



積厚圖遠 ○

年報 2008 ○



積厚圖遠

公司順利完成兩鐵合併及獲享協同效益，得以為未來奠定穩固的發展基礎，繼續把握香港、中國內地及海外市場的增長機會。在香港，五條新鐵路綫的規劃和設計以及九龍南綫的建造，代表著公司有史以來最大規模的網絡拓展工程。雖然經濟環境充滿挑戰，但我們憑藉強健的資產負債狀況、充裕的流動資金及核心業務所帶來的穩定經常性收入，保持審慎的擴展步伐。



目錄

2	長遠目標、使命及信念	90	投資者關係
4	營運網絡及未來支綫	92	可持續發展
6	公司概覽	93	公司管治報告書
8	主席函件	104	薪酬報告書
12	行政總裁回顧及展望	108	董事局及執行總監會成員
23	主要數據	114	主要管理人員
24	2008年大事紀要	116	董事局報告書
26	執行總監會管理報告	137	帳項及帳項附註目錄
26	– 香港鐵路業務	138	獨立核數師報告
40	– 車站商務及鐵路相關業務	139	綜合損益表
46	– 物業及其他業務	140	綜合資產負債表
60	– 香港網絡拓展	141	資產負債表
68	– 中國內地及海外拓展	142	綜合權益變動表
74	– 人力資源	143	綜合現金流量表
80	財務回顧	144	帳項附註
88	十年統計數字	231	專用詞彙

長遠目標

用關懷的服務，連繫及建設社區，成為國際公認的企業先驅。



使命

- 提升顧客生活素質，配合他們現在和未來的需要。
- 積極投入參與我們服務的社區。
- 培養一個讓員工不斷學習、進步及引以自豪的企業文化。
- 為投資者帶來可持續的回報。
- 透過創新和不斷改進，共創新高。
- 發揮我們的專長，拓展香港及國內業務，並在歐洲爭取商機。



信念

優質服務

- 承諾主動為顧客提供安全、高效率及他們重視的貼心服務。

互敬互重

- 無分彼此，同心協力，互信互重。
- 聆聽並尊重社區及各界的意見。

創造價值

- 透過高效率，不斷改進和創新，為顧客提供物有所值的產品和服務，從而創造盈利。

勇於進取

- 勇於檢討及改善現狀，採取主動排除障礙，開拓新天地。

我們訂立新的長遠目標和使命，
重申對業務相關人士的承諾，同時引領
公司再攀上高峰，獲推崇為國際企業先驅。
我們將以四大信念為發展基石，不斷求進，
締造佳績。



營運網絡及未來支綫

地圖說明

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

現有網絡

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

興建中工程

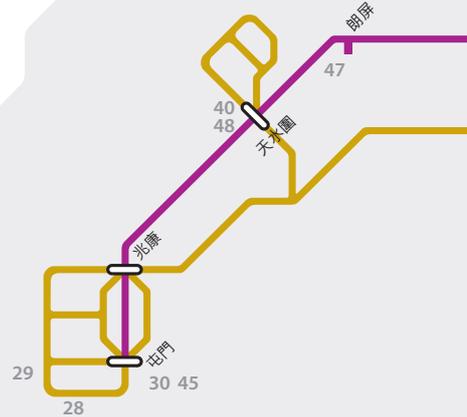
-  九龍南綫
-  將軍澳南

研究中支綫

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

未來支綫

-  北港島綫
-  北環綫
-  南港島綫(西段)



公司所擁有/發展/管理的物業

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

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

發展中/計劃中的物業

- 21 九龍站物業發展組合5、6及7
- 23 將軍澳站第56區
- 34 日出康城物業發展組合2-10
- 36 烏溪沙站
- 37 大圍維修中心
- 38 車公廟站
- 39 大圍站
- 40 天水圍輕鐵總站
- 41 九龍南綫一 地盤C
- 42 九龍南綫一 地盤D

西鐵綫物業發展(作為政府代理)

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

大嶼山



公司概覽

兩鐵合併已順利全面完成，顯著擴大了業務的規模、範疇和地域覆蓋。與此同時，公司繼續在香港進行大規模的網絡拓展工程，並把握中國大陸和海外的發展機會，以保持增長動力。

香港鐵路營運



業務簡介

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

2008年重點

- 合併過程暢順，兩個網絡的硬件整合較原定時間提早
- 於2007年12月2日至2008年12月31日期間，公司的服務表現完全超越政府規定的各項表現水平以及公司本身制訂的顧客服務目標
- 定期調查顯示，年內顧客對我們的滿意程度維持在高水平
- 我們的卓越服務表現，再次獲得多個獎項嘉許

車站商務及鐵路相關業務



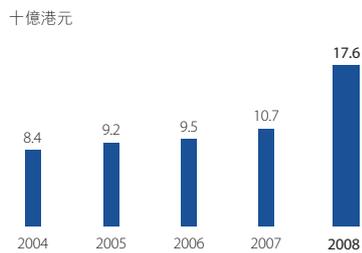
業務簡介

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

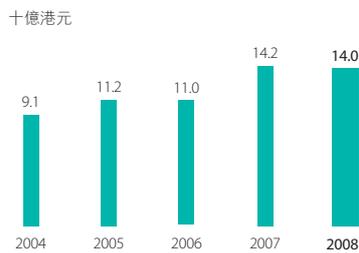
2008年重點

- 兩鐵合併擴大了營運規模，並帶來免稅店方面的新商機
- 建立新穎的廣告平台，包括開創亞洲鐵路先河的「數碼扶手電梯廣告屏幕」及經過翻新的銅鑼灣站「廣告廊」
- 在東鐵和馬鞍山綫提供全面的3G流動電話覆蓋
- 我們的顧問業務成功投得德里機場鐵路快綫的工程設計及項目管理合約

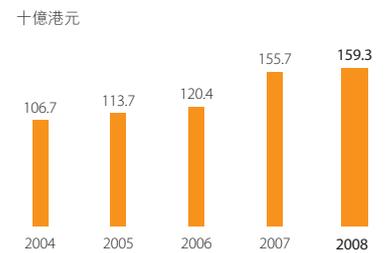
營業額



未計折舊及攤銷前經營利潤 (計入物業發展利潤)



資產總值



物業及其他業務



業務簡介

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

2008年重點

- 日出康城首都的全部單位及沙田御龍山約80%單位已經成功預售
- 新世界發展有限公司之附屬公司成功投得馬鞍山綫車公廟站的物業發展組合
- 我們旗下商場的出租率均維持在接近100%。公司於國際金融中心二期18個樓層亦全部租出
- 銀座 Mall 繼續為北京的商場奠下服務和質素的新典範

中國內地及海外拓展

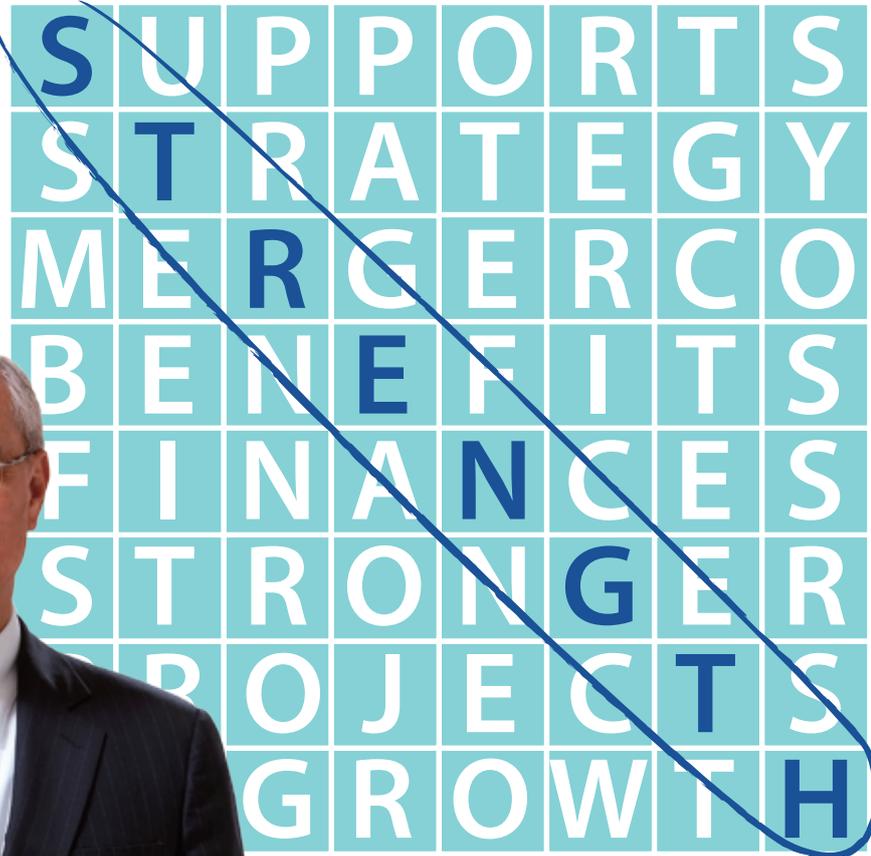


業務簡介

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

2008年重點

- 公司的聯營公司 London Overground Rail Operations Limited 接手經營 London Overground，為該條鐵路帶來穩步的改善
- 獲批斯德哥爾摩地鐵系統專營權
- 北京地鐵四號綫項目進展良好，深圳市軌道交通四號綫項目亦已獲得批准
- 就瀋陽地鐵一、二號綫項目的營運及維修安排簽訂原則性協議，另外就北京地鐵大興綫的營運及維修安排簽署了諒解備忘錄
- 就杭州地鐵一號綫項目的投資、建設及營運簽訂原則性協議



「據此，公司於兩鐵合併後首個完整財務報告年度內得以實踐提升業務和財務表現的承諾。」

致各有關人士：

本人欣然公布港鐵公司2008年的年度業績。

這年的業績反映三大成果。第一，兩鐵合併的整合過程，包括硬件整合和資源協調，均取得理想進展。據此，公司於兩鐵合併後首個完整財務報告年度內得以實踐提升業務和財務表現的承諾。第二，我們在香港五條新鐵路綫的審批、規劃和設計以及在九龍南綫的建造方面均取得進展，標誌著公司有史以來在香港最重大的鐵路擴展計劃。第三，我們於中國內地和海外的項目亦進展良好。雖然經濟狀況在下半年大幅波動、前景不明，但我們憑藉強穩的資產負債狀況、充裕的流動資金，及來自核心業務的穩定經常性收入，維持審慎的擴展步伐。

由於兩鐵合併及上半年經濟暢旺的利好影響，公司於2008年的總收入增長64.9%至176.28億港元。未計折舊及攤銷前的鐵路及相關業務經營利潤亦增加57.7%至93.25億港元。然而，由於2007年有來自將軍澳城中馱的可觀發展利潤入帳，2008年的物業發展利潤較2007年減少36.34億港元，達46.70億港元。因此，不包括投資物業重估及有關的遞延稅項，股東應佔基本業務淨利潤減少4.5%至81.85億港元。包括投資物業重估虧損1.46億港元(扣除遞延稅項及計入因香港利得稅率下調對利得稅的影響後，則錄得盈餘9,900萬港元)，2008年的股東應佔淨利潤為82.84億港元，即每股盈利1.47港元。董事局建議派發末期股息每股0.34港元，令全年股息合共每股0.48港元，較2007年增長6.7%。

兩鐵合併

兩鐵合併的整合過程在2008年取得顯著進展。設於九龍塘、美孚和南昌站的轉綫閘機已於11月全部移走，乘客現在只需用一張車票，便可通行整個港鐵網絡。

年內，我們成功進行系統和部門整合，並提供培訓，以配合全面落實兩鐵合併的需要。隨著網絡乘客量的增長，公司於香港公共交通工具市場穩佔領導地位，並僱用超過12,000名香港員工，成為本港最大規模的僱主之一。

我們於3月為員工順利推行新的職級及薪酬架構，以及統一的聘用條款。公司繼續努力建立和諧的員工關係，並訂立了一套新的長遠目標、使命和信念。我們又借鑑合併前兩鐵營運的最佳實務，展開了一項大型的能源效益檢討計劃。此外，我們提供廣泛的培訓和發展課程，包括鐵路安全和營運、多元技能、員工調配等範疇。整體上，我們繼續實現兩鐵合併的協同效益，而倘此等效益於三年期間內全部實現，估計可達每年4.5億港元。

發展策略

隨著兩鐵合併完成，我們的發展策略是專注於本港大規模的新鐵路建設，以及在中國內地及海外市場的持續擴展。

在香港，政府於3月和4月批准為沙田至中環綫、伸延至黃埔的觀塘綫延綫，以及廣深港高速鐵路香港段展開規劃和設計，為我們的鐵路發展計劃注入了新動力。這些新的鐵路綫，連同已獲准展開規劃和設計的南港島綫(東段)及西港島綫，以及已大致上完工的九龍南綫(包括新的柯士甸站)，將令我們的網絡延長約60公里。當有關工程一一完成，我們將實現公司有史以來最大規模的本地網絡拓展工程。在香港，隨著這五條新鐵路綫陸續發展，公司將具備更佳條件，進一步擴大集客範圍、吸引新乘客，並將我們的服務網擴展至更多地區。

「深圳方面，深圳市軌道交通四號綫項目已獲國家發展和改革委員會批准。」

在中國內地，北京地鐵四號綫項目取得穩定進展，列車測試、生產及操作訓練均如期進行，並預計於2009年第四季通車。於2008年11月，我們就北京地鐵四號綫的延綫——北京大興綫的營運及維修項目簽署了諒解備忘錄。深圳方面，深圳市軌道交通四號綫項目已獲國家發展和改革委員會批准。公司現正辦理有關簽署特許經營協議的程序，近期內可以完成並簽署該協議。我們將全面開展四號綫的工程建設。同時，著手安排接管四號綫一期的有關工作。年內，公司繼續在中國內地其他主要城市探索進一步的投資機會。在2008年11月，我們與瀋陽市政府及瀋陽地鐵集團有限公司簽訂了三份原則性協議，包括就瀋陽地鐵一、二號綫為期30年的營運及維修安排、探討未來鐵路綫的投資機會，以及對一、二號綫沿綫的物業發展機會進行研究。在杭州，我們於2009年1月與杭州市政府及杭州市地鐵集團有限責任公司簽訂原則性協議，就杭州地鐵一號綫項目進行投資、建設及營運，並簽訂了另一份協議探討地鐵沿綫的物業發展機會。

在歐洲，我們在英國的聯營公司London Overground Rail Operations Limited於2007年11月接手經營London Overground，為該鐵路的營運帶來穩步改善。London Overground服務倫敦的西部、東部及北部，也是2012年奧運會的主要幹綫。在瑞典，我們於2009年1月獲批斯德哥爾摩地鐵的營運專營權，為期八年。

鑑於公司在香港、中國內地及海外的發展步伐，需要龐大的人力資源配合，我們已開展多項計劃以招聘、培訓及挽留員工，包括對象為香港及中國內地畢業生的「見習管理人員計劃」及「行政管理人員計劃」。

可持續發展

除了環境保護外，世界各地企業亦高度關注無節制的發展對社會凝聚力和氣候造成的影響。公司進一步實踐承諾，致力推動可持續發展，為社群謀求福祉。隨著我們的鐵路綫伸展至香港更多社區，而我們在中國內地和海外的業務亦不斷擴展，我們繼續致力發展為全球其中一間資源效益最高及最具生態可持續發展能力的鐵路服務和物業發展公司。

在2006年，公司以公共交通國際聯會(UITP)制訂的政策為基礎，正式採納「企業氣候轉變政策」。公司目前擔任UITP可持續發展委員會主席，在制訂有關措施方面扮演重要角色。

我們已根據這個政策採取多項主要行動，並依據公司內部的「企業風險管理體系」衡量其作用，尤其是用電量方面。兩鐵合併促使我們借鑑地鐵公司的最佳實務，為前九廣鐵路公司(九鐵)的網絡進行大型的能源效益檢討，探求實現協同效益的機會，並於年內展開一個資產效益提升計劃。我們亦以能源效益，作為資本工程項目在設計上的主要考慮因素之一，而首個考慮此因素的項目為南港島綫(東段)。此外，我們亦於新鐵路和物業發展項目的規劃、設計和建造上加入綜合生命周期的環保考慮因素。

公司將可持續發展、環境保護和最佳實務等因素融入商業決策過程之中，我們的努力繼續獲得國際權威機構嘉許。在2月，公司獲可持續資產管理(Sustainable Asset Management)評選為「交通及旅遊」類別中的行業領導者，並榮獲銀獎的殊榮。我們同時繼續獲納入道瓊斯可持續發展指數及富時社會責任指數。

在2008年5月，我們出版第七份可持續發展報告2007《Building Capability》，反映我們不斷求進的公司文化。該報告指出我們如何面對環境變化為業務帶來的挑戰，以及為社區帶來的裨益。公司的2007年度可持續發展報告獲特許公認會計師公會(ACCA)香港分會頒發「優異獎—最佳互聯網傳訊獎」。公司的報告已連續六年獲得ACCA的獎項。

此外，我們奪得香港工業總會與恒生銀行舉辦的「恒生珠三角環保大獎」，肯定了公司在環保以及可持續發展方面所作出的努力，有關措施包括進行車站內節省能源計劃、推動工業電池回收計劃、建造隔音屏障、發表可持續發展報告等。

關懷社區

公司向來致力與所在社區共同成長，一起邁進。為此，我們在年內展開多項義工活動，及進一步擴大我們既有的「港鐵藝術之旅」計劃，在車站舉辦本地藝術家的文化表演和作品展覽，為旅途中的乘客帶來更美好的體驗。觀塘綫在5月完成了社區藝術和架空路段美化計劃，另外我們於2008年在不同的港鐵車站舉辦臨時展覽，讓乘客有更多機會欣賞藝術。東鐵綫快將通車100周年，我們為日後東鐵綫車站的主要改進工程引入名為「融入大自然」的全新建築概念。

我們繼續鼓勵港鐵同事參與社區活動。年內，「鐵路人·鐵路心」計劃共舉辦了87項義工活動，約有共2,000名義工參與。第四屆「港鐵競步賽」於4月在中環舉行，活動的主要目的是鼓勵香港人把運動融入日常生活之中，並為健康教育籌款，共籌得130萬港元。其他社區活動包括由

港鐵行政人員聯同學童和長者為350名石硤尾居民表演的綜藝活動，以及港鐵義工參與向獨居長者派糉子的活動。在六間社會服務機構的提名下，公司再度榮獲香港社會服務聯會頒授「2008/09商界展關懷」標誌，以表揚公司對社會的貢獻，包括參與社區活動、鼓勵員工熱心公益，並為員工提供安全和有助照顧家庭的工作環境。

2008年，中國內地天災頻仍，令人深感悲痛。在2月，中國中部地區雪災肆虐，我們向香港紅十字會捐贈100萬港元，為災民提供衣物及應急物資，同時亦向中華全國鐵路總工會捐助100萬港元，以表示對內地鐵路同業的關懷和慰問。5月四川發生的大地震，港鐵上下對災民伸出援手，除了公司率先捐出100萬港元外，同事們亦踴躍捐款，一共籌得560萬港元，連同公司的配對捐款，善款總額達到1,127萬港元。此外，公司在內地各個辦事處工作的同事合共籌得30萬元人民幣，而公司旗下各商場的顧客亦慷慨解囊，合共捐出200萬港元賑災。綜合各項籌款活動，港鐵公司、員工及顧客，為四川地震災民籌得超過1,460萬港元的善款。

港鐵公司續締佳績，全賴董事局的卓越管治、管理層和員工的悉心盡力、顧客的忠心愛戴，以及股東的深切信任。

隨著公司踏入兩鐵合併後的新紀元，本人謹藉此機會，衷心感謝董事局同寅、上下員工以及各有關人士繼續支持我們向可持續增長的目標不斷邁進。此外，公司獨立非執行董事張佑啟教授將於2009年6月4日在股東週年大會上退任。本人對張教授為公司長期服務及作出重要貢獻，特表由衷謝意。



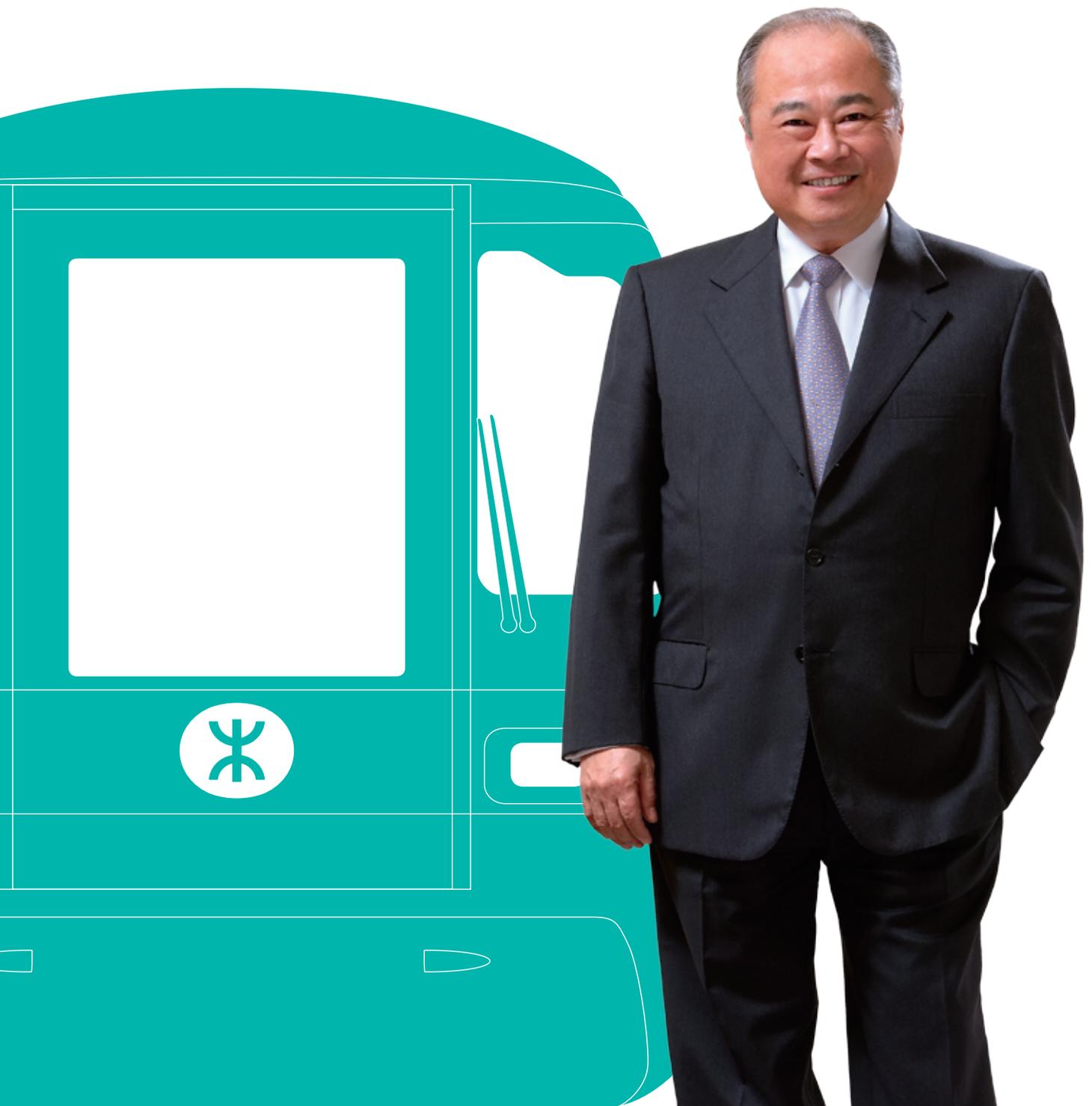
主席

錢果豐博士

香港，2009年3月10日

行政總裁回顧及展望

「兩鐵順利合併，我們亦已一一兌現對各
有關人士作出的所有承諾。」



「鑑於經常性業務的財務業績強勁，董事局建議派發末期股息...全年股息合共每股0.48港元，較2007年增長6.7%。」

致各有關人士：

本人欣然報告，公司在2008年成績斐然。兩鐵順利合併，我們亦已一一兌現對各有關人士作出的所有承諾。向乘客保證調減票價的承諾，已於兩鐵合併後即時落實，惠及280萬名乘客。我們亦承諾向所有前線員工提供職業保障，此目標已在「一間公司，一個團隊」的精神下得以實現。我們定下於兩鐵合併後一年內整合兩個鐵路網絡的計劃。於2008年9月，九龍塘、美孚及南昌三個轉車站完成整合，令我們較原定時間提早兩個多月完成全個整合計劃。公司在2008年的財務業績清楚顯示合併對股東帶來的利益。此外，我們在2008年實現超過3.5億港元的協同效益，較原定時間為早。兩鐵合併令港鐵成為一家更強大穩健的企業，以更具信心地迎接未來。

兩鐵合併完成後，我們將注意力轉向業務增長。我們分別在香港、中國內地及海外推行擴展策略。在香港，政府於3月和4月批准為沙田至中環綫、伸延至黃埔的觀塘綫延綫，以及廣深港高速鐵路(高速鐵路)香港段展開規劃和設計。這些新鐵路綫連同已獲准展開規劃和設計的西港島綫及南港島綫(東段)，使公司擁有五個正處於不同發展階段的新綫。我們繼續維持在中國內地和歐洲的擴展步伐，其中北京和深圳以至倫敦的項目都取得進展。此外，我們計劃於杭州和瀋陽進行的項目亦有進展，並已投得斯德哥爾摩地鐵的專營權。

2008年，公司的財務業績充分反映兩鐵合併的重大效益；同時，我們對經常性業務進行重大改進，包括鐵路、車站商務、投資物業及物業管理各項業務。縱使金融風暴席捲全球，令經濟狀況明顯放緩，但公司的收入仍然增長64.9%至176.28億港元。未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增長57.7%至93.25億港元。另一方面，2008年的物業發展利潤為46.70億港元，較2007年減少36.34億港元，主要由於2007年包含將軍澳城中駅的可觀發展利潤。因此，不包括投資物業重估及有關的遞延稅項，股東應佔基本業務淨利潤為81.85億港元，較2007年微跌4.5%。香港地產市道明顯放緩，年內錄得投資物業重估虧損1.46億港元(扣除遞延稅項及計入因香港利得稅率下調對利得稅的影響後，則錄得盈餘9,900萬港元)，而2007年錄得重估盈餘為80.11億港元(扣除遞延稅項後為66.09億港元)。因此，股東應佔淨利潤為82.84億港元。不包括投資物業重估的每股盈利為1.45港元，而包括投資物業重估的每股盈利則為1.47港元。鑑於經常性業務的財務業績強勁，董事局建議派發末期股息每股0.34港元，連同中期股息每股0.14港元，全年股息合共每股0.48港元，較2007年增長6.7%。

「於2008年，主要因為兩鐵合併，公司的鐵路及巴士客運服務(綜合港鐵系統)的總乘客量較去年增加56.6%至14.851億人次。」

營運回顧

香港鐵路業務

乘客量

於2008年，主要因為兩鐵合併，公司的鐵路及巴士客運服務(綜合港鐵系統)的總乘客量較去年增加56.6%至14.851億人次。按「同比」基準計算，倘與港鐵公司和合併前九鐵公司於2007年合計(並已就轉車乘客作出調整)的鐵路和巴士乘客量(可比較合計乘客量)相比，總乘客量則上升3.6%。

本地鐵路服務，包括地鐵綫(由觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫及迪士尼綫組成)以及九鐵綫(由東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫組成)，錄得總乘客量12.054億人次。這個數字較2007年增加31.6%，較對等的可比較合計乘客量上升4.0%。

2008年，隨著過境交通的需求不斷上升，羅湖及落馬洲過境服務的乘客量較2007年增加1.4%至9,340萬人次。

儘管香港國際機場的旅客量下跌，但機場快綫的市場佔有率上升，加上往返亞洲國際博覽館的乘客量增加，2008年的機場快綫乘客量上升4.2%至1,060萬人次。

輕鐵、巴士及城際客運服務於2008年的乘客量合計為1.756億人次，較該等服務於2007年全年的乘客量增加2.5%。

市場佔有率

於2008年12月，公司在專營公共交通工具市場的整體佔有率上升至42.7%，而去年同月的整體佔有率則為41.6%。我們在過海交通工具市場的佔有率由2007年的62.5%增加至63.6%，另外在來往機場交通工具市場的佔有率則由2007年的23%增加至24%。然而，由於競爭持續激烈，過境業務的市場佔有率由2007年的57.0%下降至56.2%。

車費收入

在2008年，總車費收入為114.67億港元，較去年增加61.2%。由於兩鐵合併後實施票價調減，總車費收入較港鐵公司與合併前九鐵公司於2007年的鐵路及巴士服務的合計車費收入輕微減少0.3%。

本地鐵路服務於2008年的車費收入為79.30億港元，較去年增加27.6%。然而，與2007年地鐵綫和九鐵綫的合計車費收入(合計車費收入)相比，則輕微下跌1.0%，主要與兩鐵合併日實施的票價調減及學生乘車優惠擴展至九鐵綫有關，但部分影響已被上述的乘客量上升所抵銷。

在2008年，過境服務的車費收入為22.83億港元，與該服務在2007年的對等12個月收入相比，增加1.2%。而機場快綫於2008年的車費收入為6.73億港元，較2007年增加2.7%。

在2008年，本地鐵路服務每名乘客的平均車費為6.58港元，較2007年減少3.0%，因兩鐵合併日實施一次性票價調減所致。過境服務方面，2008年每名乘客的平均車費為24.45港元，較2007年輕微減少0.2%，而2008年機場快綫每名乘客的平均車費為63.47港元，較2007年微跌1.4%。

吸引乘客

為了帶動乘客量增長，並滿足顧客對高水平服務的期望，我們繼續提供針對目標客群的推廣優惠，同時投放資源提升服務質素和效率。車費優惠包括離島小輪乘客的轉乘特惠，以及將學生票價優惠範圍擴大至覆蓋東鐵、西鐵、馬鞍山綫、輕鐵和港鐵接駁巴士。我們亦提供特別優惠，吸引乘客使用過境服務和機場快綫。為了進一步提升服務，我們於2008年第四季購置五列各有七個車卡的新列車，行走西鐵綫，並已額外訂購十列新車，預計於2011年至2012年付運，使現有的港島、觀塘、荃灣和將軍澳各綫的列車班次更加頻密。我們的城際客運服務乘客，亦因為京九/滬九直通車的機車由柴油發動轉為電氣化而受惠。為提供舒適清新的環境，我們於東鐵綫推出翻新計劃，為車站添上清新的色彩以及富有地方文化特色的圖案。

我們為九龍灣和上環站加建行人通道和天橋，加強與公司鐵路網絡的聯繫。另外，我們加裝了七部「港鐵特惠站」，令其總數於2008年底達至26部。

服務表現

兩鐵合併後，新的營運協議包含東鐵綫、西鐵綫、馬鞍山綫及輕鐵。於2007年12月2日合併日至2008年12月31日期間，公司的服務表現完全超越政府規定的各項表現水平以及公司本身制訂更為嚴格的顧客服務目標。列車按照編定班次行走的可靠程度、乘客車程準時程度及列車服務準時程度均達99.7%或以上。我們一班充滿熱誠的員工的高水準服務表現，再次獲得多個獎項嘉許，包括「2008年度鐵路大獎」中的「亞太區最佳鐵路獎」、《星島日報》「星鑽服務品牌選舉2007—公共交通服務大獎」，並連續十年榮獲《壹週刊》頒發的「服務第壹大獎—公共交通工具組別」，以及於香港優質顧客服務協會主辦的「優質顧客服務大獎2007」選舉中贏得「卓越大獎銅獎」。往來香港與廣州的「九廣通」城際客運服務，榮獲《盛世雜誌》舉辦的「2008盛世卓越品牌大獎—卓越過境交通服務品牌」。

奧運馬術比賽

年內值得一提的，是港鐵公司於8月協助運載運動員、工作人員和觀眾前往香港雙魚河及沙田的奧運馬術比賽場地。我們投入公司各方面的資源，確保乘客安全、準時和舒適地到達比賽場地。

車站商務及鐵路相關業務

在2008年，車站商務及鐵路相關業務的收入為34.49億港元，較2007年增長98.1%。該收入亦較港鐵公司和合併前九鐵公司同等業務於2007年錄得的可比較合計收入(合計非車費收入)增加33.4%。

行政總裁回顧及展望

車站零售設施於2008年的收入，包括免稅店和車站商店租金為15.46億港元，較2007年增加209.8%(與對等的合計非車費收入相比則增加42.3%)。這項收入增加，主要來自新增的九鐵綫零售商店，尤其是10間服務過境旅客的免稅店。其餘增長來自新增的零售設施面積，及上調的新訂合約租金。年內，我們收回部分商店進行翻新，結果9個站共有45間商店完成有關工程，另外新增了18個商品類別。截至2008年12月31日止的商店總數達1,186間。於2008年12月31日，車站零售設施的總面積為51,539平方米。

在2008年，廣告收入為7.41億港元，較2007年增長25.0%(與對等的合計非車費收入相比則增長11.3%)。除合併的效益外，廣告費亦有所提高，我們還推出更多嶄新的廣告形式，包括5月在銅鑼灣站低層通道設立經翻新的「廣告廊」，以及開創亞洲鐵路先河，在銅鑼灣、尖沙咀和中環站裝設的「數碼扶手電梯廣告屏幕」。

電訊服務於2008年的收入為3.56億港元，較2007年增加49.0%(與對等的合計非車費收入比較則增加27.6%)。是項收入增加，主要由於獲得一家電訊服務供應商為終止牌照協議而付予公司的一次性款項。撇除這筆一次性款項，收入應較2007年增加13.0%至2.70億港元(與對等的合計非車費收入比較則減少3.2%)。

在2008年，顧問服務的收入為1.58億港元，較2007年減少18.1%，主要原因是公司對顧問服務採取更專注策略，加上上海地鐵九號綫一期大部分工程已經完成，並已於2007年12月通車。

物業及其他業務

香港地產市場在2008年上半年表現強勁。寫字樓及商舖租務市場均穩步增長。然而，隨著環球信貸市場的不明朗因素導致全球經濟明顯放緩，市場活動於下半年明顯放緩，住宅樓宇售價下調，商業租金也開始出現整固。

物業發展

在2008年，物業發展利潤為46.70億港元，較2007年的83.04億港元減少43.8%，主要由於2007年有數目相當可觀的物業發展利潤入帳，尤其是來自將軍澳城中區的發展利潤。物業發展利潤的主要來源是日出康城首都和沙田御龍山相關的利潤，以及銷售君匯港和凱旋門的待售物業所得分成。此外，還有主要來自東涌站藍天海岸及映灣園和九龍站圓方等機場鐵路沿綫物業所確認的遞延收益。

年內預售售出的物業包括日出康城首都全部2,096個單位、沙田御龍山約1,100個單位(約佔總數1,375個單位的80%)，以及東涌水藍•天岸超過470個單位。

物業發展招標活動方面，新世界發展有限公司之附屬公司(德誌有限公司)於4月成功投得馬鞍山綫車公廟站的物業發展組合。與日出康城第一期首都的做法一樣，公司已支付這個發展項目的一半地價，以換取更大的利潤分成比例。此外，作為西鐵綫的物業發展代理，我們於9月向長江實業(集團)有限公司之附屬公司(建東投資有限公司)批出荃灣西站(七區)物業發展組合。

「在2008年，公司的物業租務、物業管理及其他業務收入為27.12億港元，較2007年增長47.9%。」

物業租務、物業管理及其他業務

在2008年，公司的物業租務、物業管理及其他業務收入為27.12億港元，較2007年增長47.9%（與對等的合計非車費收入比較則增長29.8%）。

寫字樓及商舖需求於上半年保持強勁，但增長速度於下半年開始放緩。物業租務收入為23.46億港元，較2007年增長48.4%（與對等的合計非車費收入比較則增長28.8%）。年內，公司旗下商場人流均保持高企。商舖續約或重新出租的租金，平均較舊租約的租金高出20%。

我們旗下商場的出租率均維持接近100%。公司於國際金融中心二期18個樓層亦全部租出。

於2008年12月底，按可出租樓面面積計算，公司應佔的投資物業組合包括221,661平方米的零售物業，以及41,059平方米的寫字樓。

年內，我們繼續為旗下商場進行翻新，以提升其吸引力和競爭力。翻新工程包括重建德福廣場一期戲院。我們的商場榮獲多個本地及國際獎項。九龍站上蓋商場圓方在法國

康城舉行的「國際房地產投資交易會」(MIPIM)中奪得國際MIPIM的榮銜，另獲城市土地學會(ULI)頒發2008年亞太區卓越獎。這個發展項目亦獲得亞太商業房地產大獎的榮譽。德福廣場則贏得《盛世雜誌》頒發的2008環保企業大獎，以及《東周刊》的香港服務大獎。

銀座Mall於2007年1月開幕，繼續為北京的商場奠下服務和質素的新典範。商舖續約和重新出租的平均租金收入較2007年高出15%，而出租率達100%。銀座Mall於投入營運的首個全年度內，奪得多個獎項和榮譽，包括在北京市商務局進行的一項顧客滿意度調查中，高踞當地156間大型購物中心和百貨公司的第二位。

於2008年，公司的物業管理收入為2.10億港元，較2007年增加25.0%（與對等的合計非車費收入比較，增加15.4%）。截至12月底，公司管理的住宅單位數目共73,947個，而管理的商用面積為770,556平方米。在中國內地，我們管理的物業組合樓面面積達1,158,254平方米。

「公司正在規劃和設計在香港的五個新鐵路項目，加上已大致完成的九龍南綫，全部落成後將使我們的網絡延長約60公里。」

八達通與昂坪360

八達通在2008年表現強勁，公司應佔其淨利潤為1.36億港元，上升40.2%。利潤增長，主要由於非運輸服務的零售付款額持續上升。

大嶼山昂坪360纜車及昂坪市集於2008年的旅客人數逾160萬人次，帶來1.56億港元的收入。

未來增長 香港

公司正在規劃和設計在香港的五個新鐵路項目，加上已大致完成的九龍南綫，全部落成後將使我們的網絡延長約60公里。這五條新綫是公司有史以來最大規模的網絡拓展工程，將為公司的未來增長作出顯著的貢獻。

政府於3月批准就沙田至中環綫和觀塘綫延綫展開規劃和設計。沙田至中環綫由兩個路段組成。全長11公里的東西走廊預計於2015年完成，使馬鞍山綫從大圍途經鑽石山伸延至紅磡，並將連接西鐵綫。六公里長的南北走廊預計於2019年完工，並將成為香港第四條過海鐵路綫，使東鐵綫

由紅磡伸延至港島。初步設計已於2008年9月展開，以便制訂一個方案於2009年底根據《鐵路條例》刊憲。

觀塘綫延綫全長三公里，將由觀塘綫現時的油麻地站途經何文田伸延至黃埔，而何文田站將作為連接沙田至中環綫的東西走廊的轉車站。初步設計已於6月展開，並將於2009年初完成。整個項目預計於2015年完成。

政府於4月邀請公司就高速鐵路展開規劃和設計，這有助進一步鞏固香港作為中國南大門的策略地位。全長26公里的高速鐵路將提供過境的高速鐵路服務，將香港連接至深圳、廣州和內地新建的高速城際鐵路網絡。通車後，前往深圳福田的車程只需14分鐘，而前往廣州也只需48分鐘。這個項目已於2008年11月28日刊憲，預計於2009年底開始動工，並於2015年完成。

隨著政府於2007年12月宣布支持南港島綫(東段)的規劃和設計，初步設計已於2008年2月展開，將於2009年初完成。最終藍圖將於2009年較後時間提交政府審閱和刊憲。

西港島綫已於2007年10月根據《鐵路條例》刊憲。我們與地方社區保持密切溝通，聽取意見，務求在設計上兼顧地區傳統特色和市區重建機會，以求開創一條「社區鐵路」。詳細設計已於2008年初展開，預計於2009年動工，並於2014年完成。

除上述的五條新鐵路綫外，在2008年，連接現時東鐵綫尖東站與西鐵綫南昌站的九龍南綫(包括新的柯士甸站)取得理想進展。包括隧道鑽挖工程在內的主要土木工程已大致完成，而柯士甸新站的裝修工程亦快將完成。這條鐵路綫預計於2009年下半年通車。

將軍澳綫第二期施工的進度亦符合預期，預計於2009年第二季完成，以配合日出康城首都入伙。

香港項目融資

正如過往所述，這些新鐵路項目將採用切合其本身情況的不同融資模式。對於將採用現金資助模式的西港島綫，公司已於2008年2月收取第一部分為數4億港元的現金資助，其餘佔總現金資助的大部分資金，我們正與政府進行磋商。

南港島綫(東段)及觀塘綫延綫很可能會採用公司傳統的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，將物業發展權授予公司。我們已選擇合適的用地，並繼續就發展權與政府進行磋商。

九龍南綫、沙田至中環綫及高速鐵路將採用兩鐵合併所用的服務經營權模式。在這個基礎上，香港立法會財務委員會於5月通過撥款24億港元，以投入沙田至中環綫的設計

和地盤勘測工程，另於7月撥款28億港元為高速鐵路進行類似工作。於2008年11月24日，我們與政府簽訂委託協議，據此，政府委託公司就沙田至中環綫和高速鐵路展開設計工作，費用由政府承擔。政府將於適當時候安排該兩條鐵路綫進一步的工程撥款。九龍南綫的建造工程由九鐵公司按兩鐵合併協議進行出資。

中國內地及海外

公司在中國內地及海外的項目繼續取得良好進展。

中國內地

在北京，由港鐵公司(49%)、北京市基礎設施投資有限公司(2%)，及北京首都創業集團有限公司(49%)組成的公私合營公司，在北京地鐵四號綫項目的建造工程上取得穩定進展，並預計於2009年第四季通車。港鐵公司亦聯同公私合營公司的夥伴，於2008年11月27日與北京市政府全資擁有的北京軌道交通大興綫投資有限責任公司，就全長22公里的北京地鐵大興綫的營運及維修項目簽署了諒解備忘錄。公司繼續就大興綫的特許經營協議作進一步磋商。

深圳方面，深圳市軌道交通四號綫項目已獲國家發展和改革委員會批准。公司現正辦理有關簽署特許經營協議的程序，近期內可以完成並簽署該協議。我們將全面開展四號綫的工程建設。同時，著手安排接管四號綫一期的有關工作。

行政總裁回顧及展望

公司繼續在中國內地其他城市尋求投資機會。

於2008年7月獲選為項目的「優先談判對象」後，公司於2009年1月與杭州市政府及杭州市地鐵集團有限責任公司簽訂沒有約束力的原則性協議，就杭州地鐵一號綫項目以公私合營模式，進行投資、建設及為期25年的營運。公司同時與上述訂約夥伴簽訂策略性協議，探討杭州地鐵沿綫的物業發展機會。另外，公司與瀋陽市政府的磋商取得進展，於2008年11月與瀋陽市政府及瀋陽地鐵集團有限公司，就合作營運全長50公里的瀋陽地鐵一、二號綫及未來鐵路綫的投資機會，簽訂沒有約束力的原則性協議。此外，我們簽訂了另一份沒有約束力的協議，就一、二號綫的沿綫物業發展機會展開規劃和探討。公司現正就特許經營協議於杭州和瀋陽市進行進一步磋商。

歐洲

在英國，公司佔半數股權的聯營公司London Overground Rail Operations Limited於2007年11月接手經營London Overground，為該條鐵路帶來穩步的改善。營運表現有所提升，共有31個車站進行了車站改進工程。

在瑞典，公司於2008年8月入標競投斯德哥爾摩地鐵的專營權，並於2009年1月獲批這個全長108公里、共100個車站的鐵路系統為期八年的專營權。

財務回顧

在兩鐵合併的全年效應下，集團於2008年來自經常性業務的收入和經營利潤錄得強勁增長。總車費收入增長61.2%至114.67億港元，其中79.30億港元來自本地鐵路服務、22.83億港元來自過境服務、6.73億港元來自機場快綫，及

5.81億港元來自輕鐵、城際客運和巴士服務。非車費收入增長72.3%至61.61億港元，其中34.49億港元來自車站商務及鐵路相關業務，而27.12億港元來自物業租務、管業及其他業務。因此，2008年的總收入增長64.9%至176.28億港元，總經營成本則上升73.8%至83.03億港元。未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增加57.7%至93.25億港元，但由於兩鐵合併時調減票價及合併前九鐵業務的盈利率較低，經營毛利率則由2007年的55.3%降至2008年的52.9%。

由於將軍澳城中站的可觀物業發展利潤在2007年入帳，加上樓價在2008年後期回落，2008年的物業發展利潤減少43.8%至46.70億港元，其中主要是來自首都和御龍山的利潤。未計折舊及攤銷前的經營利潤因此輕微減少1.6%至139.95億港元。折舊及攤銷增加7%至29.30億港元，主要因為兩鐵合併的緣故；而合併相關開支則減少72.5%至5,300萬港元。利息及財務開支增加51.8%至19.98億港元，主要與兩鐵合併帶來的債務利息，及兩鐵合併中須支付的每年定額付款資本化所產生的名義利息開支有關。港鐵應佔八達通控股有限公司及London Overground Rail Operations Limited合計利潤達1.59億港元。而相對2007年錄得80.11億港元的豐厚收益，投資物業於期內錄得非現金重估虧損1.46億港元。綜合以上所述，除稅前利潤較2007年減少50.6%至90.27億港元。

受到利潤下降，及利得稅率由17.5%調低至16.5%對遞延稅項的影響，所得稅減少75.8%至7.47億港元。2008年公司股東應佔利潤因此減少45.4%至82.84億港元，即每股1.47港元，而2007年為每股2.72港元。

「集團於2008年的流動現金狀況因兩鐵合併而增強，來自鐵路及相關業務的現金流入淨額增加49.3%至89.21億港元。」

撇除投資物業重估的影響，更具代表性的公司股東應佔基本業務淨利潤下降4.5%至81.85億港元，即每股1.45港元，而2007年為每股1.54港元。正如之前所述，這是由於經常性業務的利潤增長強勁，但物業發展利潤較去年為低，令整體利潤下降。

在集團資產負債表中，淨資產由2007年12月31日的910.37億港元增加7.5%至2008年12月31日的978.22億港元。資產總值由1,556.68億港元增至1,593.38億港元，主要是由於與物業發展有關的應收帳項及待售物業均有所增加，加上投資香港及中國內地的新鐵路項目所致。負債總額由2007年的646.31億港元減至615.16億港元，主要是因為未償還貸款及遞延收益均見減少。若計入服務經營權負債作為債務的一部分，集團的淨負債權益比率從2007年底的48.5%改善至2008年底的42.1%。

集團於2008年的流動現金狀況因兩鐵合併而增強，來自鐵路及相關業務的現金流入淨額增加49.3%至89.21億港元。物業發展業務的收入為44.48億港元。集團亦收到政府的西

港島綫項目資助4億港元，以及其無控制權附屬公司及聯營公司所償還的貸款及派發的股息共1.32億港元。不包括非經常性兩鐵合併付款，現金流出額增加88%至98.87億港元，主要與新鐵路項目、兩鐵合併後鐵路網絡擴大令資本開支增加、繳付車公廟物業發展項目的一半地價，及服務經營權的每年定額付款有關。因此，2008年錄得36.98億港元的現金流入淨額，主要用以減債。

董事局建議派發末期股息每股0.34港元，連同中期股息每股0.14港元，全年股息合共每股0.48港元，較去年增加0.03港元或6.7%。一如往年，財政司司長法團同意以股份方式收取其全部或部分可獲的股息，以確保公司以現金派發的應付股息總額不超過50%。

人力資源

員工的全情投入、專業精神和悉心服務，是公司成功的基石。在完成兩鐵合併後，公司以建立「一間公司，一個團隊」的企業文化為目標，於2008年3月1日為12,000名香港員工順利推行新的職級及薪酬架構以及統一的聘用條款。員工的甄選和委任程序亦於4月完成。

行政總裁回顧及展望

為迎接兩鐵合併後的挑戰，我們在年內推行廣泛的培訓和發展計劃，特別是在有關鐵路安全、鐵路營運和保養、多元技能、員工調配和新入職員工等範疇內。此外，我們為北京地鐵四號綫項目和深圳市軌道交通四號綫項目的內地新聘員工提供完善培訓，包括安排他們前來香港受訓，為這兩大重要新項目作好營運準備。為配合公司未來的需求，我們繼續重點推行多項管理及領導才能培訓計劃，包括「行政管理人員計劃」及對象為香港特區及中國內地畢業生的「見習管理人員計劃」。

隨著香港鐵路網絡不斷擴展，新鐵路綫的規劃、建造和營運均需要大量人力資源的配合。為了應付這些需要，我們已於2008年全力展開人力資源策劃及一連串的招聘活動，進展良好。

展望

全球和香港的經濟狀況仍然不明朗，而2009年香港的經濟預期會出現負增長。在這種情況下，我們對2009年的前景抱持審慎態度。

我們鐵路業務的抗跌性較強，但依然會受到失業率影響。隨著九龍南綫和連接日出康城的將軍澳支綫通車，我們將可受惠於乘客量的額外增長。票價將於2009年7月按照票價調整機制的條款進行檢討。根據商定的機制，如計算後的調整百分比於±1.5%以內，則毋須於該年進行調整，但有關的調整百分比將結轉至下一年。我們的廣告業務較受經濟環境的影響，加上2008年入帳的一次性電訊服務解

約收入將不會在2009年復現，以上因素將令這兩項業務在2009年面對更大挑戰。

車站商務及物業租務業務的表現主要取決於續約和新租約的租金水平，而租金水平則取決於市況。

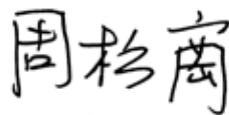
物業發展業務方面，日出康城第二期第一批的1,688個單位可望於2009年下半年獲發入伙紙。由於此項目的利潤攤分是以攤分資產而為分成基礎(而無需取決於銷售進度)，故將以港鐵公司在入伙紙發出日應佔第一階段單位的市值，在扣除給予發展商免息貸款的應算利息補貼後入帳。

公司會按市況和其他因素的商業考慮而決定推出發售烏溪沙銀湖•天峰和大圍維修中心上蓋物業發展的時間。

我們的拓展業務將於2009年達致多個里程碑。在香港，將軍澳支綫將於2009年中通車，而九龍南綫將於下半年通車。在中國內地，北京地鐵四號綫項目將於2009年第四季投入營運；而在斯德哥爾摩，我們預計將於2009年11月接手經營斯德哥爾摩地鐵的專營權。

面對經濟上種種不明朗因素，我們繼續專注成本控制，並維持充裕的資金周轉能力。

最後，本人謹藉此機會衷心感謝各董事及全體14,000位同事在過往的一年發揮幹勁和敬業樂業的精神。他們是港鐵的英雄。



行政總裁

周松崗

香港，2009年3月10日

主要數據

	2008	2007 [#]	增/(減) 百分率
財務摘要 百萬港元			
收入			
– 車費	11,467	7,115	61.2
– 非車費	6,161	3,575	72.3
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務之經營利潤	9,325	5,912	57.7
物業發展利潤	4,670	8,304	(43.8)
未計折舊及攤銷前經營利潤	13,995	14,216	(1.6)
股東應佔利潤	8,284	15,180	(45.4)
股東應佔利潤(不計及投資物業公允價值變動及其相關遞延稅項)	8,185	8,571	(4.5)
資產總值	159,338	155,668	2.4
貸款、其他負債及銀行透支	31,289	34,050	(8.1)
服務經營權負債	10,656	10,685	(0.3)
股東應佔總權益	97,801	91,014	7.5
財務比率 百分率			
經營毛利率	52.9	55.3	-2.4個百分點
淨負債權益比率	42.1	48.5	-6.4個百分點
平均股東資金回報率	8.8	18.1	-9.3個百分點
平均股東資金回報率 (不計及投資物業公允價值變動及其相關遞延稅項)	8.7	10.2	-1.5個百分點
利息保障倍數	6.0	9.0	-3.0倍
股份資料			
每股基本盈利 港元	1.47	2.72	(46.0)
每股基本盈利 (不計及投資物業公允價值變動及其相關遞延稅項) 港元	1.45	1.54	(5.8)
每股股息 港元	0.48	0.45	6.7
於12月31日的股價 港元	17.96	28.70	(37.4)
於12月31日的市值 百萬港元	101,674	161,037	(36.9)
營運摘要			
總乘客人次			
– 本地鐵路服務 百萬計	1,205.4	915.8	31.6
– 過境服務 千計	93,401	8,243	1,033.1
– 機場快綫 千計	10,601	10,175	4.2
– 輕鐵 千計	137,730	11,100	1,140.8
平均乘客人次 千計			
– 本地鐵路服務 周日	3,514	3,364*	4.4
– 過境服務 每日	255.2	252.3**	1.1
– 機場快綫 每日	29.0	27.9	3.9
– 輕鐵 周日	385.1	378.6**	1.7
每名乘客車費收入 港元			
– 本地鐵路服務	6.58	6.78	(2.9)
– 過境服務	24.45	24.45	–
– 機場快綫	63.47	64.34	(1.4)
– 輕鐵	2.81	2.68	4.8
佔專營公共交通載客量比率(12月) [^] 百分率	42.7	41.6	1.1個百分點

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

* 公司與九鐵綫的可比較合計乘客量(已就轉車乘客作出調整)。

** 2007年全年乘客量，包括合併前九鐵業務的乘客量。

[^] 2008年及2007年全年佔專營公共交通載客量比率分別為42.0%及26.7%。

2008年大事紀要

1月

公司於香港優質顧客服務協會主辦的「優質顧客服務大獎2007」選舉中贏得銅獎。

2月

中國內地雪災肆虐，公司向香港紅十字會捐贈100萬港元，為災民提供保暖衣物及其他應急物資。



在可持續資產管理(SAM)的報告中，公司在環球「交通及旅遊」類別獲評選為可持續發展的行業領導者，並同時獲得銀獎的嘉許。

日出康城第一期首都全部2,096個單位推出預售。

3月

政府邀請公司展開沙田至中環綫、伸延至黃埔的觀塘綫延綫的進一步規劃和設計，標誌著香港鐵路發展的重要里程碑。



公司榮獲《東週刊》頒發的「香港服務大獎－公共交通工具組別」及「企業社會責任大獎」，以表揚公司對香港可持續發展的傑出服務和貢獻。公司又第二年獲頒《星島日報》「星鑽服務品牌選舉－公共交通服務大獎」。

4月

公司宣布新世界發展有限公司之附屬公司(德誌有限公司)成功投得車公廟站的物業發展組合。

公司於丹麥哥本哈根舉行的「2008年度鐵路大獎」中獲得「亞太區最佳鐵路獎」。

公司與香港業餘田徑總會合辦的第四屆「港鐵競步賽」於2008年4月20日舉行，參賽人數與為健康教育籌得的善款數字均刷新紀錄。



政府邀請公司就廣深港高速鐵路香港段展開進一步規劃和設計，這有助鞏固香港作為中國南大門的策略地位。

新建的九龍南綫柯士甸站於4月平頂。

5月

沙田御龍山的1,375個單位中，約80%推出預售。

公司透過中央人民政府駐香港特別行政區聯絡辦公室捐出100萬港元，援助四川地震災民。

6月

港鐵上下對四川地震的災民伸出援手，除了公司捐出100萬港元購買必需物資賑濟四川地震的災民外，同事們亦踴躍捐款，一共籌得560萬港元，連同公司的配對捐款，善款總額達到1,127萬港元。



公司連續十年榮獲《壹週刊》頒發的「服務第壹大獎－公共交通工具組別」。

7月

公司於香港的旗艦高級商場圓方獲城市土地學會(ULI)頒發2008年亞太區卓越獎。

為慶祝機場快綫於7月6日通車十周年，公司推出紀念套票及THOMAS & FRIENDS Live! On Stage主題列車活動。

8月

作為2008年北京奧運會馬術比賽鐵路運輸服務協作機構，公司提供安全、可靠和方便的列車服務，接載中外賓客前往香港沙田及上水奧運場地。

無線上網服務於機場快綫列車首度推出，為經常外遊的旅客帶來增值服務和便利。

公司開創亞洲鐵路先河，在銅鑼灣站裝設「數碼扶手電梯廣告屏幕」。

9月

作為西鐵綫的物業發展代理，公司宣布長江實業(集團)有限公司之附屬公司(建東投資有限公司)投得荃灣西站(七區)物業發展組合。

公司為港鐵網絡展開統一單程車票系統測試，讓使用單程票的乘客享受9%至30%的車費折扣。



公司連續三年榮獲《盛世雜誌》舉辦的「2008盛世卓越品牌大獎—卓越公共交通服務品牌」。這個獎項再次確認我們在企業文化、形象及品牌建立上的卓越成就。

10月

公司2007年度年報於International ARC (Annual Report Competition) Awards中，奪得「香港最佳」獎項。該項活動是全球最大型的年報設計比賽。

公司在被視為「法律界奧斯卡」的「ALB Hong Kong Law Awards 2008」中獲頒三個獎項。這項比賽是為表揚香港傑出的法律專業人士和重大商業交易的法律工作。

11月

公司榮獲香港最佳業務管理集團頒發「最佳培訓及人力資源實踐獎」殊榮，表揚公司重視不斷學習及求進的精神。

公司的2007年度可持續發展報告《Building Capability》榮獲特許公認會計師公會香港分會的「優異獎—最佳互聯網傳訊獎」。港鐵公司已連續六年獲得該公會頒發的獎項。



九龍塘、美孚和南昌站的100部轉綫閘機已於2008年11月10日全部拆除，標誌著兩鐵合併最後階段的一個重大里程碑。

公司與瀋陽市政府及瀋陽地鐵集團有限公司簽訂原則性協議，為瀋陽地鐵一、二號綫提供為期30年的營運及維修服務。

在北京，公司聯同北京的合營夥伴北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司，與北京市政府就北京地鐵大興綫的營運及維修項目簽署了諒解備忘錄。



公司在《明報》與香港中文大學市場學理學碩士課程合辦的「香港驕傲企業品牌選舉2008」中，奪得「香港驕傲企業品牌消費者大獎(交通及物流服務類別)」，是第二年獲此獎項。

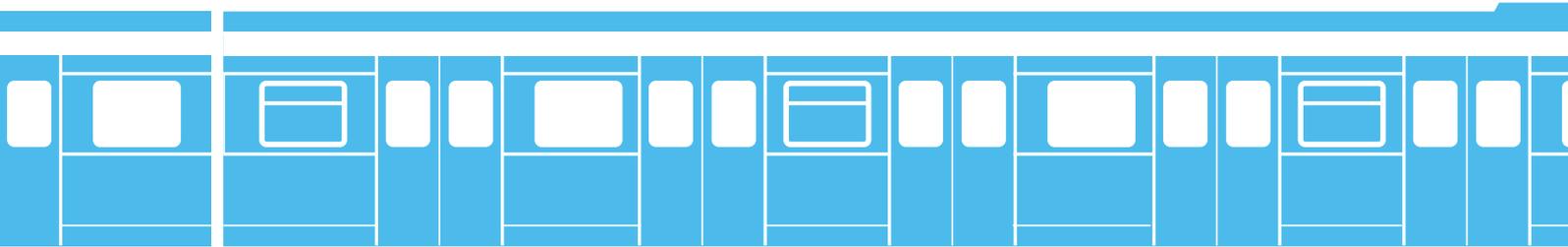
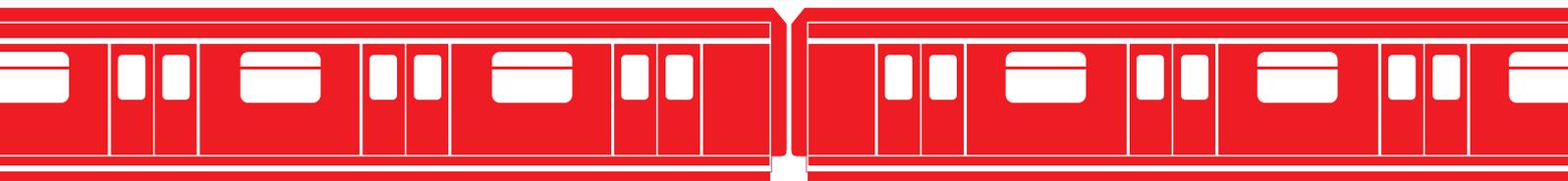
於11月24日，公司與政府簽訂委託協議，據此政府委託公司就沙田至中環綫和高速鐵路展開設計工作，費用由政府承擔。

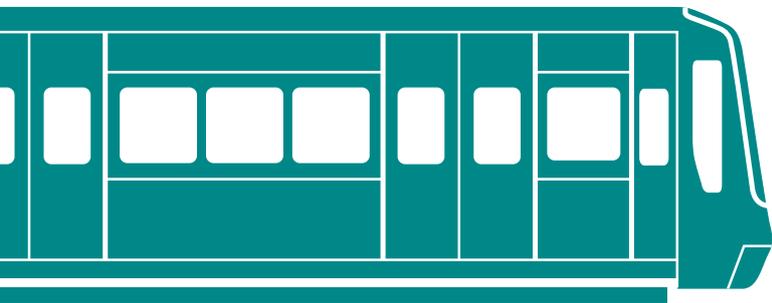
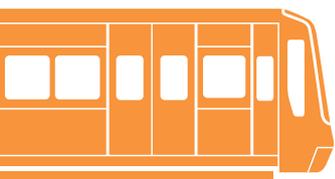
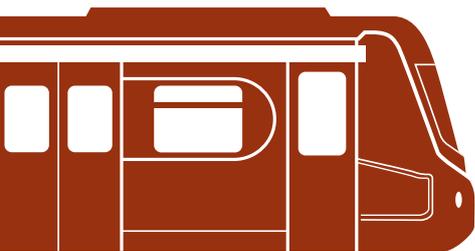
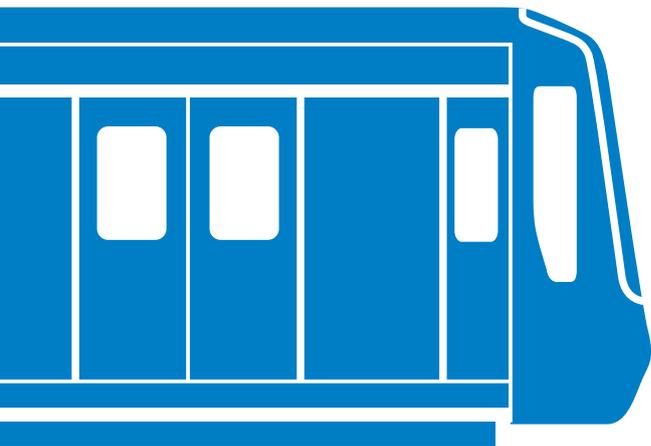
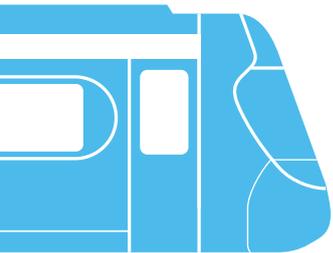
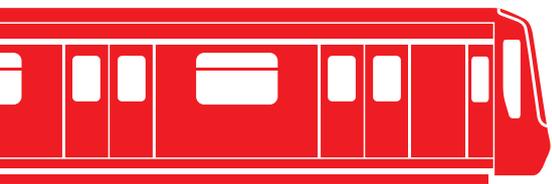
12月

世界品牌實驗室(World Brand Laboratory)對超過1,000個知名香港品牌的市場佔有率、品牌忠誠度及環球領導能力進行六個月的評估後，於12月選出港鐵公司為「香港100個最具影響力品牌」之一。

於12月3日兩鐵合併一周年，逾百名長者獲安排乘搭西鐵綫一列特備列車。是次活動是港鐵公司與香港電台第五台合辦的「長者港鐵安全運動」的其中一部分，目的是向長者宣揚乘搭港鐵時應注意的安全訊息。







共創

優質服務

網絡覆蓋更廣、效率更高



港鐵公司是香港首屈一指的公共運輸營辦商。

香港鐵路業務

公司於2008年的總車費收入增加61.2%至114.67億港元，主要原因是兩鐵合併令乘客量增加。車費收入亦反映，由於兩鐵合併後調減票價，總車費收入較港鐵公司與合併前九鐵公司於2007年的鐵路及巴士服務的合計車費收入輕微減少0.3%。

兩鐵合併

自2007年12月2日合併日以來，前地鐵公司與前九鐵公司的鐵路業務的整合取得良好進展。於2008年，公司的兩大重點工作是取得協同效益及完成「第二日」交接安排。

我們持續進行能源優化、合併採購以增規模、盡量提高擴大後網絡的收入及整頓員工成本，繼續發揮合併的協同效益。我們有信心於兩鐵合併首三年內全面實現達每年4.5億港元的協同效益目標。

隨著統一單程車票系統於9月28日進行測試，「第二日」的交接安排亦宣告展開。單程票乘客可享有票價調減，且只需一張車票便可通行整個港鐵系統，而設於九龍塘、美孚和南昌站供乘客在前地鐵公司與前九鐵公司系統之間於轉乘時使用的轉綫閘機，則仍然留在原位。同於9月28日，我們將學生享有多至正常票價一半折扣的學生乘車優惠擴展至東鐵、西鐵和馬鞍山綫、輕鐵及港鐵接駁巴士（機場快綫、往返羅湖及落馬洲站的車程，以及東鐵綫的頭等服務不包括在內）。我們在南昌站月台貫通七處牆壁，讓乘搭東涌綫列車往香港方向的乘客只需橫過對面月台，便可轉搭西鐵綫往屯門方向的列車。為確保兩套不同的單程車票系統順利整合，我們以超過15萬個經常出現的車費組合來測試軟件的應用情況，以確保扣除的車費正確無誤。

隨著測試順利完成，三個轉車站的100部轉綫閘機已於2008年11月10日全部拆除。我們派出超過150名穿上黃色T恤的顧客服務大使前往九龍塘、美孚和南昌站，幫助乘客適應站內的改動。「第二日」協調工作的完成，標誌著兩鐵合併最後階段的一個重大里程碑。

於2008年12月
在專營公共交通工具市場
佔42.7%

於2008年本地鐵路服務的
周日平均乘客量
達350萬人次

2008年整體服務每名乘客的
平均車費為7.72港元

2008年整體服務每名乘客的
營運成本為4.02港元

乘客車程準時程度達99.9%





乘客量

綜合港鐵系統全年的總乘客量較去年增加56.6%至14.851億人次，主要因為兩鐵合併所致。按「同比」基準計算，倘與港鐵公司和合併前九鐵公司於2007年合計的鐵路和巴士乘客量(可比較合計乘客量)相比，總乘客量則上升3.6%。

本地鐵路服務，包括地鐵綫(由觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫及迪士尼綫組成)以及九鐵綫(由東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫組成)，於2008年錄得總乘客量12.054億人次。這個數字較2007年增加31.6%，較對等的可比較合計乘客量上升4%，主要因為兩鐵合併日實施票價調減及綜合鐵路系統更加便利。

2008年，隨著過境交通的需求不斷上升，羅湖及落馬洲過境服務的乘客量較2007年全年的過境服務乘客量增加1.4%至9,340萬人次。

儘管香港國際機場的旅客量下跌，但乘搭機場快綫往返機場的乘客量上升，加上往返亞洲國際博覽館的乘客量增加，使2008年的機場快綫乘客量上升4.2%至1,060萬人次。

輕鐵、巴士及城際客運服務於2008年的乘客量合計為1.756億人次，較該等服務於2007年全年的乘客量增加2.5%。

整體上，綜合港鐵系統的所有鐵路及巴士客運服務於2008年的周日平均乘客量為430萬人次，較2007年對等的可比較合計乘客量增加4.1%。於2008年，本地鐵路服務的周日平均乘客量為350萬人次，與對等的可比較合計乘客量相比上升4.4%。

於2008年12月，公司在專營公共交通工具市場的整體佔有率由2007年12月兩鐵合併後的41.6%上升至42.7%。我們在過海交通工具市場的佔有率由2007年的62.5%增加至63.6%，另外在來往機場交通工具市場的佔有率則由2007年的23%增加至24%。然而，由於競爭持續激烈，過境業務的市場佔有率由2007年的57.0%下降至56.2%。

車費收入

在2008年，總車費收入為114.67億港元，較2007年增加61.2%，因為兩鐵合併所致。但由於兩鐵合併日實施票價調減，總車費收入較港鐵公司與合併前九鐵公司於2007年的鐵路及巴士服務的合計車費收入輕微減少0.3%。

由於兩鐵合併，本地鐵路服務於2008年的車費收入達79.30億港元，較去年增加27.6%，但與2007年地鐵綫和九鐵綫的合計車費收入(合計車費收入)相比，則輕微下跌1.0%，主要與兩鐵合併日實施的票價調減有關，但其部分影響已被上述的乘客量上升所抵銷。在2008年，過境服務



機場快綫繼續吸引新乘客。

的車費收入為22.83億港元，與該服務在2007年的對等12個月收入相比，增加1.2%。而機場快綫於2008年的車費收入為6.73億港元，較2007年增加2.7%。

在2008年，本地鐵路服務每名乘客的平均車費為6.58港元，較2007年減少3.0%（與去年地鐵綫及九鐵綫每名乘客（已就轉車乘客數目作出調整）的加權平均車費6.91港元比較，則減少4.8%），同樣是因兩鐵合併日實行一次性票價調減所致。過境服務方面，2008年每名乘客的平均車費為24.45港元，較2007年對等的可比較平均車費輕微減少0.2%。機場快綫每名乘客的平均車費為63.47港元，較2007年微跌1.4%。

服務推廣

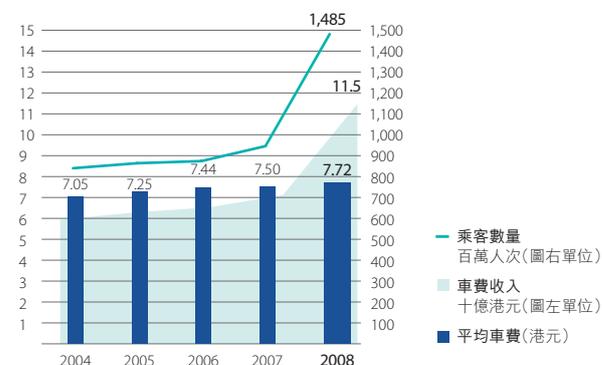
公司卓有成效的服務推廣一直是推動乘客量增長的要素之一，同時有助提高公司品牌的知名度，及顯示我們致力滿足顧客對優質服務的殷切期望。

為實踐這項承諾，我們由6月至8月推出「一路心向著你」的顧客服務運動，並以電視廣告、報章雜誌廣告及特稿，以及車站裝飾等配合宣傳。我們連續三個周末在香港站設置「全港開心大合拍」的活動攤位，由開心大使邀請乘客拍照及與乘客玩遊戲。公司還特別設計了一系列「開心列車」，由6月至8月期間行走荃灣綫，為乘客提供一個舒適、愉快及輕鬆的乘車環境。

公司又舉辦各種活動，致力建設更美好的社區。我們通過「生態及文化專題研習」比賽，鼓勵小學生愛護環境，並舉辦「拍好香港」短片創作比賽，邀請中學生及專上學院的

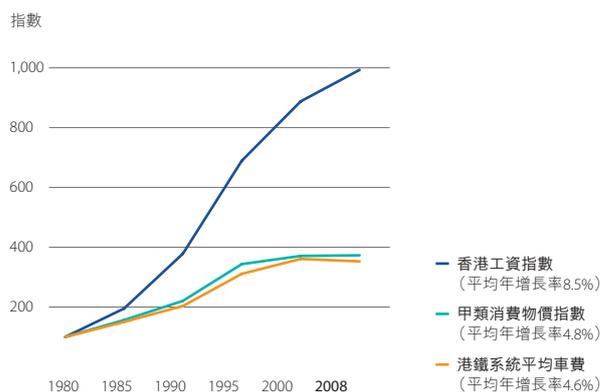
乘客及車費

由於兩鐵合併的效應，總車費收入及乘客量均有所增加。



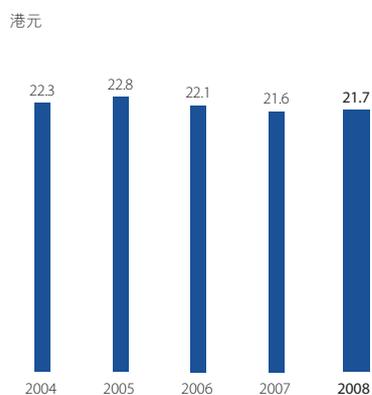
車費趨勢

近年來，港鐵車費的調整一直落後於香港的工資增長，但符合消費價格的長期變幅。



每車卡公里鐵路經營開支

每車卡公里的經營開支維持在低水平。





網絡擴展後，連接新的集客區。

學生創作宣傳短片，宣揚「好禮貌 • 好行為」的訊息。另外，公司與香港濕地公園推出雙重優惠，不單提供入場費折扣，還可免費乘搭行走新界西北部的輕鐵和港鐵巴士，鼓勵公眾遊覽濕地公園，了解濕地生態。

我們於5月推出新的宣傳活動，宣揚乘搭港鐵的良好禮貌和行為。我們鼓勵乘客將宣傳良好行為的摺紙摺成兔子，發揚「一齊為人做好嘢」的精神。乘客可以將兔子送給親友，從而將訊息傳播開去。我們亦透過香港教育統籌局將摺紙派發到幼稚園和小學。

其他推廣活動包括「港鐵友禮會」的全新「站站獎」積分計劃、「港鐵友禮會」網頁的「愛網工程」，及於兩星期內吸引了20,000位乘客投票的「最親切車站職員選舉」。於7月舉行的頒獎典禮上，共有81位員工獲頒「最親切車站職員獎」。

為鼓勵遊客透過港鐵網絡探索香港豐富多姿的面貌，我們於夏季與香港旅遊發展局攜手推廣「香港盛夏魅力」活動。有關方面亦製作了《Explore Hong Kong by MTR》和《Hong Kong Train Tour》這兩款旅遊指南，在香港和中國內地超過30個城市派發。

為慶祝機場快綫通車十周年，我們舉辦多項活動，包括於7月和8月推出「小童免費乘車」推廣活動，以吸引更多家庭乘客選搭。我們繼續為購買機場快綫單程票的公司股東提供34%折扣，並向機場快綫「多乘賞」計劃的參加者提供多重優惠。

公司繼續以車費優惠作為吸引市民選用港鐵服務的主要賣點。我們於7月為離島小輪乘客推出轉乘特惠，為期6個月；並於9月底開始將學生乘車優惠擴大至東鐵、西鐵和馬鞍山綫的本地鐵路服務，讓學生於整個港鐵網絡都能享有成人票價減半的優惠。其他車費推廣計劃包括為經常使用東鐵和西鐵綫的乘客提供的全月通計劃。

接駁服務

公司加強與其他交通工具的接駁服務，有助推動港鐵乘客量增長。在東鐵接駁巴士服務方面，我們第一批共九部裝有低排放歐盟四型引擎及超低地台設計的全新Alexander Dennis Dart Enviro 200型號巴士於4月投入服務，取代車齡漸老的Leyland Olympian型號巴士。另外四部已於2009年2月交付，而最後一批15部雙層巴士預計於2009年第二季付運。公司又以11部同類巴士取代車齡漸老的Mitsubishi單層巴士，其中首兩部已於9月投入服務，行走新界西北部的接駁巴士路線，為公司帶來收入。截至年底為止，公司的車隊中有七成是採用超低地台設計的巴士。

我們為多個車站開闢了新的行人通道和出入口，包括連接九龍灣站與彩盈邨的行人天橋，以及於上環站新設連接維德廣場的綜合出入口。

市場嘉許

公司在市場推廣、品牌及提升乘客認知度方面的努力再次獲得外界廣泛嘉許。我們於2007年為鼓勵乘客於早上繁忙時段前乘車而推出的電視廣告「舒緩早上繁忙情況」於2008年Cinérail Film Festival中榮獲UITP「Golden Cinérail for Advertising Film」獎項。公司連續第二年榮膺《星島日報》「星鑽服務品牌選舉2007－最佳公共交通服務大獎」，並奪得「盛世環保企業獎2008」，以表揚我們於環保上的卓越成就。宣傳兩鐵合併的平面廣告在《都市日報》舉辦的「最佳報章廣告2008」中，獲專業評委評選為三個全年「最佳綜合」廣告之一，而宣傳兩鐵合併的電視廣告歌於TVB電視廣告大獎2008中贏得「最受歡迎廣告歌曲大獎」。

服務表現

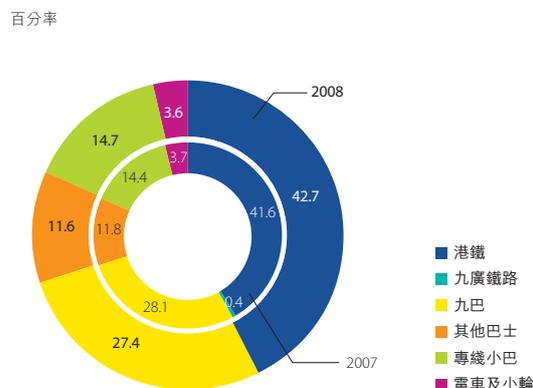
在瞬息萬變和競爭激烈的時代，精益求精的文化對公司業務的增長至關重要。於2008年，我們繼續提升客戶服務，務求提供最為舒適、可靠及安全的旅程。

兩鐵合併後，包含東鐵綫、西鐵綫、馬鞍山綫及輕鐵的新營運協議於2007年12月2日生效。於2007年12月2日至2008年12月31日期間，公司的服務表現完全超越政府規定的各項表現水平以及公司本身制訂更為嚴格的顧客服務目標。列車按照編定班次行走的可靠程度、乘客車程準時程度及列車服務準時程度均達99.7%或以上。

我們於2008年的培訓著重規例和安全資格，為合併鐵路實施新的《鐵路安全規則》作好準備，共有7,000名車務人員及2,500承辦商人員接受了訓練。我們又進行其他訓練，以支援合併後的營運，當中包括員工調配、多元技能及編更安排。在安全方面，我們於5月和8月分別推出列車車門安全計劃和扶手電梯安全計劃，而11月則定為安全月。其他措施包括收緊對東鐵綫攜帶含酒精液體和化學品的管制。

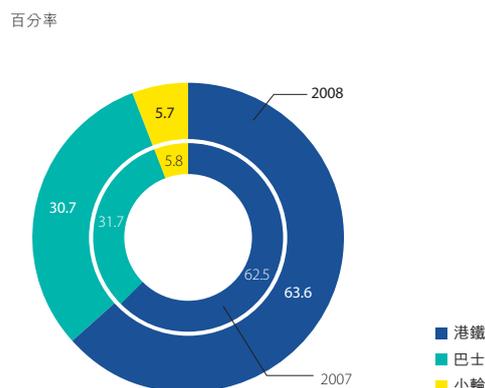
香港主要交通工具市場佔有率(12月份)

於2008年12月，港鐵的市場佔有率由2007年12月兩鐵合併後的41.6%上升至42.7%。



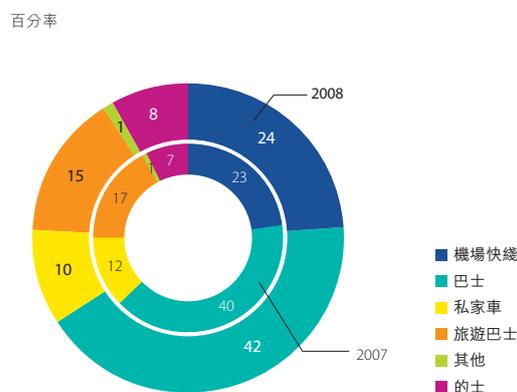
主要過海交通工具市場佔有率(12月份)

公司在過海交通工具市場佔有率上升至63.6%。



主要來往機場交通工具的市場佔有率

利用港鐵來往香港國際機場的乘客比例有所增加。





安全與維修至為重要。

在北京奧運舉行期間，我們加強城際直通車服務的安檢措施，在紅磡站設置X光檢測機和金屬探測器，檢查旅客的手提行李。

年內，公司定期進行乘客滿意度調查，結果反映乘客滿意度維持在高水平。在2008年，本地鐵路/過境服務及機場快綫的服務質素指標分別為71及82(2007年：分別為70及81)，而反映乘客對票價滿意程度的票價指標則分別為61及64(2007年：分別為58及62)。根據由12個成員組成的國際都市鐵路聯會(CoMET)於2007年發表的標準借鑑，公司在顧客服務、服務可靠性、業務表現，以及安全方面均保持領先地位。

公司卓越的服務表現，再次獲得多個獎項嘉許，包括「2008年度鐵路大獎」中的「亞太區最佳鐵路獎」、香港工業總會與恒生銀行舉辦的「2008年恒生珠三角環保大獎」，以及於香港優質顧客服務協會主辦的「優質顧客服務大獎2007」選舉中贏得「卓越大獎銅獎」。往來香港與廣州的「九廣通」城際客運服務，榮獲《盛世雜誌》舉辦的「2008盛世卓越品牌大獎 — 卓越跨境客運服務品牌」。

提升服務

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

為了讓乘客享有更舒適的旅程，我們於2008年第四季引入五列各有七個車卡的新列車，行走西鐵綫。為配合九龍南綫通車，我們正在採購22輛新的輕鐵列車，第一批預計於2009年第四季付運。公司訂購的十列新車，將於2011年至2012年付運，以增加現有路綫的班次，配合港島、觀塘、荃灣和將軍澳各綫乘客量的持續增長。此外，京九/滬九直通車於1月改以電動機車牽引列車，取代原來的柴油機車，為乘客帶來更佳服務，也有利於環保。長途乘客對此表示歡迎。京九直通車和滬九直通車於2008年的每日平均乘客量分別較2007年增長約21%及14%。

兩鐵合併後，公司於東鐵綫推出翻新計劃，為車站添上清新的色彩，以及富有地方特色和用車站名稱做主題的圖案，以提供舒適清新的環境，同時令乘客在列車抵達月台時更容易識別所到的車站。我們又對車站設施作出改善，包括劃一月台座椅，令乘客更加舒適，及統一所有標示，讓乘客更易識別港鐵網絡內的路綫。我們亦為旺角東站進行翻新工程，同時加建25間商店，預計可於2009年3月啟用。



我們車站月台的設計既新穎又便利。

公司於年底開始為港島綫、荃灣綫和觀塘綫八個地面車站加裝迪士尼綫所採用的自動化月台幕門，預計整個項目將於2012年完成。我們為九龍塘站觀塘綫大堂安裝了一部闊身的閘機，另於美孚站D入口安裝了一部闊身閘機。於2008年第一季，我們完成為旗下所有列車、巴士和機場快綫穿梭巴士噴上光催化塗層，以提高我們車站、列車和巴士車廂的衛生水平。

我們於2008年8月開始於機場快綫的列車車廂內提供無綫上網接駁，為經常出埠的旅客帶來增值服務。是項服務於2009年初已遍及所有機場快綫的列車。此外，乘客可於我們30個車站進行無綫上網，當中包括機場快綫各站。

為了把握持續上升的遊客量及鐵路網絡擴大所帶來的商機，「港鐵旅遊」進行了革新，並重新定位為主力服務旅客的象徵。設於羅湖站的「港鐵旅遊」向入境旅客提供多種旅遊相關服務及產品，而金鐘站的門市亦擴大了產品種類，以加強服務。

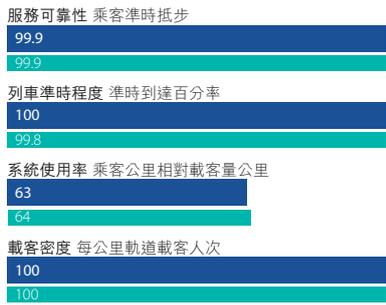


「於2008年，公司繼續以提高效率和生產力為首要工作之一。」

標準借鑑

與國際標準比較，港鐵公司仍保持其穩固地位，尤其在服務可靠性方面。

港鐵表現與最佳表現比較

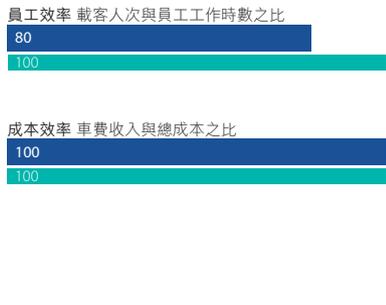


最佳表現 = 100

員工效率及成本效益

公司將繼續採用新技術及措施以提高營運效率。

港鐵表現與最佳表現比較



最佳表現 = 100

方便殘疾人士進出車站的設施

於兩鐵合併後，公司積極檢討港鐵網絡內殘疾乘客設施的整合和標準化。尤其，我們已開始為所有輕鐵月台鋪設引導徑，預計於2009年初完成。

我們已開始為大窩口站加建一部室外升降機，連接行人天橋和該站的地面大堂，並已就深水埗、黃大仙、佐敦和油麻地站安裝升降機展開規劃，預計於2012年完工。公司於將軍澳綫各站及機場、彩虹、葵芳、佐敦和牛頭角站裝設了供視障人士使用的點字地圖，並於港鐵沿綫各站安裝了扶手電梯發聲裝置。

生產力

於2008年，公司繼續以提高效率和生產力為首要工作之一。我們於2008年將多技能的快速應變隊的負責範圍擴大至西鐵綫、東鐵綫、輕鐵綫及馬鞍山綫，藉此加快公司對事故的反應，同時每年節省約100萬港元的成本。車票的分類工序現已外判，而位於錦上路站和大圍站的分票中心已經關閉。由於營運策略有變，車票稽查組的68名員工已由合約員工取代，從而節省成本約880萬港元。



港鐵員工以活動摺板，協助殘疾人士乘搭列車。

鐵路系統及市場資料

車務運作資料	2008		2007	
路線總長度 公里	211.6		211.6	
車卡數目	1,919		1,871	
車站數目 (港島綫、荃灣綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、西鐵綫、機場快綫、東鐵綫及馬鞍山綫)	82		82	
輕鐵車站數目	68		68	
車站內的「e分鐘著數」機	31		24	
車站商店及銀行數目	1,186		1,230	
車站內廣告點數目	20,539		20,564	
車廂內廣告點數目	26,619		27,011	
每日營運時數				
港島綫、荃灣綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、西鐵綫、機場快綫及輕鐵	19.0		19.0	
東鐵綫及馬鞍山綫	19.5		19.5	
繁忙時間列車間距 以秒計	早上繁忙時間	晚上繁忙時間	早上繁忙時間	晚上繁忙時間
— 荃灣綫	128	130	128	140
— 觀塘綫	128	144	128	144
— 港島綫	120	150	124	156
— 東鐵綫				
尖東至上水	212	212	212	212
尖東至羅湖	327	327	327	327
尖東至落馬洲	600	600	600	600
— 馬鞍山綫	180	240	180	240
— 將軍澳綫	160	180	160	180
— 東涌綫				
香港至東涌	360	480	360	480
香港至青衣	240	240	240	240
— 機場快綫	720	720	720	720
— 西鐵綫	210	270	210	270
— 迪士尼綫	270	270	270	270
— 輕鐵	270	300	270	300

國際鐵路系統表現比較：12個繁忙市區地下鐵路系統(國際都市鐵路聯會)

2007年鐵路網絡數據	港鐵*	鐵路 A	鐵路 B	鐵路 C	鐵路 D	鐵路 E	鐵路 F	鐵路 G	鐵路 H	鐵路 I	鐵路 J	鐵路 K
乘客車程 百萬次計	888	473	1,080	1,352	692	2,529	1,568	1,431	458	612	781	612
車卡公里 百萬計	118	122	505	363	184	686	571	239	102	97	85	101
路線長度 公里	84	144	439	201	275	281	480	212	115	86	117	61
車站數目	51	170	269	147	239	159	424	297	66	85	77	55

* 2007年納入國際地鐵系統表現比較之港鐵綫包括觀塘、荃灣、港島、東涌、將軍澳及迪士尼綫，機場快綫並不納入比較之列。

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



2008年之營運表現

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現 ^{##}
列車按照編定班次行走(列車服務供應)			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 輕鐵	98.5%	99.5%	99.9%
乘客車程準時程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 機場快綫	98.5%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.5%	99.0%	99.9%
列車服務準時程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫及迪士尼綫	98.0%	99.0%	99.7%
— 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.8%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 輕鐵	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠程度：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	不適用	500,000	2,294,126
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫	不適用	500,000	2,167,927
車票可靠程度：乘客使用磁性車票多少次才遇到一次車票失誤			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫、機場快綫、東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫*	不適用	8,000	11,224
增值機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.6%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.8%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.8%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.7%
自動售票機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.5%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.7%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.8%
— 輕鐵	不適用	99.0%	99.8%

2008年之營運表現(續)

服務表現項目	營運協議目標	顧客服務目標	實際表現 ^{##}
出入閘機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	97.0%	99.0%	99.7%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	97.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	97.0%	99.0%	99.6%
輕鐵月台八達通收費器可靠程度	不適用	99.0%	99.9%
扶手電梯可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.0%	99.0%	99.9%
— 西鐵綫	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠程度			
— 觀塘綫、荃灣綫、港島綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫	98.5%	99.5%	99.7%
— 東鐵綫(包括馬鞍山綫)	98.5%	99.5%	99.7%
— 西鐵綫	98.5%	99.5%	99.7%
溫度及通風			
列車車廂(不包括輕鐵)：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度在攝氏二十六度或以下	不適用	97.0%	99.8%
輕鐵：車廂空調系統每月發生故障次數	不適用	<3次	0次
車站：維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度在攝氏二十七度或以下，車站大堂則在攝氏二十九度或以下(特別炎熱的日子除外)	不適用	90.0%	99.6%
清潔程度			
列車車廂：每天清潔	不適用	98.5%	99.9%
列車車身：平均每兩天清洗一次	不適用	99.0%	100.0%
西北鐵路服務範圍內之巴士服務			
— 按照編定班次行走	不適用	99.0%	100.0%
— 車身清潔：每天清洗	不適用	99.0%	99.3%
六個工作天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	100.0%

^{##} 根據合併後之營運協議，實際表現數字包括2007年12月2日至2008年12月31日止期間的表現

* 自2008年9月28日開始加入東鐵綫(包括馬鞍山綫)及西鐵綫

支持奧運

作為奧運馬術比賽鐵路運輸服務協作機構，我們深感榮幸，並將「開心・關心」的服務精神發揮得淋漓盡致。

我們投入公司各方面的資源，在為期十日的盛裝舞步、障礙賽和三日賽期間，確保觀眾、運動員和他們的隨行人員迅速、安全和準時地到達位於沙田和雙魚河的比賽場地。我們成立了一支馬術賽特別職務隊，務求將這項難得的任務辦好，不負所託。

車站職員於9月7日至11日期間，利用額外的活動摺板協助身障乘客暢順地乘車出席殘奧馬術比賽。我們還檢查車站升降機和輪椅升降台，確保使用輪椅的乘客在往來賽事途中不會遇到任何困難。

此外，公司亦於8月贊助2008北京奧運會的香港奧運志願者團隊乘坐京九直通車往返北京，以示我們對北京奧運會的支持。



港鐵系統增闢零售區、翻新商店及新增商品類別組合，令顧客更滿意，同時帶動收入上升。

車站商務及鐵路相關業務

車站商務及鐵路相關業務繼續受惠於2008年，尤其是上半年的乘客量增長及經濟景氣。兩鐵合併令經營規模擴大，不僅使收入加速增長，亦為公司帶來貨運和免稅店方面的新商機。

收入表現

在2008年，車站商務及鐵路相關業務的收入增加98.1%至34.49億港元。該收入亦較港鐵公司和合併前九鐵公司同等業務於2007年錄得的可比較合計收入(合計非車費收入)增加33.4%。

車站零售

車站零售設施於2008年的收入(包括免稅店和車站商店租金)增加209.8%至15.46億港元(與對等的合計非車費收入相比則增加42.3%)。這項收入增加，主要來自新增的九鐵綫沿綫零售商店，尤其是10間服務過境旅客的免稅店。其餘增長來自新增的零售設施面積及上調的新訂合約租金。為了令顧客更感滿意和增加公司收入，於9個車站共有45間商店完成翻新，另外新增了18個商品類別。年內，我們收回部分商店進行翻新，截至2008年12月31日止的商店總數達1,186間，較2007年底的1,230間略為減少，而零售設施的總面積為51,539平方米，其中9,510平方米與免稅店業務有關。公司在年底前完成翻新牛頭角、黃大仙、大埔墟、九龍、調景嶺、九龍塘、觀塘、旺角車站以及羅湖抵港大堂的商店。



兩鐵合併後，港鐵車站的廣告點增至20,539個。

車站和列車內

超過47,000個廣告點

每個車站的

廣告收入達904萬港元

車站內共有

1,186間商店

車站商店

新增18個商品類別

30個車站配備無綫上網，
8月更引進首列無綫上網列車

車站商務及
鐵路相關收入

佔2008年總收入的19.6%



我們於9月和10月推出一系列每個一分鐘的電視廣告，提高公眾對港鐵車站商店的意識。為了進一步刺激顧客消費，公司舉辦名為「東京『私友』購物團大激賞」的港鐵車站商店幸運抽獎，成為2008年的壓軸推廣計劃。

廣告

在2008年，廣告收入為7.41億港元，較2007年增長25.0%（與對等的合計非車費收入相比則增長11.3%）。除合併的效益外，廣告費亦有所提高，我們還推出更多嶄新的廣告形式，包括5月在銅鑼灣站低層通道設立經過翻新的「廣告廊」，以及開創亞洲鐵路先河，在銅鑼灣、尖沙咀和中環站裝設「數碼扶手電梯廣告屏幕」。於2008年底，公司於車站、車廂及巴士分別有20,539、26,619（包括4,341個液晶體顯示屏）及228個廣告點。

電訊

電訊服務於2008年的收入為3.56億港元，較2007年增加49.0%（與對等的合計非車費收入比較則增加27.6%）。是項

收入增加，主要由於獲得一家電訊服務供應商為終止牌照協議而付予公司的一次性款項。撇除這筆一次性款項，收入應較2007年增加13.0%至2.70億港元，但與對等的合計非車費收入比較則減少3.2%，主要由於3G流動電話逐漸取代2G流動電話所致。東鐵綫和馬鞍山綫分別於6月和10月完成3G流動電話的全面覆蓋，而西鐵綫的3G覆蓋工程正在進行，預計於2009年分階段完成。電訊經營商沿車站進行的流動通訊設備遷移項目，亦令一次性的收入上升。

年內，TraxComm Limited的市場業務加速增長，帶來更高的收入。其主要成果包括將無線上網的覆蓋面擴大至另外九個港鐵綫車站、五個機場快綫車站及機場快綫列車，令無線上網所覆蓋的港鐵車站總數達30個。

對外顧問服務

年內，公司現有的顧問項目取得進展，並簽訂了各項新合約，以配合透過顧問服務來提升技術和尋求新投資機會的重點策略。於2008年，對外顧問服務的收入為1.58億港元，



港鐵寬敞的轉綫處是發揮創意的理想廣告點。

較2007年減少18.1%，主要原因是上海地鐵九號綫一期大部分工程已經完成，並已於2007年12月通車。

在印度，公司的顧問業務成功投得德里機場鐵路快綫的工程及項目管理合約，價值1.28億港元。我們又憑藉在非票務業務的實力，取得迪拜道路及運輸局有關迪拜地鐵紅綫及綠綫車站商店招租的顧問合約。公司並取得另一個顧問項目，向巴西里約熱內盧地鐵提供有關向中國採購鐵道車輛的技術意見。

於2008年，我們為香港國際機場的旅客捷運系統提供運作和保養服務的合約獲延長五年，而公司現時為臺灣高雄捷運公司提供的顧問工作進展理想。

貨運服務

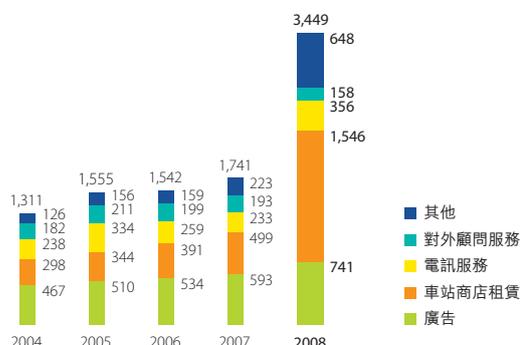
於2008年，貨運服務收入為3,700萬港元，與對等的合計非車費收入比較減少10%。

「於2008年底，公司於車站、車廂及巴士分別有20,539、26,619(包括4,341個液晶體顯示屏)及228個廣告點。」

車站商務及鐵路相關業務收入

車站商務及其他業務收入增長主要來自廣告收入及車站商店租賃。

百萬港元



港鐵的新猷包括開創亞洲鐵路網絡先河的「數碼扶手電梯廣告屏幕」。



第三代流動電話服務現已覆蓋東鐵綫及馬鞍山綫。

共創

穩固根基

設計、規劃、管理，處處展現世界水平







日出康城首都的所有單位已於預售中售出。

物業及其他業務

香港地產市場在2008年上半年表現強勁。寫字樓及商舖租務市場均穩步增長。然而，隨著環球信貸市場的不明朗因素導致全球經濟放緩，市場活動於下半年明顯放緩，住宅樓宇售價下調，商業租金也開始出現整固。

在2008年，物業發展利潤為46.70億港元，公司的物業租務、管理及其他業務的收入增長47.9%至27.12億港元。

物業發展

在2008年，物業發展利潤為46.70億港元，較2007年確認的83.04億港元為少，主要由於2007年有數目相當可觀的物業發展利潤入帳，尤其是來自將軍澳城中區的發展利潤。本年度的物業發展利潤主要來自日出康城首都和沙田御龍山相關的利潤，以及銷售君匯港和凱旋門的待售物業所得分成。此外，還有主要來自東涌站藍天海岸及映灣園和九龍站圓方等機場鐵路沿綫物業所確認的遞延收益。

年內的物業銷售表現保持良好，包括預售售出日出康城首都全部2,096個單位及沙田御龍山約1,100個單位（約佔總數1,375個單位的80%）。這些物業於2008年上半年售出，其中以「分階段付款」方式出售的單位有待轉讓同意書或滿意紙發出後才到期支付最後款項，預計兩個發展項目可於2009年6月底前獲發該等文件。東涌水藍•天岸亦成功預售超過470個單位，當中公司擁有極少量的財務權益。

物業發展招標活動方面，新世界發展有限公司之附屬公司（德誌有限公司）於4月成功投得馬鞍山綫車公廟站的物業發展組合。與日出康城第一期首都的做法一樣，公司已支付這個發展項目的一半地價，以換取更大的利潤分成比例。作為西鐵綫的物業發展代理，我們於9月向長江實業（集團）有限公司之附屬公司（建東投資有限公司）批出荃灣西站（七區）物業發展組合。

在政府決定於南港島綫（東段）及觀塘綫延綫進行規劃和設計後，本公司已經委聘顧問公司，就新綫沿綫土地的初步物業項目設計進行研究。

物業發展

物業發展利潤
46.7 億港元

2 個地產項目招標
批出總樓面面積 203,719 平方米

物業租務

租務收入
增加 48.4%

圓方二期

於 2008 年 11 月 1 日開幕

德福廣場一期戲院

於 2008 年 8 月 19 日重開

在香港的投資物業

共 273,122 平方米

物業管理

73,947 個香港住宅單位

770,556 平方米香港商用物業

1,158,254 平方米

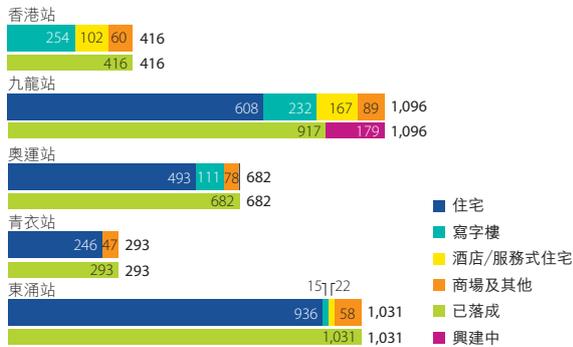
在國內管理的總樓面面積



機場鐵路物業發展計劃及進度

機場鐵路沿綫物業於2008年確認遞延收益。

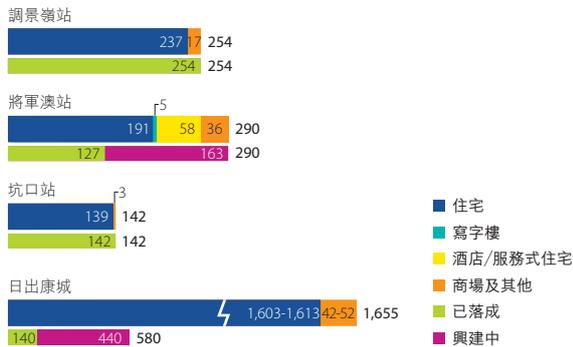
樓宇建築面積 千平方米



將軍澳綫物業發展計劃及進度

日出康城首部落成，為2008年帶來物業發展利潤。

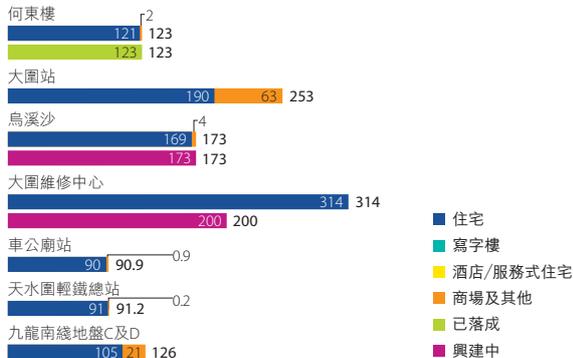
樓宇建築面積 千平方米



東鐵綫、馬鞍山綫、九龍南綫和輕鐵物業發展計劃及進度

御龍山項目落成，亦為2008年帶來物業發展利潤。

樓宇建築面積 千平方米



物業租務、管理及其他業務

在2008年，公司的物業租務、物業管理及其他業務收入增長47.9%至27.12億港元(與對等的合計非車費收入比較則增長29.8%)。

物業租務

寫字樓及商舖需求於上半年保持強勁，但增長速度於下半年開始放緩。物業租務收入為23.46億港元，較2007年增長48.4%(與對等的合計非車費收入比較則增長28.8%)。年內，公司旗下商場人流均保持高企。本公司致力不斷提升旗下商場及其他投資物業的質素，並專注提供最優質的管理服務，因此能夠把握香港消費市道暢旺、旅遊業強勁增長所帶來的商機。商舖續約或重新出租的租金，平均較舊租約的租金高出20%。

我們旗下商場的出租率均維持接近100%。公司於國際金融中心二期18個樓層亦全部租出。

於2008年12月底，按可出租樓面面積計算，公司應佔的投資物業組合包括221,661平方米的零售物業、41,059平方米的寫字樓，以及10,402平方米的其他用途物業。

我們繼續為旗下商場進行翻新，以提升其吸引力和競爭力。翻新工程包括重建德福廣場一期戲院，為區內開創一幢具代表性的建築物。

我們的商場再次榮獲多個範疇的本地及國際獎項。我們位於九龍站上蓋的旗艦高級商場圓方在法國康城舉行的「國際房地產投資交易會」(MIPIM)中奪得2008年MIPIM亞洲最佳購物商場的榮銜，另獲城市土地學會(ULI)頒發2008年亞太區卓越獎。這個發展項目亦獲得亞太商業房地產大獎的榮譽，並於香港2008年EFFIE廣告效益大獎中奪得地產代理/發展項目的銅獎。德福廣場則贏得《盛世雜誌》頒發的2008環保企業大獎，以及《東周刊》的香港服務大獎；青衣城則於2007共融環境表揚計劃中榮獲積極進步獎(商場類別)。



圓方商場贏得多個國際獎項。

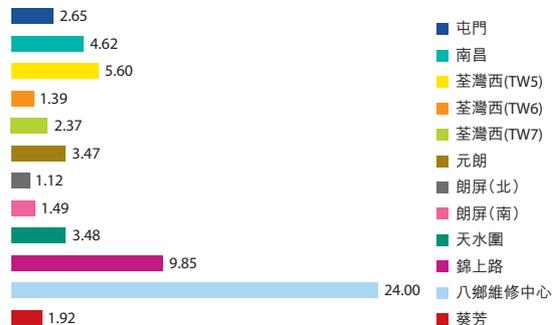
為了吸引更多人流，我們於旗下商場舉辦多項創意洋溢的宣傳活動。圓方於7月至9月舉行夏季宣傳活動「潮·聲·騷」，由禮物換領揭開序幕，以冰上派對和爵士音樂會作結束。這項活動奪得2008金帆全場大獎。圓方亦與匯豐白金卡和卓越理財信用卡合辦推廣計劃，吸引消費，獎賞包括現金回贈和「亞洲萬里通」飛行里數，成績驕人。青衣城夥拍迪士尼於農曆新年期間舉辦「米奇老鼠奇幻皇宮」，並展出全城最大的足金米奇老鼠。我們於9月至11月的每個星期六在德福廣場和青衣城舉行「多買·回禮星期六」活動，凡消費滿1,000港元，可獲精美禮品。

旗下商場的新租戶包括圓方的PLUSIT、Church's和亮視點；青衣城的馬莎百貨、MOS Burger、CD Warehouse、Uniqlo、Shu Uemura、GEOX、味千拉麵、AV Life、中原電器和Levi's；及德福廣場的Shu Uemura、IPSA、Lowrys Farm、

西鐵綫物業發展計劃

公司擔任西鐵沿綫物業發展項目的代理。

土地面積(公頃)





昂坪360纜車吸引愈來愈多人遊覽昂坪市集。

Mango、Viva Violet、夏麵館、Initial、Cithara、利苑酒家、正斗粥麵專家、Bubble、Chevignon、Samsonite、喜悅軒和MCL德福戲院。

在中國內地，銀座Mall於2007年1月開幕，繼續為北京的商場奠下服務和質素的新典範。商舖續約和重新出租的平均租金收入較2007年高出15%，而出租率達100%。銀座Mall於投入營運的首個全年度內，奪得多個獎項和

榮譽，包括在北京市商務局進行的一項顧客滿意度調查中，高踞當地156間大型購物中心和百貨公司的第二位。年內的重點推廣項目包括為配合2008北京奧運而舉行的一連串暑期活動，介紹中國古代運動與現代運動的共通之處。我們不斷完善銀座Mall的行業組合，鞏固了這座購物商場吸引時尚人士和年輕人的市場定位，為北京消費者帶來嶄新的購物體驗。於2008年選擇銀座Mall作為進軍北京零售市場起步點的商號包括Euromoda by Mecoxlane和Costa Coffee。

物業管理

於2008年，公司的物業管理業務收入增長25.0%至2.10億港元(與對等的合計非車費收入比較則增加15.4%)。年內，公司的物業管理組合加入了城中駅(都會駅第二期)的2,096個住宅單位，使公司管理的住宅單位總數於12月底達73,947個，而管理的總商用面積為770,556平方米。

在中國內地，我們管理的物業組合樓面面積達1,158,254平方米，其中新增樓面面積為338,000平方米，包括重慶卓越美麗山水二期及瀋陽華府天地購物中心一期。

其他業務

八達通

八達通在2008年表現強勁，公司應佔其淨利潤為1.36億港元，上升40.2%。利潤增長，主要由於非運輸服務的零售付款額持續上升。為了增加這個領域的交易量，八達通透過便攜式八達通處理器，將業務擴展至中小型市場，吸納更多零售商戶採用八達通。由2007年12月底至2008年12月底，八達通服務供應商(包括由八達通委任的收單公司所服務的商戶)總數已經由1,440個增至2,495個。使用自動增值服務的客戶一般較沒有這項功能的客戶更樂於使用八達通支付非運輸服務消費，其客戶人數已突破100萬。八達通卡的流通量已增至1,870萬張，每日平均使用量及交易金額分別增加至1,070萬次及8,980萬港元。

昂坪360

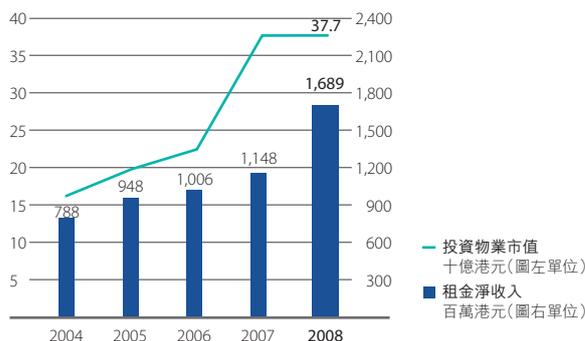
大嶼山昂坪360纜車及昂坪市集於2008年的旅客人數逾160萬人次，帶來1.56億港元的收入。自纜車系統於2007年12月31日重新啟用後，年內的可靠程度超過99%。我們獲得的獎項包括太平洋亞洲旅遊協會(PATA)頒發的「最佳網站組別—金獎」及英國旅遊作家協會頒發的「2008旅遊年獎—環球獎」。於2008年5月在昂坪舉行的佛誕慶祝活動中，「昂坪360」創下了「最多人一起敲木魚」的健力士世界紀錄。



港鐵的商場管理服務達五星級水平。

投資物業

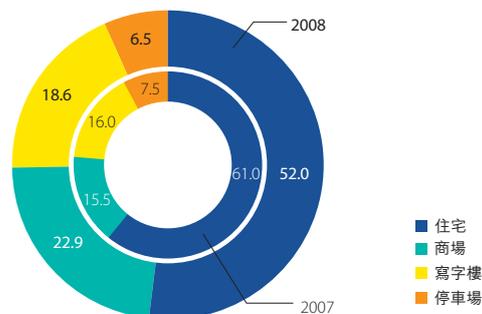
由於租金上漲，加上圓方開幕以及從兩鐵合併購入的投資物業的貢獻，使投資物業收入增加。



物業管理收入分佈

直至年底，公司在香港管理的住宅單位為73,947個，管理商用物業為770,556平方米，而在國內管理的總樓面面積達1,158,254平方米。

百分率



機場鐵路沿綫已批出之物業發展組合

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	實際或 預計落成日期
香港站					
(國際金融中心， 國際金融中心商場， 四季酒店/ Four Seasons Place)	新鴻基地產發展有限公司	寫字樓	254,186	1,344	已於 1998–2005年 分期落成
	恆基兆業地產有限公司	商場	59,458		
	香港中華煤氣有限公司	酒店 停車場	102,250		
香港站小計			415,894		
九龍站					
第一期 (漾日居)	永泰控股有限公司	住宅	147,547	1,332	已於2000年 落成
	淡馬錫控股有限公司	停車場			
	新加坡置地有限公司				
	吉寶置業有限公司				
	麗新發展有限公司				
第二期 (擎天半島)	九龍倉集團有限公司	住宅	210,319	1,270	已於 2002–2003年 分期落成
	會德豐有限公司	停車場			
	會德豐地產有限公司				
	聯邦地產有限公司				
	海港企業有限公司				
第三期 (凱旋門)	新鴻基地產發展有限公司	住宅	100,000	412	已於2005年 落成
		過境巴士站 停車場	5,113		
第四期 (君臨天下)	恒隆地產有限公司	住宅 停車場	128,845	864	已於2003年 落成
第五、六及七期 (圓方，環球貿易廣場， 天璽，香港W酒店，港景滙)	新鴻基地產發展有限公司	商場	82,750	1,683*	2006–2010年 分期落成
		寫字樓	231,778		
		服務式住宅	72,472		
		酒店	95,000		
		住宅	21,300		
		幼稚園	1,045		
		停車場			
九龍站小計			1,096,169		

* 車位數目有待檢討

機場鐵路沿綫已批出之物業發展組合(續)

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	實際或 預計落成日期
奧運站					
第一期 (維港灣, 滙豐中心, 中銀中心及奧海城一期)	信和置業有限公司	寫字樓 商場 住宅 室內運動場 停車場	111,000 14,900 169,950 13,219	1,380	已於2000年 落成
第二期 (柏景灣, 帝柏海灣 及奧海城二期)	信和置業有限公司	商場 住宅 街市 停車場	47,500 220,050 1,100	932	已於2001年 落成
第三期 (君滙港)	新鴻基地產發展有限公司	住宅 幼稚園 停車場	103,152 1,300	264	已於2006年 落成
奧運站小計			682,171		
青衣站					
(盈翠半島及青衣城)	長江實業(集團)有限公司 和記黃埔有限公司 中信泰富有限公司	商場 住宅 幼稚園 停車場	46,170 245,700 925	920	已於1999年 落成
青衣站小計			292,795		
東涌站					
第一期 (東堤灣畔, 東薈城, 諾富特 東薈城酒店及海堤灣畔)	恒隆集團有限公司 恆基兆業地產有限公司 新世界發展有限公司 新鴻基地產發展有限公司 太古地產有限公司	寫字樓 商場 酒店 住宅 幼稚園 停車場	14,913 48,298 21,986 275,479 855	2,037	已於 1999-2005年 分期落成
第二期 (藍天海岸)	香港興業國際集團 豐隆實業有限公司 Recosia Pte Ltd.	商場 住宅 幼稚園 停車場	2,499 253,100 350	625	已於 2002-2008年 分期落成
第三期 (映灣園)	長江實業(集團)有限公司 和記黃埔有限公司	商場 住宅 街市 幼稚園 停車場	4,996 407,300 508 350	1,185	已於 2002-2008年 分期落成
東涌站小計			1,030,634		
總計			3,517,663	14,248	

將軍澳沿綫已批出之物業發展組合						
地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	現況	實際或預計 落成日期
將軍澳站						
五十七a區 (將軍澳豪庭)	新鴻基地產發展有限公司 南豐發展有限公司 恆基兆業地產有限公司 參明有限公司	住宅 商場 停車場	26,005 3,637	74	於2000年 7月批出	已於2005年 落成
五十五b區 (君傲灣及君薈坊)	新世界發展有限公司 周大福企業有限公司 黃氏實業私人有限公司	住宅 商場 停車場	84,920 11,877	249	於2002年 1月批出	已於2006年 落成
五十六區	新鴻基地產發展有限公司	住宅 酒店 商場 寫字樓 停車場	80,000 58,130 20,000 5,000	363	於2007年 2月批出	2011年
坑口站						
(蔚藍灣畔及連理街)	信和置業有限公司 嘉里建設有限公司	住宅 商場 停車場	138,652 3,500	369	於2002年 6月批出	已於2004年 落成
調景嶺站						
(都會駅)	長江實業(集團)有限公司	住宅 商場 停車場	236,965 16,800	609	於2002年 10月批出	已於 2006-2007年 分期落成
八十六區(日出康城)						
第一期 (首都)	長江實業(集團)有限公司	住宅 商場 停車場 長者護理中心	136,240 500 3,100	325	於2005年 1月批出	已於2008年 落成
第二期	長江實業(集團)有限公司	住宅 幼稚園 停車場	309,696 800	905	於2006年 1月批出	2009-2010年 分期落成
第三期	長江實業(集團)有限公司	住宅 幼稚園 停車場	128,544 1,000	350	於2007年 11月批出	2012年

東鐵/馬鞍山/西鐵沿綫已批出之物業發展組合						
地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	現況	實際或預計 落成日期
火炭站						
何東樓 (御龍山)	信和置業有限公司	住宅 商場 停車場	120,900 2,000	239	於2002年 11月批出	已於2008年 落成
烏溪沙站						
	信和置業有限公司	住宅 商場 幼稚園 停車場	168,650 3,000 1,000	309	於2005年 7月批出	2009年
大圍維修中心						
	長江實業(集團)有限公司	住宅 停車場	313,955	711	於2006年 4月批出	2009-2011年 分期落成
屯門站*						
	新鴻基地產發展有限公司	住宅 商場 停車場	119,512 25,000	384	於2006年 8月批出	2012-2013年 分期落成
車公廟站						
	新世界發展有限公司	住宅 商場 幼稚園 停車場	89,792 193 670	236	於2008年 4月批出	2012年
荃灣西站TW7*						
	長江實業(集團)有限公司	住宅 停車場	113,064	444	於2008年 9月批出	2013年

* 政府物業發展代理人



沙田御龍山銷售情況理想。

將軍澳沿綫尚待批出之物業發展組合**

地點	預計組合數目	類別	樓面建築面積 (平方米)	預計車位數目	預計招標期間	預計落成日期
日出康城	6 – 10	住宅 商場 停車場	1,025,220 – 1,035,220 39,500 – 49,500	3,303 (上限)	2009-2015年	2019年

** 尚待確定批地條款、規劃許可及相關法定程序。

馬鞍山/輕鐵/九龍南綫沿綫尚待批出之物業發展組合**

地點	預計組合數目	類別	樓面建築面積 (平方米)	預計車位數目	預計招標期間	預計落成日期
大圍站	1-2	住宅 商場 幼稚園 停車場	190,480 62,000 1,110	713	尚待確定	尚待確定
天水圍輕鐵總站	1	住宅 商場 停車場	91,051 205	267	尚待確定	尚待確定
柯士甸站 地盤C及D 尖沙咀	2	住宅 商場 停車場	104,795 20,959	321	2009–2010年	2013–2014年

** 尚待確定批地條款、規劃許可及相關法定程序。

投資物業組合(於2008年12月31日)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍九龍灣德福廣場一期	商場	39,483	-	100%
	停車場	-	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期	商場	19,411	-	50%
	停車場	-	136	50%
新界荃灣綠楊坊	商場	11,234	-	100%
	停車場	-	651	100%
香港杏花邨杏花新城	商場	18,772	-	100%
	街市	1,216	-	100%
	停車場	-	415	100%
青衣青衣城	商場	28,860	-	100%
	幼稚園	920	-	100%
	停車場	-	220	100%
	電單車停車場	-	50	100%
坑口連理街	商場	2,645	-	100%
	停車場	-	16	100%
	電單車停車場	-	1	100%
將軍澳君薈坊	商場	7,683	-	70%
	停車場	-	50	70%
九龍彌敦道三百零八號地下	舖位	70	-	100%
九龍彌敦道七百八十三號地下	舖位	36	-	100%
新界葵涌新葵芳花園	幼稚園	540	-	100%
	停車場	-	126	100%
香港中環國際金融中心				
— 國際金融中心二期	寫字樓	39,373	-	100%
— 國際金融中心一期及二期	停車場	-	1,308	51%
香港鯉魚涌康怡花園停車場大廈第一期	停車場	-	292	100%
香港夏愨道十八號海富中心天台廣告板	廣告板	-	-	100%
香港夏愨道十八號海富中心一樓商場舖位十個	舖位	286	-	50%
九龍大角咀奧海城一期	室內運動場	13,219	-	100%
九龍大角咀奧海城二期	舖位	1,252	-	100%
新界東涌映灣園	街市	508	-	100%
九龍彩虹清水灣道八號彩虹泊車轉乘公眾停車場	停車場	-	54	51%
	電單車停車場	-	10	51%
	泊車轉乘港鐵車位	-	450	51%
九龍柯士甸道西一號圓方	商場(一期及二期)	40,499	-	81%
	停車場	-	898	81%
九龍柯士甸道西一號過境巴士總站	過境巴士總站	5,113	-	100%
九龍柯士甸道西一號幼稚園	幼稚園	1,045	-	81%
沙田駿景廣場	商場	7,381	-	100%
沙田駿景園	住宅	2,784	-	100%
	停車場	-	20	100%
屯門海趣坊	商場	6,086	-	100%
	停車場	-	32	100%
屯門新屯門商場	商場	9,039	-	100%
	停車場	-	421	100%
屯門恒福商場	商場	1,950	-	100%
	停車場	-	22	100%
沙田連城廣場零售樓層及1至6樓	商場	12,031	-	100%
紅磡港鐵紅磡大樓地下及1樓部分	寫字樓	1,686	-	100%

註：除下列之外，所有公司及其附屬公司物業批地租約均超過50年

- 德福廣場一、二期、綠楊坊、青衣城、新葵芳花園、國際金融中心、奧海城、映灣園、圓方、過境巴士總站及位於柯士甸道西一號的幼稚園、駿景廣場、駿景園、海趣坊、新屯門商場及恒福商場的批地租約期限至2047年6月30日

投資物業組合(於2008年12月31日)(續)

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

待售物業(於2008年12月31日)

地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍海輝道十一號維港灣	停車場	-	579	40%
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	6,042*	-	40%
	停車場	-	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	-	117	40%
九龍柯士甸道西一號凱旋門	住宅	1,880	-	38.5%
	停車場	-	27	38.5%
將軍澳坑口培成路十五號蔚藍灣畔	停車場	-	182	71%
	電單車停車場	-	18	71%
將軍澳唐俊街九號君傲灣	停車場	-	144	70%
	電單車停車場	-	25	70%
將軍澳景嶺路八號都會駅	停車場	-	8	72%
	電單車停車場	-	22	72%
將軍澳唐德街九號將軍澳豪庭	停車場	-	54	35%
	電單車停車場	-	4	35%
九龍深旺道八號君匯港	住宅	661	-	35%
	停車場	-	71	35%
	幼稚園	1,299	-	50%
東涌健東路一號映灣園	停車場	-	163	20%
東涌海濱路十二號藍天海岸	住宅	289	-	20%
	停車場	-	146	20%
將軍澳日出康城首都	住宅	1,520	-	84.05%
	停車場	-	300	84.05%
沙田樂景街二十八號御龍山	住宅	37,606	-	55%
	零售	2,000	-	55%
	停車場	-	239	55%

* 可出租樓面面積

管理物業(於2008年12月31日)

管理住宅單位數目	73,947 個單位
管理商用及寫字樓面積	770,556 平方米



共創

香港鐵路網絡

貫通香港未來發展脈絡

堅尼地城
Kennedy Town

柯士甸
Austin

大學
University

馬頭圍
Ma Tau Wai

海怡半島
South Horizons

黃埔
Whampoa

利東
Lei Tung

西營盤
Sai Ying Pun

何文田
Ho Man Tin

黃竹坑
Wong Chuk Hang

啟德
Kai Tak

海洋公園
Ocean Park

土瓜灣
To Kwa Wan



新站匯集先進設計，充滿現代色彩。

香港網絡拓展

兩鐵順利合併，加上政府承諾支持優先發展多個鐵路基建項目，令2008年成為公司在設計和規劃未來香港鐵路項目方面的另一個里程碑。

新香港項目

公司正在規劃和設計在香港的五個新鐵路項目，加上已大致完成的九龍南綫(包括新的柯士甸站)，全部落成後將使我們的網絡延長約60公里。這五條新綫是公司有史以來最大規模的網絡拓展工程，將為公司的未來增長作出貢獻，同時提升鐵路服務作為香港公共交通骨幹的地位。

沙田至中環綫

政府於3月批准就沙田至中環綫展開規劃及設計。沙田至中環綫由兩個路段組成，將令鐵路網絡延長17公里，包括新建多個轉車站和連接點，形成南北和東西兩個鐵路走廊。全長11公里的大圍至紅磡段(即東西走廊)預計於2015年完成，使馬鞍山綫途經鑽石山伸延至紅磡，包括在東九龍興建四個新站，並於紅磡連接西鐵綫。六公里長的過海段(即南北走廊)則預計於2019年完工，將成為香港第四條過海鐵路綫，使東鐵綫由紅磡伸延至港島，初期將設有會展和金鐘兩個新站，最終以中環為終點站。沙田至中環綫的初步設計已於9月展開，以便制訂一個方案於2009年底根據《鐵路條例》刊憲。



西港島綫將發展成為一條「社區鐵路」。

九龍南綫

2008年3月 – **隧道鑽挖工程** 大致完成

2008年4月 – **柯士甸站** 平頂

2009年1月 – **建築及樓宇設施裝修**
工程大致完成

將軍澳南

2008年11月 – **建築及樓宇設施裝修** 工程完成

西港島綫

2008年2月 – **詳細設計** 展開

2008年12月 – **環境許可證** 發出

南港島綫(東段)

2008年2月 – **初步規劃和設計** 展開

沙田至中環綫

2008年5月 – **立法會財務委員會** 批准撥款

2008年11月 – 公司與政府就設計和地盤勘测簽訂 **委託協議**

觀塘綫延綫

2008年6月 – **初步規劃和設計** 展開

高速鐵路

2008年4月 – 政府決定展開 **進一步規劃和設計**

2008年11月 – **高速鐵路計劃** 根據《鐵路條例》刊憲



觀塘綫延綫

觀塘綫延綫全長三公里的規劃和設計亦已於3月批准進行，將由觀塘綫現時的油麻地站途經何文田伸延至黃埔，而何文田站將作為連接沙田至中環綫東西走廊的轉車站。這條延綫將提供此區146,000名市民期待已久的鐵路服務，並且紓緩現時九龍東西走廊的路面擠塞情況。這條延綫通車後，在黃埔上車的乘客可於五分鐘內經何文田抵達旺角。

初步設計已於6月展開，並將於2009年初完成。目前計劃於2009年下半年根據《鐵路條例》刊憲並展開詳細設計。我們預計於2010年與政府簽訂項目協議，於該年年底動工興建。整個項目預計於2015年完成。

廣深港高速鐵路香港段(高速鐵路)

政府於4月邀請公司就高速鐵路展開規劃和設計，這有助於進一步鞏固香港作為中國南大門的策略地位。全長26公里的高速鐵路將提供過境的高速鐵路服務，把香港連接至深圳、廣州和內地新建的高速城際鐵路網絡。

香港段通車後，由新的西九龍總站至深圳福田的車程只需14分鐘，而前往廣州也只需48分鐘。這個香港總站可能是全球最大的地下高速鐵路總站，服務行走珠江三角洲的穿梭列車和其他目的地的長途車。在長途車方面，前往武漢的車程約為五小時，到上海約八小時，到北京約十小時。

在2008年，高速鐵路的初步設計和規劃取得重大進展，環境影響評估研究和其他籌備工作亦已展開。該項目已於2008年11月28日根據《鐵路條例》刊憲。



高速鐵路將連接香港與內地的城際鐵路網絡。

南港島綫(東段)

南港島綫(東段)預計為一個中等容量的鐵路系統，連接金鐘站和位於鴨脷洲的海怡半島，途經海洋公園、黃竹坑及利東。隨著政府於2007年12月宣布支持規劃和設計南港島綫(東段)，初步設計已於2008年2月展開，將於2009年初完成。有關設計將為項目提供一個完善的基礎，以便於2009年進入詳細設計階段。我們向當地社區、區議會及其他相關人士進行了廣泛的諮詢，而隨著項目的推進，我們會繼續聽取意見。我們參考至今收集到的意見，優化了有關設計以配合社區的需要。最終藍圖將於2009年初提交政府審閱和刊憲。



香港網絡拓展一覽表

網絡拓展	估計路線長度	估計完工日期	項目融資模式
九龍南綫	3.8公里	2009年下半年	服務經營權
西港島綫	3公里	2014年	現金資助
沙田至中環綫			服務經營權
— 大圍至紅磡段	11公里	2015年	
— 紅磡至港島段	6公里	2019年	
觀塘綫延綫	3公里	2015年	鐵路和物業綜合發展經營
高速鐵路	26公里	2015年	服務經營權
南港島綫(東段)	7公里	2015年	鐵路和物業綜合發展經營



進行中項目

西港島綫

西港島綫將延續港島綫，於西營盤、大學(香港大學)和堅尼地城各興建一個地底車站。公司透過預先主動與相關人士進行溝通，了解他們的關注，提出了一個以社區為本的鐵路建設方案，務求在設計上兼顧地區傳統特色和市區重建機會，以求開創一條「社區鐵路」。我們就鐵路的設計和出入口位置與當地社區進行緊密溝通，聆聽意見，有助促進項目的規劃、設計和刊憲過程。

西港島綫已於2007年10月根據《鐵路條例》刊憲。詳細設計已於2008年初展開，項目的環境影響評估報告亦已獲得通過。前期工程合約已開始招標。西港島綫預計於2009年動工，並於2014年完成。

九龍南綫

在2008年，九龍南綫的工程取得理想進展，將會連接現時東鐵綫尖東站與西鐵綫南昌站，並於西九龍區提供一個新的轉車站，取名柯士甸站。包括隧道鑽挖工程在內的主要土木工程已大致完成，而柯士甸站的裝修工程亦即將完



九龍南綫將連接東鐵綫與西九龍的西鐵綫。

成。該鐵路的兩端全面連接現有的西鐵綫和東鐵綫，並將於2009年第二季展開試運行。這條鐵路綫預計於2009年下半年通車。為配合九龍南綫項目而擴建的北京道行人隧道系統亦取得重大進展，土木工程現已完成40%。

項目融資

這些新香港鐵路項目將採用切合本身情況的不同融資模式。對於西港島綫，政府已表示會採用現金資助模式，據此政府向公司撥付一筆款項，使項目具有財務可行性。公司會負責餘下的資本費用和所有營運、維修和資產重置費用。公司已於2008年2月收取第一部分為數4億港元的現金資助，其餘佔總現金資助的大部分資金，我們正與政府進行磋商。

南港島綫(東段)及觀塘綫延綫很可能會採用公司傳統的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，將物業發展權授予公司。我們已選擇適合的用地，並繼續就發展權與政府進行磋商。

未來鐵路發展可用的第三種模式，是兩鐵合併所採用的服務經營權模式，即由政府或九鐵公司支付鐵路綫初期的建造成本，並委託公司進行設計和建造。當項目峻工後，公司將每年支付經營權費用，同時負責相關鐵路營運、資產維修和重置費用。九龍南綫已採用這個模式，而沙田至中環綫及高速鐵路亦將採用。在這個基礎上，香港立法會財務委員會於5月通過撥款24億港元，以投入沙田至中環綫的設計和地盤勘測工程；另於7月撥款28億港元為高速鐵路進行類似工作。於2008年11月24日，公司與政府簽訂委託協議，委託公司就沙田至中環綫和高速鐵路展開設計工作，費用由政府承擔。政府將於適當時候為兩條鐵路綫

安排進一步的工程撥款。九龍南綫的建造工程由九鐵公司按兩鐵合併協議進行出資。

落成項目

將軍澳綫第二期的施工進度符合預期，在日出康城興建一個新站，預計於2009年第二季完成，以配合日出康城首都入伙。

行人隧道及行人通道

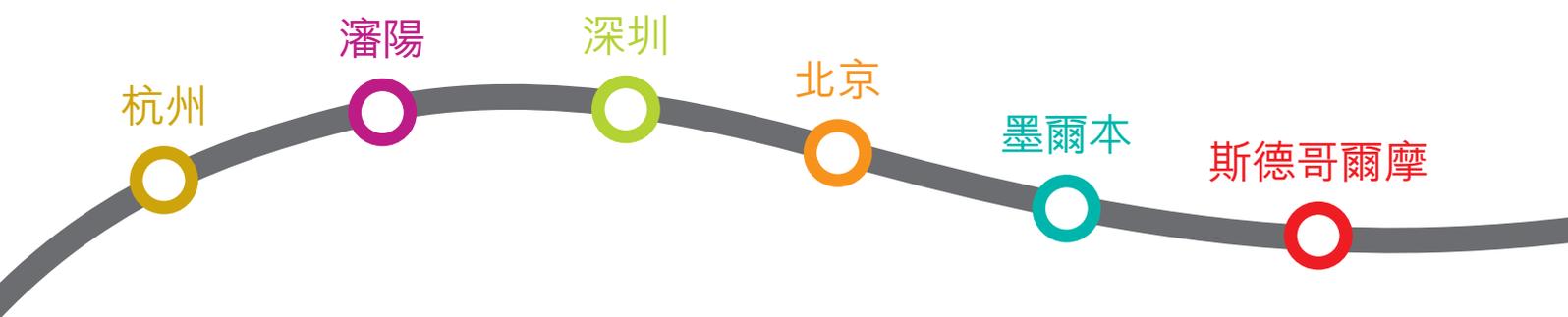
行人隧道及行人通道可擴大公司的集客範圍，將鐵路的神益和客戶服務帶給更多市民。

就位於彌敦道63號的新發展項目，我們在尖沙咀站建立一個綜合出入口(C出入口)，年內工程進展良好。結構貫通和機電改裝工程將於2009年展開。

連接荔枝角住宅物業昇悅居的新行人隧道以及荔枝角站在長荔街的新出入口已開展土木工程，預計於2010年第二季啟用。尖沙咀站北端的新行人隧道擴建及衛星車站大堂項目將按計劃於2009年第一季刊憲及招標。該項目包括改善九龍公園的A1出入口，為方便身障人士加裝升降機；及於隧道擴建項目完成後，加建三個綜合出入口連接The Mira Hong Kong和東英大廈重建項目。



南港島綫(東段)將連接金鐘站至鴨脷洲。



共創

遠大目標 匯聚經驗

強化專長，擴充資源



倫敦





公司發揮專長，投得倫敦及斯德哥爾摩的鐵路營運專營權。

中國內地及海外拓展

公司在中國內地及海外的業務取得良好進展。在海外，公司佔半數股權的聯營公司 London Overground Rail Operations Limited (LOROL) 接手經營 London Overground，為該條鐵路帶來穩步的改善；在瑞典，我們於2009年1月獲批斯德哥爾摩地鐵的專營權。

在中國內地，北京地鐵四號綫項目進展良好，而深圳市軌道交通四號綫項目於2009年1月已獲國家發展和改革委員會批准。於2008年11月，公司就瀋陽地鐵一、二號綫的營運及維修項目簽訂原則性協議，另外就北京大興綫的營運及維修項目簽署了諒解備忘錄。於2009年1月，我們就杭州地鐵一號綫項目的投資、建設及營運簽訂原則性協議。

中國內地

在北京，由港鐵公司(49%)、北京市基礎設施投資有限公司(2%)，及北京首都創業集團有限公司(49%)組成的公私合營公司，在北京地鐵四號綫項目的建造工程上取得穩定進展，並預計於2009年第四季通車。

列車的測試和生產如期進行。截至2009年1月，共有20列列車完成生產和測試，而首10列列車已付運到北京。機電安裝工程已於24個車站展開，而設備的設計和製造進展順利。至於與北京交通學校合辦的營運培訓課程，共有271位見習車務員和車站控制員於2009年1月完成培訓。

截至年底時，由北京市政府負責的土木工程已接近完成，路軌鋪設進度理想。



杭州地鐵一號綫原則性協議簽署儀式。

北京地鐵四號綫項目

設備設計及 製造工程

進展良好

24個車站展開

機電設備安裝工程

271位車務見習生

於2009年1月

完成培訓

London Overground

營運表現

有所提升

31個車站進行了

改善工程

斯德哥爾摩地鐵

於2009年1月

獲得 斯德哥爾摩
地鐵專營權

路綫全長

108公里共有
100個車站





北京地鐵四號線的新列車正在付運。

港鐵公司亦聯同公私合營公司的夥伴，於2008年11月27日與北京市政府全資擁有的北京軌道交通大興綫投資有限責任公司，就北京地鐵大興綫的營運及維修項目簽署了諒解備忘錄。根據該備忘錄，公私合營公司將就全長22公里的北京地鐵大興綫的營運及維修展開進一步的磋商，其費用有待商定。建議的營運及維修期將由大興綫試運營之日起，直至北京地鐵四號綫為期30年的特許經營期屆滿為止。

深圳方面，深圳市軌道交通四號綫項目已獲國家發展和改革委員會批准，當中包括四號綫二期的投資和建設，以及一期與二期為期30年的營運安排。公司現正辦理有關簽署特許經營協議的程序，近期內可以完成並簽署該協議。如之前所述，這個項目將由深圳市政府以現金撥款形式提供支持。我們將全面開展四號綫的工程建設。同時，著手安排接管四號綫一期的有關工作。

在國內其他地方，公司於2008年7月獲選為「優先談判對象」後，於2009年1月與杭州市政府及杭州市地鐵集團有限責任公司就杭州地鐵一號綫項目簽訂原則性協議，將以公私合營模式進行投資、建設及營運。

是項原則性協議為公司與杭州市政府訂立框架原則，以便雙方進一步就杭州地鐵一號綫項目的投資及為期25年的特許經營協議進行洽商。

這個項目的總投資額達220億元人民幣，分為A、B兩部分，分別約佔總投資額的63%及37%。A部分為杭州地鐵一號綫的土木建造工程，由杭州市地鐵集團有限責任公司出資及進行；B部分則主要包括機電設備工程，將由港鐵公司及杭州市地鐵集團有限責任公司分別佔49%及51%權益的合作經營公司出資及建設，而該合作經營公司亦將負責營運整條鐵路綫。

杭州地鐵一號綫全長48公里，其中41公里為地下段，7公里為地面及高架段；預計於2012年投入服務。

公司與上述杭州合作夥伴簽訂原則性協議時，亦與彼等簽訂策略性協議，以探討杭州地鐵沿綫的物業發展機會。

於2008年11月，我們與瀋陽市政府及瀋陽地鐵集團有限公司簽訂了三份原則性協議，內容分別為：全長50公里的瀋陽地鐵一、二號綫的30年營運及維修安排；研究瀋陽市的城巿規劃發展及探討一、二號綫沿綫的物業發展機會；為瀋陽市未來的地鐵四、九、十號綫及一、二號綫延綫進行規劃研究。港鐵公司(49%)與瀋陽地鐵集團有限公司(51%)將成立合營公司，以與瀋陽市政府商討營運及維修特許經營協議。一、二號綫預計分別於2010年及2012年投入服務。

海外

公司在歐洲秉持毋需投放大量資金的業務發展策略，集中爭取鐵路及地鐵市場的營運專營權。在英國，公司佔半數股權的聯營公司LOROL於2007年11月接手經營London Overground，為該條鐵路帶來穩步的改善。London Overground是個半環形的網絡，服務倫敦的西部、北部及東部，該鐵路也是2012年奧運會的主要幹線。London Overground全長107.2公里，並根據該專營權，LOROL最終將會管理網絡內78個車站中的55個車站。自LOROL接手經營後，營運表現有所提升，共有31個車站進行了車站改善工程。另外，LOROL成功減低逃票情況，改善列車準時程度，表現超越合約訂定的目標；另於營運時間內在車站安排充足員工以提供更好服務及治安水平。

在瑞典，公司於2008年8月入標競投斯德哥爾摩地鐵的專營權，並很高興於2009年1月獲批專營權。這個專營權由

2009年11月2日開始，為期八年，而斯德哥爾摩當局可選擇續期六年。斯德哥爾摩地鐵全長108公里，由三條鐵路綫和100個車站組成，每日共有120萬人次使用。這項專營權涵蓋列車及車站的營運和列車的維修。我們會夥拍挪威首屈一指的列車維修公司Mantena進行列車維修及清潔。其中一家落敗的入標公司就專營權批予港鐵公司，對斯德哥爾摩的招標當局作出訴訟。我們正在等待事態的發展結果。

在澳洲，由港鐵公司(60%)、John Holland Pty Ltd(20%)及United Group Rail Services Ltd(20%)組成的合營公司於2008年9月通過初審，可於2009年4月入標競投墨爾本鐵路的專營權。墨爾本鐵路網絡包括15條路綫，共有213個車站，總長386公里。這個網絡服務墨爾本都會區，於2006/07年的全年乘客量達1.786億人次。在愛爾蘭，公司已於2009年2月入標競投Dublin Metro North的營運專營權。



London Overground的列車準時程度已獲改善。



London Overground聯繫倫敦西部、北部及東部。

共創

和諧關係 同心協力

彼此和睦 上下一心





綻放微笑的向日葵，代表港鐵公司全新的長遠目標、使命及信念。



2,000名港鐵義工隊的義工為善最樂，關愛社群。

人力資源

員工的全情投入、專業精神和悉心服務，是公司成功的基石。員工是公司最重要的資產，令公司更能應付轉變，推動業務發展。為促進兩鐵合併後的業務增長，公司以建立「一間公司，一個團隊」的企業文化為目標。

我們著重維持和諧的員工關係、確保擁有穩定的團隊、挽留和栽培員工、招攬優秀人才，並為我們服務的社區提供關懷的服務。

「一間公司，一個團隊」

公司一向視員工利益為重要的考慮因素之一，我們致力維持和諧的員工關係，以鞏固我們在市場的競爭力。公司於2008年3月1日為12,000名香港員工順利推行新的職級及薪酬架構以及統一的聘用條款，足證兩鐵合併後團結一心的企業文化。員工的甄選和委任程序亦於4月完成，較原定計劃提前一個月。

為了實現「一間公司，一個團隊」的精神，我們為全公司訂立一套新的長遠目標、使命和信念。在高級管理層的鼎力支持下，我們為各部門舉辦一連串傳遞長遠目標、使命和信念的工作坊。為此，公司推出「信念獎」激勵計劃，以表揚員工體現公司信念的良好表現。為了進一步建立高效能的管理文化和加強我們對公司信念的承擔，公司就工作表現評核制度進行了全面的檢討。新的工作表現評核制度融入了公司長遠目標、使命和信念，我們並相應展開廣泛的員工溝通工作和提供有關培訓。

兩鐵合併後公司更具規模，我們其中一項首要工作是建立新的員工諮詢架構，以維持和諧的員工關係。此架構在8月順利推行，並錄得踴躍的投票率，反映新設的聯席協商會和員工評議會具有充分的代表性。

為不斷求進，公司定期進行員工意態調查。兩鐵合併後的首個員工意態調查於2008年11月進行，所有員工獲邀參與，而回覆率高達96%。員工可透過這項調查，直接表達對公司各方面的觀點和意見，有助我們找出可作改進的主要範疇。調查結果反映公司於經歷重大轉變期間，仍能維持員工對工作的積極投入及高度熱誠。

超過 12,000 名香港員工
於 2008 年 4 月 完成甄選及聘用程序
較原定計劃提前一個月

兩鐵合併後
進行 **首次員工意態調查**
反映 **員工對工作的積極投入及
高度熱誠**
84% 員工對身為公司一分子
深感自豪；
81% 員工願意多走一步
協助公司續締佳績

73,225 / 10,821
車務/管理培訓工作日

成功推出新的
工作表現評核制度
融入新訂的長遠目標、
使命和信念

2,000 名義工參與 87 項
「鐵路人·鐵路心」
義工活動





此外，為了感謝員工在合併過程中發揮敬業精神，努力維持優質服務，我們於今年較早時舉辦了一項盛大的合併慶祝活動，並向若干隊伍頒發合併特別傑出貢獻嘉獎，以表揚他們對兩鐵順利合併的重大貢獻。

關懷社區

公司一向以服務社會為榮，對我們關懷社群的基本義務深信不移，全心全意為香港市民的生活質素、健康和進步作出貢獻。

於2008年，港鐵同事繼續參與社區活動。年內，「鐵路人・鐵路心」計劃共舉辦了87項義工活動，約共有2,000名義工參與，造福長者、身體殘障人士、智障人士及弱勢社群的兒童和家庭。第四屆「港鐵競步賽」於4月在中環舉行，其主要目的是鼓勵香港人把運動融入日常生活之中，並為健康教育籌款，共籌得130萬港元。其他社區活動包括由港鐵行政人員聯同學童和長者為350名石硤尾居民舉行綜藝表演，

以及港鐵義工向獨居長者派發糰子的活動。於2008年，公司再度榮獲香港社會服務聯會頒授「2008/09商界展關懷」標誌，以表揚公司對社會的貢獻，包括參與社區活動、鼓勵員工熱心公益，並為員工提供安全和可以照顧家庭需要的工作環境。

培訓及發展

為迎接兩鐵合併後的挑戰，我們在年內推行廣泛的培訓和發展計劃，特別是在有關鐵路安全、鐵路營運和保養、多元技能、員工調配和新入職員工等範疇內。我們亦著重規則和安全資格的訓練，為在合併鐵路後實施新的《鐵路安全規則》作好準備。

為了提升服務水平及提供殷勤的顧客服務，我們特別為過千位督導員提供度身設計的「啟導員工・提升服務」課程。課程重點包括調整思維心態和提升在職啟導的技巧及知識。



公司不斷進行培訓，讓員工掌握實際技能。

我們對訓練及發展的高度重視獲得世界各地和本地專業組織的表揚，包括美國訓練與發展協會、香港最佳業務管理集團及《China STAFF》雜誌。公司的「掌握臻善在手中」培訓計劃在2008年獲得高度評價，贏得美國訓練與發展協會的「優質培訓發展獎項」及香港最佳業務管理集團的「最佳培訓及人力資源實踐獎」。「每天掌握臻善在手中」這格言正好代表臻善精神，就是我們致力鼓勵員工優化日常工作的流程及為公司創造價值。

培養領導人才

我們繼續推行多項管理及領導才能培訓計劃，包括「行政管理人員計劃」及對象為香港特區及中國內地畢業生的「見習管理人員計劃」。

於2008年，參與「行政管理人員計劃」的11名年輕管理人員全部接受了跨職能的調派，包括派往海外工作以開拓眼界，為更廣闊的事業發展鋪路，而為期12個月的師友計劃已於5月圓滿結束。

公司於2008年聘請了五名香港和六名中國內地的見習管理人員，繼續為我們的領袖培養計劃提供高潛質人才。此外，公司聘請了多名見習工程師和見習主任，栽培他們向所選定的專業路向邁進。

配合業務拓展

為配合公司在香港以外地區拓展業務的需要，我們繼續積極為境外項目提供培訓支援。年內，我們為北京地鐵四號綫項目和深圳市軌道交通四號綫項目的內地新聘員工提供完善培訓，包括安排他們前來香港受訓，為這兩大重要新項目作好營運準備。

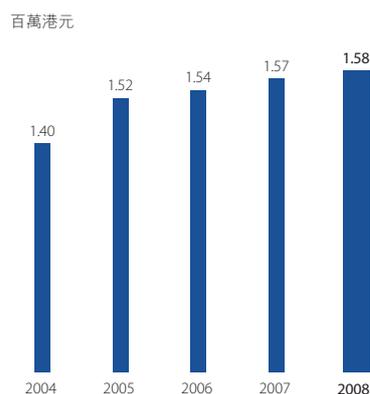
隨著香港鐵路網絡不斷擴展，新鐵路綫的規劃、建造和營運均需要大量人力資源的配合。為了應付人力資源需求的增長，我們已於2008年展開招聘及挽留人才的策劃，進展良好。



員工參加工作坊，將公司的長遠目標、使命和信念植根於心中。

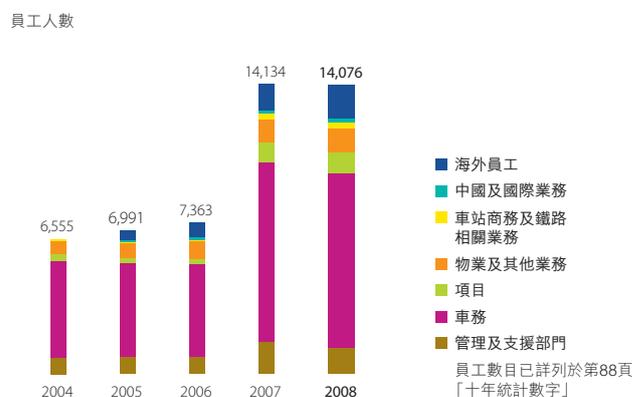
員工生產力 — 營業額與鐵路營運員工人數之比率

員工生產力持續提升。



總員工人數

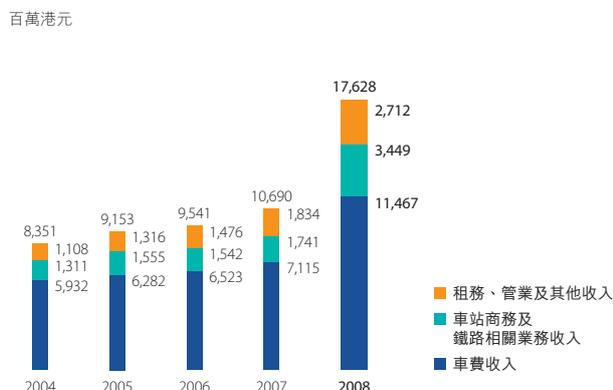
我們擁有多數經驗豐富的員工，以協助公司拓展香港及海外業務。



財務回顧

營業額

由於兩鐵合併的全年效應，各項業務收入均有增長。



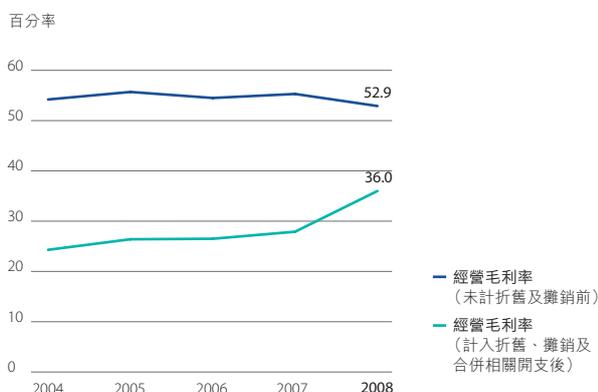
經營開支

成本之上升與兩鐵合併後擴展的網絡相符。



經營毛利率

由於調減票價關係及合併前九鐵業務的經營毛利率較低，未計折舊及攤銷前的經營毛利率下降。



2008年財務業績回顧

溢利與虧損

在兩鐵合併的全年效應下，集團於2008年來自經常性業務的收入和經營利潤錄得強勁增長。總收入上升64.9%至176.28億港元，鐵路及相關業務的經營利潤增加57.7%至93.25億港元。

2008年，由於本地鐵路服務乘客量增加31.6%至12.05億人次，而平均車費下降3%至6.58港元，本地鐵路服務的車費收入增加27.6%至79.30億港元；而總車費收入則增長61.2%至114.67億港元。與2007年公司與合併前九鐵公司的合計車費收入相比，2008年來自本地鐵路服務的車費收入減少1%，原因是兩鐵合併日實行的一次性票價調減令平均車費減少4.8%，但乘客量增加4%抵銷了部分影響。過境服務的車費收入與該服務在2007年12個月同期收入相比，上升1.2%至22.83億港元，乘客量增加1.4%至9,300萬人次，而平均車費輕微減少0.2%至24.45港元。機場快綫的車費收入增長2.7%至6.73億港元，乘客量增長4.2%至1,060萬人次，但由於乘客車程分布的轉變及免費搭乘推廣，平均車費減少1.4%至63.47港元。輕鐵、巴士及城際客運服務帶來總車費收入5.81億港元，與該等服務在2007年12個月同期收入相比增長0.8%。

車站商務及鐵路相關業務亦於2008年錄得強勁增長。廣告收入增加25%至7.41億港元，該收入亦較公司和合併前九鐵公司於2007年錄得的可比較合計收入(合計非車費收入)增加11.3%。車站零售設施收入上升209.8%至15.46億港元，與對等的合計非車費收入比較則增加42.3%，主因是兩鐵合併後零售設施面積增加(包括加入免稅店)、續租的租金水平理想及落馬洲站的新商店帶來全年貢獻。電訊服務收入為3.56億港元，較去年增加49%，與對等的合計非車費收入比較則增加27.6%，主要與收取一家電訊服務經營商的解約款項有關。撇除這筆一次性款項，電訊服務收入較2007年增加13%，與對等的合計非車費收入比較則減少3.2%，反映流動通訊由2G過渡至3G的影響。顧問服務

的收入減少18.1%至1.58億港元，主要原因是上海地鐵九號綫大部分工程已經完成，加上公司對顧問服務採取更專注的策略。包括其他業務收入的車站商務及鐵路相關業務總收入增加98.1%至34.49億港元，與2007年對等的合計非車費收入比較則增長33.4%。

在2008年，租務、管業及其他收入較去年上升47.9%至27.12億港元，其中物業租務及管業收入增加46.1%至25.56億港元，與2007年對等的合計非車費收入比較則增加27.6%，反映了年初對寫字樓及零售樓面需求強勁，以及圓方開幕的全年效應。此外，「昂坪360」於2008年帶來1.56億港元收入。

在2008年，總經營成本上升73.8%至83.03億港元，主因是兩鐵合併後增加的員工薪酬、水電費用、營運鐵路的地租和差餉、維修及保養費用以及一般及行政開支。存料及備料的較大增幅與西鐵綫和東鐵綫列車的全面檢修有關。車站商務及鐵路相關業務開支增加100.5%，租務、管業及其他業務開支則增加45.4%，均與收入的增長相符。與2007年公司與合併前九鐵公司的可比較合計經營成本相比，總經營成本增加9.9%。

未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤增加57.7%至93.25億港元，但由於兩鐵合併時調減票價及合併前九鐵業務的經營毛利率較低，經營毛利率由2007年的55.3%降至2008年的52.9%。

在2008年，物業發展利潤為46.70億港元，主要來自日出康城首都和沙田御龍山相關的入帳利潤，其次為銷售君匯港和凱旋門待售物業所得的收入，以及確認東涌站藍天海岸和映灣園以及九龍站圓方等物業的遞延收益。與2007年比較，物業發展利潤減少43.8%，原因是將軍澳城中站的可觀利潤於2007年入帳及樓價於2008年下半年下跌。因此，未計折舊及攤銷的經營利潤輕微減少1.6%至139.95億港元。

基本業務利潤為
81.85億港元

股東應佔淨利潤為
82.84億港元

營業額增加64.9%至
176.28億港元

物業發展的利潤貢獻為
46.70億港元

資產淨值增加7.5%至
978.22億港元

淨現金流入額為
36.98億港元
用以減低借貸

以優惠條件籌得
17.50億港元
新資金

信貸評級調升至
AA+級及確認為
Aa2級，與香港特區政府的評級看齊

財務回顧

折舊及攤銷開支增加7%至29.30億港元，這是由於在兩鐵合併中確認的服務經營權資產帶來額外攤銷開支。合併相關開支(包含不可資本化的合併後整合開支)減少72.5%至5,300萬港元，與2007年為自願離職計劃應付款項的一次性撥備有關。

利息及財務開支增加51.8%至19.98億港元，主要反映與兩鐵合併有關的新增貸款及每年定額付款資本化的全年利息開支。平均借貸成本由2007年的5.6%減少至4.8%。隨著樓價於下半年下跌，集團於投資物業重估中錄得1.46億港元的除稅前淨虧損，而去年則為除稅前淨盈餘80.11億港元。公司應佔無控制權附屬公司及聯營公司的淨利潤增加60.6%至1.59億港元，其中1.36億港元來自八達通控股有限公司，而2,300萬港元來自London Overground Rail Operations Ltd。

除稅前利潤減少50.6%至90.27億港元，稅項亦相應地減少75.8%至7.47億港元，反映利潤減少及香港利得稅率由2008年度開始由17.5%調減至16.5%對遞延稅項造成的影響。2008年的當期稅項為10.24億港元，部分由遞延稅項撥回2.77億港元抵銷(主要與利得稅率調減有關)。集團2008年純利減少45.5%至82.80億港元，股東應佔淨利潤為82.84億港元。每股盈利由2007年的2.72港元相應減少至2008年的1.47港元。

不包括重估投資物業盈餘或虧損及其相關的遞延稅項，股東應佔基本業務淨利潤從85.71億港元減少4.5%至81.85億港元，反映物業發展利潤雖然下降，但為經常性業務的收入大幅增長所抵銷。每股基本盈利由1.54港元減少5.8%至1.45港元。

鑑於財務業績理想，尤其是經常性業務，董事局建議派發末期股息每股0.34港元，連同中期股息每股0.14港元，全年股息合共每股0.48港元，較2007年增加0.03港元或6.7%。就合共19.25億港元的末期股息，除註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東外，所有股東均可選擇以股代息。一如往年，財政司司長法團同意以股份方式收取其全部或部分可獲的股息，以確保公司以現金支付的股息總額不超過50%。

資產負債表

集團在2008年的財務狀況進一步增強，資產淨值由2007年12月31日的910.37億港元增加7.5%至2008年12月31日的978.22億港元。

固定資產總值由2007年的1,324.17億港元減少至2008年12月31日的1,310.04億港元，主要由於年內的折舊開支所致。在建鐵路工程由2007年的4.24億港元增加至6.58億港元，主要與日出康城站的建造工程有關。遞延開支由2007年的8.25億港元增加至19.88億港元，包含深圳市軌道交通四號線的前期工程，及西港島綫和南港島綫(東段)等擬建鐵路延綫的設計成本。

發展中物業包括物業發展項目產生的發展成本、在兩鐵合併中購入的物業發展權成本、支付的地價及向一家發展商提供的免息貸款中被視為利息的部分。年內，發展中物業由2007年的90.66億港元減至78.95億港元，反映首都的一半地價及御龍山的收購成本於該等發展項目落成後轉出，但部分為就車公廟發展用地支付的一半地價所抵銷。待售物業由2007年的7.56億港元增至22.28億港元，主要包括御龍山和凱旋門的住宅單位以及維港灣的零售樓面。物業管理權因攤銷而由2007年的4,000萬港元減少至3,500萬港元。

證券投資由3.33億港元增加至4.71億港元。於2008年12月31日，財務衍生工具資產及負債分別由2007年的2.73億港元及1.92億港元增加至5.28億港元及3.05億港元，主因是期內利率下降。

在2008年，公司於無控制權附屬公司及聯營公司的權益分別由2007年的2.68億港元及2.05億港元增加至3.81億港元及7.43億港元，反映八達通控股有限公司和London Overground Rail Operations Ltd的持續資產淨值增長，及就聯營公司權益而言，公司向北京地鐵四號綫項目作最後一輪的股本注入。

應收帳項、按金及預付款項由2007年的51.67億港元增加至2008年12月31日的71.90億港元，這與物業發展應收款項由37.74億港元增加至58.18億港元有關。物業發展應收款項的增加主要來自首都和御龍山的預售單位。應收政府及其他關連人士的款項由2007年的5.44億港元減少至4.26億港元，主要包含應收九鐵公司有關九龍南綫的項目管理及兩鐵合併的若干資本項目的款項，以及應收政府有關西鐵物業發展項目及有關高速鐵路和沙田至中環綫的具體設計工作的款項。

未償還貸款總額由2007年的340.50億港元減少至312.89億港元，這主要由於利用年內產生的現金淨額減低貸款額所致。

應付關連人士的款項包括集團須於若干九鐵物業發展用地的合約批出後償付九鐵公司的前期工程成本，及服務經營權每年定額付款的應計費用。該等款額由2007年的9.75億港元減少至2008年12月31日的8.82億港元，反映集團於車公廟發展項目的合約於年內批出後已向九鐵公司償付有關的前期工程費用。

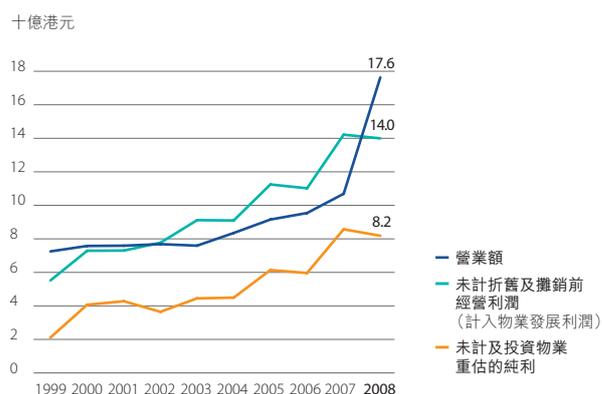
經營利潤來源

兩鐵合併後，經常性業務的利潤顯著增長。



基本業務淨業績

雖然物業發展利潤下跌，但因為經常性業務的利潤增加，淨利潤能維持強勁。



固定資產增長

由於年內的折舊開支，於2008年12月31日的固定資產額輕微下降。



財務回顧

隨著東涌站藍天海岸和映灣園及九龍站圓方的發展利潤相繼入帳，遞延收益由2007年的5.15億港元減少至2008年12月31日的1.56億港元。

由於公司的累計稅務虧損已於2008年悉數運用，2008/09評稅年度暫繳稅中的5.75億港元已於2008年繳付。於2008年12月31日的當期稅項負債為4.50億港元。遞延稅項負債由2007年的125.74億港元減至122.20億港元，主要與利得稅率調減有關。

公司於2008年年底的股本、股份溢價及資本儲備共增加12.91億港元至411.19億港元，此乃由於代息股份及認股權獲行使而發行股份所致。連同扣除股息後保留溢利增加的57.96億港元，經固定資產重估儲備及其他儲備減少3億港元抵銷部分後，公司股東應佔權益增加67.87億港元至2008年12月31日的978.01億港元。計入服務經營權負債作為債務的一部分後，集團的淨負債權益比率由2007年年底的48.5%減少至2008年年底的42.1%。

流動現金

鐵路及相關活動的淨現金流入額由2007年的59.74億港元增至2008年的89.21億港元，而由於物業收入的時間差異，來自物業發展項目及銷售物業的現金流入額由2007年的58.24億港元減少至2008年的44.48億港元。在2008年，包括政府對西港島綫項目的資助撥款4億港元，以及無控制權附屬公司及聯營公司所償還的貸款及派發的股息共1.32億港元，總現金流入額較2007年增加21.65億港元至139.01億港元。資本項目和物業發展的現金流出額增加34.07億港元至2008年的58.96億港元，主要與新鐵路項目、兩鐵合併後鐵路網絡擴大大令資本開支增加及繳付車公廟站物業發展項目的一半地價有關。在支付服務經營權的每年定額付款7.50億港元、向北京地鐵四號綫聯營公司注入股本5.15億港元，以

及支付利息、股息及其他營運資金後，未計非經常性合併相關付款前的淨現金流入額由2007年的64.77億港元減少至2008年的40.14億港元。計入非經常性合併相關開支3.16億港元後，集團於2008年的淨現金流入額為36.98億港元，其中35.38億港元用於降低借貸。

融資活動

新融資

2007年在美國出現的次按危機於2008年9月演變成一場環球金融危機。各大銀行和金融機構錄得前所未有的巨額虧損，其資本亦隨之嚴重下降，貸款機構不願放貸，息差抽高至前所未有的水平，導致環球信貸市場幾乎陷於癱瘓，各國政府向銀行注資、改善信貸市場流動性及制訂大刀闊斧的經濟刺激方案，美國聯邦儲備局亦同時接連減息，將聯邦基金利率降至介乎0至0.25厘的歷史水平。在這些措施的紓緩下，美國的短期和長期利率急速回落，孳息曲綫轉趨平坦，反映明顯的通縮風險。

在香港，隨著銀行繼續去槓桿化，銀行同業和企業的借貸活動亦顯著收縮。在借貸息差擴闊的影響下，即使是最有信譽的借款人的融資能力也受到進一步限制。在美息回落的帶動下，三個月香港銀行同業拆息由10月的4.5厘高位大幅回落至年底時的0.95厘，而十年期香港外匯基金債券的孳息亦降至1.2厘。

在危機不斷蔓延之際，集團仍然保持穩健的流動資金狀況，除營運現金盈餘充沛，集團維持已獲銀行承諾貸出而尚未動用的龐大貸款額度，這些貸款額度全部於危機發生前已作安排。由於資金充裕，集團於年內並無進行任何大規模的融資活動。反之，為了進一步加強資金調動能力，集團把握時機，通過私人配售在債券市場吸納港元資金。集團在年內通過發債計劃，以相當吸引的利率籌得合共17.50億港元，反映投資者對集團繼續充滿信心。截至2008年年底，集團獲銀行承諾貸出而尚未動用的貸款總額達104億港元，連同預期將持續的強勁營運現金流，應足以應付集團直至2010年下半年的所有現金需要。

借貸成本

受惠於息口回落，集團的平均借貸成本由2007年的5.6%下降至2008年的4.8%。然而，撇除1.49億港元的資本化利息，損益帳上的淨利息開支由2007年的13.16億港元上升至19.98億港元，主要反映為兩鐵合併新增貸款的全年利息開支，以及有關兩鐵合併為每年定額付款的名義利息7.21億港元。

庫務風險管理

董事局審批庫務風險管理的整體政策，當中涵蓋流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、財務衍生工具與非衍生工具的運用，及剩餘流動資金的投資等特定範圍。

集團行之有效的理想融資模式(「模式」)是這些風險管理政策的重要一環。該模式設定理想的定息及浮息債務組合、資本及借貸市場的資金來源以及債務還款期，以至許可的外幣風險水平及適量的備用資金，以應付將來的融資需要，而我們通過這個模式來衡量、監察和控制集團的融資相關流動性、利率及貨幣風險。於2008年，根據這個模式，集團擁有一個均衡的債務組合，並有足夠備用資金應付將來的需要。

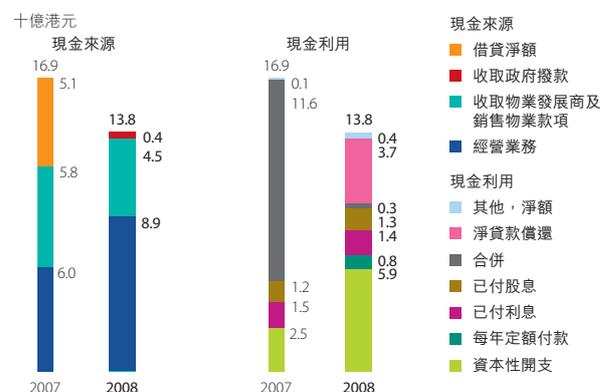
運用財務衍生工具來控制和對沖利率及外匯風險，是集團風險管理策略的重要環節。按照董事局釐定的政策，這些工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。集團所用的衍生工具全部為場外衍生工具，主要包括利率掉期、貨幣掉期和外匯遠期合約。

為了控制和分散交易對手風險，集團僅向信貸評級良好的金融機構存放款項及與其進行財務衍生工具交易，從而控制信貸風險。

所有財務衍生工具均受制於交易對手的交易上限，該等上限是根據董事局通過的政策，因應有關交易對手的信貸評級而制訂。集團採用「風險價值」概念，計算財務衍生工具

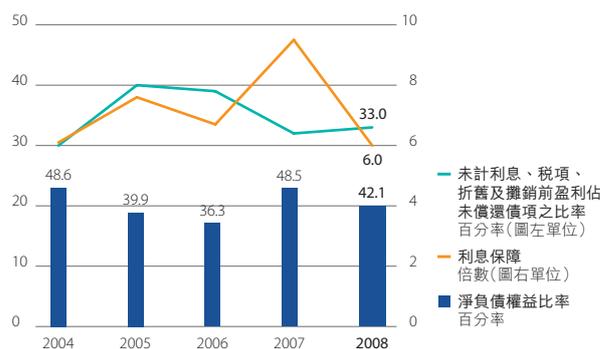
現金應用情況

集團於2008年的淨現金流入用於降低借貸。



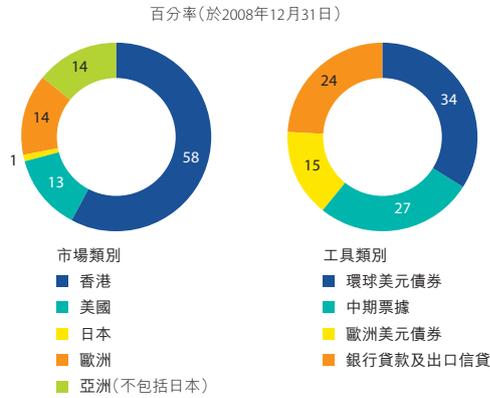
債務償還能力

2008年的未償還債務總額(包括服務專營權負債)減少，而淨負債權益比率則相應下調。



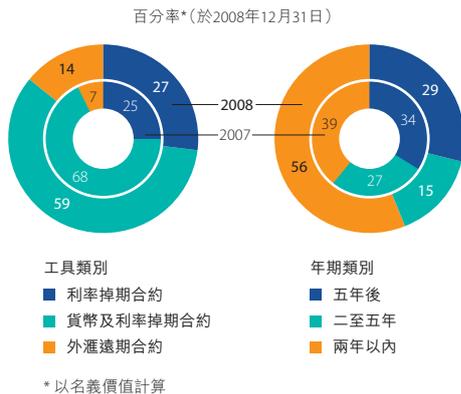
借貸來源

公司的其中一項策略是分散資金來源，包括市場與工具類別方面。



利率及貨幣風險對沖工具應用

財務衍生工具只作對沖用途，禁止用於投機。



的公允市值及最大潛在損失所帶來的信貸風險，以衡量監察及控制交易對手風險。為了進一步減低風險，集團亦就同一交易對手的各種財務衍生工具及其他財務交易採用對銷及除淨安排。

同樣地，所有存款均受制於獨立的交易對手交易上限，有關上限是根據各交易對手的信貸評級及/或香港發鈔銀行地位而制訂。集團於某一交易對手存放款項的時間長短，亦因應有關交易對手的信貸評級而受到限制。我們經常監察存款額及年期狀況，確保符合經批核的限制。

集團積極監察所有交易對手的信貸評級及變動，以及交易對手的信用違約掉期水平等其他資料，並會根據這些資料調整集團對有關交易對手設定的交易上限及/或風險承受程度。

集團採取審慎方針管理流動性風險，並維持足夠的已獲銀行承諾貸出而尚未動用的貸款額，以應付模式要求最少6至15個月的預計現金需求，包括債務償還及資本性開支。集團亦為其預計的現金流進行壓力測試，以分析流動性風險，假如壓力測試顯示有重大現金流短缺的風險，集團會因應需要安排額外的銀行信貸、發行債券或採取其他適當行動。

信貸評級

公司是香港首家獲得國際認可信貸評級的企業，反映良好的財務狀況及香港特區政府的支持，公司一直取得與政府看齊的信貸評級。

6月，穆迪重新確認公司的外幣發債人及優先無抵押債務評級為Aa2，展望為「穩定」，與香港特區政府看齊。其後於7月，標準普爾將公司的外幣發債人及優先無抵押債務評級由AA調升至AA+，展望為「穩定」，與香港特區政府主權評級的調升一致。

8月，日本評級投資中心將公司的外幣發債人及港元發債人評級由AA調升至AA+，並重新確認公司的港元短期信貸評

級為 a·1+，展望為「穩定」。

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

* 分別為港元/外幣債項的評級

融資能力

集團的資本性開支主要包括三方面 — 分別為香港的鐵路項目、香港的物業投資及發展和海外投資。

香港鐵路項目的資本性開支主要包括新鐵路項目的投資，例如西港島綫、南港島綫及觀塘綫延綫，以及維持及提升現有鐵路系統的支出。物業投資及發展方面，主要包括圓方餘下的裝修工程、首都及將軍澳五十六區零售樓面的裝修工程、八十六區發展用地的共同基建工程，以及在香港多個現有商場的翻新工程。海外投資方面，主要包括深圳市軌道交通四號綫的股本注資。

根據現時計劃，公司在2009年、2010年及2011年未來三年內的資本性開支，在香港鐵路和物業投資及發展方面分別為233億港元及10億港元，在海外投資方面則為19億港元，主要為深圳市軌道交通四號綫的股本注資。在這個262億港元的預算總額之中，預期於2009年、2010年及2011年支付的估計金額分別為60億港元、59億港元及143億港元，以上數字並不包括有關西港島綫的應收政府資助。

根據上述的資本性開支計劃，加上貸款的償還、集團業務的充裕現金流量，及截至2008年12月31日已獲銀行承諾貸出而尚未動用的貸款額104億港元，公司目前的資金能力足以應付遠至2010年下半年的需要。

當前環球金融危機尚在演變之中，在可見將來於資本及借貸市場集資將仍然困難。然而，以公司穩健的財務狀況、充裕的資金和可動用的貸款額，以及投資者持續的支持，我們仍然有信心可以獲得資本性開支計劃所需的資金。

理想融資模式及債務結構

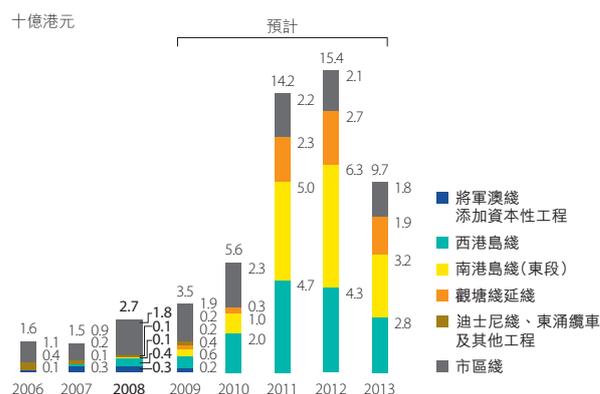
理想融資模式驗證公司在債務管理方面的審慎政策，並有助確保維持一個均衡的債務組合。

(理想融資模式)與實際債務結構的比較
於2008年12月31日



香港新支綫及現有鐵路投資

按現有鐵路及已承諾項目計算，2009年至2011年的資本性開支總額預計將達233億港元(不包括有關西港島綫的應收政府資助)。



十年統計數字

	2008*	#2007*	2006*	2005*	2004*	2003*	2002*	2001*	2000*	1999
財務										
損益表 百萬港元										
營業額	17,628	10,690	9,541	9,153	8,351	7,594	7,686	7,592	7,577	7,252
未計折舊及攤銷前經營利潤	13,995	14,216	11,018	11,246	9,097	9,116	7,769	7,301	7,290	5,523
折舊及攤銷	2,930	2,739	2,674	2,682	2,499	2,402	2,470	2,178	2,091	2,039
利息及財務開支	1,998	1,316	1,398	1,361	1,450	1,539	1,125	874	1,143	1,104
扣除遞延稅項後的 投資物業公允價值之變動†	99	6,609	1,797	2,310	2,051	-	-	-	-	-
利潤	8,280	15,182	7,758	8,463	6,543	4,450	3,579	4,278	4,069	2,116
股東應佔基本業務利潤**	8,185	8,571	5,962	6,140	4,492	4,450	3,579	4,278	4,069	2,116
建議及已宣派之股息	2,715	2,522	2,328	2,299	2,259	2,215	2,161	2,118	500	-
每股盈利 港元	1.47	2.72	1.41	1.55	1.23	0.85	0.70	0.85	0.81	0.42
資產負債表 百萬港元										
資產總值	159,338	155,668	120,421	113,666	106,674	102,366	101,119	98,126	92,565	87,250
貸款、其他負債及銀行透支	31,289	34,050	28,152	28,264	30,378	32,025	33,508	31,385	27,203	23,177
服務經營權負債	10,656	10,685	-	-	-	-	-	-	-	-
遞延收益	156	515	1,682	3,584	4,638	5,061	6,226	8,411	10,403	13,776
股東應佔總權益	97,801	91,014	76,767	69,875	61,892	57,292	53,574	53,893	50,355	45,115
財務比率 百分率										
經營毛利率	52.9	55.3	54.5	55.7	54.2	49.3	52.2	53.4	51.7	48.2
非車費收入佔營業額百分率	35.0	33.4	31.6	31.4	29.0	27.7	25.6	24.6	24.6	22.2
淨負債權益比率	42.1	48.5	36.3	39.9	48.6	55.2	59.3	57.8	53.7	51.2
淨負債權益比率(撇除重估儲備)	42.5	49.2	36.7	40.3	48.9	62.6	67.4	66.0	61.8	58.3
利息保障 倍數	6.0	9.0	6.7	7.6	6.1	5.6	4.5	3.8	3.8	3.7
僱員										
管理及支援部門	1,235	1,530	823	810	792	793	824	870	911	967
車站商務及鐵路相關業務	293	305	82	82	67	61	62	60	55	64
車務	8,540	8,770	4,521	4,600	4,669	4,730	4,836	4,756	4,943	5,132
項目	995	942	260	242	362	398	546	973	898	912
物業及其他業務	1,170	1,141	832	688	660	642	618	567	519	456
中國及國際業務	197	135	112	83	-	-	-	-	-	-
海外員工	1,646	1,311	733	486	5	5	5	5	6	6
總計	14,076	14,134	7,363	6,991	6,555	6,629	6,891	7,231	7,332	7,537

† 新會計準則的要求

** 不包括扣除相關遞延稅項後投資物業公允價值之變動

	2008*	#2007*	2006*	2005*	2004*	2003*	2002*	2001*	2000*	1999
鐵路營運										
載客車卡行車公里總數 千計										
本地鐵路及過境服務	245,856	128,041	115,784	114,449	114,364	112,823	103,318	96,751	92,199	94,704
機場快綫	19,891	19,956	20,077	17,122	16,081	15,227	19,467	19,458	19,557	19,394
輕鐵	8,984	755	-	-	-	-	-	-	-	-
總乘客人次 千計										
本地鐵路服務	1,205,448	915,755	866,754	857,954	833,550	770,419	777,210	758,421	767,416	779,309
過境服務	93,401	8,243	-	-	-	-	-	-	-	-
機場快綫	10,601	10,175	9,576	8,493	8,015	6,849	8,457	9,022	10,349	10,396
輕鐵	137,730	11,100	-	-	-	-	-	-	-	-
巴士	34,736	2,757	-	-	-	-	-	-	-	-
城際客運服務	3,220	285	-	-	-	-	-	-	-	-
平均乘客人次 千計										
本地鐵路服務 - 周日平均	3,514	2,662 [§]	2,523	2,497	2,403	2,240	2,261	2,231	2,240	2,284
過境服務 - 每日平均	255	- [@]	-	-	-	-	-	-	-	-
機場快綫 - 每日平均	29	28	26	23	22	19	23	25	28	29
輕鐵 - 周日平均	385	- [@]	-	-	-	-	-	-	-	-
巴士 - 周日平均	99	- [@]	-	-	-	-	-	-	-	-
城際客運服務 - 每日平均	9	- [@]	-	-	-	-	-	-	-	-
乘客平均乘搭公里數										
本地鐵路及過境服務	10.4	7.9	7.7	7.6	7.7	7.7	7.6	7.4	7.3	7.4
機場快綫	29.4	29.5	29.7	30.4	30.2	29.7	29.9	29.8	29.7	29.9
輕鐵	3.0	3.0	-	-	-	-	-	-	-	-
巴士	4.6	4.6	-	-	-	-	-	-	-	-
每車卡平均載客量 乘客人次										
本地鐵路及過境服務	55	58	58	57	56	53	57	58	61	61
機場快綫	16	15	14	15	15	13	13	14	16	16
輕鐵	46	45	-	-	-	-	-	-	-	-
估專營公共交通載客量比率 百分率										
每車卡公里之港元(全綫服務)	42.0	26.7	25.0	25.2	24.8	24.3	23.5	23.5	24.1	25.2
車費收入										
車費收入	41.7	47.8	48.0	47.7	45.5	42.9	46.6	49.3	51.1	49.4
鐵路經營開支	21.7	21.6	22.1	22.8	22.3	22.5	22.8	24.6	26.8	27.3
鐵路經營利潤	20.0	26.2	25.9	24.9	23.2	20.4	23.8	24.7	24.3	22.1
每名乘客之港元(全綫服務)										
車費收入	7.72	7.50	7.44	7.25	7.05	7.06	7.28	7.46	7.35	7.14
鐵路經營開支	4.02	3.39	3.43	3.47	3.45	3.70	3.57	3.72	3.85	3.94
鐵路經營利潤	3.70	4.11	4.01	3.78	3.60	3.36	3.71	3.74	3.50	3.20
安全表現										
本地鐵路、過境服務及機場快綫										
須呈報事故數 [^]	1,514	989	826	748	701	641	690	686	748	859
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	1.16	1.05	0.94	0.86	0.83	0.82	0.88	0.89	0.96	1.09
公司及承建商的員工意外事故次數	42	26	23	31	25	33	24	39	36	49
輕鐵										
須呈報事故數目 [^]	136	6	-	-	-	-	-	-	-	-
每百萬載客人次的須呈報事故數目 [^]	0.99	0.54	-	-	-	-	-	-	-	-
公司及承建商的員工意外事故次數	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

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

[§] 該數字包括兩鐵合併後九鐵綫一個月的乘客量。按「同比」基準計算，公司與合併前九鐵公司的可比較合計乘客量(已就轉車乘客作出調整)為3,364,000人次。

[@] 由於只是一個月的合併後乘客量，故無顯示數字。於2007年全年內，計入合併前九鐵業務，該等服務的乘客量分別為過境服務252,000人次、輕鐵服務379,000人次、巴士服務92,000人次及城際客運服務9,000人次。

* 綜合業績

投資者關係

投資者與港鐵公司

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

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

與機構投資者的溝通

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

管理層繼續竭力與投資界維持公開的對話渠道，以確保他們對公司及其業務與策略有透徹的了解。公司參與多次大型投資者會議，並積極舉辦其他非交易性質的投資者路演，以維持與投資者良好的溝通。年內，公司於美國、英國、新加坡、日本及中國舉辦非交易性質的路演。2008年內，公司與機構投資者及研究分析員進行逾300次會面。

零售股東優惠計劃

公司非常珍惜零售股東給予公司的長期支持。繼過去數年成功推出股東優惠計劃後，公司於2008年再推出優惠，讓股東可享受各類專有權益，其中包括慶祝兩鐵合併一周年及機場快綫十周年的特別優惠、落馬洲免費乘車券、機場快綫及昂坪360票價優惠。

獲取資訊

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

公司設有專責熱綫解答個別股東的查詢，於2008年，共處理逾45,000個電話查詢。

指數認可

公司作為香港市場內其中一高市值及高流通量的藍籌股，地位已於早年被納入多項重要基準指數而獲得肯定。公司目前為恒生指數、摩根士丹利綜合指數，及富時環球指數系列的成份股。自2002年以來，憑藉我們於企業社會責任和可持續發展方面的努力及所取得的成就，公司已持續獲得道瓊斯可持續發展指數及富時社會責任指數的確認。公司繼續成為香港少數能夠符合並維持該等規定公認標準，並納入其可持續發展指數內的公司。

市場認可

公司的2007年年報於2008年ARC國際大獎(年報比賽)中，奪得「香港最佳年報」獎項。公司年報連續第20年獲得香港管理專業協會所舉辦的最佳年報獎的嘉許。公司的2007年年報在2008年度最佳年報獎中，獲得「工商企業類」銀獎。我們的2007年度可持續發展報告《Building Capability》榮獲特許公認會計師公會香港分會可持續發展報告大獎的「優異獎－最佳互聯網傳訊獎」。年內，公司亦獲《IR雜誌》及《FinanceAsia》分別授予「優異獎－最佳投資者關係大獎－香港大型企業」及「最佳投資者關係」獎項。

主要股東資料

2009年度財政紀要

2008年度業績公布	3月10日
2008年度末期股息截止登記日期	4月2日
股份截止過戶日期	4月3日至14日 (包括首尾兩日)
股東週年大會	6月4日
派發2008年度末期股息日期	6月17日或前後
2009年度中期業績公布	8月
派發2009年度中期股息日期	10月
財政年度結算日	12月31日

主要營業地點及註冊辦事處

香港鐵路有限公司，在香港註冊成立及營業
香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓

電話：(852) 2993 2111
傳真：(852) 2798 8822

股份資料

上市

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

普通股(截至2008年12月31日)

已發行股份	5,661,143,113股
香港特區政府的持股量	4,344,710,490股(76.7%)
自由流通股	1,316,432,623股(23.3%)

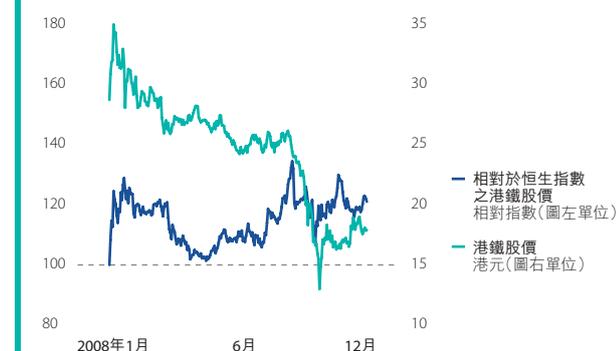
面值

每股1港元

市值(截至2008年12月31日)

1,016.74億港元

股價表現



股息政策

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

每股股息

(港元計)

2007年度全年股息	0.45
2008年中期股息	0.14
2008年度末期股息	0.34

美國預託證券Level 1 Programme

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

股份代號

普通股

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66 HK

美國預託證券Level 1 Programme

MTRJY

2008年度年報

股東如欲索取公司的年報，可致函：

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

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司 公司事務部

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

股東服務

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

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

電話：(852) 2862 8628
傳真：(852) 2529 6087

股東查詢

公司在辦公時間設有查詢熱線服務：
電話：(852) 2881 8888

投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

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

可持續發展

公司的企業可持續發展理念在結合風險管理和業務相關人士參與的基礎上繼續發展。年內，我們的目標仍然是透過可持續發展的競爭優勢，為業務相關人士創造價值，以推動港鐵公司的長遠可持續發展。

可持續發展旅程

我們的可持續發展競爭優勢模式，體現了專注策略、領先成本和增值服務的互動關係。這個模式包含四個可持續發展原則，以領導力、誠信、透明度和多元共融為我們業務發展的必要條件，並將這些原則轉化成風險管理及與業務相關人士保持溝通的具體行動，讓我們繼續於可持續發展的旅程上邁進。

我們以「鑽石長遠目標」作為引領業務發展的框架，將可持續發展及企業責任融入公司的各個運作層面，把以人為本、程序、策略及社區融入企業理念。我們致力在發展過程中盡量配合業務相關人士的期望，與他們保持溝通以掌握他們的訴求，並提供超越他們期望的服務。

企業責任委員會

2008年，公司在董事局層面成立企業責任委員會。這項倡議反映我們致力推動公司的企業責任計劃。在董事局的直接管治下，委員會負責監察和監督將於2009年開始實施的企業責任政策，以及確立我們業務中出現的企業責任事宜。

為了更善用公司現有的可持續發展及企業責任專才，我們對企業責任督導委員會的成員組合進行了檢討。是次檢討清晰確立企業責任為可持續發展的重要一環，並加強高層的責任感，確保將企業責任融入公司的業務策略內。

落實可持續發展

2008年，我們的可持續發展及企業責任活動以「一間公司，一個團隊」的理念為中心，藉以加強團結和溝通。這

項措施促進內部團結、制訂及落實共同方針、表揚及獎勵可持續發展活動，以及鼓勵持續學習和多元價值。

公司已詳細評估氣候轉變帶來的企業風險，認為有關風險有需要在業務單位層面持續進行監察。我們正研究如何將氣候轉變的考慮因素融入我們的設計、建造及資產管理中，以更明確地制訂適應未來氣候轉變的方案。

可持續發展報告

我們就可持續發展進行的溝通活動繼續得到廣泛的認同。公司2007年度可持續發展報告榮獲特許公認會計師公會香港分會可持續發展報告大獎2008的「優異獎 – 最佳互聯網傳訊獎」。港鐵公司已連續六年獲得該公會頒發有關可持續發展報告的獎項。特許公認會計師公會香港分會今年首設互聯網傳訊獎項，表揚於網上使用Podcast等創新手法發表有關環境、社會及可持續發展表現的公司。評判團讚揚港鐵公司網上版可持續發展報告 www.mtr.com.hk/sustainability 使用方便，易於瀏覽。

國際標準

我們積極維持在道瓊斯可持續發展指數、富時社會責任指數和Ethisbel指數等世界級可持續發展指數的成份公司地位。我們每年亦使用「全球報告倡議組織」的最佳應用守則來編製可持續發展報告，以及參與「國際都市鐵路聯會」(CoMET)及「碳排放披露計劃」(CDP)的基準化分析/標準借鑑。

未來發展

鑑於未來的挑戰可能改變公司的市場覆蓋面，我們必須作好準備，就業務的進一步國際化(尤其在發展中國家)，有系統而靈活地貫徹最佳實務。我們會以可持續發展報告作為制訂最佳實務的內部和外界指引和基準，以應對這些挑戰、風險和機遇。

公司管治報告書

公司管治應用守則

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

截至2008年12月31日止年度內，公司一直遵守守則規定，惟就守則條文第A.4.1條而言，公司非執行董事並無特定任期，但須按公司章程細則第87條及88條，於公司股東週年大會上輪流退任及重選(根據香港鐵路條例第8條獲委任者除外)。由於目前有九名董事須遵守輪流退任之規定，彼等之中三分之一須在公司每一屆股東週年大會上退任(須由股東重選)，故實際上各董事獲委任之年期約為三年。

董事局

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

董事局由11位成員組成，包括一位執行董事(即行政總裁)及十位非執行董事，其中六位為獨立非執行董事。在此方面，公司已遠超《上市規則》之規定，即要求每間上市公司的董事局至少包括三位獨立非執行董事。

錢果豐博士自1998年成為董事局成員，並於2007年8月8日獲政府委任為公司非執行主席，任期為24個月，由2007年12月2日兩鐵合併完成起生效。錢博士於2003年7月21日

首度被委任為公司的非執行主席，任期為三年，其任期於2006年獲續期至2007年7月31日。於2007年7月，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，任期由2007年8月1日起生效，至2007年12月31日或由運輸及房屋局局長以憲報公布《兩鐵合併條例》指定生效日期，以較早者為準。《兩鐵合併條例》是關於公司與九鐵公司的兩鐵合併。

周松崗先生自2003年成為董事局成員，於2007年8月8日獲政府選定為兩鐵合併後公司行政總裁。周先生由2003年12月1日起首度獲委任為公司的行政總裁，任期為三年；於同日，他亦獲委任為董事局成員；其出任為公司行政總裁的合約自2006年12月1日起續期三年。

其中兩位非執行董事(即運輸及房屋局局長與運輸署署長)由香港特區行政長官委任。另外一位非執行董事為陳家強教授，其擔任政府財經事務及庫務局局長。政府透過財政司司長法團持有公司已發行股本約76.7%。

由2008年股東週年大會於2008年5月29日結束起，艾爾敦先生辭任獨立非執行董事，而盧重興先生則按照公司章程細則第87條及88條輪流退任獨立非執行董事，並不再參與膺選連任。

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

公司管治報告書

各董事均確保付出足夠時間及精神處理公司事務。年內，董事須每年兩次披露其於公眾公司或組織擔任職位的數目及性質、其他重要承諾及其公司或組織名稱。《上市規則》已於2009年1月1日作出修訂，當中包括與董事有關及由董事作出的持續及更詳盡的信息披露，以及其他與董事有關的事項。董事已於2009年1月的董事會議上知悉此事。

董事局成員的個人簡歷載於第108至111頁。雖然運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)及運輸署署長(黃志光先生)由香港特區行政長官任命，陳家強教授出任政府財經事務及庫務局局長，而方敏生女士擔任多個政府諮詢委員會會員，但董事局及執行總監會成員之間概無任何關係(包括財務、業務、家屬，或其他重大或相關的關係)。

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

主席及行政總裁

主席及行政總裁的職位各不相同且相互獨立(請參閱第93頁有關委任錢果豐博士為公司的非執行主席及周松崗先生為公司的行政總裁及董事局成員)。非執行主席負責主持及管理董事局的運作，以及監察行政總裁及執行總監會成員的表現。除確保公司能適時向董事局提供充分的業務訊息外，主席亦確保非執行董事在董事局會議上作出有效貢獻。作為執行總監會及執行委員會主席(執行委員會由執行總監會全體成員、總經理 — 公司事務及總經理 — 市務及車站商務組成)，行政總裁需在管理公司業務方面向董事局負責。執行委員會成員的個人簡歷載於第113頁。

主席於2008年4月15日在沒有執行總監會成員出席的情況下，與非執行董事舉行會議。討論的事項為董事局的責任及成效；管治及合規機制；管理層匯報的透明度；執行總監會成員的繼任計劃；及與公司發展目標有關的一般人力資源事宜。

主席將於2009年5月召開另一次會議。

董事局會議程序

董事局定期舉行會議，而董事局所有成員均獲完整及適時的相關資料，並在有需要時可按照已核准的程序，獲取獨立專業人士的意見，費用由公司支付。董事局的定期會議的起草議程由法律總監及公司秘書編製，並經公司主席核准。倘若董事局成員希望將某事項列入會議議程中，須在有關董事局會議之前至少一週通知主席或法律總監及公司秘書。法律總監及公司秘書一般在每年第三季訂定下年度董事局會議日期，並經主席批准。

在每次董事局定期會議上，執行總監會成員與高級經理一同向董事局匯報其各自業務範疇的事宜，包括營運、項目進展、財務表現、公司管治及前景。行政總裁亦向董事局提交其執行摘要，集中匯報公司的整體策略及重要事宜。此等報告，連同於董事局會議的討論一併提供的資料，有助董事局所有成員在知悉符合公司利益的情況下作出決策。議程連同董事局文件的全文將在董事局會議擬定日期前至少三日送達。

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

除非公司章程細則具體批准，董事不得就其擁有權益及其知悉屬重大性質的任何合約、交易、安排或任何其他種類的建議進行投票。就此而言，董事(包括其任何聯繫人士)

的關連人士之權益乃視為董事本身的權益。純粹因在公司的股份、債券或其他證券擁有權益而出現的權益，概不計算在內。凡會議表決某決議案而某董事不得對該決議案表決時，該董事並不計算在該部分會議的法定人數內，但計算在該會議所有其他部分的法定人數內。此舉有助減少公司業務與個別董事的其他權益或任命之間可能出現的潛在衝突。

董事局在2008年共舉行九次會議。當董事局會議商討可能導致公司與政府之間出現利益衝突的事項時，政府委任的董事局成員(於2008年內包括運輸及房屋局局長、財經事務及庫務局局長陳家強教授，以及運輸署署長(或彼等各自的替代人))並無出席有關董事局會議，或倘彼等出席時，均有申報彼等的利益，且無就任何相關的動議投票及並無計入相關的法定人數內。

董事局各成員的出席記錄列載如下：

董事	2008年董事局會議出席次數
非執行董事	
錢果豐博士(主席)	9/9
運輸署署長(黃志光)	8/9
運輸及房屋局局長(鄭汝權) 4次會議由替代董事代為出席	9/9
陳家強教授 2次會議由替代董事代為出席	8/9
獨立非執行董事	
張佑啟教授	4/9
艾爾敦(附註)	3/3
方敏生	9/9
何承天	7/9
盧重興(附註)	3/3
施文信	8/9
吳亮星	8/9
石禮謙	8/9
執行董事	
周松崗(行政總裁)	9/9

附註

艾爾敦先生及盧重興先生由2008年股東週年大會於2008年5月29日結束起不再擔任獨立非執行董事。

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

重大利益及投票事宜

所有董事均須遵守一般法律責任，以公司的最佳利益為行事依歸，並特別考慮股東的整體利益。政府為公司的主要股東，而香港特區行政長官可根據香港鐵路條例第8條委任最多三名人士為「增補董事」。香港特區行政長官根據香港鐵路條例第8條委任或政府透過其股權委任的每名董事一如任何其他董事，必須以公司的最佳利益為行事依歸。

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

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

董事局成員的委任、重選及罷免

任何人士可於任何時間，由股東於股東大會或由董事局按公司提名委員會推薦獲委任為董事局成員。經董事局委任的董事必須於獲委任後的首屆股東週年大會上退任。以此途徑退任的董事可於股東週年大會上膺選連任，惟不計入決定輪流退任董事之人選及人數內。透過上述兩種方法獲推選及委任的董事，均可膺選連任或重新委任。三分之一（倘董事人數並非為三之倍數，則按最接近該數目及少於三分之一）的董事必須在公司股東週年大會上輪流退任。

香港特區行政長官可根據香港鐵路條例第8條委任不超過三名人士為「增補董事」。透過上述途徑獲委任的董事只可由香港特區行政長官撤任。該等董事不受任何輪流退任規定的管限，亦不計入必須輪流退任的董事人數內。在所有其他方面，「增補董事」在任何情況下應被視為與其他董事無異，因此受董事的正常普通法責任管限，包括以公司的最佳利益為行事依歸。香港特區行政長官已委任運輸及房屋局局長以及運輸署署長為「增補董事」。由於目前有九名董事須遵守輪流退任之規定，彼等之中三分之一須在公司每一屆股東週年大會上退任（須由股東重選），故實際上各董事獲委任之年期約為三年。

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

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

問責性

董事局成員負責編製公司及集團的帳項。截至2008年12月31日止之帳項是按持續經營準則編製，並真實及公平反映公司與集團的事務狀況及集團於年內的利潤和流動現金狀況。於編製截至2008年12月31日止年度的帳項時，董事局成員選擇適當的會計政策，並連貫應用於以往財政期間（截至2008年12月31日止的帳項附註披露的新及經修訂會計政策除外）。關於各項判斷及估計，均已作出審慎合理的評估。外聘核數師的職責載於第138頁。

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

董事局委員會

作為良好公司管治的重要部分，董事局已成立審核委員會、薪酬委員會及提名委員會，以監督特定公司事務。各董事局委員會均完全由應邀出任的非執行董事組成。此外，董事局於2008年12月成立企業責任委員會。各委員會受其各自職權範圍的管治，有關詳情請查閱公司網站：www.mtr.com.hk。

所有委員會均獲提供充足資源以履行其職責。

隨著兩鐵合併完成，為兩鐵合併而成立的董事局獨立委員會已於2008年5月正式解散。

審核委員會

審核委員會由四位非執行董事組成，其中三位為獨立非執行董事。委員會成員為施文信（主席）、張佑啟教授、運輸署署長（黃志光）及吳亮星。委員會成員概不屬公司外聘核數師畢馬威會計師事務所的合夥人或前合夥人。財務及業

務拓展總監、內部審核部主管及公司外聘核數師代表預期會列席委員會會議。委員會亦可酌情邀請其他人士列席會議。委員會定期舉行會議，必要時外聘核數師或財務及業務拓展總監可要求舉行會議。

審核委員會的職權範圍已於2008年4月作出修訂使其更加清晰。鑑於《上市規則》的修訂由2009年1月1日起生效，公司於2009年1月更新其職權範圍，以反映審核委員會的新監督角色，包括檢討公司在會計及財務匯報職能上的資源、員工的資歷和經驗、其培訓計劃和預算等是否足夠，以及取消有關聘用合資格會計師的規定。因此，董事局已分別於2008年4月及2009年1月批准經修訂的職權範圍。依據其職權範圍，審核委員會的職責包括以下的財務及成效事務，其中包括監督與外聘核數師的關係、檢討公司財務資料，以及監督公司的財務申報系統及內部監控程序。於核數工作開始前，委員會與外聘核數師討論其核數與申報的性質及範圍。除預先批准所有核數服務外，委員會亦預先批准非核數服務，以遵守相關法律規定。委員會主要負責向董事局建議外聘核數師的任免，以及批准外聘核數師的酬金及任期。對於公司財務資料，委員會監察財務報表、年度及中期報告及帳項，連同初步業績公告及有關公司公開披露的財務資料的其他公告的完整性。處理財務資料時，委員會與董事局及執行總監會(包括財務及業務拓展總監)聯繫，而委員會主席隨時進一步與內部審核部主管、外聘核數師代表及管理層代表會面。除考慮因審核產生的事宜外，委員會亦會討論核數師私下或與執行董事及任何其他人士一起提出的任何事宜。委員會需至少每年檢討一次公司財務控制系統、內部監控及風險管理系統的成效，並向董事局匯報已進行有關檢討，使董事局可監察公司的

整體財務狀況並保障其資產。如上文所述，由2009財政年度開始，委員會的檢討工作亦包括與管理層討論公司在會計及財務匯報職能上的資源、員工的資歷和經驗，以及其培訓計劃和預算是否足夠。關於公司符合這項新規定的準備程度，請參閱下文「內部監控」一節。委員會檢討及核准年度內部審核計劃，包括審核已選定之公司業務或營運的效率。此外，委員會亦檢討內部審核部主管的定期報告，以及跟進主要行動計劃的建議，並在適當情況下向董事局提出建議。

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

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

審核委員會在2008年舉行三次會議，討論了於2007年與委員會主席就2008年預先商定的議程綱要所列的全部議程。2009年計劃共舉行四次會議。委員會於2008年的主要工作包括：

- 檢討及建議董事局批准2007年年報與帳項及2008年中期報告與帳項；

公司管治報告書

- 核准2008年審核計劃，檢討內部審核部編製的定期報告；
- 核准2009年審核計劃；
- 預先批准2008年由外聘核數師畢馬威會計師事務所提供核數及非核數的服務；
- 核准畢馬威會計師事務所的2008年核數酬金及聘用條款；
- 預覽2008年的年度會計及合規事宜；
- 檢討公司內部監控系統的成效；
- 檢討內部審核部的成效；
- 檢討員工投訴的報告；及
- 檢討企業風險管理。

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

董事	2008年審核委員會 會議出席次數
施文信(主席)	3/3
張佑啟教授	2/3
運輸署署長(黃志光)	3/3
吳亮星	2/3

薪酬委員會

薪酬委員會由三位非執行董事組成，其中兩位為獨立非執行董事。薪酬委員會成員為何承天(主席)、施文信及陳家強教授。何先生及施先生為公司的獨立非執行董事。

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

薪酬委員會於2008年舉行三次會議。依據其職權範圍，委員會在本年度內處理的工作如下：

- 核准2007年年報中所載的2007年薪酬報告書；
- 根據公司按表現而釐定的浮動獎金計劃，審批2007年表現期的獎金支出；
- 檢討及核准財務及業務拓展總監於2008年5月開始兼負中國內地及海外業務發展職責後的薪酬條款；
- 就行政總裁及執行總監會其他成員在2008年7月生效的薪酬條款作出檢討；
- 審批執行總監會成員及其他合資格僱員的認股權；及
- 核准將由獨立第三方執行、用以審核浮動獎金計劃下獎金計算的框架。

各委員會成員的出席記錄列載如下：

董事	2008年薪酬委員會 會議出席次數
何承天(主席)	3/3
施文信	2/3
陳家強教授 1次會議由其替代董事代為出席	3/3

薪酬委員會亦於2009年3月3日舉行會議，核准2008年薪酬報告書。此報告書載於第104至107頁，當中包括公司薪酬政策的說明。

提名委員會

提名委員會由七位非執行董事組成，其中四位為獨立非執行董事。艾爾敦先生(主席)及盧重興先生服務至2008年股東週年大會結束。何承天先生接替艾先生出任委員會主席及成員，而吳亮星先生則獲委任為委員會成員代替盧先生，兩項委任均於2008年股東週年大會結束時生效。提名委員會其他五名成員為錢果豐博士、方敏生、石禮謙、陳家強教授及運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)。何先生、吳先生、方女士及石先生亦為公司的獨立非執行董事。

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

由於董事局於2008年並無新的任命，提名委員會於年內並無召開任何會議。

企業責任委員會

於2008年12月，董事局通過成立企業責任委員會。根據其職權範圍，成員最少包括三位非執行董事，其中兩位須為獨立非執行董事，及兩位執行總監會成員。委員會的主席由公司主席出任。委員會的現任成員為錢果豐博士(主席)、運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士)、方敏生女士、石禮謙先生、杜禮先生(法律總監及公司秘書)及何恆光先生(物業總監)。委員會通常每年舉行兩次會議。委員會於2008年並無舉行任何會議。

委員會負責向董事局建議企業責任政策以供審批、監察和檢視公司的企業責任政策及倡議的實施、識別因外部趨勢而產生的企業責任事宜、審閱每年的可持續發展報告並向董事局提出批核建議，及於有需要時向董事局匯報新的發展。另請參閱本年報第92頁「可持續發展」一節。

內部監控

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

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

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

作為執行委員會主席，行政總裁在該會成員協助下，須就公司日常業務管理向董事局負責。

公司成立了多個委員會，協助執行委員會處理公司及其附屬公司各項核心業務和職能的日常管理及控制。主要的委員會包括：

- 車務執行管理委員會
- 車務會議
- 物業執行管理委員會
- 項目控制小組
- 鐵路延綫督導小組

公司管治報告書

- 顧問服務管理委員會
- 歐洲業務執行委員會
- 中國業務執行委員會
- 資訊科技執行管理委員會
- 財務規劃委員會
- 投資委員會
- 企業安全管理委員會
- 企業風險委員會
- 工作操守督導委員會
- 標書評審團
- 標書執行委員會
- 企業責任督導委員會

執行委員會負責實施董事局的風險及監控政策。於履行其職務時，執行委員會需識別及評估公司面臨的風險，以供董事局審議，並透過設計、推行及監察一套適當的內部監控系統，以落實董事局所採納的政策。除執行委員會需向董事局保證履行其監察內部監控系統之工作外，所有僱員在其責任範疇內均負有內部監控的責任。

董事局已制定執行委員會建議的各種風險管理策略，以識別、評估及減低有關建造、業務營運、財務、庫務、安全及企業的風險，以及制定適當的保險投保範圍。

風險評估和管理

就業務風險的策略性管理，公司已制定一套覆蓋其所有主要業務領域的「企業風險管理體系」。該體系提供了一個實用平台，予公司各階層溝通各風險事項，從而提升對風險的認知和了解。該體系自2006年初開始運作，並透過每年檢討、使用者的意見調查及與英國主要的企業風險管理公司分享經驗來提升其應用水平。此外，一套全面的風險識別、評估、處理及監控的跨處及部門程序與組織亦已被妥

當應用。公司並依據一套標準評級制度，定出風險的優先處理次序，以便有效監控及向執行委員會及董事局報告。公司亦就有關的運作手冊作進一步提升，並透過舉行定期簡報會，以提倡風險管理，並確保員工對其有一致的理解。

各級部門主管作為風險負責人須直接執行風險管理。此外，企業風險委員會亦會監察體系的運作。風險負責人須定期檢討現有風險及識別新風險。企業風險委員會每三個月檢討企業風險管理體系的運作及主要業務風險。該等檢討涵蓋經營環境的轉變、公司面對的主要內外風險，並集合執行委員會、業務經理和外界相關人士對風險的觀點。企業風險委員會主張從風險事故和失敗中學習，從而建立起積極的風險文化。

風險評估已成為日常管理程序的一部分。公司的主要變動及新業務，例如兩鐵合併、重大的本地及海外的鐵路建造、投資業務及顧問項目，均透過風險管理體系，於重要的階段和項目里程碑進行風險評估，為決策提供支援。企業風險管理部於進行風險評估及檢討現有及新出現的業務風險上扮演中央統籌角色。

執行委員會及董事局分別每半年及一年檢視各重大風險，以確保風險得以妥善監控。審核委員會亦會對企業風險管理體系的組織、程序與實施，作出每年檢討。

監控活動和程序

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

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

所有部門主管，包括負責海外項目的業務及項目經理，均需確保其職能及部門遵從適用的法令及法規。彼等須找出任何新頒佈或更新的法律，評估其對公司營運的影響，並至少每年檢討一次有否遵從相關法令及法規。潛在和實際的不合規情況亦須報告及由部門主管跟進，而嚴重情況須上報有關的處級總監和執行委員會。有關遵守法令及法規的事宜，包括潛在和實際的不合規情況(如有)以及為避免事件重演而採取的糾正措施和行動的狀況，要每年向執行委員會及審核委員會報告。

內部審核部乃獨立於公司管理層，在評估及監察公司內部監控系統中扮演重要的角色。內部審核部主管向行政總裁匯報，亦可直接與審核委員會接觸。該部門可全面查閱資料，以檢討公司風險管理、監控及管治程序各方面之情況。該部門定期對所有業務及支援組別與附屬公司之財務、營運、合規之監控程序及風險管理職能的成效進行審核。管理層需負責在合理期限內糾正從內部審核中發現的監控不足之處。該部門以風險評估為基礎制定年度內部審核計劃，以供審核委員會審批。內部審核部主管須每半年一次向審核委員會匯報其審核結果，及其對內部監控系統的意見。

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

- 自上次檢討後，重大風險的性質及嚴重程度的轉變，以及公司應付其業務轉變及外在環境轉變的能力；

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

審核委員會用以評估內部監控的程序包括：與執行委員會成員就重要業務營運、財務及非財務之內部監控及違規事宜作定期會面；檢討由內部審核報告及外聘核數師報告所提出的重大事項；以及與內部審核師和外聘核數師單獨會晤。在過去一年，審核委員會已檢閱執行委員會及內部審核部提交的以下文件：2007年年報及帳目、2008年年報帳目及合規事項預覽、2008年中期帳目、2008年及2009年度內部審核計劃、內部審核半年報告、過往一年員工投訴概覽、內部監控系統報告、未決訴訟及違規事項報告、2007年企業風險管理報告，及內部審核部的效益評估。委員會主席可視乎情況，隨時與內部審核部主管、外聘核數師代表及公司管理層代表會面。彼亦負責於每次會議後編製報告，向董事局匯報委員會的活動及提出所出現的問題。

董事局透過審核委員會已對公司內部監控系統(包括所有重大財務、營運、合規之監控及風險管理)之成效進行檢討，

公司管治報告書

認為截至2008年12月31日止年度，公司已具備足夠及有效的內部監控系統，以保障股東的投資及公司資產。年內並無察覺會對股東構成影響的重大監控失誤、弱項或關注事項。

審核委員會自2009年1月1日起，根據經修訂的《上市規則》需兼負監督管理層檢討財務及匯報職能的員工編制是否足夠的新角色。為此，公司已為會計和財務匯報職能的員工訂立了全面的年度預算制度，有效的招聘程序，以及培訓和發展計劃，讓董事局透過審核委員會檢討公司在會計和財務匯報職能上的資源、員工的資歷和經驗，以及他們的培訓計劃和預算是否足夠。

上市公司董事進行證券交易的標準守則 (「標準守則」)

公司已採納標準守則。在作出特定查詢後公司確認，年內董事局及執行總監會成員一直遵守《上市規則》附錄10所載之標準守則。高級經理、其他指定經理及員工因其在公司所擔任的職務可能擁有未公布的股價敏感的資料，已被要求遵守標準守則的規定。此外，每位僱員亦受公司頒布的《工作操守指引》約束，其中包括嚴格保密未公布的股價敏感資料。

有一位替代董事以書面通知公司及聯交所，由於一時不察，該替代董事事前未有按標準守則所載的規定以書面通知公司主席及獲取其已填具日期的確認書，彼及其配偶於2009年1月出售合共2,084股的公司股份。該替代董事已於完成交易後隨即報告此事，並已向公司及聯交所作出書面確認，彼於進行交易時並無擁有公司任何未公布的股價敏感資料。為確保該替代董事遵守標準守則，公司已書面提醒他在標準守則下的責任。

商業操守

公司致力維持高水平的商業操守及誠信。人力資源部每兩年均會詳細檢討《工作操守指引》及《工作操守指引員工手冊》的內容，確保內容符合法例標準。為進一步鞏固員工切實遵守上述《工作操守指引》的承諾，公司每兩年進行一次全體員工簽認程序，員工須確認其瞭解與同意遵守指引。公司已於2009年1月向所有員工派發已於2008年第四季作出檢討的《工作操守指引》及有關手冊。認證程序將於2009年第一季完成。《工作操守指引》可於公司的網站查閱，網址為：www.mtr.com.hk。

為使中國內地和海外的附屬公司秉承道德操守文化，公司已安排類似的兩年一次認證程序。公司已在各地的入職課程中加入《工作操守指引》及有關手冊的簡介。就其他合營公司而言，商業操守的指引亦已編印，讓員工遵守和執行。

外聘核數師

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

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

畢馬威會計師事務所提供的核數與非核數服務性質，及已付予畢馬威會計師事務所(包括與核數事務所處於同一控制權、所有權或管理權之下的任何機構，或一個合理並知悉所有有關資料的第三方，在合理情況下會斷定該機構屬於核數事務所的本土或國際業務一部分的任何機構)的費用載於第159頁之帳項附註6D。

為了保持公正和客觀，畢馬威會計師事務所亦要求其服務本集團的核數合夥人不能連續擔任這項工作逾七年。

與股東的溝通

股東週年大會

公司的股東週年大會乃與股東溝通的主要渠道之一，為股東提供機會與董事進行面對面的溝通，詢問董事有關公司表現和營運的事宜。公司主席及各董事局委員會主席均有出席2008年股東週年大會，以回答股東的提問。

在2008年股東週年大會上，主席就公司的業務營運和發展向股東匯報。主席首先重點講述兩鐵合併對公司的正面影響，尤其對鐵路及相關業務的規模效益、物業發展土地儲備和出租物業組合等。除了即時為每日280萬人次的鐵路乘客調減車費外，兩鐵合併亦為香港提供一個更整合的運輸網絡，以及加強與中國內地的交通聯繫。主席隨後總結了公司於2007年的財務表現。在業務營運方面，他重點報告乘客量、整體市場佔有率、顧客服務、車站商務及鐵路相關業務、物業發展、租務及管理業務。展望將來，主席扼要介紹公司在香港的新鐵路發展項目，以及公司於中國內地和歐洲持續的擴展步伐。

在該股東週年大會上，各個別主要事項均以獨立決議案方式提呈表決。於考慮決議案之前，主席根據公司章程細則第67條，行使其作為大會主席的權利，要求就所有決議案以投票表決方式進行投票。公司是香港首家進行電子投票的上

市公司，並於2008年股東週年大會上再進行電子投票。投票表決結果於同日登載於公司及聯交所網站。而股東週年大會的會議程序亦於會後同日晚上在公司網站登載。

股東特別大會

公司亦於適當時透過股東特別大會與股東溝通。

倘股東要求公司召開股東特別大會，該等股東可向公司董事提出請求，惟於提出請求之日該等股東須合共持有不少於公司繳足股本的二十分之一。股東的請求書須列明會議的目的，並必須遞交往公司的註冊辦事處。該等請求書可包括數份同樣格式的文件，文件由一位或多於一位的有關股東簽署。

倘公司董事於請求書的遞交日期起21日內，未有妥為安排一次在召開股東特別大會通告發出日期後28日內正式召開的股東特別大會，則有關股東，或佔全體該等股東一半以上總表決權的股東，可自行召開股東特別大會，但如此召開的任何股東特別大會須於原來請求日期起三個月內舉行。

股東查詢

有關其他與股東溝通途徑的詳情載於第90及91頁「投資者關係」一節。

薪酬報告書

本薪酬報告書已獲公司薪酬委員會審批。

薪酬政策

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

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

董事局內設有薪酬委員會，成員包括三位非執行董事，其中兩位為獨立非執行董事。薪酬委員會負責就公司的薪酬政策作出審閱及向董事局提出建議，並獲授權釐定及檢討行政總裁及執行總監會其他成員的整體薪酬。

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

薪酬委員會於2008年的工作摘要列載於《公司管治報告書》第93至103頁。

薪酬委員會亦確保各董事或其任何聯繫人均不會參與釐定其本人的薪酬。

非執行董事、行政總裁及執行總監會

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

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

僱員薪酬架構

公司為其僱員，包括行政總裁及其他執行總監會成員所制定的薪酬架構，包括固定薪酬、浮動獎金、特別獎金、長期獎勵及退休金計劃。有關各項薪酬的具體資料列載如下。

固定薪酬

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

浮動獎金

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

根據計劃的現行細則，獎金金額乃按公司及個人表現而定。公司表現是根據每年及連續三年的固定資產收益率及經營利潤、顧客服務目標，以及營運協議附表2第1部分所定有關「列車按照編定班次行走」、「乘客車程準時程度」及「列車服務準時程度」的營運要求而衡量。

計劃中的一部分目標獎金是由參加計劃的僱員把原有的第十三個月薪金及部分固定津貼撥出而組成。行政總裁及執行總監會其他成員的目標獎金約為薪酬總額的15%至30%。當表現超逾預定的基本標準，根據本計劃而應得的獎金將按年發放。

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

特別獎金

在2008年，公司發放特別獎金予工作表現良好及優秀的僱員，作為獎勵他們在過去一年為公司取得優異表現及成就所作的貢獻，並激勵他們為持續業務拓展而繼續努力。

長期獎勵

公司設有三項認股權計劃，分別為「全球發售前認股權計劃」（「首次發售前計劃」）、「新入職僱員認股權計劃」（「新認股權計劃」）及「2007年認股權計劃」（「2007年計劃」）。

2007年計劃於2007年6月7日舉行的公司股東週年大會上獲股東通過及採納。2007年計劃旨在讓公司及其附屬公司的僱員有機會分享公司的增長及成功。公司於2008年根據該計劃向行政總裁、執行總監會其他成員及公司選定的僱員授予認股權。

有關各執行總監會成員截至2008年12月31日於該三項計劃下的已行使及已發行認股權，已列載於董事局報告書「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段。

有關該三項計劃及根據該等計劃授予執行總監會成員及公司選定的僱員的認股權詳情，則列載於帳項附註7及47。

行政總裁沒有參與首次發售前計劃及新認股權計劃。當其三年合約於2009年11月30日屆滿時，行政總裁可獲得等值418,017股股份的現金。

退休金計劃

公司設有五項退休金計劃，分別為香港鐵路有限公司退休金計劃（簡稱「港鐵退休金計劃」）、香港鐵路有限公司 Retention Bonus Scheme（簡稱「港鐵RBS」）、香港鐵路有限公司公積金計劃（簡稱「港鐵公積金計劃」）及兩個強制性公積金計劃（簡稱「港鐵強積金計劃」及「九鐵強積金計劃」），詳情如下：

(a) 港鐵退休金計劃

港鐵退休金計劃已按香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊，且已獲授強積金豁免，因此可作為港鐵強積金計劃外提供予僱員的另一項選擇。

薪酬報告書

港鐵退休金計劃原本包含混合福利部分及界定供款部分。在完成與九廣鐵路公司(「九鐵」)的兩鐵合併，及經計劃受託人批准後，港鐵退休金計劃的界定供款部分由2008年3月1日起轉移至港鐵公積金計劃。於是項轉移後，港鐵退休金計劃只有混合福利部分。

現行的港鐵退休金計劃按最終薪金及服務年資若干倍數或累積供款連投資回報兩者中的較大者計算福利。成員於計劃的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定，而公司的供款額則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

此計劃自1999年3月31日後已不接受新僱員的加入。所有於1999年4月1日至2008年2月29日期間加入公司而合資格參加港鐵退休金計劃的僱員，可選擇參與這計劃於2008年3月1日轉移至港鐵公積金計劃的界定供款部分，或由2000年12月1日起推行的港鐵強積金計劃。

(b) 港鐵RBS

港鐵RBS乃根據《職業退休計劃條例》註冊，是港鐵退休金計劃的一個補充性計劃，適用於按公司界定為指定工程項目服務及非以約滿酬金條款聘用的僱員。港鐵RBS僅在僱員遭裁退時，為僱員提供截至2002年12月31日止的服務年期所享有的福利，與港鐵退休金計劃應付的任何福利相抵銷。成員無需供款，而公司供款則參照獨立精算顧問公司進行的年度精算評估釐定。

(c) 港鐵公積金計劃

港鐵公積金計劃前稱九鐵退休金計劃，於2008年3月1日兼容港鐵退休金計劃的界定供款部分後重新命名，以反映其融合性質。這項計劃包含三個部分，全屬界定供款計劃。其中一個部分由2008年3月1日前的九鐵退休金計劃成員組成，另一個部分由2008年3月1日前的港鐵退休金計劃界定供款部分成員組成，餘下一個部分由2008年3月1日或之後獲委任並合資格參加港鐵公積金計劃的僱員組成。

港鐵公積金計劃已按《職業退休計劃條例》註冊，且已獲授強積金豁免，因此可作為強積金計劃以外提供予僱員的另一項選擇。在2008年3月1日或之後，合資格參加港鐵公積金計劃的僱員可於港鐵公積金計劃和港鐵強積金計劃之間作出選擇，但若他們先前是九鐵強積金計劃的成員，則可於港鐵公積金計劃和九鐵強積金計劃之間作出選擇。根據港鐵公積金計劃支付的所有福利乃根據公司供款及成員自身的供款，以及該等供款的投資回報計算。成員及公司的供款額是根據基本薪金的固定百分率釐定。

(d) 港鐵強積金計劃

港鐵強積金計劃已向強制性公積金計劃管理局註冊，成員包括選擇不參加或未符合資格參加港鐵退休金計劃或港鐵公積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強制性公積金計劃條例》(「強積金條例」)規定的強制標準向港鐵強積金計劃作出供款。公司亦按個別聘用條款，向於2008年4月1日前參加港鐵強積金計劃的合資格僱員作出高於強制標準的額外供款。

(e) 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃已向強制性公積金計劃管理局註冊，成員包括選擇不參加或未符合資格參加九鐵退休金計劃(現稱港鐵公積金計劃)的前九鐵僱員，以及先前為九鐵強積金計劃成員而於2008年3月1日或之後合資格參加港鐵公積金計劃但選擇重新參加九鐵強積金計劃的僱員。成員及公司分別按《強積金條例》規定的強制標準向九鐵強積金計劃作出供款。

公司於1999年4月1日前聘請的執行董事，有資格參加港鐵退休金計劃的混合福利部分。

公司於1999年4月1日或之後但於2008年3月1日前聘請的執行董事，有資格參加港鐵退休金計劃的界定供款部分(該部分自2008年3月1日起已轉移至港鐵公積金計劃)。

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

非執行董事與執行董事的薪酬

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

百萬港元	2008	2007
袍金	4	3
基本薪金、津貼及其他實物收益	37	32
與表現掛鈎的浮動薪酬	26	16
退休金計劃供款	2	1
	69	52

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

薪金組別	2008 數目	2007 數目
0港元 – 500,000港元	11	13
1,000,001港元 – 1,500,000港元	1	1
4,500,001港元 – 5,000,000港元	–	1
5,000,001港元 – 5,500,000港元	–	3
5,500,001港元 – 6,000,000港元	1	2
6,000,001港元 – 6,500,000港元	–	1
6,500,001港元 – 7,000,000港元	2	–
7,000,001港元 – 7,500,000港元	3	–
8,000,001港元 – 8,500,000港元	1	–
10,500,001港元 – 11,000,000港元	–	1
15,000,001港元 – 15,500,000港元	1	–
	20	22

上表所示資料已包括五位酬金最高的僱員在內。除了非執行主席的酬金列入第二個酬金組別外，各獨立非執行董事的酬金均屬第一個酬金組別。

香港鐵路有限公司薪酬委員會主席何承天
香港，2009年3月3日

董事局及執行總監會成員



由左至右：
吳亮星
石禮謙
施文信
黃志光
(運輸署署長)
鄭汝樺
(運輸及房屋局局長)
陳家強教授
(財經事務及庫務局局長)



董事局成員

錢果豐博士，現年57歲，2003年7月獲委任為非執行主席。他於1998年開始出任董事局成員。錢博士現任CDC Corporation及其附屬公司China.com Inc.之主席。他亦為恒生銀行有限公司董事長兼獨立非執行董事及HSBC Private Equity (Asia) Limited非執行主席，並為香港上海滙豐銀行有限公司、Inchcape plc、利亞零售有限公司、九龍倉集團有限公司及Swiss Reinsurance Company的董事局成員。錢博士為香港/歐盟經濟合作委員會主席，亞太經合組織商業諮詢委員會的香港區成員，及中國人民政治協商會議天津市常務委員會委員。此外，錢博士亦為香港工業總會名譽會長及前主席。1992年至1997年間，錢博士被委任為當時港英政府之行政局議員，於1997年7月1日至2002年6月期間獲委任為香港特區行政會議成員，以及於1998年1月1日至2006年12月31日期間擔任廉政公署貪污問題諮詢

委員會主席。錢博士於1993年被委任為太平紳士，1994年獲頒CBE勳銜，1999年獲頒金紫荊星章，並於2008年獲法國農業部頒發騎士勳章。錢博士於1978年取得賓夕凡尼亞大學之經濟學博士學位，並於2006年出任為該大學之校董會成員。

周松崗，現年58歲，2003年12月1日獲委任為行政總裁。他曾任布萊堡工業集團行政總裁，該集團為一環球支援服務公司。在1997年至2001年，周先生在總部位於英國的一間主要工程公司GKN PLC任總裁。周先生為特許工程師，分別在美國威斯康辛州大學與加州大學取得化學工程學士及碩士學位。他亦持有香港中文大學工商管理碩士學位，並修畢美國哈佛商學院高等管理進修課程。他獲巴斯大學授予工程學榮譽博士學位。2000年，周先生以其在工業界的傑出貢獻，在英國獲頒爵士勳銜。周先生是渣打



由左至右：
錢果豐博士
(主席)
周松崗
(行政總裁)
張佑啟教授
方敏生
何承天



銀行(香港)有限公司非執行主席及Anglo American plc獨立非執行董事。他為香港中文大學校董會成員及香港總商會理事會成員。在公職方面，周先生為香港公益金董事會成員，香港旅遊發展局成員，香港特別行政區政府策略發展委員會委員，首長級薪俸及服務條件常務委員會委員，以及行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會成員。此外，周先生亦為中國人民政治協商會議深圳市常務委員會委員。

張佑啟教授，現年74歲，獨立非執行董事，1999年起出任董事局成員。張教授現任香港大學校長特別顧問兼工程學系名譽教授。他曾任香港大學工程學系教授及代首席副校長至2000年6月30日。張教授始於University College of Swansea, Wales開展其學術研究。1970年，在加拿大卡加利(Calgary)獲委任為土木工程教授，1974年，在亞德雷德大學任教授及土木工程系主任。1977年，他擔任香港大學

土木工程系主席及主任。除學術職務外，張教授曾任香港工程師學會前第一高級副會長及其評核委員會前主席。他曾在多間教育機構獲頒榮譽學位，包括香港大學榮譽科學博士，以及英國威爾斯大學榮譽法學博士。他亦被選為中國科學院院士，現為皇家工程學院院士、加拿大皇家學院院士及香港工程科學院前任院長。

方敏生，現年50歲，獨立非執行董事，2004年起出任董事局成員。方女士自2001年起擔任香港社會服務聯會行政總裁。加入香港社會服務聯會前，於1989年至2001年任職於香港紅十字會，並於1993年至2001年為秘書長。方女士為專業受訓社會工作者，並在社區服務方面擁有豐富經驗。她出任人力發展委員會、可持續發展委員會及數碼21資訊科技策略諮詢委員會等各政府顧問委員會公職。她亦是策略發展委員會成員。

董事局及執行總監會成員



由左至右：梁陳智明、杜禮、陳富強、梁國權、周松崗、何恆光、楊美珍、柏立恒、麥國琛

何承天，現年70歲，獨立非執行董事，1991年起出任董事局成員。現職專業建築師，為王董建築師事務所有限公司集團主席。自1991年至2000年，何先生膺選香港立法會議員，為建築、測量及都市規劃界功能界別的代表。

1983年及1984年，任香港建築師學會會長；1992年至2001年任香港工業村公司主席。他亦曾任香港房屋委員會委員、古物諮詢委員會主席、香港管弦協會主席、以及城市規劃委員會委員及醫院管理局成員。

吳亮星，現年59歲，在2007年12月18日加入董事局為獨立非執行董事。吳先生為集友銀行副董事長、中銀(香港)

有限公司營運部總經理及數碼通電訊集團有限公司獨立非執行董事。他是中銀香港慈善基金董事局成員及嶺南大學諮議會成員。吳先生亦是中華人民共和國第10及11屆全國人民代表大會港區代表。吳先生畢業於澳門東亞大學研究院，擁有中國法律文憑。

石禮謙，現年63歲，在2007年12月18日加入董事局出任獨立非執行董事。石先生為勤達集團國際有限公司、百利保控股有限公司、利福國際集團有限公司、莊士機構國際有限公司、新創建集團有限公司、富豪資產管理有限公司、泰山石化集團有限公司、鷹君資產管理(冠君)有限公司、德祥企業集團有限公司、碧桂園控股有限公司及澳門

博彩控股有限公司的獨立非執行董事及審計委員會委員。他亦分別是合興集團控股有限公司和新昌營造集團有限公司的獨立非執行董事。同時，他是莊士中國投資有限公司之董事會主席及獨立非執行董事。石先生於1995年獲委任為太平紳士，並於2007年獲頒授銀紫荊星章。他是香港科技大學及香港大學校董會成員。他亦於2009年1月1日起，出任投訴警方獨立監察委員會副主席。石先生畢業於悉尼大學，擁有文學士學位及教育文憑。

施文信，現年64歲，獨立非執行董事，2002年10月起出任董事局成員。他現任香港上海滙豐銀行有限公司非執行董事、英國電訊之亞太諮詢委員會(Asia Pacific Advisory Board)成員及公務員敍用委員會成員。於2008年3月10日起他出任香港賽馬會副主席。在此之前，施文信先生於1981年至1999年為香港安永會計師事務所高級合夥人。他於1991年至1997年出任香港會計師公會委員會成員，並於1996年成為該會會長。施文信先生為特許會計師，並持有格拉斯高大學及香港大學法律學位。他於1998年獲頒銀紫荊星章。他亦為太平紳士。

運輸署署長(黃志光，現年53歲，2005年6月18日獲委任為香港特區政府運輸署署長，根據《香港鐵路條例》第8條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。在此之前，黃先生曾在香港特區政府多個決策局及部門服務，包括前民政事務科、前銓敘科、前市政總署、前政務總署、前衛生福利科、前文康廣播科、前大學及理工教育資助委員會秘書處、前工商科、保險業監理處(1996年8月至2000年1月)、強制性公積金計劃管理局(2000年1月至2001年6月)、前資訊科技署(2001年7月至2004年7月)及政府資訊科技總監辦公室(2004年7月至2005年1月)。作為運輸署署長，黃先生亦任若干運輸相關公司董事，包括九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、新世

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

運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士，現年48歲，2007年7月1日出任香港特區政府運輸及房屋局局長後，根據《香港鐵路條例》第8條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。鄭女士自1983年起曾在多個香港特區政府的決策局及部門服務。在加入運輸及房屋局前，鄭女士曾任經濟發展局常任秘書長。她畢業於香港大學，並持有社會科學學士學位。)

陳家強教授，現年52歲。2007年7月1日出任香港特別行政區政府財經事務及庫務局局長後，在2007年7月10日加入董事局為非執行董事。陳教授畢業於美國Wesleyan大學，獲授經濟學學士學位，其後在芝加哥大學獲授工商管理碩士和財務學哲學博士學位。陳教授現時以官方身份於數個公共機構，包括強制性公積金計劃管理局及香港按揭證券有限公司出任董事，並為九廣鐵路公司主席。在加入政府前，陳教授由2002年7月1日起，是香港科技大學工商管理學院院長，並曾於2005年6月1日至2007年6月30日擔任瑞安建業有限公司的獨立非執行董事。

執行總監會成員

周松崗，履歷詳見第108及109頁。

柏立恒，現年62歲，1992年獲委任為公司工程總監，負責策劃和執行所有主要鐵路支綫及改良工程項目，包括機場鐵路項目及將軍澳支綫項目。目前在興建中的項目有九龍南綫，在策劃及設計中的項目包括西港島綫、南港島綫、廣深港高速鐵路、沙田至中環綫及觀塘綫延綫。他亦為公司在中國的鐵路項目提供項目管理技術。柏立恒先生早

董事局及執行總監會成員

於1976年至1984年任職於本公司，1992年重新加入公司前，曾出任倫敦地鐵銀禧支綫項目工程總監，亦曾參與新加坡地鐵及東區海底隧道的建造工程。於1998年至2002年及1993年至1999年，柏立恒先生分別出任職業訓練局及建造業諮詢委員會成員，自2001年至2007年1月期間出任臨時建造業統籌委員會成員，並自2007年2月起為建造業議會成員。柏立恒先生持有紐西蘭坎特布里大學土木工程榮譽學位，2006年榮獲英國皇家工程學院頒授國際院士殊榮。他亦是香港工程科學院院士、香港工程師學會及紐西蘭專業工程師學會會員。他於1986年在新加坡獲頒公共服務獎章(PBM)，並於1999年榮獲銅紫荊星章。

陳富強，現年60歲，1998年8月開始出任人力資源總監。陳先生於1989年加入公司為人力資源經理，負責人力資源管理、人才發展、組織發展、營運與管理培訓、行政與保安管理等事務。加入公司前，陳先生歷任香港商界和公用服務界的高級管理職位，包括香港政府、香港生產力促進局、和記黃埔有限公司和香港電訊有限公司。陳先生自1985年起成為香港人力資源管理學會資深會員，現時亦為該學會副會長。他出任香港僱主聯合會委員會委員，紀律人員薪俸及服務條件常務委員會委員，退休金上訴委員會委員，並為數家大學的職業發展與顧問委員會成員。陳先生於1971年取得香港大學之社會科學學士學位，主修經濟學。

何恆光，現年58歲，1991年加入公司為物業總監，負責發展及管理港鐵車站與車廠上蓋和毗鄰的所有物業項目。他領導一個由不同專業界別組成的經理團隊，負責大型物業發展的規劃、設計、建造與管理工作。1971年至1990年

間，何先生任職香港政府，專責地政工作，其後出任地政總署署長級職位，負責制訂政策與程序，向機場及機場鐵路工程提供土地。何先生於1974年取得香港特許測量師資格。他為香港公益金籌劃委員會成員兼商業及僱員募捐計劃聯席主席。

梁國權，現年48歲，2008年5月起出任財務及業務拓展總監。梁先生於2002年2月加入公司為財務總監，負責公司所有財務管理事項，包括財務策劃與控制、預算、會計與申報及庫務等。此外，他亦負責公司的資訊科技工作，並出任八達通控股有限公司和公司退休金計劃信託委員會主席。於2008年5月1日他的職銜更改為財務及業務拓展總監，以配合其兼管在中國大陸及海外業務拓展的職務。梁先生於1982年在劍橋大學畢業，其後分別於1985年及1986年成為英國及加拿大的特許會計師。加入公司為財務總監前曾任職會計及投資銀行界。梁先生曾在倫敦及加拿大溫哥華擔任會計師，並在香港擔任投資銀行家多年。梁先生為香港保護兒童會執行委員會主席、香港房屋協會監事會成員及家庭議會非官方成員。此外，他擔任漢基國際學校董事會成員及醫院管理局退休金計劃之信託人。梁先生亦為香港飛機工程有限公司及太平地氈國際有限公司非執行董事。

龍家駒，現年50歲，於2005年9月至2008年12月31日出任中國及國際業務總監。自2009年1月1日起，他不再擔任本公司總監。在任期間，龍博士負責公司的業務發展工作，包括中國投資、歐洲專營權及國際顧問服務。龍博士從1997年起在Royal Dutch Shell的數家聯屬公司歷任若干職務，加入公司前為Shell Eastern Petroleum (Pte) Ltd

總經理 — 中國，負責 Shell 在中國天然氣及發電業務的策略發展、管治及經營表現。1994 年至 1997 年間，任職於 Duke Energy International 之聯屬公司 Duke Energy Asia Limited，1996 年成為副總裁。在此之前，龍博士分別在英國一家主要的電力生產、分銷及零售公司 PowerGen plc，及在英國電業私營化前於中央發電局 (Central Electricity Generating Board) 工作了大約五年及三年。龍博士持有香港大學機械工程學理學士學位、英國利茲大學燃燒學博士學位、英國南安普敦大學管理學理學碩士學位及倫敦大學法律學士學位。龍博士於 1992 年在英國取得大律師資格。

麥國琛，現年 63 歲，2005 年 12 月開始出任車務總監。麥國琛先生在防務、電力、水務及鐵路行業的營運及工程項目方面有 40 多年工作經驗，於 1987 年加入公司，出任車務工程經理，其後歷任若干其他重要職位，包括車務工程設計經理、工程經理 (車務) 及總經理 (車務)。他於 2004 年 3 月獲委任為副車務總監，於 2005 年 10 月獲委任為署理車務總監。麥國琛先生持有美國 Kensington University 機械工程學學位，並為英國機械工程師學會 (Institution of Mechanical Engineers) 及 Chartered Institute of Personnel and Development (U.K.) 特許會員。麥國琛先生於 2007 年榮獲澳洲的 Asset Management Council 頒發著名的「麥士維領袖獎」(Steve Maxwell Leadership Award)。麥先生是香港理工大學的兼任教授。

杜禮，現年 59 歲，具英格蘭及威爾斯與香港執業律師資格。1981 年加入公司，1988 年起出任法律總監兼董事局秘書。杜禮先生負責公司的法律及公司秘書事務、保險、採購、企業風險管理及企業責任職能。其專責範圍包括公

司管治事務以及建造合約、合約管理和調解糾紛。加入公司前，杜禮先生曾在英格蘭工作，專責商業物業發展及大型項目融資工作。

執行委員會成員

執行委員會由執行總監會全體成員 (個人履歷載於第 111 至 113 頁)、總經理 — 公司事務及總經理 — 市務及車站商務組成。

梁陳智明，現年 56 歲，於 1976 年加入本公司服務，並於 1994 年獲委任為公司事務部主管。梁女士現任總經理 — 公司事務，負責制訂企業關係策略及帶領相關政策的推行，以突顯、維繫及提升公司的公眾形象。其職責包括企業傳訊、社區及客戶聯繫、與業務相關人士關係管理及政治游說。梁女士於 1985 年成為英國特許運輸學會 (The Chartered Institute of Transport) 特許會員 (後易名為英國特許物流及運輸學會 (The Chartered Institute of Logistics and Transport))。她是英國公共關係學會 (Institute of Public Relations) 會員和香港特許物流及運輸學會院士。她亦是香港公益金公共關係委員會成員。梁女士由 2009 年 3 月起獲委任為可持續發展委員會成員。

楊美珍，現年 44 歲，於 1999 年 11 月加入本公司擔任市務經理。楊女士現任總經理 — 市務及車站商務，負責本公司鐵路服務的市場推廣包括票價管理及促進鐵路服務的使用，車站內廣告及商舖租賃業務，並管理及提升港鐵的品牌。楊女士取得香港大學社會科學學士學位，主修管理學。她為英國特許市務學會的資深會員。加入本公司前，她曾於渣打銀行 (香港) 有限公司及香港花旗銀行擔任不同市務及業務發展職位。

主要管理人員

周松崗
行政總裁

車務

麥國琛
車務總監

李殷泰
副車務總監

劉焯民
車務主管

金澤培
車務工程總管

梁漢威
車務策略管理主管

梁泉材
總經理 — 技術及工程事務

鄭健偉
副總經理 — 資產工程

喬建輝
總經理 — 基建

阮華喜
車輛工場總管

李家潤
鐵路車輛經理

李啟榮
總經理 — 安全及品質

何津榮
策劃及發展經理

李慧貞
城際客貨運總經理

蔡德贊
署理車務主管

錢金華
車務經理 — 觀塘及荃灣綫

黎守謙
車務經理 — 東鐵及馬鞍山綫

黎清佳
車務經理 — 西鐵綫及輕鐵

鄭群興
車務經理 — 機場快綫、東涌及迪士尼綫
(2009年1月1日起生效)

黃新發
署理車務經理 — 港島及將軍澳綫

中國及國際業務

梁國權
財務及業務拓展總監

龍家駒
中國及國際業務總監
(至2008年12月31日止)

鄧智輝
總經理 — 華中及華南

王紹基
總經理 — 北京及天津

劉天成
總經理 — 深圳

蔡豐松
項目總經理 — 深圳四號綫

陸永國
項目總經理 — 上海

李子文
項目經理 — 北京四號綫

郎俊明
行政總裁 — 歐洲業務

翟偉超
財務總監 — 歐洲業務

程仲寧
商務經理 — 歐洲業務

陳智勤
策略及策劃經理

任百年
國際顧問業務主管
(2009年1月1日起生效)

林材豐
項目經理 — 德里

工程

柏立恒
工程總監

李鏡權
副工程總監

林慶樟
總經理 — 九龍南綫及將軍澳南站工程

羅普慶
總經理 — 高速鐵路及內地項目

賀堅
總經理 — 西港島綫及南港島綫工程

丘百樂
項目經理 — 西港島綫及南港島綫機電工程

蘇泰晟
項目經理 — 西港島綫土木工程
(2009年1月1日起生效)

蔡健鴻
總經理 — 沙中綫及觀塘綫延綫

蘇俊偉
項目經理 — 沙中綫及觀塘綫延綫土木工程

紀彥琛
工程技術總管

楊思偉
總建築師

戚偉強
總土木及規劃工程師

梁志立
總機電工程師

盧子實
公司業務效益主管

馮悟文
持續發展事務主管

物業

何恆光
物業總監

潘發柱
物業投資及管理主管

陳顯滙
物業發展主管

姚展
城市規劃主管

關仕明
總經理 — 物業管理

梁羨靈
總經理 — 投資物業

賀偉康
總發展經理

陳秀菁
總發展經理

彭美育
總發展經理

甄子明
總發展經理 — 深圳

唐仕恒
總工程經理 — 物業

黃冠邦
總工程經理 — 物業

葉其菁
總工程經理 — 物業

陳瑞仁
總工程經理 — 物業
(2009年1月15日起生效)

伍翠樂
總商場事務經理

劉偉強
總物業經理

余家然
總物業經理

施孟君
總物業經理

黃少榮
總工程經理

黎樹明
總工程經理

黃麗芬
總駐物業經理

彭兆輝
總租務經理
(2009年2月9日起生效)

財務

梁國權
財務及業務拓展總監

劉朝宗
總經理 — 財務控制及庫務

許亮華
總經理 — 企業財務

關煒雄
司庫

賴錫璋
資訊科技主管

吳紀穎文
投資客戶關係及退休福利主管

梁梓材
倉務經理

呂肇榮
副總經理 — 財務控制

陳偉文
副總經理 — 財務控制

司徒少華
副總經理 — 財務控制

郭麗琪
副總經理 — 財務控制

法律及採購

杜禮
法律總監及公司秘書

范義明
副法律總監

鄧萬天
總經理 — 採購及合約

鄧瑞禎
採購及合約經理 — 營運

紀建勳
採購及合約經理 — 香港工程(機電)

麥兼善
採購及合約經理 — 香港工程(土木)

方文麗
律政經理 — 公司秘書部

李秀蓮
律政經理 — 物業部

馬琳
律政經理 — 常務部

吳偉鴻
企業風險管理經理

吳嘉華
企業責任拓展經理

人力資源及行政

陳富強
人力資源總監

陸建平
總經理 — 人力資源

張國材
人力資源經理 — 車務及車務工程

簡慈歡
人力資源經理 — 員工關係

羅瑞華
人力資源經理 — 中國及國際業務

曾永昌
管理訓練及發展經理

曹思明
車務訓練主管

樂嘉德
行政及保安經理

王婉芬
人才發展經理

林冠儀
組織發展經理

市務

楊美珍
總經理 — 市務及車站商務

蘇仲達
高級經理 — 票價及業務策劃

關敏怡
高級經理 — 媒體及業務發展

梁靜雯
高級經理 — 市務及銷售

朱鳳娟
高級經理 — 車站商舖業務

梁偉強
高級經理 — 專責項目

公司事務

梁陳智明
總經理 — 公司事務

王美琪
副總經理 — 公司事務

蘇雯潔
項目及物業傳訊高級經理

梁碧英
對外事務高級經理

內部審核

胡錦明
內部審核主管

孔溢強
總內部審核經理

八達通控股有限公司

陳碧鏘
行政總裁

TraxComm Limited

劉貴顯
總經理
(2009年1月12日起生效)

昂坪360有限公司

張少華
董事總經理

董事局報告書

董事欣然提呈截至2008年12月31日止財政年度的董事報告及經審核帳項。

集團主要業務

公司及轄下附屬公司的主要業務包括：

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

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

C 經營鐵路系統的相關商業活動，包括出租廣告位及零售場地、鐵路電訊系統頻寬服務、投資物業（包括購物商場、寫字樓及住宅單位）之管業及租務，以及八達通卡大廈通行系統服務；

D 經營London Overground的專營權；是項專營權為期七年，公司佔50%股權，由全長107.2公里的客運鐵路綫網絡組成，連接倫敦市郊和倫敦地鐵；

E 設計並興建位於日出康城（在將軍澳南）的港鐵站，作為將軍澳綫的延伸；

F 負責西鐵支綫九龍南綫的工程管理；

G 策劃及興建未來的鐵路系統支綫及其他相關的基建項目，包括西港島綫、南港島綫、觀塘綫延綫、沙田至中環綫及高速鐵路。這些主要項目已獲政府在政策上的支持；

H 營運東涌至昂坪的纜車系統及香港大嶼山昂坪主題市集；

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

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

K 香港境外的股本投資及長期營運及維修合約；

L 在中國內地從事物業管理、購物商場投資及鐵路相關物業發展業務；及

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

深圳市軌道交通四號綫項目已獲國家發展和改革委員會批准。公司現正辦理有關簽署特許經營協議的程序，於未來數月內可以簽署該協議。

公司已與瀋陽市政府及瀋陽地鐵集團有限公司就瀋陽地鐵一、二號綫為期30年的營運及維修安排，簽訂原則性協議。

公司與杭州市政府及杭州市地鐵集團有限責任公司簽訂原則性協議，以公私合營模式，進行投資及建設杭州地鐵一號線的機電設備工程並營運整條線，為期25年。

股息

董事建議向於2009年4月14日名列公司股東名冊的股東派發末期股息每股普通股0.34港元。待所需決議案於應屆股東週年大會上獲得通過後，股息將於2009年6月17日或該日前後以港元現金派發，而股東亦可選擇代息股份。公司的大股東財政司司長法團已同意選擇以股份形式收取全部或部分可獲的股息，以確保應付股息總額不超過50%以現金派發。

董事局成員

本年度董事局成員包括錢果豐(非執行主席)、周松崗(行政總裁)、張佑啟、艾爾敦[於2008年5月29日辭任]、方敏生、何承天、盧重興[於2008年5月29日輪流退任]、吳亮星、石禮謙、施文信、陳家強、運輸及房屋局局長(鄭汝樺)及運輸署署長(黃志光)。

於2008年5月29日舉行的股東週年大會上及根據公司章程細則，陳家強、吳亮星、石禮謙、何承天及盧重興按公司章程細則退任。盧重興並不參與膺選連任，而其他四位董事則膺選連任董事局成員。

錢果豐、張佑啟及施文信將按公司章程細則於應屆股東週年大會上輪流退任。於該會上，張佑啟將不參與膺選連任，而錢果豐及施文信將會參與膺選連任。

各董事局成員的履歷載於第108至111頁。

替任董事

本年度替任董事包括：

- 代替陳家強：應耀康及梁卓文；
- 代替運輸及房屋局局長：(i)運輸及房屋局副局長(邱誠武[自2008年11月28日起生效])；(ii)運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(何宣威)；及(iii)運輸及房屋局副秘書長(運輸)(朱曼鈴及李麗儀[已分別於2008年6月10日及2008年9月29日起停任運輸及房屋局副秘書長(運輸)，並因而停任運輸及房屋局局長的替任董事]、容偉雄及袁莎妮[自2008年6月10日起生效])；及
- 代替運輸署署長：運輸署副署長(公共運輸事務及管理)(葉麗清)。

執行總監會

本年度執行總監會成員為周松崗(行政總裁兼董事局成員)、柏立恒、陳富強、何恆光、梁國權(由2008年5月1日起，其職銜變更為財務及業務拓展總監)、龍家駒(於2009年1月1日起不再擔任執行總監會成員)、麥國琛及杜禮。

本年度執行總監會成員的履歷載於第111及113頁。

內部審核

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

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

內部審核部主管直接向行政總裁匯報，並可直接與審核委員會接觸。

董事局報告書

商業操守

詳情載於第102頁。

政策

董事局已採納以下的風險管理策略及政策：

- A 建造及保險風險管理策略；
- B 財務風險管理策略；
- C 庫務風險管理策略；
- D 安全風險管理策略；
- E 企業風險管理策略；
- F 保安風險管理政策；及
- G 環境風險管理政策。

公眾持股量

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

銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至2008年12月31日集團借貸總額共達312.89億港元（2007年：340.50億港元）。借貸（包括銀行透支及銀行貸款）詳情載於帳項附註38。

帳項

公司及集團截至2008年12月31日的財政狀況及業績，以及集團本年度的權益變動及現金流量，載於第139至230頁的帳項。

10年統計數字

集團過去10年業績及資產負債概要，連同若干主要車務統計數字載於第88至89頁。

固定資產及在建鐵路工程

本年度固定資產及在建鐵路工程的變動情況分別載於帳項附註18至20及22。

儲備變動

本年度儲備的變動情況載於帳項附註45及46。

股本

截至2007年12月31日，公司法定股本為65億港元，分為65億股普通股，其中5,611,057,035股為已發行入帳列作繳足普通股。

年內，公司發行共50,086,078股普通股，其中：

A 1,644,500股普通股因根據公司全球發售前認股權計劃所授認股權獲行使（詳情見帳項附註45）而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權的有關行使價為8.44港元；

B 635,500股普通股因根據公司新入職僱員認股權計劃所授認股權獲行使（詳情見帳項附註45）而由公司發行。就所發行的每股普通股而言，每股認股權給予公司的有關行使價為15.45港元、15.97港元、18.30港元、19.404港元、20.66港元及21.00港元；

C 32,071,954股普通股由公司發行，作為公司就截至2007年12月31日止年度末期股息（每股普通股現金股息為0.31港元）股東所選擇的代息股份；及

D 15,734,124股普通股由公司發行，作為公司就截至2008年6月30日止6個月中期股息（每股普通股現金股息為0.14港元）股東所選擇的代息股份。

截至2008年12月31日，公司法定股本為65億港元，分為65億股普通股，其中5,661,143,113股為已發行及入帳列作繳足普通股。

贖回上市證券

公司及其任何附屬公司於2008年財政年度並無買賣或贖回其任何上市證券。

物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第58至59頁。

捐贈

公司於年內向慈善機構合共捐出890萬港元，包括下列捐款：

A 為表示我們對內地雪災的關注，公司於2008年2月向香港紅十字會捐出100萬港元，為內地雪災的災民提供衣物及應急物資，並向中華全國鐵路總工會捐助100萬港元。

B 四川大地震這場世紀天災，觸動公司上下及香港市民的心靈，激發大眾最深切的同情心，一起向災民施以援手。公司於2008年5月率先捐出100萬港元善款賑濟災民，港鐵員工亦踴躍捐款，一共籌得560萬港元，連同公司的配對捐款，善款總額達1,127萬港元。此外，公司在內地各個辦事處再籌得30萬元人民幣，而公司在香港旗下的各購物商場的顧客亦慷慨解囊，合共捐出200萬港元賑災。綜合各項籌款活動，港鐵公司、員工及顧客共捐出逾1,460萬港元，協助地震災民。

此外，「港鐵競步賽2008」為醫院管理局健康資訊天地健康推廣運動籌得逾130萬港元。

公司透過參與僱員樂助計劃、公益綠識日及公益服飾日等不同活動，為香港公益金籌得總額逾24.8萬港元的現金捐款。

匯報及監察

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

庫務管理

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

重大的融資交易及衍生工具交易指引(包括信貸風險管理架構)須取得董事局批准。

資本性與經常性開支

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

發行債券及票據

集團於截至2008年12月31日止年度曾發行債券及票據，詳情載於帳項附註38。該等債券及票據乃為配合集團一般資金需求而發行，當中包括新資本性開支及到期債務再融資。

電腦處理

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

董事局報告書

董事局及執行總監會成員之合約權益

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

董事局及執行總監會成員之股份權益

根據證券及期貨條例第 XV 部（香港法例第 571 章）（「證券條例」）第 352 條須予備存的登記冊所載，或根據標準守則向公司及聯交所披露之資料，董事局及執行總監會成員於 2008 年 12 月 31 日於公司股份、相關股份及債券（定義見證券條例）中擁有的權益或淡倉的詳情如下：

董事局或執行總監會成員	持有的普通股數目			衍生工具		權益總額佔已發行股本總額百分比	
	個人權益*	家族權益†	公司權益	認股權	其他		
錢果豐	51,230	–	–	–	–	51,230	0.00090
周松崗	–	–	–	1,190,000 (附註 1)	418,017 (附註 2)	1,608,017	0.02840
施文信	4,871	–	–	–	–	4,871	0.00009
方敏生	1,712	–	–	–	–	1,712	0.00003
柏立恒	56,095	–	–	340,000 (附註 1)	–	396,095	0.00700
陳富強	46,960	–	–	(i) 217,500 (附註 3) (ii) 340,000 (附註 1)	–	604,460	0.01068
何恆光	378,760	2,541	–	340,000 (附註 1)	–	721,301	0.01274
梁國權	23,000	–	23,000 (附註 4)	(i) 1,043,000 (附註 5) (ii) 340,000 (附註 1)	160,000 (附註 6)	1,589,000	0.02807
龍家駒	346,500	2,500	–	(i) 355,500 (附註 5) (ii) 87,000 (附註 1)	–	791,500	0.01398
麥國琛	–	–	–	340,000 (附註 1)	–	340,000	0.00601
杜禮	–	–	–	340,000 (附註 1)	–	340,000	0.00601
何宣威 (附註 7)	691	1,393	–	–	–	2,084	0.00004

附註

- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據 2007 年認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
 - 周松崗擁有與 418,017 股公司股份相關的證券條例第 XV 部所指的衍生權益。該衍生權益代表周先生有權於其三年合約期滿時（即 2009 年 11 月 30 日）可收取相對於 418,017 股公司股份的等值現金的權利。
 - 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據全球發售前認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
 - 該 23,000 股股份乃由梁國權全資實益擁有的私人有限公司 Linsan Investment Ltd. 持有。
 - 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
 - 梁國權擁有與 160,000 股公司股份相關的證券條例第 XV 部所指的衍生權益。該衍生權益代表梁先生有權於 2010 年 4 月 9 日收取相對於 160,000 股公司股份的等值現金的權利。
 - 運輸及房屋局常任秘書長（運輸）是運輸及房屋局局長（鄭汝樺）的替任董事。運輸及房屋局局長是公司的非執行董事。何宣威是在職的運輸及房屋局常任秘書長（運輸）。所有股份已於 2008 年 12 月 31 日之後售出。
- * 實益擁有人之權益
† 配偶或未滿 18 歲的子女作為實益擁有人之權益

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

執行總監會成員及 合資格僱員	授出日期	授予的認 股權數目	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2008年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2008年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元)
陳富強	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 – 11/9/2010	217,500	–	–	–	8.44	217,500	–
何恆光	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 – 11/9/2010	321,000	–	–	321,000	8.44	–	26.05
其他合資格僱員	20/9/2000	41,409,000	5/4/2001 – 11/9/2010	4,728,500	–	17,000	1,323,500	8.44	3,388,000	25.07

附註

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

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

執行總監會成員及 合資格僱員	授出日期	授予的認 股權數目	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2008年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2008年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日前之 每股加權 平均收市價 (港元)
梁國權	1/8/2003	1,066,000	14/7/2004 – 14/7/2013	1,043,000	–	–	–	–	9.75	1,043,000	–
龍家駒	22/3/2007	1,066,000	19/3/2008 – 19/3/2017	1,066,000	–	711,000	355,000	355,500	19.404	355,500	28.20
其他合資格僱員	1/8/2003	495,200	14/7/2004 – 14/7/2013	202,200	–	–	–	–	9.75	202,200	–
	12/1/2006	94,000	9/1/2007 – 9/1/2016	62,500	–	31,500	31,000	31,500	15.45	–	31.35
	13/9/2005	94,000	9/9/2006 – 9/9/2015	94,000	–	31,000	–	45,000	15.97	49,000	27.05
	23/9/2005	213,000	9/9/2006 – 9/9/2015	213,000	–	71,000	–	–	15.97	213,000	–
	31/3/2006	94,000	20/3/2007 – 20/3/2016	94,000	–	31,500	–	–	18.05	94,000	–
	4/7/2006	94,000	19/6/2007 – 19/6/2016	94,000	–	–	62,500	31,500	18.30	–	29.55
	17/11/2006	94,000	13/11/2007 – 13/11/2016	62,500	–	–	62,500	–	19.104	–	–
	5/10/2006	94,000	29/9/2007 – 29/9/2016	94,000	–	31,500	–	–	19.732	94,000	–
	12/5/2006	266,500	25/4/2007 – 25/4/2016	266,500	–	89,000	–	–	20.66	266,500	–
	15/5/2006	213,000	25/4/2007 – 25/4/2016	213,000	–	71,000	–	30,000	20.66	183,000	31.60
	12/5/2006	213,000	2/5/2007 – 2/5/2016	213,000	–	71,000	71,000	142,000	21.00	–	25.13

附註

- 1 認股權的行使期不得超過授出日期後10年，而自2002年5月16日採納新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)起計五年後，不得再授出任何認股權。
- 2 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何12個月內，新認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同公司任何其他認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過新認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的1%。

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

執行總監會成員及 合資格僱員	授予的認 股權數目	授出日期	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2008年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2008年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之 每股加權 平均收市價 (港元)
周松崗	720,000	13/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	720,000	–	240,000	–	–	27.60	720,000	–
	470,000	9/12/2008	8/12/2009 – 8/12/2015	–	470,000	–	–	–	18.30	470,000	–
柏立恒	170,000	12/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	57,000	–	–	27.60	170,000	–
	170,000	9/12/2008	8/12/2009 – 8/12/2015	–	170,000	–	–	–	18.30	170,000	–
陳富強	170,000	13/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	57,000	–	–	27.60	170,000	–
	170,000	9/12/2008	8/12/2009 – 8/12/2015	–	170,000	–	–	–	18.30	170,000	–
何恆光	170,000	12/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	57,000	–	–	27.60	170,000	–
	170,000	11/12/2008	8/12/2009 – 8/12/2015	–	170,000	–	–	–	18.30	170,000	–
梁國權	170,000	12/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	57,000	–	–	27.60	170,000	–
	170,000	9/12/2008	8/12/2009 – 8/12/2015	–	170,000	–	–	–	18.30	170,000	–
龍家駒	130,000	12/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	130,000	–	87,000	43,000	–	27.60	87,000	–
麥國琛	170,000	12/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	57,000	–	–	27.60	170,000	–
	170,000	12/12/2008	8/12/2009 – 8/12/2015	–	170,000	–	–	–	18.30	170,000	–
杜禮	170,000	12/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	170,000	–	57,000	–	–	27.60	170,000	–
	170,000	9/12/2008	8/12/2009 – 8/12/2015	–	170,000	–	–	–	18.30	170,000	–
其他合資格僱員	45,000	11/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	45,000	–	15,000	–	–	27.60	45,000	–
	1,750,000	12/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	1,750,000	–	573,000	45,000	–	27.60	1,705,000	–
	915,000	13/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	915,000	–	309,000	–	–	27.60	915,000	–
	1,005,000	14/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	1,005,000	–	339,000	–	–	27.60	1,005,000	–
	435,000	15/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	435,000	–	124,500	65,000	–	27.60	370,000	–
	835,000	17/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	835,000	–	283,000	–	–	27.60	835,000	–
	445,000	18/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	445,000	–	128,000	65,000	–	27.60	380,000	–
	115,000	19/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	115,000	–	39,000	–	–	27.60	115,000	–
	190,000	20/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	190,000	–	63,500	–	–	27.60	190,000	–
	45,000	21/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	45,000	–	15,000	–	–	27.60	45,000	–
	35,000	22/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	–	12,000	–	–	27.60	35,000	–
	118,000	24/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	118,000	–	39,500	–	–	27.60	118,000	–
	35,000	28/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	35,000	–	12,000	–	–	27.60	35,000	–
	130,000	31/12/2007	10/12/2008 – 10/12/2014	130,000	–	43,500	–	–	27.60	130,000	–
	75,000	2/1/2008	10/12/2008 – 10/12/2014	–	75,000	25,500	–	–	27.60	75,000	–
	40,000	3/1/2008	10/12/2008 – 10/12/2014	–	40,000	13,500	–	–	27.60	40,000	–
	65,000	4/1/2008	10/12/2008 – 10/12/2014	–	65,000	65,000	–	–	27.60	65,000	–
	125,000	7/1/2008	10/12/2008 – 10/12/2014	–	125,000	42,000	–	–	27.60	125,000	–
	255,000	28/3/2008	26/03/2009 – 26/03/2015	–	255,000	–	–	–	26.52	255,000	–
379,000	31/3/2008	26/03/2009 – 26/03/2015	–	379,000	–	–	–	26.52	379,000	–	
261,000	1/4/2008	26/03/2009 – 26/03/2015	–	261,000	–	–	–	26.52	261,000	–	
296,000	2/4/2008	26/03/2009 – 26/03/2015	–	296,000	–	–	–	26.52	296,000	–	
171,000	3/4/2008	26/03/2009 – 26/03/2015	–	171,000	–	–	–	26.52	171,000	–	
23,000	4/4/2008	26/03/2009 – 26/03/2015	–	23,000	–	–	–	26.52	23,000	–	

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

執行總監會成員及 合資格僱員	授出日期	授予的認 股權數目	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2008年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 授出的 認股權 數目	本年度 成為可 行使的 認股權 數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	每股 認股權的 行使價 (港元)	於2008年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之前 每股加權 平均收市價 (港元)
其他合資格僱員	5/4/2008	17,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	17,000	–	–	–	26.52	17,000	–
	7/4/2008	390,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	390,000	–	32,000	–	26.52	358,000	–
	8/4/2008	174,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	174,000	–	19,000	–	26.52	155,000	–
	9/4/2008	85,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	85,000	–	–	–	26.52	85,000	–
	10/4/2008	58,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	58,000	–	–	–	26.52	58,000	–
	11/4/2008	134,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	134,000	–	17,000	–	26.52	117,000	–
	12/4/2008	48,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	48,000	–	–	–	26.52	48,000	–
	14/4/2008	40,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	40,000	–	–	–	26.52	40,000	–
	15/4/2008	34,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	34,000	–	–	–	26.52	34,000	–
	16/4/2008	57,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	57,000	–	17,000	–	26.52	40,000	–
	17/4/2008	147,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	147,000	–	23,000	–	26.52	124,000	–
	18/4/2008	32,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	32,000	–	–	–	26.52	32,000	–
	19/4/2008	25,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	25,000	–	–	–	26.52	25,000	–
	20/4/2008	23,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	23,000	–	–	–	26.52	23,000	–
	21/4/2008	66,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	66,000	–	–	–	26.52	66,000	–
	23/4/2008	34,000	26/03/2009 – 26/03/2015	–	34,000	–	15,000	–	26.52	19,000	–
	8/12/2008	155,000	8/12/2009 – 8/12/2015	–	155,000	–	–	–	18.30	155,000	–
	9/12/2008	313,000	8/12/2009 – 8/12/2015	–	313,000	–	–	–	18.30	313,000	–
	10/12/2008	2,176,400	8/12/2009 – 8/12/2015	–	2,176,400	–	–	–	18.30	2,176,400	–
	11/12/2008	2,294,200	8/12/2009 – 8/12/2015	–	2,294,200	–	–	–	18.30	2,294,200	–
	12/12/2008	1,311,500	8/12/2009 – 8/12/2015	–	1,311,500	–	–	–	18.30	1,311,500	–
	13/12/2008	84,500	8/12/2009 – 8/12/2015	–	84,500	–	–	–	18.30	84,500	–
	14/12/2008	88,200	8/12/2009 – 8/12/2015	–	88,200	–	–	–	18.30	88,200	–
	15/12/2008	1,084,700	8/12/2009 – 8/12/2015	–	1,084,700	–	–	–	18.30	1,084,700	–
	16/12/2008	581,500	8/12/2009 – 8/12/2015	–	581,500	–	–	–	18.30	581,500	–
	17/12/2008	513,500	8/12/2009 – 8/12/2015	–	513,500	–	–	–	18.30	513,500	–
	18/12/2008	611,500	8/12/2009 – 8/12/2015	–	611,500	–	–	–	18.30	611,500	–
	19/12/2008	198,000	8/12/2009 – 8/12/2015	–	198,000	–	–	–	18.30	198,000	–
	20/12/2008	19,000	8/12/2009 – 8/12/2015	–	19,000	–	–	–	18.30	19,000	–
	22/12/2008	772,500	8/12/2009 – 8/12/2015	–	772,500	–	–	–	18.30	772,500	–
	23/12/2008	306,000	8/12/2009 – 8/12/2015	–	306,000	–	–	–	18.30	306,000	–
	24/12/2008	500,500	8/12/2009 – 8/12/2015	–	500,500	–	–	–	18.30	500,500	–
	25/12/2008	45,000	8/12/2009 – 8/12/2015	–	45,000	–	–	–	18.30	45,000	–
	29/12/2008	148,000	8/12/2009 – 8/12/2015	–	148,000	–	–	–	18.30	148,000	–
	30/12/2008	19,000	8/12/2009 – 8/12/2015	–	19,000	–	–	–	18.30	19,000	–

附註

- 認股權的行使期不得超過授出日期後七年，而自2007年6月7日採納2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)起計七年後，不得再授出任何認股權。
- 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何12個月內，在2007年認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同在公司任何其他認股權計劃下授予此等合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過2007年認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的0.2%。

董事局報告書

截至2008年12月31日止年度內，由2008年1月2日至2008年12月30日期間，根據2007年認股權計劃，7名執行總監會成員及358名僱員分別獲授1,490,000份及14,276,000份可認購公司股份的認股權。有關授予認股權的詳情載於上文的列表。緊接據該計劃授出各認股權之日

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

授出日期	緊接授出日期前的 每股股份收市價 (港元)	預期無風險息率 (%)	預計年期 (年)	預期波幅	預期每股股息 (港元)	每份認股權之 加權平均價值 (港元)
2/1/2008	28.70	2.82	3.5	0.22	0.45	5.49
3/1/2008	30.80	2.71	3.5	0.22	0.45	6.88
4/1/2008	31.80	2.77	3.5	0.22	0.45	7.65
7/1/2008	32.00	2.77	3.5	0.22	0.45	7.79
28/3/2008	25.90	1.69	3.5	0.22	0.45	3.80
31/3/2008	26.10	1.68	3.5	0.22	0.45	3.90
1/4/2008	26.70	1.66	3.5	0.23	0.45	4.39
2/4/2008	26.70	1.75	3.5	0.23	0.45	4.42
3/4/2008	27.35	1.83	3.5	0.23	0.45	4.84
4/4/2008	27.25	1.83	3.5	0.23	0.45	4.78
5/4/2008	27.25	1.83	3.5	0.23	0.45	4.78
7/4/2008	27.25	1.79	3.5	0.23	0.45	4.76
8/4/2008	27.10	1.84	3.5	0.23	0.45	4.69
9/4/2008	27.20	1.76	3.5	0.23	0.45	4.72
10/4/2008	26.90	1.65	3.5	0.23	0.45	4.49
11/4/2008	26.90	1.72	3.5	0.23	0.45	4.52
12/4/2008	27.10	1.72	3.5	0.23	0.45	4.63
14/4/2008	27.10	1.65	3.5	0.23	0.45	4.60
15/4/2008	26.65	1.74	3.5	0.23	0.45	4.37
16/4/2008	27.05	1.81	3.5	0.23	0.45	4.63
17/4/2008	26.65	1.88	3.5	0.23	0.45	4.42
18/4/2008	26.80	1.91	3.5	0.23	0.45	4.52
19/4/2008	26.85	1.91	3.5	0.23	0.45	4.54
20/4/2008	26.85	1.91	3.5	0.23	0.45	4.54
21/4/2008	26.85	1.91	3.5	0.23	0.45	4.54
23/4/2008	27.35	1.99	3.5	0.23	0.45	4.88
8/12/2008	16.90	1.35	3.5	0.27	0.45	2.31

授出日期	緊接授出日期前的每股股份收市價 (港元)	預期無風險息率 (%)	預計年期 (年)	預期波幅	預期每股股息 (港元)	每份認股權之加權平均價值 (港元)
9/12/2008	18.30	1.28	3.5	0.27	0.45	3.03
10/12/2008	18.02	1.26	3.5	0.27	0.45	2.87
11/12/2008	18.98	1.22	3.5	0.27	0.45	3.41
12/12/2008	18.68	1.17	3.5	0.27	0.45	3.22
13/12/2008	18.00	1.17	3.5	0.27	0.45	2.84
14/12/2008	18.00	1.17	3.5	0.27	0.45	2.84
15/12/2008	18.00	1.20	3.5	0.27	0.45	2.84
16/12/2008	18.50	1.21	3.5	0.27	0.45	3.12
17/12/2008	18.48	1.04	3.5	0.27	0.45	3.07
18/12/2008	18.90	1.05	3.5	0.27	0.45	3.32
19/12/2008	19.06	1.01	3.5	0.27	0.45	3.40
20/12/2008	18.36	1.01	3.5	0.27	0.45	3.00
22/12/2008	18.36	0.99	3.5	0.27	0.45	2.99
23/12/2008	17.86	1.01	3.5	0.27	0.45	2.72
24/12/2008	17.64	0.98	3.5	0.27	0.45	2.60
25/12/2008	17.96	0.98	3.5	0.27	0.45	2.77
29/12/2008	17.96	0.97	3.5	0.27	0.45	2.76
30/12/2008	18.16	0.92	3.5	0.27	0.45	2.86

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

除上文所披露者外：

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

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

B 截至2008年12月31日止年度內，董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或18歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

董事服務合約

擬於應屆股東週年大會膺選連任的董事，概無訂立不可由公司或其任何附屬公司於一年內終止而毋須作賠償(法定賠償除外)的服務合約。

董事概無與公司或其任何附屬公司訂立合約時間可能超過三年的服務合約，或為終止該合約而使公司需要給予超過一年通知期，或支付超過一年薪酬的款項或支付相等於超過一年薪酬的其他款項。

董事局報告書

主要股東權益

按公司根據證券條例第336條而備存的登記冊所載，於2008年12月31日擁有公司股本票面值5%或以上權益者的名稱及股份數目列示如下：

名稱	普通股數目	普通股佔 已發行股本 總額百分比
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,344,710,490	76.75

公司已獲政府知會，於2008年12月31日，公司約0.77%股份乃為外匯基金持有。外匯基金是根據外匯基金條例(香港法例第66章)成立的基金，由財政司司長控制。

有關控權股東強制履行承諾的貸款協議

截至2008年12月31日，附有控權限制的集團借貸合共290.09億港元，到期日介乎2009年至2020年不等；另有未動用已承諾及無承諾銀行信貸及其他信貸共206.59億港元。限制條件是要求政府作為公司的控權股東，於該借貸及未動用信貸年期內須維持擁有公司附表決權股份面值一半以上的股權，否則集團或會被要求即時償還借貸及取消未動用信貸。

主要供應商及顧客

公司與五位最主要供應商的採購價值(不屬於資本性質)，佔截至2008年12月31日止年度的採購總額不足30%。公司與五位最主要顧客的交易額，以價值計算佔截至2008年12月31日止年度營業額不足30%。

持續經營

第139至230頁的帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱公司2009年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並確信公司具備充足資源在可見未來繼續經營。

關連交易

於審核之年度內，公司與政府訂立以下的交易及安排。按上市規則規定，政府是公司的主要股東，故就上市規則而言，政府因此是公司的「關連人士」，而下列交易對公司而言是上市規則所界定的關連交易。

正如公司於2005年1月13日的公告中所披露，聯交所已向公司授予豁免(「豁免」)，在符合若干條件的前提下，豁免嚴格遵守上市規則第14A章中本應適用於公司與政府之間的關連交易及持續關連交易的規定。

有鑑於此，公司根據上市規則第14A.45條及豁免第(B)(i)(i)段作出如下披露。

西港島綫獲授權實施前的工作的初步項目協議(「初步項目協議」)

於2008年2月6日，運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(代表政府)與公司訂立初步項目協議。

初步項目協議載有西港島綫計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權前所需進行的各項活動的依據條文，以

便西港島綫於獲授權後能即時動工興建。有關係文乃關於：

- 政府就公司在初步項目協議下的責任向公司支付4億港元；
- 進行授權前活動所應有的技術水平和謹慎態度，以及公司委託顧問購買及維持專業彌償保險的責任；
- 安排檢討進度的諮詢活動；
- 土地及環保事宜；
- 就政府監察項目所作的安排；
- 倘西港島綫根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂項目協議，就西港島綫的融資、設計、建造、完成、測試、啟用及其建造與營運的必要工作，訂下各自的權利、義務、責任及權力；及
- 若干知識產權的安排。

II 土地協議

A 公司與政府就地盤E及總體上將軍澳市地段第70號的建議發展項目訂立有關執行細節的新批地書第9689號後，雙方於2008年3月19日訂立進一步批約修訂書（「進一步批約修訂書」）。進一步批約修訂書亦將地盤E的建築規約期由「2013年9月30日或之前或從地盤E的地價支付日期起計66個公曆月（以較後者為準）」修訂為2014年9月30日或之前；界定地盤E的發展範疇及地盤界限；提高除地盤F、地盤AB及地盤M以外所有地盤的可容許建築高度；減少學校

用地及幼稚園教室數目；提高區內空地最低面積及要求在將軍澳市地段第70號餘段內進行核准工程，總代價或價值為33.35億港元。

B 於2008年7月22日，公司為車公廟站發展項目訂立有關沙田市地段第519號的新批地書第20605號（建築規約期限至2014年3月31日），總代價或價值為3,662,461,000港元。

C 透過於2008年9月26日發出的批准書，政府批准公司的建議去修改地盤E、地盤F、地盤G及地盤M的固定界綫；修訂總綱發展藍圖；及遷移將於地盤E、地盤F及地盤G內所提供的居所及設施及修改有關九龍內地段第11080號的批地條件第UB12397號的特別條件第(18)(b)(v)、(18)(b)(vi)及(18)(b)(vii)號所訂明的最低及最高總樓面建築面積，總代價或價值為1,265,480,000港元。

D 就地下鐵路地段第1號餘段

政府與公司於2002年2月11日簽訂補充租約，政府向公司租出由紓緩鰻魚涌乘客擠塞工程或鰻魚涌站連接北角站的紓緩鰻魚涌站工程所佔用的土地，年租為租賃地區的應課差餉租值3%，租期由2001年10月1日至2050年6月29日，條款及條件與地下鐵路地段第1號的租約大致相同。根據政府與公司於2002年5月13日訂立的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，行政費16,200港元。根據政府與公司於2003年12月20日訂立的批約修訂書，地下

董事局報告書

鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，代價為支付地價1,000港元及行政費16,200港元。根據政府與公司於2004年5月31日簽立的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，代價為支付地價1,000港元及行政費16,200港元。根據政府與公司於2005年3月1日訂立的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，代價為支付地價1,000港元及行政費16,200港元。根據政府與公司於2007年3月9日訂立的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，代價為支付地價1,000港元及行政費18,650港元。根據政府與公司訂立而己於2009年1月1日起生效的批約修訂書，地下鐵路地段第1號餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約圖則中列明，代價為支付地價1,000港元及行政費21,450港元。

持續關連交易

在回顧年度內，以下交易和安排涉及持續與政府及/或九鐵公司提供商品或服務。如上文「關連交易」一節所述，政府為公司的主要股東。按《上市規則》的定義，九鐵公司和機場管理局(「機管局」)同為公司的聯繫人士。因此，就《上市規則》而言，政府、九鐵公司和機管局各為「關連人士」，而下文I及II段所述各項交易根據《上市規則》規定構成公司的持續關連交易。

I 與合併相關的持續關連交易

下文A至F段所列各項交易均已獲公司獨立股東於2007年10月9日舉行的股東特別大會上批准。這些段落應連同下文「兩鐵合併額外資料」所載的段落一併閱讀。

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

A 合併框架協議

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

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

- 完善整合的轉車計劃；
- 公司於兩鐵合併後的公司管治；
- 與物業前期工程有關的付款；
- 有關就因鐵路物業發展招標而產生的單位生產量制訂一個逐年延展的計劃的安排；
- 有關評估地價金額的安排；
- 有關公司及九鐵公司僱員的安排，包括防止公司以與整合公司及九鐵公司的營運過程有關的任何原因終止聘用相關前綫員工的條文；
- 實行若干票價下調；
- 有關擬建沙田至中環綫的安排；
- 九鐵公司對其現有融資安排的持續責任；
- 處理九鐵公司的跨境租約；
- 就物業組合支付77.9億港元(見第130及131頁及下文F段所述)；
- 分配對第三方提出的任何兩鐵合併前及兩鐵合併後索償的法律責任；及
- 公司保留其英文名稱，而(根據《兩鐵合併條例》規定)其中文名稱改為「香港鐵路有限公司」。

B 九龍南綫項目管理協議

九龍南綫項目管理協議於2007年8月9日由公司與九鐵公司簽訂。

根據九龍南綫項目管理協議(經修訂)的條款，公司獲委任：

- 管理九鐵公司就九龍南綫的設計及建造對政府負有的主要責任(有關付款的責任除外)的履行；
- 為各份九龍南綫建造合約下的工程師；
- 為各份九龍南綫顧問合約下的九鐵公司代表；及
- 在若干情況下就九龍南綫擔任九鐵公司代理。

公司本身將不會建造九龍南綫，亦不會承擔九龍南綫工程的成本。

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

C 西鐵代理協議

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

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

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

D 外判協議

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

根據外判協議的條款，公司：

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

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

E 九鐵公司跨境租約協議

美國跨境租約承擔協議

於2007年11月30日，公司及九鐵公司分別與Wilmington Trust Company、Buoyant Asset Limited、BA Leasing & Capital Corporation、Utrecht-America Finance Co.、Cooperatieve Centrale Raiffeisen-Boerenleenbank B.A.、Advanced Asset Limited、Washoe Asset Management Company、Quality Asset Limited、Kasey Asset Limited、Key Equipment Finance Inc.、Mercantile

董事局報告書

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

美國跨境租約分配協議

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

F 物業組合協議

第2A類物業

於2007年8月9日，政府作出承諾其將會於合併日期起計12個月或政府與公司可能協定的其他期間內，向九鐵公司提出以零地價批出若干物業(「第2A類物業」)所在土地的政

府租契。根據香港法例第372章《九廣鐵路公司條例》(「《九鐵條例》」)，第2A類物業現時由九鐵公司持有作歸屬土地。於2007年8月9日，九鐵公司作出承諾其將會於緊隨上文所述獲批政府租契後，訂立一份買賣協議將第2A類物業售予公司。第2A類物業其後按買賣協議轉讓予公司。根據九鐵公司的承諾及作為獲批政府租契前的臨時安排，九鐵公司與公司於2007年8月9日簽訂下列協議：

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

第2B類物業

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

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

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

第3類物業

於2007年8月9日，公司與九鐵公司訂立三份協議(「第3類協議」)及相關授權書。每份第3類協議均與若干物業(「第3類物業」)有關。九鐵公司之前曾就每項第3類物業訂立一份發展協議。倘若公司根據第3類協議獲授或承擔的權利及義務只與該項第3類物業上的經營權財產有獨有關係，則公司不可行使或履行該等權利及義務。對位於任何第3類物業上的經營權財產構成影響的事宜，將會根據服務經營權協議的條款處理(定義及概要見第134及135頁)。

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

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

於擔任九鐵公司代理人時，公司須根據審慎的商業原則行事，並以就第3類物業盡量取得最高毛利及經營安全有效率的鐵路。為協助公司履行其代理職能，九鐵公司已向公

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

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

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

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

公司同意就各第3類物業對九鐵公司作出若干彌償保證。

公司將為各第3類物業(落成後)的首任管理人，或將確保就有關物業委任管理人。

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

就合併框架協議、九龍南綫項目管理協議、西鐵代理協議(及相關授權書)、美國跨境租約承擔協議、美國跨境租約分配協議、外判協議，及有關第2A類、第2B類及第3類物

董事局報告書

業的協議(合稱「與合併相關持續關連交易」)，根據與合併相關豁免第B(l)(i)段，公司確認公司所有的獨立非執行董事已審閱各項與合併相關持續關連交易，並確認與合併相關持續關連交易是按下列條件訂立：

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

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

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

II 非合併相關持續關連交易

下列披露乃根據豁免第(B)(l)(i)段及上市規則第14A.46條作出。

II(i) 有關沙田至中環綫的設計及地盤勘測的委託協議

有關沙田至中環綫的設計及地盤勘測的委託協議(「沙中綫協議」)由公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2008年11月24日訂立。

沙中綫協議載有關於擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 政府就公司根據沙中綫協議而產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本和前期成本)而有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府承擔沙中綫協議項下的設計及地盤勘測活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)，以及由政府直接支付該等成本的安排；
- 公司進行或促使進行有關擬建的沙田至中環綫的設計及地盤勘測活動的責任；
- 公司根據沙中綫協議對政府承擔的責任以6億港元為限，但因公司疏忽而引致的傷亡事故除外；及
- 倘沙田至中環綫的鐵路計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關沙田至中環綫的融資、建造、完成、測試、啟用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

II(ii) 有關高速鐵路的設計及地盤勘測的委託協議

有關高速鐵路的設計及地盤勘測的委託協議(「高速鐵路協議」)由公司與運輸及房屋局局長(代表政府)於2008年11月24日訂立。

高速鐵路協議載有關於擬建的高速鐵路的設計及地盤勘测以及採購活動的條文，當中包括以下各項：

- 政府就公司根據高速鐵路協議而產生的若干成本(包括公司內部的設計成本以及若干間接成本、前期成本和招聘員工成本)而有責任向公司支付最高合計15億港元；
- 政府承擔高速鐵路協議項下的設計及地盤勘测活動的總成本及為其融資的責任(受上述有關向公司付款的上限所規範)，以及由政府直接支付該等成本的安排；
- 公司進行或促使進行有關擬建的高速鐵路的設計及地盤勘测活動的責任；
- 公司根據高速鐵路協議對政府承擔的責任以7億港元為限，但因公司疏忽而引致的傷亡事故除外；及
- 倘高速鐵路的計劃根據香港法例第519章《鐵路條例》獲授權進行，政府與公司將簽訂另一份協議，就有關高速鐵路的融資、建造、完成、測試、啟用及其建造與營運的必要工作，訂立各自的權利、義務、責任及權力。

II(iii) 延續現有關於香港國際機場旅客捷運系統的保養協議

公司由2002年起與機管局訂有一份關於香港國際機場旅客捷運系統的保養安排的保養協議。這份協議於2002年3月18日訂立，為期三年，於2005年7月6日屆滿。公司其後與機管局達成一份補充協議，並於2005年6月獲董事局批准，將保養協議延長多三年至2008年7月6日，當中包括將服務延伸至翔天廊及海天客運碼頭大樓的旅客捷運系統的選擇權。

於2008年8月21日，公司與機管局訂立新的保養協議，以延續當時屆滿的旅客捷運系統保養協議，由2008年7月6日起為期五年(「新保養協議」)。預計每年根據新保養協議可從機管局獲取的最高金額為3,700萬港元。

新保養協議載有關於公司對安裝於香港國際機場的旅客捷運系統(「系統」)的運作和保養以及公司對系統進行若干指定服務的條文，當中包括以下各項：

- 訂明新保養協議的有效期由2008年7月6日至2013年7月5日(包括該日)為期五年的條文；
- 有關公司對系統進行定期維修和全面檢修的條文；
- 有關監察系統的任何故障及公司於必要時提供維修服務的條文；
- 有關公司必須令系統運作達到一定水平的條文；及
- 有關公司在若干情況下為系統進行改善工程(作為一項額外服務)的條文。

就沙中綫協議、高速鐵路協議及新保養協議(合稱「非合併相關持續關連交易」)，根據豁免第(B)(i)(iii)(a)段，公司確定所有的獨立非執行董事已審閱各項非合併相關持續關連交易，並確認非合併相關持續關連交易是按下列條件訂立：

- (1) 屬於公司的日常業務；
- (2) 按一般商務條款或不遜於獨立第三者向公司可提供的條款訂立；及

董事局報告書

(3) 根據有關協議所訂立的條款屬公平合理及符合公司股東的整體利益。

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

(a) 已經獲得公司董事局批准；及

(b) 是根據相關交易的有關協議訂立。

兩鐵合併額外資料

兩鐵合併包含多項獨立協議，各項該等協議已在公司於2007年9月3日就兩鐵合併而發出的通函中詳細說明，並已整體獲公司的獨立股東於2007年10月9日舉行的股東特別大會上通過。下文A段所載的資料闡述兩鐵合併採用的付款機制，而下文B至F段概述公司就兩鐵合併而訂立，又沒有於上文「合併相關持續關連交易」一節內披露的各項協議。

A 與合併相關協議有關的支付

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

- 根據服務經營權協議(見下文B段所述)應作出的最初付款42.5億港元，作為取得實施服務經營權(定義見下文B段)的權利的最初費用及收購鐵路資產的代價；及

- 根據合併框架協議(見第128頁所述)應作出的最初付款77.9億港元，作為簽訂物業組合協議(見下文第135及136頁及E段所述)及根據公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立的買賣協議，將九鐵公司旗下附屬公司(定義見第130頁)所售股份轉讓予公司之代價。

除了上文的初步付款外，公司亦須向九鐵公司支付以下款項：

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

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

B 服務經營權協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立服務經營權協議。

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

- 向公司授予服務經營權，以便公司接觸、使用及經營經營權財產(緊接於下文所述的九鐵公司鐵路土地除外)至若干指定標準；

- 授予接觸及使用若干九鐵公司鐵路土地的特許；
- 服務經營權的期限(即自合併日期起最初期限為50年)以及於經營權有效期屆滿或終止時交還九鐵公司系統。如與九鐵公司鐵路有關的專營權被撤銷，服務經營權將會終止；
- 作出最初付款42.5億港元、每年定額付款及每年非定額付款(見上文A段所述)；
- 九鐵公司繼續為於合併日期的經營權財產法律及實益上的擁有人，而公司為若干未來經營權財產(「額外經營權財產」)法律及實益上的擁有人；
- 假如額外經營權財產於經營權有效期屆滿時交還九鐵公司，則應由九鐵公司向公司支付補償的相關規定；
- 公司及九鐵公司就經營權財產擁有的權利及須受的限制；及
- 在符合若干條件的前提下，公司承擔與經營權財產及經營權有效期內任何經營權財產所在土地相關或由此產生的所有風險、法律責任及/或費用。

C 買賣協議

公司與九鐵公司於2007年8月9日訂立買賣協議。

買賣協議訂明公司向九鐵公司收購若干資產及合約(「收購鐵路資產」)所依據的條款。

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

D 營運協議

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

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

- 根據《香港鐵路條例》延續公司的專營權；
- 鐵路的設計、建造及維修；
- 乘客服務；
- 批授新項目及新鐵路營運與擁有權架構的框架；
- 適用於公司若干票價的調整機制；及
- 根據《香港鐵路條例》就專營權暫時終止、屆滿或終止而應付予公司的補償。

E 額外物業組合協議

第1A類物業

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

第1B類物業

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

董事局報告書

第4類物業

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

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

國際都會權益從屬參與協議

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

F 聯絡委員會函件

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

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

G 合併相關豁免的應用

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

核數師

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

承董事局命

杜禮

董事局秘書

香港，2009年3月10日

帳項及帳項附註目錄

138	獨立核數師報告	183	25	預付土地租賃費用
	帳項	184	26	無控制權附屬公司權益
139	綜合損益表	186	27	於附屬公司的投資
140	綜合資產負債表	189	28	聯營公司權益
141	資產負債表	190	29	證券投資
142	綜合權益變動表	190	30	員工置業貸款
143	綜合現金流量表	191	31	待售物業
	帳項附註	192	32	財務衍生工具資產及負債
144	1 合規聲明	196	33	存料與備料
144	2 主要會計政策	196	34	應收帳項、按金及預付款項
155	3 與九廣鐵路公司的合併計劃	197	35	給予物業發展商貸款
157	4 車費收入	198	36	應收政府及其他關連人士的款項
157	5 非車費收入	198	37	現金及現金等價物
158	6 經營開支	199	38	貸款及其他債務
160	7 董事局成員及執行總監會成員酬金	202	39	應付帳項、應計費用及撥備
163	8 物業發展利潤	204	40	工程合約保證金
164	9 折舊及攤銷	205	41	應付關連人士的款項
164	10 合併相關開支	205	42	服務經營權負債
165	11 利息及財務開支	206	43	遞延收益
166	12 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	206	44	資產負債表所示的所得稅
166	13 所得稅	207	45	股本及資本管理
167	14 股東應佔利潤	209	46	其他儲備
167	15 股息	211	47	以股份為基礎的支出
167	16 每股盈利	216	48	退休金計劃
168	17 業務分類資料	218	49	界定福利退休計劃責任
172	18 投資物業	221	50	共同控制業務權益
173	19 其他物業、機器及設備	222	51	重大關連人士交易
176	20 服務經營權資產	225	52	承擔
177	21 物業管理權	229	53	會計估計及判斷
178	22 在建鐵路工程	230	54	截至2008年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新會計準則及詮釋的可能影響
179	23 發展中物業	230	55	帳項核准
182	24 遞延開支			

獨立核數師報告

致香港鐵路有限公司股東

(在香港註冊成立的有限公司)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審核刊於第139頁至第230頁香港鐵路有限公司(「貴公司」)的綜合帳項，此綜合帳項包括於2008年12月31日的綜合資產負債表及貴公司的資產負債表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及主要會計政策概要及其他附註解釋。

董事就帳項須承擔的責任

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

核數師的責任

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

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

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

我們相信，我們所獲得的審核憑證是充足和適當地為我們的審核意見提供基礎。

意見

我們認為，該等綜合帳項已根據香港財務報告準則真實而公平地反映貴公司及貴集團於2008年12月31日的事務狀況及截至該日止年度的集團利潤及現金流量，並已按照香港《公司條例》妥為編製。

畢馬威會計師事務所
執業會計師
香港中環
遮打道10號
太子大廈8樓
2009年3月10日

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2008	2007
車費收入	4	11,467	7,115
車站商務及鐵路相關收入	5A	3,449	1,741
租務、管業及其他收入	5B	2,712	1,834
營業額		17,628	10,690
員工薪酬及有關費用	6A	(3,358)	(1,802)
水電費用		(1,020)	(576)
營運鐵路的地租及差餉		(179)	(99)
耗用的存料與備料		(411)	(130)
維修及保養	6B	(856)	(521)
鐵路配套服務		(121)	(86)
車站商務及鐵路相關業務開支		(822)	(410)
租務、管業及其他業務開支		(785)	(540)
項目研究及業務發展開支	6C	(198)	(268)
一般及行政開支	6D	(342)	(183)
其他費用	6D	(211)	(163)
未計折舊及攤銷前經營開支		(8,303)	(4,778)
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤		9,325	5,912
物業發展利潤	8	4,670	8,304
未計折舊及攤銷前經營利潤		13,995	14,216
折舊及攤銷	9	(2,930)	(2,739)
合併相關開支	10	(53)	(193)
未計利息及財務開支前經營利潤		11,012	11,284
利息及財務開支	11	(1,998)	(1,316)
投資物業的公允價值變動	18	(146)	8,011
購入附屬公司淨收益		-	187
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤	12	159	99
除稅前利潤		9,027	18,265
所得稅	13A	(747)	(3,083)
年內利潤		8,280	15,182
下列人士應佔：			
— 公司股東	14	8,284	15,180
— 少數權益		(4)	2
年內利潤		8,280	15,182
年度內已付及擬派發予公司股東的股息：	15		
— 一年內宣派及已支付的中期股息		790	782
— 結算日後擬派發的末期股息		1,925	1,740
		2,715	2,522
每股盈利：	16		
— 基本		HK\$1.47	HK\$2.72
— 攤薄		HK\$1.47	HK\$2.72

第144至230頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合資產負債表

於12月31日 百萬港元	附註	2008	2007
資產			
固定資產			
— 投資物業	18	37,737	37,723
— 其他物業、機器及設備	19	77,804	79,444
— 服務經營權資產	20	15,463	15,250
		131,004	132,417
物業管理權	21	35	40
在建鐵路工程	22	658	424
發展中物業	23A	7,895	9,066
遞延開支	24	1,988	825
預付土地租賃費用	25	567	581
無控制權附屬公司權益	26	381	268
聯營公司權益	28	743	205
遞延稅項資產	44B	11	4
證券投資	29	471	333
員工置業貸款	30	10	15
待售物業	31	2,228	756
財務衍生工具資產	32	528	273
存料與備料	33	690	642
應收帳項、按金及預付款項	34	7,190	5,167
給予物業發展商貸款	35	3,720	3,532
應收政府及其他關連人士的款項	36	426	544
現金及現金等價物	37	793	576
		159,338	155,668
負債			
銀行透支	38A	59	2
短期貸款	38A	1,646	507
應付帳項、應計費用及撥備	39	5,334	5,412
本期所得稅	44A	450	3
工程合約保證金	40	224	225
應付關連人士的款項	41	882	975
貸款及其他債務	38A	29,584	33,541
服務經營權負債	42	10,656	10,685
財務衍生工具負債	32	305	192
遞延收益	43	156	515
遞延稅項負債	44B	12,220	12,574
		61,516	64,631
淨資產			
		97,822	91,037
股本及儲備			
股本、股份溢價及資本儲備	45A	41,119	39,828
其他儲備	46	56,682	51,186
公司股東應佔權益			
少數權益			
		97,801	91,014
		21	23
總權益			
		97,822	91,037

於2009年3月10日獲董事局通過及核准發布

錢果豐
周松崗
梁國權

第144至230頁的附註屬本帳項的一部分。

資產負債表

於12月31日 百萬港元	附註	2008	2007
資產			
固定資產			
– 投資物業	18	36,618	36,562
– 其他物業、機器及設備	19	77,613	79,270
– 服務經營權資產	20	15,463	15,250
		129,694	131,082
物業管理權	21	35	40
在建鐵路工程	22	658	424
發展中物業	23A	7,895	9,066
遞延開支	24	338	155
預付土地租賃費用	25	567	581
於附屬公司的投資	27	1,150	1,150
證券投資	29	90	–
員工置業貸款	30	10	15
待售物業	31	2,228	756
財務衍生工具資產	32	528	273
存料與備料	33	667	640
應收帳項、按金及預付款項	34	7,000	5,057
給予物業發展商貸款	35	3,720	3,532
應收政府及其他關連人士的款項	36	2,128	1,315
現金及現金等價物	37	262	184
		156,970	154,270
負債			
銀行透支	38A	59	2
短期貸款	38A	624	186
應付帳項、應計費用及撥備	39	4,666	4,856
本期所得稅	44A	441	1
工程合約保證金	40	166	197
應付關連人士的款項	41	14,121	12,962
貸款及其他債務	38A	16,628	21,771
服務經營權負債	42	10,656	10,685
財務衍生工具負債	32	305	192
遞延收益	43	156	515
遞延稅項負債	44B	12,219	12,574
		60,041	63,941
淨資產			
		96,929	90,329
股本及儲備			
股本、股份溢價及資本儲備	45A	41,119	39,828
其他儲備	46	55,810	50,501
總權益			
		96,929	90,329

於2009年3月10日獲董事局通過及核准發布

錢果豐

周松崗

梁國權

第144至230頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合權益變動表

截至12月31日止年度 百萬港元	附註	2008	2007
於1月1日總權益			
— 公司股東應佔權益		91,014	76,767
— 少數權益		23	19
於1月1日總權益		91,037	76,786
現金流量對沖：	46		
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分		(151)	(13)
由股東權益轉撥至			
— 損益表		41	—
— 非財務對沖項目的最初帳面金額		(14)	(2)
— 遞延稅項		(5)	—
		(129)	(15)
扣除遞延稅項後自用土地及樓宇重估(虧絀)/盈餘	46	(189)	202
扣除遞延稅項後因出售的重估儲備轉撥		7	—
稅率調整對遞延稅項結餘的影響		14	—
折算海外附屬公司帳項的匯兌差額	46	21	25
直接於權益中確認的淨(支出)/收益		(276)	212
年內淨利潤		8,280	15,182
年內確認總收入及支出		8,004	15,394
年內宣派或批准股息	15		
— 2007/2006年末期股息		(1,740)	(1,554)
— 2008/2007年中期股息		(790)	(782)
		(2,530)	(2,336)
年內發行股份	45A		
— 僱員認股權計劃		27	23
— 以股代息計劃		1,262	1,166
		1,289	1,189
以股份為基礎支付予僱員的支出	46	20	2
因資本交易產生的權益變動		1,309	1,191
折算少數權益的匯兌差額		2	2
於12月31日總權益		97,822	91,037
下列人士應佔年內確認總收入及支出：			
— 公司股東		8,008	15,392
— 少數權益		(4)	2
		8,004	15,394

第144至230頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合現金流量表

截至12月31日止年度 百萬港元	2008	2007
經營活動現金流量		
未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤	9,325	5,912
調整項目：		
陳舊存貨撥備減少	(14)	(3)
出售固定資產虧損	30	36
攤銷租賃交易的遞延收益	-	(5)
攤銷預付土地租賃費用	14	13
衍生工具公允價值減少	11	1
重估證券投資的未實現(收益)/虧損	(2)	4
以股份為基礎的僱員支出	22	7
匯兌收益	(1)	(1)
未計營運資金變動前鐵路及相關業務的經營利潤	9,385	5,964
應收帳項、按金及預付款項減少/(增加)	113	(421)
存料與備料增加	(34)	(10)
應付帳項、應計費用及撥備增加	34	442
經營活動產生的現金	9,498	5,975
本期稅項		
已付香港利得稅	(575)	-
已付海外稅項	(2)	(1)
經營活動所得的現金淨額	8,921	5,974
投資活動現金流量		
資本性開支		
— 購入營運鐵路資產	(1,624)	(944)
— 康城車站項目	(230)	(203)
— 迪士尼綫項目	(16)	(25)
— 東涌纜車項目	(43)	(82)
— 西港島綫項目	(306)	(45)
— 將軍澳物業發展項目	(204)	(197)
— 東鐵/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	(1,962)	(2)
— 物業裝修工程及其他發展項目	(431)	(641)
— 其他資本性工程	(991)	(342)
沙田至中環綫及高速鐵路的支出淨額	(89)	(8)
服務經營權每年定額付款	(750)	-
兩鐵合併支出		
— 服務經營權的最初款項	-	(4,250)
— 物業組合的最初款項	-	(7,790)
— 因接收及承擔九廣鐵路公司若干負債及資產的現金補償	-	786
— 僱員自願離開開支	(174)	(1)
— 與兩鐵合併計劃有直接關連的其他支出	(142)	(354)
收取與物業發展有關的款項	4,448	5,824
收取政府對西港島綫項目的資助	400	-
購入證券投資所需款項	(147)	(266)
出售證券投資所得款項	100	202
無控制權附屬公司及聯營公司償還/(取用)貸款	109	(62)
於聯營公司的投資	(515)	(103)
無控制權附屬公司股息收入	23	-
透過員工置業貸款計劃償還的本金	5	10
投資活動耗用的現金淨額	(2,539)	(8,493)
融資活動現金流量		
根據認股權計劃發行股本所得款項	26	23
取用貸款	6,150	11,391
發行資本市場借貸工具所得款項	1,750	-
償還貸款	(10,438)	(5,849)
償還資本市場借貸工具	(1,000)	-
融資租賃債務本金部分的遞減	-	(141)
已付利息	(1,442)	(1,500)
已收利息	14	50
融資租賃租金的利息部分	-	(9)
已付財務開支	(17)	(9)
已付股息	(1,265)	(1,168)
融資活動(耗用)/所得的現金淨額	(6,222)	2,788
現金及現金等價物增加淨額	160	269
於1月1日的現金及現金等價物	574	305
於12月31日的現金及現金等價物	734	574
現金及現金等價物結餘分析		
現金及現金等價物	793	576
銀行透支	(59)	(2)
	734	574

帳項附註

1 合規聲明

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

香港會計師公會已頒布若干於2008年1月1日或之後開始的會計期間生效的新增及經修訂的HKFRS，因首次應用與集團有關的該等新增或修訂準則而對本帳項反映的本年及過往會計年度構成的會計政策變動於附註2A(iii)披露。

2 主要會計政策

A 帳項編製基準

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

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

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

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

管理層採用HKFRS時所作對帳項及估計有重大影響的判斷在附註53論述。

(iii) 香港會計師公會頒布了下列對HKFRS的詮釋及修訂，於集團及公司本會計期間生效：

- HK(IFRIC)11，HKFRS 2-集團及庫務股票交易
- HK(IFRIC)12，服務經營權安排
- HK(IFRIC)14，HKAS 19-關於界定福利資產的限額、最低資本規定及相互之間的關係
- 修訂HKAS 39，金融工具：確認及計量，及HKFRS 7，金融工具：披露-金融資產重分類

公司已於2007年的帳項中，提早採納《香港(國際財務報告詮釋委員會)(「HK(IFRIC)」)詮釋12》。因此，公司於2007年12月2日與九廣鐵路公司(「九鐵公司」)的合併已根據此詮釋定為服務經營權安排。除HK(IFRIC)詮釋12以外，其他上述新生效之HKFRS對集團及公司的財務報表並無重大影響。

集團並無應用任何於本會計期間尚未生效的其他新準則或詮釋(參閱附註54)。

B 綜合基準

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

2 主要會計政策(續)

C 附屬公司

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

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

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

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

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

D 無控制權附屬公司

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

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

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

E 聯營公司及合營公司

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

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

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

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

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

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

帳項附註

2 主要會計政策(續)

F 固定資產

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

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

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

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

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

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

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

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

(v) 租賃資產

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

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

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

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

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

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

2 主要會計政策(續)

F 固定資產(續)

(vii) 服務經營權資產

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

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

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

有關服務經營權的收入與支出及資產與負債乃按其各自的項目列於集團及公司的損益表及資產負債表。

G 物業管理權

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

H 資產減值

(i) 應收帳項及其他應收款項減值

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

其後若減值虧損的數額減少，有關的減值虧損會透過損益表撥回。

(ii) 其他資產減值

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

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

如出現任何減值跡象，便須估計資產的可收回金額。

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

帳項附註

2 主要會計政策(續)

H 資產減值(續)

(ii) 其他資產減值(續)

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

如果用作釐定資產可收回金額的估計出現利好的變化，有關的減值虧損便會撥回。

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

I 折舊

(i) 投資物業並不計提折舊。

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

土地及樓宇

自用土地及樓宇 50年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限

土木工程

挖掘及鑽孔 無限期
隧道內壁鋪砌、地下土木結構、架空結構及海底隧道 100年
車站樓宇結構 100年
車廠結構 80年
混凝土車站小商店結構 20年
纜車站大樓及主題村結構 27年

機器及設備

列車及組成部分 4 - 50年
月台幕門 35年
路軌 7 - 30年
環境控制系統、升降機與扶手電梯、防火及排水系統 7 - 30年
供電系統 7 - 40年
架空纜索系統及纜車車廂 5 - 27年
自動收費系統、金屬車站小商店及其他機械設備 20年
列車控制及訊號儀器、站內公佈系統、電訊系統及廣告牌 5 - 20年
車站修飾 20 - 30年
固定裝置及配備 10 - 15年
維修設備 4 - 10年
寫字樓傢具及設備 5 - 15年
電腦軟件許可證及應用軟件 5 - 7年
電腦設備 4 - 5年
清潔用具及工具 5年
車輛 4年

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

(iii) 在建資產並不計提折舊，直至建造完成及資產可作預定用途時為止。

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

2 主要會計政策(續)

J 建造成本

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

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

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

K 物業發展

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

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

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

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

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

(vi) 與物業發展商共同發展物業的利潤，將在下列情況下在損益表內確認：

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

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

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

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

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

帳項附註

2 主要會計政策(續)

L 共同控制業務

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

M 證券投資

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

- (i) 持作買賣用途的證券投資最初按公允價值入帳。集團於每個結算日重新計算該等公允價值，並將由此產生的未實現利潤或虧損在損益表確認。
- (ii) 公司有能力及意圖持有至到期日的債務證券歸類為持至到期日證券，按攤銷成本扣除減值虧損入帳(參閱附註2(H)(ii))。
- (iii) 投資於集團承諾購買/出售有關的投資或有關的投資屆滿時確認/取消確認。
- (iv) 出售證券投資所產生的利潤或虧損按估計出售所得款項淨額與投資的帳面價值之間的差額計算，並於產生時計入損益表。

N 長期租賃款項的抵銷

當長期租賃款項的債務已被購置用作抵押的債券所抵銷，該等債務及債券(及因此而產生的收入及開支)會被對沖，以反映有關安排的整體商業效益。有關交易並未以租賃形式入帳，而該等債項及債券投資無需確認為負債及資產。

O 存料與備料

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

P 長期顧問合約

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

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

Q 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他財務機構的活期存款及短期和高流動性的投資(此等投資可隨時換算為已知的現金額，價值變動方面的風險不大及於購入後三個月內到期)。就編製綜合現金流量表而言，現金及現金等價物也包括須於接獲通知時償還，並構成集團現金管理一部分的銀行透支。

R 應收帳項、按金及預付款項

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

2 主要會計政策(續)

S 附息貸款

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

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

T 應付帳項、應計費用及撥備

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

U 財務衍生工具及對沖活動

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

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

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

(i) 公允價值對沖

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

(ii) 現金流量對沖

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

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

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

(iii) 不符合對沖會計方法的衍生工具

任何不符合對沖會計方法的衍生工具的公允價值的變動即時於損益表中確認。

V 僱員福利

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

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

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

帳項附註

2 主要會計政策(續)

V 僱員福利(續)

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

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

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

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

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

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

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

W 退休金計劃

集團實施界定福利及界定供款的退休金計劃。

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

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

X 所得稅

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

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

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

除了某些有限的例外情況外，所有遞延稅項負債和遞延稅項資產(只限於很可能獲得能利用該遞延稅項資產來抵扣的未來應稅溢利)均予確認。支持確認為可抵扣暫時差異所產生遞延稅項資產的未來應稅溢利包括因轉回現有的應稅暫時差異而產生的數額；但這些差異必須與同一稅務機關及同一應稅個體有關，並預期在可抵扣暫時差異預計轉回的同一期間或遞延稅項資產所產生稅損可向後期或向前期結轉的期間內轉回。在決定現有的應稅暫時差異是否足以支持確認為未使用稅損及稅項撥回所產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關及同一應稅個體有關，並是否預期在能夠使用稅損或稅項撥回的期間內轉回。

2 主要會計政策(續)

X 所得稅(續)

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

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

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

(iv) 本期及遞延稅項結餘和其變動會分開列示，而且不予抵銷。本期和遞延稅項資產只會在公司或集團有法定行使權以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，並且符合以下附帶條件的情況下，才可以分別抵銷本期和遞延稅項負債：

- 就本期稅項資產和負債而言，公司或集團計劃按淨額基準結算，或同時變現該資產和清償該負債；或
- 就遞延稅項資產和負債而言，這些資產和負債必須與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
 - 同一應稅個體；或
 - 不同的應稅個體。這些個體計劃在日後每個預計有大額遞延稅項負債需要清償或大額遞延稅項資產可以收回的期間內，按淨額基準實現本期稅項資產和清償本期稅項負債，或同時變現該資產和清償該負債。

Y 財務擔保合約

財務擔保乃指集團須於擔保持有人因指定債務人未能根據債務工具的原有或經修訂條款支付到期款項而蒙受損失時，向持有人償付指定款項的合約。

當集團提供有重大影響的財務擔保時，其初值按公允價值(即交易價格，惟公允價值能可靠地估計除外)並於抵扣任何在提供擔保時已收或應收的款項後分別計入損益表和應付帳項、應計費用及撥備內的遞延收益。

最初確認為遞延收益的擔保數額會於擔保期內在損益表攤銷，作為提供財務擔保的收入。此外，如發生下列兩項情形時，會按附註22計提撥備：(i) 合約持有人很可能將會要求集團履行擔保合約；及(ii) 向集團索償的款項預期超過相關擔保在應付帳項、應計費用及撥備內的現有帳面價值(即最初確認的金額減累計攤銷)。

Z 撥備及或有負債

當公司或集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，公司或集團便會就該時間或數額不定的負債計提撥備。如果貨幣時間值重大，則按預計清償債項所需支出的現值計列撥備。

當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。當集團的責任須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。

帳項附註

2 主要會計政策(續)

AA 收入確認

如果涉及交易的經濟效益可能會流入集團，而收入又能可靠地計算時，收入便會根據下列基準在損益表內確認：

- (i) 車費在乘客使用車程服務後，確認為收入。
- (ii) 廣告收入及在鐵路範圍內提供電訊服務的服務費，在提供有關服務後確認為收入。
- (iii) 顧問或服務收費於合約的結果能夠可靠地估計時確認為收入。合約收入會以完工百分比法確認，並根據有關合約截至結算日已產生的合約成本所佔合約估計總成本的百分比計算。當不能可靠地估計顧問合約的結果，則只會根據已產生的合約成本可能收回的程度來確認收入。
- (iv) 根據經營租賃出租的投資物業、車站小商店及其他鐵路物業的租金收入按租約條款入帳。批出的租金優惠於損益表內確認為應收租賃淨付款總額的組成部分。或然租金在其賺取的會計期間內確認為收入。物業管理收入在提供有關服務後確認。

BB 經營租賃開支

- (i) 根據經營租賃支付的租金在租賃期內以直線法記入損益表，但就在建鐵路工程、發展中物業及建議中的資本性工程所支付的租金，則分別撥入在建鐵路工程、發展中物業及遞延開支內。
- (ii) 土地的預付土地租賃費用以成本入帳，並於租賃期內在損益表以直線法攤銷為土地租賃費用。

CC 利息及財務開支

由資本性工程所需融資直接產生的利息開支，在資產建成或投入使用前予以資本化。用作購置資產的外幣貸款所產生的匯兌差額，亦會予以資本化，對資本化利息作出調整。其他用途的利息開支則會記入損益表。

以融資租賃持有的資產，其租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，至使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

DD 外幣折算

年內的外幣交易按交易日的匯率折算為港元入帳。以外幣為單位的貨幣性資產及負債則按結算日的匯率折算為港元。匯兌收益在損益表內確認。

海外企業的業績按年內的平均匯率折算為港元；資產負債表項目則按結算日的匯率折算為港元。所產生的匯兌差額作為儲備變動處理。

EE 業務分類報告

業務分類是指集團內可明顯區分的組成部分，並且負責提供產品或服務(業務分類)，或在一個特定的經濟環境中提供產品或服務(地域分類)。業務分類之間的風險和回報水平並不一樣。

根據集團的內部財務報告系統，集團選取業務分類資料為首要申報格式。由於集團所有主要營運業務均在香港經營，因此並無提供地域分類資料。

分類收入、開支、業績、資產及負債包括可直接歸入某一類別及可按合理基準分配予該類別的項目。分類收入、開支、資產及負債包含須在綜合過程時抵銷的集團內部往來的餘額和集團內部交易，但同屬一個類別的集團企業之間的集團內部往來的餘額和交易則除外。

分類資本性開支乃年內購入預期可使用超過一年的分類資產所產生的成本總額。

不予分類項目主要包括財務衍生工具資產及負債、公司資產、附息貸款、借貸、分佔無控制權附屬公司、聯營公司及合營公司業績、公司及融資開支，以及少數權益。

2 主要會計政策(續)

FF 關連人士

就本帳項而言，倘集團有能力直接或間接控制另一方人士或對另一方人士的財務及經營決策發揮重大影響力，或另一方人士有能力直接或間接控制集團或對集團的財務及經營決策發揮重大影響力，或集團與另一方人士受到共同控制或受制於共同重大影響力，該另一方人士會被視為集團的關連人士。關連人士可以指個人(包括關鍵管理人員、重大股東及/或其關係密切的家庭成員)或其他個體，包括集團的關連人士能發揮重大影響力的個體(此等關連人士包括個人，及為集團僱員或作為集團關連人士的任何個體的離職後福利計劃)。

GG 政府資助

政府資助是指以資源轉撥形式作出的政府資助，而集團須遵守該資助的附帶條件。政府資助相當於彌補資產成本的補助，將會在計算資產帳面價值時在資產成本中扣除，惟扣除的金額將以結算日已收及應收金額為限。倘已收或應收資助金額超出於結算日的資產成本，超出部分會被視為預收款項，用以抵銷未來資產成本。

3 與九廣鐵路公司的合併計劃

A 於2007年12月2日(「指定日期」)，公司與九鐵公司合併業務(「兩鐵合併」)。兩鐵合併的結構及主要條款載於由香港特別行政區政府、九鐵公司及公司等訂約方訂立的一系列交易協議內，當中包含服務經營權協議、物業組合協議及合併框架協議。兩鐵合併的主要內容如下：

- 由指定日期起最初50年內(「專營權有效期」)，將公司在《香港鐵路條例》(「港鐵條例」，前稱《地下鐵路條例》)的現有專營權擴展至覆蓋地鐵公司鐵路以外的鐵路建設、營運及規管，而專營權有效期可根據港鐵條例而延長(附註511)；
- 訂立服務經營權協議，據此九鐵公司授權公司進入、使用及營運九鐵公司系統，為期50年(「經營權有效期」)。倘若九鐵系統的專營權有效期獲延長，此服務經營權有效期亦將被延長。服務經營權協議亦載明於經營權有效期結束時歸還九鐵公司系統所依據之基礎。根據服務經營權協議的條款，公司將於指定日期向九鐵公司支付整筆過的前期款項，且須於經營權有效期內向九鐵公司作出每年定額付款。此外，由指定日期起3年後開始，公司須根據九鐵公司系統所賺取而超出若干額度的收入向九鐵公司作出每年非定額付款；
- 根據服務經營權協議，公司須負責有關九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出(所添置的任何新資產列為「額外經營權財產」)。倘該等支出超出協定限額(「資本性開支限額」)，公司將於經營權有效期末獲償付超出限額的支出款項，而該等償付乃以折舊帳面值為計算基準；
- 倘經營權有效期獲延長，公司須繼續作出每年定額付款及每年非定額付款。在延長情況下，資本性開支限額亦可能會調整；
- 由指定日期起，公司及九鐵公司的僱員乃按彼等現有的僱傭條款及條件由公司僱用。因應兩鐵合併，合資格僱員可參與僱員自願離職計劃(附註10)；
- 訂立物業組合協議，據此公司收購包含若干投資及自用物業的物業資產、物業管理權及物業發展權；
- 訂立合併框架協議，訂出兩鐵合併的框架，包括實施票價調整機制(據此票價調整幅度與若干公開指數掛鈎)、由指定日期起調減票價，以及於兩鐵合併時為前綫僱員提供工作保障；
- 根據上述協議及若干歸轉及更新合約，公司接收及承擔九鐵公司於指定日期的若干資產及負債。九鐵公司向公司就須退還第三方的按金所承擔之負債於指定日期作出補償；及
- 公司與九鐵公司所作出的其他指定日期後的安排，如九龍南綫項目管理協議、西鐵代理協議及外判協議所載的安排。

帳項附註

3 與九廣鐵路公司的合併計劃(續)

B 兩鐵合併的主要財務條款及其對帳項的財務影響如下：

為購入服務經營權，公司已經或須向九鐵公司結付以下有關款項：

- 於指定日期支付最初款項42.50億港元，其中3.26億港元乃購買存料及備料的金額，其餘39.24億港元為取得進入、使用及營運九鐵公司系統權利的成本(「最初經營權財產」)。最初經營權財產予以資本化，於資產負債表以服務經營權資產列帳，並於經營權有效期內以直線法攤銷；
- 於經營權有效期內，公司須向九鐵公司作出每年定額付款7.50億港元。該等每年定額付款按公司估計的長期新增借款利率6.75%起貼現的現值予以資本化，其現值為106.87億港元，在資產負債表以服務經營權資產列帳，並於經營權有效期內以直線法攤銷。而其服務經營權下的相應債務責任也於資產負債表確認；及
- 公司須於兩鐵合併3年後向九鐵公司作出每年非定額付款，直至經營權有效期完結為止。該等付款乃參考服務經營權營運所得超過若干額度的收入分級計算。

因承擔向第三方償還按金的責任及其他負債而須獲九鐵公司於指定日期作出現金補償的金額為6.63億港元，毋須九鐵公司於指定日期作出現金補償的其他資產及負債承擔合計為負債淨額2.26億港元(附註20)，此構成購入服務經營權的部分成本，並相應地資本化。

於指定日期，公司支付總代價77.90億港元而獲九鐵公司轉讓以下物業組合的經濟利益：

- 以28.40億港元的代價向九鐵公司收購若干物業或持有物業的附屬公司；
- 以49.10億港元的代價收購八幅發展用地的物業發展權，並在資產負債表內以成本值確認為發展中物業。根據交易協議，當於指定日期尚未批出的發展用地於其後批出，公司須就九鐵公司為該等用地所作的前期工程向九鐵公司支付協議金額8.75億港元，該金額會於有關用地批出時從來自物業發展商的法定付款中結付；
- 以4,000萬港元的代價向九鐵公司收購有關現有及未來管理物業的若干物業管理權。該金額予以資本化，並在管理權有效期內以直線法攤銷；
- 接收及承擔與物業組合有關，負債淨額為1.23億港元的若干資產及負債，並獲九鐵公司作出相應的現金結付；及
- 收購九鐵公司若干其他附屬公司。

兩鐵合併亦產生以下事項：

- 公司在2007年取得100億港元新的貸款融資額，作為上述安排的部分融資；及
- 與收購各項資產有關的4.92億港元遞延開支於指定日期予以資本化。

有關服務經營權的收入與支出及資產與負債乃按其各自的項目列於集團及公司的損益表及資產負債表。相應地，截至2008年12月31日止的損益表反映了整年兩鐵合併的狀況，而比較數字則反映了一個月的狀況。

4 車費收入

車費收入包括：

百萬港元	2008	2007
本地鐵路服務	7,930	6,213
過境服務	2,283	201
機場快綫	673	655
輕鐵、巴士及城際客運	581	46
	11,467	7,115

本地鐵路服務包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫及迪士尼綫，以及兩鐵合併後新增的東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫。兩鐵合併後，公司亦提供過境服務、輕鐵、巴士及城際客運服務等九鐵公司運輸服務。

5 非車費收入

A 車站商務及鐵路相關收入

車站商務及鐵路相關收入包括：

百萬港元	2008	2007
廣告	741	593
免稅店及小商店租賃	1,546	499
電訊收入	356	239
顧問收入	158	193
其他業務收入	648	217
	3,449	1,741

B 租務、管業及其他收入

百萬港元	2008	2007
物業租務收入來自：		
— 德福廣場	571	524
— 綠楊坊	146	118
— 杏花新城	115	111
— 青衣城	330	300
— 國際金融中心	211	147
— 北京銀座Mall	109	90
— 圓方	395	93
— 連城廣場	112	8
— 其他物業	357	190
	2,346	1,581
物業管理收入	210	168
	2,556	1,749
[昂坪360] 業務收入	156	85
	2,712	1,834

帳項附註

5 非車費收入(續)

B 租務、管業及其他收入(續)

租務收入包括與提供空調服務有關的1.07億港元(2007年：7,200萬港元)。圓方第一期及第二期A分別於2007年10月及2008年11月開業。其他物業租務收入包括自兩鐵合併後向九鐵公司購入的投資物業，除連城廣場以外，所得收入為1.63億港元(2007年：1,300萬港元)。

「昂坪360」業務收入包括東涌纜車及昂坪市集的相關業務產生的收入。

6 經營開支

A 員工薪酬包括：

百萬港元	2008	2007
在下列損益表項目列支數額：		
—員工薪酬及有關費用	3,358	1,802
—維修及保養	45	59
—車站商務及鐵路相關業務開支	454	162
—租務、管業及其他業務開支	141	55
—項目研究及業務發展開支	83	136
—僱員自願離職計劃開支	—	175
—其他項目	47	21
在下列項目資本化數額：		
—在建鐵路工程	46	49
—發展中物業	102	83
—在建資產及其他項目	482	318
—服務經營權資產	24	23
可收回數額	418	233
員工薪酬總額	5,200	3,116

可收回數額與物業管理、委託工程及其他協議有關。

下列開支包括在員工薪酬內：

百萬港元	2008	2007
以股份為基礎的支出	22	7
界定供款計劃及強制性公積金供款	156	38
因界定福利計劃確認的開支(附註49E)	80	98
	258	143

6 經營開支(續)

B 維修及保養費用主要與外判的維修及經常性工程有關。其他例行的維修保養工作由公司內部負責，有關的費用會計入員工薪酬及耗用的存料與備料內。

C 項目研究及業務發展開支包括：

百萬港元	2008	2007
業務發展開支	182	239
其他項目研究開支	16	29
	198	268

業務發展開支主要為集團按其業務策略所作出對中國及歐洲新業務進行可行性研究的支出。

D 一般及行政開支及其他費用包括下列支出/(收入)：

百萬港元	2008	2007
核數師酬金		
— 核數服務	7	5
— 稅務服務	1	1
— 其他服務	1	—
	9	6
出售固定資產虧損	30	36
財務衍生工具：		
— 外匯遠期合約 — 現金流量對沖的非有效部分	8	(1)
— 由對沖儲備撥入	3	2
攤銷土地租賃費用(附註25)	14	13
重估證券投資的未實現(收益)/虧損	(2)	4

於2007年，除記入一般及行政開支中的核數師酬金以外，與兩鐵合併有關的核數及稅務相關服務的費用為500萬港元。

E 在損益表內列支的經營租賃費用包括：

百萬港元	2008	2007
購物中心、寫字樓、員工宿舍及巴士車廠	79	59
資本化數額	(13)	(1)
	66	58

帳項附註

7 董事局成員及執行總監會成員酬金

A 董事局成員及執行總監會成員酬金

(i) 公司董事局成員及執行總監會成員酬金如下：

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鈎 的薪酬	總計
2008					
董事局成員					
— 錢果豐	1.2	—	—	—	1.2
— 張佑啟	0.3	—	—	—	0.3
— 艾爾敦(於2008年5月29日退任)	0.1	—	—	—	0.1
— 方敏生	0.3	—	—	—	0.3
— 何承天	0.4	—	—	—	0.4
— 盧重興(於2008年5月29日退任)	0.2	—	—	—	0.2
— 吳亮星	0.3	—	—	—	0.3
— 石禮謙	0.3	—	—	—	0.3
— 施文信	0.4	—	—	—	0.4
— 陳家強	0.3	—	—	—	0.3
— 鄭汝樺	0.3	—	—	—	0.3
— 黃志光	0.3	—	—	—	0.3
執行總監會成員					
— 周松崗	—	6.7	—*	8.6	15.3
— 柏立恒	—	4.3	0.2	2.7	7.2
— 陳富強	—	4.4	0.2	2.6	7.2
— 何恆光	—	4.4	0.2	2.6	7.2
— 梁國權	—	4.8	0.7	2.7	8.2
— 龍家駒(於2008年12月31日離職)	—	3.6	0.5	1.7	5.8
— 麥國琛	—	4.4	0.2	2.3	6.9
— 杜禮	—	4.2	0.2	2.6	7.0
	4.4	36.8	2.2	25.8	69.2

* 周松崗是公司強制性公積金計劃的一名成員，公司於2007年及2008年每年支付的總供款為12,000港元。

7 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鉤 的薪酬	總計
2007					
董事局成員					
— 錢果豐	1.0	—	—	—	1.0
— 張佑啟	0.2	—	—	—	0.2
— 艾爾敦	0.2	—	—	—	0.2
— 方敏生	0.2	—	—	—	0.2
— 何承天	0.3	—	—	—	0.3
— 盧重興	0.2	—	—	—	0.2
— 吳亮星(於2007年12月18日委任)	—	—	—	—	—
— 石禮謙(於2007年12月18日委任)	—	—	—	—	—
— 施文信	0.3	—	—	—	0.3
— 陳家強(於2007年7月10日委任)	0.1	—	—	—	0.1
— 鄭汝樺(於2007年7月1日委任)	0.1	—	—	—	0.1
— 廖秀冬(於2007年7月1日退任)	0.1	—	—	—	0.1
— 馬時亨(於2007年7月10日退任)	0.1	—	—	—	0.1
— 黃志光	0.2	—	—	—	0.2
執行總監會成員					
— 周松崗	—	5.9	—*	5.1	11.0
— 柏立恒	—	3.8	0.1	1.7	5.6
— 陳富強	—	3.7	0.1	1.7	5.5
— 何恆光	—	3.8	0.1	1.6	5.5
— 梁國權	—	3.8	0.5	1.7	6.0
— 龍家駒	—	3.5	0.5	0.8	4.8
— 麥國琛	—	3.7	0.1	1.4	5.2
— 杜禮	—	3.7	0.1	1.7	5.5
	3.0	31.9	1.5	15.7	52.1

上述酬金不包括授予執行總監會成員的認股權於授出日期(即執行總監會成員接受該等認股權的日期)估計的公允價值，其相關權益如下：

(a) 於2007及2008年根據「新入職僱員認股權計劃」(「新認股權計劃」)確認歸屬的認股權

根據新認股權計劃，龍家駒於2007年3月22日獲授可認購1,066,000股股份的認股權，其中711,000股股份的認股權已於2008年確認歸屬(2007年：無)，而截至2008年12月31日止年度，有關認股權的公允價值160萬港元(2007年：110萬港元)作為以股份為基礎的支出入帳。

帳項附註

7 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

A 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

(b) 於2007及2008年根據「2007年認股權計劃」(「2007年認股權計劃」)確認歸屬的認股權

根據公司2007年認股權計劃，所有執行總監會成員均獲授認股權，而該等認股權已於2007年12月10日及2008年12月8日授予。各成員的權益如下：

- 周松崗於2007年12月13日獲授可認購720,000股股份的認股權及於2008年12月9日獲授可認購470,000股股份的認股權，其中240,000股股份已於2008年確認歸屬(2007年：無)，而截至2008年12月31日止年度，有關認股權的公允價值120萬港元(2007年：71,000港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 柏立恒、梁國權及杜禮於2007年12月12日及2008年12月9日分別各獲授可認購170,000股股份的認股權，其中57,000股股份已於2008年確認歸屬(2007年：無)，而截至2008年12月31日止年度，有關認股權公允價值各30萬港元(2007年：17,000港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 何恆光於2007年12月12日及2008年12月11日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，其中57,000股股份已於2008年確認歸屬(2007年：無)，而截至2008年12月31日止年度，有關認股權的公允價值30萬港元(2007年：17,000港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 麥國琛於2007年12月12日及2008年12月12日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，其中57,000股股份已於2008年確認歸屬(2007年：無)，而截至2008年12月31日止年度，有關認股權的公允價值30萬港元(2007年：17,000港元)作為以股份為基礎的支出入帳；
- 陳富強於2007年12月13日及2008年12月9日分別獲授可認購170,000股股份的認股權，其中57,000股股份已於2008年確認歸屬(2007年：無)，而截至2008年12月31日止年度，有關認股權的公允價值30萬港元(2007年：17,000港元)作為以股份為基礎的支出入帳；及
- 龍家駒於2007年12月12日獲授可認購130,000股股份的認股權，其中87,000股股份已於2008年確認歸屬(2007年：無)，而截至2008年12月31日止年度，有關認股權的公允價值40萬港元(2007年：13,000港元)作為以股份為基礎的支出入帳。

各董事於公司股份的權益詳情，在董事局報告書中「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段及附註47披露。

(ii) 周松崗擁有與418,017股股份相關的《證券及期貨條例》(「證券條例」)第XV部所指的衍生權益。該衍生權益代表周松崗有權於其3年合約期屆滿時(即2009年11月30日)獲得與418,017股股份等值的現金。

於2007年4月12日，梁國權獲授與160,000股股份相關的證券條例第XV部所指的衍生權益。該衍生權益代表梁國權有權於2010年4月9日獲得與160,000股股份等值的現金。

該等安排旨在向周松崗及梁國權提供與公司表現掛鈎的具競爭力報酬。

(iii) 根據香港《公司條例》第161條披露董事局成員及執行總監會成員在年內的酬金總額為7,420萬港元(2007年：5,340萬港元)。

(iv) 公司非執行董事並無特定任期，但須按公司的組織章程細則第87及88條，在公司的股東週年大會輪流退任及重選(根據香港法例第556章香港鐵路條例第8條獲委任者除外)。董事局成員之一，錢果豐博士由2003年7月21日起獲委任為公司的非執行主席，任期為3年。於2006年7月，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，任期至2007年7月31日。於2007年7月，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，任期由2007年8月1日起，至2007年12月31日或由運輸及房屋局局長以憲報公布《兩鐵合併條例》指定生效日期，以較早者為準。於2007年8月8日，錢博士獲委任為兩鐵合併後公司的非執行主席，由2007年12月2日起，任期2年。五位最高酬金人士全部為執行總監會成員，其酬金已於上表披露。

7 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

B 認股權

執行總監會每名成員於2008年12月31日的已行使及尚未行使認股權詳情，載列於董事局報告書中「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段。授予執行總監會成員認股權的詳情如下：

(i) 全球發售前認股權計劃

根據附註47A(i)所述公司的全球發售前認股權計劃(「首次公開招股前認股權計劃」)，除周松崗、梁國權、龍家駒及麥國琛外，每位執行總監會成員均於2000年9月20日獲授認股權，可認購1,066,000股股份。周松崗、梁國權及龍家駒分別於2003年12月1日、2002年2月1日及2005年9月26日加入公司，故他們並非首次公開招股前認股權計劃的受益人。根據首次公開招股前認股權計劃，麥國琛於2000年9月20日獲授266,500股認股權，當其於2005年10月1日獲委任為執行總監會成員時，並沒有獲授額外認股權。

根據首次公開招股前認股權計劃的歸屬條款，各合資格執行總監會成員必須在下列時間繼續實益擁有股份：(i)於2001年10月26日後任何時間，須各擁有最少23,000股股份；及(ii)於2002年10月26日後任何時間，須各擁有最少46,000股股份；在兩種情況下均為直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。

(ii) 新入職僱員認股權計劃

根據附註47A(ii)所述的新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)，執行總監會成員梁國權及龍家駒分別於2003年8月1日及2005年9月27日獲授認股權，可認購1,066,000股股份。

根據新認股權計劃的歸屬條款，梁國權必須在下列時間繼續實益擁有股份：(i)於2004年8月4日及以後任何時間，須擁有最少23,000股股份；及(ii)於2005年8月4日及以後任何時間，須擁有最少46,000股股份，直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。

根據新認股權計劃的歸屬條款，龍家駒必須在2006年10月17日及以後任何時間實益擁有最少23,000股股份，直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。根據新認股權計劃條款，龍家駒的認股權於2006年10月17日失效。

於2007年3月22日，龍家駒根據新認股權計劃獲授認股權，可認購1,066,000股股份。根據新認股權計劃的歸屬條款，龍家駒必須在下列時間實益擁有股份：(i)在2008年4月9日及以後任何時間，須擁有最少23,000股股份，直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。隨着龍家駒與公司之僱傭合約由2008年12月31日起終止，及根據新認股權計劃條款，於2008年12月31日，其在新認股權計劃下獲授可認購711,000股股份的認股權已確認歸屬，而其可認購355,000股股份的認股權已失效。

(iii) 2007年認股權計劃

根據附註47A(iii)所述的2007年認股權計劃，所有執行總監會成員於2007年12月及2008年12月獲授認股權。周松崗在2007年獲授可認購720,000股股份的認股權及在2008年獲授可認購470,000股股份的認股權，柏立恒、陳富強、何恆光、梁國權、麥國琛及杜禮各分別於2007年及2008年獲授可認購170,000股股份的認股權，龍家駒則在2007年獲授可認購130,000股股份的認股權。

根據2007年12月及2008年12月授出的認股權之歸屬條款，授出的認股權將由2007年12月10日及2008年12月8日起計3年內，以三期平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。然而，隨着龍家駒與公司之僱傭合約由2008年12月31日起終止，及根據2007年認股權計劃條款，於2008年12月31日，其在2007年認股權計劃下獲授可認購87,000股股份的認股權已確認歸屬，而其可認購43,000股股份的認股權已失效。

8 物業發展利潤

物業發展利潤包括：

百萬港元	2008	2007
由下列項目的遞延收益撥入		
— 預付款項(附註23B(i))	139	861
— 攤分資產(附註23B(ii))	61	363
分佔發展盈餘數額	4,505	7,077
由攤分資產所得的收入	—	21
其他一般費用	(35)	(18)
	4,670	8,304

帳項附註

9 折舊及攤銷

折舊及攤銷包括：

百萬港元	2008	2007
折舊計提自：		
車務運作		
—以融資租賃持有的固定資產	19	19
—其他鐵路固定資產	2,388	2,501
與車站商務及鐵路相關業務有關的資產	76	73
與租務、管業及其他業務有關的資產	71	68
不予分類的公司資產	61	53
	2,615	2,714
攤銷計提自：		
服務經營權資產	310	25
物業管理權	5	–
	315	25
	2,930	2,739

10 合併相關開支

合併相關開支包括：

百萬港元	2008	2007
僱員自願離職計劃開支 (i)	–	175
合併開支 (ii)	53	18
	53	193

(i) 在2007年，受兩鐵合併影響的合資格僱員可參與僱員自願離職計劃(「自願離職計劃」)，離職補償乃根據個別僱員的服務年期而定。因此計劃而離職的僱員有384名，而補償金額已計入2007年的損益表中。

(ii) 兩鐵完成合併後而不能予以資本化的相關開支均計入損益表中。

11 利息及財務開支

百萬港元	2008	2007
下列各項的利息開支：		
需在5年內全部償還的銀行貸款、透支及資本市場貸款	1,046	1,004
不需在5年內全部償還的銀行貸款及資本市場貸款	396	498
融資租賃債務	-	4
服務經營權負債	721	60
其他債務(附註19E)	100	-
財務開支	31	19
匯兌收益	(8)	(5)
	2,286	1,580
財務衍生工具：		
公允價值對沖	34	62
現金流量對沖：		
—撥至/(撥出)對沖儲備	39	(2)
—非有效部分	(1)	-
不符合作對沖用途的衍生工具	(2)	(3)
	70	57
資本化利息開支	(149)	(93)
	2,207	1,544
下列各項的利息收入：		
銀行及其他財務機構存款	(8)	(43)
債券投資	(7)	-
貸予無控制權附屬公司及聯營公司的款項	(5)	(7)
員工置業貸款	(1)	(1)
	(21)	(51)
給予物業發展商貸款的利息	(188)	(177)
	1,998	1,316

資本化利息開支按集團所需負擔的每月平均借貸成本計算。年內的每月平均利率由每年4.5%至5.1%不等(2007年：每年5.3%至5.8%)。

年內，來自衍生工具的公允價值對沖(包括利息掉期及貨幣掉期)活動的公允價值收益為3.68億港元(2007年收益：4.14億港元)，而其相關的財務資產及負債的公允價值虧損為4.02億港元(2007年虧損：4.76億港元)，導致淨虧損為3,400萬港元(2007年虧損：6,200萬港元)。

帳項附註

12 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤

應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤包括：

百萬港元	2008	2007
應佔無控制權附屬公司除稅前利潤(附註26)	152	125
應佔聯營公司除稅前利潤(附註28)	32	3
	184	128
應佔無控制權附屬公司稅項(附註26)	(16)	(28)
應佔聯營公司稅項(附註28)	(9)	(1)
	159	99

13 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	2008	2007
本期稅項		
— 一年內香港利得稅項，按稅率 16.5%(2007年：17.5%)撥備	1,021	1
— 一年內海外稅項	3	2
	1,024	3
遞延稅項		
— 有關源自及撥回下列項目的暫時差異：		
— 投資物業的公允價值變動	(24)	1,402
— 耗用稅務虧損	532	1,608
— 其他	(81)	70
	427	3,080
— 稅率調整對遞延稅項結餘的影響	(704)	—
	(277)	3,080
	747	3,083

香港政府於2008年2月公布將利得稅率從17.5%下調至16.5%，適用於集團自2008年12月31日止年度的香港業務，此下調已包括在集團及公司2008年的帳項內。因此，2008年香港利得稅項撥備乃以年度估計評稅利潤於扣除累計稅務虧損後，按稅率16.5%(2007年：17.5%)計算，遞延稅項期初結餘亦據此重新估計。

海外附屬公司的本期稅項按相關國家適用的現行稅率計算。

於2007年12月31日止年度內，由於公司及其大部分附屬公司有累計稅務虧損，可用作抵銷其年度的應課稅溢利，或於年度內持續錄有稅務虧損，因此，於綜合損益表中並沒有就公司及這些附屬公司作出年內香港利得稅撥備。

遞延稅項撥備以香港產生的暫時差異，按香港利得稅率16.5%(2007年：17.5%)計算。

13 所得稅(續)

B 按適用稅率計算的會計溢利與稅務開支的對帳：

	2008		2007	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前溢利	9,027		18,265	
按照在相關國家獲得溢利的適用稅率計算除稅前溢利的名義稅項	1,472	16.3	3,186	17.4
不可扣減支出的稅務影響	95	1.1	53	0.3
非課稅收入的稅務影響	(121)	(1.3)	(162)	(0.9)
未使用而且未確認的可抵扣虧損的稅務影響	5	0.1	6	0.0
稅率調整對遞延稅項結餘的影響	(704)	(7.8)	–	0.0
實際稅項開支	747	8.4	3,083	16.8

14 股東應佔利潤

股東應佔綜合利潤包括已於公司帳項內處理的81.18億港元(2007年：148.83億港元)利潤。

15 股息

年內，已付及擬派發予公司股東的股息如下：

百萬港元	2008	2007
於年內已付及應付的股息		
— 中期股息每股14仙(2007年：每股14仙)	790	782
— 結算日後建議派發的末期股息每股34仙(2007年：每股31仙)	1,925	1,740
	2,715	2,522
於去年應付的股息		
— 於年內批准及支付的末期股息每股31仙(2006年：每股28仙)	1,740	1,554

於結算日後建議派發的末期股息並未於結算日確認為負債。

年內，所有股東可選擇以股代息，惟註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外。公司的最大股東財政司司長法團已選擇收取股份以取代部分可獲的股息，以確保公司以現金派發的應付股息總額不超過50%。支付予財政司司長法團的股息詳情於附註51V披露。於2006年11月8日，政府同意把以股代息的安排延長多三個財政年度，直至2009年12月31日止財政年度。

16 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以年內股東應佔利潤82.84億港元(2007年：151.80億港元)及年內已發行的加權平均普通股數5,632,895,671股(2007年：5,573,736,592股)計算如下：

	2008	2007
於1月1日已發行普通股	5,611,057,035	5,548,613,951
已發行代息股份的影響	20,529,968	24,065,067
已行使認股權的影響	1,308,668	1,057,574
於12月31日的加權平均普通股數	5,632,895,671	5,573,736,592

帳項附註

16 每股盈利(續)

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤82.84億港元(2007年：151.80億港元)及已就僱員認股權計劃下具攤薄潛力的普通股數目作出調整的年內已發行的加權平均普通股數5,636,941,336股(2007年：5,578,838,104股)計算如下：

	2008	2007
於12月31日的加權平均普通股數	5,632,895,671	5,573,736,592
被視作以無代價發行的普通股數目	4,045,665	5,101,512
於12月31日的加權平均普通股數(攤薄)	5,636,941,336	5,578,838,104

C 若根據股東應佔基本業務利潤(不包括投資物業的公允價值變動及相關遞延稅項)計算，每股基本盈利及攤薄盈利均為1.45港元(2007年：1.54港元)，調整如下：

百萬港元	2008	2007
股東應佔利潤	8,284	15,180
投資物業公允價值的變動	146	(8,011)
投資物業公允價值的變動所產生的遞延稅項		
— 年度變動的影響(附註13A)	(24)	1,402
— 稅率調整對遞延稅項結餘的影響	(221)	—
股東應佔基本業務利潤	8,185	8,571

17 業務分類資料

業務分類資料按照集團的業務類別呈列，包括以下分類：

車務運作：營運香港市區內的一個集體運輸鐵路系統，及服務位於赤臘角的香港國際機場及亞洲國際博覽館之機場快綫，再加上自2007年12月2日兩鐵合併後的九鐵系統，包括九鐵綫(東鐵綫但不包括過境服務、西鐵綫及馬鞍山綫)、過境服務、輕鐵、巴士及城際客運服務。

車站商務及鐵路相關業務：商務活動包括廣告位及零售舖位的租務、鐵路電訊系統的頻譜服務、鐵路顧問服務、貨運及與鐵路相關的附屬公司業務。

租務、管業及其他業務：物業租務、物業管理及與「昂坪360」有關的營運。

物業發展：鐵路系統沿綫的物業發展。

17 業務分類資料(續)

主要業務經營業績概述如下：

百萬港元	車務運作	車站商務 及鐵路 相關業務	租務、管業 及其他業務	車務運作 及相關業務 總計	物業發展	總計
2008						
收入	11,467	3,449	2,712	17,628	–	17,628
未計折舊及攤銷前經營開支	(5,969)	(822)	(785)	(7,576)	–	(7,576)
	5,498	2,627	1,927	10,052	–	10,052
物業發展利潤	–	–	–	–	4,670	4,670
未計折舊及攤銷前經營利潤	5,498	2,627	1,927	10,052	4,670	14,722
折舊及攤銷	(2,722)	(76)	(71)	(2,869)	–	(2,869)
	2,776	2,551	1,856	7,183	4,670	11,853
不予分類的公司開支						(788)
合併相關開支						(53)
未計利息及財務開支前經營利潤						11,012
利息及財務開支						(1,998)
投資物業的公允價值變動			(146)			(146)
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤						159
所得稅						(747)
截至2008年12月31日止年度利潤						8,280
資產						
營運資產*	74,025	1,281	39,589	114,895	5,899	120,794
在建資產	1,038	10	–	1,048	352	1,400
服務經營權資產	15,463	–	–	15,463	–	15,463
物業管理權	–	–	35	35	–	35
在建鐵路工程	658	–	–	658	–	658
發展中物業	–	–	–	–	7,895	7,895
遞延開支	1,975	–	–	1,975	13	1,988
預付土地租賃費用	567	–	–	567	–	567
遞延稅項資產	–	3	8	11	–	11
證券投資	471	–	–	471	–	471
待售物業	–	–	–	–	2,228	2,228
給予物業發展商貸款	–	–	–	–	3,720	3,720
	94,197	1,294	39,632	135,123	20,107	155,230
無控制權附屬公司權益						381
聯營公司權益						743
不予分類的資產						2,984
總資產						159,338

帳項附註

17 業務分類資料(續)

百萬港元	車務運作	車站商務 及鐵路 相關業務	租務、管業 及其他業務	車務運作 及相關業務 總計	物業發展	總計
2008						
負債						
分類負債	2,832	964	1,119	4,915	1,470	6,385
服務經營權負債	10,656	-	-	10,656	-	10,656
遞延收益	-	-	-	-	156	156
	13,488	964	1,119	15,571	1,626	17,197
不予分類的負債						44,319
總負債						61,516
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運資產	59	2	14	75	-	75
在建資產	1,153	137	-	1,290	61	1,351
投資物業	-	-	108	108	-	108
服務經營權資產	523	-	-	523	-	523
在建鐵路工程	234	-	-	234	-	234
發展中物業	-	-	-	-	2,331	2,331
除折舊及攤銷外的非現金開支	19	11	-	30	-	30

* 營運資產指為個別業務營運而取用的物業、機器及設備和其他資產。

17 業務分類資料(續)

百萬港元	車務運作	車站商務 及鐵路 相關業務	租務、管業 及其他業務	車務運作 及相關業務 總計	物業發展	總計
2007						
收入	7,115	1,741	1,834	10,690	–	10,690
未計折舊及攤銷前經營開支	(3,215)	(410)	(540)	(4,165)	–	(4,165)
	3,900	1,331	1,294	6,525	–	6,525
物業發展利潤	–	–	–	–	8,304	8,304
未計折舊及攤銷前經營利潤	3,900	1,331	1,294	6,525	8,304	14,829
折舊及攤銷	(2,545)	(73)	(68)	(2,686)	–	(2,686)
	1,355	1,258	1,226	3,839	8,304	12,143
不予分類的公司開支						(666)
合併相關開支						(193)
未計利息及財務開支前經營利潤						11,284
利息及財務開支						(1,316)
投資物業的公允價值變動			8,011			8,011
購入附屬公司淨收益						187
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤						99
所得稅						(3,083)
截至2007年12月31日止年度利潤						15,182
資產						
營運資產*	75,304	1,528	39,628	116,460	3,774	120,234
在建資產	640	8	–	648	389	1,037
服務經營權資產	15,250	–	–	15,250	–	15,250
物業管理權	–	–	40	40	–	40
在建鐵路工程	424	–	–	424	–	424
發展中物業	–	–	–	–	9,066	9,066
遞延開支	825	–	–	825	–	825
預付土地租賃費用	581	–	–	581	–	581
遞延稅項資產	–	4	–	4	–	4
證券投資	333	–	–	333	–	333
待售物業	–	–	–	–	756	756
給予物業發展商貸款	–	–	–	–	3,532	3,532
	93,357	1,540	39,668	134,565	17,517	152,082
無控制權附屬公司權益						268
聯營公司權益						205
不予分類的資產						3,113
總資產						155,668
負債						
分類負債	2,764	1,034	1,128	4,926	1,614	6,540
服務經營權負債	10,685	–	–	10,685	–	10,685
遞延收益	115	–	–	115	400	515
	13,564	1,034	1,128	15,726	2,014	17,740
不予分類的負債						46,891
總負債						64,631

帳項附註

17 業務分類資料(續)

百萬港元	車務運作	車站商務 及鐵路 相關業務	租務、管業 及其他業務	車務運作 及相關業務 總計	物業發展	總計
2007						
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運資產	31	2	11	44	-	44
在建資產	625	123	19	767	620	1,387
投資物業	-	-	3,204	3,204	-	3,204
服務經營權資產	14,886	-	-	14,886	-	14,886
物業管理權	-	-	40	40	-	40
在建鐵路工程	263	-	-	263	-	263
發展中物業	-	-	-	-	6,239	6,239
除折舊及攤銷外的非現金開支	36	3	1	40	-	40

由於集團在期內絕大部分主要營運業務均在香港經營，故並無提供任何按地域劃分的分析。

18 投資物業

集團及公司的投資物業全部位於香港並按公允價值列帳，其變動及分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
估值				
於1月1日	37,723	22,539	36,562	22,539
因兩鐵合併而增置	-	2,840	-	1,874
其他添置	108	364	104	169
公允價值變更	(146)	8,011	(100)	8,011
由在建資產撥入(附註19)	98	4,027	98	4,027
轉撥至自用土地及樓宇(附註19)	(46)	(58)	(46)	(58)
於12月31日	37,737	37,723	36,618	36,562
長期租賃	1,575	1,609	1,575	1,609
中期租賃	36,162	36,114	35,043	34,953
	37,737	37,723	36,618	36,562

「圓方」第一期及第二期A分別於2007年10月及2008年11月竣工，當竣工時其相關之原值及裝修工程成本已從其他物業、機器及設備項下的在建資產撥入投資物業。

集團的所有投資物業已於2008年12月31日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行，按公開市值作出重估。重估按「租期及歸還基準」進行，即將現有及租約屆滿後續約時可能產生的租金收入淨額資本化，然後以可比較的销售及回報率進行市值驗證。因重新估值所產生的公允價值減少淨額1.46億港元(2007年：增加80.11億港元)已計入損益表。

集團的投資物業根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金，與其他物業的應收租金一併於附註19D披露。

19 其他物業、機器及設備

集團

百萬港元	自用地 及樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
原值或估值					
於2008年1月1日	2,240	46,471	58,820	1,037	108,568
添置	-	-	75	1,351	1,426
資本化調整*	-	(96)	5	-	(91)
清理/註銷	(36)	(15)	(316)	(2)	(369)
重估虧損(附註46)	(285)	-	-	-	(285)
重新分類	-	(4)	4	-	-
由投資物業撥入/(轉撥至投資物業)(附註18)	46	-	-	(98)	(52)
其他投入使用資產	-	3	885	(888)	-
於2008年12月31日	1,965	46,359	59,473	1,400	109,197
原值	-	46,359	59,473	1,400	107,232
於2008年12月31日估值	1,965	-	-	-	1,965
累計折舊					
於2008年1月1日	-	4,236	24,888	-	29,124
年內折舊	58	389	2,174	-	2,621
資本化調整*	-	(6)	-	-	(6)
清理後撥回	-	(7)	(281)	-	(288)
重估後撥回(附註46)	(58)	-	-	-	(58)
於2008年12月31日	-	4,612	26,781	-	31,393
於2008年12月31日帳面淨值	1,965	41,747	32,692	1,400	77,804
原值或估值					
於2007年1月1日	1,989	46,544	57,767	4,905	111,205
添置	-	-	44	1,387	1,431
資本化調整*	-	(42)	(49)	-	(91)
清理/註銷	-	(4)	(371)	-	(375)
重估盈餘(附註46)	193	-	-	-	193
重新分類	-	(61)	61	-	-
由遞延開支撥入(附註24)	-	-	59	44	103
由投資物業撥入/(轉撥至投資物業)(附註18)	58	-	-	(4,027)	(3,969)
翔天廊月台項目投入使用(附註22)	-	-	71	-	71
其他投入使用資產	-	34	1,238	(1,272)	-
於2007年12月31日	2,240	46,471	58,820	1,037	108,568
原值	-	46,471	58,820	1,037	106,328
於2007年12月31日估值	2,240	-	-	-	2,240
累計折舊					
於2007年1月1日	-	3,864	22,937	-	26,801
年內折舊	52	387	2,279	-	2,718
資本化調整*	-	(1)	(3)	-	(4)
清理後撥回	-	(2)	(337)	-	(339)
重估後撥回(附註46)	(52)	-	-	-	(52)
重新分類	-	(12)	12	-	-
於2007年12月31日	-	4,236	24,888	-	29,124
於2007年12月31日帳面淨值	2,240	42,235	33,932	1,037	79,444

* 資本化調整與若干鐵路資產於啟用時按承建商要求的工程價值予以資本化有關。該等資產的最終價值根據與承建商確定合約索償額，於年內按最終合約價值而調整。

年內計提折舊為26.15億港元(2007年：27.14億港元)，包括年內折舊26.21億港元(2007年：27.18億港元)減去資本化調整600萬港元(2007年：400萬港元)。

帳項附註

19 其他物業、機器及設備(續)

公司

百萬港元	自用土地 及樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
原值或估值					
於2008年1月1日	2,240	46,471	58,143	1,029	107,883
添置	-	-	66	1,324	1,390
資本化調整*	-	(96)	5	-	(91)
清理/註銷	(36)	(15)	(315)	(2)	(368)
重估虧損(附註46)	(285)	-	-	-	(285)
重新分類	-	(4)	4	-	-
由投資物業撥入/(轉撥至投資物業)(附註18)	46	-	-	(98)	(52)
其他投入使用資產	-	3	860	(863)	-
於2008年12月31日	1,965	46,359	58,763	1,390	108,477
原值	-	46,359	58,763	1,390	106,512
於2008年12月31日估值	1,965	-	-	-	1,965
累計折舊					
於2008年1月1日	-	4,236	24,377	-	28,613
年內折舊	58	389	2,155	-	2,602
資本化調整*	-	(6)	-	-	(6)
清理後撥回	-	(7)	(280)	-	(287)
重估後撥回(附註46)	(58)	-	-	-	(58)
於2008年12月31日	-	4,612	26,252	-	30,864
於2008年12月31日帳面淨值	1,965	41,747	32,511	1,390	77,613
原值或估值					
於2007年1月1日	1,989	46,544	57,195	4,832	110,560
添置	-	-	39	1,346	1,385
資本化調整*	-	(42)	(43)	-	(85)
清理/註銷	-	(4)	(371)	-	(375)
重估盈餘(附註46)	193	-	-	-	193
重新分類	-	(61)	61	-	-
由遞延開支撥入(附註24)	-	-	59	44	103
由投資物業撥入/(轉撥至投資物業)(附註18)	58	-	-	(4,027)	(3,969)
翔天廊月台項目投入使用(附註22)	-	-	71	-	71
其他投入使用資產	-	34	1,132	(1,166)	-
於2007年12月31日	2,240	46,471	58,143	1,029	107,883
原值	-	46,471	58,143	1,029	105,643
於2007年12月31日估值	2,240	-	-	-	2,240
累計折舊					
於2007年1月1日	-	3,864	22,440	-	26,304
年內折舊	52	387	2,262	-	2,701
資本化調整*	-	(1)	(3)	-	(4)
清理後撥回	-	(2)	(334)	-	(336)
重估後撥回(附註46)	(52)	-	-	-	(52)
重新分類	-	(12)	12	-	-
於2007年12月31日	-	4,236	24,377	-	28,613
於2007年12月31日帳面淨值	2,240	42,235	33,766	1,029	79,270

* 資本化調整與若干鐵路資產於啟用時按承建商要求的工程價值予以資本化有關。該等資產的最終價值根據與承建商確定合約索償額，於年內按最終合約價值而調整。

年內計提折舊為25.96億港元(2007年：26.97億港元)，包括年內折舊26.02億港元(2007年：27.01億港元)減去資本化調整600萬港元(2007年：400萬港元)。

19 其他物業、機器及設備(續)

所有集團的自用土地及樓宇均在香港，以中期租賃持有，並以公允價值列帳。

A 所有自用土地及樓宇已於2008年12月31日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行，按現有用途的公開市值作出重估，由此產生重估虧損2.27億港元(2007年：2.45億港元盈餘)，在扣除遞延稅項淨額減免3,800萬港元(2007年：4,300萬港元撥備)(附註44B)後，已撥入固定資產重估儲備帳(附註46)。

倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於2008年12月31日的帳面金額應為9.49億港元(2007年：9.28億港元)。

B 在建資產包括營運鐵路資本性工程項目及有關位於九龍站Union Square一間商場的進一步裝修工程。

C 於1986年，公司與新香港隧道有限公司(「新港隧公司」)簽訂了一份管理協議(「1986年協議」)，據此公司可使用東區海底隧道直至2008年2月；此協議所包括的資產為鐵路及與鐵路隧道有關的附屬結構。

根據《東區海底隧道條例》，於1986年協議期滿時，有關資產的所有權會賦予政府，而政府亦於1986年10月17日與公司簽署諒解備忘錄，申明公司可按當時與政府訂立的條款獲賦予該等資產的所有權。公司於2000年6月30日與政府簽訂另一協議，據此政府於2008年會以象徵式代價將有關資產賦予公司，而公司亦承諾向政府作出若干金額的補償，預期有關補償金額僅屬象徵性質。根據此項基準，公司就東區海底隧道每半年一次支付予新港隧公司的款項，已在帳項內列為融資租賃費用。

在2007年，集團已根據1986年協議向新港隧公司支付最後一期的租賃款項。於2008年2月5日，公司與新港隧公司訂立新的營運協議，據此雙方同意分擔東區海底隧道資產若干共用設施及設備未來在保養、護理、維持及維修上的成本；而公司於1986年協議到期後負責對東區海底隧道的鐵路及純粹用於鐵路的資產進行維修、保養及維持。

有關上述安排的資產帳面價值分列如下：

集團及公司

百萬港元	土木工程 東區海底隧道	
	2008	2007
原值	1,254	1,254
減：累計折舊	(345)	(326)
帳面淨值	909	928

D 集團按經營租賃形式將投資物業及車站小商店(包括免稅店)出租。租約一般為期1至10年，並有權於租約期屆滿後續約，而屆時所有條款將重新商訂。租賃款項一般會每年調整以反映市場租值。若干租賃則按營業額計算額外租金，部分則根據指定限額釐定。授予租戶的租金優惠會於損益表中攤銷，作為應收租賃款項淨額的一部分。

集團及公司持作經營租賃用途的投資物業的帳面總值分別為377.37億港元(2007年：377.23億港元)及366.18億港元(2007年：365.62億港元)，持作經營租賃用途的車站小商店的帳面總值為4.89億港元(2007年：4.82億港元)，而相關的累計折舊為1.43億港元(2007年：1.27億港元)。

根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金總額如下：

百萬港元	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
1年內	3,300	3,024	3,265	2,960
1至5年內	5,188	6,355	5,152	6,338
5年後	123	181	123	181
	8,611	9,560	8,540	9,479

帳項附註

19 其他物業、機器及設備(續)

E 2003年3月，集團與無關連第三方訂立一連串結構式交易，將若干載客車卡租出及租回(「租賃交易」)，涉及的資產於2003年3月31日的原值總額為25.62億港元，帳面淨值總額為16.74億港元。根據租賃交易，集團將資產租予美國機構投資者(「投資者」)，後者預付所有與租賃協議有關的租金。同時，集團從投資者按21年至29年不等的租賃期租回有關資產，並須按預定付款時間表支付租金。集團可選擇於預定日期按固定金額購入投資者於有關資產中的租賃權益。部分從投資者收取的預付租金款項已用作投資債券以支付集團租賃債務及按租賃交易行使其中購買權所應付的金額。倘若這些債券未能符合某些信貸評級要求，集團須以其他債券替代。此外，集團已提供備用信用證給投資者以保證集團能支付因交易提前於到期日終止而產生的額外金額。

集團保留資產的法定所有權，而集團於鐵路業務中動用該等資產亦不受限制。

由於訂立租賃交易，一筆為數約36.88億港元的金額已收訖在投資戶口內，並用以購入債券(「抵銷證券」)。抵銷證券的收益將用於支付未來的租金，這些租金於2003年3月時的預期淨現值約為35.33億港元。因此，集團於2003年由租賃交易所獲得的金額扣除成本後為1.41億港元。由於集團不能按本身的目的為操控投資戶口，而上述債券所得的收入將用以支付集團應付的租金，因此該等債務及抵銷證券的投資在2003年3月並無確認為集團的債項和資產。集團所收取的現金淨額按作遞延收益入帳。

一小部分的抵銷證券因其信貸評級被下調後需作出更換。在2008年中，某些證券的信貸評級被調低，其後集團以備用信用證替代這些證券，給予相關投資者用以支持有關的付款責任，因此而產生的總開支1億港元以年度內利息及財務開支入帳。其他由相同發行者發行並在2008年12月31日總值為4,650萬美元的抵銷證券(如上述所示)，並無需因其評級調低而作更換。

20 服務經營權資產

服務經營權資產乃關於公司根據兩鐵合併而獲得進入、使用及營運九鐵系統的權利。

集團及公司

百萬港元	最初經營權財產	額外經營權財產	總計
2008			
原值			
於2008年1月1日	15,226	49	15,275
年內淨增置	-	523	523
於2008年12月31日	15,226	572	15,798
累計攤銷			
於2008年1月1日	25	-	25
年內攤銷	304	6	310
於2008年12月31日	329	6	335
於2008年12月31日帳面淨值	14,897	566	15,463

20 服務經營權資產(續)

集團及公司(續)

百萬港元	最初經營權財產	額外經營權財產	總計
2007			
原值			
於2007年1月1日	-	-	-
因兩鐵合併而增置			
—最初付款(附註3B)	3,924	-	3,924
—每年定額付款的本金部分(附註42)	10,687	-	10,687
—其他(附註3B)	226	31	257
年內淨增置	-	18	18
由遞延開支撥入(附註24)	389	-	389
於2007年12月31日	15,226	49	15,275
累計攤銷			
於2007年1月1日	-	-	-
年內攤銷	25	-	25
於2007年12月31日	25	-	25
於2007年12月31日帳面淨值	15,201	49	15,250

額外經營權財產乃關於九鐵公司系統的保養、維修、替換及升級的支出。

21 物業管理權

集團及公司

百萬港元	2008	2007
原值		
於1月1日	40	-
因兩鐵合併而增置	-	40
於12月31日	40	40
累計攤銷		
於1月1日	-	-
年內攤銷	5	-
於12月31日	5	-
於12月31日帳面淨值	35	40

帳項附註

22 在建鐵路工程

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	啟用後轉撥 作固定資產 (附註19)	於12月31日 結餘
2008				
康城車站項目				
建築成本	314	176	-	490
顧問諮詢費	11	2	-	13
員工薪酬及其他開支	81	33	-	114
財務開支	18	23	-	41
	424	234	-	658
總計	424	234	-	658
2007				
康城車站項目				
建築成本	117	197	-	314
顧問諮詢費	10	1	-	11
員工薪酬及其他開支	43	38	-	81
財務開支	5	13	-	18
	175	249	-	424
翔天廊月台項目				
建築成本	40	10	(50)	-
員工薪酬及其他開支	14	4	(18)	-
財務開支	3	-	(3)	-
	57	14	(71)	-
總計	232	263	(71)	424

A 康城車站項目

康城車站的建造屬於1998年11月4日與政府簽訂的將軍澳支綫項目協議的範圍。

項目預計於2009年完成。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性開支約為10億港元。

於2008年12月31日，公司就此項目的開支為6.58億港元(2007年：4.24億港元)，另有關於項目的已批准但未完成合約承擔總值為1,500萬港元(2007年：1.47億港元)。

B 翔天廊月台項目

公司於2005年7月18日就翔天廊月台項目的設計、建造、融資及經營與機場管理局簽訂項目協議。

此項目已於2007年2月28日完成並開始為公眾提供服務。公司與若干承建商就決算帳戶的磋商正在進行中。

22 在建鐵路工程(續)

C 九龍南綫項目

兩鐵合併後，九龍南綫項目仍由九鐵公司負責建造，並繼續提供資金以支付相關建造成本。根據《九龍南綫項目管理協議》，公司擔任九鐵公司的代理，負責管理有關九龍南綫項目中的若干範疇，據此收取項目管理費；而倘若九龍南綫項目在成本預算內提前竣工，公司可另外獲發獎勵金。公司就管理該項目而產生的支出計入損益表，而管理費會根據公司有關確認合約收入的會計政策確認為收入。於2008年，項目管理費3.10億港元(2007年：2,400萬港元)已於損益表確認為收入。九龍南綫預計於2009年通車，屆時將成為服務經營權的一部分。

D 沙田至中環綫(「沙中綫」)項目

於2008年3月11日，行政會議批准對沙中綫作進一步策劃及設計。於2008年11月24日，政府與公司簽訂有關沙中綫設計、地盤勘察及採購活動的委託協議。按照該委託協議，公司會進行或委託第三者去進行設計、地盤勘察及採購活動，而政府會負責支付有關費用。

E 廣深港高速鐵路(「高速鐵路」)項目

於2008年4月22日，為了落實按服務經營權模式運作的高速鐵路香港段，行政會議議決邀請公司進行對高速鐵路香港段的進一步策劃及設計。於2008年11月24日，政府與公司簽訂有關高速鐵路設計、地盤勘察及採購活動的委託協議。按照該委託協議，公司會進行或委託第三者去進行設計、地盤勘察及採購活動，而政府會負責支付有關費用。

23 發展中物業

根據建造機場鐵路的《機場鐵路協議》，政府按市值批出機場鐵路沿綫五個車站的土地發展權(「批地合約」)予公司以供發展物業。為預備地盤作發展之用，公司斥資進行有關的地基及地盤準備工程，並預期該等開支會由物業發展商於獲批物業發展組合時以預付現金形式補償予公司。根據公司與物業發展商簽訂的發展協議，發展商同時須承擔其餘的發展費用。

儘管公司與發展商簽訂了發展協議，但作為土地的承讓人，公司仍須履行批地合約的所有條件與責任。有關的條件與責任包括發展工程的建築類別及數量、將會提供的公共設施及工程完成日期。

公司支付的地基、地盤準備工程開支及地價，會撥作發展中物業入帳；而從發展商收取的款項，亦會記入發展中物業，用作沖銷該發展物業的開支。若從發展商收取的款項超過公司的有關開支時，餘款會記入遞延收益帳內(附註23B(i))。在此等情況下，公司就該發展中物業其後的一切開支，將從遞延收益中扣除。遞延收益會在計入有關地基及地盤準備工程的餘下開支，及考慮公司就每個物業發展項目所須承擔的風險及責任後，在適當時候確認為公司的利潤。遞延收益在未確認為利潤前，會被記錄為公司的負債，以確認公司按批地合約所須承擔的責任。

根據公司與當年代表政府的運輸局局長就建造將軍澳支綫項目在1998年所訂立的將軍澳支綫項目協議，公司按個別批地合約有權於將軍澳綫沿綫四個車站及車廠進行物業發展項目(「將軍澳支綫物業發展項目」)。公司支付的發展成本及相關開支的會計處理基準與機場鐵路沿綫物業所採用的一致。

於指定日期，根據兩鐵合併，公司從九鐵公司購入八幅發展用地的物業發展權，包括三項已批出及五項未批出的東鐵綫、九龍南綫及輕鐵(「東鐵綫/九龍南綫/輕鐵物業發展項目」)發展用地(附註3A)。在2008年，東鐵綫車公廟站的物業發展用地已經批出。

帳項附註

23 發展中物業(續)

A 發展中物業

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷從發展商 收取的款項 (附註23B(i))	於項目完成 時撥出	於12月31日 結餘
2008					
機場鐵路物業發展項目	-	31	(31)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	3,307	382	(53)	(1,555)	2,081
東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	5,759	1,918	(42)	(1,821)	5,814
	9,066	2,331	(126)	(3,376)	7,895
2007					
機場鐵路物業發展項目	-	139	(139)	-	-
將軍澳支綫物業發展項目	3,297	288	(278)	-	3,307
東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	-	5,812	(53)	-	5,759
	3,297	6,239	(470)	-	9,066

將軍澳支綫物業發展項目包括公司在2006年就提供予將軍澳八十六區物業發展項目第二期發展商之40億港元免息貸款有關的資本化利息7.68億港元(2007年：7.68億港元)(附註35)。

東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目包括從九鐵公司購入物業發展權之發展用地及九鐵公司為這些發展用地進行準備工程的協議金額。截至2008年12月31日，未償付的協議金額包括利息共8.18億港元(2007年：9.01億港元，其中包括利息2,600萬港元)。截至2008年12月31日止年度內的開支包括車公廟物業發展的補地價費用18.31億港元。

B 物業發展的遞延收益

集團及公司

百萬港元	2008	2007
物業發展的遞延收益包括：		
— 從發展商收取的預付款項(附註23B(i))	138	321
— 攤分資產(附註23B(ii))	18	79
	156	400

23 發展中物業(續)

B 物業發展的遞延收益(續)

(i) 預付款項的遞延收益

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	向發展商收 取的款項	沖銷發展 中物業 (附註23A)	確認為利潤 的數額 (附註8)	於12月31日 結餘
2008					
機場鐵路物業發展項目	240	-	(31)	(139)	70
將軍澳支綫物業發展項目	81	40	(53)	-	68
東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	-	42	(42)	-	-
	321	82	(126)	(139)	138
2007					
機場鐵路物業發展項目	1,120	120	(139)	(861)	240
將軍澳支綫物業發展項目	-	359	(278)	-	81
東鐵綫/輕鐵/九龍南綫物業發展項目	-	53	(53)	-	-
	1,120	532	(470)	(861)	321

(ii) 攤分資產的遞延收益

根據有關機場鐵路物業發展的其中一項發展協議，公司於2004年收取位於九龍站Union Square一間商場的若干部分及其車位，作為攤分資產。根據發展協議，公司須負責完成裝修工程，因此部分物業發展利潤被視作遞延收益。在此基礎上，年內有關此攤分資產的遞延收益變動如下：

集團及公司

百萬港元	2008	2007
於1月1日結餘	79	442
減：確認為利潤的數額(附註8)	(61)	(363)
於12月31日結餘	18	79

帳項附註

23 發展中物業(續)

C 保管資金

作為機場鐵路、將軍澳支綫及東鐵綫若干物業發展項目的資金保管者，公司收取及管理售賣該等發展物業的訂金與收入。有關款項會存入指定的獨立銀行戶口，並連同所得利息發放予發展商，以償付發展商分別按政府同意方案及發展協議的條款所墊支的發展成本。任何餘額只會在履行所有與該等物業發展有關的責任後才會發放。因此，保管資金及有關銀行存款的結餘，並未列入集團及公司的資產負債表內。年內的保管資金變動如下：

集團及公司

百萬港元	2008	2007
於1月1日結餘	5,264	6,860
已收保管資金	15,518	19,439
加：所得利息	100	260
	20,882	26,559
年內墊支費用	(16,307)	(21,295)
於12月31日結餘	4,575	5,264
代表：		
於12月31日指定銀行戶口結餘	4,573	5,262
應收保證金	2	2
	4,575	5,264

除了以上所述，截至2008年12月31日，關於一個東鐵綫物業發展項目的某些訂金與收入12.21億港元(2007年：無)，仍然由律師託管並由公司以九鐵公司的代理身份管理。

D 西鐵物業發展

作為兩鐵合併的一部分，公司獲委任為九鐵公司及若干附屬公司(「西鐵附屬公司」)的代理，發展西鐵沿綫的指定發展用地。就屯門發展項目，公司將收取根據發展協議所得利潤淨額10%的代理費用；就其他發展項目，公司將收取相當於銷售總額收入0.75%的代理費用。同時，公司會向西鐵附屬公司追償其就西鐵發展項目所產生的全部費用另加16.5%的間接費用連同應計利息。於2008年，公司產生的可追償費用連同間接費用及應計利息為6,600萬港元(2007年：100萬港元)。

24 遞延開支

集團

百萬港元	於1月1日 結餘	年內開支	轉撥至其他 物業、機器 及設備 (附註19)	轉撥至服務 經營權資產 (附註20)	於12月31日 結餘
2008					
建議資本性工程開支	825	1,163	-	-	1,988
	825	1,163	-	-	1,988
2007					
合併支出	170	322	(103)	(389)	-
建議資本性工程開支	395	430	-	-	825
	565	752	(103)	(389)	825

24 遞延開支(續)

公司

百萬港元	於1月1日 結餘	年內開支	轉撥至其他 物業、機器 及設備 (附註19)	轉撥至服務 經營權資產 (附註20)	於12月31日 結餘
2008					
建議資本性工程開支	155	183	-	-	338
	155	183	-	-	338
2007					
合併支出	170	322	(103)	(389)	-
建議資本性工程開支	113	42	-	-	155
	283	364	(103)	(389)	155

年內，就建議資本性工程所產生的開支主要與中國大陸的深圳市軌道交通四號綫之設計工程、香港的西港島綫、觀塘綫延綫及南港島綫(東段)工程有關。

在2008年，公司收取了政府對西港島綫項目的第一期現金資助4億港元，其中3.55億港元已用作沖銷截至2008年12月31日止的詳細設計費用。

截至2008年12月31日，大部分遞延開支是與深圳市軌道交通四號綫工程有關。

25 預付土地租賃費用

集團及公司

百萬港元	2008	2007
成本		
於1月1日	732	732
增置	-	-
於12月31日	732	732
累計攤銷		
於1月1日	151	138
年內攤銷	14	13
於12月31日	165	151
於12月31日帳面淨值	567	581

A 以上預付土地租賃費用全部與位於香港的車廠土地有關，現分析如下：

集團及公司

百萬港元	2008	2007
帳面淨值		
— 長期租賃	151	154
— 中期租賃	416	427
	567	581

帳項附註

25 預付土地租賃費用(續)

B 與鐵路營運有關的土木工程、機器及設備所坐落的土地，有關的租賃是根據一項年期至2050年6月29日的租約批予公司，並可在支付象徵式費用下每期延長50年(附註51C)。

根據租賃條款，公司須自行承擔包括地下及架空結構等所有租賃用地的維修保養開支。至於坐落於如青嶼幹綫等與其他用戶共用的結構內的鐵路範圍，公司只須負責與鐵路有關的維修。按租賃條款所支付的一切維修費用，均記入損益表內作為鐵路經營開支。

26 無控制權附屬公司權益

百萬港元	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
非上市股份，按成本	-	-	24	24
應佔資產淨值	381	268	-	-
	381	268	24	24

下表載列集團所有主要無控制權附屬公司的詳情：

公司名稱	已發行及 繳足普通股本	所佔權益比例			註冊成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司持有		
八達通控股有限公司	42,000,000 港元	57.4%	57.4%	-	香港	投資控股
八達通卡有限公司	42,000,000 港元	57.4%	-	100%	香港	在香港經營一個 免觸碰智能卡 共用付款系統
八達通中國投資有限公司	1 港元	57.4%	-	100%	香港	投資控股
八達通廣聯有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	客戶關係管理服務
Octopus International Projects Limited	1 港元	57.4%	-	100%	香港	推廣及管理 海外自動收費 系統顧問項目
八達通投資有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	投資控股
八達通智庫有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	將智能卡系統 引進杜拜的 顧問服務
八達通荷蘭有限公司	1 港元	57.4%	-	100%	香港	將智能卡系統 引進荷蘭的 顧問服務
八達通獎賞有限公司	1 港元	57.4%	-	100%	香港	發展及經營 獎賞計劃
八達通資訊發展有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	項目管理
八達通系統有限公司	2 港元	57.4%	-	100%	香港	項目管理
八達通卡澳門有限公司	10,000 澳門幣	57.4%	-	100%	澳門	在澳門推廣 免觸碰智能卡 共用付款系統
Octopus Cards (NL) B.V.	18,000 歐元	57.4%	-	100%	荷蘭	管理將智能卡 系統引進荷蘭 的項目

26 無控制權附屬公司權益(續)

1994年6月，公司與四家本地運輸公司簽訂協議，即九廣鐵路公司、九龍巴士(1933)有限公司(其後由九龍公共巴士控股有限公司取代)、城巴有限公司及香港油蔴地小輪船有限公司(其後由新世界第一巴士服務有限公司及新世界第一渡輪服務有限公司取代)，成立聯俊達有限公司，現稱八達通卡有限公司(「八達通」)，發展及經營「八達通」免觸碰智能卡票務系統。該系統在推出初期，主要供各合股運輸公司使用。雖然公司現時持有八達通57.4%已發行股份的權益，惟公司委派出任八達通董事局成員的代表在董事局會議中，僅佔49%的投票權。八達通各股東均同意為八達通提供所需資金，作為經營及發展「八達通」系統之用。

在2000年4月20日，八達通獲香港金融管理局(「金管局」)批准成為一家接受存款公司，將八達通卡的用途擴展至更廣泛的服務層面上，其中包括非運輸服務。獲發牌成為接受存款公司前，由於八達通卡的用途僅限於運輸服務方面，故獲豁免於《銀行業條例》(香港法例第155章)項下的「多用途卡」定義。

於2001年1月17日，公司與八達通其他股東訂立新股東協議。根據此項協議，公司向八達通若干其他股東出售其持有股權中10.4%的八達通權益，作價為1,600萬港元，倘八達通隨後成為聯交所上市公司，則可額外獲得遞延代價。

於2005年10月21日，公司與八達通的其他股東為調整與八達通有關的安排訂立了若干協議，將八達通的非付款業務分拆於各新成立的附屬公司，獨立於受金管局監管的八達通付款業務。於是，成立一間持有上述各新公司股份及八達通全部已發行股本的新控股公司，即八達通控股有限公司(「八達通控股」)。公司佔八達通控股及其附屬公司的實際權益57.4%。

同時，八達通控股的股東依據一份後償貸款協議向八達通控股提供一筆總數達1.50億港元的貸款，各股東借出的數額與其在八達通控股所持有的股權比例一致。因此，公司向八達通控股借出8,600萬港元(或貸款總額的57.4%)。該貸款為期5年及並無抵押，貸款人的權利在各方面均排於八達通控股其他非後償債權人就所有其他非後償債務擁有的權利之後，而貸款利息為年利率5.5%。

截至2008年12月31日止年度內，公司就八達通所提供的中央結算服務支付了總額9,900萬港元(2007年：6,200萬港元)予八達通。八達通就公司在各港鐵車站為客戶提供服務及設施而支付公司的增值服務費用及八達通卡售賣及退款的處理費用分別為1,300萬港元(2007年：900萬港元)及900萬港元(2007年：600萬港元)。根據服務協議，公司亦向八達通收取有關租用電腦設備和服務以及提供倉庫存儲服務費用300萬港元(2007年：200萬港元)。

同一年度內，八達通控股全數償還公司於2005年提供的後償貸款，包括本金8,600萬港元(2007年：無)及利息100萬港元(2007年：500萬港元)。此外，八達通控股向公司派發股息2,300萬港元(2007年：無)。

八達通控股的簡要綜合損益表及資產負債表如下：

綜合損益表

截至12月31日止年度 百萬港元	2008 (經審核)	2007 (經審核)
營業額	527	465
其他經營收入	61	53
	588	518
員工薪酬	(133)	(101)
增值服務費用及銀行費用	(66)	(60)
其他費用	(149)	(152)
未計折舊前經營利潤	240	205
折舊	(54)	(63)
未計利息及財務開支前經營利潤	186	142
淨利息收入	80	76
除稅前利潤	266	218
所得稅	(28)	(49)
年內利潤	238	169
集團所佔除稅前利潤(附註12)	152	125
集團所佔所得稅(附註12)	(16)	(28)

帳項附註

26 無控制權附屬公司權益(續)

綜合資產負債表

於12月31日 百萬港元	2008 (經審核)	2007 (經審核)
資產		
固定資產	164	126
投資	2,142	1,746
其他資產	181	170
銀行存款及現金	227	424
	2,714	2,466
負債		
應付持卡人的預繳車費及按金	(1,711)	(1,574)
應付關連人士的款項	(23)	(21)
其他負債	(316)	(405)
	(2,050)	(2,000)
淨資產	664	466
權益		
股本	42	42
保留溢利	622	424
	664	466
集團所佔淨資產	381	268

27 於附屬公司的投資

公司

百萬港元	2008	2007
非上市股份，按成本	1,153	1,153
減：減值虧損	(3)	(3)
	1,150	1,150

於附屬公司的投資包括於無控制權附屬公司的投資2,400萬港元(2007年：2,400萬港元)，其有關詳情在附註26中披露。於2008年12月31日，根據附註2C所界定的受控制附屬公司之詳情載於下表，並已在集團的帳項中綜合計算。

27 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	所佔權益比例			註冊成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司持有		
<u>2008年全年擁有的附屬公司</u>						
地鐵榮標有限公司	10,000港元	100%	100%	–	香港	投資控股
恆福花園物業管理有限公司	10,000港元	100%	100%	–	香港	物業管理
MTR (Estates Management) Limited	1,000港元	100%	100%	–	香港	投資控股及物業管理
地鐵(上海項目管理)有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	鐵路顧問服務、 物業投資及發展
港鐵北京四號綫投資有限公司	1港元	100%	100%	–	香港	投資控股
地鐵中國顧問有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	鐵路顧問服務
地鐵中國物業有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	物業管理
MTR Engineering Services Limited	1,000港元	100%	100%	–	香港	工程服務
港鐵杭州一號綫投資有限公司 (前稱 Hong Kong Cable Car Limited)	1,000港元	100%	100%	–	香港	為杭州地鐵一號綫建議成 立合營公司的投資控股
港鐵信息系統有限公司 (前稱 Lantau Cable Car Limited)	1,000港元	100%	100%	–	香港	向港鐵附屬及聯營公司發 出港鐵軟件牌照
地鐵物業代理有限公司	2港元	100%	100%	–	香港	物業代理
港鐵(國際)軌道交通培訓有限公司	2,800,000港元	100%	100%	–	香港	在中國內地提供鐵路運輸 的訓練
港鐵深圳投資控股有限公司	400,000港元	100%	100%	–	香港	投資控股
MTR Telecommunication Company Limited	100,000,000港元	100%	100%	–	香港	無綫電通訊服務
香港鐵路旅遊有限公司	2,500,000港元	100%	100%	–	香港	旅遊服務
昂坪360有限公司	2港元	100%	100%	–	香港	經營東涌至昂坪纜車系統 及昂坪主題市集運作
海翠花園物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	–	香港	物業管理
Rail Sourcing Solutions (International) Limited	2港元	100%	100%	–	香港	環球鐵路物資供應及 採購服務
駿景園物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	–	香港	物業管理
新屯門中心物業管理有限公司	50,000港元	100%	100%	–	香港	物業管理
TraxComm Limited	15,000,000港元	100%	100%	–	香港	固定電訊網絡服務
偉絡傳訊有限公司	1,000港元	100%	100%	–	香港	電訊
香港地鐵(上海軌道交通營運)有限公司*	1,000港元	100%	100%	–	香港	無營業
Fasttrack Insurance Ltd.	77,500,000港元	100%	100%	–	百慕達	保險包銷
Candiman Limited *	1美元	100%	100%	–	英屬處女群島	投資控股
MTR Corporation (C.I.) Limited	1,000美元	100%	100%	–	開曼群島 /香港	財務
MTR Finance Lease (001) Limited*	1美元	100%	100%	–	開曼群島 /香港	財務
重慶滙俊物業管理有限公司* (註冊成立)	150,000美元	70%	–	70%	中華人民 共和國	物業管理

帳項附註

27 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	所佔權益比例			註冊成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司持有		
港鐵(北京)商業設施管理有限公司 (註冊成立)	93,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	物業管理
港鐵(北京)房地產管理有限公司* (註冊成立)	人民幣 3,000,000 元	100%	100%	-	中華人民 共和國	物業管理
港鐵技術諮詢(北京)有限公司 (註冊成立)	1,000,000 港元	100%	100%	-	中華人民 共和國	鐵路顧問服務、 市場及推廣
港鐵技術諮詢(深圳)有限公司 (註冊成立)	1,000,000 港元	100%	100%	-	中華人民 共和國	鐵路顧問服務
港鐵軌道交通(深圳)有限公司 (註冊成立)	250,000,000 港元	100%	-	100%	中華人民 共和國	進行深圳市軌道 交通四號線項目 早期預備工作
深圳港鐵軌道交通培訓中心* (註冊成立)	人民幣 2,000,000 元	100%	-	100%	中華人民 共和國	提供鐵路運輸的訓練
上海港鐵建設管理有限公司 (註冊成立)	15,000,000 港元	60%	-	60%	中華人民 共和國	鐵路建造管理及發展
MTR Corporation (IKF) Limited	29 英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (No.2) Limited	1 英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (Silverlink) Limited	1 英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (SWT) Limited	1 英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (UK) Limited	29 英鎊	100%	100%	-	英國	投資控股
Rail Sourcing Solutions (UK) Limited *	1 英鎊	100%	-	100%	英國	鐵路物資供應及 採購服務
<u>於 2008 年成立的附屬公司</u>						
港鐵瀋陽控股有限公司 *	1,000 港元	100%	100%	-	香港	為瀋陽地鐵一號及二號 綫建議成立合營公司的 投資控股
港鐵(澳門)房地產管理有限公司 *	25,000 澳門幣	100%	-	100%	澳門	物業管理、顧問及其他 物業管理相關業務

* 並非由畢馬威會計師事務所審核的附屬公司。並非由畢馬威會計師事務所審核的附屬公司財務報表所佔淨資產總額及營業總額的比例，小於各相關的綜合總額 1%。

28 聯營公司權益

集團

百萬港元	2008	2007
應佔資產淨值	743	205

集團及公司於2008年12月31日擁有下列聯營公司權益：

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	所佔權益比例			註冊成立及 經營地點	主要業務
		集團 實際權益	由公司 持有	由附屬 公司持有		
北京京港地鐵有限公司 (註冊成立)	人民幣 1,380,000,000 元	49%	-	49%	中華人民 共和國	鐵路建造、 管理及發展
London Overground Rail Operations Ltd (“LOROL”)*	2 英鎊	50%	-	50%	英國	鐵路管理

* 並非由畢馬威會計師事務所審核的公司。

年內，為競投英國 South West Train 營運專營權而成立的聯營公司 South Western Railway Limited (集團佔 50% 權益)，隨着專營權競投落敗而解散。

北京京港地鐵有限公司的註冊股本為 13.80 億元人民幣，其中 49% 由集團提供。於截至 2008 年 12 月 31 日止年度內，集團注入最後一期資本 4.71 億元人民幣 (5.15 億港元)，令集團截至 2008 年 12 月 31 日的累計股本投資金額達 6.76 億元人民幣 (7.18 億港元)。同期，公司提供員工、資訊及其他支援服務予北京京港地鐵有限公司，合共收費為 3,800 萬港元 (2007 年：3,200 萬港元)。

截至 2008 年 12 月 31 日止年度，公司提供員工及顧問服務予 LOROL，收費為 400 萬港元 (2007 年：200 萬港元)。同時，公司收取來自借貸予 LOROL 的利息收入 300 萬港元 (2007 年：100 萬港元) (附註 52H(i))。

集團實際擁有的聯營公司權益之簡要財務資料如下：

百萬港元	2008	2007
非流動資產	1,405	692
流動資產	208	147
非流動負債	(36)	(40)
流動負債	(834)	(594)
淨資產	743	205
收入	1,313	754
支出	(1,281)	(751)
除稅前利潤	32	3
所得稅	(9)	(1)
年內利潤	23	2

帳項附註

29 證券投資

證券投資乃指公司及設於海外的一家保險包銷附屬公司持有的債務證券，包括：

集團

百萬港元	2008	2007
持至到期日證券(攤銷成本)		
—於1年內到期	—	—
—於1年後到期	90	—
	90	—
於海外上市的交易證券(公允價值)		
—於1年內到期	100	50
—於1年後到期	281	283
	381	333
	471	333

公司

百萬港元	2008	2007
持至到期日證券(攤銷成本)		
—於1年內到期	—	—
—於1年後到期	90	—
	90	—

30 員工置業貸款

集團及公司

百萬港元	2008	2007
於1月1日結餘	15	25
贖回	(3)	(7)
償還	(2)	(3)
於12月31日結餘	10	15

集團及公司

百萬港元	2008	2007
應收款項：		
—於1年內收回	2	3
—於1年後收回	8	12
	10	15

於1997年推行的地鐵員工置業貸款計劃，為公司一項自資式計劃，用以逐步取代過往由公司向合資格僱員提供利息津貼的安排。所有授予僱員的置業貸款利息均按現行最優惠利率減1.75%或公司的平均借貸成本加0.75%計算，並以有關物業作按揭抵押。

公司認為置業貸款的名義價值與其公允價值並沒有重大差異。

31 待售物業

集團及公司

百萬港元	2008	2007
待售物業		
—按原值	2,092	649
—按可實現淨值	136	107
	2,228	756

於2008年12月31日的待售物業主要包括位於機場鐵路沿線的奧運站、九龍站及東涌站，將軍澳綫沿線的坑口站、將軍澳五十五b區、五十七a區及八十六區發展項目，以及東鐵綫火炭站的住宅單位、商場及車位。有關物業為公司攤分資產所得或於發展項目完成後所獲攤分的實物利潤，及從分佔發展盈餘所得的已批入伙紙而未出售單位之應佔權益。該等物業以原值(即於收取物業為利潤時，根據最初確認時按獨立公開市場估值所作出的公允價值(附註2K(vi)及(viii)))，及於結算日的可實現淨值兩者中的較低者於資產負債表中列帳。可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。於2007年及2008年12月31日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行於該日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

為了以物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳，待售物業的可實現淨值已扣除1,300萬港元(2007年：1,200萬港元)的撥備。

帳項附註

32 財務衍生工具資產及負債

A 公允價值

未完約財務衍生工具的名義數額、公允價值及到期日(按合約之未貼現現金流量作計算)如下：

集團及公司

百萬港元	名義數額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
2008							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
—公允價值對沖：	387	—					
—流入			387	—	—	—	387
—流出			(387)	—	—	—	(387)
—現金流量對沖：	961	14					
—流入			441	535	—	—	976
—流出			(432)	(528)	—	—	(960)
—不符合對沖會計：	3	—					
—流入			3	—	—	—	3
—流出			(3)	—	—	—	(3)
貨幣掉期							
—公允價值對沖：	2,537	83					
—流入			1,810	60	886	—	2,756
—流出			(1,757)	(34)	(848)	—	(2,639)
淨額繳付：							
利率掉期							
—公允價值對沖	4,854	427	88	112	195	90	485
其他	300	4	—	—	—	—	—
	9,042	528	150	145	233	90	618
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
—現金流量對沖：	396	13					
—流入			339	37	7	—	383
—流出			(348)	(40)	(8)	—	(396)
—不符合對沖會計：	131	4					
—流入			127	—	—	—	127
—流出			(131)	—	—	—	(131)
貨幣掉期							
—公允價值對沖：	13,547	100					
—流入			3,798	4,666	47	5,038	13,549
—流出			(3,787)	(4,700)	(48)	(5,133)	(13,668)
淨額繳付：							
利率掉期							
—現金流量對沖	2,592	187	(48)	(62)	(67)	(16)	(193)
其他	300	1	—	—	—	—	—
	16,966	305	(50)	(99)	(69)	(111)	(329)
總計	26,008						

32 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

百萬港元	名義數額	公允價值	按合約之未貼現現金流量到期日於				總計
			1年內	1年至2年	2年至5年	5年後	
2007							
財務衍生工具資產							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
—公允價值對沖：	7	—					
—流入			7	—	—	—	7
—流出			(7)	—	—	—	(7)
—現金流量對沖：	777	15					
—流入			684	7	103	—	794
—流出			(669)	(6)	(102)	—	(777)
—不符合對沖會計：	265	3					
—流入			266	3	—	—	269
—流出			(262)	(3)	—	—	(265)
貨幣掉期							
—公允價值對沖：	2,012	70					
—流入			175	2,034	40	—	2,249
—流出			(120)	(1,985)	(31)	—	(2,136)
淨額繳付：							
利率掉期							
—公允價值對沖	4,698	184	34	59	93	43	229
—現金流量對沖	300	1	1	—	—	—	1
	8,059	273	109	109	103	43	364
財務衍生工具負債							
總額繳付：							
外匯遠期合約							
—現金流量對沖：	593	1					
—流入			—	591	—	—	591
—流出			—	(593)	—	—	(593)
貨幣掉期							
—公允價值對沖：	14,480	142					
—流入			182	3,982	4,822	5,789	14,775
—流出			(145)	(3,983)	(4,884)	(5,969)	(14,981)
淨額繳付：							
利率掉期							
—現金流量對沖	2,242	49	(15)	(18)	(16)	(2)	(51)
—不符合對沖會計	100	—	—	—	—	—	—
	17,415	192	22	(21)	(78)	(182)	(259)
總計	25,474						

帳項附註

32 財務衍生工具資產及負債(續)

A 公允價值(續)

集團主要採用貼現現金流量估值法，利用相關財務工具的市場利率及外匯匯率，貼現未來合約現金流量，以釐定集團的借貸及利率掉期與貨幣掉期等財務衍生工具的公允價值。遠期外匯合約的公允價值則採用於結算日的遠期市場匯率釐定。

集團的財務衍生工具主要包括利率及貨幣掉期，並採用於2007年及2008年12月31日的相關利率掉期曲線貼現財務工具的現金流。港元所用利率介於0.299%至2.042%(2007年：2.945%至4.122%)，美元所用利率介於0.263%至2.875%(2007年：3.832%至5.161%)，而歐元所用利率介於2.271%至3.982%(2007年：4.097%至4.982%)。

上表詳列集團和公司於資產負債表結算日的財務衍生工具負債及資產的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據結算日的現有利率計算的利息付款)及可要求集團和公司支付的最早日期計算。

B 財務風險

在營運及融資活動中，集團主要面對四類財務風險，即流動性風險、利率風險、外匯風險及信貸風險。集團的整體風險管理政策針對金融市場的不可預測性，儘量減低這些財務風險對集團財務表現構成的不良影響。

董事局規定整體風險管理的原則，及批准特定範圍的政策，例如流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、財務衍生工具與非財務衍生工具的運用，以及剩餘流動資金的投資。集團的理想融資模式(簡稱“模式”)是風險管理政策的一部分。這模式設定理想的定息及浮息債務組合，准許的外幣債務水平，及為滿足未來資金需求的備用資金覆蓋時段，用以衡量、監察及控制集團在融資方面的流動性、利率及外幣風險。董事局定期檢討，並在有需要時按營運、市場情況及其他有關因素而更改風險管理政策。作為財政預算的一部分，董事局也會每年檢討，並在有需要時按市場情況及實際需要更改該模式。

運用財務衍生工具來控制和對沖利率及外匯風險，是集團風險管理策略的重要一環。按照董事局的政策，這些工具只可用於控制或對沖風險，不可作投機用途。集團所採用的衍生工具全部為場外衍生工具，主要包括利率掉期、貨幣掉期和外匯遠期合約。

(i) 流動性風險

流動性風險指因現金流入及流出的時間及金額的差異而導致負債到期時無足夠資金償還的風險。作為資金的淨借入者，集團會運用剩餘現金償還債務以降低借貸成本，因此並無維持任何大額的現金盈餘或短期投資組合。

集團運用預期現金流量分析來管理流動性風險，通過預測營運資金、償還貸款、股息派付、資本性開支及新投資項目等現金需求，及維持足夠已獲銀行承諾貸出而尚未動用的信貸額度，以確保這些現金需求能夠得到滿足。集團採取審慎方針，維持足夠的銀行信貸承諾，以達到模式所要求的最少6至15個月的預期現金需求。集團亦為其預期現金流進行壓力測試，以分析流動性風險。假如壓力測試顯示有重大的現金流短缺風險，集團會因應需要安排額外的銀行信貸、發行債券或採取其他適當行動。

下表詳列集團和公司於資產負債表結算日的非財務衍生工具負債的剩餘合約年期，此乃根據合約未貼現現金流(包括運用合約利率，或若屬浮息則根據結算日的現有利率計算的利息付款)及可要求集團和公司支付的最早日期計算：

集團

百萬元	2008				2007			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
貸款及其他債務								
5年後須償還的款項	8,705	–	536	9,241	11,221	–	–	11,221
2年至5年內須償還的款項	4,199	2,519	–	6,718	6,676	11,563	–	18,239
1年至2年內須償還的款項	6,919	3,126	–	10,045	7,903	542	–	8,445
1年內須償還的款項	7,960	1,840	–	9,800	2,339	1,042	–	3,381
	27,783	7,485	536	35,804	28,139	13,147	–	41,286

32 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

公司

百萬元	2008				2007			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
貸款及其他債務								
5年後須償還的款項	604	-	536	1,140	657	-	-	657
2年至5年內須償還的款項	116	2,519	-	2,635	5,071	11,563	-	16,634
1年至2年內須償還的款項	5,035	3,126	-	8,161	6,404	542	-	6,946
1年內須償還的款項	6,418	812	-	7,230	825	721	-	1,546
	12,173	6,457	536	19,166	12,957	12,826	-	25,783

其他是指租出/租回交易債務(附註19E)。

(ii) 利率風險

集團的利率風險主要來自借貸活動。固定利率貸款為集團帶來公允價值利率風險，而浮動利率貸款則帶來現金流量利率風險，兩者均由於市場利率變動而產生。集團主要透過維持模式所指定的定息債務最少佔未償還總債項的40%至60%來管理及控制利率風險。倘實際的定息債務水平大幅偏離模式，則會運用利率掉期形式的財務衍生工具來調整定息及浮息的比例，務求使其貼近模式。於2008年12月31日，計入未完約貨幣及利率掉期後，62%的集團未償還總債項為定息或已轉換為定息。

於2008年12月31日，在其他因素維持不變的情況下，如利率整體上升200點子/下調50點子，估計集團的除稅後利潤及保留利潤將減少/增加約1.42億/3,700萬港元，而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約1.73億/4,700萬港元。

上述敏感度分析乃假設利率的變動於結算日出現並已用於計算該日存在的財務衍生工具及非財務衍生工具的利率風險。管理層所假設的利率，是考慮到當前利率處於偏低的水平及將來利率上升的空間較下跌為大，而對直至下一個年度結算日期間可能出現利率變動的評估。

於2007年，根據利率整體上升/下調200點子的假設進行類似分析，估計集團的除稅後利潤及保留利潤將減少/增加約2.32億/2.33億港元，而綜合權益帳的其他項目則將增加/減少約1.33億/1.47億港元。

(iii) 外匯風險

當資產與負債以非集團的功能貨幣入帳時，將產生外匯風險。對集團而言，有關風險主要來自借貸和海外採購活動。

集團把無對沖的非港元債項維持於模式指定的較低水平，及盡量減少集團因海外採購而產生的外匯風險，從而管理及控制其外匯風險。為此，我們通常在訂立非港元債項時透過貨幣掉期將其轉換為港元債項，及於落實海外採購後盡快訂立外匯遠期合約以提供所需的外匯。

由於公司大部分應收及應付款項是以本地貨幣(港元或人民幣)或美元(港元的掛鈎貨幣)計值，而大部分以外幣計值的付款承擔均得到外匯遠期合約對沖，管理層預期該等項目不會涉及任何重大貨幣風險。

(iv) 信貸風險

信貸風險指交易對手在債務到期時無力全數償還的風險。集團的信貸風險主要來自其存款及集團與多間銀行及交易對手訂立的財務衍生工具，及集團根據租出/租回交易而購入的抵銷債券(附註19E)。為控制信貸風險，集團僅與具有良好投資信貸評級的金融機構投放存款及訂立財務衍生工具，並通過分散交易對手來減低風險。

帳項附註

32 財務衍生工具資產及負債(續)

B 財務風險(續)

(iv) 信貸風險(續)

所有財務衍生工具交易均受制於交易對手的交易上限，該等上限是根據董事局通過的政策，因應有關交易對手的信貸評級而制訂。根據「風險價值」概念，集團按該等工具的公允市值及最大潛在虧損計算信貸風險，及因應各自交易對手的限額來衡量、監察及控制。為了進一步減低交易對手風險，集團亦就同一交易對手的各種財務衍生工具及其他財務交易採用對銷及除淨安排。

所有存款均受制於類似的個別交易對手交易上限，有關上限是根據各交易對手的信貸評級及/或香港發鈔銀行地位而制訂。集團於某一交易對手存放款項的時間長短亦因應有關交易對手的信貸評級而受到限制。存款額及年期均受到密切監察，確保符合為有關交易對手所設定的限制。此外，集團積極監察交易對手的信用違約掉期水平及其每日的變動水平，並可能會根據觀察所得及其他考慮因素調整可承受有關交易對手的風險及/或交易上限。

於結算日，集團就財務衍生工具資產及銀行存款所承受的最高信貸風險，於資產負債表中分別以財務衍生工具資產的帳面值及存款總額呈列。於結算日，集團並無於任何單一交易對手有任何高度集中的風險。

此外，公司亦管理及控制與應收款項有關及貸款予一地產發展商所涉及的信貸風險，有關資料分別載於附註34及35。

33 存料與備料

百萬港元	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
預計於下列時間耗用的存料與備料：				
— 1年內	490	347	477	345
— 1年後	206	315	196	315
	696	662	673	660
減：陳舊存貨撥備	(6)	(20)	(6)	(20)
	690	642	667	640

預計於1年後耗用的存料與備料主要包括為供週期保養用途所存放的緊急存料及備料。

34 應收帳項、按金及預付款項

百萬港元	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
與下列項目有關的應收帳項、按金及預付款項：				
— 物業發展項目	5,818	3,774	5,818	3,774
— 車務運作及其他	1,372	1,393	1,182	1,283
	7,190	5,167	7,000	5,057

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- 大部分車費收入乃經八達通卡每日結算，或以現金收取(其他種類車票)，一小部分車費收入是經代理預售車票並於21日內到期繳付。
- 集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由立即到期至50日不等。集團的投資物業及車站小商店的租戶須於簽訂租約時繳付3個月租金作按金。
- 與財務機構訂立的利率及貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。
- 顧問服務收入乃按月寄發帳單及於30日內到期繳付。
- 除任何協定的保證金外，與委託予集團所承辦的合約及資本性工程有關的應收帳項，於在建工程確認後的21日內到期繳付。

34 應收帳項、按金及預付款項(續)

上述應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
未到期款項	6,219	4,201	6,188	4,211
30日過期未付	148	172	139	145
60日過期未付	30	19	26	13
90日過期未付	3	14	3	9
超過90日過期未付	16	55	14	48
應收帳項總額	6,416	4,461	6,370	4,426
按金及預付款項	558	552	414	477
預付退休金開支	216	154	216	154
	7,190	5,167	7,000	5,057

未到期款項包括物業發展按有關發展協議或買賣合約條款所應收的款項及應收自若干正在等待相關物業發展帳戶決算的保管資金(附註23C)共58.01億港元(2007年：37.31億港元)。

截至2008年12月31日，除與車務運作及其他有關的按金及應收帳項1.61億港元(2007年：1.39億港元)預期於1年至3年內收回外，所有應收帳項、按金及預付款項預期可於1年內收回。由於呆壞帳的帳面價值減去減值虧損後的貼現結果並不明顯，故以非貼現價值入帳。

應收帳項、按金及預付款項包括下列並非以其所屬個體的功能貨幣為單位的外幣數額：

	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
迪拉姆(百萬元)	6	-	6	-
歐元(千元)	206	579	206	579
新台幣(百萬元)	8	20	8	20
英鎊(百萬元)	1	1	1	1
人民幣(百萬元)	79	41	-	-
美元(百萬元)	21	24	21	24

35 給予物業發展商貸款

集團及公司

百萬港元	2008		2007	
	名義金額	帳面金額	名義金額	帳面金額
給予物業發展商的免息貸款	4,000	3,720	4,000	3,532

該筆貸款乃根據物業發展協議條款，提供予將軍澳八十六區物業發展第二期的發展商。該貸款屬於免息貸款，由發展商的最終控股公司(「擔保人」)提供擔保，並須於項目的相關階段完成後分期償還。公司會根據擔保人現時的財務狀況，公司與擔保人過往的交易經驗，及其他相關因素，定期評估擔保人的信貸質素，以控制該貸款的信貸風險。

帳項附註

36 應收政府及其他關連人士的款項

百萬港元	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
應收下列人士的款項：				
— 政府	187	34	187	34
— 房屋委員會	24	22	24	22
— 九鐵公司	127	261	127	261
— 無控制權附屬公司	16	96	16	96
— 聯營公司	72	131	82	138
— 公司的其他附屬公司(扣除減值虧損)	—	—	1,692	764
	426	544	2,128	1,315

應收政府款項與委託予公司的基建工程有關，其中包括未清帳款、保證金及可向政府收回的合約索償準備金，西鐵物業發展的公司可收回費用(附註23D)，和沙田至中環綫及廣深港高速鐵路香港段項目中可向政府收回費用的未清償部分(附註22D及22E)。

應收房屋委員會款項乃關於其委託公司有關將軍澳支綫項目的基建工程。

應收九鐵公司款項乃關於九鐵公司須承擔的兩鐵合併融合工程成本，償付公司根據外判協議及九龍南綫項目管理協議提供服務的支付，在合併框架協議下可向九鐵公司收回的一些資本工程費用與及償付公司代支九鐵公司的若干支出。

應收無控制權附屬公司款項乃關於八達通控股有限公司的應收款項，包括未償還貸款及相關利息(全數已在2008年內收訖)(附註26)。

於2008年12月31日，應收聯營公司款項包括給予London Overground Rail Operations Ltd未償還貸款2,800萬港元(250萬英鎊)(2007年：6,200萬港元或400萬英鎊)(附註52H(i))。

上述所有委託工程的合約保證金將於1年內到期發放。其餘所有應收政府及其他關連人士的款項預期於12個月內收回。

由於應收政府及其他關連人士款項大部分會在24個月內清還，因此其名義價值與公允價值並沒有重大分別。

37 現金及現金等價物

百萬港元	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
銀行及其他財務機構存款	104	46	104	42
銀行存款及現金	689	530	158	142
資產負債表所示的現金及現金等價物	793	576	262	184
銀行透支(附註38A)	(59)	(2)	(59)	(2)
現金流量表所示的現金及現金等價物	734	574	203	182

年內，集團從遞延收益及攤分物業作利潤分配而確認的物業發展收入為2億港元(2007年：12.45億港元)，此等交易並不涉及現金或現金等價物的變動。

37 現金及現金等價物(續)

資產負債表所示的現金及現金等價物包括下列並非以其所屬個體的功能貨幣為單位的外幣數額：

	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
澳元(千元)	974	–	501	–
歐元(百萬元)	4	3	4	3
日元(百萬元)	221	–	221	–
英鎊(百萬元)	3	1	3	1
新台幣(百萬元)	31	38	31	38
人民幣(百萬元)	95	197	–	–
美元(百萬元)	9	7	–	–

38 貸款及其他債務

A 分類

集團

百萬港元	2008			2007		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2009年到期的美元環球票據	5,730	5,851	5,834	5,746	6,060	5,834
2010年到期的美元環球票據	4,670	5,165	4,679	4,649	5,126	4,679
債務發行計劃票據(2014年到期的歐洲美元債券)	4,744	5,232	4,663	4,580	4,790	4,663
	15,144	16,248	15,176	14,975	15,976	15,176
非上市：						
2008年至2020年到期的債務發行計劃票據	8,647	9,563	8,347	7,121	7,493	7,097
2008年到期的港元票據	–	–	–	506	502	500
	8,647	9,563	8,347	7,627	7,995	7,597
資本市場借貸工具總計	23,791	25,811	23,523	22,602	23,971	22,773
銀行貸款	5,496	5,500	5,487	10,939	10,944	10,921
其他	297	337	297	–	–	–
貸款及其他	29,584	31,648	29,307	33,541	34,915	33,694
銀行透支	59	59	59	2	2	2
短期貸款	1,646	1,646	1,646	507	507	507
總計	31,289	33,353	31,012	34,050	35,424	34,203

帳項附註

38 貸款及其他債務(續)

A 分類(續)

公司

百萬港元	2008			2007		
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額
資本市場借貸工具						
上市或公開買賣：						
2009年到期的美元環球票據	5,730	5,851	5,834	5,746	6,060	5,834
2010年到期的美元環球票據	4,670	5,165	4,679	4,649	5,126	4,679
	10,400	11,016	10,513	10,395	11,186	10,513
非上市：						
2018年到期的債務發行計劃票據	435	703	482	437	615	448
	435	703	482	437	615	448
資本市場借貸工具總計	10,835	11,719	10,995	10,832	11,801	10,961
銀行貸款	5,496	5,500	5,487	10,939	10,944	10,921
其他	297	337	297	-	-	-
貸款及其他	16,628	17,556	16,779	21,771	22,745	21,882
銀行透支	59	59	59	2	2	2
短期貸款	624	624	624	186	186	186
總計	17,311	18,239	17,462	21,959	22,933	22,070

其他指在租出/租回交易中的非抵銷債務(附註19E)。

截至2008年12月31日，集團有尚未動用的銀行已承諾貸款總額104億港元(2007年：63億港元)，另有若干尚未動用的無承諾貸款總額124.63億港元(2007年：154.64億港元)，其中包括債務發行計劃及短期銀行貸款。

公允價值是按貼現現金流量估值法以集團可採用的同類財務工具的現行市場利率及外匯匯率貼現未來合約的現金流量列值。

短期貸款及銀行透支的帳面金額與其公允價值相約。

以非個體所屬的功能貨幣為單位的貸款款項在進行對沖活動前後的外幣數額如下：

集團

	對沖活動前		對沖活動後	
	2008	2007	2008	2007
歐元(百萬元)	6	8	-	-
英鎊(百萬元)	3	4	3	4
人民幣(百萬元)	900	300	900	300
美元(百萬元)	2,115	2,117	5	6

公司

	對沖活動前		對沖活動後	
	2008	2007	2008	2007
歐元(百萬元)	6	8	6	-
英鎊(百萬元)	3	4	3	4
美元(百萬元)	2,115	1,417	5	6

38 貸款及其他債務(續)

B 還款期分析

集團

百萬港元	2008				2007			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
長期貸款及其他								
5年後須償還的款項	7,878	–	297	8,175	10,008	–	–	10,008
2年至5年內須償還的款項	2,732	2,417	–	5,149	4,931	10,611	–	15,542
1年至2年內須償還的款項	6,079	3,035	–	9,114	6,834	155	–	6,989
1年內須償還的款項	6,834	35	–	6,869	1,000	155	–	1,155
	23,523	5,487	297	29,307	22,773	10,921	–	33,694
銀行透支	–	59	–	59	–	2	–	2
短期貸款	–	1,646	–	1,646	–	507	–	507
	23,523	7,192	297	31,012	22,773	11,430	–	34,203
減：未經攤銷的折價、溢價及 財務開支餘額	(38)	(14)	–	(52)	(101)	(19)	–	(120)
因財務工具的公允價值變動之調整	306	23	–	329	(70)	37	–	(33)
債務帳面總額	23,791	7,201	297	31,289	22,602	11,448	–	34,050

公司

百萬港元	2008				2007			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	其他	總計
長期貸款及其他								
5年後須償還的款項	477	–	297	774	448	–	–	448
2年至5年內須償還的款項	5	2,417	–	2,422	4,679	10,611	–	15,290
1年至2年內須償還的款項	4,679	3,035	–	7,714	5,834	155	–	5,989
1年內須償還的款項	5,834	35	–	5,869	–	155	–	155
	10,995	5,487	297	16,779	10,961	10,921	–	21,882
銀行透支	–	59	–	59	–	2	–	2
短期貸款	–	624	–	624	–	186	–	186
	10,995	6,170	297	17,462	10,961	11,109	–	22,070
減：未經攤銷的折價、溢價及 財務開支餘額	(19)	(14)	–	(33)	(37)	(19)	–	(56)
因財務工具的公允價值變動之調整	(141)	23	–	(118)	(92)	37	–	(55)
債務帳面總額	10,835	6,179	297	17,311	10,832	11,127	–	21,959

由於公司打算為1年內須償還的資本市場借貸工具及銀行貸款作長期再融資，該筆款額被納入長期貸款。

帳項附註

38 貸款及其他債務(續)

C 已發行及贖回的債券及票據

截至2007年及2008年12月31日止年度內發行的債券及票據包括：

集團

百萬港元	2008		2007	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	1,750	1,750	–	–

上述票據乃由附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited發行。已發行的票據獲公司無條件及不可撤銷的擔保，屬於MTR Corporation (C.I.) Limited的直接、無抵押、無條件債務，並與MTR Corporation (C.I.) Limited的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。公司對該擔保的責任屬直接、無抵押、無條件，並與公司的其他無抵押及非次級債務享有同等權益。發行此等票據的所得實收款項乃借予公司作一般營運資金、再融資或其他公司用途。

截至2008年12月31日止年度內，集團贖回非上市債券10億港元(2007年：無)。

截至2007年及2008年12月31日止年度內，集團並無贖回任何上市債券。

D 擔保及抵押

(i) 於2007年及2008年12月31日，政府並無就信貸提供任何擔保。

(ii) 於2008年12月31日，集團在國內之間接全資附屬公司港鐵軌道交通(深圳)有限公司，以其某些資產為一項9億元人民幣的短期銀行貸款額作為抵押。

除上述押記外，於2008年12月31日概無其他集團資產已作抵押或附帶任何產權負擔。

39 應付帳項、應計費用及撥備

百萬港元	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
與下列項目有關的應付帳項、應計費用及撥備				
— 機場鐵路項目	68	70	68	70
— 將軍澳支綫項目	16	120	16	120
— 康城車站項目	31	58	31	58
— 西港島綫項目	89	2	89	2
— 物業項目及管理	1,728	1,776	1,631	1,675
— 車務運作及其他	3,346	3,330	2,775	2,875
應付顧客合約工程總額	56	56	56	56
	5,334	5,412	4,666	4,856

以上款項主要為資本性項目於工程驗證後應繳付的有關款項及應付掉期利息。集團並無因提供鐵路運輸服務而產生重大的應付帳項。

於2008年12月31日，應付顧客合約工程總額包括直至該日的已產生成本，加已確認溢利，減已確認虧損所得的總額2.73億港元(2007年：2.44億港元)。

於2008年12月31日，預期於1年後清還的應付顧客合約工程總額為5,600萬港元(2007年：5,600萬港元)。

39 應付帳項、應計費用及撥備(續)

以到期日劃分上述應付帳項的分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
30日內到期或即期	1,188	1,354	800	1,128
30日至60日內到期	927	652	864	573
60日至90日內到期	234	218	224	204
到期日超逾90日	1,392	1,563	1,249	1,359
	3,741	3,787	3,137	3,264
租金及其他可退還按金	1,353	1,462	1,291	1,429
應計僱員福利	240	163	238	163
總計	5,334	5,412	4,666	4,856

有關資本性項目及其他建築工程的應付帳項、應計費用及撥備包括就已完成合約的索償所作的撥備，該等撥備已撥作相關資產的一部分。大部分有關索償已獲解決，在無不可預見的情況下，預期上述就各個項目所作出的撥備將足以支付餘下索償款項。由於屬商業敏感資料，該等索償撥備並沒有在帳面金額及變動中獨立列出。

於2008年12月31日，除了有關車務運作及其他的8.52億港元(2007年：9.20億港元)預期於1年後清還外，所有應付帳項、應計費用及撥備均預期於1年內清還。於1年後到期的款項主要是從商舖及車站小商店租戶收取的租賃按金，以及來自電訊服務營運商的預繳收入，當中大部分款項會在3年內清還。集團認為該等按金的貼現影響並不重大。

應付帳項、應計費用及撥備的名義價值與其公允價值並沒有重大分別。

應付帳項、應計費用及撥備包括下列並非以其所屬個體的功能貨幣為單位的外幣數額：

	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
澳元(千元)	1,660	429	1,660	429
歐元(百萬元)	5	4	5	4
日元(百萬元)	100	39	100	39
英鎊(百萬元)	2	1	2	1
人民幣(百萬元)	305	202	-	-
瑞典克朗(千元)	933	421	933	421
瑞士法郎(千元)	368	216	368	216
美元(百萬元)	65	53	51	38

帳項附註

40 工程合約保證金

集團

百萬港元	於12個月內 到期發還	於12個月後 到期發還	總計
2008			
鐵路支綫項目	29	80	109
車務運作	100	15	115
	129	95	224
2007			
鐵路支綫項目	52	34	86
車務運作	98	41	139
	150	75	225

公司

百萬港元	於12個月內 到期發還	於12個月後 到期發還	總計
2008			
鐵路支綫項目	24	27	51
車務運作	100	15	115
	124	42	166
2007			
鐵路支綫項目	24	34	58
車務運作	98	41	139
	122	75	197

由於大部分工程合約保證金會在24個月內到期發還，故其受貼現影響並不重大。

工程合約保證金包括下列並非以其所屬個體的功能貨幣為單位的外幣數額：

	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
歐元(千元)	484	337	484	337
英鎊(千元)	39	37	39	37
人民幣(百萬元)	52	26	-	-
美元(百萬元)	2	-	2	-

41 應付關連人士的款項

百萬港元	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
應付予下列人士的款項：				
— 九鐵公司	882	975	882	975
— 附屬公司	—	—	13,239	11,987
	882	975	14,121	12,962

應付九鐵公司款項乃關於東鐵綫/輕鐵綫/九龍南綫物業發展項目的協議款項及相關應付利息，及服務經營權每年定額付款的應計部分。

於2008年12月31日，應付予附屬公司的款項119.56億港元(2007年：107.63億港元)預期於1年後清還。

應付予公司的附屬公司款項包括應付予MTR Corporation (C.I.) Limited的131.56億港元(2007年：119.60億港元)，該款項涉及上述附屬公司發行的債券及票據的所得款項及應計利息，而該等款項乃借予公司作為一般公司用途，附有指定還款期及利率(附註38D)，並以公允價值列帳。由於餘下應付予附屬公司的款項並非附有利息，且沒有固定還款期及數額並不重大，因此該款項並未予以貼現。

42 服務經營權負債

於2007年及2008年12月31日，集團及公司關於兩鐵合併每年定額付款的服務經營權負債如下(附註3)：

百萬港元	2008	2007
在1月1日結餘	10,685	—
於開始日予以資本化的每年定額付款總額	—	10,687
減：年內償還或應付款項	(29)	(2)
在12月31日結餘	10,656	10,685

於2007年及2008年12月31日應償還及未付結餘如下：

百萬港元	2008			2007		
	每年定額 付款現值	未來的 利息開支	每年定額 付款總額	每年定額 付款現值	未來的 利息開支	每年定額 付款總額
5年後須償還的款項	10,480	22,457	32,937	10,520	23,168	33,688
2年至5年內須償還的款項	112	2,138	2,250	105	2,145	2,250
1年至2年內須償還的款項	33	717	750	31	719	750
1年內須償還的款項	31	719	750	29	721	750
	10,656	26,031	36,687	10,685	26,753	37,438

帳項附註

43 遞延收益

集團及公司

百萬港元	2008	2007
物業發展的遞延收益(附註23B)	156	400
其他遞延收益(附註19E)	-	115
	156	515

44 資產負債表所示的所得稅

A 綜合資產負債表所示的本期所得稅包括公司及部分附屬公司，截至2008年12月31日止年度，按香港利得稅率16.5%(2007年：17.5%)計算，及扣除已付預繳稅款後的香港稅務撥備，及按相關國家適用的現行稅率計算的海外稅項。

百萬港元	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
年內香港利得稅項撥備(附註13)	1,021	1	1,014	-
年內海外稅項(附註13)	3	2	1	1
已付預繳香港稅款	(575)	-	(574)	-
	449	3	441	1
有關過往年度稅款撥備結餘	1	-	-	-
	450	3	441	1

B 已確認遞延稅項資產及負債

已在資產負債表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及本年度變動如下：

集團

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項					
	超過相關折舊 的折舊免稅額	撥備及其他 物業重估	撥備及其他 暫時差異	現金流量 對沖	稅務虧損	總計
2008						
於2008年1月1日	8,809	4,126	215	(5)	(575)	12,570
稅率調整對遞延稅項結餘的影響	(503)	(235)	(12)	-	32	(718)
在綜合損益表內列支/(計入)	17	(24)	(98)	-	532	427
在儲備計入(附註46)	-	(45)	-	(25)	-	(70)
於2008年12月31日	8,323	3,822	105	(30)	(11)	12,209
2007						
於2007年1月1日	8,749	2,681	205	(2)	(2,181)	9,452
因購入附屬公司而增加	-	-	-	-	(2)	(2)
在綜合損益表內列支	60	1,402	10	-	1,608	3,080
在儲備列支/(計入)(附註46)	-	43	-	(3)	-	40
於2007年12月31日	8,809	4,126	215	(5)	(575)	12,570

44 資產負債表所示的所得稅(續)

B 已確認遞延稅項資產及負債(續)

公司

百萬元	來自下列各項的遞延稅項					總計
	超過相關折舊 的折舊免稅額	物業重估	撥備及其他 暫時差異	現金流量 對沖	稅務虧損	
2008						
於2008年1月1日	8,802	4,126	215	(5)	(564)	12,574
稅率調整對遞延稅項結餘的影響	(503)	(235)	(12)	-	32	(718)
在損益表內列支/(計入)	16	(17)	(98)	-	532	433
在儲備計入(附註46)	-	(45)	-	(25)	-	(70)
於2008年12月31日	8,315	3,829	105	(30)	-	12,219
2007						
於2007年1月1日	8,743	2,681	205	(2)	(2,174)	9,453
在損益表內列支	59	1,402	10	-	1,610	3,081
在儲備列支/(計入)(附註46)	-	43	-	(3)	-	40
於2007年12月31日	8,802	4,126	215	(5)	(564)	12,574

百萬元	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
於資產負債表內確認的遞延稅項資產淨額	(11)	(4)	-	-
於資產負債表內確認的遞延稅項負債淨額	12,220	12,574	12,219	12,574
	12,209	12,570	12,219	12,574

C 由於估計部分附屬公司將不可能產生未來應稅溢利，以其個體於其位處的稅務地區抵扣稅務虧損，因此，集團並未就該等附屬公司的累計虧損2.27億港元(2007年：2.17億港元)確認遞延稅項資產。

45 股本及資本管理

A 股本、股份溢價及資本儲備

百萬元	2008	2007
法定：		
6,500,000,000股，每股面值1.00港元	6,500	6,500
已發行及繳足：		
5,661,143,113股(2007年：5,611,057,035股)，每股面值1.00港元	5,661	5,611
股份溢價	8,270	7,029
資本儲備	27,188	27,188
	41,119	39,828

根據公司章程細則，資本儲備只供用作繳付分配予公司股東，並列作繳足紅股的未發行股份。

股份溢價乃指股份發行價超過其面值的數額。股份溢價帳項的用途乃受香港《公司條例》第48B條的規管。

帳項附註

45 股本及資本管理(續)

A 股本、股份溢價及資本儲備(續)

年內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	認股權/ 代息股份價格 港元	款項撥入/從以股份為 基礎的僱員資本儲備撥入		總計 百萬港元
			股本帳 百萬港元	股份溢價帳 百萬港元	
已行使的僱員認股權					
— 全球發售前認股權計劃	1,644,500	8.440	2	12	14
— 新入職僱員認股權計劃	31,500	15.450	—	1	1
	45,000	15.970	—	1	1
	31,500	18.300	—	1	1
	355,500	19.404	—	8	8
	30,000	20.660	—	1	1
	142,000	21.000	—	3	3
發行代替2007年末期股息的股份	32,071,954	27.070	32	836	868
發行代替2008年中期股息的股份	15,734,124	25.020	16	378	394
	50,086,078		50	1,241	1,291

於2008年12月31日，尚未行使之認股權詳情載列於附註47。

B 資本管理

集團在資本管理方面的首要目標為保障其可持續經營的能力及賺取足夠利潤以維持增長，並為股東帶來合理回報。

集團按所承受風險程度來管理資本，並會透過派付股東的股息金額、發行代息股份及新股份以及管理債務組合與預計融資需求來調整其資本架構。香港政府財政司司長法團為公司的最大股東，於2008年12月31日持有4,344,710,490股股份，佔公司權益總額76.7%。

集團以淨負債權益比率為基準監察其資本狀況，淨負債權益比率乃按照淨借貸總額佔公司股東應佔權益總額的百分比計算，淨借貸總額乃總貸款、融資租賃債務、銀行透支及服務經營權負債的總和扣除現金及現金等價物。於過去年度，集團的淨負債權益比率基本上持續下跌，由2002年12月31日近60%降至2006年12月31日的36%。由於為兩鐵合併交易付款融資而增加借貸及計入服務經營權負債為債務的一部分，負債權益比率於2007年12月31日回升至49%，再重拾跌軌至2008年12月31日的42%。

公司或其任何附屬公司均無受制於外來的強制資本要求。

46 其他儲備

集團

百萬元	公司股東應佔					總計
	固定資產 重估儲備	對沖儲備	以股份為 基礎的僱員 資本儲備	匯兌儲備	保留溢利	
2008						
於2008年1月1日結餘	1,170	(25)	7	42	49,992	51,186
現金流量對沖：						
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分	-	(151)	-	-	-	(151)
由股東權益轉撥至						
—綜合損益表	-	41	-	-	-	41
—非財務對沖項目的最初帳面金額	-	(14)	-	-	-	(14)
—遞延稅項	-	(5)	-	-	-	(5)
2007年末期股息	-	-	-	-	(1,740)	(1,740)
2008年中期股息	-	-	-	-	(790)	(790)
扣除遞延稅項後的重估虧損(附註19及44)	(189)	-	-	-	-	(189)
扣除遞延稅項後因清理而撥出的重估儲備 (附註44)	(35)	-	-	-	42	7
稅率調整對遞延稅項結餘的影響	14	-	-	-	-	14
以股份為基礎支付予僱員的支出	-	-	20	-	-	20
因行使認股權而撥出股份溢價	-	-	(2)	-	-	(2)
折算海外附屬公司帳項的匯兌差額	-	-	-	21	-	21
年內利潤	-	-	-	-	8,284	8,284
於2008年12月31日結餘	960	(154)	25	63	55,788	56,682
2007						
於2007年1月1日結餘	968	(10)	5	17	37,148	38,128
現金流量對沖：						
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分	-	(13)	-	-	-	(13)
由股東權益轉撥至						
—綜合損益表	-	-	-	-	-	-
—非財務對沖項目的最初帳面金額	-	(2)	-	-	-	(2)
—遞延稅項	-	-	-	-	-	-
2006年末期股息	-	-	-	-	(1,554)	(1,554)
2007年中期股息	-	-	-	-	(782)	(782)
扣除遞延稅項後的重估盈餘(附註19及44)	202	-	-	-	-	202
以股份為基礎支付予僱員的支出	-	-	2	-	-	2
折算海外附屬公司帳項的匯兌差額	-	-	-	25	-	25
年內利潤	-	-	-	-	15,180	15,180
於2007年12月31日結餘	1,170	(25)	7	42	49,992	51,186

帳項附註

46 其他儲備(續)

公司

百萬港元	固定資產 重估儲備	對沖儲備	以股份為 基礎的僱員 資本儲備	保留溢利	總計
2008					
於2008年1月1日結餘	1,170	(25)	7	49,349	50,501
現金流量對沖：					
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分	-	(151)	-	-	(151)
由股東權益轉撥至					
— 損益表	-	41	-	-	41
— 非財務對沖項目的最初帳面金額	-	(14)	-	-	(14)
— 遞延稅項	-	(5)	-	-	(5)
2007年末期股息	-	-	-	(1,740)	(1,740)
2008年中期股息	-	-	-	(790)	(790)
扣除遞延稅項後的重估虧損(附註19及44)	(189)	-	-	-	(189)
扣除遞延稅項後因清理而撥出的重估儲備(附註44)	(35)	-	-	42	7
稅率調整對遞延稅項結餘的影響	14	-	-	-	14
以股份為基礎支付予僱員的支出	-	-	20	-	20
因行使認股權而撥出股份溢價	-	-	(2)	-	(2)
年內利潤	-	-	-	8,118	8,118
於2008年12月31日結餘	960	(154)	25	54,979	55,810
2007					
於2007年1月1日結餘	968	(10)	5	36,802	37,765
現金流量對沖：					
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分	-	(13)	-	-	(13)
由股東權益轉撥至					
— 損益表	-	-	-	-	-
— 非財務對沖項目的最初帳面金額	-	(2)	-	-	(2)
— 遞延稅項	-	-	-	-	-
2006年末期股息	-	-	-	(1,554)	(1,554)
2007年中期股息	-	-	-	(782)	(782)
扣除遞延稅項後的重估盈餘(附註19及44)	202	-	-	-	202
以股份為基礎支付予僱員的支出	-	-	2	-	2
年內利潤	-	-	-	14,883	14,883
於2007年12月31日結餘	1,170	(25)	7	49,349	50,501

設立固定資產重估儲備，乃用作處理重估自用土地及樓宇所產生的盈餘或虧絀(附註2F(ii))。

對沖儲備包括在現金流量對沖中使用的對沖工具之公允價值累計淨變動的有效部分，此部分將在隨後根據附註2U(ii)所所述的現金流量對沖會計政策，跟被對沖的現金流量一同確認。

以股份為基礎的僱員資本儲備包括已授予但未行使認股權的公允價值，有關解釋見附註2V(iv)的會計政策。該款項將在認股權被行使時轉撥至股份溢價帳，若認股權過期或被沒收，則直接轉入保留溢利。

46 其他儲備(續)

匯兌儲備包括所有因折算海外企業的帳項而產生的匯兌差額。此儲備是根據附註2DD的會計政策處理。

除保留溢利外，其他儲備並不屬於已實現利潤，因此不可派發予股東。此外，公司認為包括在保留溢利內的除稅後投資物業重估盈餘184.17億港元(2007年：182.80億港元)並不屬於已實現利潤，因此不可派發。於2008年12月31日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為365.62億港元(2007年：310.69億港元)。

於2008年12月31日，集團保留溢利包括應佔無控制權附屬公司及聯營公司的保留溢利3.28億港元(2007年：1.92億港元)。

47 以股份為基礎的支出

A 按股本結算的以股份為基礎的支出

集團已根據三項認股權計劃(即全球發售前認股權計劃、新入職僱員認股權計劃及2007年認股權計劃)向執行總監會成員及若干僱員授出以股本結算的認股權。該等計劃的詳情如下：

(i) 全球發售前認股權計劃

由於公司股份於2000年10月首次公開招股及於聯交所上市，公司訂立全球發售前認股權計劃(「首次公開招股前認股權計劃」)。根據首次公開招股前認股權計劃，包括所有執行總監會成員(分別於2003年12月1日、2002年2月1日及2005年9月26日獲委任的周松崗、梁國權及龍家駒除外)在內的769名僱員於2000年9月20日獲授予認股權，可認購合共48,338,000股股份，相等於公司於2008年12月31日的已發行股本0.9%，行使價為每股8.44港元，相等於首次公開招股發售價每股9.38港元的90%。認股權可於2010年9月11日前行使，惟須遵守該計劃的歸屬條款。於2008年12月31日，根據該計劃所有認股權均已授出。

於2008年，已歸屬的認股權有合共1,644,500份被行使。於年內被行使認股權的加權平均收市價為每股25.159港元。此外，年內因認股權持有人離職而失效的認股權合共17,000份。於2008年12月31日，尚未行使的認股權合共可認購3,605,500股(2007年：5,267,000股)股份。

(ii) 新入職僱員認股權計劃

公司於2002年5月召開的2002年股東週年大會通過採納新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)，藉此向未有參與首次公開招股前認股權計劃的公司新入職最高階層及高級管理人員提供認股權。根據新認股權計劃的規則，公司因在該計劃中的認股權被行使而須發行最多5,056,431股股份，相等於公司於2008年12月31日的已發行股本的0.1%。授出的認股權將由有關認股權提出日起計3年內，以三期平均歸屬予獲授認股權者以認購有關股份。根據新認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由公司於提出授予認股權時釐定，但不會低於下列各項中最高者：(i)於緊接提出授予該認股權當日前五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii)在該認股權的提出日期(必須為交易日)港鐵股份的收市價；及(iii)港鐵股份面值。新認股權計劃於2007年5月16日屆滿，故於該日期或之後，不可根據該計劃授出認股權。

下表概述新認股權計劃自實施以來所授出而仍然有效的認股權：

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2003年8月1日	1,245,200	9.75	2013年7月14日或以前
2005年9月13日	49,000	15.97	2015年9月9日或以前
2005年9月23日	213,000	15.97	2015年9月9日或以前
2006年3月31日	94,000	18.05	2016年3月20日或以前
2006年5月12日	266,500	20.66	2016年4月25日或以前
2006年5月15日	183,000	20.66	2016年4月25日或以前
2006年10月5日	94,000	19.732	2016年9月29日或以前
2007年3月22日	355,500	19.404	2017年3月19日或以前

帳項附註

47 以股份為基礎的支出(續)

A 按股本結算的以股份為基礎的支出(續)

尚未行使認股權數目及其相關加權平均行使價的變動如下：

	2008		2007	
	認股權數目	加權平均行使價 港元	認股權數目	加權平均行使價 港元
於1月1日尚未行使	3,717,700	16.017	2,780,700	14.598
於年內授出	–	–	1,066,000	19.404
於年內行使	(635,500)	19.326	(129,000)	13.426
於年內失效	(582,000)	19.237	–	–
於12月31日尚未行使	2,500,200	14.426	3,717,700	16.017
於12月31日可行使	2,278,700	13.865	1,775,700	12.377

有關年內已行使認股權的加權平均收市價為27.985港元(2007年：22.80港元)。

於2008年12月31日尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2008		2007	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數	認股權數目	剩餘合約年限 年數
9.75港元	1,245,200	4.54	1,245,200	5.54
15.97港元	262,000	6.69	307,000	7.69
15.45港元	–	–	62,500	8.02
18.05港元	94,000	7.22	94,000	8.22
20.66港元	449,500	7.32	479,500	8.32
21.00港元	–	–	213,000	8.34
18.30港元	–	–	94,000	8.47
19.732港元	94,000	7.75	94,000	8.75
19.104港元	–	–	62,500	8.87
19.404港元	355,500	8.22	1,066,000	9.22
	2,500,200		3,717,700	

(iii) 2007年認股權計劃

隨著新認股權計劃於2007年5月屆滿，2007年認股權計劃(「2007年認股權計劃」)於2007年股東週年大會獲呈交及批准。該計劃旨在提高公司吸引最佳人才的能力，挽留及激勵關鍵及主要僱員，使其利益與公司的長遠成功一致，並為其提供公平及具有市場競爭力的報酬。根據2007年認股權計劃的規則，在2007年6月7日後，因在所有認股權計劃(包括2007年認股權計劃)中的認股權被行使而須發行最多277,461,072股股份，相等於公司於2008年12月31日的已發行股本的4.9%。授出的認股權將由有關認股權提出日起計至少1年後才獲歸屬以認購有關股份。根據2007年認股權計劃授出的任何認股權的行使價，將由公司於提出授予認股權時釐定，但不會低於下列各項中最高者：(i)於緊接提出授予該認股權當日前五個交易日，港鐵股份的平均收市價；(ii)在該認股權的提出日期(必須為交易日)，港鐵股份的收市價；及(iii)港鐵股份面值。

根據2007年認股權計劃的規定，公司於計劃期內可隨時酌情向任何合資格僱員授予認股權。根據2007年認股權計劃，授出日期界定為接納授予認股權當日。於2007年12月10日，公司將合共可認購8,273,000股股份的認股權授予執行總監會成員及個別僱員，此為2008年授出的第一批認股權(「2008年第一批授出認股權」)。在2008年第一批授出之中，有合共可認購7,968,000股股份的認股權獲承授人於2007年12月11日至2007年12月31日期間接納，而合共可認購305,000股股份的認股權則獲承授人於2008年1月2日至2008年1月7日期間接納。於2008年3月26日，公司將合共可認購2,749,000股股份的認股權授予個別僱員作為「2008年第二批授出認股權」，並獲承授人於2008年3月28日至2008年4月23日期間接納。這批認股權與2008年第一批授出認股權共同構成「2008年授出認股權」。於2008年12月8日，公司將合共可認購12,712,000股股份的認股權授予執行總監會成員及其他個別僱員，並獲該等僱員於2008年12月8日至2008年12月30日期間接納，此為2009年授出的認股權(「2009年授出認股權」)。

47 以股份為基礎的支出(續)

A 按股本結算的以股份為基礎的支出(續)

下表概述2007年認股權計劃自實施以來所授出而仍然有效的認股權。

授出日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
<u>2008年授出認股權</u>			
2007年12月11日	45,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月12日	2,642,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月13日	1,805,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月14日	1,005,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月15日	370,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月17日	835,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月18日	380,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月19日	115,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月20日	190,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月21日	45,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月22日	35,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月24日	118,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月28日	35,000	27.60	2014年12月10日或以前
2007年12月31日	130,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月2日	75,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月3日	40,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月4日	65,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年1月7日	125,000	27.60	2014年12月10日或以前
2008年3月28日	255,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年3月31日	379,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月1日	261,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月2日	296,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月3日	171,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月4日	23,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月5日	17,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月7日	358,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月8日	155,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月9日	85,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月10日	58,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月11日	117,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月12日	48,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月14日	40,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月15日	34,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月16日	40,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月17日	124,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月18日	32,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月19日	25,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月20日	23,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月21日	66,000	26.52	2015年3月26日或以前
2008年4月23日	19,000	26.52	2015年3月26日或以前
<u>2009年授出認股權</u>			
2008年12月8日	155,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月9日	1,463,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月10日	2,176,400	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月11日	2,464,200	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月12日	1,481,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月13日	84,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月14日	88,200	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月15日	1,084,700	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月16日	581,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月17日	513,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月18日	611,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月19日	198,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月20日	19,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月22日	772,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月23日	306,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月24日	500,500	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月25日	45,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月29日	148,000	18.30	2015年12月8日或以前
2008年12月30日	19,000	18.30	2015年12月8日或以前

帳項附註

47 以股份為基礎的支出(續)

A 按股本結算的以股份為基礎的支出(續)

尚未行使認股權數目及其相關加權平均行使價的變動如下：

	2008		2007	
	認股權數目	加權平均行使價 港元	認股權數目	加權平均行使價 港元
於1月1日尚未行使	7,968,000	27.600	–	–
於年內授出	15,766,000	19.913	7,968,000	27.600
於年內行使	–	–	–	–
於年內失效	(341,000)	27.210	–	–
於12月31日尚未行使	23,393,000	22.425	7,968,000	27.600
於12月31日可行使	2,811,000	27.600	–	–

於2008年12月31日尚未行使認股權的行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	2008		2007	
	認股權數目	剩餘合約年限 年數	認股權數目	剩餘合約年限 年數
27.60港元	8,055,000	6	7,968,000	7
26.52港元	2,626,000	6	–	–
18.30港元	12,712,000	7	–	–
	23,393,000		7,968,000	

47 以股份為基礎的支出(續)

A 按股本結算的以股份為基礎的支出(續)

根據「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，於截至2008年12月31日止年度內授出的認股權公允價值如下：

授出日期	「柏力克—舒爾斯」期權定價模式應用項						預期每股 股息 港元
	已授出 認股權 公允價值 港元	緊接授出 日期前的股價 港元	行使價 港元	預期波幅	預計年期 年數	無風險息率 %	
2008年1月2日	5.49	28.70	27.60	0.22	3.5	2.82	0.45
2008年1月3日	6.88	30.80	27.60	0.22	3.5	2.71	0.45
2008年1月4日	7.65	31.80	27.60	0.22	3.5	2.77	0.45
2008年1月7日	7.79	32.00	27.60	0.22	3.5	2.77	0.45
2008年3月28日	3.80	25.90	26.52	0.22	3.5	1.69	0.45
2008年3月31日	3.90	26.10	26.52	0.22	3.5	1.68	0.45
2008年4月1日	4.39	26.70	26.52	0.23	3.5	1.66	0.45
2008年4月2日	4.42	26.70	26.52	0.23	3.5	1.75	0.45
2008年4月3日	4.84	27.35	26.52	0.23	3.5	1.83	0.45
2008年4月4日	4.78	27.25	26.52	0.23	3.5	1.83	0.45
2008年4月5日	4.78	27.25	26.52	0.23	3.5	1.83	0.45
2008年4月7日	4.76	27.25	26.52	0.23	3.5	1.79	0.45
2008年4月8日	4.69	27.10	26.52	0.23	3.5	1.84	0.45
2008年4月9日	4.72	27.20	26.52	0.23	3.5	1.76	0.45
2008年4月10日	4.49	26.90	26.52	0.23	3.5	1.65	0.45
2008年4月11日	4.52	26.90	26.52	0.23	3.5	1.72	0.45
2008年4月12日	4.63	27.10	26.52	0.23	3.5	1.72	0.45
2008年4月14日	4.60	27.10	26.52	0.23	3.5	1.65	0.45
2008年4月15日	4.37	26.65	26.52	0.23	3.5	1.74	0.45
2008年4月16日	4.63	27.05	26.52	0.23	3.5	1.81	0.45
2008年4月17日	4.42	26.65	26.52	0.23	3.5	1.88	0.45
2008年4月18日	4.52	26.80	26.52	0.23	3.5	1.91	0.45
2008年4月19日	4.54	26.85	26.52	0.23	3.5	1.91	0.45
2008年4月20日	4.54	26.85	26.52	0.23	3.5	1.91	0.45
2008年4月21日	4.54	26.85	26.52	0.23	3.5	1.91	0.45
2008年4月23日	4.88	27.35	26.52	0.23	3.5	1.99	0.45
2008年12月8日	2.31	16.90	18.30	0.27	3.5	1.35	0.45
2008年12月9日	3.03	18.30	18.30	0.27	3.5	1.28	0.45
2008年12月10日	2.87	18.02	18.30	0.27	3.5	1.26	0.45
2008年12月11日	3.41	18.98	18.30	0.27	3.5	1.22	0.45
2008年12月12日	3.22	18.68	18.30	0.27	3.5	1.17	0.45
2008年12月13日	2.84	18.00	18.30	0.27	3.5	1.17	0.45
2008年12月14日	2.84	18.00	18.30	0.27	3.5	1.17	0.45
2008年12月15日	2.84	18.00	18.30	0.27	3.5	1.20	0.45
2008年12月16日	3.12	18.50	18.30	0.27	3.5	1.21	0.45
2008年12月17日	3.07	18.48	18.30	0.27	3.5	1.04	0.45
2008年12月18日	3.32	18.90	18.30	0.27	3.5	1.05	0.45
2008年12月19日	3.40	19.06	18.30	0.27	3.5	1.01	0.45
2008年12月20日	3.00	18.36	18.30	0.27	3.5	1.01	0.45
2008年12月22日	2.99	18.36	18.30	0.27	3.5	0.99	0.45
2008年12月23日	2.72	17.86	18.30	0.27	3.5	1.01	0.45
2008年12月24日	2.60	17.64	18.30	0.27	3.5	0.98	0.45
2008年12月25日	2.77	17.96	18.30	0.27	3.5	0.98	0.45
2008年12月29日	2.76	17.96	18.30	0.27	3.5	0.97	0.45
2008年12月30日	2.86	18.16	18.30	0.27	3.5	0.92	0.45

在計算已授出認股權的公允價值時，預期波幅是透過計算集團股價於過往3.5年的歷史波幅來釐定，並把預計年期假設為授出認股權後第3.5年，而預期股息則依據過往股息釐定。同時，亦考慮到授出認股權的歸屬條款，但與授出認股權有關的市場狀況則並未在考慮之列。有關這些主觀應用項的假設，其變動可能對認股權的公允價值有重大影響。

帳項附註

47 以股份為基礎的支出(續)

A 按股本結算的以股份為基礎的支出(續)

(iv) 年內，就上述認股權計劃確認按股本結算的以股份為基礎的支出如下：

百萬港元	2008	2007
與下列認股權計劃有關，按股本結算的以股份為基礎的支出：		
— 新認股權計劃	3	1
— 2007年認股權計劃	17	1
	20	2

B 以股份為基礎按現金結算的支出

(i) 周松崗並沒有參與公司的全球發售前認股權計劃及新入職僱員認股權計劃。根據其於2009年11月30日屆滿的3年合約，他可於完成合約時獲得與418,017股股份等值的現金。於2008年12月31日，90萬港元(2007年：410萬港元)已被計入為年內以股份為基礎的支出。仍未償付的權利之公允價值乃按公司股份於年結日的收市價計算。於2008年12月31日，該等股份的公允價值為每股17.96港元(2007年：28.70港元)。

(ii) 梁國權擁有與公司股份相關的衍生權益，據此他可於2010年4月9日獲得與160,000股股份等值的現金。於2008年12月31日，50萬港元(2007年：110萬港元)已被計入為年內以股份為基礎的支出(按上文附註47B(i)所述的相同基準計算)。

48 退休金計劃

公司實施兩項職業退休金計劃，即香港鐵路有限公司退休金計劃(簡稱「退休金計劃」)及屬補充性的香港鐵路有限公司Retention Bonus Scheme(簡稱「RBS」)。另外，公司亦已根據《強制性公積金(「強積金」)計劃條例》於2000年12月1日透過加入獨立強積金服務供應商提供的集體信託計劃，設立強積金計劃(「港鐵強積金計劃」)。合資格參與退休金計劃的僱員可就退休金計劃及港鐵強積金計劃作出選擇，惟臨時僱員只可選擇港鐵強積金計劃。

隨着2007年12月2日兩鐵合併，公司接管了九鐵公司旗下的兩項退休金計劃的運作。其中一項是界定供款計劃，名為九廣鐵路公司退休金計劃(「九鐵退休金計劃」)，此計劃於2008年3月1日易名為香港鐵路有限公司公積金計劃(「公積金計劃」)；另一項為提供予沒有選擇或不合格參與界定供款計劃的僱員的強積金計劃(「九鐵強積金計劃」)。

現時，合資格的新聘僱員可選擇參與公積金計劃或港鐵強積金計劃，惟臨時僱員需參與港鐵強積金計劃。

上述計劃的資產乃按獨立的信託安排條款進行管理，以確保計劃資產與公司資產分開管理。

A 退休金計劃

退休金計劃於1977年初以信託形式成立，包括了界定福利及界定供款元素。退休金計劃已按照《職業退休計劃條例》(香港法例第426章)註冊，並於1994年10月31日生效。於2000年7月3日，強積金管理局授出豁免，允許公司保留退休金計劃及作為「強積金」計劃以外的另一選擇。

退休金計劃為成員提供在退休、永久傷殘、身故及離職時的福利。混合福利部分是按最終薪金的若干倍數或累積供款連投資回報兩者中較高者計算福利。此部分已於1999年3月31日終止接受新成員。在2008年3月1日前，退休金計劃曾包括一項界定供款部分，給予於1999年4月1日或以後受聘的非臨時僱員選擇參與，福利單按累積供款連投資回報計算。於2008年3月1日，界定供款的成員及資產已轉移至公積金計劃，而界定供款部分亦不再存在。

基於界定供款部分已轉移至公積金計劃，自2008年3月1日開始(附註48E)，獲擢升和新入職的僱員均只可選擇參與公積金計劃或港鐵強積金計劃。

成員向混合福利部分作出的供款額，是根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定；而公司的供款額則由執行總監會參照精算評估後釐定。於2008年12月31日，本部分共有5,406名成員(2007年：5,655名)。於2008年，成員向混合福利部分供款6,800萬港元(2007年：6,600萬港元)，而公司的供款則為1.52億港元(2007年：1.52億港元)。於2008年12月31日，混合福利部分的資產淨值為61.62億港元(2007年：79.29億港元)。

48 退休金計劃(續)

A 退休金計劃(續)

根據信託契約條款，被註銷的福利金會轉撥至儲備帳，公司可酌情使用。

精算評估乃根據《職業退休計劃條例》每年進行。退休金計劃於2008年12月31日的全面精算評估由獨立精算顧問公司韜睿諮詢公司進行，以「到達年齡籌資方法」作出評估。所採用的主要精算假設包括長綫投資回報率減去薪酬增幅為每年2.5%(2007年：2.0%)，預計死亡率、離職率、裁員率、退休率及預計短期薪金調整。精算評估師對於評估日期作出下列結論：

- (a) 退休金計劃有足夠的償付能力，縱使所有成員退出此計劃，此計劃的資產可支付成員既得福利的總值有餘；及
- (b) 假設退休金計劃繼續運作，資產值差不多99.9%可支付由成員過去服務所產生的負債總額。

B RBS

RBS於1995年1月1日以信託形式成立，RBS是一項界定福利計劃，適用於公司所有服務於指定工程項目及並非以約滿酬金條款聘用的僱員。RBS在僱員遭裁退時，為僱員提供截至2002年12月31日所提供服務的應計福利。RBS乃根據《職業退休計劃條例》註冊，於1995年12月1日生效。於2008年12月31日，RBS共有327名成員(2007年：346名)。

RBS成員毋須供款，而公司的供款額則由執行總監會參照精算評估而釐定，並按供款額記入各工程項目員工薪酬的一部分。於2007年及2008年內，公司並不需要向RBS作出供款。於2008年12月31日，RBS的資產淨值為1,200萬港元(2007年：1,200萬港元)。

有關RBS的精算評估每年進行。RBS於2008年12月31日的全面精算評估由韜睿諮詢公司進行，以「到達年齡籌資方法」作出評估。所採用的主要精算假設包括加權投資回報率減去估計薪酬增幅，約相等於每年-1.7%(2007年：-2.0%)，及預計裁員率。精算評估師對於評估日期作出下列結論：

- (a) 由於RBS只在僱員被裁退的時候提供福利，所以沒有既有總負債，在技術上而言，RBS有足夠償付能力；及
- (b) 假設RBS繼續運作，資產值可足夠支付由成員過去服務所產生的負債總額有餘。

C 港鐵強積金計劃

由2000年12月1日強積金計劃開始生效起，公司已加入銀聯信託強積金計劃。此計劃已向強制性公積金管理局註冊，並獲得證券及期貨事務監察委員會認可。於2008年12月31日，公司參加港鐵強積金計劃的僱員總數為1,337名(2007年：885名)。於2008年，成員供款總額為530萬港元(2007年：390萬港元)，而公司供款總額為630萬港元(2007年：450萬港元)。

D 九鐵強積金計劃

九鐵強積金計劃乃根據香港《強制性公積金計劃條例》運作，為一項由獨立受託人管理的界定供款退休金計劃。九鐵強積金計劃於2000年4月1日推出，供沒有選擇或不合資格參與九鐵退休金計劃的僱員參加。自指定日期起，九鐵強積金計劃已停止接受新成員。

於2008年12月31日，參加九鐵強積金計劃的公司僱員有1,029名(2007年：2,578名)。於2008年，成員供款總額為1,000萬港元(2007年：190萬港元，自指定日期起)及公司供款總額為1,070萬港元(2007年：190萬港元，自指定日期起)。

E 公積金計劃

公積金計劃(前稱九鐵退休金計劃)是一項於1983年2月1日以信託形式成立的界定供款計劃，此計劃已按照《職業退休計劃條例》註冊，並於1994年11月16日生效。

公積金計劃應付的所有福利乃根據僱主及成員本身按成員基本薪金的固定百分率作出的供款，連同該等供款的投資回報計算。

於2008年3月1日，在退休金計劃中的界定供款部分被轉移至九鐵退休金計劃，並改名為公積金計劃。於2008年12月31日，參與公積金計劃的僱員總人數為5,575名(2007年：4,540名)。於2008年，成員供款總額為4,240萬港元(2007年：退休金計劃中的界定供款部分為1,080萬港元，自指定日期起的九鐵退休金計劃為450萬港元)，公司總供款額為13.94億港元(2007年：退休金計劃中的界定供款部分為2,200萬港元，自指定日期起的九鐵退休金計劃為950萬港元)。於2008年12月31日，資產淨值為25.22億港元(2007年：35.77億港元)。

帳項附註

49 界定福利退休計劃責任

公司向兩個界定福利計劃供款，該計劃於僱員退休或因其他原因終止服務(附註48)時向他們提供福利。該等界定福利計劃於年內的變動概述如下。

A 於資產負債表確認的金額如下：

集團及公司

百萬港元	2008			2007		
	退休金計劃	RBS	總計	退休金計劃	RBS	總計
已履行的供款責任現值	(9,064)	(1)	(9,065)	(8,577)	(1)	(8,578)
計劃資產的公允價值	6,162	12	6,174	7,929	12	7,941
未確認精算(收益)/虧損淨額	3,112	(4)	3,108	796	(5)	791
資產淨額	210	7	217	148	6	154

部分上述資產預期於1年後收回。然而，要將該數額與未來12個月內的應收款項分開並不可行，因為未來供款將與未來提供的服務、精算假設及市況的未來變動相關。公司預期在2009年就退休金計劃支付1.99億港元供款。

B 計劃資產包括下列各項：

集團及公司

百萬港元	2008			2007		
	退休金計劃	RBS	總計	退休金計劃	RBS	總計
股票	2,675	-	2,675	3,696	-	3,696
債券	3,364	-	3,364	3,976	-	3,976
現金	168	12	180	311	12	323
自願供款單位之價值	6,207	12	6,219	7,983	12	7,995
	(45)	-	(45)	(54)	-	(54)
	6,162	12	6,174	7,929	12	7,941

包括在計劃資產中對公司的股票及債券投資數額分別為無(2007年：無)及1,600萬港元(2007年：1,300萬港元)。

C 界定福利責任現值的變動

集團及公司

百萬港元	2008			2007		
	退休金計劃	RBS	總計	退休金計劃	RBS	總計
於1月1日	8,577	1	8,578	7,311	3	7,314
成員向計劃作出的供款	68	-	68	66	-	66
由計劃支付的福利	(468)	-	(468)	(125)	-	(125)
本年度服務成本	273	-	273	264	-	264
利息成本	297	-	297	271	-	271
精算虧損/(收益)	317	-	317	790	(2)	788
於12月31日	9,064	1	9,065	8,577	1	8,578

49 界定福利退休計劃責任(續)

D 計劃資產的變動

集團及公司

百萬港元	2008			2007		
	退休金計劃	RBS	總計	退休金計劃	RBS	總計
於1月1日	7,929	12	7,941	6,906	12	6,918
集團向計劃作出的供款	152	-	152	152	-	152
成員向計劃作出的供款	68	-	68	66	-	66
由計劃支付的福利	(468)	-	(468)	(125)	-	(125)
計劃資產預期回報	477	-	477	416	-	416
精算(虧損)/收益	(1,996)	-	(1,996)	514	-	514
於12月31日	6,162	12	6,174	7,929	12	7,941

E 於綜合損益表確認的開支如下：

百萬港元	2008			2007		
	退休金計劃	RBS	總計	退休金計劃	RBS	總計
本年度服務成本	273	-	273	264	-	264
利息成本	297	-	297	271	-	271
計劃資產預期回報	(477)	-	(477)	(416)	-	(416)
已確認精算收益淨額	-	(1)	(1)	-	(1)	(1)
已確認開支	93	(1)	92	119	(1)	118
減：資本化數額	(12)	-	(12)	(20)	-	(20)
	81	(1)	80	99	(1)	98

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及相關費用一項內確認。

F 計劃資產實際回報

百萬港元	2008	2007
香港鐵路有限公司退休金計劃	(1,519)	930
香港鐵路有限公司 Retention Bonus Scheme	-	-

G 於2008年12月31日所採用的主要精算假設(以加權平均數呈列)如下：

	2008		2007	
	退休金計劃	RBS	退休金計劃	RBS
於12月31日的貼現率	1.2%	0.8%	3.5%	3.0%
計劃資產的預期回報率	6.0%	1.5%	6.0%	2.5%
未來薪酬升幅	3.5%	3.2%	4.0%	4.5%

預期的計劃資產長期回報率已考慮實際經驗、預期投資波幅及長期通脹因素，並且根據整個投資組合而並非個別資產類別的回報總和來釐定。數額只按歷史回報率計算，並沒有作出任何調整。

帳項附註

49 界定福利退休計劃責任(續)

H 歷史資料

集團及公司

		退休金計劃				
百萬港元	2008	2007	2006	2005	2004	
已履行的供款責任現值	(9,064)	(8,577)	(7,311)	(5,974)	(5,456)	
計劃資產的公允價值	6,162	7,929	6,906	5,899	5,365	
計劃的虧絀	(2,902)	(648)	(405)	(75)	(91)	
計劃負債的經驗調整—收益/(虧損)	1,391	(556)	(464)	(98)	(154)	
計劃資產的經驗調整—收益/(虧損)	(1,997)	514	510	119	243	

		RBS				
百萬港元	2008	2007	2006	2005	2004	
已履行的供款責任現值	(1)	(1)	(3)	(7)	(7)	
計劃資產的公允價值	12	12	12	13	14	
計劃的盈餘	11	11	9	6	7	
計劃負債的經驗調整—收益/(虧損)	—	1	3	(2)	5	
計劃資產的經驗調整—收益/(虧損)	—	—	—	—	—	

50 共同控制業務權益

於2008年12月31日，集團在已批出的物業發展項目方面擁有之共同控制業務如下：

地點/物業發展組合	土地用途	樓面建築總面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
香港站	寫字樓/商場/酒店	415,894	已於1998-2005年分期落成
九龍站			
第一期	住宅	147,547	已於2000年落成
第二期	住宅	210,319	已於2002-2003年分期落成
第三期	住宅/過境巴士站	105,113	已於2005年落成
第四期	住宅	128,845	已於2003年落成
第五、六、七期	住宅/寫字樓/商場/酒店/ 服務式住宅/幼稚園	504,350	2006-2010年分期落成
奧運站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/室內運動場	309,069	已於2000年落成
第二期	住宅/商場/街市	268,650	已於2001年落成
第三期	住宅/幼稚園	104,452	已於2006年落成
青衣站	住宅/商場/幼稚園	292,795	已於1999年落成
東涌站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/酒店/幼稚園	361,531	已於1999-2005年分期落成
第二期	住宅/商場/幼稚園	255,949	已於2002-2008年分期落成
第三期	住宅/商場/街市/幼稚園	413,154	已於2002-2008年分期落成
坑口站	住宅/商場	142,152	已於2004年落成
調景嶺站	住宅/商場	253,765	已於2006-2007年分期落成
將軍澳站			
五十五b區	住宅/商場	96,797	已於2006年落成
五十七a區	住宅/商場	29,642	已於2005年落成
五十六區	住宅/酒店/商場/寫字樓	163,130	2011年
將軍澳八十六區			
第一期	住宅/商場/長者護理中心	139,840	已於2008年落成
第二期	住宅/幼稚園	310,496	2009-2010年分期落成
第三期	住宅/幼稚園	129,544	2012年
彩虹站泊車轉乘公共 交通工具項目	住宅/商場	21,538	已於2005年落成
車公廟站	住宅/商場/幼稚園	90,655	2012年

* 以入伙紙發出日期為準

集團就該等共同控制業務所持有的資產包括各地盤地基工程費用及有關的員工薪酬及一般開支、地價、物業發展權購入成本及利息開支。集團在每個物業發展組合的開支，以該物業組合的發展商所預付的款項沖銷，餘額視情況列於資產負債表的發展中物業或遞延收益(附註23)項下。於2008年12月31日，就共同控制業務所佔的發展中物業總額為30.36億港元(2007年：19.61億港元)，遞延收益總額則為1.56億港元(2007年：4.00億港元)。

截至2008年12月31日止年度，就該等工程確認的利潤為46.70億港元(2007年：83.04億港元)(附註8)。

帳項附註

50 共同控制業務權益(續)

由於兩鐵合併，公司與九鐵公司為以下三個已批出的物業發展項目達成協議：

地點/物業發展組合	土地用途	樓面建築 總面積(平方米)	實際或預計建築工程完成日期*
火炭站 何東樓	住宅/商場	122,900	已於2008年落成
烏溪沙站	住宅/商場/幼稚園	172,650	2009年
大圍維修中心	住宅	313,955	2009 – 2011年分期落成

根據這些協議，公司獲委任為九鐵公司的代理人去行使及履行協議中九鐵公司的權利及責任，而公司則獲得分享售賣這些物業發展項目所得淨收益的權利。

51 重大關連人士交易

財政司司長法團受香港特區政府委託，持有公司約77%的已發行股本，成為公司的最大股東。根據HKAS 24「關連人士的披露」，除政府與集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，集團與政府部門、機關或政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，並須於本帳項中另行申明。

董事局成員與執行總監會成員以及其關連人士(包括其關係密切的家庭成員)，亦被視為集團的關連人士。集團與該等人士之間的交易，均須於本帳項中另行申明；惟有關交易涉及董事局成員或其關連人士，而該董事局成員於投票時棄權，則另作別論。

集團在過往年度與關連人士訂立的重大交易而於本年度仍然生效者包括：

A 於1995年7月5日，公司就機場鐵路的建造與政府簽訂機場鐵路協議，當中除訂明東涌綫及機場快綫的設計、建造及經營準則外，尚包括批地予公司作物業發展的條文(附註23)。

B 於1998年11月4日，公司就將軍澳支綫的設計、建造、融資及經營，以及批授在鐵路沿綫作商住物業發展用途的土地，與政府簽訂將軍澳支綫項目協議。

C 於2000年6月30日，即就《地下鐵路條例》而言的指定日期，公司獲批予一項專營權，初步為期50年，以營運現有地下鐵路，以及經營及建造任何鐵路支綫。同日，公司與政府簽訂一項營運協議，詳列根據該專營權在設計、建造、維修及經營方面的條文。根據該營運協議條款，倘符合若干資本性開支要求，公司的專營權每次可獲延長50年，而無需支付任何費用及更改專營權條款。該營運協議亦規定，政府將於專營權延期時按當時土地政策所規限下，與公司就地下鐵路訂立的協議作出若干相應修訂，包括以象徵式費用延長不同鐵路綫租約及土地租約的期限。由2007年12月2日起，該營運協議被另一份新的營運協議取代，詳情見下述附註51I。

D 於2000年7月14日，公司接獲政府發出的函件，表示政府同意延長若干公司的土地權益，使這些土地權益的期限與公司的專營權的期限一致。此外，於2007年8月3日，政府至函九鐵公司確認待獲得有必要的批准後，九鐵公司若干土地權益(受服務經營權所規範)的期限將會延長，使其與經營權的期限一致。

E 於2002年7月24日，公司與政府訂立一份協議，具體訂明迪士尼綫的設計、建造、融資及經營準則。有關迪士尼綫項目的融資，政府同意透過放棄收取有關其所享有的現金股息權益來提供財務支持。該項承諾的財政資助計劃經已在2004年完成。迪士尼綫已於2005年6月竣工及於2005年8月1日投入運作。

F 於2003年11月19日，公司與政府訂立一份正式項目協議，根據政府所授由2003年12月24日起為期30年的專營權，按建造、營運及轉讓的模式發展東涌纜車系統及位於大嶼山昂平的主題村。此項目已完成並於2006年9月18日開始服務。

G 於2005年1月24日，公司接納政府的邀約，以經評定的地價23.19億港元連同公司與政府將簽訂修訂書內列明的其他附帶條款及條件，允許公司進行位於將軍澳市七十號地段八十六區地盤F的發展建議。於2005年2月8日批出發展項目後，協定地價已悉數支付，其中公司支付一半地價，即11.60億港元。

51 重大關連人士交易(續)

H 於2005年7月18日，公司與機場管理局就獲得地鐵站支綫工程及相關鐵路設施訂立一項工程協議，以向香港國際機場在建中的翔天廊提供服務。此項目已完成並於2007年2月28日開始服務。

I 於2007年6月8日，立法會通過《兩鐵合併條例》，於指定日期生效。除其他外，《兩鐵合併條例》修訂了九鐵條例及港鐵條例，為兩鐵合併及公司在一個專營權下營運地鐵鐵路、九鐵鐵路及其他鐵路提供必要的法律框架，以及令九鐵公司與公司得以訂立下文附註51K(ii)所述的服務經營權協議。

J 因應兩鐵合併，於2007年8月9日公司在上文附註51C所述的現有營運協議的基礎上，與政府訂立新的營運協議(「新營運協議」)，於指定日期，公司在《香港鐵路條例》下的現有專營權擴展至覆蓋現有地鐵系統以外的鐵路，由指定日期起最初為期50年(「經擴大專營權」)。新營運協議詳列經擴大專營權下之鐵路設計、建造、維修及經營。根據新營運協議的條款(及港鐵條例)，倘符合若干資本性開支要求，公司的專營權每次可獲延長50年(由延長之日起計)而無須支付任何費用及更改專營權條款。新營運協議包含公司在電力供應、控制中心、環境狀況監測、向香港警務處提供空間、向運輸署通報若干事故、營運時間及服務能力、服務表現要求、顧客服務目標及安全管理方面的責任。新營運協議亦訂立有關批授香港新鐵路項目的框架，並引入票價調整機制。新營運協議詳載於有關召開股東特別大會以批准兩鐵合併的致股東通函內。

K 除上文附註51J所載的新營運協議外，於2007年8月9日公司亦與九鐵公司及政府就兩鐵合併訂立下列主要協議：

(i) 合併框架協議 — 載有兩鐵合併的整體結構及若干細節的條文，包括完善整合的轉車計劃、企業管治、若干僱員安排、實施若干票價下調、有關物業組合的付款、有關制定物業單位生產量及地價的安排、九鐵公司的跨境租約的處理、沙田至中環綫的安排，以及就第三方在合併前及合併後的若干索償的責任分配；

(ii) 服務經營權協議 — 載有服務經營權安排的條文，包括授予進入、使用及營運經營權財產的權利以及進入及使用若干九鐵公司土地的許可權；服務經營權條款；於經營權屆滿時歸還九鐵公司系統的安排；公司按指定標準提供原九鐵公司服務；最初及年度付款責任；公司對未來經營權財產(額外經營權財產)的法定及實益所有權；以及歸還額外經營權財產時九鐵公司支付補償的機制；

(iii) 買賣協議 — 訂明公司向九鐵公司收購若干資產及合約所依據的條款；

(iv) 九龍南綫項目管理協議 — 訂明公司獲九鐵公司委任管理九龍南綫項目的設計及建造，從而收取約7.108億港元的管理費，及倘若九龍南綫在成本預算內提前完工，可另獲發最高達1.10億港元的獎勵金所依據的條款。公司本身將不會建造九龍南綫或承擔其工程成本。九龍南綫通車後將成為服務經營權的一部分；

(v) 西鐵代理協議 — 訂明公司擔任九鐵公司代理，就西鐵沿綫的指定發展用地行使若干權利及履行若干義務所依據的條款；

(vi) 外判協議 — 訂明公司在兩鐵合併後向九鐵公司提供若干財務及行政服務，從而向九鐵公司收取1,980萬港元的年度費用所依據的條款；及

(vii) 物業組合協議 — 列載有關於收購物業組合的安排。該等安排包括九鐵公司向公司轉讓若干物業、公司根據買賣協議透過收購九鐵公司若干附屬公司而購入若干物業、政府向公司授予若干物業的租約及該等授予生效前的相關過渡安排、公司管理若干發展用地以換取大致相當於有關發展項目所得利潤的費用，以及授予公司若干潛在發展用地。

該等文件各自的詳細說明載於董事局報告書「關連交易」一段內。

L 同樣與兩鐵合併有關，公司於2007年11月30日與九鐵公司簽訂美國跨境租約承擔協議，及於2007年12月2日與九鐵公司及其附屬公司簽訂美國跨境租約分配協議。這些協議訂明公司承諾與九鐵公司共同及分別履行九鐵公司在各跨境租約下的責任，並劃定和分配與跨境租約有關風險的義務及責任所依據的條款。公司與這些協議有關的承擔詳載於附註52E，而這些協議的詳細說明亦載於董事局報告書「關連交易」一段內。

帳項附註

51 重大關連人士交易(續)

年內，集團有下列重大關連人士交易：

M 於2008年2月6日，公司與政府訂立初步項目協議，進行西港島綫的批核前活動。根據該協議，公司已從政府收取4億港元款項，以進行鐵路工程的詳細設計、所有必要的土地堪察、鐵路工程建造合約的招標及審批，以及配套與其他支援服務。

N 於2008年7月22日，政府以總代價36.62億港元批出沙田519地段予公司，以發展車公廟站物業。

O 於2008年8月21日，公司與香港機場管理局就有關自動旅客運輸系統(包括翔天廊及海天客運大樓)的維修保養協議到期而簽訂新協議。該新協議自2008年7月6日起生效，為期5年，並把合約範圍擴大至包括於2009年第4季開始為乘客提供服務的8輛新車及一條新綫的營運及維修保養。於2008年，因有關的維修保養協議而確認的顧問收入為3,200萬港元(2007年：2,300萬港元)。

P 於2008年9月30日，公司與九鐵公司訂立其位於新界沙田區的沙田車站圍1號的連城廣場7樓、8樓、9樓及10樓物業管理代理協議。根據這協議，公司擔任九鐵公司相關物業的管理及租務代理，由指定日期起生效，至服務經營權有效期完結為止。於2008年，因這物業代理協議而確認的物業管理收入為100萬港元(2007年：無)。

Q 於2008年11月24日，公司與政府訂立委託協議，就沙田至中環綫進行設計、地盤勘測及採購工作。

R 於2008年11月24日，公司與政府訂立委託協議，就高速鐵路進行設計、地盤勘測及採購工作。

S 在建造多項鐵路工程的過程中，有部分重要工程屬於政府或若干關連人士所承辦的基建工程範圍內。該等工程已委託予政府及其關連人士承辦，並根據建築證明書按實際完成進度支付有關開支。另一方面，政府及其若干關連人士又與公司簽訂委託協議，委託承辦其他多項基建工程，並同樣根據經核實的已完成工程進度支付有關開支。有關於2008年12月31日的已付款項、應收款項及應付款項的詳情，分別載列於附註22、36及41。

T 公司在日常業務中與無控制權附屬公司之間的商業交易詳情，於附註26披露。

U 集團支付予董事局成員及執行總監會成員的酬金詳情，見附註7A。此外，執行總監會成員根據公司的全球發售前認股權計劃、新入職僱員認股權計劃，及2007年認股權計劃獲授予認股權。該等董事認股權之條款詳情於附註7B及董事局報告書中「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段中披露。其計入損益表的酬金總額概括如下：

百萬港元	2008	2007
短期僱員福利	67.0	50.6
離職後福利	2.2	1.5
股份補償福利	6.4	6.5
	75.6	58.6

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內。

V 年內，已向政府支付的股息如下：

百萬港元	2008	2007
已付現金股息	806	765
以股代息而配發的股份	1,134	1,025
	1,940	1,790

52 承擔

A 資本性承擔

(i) 於2008年12月31日未償付而又未在帳項內提撥準備的資本性承擔如下：

集團

百萬港元	車務運作	鐵路支綫 項目	物業項目 及管理	中國內地及 海外項目	總計
2008					
已核准但尚未簽約	846	–	57	–	903
已核准及已簽約	1,832	180	264	859	3,135
	2,678	180	321	859	4,038
2007					
已核准但尚未簽約	916	–	68	–	984
已核准及已簽約	547	152	377	633	1,709
	1,463	152	445	633	2,693

公司

百萬港元	車務運作	鐵路支綫 項目	物業項目 及管理	總計
2008				
已核准但尚未簽約	841	–	57	898
已核准及已簽約	1,832	180	260	2,272
	2,673	180	317	3,170
2007				
已核准但尚未簽約	889	–	68	957
已核准及已簽約	547	152	377	1,076
	1,436	152	445	2,033

已核准但尚未簽約的數額包括無需工程合約的工程成本，如員工薪酬、一般費用及資本化利息支出。

(ii) 車務運作方面的承擔包括：

集團及公司

百萬港元	改善及 更新工程	購置物業、 機器及設備	額外經營權 財產	總計
2008				
已核准但尚未簽約	661	12	173	846
已核准及已簽約	491	1,105	236	1,832
	1,152	1,117	409	2,678
2007				
已核准但尚未簽約	854	11	51	916
已核准及已簽約	342	9	196	547
	1,196	20	247	1,463

帳項附註

52 承擔(續)

B 經營租賃費用承擔

於2008年12月31日，集團主要持有寫字樓、員工宿舍、巴士車廠及一個位於北京的購物中心的經營租賃合約。根據不可取消的經營租賃而應付的未來最低租金總額如下：

百萬港元	集團		公司	
	2008	2007	2008	2007
在1年內應付的費用	73	67	21	17
在1年至5年內應付的費用	187	228	9	13
	260	295	30	30

上述款項包括租用有關建造工程的寫字樓及員工宿舍的2,100萬港元(2007年：2,400萬港元)，當中大部分均須進行租金檢討。

關於北京購物中心的經營租賃，集團有權在有關北京的購物中心租賃期的首5年內(由2006年4月起計算)以預定價格購買該購物中心，或於第5年租賃期完結後支付業主賠償金以免除作為租客的責任。集團為支付予業主季度租金而向一銀行取得1,250萬元人民幣的擔保。同時，公司為其附屬公司北京商業設施管理有限公司提供予業主首五年租金共1.025億元人民幣的擔保。

C 有關物業管理合約的負債及承擔

一直以來，集團與物業發展商攜手於鐵路車廠及沿綫車站上蓋或毗鄰發展物業。根據大部分的物業發展協議，集團在物業落成後可保留其管理權。集團以物業管理人的身份，與外界承包商簽訂服務合約，由承包商提供保安、清潔、維修及其他服務予公司所管理的物業。該等合約的責任，主要由集團承擔；但任何與合約有關的開支，會由受管理物業的業主及租戶償付予集團，補償的款項會在收取管理費後儘快撥出。

於2008年12月31日，集團有關此等工程及服務的未償還負債及未履行合約承擔共值8.75億港元(2007年：9.69億港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用10.72億港元現金(2007年：9.89億港元)，用以應付工程與服務開支。

D 重大財務擔保合約

公司向其附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited發行的債務證券之投資者提供擔保(附註38C)，於2008年12月31日的金額約為125.28億港元(名義金額)。發行該等債券的所有款項已借予公司，並已於公司的資產負債表內記入其主要負債。

集團提供備用信用證給租出/租回交易(「租賃交易」)投資者(附註19E)以保證集團能支付因交易提早於到期日前終止而產生的額外金額。於2008年12月31日，該等備用信用證總額為1.13億美元(8.72億港元)。集團亦提供備用信用證予某些租賃交易的投資者(附註19E)以替代某些被調低信貸評級的抵銷證券，該抵銷證券先前的用作支付集團於租賃交易中的長期租金。於2008年12月31日，該等備用信用證總額為3,300萬美元(2.55億港元)。

E 美國跨境租約協議

因應2007年12月的兩鐵合併，公司就九鐵公司於1998年至2003年期間與其跨境租約交易對手訂立有關若干財產及設備(「跨境租約財產」)的跨境租約簽署多項協議(「美國跨境租約承擔協議」)。根據美國跨境租約承擔協議，公司承諾與九鐵公司共同及分別履行九鐵公司在各跨境租約下的責任。

此外，公司與九鐵公司訂立美國跨境租約分配協議，在公司與九鐵公司之間劃定及分配與跨境租約有關風險的權利、義務及責任。一般而言，公司負責營運事務，例如跨境租約財產的維修、保養及保險，而九鐵公司則承擔所有其他責任，包括支付定期租金及與抵押有關的債務。儘管有此責任分配，公司名義上須共同及分別地就九鐵公司一旦未有履行在跨境租約下的責任而向跨境租約交易對手負責。

九鐵公司及香港政府同意向公司補償其在妥善及適當地履行在跨境租約下的責任所產生的合理成本(除非該等成本在任何情況下都會產生)。此外，九鐵公司同意補償公司因九鐵公司未有履行跨境租約下的責任或違背其就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

公司已同意向香港政府及九鐵公司補償因公司違背就跨境租約所作出的陳述、契諾及協議而產生的損失及合理成本。

52 承擔(續)

F 服務經營權

根據兩鐵合併，在經營權有效期內，公司須根據服務經營權協議向九鐵公司作出每年定額付款7.50億港元。此外，由指定日期起3年後開始，公司須根據九鐵系統所得超出若干額度的收入向九鐵公司作出每年非定額付款。再者，根據服務經營權協議，公司須於服務經營權有效期內負責九鐵系統的保養、維修、替換及/或升級，並於經營權有效期屆滿時交還九鐵系統。

G 在中國內地的投資

(i) 投資於深圳市軌道交通四號綫(「深圳四號綫」)

於2004年1月，集團與深圳市人民政府簽訂原則性協議，以建設、營運及轉移的項目形式建造深圳市軌道交通四號綫二期和營運四號綫全綫30年。在2005年5月，集團與深圳市人民政府草簽了項目的特許經營協議。在2009年1月，項目獲得北京國家發展和改革委員會的批准。

深圳四號綫為全長21公里的城市鐵路，從深圳市皇崗至龍華新市鎮，形成深圳市經濟特區主要的南北鐵路幹綫。當深圳四號綫二期完工後，一期和二期將由公司在深圳市成立的附屬公司營運。此項目的總投資預計為60億元人民幣(68億港元)，將由集團的股本注資24億元人民幣(27億港元)及餘額由人民幣銀行貸款提供。

包括設計、招標及擴大試驗段的準備工程正在進行中。於2008年12月31日，此項目所產生的成本16.50億港元(2007年：6.70億港元)已予以資本化並撥作遞延開支，集團就此項目的其他合約承擔總值8.59億港元(2007年：6.33億港元)。

(ii) 投資於北京地鐵四號綫項目(「北京四號綫」)

於2004年12月，集團與北京市人民政府的兩間附屬公司，北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司簽訂原則性協議，成立公私合營公司合作投資北京四號綫項目，此項目涉及北京四號綫的投資、建設及營運，為期30年。於2005年9月，公私合營公司項目獲得中央政府的批准。該公私合營公司—北京京港地鐵有限公司，已完成所有註冊程序，並於2006年1月取得營業執照。於2006年4月，公私合營公司與北京市人民政府簽署特許經營協議。

北京四號綫為全長29公里的地鐵綫，從馬家樓站至龍背村站，形成貫穿北京城區南北軌道交通主幹綫。北京四號綫項目總投資預計為153億元人民幣(174億港元)，其中70%由北京市人民政府承擔，提供的資金主要用作徵地拆遷及土木建造工程。公私合營公司的投資總額為46億元人民幣(52億港元)，佔項目總投資額30%，主要提供資金用作機電設備及列車。集團和北京首都創業集團有限公司各自擁有公私合營公司49%的權益，而北京市基礎設施投資有限公司則擁有餘下2%的權益。公私合營公司負責營運及維修北京四號綫，為期30年。公私合營公司的註冊資本為14億元人民幣(16億港元)，其中公司提供6.76億元人民幣。於2008年，集團注入最後一期股本4.71億元人民幣(5.15億港元)，使截至2008年12月31日止的總股本投資達7.18億港元(2007年：2.03億港元)，此投資額為集團承諾負擔的全部。除資本外，公私合營公司的投資會採用由中國工商銀行及國家開發銀行提供的無追索權銀行貸款。

機器設備生產及地盤勘察如期進行。於2008年12月31日，公私合營公司未償付的資本性承擔總額約為13億元人民幣(14億港元)(2007年：25億港元)。

(iii) 投資於瀋陽地鐵項目

於2008年11月26日，公司與瀋陽市政府及其全資擁有的瀋陽地鐵集團有限公司就瀋陽地鐵一、二號綫為期30年的營運及維修安排，簽訂原則性協議。在為特許營運及維修安排而成立的特許經營公司中，公司將擁有49%權益。瀋陽地鐵一、二號綫總長50公里，是瀋陽市政府計劃興建11條軌道交通項目中的首兩個項目。瀋陽地鐵一、二號綫的土木建造工程已於2005年動工，預計分別於2010及2012年投入服務。根據另一份原則性協議，公司與瀋陽市政府將成立聯合作小組，共同探討瀋陽市未來的地鐵四、九及十號綫，以及一、二號綫延綫的發展。此外，根據另一份原則性協議，公司與瀋陽市政府共同研究瀋陽市的城鎮規劃發展，並探討瀋陽地鐵一、二號綫沿綫物業的開發機會。

(iv) 投資於北京地鐵大興綫項目

於2008年11月27日，公司與其北京京港地鐵有限公司的合作伙伴，即北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司，與北京市政府全資擁有的北京軌道交通大興綫投資有限責任公司，就北京地鐵大興綫的營運及維修安排簽署諒解備忘錄。大興綫是北京地鐵四號綫的延綫，全長22公里，由公益西橋站向南伸展至南兆路，預計於2010年通車。

帳項附註

52 承擔(續)

G 在中國內地的投資(續)

(v) 投資於杭州地鐵一號綫項目

於2009年1月16日，公司與杭州市政府及杭州市地鐵集團有限責任公司簽訂原則性協議，就杭州地鐵一號綫項目以公私合營模式進行投資、建設及營運。

公司將根據是項原則性協議所訂下的框架，繼續與杭州市政府磋商有關杭州地鐵一號綫項目的投資及25年期營運權的專營協議。杭州地鐵一號綫項目全長48公里，共30個車站，其中41公里為地下段，7公里為地面及高架段。整條綫路貫通杭州市南北主城區及下沙、臨平及江南三個副城區，預計於2012年投入服務。

這個項目的總投資額達220億元人民幣，分為A、B兩部分，分別佔總投資額的63%及37%。A部分由杭州市地鐵集團有限責任公司出資，負責杭州地鐵一號綫的土木建造工程；B部分主要包括機電設備工程及地鐵系統營運，將由港鐵公司與杭州市地鐵集團有限責任公司分別佔49%及51%權益的一間合作經營公司出資及進行。

與此同時，公司與上述夥伴簽訂策略協議，探討杭州地鐵沿綫的物業發展機會。

H 在歐洲的投資

(i) 投資於London Overground 專營權

於2007年7月2日，集團與DB Reggio (UK) Limited(前稱Laing Rail Limited)各佔50%股權的London Overground Rail Operations Ltd(「LOROL」)成功獲得營運大倫敦地區的London Overground鐵路服務的專營權，由2007年11月11日起，為期7年，其後可選擇續期兩年。London Overground是一個包括5條路綫的半圓形網絡，全長107.2公里，服務倫敦的西部、北部及東部；該鐵路也是2012年奧運會的主要幹綫。

根據LOROL與Transport for London(「TfL」)訂立的專營權協議條款，LOROL向TfL作出1,500萬英鎊的履約保證，由其母公司(即公司及DB Reggio (UK) Limited)通過母公司擔保的方式共同及分別作出彌償保證。若專營權因違約而提前終止，TfL可要求沒收保證金。

於2008年12月31日，集團與DB Reggio(UK) Limited 提供500萬英鎊的無抵押貸款予LOROL，利息按英倫銀行不時公布的基礎利率加年利2.5%計算，最後償還日期為根據專營權協議的倫敦鐵路專營權期限屆滿日或提前終止協議日兩者中較早者。貸款人各佔50%的信貸。

(ii) 投資於斯德哥爾摩地鐵專營權

於2009年1月20日，斯德哥爾摩交通公司(「SL」)宣佈港鐵公司贏得瑞典斯德哥爾摩地鐵專營權，由2009年11月2日開始，為期八年，其後可選擇續期六年。

斯德哥爾摩地鐵的專營權包括列車及車站營運及列車維修。在列車維修及清潔方面，公司會夥拍挪威首屈一指的列車維修公司Mantena負責進行。

該鐵路系統由三條鐵路綫組成，全長108公里，共有100個地面及地底車站。

公司現正為這合約而調動資源，將以股本及股東貸款的混合方式投資合共1.75億瑞典克朗(約1.75億港元)。

根據協議，公司將向SL提供10億瑞典克朗(約10億港元)的擔保，如專營權因違約而提早終止，SL可要求繳付。

53 會計估計及判斷

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：

(i) 物業、機器及設備的估計可使用年限及折舊

集團依據各類物業、機器及設備的設計年限、資產維修計劃及實際使用經驗，估計其可使用年限。折舊是以足以攤銷其原值或估值的比率按其估計可使用年限(附註21)以直線法計算。

(ii) 長期資產減值

集團在每個結算日根據附註2H(ii)所載會計政策檢討其長期資產，以確定是否出現減值跡象。在分析已識別的潛在減值時，集團依據管理層指定可以反映當時市場對貨幣時間價值的評估及資產特定風險的稅前貼現率，預測資產的未來可收回的現金流量。

(iii) 退休金開支

集團聘請獨立專業估值人士，每年評估集團退休金計劃的精算狀況。集團對該等計劃的界定福利部分承擔的責任及開支之釐定取決於公司提供的若干假設及因素，該等假設及因素於附註48A及48B披露。

(iv) 物業發展收入確認

物業發展利潤的確認需要管理層估計項目在完成時的最終成本，尚未完成的交易及尚未售出單位的市值，若屬攤分物業，則須估計物業於確認時的公允價值。於估計項目完成時的最終成本時，公司會考慮獨立合資格測量師報告、有關過往銷售及市場推廣成本的經驗以及當時市況；而於釐定攤分物業的估計公允價值時，則依據專業合資格估價師的報告。

(v) 待售物業

集團的待售物業按原值或結算日的可實現淨值(附註31)估值。在進行評估物業的可實現淨值(即估計售價減去出售物業時產生的成本)時，集團聘用獨立專業估價師評估物業的市值，並根據以往經驗及參照一般市場實務，估計出售及持有該等物業的成本。

(vi) 給予物業發展商的免息貸款

集團給予發展商的免息貸款之公允價值是按提供貸款時之市場利率貼現該貸款的現值作出估計。

(vii) 投資物業估值

投資物業估值要求管理層採用與估值有關的各項假設及因素。集團聘用獨立專業合資格的估價師，依據於採納前與估價師協定的該等假設，對其投資物業進行年度評估。

(viii) 專營權

集團現時經營所依據的專營權允許其營運集體運輸鐵路系統至2057年12月1日。根據與政府所訂立營運協議規定的條款，公司認為其擁有合法權利，可於每次專營權有效期(附註51J)屆滿時，將專營權延長50年。集團有關延長至2057年以後的若干資產使用年限的折舊政策(附註21)是基於此基準訂定。

(ix) 所得稅

公司於以往年度在報稅表中採納的若干處理方法尚待香港稅務局最終定案。公司已遵循在該等報稅表中採納的稅務處理方法，評估其於2008年帳項中的所得稅及遞延稅項，而該等方法可能與日後的最終結果有所不同。

(x) 項目撥備

集團設立項目撥備，以清償可能因重大建築合約而常見的時間延誤、額外成本或其它不可預見情況產生的估計索償。索償撥備由合資格專業人士依據對集團在各合約下負債的評估而預計，可能與實際償付的索償額有所不同。

(xi) 遞延開支

根據附註2J(i)所披露，當建議鐵路的工程處於詳細研究階段，並已原則上獲董事局成員批准進行時，集團會將項目的工程費用予以資本化並撥入遞延開支。該等決定牽涉董事局的判斷，這些判斷與建議工程的最終結果或有不同。

帳項附註

53 會計估計及判斷(續)

A 會計估計及估計之不確定因素的主要來源包括以下各項：(續)

(xii) 財務衍生工具及其他財務工具的公允價值

在確定財務工具的公允價值時，集團會按判斷選用不同的計量方法，以及基於每個結算日的市況作出假設。對於不在活躍市場買賣的財務工具，其公允價值基於貼現現金流量估值法，即利用類似財務工具合適的現有市場利率或外匯匯率，貼現未來合約現金流量。

(xiii) 服務經營權負債

釐定服務經營權負債的現值時所採用的貼現率為公司的長期新增借貸成本，此項成本乃經過適當考慮公司現時的定息借貸成本、未來的利率及通脹趨勢，於服務經營權開始時作出估計。

B 應用集團會計政策時的主要會計判斷：

(i) 撥備及或有負債

當集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，集團便會就該時間或數額不定的負債計提撥備。當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債。截至2008年12月31日，集團認為並無可予披露的或有負債，因為集團並無出現可能導致含有經濟效益的重大資源外流的未決訴訟或負有潛在責任的事件。

(ii) 無控制權附屬公司

公司將八達通控股有限公司及其附屬公司(「八達通集團」)視為無控制權附屬公司。在決定集團是否對該等附屬公司有控制權時，公司會考慮八達通控股的股東協議所賦予的投票權及其對八達通控股之董事局所作出的決定是否有實際影響力。截至2008年12月31日止年度，儘管集團擁有八達通集團57.4%權益，但其於八達通集團董事局的投票權維持在49%。因此，八達通集團旗下公司在集團帳項被視為無控制權附屬公司處理。

54 截至2008年12月31日止會計年度已發出但並未生效的修訂、新會計準則及詮釋的可能影響

截至此帳項頒布日，香港會計師公會頒布了一些修訂、新準則及詮釋，於截至2008年12月31日止年度仍未生效，且仍未採納在本帳項中。

公司正在就初次應用這些修訂、新準則及詮釋的影響進行評估，至今認為下列發展與公司有關：

	於下列日期或之後開始的 會計期間生效
HK(IFRIC) 詮釋13「顧客優惠計劃」	2008年7月1日
2008年優化HKFRS中對HKAS 40「投資物業」的修訂	2009年1月1日

但是，採用以上詮釋及修訂不大可能對集團的營運結果及財務狀況引致重大重報。

此外，在首個會計期間採納以下發展，預期會引致修改財務報表披露及重報比較數額：

	於下列日期或之後開始的 會計期間生效
HKFRS 8「經營類別」	2009年1月1日
HKAS 1(2007年修訂)「財務報表呈現」	2009年1月1日

55 帳項核准

本帳項已於2009年3月10日經董事局核准。

專用詞彙

機場快綫	博覽館站與香港站之間的列車服務
指定日期或第一日或合併日期	2007年12月2日，兩鐵合併完成之時
公司章程細則	公司的組織章程細則
董事局	公司的董事局
巴士	支援西鐵綫、東鐵綫及輕鐵的接駁巴士服務
公司或港鐵或地鐵	香港鐵路有限公司(前稱地鐵有限公司)，於2000年4月26日根據香港法例第32章《公司條例》註冊成立的公司
中央證券登記	香港中央證券登記有限公司
過境服務或過境	目的地/起點為羅湖及落馬洲站的列車服務
顧客服務目標	根據營運協議每年公布的表現目標
董事及董事局成員	董事局成員
本地鐵路服務	地鐵綫及九鐵綫的統稱
財政司司長法團	根據香港法例第1015章《財政司司長法團條例》成立的單一法團
政府	香港特區政府
集團	公司及其附屬公司
聯交所	香港聯合交易所有限公司
香港或香港特區	中華人民共和國香港特別行政區
綜合港鐵系統	地鐵系統及九鐵系統的統稱
城際客運服務	香港與中國內地若干主要城市例如廣州、北京及上海之間的城際客運服務
利息保障倍數	未計折舊及攤銷前經營利潤，除以未扣除資本化利息前的利息及財務開支及給予物業發展商貸款的利息收入總額
九鐵公司	九廣鐵路公司
九鐵綫	東鐵綫(不包括過境服務)、西鐵綫及馬鞍山綫的統稱
九鐵系統	九鐵綫、過境服務、輕鐵、巴士及城際客運服務的統稱
輕鐵	服務新界西北部的輕鐵系統
上市規則	聯交所證券上市規則
內地或中國內地	中華人民共和國
地鐵綫	觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫及迪士尼綫的統稱
香港鐵路條例	香港法例第556章《香港鐵路條例》(前稱《地下鐵路條例》)
地鐵系統	地鐵綫及機場快綫的統稱
淨負債權益比率	資產負債表的貸款、融資租賃債務、銀行透支及服務經營權負債扣除現金及現金等價物佔公司股東應佔權益的百分率
營運協議	公司與政府於2000年6月30日就地鐵系統於合併前期間的營運而訂立的協議，及於2007年8月9日就綜合港鐵系統於兩鐵合併後的營運而訂立的新協議
經營毛利率	未計折舊及攤銷前鐵路及相關業務的經營利潤佔營業額的百分率
普通股	公司股本中每股面值1.00港元的普通股
兩鐵合併或合併	地鐵及九鐵公司鐵路營運的合併及地鐵向九鐵公司收購若干物業權益，詳情載於兩鐵合併通函中 兩鐵合併已於2007年12月2日完成
兩鐵合併條例草案或《兩鐵合併條例》	兩鐵合併條例草案指獲香港立法會於2007年6月8日通過有關兩鐵合併的草擬法例，其後成為《兩鐵合併條例》(2007年第11號條例)
兩鐵合併通函	就兩鐵合併於2007年9月3日向公司股東寄發的通函
平均股東應佔權益回報率	公司股東應佔利潤佔期初及期末公司股東應佔權益平均數的百分率
證交會	美國證券交易委員會
服務經營權	九鐵公司根據服務經營權協議授予公司的服務經營權及特許，詳情載於兩鐵合併通函中
服務質素指標	顧客對本地鐵路/過境服務及機場快綫所提供服務的滿意程度的量度指標，乃以服務屬性(不包括車費)於客戶研究中所佔相關重要性釐定

股東服務

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

香港灣仔皇后大道東183號

合和中心17樓1712至1716室

香港中央證券登記有限公司

電話：+852 2862 8628 傳真：+852 2529 6087



香港鐵路有限公司
香港九龍灣
德福廣場港鐵總部大樓
香港郵政總局信箱9916號
電話：+852 2993 2111
傳真：+852 2798 8822

www.mtr.com.hk

股份代號：66