共和國	物業管理
港鐵技術諮詢(北京)有限公司 (註冊成立)	1,000,000港元	100%	100%	-	中華人民共和國	鐵路顧問服務、 市場及推廣
港鐵技術諮詢(深圳)有限公司 (註冊成立)	1,000,000港元	100%	100%	-	中華人民共和國	鐵路顧問服務
港鐵軌道交通(深圳)有限公司 (註冊成立)	250,000,000港元	100%	-	100%	中華人民共和國	進行深圳市軌道 交通四號綫項目 早期預備工作
上海港鐵建設管理有限公司 (註冊成立)	15,000,000港元	60%	-	60%	中華人民共和國	鐵路建造管理及 發展
MTR Corporation (IKF) Limited	29英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (No.2) Limited	1英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (Silverlink) Limited	1英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (SWT) Limited	1英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (UK) Limited	29英鎊	100%	100%	-	英國	投資控股
Rail Sourcing Solutions (UK) Limited *	1英鎊	100%	-	100%	英國	鐵路物資供應及 採購服務
<u>於2007年在兩鐵合併 下購入的附屬公司</u>						
恆福花園物業管理有限公司	10,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
海翠花園物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
駿景園物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
新屯門中心物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
偉絡傳訊有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	電訊
<u>於2007年購入或成立的 其他附屬公司</u>						
昂坪360有限公司	2港元	100%	100%	-	香港	纜車系統及 昂坪市集運作
深圳港鐵軌道交通培訓中心* (註冊成立)	人民幣2,000,000元	100%	-	100%	中華人民共和國	提供鐵路運輸的訓練

* 並非由畢馬威會計師事務所審核的附屬公司。並非由畢馬威會計師事務所審核的附屬公司財務報表所佔淨資產總額及營業總額的比例，小於各相關的綜合總額1%。

27 於附屬公司的投資(續)

B 購入附屬公司

百萬港元	購入資產及負債的公允價值			購入的淨資產	現金支付	購入附屬公司收益/(虧損)
	投資物業	其他物業、機器及設備	其他淨資產			
按兩鐵合併條款從九鐵公司購入的主要附屬公司：						
— 恒福花園物業管理有限公司	130	—	—	130	110	20
— 海翠花園物業管理有限公司	770	—	—	770	637	133
— 新屯門中心物業管理有限公司	261	—	—	261	219	42
其他購入的附屬公司	—	1	1	2	10	(8)
	1,161	1	1	1,163	976	187

截至2007年12月31日止年度內，這些附屬公司對集團的營業額及稅後利潤並不構成重大貢獻。

28 聯營公司權益

集團

百萬港元	2007	2006
應佔資產淨值	205	100

集團及公司於2007年12月31日擁有下列聯營公司權益：

公司名稱	已發行及繳足普通/註冊股本	所佔權益比例			註冊成立及經營地點	主要業務
		集團實際權益	由公司持有	由附屬公司持有		
北京京港地鐵有限公司 (註冊成立)	人民幣1,380,000,000元	49%	—	49%	中華人民共和國	鐵路建造、管理及發展
London Overground Rail Operations Ltd (前稱MTR Laing Metro Limited) *	2英鎊	50%	—	50%	英國	鐵路管理
South Western Railway Limited	2英鎊	50%	—	50%	英國	投標

* 並非由畢馬威會計師事務所審核的公司。

年內，為競投英國Integrated Kent 專營權及Thameslink/大北方專營權而成立的聯營公司Great South Eastern Railway Limited 及MTR Laing Railway Company Limited (集團各佔有29%及50%權益)，因專營權競投落敗而解散。

北京京港地鐵有限公司的註冊股本為13.8億元人民幣，其中49%(6.76億元人民幣)將由集團提供。截至2007年12月31日止年度內，集團向該公司作進一步注資，金額為1.03億港元，令集團截至2007年12月31日的累計股本投資金額達2.03億港元。

帳項附註

28 聯營公司權益(續)

集團實際擁有的聯營公司權益之簡要財務資料如下：

百萬港元	2007	2006
非流動資產	692	185
流動資產	147	6
非流動負債	(40)	(25)
流動負債	(594)	(105)
淨資產	205	61
收入	118	-
支出	(115)	(23)
除稅前利潤/(虧損)	3	(23)
所得稅	(1)	-
年內利潤/(虧損)	2	(23)

29 證券投資

證券投資乃指設於海外的一家保險包銷附屬公司持有的債務證券，包括：

集團

百萬港元	2007	2006
於海外上市的交易證券(公允價值)		
— 於1年內到期	50	35
— 於1年後到期	283	237
	333	272

30 員工置業貸款

集團及公司

百萬港元	2007	2006
於1月1日結餘	25	34
贖回	(7)	(5)
償還	(3)	(4)
於12月31日結餘	15	25

集團及公司

百萬港元	2007	2006
應收款項：		
— 於1年內收回	3	4
— 於1年後收回	12	21
	15	25

於1997年推行的地鐵員工置業貸款計劃，為公司一項自資式計劃，用以逐步取代過往由公司向合資格僱員提供利息津貼的安排。所有授予僱員的置業貸款的利息均按現行最優惠利率減1.75%或公司的平均借貸成本加0.75%計算，並以有關物業的按揭作抵押。

公司認為置業貸款的名義價值與其公允價值並沒有重大差異。

31 待售物業

集團及公司

百萬港元	2007	2006
待售物業		
—按原值	649	876
—按可實現淨值	107	1,142
	756	2,018

於2007年12月31日的待售物業主要包括位於機場鐵路沿線的奧運站、九龍站及東涌站和將軍澳綫沿線的坑口站、調景嶺站、將軍澳五十五b區及五十七a區發展項目的住宅單位、商場及車位。有關物業為公司攤分資產所得或於發展項目完成後所獲攤分的實物利潤，及從分佔發展盈餘所得的已批入伙紙而未出售單位之應佔權益。該等物業以原值即於收取物業為利潤時，根據最初確認時按獨立公開市場估值所作出的公允價值(附註2K(vi)及(viii))，及於結算日的可實現淨值兩者中的較低者於資產負債表中列帳。可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。於2006年及2007年12月31日的可實現淨值，分別是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行戴德梁行及仲量聯行於該等日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

待售物業的可實現淨值已扣除1,200萬港元(2006年：4,900萬港元)撥備列帳，目的為以該等物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳。

帳項附註

32 財務衍生工具資產及負債

A 公允價值

已簽約衍生工具的名義數額、公允價值及到期日(按合約之未貼現現金流量作計算)如下：

集團及公司

百萬港元	名義數額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
2007							
財務衍生工具資產							
總額繳付							
外匯遠期合約							
—公允價值對沖：	7	—					
—流入			7	—	—	—	7
—流出			(7)	—	—	—	(7)
—現金流量對沖：	777	15					
—流入			684	7	103	—	794
—流出			(669)	(6)	(102)	—	(777)
—不符合對沖用途：	265	3					
—流入			266	3	—	—	269
—流出			(262)	(3)	—	—	(265)
貨幣掉期							
—公允價值對沖：	2,012	70					
—流入			175	2,034	40	—	2,249
—流出			(120)	(1,985)	(31)	—	(2,136)
淨額繳付：							
利率掉期							
—公允價值對沖	4,698	184	34	59	93	43	229
—現金流量對沖	300	1	1	—	—	—	1
	8,059	273	109	109	103	43	364
財務衍生工具負債							
總額繳付							
外匯遠期合約							
—現金流量對沖：	593	1					
—流入			—	591	—	—	591
—流出			—	(593)	—	—	(593)
貨幣掉期							
—公允價值對沖：	14,480	142					
—流入			182	3,982	4,822	5,789	14,775
—流出			(145)	(3,983)	(4,884)	(5,969)	(14,981)
淨額繳付							
利率掉期							
—現金流量對沖	2,242	49	(15)	(18)	(16)	(2)	(51)
—不符合對沖用途	100	—	—	—	—	—	—
	17,415	192	22	(21)	(78)	(182)	(259)
總計	25,474						

32 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

百萬港元	名義數額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
2006							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
—現金流量對沖：	418	5					
—流入			230	185	8	—	423
—流出			(226)	(184)	(8)	—	(418)
—不符合對沖用途：	650	4					
—流入			644	7	3	—	654
—流出			(641)	(7)	(2)	—	(650)
貨幣掉期							
—公允價值對沖：	2,032	53					
—流入			173	171	2,043	—	2,387
—流出			(128)	(128)	(2,020)	—	(2,276)
淨額繳付：							
貨幣掉期							
—公允價值對沖	3,373	128	26	26	39	85	176
—現金流量對沖	400	4	3	2	—	—	5
—不符合對沖用途	1,000	1	2	—	—	—	2
	7,873	195	83	72	63	85	303
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
—現金流量對沖：	9	1					
—流入			8	—	—	—	8
—流出			(9)	—	—	—	(9)
—不符合對沖用途：	1	—					
—流入			1	—	—	—	1
—流出			(1)	—	—	—	(1)
貨幣掉期							
—公允價值對沖：	14,480	458					
—流入			203	188	8,656	5,722	14,769
—流出			(160)	(160)	(8,838)	(6,030)	(15,188)
淨額繳付：							
利率掉期							
—公允價值對沖	150	26	(10)	(5)	(9)	(9)	(33)
—現金流量對沖	2,242	24	(7)	(7)	(7)	(3)	(24)
—不符合對沖用途	1,908	6	(7)	—	—	—	(7)
	18,790	515	18	16	(198)	(320)	(484)
總計	26,663						

帳項附註

32 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

集團主要採用貼現現金流量估值法，利用類似財務工具的現有市場利率及外匯匯率，貼現未來合約現金流量，釐定集團貸款及利率掉期與貨幣掉期等財務衍生工具的公允價值。遠期外匯合約的公允價值則採用於結算日的遠期市場匯率釐定。

集團的財務衍生工具主要包括利率及貨幣掉期，並採用於2006年及2007年12月31日的相關利率掉期曲線貼現財務工具。港元所用利率介於2.945%至4.122%(2006年：3.904%至4.185%)，美元所用利率介於3.832%至5.161%(2006年：5.062%至5.431%)，而歐元所用利率介於4.097%至4.982%(2006年：3.721%至4.348%)。

上表詳列集團和公司於資產負債表結算日的財務衍生工具負債及資產的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據結算日的現有利率計算的利息付款)及可要求集團和公司支付的最早日期計算。

B 財務風險

由於營運及融資活動，集團主要面對三類財務風險，即利率風險、外匯風險及信貸風險。集團的整體風險管理計劃針對金融市場的不可預測性，尋求將影響集團財務表現的潛在不利因素降至最低。集團使用財務衍生工具，對沖利率風險及外匯風險。該等工具僅用於對沖用途，而非用作買賣或投機目的。

風險管理根據董事局批准的政策進行。董事局規定整體風險管理的原則，以及所涵蓋特定範圍的政策，例如流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、使用財務衍生工具與非財務衍生工具，以及投資剩餘的流動資金。董事局定期檢討該等政策，並於必要時依據營運及市場狀況及其它有關因素，批准更改該等政策。

(i) 流動性風險

流動性風險指因現金流入及流出時間及數額的差異，而導致負債到期時無足夠資金償還負債的風險。集團採取謹慎措施管理流動性風險，時刻維持足夠的現金結餘及已承諾銀行信貸數額，以應付在既定最短6個月至15個月期間的所有預期資金需求，包括營運資金、債務再融資、股息派付、資本性開支及新投資項目。

下表詳列集團和公司於資產負債表結算日的非財務衍生工具負債的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據結算日的現有利率計算的利息付款)及可要求集團和公司支付的最早日期計算：

集團

百萬港元	2007				2006			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計
長期貸款及融資租賃債務								
5年後須償還的款項	11,221	-	-	11,221	11,662	614	-	12,276
2年至5年內須償還的款項	6,676	11,563	-	18,239	13,808	2,299	-	16,107
1年至2年內須償還的款項	7,903	542	-	8,445	2,324	2,194	-	4,518
1年內須償還的款項	2,339	1,042	-	3,381	1,376	1,399	150	2,925
	28,139	13,147	-	41,286	29,170	6,506	150	35,826

32 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

公司

百萬港元	2007				2006			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計
長期貸款及融資租賃債務								
5年後須償還的款項	657	-	-	657	675	614	-	1,289
2年至5年內須償還的款項	5,071	11,563	-	16,634	11,268	2,299	-	13,567
1年至2年內須償還的款項	6,404	542	-	6,946	814	2,194	-	3,008
1年內須償還的款項	825	721	-	1,546	825	1,399	150	2,374
	12,957	12,826	-	25,783	13,582	6,506	150	20,238

(ii) 利率風險

集團的利率風險來自貸款。固定利率貸款為集團帶來公允價值利率風險，而浮動利率貸款則帶來現金流量利率風險。集團主要透過使用利率掉期，管理其利率風險。

(iii) 外匯風險

當已確認資產與負債以集團的非功能貨幣計值時，將產生外匯風險。

集團主要透過使用貨幣掉期及遠期外匯合約，管理其外匯風險。

(iv) 信貸風險

信貸風險指交易對手在債務到期時無力全數償還債務的風險。集團的信貸風險主要來自存款及集團與多間銀行及交易對手訂立的財務衍生工具。為控制集團的信貸風險承擔，集團僅與信貸評級良好的金融機構投放存款及訂立財務衍生工具。在財務衍生工具方面，集團根據「風險價值」概念，估計這些工具當時的公允市值及潛在公允市值變動，以進一步量化及監控其信貸風險。集團亦應用對銷及除淨安排以減低來自交易對手的信貸風險。

於報告日期計，集團就財務衍生工具資產及銀行存款所承受的最高信貸風險，於資產負債表中分別以財務衍生工具資產的帳面值及存款總額呈列。

(v) 集中風險

集團與多間銀行及交易對手進行的交易總額，並無顯著信貸集中風險。為減少集中風險，集團根據董事局批准的信貸政策，對接受存款銀行訂定以信貸評級為基礎的存款上限。根據該政策，集團亦對所有交易對手設定按市場調整的限額，並根據這些限額監控財務衍生工具的現有及潛在風險。

帳項附註

33 存料與備料

百萬港元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
預計於下列時間耗用的存料與備料：				
— 1年內	347	156	345	156
— 1年後	315	124	315	124
	662	280	660	280
減：陳舊存貨撥備	20	8	20	8
	642	272	640	272

於2007年12月31日，存料與備料包括在2007年12月2日兩鐵合併時從九鐵公司購入的存料與備料3.26億港元(附註3B)。

預計於1年後耗用的存料與備料主要包括為供週期保養用途所存放的緊急存料及備料。

34 應收帳項、按金及預付款項

百萬港元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
與下列項目有關的應收帳項、按金及預付款項：				
— 物業發展項目	3,774	825	3,774	825
— 車務運作及其他	1,393	1,069	1,283	957
	5,167	1,894	5,057	1,782

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

(i) 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7日至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3個月租金作按金。

(ii) 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。

(iii) 顧問服務收入乃按月寄發帳單及於30日內到期繳付。

(iv) 除任何協定的保證金外，與委託予集團所承辦的合約及資本性工程有關的應收帳項，於在建工程確認後的21日內到期繳付。

(v) 應收自物業買家的帳項是根據個別買賣合約的條款而到期繳付。

單程及雙程車票的車費收入以現金收取，而經八達通卡收取的車費收入則每日結算。

上述應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
未到期款項	4,201	1,157	4,211	1,145
30日過期未付	172	102	145	96
60日過期未付	19	18	13	17
90日過期未付	14	6	9	4
超過90日過期未付	55	150	48	143
應收帳項總額	4,461	1,433	4,426	1,405
按金及預付款項	552	342	477	258
預付退休金成本	154	119	154	119
	5,167	1,894	5,057	1,782

34 應收帳項、按金及預付款項(續)

未到期款項包括關於物業發展按買賣合約應收款項37.31億港元(2006年：6.89億港元)及應收自若干正在等待相關物業發展帳戶決算的保管資金(附註23C)4億港元(2006年：4.78億港元)。

於2007年12月31日，所有應收帳項、按金及預付款項預期可於1年內收回，惟與車務運作及其他有關的按金及應收帳項1.39億港元(2006年：1.6億港元)則預期於1年至3年內收回。由於考慮到該等帳項的帳面價值與其貼現後價值的分別並不重大，因此以其名義價值減去呆壞帳的減值虧損列帳。

應收帳項、按金及預付款項包括下列非個體所屬的功能貨幣為單位的外幣數額：

百萬元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
歐元	1	1	1	1
新台幣	20	37	20	37
英鎊	1	1	1	-
人民幣	41	4	-	-
美元	24	25	24	24
南韓圓	-	1	-	1

35 給予物業發展商貸款

集團及公司

百萬元	2007		2006	
	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	4,000	3,532	4,000	3,355

根據物業發展協議的條款，該筆貸款乃提供予將軍澳八十六區物業發展項目第二期的發展商。該貸款屬於免息貸款，由發展商的最終控股公司提供擔保，並須按項目的相關階段完成後分期償還。

36 應收政府及其他關連人士的款項

百萬元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
應收下列人士的款項：				
—政府	34	40	34	40
—房屋委員會	22	22	22	22
—九鐵公司	261	3	261	3
—無控制權附屬公司	96	94	96	94
—聯營公司	131	18	138	18
—公司的其他附屬公司(扣除減值虧損)	-	-	764	523
	544	177	1,315	700

應收政府款項與委託予公司的基建工程有關，其中包括未清帳款、保證金及可向政府收回的合約索償準備金。

應收房屋委員會款項涉及房屋委員會就將軍澳支綫項目委託予公司進行的地基工程有關。

應收九鐵公司款項乃關於九鐵公司須承擔的兩鐵合併融合工程成本，償付公司根據九龍南綫項目管理協議及外判協議提供服務的支付，與及償付公司代支九鐵公司的若干支出。

帳項附註

36 應收政府及其他關連人士的款項(續)

應收無控制權附屬公司款項包括給予八達通控股有限公司的未償還貸款連應收利息(附註26)。

應收聯營公司款項包括給予London Overground Rail Operations Ltd未償還貸款6,200萬港元(英鎊400萬元)(附註52H)。

上述所有委託工程的合約保證金將於1年內到期發放。其餘所有應收政府及其他關連人士的款項預期於12個月內收回。

由於應收政府及其他關連人士款項大部分會在24個月內清還，因此其名義價值與公允價值並沒有重大分別。

37 現金及現金等價物

百萬港元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
銀行及其他財務機構存款	46	34	42	34
銀行存款及現金	530	276	142	93
資產負債表所示的現金及現金等價物	576	310	184	127
銀行透支(附註38B)	(2)	(5)	(2)	(5)
現金流量表所示的現金及現金等價物	574	305	182	122

年內，集團從遞延收益及攤分資產作利潤分配而確認的物業發展利潤為12.45億港元(2006年：38.33億港元)，此等交易並不涉及現金或現金等價物的變動。

資產負債表所示的現金及現金等價物包括下列非個體所屬的功能貨幣為單位的外幣數額：

百萬元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
歐元	3	2	3	2
英鎊	1	-	1	-
新台幣	38	22	38	22
人民幣	197	70	-	-
瑞士法郎	-	2	-	2
美元	7	8	-	-

38 貸款及融資租賃債務

A 分類

集團

百萬港元	2007			2006		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2009年到期的美元環球票據	5,746	6,060	5,834	5,651	6,100	5,834
2010年到期的美元環球票據	4,649	5,126	4,679	4,511	5,056	4,679
債務發行計劃票據 (2014年到期的歐洲美元債券)	4,580	4,790	4,663	4,380	4,565	4,663
	14,975	15,976	15,176	14,542	15,721	15,176
非上市：						
2008年至2020年到期的債務發行計劃票據	7,121	7,493	7,097	7,046	7,383	7,075
2008年到期的港元票據	506	502	500	515	512	500
	7,627	7,995	7,597	7,561	7,895	7,575
資本市場借貸工具總計	22,602	23,971	22,773	22,103	23,616	22,751
銀行貸款	10,939	10,944	10,921	4,789	4,706	4,757
融資租賃債務(附註38C)	-	-	-	141	141	141
貸款及融資租賃債務	33,541	34,915	33,694	27,033	28,463	27,649
銀行透支	2	2	2	5	5	5
短期貸款	507	507	507	1,114	1,114	1,114
總計	34,050	35,424	34,203	28,152	29,582	28,768

公司

百萬港元	2007			2006		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2009年到期的美元環球票據	5,746	6,060	5,834	5,651	6,100	5,834
2010年到期的美元環球票據	4,649	5,126	4,679	4,511	5,056	4,679
	10,395	11,186	10,513	10,162	11,156	10,513
非上市：						
2018年到期的債務發行計劃票據	437	615	448	426	597	465
	437	615	448	426	597	465
資本市場借貸工具總計	10,832	11,801	10,961	10,588	11,753	10,978
銀行貸款	10,939	10,944	10,921	4,789	4,706	4,757
融資租賃債務(附註38C)	-	-	-	141	141	141
貸款及融資租賃債務	21,771	22,745	21,882	15,518	16,600	15,876
銀行透支	2	2	2	5	5	5
短期貸款	186	186	186	1,114	1,114	1,114
總計	21,959	22,933	22,070	16,637	17,719	16,995

帳項附註

38 貸款及融資租賃債務(續)

A 分類(續)

於2007年12月31日，集團有尚未動用的銀行已承諾貸款總額63億港元(2006年：57億港元)，集團另有若干尚未動用的無承諾貸款總額154.64億港元(2006年：149.46億港元)，其中包括債務發行計劃及短期銀行貸款。

公允價值是按貼現現金流量估值法以集團可採用的同類財務工具的現行市場利率及外匯匯率貼現未來合約的現金流量列值。

集團的財務衍生工具主要包括利率及貨幣掉期，並採用於2006年及2007年12月31日的相關利率掉期曲線貼現財務工具。港元所用利率介於2.945%至4.122%(2006年：3.904%至4.185%)，美元所用利率介於3.832%至5.161%(2006年：5.062%至5.431%)，而歐元所用利率介於4.097%至4.982%(2006年：3.721%至4.348%)。

短期貸款及銀行透支的帳面金額與其公允價值相約。

以非個體所屬的功能貨幣為單位的貸款款項在進行對沖活動前後的外幣數額如下：

集團

百萬元	對沖活動前		對沖活動後	
	2007	2006	2007	2006
歐元	8	10	-	-
英鎊	4	-	4	-
人民幣	300	-	300	-
美元	2,117	2,118	6	8

公司

百萬元	對沖活動前		對沖活動後	
	2007	2006	2007	2006
歐元	8	10	-	-
英鎊	4	-	4	-
美元	1,417	1,418	6	8

B 還款期分析

集團

百萬元	2007				2006			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計
長期貸款及融資租賃債務								
5年後須償還的款項	10,008	-	-	10,008	10,088	600	-	10,688
2年至5年內須償還的款項	4,931	10,611	-	15,542	11,663	2,092	-	13,755
1年至2年內須償還的款項	6,834	155	-	6,989	1,000	2,030	-	3,030
1年內須償還的款項	1,000	155	-	1,155	-	35	141	176
	22,773	10,921	-	33,694	22,751	4,757	141	27,649
銀行透支	-	2	-	2	-	5	-	5
短期貸款	-	507	-	507	-	1,114	-	1,114
	22,773	11,430	-	34,203	22,751	5,876	141	28,768
減：未經攤銷的折價、溢價及 財務開支餘額	(101)	(19)	-	(120)	(103)	(3)	-	(106)
因財務工具的公允價值變動之調整	(70)	37	-	(33)	(545)	35	-	(510)
債務帳面總額	22,602	11,448	-	34,050	22,103	5,908	141	28,152

38 貸款及融資租賃債務(續)

B 還款期分析(續)

公司

百萬港元	2007				2006			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計
長期貸款及融資租賃債務								
5年後須償還的款項	448	-	-	448	465	600	-	1,065
2年至5年內須償還的款項	4,679	10,611	-	15,290	10,513	2,092	-	12,605
1年至2年內須償還的款項	5,834	155	-	5,989	-	2,030	-	2,030
1年內須償還的款項	-	155	-	155	-	35	141	176
	10,961	10,921	-	21,882	10,978	4,757	141	15,876
銀行透支	-	2	-	2	-	5	-	5
短期貸款	-	186	-	186	-	1,114	-	1,114
	10,961	11,109	-	22,070	10,978	5,876	141	16,995
減：未經攤銷的折價、溢價及 財務開支餘額	(37)	(19)	-	(56)	(51)	(3)	-	(54)
因財務工具的公允價值變動之調整	(92)	37	-	(55)	(339)	35	-	(304)
債務帳面總額	10,832	11,127	-	21,959	10,588	5,908	141	16,637

1年內須償還的長期貸款及融資租賃債務已納入長期貸款，因公司將為該筆款項作長期再融資。

C 融資租賃債務

於2006年及2007年12月31日，集團及公司的融資租賃債務如下：

集團及公司

百萬港元	2007			2006		
	最低 租金現值	未來的 利息開支	最低 租金總額	最低 租金現值	未來的 利息開支	最低 租金總額
1年內須償還的款項	-	-	-	141	9	150
	-	-	-	141	9	150

集團及公司就東區海底隧道訂定的協議視作融資租賃處理，根據此協議，將來須支付新香港隧道有限公司的費用承擔屬於融資租賃債務(附註19C)。

帳項附註

38 貸款及融資租賃債務(續)

D 已發行及贖回的債券及票據

截至2006年及2007年12月31日止年度內發行的債券及票據包括：

集團

百萬港元	2007		2006	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	-	-	1,500	1,499

上述票據乃由附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited發行。已發行的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、無條件債務及與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乃直接、無抵押、無條件及與公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。發行此等票據的所得實收款項乃借予公司作一般營運資金、再融資或其他公司用途。

截至2007年12月31日止年度內，集團並無贖回任何非上市債券(2006年：24.5億港元)。

截至2006年及2007年12月31日止年度內，集團並無贖回任何上市債券。

E 擔保及抵押

(i) 於2006年及2007年12月31日，政府並無就信貸提供任何擔保。

(ii) 於2007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4億元人民幣的短期銀行貸款額度作為抵押。

除上述押記外，於2007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。

F 利率

未償貸款總額(不包括融資租賃債務)為340.5億港元(2006年：280.11億港元)，當中包括：

集團

	定息及掉期為定息貸款		浮息及掉期為浮息貸款	
	帳面金額	年利率	帳面金額	年利率
	百萬港元	%	百萬港元	%
2007				
5年後須償還的款項	7,821	4.2 – 8.4	2,129	(註)
2年至5年內須償還的款項	4,627	4.3 – 7.5	10,882	
1年至2年內須償還的款項	3,080	4.2 – 7.5	3,830	
1年內須償還的款項	1,528	3.1 – 5.8	153	
	17,056		16,994	2.9 - 7.1
2006				
5年後須償還的款項	7,667	4.2 – 8.4	2,711	(註)
2年至5年內須償還的款項	7,517	4.2 – 7.5	5,904	
1年至2年內須償還的款項	1,207	3.1 – 5.5	1,844	
1年內須償還的款項	557	4.9 – 5.5	604	
	16,948		11,063	3.1 - 7.3

38 貸款及融資租賃債務(續)

F 利率(續)

公司

	定息及掉期為定息貸款		浮息及掉期為浮息貸款	
	帳面金額	年利率	帳面金額	年利率
2007	百萬港元	%	百萬港元	%
5年後須償還的款項	1,600	4.2 – 8.4	(1,162)	(註)
2年至5年內須償還的款項	4,627	4.3 – 7.5	10,631	
1年至2年內須償還的款項	3,080	5.5 – 7.5	2,830	
1年內須償還的款項	707	3.1 – 5.5	(354)	
	10,014		11,945	2.9 – 7.1
2006				
5年後須償還的款項	1,590	4.2 – 8.4	(562)	(註)
2年至5年內須償還的款項	7,517	4.3 – 7.5	4,754	
1年至2年內須償還的款項	707	3.1 – 5.5	1,329	
1年內須償還的款項	557	4.9 – 5.5	604	
	10,371		6,125	3.1 – 7.3

註：就浮息及掉期為浮息貸款而言，所報利率為結算日的合約利率，惟須於1年內重新定息。

G 敏感度分析

(i) 外匯風險

計入減低貨幣風險的對沖活動後，於2006年及2007年12月31日報告日期當日，集團以非其功能貨幣結算的已確認資產及債務的總金額甚微。因此，集團並沒有就外匯風險進行任何敏感度分析。

(ii) 利率風險

於2007年12月31日，在其他因素維持不變的情況下，如利率整體上升/下調200點子，估計集團的除稅後利潤及保留利潤將減少/增加約2.32億/2.33億港元(2006年：1.63億/1.63億港元)。另外，如整體利率出現上述升幅/跌幅，綜合權益帳的其他項目將增加/減少約1.33億/1.47億港元(2006年：1.61億/1.82億港元)。

上述敏感度分析乃假設利率的變動於結算日出現並已用於計算該日存在的財務衍生工具及非財務衍生工具的利率風險。200點子的增加或減少幅度，是管理層評估直至下一個年度的結算日期間有可能出現的理性利率變動。2006年的分析亦是根據上述基準進行。

帳項附註

39 應付帳項、應計費用及撥備

百萬港元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
與下列項目有關的應付帳項、應計費用及撥備				
— 機場鐵路項目	70	79	70	79
— 將軍澳支綫項目	120	152	120	152
— 物業項目及管理	1,766	1,263	1,665	1,263
— 車務運作及其他	3,400	2,089	2,945	1,709
應付顧客合約工程總額	56	56	56	56
	5,412	3,639	4,856	3,259

以上款項主要為資本性項目於工程驗證後應繳付的有關款項及應付掉期利息。集團並無因提供鐵路服務而產生重大的應付帳項。

於2007年12月31日，應付顧客合約工程總額包括直至該日的已產生成本加已確認溢利減已確認虧損所得的總額2.44億港元(2006年：1.79億港元)。

於2007年12月31日，預期於1年後清還的應付顧客合約工程總額為5,600萬港元(2006年：5,600萬港元)。

以到期日劃分上述應付帳項的分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
30日內到期或即期	1,354	645	1,128	456
30日至60日內到期	652	651	573	589
60日至90日內到期	218	103	204	97
到期日超逾90日	1,563	1,472	1,359	1,377
	3,787	2,871	3,264	2,519
租金及其他可退還按金	1,462	631	1,429	603
應計僱員福利	163	137	163	137
總計	5,412	3,639	4,856	3,259

有關資本性項目及其他建築工程的應付帳項、應計費用及撥備包括就已完成合約的索償所作的撥備，該等撥備已撥作相關資產的一部分。大部分有關索償已獲解決，並在如無不可預見的情況下，預期上述就各個項目所作出的撥備將足以支付餘下索償款項。由於屬商業敏感資料，因此並無獨立列出該等索償撥備的帳面金額及變動。

於2007年12月31日，所有應付帳項、應計費用及撥備預期於1年內清還，惟與車務運作及其他有關的9.2億港元(2006年：5.12億港元)除外；該筆款項預期於1年後清還。於1年後到期的款項主要是從商舖及車站小商店租戶收取的租賃按金，以及來自電訊服務營運商的預繳收入，當中大部分款項會在3年內清還。集團認為該等按金的貼現影響並不重大。

應付帳項、應計費用及撥備的名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

應付帳項、應計費用及撥備包括下列非個體所屬的功能貨幣為單位的外幣數額：

百萬元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
歐元	4	3	4	3
日元	39	5	39	5
新台幣	1	3	1	3
英鎊	1	1	1	1
人民幣	202	95	-	-
瑞士法郎	-	1	-	1
美元	53	53	38	39

40 工程合約保證金

集團

百萬港元	於12個月 後到期發還	於12個月 內到期發還	總計
2007			
鐵路支綫項目	34	52	86
車務運作	98	41	139
	132	93	225
2006			
鐵路支綫項目	19	48	67
車務運作	34	92	126
	53	140	193

公司

百萬港元	於12個月 後到期發還	於12個月 內到期發還	總計
2007			
鐵路支綫項目	34	24	58
車務運作	98	41	139
	132	65	197
2006			
鐵路支綫項目	19	46	65
車務運作	34	92	126
	53	138	191

由於大部分工程合約保證金會在24個月內到期發還，故其受貼現影響並不重大。

工程合約保證金包括下列非個體所屬的功能貨幣為單位的外幣數額：

百萬元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
人民幣	26	3	-	-
瑞士法郎	-	3	-	3

帳項附註

41 應付關連人士的款項

以下為應付予附屬公司及聯營公司的款項：

百萬港元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
應付予下列人士的款項：				
－九鐵公司	975	–	975	–
－附屬公司	–	–	11,987	11,718
	975	–	12,962	11,718

應付九鐵公司的9.75億港元包括就兩鐵合併中取得的物業發展權有關的發展用地而應向九鐵公司支付的協議款項及相關利息，以及有關服務經營權的首次年度定額付款的應計部分。

應付予附屬公司的款項中，107.63億港元(2006年：115.15億港元)預期於1年後清還。

應付予公司的附屬公司款項包括應付予MTR Corporation (C.I.) Limited的119.6億港元(2006年：117.04億港元)，該款項涉及上述附屬公司發行的債券及票據的所得款項及應計利息，而該等款項乃借予公司作為一般公司用途，並附有指定還款期及利率(附註38D)，該款項以公允價值列帳。由於餘下應付予附屬公司的款項並非附有利息，且沒有固定還款期及數額並不重大，因此並沒有將該款項予以貼現。

42 服務經營權負債

於2007年12月31日，集團及公司關於每年定額付款的服務經營權負債(詳述於附註3)如下：

百萬港元	2007	2006
於開始日予以資本化的每年定額付款總額	10,687	–
減：年內償還或應付款項	2	–
在12月31日結餘	10,685	–

於2007年12月31日應償還及未付結餘如下：

百萬港元	每年定額 付款現值	未來的 利息開支	每年定額 付款總額
5年後須償還的款項	10,520	23,168	33,688
2年至5年內須償還的款項	105	2,145	2,250
1年至2年內須償還的款項	31	719	750
1年內須償還的款項	29	721	750
	10,685	26,753	37,438

43 遞延收益

集團及公司

百萬港元	2007	2006
物業發展的遞延收益(附註23B)	400	1,562
租出及租回交易的遞延收益(附註19E)	120	126
減：確認為收益的金額	5	6
	115	120
	515	1,682

44 資產負債表所示的所得稅

A 綜合資產負債表所示的本期所得稅為海外顧問服務賺取的收入所產生的海外稅務責任，是按相關國家適用的現行稅率計算。

B 已確認遞延稅項資產及負債

已在資產負債表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及本年度變動如下：

集團

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					
	超過相關折舊 的折舊免稅額	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
2007						
於2007年1月1日	8,749	2,681	205	(2)	(2,181)	9,452
因購入附屬公司而增加	-	-	-	-	(2)	(2)
在綜合損益表內列支/(計入)	60	1,402	10	-	1,608	3,080
在儲備列支(附註46)	-	43	-	(3)	-	40
於2007年12月31日	8,809	4,126	215	(5)	(575)	12,570
2006						
於2006年1月1日	8,895	2,242	228	5	(3,378)	7,992
在綜合損益表內列支/(計入)	(146)	381	(23)	-	1,197	1,409
在儲備列支(附註46)	-	58	-	(7)	-	51
於2006年12月31日	8,749	2,681	205	(2)	(2,181)	9,452

公司

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					
	超過相關折舊 的折舊免稅額	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
2007						
於2007年1月1日	8,743	2,681	205	(2)	(2,174)	9,453
在綜合損益表內列支/(計入)	59	1,402	10	-	1,610	3,081
在儲備列支(附註46)	-	43	-	(3)	-	40
於2007年12月31日	8,802	4,126	215	(5)	(564)	12,574
2006						
於2006年1月1日	8,896	2,242	228	5	(3,360)	8,011
在綜合損益表內列支/(計入)	(153)	381	(23)	-	1,186	1,391
在儲備列支(附註46)	-	58	-	(7)	-	51
於2006年12月31日	8,743	2,681	205	(2)	(2,174)	9,453

帳項附註

44 資產負債表所示的所得稅(續)

B 已確認遞延稅項資產及負債(續)

百萬港元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
於資產負債表內確認的遞延稅項資產淨額	(4)	(1)	-	-
於資產負債表內確認的遞延稅項負債淨額	12,574	9,453	12,574	9,453
	12,570	9,452	12,574	9,453

C 集團並未就其附屬公司2.17億港元(2006年：1.55億港元)的累計稅務虧損確認其有關的遞延稅項資產，原因是處於有關的稅務地區及實體估計將不可能產生可抵扣虧損的未來應稅溢利。

45 股本及資本管理

A 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	2007	2006
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：		
5,611,057,035股(2006年：5,548,613,951股)，每股面值1.00港元	5,611	5,549
股份溢價	7,029	5,902
資本儲備	27,188	27,188
	39,828	38,639

根據公司章程細則，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。

股份溢價乃指股份發行價超逾其面值的數額。股份溢價帳項的用途乃受香港《公司條例》第48B條的規管。

年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		總計 百萬港元
			股本帳 百萬港元	股份溢價帳 百萬港元	
已行使的僱員認股權					
— 全球發售前認股權計劃	2,562,500	8.440	3	19	22
— 新入職僱員認股權計劃	66,000	9.750	-	1	1
	31,500	15.450	-	-	-
	31,500	19.104	-	-	-
發行代替2006年末期股息的股份	39,183,554	19.800	39	737	776
發行代替2007年中期股息的股份	20,568,030	18.970	20	370	390
	62,443,084		62	1,127	1,189

於2007年12月31日，尚未行使之認股權詳情載列於附註47。

45 股本及資本管理(續)

B 資本管理

集團在資本管理方面的首要目標為保障其可持續經營的能力及賺取足夠利潤以維持增長，並為股東帶來合理回報。

集團按所承受風險程度來管理資本，並會透過派付股東的股息金額、發行代息股份及新股份以及管理債務組合與預計融資需求來調整其資本架構。香港政府財政司司長法團為公司的最大股東，於2007年12月31日持有4,301,750,382股股份，佔公司權益總額76.67%。

集團以淨負債權益比率為基準監察其資本狀況，淨負債權益比率乃按照淨借貸總額佔公司股東應佔權益總額的百分比計算，淨借貸總額則為總貸款、融資租賃債務、銀行透支及服務經營權負債的總和扣除現金及現金等價物。在2002年至2006年過去5年內，集團的淨負債權益比率由近60%持續下跌至30%的水平，於2007年12月31日則回升至49%，這回升是由於為兩鐵合併交易付款融資而增加借貸及計入服務經營權負債為債務的一部分所致。

公司或其任何附屬公司均無受制於外來的強制資本要求。

46 其他儲備

集團

百萬港元	公司股東應佔					
	固定資產 重估儲備	對沖儲備	以股份為 基礎的僱員 資本儲備	匯兌儲備	保留溢利	總計
2007						
於2007年1月1日結餘	968	(10)	5	17	37,148	38,128
現金流量對沖：						
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分	-	(13)	-	-	-	(13)
由股東權益轉撥至						
一 損益表	-	-	-	-	-	-
一 非財務對沖項目的最初帳面金額	-	(2)	-	-	-	(2)
一 遞延稅項	-	-	-	-	-	-
2006年末期股息	-	-	-	-	(1,554)	(1,554)
2007年中期股息	-	-	-	-	(782)	(782)
扣除遞延稅項後的重估盈餘(附註19及44)	202	-	-	-	-	202
以股份為基礎支付予僱員的支出	-	-	2	-	-	2
折算海外附屬公司帳項的匯兌差額	-	-	-	25	-	25
年內利潤	-	-	-	-	15,180	15,180
於2007年12月31日結餘	1,170	(25)	7	42	49,992	51,186
2006						
於2006年1月1日結餘	697	24	2	4	31,698	32,425
現金流量對沖：						
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分	-	(18)	-	-	-	(18)
由股東權益轉撥至						
一 損益表	-	(17)	-	-	-	(17)
一 非財務對沖項目的最初帳面金額	-	(2)	-	-	-	(2)
一 遞延稅項	-	3	-	-	-	3
2005年末期股息	-	-	-	-	(1,535)	(1,535)
2006年中期股息	-	-	-	-	(774)	(774)
扣除遞延稅項後的重估盈餘(附註19及44)	271	-	-	-	-	271
以股份為基礎支付予僱員的支出	-	-	3	-	-	3
折算海外附屬公司帳項的匯兌差額	-	-	-	13	-	13
年內利潤	-	-	-	-	7,759	7,759
於2006年12月31日結餘	968	(10)	5	17	37,148	38,128

帳項附註

46 其他儲備(續)

公司

百萬港元	以股份為 基礎的僱員				總計
	固定資產 重估儲備	對沖儲備	資本儲備	保留溢利	
2007					
於2007年1月1日結餘	968	(10)	5	36,802	37,765
現金流量對沖：					
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分	-	(13)	-	-	(13)
由股東權益轉撥至					
— 損益表	-	-	-	-	-
— 非財務對沖項目的最初帳面金額	-	(2)	-	-	(2)
— 遞延稅項	-	-	-	-	-
2006年末期股息	-	-	-	(1,554)	(1,554)
2007年中期股息	-	-	-	(782)	(782)
扣除遞延稅項後的重估盈餘(附註19及44)	202	-	-	-	202
以股份為基礎支付予僱員的支出	-	-	2	-	2
年內利潤	-	-	-	14,883	14,883
於2007年12月31日結餘	1,170	(25)	7	49,349	50,501
2006					
於2006年1月1日結餘	697	24	2	31,394	32,117
現金流量對沖：					
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分	-	(18)	-	-	(18)
由股東權益轉撥至					
— 損益表	-	(17)	-	-	(17)
— 非財務對沖項目的最初帳面金額	-	(2)	-	-	(2)
— 遞延稅項	-	3	-	-	3
2005年末期股息	-	-	-	(1,535)	(1,535)
2006年中期股息	-	-	-	(774)	(774)
扣除遞延稅項後的重估盈餘(附註19及44)	271	-	-	-	271
以股份為基礎支付予僱員的支出	-	-	3	-	3
年內利潤	-	-	-	7,717	7,717
於2006年12月31日結餘	968	(10)	5	36,802	37,765

設立固定資產重估儲備，乃用作處理重估自用土地及樓宇所產生的盈餘或虧絀(附註2F(ii))。

對沖儲備包括現金流量對沖所用對沖工具的公允價值累計淨變動的有效部分。此部分將在隨後根據附註2U(ii)所述的現金流量對沖會計政策，跟被對沖的現金流量一同確認。

以股份為基礎的僱員資本儲備包括已授予但未行使認股權的公允價值，有關解釋見附註2V(iv)的會計政策。該款項將在認股權被行使時轉撥至股份溢價帳，若認股權過期或被沒收，則直接轉入保留溢利。

匯兌儲備包括所有因折算海外企業的帳項而產生的匯兌差額。此儲備是根據附註2DD的會計政策處理。

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盈餘182.8億港元(2006年：116.71億港元)亦不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2007年12月31日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為310.69億港元(2006年：251.31億港元)。

於2007年12月31日，集團保留溢利包括應佔無控制權附屬公司及聯營公司的保留溢利1.92億港元(2006年：9,300萬港元)。

47 以股份為基礎的支出

A 按股本結算的以股份為基礎的支出

集團已根據三項認股權計劃(即全球發售前認股權計劃、新入職僱員認股權計劃及2007年認股權計劃)向執行總監會成員及若干僱員授出以股本結算的認股權。該等計劃的詳情如下：

(i) 全球發售前認股權計劃

由於公司股份於2000年10月首次公開招股及於聯交所上市，公司訂立全球發售前認股權計劃(「首次公開招股前認股權計劃」)。根據首次公開招股前認股權計劃，包括所有執行總監會成員(分別於2003年12月1日、2002年2月1日及2005年9月26日獲委任的周松崗、梁國權及龍家駒除外)在內的769名僱員於2000年9月20日獲授予認股權，可認購合共48,338,000股股份，相等於公司於2007年12月31日的已發行股本0.9%，行使價為每股8.44港元，相等於首次公開招股發售價每股9.38港元的90%。認股權可於2010年9月11日前行使，惟須遵守該計劃的歸屬條款。於2007年12月31日，根據該計劃所有認股權均已授出。

於2007年，合共2,562,500份已歸屬的認股權被行使。於年內被行使認股權的加權平均收市價為每股23.12港元。此外，年內並沒有認股權因認股權持有人離職而失效。於2007年12月31日，合共可認購5,267,000股(2006年：7,829,500股)的認股權尚未行使。

(ii) 新入職僱員認股權計劃

公司於2002年5月舉行的2002年股東週年大會通過採納新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)，藉此向未有參與首次公開招股前認股權計劃的公司新入職最高階層及高級管理人員提供認股權。根據新認股權計劃的規則，公司最多可能須因此計劃發行5,056,431股股份，相等於公司於2007年12月31日的已發行股本0.1%。授出的認股權將由有關認股權提出日起計3年內，以三期平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。根據新認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由公司於提出授予認股權時釐定，但不會低於下列各項中最高者：(i)於緊接提出授予該認股權當日前五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii)在該認股權的提出日期(必須為交易日)港鐵股份的收市價；及(iii)港鐵股份面值。新認股權計劃於2007年5月16日屆滿，故於該日期或之後，不可根據該計劃授出認股權。

下表概述新認股權計劃自實施以來所授出而仍然有效的認股權：

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2003年8月1日	1,245,200	9.75	2013年7月14日或以前
2005年9月13日	94,000	15.97	2015年9月9日或以前
2005年9月23日	213,000	15.97	2015年9月9日或以前
2006年1月12日	62,500	15.45	2016年1月9日或以前
2006年3月31日	94,000	18.05	2016年3月20日或以前
2006年5月12日	266,500	20.66	2016年4月25日或以前
2006年5月12日	213,000	21.00	2016年5月2日或以前
2006年5月15日	213,000	20.66	2016年4月25日或以前
2006年7月4日	94,000	18.30	2016年6月19日或以前
2006年10月5日	94,000	19.732	2016年9月29日或以前
2006年11月17日	62,500	19.104	2016年11月13日或以前
2007年3月22日	1,066,000	19.404	2017年3月19日或以前

帳項附註

47 以股份為基礎的支出(續)

A 按股本結算的以股份為基礎的支出(續)

尚未行使認股權數目及其相關加權平均行使價的變動如下：

	2007		2006	
	認股權數目	加權平均行使價 港元	認股權數目	加權平均行使價 港元
於1月1日尚未行使	2,780,700	14.598	2,910,700	12.809
於年內授出	1,066,000	19.404	1,256,500	19.570
於年內行使	(129,000)	13.426	(132,500)	9.750
於年內失效	-	-	(1,254,000)	15.940
於12月31日尚未行使	3,717,700	16.017	2,780,700	14.598
於12月31日可行使	1,775,700	12.377	1,413,700	10.200

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為22.80港元(2006年：20.43港元)。

於2007年12月31日尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2007		2006	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數	認股權數目	剩餘合約年限 年數
9.75港元	1,245,200	5.54	1,311,200	6.53
15.97港元	307,000	7.69	307,000	8.69
15.45港元	62,500	8.02	94,000	9.02
18.05港元	94,000	8.22	94,000	9.22
20.66港元	479,500	8.32	479,500	9.32
21.00港元	213,000	8.34	213,000	9.34
18.30港元	94,000	8.47	94,000	9.47
19.732港元	94,000	8.75	94,000	9.75
19.104港元	62,500	8.87	94,000	9.87
19.404港元	1,066,000	9.22	-	-
	3,717,700	7.61	2,780,700	7.96

根據「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，於截至2007年12月31日止年度內授出的認股權公允價值如下：

授出日期	「柏力克—舒爾斯」期權定價模式應用項						
	已授出 認股權 公允價值 港元	緊接授出 日期前的股價 港元	行使價 港元	預期波幅	預計年期 年數	無風險息率 %	預期每股 股息 港元
2007年3月22日	3.79	19.32	19.404	0.21	5.00	3.96	0.42

當計算已授出認股權的公允價值時，透過計算集團股價於過往5年的歷史波幅釐定預期波幅，並將所採用的預計年期假設為授出認股權後的第5年，而預期股息則依據過往股息釐定。此外，授出認股權的歸屬條款亦已予考慮，惟與其授出時有關的市場狀況則並未在考慮之列。有關這些主觀應用項的假設，其變動可能對認股權的公允價值有重大影響。

47 以股份為基礎的支出(續)

A 按股本結算的以股份為基礎的支出(續)

(iii) 2007年認股權計劃

隨著新認股權計劃於2007年5月屆滿，2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)於2007年股東週年大會上獲呈交及批准。該計劃旨在提高公司吸引最佳人才的能力、挽留及激勵關鍵及主要僱員、使其利益與公司的長遠成功一致，並為其提供公平及具有市場競爭力的報酬。根據2007年認股權計劃的規則，公司最多可能須因所有認股權計劃(包括2007年認股權計劃)而行使的認股權發行277,461,072股股份，相等於公司於2007年6月7日的已發行股本的5%。授出的認股權將由有關認股權提出日起計至少1年後才獲歸屬以認購有關股份。根據2007年認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由公司於提出授予認股權時釐定，但不會低於下列各項中最高者：(i)於緊接提出授予該認股權當日前五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii)在該認股權的提出日期(必須為交易日)，港鐵股份的收市價；及(iii)港鐵股份面值。

下表概述2007年認股權計劃自實施以來所授出而仍然有效的認股權。於2007年12月10日，合共可認購8,273,000股股份的認股權已授予執行總監會成員及個別僱員，並已獲該等僱員在2007年12月11日至2008年1月7日期間接納。根據2007年認股權計劃，授出日期界定為接納授予認股權當日。

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2007年12月11日	45,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月12日	2,730,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月13日	1,805,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月14日	1,005,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月15日	435,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月17日	835,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月18日	445,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月19日	115,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月20日	190,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月21日	45,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月22日	35,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月24日	118,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月28日	35,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月31日	130,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月2日*	75,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月3日*	40,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月4日*	65,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月7日*	125,000	27.60	2014年12月10日或以前

* 於2008年1月授出的認股權並未計入截至2007年12月31日的帳項內。

尚未行使認股權數目及其相關加權平均行使價的變動如下：

	2007	
	認股權數目	加權平均行使價 港元
於年內授出	7,968,000	27.60
於年內行使	-	-
於年內失效	-	-
於12月31日尚未行使	7,968,000	27.60
於12月31日可行使	-	-

帳項附註

47 以股份為基礎的支出(續)

A 按股本結算的以股份為基礎的支出(續)

於2007年12月31日尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2007	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數
27.60港元	7,968,000	7
	7,968,000	7

根據「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，於截至2007年12月31日止年度內授出的認股權公允價值如下：

授出日期	「柏力克—舒爾斯」期權定價模式應用項						預期每股 股息 港元
	已授出 認股權 公允價值 港元	緊接授出 日期前的股價 港元	行使價 港元	預期波幅	預計年期 年數	無風險息率 %	
2007年12月11日	4.65	27.60	27.60	0.22	3.50	2.44	0.42
2007年12月12日	4.85	27.90	27.60	0.22	3.50	2.48	0.42
2007年12月13日	4.93	28.00	27.60	0.22	3.50	2.53	0.42
2007年12月14日	4.55	27.30	27.60	0.22	3.50	2.67	0.42
2007年12月15日	4.61	27.35	27.60	0.22	3.50	2.74	0.42
2007年12月17日	4.61	27.35	27.60	0.22	3.50	2.74	0.42
2007年12月18日	4.29	26.85	27.60	0.22	3.50	2.72	0.42
2007年12月19日	4.39	27.00	27.60	0.22	3.50	2.73	0.42
2007年12月20日	4.73	27.60	27.60	0.22	3.50	2.68	0.42
2007年12月21日	4.99	27.95	27.60	0.22	3.50	2.78	0.42
2007年12月22日	5.20	28.25	27.60	0.22	3.50	2.83	0.42
2007年12月24日	5.20	28.25	27.60	0.22	3.50	2.83	0.42
2007年12月28日	5.09	28.05	27.60	0.22	3.50	2.90	0.42
2007年12月31日	5.07	28.05	27.60	0.22	3.50	2.86	0.42

當計算已授出認股權的公允價值時，透過計算集團股價於過往3.5年的歷史波幅釐定預期波幅，並將所採用的預計年期假設為授出認股權後的第3.5年，而預期股息則依據過往股息釐定。此外，授出認股權的歸屬條款亦已予考慮，惟與其授出時有關的市場狀況則並未在考慮之列。有關這些主觀應用項的假設，其變動可能對認股權的公允價值有重大影響。

(iv) 年內，就上述認股權計劃確認之按股本結算的以股份為基礎的支出如下：

百萬港元	2007	2006
與下列認股權計劃有關之按股本結算的以股份為基礎的支出：		
— 新認股權計劃	1	3
— 2007年認股權計劃	1	—
	2	3

47 以股份為基礎的支出(續)

B 以股份為基礎按現金結算的支出

(i) 周松崗並沒有參與公司的全球發售前認股權計劃及新入職僱員認股權計劃。當其首3年合約於2006年11月30日屆滿時，他獲得與700,000股股份等值的現金。隨著該合約期屆滿，周松崗於2006年12月1日按合約條款獲支付13,396,600港元(以每股19.138港元計算，此乃根據授予條款所參考之方法，即緊接2006年11月30日前的20個工作日之公司股份平均收市價計算)。

(ii) 於2009年11月30日現時合約屆滿時，周松崗將可獲得與418,017股股份等值的現金。於2007年12月31日，410萬港元(2006年：620萬港元)已被計入為年內的以股份為基礎的支出。仍未償付的權利之公允價值按公司股份於年結日的收市價計算。於2007年12月31日，該等股份的公允價值為每股28.70港元(2006年：19.56港元)。

(iii) 梁國權擁有與公司股份相關的衍生權益，他可於2010年4月9日獲得與160,000股股份等值的現金。於2007年12月31日，110萬港元(2006年：無)已被計入為年內的以股份為基礎的支出(按上文附註47B(ii)所述的相同基準計算)。

48 退休金計劃

公司實施兩項職業退休金計劃，即香港鐵路有限公司退休金計劃(簡稱「港鐵退休金計劃」，即前「地鐵有限公司退休金計劃」)及屬補充性的香港鐵路有限公司Retention Bonus Scheme(簡稱「RBS」，即前「地鐵有限公司Retention Bonus Scheme」)。另外，公司亦已根據《強制性公積金(「強積金」)計劃條例》於2000年12月1日透過加入獨立強積金服務供應商提供的集體信託計劃，設立強積金計劃。合資格參與退休金計劃的僱員可就退休金計劃及強積金計劃作出選擇，惟臨時僱員只可選擇強積金計劃。

隨着2007年12月2日兩鐵合併，集團接管了九鐵公司旗下的兩項退休金計劃的運作，其中一項是界定供款計劃的九廣鐵路公司退休金計劃(「九鐵退休金計劃」)，另一項為提供予沒有選擇或不合格參與九鐵退休金計劃的僱員的強積金計劃(九鐵強積金計劃)。

上述計劃的資產乃按獨立的信託安排條款進行管理以確保計劃資產與公司資產分開管理。

A 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃於1977年初以信託形式成立，此計劃包括了界定福利及界定供款部分。港鐵退休金計劃已按照《職業退休計劃條例》(香港法例第426章)註冊，並於1994年10月31日生效。於2000年7月3日，強積金管理局授出豁免，允許公司保留港鐵退休金計劃及作為「強積金」計劃的另一項選擇。

港鐵退休金計劃包括混合福利部分及界定供款福利部分，為成員在退休、永久傷殘、身故及離職時提供福利。混合福利部分按最終薪金若干倍數或累積供款連投資回報兩者中的較高者計算福利。於1999年4月1日推出備有一系列投資選擇的界定供款福利部分，有關退休福利會按累積供款及投資回報計算。1999年4月1日以後升職的僱員可選擇參加界定供款福利部分或繼續參加混合福利部分。由於混合福利部分並不適用於在1999年3月31日後新加入的僱員，因此在1999年4月1日或以後加入公司而符合資格參加港鐵退休金計劃的僱員，則可選擇參加界定供款福利部分或於2000年12月1日實行的強積金計劃。

(i) 混合福利部分

成員向混合福利部分作出的供款額，是根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定，而公司的供款額則由執行總監會參照精算評估後釐定。於2007年12月31日，本部分共有5,655名成員(2006年：5,749名)。於2007年，成員向混合福利部分供款6,600萬港元(2006年：6,500萬港元)，而公司的供款則為1.52億港元(2006年：1.66億港元)。於2007年12月31日，混合福利部分的資產淨值為79.29億港元(2006年：69.06億港元)。

(ii) 界定供款福利部分

成員及公司向界定供款福利部分作出的供款額，均根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定。於2007年12月31日，此部分共有591名成員(2006年：599名)。於2007年，成員向此部分作出的供款為1,080萬港元(2006年：990萬港元)，而公司的供款則為2,200萬港元(2006年：2,030萬港元)。於2007年12月31日，此部分的資產淨值為1.889億港元(2006年：1.417億港元)。

根據信託契約條款，被註銷的福利金會轉撥至儲備帳，公司可酌情使用。

帳項附註

48 退休金計劃(續)

A 港鐵退休金計劃(續)

(iii) 精算評估

精算評估乃根據《職業退休計劃條例》每年進行。港鐵退休金計劃於2007年12月31日由獨立精算顧問公司韜睿諮詢公司進行了全面精算評估，此評估包括混合福利及界定供款福利部分，在評估中，採取了「到達年齡籌資方法」，而主要採用的精算假設是將長綫投資回報率減去薪酬增幅為每年2.0%(2006年：2.0%)，並將預計的死亡率、離職率、裁員率、退休率及預計短期內的加薪調整考慮在內。精算評估師於評估日期作出下列結論：

(a) 港鐵退休金計劃有足夠的償付能力，縱使所有成員退出此計劃，此計劃仍有充裕資產以支付成員既得福利的總值；及

(b) 港鐵退休金計劃的資產在假設計劃保持不變下，將足夠應付成員過去服務總負債，有關的撥備比率為117%。

B RBS

RBS於1995年1月1日以信託形式成立，RBS是一項界定福利計劃，適用於公司所有服務於指定工程項目及不是以約滿酬金條款聘用的僱員。RBS在僱員遭裁退時，為僱員提供截至2002年12月31日所提供服務的應計福利。RBS乃根據《職業退休計劃條例》註冊，於1995年12月1日生效。於2007年12月31日，RBS共有322名成員(2006年：358名)。

RBS成員毋須供款，而公司的供款額則由執行總監會參照精算評估而釐定，並按供款額記入各工程項目員工薪酬的一部分。於2006年及2007年內，公司並不需要向計劃作出供款。於2007年12月31日，RBS的資產淨值為1,200萬港元(2006年：1,200萬港元)。

RBS的精算評估每年進行。於2007年12月31日，RBS由韜睿諮詢公司進行了全面精算評估。在評估中，採取了「到達年齡籌資方法」，而主要採用的精算假設是將加權投資回報率減去估計薪酬增幅，約相等於每年-2.0%(2006年：-1.25%)，並將預計的裁員率考慮在內。精算評估師於評估日期作出下列結論：

(a) 由於RBS只在僱員被裁退的時候提供福利，所以沒有既有總負債，在技術上而言，RBS有足夠償付能力；及

(b) RBS的資產連同精算評估師建議並獲公司採納的未來供款，在持續運作的基礎上，將足以支付RBS的應計負債。

C 強積金計劃

由2000年12月1日強積金計劃開始生效起，公司已加入銀聯信託強積金計劃。此計劃已向強制性公積金管理局註冊，並獲得證券及期貨事務監察委員會認可。於2007年12月31日，公司參加強積金計劃的僱員總數為885名(2006年：726名)。於2007年，成員供款總額為390萬港元(2006年：270萬港元)，而公司供款總額為450萬港元(2006年：300萬港元)。

D 九鐵退休金計劃

九鐵退休金計劃乃於1983年2月1日以信託形式成立的界定供款計劃，此計劃已按照《職業退休計劃條例》註冊，並於1994年11月16日生效。

九鐵退休金計劃應付的所有福利乃根據僱主及成員本身按成員基本薪金的固定百分率作出的供款，連同該等供款的投資回報計算。

於2007年12月31日，參與九鐵退休金計劃的僱員總數為3,949名(2006年：4,063名)。自指定日期，成員及公司的供款總額分別為450萬港元及950萬港元。

E 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃乃根據香港之《強制性公積金計劃條例》運作，為一項由獨立受託人管理的界定供款退休金計劃。九鐵強積金計劃於2000年4月1日推出，供沒有選擇或不合資格參加與九鐵退休金計劃的僱員參加。

於2007年12月31日，參加九鐵強積金計劃的僱員總數為2,578名(2006年：2,643名)。自指定日期起，成員及公司的供款總額均為190萬港元。

49 界定福利退休計劃責任

集團向兩個界定福利計劃供款，該計劃於僱員退休或因其他原因終止服務(附註48)時向他們提供福利。該等界定福利計劃於年內的變動概述如下。

A 於資產負債表確認的金額如下：

集團及公司

百萬港元	2007			2006		
	退休金計劃	RBS	總計	退休金計劃	RBS	總計
已履行的供款責任現值	(8,577)	(1)	(8,578)	(7,311)	(3)	(7,314)
計劃資產的公允價值	7,929	12	7,941	6,906	12	6,918
未確認精算(收益)/虧損淨額	796	(5)	791	520	(5)	515
資產淨額	148	6	154	115	4	119

部分上述資產預期於1年後收回。然而，要將該數額與未來12個月內的應收款項分開並不可行，因為未來供款將與未來提供的服務、精算假設及市況的未來變動相關。集團預期在2008年就退休金計劃支付1.55億港元供款。

B 計劃資產包括下列各項：

集團及公司

百萬港元	2007			2006		
	退休金計劃	RBS	總計	退休金計劃	RBS	總計
股票	3,696	-	3,696	3,623	-	3,623
債券	3,976	-	3,976	3,128	-	3,128
現金	311	12	323	198	12	210
	7,983	12	7,995	6,949	12	6,961
自願供款單位之價值	(54)	-	(54)	(43)	-	(43)
	7,929	12	7,941	6,906	12	6,918

計劃資產包括投資於公司的股票及債券，分別為零港元(2006年：100萬港元)及1,300萬港元(2006年：1,300萬港元)。

C 界定福利責任現值的變動

集團及公司

百萬港元	2007			2006		
	退休金計劃	RBS	總計	退休金計劃	RBS	總計
於1月1日	7,311	3	7,314	5,974	7	5,981
成員向計劃作出的供款	66	-	66	65	-	65
由計劃支付的福利	(125)	-	(125)	(91)	(1)	(92)
本年度服務成本	264	-	264	253	-	253
利息成本	271	-	271	251	-	251
精算(收益)/虧損	790	(2)	788	859	(3)	856
於12月31日	8,577	1	8,578	7,311	3	7,314

帳項附註

49 界定福利退休計劃責任(續)

D 計劃資產的變動

集團及公司

百萬港元	2007			2006		
	退休金計劃	RBS	總計	退休金計劃	RBS	總計
於1月1日	6,906	12	6,918	5,899	13	5,912
集團向計劃作出的供款	152	-	152	166	-	166
成員向計劃作出的供款	66	-	66	65	-	65
由計劃支付的福利	(125)	-	(125)	(91)	(1)	(92)
計劃資產預期回報	416	-	416	357	-	357
精算收益/(虧損)	514	-	514	510	-	510
於12月31日	7,929	12	7,941	6,906	12	6,918

E 於綜合損益表確認的開支如下：

百萬港元	2007			2006		
	退休金計劃	RBS	總計	退休金計劃	RBS	總計
本年度服務成本	264	-	264	253	-	253
利息成本	271	-	271	251	-	251
計劃資產預期回報	(416)	-	(416)	(357)	-	(357)
已確認精算(收益)/虧損淨額	-	(1)	(1)	-	(1)	(1)
已確認開支	119	(1)	118	147	(1)	146
減：資本化數額	20	-	20	24	(1)	23
	99	(1)	98	123	-	123

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及有關費用一項內確認。

F 計劃資產實際回報

百萬港元	2007	2006
退休金計劃	930	867
RBS	-	-

G 於2007年12月31日所採用的主要精算假設(以加權平均數呈列)如下：

	2007		2006	
	退休金計劃	RBS	退休金計劃	RBS
於12月31日的貼現率	3.50%	3.00%	3.75%	3.50%
計劃資產的預期回報率	6.00%	2.50%	6.00%	2.75%
未來薪酬升幅	4.00%	4.50%	4.00%	4.00%

預期的計劃資產長期回報率是在考慮實際經驗、預期投資波幅及長期的通脹因素後決定。此外，亦根據整個投資組合，而並非個別資產類別的回報總和計算。數額只按歷史回報率計算，並沒有作出任何調整。

49 界定福利退休計劃責任(續)

H 歷史資料

集團及公司

退休金計劃

百萬港元	2007	2006	2005	2004	2003
已履行的供款責任現值	(8,577)	(7,311)	(5,974)	(5,456)	(4,277)
計劃資產的公允價值	7,929	6,906	5,899	5,365	4,638
計劃的盈餘/(虧絀)	(648)	(405)	(75)	(91)	361
計劃負債的經驗調整 — 收益/(虧損)	(556)	(464)	(98)	(154)	(178)
計劃資產的經驗調整 — 收益/(虧損)	514	510	119	243	560

RBS

百萬港元	2007	2006	2005	2004	2003
已履行的供款責任現值	(1)	(3)	(7)	(7)	(14)
計劃資產的公允價值	12	12	13	14	14
計劃的盈餘/(虧絀)	11	9	6	7	–
計劃負債的經驗調整 — 收益/(虧損)	1	3	(2)	5	7
計劃資產的經驗調整 — 收益/(虧損)	–	–	–	–	–

帳項附註

50 共同控制業務權益

於2007年12月31日，集團在已批出的物業發展項目方面擁有之共同控制業務如下。

地點/物業發展組合	土地用途	樓面建築	
		總面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
香港站	寫字樓/商場/酒店	415,894	已於1998 – 2005年分期落成
九龍站			
第一期	住宅	147,547	已於2000年落成
第二期	住宅	210,319	已於2002 – 2003年分期落成
第三期	住宅/過境巴士站	105,113	已於2005年落成
第四期	住宅	128,845	已於2003年落成
第五、六、七期	住宅/寫字樓/商場/酒店/服務式住宅/幼稚園	504,350	2006 – 2010年分期落成
奧運站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/室內運動場	309,069	已於2000年落成
第二期	住宅/商場/街市	268,650	已於2001年落成
第三期	住宅/幼稚園	104,452	已於2006年落成
青衣站	住宅/商場/幼稚園	292,795	已於1999年落成
東涌站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/酒店/幼稚園	361,531	已於1999 – 2005年分期落成
第二期	住宅/商場/幼稚園	255,949	已於2002 – 2008年分期落成
第三期	住宅/商場/街市/幼稚園	413,154	2002 – 2008年分期落成
坑口站	住宅/商場	142,152	已於2004年落成
調景嶺站	住宅/商場	253,765	已於2006 – 2007年分期落成
將軍澳站			
五十五b區	住宅/商場	96,797	已於2006年落成
五十七a區	住宅/商場	29,642	已於2005年落成
五十六區	住宅/酒店/商場/寫字樓	163,130	2011年
將軍澳八十六區			
第一期	住宅/商場/長者護理中心	139,840	2008年
第二期	住宅/幼稚園	310,496	2009 – 2010年分期落成
第三期	住宅/幼稚園	129,544	2012年
彩虹站泊車轉乘公共交通工具項目	住宅/商場	21,538	已於2005年落成

* 以入伙紙發出日期為準

集團就該等共同控制業務所持有的資產包括各地盤地基工程費用及有關的員工薪酬及一般開支、地價、物業發展權購入成本及利息開支。集團在每個物業發展組合的開支，以該物業組合的發展商所預付的款項沖銷，餘額視情況列於資產負債表的發展中物業或遞延收益(附註23)項下。於2007年12月31日，就共同控制業務所佔的發展中物業總額為19.61億港元(2006年：20.28億港元)，遞延收益總額則為4億港元(2006年：15.62億港元)。

截至2007年12月31日止年度，就該等工程確認的利潤為83.04億港元(2006年：58.17億港元)(附註8)。

51 重大關連人士交易

財政司司長法團受香港特區政府委託，持有公司約77%已發行股本，成為公司的最大股東。根據HKAS 24「關連人士的披露」，除政府與集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，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，並須於本帳項中另行申明。

董事局成員與執行總監會成員以及其關連人士(包括其關係密切的家庭成員)，亦被視為集團的關連人士。集團與該等人士之間的交易，均須於本帳項中另行申明，惟有關交易涉及董事局成員或其關連人士，而該董事局成員於投票時棄權，則另作別論。

集團在過往年度與關連人士訂立的重大交易而於本年度仍然生效者包括：

A 於1995年7月5日，公司就機場鐵路的建造與政府簽訂機場鐵路協議，當中除訂明東涌綫及機場快綫的設計、建造及經營準則外，尚包括批地予公司作物業發展的條文(附註23)。

B 於1998年11月4日，公司就將軍澳支綫的設計、建造、融資及經營，以及批授在鐵路沿綫作商住物業發展用途的土地，與政府簽訂將軍澳支綫項目協議。

C 於2000年6月30日，即就《地下鐵路條例》而言的指定日期，公司獲批予一項專營權，初步為期50年，以經營現有地下鐵路，以及經營及建造任何鐵路支綫。同日，公司與政府簽訂一項營運協議，詳列根據該專營權在設計、建造、維修及經營方面的條文。根據該營運協議條款，倘符合若干資本性開支要求，公司的專營權每次可獲延長50年，而無需支付任何費用及更改專營權條款。該營運協議亦規定，政府將於專營權延期時按當時土地政策所規限下，與公司就地下鐵路訂立的協議作出若干相應修訂，包括以象徵式費用延長不同鐵路綫租約及土地租約的期限。由2007年12月2日起，該營運協議被另一份新的營運協議取替，詳情見下述附註51I。

D 於2000年7月14日，公司接獲政府發出的函件，表示政府同意將公司若干土地權益延期，與公司原定的50年專營權同時終止。此外，於2007年8月3日，政府至函九鐵公司確認，待獲得有必要的批准後，九鐵公司若干土地權益(受服務經營權所規範)的期限將會延長，使其與經營權有效期在同一時間完結。

E 於2002年7月24日，公司與政府訂立一份協議，具體訂明迪士尼綫的設計、建造、融資及經營準則。有關迪士尼綫項目的融資，政府已同意透過政府放棄收取有關其所享有的現金股息權益而提供。該項承諾的財政資助計劃已經在2004年完成。迪士尼綫已於2005年6月竣工及於2005年8月1日投入運作。

F 於2003年11月19日，公司與政府訂立一份正式項目協議，根據政府所授由2003年12月24日起為期30年的專營權，按建造、營運及轉讓的模式發展東涌纜車系統及位於大嶼山昂平的主題村。此項目已完成並於2006年9月18日開始服務。

G 於2005年1月24日，公司接納政府的邀約，以經評定的地價23.19億港元連同公司與政府將簽訂修訂書內列明的其他附帶條款及條件，允許公司進行位於將軍澳市地段七十號八十六區地盤F的發展建議。於2005年2月8日獲批發展項目後，協定地價已悉數支付，其中公司支付一半的地價，即11.6億港元。

H 於2005年7月18日，公司與機場管理局就獲得地鐵站支綫工程及相關鐵路設施訂立一項工程協議，以向香港國際機場在建中的翔天廊提供服務。此項目已於年度內完成並於2007年2月28日開始服務。有關該工程的詳情見附註22B。

年內，集團有下列重大關連人士交易：

I 因應兩鐵合併，公司在附註51C所述的現有營運協議的基礎上，與政府訂立新的營運協議(「新營運協議」)，此協議乃以於指定日期，公司在《香港鐵路條例》下的現有專營權擴展至覆蓋現有地鐵系統以外的鐵路，由指定日期起最初為期50年(「經擴大專營權」)。新營運協議詳列在經擴大專營權下之鐵路設計、建造、維修及經營。根據新營運協議的條款(及港鐵條例)，倘符合若干資本性開支要求，公司的專營權每次可獲延長50年(由延長之日起計)而毋須支付任何費用及更改專營權條款。新營運協議包含公司在電力供應、控制中心、環境狀況監測、向香港警務處提供空間、向運輸署通報若干事故、營運時間及服務能力、服務表現要求、顧客服務目標及安全管理方面的責任。新營運協議亦訂立有關批授香港新鐵路項目的框架，並引入票價調整機制。新營運協議詳載於有關召開股東特別大會以批准兩鐵合併的致股東通函內。

帳項附註

51 重大關連人士交易(續)

J 除上文附註51I所載的新營運協議外，公司亦與九鐵公司及政府就兩鐵合併訂立下列主要協議：

(i) 合併框架協議 — 載有兩鐵合併的整體結構及若干細節的條文，包括完善整合的轉車計劃、公司管治、若干僱員安排、實施若干票價下調、有關物業組合的付款、有關制定物業單位生產量及評估地價金額的安排、九鐵公司的跨境租約的處理、沙田至中環綫的安排，以及就第三方在合併前及合併後的若干索償的責任分配；

(ii) 服務經營權協議 — 載有服務經營權安排的條文，包括授予進入、使用及營運經營權財產的權利以及進入及使用若干九鐵公司土地的許可權；服務經營權條款；於經營權屆滿時歸還九鐵公司系統的安排；公司按指定標準提供原九鐵公司服務；最初及年度付款責任；公司對未來經營權財產(額外經營權財產)的法定及實益所有權；以及歸還額外經營權財產時九鐵公司支付補償的機制；

(iii) 買賣協議 — 訂明公司向九鐵公司收購若干資產及合約所依據的條款；

(iv) 九龍南綫項目管理協議 — 訂明公司獲九鐵公司委任管理九龍南綫項目的設計及建造，從而收取約7.108億港元的管理費，及倘若九龍南綫較原定時間提早及以低於預算的成本完成，可另獲發最高達1.1億港元的獎勵金所依據的條款。公司本身將不會建造九龍南綫或承擔其工程成本。九龍南綫通車後將成為服務經營權的一部分；

(v) 西鐵代理協議 — 訂明公司擔任九鐵公司代理，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務所依據的條款；

(vi) 美國跨境租約承擔協議及美國跨境租約分配協議 — 訂明公司承諾與九鐵公司共同及分別履行九鐵公司在各跨境租約下的責任，並劃定和分配與跨境租約有關風險的義務及責任所依據的條款。公司與該等協議有關的承擔詳載於附註52E；

(vii) 外判協議 — 訂明公司在兩鐵合併後向九鐵公司提供若干財務及行政服務，從而向九鐵公司收取1,980萬港元的年度費用所依據的條款；及

(viii) 物業組合協議 — 列載有關於收購物業組合的安排。該等安排包括九鐵公司向公司轉讓若干物業、公司根據買賣協議透過收購九鐵公司若干附屬公司而購入若干物業、政府向公司授予若干物業的租約及該等授予生效前的相關過渡安排、公司管理若干發展用地以換取大致相當於有關發展項目所得利潤的費用，以及授予公司若干潛在發展用地。

以上文件各自的詳細說明載於董事局報告書「關連交易」一段內。

於2007年6月8日，立法會通過《兩鐵合併條例》，於指定日期生效。《兩鐵合併條例》修訂了九鐵條例及港鐵條例，為兩鐵合併及公司在一個專營權下營運地鐵鐵路、九鐵鐵路及其他鐵路提供必要的法律框架，以及令九鐵公司與公司得以訂立上文附註51J(ii)所述的服務經營權協議。

K 在建造多項鐵路工程的過程中，有部分重要工程屬於政府或若干關連人士所承辦的基建工程範圍內。該等工程已委託予政府及其關連人士承辦，並根據建築證明書按實際完成進度支付有關開支。另一方面，政府及其若干關連人士又與公司簽訂委託協議，委託承辦其他多項基建工程，並同樣根據經核實的已完成工程進度支付有關開支。有關於2007年12月31日的已付款項、應收款項及應付款項的詳情，分別載列於附註22、36及41。

L 公司在日常業務中與無控制權附屬公司之間的商業交易詳情，於附註26披露。

M 集團支付予董事局成員及執行總監會成員的酬金詳情，見附註7A。此外，執行總監會成員根據公司的認股權計劃獲授予認股權。該等董事認股權之條款詳情於附註7B及董事局報告書中「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段中披露。其計入損益表的酬金總額概括如下：

百萬港元	2007	2006
短期僱員福利	50.6	44.5
離職後福利	1.5	2.4
股份補償福利	6.5	6.5
	58.6	53.4

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內。

51 重大關連人士交易(續)

N 年內，已向政府支付的股息如下：

百萬港元	2007	2006
已付現金股息	765	777
以股代息而配發的股份	1,025	990
	1,790	1,767

O 於2008年2月6日，公司與政府訂立初步項目協議，進行西港島綫的批核前活動。根據該協議，公司將獲支付4億港元以進行鐵路工程的詳細設計，進行所有必要的土地堪察，就鐵路工程建造合約進行招標及審批，並提供配套及其他支援服務。

52 承擔

A 資本性承擔

(i) 於2007年12月31日未償付而又未在帳項內提撥準備的資本性承擔如下：

集團

百萬港元	車務運作	鐵路支綫 項目	物業項目 及管理	海外項目	總計
2007					
已核准但尚未簽約	916	-	68	-	984
已核准及已簽約	547	152	377	633	1,709
	1,463	152	445	633	2,693
2006					
已核准但尚未簽約	476	-	428	5	909
已核准及已簽約	353	325	676	72	1,426
	829	325	1,104	77	2,335

公司

百萬港元	車務運作	鐵路支綫 項目	物業項目 及管理	總計
2007				
已核准但尚未簽約	889	-	68	957
已核准及已簽約	547	152	377	1,076
	1,436	152	445	2,033
2006				
已核准但尚未簽約	476	-	428	904
已核准及已簽約	353	325	676	1,354
	829	325	1,104	2,258

已核准但尚未簽約的數額包括無需工程合約的工程成本，如員工薪酬、一般費用及資本化利息支出。

帳項附註

52 承擔(續)

A 資本性承擔(續)

(ii) 車務運作方面的承擔包括：

集團及公司

百萬港元	改善及 更新工程	購置物業、 機器及設備	總計
2007			
已核准但尚未簽約	905	11	916
已核准及已簽約	538	9	547
	1,443	20	1,463
2006			
已核准但尚未簽約	454	22	476
已核准及已簽約	349	4	353
	803	26	829

B 經營租賃費用承擔

於2007年12月31日，集團主要持有寫字樓、員工宿舍、巴士車廠及一個位於北京的購物中心的經營租賃合約。根據不可取消的經營租賃而應付的未來最低租金總額如下：

百萬港元	集團		公司	
	2007	2006	2007	2006
在1年內應付的費用	67	53	17	5
在1年至5年內應付的費用	228	250	13	5
	295	303	30	10

上述款項包括租用有關建造工程的寫字樓及員工宿舍的2,400萬港元(2006年：200萬港元)，當中大部分均須進行租金檢討。集團有權在有關北京的購物中心租賃期的首5年內(由2006年4月起計算)以預定價格購買該購物中心，或於第5年租賃期完結後支付業主賠償金以免除除租的責任。另外，集團為支付予北京銀座Mall購物中心業主季度租金而向一銀行取得1,250萬元人民幣的擔保。

C 有關物業管理合約的負債及承擔

往年，集團與物業發展商攜手於鐵路車廠及沿綫車站上蓋或毗鄰發展物業。根據大部分的物業發展協議，集團在物業落成後可保留其管理權。集團以物業管理人的身份，與外界承包商簽訂服務合約，由承包商提供保安、清潔、維修及其他服務予公司所管理的物業。該等合約的責任，主要由集團承擔；但任何與合約有關的開支，會由受管理物業的業主及租戶償付予集團，補償的款項會在收取管理費後儘快撥出。

於2007年12月31日，集團就此等工程及服務有尚未償還的負債及未履行的合約共值9.69億港元(2006年：7.73億港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用9.89億港元現金(2006年：7.88億港元)，用以應付工程與服務開支。

D 重大財務擔保合約

公司向其附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券之投資者提供擔保(附註38D)，於2007年12月31日的金額約為118.12億港元(名義金額)。發行該等債券的所有款項已借予公司，並已於公司的資產負債表內記入其主要負債。

集團提供備用信用證給租賃交易投資者(附註19)以保證集團能支付因交易提前於到期日終止而產生的額外金額。於2007年12月31日，該等備用信用證總額約為9,500萬美元(7.43億港元)。

52 承擔(續)

E 美國跨境租約協議

因應2007年12月的兩鐵合併，公司就九鐵公司於1998年至2003年期間與其跨境租約交易對手訂立有關若干財產及設備(「跨境租約財產」)的跨境租約簽署多項協議(「美國跨境租約承擔協議」)。根據美國跨境租約承擔協議，公司承諾與九鐵公司共同及分別履行九鐵公司在各跨境租約下的責任。

此外，公司與九鐵公司訂立美國跨境租約分配協議，在公司與九鐵公司之間劃定及分配與跨境租約有關風險的權利、義務及責任。一般而言，公司負責營運事務，例如跨境租約財產的維修、保養及保險，而九鐵公司則承擔所有其他責任，包括支付定期租金及與抵押有關的債務。儘管有此責任分配，公司名義上須共同及分別地就九鐵公司一旦未有履行在跨境租約下的責任而向跨境租約交易對手負責。

九鐵公司及香港政府同意向公司補償其在妥善及適當地履行在跨境租約下的責任所產生的合理成本(除非該等成本在任何情況下都會產生)。此外，九鐵公司同意補償公司因九鐵公司未有履行跨境租約下的責任或違背其就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

公司已同意向香港政府及九鐵公司補償因公司違背就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

F 服務經營權

根據兩鐵合併，在經營權有效期內，公司須根據服務經營權協議向九鐵公司作出每年定額付款7.5億港元。此外，由指定日期起3年後開始，公司須根據九鐵系統所得超出若干額度的收入向九鐵公司作出每年非定額付款。再者，根據服務經營權協議，公司須於服務經營權有效期內負責九鐵系統的保養、維修、替換及/或升級及於經營權有效期屆滿時交還九鐵系統。

G 在中國的投資

(i) 投資於深圳市軌道交通四號綫(「深圳四號綫」)

於2004年1月，集團與深圳市人民政府簽訂原則性協議，以建設、營運及轉移的項目形式建造深圳市軌道交通四號綫二期和營運四號綫全綫30年。在2005年5月，集團與深圳市人民政府草簽項目的特許經營協議，此項目必須獲得中央政府批准。

深圳四號綫為全長21公里的城市鐵路，從深圳市皇崗至龍華新市鎮，形成深圳市經濟特區主要的南北鐵路幹綫。當深圳四號綫二期完工後，一期和二期均由公司在深圳市成立的附屬公司營運。此項目的總投資預計為60億元人民幣(64億港元)，將由集團的24億元人民幣(26億港元)股本及餘額由人民幣銀行貸款提供。

包括設計及招標之籌備工作現正進行，而擴大試驗段工程亦已開展。於2007年12月31日，此項目所產生的成本6.7億港元(2006年：2.82億港元)已予以資本化並撥作遞延開支，集團就此項目的其他合約承擔總值6.33億港元(2006年：7,700萬港元)。根據原則性協議及深圳市發展和改革局的批文，倘若此項目不獲中央政府批准，深圳市政府會就集團所支付的部分項目相關成本作出回購安排。

(ii) 投資於北京地鐵四號綫項目(「北京四號綫」)

於2004年12月，集團與北京市人民政府的兩間附屬公司，北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司簽訂原則性協議，成立公私合營公司合作投資北京四號綫項目，此項目涉及北京四號綫的投資、建設及營運，為期30年。於2005年9月，公私合營公司項目獲得中央政府的批准。該公私合營公司—北京京港地鐵有限公司，已完成所有註冊程序，並於2006年1月取得營業執照。於2006年4月，公私合營公司與北京市人民政府簽署特許經營協議。

北京四號綫為全長29公里的地鐵綫，從馬家樓站至龍背村站，形成貫穿北京城區南北軌道交通主幹綫。北京四號綫項目總投資預計為153億元人民幣(163億港元)，其中70%由北京市人民政府承擔，提供的資金主要用作徵地拆遷及土木建造工程。公私合營公司的投資總額為46億元人民幣(49億港元)，佔項目總投資額30%，主要提供資金用作機電設備及列車。集團和北京首都創業集團有限公司各自擁有公私合營公司49%的權益，而北京市基礎設施投資有限公司則擁有餘下2%的權益。公私合營公司負責營運及維修北京四號綫，為期30年。公私合營公司的註冊資本為14億元人民幣(15億港元)，其中集團提供及擁有6.76億元人民幣(7.22億港元)。於2007年12月31日，集團已注資2.03億港元於公私合營公司中，佔集團承諾投資的註冊資本約30%。除資本外，公私合營公司的投資會採用由中國工商銀行及國家開發銀行提供的無追索權銀行貸款。

列車和相關機電設備合約的招標已大致完成，已批出合約共64份，機器設備生產亦已在進行中。於2007年12月31日，公私合營公司就有關已批出的合約之未償付資本性承擔總額約為23億元人民幣(25億港元)(2006年：19億港元)。

帳項附註

52 承擔(續)

H 在歐洲的投資

於2007年7月2日，集團與Laing Rail Limited各佔50%股權的London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)(前稱MTR Laing Metro Limited)成功獲得營運大倫敦地區的London Overground鐵路服務的專營權，由2007年11月11日開始為期7年，其後可選擇續期兩年。London Overground乃一包括5條路綫的半圓形網絡，服務倫敦的西部、北部及東部；該鐵路也是2012年奧運會的主要幹綫。London Overground全長107.2公里。

根據LOROL與Transport for London(「TfL」)訂立的專營權協議條款，LOROL向TfL作出1,500萬英鎊的履約保證，由其母公司(即公司及Laing Rail Limited)通過母公司擔保的方式共同及分別作出彌償保證。如專營權因未有履約而提前終止，則TfL可要求沒收保證金。

於2007年10月23日，公司及Laing Rail Limited與LOROL訂立信貸協議。該項信貸分為兩部分：(i)400萬英鎊的無抵押浮息優先貸款，利息按英倫銀行不時公布的基礎利率加年利率2.5%計算，最後償還日期於2008年；及(ii)500萬英鎊的無抵押定息後償貸款，利息按年利率11%計算，最後償還日期為根據專營權協議內London Rail Concession之營運期限屆滿日或提前終止協議日兩者中較早者。貸款人各分擔50%的信貸承諾。

53 結算日後事項

A 於2007年10月，特區行政長官在2007/08年度施政報告中宣布，建議於2008/09年財政年度降低利得稅率1個百分點至16.5%。在2008年2月27日，財政司司長在2008/09年度的財政預算案中確實這項減稅建議。倘若立法會批准並正式採納這新修訂稅率，公司於2007年12月31日的累計遞延稅項負債將會減少7.19億港元至118.55億港元。

B 於2008年3月11日，政府宣布由公司就沙田至中環綫及伸延至黃埔的觀塘延綫作進一步的規劃及設計。沙田至中環綫路綫將會以公司於兩鐵合併所提出的方案為基礎，首期由大圍至紅磡段預計於2015年通車，而次期由紅磡至中環段則預計於2019年通車。公司會繼續與政府磋商以服務經營權方式營運這沙田至中環綫。觀塘延綫預期於2015年通車。公司將以擁有者的方式與政府磋商項目的實施細節，並建議以物業發展權來填補資金的差額。

54 會計估計及判斷

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：

(i) 物業、機器及設備的估計可使用年限及折舊

集團依據各類物業、機器及設備的設計年限、擬訂資產維修計劃及實際使用經驗，估計其可使用年限。折舊是以足以攤銷其原值或估值的比率按其估計可使用年限(附註21)以直綫法計算。

(ii) 長期資產減值

集團在每個結算日根據附註2H(ii)所載會計政策檢討其長期資產，以確定是否出現減值跡象。在分析已識別的潛在減值時，集團依據管理層指定可以反映當時市場對貨幣時間價值的評估及資產特定風險的稅前貼現率，預測資產的未來可收回的現金流量。

(iii) 退休金成本

集團聘請獨立專業估值人士，每年評估集團退休金計劃的精算狀況。集團對該等計劃的界定福利部分承擔的責任及開支之釐定取決於公司提供的若干假設及因素，該等假設及因素於附註48A(iii)及48B披露。

(iv) 物業發展收入確認

物業發展利潤的確認需要管理層對項目在完成時作出最終成本的估計，若屬攤分物業，則須估計物業於確認時的公允價值。於估計項目完成時的最終成本時，公司會考慮獨立合資格測量師報告、有關過往銷售及市場推廣成本的經驗以及當時市況，而於釐定攤分物業的估計公允價值時，則依據專業合資格估價師的報告。

(v) 待售物業

集團的待售物業按原值或結算日的可實現淨值(附註31)估值。在進行評估物業的可實現淨值(即估計售價減去出售物業時產生的成本)時，集團聘用獨立專業估價師評估物業的市值，並根據以往經驗及參照一般市場實務，估計出售及持有該等物業的成本。

54 會計估計及判斷(續)

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：(續)

(vi) 給予物業發展商的免息貸款

集團給予發展商的免息貸款之公允價值是按提供貸款時之市場利率貼現該貸款的現值作出估計。

(vii) 投資物業估值

投資物業估值要求管理層採用與估值有關的各項假設及因素。集團聘用獨立專業合資格的估價師，依據於採納前與估價師協定的該等假設，對其投資物業進行年度評估。

(viii) 專營權

集團現時經營所依據的專營權允許其營運集體運輸鐵路系統至2057年12月1日。根據與政府所訂立營運協議規定的條款，公司認為其擁有合法權利，可於每次專營權有效期(附註511)屆滿時，將專營權延長50年。集團有關延長至2057年以後的若干資產使用年限的折舊政策(附註21)是基於此基準訂定。

(ix) 所得稅

公司於以往年度在報稅表中採納的若干處理方法尚待香港稅務局最終定案。公司已遵循在該等報稅表中採納的稅務處理方法，評估其於2007年帳項中的所得稅及遞延稅項，而該等方法可能與日後的最終結果有所不同。

(x) 項目撥備

集團設立項目撥備，以清償可能因重大建築合約而常見的時間延誤、額外成本或其它不可預見情況產生的估計索償。索償撥備由合資格專業人士依據對集團在各合約下負債的評估而預計，可能與實際償付的索償額有所不同。

(xi) 遞延開支

根據附註2J(i)所披露，當建議鐵路的工程處於詳細研究階段，並已原則上獲董事局成員批准進行時，集團會將項目的工程費用予以資本化並撥入遞延開支。該等決定牽涉董事局的判斷，這些判斷與建議工程的最終結果或有不同。

(xii) 財務衍生工具及其他財務工具的公允價值

在確定財務工具的公允價值時，集團會按判斷選用不同的計量方法，以及基於每個結算日的市況作出假設。對於不在活躍市場買賣的財務工具，其公允價值基於貼現現金流量估值法，即利用類似財務工具合適的現有市場利率或外匯匯率，貼現未來合約現金流量。

(xiii) 服務經營權負債

釐定服務經營權負債的現值時所採用的貼現率為公司的長期新增借貸成本，此項成本乃經過適當考慮公司現時的定息借貸成本、未來的利率及通脹趨勢，於服務經營權開始時作出估計。

B 應用集團會計政策時的主要會計判斷

(i) 撥備及或有負債

當集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，集團便會就該時間或數額不定的負債計提撥備。當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債。截至2007年12月31日，集團認為並無可予披露的或有負債，因為集團並無出現可能導致含有經濟效益的重大資源外流的未決訴訟或負有潛在責任的事件。

(ii) 無控制權附屬公司

公司將八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)視為無控制權附屬公司。在決定集團是否對該等附屬公司有控制權時，公司會考慮八達通控股的股東協議所賦予的投票權及其對八達通控股之董事局所作出的決定是否有實際影響力。截至2007年12月31日止年度，儘管集團擁有八達通集團57.4%權益，但其於八達通集團董事局的投票權維持在49%。因此，八達通集團之公司在集團帳項被視為無控制權附屬公司處理。

帳項附註

55 截至2007年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新會計準則及詮釋的可能影響

香港會計師公會頒布數項修訂、新準則及詮釋，該等修訂、新準則及詮釋於截至2007年12月31日止年度仍未生效，且仍未在本帳項採納。集團認為下列新準則將適用於集團日後帳項。

	於下列日期或之後開始的會計期間生效
HKFRS 8「經營類別」	2009年1月1日
HK(IFRIC) 詮釋13「顧客優惠計劃」	2008年7月1日
HK(IFRIC) 詮釋14「HKAS第19號—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」	2008年1月1日

集團正在評估該等新準則及詮釋於首次應用期間的影響，至今認為採納HKFRS 8或會導致新增或經修訂的披露以及帳項呈列上的轉變；而採納HK(IFRIC) 詮釋13或會對集團的經營業績及財務狀況造成影響。然而，採納HK(IFRIC) 詮釋14相信不會對集團的經營業績及財務狀況造成重大影響。

56 帳項核准

本帳項已於2008年3月11日經董事局核准。

專用詞彙

機場快綫	博覽館站與香港站之間的列車服務
指定日期或第一日或合併日期	2007年12月2日，兩鐵合併完成之時
公司章程細則	公司的組織章程細則
董事局	公司的董事局
巴士	支援西鐵綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務
公司或港鐵或地鐵	香港鐵路有限公司(前稱地鐵有限公司)，於2000年4月26日根據香港法例第32章《公司條例》註冊成立的公司
中央證券登記	香港中央證券登記有限公司
過境服務或過境	目的地/起點為羅湖及落馬洲站的列車服務
顧客服務目標	根據營運協議每年公布的表現目標
董事及董事局成員	董事局成員
本地鐵路服務	地鐵綫及九鐵綫的統稱
財政司司長法團	根據香港法例第1015章《財政司司長法團條例》成立的單一法團
政府	香港特區政府
集團	公司及其附屬公司
聯交所	香港聯合交易所有限公司
香港或香港特區	中華人民共和國香港特別行政區
綜合港鐵系統	地鐵系統及九鐵系統的統稱
城際客運服務	香港與中國內地若干主要城市例如廣州、北京及上海之間的城際客運服務
利息保障倍數	未計折舊及攤銷前經營利潤除以未扣除資本化利息前的利息及財務開支及給予物業發展商貸款的利息收入總額
九鐵公司	九廣鐵路公司
九鐵綫	東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫的統稱
九鐵系統	九鐵綫、過境服務、輕鐵、巴士及城際客運服務的統稱
輕鐵	服務新界西北部的輕鐵系統
上市規則	聯交所證券上市規則
內地或中國內地	中華人民共和國
地鐵綫	觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫及迪士尼綫的統稱
香港鐵路條例	香港法例第556章《香港鐵路條例》(前稱《地下鐵路條例》)
地鐵系統	地鐵綫及機場快綫的統稱
淨負債權益比率	資產負債表的貸款、融資租賃債務、銀行透支及服務經營權負債扣除現金及現金等價物佔公司股東應佔權益的百分率
營運協議	公司與政府於2000年6月30日就地鐵系統於合併前期間的營運而訂立的協議，及於2007年8月9日就綜合港鐵系統於兩鐵合併後的營運而訂立的新協議
經營毛利率	未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤佔營業額的百分率
普通股	公司股本中每股面值1.00港元的普通股
合併後或兩鐵合併後	2007年12月2日至2007年12月31日的期間
合併前或兩鐵合併前	2007年1月1日至2007年12月1日的期間
兩鐵合併或合併	地鐵及九鐵公司鐵路營運的合併及地鐵向九鐵公司收購若干物業權益，詳情載於兩鐵合併通函中 兩鐵合併已於2007年12月2日完成
兩鐵合併條例草案或《兩鐵合併條例》	兩鐵合併條例草案指獲香港立法會於2007年6月8日通過有關兩鐵合併的草擬法例，其後成為《兩鐵合併條例》(2007年第11號條例)
兩鐵合併通函	就兩鐵合併於2007年9月3日向公司股東寄發的通函
平均股東應佔權益回報率	公司股東應佔利潤佔期初及期末公司股東應佔權益平均數的百分率
證交會	美國證券交易委員會
服務經營權	九鐵公司根據服務經營權協議授予公司的服務經營權及特許，詳情載於兩鐵合併通函中
服務質素指標	顧客對地鐵綫及機場快綫所提供服務的滿意程度的量度指標，乃以服務屬性(不包括車費)於客戶研究中所佔相關重要性釐定

股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港，皇后大道東183號

合和中心1712至1716室

香港中央證券登記有限公司

電話：+852 2862 8628 傳真：+852 2529 6087



香港鐵路有限公司
香港九龍灣
德福廣場港鐵總部大樓
香港郵政總局信箱9916號
電話：+852 2993 2111
傳真：+852 2798 8822

www.mtr.com.hk

(股份代號：66)