



百載流芳 情繫香江

十載擴展 成就共創



百載流芳 情繫香江 十載擴展 成就共創

近百年以來，九鐵一直為香港市民提供世界級的鐵路服務，而過往十載，鐵路服務更加急速擴展。

自從1996年籌建西鐵開始，其後還有輕鐵支線、尖沙咀支線、馬鞍山鐵路（馬鐵），以至2007年落成的落馬洲支線，多年來九鐵各項鐵路工程均得以依期按值竣工，這實在是九鐵上下同仁及全港市民值得引以自豪的建樹。

時至今日，兩鐵合併順利完成，九鐵擔當新角色，成為持有鐵路資產的公司。縱使九鐵已不再是鐵路營運機構，但仍會繼續貢獻社會，以負責任的態度將公司的收益適當地投資，並確保仍在進行的新鐵路工程具備足夠的資金，直至工程完成。



目錄

2	公司簡介	54 人力資源及優質管理	折算為外幣的財務報表
4	公司歷史及里程碑	56 人力資源	171 綜合收益表
8	九廣鐵路網絡	59 優質管理	172 綜合資產負債表
10	主要數字、信貸評級	60 持續發展的文化	173 公司資產負債表
12	2007年大事回顧	63 重視環保	174 綜合權益變動表
16	管理局	65 加強溝通	175 綜合現金流動表
18	主席報告書	66 關懷員工	公司資料
20	總裁報告書	66 安全健康	176 十年統計數字
26 運輸業務		財務及管理局報告	182 銀行及金融機構
28 本地及過境服務		68 投資及融資策略	183 顧問公司
35 輕鐵及巴士		70 財務摘要	184 財務詞彙釋義及聯絡資料
37 與內地的聯繫		74 管理局報告書	
40 網絡擴展		財務報表及附註	
43 落馬洲支線		82 獨立核數師報告書	
43 九龍南線		83 綜合收益表	
46 物業發展及其他業務		84 綜合資產負債表	
48 物業發展		85 公司資產負債表	
51 物業事務		86 綜合權益變動表	
52 其他業務		87 綜合現金流動表	
		88 財務報表附註	

公司簡介

2



九廣鐵路自1910年投入服務以來，一直是香港人生活中不可或缺的一部分。1982年，九廣鐵路公司(九鐵)根據《九廣鐵路公司條例》宣告成立。

直至2007年12月1日，九鐵一直在香港特別行政區提供鐵路、輕鐵及接駁巴士等優質集體運輸服務。此外，九鐵亦設計及興建新鐵路，並且積極從事物業發展及相關商業活動。

九鐵對於促進香港的社會及經濟發展，貢獻良多，例如在兩個過境通道提供過境鐵路服務，又致力興建及營運新鐵路，以及將鐵路服務伸延至新界區日益擴展的新市鎮。

2004年2月，政府邀請九鐵與地鐵公司就可能合併一事展開商議。2006年4月，政府與地鐵公司簽訂一份不具約束力的諒解備忘錄，當中載列兩鐵擬議合併的架構及條款。2007年6月，立法會通過《兩鐵合併條例草案》，並於7月通過合併後公司的附例和規例。



2007年12月2日，《兩鐵合併條例》正式生效。《兩鐵合併條例》授權九鐵將服務經營權授予地鐵公司，擴大地鐵公司專營權的適用範圍，以營運九鐵的運輸服務。兩鐵合併後，地鐵公司*接管營運兩鐵的整合鐵路網絡。

九鐵現已成為一家資產持有公司，負責投資現有的龐大現金收入，繳付未償還的債務，並確保仍在進行的新鐵路工程具備足夠的資金，直至工程完成為止。

*註：2007年12月2日開始，地鐵公司的中文名稱改為「香港鐵路有限公司」(港鐵公司)，而英文名稱則維持不變。



百載流芳 情繫香江

九廣鐵路英段於1910年啓用，當時屬單軌系統，由九龍尖沙咀經新界直達羅湖邊境。該段鐵路其後稱為東鐵。

早期的火車由蒸汽機車拖動，於50年代逐步改用柴油推動，至1962年全面採用柴油火車。1978年，九廣鐵路展開現代化與電氣化計劃。1982年5月6日，首階段九龍至沙田電氣化工程完成。其後於1983年7月15日，電氣化列車服務伸展至羅湖。

1982年之前，九廣鐵路屬政府部門。1982年12月，《九廣鐵路公司條例》通過後，九廣鐵路公司正式成立，由政府全資擁有，運作則由管理局監察，管理局成員由香港特別行政區行政長官委任。

在兩鐵於2007年合併以前，九廣鐵路公司一直是全球最成功的鐵路營辦機構之一，其鐵路網總長120公里，目前由港鐵公司管理，提供東鐵、西鐵和輕鐵三項本地客運鐵路服務。東鐵提供尖東至羅湖及



落馬洲邊界以及大圍至馬鞍山的集體運輸服務；西鐵是貫通新界西北至九龍市區的集體運輸系統；輕鐵是新界西北的主要交通工具，也為西鐵提供接駁服務。以上三個鐵路網皆設有接駁巴士服務。

九鐵亦致力設計及興建新鐵路。於2007年投入服務的落馬洲支線，現已成為香港與內地之間的第二條過境鐵路。九鐵另一個大型工程項目為九龍南線，由西鐵南昌站延伸至東鐵尖東站，預期於2009年完成。

九鐵主要提供本地鐵路服務，亦經營穿梭香港與內地的城際客貨運業務，以及物業發展及相關的商業活動。

成立至今近百年來，九鐵致力承擔企業公民的社會責任，積極推行各項社區活動及環保措施。



1910 – 1979

1910

十月

九廣鐵路英段（港段）通車，沿線車站分別設於油麻地、沙田、大埔及粉嶺。



1911

十月

九廣鐵路華段通車，粵港直通車投入服務。

1916

三月

尖沙咀總站啓用。

1921

三月

尖沙咀總站的鐘樓啓用。



1936

十月

開始提供九龍至廣州中途不停站的火車服務，為時只需2小時15分鐘。

1955

八月

首兩台柴油機車投入服務。

1962

九月

柴油機車完全取代蒸汽機車。

1975

十一月

紅磡的新總站啟用，取代尖沙咀總站。

1979

四月

粵港直通車自1949年停辦後恢復服務。



1980 – 1999

1982

十二月

九廣鐵路公司成立。

1983

七月

九鐵由紅磡至羅湖全面電氣化。

1986

九月

九鐵推出接駁巴士服務。

1988

八月

九鐵首個物業發展項目屯門「海翠花園」落成。

九月

輕鐵投入服務。



1995

三月

沙田駿景園第一期的單位推出。

1997

五月

京九、滬九直通車投入服務。

十一月

九鐵成為亞洲首家獲取 ISO 9001 企業證書的公共運輸機構。

1998

八月

九鐵自置的首列電氣化雙層直通車 Ktt「九廣通」投入服務。



十月

西鐵動工。

1999

七月

九鐵發行首批10億美元國際債券。

2000 – 2007

2001

二月

馬鞍山鐵路動工。

四月

尖沙咀支線動工。

2002

十二月

位於紅磡灣的合營發展項目「國際都會」落成。

2003

一月

落馬洲支線動工。

十二月

西鐵通車及輕鐵天水圍支線投入服務。



2004

十月

尖沙咀支線通車。

十二月

馬鞍山鐵路通車。



2005

十一月

九龍南線動工。

2006

四月

政府公布有關九鐵與地鐵系統合併的建議架構及條件。

2007

六月

立法會通過《兩鐵合併條例草案》。

八月

落馬洲支線通車。

十月

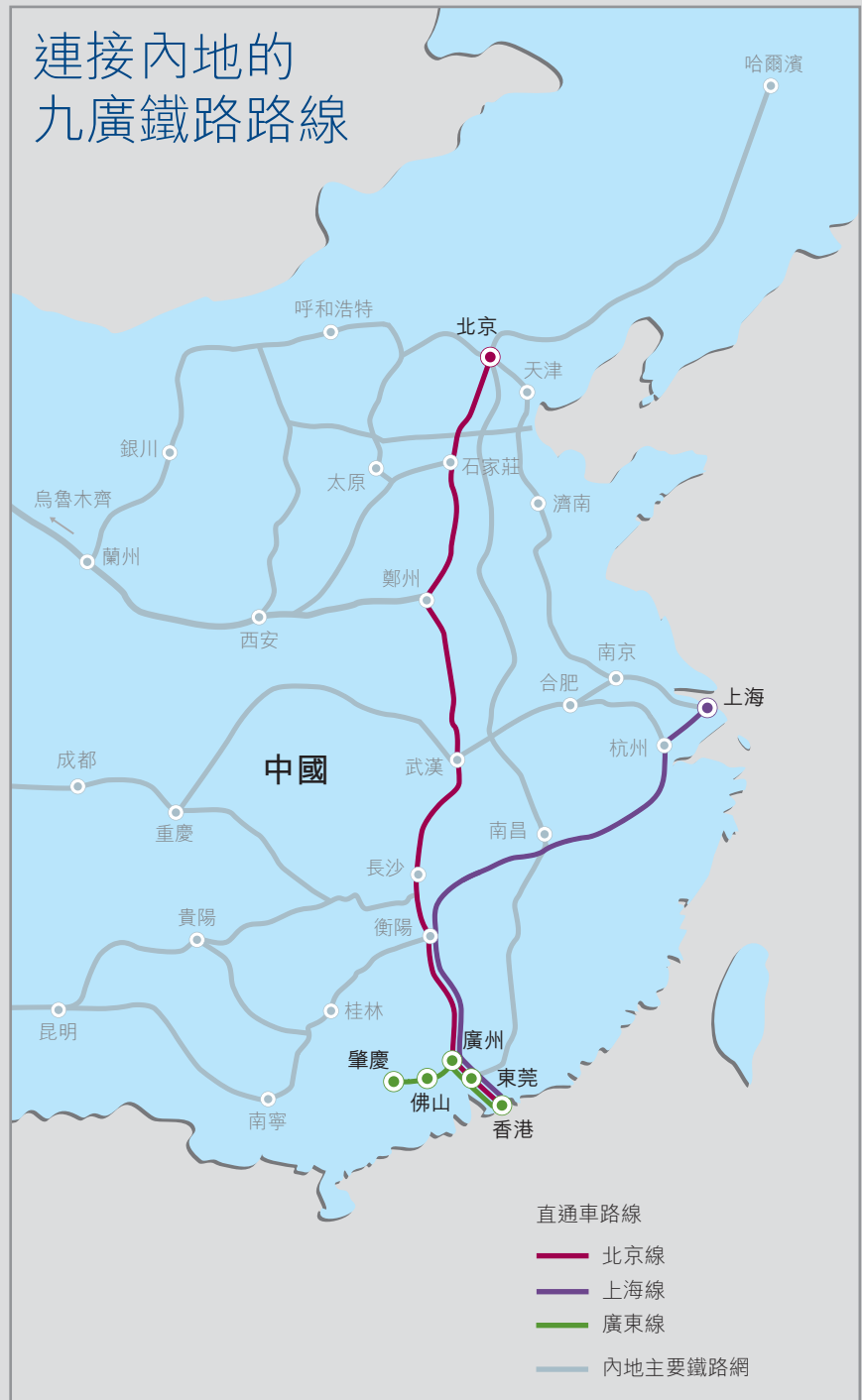
政府刊登憲報，指定2007年12月2日為《兩鐵合併條例》的生效日期。

十二月

九鐵與地鐵系統合併。



連接內地的 九廣鐵路路線



- 東鐵
- 西鐵
- 馬鐵
- 輕鐵

- 1 落馬洲支線 (2007年8月通車)
- 2 九龍南線 (2009年通車)
- 3 北環線 (規劃中)
- 4 沙田至中環線 (規劃中)

主要數字、信貸評級

10

財務摘要	2007年 (百萬港元)	2006年 (百萬港元)
經營收入	5,581	5,622
扣除折舊及攤銷前的經營溢利	2,763	2,600
扣除折舊及攤銷後的經營溢利	345	312
根據合併安排出售資產的收益	6,234	–
稅後溢利	5,321	278
資本開支	3,574	3,317
附息借貸*(百萬港元)	17,902	19,212
債務與權益比率	1:3.7	1:3.1
盈利對利息(倍數)	5.8	2.2

* 包括短期銀行貸款

信貸評級	2007年	2006年
標準普爾		
短期本地貨幣企業評級	A-1+	A-1+
短期外幣企業評級	A-1+	A-1+
長期本地貨幣企業評級	AA	AA
長期外幣企業評級	AA	AA
穆迪投資者服務公司		
短期發行人評級	P-1	P-1
長期本幣發行人評級	Aa3	Aa3
長期外幣發行人評級	Aa3	Aa3
高級無擔保本幣債務評級	Aa3	Aa3
高級無擔保外幣債務評級	Aa3	Aa3

營運摘要	2007年 [#]	2006年
總乘客人次(百萬)		
東鐵(包括馬鐵及落馬洲支線*)	315	335
直通車	3.0	3.3
西鐵	71	73
輕鐵	125	136
巴士(不包括東鐵接駁巴士)	30	30

[#] 由2007年1月1日至12月1日

* 落馬洲支線於2007年8月15日通車

	2007年 [#]	2006年
貨運量(千)		
南行貨運量(公噸)	227	352
北行貨運量(公噸)	148	228
牲畜(頭)	1	18

[#] 由2007年1月1日至12月1日

僱員人數	5,912*	6,049
------	--------	-------

* 於2007年12月1日

行車正點率*	2007年 [#] (%)	2006年 (%)
東鐵	99.85	99.82
馬鐵	99.99	99.94
西鐵	99.91	99.88
輕鐵	99.95	99.92

[#] 由2007年1月1日至11月30日

* 正點率界定為列車於預定時間前後3分鐘內抵達目的地

一月



九鐵與內地鐵路加強合作

內地與香港鐵路聯合委員會於1月17日在香港舉行會議，行政總裁詹伯樂先生率領九鐵高級管理層與內地鐵路官員會面。會後雙方簽訂議定書，進一步加強兩地在城際客運及貨運服務方面的合作和溝通。



訂購環保巴士

九鐵於1月12日與Alexander Dennis Limited簽訂合約，斥資約5,500萬港元訂購20輛符合歐盟四期廢氣排放標準的環保巴士。

二月

大圍維修中心開放日

2月11日，九鐵開放大圍維修中心讓公眾參觀。大圍維修中心是亞洲最現代化的鐵路維修中心之一，負責維修馬鐵列車。自馬鐵於2004年底通車以來，此維修中心的服務表現卓越。



三月



羅湖植樹活動

九鐵於3月17日在羅湖舉行植樹活動，這是九鐵一直以來致力建設「綠色鐵路」的其中一項貢獻。

四月

「鐵路全線愛閱讀列車」 啟動

於4月1日舉行的童讀節啟動禮上，九鐵「愛閱讀列車」在紅磡車站啟航，藉此鼓勵乘客培養閱讀習慣。



六月



共慶香港回歸10周年

為慶賀香港特別行政區回歸10周年，九鐵推出了一連串慶祝活動，當中包括在火炭貨場舉辦「九鐵健康快車十載光明行展出會」、為弱勢社群小朋友安排的「增廣見聞鐵路遊」，以及「九鐵創意列車」設計比賽。長者及於1997年出生的小朋友更享有免費乘車優惠。

九鐵榮獲香港管理專業協會 「2007年最佳管理培訓獎」

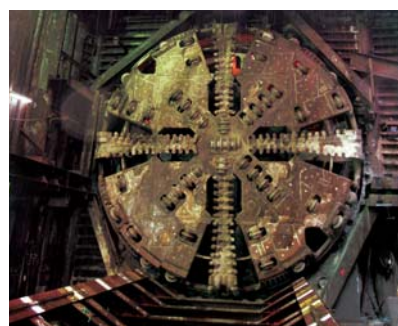
於香港管理專業協會主辦的「2007年最佳管理培訓獎」中，九鐵的「全程為您」優質服務計劃榮獲培訓計劃銀獎。



「創意列車」投入服務

車身及車廂採用特別藝術設計的「創意列車」於6月26日在沙田車站揭幕，兩列列車翌日分別於東、西鐵投入服務。

九龍南線首條隧道貫通



隧道鑽挖機「小龍女」於6月27日順利完成為期10個月的首條隧道貫通工程，九龍南線隨即踏入另一個新里程。

向政府提交項目建議書

九鐵於6月向政府提交北環線及廣深港高速鐵路香港段項目的建議書。

七月



九龍南線首趟列車運抵

設有7個車廂的首列九龍南線列車於7月14日運抵紅磡貨場。九鐵已訂購合共34個車廂。

八月

落馬洲支線啟用

本港第二條跨境鐵路落馬洲支線於8月15日正式啟用。作為東鐵的一條支線，落馬洲支線預期可紓緩陸路過境擠塞的情況，以配合與日俱增的跨境旅客流量。



九月

中間道行人隧道伸延段

為標誌尖沙咀一段新行人隧道動工，九鐵於9月3日舉行隧道伸延段動工典禮。造價2.15億港元的隧道工程預計於2009年底竣工。新隧道啟用後，東鐵乘客及市民由尖東站步行前往廣東道一帶，只需約10分鐘。

連城旅遊廊

九鐵聯同16家旅行社於連城廣場設立旅遊廊，為市民提供一站式旅遊服務。九鐵先後於9月14日及10月8日舉行簽訂租約儀式及開幕儀式。



城際客運服務獲頒

「盛世卓越品牌大獎」

在《盛世雜誌》9月20日舉辦的「盛世卓越品牌大獎2007」頒獎典禮上，九鐵的城際客運服務獲頒「盛世卓越品牌大獎2007」，肯定了城際客運服務作為跨境客運服務卓越品牌的地位。

十月

九鐵再度獲頒「公益榮譽獎」

九鐵多年來鼎力支持香港公益金，在10月8日公益金舉行的周年頒獎禮上，公司再度獲頒「公益榮譽獎」。

十一月



《百載流芳 情繫香江》出版

為了紀念九鐵源遠流長的歷史，公司於11月出版了名為《百載流芳 情繫香江》的新書。全書200多頁，中英兼備，更附有大量珍貴相片。九鐵全體員工均免費獲贈一本，另亦公開發售，所有收益悉數撥捐香港公益金作慈善用途。



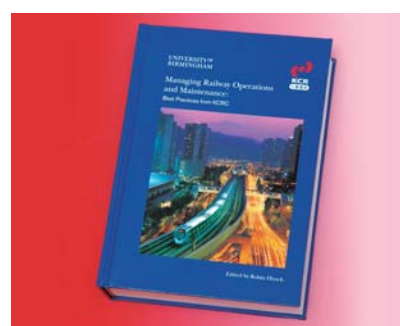
九鐵獲發資產管理認證證書

運輸部的資產管理系統獲Lloyd's Register Verification Limited 認證符合Publicly Available Specification 55 (PAS 55) Part 1的規定。PAS 55為認定資產管理最佳常規的標準。九鐵於11月16日獲頒認證證書。PAS 55由英國標準協會頒布，為各行各業提供一套統一的資產管理規定。

九鐵最佳作業常規教科書出版

英國伯明翰大學於11月出版了一冊收錄九鐵最佳作業常規的教科書，供其理學碩士課程及其他鐵路工程及運作管理短期課程

使用。該教科書共480多頁，分為37章，深受當地及海外鐵路專才／學者，以及有志將業務表現提升至世界水平的鐵路營辦機構歡迎。



首輛歐盟環保四期巴士運抵

九鐵於1月訂購的歐盟四期引擎雙層巴士，首輛於11月運抵。這種新型環保巴士配備符合最新環保及安全標準的引擎。

十二月

兩鐵合併

12月2日，九鐵與地鐵公司的營運系統合併。兩鐵合併後，九鐵基本上成為一家資產持有公司。

管理局

(2007年1月1日至12月1日)

16



田北辰 BBS, JP

BSc, MBA
主席
人力資源策略委員會主席



詹伯樂 OBE, JP

CEng, FHKIE, FHKEng, FICE, FIStructE, FIHT
行政總裁
基建工程委員會委員
財務委員會委員
物業委員會委員
鐵路營運公眾諮詢小組委員



羅榮生 BBS, JP

BA (Hons)
物業委員會主席
鐵路營運公眾諮詢小組主席



包立德 CBE

MA, FCA
審計委員會主席
人力資源策略委員會委員
物業委員會委員



王于漸教授 SBS, JP

AB, AM, PhD
財務委員會主席
基建工程委員會委員



石禮謙議員 SBS, JP

BA, Dip Ed
審計委員會委員
基建工程委員會委員
人力資源策略委員會委員



吳亮星 SBS, JP

物業委員會委員
財務委員會委員
審計委員會委員



鄭汝樺 JP

(自2007年7月1日)
物業及基建工程委員會委員
香港特別行政區政府運輸及房屋局局長



陳家強教授 SBS, JP

PhD
(自2007年7月1日)
物業及基建工程委員會委員
香港特別行政區政府財經事務及庫務局局長

註：財經事務及庫務局局長馬時亨先生與環境運輸及工務局局長廖秀冬博士於2007年6月30日卸任。溫文儀先生於同年7月31日任期屆滿後離任。

管理局及主要管理人員

(自2007年12月2日)

17

管理局



陳家強教授 SBS, JP

PhD
主席
香港特別行政區政府財經事務及庫務局局長



鄭汝樺 JP

香港特別行政區政府運輸及房屋局局長



應耀康 JP

審計委員會委員
香港特別行政區政府財經事務及庫務局常任
秘書長(庫務)



何宣威 JP

香港特別行政區政府運輸及房屋局常任秘書長
(運輸)



李李嘉麗 JP

FCCA, FCPA
審計委員會主席
香港特別行政區政府庫務署署長



梁卓文 JP

審計委員會委員
香港特別行政區政府財經事務及庫務局副秘書長
(庫務)

主要管理人員



詹伯樂 OBE, JP

CEng, FHKIE, FHKEng, FICE, FIStructE, FIHT
總裁



顏樂德

BSc, CEng, MICE, MIHT
高級行政經理
公司秘書



韋祖賢

MA, ACA, CPA
高級財務經理



2007年對公司和員工而言，是不平凡且充滿挑戰的一年。

「我尤其要感謝全體近六千名的員工在兩鐵合併磋商期間付出的努力和忍耐，並且在過去一直為公司竭誠盡力，盡忠職守，為乘客提供殷勤親切的鐵路服務。」

由2002年最初構思將香港鐵路網絡合併，經過了大約五年光景，最後於2007年12月2日，地鐵公司（現稱港鐵公司）根據服務經營權協議，接管九鐵鐵路資產的營運，九鐵的業務自此徹底轉變。為此，地鐵公司已支付首筆款項，並同意每年與九鐵攤分有關資產未來所賺取的收益。這首筆款項為數合共120.4億港元，當中包括購入九鐵的多項物業、物業發展權，以及物業管理附屬公司。

自東鐵於1910年通車以來，九鐵營運鐵路服務已達九十七載，如今合併難免令人懷緬。對本地歷史感興趣的人士，或會喜歡細閱公司於11月出版的新書《百載流芳 情繫香江》。

兩鐵合併後，公司已基本上成為一家資產持有公司，負責監察和執行服務經營權及其他合併交易詳情，繳付未償還的債務，並以來自港鐵公司款項為主的收入撥作投資。

兩鐵合併令乘客受益不淺，而對於公司來說，以往與公司業務有關的風險已幾乎完全消除。員工和其他固定開支已減至極低，而來自港鐵公司的定額與非定額經營權費用，亦保證公司擁有可靠的收入來源。

儘管公司的業務因合併而有所轉變，但管理局仍會繼往開來，克盡己職。例如，即使九龍南線的興建工程現已根據項目管理協議交由港鐵公司監管，但九鐵仍然負責為工程撥付資金。九龍南線預期於2009年竣工，根據服務經營權協議，屆時這項新資產將由九鐵擁有，港鐵公司負責營運。

公司前主席兼行政總裁楊啟彥先生於2007年2月逝世，實在教人惋惜。楊先生於1996年至2001年出任公司的主席兼行政總裁，2001年至2003年出任行

政總裁。西鐵和三條東鐵支線得以成功興建並啟用，實有賴楊先生在工程項目的關鍵階段發揮不可或缺的領導角色，亦印證了這段期間他對香港的貢獻。假若他能夠目睹落馬洲這條東鐵最後的支線於8月通車，我深信他定必欣慰莫名。

我謹藉此機會，感謝名列本報告書的管理局全體成員。他們付出寶貴時間為管理局服務，直至兩鐵合併順利完成為止。我特別多謝田北辰先生過去六年的領導。

此外，我尤其要感謝全體近六千名的員工，在兩鐵合併磋商期間付出的努力和忍耐，並且在過去一直為公司竭誠盡力，盡忠職守，為乘客提供殷勤親切的鐵路服務。我深信兩鐵合併後，港鐵公司會因九鐵員工帶來豐富經驗和知識而有所裨益。

最後，我藉此向詹伯樂先生致謝。詹伯樂先生於2006年5月出任公司行政總裁，帶領行政管理層和公司全體員工，共渡關鍵的轉變時刻，直至兩鐵合併大功告成為止。詹先生將繼續為公司服務，擔任總裁這新職位，領導一支人數不多但責任重大的直屬管理隊伍。公司已準備就緒，迎接新使命，而管理隊伍的經驗，以及各人對公司的認識，將有助公司履行職務。

陳家強教授

主席

2008年4月7日



正如主席報告書所闡述，九鐵與地鐵公司（現稱港鐵公司）的鐵路網絡已於2007年12月2日成功合併。

隨着兩鐵合併，港鐵公司根據服務經營權協議，接管九鐵鐵路資產的營運。港鐵公司亦購入九鐵多項物業資產。因此，匯報2007年業績時，該財政年度須分為合併前及合併後兩部分來審閱。

運輸業務

公司於2007年首11個月的主要業務，是為香港和內地每日約160萬名乘客提供鐵路服務，過去九十七載始終如一。截至

2007年12月1日期間，乘客量與收入均較2006年同期有所增加。每日平均乘客總人次增加2.7%，運輸業務收入增加4.3%，反映公司於過境及本地市場的表現均見改善。

東鐵的本地及過境服務，每日平均乘客量較2006年分別上升1.8%及3.9%。過境服務增長，部分是由於落馬洲支線於8月通車。儘管乘客初期對選乘新支線未有積極反應，但乘客量正穩步增長，待更多過境旅客認識到

「截至2007年12月1日期間，乘客量與收入均較2006年同期有所增加。」

新通道方便快捷後，預期增長將會持續。此外，邊界兩地相繼發展，可望吸引更多旅客選用新支線。

西鐵乘客量保持增長，較2006年增加6.6%。輕鐵及行走新界西北輕便鐵路服務區的巴士服務同樣錄得增長，儘管僅微升0.9%。但公司新近額外訂購22輛輕鐵列車及20輛歐盟四期引擎環保巴士，準備於2008年和2009年投入服務，屆時輕鐵及接駁巴士服務可望錄得顯著升幅。

縱使過境業務整體而言尚算理想，但誠如過往的報告所述，公司的市場佔有率持續下降。公司的過境乘客佔有率由2006年的61.5%，降至2007年首11個月的60.8%，意味經由鐵路過境的乘客數字雖然實質上升3.9%，但升幅未及整體市場約6.2%的增長。在過境市場上，陸路運輸的增長仍較鐵路為大，部分原因在於西部通道於2007年7月通車，以及越來越多旅客選擇在午夜後經由皇崗口岸過境。

每日平均乘客量

(載客人次)	2007年 [#]	2006年	較上年度
			增(減) %
東鐵本地客運(包括馬鐵)	689,000	677,000	1.8
東鐵過境客運(至羅湖及落馬洲)	250,300	241,000	3.9
城際直通車	8,950	8,970	(0.2)
西鐵	213,300	200,100	6.6
輕鐵	371,700	373,800	(0.6)
巴士(不包括東鐵接駁巴士)	88,600	82,400	7.5
每日平均總載客人次	1,621,850	1,583,270	2.4

[#] 由2007年1月1日至12月1日

九鐵各線列車按編定班次行走比率達99.88%或以上，2006年及2005年則分別為99.85%及99.84%。雖然2007年2月一列西鐵列車車頂上一個低壓電變壓器引起火警，但這宗單一事故無阻九鐵持續提升表現。年內，列車延誤8分鐘或以上事故已由2005年的93次及2006年的57次，進一步減少至2007年首11個月僅得37次。兩鐵於2007年12月2日合併後，港鐵公司接替

九鐵，營運這條全球其中一條最優秀的鐵路。

非運輸業務

於2007年，公司旗下的商場和車站出租的商舖及廣告位，以及其他相關活動，於截至2007年12月1日止期間取得的非運輸業務總收入為9.87億港元，較2006年全年總收入8.76億港元顯著上升。非運輸業務總收入上升，主要由於本地經濟向好，乘客量增加，

過境客運服務(羅湖及落馬洲*)每日平均載客人次

	載客人次	較上年度增(減)%
1998年	178,802	17.4
1999年	206,481	15.5
2000年	229,120	10.9
2001年	236,800	3.4
2002年	251,600	6.3
2003年	224,500	(10.8)
2004年	232,500	3.6
2005年	235,500	1.3
2006年	241,000	2.3
2007年[#]	250,300	3.9

* 落馬洲支線於2007年8月15日通車

[#] 由2007年1月1日至12月1日

「公司對可持續發展和環境保護的承諾從未間斷，年內更進一步推行節約能源措施。」

加上新落成落馬洲站的舖位及廣告位已經陸續租出。

由12月2日起，上述業務帶來的收益歸入港鐵公司，令九鐵的商業收入主要來自位於沙田連城廣場的四層出租單位。其中一層於2007年全層租予多家旅行社，其餘三層則由港鐵公司暫時使用，來年應可供出租。

物業發展

九鐵早前曾批出多個合營物業發展項目，計有何東樓(A地塊)、烏溪沙站、大圍維修中心及屯門站上蓋物業，各個項目在年內均取得理想進展。九鐵於4月接獲競投荃灣西站(七區)合營發展項目的標書，但荃灣西站(七區)物業發展有限公司董事局決定不批出有關合約，並會再為項目重新招標。

港鐵公司已購入九鐵於東鐵和馬鐵沿線的物業發展權。根據

代理協定書，港鐵公司自12月2日起同時接管發展西鐵沿線物業的日常職責。九鐵與政府仍然是西鐵物業發展有限公司及其13家附屬公司的股東，而這些項目現於九鐵入帳的前期工程開支，預期仍會收回。

可持續發展

公司對可持續發展和環境保護的承擔從未間斷，年內更進一步推行各項節約能源措施，範圍包括照明、空調、扶手電梯和廢物回收等。公司早前訂購20輛歐盟四期引擎巴士，首輛已於11月運抵。這種新環保巴士配備符合最新環保及安全標準的引擎，亦是首批引入香港的同類型環保巴士之一。

鐵路工程項目

8月，上水至落馬洲的東鐵支線順利通車，為來往香港與內地的旅客提供第二條過境鐵路通道。

「直至2007年11月底，九龍南線71%的工程已順利竣工。」

直至2007年11月底，九龍南線71%的工程已順利竣工，隧道鑽挖機如期於6月成功挖掘由九龍西通往梳士巴利道與彌敦道交界的首條隧道。第二條隧道的挖掘進度亦相當理想，並剛已貫通。九龍西站及隧道北段的工程是以明挖隨填方式興建，年內進展良好。

根據工程項目管理協議，港鐵公司在12月2日開始就監督九龍南線工程的竣工向九鐵負責，而九鐵仍須為項目撥付資金，有關項目預期於2009年完成。

財務業績

公司於2007年首11個月在收入方面的業績表現出眾，總收入增加至54.54億港元，較2006年同期51.22億港元上升6.5%。受到整體通脹及員工加薪的影響，未計折舊及攤銷前的經營成本上升2.5%至28億港元。

2007年全年，包括12月服務經營權收入得以確認，總收入增加至55.81億港元，而全年未計折舊及攤銷前的經營成本減至28.18億港元。未扣除利息、稅項、折舊及攤銷的收益由2006年的26億港元，增加6.3%至27.63億港元。

落馬洲支線於8月通車，導致2007年的折舊及攤銷增加5.7%。然而，扣除折舊及攤銷後的經營溢利仍增長至3.45億港元。2007年的淨溢利為53.21億港元，如收益表所述，當中已確認：來自出售物業發展權、投資項目及其他物業，以及物業管理及電訊業務予港鐵公司所賺取的收益；與合併有關的開支；淨利息及財務開支；於聯營公司所佔溢利；公司就金融工具及投資物業的公平價值變動的未變現帳目收益；以及所得稅。

「我認為九鐵的主要角色是與港鐵公司互相配合，確保香港繼續享有最卓越的鐵路服務。」

展望未來

來年公司的主要任務將會是整合業務，務求反映作為非運輸營運機構的新角色，繼續清還其未償還的債務，以來自港鐵公司而毋須即時動用的現金撥作投資，根據服務經營權和其他合併交易相關的協議，監察港鐵公司的表現，並為港鐵公司代表九鐵所承擔的工程和採購提供資金，以及跟進兩鐵合併交易後的事宜。我認為九鐵的主要角色是與港鐵公司互相配合，確保香港繼續享有最卓越的鐵路服務。我期望來年能夠與港鐵公司同仁合作無間。

向舊同事致以衷心謝意

誠如主席所言，我謹此向九鐵全體舊同事致以衷心謝意。

自2006年4月宣布兩鐵合併以來，至今大功告成，他們一直默默付出，專業精神可嘉，尤其是2007年的11個月裏，全賴他們努力不懈，緊守崗位，兩鐵合併才能取得今天的成功。兩鐵合併對公司原有的乘客並無帶來任何不便，唯一可見的轉變就是更換了九鐵標誌和員工制服。轉變背後，不少同事日以繼夜工作，務求確保12月2日一切按計劃運作。在此，我再次向這群無名英雄特別致謝。

詹伯樂

總裁

2008年4月7日



位於火炭的車務控制中心設備精良，
是東鐵的神經中樞。





大圍站是東鐵沿線最繁忙的交匯站之一。

本地及過境服務

近百載以來，香港市民一直選用九鐵作為安全可靠的交通工具。九鐵一如過往，於2007年繼續致力為市民提供世界級鐵路客運服務，雖然這一年公司上下均需為年底新合併鐵路網絡的營運交接而承擔繁重的準備工作，但全體員工仍能夠達致所有服務指標，甚至超越指標水平。

乘客量及收入增長令人滿意

縱使我們需要為香港兩個鐵路網絡合併而承擔額外工作，以確保兩鐵合併可順利完成，但我們的員工年內仍能夠提供優質鐵路服務。

截至2007年12月1日止期間，我們的本地及過境鐵路在乘客量及收入兩方面均錄得令人滿意的增長。東鐵每日平均乘客量增至

689,000人次，較2006年上升1.8%。馬鐵及尖沙咀支線的每日使用量更分別較2006年增加2.1%及5%。

以新界區內交通而言，東鐵的本地市場佔有率為37.7%，而以往來新界及市區的交通而言，東鐵的市場佔有率則為48.2%，分別較2006年同期上升0.2%及1.3%。

西鐵乘客量於年內繼續錄得增長，每日乘客量已達到213,300人次，較2006年上升6.6%。

截至2007年12月1日止期間，我們的過境總乘客量亦上升至每日平均250,300人次，較2006年上升3.9%。其中新建成的落馬洲支線由2007年8月15日通車起至12月1日止的過境總乘客量為每日平均21,000人次。

然而，2007年首11個月九鐵的陸路過境市場佔有率，較2006年同期的61.5%下降0.7%。

截至2007年12月1日止期間，本地及過境服務車費收入上升5.1%至38.56億港元，主要原因是公司的過境及本地服務表現持續改善，加上落馬洲支線投入服務，令過境乘客數字有所上升，同時過境服務市場因經濟向好亦普遍增長。

主要服務改善重點

年內，我們為提升服務作出大量投資，務求繼續為我們的乘客提供優質服務。

我們的最重大服務改善工程，是開設第二條過境線—東鐵落馬洲支線及總站大樓。2007年8月15日下午，這條新線於福田／落馬洲管制站啓用後正式投入服務。現時，這條東鐵支線的列車服務於繁忙時間為每10分鐘



年內九鐵網絡各線的乘客量均持續增長。



公司一向致力提供完善的顧客服務。

資料總覽

	東鐵 [^]	馬鐵	西鐵
路線全長(公里)	42.5	11.4	30.5
車站數目	15	8 ⁺	9
車廂數目	444	72	154
每日服務時數	19.5	19.5	19
每日班次 [#]	574	493	394
班次最高密度(分鐘)			
繁忙時間	2.5	3	3.5
非繁忙時間	5	5	6
每日平均乘客量 [#]			
本地	689,000 ^{**}	—	213,300
羅湖及落馬洲*	250,300	—	—

[^] 包括落馬洲支線

⁺ 不包括大圍站

* 落馬洲支線於2007年8月15日通車

[#] 由2007年1月1日至12月1日

^{**} 包括馬鐵

一班，而於非繁忙時間則為每12分鐘一班。

落馬洲支線通車後，羅湖過境服務班次維持5.5至6分鐘一班。

東鐵

羅湖站第二期大型翻新工程於2005年開展，2007年內已大致完成。

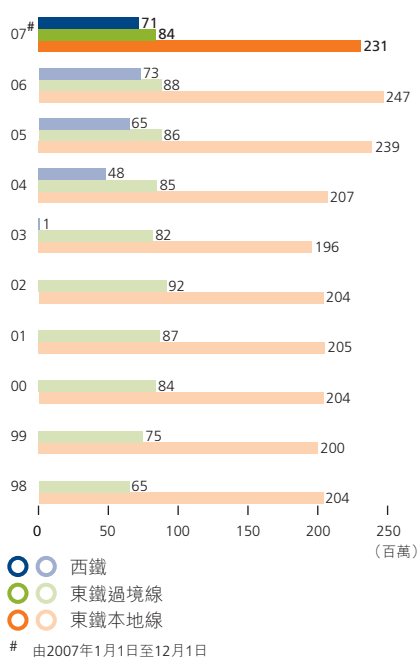
於9月，羅湖站4號月台的工程大致完成，包括擴闊月台及增設第三道扶手電梯，並已分別於2、3及4號月台安裝自動行人道。

此外，位於羅湖站二樓的票務處亦已擴充，並遷至大樓西翼，而地下大堂及二樓則已增設更多商舖。

其他改善工程包括翻新地下大堂的洗手間、更換地磚及月台頂篷，以及安裝電動趟門。

本地及過境乘客量

(年份)



這些改善工程提升我們的過境服務質素，使我們創下兩項羅湖站乘客量的紀錄。4月8日清明節的過境乘客合共367,755人，而8月18日的非節日周末則共有326,912名乘客使用過境服務。

我們亦在上水站進行大型改善工程，以配合落馬洲支線投入服務後上水站增加的乘客量。這些改善工程包括為區內居民安裝隔音屏障、在月台設立輪候區，以及增設現代化的列車目的地顯示系統。這套系統配備簡單易讀的液晶體屏幕及顏色標記。其他改善工程包括安裝定位冷風系統、更換地磚、天花及牆身。

我們在粉嶺站安裝了更多閘門，並於下行線月台的南面增設圍欄，防止「水客」於車站範圍交收貨物。

我們繼續進行紅磡站的路軌改建工程，以便2009年九龍南線投入服務後，紅磡站擔當東鐵與西鐵交匯站的新角色。為了準備九龍南線啟用，我們亦已開始修葺紅磡車站大樓，並已在出入境大堂順利完成造價1,500萬港元的空調系統改善工程。

自2006年開展的大埔墟站翻新工程於年內繼續進行，整體工程預期於2008年初竣工。

服務表現

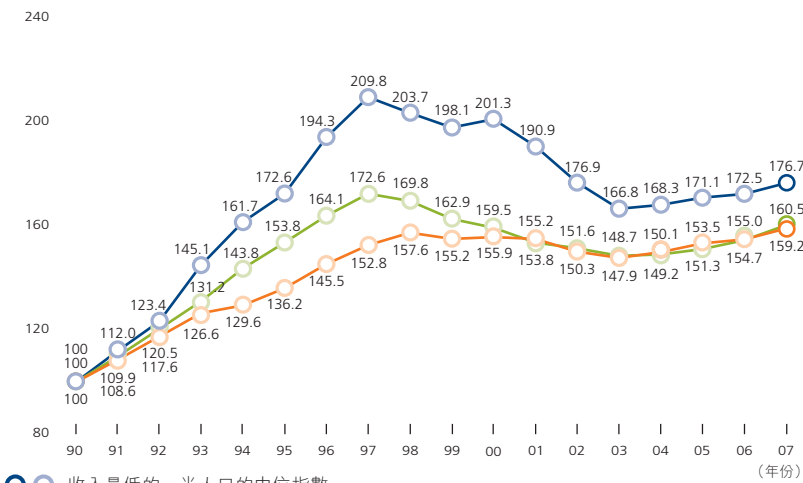
	東鐵		馬鐵		西鐵	
	2006年	2007年#	2006年	2007年#	2006年	2007年#
按編定班次行走比率*	99.85%	99.88%	99.95%	100%	99.91%	99.88%
行車正點率*	99.82%	99.85%	99.94%	99.99%	99.88%	99.91%
自動售票機正常操作率*	99.60%	99.63%	99.82%	99.83%	99.93%	99.94%
八達通票務設施正常操作率*	99.90%	99.94%	99.91%	99.96%	99.97%	99.97%
可靠程度：						
每發生一次故障的行車公里(百萬)	0.87	0.93	2.69	3.55	2.7	3.22

* 2007年的服務指標 — 99.0%

截至2007年11月30日的實際表現

票價及收入、通脹的關係

(指數)



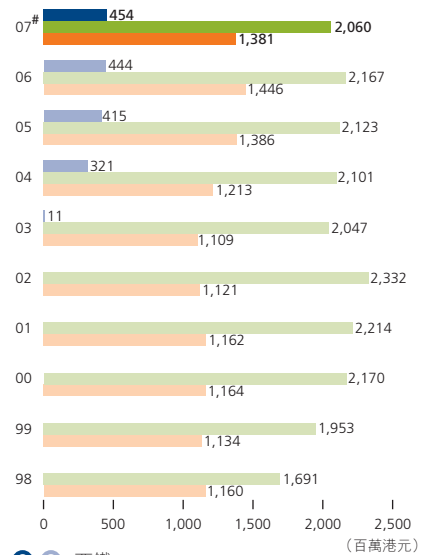
● 收入最低的一半人口的中位指數
 ● 綜合消費物價指數
 ● 電動列車本地票價指數*

註：2007年的收入最低的一半人口的中位指數是根據政府統計處2007年第四季資料計算。

* 包括東鐵本地線及西鐵的收入

本地及過境客運收入

(年份)



● 西鐵
 ● 東鐵過境線
 ● 東鐵本地線

由2007年1月1日至12月1日

我們已在羅湖站、落馬洲站及白石角路軌旁安裝了三部電子風速感應器，以便車務控制中心收集數據，密切監察強風對列車營運的影響。

我們亦改善了東鐵沿線的售票機，從而提升購票的整體可靠程度及效率。我們亦已開展尖東站控制室的擴建工程，藉以放置地鐵的鐵路系統設備，以及為九龍南線投入服務時尖東站與尖沙咀站的整合做好準備。

馬鐵

我們已於烏溪沙站及大水坑站安裝兩部電子風速感應器，藉此收集數據，密切監察強風對馬鐵沿線列車營運的影響。

我們調整了車站廣播的聲量，以免乘客急於從扶手電梯衝入車廂。我們亦改善了車站的通風系統及標誌。為減少列車聲浪，我們已將晚上11時後及上午7時前列車營運時段內的班次相隔時間延長，最少每隔6分15秒開出一班。

服務中斷

九鐵列車的服務表現於2007年持續改善，服務延誤超過8分鐘或以上的事故已由2005年的93宗及2006年的57宗，進一步大幅下降至2007年首11個月僅37宗。

2月，一列西鐵列車行經大欖隧道時車頂一個變壓器起火，絕緣油燃燒導致車廂產生大量濃煙，列車司機決定制停列車。約1,000名乘客立即撤離車廂及從隧道疏散。事件並無引起恐慌

或導致乘客受傷，足證公司為保障乘客安全乘搭西鐵所採取的程序收效。雖然是次火警屬個別事件，再次發生的機會不大，但公司仍安排製造商更換所有同類變壓器，轉為採用另一款防爆炸的變壓器。

乘客安全及保障

乘客的安全及保障一直是九鐵最關注的首要事宜。

為減少列車車門與月台之間的空隙釀成意外，我們計劃率先在羅湖站裝設智能月台伸展系統，創香港的先河。本年，我們為有關系統批出供應及安裝合約，並已完成多項測試。

年內，我們與香港警隊攜手合作，在所有車站進行聯合演習，增強我們應付突發事件的效率及能力。我們亦聯同警方

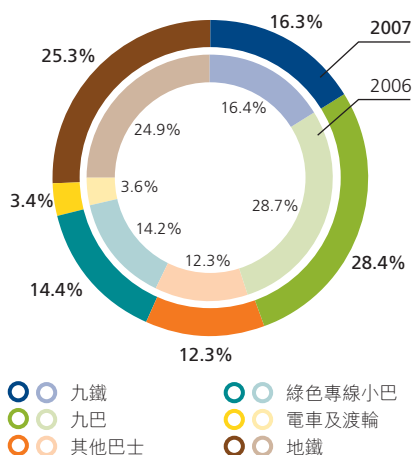
及消防處在大水坑站進行聯合演習，包括模擬車站疏散。我們亦於沙田圍站及第一城站一次模擬的緊急事故中，測試不同組別維修人員的應變能力。

為提高乘客使用扶手電梯的安全意識，我們在東鐵及西鐵車站86個扶手電梯的入口裝設「請緊握扶手」的三語廣播設備，以及



公司採取良好的安全措施，保障乘客安全。

主要專營交通工具的市場佔有率



註：

1. 電車及渡輪包括香港電車、新渡輪及天星小輪
2. 其他巴士包括新巴、城巴、龍運及新大嶼山巴士
3. 九鐵包括東鐵、馬鐵、西鐵、輕鐵及九鐵接駁巴士

資料來源：運輸署交通運輸資料年報

在各東鐵車站扶手電梯加裝短柱（大圍及尖東站除外）。

為作好準備，籌辦2008年奧運馬術賽，本港舉行了「好運北京馬術賽」。賽事期間，我們與香港奧運馬術公司緊密合作，提供前往大學站及粉嶺站的晨早列車服務。這項安排有助觀眾及工作人員轉乘巴士前往位於沙田及雙魚河的比賽場地。在這次賽事期間取得的經驗，將有助我們於2008年8月奧運舉行期間提供安全而有秩序的運輸服務。

11月，我們亦聯同警方及消防處在大學站進行大型聯合演習，測試有關人員處理列車緊急事故的應變安排。

為乘客而設的特別推廣活動

為增加列車乘客量，我們在年內籌辦了多項市場推廣活動。

推廣活動包括於7月1日香港回歸祖國十周年當日，使用八達通卡的長者及兒童可獲免費乘車優

惠。同時為紀念回歸十周年這項盛事，我們於7月及8月為1997年出生的兒童提供免費乘車往返海洋公園的優惠，並贈送六個月免費乘車證給1997年7月1日出生的兒童。

年內，乘客可免費轉乘九鐵接駁巴士。至於轉乘綠色專線小巴亦可享有折扣優惠。我們亦繼續為經常乘搭九鐵的乘客提供方便及物有所值的月票及全日通車票。前往香港國際機場及香港迪士尼樂園的乘客可選購我們的鐵路（的士）及鐵路巴士套票，前往落馬洲的乘客則可選購周票，盡享優惠。上述優惠亦包括乘客可使用滙豐銀行的獎賞積分免費乘搭過境列車，以及為八達通卡增值50港元。

為刺激消閒旅遊，我們更為乘客提供旅遊套票，景點包括海洋公園、香港迪士尼樂園及澳門，並印製旅遊指南，詳細介紹鐵路沿線的消閒購物及飲食好去處。

輕鐵及巴士

提升輕鐵服務水平

自1988年以來，輕鐵一直是新界西北部的交通工具，為屯門及元朗地區提供9條服務路線。隨著西鐵於2003年底投入服務，輕鐵亦擔當起新角色，成為西鐵的接駁交通工具。

截至2007年12月1日止期間的輕鐵乘客量為每日約371,700人次，較2006年微跌0.6%。

年內，輕鐵完成了多項改善工程，例如採用數碼無線電系統，兼可傳輸聲音與數據，以取代原有的列車無線電系統。

為提升營運效益及節約能源，自4月起，輕鐵列車於非繁忙時間改為停放於總站。

年內，公司決定額外購置22輛輕鐵列車，首批9輛列車預期將於2009年9月運抵。

資料總覽

		輕鐵
路線全長(公里)		36.2
車站數目		68
每日服務時數		19
每日班次 [#]		2,764
班次最高密度(分鐘)		
繁忙時間		1.6
非繁忙時間		2.0
每日平均乘客量 [#]		371,700
		巴士
巴士總數		143
巴士路線總數		14
每日服務時數		19
班次最高密度(分鐘)		5
每日平均乘客量		
(只包括行走於輕便鐵路服務區的西鐵接駁巴士線) [#]		88,600

[#] 由2007年1月1日至12月1日

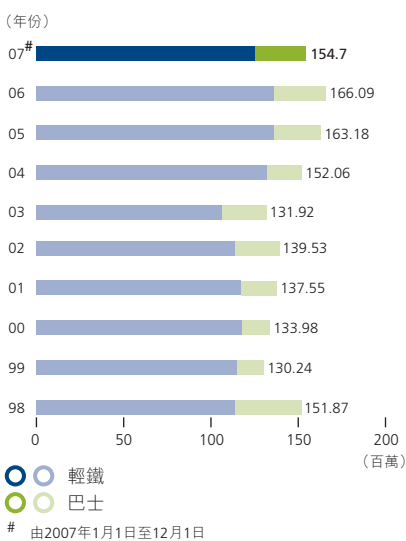
服務表現

	輕鐵		巴士	
	2006年	2007年 [#]	2006年	2007年 [#]
按編定班次行走比率*	99.98%	99.98%	99.90%	99.82%
行車正點率*	99.92%	99.95%	—	—
自動售票機正常操作率*	99.91%	99.92%	—	—
八達通票務設施				
正常操作率*	99.97%	99.98%	—	—
可靠程度：				
每發生一次故障				
的行車公里／	197,000	199,000	3,060	3,371
行車次數	公里	公里	次	次

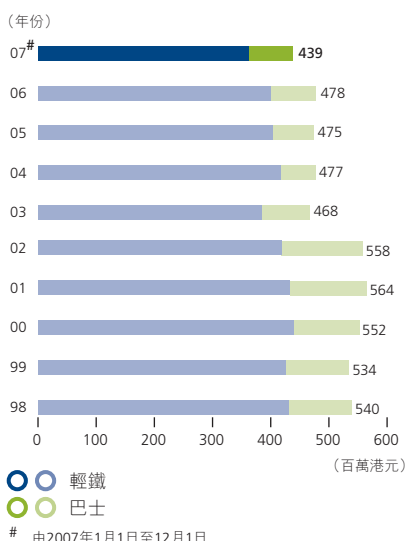
* 2007年的服務指標 – 99.0%

[#] 截至2007年11月30日的實際表現

輕鐵及巴士乘客量



輕鐵及巴士收入



巴士乘客量上升

年內，巴士乘客量大增，截至2007年12月1日止期間，乘客量上升至88,600人次，較2006年的82,400人次升7.5%。

2007年上半年燃油價格達到歷史高位，令年內的巴士營運成本大幅增加。儘管如此，我們繼續在可行情況下實施成本控制措施，成功避免調整票價。

為改善巴士客運服務，我們於10月在新界西北部增建了4個有蓋巴士站。

身為積極支持環保的機構，九鐵添置了9輛環保雙層巴士，全部符合歐盟四期標準。首批雙層巴士已於11月下旬運抵，餘下的雙層巴士則會連同11輛環保單層巴士於2008年9月中運抵。

雙層巴士運抵後將經過嚴格測試，於2008年投入服務。



全新的環保巴士不單符合最新的安全及環保標準，亦為乘客提供舒適的服務。



公司在年內進一步提升城際直通車的服務水平。

資料總覽

與內地的聯繫

城際客運服務

目的地數目(內地城市)	6
每日平均乘客量 [#]	8,950

貨運[#]

集裝箱(20呎標準單位)	8,915
散貨(貨卡)	2,305
牲口(貨卡)	28

[#] 由2007年1月1日至12月1日

與內地的聯繫

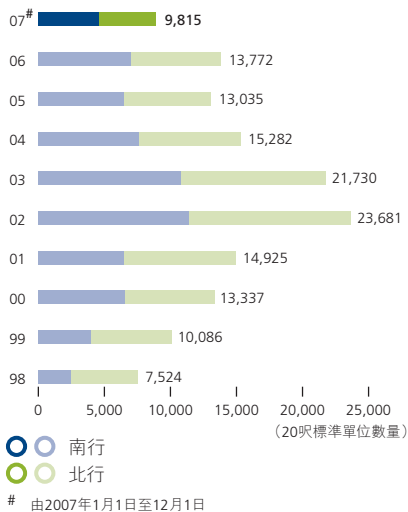
與內地的關係日益密切

2007年，珠江三角洲經濟發展蓬勃，帶動過境旅客對城際客運直通車的需求上升。然而，由於深圳與廣州之間的廣深鐵路第四線施工，1月至4月的直通車服務無可避免受到影響，班次出現嚴重延誤，不少旅客改乘其他交通工具，以致上述期間廣九直通車流失大批乘客。

自2006年10月起推出單程／來回個人及團體票價優惠後，京九和滬九直通車服務受益不淺。不少旅行社利用這項優惠籌辦北京及上海旅行團。截至2007年12月1日止，票價優惠帶動乘客量增加，較2006年同期上升約20%。

集裝箱數量

(年份)



直至2007年12月1日，直通車服務的每日平均乘客量為8,950人次，較2006年同期微升0.2%。

年內，我們推行了多項服務提升及推廣活動，包括於2007年5月推出的直通車手機短訊提示服務，透過手提電話向已登記服務的乘客提示列車班次臨時變動的資料。超過三分之二預早訂票的乘客均表示歡迎這項服務。

2007年，內地居民「個人遊」計劃進一步擴展至石家莊、鄭州、長春、合肥及武漢5個城市，使實施這計劃的城市數目多達49個。我們把握這次良機，與業務夥伴合作為選乘直通車來港的內地旅客提供優惠，包括酒店、商店及旅遊景點提供的折扣及其他優惠。

年內，我們與旅遊業界夥伴攜手舉辦其他推廣活動，包括提供優惠予來港及離港的直通車旅客，藉以提升直通車服務的競爭優勢。

年內，「廣九直通車」品牌在本港及內地多個大型旅遊展覽會及交

易會均備受推廣，提升了這項服務的形象及知名度。其中一些例子，是2007年在廣州舉行的中國進出口商品交易會以及香港國際旅遊展，我們均獲委任為指定鐵路。

年內，公司的城際客運服務榮獲《盛世雜誌》頒發「盛世卓越品牌大獎2007」，表揚我們在過境運輸服務質素及業務表現的卓越成就。

改善貨運服務

截至12月1日，貨運收入比2006年同期下跌5%至3,800萬港元，主要是由於鐵路貨運量下跌所致。

貨運量減少的其中一個原因是1月至4月期間，廣深鐵路第四線施工，嚴重影響廣深段鐵路貨運服務的可靠程度，過境貨運量相應減少。更重要的是，內地物流供應鏈服務及基建發展不斷改善，以致鐵路與其他運輸模式之間的競爭日趨激烈。

為加強競爭力，公司與內地的鐵道部、地方鐵路局、鐵路公司及海關部門磋商多項措施，致力簡化過境手續，開發固定班列服務，縮短運輸時間，爭取具競爭力的貨運措施，並提供增值客戶服務。

此外，我們於1月與公司的主要鐵路貨運代理香港中旅貨運有限公司合作，推行電子託運單的數據互換及發票的數據傳輸計劃。這項措施將為雙方交易的全面信息自動化及電子化奠定基礎。

我們亦透過手提電話發送短訊，以加強與鐵路貨運代理的聯繫。遇有貨物被香港海關扣查時，除發送傳真外，我們還利用手機短訊即時知會有關代理。



為加強往來深圳及羅湖的貨運列車營運安全，四輛九鐵機車裝設了內地的列車自動保障設備。我們亦於11月2日裝設了新的全自動系統，取代原有的信號及人手操作軹尖系統，藉此提升羅湖編組站的調車安全及改善有關工作情況。

8月24日，公司推行嶄新的資產管理系統，涵蓋九鐵各個貨場的集裝箱及貨物裝卸設備，確保這些設備的表現能夠完全符合業務需要。

連接東鐵與西鐵的九龍南線工程進展順利，將於2009年竣工。







落馬洲支線於8月15日通車，成為第二條過境鐵路，為乘客提供方便的服務。

十載擴展

與1911年建成的原鐵路線相比，過去十年九鐵的鐵路網絡擴展達三倍。積極擴展網絡是基於公司簡單的理念——務求建造世界級的鐵路，滿足全港市民的運輸需求。

過往努力 今日收成

網絡擴展計劃以西鐵為首，其後還順利完成了尖沙咀支線、馬鐵及2007年啟用的落馬洲支線。所有工程均依期按值完成，這是全球其他鐵路鮮能企及的成就。

這些項目以及現正施工的九龍南線，讓九鐵累積了卓越的鐵路設計及工程專業知識，並於12月2日由港鐵公司繼承。

落馬洲支線

落馬洲站在2006年底已大致竣工，而鐵路系統的安裝及驗收測試亦於2007年初全部完成，為落馬洲支線試行作好一切準備。

落馬洲站於本年第二季進入營運前的最後階段，大部分車站設施已移交相關各方，當中包括於4月將車站購物區移交租戶，5月將客運大橋移交路政署，以及於6月將公共運輸交匯處移交運輸署。

8月15日，落馬洲支線順利投入服務，為香港及深圳合共2,000萬人口提供另一直接方便的過境通道。

九龍南線

於11月底，九龍南線的建造工程已完成71%。九龍南線全長3.8公里，投入服務後將連接現有的東鐵及西鐵，並在九龍西設一個中途站。

承建商運用隧道鑽挖及明挖隨填法，開鑿鐵路行經的隧道，並使用以「小龍女」命名的隧道鑽挖機開鑿九龍西站至尖東站一段的隧道。

隧道鑽挖工程於2006年8月動工，其後十個月一直在土質問題甚為複雜的新填海土地的地底鑽挖，穿越繁忙而狹窄的廣東道地底，在前水警總部地底拐一個急彎，期間須保持香港文化中心對外開放，以及在彌敦道的地鐵行車管道上不足兩米之處進行鑽挖，最後於2007年6月貫通梳士巴利道的啟動豎井，建成首條隧道。



為免影響塱原一帶的環境生態，落馬洲支線大部分路段均建於隧道內。



九龍南線的新列車於年內運抵香港。

於「小龍女」運返佐敦的啟動豎井及重新組裝後，第二條隧道亦隨即於9月動工，並已於2008年3月貫通。

我們使用明挖隨填法開鑿九龍西站至南昌站的隧道。樁柱及挖掘工程於11月底已基本完成，隨即展開隧道結構工程。

於2007年11月，九龍西站至南昌站的隧道結構工程已完成33%。位於油麻地的通風大樓上層結構初步建造工程已於7月完成，機電裝置工程亦隨之展開。

九龍西站的月台及大堂建造工程已於年內順利竣工，軌道工程承

建商亦已進駐，展開路軌工程。
至11月底，車站整體結構已完成78%。

鐵路系統

年內，我們於尖東站一段調車隧道增設路軌旁的人行道，並改裝紅磡站的東鐵信號系統，為連接九龍南線作好準備。

紅磡站與尖東站之間的路軌旁電纜工程已告完成，尖東站電訊設備室的無線電系統設備亦已展開裝設工程。

所有鐵路系統工程合約已於年內批出。隧道通風、供電系統及架空電纜、升降機、扶手電梯及月台幕門等大型機電系統設備及軌道設備的製造在11月底全部如期進行。

鐵路車輛

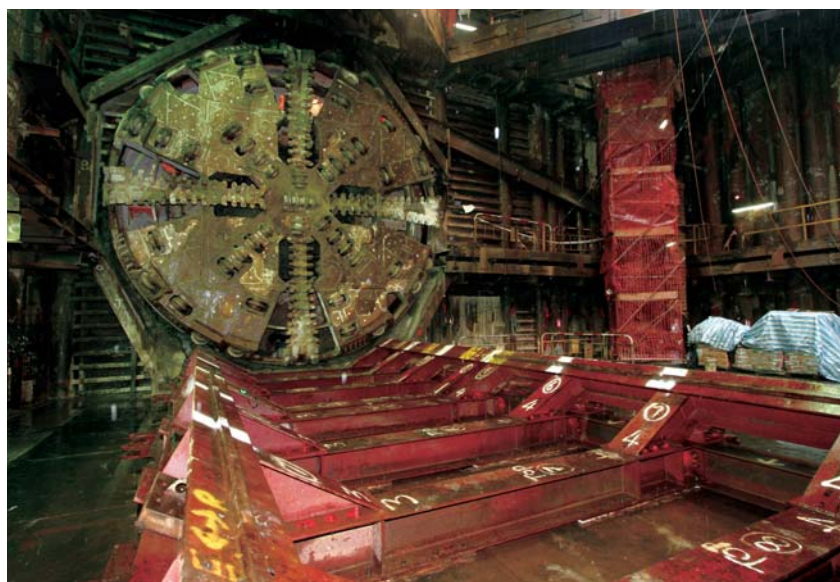
由於九龍南線最終將成為西鐵的一部分，九鐵向西鐵列車的供應商IKK Consortium訂購34個與西鐵列車設計相同的車廂。這批車廂已於10月前分四批運抵香港。

中間道行人隧道伸延段

九鐵在原有的中間道行人隧道加建伸延段，由九龍酒店連接九龍

公園徑行人隧道及北京道行人隧道，藉此為尖東站至廣東道購物商業區提供便捷的通道。

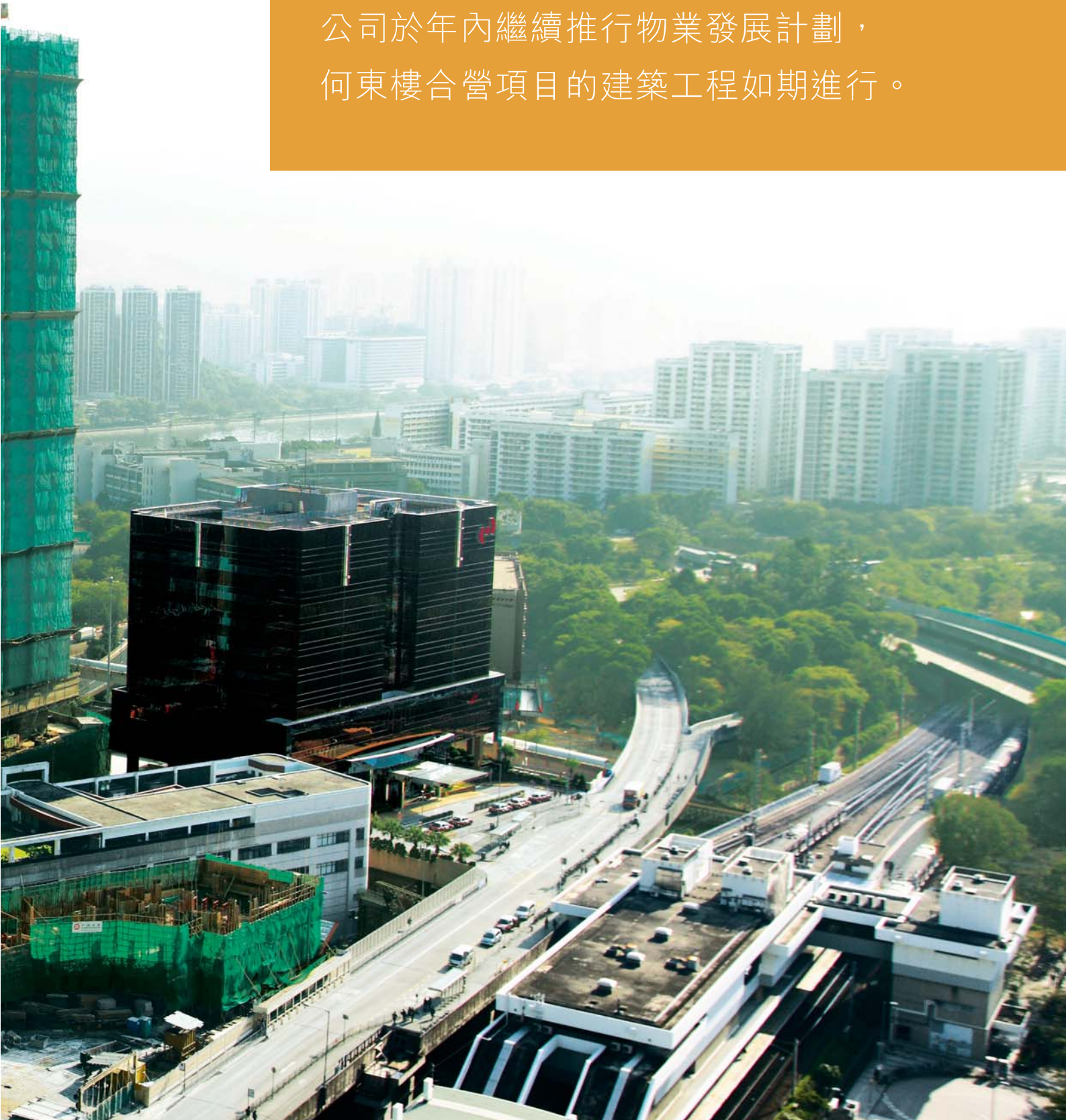
至年底，遷移公用設施的工程已大致完成，管樁工程的進度亦相當理想。行車鋼板裝設工程已於2007年底展開，並將持續至2008年中，屆時將展開挖掘工程。



九龍南線的隧道鑽挖機「小龍女」於年內成功貫通了首條隧道。



公司於年內繼續推行物業發展計劃，
何東樓合營項目的建築工程如期進行。





位於屯門的「海趣坊」是公司其中一座大型購物商場。

公司與具規模的地產發展商合作，為香港市民興建高質素的住宅單位。這些物業發展項目位於九鐵車站上蓋或鄰近車站，使公司的鐵路有長期穩定的客源及不斷增長的乘客量，同時亦使沿線物業的居民可享用便捷的鐵路服務。

根據合併交易，地鐵公司購入多項九鐵投資物業及物業管理業務，以及多項物業的物業發展權，總成本為77.9億港元。

物業發展

年內，公司繼續根據與政府協調的時間表推出西鐵及馬鐵沿線多個地點的物業發展項目。

西鐵沿線物業優先發展地點

南昌	(4.62公頃)
元朗	(3.46公頃)
屯門	(2.66公頃)
荃灣西	(9.38公頃)
朗屏	(2.61公頃)
天水圍	(3.48公頃)
錦上路	(9.85公頃)
八鄉維修中心	(24公頃)
葵芳	(1.92公頃)

馬鐵沿線物業優先發展地點*

烏溪沙	(3.41公頃)
大圍維修中心	(7.06公頃)
大圍站	(4.85公頃)
車公廟	(1.81公頃)

* 這四個地點將興建總樓面面積約830,850平方米的物業，包括在2009至2015年間興建10,686個住宅單位，佔總樓面面積92%。

作為荃灣西(七區)物業發展有限公司的代理，公司就西鐵荃灣西站(七區)的合營項目招標。該項目包括在一個停車場平台上興建7幢住宅樓宇，提供1,776個單位，以及興建一所佔地約10,700平方米的學校。

公司於2007年4月接獲3份標書。在仔細審查有關標書後，公司宣布荃灣西(七區)物業發展有限公司董事局決定不批出有關合約，並會就該項目重新招標。

2007年，何東樓(A地塊)合營項目的工程進度理想。於11月底，上蓋工程進展良好，住宅大樓預計將於2008年初平頂。該項目由信和置業有限公司的全資附屬公司富輝建業有限公司負責發展。

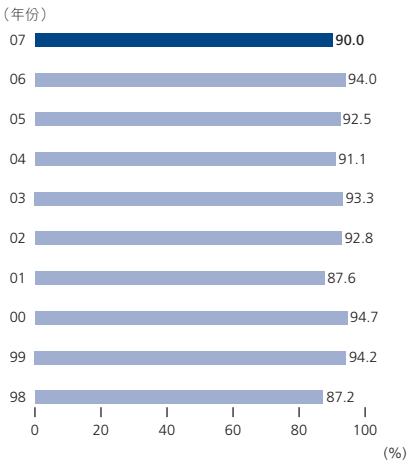
九鐵與順豐國際有限公司(信和置業有限公司的全資附屬公司)合作的烏溪沙站合營項目亦於年內取得良好進展。這項佔地

3.41公頃的項目的地基工程已經完成，而上蓋工程進展順利。

公司與其合營發展夥伴億城投資有限公司(長江實業(集團)有限公司的全資附屬公司)合作的大圍維修中心上蓋發展合營項目，於年內亦進度理想。公司於2007年7月就第一期批出主要的建築工程合約。該項目佔地7.1公頃，包括12幢43至50層住宅大廈，提供約4,300個住宅單位，將分3期興建。

屯門站物業發展項目是公司代理的屯門物業發展有限公司與Wetland Park Management Services Limited(新鴻基地產發展有限公司的全資附屬公司)的合營項目。該項目佔地約2.7公頃，提供2,161個住宅單位。年內，該項目進展理想，截至11月，第一期地基工程已接近完成。

物業租用率
車站商舖、辦公室及商場



城市規劃新視野

「連線城市」研究項目於2007年10月順利完成。該研究的主要結果顯示，鐵路為城市規劃創造了難得的發展條件及機遇。

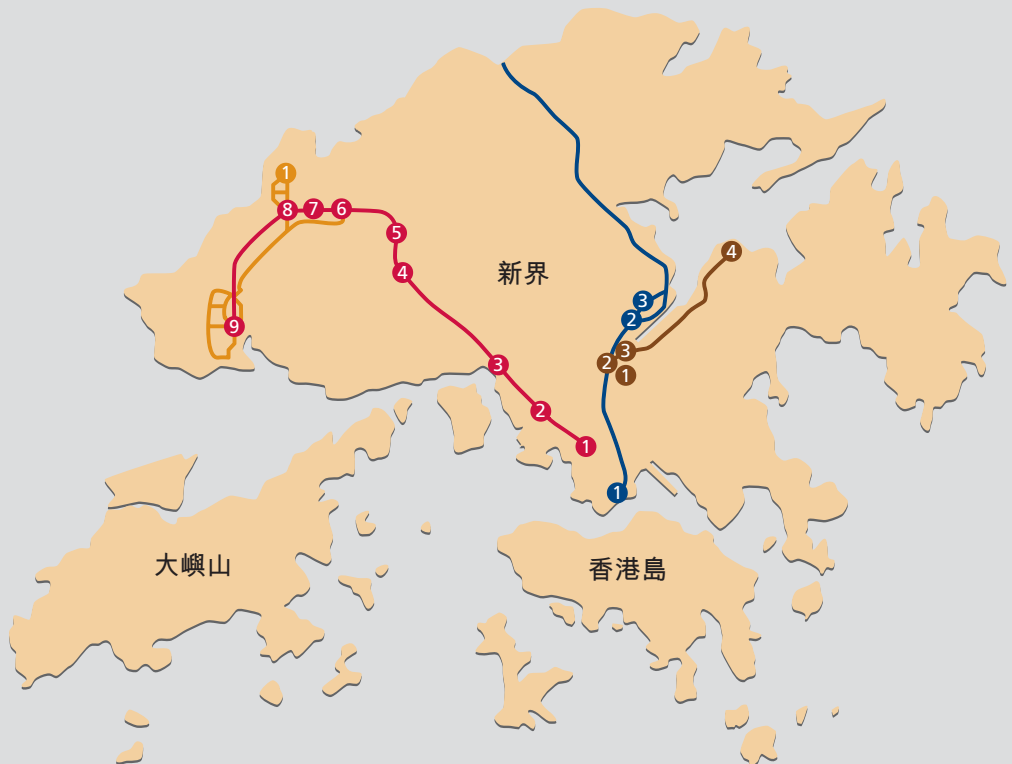
研究結果亦顯示，雖然政府的現行政策已十分注重綜合考慮交通規劃，但其思維僅限於交通方面。研究表明，規劃應在城市發展的大框架下全面考慮多項因

素，交通因素是其中之一，但不應成為唯一的綜合考慮部分。

該項研究亦提出另一個重要觀點，就是縱使房屋及相關發展政策仍有改善空間，但該等政策本身並不能確保鐵路及其周邊社區能夠積極和可持續發展。執行有關政策以改善鐵路沿線發展項目質素的一大重要因素，在於更具遠見的規劃視野，以及設計過程本身的改善。

物業發展地點

- 輕鐵
- ① 輕鐵天水圍總站
- 西鐵
- ① 南昌
- ② 葵芳
- ③ 荃灣西
- ④ 八鄉維修中心
- ⑤ 錦上路
- ⑥ 元朗
- ⑦ 朗屏
- ⑧ 天水圍
- ⑨ 屯門
- 東鐵
- ① 紅磡集體運輸中心
- ② 何東樓(A地塊)
- ③ 火炭
- 馬鐵
- ① 大圍維修中心
- ② 大圍車站
- ③ 車公廟
- ④ 烏溪沙



物業發展

	住宅樓面面積 (平方米)	商用樓面面積 (平方米)
已落成的物業		
屯門海翠花園	91,400	9,832
新屯門中心	200,000	14,000
大圍文禮閣	43,850	420
屯門恆福花園	88,000	3,200
新元朗中心	66,430	25,880
沙田駿景園	271,656	10,000
旺角站	—	149,590
紅磡國際都會	—	132,218 *
小計	761,336	345,140
在建項目		
何東樓(A地塊)	120,900	2,000
大圍維修中心	313,955	—
屯門站	119,512	25,000
烏溪沙	168,650	3,000
小計	723,017	30,000
總計	1,484,353	375,140

* 包括面積為35,034平方米的服務式住宅單位

物業事務

	商用樓面面積 (平方米)	停車位數量	管理住宅 單位數量
物業管理			
連城廣場	24,954	—	—
九廣鐵路紅磡大樓	5,576	—	—
海翠花園	9,832	168	1,432
新屯門中心	14,000	421	3,500
恆福花園	3,200	237	1,504
駿景園	10,000	2,121	2,504
國際都會	23,466	438	662
策誠軒	—	72	252
總計	91,028	3,457	9,854

物業事務

截至2007年12月1日止期間，經常收入達9.87億港元，2006年全年則為8.76億港元。2007年車站商舖和商場的整體租用率亦達到90%。

商場

2007年，公司騰出總樓面面積約2,245平方米的連城廣場7樓招租。為改善商舖組合及擴闊顧客層面，公司成功邀請16家旅行社租用7樓全層。該樓層改名為「連城旅遊廊」，10月正式啓業。

車站設施

上水站及羅湖站的翻新工程已於年內完工，合共新增300平方米的商舖面積。車站增設的零售服務設施包括便利店、餅店、飲食店、診所、旅行社及外幣兌換店。

大埔墟站的翻新工程於年內繼續進行，工程完工後，將增加約300平方米的商舖面積，為乘客提供零售服務。

落馬洲站

落馬洲站於8月15日投入服務，佔地共約6,500平方米，提供73間商舖（包括四間免稅店）及一間食肆。新總站提供的零售服務多元化，包括糖果糕餅店、便利店及醫療中心等，為過境旅客提供方便的服務。

其他業務

隨著落馬洲站啓用，以及羅湖站及紅磡站加強推廣活動，免稅品業務收入於2007年首11個月錄得50%增長。

截至2007年11月底，「新聞直線」收入較2006年錄得50%

車站商務

- 免稅品業務
 - 車站餐廳業務
 - 公共停車場業務
 - 泊車轉乘服務
 - 商舖租賃
 - 辦公室及儲物倉租賃
 - 自動櫃員機
 - 自助服務機及終端機
 - 電影拍攝場地租賃服務
 - 物業管理及樓宇保養服務
 - 零售亭／櫃檯租賃
-

電訊服務

- 公共收費電話
 - 光纖電纜租賃
 - 覆蓋各車站、隧道及沿線路軌的流動電話接收範圍
-

廣告及推廣業務

- 燈箱海報
 - 大型戶外廣告
 - 特色廣告
 - 自助推廣展示座
 - 免費報章贈閱
 - 商務展覽
 - 推廣活動
 - 多媒體廣告系統 – 「新聞直線」
-

物業事務

辦公室租賃	(平方米)
連城廣場	21,909
九廣鐵路紅磡大樓	5,576
總計	27,485
商舖租賃	(平方米)
連城廣場	3,045
海趣坊	9,832
新屯門商場	14,000
恆福商場	3,200
駿景廣場	10,000
總計	40,077
住宅單位租賃	272個單位

的顯著增幅，顯示這個新媒體已廣為市場接受，更為乘客增添新體驗。該業務於年內並榮獲九鐵主席大獎。

「新聞直線」的先進設計及具創意的應用系統深受業界認許，並獲頒2007香港資訊及通訊科技獎最佳無間斷網絡（流動資訊娛樂）獎銀獎及最佳生活時尚（休閒生活）獎銅獎。



落馬洲總站的車站店舖已於2007年開業。

公司設於紅磡停車場的戶外廣告位，於年內取得百分百的租用率。此外，我們採用新的特色廣告形式，提升廣告商對九鐵媒體服務的滿意度。雖然廣告市場波動，年內我們的廣告收入仍然錄得大額增幅。

電訊條例收緊對營運商的收費管制，但公司仍能夠保持這方面業務的增長。

年內，公司於新落馬洲站及其他翻新的東鐵車站增設物業管理服務，包括大埔墟、上水及羅湖站。

公司於2007年的節慶日如農曆新年、復活節、暑假及萬聖節等推出多項推廣活動，廣受租戶及顧客歡迎。





公司高度重視培訓，年內為員工設計了多項課程，配合年底實行的兩鐵合併。



公司在年內加強培訓，協助員工為年底的兩鐵合併做好準備。

為迎接2007年12月的合併，公司致力為員工提供所需的技能及知識培訓，以適應新企業文化及未來的轉變。

人力資源

2007年，公司積極開辦員工培訓課程，為12月兩鐵合併作好準備，範圍涵蓋如何建立人脈網絡及應付轉變，以至專門資訊科技應用等一系列課程。

雖然公司旗下近6,000名長期及合約員工於年內面對不少壓力，然而各人仍能克盡己職，維持高質素的乘客服務。這主要是由於公司推行了不少優質服務計劃，「全程為您」運動便是其中之一。這項活動並榮獲香港管理專業協會主辦的「2007年最佳管理培訓獎」銀獎。

員工培訓與發展

2007年，我們依然注重培訓及發展，協助員工面對轉變，提升員工的整體能力。我們在2007年合共舉辦了506個課程，較2006年的351個課程高44%。年內，公司員工每人平均接受7.2天的培訓。

最受歡迎的培訓計劃之一，是於2006年中推出並持續至2007年的「迎變增值」系列工作坊。這些工作坊旨在協助員工為未來挑戰作好準備，內容涵蓋多個不同主題，包括商業普通話、英語讀

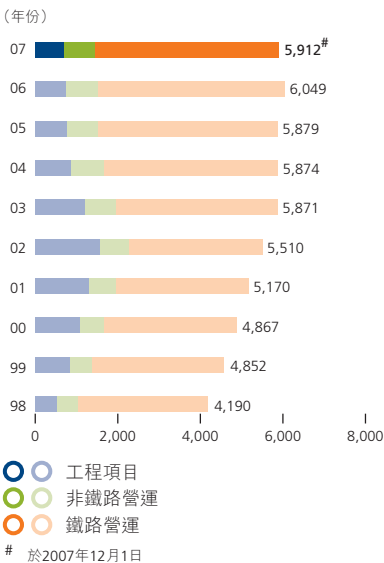
寫技巧、表達技巧、鐵路行業、在國內工作、輔導、身心語言程式學、職業轉變、面試技巧及提升個人效能等。年內這個系列共開辦了96班，超過3,500名員工參加。

公司並舉辦了六個「名人談心系列」講座，邀請城中名人分享成功之道，好讓員工能緊貼市場發展。主題涵蓋提升創意思維、建立人際網絡、投資要訣、溝通心法，以及發展個人事業等。親身或透過公司內聯網參與講座的員工超過10,000人次。

年內，我們致力鼓勵員工透過自我學習增進知識及提升技能。公司開辦了超過50個有關管理及資訊科技的網上學習課程，讓員工可在家中或辦公室學習。自2002年公司推出有關課程以來，員工參與的人數持續上升。2007年，全體員工有45%報名成為網上學員，較2002年大幅飆升166%。

我們亦特別為基建及樓宇工程處約900名員工提供一系列度身設計的工作坊，協助他們應付轉變。

員工數目



為公司取得培訓計劃獎的「全程為您」計劃令員工獲益良多。



公司推出一系列的培訓課程，加強員工的顧客服務技巧，並讓他們有機會交流經驗。

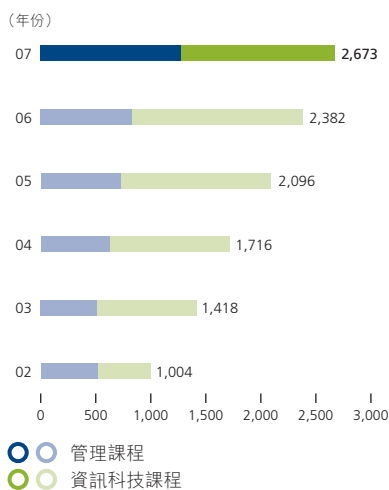
為使員工熟悉地鐵公司所使用的 Oracle 系統，我們開辦了一系列課程，指導員工如何於合併後使用新軟件處理日常事務。課程涵蓋財務、供應鏈、維修及項目管理等。我們開辦了超過 56 個課程及 9 個簡介會，參與員工達 1,380 名。有賴這些課程，公司業務於兩鐵合併的過渡期能夠順利運作。

於 2007 年，我們推出新的學習課程，包括網上視像輔導教授中文輸入法及「e-Learning Plus」— 以管理及語文為主題的互動論壇，專為網上導師和學員而設。

年內，學習資源中心為員工提供超過 3,800 種學習資料，可供員工外借。借用量由 2002 年的 2,420 次上升至 2007 年的 9,488 次，增幅高達 292%。

為使員工獲得最新的鐵路行業資訊，學習資源中心備有「鐵路資訊」網上雜誌，內容涵蓋國際及內地鐵路消息。這份「鐵路資訊」及一份新推出有關英語學習的網上雜誌，讀者人數合共超過 16,000 人。

網上自學課程的報讀人數



優質管理

作為「全程為您」行動的一環，我們年內繼續推行於2005年12月首次開展的「服務先鋒計劃」，以進一步提升公司的卓越服務水平。我們提名了29名運輸部前線督導級員工擔任服務先鋒，帶領其他前線員工，宣揚關懷乘客的精神。服務先鋒在特設的工作坊接受技巧及知識的培訓，並與其他同事分享經驗。

年內，我們亦舉辦了一個「變革先鋒」聚會，專題探討行為技巧及身心語言程式學，以及兩者如何應用於面對轉變及克服困難。

九鐵「全程為您」計劃榮獲香港管理專業協會頒發「2007最佳管理培訓獎」銀獎，這個獎項表揚公司為2,300名運輸部前線員工開辦的100個「全程為您」關懷顧客培訓工作坊，以及當中採用的創意教學模式。此培訓計劃亦榮獲公司的最高榮譽——2007年度主席大獎。

公司又特別籌辦聯合聚會，以表揚2007工作流程改善比賽的優勝者，以及答謝曾向公司的員工建議獎勵計劃「智滙站」提出建議的各位員工。有關建議超過270項。

年內，公司於運輸部推行資產管理系統。這個系統根據Publicly Available Specification 55標準，用以優化公司有形資產的管理，使其可以持續方式運作，達至所需的服務水平。這個系統亦有顧及最佳的週期成本、健康、安全、環保表現，以及其他因素。

持續發展的文化

60





公司在落馬洲站附近建設的濕地，見證了九鐵多年來在環境保育方面的承擔。



公司致力改善環境，植樹是眾多保育活動之一。

2007年，九鐵繼續致力履行其社會、經濟及環保責任，不斷求進，銳意提升其鐵路營運及基建項目，務求達致國際最高水平。

對持續發展的承擔

我們於公司各項業務及基建項目中秉持可持續發展原則，而為貫徹我們對此原則的承擔，我們於

2007年為員工提供支援，協助他們為年底的兩鐵合併作好準備，又時刻與乘客保持溝通，及實施各項計劃以提升乘客、員工及承建商的安全意識。我們亦繼續在公司的鐵路營運及新鐵路項目中推行環保措施，以達致最高標準為目標。

重視環保

九鐵一直履行環保責任，並執行各種制度及措施，令本來已相當環保及效能甚高的集體運輸系統更加精益求精。

九鐵在1997年取得ISO 9001企業認證後，於2006年底，運輸部及新鐵路工程部於各主要範疇均已達致所需環保標準，成功取得ISO 14001認證。

公司致力推行保護環境計劃，以提高所有列車車站的能源效益。為此，我們調整了車站的燈光

照明範圍，以及車站空調與定位涼風系統的時間控制，並於非繁忙時間定時停用部分扶手電梯及售票機。

大埔墟站翻新工程方面，我們正加建一個綠化上蓋，種植花草及其他植物。當園圃建成後，車站內外的氣溫將會下降，既可減低對空調的需求，又可改善整體景觀，一舉兩得。上述工程預期於2009年完成。

其他環保措施包括裝設本地電子存檔系統以節約用紙，以及於車

站內試用新液晶體節能光管。

為配合循環再造計劃，我們亦於車站內收集廢紙、報紙及舊電池。

為了研究兩鐵合併的裨益，分享彼此的最佳運作模式，我們在南昌交匯站推行節能項目。能源研究結果顯示，新車站運作模式成功節省了每年能源費用的3%。

11月，首部符合歐盟四期標準引擎的雙層巴士已運抵，而其餘符合歐盟四期標準引擎的單層巴士亦將於2008年較後時間付運。這些新環保巴士配備最先進的引擎，符合最嚴格的環保及安全標準。

新鐵路工程部取得ISO 14001認證，標誌著九鐵致力確保所有新鐵路項目以環保方式建造。至於九龍南線項目，我們運用先進的淤漿式隧道鑽挖機，興建廣東道至梳士巴利道一段的隧道。運用該鑽挖機有助減少鄰近酒店、博物館及文化中心的灰塵及空氣懸浮粒子，亦避免在繁忙地區造成不必要的交通擠塞。



首輛歐盟四期引擎雙層巴士於十一月運抵。



落馬洲的環境生態改善區吸引了不同品種的雀鳥棲息，當中包括瀕危品種的鳥類。

落馬洲支線方面，我們已建造佔地37公頃的環境生態改善區，內設魚塘、沼澤及蘆葦叢，為本地雀鳥及候鳥提供理想的繁殖及棲息環境。至今，這片濕地已吸引了超過200種不同的雀鳥棲息，包括一些瀕危品種。

2007年11月7日，我們在落馬洲濕地發現200隻黑臉琵鷺，刷新了歷來紀錄（過往最高紀錄為2006年1月的160隻），數目佔全球黑臉琵鷺總數約12%，再次顯示公司於環保方面的努力，如今在環境及生態上取得理想的成果。

年內，公司的環境督導委員會舉行第二屆環保周，旨在進一步提升員工的環保意識及他們對環保的認識。為期一周的活動包羅萬有，包括環保講座、環保常識問答比賽、環保短片創作比賽、機電工程署及房屋署人員主講的再生能源技術座談會，以及安排同事參觀落馬洲濕地等。

公司是環境保護署「明智減廢」計劃的成員，於過往兩年均達到預先定下的20個減廢目標，因而榮獲「卓越明智減廢」標誌。

身體力行

除促進本身業務的持續發展外，九鐵亦身體力行，支持環保工作。

年內，我們將600部舊電腦捐贈一家慈善機構，以便分發予有需要人士。此外，我們亦發起收集運動，呼籲員工、乘客及商舖租戶將多出的年糕及賀年食品捐出，用以轉贈一家慈善機構。

我們繼續舉行植樹計劃，並邀請100名小學生參與，在羅湖站路軌旁植樹。2007年，我們種植了360棵樹苗，使這計劃的植樹總數超過10,000棵。

雖然我們的路軌大多採用混凝土軌枕，但若干路段仍鋪設木製軌枕。由於木製軌枕須定期更換，所以我們已將58條舊木製軌枕捐贈一家中學，用作興建天台花園，製成長椅、花園圍欄及魚塘。

加強溝通

我們相信，作為公營機構，九鐵必須保持透明度及具責任感。公司積極透過多種渠道與各界相關人士溝通，以使公眾瞭解我們的工作，同時藉此獲悉公眾的意見。公眾諮詢小組便是有效的溝通渠道之一，小組成員來自公司高級管理層、鐵路沿線區議會的交通及運輸委員會代表，以及乘客聯絡小組代表。公眾諮詢小組於2007年定期召開會議，討論有關九鐵的鐵路服務事宜。

年內，乘客聯絡小組舉行了三次會議，議題主要集中於東鐵、西鐵及馬鐵方面。其中，我們收集了乘客對智能月台伸展系統、羅湖站二期改善工程以及升降機及扶手電梯乘客安全教育活動的意見。其他議題包括落馬洲支線，以及西鐵與輕鐵的服務安排。

我們亦繼續舉辦九鐵茶座，讓乘客有機會與公司管理層會面，表達對公司服務的意見。

乘客教育

公司於6月印製了《九廣鐵路安全手冊》的更新版本，以供乘客使用。手冊所提供的安全守則，適用於扶手電梯、升降機、月台、列車車廂及輕鐵過路處；手冊另亦載有資料，指導乘客一旦遇上火警、電力中斷或需要緊急疏散時，應該如何應變。

我們透過舉辦安全使用升降機及扶手電梯的推廣活動，鼓勵攜帶大型行李的乘客、長者及有需要人士避免使用扶手電梯，轉為使用升降機。其他安全意識宣傳項目包括推廣扶手電梯及月台空隙安全，以及提醒乘客不要於車門關上時衝入車廂。

我們亦舉辦多次活動，示範如何正確使用八達通儲值卡，以免八達通卡失靈。



九鐵管理層透過「乘客聯絡小組」，聆聽公眾關注的事項。

關懷員工

由於兩鐵合併有可能令員工感到前景不明朗，我們特別推出「怡情健體」計劃，以顧及員工的需要。我們舉辦了一系列活動及講座，集中討論工作與生活的均衡，以及全面的健康生活方式，又邀請物理治療及心理治療方面的專家主持講座，主題包括如何適應中年至退休的過渡期等。各大小講座合共吸引超過2,900名員工參加。

為使管理層可與員工直接溝通，我們定期安排管理層與員工諮詢委員會及工會的代表舉行會議，更於年內舉辦數以百計大型簡介會及小組討論，讓員工瞭解兩鐵合併的過程，同時讓管理層聽取他們的意見。

為促進九鐵與地鐵員工的交流，我們籌辦了一連串活動，包括公司互訪，以及攝影、烹飪及野外定向比賽。這些活動加深員工對彼此所屬部門的認識，並以較輕鬆的方式促進兩鐵員工互相瞭解，達致彼此學習及文化融合的目標。

安全健康

年內，九鐵依然以乘客、市民大眾、員工及承建商的安全為首要關注事項。

2007年，我們仍然着重以風險管理方式處理安全事宜。我們在各個項目為員工及承建商訂下切實可行的目標，參照本港其他僱主的表現進行監察及評估，以及按照國際標準進行定期獨立審核，成功達致優秀的安全紀錄。我們亦於必要時檢討及更新安全及風險管理系統。

年內，各界仍然關注爆發禽流感的威脅。公司的管理委員會於2007年批准一項特別醫療應變計劃，並成立企業應變小組，統籌跨部門的應變工作，制訂不同情況下的應急計劃。我們曾於沙田站舉行演習，測試前線員工能否按照公司的安全指引及處理程序，處理於鐵路範圍內發現的雀鳥屍體。我們亦於10月及11月在不同的辦公地點提供免費流感疫苗注射，員工可自由參加。

為促進員工及承建商的安全與健康，九鐵與地鐵公司於11月聯合舉行公司安全月，又透過公共事業職業健康及安全政策委員會，與其他公共事業機構分享職業安全及健康管理的最佳作業典範，交流寶貴經驗。公司更於11月公司安全月期間，主持委員會的2007年安全研討會。

年內，我們成功保持非常低的建築工地意外比率。當中，兩名承建商表現非常優秀，榮獲前環境運輸及工務局頒發「公德地盤嘉許計劃」銀獎。

能夠取得如此卓越的成績，有賴公司於九龍南線項目推行多項新安全措施。九龍南線是我們首個有公司員工擔任駐工地人員的項目，其中一項安全措施是專為地盤管工及工人而設的「工作危害分析」系統。除了提升管工與工友的安全意識之外，該系統把操控危害因素的責任交回地盤管工負責。另一項新措施是安全部門為前線工地員工提供35小時安全訓練課程。

年內，運輸部與地鐵公司合辦第二屆安全周。這項一年一度的活動，旨在推廣兩家公司的安全文化。全體高級管理人員簽署的使命宣言，成為安全周的焦點所在。



九鐵與地鐵公司合辦「公司安全月」，提高員工及承建商的安全意識。

施工安全

須予呈報的意外數目(按每千名工人計算)

	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
落馬洲支線 ¹	4.08	13.68	13.98	6.19	不適用
九龍南線 ²	—	—	2.72	1.38	15.0
公共工程合約 ³	20.3	19.8	17.4	13.2	11.5
香港建造業 ⁴	68.1	60.3	59.9	64.3	未有資料

¹ 落馬洲支線工程於2006年底落成

² 九龍南線於2007年進行地底工程

³ 資料來源 - 發展局及前環境運輸及工務局

⁴ 資料來源 - 勞工處

乘客安全

受傷乘客及市民數目(按每百萬乘客計算)

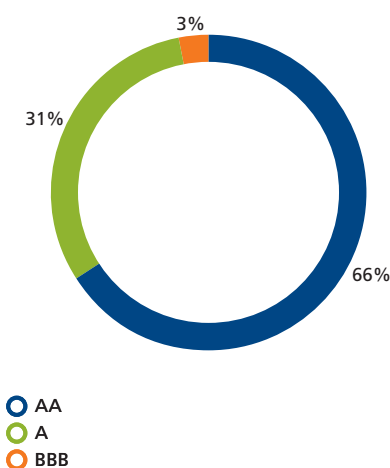
	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
東鐵*	0.65	0.74	0.71	0.74	0.74
西鐵	2.33	0.79	0.55	0.51	0.46
輕鐵	0.25	0.14	0.17	0.29	0.18
巴士	0.10	0.21	0.18	0.15	0.14

* 包括尖沙咀支線、馬鐵及落馬洲支線

投資類別

	2007年 (百萬港元)
現金及等同現金	6,636
金融機構發行的債券	2,585
總計	9,221

投資組合信貸評級



融資

公司有見利率偏低，分別於4月及5月提早償還日本國際協力銀行及加拿大出口發展公司的出口信貸貸款。其後，公司透過銀行信貸以滿足年內的資金需求。

8月，公司敦請銀團貸款銀行就九鐵向地鐵公司授予長期服務經營權一事確認其安排不會抵觸信貸協議的任何條款。貸款銀行已就此向我們確認，我們並於9月從銀團提取一筆信貸資金。

於2007年12月31日，集團付息借貸(包括短期銀行貸款)為179.02億港元，平均借貸年期為2.27年，平均借貸成本為7.81%。

信貸評級

香港特區立法會就兩鐵合併的建議進行主體法案立法後，穆迪投資者服務公司於2007年7月將九鐵的長期本地貨幣及外幣發行人評級評定為Aa3。標準普爾將香港特區政府的長期本地貨幣

及外幣信貸評級評定為AA後，亦將九鐵的長期本地貨幣及外幣企業信貸評級評定為AA。

投資

於2007年12月31日，集團持有的現金及等同現金以及證券投資為92億港元。

風險管理

九鐵遵照管理局所核准的對沖指引，運用利率掉期、貨幣掉期及外匯遠期合約等衍生金融工具，管理貨幣和利率風險。該等衍生金融工具交易僅作對沖用途。我們會將外幣債務轉換為港元或美元，藉此降低債務的外匯風險，並將美元債務限制在總債務的30%或以下。

此外，我們亦致力將定息債務的比重維持於債務總額的30%至75%之間，藉以限制利率風險。

於2007年12月31日，以港元為單位或已對沖為港元的借貸佔總借貸額96% (2006年：89%)。

於2007年12月31日，定息借貸佔總借貸額的比重為73%（2006年：74%）。

我們與各掉期交易對手方均訂有國際期貨協會總協議(ISDA Master Agreements)。與我們尚有未完成掉期交易的所有交易對手方均已確認，我們與地鐵公司之間的服務經營權安排不會抵觸國際期貨協會總協議。

管治規定

九鐵一直致力遵守證券交易所及監管機關規管九鐵債務證券上市及買賣的所有規則及規例。

就我們與地鐵公司之間的服務經營權安排，我們已於9月向債券持有人展開徵詢同意的工作，爭取其同意修訂相關契約及代理協議的若干條文，確保我們實施服務經營權安排時不會違反任何協議條文。其後，我們於10月取得所需同意，並已對契約及代理協議作出相應修訂。

信貸評級

	2007
標準普爾	
短期本地貨幣企業評級	A-1+
短期外幣企業評級	A-1+
長期本地貨幣企業評級	AA
長期外幣企業評級	AA
穆迪投資者服務公司	
短期發行人評級	P-1
長期本幣發行人評級	Aa3
長期外幣發行人評級	Aa3
高級無擔保本幣債務評級	Aa3
高級無擔保外幣債務評級	Aa3

標準普爾及穆迪投資者服務公司給予九鐵的信貸評級，與香港特別行政區政府的信貸評級屬於同一級別。

債務安排及計劃

	2007年 (百萬港元)		2006年 (百萬港元)	
	已使用	未使用	已使用	未使用
中期債券發行計劃	9,024	14,473	8,994	14,418
環球債券	7,833	—	7,804	—
零售債券	1,000	—	1,000	—
出口信貸	—	—	1,407	10
銀團貸款	—	8,000	—	8,000
銀行透支額	—	25	—	25
信用證	—	20	—	20
槓桿租賃信用證	—	2,459	—	2,279
無承諾短期信貸	45	3,055	—	2,200
總計	17,902	28,032	19,205	26,952

鑑於兩鐵已於2007年12月2日合併，公司2007年的財務業績將反映其於合併前11個月的運輸及非運輸業務及合併後一個月以來實施服務經營權的運作。

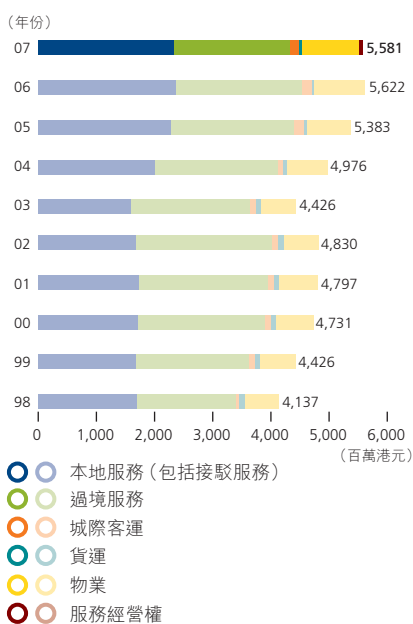
根據合併安排，公司把旗下的投資項目及其他物業連同物業發展及物業管理權一併售出，因而在2007年錄得62億港元的一次過稅前溢利，而稅後溢利則為53億港元。

截至2007年12月1日，來自商場及寫字樓租賃、物業管理、電訊、廣告、車站小賣店及商舖租金的商業收入增加至9.87億港元，較2006年的8.76億港元上升12.7%，升幅主要由於免稅品業務增長和商場收入上升所致。

同年12月2日服務經營權開始的一個月以來，錄得7,000萬港元的收入，屬在服務經營權下的固定付款及首筆支付費用所攤分的收入。

未計折舊及攤銷的經營成本在2007年為28.18億港元，較2006年的30.22億港元下降6.8%。其中員工開支減至14.64億港元，較2006年的15.43億港元減少了5.1%；能源開支則由2006年的4.84億港元減少至4.71億港元，降幅為2.7%；維修、零件和供應物資費用由2006年的5.22億港元減至4.58億港元，較2006年減少12.3%；而其他開支為4.25億港元，較2006年的4.73億港元下跌10.1%。

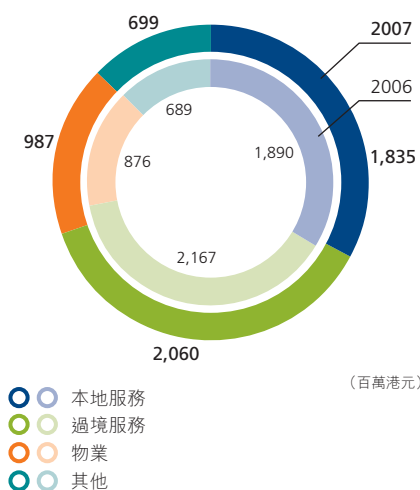
經常收入



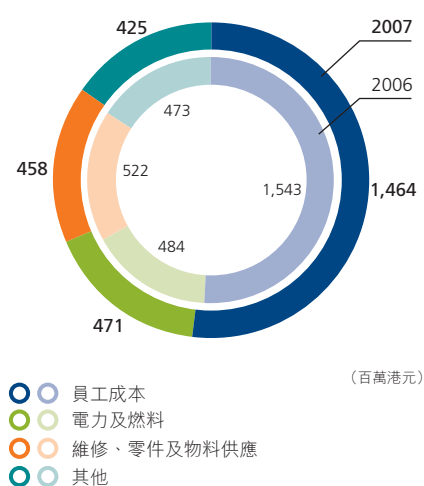
盈虧

九鐵2007年的運輸收入為45.24億港元，數字反映了截至2007年12月2日合併前一日運輸業務的收益，對比2006年全期的運輸收入則為47.46億港元。與2006年同期比較，截至2007年12月1日的運輸收入上升4.3%，主要原因是過境市場及本地經濟增長、新啟用的落馬洲支線乘客量增加及西鐵的乘客量持續上升，促使過境及東鐵境內服務的業績錄得了更佳表現。

經常收入來源



營運開支



因此，未扣除折舊及攤銷的經營溢利達27.63億港元，較2006年的26億港元增加6.3%。

未扣除折舊及攤銷且未扣除利息及財務支出／(收入)淨額的經營毛利率由2006年的46.2%增加至2007年的49.5%。

2007年的折舊及攤銷增至24.18億港元，較2006年的22.88億港元上升5.7%，主要原因在於落馬洲支線於2007年8月啟用。

然而，扣除折舊及攤銷後的經營溢利由2006年的3.12億港元增至3.45億港元，增加了10.6%。

根據合併安排，公司把旗下的投資項目及其他物業連同物業發展及物業管理權一併售出，因而在2007年錄得62億港元的一次過稅前溢利。

有關合併的支出由2006年的2,000萬港元增至2007年的2.16億港元。

2007年的利息及財務支出淨額為8.47億港元，較2006年的3.16億港元上升168%，主要原因在於與落馬洲支線計劃有關的利息支出在項目於2007年3月落成後不能再撥充資本開支。

2007年於聯營公司所佔溢利為3,900萬港元，較2006年的2,700萬港元上升44.4%。

經計算上述各項後，2007年未計未變現收益的稅前溢利為55.55億港元，而2006年則為4.3億港元。

2007年，來自投資物業、金融工具及對沖計息借貸的公平價值變動的未變現帳目溢利為5.5億港元，而2006年則錄得9,900萬港元虧損。

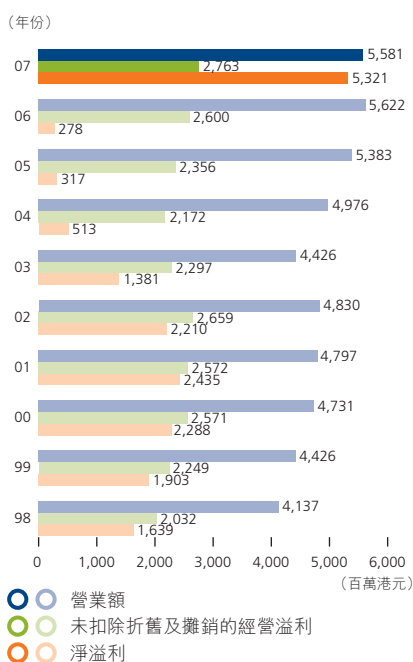
2007年的所得稅達7.84億港元，而2006年則為5,300萬港元。

因此，2007年的稅後溢利淨額為53.21億港元，而2006年則為2.78億港元。

經營毛利率



基本業務業績淨額



資本開支

本年度的資本開支由2006年的33.17億港元增加至2007年的35.74億港元，升幅達7.7%，主要由於九龍南線正在施工所致。2007年的資本開支主要用於九龍南線的建造工程及落馬洲支線的剩餘工程，以及更換舊有資產、安全及環保的改善工作等方面。

現金流量

來自經營的淨現金流入由2006年的26.64億港元上升至28.89億港元，升幅達8.4%。另一方面，來自物業發展的淨現金流出為3,800萬港元，2006年則錄得15.05億港元的淨現金流入。經計算來自兩鐵合併方案的110億港元淨現金流入，並扣除九龍南線的資本開支及用於購入投資項目的支出後，融資前淨現金流入由2006年的14.21億港元增加至56.29億港元。融資活動的淨現金流出則由2006年的17.84億港元上升至29.43億港元。因此，本年度的淨現金流入為26.86億

港元，而2006年則錄得3.63億港元的淨現金流出量。

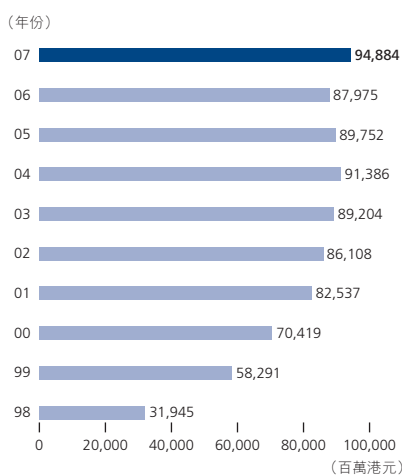
運輸

本年度東鐵的收入為35.93億港元，此數字反映其截至2007年12月2日合併前一日的業務收益，而2006年則為37.80億港元。東鐵截至2007年12月1日期間的收入較2006年同期上升了4.1%，主要由於過境市場及本地經濟有所增長，而新開設的落馬洲支線的乘客量亦見上升。

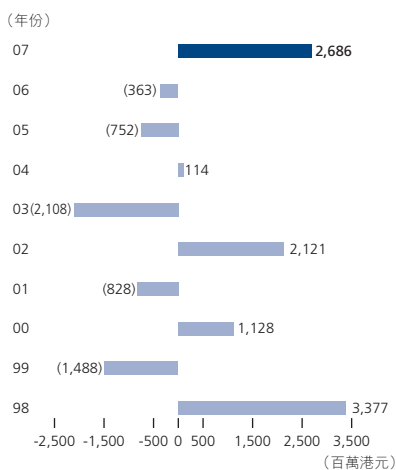
西鐵及輕鐵於本年度的收入為8.93億港元，反映兩者在截至2007年12月2日合併前一日的業務收益，而2006年的收入則為9.22億港元。對比2006年同期，西鐵及輕鐵在截至2007年12月1日期間的收入上升了5.6%，主要由於西鐵的乘客量持續上升所致。

本年度的貨運收入為3,800萬港元，反映截至2007年12月2日合併前一日的貨運收益，而2006年則為4,400萬港元。對比2006年同期，貨運在截至12月

資產總值



淨現金流入／(流出)



1日期間的收入下跌5.3%，主要由於廣州與深圳之間興建第四條路軌對貨運業務帶來的影響。

因此，本年度的運輸收入(包括車費及非車費收入)為45.24億港元，反映其截至2007年12月2日合併前一日期的運輸收益，而2006年則為47.46億港元。本年度的未計折舊及攤銷的經營成本為24.79億港元，較2006年的26.5億港元下降6.5%。來自公司運輸業務的未扣除折舊及攤銷溢利減至20.45億港元，較2006年的20.96億港元下跌2.4%。本年度的折舊及攤銷由2006年的22.33億港元減至21.52億港元，減幅為3.6%。因此，攤分公司間接開支前的虧損由2006年的1.37億港元減少至1.07億港元，減幅為21.9%。

資本開支由2006年的4.14億港元增至11.97億港元，主要由於落馬洲支線的剩餘工程所致。

物業

雖然2007年度只反映了11個月的業務，但商業收入已由2006年

8.76億港元上升12.7%至9.87億港元，主要原因是免稅品業務有所增長，尤其在落馬洲站於2007年8月啟用後，增長更為顯著。未計折舊及攤銷的經營成本總額為1.61億港元，較2006年的1.77億港元下降9%。來自公司物業相關業務的未扣除折舊及攤銷溢利為8.26億港元，較2006年的6.99億港元增加18.2%。

折舊及攤銷由2006年的3,800萬港元增加5.3%至4,000萬港元。本年度並無錄得任何物業發展溢利，而2006年的溢利則為4.27億港元。經計入900萬港元來自投資物業估值變動的未變現帳目溢利後，於分攤公司間接開支前，與物業相關的溢利為7.95億港元，較2006年的11.87億港元減少33%。

資本開支由2006年的7,400萬港元減少35.1%至4,800萬港元，主要由於「海趣坊」(前稱「海翠商場」)的翻新工程已完成。

管理局同仁謹此呈上截至2007年12月31日止 財政年度的年報及經審核的財務報表。

九廣鐵路公司條例

《九廣鐵路公司條例》於1982年通過，九廣鐵路公司隨即根據該條例成立，並獲授權營運九廣鐵路。該條例先後於1986年及1998年修訂，授權公司興建及營運輕鐵和多條新鐵路，並允許政府注資公司作為興建新鐵路之用。《九廣鐵路公司條例》亦載有條文，為管理局成員的委任及其職責作出規定。

根據2001年12月通過的《九廣鐵路公司（修訂）條例》，透過設立公司行政總裁一職，拆分公司主席與行政總裁的職責。行政總裁亦獲委任為管理局成員。

《兩鐵合併條例》通過後，港鐵公司由2007年12月2日起，透過

初步為期五十年的服務經營權，營運九廣鐵路公司的資產，期滿後可予延續。九廣鐵路公司則保留服務經營權協議所涵蓋鐵路資產的擁有權。協議並訂有條款，如有必要，九廣鐵路公司可收回及營運其資產。

公司的主要業務

在2007年12月2日前，公司的主要業務為：

- (a) 營運來往九龍（尖東站）與羅湖及落馬洲、來往屯門與南昌，以及來往大圍與烏溪沙的鐵路系統
- (b) 與內地鐵路部門合作經營過境客貨運業務
- (c) 營運新界西北部輕鐵系統

(d) 詳細規劃、設計及興建現有鐵路系統的支線

(e) 拓展有關的商務，包括出租廣告位、批出經營合約及物業租賃業務

(f) 發展物業

(g) 營運接駁巴士服務

為促進上述業務發展而註冊成立的附屬公司的主要業務詳列於財務報表附註19。

自2007年12月2日起，公司的主要業務已轉為：

(a) 持有鐵路資產，並負責監察港鐵公司對服務經營權協議條款的遵行

(b) 以港鐵公司支付的120.4億港元首筆款項及其後的每年付款用作投資

(c) 支付公司的未償債項

(d) 管理餘下的附屬公司

管理局 成員

管理局為公司的監管機構，有權履行《九廣鐵路公司條例》賦予的職責。直至2007年7月31日，管理局由主席、八位其他成員，以及行政總裁組成；主席及八位成員全部由香港特別行政區行政長官委任，行政總裁則由公司委任，惟事先須得到香港特別行政區行政長官同意。自2007年8月1日起，其中一位成員於任期屆滿後卸任，管理局成員遂減至七位。

於本年度內(至2007年12月2日前)，出任管理局成員的人士包括田北辰先生(主席)、詹伯樂先生(行政總裁)、羅榮生先生、馬時亨先生(財經事務及庫務局局長)(至2007年6月30日)、

廖秀冬博士(環境運輸及工務局局長)(至2007年6月30日)、陳家強教授(財經事務及庫務局局長)(由2007年7月1日起)、鄭汝樺女士(運輸及房屋局局長)(由2007年7月1日起)、溫文儀先生(至2007年7月31日)、包立德先生、王于漸教授、石禮謙議員及吳亮星先生。全體成員已於2007年12月1日退任。

由2007年12月2日起，管理局成員均為公職人員(委任當然成員)，計有陳家強教授(主席)(財經事務及庫務局局長)、鄭汝樺女士(運輸及房屋局局長)、應耀康先生(財經事務及庫務局常任秘書長)(庫務))、何宣威先生(運輸及房屋局常任秘書長(運輸))、梁卓文先生(財經事務及庫務局副秘書長(庫務))及李李嘉麗女士(庫務署署長)。

下表列出本年度內（至2007年12月2日止）管理局及委員會會議的舉行次數，以及各管理局成員或替任人的出席次數（以括號數字表示）：

	管理局 會議	審計 委員會	物業 委員會 (至2007年 7月31日)	基建工程 委員會 (至2007年 7月31日)	物業及基建 工程委員會 (由2007年 8月1日起)	人力資源 策略 委員會	財務 委員會
田北辰先生 主席 非執行成員	9 (8)					1 (1)	
詹伯樂先生 行政總裁 執行成員	9 (9)		3 (2)	4 (4)	1 (1)		2 (2)
馬時亨先生 當然成員	6 (6) ¹		3 (3) ⁴	4 (4) ⁵		1 (1) ⁷	2 (2) ⁸
廖秀冬博士 當然成員	6 (6) ¹			4 (4) ⁶			
陳家強教授 當然成員	3 (3) ³				1 (1) ⁷		
鄭汝樺女士 當然成員	3 (3) ³				1 (1) ⁷		
羅榮生先生 非執行成員	9 (9)		3 (3)		1 (1)		
溫文儀先生 非執行成員	6 (6) ²	4 (4)		4 (4)			
包立德先生 非執行成員	9 (4)	4 (4)	3 (2)		1 (0)	1 (1)	
王于漸教授 非執行成員	9 (5)			4 (1)	1 (0)		2 (2)
石禮謙議員 非執行成員	9 (8)	4 (4)		4 (2)	1 (1)	1 (1)	
吳亮星先生 非執行成員	9 (7)		3 (3)		1 (1)		2 (2)

¹ 任期於2007年6月30日屆滿。替任人出席4次會議。

² 任期於2007年7月31日屆滿。

³ 於2007年7月1日獲委任。替任人出席1次會議。

⁴ 替任人出席3次會議。

⁵ 替任人出席3次會議，1次會議由財經事務及庫務局首席助理秘書長(庫務)出席。

⁶ 替任人出席4次會議。

⁷ 替任人出席1次會議。

⁸ 替任人出席2次會議。

兩鐵合併後，於2007年12月3日召開了1次管理局會議，出席者計有陳家強教授(主席)、鄭汝樺女士、應耀康先生、何宣威先生、梁卓文先生及李李嘉麗女士。12月並無舉行委員會會議。

替任成員

於2007年替任管理局成員的人士包括替任財經事務及庫務局局長的郭立誠先生、黎年先生、劉淦權先生及梁卓文先生，以及於2007年7月1日前替任環境運輸及工務局局長以及其後替任運輸及房屋局局長的陳志恩先生、蔡淑嫻女士、朱曼鈴女士、何宗基先生、何宣威先生、李麗儀女士及容偉雄先生。

管理局定期每月開會，並於適當時舉行特別會議。管理局主要

負責制訂公司的整體策略、收購及分拆業務政策、審批每年預算、重大的融資安排、客運票價及貨運收費(至2007年12月2日前)，並確保公司設有健全的行政制度及程序。此外，管理局每月檢討公司的營運業績、安全紀錄以及有關實踐每年所訂指標的進展。管理局已授權行政總裁(至2007年12月2日前)及總裁(由2007年12月2日起)管理公司的日常運作。

委員會

在2007年12月2日前，管理局下設多個委員會，負責監管公司在營運及職能方面的特定範疇，以及向管理局提供適當的決策建議。除審計委員會外，各委員會均加入多位出任顧問的專家成員，各有特定任期。上述各專家成員

並非管理局成員，但以顧問身份加入委員會，旨在加強各委員會執行各種職責及擔任管理局顧問的能力。獲委任加入基建工程委員會的專家成員包括顧問土木工程師黃澤恩博士；鐵路拓展處處長溫文隆先生；香港理工大學土木工程系副教授熊永達博士；專長建築法的律師李霏霏女士。獲委任加入人力資源策略委員會的成員為一間跨國公司的總經理杜余明芝女士。獲委任加入物業委員會的成員為專長建造、仲裁及物業發展案件的律師林菲臘先生。曾任公司執行董事而目前已榮休的特許會計師李鴻鈞先生則獲委任加入財務委員會。所有專家成員均於2007年7月獲續任六個月，由2007年8月1日至2008年1月31日或兩鐵合併日期止(以較早者為準)。

下表列出本年度內（至2007年12月2日前）委員會會議的舉行次數及各專家成員的出席次數（以括號數字表示）：

專家成員	物業委員會 (至2007年 7月31日)	基建工程委員會 (至2007年 7月31日)	物業及基建工程委員會 (由2007年 8月1日起)	人力資源策略委員會	財務委員會
林菲臘先生	3 (3)		1 (0)		
李鴻鈞先生					2 (1)
黃澤恩先生		4 (3)	1 (1)		
熊永達先生		4 (4)	1 (1)		
溫文隆先生		4 (4)	1 (1)		
李霏霏女士		4 (3)	1 (1)		
杜余明芝女士				1 (1)	

於2007年12月2日兩鐵合併後，管理局決定只保留審計委員會，其他委員會則因公司業務性質轉變而不再保留。

由2007年12月2日起，審計委員會成員包括李李嘉麗女士（主席）、應耀康先生及梁卓文先生。該委員會於2007年12月並無召開會議。

在2007年12月2日前，審計委員會其中一名成員擁有「近期及相關經驗」，這位成員是包立德先生（委員會主席）；包立德先生是特

許會計師，曾任香港羅兵咸永道會計師事務所的主席。於2007年12月2日，李李嘉麗女士接替包立德先生擔任委員會主席，李女士也是特許會計師，並為香港特別行政區政府庫務署署長。

長期規劃、業務計劃及財務管理架構

管理層每年向管理局提交業務計劃，內容包括三年的收支預計。第一年的業務計劃，將成為制訂該年度預算的基礎。

公司就各電腦化系統制訂明確的運作程序，並定期作出品質檢討，確保財務紀錄完整準確，而數據處理方面則迅速有效。公司亦制訂明確程序，以評估、審議和批出所有大型基建工程合約項目與涉及龐大收支的合約。凡超過5,000萬港元的大型基建工程項目、超過5,000萬港元的合約，以及超過1,000萬港元的顧問服務，均須經管理局通過。公司每月編製營運報告及財務報告，列出業績與相關預算的比較數字，

亦載列各重要事項的最新資料，向管理局提交以供審查。

公司管治

管理局致力維持高水平的公司管治。管理局奉行Cadbury委員會最佳常規守則(Code of Best Practice)內所載的良好企業管治原則，並規定九廣鐵路公司作為法定及非上市公司，須遵守其中一切適用的守則。雖然無此規定，公司全年皆遵行《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》附錄14所列出的企業管治新守則(New Code of Corporate Governance)，惟不包括不適用於公司的條文。公司的一貫政策是切合政府及顧客等主要相關人士的訴求，並保持業務交易的透明度。

公司自2003年起採用了一套道德標準，符合2002年《薩班斯—奧克斯利法案》(Sarbanes-Oxley Act)第406條，以及《證券及交易委員會條例S-K》第406條

及第601條。該套標準適用於公司所有高級人員，亦適用於執行同類職能的任何其他人員。有關公司管治的詳情載於本公司網站www.kcrc.com。

管理局成員及轄下各委員會成員

本年度管理局成員及轄下各委員會成員名單詳列於本年報第16至第17頁。

管理局成員、轄下各委員會的專家成員，以及非管理局成員的執行總監在合約內的利益

年終時或年內任何時間，本公司或其任何附屬公司所參與的重要合約之中，管理局成員、轄下各委員會的專家成員或非管理局成員的執行總監並沒有從中獲得實質利益。

本年任何時間內，本公司或其任何附屬公司亦無參與任何安排，使管理局成員、轄下各委員會的

專家成員或非管理局成員的執行總監，藉購入公司或其附屬公司的股票或債券而獲益。

客戶與供應商

年內，來自集團(包括公司及其附屬公司)五個最大客戶的營業額佔集團總營業額不足30%，而向集團五個最大供應商作出的採購佔集團總採購額不足30%。

財務報表

截至2007年12月31日年度的集團業績，以及公司和集團於該日期的財政狀況詳列於第83至第170頁的財務報表內。

固定資產

年內固定資產變動情況詳列於財務報表附註15。

股本

公司的股本詳情列於財務報表附註30。任何進一步撥歸本公司的資本均由政府與公司商討後決定。

股息

公司不建議向政府派發本年度截至2007年12月31日的股息。

退休金計劃

公司的退休金計劃已於2007年12月2日起由港鐵公司接管，詳細資料見財務報表附註36。

資本化利息及財務支出

公司的資本化利息及財務支出詳細資料見財務報表附註9。

付息借貸

公司的付息借貸詳細資料見財務報表附註28。

營業額、財務業績及財政狀況

公司的營業額、財務業績及財政狀況詳細資料見年報中的財務

報表、總裁報告書、財務摘要，以及十年統計數字。

捐款

年內公司共捐款2,164,763.36港元予各慈善機構。

持續經營

載於第83至第170頁的財務報表，乃按照公司持續經營的基準編製。管理局已通過2008年度公司預算，並確信公司能在可見的未來繼續運作良好。

編製財務報表的責任

《九廣鐵路公司條例》規定公司必須編製財務報表。在編製財務報表時，公司須遵從國際會計準則委員會頒布的《國際財務報告準則》，香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》與香港公認

會計原則的一切適用條文，以及香港《公司條例》與《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》對財務報表披露規定的適用條文，力求真實、公允地反映公司於有關財政年度的業績及財政狀況。

核數師

根據《九廣鐵路公司條例》第14B(4)條，畢馬威會計師事務所受香港特別行政區行政長官委任為本公司的核數師。

承管理局命

顏樂德

公司秘書

2008年4月7日

82	獨立核數師報告書	142	25 現金及等同現金
	財務報表	143	26 應付利息及其他應付款項
83	綜合收益表	144	27 基本工程項目的應計開支及準備
84	綜合資產負債表	145	28 短期銀行貸款及付息借貸
85	公司資產負債表	147	29 遞延收益
86	綜合權益變動表	148	30 股本
87	綜合現金流動表	149	31 儲備
	財務報表附註	150	32 金融資產及負債
88	1 公司的成立	161	33 綜合現金流動表附註
88	2 兩鐵合併－與香港鐵路有限公司 (「港鐵公司」) 合併	162	34 有關連人士
92	3 主要會計政策	164	35 未完承擔
111	4 會計政策變動	165	36 退休金計劃
112	5 營業額	166	37 信貸額及計劃
113	6 未計折舊及攤銷的經營成本	168	38 或有負債
114	7 未扣除折舊及攤銷的經營溢利	168	39 資產減值
117	8 折舊及攤銷	169	40 結算日後事項
118	9 利息及財務收入／支出	169	41 比較數字
119	10 衍生金融工具及對沖借貸的公平價值 變動收益／(虧損)	170	42 會計估計及判斷
119	11 所得稅	170	43 截至2007年12月31日止會計年度 已頒佈但未生效的修訂條文、新訂準則 及詮釋可能造成的影響
121	12 公司唯一股東應佔年內全部溢利		折算為外幣的財務報表
122	13 擬派股息	171	綜合收益表
122	14 分部資料報告	172	綜合資產負債表
127	15 固定資產及經營租賃項下持作自用的 批租土地權益	173	公司資產負債表
132	16 進行中建築工程	174	綜合權益變動表
134	17 遞延支出	175	綜合現金流動表
135	18 發展中物業		公司資料
136	19 於附屬公司的投資	176	十年統計數字
137	20 聯營公司權益	182	銀行及金融機構
139	21 借予無控制權附屬公司的貸款	183	顧問公司
140	22 投資	184	財務詞彙釋義及聯絡資料
140	23 存料及零件		
141	24 應收利息及其他應收款項		

獨立核數師報告書

致九廣鐵路公司管理局

本核數師（以下簡稱「我們」）已審核列載於第83頁至第170頁九廣鐵路公司（「貴公司」）的綜合財務報表，此等財務報表包括2007年12月31日的綜合資產負債表及貴公司的資產負債表、截至該日止年度的綜合收益表、綜合權益變動表及綜合現金流動表，以及主要會計政策概要及其他附註解釋。

管理局成員就財務報表須承擔的責任

管理局成員須負責根據國際會計準則委員會頒佈的《國際財務報告準則》、香港會計師公會頒佈的《香港財務報告準則》及《九廣鐵路公司條例》編製及真實而公平地列報該等財務報表。此責任包括設計、實施及維護與編製及真實而公平地列報財務報表相關的內部控制，以使財務報表不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述；選擇和應用適當的會計政策；及按情況下作出合理的會計估計。

核數師的責任

我們的責任是根據我們的審核對該等財務報表作出意見。我們是按照《九廣鐵路公司條例》第14B(3)條的規定，僅向整體管理局報告。除此以外，我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

我們已根據香港會計師公會頒佈的《香港審計準則》進行審核。該等準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行審核，以合理確定此等財務報表是否不存有任何重大錯誤陳述。

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

我們相信，我們所獲得的審核憑證是充足和適當地為我們的審核意見提供基礎。

意見

我們認為，該等綜合財務報表已根據《國際財務報告準則》及《香港財務報告準則》真實而公平地反映貴公司及貴集團於2007年12月31日的事務狀況及貴集團截至該日止年度的溢利及現金流量，並已按照香港《公司條例》的適用披露規定妥為編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道10號

太子大廈8樓

2008年4月7日

綜合收益表

截至2007年12月31日止年度（以港元計）

	附註	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
營業額	5	5,581	5,622
未計折舊及攤銷的經營成本	6	(2,818)	(3,022)
未扣除折舊及攤銷的經營溢利	7	2,763	2,600
折舊及攤銷	8	(2,418)	(2,288)
扣除折舊及攤銷後的經營溢利		345	312
出售物業發展權收益		4,868	—
出售投資物業及其他物業、廠房及設備收益		1,318	—
出售物業管理及電訊業務收益		48	—
合併有關支出		(216)	(20)
利息及財務收入	9(a)	476	499
利息及財務支出	9(b)	(1,323)	(815)
物業發展溢利		—	427
應佔聯營公司溢利		39	27
未計未變現收益／虧損的溢利		5,555	430
衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動收益／（虧損）	10	541	(198)
投資物業估值淨收益	15	9	99
稅前溢利		6,105	331
所得稅	11(a)	(784)	(53)
公司唯一股東應佔年內全部溢利	12	5,321	278
結算日後擬向公司唯一股東派付的年內股息	13(a)	—	82

第88頁至170頁的財務報表附註亦為本財務報表的一部分。

綜合資產負債表

2007年12月31日（以港元計）

84

	附註	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
資產			
固定資產	15		
— 物業、廠房及設備		67,260	58,498
— 投資物業		—	1,378
		67,260	59,876
經營租賃項下持作自用的批租土地權益	15	5,931	5,524
進行中建築工程	16	5,509	13,644
遞延支出	17	1,585	1,389
發展中物業	18	20	449
聯營公司權益	20	138	99
借予無控制權附屬公司的貸款	21	4,407	4,022
衍生金融資產	32(e)	132	92
投資	22	2,585	—
存料及零件	23	—	362
應收利息及其他應收款項	24	681	571
現金及等同現金	25	6,636	1,947
		94,884	87,975
負債			
短期銀行貸款	28	45	—
應付利息及其他應付款項	26	1,222	2,459
基本工程項目的應計開支及準備	27	1,935	2,054
衍生金融負債	32(e)	54	540
付息借貸	28	17,857	19,212
遞延收益	29	4,566	527
遞延稅項負債	11(d)	4,033	3,250
		29,712	28,042
淨資產			
		65,172	59,933
資本與儲備			
股本	30	39,120	39,120
儲備	31	26,052	20,813
總權益			
		65,172	59,933

上列財務報表於2008年4月7日經管理局審核批准及授權發表。

陳家強教授
李李嘉麗女士
管理局成員

詹伯樂先生
總裁

第88頁至170頁的財務報表附註亦為本財務報表的一部分。

公司資產負債表

2007年12月31日（以港元計）

85

	附註	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
資產			
固定資產	15		
— 物業、廠房及設備		67,260	58,462
— 投資物業		—	1,378
		67,260	59,840
經營租賃項下持作自用的批租土地權益	15	5,931	5,524
進行中建築工程	16	5,509	13,644
遞延支出	17	1,585	1,389
發展中物業	18	20	449
聯營公司權益	20	42	42
借予無控制權附屬公司的貸款	21	4,407	4,022
衍生金融資產	32(e)	132	92
投資	22	2,585	—
存料及零件	23	—	362
應收利息及其他應收款項	24	681	578
現金及等同現金	25	6,636	1,795
		94,788	87,737
負債			
短期銀行貸款	28	45	—
應付利息及其他應付款項	26	1,222	2,307
基本工程項目的應計開支及準備	27	1,935	2,054
衍生金融負債	32(e)	54	540
付息借貸	28	17,857	19,212
遞延收益	29	4,566	492
遞延稅項負債	11(d)	4,033	3,251
		29,712	27,856
淨資產		65,076	59,881
資本與儲備			
股本	30	39,120	39,120
儲備	31	25,956	20,761
總權益		65,076	59,881

上列財務報表於2008年4月7日經管理局審核批准及授權發表。

陳家強教授
李李嘉麗女士
管理局成員

詹伯樂先生
總裁

第88頁至170頁的財務報表附註亦為本財務報表的一部分。

綜合權益變動表

截至2007年12月31日止年度（以港元計）

86

	附註	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
總權益（1月1日）		59,933	59,653
年內淨溢利	31	5,321	278
贖回及出售可供出售證券後而撥入收益表的重估虧損	31	—	2
本年度核准及支付股息	13(b)	(82)	—
總權益（12月31日）		65,172	59,933

第88頁至170頁的財務報表附註亦為本財務報表的一部分。

綜合現金流動表

截至2007年12月31日止年度（以港元計）

	附註	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
經營活動			
來自經營的淨現金流入	33	2,889	2,664
服務經營權的首筆費用		4,250	—
轉撥至港鐵公司的負債及資產的付款淨額		(728)	—
出售物業發展權收到的現金（經扣除償還基礎工程有關的7,000萬港元）		4,840	—
物業發展有關的現金流入／（流出）淨額		(38)	1,505
繳付香港利得稅		(1)	(1)
經營活動的淨現金流入		11,212	4,168
投資活動			
存放日起3個月後到期的銀行存款減少／（增加）		(2,003)	1,084
資本開支支付：			
— 東鐵支線項目		(1,028)	(2,038)
— 九龍南線項目		(1,865)	(1,344)
— 其他工程項目及購置固定資產		(848)	(1,140)
利息收入		53	237
償還自／（借予）無控制權附屬公司的貸款		(37)	38
購置投資的付款		(2,574)	—
出售固定資產收到的現金		1	5
出售投資物業及其他物業、廠房及設備收到的現金 （經扣除轉撥至港鐵公司的若干附屬公司的現金及等同現金1.62億港元）		2,678	—
出售物業管理業務收到的現金		40	—
贖回及出售可供出售證券收到的現金		—	411
投資活動的淨現金流出		(5,583)	(2,747)
融資前淨現金流入		5,629	1,421
融資活動			
償還貸款的淨現金流出		(1,360)	(298)
已付股息		(82)	—
利息支出		(1,396)	(1,388)
與衍生金融工具相關的現金流出淨額		(98)	(77)
已付財務支出		(7)	(21)
融資活動的淨現金流出		(2,943)	(1,784)
現金及等同現金的增加／（減少）淨額		2,686	(363)
現金及等同現金（1月1日）		1,476	1,839
現金及等同現金（12月31日）		4,162	1,476
現金及等同現金結餘分析			
銀行存款及現金	25	35	71
存放日起3個月內到期的銀行存款	25	4,127	1,405
		4,162	1,476

第88頁至170頁的財務報表附註亦為本財務報表的一部分。

財務報表附註

(以港元計)

88

1 公司的成立

九廣鐵路公司(下稱「公司」)乃根據《九廣鐵路公司條例》(下稱「條例」)於1982年12月24日在香港成立，經營九廣鐵路港段的業務。根據條例第7條，當時的鐵路原有資產、權益及負債於1983年2月1日撥歸本公司。

條例先後於1986年、1998年及2001年修訂。根據1986年的修訂條例，公司可興建及經營輕鐵系統。1998年的修訂條例擴大公司的權力，准許公司興建及經營由運輸及房屋局局長(即修訂時的運輸局局長)授權興建的任何新鐵路。根據2001年12月的修訂條例，公司主席與行政總裁的職責分開。行政總裁亦獲委任為管理局成員。

2007年6月8日，立法會通過兩鐵合併條例草案，並於2007年6月11日在香港特別行政區(「香港特區」)政府憲報內公佈。有關各方就具體的合併交易條款達成協議後，兩鐵合併於2007年12月2日(「指定日期」)起生效。香港特區行政長官委任六名公職人員為管理局成員，自指定日期起生效。根據兩鐵合併條例草案對條例作出的修訂，行政總裁一職懸空，由管理局另外聘任總裁負責管理公司的日常業務，惟該名總裁不屬管理局成員。

2 兩鐵合併－與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)合併

《兩鐵合併條例》准許公司將鐵路及巴士營運的長期服務經營權(「服務經營權」)授予港鐵公司，以及將若干鐵路相關資產(「收購鐵路資產」)、若干附屬公司(即恒福花園物業管理有限公司、海翠花園物業管理有限公司、駿景園物業管理有限公司、新屯門中心物業管理有限公司及偉絡傳訊有限公司)及物業相關權利及權益售予港鐵公司。

自指定日期起，公司負責監察港鐵公司是否遵循合併交易下的義務，包括分享收益、每年付款，以及公司指定外判予港鐵公司的日常工作。除履行其於合併交易下的義務外，公司仍然負責管理及償還其債務及將任何可用資金進行投資，以及管理其剩餘附屬公司及合併交易以外的其他資產(「除外資產」)。

2 兩鐵合併－與香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）合併（續）

服務經營權

服務經營權授權港鐵公司經營公司現有的鐵路（包括竣工後的九龍南線）及其他鐵路相關業務（「經營權資產」），為期五十年（「經營權有效期」）。根據服務經營權，港鐵公司可獲取來自公司鐵路網絡營運及其他鐵路相關業務的全部收益。於經營權有效期內，除公司根據合併框架協議仍持有的項目外，港鐵公司負責日常營運及維修保養，並會支付所有有關的營運資本開支，包括提升及更換公司的鐵路網絡資產。公司於經營權有效期內無需負責營運任何鐵路或巴士。

為取得服務經營權及收購鐵路資產，港鐵公司同意於指定日期向公司支付42.5億港元為首筆款項（於2007年12月3日收取）及此後每年年底支付7.5億港元的定額款項，並自首36個月後起，就港鐵公司每個財政年度根據鐵路網絡及其他鐵路相關業務所帶來的首25億港元以上的收入，每年另外支付一筆非定額款項。若收入介乎25億港元至50億港元之間，非定額款項按10%計算；若收入介乎50億港元至75億港元之間，非定額款項按15%計算；以及若收入超過75億港元，非定額款項則按35%計算。

公司於經營權有效期的責任主要包括：

- (i) 充當授予港鐵公司服務經營權的授予人，監察港鐵公司是否遵循服務經營權並向港鐵公司收取經營權費用；
- (ii) 持有對不出售予港鐵公司的所有資產的合法及實益所有權，如初步經營權資產（指實物資產），包括公司就鐵路系統營運所需及於指定日期前已資本化的鐵路土地、公司持有八達通控股有限公司的股份及除外資產；
- (iii) 充當有關公司現有財務責任及或有負債的借方及債務人；及
- (iv) 持有截至指定日期時在建設中的任何新鐵路項目（如九龍南線）的合法及實益所有權，並承擔其全部資本開支，以及充當與港鐵公司訂立的项目管理協議的委託人。協議內容包括公司聘用港鐵公司為其代理人及以其他身份完成九龍南線的施工。

若公司於經營權有效期內進行任何新鐵路項目，該等項目需由公司給予港鐵公司另一服務經營權，且有關各方須訂立補充服務經營權協議。

財務報表附註

(以港元計)

90

2 兩鐵合併－與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)合併(續)

服務經營權(續)

另外，根據有關合併協議，若干資產及負債(主要為按金、保留金及具有按金性質的預付款項以及應收及應付帳項)於指定日期時轉讓予港鐵公司。這是透過向港鐵公司歸轉、替代及／或授予有關合約而達成。有關該等資產負債表項目(受相關合併協議影響)的相關財務報表附註載列如下：

資產

- 其他應收款項；及
- 現金及等同現金。

負債

- 其他應付款項；
- 基本工程項目的應計開支及準備；及
- 遞延收益。

物業組合

於指定日期，公司從港鐵公司收到總值77.9億港元的款項，其中49.1億港元為轉讓沿東鐵、馬鞍山鐵路、輕鐵及九龍南線的八個發展用地的物業發展權的經濟利益所得款項；28.4億港元為出售投資物業、由公司持有的若干固定資產及其若干附屬公司而得的款項；以及4,000萬港元為出售各種現有及未來發展用地物業管理權所得款項。另外，一旦各物業發展用地的合營項目成立時，港鐵公司同意償還公司已支付或將支付的物業發展的前期工程費用。

物業組合所涵蓋的物業詳情列示如下：

物業發展權

- 何東樓(A地塊)；
- 烏溪沙；
- 大圍維修中心；
- 車公廟；
- 大圍站；
- 輕鐵天水圍總站；
- 九龍南線－C地塊；及
- 九龍南線－D地塊。

2 兩鐵合併－與香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）合併（續）

物業組合（續）

投資物業

- 位於屯門海翠花園的商用地方及泊車位；
- 位於屯門恒福花園的商用地方及泊車位；
- 位於沙田駿景園的商用地方及幼稚園；及
- 位於沙田駿景園的住宅單位及泊車位。

固定資產

- 位於沙田連城廣場的商場及1至6樓；
- 位於紅磡大樓的地下及1樓部分；及
- 位於大埔策誠軒的員工宿舍及會所。

公司的附屬公司

- 海翠花園物業管理有限公司；
- 新屯門中心物業管理有限公司；
- 恒福花園物業管理有限公司；
- 駿景園物業管理有限公司；
- 偉絡傳訊有限公司；及
- 國際都會物業管理有限公司（「MMC」）[#]。

[#] 根據權益分包參與協議（構成合併交易的部分），公司須按港鐵公司的指示，執行公司作為MMC股東所擁有任何及所有的權利。雖然MMC的股份並無直接售予港鐵公司，但於訂立該協議後，公司過往享有的所有實質權益現在歸屬於港鐵公司。

財務報表附註

(以港元計)

92

3 主要會計政策

(a) 遵照規定聲明

雖然條例並無規定，但公司仍遵照國際會計準則委員會頒佈的《國際財務報告準則》的所有適用條文，以及《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》與香港《公司條例》對帳項披露規定的適用條文編製本財務報表。公司及其受控制附屬公司（下稱「集團」）採用的主要會計政策概述如下。

本財務報表亦已根據香港會計師公會頒佈的《香港財務報告準則》及香港公認會計原則的所有適用條文編製。

雖然《香港財務報告準則》已自2005年1月1日起與《國際財務報告準則》的所有重大方面完全一致，本財務報表為首份集團明確及無保留聲明符合《國際財務報告準則》的財務報表。因此，管理層於編製本財務報表時已充分考慮《國際財務報告準則》第1條—首次採用國際財務報告準則的有關規定。就該目的而言，集團採用《國際財務報告準則》的日期釐定為2006年1月1日（即集團於本財務報表呈報全部可比較資料的最早期間的開始日期）。

於審慎考慮集團於過往期間的會計政策及《國際財務報告準則》第1條的規定後，管理層認為，無須根據《香港財務報告準則》報告的款項於採用《國際財務報告準則》日期或就截至2006年12月31日止年度作出調整，以使集團能夠於首次根據《國際財務報告準則》編製的財務報表（包括該等作為可比較數字的款項）內作出符合《國際財務報告準則》的明確及無保留的聲明。因此，本財務報表會繼續錄入符合《香港財務報告準則》的聲明，以及首次錄入符合《國際財務報告準則》的聲明，而無須根據《香港財務報告準則》於採納《國際財務報告準則》日期或所示最後期間結束時對集團及公司的財務狀況、財務業績或現金流量作出調整。

(b) 財務報表編製基準

除下文會計政策內另有說明者外，本財務報表是以原始成本作為編製基準。

編製該等符合《國際財務報告準則》及《香港財務報告準則》的財務報表需要管理層作出判斷、估計及假設，而該等判斷、估計及假設會影響政策的應用及所申報的資產、負債、收入及開支等金額。該等估計及相關假設乃根據過往經驗及管理層相信於當前情況下屬合理的各項其他因素而作出，所得結果構成管理層就未能從其他資料來源得知的資產及負債帳面值所作判斷的基礎。實際數字或會有別於估計數字。

3 主要會計政策 (續)

(b) 財務報表編製基準 (續)

公司會持續審閱上述估計及相關假設。如會計估計的修訂只會影響作出該等修訂的期間，則有關修訂將會於該期間確認；如影響當期及以後期間，則有關修訂會於當期及以後期間確認。

對財務報表有重大影響的判斷及有重大調整風險的估計將於附註42中討論。

下文載列的會計政策貫徹應用於此等財務報表呈報的各期間，惟不得追溯應用採納新增或經修訂會計準則的情況除外。

(c) 綜合基準

綜合財務報表包括就公司及其受控制附屬公司，以及集團於聯營公司的權益而編製，以每年12月31日為結算日的財務報表。

公司純為代香港特別行政區政府（下稱「政府」）發展西鐵第一期沿線商用或住宅物業而持有的若干附屬公司的財務報表並不計入綜合財務報表內，原因是公司除了提供資本外，對這些附屬公司的淨資產並無實質控制權或權益，故這些公司不被視為受控制附屬公司。公司無權獲得任何盈利分派，亦毋須就這些附屬公司可能蒙受的任何虧損最終撥付資金。

另外，國際都會物業管理有限公司（「MMC」）（僅為向某個商用物業提供物業管理服務的目的而成立）的財務報表亦不計入綜合財務報表內，原因是根據權益從屬參與協議（構成合併交易的一部分），公司須就作為MMC的股東執行公司擁有的任何及所有權利按港鐵公司的指示行事。雖然並無直接將MMC的股份出售予港鐵公司，但公司過往享有的所有實益權益現在歸屬於港鐵公司。

財務報表附註

(以港元計)

3 主要會計政策 (續)

(d) 於附屬公司的投資

附屬公司是指公司控制的實體。當公司有權支配實體的財務及經營政策，並藉此從其活動中取得利益，即存在控制成份。評估控制時須考慮現時可行使的潛在投票權。

集團於受控制附屬公司的投資自控制開始日期起至結束日期為止，均在綜合財務報表中綜合計算。集團於無控制權附屬公司的投資不會綜合計算，而會於集團及公司的資產負債表內按成本減去減值虧損（如有）入帳。

集團內部往來的餘額和交易，以及與受控制附屬公司進行集團內部交易所產生的未實現溢利，均在編製綜合財務報表時全數抵銷。與受控制附屬公司進行集團內部交易所產生的未實現虧損的抵銷與未實現溢利相同，但抵銷額只限於沒有證據顯示這交易的資產已出現減值。

公司資產負債表上所示於受控制附屬公司的投資，是按成本減去減值虧損（如有）後入帳。

(e) 於聯營公司的權益

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

於聯營公司的投資是按權益法記入集團綜合財務報表，並且先以成本入帳，然後就集團佔該聯營公司淨資產在收購後的變動作出調整。綜合收益表包括年內集團所佔聯營公司於收購後及除稅後的業績。

集團與其聯營公司之間交易所產生的未實現損益，是按集團於聯營公司所佔的權益比率抵銷；但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值，則這些未實現虧損會即時在收益表內確認。

計入公司收益表內的聯營公司的業績只限於已收和應收的股息，惟這些股息必須與截至或早於公司結算日的期間有關，而且公司收取該股息的權利已於結算日前確定。

公司資產負債表所示於聯營公司的投資，是按成本減去減值虧損（如有）後入帳。

3 主要會計政策 (續)

(f) 投資

投資包括：

- (i) 以專為興建東鐵支線及九龍南線而取得的股本注資及借貸但尚未實際動用於有關工程的資金，所作的短暫性投資（下稱「資金動用前的投資」）；及
- (ii) 以公司營運所得的盈餘資金及因兩鐵合併所收取的款項所作的投資（下稱「其他投資」）。

所有資金動用前的投資均為可供出售投資，並於確認之日以其公平價值加交易成本進行初步確認。公平價值於結算日重新計量，任何因此而產生的收益或虧損，以及從此等投資所得的一切收益，包括利息收入、匯兌收益或虧損、減值虧損、為對沖資金動用前的外匯投資而進行衍生金融工具交易時所產生的變現收益或虧損，或終止確認此等投資時所產生的收益或虧損，均予以資本化而計入相關項目項下。

其他投資包括集團或公司有意並確實有能力持至到期並分類為持至到期證券的定期債務證券。持至到期證券於資產負債表按攤銷成本扣除減值虧損（如有）列帳。

投資於交易日予以確認／終止確認，交易日即集團或公司承諾購買／出售投資之日或投資到期之時。

(g) 衍生金融資產及負債

集團利用衍生金融工具對沖由經營、融資及投資活動產生的外匯及利率風險。根據其政策，集團不會持有或發行衍生金融工具作交易用途。

集團所有衍生金融工具按公平價值初步確認為衍生金融資產或負債。各項衍生金融工具的公平價值於每個結算日重新計量，任何因此而產生的收益或虧損即時於收益表中確認，惟若該衍生金融工具符合現金流對沖會計處理者則除外，在此情況下，所產生的收益或虧損的確認方式將取決於所對沖的項目，詳見下文所載政策聲明。

財務報表附註

(以港元計)

96

3 主要會計政策 (續)

(g) 衍生金融資產及負債 (續)

(i) 現金流對沖

貨幣掉期被指定用於對沖集團若干外幣付息借貸的外匯風險所帶來的現金流量波動，並於財務報表中確認。

貨幣掉期若用於對沖經確認外幣負債，其公平價值變動根據國際會計準則第39條及香港會計準則第39條的規定在收益表內確認。

(ii) 公平價值對沖

利率掉期被指定用於對沖集團若干定息借貸的利率風險所帶來的公平價值波動，並於財務報表中確認。

利率掉期若被指定為對沖公平價值項目的對沖工具，其公平價值變動於收益表確認。

當對沖關係不再滿足對沖會計法的要求時，當時所對沖項目的帳面值若有任何調整，均須按攤銷開始日經重新計算的實際利率，以項目的剩餘年期在收益表內攤銷。

(h) 投資物業

投資物業包括根據租賃權益擁有或持有以賺取租金收入，以及因其具有投資潛力而持有的土地及／或建築物。

投資物業按公平價值於資產負債表內列帳。任何因公平價值變動而產生的收益或虧損於收益表內確認。

報廢或出售一項投資物業所產生的盈虧，均按該物業出售所得款項淨額與帳面值的差額釐定，並於報廢或出售當日在收益表內確認。

3 主要會計政策 (續)

(i) 物業、廠房及設備

- (i) 物業、廠房及設備 (包括屬於港鐵公司服務經營權範圍的有關資產) 均以成本扣除累積折舊和減值虧損 (如有) 後在資產負債表內列帳。

於經營權有效期內，港鐵公司負責鐵路業務的日常營運及保養，並撥付改善及更換公司鐵路網絡資產等所需的一切相關開支。根據服務經營權協議，改善及更換公司鐵路網絡資產所需的有關開支被定義為額外經營權財產。按照服務經營權協議，於經營權有效期屆滿或終止時，額外經營權財產連同公司收購的初步經營權資產將歸公司所有而公司不需付任何費用，惟以港鐵公司撥付的累積資本開支限額1,158億港元 (將根據服務經營權協議的有關條款不時予以調整) 為限。由於額外經營權財產連同公司於兩鐵合併之前收購的初步經營權資產將收歸公司所有，故雖由港鐵公司撥資，額外經營權財產仍視同初步經營權資產予以處理，並按成本減累計折舊及減值虧損 (如有) 於資產負債表中進行資本化。由港鐵公司撥資的額外經營權財產的原值於收益表中記作遞延收益，並按剩餘經營權有效期進行攤銷。

屬於服務經營權範圍及與鐵路網絡營運和附屬商業活動相關的物業、廠房及設備包括：

- 位於批租土地的建築物，於租賃期開始時該建築物的公平價值可與批租土地的公平價值分開計量；及
- 其他廠房及設備項目 (包括隧道、橋樑、道路、軌道、鐵路車輛及其他設備)。

政府撥入物業、廠房及設備原值按下列辦法釐定：

- 1983年2月1日撥入的物業、廠房及設備—由財政司司長釐定；及
- 1983年2月1日後撥入的物業、廠房及設備—以政府記錄的實際成本為依據。

財務報表附註

(以港元計)

98

3 主要會計政策 (續)

(i) 物業、廠房及設備 (續)

集團收購的物業、廠房及設備以及由港鐵公司撥資的額外經營權財產的原值包括：

- 經扣除貿易折扣及回扣後的購買價 (包括進口稅及不可退還購物稅)；
- 任何將資產付運至若干地點及狀況，致使該資產可按管理層擬定的方式運作而產生的直接成本，例如物料成本、直接勞工成本、適當比例的生產間接開支、利息及財務收入／支出；及
- 最初就拆除及移動資產及還原其所在地點而估計的成本，集團在收購該資產時即須承擔上述責任。

集團產生的每項不足2萬元的支出或就預期在一年內悉數使用的物業、廠房及設備產生的支出均於產生時在收益表內扣除。

- (ii) 如就現有物業、廠房及設備 (包括經營權資產及非經營權資產) 產生的後期支出所帶來的未來經濟利益會流入集團或公司，或對該資產的狀況所作出的改良會超出其原來評估的表現水平，則該筆支出會計入資產的帳面價值內。

集團產生的用於恢復或維持現有物業、廠房及設備原先評估的表現水平的維修或保養開支，則於產生時確認為支出。

港鐵公司於指定日期後產生的用於維修或保養經營權資產的開支，則由港鐵公司承擔。

- (iii) 報廢或出售物業、廠房及設備項目 (包括經營權資產) 所產生的盈虧，均按該項目出售所得資金淨額與帳面值的差額釐定，並於報廢或出售當日在收益表內確認。

3 主要會計政策 (續)

(j) 折舊及攤銷

- (i) 物業、廠房及設備項目（包括額外經營權財產）的折舊按其下列估計可使用年期以直線法撇銷其原值並扣除其估計剩餘價值（如有）計算：

	年期
隧道、橋樑及道路（見附註3(j)(iii)）	43-65
建築物（見附註3(j)(iii)）	50
鐵路車輛	30-40
機車及載貨貨卡	15-35
升降機及電動扶梯	20
軌道（包括路軌、道碴、軌枕及混凝土工程（見附註3(j)(iii)）	10-50
機器及設備	10-30
電訊及信號系統、空氣調節裝置	5-15
收費系統	15
流動電話系統	7-10
傢具及固定裝置	3-15
電腦及辦公室設備（包括電腦軟件）	3-5
巴士	10-17
其他車輛	4-15

- (ii) 倘物業、廠房及設備項目各部分的可使用年期不同，則該項目的成本按可計量的基準撥入各部分，而每部分均會分別計算折舊。資產的可使用年期及剩餘價值（如有）將會每年檢討一次。倘資產已過時且處於其可使用年期屆滿時的預計狀況，則該資產的剩餘價值為集團現時可從出售該資產獲得的估計金額（扣除出售估計成本）。
- (iii) 位於批租土地的隧道、橋樑、道路、混凝土工程及建築物按相關租賃未屆滿期限或其估計可使用年期（以較短者為準）折舊。

財務報表附註

(以港元計)

100

3 主要會計政策 (續)

(k) 租賃資產

(i) 租賃資產分類

承租人承擔資產所有權的絕大部分風險及回報的資產租賃列為財務租賃，而出租人並未轉讓資產所有權的絕大部分風險及回報的資產租賃則列為經營租賃，惟倘經營租賃項下持有的物業符合投資物業的定義，則該等物業或會按個別情況列為投資物業。

(ii) 經營租賃項下租出的資產

如集團根據經營租賃租出資產，則資產將會按其性質記入資產負債表，並（倘適用）按照集團的折舊政策進行折舊。

(iii) 經營租賃費用

如集團使用經營租賃項下持有的資產，其支付的租賃費用在租賃期內攤分為多期等額付款記入各個會計期間的收益表內，但如有其他基準能更清楚地反映租賃資產所產生的收益模式則除外。

土地租賃費用、收地成本，以及與收購經營租賃項下持作自用的批租土地直接相關的其他成本均按租賃年期以直線法攤銷。政府撥入與批租土地相關的成本按下列辦法釐定：

- 1983年2月1日撥入 — 由財政司司長釐定；及
- 1983年2月1日後撥入 — 以政府記錄的實際成本或由公司產生而與收購批租土地直接相關的成本為依據。

3 主要會計政策 (續)

(I) 資產減值

(i) 金融資產減值

所有金融資產將於每個結算日時予以審閱，以確定是否存在客觀減值證據。客觀減值證據包括集團注意到關於以下一項或多項虧損事件的可觀察數據：

- 債務人經歷嚴重財務困難；
- 違約，如失責或拖欠利息或本金付款；
- 債務人將有可能破產或進入某種形式的財務重組；
- 技術、市場、經濟或法律環境出現重大變動而對債務人造成不利影響；及
- 於某股本工具的投資的公平價值大幅或持續下跌至低於其成本值。

倘有任何證據顯示出現減值，減值虧損將會按下列方式釐定及確認：

- 就以成本入帳的利息及其他應收款項而言，減值虧損按資產帳面值與估計未來現金流量（已計及呆壞帳）之間的差額計算，若貼現的影響重大，則需按相若金融資產的當前市場回報率貼現。按攤銷成本值入帳的金融資產凡有類似風險特徵，如過往欠付狀況相似，而並無於減值時獨立進行測試，即集體進行此測試。集體測試減值的金融資產的未來現金流量根據信貸風險特徵與該集合組別類似的資產的過往虧損情況計算。
- 就借予無控制權附屬公司的貸款而言，減值虧損按資產帳面值與估計未來現金流量根據金融資產原來實際利率（即該等資產初次確認當日計算的實際利率）貼現的現值（已計及呆壞帳）之間的差額計算，惟有關現值因無固定還款期而無法釐定，則作別論。
- 就以攤銷成本入帳的持有至到期投資而言，減值虧損按金融資產帳面值與估計未來現金流量之間的差額計算，若貼現的影響重大，則需按相若金融資產的當前市場回報率貼現。
- 倘其後公平價值有所增加，並與確認減值虧損後發生的事件有客觀關係，減值虧損將予以撥回。在此情況下，撥回的減值虧損會在收益表內確認，惟有關金額以之前在收益表內扣除的累積減值虧損為限。

財務報表附註

(以港元計)

102

3 主要會計政策 (續)

(i) 資產減值 (續)

(ii) 其他資產減值

來自公司內部和外界的資料均於每個結算日時予以審覽，以確定下列資產是否有減值跡象或往年確認的減值虧損是否不再存在或已減少：

- 物業、廠房及設備；
- 經營租賃項下持作自用的批租土地權益；
- 進行中建築工程；
- 遞延支出；
- 發展中物業；
- 於附屬公司的投資；及
- 聯營公司權益。

如有減值跡象，則估計資產的可收回金額。

— 計算可收回金額

資產的可收回金額以其售價淨額或使用價值計算，兩者以較高者為準。在評估使用價值時，須以除稅前貼現率將估計未來現金流量貼現為現值，該除稅前貼現率應反映當時市場的貨幣的時間價值和有關資產的風險。當資產不能獨立地產生現金流入時，則以能夠獨立產生現金流入的最小資產組合來釐定可收回金額（即產生現金單位）。

— 確認減值虧損

當資產的帳面值或所隸屬的產生現金單位超過其可收回金額時，減值虧損即於收益表內確認。就產生現金單位確認的減值虧損，將按比例分配至該單位（或一組單位）的其他資產，以削減該等資產的帳面值，惟資產的帳面值不得低於其個別公平價值減銷售成本或使用價值（如可釐定）。

— 減值虧損的撥回

如用於以確定可收回金額的估值數字出現有利變化，有關的減值虧損則予以撥回。

可撥回的減值虧損金額以假設往年從沒有確認任何減值虧損情況下的資產帳面值為限。所撥回的減值虧損於確認撥回的年度記入收益表內。

3 主要會計政策 (續)

(m) 進行中建築工程

建築中的資產及營運鐵路的基本工程均按公司的成本價，或港鐵公司就額外經營權財產產生的成本價減去減值虧損（如有）後列帳。成本價包括在建築或安裝及測試期間已資本化的直接建築成本，例如物料、員工費用及間接開支、利息及財務收入／支出，以及因資金動用前投資的公平價值變動而產生的損益。當為使合資格資產能夠作預定用途而必需進行的絕大部分活動中斷或完成後，則會終止或不再將有關成本資本化。當為使資產能夠作預定用途而必需進行的活動大致上完成後，則將有關資產轉為固定資產，並同時開始按照相關政策計算折舊。公司為收購土地以經營新鐵路或現有鐵路的支線而產生的土地租賃費用、收地成本及其他相關費用，將初步計入進行中建築工程項下。在有關資產完成並能夠作預定用途後，該等成本將會轉入經營租賃項下持作自用的批租土地權益，並同時開始按照相關政策計算攤銷。

就額外經營權財產而言，公司或港鐵公司為擬建鐵路有關的建築工程進行可行性研究而產生的費用（包括顧問費、內部員工費用及間接開支），均作如下處理：

- 若擬建項目處於初步審核階段，不能肯定擬建項目是否進行，所涉費用均於產生時在收益表內撇銷；及
- 若擬建項目顯示在財務回報上可以接受，並已獲得管理局批准再作深入研究，而處於詳細研究階段，所涉費用先當作遞延支出處理，其後在與政府達成有關的項目協議後，轉入進行中建築工程項下。

(n) 遞延支出

與擬建鐵路相關建築項目所產生的成本有關的遞延支出，將在與政府達成有關的項目協議後轉入進行中建築工程項下。

財務報表附註

(以港元計)

104

3 主要會計政策 (續)

(o) 物業發展

當公司決定或與物業發展商達成協議將某地點發展成可供再售或出租的物業時，該地點租賃土地及現有建築物的帳面值撥入發展中物業項下。公司就有關項目所涉及的成本亦會先當作發展中物業處理，直至有關利潤被公司確認。

與物業發展商共同承建的物業發展項目的利潤按下列方法於收益表內確認：

- 如公司因物業發展商參與物業發展項目而從發展商收取款項，有關款項將抵銷該項目在發展中物業項下的結餘。從物業發展商收取的款項如超出發展中物業結餘，任何多出的金額將轉入遞延收益。在此情況下，公司日後就該項目產生的額外費用自遞延收益相關結餘中扣除，而任何盈餘則自發展中物業扣除，惟以公司認為可收回的金額為限。如物業發展基礎工程已完成並可予發展，遞延收益結餘在計入任何由公司保留物業（如有）的尚餘風險和債務後計入收益表。如認為費用無法收回，之前未被從物業發展商收取的款項抵銷的發展中物業結餘，會連同公司就該項發展所承擔的虧損準備（如有）一併計入收益表；
- 如公司因出售物業而收取應佔利潤，只要能可靠計算收益及相關成本，該等利潤將於發出入伙紙時確認；及
- 如公司保留該項發展的若干資產，利潤將按有關資產的公平價值計算，並在計入公司就該項發展產生的成本及公司保留與該項發展有關的尚餘風險（如有）後，於收取時確認。

3 主要會計政策 (續)

(p) 共同控制的業務

公司就共同控制的業務擁有的資產及所涉負債，均在資產負債表內確認，並按照有關資產或負債的性質分類。若有關交易所涉及的經濟利益可能流入或流出公司，公司在共同控制業務中所佔的收益，連同有關的開支均在適用時，計入收益表內。

共同控制的業務包括來往中港兩地的城際列車服務，該服務由公司及中國內地的鐵路業同儕聯合經營。有關的收益分配安排是由相關各方經參考各路線在中港兩地的行車公里比例後，按商業條款磋商及協定。收益分配安排並無固定年期，任何一方均可在發出事先通知後終止業務。

(q) 借予無控制權附屬公司的貸款

借予無控制權附屬公司的貸款為非衍生金融資產，並無固定或可釐定的償還條款，亦無於活躍市場上市報價。該等貸款在集團與政府達成股份協議時產生，目的是成立公司的一個分支集團，以西鐵物業發展有限公司（「西鐵物業發展」）為中間控股公司，負責西鐵第一期沿線的物業發展。借予無控制權附屬公司的貸款最初按公平價值（相等於成本）確認，其後按成本減去減值虧損（如有）入帳。

(r) 存料與零件

存料與零件按來價以加權平均基準計值。已過期的存料及零件於收益表內撇銷。已消耗存料及零件的帳面價值將確認為有關消耗年度內的開支。

(s) 現金及等同現金

現金及等同現金包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他金融機構的即期存款，及短期和流通率極高的投資。等同現金可隨時轉換為既定金額的現金，而價值變動風險極低，及到期日由購置此等投資時起計不超過三個月。

在綜合現金流動表中，等同現金不包括貸款日起計三個月後到期的銀行存款，但包括要求即時償還並構成集團現金管理不可分割部分的銀行透支。

財務報表附註

(以港元計)

106

3 主要會計政策 (續)

(t) 利息及其他應收款項

利息及其他應收款項最初按公平價值確認，其後按攤銷後成本減去減值虧損(如有)列帳，惟當現值因無固定還款期而無法釐定時，利息及其他應收款項則會按成本減去減值虧損(如有)列帳。

(u) 附息借貸

附息借貸最初按公平價值減應佔交易成本確認。初次確認後，附息借貸的未對沖部分會按攤銷後成本列帳，而成本與贖回價值之間的任何差額則會採用實際利率法按借貸期在收益表內確認。

經初次確認後，附息借貸已進行公平價值對沖部分的帳面值將重新計算，而因對沖風險而產生的公平價值變動將於收益表確認，以抵銷損益對相關對沖工具所造成的影響。

(v) 利息及其他應付款項

利息及其他應付款項最初按公平價值確認，其後按攤銷後成本列帳，惟當現值因無固定付款期而無法釐定時，其他應付款項則會按成本列帳。

(w) 僱員福利

(i) 短期僱員福利及界定供款退休計劃的供款

薪金、年終花紅、有薪年假、界定供款退休計劃的供款和非金錢的福利成本，均在僱員服務的年度內記帳。

(ii) 離職福利

離職福利僅在集團制定正式而詳細的計劃且不可能撤回該計劃的情況下，明確表示終止聘用或就自願離職而提供福利時，方予確認。

3 主要會計政策 (續)

(x) 所得稅

- (i) 本年度所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動均在收益表內確認，但與直接確認為股東權益項目相關的，則確認為股東權益。
- (ii) 本期稅項是按本年度應課稅收入以結算日已生效或實際生效的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。
- (iii) 遞延稅項資產和負債是指資產和負債按財務報告或稅務基礎計算的帳面金額之間可予扣減或應課稅的暫時差異。遞延稅項資產也可以由未使用的稅損和稅項撥回所產生。

所有遞延稅項資產（只限於很可能用來抵銷日後應課稅溢利的遞延稅項資產）均予以確認。所有遞延稅項負債均予以確認。

遞延稅項金額是根據資產或負債帳面值的預計變現或結算形式，按照結算日生效或實質上已執行的稅率來計算。遞延稅項資產及負債的金額均不需貼現計算。

遞延稅項資產的帳面值於每個結算日檢討，並應扣減不可在日後有可能產生足夠應課稅溢利以動用相關稅項利益的金額。假若日後有可能產生足夠的應課稅溢利，已扣減的金額將會撥回。

- (iv) 本期稅項結餘和遞延稅項結餘及其變動分開呈報，且不予抵銷。本期稅項資產和遞延稅項資產在集團或公司有法定行使權以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，並且符合以下附帶條件的情況下，可以分別抵銷本期稅項負債和遞延稅項負債：
 - 本期稅項資產和負債：集團或公司計劃按淨額基準計算，或在變現該資產的同時清償該負債；或
 - 遞延稅項資產和負債：這些資產和負債必須與同一稅務機構就以下其中一項徵收的所得稅有關：
 - 同一應課稅實體；或
 - 不同的應課稅實體。這些實體計劃在同一期間內，按淨額基準實現本期稅項資產和清償本期稅項負債。

財務報表附註

(以港元計)

108

3 主要會計政策 (續)

(y) 準備與或有負債

如果集團或公司須就已發生的事件承擔法律或推定義務，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，集團或公司便會就該時間或數額不定的負債計提準備。如果貨幣時間值重大，則按預計所需支出的現值計列準備。

如果含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，則除非含有經濟效益的資源外流的可能性微乎其微，否則便會將因已發生的事件而可能產生的義務披露為或有負債。該等義務會否產生，僅取決於未來一項或多項事件會否發生，而除非含有經濟效益的資源外流的可能性微乎其微，否則亦會將可能產生的義務披露為或有負債。

(z) 收入確認

若所涉及的經濟利益可能流入集團，而收入和成本能可靠地計量，有關收入將按以下方式計入收益表內：

(i) 客運及貨運服務

收入於服務完成後確認。

(ii) 租金及商務收入

經營租賃的應收租金及商務收入在租賃期所涵蓋的期間內，以等額在收益表確認；但如有其他基準能更清楚地反映使用租賃資產所產生的收益模式則除外。經營租賃協議所涉及的獎勵措施均在收益表中確認為應收租賃淨付款總額的組成部分。或有租金在其產生的會計期間確認為收入。

(iii) 利息收入

利息收入在產生時採用實際利率法確認。

(iv) 經營權收入

經營權收入在餘下經營權有效期內按系統性基準確認。

(v) 其他收入

其他收入於交付相關服務或貨物及轉移擁有權涉及的相關風險及收益後即時確認。

3 主要會計政策 (續)

(aa) 租出及租回交易

若一連串與第三方進行的租出及租回交易必須一併考慮方可理解其整體經濟效果，而這連串交易互相緊密聯繫，當作單一項安排而談判，並且同時或以相連次序發生，這些一連串的交易將併作一項安排而記帳。

這些安排的主要目的是為第三方達致特定的稅務效果，而第三方因此支付一筆費用。這些安排實質上並不涉及國際會計準則第17條及香港會計準則第17條所指的租賃，因為集團保留資產擁有權涉及的一切風險和收益，並大體上享有與交易達成前相同的資產使用權。因此，這些交易並不作為租賃記帳。

當作出的長期租賃承諾已被所存放的抵押存款或墊付予第三方的貸款抵銷的話，有關的承諾則不會在資產負債表中確認。若承諾及存款或墊付予第三方的貸款符合界定負債及資產的定義，則有關的承諾會在資產負債表中確認。

這些安排所產生的收益及開支按淨額基準列帳，以反映有關交易的整體商業影響。有關淨額則作為遞延收益記帳，並在有關交易的適用租賃期內攤銷。

(ab) 外幣折算

年度內外幣交易以交易日的匯率伸算為港元。以外幣計值的貨幣資產及負債以結算日的匯率伸算為港元。

按歷史成本計量的非貨幣資產及負債以交易日的匯率伸算。按公平價值列帳且以外幣計值的非貨幣資產及負債以釐定公平價值當日的匯率伸算為港元。

財務報表附註

(以港元計)

110

3 主要會計政策 (續)

(ac) 利息及財務收入／支出

(i) 利息及財務收入包括：

- 銀行存款、投資項目及借予第三方貸款的利息收入；
- 港鐵公司的有關物業發展基礎工程的延遲償還款所產生的利息收入；
- 為對沖借貸而指定的衍生金融工具所產生的已變現收益；
- 贖回及出售投資所得收益淨額；及
- 外幣交易產生的匯兌收益淨額。

(ii) 集團來自非衍生金融資產的利息及財務收入並無於收益表中按公平價值分類。

利息及財務收入在賺取有關收入的期間計入收益表，惟假若部分收入來自資金動用前的投資（有關投資將適當計入進行中建築工程或遞延支出項下），則作別論。

(iii) 利息及財務支出包括：

- 應付借貸利息；
- 財務支出包括與安排借貸有關而產生的折讓／溢價及附帶成本的攤銷，以實際利率計算；
- 為對沖借貸而指定的衍生金融工具所產生的已變現虧損；
- 贖回及出售投資所得已確認虧損淨額；及
- 外幣交易產生的匯兌虧損淨額。

(iv) 集團來自非衍生金融負債的利息及財務支出並無於收益表中按公平價值分類。

利息及財務支出在扣除直接為購置、建造或生產一項需長時間準備才可投入使用或出售的資產而被資本化的部分後，餘額在產生的期間內於收益表中列支。

3 主要會計政策 (續)

(ad) 有關連人士

在本財務報表中，如果集團有權直接或間接監控另一方人士或對另一方人士的財務及經營決策發揮重大的影響力，或另一方人士有權直接或間接監控集團或對集團的財務及經營決策發揮重大的影響力，或集團與另一方人士均受制於共同的監控或共同的重大影響下，有關人士即被視為集團的有關連人士。有關連人士可為個別人士（為主要管理人員及／或其近親家屬）或其他個體，並包括集團有關連人士（如為個別人士）對其具有重大影響力的個體。

(ae) 分部資料報告

分部是指集團內可明確界定的組成部分，在提供產品或服務（業務分部）或於特定經營環境內（地區分部）提供產品或服務時所涉的風險和回報，與其他分部的風險和回報不同。

業務分部資料是根據集團內部財務報告準則所用的主要報告方式。分部收入、開支、業績、資產及負債包含直接屬於該分部的項目，以及能夠以可收回成本為基礎自其他分部撥入的項目。

分部資本開支是為該分部購入的資產在購入的一年所產生的總支出。

未分配的項目主要包括財務和公司資產、附息貸款、借貸、稅項結餘及公司和財務開支。

4 會計政策變動

國際會計準則理事會已發出若干新增及經修訂國際財務報告準則及詮釋並首次適用於2007年1月1日開始之會計期間或供預先採納。由香港會計師公會隨後頒佈的等同新增及經修訂香港財務報告準則及詮釋與國際會計準則理事會頒佈的新增及經修訂國際財務報告準則及詮釋具有相同的生效日期，且在各重大要點與國際會計準則理事會發表的聲明一致。香港財務報告準則並無其他重大變動。

與集團截至2006年12月31日止年度的財務報表所採用的會計政策相比，該等發展並無導致本財務報表採用的會計政策出現重大變動。然而，由於採納香港財務報告準則第7條「金融工具：披露」及香港會計準則第1條的修訂條文「財務報表的列報：資本披露」，本財務報表包括若干額外披露，此於下文解釋。

財務報表附註

(以港元計)

112

4 會計政策變動 (續)

由於採納香港財務報告準則第7條 (等同於國際財務報告準則第7條)，財務報表包括有關集團金融工具重要性及該等工具的性質和風險程度的披露，較過往根據香港會計準則第32條「金融工具：披露及列報」規定披露的資料詳盡。該等披露事項於本財務報表內多處提供，尤其在附註32。

香港會計準則第1條 (等同於國際會計準則第1條) 的修訂條文提出額外披露規定，須提供有關資本水平及集團和公司管理資本的目標、政策及程序的資料。此等新披露事項載於附註30。

香港財務報告準則第7條及香港會計準則第1條均並無對財務報表內確認的金額的分類、確認及計量造成任何影響。

集團並無應用任何於本會計期間尚未生效的新準則或詮釋 (見附註43)。

5 營業額

營業額包括扣除公司間交易後的客貨運服務、物業服務及服務經營權所得的收入。於指定日期前，公司的主要業務收入來自客貨運服務及物業服務。而於指定日期後，公司的主要收入來自服務經營權。年內在營業額中確認的收入金額如下：

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
運輸服務		
客運服務		
— 東鐵	3,593	3,780
— 西鐵及輕鐵	893	922
貨運服務	38	44
	4,524	4,746
物業服務	987	876
服務經營權收入	70	—
	5,581	5,622

6 未計折舊及攤銷的經營成本

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
員工開支		
— 扣除失效的放棄供款100萬港元(2006年：100萬港元)後 包括1.27億港元(2006年：1.36億港元)退休開支在內的總額	1,965	2,092
— 資本化員工開支	(501)	(549)
	1,464	1,543
電費及燃料費	471	484
維修及保養	243	274
已消耗的存料及零件	191	217
一般供應物資	24	31
政府地租及差餉	55	78
八達通咭使用費	37	38
聘用服務的開支	144	148
有關物業及物業管理的開支	50	66
其他	139	143
	2,818	3,022

財務報表附註

(以港元計)

114

7 未扣除折舊及攤銷的經營溢利

(a) 計算未扣除折舊及攤銷的經營溢利已扣除：

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
固定資產於出售時撇銷	30	24
核數師酬金		
— 核數服務	5	4
— 其他專業服務	6	1
經營租賃開支(最低租賃付款)		
— 廠房及機器租金	26	28
— 物業租金	9	9
管理局成員、非管理局成員的執行總監及總裁酬金		
— 包括主席但不包括行政總裁的管理局成員袍金	1	1
— 行政總裁、非管理局成員的執行總監及總裁 的退休福利計劃供款	1	1
— 行政總裁、非管理局成員的執行總監及總裁的酬金	23	26
及已計入：		
經營租賃的應收租金減2,100萬港元(2006年：2,000萬港元) 直接支出(包括7,300萬港元或有租金 (2006年：6,300萬港元))	837	756
投資物業的應收租金減1,000萬港元(2006年：1,100萬港元) 直接支出	80	75

7 未扣除折舊及攤銷的經營溢利 (續)

(b) 包括主席但不包括行政總裁的管理局成員袍金載列如下：

	2007年 千港元	2006年 千港元
主席		
陳家強教授 (財經事務及庫務局局長)*	46	—
田北辰先生#	202	220
成員		
鄭汝樺女士 (運輸及房屋局局長)**	46	—
何宣威先生 (運輸及房屋局常任秘書長 (運輸))***	—	—
應耀康先生 (財經事務及庫務局常任秘書長 (庫務))***	—	—
梁卓文先生 (財經事務及庫務局副秘書長 (庫務))***	—	—
李李嘉麗女士 (庫務署署長)***	—	—
羅榮生先生#	101	110
吳亮星先生#	101	110
包立德先生#	101	110
石禮謙議員#	101	110
王于漸教授#	101	110
溫文儀先生##	64	110
廖秀冬博士 (環境運輸及工務局局長)###	55	110
馬時亨先生 (財經事務及庫務局局長)###	55	110
	973	1,100

財務報表附註

(以港元計)

116

7 未扣除折舊及攤銷的經營溢利(續)

(b) 包括主席但不包括行政總裁的管理局成員袍金載列如下：(續)

* 陳家強教授(財經事務及庫務局局長)於2007年7月1日獲委任。他於2007年12月2日獲委任為主席，而於2007年12月2日至2007年12月31日期間，公司並無向其支付任何袍金。

** 鄭汝樺女士(運輸及房屋局局長)於2007年7月1日獲委任。於2007年12月2日至2007年12月31日期間，公司並無向其支付任何袍金。

*** 於指定日期，香港特別行政區行政長官任命公職人員為管理局成員。於2007年12月2日至2007年12月31日期間，公司並無向該等成員支付任何袍金。

任命已於2007年12月1日終止。

溫文儀先生於2007年7月31日卸任。

廖秀冬博士(環境運輸及工務局局長)及馬時亨先生(財經事務及庫務局局長)於2007年6月30日卸任。

(c) 行政總裁、非管理局成員的執行總監及總裁酬金包括固定薪金(由基本薪金、津貼、約滿酬金組成)、實物利益、退休福利計劃供款及浮動薪金。酬金詳情載列如下：

	2007年 百萬港元				2006年 百萬港元			
	固定薪金及 實物利益	退休福利 計劃供款	浮動薪金*	合計	固定薪金及 實物利益	退休福利 計劃供款	浮動薪金*	合計
詹伯樂先生**	4.97	—	—	4.97	3.00	—	1.19	4.19
李鏡權先生##	3.72	0.31	—	4.03	3.12	0.32	0.91	4.35
李殷泰先生##	3.84	0.27	—	4.11	3.22	0.29	0.81	4.32
林濬先生###	4.04	0.01	—	4.05	3.24	0.01	0.92	4.17
李振邦先生##	2.59	0.20	—	2.79	2.28	0.22	0.44	2.94
簡金港生女士##	3.68	0.01	—	3.69	3.18	0.01	0.86	4.05
黎文熹先生#	—	—	—	—	3.04	0.13	—	3.17
	22.84	0.80	—	23.64	21.08	0.98	5.13	27.19

7 未扣除折舊及攤銷的經營溢利（續）

(c) 行政總裁、非管理局成員的執行總監及總裁酬金包括固定薪金（由基本薪金、津貼、約滿酬金組成）、實物利益、退休福利計劃供款及浮動薪金。酬金詳情載列如下：（續）

* 浮動薪金主要是從僱員基本薪金中扣除的款項，有關款項於管理局確定滿意該僱員的表現時支付。鑒於兩鐵合併，管理局於2007年批准終止浮動薪金計劃。因此，截至2007年12月1日從僱員基本薪金中扣除的款項已歸還予僱員，而固定薪金反映了僱員的全部基本薪金。

** 詹伯樂先生於2006年3月22日出任本公司行政總裁，並於2007年12月2日重新獲任命為總裁。

黎文熹先生的薪金包括110萬港元的任期終止費。黎先生於2006年5月1日離開本公司。

該等僱員的聘用合約於指定日期歸屬港鐵公司。

林濬先生於2007年12月2日離開本公司。

上述數字包括公司五位最高薪僱員的酬金。

8 折舊及攤銷

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
折舊：		
— 經營租賃項下租出的資產	31	32
— 其他資產	2,266	2,141
— 資本化的折舊	(3)	(4)
	2,294	2,169
攤銷：		
— 經營租賃項下持作自用的批租土地權益攤銷	124	119
	2,418	2,288

財務報表附註

(以港元計)

118

9 利息及財務收入／支出

(a) 利息及財務收入

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
存款的利息收入	58	143
與物業發展基礎工程有關而來自港鐵公司的利息收入	25	—
投資的利息收入	3	4
借予無控制權附屬公司貸款的利息收入	364	320
非衍生金融資產的利息收入	450	467
衍生金融工具產生的已實現收益	26	32
	476	499

(b) 利息及財務支出

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
其他貸款的利息支出	1,417	1,407
財務支出	9	9
非衍生金融負債的利息及財務支出	1,426	1,416
衍生金融工具產生的已確認虧損	124	126
匯兌虧損(淨額)	44	40
贖回及出售投資所得已確認虧損(包括轉撥自投資重估儲備的零港元(2006年: 200萬港元))	—	3
	1,594	1,585
扣減: 資本化的金額 [#]	(271)	(770)
	1,323	815

[#] 資本化的利息支出以平均年息7.69厘(2006年: 7.10厘)至7.91厘(2006年: 7.98厘)計算開支。

10 衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動收益／(虧損)

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
衍生金融工具的收益／(虧損)淨額	526	(216)
對沖付息借貸的收益淨額	15	18
	541	(198)

11 所得稅

(a) 綜合收益表內的所得稅為：

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
本期稅項		
按本年度估計應課稅溢利以17.5%的稅率計算出的香港利得稅準備	1	1
遞延稅項		
暫時差異的產生及撥回	783	52
	784	53

以上的香港利得稅準備全為公司的附屬公司在本年度估計應課稅的溢利而設。公司在本年度出現稅務虧損，於2007年12月31日累積約79億港元的結轉稅務虧損（2006年：約108億港元），可用於抵銷將來的應課稅溢利。根據現時的稅法，稅損尚未到期。

(b) 稅項開支與會計溢利按適用稅率的對帳：

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
稅前溢利	6,105	331
根據稅前會計溢利以17.5%的稅率計算的稅項	1,068	58
不可扣除開支的稅項影響	46	31
毋須課稅收入的稅項影響	(330)	(36)
實際稅項開支	784	53

財務報表附註

(以港元計)

120

11 所得稅(續)

(c) 資產負債表內的本期稅項為：

	集團		公司	
	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
本年度香港利得稅準備	1	1	—	—
已支付暫繳利得稅	(1)	(1)	—	—
	—	—	—	—

(d) 集團及公司獲確認的遞延稅項資產及負債：

已於集團及公司資產負債表內確認的集團及公司遞延稅項(資產)/負債的組成部分及本年度的有關變動如下：

集團

	稅項虧損的 未來利益 百萬港元	超出 相關折舊的 折舊免稅額 百萬港元	重估 投資物業 百萬港元	合計
				百萬港元
於2006年1月1日	(1,707)	4,828	77	3,198
於收益表扣除/(計入)	(189)	224	17	52
於2006年12月31日	(1,896)	5,052	94	3,250
於2007年1月1日	(1,896)	5,052	94	3,250
於收益表扣除/(計入)	517	360	(94)	783
於2007年12月31日	(1,379)	5,412	—	4,033

11 所得稅 (續)

(d) 集團及公司獲確認的遞延稅項資產及負債：(續)

公司

	稅項虧損的 未來利益 百萬港元	超出 相關折舊的 折舊免稅額 百萬港元	重估 投資物業 百萬港元	合計 百萬港元
於2006年1月1日	(1,707)	4,828	77	3,198
於收益表扣除／(計入)	(189)	225	17	53
於2006年12月31日	(1,896)	5,053	94	3,251
於2007年1月1日	(1,896)	5,053	94	3,251
於收益表扣除／(計入)	517	359	(94)	782
於2007年12月31日	(1,379)	5,412	—	4,033

2007年12月31日的遞延稅項資產及負債預計於12個月後收回或清償。

12 公司唯一股東應佔年內全部溢利

年內綜合溢利達53.21億港元(2006年：2.78億港元)，其中52.77億港元(2006年：2.52億港元)已記入公司的財務報表內。

財務報表附註

(以港元計)

122

13 擬派股息

(a) 本年度應付公司唯一股東的股息：

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
結算日後擬派的末期股息為每股零元（2006年：每股209.61港元）	—	82

(b) 有關前財政年度應付公司唯一股東的股息，並於本年度核准及支付：

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
於本年度核准及支付的有關前財政年度的末期股息 為每股209.61港元（2006年：零）	82	—

14 分部資料報告

由於業務分部資料比較符合集團的內部財務報告方法，故以之為主要的分部報告方式。根據國際會計準則第14條及香港會計準則第14條的規定，業務分部是指企業內可明確界定的組成部分，從事提供個別產品或服務，且所涉及的風險和回報與其他業務分部不同。為了釐定有關風險和回報的性質，國際會計準則第14條及香港會計準則第14條規定企業的內部組織和管理架構及其內部財務申報系統，構成確定企業所面臨風險和回報的主要來源及性質的基準。

由於所有營業額和經營溢利均由在香港的業務產生，故未呈示地區分部報告資料。

14 分部資料報告 (續)

2007年

經營業績

	運輸 服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
收入	4,524	987	5,511
未計折舊及攤銷的經營成本	(2,509)	(131)	(2,640)
業務分部之間的費用 ⁽¹⁾	30	(30)	—
折舊及攤銷	(2,152)	(40)	(2,192)
扣除折舊及攤銷的業績	(107)	786	679
投資物業估值收益淨額	—	9	9
業績	(107)	795	688
不予分配的收入			70
不予分配的公司開支、折舊及攤銷			(404)
合併有關支出			(216)
出售物業發展權收益			4,868
出售投資物業及其他物業、廠房及設備收益			1,318
出售物業管理及電訊業務收益			48
利息及財務收入			476
利息及財務支出			(1,323)
應佔聯營公司溢利			39
衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動收益			541
所得稅			(784)
稅後溢利			5,321

⁽¹⁾ 業務分部之間的費用是向其他業務分部提供服務後收到的費用。

財務報表附註

(以港元計)

124

14 分部資料報告(續)

資產及負債

	運輸 服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
資產	72,880	480	73,360
發展中物業	—	20	20
聯營公司權益	—	—	138
興建中的鐵路 [®]	—	—	6,625
不予分配的資產 [#]	—	—	14,741
	72,880	500	94,884
負債	1,510	15	1,525
遞延收入	301	88	389
不可分配的負債 [*]	—	—	27,798
	1,811	103	29,712

[®] 包括九龍南線的建設成本及土地成本(50.40億港元)，以及沙田至中環線、區域快線／北環線的規劃及設計成本(15.85億港元)。

[#] 包括公司資產及公司辦公室的進行中建築工程(3.03億港元)、借予無控制權附屬公司的貸款(44.07億港元)、衍生金融資產(1.32億港元)、投資(25.85億港元)、應收利息及其他應收款項(6.78億港元)，以及現金及等同現金(66.36億港元)。

^{*} 包括附息借貸(178.57億港元)、基本工程項目的應計開支和準備(4.25億港元)、短期銀行貸款(4,500萬港元)、應付利息及其他應付款項(12.07億港元)、遞延稅項負債(40.33億港元)及衍生金融負債(5,400萬港元)、遞延收入(41.77億港元)。

其他資料

	運輸 服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
資本開支：			
— 運營鐵路	1,197	48	1,245
— 興建中的鐵路	—	—	2,295
— 不予分配的資本開支	—	—	34
	1,197	48	3,574

14 分部資料報告 (續)

2006年

經營業績

	運輸 服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
收入	4,746	876	5,622
未計折舊及攤銷的經營成本	(2,690)	(137)	(2,827)
業務分部之間的費用 ⁽¹⁾	40	(40)	—
折舊及攤銷	(2,233)	(38)	(2,271)
扣除折舊及攤銷的業績	(137)	661	524
物業發展溢利	—	427	427
投資物業估值收益淨額	—	99	99
業績	(137)	1,187	1,050
不予分配的公司開支、折舊及攤銷			(232)
利息及財務收入			499
利息及財務支出			(815)
應佔聯營公司溢利			27
衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動虧損			(198)
所得稅			(53)
稅後溢利			278

⁽¹⁾ 業務分部之間的費用是向其他業務分部提供服務後收到的費用。

財務報表附註

(以港元計)

126

14 分部資料報告(續)

資產及負債

	運輸 服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
資產	63,786	2,049	65,835
發展中物業	—	449	449
聯營公司權益	—	—	99
興建中的鐵路 ^⑥	—	—	14,722
不予分配的資產 [#]	—	—	6,870
	63,786	2,498	87,975
負債	339	714	1,053
遞延收入	325	202	527
不可分配的負債 [*]	—	—	26,462
	664	916	28,042

^⑥ 包括落馬洲支線及九龍南線的建設成本及土地成本(133.33億港元)，以及沙田至中環線、區域快線／北環線的規劃及設計成本(13.89億港元)。

[#] 包括公司資產及公司辦公室的進行中建築工程(3.17億港元)、衍生金融資產(9,200萬港元)、借予無控制權附屬公司的貸款(40.22億港元)、應收利息及其他應收款項(4.92億港元)，以及現金及等同現金(19.47億港元)。

^{*} 包括付息借貸(192.12億港元)、基本工程項目的應計開支和準備(19.83億港元)、應付利息及其他應付款項(14.77億港元)、遞延稅項負債(32.50億港元)及衍生金融負債(5.40億港元)。

其他資料

	運輸 服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
資本開支：			
— 運營鐵路	414	74	488
— 興建中的鐵路	—	—	2,817
— 不予分配的資本開支	—	—	12
	414	74	3,317

15 固定資產及經營租賃項下持作自用的批租土地權益

(a) 集團

	投資物業 百萬港元	隧道、 橋樑、道路 及軌道 百萬港元	建築物 百萬港元	鐵路車輛 百萬港元	其他設備 百萬港元	固定 資產總值 百萬港元	持作 自用的批租 土地權益 百萬港元
原值或估值：							
於2006年1月1日	1,171	20,225	29,447	9,271	11,372	71,486	5,985
撥自進行中建築工程	112	11	41	4	265	433	7
添置／(撥回多計款項)	-	(6)	199	1	54	248	(9)
出售	(4)	(20)	(1)	(3)	(49)	(77)	-
公平價值調整	99	-	-	-	-	99	-
於2006年12月31日	1,378	20,210	29,686	9,273	11,642	72,189	5,983
於2007年1月1日	1,378	20,210	29,686	9,273	11,642	72,189	5,983
撥自進行中建築工程	2	5,945	3,873	81	1,230	11,131	536
添置	-	40	29	-	35	104	16
出售	(1,389)	(14)	(115)	(5)	(295)	(1,818)	(31)
公平價值調整	9	-	-	-	-	9	-
於2007年12月31日	-	26,181	33,473	9,349	12,612	81,615	6,504
累積折舊及攤銷：							
於2006年1月1日	-	847	2,015	2,519	4,807	10,188	340
年內支出	-	473	610	274	816	2,173	119
出售撥回	-	(2)	-	(3)	(43)	(48)	-
於2006年12月31日	-	1,318	2,625	2,790	5,580	12,313	459
於2007年1月1日	-	1,318	2,625	2,790	5,580	12,313	459
年內支出	-	523	643	275	856	2,297	124
出售撥回	-	(3)	(40)	(5)	(207)	(255)	(10)
於2007年12月31日	-	1,838	3,228	3,060	6,229	14,355	573
帳面值：							
於2007年12月31日	-	24,343	30,245	6,289	6,383	67,260	5,931
於2006年12月31日	1,378	18,892	27,061	6,483	6,062	59,876	5,524

財務報表附註

(以港元計)

128

15 固定資產及經營租賃項下持作自用的批租土地權益 (續)

(b) 公司

	隧道、 橋樑、道路					固定	持作
	投資物業 百萬港元	及軌道 百萬港元	建築物 百萬港元	鐵路車輛 百萬港元	其他設備 百萬港元	資產總值 百萬港元	自用的批租 土地權益 百萬港元
原值或估值：							
於2006年1月1日	1,171	20,225	29,447	9,271	11,321	71,435	5,985
撥自進行中建築工程	112	11	41	4	265	433	7
添置／(撥回多計款項)	—	(6)	199	1	54	248	(9)
出售	(4)	(20)	(1)	(3)	(49)	(77)	—
公平價值調整	99	—	—	—	—	99	—
於2006年12月31日	1,378	20,210	29,686	9,273	11,591	72,138	5,983
於2007年1月1日	1,378	20,210	29,686	9,273	11,591	72,138	5,983
撥自進行中建築工程	2	5,945	3,873	81	1,230	11,131	536
添置	—	40	29	—	35	104	16
出售	(1,389)	(14)	(115)	(5)	(244)	(1,767)	(31)
公平價值調整	9	—	—	—	—	9	—
於2007年12月31日	—	26,181	33,473	9,349	12,612	81,615	6,504
累積折舊及攤銷：							
於2006年1月1日	—	847	2,015	2,519	4,797	10,178	340
年內支出	—	473	610	274	811	2,168	119
出售撥回	—	(2)	—	(3)	(43)	(48)	—
於2006年12月31日	—	1,318	2,625	2,790	5,565	12,298	459
於2007年1月1日	—	1,318	2,625	2,790	5,565	12,298	459
年內支出	—	523	643	275	851	2,292	124
出售撥回	—	(3)	(40)	(5)	(187)	(235)	(10)
於2007年12月31日	—	1,838	3,228	3,060	6,229	14,355	573
帳面值：							
於2007年12月31日	—	24,343	30,245	6,289	6,383	67,260	5,931
於2006年12月31日	1,378	18,892	27,061	6,483	6,026	59,840	5,524

15 固定資產及經營租賃項下持作自用的批租土地權益 (續)

- (c) 軌道主要包括路軌、軌枕、路基及道碴的成本。
- (d) 其他設備包括升降機與電動扶梯、電訊及信號系統、機器、傢具及固定裝置、車輛、電腦與辦公室設備。
- (e) 於指定日期前，集團及公司以經營租賃方式租出集團及公司鐵路業務所用或附屬的投資物業或若干物業。初始租賃一般為2至5年，期滿時租客有權選擇以重新商討的條件續租。若干租賃條件包括基本租金以外加上按租客營業收入計算的金額。於指定日期，所有投資物業及多數其他物業被出售或根據服務經營權協議轉讓予港鐵公司。
- (f) 於各財務報告期末，集團及公司的投資物業在香港以長期租賃持有，其公平價值按公開市場基準，參考有關地點的相若銷售或以收入淨額資本化並計入租約屆滿後續約時淨租金收入增加的可能性重新計量。截至2006年12月31日止年度，估值由獨立測量行進行，該行旗下有具備香港測量師學會及英國皇家特許測量師學會資深會員及會員資格的僱員，並在香港有豐富的估值經驗。公平價值淨額9,900萬港元已撥入2006年的收益表中。於2007年，集團及公司的投資物業於出售前均依據公司管理層按過往年度採用的公開市場基準作出的評估重新計量。因而公平價值收益淨額900萬港元已撥入收益表中。

財務報表附註

(以港元計)

130

15 固定資產及經營租賃項下持作自用的批租土地權益 (續)

(g) 固定資產包括以下根據經營租賃租出的資產，其帳面總值及有關的累積折舊如下：

	2007年		2006年	
	帳面總值 百萬港元	有關的 累積折舊 百萬港元	帳面總值 百萬港元	有關的 累積折舊 百萬港元
紅磡灣貨場	-	-	84	13
紅磡車站停車場	-	-	55	25
紅磡大樓	-	-	23	7
紅磡車站辦公處	-	-	6	1
沙田車站連城廣場	16	8	144	68
旺角車站貨場	-	-	45	8
各車站商店	-	-	802	93
流動電話覆蓋系統	-	-	84	48
策誠軒	-	-	36	9
	16	8	1,279	272

上述物業雖然出租予租客，但公司持有上述物業並非因為其具有投資潛力。這些資產位於政府撥給公司興建鐵路的鐵路土地上，並會用於集團鐵路業務或作為鐵路業務的輔助業務，屬於鐵路網絡的一部分，未經政府同意不得另行出售。因此，這些資產並無分類為投資物業。於指定日期，所有這些物業均出售予港鐵公司作為物業組合一部分，惟沙田車站連城廣場第七至十層除外。

(h) 預計集團及公司根據不可取消物業經營租賃收取的未來最低租金總額將會如下：

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
1年內	10	896
1年至5年內	20	1,739
5年後	-	155
	30	2,790

15 固定資產及經營租賃項下持作自用的批租土地權益 (續)

- (i) 集團及公司與非關連人士訂立了多項個別釐定的交易或安排，以租出及再租回資產，包括鐵路車輛、信號設備、收費系統及鐵路基建。根據每項安排，集團及公司租出資產予一名海外投資者，該名海外投資者已預付租賃協議釐定的所有租金。同時，集團及公司從該名海外投資者租回資產，並按照預定的付款日期每半年或一年支付租金。集團及公司有權選擇在預定日期以既定或協定金額購買該名海外投資者對資產持有的租賃權益，而集團及公司亦有意行使該購買選擇權。從該名海外投資者收到的預付租金已投放於存款或投資於債務證券，預計還款額將足以支付集團及公司的租金義務和根據租賃協議行使購買選擇權時應付的金額。只要集團及公司遵守租賃協議的規定，集團及公司可一直享有和持續佔有、使用或營運有關資產，但亦須視乎有關安排而定。該等安排乃集團及公司與美國的投資者所訂立。

集團及公司的部分資產(包括租賃期間更換的資產)涉及八項以上所述的安排(2006年：八項安排)，有關資產於2007年12月31日成本總計101.14億港元(2006年：101.63億港元)而帳面淨值為52.21億港元(2006年：55.72億港元)。五項安排涉及鐵路車輛，基本租期介乎15年至28年。在另外兩項安排中，一項涉及信號設備，另一項涉及收費系統。兩項安排的基本租期為15年。餘下一項安排涉及鐵路基建，基本租期介乎24年至27年。由於集團及公司保留擁有每項安排所涉及的資產的一切風險和收益，而享有的使用權大體上與作出安排前相同，故此並無對固定資產作調整。集團及公司從這八項安排取得108.05億港元(2006年：108.05億港元)現金，假設行使每項安排的購買權，集團及公司承諾於有關租賃年期支付長期租賃費用，該等費用於有關安排實行初期的淨現值總額估計為102.92億港元(2006年：102.92億港元)，預期此承諾將以現有存款和投資的所得款項支付。

集團及公司由此等安排所得的現金淨額總額已列報為遞延收益，並按有關安排的適用租賃期作攤銷記入收益表內。本期間確認總數為2,400萬港元(2006年：2,400萬港元)的金額已記入收益表的運輸業務分部內。

財務報表附註

(以港元計)

132

15 固定資產及經營租賃項下持作自用的批租土地權益 (續)

- (j) 年內的添置金額包括公司就以下各項支付予或應付予或已收或應收政府的金額：
- 政府代公司為西鐵、馬鞍山鐵路及尖沙咀支線項目收地工作以及建造地盤租地所收取的1,700萬港元費用(2006年：2,100萬港元)。
 - 公司為東鐵支線項目應付的地價為零港元(2006年：2,500萬港元退款)。
- (k) 為遵守國際會計準則第16條及香港會計準則第16條關於每年檢討固定資產估計可使用年期的規定，公司內部工程師於年內就所有主要固定資產類別的估計可使用年期展開全面的檢討工作。於截至2007年12月31日止年度，固定資產可使用年期概無產生會影響記入收益表折舊的變動。
- (l) 集團及公司於香港以中期(50年以下)及長期(50年或以上)租賃持有的批租土地權益帳面值分別為59.09億港元(2006年：54.97億港元)及2,200萬港元(2006年：2,700萬港元)。

16 進行中建築工程

- (a) 進行中建築工程包括：

集團及公司**2007年**

				進行中建築
	九龍南線 百萬港元	東鐵支線 百萬港元	其他資產 百萬港元	工程總額 百萬港元
2007年1月1日結餘	2,840	10,493	311	13,644
年內產生成本	2,200	838	494	3,532
撥入固定資產或批租土地	—	(11,314)	(353)	(11,667)
2007年12月31日結餘	5,040	17	452	5,509

16 進行中建築工程（續）

(a) 進行中建築工程包括：（續）

2006年

				進行中建築
	九龍南線 百萬港元	東鐵支線 百萬港元	其他資產 百萬港元	工程總額 百萬港元
2006年1月1日結餘	1,307	8,648	456	10,411
年內產生成本	1,533	1,845	295	3,673
撥入固定資產或批租土地	—	—	(440)	(440)
2006年12月31日結餘	2,840	10,493	311	13,644

(b) 於2007年12月31日，為東鐵支線及九龍南線建築工程購置批租土地而直接產生的相關收地成本及其他成本分別合共約為100萬港元（2006年：6.32億港元）及7,900萬港元（2006年：5,100萬港元），均會計入進行中建築工程結餘項下。當政府將有關土地授予公司後，該等成本將會轉入批租土地權益，並同時開始按照相關政策計算攤銷。

(c) 年內產生成本包括公司就以下各項支付予或應付予政府的金額：

- 東鐵支線及九龍南線項目建造地盤租地的4,000萬港元租金（2006年：4,600萬港元）。該土地不可以轉讓，只供公司和／或其承建商使用，因此並無可量度的價值。
- 政府為東鐵支線及九龍南線項目進行收地工作的費用，以及政府代公司為該等項目已收土地支付及應付作為賠償的1,800萬港元（2006年：1,900萬港元）。公司有義務償付該筆賠償費予政府。

(d) 年內產生成本已計入可收回間接成本為零港元（2006年：5,500萬港元），該等款項來自公司代政府在鐵路沿線進行若干主要公共基建工程及其他工程而從政府收取的費用，此等委託工程乃根據有關的委託協議進行；以及根據公司與政府達成的股份協議（見附註21）就西鐵第一期沿線物業發展而從附屬公司西鐵物業發展公司收取的費用。

財務報表附註

(以港元計)

134

16 進行中建築工程(續)

- (e) 年內，公司根據九龍南線項目管理協議就九龍南線項目的設計及建造管理支付予或應付予港鐵公司的項目管理費為2,800萬港元(2006年：零)。
- (f) 年內產生成本包括港鐵公司根據服務經營權協議改善及更換公司鐵路網絡而購買額外經營權財產(「額外經營權財產」)的金額合共4,900萬港元(2006年：零)。

17 遞延支出

- (a) 遞延支出包括：

集團及公司

2007年

	區域快線／		遞延支出總額 百萬港元
	沙田至中環線 百萬港元	北環線 百萬港元	
2007年1月1日結餘	1,188	201	1,389
年內支出	—	196	196
2007年12月31日結餘	1,188	397	1,585

2006年

	區域快線／		遞延支出總額 百萬港元
	沙田至中環線 百萬港元	北環線 百萬港元	
2006年1月1日結餘	1,188	22	1,210
年內支出	—	179	179
2006年12月31日結餘	1,188	201	1,389

17 遞延支出 (續)

- (b) 2005年，沙田至中環線項目的規劃、設計及興建工作暫時停止，以待政府宣佈其決策。政府原則上仍然致力發展沙田至中環線，但到底如何興建、由誰興建仍有待決定。公司用於沙田至中環線的支出在資產負債表按成本入帳。若公司如期興建沙田至中環線，支出金額將構成落成項目最終成本的一部分。但若沙田至中環線由其他公司興建，則公司能否收回該項目所產生的全部或部分成本仍屬未知之數，若收回金額低於成本，差額將在未來相應的會計期間從公司的收益表中撇帳。
- (c) 於2007年12月31日，為沙田至中環線項目購置批租土地而直接產生的土地相關成本合共約為600萬港元（2006年：600萬港元），已記入遞延支出結餘項下。當政府將有關土地授予公司後，該等成本將會轉入批租土地權益，並同時開始按照相關政策計算攤銷。

18 發展中物業

集團及公司

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
1月1日結餘	449	1,537
年內產生支出	33	6
年內收回款項	-	(1,094)
撥入其他應收款項	(462)	-
12月31日結餘	20	449

發展中物業的支出結餘主要與紅磡集體運輸中心的物業設計及發展有關。

於指定日期，公司自港鐵公司收取49.1億港元款項，該款項為售出東鐵、馬鞍山鐵路、輕鐵及九龍南線沿線八個工地的物業發展權上的經濟利益所得的款項。此外，一旦物業發展地盤的合營企業成立，港鐵公司同意另行償付公司就港鐵公司收購的發展項目產生或即將產生的基礎工程成本。港鐵公司於指定日期時應付的基礎工程成本結餘已撥入其他應收款項。

財務報表附註

(以港元計)

136

19 於附屬公司的投資

	公司	
	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
非上市股份成本	-	-

按主要業務劃分的附屬公司詳情如下：

公司名稱	註冊及 經營地點	已發行 及繳足 普通股數量	股份票面值	本公司持有 股份百分比
資產租賃				
Buoyant Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Advanced Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Quality Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Kasey Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Circuit Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Shining Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Fluent Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Kudos Asset Limited [®]	香港	100	\$10	100%
Unique Asset Limited [®]	香港	100	\$10	100%
Bowman Asset Limited	開曼群島	1,000	US\$1	100%
Statesman Asset Limited	開曼群島	1,000	US\$1	100%
Interwind Asset Limited [®]	香港	100	\$10	100%
無控制權附屬公司				
物業發展：				
西鐵物業發展有限公司及 其13家全資附屬公司*	香港	51 'A' 49 'B'	\$10 \$10	100% 無
物業管理：				
國際都會物業管理有限公司**	香港	25,500 'A' 24,500 'B'	\$1 \$1	100% 無

19 於附屬公司的投資（續）

- ⊗ 於2007年12月31日，該等附屬公司正在清盤，原因是有關的租賃交易已於2006年終止。
- ⊙ 於2007年12月31日，該附屬公司正在取消登記，原因是擬進行的租賃交易沒有實現。該附屬公司於2008年2月1日完成取消登記。
- * 這些附屬公司是公司純為代政府發展西鐵第一期沿線商用或住宅物業而持有。除了提供資本外，公司對這些附屬公司的淨資產並無實質控制權或權益，故其財務報表並不計入綜合帳項。
- ** 該附屬公司是公司純為某個商用物業提供物業管理服務而持有。根據權益分包參與協議（構成合併交易的部分）公司須按港鐵公司的指示，執行公司作為MMC股東所擁有的任何及所有的權利，故其財務報表並不計入綜合帳項。儘管MMC股份並無直接出售予港鐵公司，惟公司先前擁有的一切實益權益均歸港鐵公司所有。

西鐵物業發展有限公司及其附屬公司根據該等公司截至12月31日的管理帳目編製的綜合財務資料概述如下：

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
資產	4,434	4,046
負債	4,435	4,048
權益	(1)	(2)
營業額	-	-
年內稅後溢利	1	-

20 聯營公司權益

於聯營公司所佔權益如下：

	集團		公司	
	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
非上市股份成本	-	-	9	9
應佔資產淨值	105	66	-	-
借予聯營公司的貸款	33	33	33	33
	138	99	42	42

財務報表附註

(以港元計)

138

20 聯營公司權益 (續)

於香港註冊成立及運作的聯營公司詳情如下：

公司名稱	已發行及 繳足股份	股份票面值	持有股份百分比
八達通控股有限公司	42,000,000	\$1	22.1%

於1994年，公司與其他四家本地運輸公司（包括港鐵公司）訂立了一份協議，通過八達通卡有限公司統一開發和運作八達通卡系統。

於2005年10月21日，公司與八達通卡有限公司其他股東出售彼等於八達通卡有限公司的所有股份，並將有關資金注入一家新控股公司八達通控股有限公司，以作為向彼等發行八達通控股有限公司新股份的代價。

緊隨完成買賣八達通卡有限公司股份後，八達通控股有限公司股東根據一份附屬貸款協議向該公司授出合共1.5億港元的貸款，每位股東根據其於八達通控股有限公司的持股量按比例出資。公司借予聯營公司的貸款按年息率5.5%計息。該筆貸款為無抵押，並須於2010年10月20日前任何時間償還全部或部分貸款。年內，集團收到八達通控股有限公司支付的一筆利息，金額達到200萬港元（2006年：200萬港元）。

集團在年內為使用八達通卡系統而支付予八達通卡有限公司的費用為3,700萬港元（2006年：3,800萬港元）。這些款項是根據八達通卡的所得收入支付。集團再沒有為八達通卡系統支付或產生其他費用。集團從八達通卡有限公司收到700萬港元（2006年：700萬港元），作為提供八達通卡增值服務所收取的代理費、發行新八達通卡及處理退還八達通卡所收取的手續費。

20 聯營公司權益 (續)

根據八達通控股有限公司截至12月31日的綜合管理帳目編製的聯營公司財務資料概述如下：

	2007年	2007年 集團所佔 實際權益	2006年	2006年 集團所佔 實際權益
	100%	(22.1%)	100%	(22.1%)
	百萬港元	百萬港元	百萬港元	百萬港元
資產	2,466	545	2,180	482
負債	1,990	440	1,882	416
權益	476	105	298	66
營業額	461	102	405	90
年內稅後溢利	178	39	118	27

21 借予無控制權附屬公司的貸款

公司於2000年2月24日與政府達成一項股份協議（下稱「股份協議」），目的是成立公司的一個分支集團，以西鐵物業發展有限公司（下稱「西鐵物業發展」）為中間控股公司，負責西鐵第一期沿線的物業發展。西鐵物業發展的已發行股本包括51股普通A股和49股普通B股，分別由公司和政府持有。普通A股持有人只可獲分回股本，不會再獲西鐵物業發展派息。普通B股持有人則可獲派西鐵物業發展全部股息及分回股本。換言之，公司不會獲分派任何盈利，亦無須最終撥付西鐵物業發展及其附屬公司可能蒙受的任何虧損。

截至指定日期止，公司為西鐵物業發展項目而產生的一切開支，均以公司借予西鐵物業發展的貸款支付，年息率為公司在上年度的平均資金成本加1厘。西鐵物業發展可能無力償還的貸款，政府將尋求必需的權力償付公司產生的費用。政府亦保證補償公司為這些物業發展而正當引致的一切責任。

西鐵物業發展已成立了多家附屬公司，分別負責西鐵第一期沿線的各项物業發展。政府將從每項發展收取扣減虧損後的溢利，而公司可藉此收回管理沿線物業發展的間接成本。

財務報表附註

(以港元計)

140

21 借予無控制權附屬公司的貸款 (續)

自指定日期以來，公司、西鐵物業發展及其附屬公司委任港鐵公司代理物業發展項目。西鐵物業發展各附屬公司應向港鐵公司支付代理費作為酬勞。該等物業發展項目的日後所需資金由港鐵公司提供。

預計借予無控制權附屬公司的貸款將於如下的年期收回：

集團及公司

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
1年內	170	153
1年後	4,237	3,869
	4,407	4,022

22 投資

投資包括：

集團及公司

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
持至到期債務證券		
— 在香港以外上市	235	—
— 非上市	2,350	—
投資面值總計	2,585	—
上市投資市值總計	236	—

23 存料及零件

預計存料及零件將在如下的年期耗用：

集團及公司

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
1年內	—	133
1年後	—	229
	—	362

於指定日期，全部存料及零件按成本售予港鐵公司。

24 應收利息及其他應收款項

(a) 應收利息及其他應收款項包括：

	集團		公司	
	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
應收利息	13	8	13	8
應收附屬公司帳項	—	—	—	12
應收政府帳項	67	312	67	312
應收帳款、按金、預付帳項及拖欠收益	99	251	99	246
就發展中物業應收港鐵公司帳項	502	—	502	—
	681	571	681	578

集團從政府收取的應收款項，即集團根據與政府達成的各份委託協議及項目協議，而代表政府在鐵路沿線進行的若干主要公共基建工程及其他工程所應收取的款項。

就發展中物業應收港鐵公司帳項是指在物業發展項目中公司產生的基礎工程成本。根據合併框架協議，負責各物業發展項目地盤的合營企業一經成立，港鐵公司將償還該帳項。

(b) 應收利息及其他應收款項將在如下的年期收回：

	集團		公司	
	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
1年內	239	531	239	538
1年後	442	40	442	40
	681	571	681	578

財務報表附註

(以港元計)

142

24 應收利息及其他應收款項(續)

(c) 包括在應收利息及其他應收款項內的應收帳款，其帳齡分析如下：

	集團		公司	
	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
現已到期	612	440	612	447
逾期不足1個月	—	2	—	2
逾期1至3個月	—	3	—	3
逾期超過3個月	—	1	—	1
應收帳款總計	612	446	612	453
按金、預付帳項及拖欠收益	69	125	69	125
	681	571	681	578

一般而言，除分享收益業務一般會享有一個月的信貸期外，公司不接受賒帳。就公司代政府進行委託工程而從政府收取的應收款項而言，根據有關委託協議，信貸期一般為二十一日。

25 現金及等同現金

現金及等同現金包括：

	集團		公司	
	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
銀行短期計息存款				
— 存放日起3個月內到期	4,127	1,405	4,127	1,337
— 存放日起3個月以上到期	2,474	471	2,474	387
銀行存款及現金	35	71	35	71
資產負債表內的現金及等同現金	6,636	1,947	6,636	1,795
減：存放日起3個月以上到期的 銀行短期計息存款	(2,474)	(471)		
綜合現金流動表內的現金及等同現金	4,162	1,476		

26 應付利息及其他應付款項

(a) 應付利息及其他應付款項包括：

	集團		公司	
	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
應付利息	462	462	462	462
顧客按金及預收帳項	296	1,151	296	998
應付帳款及未付費用	319	846	319	842
應付予港鐵公司的帳項	145	—	145	—
應付予附屬公司的帳項	—	—	—	5
	1,222	2,459	1,222	2,307

(b) 預計應付利息及其他應付款項將在如下的年期清償：

	集團		公司	
	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
1年內	906	1,697	906	1,570
1年後	316	762	316	737
	1,222	2,459	1,222	2,307

(c) 包括在應付利息及其他應付款項內的應付帳款，其帳齡分析如下：

	集團		公司	
	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
一個月內或接獲通知時到期	400	557	400	558
1至3個月內到期	220	219	220	219
3至6個月內到期	27	43	27	43
6個月後到期	127	199	127	199
應付帳款總計	774	1,018	774	1,019
顧客按金及預收帳項	296	1,151	296	998
應計費用	152	290	152	290
	1,222	2,459	1,222	2,307

財務報表附註

(以港元計)

144

27 基本工程項目的應計開支及準備

此項結餘包括基本工程項目的應計開支及索償準備。應計開支將於批出竣工證明書時清償，而索償準備主要涉及西鐵項目、東鐵支線項目及九龍南線項目。

此項結餘包括主要就西鐵項目、東鐵支線項目及沙田至中環線項目的地價、收地及相關成本而應支付予政府的合共13.48億港元（2006年：13.61億港元）費用。

年內，公司就索償和地價、收地及相關成本額外撥備9,500萬港元，並撥回或動用合共1.96億港元。截至2007年12月31日，索償和地價、收地及相關成本的撥備合共達13.59億港元。

預計基本工程項目的應計開支及準備將在如下年期清還或動用：

集團及公司

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
1年內	1,029	1,080
1年後	906	974
	1,935	2,054

28 短期銀行貸款及附息借貸

(a) 附息借貸包括：

集團及公司

	2007年		2006年	
	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元
資本市場工具				
2008年及2013年到期的港元債券 — 見下文(c)	973	1,020	963	1,010
2010年到期的美元債券 — 見下文(d)	7,814	8,414	7,779	8,323
2009年到期的美元債券 — 見下文(e)	7,864	8,155	7,866	8,078
2013年到期的港元債券 — 見下文(e)	816	816	808	808
2014年到期的美元債券 — 見下文(e)	390	449	389	433
	17,857	18,854	17,805	18,652
出口信貸 — 見下文(f)	—	—	1,407	1,406
附息借貸	17,857	18,854	19,212	20,058
短期銀行貸款 — 見下文(g)	45	45	—	—
	17,902	18,899	19,212	20,058

(b) 資本市場工具及出口信貸的公平價值是採用現金流量貼現法釐定。

(c) 公司於2003年6月6日以溢價發行2008年到期而總面值為3億港元的3厘債券及以溢價發行2013年到期而總面值為7億港元的4.8厘債券。所有已發行的債券均無抵押，並與公司所有其他無抵押高級負債享有同等地位。

(d) 公司於2000年3月16日以折讓價發行2010年到期而總面值為10億美元的8厘債券。這些債券已在美國證券及交易委員會登記，並在香港聯合交易所有限公司、倫敦證券交易所有限公司和紐約交易所有限公司上市買賣。所有已發行的債券均無抵押，並與公司所有其他無抵押高級負債享有同等地位。

財務報表附註

(以港元計)

146

28 短期銀行貸款及附息借貸 (續)

- (e) 公司根據其30億美元中期債券計劃，於1999年7月27日以折讓價發行2009年到期而總面值為10億美元的7.25厘債券，其後於1999年11月17日以折讓價發行2014年到期而總面值為5,000萬美元的7.77厘債券，以及於2003年6月9日按面值發行2013年到期而總面值為8億港元的4.65厘債券。所有已發行的債券均無抵押，並與公司所有其他無抵押高級負債享有同等地位。
- (f) 於2007年4月及5月，公司已悉數償還分別由日本國際協力銀行及加拿大出口發展公司所提供的出口信貸。
- (g) 於2007年12月31日，短期銀行貸款為無抵押，按年息5.075厘計息，並須於結算日起計三個月內償還。
- (h) 公司附息借貸所附帶的契諾均按慣例訂立。償還日本國際協力銀行提供的出口信貸後，公司附息借貸並非附帶任何特定財務契諾。
- (i) 附息借貸的償還期限如下：

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
1年內	298	305
1年至2年內	7,864	600
2年至5年內	7,814	16,431
5年後	1,881	1,876
	17,857	19,212

29 遞延收益

- (a) 於2007年12月31日的遞延收益結餘包括就東鐵及馬鞍山鐵路沿線的物業發展地盤向物業發展商收取的現金；租出及租回安排所產生的現金收入；收取的首年付款減就服務經營權收購鐵路資產的成本；構成合併交易一部分並由港鐵公司承擔的資產及負債；及港鐵公司出資的額外經營權財產減有關攤銷。根據物業組合，公司須繼續負責為出售予港鐵公司的八個發展工地的物業基礎工程籌資。自物業發展商收取的現金將用作支付公司就各物業發展項目所產生的費用。待物業發展基礎工程完成並獲准發展有關物業，且經考慮公司仍須就發展項目承擔的風險及責任（如有）後，未動用結餘將會計入收益表內。涉及租出和租回安排的結餘，按適用的租賃年期予以攤銷，並計入收益表內。涉及就服務經營權收取的首年付款淨額及港鐵公司承擔的資產及負債的結餘，會按經營權有效期予以攤銷，並計入收益表內。涉及額外經營權財產的結餘於經營權有效期內攤銷。
- (b) 遞延收益的變動包括：

	集團		公司	
	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
1月1日結餘	527	541	492	501
已收及應收款項淨額／(已付及 應付款項淨額)	(16)	445	(16)	445
已收首年款項淨額及港鐵公司 就服務經營權承擔的資產及負債	4,135	—	4,135	—
涉及由港鐵公司籌資的額外經營權 財產的遞延收益	49	—	49	—
涉及轉讓予港鐵公司的電訊業務的 遞延收益	(63)	—	(32)	—
於收益表內確認	(66)	(459)	(62)	(454)
12月31日結餘	4,566	527	4,566	492

財務報表附註

(以港元計)

148

29 遞延收益 (續)

(c) 預計遞延收益將在如下的年期撥入收益表內：

	集團		公司	
	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
1年內	108	32	108	27
1年後	4,458	495	4,458	465
	4,566	527	4,566	492

30 股本

	2007年		2006年	
	股數	百萬港元	股數	百萬港元
股本：				
法定股本：				
每股10萬港元	425,000	42,500	425,000	42,500
已發行及繳足股本：				
12月31日	391,200	39,120	391,200	39,120

資本管理

公司的資本包括股本及儲備。

公司的全部已發行股本由財政司司長法團持有。

於1998年4月、1999年1月及1999年4月，公司就發展西鐵分別獲政府注資145億港元、60億港元及85億港元，股本注資總額為290億港元。於2001年3月，公司就尖沙咀支線及馬鞍山鐵路獲政府注資80億港元。任何進一步注資金額將由政府經諮詢公司後釐定。

根據條例的有關條文，公司可向政府（作為其唯一股東）派付股息。財政司司長經諮詢公司及考慮過其貸款及其他債務後，可指示公司派付股息。

31 儲備

集團

	投資重估儲備 百萬港元	保留溢利 百萬港元	合計 百萬港元
2006年1月1日結餘	(2)	20,535	20,533
贖回及出售後撥入收益表的虧損淨額	2	—	2
年內溢利	—	278	278
2006年12月31日結餘	—	20,813	20,813
2007年1月1日結餘	—	20,813	20,813
就本年度核准及派付的股息	—	(82)	(82)
年內溢利	—	5,321	5,321
2007年12月31日結餘	—	26,052	26,052

公司

	投資重估儲備 百萬港元	保留溢利 百萬港元	合計 百萬港元
2006年1月1日結餘	(2)	20,509	20,507
贖回及出售後撥入收益表的虧損淨額	2	—	2
年內溢利	—	252	252
2006年12月31日結餘	—	20,761	20,761
2007年1月1日結餘	—	20,761	20,761
就本年度核准及派付的股息	—	(82)	(82)
年內溢利	—	5,277	5,277
2007年12月31日結餘	—	25,956	25,956

財務報表附註

(以港元計)

150

31 儲備 (續)

- (a) 集團的保留溢利包括聯營公司應佔保留溢利9,600萬港元 (2006年：5,700萬港元)。
- (b) 根據條例的有關條文，可供分配的儲備包括就計入發展儲備帳面金額的任何款項及於宣布分配年度的前一個財政年度年終的任何累積虧損作出準備後，公司在任何財政年度的全部或部分溢利。保留溢利中確認的金融資產及負債及投資物業的公平價值變動 (扣除相關遞延稅項) 不可分配予唯一股東，蓋因有關項目並非公司的已賺得溢利。於2007年12月31日，可供分配予唯一股東的儲備金額為259.10億港元 (2006年：207.20億港元)。

32 金融資產及負債

集團在其正常業務過程中面臨各種財務風險：外匯風險、利率風險、信貸風險及流動資金風險。集團使用衍生金融工具對沖若干風險。

管理局已批准有關外匯風險、利率風險、信貸風險、衍生金融工具使用及盈餘資金投資的政策。作為其風險管理的一部分，集團識別及評估財務風險及 (如適用) 根據管理局制訂的政策對沖有關風險。

在各項對沖交易開始進行時，集團會提供文件說明對沖工具與對沖項目之間的關係，以及進行有關交易的風險管理目標及策略。集團亦會提供文件，說明於對沖交易開始進行時及其後持續就對沖交易所使用的衍生工具是否有效抵銷對沖項目的公平價值或現金流量變動而進行的評估。

(a) 信貸風險

集團的信貸風險主要來自債務證券投資、存款及其為對沖目的而作出的場外衍生金融工具。

集團並無高度集中的信貸風險。集團已制訂有關政策，限制任何與其進行交易的金融機構的信貸風險額。集團僅可投資於符合既定信貸評級或其他標準的金融機構所發行的債務證券，或存款於該等金融機構。衍生工具交易方限於高信貸質素的金融機構。該等信貸風險會受到持續監控。

最高信貸風險為資產負債表內各金融資產 (包括衍生金融資產及負債) 的帳面值。

32 金融資產及負債 (續)

(a) 信貸風險 (續)

	集團		公司	
	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
借予無控制權附屬公司的貸款	4,407	4,022	4,407	4,022
投資	2,585	—	2,585	—
利率掉期	119	90	119	90
貨幣掉期	5	—	5	—
遠期外匯合約	8	2	8	2
利息及其他應收款項	681	571	681	578
	7,805	4,685	7,805	4,692

(b) 利率風險

(i) 對沖

集團的利率風險來自其長期借貸。集團須就變動利率借貸承擔現金流量利率風險及就定息借貸承擔公平價值利率風險。集團致力將其定息借貸所佔比例維持在總借貸額的30%至75%之間。於2007年12月31日，總借貸額的73%為定息借貸。

集團將訂立「收取固定利率 — 支付浮動利率」的利率掉期合約，藉以對沖定息借貸產生的公平價值利率風險，並使固定與浮息利率風險達致適當的組合比例。

於2007年12月31日，集團持有名義金額8億港元（2006年：8億港元）可作為公平價值對沖的利率掉期合約。該等利率掉期按公平價值列帳，而公平價值的變動於收益表內確認，以抵銷損益對附息借貸相關對沖部分的影響。

於2007年12月31日，集團訂立的利率掉期合約的公平價值淨額為1,500萬港元（資產）（2006年：700萬港元（資產）），其中包括資產1,500萬港元（2006年：700萬港元）及負債零港元（2006年：零）。

集團偶爾利用「收取浮動利率 — 支付固定利率」的利率掉期管理其現金流量利率風險。於2007年12月31日，集團並無尚未結清的有關掉期合約。

財務報表附註

(以港元計)

152

32 金融資產及負債 (續)

(b) 利率風險 (續)

(ii) 以公平價值計量且其變動計入收益表

就對沖關係不可作為公平價值對沖的利率掉期而言，其公平價值的變動於收益表內確認。

於2007年12月31日，集團所持有利率掉期的名義合約金額為39.37億港元（2006年：39.27億港元）及公平淨值1.02億港元（資產）（2006年：4,200萬港元（資產）），其中包括資產1.04億港元（2006年：8,300萬港元）及負債200萬港元（2006年：4,100萬港元）。

(iii) 敏感度分析

下文敏感度分析假設利率於結算日升／跌100個基點而進行，而該等變化已使用壓力測試，計算於該日存在的衍生及非衍生金融工具的利率風險。升跌100個基點是管理層評估截至下個結算日止期間利率合理可能出現的變化。此分析根據下文各結算日的相同基準進行。

除貨幣掉期中遠期匯率因應相關貨幣的匯率升跌而出現輕微變動外，所有其他可變動項目（特別是即期外幣匯率）將維持不變。

如若其他變量保持恒定，則利率普遍升／跌100個基點對集團稅後溢利的估計影響如下所示：

	2007年		2006年	
	百萬港元 +100個基點	百萬港元 - 100個基點	百萬港元 +100個基點	百萬港元 - 100個基點
借予無控制權附屬公司的貸款	36	(36)	33	(33)
利率掉期	(99)	104	(128)	135
貨幣掉期	(1)	1	10	(10)
付息借貸	31	(33)	33	(36)
稅後溢利增加／(減小)	(33)	36	(52)	56

32 金融資產及負債(續)

(c) 貨幣風險

集團得來的收益絕大部分以港元列值，因此僅承擔以外幣列值的有關發展新鐵路的借貸、收購及資本開支付款所產生的貨幣風險。

公司利用遠期外匯合約及貨幣掉期對沖其外匯風險。公司的風險管理政策旨在將其外幣借貸對沖為港元或美元，並限制美元借貸不得超逾總借貸額30%。任何以外幣列值且金額超過1,000萬港元等值的收購或資本開支合約均須向公司庫務處呈報，而庫務處將利用遠期合約在必要時對沖相關外幣風險。

公司或會不時投資於債務證券及其他金融資產。倘該等投資以美元或港元以外的外幣列值，公司則會將有關風險對沖為美元或港元。

(i) 已確認的資產及負債

經濟上對沖經確認貨幣性外幣負債的貨幣掉期的公平價值變動於收益表內確認。於2007年12月31日，公司用作貨幣性外幣資產及負債的經濟對沖及確認為衍生金融負債淨額的貨幣掉期的公平價值淨額為2,900萬港元(2006年：4.56億港元)。該等公平價值淨額包括500萬港元資產(2006年：零)及3,400萬港元負債(2006年：4.56億港元)。

(ii) 以公平價值計量且其變動計入收益表

並無應用對沖會計處理的遠期匯兌合約的公平價值變動於收益表內確認。於2007年12月31日，確認為衍生金融資產或負債淨額的遠期匯兌合約的公平價值淨額為1,000萬港元(負債)(2006年：4,100萬港元(負債))，包括800萬港元資產(2006年：200萬港元)及1,800萬港元負債(2006年：4,300萬港元)。

就以有關業務功能貨幣以外的貨幣列值的其他應收款項及其他應付款項而言，公司會在必要時透過按即期或遠期匯率買賣外幣，以確保承擔的淨風險維持在可接受水平。

集團的所有借貸均以港元或美元列值。有鑒於此，管理層預計集團借貸所涉及之貨幣風險不大。

財務報表附註

(以港元計)

154

32 金融資產及負債 (續)

(c) 貨幣風險 (續)

(iii) 須面對的貨幣風險

按照財務資產及負債的名義金額計算，下表列示集團及公司於結算日因預計兌換或確認以集團的功能貨幣以外的一種貨幣列值的資產或負債而須面對的貨幣風險。

集團及公司

	美元 百萬	歐元 百萬	日圓 百萬	瑞士法郎 百萬
	(以外幣計算)			
2007年				
— 投資	330	—	—	—
— 利息及其他應收款項	2	—	—	—
— 現金及等同現金	54	3	413	—
— 貨幣掉期	1,950	—	—	—
— 遠期外匯合約	195	—	4,135	—
— 利息及其他應付款項	(56)	—	—	—
— 付息借貸	(2,050)	—	—	—
整體風險承擔淨值	425	3	4,548	—
2006年				
— 利息及其他應收款項	1	—	—	—
— 現金及等同現金	178	2	87	7
— 貨幣掉期	1,950	—	—	—
— 遠期外匯合約	164	4	7,883	—
— 利息及其他應付款項	(56)	—	—	—
— 付息借貸	(2,230)	—	—	—
整體風險承擔淨值	7	6	7,970	7

32 金融資產及負債 (續)

(c) 貨幣風險 (續)

(iv) 敏感度分析

下表顯示於結算日集團須承受風險的外幣匯率出現合理可能變動導致的集團稅後溢利概約變動。該風險承擔與並無被對沖的美元借貸部分及外幣列值存款及未來合約付款等其他資產及負債有關。

	外幣匯率 增加／(減少)	2007年 稅後溢利 增加／(減少) 百萬港元	2006年 稅後溢利 增加／(減少) 百萬港元
美元	1%	21	31
	(1%)	(21)	(31)
歐元	10%	3	5
	(10%)	(3)	(5)
日圓	10%	26	42
	(10%)	(26)	(42)
瑞士法郎	10%	–	4
	(10%)	–	(4)

敏感度分析的計算假設為外幣匯率的合理可能變動於結算日發生，並同時用於集團對該日存在的衍生及非衍生金融工具的貨幣風險的各項風險承擔，且所有其他可變動項目（尤其利率）保持不變。所列變動指管理層對直至下個結算日止期間外幣匯率的合理可能變動的評估。上表呈列的分析結果指集團稅後溢利以個別功能貨幣計量的合併影響，並根據於結算日的現行直接報價按各匯率換算為港元以供呈報之用。截至2006年及2007年12月31日止各年度均以相同基礎進行分析。

財務報表附註

(以港元計)

156

32 金融資產及負債 (續)

(d) 流動資金風險

流動資金風險指集團應付其合約承擔的能力。集團持續評估其流動資金需求，其採用預計現金流量分析預測其未來資金需求。集團管理流動資金的方法為確保無論於正常及緊張的情況均在負債到期時有充裕的流動資金應付。

集團致力於需要資金前取得承諾信貸額。此舉可保障集團不受可能出現的不利市場狀況所影響，從而避免難以籌集資金履行付款責任。集團已準備承諾循環貸款及無承諾備用貸款，以應付短期流動資金需要。

下表顯示於結算日後合約付款（按未經貼現基準呈報）到期支付的期限。該等付款包括（當中包括其他事項）集團及公司的到期支付非衍生及衍生金融負債以合約利率（就定息金融工具而言）及結算日的現行利率（就浮息金融工具而言）計算的利息付款。

32 金融資產及負債 (續)

(d) 流動資金風險 (續)

集團

	帳面值 百萬港元	合約現金 流量總值 百萬港元	於一年內或 接獲通知時 百萬港元	超過一年 但不足兩年 百萬港元	超過兩年 但不足五年 百萬港元	五年以上 百萬港元
2007年						
短期銀行貸款	45	46	46	—	—	—
利息及其他應付款項	1,222	(1,231)	(911)	(85)	(235)	—
利率掉期	2	(3)	(2)	—	(1)	—
貨幣掉期						
— 流出	34	(15,410)	(103)	(7,878)	(7,037)	(392)
— 流入	(5)	15,273	—	7,833	7,049	391
遠期外匯合約						
— 流出	18	(1,813)	(1,276)	(281)	(256)	—
— 流入	(8)	1,821	1,280	282	259	—
付息借貸	17,857	(21,185)	(1,601)	(9,128)	(8,450)	(2,006)
	19,165	(22,502)	(2,567)	(9,257)	(8,671)	(2,007)
2006年						
利息及其他應付款項	2,459	(2,467)	(1,823)	(167)	(332)	(145)
利率掉期	41	(50)	(19)	(13)	(18)	—
貨幣掉期						
— 流出	456	(15,512)	(102)	(103)	(14,914)	(393)
— 流入	—	15,218	—	—	14,828	390
遠期外匯合約						
— 流出	43	(1,880)	(1,064)	(791)	(25)	—
— 流入	(2)	1,846	1,053	770	23	—
付息借貸	19,212	(24,029)	(1,680)	(1,958)	(18,265)	(2,126)
	22,209	(26,874)	(3,635)	(2,262)	(18,703)	(2,274)

財務報表附註

(以港元計)

158

32 金融資產及負債 (續)

(d) 流動資金風險 (續)

公司

	帳面值 百萬港元	合約現金 流量總值 百萬港元	於一年內或 接獲通知時 百萬港元	超過一年 但不足兩年 百萬港元	超過兩年 但不足五年 百萬港元	五年以上 百萬港元
2007年						
短期銀行貸款	45	46	46	—	—	—
利息及其他應付款項	1,222	(1,231)	(911)	(85)	(235)	—
利率掉期	2	(3)	(2)	—	(1)	—
貨幣掉期						
— 流出	34	(15,410)	(103)	(7,878)	(7,037)	(392)
— 流入	(5)	15,273	—	7,833	7,049	391
遠期外匯合約						
— 流出	18	(1,813)	(1,276)	(281)	(256)	—
— 流入	(8)	1,821	1,280	282	259	—
付息借貸	17,857	(21,185)	(1,601)	(9,128)	(8,450)	(2,006)
	19,165	(22,502)	(2,567)	(9,257)	(8,671)	(2,007)
2006年						
利息及其他應付款項	2,307	(2,315)	(1,671)	(167)	(332)	(145)
利率掉期	41	(50)	(19)	(13)	(18)	—
貨幣掉期						
— 流出	456	(15,512)	(102)	(103)	(14,914)	(393)
— 流入	—	15,218	—	—	14,828	390
遠期外匯合約						
— 流出	43	(1,880)	(1,064)	(791)	(25)	—
— 流入	(2)	1,846	1,053	770	23	—
付息借貸	19,212	(24,029)	(1,680)	(1,958)	(18,265)	(2,126)
	22,057	(26,722)	(3,483)	(2,262)	(18,703)	(2,274)

32 金融資產及負債 (續)

(e) 公平價值

下表列載所有金融資產及負債於結算日的公平價值，惟其帳面值與公平價值並無重大差異者除外。

集團及公司

	2007年		2006年	
	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元
非衍生金融資產				
— 借予無控制權附屬公司的貸款	4,407	4,809	4,022	4,468
— 投資	2,585	2,590	—	—
	6,992	7,399	4,022	4,468
衍生金融資產				
— 利率掉期	119	119	90	90
— 貨幣掉期	5	5	—	—
— 遠期外匯合約	8	8	2	2
	132	132	92	92
非衍生金融負債				
— 短期銀行貸款	(45)	(45)	—	—
— 付息借貸	(17,857)	(18,854)	(19,212)	(20,058)
	(17,902)	(18,899)	(19,212)	(20,058)
衍生金融負債				
— 利率掉期	(2)	(2)	(41)	(41)
— 貨幣掉期	(34)	(34)	(456)	(456)
— 遠期外匯合約	(18)	(18)	(43)	(43)
	(54)	(54)	(540)	(540)

財務報表附註

(以港元計)

160

32 金融資產及負債 (續)

(f) 公平價值的估計

下文概述估計上文附註32(e)所載附表反映的金融資產及負債公平價值的主要方法及假設。

(i) 投資

於活躍市場買賣的金融資產的公平價值乃按結算日的所報市價估計。

(ii) 利率掉期、貨幣掉期及遠期外匯合約

利率掉期及貨幣掉期的公平價值乃經考慮現行利率、匯率及掉期交易方的借貸能力後，估計集團於結算日就終止有關掉期將收取或支付金額的現值。遠期外匯合約的公平價值乃結算日的所報市價，即所報遠期價格的現值。公司採用現金流量貼現法以釐定掉期的公平價值。

(iii) 借予無控制權附屬公司的貸款及付息借貸

在適用情況下，公平價值乃按預期未來本金及利息付款的已貼現現金流量計算。

(iv) 用於釐定公平價值的貼現率

公司以結算日的適用收益率曲綫及足夠的固定信貸差價計算金融資產及負債的貼現價值。採用的利率如下：

	2007年	2006年
利率掉期、貨幣掉期	3.42% – 4.87%	3.99% – 5.54%
借予無控制權附屬公司的貸款及付息借貸	3.29% – 5.61%	3.69% – 6.39%

33 綜合現金流動表附註

扣除折舊及攤銷後的經營溢利與經營活動的淨現金流入對帳

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
扣除折舊及攤銷後的經營溢利	345	312
有關合併的開支	(216)	(20)
折舊及攤銷	2,418	2,288
固定資產沖銷	30	24
存料及零件增加	(13)	(19)
其他應收款項減少	317	210
其他應付款項增加／(減少)	8	(131)
來自經營的淨現金流入	2,889	2,664

財務報表附註

(以港元計)

162

34 有關連人士

公司由政府全資擁有。公司與政府達成有關發展西鐵第一期路線、東鐵支線及九龍南線的交易，而根據國際會計準則第24條及香港會計準則第24條列為有關連人士的交易，並已在財務報表附註1、3(c)、7、15(j)、16(b)、(c)及(d)、17(b)及(c)、19、21、24及27披露。公司在正常作業下與政府部門及機關進行的交易，不視為有關連人士的交易。

管理局成員、執行總監及管理委員會成員及與這些人士有關的其他人士，均為公司的有關連人士。年內，除了財務報表附註7所列的薪酬外，公司與這些人士再無任何重大交易。

根據國際會計準則第24條及香港會計準則第24條，由於政府為港鐵公司與公司的共同股東，故港鐵公司被視為公司的有關連人士。自指定日期起，公司已與港鐵公司達成若干交易，而該等交易被視為有關連人士的交易並已在財務報表附註2、3(c)、(i)、(m)及(ac)、5、9(a)、15(e)及(g)、16(e)及(f)、18、19、21、23、24、26、29及36披露。

集團於過往年度與有關連人士訂立且於本年度仍然相關的重大交易包括：

- (i) 於1998年9月15日，政府批准公司進行西鐵第一期路線的興建工程。西鐵項目協議於1998年10月23日訂立，當中規定項目的進行方式，以及政府與公司各自就西鐵第一期路線在融資、設計、興建及營運方面的責任。於2000年2月24日，公司與政府訂立股份協議，負責展開西鐵第一期路線沿線的所有物業發展項目（附註21）。
- (ii) 於2003年2月28日，公司與政府就東鐵支線訂立一份項目協議。項目協議規定了東鐵支線的融資、設計、興建和營運事宜，以及相關服務和設施。

34 有關連人士 (續)

- (iii) 於2005年10月6日，公司與政府就九龍南線訂立一份項目協議，規定九龍南線的融資、設計、興建和營運事宜。根據九龍南線項目協議，公司將負責及籌措興建九龍南線的所有資本成本，以及受興建九龍南線影響或因興建工程而需遷移、重置、改造或改善現有設施的成本。
- (iv) 公司分別於2003年3月、2005年10月及2006年7月接納政府邀請，獲准繼續進行何東樓、烏溪沙及大圍維修中心工地的發展項目。

年內，集團與有關連人士達成以下重大交易：

- (i) 在興建新鐵路項目時，公司將若干基本項目工程包含在日後由政府或其有關連人士進行的基礎設施工程中。政府及其有關連人士已與公司訂立委託協議及若干服務協議，據此，公司同意代政府執行工程，並提供維修、樓宇管理服務等營運服務。公司完成的工程及提供的服務均可得到償付，於2007年12月31日的應收取及應支付款項分別載於附註24及27。
- (ii) 八達通卡有限公司從公司賺得八達通卡系統使用費，並向公司支付八達通增值代理費、手續費及利息。這些交易的詳情列於財務報表附註20。

財務報表附註

(以港元計)

164

35 未完承擔

(a) 未列於財務報表的未完資本開支承擔如下：

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
投資物業		
— 已批准並已簽約	—	2
— 已批准但未簽約	—	2
物業、廠房及設備		
— 已批准並已簽約	2,758	3,860
— 已批准但未簽約	1,086	3,784
持作自用的批租土地權益		
— 已批准並已簽約	164	219
— 已批准但未簽約	37	38
12月31日結餘	4,045	7,905

(b) 就附帶各項條款及續約權利並且不可取消的物業經營租賃須在未來支付款項的最低承擔總額如下：

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
1年內	38	38
1年至5年內	14	49
12月31日結餘	52	87

經營租賃主要涉及興建新鐵路所用的施工地區。年內，根據經營租賃應付總計為3,300萬港元（2006年：4,600萬港元）的金額，已適當被資本化為進行中建築工程或遞延支出。

36 退休金計劃

九廣鐵路公司退休金計劃（「退休金計劃」）於1983年2月1日根據一項信託契約設立。自1994年11月16日起，退休金計劃按照《職業退休計劃條例》第18條註冊。

退休金計劃下的所有應付利益乃根據公司供款和成員本身的供款連同供款的投資回報計算。

至於公司為2000年1月1日之前加入退休金計劃的成員承擔的供款比例，非管理級員工為月薪的12%，管理級員工為月薪的16%。至於公司為2000年1月1日或之後加入該計劃的成員承擔的供款比例，非管理級員工在首8年為月薪的8%，其後為10%，而管理級員工在首8年為月薪的12%，其後為15%。

如有僱員在有權獲得公司全部或部分供款前退出退休金計劃，其不獲發給的供款將用作減低公司將來在退休金計劃的供款。

集團亦根據香港強制性公積金計劃條例設立一項強制性公積金計劃（「強積金計劃」）。強積金計劃乃由獨立信託人管理的界定供款退休計劃。根據強積金計劃，僱主及其僱員各自須按僱員相關收入的5%向該計劃作出供款，惟有關月薪以2萬港元為上限。強積金計劃於2000年4月1日推行，供未選擇或不合資格參加退休金計劃的僱員參加。

集團撥入收益表的退休金開支總額包括退休金計劃及強積金計劃的退休金開支。

根據《兩鐵合併條例》，即時在指定日期前公司就退休金計劃獲授予或須承擔的所有權利及義務已歸屬於港鐵公司。

財務報表附註

(以港元計)

166

37 信貸額及計劃

(a) 信貸額及計劃合共包括：

	2007年 港元／美元 百萬	2006年 港元／美元 百萬
港元		
短期無承諾循環信貸額	3,100	2,200
信用證	20	20
透支額	25	25
銀團信貸額	8,000	8,000
	11,145	10,245
美元		
中期票據計劃	3,000	3,000
槓桿租賃信用證	314	292
出口信貸額	—	182
	3,314	3,474

(b) 公司可用而未使用的信貸額及計劃合共包括：

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
短期無承諾循環信貸額	3,055	2,200
信用證	20	20
透支額	25	25
銀團信貸額	8,000	8,000
30億美元中期票據計劃	14,473	14,418
2.92億美元槓桿租賃信用證	2,459	2,279
出口信貸額	—	10
	28,032	26,952

37 信貸額及計劃 (續)

(c) 預計未使用的信貸額於以下年期屆滿：

	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元
浮動利率		
— 1年內屆滿	3,648	2,620
— 1年後屆滿	9,911	9,914
固定／浮動利率將於發行時釐定		
— 1年後屆滿	14,473	14,418
	28,032	26,952

財務報表附註

(以港元計)

168

38 或有負債

於2007年12月31日，集團因興建九龍南線、西鐵和東鐵支線項目收地遭到索賠及若干承建商索償而產生或有負債，而集團債務的總金額無法可靠地估計。集團已就這些索償可能須支付的最高金額於2007年12月31日的財務報表內撥出準備。集團為解決這些索償而最終須支付的款項或會超過集團已包括於2007年12月31日的財務報表內的估計金額。集團正處理這些索償事件。

39 資產減值

於2007年12月31日，集團根據集團有關資產減值評估的會計政策，評估集團的固定資產於該日是否出現減值。

在評估集團鐵路資產的使用價值時，整個鐵路網絡（包括現有及承諾興建的鐵路）被視作為最小的現金產生單位。鐵路網絡的估計現金流量是在其主要資產的估計可使用年期內所產生的現金流量，並以公司的加權平均資本成本作貼現計算。在評估現金流量時，假設服務經營權將持續50年，直至其自然屆滿，而公司將於收回港鐵公司的鐵路網絡後繼續經營鐵路業務。

經過是次評估，管理層認為於2007年12月31日集團的鐵路資產並無減值，因此，於該日集團毋須就集團的鐵路資產計提減值準備。

40 結算日後事項

- (a) 於2008年2月27日，財政司司長在預算案中建議將2008／09財政年度利得稅率由17.5%減至16.5%。並且，一筆過減收2007／08年度應付稅項的75%，以25,000港元為上限。根據集團的會計政策（附註3(x)），本財務報表並沒有因這項宣布而調整。

管理層估計這建議改變使到本集團及本公司的淨遞延稅項在2008年1月1日的開始結餘減少2.3億港元至38.03億港元。此開始結餘的調整將於2008年記入本集團及本公司的所得稅為2.3億港元。然而，實際上並不可能進一步評估這稅率之轉變對未來財務報表的影響。

- (b) 於2008年3月11日，香港特區政府運輸及房屋局發表了一份立法會參考資料摘要，內容表示行政會議及署理行政長官分別建議及指令沙田至中環線（「沙中線」）項目採用服務經營權的模式推行。一如其他由政府撥款的工務計劃項目，政府會先徵得立法會財務委員會批准，從基本工程儲備基金撥款設計及建造沙中線項目，估計約需374億港元。沙中線部分工程計劃於2015年完成，至2019年全線竣工。工程落成後，政府可以象徵式款額把沙中線歸予或租給九鐵。另參考資料摘要亦載明，九鐵會把沙中線納入批給港鐵公司的服務經營權內，並按照與港鐵公司就兩鐵合併後如何攤分現有鐵路資產的收益所議定的機制和既定的方式，收取服務經營費。

41 比較數字

由於採納香港財務報告準則第7條「金融工具：披露」及香港會計準則第1條的修訂條文「財務報表的列報：資本披露」，故若干比較數字已作出調整，以符合本年度的披露變動，並獨立顯示於2007年度首次披露的項目的比較數額。該等發展項目的進一步詳情於附註4披露。

財務報表附註

(以港元計)

170

42 會計估計及判斷

(a) 估計不確定性的主要來源

附註32載列與金融工具有關的假設資料及其風險因素。其他估計不確定性的主要來源包括對固定資產折舊可使用年期的評估(見附註3(j))、準備及或有負債的評估(見附註3(y)、27及38)、遞延稅項資產可收回性的釐定(見附註11(d))、對落實沙田至中環線項目可行性的評估(見附註17(b))，以及確認來自物業發展溢利時對尚餘風險和業務的評估(見附註29)。

(b) 應用集團會計政策時的主要會計判斷

應用集團會計政策時的主要會計判斷包括將收入或支出列作資本或收入性質的分類(見附註3(i)(i))、對收入及收回成本的分類、對經營租賃或租出及租回交易的分類、將進行中建築工程撥入固定資產(見附註3(m))、對受控制及無控制權附屬公司的評估(見附註3(c))、對財務資產及負債的分類、採納對沖會計法(見附註32)以及資產減值(見附註39)。

43 截至2007年12月31日止會計年度已頒佈但未生效的修訂條文、新訂準則及詮釋可能造成的影響

截至該等財務報表刊發日期，國際會計準則委員會及香港會計師公會頒佈了修訂條文、新訂準則及詮釋。有關修訂條文、新訂準則及詮釋於截至2007年12月31日止年度尚未生效，而該等財務報表亦未採納有關修訂條文、新訂準則及詮釋。

集團現正評估首次應用該等修訂條文、新訂準則及新詮釋期間的預期影響。迄今為止，集團得出的結論是：採納有關修訂條文、新訂準則及新詮釋對集團及公司的經營業績及財政狀況造成重大影響的機會不大。

此外，下列新規定或會令財務報表所披露的內容有所增加或改變：

對下列日期或之後開始的會計期間有效

國際財務報告準則第8條及香港財務
報告準則第8條「經營分部」

2009年1月1日

綜合收益表

截至2007年12月31日止年度（以外幣計）

171

	附註	2007年 百萬美元	2007年 百萬英鎊	2007年 百萬日圓
營業額	5	715	356	79,129
未計折舊及攤銷的經營成本	6	(361)	(180)	(39,954)
未扣除折舊及攤銷的經營溢利	7	354	176	39,175
折舊及攤銷	8	(310)	(154)	(34,283)
扣除折舊及攤銷後的經營溢利		44	22	4,892
出售物業發展權的收益		624	311	69,020
出售投資物業及其他物業、廠房 及設備收益		169	84	18,687
出售物業管理及電訊業務收益		6	3	681
合併有關支出		(27)	(14)	(3,063)
利息及財務收入	9(a)	61	30	6,749
利息及財務支出	9(b)	(169)	(84)	(18,758)
應佔聯營公司溢利		5	2	553
未計未變現收益的溢利		713	354	78,761
衍生金融工具及對沖借貸的 公平價值變動收益	10	69	35	7,670
投資物業的估值淨收益	15	1	1	128
稅前溢利		783	390	86,559
所得稅	11(a)	(101)	(50)	(11,116)
公司唯一股東應佔年內全部溢利	12	682	340	75,443

表上顯示的外幣數字僅供參考之用，並根據下列兌換率由港幣伸算：1美元=7.80港元；1英鎊=15.66港元；1日圓=0.07053港元

綜合資產負債表

2007年12月31日（以外幣計）

172

	附註	2007年 百萬美元	2007年 百萬英鎊	2007年 百萬日圓
資產				
固定資產	15			
— 物業、廠房及設備		8,623	4,295	953,637
經營租賃項下持作自用的批租土地權益	15	760	379	84,092
進行中建築工程	16	706	352	78,109
遞延支出	17	203	101	22,473
發展中物業	18	3	1	284
聯營公司權益	20	18	9	1,956
借予無控制權附屬公司的貸款	21	565	281	62,483
衍生金融資產	32(e)	17	8	1,872
投資	22	331	165	36,651
應收利息及其他應收款項	24	87	43	9,655
現金及等同現金	25	851	425	94,088
		12,164	6,059	1,345,300
負債				
短期銀行貸款	28	6	3	638
應付利息及其他應付款項	26	157	78	17,326
基本工程項目的應計開支及準備	27	248	124	27,435
衍生金融負債	32(e)	7	3	766
付息借貸	28	2,289	1,139	253,184
遞延收益	29	585	292	64,738
遞延稅項負債	11(d)	517	258	57,181
		3,809	1,897	421,268
淨資產		8,355	4,162	924,032
資本與儲備				
股本	30	5,015	2,498	554,658
儲備	31	3,340	1,664	369,374
總權益		8,355	4,162	924,032

表上顯示的外幣數字僅供參考之用，並根據下列兌換率由港幣伸算：1美元=7.80港元；1英鎊=15.66港元；1日圓=0.07053港元

公司資產負債表

2007年12月31日（以外幣計）

173

	附註	2007年 百萬美元	2007年 百萬英鎊	2007年 百萬日圓
資產				
固定資產	15			
— 物業、廠房及設備		8,623	4,295	953,637
經營租賃項下持作自用的批租土地權益	15	760	379	84,092
進行中建築工程	16	706	352	78,109
遞延支出	17	203	101	22,473
發展中物業	18	3	1	284
聯營公司權益	20	6	3	595
借予無控制權附屬公司的貸款	21	565	281	62,483
衍生金融資產	32(e)	17	8	1,872
投資	22	331	165	36,651
應收利息及其他應收款項	24	87	43	9,655
現金及等同現金	25	851	425	94,088
		12,152	6,053	1,343,939
負債				
短期銀行貸款	28	6	3	638
應付利息及其他應付款項	26	157	78	17,326
基本工程項目的應計開支及準備	27	248	124	27,435
衍生金融負債	32(e)	7	3	766
附息借貸	28	2,289	1,139	253,184
遞延收益	29	585	292	64,738
遞延稅項負債	11(d)	517	258	57,181
		3,809	1,897	421,268
淨資產		8,343	4,156	922,671
資本與儲備				
股本	30	5,015	2,498	554,658
儲備	31	3,328	1,658	368,013
總權益		8,343	4,156	922,671

表上顯示的外幣數字僅供參考之用，並根據下列兌換率由港幣伸算：1美元=7.80港元；1英鎊=15.66港元；1日圓=0.07053港元

綜合權益變動表

截至2007年12月31日止年度（以外幣計）

174

	附註	2007年 百萬美元	2007年 百萬英鎊	2007年 百萬日圓
總權益（1月1日）		7,684	3,827	849,752
年內淨溢利	31	682	340	75,443
本年度核准及支付股息	13(b)	(11)	(5)	(1,163)
總權益（12月31日）		8,355	4,162	924,032

表上顯示的外幣數字僅供參考之用，並根據下列兌換率由港幣伸算：1美元=7.80港元；1英鎊=15.66港元；1日圓=0.07053港元

綜合現金流動表

截至2007年12月31日止年度（以外幣計）

175

	附註	2007年 百萬美元	2007年 百萬英鎊	2007年 百萬日圓
經營活動				
來自經營的淨現金流入	33	370	184	40,961
服務經營權的首筆費用		545	271	60,258
轉撥至港鐵公司的負債及資產的付款淨額		(93)	(46)	(10,321)
出售物業發展權收到的現金 (經扣除償還基礎工程有關的7,000萬港元)		620	309	68,623
物業發展有關的現金流出淨額		(5)	(2)	(539)
繳付香港利得稅		—	—	(14)
經營活動的淨現金流入		1,437	716	158,968
投資活動				
存放日起3個月後到期的銀行存款增加		(256)	(128)	(28,399)
資本開支支付：				
— 東鐵支線項目		(132)	(66)	(14,575)
— 九龍南線項目		(239)	(119)	(26,443)
— 其他工程項目及購置固定資產		(109)	(54)	(12,023)
利息收入		7	3	751
借予無控制權附屬公司的貸款		(5)	(2)	(525)
購置投資的付款		(330)	(165)	(36,495)
出售固定資產收到的現金		—	—	14
出售投資物業及其他物業、廠房及設備收到的現金 (經扣除轉撥至港鐵公司的若干附屬公司的現金 及等同現金1.62億港元)		343	171	37,970
出售物業管理業務收到的現金		5	3	567
投資活動的淨現金流出		(716)	(357)	(79,158)
融資前淨現金流入		721	359	79,810
融資活動				
償還貸款的淨現金流出		(174)	(87)	(19,283)
已付股息		(11)	(5)	(1,163)
利息支出		(178)	(89)	(19,793)
與衍生金融工具相關的現金流出淨額		(13)	(6)	(1,389)
已付財務支出		(1)	—	(99)
融資活動的淨現金流出		(377)	(187)	(41,727)
現金及等同現金的增加淨額		344	172	38,083
現金及等同現金（1月1日）		189	94	20,927
現金及等同現金（12月31日）		533	266	59,010
現金及等同現金結餘分析				
銀行存款及現金	25	4	2	496
存放日起3個月內到期的銀行存款	25	529	264	58,514
		533	266	59,010

表上顯示的外幣數字僅供參考之用，並根據下列兌換率由港幣伸算：1美元=7.80港元；1英鎊=15.66港元；1日圓=0.07053港元

十年統計數字

176

財務 (百萬港元)	2007年	2006年	2005年	2004年
收益表				
經營收入	5,581	5,622	5,383	4,976
運輸	4,524	4,746	4,612	4,281
物業	987	876	771	695
服務經營權收入	70	—	—	—
未扣除折舊及攤銷的經營溢利	2,763	2,600	2,356	2,172
出售物業發展權收益	4,868	—	—	—
出售投資物業及其他物業、廠房及設備收益	1,318	—	—	—
出售物業管理及電訊業務收益	48	—	—	—
合併有關支出	(216)	(20)	—	—
利息及財務(收入)/支出淨額	847	316	298	41
物業發展溢利	—	427	—	—
未計未變現收益/虧損的溢利/(虧損)	5,555	430	(185)	465
淨溢利/(虧損)				
未包括物業發展及有關利得稅	5,321	(74)	317	513
包括物業發展	5,321	278	317	513
股息	—	82	—	172
資產負債表				
固定資產(包括經營租賃項下持作自用的批租土地權益)	73,191	65,400	66,943	67,746
進行中建築工程	5,509	13,644	10,411	6,991
遞延支出	1,585	1,389	1,210	1,462
發展中物業	20	449	1,537	1,892
借予無控制權附屬公司的貸款	4,407	4,022	3,863	3,576
投資	2,585	—	449	4,323
現金及等同現金	6,636	1,947	3,394	3,531
其他資產	951	1,124	1,945	1,865
資產總值	94,884	87,975	89,752	91,386
附息借貸	17,857	19,212	19,474	19,748
遞延稅項負債	4,033	3,250	3,198	3,251
其他負債	7,822	5,580	7,427	8,325
負債總額	29,712	28,042	30,099	31,324
權益	65,172	59,933	59,653	60,062
主要財務資料				
資本開支	3,574	3,317	3,835	9,025
權益回報率(%)	8	—	1	1
每名僱員(不包括工程項目僱員)為公司帶來的平均收入	1.067	1.058	1.050	0.994
債務與權益比率	1:3.7	1:3.1	1:3.1	1:3.0
債務與總資本之比率(%)	22	24	25	25
盈利對利息倍數	5.8	2.2	1.9	1.8

2005年以前的數字並未有因本年度採納《國際財務報告準則》重新列報以配合本年度的編列方式，為使十年統計數字附合《國際財務報告準則》，所需調整項目主要關於所得稅、某些固定資產的折舊及僱員福利。

2003年	2002年	2001年	2000年	1999年	1998年
4,426	4,830	4,797	4,731	4,426	4,137
3,819	4,213	4,139	4,089	3,817	3,554
607	617	658	642	609	583
—	—	—	—	—	—
2,297	2,659	2,572	2,571	2,249	2,032
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
(353)	(618)	(490)	(302)	(222)	(164)
—	94	24	87	71	88
1,909	2,662	2,436	2,289	1,844	1,717
1,381	2,116	2,411	2,201	1,832	1,565
1,381	2,210	2,435	2,288	1,903	1,639
620	620	—	—	—	—
51,857	14,051	13,745	13,236	13,301	12,336
15,101	42,298	26,939	17,400	9,451	3,836
900	156	4,216	1,104	326	234
1,448	1,153	739	91	87	482
3,232	2,048	1,316	602	114	44
12,244	19,165	27,752	27,789	22,270	5,027
2,677	5,528	6,473	8,597	11,589	9,510
1,745	1,709	1,357	1,600	1,153	476
89,204	86,108	82,537	70,419	58,291	31,945
20,013	17,753	16,831	16,395	8,299	—
3,131	2,604	—	—	—	—
5,855	6,239	6,126	5,123	3,404	1,692
28,999	26,596	22,957	21,518	11,703	1,692
60,205	59,512	59,580	48,901	46,588	30,253
11,122	12,308	14,595	10,829	8,444	3,286
2	4	4	5	4	5
0.950	1.222	1.240	1.248	1.183	1.127
1:3.0	1:3.4	1:3.5	1:3.0	1:5.6	—
25	23	22	25	15	—
2.9	3.4	3.3	3.4	7.9	—

十年統計數字

178

營運 (百萬)	2007年 [§]	2006年	2005年	2004年
東鐵包括尖沙咀支線、馬鞍山鐵路及落馬洲支線*				
電動列車營運：				
總乘客人次	315	335	325	292
本地	231	247	239	207
過境	84	88	86	85
每日平均乘客人次	0.939	0.918	0.892	0.799
載客車卡行車公里總數	89.12	92.00	91.56	79.35
乘客旅程公里總數	4,945	4,824	4,731	4,385
安全表現 (以單位計)				
受傷乘客及市民數目	242	270	247	216
以每百萬載客人次計的受傷乘客及市民數目	0.74	0.74	0.71	0.74
直通車營運				
總乘客人次	3.0	3.3	3.1	3.0
輕鐵				
總乘客人次	125	136	136	132
每日平均乘客人次	0.372	0.374	0.373	0.360
載客車卡行車公里總數	8.91	10.04	11.09	11.29
安全表現 (以單位計)				
受傷乘客及市民數目	22	40	23	18
以每百萬載客人次計的受傷乘客及市民數目	0.18	0.29	0.17	0.14
西鐵**				
總乘客人次	71	73	65	48
每日平均乘客人次	0.213	0.200	0.179	0.131
載客車卡行車公里總數	29.35	30.87	32.55	34.17
安全表現 (以單位計)				
受傷乘客及市民數目	33	37	36	38
以每百萬載客人次計的受傷乘客及市民數目	0.46	0.51	0.55	0.79

* 東鐵尖沙咀支線、馬鞍山鐵路及落馬洲支線分別於2004年10月24日、12月21日及2007年8月15日開始投入服務。

** 西鐵於2003年12月20日開始投入服務。

§ 於2007年1月1日至2007年12月1日兩鐵合併前期間之統計數字。

	2003年	2002年	2001年	2000年	1999年	1998年
	278	296	292	288	275	269
	196	204	205	204	200	204
	82	92	87	84	75	65
	0.762	0.812	0.799	0.788	0.755	0.737
	78.68	78.92	75.57	73.78	72.58	71.40
	4,183	4,540	4,487	4,466	4,263	4,204
	181	180	191	192	186	168
	0.65	0.61	0.65	0.67	0.67	0.62
	2.1	2.3	2.1	2.0	1.7	1.4
	106	114	117	118	115	114
	0.291	0.314	0.319	0.323	0.314	0.314
	10.71	10.76	10.68	10.68	10.25	10.29
	27	33	35	27	51	42
	0.25	0.29	0.30	0.23	0.44	0.37
	1	—	—	—	—	—
	0.107	—	—	—	—	—
	1.15	—	—	—	—	—
	3	—	—	—	—	—
	2.33	—	—	—	—	—

十年統計數字

180

營運 (百萬)	2007年 ^{&}	2006年	2005年	2004年
巴士				
總乘客人次*	30	30	27	20
巴士行車公里總數*	5.76	7.31	6.29	6.95
安全表現 (以單位計)				
受傷乘客及市民數目	7	7	8	8
以每百萬載客人次計的受傷乘客及市民數目	0.14	0.15	0.18	0.21
貨運				
貨運量				
南行貨量 (公噸)	0.2	0.4	0.4	0.5
北行貨量 (公噸)	0.1	0.2	0.2	0.3
牲畜 (頭)	—	—	0.1	0.4
年終僱員總數				
運輸	—	4,524	4,372	4,227
物業	—	131	111	109
新鐵路工程項目	—	733	754	867
企業及其他服務	2	661	642	671
	2	6,049	5,879	5,874

* 1999年5月開始，東鐵接駁巴士服務由九龍巴士（一九三三）有限公司經營。

是以本公司的營運統計數字中，並不包括此等接駁巴士所載的乘客數字以及巴士的行車公里數。

[&] 於2007年1月1日至2007年12月1日兩鐵合併前期間之統計數字，年終僱員總數除外。

	2003年	2002年	2001年	2000年	1999年	1998年
	26	26	21	16	16	38
	7.70	6.78	6.20	5.43	5.17	6.03
	4	4	8	6	4	14
	0.1	0.09	0.21	0.18	0.12	0.37
	0.6	0.7	0.6	0.7	0.7	0.7
	0.4	0.5	0.4	0.4	0.5	0.5
	0.7	0.9	0.9	1.1	1.2	1.3
	3,914	3,228	3,218	3,202	3,179	3,169
	97	92	75	74	68	61
	1,211	1,557	1,303	1,077	841	518
	649	633	574	514	494	442
	5,871	5,510	5,170	4,867	4,582	4,190

銀行及金融機構

公司進行各項融資、對沖、投資及資金管理活動，得到下列各大銀行及金融機構提供服務。

荷蘭銀行	恒生銀行有限公司
中國農業銀行	香港上海滙豐銀行有限公司
美國運通銀行	德國北方銀行有限公司
澳洲紐西蘭銀行集團有限公司	中國工商銀行（亞洲）有限公司
西班牙對外銀行	荷蘭商業銀行
美國銀行	Intesa Sanpaolo S.p.A.
中國銀行（香港）有限公司	摩根大通銀行
交通銀行	比利時聯合銀行
東亞銀行有限公司	美國雷曼兄弟有限公司
紐約銀行	馬來亞銀行
加拿大豐業銀行	美林集團
三菱東京UFJ銀行	瑞穗實業銀行
巴克萊銀行	摩根士丹利
德國裕寶聯合銀行	南洋商業銀行有限公司
巴伐利亞州銀行	澳洲銀行
法國巴黎銀行	華僑銀行有限公司
東方匯理銀行	荷蘭合作銀行
加拿大帝國商業銀行	蘇格蘭皇家銀行有限公司
中國建設銀行股份有限公司	上海商業銀行有限公司
創興銀行有限公司	法國興業銀行
花旗銀行	渣打銀行（香港）有限公司
德國商業銀行	三井住友銀行
澳洲聯邦銀行	瑞典商業銀行
瑞信	大豐銀行有限公司
大新銀行有限公司	瑞士銀行
星展銀行	大華銀行有限公司
德意志銀行	西德銀行
德國中央合作銀行	永亨銀行有限公司
富通銀行	永隆銀行有限公司
富邦銀行（香港）有限公司	

顧問公司

合約名稱	合約編號	顧問公司	部門	合約金額 (港元)
1. 廣深港高速鐵路財務研究	GC200701	洛希爾父子 (香港) 有限公司	財務部	\$9,800,000
2. 廣深港客運專線合資經營準備	NOL/ERL-110	麥肯錫公司	新鐵路工程部	\$5,300,000
3. 為旺角車站擴建及改建商鋪範圍 及商業設施的設計和建造管理 提供顧問服務	EA200701	Design 2 (HK) Ltd.	新鐵路工程部	\$3,936,000
4. 中間道行人隧道伸延工程施工期間 顧問服務	KDC103	茂盛(亞洲)工程 顧問有限公司	新鐵路工程部	\$3,450,000
5. 馬鐵、輕鐵及西鐵沿線物業發展 的空氣流通評估研究	PDR-AVA	茂盛(亞洲)工程 顧問有限公司	物業部	\$910,000
6. 聘用資料代理	—	Lucid Issuer Services	財務部	\$468,000

財務詞彙釋義及聯絡資料

184

財務詞彙釋義

經營毛利率（未扣除折舊及攤銷）

未扣除折舊及攤銷的經營溢利除以營業額。

經營毛利率（扣除折舊及攤銷）

扣除折舊及攤銷的經營溢利除以營業額。

資本回報

稅後溢利除以股本及儲備之和。

每名僱員（不包括工程項目僱員）為公司帶來的平均收入

營業額除以年末的僱員總數，不包括從事工程項目的員工。

債務與權益比率

附息借貸（不包括短期銀行貸款）總額除以股本及儲備之和。

債務與總資本之比率

附息借貸（不包括短期銀行貸款）與權益總額合計後，附息借貸（不包括短期銀行貸款）佔總額的百分比。

盈利對利息倍數

未扣除折舊及攤銷的經營溢利、物業發展溢利、應佔聯營公司溢利及資本化前利息收入總額，除以資本化前利息支出總額。

聯絡資料

欲取得進一步資料，請聯絡註冊公司辦事處：

九廣鐵路公司

電話： (852) 2688 1333

傳真： (852) 3124 1073

地址： 香港新界沙田火炭樂景街九號火炭鐵路大樓八樓

本年報資料亦見載於互聯網頁www.kcrc.com

設計：Lloyd Northover

主要攝影：高志強

九廣鐵路公司

香港火炭樂景街九號火炭鐵路大樓八樓

www.kcrc.com



本年報採用FSC認證紙張、大豆油墨及全無氯氣漂染紙漿印製。

FSC標誌表示產品所含的木料來自管理良好的森林；該等森林根據Forest Stewardship Council的規例獲得認可。