

# 邁進 新紀元

財務摘要報告 2007



本2007年度財務摘要報告取材於港鐵2007年度年報，因而僅提供港鐵2007年度年報所載資料及詳情的概要。上述兩份文件(英文版及中文版)均可在本公司的網站(網址為[www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk))閱覽。

閣下如欲免費取得2007年度年報的印刷本，可致函本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司或本公司的公司事務部，其詳細資料載於本財務摘要報告第69頁。

## 目錄

2	公司概覽
4	主席函件
8	行政總裁回顧及展望
17	主要數據
18	執行總監會管理報告
18	– 鐵路營運
19	– 車站內商務及鐵路相關業務
20	– 物業及其他業務
22	– 香港網絡拓展
23	– 海外拓展
24	– 人力資源
24	– 財務回顧
28	十年統計數字
30	公司管治報告書
40	薪酬報告書
43	董事局及執行總監會成員
47	董事局報告書
56	綜合損益表
57	綜合資產負債表
58	財務摘要報表附註
68	核數師就財務摘要報告的聲明
69	主要股東資料

閣下可隨時選擇收取財務摘要報告或年報的印刷本或依賴在本公司的網址刊載的該等文件的網上版。閣下亦可隨時選擇 (a) 收取財務摘要報告以代替年報或收取年報以代替財務摘要報告及 (b) 只收取本公司的財務摘要報告或年報的英文版或只收取其中文版或同時收取其英文版或中文版。即使閣下先前曾向本公司表達相反的意願，仍可作出上述選擇。閣下如欲更改閣下就此等事宜作出的選擇，可以書面形式通知本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，其詳細資料載於第 69 頁。

閣下如已選擇依賴在本公司的網址刊載的財務摘要報告及年報的網上版或於閱覽等文件時遇到困難，可以書面形式索取該等文件的印刷本；本公司將於收到閣下的書面要求後盡快把該等文件的印刷本免費寄予閣下。如欲索取該等文件的印刷本，請致函本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司。

# 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。





## 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

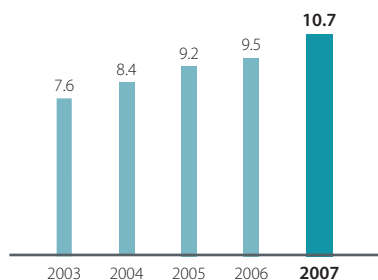
- 於12月2日的指定日期順利完成兩個鐵路網絡的整合，並由當日起調低票價
- 超越兩鐵合併前營運協議所定的營運表現水平及顧客服務目標，兩鐵合併後的新營運協議於指定日期開始生效
- 顧客對我們的服務質素及車費的滿意程度維持在高水平
- 我們的鐵路資產管理蜚聲國際，榮獲Gold Asset Management Excellence Award及Steve Maxwell Leadership Award

#### 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

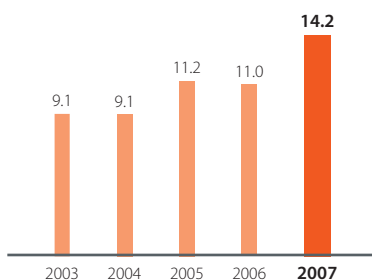
十億港元



## 未計折舊及攤銷前經營利潤

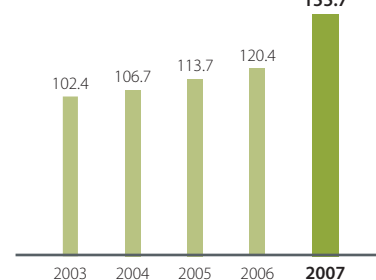
(計入物業發展利潤)

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。

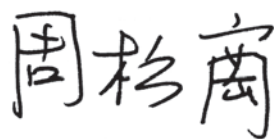
然而，由於票價調低及九鐵系統的經營毛利率較低，2008年的經營毛利率預期會下降。車站內商務及鐵路相關業務將受惠於香港經濟增長及紅磡、羅湖及落馬洲免稅店租賃的全年利好影響。然而，由於盈利較低的第三代流動電話服務進一步取代第二代流動電話服務，公司的電訊業務將持續受壓。

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區站的利潤入帳，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 <sup>#</sup>	2006	增/(減) 百分率
<b>財務摘要</b> 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
<b>財務比率</b> 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
<b>股份資料</b>			
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
<b>營運摘要</b>			
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 <sup>^</sup>	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%。

<sup>#</sup> 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。

<sup>^</sup> 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。

# 執行總監會管理報告

## 鐵路營運

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。

### 乘客量

年內，計入由12月2日的兩鐵合併效應，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。車費收入增加5.1%至62.13億港元。

機場快綫乘客量上升6.3%至1,020萬人次。由12月2日至年底，羅湖及落馬洲過境服務方面，全年乘客量錄得820萬人次。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、城際客運及巴士服務在兩鐵合併後期間的總收入為2.47億港元。

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%。

### 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。我們推出多個車站活動和服務推廣，包括推出地鐵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。

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」，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，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。

珠江三角洲的經濟蓬勃發展，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。過境服務方面，我們為推廣落馬洲站，為乘客提供新年及春節假期免費試搭。

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。

### 服務表現

在充滿轉變的時代，維持良好服務表現至關重要。在2007年，兩鐵合併前，地鐵系統的服務表現完全超越政府在各方面規定的最低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。綜合網絡由2007年12月2日至年底的合併後期間的服務水平，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的「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。



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年標準借鑑報告，公司繼續取得領先地位。

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」。公司的鐵路資產管理同樣蜚聲國際，在2007年國際資產管理會議上榮獲澳洲的Asset Management Council及Maintenance Engineering Society頒發Gold Asset Management Excellence Award。

### 提升服務

公司繼續加強列車服務及鐵路網絡基建設施。

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。

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入口亦已

啟用。西鐵綫的屯門站將興建3條行人天橋，以加強連接鄰近的乘客交通交匯處及位於河傍街的新住宅發展項目。

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。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。

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。

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。

### 生產力

公司繼續以提高效率及生產力作為優先處理的工作之一。在3月份，公司成功將地鐵綫78列列車中的469個交流發電機更換為先進的靜流逆變器，每年節省770萬港元的能源，並降低噪音水平。東鐵綫列車亦展開靜流逆變器更換工程，計劃於2010年完成，估計每年可節省能源成本510萬港元。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。

## 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2007年12月2日至年底兩鐵合併的效應，公司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

隨著乘客量上升及推出嶄新的廣告形式，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)。

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。5月底，公司亦於觀塘綫、港島綫、荃灣綫、東涌綫及將軍澳綫車站的客務中心為香港房屋委員會公屋租戶推出租金繳付服務。

## 執行總監會管理報告

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，在年底，公司車站內及車廂內廣告媒體數目分別為20,564及27,011個。

### 車站零售

由於租金及零售銷售額增長，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)。

年內，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。

### 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)。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，繼續影響公司的業務。然而，公司旗下的固網服務供應商TraxComm Limited錄得較高收入及提供頻寬服務逾220千兆，較2006年年底增加40%。

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。公司與一間電訊營辦商合作，在合併後網絡的20個車站為乘客提供無線上網服務。

由兩鐵合併日起，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，而我們現有的光纖網絡覆蓋面由156公里增至324公里，帶來發展跨境業務的潛力。

## 物業及其他業務

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%。

### 貨運服務

隨著兩鐵合併，公司接手九鐵公司相對規模較小的過境貨運經營權。該項業務包括貨物儲倉及躉船停泊位等配套服務；及集裝箱、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

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，並取得進展。該等服務於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。

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。

上海地鐵九號綫的項目管理諮詢工作繼續進行以及項目一期(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。

### 物業發展

本年度的物業發展利潤增至83.04億港元，主要來自機場快綫及將軍澳綫發展項目的利潤攤分及新開幕的九龍站圓方商場、東涌藍天海岸和映灣園確認的遞延收入。

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·紅及城中駅再次推售，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、調景嶺站城中區及東涌藍天海岸最後一期發展均已獲發入伙紙。

在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旗下的附屬公司，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投得日出康城第三期項目，可興建最多達1,648個住宅單位。

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。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。

本公司致力不斷提升旗下商場及其他投資物業的質素，把握香港強勁的經濟。續租和新租的租金較之前有平均21.7%的升幅。

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%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。許多初次進軍香港市場的品牌和商戶在這裏開設旗艦店。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。

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，使公司在香港的物業管理組合中的住宅單位總數於2007年年底達71,851個。

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。

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，而現時在內地管理的樓面面積達820,254平方米。

## 執行總監會管理報告

### 其他業務

#### 「昂坪360」

大嶼山「昂坪360」纜車及相關主題村，從2006年9月至2007年6月期間已載客超過150萬人次。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。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。經過多輪嚴密的調查及測試後，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。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。

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。

## 香港網絡拓展

2007年是一個重要的里程年，我們為增強和擴大現有網絡，就多個項目進行規劃和建造。

### 網絡拓展

香港特區行政長官在其2007年10月的施政報告中，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，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。

### 進行中項目

作為新拓展項目的第一個，西港島綫取得了明顯的進展，包括於2007年10月根據鐵路條例刊憲，於2007年12月獲香港立法會(立法會)撥款4億港元進行設計，及於2008年2月簽訂初步項目協議。

九龍南綫為兩鐵合併的一部分，將連接現時東鐵綫與西鐵綫。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兩鐵合併的服務經營權之內。

### 新項目

南港島綫(東段)是一個中等容量的鐵路系統，將連接金鐘站和海怡半島，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的交匯處安排。政府其後要求公司展開初步規劃及設計工作。

政府於2008年3月11日宣佈由公司展開沙田至中環綫與及觀塘綫延綫至黃埔的進一步規劃和設計。全長17公里的沙田至中環綫，路綫以公司於兩鐵合併提出的方案為基礎，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。公司將繼續與政府磋商以服務經營權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。公司將以擁有者的方式與政府磋商該項目的實施細節。

就北環綫及高速鐵路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新高速全國城際鐵路網。北環綫將為西鐵綫提供過境連接，及於新界東北及西北之間提供一條新的鐵路走廊。



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。對西港島綫，政府已表示會採用撥款模式。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。第三種模式是兩鐵合併所用的服務經營權模式，即由政府(或九鐵公司)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。

### 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，路軌鋪設亦於2007年12月大致完成，而機電系統的安裝工程按進度預期於2009年竣工。

### 行人隧道及行人通道

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，而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。連接佐敦谷至九龍灣站的工程亦已於2007年年初展開。

## 海外拓展

公司的海外發展策略於2007年取得進展。公司與英國Laing Rail各佔半數股權的聯營公司London Overground Rail Operations Ltd (LOROL)奪得London Overground專營權，而北京地鐵四號綫項目的工程亦取得進展。與此同時，我們繼續在中國內地和歐洲探求商機。

### 中國內地

在北京，一間由港鐵公司持有49%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。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。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。

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。

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。

### 歐洲

公司在歐洲維持毋需投放大量資金的業務發展策略，在這個方針之下，公司與英國Laing Rail(現正被Deutsche Bahn group收購)各佔半數股權的聯營公司LOROL於6月奪得London Overground專營權及於11月接管該專營權。

根據該專營權，LOROL可在大倫敦區營運五條現有路線，為期7年，而Transport for London(TfL)可選擇將經營期延長兩年。專營權以成本為基礎，將於合約有效期內獲得約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，而LOROL最終將會管理網絡內78個車站中的55個車站。

### 人力資源

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。兩鐵合併帶來重大的機遇，讓我們實現「一間公司，一個團隊」。

於2007年，我們其中一項首要工作是籌備兩鐵合併，當中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。

公司定期印發內部通訊，提供有關重要里程碑及合併事宜的資料。員工亦能透過多個渠道了解合併的進展。公司亦為超過12,000名員工舉辦一系列文化融合作坊。

我們恪守對社區的服務承諾。年內，我們合共舉行了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。公司再度獲頒授「2007/08商界展關懷」標誌，以表揚公司對社會的貢獻。

為迎接新紀元的挑戰，公司於2007年特別加強培訓。公司舉辦一系列培訓課程，培養守望相助的工作文化。我們亦

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同理聆聽培訓課程，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，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。

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。

為培訓中國內地的鐵路專才，公司於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

#### 2007年財務業績回顧

##### 溢利與虧損

香港經濟表現強勁、公司業務繼續擴展，加上由12月2日至年底的兩鐵合併效應，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。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。顧問服務收入輕微減少3.0%至1.93億港元。

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。

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。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。

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。經營毛利率亦由2006年的54.5%增至55.3%。

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，主要包括來自調景嶺站城中區及奧運站君滙港的盈餘攤分，以及來自東涌站藍天海岸和映灣園及九龍站圓方的裝修工程的遞延收入。

未計折舊及攤銷的經營利潤增加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。

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。

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。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。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。

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。

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。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。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。固定資產總值增至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。

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。

發展中物業大幅增至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。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。

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。

應收帳項、按金及預付款項大幅增加至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。

## 執行總監會管理報告

未償還貸款總額由2006年的281.52億港元增加至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。

於年底，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。

應付帳項、應計費用及撥備由2006年的36.39億港元增加至54.12億港元，這主要由於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。

遞延收益減少至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，股東應佔權益增至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，公司的現金狀況維持強勁，來自鐵路及相關活動的淨現金流入額增至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。因此，公司錄得淨現金流入額61.22億港元。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

集團的主要融資活動為於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分前期款項。這項貸款分為兩部份，包括30億港元的3年定期貸款及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，連同我們預期2008年及2009年會有相當可觀的經營現金流量，應足夠應付突發性需要。

### 借貸成本

儘管回顧年度上半年的利率上升，2007年的平均借貸成本僅由2006年的5.5%輕微上升至5.6%，原因是集團審慎地運用定息及浮息借貸，及利率於年底時回落。總利息及財務開支(未計利息收入及財務衍生工具的影響)減至15.8億港元；當中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。透過這嚴謹和系統化的方法，集團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。



我們繼續積極利用財務衍生工具管理債務組合。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。為控制交易對手風險，我們的交易對手必須獲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，公司一直取得與政府看齊的信貸評級。

穆迪於5月決定檢討並有可能調高政府的Aa3評級後，同時表示會檢討並有可能調高我們當時為Aa3的外幣發債人及優先無抵押債務評級。隨著立法會完成兩鐵合併條例法案的初步立法，穆迪於2007年7月調高我們的評級至Aa2，展望為「穩定」。

在考慮過合併交易的條款及政府的大力支持後，標準普爾亦確認我們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，該評級機構將我們的AA評級的展望由「穩定」修訂為「正面」，與政府的主權評級展望作同一調整。

日本評級投資中心亦確認公司的外幣及港元發債人評級為AA，而短期評級為a-1+，並於其後將我們的評級展望修訂為「正面」。

### 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。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。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。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。然而，該等估計並未包括香港的南港島綫(東段)和觀塘綫延綫，因大部分該等開支特會於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
<b>財務</b>										
<b>損益表</b> 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	-
<b>資產負債表</b> 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
<b>財務比率</b> 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
<b>僱員</b>										
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
<b>鐵路營運</b>										
<b>載客車卡行車公里總數 千計</b>										
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>總乘客人次 千計</b>										
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>平均乘客人次 千計</b>										
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>乘客平均乘搭公里數</b>										
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>每車卡平均載客量 乘客人次</b>										
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>佔專利公共交通載客量比率 百分率</b>										
	41.6 <sup>^^</sup>	25.0	25.2	24.8	24.3	23.5	23.5	24.1	25.2	25.7
<b>每車卡公里之港元(全綫服務)</b>										
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
<b>每名乘客之港元(全綫服務)</b>										
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
<b>安全表現</b>										
<b>本地鐵路、過境服務及機場快綫</b>										
須呈報事故數目 <sup>^</sup>	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 <sup>^</sup>	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
<b>輕鐵</b>										
須呈報事故數目 <sup>^</sup>	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
每百萬載客人次的須呈報事故數目 <sup>^</sup>	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。

<sup>^^</sup> 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%。

<sup>^</sup> 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。

<sup>#</sup> 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

# 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《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「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，但須按本公司之公司組織章程細則(「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(根據香港法例第556章香港鐵路條例(「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，中華人民共和國香港特別行政區(「香港特區」)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。錢博士由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》是關於公司與九廣鐵路公司的兩鐵合併。

於2007年8月8日，香港特區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香港特區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。香港特區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43至46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30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份的業務訊息外，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月召開另一次會議。

### 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日期前至少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況下，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。

## 公司管治報告書

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香港特區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。

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
<b>非執行董事</b>	
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
<b>獨立非執行董事</b>	
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
<b>執行董事</b>	
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。香港特區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條委任或香港特區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，倘公司與香港特區政府出現利益衝突，香港特區行政長官根據香港鐵路條例第8條委任或香港特區

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。

公司與香港特區政府(及其相關實體)已訂立若干合約安排，部分合約為持續性質。由於香港特區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68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](http://www.mtr.com.hk)。

## 公司管治報告書

為顧及獨立股東的權益及確保良好的公司管治，董事局就公司與九廣鐵路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。

### 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，而最終定稿則發送至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。

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40至42頁，當中包括公司薪酬政策的說明。

## 公司管治報告書

### 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，或任何其他入選(行政總裁有權首先同意該等其他入選)。

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。

## 公司管治報告書

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、就北京京港地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)的費用載列如下：

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

除上述核數師酬金外，有關兩鐵合併的核數及稅務服務的費用為500萬港元(2006年：無)。

## 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。該等請求書於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。



# 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30至39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，則列載於財務摘要報表附註3。

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財務摘要報表附註3。

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

### 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。

## 董事局及執行總監會成員

**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。



**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43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

## 董事局及執行總監會成員

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。

**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。

# 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財務摘要報表。

## 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** 投資並建設北京地鐵四號綫，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，一份關於深圳地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。

## 董事局報告書

### 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43至45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45及46頁。

## 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38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年在香港聯合交易所有限公司(「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。

## 財務摘要報表

集團截至2007年12月31日的財政狀況及業績載於第56至57頁的財務摘要報表。

## 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28至29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載於財務摘要報表附註5。

## 儲備變動

本年度儲備的變動情況載於財務摘要報表附註7。

## 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；



## 董事局報告書

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。

### 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」食日及公益服飾日等不同活動，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

## 董事局報告書

### 根據財務摘要報表附註3B(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 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%。

### 根據財務摘要報表附註3B(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 可為可 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 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%。

根據財務摘要報表附註3B(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	授予的認 股權數目	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2007年	本年度	本年度	本年度	本年度	每股	於2007年	緊接行使
				1月1日 未經行使 的認股權 數目	授出的 認股權 數目	成為可 行使的 認股權 數目	失效的 認股權 數目	已行使的 認股權 數目	認股權的 行使價 (港元)	12月31日 未經行使 的認股權 數目	認股權 當日前之 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

- 1 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。
- 2 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%。
- 3 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。

## 董事局報告書

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。

### 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。

### 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56至57頁的財務摘要報表，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。

承董事局命

杜禮

董事局秘書

香港，2008年3月11日

## 綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	2007	2006
車費收入	7,115	6,523
車站內商務及鐵路相關收入	1,741	1,542
租務、管業及其他收入	1,834	1,476
<b>營業額</b>	<b>10,690</b>	<b>9,541</b>
員工薪酬及有關費用	(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	(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	(268)	(267)
一般及行政開支	(183)	(192)
其他費用	(163)	(158)
<b>未計折舊及攤銷前經營開支</b>	<b>(4,778)</b>	<b>(4,340)</b>
<b>未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤</b>	<b>5,912</b>	<b>5,201</b>
物業發展利潤	8,304	5,817
<b>未計折舊及攤銷前經營利潤</b>	<b>14,216</b>	<b>11,018</b>
折舊及攤銷	(2,739)	(2,674)
合併相關開支	(193)	–
<b>未計利息及財務開支前經營利潤</b>	<b>11,284</b>	<b>8,344</b>
利息及財務開支	(1,316)	(1,398)
投資物業的公允價值變動	8,011	2,178
購入附屬公司淨收益	187	–
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤減虧損淨額	99	45
<b>除稅前利潤</b>	<b>18,265</b>	<b>9,169</b>
所得稅	(3,083)	(1,411)
<b>年內利潤</b>	<b>15,182</b>	<b>7,758</b>
下列人士應佔：		
– 公司股東	15,180	7,759
– 少數權益	2	(1)
<b>年內利潤</b>	<b>15,182</b>	<b>7,758</b>
年度內已付及擬派發予公司股東的股息：		
– 年內宣派及已支付的中期股息	782	774
– 結算日後擬派發的末期股息	1,740	1,554
	<b>2,522</b>	<b>2,328</b>
<b>每股盈利：</b>		
– 基本	HK\$2.72	HK\$1.41
– 攤薄	HK\$2.72	HK\$1.41

## 綜合資產負債表

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

第58至67頁的附註屬本財務摘要報表的一部分。

# 財務摘要報表附註

## 1 主要會計政策

本財務摘要報表乃編製自截至2007年12月31日止年經審核的港鐵有限公司(「公司」)及其附屬公司(統稱「集團」)和集團於無控制權附屬公司及聯營公司的權益之財務報表。

本財務摘要報表乃按照所有適用的《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)而編製。本財務摘要報表所採納的會計政策與2006年度所採用的一致，惟於2007年採納新訂的HKFRS 7「財務工具：披露」及HKAS 1「財務報表之呈列－資本披露」(修訂)除外。除額外之帳項披露外，採納HKFRS 7及HKAS 1的修訂均不會對經營業績及財務狀況構成任何重大影響。

此外《香港(國際財務報告詮釋委員會)》(「HK(IFRIC)J」) 詮釋12，就於2008年1月1日或以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」)的合併屬於此詮釋中所指的服务經營權安排，公司提早於2007年的帳項中採納此詮釋。

## 2 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；
- 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末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；
- 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鉤)、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。

## 2 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年帳目的財務影響如下：

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，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4.92億港元遞延支出予以資本化。

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。



## 財務摘要報表附註

### 3 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
<b>2007</b>					
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。

### 3 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)。

## 財務摘要報表附註

### 3 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)

(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。
- 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」一段中披露。

(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)。

### 3 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

#### B 認股權(續)

##### (ii) 新入職僱員認股權計劃

根據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)。

##### (iii) 2007年認股權計劃

根據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。

### 4 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。

## 財務摘要報表附註

### 4 業務分類資料(續)

主要業務經營業績概述如下：

百萬港元	營業額		利潤貢獻	
	2007	2006	2007	2006
車務運作	7,115	6,523	1,355	997
車站內商務及鐵路相關業務	1,741	1,542	1,258	1,050
	8,856	8,065	2,613	2,047
租務、管業及其他業務	1,834	1,476	1,226	1,109
	10,690	9,541	3,839	3,156
物業發展利潤			8,304	5,817
			12,143	8,973
不予分類的公司開支			(666)	(629)
合併相關開支			(193)	-
利息及財務開支			(1,316)	(1,398)
投資物業的公允價值變動			8,011	2,178
購入附屬公司淨收益			187	-
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤減虧損淨額			99	45
所得稅			(3,083)	(1,411)
年內利潤			15,182	7,758

### 5 固定資產及在建鐵路工程

#### A 投資物業

百萬港元	2007	2006
估值		
於1月1日	22,539	19,892
因兩鐵合併而增置	2,840	-
由在建資產撥入	4,027	-
其他添置	364	469
公允價值變更	8,011	2,178
轉撥至自用土地及樓宇	(58)	-
於12月31日	37,723	22,539



## 5 固定資產及在建鐵路工程(續)

### B 其他物業、機器及設備

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	193	-	-	-	193
重新分類	-	(61)	61	-	-
由遞延開支撥入	-	-	59	44	103
由投資物業撥入/(轉撥至投資物業)(附註5A)	58	-	-	(4,027)	(3,969)
翔天廊月台項目投入使用(附註5D)	-	-	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	(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	284	-	-	-	284
東涌纜車項目投入使用(附註5D)	-	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	(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)。

## 財務摘要報表附註

### 5 固定資產及在建鐵路工程(續)

#### C 服務經營權資產

百萬港元	最初經營權財產	額外經營權財產	總計
<b>2007</b>			
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	10,687	-	10,687
—其他	226	31	257
年內增置	-	18	18
由遞延開支撥入	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
<b>於2007年12月31日的帳面淨值</b>	<b>15,201</b>	<b>49</b>	<b>15,250</b>

\* 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。

#### D 在建鐵路工程

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5B)	轉撥至存料 與備料	於12月31日 結餘
<b>2007</b>					
將軍澳南項目	175	249	-	-	424
翔天廊月台項目	57	14	(71)	-	-
總計	232	263	(71)	-	424
<b>2006</b>					
將軍澳南項目	43	132	-	-	175
東涌纜車項目	933	271	(1,199)	(5)	-
翔天廊月台項目	30	27	-	-	57
總計	1,006	430	(1,199)	(5)	232

### 6 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：

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

發行上述票據的所得實收款項乃用作一般營運資金、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。

## 7 儲備

百萬港元	公司股東應佔							
	股份溢價	資本儲備	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
<b>2007</b>								
於2007年1月1日結餘	5,902	27,188	968	(10)	5	17	37,148	71,218
已行使的僱員認股權	20	-	-	-	-	-	-	20
根據以股代息計劃而發行之股份	1,107	-	-	-	-	-	-	1,107
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	-	-	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	7,029	27,188	1,170	(25)	7	42	49,992	85,403
<b>2006</b>								
於2006年1月1日結餘	4,780	27,188	697	24	2	4	31,698	64,393
已行使的僱員認股權	32	-	-	-	-	-	-	32
根據以股代息計劃而發行之股份	1,090	-	-	-	-	-	-	1,090
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	-	-	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	5,902	27,188	968	(10)	5	17	37,148	71,218

## 8 其他資料

本財務摘要報表僅為集團2007年度帳項所載資料的摘要，並非集團的法定財務報表，亦未載有如年報及帳項般所提供的詳盡資料，以充分反映集團的實際業績及財務狀況。2007年度年報全文的電子版本於公司網站(網址為www.mtr.com.hk)可供查閱。欲免費索取2007年度年報的印刷文本，可致函公司的股份過戶處或公司事務部，詳情載列於本摘要報告第69頁。

# 核數師就財務摘要報告的聲明

## 致香港鐵路有限公司股東

(在香港註冊成立的有限公司)

我們已審核載於第1頁至第67頁及封面及封底內外頁之香港鐵路有限公司截至2007年12月31日止年度財務摘要報告。

## 董事及核數師的責任

香港《公司條例》規定，董事有責任按照香港《公司條例》第141CF(1)條編製財務摘要報告。在編製財務摘要報告時，香港《公司條例》第141CF(1)條規定，財務摘要報告必須摘錄自截至2007年12月31日止年度的年度帳項、核數師報告書及董事局報告書，形式及所載資料詳情則須符合香港《公司(上市公司財務摘要報告)規例》第5條所列明者，並須經由董事局批准。

我們的責任是按照香港《公司(上市公司財務摘要報告)規例》第5條的規定，根據我們查核工作的結果，對財務摘要報告提出獨立意見，並只向作為法人團體的股東報告。我們亦須申明我們就截至2007年12月31日止年度的年度帳項發出的核數師報告書是否附有保留意見或已作出其他修訂。除此以外，我們的陳述不可用作其他用途。我們概不就本陳述的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

## 意見的基礎

我們是按照香港會計師公會頒布的Hong Kong Standards on Assurance Engagements並參照實務說明710「核數師就財務摘要報告的聲明」進行審核工作。審核範圍包括查核有關憑證以證明財務摘要報告資料與截至2007年12月31日止年度帳項、核數師報告書及董事局報告書符合一致，以及財務摘要報告是否符合香港《公司(上市公司財務摘要報告)規例》第5條所載規定，並履行在有關情況下我們認為屬必要的其他程序。我們相信，我們的審核工作已為下列意見建立合理的基礎。

## 意見

基於上述理由，我們對載於第1頁至第67頁及封面及封底內外頁之財務摘要報告作出下列意見：

- (a) 與香港鐵路有限公司截至2007年12月31日止年度帳項、核數師報告書及董事局報告書符合一致；及
- (b) 符合香港《公司(上市公司財務摘要報告)規例》第5條所載規定。

我們已審核香港鐵路有限公司截至2007年12月31日止年度帳項，並已於2008年3月11日就有關帳項發表無保留意見或無修訂的核數師報告書。

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

# 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。

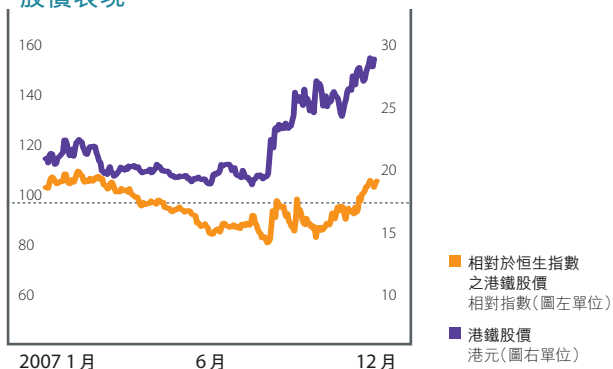
### 普通股(截至2007年12月31日)：

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](mailto:investor@mtr.com.hk)





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](http://www.mtr.com.hk)

(股份代號：66)