



KCR

九廣鐵路

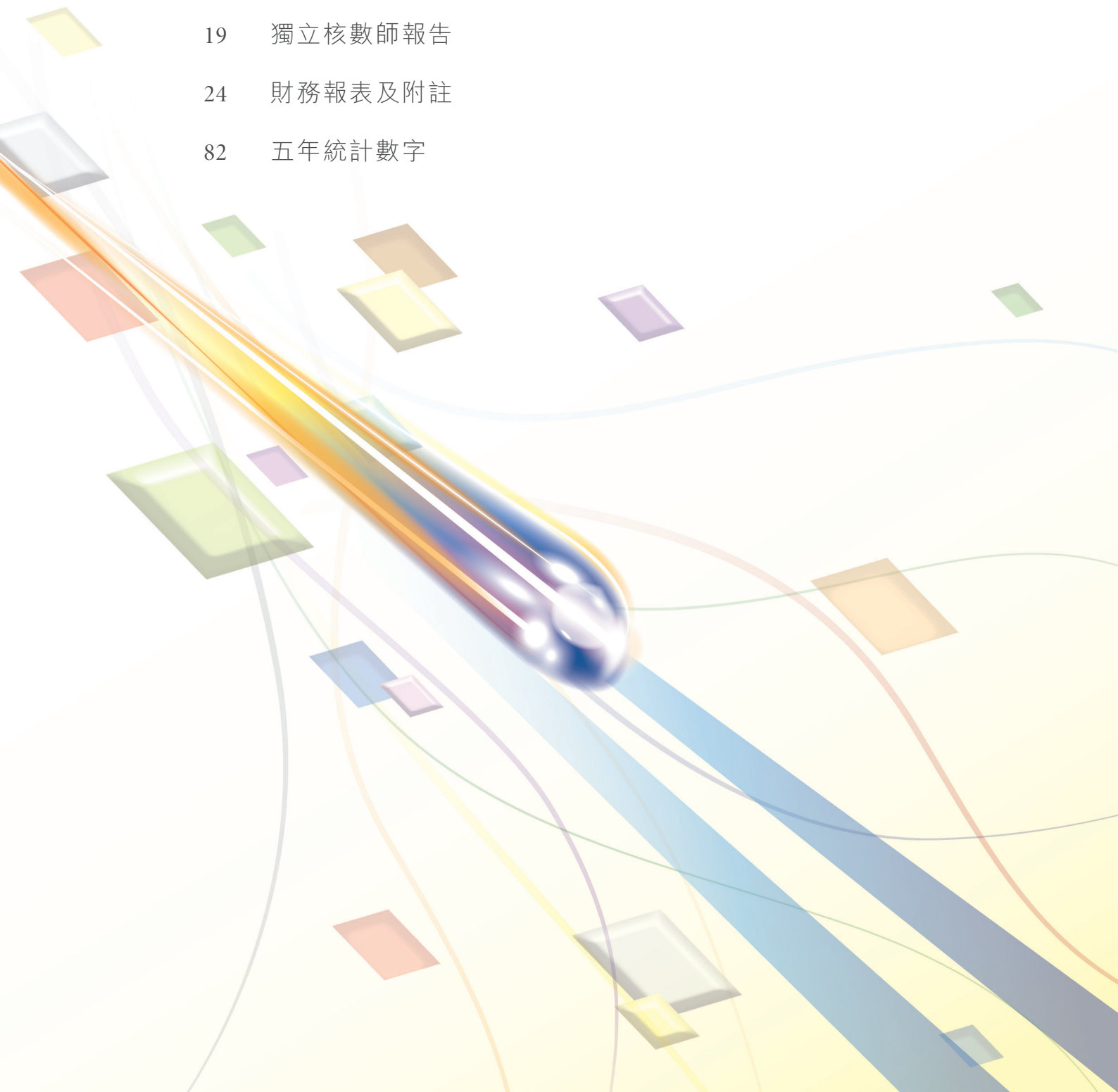
九廣鐵路公司



2022
年報

目錄

2	管理局及主要管理人員
4	主席報告書
6	總裁報告書及業務回顧
10	公司管治報告書
15	管理局報告書
19	獨立核數師報告
24	財務報表及附註
82	五年統計數字



管理局



許正宇 GBS, JP
主席
香港特別行政區政府
財經事務及庫務局局長



陳美寶 JP
香港特別行政區政府
運輸及房屋局
常任秘書長(運輸)
(2022年6月30日止) /
運輸及物流局常任秘書
長(2022年7月1日起)



劉震 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)1
(2022年7月10日止)



廖廣翔 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)1
(2022年7月11日起)

主要管理人員



馬利德
SBS
BSc(Eng), MSc(Eng), CEng, FHKIE,
FCIWEM, FHKIHT, MICE,
MIStructE
總裁



黃仲良
SBS
BSc(Eng), MPhil, MICE, MHKIE
高級行政經理
公司秘書



張秀蘭 JP
FCPA (HKICPA), FCPA (Aust.)
審計委員會主席
香港特別行政區政府
庫務署署長



馮建業 JP
審計委員會委員
香港特別行政區政府
政府產業署署長



謝詠誼 JP
香港特別行政區政府
運輸及房屋局
副秘書長(運輸)4
(2022年6月30日止) /
運輸及物流局副秘書長4
(2022年7月1日起)



韋祖賢
MA, ACA, CPA
高級財務經理

主席報告書

2022年香港經濟再次面對重大挑戰，公司亦深陷其中。由於2019冠狀病毒病大流行的第五波疫情，公司鐵路網絡的本地乘客量於2022年首幾個月均在低位徘徊。跨境鐵路服務繼續整年停運。然而，公司展現韌性，於2022年繼續錄得經營溢利4.83億港元。

去年，東鐵線過海段通車，連通新界與灣仔及金鐘的金融商業樞紐，為標誌香港鐵路網絡效率及強韌度提升的重要里程碑。迄今，該鐵路延線已有效緩解其他鐵路線繁忙時段的擁擠情況，改善乘客體驗，從而令整個鐵路網絡的乘客分佈更為平均。

隨著防疫措施放寬，香港正逐步走向復常。跡象顯示公司業務已在回升，前瞻正面。公司本地鐵路網絡的乘客量於2022年底大致回復至疫情前的水平。跨境鐵路服務（包括高鐵）亦自2023年初起逐步恢復服務。本人謹此感謝管理層帶領公司挺過又一個困難年度，並感謝管理局成員提供的寶貴意見。

許正宇 GBS, JP

主席

2023年3月28日

“

跡象顯示公司業務已在回升，
前瞻正面。

”



“

「公司正……協助……興建
服務北部都會區的擬建鐵路站。」

”



繼與香港特別行政區政府（「政府」）及香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）合作令東鐵線過海段成功通車後，公司繼續支持該兩名業務夥伴，推行服務北部都會區的規劃鐵路基建，即東鐵線上擬建的古洞站以及屯馬線上擬建的洪水橋站。公司正與政府緊密合作，協助港鐵公司於獲得政府授權後進入已歸屬公司的土地興建服務北部都會區的擬建鐵路站。

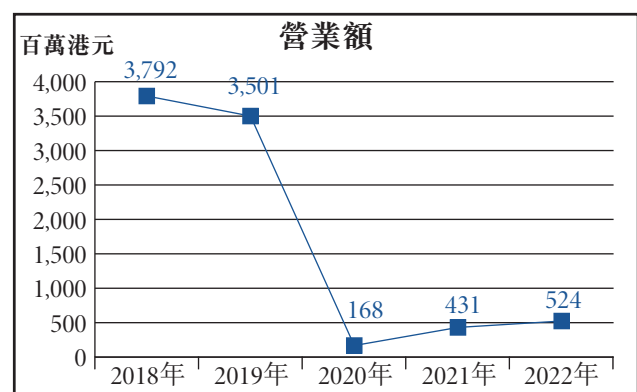
北部都會區將成為香港的策略發展據點及驅動香港發展的新引擎，超越地理界限，與廣東省、深圳市及大灣區產生協同效應。適時提供規劃完善的交通基建至為關鍵，特別是以鐵路基建，連通北部都會區至九龍中及香港島，並跨境連接至內地龐大的鐵路網絡。

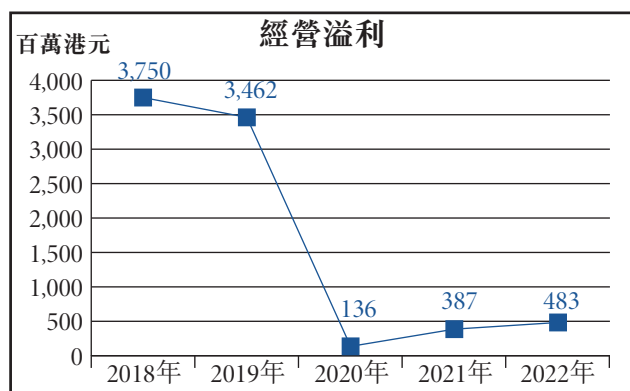
公司由政府全資擁有，按香港法例第372章《九廣鐵路公司條例》（「條例」）規定以審慎商業原則經營其業務，同時為滿足香港公共交通系統的需求提供服務。此外，港鐵公司亦為公司的商業夥伴，該公司根據服務經營權協議及服務經營權補充協議營運公司的鐵路網絡。公司一直與這兩名主要關聯者維持良好合作和互助的業務關係。

目前公司未有參與興建任何新鐵路項目或營運鐵路網絡，故並無重大資本成本、營運成本或更換鐵路資產開支。自2007年兩鐵合併後，公司業務專注於持有鐵路資產，公司根據與港鐵公司的服務經營權協議及服務經營權補充協議取得穩定收入。公司於2018年及2019年均錄得會計溢利。可惜有關趨勢於2020年因2019冠狀病毒病大流行而扭轉。但長遠來看，隨著本地及跨境客流量回升、鐵路網絡擴展及鐵路服務提升，公司的收入將會逐步改善。

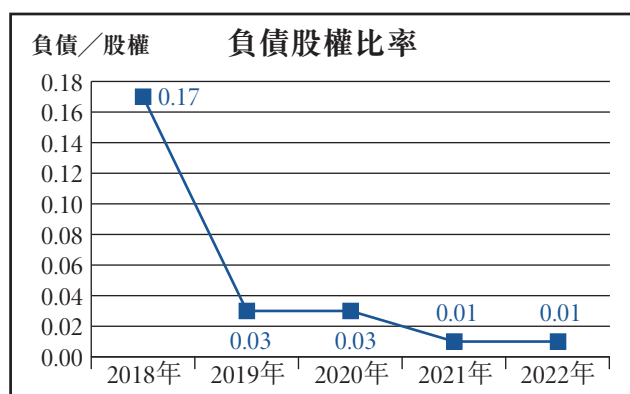
儘管公司並非上市公司，為貫徹良好的管治理念，公司在合理及可行情況下盡量遵行香港聯合交易所有限公司就上市公司頒佈的規定，並按條例規定以商業會計準則編製年度帳目。一如過往，公司於2022年繼續恪守所有相關法律及法規。

長遠而言，公司致力錄得會計溢利。公司採用五項主要表現指標以評估其財務狀況，即營業額、經營溢利、負債股權比率、利息償付比率及溢利／（虧損）。

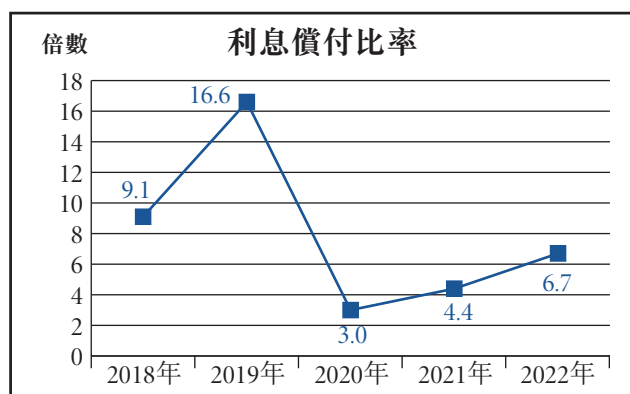




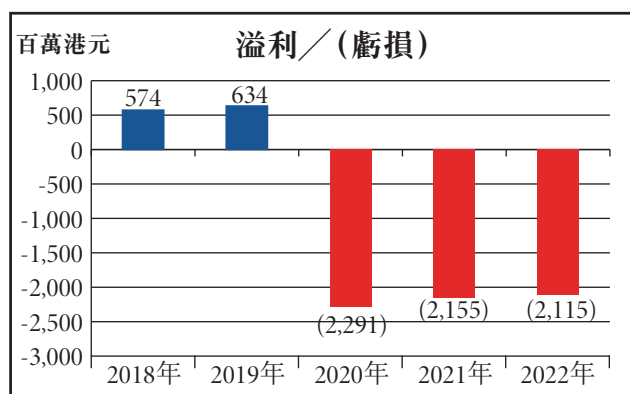
見附註1



見附註2



見附註3



附註1：為折舊、攤銷及減值前的經營溢利。

附註2：負債股權比率 = $\frac{\text{附息借貸}}{\text{總權益}}$

附註3：
 利息償付比率 = $\frac{\text{折舊、攤銷及減值前的經營溢利} + \text{利息及財務收入} + \text{應佔聯營公司溢利}}{\text{利息及財務支出}}$

公司的收益主要來自根據服務經營權協議及服務經營權補充協議收到的年度付款，其中包括年度定額款項及年度非定額款項。2022年的年度非定額款項較2021年增加約24%，由2.60億港元增加至3.23億港元，主要是由於2022年客流量增加。

公司亦就出租連城廣場七至十樓的物業獲得2,100萬港元租金收入、持有八達通控股有限公司的22.1%股權獲派發股息1.04億港元及投資公司持有現金的利息收入1.78億港元。

公司於2022年的經營成本(未計入折舊、攤銷及減值)加上利息及財務支出為1.61億港元，其中1,800萬港元為公司債務組合的利息支出。其他主要開支項目包括直屬員工薪酬1,000萬港元及支付港鐵公司及其他公司提供的外判支援服務2,800萬港元。

公司目前的債務組合僅餘一筆定息票據。公司擁有足夠現金可全數償還票據而毋須再進行融資。公司沒有關於利率變動的財務風險承擔。

本年度，公司的經營溢利（未計入折舊、攤銷及減值）為4.83億港元，較2021年增加9,600萬港元（25%）。

2022年的非現金折舊及攤銷費用為32.29億港元，而2021年則為29.76億港元。本年度的會計虧損為21.15億港元，較2021年錄得的虧損21.55億港元減少約4,000萬港元。

根據於2000年2月與政府簽訂的西鐵股份協議，公司為西鐵物業發展有限公司及其附屬公司的主要股東。透過委任港鐵公司作為項目管理人，這些公司專責發展西鐵線沿線11幅住宅及商業用地。元朗及錦上路的發展工程繼續全面進行，單位亦於2022年開售。

2022年5月，東鐵線過海段相關的土地或該土地所享有的權益或其他權利已歸屬公司，相關的動產亦已轉讓予公司。東鐵線過海段於2022年5月15日正式投入服務。至此，整個沙田至中環線（「沙中線」）項目已全面投入運作。公司亦已與港鐵公司就沙中線簽訂新服務經營權補充協議。

2022年，公司仍陷於2019冠狀病毒病大流行的衝擊。幸見年內東鐵線過海段順利通車，將公司的鐵路網絡擴展至跨越維多利亞港，提升了公司鐵路網絡的效率及擴大覆蓋範圍，為市民過海提供又一便捷選擇。我衷心感謝管理局成員提供的領導、指導和支持，使管理層於2022年砥礪奮進以及達至各項成就。

馬利德SBS

BSc(Eng), MSc(Eng), CEng, FHKIE, FCIWEM,
FHKIHT, MICE, MIStructE

總裁

2023年3月28日

公司管治報告書

公司管治

公司致力維持高水平的公司管治。公司乃根據香港法例第372章《九廣鐵路公司條例》（「條例」）在香港成立的法定公司，不受《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》（「上市規則」）約束。公司的一貫政策是遵行上市規則附錄14企業管治常規守則（「守則」）中適用於公司的條文、國際會計準則理事會頒佈的《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》、香港公認的會計原則及香港法例第622章《公司條例》關於披露方面適用的規定。

管理局

管理局專責管理公司及其全資擁有或擁有大部分權益的附屬公司。管理局的主要職能是確保公司於各方面均遵守條例的規定，為其唯一股東（即香港特別行政區政府（「政府」））創造價值；肩負公司的領導工作；審批公司的策略目標；以及確保管理層可獲得必要的財務及其他資源，以助管理層達致這些目標。管理局有預定事項由其專門審批。管理局的具體職責範圍包括（但不限於）：

- (a) 公司業務守則；
- (b) 三年業務計劃；
- (c) 年度預算；

- (d) 年度報告及經審核財務報表；
- (e) 有關派息的建議；
- (f) 主要業務策略；及
- (g) 批出重大合約及審批其重要的變動。

除上述職責外，管理層必須每月向管理局報告各項重大發展，連同營運與財務業績、公司印鑑使用情況、重大合約的批出，以及管理局可能不時提出的其他任何事宜。管理局已授予總裁一切其他權力以進行公司的業務。

主席及總裁的職能

管理局已清楚訂明及批准管理局主席及總裁的職責劃分。管理局的非執行主席領導管理局制訂策略及達成目標。主席負責處理管理局的事務，確保其有效運作，及制訂其議程。主席並不參與公司的日常業務。主席推動管理局非執行成員作出積極貢獻，並促進管理層與成員之間的良好關係，確保成員能及時取得準確及清晰的資料，並確保與公司唯一股東的有效溝通。總裁直接主管公司的日常營運，並就公司的財務及營運表現向管理局負責。

成員及成員的獨立性

管理局現時由主席以及其他五名非執行成員組成，均為政府高級公職人員。主席及所有成員均由香港特別行政區行政長官委任的當然成員。成員如有需要可諮詢獨立專業意見，以履行其職責，有關費用由公司承擔。成員雖然為公職人員，但預期他們會作出獨立判斷。各成員的姓名及簡介載於第2及第3頁。

專業精神

每位成員均會獲得各項資料，即有關公司的資料、管理局職能、須由管理局決定的事宜、管理局及轄下各委員會的職權範圍及成員、授予該等委員會的權力、公司的公司管治慣例及程序，包括公司高層行政人員獲賦予的權力，以及公司最新財務狀況。在任期間，成員會透過簡介文件及與高層行政人員會面，不時獲悉以下各方面的最新資料：公司業務、公司所處於的業務競爭及規管環境、公司社會責任事宜，以及影響公司與業界的其他變動。公司秘書亦會向他們介紹作為管理局成員所須承擔的法律及其他責任與義務。公司會經常提醒他們所肩負的職責，以及就影響公司及他們（作為管理局成員）的法例及管治規定方面的變化，不時向他們提供最新情況。公司會定期在舉行管理局及委員會會議前，適時地向成員發送有關報告及文件，並會應成員不時特別提出的要求，提供補充資料。全

體成員均收到每月管理帳目及定期管理報告，以便根據議定的目標，評審公司及管理層的表现。

公司秘書

公司秘書負責就一切管治事宜，透過主席向管理局提供意見，並向成員提供建議及服務。

與唯一股東的關係

為了履行主席於條例及守則規定下的職責，主席會就公司唯一股東對他提出的事項，向管理局作出反映。公司設有公司網址 www.kcrc.com，當中載有各持份者感興趣的資料。

內部監控及風險管理

管理局對公司的內部監控系統承擔最終責任。管理局透過審計委員會及外判之內部審計職能確保公司已實行適當的內部監控政策，及透過該團隊確保可信納內部監控系統正有效運作，包括按獲准的方式管理風險。透過審計委員會，管理局需要每年檢討公司內部監控系統的效能，包括財務、營運及合規監控和公司內部監控的安排，以及就外聘核數師在其法定核數工作過程中所發現事宜而提交的報告，進行審議及採取適當行動。

公司視審慎的風險管理為主要管理活動，而管理局對公司的風險管理的效能承擔最終責任，管理局透過審計委員會確保商機可實現，並同時管理業務風險。公司採用簡單、靈活的架構，以一致而持續的方式，體現公司的風險管理。該等可能涉及策略、營運或公司聲譽的業務風險，均會向成員報告。可接納的風險及監控水平取決於個別情況下的營商環境。管理局亦會透過審計委員會每年檢討公司風險管理的效能。

總結2022年之年度檢討，公司現行之風險管理及內部監控系統有效並足夠。

管理局及審計委員會會議

管理局通常每季開會，並按需要舉行特別會議。管理局主要負責制訂公司的整體策略，審批年度預算、重大的融資安排，並確保公司已設立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及實踐年度目標的進展。行政總裁一職自2007年12月至今懸空，而管理局已授權總裁管理公司的日常運作。

截至2022年12月31日止年度，公司共舉行五次管理局會議及三次審計委員會會議，下面的圖表列出管理局成員的出席情況。

	管理局會議	審計委員會會議
許正宇先生(附註1)	5	不適用
陳美寶女士	5	不適用
張秀蘭女士(附註2)	5	3
劉震先生	3	1
馮建業先生	5	3
謝詠誼女士	4	不適用
廖廣翔先生	2	2

附註1. 管理局主席

附註2. 審計委員會主席

於2022年內，管理局共審閱了51份決策和資料文件。

審計委員會

年內，審計委員會成員包括張秀蘭女士（主席）、劉震先生（2022年7月10日止）、廖廣翔先生（2022年7月11日起）及馮建業先生。該委員會的全體成員均為管理局非執行成員。該委員會中至少有一位成員具有「近期及相關經驗」，就是張秀蘭女士，她是會計師及政府的庫務署署長。

根據其職權範圍，審計委員會監察財務報表及與公司業績相關的任何正式公布是否完備。該委員會負責監督外部審核程序的效能，同時就委任、續聘外聘核數師及其費用，向管理局提出建議，也負責確保公司與外聘核數師之間能維持合宜的關係，包括檢討後者向公司提供的非核數服務及費用。該委員會亦會監察公司的內部監控系統以及就公司所面對的風險的監察和評估程序。同時，該委員會亦檢討內部審計職能的效能（該職能目前由香港鐵路有限公司內部審核部根據一項外判安排提供），並向管理局就繼續和終止外判內部審計工作事宜提出建議。該委員會已承諾每三年檢討一次其職權範圍及效能；如有需要，委員會於檢討後會向管理局建議所需的變動。

審計委員會與管理層舉行會議，並與外聘核數師及內部審計師單獨舉行會議。該委員會的職權範圍可向公司秘書查詢，亦載於公司網頁www.kcrc.com 內的公司管治手冊。於2022年，審計委員會履行的職責如下：

- (a) 審議公司草擬的財務報表，其後提交管理局通過；
- (b) 審議外聘核數師就上述報表提交的報告；
- (c) 審議公司會計政策的適切性；
- (d) 審議香港公認會計原則對公司財務報表可能構成的潛在影響；
- (e) 審議、建議或預先批准核數費用或非核數費用；
- (f) 審議外聘核數師關於審核公司財務報表的計劃；及
- (g) 批准年度的內部審計計劃，以及審議就內部監控、財務匯報及風險管理各個系統的恰切性與效能的報告。

審計委員會亦負責監察公司的告發程序，確保適當的安排已經落實，令僱員能夠在保密情況下揭發任何可能不當的行為，然後採取適當的跟進行動。

核數師的獨立性及客觀性

審計委員會負責定期及密切監察外聘核數師向公司及其附屬公司提供的非核數服務(外聘核數師由香港特別行政區行政長官委任)，確保提供這些服務不會削弱其獨立性或客觀性。委員會如有需要及在合適情況下，可另行委聘具適當資格的會計師行負責非核數服務。審計委員會在考慮由外聘核數師執行公司任何非核數服務時，會注意需符合下列要求：外聘核數師不應負責審核其本身的工作；不應為公司或其附屬公司作出管理決策；不應與公司或其附屬公司產生相互財務利益的關係；以及不應擔任公司或其附屬公司的辯護人。委員會亦會考慮相關的專業及監管規定，不會因外聘核數師提供可獲准的非核數服務，而違反有關規定。公司在接受外聘核數師提供的任何服務前，需經審計委員會事先批准。任何可能與外聘核數師的身份相衝突的活動，必須事先上報審計委員會審議，經批准後方可進行。年內就外聘核數師提供的核數及其他服務而支付的費用，詳載於財務報表附註7(a)。

股息政策

公司股息政策詳細列於財務報表附註25(d)。

管理局同仁謹此呈上截至2022年12月31日止財政年度的管理局報告書及經審核財務報表。

九廣鐵路公司條例

香港法例第372章《九廣鐵路公司條例》(「條例」)於1982年通過，公司隨即根據條例成立，並獲授權營運九廣鐵路。條例先後於1986年及1998年修訂，授權公司興建及營運輕鐵及新鐵路，並允許香港特別行政區政府(「政府」)注資公司作為興建新鐵路之用。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月通過就條例的修訂，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，香港鐵路有限公司(「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，營運公司的鐵路資產，期滿後可予延續。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，如果港鐵公司未能遵守協議條款，公司可收回及營運其資產。《兩鐵合併條例》亦規定可以懸空行政總裁職位，而管理局同意自2007年12月2日起懸空該職位。公司改以任命總裁領導管理層，而總裁並非管理局成員。

公司的主要業務

公司的主要業務包括：

- 持有鐵路資產，並負責監察港鐵公司遵行服務經營權協議及服務經營權補充協議的條款；
- 投資儲備金；
- 支付公司未償還的債項；及
- 管理其附屬公司。

附屬公司的主要業務，詳列於財務報表附註16。

管理局

管理局為公司的監管機構，有權履行條例賦予的職責。

管理局成員均為公職人員(委任當然成員)，計有：

- 財經事務及庫務局局長許正宇先生(主席)；
- 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(2022年6月30日止)／運輸及物流局常任秘書長(2022年7月1日起)陳美寶女士；
- 庫務署署長張秀蘭女士；
- 財經事務及庫務局副秘書長(庫務)1劉震先生(2022年7月10日止)及廖廣翔先生(2022年7月11日起)；

- 政府產業署署長馮建業先生；及
- 運輸及房屋局副秘書長(運輸)4(2022年6月30日止)／運輸及物流局副秘書長4(2022年7月1日起)謝詠誼女士。

管理局成員的簡介載列於第2及第3頁。

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，內容包三年的收支預計。第一年的業務計劃為制訂未來一年預算的基礎。

公司就各電腦化系統的運作，制訂明確程序，並定期作出品質檢討，以確保財務紀錄準確完整，及數據處理迅速有效。公司亦制訂明確程序，以評估、審議和批出所有大型資本工程項目與重大收支合約。凡超過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。公司每月向管理局提交營運及財務報告，以供審閱。這些報告載列業績與相關預算的比較，及各重要事項的最新資料。

公司管治

誠如公司管治報告書所載，管理局致力維持高水平的公司管治。

管理局成員之彌償

按香港法例第622章《公司條例》第469條所准許之彌償，公司為管理局成員提供之彌償現時及於年內全年有效。

管理局成員及高層行政人員在交易、安排或合約內的利益

管理局成員及高層行政人員於年終或年內任何時間，並沒有從公司或其任何附屬公司所參與的重要交易、安排或合約之中獲得實質利益。

年內任何時間，公司或其任何附屬公司概無參與任何安排，使管理局成員或高層行政人員藉購入公司或其附屬公司的股票或債券而獲益。

財務報表

截至2022年12月31日止年度的集團業績，以及集團於該日期的財務狀況，詳列於第24至81頁的財務報表內。

物業、廠房及設備及批租土地權益

年內物業、廠房及設備及批租土地權益變動情況詳列於財務報表附註13。

股本

公司的股本詳情列於財務報表附註25。任何進一步撥歸公司的資本均由政府與公司商討後決定。

股息

公司建議向政府派發股息的詳情列於財務報表附註25(b)。

利息及財務收入／支出

公司的利息及財務收入／支出詳情列於財務報表附註9。

附息借貸

公司的附息借貸詳情列於財務報表附註23。

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情列於年報中的財務報表、總裁報告書及業務回顧，以及五年統計數字。

持續經營

載於第24至81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2023年度的公司預算，並確信公司能在可見的未來運作良好。

編製財務報表的責任

條例規定公司必須編製財務報表。在編製財務報表時，公司遵從國際會計準則理事會頒布的《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》，香港公認的會計原則及《公司條例》關於披露方面適用的規定，力求真實、中肯地反映公司於有關財政年度的財務業績及財政狀況。

核數師

根據條例第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公司的核數師。

承管理局命

黃仲良SBS

公司秘書

2023年3月28日

目錄

19	獨立核數師報告		
	財務報表		
24	綜合全面收益表	58	16 於附屬公司的投資
25	綜合財務狀況表	60	17 聯營公司權益
26	綜合權益變動表	61	18 其他金融資產
27	綜合現金流動表	61	19 應收利息及其他應收款項
	財務報表附註	62	20 現金及等同現金
28	1 公司的成立	63	21 應付利息及其他應付款項
28	2 兩鐵合併—與香港鐵路有限公司 (「港鐵公司」)合併	64	22 工程項目的應計開支及準備
31	3 主要會計政策	64	23 付息借貸
49	4 會計政策的變動	65	24 遞延收益
49	5 營業額	66	25 資本、儲備及股息
50	6 未計折舊、攤銷及減值的經營成本	68	26 財務風險管理及金融工具公平價值
50	7 未扣除折舊、攤銷及減值的經營溢利	73	27 綜合現金流動表附註
51	8 折舊及攤銷	76	28 有關連人士
52	9 利息及財務收入／支出	77	29 公司財務狀況表
52	10 所得稅	78	30 未完承擔
53	11 公司唯一股東全部應佔年內虧損	78	31 退休金計劃
53	12 分部報告	78	32 信貸額
54	13 投資物業、其他物業、廠房及設備 及持作自用的批租土地權益	79	33 或有負債
57	14 無形資產	79	34 鐵路網絡資產及無形資產減值
58	15 進行中建築工程	79	35 評估虧損合約準備
		80	36 報告期末後事項
		80	37 會計估計及判斷
		81	38 截至2022年12月31日止會計年度 已頒佈但未生效的修訂、新訂準則及 詮釋可能造成的影響
		82	五年統計數字

獨立核數師報告

致九廣鐵路公司管理局成員

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第24至81頁的九廣鐵路公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合財務報表，此財務報表包括於2022年12月31日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流動表，以及綜合財務報表附註，包括主要會計政策概要。

我們認為，該等綜合財務報表已根據國際會計準則理事會頒佈的《國際財務報告準則》及香港會計師公會頒佈的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了 貴集團於2022年12月31日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流動，並已遵照香港《公司條例》的披露要求妥為擬備。

意見的基礎

我們已根據香港會計師公會頒佈的《香港審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計綜合財務報表承擔的責任」部分中作進一步闡述。根據香港會計師公會頒佈的《專業會計師道德守則》(以下簡稱「守則」)，我們獨立於 貴集團，並已履行守則中的其他專業道德責任。我們相信，我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷，認為對本期綜合財務報表的審計最為重要的事項。這些事項是在我們審計整體綜合財務報表及出具意見時進行處理的。我們不會對這些事項提供單獨的意見。

服務經營權及補充服務經營權下的收入確認	
請參閱綜合財務報表附註2及5及附註3(v)中的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>正如綜合財務報表附註2所披露，公司與香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）從2007年12月起就公司的現有鐵路及其他鐵路相關業務（「現有網絡」）訂立為期50年的服務經營權，並從2018年9月起就廣深港高速鐵路香港段（「高鐵香港段」）訂立為期10年的補充服務經營權，及從2022年5月起就沙田至中環線（「沙中線」）訂立為期10年的補充服務經營權（統稱「服務經營權協議」）。沙中線已與公司的現有網絡全面整合，並統稱為九鐵網絡。</p> <p>於各經營權有效期內，港鐵公司負責運輸業務的日常營運及維修保養，並將會支付有關的資本開支，同時收取來自營運鐵路網絡及其他鐵路相關業務的全部收入。</p> <p>根據服務經營權協議，港鐵公司與公司之間的代價包括：定額款項以及根據鐵路網絡營運所產生的收入及根據服務經營權協議所載列的公式而計算的非定額款項，詳情請參閱綜合財務報表附註2。</p> <p>公司將應付港鐵公司7.91億港元的每年款項總額確認為截至2022年12月31日止年度的經營權收入。</p>	<p>我們就服務經營權及補充服務經營權下的收入確認的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 檢查與服務經營權及補充服務經營權有關的協議，以及港鐵公司就九鐵網絡和高鐵香港段的收入金額及根據服務經營權協議應付的金額而向公司提供的文件，並與公司管理層討論其進行的審閱程序； • 評價兩名獨立專家的能力及客觀性； • 評估兩名獨立專家進行的程序對我們的審計目標是否充分；及 • 獲得兩名獨立專家發出的報告，並檢查其中所載的發現及結論。 <p>此外，我們的審計程序包括將服務經營權及補充服務經營權下的款項與管理層編製的預測作比較，以評估是否有任何顯示鐵路資產或與九鐵網絡及高鐵香港段有關的無形資產出現減值跡象及是否須就高鐵香港段計提虧損合約準備。</p>

服務經營權及補充服務經營權下的收入確認	
請參閱綜合財務報表附註2及5及附註3(v)中的會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>港鐵公司負責設計、執行及維持有關九鐵網絡及高鐵香港段的收入的內部控制，計算並向公司報告根據服務經營權協議應付的金額。港鐵公司已根據服務經營權協議的規定委任外聘核數師及另一間核數師行作為獨立專家，進行有關計算該等金額的若干程序及作出匯報。</p> <p>我們把服務經營權及補充服務經營權下的收入確認列為關鍵審計事項，因為該款項對公司總收入以及評估鐵路資產及與九鐵網絡及高鐵香港段有關的無形資產可收回金額及是否須因2019冠狀病毒病爆發導致服務暫停時間延長就高鐵香港段計提虧損合約準備的重要性，加上該金額依賴港鐵公司匯報的資料及兩名獨立專家發出的報告而確認。</p>	

綜合財務報表及其核數師報告以外的信息

管理局成員需對其他信息負責。其他信息包括刊載於年報內的全部信息，但不包括綜合財務報表及我們的核數師報告。

我們對綜合財務報表的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

結合我們對綜合財務報表的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與綜合財務報表或我們在審計過程中所了解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。

獨立核數師報告

管理局成員就綜合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理事會頒佈的《國際財務報告準則》及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》擬備真實而中肯的綜合財務報表，並對其認為為使綜合財務報表的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

在擬備綜合財務報表時，管理局成員負責評估 貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非管理局成員有意將 貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審計委員會協助管理局成員履行監督 貴集團的財務報告過程的責任。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

我們的目標，是對綜合財務報表整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。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，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《香港審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或滙總起來可能影響綜合財務報表使用者依賴財務報表所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

在根據《香港審計準則》進行審計的過程中，我們運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。我們亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對 貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評價管理局成員所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。

- 對管理局成員採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對 貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致 貴集團不能持續經營。
- 評價綜合財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合財務報表是否中肯反映交易和事項。
- 就 貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對綜合財務報表發表意見。我們負責 貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

除其他事項外，我們與審計委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審核中識別出內部控制的任何重大缺陷。

我們還向審計委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及為消除對獨立性的威脅所採取的行動或防範措施(若適用)。

從與審計委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期綜合財務報表的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審核項目合夥人是劉大昌。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道十號

太子大廈八樓

2023年3月28日

綜合全面收益表

截至2022年12月31日止年度(以港元計)

	附註	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
營業額	5	524	431
未計折舊、攤銷及減值的經營成本	6	(41)	(44)
未扣除折舊、攤銷及減值的經營溢利	7	483	387
折舊及攤銷	8	(3,229)	(2,976)
出售物業、廠房及設備的虧損		(40)	(35)
扣除折舊、攤銷及減值後的經營虧損		(2,786)	(2,624)
利息及財務收入	9(a)	178	52
利息及財務支出	9(b)	(120)	(121)
應佔聯營公司溢利	17	139	89
稅前虧損		(2,589)	(2,604)
所得稅	10(a)	474	449
公司唯一股東應佔年內虧損及年內全面總收入	11	(2,115)	(2,155)

第28頁至81頁的附註亦為本財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

2022年12月31日(以港元計)

	附註	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
資產			
投資物業及其他物業、廠房及設備	13(a)	53,953	52,921
持作自用的批租土地權益	13(a)	3,380	3,459
無形資產	14	1,950	1,893
進行中建築工程	15	4,524	5,659
聯營公司權益	17	465	430
遞延稅項資產	10(c)	909	435
其他金融資產	18	-	556
應收利息及其他應收款項	19	527	350
現金及等同現金	20	10,123	10,423
		75,831	76,126
負債			
應付利息及其他應付款項	21	4,365	4,277
工程項目的應計開支及準備	22	39	29
付息借貸	23	415	414
遞延收益	24	22,026	20,305
		26,845	25,025
淨資產		48,986	51,101
資本與儲備			
股本	25(c)	39,120	39,120
儲備		9,866	11,981
總權益		48,986	51,101

上列財務報表於2023年3月28日經管理局審核批准及授權發表

許正宇
管理局主席

謝詠誼
管理局成員

馬利德
總裁

第28頁至81頁的附註亦為本財務報表的一部分。

綜合權益變動表

截至2022年12月31日止年度(以港元計)

	股本 百萬港元	保留溢利 百萬港元	總權益 百萬港元
2021年1月1日結餘	39,120	14,136	53,256
2021年權益變動：			
年內虧損	-	(2,155)	(2,155)
年內全面總收入	-	(2,155)	(2,155)
2021年12月31日及2022年1月1日結餘	39,120	11,981	51,101
2022年權益變動：			
年內虧損	-	(2,115)	(2,115)
年內全面總收入	-	(2,115)	(2,115)
2022年12月31日結餘	39,120	9,866	48,986

第28頁至81頁的附註亦為本財務報表的一部分。

綜合現金流動表

截至2022年12月31日止年度(以港元計)

	附註	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
經營活動			
來自營運的淨現金流出	27(a)	(326)	(11)
投資活動			
存放日起3個月後到期的銀行存款減少		1,891	90
資本開支支付		(690)	(287)
利息已收		122	46
其他金融資產到期的所得款項		559	-
來自聯營公司的股息		52	69
投資活動的淨現金流入／(流出)		1,934	(82)
融資活動前的淨現金流入／(流出)		1,608	(93)
融資活動			
償還貸款	27(b)	-	(1,250)
利息已付	27(b)	(17)	(56)
融資活動的淨現金流出		(17)	(1,306)
現金及等同現金的增加／(減少)淨額		1,591	(1,399)
現金及等同現金(1月1日)		433	1,832
現金及等同現金(12月31日)		2,024	433
現金及等同現金結餘分析			
綜合財務狀況表中的現金及等同現金		10,123	10,423
扣除存放日起3個月後到期的銀行存款		(8,099)	(9,990)
綜合現金流動表中的現金及等同現金	20	2,024	433

第28頁至81頁的附註亦為本財務報表的一部分。

財務報表附註

(以港元計)

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，經營九廣鐵路香港段的業務。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日撥歸公司。

2007年6月8日，立法會通過兩鐵合併條例草案。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。香港特別行政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責任，包括分享收益、每年款項，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責任外，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」)。

服務經營權

服務經營權根據服務經營權協議授予港鐵公司經營公司的現有鐵路(包括已於2009年8月通車的九龍南線，但不包括於2018年9月通車的廣深港高速鐵路香港段(「高鐵香港段」)及於2020年2月、2021年6月及2022年5月分三期通車的沙田至中環線(「沙中線」))及其他鐵路相關業務(「經營權資產」)的權利，為期50年(「經營權有效期」)。根據服務經營權，港鐵公司收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，港鐵公司負責運輸業務的日常營運及維修保養，並將會支付有關的資本開支，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任何鐵路或巴士營運。

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)

為取得服務經營權，港鐵公司同意每年支付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營運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。介乎25億港元至50億港元之間的收入，非定額款項按該收入的10%計算；介乎50億港元至75億港元之間的收入，非定額款項按該收入的15%計算；以及超過75億港元的收入，非定額款項則按該收入的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條款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(包括公司就其鐵路系統營運所需及於指定日期前已資本化的鐵路土地))、公司持有聯營公司的股份及除外資產；及
- (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。

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

高鐵香港段的補充服務經營權

於2018年8月，香港特別行政區政府(「政府」)將營運高鐵香港段的土地或就該等土地所享有的權益或其他權利歸屬公司，及將高鐵香港段的動產亦轉讓予公司。

於2018年9月23日，高鐵香港段投入商業營運。公司按《服務經營權補充協議(高鐵香港段)》把營運高鐵香港段的權利授予港鐵公司(「補充服務經營權(高鐵香港段)」)，經營權有效期為10年(「經營權有效期(高鐵香港段)」)。根據《服務經營權補充協議(高鐵香港段)》，公司須償付港鐵公司就高鐵香港段的規劃及投入營運所產生的營運前開支，且於經營權有效期(高鐵香港段)期間向港鐵公司支付每年定額款項(總額為79.65億港元)。作為回報，公司有權向港鐵公司收取根據高鐵香港段營運所產生的收入而計算的每年非定額款項。適用費率載於上文服務經營權，並根據來自公司鐵路網絡及高鐵香港段及其他鐵路相關業務的合併收入計算。此外，《服務經營權補充協議(高鐵香港段)》載有以下高鐵香港段的收入相關安排。

2 兩鐵合併－與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)合併(續)

高鐵香港段的補充服務經營權(續)

- (a) 倘高鐵香港段實際乘客量與《服務經營權補充協議(高鐵香港段)》所載的預測乘客量偏差超過15%，港鐵公司及公司須根據30:70的比例分佔有關逆差／順差的影響。
- (b) 倘高鐵香港段導致港鐵公司根據服務經營權營運的現有跨境及城際鐵路網絡乘客量減少，公司須根據《服務經營權補充協議(高鐵香港段)》所載的計算公式承擔乘客量減少的影響，於整個經營權有效期(高鐵香港段)期間承擔的金額上限為15億港元。
- (c) 公司同意償付港鐵公司於西九龍站購買內地段車票的服務費以及屬特殊類別乘客的中國內地學生及傷殘軍人適用的車費優惠。

公司另外亦同意向港鐵公司全數償付進行若干首日後工程所產生的所有成本及開支(「首日後成本」)。

沙中線的補充服務經營權

於2020年2月，政府將營運屯馬線一期(為沙田至中環線(「沙中線」)的一部分)的土地或就該等土地所享有的權益或其他權利歸屬公司，及將屯馬線一期的動產亦轉讓予公司。

於2020年2月14日，屯馬線一期投入商業營運。公司按另一份服務經營權補充協議(「《服務經營權補充協議(屯馬線一期)》」)把營運屯馬線一期的權利授予港鐵公司(「補充服務經營權(屯馬線一期)」)，經營權有效期為2年(「經營權有效期(屯馬線一期)」)。根據《服務經營權補充協議(屯馬線一期)》，公司須於經營權有效期(屯馬線一期)期間向港鐵公司支付每年定額款項(總額為4.65億港元)。經營權有效期(屯馬線一期)在整條屯馬線(「屯馬線」)於2021年6月通車並投入商業營運的首日終止，該年度的每年定額款項已按《服務經營權補充協議(屯馬線一期)》所載公式進行調整。

於2021年6月，政府將營運屯馬線二期(為沙中線的另一部分)的土地或就該等土地所享有的權益或其他權利及動產歸屬及轉讓予公司。

於2021年6月27日，屯馬線投入商業營運。公司根據另一份服務經營權補充協議(「《服務經營權補充協議(屯馬線)》」)授予港鐵公司經營整條屯馬線的權利(「補充服務經營權(屯馬線)」)，經營權有效期為2年(「經營權有效期(屯馬線)」)。《服務經營權補充協議(屯馬線一期)》隨後自屯馬線投入商業營運之日起終止。根據《服務經營權補充協議(屯馬線)》，公司須於經營權有效期(屯馬線)期間向港鐵公司支付每年定額款項(總額為4.92億港元)，須根據調整機制進行調整，倘於該機制下，截至2021年12月31日止年度的九廣鐵路系統實際收益低於或高於《服務經營權補充協議(屯馬線)》中所載的門檻，港鐵公司及公司應分擔根據其中所載的公式計算該差額／盈餘的影響。

2 兩鐵合併－與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)合併(續)

沙中線的補充服務經營權(續)

於2022年5月，政府將營運沙中線末期的土地或就該等土地所享有的權益或其他權利及動產分別歸屬及轉讓予公司。

於2022年5月15日，沙中線投入商業營運。公司根據另一份服務經營權補充協議(「《服務經營權補充協議(沙中線)》」)授予港鐵公司經營整條沙中線的權利(「補充服務經營權(沙中線)」)，經營權有效期為10年(「經營權有效期(沙中線)」)。*《服務經營權補充協議(屯馬線)》*隨後自整條沙中線投入商業營運之日起終止。根據*《服務經營權補充協議(沙中線)》*，公司須於經營權有效期(沙中線)期間向港鐵公司支付每年定額款項(總額為71.77億港元)，須根據調整機制進行調整，倘於該機制下，截至2022年12月31日止年度的九廣鐵路系統實際收益低於或高於*《服務經營權補充協議(沙中線)》*中所載的門檻，港鐵公司及公司應分擔根據其中所載的公式計算該差額／盈餘的影響。經營權有效期(屯馬線)在整條沙中線於2022年5月通車並投入商業營運的首日終止，該年度的每年定額款項已按*《服務經營權補充協議(屯馬線)》*所載公式進行調整。

因沙中線納入公司鐵路網絡，沙中線營運所產生的收入非獨立計算。公司有權向港鐵公司收取每年非定額款項作為回報，而每年非定額款項乃按照載於上文服務經營權的適用費率，並根據來自公司鐵路網絡及高鐵香港段及其他鐵路相關業務的合併收入計算。

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理事會頒佈的*《國際財務報告準則》*的所有適用條文編製本財務報表。本財務報表亦遵照*《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》*與香港*《公司條例》*適用的披露規定。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。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。

國際會計準則理事會已頒佈若干*《國際財務報告準則》*的修訂，該等修訂於集團及公司的當前會計期間首次生效或可供提早採納。香港會計師公會隨後頒佈的對等*《香港財務報告準則》*的修訂與國際會計準則理事會所頒佈者的生效日期相同，並在所有重大方面與國際會計準則理事會頒佈的公告一致。附註4載有因初次應用該等規定而導致會計政策出現任何變動的資訊，惟以本財務報表所反映於當前及先前會計期間內涉及集團及公司者為限。

3 主要會計政策(續)

(b) 財務報表編製基準

除下文會計政策內另有說明者外，本財務報表是以歷史成本作為編製基準。

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報告的資產、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各項其他於當前情況下屬合理的因素而作出，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。

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估計不確定性的主要來源於附註37論述。

(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。

公司純為代政府發展西鐵第一期路線沿線商用或住宅物業而持有的若干個體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，對這些個體的淨資產並無實質控制權或權益，故這些個體不被視為受控制附屬公司。公司無權獲得任何盈利分派，亦毋須就這些個體可能蒙受的任何虧損最終撥付資金。

另外，僅為向某個商用物業提供物業管理服務為目的而成立的國際都會物業管理有限公司(「MMC」)，其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)，公司須按港鐵公司的指示執行公司作為MMC的股東擁有的任何及所有權利。雖然並無直接將MMC的股份出售予港鐵公司，但公司過往兩鐵合併前享有的所有實益權益現在歸屬於港鐵公司。

3 主要會計政策(續)

(d) 於附屬公司的投資

於受控制附屬公司的投資由取得控制權當日起合併入綜合財務報表內，直至控制權結束當日止。倘公司從參與個體運作而承受或獲得可變回報的風險或權利，及有能力行使其於個體的權力來影響這些回報，則公司擁有該個體的控制權。評估公司是否擁有權力時，僅會考慮(由公司及其他人士持有的)實質權力。

於公司直接或間接持有其過半數已發行股本惟對其並無控制權或重大影響力的個體的投資，並不會合併入帳或以權益會計法入帳，而是於集團及公司的財務狀況表中按成本減去減值虧損(如有)後入帳。

集團內部往來的餘額、交易及現金流，以及與受控制附屬公司進行集團內部交易所產生的未變現溢利，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變現虧損的抵銷與未變現溢利相同，但抵銷額只限於沒有證據顯示與該交易有關的資產已出現減值。

公司財務狀況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個體；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，最初按成本列帳，並就集團佔該聯營公司可識別淨資產於收購日的公平價值超出其投資成本(如有)之數額作出調整。其後，該項投資的價值按集團應佔該聯營公司淨資產於收購後的變動和投資減值虧損而作出調整(見附註3(l)(ii))。集團應佔聯營公司於收購後及除稅後的業績，以及年度減值虧損，均於損益內確認，而集團應佔聯營公司其他全面收益的收購後及除稅後項目乃於其他全面收益帳中確認。

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

3 主要會計政策(續)

(e) 於聯營公司的權益(續)

如集團不再對某一聯營公司具有重要影響力，則作為出售在該聯營公司中的全部權益列帳，由此產生的收益或虧損於損益中確認。集團在喪失重要影響力之日於該前聯營公司保留的所有權益按公平價值確認，該金額被視為初始確認的金融資產公平價值。

公司財務狀況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。

計入公司全面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此報告期末的期間有關，而且公司收取該股息的權利已於報告期末前確定。

(f) 債務證券的投資

集團及公司投資債務證券(不包括於附屬公司及聯營公司的投資)的政策如下。

債務證券的投資於交易日予以確認/終止確認，而交易日即集團承諾購買/出售該投資之日或該投資到期之時。投資最初按公平價值加入直接應佔交易成本入帳。

倘持有投資僅為收取本金及利息付款的合約現金流量，其後投資按攤銷後成本入帳及計量。投資的利息收入以實際利率法計算(見附註3(v)(ii))。

(g) 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。

投資物業以成本扣除累積折舊及減值虧損(如有)後列帳。折舊乃按在租賃尚未屆滿年期與投資物業估計可使用年期兩者的較短者，以直線法撇銷其成本計算。

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損益內確認。

3 主要會計政策(續)

(h) 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及補充服務經營權(沙中線)範圍的有關資產)均以成本扣除累積折舊和減值虧損(如有)後在財務狀況表內列帳。

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(除與高鐵香港段有關外)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支付任何費用，惟以港鐵公司撥付的累積資本開支限額1,210億港元(將根據服務經營權協議及《服務經營權補充協議(沙中線)》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)於財務狀況表中進行資本化。由港鐵公司撥資的額外經營權財產的成本計入遞延收益，並按額外經營權財產的估計可使用年期或剩餘經營權有效期(以較短者為準)於損益中進行攤銷。

與鐵路網絡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(見附註3(k))；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、廠房及設備成本按下列辦法釐定：

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

3 主要會計政策(續)

(h) 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成本包括：

- 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置稅)；及
- 任何將資產付運至相關地點，並致使該資產達到可按管理層擬定方式運作的狀況而產生的直接成本，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。

集團產生的每項不足2萬港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損益內扣除。

- (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，或對該資產的狀況所作出的改良會超出其原先評估的表現水平，則該筆支出會計入資產的帳面值內。

集團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，均按集團應佔該項目的出售所得款項淨額與其帳面值的差額釐定，並於報廢或出售當日在損益內確認。

3 主要會計政策(續)

(i) 折舊及攤銷

- (i) 物業、廠房及設備項目的折舊按其下列估計可使用年期以直線法撇銷其成本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(i)(iii)).....	15-64
建築物(見附註3(i)(iii)).....	7-50
鐵路車輛.....	2-50
機車及載貨貨卡.....	5-35
升降機及電動扶梯.....	20-25
軌道(包括路軌、道碴、軌枕及混凝土土木工程 (見附註3(i)(iii)).....	10-50
機器及設備.....	2-45
電訊及訊號系統、空氣調節裝置.....	3-50
收費系統.....	5-20
流動電話系統.....	7-15
工具.....	10-40
傢具及固定裝置.....	3-40
電腦及辦公室設備(包括電腦軟件).....	3-20
巴士.....	4-17
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(扣除估計出售成本)。
- (iii) 位於批租土地的隧道、橋樑、道路、混凝土土木工程及建築物按相關租賃尚未屆滿年期或其估計可使用年期(以較短者為準)折舊。

3 主要會計政策(續)

(j) 無形資產

(i) 高鐵香港段

政府將高鐵香港段經營用地的土地或就該等土地所享有的權益或其他權利歸屬公司，以及將高鐵香港段的動產轉讓予公司，為期50年，象徵溢價分別為1,000港元及1港元。有關成本代表著收購土地使用權及相關資產的已接納價值。此外，港鐵公司就高鐵香港段的規劃及投入營運所產生及由公司償付的營運前開支與及首日後成本(見附註2)亦為高鐵香港段資產的一部分。

(ii) 沙中線

政府將屯馬線一期經營用地的土地或就該等土地所享有的權益或其他權利歸屬公司，以及將屯馬線一期的動產轉讓予公司，為期50年，象徵溢價分別為1,000港元及1港元。相同的歸屬及轉讓條款適用於屯馬線二期及沙中線末期經營用地的土地或就該等土地所享有的權益或其他權利以及動產。有關成本代表著收購土地使用權及相關資產的已接納價值。此外，公司就沙中線項目所產生先前確認為遞延支出的支出已於補充服務經營權(屯馬線一期)開始時轉撥至無形資產。

所有此等成本於財務狀況表列帳為無形資產，並按已歸屬土地的未屆滿租期以直線法在損益內攤銷。

(k) 租賃資產

集團於合約初始生效時評估該合約是否屬租賃或包含租賃。倘合約以代價而換取給予在一段時間內控制已識別資產使用的權利，則該合約屬租賃或包含租賃。倘客戶有權主導已識別資產的使用及從該使用中獲取絕大部分經濟利益，則表示控制權已轉讓。

於租賃開始日期，集團確認使用權資產及租賃負債，惟租賃期為12個月或以下的短期租賃及低價值資產的租賃除外。

於租賃資本化時，租賃負債最初按租賃期內應付租賃費用的現值確認，並使用租賃內含的利率貼現。並非取決於某一指數或比率的可變租賃費用，則不包括在租賃負債的計量，故於其產生的會計期間於損益扣除。

3 主要會計政策(續)

(k) 租賃資產(續)

於租賃資本化時確認的使用權資產最初按成本計量，包括租賃負債的初始金額加上在開始日期或之前支付的任何租賃費用，以及產生的任何初始直接成本。使用權資產隨後按成本減去累積攤銷及減值虧損列帳(見附註3(i)(i)及3(l)(ii))。

集團將不符合投資物業定義的批租土地權益(公司為該土地權益的註冊擁有人)所產生的使用權資產呈列為「持作自用的批租土地權益」。

土地租賃費用、收地成本以及與收購持作自用的批租土地直接相關的其他成本均於租賃期內以直線法攤銷。與政府撥歸批租土地相關的成本按下列方法釐定：

- 1983年2月1日撥歸—由財政司司長釐定；及
- 1983年2月1日後撥歸—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。

(l) 資產的信貸虧損及減值

(i) 金融資產的信貸虧損

集團就按攤銷後成本計量的金融資產(包括現金及等同現金、應收利息及其他應收款項及債務證券)的預期信貸虧損確認虧損準備。按公平值計量的金融資產毋須評估預期信貸虧損。

預期信貸虧損按概率加權的信貸虧損估算。信貸虧損按所有預期現金差額(即根據合約應付予集團的現金流量與集團預期收取的現金流量之間的差額)的現值計量。當貼現的影響屬重大時，定息金融資產及應收利息及其他應收款項的預期現金差額以初步確認時釐定的實際利率或其概約利率貼現。

(ii) 其他資產減值

來自內部和外界的資料均於每個報告期末予以審覽，以確定任何金融資產以外的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。

如有減值跡象，則估計資產的可收回金額。

3 主要會計政策(續)

(I) 資產的信貸虧損及減值(續)

(ii) 其他資產減值(續)

— 計算可收回金額

資產的可收回金額以其公平價值減去清理費用或使用價值計算，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，可收回金額則以能夠獨立產生現金流入的最小資產組合(即產生現金單位)來釐定。

— 確認減值虧損

當資產或其所隸屬的產生現金單位的帳面值超過其可收回金額時，減值虧損即於損益內確認。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去清理費用或使用價值(如可釐定)。

— 減值虧損的撥回

如用於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損益內。

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或港鐵公司(就額外經營權財產而言)產生的成本減去減值虧損(如有)後列帳。成本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,以及因資金動用前的投資的公平價值變動而產生的盈虧。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,則將有關資產轉為物業、廠房及設備,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。

公司或港鐵公司(就額外經營權財產而言)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損益內撇銷;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,轉入無形資產或進行中建築工程項下。

3 主要會計政策(續)

(n) 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，該發展地點之租賃土地及現有建築物的帳面值撥入發展中物業項下。公司就有關項目所產生的成本亦會先當作發展中物業處理，直至有關利潤為公司確認。

與物業發展商共同承建的物業發展的利潤按下列方法於損益內確認：

- 如公司因物業發展商參與物業發展項目而從物業發展商收取款項，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成本自遞延收益相關結餘中扣除，而任何超出部分則計入發展中物業，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的尚餘風險和責任(如有)後計入損益。如認為成本無法收回，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)一併計入損益；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。

(o) 現金及等同現金

現金及等同現金包括銀行結存及現金、存放於銀行及其他金融機構的即期存款，及短期和流動性極高的投資。等同現金指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3個月。現金及等同現金根據附註3(l)(i)所載的政策評估預期信貸虧損。

在綜合現金流動表中，等同現金不包括存放日起計3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。

3 主要會計政策(續)

(p) 應收利息及其他應收款項

當集團有無條件權利收取代價時，則確認應收款項。倘於代價到期支付前，僅需隨時間流逝則可收取款項，則收取代價的權利屬無條件。

不含重大融資成分的應收款項最初按其交易價格計量。應收利息及其他應收款項其後按攤銷成本以實際利率法，並計入信貸虧損準備列帳(見附註3(l)(i))。

(q) 附息借貸

附息借貸最初按公平價值減去交易成本計量。初次確認後，附息借貸會按攤銷成本採用實際利率法列帳。利息開支根據本集團有關借貸成本的會計政策確認(見附註3(x)(ii))。

(r) 應付利息及其他應付款項

應付利息及其他應付款項最初按公平價值確認，其後按攤銷成本列帳，惟當現值因無固定付款期而無法釐定或貼現影響不大時，其他應付款項則會按發票金額列帳。

(s) 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，並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)

(t) 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損益內確認，但如與於其他全面收益或於權益內直接確認的項目相關則除外，於該情況下的相關稅項金額乃分別於其他全面收益或直接於權益內確認。
- (ii) 本期稅項是按本年度應課稅收入以報告期末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的帳面值與稅務基礎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項虧損和稅項撥回所產生。

所有遞延稅項資產的確認只限於很可能用來抵銷日後應課稅溢利的遞延稅項資產。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，按照報告期末已生效或實際生效的稅率來計算。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報告期末檢討，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，任何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清償，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，按淨額基準變現本期稅項資產和清償本期稅項負債。

3 主要會計政策(續)

(u) 準備、或有負債及虧損合約

(i) 準備及或有負債

如果集團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利益的資源外流，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。

如果含有經濟利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，則除非含有經濟利益的資源外流的可能性微乎其微，否則便會將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，而除非含有經濟利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。

倘結算準備所需的部分或全部支出預期由另一方償付，則就幾乎確定的任何預期償付確認一項單獨的資產。就償付確認的金額以準備的帳面值為限。

(ii) 虧損合約

當集團為履行合約責任所產生的不可避免成本超過預期自該合約收取的經濟利益，即視為存在虧損合約。虧損合約準備按終止合約的預期成本與履行合約的淨成本兩者中較低者的現值計量。履行合約的成本包括履行該合約的增量成本及與履行該合約直接相關的其他成本分配。

(v) 營業收入及其他收入

(i) 經營權收入

經營權收入的不同部分按以下方式於損益中確認：

服務經營權

- 每年7.5億港元的定額款項，以及根據公司鐵路網絡營運和其他鐵路相關業務所產生的收入而計算的非定額款項，於經營權有效期期間賺取時確認；
- 收取的初期費用減就服務經營權收購鐵路資產的成本，及由港鐵公司承擔的資產及負債，於經營權有效期內以直線法進行攤銷；及
- 由港鐵公司出資的額外經營權財產確認為遞延收益，並於其可使用年期或剩餘經營權有效期(以較短者為準)內攤銷。

3 主要會計政策(續)

(v) 營業收入及其他收入(續)

(i) 經營權收入(續)

高鐵香港段的補充服務經營權

- 根據營運高鐵香港段所產生的收入而計算的每年非定額款項，扣減附註2所載的每年定額款項及收入相關安排下的任何金額，於經營權有效期(高鐵香港段)期間賺取時確認；及
- 每年定額款項償付予港鐵公司(見附註2)為待執行性及按經營權有效期(高鐵香港段)以直線法記帳。《服務經營權補充協議(高鐵香港段)》所載該等款項的付款模式產生融資成分。因此，每年定額款項按應付款項的現值計量。相關利息部分使用實際利率法分別記帳(見附註3(x)(ii))。

沙中線的補充服務經營權

- 根據營運納入公司鐵路網絡的屯馬線及期後沙中線全線所產生的收入而計算的每年非定額款項，扣減附註2所載的每年定額款項，於經營權有效期(屯馬線)及期後經營權有效期(沙中線)期間賺取時確認；
- 與高鐵香港段情況類似，每年定額款項償付予港鐵公司(見附註2)為待執行性及按經營權有效期(屯馬線)或經營權有效期(沙中線)，於適用的情況下以直線法記帳。《服務經營權補充協議(屯馬線)》及《服務經營權補充協議(沙中線)》所載該等款項的付款模式產生融資成分。因此，每年定額款項按應付款項的現值計量，倘貼現的影響重大。相關利息部分使用實際利率法分別記帳(見附註3(x)(ii))；及
- 由港鐵公司出資的額外經營權財產確認為遞延收益，並於其可使用年期或剩餘經營權有效期(以較短者為準)內攤銷。

(ii) 利息收入

利息收入乃採用實際利率法於應計時予以確認，將金融資產預計年期內的估計未來現金收入準確貼現至金融資產帳面總值。對於按攤銷成本計量且未發生信貸減值的金融資產，實際利率適用於資產的帳面總值。

3 主要會計政策(續)

(v) 營業收入及其他收入(續)

(iii) 租金收入

經營租賃的應收租金收入在租賃期所涵蓋的期間內，以等額在損益中確認；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損益中確認為應收租賃淨付款總額的組成部分。可變動租金在其賺取的會計期間確認為收入。

(w) 外幣折算

年度內外幣交易以交易日的匯率折算為港元。交易日是公司初步確認有關非貨幣性資產或負債的日期。以外幣列值的貨幣性資產及負債以報告期末的匯率折算為港元。

按歷史成本計量的非貨幣性資產及負債以交易日的匯率折算。按公平價值列帳且以外幣列值的非貨幣性資產及負債以釐定公平價值當日的匯率折算為港元。

匯兌收益及虧損在損益中確認。

(x) 利息及財務收入／支出

(i) 利息及財務收入包括：

- 銀行存款及投資項目的利息收入；及
- 外幣交易產生的匯兌收益淨額。

利息及財務收入在賺取有關收入的期間計入損益。

(ii) 利息及財務支出包括：

- 應付借貸利息；
- 有關高鐵香港段及沙中線的每年定額款項的應計利息；
- 以實際利率計算的財務支出，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；及
- 外幣交易產生的匯兌虧損淨額。

3 主要會計政策(續)

(x) 利息及財務收入／支出(續)

(ii) 利息及財務支出包括：(續)

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損益中列支。

(y) 有關連人士

(a) 如某人士或其近親家屬符合以下條件，即為集團的有關連人士：

(i) 控制或共同控制集團；

(ii) 對集團有重大影響力；或

(iii) 為集團或集團母公司的主要管理層成員。

(b) 如某實體符合以下任何條件，即是與集團有關連：

(i) 某實體與集團為同一集團的成員公司(即各母公司、附屬公司及同系附屬公司彼此間有關連)。

(ii) 某實體為另一實體的聯營公司或合營企業(或另一實體所屬集團的一家成員公司的聯營公司或合營企業)。

(iii) 兩間實體為同一第三方的合營企業。

(iv) 某實體為某第三方實體的合營企業，而另一實體為該第三方實體的聯營公司。

(v) 某實體為一離職福利計劃而受益人為集團或與集團有關連之實體的員工。

(vi) 某實體是受(a)段所指的人士控制或受共同控制。

(vii) (a)(i)段所指的人士對某實體有重大影響力，或為該實體(或該實體的母公司)的主要管理層成員。

(viii) 某實體(或其屬一部分的集團的任何成員公司)向集團或集團的母公司提供主要管理人員服務。

某人士的近親家屬是指在與該實體交往的過程中，預期會影響該人士或受該人士影響的家屬。

(z) 分部報告

經營分部及於財務報表內報告的各分部項目金額，乃從向集團的直接管理團隊定期提交的財務資料中識別，而有關財務資料乃用作向集團的不同業務領域及地域分配資源及評估有關領域及地域的表現。

4 會計政策的變動

國際會計準則理事會已頒佈數項《國際財務報告準則》的修訂，並於集團及公司的當前會計期間首次生效。香港會計師公會隨後頒佈的對等《香港財務報告準則》的修訂與國際會計準則理事會所頒佈者的生效日期相同，並在各主要方面與國際會計準則理事會的公佈相同。其中，《國際會計準則》第37條及《香港會計準則》第37條修訂「準備、或有負債及或有資產：虧損合約－履行合約的成本」與集團的財務報表有關。

該等修訂澄清就評估合約是否屬虧損性而言，履行合約的成本包括履行該合約的增量成本及與履行合約直接相關的其他成本分配。

過往，集團在釐定合約是否屬虧損性時僅計入增量成本。根據過渡條文，集團已將新會計政策應用於其在2022年1月1日尚未履行其全部責任的合約上，並且推斷概無合約屬虧損性。

集團尚未應用任何於當前會計期間尚未生效的新訂準則或詮釋。

5 營業額

營業額主要包括服務經營權及補充服務經營權所得的收入（「經營權收入」）。年內在營業額中確認的收入金額如下：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
經營權收入		
— 每年定額及非定額款項#	(791)	(609)
— 初期費用及轉讓予港鐵公司淨負債的攤銷收入	83	83
— 與港鐵公司撥資額外經營權財產相關的收入	1,211	932
	503	406
物業服務（包括來自港鐵公司的租金收入1,400萬港元 （2021年：1,400萬港元））	21	25
	524	431

該金額指就附註2所披露的服務經營權及補充服務經營權來自／給予港鐵公司的每年定額及非定額款項淨額，該金額按照附註3(v)(i)所載的會計政策入帳。

財務報表附註

(以港元計)

6 未計折舊、攤銷及減值的經營成本

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
員工開支	10	11
政府地租及差餉	2	2
聘用服務的開支(包括外判予港鐵公司的服務費用 1,900萬港元(2021年:1,900萬港元))	28	29
其他	1	2
	41	44

7 未扣除折舊、攤銷及減值的經營溢利

(a) 計算未扣除折舊、攤銷及減值的經營溢利已扣除/(計入):

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
核數師酬金		
— 核數服務	2.2	2.2
— 其他服務	0.3	0.5
非管理局成員的總裁酬金	3	3
及已計入:		
經營租賃的應收租金減200萬港元 (2021年:200萬港元)直接支出 (包括零港元(2021年:零港元)可變動租金)	(19)	(23)

(b) 於2022年及2021年，並無已付或應付予管理局任何成員(包括主席)的費用。

7 未扣除折舊、攤銷及減值的經營溢利(續)

- (c) 非管理局成員的總裁酬金，包括固定薪金(由基本薪金、津貼、約滿酬金及實物利益組成)。酬金詳情載列如下：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
馬利德先生	3.09	3.48

以下所載薪金範圍包括公司5位最高薪僱員。

	僱員數目	
	2022年	2021年
5位最高薪僱員的薪金範圍介於		
3,500,001港元 – 4,000,000港元	–	1
3,000,001港元 – 3,500,000港元	2	1
2,500,001港元 – 3,000,000港元	–	1
2,000,001港元 – 2,500,000港元	1	–
零港元 – 1,000,000港元	2	2

8 折舊及攤銷

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
折舊：		
– 投資物業	2	3
– 其他物業、廠房及設備	3,076	2,825
	3,078	2,828
攤銷：		
– 持作自用的批租土地權益攤銷	111	110
– 無形資產攤銷	40	38
	3,229	2,976

財務報表附註

(以港元計)

9 利息及財務收入／支出

(a) 利息及財務收入

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
存款的利息收入	172	38
其他金融資產的利息收入	6	9
金融資產的利息收入	178	47
匯兌收益(淨額)	-	5
	178	52

(b) 利息及財務支出

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
貸款的利息支出	18	42
有關高鐵香港段及沙中線每年定額款項的 應計利息	102	79
	120	121

10 所得稅

(a) 綜合全面收益表內的所得稅為：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
本期稅項		
按本年度估計應課稅溢利以16.5%(2021年：16.5%) 計算出的香港利得稅準備	-	-
遞延稅項抵免		
暫時差異的產生及撥回	(474)	(449)
	(474)	(449)

公司在截至2022及2021年12月31日止年度持續出現稅項虧損。

而於2022年12月31日的結轉累計稅項虧損約453億港元(2021年：約418億港元)，可用於以抵銷未來應課稅溢利。根據現時的稅法，稅項虧損不設應用期限。

10 所得稅(續)

(b) 稅項抵免與會計虧損按適用稅率的對帳：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
稅前虧損	(2,589)	(2,604)
根據稅前會計虧損以16.5%(2021年：16.5%)計算的 稅項抵免	(427)	(430)
不可扣除開支的稅項影響	218	172
毋須課稅收入的稅項影響	(265)	(191)
實際稅項抵免	(474)	(449)

(c) 已確認的遞延稅項資產及負債：

已於綜合財務狀況表內確認的遞延稅項(資產)/負債的組成部分及本年度的有關變動如下：

	稅項虧損的 未來收益 百萬港元	超出相關 折舊的 折舊免稅額 百萬港元	合計 百萬港元
於2021年1月1日	(6,354)	6,368	14
於損益(計入)/扣除	(545)	96	(449)
於2021年12月31日	(6,899)	6,464	(435)
於2022年1月1日	(6,899)	6,464	(435)
於損益(計入)/扣除	(572)	98	(474)
於2022年12月31日	(7,471)	6,562	(909)

11 公司唯一股東全部應佔年內虧損

年內綜合虧損達21.15億港元(2021年：21.55億港元)，其中21.50億港元虧損(2021年：21.75億港元)已記入公司的財務報表內。

12 分部報告

由於幾乎全部的營業額和營運溢利均源自香港業務，集團以整體方式管理其業務。財務報表的呈列方式與向集團直屬管理團隊作內部呈報的方式已經貫徹一致，以供資源分配及表現評估用途。因此，根據《國際財務報告準則》第8條和《香港財務報告準則》第8條，本集團並無披露任何業務及地區分部資料。

財務報表附註

(以港元計)

13 投資物業、其他物業、廠房及設備及持作自用的批租土地權益

(a) 投資物業、其他物業、廠房及設備及持作自用的批租土地權益的變動包括：

	其他物業、廠房及設備						持作自用的 批租 土地權益 百萬港元
	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	總值 百萬港元	
成本：							
於2021年1月1日	80	29,768	31,644	13,985	24,681	100,158	5,629
撥自進行中建築工程 添置	2	261	26	1,574	1,778	3,641	-
港鐵公司購置額外 經營權財產	-	4	-	-	-	4	34
清理	-	1	4	-	56	61	-
重新分類	-	(84)	(54)	(1,933)	(1,821)	(3,892)	-
於2021年12月31日	82	29,950	31,644	13,630	24,666	99,972	5,663
於2022年1月1日	82	29,950	31,644	13,630	24,666	99,972	5,663
撥自進行中建築工程 添置	-	503	10	1,969	1,624	4,106	-
港鐵公司購置額外 經營權財產	-	-	-	-	44	44	32
清理	-	(96)	-	(1,969)	(748)	(2,813)	-
重新分類	-	-	(1)	(1)	2	-	-
於2022年12月31日	82	30,357	31,653	13,629	25,588	101,309	5,695
累積折舊、攤銷及減值：							
於2021年1月1日	56	10,380	12,541	8,979	16,124	48,080	2,094
年內支出	3	694	771	482	878	2,828	110
清理撥回	-	(70)	(54)	(1,929)	(1,804)	(3,857)	-
重新分類	-	-	2	-	(2)	-	-
於2021年12月31日	59	11,004	13,260	7,532	15,196	47,051	2,204
於2022年1月1日	59	11,004	13,260	7,532	15,196	47,051	2,204
年內支出	2	712	775	575	1,014	3,078	111
清理撥回	-	(85)	-	(1,958)	(730)	(2,773)	-
於2022年12月31日	61	11,631	14,035	6,149	15,480	47,356	2,315
帳面值：							
於2022年12月31日	21	18,726	17,618	7,480	10,108	53,953	3,380
於2021年12月31日	23	18,946	18,384	6,098	9,470	52,921	3,459

13 投資物業、其他物業、廠房及設備及持作自用的批租土地權益(續)

- (b) 軌道主要包括路軌、軌枕、路基及道碴的成本。
- (c) 其他設備包括升降機與電動扶梯、電訊及訊號系統、機器、傢具及固定裝置、車輛、電腦與辦公室設備。
- (d) 預計根據不可取消經營租賃應收的未來未經貼現租賃款項總額如下：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
1年內	24	24
1年後至2年內	17	12
2年後至3年內	11	6
3年後至4年內	3	6
4年後至5年內	-	3
	55	51

- (e) 為遵守《國際會計準則》第16條和《香港會計準則》第16條，「物業、廠房及設備」關於每年檢討物業、廠房及設備估計可使用年期的規定，港鐵公司內部工程師於年內就所有主要資產類別的估計可使用年期展開檢討工作。因此，全年折舊增加4,000萬港元。
- (f) 集團為其鐵路業務持有若干土地權益，並為該等土地權益的註冊擁有人。集團就向該等土地權益的前註冊擁有人或政府收購土地權益而作出一次性預付款，且並無根據土地租賃條款將要作出的持續付款。

於2022年12月31日，集團於香港以中期(50年以下但超過10年)租賃持有的批租土地權益帳面值為33.80億港元(2021年：34.59億港元)，並作為使用權資產記帳。

財務報表附註

(以港元計)

13 投資物業、其他物業、廠房及設備及持作自用的批租土地權益(續)

- (g) 於2022年12月31日，公司擁有沙田車站連城廣場內的若干樓層作為投資物業。這些投資物業的帳面值及公平價值以及公平價值等級(定義見附註26(e))披露如下：

	公平價值計量 於2022年12月31日分類				
	帳面值	公平價值			
	2022年 12月31日 百萬港元	2022年 12月31日 百萬港元	第1級 百萬港元	第2級 百萬港元	第3級 百萬港元
投資物業	21	1,576	-	1,576	-

	公平價值計量 於2021年12月31日分類				
	帳面值	公平價值			
	2021年 12月31日 百萬港元	2021年 12月31日 百萬港元	第1級 百萬港元	第2級 百萬港元	第3級 百萬港元
投資物業	23	1,721	-	1,721	-

用於第2級公平價值計量的估值技術及輸入數據：

- 投資物業的公平價值乃參考具可比較租值物業的近期平均交易價格來估計。

14 無形資產

無形資產包括：

	高鐵香港段 百萬港元	沙中線 百萬港元	總值 百萬港元
成本：			
於2022年1月1日	795	1,188	1,983
添置	99	-	99
撥回多計款項	(2)	-	(2)
於2022年12月31日	892	1,188	2,080
累積攤銷：			
於2022年1月1日	45	45	90
年內支出	17	23	40
於2022年12月31日	62	68	130
帳面值：			
於2022年12月31日	830	1,120	1,950
成本：			
於2021年1月1日	725	1,188	1,913
添置	70	-	70
於2021年12月31日	795	1,188	1,983
累積攤銷：			
於2021年1月1日	30	22	52
年內支出	15	23	38
於2021年12月31日	45	45	90
帳面值：			
於2021年12月31日	750	1,143	1,893

於2021年12月31日，就高鐵香港段可償付予港鐵公司的營運前開支(見附註2)尚未與港鐵公司確定及達成共識。上文確認的應計金額6.7億港元為管理層根據當時可得資料作出的最佳估計。年內，公司與港鐵公司達成共識並償付予港鐵公司6.68億港元作為營運前開支的最終結償。

財務報表附註

(以港元計)

15 進行中建築工程

進行中建築工程包括：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
1月1日結餘	5,659	7,083
由港鐵公司撥資額外經營權財產所產生的成本	2,971	2,217
撥入其他物業、廠房及設備	(4,106)	(3,641)
12月31日結餘	4,524	5,659

16 於附屬公司的投資

(a) 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 繳足股本細節	公司持有 股份百分比
資產租賃			
Kasey Asset Limited [#]	香港	100普通股	100%
Fluent Asset Limited ^{#^}	香港	100普通股	100%

[#] 由於Kasey Asset Limited及Fluent Asset Limited並無帳目交易於財務報表內確認，公司註冊處已批准該等公司的不活躍狀況，由2017年9月1日起生效。

[^] 於2021年4月30日，Fluent Asset Limited在公司註冊處取消登記。

16 於附屬公司的投資(續)

(b) 公司持有過半數已發行股本惟對其並無控制權的個體的詳情如下：

公司名稱	註冊及 經營地點	已發行 及繳足 股本細節	公司持有 股份百分比
物業發展			
西鐵物業發展有限公司及其11間全資附屬公司*	香港	51 'A' 股 49 'B' 股	100% 無
物業管理			
國際都會物業管理有限公司(MMC)**	香港	25,500 'A' 股 24,500 'B' 股	100% 無

* 這些個體是公司純為代政府發展西鐵第一期路線沿線商用或住宅物業而持有。除了提供資本外，公司對這些個體的淨資產並無實質控制權或實益權益，故其財務報表並不計入綜合帳項。

** 該個體是公司純為某個商用物業提供物業管理服務而持有。根據權益從屬參與協議(構成合併交易的一部分)，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，惟公司兩鐵合併前擁有的一切實益權益現均歸港鐵公司所有。

(c) 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：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
資產	4,558	4,542
負債	204	271
權益(淨資產)	4,354	4,271
營業額	86	271
年內稅後溢利及全面總收入	83	226

財務報表附註

(以港元計)

17 聯營公司權益

於聯營公司所佔權益如下：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
應佔淨資產	465	430

於香港註冊成立及經營的聯營公司(非上市公司)詳情如下：

公司名稱	已發行及 繳足股本 細節	公司持有股份 百分比	主要業務
八達通控股有限公司	42,000,000 普通股	22.1%	經營使用八達通卡的付款系統*

* 八達通控股有限公司透過八達通卡方便乘客使用九廣鐵路運輸系統服務。

根據截至12月31日的綜合管理帳目編製的聯營公司財務資料概述及其淨資產與綜合財務報表帳面值的對帳如下：

	2022年		2021年	
	聯營公司 總額 (100%) 百萬港元	集團所佔 實際權益 (22.1%) 百萬港元	聯營公司 總額 (100%) 百萬港元	集團所佔 實際權益 (22.1%) 百萬港元
資產	11,289	2,495	9,756	2,156
負債	9,186	2,030	7,813	1,726
權益(淨資產)	2,103	465	1,943	430
營業額	1,709	378	1,378	305
年內稅後溢利及 全面總收入	629	139	404	89
股息	469	104	311	69

18 其他金融資產

其他金融資產包括：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
按攤銷成本計量的債務證券 — 非上市	—	556

金融資產於2022年8月31日到期，而集團於年內已收取本金款項5.59億港元。

19 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：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
與銀行存款及其他金融資產相關的應收利息	63	7
應收股息	52	—
按金、預付帳項及拖欠收益	5	10
應收港鐵公司帳項	407	333
	527	350

於2022年12月31日，上述應收港鐵公司帳項包括附註2所載的有關每年非定額款項3.23億港元(2021年：2.60億港元)。

(b) 預計應收利息及其他應收款項將在如下的年期收回：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
1年內	524	347
1年後	3	3
	527	350

財務報表附註

(以港元計)

19 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的應收利息，應收股息及應收港鐵公司帳項，其帳齡分析如下：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
3個月內到期	407	277
3個月至1年內到期	115	63
應收利息，應收股息及應收港鐵公司帳項	522	340
按金，預付帳項及拖欠收益	5	10
	527	350

20 現金及等同現金

現金及等同現金包括：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
銀行存款		
— 存放日起3個月內到期	2,000	385
— 存放日起3個月後到期	8,099	9,990
銀行結存及現金	24	48
綜合財務狀況表內的現金及等同現金	10,123	10,423
扣除存放日起3個月後到期的銀行存款	(8,099)	(9,990)
綜合現金流動表內的現金及等同現金	2,024	433

21 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：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
應付利息	2	2
按金及預收帳項	11	13
應付帳款及應計開支	224	782
應付港鐵公司帳項	4,128	3,480
	4,365	4,277

於2022年12月31日，上述應付港鐵公司帳項包括附註2所載有關各服務經營權協議的金額為高鐵香港段37.20億港元（2021年：34.62億港元）及沙中線4.07億港元（2021年：零港元）。

於2021年12月31日，補充服務經營權（高鐵香港段）下營運前開支6.70億港元的應計款項（見附註14）包括在上述應計開支。

(b) 預計應付利息及其他應付款項將在如下的年期清償：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
1年內	1,587	1,903
1年後	2,778	2,374
	4,365	4,277

(c) 包括在應付利息及其他應付款項內的應付利息，應付帳款及應付港鐵公司帳項，其帳齡分析如下：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
1個月內或接獲通知時到期	4	7
1至6個月內到期	659	622
6至12個月內到期	705	605
1年後至2年內到期	1,800	720
2年後至5年內到期	702	1,532
5年後	263	-
應付利息，應付帳款及應付港鐵公司帳項	4,133	3,486
按金及預收帳項	11	13
應計開支	221	778
	4,365	4,277

財務報表附註

(以港元計)

22 工程項目的應計開支及準備

此項結餘包括應付予政府的費用合共3,900萬港元(2021年:2,900萬港元)，為應計開支及收地和商業損失的索償準備，涉及西鐵項目及東鐵支線項目。索償準備合共1,900萬港元(2021年:2,000萬港元)。

預計工程項目的應計開支及準備將在如下的年期清償或動用：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
1年內	20	9
1年後	19	20
	39	29

23 附息借貸

(a) 附息借貸包括：

	2022年		2021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				
2024年到期的港元債券一見下文(c)	415	432	414	438

(b) 資本市場工具的公平價值是採用現金流量貼現法釐定。

(c) 公司根據其2009年30億美元中期債券計劃，發行以下債券：

發行日	面值	息率	到期年份	定價
2009年5月15日	4.15億港元	4.13厘	2024	按折讓
2009年6月15日 [#]	5億港元	3.88厘	2021	按折讓
2009年7月9日 [#]	7.5億港元	3.82厘	2021	按折讓

[#] 該等債券已於2021年悉數償還。

所有已發行的債券均無抵押，並與公司所有其他無抵押優先負債享有同等待位。

(d) 公司附息借貸所附帶的契諾均按慣例訂立。

23 附息借貸(續)

(e) 附息借貸的償還期限如下：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
1年後至2年內	415	-
2年後至5年內	-	414
	415	414

24 遞延收益

(a) 於2022年12月31日的遞延收益結餘包括就輕鐵沿線的物業發展地盤向物業發展商收取的現金；收取的初期費用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；及港鐵公司撥資的額外經營權財產減有關攤銷。根據兩鐵合併的物業組合，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抵銷公司就各物業發展項目所產生的費用。待物業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損益內。涉及就服務經營權收取的初期費用及港鐵公司承擔的資產及負債淨額的結餘，會按經營權有效期予以攤銷，並計入損益內。涉及額外經營權財產的結餘，於額外經營權財產的可使用年期或剩餘經營權有效期內(以較短者為準)於損益內攤銷。

(b) 遞延收益的變動包括：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
1月1日結餘	20,305	19,042
涉及由港鐵公司撥資額外經營權財產的遞延收益於損益內確認	3,015 (1,294)	2,278 (1,015)
12月31日結餘	22,026	20,305

(c) 預計遞延收益將在如下的年期於損益內確認：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
1年內	1,283	990
1年後	20,743	19,315
	22,026	20,305

25 資本、儲備及股息

(a) 權益組成部分的變動

集團的綜合權益內各組成部分的期初及期末結餘之間的對帳載於綜合權益變動表。公司權益的個別組成部分於年初及年末之間的變動詳情載列如下：

公司

	股本 百萬港元	保留溢利 百萬港元	總權益 百萬港元
2021年1月1日結餘	39,120	13,735	52,855
2021年權益變動：			
年內全面總收入	-	(2,175)	(2,175)
2021年12月31日及2022年1月1日結餘	39,120	11,560	50,680
2022年權益變動：			
年內全面總收入	-	(2,150)	(2,150)
2022年12月31日結餘	39,120	9,410	48,530

- (i) 集團的保留溢利包括應佔聯營公司保留溢利4.56億港元(2021年：4.21億港元)。
- (ii) 根據條例的有關條文，可供分配的儲備包括於宣佈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。於2022年12月31日，可供分配予唯一股東的儲備金額為94.10億港元(2021年：115.60億港元)。

25 資本、儲備及股息(續)

(b) 應付公司唯一股東的建議股息

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
於報告期末後建議派發之股息 (每股5,112.5港元(2021: 每股零港元))	2,000	-

於報告期末後建議派發之股息並未於報告期末確認為負債。

(c) 股本

公司

	2022年		2021年	
	股數	百萬港元	股數	百萬港元
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：				
於12月31日	391,200	39,120	391,200	39,120

* 上文所披露的公司法定股本受條例監管，當中載列公司可予配發及發行股份的最高數目。

(d) 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。

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。

26 財務風險管理及金融工具公平價值

集團在其正常業務過程中面臨各種財務風險：信貸風險、利率風險、貨幣風險及流動資金風險。

管理局已批准有關信貸風險、利率風險、貨幣風險、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。

(a) 信貸風險

集團的信貸風險主要來自債務證券及存款。

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。該等信貸風險會受到持續監控。

最高信貸風險為綜合財務狀況表內各金融資產的帳面值。

(b) 利率風險

集團的利率風險來自其長期借貸。集團須就定息借貸承擔公平價值利率風險。

(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投資、借貸、購置及資本開支付款所產生的貨幣風險。

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。

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。

26 財務風險管理及金融工具公平價值(續)

(c) 貨幣風險(續)

(i) 已確認的資產及負債

就以有關功能貨幣以外的貨幣列值的應收款項而言，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。

集團的所有投資及借貸均以港元或美元列值。有鑒於此，管理層預計集團投資及借貸不會涉及任何重大貨幣風險。

(ii) 須承擔的貨幣風險

按照金融資產的名義金額計算，下表列示集團於報告期末因確認以集團的功能貨幣以外的一種貨幣列值的資產而須承擔的貨幣風險。

	2022年 百萬美元 (以外幣計算)	2021年 百萬美元 (以外幣計算)
其他金融資產	-	71
應收利息及其他應收款項	2	1
現金及等同現金	122	49
整體風險承擔淨值	124	121

26 財務風險管理及金融工具公平價值(續)

(c) 貨幣風險(續)

(iii) 敏感度分析

下表列示假設除外幣匯率以外的所有其他風險變量不變，集團於報告期末有風險承擔的外幣匯率變動而導致集團稅後虧損(及保留溢利)的即時變動。該風險承擔與外幣列值存款等部分資產有關。

	外幣匯率 上升/ (下跌)	2022年 稅後虧損 減少/ (增加) 百萬港元	2021年 稅後虧損 減少/ (增加) 百萬港元
美元	1% (1%)	8 (8)	8 (8)

上表呈列的分析結果指集團稅後虧損(及保留溢利)的合併即時影響，並根據於報告期末的現行直接報價的匯率換算為港元以供呈列之用。

敏感度分析假設外幣匯率變動已應用於重新計量集團於報告期末持有並因而承擔外幣風險的該等金融工具。此分析根據2021年的相同基準進行。

(d) 流動資金風險

流動資金風險指集團應付其合約責任的能力。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。

集團致力於在需要資金前取得信貸額。此舉可保障集團不受不利市場狀況所影響，從而避免可能難以籌集資金履行付款責任。集團已準備備用貸款，以應付短期流動資金需要。

26 財務風險管理及金融工具公平價值(續)

(d) 流動資金風險(續)

下表顯示於報告期末後於財務狀況表內集團的金融負債的合約付款(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)集團的到期支付金融負債以合約利率(就定息金融工具而言)及報告期末的現行利率(就浮息金融工具而言)計算的利息付款。

	未經貼現合約現金流出					帳面值 12月31日 百萬港元
	於1年內或 接獲通知時 百萬港元	超過1年 但不足2年 百萬港元	超過2年 但不足5年 百萬港元	5年以上 百萬港元	總計 百萬港元	
	2022年					
應付利息及其他應付款項	(1,587)	(1,800)	(706)	(272)	(4,365)	4,365
附息借貸	(15)	(424)	-	-	(439)	415
	(1,602)	(2,224)	(706)	(272)	(4,804)	4,780
2021年						
應付利息及其他應付款項	(1,903)	(832)	(1,533)	(9)	(4,277)	4,277
附息借貸	(15)	(17)	(424)	-	(456)	414
	(1,918)	(849)	(1,957)	(9)	(4,733)	4,691

(e) 公平價值計量

下表呈列集團的金融工具於報告期末按經常性基準計量的公平價值，並分類為《國際財務報告準則》第13條及《香港財務報告準則》第13條，「公平價值計量」界定的三級公平價值等級。公平價值計量分類的等級乃參考估值技術所用輸入數據的可觀察性及重要性後釐定如下：

- 第1級估值：公平價值僅使用第1級輸入數據(即於計量日相同資產或負債於活躍市場的未經調整報價)計算
- 第2級估值：公平價值使用第2級輸入數據(即未能達到第1級的可觀察輸入數據)且並不使用重大不可觀察的輸入數據計算。不可觀察輸入數據為並無市場數據的輸入數據。
- 第3級估值：公平價值使用重大不可觀察的輸入數據計算

財務報表附註

(以港元計)

26 財務風險管理及金融工具公平價值(續)

(e) 公平價值計量(續)

集團按成本或攤銷後成本列帳的金融工具的帳面值與其於2022年及2021年12月31日的公平價值並無重大差異，惟以下載列者除外，其帳面值及公平價值以及公平價值等級披露如下：

	帳面值 2022年 12月31日 百萬港元	公平價值 2022年 12月31日 百萬港元	公平價值計量 於2022年12月31日分類		
			第1級 百萬港元	第2級 百萬港元	第3級 百萬港元
負債					
付息借貸	(415)	(432)	-	(432)	-
	(415)	(432)	-	(432)	-

	帳面值 2021年 12月31日 百萬港元	公平價值 2021年 12月31日 百萬港元	公平價值計量 於2021年12月31日分類		
			第1級 百萬港元	第2級 百萬港元	第3級 百萬港元
資產					
其他金融資產	556	557	557	-	-
	556	557	557	-	-
負債					
付息借貸	(414)	(438)	-	(438)	-
	(414)	(438)	-	(438)	-

26 財務風險管理及金融工具公平價值(續)

(e) 公平價值計量(續)

用於第2級公平價值計量的估值技術及輸入數據：

- 付息借貸的公平價值乃根據將來預計支付的本金及利息付款的貼現現金流量計算。

27 綜合現金流動表附註

(a) 扣除折舊、攤銷及減值後的經營虧損與來自營運的淨現金流出對帳

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
扣除折舊、攤銷及減值後的經營虧損	(2,786)	(2,624)
折舊及攤銷	3,229	2,976
出售物業、廠房及設備的虧損	40	35
其他應收款項(增加)/減少	(69)	38
其他應付款項及遞延收益減少	(740)	(436)
來自營運的淨現金流出	(326)	(11)

財務報表附註

(以港元計)

27 綜合現金流動表附註(續)

(b) 因融資活動而產生的負債對帳

下表詳述集團因融資活動而產生的負債變動，包括現金及非現金變動。因融資活動而產生的負債指於集團的綜合現金流動表內已分類或將會分類為融資活動的現金流動或未來現金流動。

	付息借貸 百萬港元 (附註23)	應付利息 百萬港元 (附註21(a))	總計 百萬港元
於2022年1月1日的帳面值	414	2	416
因融資現金流動而產生的變動：			
利息已付	-	(17)	(17)
因融資現金流動而產生的變動總額	-	(17)	(17)
其他變動：			
利息支出(附註9(b))	1	17	18
其他變動總額	1	17	18
於2022年12月31日的帳面值	415	2	417

27 綜合現金流動表附註(續)

(b) 因融資活動而產生的負債對帳(續)

	付息借貸 百萬港元 (附註23)	應付利息 百萬港元 (附註21(a))	總計 百萬港元
於2021年1月1日的帳面值	1,663	17	1,680
因融資現金流動而產生的變動：			
償還貸款	(1,250)	-	(1,250)
利息已付	-	(56)	(56)
因融資現金流動而產生的變動總額	(1,250)	(56)	(1,306)
其他變動：			
利息支出(附註9(b))	1	41	42
其他變動總額	1	41	42
於2021年12月31日的帳面值	414	2	416

28 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、沙田至中環線、九龍南線及廣深港高速鐵路香港段的交易，而根據《國際會計準則》第24條及《香港會計準則》第24條，「有關連人士的披露」為有關連人士的交易，並已在財務報表附註1、2、3(c)、(h)、(j)及(k)、6、13(f)、16、及22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、非管理局成員的主要管理人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所披露的薪酬外，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)、(h)、(j)、(m)、(v)及(x)、5、6、9(b)、13、14、15、16、19、21、及24披露。

集團於過往年度達成且於本年度仍然相關的重大有關連人士的交易包括：

- (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。
- (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以及相關服務和設施的融資、設計、興建和營運事宜。

財務報表附註

(以港元計)

29 公司財務狀況表2022年12月31日

	附註	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
資產			
投資物業及其他物業、廠房及設備		53,953	52,921
持作自用的批租土地權益		3,380	3,459
無形資產		1,950	1,893
進行中建築工程		4,524	5,659
聯營公司權益		9	9
遞延稅項資產		909	435
其他金融資產		-	556
應收利息及其他應收款項		527	350
現金及等同現金		10,123	10,423
		75,375	75,705
負債			
應付利息及其他應付款項		4,365	4,277
工程項目的應計開支及準備		39	29
附息借貸		415	414
遞延收益		22,026	20,305
		26,845	25,025
淨資產			
		48,530	50,680
資本與儲備			
股本	25(c)	39,120	39,120
儲備	25(a)	9,410	11,560
總權益			
		48,530	50,680

上列財務報表於2023年3月28日經管理局審核批准及授權發表

許正宇
管理局主席

謝詠誼
管理局成員

馬利德
總裁

財務報表附註

(以港元計)

30 未完承擔

未列於財務報表的未完資本開支承擔如下：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
已批准但未簽約 — 首日後成本 (高鐵香港段)	58	156
12月31日結餘	58	156

31 退休金計劃

集團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，惟每月相關收入的上限為3萬港元。

32 信貸額

(a) 集團可用而未使用的信貸額合共包括：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
短期無承諾循環信貸額	400	400
透支額	30	30
	430	430

(b) 預計未使用的信貸額於以下年期屆滿：

	2022年 百萬港元	2021年 百萬港元
浮動利率 — 1年內屆滿	430	430

33 或有負債

於2022年12月31日，集團因興建西鐵和東鐵支線項目遭到收地索償及若干承建商索償而產生或有負債。集團正處理這些索償事件，並已就這些索償可能須支付的最佳估計金額於2022年12月31日的財務報表內撥出準備。此準備於財務報表附註22詳細披露。

34 鐵路網絡資產及無形資產減值

於2022年12月31日，鑒於2019冠狀病毒病爆發，集團根據集團有關資產減值評估的會計政策，藉與往年的乘客量、通脹、債務成本、預期權益回報率等主要決定性因素比較，評估集團的鐵路網絡資產及無形資產於該日是否存在減值跡象。根據是次評估，管理層認為，除高鐵香港段有關的無形資產外，集團的鐵路網絡資產及無形資產於該日並無減值跡象。

因此，集團根據來自其營運的未來現金流量預測，按某一貼現率（反映當時市場對貨幣時間價值的評估及資產的特定風險）估計與高鐵香港段有關的無形資產的可收回金額。根據是次評估，管理層認為於2022年12月31日毋須就相關無形資產作出減值準備。

35 評估虧損合約準備

於2022年12月31日，鑒於2019冠狀病毒病爆發導致服務暫停時間延長，集團已評估是否須就有關高鐵香港段計提虧損合約準備。集團已評估履行《服務經營權補充協議（高鐵香港段）》項下責任的不可避免成本（包括附註2所載向港鐵公司承諾支付的款項以及分配與履行《服務經營權補充協議（高鐵香港段）》直接相關的高鐵香港段無形資產的攤銷）是否超過預期從中獲得的經濟利益。集團根據乘客量及票價預測，按某一貼現率（反映當時市場對貨幣時間價值的評估及《服務經營權補充協議（高鐵香港段）》所產生負債的特定風險）估計餘下經營權有效期將收取的非定額款項及根據收入相關安排應收或應付的款項。

根據此項評估，管理層認為於該日毋須就虧損合約作出準備。

36 報告期末後事項

於政府因2019冠狀病毒病爆發而採取措施限制跨境交通後，高鐵香港段及港鐵城際直通車的鐵路服務已自2020年1月30日起暫停，而東鐵線羅湖站及落馬洲站亦已自2020年2月4日起關閉。於2023年1月5日，政府公佈邊境重新開放政策的詳情。落馬洲站於2023年1月8日重新開放及高鐵香港段的鐵路服務於2023年1月15日恢復，隨後羅湖站於2023年2月6日重新開放。管理層預計於2023年，服務經營權及補充服務經營權下的每年非定額款項將會增加。

於報告期末後，公司建議派付股息。進一步詳情載於附註25(b)。

37 會計估計及判斷

(a) 估計不確定性的主要來源

附註26載列與金融工具有關的假設及其風險因素資料。估計不確定性的主要來源包括對物業、廠房及設備折舊可使用年期的評估(見附註3(i))、對鐵路網絡資產及無形資產的各項可收回金額的計算(見附註3(l)(ii)及34)、評估虧損合約準備(見附註3(u)(ii)及35)。

(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及支出列作資本或收入性質的分類(見附註3(h))、對收入及收回成本的分類、將進行中建築工程撥入物業、廠房及設備(見附註3(m))、對受控制附屬公司及無控制權個體的評估(見附註3(c))、鐵路網絡資產及無形資產減值(見附註34)、以及評估虧損合約準備(見附註35)。

38 截至2022年12月31日止會計年度已頒佈但未生效的修訂、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，國際會計準則理事會及香港會計師公會頒佈了一些新訂及修訂準則。有關新訂及修訂準則於截至2022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新訂及修訂準則。

集團現正評估首次應用該等規定期間的預期影響。迄今為止，集團已得出採納它們對集團的經營業績及財務狀況不太可能造成重大影響的結論。

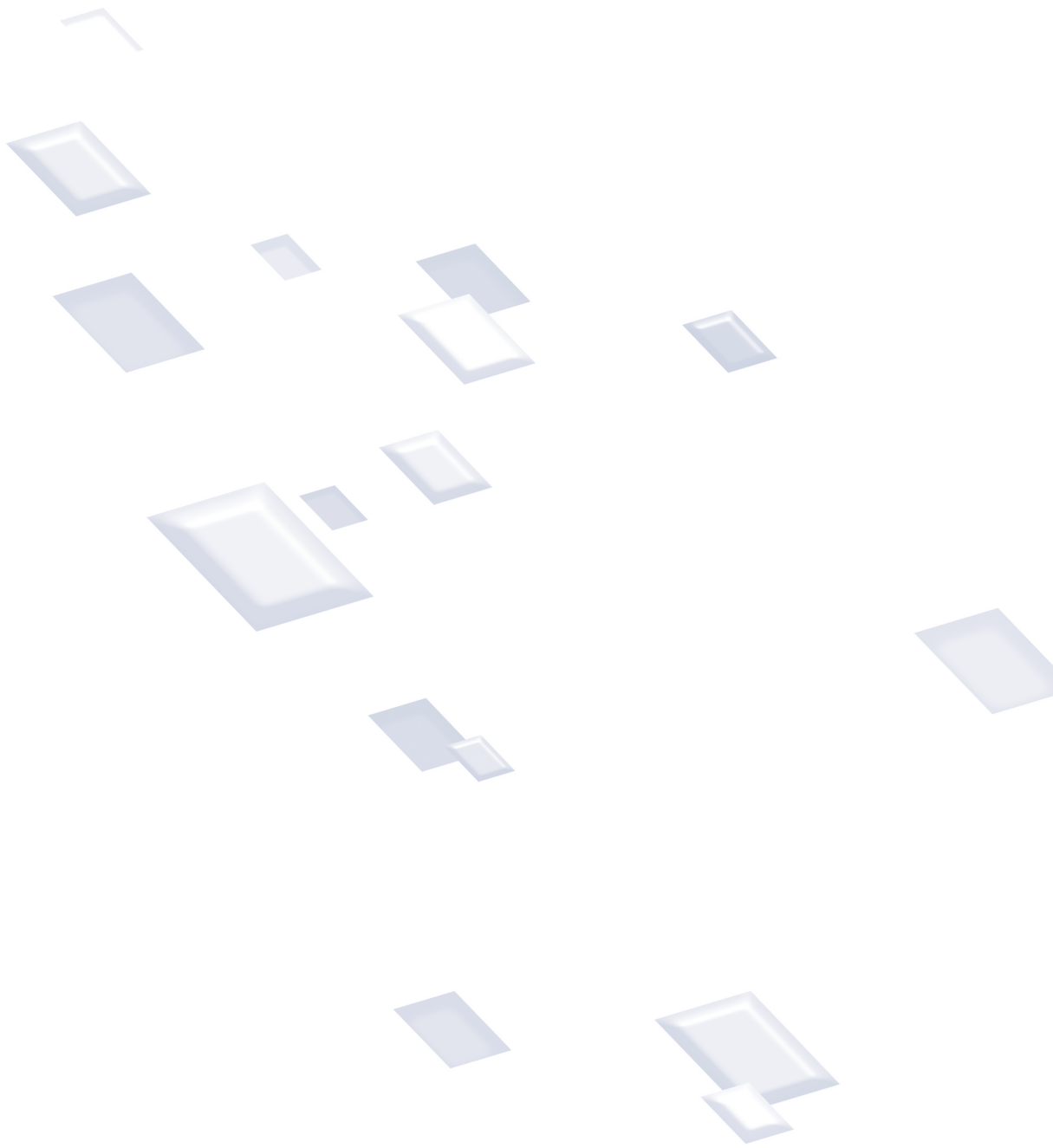
下列規定或會與集團有關連：

	對下列日期或之後開始的 會計期間有效
《國際會計準則》第1條及《香港會計準則》第1條修訂， 「財務報表的呈列」以及《國際財務報告準則實務聲明》第2 條及《香港財務報告準則實務聲明》第2條， 「作出重大性判斷：會計政策的披露」	2023年1月1日
《國際會計準則》第8條及《香港會計準則》第8條修訂，「會計 政策、會計估計變動及誤差：會計估計的定義」	2023年1月1日
《國際會計準則》第1條及《香港會計準則》第1條修訂，「財務 報告的呈列：將負債分類為流動或非流動」	2023年1月1日
《國際會計準則》第12條及《香港會計準則》第12條修訂，「所 得稅：來自單一交易產生的資產和負債相關的遞延稅項」	2023年1月1日

五年統計數字

財務(百萬港元)	2022年	2021年	2020年	2019年	2018年
全面收益表					
營業額	524	431	168	3,501	3,792
未扣除折舊、攤銷及減值的經營溢利	483	387	136	3,462	3,750
利息及財務收入／(支出)淨額	58	(69)	43	102	(163)
未計未變現收益／虧損的 (虧損)／溢利	(2,589)	(2,604)	(2,785)	729	704
扣除未變現收益／虧損及稅項後的 (虧損)／溢利	(2,115)	(2,155)	(2,291)	634	574
財務狀況表					
投資物業、其他物業、廠房及設備及 持作自用的批租土地權益	57,333	56,380	55,613	56,572	58,503
無形資產	1,950	1,893	1,861	658	667
進行中建築工程	4,524	5,659	7,083	6,103	4,841
遞延支出	–	–	–	1,188	1,188
其他金融資產	–	556	552	554	557
現金及等同現金	10,123	10,423	11,912	8,481	12,801
其他資產	1,901	1,215	797	3,286	2,971
資產總值	75,831	76,126	77,818	76,842	81,528
附息借貸	415	414	1,663	1,660	9,285
遞延稅項負債	–	–	14	508	497
遞延收益	22,026	20,305	19,042	17,267	15,847
其他負債	4,404	4,306	3,843	1,860	986
負債總值	26,845	25,025	24,562	21,295	26,615
權益總值	48,986	51,101	53,256	55,547	54,913
主要財務資料					
權益回報率(%)	(4)	(4)	(4)	1	1
債務與權益比率	1:118.0	1:123.4	1:32.0	1:33.5	1:5.9
債務與總資本之比率(%)	1	1	3	3	14
利息保障(倍數)	6.7	4.4	3.0	16.6	9.1





九廣鐵路公司
香港新界火炭樂景街九號
火炭鐵路大樓八樓



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、受控的來源；該等森林根據Forest Stewardship Council®的規例獲得認可。