

編號零二六/零八 二零零八年三月十一日

MTR CORPORATION LIMITED

(香港鐵路有限公司)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

截至2007年12月31日止年度 經審核業績公布

摘要

財務

- 業績包括由 2007 年 12 月 2 日起兩鐵合併所帶來的影響
- 營業額增加 12%至 106.9 億港元
- 未計合併有關的開支前，經營利潤增加 13.7%至 59.12 億港元
- 物業發展利潤增加 42.8%至 83.04 億港元
- 不包括重估投資物業盈餘及其相關遞延稅項的股東應佔淨利潤（基本業務利潤）增加 43.8%至 85.71 億港元
- 包括重估投資物業盈餘及其相關遞延稅項後，股東應佔淨利潤達 151.8 億港元
- 淨資產增加 18.6%至 2007 年年終的 910.37 億港元
- 淨負債權益比率由 2006 年年終的 36.3%增加至 2007 年年終的 48.5%
- 董事局建議末期股息每股 0.31 港元，全年股息為每股 0.45 港元，增加 7.1%

營運

- 兩鐵合併計劃於 2007 年 12 月 2 日完成
- 本地鐵路服務周日平均乘客量由 2006 年的 250 萬人次增加至兩鐵合併後的 350 萬人次
- 位於北京之銀座 Mall 及九龍站之圓方分別於 2007 年 1 月及 10 月開幕
- 將軍澳五十六區及日出康城第三期發展項目分別於 2007 年 2 月及 11 月批出
- 西港島綫根據《鐵路條例》於 2007 年 10 月刊憲，設計所需費用於 2007 年 12 月批出
- 政府於 2007 年 12 月要求公司就南港島綫（東段）作初步規劃及設計
- 政府於 2008 年 3 月 11 日要求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
- 「昂坪 360」於 2007 年 12 月 31 日恢復服務

香港鐵路有限公司（「公司」）董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至2007年12月31日止年度經審核業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

	截至12月31日止年度	
	2007年	2006年
車費收入	7,115	6,523
車站內商務及與鐵路相關收入	1,741	1,542
租務、管業及其他收入	1,834	1,476
營業額	10,690	9,541
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)
車站內商務及與鐵路相關業務開支	(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)
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	8,304	5,817
未計折舊及攤銷前經營利潤	14,216	11,018
折舊及攤銷	(2,739)	(2,674)
合併相關開支	(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	(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
除稅前利潤	18,265	9,169
所得稅	(3,083)	(1,411)
年內利潤	15,182	7,758

	截至 12 月 31 日止年度	
	2007 年	2006 年
下列人士應佔：		
－ 公司股東	15,180	7,759
－ 少數權益	2	(1)
年內利潤	<u>15,182</u>	<u>7,758</u>
年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
	<u>2,522</u>	<u>2,328</u>
每股盈利：		
－ 基本	2.72 港元	1.41 港元
－ 攤薄	2.72 港元	1.41 港元

綜合資產負債表（百萬港元）

	於 12 月 31 日	
	2007 年	2006 年
資產		
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	-
	<u>132,417</u>	<u>106,943</u>
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
	<u>155,668</u>	<u>120,421</u>

	於 12 月 31 日	
	2007 年	2006 年
負債		
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
淨資產	91,037	76,786
股本及儲備		
股本、股份溢價及資本儲備	39,828	38,639
其他儲備	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

附註:-

1. 核數師報告書

截至 2007 年 12 月 31 日止年度的業績已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《核數準則》進行審核。而畢馬威會計師事務所發出的無重大修訂核數師報告書載於即將寄發予股東的年報內。此外，業績已由集團審核委員會審閱。

2. 帳項編製基準

本綜合帳項按照所有由香港會計師公會頒布並適用的《香港財務報告準則》（「HKFRS」）編製。在編制本帳項時所採納的會計政策與 2006 年年度帳項所採用的一致，惟於 2007 年採納新訂的 HKFRS 7「財務工具：披露」及《香港會計準則》（「HKAS」）1「財務報表的呈列－股本披露」（修訂）除外。除額外之帳項披露外，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。

此外，新頒布的《香港（國際財務報告詮釋委員會）》（「HK(IFRIC)」）詮釋 12，就服務經營權安排中營運者的財務報告，作出入帳指引；此詮釋適用於自 2008 年 1 月 1 日或以後開始的財務報告。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 年的帳項採用這詮釋。

3. 與九廣鐵路公司進行的兩鐵合併

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：

- 由指定日期起最初五十年內（「專營權有效期」），將公司在《地下鐵路條例》（「地鐵條例」）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地鐵條例而延長；
- 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，為期五十年（「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，由指定日期起三年後開始，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。

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綫法攤銷；

- 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%貼現的現值進行資本化，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綫法攤銷。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
- 公司須於兩鐵合併三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，乃在資產可用年期及服務經營權剩餘時期兩者的較短期間攤銷。

因承擔向第三方償還按金的責任及其他負債而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綫法攤銷；
- 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的損益表及資產負債表。

4. 保留溢利

截至 2007 年及 2006 年 12 月 31 日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	2007 年	2006 年
於 1 月 1 日結餘	37,148	31,698
宣派或批准股息	(2,336)	(2,309)
公司股東應佔年內利潤	15,180	7,759
於 12 月 31 日結餘	<u>49,992</u>	<u>37,148</u>

5. 物業發展利潤

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2007 年	2006 年
物業發展利潤包括：		
由下列項目的遞延收益撥入		
— 預付款項	861	1,213
— 攤分資產	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)
	<u>8,304</u>	<u>5,817</u>

6. 所得稅

百萬港元	截至 12 月 31 日止年度	
	2007 年	2006 年
本期稅項 — 海外	3	2
遞延稅項 — 源自及撥回下列項目暫時差異：		
— 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)
	<u>3,080</u>	<u>1,409</u>
綜合損益表中的所得稅	<u>3,083</u>	<u>1,411</u>
應佔無控制權附屬公司稅項	28	12
應佔聯營公司稅項	1	-

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準備。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。

7. 股息

董事局建議派發末期股息每股 0.31 港元。公司建議向所有股東提供以股代息的選擇，但註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。待股東於應屆股東週年大會批准後，末期股息將於 2008 年 6 月 18 日或該日前後派發予於 2008 年 4 月 15 日營業時間結束時名列公司股東名冊的股東。公司的大股東財政司司長法團已同意選擇收取股份以代替全部或部分可獲的股息，以確保應付股息總額不超過 50% 以現金派發。

8. 每股盈利

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。

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。

若根據股東應佔基本業務的利潤（不包括投資物業公允價值增加及其相關遞延稅項）計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為 1.54 港元（2006 年：1.08 港元）。

9. 業務分類資料

百萬港元	營業額		利潤貢獻	
	截至 12 月 31 日止 年度		截至 12 月 31 日止 年度	
	2007 年	2006 年	2007 年	2006 年
車務運作	7,115	6,523	1,355	997
車站內商務及與鐵路相關業務	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			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)
			15,182	7,758

車務運作包括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。

車站內商務及與鐵路相關業務主要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、貨運及與鐵路相關的附屬公司業務。

租務、管業及其他業務主要包括物業租務、物業管理及由 2006 年 9 月起與「昂坪 360」有關的營運。

物業發展包括鐵路系統沿綫的物業發展。

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。

10. 應收及應付帳項

A 集團的應收帳項、按金及預付款項為 51.67 億港元（2006 年：18.94 億港元），其中 37.74 億港元（2006 年：8.25 億港元）與物業發展有關，當中大部分是根據買賣合約條款而需於到期時繳付；另 6.87 億港元（2006 年：6.08 億港元）為到期日由 7 日至 50 日不等的租金、廣告及電訊服務費用應收款項、由借貸組合管理活動產生並依據個別合約條款而到期繳付的應收掉期利息，及於 30 日內到期的顧問服務收入。於 2007 年 12 月 31 日，2.6 億港元（2006 年：2.76 億港元）已過期未付，當中 8,800 萬港元（2006 年：1.74 億港元）超過 30 日過期未付。

B 應付帳項、應計費用及撥備為 54.12 億港元（2006 年：36.39 億港元），大部分為於工程驗證後應繳付的資本性項目開支、用作借貸組合管理用途並依據個別合約條款而到期繳付的應付掉期利息，及收取自未獲發入伙紙物業的出售樓宇預收訂金。集團並無因提供鐵路及相關服務而產生重大的應付帳項。於 2007 年 12 月 31 日，13.54 億港元（2006 年：6.45 億港元）為已到期或於 30 日內到期的款項，餘下款項則仍未到期繳付。

11. 買賣或贖回本身證券

在截至 2007 年 12 月 31 日止年度內，公司及其附屬公司均概無買賣或贖回公司任何上市證券。

12. 集團資產押記

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提供抵押。

除上述所指的押記外，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。

13. 股東週年大會

公司現擬於 2008 年 5 月 29 日舉行股東週年大會。有關股東週年大會之詳情，請參閱預期於 2008 年 4 月 25 日或該日前後刊發之股東週年大會通告。

14. 公司管治

公司在截至 2007 年 12 月 31 日止年度內，一直遵守香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）證券上市規則附錄 14 企業管治常規守則所載守則條文，惟就守則條文第 A.4.1 條而言，公司非執行董事並無特定任期，但須按公司的組織章程細則第 87 及 88 條，在公

司的股東週年大會上輪流退任及重選（根據香港法例第 556 章香港鐵路條例第 8 條獲委任者除外）。

於 2007 年 8 月 8 日，香港特別行政區政府委任錢果豐博士為公司非執行主席，任期為 24 個月，在兩鐵合併後生效。而兩鐵合併則由 2007 年 12 月 2 日起生效。錢果豐博士自 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，任期為三年，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，香港特別行政區政府選定周松崗先生為兩鐵合併後公司行政總裁。周松崗先生由 2003 年 12 月 1 日起獲委任為公司的行政總裁，任期為三年；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 日起續期三年。

15. 發表業績公布及年報

本業績公布登載於公司的網址 www.mtr.com.hk 以及聯交所的網址。年報將於 2008 年 4 月下旬在公司網站及聯交所網站可供查閱，並於 2008 年 4 月下旬向股東寄發。

主要統計數字

	截至 12 月 31 日止年度	
	2007 年	2006 年
總乘客人次		
— 本地鐵路服務（百萬計）（全年）	915.8	866.8
— 過境服務（千計）（合併後）	8,243	-
— 機場快綫（千計）（全年）	10,175	9,576
— 輕鐵（千計）（合併後）	11,100	-
平均乘客人次（千計）		
— 本地鐵路服務（周日）		
— 合併前	2,595	2,513
— 合併後	3,544	-
— 過境服務（每日）（合併後）	274.8	-
— 機場快綫（每日）（全年）	27.9	26.2
— 輕鐵（周日）（合併後）	380	-
未計折舊、攤銷及合併相關開支前鐵路及相關業務的經營利潤佔營業額的百分率	55.3%	54.5%

管理層回顧及展望

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駁）。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》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本港鐵路網加強融合的裨益。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，因而惠及公司的所有持份者，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。

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%增加至兩鐵合併前期間的 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。

於 2007 年 12 月 2 日，兩個鐵路網絡成功整合，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%。於 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，公司為網絡擴展投入資金，亦同時投資改善服務質素及效率。為方便乘客進出車站，公司在多個車站開闢新的行人通道及出入口，這包括連接金鐘站及太古廣場三座的行人通道，及連接圓方與九龍站的兩個新出入口。

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，減少聲浪對居民的影響，而北大嶼山沿綫部分路段亦已更換路軌以減少聲響。為提高乘客舒適度，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中港直通車業務，則繼續為北京及上海的城際客運服務提供非繁忙時間的票價優惠。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靠背電視，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二百二十千兆的頻寬服務。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。

作為兩鐵合併的部分安排，公司亦獲得九鐵公司規模較小的貨運業務。該項業務於 12 月 2 日至年底期間錄得收入 300 萬港元。

對外顧問服務方面，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) 已如期於 2007 年 12 月 29 日通車。2007 年內，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，使一些項目較原計劃延遲開展。

物業及其他業務

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，尤其是在新界。

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，當中以調景嶺站的城中馱的貢獻最大，其次為奧運站君滙港。另遞延收益為 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。

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。

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 平方米的圓方第一期及 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，主要原因為包括了圓方一期。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。

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。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。9 月，公司購入了一家附屬公司代替原承辦商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 年貢獻的收入為 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，而業務增加是由於服務供應商數目上升及整體經濟改善所帶動。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。

香港網絡拓展項目

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 年下旬完成。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，並將於啓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。

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。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。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一幅土地的物業發展權，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形式而非授予物業發展權進行。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

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。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，兩鐵合併即自12月2日至年底未計合併相關開支的經營利潤約2.84億港元。經營毛利率亦自2006年的54.5%增長至55.3%。

2007年，物業發展利潤從58.17億港元大幅增至83.04億港元，這主要來自確認調景嶺站城中站的利潤。如2006年年報所述，城中站發展項目的成本已於2006年入帳，因此2007年城中站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。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負債106.85億港元作為債務的一部分，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。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場的文化整合工作坊，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，從而減低不確定性。

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「見習管理人員計劃」，對象為香港及中國內地畢業生。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

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。

兩鐵合併將對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。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。

承董事局命
周松崗
行政總裁

香港，2008 年 3 月 11 日

以上有關截至 2007 年 12 月 31 日止財政年度的財務資料並不構成集團截至 2007 年 12 月 31 日止年度的法定綜合帳項，惟乃取自及節錄自該等綜合帳項。截至 2007 年 12 月 31 日止年度載有無保留意見的核數師報告書的法定綜合帳項將呈交公司註冊處處長。

本公布內部分陳述可被視為前瞻性陳述。此等前瞻性陳述包含已知及未知的風險、不明朗情況及其他因素，而這些風險、不明朗情況及其他因素可能導致公司的實際表現、財務狀況或業績與此等前瞻性陳述所隱含的任何日後表現、財務狀況或業績存在重大差異。

暫停辦理股份過戶登記手續

公司的股東名冊將於 2008 年 4 月 8 日至 4 月 15 日（包括首尾兩日）期間暫停辦理股份過戶登記手續。若要符合收取末期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在 2008 年 4 月 7 日下午 4 時 30 分前送交公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東 183 號合和中心 17 樓 1712 至 1716 號室。末期股息預期將於 2008 年 6 月 18 日或該日前後派發。

董事局成員：錢果豐博士（主席）**、周松崗（行政總裁）、張佑啟教授*、艾爾敦*、方敏生*、何承天*、盧重興*、吳亮星*、石禮謙*、施文信*、陳家強教授（財經事務及庫務局局長）**、運輸及房屋局局長（鄭汝樺）**及運輸署署長（黃志光）**

執行總監會成員：周松崗、柏立恒、陳富強、何恆光、梁國權、龍家駒、麥國琛及杜禮

* 獨立非執行董事

** 非執行董事