
此乃要件 請即處理

本通函並不構成或組成認購或購買任何地鐵公司股份或本公司其他證券的要約或邀請或招攬或誘使他人作出上述要約。

閣下如對本通函或應採取的行動有任何疑問，應諮詢持牌證券商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已將名下全部的地鐵公司股份售出或轉讓，應立即將本通函交予買主或承讓人，或送交經手買賣或轉讓的銀行、持牌證券商或其他代理商，以便轉交買主或承讓人。

香港聯合交易所有限公司對本通函的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本通函全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容引致的任何損失承擔任何責任。



MTR CORPORATION LIMITED

(地鐵有限公司)

(「本公司」)

(於香港註冊成立之有限公司)

(股份代號：66)

兩鐵合併

(1) 關連交易

(2) 非常重大的收購事項

本公司的聯席財務顧問

Goldman Sachs 高盛

高盛(亞洲)有限責任公司

UBS 瑞銀投資銀行

瑞銀投資銀行

獨立董事委員會及
獨立股東的獨立財務顧問



美林(亞太)有限公司

重要提示：謹請注意派發本通函的目的在於向本公司的獨立股東提供有關(其中包括)兩鐵合併建議的資料，以便本公司的獨立股東可就股東特別大會決議案作出知情投票決定。

董事局函件載於本通函第15至第46頁(首尾兩頁包括在內)。

獨立董事委員會致獨立股東的意見函件載於本通函第47至第48頁(首尾兩頁包括在內)。

獨立財務顧問美林(亞太)有限公司致獨立董事委員會及獨立股東的意見函件載於本通函第49至第84頁(首尾兩頁包括在內)。

本公司謹訂於二零零七年十月九日(星期二)上午十一時正假座香港九龍灣展貿徑1號國際展貿中心六樓展覽廳3舉行合併股東特別大會，大會通告載於本通函第N-1至N-2頁。本通函亦隨附合併股東特別大會適用的代表委任表格。**敬請注意，合併股東特別大會並無茶點招待。**

無論閣下能否出席合併股東特別大會，務請儘早將代表委任表格按其上印列的指示填妥及交回本公司的過戶登記處香港中央證券登記有限公司(地址為香港皇后大道東183號合和中心18樓1806-1807室)，最後期限須於合併股東特別大會或其任何續會指定舉行時間四十八小時前交回。閣下填妥及交回代表委任表格後，屆時仍可按意願親自出席合併股東特別大會或其任何續會，並於會上投票。

二零零七年九月三日

預期時間表

二零零七年

遞交股份過戶表格(連同有關股票)以符合資格出席

合併股東特別大會並於會上投票的最後期限 十月五日(星期五)下午四時三十分

遞交合併股東特別大會適用代表委任表格的最後期限 十月七日(星期日)上午十一時正

暫停辦理本公司股份過戶登記手續以決定出席

合併股東特別大會並於會上投票的權利的日期 十月八日(星期一)上午九時正至
十月九日(星期二)下午四時三十分

暫停買賣地鐵公司股份 十月九日(星期二)

合併股東特別大會的舉行日期 十月九日(星期二)上午十一時正

刊登合併股東特別大會結果公告日期 十月十日(星期三)或之前

恢復買賣地鐵公司股份 十月十日(星期三)上午九時三十分

本概要旨在為閣下提供有關進行兩鐵合併的背景和原因及好處及本通函所載若干其他資料的概覽。由於本文僅屬概要，故並未載有所有對股東而言屬重要的資料。股東在決定投票贊成或反對股東特別大會決議案前，務請先參閱整份文件。

兩鐵合併的背景

於二零零四年二月，政府邀請本公司及九鐵公司就地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路合併的可能性開始進行討論。於二零零六年四月十一日，本公司與政府就兩鐵合併簽署一份諒解備忘錄。雖然並無約束力，諒解備忘錄載列了本公司與政府就兩鐵合併的架構及主要條款達成的諒解。立法會於二零零七年六月八日通過《兩鐵合併條例》，而於二零零七年八月九日，有關各方簽署了為實施兩鐵合併的交易協議（需要於其後簽署協議除外）。交易協議為彼此的相互條件，而在達致若干其他條件（包括本公司須取得獨立股東批准）的前提下，將會於合併日期生效。

進行兩鐵合併的原因及好處

兩鐵合併標誌著本公司發展成為香港公共運輸業界翹楚之一的一個重要里程碑。

董事認為，兩鐵合併的條款屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益。董事建議獨立股東投票贊成股東特別大會決議案，原因如下：

• 提高價值

- 誠如本通函第21頁至第23頁所詳述，倘若兩鐵合併已於二零零六年一月一日生效，將增值如下：
 - (i) 二零零六年備考基本業務每股盈利（「每股盈利」），與本公司的二零零六年基本業務每股盈利1.08港元比較，增值13.0%。這並未計算以下的估計影響：(a) 建議的票價下調，(b) 實行票價調整機制，(c) 每年非定額付款（於兩鐵合併後首36個月無須支付）及(d) 估計全部協同效益（預期將於合併日期後首三年實現）。倘計算以上所述，董事亦認為與二零零六年基本業務每股盈利比較，潛在增值顯著；
 - (ii) 本公司的鐵路及相關業務與物業租務及管理業務（不包括物業發展收入及投資物業的公允價值變動）的二零零六年備考除稅前利潤增加81.1%。這並未計及以上(i)段的項目(a)至(d)。倘計算以上所述，董事亦認為潛在增值將十分顯著；及
 - (iii) 計入來自九鐵公司的綜合經營活動現金流量27.19億港元（不包括最初付款）後，來自經營活動的綜合現金流量淨額增加50.5%。這並未計算以上(i)段項目(a)至(d)的估計影響，以及每年定額付款和維修及提升九鐵公司系統的資本開支。倘計算以上所述，董事亦認為綜合經營活動現金流量的潛在增值將十分顯著。
- 根據仲量聯行對物業發展權及投資物業的專業估值，與本公司就該等權益及投資物業所應付的77.5億港元的成本比較，獲除稅前盈餘28.24億港元（除稅後為23.30億港元），增幅達36.4%。

概 要

- 在釐定股息水平時董事局將會考慮本公司盈利及現金流量的提升及整體財務表現等因素。
- **有利於鐵路業務**
 - 兩鐵合併後鐵路網絡的擴大將會令本公司的業務有顯著增長。擴大後的鐵路網絡將會使本公司所佔香港專營公共運輸市場份額由約25%增加至約40%。
 - 兩鐵合併亦會因九龍南綫及日後可能建造的鐵路綫（例如北環綫與廣深港高速鐵路香港段），以及沙中綫為將來帶來重大的新增發展機會。
 - 非車費鐵路相關收入將由15.42億港元增加50.6%至23.22億港元（按照本公司及九鐵公司截至二零零六年十二月三十一日止年度的相關收入結合計算）。
 - 本公司相信，採用一個直接驅動公式的票價調整機制可為票價調整提供一個可預測、客觀及具透明度的方案，從而令本公司就票價而言有某程度的確定性。
 - 在協同效益計劃全面實施後（預期於合併日期首三年內），所產生的成本及收入協同效益預期合共每年可高達4.5億港元。
- **有利於物業業務**
 - 作為兩鐵合併的一部分的物業組合，包含發展權（或相關經濟利益）、投資物業及物業管理業務。
 - 本公司自收購發展權（或相關經濟利益）所得的發展土地儲備將會增加54.3%，樓面建築面積由23,200,000平方呎增加至35,800,000平方呎。
 - 投資物業的樓面建築面積會增加約22%。投資物業及管理的收入將會增加16.0%，由14.12億港元增至16.38億港元（按本公司與九鐵公司截至二零零六年十二月三十一日止年度的相關收入結合計算）。
 - 就西鐵沿綫物業發展而言，本公司將會擔任物業發展代理，除在收回成本以外，就未批出的西鐵發展用地（樓面建築面積約22,700,000平方呎）收取總銷售收益之0.75%的費用，以及就已批出的西鐵發展用地（樓面建築面積約1,600,000平方呎）收取西鐵附屬公司在發展協議下的有關利潤之10%的費用。
- **兩鐵合併交易架構的好處**
 - 兩鐵合併的鐵路部分採取服務經營權形式，據此，本公司取得使用及經營九鐵公司系統的權利，同時卻不需承擔九鐵公司的現有債務（除聯同九鐵公司作為有關跨境租約的聯席共同債務人外，而本公司將會就此獲得政府及九鐵公司的彌償保證）或支付一筆金額顯著較高的最初付款。
 - 如兩鐵合併已於二零零七年六月三十日生效，按備考基準計，本公司的資本負債比率應會由30.8%增加至57.7%（增幅包括資本化每年定額付款）。如兩鐵合併已於二零零六年一月一日生效，本公司截至二零零六年十二月三十一日止年度的盈利對利息倍數應會由6.7倍減至4.6倍（該倍數計算包括資本化每年定額付款的利息）。董事局認為備考資本負債比率及盈利對利息倍數屬可接受水平。

概 要

- 兩鐵合併的付款結構(i)減輕支付更大筆最初付款的需要；(ii)讓本公司可每年透過內部資源及債務為交易代價的重大部分，即每年定額付款及每年非定額付款，提供資金；及(iii)透過每年非定額付款，就九鐵公司系統收入日後出現不利變動的相關風險為本公司提供某程度上的保障，因為該非定額付款的金額將因應九鐵公司系統收入變化而變動。
- 穆迪於二零零七年七月二十六日調高本公司的信貸評級至Aa2級；而於二零零七年七月十六日及二零零七年七月四日，標準普爾及評級投資資訊中心則分別宣佈維持本公司的信貸評級。

考慮兩鐵合併的董事局程序

董事局在決定是否進行兩鐵合併的過程中建立了及維持一個框架，該框架的目的包括致力保障獨立股東的權益。該框架包含的措施包括(i)如有利益衝突的董事不會出席董事局會議中討論兩鐵合併的相關部分；(ii)董事局定期獲提供有關兩鐵合併事宜的最新資料；(iii)成立僅由獨立非執行董事出任成員的獨立董事委員會（「獨立董事委員會」）（該委員會已考慮了獨立財務顧問提供的推薦建議）；及(iv)獨立董事委員會挑選獨立財務顧問向獨立董事委員會及獨立股東提供推薦建議及建議獨立股東如何投票。

獨立財務顧問的推薦建議及意見

獨立財務顧問美林(亞太)有限公司（「獨立財務顧問」）認為兩鐵合併的條款屬公平合理並符合本公司及其股東(包括獨立股東)的整體利益。因此，獨立財務顧問建議獨立股東投票贊成股東特別大會決議案。

獨立董事委員會的意見

經考慮獨立財務顧問的建議後，獨立董事委員會認為兩鐵合併及交易協議的條款屬公平合理並符合本公司及股東(包括獨立股東)的整體利益，故建議獨立股東投票贊成股東特別大會決議案。

隨後的步驟

無論閣下能否出席合併股東特別大會，務請將代表委任表格按其上印列的指示填妥及交回。填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可按意願出席合併股東特別大會。

股東應仔細參閱並考慮本通函所載的資料。閣下如對本通函、合併股東特別大會、代表委任表格或應採取的任何行動有任何疑問，應諮詢閣下的持牌證券商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

目 錄

	頁次
概要	ii
釋義	1
前瞻性陳述	14
董事局函件	15
緒言	15
兩鐵合併的背景	16
兩鐵合併方案及代價	20
進行兩鐵合併的原因及好處	21
交易協議的概要	28
兩鐵合併的先決條件	33
《兩鐵合併條例》	33
本公司的現有業務	34
九鐵公司的現有業務	34
進行兩鐵合併後的本公司及未來計劃	35
進行兩鐵合併後的九鐵公司	38
兩鐵合併的資金來源	38
兩鐵合併對本公司造成的財務影響	38
《上市規則》的含義	40
考慮兩鐵合併的董事局程序	44
合併股東特別大會、暫停交易及暫停辦理股東登記	45
股東要求以投票方式表決所須遵循的程序	46
推薦建議	46
其他資料	46
獨立董事委員會函件	47
獨立財務顧問函件	49
行業背景	85
有關本公司業務的資料	99
有關九鐵公司業務的資料	105
與政府的關係	113
附錄一 — 風險因素	I-1
附錄二 — 《兩鐵合併條例》的概要	II-1
附錄三 — 交易協議	III-1
附錄四 — 本集團的財務資料	IV-1
附錄五 — 九鐵公司的會計師報告	V-1
附錄六 — 九鐵公司的管理層討論及分析	VI-1
附錄七 — 經擴大集團的財務資料	VII-1
附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告	VIII-1
附錄九 — 一般資料	IX-1
合併股東特別大會通告	N-1

釋 義

於本通函內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義：

「二零零七年認股權計劃」	指	於本公司二零零七年股東週年大會上採納的本公司認股權計劃
「額外經營權財產」	指	(i)本公司純粹或主要為保養、維修、更換或改善任何經營權財產而獲取、購買、租用、生產、創造、建造、發展、加工處理或改裝以供使用並在本公司的資產負債表上轉作資本的任何資產；及(ii)於合併日期前向九鐵公司交付並在本公司的資產負債表上轉作資本但本公司於合併日期後才會作出相關付款的任何資產；
「董事局」	指	董事局；
「資本開支限額」	指	1,158億港元(按付款當日價格計算)，根據交易協議不時作出調整；
「第1類物業」	指	第1A類物業及第1B類物業；
「第1A類物業」	指	(i)新界屯門湖翠路168-236號海翠花園海翠商場1樓：商用地方及泊車位；(ii)新界屯門龍門路55-65號新屯門中心：商用地方、幼稚園及私人泊車位；及(iii)新界屯門青山公路333號恒福花園地下及平台低層：商用地方及泊車位；
「第1B類物業」	指	(i)新界沙田駿景路1號駿景園：商用地方及幼稚園；及(ii)新界沙田駿景路1號駿景園：住宅單位及泊車位；
「第2類物業」	指	第2A類物業及第2B類物業；
「第2A類物業」	指	(i)新界沙田沙田車站圍1號連城廣場：零售樓層及1至6樓；橫跨大埔公路的連接天橋的上層；及若干廣告及電訊設施範圍；及(ii)九龍紅磡暢運道8號九廣鐵路紅磡大樓：地下及1樓部分及若干電訊設施範圍；
「第2B類物業」	指	新界大埔大埔公路4105號策誠軒：員工宿舍及會所；
「第3類物業」	指	(i)新界沙田市地段470號東鐵何東樓(地盤A)；(ii)新界沙田市地段530號馬鞍山鐵路烏溪沙；及(iii)新界沙田市地段529號沙田馬鞍山鐵路大圍維修中心；

釋 義

「第4類物業」	指	位於(i)新界沙田馬鞍山鐵路車公廟；(ii)新界沙田馬鞍山鐵路大圍站；(iii)新界元朗輕鐵天水圍總站；(iv)九龍南綫一地盤C，九龍尖沙咀；及(v)九龍南綫一地盤D，九龍尖沙咀的發展用地；
「跨境租約」	指	九鐵公司與合併框架協議內指明的若干訂約方訂立的美國跨境租約；
「通函」	指	本通函；
「署長」	指	運輸署署長；
「公司認股權」	指	本公司根據其全球發售前認股權計劃、新入職僱員認股權計劃及二零零七年認股權計劃授出的認股權；
「優惠票價」	指	就九鐵公司鐵路及／或地鐵公司鐵路的車程向下列人士收取的票價：(i)3歲或以上但12歲以下的小孩，但身高95公分或以上的小孩被視為3歲或以上；及(ii)長者(即65歲或以上的人士)；
「經營權知識產權」	指	九鐵公司擁有的若干知識產權權利，詳情載於服務經營權協議；
「經營權付款」	指	最初付款、每年定額付款及每年非定額付款，及就任何新項目經營權財產而言，指於相關補充服務經營權協議內被指定為就服務經營權協議而言的一項「經營權付款」的任何付款；
「經營權有效期」	指	由合併日期起計初步五十年期間，可根據服務經營權協議延長。倘有關九鐵公司鐵路的專營權被撤銷，經營權有效期將會終止；
「經營權財產」	指	指(i)如服務經營權協議所描述於合併日期的經營權財產；(ii)任何額外經營權財產；及(iii)就某一新項目而言，在有關補充服務經營權協議中被指定為就服務經營權協議而言屬與該新項目有關的「新項目經營權財產」的財產，而為免生疑問，這不包括除外資產、收購鐵路資產或第1類物業及第2類物業或經營權知識產權以外的任何知識產權權利；
「該等條件」	指	為完成兩鐵合併而須遵守的該等條件，於合併框架協議內訂明，該等條件的其他詳情載於本通函「董事局函件」一節「兩鐵合併的先決條件」一段內；

釋 義

「董事」	指	本公司的董事；
「本地服務」	指	本公司目前在香港境內鐵路上提供的載客服務；
「股東特別大會決議案」	指	獨立股東於合併股東特別大會上就其進行投票表決的決議案，載於本通函第N-1至N-2頁（包括該頁）的「股東特別大會通告」內；
「經擴大集團」	指	因進行兩鐵合併而經擴大後的本集團；
「東鐵」	指	首站與尾站均在香港用作於香港境內接載乘客的連接羅湖及落馬洲至尖東（或於九龍南綫投入服務後，至紅磡）的鐵路綫，為免生疑問，不包括該鐵路綫上的城際客運服務及貨運服務；
「東鐵支綫」	指	連接尖東至紅磡的鐵路支綫，稱為東鐵尖沙咀支綫；
「除外資產」	指	(i)九鐵公司作為一方或其利益以信託方式為九鐵公司持有或已轉讓予九鐵公司的所有合約，指明將以（藉法例）轉歸、約務更替或轉讓方式轉予本公司的合約除外；(ii)在若干九鐵公司附屬公司中持有的若干股份及九鐵公司持有的其他股份；(iii)若干應收款項（但不包括根據《地鐵條例》將轉歸本公司的合約下的到期的應收款項）；(iv)於合併日期持有的手頭現金或銀行存款、存款證、商業票據及所有其他金融投資及其他現金等價物（減去九鐵公司就收購鐵路資產扣起與抵押保證金、保留款項及預付款項有關的金額）；(v)九鐵公司以其稅務虧損抵銷納稅義務的權利及九鐵公司就其所有稅務虧損擁有的及以任何方式利用稅務虧損的一切權利；(vi)九鐵公司與政府之間就九龍南綫訂立的項目協議及任何相關協議；(vii)交易協議；(viii)九鐵公司融資文件及九鐵公司與西鐵物業發展有限公司就西鐵物業發展訂立的貸款協議；(ix)九鐵公司擁有的若干知識產權；(x)九鐵公司作為一方的所有保險安排；(xi)就涉及收購鐵路資產並可歸因於在合併日期或以前結束的期間或在合併日期或以前發生的交易的課稅可收回的金額；(xii)九鐵公司或其任何附屬公司就跨境租約支付的所有現金保證金；(xiii)連城廣場7至10樓（包括7樓及10樓在內）；(xiv)因或就沙中綫及／或北環綫／廣深港高速鐵路香港段招致的所有開支；(xv)僅與除外資產有關的所有檔案及行政記錄；(xvi)九鐵公司管理局的所有會議記錄及文件；及(xvii)九鐵公司的若干會籍；
「現有營運協議」	指	指於二零零零年六月三十日由當時的運輸局局長（代表政府）與本公司訂立的營運協議（以不時經修訂後的版本為準）；

釋 義

「票價調整機制」	指	營運協議中列明將於兩鐵合併後適用於本公司若干票價的調整機制，票價調整機制的其他詳情載於本通函「董事局函件」一節「兩鐵合併的背景」一段；
「財政司司長法團」	指	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；
「每年定額付款」	指	本公司根據服務經營權協議向九鐵公司支付的每年定額付款，即每年7.5億港元，每年定額付款的其他詳情載於本通函「董事局函件」一節「兩鐵合併方案及代價」一段內；
「專營權」	指	具有《地鐵條例》賦予「專營權」一詞的涵義；
「前綫員工」	指	直接及經常參與列車、車站、巴士及其他車輛的營運及維修、基建維修、倉務及保安運作之九鐵公司及本公司的全職非經理級員工(視情況而定)；非經理級員工指按連續僱用條款或為期兩年或以上之合約僱用條款受僱之職級在MG1以下之員工(就本公司而言)及職級在第8級以下之員工(就九鐵公司而言)；
「政府」	指	香港政府及(如文義有此需要)財政司司長法團；
「本集團」	指	本公司及其各間附屬公司；
「集團債券」	指	本集團發行的多個系列債券，包括於二零零九年到期的美元環球票據；於二零一零年到期的美元環球票據；於二零一四年到期的債務發行計劃歐洲美元債券；於二零零八年至二零二零年到期的債務發行計劃票據、及於二零零八年到期的港元票據；
「香港」	指	中國香港特別行政區；
「新增收入」	指	預期將會由綜合鐵路(及新鐵路)的營運產生並起因於本公司營運新鐵路的本公司淨車費收入，及預期將會由新鐵路的營運產生的若干其他本公司與鐵路相關的淨收入；
「獨立董事委員會」	指	按照《上市規則》第13.39(6)(a)條由獨立非執行董事組成的委員會，其成員包括何承天(委員會主席)、張佑啟教授、艾爾敦、方敏生、盧重興及施文信；
「獨立財務顧問」或「美林」	指	美林(亞太)有限公司，即根據《上市規則》第13.39(6)(b)條委任的獨立財務顧問；

釋 義

「獨立股東」	指	政府及其聯繫人以外的所有股東；
「初步付款」	指	最初付款及最初物業付款；
「綜合鐵路」	指	地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路；
「綜合系統」	指	不時的地鐵公司鐵路與九鐵公司系統；
「知識產權」	指	專利權、設計、版權、拓模圖、商標、服務商標、商用名稱、域名、機密資料及關鍵技術的權利、任何其他知識產權及與任何前述者相關或類似的任何權利(在各個情況下，不論在任何地方及任何時間已註冊或未註冊及包括在任何地方及任何時間註冊有關項目的持續生效申請及權利)；
「就業保障平邊契據」	指	本公司於合併日期就有關前綫員工的就業保障而將予簽署的平邊契據；
「仲量聯行」	指	仲量聯行有限公司，為編製本通函附錄部分「經擴大集團的物業估值報告」一節所載的物業估值報告而獲委任的獨立物業估值師；
「九鐵公司」	指	根據《九鐵條例》成立的法定法團九廣鐵路公司，由財政司司長法團按照《九鐵條例》代表政府全資擁有；
「九鐵公司債券持有人」	指	九鐵公司於二零零八年及二零一三年到期的港元零售票據；於二零一零年到期的美元環球票據；於二零零九年及二零一四年到期的債務發行計劃美元票據；及於二零一三年到期的債務發行計劃港元票據的持有人；
「九鐵公司申索」	指	由與本公司沒有關連的第三方提出的、有關訴訟因由是於合併日期之前產生而有關申索是於合併日期之後三年提出的非項目申索；
「九鐵公司融資文件」	指	與九鐵公司作為或成為一方的融資安排(包括但不限於貸款、債券、票據、融資或跨境租約、銀行融資、出口信貸機構融資及掉期及衍生工具以及合併框架協議中描述的那些融資安排)有關的協議、文件或其他文據；
「《九鐵條例》」	指	香港法例第372章《九廣鐵路公司條例》，以不時經修訂者為準(及如文義有此需要，經《兩鐵合併條例》修訂者)；
「九鐵公司物業附屬公司」	指	(i)恒福花園物業管理有限公司；(ii)海翠花園物業管理有限公司；及(iii)新屯門中心物業管理有限公司；

釋 義

「九鐵公司鐵路」	指	包括下列各項的鐵路系統：(i)《九鐵條例》所界定的「九廣鐵路」(包括東鐵)；(ii)輕鐵；(iii)城際客運及貨運鐵路系統；(iv)東鐵支綫；(v)馬鐵；(vi)西鐵；(vii)落馬洲支綫；(viii)於落成之日的九龍南綫；及(ix)於任何補充服務經營權協議內被指定為「九鐵公司鐵路」的任何其他鐵路系統；
「九鐵公司鐵路土地」	指	(i)不時授予或歸屬予九鐵公司，且符合《九鐵條例》第2(1)條「鐵路處所」定義的所有土地及有關土地的權益或其他權利，但凡該定義內提述「有關鐵路」一詞，則應被視為指(a)九鐵公司於緊接合併日期前營運的該等「有關鐵路」(定義見《九鐵條例》第2(1)條)；及(b)九龍南綫；(ii)就任何新項目而言，於有關補充服務經營權協議中指定為九鐵公司鐵路土地一部分的任何土地及有關土地的權益或其他權利；及(iii)各方可能協定或政府不時指示納入九鐵公司鐵路土地定義的任何其他土地及有關土地的權益或其他權利，惟不包括屬除外資產定義下的任何九鐵公司鐵路土地；
「九鐵公司相關業務」	指	於任何特定時間與九鐵公司鐵路及西北鐵路巴士有關的業務，其中可能包括(但不限於)廣告、電訊、免稅品商店、小賣店租賃、車站貿易、停車場租賃，以及機器和終端機租賃業務(但為免生疑問，不包括屬物業組合一部分的物業發展、物業投資及物業管理權)；
「九鐵公司服務」	指	本公司透過根據服務經營權協議及／或(視情況而定)相關補充服務經營權協議營運九鐵公司系統按服務經營權協議提供的服務，其中若干服務受營運協議所規管；
「九鐵公司附屬公司」	指	(i)恒福花園物業管理有限公司；(ii)海翠花園物業管理有限公司；(iii)駿景園物業管理有限公司；(iv)新屯門中心物業管理有限公司；及(v)偉絡傳訊有限公司；
「九鐵公司系統」	指	不時的九鐵公司鐵路、西北鐵路巴士及九鐵公司相關業務；
「九鐵公司系統收入」	指	就本公司各個財政年度(或該年度任何期間)的收入，金額乃根據服務經營權協議釐定；
「公里」	指	量度單位公里；

釋 義

「畢馬威」	指	畢馬威會計師事務所，為按照本通函附錄部分「九鐵公司的會計師報告」所載的基準編製九鐵集團的會計師報告；及為按照本通函附錄部分「經擴大集團的財務資料」所載的基準編製有關經擴大集團的未經審核備考財務資料的報告而獲委聘的申報會計師；
「九龍南綫」	指	連接南昌站至紅磡站的鐵路綫（稱為九龍南綫）；
「九龍南綫項目管理協議」	指	本公司與九鐵公司於簽署日期就九龍南綫訂立並以此為名的協議，九龍南綫項目管理協議的其他詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節「九龍南綫項目管理協議」一段內；
「土地安撫函」	指	政府於二零零七年八月三日向九鐵公司發出的函件（土地安撫函的進一步詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節「土地安撫函」一段）；
「最後實際可行日期」	指	二零零七年八月二十二日，即本通函付印前確定當中所載資料的最後實際可行日期；
「立法會」	指	香港立法會；
「聯絡委員會函件」	指	九鐵公司於簽署日期向本公司及政府發出的稱為「聯絡委員會函件」的函件；
「輕鐵」	指	為屯門新市鎮及元朗提供服務、又稱為（《九鐵條例》所界定的）「西北鐵路」的輕便鐵路系統，但不包括於合併日期或其後投入服務的該系統的任何支綫；
「《上市規則》」	指	聯交所證券上市規則；
「落馬洲支綫」	指	連接落馬洲至上水的鐵路，稱為落馬洲支綫；
「內地」	指	中國內地；
「諒解備忘錄」	指	本公司與政府於二零零六年四月十一日就兩鐵合併訂立的機密諒解備忘錄；
「服務表現基準備忘錄」	指	本公司與政府於簽署日期簽訂並以此為名的備忘錄，當中載有計算營運協議中提述的綜合鐵路的服務表現基準的規定公式及綜合系統的相關條文；

釋 義

「合併日期」或「指定日期」	指	局長根據《兩鐵合併條例》指定為《兩鐵合併條例》開始實施之日的日期；
「合併股東特別大會」	指	本公司為尋求獨立股東批准兩鐵合併而將予舉行的股東特別大會，其通告載於本通函第N-1至N-2頁（包括該兩頁）；
「合併框架協議」	指	本公司、九鐵公司及政府於簽署日期訂立並以此為名的協議，合併框架協議的其他詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節「合併框架協議」一段內；
「國際都會」	指	國際都會物業管理有限公司；
「國際都會權益從屬參與協議」	指	本公司與九鐵公司於簽署日期訂立並以此為名的協議，國際都會權益從屬參與協議的其他詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節「國際都會權益從屬參與協議」一段內；
「馬鐵」或「馬鞍山鐵路」	指	連接烏溪沙與大圍的鐵路綫；
「地鐵友禮會」	指	由本公司設立的乘客優惠計劃；
「《地鐵條例》」	指	香港法例第556章《地下鐵路條例》，以不時經修訂者為準（及如文義有此需要，經《兩鐵合併條例》修訂者）；
「地鐵公司」或「本公司」	指	地鐵有限公司，一間根據香港法例第32章《公司條例》在香港註冊成立的公司（公司編號為714016號），其註冊辦事處位於香港九龍灣德福廣場地鐵大廈；
「地鐵公司申索」	指	於合併日期或其後提出而並非九鐵公司申索或鐵路項目申索的所有其他申索，但不包括任何有關除外資產的申索；
「地鐵公司鐵路」	指	《地鐵條例》所界定的「地下鐵路」，為免生疑問，不包括九鐵公司鐵路（該詞的定義見《地鐵條例》）；
「地鐵公司服務」	指	不時透過地鐵公司鐵路的營運所提供的服務；
「地鐵公司股份」或「股份」	指	本公司股本中每股面值1.00港元的普通股；
「自然屆滿日期」	指	緊接合併日期第50週年當日前的一日；

釋 義

「新項目現金流量淨額」	指	新增收入減去(i)預期由綜合鐵路(及有關新鐵路)及起因於本公司營運有關新鐵路而本公司須承擔營運產生的新增經營成本及新增持續資本開支；及(ii)本公司作為有關新鐵路的營運者將需要承擔的並可歸因於有關新鐵路的預期新增徵稅；
「新入職僱員認股權計劃」	指	於本公司二零零二年股東週年大會上通過設立的本公司認股權計劃，旨在向並無參與全球發售前認股權計劃的本公司新入職最高階層及高級管理人員授予認股權；
「九鐵公司新項目」	指	範圍包括建造、經營及／或維修(i)一個或以上的新車站；及(ii)延長構成任何九鐵公司鐵路的一部分的某一條現有鐵路綫，或偏離構成任何九鐵公司鐵路的一部分的某一條現有鐵路綫的新路軌工程的任何新鐵路項目，但範圍亦包括建造及／或經營該鐵路項目的某一部分與任何九鐵公司鐵路以外的鐵路系統之間的運輸交匯處的新鐵路項目除外；
「地鐵公司新項目」	指	範圍包括建造、經營及／或維修(i)一個或以上的新車站及(ii)延長構成地鐵公司鐵路的一部分的某一條現有鐵路綫，或偏離構成地鐵公司鐵路的一部分的某一條現有鐵路綫的新路軌工程的任何新鐵路項目，但範圍亦包括建造及／或經營該鐵路項目的某一部分與地鐵公司鐵路以外的鐵路系統之間的運輸交匯處的新鐵路項目除外；
「新項目」	指	指任何地鐵公司新項目、九鐵公司新項目或任何新獨立項目；
「新項目經營權財產」	指	就任何新項目而言，在有關補充服務經營權協議內就服務經營權協議而言被指定為該新項目的「新項目經營權財產」的財產；
「新鐵路」	指	將根據某一新項目建造、改造、改善及／或延長(視情況而定)的鐵路(或(如文意如此)其中的一部分)；
「新獨立項目」	指	並非地鐵公司新項目或九鐵公司新項目的任何新鐵路項目；
「非經理級員工」	指	按連續僱用條款或為期兩年或以上之合約僱用條款受僱之職級在MG1以下之員工(就本公司而言)及職級在第8級以下之員工(就九鐵公司而言)；
「非項目申索」	指	向九鐵公司或九鐵公司的附屬公司提出而並非鐵路項目申索的申索；

釋 義

「營運協議」	指	指本公司與政府於簽署日期訂立以此為名的營運協議；自合併日期起（包括合併日期），該營運協議將為《地鐵條例》所指的營運協議，營運協議的其他詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節「營運協議」一段內；
「八達通」	指	在香港被稱為「八達通」的無接觸聰明卡票務系統（或代替該系統的任何系統）；
「外判協議」	指	本公司與九鐵公司於簽署日期訂立的外判協議，外判協議的其他詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節「外判協議」一段內
「中國」	指	中華人民共和國；
「全球發售前認股權計劃」	指	本公司於二零零零年九月就地鐵公司股份首次公開發售及在聯交所上市而設立的認股權計劃，據此，本公司若干僱員獲授認股權以認購地鐵公司股份；
「物業前期工程發展用地」	指	位於何東樓、烏溪沙；大圍維修中心；車公廟、大圍站、天水圍輕鐵、九龍南綫地盤C及九龍南綫地盤D的發展用地；
「物業組合」	指	由根據物業組合協議及買賣協議賦予本公司的物業相關權利（包括代理及管理權利）組成的一個組合；
「物業組合協議」	指	有關第1類物業、第2類物業、第3類物業、第4類物業及國際都會權益從屬參與協議的各份協議或文件，有關物業組合協議的其他詳情，載於本通函附錄部分「交易協議」一節「物業組合協議」一段內；
「代表委任表格」	指	本公司就合併股東特別大會及其任何續會刊發的代表委任表格；
「收購鐵路資產」	指	九鐵公司的所有財產及資產、九鐵公司附屬公司的股份（該等附屬公司將持有第1A類物業及出任物業管理人），及由合併日期起將以（藉法例）轉歸、約務更替或轉讓方式轉予本公司的所有該等合約（包括業務廠房及機器、工具及設備、存貨、存料及備料、知識產權及商業資料與記錄）但不包括第1類物業、第2類物業、第3類物業、除外資產、經營權財產及西鐵代理協議；

釋 義

「兩鐵合併」	指	本公司與九鐵公司的營運的建議合併及於交易文件列明或預計進行的其他交易；
「《兩鐵合併條例》」	指	《兩鐵合併條例》(2007年第11號條例)；
「鐵路項目」	指	西鐵、東鐵支綫、馬鐵、將會根據第DB2040號合約進行的輕鐵信號系統改善工程中的任何一項(不包括其於合併日期或其後投入服務的任何支綫)；或九龍南綫或落馬洲支綫；
「鐵路項目申索」	指	由與本公司沒有關連的第三方就(i)在任何鐵路項目通車之前進行或提供的；或(ii)依據與該鐵路項目有關的最初建造計劃應在該鐵路項目通車之前進行或提供的、涉及該鐵路項目的設計、製造、建造、測試或投入使用的任何工程或服務，或(iii)在(i)及／或(ii)所述的工程或服務的缺陷責任期內進行或提供的上述工程或服務而對九鐵公司或九鐵公司的附屬公司提出的所有申索(包括但不限於與收回土地及業務受干擾有關的申索)；
「有關前綫員工」	指	於二零零六年四月十一日已受僱為前綫員工或於二零零六年四月十一日至合併日期(包括合併日期)期間任何時間受僱為前綫員工(即使其後(1)被九鐵公司提出(但只限於在合併日期之前)或(2)被本公司(於任何時間)提出而調任非前綫員工職位)，並且(i)依據《兩鐵合併條例》於合併日期成為本公司僱員的九鐵公司員工；及(ii)於合併日期繼續為地鐵公司僱員的本公司員工。為避免產生疑問，有關前綫員工不包括出於員工本身的行動或主動而不再是前綫員工的那些九鐵公司或本公司員工；
「規定標準」	指	就地鐵公司鐵路及／或九鐵公司鐵路及／或西北鐵路巴士(視情況而定)而言，於任何時間在《地鐵條例》(包括但不限於《地鐵條例》第9(2)條所載有關西北鐵路巴士的部分)及營運協議(及政府與本公司不時協定的任何其他文據、協議或其他文件)中就綜合系統訂明的安全、服務表現及其他營運標準，為免生疑問，不包括營運協議所界定的顧客服務目標；
「服務經營權協議」	指	本公司與九鐵公司於簽署日期訂立並以此為名的協議，服務經營權協議的其他詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節「服務經營權協議」一段內；

釋 義

「沙中綫」或「沙田至中環綫」	指	建議興建連接沙田與港島中環的鐵路，包括(i)現有馬鐵由大圍至紅磡的延長部分；及(ii)現有東鐵由紅磡至香港中環的延長部分；
「局長」	指	運輸及房屋局局長；
「服務經營權」	指	九鐵公司根據服務經營權協議授予本公司的服務經營權及特許；
「《證券及期貨條例》」	指	香港法例第571章《證券及期貨條例》；
「股東」	指	所有地鐵公司股份的登記持有人；
「簽署日期」	指	二零零七年八月九日；
「買賣協議」	指	本公司與九鐵公司於簽署日期訂立並以此為名的協議，買賣協議的其他詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節「買賣協議」一段內；
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司；
「學生票價」	指	年齡介乎12至25歲之間並在本公司批准的學校就讀全日制課程，而在乘搭九鐵公司鐵路及／或地鐵公司鐵路列車時攜帶着記錄了其學生身份的個人八達通卡的人士須就九鐵公司鐵路及／或地鐵公司鐵路的車程支付的票價；
「補充服務經營權協議」	指	本公司與九鐵公司依據服務經營權協議就任何新項目訂立的補充服務經營權協議；
「平方呎」	指	量度單位平方呎；
「平方米」	指	量度單位平方米；
「交易協議」	指	合併框架協議、服務經營權協議、買賣協議、營運協議、補充服務經營權協議(如有)、就業保障平邊契據；九龍南綫項目管理協議、西鐵代理協議、物業組合協議、美國跨境租約承擔協議、美國跨境租約分配協議、外判協議、聯絡委員會函件、土地安撫函及政府、地鐵公司及九鐵公司以書面方式指定為一份「交易協議」的任何其他文件，各份文件(以並無於本通函其他部分界定者為限)均如合併框架協議所界定；
「交易文件」	指	交易協議及《兩鐵合併條例》；
「西北鐵路巴士」	指	《地鐵條例》所界定的「西北鐵路巴士服務」；

釋 義

「最初付款」	指	本公司將於合併日期支付予九鐵公司為數合共42.5億港元的款項，即就實施服務經營權的權利支付的協定費用及收購鐵路資產的代價；
「最初物業付款」	指	本公司根據合併框架協議於合併日期支付予九鐵公司合共77.9億港元的款項，作為簽署物業組合協議及根據買賣協議出售九鐵公司附屬公司股份的代價；
「美國跨境租約分配協議」	指	預期由（其中包括）本公司與九鐵公司於本公司訂立美國跨境租約承擔協議的日期或之前訂立並以此為名的協議（美國跨境租約分配協議的其他詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節「美國跨境租約分配協議」一段內）；
「美國跨境租約承擔協議」	指	預期由（其中包括）本公司與九鐵公司於合併日期或之前訂立並以此為名的各項協議，美國跨境租約承擔協議的其他詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節「美國跨境租約承擔協議」一段內；
「美元」	指	美元；
「每年非定額付款」	指	本公司根據服務經營權協議向九鐵公司支付的每年非定額付款，每年非定額付款的其他詳情載於本通函「董事局函件」一節「兩鐵合併方案及代價」一段內；
「西鐵代理協議」	指	本公司、九鐵公司及若干九鐵公司的附屬公司於簽署日期訂立並以此為名的協議，西鐵代理協議的其他詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節「西鐵代理協議」一段內；
「西鐵附屬公司」	指	具有本通函所載「董事局函件」中「交易協議」一節「西鐵代理協議」一段所賦予的涵義；
「西鐵」	指	連接屯門至南昌的鐵路綫；及
「西鐵物業發展最低保留金額」	指	具有本通函附錄部分「交易協議」一節「西鐵代理協議」一段所賦予的涵義。

前 瞻 性 陳 述

本通函載有前瞻性陳述。「相信」、「有意」、「有信心」、「預期」、「預料」、「預計」、「估計」及「預測」等用語及類似詞彙表示前瞻性陳述。該等前瞻性陳述並非事實。正確來說，前瞻性陳述乃以董事及本公司管理層(或視情況而定，及該等陳述所涉及的其他人士)的現有信念、意向、假設、預期、預計、預測、估計及預料為依據。

該等前瞻性陳述可能載有關於收益與盈利的陳述。本公司董事相信，該等前瞻性陳述中所反映的預期、估計及預測均為合理的。然而，該等陳述並非未來表現的保證，且受風險、不明朗因素及其他因素所限，當中部分為本公司控制範圍以外及難以預料的因素。因此，實際業績可能會與任何該等前瞻性陳述所載的資料大有出入。

務請特別留意本通函附錄部分「風險因素」一節所載的風險因素，但整體而言，不應過份依賴該等前瞻性陳述，這是由於該等前瞻性陳述僅反映相關人士於最後實際可行日期的觀點。除《上市規則》及《證券及期貨條例》另有規定外，本公司並無責任須公開修訂該等前瞻性陳述，以反映於最後實際可行日期後所發生的事件或情況。



MTR CORPORATION LIMITED

(地鐵有限公司)

(於香港註冊成立之有限公司)

(股份代號：66)

董事局

非執行董事

錢果豐博士 (主席)

陳家強教授 (財經事務及庫務局局長)

運輸及房屋局局長 (鄭汝樺)

運輸署署長 (黃志光)

獨立非執行董事

張佑啟教授

艾爾敦

方敏生

何承天

盧重興

施文信

執行董事

周松崗 (行政總裁)

執行總監會

周松崗 (行政總裁)

柏立恒

陳富強

何恆光

梁國權

龍家駒

麥國琛

杜禮

敬啟者：

註冊辦事處：

香港

九龍灣

德福廣場

地鐵大廈

主要辦事處：

香港

九龍灣

德福廣場

地鐵大廈

兩鐵合併

(1) 關連交易

(2) 非常重大的收購事項

1. 緒言

如本公司於二零零七年八月九日就兩鐵合併刊登的公告所述及經本公司、政府及九鐵公司進行磋商後，實行兩鐵合併的若干交易協議已於二零零七年八月九日簽訂。兩鐵合併的實行須待 (其中包括) 獨立股東批准及《兩鐵合併條例》開始生效，方可作實。交易協議的主要條款於本通函本節內「交易協議的概要」一段概述，而交易協議的進一步詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節。

董事局函件

本通函主要旨在向閣下(作為股東)提供有關兩鐵合併的資料，使閣下可就如何就股東特別大會決議案投票作出知情決定。本公司將會於二零零七年十月九日舉行合併股東特別大會，以考慮並酌情通過批准股東特別大會決議案。合併股東特別大會的正式通告及股東特別大會決議案的詳情載於本通函第N-1至N-2頁。

兩鐵合併包括下列要素：

- (1) 本公司在《地鐵條例》下的現有專營權擴大，為本公司提供經營九鐵公司鐵路與地鐵公司鐵路的權利，初步年期由合併日期起計為50年(此年期可根據《地鐵條例》及營運協議延長)。倘有關九鐵公司鐵路的專營權被撤銷，經營九鐵公司鐵路的權利將會終止；
- (2) 九鐵公司向本公司授予接觸和使用經營權財產及提供九鐵公司服務的服務經營權，初步年期由合併日期起計為50年，年期可根據服務經營權協議延長；
- (3) 本公司提供達到規定標準的九鐵公司服務；
- (4) 本公司向九鐵公司收購收購鐵路資產；
- (5) 將物業組合的經濟利益轉讓予本公司；及
- (6) 本公司與九鐵公司的其他合併日期後安排(例如(其中包括)九龍南綫項目管理協議、西鐵代理協議及外判協議明文載述的安排)。

非常重大的收購事項。根據《上市規則》第14章，兩鐵合併及訂立交易協議構成本公司的一項非常重大的收購事項，因此，(其中包括)須獲親身或委派受委代表投票的獨立股東以過半數批准後方可作實。

關連交易。於最後實際可行日期，由於政府擁有76.67%地鐵公司股份，因此就《上市規則》而言，政府為本公司的一名「關連人士」。九鐵公司由政府全資擁有，亦為本公司的一名「關連人士」。根據《上市規則》第14A章，由於政府及／或九鐵公司為交易協議的訂約方，兩鐵合併涉及本公司的「關連交易」。只有本公司獨立股東有權於合併股東特別大會上投票表決。因此，政府(及其「聯繫人」)(定義見《上市規則》)須就股東特別大會決議案放棄投票。

本通函載列(其中包括)(1)兩鐵合併及交易文件的詳情；(2)獨立董事委員會致獨立股東的函件，當中載有其建議獨立股東投票贊成兩鐵合併的意見；(3)獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東的函件，當中載有其建議股票贊成股東特別大會決議案的推薦建議及意見；及(4)合併股東特別大會通告。

2. 兩鐵合併的背景

於二零零四年二月，政府邀請本公司及九鐵公司於下列範疇的基礎上開始就可能進行兩鐵合併一事進行商討：

- (1) 採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制；
- (2) 取消轉乘車費，並以減低票價為目標，檢討收費結構；
- (3) 盡早解決目前正在規劃中的新鐵路項目，特別是沙中綫的轉車安排；
- (4) 確保兩鐵合併時不會裁減本公司及九鐵公司前綫員工；及
- (5) 長遠而言提供整合而方便的轉車安排。

董事局函件

政府與本公司於二零零六年四月十一日簽署諒解備忘錄，該諒解備忘錄的內容(其中包括)處理了上文所述的五個範疇、載列了兩鐵合併的架構及主要條款，並構成議定交易文件的依據。

諒解備忘錄記錄本公司與政府於二零零六年四月十一日就兩鐵合併的架構及主要條款達成的共識。該等條款不具法律約束力，且沒有就兩鐵合併的最終架構或條款對雙方設定法律責任。

於簽訂諒解備忘錄後，本公司、政府及九鐵公司磋商了於簽署日期訂立，有關實施兩鐵合併的交易協議(將於較後日期訂立者除外)的條款。兩鐵合併以如下方式處理上述五個範疇：

範疇1：採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制

目前，本公司及九鐵公司都享有票價自主權。兩家公司按審慎的商業原則，考慮(其中包括)當前市場情況、來自其他交通工具的競爭以及兩家公司各自的財政目標等因素來釐訂票價。政府於二零零四年二月設定的其中一個範疇(見上文)為採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制。政府設定此範疇的目的是為了回應以下事項：(a)市民關注到調整交通票價的過程應更客觀及具更高透明度，並且票價應是可加可減；(b)公共交通機構關注到票價一旦下調，即使經濟好轉，但基於公眾壓力，要再調高票價若非絕不可能實拖，也會相當困難；以及(c)公共交通機構及政府均關注到票價調整問題不應政治化，否則不但無助於提升效率，亦會影響社會和諧。

在上述背景之下，本公司與政府同意採用一個公式來釐定兩鐵合併後票價調整的幅度，以取代票價自主權。這已載入營運協議內。

票價調整機制將規定對指明票價的任何調整應與政府統計處公佈的政府綜合消費物價指數的變化和名義工資指數(運輸服務業)的變化掛鉤，並應計及生產力因素。

票價調整機制的運作方式如下：

$$\text{「整體加權票價調整比率} = 0.5 * \Delta \text{綜合消費物價指數} + 0.5 * \Delta \text{工資指數} - t\text{」}$$

在以上公式中：

「整體加權票價調整比率」按綜合鐵路中的一籃子指明「票價」為計算基準；

「 Δ 綜合消費物價指數」指政府綜合消費物價指數每年變化的百分率；

「 Δ 工資指數」指名義工資指數(運輸服務業)每年變化的百分率；及

「t」將於合併日期後首五年被視為零。從合併日期後第六年起，「t」的數值將為0.1%。根據就票價調整機制議定的檢討機制，將不會對「t」的數值進行檢討，直至合併日期九周年之後。倘本公司將其票價相關成本維持於上述公式所設定的通脹率，「t」(自合併日期後第六年起)將導致本公司的票價收入按低於該通脹率的水平增加。這將減低本公司的實際回報率(即計入該通脹率後以收入減成本)。因此，「t」成為本公司提高生產力的推動因素以確保其實際回報率不會下跌的推動因素。

董事局函件

本公司亦有權在若干情況下按整體加權票價調整比率加減五個百分點的幅度調整若干個別票價。

有關票價調整機制的其他詳情，載於本通函附錄部分「交易協議」一節「營運協議」一段。

範疇2：取消轉乘車費，並以減低票價為目標，檢討收費結構

雖然本公司與九鐵公司以往緊密合作，但地鐵公司鐵路與九鐵公司系統目前是獨立營運的系統。合併後的鐵路網絡能達到一定程度的規模經濟效益，並可促成取消當乘客由九鐵公司鐵路轉乘地鐵公司鐵路（反之亦然）時須支付的轉乘車費。預期兩鐵合併可為收入及經營成本帶來協同效益。收入方面的協同效益將會主要透過擴大銷售和分銷網，以及與鐵路／車站有關的業務（例如廣告）達致。至於經營成本方面的協同效益，則主要來自鐵路營運隨着時間的推移而達到的規模經濟效益。本公司已檢討其現行票價結構，以因應兩鐵合併可能帶來的協同效益，合理調整本公司的票價水平。

本公司須就綜合鐵路（機場快綫、輕鐵、往返羅湖／落馬洲的跨境車程及城際列車除外）實施下列票價下調的相關條款：

- (i) 取消1至7港元的成人轉乘車費，並就特惠車費及學生車費取消相應的轉乘車費；
- (ii) 將所有成人八達通車費調低0.20港元；
- (iii) 車費12港元或以上的所有車程的成人車費額外再調低1港元；
- (iv) 就每一個成人車費12港元或以上的車程而言，若一併實行上文 (i) 至 (iii) 項措施後車費減幅仍少於一成，則須促成車費進一步下調，令該車程的車費減幅至少達一成；
- (v) 就每一個成人車費介乎8.50港元至11.90港元（包括8.50港元及11.90港元在內）的車程而言，若一併實行上文(i)及(ii)兩項措施後車費減幅仍低於5%，則促成車費進一步下調，令該車程的車費減幅至少達5%；
- (vi) 促成特惠車費下調金額為成人車費下調金額的一半；及
- (vii) 就全程均在地鐵公司鐵路範圍內的車程而言，促成學生車費下調金額為成人車費下調金額的一半、就全程均在九鐵公司鐵路範圍內的車程而言，促成學生車費下調金額與成人車費下調金額相同，並就涉及在地鐵公司鐵路及九鐵公司鐵路之間轉車的車程而言，促成學生車費下調百分比與成人車費下調百分比相同。

這即表示乘搭車費為12港元或以上的車程的所有乘客，最少可享有10%的車費減幅；而乘搭車費介乎8.50港元至11.90港元的車程的所有乘客，最少可享有5%的車費減幅。整體來說，從合併日期起，預期每日共有280萬鐵路車程可受惠於車費下調。當中大約34萬車程預期可享有最低10%的減幅。另預期有116萬車程可享有最低5%至最高10%的減幅。可實行建議的車費下調部份來自因進行兩鐵合併預期達到的協同效益。

此外，由合併日期起，本公司將於星期日及公眾假期就綜合鐵路所有車程為長者（即六十五歲或以上的人士）提供2港元的八達通優惠車費，為期一年。除票價調整機制由合併日期起（包括於合併日期）適用於學生票價外，本公司將在學生票價折扣方面維持簽訂諒解備忘錄時的狀況，即繼續就地鐵公司鐵路提供五折的學生票價折扣而不就九鐵公司鐵路提供任何學生票價折扣。

董事局函件

此外，本公司已同意不調高適用票價調整機制的票價，直至二零零九年六月三十日之後。於截至合併日期為止的期間，九鐵公司將不會調高九鐵公司鐵路的票價。

估計上述各項票價下調措施對本公司的每年成本將為6億港元。

範疇3：盡早解決目前正在規劃中的新鐵路項目，特別是沙田至中環綫的轉車安排

於二零零二年，九鐵公司被選定負責沙中綫項目的規劃工作，並於二零零四年向政府遞交其最終方案擬稿（「最終方案擬稿」）。最終方案擬稿包括橫跨維多利亞港將東鐵伸延至港島及經東九龍將馬鞍山鐵路伸延至西鐵。此外，本公司與九鐵公司共同制定了假使實行兩鐵合併將會實施的沙中綫方案，以確保盡早解決沙中綫的轉車安排。

運輸及房屋局表示，沙中綫仍是政府致力推展的鐵路項目。運輸及房屋局於二零零七年七月十六日向立法會交通事務委員會發出的文件（立法會CB(1)2058/06-07(01)號文件）內表明：「政府已承諾就日後進展作出決定，包括在兩鐵合併的立法程序完成後六個月內訂出沙中綫的方案及時間表。」有關沙中綫的背景及最新進展的其他資料，載於本通函「有關九鐵公司業務的資料」一節。

範疇4：確保兩鐵合併時不會裁減前綫員工

於合併日期，本公司將會為有關前綫員工簽署、蓋章及交付一份平邊契據。該平邊契據規定本公司不得基於與依據兩鐵合併整合本公司與九鐵公司的營運過程有關的任何理由終止任何有關前綫員工的僱傭合約。

根據本公司與九鐵公司的評估，兩鐵合併可達致整體人力資源協同效益為 650-700 個職位。這可在多方面直接為本公司業務節省成本。然而，本公司亦估計於兩鐵合併後的首三年，透過新鐵路投入服務及開展物業管理以及員工退休及自然流失等途徑，將可產生逾 1,300 個職位空缺。

本公司預期兩鐵合併後，其本身與九鐵公司的絕大多數現有員工均會留在其原有崗位繼續工作。本公司將會盡力把受影響的員工調至其他職位空缺，為此，本公司已成立一隊專責小組，協助有關員工於兩鐵合併後適應新工作崗位。

自合併日期起，（及根據《地鐵條例》就九鐵公司員工而言），本公司及九鐵公司的員工會按當時的聘用條款獲聘用，但預期於合併日期後不久會實施一套統一的聘用條款及職級架構，這樣有助兩間公司人力資源的融合，發揮「一間公司、一個團隊」的精神。

範疇5：長遠而言提供整合而方便的轉車安排

整合兩個鐵路系統的運作預期會為乘客提供更大的方便及縮短車程時間。本公司已承諾會就在南昌、美孚及九龍塘站進行車站改裝工程及提供無障礙轉車安排、整合該等車站及尖沙咀站的運作、整合八達通卡使用者及單程車票使用者的票務安排，以及設立綜合通訊協調中心和熱綫系統，完成一項包含若干重要項目完成日期及準備工作的指定計劃。在合併日期前實行完善整合的轉車計劃所涉及的外部成本及開支將由本公司及九鐵公司平均分擔，而實行該計劃所涉及的內部成本及開支則須由兩間公司各自承擔。由合併日期起，實行完善整合的轉車計劃所涉及的一切成本及開支將須由本公司承擔。

3. 兩鐵合併方案及代價

兩鐵合併方案

根據交易文件(其他詳情載於本通函本節內「《兩鐵合併條例》」及「交易協議的概要」各段及本通函標題為「《兩鐵合併條例》的概要」及「交易協議」的附錄內)，兩鐵合併(除其他事項外)包括：

- 依據買賣協議，買賣收購鐵路資產及九鐵公司附屬公司；
- 依據物業組合協議及買賣協議，實施若干安排以向本公司轉讓物業組合的經濟利益；
- 依據《兩鐵合併條例》，擴大專營權，讓本公司能夠在單一專營權之下經營綜合鐵路，最初期限為由合併日期起計五十年；
- 依據營運協議，由本公司把綜合鐵路當作一個綜合系統經營；
- 依據服務經營權協議，實施一項安排；根據這項安排，除了其他事情外：
 - 九鐵公司將向本公司授予服務經營權，最初期限為五十年，以便本公司能夠接觸、使用及經營經營權財產以提供九鐵公司服務。倘有關九鐵公司鐵路的專營權被撤銷，服務經營權將會終止；及
 - 本公司將按規定標準提供九鐵公司服務；
- 依據九龍南綫項目管理協議，實施一項安排；根據這項安排，本公司將會在若干情況下就九龍南綫擔任九鐵公司的代理人；
- 依據西鐵代理協議，實施一項安排；根據這項安排，本公司將會就位於西鐵、與西鐵毗連或在西鐵上蓋的物業發展擔任九鐵公司及西鐵附屬公司的代理人；
- 依據美國跨境租約承擔協議，實施若干安排；根據該等安排，本公司將會與九鐵公司一起就九鐵公司對跨境租約其他訂約方的若干義務共同負責(相關的彌償保證載於合併框架協議及美國跨境租約分配協議)；
- 依據美國跨境租約分配協議，實施若干安排；該等安排就跨境租約條款規定的權利及義務的行使及履行劃定九鐵公司與本公司之間共同權利及共同義務；
- 按照聯絡委員會函件，就九鐵公司於簽署日期至合併日期期間的重大決定作出的規定；及
- 合併框架協議及其他交易協議列明的其他交易及事項。

本公司、政府及九鐵公司已確認兩鐵合併及交易協議構成一個綜合條款方案。

兩鐵合併不包括將由九鐵公司保留的除外資產。如本通函所載的進一步論述，兩鐵合併採納的架構，旨在確保本公司取得接觸、使用及經營綜合鐵路及物業組合所必需的權利。就該等目的而言，本公司並不需要除外資產。

付款

本公司須向九鐵公司支付下列款項：

- (1) **初步付款：**根據服務經營權協議須支付最初付款42.5億港元作為取得實施服務經營權的權利的最初費用及收購鐵路資產的代價，以及根據合併框架協議支付最初物業付款77.9億港元作為簽訂物業組合協議及根據買賣協議出售九鐵公司附屬公司股份的代價，全部均須於合併日期支付；
- (2) **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十二個月期間支付；及
- (3) **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，付款金額按本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。適用百分率將按本公司有關財政年度從九鐵公司系統所得收入的金額而有所變化，具體計算方法如下：就從九鐵公司系統所得收入中的首25億港元而言，適用百分率為0.0%；就隨後的25億港元而言，適用百分率為10.0%；就隨後的25億港元而言，適用百分率為15.0%；就從九鐵公司系統所得收入中首75億港元以上的部分而言，適用百分率為35.0%。每年非定額付款須於本公司有關財政年度結束後六十天內支付（而倘若本公司經審核帳目最終完成後，本公司於上述六十天期限內支付的金額不正確，有關付款金額將被調整）。本公司無須就合併日期後首三十六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外，在兩鐵合併的各個組成部分之間沒有作具體分配。

上述付款乃經與政府及九鐵公司按公平原則磋商後由董事釐定。在釐定代價時，董事並非依賴任何單一因素，但對多項因素進行了整體考慮，其中包括財務考慮因素（例如資本開支需要、信貸比率、貼現現金流量、市場比較數字、物業組合及付款結構），以及若干範圍廣泛的問題（包括本公司的策略性發展及市場定位及本公司票價確定性提高）。

4. 進行兩鐵合併的原因及好處

本公司於二零零六年四月十一日就簽訂諒解備忘錄而刊登的公告內表明，如兩鐵合併按可接受的條款實行，將會對所有權益持有人有利，因為兩鐵合併將會為香港市民提供一個更高效率、更方便及接駁更完善的綜合區域及市區鐵路網絡，而且將會提供票價調整的空間。本公司認為，落實諒解備忘錄的交易文件內所訂明的兩鐵合併條款將是有利的，主要原因如下：

提高價值

自於一九七九年開始營運以來，地鐵公司鐵路一直為香港提供一個可靠、有效率及收費合理的市區集體運輸系統。自本公司於二零零零年十月私營化以來，本公司的業務持續取得成功，這點從本公司股價上升及定期向股東派發股息中可見一斑。

進行兩鐵合併後，本公司的收入基礎將會顯著增加。預期隨著收入基礎增加，加上本節以下段落特別提述的其他裨益，本公司的每股盈利（「每股盈利」）和現金流量將增加及物業將會增值，詳情於下文會作進一步解釋。

董事局函件

本函件本節將分析說明如兩鐵合併已於二零零六年一月一日發生(另有指明者除外)本公司的業績表現。

盈利增值

	二零零六年 基本業務的 每股盈利 ^(附註1)	二零零六年 鐵路及相關 業務與物業租務 及管理業務 (除稅前利潤)
本公司(按已公佈資料)	1.08港元	11.74億港元 ^(附註2)
備考(按附錄七)	1.22港元	21.26億港元
增值	13.0%	81.1%

附註1：本公司二零零六年基本業務的每股盈利1.08港元(「二零零六年基本業務的每股盈利」)並未計及投資物業公允價值變動及相關遞延稅項。如計入投資物業公允價值變動及相關遞延稅項，按備考基準的經調整二零零六年每股盈利將為1.55港元，較截至二零零六年十二月三十一日止年度可資比較的每股盈利1.41港元增加9.9%。

附註2：本公司二零零六年鐵路及相關業務與物業租務及管理業務的除稅前利潤11.74億港元乃按摘錄自本公司二零零六年年報的下列各項：本公司的除稅前利潤91.69億港元，扣除物業發展的除稅前利潤58.17億港元及投資物業的公允價值變動21.78億港元。

如上表所列示，假設兩鐵合併已於二零零六年一月一日生效，二零零六年備考基本業務的每股盈利為1.22港元，較二零零六年基本業務的每股盈利1.08港元增加13.0%。

有關二零零六年備考基本業務的每股盈利增值13.0%，並未計及：(i)建議票價下調；(ii)實行票價調整機制；(iii)每年非定額付款(於合併日期後首36個月無須支付)；及(iv)估計全部協同效益。項目(i)至(iv)的每項影響估計如下：

	每股港元 ^(附註1)	百萬港元
(i) 票價下調 ^(附註2)	-0.09	-600
(ii) 票價調整機制 ^(附註3)	+0.01	+70
(iii) 每年非定額付款 ^(附註4)	-0.04	-280
(iv) 全部協同效益 ^(附註5)	+0.07	+450

附註1：每股港元為按上表所列金額計算的每股影響，並已計及按17.5%繳稅的影響。

附註2：票價下調6億港元為董事對於二零零六年九月向立法會披露的合併框架協議內有關票價下調規定的影響作出的估計。用作計算此項估計票價下調的基準的元素，已載於本董事局函件「兩鐵合併的背景」一節內標題為「範疇2：取消轉乘車費，並以減低票價為目標，檢討收費結構」的一段內。

附註3：估計若採用票價調整機制，截至二零零六年十二月三十一日止年度的車費收入本應可能增加7,000萬港元。然而，由於此增幅介乎不允許實施票價調整的-1.5%至+1.5%範圍，故不會根據票價調整機制作出票價調整。根據票價調整機制，任何年度因票價調整介乎-1.5%至+1.5%範圍內而並無作出的調整，將結轉至下一年度按票價調整機制進行計算時應用。此票價調整機制的估計基準，亦已載於本通函附錄部分「經擴大集團的財務資料」第(A)(VII)節附註8(i)內。

附註4：每年非定額付款是根據董事估計有關九鐵公司系統截至二零零六年十二月三十一日止年度的收入為52億港元，並應用服務經營權協議內公式計算。此每年非定額付款的估計基準，亦已載於本通函附錄部分「經擴大集團的財務資料」第(A)(VII)節附註(ii)內。

附註5：根據本公司與九鐵公司共同進行的研究，預期估計協同效益每年4.5億港元將於合併日期首三年內全數實現。

董事局函件

考慮到以上所述後，董事亦認為與二零零六年基本業務的每股盈利比較，潛在增值顯著。

閣下應注意在每股盈利計算內，已計入收購包含在物業組合內的八項物業發展權的代價49.1億港元的有關利息費用，但並無計及日後因該等發展權而產生的潛在利潤。

就本公司鐵路及相關業務與物業租務及管理業務而言，按備考基準計算，該等業務於截至二零零六年十二月三十一日止年度的除稅前利潤應會增加約81.1%。在計及上表所列項目後，董事亦認為與可比的二零零六年除稅前利潤11.74億港元比較，增值十分顯著。就此而言，值得注意的是九鐵公司的鐵路及相關營運很可能會因九鐵公司已承諾興建及最近啟用與將啟用的新鐵路綫(例如落馬洲支綫及九龍南綫)以及九鐵公司已投入服務的新鐵路綫(例如馬鞍山鐵路及西鐵)日漸增長而有進一步盈利增長潛力。

現金流量增值

自九鐵公司經營活動產生的綜合現金流入為27.19億港元(根據九鐵公司截至二零零六年十二月三十一日止年度經審核賬目，並已計入附錄七截至二零零六年十二月三十一日止年度的備考綜合現金流量表)，將提高本公司截至二零零六年十二月三十一日止年度經營活動產生的綜合現金流量淨額53.87億港元，增幅約50.5%。自九鐵公司經營活動產生的現金流入27.19億港元，並未計及(i)每年定額付款；(ii)於截至二零零六年十二月三十一日止年度用作維修及提升九鐵公司系統的資本開支3.89億港元；(iii)估計的建議票價下調；(iv)票價調整機制的估計影響；(v)估計的每年非定額付款(於合併日期後首36個月無須支付)；及(vi)估計全部協同效益。項目(i)至(vi)每項對鐵路及相關現金流量的影響估計如下：

	<u>百萬港元計</u>
(i) 每年定額付款	-750
(ii) 資本開支	-389
(iii) 票價下調	-600
(iv) 票價調整機制	+70
(v) 每年非定額付款	-280
(vi) 全部協同效益	+450

考慮到以上所述後，董事亦認為，九鐵公司經營活動對本公司二零零六年綜合現金流量產生的增幅十分顯著。

物業增值

根據仲量聯行對物業發展權及投資物業的專業估值，與本公司就該等權利及物業所應付的代價77.5億港元比較，可獲除稅前盈餘28.24億港元(假設稅務影響按17.5%稅率計算，除稅後為23.30億港元)，增幅達36.4%。

股息

當董事局考慮宣派股息金額時，除考慮其他因素外，亦將考慮本公司的財務表現、有關年度的盈利、本公司的現金流量及其資本開支需求。如上文所概述，兩鐵合併造成的財務影響按備考基準計算，即使計及上文「盈利增值」及「現金流量增值」中提及的項目的影響後，盈利及現金流量均會有所增加。

有利於鐵路業務

擴大鐵路網絡及增加鐵路乘客量。兩鐵合併將會為本公司提供一個重大發展機會，透過擴大後的鐵路網絡，本公司可擴展九龍區內的業務，並可將業務擴展至新界區。鐵路網絡擴大亦會將本公司的業務拓展至內地，從而為業務進一步拓展至珠江三角洲地區提供一個平台。兩鐵合併後，本公司的鐵路網絡的路綫長度將會增長131.9%，由91公里增長至211公里。以二零零六年的數字作為參考，擴大鐵路網絡(i)可使本公司的乘客量增加65.9%，由8.76億人次增加至14.53億人次(然而這包括於兩個鐵路系統之間轉車的約1.02億人次，而自合併日期起，有關數字將會因兩個鐵路系統之間的轉車乘客僅列作綜合鐵路的單一程乘搭計算而被扣除)；及(ii)可增加票價收入70.5%，由65.23億港元增加至111.21億港元(不包括建議票價下調6億港元及票價調整機制的估計影響)。經擴大的鐵路網絡將會令本公司的香港專營公共交通市場份額由約25%增加至約40%。

除了即時鐵路網絡增長外，兩鐵合併亦將會因九龍南綫及日後可能建造的鐵路綫(例如北環綫與廣深港高速鐵路香港段)以及沙中綫而帶來未來發展。

本公司亦預期，由於兩個鐵路網絡一體化為乘客提供由綜合鐵路的一端前往另一端的整合車程，加上兩鐵合併後的票價較低，而且新支綫的規劃、設計與建造更趨完善，本公司將有能力提高相對於香港其他運輸服務供應商的競爭力，並進一步提高乘客量。

本公司的鐵路相關業務亦將會受惠於兩鐵合併，與九鐵公司的鐵路相關業務(例如其免稅品業務、廣告及電訊)合併後，鐵路相關非車費收入將由15.42億港元增加50.6%至23.22億港元(按照將本公司及九鐵公司截至二零零六年十二月三十一日止年度的相關收入結合計算)。

本公司的現有專營權由二零零零年六月起為期五十年。值得注意的是，於兩鐵合併後，本公司與綜合鐵路有關的專營權將延長至由合併日期起計五十年。

客觀的票價調整機制。政府就兩鐵合併設定的其中一個範疇為引入建議的票價調整機制(其他詳情載於本通函本節內「兩鐵合併的背景」一段)。採用票價調整機制(即直接驅動公式)將要求本公司根據預先釐定公式，按綜合消費物價指數及工資指數兩者的變動及生產力因素來調整其票價。因此，雖然票價可能會因該等因素出現變動而下調，但票價亦可能會提高。本公司相信，由於票價調整機制是一個直接驅動公式，其可為票價調整問題提供一個可預測、客觀及具透明度的解決方案。因此，該機制令本公司就票價而言有某程度的確定性。本公司因此認為，尤其是長遠而言，票價調整機制對本公司有利。

創造協同效益。於兩鐵合併後，本公司將會採用一體化方式經營及管理本公司與九鐵公司的結合業務。藉著對擴大後的鐵路網絡採用最佳守則，預期將能夠於多個業務範疇創造成本與收入協同效益。預期當全面實施所有建議協同效益計劃後(預期將於合併日期後首三年內)，兩鐵合併創造的估計協同效益每年可達4.50億港元。此等協同效益是根據本公司及九鐵公司共同進行廣泛研究後估計的。雖然在本公司與九鐵公司的車費業務及非車費業務結合後，預期亦會為進一步增加收入帶來協同效益，然而，大部分協同效益將為成本上的協同效益，預期這些協同效益將來自以下三方面：

- 最佳守則及營運效益的轉移，例如改善工程的施工安排、實施完全的車站營運及集體車站管理，並整合轉車車站的營運；

董事局函件

- 採購協同效益，例如合約捆綁、更廣泛實施電子投標及增加使用其他採購來源；及
- 精簡重複活動，削減間接成本。

有利於物業業務

鐵路及物業綜合發展經營模式一直是本公司賴以成功的關鍵因素之一。此模式讓本公司在鐵路沿綫及在毗鄰鐵路的地點發展物業及建設社區。作為兩鐵合併的一部分，本公司將會收購物業組合的經濟利益；物業組合包括物業發展權、投資物業及物業管理權（物業組合的其他詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節「物業組合協議」一段）。務請留意，根據(i)仲量聯行於二零零七年七月三十一日就物業發展權及投資物業進行的估值；與(ii)本公司就該等權利及物業支付的收購成本兩者的差額，應可獲稅前盈餘28.24億港元（稅後23.30億港元）。

物業組合不但使本公司的土地儲備增加，亦會使來自本公司投資物業組合及物業管理權的經常性收入增加。本公司的發展土地儲備（即與截至二零零七年六月三十日止並未列帳的物業發展利潤有關的發展權及物業發展權益）將會增加54.3%，樓面建築面積由2,320萬平方呎增加至3,580萬平方呎。物業組合亦將使地鐵公司鐵路及九鐵公司系統沿綫及毗鄰的物業發展能夠互相協調。

本公司現時擁有的投資物業的樓面建築面積約為270萬平方呎，於九龍站的商場Elements第一期啟用（預期於二零零七年第四季）後樓面建築面積將增至約360萬平方呎。兩鐵合併後，本公司擁有的投資物業總建築面積將進一步增加約22%，由360萬平方呎增至440萬平方呎。來自投資物業及管理的收入將由14.12億港元增加16.0%至16.38億港元（根據本公司與九鐵公司截至二零零六年十二月三十一日止的收入結合計算）。

此外，本公司將會接替九鐵公司就西鐵物業（包含總樓面建築面積約2,430萬平方呎）出任政府的發展代理。在收回成本以外，本公司將自西鐵附屬公司就未批出的西鐵發展用地（包括樓面建築面積約2,270萬平方呎）收取總銷售收益之0.75%的費用，並就已批出西鐵發展用地（樓面建築面積約160萬平方呎）西鐵附屬公司於發展協議項下的有關利潤之10%的費用。

兩鐵合併交易架構的好處

兩鐵合併的鐵路組成部分採取服務經營權形式，據此，本公司可取得使用及經營九鐵公司系統及相關資產的權利，但無須承擔九鐵公司的原有債務（除聯同九鐵公司作為有關跨境租約的聯席共同債務人外，就此而言，本公司將會獲得政府及九鐵公司的彌償保證，進一步描述載於本通函附錄部分「交易協議」一節「九鐵公司跨境租約協議」一節內）或支付一筆金額顯著較高的最初付款。此外，以現金流量、提高盈利及本公司享有的財務靈活性各方面而言，交易結構亦將會有利於本公司。此結構亦如下文所闡釋，在九鐵公司系統乘客量與票價日後出現不利變動時提供某程度上的保障。

鐵路組成部分的付款結構包括最初付款及經營權有效期內的每年定額付款及每年非定額付款。此付款結構減輕本公司為整項交易支付更大筆最初付款的需要。此付款結構亦讓本公司可每年透過內部資源及債務為交易代價的重大部分，即每年定額付款及每年非定額付款，提供資金。由於無須就合併日期後首三十六個月支付每年非定額付款，此結構進一步提高本公司於合併日期後初期的現金流量及盈利。

董事局函件

信貸狀況

透過將下列備考比率與兩鐵合併前的信貸比率比較，可說明本公司在兩鐵合併後資產負債表的穩健實力：

資本負債比率及利息倍數

	本公司	備考	
		不包括 資本化每年 定額付款 <small>(附註2,3)</small>	包括 資本化每年 定額付款 <small>(附註2,4)</small>
二零零七年六月三十日資本負債比率 (債項淨額／權益) <small>(附註1)</small>	30.8%	44.5%	57.7%

附註1：債項淨額／權益定義為貸款及其他融資(即貸款、融資租賃下的債務及銀行透支)減現金及現金等價物佔股東應佔總權益的百分比。備考數字假設兩鐵合併已於二零零七年六月三十日發生並根據附錄七備考財務資料載列的資產負債表計算。

附註2：於經營權有效期內，本公司須支付每年定額付款7.5億港元予九鐵公司。該等承諾付款的淨現值將會於資產負債表上資本化為一項經營權資產，並按服務經營權的年期攤銷，而根據附錄七備考財務資料，該等付款達106.87億港元。

附註3：不包括資本化每年定額付款的備考資本負債比率44.5%，是根據附錄七未經審核備考財務資料載列的二零零七年六月三十日的備考資產負債表按下列方式計算：貸款及其他融資364.47億港元減現金及現金等價物5.63億港元後，佔股東權益806.88億港元的百分比。

附註4：包括資本化每年定額付款的備考資本負債比率57.7%，是根據附錄七未經審核備考財務資料載列的二零零七年六月三十日的備考資產負債表按下列方式計算：貸款及其他融資364.47億港元及資本化每年定額付款106.87億港元減現金及現金等價物5.63億港元後，佔股東權益806.88億港元的百分比。

	本公司	備考	
		不包括資本化 每年定額付款 的利息 <small>(附註2)</small>	包括資本化 每年定額付款 的利息 <small>(附註3)</small>
截至二零零六年十二月三十一日止年度 <small>(附註1)</small> 的盈利對利息倍數	6.7倍	6.1倍	4.6倍

附註1：盈利對利息倍數定義為未計折舊前的經營利潤除以未扣除資本化利息開支及向物業發展商貸款的利息收入前的總利息及財務費用。備考數字假設兩鐵合併已於二零零六年一月一日發生，並根據載於附錄七的備考財務資料計算。

附註2：不包括資本化每年定額付款的利息的備考盈利對利息倍數6.1倍，是根據附錄七的未經審核備考財務資料載列的截至二零零六年十二月三十一日止年度的備考損益帳按下列方式計算：未計折舊前經營利潤135.91億港元除以利息及財務費用26.96億港元，減資本化每年定額付款的利息7.21億港元，另加資本化利息1.26億港元(按本公司於二零零六年十二月三十一日的經審核帳目)，再加上來自貸款予物業發展商的利息收入1.23億港元(按本公司於二零零六年十二月三十一日的經審核帳目)。

附註3：包括資本化每年定額付款的利息的備考盈利對利息倍數4.6倍，是根據附錄七未經審核備考財務資料載列的截至二零零六年十二月三十一日止年度的備考損益帳按下列方式計算：未計折舊前經營利潤135.91億港元除以利息及財務費用26.96億港元，另加資本化利息1.26億港元(按本公司於二零零六年十二月三十一日的經審核帳目)，再加上來自貸款予物業發展商的利息收入1.23億港元(按本公司於二零零六年十二月三十一日的經審核帳目)。

董事局函件

儘管本公司截至二零零七年六月三十日的備考資本負債比率將由30.8%增加至57.7% (包括資本化每年定額付款)，這仍與本公司於若干過往年度的資本負債水平 (例如二零零二年的59.3%及二零零三年的55.2%) 相若。本公司於二零零六年的備考盈利對利息倍數將由兩鐵合併前的6.7倍下降至4.6倍 (包括資本化每年定額付款的利息)。董事局認為備考資本負債比率及盈利對利息倍數兩者均屬可接受水平。預期兩鐵合併後增加的現金流量亦將會逐漸降低資本負債比率及提升盈利對利息倍數。

以上的資產負債比率及盈利對利息比率尚未計及(i)票價下調，(ii)實行票價調整機制，(iii)支付每年非定額付款及(iv)全部協同效益 (估計為4.5億港元，並預期將於合併日期後首三年內全數實現)。董事並不認為項目(i)至(iv)將對上述的數字產生重大影響。

穆迪於二零零七年七月二十六日調高本公司的信貸評級至Aa2級，而於二零零七年七月十六日及二零零七年七月四日，標準普爾及評級投資中心則分別宣佈維持本公司的信貸評級。

每年非定額付款

務請注意每年非定額付款與九鐵公司系統應佔的收入有直接關係，並構成兩鐵合併總代價的重要部分。由於該等每年非定額付款的金額會因九鐵公司系統應佔收入而變動，該等每年非定額付款可就九鐵公司系統收入日後出現不利變動的有關風險，為本公司提供某程度上的保障。

九龍南綫的資金來源

九龍南綫將會於建成時作為一項經營權財產被納入綜合鐵路之內，但即使於兩鐵合併後，建造九龍南綫的融資事宜將仍然由九鐵公司負責。因此，此項安排將使本公司能夠在無需就其建造產生資本開支的情況下接觸及經營九龍南綫。務請注意，就九龍南綫而言，本公司將會在九龍南綫建造方面出任九鐵公司的代理，並會就此收取費用 (有關九龍南綫項目管理協議的其他詳情，載於本通函附錄部分「交易協議」一節「九龍南綫項目管理協議」一段)。

沙中綫的處理方法

就沙中綫而言，是否實行建造會由政府作出決定。運輸及房屋局表示，沙中綫仍是政府致力推展的鐵路項目。運輸及房屋局於二零零七年七月十六日向立法會交通事務委員會發出的文件 (立法會CB(1)2058/06-07(01)號文件) 內表明：「政府已承諾就日後進展作出決定，包括在兩鐵合併的立法程序完成後六個月內訂出沙中綫的方案及時間表。」根據兩鐵合併的條款，如政府按其絕對酌情權決定落實興建沙中綫，該項目將會根據營運協議被當作被一項新獨立項目處理 (新獨立項目的其他詳情載於附錄部分「交易協議」一節「營運協議」一段內)，惟其中所述的邀請將僅向本公司提出。本公司理解到，如沙中綫確實被納入綜合鐵路之內 (不論以經營權方式或擁有權方式納入)，本公司將會因其能夠投資及／或經營沙中綫，而非由第三方擁有或經營沙中綫而獲得若干好處。該等好處包括擴大綜合鐵路的載客範圍以致乘客量可能提高、紓緩預期因彌敦道走廊交通擠塞引致的載客量限制及協助提高本公司於過海交通運輸方面的市場份額。

有利於其他權益持有人

除了為本公司帶來財務與營運利益外，兩鐵合併亦採用了符合政府提出的「五個範疇」的結構 (有關政府提出「五個範疇」的其他詳情，載於本通函本節內「兩鐵合併的背景」一段)。

挽留僱員

兩鐵合併將會為本公司提供更多富經驗的僱員，為其業務配備所需員工。本公司與九鐵公司的僱員繼續留任，將為兩鐵合併整合過程及綜合鐵路未來取得成功的因素。根據本公司與九鐵公司的評估，兩鐵合併可達致的整體人力資源協同效益的為650-700個職位。這樣可在多方面直接為本公司業務節省成本。然而，本公司亦估計於兩鐵合併後的首三年，透過擴展物業相關業務、新鐵路投入服務、員工退休及流失等途徑，將可創造逾1,300個職位空缺。本公司於兩鐵合併過程中就員工設立了多項措施。該等措施的其他詳情，載於本通函本節內「進行兩鐵合併後的本公司及未來計劃」一段。

有利於公眾

政府已向立法會表明，兩鐵合併能提高鐵路服務質素，而這將會鼓勵跨區勞動人口流動，從而刺激一系列經濟及就業活動。預期兩鐵合併會產生協同效益以支持鐵路票價下調，包括即時的票價下調。綜合鐵路網絡提供較佳的轉車安排，預期可為乘客提供更大的方便及節省交通時間，符合提供安全、便利與具效率運輸系統的可持續發展原則。因此，預期兩鐵合併不但可改善本公司的發展前景及盈利能力，亦能夠為香港市民提供一個效率更高、更方便及接駁更完善的區域及市區綜合鐵路網絡。就此而言，兩鐵合併可視作進一步體現以鐵路為香港公共交通骨幹這個原則。

5. 交易協議的概要

下文所載為各份主要交易協議的概要。該等文件的更詳細說明載於本通函附錄部分「交易協議」一節。該等交易文件的完整副本，由本通函刊發日期起直至合併股東特別大會舉行日期（包括該日）止期間於九龍灣德福廣場地鐵大廈可供查閱。

下文所載的各份文件（聯絡委員會函件及土地安撫函除外）由本公司訂立，須待該等條件（包括獨立股東批准交易協議）達成後方可作實，該等條件的其他詳情載於本通函本節內「兩鐵合併的先決條件」一段內。

合併框架協議

本公司、九鐵公司與局長及財經事務及庫務局局長（代表政府）於簽署日期訂立合併框架協議。

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
- 本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定一個逐年延展的計劃的安排
- 有關評估地價金額的安排
- 有關本公司及九鐵公司僱員的安排，包括防止本公司以與整合本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

董事局函件

- 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
- 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
- 本公司將保留其英文名稱，而（根據《兩鐵合併條例》規定）其中文名稱將改為香港鐵路有限公司。

服務經營權協議

本公司與九鐵公司於簽署日期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的條文，包括有關下列各項的條文：

- 向本公司授予服務經營權，以便本公司接觸、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）
- 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五十年）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。
- 本公司按照適用於九鐵公司服務的規定標準提供九鐵公司服務
- 支付最初付款42.5億港元、每年定額付款及每年非定額付款
- 九鐵公司繼續為於合併日期的經營權財產（稱為「最初經營權財產」）法律及實益上的擁有人，而本公司為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應由九鐵公司向本公司支付的補償的相關規定
- 本公司及九鐵公司就經營權財產（包括就經營及維修、處置、保安、放棄管有、不受干擾及保險）擁有的權利及須受的限制
- 與知識產權有關的安排
- 在符合若干條件的前提下，本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
- 關於在服務經營權終止時交還經營權財產的安排，以及假如服務經營權終止但本公司繼續經營地鐵公司鐵路將會適用的相互接觸安排。

買賣協議

本公司與九鐵公司於簽署日期訂立買賣協議。

買賣協議訂明本公司將向九鐵公司收購鐵路資產的條款，並包括有關知識產權、分攤及應收款項的其他條款、有關僱員的若干條文，並載列九鐵公司就收購鐵路資產作出的陳述及保證。出售收購鐵路資產（不包括於九鐵公司附屬公司的股份）的代價構成最初付款42.5億港元的一部分。出售於九鐵公司附屬公司（該等附屬公司將會持有（其中包括）第1A類物業並出任物業管理人）的股份的代價構成物業組合代價的一部分。

營運協議

營運協議於簽署日期由本公司與局長(代表政府)根據《地鐵條例》的規定簽訂。

營運協議以現有營運協議為依據。營運協議與現有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：

- 專營權的延續
- 就下列各項對本公司的要求：
 - 電力供應
 - 控制中心
 - 監察環境狀況
 - 在鐵路及鐵路處所上為香港警務處人員提供空間、設施及通訊設備
 - 在緊急關閉車站等情況下通知運輸署署長及警務處處長的程序
 - 運作時間及服務能力
 - 服務表現基準
 - 顧客服務目標
 - 安全管理
 - 物業發展權及地價金額
 - 根據《地鐵條例》就專營權暫時中止、屆滿或終止而應付予本公司的補償
- 票價調整機制
- 批授新項目及新鐵路營運與擁有權架構的框架

九龍南綫項目管理協議

九龍南綫項目管理協議於簽署日期由本公司與九鐵公司簽訂。

根據九龍南綫項目管理協議的條款，本公司獲委任：

- 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
- 在若干情況下就九龍南綫擔任九鐵公司代理

本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，本公司將會收取項目管理費約6.8億港元，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，本公司將獲得一筆(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。九龍南綫項目管理協議是在公平交易的基礎上按不遜於正常商業條款的條款商定的。目前與項目管理成本有關的九鐵公司內部預算已被詳細分析，並構成本公司將會收取的費用的基礎。

西鐵代理協議

西鐵代理協議及有關協議於簽署日期由本公司、九鐵公司及若干九鐵公司附屬公司（「西鐵附屬公司」）簽訂。

根據西鐵代理協議的條款，本公司將會獲委任：

- 出任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
- 出任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

本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。本公司亦將向西鐵附屬公司收回本公司就西鐵發展用地所招致的費用（包括內部成本）。西鐵代理協議是在公平交易的基礎上按不遜於正常商業條款的條款商定的。

外判協議

外判協議於簽署日期由本公司及九鐵公司簽訂。

於合併日期後的兩年期間內，九鐵公司將會依據外判協議的條款，將若干財務及行政職能外判予本公司。

根據外判協議的條款，本公司將會：

- 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
- 向九鐵公司收取不超過20,000,000港元的年費。

本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。外判協議是在公平交易的基礎上按不遜於正常商業條款的條款商定的。將提供的服務的詳細項目及提供該等服務所需的人力已被分析，並構成計算收費的基礎。

物業組合協議

物業組合協議包括為完成涉及物業組合的議定安排必須由本公司及／或政府及／或九鐵公司簽訂的各項文件及安排。

就物業組合協議而言，物業組合已被分為四類。每一類別包括的物業種類如下：

- 第1類物業：第1類物業為投資物業，包括九鐵公司現時根據政府以私人協約方式批地（「私人協約方式批地」）持有的住宅單位、商用地方及泊車位。

若干第1類物業（即第1B類物業）將由九鐵公司轉讓予本公司。其他第1類物業（即第1A類物業）將會由本公司透過根據買賣協議收購的九鐵公司附屬公司獲取。

- 第2類物業：第2類物業為投資物業，其中包含九鐵公司依據《九鐵條例》現時根據轉歸契據持有的住宅及商用地方以及泊車位。由於第2類物業乃依據《九鐵條例》（而非根據私人協約方式批地或政府租契）持有，地政總署並無給予該等物業地段編號，因此（與根據私人協約方式批地或政府租契持有的物業不同）第2類物業不得由九鐵公司以轉讓方式轉讓予本公司。

董事局函件

若干安排已被訂立；根據該等安排，政府將會就第2類物業批出政府租契（以便第2類物業可由本公司擁有（而有關政府租契的鐵路部分則可由九鐵公司擁有））。為此，政府將會：

- (i) （就第2A類物業）向九鐵公司批出政府租契，而其後非鐵路部分的相關部分將轉讓予本公司；及
- (ii) （就第2B類物業）向本公司批出政府租契。

在該等政府租契批出之前，將實施臨時安排，以確保本公司從合併日期起獲得來自第2類物業的收入。

- 第3類物業：第3類物業為九鐵公司現時根據私人協約方式批地持有的特定發展用地，而九鐵公司就該類物業與發展商訂立了合營協議。

本公司已就每一項第3類物業與九鐵公司訂立協議。根據該等協議、本公司將管理有關的第3類物業（並行使及履行九鐵公司在上述合營協議下的權利及義務）。作為報酬，本公司將向九鐵公司收取費用。每一項第3類物業的收費金額預期將會與九鐵公司就該項第3類物業賺得的利潤（經扣除已經或將會由有關發展商向九鐵公司支付的若干初步及預付款項及分擔九鐵公司顧問費用的付款後的金額）大致相同。

- 第4類物業：第4類物業指政府已承諾（在支付地價及協定私人協約方式批地條件的前提下）透過私人協約方式批地批予本公司的指定潛在發展用地。本公司有責任將潛在發展用地的鐵路部分轉讓予九鐵公司。
- 國際都會權益從屬參與協議：國際都會權益從屬參與協議規定九鐵公司有責任按本公司指示行事，並向本公司支付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」）的股權有關的任何分派款項或銷售所得款項。九鐵公司已同意根據買賣協議的條款將其他九鐵公司物業管理公司轉讓予本公司。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。

聯絡委員會函件

九鐵公司於簽署日期發出聯絡委員會函件，其條款已經本公司及政府確認及同意。

該函件載列各方就成立「聯絡委員會」以規管由簽署日期起至合併日期止期間的若干九鐵公司事宜達成的協議。聯絡委員會由九鐵公司、本公司及政府各自委派相同數目的成員組成。

土地安撫函

政府於二零零七年八月三日簽署向九鐵公司發出的函件，據此，政府表示同意在經營權有效期內延長九鐵公司的若干土地權益的期限，使其與服務經營權期限一致，惟須獲所需批准及遵守所需程序。

九鐵公司跨境租約協議

美國跨境租約承擔協議

預期將於合併日期或之前就每項跨境租約而分別訂立美國跨境租約承擔協議。

根據每項美國跨境租約承擔協議，本公司將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，本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

美國跨境租約分配協議預期將於本公司訂立美國跨境租約承擔協議當日或之前訂立。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，將在九鐵公司與本公司之間界定及分配（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）。

現時的意向是在本公司與九鐵公司之間(i)本公司將負責「地鐵公司責任」及若干「共同責任」（具體詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節「九鐵公司跨境租約協議」一節）。

本公司與九鐵公司將各自於美國跨境租約分配協議下作出聲明，其中將會包括由九鐵公司就跨境租約情況作出的各項聲明。

本公司與九鐵公司將各自同意彌償彼此的損失（具體詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節「九鐵公司跨境租約協議」一節）。

6. 兩鐵合併的先決條件

交易協議須待（其中包括）下列條件達成後，方告完成：

- (1) 獨立股東於合併日期前通過股東特別大會決議案；及
- (2) 每一份其他交易協議（將於合併日期後訂立的若干文件除外）於合併日期生效。

7. 《兩鐵合併條例》

《兩鐵合併條例》於二零零七年六月八日獲立法會通過，並將會於合併日期開始實施。《兩鐵合併條例》（其中包括）修訂《九鐵條例》及《地鐵條例》，以為兩鐵合併提供所需的立法框架，《兩鐵合併條例》的其他詳情載於本通函附錄部分「《兩鐵合併條例》的概要」一節內。

合併日期由局長指定。

本公司及九鐵公司已各自確認局長就指定合併日期擁有絕對及不受約束的酌情決定權，並已同意就指定合併日期的時間或任何不指定合併日期的決定而言，本公司及九鐵公司對局長或政府均沒有任何追索權。

本公司已獲告知並承認政府的立場是在(i)本公司就兩鐵合併獲得獨立股東同意；(ii)九鐵公司獲得九鐵公司債券持有人同意；以及(iii)簽訂美國跨境租約承擔協議之前，局長將不會指定合併日期。

倘若合併日期於二零零八年六月一日或該日期前沒有出現，而本公司、九鐵公司及政府未有在該日期或之前另行達成協議，則政府及本公司各自有權終止交易協議。

《兩鐵合併條例》規定（其中包括）下列各項：

- 本公司的中文名稱由「地鐵有限公司」更改為「香港鐵路有限公司」；
- 於根據《地鐵條例》授予本公司的專營權中，加入除建造地鐵公司鐵路的所有延長部分及經營地鐵公司鐵路（及其延長部分）外建造及經營若干鐵路的權利；
- 就向本公司轉歸九鐵公司的若干權利及責任作出規定；
- 就根據《地鐵條例》規管本公司在經營地鐵公司鐵路之上經營若干鐵路及若干巴士服務（包括與該等鐵路有關的一切安全事項）作出規定（與使用本公司經營的任何鐵路服務或巴士服務而應付票價有關者除外）；

董事局函件

- 讓九鐵公司能向本公司授予權利以接觸、使用或管有任何九鐵公司的鐵路及其他財產以營運鐵路；
- 讓九鐵公司能就該等權利的授予處置財產；及
- 為與上述各項關連之目的作出規定。

8. 本公司的現有業務

本公司於二零零零年六月三十日註冊成立，前身為於一九七五年成立的地下鐵路公司；地下鐵路公司成立時為一個政府全資擁有的法定法團。本公司的主要業務為經營地鐵公司鐵路。在進行首次公開招股後，地鐵公司股份於二零零零年十月五日在聯交所上市。

本公司現時經營路線全長91.0公里、設有53個車站的鐵路網絡。此鐵路系統週日的每日乘客量逾250萬人次，為全球最繁忙的鐵路系統之一。

除鐵路營運外，本公司亦參與在現有車站上蓋及毗鄰地方及沿新鐵路支綫發展主要住宅及商業物業項目，以及許多與鐵路相關的其他商業活動，包括零售商店、銀行自動櫃員機及廣告位的租賃，以及提供個人電訊服務基礎設施等，亦為世界各地的機構提供各種顧問服務。

本公司及地鐵公司鐵路的營運現時受《地鐵條例》及現有營運協議等所載的條款及條件所規限。

本公司業務活動的進一步詳情，載於「有關本公司業務的資料」一節內。

9. 九鐵公司的現有業務

九廣鐵路首段於一九二零年通車。九鐵公司於一九八二年十二月二十四日根據《九鐵條例》成立為無限期的法定機構，以經營九廣鐵路香港段。

九鐵公司現時提供三項本地客運鐵路服務：東鐵(包括馬鞍山鐵路及已於二零零七年八月通車的落馬洲支綫)、西鐵及輕鐵。東鐵提供市郊集體運輸服務，為貫通香港南北的主要運輸幹綫。東鐵營運來往尖沙咀東部與羅湖及落馬洲邊界之間的鐵路服務。馬鞍山鐵路於大圍接駁東鐵主綫，再伸延至馬鞍山。西鐵提供貫通新界西北及九龍市區的集體運輸服務，連接香港新發展市鎮及市中心。輕鐵系統有部分與公路車輛共用路面，是新界西北區內的主要交通工具，亦為西鐵提供接駁服務。西北鐵路巴士為西鐵及輕鐵網絡提供接駁服務。

除了本身的核心本地鐵路及巴士服務外，九鐵公司亦經由東鐵營運往來香港與內地多個地點之間的城際客運及貨運服務。

九鐵公司自一九八五年起與具規模的地產發展商合作在其鐵路沿綫發展物業。九鐵公司已出售大部分物業發展項目，但保留若干數目作營運用途及租予租戶。九鐵公司出租車站內的商用範圍、商業辦公室及購物商場以及住宅單位。於二零零六年年末，九鐵公司商用範圍、辦公室及住宅單位的租用率分別為94%、100%及73%。

九鐵公司賺取收入的來源還包括免稅品業務、「新聞直綫」，以及在其物業舉辦的各類廣告宣傳推廣活動、從各類電訊服務(例如光纖租賃，以及於車站、隧道內及沿綫路軌提供流動電話覆蓋服務)。

九鐵公司的營運現時受《九鐵條例》及相關規例等的條款及條件所規限。

董事局函件

如九鐵公司年報所示，九鐵公司總資產應佔淨利潤於截至二零零五年十二月三十一日止年度為3.17億港元，於截至二零零六年十二月三十一日止年度則為2.78億港元。於二零零六年十二月三十一日，九鐵公司的淨資產帳面總值為599.33億港元。

股東應注意，兩鐵合併並不涉及收購九鐵公司有形鐵路資產的重大部分。

有關九鐵公司業務活動的其他詳情，載於「有關九鐵公司業務的資料」一節內。

10. 進行兩鐵合併後的本公司及未來計劃

如本通函本節內「進行兩鐵合併的原因及好處」一段所進一步詳述，董事相信兩鐵合併將會進一步鞏固本公司的主要目標及策略目標。該等目標與策略目標包括本公司承諾會繼續：

- 為僱員提供機會，與本公司一起豐盛成長；
- 為股東提高本公司價值；
- 以優質價值的服務，提升客戶的生活質素並為本公司營運業務所在的社區的發展作出貢獻；
- 將綜合鐵路發展成為香港公共運輸骨幹；及
- 憑藉本公司的核心能力在內地發展及把握歐洲的機遇。

如獲得獨立股東批准及在該等條件中其他條件達成的前提下，兩鐵合併將會由合併日期起生效。本公司的其中一個主要目標，是確保盡快且盡可能有效率地完成整合地鐵公司服務與九鐵公司的鐵路服務系統。為進行此項整合，面向公眾的營運與行政上的營運兩者將會在合理切實可行範圍內整合。除了協助有效率地進行整合外，兩個鐵路系統合併預期會產生的協同效益預期會在多方面達致節省成本，使本公司可於合併日期作出票價下調。

鐵路營運

自合併日期起，地鐵公司服務與九鐵公司系統將會以一體化的方式營運。若干預期的協同效益可能需要經過一些時間才能產生，但預期整合的各重要方面將於合併日期後三年內實行。

如本通函本節內「兩鐵合併的背景」一段所討論，在考慮兩鐵合併時，政府提出的其中一個主要範疇為確保兩鐵合併使地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路之間產生完善整合的車程。要達到這個目標，需要(其中包括)拆除地鐵與九鐵轉車站內地鐵與九鐵之間的票閘，讓乘客由九鐵公司鐵路轉乘地鐵公司鐵路(反之亦然)時無需在中途通過票閘或支付轉乘車費。受此工程影響的車站包括九龍塘、南昌及美孚站，預期將會於合併日期後十二個月內完成拆除票閘工程。

除了兩個鐵路系統間完善整合的轉車安排外，將會在切實可行的情況下使地鐵公司服務與九鐵公司服務一致及一體化。整合將會包括統一品牌標識、標誌及整個網絡的乘客資訊，以及一套新的員工制服及將轉車站的營運團隊合而為一。長遠而言，現有的四個行車控制中心將會合併成為一個座落於青衣的綜合控制中心。財務、人力資源及資產管理等方面的資訊科技企業資源規劃(ERP)系統計劃於合併日期後十二個月內完成整合。

本公司將會繼續推展其網絡拓展項目，有關的現有項目包括興建將軍澳南站及香港站伸延掉車隧道。如本通函「有關本公司業務的資料」一節所討論，本公司亦將會繼續推展西港島綫的設計，並就南港島綫、北港島綫及觀塘綫延綫等支綫與政府進行磋商。除了擴大地鐵公司鐵路外，本公司亦會受惠於九鐵公司鐵路的擴充。九龍南綫落成時，將會使九鐵公司鐵路得以擴充，並將會受服務經營權約束(但每

董事局函件

年定額付款不會因此而增加)。此外，如「有關九鐵公司業務的資料」一節「北環綫及廣深港高速鐵路香港段」一段所討論，已向政府提交有關北環綫及廣深港高速鐵路香港段的建議書。

於二零零五年七月，本公司與九鐵公司共同向政府提交沙中綫方案的項目建議書，而據運輸及房屋局表示，沙中綫仍是政府致力推展的一個項目。如「有關九鐵公司業務的資料」一節「沙田至中環綫」一段所討論，運輸及房屋局已表明其會就資金及實施細節進一步與兩間鐵路公司討論，並會考慮採用擁有權模式還是服務經營權模式實施沙中綫項目。此外，政府亦已承諾在兩鐵合併的立法程序完成後六個月內，就沙中綫日後進展作出決定。

八達通系統將不受兩鐵合併影響。目前，九鐵公司與本公司各自於經營八達通系統的公司中擁有重大權益。九鐵公司於八達通系統的權益為除外資產的一部分。

自合併日期起，作為綜合鐵路，地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路將會受單一規管制度規範。綜合鐵路的營運將受《地鐵條例》、港鐵規例及營運協議所規管。九鐵規例及附例將會於經營權有效期內暫時中止實施。乘搭綜合鐵路(不包括輕鐵)的乘客受港鐵附例所規限。輕鐵亦將會受《地鐵條例》及營運協議的條款所規限，而乘搭輕鐵的乘客則會受《香港鐵路(西北鐵路)附例》所規限。

物業

本公司物業部的現有部門將會繼續負責本公司在香港與內地的物業發展、投資物業、物業管理及所有其他物業相關業務及服務。

自合併日期起，本公司將會向九鐵公司收購若干物業發展權、投資物業及物業管理權的經濟利益。經擴大的土地儲備讓本公司能夠興建更多高質素社區，提供便利的居住與商業環境。西鐵物業發展用地的獎勵計劃亦將適用於本公司。九鐵公司各物業部門的僱員將會調職往本公司。如上文所載，合併計劃旨在使本公司與九鐵公司的各現有部門之間產生協同效益，這將會涉及九鐵公司與本公司的物業團隊及物業相關行政營運整合，例如精簡電腦系統、記錄存置、數據保存、發票系統及投標程序。

如本通函附錄部分「交易協議」一節「合併框架協議」一段所討論，合併框架協議載有一個機制，據此，政府與本公司應每年進行一次討論，並就未來三年因本公司鐵路物業發展招標而產生的單位落成量制定一個按年檢討計劃(其中首年計劃對本公司具約束力)。首次有關討論將於合併日期後的首個九月份或前後由政府主動展開。此制度化機制正反映現時本公司與政府之間現有的非正式安排，政府藉此可監察香港的整體房屋供應情況。

其他活動

本公司將會與客戶及供應商一起，並透過採用最佳實務守則從本公司業務及資產獲取最佳價值，尋求把握因兩鐵合併令其市場地位有所提升而產生的機遇。本公司在這方面將採取的行動包括擴展地鐵友禮會的概念、擴充頻寬業務以及交互推銷供電訊設施使用的天台位置。

董事局函件

本公司擬利用其本身以及九鐵公司的專業知識評估與實現海外機會。本公司將會結合本身於內地與海外市場(包括歐洲)的鐵路及物業項目經驗，以及九鐵公司與內地機關交涉的知識及九鐵公司於市郊鐵路、輕鐵、城際、貨運及巴士營運方面的經驗。隨着員工人才數目增加，本公司將能夠為潛在的國際與內地客戶及合營夥伴提供更全面的鐵路營運專業知識。

於合併日期後，本公司將會在外判基礎上為及代表九鐵公司進行若干行政活動，其他詳情載於本通函本節內「進行兩鐵合併後的九鐵公司」一段。

董事局、執行總監會及副總監

由合併日期起，本公司董事局及執行總監會成員及本公司副總監載列如下。政府亦可於合併日期前全權酌情釐定將於合併日期獲委任加入董事局的增補非執行董事(如有)的數目。

董事局成員

錢果豐博士	非執行主席
周松崗	行政總裁
陳家強教授(財經事務及庫務局局長)	非執行董事
運輸及房屋局局長(鄭汝樺)	非執行董事及根據《地鐵條例》第8條委任的「增補董事」
運輸署署長(黃志光)	非執行董事及根據《地鐵條例》第8條委任的「增補董事」
張佑啟教授	獨立非執行董事
艾爾敦	獨立非執行董事
方敏生	獨立非執行董事
何承天	獨立非執行董事
盧重興	獨立非執行董事
施文信	獨立非執行董事

執行總監會成員及副總監

周松崗	行政總裁
柏立恒	工程總監
陳富強	人力資源總監
何恆光	物業總監
梁國權	財務總監
龍家駒	中國及國際業務總監
麥國琛	車務總監
杜禮	法律總監及公司秘書

副總監

李鏡權博士	副工程總監
李殷泰	副車務總監
范義明	副法律總監

有關上述各董事局成員及執行總監會成員及副總監的其他詳情，載於本通函附錄部分「一般資料」一節「有關董事及高級管理層的詳情」一段。

員工

本公司寄望其本身及九鐵公司員工於兩鐵合併後邁向「一間公司、一個團隊」的目標，目的是鼓勵及促進員工於兩鐵合併後盡快融合為一個團隊，務求令各員工可以在最不受影響的情況下投入崗位。本公司就人力資源協同效應及達致「一間公司、一個團隊」的目標作出多項安排。

絕大多數前綫員工均會留在原來的崗位繼續工作，如需被調派到其他崗位，本公司則會盡量以自願方式處理。由於人力資源協同效應的關係，若干非前綫員工須經過甄選程序。需經過甄選程序的員工將會自動成為與其現時職能相關職位的候選人。本公司將為按連續僱用條款聘用的合資格非前綫員工提供一個自願離職計劃，讓他們有多一個選擇。至於所有合資格非前綫合約員工，本公司將提供一個自願離職特別安排。

11. 進行兩鐵合併後的九鐵公司

自合併日期起，九鐵公司將不再是任何香港鐵路系統的營辦商。如合併框架協議及服務經營權協議所進一步詳述，九鐵公司將會保留合併日期的經營權財產的法定所有權，但會將服務經營權授予本公司，以便本公司於經營權有效期內經營及維修經營權財產。

於合併日期後，九鐵公司將會繼續具有若干本身有限的後勤部門的財務及行政需要。於兩年期間內，九鐵公司會將若干財務與行政職務外判予本公司。九鐵公司將會保留一個執行董事局，而九鐵公司需要的大部分員工將會由本公司以外判方式提供。外判安排的條款載於外判協議內，而外判協議的細節則於本通函附錄部分「交易協議」一節「外判協議」一段概述。

12. 兩鐵合併的資金來源

本公司將會以內部現金流、現有尚未動用承諾銀行貸款及將會籌集的新債務融資等方式，支付初步付款（達120.4億港元）。至於每年定額付款及每年非定額付款預期將會以內部現金流及／或債務融資繳付。

13. 兩鐵合併對本公司造成的財務影響

營業額及盈利

本公司於截至二零零六年十二月三十一日止財政年度的營業額為95.41億港元。

董事預期，在乘客人數增加、物業發展、鐵路擴展至新載客範圍及因經營綜合鐵路服務具效率而節省成本等種種因素帶動下，於未來數年，本公司的營業額及盈利可顯著提高。

作為兩鐵合併的一部分，本公司須支付最初付款。此筆最初付款（扣除收購鐵路資產的代價後的淨額）將會根據香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋第12號「服務經營權安排」資本化為一項服務經營權資產，並按經營權有效期的年期攤銷。

此外，本公司須於合併日期另外就物業組合支付77.9億港元。就收購物業組合所包含的投資物業而言，本公司將按成本入賬。於各個呈報結算日，物業組合所包含的投資物業將會按獨立專業合資格估值師所釐定的公平價值列帳。香港會計準則第40號「投資物業」規定，投資物業的公允價值變動須於變動產

董事局函件

生的期間內確認為溢利或虧損。有關物業組合所包含的物業管理權的款額將會在有關管理期間的首兩年攤銷。有關物業組合所包含的物業發展權的款額初步將會資本化，而在釐定將會於損益帳內確認的物業發展溢利時，將用以抵銷日後來自該等物業發展的任何收入。

此外，於經營權有效期內，本公司將須向九鐵公司支付每年定額付款7.5億港元。該等已承擔的付款的淨現值將資本化為一項經營權資產，並按服務經營權的年期攤銷。相關的隱含利息，乃按本公司長期而言的估計新增借貸成本計算，將會在損益帳中列作利息及融資費用。

除合併日期後首36個月外，本公司須向九鐵公司支付每年非定額付款，作為取得經營及取用經營權財產以實施服務經營權的權利的部分代價。因此，本公司預期按自九鐵公司系統營運所得收入的指定百分比向九鐵公司支付款項，有關兩鐵合併的付款條件的其他詳情，載於本通函本節內「兩鐵合併方案及代價」一段。

兩鐵合併的財務影響(按過往數字計算)載於本通函「經擴大集團的財務資料」一節所載的備考財務報表內。

由於每年非定額付款屬或然性質，該等付款將於該等付款產生的期間列入損益帳內。

資產及負債

於二零零七年六月三十日，本公司的資產總值約達1,230.34億港元，而其負債總額則為427.37億港元。

於兩鐵合併完成時，本公司的資產總值將會因以下項目而增加(i)最初付款及就物業組合作出的付款入帳；(ii)按服務經營權安排下的每年定額付款；(iii)根據物業發展權協議從物業發展商收取的應收款額；(iv)按照仲量聯行對物業組合內投資物業進行的估值相對於本公司收購該等物業的成本的溢額。

兩鐵合併完成後，本公司的負債總額將會因以下項目而增加(i)本公司為兩鐵合併融資而動用的銀行借款及債務融資金額；(ii)根據服務經營權安排資本化每年定額付款的應付款額；(iii)須於向物業發展商收回款項後向九鐵公司償付的物業發展用地上前期工程有關的金額；(iv)於合併日期自九鐵公司承擔或轉讓的負債金額；及(v)就收購投資物業的價值較收購成本增加而產生的額外遞延稅項負債。

營運資金

董事認為，經計及內部現金流及現時可供本集團動用的未經提取融資信貸額，以及將籌集的新銀行借貸融資，本集團於完成擬議中的兩鐵合併後將會有充裕的營運資金應付其由預期合併日期起往後十二個月的資金需求。

信貸評級

在《兩鐵合併條例》於二零零七年六月八日獲通過後，評級投資中心於二零零七年七月四日確認本公司的外幣發行人及港元發行人評級維持於AA級，展望為「穩定」，並稱兩鐵合併的內容對本公司屬合理。

於二零零七年七月十六日，在考慮本公司與九鐵公司營運的可能合併及假設兩鐵合併的最終條款及條件可反映出諒解備忘錄所載的條款後，標準普爾確認本公司的外幣發行人及高級無抵押債務評級維持於AA級，展望為「穩定」。

董事局函件

於二零零七年七月十六日，穆迪亦確認本公司現時評級為Aa3級，並宣佈其將會繼續檢討及考慮基於立法已通過兩鐵合併的主要法例將本公司評級調高。

於二零零七年七月二十六日，在其決定將政府的評級調高至Aa2級後，穆迪隨即將本公司的外幣發行人及高級無抵押債務評級由Aa3級調高至Aa2級，展望為「穩定」。

同於二零零七年七月二十六日，標準普爾因應其將政府評級展望作出的修訂宣佈將本公司的港元及外幣長期信貸評級展望由「穩定」調高至「正面」，並同時再次確認本公司的長期信貸評級為AA級。

董事酬金

現時不建議應付董事局及執行總監會成員的酬金及彼等收取的實物利益總額因兩鐵合併而有所改變。然而，如獨立股東批准兩鐵合併，預期本公司的薪酬委員會將會檢討董事局及執行總監會成員所收取的酬金。另外，如有任何增補非執行董事獲委任加入董事局，酬金金額可能會增加。

14. 《上市規則》的含義

非常重大的收購事項

根據《上市規則》第14章，兩鐵合併及訂立交易協議一併構成本公司的一項非常重大的收購事項，因此，須待(其中包括)股東批准後方可作實。

關連交易

於最後實際可行日期，政府為本公司的主要股東(持有約76.67%地鐵公司股份)及九鐵公司的唯一股東(根據《上市規則》的規定，九鐵公司為政府的「聯繫人」)。因此，根據《上市規則》第14A章，兩鐵合併及簽訂交易協議亦構成關連交易。由於兩鐵合併及交易協議不符合《上市規則》第14A.31(2)及第14A.32條所載的最低豁免水平，故須待本公司獨立股東批准後方可作實。

任何於關連交易中擁有重大權益的關連人士及任何於關連交易中擁有重大權益的股東(連同其聯繫人)，亦須就批准交易的有關決議案放棄投票。

因此，政府及其聯繫人(並非獨立股東)由於身為於兩鐵合併及交易協議中擁有重大權益的關連人士而須就股東特別大會決議案放棄投票。

豁免及寬免

聯交所已授出若干豁免及／或寬免，批准本公司無需就以下各項嚴格遵守《上市規則》的規定：(i)本公司的持續關連交易，(ii)本通函中以「會計師報告」及經擴大集團備考資料為標題的兩節，(iii)本通函的「物業估值報告」一節及(iv)本公司取得的其他物業估值報告。各項授出的豁免／寬免詳情及理由如下：

關連交易及持續關連交易

本公司、其附屬公司已經與政府及其聯繫人訂立了多項交易，並將會因兩鐵合併及於進行兩鐵合併後繼續與政府及其聯繫人訂立該等交易。

鑒於本公司、其業務以及其與政府及其聯繫人之間的持續交易的獨特性質，本公司在聯交所首次公開招股及上市時，聯交所向本公司授予豁免，批准本公司(在若干條件的規限下)無須嚴格遵守《上市規則》中與關連交易有關而本應適用於本公司與政府及其聯繫人(包括九鐵公司)之間的若干交易的規定。該

董事局函件

豁免於二零零四年被重新發出及更新，但規限本公司不得就兩鐵合併依賴該豁免。因此，如上文所述，兩鐵合併連同訂立交易協議須以獨立股東批准為前提。

由於兩鐵合併的關係，本公司將會自合併日期起成為若干新增持續關連交易的一方。該等新增持續關連交易不在現時的豁免涵蓋範圍之內，因為(如上文所述)現有的豁免附有一項條件，規定本公司不得就兩鐵合併依賴該項豁免。若非由於此條件，現時的豁免(兩鐵合併前適用，並涵蓋由本公司就地鐵公司鐵路簽訂的合約)本可適用於及涵蓋兩鐵合併和交易協議，且本公司本無需向聯交所申請新的豁免(新豁免將適用於及涵蓋本公司於兩鐵合併後就綜合鐵路所簽訂的合約)，以獲准無需嚴格遵守《上市規則》第14A章(有關新豁免的其他詳情載於下文)。兩鐵合併後，涉及本公司在下列協議之下的義務的新增持續關連交易將會產生：

- 合併框架協議，於合併日期已全面實施的那些安排除外；
- 營運協議，包括須於與綜合鐵路有關的專營權期限內按照營運協議經營綜合鐵路的規定；
- 服務經營權協議，包括於經營權有效期內作出經營權付款的規定；
- 九龍南綫項目管理協議，該協議將繼續有效至九龍南綫落成為止；
- 西鐵代理協議，該協議將繼續有效至各個西鐵物業發展項目完成為止；
- 美國跨境租約承擔協議及美國跨境租約分配協議，預期該兩個協議將於相關跨境租約有效期期間繼續有效；
- 外判協議，該協議將於合併日期後兩年內繼續有效；
- 藉法律轉歸本公司的九鐵公司與政府(及／或其聯繫人)之間的現有合約；及
- 物業組合協議，該等協議將載有持續持有有關土地及土地權益的條款。

鑒於本公司、其業務以及其與政府及其聯繫人之間的持續交易的獨特性質，本公司已向聯交所申請豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章。

由於有關情況獨特，聯交所已同意按下列基準處理本公司與政府(及／或其各自的聯繫人)之間因兩鐵合併產生的關連交易：

- 在與兩鐵合併及交易文件相關的情況下產生的持續關連交易可獲豁免嚴格應用《上市規則》第14A章的規定。該等持續交易涉及本公司在以下各項協議之下的責任：
 - 合併框架協議，於合併日期已全面實施的那些安排除外；
 - 營運協議，包括須於與綜合鐵路有關的專營權期限內按照營運協議經營綜合鐵路的規定；
 - 服務經營權協議，包括於經營權有效期內作出經營權付款的規定；
 - 九龍南綫項目管理協議，該協議將繼續有效至九龍南綫落成為止；

董事局函件

- 西鐵代理協議，該協議將繼續有效至各個西鐵物業發展項目完成為止；
 - 美國跨境租約承擔協議及美國跨境租約分配協議，預期該兩個協議將於相關跨境租約有效期期間繼續有效；
 - 外判協議，該協議將於合併日期後兩年內繼續有效；
 - 藉法律轉歸本公司的九鐵公司與政府（及／或其聯繫人）之間的現有合約；及
 - 物業組合協議，該等協議將載有持續持有有關土地及土地權益的條款；及
- 上述的若干持續關連交易須受聯交所實施的新豁免條件所限，該等條件與現有豁免中適用於持續關連交易的有關條件大致相同。

有關本公司與政府（及其聯繫人）之間的關連交易及持續關連交易的現有豁免及新豁免的其他詳情，載於本通函「與政府的關係」一節「關連交易及持續關連交易」一段。

會計師報告

《上市規則》第14.69(4)(a)條及第4章規定應為涉及兩鐵合併的主體業務而準備會計師報告。

兩鐵合併的條款實際涉及（以轉讓法定或實益所有權、服務經營權或特許方式）獲取現時九鐵公司營運及維持九鐵公司業務（鐵路、物業及其他）所需要的該等資產或相關的權利及負債。根據服務經營權協議的條款，構成現有九鐵公司鐵路網絡的一部分有形資產並未由本公司收購，但受服務經營權安排規限，據此安排本公司將於指定期間內有權接觸、使用及經營該等資產。該等資產的法定所有權仍屬九鐵公司，並仍然將會於九鐵公司的資產負債表內確認，然而，由該等資產於經營權有效期內產生的經營業績，將實際上由本公司獲得。

鑒於兩鐵合併建議安排的複雜性、性質及商業實質內容，董事認為於本通函載入九鐵公司於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個年度每年的已公佈財務報表及截至二零零七年六月三十日止六個月的經審核財務報表，呈示九鐵公司的業務營運於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個年度及截至二零零七年六月三十日止六個月所產生的收入及開支以及所運用的資產及招致的負債，將可向股東呈示最具意義及全面的資料，讓他們瞭解將受限於兩鐵合併條款的九鐵公司的業務營運。

因此，聯交所已向本公司授予豁免，批准本公司毋須嚴格遵守《上市規則》第14.69(4)(a)(i)條的規定，該豁免規定載於本通函內有關九鐵公司的會計師報告須包括以下資料：

- (i) 九鐵公司及其附屬公司（「九鐵集團」）於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個年度每年已公佈年度財務報表及截至二零零七年六月三十日止六個月的經審核帳目。
- (ii) 額外財務資料，包括對賬表及於會計師報告內以解釋附註方式說明建議安排對九鐵集團於截至二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月的財務業績及經營活動現金流量以及九鐵集團於二零零七年六月三十日的財務狀況的影響。有關的說明文字及數字表亦須說明有關數字如何轉化為載於本通函的備考財務資料。

董事局函件

- (iii) 申報會計師的報告須列示編製會計師報告的基準，九鐵集團財務資料，其中包括綜合收益表、綜合資產負債表、綜合權益變動表、綜合現金流量表及相關的解釋附註(包括上文(ii)段所提述的九鐵公司的額外財務資料)，以及關於該等財務資料真實及公允地呈示九鐵集團於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個年度及截至二零零七年六月三十日止六個月的綜合業績及現金流量，以及九鐵集團於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日及於二零零七年六月三十日的情況的意見。

物業估值報告

根據《上市規則》第5.01條，本公司須於本通函內載列一份有關所有經擴大集團的土地及建築物權益的估值報告。《上市規則》第5.06(1)條規定須載入該估值報告的若干資料。董事相信：

- 就地鐵公司鐵路及九鐵公司鐵路營運及保養維修所用的土地及物業(「鐵路物業」)而言，無法釐定具意義的估值數字，而採用正常估值法得出的任何估值數字均非切實，這尤其是因為有關鐵路物業的用途及處置有諸多法律限制；及
- 就(i)持有作出售用途的物業(ii)已批出發展組合的發展物業及(iii)未批出發展組合的發展物業而言，披露詳細的估值數字涉及商業敏感因素。

因此，本公司已向聯交所申請寬免，無須嚴格遵守《上市規則》第5.06條的規定，條款如下：

- 本公司的土地及建築物權益和九鐵公司的土地及建築物權益將獨立進行估值及呈列；
- 鐵路物業無須於本通函附錄部分「經擴大集團的物業估值報告」一節所載的物業估值報告內進行估值；
- 持有作出售用途的物業於本通函附錄部分「經擴大集團的物業估值報告」一節所載的物業估值報告內，以車站為基準(如每個車站有多於一個發展項目)進行估值；或倘一個車站僅有一項發展項目，則所有該等發展項目的估值將一併進行並以單一數字呈列。本公司應佔權益比例按車站基準以一系列百分比呈列或按合計基準呈列(視情況而定)；
- 已批出組合的發展物業於本通函附錄部分「經擴大集團的物業估值報告」一節所載的物業估值報告內，以車站為基準(倘每一個車站有多於一個物業招標組合)進行估值；或倘每站僅有一項物業招標組合，則所有該等發展的估值將以合併總值呈列。已就本公司物業列出發展項目的一系列利潤分攤比率，並已就九鐵公司物業列出發展項目的一系列利潤分攤比率；及
- 未批出發展組合的發展物業於本通函附錄部分「經擴大集團的物業估值報告」一節所載的物業估值報告內一併進行估值及以單一數字呈列。本公司已合理地假設各發展項目的利潤分攤比率。已就本公司物業列出一系列該等假設比率，並已就九鐵公司物業列出一系列利潤分攤比率，

個別情況的原因如上文所述。

聯交所已授予寬免，批准本公司按申請時提出的條款及基於上文所載原因無須嚴格遵守《上市規則》第5.06條。

其他物業估值報告

根據《上市規則》第5.09條，以及由於本通函載有本公司土地及建築物權益的物業估值報告，本公司亦須於本通函內載入有關其於通函刊發日期前三個月內取得的物業權益的任何其他估值報告。

就其中期帳目而言，本公司會每年就其物業權益取得一份估值報告（「中期物業估值報告」）。由於《上市規則》第5.09條規定及二零零七年中期物業估值報告的刊發日期，本公司須於本通函內轉載二零零七年中期物業估值報告。

中期物業估值報告僅以編製本公司中期帳目為目的，尤其是為應付資產負債表及損益表內對其中所載的估值的需要。該等報告不擬作為股東通函的一部分廣泛「分發」。本公司委任了兩家不同的估值師，因此仲量聯行於編製載於本通函內的物業估值報告（「仲量聯行報告」）時可維持其獨立性（此舉嚴格遵守《上市規則》及香港測量師學會物業估值準則）。

雖然編製每份估值報告時應用相同準則，報告的範圍則不甚相同。仲量聯行報告涵蓋本公司及九鐵公司的土地及樓宇權益。二零零七年中期物業估值報告中並無任何有關九鐵公司物業的資料。中期物業估值報告僅對本公司的投資物業、業主自用物業及持有作出售用途物業進行估值。因此，本公司相信於本通函包括中期物業估值報告將不會為股東提供任何重要資料。所以，本公司就此向聯交所申請豁免嚴格遵守《上市規則》第5.09條的規定。

聯交所已授予豁免，批准本公司無需嚴格遵守《上市規則》第5.09條的規定，惟本公司須由本通函刊發日期起，於聯交所網站 (www.hkex.com.hk) 提供二零零七年中期物業估值報告（共19頁）供公眾查閱。

獨立董事委員會

本公司已根據《上市規則》第13.39(6)(a)條的規定成立獨立董事委員會，以就兩鐵合併及交易協議的條款是否公平合理及是否符合本公司及股東（包括獨立股東）的整體利益，向獨立股東提供意見，並於考慮獨立財務顧問的推薦建議後就獨立股東應如何投票表決股東特別大會決議案向其提供意見。

獨立財務顧問

根據《上市規則》第13.39(6)(b)條，美林（亞太）有限公司已獲委任為獨立財務顧問，以就兩鐵合併及交易協議的條款是否公平合理及兩鐵合併及交易協議是否符合本公司及股東（包括獨立股東）的整體利益，向獨立董事委員會及獨立股東提供推薦建議，並就如何投票表決股東特別大會決議案向獨立股東提供意見。

15. 考慮兩鐵合併的董事局程序

為達至良好企業管治及根據《上市規則》的規定，董事局已就兩鐵合併制定及維持一個決策程序框架，旨在（其中包括）保障獨立股東的利益。

各有關董事已就其各自於兩鐵合併中的權益作出披露及發出通知。此外，於考慮兩鐵合併的各次董事局會議上，有利益衝突的董事並無出席討論兩鐵合併事宜的會議相關部分。特別是，於若干董事局特別會議上，當時的環境運輸及工務局局長及馬時亨先生（財經事務及庫務局局長）獲邀出席，以表達政

董事局函件

府對兩鐵合併的意見。有利益衝突的董事(包括當時的環境運輸及工務局局長、馬時亨先生(當時的財經事務及庫務局局長)及署長)於其他董事局成員(並無利益衝突者)討論所涉及事項前離開有關特別會議會場。

執行總監會的相關成員定期於董事局會議上提供有關兩鐵合併的其他相關事宜的最新資料(包括立法會法案委員會會議的進展、其他公司內部整合活動如員工簡報會以及成立新委員會)。

如本函件內「獨立董事委員會」一段所述，已成立獨立董事委員會以向獨立股東提供意見。於成立獨立董事委員會時，本公司已確保委員會成員僅由獨立非執行董事組成，而彼等於兩鐵合併中概無任何權益。獨立董事委員會於提供其意見的過程中任何時間均以獨立身份行事，並已考慮獨立財務顧問的推薦建議。

如本函件內「獨立財務顧問」一段所述，已委任獨立財務顧問以向獨立董事委員會及獨立股東提供推薦建議及意見。於編製十三家可能獲委任的獨立財務顧問公司的初步名單時已向獨立董事委員會作出諮詢。獨立董事委員會以獨立行事方式於該名單中選出四家獨立財務顧問公司，並要求該四家公司各自就委任其出任獨立財務顧問提交詳盡建議書。經過獨立董事委員會進行的最後一輪甄選後，美林(亞太)有限公司獲委任為獨立財務顧問。

獨立財務顧問於提供其推薦建議及意見的過程中任何時間亦以獨立身份行事，且並無受本公司影響。

16. 合併股東特別大會、暫停交易及暫停辦理股東登記

本公司已訂於二零零七年十月九日舉行合併股東特別大會，以考慮並酌情通過兩鐵合併及交易協議的條款。有關合併股東特別大會及將於會上提呈考慮的股東特別大會決議案的其他詳情，載於本通函第N-1至N-2頁的「股東特別大會通告」內。

本公司認為獨立股東就股東特別大會決議案的投票結果，根據《上市規則》第13.09條屬於「股價敏感資料」。因此，本公司將要求聯交所由二零零七年十月九日(星期二)至二零零七年十月十日(星期三)上午九時三十分暫停地鐵公司股份的交易。

為釐定出席合併股東特別大會並於會上投票的權利，本公司將於二零零七年十月八日上午九時正至二零零七年十月九日下午四時三十分期間暫停辦理股東登記。為符合資格出席合併股東特別大會並於會上投票，所有填妥的股份過戶表格連同相關的股票最遲必須於二零零七年十月五日(星期五)下午四時三十分前交回本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心18樓1806-1807室。

無論閣下能否出席合併股東特別大會，務請儘早將代表委任表格按其上印列的指示填妥及交回，惟無論如何須於合併股東特別大會或其任何續會指定舉行時間四十八小時前交回。閣下填妥及交回代表委任表格後，屆時仍可按意願親自出席合併股東特別大會或其任何續會，並於會上投票。

17. 股東要求以投票方式表決所須遵循的程序

股東在本公司股東大會上要求以投票方式表決所須遵循的程序載於本公司組織章程細則第67條，有關條文載列如下：

「除非以投票方式表決的要求在大會主席宣佈舉手表決的結果之時或之前被提出，否則提交任何股東大會表決的決議案應以舉手方式表決。以投票方式表決的要求可以由下列人士提出：

- (a) 大會主席；
- (b) 至少五位出席大會並有權表決的股東(包括代表)；
- (c) 出席大會並有權表決(或代表有權表決的股東)及合共持有有權在大會上表決的所有股東(包括代表)可投的總票數至少百分之十的一位或以上的股東(包括代表)；或
- (d) 持有容許其在大會上表決的股份並就該等股份繳付了總額佔賦予股東在大會上表決權的全部股份的已繳股款總數至少百分之十的股款的一位或以上的股東(包括其代表)。

如獲大會主席同意，可撤回以投票方式表決的要求。

如並無以投票方式表決的要求被提出或以投票方式表決的要求被撤回，大會主席宣佈以舉手方式就該決議案投票表決的結果將成為該結果不可推翻的證據而無須再證明就該決議案記錄下來的贊成或反對票的票數或比例。」

股東特別大會決議案將以投票方式表決。

18. 推薦建議

務請閣下留意本通函「獨立董事委員會函件」一節所載獨立董事委員會致獨立股東的函件，當中載有其就在合併股東特別大會上應如何就股東特別大會決議案投票表決提出的意見。另亦務請閣下留意本通函「獨立財務顧問會函件」一節所載獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東的函件，當中載有其就交易文件所預期有關兩鐵合併的條款提供的推薦建議及意見，包括其於達致所提出推薦建議及意見時考慮的主要因素及原因。

董事認為，交易文件所預期有關兩鐵合併的條款屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。因此，董事(包括獨立非執行董事)推薦獨立股東於合併股東特別大會上投票贊成批准兩鐵合併及交易協議的股東特別大會決議案。

19. 其他資料

另亦務請閣下留意本通函「本集團的財務資料」、「九鐵公司的會計師報告」、「九鐵公司的管理層討論及分析」、「經擴大集團的財務資料」及「經擴大集團的物業估值報告」各個附錄所載的資料、本通函所載有關本公司的其他資料及有關兩鐵合併的其他資料，以及其他附錄所載資料。

此致

本公司列位股東
並呈本集團債券持有人及
本公司認股權持有人(僅供參考)

承董事局命
地鐵有限公司
主席
錢果豐博士

二零零七年九月三日

獨立董事委員會函件

下文為載有獨立董事委員會就兩鐵合併向獨立股東提供意見的函件全文。



MTR CORPORATION LIMITED

(地鐵有限公司)

(於香港註冊成立之有限公司)

(股份代號：66)

獨立董事委員會

何承天 (委員會主席)

張佑啟教授

艾爾敦

方敏生

盧重興

施文信

註冊辦事處：

香港

九龍灣

德福廣場

地鐵大廈

主要辦事處：

香港

九龍灣

德福廣場

地鐵大廈

敬啟者：

兩鐵合併

(1) 關連交易

(2) 非常重大的收購事項

吾等謹提述本公司於二零零七年九月三日發出的通函（「通函」，本函件為其中一部分）。除文義另有所指外，通函所界定的詞彙在本函件中具相同涵義。

吾等獲委任組成獨立董事委員會，以考慮交易文件所預期有關兩鐵合併的條款，並就吾等認為該等條款是否公平合理且符合本公司及股東（包括獨立股東）的整體利益，向獨立股東提供意見，並於考慮獨立財務顧問的推薦建議後就獨立股東應如何投票表決向其提供意見。

美林（亞太）有限公司已獲委任為獨立財務顧問，以就交易文件所預期有關兩鐵合併的條款是否公平合理及交易文件所預期的兩鐵合併是否符合本公司及股東（包括獨立股東）的整體利益，向獨立董事委員會及獨立股東提供推薦建議，並就如何投票向獨立股東提供意見。

吾等務請閣下留意載於通函「董事局函件」一節的董事局函件（當中載有（其中包括）有關兩鐵合併及交易協議的資料），及載於通函「獨立財務顧問函件」一節的獨立財務顧問函件（當中載有其就交易文件所預期有關兩鐵合併的條款所提供的推薦建議）。

獨立董事委員會函件

經考慮獨立財務顧問的推薦建議後，吾等認為兩鐵合併及交易協議的條款屬公平合理，並符合本公司及股東(包括獨立股東)的整體利益。因此，吾等建議獨立股東投票贊成合併股東特別大會通告(載於通函第N-1至N-2頁)所載並將於合併股東特別大會上提呈的股東特別大會決議案。

閣下如對本通函或應採取的行動有任何疑問，應諮詢持牌證券商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

此致

列位獨立股東 台照

代表
獨立董事委員會
何承天(委員會主席)
謹啟

二零零七年九月三日

獨立財務顧問函件

以下為獨立財務顧問就兩鐵合併致獨立董事委員會及獨立股東的函件全文。



致獨立董事委員會及列位獨立股東

敬啟者：

兩鐵合併－ 關連交易及非常重大的收購事項

1. 序言

美林(亞太)有限公司(「美林」)獲 貴公司委任為獨立財務顧問，以根據《上市規則》的規定就兩鐵合併向獨立董事委員會及獨立股東提供意見，詳情載於地鐵公司於二零零七年九月三日刊發的通函內。

根據《上市規則》第14章的規定，兩鐵合併及訂立交易協議構成 貴公司的一項「非常重大的收購事項」，因此，須受(其中包括)獨立股東批准所限，方式為經親身或委派受委代表投票的過半數獨立股東投票贊成。兩鐵合併的實行亦須受(其中包括)《兩鐵合併條例》開始生效所限。於最後實際可行日期，政府持有76.67%的地鐵公司股份，故此，根據《上市規則》，政府被界定為 貴公司的「關連人士」。九鐵公司由政府全資擁有，亦為 貴公司的「關連人士」。根據《上市規則》第14A章，由於政府及／或九鐵公司均為交易協議的訂約方，兩鐵合併涉及 貴公司的「關連交易」。

本函件載列吾等對兩鐵合併的財務評估，以供載入通函。除文義另有所指外，通函所界定的詞彙在本函件中具相同涵義。

2. 意見基準

吾等於達致意見及推薦建議時，依賴包括於通函所載列由地鐵公司向吾等提供的資料及地鐵公司董事和管理層發表的意見及陳述。吾等假設董事及／或地鐵公司管理層就此提供的所有資料及陳述及通函提述或載列的一切資料、意見及陳述，凡屬董事及地鐵公司個別承擔全部責任者，自提供、發表或作出時至通函刊發日期為止，均為真實、準確、完整且並無誤導成份。吾等概無對有關資料、意見及／或聲明的準確性、真實性或完整性作出明示或隱含的聲明或保證。吾等已尋求並獲地鐵公司管理層的確認，地鐵公司所提供的資料並無遺漏重大事實或資料，而所作陳述或所發表的意見乃經審慎周詳的考慮後所達致。

吾等已採取合理步驟以符合《上市規則》第13.80條的規定，然而，吾等並無就地鐵公司或九鐵公司或其各自的顧問或彼等之代表所提供或發出的資料、意見或聲明進行任何獨立核證，吾等亦無對地鐵公司或九鐵公司或參與兩鐵合併的任何其他各方的業務或資產和負債進行任何獨立調查。

獨立財務顧問函件

吾等並無對地鐵公司或九鐵公司的資產及負債進行獨立估算或評估，而除通函附錄八所載的經擴大集團的物業估值報告外，吾等未獲提供任何該等估算或評估資料。吾等並非物業估值專家，而吾等於評估物業組合時僅依賴仲量聯行編製的估值報告。

本函件內有關兩鐵合併、地鐵公司及九鐵公司的資料，乃摘錄自己出版或其他公開來源，美林的責任僅為確保有關資料準確地摘錄自有關來源。

吾等的工作範圍不涉及對 貴公司的未來前景表達任何意見，吾等亦不擬表達有關意見。吾等並未被要求就兩鐵合併的架構、指定付款額、時間、價格、規模、可行性或任何其他方面提供意見，且並無提供有關意見。除單純以財務觀點就兩鐵合併是否公平合理表達意見以便向獨立董事委員會及獨立股東作出推薦建議外，吾等不會就兩鐵合併的好處或其他方面表達意見。就兩鐵合併的戰略性或商業方面的好處或 貴公司的前景進行評估及／或表達意見，乃董事的全部責任。此外，吾等不會就兩鐵合併會否完成或達成表達任何意見。

於編製本函件及於本函件表達意見或作出建議時，吾等純粹考慮兩鐵合併，而非考慮其與 貴公司、貴集團或經擴大集團過往和現在的任何其他業務計劃、交易或策略關係，亦無將其視之為一系列其他交易或安排的一部分。

吾等的意見建基須於存在並可加以評估的市場、經濟、行業及其他條件，及建基於吾等於通函刊發日期可獲得的資料。吾等無責任更新本意見以顧及於發出本函件後所發生的事件。因此，於兩鐵合併完成前可能會出現某些情況，而倘吾等於作出意見時得悉有關情況，將導致吾等的意見有所不同。吾等概不對或就有關情況承擔任何責任或負債。

於提供意見或作出建議的過程中，吾等並無考慮任何股東的一般或特定投資標準、財務狀況、風險承受程度、稅務狀況、目標、需要或限制。吾等亦無法就兩鐵合併是否符合各個別股東的利益發表意見。由於不同股東的投資準則及目標可能各有不同，故吾等建議對通函任何方面或應採取的行動有意見的任何股東，應諮詢持牌證券商、銀行經理、律師、專業會計師、稅務顧問或其他專業顧問。本函件所載意見僅擬提供一個基礎，以便獨立董事委員會建議獨立股東應如何就兩鐵合併投票及讓獨立股東決定應如何就此投票。

就兩鐵合併而言及於編製通函(本函件除外)時， 貴公司已分別獲其本身的專業顧問提供意見。對於通函(本函件除外)的編製、審閱或核證，吾等概無參與或涉及其中，且無亦將不會提供任何意見(不論在財務或其他方面)。因此，對於通函(本函件除外)的內容，吾等概不承擔任何責任，亦不發表任何意見(不論明示或暗示)。

本函件所載內容概不應被視作有關 貴公司股份或任何證券於過去、現在或未來的任何特定時間的買賣價或市場走趨的意見或看法。於本函件中，吾等並非就兩鐵合併獲批准及完成或被否決時 貴公司股份或任何其他證券的可能買賣價，或就 貴公司未來的財務或其他表現表達任何意見。此外，本函件所載內容概不應被視作持有、出售或購買 貴公司任何股份或任何其他證券的推薦建議。

獨立財務顧問函件

通函或會完整轉載本函件，然而，未經美林按每一特定情況事先書面同意，貴公司、董事及任何其他人士概不得就任何其他目的於任何時間以任何方式複製、發佈或引述本函件(或其任何部分)。本函件的中譯本與英文版本如有歧義，概以英文版為準。

吾等就兩鐵合併發出的意見應與本函件全文及通函一併理解。

3. 提供意見的資格

除就是次委聘向地鐵公司提供服務而收取的正常專業費用，以及地鐵公司就有關是項委聘的若干負債及開支而向吾等及吾等的聯營公司及彼等各自的董事、行政人員、僱員、代理及控權人士提供的彌償保證外，概不存在吾等將向地鐵公司或其任何聯繫人(定義見上市規則)收取任何費用或利益的安排。此外，除呈交本函件外，吾等並無被要求且並無提供有關兩鐵合併的服務。吾等並無參與有關兩鐵合併的磋商。

據吾等所知，截至二零零七年八月二十日，與美林有聯繫的公司合共實益擁有11,107,599股股份，並對出售或轉讓1,499,136股股份事宜擁有投票權及酌情權。上述累積權益合共佔貴公司已發行股本約0.23%。

鑒於以上於貴公司持有的權益與兩鐵合併的獨立股東所持權益無異，故吾等認為以上權益不會影響吾等意見的客觀性或公正性。吾等認為吾等乃獨立人士，並符合資格根據《上市規則》第13.84條就兩鐵合併向獨立董事委員會及獨立股東提供獨立財務意見。

4. 兩鐵合併的背景

吾等摘要概述通函所載貴公司描述的兩鐵合併背景，以便利參考。有關兩鐵合併背景的進一步詳情，請參閱載於本通函之董事局函件第2節。

於二零零四年二月，政府邀請貴公司及九鐵公司於下列範疇的基礎上開始商議可能進行兩鐵合併一事：

- (i) 採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制；
- (ii) 取消轉乘收費，並以減低票價為目標，檢討收費結構；
- (iii) 盡早解決目前正在規劃中的新鐵路項目，特別是沙田至中環綫的轉車安排；
- (iv) 確保兩鐵合併時不會裁減貴公司及九鐵公司的前綫員工；及
- (v) 長遠而言提供完善整合的轉車安排。

政府與貴公司於二零零六年四月十一日簽署諒解備忘錄，該諒解備忘錄的內容(其中包括)處理了上文所述的五個範疇、載列了兩鐵合併的架構及主要條款，並構成議定交易文件的依據。諒解備忘錄記錄貴公司與政府於二零零六年四月十一日就兩鐵合併的架構及主要條款達成的共識。該等條款不具法律約束力，且沒有就兩鐵合併的最終架構或條款對雙方設定法律責任。

於簽訂諒解備忘錄後，貴公司、政府及九鐵公司磋商了於簽署日期訂立，有關實施兩鐵合併的交易協議(將於較後日期訂立者除外)的條款。

獨立財務顧問函件

兩鐵合併以如下方式處理上述五個範疇：

範疇1：採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制

目前，貴公司及九鐵公司都享有票價自主權。兩家公司按審慎的商業原則，考慮(其中包括)當前市場情況、來自其他交通工具的競爭以及兩家公司各自的財政目標等因素來釐訂票價。政府於二零零四年二月制定的其中一個範疇為採用一個更客觀及透明度更高的票價調整機制。貴公司與政府同意採用一個公式(即票價調整機制)來釐定兩鐵合併後票價調整的幅度，以取代票價自主權。這已載入營運協議內。

票價調整機制將規定對指明票價的任何調整應與政府統計處公佈的政府綜合消費物價指數的變化和名義工資指數(運輸服務業)的變化掛鉤，並應計及生產力因素。

範疇2：取消轉乘收費，並以減低票價為目標，檢討收費結構

因應兩鐵合併可能帶來的協同效益，貴公司已檢討現行票價結構，以期藉此合理調整貴公司的票價水平。

據貴公司估計乘搭票價12港元或以上的車程的所有乘客，最少可享有10%的票價減幅；而乘搭票價介乎8.50港元至11.90港元的車程的所有乘客，最少可享有5%的票價減幅。貴公司於通函內表示可實行建議的車費下調部份來自因進行兩鐵合併預期達到的協同效益。

此外，由合併日期起，貴公司將於星期日及公眾假期就綜合鐵路所有車程為長者(即六十五歲或以上的人士)提供2港元的八達通優惠票價，為期一年。除票價調整機制由合併日期起(包括於合併日期)適用於學生票價外，貴公司將在學生票價折扣方面維持簽訂諒解備忘錄時的狀況，即繼續就地鐵公司鐵路提供五折學生票價折扣而不就九鐵公司鐵路提供任何學生票價折扣。票價調整機制將適用於學生票價。

此外，貴公司已同意不調高適用票價調整機制的票價，直至二零零九年六月三十日之後。於截至合併日期為止的期間，九鐵公司將不會調高九鐵公司鐵路的票價。

貴公司於通函內估計，上述各項調低票價措施將令貴公司每年成本額外增加6億港元。

範疇3：盡早解決目前正在規劃中的新鐵路項目，特別是沙田至中環綫的轉車安排

於二零零二年，九鐵公司被選定負責沙中綫項目的規劃工作，並於二零零四年向政府遞交其最終方案擬稿。最終方案擬稿包括橫跨維多利亞港將東鐵伸延至港島及經東九龍將馬鞍山鐵路伸延至西鐵。此外，貴公司與九鐵公司共同制定在兩鐵合併進行後推行方案以建造沙中綫，以確保盡早解決沙中綫的轉車安排。

範疇4：確保兩鐵合併時不會裁減前綫員工

於合併日期，貴公司須為有關前綫員工簽署蓋章及交付一份平邊契據。該平邊契據規定貴公司不得基於與依據兩鐵合併整合貴公司與九鐵公司的營運過程有關的任何理由終止任何有關前綫員工的僱傭合約。

根據貴公司與九鐵公司的評估，兩鐵合併可達致整體人力資源協同效益為650-700個僱員職位。這可在多方面直接為貴公司業務節省成本。然而，貴公司亦估計於兩鐵合併後的首三年，透過新鐵路投入服務及開展物業管理以及員工退休及自然流失等途徑，將可產生逾1,300個職位空缺。

貴公司預期兩鐵合併後，其本身與九鐵公司的絕大多數現有員工均會留在其原有崗位繼續工作。

自合併日期起，（及就九鐵公司員工而言，根據《地鐵條例》），貴公司及九鐵公司的員工會按當時的聘用條款獲聘用。預期於合併日期後不久會制訂一套統一的聘用條款及職級架構。

範疇5：長遠而言提供完善整合的轉車安排

整合兩個鐵路系統的運作會為乘客提供更大的方便及縮減車程時間。貴公司已承諾會就在南昌、美孚及九龍塘站進行車站改裝及提供無障礙轉車安排、整合該等車站及尖沙咀站的運作、整合八達通卡使用者及單程車票使用者的票務系統及設立綜合通訊協調中心和熱綫系統，完成一項涉及若干完成日期及準備工作的指定計劃。在合併日期前實行完善整合的轉車計劃的外部成本及開支將由貴公司及九鐵公司平均分擔，而實行該計劃所涉及之內部成本及開支則由兩間公司各自承擔。由合併日期起，實行完善整合的轉車計劃的所有成本及開支將由貴公司承擔。

5. 兩鐵合併方案及代價

吾等摘要概述通函所載貴公司描述的兩鐵合併方案及代價如下，以便利參考。其他有關兩鐵合併方案及代價的詳情載於本通函之董事局函件第3節內。

(a) 兩鐵合併方案

根據《兩鐵合併條例》及交易文件，兩鐵合併（除其他事項外）包括：

- (i) 依據買賣協議，買賣收購鐵路資產及九鐵公司的附屬公司；
- (ii) 依據物業組合協議及買賣協議，實施若干安排以向貴公司轉讓物業組合的經濟利益；
- (iii) 依據《兩鐵合併條例》，擴大專營權，讓貴公司能夠在單一專營權之下經營綜合鐵路，最初期限由合併日期起計為50年；
- (iv) 依據營運協議，由貴公司把綜合鐵路當作一個綜合系統經營；
- (v) 依據服務經營權協議，實施一項安排；根據這項安排，除了其他事情外：
 - (a) 九鐵公司將向貴公司授予服務經營權，最初期限為50年，以便貴公司能夠接觸、使用及經營經營權財產以提供九鐵公司服務。倘有關九鐵公司鐵路部分的專營權被撤銷，服務經營權將會終止；及
 - (b) 貴公司將按規定標準提供九鐵公司服務；
- (vi) 依據九龍南綫項目管理協議，實施一項安排；根據這項安排，貴公司於若干情況下將會就九龍南綫擔任九鐵公司的代理人；
- (vii) 依據西鐵代理協議，實施一項安排；根據這項安排，貴公司將會就位於西鐵、與西鐵毗連或在西鐵上蓋的物業發展擔任九鐵公司及西鐵附屬公司的代理人；
- (viii) 依據美國跨境租約承擔協議，實施若干安排；根據該等安排，貴公司將會與九鐵公司一起成為九鐵公司對跨境租約其他訂約方的若干義務的共同負責（相關的彌償保證載於合併框架協議及美國跨境租約分配協議）；

獨立財務顧問函件

- (ix) 依據美國跨境租約分配協議，實施若干安排；該等安排就跨境租約條款規定的權利及義務的行使及履行劃定九鐵公司與 貴公司之間之共同權利及共同義務；
- (x) 按照聯絡委員會函件，就九鐵公司於簽署日期至合併日期期間的重大決定作出的規定；及
- (xi) 合併框架協議及其他交易協議列明的其他交易及事項。

貴公司、政府及九鐵公司已確認兩鐵合併及交易協議構成一個綜合條款方案。

兩鐵合併不包括將由九鐵公司保留的除外資產。 貴公司於通函內載述，兩鐵合併採納的架構，旨在確保 貴公司取得接觸、使用及經營綜合鐵路及物業組合所必需的權利。 貴公司於通函內進一步載述，就該等目的而言， 貴公司並不需要除外資產。

(b) 付款

貴公司須向九鐵公司支付下列款項：

- (i) 初步付款：根據服務經營權協議須支付42.5億港元作為取得實施服務經營權的權利的最初付款及收購鐵路資產的代價，以及另外須根據合併框架協議支付最初物業付款77.9億港元作為簽訂物業組合協議及根據買賣協議出售九鐵公司附屬公司股份的代價，全部均須於合併日期支付；
- (ii) 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十二個月期間支付；及
- (iii) 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 貴公司每一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。

作為全面的一籃子交易， 貴公司於通函內載述，除上述付款組成部分外，在兩鐵合併的各個組成部分之間沒有作具體付款分配。

貴公司於通函內指出，上述付款乃經與政府及九鐵公司按公平原則磋商後由董事釐定。吾等獲通知，在釐定代價時，董事並非依賴任何單一因素，但對多項因素進行了整體考慮，其中包括財務考慮因素(例如資本開支需要、信貸比率、貼現現金流量、市場比較數字、物業組合及付款結構)，以及若干範圍廣泛的問題(包括 貴公司的策略性發展及市場定位及 貴公司票價確定性提高)。

6. 進行兩鐵合併的原因及好處

根據載於本通函之董事局函件， 貴公司認為兩鐵合併方案的條款基於多項原因而有利於 貴公司，吾等摘要概述如下，以便利參考：

(a) 提高價值

由於進行兩鐵合併， 貴公司的收入基礎將會顯著增加。 貴公司預期隨著收入增加，加上兩鐵合併的其他裨益，將會使 貴公司的每股盈利(每股盈利)及現金流量增加，亦使 貴公司的物業增值。

(b) 有利於鐵路業務

擴大鐵路網絡及增加鐵路乘客量

兩鐵合併將會為 貴公司提供一個重大發展機會，透過擴大後的鐵路網絡， 貴公司可擴展九龍區內的業務，並可將業務擴展至新界區。鐵路網絡擴大亦會將 貴公司的業務拓展至內地，從而為業務進一步拓展至珠江三角洲地區提供一個平台。兩鐵合併後， 貴公司的鐵路網絡的路綫長度將會增長131.9%，由91公里增長至211公里。以二零零六年的數字作為參考，按備考基準計算， 貴公司估計擴大鐵路網絡(i)可使 貴公司的乘客量增加65.9%，由8.76億人次增加至14.53億人次(然而這包括於兩個鐵路系統之間轉車的約1.02億名乘客，而自合併日期起，有關數字將會因兩個鐵路系統之間的轉車乘客僅列作綜合鐵路的單程乘搭計算而被扣除)；及(ii)帶動票價收入增加70%，由65.23億港元增加至111.21億港元(不包括建議票價下調6億港元及票價調整機制的估計影響)。預期經擴大的鐵路網絡會令 貴公司的香港專營公共交通市場份額由約25%增加至約40%。

除了即時鐵路網絡增長外，兩鐵合併亦將會因九龍南綫及日後可能潛在的鐵路綫(例如北環綫與廣深港高速鐵路香港段以及沙中綫)而帶來未來發展。

貴公司亦預期，由於兩個鐵路網絡一體化為乘客提供由綜合鐵路的一端前往另一端的整合車程，加上兩鐵合併後的票價較低，而且新支綫的規劃、設計與建造更趨完善， 貴公司將有能力提高相對於香港其他運輸服務供應商的競爭力，並能進一步提高乘客量。

貴公司的鐵路相關業務亦將會受惠於兩鐵合併，此項業務將會與九鐵公司的鐵路相關業務(例如其免稅品業務、廣告及電訊)合併。非票價鐵路相關收入由15.42億港元增加50.6%至23.22億港元(按照將 貴公司及九鐵公司截至二零零六年十二月三十一日止年度的相關收入合併計算)。

貴公司的現有專營權由二零零零年六月起為期50年。值得注意的是，於兩鐵合併後， 貴公司與綜合鐵路有關的專營權將由合併日期起延長50年。

客觀的票價調整機制

政府就兩鐵合併設定的其中一個範疇為引入建議的票價調整機制。採用為直接驅動公式的票價調整機制將要求 貴公司根據預先釐定公式，按綜合消費物價指數及工資指數兩者的變動及生產力因素來調整其票價。因此，雖然票價可能會因該等因素出現變動而下調，但票價亦可能會提高。 貴公司相信，由於票價調整機制是一個直接驅動公式，其可為票價調整問題提供一個可預測、客觀及具透明度的解決方案。因此，該機制為 貴公司提供明確量度其票價的方法。因此，尤其是長遠而言， 貴公司認為票價調整機制對 貴公司有利。

創造協同效益

於兩鐵合併後， 貴公司將會採用一體化方式經營及管理 貴公司與九鐵公司的結合業務。藉著對擴大後的鐵路網絡採用最佳守則， 貴公司預期將能夠於多個業務範疇創造成本與收入協同效益。 貴公司預期當兩鐵合併全面實施所有建議協同效益計劃後(預期將於合併日期後三年內)，兩鐵合併創造的估計協同效益每年最高可達4.5億港元。誠如通函所載的董事局函件載述，此等協同效益根據 貴公司及九鐵公司共同進行廣泛研究後識別出來的。將 貴公司與九鐵公司的車費業務及非車費業務結

合， 貴公司預期亦會因進一步提高收入而獲協同效益，然而，預期大部分估計協同效益為成本上的協同效益， 貴公司預期這些協同效益將來自最佳守則及營運效益的轉移、採購協同效益及精簡重疊活動，以及削減間接成本。

(c) 有利於物業業務

作為兩鐵合併的一部分， 貴公司將會收購物業組合的經濟利益，包括物業發展權、投資物業及物業管理權。務請留意，根據：(i) 仲量聯行於二零零七年七月三十一日就物業發展權及投資物業進行的估值；與(ii) 貴公司就該等權利及物業支付的收購成本兩者的差額，應可獲現稅前盈餘28.24億港元(稅後23.3億港元)。

貴公司相信，物業組合不但使 貴公司的土地儲備增加，亦將會使來自其投資物業組合及物業管理權的經常性收入增加。 貴公司的發展土地儲備(即與截至二零零七年六月三十日止並未列帳的物業發展利潤有關的發展權及物業發展權益)將會增加54.3%，樓面建築面積由2,320萬平方呎增加至3,580萬平方呎。物業組合亦將使地鐵公司鐵路及九鐵公司系統沿綫及毗鄰的物業發展能夠互相協調。

來自投資物業及物業管理的收入將由14.12億港元增加16.0%至16.38億港元(根據 貴公司與九鐵公司截至二零零六年十二月三十一日止的收入合併計算)。

此外， 貴公司將會接替九鐵公司就西鐵物業(包含總建築面積約2,430萬平方呎)出任政府的發展代理。除收回成本外， 貴公司將自西鐵附屬公司就未批出的西鐵發展用地(包括樓面建築面積2,270萬平方呎)收取總銷售收益之0.75%的費用，並就批出西鐵發展用地(樓面建築面積160萬平方呎)收取西鐵附屬公司於發展協議項下的有關利潤之10%的費用。

(d) 兩鐵合併交易架構的好處

兩鐵合併的鐵路組成部分特別採取服務經營權形式，據此， 貴公司可收購接觸及經營九鐵公司系統及相關資產的權利，同時卻無須承擔九鐵公司的原有負債(除同九鐵公司作為有關跨境租約的聯席共同債務人外)或支付一筆金額顯著較高的最初付款。此外， 貴公司相信，以現金流量、提高盈利及 貴公司享有的靈活性各方面而言，交易結構亦將會有利於 貴公司。 貴公司相信此結構亦提供下文所闡釋的若干保障，使 貴公司在九鐵公司系統乘客量與票價日後出現不利變動時免受影響。

鐵路組成部分的付款結構包括最初付款及經營權有效期內的每年定額付款及每年非定額付款。此付款結構將減輕 貴公司因要為整項交易支付一大筆最初付款而需要籌資的負擔。此付款結構亦讓 貴公司可每年透過內部資源為交易代價的重大部分(即每年定額付款及每年非定額付款)提供資金。由於由合併日期起計首三十六個月無需支付每年非定額付款，此結構進一步提高 貴公司於合併初期的現金流量及盈利。

信貸剖析

儘管 貴公司截至二零零七年六月三十日的備考資本負債比率將由30.8%增加至57.7%(包括資本化每年定額付款)，這仍與 貴公司於若干過往年度的資本負債水平(例如二零零二年的59.3%及二零零三年的55.2%)相近。儘管 貴公司於二零零六年的備考盈利對利息倍數將由兩鐵合併前的6.7倍(包括資本化每年定額付款的利息)下降至4.6倍，董事局視此為可接受的盈利對利息倍數水平。兩鐵合併後增加的現金流量亦預期將會逐漸降低資本負債比率及提升兩鐵合併後的利息倍數。

獨立財務顧問函件

上述資本負債比率及利息倍數比率並無經計及以下項目的綜合影響：(i)票價下調；(ii)實行票價調整機制；(iii)支付每年非定額付款；及(iv)協同效益（貴公司估計最高為4.5億港元，並預期將於合併日期後首三年全數變現）。本通函所載的董事局函件指，董事並不認為第(i)至第(iv)項會對上述備考數字造成重大影響。

於二零零七年七月二十六日，穆迪投資者服務公司（「穆迪」）將貴公司的信貸評級調高至Aa2級，而於二零零七年七月十六日及二零零七年七月四日，標準普爾評級服務（「標準普爾」）及評級投資中心分別宣布確認貴公司的信貸評級。

每年非定額付款

務請注意每年非定額付款與九鐵公司系統應佔的收入有直接關係，並構成兩鐵合併總代價的重要部分。由於該等每年非定額付款的金額會因九鐵公司系統應佔收入而變動，該等每年非定額付款在某程度上可保障九鐵公司系統免受與九鐵公司系統的收入日後出現不利變動有關的風險影響。

九龍南綫的資金來源

交易架構亦訂明，九龍南綫將會於建成時作為一項經營權財產被納入綜合鐵路之內，但即使於兩鐵合併後，建造九龍南綫的融資事宜仍然由九鐵公司負責。因此，此項安排將使貴公司能夠在無需就其建造產生資本開支的情況下接觸及經營九龍南綫。務請注意，就九龍南綫的情況而言，貴公司將會在九龍南綫建造方面出任九鐵公司的代理，並會就此收取費用。

沙中綫的處理方法

就沙中綫而言，是否實行建造會由政府作出決定。運輸及房屋局表示，沙中綫仍是政府致力推展的鐵路項目。運輸及房屋局於二零零七年七月十六日向立法會交通事務委員會發出的文件（立法會CB(1)2058/06-07(01)號文件）內表明：「政府亦已承諾就日後進展作出決定，包括在兩鐵合併的立法程序完成後六個月內訂出沙中綫的方案及時間表。」根據兩鐵合併的條款，貴公司按其絕對酌情權認為，如政府決定落實興建沙中綫，該項目將會根據營運協議被當作被一項新獨立項目處理，惟該段所述僅向貴公司提出的邀請除外。貴公司理解到，如沙中綫將會被納入綜合鐵路之內（不論以經營權方式或擁有權方式納入），貴公司將會因其有能力投資及／或經營沙中綫，而非由第三方擁有或經營沙中綫而有若干好處。該等好處包括擴大綜合鐵路的載客範圍以致乘客量可能提高、紓緩預期因彌敦道走廊交通擠塞引致的載客量限制及協助提高貴公司於過海交通運輸方面的市場份額。

(e) 有利於其他權益持有人

挽留僱員

兩鐵合併將會為貴公司提供更多富經驗的僱員，為其業務配備所需員工。貴公司相信，繼續僱用貴公司與九鐵公司的僱員，將會成為在兩鐵合併一體化過程中取得成功及綜合鐵路的未來的寶貴資產。根據貴公司與九鐵公司進行的評估，兩鐵合併可達致的整體員工配備協同效益為650-700人。這樣可在多方面直接為貴公司業務節省成本。然而，貴公司亦估計於進行兩鐵合併後的首三個年度內，透過擴大物業相關業務、新鐵路投入服務、僱員退休及流失等途徑，將可創造逾1,300個新職位空缺。

有利於公眾

政府已向立法會表明，兩鐵合併能改善鐵路服務，而這將會鼓勵跨區勞動人口流動，從而刺激一系列經濟及就業活動。預期兩鐵合併會產生協同效益支持鐵路票價下調，包括即時的票價下調。綜合鐵路網絡提供較佳的轉車安排，預期可為乘客提供更大的方便及節省交通時間，符合提供安全、便利與具效率運輸系統的可持續發展原則。因此，預期兩鐵合併不但可改善 貴公司的發展前景及盈利能力，亦能夠為香港市民提供一個效率更高、更方便及接駁更完善的區域及市區綜合鐵路網絡。

有關兩鐵合併更詳盡的理由和利益，載於本通函之董事局函件第4節。

7. 貴公司所述的風險因素

獨立董事委員會(在考慮是否建議獨立股東投票贊成股東特別大會決議案時)及獨立股東(在考慮是否投票贊成股東特別大會決議案時)應考慮通函所載的所有資料，包括通函附錄一所載的風險因素。

為方便參考，吾等於下文概述 貴公司所述有關兩鐵合併的風險因素的若干資料。

下文所述的任何風險或會導致 貴公司的財務表現與於通函內表明的、計劃、目標、意向及期望有重大差異。倘以下任何風險及不明朗因素實際發生， 貴公司的業務、財務狀況或經營業績或會受重大不利影響。

(a) 有關九鐵公司現有業務的風險

- (i) 由於其他運輸服務供應商提供額外或更低廉的服務的能力改變，九鐵公司鐵路的乘客量及有關票價收入或會受日趨激烈的競爭影響。
- (ii) 交易協議就經營權財產出現缺陷或問題只列明了有限的追索權。

(b) 有關兩鐵合併交易架構的風險

- (i) 票價調整機制並非與綜合鐵路的經營成本直接掛鈎。
- (ii) 就與九鐵公司系統有關的專營權違反《地鐵條例》或營運協議或會導致罰款及／或甚至會導致與地鐵公司服務有關的專營權被撤銷。
- (iii) 貴公司在並無獲得政府正式擔保的情況下與九鐵公司訂約。於兩鐵合併後，九鐵公司唯一的重大資產將為其就服務經營權向 貴公司收取付款的權利。

(c) 兩鐵合併未必產生潛在利益的風險

- (i) 無法實現預期的協同效益。
- (ii) 於聯合營運開始前未能完全解決運作結合問題。
- (iii) 挽留僱員。
- (iv) 政治觀點／運輸政策／監管機構監督及／或公眾人士及傳媒關注度改變。

獨立財務顧問函件

- (v) 九鐵公司的物業業務受香港物業市場波動以及因應擁有及管理物業所附帶的一般風險影響。這些波動或會影響 貴公司的目標利潤。

有關兩鐵合併的風險因素詳情載於通函附錄一。

8. 工作範圍

吾等對兩鐵合併進行財務評估時經已（其中包括）：

- (i) 審閱九鐵公司於二零零六年四月十一日及二零零七年八月九日刊發的公告及通函所載的資料，包括通函附錄七所載的「經擴大集團未經審核備考財務資料」及通函附錄八所載的物業估值報告；
- (ii) 審閱政府與 貴公司於二零零六年四月十一日訂立的諒解備忘錄；
- (iii) 審閱若干有關兩鐵合併的立法會文件；
- (iv) 審閱有關 貴公司及九鐵公司的若干公開財務報表及其他資料（包括 貴公司截至二零零七年六月三十日止六個月的未經審核中期財務業績）；
- (v) 審閱若干其他資料，包括地鐵公司管理層及其顧問向吾等提供的有關 貴公司及九鐵公司系統的業務、盈利、現金流、資產及前景的財政預算及預測假設；
- (vi) 從財務角度全面審閱兩鐵合併文義內所載的九龍南綫項目管理協議、西鐵代理協議及外判協議；
- (vii) 審閱若干有關 貴公司預期整合地鐵公司鐵路及九鐵公司系統所產生的協同效益的資料，包括由地鐵公司及九鐵公司編製，日期為二零零四年九月十六日的聯合合併報告；
- (viii) 審閱若干公開資料，包括但不限於政府出版的歷史性及預測性經濟及人口數據，以及第三方研究報告、報導及有關地鐵公司、九鐵公司及兩鐵合併的網站；
- (ix) 審閱標準普爾評級服務於二零零七年七月十六日及二零零七年七月二十六日刊發，以及穆迪於二零零七年七月十六日及二零零七年七月二十六日刊發的最近期地鐵公司評級報告；
- (x) 就政府對兩鐵合併設定的五個基本範疇與 貴公司管理層進行討論；
- (xi) 就 貴公司過往和現在的經營及財務狀況，以及地鐵公司及九鐵公司的未來策略與 貴公司及九鐵公司管理層進行討論；
- (xii) 就兩鐵合併的架構、條款及原因，以及其主要特色（包括票價調整機制及每年非定額付款機制）與地鐵公司進行討論；
- (xiii) 貴公司就兩鐵合併的財政預測及協同效益的假設與 貴公司及其財務顧問進行討論；
- (xiv) 就有關九鐵公司投資物業及九鐵公司物業發展權（定義見下文本函件內「物業組合」第9(f)節）的物業估值報告所採納的估值方法及假設與仲量聯行進行討論；
- (xv) 對服務經營權及收購鐵路資產進行估值分析，包括對所採納的主要假設進行各項敏感度分析；
- (xvi) 進行追溯性分析以按票價調整機制計算假設票價變動，並將有關票價變動與地鐵公司的實際、過往宣佈的票價變動進行比較，以評估票價調整機制對地鐵公司的可能價值意義；

- (xvii) 根據每年非定額付款的計算進行分析，以評估通脹對 貴公司的潛在影響；
- (xviii) 就 貴公司預期兩鐵合併可能產生的收益及成本協同效益對 貴公司帶來的潛在價值進行分析，並就該等協同效益的可能價值進行各項敏感度分析；
- (xix) 評估仲量聯行對九鐵公司投資物業及九鐵公司物業發展權進行估值時所用的估值方式和假設，並將地鐵公司收購九鐵公司投資物業及九鐵公司物業發展權的代價，與通函附錄八所載仲量聯行於二零零七年七月三十一日對九鐵公司投資物業及九鐵公司物業發展權的專業估值進行比較；
- (xx) 評估兩鐵合併對通函所載 貴公司根據有關計算所呈報的每股盈利、現金流量、資產負債比率及 貴公司的股息政策的備考影響；及
- (xxi) 審閱、進行及考慮吾等認為必要的其他財務研究及分析、其他調查及其他因素。

9. 兩鐵合併的財務評估

於最後實際可行日期對兩鐵合併進行財務評估時，吾等已從財務觀點逐一分析兩鐵合併的主要條款和部分，包括：

- (a) 服務經營權及收購鐵路資產；
- (b) 票價調整機制；
- (c) 每年非定額付款機制及通脹與通縮的影響；
- (d) 九鐵公司的跨境業務競爭日益激烈的影響；
- (e) 貴公司預期兩鐵合併產生的協同效益；
- (f) 物業組合；及
- (g) 貴公司計算兩鐵合併對地鐵公司的備考財務影響。

吾等對以上兩鐵合併各主要部分的分析概述如下。

要指出的是，儘管吾等已就兩鐵合併各主要部分進行財務分析，惟吾等的意見乃以整項兩鐵合併的整體財務評估為基礎。吾等從財務觀點就兩鐵合併的任何組成部分對 貴公司可能造成的影響進行的分析不應分開考慮。

除另有所指明外，吾等的所有說明性分析均假設合併日期（「假設合併日期」）為二零零八年一月一日。

(a) 服務經營權及收購鐵路資產

估值方法及主要假設

吾等採納淨現值法按示範基準用以評估服務經營權及收購鐵路資產對地鐵公司的經濟價值。

淨現值法的基礎理論為：一項交易的經濟價值相等於該項交易預計可產生的自由現金流量增量總額，按反映該等現金流量涉及的風險的比率貼現，再扣除該項交易涉及的初始投資成本。在所採納假設為合理的情況下，有關分析得出的淨現值為正數，則該項交易預期可產生正面經濟價值。

獨立財務顧問函件

作為吾等分析的首個步驟，根據載於本通函的資料，吾等已計算截至二零零六年十二月三十一日止十二個月 貴公司應佔九鐵公司系統所得的遞增備考鐵路及相關現金流量（不包括預期協同效益）（「九鐵公司系統現金流量」）如下：

九鐵公司系統的經營活動現金流入淨額
減：票價下調
加：票價調整機制
減：每年定額付款
減：每年非定額付款
減：九鐵公司系統資本開支
加：九鐵公司出售固定資產所得款項
九鐵公司系統現金流量

吾等已獲 貴公司確認，上述乃計算九鐵公司系統現金流量的準確及合理方式。於計算九鐵公司系統現金流量時，吾等已計及有關九鐵公司系統及與兩鐵合併相關的所有現金流量（流入及流出），詳情載於本通函內的董事局函件及本通函附錄七「經擴大集團的財務資料」，包括標題為「未經審核備考財務資料附註」一節。根據吾等與 貴公司管理層進行的討論，吾等相信假設下文表一所載列與九鐵公司系統及與兩鐵合併相關的遞增現金流入及流出估計合理，乃經 貴公司審慎考慮後始行編製。

吾等在下文表一列示根據載於本通函資料計算的九鐵公司系統現金流量：

表一

九鐵公司系統現金流量（不包括協同效益）

	截至二零零六年 十二月三十一日 十二個月備考數字
(百萬港元)	
九鐵公司系統經營活動現金流入淨額 ⁽¹⁾	2,719
票價下調 ⁽²⁾	(600)
票價調整機制 ⁽³⁾	70
每年定額付款 ⁽⁴⁾	(750)
每年非定額付款 ⁽⁵⁾	(280)
九鐵公司系統資本開支 ⁽¹⁾	(389)
九鐵公司出售固定資產所得款項 ⁽¹⁾	5
九鐵公司系統現金流量	775

(1) 資料來源：通函，附錄七－「經擴大集團截至二零零六年十二月三十一日止年度的未經審核備考合併現金流量表」。

(2) 資料來源：通函，附錄七－「未經審核備考財務資料附註」；附註8(i)。

(3) 資料來源：通函，董事局函件－「兩鐵合併的原因及好處」。

(4) 資料來源：通函，董事局函件－「兩鐵合併方案及代價」。

(5) 資料來源：通函，董事局函件－「兩鐵合併的原因及好處」。

獨立財務顧問函件

淨現值法是國際公認並普遍使用的估值方法。然而，此估值方法對所採納假設的敏感度極高，尤其是有關預測現金流量和用於該等現金流量的貼現率方面的假設。針對有關問題，吾等已採用以下保守方法：

- (i) 吾等依賴截至二零零六年十二月三十一日止十二個月 貴公司應佔九鐵公司系統現金流量(載於上文表一)，並作出以下假設和調整，以得出吾等對「經調整九鐵公司系統現金流量」所作的示範分析：
- (a) 除下文指出的調整以外，吾等假設該等地鐵公司於截至二零零六年十二月三十一日止十二個月應佔的遞增九鐵公司系統現金流量將於整個示範經營權有效期內每年均維持不變(「零增長情況」)。此乃指吾等已假設於整個50年示範經營權有效期的九鐵公司系統現金流量的名義增長為零(及於通脹期間的實際增長為負數)；
- (b) 如通函附錄七所披露，吾等並無計及與票價調整機制有關的正面調整7,000萬港元，因為此估計數字可能存在增加約+1.35%的上升潛力，尚未達到實行票價調整機制規定限額的±1.5%，故此不會按票價調整機制作出調整。根據票價調整機制，於任何年度票價調整幅度低於±1.5%限額而未有作出調整，則可結轉至計算下一年度作票價調整機制計算時採用。註：此示範分析的意見保守，吾等假設於整個為期50年示範經營權有效期內並無按票價調整機制作出調整。因此，吾等的零增長示範淨現值分析假設於整段50年示範經營權有效期內，票價不會較二零零六年的票價水平增加，但包括一次性票價下調6億港元；
- (c) 吾等並無計及僅於示範經營權有效期首三年與每年非定額付款有關的負面調整2.80億港元，因每年非定額付款於合併日期後三年內無須付款；
- (d) 吾等並無計及有關九鐵公司出售固定資產所得款項的正面調整500萬港元，因吾等從 貴公司管理層方面得知其性質並非屬於循環性；
- (e) 根據吾等與 貴公司管理層進行討論及吾等經審閱由 貴公司管理層提供的相關九鐵公司過往數字後，吾等假設九鐵公司系統遞增資本開支的折舊免稅額為30.0%；及
- (f) 吾等於示範經營權有效期內各年已按香港公司稅率每年17.5%調整備考現金流量以全面反映稅務影響；
- (ii) 吾等假設於示範經營權有效期內的每年六月三十日已收取所有經調整九鐵公司系統現金流量，以根據吾等對服務經營權及收購鐵路資產的加權平均資本成本(「加權平均資本成本」)的估計貼現率，計算所得經調整九鐵公司系統現金流量的示範淨現值。吾等認為，就吾等的示範淨現值分析而言，由於曾與 貴公司的管理層及九鐵公司的管理層進行討論及吾等曾審閱 貴公司向吾等提供九鐵公司過去的若干每月管理帳，使吾等理解九鐵公司的鐵路及相關業務的週期性並不重大，故假設所有收入及成本於每年六月三十日產生乃屬合理；
- (iii) 計算所得經調整九鐵公司系統現金流量的示範淨現值時，吾等已假設於二零零八年一月一日的最初成本總額包括42.5億港元最初付款，以及若干一次過的備考現金開支3.06億港元(於通函附錄七披露)。一次過備考的現金開支乃有關於：(i)存料及零件的應付賬款(1,200萬港元)；(ii)資本性質應計負債(9,900萬港元)；及(iii)其他九鐵公司負債(1.95億港元)，亦即假設兩鐵合併於二零零六年一月一日生效的情況下，地鐵公司理應承擔九鐵公司於二零零六年一月一日的現金負債。吾等並無計及一項有關年假準備金的負債7,000萬港元，因為吾等自地鐵公司管理層得悉這並非現金項

獨立財務顧問函件

目。股東應注意，按照於合併日期九鐵公司的實際應計項目、負債及其他債項計算，地鐵公司須於合併日期承擔的實際一次性開支可能與吾等所假設的3.06億港元(備考數字)有差異；及

(iv) 然後，吾等已對經調整九鐵公司系統現金流量及貼現率兩者進行敏感度分析。

經調整九鐵公司系統現金流

下文表二載列吾等進行示範淨現值分析時所用的經調整九鐵公司系統現金流量。

表二

經調整九鐵公司系統現金流量－ 不包括協同效益的零增長情況假設

(百萬港元)	示範經營權有效期內的經 調整九鐵公司系統現金流量	
	第一至 第三年	第四年至 第五十年
九鐵公司系統經營活動現金流入淨額	2,719	2,719
票價下調	(600)	(600)
票價調整機制	—	—
每年定額付款	(750)	(750)
每年非定額付款	—	(280)
九鐵公司系統資本開支	(389)	(389)
九鐵公司出售固定資產所得款項	—	—
稅務調整 ⁽¹⁾	(219)	(170)
經調整九鐵公司系統現金流量	761	530

(1) 香港公司稅率17.5%適用於(經營活動現金流入淨額－票價下調－每年定額付款－每年非定額付款－九鐵公司系統資本開支折舊免稅額30.0%)

就示範而言，吾等就零增長情況淨現值進行分析(不包括協同效益)時已作出以下的現金流量假設：

- (i) 於示範經營權有效期首三年為每年7.61億港元；及
- (ii) 於示範經營權有效期的餘下四十七年為每年5.30億港元。

對服務經營權及收購鐵路資產應佔貼現率作出的估計

為釐定經調整九鐵公司系統現金流量於示範經營權有效期內的示範淨現值，該等現金流量須以適當的加權平均資本成本貼現。加權平均資本成本乃國際公認及普遍用於釐定一個特定項目或交易的所需回報率。

倘一家公司的資本結構由債務及權益組成，則加權平均資本成本實際上是權益成本與已計算稅務影響的債務成本的加權平均總額，兩者各按其對該公司的整體注資額相加。

加權平均資本成本乃為一家公司的活動提供資金所涉及成本的估計，因此亦為對該公司達至正經濟價值的整體最低所需年度回報率的估計，適宜以此作為現金流風險與公司整體風險相似的貼現率。由於影響地鐵公司和九鐵公司的鐵路及相關現金流的主要因素相近，吾等認為，使用地鐵公司的加權平均資本成本的估計，作為反映經調整九鐵公司系統現金流所涉及風險的概約貼現率乃屬合理。

獨立財務顧問函件

下文表三載列吾等對地鐵公司加權平均資本成本的估計，乃經調整以反映 貴公司就支付(其中包括)服務經營權、收購鐵路資產及物業組合的初步付款所承擔的額外備考債務(如通函附錄七「經擴大集團的財務資料」所披露)。

表三
地鐵公司加權平均資本成本的估計

地鐵公司數字	
地鐵公司現時股價(港元)	18.74
發行在外地鐵公司股份總數(百萬) ⁽¹⁾	5,589
地鐵公司市值(百萬港元)	104,729
地鐵公司負債總額(百萬港元) ⁽²⁾	25,170
未經審核備考債務調整(百萬港元) ⁽²⁾	11,277
經擴大集團未經審核備考負債總額(百萬港元)	36,447
地鐵公司尚未償還債項加權平均利率 ⁽³⁾	5.7%
邊際稅率 ⁽⁴⁾	17.5%
地鐵公司除稅後債務成本	4.7%
地鐵公司貝塔系數 ⁽⁵⁾	
槓桿貝塔系數 ⁽⁶⁾	0.76
非槓桿貝塔系數 ⁽⁷⁾	0.63
備考槓桿貝塔系數	0.82
宏觀經濟假設	
無風險利率 ⁽⁸⁾	4.5%
風險溢價 ⁽⁹⁾	7.5%
預期市場回報	12.0%
加權平均資本成本	
地鐵公司權益成本 ⁽¹⁰⁾	10.6%
權益比重 ⁽¹¹⁾	74.2%
地鐵公司除稅後債務成本	4.7%
債務比重 ⁽¹²⁾	25.8%
加權平均資本成本⁽¹³⁾	9.1%

附註：全部為二零零七年八月二十日的市場數據。

(1) 資料來源：地鐵公司，截至二零零七年六月三十日。

(2) 資料來源：通函，附錄七－「經擴大集團的未經審核備考合併資產負債表」；乃截至二零零七年六月三十日。

(3) 資料來源：通函，附錄四－「流動資金」；截至二零零七年六月三十日止六個月。

(4) 目前的香港公司稅率。

(5) 貝塔系數量度某一證券相對市場整體的波動性，或系統性風險。貝塔系數利用綫性逆轉分析量度某一特定證券相對一市場指數的回報。

(6) 資料來源：彭博的經調整貝塔系數資料，計算期為二零零六年八月二十一日至二零零七年八月二十日。

(7) 根據兩鐵合併產生的備考槓桿作用得出的槓桿貝塔系數。非槓桿貝塔系數 = (槓桿貝塔系數 / (1 + ((1 - 邊際稅率) * 總負債 / 權益)))。假設債務貝塔系數為零。

(8) 十年期香港政府外匯基金債券息率。資料來源：彭博。

(9) 香港風險溢價。資料來源：彭博。

(10) 權益槓桿成本相等於(無風險利率 + (經調整貝塔系數 * 風險溢價))。

(11) 權益比重相等於(市值 / (市值 + 債務總額))

(12) 債務比重相等於(債務總額 / (市值 + 債務總額))

(13) 加權平均資本成本相等於(債務比重 * 除稅後債務成本) + (權益比重 * 權益成本)。

根據吾等的分析，地鐵公司的加權平均資本成本約為9.1%。

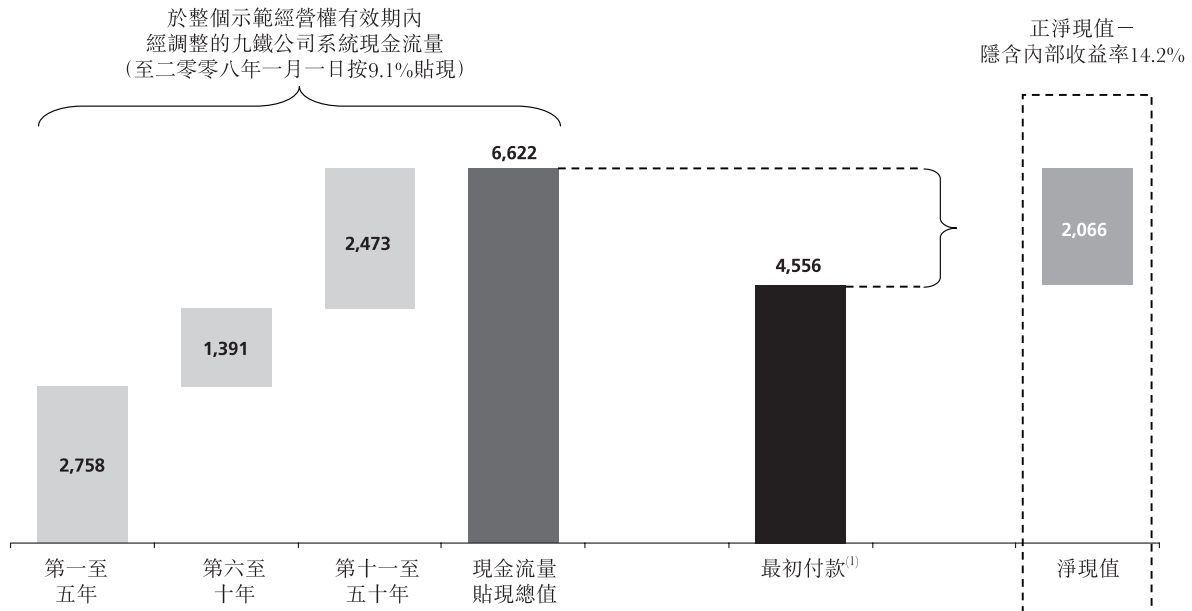
獨立財務顧問函件

經調整九鐵公司系統現金流量的淨現值分析－不包括協同效益的零增長情況

下文圖一載列上文表二所概述的經調整九鐵公司系統現金流量淨現值計算方法，根據上文表三所載的計算方法利用估計加權平均資本成本約9.1%貼現。

圖一

經調整九鐵公司系統現金流量的示範淨現值－ 不包括協同效益的零增長情況 (百萬港元)



(1) 包括一次性現金開支3.06億港元。假設兩鐵合併於二零零六年一月一日生效，該等開支即為九鐵公司於二零零六年一月一日(亦即地鐵公司將承擔)的現金負債。

資料來源：通函，附錄七－「未經審核備考財務資料附註」，附註7(xiii)(a)

根據以上假設，吾等的示範分析顯示，經營權有效期的經調整九鐵公司系統現金流量在零增長情況下，可得正淨現值約20.66億港元(不包括協同效益)。

吾等注意到，在吾等的示範分析中，基於時間的金錢值及於合併日期後首36個月無須支付每年非定額付款的事實，於示範經營權有效期最初年度的經調整九鐵公司系統現金流量佔總價值的重大份額，首五年的現金流量佔現金流入總貼現價值40%以上。

吾等亦考慮到經調整九鐵公司系統現金流量的示範貼現現金流量分析引伸出的內部收益率或平均年收益率。根據吾等的示範分析：於示範經營權有效期內，零增長情況下經調整九鐵公司系統現金流量的內部收益率約為14.2%，遠高於吾等假設的加權平均資本成本約9.1%。

以上淨現值及內部收益率的計算僅供示範說明，並取決於吾等的相關分析假設。視乎(尤其是)九鐵公司系統的實際遞增鐵路及相關現金流量與吾等作為示範的經調整九鐵公司系統現金流量之間的差異，最終結果可能會較吾等的示範計算較好或較差。

然而，吾等認為，吾等於零增長情況的上述分析及假設乃屬保守，原因如下：

- (i) 吾等假設於整個示範經營權有效期的遞增九鐵公司系統現金流量增長為零。由於吾等的現金流量假設指的是名義現金流量，此表示現金流在通脹期出現負實質增長。然而，政府估計，鐵路收入增長的兩個主要推動力—本地生產總值（「本地生產總值」）及人口增長在可見未來將錄得正面增長：
 - (a) 政府估計二零零八年至二零一一年本地生產總值將每年增長4.5%⁽¹⁾；及
 - (b) 政府估計二零零八年至二零三六年的人口將每年增長0.7%⁽²⁾。
- (ii) 吾等於示範經營權有效期內各年已按香港公司稅率17.5%調整遞增備考現金流量以全面反映稅務影響，而該稅率並未計及地鐵公司可享有的任何稅項扣減，亦無計及其巨額結轉累計稅務虧損。根據地鐵公司的年報，於二零零四年、二零零五年及二零零六年，其實際稅率分別為約14.7%、15.5%及15.4%。據吾等的理解，有關稅率大部分與 貴公司的遞延稅項負債有關。
- (iii) 在上述分析中，吾等並無計及 貴公司預期因兩鐵合併產生的估計協同效益的正面影響。吾等於下文第9(e)節獨立分析預期的協同效益及達致該協同效益所需的成本；
- (iv) 吾等利用地鐵公司的槓桿貝塔系數來計算吾等對經調整九鐵鐵路系統現金流量的加權平均資本成本作出估計。地鐵公司的槓桿貝塔系數反映其鐵路資產及其發展與投資物業業務所涉及的風險。一般而言，吾等預期物業發展業務將較鐵路業務承受較高的市場風險。因此，吾等可能高估了吾等於計算鐵路資產價值時所用的槓桿貝塔系數，導致出現較高的貼現率，繼而得出較低的淨現值估計；及
- (v) 吾等對地鐵公司的加權平均資本成本作出的估計乃名義比率，反映資本市場已假設會出現一定通脹。理論上，此內含通脹應自吾等對加權平均資本成本的估計中扣除，因為吾等已假設零增長情況。但這實際上並不可行，因為根本不能在任何特定時間準確估計或計算資本市場所假設的未來通脹水平。如無作出扣減，吾等所採用的貼現率會較高，從而導致較低的淨現值估計。

對服務經營權及收購鐵路資產估值進行敏感度分析

吾等亦對經調整九鐵公司系統現金流量的零增長情況以及吾等對加權平均資本成本的估計進行敏感度分析，載列如下：

- (i) 吾等已考慮經調整九鐵公司系統現金流量（如上文表二計算）於示範經營權有效期內每年低於或高於吾等的零增長情況介乎5.0%至15.0%的影響；及
- (ii) 吾等已考慮介乎9.0%至11.0%的加權平均資本成本的影響。

(1) 資料來源：政府—二零零七至二零零八年預算案：二零零六／零七年度至二零一一／一二年度中期預測。（<http://www.budget.gov.hk/2007/chi/appendices.htm>）

(2) 資料來源：香港特別行政區政府統計處—香港人口推算二零零七至二零三六。（http://www.censtatd.gov.hk/hong_kong_statistics/statistics_by_subject/index.jsp）

獨立財務顧問函件

下文表四載列吾等根據上述假設對地鐵公司應佔經調整九鐵公司系統現金流量示範淨現值的敏感度分析結果。

表四

經調整九鐵公司系統現金流量，不包括協同效益的示範淨現值
敏感度分析
(百萬港元)

		經調整九鐵公司系統現金流量						
		假設減幅 與零增長情況比較			零增長 情況	假設升幅 與零增長情況比較		
		(15.0%)	(10.0%)	(5.0%)		+5.0%	+10.0%	+15.0%
加權平均 資本成本	9.0%	1,112	1,452	1,779	2,117	2,447	2,787	3,114
	9.5%	862	1,187	1,500	1,824	2,138	2,464	2,777
	10.0%	635	946	1,246	1,556	1,857	2,169	2,469
	10.5%	427	726	1,013	1,311	1,600	1,899	2,187
	11.0%	236	523	800	1,086	1,364	1,652	1,929

吾等注意到，即使假設遞增經調整九鐵公司系統現金流量，較吾等就50年示範經營權有效期每年保守作出的零增長情況假設低15.0%，並假設貼現率為11.0%（較吾等計得的地鐵公司加權平均資本成本約9.1%高出近2.0%），示範淨現值將仍為正數。

增長的影響

如上文所闡述，推動鐵路收益增長的兩大因素為本地生產總值及人口增長。吾等注意到，根據二零零七／零八年預算案，政府估計二零零八年至二零一一年實質本地生產總值將每年增長4.5%，二零一一年後的本地生產總值增長則未有登載。此外，第三方經濟研究及顧問公司Economic Intelligence Unit預測，二零零八年至二零三零年香港的綜合消費物價指數每年將平均增長約2.4%。

僅就說明用途而言，除上文所述的零增長情況外，吾等已考慮經調整九鐵公司系統現金流量示範淨現值增長的影響。吾等假設：(i)上文表二計算的九鐵公司系統在穩定情況下的備考第四年現金流量5.30億港元已應用介乎1.0%至3.0%的名義增長率；及(ii)加權平均資本成本介乎9.0%至11.0%。示範淨現值分析的所有其他假設按上文所述。

下文表五載列按上述敏感度分析對經調整九鐵公司系統現金流量的示範淨現值。

表五

經調整九鐵公司系統現金流量，不包括協同效益的示範淨現值
假設名義增長率為1.0%至3.0%
(百萬港元)

		名義增長情況的現金流量				
		九鐵公司系統第四年現金流量的假設名義增長率				
		+1.0%	+1.5%	+2.0%	+2.5%	+3.0%
加權平均 資本成本	9.0%	2,204	2,609	3,058	3,558	4,117
	9.5%	1,851	2,217	2,622	3,071	3,571
	10.0%	1,531	1,863	2,229	2,634	3,084
	10.5%	1,240	1,543	1,875	2,242	2,647
	11.0%	976	1,252	1,555	1,887	2,254

獨立財務顧問函件

由於以上應用的示範增長率為名義性質增長率，吾等的分析不必假設現金流有任何實際增長。例如，倘於整個示範經營權有效期內的適用通脹率為每年3.0%（低於香港一九八一年至二零零六年的過往平均通脹率約5.0%），則經調整九鐵公司系統現金流量的示範淨現值將為約41.17億港元，假設貼現率為9.0%，即使現金流量的實際增長為零。

其他估值方法的適切性

作為吾等的分析之一部分，吾等已考慮運用可比較收購分析法來評估服務經營權及收購鐵路資產的價值的可取之處。可比較收購分析法乃常用的估值方法，其參考在先前收購交易中支付可資比較公司或資產的收購倍數，得出公司或資產的估計價值。

服務經營權與租賃安排相似，據此，地鐵公司於最初50年有權享用、使用及經營經營權財產及提供九鐵公司服務。然而，從估值觀點出發，服務經營權可視為近似徹底收購，因九鐵公司系統於第50年之後產生的任何遞增現金流，其按現值計算的價值對地鐵公司而言實屬微不足道。因此，可比較收購分析法或許能夠在相對價值方面提供一個合理的參考之處。

然而，吾等認為這方法並不適用於目前情況。首先，鑒於兩鐵合併的獨特架構，吾等認為沒有直接可資比較的收購交易供吾等作為得出服務經營權及收購鐵路資產價值的根據。第二，此方法假設收購人將予支付的總代價可於起初時準確釐定。如通函內的董事局函件所述，地鐵公司將向九鐵公司支付的代價一部分將取決於每年非定額付款。要計算日後的每年非定額付款的總現值須運用50年現金流量預測。由於準確地編製50年期間的具代表性財務預測並不切實可行，故不能於兩鐵合併之始準確釐定地鐵公司就服務經營權及收購鐵路資產應付的總代價的現值。

同樣，吾等亦已考慮運用交易倍數分析法來評估服務經營權及收購鐵路資產的價值的可取之處。交易倍數分析法亦為常用估值方法，其根據該公司的盈利基礎及可資比較公眾上市公司的市場交易倍數得出該公司的估計價值。

除 貴公司外，並無其他客運鐵路公司於聯交所上市。吾等已評估在其他國際證券市場上市且規模與九鐵公司相若的所有公司。吾等並無發現像九鐵公司系統般控制一個都會鐵路網絡的客運鐵路上市公司。

此外，兩鐵合併採取服務經營權（與租賃安排相近）的架構進行，包含多項獨一無二與重要的特色，難以找到可比較的先例援引，包括（但不限於）：

- (i) 貴公司並不會承擔九鐵公司的現有負債（與跨境租約有關的負債除外）；
- (ii) 貴公司可接觸及經營九龍南綫而無須就建造工程支付資本開支；及
- (iii) 每年非定額付款與九鐵公司系統於日後的應佔收入直接掛鈎。

基於該等原因，從財務角度分析，吾等認為採用可比較收購分析或可比較交易倍數分析評估兩鐵合併而言並不適當。

(b) 採納票價調整機制的價值意義

根據通函內的董事局函件，目前，貴公司及九鐵公司均有票價自主權，並於考慮現行市況、來自其他交通工具的競爭以及其各自的財務目標等因素後按審慎商業原則釐定票價。根據地鐵公司於二零零零年就其私有化股份發售刊發的招股書，地鐵公司自一九七九年開始經營鐵路服務以來一直享有票價

獨立財務顧問函件

自主權，於其在二零零零年成為上市公司前一直如此。過往，根據以往的經營協議，貴公司於調整任何票價水平前須遵守指定步驟，包括：

- (i) 考慮公眾對任何建議票價更改的接受程度(根據乘客調查)；
- (ii) 諮詢交通諮詢委員會以及立法會交通事務委員會，並於實施新票價前的合理期間內向上述委員會作出通知；及
- (iii) 就新票價刊登公告。

政府於二零零四年二月就兩鐵合併訂出的其中一個範疇為採納一個更客觀和具透明度的票價調整機制。針對此項要求，貴公司與政府同意採用一個公式來釐定兩鐵合併後票價調整的幅度，以取代票價自主權。兩鐵合併完成後，貴公司將採用「直接驅動」票價調整公式釐定其經營的全部現有及新鐵路路綫(不包括若干路綫，如機場快綫)的票價水平。

就票價調整機制，訂明票價將按下列直接驅動公式每年進行檢討。

$$\text{整體加權票價調整比率} = 0.5 \times \Delta \text{綜合消費物價指數} + 0.5 \times \Delta \text{工資指數} - t$$

在以上公式中：

- (i) 「整體加權票價調整比率」乃根據綜合鐵路中的一籃子指明「票價」計算；
- (ii) 「 Δ 綜合消費物價指數」指政府綜合消費物價指數(「綜合消費物價指數」)每年變化的百分率；
- (iii) 「 Δ 工資指數」指名義工資指數(運輸服務業)(「工資指數」)每年變化的百分率；
- (iv) 「 t 」為生產力因素，旨在激勵貴公司提高生產力。於合併日期後首五年，「 t 」將被視為零。從合併日期後第六年起，「 t 」的數值將為 0.1%。根據就票價調整機制議定的檢討機制，將不會對「 t 」的數值進行檢討，直至合併日期九周年之後。倘貴公司將其票價有關成本維持於上述公式所列的通脹率，「 t 」(自合併日期後第六年起)將導致貴公司的票價收益按低於該通脹率的水平增加。此情況將減低貴公司的實際回報率(即計入該通脹率後以收益減成本)。因此，「 t 」成為貴公司達致生產力收益以確保其實際回報率不會下跌的推動因素。

票價調整機制將於每五年在政府或貴公司的要求下進行檢討。凡於某一年度根據票價調整機制進行的票價調整幅度在+1.5%和-1.5%之間(包含上下限)，則結轉至下一年度。貴公司亦有權在若干情況下在整體加權票價調整比率的+5.0%至-5.0%範圍內調整若干個別票價水平。

票價調整機制的評估方法

為釐定如此改變票價訂定政策對地鐵公司將帶來正面或負面影響，吾等採用追溯分析法以研究倘若票價調整機制在過去已經實行，地鐵公司票價會處於甚麼假設性水平及按年增幅為多少。

於吾等明白歷史數據未必可以預測未來的同時，吾等認為鑒於地鐵公司及九鐵公司的鐵路營運業務性質相對穩定，此方法可以提供一個評估票價調整機制長期影響的合理基準。

作為分析的一部分，吾等已考慮：

- (i) 由一九八三年至二零零六年的綜合消費物價指數的年度數據變動百分比；

獨立財務顧問函件

- (ii) 由一九八三年(可取得有關數據的最早年度)至二零零六年的工資指數的年度數據變動百分比；及
- (iii) 由一九八四年至一九九七年地鐵公司於其每年有關票價變動的新聞稿內所披露的歷史公佈票價變動。地鐵公司自一九九七年起並無公佈任何票價調整。

然後，吾等根據票價調整機制公式，按每年及累積基準，計算由一九八四年至二零零七年(為期24年)的假設性票價變動，並將所得數字與地鐵公司實際歷史票價變動比較，以評估票價調整機制的示範長期效應。吾等已假設於示範評估期間的生產力因素為零。

吾等在下文表六列示由一九八四年至二零零七年(包括首尾兩年)以票價調整機制計算所得的假設性票價變動及可比較的地鐵公司實際歷史票價變動：

表六

**按追溯應用票價調整機制的年度票價變動相對於
各指數變動及地鐵公司歷史票價變動(一九八四年至二零零七年)**

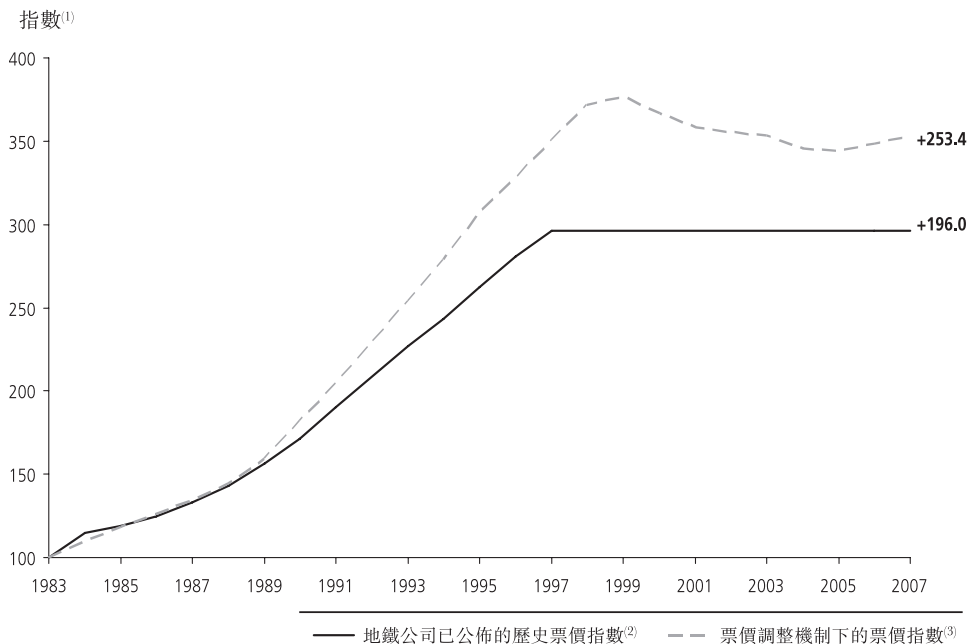
評估/公佈 票價變動的 年份	參考期間	綜合消費物價 指數水平的 變動(%) ⁽¹⁾	工資 指數水平的 變動(%) ⁽²⁾	票價調整機制的 理論票價 增幅水平(%) ⁽³⁾	已公佈的 歷史票價 增幅(%) ⁽⁴⁾
1984	一九八二年十二月至一九八三年十二月	10.90%	8.80%	9.85%	15.00%
1985	一九八三年十二月至一九八四年十二月	5.30%	10.70%	8.00%	3.50%
1986	一九八四年十二月至一九八五年十二月	3.10%	9.80%	6.45%	5.00%
1987	一九八五年十二月至一九八六年十二月	4.60%	8.00%	6.30%	6.70%
1988	一九八六年十二月至一九八七年十二月	7.40%	8.30%	7.85%	7.30%
1989	一九八七年十二月至一九八八年十二月	8.30%	11.80%	10.05%	9.30%
1990	一九八八年十二月至一九八九年十二月	10.10%	18.10%	14.10%	9.50%
1991	一九八九年十二月至一九九零年十二月	11.30%	14.00%	12.65%	11.00%
1992	一九九零年十二月至一九九一年十二月	9.90%	13.70%	11.80%	9.70%
1993	一九九一年十二月至一九九二年十二月	9.60%	12.10%	10.85%	9.00%
1994	一九九二年十二月至一九九三年十二月	9.00%	10.80%	9.90%	7.10%
1995	一九九三年十二月至一九九四年十二月	9.50%	10.60%	10.05%	7.82%
1996	一九九四年十二月至一九九五年十二月	7.20%	6.70%	6.95%	6.90%
1997	一九九五年十二月至一九九六年十二月	6.60%	7.00%	6.80%	5.50%
1998	一九九六年十二月至一九九七年十二月	5.20%	7.00%	6.10%	0.00%
1999	一九九七年十二月至一九九八年十二月	(1.60%)	4.30%	1.35%	0.00%
2000	一九九八年十二月至一九九九年十二月	(4.00%)	(1.60%)	(2.80%)	0.00%
2001	一九九九年十二月至二零零零年十二月	(2.10%)	(2.40%)	(2.25%)	0.00%
2002	二零零零年十二月至二零零一年十二月	(3.60%)	2.00%	(0.80%)	0.00%
2003	二零零一年十二月至二零零二年十二月	(1.50%)	0.50%	(0.50%)	0.00%
2004	二零零二年十二月至二零零三年十二月	(1.90%)	(2.60%)	(2.25%)	0.00%
2005	二零零三年十二月至二零零四年十二月	0.20%	(1.10%)	(0.45%)	0.00%
2006	二零零四年十二月至二零零五年十二月	1.30%	1.40%	1.35%	0.00%
2007	二零零五年十二月至二零零六年十二月	2.30%	0.40%	1.35%	0.00%
平均增幅		+4.46%	+6.60%	+5.53%	+4.72%
累積增幅		+177.50%	+347.35%	+253.43%	+196.01%

資料來源：香港政府統計處及 貴公司新聞稿

- (1) 根據每年十二月收集的統計數據。
- (2) 根據每年十二月收集的統計數據；惟由於一九八九至一九九九年的十二月數據未有提供而改用九月數據。
- (3) 根據票價調整機制，於任何年度票價調整幅度低於±1.5%限額而未有作出調整，則結轉於下一年度作票價調整機制計算時採用。作為比較目的而言，吾等並無於分析內採納此規定。
- (4) 根據地鐵公司的已公佈票價變動及不包括機場快綫。

下文圖二顯示由一九八四年至二零零七年(包括首尾兩年)票價調整機制的假設性票價變動相對於地鐵公司在享有票價訂定自主權(見上文表六)的已公佈實際歷史票價變動的累積效應。

圖二
按追溯應用票價調整機制相對於
地鐵公司歷史票價的年度票價變動(一九八三年至二零零七年)



資料來源：香港政府統計處及 貴公司新聞稿

(1) 於一九八三年基準重訂為100。

(2) 根據地鐵公司的已公佈票價變動及不包括機場快綫。

(3) 根據票價調整機制，於任何年度票價調整幅度低於 $\pm 1.5\%$ 限額而未有作出調整，則結轉於下一年度作票價調整機制計算時採用。作為比較目的而言，吾等並無於分析內採納此規定。

追溯分析法的主要觀察結果

根據吾等與 貴公司管理層的討論，以及如載於本通函之董事局函件所述，吾等明白 貴公司認為票價調整機制為 貴公司提供明確量度票價的方法。 貴公司因此認為票價調整機制對 貴公司有利，尤其是長遠而言。

吾等察覺到，若按追溯基準，在過去24年內，票價調整機制將導致其中22年及由一九八六年起每年的累積票價水平更高。以平均水平而言，按票價調整機制的票價每年平均增幅為5.53%，而實際歷史公佈票價每年平均增幅則為4.72%。以累積基準而言，票價調整機制的假設性票價水平累積升幅為約253.4%，而實際歷史公佈票價累積升幅則為約196.0%。吾等也注意到，在過去24年之中，有18年工資指數的變動高於綜合消費物價指數的變動。因此，在工資指數提供50%的變動貢獻下，一般預期票價調整機制下的票價將超越通脹率(由綜合消費物價指數計量)。

吾等的觀察結果顯示，票價調整機制的票價變動持續表現低於實際票價變動的唯一期間，就是二零零零年至二零零五年，即香港前所未有的通縮期。吾等認為此段期間為香港歷史上的例外情況。如較早前提及，根據政府於二零零七至二零零八年度的財政預算案，已預測本地生產總值的增長（一般與綜合消費物價指數的增長息息相關）由二零零八年至二零一一年每年為4.5%。此外，根據第三方經濟研究及顧問公司Economic Intelligence Unit，香港由二零零八年至二零二零年的綜合消費物價指數預期每年平均將上升約2.4%。

(c) 每年非定額付款機制、以及通脹及通縮的影響

根據以上所述的各項假設，吾等於第9.(a)節的淨現值分析已釐定服務經營權及收購鐵路資產預期將為地鐵公司增長價值，假設遞增現金流量情況穩定，意思指即使不包括協同效益，於整段50年示範經營權有效期內名義增長率為零。

每年非定額付款機制為總代價的其中一個主要驅動力，由地鐵公司於經營權生效期內向九鐵公司支付，且是總代價內唯一的非定額元素，因而於通脹或通縮期間容易出現變動。然而，吾等注意到每年非定額付款機制不會因應通脹或通縮而調整。在經營權生效期內，若於某年度出現通脹，收入將會增加，但收入分配限額仍然維持固定，通脹率上升令每年非定額付款的絕對金額增加。

所以，吾等另對每年非定額付款機制進行另項評估，以釐定其對服務經營權及收購鐵路資產整體經濟價值的潛在影響。吾等特別集中評估通脹或通縮期間對計算每年非定額付款的影響，以及因而對服務經營權及收購鐵路資產整體的可能經濟價值所產生的影響。

每年非定額付款

如載於本通函之董事局函件所詳述，服務經營權的每年非定額付款，將按九鐵公司系統於每個財政年度所得收入的特定百分率計算。

適用百分率將因應 貴公司於有關財政年度來自九鐵公司系統所得收入的金額而有所分別，具體計算方法如下：

- (i) 九鐵公司系統所得收入首25億港元，適用百分率為0.0%；
- (ii) 隨後25億港元，適用百分率為10.0%；
- (iii) 再隨後25億港元，適用百分率為15.0%；及
- (iv) 九鐵公司系統所得收入在75億港元以上的部分，適用百分率為35.0%。

每年非定額付款須於 貴公司有關財政年度結束後60天內支付（及落實 貴公司的經審核帳目後，倘 貴公司於上述60天期間內支付的金額並不正確，將會就金額作出調整）。於合併日期後首36個月內，貴公司無須支付每年非定額付款。

每年定額付款

於服務經營權生效期內，每年定額付款為7.5億港元。吾等注意到，在每年非定額付款，作為九鐵公司系統所得收入的百分率，將隨收入上升而增加的同時，每年定額付款於九鐵公司系統所得收入的百分率，將在服務經營期內持續下降。

獨立財務顧問函件

計算九鐵公司系統淨現金溢利率

根據吾等與 貴公司管理層進行的討論，吾等明白九鐵公司系統淨現金溢利率定義如下：

$$\text{九鐵公司系統淨現金溢利率} = \frac{(\text{九鐵公司系統EBITDA} - \text{每年非定額付款} - \text{每年定額付款} - \text{九鐵公司系統資本開支})}{\text{九鐵公司系統收入}}$$

其中，「EBITDA」的定義為扣除利息、稅項、折舊及攤銷前盈利。

根據與 貴公司管理層的討論，吾等明白地鐵公司於任何特定年度應佔九鐵公司系統直接有關的稅前遞增現金流量金額，相等於九鐵公司系統收入乘以九鐵公司系統淨現金溢利率：

從九鐵公司系統支付地鐵的遞增現金流量金額 = (九鐵公司系統收入 × 九鐵公司系統淨現金溢利率)

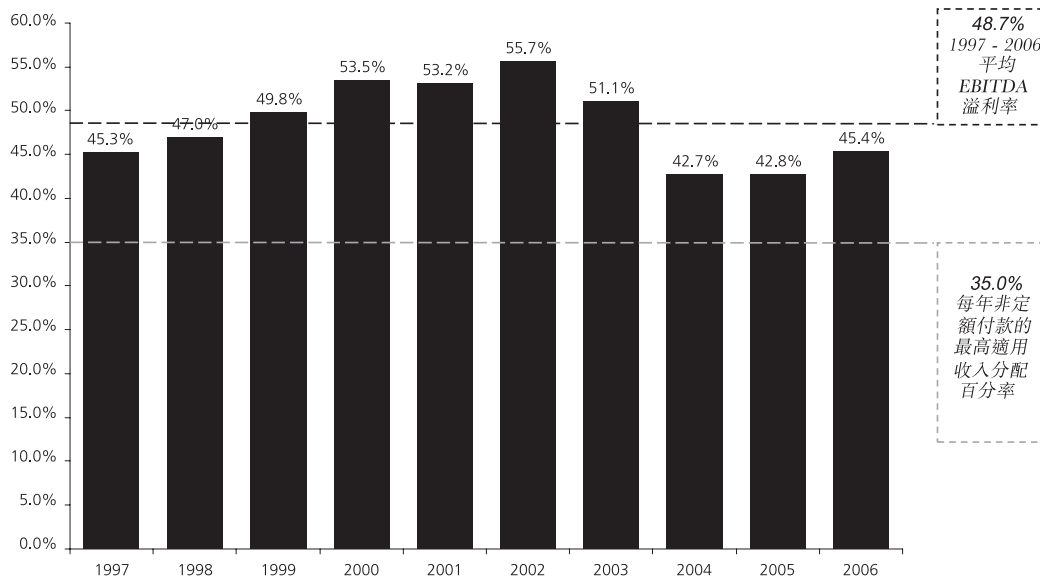
每年非定額付款及每年定額付款為九鐵公司系統於服務經營權期內淨現金溢利率的兩大主要成份。就九鐵公司系統在任何特定年度的淨現金溢利率作出假設後，吾等可以根據所採納的各項假設，估計地鐵公司於該年度應佔九鐵公司系統直接有關的示範遞增現金流量金額。

過往九鐵公司系統的EBITDA溢利率

吾等於下文圖三載列由九鐵公司向吾等提供的九鐵公司系統由一九九七年至二零零六年期間的估計歷史EBITDA溢利率：

圖三

歷史九鐵公司系統的EBITDA溢利率 (1997-2006)



資料來源：估計數字由九鐵公司提供予地鐵公司，財政年度至十二月三十一日。

註：吾等明白估計九鐵公司系統EBITDA包括獲分配的九鐵公司的公司支出及不包括若干一次過項目。

根據吾等與 貴公司管理層的討論，吾等假設由一九九七年至二零零六年期間為九鐵公司系統未來長期盈利能力具代表性的期間，因此可以合理地於吾等的分析內作為參考資料。

吾等從九鐵公司系統的估計歷史EBITDA溢利率，觀察所得如下：

- (i) 九鐵公司系統的估計EBITDA溢利率由一九九七年約45.3%增加至二零零二年約55.7%，然後下降至二零零四年約42.7%，再上升至二零零六年約45.4%；
- (ii) 九鐵公司系統於該段分析期間的平均估計EBITDA溢利率為約48.7%；及
- (iii) 九鐵公司系統的估計EBITDA溢利率於二零零四年至二零零六年期間受壓下降，是由於引入新綫(主要是西鐵及馬鐵)，而新鐵路支綫一般需要數年時間才能結束其初步收入滯後期。雖然未來於合併日期後數年亦有計劃落實新鐵路支綫，據吾等向 貴公司瞭解得悉，這些支綫預期可較快取得溢利，所需時間將遠較二零零四至二零零六年期間引入的新綫為短。

票價調整機制對九鐵公司系統溢利率的潛在影響

吾等於審閱每年非定額付款機制對九鐵公司系統的除利稅折舊前盈利(EBITDA)溢利率的影響時，亦已考慮票價調整機制的潛在影響。

吾等注意到，自一九八三年(可取得有關數據的最早年度)起，於過去24年中的18年，工資指數變動大於綜合消費物價指數變動(見上文第9.(b)節「採納票價調整機制的價值意義」)。在票價調整機制維持穩定的情況下，倘工資指數變動持續高於綜合消費物價指數變動，則收益增長預期會較通脹為快。

此外，倘工資指數變動與綜合消費物價指數變動繼續維持此關係(即於經營權有效期內的大部分年度，工資指數變動持續高於綜合消費物價指數變動)，由於工資指數(按票價調整機制公式計算)變動僅為收益調整的50%，但工資指數變動對工資成本的影響可能達100%，因此只要九鐵公司系統的工資成本佔總現金經營成本少於50%，則吾等預期經營權有效期內的EBITDA溢利率將維持不變或有實際上升。

根據吾等對 貴公司提供予吾等的有關九鐵公司歷史數據的審閱，吾等理解到九鐵公司系統的工資成本過往一直佔總現金經營成本少於50%。倘此關係持續適用於整個經營權有效期(即九鐵公司系統的工資成本維持於九鐵公司系統的總現金經營成本少於50%)，則吾等預期EBITDA溢利率會維持不變或在通脹情況下上升。然而，倘工資成本佔九鐵公司系統總現金經營成本增加至逾50%，則九鐵公司系統的EBITDA溢利率可能會在經營權有效期內下跌。

吾等假設票價調整機制公式的生產力因素不會對九鐵公司系統的EBITDA溢利率造成重大影響。吾等注意到 貴公司及政府已協定合併日期後首五年的生產力因素為零，其後為0.1%。吾等亦注意到，根據就票價調整機制議定的檢討機制，將不會對生產力因素的數值進行檢討，直至合併日期九周年之後。

九鐵公司系統資本開支比率

如載於本通函的附錄七「經擴大集團的財務資料」所載述，二零零六年九鐵公司系統的遞增資本開支為3.89億港元，佔二零零六年九鐵公司系統收入約8.1%，已計及一次過票價下調6億港元。

吾等注意到，假設業務保持穩定，若收入和成本增長與通脹直接相關，則吾等預期九鐵公司系統的資本開支比率由第2年開始至示範經營權有效期結束時維持相對穩定(吾等已於通脹情況下保守假設凍結車費兩年，導致九鐵公司系統的資本開支比率增加)。

獨立財務顧問函件

評估通脹對九鐵公司系統每年非定額付款溢利率的影響的估值方法及主要假設

為釐定每年非定額付款機制對服務經營權及收購鐵路資產的價值可能造成的影響，吾等就服務經營權及收購鐵路資產運用了本函件上述第9(a)節所概述的相同示範淨現值方法。

吾等於每年非定額付款的淨現值影響示範分析所用的假設及計算方法，以及通脹期的影響載列如下：

- (i) 為說明通脹對每年非定額付款的影響，吾等假設整段示範50年經營權有效期每年通脹率為3.0%至7.0%之間。這純粹用作示範說明用途。香港自一九八一年開始(公開通脹數據的最早年份)的平均通脹率約為5.03%。根據政府的二零零七年至二零零八年度預算案，吾等得知政府預測與綜合消費物價指數的增長關係密切的實質本地生產總值增長，由二零零八年至二零一一年期間每年為4.5%。此外，根據Economic Intelligence Unit，由二零零八年至二零三零年期間，預期香港的平均綜合消費物價指數增長約為每年2.4%；
- (ii) 與吾等先前用於本函件第9.(a)節計算服務經營權及收購鐵路資產的示範淨現值方法一樣，吾等假設營運保持穩定，並僅出現直接與通脹或通縮掛鈎的收益及成本變動，且吾等並無計及協同效益；
- (iii) 吾等運用九鐵公司系統截至二零零六年十二月三十一日財政年度的數字，並根據吾等的假設，預測示範收入及計算經營權有效期內的每年非定額付款示範款額。吾等利用九鐵公司系統的二零零六年的收入數字作為基準年度，而示範經營權有效期由二零零八年一月一日開始；
- (iv) 如載於本通函的董事局函件所述，吾等已調整二零零六年九鐵公司系統的收入以反映一次過票價下調6億港元。
- (v) 吾等採納九鐵公司系統於一九九七至二零零六年十年間的平均EBITDA溢利率約48.7%，並就一次過票價下調6億港元(就此吾等假設於九鐵公司系統的EBITDA全數扣除此金額，且無作出對應成本減免)作出調整。吾等假設，於整個示範經營權有效期內，經調整後的EBITDA溢利率(「**經調整九鐵公司系統EBITDA溢利率**」)維持不變；
- (vi) 吾等保守假設凍結車費兩年至二零零九年十二月三十一日(預期實際車費凍結僅有效至二零零九年六月)；
- (vii) 吾等假設九鐵公司系統的工資成本將於整個經營權有效期內維持於九鐵公司系統的總現金經營成本的少於50%。在此情況下，吾等預期經調整的九鐵公司系統EBITDA溢利率將維持於穩定水平，或在通脹情況下增加。吾等再保守地假設經調整九鐵公司系統EBITDA溢利率將於整個示範經營權有效期內維持不變(即溢利率無改善)；
- (viii) 吾等假設遞增九鐵公司系統資本開支將視乎整個示範經營權有效期的通脹情況而定，與吾等的整體示範通脹假設一致；
- (ix) 與吾等先前於本函件第9.(a)節運用的方法一樣，根據吾等與 貴公司管理層的討論及經審閱九鐵公司的過往數字，吾等假設九鐵公司系統資本開支的折舊免稅額為30.0%，並已根據經營權有效期內每年所得的遞增備考稅前現金流量，按香港公司稅率每年17.5%計及全面的稅務影響；及
- (x) 吾等假設九鐵公司系統的所有遞增現金流量將於示範經營權有效期各年的六月三十日收取，用以按經通脹調整的地鐵公司估計加權平均資本成本計算九鐵公司系統的遞增現金流量示範淨現值。

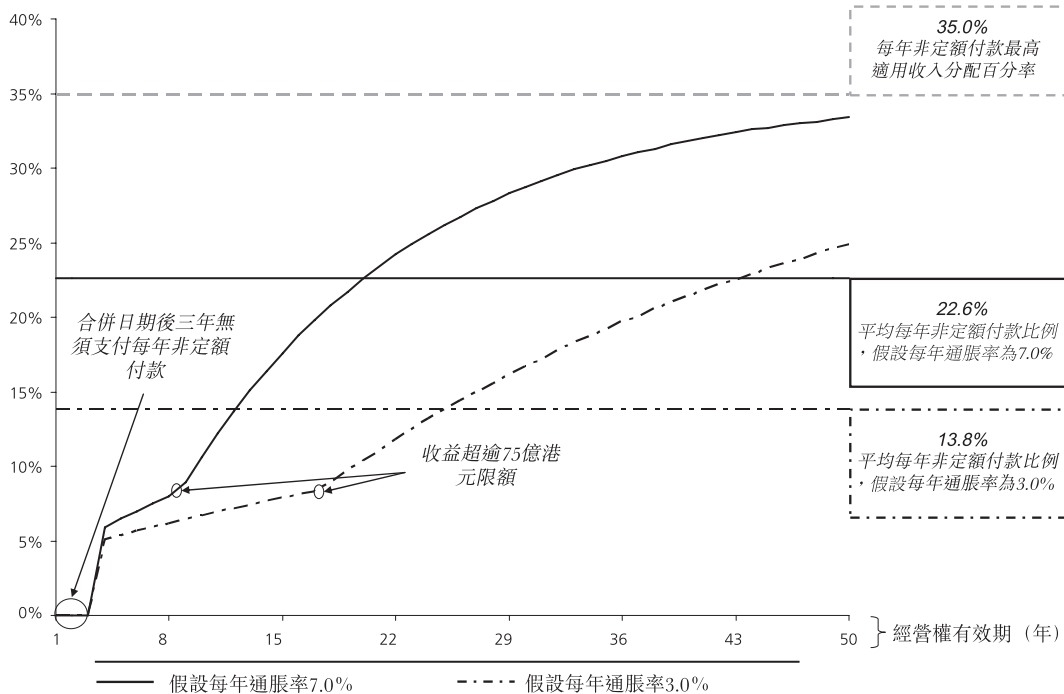
吾等已將所有遞增、稅後及經通脹調整的九鐵公司系統現金流量(「**九鐵公司系統通脹現金流量**」)貼現至二零零八年一月一日，即吾等的假設合併日期。

通脹對九鐵公司系統每年非定額付款比例的影響

下文圖四載列的每年非定額付款比例示範說明，乃假設於示範50年經營權有效期內每年出現3.0%至7.0%之間的通脹，並以上述方法和假設為基礎。

圖四

九鐵公司系統每年非定額付款比例示範說明－
假設每年通脹率為3.0%至7.0%



主要假設

1. 吾等假設九鐵公司系統的二零零六年經調整數字為經營權有效期開始的基準年度，而示範經營權有效期則由二零零八年一月一日起為期50年。
2. 吾等假設每年通脹率為3.0%及7.0%。
3. 基於票價調整機制，每年3.0%或7.0%的通脹率可能導致收入增長超越或落後於3.0%或7.0%，視乎工資指數變動及生產力因素。簡單而言，吾等進行分析時假設收入按年增長3.0%或7.0%。

吾等注意到，根據吾等的示範說明分析，假設通脹率為每年7.0%，示範經營權有效期的平均每年非定額付款比例為約22.6%，若假設示範經營權有效期的通脹率為每年3.0%，則為13.8%。吾等還注意到，於整個示範經營權有效期內，每年非定額付款比例在每個情況下均維持於35.0%以下。

根據是項分析及所採納的假設，吾等的結論為：於整個示範經營權有效期內，在香港未來通脹合理預期下，平均每年非定額付款比例應會維持於35.0%以下。

獨立財務顧問函件

九鐵公司系統通脹現金流量淨現值分析(不包括協同效益)

下文表七載列吾等計算的示範九鐵公司系統通脹現金流量的示範淨現值，計算按上文概述的方法及假設，並假設於整個示範經營權有效期內每年通脹率為3.0%至7.0%之間。

表七

九鐵公司系統通脹現金流量的示範淨現值(不包括協同效益) 假設於示範經營權有效期內每年通脹率為3.0%至7.0%之間

示範經營權有效期的每年假設通脹率

	香港平均 通脹率 (1981-2006)				
	3.0%	4.0%	5.0%	6.0%	7.0%
估計經調整通脹的加權平均資本成本 ⁽¹⁾	9.8%	10.8%	11.9%	12.9%	13.9%
根據經調整加權平均資本成本計算 九鐵公司系統通脹現金流量的 示範淨現值(百萬港元)	2,624	2,005	1,387	838	320

⁽¹⁾ 吾等已調整吾等計算所得地鐵公司的權益成本及債務成本(如上文表三所概述)，方法是首先估計地鐵公司的實際權益成本及債務成本(假設該等比率內含2.3%通脹率，即香港於二零零六年的通脹率)，然後再根據吾等假設介乎3.0%至7.0%之間的通脹率估計經修訂的名義比率。

根據上述假設，即使於整個50年示範經營權有效期每年通脹5.0%的情況下(即與香港自一九八一年至二零零六年的平均通脹率相若)，吾等的示範分析顯示，示範經營權有效期的九鐵公司系統通脹現金流量仍有正面的示範淨現值約13.87億港元，即使計及預期一次過的票價下調6億港元及車票凍結兩年後亦然。

吾等觀察到，假設於整個為期50年的示範經營權有效期每年通脹率7.0%，示範淨現值仍為正數，示範淨現值約為3.2億港元。

吾等觀察到，上述分析並無計及 貴公司預期自兩鐵合併估計產生的協同效益，兩鐵合併的協同效益於本函件第9(e)節作獨立討論。吾等亦進一步得知，一般預期協同效益的幅度會與通脹同步。

上文的示範淨現值分析須視乎吾等所採納的有關假設。最終結果與純示範分析比較，有可能較佳，亦可能較差，尤其須視乎九鐵系統的鐵路及相關現金流量的實際遞增情況與吾等的九鐵公司系統通脹現金流量示範計算的比較。

吾等亦知悉，本分析或會受到以下因素影響：

- (i) 於示範經營權有效期內，由於其他運輸模式競爭日趨激烈(尤其九鐵公司的過境業務，其佔九鐵公司二零零六年車票收入約47%，其潛在影響於本函件下文第9(d)節的考慮更為詳盡)等因素，實際未來九鐵公司系統的EBITDA溢利率可能較吾等的經調整九鐵公司系統EBITDA溢利率假設低；
- (ii) 誠如第9(c)節票價調整機制對九鐵公司系統EBITDA溢利率的潛在影響的解釋，由於票價調整機制的架構，倘於經營權有效期薪金成本佔九鐵公司系統總現金經營成本的50%以上，經調整九鐵公司系統EBITDA溢利率及淨現金溢利率可能存在不利影響；及

- (iii) 九鐵公司系統資本開支比率於經營權有效期或會增加，而對九鐵公司系統淨現金溢利率造成不利影響。

通縮的影響

作為吾等的分析一部分，吾等亦會留意通縮期間的影響。沿用上文所概述的相同方法及其他假設，吾等注意到於整個為期50年的示範經營權有效期的通縮每年須接近3%，九鐵公司系統的示範淨現值才會出現負數。吾等注意到，在過去26年，香港僅有六年出現通縮率。誠如上文所討論，按照現時獲提供的預測綜合消費物價指數數據及香港的過往綜合消費物價指數變動趨勢，吾等相信於整段50年經營權有效期內香港每年均錄得通縮的可能性不大。

(d) 九鐵公司的過境業務競爭日益激烈的影響

吾等知悉，儘管九鐵公司是提供香港與內地之間客運及貨運鐵路服務的唯一鐵路營辦商，然而其服務面對其他運輸服務供應商的競爭，尤其巴士及渡輪。此外，港深西部通道於二零零七年七月一日開放啟用後有可能使九鐵公司面對的競爭加劇，繼而可能對九鐵公司於經營權有效期的收入及利潤率造成不利影響。

然而，吾等亦知悉，根據本通函「行業背景」一節及「九鐵公司業務的資料」一節，鐵路仍是主要的過境交通工具，於二零零六年佔總過境交通市場（不包括航空交通）約55%。此外，根據政府於二零零零年五月制定的鐵路發展策略2000，預期過境交通需求於二零一六年將增加三倍以上。

吾等亦知悉，每年非定額付款架構或可於經營權有效期內為 貴公司提供一定的下調保障。倘日益增加的過境交通需求不足以補償競爭加劇造成的收入損失，則 貴公司根據每年非定額付款架構的責任亦將相應地減少，藉此補償九鐵公司系統帶來的部分經營現金流量減少。

(e) 潛在每年協同效益的價值意義

估值方法及主要假設

本通函中董事局函件訂明， 貴公司預期當兩鐵合併全面實施（預期將於合併日期後三年內），兩鐵合併創造的除稅前協同效益每年可高達4.5億港元。根據吾等與 貴公司管理層及其顧問進行的討論及吾等審閱過 貴公司向吾等提供的相關文件後，吾等合理假設 貴公司就兩鐵合併所產生的協同效益估計乃由 貴公司審慎考慮後始行編製。

吾等已採納與本函件上文第9(a)節概述的服務經營權及收購鐵路資產相同的示範淨現值法，以釐定 貴公司估計兩鐵合併可創造的除稅前協同效益的潛在價值。

潛在每年協同效益的淨現值的示範分析的主要假設及計算方法載列如下：

- (i) 根據吾等與 貴公司管理層的討論，吾等假設：(i)將於兩鐵合併的首年內可實現每年除稅前全部協同效益4.5億港元約33.3%或1.5億港元；(ii)於第二年實現約66.7% (3億港元)；及(iii)由第三年起實現100.0% (4.5億港元) 直至示範經營權有效期結束為止（「零增長情況協同效益」）；
- (ii) 吾等採用與吾等先前計算服務經營權及收購鐵路資產的淨現值一致的計算方法，假設於整個示範經營權有效期內業務情況穩定，若為零增長情況協同效益，名義增長為零；

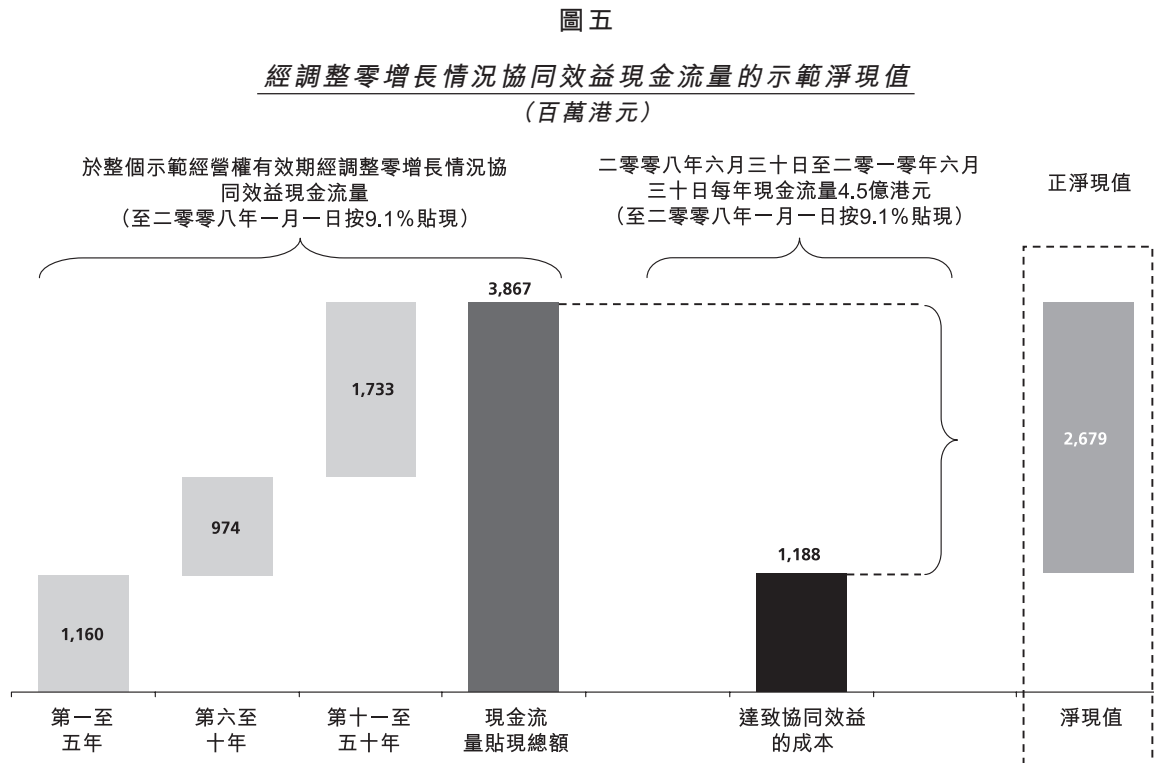
獨立財務顧問函件

- (iii) 吾等採用與先前一致的方法，根據50年示範經營權有效期按香港公司稅率每年17.5%計算零增長情況協同效益的全面稅務影響；
- (iv) 吾等已假設達致零增長情況協同效益的一次過總成本為13.5億港元，相當於 貴公司估計的每年除稅前全部協同效益4.5億港元（根據吾等與地鐵公司管理層討論，吾等認為此項成本假設屬保守估計）的三倍，吾等亦假設該一次過成本將會於經營權有效期內首三年平均攤分（每年4.5億港元，該等成本並無稅項扣減）；及
- (v) 吾等假設於示範經營權有效期內每年的六月三十日應可收取上述所有現金流量，以便利用吾等對地鐵公司的加權平均資本成本的估計計算上述現金流量的示範淨現值，而吾等相信加權平均資本成本可合理地代表實施兩鐵合併及變現預期協同效益的有關風險。

吾等在計算至二零零八年一月一日（即就吾等的示範分析而言的假設合併日期）的已計算稅務影響的零增長情況協同效益貼現值時，已計及扣除稅項（「經調整零增長情況協同效益現金流量」）及成本得出的所有示範零增長情況協同效益。

經調整零增長情況協同效益現金流量淨現值

下文圖五載列示範經調整零增長情況協同效益現金流量及達致零增長情況協同效益的成本（根據上文概述的方法及假設計算）的淨現值計算方法。



根據上述假設，吾等的示範分析顯示，於示範經營權有效期的經調整零增長情況協同效益現金流量可得示範正淨現值約26.79億港元。

吾等注意到，在吾等的說明性分析中，基於時間金錢值，經營權有效期初期的經調整零增長情況協同效益現金流量佔總價值的重大份額，於示範經營權有效期第一年至第五年的經調整零增長情況協同效益現金流量佔現金流入總貼現價值約30%。

獨立財務顧問函件

以上淨現值分析僅供說明，並取決於吾等的相關分析假設。視乎(尤其是)兩鐵合併取得的實際協同效益以及達致該協同效益產生的實際成本，最終結果可能會較吾等的說明性分析較好或較差。

吾等認為上述分析及假設乃屬保守，原因如下：

- (i) 吾等假設要實現全部協同效益的成本高達13.5億港元，相信已超出吾等與地鐵公司管理層討論後得出達致有關協同效益所需的實際預期成本；
- (ii) 吾等已按香港公司稅稅率17.5%計及於示範經營權有效期內各年的零增長情況協同效益的全面稅務影響，而並未計及地鐵公司可享有的任何稅項扣減，亦無計及其巨額結轉累計稅務虧損；
- (iii) 吾等並無假設從達致協同效益將產生的成本的任何稅務扣免；及
- (iv) 吾等對地鐵公司計算出的加權平均資本成本乃名義比率，反映資本市場已假設會出現一定通脹水平。理論上，此內含通脹應自吾等對加權平均資本成本中的估計中扣除，因為吾等已假設現金流零增長情況。但實際上，根本不能在任何特定時間準確地估計或計算資本市場所假設的未來通脹水平。然而，進行上述扣減將導致估計出較低的貼現率及較高的淨現值。

對經調整零增長情況協同效益現金流的淨現值的敏感度分析

吾等亦對經吾等的零增長情況協同效益及加權平均資本成本的估計進行敏感度分析，載列如下：

- (i) 吾等已考慮預期協同效益的影響高於或低於假設零增長情況協同效益每年4.5億港元的10.0%至30.0% (按上文達致預期協同效益的成本假設，有關成本將按照預期協同效益百分比的相同增幅或減幅而予以調整)；及
- (ii) 吾等已考慮介乎9.0%至11.0%的加權平均資本成本的影響。

在上述各情況下，吾等已計算現金流的淨現值。

下文表八載列吾等對 貴公司預期兩鐵合併估計產生的全部協同效益的示範淨現值的敏感度分析結果。

表八

經調整零增長情況協同效益現金流量的示範淨現值－敏感度分析 (百萬港元)

		預期每年除稅前協同效益						
		假設減幅 與零增長情況比較			零增長 情況	假設升幅 與零增長情況比較		
		(30.0%)	(20.0%)	(10.0%)		+10.0%	+20.0%	+30.0%
加權平均 資本成本	9.0%	1,899	2,170	2,441	2,712	2,984	3,255	3,526
	9.5%	1,763	2,015	2,267	2,518	2,770	3,022	3,274
	10.0%	1,640	1,874	2,108	2,342	2,577	2,811	3,045
	10.5%	1,528	1,746	1,964	2,182	2,401	2,619	2,837
	11.0%	1,425	1,629	1,833	2,036	2,240	2,443	2,647

吾等注意到，即使假設貼現率為11.0% (較吾等計得的地鐵公司加權平均資本成本約9.1%高出近2.0%)，及假設每年除稅前全部協同效益為3.15億港元 (較地鐵公司預期每年除稅前全部協同效益4.5億港元低30.0%)，如假設整段50年示範經營權有效期錄得零增長，淨現值將仍為正數，而示範總淨現值約為14.25億港元。

(f) 物業組合

概覽

作為兩鐵合併的一部分，地鐵公司將向九鐵公司收購物業組合，總代價77.9億港元。物業組合主要包括九鐵公司的：

- (i) 物業發展權（「九鐵公司物業發展權」）；
- (ii) 投資物業（「九鐵公司投資物業」）；及
- (iii) 若干九鐵公司物業的管理權（「九鐵公司管理權」）。

貴公司已委聘獨立物業估值師仲量聯行為上文(i)及(ii)進行估值。詳細估值報告載於本通函附錄八。

評估物業組合的估值法及假設

根據本通函附錄八所載仲量聯行發出日期為二零零七年九月三日的估值報告（「仲量聯行估值報告」），九鐵公司投資物業及九鐵公司物業發展權於二零零七年七月三十一日的估值為105.74億港元，較協定代價金額77.5億港元有除稅前盈餘28.24億港元（假設稅務影響為17.5%，除稅後盈餘為23.30億港元）或36.4%（除稅後30.1%）。

根據仲量聯行估值報告及吾等與仲量聯行進行的討論，九鐵公司投資物業按公開市場基準以收益資本化法及直接比較法估值。九鐵公司物業發展權的估值根據九鐵公司按照 貴公司知會仲量聯行並由九鐵公司與發展商訂立的有關發展協議條款，出售或出租發展物業將分佔的任何估計盈餘所得款項現值（以貼現現金流方式評定）計算。該等估值法的詳情載於仲量聯行估值報告內。

吾等已就仲量聯行所採納的估值法及作出的主要假設與仲量聯行進行討論，包括但不限於九鐵公司投資物業的租金假設、所用資本化比率、九鐵公司物業發展權的售價假設及資金成本假設。吾等亦與仲量聯行及地鐵公司管理層確認，物業組合的狀況合理，且無須就物業組合中任何物業進行大型規劃裝修或翻新。因此，地鐵公司管理層確認，預期於可見將來，不會就物業組合作出重大資本性開支。

貴公司亦將以代價4,000萬港元收購九鐵公司管理權。根據吾等與地鐵公司管理層的討論，有關管理權的代價乃按與九鐵公司進行公平磋商後協定，並經考慮包括該等管理權的未來現金流潛力等多個因素。

與地鐵公司的業務策略相符

吾等知悉收購的物業組合主要包括九鐵公司沿綫物業，此舉與地鐵公司的「鐵路及物業綜合發展經營」模式相符。誠如本通函所載的董事局函件所述，董事局認為「鐵路及物業綜合發展經營」模式為 貴公司成功的關鍵因素之一。此外，根據本通函所載的董事局函件，該模式使 貴公司可在鐵路沿綫及毗鄰鐵路的地點發展物業及建設社區。根據地鐵公司年報， 貴公司的物業業務為 貴公司於二零零四年、二零零五年及二零零六年的經營收入分別作出77.9%、79.8%及77.0%的貢獻。

提高地鐵公司的土地儲備

待兩鐵合併完成後，地鐵公司將持有全港最大的物業發展土地儲備之一。誠如本通函所載的董事局函件所述， 貴公司的發展土地儲備樓面建築面積（即發展權及就截至二零零七年六月三十日止並未列帳的物業發展利潤的物業發展權益）將由2,320萬平方呎增加54.3%至3,580萬平方呎。物業組合亦使地鐵公

司鐵路及九鐵公司系統沿綫及鄰近物業的發展可以協調方式管理。此外，貴公司擁有的投資物業的面積約為270萬平方呎，於九龍站的Elements商場第一期啟用(預期於二零零七年第四季)後樓面建築面積將增至約360萬平方呎。於兩鐵合併後，貴公司擁有的投資物業總建築面積將增加約22%，由360萬平方呎增至440萬平方呎。

根據吾等與地鐵公司管理層進行的討論，吾等明白，收購物業組合將提高地鐵公司物業業務的規模經濟效益，並鞏固其與發展商磋商分攤收入安排時的槓桿效益及議價能力。此外，由於在香港收購面積廣闊的土地困難，故吾等認為收購物業組合的經濟效益正好為地鐵公司帶來極具吸引力的機遇，可憑單一交易收購逾1,300萬平方呎投資及發展物業，根據仲量聯行估值報告，相信此舉對提升貴公司應有價值產生作用。

地鐵公司收入基礎多元化

收購物業組合的經濟效益不但使貴公司的土地儲備增加，亦會使來自投資物業組合及物業管理業務的經常性收入增加。來自投資物業及物業管理的收入將由14.12億港元增約16.0%至16.38億港元(根據貴公司與九鐵公司截至二零零六年十二月三十一日止的收入結合計算)。此外，貴公司將會接替九鐵公司就西鐵物業(總建築面積約2,430萬平方呎)出任政府的發展代理。根據通函內的董事局函件，除收回成本外，貴公司將自西鐵附屬公司就未批出的西鐵發展用地(建築面積約2,270萬平方呎)收取總銷售收益之0.75%的費用，並就已批出西鐵發展用地(樓面建築面積約160萬平方呎)收取西鐵附屬公司於發展協議項下的有關利潤之10%的費用。預期此舉將進一步改善地鐵公司的非車票經常性收入基礎。

按年檢討的三年計劃

吾等知悉，貴公司與政府亦就鐵路物業發展招標計劃產生的單位協定一個按年檢討的三年計劃。吾等明白，政府與貴公司將按年度為基準商討及制定一個按年檢討的三年計劃。首年按年檢討的三年計劃對貴公司將具有約束力。倘政府及貴公司雙方同意，協定產生單位的水平將於必要時予以修訂。根據吾等與貴公司管理層進行的討論，該機制的主要目的為確保有一個有序的程序協調單位生產量及維持物業市場穩定。吾等從貴公司管理層方面得知，地鐵公司與九鐵公司一直就年度招標計劃與政府聯繫，且於過往數年按自願基準採用該計劃。所以，該項在兩鐵合併下的按年檢討三年計劃(該計劃首年對貴公司具約束力)主要是將貴公司現已採取的做法正式化，對貴公司長遠的單位產生計劃及其管理物業發展業務的能力造成任何重大影響的可能不大。

(g) 兩鐵合併對地鐵公司的財務影響

在評估兩鐵合併時，從財務角度分析，根據通函所載董事局函件的資料，吾等已考慮兩鐵合併對地鐵公司的財務影響。

盈利

誠如通函所載的董事局函件所述，由於兩鐵合併，貴公司的收入基礎將會大幅提高。吾等得知，貴公司預期收入提高加上兩鐵合併帶來的其他利益，將令到貴公司的每股盈利增加。

獨立財務顧問函件

假設兩鐵合併已於二零零六年一月一日生效，吾等得知 貴公司估計二零零六年備考基本業務的每股盈利為1.22港元，較 貴公司於二零零六年財政年度公佈的相關每股盈利1.08港元（未計投資物業公允價值變動（扣除相關遞延稅項））增加13.0%。

有關二零零六年備考基本業務每股盈利13.0%的增幅估計並未計及：(i)建議票價下調；(ii)實行票價調整機制；(iii)每年非定額付款（於合併日期後首36個月無須支付）；及(iv)估計全部協同效益。經計及上文所有因素，吾等察覺到董事亦認為 貴公司二零零六年基本業務每股盈利的潛在增幅仍十分顯著。

現金流量

吾等得知 貴公司於本通函中估計二零零六年財政年度來自九鐵公司經營活動產生的綜合現金流入為27.19億港元，較 貴公司截至二零零六年十二月三十一日止年度經營活動產生的綜合現金流量淨額53.87億元增幅約50.5%。

自九鐵公司經營活動產生的現金流入27.19億港元，並未計及：(i)每年定額付款；(ii)於截至二零零六年十二月三十一日止年度用於維修及提升九鐵公司系統的資本開支3.89億港元；(iii)估計的建議中票價下調；(iv)票價調整機制的估計影響；(v)估計的每年非定額付款（於合併日期後首36個月無須支付）；及(vi)估計全部協同效益。吾等注意到， 貴公司董事亦認為九鐵公司的經營活動令 貴公司的二零零六年綜合現金流量產生的增幅，即使在計及該等因素後仍十分顯著。

資本負債比率

由於兩鐵合併， 貴公司於本通函中表示，於二零零七年六月三十日的備考資本負債比率（債項淨額／權益）將會由於二零零七年六月三十日的現有水平30.8%增加至44.5%（不包括資本化每年定額付款，或包括資本化每年定額付款而言，增加至57.7%）。吾等得知，此備考資本負債接近 貴公司於若干過往年度錄得的資本負債水平（即二零零二年：59.3%及二零零三年：55.2%），由於 貴公司的現金流量穩定，吾等認為此對 貴公司而言為合理的資本負債水平。吾等亦注意到，兩鐵合併後 貴公司預期現金流量增加長遠而言可減低資本負債水平及提高利息覆蓋水平。

信貸資料

吾等得知，於二零零七年七月十六日，標準普爾宣佈地鐵公司的長期及短期公司信貸評級分別維持於「AA」級及「A-1+」級，評級展望穩定。信貸評級已考慮可能進行兩鐵合併。

隨著香港的主權評級展望提升，吾等得知，於二零零七年七月二十六日，標準普爾宣佈地鐵公司的長期及短期公司信貸評級分別維持於「AA」級及「A-1+」級，並將地鐵公司的評級由展望穩定調高至正面展望。

吾等得知，於二零零七年七月十六日穆迪宣佈其將會繼續檢討地鐵公司的評級，以考慮是否有可能調高評級。檢討信貸評級時已考慮可能進行兩鐵合併。

隨著香港的主權評級由「Aa2」級提升，至「Aa3」級，吾等得知，於二零零七年七月二十六日，穆迪將地鐵公司的外幣發行人及優先無擔保債務評級由「Aa3」級調高至「Aa2」級，評級展望穩定。

因此，吾等並不預期地鐵公司的融資成本會出現任何重大升幅。

股息

根據地鐵公司年報的資料顯示， 貴公司於過去六個財政年度每年均宣派總年度股息每股0.42港元。根據吾等與地鐵公司管理層進行的討論及如通函中董事局函件所載，吾等得知，董事局乃於考慮（其中包括） 貴公司的財務表現、相關年度的盈利、 貴公司的現金流量及其資本開支需求後釐定將予宣派

獨立財務顧問函件

的股息金額。吾等注意到，貴公司在通函中表示，兩鐵合併產生的財務影響是盈利及現金流量均因為兩鐵合併而得以提升(按二零零六年備考基準)。

10. 意見

概括而言，在達致吾等的意見時，吾等已考慮(其中包括)本函件上文第8節所述吾等的工作成果及下列吾等按與貴公司管理層商討認為屬重要的主要因素及原因，上述各項的詳情於本函件第9節內加以解釋：

- (i) 貴公司所確認有關兩鐵合併的背景、可能策略及財務利益(詳情載於通函所載的董事局函件內)；
- (ii) 計及最初付款42.5億港元，預期於經營權有效期內應付的一次過費用以及定額及非定額代價後，服務經營權及收購鐵路資產於經營權有效期內可合理地預期產生的示範現金流量淨現值分析；
- (iii) 票價調整機制對貴公司票價水平造成的潛在影響與按照歷史慣例根據完全自主票價機制合理預期的票價水平的比較；
- (iv) 合理通脹或通縮期間(以過往先例為準)對計算貴公司根據每年非定額付款機制的應付代價造成的潛在影響，及於經營權有效期對服務經營權及收購鐵路資產價值的最終影響；
- (v) 貴公司預期因進行兩鐵合併而產生的可能協同效益；
- (vi) 仲量聯行於二零零七年七月三十一日對九鐵公司投資物業及九鐵公司物業發展權進行的專業估值顯示物業組合總值105.74億港元，而地鐵公司收購成本則為77.5億港元；及
- (vii) 如通函董事局函件所載，按盈利、現金流量及資本負債水平等主要財務尺度計量，兩鐵合併對貴公司造成的潛在財務影響，以及兩鐵合併對貴公司日後的股息政策構成的潛在影響。

根據吾等與貴公司管理層進行的討論，吾等信納交易乃按公平原則進行磋商。此外，如載於本通函的董事局函件所概述，董事局已設立並維持一個有關兩鐵合併的決策過程框架，以保障獨立股東的權益。該框架包括披露每位相關董事各自於兩鐵合併的權益，以及在考慮兩鐵合併的會議中若干相關部分並無包括存有利益衝突的若干董事局成員(包括政府各代表)。然而，由於兩鐵合併並無可比較先例，吾等未能就兩鐵合併是否按正常商業條款進行發表意見。由於兩鐵合併的轉變性質，吾等認為兩鐵合併並非貴公司的日常及一般業務過程。

務請注意，雖然吾等已對兩鐵合併的各個主要部分進行分析，吾等所發表的意見整體上乃以對兩鐵合併的整體評估為依據。根據前述者及吾等認為於刊發日期為相關的其他事宜及受其所限，吾等認為兩鐵合併的條款及條件整體公平合理，並符合地鐵公司及其股東的整體利益。因此，吾等推薦獨立董事委員會建議獨立股東投票贊成相關決議案，另吾等亦建議獨立股東投票贊成將於合併股東特別大會上提呈有關兩鐵合併的相關決議案。

此致

香港九龍灣
德福廣場地鐵大廈
地鐵有限公司
獨立董事委員會及列位獨立股東
台照

代表
美林(亞太)有限公司
董事總經理
戴凱寧(Kalpna Desai)
謹啟

二零零七年九月三日

本節及本通函其他部分所載有關香港公共交通的資料，乃摘取自公開文件或本節所指明的來源，其並非為兩鐵合併而編製，亦未經過獨立核實。尤應注意，涉及政府之政策陳述可能會有所修改。本節所載資料概不會更新。

香港的公共交通

概覽

香港土地面積僅約為1,104平方公里，全港人口約為7,000,000。每日，共有逾11,000,000人次使用香港的公共交通系統，此系統包括兩個高載客量的鐵路系統、專利及非專利巴士、電車、公共小巴、渡輪及的士。

一九七九年啟用的地鐵公司鐵路，是香港都市鐵路，包括各地鐵行車綫(包含觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫及迪士尼綫)，服務港島、九龍、新界和大嶼山部分地區，及通過機場快綫服務香港機場。

九鐵公司鐵路包括東鐵、馬鞍山鐵路、輕鐵及西鐵。東鐵的服務範圍由尖沙咀通過新界，前往內地的羅湖及落馬洲邊界。馬鞍山鐵路於二零零四年啟用，服務新界東的烏溪沙至大圍，可於大圍轉駁東鐵。輕鐵於一九八八年啟用，是一個地區性運輸系統，為新界西北的屯門及元朗新市鎮提供服務。西鐵於二零零三年啟用，是新界西北與九龍市區之間直接鐵路連綫。

此外，香港還有兩套電車系統提供服務，即香港電車及山頂纜車，分別行走港島北岸及中區與山頂之間。

公共道路客運交通服務是由專利及非專利巴士、紅色及綠色公共小巴及的士提供，於二零零六年佔香港全部公共交通旅程約60%。同於二零零六年，道路上超過一半的公共交通旅程使用專利巴士。專利巴士由九龍巴士、新世界第一巴士、城巴、新大嶼山巴士及龍運巴士所經營。迄至二零零六年底，香港共有18,031輛的士，估計每日平均乘客量約1,000,000人次。車資按照經批准的收費表收費。

渡輪是來往香港若干離島不可或缺的交通工具。此外，渡輪在過海交通服務方面，為巴士及地鐵公司鐵路的輔助交通工具。專利服務由天星小輪有限公司(「天星小輪」)提供。天星小輪擁有13艘渡輪來往維港兩岸，二零零六年其四條航綫每日乘客量約79,700人次。新世界第一渡輪及其他持牌渡輪公司提供來往大嶼山的梅窩及愉景灣、坪洲、長洲及其他離島的渡輪服務。估計渡輪於二零零六年每日平均乘客量約154,200人次。

行業背景

下表為截至二零零六年十二月三十一日止三個曆年各年香港各類公共交通工具的總乘客人次：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零四年	二零零五年	二零零六年
	平均每日公共交通工具乘客人次 (千人)		
鐵路及電車			
地下鐵路	2,299.4	2,373.9	2,400.9
東鐵	803.5	895.9	922.0
輕鐵	359.8	373.0	373.7
西鐵	130.6	177.4	197.9
香港電車及山頂纜車	243.2	241.5	242.1
小計	3,836.5	4,061.7	4,136.6
專利巴士	4,081.0	3,918.2	3,943.2
屋邨巴士服務	177.4	177.6	182.1
九鐵公司輕鐵接駁巴士	54.8	74.5	82.4
公共小巴⁽¹⁾	1,709.3	1,759.4	1,798.5
的士⁽²⁾	1,032.3	1,026.0	1,067.1
渡輪	155.0	153.6	154.2
總計	<u>11,046.4</u>	<u>11,170.8</u>	<u>11,364.1</u>

資料來源：政府出版的香港交通運輸資料月報。

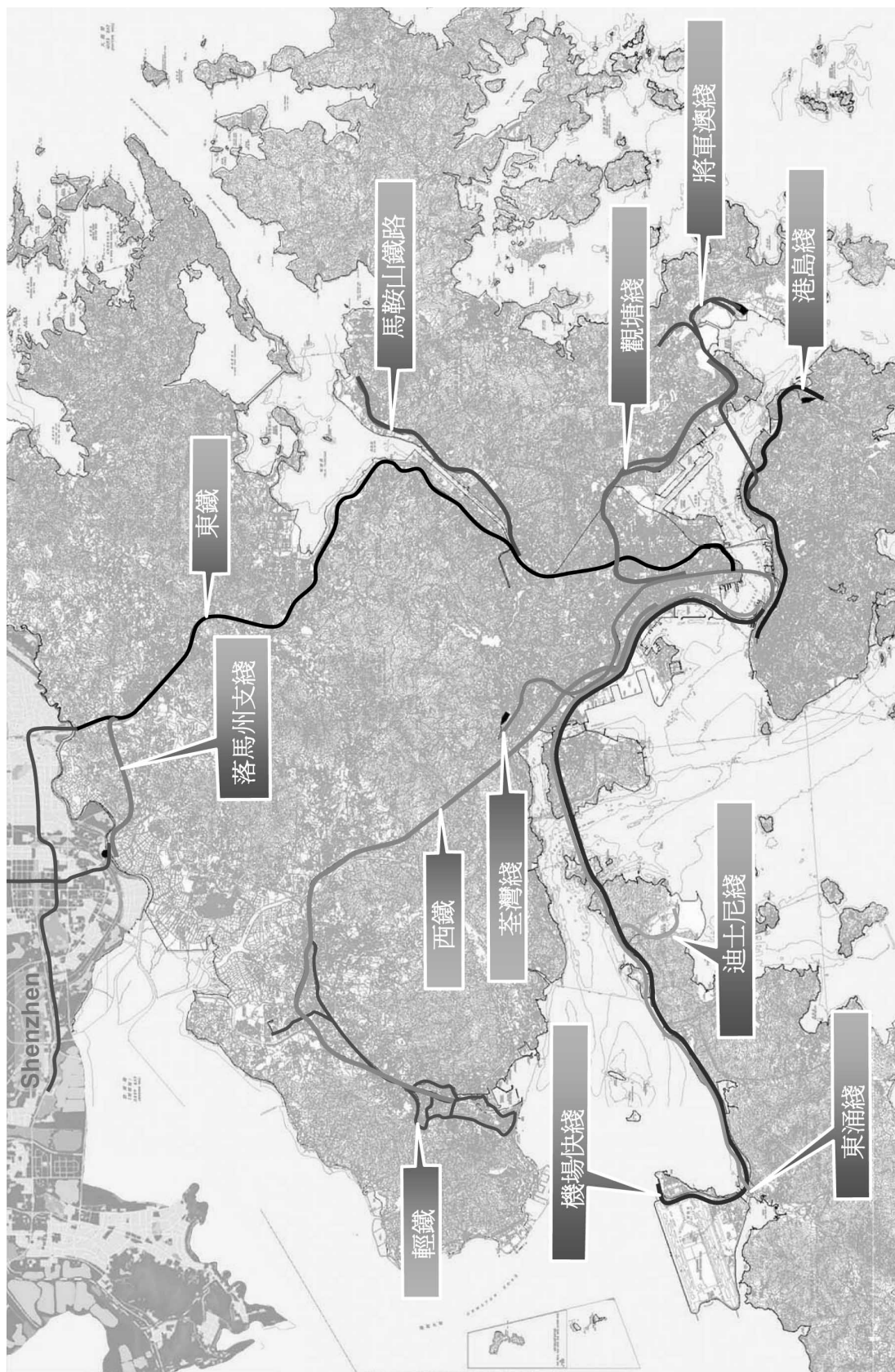
附註：

- (1) 包括綠色及紅色公共小巴。
- (2) 根據運輸署的估計數字。

鐵路

鐵路在滿足香港運輸需求方面擔當着不可或缺的角色。香港現有鐵路網絡全長約211公里，包括地鐵公司鐵路及九鐵公司鐵路。

香港現有及已承諾的地鐵公司及九鐵公司鐵路



地下鐵路

地鐵公司鐵路包括地鐵行車綫及機場快綫。有關地鐵公司鐵路的其他詳情載於本通函「有關本公司業務的資料」一節「地鐵公司鐵路」一段。

九廣鐵路

九鐵公司鐵路包括東鐵、馬鞍山鐵路、輕鐵及西鐵。有關九鐵公司鐵路的其他詳情載於本通函「有關九鐵公司業務的資料」一節「九鐵公司鐵路」一段。

跨境交通

二零零六年，鐵路、道路及渡輪的跨境交通總共增加5%至每日平均476,800人次。羅湖以往為進入中國內地的唯一鐵路邊界，於二零零六年每日平均處理乘客241,000人次或每日平均乘客流量逾50%，較二零零五年每日處理235,000人次增加2.3%。落馬洲支綫於二零零七年八月十五日啟用後提供第二個鐵路邊界。與僅服務鐵路乘客的羅湖鐵路終站不同，落馬洲終站服務落馬洲支綫的乘客，還有行走新界西北的巴士及的士的乘客。九鐵公司亦經營往來廣州、北京及上海的直通車，二零零六年該等直通車每日載客8,970人次，較二零零五年每日載客8,520人次增加5.3%。因此，鐵路佔總跨境交通市場（不計航空交通）的52%。

香港與中國內地之間有四條車輛過境通道，分別為落馬洲、文錦渡、沙頭角及港深西部通道。落馬洲、文錦渡和沙頭角過境通道於二零零六年分別每日平均處理旅客134,300、8,400及7,300人次，較二零零五年的每日平均122,200、8,300及6,000人次分別增加9.9%、1.2%及21.7%。港深西部通道於二零零七年七月一日開放予公眾使用。以上車輛過境通道的使用者為運載乘客和貨物來往香港及中國內地之間的私家車、巴士、旅遊巴士、載貨車輛及貨櫃車。使用上述車輛過境通道的跨境公共交通工具分為以下三類：

- 利用落馬洲車輛過境通道的落馬洲－皇崗口岸過境穿梭巴士（一般稱為「皇巴士」）。
- 利用落馬洲車輛過境通道從皇崗前往六個香港地點的六條固定路綫，以及利用全部四條車輛過境通道的若干來往香港與內地之間的點對點直通巴士服務的過境巴士服務。以上過境巴士根據客運營業證制度經營，這是一個配額制度，指明出發點、目的地、每日指定時間內可行走次數及所用管制站。
- 前往港深西部通道管制站隔鄰的公共運輸交匯處的專利巴士及小巴。

巴士及公共小巴

香港有五家專利巴士經營商。九龍巴士為最大的專利巴士經營商，主要在九龍及新界提供服務。港島的地區巴士服務現時由新世界第一巴士及城巴提供。上述三個經營者亦同時經營過海服務。新大嶼山巴士在大嶼山提供巴士服務，而龍運巴士則經營新界與東涌及機場之間的路綫。非專利巴士服務為居民及僱員提供服務，以及以租用形式向旅行團及學生團體提供服務。這類服務主要在繁忙時間提供，在公共運輸系統發揮輔助功能。

公共小巴（「公共小巴」）獲准運載最多16名在座乘客。公共小巴有兩大類：「綠色」及「紅色」公共小巴。綠色公共小巴提供指定路綫服務，車費、車輛編配及時間表由運輸署規定。紅色公共小巴並無指定的經營路綫。紅色公共小巴無須按固定路綫或時間表營運，並可自由釐定車費，惟仍受若干道路交通限制所規限。

行業背景

下表載列截至二零零六年十二月三十一日止三個年度專利巴士及公共小巴的若干營運資料：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零四年	二零零五年	二零零六年
	平均每日公共交通工具乘客人次 (千人)		
專利巴士			
九龍巴士	2,906.7	2,767.0	2,761.3
城巴	576.0	561.9	569.2
新世界第一巴士	504.5	486.2	501.6
龍運巴士	60.9	66.6	72.6
新大嶼山巴士	32.9	36.6	38.5
小計	4,081.0	3,918.2	3,943.2
公共小巴			
綠色公共小巴	1,239.8	1,306.2	1,364.0
紅色公共小巴	469.5	453.2	434.5
小計	1,709.3	1,759.3	1,798.5

資料來源：政府出版的香港交通運輸資料月報。

專利巴士於二零零六年一月引入車費調整機制（「巴士車費調整機制」）。巴士車費調整機制訂明，於評估專利巴士車費調整申請時須考慮一籃子因素，包括可依據的票價調整幅度（「可依據票價調整幅度」）：

可依據票價調整幅度 = $0.5 \times \Delta$ 綜合消費物價指數 + $0.5 \times \Delta$ 工資指數 - $0.5 \times$ 生產力增幅，

- Δ 綜合消費物價指數 = 政府綜合消費物價指數變動百分比
- Δ 工資指數 = 政府統計處的運輸業界名義工資指數變動百分比
- 生產力增幅 = 全巴士行業生產力增幅。於巴士車費調整機制的第一期（二零零六年至二零零九年），「 $0.5 \times$ 生產力增幅」設定為相等於0.3%

巴士車費調整機制每三年檢討一次，行政長官會同行政會議具有最終決定權。

人口

迄至二零零六年中，香港人口估計為6,857,100人，較過去五年中平均每年增長0.4%。二零零六年，每平方公里人口密度為6,350人。

於二零零七年，政府發表人口預測，並公佈二零零六年至二零三六年的人口預測，摘要如下：

	二零零六年中	二零一一年中	二零一六年中	二零二一年中	二零二六年中	二零三一年中	二零三六年中
人口	6,857,100	7,153,500	7,450,000	7,784,000	8,094,000	8,360,700	8,570,200
五年期間 平均年增長率	0.4%	0.8%	0.8%	0.9%	0.8%	0.7%	0.5%

資料來源：香港政府統計處。

政府運輸策略

政府過去曾經發表多份有關其運輸政策及策略的文件，包括於一九九九年十月發表的「邁步前進－香港長遠運輸策略」、於一九九八年三月發表的第二次鐵路發展研究文件、於二零零零年五月發表以第二次鐵路發展研究的結論為依據的鐵路發展策略2000，以及於二零零六年十一月發表一份重申政府對鐵路發展策略2000若干要素的立場的文件。以上各份文件均於下文論述，但要指出的是，該等以往發表的文件所載若干資料及陳述未必準確反映政府的現有政策或意圖。

政府於一九九九年十月發表「邁步前進－香港長遠運輸策略」，定出政府的現行運輸政策，重點如下：

- **更妥善融合運輸及土地用途規劃。**由於定出目標要在適時及具成本效益的原則下提供一套運輸基建系統，同時，又要適當地保護環境，政府已強調提供全新系統及改善現有基建極為重要，並預定會優先發展鐵路；
- **更善用鐵路作為客運系統的骨幹。**政府已表示，將未來策略發展定在鐵路沿綫，將可減少依賴路面交通工具、改善鐵路網絡的效率及確保車費保持在可負擔水平。其他公共交通工具將為鐵路提供「接駁」服務作為輔助；
- **改善公共運輸服務及設施。**政府承認有需要通過精簡措施提昇公共運輸系統及公共運輸服務水平以便更切合需求，減少無謂的競爭及避免服務重疊，以及在某些情況下取消低需求的服務。此外，在交通樞紐，尤其是鐵路車站，添置方便舒適的轉車設施，將包括在重要的土地用途或運輸發展新計劃內。政府表示，專利巴士在為鐵路乘客提供接駁服務方面將擔當更重要角色。由點對點服務所帶來的無謂重疊，將因使用位於便利地點的轉車設施而減少。政府亦已表示，將促使服務供應機構之間繼續進行良性競爭，以確保乘客能夠有所選擇；
- **在運輸管理方面更善用先進科技。**政府的目標是鼓勵採用嶄新科技，以提升交通管理的效率、提高道路系統的整體運載量及改善道路安全；及
- **加強環境保護。**政府的目標是以不破壞環境的方式提供運輸基建及服務，以確保香港得以持續發展。在運輸方面，包括將優先權給予具效率且環保的運輸工具（如鐵路）。

概括而言，政府現行運輸策略的焦點之一是優先發展鐵路，使其成為未來客運網骨幹。

第二次鐵路發展研究（「第二次鐵路發展研究」）

為了應付香港人口持續增長及跨境的社會及經濟活動更趨蓬勃，政府於一九九八年三月委託顧問公司進行第二次鐵路發展研究，以審視當時至二零一六年鐵路網絡的擴展策略。第二次鐵路發展研究的執行概要已於二零零零年五月發表，是次研究審視了日後鐵路網絡的需求，以達致下列目標：

- 紓緩現時鐵路系統的樽頸問題；
- 為策略性增長地區提供鐵路服務，以配合房屋及經濟發展；
- 滿足跨境客運及貨運需求；及
- 提高鐵路在整體運輸系統內的比重，以減少對路面交通工具的依賴。

鐵路發展策略2000

根據第二次鐵路發展研究的主要結論，政府制訂了鐵路發展策略2000，並已於二零零零年五月發表。鐵路發展策略2000所訂立的鐵路網絡擴展計劃落成後，估計鐵路在香港公共運輸的比重將由一九九八年的31%，提高至二零一六年的43%。

鐵路發展策略2000所建議的鐵路網絡將包括六條新鐵路走廊及一條可能建造的港口鐵路綫（「港口鐵路綫」）。六條新鐵路走廊如下：

- 由港島綫、建議中的北港島綫（「北港島綫」）及東涌綫組成的柴灣至東涌的東西走廊；
- 由將軍澳支綫、港島綫及建議中的西港島綫（「西港島綫」）組成的將軍澳至堅尼地城的第二條東西走廊；
- 南北走廊，將由大圍或馬鞍山（取決於經營者）通過九龍東南直接伸延至港島。此將為一條新的策略性鐵路走廊，而第四條過海鐵路是其組成部分；
- 九龍南綫將通過九龍半島為東鐵與西鐵提供便捷連接；
- 北環綫（「北環綫」）將在新界北部將東鐵與西鐵連接；及
- 廣深港高速鐵路香港段（「廣深港鐵路香港段」）（前稱區域快綫本港段）將提供中國內地邊界地區及市區之間快捷的鐵路運輸服務。

未來鐵路網絡



新鐵路項目

政府已將上文所列舉的新鐵路計劃歸納為下列將會建造的項目：

- **港島綫延綫**。港島綫延綫包括一條新的北港島綫及一條西港島綫。鐵路發展策略2000指出，北港島綫及西港島綫均屬港島綫的自然延長部分，應被視為一整套計劃，並由本公司建造；
- **沙田至中環綫**。沙田至中環綫是由東九龍綫、第四條過海鐵路及大圍至鑽石山綫組成的鐵路網絡內一條新策略性鐵路走廊；
- **九龍南綫**。九龍南綫乃西鐵的延長部分，自西鐵南昌站連接尖沙咀支綫。
- **北環綫**。北環綫將把西鐵錦上路站與東鐵古洞站及落馬洲過境站連接起來。這條鐵路綫可為新界北策略性增長區提供本地客運服務及為香港西部提供跨境客運服務；
- **廣深港高速鐵路香港段(前稱區域快綫本港段)**。廣深港鐵路香港段屬於一項快綫鐵路服務，預計會連接市區及與中國內地之間的邊界地區。這條鐵路除了提供只有少數中途站的地區快綫服務外，還可供直通火車行駛。廣深港鐵路香港段的初步路綫將會將西九龍與邊界連接；及
- **港口鐵路綫**。港口鐵路綫乃連接羅湖至位於葵涌的新港口鐵路總站的全新貨運鐵路。

鐵路發展策略2000中擬建的鐵路項目的發展

鐵路發展策略2000訂明的六條鐵路的進展狀況如下：

- **港島綫延綫**。鑒於港島的人口及職位減少，政府於二零零三年一月決定將北港島綫的落成時間延遲至二零一六年之後。政府於二零零五年六月要求本公司就西港島綫進行初步規劃及設計。經修訂的項目計劃書已於二零零六年八月提交予政府，現正進行評估。
- **沙田至中環綫**。經過一輪激烈競標後，政府於二零零二年六月決定將沙中綫批予九鐵公司。九鐵公司於二零零四年九月就沙中綫向政府提交一份最終建議書草擬本。運輸及房屋局表示，沙中綫仍是政府致力推展的鐵路項目。運輸及房屋局於二零零七年七月十六日向立法會交通事務委員會發出的文件(立法會CB(1)2058/06-07(01)號文件)內表明：「政府已承諾就日後進展作出決定，包括在兩鐵合併的立法程序完成後六個月內訂出沙中綫的方案及時間表。」有關沙中綫項目的背景及最新進展的其他資料，載於「有關九鐵公司業務的資料」一節。
- **九龍南綫**。九龍南綫於二零零四年三月二十六日根據《鐵路條例》刊憲。九龍南綫的建造工程於二零零五年展開，將於二零零九年啟用。
- **北環綫**。北環綫已進行進一步的技術、環境及財務方面的工作，讓政府能更有效評估該項目的運輸及經濟利益。
- **廣深港高速鐵路香港段**。九鐵公司於二零零七年六月向政府提交了一份有關一條專用區域快綫的項目建議書。
- **港口鐵路綫**。九鐵公司現正研究這鐵路綫的可行性。

擴展鐵路網絡的好處

鐵路發展策略2000指出，為配合未來十五年香港經濟、社會及人口增長所需，鐵路將是不可或缺的。鐵路發展策略2000並且指出，投資在新鐵路網絡將為社會帶來以下好處：

- **提高交通暢達程度。**擴展鐵路網絡後，其覆蓋範圍可將約70%的人口及約80%的就業機會納入在鐵路車站的一公里範圍內；
- **落實綜合運輸規劃。**鐵路網絡覆蓋範圍廣泛，可方便市民在各主要交匯站轉乘其他公共交通工具。此舉有助落實綜合運輸規劃，鐵路將因此而成為香港運輸系統的骨幹；
- **高水平的交通服務。**這個覆蓋範圍廣泛的鐵路網絡貫通港九各處，提供快速可靠的交通服務。由羅湖至金鐘及由將軍澳至中環的行車時間估計分別為50分鐘及21分鐘；
- **滿足跨境交通需求。**擴展後的鐵路網絡將可滿足愈來愈殷切的跨境交通需求，而預期至二零一六年該種需求將增加超過三倍；
- **經濟回報。**投資在鐵路網絡將帶來逾15%的經濟內部回報率；及
- **環保效益。**鐵路網絡擴展完成後，將令鐵路在公共運輸系統中的比重由一九九八年的31%提高至二零一六年的43%，而按乘客的行程距離計算，則由34%提高至差不多60%。預期該情況有助減少依賴路面交通工具，從而收到環保之效。

未來策略

儘管鐵路發展策略2000訂出多個目標啟用日期，但政府已表示該六個項目的時間表應維持彈性。此乃回應自發表鐵路發展策略2000以來經歷的經濟／人口預測和環境以及公眾期望的變化。政府政策背後的相關原則，是要就各鐵路項目，根據公眾對舒適水平的接受程度，就鐵路載客能力作出的假設重新檢討，以儘量提高對公眾的實用性，並重新檢討財政及經濟理據。於二零零六年十一月，政府發表「鐵路發展」文件。政府在該文件中重申先前於鐵路發展策略2000所訂下的鐵路策略，還表示會繼續監察及檢討土地用途、人口及運輸參數的任何變化，以就及時完成鐵路項目作出規劃。

香港物業市場

概況

香港所有土地均屬政府土地，政府負責土地的管理、用途及發展，並負責租賃或批出土地。

香港的物業差不多全部是以政府批出的長期租契持有，而承租人則向政府支付整筆最初地價款項。根據政府批出的長期租契持有一幅土地的人士，通常被稱為有關物業的業主。該等租契稱為政府租契，而自一九九七年七月一日起，大部分類別的物業通常自其批出之日起獲授50年期限，並須繳付一筆地價，另繳交相等於物業在有關日期的應課差餉租值的3%作為年租，其後年租則根據應課差餉租值的修訂而調整。

政府租契通常載有許多限制性契約條文，包括土地用途及發展限制。土地用途限制亦受城市規劃法例規範。倘一位承租人欲修訂一份政府租契內的用途限制或解除發展限制，則承租人必須就修訂政府租契原有條文向政府提出申請，並須繳交一筆地價作為修訂的代價。

行業背景

香港物業市場大致分為四個環節，就是住宅、寫字樓、商業／零售及工業物業。一直以來，大部分的住宅發展項目均建造作出售用途。香港物業的租務市場一般是根據租約租予承租人，租期由兩年至三年，或賦予按經修訂租金續租相同租期的權利。根據此等條款，香港的業主較若干其他司法管轄區的業主可以更頻密地修訂租金，從而受惠於向好的市道。然而，租約頻密地屆滿亦令香港的業主不時受租金下跌及空置率上揚的影響。

下表顯示一九九七年至二零零六年期間各年的住宅銷售交易宗數：

年份	住宅銷售交易宗數 ⁽¹⁾
一九九七年	172,711
一九九八年	85,616
一九九九年	77,087
二零零零年	65,340
二零零一年	69,667
二零零二年	72,974
二零零三年	71,576
二零零四年	100,630
二零零五年	103,362
二零零六年	82,472

資料來源：土地註冊處。

附註：

(1) 數字涵蓋住宅物業，約佔呈列年度樓宇單位每年交易的76%至88%。

住宅物業

香港住宅物業市場分為三個環節：私人樓宇、公屋租住單位及政府資助出售單位。迄至二零零六年底，私人住宅市場擁有約1,069,000個單位，其中約93%的實用面積不足100平方米。約62%的私人樓宇位於港島及九龍，其餘38%在新界。由於政府推行新市鎮發展策略，以紓緩港島及九龍市區的擠迫情況，故此過去十年新界住宅單位所佔的比例已有所上升。

行業背景

下表顯示一九九七年至二零零六年各年住宅價格指數及平均價格，以及每平方呎價格資料：

住宅⁽¹⁾價格指數及平均價格
(指數：一九九九年一月一日 = 100)

年份	指數	平均價格
一九九七年	163.1	6,742
一九九八年	117.1	4,576
一九九九年	100.0	3,827
二零零零年	89.6	3,468
二零零一年	78.7	3,037
二零零二年	69.9	2,743
二零零三年	61.6	2,485
二零零四年	78.0	3,316
二零零五年	92.0	3,863
二零零六年	92.6	3,860

資料來源：香港物業報告2007(香港特別行政區差餉物業估價署)。

附註：

- (1) 私人住宅單位的定義為擁有獨立煮食設備及浴室的獨立住宅。除非獲知其後進行了結構性改動，否則物業是根據入伙紙首次發出時所指定用途作分類。
- (2) 指數是經參考應課差餉租值去計算價格變動。二零零六年的指數屬臨時數字。
- (3) 平均價格指C類單位實用面積的每平方呎價格，上述C類單位指新界實用面積70至99.9平方米的單位(按香港特別行政區差餉物業估價署的定義)。二零零六年的價格屬臨時數字。

二零零六年共約有16,580個單位建成，較二零零五年少4%，新界單位佔總數約54%。二零零六年底約有62,670個空置單位，即佔單位總存量5.9%，二零零五年為6%。下表顯示二零零二年至二零零六年期間私人住宅樓宇的供應及空置趨勢：

私人住宅⁽¹⁾— 整體供應及空置趨勢

	年內落成樓宇			所有其他樓宇			整體空置	
	單位 總數	空置 數目	空置 百分比	單位 總數	空置 數目	空置 百分比	空置 數目	佔單位 總存量 百分比
二零零二年	31,052	26,592	85.6	950,924	38,675	4.1	65,267	6.6
二零零三年	26,397	22,885	86.7	981,578	45,896	4.7	68,781	6.8
二零零四年	26,036	21,871	84.0	1,008,935	42,377	4.2	64,248	6.2
二零零五年	17,321	16,646	96.1	1,035,925	46,893	4.5	63,539	6.0
二零零六年	16,579	14,542	87.7	1,052,319	48,128	4.6	62,670	5.9

資料來源：香港物業報告2007(香港特別行政區差餉物業估價署)。

附註：

- (1) 請參閱上文住宅價格指數及平均價格表的附註(1)。
- (2) 所有數字均為年底的數字。

行業背景

寫字樓物業

香港各類寫字樓樓宇分佈在多個核心商業區，包括上環、中環、灣仔、銅鑼灣及尖沙咀，以及多個其他地區例如北角、鰂魚涌、九龍灣、旺角、觀塘及荃灣。位於核心商業區的寫字樓物業於二零零六年底佔總存量65%。租金及資本值受新寫字樓供應、可吸納的市場需求及因此而造成的空置率等因素所影響。

下表顯示一九九七年至二零零六年期間私人寫字樓樓宇的年租及價格指數：

私人寫字樓⁽¹⁾－租金及價格指數⁽²⁾
(一九九九年 = 100)

年份	租金	價格
一九九七年	157	213
一九九八年	136	135
一九九九年	100	100
二零零零年	99	90
二零零一年	101	79
二零零二年	85	68
二零零三年	75	63
二零零四年	78	99
二零零五年	96	133
二零零六年	117	139

資料來源：香港物業報告2007(香港特別行政區差餉物業估價署)。

附註：

- (1) 包括位於商業／業務用途的樓宇內的物業單位，惟並不包括綜合用途樓宇內的非住宅樓面。除非獲知其後進行了結構性改動，否則物業是根據入伙紙首次發出時所指定用途作分類。
- (2) 指數是經參考應課差餉租值而非樓面面積去計算價格變動。二零零六年的指數屬臨時數字。

下表顯示二零零二年至二零零六年期間私人寫字樓樓宇的供應及空置趨勢：

私人寫字樓⁽¹⁾－整體供應及空置趨勢

	年內落成建築物			所有其他建築物			整體空置	
	總樓面 面積 ⁽²⁾ (平方米)	空置 總數 (平方米)	空置 百分比	總樓面 面積 ⁽²⁾ (平方米)	空置 總數 (平方米)	空置 百分比	空置 總數 (平方米)	估 總存量 百分比
二零零二年	165,600	105,400	63.6	9,120,900	1,069,100	11.7	1,174,500	12.6
二零零三年	298,800	220,700	73.9	9,240,400	1,113,100	12.0	1,333,800	14.0
二零零四年	279,500	234,400	83.9	9,515,400	1,005,500	10.6	1,239,900	12.7
二零零五年	34,100	4,400	12.9	9,735,600	849,400	8.7	853,800	8.7
二零零六年	108,200	94,100	87.0	9,704,600	658,700	6.8	752,800	7.7

資料來源：香港物業報告2007(香港特別行政區差餉物業估價署)。

附註：

- (1) 請參閱上文私人寫字樓－租金及價格指數－表的附註(1)。
- (2) 所有面積為內部樓面面積。
- (3) 所有數字均為年底的數字。

行業背景

商業／零售物業

香港的私人商業／零售物業市場於二零零六年底擁有大約10,396,000平方米的購物商場、食肆、零售店舖及其他商業／零售物業。有關物業分佈在不同地區。高級零售及大眾化零售物業遍佈港島、九龍及新界的主要人口密集中心。在傳統購物區如銅鑼灣、中環、尖沙咀及旺角，商業樓宇尤其高度集中。

下表顯示一九九七年至二零零六年期間私人零售樓宇的租金及價格指數：

私人零售樓宇⁽¹⁾－租金及價格指數⁽²⁾：
(一九九九年 = 100)

年份	租金	價格
一九九七年	124	177
一九九八年	111	128
一九九九年	100	100
二零零零年	101	94
二零零一年	99	87
二零零二年	93	85
二零零三年	86	86
二零零四年	93	119
二零零五年	101	149
二零零六年	105	153

資料來源：香港物業報告2007(香港特別行政區差餉物業估價署)。

附註：

- (1) 除非獲知其後進行了結構性改動，否則物業是根據入伙紙首次發出時所指定用途作分類。
- (2) 指數是經參考應課差餉租值去計算價格變動。二零零六年的指數屬臨時數字。

二零零六年建成的商業／零售樓宇面積為182,800平方米，較上一年高65%。二零零六年被吸納面積為176,000平方米。迄至該年底，整體空置上升至1,022,600平方米，即佔總存量的9.8%。

下表顯示二零零二年至二零零六年期間私人商業樓宇的供應及空置趨勢：

私人零售／商業樓宇⁽¹⁾－整體供應及空置情況

	年內落成建築物			所有其他建築物			整體空置	
	總樓面 面積 ⁽²⁾ (平方米)	空置 總數 (平方米)	空置 百分比	總樓面 面積 ⁽²⁾ (平方米)	空置 總數 (平方米)	空置 百分比	空置 總數 (平方米)	估 總存量 百分比
二零零二年	138,000	122,300	88.6	9,092,700	868,500	9.6	990,800	10.7
二零零三年	117,900	90,500	76.8	9,187,700	911,700	9.9	1,002,200	10.8
二零零四年	91,300	68,700	75.2	9,316,500	950,700	10.2	1,019,400	10.8
二零零五年	110,700	23,000	20.8	9,411,700	957,100	10.2	980,100	10.3
二零零六年	182,800	168,500	92.2	10,212,700	854,100	8.4	1,022,600	9.8

資料來源：香港物業報告2007(香港特別行政區差餉物業估價署)。

附註：

- (1) 除非獲知其後進行了結構性改動，否則物業是根據入伙紙發出時所指定的原定用途作分類。
- (2) 所有數字均為年底的數字。

有關本公司業務的資料

緒言

地下鐵路公司於一九七五年根據《地下鐵路公司條例》(香港法例第270章)成立，以作為一家法定法團在香港興建及經營集體運輸鐵路系統，並由財政司司長法團以信託形式代表政府全資擁有。於一九七九年，地下鐵路首段落成啟用，其他行車綫相繼於一九八二年及一九八六年啟用。於一九九八年，一條特別為香港赤鱗角機場而建造的鐵路機場快綫落成啟用。

本公司於二零零零年十月五日透過財政司司長法團代表政府提呈發售1,000,000,000股地鐵公司股份進行私營化。於二零零零年十一月一日，財政司司長法團根據授予最初股份發售包銷商的超額配股權，完成出售額外150,000,000股地鐵公司股份。於最後實際可行日期，財政司司長法團代表政府持有4,285,040,314股股份，佔本公司全部已發行股本約76.67%。

地鐵公司鐵路

地鐵公司鐵路由七條互相連接的行車綫組成：荃灣綫、觀塘綫、港島綫、東涌綫、將軍澳綫、迪士尼綫及機場快綫。

觀塘綫、荃灣綫及港島綫於一九七五年至一九八六年期間興建，而東區海底隧道的鐵路部分則由一私人財團於一九八六年至一九八九年期間興建。地下鐵路公司與有關財團訂立了協議，負責營運東區海底隧道的鐵路部分，並由營運日期起計18.5年內向東區海底隧道有限公司每半年支付一筆定額款項，合共26億港元。興建這些行車綫的總成本約260億港元。東涌綫及機場快綫於一九九四年至一九九八年期間興建。東涌綫及機場快綫的總興建成本為351億港元。將軍澳綫的總興建成本約為160億港元，於二零零二年落成。迪士尼綫於二零零二年至二零零五年期間興建，總興建成本約17億港元(未計9億港元的政府支持)。

乘客量

二零零二年至二零零六年每年的乘客人次載於下表。截至二零零六年十二月三十一日止年度地鐵行車綫的總乘客量為八億六千七百萬人次，較二零零五年增加約1%。二零零七年首六個月，地鐵行車綫的總乘客量再破紀錄達四億二千九百三十萬人次，較二零零六年同期增加2.6%。

截至二零零六年十二月三十一日止年度，機場快綫的乘客量為960萬人次，較二零零五年的850萬人次增加約12.8%。乘客量增加主要是由於博覽館站於二零零五年十二月啟用。二零零七年首六個月，機場快綫乘客量由二零零六年同期450萬人次增加7.2%至480萬人次，原因為使用香港國際機場的航空旅客數目持續上升，以及亞洲國際博覽館的展覽及其他活動數目增加。

	截至十二月三十一日止年度					截至六月三十日 止六個月	
	二零零二年	二零零三年	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零六年	二零零七年
乘客總數							
地鐵行車綫(百萬人次)	777.2	770.4	833.6	858.0	866.8	418.4	429.3
機場快綫(千人次)	8,457	6,849	8,015	8,493	9,576	4,512	4,836
平均乘客數目(千人次)							
地鐵行車綫—週日平均	2,261	2,240	2,403	2,497	2,523	2,470	2,544
機場快綫—每日平均	23	19	22	23	26	25	27

有關本公司業務的資料

推廣

本公司不時舉辦推廣活動，以增加乘客量及提升公眾對本公司服務的認識。

地鐵友禮會自於二零零零年七月成立以來，計劃取得極大的成功，於二零零七年六月已有超過66萬名會員。本公司為地鐵友禮會會員推出各類推廣優惠及「積分獎勵」計劃，以提升他們對本公司的忠誠度。

透過加強與其他交通工具的接駁以提高乘客量的策略，對保持本公司市場佔有率依然重要。本公司現正向使用成人八達通卡的乘客，於指定時間內利用綠色專線小巴、新大嶼山巴士及跨境巴士等若干路線來往指定地鐵站提供轉乘車費優惠。轉乘車費優惠計劃於二零零七年六月底已累積至32條路線。

本公司亦為使用成人八達通卡的乘客提供另一項1至2港元的車費優惠，這些乘客只須在地鐵特惠站拍一拍其八達通卡，其後於指定地鐵站入閘乘搭地鐵公司鐵路便可享有優惠；地鐵特惠站位於地鐵站外，但仍可步行到達。截至二零零七年六月底，共有21個地鐵特惠站已投入服務。

未來支綫／項目

港島綫延綫

於二零零三年一月二十一日，政府邀請本公司為港島西區及南區的鐵路服務進行規劃。預計會興建兩條行車綫，即西港島綫（「西港島綫」）及南港島綫（「南港島綫」）。

本公司於二零零三年中開始就西港島綫及南港島綫項目展開可行性研究，並於二零零四年三月底向政府提交服務上述地區的綜合鐵路項目建議。於二零零五年二月，本公司提交分別於港島南區及西區興建鐵路支綫的修訂建議。

西港島綫

於二零零五年六月，政府正式邀請本公司就西區的港島綫延綫進行初步設計。該延綫由位於西營盤、大學及堅尼地城的三個地下車站組成。本公司已完成初步設計，並於二零零六年八月三十一日向政府呈交修訂建議方案。本公司目前正就相關重建工程及項目所需的資金與政府進行磋商。估計鐵路成本約為80億港元，而相關公共基礎設施成本則約為10億港元。假設可與政府達成協議，預期詳細設計將於二零零七年展開，使項目得以於二零一四年落成。

南港島綫

本公司現正就落實南港島綫（東段）繼續與政府商討，建議中的南港島綫（東段）為一條服務鴨脷洲、黃竹坑及海洋公園的中型鐵路，以金鐘站為終點站。該項目繼續獲得社區的大力支持。

於二零零七年六月，本公司就南港島綫（東段）向政府提交修訂建議。估計鐵路成本約為72億港元。

北港島綫

本公司正就擬建的北港島綫繼續與政府商討，當中包括灣仔填海修訂案對定綫的影響，與及添馬及會展兩站的位置。北港島綫是經香港站及炮台山站把東涌及港島綫連接起來的鐵路綫。中期而言，須興建此鐵路綫以紓緩港島綫的擠塞情況。

觀塘綫延綫

應政府於二零零三年十一月提出的要求，本公司於二零零四年二月就將觀塘綫由油麻地站延伸至黃埔提交初步項目建議，並於二零零五年七月提交經修訂建議。有關計劃書現正由政府審閱。

有關本公司業務的資料

將軍澳南站

位於將軍澳南的將軍澳綫新車站於二零零六年動工，預定於二零零九年上半年落成。此車站將為目前於86區興建、與將軍澳車廠毗鄰的本公司物業發展項目提供服務。

車站內商務及其他業務

本公司繼續利用其鐵路資產從車站內商務及其他業務(包括出租廣告媒體、地鐵站內的車站商舖)，並透過在地鐵公司鐵路範圍內可使用個人電訊服務設施獲得收入。本公司亦不時從其他乘客服務獲取收益，例如出售地鐵紀念車票。

廣告

地鐵廣告已成立超過二十五年，為本公司帶來非車費收入，同時為乘客提供娛樂、最新的產品及服務資訊。本公司不斷推出具創意的廣告形式，提升其廣告媒體的吸引力，例如軌道旁安裝電視、利用車站柱位和牆身作廣告用途、於翻新的列車及車站內分別安裝「地鐵資趣台」電子廣告板及乘客資訊顯示系統、地鐵立體展覽車、即時資訊投影區及環迴電視屏幕。除上述廣告形式外，整個地鐵及機場快綫系統還設有總數約19,000個廣受歡迎的廣告板。

電訊

本公司與香港流動電話網絡營運商訂立協議，於地鐵公司鐵路範圍內提供流動通訊覆蓋。除為乘客提供方便外，亦為本公司帶來持續的收益。乘客可透過其流動電話進行電話通訊、上網及使用其他數據服務。地鐵公司鐵路範圍內每日約有九十萬個電話撥出，每日的總通話時間約為1,900,000分鐘。除語音通話外，地鐵公司鐵路範圍內的數據服務的使用率亦不斷增加，例如短訊服務。

本公司於二零零二年成立全資附屬公司TraxComm Limited, TraxComm Limited並於二零零三年六月二日獲電訊管理局發出固網電訊牌照，以在本公司現有的光纖基礎設施上發展批發固網電訊業務。於二零零三年，TraxComm Limited興建並開始營運經加強的網絡，有關網絡與現有的光纖網絡同時運作。儘管其經營歷史較短，但TraxComm Limited已向若干客戶出售了逾180千兆的頻寬服務。這些年來，TraxComm Limited不斷將其光纖基礎設施擴展至多個數據中心及商業樓宇。

車站商用設施

各地鐵站共設有逾五百八十間商舖，為往來乘客提供多種方便的服務。

為令乘客於地鐵公司鐵路旅途愉快，本公司於二零零一年開始推行大型翻新計劃，引入更多商舖及改善零售區內的環境。透過不斷改善商舖及其環境，以及積極管理商舖的租戶組合，本公司在此業務方面取得增長。到目前為止，已於四十個車站進行翻新。現正計劃在更多車站進行商舖翻新工程，下一批進行這些工程的車站包括九龍、西灣河及荔枝角站，有關商舖預計於二零零七年底前完成翻新並啟用。九龍站的新商舖現正招租。

昂坪360

由本公司擁有的東涌纜車項目名為「昂坪360」，並由第三方承辦商Skyrail-ITM (Hong Kong) Limited負責管理及營運。「昂坪360」於二零零六年九月十八日啟用。於二零零七年六月，在非營運時間的周年檢測中，發生一宗纜車脫落事故，可幸並無涉及人身損傷，纜車營運服務即時終止，並作詳細調查跟進。本公司及政府機電工程署於對系統安全各方面完全滿意後，方會允許恢復纜車載客。

有關本公司業務的資料

八達通控股有限公司

本公司於一九九七年推出八達通卡。自此，免觸碰的八達通卡在香港大行其道，現時逾15,400,000張八達通卡被全港約七百萬人頻繁使用。八達通卡不僅獲各類公共交通工具廣泛接受，同時亦獲若干便利店及超級市場以及快餐店廣泛接受。

八達通卡由八達通卡有限公司擁有，八達通卡有限公司為本公司的非受控制、間接附屬公司。本公司目前擁有八達通控股有限公司57.4%的已發行股本，而八達通控股有限公司則擁有八達通卡有限公司全部已發行股本，八達通控股有限公司餘下42.6%已發行股本由九鐵公司、九龍公共巴士控股有限公司、城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司擁有。儘管本公司持有八達通控股有限公司57.4%已發行股份，但本公司於八達通控股有限公司董事局會議的投票權以49%為限，而概無八達通控股有限公司的股東可能夠單方面控制八達通控股有限公司的董事局。

對外顧問服務

本公司提供全方位顧問服務，包括但不限於鐵路策劃、施工項目管理、營運、維修及資產更新，及與鐵路相關的物業諮詢工作。我們的策略是集中於中國內地或歐洲的主要城市提供顧問服務，為未來投資創造條件，或透過顧問工作提升本公司員工的專業技能。

物業

物業發展

物業發展是本公司業務的重要組成部分，並提供一個重要的收入來源，為鐵路項目的興建成本提供資金，同時亦因在物業發展項目附近產生的載客範圍而有助增加日後的鐵路乘客量。

在興建鐵路的同時，本公司根據與多家物業發展商訂立協議，參與發展地鐵站及車廠上蓋及附近的住宅及商用物業。本公司從這些發展項目所得的利潤補充相關鐵路收益，從而提高興建新鐵路綫的投資回報率。

本公司在鐵路物業發展項目的規劃、設計及工程管理方面成績有目共睹。本公司發展物業的原則是盡量減低發展物業的直接風險，從而減少本公司所面對的物業市場的風險及其相關風險。

政府根據按十足市值評估的地價（並無考慮被估價的土地位於鐵路沿綫上）授予本公司用作發展物業的土地的發展權。本公司在物業發展方面的做法是安排第三方發展商根據本公司的要求進行實際發展工程。一般而言，發展商負責支付所有發展成本（包括政府地價、建造及準備工程成本、市場推廣及銷售開支、專業費用、財務費用及其他開支），並須承擔一切發展風險。本公司透過與發展商按協定比例攤分銷售或租賃物業的利潤（經扣除發展成本）、攤分實物資產或透過發展商支付的預付款項從物業發展中獲得利益。

與機場鐵路有關的物業發展（東涌綫及機場快綫）

機場鐵路共有五個發展地點，由15個投標組合組成，所有組合均經過競爭性的投標過程批授予發展商。上述五個發展地點總發展樓面面積約為3,500,000平方米。這些發展項目已或預期於一九九八年至二零一零年期間落成。

有關本公司業務的資料

與青衣站有關的物業發展

毗鄰青衣站的青衣市地段第135號的規劃繼續進行，該處目前用作公共運輸交匯處及貨車停車場。本公司已於二零零六年七月向城市規劃委員會提交規劃申請，以便為用地加入零售用途；該申請已於二零零六年九月獲批准。該計劃將進一步強化與各類交通工具的整合。土地申請程序已經開始。

與將軍澳綫有關的物業發展

本公司有權於將軍澳綫沿綫的四個地點進行物業發展。本公司計劃將位於調景嶺、將軍澳、坑口及86區的發展項目分成最多18項發展組合，預期有關發展項目將於二零一五年前完成。根據二零零六年的價格計算，預計總投資成本(大部分計劃由發展商承擔)約為1,130億港元。

將軍澳市地段第70號租契協議於二零零二年五月簽訂，標誌着本公司於86區發展其車廠用地的第一步。此龐大的發展項目分為最多十三期，預期於二零一五年完成時，將可提供約21,500個建於園林環境中的住宅單位。

本公司於二零零零年與發展商財團就發展毗鄰將軍澳站的57a區訂立發展協議。於二零零二年一月，本公司批出55b區發展項目，該處位於將軍澳市中心將軍澳站附近。「將軍澳豪庭」(57a區)及「君傲灣」(55b區)的已售住宅單位已經落成及交予買方。本公司於二零零二年六月向一發展商財團批出坑口站的一個發展組合。所有住宅單位均已售出。

於二零零二年十月，經公開投標後，本公司向一物業發展商批出調景嶺站的發展項目。調景嶺站發展項目的第一期(都會駁第一、二、三及五座)及第二期(城中駁)的住宅單位分別於二零零五年八月及二零零六年八月推出市場預售。第一期的已售住宅單位已經落成及交予買方。該發展項目的商場亦於二零零六年十一月售予長江實業(集團)有限公司的一家附屬公司。

本公司於二零零四年十二月開始推出其餘的發展組合，最後一項發展組合預期於二零一五年落成。至於佔本公司於將軍澳大部分土地儲備的86區，本公司於二零零四年十二月推出首個供發展的組合。為取得更具競爭力的投標，本公司同意支付首個發展組合的一半地價，而於二零零五年一月十八日，本公司批出了這個發展組合。第二個發展組合於二零零五年十二月推出，並於二零零六年二月一日，與長江實業(集團)有限公司旗下附屬公司亞洲投資有限公司訂立發展協議。本公司同意根據第二個發展組合的發展協議向物業發展商提供一筆40億港元的免息貸款，以換取增加攤分發展項目實物資產。

於毗鄰將軍澳站的56區，本公司於二零零五年一月就一項商住綜合發展項目向城市規劃委員會提交計劃書。本公司其後向城市規劃委員會提交綜合發展酒店、住宅、寫字樓及商場的經修訂計劃，並於二零零五年十二月獲批准。新鴻基地產旗下附屬公司Lansmart Limited於二零零七年二月十五日投得這個發展項目。

物業投資

本公司擁有的投資物業組合不斷增加，有關物業均是從其發展項目中精心挑選。該等投資物業帶來經常性收益及加強本公司的資產基礎。組合中的新增投資物業，例如本公司於將軍澳擁有大部分物業權益的全新商場君薈坊，可出租面積達7,683平方米，讓本公司可受惠於零售環境的正面因素，例如消費需求轉強、就業市場改善、股市恢復暢旺所帶來的正面財富效應，以及旅遊業發展等。本公司組合中其他最近新增的投資物業包括於二零零七年二月在東涌啟用、可出租樓面面積達508平方米的全資擁有濕貨市場，以及位於九龍站、總建築面積達82,750平方米的高級商場Elements，商場由本公司擁有大部分權益，第一期預期於二零零七年年底開張。截至二零零六年年底合計，本公司於整個投資物業組合

有關本公司業務的資料

中的應佔份額包括可出租面積達133,927平方米的零售物業、可出租面積達39,529平方米的寫字樓及可出租面積達1,460平方米的其他用途物業。本通函附錄部分「經擴大集團的物業估值報告」一節所載的物業估值報告載有本公司投資物業組合的詳情。

物業管理及其他服務

於二零零七年六月底，本公司管理合共61,214個住宅單位以及約583,372平方米的寫字樓及零售空間。於二零零零年，本公司建立了一個新的服務品牌Premier Management Services，以管理選定的高檔物業，包括國際金融中心二期及凱旋門。本公司現正於內地發展物業顧問及管理業務，並就此訂立了新合約，為國內不同地區的高檔物業發展項目提供管理及顧問服務。於二零零六年，SOHO中國有限公司訂立了委託本公司管理豪華寫字樓／商業發展項目的三份新的物業管理合約，有關物業均位於北京的中心商業區，包括SOHO尚都、建外SOHO第七期及朝外SOHO。於二零零七年上半年已就北京兩個辦公室及商業發展項目簽署一份諒解備忘錄，一個位於光華路，另一個位於西單。本公司亦就北京銀座Mall的經營及物業管理訂立了長期的租約，銀座Mall為一可租用面積達19,295平方米的購物中心，已於二零零七年一月啟用。

海外發展

拓展香港以外的市場是本公司發展策略的一部分。公司的境外策略是在中國內地尋求地下鐵路的投資商機，同時在歐洲爭取資金需求較低的鐵路運營專營權。

中國內地

二零零六年，本公司與北京市政府簽訂北京地鐵四號綫特許經營協議，項目總投資人民幣153億元，是公司海外業務發展上的重要里程碑。約人民幣46億元或成本總額的30%由本公司、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聯合組成的公私合營(PPP)公司承擔，三方在合營公司中分別擁有49%、2%及49%的權益。其餘建設成本由北京市政府提供。該PPP公司將投資於機電鐵路系統及列車，並經營該鐵路三十年。列車、訊號系統及自動收費系統合約已批出，二十四個車站中已有二十三個站開始施工。預期建造工程於二零零九年完成。

在深圳，本公司與深圳市政府達成協議，採用一種建基於「鐵路和物業」模式的融資安排，建設深圳市軌道交通四號綫二期及經營四號綫全綫三十年，項目總投資人民幣60億元，目前正待國家發展和改革委員會最後批准。相關公用設施遷移及收地工作已經開始，前期準備工作已接近完成，主要土木工程可隨即展開。

在該等項目取得進展的同時，本公司一直在深圳、北京、杭州、武漢及蘇州等主要城市尋求其他類似項目。

歐洲

二零零七年一月，本公司與Laing Rail聯合競投倫敦鐵路專營權，成為兩個進入最後遴選程序的投標人之一，並於二零零七年三月提交了最佳及最後報價。二零零七年六月，Transport for London向本公司與Laing Rail的合營公司授予倫敦鐵路專營權（現改名為「London Overground」）。專營權將於二零零七年十一月十一日開始，為期七年，並可由Transport for London酌情延長兩年。

緒言

九鐵公司鐵路首段於一九一零年啟用。九鐵公司於一九八二年十二月二十四日根據《九鐵條例》成立為無限期的法定機構，以營運、擴建及改善香港的鐵路。九鐵公司全部已發行股本由財政司司長法團代表政府持有。

當時九廣鐵路的資產、權利及負債由政府於一九八三年二月一日轉歸九鐵公司。現時九鐵公司有兩個核心營運部門：運輸部及物業部。

運輸

九鐵公司鐵路

九鐵公司的運輸部經營東鐵(包括馬鞍山鐵路)、西鐵、巴士、輕鐵及城際及貨運服務。

東鐵

東鐵為一長53.9公里的鐵路，共設有23個車站，包括尖沙咀支綫、馬鞍山鐵路及落馬洲支綫。東鐵主綫的客運服務由37部每部12個車廂的電動列車提供，馬鞍山鐵路的服務由18部每部四個車廂的電動列車提供。於二零零六年，東鐵主綫的正點率為99.82%，而票務設施的正常操作率為99.92%。馬鞍山鐵路為一長11.4公里的鐵路，於大圍設有轉車站，另有8個車站。於二零零六年，此鐵路正點率為99.94%，而票務設施的正常操作率為99.93%。

於二零零六年，東鐵的本地乘客量為每日677,000人次，平均過境乘客量為每日241,000人次。

落馬洲支綫於二零零七年八月十五日投入客運服務，並由5.2公里的隧道及2.2公里的高架橋組成。該支綫在上水站以北從現有的東鐵分支，上水至洲頭一段為隧道，然後徐徐攀上高架橋，直至抵達落馬洲的新車站。此外，落馬洲支綫終點站以雙層的行人天橋連接深圳地鐵的皇崗站。

過境及直通車服務

九鐵公司負責以東鐵營運羅湖及落馬洲至尖東的本地及過境客運服務(而於九龍南綫啟用後，本公司將會負責營運至紅磡的該等服務)。同時，九鐵公司亦以其雙層「Ktt」列車(「廣九直通車」)營運往返廣州的直通車服務，讓內地鐵路公司或有關當局營運的來往香港和內地六個城市之間的其他直通車使用其鐵路設施，這些城市分別為東莞、廣州、佛山、肇慶、北京及上海。於二零零六年，直通車的平均每日乘客量為8,970人次。

由於羅湖為接近中港邊境的禁區，而九鐵公司擁有香港境內的獨家進入權，因此於過去多年，九鐵公司一直受惠於跨境交通量的增長。羅湖(與深圳鬧市區境內接相對)是旅客前往深圳公幹或購物最方便的過境地點。因此，九鐵公司能夠向前往羅湖的乘客收取較高的車費。目前由尖東站前往上水站(前往羅湖前的最後一個車站)的本地單程車票的票價為12.5港元，而由尖東站前往羅湖或落馬洲的過境車費則為36.5港元。

九鐵公司營運香港唯一連接內地鐵路網絡的鐵路。2006年，內地「個人遊」計劃(根據此計劃，內地旅客可以個人身份到香港，而無須辦理商務簽證或參加旅行團)進一步擴大，開放的城市增加6個(南昌、長沙、南寧、海口、貴陽及昆明)。為充分開拓這個市場的龐大潛力，九鐵公司與商業夥伴合作，為乘搭廣九直通車來港的內地旅客提供特別優惠。與其他商業夥伴合辦的推廣計劃，還包括酒店套票、娛樂及旅遊景點優惠、零售商戶折扣優惠等。

設施改善

九鐵公司最近進行了若干改善工程，以進一步為乘客提供優質服務。九鐵公司擴建了上水站的大堂，以增加處理客量，為二零零七年八月落馬洲支綫通車作好準備。九鐵公司亦已開始在上水站安裝隔音屏障，以減低列車聲浪對附近居民的影響。九鐵公司展開了紅磡站的改建工程，作好部署，以便該站於二零零九年擔當東鐵與西鐵交匯站的新角色。路軌工程及興建交匯站設施的規劃均進展順利。大埔墟站翻新工程為九鐵公司已開展的另一項車站改善工程，計劃於二零零七年完成。羅湖站第二期改善工程的進展令人滿意，九鐵公司已進一步擴建及翻新車站月台，並安裝新的扶手電梯及自動人行道。改善後該站每小時單向的處理客量應可由現時的22,000人次增至25,000人次。

營運

於二零零六年，東鐵主綫(不包括馬鞍山鐵路)保持99.85%的按編定班次行走比率及99.82%的行車正點率。二零零六年東鐵按每百萬人次計算的受傷乘客及市民數目為0.78人。於二零零六年，馬鞍山鐵路的按編定班次行走比率達99.95%，而行車正點率則達99.94%。馬鞍山鐵路按每百萬人次計算的受傷乘客及市民數目為0.5人。

車費推廣

九鐵公司於二零零六年與綠色專綫小巴(「綠色專綫小巴」)合作經營16條轉乘優惠路綫，以改善接駁服務，從而為其鐵路服務增值。此外，亦延長了東鐵「全月通」優惠期。九鐵公司推出多款旅遊相關產品，吸引市民乘搭其列車消閒旅遊。大部分旅遊套票(包括海洋公園及澳門旅遊的套票)已包括羅湖來回乘車證或本地一日乘車證。九鐵公司為跨境旅客提供前往香港迪士尼樂園的定時巴士服務，並於二零零六年將此旅遊優惠擴展至本地市場。九鐵公司亦與香港旅遊發展局合辦其他推廣優惠，內地及海外遊客購買指定旅遊產品均可享有折扣優惠。為進佔MICE(會議、獎勵旅遊、大型會議及展覽)市場，九鐵公司亦於大型活動舉行期間推出前往香港會議展覽中心及亞洲國際博覽館的巴士服務。

西鐵

西鐵是貫通新界西北走廊沿綫市郊地區與九龍市區的集體客運鐵路綫，旨在將西九龍與新界西部的屯門連接起來，為新界西北部的居民解決長期存在的交通問題。西鐵長30.5公里，設有九個車站，以環保的電氣化鐵路系統運作。

西鐵於二零零三年十二月二十日正式啟用，並於當日全面投入客運服務。西鐵的客運服務由22部電動列車提供，每部列車有七個車廂，預期隨著乘客量增加及需求增長，電動列車的車廂數目將增加至九個。西鐵將由新界西北部前往九龍市區的時間縮減一半，由起點站到終點站全程需時少於30分鐘。二零零六年每日平均乘客量為200,100人次，行車正點率為99.88%，票務設施正常操作率為99.96%。

西鐵分別於美孚及南昌這兩個交匯站連接地鐵公司的荃灣綫及東涌綫。西鐵亦在元朗站、天水圍站、兆康站及屯門站連接輕鐵。此外，乘客可於大部分車站的公共運輸交匯處方便地轉乘各類接駁交通工具。預期當九龍南綫(計劃於二零零九年落成)通車後，乘客將可經尖沙咀前往紅磡站，而西鐵將成為一條重要的客運接駁鐵路。

有關九鐵公司業務的資料

設施改善

為確保服務更穩定可靠，以及改善處理事故的方法，九鐵公司大規模提升西鐵信號系統，有關工程包括改善供電系統和接地設備，以及提升列車上的信號設備軟件。信號系統改善後，服務受阻超過8分鐘的事故已由二零零五年的26宗，降至二零零六年的13宗。為進一步增加西鐵服務的可靠程度，專為位於新界錦田的西鐵大樓車務控制中心及電腦中心而設的第二套11,000伏特供電系統已大致安裝完成，並於二零零七年初投入服務。

此外，多個西鐵車站最近亦進行了多項改善工程，包括換上更清晰的車站指示牌，在月台加設更多座位，並在寬闊的樓梯安裝扶手，以及在屯門站及荃灣西站裝設頂篷。同時，九鐵公司亦在天水圍站及屯門站入口興建避雨處，保障乘客安全及方便乘客。

營運

於二零零六年，西鐵保持99.91%的按編定班次行走比率及99.88%的行車正點率。二零零六年西鐵按每百萬人次計算的受傷乘客及市民數目為0.51人。

車費推廣

九鐵公司實施了多項措施增加西鐵的乘客量，包括延長了西鐵「全月通」、西鐵「自悠通」車票，以及小童和長者於周末可以2元乘搭西鐵等優惠的期限。九鐵公司繼續透過為西鐵乘客提供轉乘部分綠色專線小巴及專利巴士的折扣優惠提升乘客量。透過提供免費接駁西鐵及輕鐵的服務，九鐵公司巴士於擴大其鐵路車站的載客範圍方面亦繼續擔當重要的角色。九鐵公司提供的若干消閒相關產品，例如海洋公園套票(包括於日間進入海洋公園及免費乘搭穿梭巴士來往海洋公園)，亦已擴展至西鐵。

輕鐵

九鐵公司的輕鐵系統(亦稱為西北鐵路)於一九八八年九月投入運作，長36.2公里，雙軌行車，設有68個車站。截至二零零六年十二月三十一日，輕鐵系統於新界西北部的屯門、元朗及天水圍等地區運行。輕鐵是一個地區集體運輸系統，其使用的車輛與在公共道路上的路軌行走的電車相若。輕鐵是新界西北的綜合運輸系統中舉足輕重的一部分，為西鐵提供日益重要的接駁服務。於二零零六年年底，九鐵公司共有119部輕鐵車輛。二零零六年輕鐵的行車正點率為99.92%，票務設施正常操作率為99.96%。

自二零零三年以來，九鐵公司已重組輕鐵及巴士服務，以提供更高效率的接駁服務，讓市民可更方便地前往西鐵車站，同時進一步鼓勵市民乘搭西鐵前往區內及區外的地方。輕鐵於二零零六年錄得每日平均373,800人次的乘客量。輕鐵系統多年來讓九鐵公司能夠保持在新界西北的公共交通市場的主要營運商地位。

九鐵公司於二零零六年十月推出一項服務改善計劃，將部分資源由輕鐵長途路線調配至同區的輕鐵短途路線。按照計劃，九鐵公司將761及761P兩條路線合併，令天水圍北至元朗的一條長途綫「縮短」；同時亦取消了一條巴士綫，節省資源以分配予其他兩條路線使用。

九鐵公司亦引入全新的輕鐵乘客資訊系統，並在西鐵兆康站及天水圍站大堂安裝新的乘客資訊顯示屏，方便乘客轉乘輕鐵。

有關九鐵公司業務的資料

九鐵公司近期亦對輕鐵進行多項改善工程。為方便使用輪椅的乘客，九鐵公司在12個車站共22個月台將44個月台免觸式智能卡處理器重新裝置於較低位置。九鐵公司亦在輕鐵月台加裝長檯、站牌及乘客佈告板，以進一步改善候車環境。為提升輕鐵信號系統的可靠程度，九鐵公司於二零零六年年中完成提升該系統的工程。此外，輕鐵車務控制中心於二零零六年擴充，增設了一個新式控制台及故障報告中心。

為提高乘客的安全意識，九鐵公司於二零零六年舉辦了一系列推廣活動。該等推廣活動宣揚的信息主要是勸阻行人擅闖鐵路路軌、鼓勵安全使用扶手電梯，以及提醒乘客注意月台空隙。九鐵公司更舉辦了一項專為輕鐵道路使用者而設的安全活動，呼籲他們遵守輕鐵過路處的交通規則。

巴士營運

九鐵公司於一九八六年啟辦巴士營運業務，以為輕鐵系統及東鐵提供有效率的接駁巴士服務。截至二零零六年十二月三十一日，除東鐵接駁服務外，九鐵公司經營14條接駁巴士路綫。九鐵公司全部143輛巴士(包括接駁巴士)現時均有空調設備。九輛全新的「Alexander Dennis Trident Enviro 500s」環保雙層巴士及11輛「Alexander Dennis Dart Enviro 200s」單層巴士將於二零零七年及二零零八年抵港，取代未來兩年退役的巴士。上述巴士為乘客提供最舒適的車程之餘，亦符合嚴格的環保及安全標準。九鐵公司更是全港首家引入裝有歐盟四期引擎的巴士並符合二零零六年十月通過的最新環保規定的運輸機構。

九鐵公司無權就新界西北的鐵路服務範圍以外的接駁巴士服務收取車費。九鐵公司於一九九九年五月與九巴訂立商業協議，以經營前往大埔、沙田、火炭及紅磡的東鐵接駁巴士路綫。截至二零零七年八月，共有五條該等路綫。此安排讓九鐵公司可從使用巴士服務但並無轉乘東鐵的乘客獲得收入(從九巴收取的車費中獲取)，同時亦可透過間接受惠於給予九巴等專營巴士經營商的燃油稅優惠降低成本。輔助巴士路綫為獨立路綫，另行收取車費，九鐵公司鐵路網絡內的轉乘折扣優惠並不適用。現僅有一條輔助巴士路綫。

二零零六年平均每日巴士乘客量為82,400人次，此數字不包括九巴經營的六條接駁東鐵的路綫。

貨運服務

香港與內地之間的鐵路貨運服務與東鐵客運服務使用相同路軌。九鐵公司亦提供終點站配套服務。九鐵公司運載三大類貨物：(i)集裝箱；(ii)散貨，主要包括郵件、紡織纖維、食品、金屬、紙張及化學品；及(iii)牲口。

九鐵公司目前經營前往內地所有主要城市的集裝箱及散貨運載服務。

鐵路運載的貨物(散貨及集裝箱)來自源於廣東省或主要由其他內陸省份運抵廣東省。鐵路運載的貨物由內地平湖分發往廣東省鹽田、蛇口及香港。鹽田及蛇口為鄰近內地邊境的集裝箱碼頭，在轉運服務方面對香港構成競爭威脅，原因是該等港口提供較香港低廉的碼頭處理費，且運輸時間較短，故中國出口商選擇利用上述港口。然而，儘管該等港口的競爭力不斷提升，但由於基礎設施相比香港有所不足，故對許多付貨人而言吸引力較弱。

牲口貨運服務是九鐵公司的長期業務，但利潤率不高，故產生的溢利亦不高，而市場的大勢是傾向以對客戶較吸引的集裝箱貨運服務取代散貨運載服務。

九龍南綫

九龍南綫為一全長3.8公里的鐵路，取道廣東道並連接尖東站及西鐵南昌站，將九鐵公司的兩條主要鐵路綫在南端連接起來。落成後，西鐵將由南昌站經西九龍及尖沙咀延長至紅磡站，而東鐵及西鐵將以紅磡為終站，乘客只須步行至對面月台轉車，十分方便。此項目將整合東鐵與西鐵，形成一體化的鐵路網絡。九龍南綫的建造工程已於二零零五年十一月七日展開。

北環綫及廣深港高速鐵路香港段

二零零六年二月，政府邀請九鐵公司以北環綫及廣深港高速鐵路香港段為一個綜合工程項目，作進一步規劃。

北環綫將把九鐵公司的鐵路網絡由西鐵錦上路站伸延至落馬洲。作為九鐵公司網絡的自然延綫，北環綫為西鐵提供一條過境接駁鐵路。透過連接西鐵與東鐵的北段，北環綫亦將帶來一條全新的鐵路走廊貫通新界東北與西北。

長達30公里的廣深港高速鐵路香港段將以位於西九龍的新建總站為起點。現正考慮多個定綫方案，將此總站與一條在皇崗連接廣深港高速鐵路內地段的過境隧道連接起來。落成後，廣深港高速鐵路將成為全國高速鐵路網絡的一部分，與深圳龍華及廣州石壁兩個內地鐵路樞紐相連。

有關北環綫及廣深港高速鐵路香港段項目的建議書已分別於二零零七年六月呈交政府。

沙田至中環綫

於二零零二年，九鐵公司被選定負責沙中綫項目的規劃工作，並於二零零四年向政府遞交其最終方案擬稿（「最終方案擬稿」）。最終方案擬稿包括橫跨維多利亞港將東鐵伸延至港島及經東九龍將馬鞍山鐵路伸延至西鐵。二零零四年，當沙中綫進行規劃期間，政府邀請本公司與九鐵公司就兩鐵合併一事進行商討。政府訂下的其中一個範疇是盡早解決沙中綫的轉車安排。其後，本公司與九鐵公司共同制定在實行合併的情況下將會推行的沙中綫方案（「合併方案」），並於二零零五年七月向政府提交沙中綫方案的項目建議書。九鐵公司的最終方案擬稿與兩家鐵路公司制定的合併方案在鐵路定綫方面大致相同。

政府已表明，由於沙中綫方案建議興建啟德站及灣仔北會展站，沙中綫的實施時間表，要視乎現有啟德規劃檢討落實啟德發展規劃和灣仔發展計劃第二期檢討落實中環－灣仔繞道計劃的進展而定。

運輸及房屋局表示，沙中綫仍是政府致力推展的鐵路項目。運輸及房屋局於二零零七年七月十六日向立法會交通事務委員會發出的文件（立法會CB(1)2058/06-07(01)號文件）內表明：「我們會密切監察啟德規劃檢討和灣仔發展計劃第二期檢討的最新情況，並在落實沙中綫項目實施細節的過程中，繼續與立法會、有關的區議會及社區保持聯絡。我們會就財務及實施細節與兩間鐵路公司作進一步商討，並考慮採用擁有權模式還是服務經營權模式實施沙中綫項目。政府亦已承諾就日後進展作出決定，包括在兩鐵合併的立法程序完成後六個月內訂出沙中綫的方案及時間表。」

物業發展

九鐵公司的物業部由三個處別組成，即物業發展處（「物業發展處」）、物業建造處（「物業建造處」）及物業事務及商務處（「物業及商務處」）。鐵路沿綫的物業發展項目由物業發展處及物業建造處管理，而物業及商務處則負責管理物業事務及商務活動。物業部旨在通過與地產發展公司共同發展物業及開拓新的收入來源，充分利用鐵路土地，以產生利潤為公司的策略計劃提供資金。在香港，鐵路車站及車廠的上蓋或鄰近物業需求仍然殷切，原因是該等物業的公共交通十分方便。

與發展商達成的安排

九鐵公司自一九八五年以來一直與具規模的地產發展商共同發展其鐵路沿綫的物業。就現有鐵路沿綫的物業發展而言，發展商獲邀與九鐵公司成立合營公司。九鐵公司根據地產發展商的發展經驗、財政實力、過往業績紀錄及建議成立的每家合營公司的條款及條件挑選每個發展項目的合營夥伴。發展商一般提供現金發展成本，包括地價、建築成本及財務費用，並承擔絕大部分發展風險。就西鐵及馬鞍山鐵路而言，九鐵公司在若干情況下可能在進行鐵路工程的同時進行與必要的物業發展前期工程有關的建築工程，以保留鐵路上蓋的發展潛力，之後再招攬發展商參予物業發展。除了西鐵物業發展地點及九龍南綫沿綫建議物業發展地點外，償付發展成本後的發展項目利潤將由九鐵公司與發展商攤分。在若干情況下，九鐵公司的最低利潤已由其合營夥伴的控股母公司作出保證。超出發展商保證的任何最低利潤的差額的利潤水平，將主要以當時的現行市況釐定。物業發展由項目協調委員會管理，九鐵公司及其合營夥伴於項目協調委員會的代表人數一般均等，但九鐵公司將有權投決定票。九鐵公司保留對合營公司建成物業的處置控制權，包括有關應將物業出售或出租、發售價及銷售價（如決定出售物業）及租賃條件（如決定出租物業）的決定。

九鐵公司以相關私人協約方式批地訂出的方式及按其條款進行物業發展，並負責物業發展的必需規劃、設計及建築工作。就九鐵公司及政府共同成立的中介控股公司西鐵物業發展有限公司（「西鐵物業發展」）而言，扣除九鐵公司就發展物業所產生的成本及開支以及就有關安排將予撥備的任何其他與發展相關的成本連同按指定百分比計算的間接成本後的物業發展利潤將歸政府所有。

東鐵物業發展

何東樓（地盤A）項目的建築工程現正進行。主要住宅大樓的地基工程已完工，住宅單位訂於二零零七年底進行預售。九鐵公司於該項目的合營夥伴為富輝建業有限公司（信和置業有限公司的附屬公司）。此2.67公頃項目屬住宅／商業發展項目，將提供122,900平方米的總樓面面積，在一個兩層高平台上興建十幢37至40層高的住宅大樓，提供約1,375個住宅單位，預定於二零零八年落成。

西鐵物業發展

九鐵公司已在西鐵沿綫九個車站確定13個具物業發展潛力的地點。九鐵公司預期提供總樓面面積約24,300,000平方呎，當中88%作住宅用途，其餘作商業用途。根據現有暫定計劃，該等項目將於二零一二年至二零一八年期間供應共約30,000個單位。作為政府同意向九鐵公司注入290億港元額外股本以資助發展西鐵的協議的一部分，九鐵公司按照政府與九鐵公司於二零零零年二月簽訂的協議規定，在發展西鐵沿綫物業發展地點方面充當政府的代理人，而政府則收取發展該等項目的純利（扣除九鐵公司的

有關九鐵公司業務的資料

或有開支、發展成本及其他開支)。由西鐵物業發展全資擁有的十三家附屬公司經已成立，負責落實該13個西鐵物業發展地點的物業項目(有關兩鐵合併後西鐵用地物業發展安排的詳情載於本通函附錄部分「交易協議」一節中「西鐵代理協議」一段)。

九鐵公司以屯門物業發展有限公司代理的身份，已將發展西鐵屯門站的合營合約批予新鴻基地產發展有限公司旗下的附屬公司Wetland Park Management Service Limited。此項目佔地約2.7公頃，總樓面面積約145,000平方米，其中120,000平方米作住宅用途，25,000平方米作零售商舖用途，於二零零七年中動工。

馬鞍山鐵路物業發展

馬鞍山鐵路沿綫已有四個地點確定將進行優先物業發展。該四個地點(即大圍維修中心(7.06公頃)、大圍站(4.85公頃)、烏溪沙(3.41公頃)及車公廟(1.81公頃))預期可興建約11,000個住宅單位，相等於該四個地點將興建的830,850平方米總建築面積的92%。根據於二零零三年十月公佈的政府穩定樓市措施，該四個住宅發展項目預期將於二零零九年至二零一五年間落成。

毗鄰大圍站佔地7.06公頃的九鐵公司大圍維修中心上蓋發展地盤，共收到11份標書。九鐵公司已與長江實業(集團)有限公司的附屬公司億城投資有限公司簽訂合營合約。這個為九鐵公司歷來最大規模的發展項目，將興建12幢住宅樓宇，提供約4,300個住宅單位，於二零零七年八月動工。項目將會分三期完成，最後一期預期將於二零一零年落成。

於二零零六年，九鐵公司與順豐國際有限公司(信和置業有限公司的附屬公司)合作的烏溪沙站物業發展項目亦取得滿意進展。二零零六年年底前，地基工程及樓宇結構的詳細設計已經完成。主要的建築工程已於二零零七年中動工。該發展項目提供約2,100個單位，預計將於二零零八年底/二零零九年初完成。預期該等單位即將進行預售。

商務活動、租賃及物業管理

九鐵公司位於鐵路車站內及鄰近鐵路網絡的物業為其帶來經常性收益。該等物業包括位於東鐵(落馬洲除外)、西鐵車站和馬鞍山鐵路的車站商舖(包括免稅品店)總面積24,658平方米、沙田車站連城廣場的商用寫字樓面積合共21,909平方米、九廣鐵路紅磡大樓的商用寫字樓面積5,576平方米及另外五個地點的合共40,077平方米零售店面積，該五個地點為新屯門商場、連城廣場、駿景廣場、恒福商場及海趣坊(前稱海翠商場)。九鐵公司持續分散車站內的業務種類，車站收入來源包括出租零售店、餐廳及寫字樓空間，以及授出免稅業務、停車場、廣告、電訊及展覽的特許經營權。在若干情況下，九鐵公司會與經營者商定與銷售營業額掛鈎的租金安排。在物業管理方面，截至二零零六年十二月三十一日，九鐵公司於東鐵及西鐵網絡沿綫共管理9,854個住宅單位、3,457個泊車位及91,028平方米的商用樓面面積。

九鐵公司一直尋求拓展車站內零售商舖面積的機會，例如：二零零六年在上水站和羅湖站新增了約240平方米的商舖面積。這兩個車站的翻新工程仍在進行，預期於二零零七年車站面積將可再擴大300平方米。同樣，二零零六年年中，九鐵公司開始翻新大埔墟站，以便於二零零七年將該車站面積增加300平方米。九鐵公司還計劃增加旺角站的零售商舖面積。翻新工程將於二零零七年全年進行，預期可提供新增面積約500平方米。至二零零六年底，西鐵通車已三年，車站商舖超過一半的租約亦已屆滿。由於部分租戶無法維持經營，因此西鐵商舖的租用率於二零零六年底跌至80%。為了改善這種狀況，九鐵公司採取靈活的租賃策略，力求盡量租出更多商舖。落馬洲支綫新總站已提供69間新商舖(不包括新的

有關九鐵公司業務的資料

免稅店)。到二零零六年底已預租超過80%的商舖面積，而且租戶種類繁多，能為本港及過境旅客提供多元化服務。

九鐵公司已完成總面積約10,000平方米的屯門海趣坊翻新工程。九鐵公司亦已出售文禮閣的所有物業，當中包括5個零售商舖及3個泊車位，這是公司持續評估現有投資物業組合後的一項決定。

此外，九鐵公司推出了全港首個在列車上播放即日新聞及資訊的視聽系統「新聞直綫」。

與政府的關係

政府作為股東

政府的持股量

於最後實際可行日期，本公司的股本由下列股東擁有：

股東	股份數目	概約 投票權 (%)
財政司司長法團 ⁽¹⁾	4,285,040,314	76.67
其他投資者 ⁽²⁾	1,303,667,191	23.33

附註：

- (1) 財政司司長法團以信託形式代表政府持有該等地鐵公司股份。
- (2) 包括機構及散戶投資者。

本公司已獲香港金融管理局知會，於最後實際可行日期，約0.94%的地鐵公司股份(不包括上表載列的財政司司長法團持股量)乃為外匯基金持有。外匯基金為根據香港法例第66章《外匯基金條例》成立的一個基金，由財政司司長控制。誠如本通函本節「關連交易及持續關連交易」一段進一步詳述，政府及其聯繫人將須就股東特別大會決議案放棄表決權。

兩鐵合併將不會直接影響上述持股量。

於股東大會的控制權

只要政府為過半數股份的實益擁有人，便可於本公司的股東大會上自行通過普通決議案。普通決議案須由有權投票及實際於(根據本公司組織章程細則發出適當通告召開的)會議上(親身或授權代表)投票的股東以過半數票通過。根據香港法例，所有公司事項均可藉通過普通決議案決定，惟根據《公司條例》或公司組織章程細則明確規定以須特別決議案通過者除外。根據香港法例須藉通過特別決議案決定的事項包括更改公司組織章程大綱及細則、更改公司名稱、削減公司股本、有關公司應由法院清盤的決議案、公司自動清盤及批准債務償還安排。特別決議案需要由有權投票並於以不少於21日的通告(須列明擬提呈該決議案)召開的股東大會上親身(或授權代表)投票的股東以不少於四分之三的票數通過。倘政府實益擁有不少於75%的已發行地鐵公司股份，則可於本公司的股東大會上自行通過特別決議案。

將於合併股東特別大會上審議的決議案須由投票股東以過半數票通過。政府(及其聯繫人)並非獨立股東，並因作為於兩鐵合併中擁有重大權益的關連人士而須就股東特別大會決議案放棄投票。

對董事局的控制

根據其組織章程細則，本公司有權藉普通決議案委任董事局成員。只要政府為過半數已發行股份的實益擁有人，便可自行委任董事局成員。此外，其他股東均無法單獨或與其他股東共同委任董事局成員，除非政府並無投票反對委任該等人士。

與政府的關係

根據《地鐵條例》第8條，行政長官可委任(任期由其指示)不超過三位人士出任本公司的「增補董事」。透過上述方式獲委任的人士僅可由行政長官免任。倘任何增補董事於董事局正在審議的任何交易、安排或其他建議中擁有重大權益，包括因擔任政府職務產生的重大權益，則該增補董事須根據適用於所有董事的本公司組織章程細則規定於有關的董事局會議上放棄投票。於最後實際可行日期，根據《地鐵條例》第8條獲委任為「增補董事」者僅有局長及署長。

根據本公司組織章程細則，只要政府為過半數已發行股份的實益擁有人，便能夠委任本公司主席。政府已行使這項權力委任錢果豐博士為本公司主席。

此外，根據本公司組織章程細則，只要財政司司長法團控制本公司一半或以上投票權，便有權委任任何非執行董事為審核委員會、提名委員會或薪酬委員會的成員或免除其上述委員會成員職務。

政府作為規管者

綜合鐵路的營運將主要受《地鐵條例》及營運協議所規管，其副本可供查閱(見本通函附錄部分「一般資料」一節「備查文件」一段所述)。

關連交易及持續關連交易

在本節「關連交易及持續關連交易」下文各段內，「聯繫人」、「關連人士」、「關連交易」及「持續關連交易」等詞彙均具有《上市規則》所賦予的涵義。

於最後實際可行日期，政府(透過財政司司長法團)為本公司的主要股東及(透過財政司司長法團)為九鐵公司的唯一股東(就《上市規則》而言，這使九鐵公司成為政府的聯繫人)。因此，根據《上市規則》，兩鐵合併及訂立交易協議構成關連交易。由於兩鐵合併不符合《上市規則》的最低豁免水平，因此須獲獨立股東批准。

任何於一項關連交易中擁有重大權益的關連人士，及任何於關連交易中擁有重大權益的股東(連同其聯繫人)均須就批准該交易的決議案放棄投票。

因此，作為於兩鐵合併中擁有重大權益的關連人士，政府並非獨立股東，故政府(連同其聯繫人)須就股東特別大會決議案放棄投票。

現有豁免

本公司及其附屬公司已經與政府及其聯繫人訂立多項交易，而預期本公司及其附屬公司於日後將訂立類似交易。就該等交易而言，不能保證本公司或其附屬公司與政府或其任何聯繫人之間將不會存在利益衝突。該等現有交易的分類如下：

- 為遵守法例或規例而與政府訂立的交易；
- 就鐵路及附屬設施的營運而與政府及其聯繫人訂立的營運協議；
- 就建造新鐵路或延長現有鐵路而與政府訂立的項目協議；
- 與政府訂立並涉及土地及土地權益的協議及交易(包括鐵路綫批約、批地及租契)；

與政府的關係

- 與政府及其聯繫人訂立的委託協議，據此，其中一方(作為委託人)委任另一方為受託人以興建指定類別基建工程；
- 就財資相關安排與政府訂立的協議；
- 與政府及其聯繫人訂立的採購協議；
- 與政府及其聯繫人訂立的雜項協議、交易、安排及交收；及
- (i)本公司、八達通控股有限公司(「八達通控股」)及八達通卡有限公司(「八達通卡公司」)(及各自的附屬公司)；及(ii)九鐵公司、八達通控股及八達通卡公司(及各自的附屬公司)進行的交易。

鑒於本公司、其業務以及其與政府及其聯繫人之間的持續交易的獨特性質，在本公司進行首次公開招股及在聯交所上市時，聯交所向本公司授予豁免，本公司獲豁免嚴格遵守當時生效的《上市規則》第14章所載有關關連交易的規定，惟須受若干條件所限(「現有豁免」)。為反映對《上市規則》第14章所作出的修訂及第14A章被採用，現有豁免於二零零四年被重新發出及更新。現有豁免於二零零五年七月作進一步更新，以反映八達通卡公司重組。

現有豁免(經更新)的授出受若干條件所限。現有豁免規定，為遵守法例或規例而與政府訂立的交易及就鐵路及附屬設施營運與政府及其聯繫人訂立的營運協議，無需嚴格遵守有關關連交易及持續關連交易的《上市規則》。然而，現有豁免就上述指出的其他類別的關連及持續關連交易附帶條件。根據該等條件(當中包括)：

- 倘根據《上市規則》第14A章，本公司須遵守申報及公告規定(但非獨立股東批准規定)，本公司須於其年報內披露有關關連交易或持續關連交易的詳情；
- 倘根據《上市規則》第14A章，本公司須遵守申報、公告及獨立股東批准規定，本公司須作出公告，並於其年報及帳目披露有關關連交易或持續關連交易的詳情；
- 本公司須獲董事局批准方可進行有關交易，而根據《地鐵條例》第8條由政府委任的董事及任職政府的任何董事均須放棄投票；
- 就並無獲豁免遵守《上市規則》的任何申報、公告及獨立股東批准規定的任何持續關連交易而言，(i)本公司須確保獨立非執行董事將會每年檢討交易，並於年報內確認交易乃在本公司日常及一般業務過程中按正常商業條款訂立(或倘並無充分可資比較交易判斷該等交易是否按正常商業條款訂立，則按對本公司而言不遜於本公司向獨立第三方提出或取得的條款訂立)並根據規限該等交易的有關協議進行，而條款屬公平合理並符合股東的整體利益，(ii)本公司的核數師每年須向董事局提供一封函件(並於年報付印前最少十個營業日向聯交所提交其副本)，確認交易已獲董事局批准，並根據規管該交易的有關協議訂立，(iii)本公司須允許及盡合理努力促使交易對手允許本公司核數

與政府的關係

師就作出確認有充分機會查閱其記錄，(iv)本公司須於其年報內註明本公司核數師是否已作出上述確認，及(v)倘本公司知悉或有理由相信獨立非執行董事及／或本公司核數師將無法作出上述確認，則須即時知會聯交所並在報章刊發公告；及

- 就並無獲豁免遵守《上市規則》第14A.31或第14A.33條(視情況而定)規定的任何關連交易或持續關連交易而言，本公司須在批准該等交易的董事局會議後盡快向聯交所提供有關的會議記錄副本，而會議記錄須反映(i)董事是否認為交易按正常商業條款訂立並於本公司日常及一般業務過程中進行，(ii)獨立非執行董事的意見及(iii)有否任何董事於交易擁有重大利益及(如有)該董事有否於會議上放棄表決權。

該等條件繼續適用於現有豁免涵蓋的關連交易。

現有豁免的另一項條件為本公司在兩鐵合併的情況下不可以依賴現有豁免。就此而言，就兩鐵合併及按照《上市規則》，本公司：

- 已向聯交所提供批准兩鐵合併及交易協議的董事局會議記錄副本；
- 已就簽訂交易協議而言刊登公告；
- 已刊發致股東的本通函及召開合併股東特別大會；
- 將要求在兩鐵合併及/或交易協議中擁有重大權益的任何關連人士及其聯繫人放棄就股東特別大會決議案投票；
- 將確保合併股東特別大會上以投票方式進行表決；
- 將會公佈投票方式表決的結果；及
- 將於其下一份刊發的年報及帳目內載入兩鐵合併及交易協議的詳情。

新豁免

由於兩鐵合併的關係，本公司將會自合併日期起成為新增持續關連交易的一方。這些新增持續關連交易不在現有豁免現時所涵蓋的範圍之內，原因是(按上文所述)現有豁免中訂明本公司就兩鐵合併而言不得予以依賴的一項條件。假若這項條件並不存在，則現有豁免(在兩鐵合併前適用而範圍涵蓋本公司為地鐵公司鐵路而訂立的合約)本應適用而範圍涵蓋兩鐵合併及交易協議，而本公司本應無須向聯交所申請獲豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章的新豁免(將適用而範圍涵蓋本公司於兩鐵合併後為綜合鐵路而訂立的合約)。兩鐵合併後，涉及本公司在下列協議之下的義務的新增持續關連交易將會產生：

- 合併框架協議，於合併日期已全面實施的那些安排除外；
- 營運協議，包括須於與綜合鐵路有關的專營權期限內按照營運協議經營綜合鐵路的規定；
- 服務經營權協議，包括於經營權有效期內作出經營權付款的規定；
- 九龍南綫項目管理協議，該協議將繼續有效至九龍南綫落成為止；
- 西鐵代理協議，該協議將繼續有效至各個西鐵物業發展項目完成為止；

與政府的關係

- 美國跨境租約承擔協議及美國跨境租約分配協議，預期該兩個協議將於相關跨境租約有效期期間繼續有效；
- 外判協議，該協議將於合併日期後兩年內繼續有效。
- 藉法律轉歸本公司的九鐵公司與政府（及／或其聯繫人）之間的現有合約；及
- 物業組合協議，該等協議將載有持續持有有關土地及土地權益的條款。

鑒於本公司、其業務以及其與政府及其聯繫人之間的持續交易的獨特性質，本公司已向聯交所申請豁免無須嚴格遵守《上市規則》第14A章。對因兩鐵合併直接產生的持續關連交易應用《上市規則》第14A章的正常規定（「正常規定」），可能會（其中包括）不切實際、嚴重干預綜合鐵路的營運及在某些情況下使本公司與政府已同意及建立的制度增添多一重規例。有鑒於此，並且鑒於兩鐵合併就關連交易而言的獨特性質，聯交所已同意按下文所述方式處理本公司與政府（及／或彼等各自的聯繫人）因兩鐵合併而進行的關連交易：

- 營運協議、服務表現基準備忘錄及服務經營權協議均須受獨立股東批准所限，上述文件於本通函附錄部分「交易協議」一節描述並且應可供查閱（其他詳情載於本通函附錄部分「一般資料」一節「備查文件」一段內），而在其他方面應按與現有營運協議相同的方式處理，即不適用正常規定；
- 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、外判協議及物業組合協議均須受獨立股東批准所限，上述文件載於本通函附錄部分「交易協議」一節描述並且應可供查閱（其他詳情於本通函附錄部分「一般資料」一節「備查文件」一段內），而在其他方面應獲豁免遵守正常規定，但須受下列條件（與現有豁免的條件大致相近）（「新持續條件」）所限：
 - 就在其他情況下須受《上市規則》所載的申報、公告及獨立股東批准規定所限的一項持續關連交易而言：
 - 獨立非執行董事須每年就交易進行檢討，並於年報內確認交易乃(i)在本公司日常及一般業務過程中訂立；(ii)按正常商業條款訂立，或倘並無足夠可比較交易以判斷交易是否按正常商業條款訂立，則按對本公司而言不遜於本公司給予獨立第三方或獨立第三方給予本公司的條款訂立；及(iii)根據規管交易的有關協議訂立，而有關條款屬公平合理並符合股東的整體利益；
 - 本公司的核數師須每年向董事局提供一份函件（並於年報大量付印前最少十個營業日提供副本予聯交所），以確認交易(i)已獲董事局批准；及(ii)根據規管交易的有關協議訂立。本公司須准許，及盡其合理努力確保交易的交易對手將會准許本公司的核數師就發出確認而言有充分機會查閱其記錄，而本公司須於其年報內說明本公司的核數師是否已作出上文所述的確認；及

與政府的關係

- 倘若本公司得知或有理由相信獨立非執行董事及/或本公司的核數師將不能夠發出上文所述的確認，本公司須即時通知聯交所及在報章刊登公告。
- 就並無根據《上市規則》獲豁免遵守申報、公告及獨立股東批准規定的任何持續關連交易而言，本公司須於批准交易的董事局會議舉行後盡快向聯交所提供會議記錄副本，會議記錄須反映(i)董事是否認為交易乃在本公司日常及一般業務過程中按正常商業條款訂立；(ii)獨立非執行董事的意見；及(iii)是否有任何董事於交易中擁有重大權益，及如屬實，該名董事是否已於會議上放棄投票；及
- 就九鐵公司與政府(及/或其聯繫人)之間的該等按法例轉歸本公司的現有合約而言，進行兩鐵合併(法律上包括轉歸若干九鐵公司現有合約安排)必須獲獨立股東批准，方可作實，並須在根據《地鐵條例》作出的有關法定轉歸公告內說明，而倘根據《上市規則》，該等合約下具持續及關連性質的交易並無獲豁免遵守任何申報、公告及獨立股東批准規定，則將獲豁免遵守正常規定，但須受新持續條件所規限。

附錄一 — 風險因素

在考慮是否投票贊成股東特別大會決議案時，獨立股東應考慮本通函載列的所有資料，包括下列風險因素。下文所述的任何風險因素均可導致本公司的財務表現與本通函內表明的目的、計劃、目標、意向及預期有重大差異。倘以下任何風險因素及不明朗因素實際發生，本公司的業務、財務狀況或經營業績或會受重大不利影響。

有關九鐵公司現有業務的風險

由於其他運輸服務供應商提供額外或更低廉的服務的能力改變，九鐵公司鐵路的乘客量及有關票價收入或會受日趨激烈的競爭影響

預期來自巴士及屋邨巴士等香港路面交通工具的競爭將越趨激烈，其原因包括香港興建新道路，如港深西部通道及連接沙田及長沙灣的8號幹綫等。即使乘客量增加，落馬洲支綫及九龍南綫等新鐵路項目的載客量亦可能有一段時間未能被用盡。因此，本公司須自其本身及九鐵公司的現有客戶基礎增加收入，以應付來自其他運輸服務供應商的日趨激烈競爭。

儘管九鐵公司是提供香港與內地之間客運及貨運鐵路服務的唯一鐵路營辦商，但其客運及貨運服務面對其他運輸服務供應商的競爭，有關供應商主要提供路面及水路運輸服務。這些競爭對手的資金成本及進入市場成本較低，讓其可提供價格較低及班次更頻密的運輸服務。由於九鐵公司的利潤很大程度上視乎其過境客運服務，故其競爭對手的市場佔有率增加對九鐵公司的收入增長造成不利影響。於兩鐵合併後，為了維持乘客量，倘競爭服務供應商不提高票價，則本公司未必可提高該等服務的票價。城際服務將無須受新的票價調整機制所規限。

交易協議就經營權財產出現缺陷或問題只列明了有限的追索權

於二零零五年十二月二十一日，一名列車維修人員發現當時於東鐵行駛的一列九鐵列車下裝置的底盤壓縮器出現鬆脫，成因為列車壓縮器支架的焊接位出現裂紋。在事發後的跟進檢驗中，發現於東鐵行駛的同類九鐵列車中，尚有一些車卡的底盤組件支架出現裂紋。九鐵公司的調查最終顯示出現裂紋是由於部分底盤組件支架承受了過度的垂直震動再加上焊接不完善所產生的結果。為了有效預防同類事故再次發生，九鐵公司已着手更換受影響路段的路軌，改善列車懸掛系統來減低震動，以及加強列車底盤組件支架的承托力。九鐵公司亦已於其列車和路軌上安裝新研發的監察儀器。上述補救措施預期於二零零七年九月底前完成。在二零零六年內，有關的改善和維修工程共耗資7,300萬港元，現預計的總支出約為2.17億港元。由於這包括整個九鐵網絡進行上述改善工程的總成本在現時純屬一個估計值，故無法保證最終涉及的實際成本會在此預算之內。

於二零零七年二月十四日，一列往荃灣方向的九鐵列車於大欖隧道內因車頂的變壓器發生短路產生小火。該變壓器是用作檢查列車有否接通電源。於變壓器發生短路後，供應該列車的牽引電流便自動切斷，藉以確保乘客及列車的安全。九鐵公司調查故障成因後，於二零零七年四月底向香港鐵路視察組提交了一份詳細報告。

附錄一 — 風險因素

本公司初步對若干東鐵列車的資產壽命表示關注。

兩鐵合併的條款對於經營權財產的狀況或耐用度並無提供保證。因此，凡需要糾正經營權財產問題而涉及的任何成本，均可能成為本公司的直接成本。然而，九鐵公司已同意就上述的(i)東鐵列車底盤組件支架出現裂紋和(ii)東鐵列車可使用年期兩個項目所涉及的若干工程提供資金(正如本通函附錄「交易協議」一節中「合併框架協議」一段所述)。現階段無法保證該筆資金足夠支付需要妥善完成有關工程及／或糾正所有相關問題所涉及的一切成本。

有關兩鐵合併交易架構的風險

票價調整機制並非與綜合鐵路的經營成本直接掛鈎

經本公司與其財務顧問審慎考慮的票價調整機制規定本公司基於綜合消費物價指數及工資指數的變動及生產力因素，根據預先設定的公式調整票價。儘管綜合消費物價指數及工資指數與本公司成本互有關聯，但票價調整機制並非與綜合鐵路的經營成本直接掛鈎。因此，儘管本公司經營綜合鐵路的成本可能增加(例如因為通脹或資本性開支增加)，惟本公司亦未必可提高票價。再者，由於票價調整機制與本公司的成本基礎並無直接關係，故票價調整機制要求本公司減低票價的百分比亦可能超出本公司成本上的減幅。

如董事局函件(本通函「董事局函件」一節)進一步討論，由於票價調整機制為直接驅動公式，故本公司相信票價調整機制為票價調整的問題提供可預測、客觀及具透明度的解決方案。另該機制亦規定於若干情況下，即使本公司經營綜合鐵路的成本並無相同增幅，但仍可提高票價。閣下務須注意，如本通函「行業背景」一節「巴士及公共小巴」一段中進一步討論，本公司部分路面競爭對手也涉及類似風險，其票價同時受相若的調整機制所規限，而有關機制乃根據與建議票價調整機制相若的公式為基準。

就與九鐵公司系統有關的專營權違反《地鐵條例》或營運協議或會導致罰款及／或甚至會導致專營權被撤銷

自本公司於二零零零年部分私營化以來，違反《地鐵條例》及／或現有營運協議或會導致專營權被撤銷。於兩鐵合併後，本公司將須在《地鐵條例》(經《兩鐵合併條例》修訂)及營運協議的規限下經營九鐵公司系統。因此，就九鐵公司系統對《地鐵條例》或營運協議的若干違反事項，可能導致整個專營權(即包括與地鐵公司服務及九鐵公司服務有關的部分)被撤銷。然而，於專營權被撤銷前，根據《地鐵條例》本公司於若干情況下可有機會於指定時限內就任何重大違反事項作出補救。

本公司在並無獲得政府正式擔保的情況下與九鐵公司訂約。於兩鐵合併後，九鐵公司唯一的重大資產將為其就服務經營權向本公司收取付款的權利。

兩鐵合併涉及本公司與政府全資擁有的九鐵公司訂立若干安排。政府並非所有交易協議的訂約方。政府並無就九鐵公司的責任提供任何擔保。然而，於合併框架協議內，政府規定於合併日期或之後，倘若政府擬不再擔任九鐵公司的大股東，則政府及本公司將於政府不再擔任九鐵公司大股東前協定安排，以就九鐵公司履行根據交易協議對本公司的責任，向本公司提供充份的信心保證。

合併未必產生潛在利益的風險

無法實現預期的協同效益

本公司預期，待綜合鐵路全面實施後，每年應可創造約4.5億港元估計協同效益，惟預期的協同效益未必實現。本公司正採取多項措施以達成這些協同效益，並已成立若干內部小組以便預期的協同效益能於兩鐵合併後實現。

於聯合營運開始前未能完全解決運作結合問題

為了按計劃全面實行兩鐵合併，必須完成多項營運整合工作(儘管未必自合併日期起生效)。有關工作包括整合資訊科技系統、車站改善工程及有效地實施票價下調。完成整合如有延誤，或會導致本公司延遲達致估計的協同效益，亦可能對本公司的聲譽造成影響。

挽留僱員

本公司認為，兩鐵合併成功與否很大程度上有賴其員工及九鐵公司員工的努力耕耘。為此，本公司不但遵從政府就員工設定的範疇，亦承諾確保在可行情況下，員工不會因兩鐵合併而受到重大影響。儘管本公司為達成兩鐵合併致力進行必要的員工整合過程及重組，惟有關安排未必為所有僱員接受。倘若若干員工不滿，或會導致彼等離職。這自然會導致其具備的技術、專業知識及經驗亦因此而流失。

政治觀點／運輸政策／監管機構監督及／或公眾人士及傳媒關注度改變

由於進行兩鐵合併，本公司的規模及預期產生的收入將大幅擴大。基於此原因，外界對本公司的政治觀點或會轉變，而本公司或會受到香港運輸業監管機構加強監察，公眾人士及／或傳媒對本公司的關注度亦可能提高。然而，本公司認為，透過落實兩鐵合併，本公司可重申並加強了為香港提供一流交通網絡的承諾，故應可釋除運輸業監管機構、公眾人士及傳媒的疑慮。

九鐵公司的物業業務受香港物業市場波動以及因應擁有及管理物業所附帶的一般風險影響。這些波動或會影響本公司的目標利潤

預期於兩鐵合併後，物業組合產生的收入將佔本公司利潤淨額的相當部分。過去，香港的物業市場為週期性循環，物業價值受政府推出的新土地數量、香港的經濟增長率及香港與內地的政治、經濟發展影響。

本公司獲得物業組合的經濟效益將令本公司的土地儲備增加，故將進一步承受物業發展固有的一般風險，包括建築工程或未能如期或按預算完成，發展或會受政府規例影響、政府批地的時間表可能延遲或批地範疇可能有變，已發展的物業未必可以帶來利潤的條款出租或出售，以及買家或會違約等風險。物業發展商願意就發展方案投標的有關條款亦可能受物業市場的狀況影響。

倘香港的物業市場轉壞，來自物業組合的目標收入或會大幅減少。

附錄二 – 《兩鐵合併條例》的概要

立法會於二零零七年六月八日批准《兩鐵合併條例》。《兩鐵合併條例》將於合併日期開始實施。

《兩鐵合併條例》(當中包括)對《九鐵條例》及《地鐵條例》作出修訂,以為兩鐵合併及本公司在一項專營權下營運地鐵公司鐵路、九鐵公司鐵路及若干其他鐵路提供所需的立法框架,並使九鐵公司能夠與本公司訂立服務經營權協議。

《兩鐵合併條例》分為四部。第1部(第1及第2條)就簡稱及生效日期訂定條文。第2部(第3至25條)修訂《地鐵條例》。第3部(第26至35條)修訂《九鐵條例》。第4部(第36條)則就相應及相關修訂訂定條文。

第3條 修訂《地鐵條例》的詳題,以反映《地鐵條例》所涵蓋的範圍因下列事項而有所變動:本公司獲批的專營權擴大及在規管地鐵公司鐵路的營運之上規管若干鐵路的營運。

第4條 修訂《地鐵條例》的中文簡稱。

第5條 修訂《地鐵條例》若干現有定義,並加入新定義。

第6條 修訂《地鐵條例》第4條,規定本公司根據《地鐵條例》獲批的專營權涵蓋地鐵公司鐵路以外的鐵路的建造及營運,並規定除非專營權獲延續,否則其有效期為自合併日期起計50年。

第7條 修訂《地鐵條例》第5條,規定本公司經營西北鐵路巴士在局長就應否延續專營權作出任何建議時為相關考慮事項。

第8條 修訂《地鐵條例》第9條以對本公司施加責任,確保本公司如在經營權有效期內經營西北鐵路巴士,它必須確保西北鐵路巴士根據《地鐵條例》、所有適用法律及營運協議妥善及有效率地營運。

第9條 加入新條文以對本公司施加責任,使本公司須建造及維修若干設施,以供毗鄰本公司根據服務經營權協議營運的任何鐵路的私人土地的佔用人使用。

第10條 修訂《地鐵條例》第13條,讓行政長官會同行政會議能夠就本公司經營的西北鐵路巴士向本公司作出指示。

第11條 在《地鐵條例》第IV部加入新條文,訂明:

- (a) 倘有關九鐵公司鐵路的專營權的任何部分被暫時中止,政府或須就九鐵公司鐵路向本公司支付的補償;
- (b) 在以下情況的規定:
 - (i) 倘專營權(完全或局部)被暫時中止,政府可接觸並使用仍由本公司管有的若干財產;
 - (ii) 倘專營權的任何部分被暫時中止,本公司可接觸並使用政府在與該次暫時中止有關連的情況下接管的若干財產。

附錄二 – 《兩鐵合併條例》的概要

第12條 修訂《地鐵條例》第16條，規定對服務經營權協議若干類型的違反可構成專營權下的失責行為，而對服務經營權協議的嚴重違反屬專營權下的失責行為。

第13條 修訂《地鐵條例》第17條，規定對服務經營權協議的嚴重違約不被視為《地鐵條例》第17(1)條所指的可補救的失責行為。

第14條 修訂《地鐵條例》第18條，規定行政長官會同行政會議可撤銷專營權中關於九鐵公司鐵路的部分的情況。

第15條 在《地鐵條例》第IV部加入新條文，以就下列事項作出規定：

- (a) 政府於專營權或其中有關九鐵公司鐵路的部分被撤銷時，或專營權有效期屆滿時，接管經營權財產；
- (b) 在經營權財產於(a)段所述情況下被接管時政府可能就經營權財產須向本公司支付的補償；及
- (c) 在以下情況的規定：
 - (i) 專營權或專營權中有關九鐵公司鐵路的部分被撤銷或其有效期屆滿時，政府可接觸並使用仍由本公司管有的若干財產；
 - (ii) 在專營權中有關九鐵公司鐵路的部分被撤銷而有關地鐵公司鐵路的部分仍然有效的情况下，本公司可接觸並使用政府在與該次撤銷有關連的情况下接管的若干財產。

第16條 修訂《地鐵條例》第33條。《地鐵條例》第33條允許局長為控制並規管公眾人士使用鐵路及彼等於鐵路處所的行為訂立規例的條文被廢除。此外，第33條中加入了新條文，讓局長可於經營權有效期內就擴大後的專營權範圍訂立規例。局長已根據此權力訂立規例。有關規例將於合併日期生效。

第17條 在《地鐵條例》第34條中加入新條文，讓本公司可於經營權有效期內就擴大後專營權範圍訂立附例。本公司已根據此權力訂立附例。有關附例將於合併日期生效。

第18條 在《地鐵條例》第35條中加入新條文，以方便在就違反有關控制前往鐵路處所內的限制區的任何附例的罪行而進行的法律程序中援引證據。

第19條 修訂《地鐵條例》第36條，為《地鐵條例》第IX部加入「地鐵公司」經擴大的定義。

第20條 於《地鐵條例》新增一部分，規定九鐵公司就兩鐵合併將向本公司轉歸若干權利和責任所依循的機制，並就藉該機制轉歸權利和責任的相關事宜作出規定，以及就在與九鐵公司訂立的僱傭合約及為九鐵公司僱員設立的退休金計劃下的權利及責任轉歸本公司作出規定。

第21條 修訂《地鐵條例》第53條，規定除根據其他指明條文作出的若干其他決定外，局長所作的關乎根據《地鐵條例》第15B條或第19C條接觸仍由本公司管有的財產，或根據《地鐵條例》第19A條接管經營權財產的決定，亦不得根據《地鐵條例》第53條提出上訴。

附錄二 – 《兩鐵合併條例》的概要

第22條 在《地鐵條例》加入新條文，致使於經營權有效期內：(a) 香港法例第132章《公眾衛生及市政條例》的若干條文根據《地鐵條例》第54(1)條並不適用的規定將不適用於專營權中有關九鐵公司鐵路任何部分；(b) 香港法例第107章《電車條例》第11條將適用於輕鐵；及(c) 香港法例第230章《公共巴士服務條例》若干條文則適用於本公司經營的西北鐵路巴士。

第23條 修訂《地鐵條例》第59條，加入「地鐵公司」的定義，須於合併日期將本公司中文名稱更改為「香港鐵路有限公司」。

第24條 修訂《地鐵條例》第61條，規定除局長外，署長或根據《地鐵條例》某一條文就任何事宜須諮詢本公司的任何其他人士無須就該事宜取得本公司同意。

第25條 在《地鐵條例》中加入新條文，規定於合併日期，本公司的中文名稱由「地鐵有限公司」更改為「香港鐵路有限公司」，而公司註冊處須將本公司的新中文名稱入冊，並向本公司發出更改名稱證書。

第26條 修訂《九鐵條例》的詳題，以反映該條例的範圍在與服務經營權協議有關連的方面的轉變。

第27條 修訂《九鐵條例》中若干現有定義、新增若干定義及作出修訂，規定行政長官會同行政會議於經營權有效期內在信納本公司與九鐵公司已就修訂作出諮詢後，可要求署長修改《九鐵條例》所指西北鐵路服務範圍的界綫。

第28條 修訂《九鐵條例》第3條，規定於經營權有效期內，九鐵公司行政總裁的職位可懸空，倘該職位懸空，則九鐵公司的管理局成員不包括行政總裁。

第29條 修訂《九鐵條例》第4條，讓九鐵公司可向本公司授予接觸、使用或管有其鐵路及若干其他為經營該等鐵路及西北鐵路巴士而擁有的財產的權利，並可根據或就該項授予處置若干財產。此外亦加入條文規定，除了在《九鐵條例》指定的若干例外情況下，於經營權有效期內，九鐵公司不得行使其現有權力營運及建造鐵路。

第30條 在《九鐵條例》第30條中加入新條文，讓局長在經營權有效期內可暫時中止實施其根據《九鐵條例》訂立的規例。根據此權力，局長已暫時中止實施該等規例。中止將於合併日期生效。

第31條 在《九鐵條例》第31條中加入新條文，讓九鐵公司可於經營權有效期內暫時中止實施其根據《九鐵條例》訂立的附例。根據此權力，九鐵公司已暫時中止實施該等附例。中止將於合併日期生效。

第32條 於《九鐵條例》新增一部分，規定於經營權有效期內暫時中止實施《九鐵條例》的若干條文。

第33條 修訂《九鐵條例》附表1第9段，以規定九鐵公司於經營權有效期內的法定人數。

第34條 修訂《九鐵條例》附表2第3及第4段，刪除對九鐵公司經營在該等段落所指的土地上的鐵路的提述。

第35條 修訂《九鐵條例》附表5第2(b)及第3(a)段，分別於第2(b)段及第3(a)段刪除對九鐵公司(a)經營輕鐵及(b)建造和維修輕鐵月台的提述。

第36條 規定對頒布《兩鐵合併條例》致使的相應及相關修訂，包括對其他條例及附屬法例的修訂。

附錄三 – 交易協議

下文載列各主要交易協議的描述，該等交易協議的副本可於即日起至合併股東特別大會日期(包括當日)止，於一般辦公時間內在本公司設於香港九龍九龍灣德福廣場地鐵大廈的辦事處查閱。

A) 合併框架協議

本公司、九鐵公司與局長及財經事務及庫務局局長(代表政府)於簽署日期訂立合併框架協議。

合併框架協議載有關於兩鐵合併的整體架構的詳細條文，並訂明本公司、九鐵公司及政府在兩鐵合併完成後的若干權利及責任，當中包括公司管治、完善整合的轉車計劃、若干物業及僱傭相關事宜以及綜合鐵路自合併日期起及其後的若干調整票價事宜。合併框架協議涵蓋下列事宜。

條件

合併框架協議規定，交易協議須待下列條件達成後，方可作實：

- (1) 獨立股東於合併股東特別大會上通過股東特別大會決議案，批准兩鐵合併及交易協議；
- (2) 其他各份交易協議(將於合併日期後訂立的若干交易協議除外)於合併日期生效。

合併日期

倘若合併日期並無於二零零八年六月一日或之前出現，則本公司及政府各自有權終止合併框架協議。

本公司及九鐵公司均承認局長對指定合併日期有絕對及不受約束的酌情權，且同意兩者對局長或政府就指定合併日期的時間或不指定合併時間的任何決定概無任何追索權。

兩鐵合併的框架

合併框架協議規定兩鐵合併應包括：

- 根據買賣協議，買賣收購鐵路資產及九鐵公司附屬公司；
- 根據物業組合協議及買賣協議，安排將物業組合的經濟利益轉讓予本公司；
- 根據《兩鐵合併條例》，擴大本公司在《地鐵條例》下的專營權，讓本公司能夠根據單一專營權經營綜合鐵路；
- 根據營運協議，本公司將綜合鐵路作綜合系統營運；

附錄三 – 交易協議

- 根據服務經營權協議，一項包括九鐵公司向本公司授予服務經營權，使本公司可接觸和使用經營權財產以提供九鐵公司服務，以及本公司提供達到規定標準的九鐵公司服務的安排；
- 根據九龍南綫項目管理協議，本公司於若干情況下就九龍南綫出任九鐵公司代理的安排；
- 根據西鐵代理協議，本公司就在西鐵或其上蓋或毗鄰發展物業出任九鐵公司及西鐵附屬公司代理的安排；
- 根據美國跨境租約承擔協議，本公司將聯同九鐵公司成為九鐵公司對跨境租約其他訂約方的若干義務的共同義務人的安排；
- 根據美國跨境租約分配協議，就根據跨境租約條款行使權利及履行責任，清楚劃分九鐵公司與本公司之間的權利與責任的安排。

各訂約方承認，兩鐵合併及交易協議構成綜合的條款組合。

完善整合的轉車計劃

本公司承諾將會就於南昌、美孚及九龍塘站進行車站改裝及提供無障礙的轉車安排、整合上述車站及尖沙咀站的運作、整合八達通卡使用者及單程車票使用者的票務系統及設立一個綜合通訊協調中心及熱綫系統，完成一個涉及若干完成日期及準備工作的指定計劃。截至合併日期止實施完善整合的轉車計劃的外部成本及支出，將由本公司及九鐵公司平均分擔，而雙方均須自行承擔本身的內部成本及支出。於合併日期或之後產生的完善整合轉車計劃的所有成本及支出將由本公司承擔。

公司管治

自合併日期起，本公司須確保其多數董事為獨立非執行董事。此外，本公司的提名委員會(具有提名候選人填補董事局空缺的職能)將由七名非執行董事(包括本公司主席及兩名代表政府的非執行董事)組成，其中多數成員將為獨立非執行董事，並且將由一名獨立非執行董事擔任主席。政府亦可於合併日期前，全權酌情釐定將於合併日期獲委任加入董事局的增補非執行董事(如有)人數。

與物業前期工程相關的付款

就物業前期工程發展用地而言，九鐵公司須負責為物業前期工程提供資金。用於有關發展用地的該等資金將會按載於合併框架協議附表的金額向本公司收回。本公司則會向該發展用地的發展商收回該金額。倘就有關發展用地從有關發展商實際收取的金額少於該附表所載的有關金額，則本公司須支付差額。倘就有關發展用地從有關發展商實際收取的金額超出該附表所載的金額，本公司將有權收取多收的金額。

土地政策相關事宜

本公司與政府已確認需要一個與政府監察本港整體房屋供應情況的方式一致的機制，使政府在特殊情況下可調節鐵路物業發展的招標計劃產生的單位生產量(即本公司向發展商招標的單位數目)。政府與本公司應每年進行一次討論，並就未來三年(以財政年度為基準)由本公司鐵路物業發展招標產生的單位生產量制定逐年檢討的三年計劃。在每年二／三月政府落實和公佈申請售賣土地表之前，應對這三年中每一年由鐵路物業發展招標產生的單位生產量(計至最接近的百位數)進行檢討。上述三年計劃中的首年計劃對本公司具有約束力。倘若政府與本公司雙方同意，可於有必要時按需要修改雙方協定的鐵路物業發展招標產生的單位生產量。按年檢討將由政府每個曆年的最後一季展開，以便在年終前結束。為免生疑問，首個按年檢討將於合併日期後首個出現的九月或其前後由政府展開。

其他物業相關事宜

營運協議中凡與新項目土地、物業發展權、地價及新項目諮詢事宜有關的規定將繼續適用。政府亦同意，本公司就第4類物業(名為「新界元朗輕鐵天水圍總站」的物業除外)的物業發展權所應付的地價，將根據「十足市值」基準評估，而不考慮有鐵路的存在。

僱員相關事宜

於合併日期，本公司將為有關前綫員工簽署平邊契據並予以蓋章及交付。根據該平邊契據，本公司不得基於與根據兩鐵合併整合本公司及九鐵公司的營運有關的任何原因而終止有關前綫員工的僱用合約。

票價下調

本公司須就綜合鐵路(機場快綫、輕鐵、往返羅湖／落馬洲的跨境車程及城際列車除外)實施下列票價下調的相關條款：

- (i) 取消1至7港元的成人轉乘收費及就優惠票價及學生票價取消相應的轉乘收費；
- (ii) 所有成人八達通票價減收0.2港元；
- (iii) 所有票價為12港元或以上的車程的成人票價額外減收1港元；
- (iv) 就各成人票價為12港元或以上的車程而言，倘上文(i)至(iii)項合共導致該車程的票價減幅少於10%，則須進一步調低票價，以致該車程最少減價10%；
- (v) 就各成人票價為8.50港元至11.90港元(包括該兩個票價)的車程而言，倘上文第(i)及第(ii)項合共導致該車程的票價減幅少於5%，則須進一步調低票價，以致該車程最少減價5%；

附錄三 – 交易協議

- (vi) 優惠票價減價的金額應為成人票價減價金額的一半；及
- (vii) 促使全程於地鐵公司鐵路範圍內的車程的學生票價的減價金額為成人票價減價金額的一半；而全程於九鐵公司鐵路範圍內的車程的學生票價的減價金額將與成人票價的減價金額相同；而涉及在地鐵公司鐵路與九鐵公司鐵路之間轉車的車程的學生票價的減幅百分比與相應的成人票價減幅相同。

票價下調的適用範圍

上述票價下調的實施時間如下：

- 上述票價下調將於合併日期及由合併日期起適用於八達通卡使用者。
- 以上第(i)項提及的票價下調將由合併日期後一年內的某一日期起適用於單程車票使用者。
- 由合併日期(包括該日)起至為單程車票使用者而設的綜合票務系統(如上文「完善整合的轉車計劃」一節內所述)實施日期(不包括該日)止期間，以上第(iii)、(iv)及(v)項(以及第(vi)及(vii)項但僅限於其與第(iii)、(iv)及(v)項相關範圍)提及的票價下調，將只適用於單一系統內的單程車票使用者，惟由於第(iv)及(v)項(以及上述第(vi)及(vii)項但僅限於其與第(iv)及(v)項相關範圍)的適用而產生的每項票價下調須向上或向下(視情況而定)調整至最接近的0.5港元。
- 由為單程車票使用者而設的綜合票務系統(如上文「完善整合的轉車計劃」一節內所述)實施日期(包括該日)起，以上第(iii)、(iv)及(v)項(以及第(vi)及(vii)項但僅限於其與第(iii)、(iv)及(v)項相關範圍)所述的票價下調，將適用於所有單程車票使用者，惟由於第(iv)及(v)項(以及上述第(vi)及(vii)項但僅限於其與第(iv)及(v)項相關範圍)的適用而產生的每項票價下調須向上或向下(視情況而定)調整至最接近的0.5港元。

由合併日期起一年內，本公司將於星期日及公眾假期就所有綜合鐵路車程為長者(即65歲或以上人士)提供2港元八達通優惠票價。

本公司在學生票價折扣方面，將維持於諒解備忘錄日期(即二零零六年四月十一日)的狀況，繼續於地鐵公司鐵路提供五折學生票價折扣，而不會在九鐵公司鐵路提供學生票價折扣，但須受由合併日期起適用於學生票價的票價調整機制所限。

本公司已同意不調高適用票價調整機制(其條款於營運協議內有所規定)的票價，直至二零零九年六月三十日以後。於截至合併日期止期間，九鐵公司不得提高九鐵公司鐵路的票價。

沙田至中環綫

擬議中的沙中綫項目將由把現有的馬鐵從大圍延伸至紅磡的部分及把現有的東鐵從紅磡延伸至中環的部分組成。倘若政府行使絕對酌情決定權決定實施沙中綫項目，處理沙中綫項目的方式將會與下文「營運協議」一節內「新鐵路項目」一段進一步描述的按照營運協議處理新獨立項目的方式相同，但其中提及的邀請將只會向本公司提出。觀塘綫延綫將按照營運協議被當作地鐵公司新項目處理，進一步描述見下文「營運協議」一節內「新鐵路項目」一段。

輕鐵、東鐵及西鐵的有關優惠計劃。

本公司將保留以下於簽署日期由九鐵公司提供的優惠計劃：

- 輕鐵「個人八達通積分優惠」計劃；
- 使用八達通卡的西鐵乘客免費轉乘輕鐵及西北鐵路巴士（成人八達通票價3.9港元或以下或優惠票價1.9港元或以下的車程）（西北鐵路巴士綫第A73號及K73P號除外）；
- 使用八達通卡的輕鐵乘客免費轉乘西北鐵路巴士（西北鐵路巴士綫第A73號及K73P號除外）；
- 300元及400元的西鐵「全月通」；及
- 20元的西鐵「自悠通」，

每項優惠至二零零九年六月三十日為止，而其後這些計劃的任何更改須受營運協議的有關條文規限。

維持若干輕鐵路綫及西北鐵路巴士綫

本公司將維持(i)西北鐵路巴士綫第K73P號（行走天恆至元朗東）；及(ii)輕鐵第761P號特別綫（行走天榮至元朗總站），每綫將維持在不低於九鐵公司於二零零七年六月六日提供的服務水平。此承諾將於二零零八年十二月三十一日屆滿，其後這些服務的任何更改須受營運協議的有關條文規限。

東鐵列車底盤裂紋

在本公司於合併日期或之後接獲任何書面要求時，九鐵公司須於可行情況下盡快就修補東鐵列車底盤裂紋的工程所須支付的款項提供資金（總金額最高為(i) 2.173億港元，減除經九鐵公司證實其於合併日期前就有關工程已支出的總額）及(ii)為承建商就該工程合理索賠的有關金額提供資金。

東鐵列車資產壽命

在本公司於合併日期或之後接獲任何書面要求時，九鐵公司須於可行情況下盡快就確保東鐵列車資產壽命的工程所須支付的款項提供資金（總金額最高為(i) 2.5億港元，減除經九鐵公司證實其於合併日期前就有關工程已支出的總額）及(ii)為承建商就該工程合理索賠的有關金額提供資金。

附錄三 – 交易協議

月台空隙填補膠邊工程

九鐵公司於合併日期或之後收到本公司任何書面要求時，須於實際可行的情況下，盡快就有關月台空隙填補膠邊工程須支付的任何款項提供資金，總額上限為(i)1.02億港元，以及(ii)提供一筆供該等工程的承辦商合理申索的款項。

本公司其他承諾

洗手間設施。本公司已同意及承諾，在編製於合併日期或之後任何由本公司建造及營運的新鐵路綫的有關設計參數時，將包括在作為該新鐵路綫的一部分的車站內或毗鄰範圍提供洗手間設施。

為西北鐵路巴士車隊提供低地台巴士。本公司已同意及承諾，將於二零一五年十二月三十一日之前，把西北鐵路巴士車隊的全部巴士更換為低地台巴士，並與殘疾人士團體舉行討論，研究方便殘疾人士使用低地台巴士的措施，以期於營運西北鐵路巴士方面引入該等措施，以及在適當時向立法會匯報有關事項的進展及研究結果。

改善車站設施。本公司已同意及承諾，於合併日期後兩年之內，在九鐵公司鐵路及地鐵公司鐵路每個車站提供至少一個雙向閘機，以改善殘疾人士使用九鐵公司鐵路的能力，並確保地鐵公司鐵路繼續可供殘疾人士便利使用。

九鐵公司的債務及其他融資責任

在有關跨境租約的條文的規限下，九鐵公司對其根據九鐵公司融資文件的責任仍需負責；而九鐵公司將仍然是九鐵公司融資文件的一方，並須履行其中的責任。所有九鐵公司融資文件將不會轉歸本公司或由本公司作約務更替。

九鐵公司的跨境租約

有關跨境租約的安排將由合併框架協議、美國跨境租約承擔協議及美國跨境租約分配協議規管。

九鐵公司保證，根據跨境租約的條款需採取以使兩鐵合併根據跨境租約的條款生效的一切措施均已或將於合併日期前採取；及於合併日期，概無違反跨境租約，或因兩鐵合併生效而已產生或將產生跨境租約下的失責事件。

九鐵公司及政府將會就因本公司妥善及適當履行地鐵公司責任(其條款於下文「九鐵公司跨境租約協議」一節內說明)而產生或與其有關的虧損及應計合理成本而向本公司作出彌償保證。九鐵公司將會就因九鐵公司未有遵守其根據跨境租約的責任(地鐵公司責任除外)而產生的虧損及應計合理成本而向本公司作出彌償保證。各彌償保證均不涵蓋若干除外情況，(包括本公司於任何時間就有關經營權財產(不論該財產是否受跨境租約的條款所限)而產生的費用或開支；或就本公司本身的欺詐行為、疏忽或誠信問題，及／或本公司未能履行若干契諾)而產生或與其相關的虧損及費用。

本公司同意就本公司違背合併框架協議內有關跨境租約規定的聲明、契諾及協議(包括地鐵公司不遵守跨境租約下的地鐵公司責任)而產生的虧損及應計合理成本而各自向政府及九鐵公司作出彌償保證。彌償保證並不涵蓋若干除外情況(包括政府或九鐵公司本身的欺詐行為、疏忽或誠信問題，及／或政府或九鐵公司未能履行若干契諾)。

附錄三 – 交易協議

第三者申索

由合併日期起(包括該日)，九鐵公司須繼續負責所有就九鐵公司申索；以及所有鐵路項目申索(除非九鐵公司與本公司另有協議則例外)。本公司須負責所有地鐵公司申索。

本公司名稱

於合併日期，本公司將保留英文名稱，但根據《兩鐵合併條例》，中文名稱將更改為「香港鐵路有限公司」。

政府支持

倘於合併日期或之後，政府建議終止作為九鐵公司的大股東，政府與本公司須於政府終止作為九鐵公司大股東之前議定若干安排，以就九鐵公司履行其在交易協議下對本公司的責任，向本公司提供足夠安心保障。

聲明及保證

在合併框架協議所載若干條件的規限下，九鐵公司提供的保證(除其他事項外)涉及其法定法團地位、其訂立、交付交易協議及履行交易協議責任的權力及權限和其在交易協議下的責任的效力、其經營業務的合法權力、交易協議預期進行的交易不會違反任何規管法律、任何其他協議或其公司章程文件，以及根據香港法律其並無出現無力償債或破產情況。

本公司提供的保證(除其他事項外)涉及其根據香港法律妥為註冊成立作為有效存在的有限責任實體、其訂立、交付交易協議及履行交易協議責任的權力及權限和其在交易協議下的責任的效力、其經營業務的合法權力、交易協議預期進行的交易不會違反任何規管法律、任何其他協議或其公司章程文件，以及根據香港法律其並無出現無力償債或破產情況。

政府提供的保證(除其他事項外)涉及其訂立、交付交易協議及履行交易協議下的責任的權力及權限和其在交易協議下的責任的效力，以及交易協議不會違反任何規管法律或(盡其所知所信)不會違反任何協議或對其具約束力的任何授權的條款。倘政府或其任何財產、資產或收益，在於任何時間均可展開有關交易協議訴訟程序的任何香港法院或仲裁享有或以後將享有任何豁免權，政府在法律容許的範圍內放棄或將放棄該等權利，並同意可就交易協議給予濟助及可強制執行任何有關交易協議的命令或判決。

爭議解決程序

各方之間的爭議解決程序必須始於非正式談判(與付款責任有關的爭議除外)。倘爭議未能透過非正式談判解決或倘無須進行非正式談判，香港的法院就爭議的解決將有專屬司法管轄權。倘有關各方同意，爭議可轉介進行調解或仲裁。

《地鐵條例》及《兩鐵合併條例》

任何交易協議均沒有規定該交易協議的一方以不符合或違反《地鐵條例》或《兩鐵合併條例》任何條文的任何方式經營業務或作出任何不符合或違反上述條文的事情。

適用法律

每份交易協議（及由該交易協議引致或與其有關的任何性質的任何爭議、爭論、訴訟或申索）須受香港法律規管並在所有方面據之詮釋。

B) 服務經營權協議

服務經營權協議由本公司與九鐵公司於簽署日期訂立。

服務經營權協議載述由九鐵公司向本公司授出有關九鐵公司鐵路服務經營權的詳細條文。服務經營權協議涵蓋下列事項。

生效日期

服務經營權協議以每份其他交易協議（不包括將於合併日期之後訂立的若干交易協議）於合併日期生效為條件。服務經營權協議乃一項《地鐵條例》第2(1)條及《九鐵條例》第2(1)條所指之「服務經營權協議」。

授出服務經營權及授出特許

服務經營權及使用九鐵公司鐵路土地的特許

服務經營權協議規定，九鐵公司向本公司授出（按獨家經營基準）服務經營權，以便接觸及使用及營運經營權財產。為免生疑問，本公司就九鐵公司鐵路土地獲賦予的唯一權利為就提供九鐵公司服務之目的使用該等土地的特許。本公司確認其於經營權有效期內接觸及使用九鐵公司鐵路土地（於任何時間皆為經營權財產的構成部分）的權利如下：

- 僅限於讓本公司提供符合九鐵公司服務適用的規定標準的九鐵公司服務所必需的該等權利；
- 受限於適用於或影響九鐵公司鐵路土地（或其任何部分）、以及緊接合併日期之前已存在（或如任何該等九鐵公司鐵路土地構成於有關補充服務經營權協議指定為就服務經營權協議而言，屬新項目的新項目經營權財產的財產（「新項目經營權財產」）之一部分）緊接該新項目相關生效日期（「新項目生效日期」）之前已存在的）所有及任何保留、限制、例外、契諾、條件、但書、地役權及其他從屬權利；
- 受限於適用於或影響九鐵公司鐵路土地（或其任何部分）、以及於合併日期或之後根據土地安撫函的條文及／或根據任何具有法律效力的法例或規例修訂所產生的所有及任何保留、限制、例外、契諾、條件、但書、地役權及其他從屬權利；及

附錄三 – 交易協議

- 受限於地政總署署長根據《九鐵條例》發出的同意書及管限九鐵公司鐵路土地的所有相關轉歸契據或批地書及須以九鐵公司與本公司遵行地政總署署長於授出同意書時或會施加的條款及條件為前提。

新項目

服務經營權協議規定任何由九鐵公司建造、租賃或獲轉歸之新鐵路項目(不包括已成為服務經營權一部分的任何鐵路項目)，倘根據營運協議條款須成為受限於服務經營權協議及相關補充服務經營權協議所載條款之服務經營權之標的，則須受限於九鐵公司向本公司授出的服務經營權及各方須就該新鐵路項目訂立補充服務經營權協議。

有關經營權財產之九鐵公司契諾

於經營權有效期內，九鐵公司不得向任何其他一方授出(而九鐵公司本身亦不得行使)(i)有關經營權財產而與根據服務經營權協議向本公司授出的權利相同或類似的權利；以及(ii)有關新項目經營權財產而與根據服務經營權協議及相關補充服務經營權協議向本公司授出的權利相同或類似的權利。

此外，九鐵公司不得就任何經營權財產作出或准許作出以任何方式影響、妨礙或干預本公司在服務經營權協議下的權利或本公司提供九鐵公司服務的任何行動，但以下除外：

- 因九鐵公司行使載於交易文件之任何權利而這樣做；
- 倘九鐵公司須如此作為以符合任何對九鐵公司具約束力及具有法律效力的相關法例或規例(包括《九鐵條例》及《兩鐵合併條例》)；或
- 根據適用於或影響九鐵公司鐵路土地的任何保留、限制、例外、契諾、條件、但書、地役權或其他從屬權利而這樣做。

經營權有效期

經營權有效期由合併日期開始就任何新項目經營權財產以外的任何經營權財產而言；就任何新項目經營權財產而言，則由相關新項目生效日期開始；而就任何額外經營權財產而言，則由該額外經營權財產成為額外經營權財產的日期開始。

經營權有效期將於以下各項最早發生之日自動終止：(i)根據《地鐵條例》有關九鐵公司鐵路的專營權撤銷之日；及(ii)自然屆滿日期或(服務經營權期限倘獲延續)新屆滿日期(見下段)。

倘於經營權有效期內任何一個時間或多個時間，專營權(有關九鐵公司鐵路的部分)的期限獲延續，經營權有效期將由該專營權(有關九鐵公司鐵路的部分)的期限獲延續的日期起自動延續一段相同期間。

九鐵公司服務

於經營權有效期內所有時間，本公司須提供符合九鐵公司服務適用之規定標準的九鐵公司服務。

附錄三 – 交易協議

付款及按金

本公司須向九鐵公司支付以下經營權付款：

- **最初付款**於合併日期支付一筆總額42.5億港元的款項，作為獲取實施服務經營權的權利的協定費用及收購鐵路資產的代價。
- **每年定額付款**於經營權有效期內緊接每個合併日期週年日之前一日支付一筆固定金額為7.5億港元的款項，作為在截至及包括付款到期日當日的前十二個月期內獲得使用及經營經營權財產以實施服務經營權的權利的費用不會由於九龍南綫或落馬洲支綫開始營運而增加每年定額付款。
- **每年非定額付款**就本公司每個於經營權有效期內結束的財政年度支付，作為獲得使用及經營經營權財產以實施服務經營權的權利費用。本公司就每個財政年度應付的每年非定額付款須參考該財政年度的九鐵公司系統收入按分級基準根據下表計算：

於本公司某一財政年度的九鐵公司系統收入 (採用服務經營權協議載列的收入分配制度釐定)	該財政年度九鐵公司系統收入中 應支付作為每年非定額付款的百分比
首25億港元九鐵公司系統收入 (即0.0港元至25億港元)	0.0%
次25億港元九鐵公司系統收入 (即25億港元以上至50億港元)	10.0%
次25億港元九鐵公司系統收入 (即50億港元以上至75億港元)	15.0%
首75億港元以上的九鐵公司系統收入 (即75億港元以上的部分)	35.0%

服務經營權協議規定作出每年非定額付款的依循機制。每年非定額付款須於本公司有關財政年度結束後六十日內支付(倘本公司的最終經審核帳目顯示其於上述六十日期間內支付的金額不正確，將會對付款項金額作出調整)。由合併日期起(包括該日)至合併日期第三週年日期之日(不包括該日)止期間所產生的任何九鐵公司系統收入，概無須支付每年非定額付款。

倘若經營權有效期獲延續，本公司須繼續支付每年定額付款及每年非定額付款。倘若服務經營權的屆滿或終止日期並非於緊接合併日期的週年日期之前一日，服務經營權協議已規定計算每年定額付款的機制。倘服務經營權的屆滿或終止日期並非於本公司財政年度的最後一日，服務經營權協議亦提供每年非定額付款的計算機制。本公司根據服務經營權協議作出任何付款的責任為絕對及無條件，根據服務經營權協議應支付的款項不會因任何或有情況停止支付或暫停支付或減額支付。本公司及九鐵公司同意，鑒於九鐵公司鐵路土地於法律上的特色、用途及享用價值，該等土地並無具意義的估值，因此概無任何部分經營權付款與九鐵公司鐵路土地相關。

附錄三 – 交易協議

本公司將就任何新項目經營權財產，根據相關補充服務經營權協議所載、或據之釐定、及按其所規定時間向九鐵公司支付經營權付款。

於合併日期，九鐵公司須將其於緊接合併日期前就第三方使用經營權財產而持有的所有按金款項，以及構成與經營權財產有關的保留金或預付款項的金額轉移予本公司，但須扣除九鐵公司將保留的適當金額，以反映合併日期前到期但未支付予九鐵公司的與該等按金、保留金或預付款項之持有相關的款項。於經營權有效期內，本公司將根據九鐵公司於緊接合併日期前扣起該等按金所依據的條款，退回任何應付予任何第三方的按金。

經營權財產

一般財產權

於經營權有效期內，在有關九鐵公司鐵路土地的若干限制的規限下，本公司將於所有時間擁有獨有權利接觸、使用及經營於合併日期的經營權財產（「**最初經營權財產**」）。九鐵公司將向本公司授出獨有權利，可於相關新項目生效日期及自該日起接觸、使用及經營每項新項目經營權財產，以及作為額外經營權財產的法定及實益擁有人，本公司將於該等額外經營權財產成為額外經營權財產當日及由該日起擁有接觸、使用及經營每項該等額外經營權財產的獨有權利。

就構成最初經營權財產、新項目經營權財產或額外經營權財產的九鐵公司鐵路土地而言，本公司將於所有時間擁有接觸及使用該等最初經營權財產的非獨有特許，九鐵公司將向本公司授出於相關新項目生效日期及自該日起接觸及使用該等新項目經營權財產的非獨有特許，及本公司將於該等額外經營權財產成為額外經營權財產的日期及由該日起擁有接觸及使用該等額外經營權財產的非獨有特許。

最初經營權財產

九鐵公司將於整段經營權有效期內仍然作為所有及任何最初經營權財產和所有及任何新項目經營權財產的法定及實益擁有人，除非本公司根據服務經營權協議規定的任何經營權財產購買權，購入該最初經營權財產或新項目經營權財產。

額外經營權財產

本公司將為額外經營權財產的法定及實益擁有人。額外經營權財產倘於經營權有效期終止時交還九鐵公司，服務經營權協議已載明九鐵公司應向本公司支付補償的規定。

經營權財產購買權

於經營權有效期內任何一個時間或多個時間，本公司將（在其與九鐵公司雙方同意有關條款的前提下）有權利或選擇權：(a)向九鐵公司購買任何經營權財產（不包括額外經營權財產）；及 (b)就構成額外經營權財產的資產要求該資產不再受制於根據服務經營權協議適用於額外經營權財產的責任及限制，而於各情況下，有關該等權利或選擇權的條款（包括價格），以及對經營權付款作出任何相應產生的調整（如有），將由本公司與九鐵公司於有關時間協定。

附錄三 – 交易協議

就九鐵公司服務不再需要的九鐵公司鐵路土地

服務經營權協議規定一個交還及退還機制，以處理以下情況：倘(除其他事項外)於六個月期內，本公司並無就九鐵公司服務使用九鐵公司鐵路土地某個重大部分及／或作為經營權財產構成部分的任何樓宇某個重大部分，以及並不預期於緊隨的六個月期內就九鐵公司服務使用九鐵公司鐵路土地的該重大部分及／或該樓宇的該重大部分。

本公司作出的聲明及保證

聲明及保證

本公司向九鐵公司聲明及保證，在合併框架協議所載若干有關第三者申索規定的規限下，並在九鐵公司不違反服務經營權協議中就經營權財產或營運所作的若干契諾的相關責任的前提下：

- 本公司對經營權財產及經營權財產所在土地及履行九鐵公司服務涉及的所有風險、法律責任、或有事件及情況表示滿意，以及不會向九鐵公司(或其任何聯屬公司)或政府就任何該等風險、法律責任、或有事件或其他情況提出申索；
- 本公司在各方面接受經營權財產以及任何經營權財產所在土地的現時狀態及狀況，及將按「現狀」基準接收經營權財產及該等土地；及
- 按規定必須取得以便本公司能夠使用及營運經營權財產的各項授權均已取得或生效並具有十足效力及作用。

彌償

服務經營權協議規定及在其所載若干條件的規限下，本公司將向九鐵公司(及其聯屬公司、僱員、代理及承辦商)彌償該等人士因本公司(或其任何聯屬公司)違反上述聲明及保證而招致或蒙受的所有損失。

風險分配

服務經營權協議規定，在若干載於合併框架協議有關第三者申索的規定的規限下，並在九鐵公司不違反其就經營權財產或營運所作契諾的若干責任的前提下：

- 本公司須承擔於經營權有效期內所有涉及經營權財產及任何經營權財產位處的土地或因其產生的風險、法律責任及／或費用；
- 九鐵公司及政府在任何情況下概毋須向本公司提供任何替代物品或物料或土地或零部件；及
- 九鐵公司及政府於經營權有效期內概毋須為任何經營權財產承擔任何責任或法律責任。

附錄三 – 交易協議

此外，本公司須承擔由以下產生的風險、法律責任及成本費用：

- 經營權財產及任何經營權財產所在土地的合適程度及所有權；
- 經營權財產及任何經營權財產所在土地的實際狀態及狀況；
- 任何經營權財產的任何缺點（內在、明顯、潛在或其他缺點）；
- 任何納入或將會納入九鐵公司系統或經營權財產及任何經營權財產所在土地或任何用作或將會用作其一部分的設施、裝置、服務或構築物的質量；
- 安全規定及有關空氣、水及土地的事宜；
- 使用及營運九鐵公司系統及／或經營權財產所需的設施、裝置、服務及公用設施的可供使用程度；及
- 任何適用法律或規例下的任何規定或批准或其缺漏，

並同意若任何狀況的存在，無論是否經驗豐富的經營權持有人可以預見的，均不會：

- 就服務經營權協議的所有目的而言，賦權本公司拒絕接受經營權財產或任何經營權財產所在土地；
- 導致在任何交易協議的規定下向九鐵公司或政府提出申索；或
- 導致提出減少經營權付款金額的任何要求。

倘有任何資料不正確或不足夠（無論來自九鐵公司或政府或其他來源），本公司不得以任何方式免除在服務經營權協議下的任何責任。

在合併框架協議所載有關第三者申索的若干規定的規限下，並在九鐵公司不違反其就經營權財產或營運所作契諾的相關責任的前提下，本公司就任何由九鐵公司或政府作出的保證或聲明（無論明示或暗示）在其本身、九鐵公司及政府之間放棄其所有權利，以及放棄針對九鐵公司或政府的涉及或起源於經營權財產的營運或表現的所有申索。

本公司的權利及責任

服務經營權協議規定本公司有若干額外的權利及責任，包括有關下列各項的權利及責任：

- 備存及保留記錄；
- 提供有關資本開支限額、失責行為、重大不利情況、訴訟及其他九鐵公司為符合法例和規例要求所需的資料及相關的申報契諾；
- 核數；

附錄三 – 交易協議

- 經營權財產的營運及維修；
- 處置經營權財產及處置收益的用途；
- 在經營權財產之上設定抵押權益的各項限制；
- 放棄管有若干經營權財產及再授予該等經營權財產的特許的各項限制
- 不受九鐵公司干預的權利(受限於若干條件)；
- 根據九鐵公司授出的特許接觸及使用九鐵公司鐵路土地的權利；及
- 分攤於合併日期之前及之後有關經營權財產的政府差餉或地租。

本公司於所有時間須根據服務經營權協議就經營權財產投保。

九鐵公司的權利及責任

服務經營權協議規定九鐵公司有若干額外的權利及責任，包括有關下列各項的權利及責任：

- 對處置任何經營權財產的限制；
- 在經營權財產之上設定抵押權益的各項限制；
- 對日常營運及維修經營權財產概無責任；
- 倘本公司違反服務經營權協議或營運協議或本公司在專營權下有失責行為之時的檢查權利；
- 向本公司傳遞九鐵公司於合併日期或其後接獲有關經營權財產的通告、信函、指令或查詢；及
- 根據《九鐵條例》行使權利及履行責任。

知識產權

服務經營權協議載有有關知識產權的規定。九鐵公司免使用費及獨家向本公司授出使用若干知識產權的特許。除僅在過渡期間獲授特許的知識產權外，該特許將與經營權有效期同時終止。

九鐵公司亦會向本公司提供九鐵公司管有或控制並收錄或收納了專門知識性的知識產權(為經營權財產)的所有文件及其他形式資料的副本。

在若干條件的規限下，凡因本公司在經營權有效期內提供九鐵公司服務或使用任何經營權財產使九鐵公司(及其聯屬公司、僱員、代理及承辦商)實際或被指稱侵犯知識產權，本公司將應要求向彼等就所蒙受或招致的一切損失作出彌償。服務經營權協議載有處理有關申索所根據的規定。

責任

欠妥善之處

服務經營權協議規定，在若干條件的規限下，對於經營權財產於交付本公司當日的狀況；或經營權財產或其任何部分直接或間接導致的任何種類或性質的損失，或其就任何目的之任何不足之處，或其中任何缺漏或欠妥之處（不論是明顯、潛在、固有或其他形式的），或其用途或表現，或其任何維修、檢修或其他事宜，或其使用上的任何延誤或干擾或喪失用途，或喪失生意或其他相應產生的損失，或以任何方式導致的任何損失，九鐵公司均無須對本公司負責或承擔法律責任。

彌償保證

在若干條件的規限下，對於九鐵公司（及其聯屬公司、僱員、代理人及承辦商）招致或蒙受的損失而言，如直接或間接涉及經營權財產，或起源於其狀況、管有、使用、表現、運送或處置，或起源於或起因於或關於本公司、其聯屬公司、僱員、代理或承辦商在下列情況下的任何行為、遺漏或疏忽的話，則本公司須負責並免除及彌償彼等的該等損失：

- 使用、經營或維修九鐵公司系統及／或經營權財產；
- 設計、獲取、建造或以其他方式增設任何額外經營權財產或任何新項目經營權財產；
- 提供九鐵公司服務；或
- 履行或未能履行服務經營權協議下的任何責任。

倘該等損失起源於九鐵公司或其聯屬公司、僱員、代理或承辦商（有關代理如為根據外判協議、九龍南綫項目管理協議、西鐵代理協議及／或任何其他協議或安排以九鐵公司代理身份行事的本公司及／或其任何聯屬公司則除外）詐騙或不真誠或九鐵公司違反就經營權財產或營運作出的若干契諾的相關責任，則本公司無須就此承擔責任。

補救措施

服務經營權協議規定，倘本公司因本公司（或其聯屬公司、代理或承辦商）以外人士的錯誤或過失而未能根據服務經營權協議於到期日付款，而付款於原定到期日後七個營業日內支付，則不作違反或不履行服務經營權協議下的到期付款責任論。

服務經營權協議規定，倘本公司於知悉其對經營權財產的處置構成不遵從與處置經營權財產有關的責任後三十日內作出補救，則不作本公司違背或違反其與處置經營權財產有關的責任論。

服務經營權協議規定本公司及／或九鐵公司違反當中條款的一般補救措施。

強制履行

本公司及九鐵公司確認並同意在以下情況下，單以金錢支付損害賠償不足以作出補救，而在法院作出命令的前提下，強制履行行為適當的補救措施：(i)本公司違反提供達至九鐵公司系統適用的規定標準的九鐵公司服務的責任，或於經營權有效期屆滿或終止時未能或拒絕交還經營權財產予九鐵公司，或在其他方面違反交還規定，及／或於經營權有效期終止或屆滿後違反接觸責任的規定；或(ii)九鐵公司進入九鐵公司鐵路土地而違反其根據交易協議的責任。

經營權有效期終止或屆滿的影響

服務經營權協議規定本公司及九鐵公司於經營權有效期終止或屆滿時各自在交還經營權財產、各自的接觸權、就知識產權的安排方面的責任，以及就任何新項目而言的附加責任，該等附加責任將於有關補充服務經營權協議內載列。

補償

除服務經營權協議明確規定外，九鐵公司無須於經營權有效期屆滿或終止時就任何額外經營權財產支付補償。服務經營權協議規定，在若干條件規限下，於本公司履行經營權財產適用的有關交還規定時，九鐵公司須於經營權有效期結束時，就本公司實際產生的額外經營權財產支出超出資本開支限額的部分向本公司作出補償。

對於九鐵公司於經營權有效期屆滿或終止時就任何額外經營權財產應付的補償金額(如有)作出的任何協議或決定，代表本公司從九鐵公司獲得補償的唯一權利，本公司對九鐵公司並無其他權利或補救方法，而就經營權有效期屆滿或終止時就額外經營權財產應付的補償而言，不論根據服務經營權協議、任何其他交易文件或在法律上，九鐵公司無須對本公司承擔其他責任。

轉讓及分判

九鐵公司(無須獲本公司同意)可以轉讓其在服務經營權協議下的權利(包括其應收款項)或授出與該等權利有關的抵押權益。

除於若干獲許可再授特許的情況外，本公司不可轉讓其在服務經營權協議下的權利或義務，亦不可授出服務經營權協議中的任何權益。

C) 買賣協議

買賣協議由本公司與九鐵公司於簽署日期簽訂。

買賣協議載列有關本公司向九鐵公司購買收購鐵路資產的詳細條文。買賣協議涵蓋以下事項。

生效日期

買賣協議須待各份其他交易協議(將於合併日期後訂立的若干交易協議除外)於合併日期當日生效後方可作實。

附錄三 – 交易協議

買賣收購鐵路資產

本公司已同意根據買賣協議的條款購買，而九鐵公司亦同意根據買賣協議的條款出售收購鐵路資產。收購鐵路資產(各項資產的更詳細定義見買賣協議)包括九鐵公司所有物業及資產(包括業務廠房及機器、工具及設備、存貨、存料及備料、知識產權及商業資料和記錄)、九鐵公司附屬公司(該等附屬公司將持有包括第1A類物業，並且擔任物業管理人)的股份及所有將以(藉法例)轉歸、約務更替及轉讓方式自合併日期起轉予本公司的九鐵公司合約，但不包括第1類物業、第2類物業、第3類物業、除外資產、經營權財產及西鐵代理協議。

知識產權

買賣協議亦規定九鐵公司向本公司轉讓的若干知識產權及向本公司轉移九鐵公司控制或管有而其中或其上存在或收錄或包含了(將轉讓予本公司或特許本公司使用)的知識產權的若干設計、文件、計算法及繪圖及其他項目(或其副本)。九鐵公司將進一步向本公司提供收錄或包含了所購入專門知識的所有文件及其他媒體形式資料的副本。

代價

出售收購鐵路資產(不包括九鐵公司附屬公司股份)的代價構成本公司根據服務經營權協議的條款同意於合併日期向九鐵公司支付的最初付款的一部分。出售九鐵公司附屬公司股份的代價構成本公司根據合併框架協議的條款同意於合併日期向九鐵公司支付的物業組合的代價的一部分。

本公司在完成後的責任

除合併框架協議及買賣協議另有規定外，本公司向九鐵公司承諾妥善執行、承擔及於到期時支付及履行根據由本公司作約務更替或轉讓予本公司的合約條款須由九鐵公司於合併日期或之後任何時間履行的一切九鐵公司義務及責任，並就此向九鐵公司作出彌償。

在合併框架協議中有關第三者申索的條款的規限下，九鐵公司應繼續負責及應即時解除於合併日期前屬於九鐵公司的債項、責任或義務以及根據買賣協議或任何其他交易協議的明確條款或根據《兩鐵合併條例》無須由本公司承擔的所有債項、責任或義務(即使因法律(《兩鐵合併條例》除外)的施行而須由本公司承擔亦然)，並應就本公司就所有該等債項、責任及義務引致的一切責任、損失、收費、費用、申索或要求(包括銷售損失或相關業務出現減值)，向本公司作出彌償。

轉讓收購合約

將轉歸本公司的合約下的權利及責任須根據《兩鐵合併條例》轉歸。九鐵公司須盡合理努力，促使所有有關第三方就須由本公司作約務更替或轉讓予本公司的各合約訂立約務更替合約或(如屬待轉讓的合約及如有規定)發出同意。

附錄三 – 交易協議

分攤

根據合併框架協議的條款以及買賣協議及其他交易協議的其他條款：

- 本公司須負責九鐵公司在將以轉歸、約務更替或轉讓方式轉予本公司的合約下承擔或與收購鐵路資產有關的並須由九鐵公司於合併日期或之後任何時間履行的一切責任(並須就該等責任向九鐵公司作出彌償)；及
- 九鐵公司須負責九鐵公司在將以轉歸、約務更替或轉讓方式轉予本公司的合約下承擔或與收購鐵路資產有關的並須由九鐵公司於合併日期前任何時間履行的一切責任(並須就該等責任向本公司作出彌償)。

租約

買賣協議規定，倘若九鐵公司因第1A類物業的違約租戶而蒙受損失，則九鐵公司有權向相關九鐵公司附屬公司收回不超出有關租務按金的金額。

應收款項

本公司一般不會向九鐵公司購入應收款項，惟根據《地鐵條例》轉歸本公司的合約項下到期的其他應收款項除外。然而，九鐵公司須向本公司提供有關非購入應收款項的一切詳情，而本公司將於緊隨合併日期後兩年內(作為九鐵公司的代理)收回該等非購入應收款項。買賣協議載列本公司及九鐵公司為便利收回及分派非購入應收款項而將會遵循的程序。

風險

在不影響合併框架協議中有關九鐵公司申索、地鐵公司申索及鐵路項目申索的條款的前提下，收購鐵路資產的風險將於合併日期當日轉移。

僱員

買賣協議規定與九鐵公司僱員有關的所有工資、薪金、僱傭合約約滿酬金、強制性公積金僱主供款責任及其他定期支出：

- (i) 涉及合併日期或之後的期間者，須由本公司承擔或履行；及
- (ii) 涉及合併日期前的期間者，須由九鐵公司承擔或履行。

九鐵公司須就涉及其於合併日期前任何時間僱用任何九鐵公司僱員的申索(惟因於合併日期或之後發生任何事宜或事件而產生的該些申索除外)以及九鐵公司違反上文(ii)項所載的責任，向本公司作出彌償。本公司須就違反上述(i)而產生的任何申索向九鐵公司作出彌償。

九鐵公司的保證

根據買賣協議，九鐵公司已就下列各項作出保證：

- 九鐵公司附屬公司股份及國際都會的擁有權；

附錄三 – 交易協議

- 有關九鐵公司附屬公司的若干公司事宜；
- 九鐵公司附屬公司的經審核財務報表；
- 九鐵公司附屬公司自二零零六年十二月三十一日以來的事件；及
- 第1A類物業擁有權。

本公司的補救措施

倘本公司知悉買賣協議中九鐵公司提供的的保證或其他條款遭嚴重違反，本公司將無權終止買賣協議，但有權根據買賣協議或以法律規定的其他方式申索損害賠償或行使任何其他權利、權力或補救措施。

九鐵公司責任的限制

本公司將無權就根據九鐵公司提供的任何保證而提出的任何個別申索(或多項申索)獲得損害賠償或其他付款，除非有關申索總額超過50,000,000港元。九鐵公司在其提供的保證下的責任總額在任何情況下均不超過本通函附錄八物業估值報告所載第1A類物業的總值，即11.41億港元。自合併日期起計十八個月後，本公司不得就九鐵公司提供的任何保證提出任何申索。

九鐵公司附屬公司的賬冊記錄

買賣協議載列本公司及九鐵公司與九鐵公司附屬公司所有的賬冊記錄有關的權利及責任。

集團間擔保

九鐵公司須盡一切合理努力促使於合併日期(或於其後在合理可行情況下盡快)，絕對及無條件全數免除及解除任何九鐵公司附屬公司所授予或訂立的、關於或起源於九鐵公司或其任何附屬公司(九鐵公司附屬公司除外)(或彼等的僱員、代理、顧問或與彼等有關連的人士)的任何義務或責任的每項擔保、彌償保證、保證、承諾、承擔或其他抵押責任(各自稱為「**九鐵公司附屬公司擔保**」)，費用由九鐵公司支付。於任何上述解除之前，九鐵公司承諾(i)向本公司支付本公司或任何九鐵公司附屬公司根據任何九鐵公司附屬公司擔保所蒙受的任何損失及所產生的任何及所有負債、費用及開支；及(ii)在本公司書面同意前，不會對任何協議訂立具有修訂九鐵公司附屬公司擔保的效力的任何修訂。

本公司須盡一切合理努力促使於合併日期(或於其後在合理可行情況下盡快)，絕對及無條件全數免除及解除九鐵公司或其任何附屬公司(不包括九鐵公司附屬公司)所授予或訂立的、關於或起源於任何九鐵公司附屬公司(或彼等的僱員、代理、顧問或與彼等有關連的人士)的任何義務或責任的每項擔保、彌償保證、保證、承諾、承擔或其他抵押責任(各自稱為「**保留九鐵集團擔保**」)，費用由本公司支付。於任何上述解除之前，本公司承諾(i)向九鐵公司支付相等於九鐵公司或其任何附屬公司(不包括九鐵公司附屬公司)於合併日期後根據任何保留九鐵集團擔保所蒙受的任何損失及所產生所有負債、費用及開支的金額；及(ii)在九鐵公司書面同意前，不會對任何協議訂立具有修訂保留九鐵集團擔保的效力的任何修訂。

付款程序

根據買賣協議進行任何付款的程序須遵照合併框架協議所載的付款辦法。

印花稅

買賣九鐵公司附屬公司股份的印花稅須由九鐵公司及本公司平均分擔。

規管法律及司法權區

根據合併框架協議，買賣協議受香港法律規管。

D) 營運協議

本公司與代表政府的局長於簽署日期訂立營運協議。

營運協議以現有營運協議為根據，該協議目前規管地鐵公司鐵路的設計、建造、維修及營運若干方面。營運協議載有關於設計、建造、維修及營運綜合鐵路的詳細條文。由合併日期起，現有營運協議將會終止，而營運協議將會生效。營運協議涵蓋以下各項。

專營權

營運協議須以其他交易協議（將於合併日期後訂立的若干交易協議除外）分別於合併日期生效為條件。

倘專營權中與九鐵公司鐵路有關的任何部分被撤銷，營運協議將不再適用於專營權已被撤銷的部分。

營運協議規定本公司延續專營權的申請必須根據《地鐵條例》提交予局長，而在符合下列任何一項條件的前提下，局長將向行政長官會同行政會議建議延續專營權，由生效日期起計為期50年：

- 就某一新項目簽訂項目協議，估計資金成本最少150億港元（按根據營運協議調整者為準）；
- 董事局批准了若干估計資金成本總額最少為150億港元（按根據營運協議調整者為準）的資本性工程（「**重大資本性工程**」），而局長已知會本公司該等資本性工程符合重大資本性工程的條件；及
- 本公司於過往10年已產生不少於150億港元（按根據營運協議調整者為準）的若干資本支出。

局長在作出建議時，必須考慮本公司就延續專營權的原因及生效日期作出的所有合理陳述。

附錄三 – 交易協議

本公司無須就延續專營權付款。就截至到期日(按未獲續期前為準)期間，專營權的條款不會修改，而於此後的期間內，專營權的條款絕大部分將維持不變(於若干情況下除外)，除非本公司及局長另行協定。

於延續專營權時，在政府於專營權獲延續及行政長官會同行政會議批准當日實行的土地政策的規限下，政府與本公司就綜合鐵路訂立的其他若干協議將作出若干相應修訂，以確保上述每份協議所訂明的期間與專營權有效期獲延續的期間相連接。

接觸機制

營運協議同時載有本公司及政府的責任，以就專營權暫時中止(不論是全部或部分)、該專營權屆滿時接觸地鐵公司鐵路及九鐵公司鐵路共用財產的事宜，為雙方提供可行、公開、不偏不倚及有效率的磋商及協議模式，並於政府與本公司無法就該共用財產的機制達成協議的情況，提供有效率、有效及具約束力的解決程序。

設計、建造及維修鐵路

營運協議規定本公司就設計、建造及維修鐵路必須符合的若干要求。

本公司須備有多於一個供電來源，於用電時採取所有妥善預防措施，並於建造、裝置及維修電力綫時採取所有合理預防措施。

本公司必須提供及維持足夠的以經訓練人員運作的控制中心設施，以便安全地調度、控制和指揮列車和使用鐵路的人士或受僱運作鐵路的僱員。本公司必須預防及維持鐵路處所出現水浸的措施。本公司必須提供及維持足夠車廠設施及設備。

本公司必須監察噪音水平、空氣質素及溫度等若干環境狀況，亦須於鐵路處所若干範圍提供足夠的照明及通風設備。

除輕鐵外，本公司須為香港警務人員提供及維持足夠地方、設備及通訊方法(於合併日期及在合併日期後建成、擴充或(在合理可行情況下)改裝的所有車站提供)，並讓其使用本公司於控制中心及各車站，以及本公司與警務處處長不時協定的其他地方裝設的閉路電視顯示器。政府已同意促使香港警務處以合併日期提供服務的方式繼續為鐵路提供警察服務。

乘客服務

列車服務受阻

營運協議規定，對於鐵路處所任何部分緊急關閉或預期的緊急關閉，以及可能影響乘客安全及運載乘客效率的任何中斷或延誤，本公司必須向運輸署署長及警務處處長匯報。倘本公司認為作出通報對乘客有利，且不會對鐵路運作的安全及效率造成不利影響，則亦必須向傳媒通報。本公司凡作出任何新安排而可能合理地被視為對綜合鐵路正常運作造成不利影響者，則必須諮詢運輸署署長。

列車服務安排

本公司須就列車服務運作時數及提供服務的能力至少符合最低服務水平。該等最低服務水平於營運協議內訂明。倘本公司建議對所提供服務的水平作出重大修訂，其僅可於運輸署署長不反對的情況下這樣做。營運協議亦規定本公司倘建議取消及縮減／縮短輕鐵路綫，或對西北鐵路巴士服務縮減班次及／或營運時數須遵守若干諮詢及通知規定。

營運協議對本公司施加責任，包括關於以下方面的責任：

- 保持鐵路處所清潔衛生；
- 提供舒適的乘車環境；
- 在各控制中心與運行中列車、車站、警方設施及運輸協調中心等單位之間提供及維持充足而有效率的通訊設備；
- 確保噪音及震盪減到最低；
- 確保有效率及有效地收取車費；
- 確保處理車票及現金的設施安全可靠；及
- 提供扶手電梯及升降機，以便安全、有效率及有效地運送乘客（輕鐵除外）。

服務表現基準

一般資料

本公司提供的鐵路相關服務必須達若干服務表現基準（「服務表現基準」）。該等服務表現基準涵蓋以下各項：

- 列車服務供應，用於量度本公司實際列車班次與本公司時間表預定行駛的列車班次的差異；
- 乘客車程準時性，用於量度被延誤最少五分鐘的乘客車程；

附錄三 – 交易協議

- 列車服務準時性，用於量度被延誤最少五分鐘（就機場快綫而言）、最少兩分鐘（就其他地鐵公司鐵路行車綫而言）、最少三分鐘（就東鐵及西鐵而言）及最少五分鐘（就輕鐵而言）的列車行程；
- 增值機可靠性，用於量度增值機正常運作總時數；
- 售票機可靠性，用於量度售票機正常運作總時數；
- 出入閘機可靠性，用於量度出入閘機正常運作總時數；
- 扶手電梯可靠性，用於量度扶手電梯的正常運作總時數；及
- 乘客升降機可靠性，用於量度乘客升降機的正常運作總時數。

每年，本公司過往一年的鐵路營運將與服務表現基準進行比較，而本公司或須就未能達到任何服務表現基準向運輸署署長作出解釋，及提供為改善服務表現已採取或擬採取的行動的資料。此外，本公司必須知會運輸署署長任何相當可能不能達致服務表現基準的情況。

倘本公司未達服務表現基準乃（直接或間接及全部或部分）由於發生若干豁免事件所致，則不會作未能達到服務表現基準論，該等豁免事件包括戰亂、敵對行為、天災、動亂、工業行動、斷電或供電不足、任何公眾人士導致的中斷或本公司控制範圍外的任何其他原因或事件，惟倘該事件是因本公司違約或疏忽而發生，或本公司導致或主要因本公司有份造成的，則本公司無權依賴豁免事件。此外及在以上但書的規限下，由合併日期起兩年內，倘因(a)根據《兩鐵合併條例》轉歸本公司的任何財產及資產；(b)本公司根據買賣協議收購的任何收購鐵路資產；或(c)受制於服務經營權協議的任何經營權財產有任何欠妥之處，而該等欠妥之處於合併日期存在，並在合理情況下本公司無法於二零零六年四月十一日至合併日期期間發現，導致未能達致服務表現基準，本公司不會被視為未能達致服務表現基準。然而，本公司必須盡合理努力預防該等事件發生，減輕事件的影響及採取補救措施。

檢討服務表現基準

營運協議載有規定，允許於指定情況下調整服務表現基準。每年，本公司與運輸署署長須在考慮本公司進行的報告所涵蓋的客戶調查報告結果、開始任何新項目或引進新技術（定義見下文）及任何其他有關情況後，共同檢討服務表現基準，並可能同意暫時修改服務表現基準或其適用範圍。

此外，於若干情況下，如新推出或大幅修改載客列車設計、新推出或經大幅修訂的自動列車控制方法及於任何重要基建設施、廠房或設備經大幅改動、擴充、添置或修改後，本公司或運輸署署長可要求再行共同檢討服務表現基準。

附錄三 – 交易協議

新鐵路項目及新技術

倘本公司推出新項目，而該新項目推出可能對本公司能否達致任何服務表現基準造成重大影響，則就確定本公司是否達致任何服務表現基準而言，於該新項目推出期間及該新項目開始營運後兩年內無須計及該新項目。倘新項目於緊接合併日期前兩年開始的期間內任何時間開始營運，而推出該新項目可能對本公司達致任何服務表現基準的能力造成重大影響，則就確定本公司是否達致任何服務表現基準時，於該新項目推出期間及該新項目開始營運後兩年內無須計算該新項目。

倘就鐵路營運引進全新或經大幅修改的技術(以助改良或維護鐵路)(「**新技術**」)，而引進該項新技術有可能對本公司於引進該新技術的期間就營運鐵路的有關部分或其中任何其他部分(「**鐵路有關部分**」)達致任何服務表現基準的能力造成重大影響，則就確定本公司是否達致任何服務表現基準而言，於引進該項新技術日期起計兩年內無須計及鐵路有關部分的營運。倘於合併日期前兩年開始的期間內任何時間引進新技術，而引進該新技術可能對本公司於引進該新技術期間就鐵路有關部分達致任何服務表現基準的能力造成重大影響，則就確定本公司是否達致任何服務表現基準而言，於引進該新技術日期起計兩年內無須計及鐵路有關部分的營運。

本公司於任何新項目開始營運或引進任何新技術前，須就以下方面設立使運輸署署長合理地感到滿意的具體服務表現基準：

- 該新項目(「**新項目基準**」)；及
- 鐵路有關部分的營運(「**新技術基準**」)，

於該新項目開始營運或引進該新技術日期起計兩年內，該等新項目基準或新技術基準將適用於該新項目或鐵路有關部分的營運。本公司須以所得的最佳資料(包括任何服務表現測試結果及有關的合約規格)作為新項目基準或新技術基準的依據。

顧客服務目標

營運協議規定本公司設定、每年公佈及致力達成顧客服務目標(「**顧客服務目標**」)，該等目標與服務表現基準涉及相同事項(即列車服務供應、乘客車程準時性、列車服務準時性、增值機可靠性、售票機可靠性、出入閘機可靠性、扶手電梯可靠性及乘客升降機可靠性)及以下附加事項：

- 列車服務可靠性；
- 車票可靠性；
- 溫度及通風水平；

附錄三 – 交易協議

- 鐵路清潔程度；及
- 乘客查詢回應速度。

本公司須就輕鐵堅守有關列車服務供應、列車準時性、增值機可靠性、售票機可靠性、八達通卡處理器、溫度及通風水平、鐵路清潔程度及乘客查詢回應速度各方面的顧客服務目標。本公司就西北鐵路巴士服務須堅守與服務供應及清潔有關的顧客服務目標。

本公司每季均須公佈實際服務表現與顧客服務目標的比較數據。

顧客服務目標與服務表現基準不同之處，為該等目標為本公司自願設定的目標，並不構成有關服務表現的合約責任。

有關乘客服務的其他事項

為進一步完善本公司提供的服務，本公司必須採取措施去量度、公佈顧客滿意度並提供有關報告、處理乘客投訴及建議和為乘客提供標誌及資料。

署長可要求本公司檢討服務安排並考慮改變服務的建議。

營運協議規定本公司須設立並遵行諮詢傷殘乘客相關代表組織的程序及傷殘乘客設施的年度檢討程序。

安全管理

一般事項

營運協議載有安全管理條文，規定本公司在鐵路設計、建造、經營及維修方面，均適當地照顧到鐵路及使用鐵路的人士及受僱在鐵路工作人士的安全，且達致根據《地鐵條例》獲委任的視察主任（「視察主任」）合理滿意的程度。

指引手冊

本公司就安全、緊急事故及保安問題有關的程序製作的任何文件，必須提供予視察主任。凡對指引手冊作出任何修訂，必須先諮詢視察主任（及於若干情況下諮詢警務處處長及消防處處長）。

救援和故障搶修設備

本公司須提供足夠的車輛和設備，以便能夠安全而迅速地修復發生故障的列車和設備，以及拯救乘客和受僱在鐵路工作的員工。該等車輛和設備必須有效並維持於有效率的操作狀態；如有需要，該等車輛和設備須由曾受訓練的員工處理和操作。

維修保養程序

本公司須在盡量考慮其他城市合理相關的鐵路系統的良好做法後，就設備、系統及列車的維修保養設立、營運及維持一個維修保養管理系統，以盡量減低安全風險。本公司必須確保維修保養工作由有足夠能力承擔該項工作的人員進行。

提供鐵路職員

本公司須安排適當數目的職員當值，他們應接受過適當的訓練，並具備足夠經驗，以確保綜合鐵路的操控和運作穩妥，並保障使用者和受僱在鐵路工作的員工的安全。

鐵路和新鐵路項目的啟用

本公司不得：

- 啟用鐵路任何新建部分；
- 開始營運任何新項目或啟用任何車站或交匯處；或
- 使用或引進影響或可能影響地鐵的安全或使用鐵路或受聘於鐵路工作的人士的安全的任何新增或經修改的主要設施、設備、系統或列車或新技術，

直至視察主任向局長書面確認其用以運送乘客及行李和貨物各方面均屬安全為止。

應變計劃

本公司須制訂及保持於鐵路或鐵路處所發生故障、意外、緊急事故、任何其他事故或任何其他嚴重或重要事宜時實施的應變計劃。倘於合併日期後，本公司就(a)或會影響鐵路乘客安全或導致列車服務中斷或延誤及(b)當時實施的任何應變計劃未有處理的任何事項制訂任何新應變計劃影響，本公司在落實該新應變計劃前，須於合理可行情況下盡快諮詢職權範圍與該新應變計劃相關的政府部門。

營運協議規定了應變計劃必須包括的一些安排，惟未有盡列應有安排。

土地

新項目土地及物業發展權

政府與本公司將就其將會實施的任何新項目協定詳細條款，據此，本公司將在根據政府於有關時間的土地政策支付地價的條件下獲提供建造及營運該新項目所需的土地。政府承認，就新項目的商業可行性及經營和技術性理由而言，物業發展向來均屬重要，將來亦然。政府與本公司亦會協定有關為實施任何新鐵路項目而應向本公司提供的物業發展權(如有)的詳細條款。

地價金額

政府同意只要現有土地政策不變(而本公司已確認政府可能會不時修改其土地政策)，政府就與每一個本公司獲批的新項目有關之物業發展權而作出首次批地時及(倘適用)就有關一個新項目的每一期發展的物業發展權應付的首筆地價而言(在各種情況下，車廠用地除外)，本公司應付的地價金額將按「十足市值」評定而不理會綜合鐵路的存在。就此而言，「不理會鐵路存在的『十足市值』基準」指政府評定的十足市值，且並無理會鐵路存在而可能對被估值地點構成的任何影響。只要政府維持現有土地政策不變，車廠用地用作鐵路車廠的地價金額將按最低地積比率為一的「工業用途」基準評定，而行車綫及車站用地的地價金額將按象徵式補價評定。

新鐵路項目

一般規定

受制於《地鐵條例》，據知於承擔新項目及／或經營新鐵路時，本公司將需要取得相當的商業回報率。政府同意不會要求本公司建造任何新項目及／或經營任何新鐵路，惟於若干情況下及雙方協定商業回報率除外。政府確認，為使本公司於特定新項目及／或新鐵路賺得某個商業回報率，及為了讓本公司可維持其財政狀況，政府或須就該等新項目及／或新鐵路提供財政及其他方面的支持。倘政府邀請本公司根據新九鐵項目或新獨立項目規定，按照九鐵公司、政府或政府實體授予本公司的服務經營權營運新鐵路，本公司將有責任以經營權模式根據營運協議及關於該服務經營權的相關未來協議經營新鐵路。

新地鐵項目

政府就任何新地鐵項目同意：

- 本公司將獨家獲邀請根據擁有權模式承擔新地鐵項目，及就該項目向政府提交建議書；
- 倘本公司向政府提交建議書，政府及本公司將於其後在合理可行情況下盡快在排他的基礎上展開磋商，以協定本公司根據該新地鐵項目建造及經營新鐵路及籌集相關資金的條款(包括政府於財政及其他方面或會向本公司提供的任何適當支持的性質及條款)；及
- 倘有關上段所述事項的協議於合理期限內尚未達成，政府可終止與本公司進行磋商，並邀請其他人士承擔該新地鐵項目。

新九鐵項目

政府可(全權酌情)就任何新九鐵項目採納擁有權模式或經營權模式(惟須受下文所限)。

對於政府決定採納擁有權模式的任何新九鐵項目：

- 本公司將獨家獲邀請就該新九鐵項目向政府提交建議書；及
- 倘本公司向政府提交建議書，政府及本公司將於其後在合理可行情況下盡快在排他的基礎上展開磋商，以協定本公司根據該新九鐵項目建造及經營新鐵路及籌集相關資金的條款(包括政府於財政及其他方面或會向本公司提供的任何適當支持的性質及條款)；及
- 倘有關上段所述事項的協議於合理期限內尚未達成，政府可(全權酌情)決定(a)邀請第三方各自向政府提交根據擁有權模式承擔該新九鐵項目的建議書或(b)邀請本公司根據經營權模式就該新九鐵項目經營新鐵路。

凡屬政府決定採納經營權模式的任何新九鐵項目而政府正考慮將其服務經營權授予本公司，政府將邀請本公司透過服務經營權經營該新鐵路。

新獨立項目

政府可(全權酌情決定但受下文所限)就任何新獨立項目採納擁有權模式或經營權模式。

凡政府決定採納擁有權模式的任何新獨立項目，政府可(全權酌情)(i)邀請本公司就該新獨立項目向政府提交建議書；或(ii)透過公開招標批出新獨立項目。

凡政府決定採納經營權模式的任何新獨立項目，政府可(全權酌情)邀請本公司及／或其他人士根據經營權模式就該新獨立項目經營新鐵路。

政府已就任何新獨立項目同意：

- 如屬透過公開招標批出新獨立項目，而政府決定就該項目採納專營權模式，政府可邀請本公司及任何其他人士按相同基準就該等新獨立項目提交標書或建議書；
- 政府將客觀地評估交來的標書或建議書的優點；
- 在評估由政府全部或部分擁有的人士提交的標書或建議書時，政府將假設該人士必須取得商業回報率；
- 如本公司就可能獲批的新獨立項目可能需要政府的支援，則在該新獨立項目批給本公司之前，政府與本公司須尋求就適當的財政或其他方面支持的條款達成協議；及

附錄三 – 交易協議

- 凡本公司已就某個別新獨立項目提交標書或建議書，惟政府將該新獨立項目批予本公司以外的人士，則政府應在合理可行情況下盡快知會本公司有關決定及作出該決定的理由，但政府並無義務將任何商業敏感性資料告知本公司。

本公司確認，對於任何新獨立項目而言，凡規模不包括建造及／或經營地鐵公司鐵路或九鐵公司鐵路與另一鐵路系統的部分之間的公共交通交匯處但包括：

- 建造及／或經營新獨立項目的部分與另一鐵路系統(地鐵公司鐵路或九鐵公司鐵路除外)之間的公共交通交匯處者；及／或，
- 建造及／或經營(a)一個或以上的新車站及(b)延長構成一鐵路系統(地鐵公司鐵路或九鐵公司鐵路除外)的一部分的某一條現有鐵路綫，或偏離構成一鐵路系統(地鐵公司鐵路或九鐵公司鐵路除外)的一部分的某一條現有鐵路綫的新路軌工程。

政府可絕對酌情決定將該新獨立項目批給該另一鐵路系統的營辦商，而無須邀請本公司提交標書或建議書。

經營權模式 – 額外經營權付款

除非本公司與政府另行達成協議，否則就政府邀請本公司根據服務經營權模式營運的每一個新獨立項目或新九鐵公司項目而言，本公司將會按照以下財務條款經營有關的新鐵路：按淨貼現的新項目現金流量淨額的90%釐定額外經營權付款；貼現值反映本公司就新鐵路建議的商業回報率(讓本公司能夠取得一定商業回報率)。倘若九鐵公司為新鐵路擁有人，額外經營權付款亦須採用與服務經營權協議之下的付款結構相似的結構，即以每年定額付款及每年非定額付款形式收取額外經營權付款。

委託協議

本公司將獲委託設計及建造本公司透過服務經營權模式承擔的新項目，惟須通過政府的批准程序及待本公司與政府協定價格，方可作實。

車費

票價調整機制：營運協議亦載有票價調整機制的條款。主要條款概要如下：

(a) 直接驅動票價調整公式

將採用一個「直接驅動」票價調整公式。票價調整機制將規定對指明票價的任何調整應與政府統計處公佈的政府綜合消費物價指數的變化和名義工資指數(運輸服務業)的變化掛鉤，並應計及生產力因素。

附錄三 – 交易協議

票價調整機制的運作方式如下：

「整體加權票價調整比率 = $0.5 * \Delta$ 綜合消費物價指數 + $0.5 * \Delta$ 工資指數 - t」

在以上公式中：

「整體加權票價調整比率」乃根據下文(b)列明的綜合鐵路中的一籃子指明「票價」計算；

「 Δ 綜合消費物價指數」指政府綜合消費物價指數每年變化的百分率；

「 Δ 工資指數」指名義工資指數(運輸服務業)每年變化的百分率；

「t」為生產力因素，旨在激勵本公司提高生產力。於合併日期後首五年，「t」將被視為零。從合併日期後第六年起，「t」的數值將為0.1%。根據就票價調整機制議定的檢討機制，將不會對「t」的數值進行檢討，直至合併日期九周年之後。

(b) 票價調整機制的適用性

票價調整機制將從合併日期起適用於綜合鐵路的所有現有和新鐵路綫的指明票價(機場快綫(機場員工的票價除外)、「昂坪360」、城際列車及屬於並非為乘客日常往返於本港各地區之間而設的新獨立項目的那些新鐵路綫除外。至於是否將該等新獨立項目納入票價調整機制，本公司將與政府就個別的新獨立項目達成協議。)從合併日期起，票價調整機制亦將適用於輕鐵及西北鐵路巴士。

就對機場快綫票價的調整而言，本公司須遵守諮詢規定，該等規定與現有營運協議所載者大致相同。

就票價調整機制而言，「票價」的定義包括月票(推廣優惠安排除外)及本公司新增／取消的任何「時段」附加費及／或折扣(例如繁忙時間附加費及非繁忙時間折扣)，但不包括任何推廣優惠票價。

在其一籃子指明票價整體上遵從票價調整機制的前提下，本公司可以在按票價調整機制公式釐定的整體票價調整水平加／減五個百分點的範圍內調整若干票價(但倘若整體票價調整水平為負數，則不得提高該等票價)。

(c) 票價調整的觸發機制

倘若在某一年，票價調整機制下的整體加權票價調整比率在加／減百分之一點五範圍內，將不會作出票價調整，而未有調整的百分率將於下一年度進行票價檢討時被計算在內。

(d) 對票價的調整

受票價調整機制規限的票價(受上段所規限)將會按照票價調整機制每年調整一次。本公司受票價調整機制規限的票價(指定「時段」附加費或折扣除外)在任何一年都不得被調整超過一次。

(e) 獨立專家證明

不遲於就根據票價調整機制進行每年票價調整通知交通諮詢委員會及立法會交通事務委員會並作出公告兩星期前，本公司應向政府提供由兩個獨立專家簽發的關於該票價調整符合票價調整機制的證明書連同其支持數據。

(f) 對票價調整機制的檢討

在本公司或政府的要求下將每五年對票價調整機制進行一次檢討。倘若本公司和政府未能在檢討開始後的一段指明的期間內就對票價調整機制的修訂達成協議，當時的票價調整機制將繼續適用。

(g) 新增或撤銷受票價調整機制規限的票價

就新增或撤銷受票價調整機制規限的票價而言，本公司須(i)考慮公眾可否接受任何建議修改；(ii)就新增或撤銷有關票價的相關價格、條款及日期通知及諮詢交通諮詢委員會及立法會交通事務委員會並向其作出簡報；及(iii)在不遲於新增或撤銷有關票價三星期前，就建議修改作出公告。

優惠票價：本公司須至少於七日前通知運輸署署長有關實施或更改票價或終止推廣優惠安排，惟本公司認為該項安排屬補償性質或為營運目的而設者則不在此限。

就上段所述目的而言，一項推廣優惠安排指(i)任何(a)可減少網絡內每程車費；(b)本公司認為屬推廣促銷性質及(c)本公司擬推行最長達十二個月時間的安排；或(ii)任何由本公司與運輸署署長不時協定為推廣優惠的安排。

補償

營運協議有詳細條款規定政府於若干情況下須向本公司支付賠償的計算方法。就損失相關財產而應支付的補償相等於下列的較高者；(i)相關財產的公平價值(假定有自願買家和賣家，並且計及相關財產的潛在收益)；及(ii)獨立估值師確定的各個相關財產的折舊帳面值。獨立估值師亦會確定就使用相關財產須支付予本公司的任何補償的款額。損壞任何交還本公司的任何相關財產而應付予本公司的補償款額將參考就損壞作出補救的合理成本計算。倘暫時中止九鐵公司鐵路的專營權，政府須向本公司支付的任何補償將由獨立估值師釐定。

爭議解決

解決政府與本公司之間的爭議的程序，須由非正式磋商開始。倘未能透過非正式磋商解決爭議，香港的法院就爭議的解決將有專屬司法管轄權。雙方可協定以仲裁方式解決，但本公司及政府並非必須這樣做。

保證服務持續的支援

於任何撤銷程序實施期間或於專營權屆滿前五年開始的期間，為確保鐵路服務於專營權到期或撤銷後不會中斷，本公司必不可採取有礙任何後繼獲專營權人過渡的任何行動。

檢討營運協議的條款

現有一項由合併日期起每五年共同檢討營運協議條款的程序。於該等檢討，各方將考慮所有有關因素，包括乘客需求，以及可倚仗的方法，藉此以在顧及所招致的成本、本公司的財政資源及審慎商業原則的情況下，保持科技及技術上的進步得以與良好的國際慣例相符。倘政府或本公司任何一方要求共同進行檢討，有關檢討即會進行。凡經雙方同意即可修訂營運協議的條款。

提供記錄

本公司必須保存有關服務表現基準、顧客服務目標及乘客投訴和建議、車費收入、列車維修保養及使用中列車數目等資料記錄，而局長和署長可查核該等記錄。

外部審計

本公司須每年向署長提交一份由外聘核數師擬備的經審核報告，其中說明本公司有否實行足夠內部監控及程序，以便本公司能夠在所有重要方面衡量及記錄本公司遵行服務表現基準及顧客服務目標的情況。

規例

局長根據《地鐵條例》制訂規例前，政府將諮詢本公司及考慮本公司提出的一切合理申述。

城際客運服務及貨運服務

上述指明的規定不適用於城際客運服務及貨運服務。然而，根據營運協議，本公司須在考慮城際客運服務及貨運服務(視情況而定)與本地服務性質不同的因素後，在合理可行情況下確保：

- 其於城際客運服務擁有及營運的列車盡量符合就本公司於香港提供的客運服務(「本地服務」)所規定的列車安全及一般清潔水平，且溫度及通風水平適當；及
- 其於貨運服務擁有及營運的列車盡量符合就本地服務所規定的列車安全及一般清潔水平。

附錄三 – 交易協議

本公司須於合理可行情況下盡快與第三方營辦商建立制度，以批准第三方列車安全地在鐵路上行駛。該制度包括設計及檢測、設立處理涉及第三方列車的緊急事故程序及在本公司向局長書面證明本公司及視察主任均認為本公司已進行有關檢測及設立緊急事故程序之前，不准許任何類型的第三方列車於香港在鐵路上行駛。

本公司須盡一切合理努力尋求有關第三方營辦商確認，其已就與城際客運及貨運服務有關而在鐵路上行駛的第三方列車實施一般清潔、溫度及通風安排。

其他事項

披露資料

政府在未諮詢本公司前不得披露限制性資料。限制性資料指本公司根據新《地鐵條例》若干規定或營運協議的條款呈交政府、局長、運輸署署長、視察主任或代表政府的任何其他人士並經本公司指明為未公佈的商業敏感性資料的資料。

《地鐵條例》及《兩鐵合併條例》

根據營運協議，本公司無責任按與《地鐵條例》或《兩鐵合併條例》的任何條文互相抵觸的任何方式經營業務或作出與上述條文互相抵觸的任何事宜。

適用法律

營運協議受香港法律規管。

E) 服務表現基準備忘錄

服務表現基準備忘錄由本公司與代表政府的運輸署署長於簽署日期簽訂，當中載列釐定服務表現的訂明公式。

F) 九龍南綫項目管理協議

九龍南綫項目管理協議於簽署日期由本公司與九鐵公司訂立。

(1) 服務

根據九龍南綫項目管理協議的條款，本公司獲獨家委任：

- 管理九鐵公司就建造及設計九龍南綫而言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
- 在若干情況下為九龍南綫下的九鐵公司代表。

附錄三 – 交易協議

本公司本身將不會興建九龍南綫，亦不會承擔九龍南綫工程的成本。

本公司同意盡一切適當的技術及謹慎提供服務，且其根據九龍南綫項目管理協議須承擔的責任僅限於其嚴重違反協議的情況，或故意失責或疏忽的情況，該責任的金額以本公司可收取作獎勵金（見下文所述）的最高金額1.1億港元為上限。

(2) 付款

作為提供上述服務的報酬，本公司將會收取約6.8億港元的項目管理費，及倘九龍南綫的工程較原定時間提早完成及成本相等於或低於預算，本公司將會獲支付一筆最高達1.1億港元的獎勵金，金額乃按項目最終結算成本低於預算的金額計算。

G) 西鐵代理協議

西鐵代理協議

西鐵代理協議及有關協議於簽署日期由本公司、九鐵公司、西鐵物業發展有限公司（「西鐵物業發展」，現為九鐵公司的附屬公司，預期將來亦然）及西鐵附屬公司簽訂。西鐵代理協議載列與本公司就發展十三個西鐵發展用地出任九鐵公司及西鐵附屬公司代理人有關的條款及條件。

委任本公司為九鐵公司及西鐵附屬公司的代理人

根據西鐵代理協議的條款，本公司將會獲委任：

- 出任九鐵公司的代理人及其授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的物業發展用地行使若干權利及履行若干非金錢形式的義務；及
- 出任各西鐵附屬公司的代理人及其授權書下的獲授權人，就西鐵沿綫的物業發展用地行使若干權利及履行若干非金錢形式的義務。

為協助本公司履行其代理人職責，九鐵公司及西鐵附屬公司已給予本公司授權書。根據西鐵代理協議，本公司僅可利用授權書行使其獲賦予的權利及履行其承諾的義務。

本公司因根據西鐵代理協議出任九鐵公司的代理人而產生的費用將攤分予各西鐵附屬公司及支付。

已批出用地

西鐵附屬公司、屯門物業發展有限公司連同任何其他西鐵附屬公司已於合併日期前就西鐵發展用地進行招標，並已就是次招標訂立（不論是否於合併日期前或後訂立）一份發展協議，統稱為「已批出用地附屬公司」。

各家已批出用地附屬公司均需向本公司支付一筆費用（「已批出用地費」），金額相等於下列兩者的總和：

- 本公司就已批出用地附屬公司而應計或支付的所有費用（包括內部成本）或款項，另加16.5%間接費用連同其應計利息；及

附錄三 – 交易協議

- 已批出用地附屬公司根據發展協議應計利潤淨額的10% (為避免產生疑問，已計入已批出用地附屬公司根據發展協議須支付的應計付款)。

由已批出用地有限追索權終止日期起，任何未付的已批出用地費應已到期並由有關已批出用地附屬公司全數支付。「已批出用地有限追索權終止日期」為下列日期 (其中包括) 中的最早日期：

- 西鐵物業發展已向西鐵附屬公司 (包括已批出用地附屬公司) 收取金額相等於「西鐵物業發展最低保留金額」(即180,000,000港元，但凡西鐵附屬公司 (已批出用地附屬公司除外) 每次訂立一份發展協議均扣減10,000,000港元) 的款項之日；
- 已批出用地附屬公司根據發展協議向發展商支付其所有應付金額之日；及
- 已批出用地附屬公司償還西鐵物業發展及已批出用地附屬公司之間的貸款 (西鐵物業發展據此轉貸其向九鐵公司借用的款項) 的任何本金額或支付任何利息之日。

直至已批出用地有限追索權終止日期 (不包括該日在內) 止，已批出用地附屬公司僅須在有資金的情況下支付已批出用地費。

未批出用地

西鐵附屬公司相關費用

各家西鐵附屬公司 (不包括已批出用地附屬公司) 應就該西鐵附屬公司而言向本公司支付「西鐵附屬公司相關費用」，金額應為本公司就該西鐵附屬公司或就九鐵公司而應計或支付及由該西鐵附屬公司攤分的所有費用 (包括內部費用) 或款項，另加16.5%間接費用，連同其應計利息。

由相關費用有限追索權終止日期起，西鐵附屬公司須於每個季度付款日全數支付當時仍結欠的西鐵附屬公司相關費用。「相關費用有限追索權終止日期」為下列日期 (其中包括) 中的最早日期：

- 西鐵附屬公司訂立一份發展協議之日；及
- 西鐵附屬公司償還西鐵物業發展及西鐵附屬公司之間的貸款 (西鐵物業發展據此轉貸其向九鐵公司借用的款項) 的任何本金額或支付任何利息之日。

直至相關費用有限追索權終止日期 (不包括該日在內) 止，西鐵附屬公司僅須在有資金的情況下支付西鐵附屬公司相關費用。

代理費

各家西鐵附屬公司 (已批出用地附屬公司除外) 均應向本公司支付一筆代理費，金額相等於有關其發展用地的總銷售收益0.75%。

附錄三 – 交易協議

由代理費有限追索權終止日期起，西鐵附屬公司須全數支付當時仍結欠的代理費。「代理費有限追索權終止日期」為下列日期(其中包括)中的最早日期：

- 西鐵附屬公司根據同意方案向有關股東收取有關其發展用地的總銷售收益金額超出當時應付的代理費金額之日；
- 發展商根據發展協議就該發展用地而言應負上的所有付款義務經已履行或發展協議已被終止之日後五個營業日；及
- 西鐵附屬公司償還西鐵物業發展及西鐵附屬公司之間的貸款(西鐵物業發展據此轉貸其向九鐵公司借用的款項)的任何本金額或支付任何利息之日。

直至代理費有限追索權終止日期(不包括該日在內)止，西鐵附屬公司僅須在有資金的情況下支付代理費。

發展商作出擔保

除已批出用地附屬公司外，西鐵物業發展及各家西鐵附屬公司均須促使及確保與西鐵附屬公司訂立發展協議的各發展商(及其有關擔保人)應作出擔保，向本公司保證有關西鐵附屬公司會按時履行向本公司支付代理費的一切義務。

西鐵物業發展及西鐵附屬公司作出擔保

西鐵物業發展及各西鐵附屬公司向本公司保證西鐵附屬公司按時履行根據西鐵代理協議的一切義務。

西鐵物業發展的付款限制

西鐵物業發展不得：

- 向九鐵公司支付任何款項(包括根據九鐵公司尚欠西鐵物業發展貸款的應付款項)；或
- 向西鐵物業發展股東派發任何股息或作出派付，

西鐵物業發展在作出該等付款、派付股息及作出分派後的手頭或銀行存放現金最少已達到西鐵物業發展最低滾存金額則另作別論。

終止

就各家西鐵附屬公司而言，本公司將於該西鐵附屬公司解散後不再為其代理人。本公司將於其不再出任任何西鐵附屬公司的代理人之日不再為九鐵公司的代理人。

H) 外判協議

外判協議於簽署日期由本公司及九鐵公司簽訂。

於合併日期後兩年內，九鐵公司將根據外判協議的條款，外判若干財務及行政職能予本公司。

附錄三 – 交易協議

根據外判協議的條款，本公司將於合併日期起兩年期間內：

- 向九鐵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20,000,000港元的年費。

本公司提供的服務範圍載於外判協議的附表內，當中包括有關財資、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。

I) 物業組合協議

第1A類物業

根據買賣協議，九鐵公司已同意其須於合併日期或之前將第1A類物業轉讓予九鐵公司物業附屬公司。九鐵公司亦已同意該等九鐵公司物業附屬公司(當時將會擁有發展項目的共用地方及第1A類物業)的所有已發行股份，應於合併日期當時由九鐵公司根據買賣協議轉讓予本公司。

第1B類物業

於簽署日期，九鐵公司與本公司訂立買賣協議，據此，九鐵公司同意於合併日期將第1B類物業轉讓予本公司。

第2A類物業

批授政府租契

於簽署日期，政府訂立作出承諾其將會於合併日期起計十二個月或政府與本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第2A類物業位處土地的政府租契。根據《九鐵條例》，第2A類物業現時由九鐵公司持有作歸屬土地。

於簽署日期，九鐵公司作出承諾其將會於緊隨上段所述獲批政府租契後，訂立一份買賣協議將第2A類物業售予本公司。轉讓第2A類物業予本公司須按買賣協議進行。

臨時安排

九鐵公司作出的承諾亦規定，直至九鐵公司已將第2A類物業轉讓予本公司之時，將會作出臨時安排以確保由合併日期開始，本公司須負責九鐵公司根據有關第2A類物業的租約或特許協議項下的義務並強制執行該等協議。本公司有權獲得九鐵公司就該等租約及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：

附錄三 – 交易協議

- 九鐵公司按市場租金就第2A類物業的空置單位與本公司訂立租約（本公司其後有意將空置單位分租予分租戶），並就第2A類物業內的共用地方訂立特許協議；
- 在轉讓第2A類物業予本公司前，九鐵公司委任本公司出任其執行代理，以強制執行九鐵公司當時與租戶訂立的現有第2A類物業租賃協議；及
- 九鐵公司將根據九鐵公司當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本公司。

第2B類物業

批授政府租契

於簽署日期，政府作出承諾其會於合併日期後二十四個月或政府與本公司可能協定的其他期間內，向本公司提出按協定的條款批出第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。

臨時安排

於簽署日期，九鐵公司就臨時安排作出承諾，以確保由合併日期開始，本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。本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，九鐵公司向本公司授出就第2B類物業的管有權，本公司據此成為九鐵公司的特許持有人而無需支付任何特許使用費或同意租賃金，而本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）；
- 直至批授第2B類物業的政府租契前，九鐵公司委任本公司出任其執行代理，以強制執行九鐵公司當時與租戶訂立的現有第2B類物業租賃協議；及
- 九鐵公司將根據九鐵公司當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本公司。

第3類物業

於簽署日期，本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類協議均與一項第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。

不包括經營權財產

倘若本公司根據第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，則本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。

附錄三 – 交易協議

代理條款

根據各份第3類協議的條款，本公司將會獲委任出任九鐵公司的代理人及獲授權人，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)。

本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本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，本公司將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。

為協助本公司履行其代理職能，九鐵公司已向本公司授予授權書。本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，本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，凡屬本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。

九鐵公司須將就第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類物業採取任何本公司(作為九鐵公司代理人)並無採取，或非根據本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。

費用

作為出任九鐵公司代理的代價，本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，本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)。

彌償保證

對於九鐵公司因(當中包括)以下原因產生或蒙受的負債或虧損，本公司須對九鐵公司作出彌償保證：

- 本公司就第3類物業(包括政府批授及發展協議)的行動或遺漏；或
- 九鐵公司根據本公司指示作出任何行為。

對於九鐵公司產生的任何利得稅負債，本公司亦須向九鐵公司作出彌償保證，但有關負債必須為九鐵公司無法自其就第3類物業收取的收入扣減根據有關第3類協議應付本公司的費用所致。

附錄三 – 交易協議

九鐵公司將就本公司產生或蒙受的負債或虧損向本公司作出彌償保證，但產生或蒙受該等負債或虧損的原因須為九鐵公司不遵行其根據第3類協議的責任，或因關於第3類物業而九鐵公司於簽署日期前並無向本公司披露的協議所致。

其他

本公司將為各第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，本公司出任代理人的委任即須終止。

第4類物業

於簽署日期，政府承諾將於地鐵公司與政府協定的期間內，就各第4類物業向地鐵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，不理會鐵路的存在因素。

於簽署日期，本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，則本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

於簽署日期，九鐵公司與本公司訂立一份協議，據此，九鐵公司應就行使其因身為國際都會物業管理有限公司(「國際都會」)股東而享有的權利按本公司指示行事。除非按本公司指示行事，否則九鐵公司不得就該等權利採取任何行動。在九鐵公司獲得與其於國際都會的股權有關的任何分派或銷售所得款項後，九鐵公司應即時向本公司支付金額與所獲得款項相同的款額。

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。

九鐵公司附屬公司(偉絡傳訊有限公司除外)亦從事物業管理業務。根據買賣協議所載的條款，該等全資擁有九鐵公司附屬公司須轉讓予本公司。

J) 聯絡委員會函件

九鐵公司於簽署日期發出聯絡委員會函件，其條款獲本公司與政府確認及同意。

聯絡委員會函件訂明，由簽署日期起至緊接合併日期前一日止期間(「臨時期間」)內，聯絡委員會須一直繼續由相同數目的九鐵公司、本公司及政府成員組成。

附錄三 – 交易協議

於臨時期間內，聯絡委員會須繼續討論重大決定(定義見下文)及重大決定造成的財務影響。聯絡委員會應向九鐵公司的管理委員會轉述本公司的成員在聯絡委員會上向委員會提出的陳述。於臨時期間內，在未經本公司成員在聯絡委員會上同意前，九鐵公司不會作出重大決定。

「重大決定」指(i)九鐵公司於合併日期或由該日起計所作出而對本公司而言有重大資本或經常性含義的任何九鐵公司決定；或(ii)根據九鐵公司的現有慣例為需經九鐵公司管理委員會或其中一個小組委員會批准的任何九鐵公司決定。

K) 土地安撫函

政府已向九鐵公司發出二零零七年八月三日的土地安撫函，本公司已接獲其副本，根據該土地安撫函，政府同意在受須取得一切所需批准(包括行政長官會同行政會議的批准)及當時生效的法例及土地政策所限下：

- (a) 在政府按其絕對酌情權釐定的時間內，(i)九鐵公司為唯一承讓人的鐵路用地的私人協約方式批地及於下文所述年期獲延續之時仍維持單一擁有權的土地；及(ii)組成九鐵公司鐵路一部分的鐵路用地於經營權有效期屆滿前屆滿的轉歸安排(視情況而定)的年期，將可延長至根據私人協約方式批地或轉歸安排(視情況而定)的原有條款及條件所訂於經營權有效期屆滿為止；
- (b) 就其他類別土地權益而言，政府同意於經營權有效期採取其在當時認為適當、合理及可行的措施並向九鐵公司提供其在當時認為適當、合理及可行的協助，以促進鐵路營運順利；及
- (c) 如經營權有效期於日後獲延長，政府將會於本身按其絕對酌情權釐定的時間內：
 - (A) 將上文(a)段所述土地權益的年期延長至可與獲延長服務經營權有效期同一時間終止的年期，惟自合併日期起上述土地權益的擁有權不得有變；及
 - (B) 於經營權有效期採取措施，於其在當時認為適當、合理及可行時，向九鐵公司提供協助，以促進九鐵公司鐵路營運順利，亦將會於適當時候尋求行政長官會同行政會議的意見。

L) 九鐵公司跨境租約協議

以下為九鐵公司跨境租約協議的描述，其根據為載列於九鐵公司二零零六年年報或二零零六年表格20-F的公開資料，以及九鐵公司向本公司提供的資料。

受服務經營權協議所規限的物業及設備包括九鐵公司、若干九鐵公司附屬公司、多名美國機構投資者及若干其他人士於一九九八年至二零零三年間簽訂的十八項獨立跨境租約交易(「跨境租約」)內的物業及設備(「跨境租約物業」)。跨境租約物業包括列車、訊號系統設備、收費系統設備及鐵路基建設備。

附錄三 – 交易協議

於各跨境租約內，有關跨境租約物業已根據有關「**總體租賃協議**」在一段固定的長時間內出租予為有關美國機構投資者的利益成立的美國信託（於各情況稱為「**信託**」），而與其相關的所有租金已由有關信託預付（「**一筆過付款**」）。所有跨境租約的所有一筆過付款的總額於有關跨境租約簽訂時約相等於十三億八仟三佰萬美元。

在訂立該等總體租賃協議的同時，有關信託將有關跨境租約物業根據獨立的「**租賃協議**」租回予九鐵公司附屬公司（於各情況下稱為「**承租人**」），承租人再根據獨立的「**轉租協議**」將跨境租約物業轉租予九鐵公司。租賃協議及轉租協議的年期視乎有關跨境租約的條款而定，預定將於二零一五年至二零三一年（於任何有關情況為「**跨境租約預定到期日**」）到期，惟於各情況下較相對的總體租賃協議的年期短。

根據有關租賃協議，承租人(i)同意(a)根據預先釐定的付款時間表每半年或每年支付美元租金，(b)根據協定標準使用、維修、經營及投保跨境租約物業或促使九鐵公司（作為轉租承租人）執行該等協定及(c)在有關租賃協議早於其跨境租約預定到期日終止的情況下，支付若干美元終止款項（「**TV金額**」），不論因違約事件引致信託就該事件行使補救措施而收取金錢損害賠償、發生跨境租約物業損毀事件或其他原因；及(ii)有權根據以美元列值的固定價格購買權（「**固定價格購買權**」）於跨境租約預定到期日，以及於有關跨境租約預定到期日前發生其他事件後，獲得有關信託於有關跨境租約裏的權益。倘若任何跨境租約內的固定價格購買權並無行使，其承租人將須交還有關跨境租約物業予有關信託，並就該物業當時的擬定用途採取若干其他行動。

於有關跨境租約簽訂時或之後不久，部份自有關信託收取的一筆過付款已作存款安排及／或投資於債務證券（統稱「**投資**」）。預期預定收回的投資款項將足以應付承租人於租約項下的有關定期租金責任及有關固定價格購買權的應付款項。

投資所得款項亦計劃可用作履行承租人提前終止跨境租約時須根據跨境租約支付TV金額的責任。於二零零六年十二月三十一日，所有租賃協議的TV金額總值相等於約十七億二仟萬美元，而投資的總值約為十四億九仟九佰萬美元，並且(i)根據跨境租約的條款，TV金額將隨著時間而改變及(ii)根據其他因素（*其中包括*）利率變動，投資總值亦會隨著時間而改變。

根據有關跨境租約的其他協議，九鐵公司同意擔保各承租人的一切跨境租約責任，而九鐵公司及該等承租人已為其他跨境租約各方提供各項聲明、保證、承諾及協議，包括(i)提供若干稅項補償及其他補償承諾及(ii)有關涉及九鐵公司及承租人的合併、綜合、資產轉讓及其他類似事宜的協議。違反上述聲明、保證、承諾及協議（這違反受若干寬限及補救條文所規限）將引致出現相關跨境租約下的違約事件。如發生違約事件，各信託將有各種合約性補救措施，包括要求支付相關TV金額的權利以及收回相關跨境租約物業的權利。

美國跨境租約承擔協議

預期將於合併日期或之前就各跨境租約簽訂獨立相關的美國跨境租約承擔協議。

附錄三 – 交易協議

根據各份美國跨境租約承擔協議，本公司將會承諾聯同九鐵公司共同及各別履行九鐵公司根據各跨境租約須承擔的責任。因此，整體而言就九鐵公司根據跨境租約須承擔的責任，本公司將須對跨境租約對手承擔法律責任，並有權行使若干九鐵公司根據該等租約享有的權利。

美國跨境租約分配協議

美國跨境租約分配協議預期於本公司簽訂美國跨境租約承擔協議當日或之前簽訂。根據美國跨境租約分配協議，有關跨境租約的權利、責任及風險責任將在九鐵公司與本公司之間劃定及分配(如上文「美國跨境租約承擔協議」一節所述，九鐵公司與本公司會共同及各別向指明的跨境租約對手承擔法律責任)。

就本公司與九鐵公司之間，(i)本公司須負責「地鐵公司責任」及若干「共同責任」，這通常包括(a)與受跨境租約規限的經營權財產有關的營運責任(例如保養、保險、維修及各有關項目)；及(b)若干就跨境租約各訂約方的利益作出的一般融資承諾(例如限制合併、資產出售及類似交易，以及其他應盡責任，當中包括維持一切所需政府同意的責任)；及(ii)九鐵公司將負責所有其他九鐵公司及若干九鐵公司附屬公司在跨境租約內的責任(尤其包括適用於九鐵公司的抵押品相關責任及一般融資承諾)。

本公司與九鐵公司將各自根據美國跨境租約分配協議作出聲明，其將包括九鐵公司就有關跨境租約狀況作出的聲明。

對於因(i)違反彼等各自於美國跨境租約分配協議下的承諾及協議或(ii)彼等各自於美國跨境租約分配協議內的聲明失實引致的損失及合理成本，本公司及九鐵公司均會同意向彼此作出補償保證，惟就各情況而言，補償保證均不涵蓋若干例外情況(包括對方的欺詐行為、疏忽或誠信問題及／或對方未有履行若干承諾)。

合併框架協議所載的規定

合併框架協議載有指明關於跨境租約的規定。該等規定的描述於本附錄「合併框架協議」一節「九鐵公司跨境租約」一段內於上文載列。

附錄四 – 本集團的財務資料

以下為地鐵有限公司（「公司」）（連同其附屬公司統稱「集團」）截至二零零六年十二月三十一日止三個年度各年以及截至二零零六年及二零零七年六月三十日止六個月期間的綜合損益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表，以及於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日以及於二零零六年及二零零七年六月三十日的綜合資產負債表，乃複製自集團截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止三個年度的已刊發經審核帳項及集團截至二零零六年及二零零七年六月三十日止六個月的未經審核中期帳項。綜合損益表、綜合權益變動表、綜合現金流量表及綜合資產負債表乃按照香港會計師公會頒佈的《香港財務報告準則》編製。

附錄四 – 本集團的財務資料

A. 綜合損益表

百萬港元

	附註	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
		2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
車費收入	3	6,523	6,282	5,932	3,247	3,138
車站內商務及與鐵路相關收入	4A	1,542	1,555	1,311	735	735
租務、管業及其他收入	4B	1,476	1,316	1,108	870	693
營業額		9,541	9,153	8,351	4,852	4,566
員工薪酬及有關費用	5A	(1,653)	(1,614)	(1,546)	(784)	(777)
水電費用		(539)	(541)	(544)	(251)	(249)
營運鐵路的地租及差餉		(65)	(92)	(70)	(45)	(26)
耗用的存料與備料		(120)	(120)	(128)	(53)	(52)
維修及保養	5B	(511)	(496)	(517)	(233)	(235)
鐵路配套服務		(80)	(74)	(72)	(42)	(39)
車站內商務及與鐵路相關業務開支		(410)	(358)	(315)	(165)	(183)
租務、管業及其他業務開支		(345)	(238)	(207)	(223)	(132)
項目研究及業務發展開支	5C	(267)	(142)	(167)	(112)	(84)
一般及行政開支	5D	(192)	(207)	(167)	(67)	(82)
其他費用	5D	(158)	(170)	(89)	(80)	(68)
未計折舊前經營開支		(4,340)	(4,052)	(3,822)	(2,055)	(1,927)
未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤		5,201	5,101	4,529	2,797	2,639
物業發展利潤	7	5,817	6,145	4,568	1,664	4,072
未計折舊前經營利潤		11,018	11,246	9,097	4,461	6,711
折舊	8	(2,674)	(2,682)	(2,499)	(1,348)	(1,315)
未計利息及財務開支前經營利潤		8,344	8,564	6,598	3,113	5,396
利息及財務開支	9	(1,398)	(1,361)	(1,450)	(654)	(739)
投資物業的公允價值變動	16	2,178	2,800	2,486	2,450	1,478
應佔無控制權附屬公司及 聯營公司利潤減虧損淨額	10	45	9	39	42	16
除稅前利潤		9,169	10,012	7,673	4,951	6,151
所得稅	11A	(1,411)	(1,549)	(1,130)	(879)	(984)
年／期內利潤		7,758	8,463	6,543	4,072	5,167
下列人士應佔：						
— 公司股東	12	7,759	8,450	6,543	4,071	5,167
— 少數權益		(1)	13	—	1	—
年／期內利潤		7,758	8,463	6,543	4,072	5,167
年／期內已付及擬派發 予公司股東的股息：	13					
— 年／期內宣派及已支付的中期股息		774	764	750	782	774
— 結算日後擬派發的末期股息		1,554	1,535	1,509	—	—
		2,328	2,299	2,259	782	774
每股盈利：	14					
— 基本		1.41港元	1.55港元	1.23港元	0.73港元	0.94港元
— 攤薄		1.41港元	1.55港元	1.23港元	0.73港元	0.94港元

附錄四 – 本集團的財務資料

B.(1) 綜合資產負債表

百萬港元

	附註	於12月31日			於6月30日	
		2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
資產						
固定資產	16					
– 投資物業		22,539	19,892	16,687	25,013	21,377
– 其他物業、機器及設備		84,404	83,383	83,005	83,812	83,550
		<u>106,943</u>	<u>103,275</u>	<u>99,692</u>	<u>108,825</u>	<u>104,927</u>
在建鐵路工程	17	232	1,006	962	276	1,185
發展中物業	18A	3,297	2,756	2,088	3,200	3,189
遞延開支	19	565	281	243	743	420
預付土地租賃費用	20	594	608	621	587	601
無控制權附屬公司權益	21	171	103	63	213	131
聯營公司權益	23	100	—	—	203	100
遞延稅項資產	38B	1	19	15	1	19
證券投資	24	272	183	202	340	205
員工置業貸款	25	25	34	47	18	29
待售物業	26	2,018	1,311	815	2,164	3,364
財務衍生工具資產	27	195	234	—	192	113
存料與備料	28	272	248	248	277	261
應收帳項、按金及預付款項	29	1,894	3,095	1,276	1,957	3,967
給予物業發展商貸款	30	3,355	—	—	3,442	3,268
應收政府及其他關連人士的款項	31	177	154	133	183	170
現金及現金等價物	32	310	359	269	413	369
		<u>120,421</u>	<u>113,666</u>	<u>106,674</u>	<u>123,034</u>	<u>122,318</u>
負債						
銀行透支	33A	5	14	11	1	12
短期貸款	33A	1,114	385	—	24	1,013
應付帳項、應計費用及撥備	34	3,639	3,415	3,146	5,525	3,700
本期所得稅	38A	1	2	3	1	1
工程合約保證金	35	193	170	240	160	171
應付關連人士的款項	36	—	17	1	—	2
貸款及融資租賃債務	33A	27,033	27,865	30,367	25,145	30,784
財務衍生工具負債	27	515	307	—	281	443
遞延收益	37	1,682	3,584	4,638	1,226	2,580
遞延稅項負債	38B	9,453	8,011	6,368	10,374	9,044
		<u>43,635</u>	<u>43,770</u>	<u>44,774</u>	<u>42,737</u>	<u>47,750</u>
淨資產		<u>76,786</u>	<u>69,896</u>	<u>61,900</u>	<u>80,297</u>	<u>74,568</u>
股本及儲備						
股本、股份溢價及資本儲備	39A	38,639	37,450	36,269	39,421	38,248
其他儲備	40	38,128	32,425	25,623	40,856	36,299
		<u>76,767</u>	<u>69,875</u>	<u>61,892</u>	<u>80,277</u>	<u>74,547</u>
公司股東應佔總權益		76,767	69,875	61,892	80,277	74,547
少數權益		19	21	8	20	21
		<u>76,786</u>	<u>69,896</u>	<u>61,900</u>	<u>80,297</u>	<u>74,568</u>
總權益		<u>76,786</u>	<u>69,896</u>	<u>61,900</u>	<u>80,297</u>	<u>74,568</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

B.(2) 公司的資產負債表

百萬港元

	附註	於12月31日			於6月30日	
		2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
資產						
固定資產	16					
— 投資物業		22,539	19,892	16,687	25,013	21,377
— 其他物業、機器及設備		84,256	83,286	82,845	83,654	83,458
		<u>106,795</u>	<u>103,178</u>	<u>99,532</u>	<u>108,667</u>	<u>104,835</u>
在建鐵路工程	17	232	1,006	962	276	1,185
發展中物業	18A	3,297	2,756	2,088	3,200	3,189
遞延開支	19	283	115	192	343	182
預付土地租賃費用	20	594	608	621	587	601
於附屬公司的投資	22	184	182	182	184	182
員工置業貸款	25	25	34	47	18	29
待售物業	26	2,018	1,311	815	2,164	3,364
財務衍生工具資產	27	195	234	—	192	113
存料與備料	28	272	248	248	275	261
應收帳項、按金及預付款項	29	1,782	2,975	1,271	1,866	3,879
給予物業發展商貸款	30	3,355	—	—	3,442	3,268
應收政府及其他關連人士的款項	31	700	424	275	931	688
現金及現金等價物	32	127	116	137	207	69
		<u>119,859</u>	<u>113,187</u>	<u>106,370</u>	<u>122,352</u>	<u>121,845</u>
負債						
銀行透支	33A	5	14	11	1	12
短期貸款	33A	1,114	385	—	—	1,013
應付帳項、應計費用及撥備	34	3,259	3,086	2,867	5,183	3,435
本期所得稅	38A	—	—	—	1	—
工程合約保證金	35	191	170	240	152	169
應付關連人士的款項	36	11,718	12,773	12,871	11,687	11,061
貸款及融資租賃債務	33A	15,518	15,290	17,701	13,614	19,885
財務衍生工具負債	27	515	307	—	281	443
遞延收益	37	1,682	3,584	4,638	1,226	2,580
遞延稅項負債	38B	9,453	8,011	6,368	10,374	9,044
		<u>43,455</u>	<u>43,620</u>	<u>44,696</u>	<u>42,519</u>	<u>47,642</u>
淨資產		<u>76,404</u>	<u>69,567</u>	<u>61,674</u>	<u>79,833</u>	<u>74,203</u>
股本及儲備						
股本、股份溢價及資本儲備	39A	38,639	37,450	36,269	39,421	38,248
其他儲備	40	37,765	32,117	25,405	40,412	35,955
		<u>76,404</u>	<u>69,567</u>	<u>61,674</u>	<u>79,833</u>	<u>74,203</u>
總權益		<u>76,404</u>	<u>69,567</u>	<u>61,674</u>	<u>79,833</u>	<u>74,203</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

C. 綜合權益變動表

百萬港元

	附註	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
		2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
於1月1日總權益(以往呈報)						
— 公司股東應佔權益		69,875	61,892	56,123	76,767	69,875
— 少數權益		21	8	8	19	21
		<u>69,896</u>	<u>61,900</u>	<u>56,131</u>	<u>76,786</u>	<u>69,896</u>
採納有關財務工具的新會計政策而不追溯處理之影響		—	124	—	—	—
於1月1日總權益		<u>69,896</u>	<u>62,024</u>	<u>56,131</u>	<u>76,786</u>	<u>69,896</u>
現金流量對沖：	40					
扣除遞延稅項後公允價值變動中之有效部分		(18)	69	—	81	6
由股東權益轉撥至						
— 損益表		(17)	32	—	—	(11)
— 非財務對沖項目的最初帳面金額		(2)	(21)	—	—	(2)
— 遞延稅項		3	10	—	—	2
		<u>(34)</u>	<u>90</u>	<u>—</u>	<u>81</u>	<u>(5)</u>
扣除遞延稅項後自用土地及樓宇重估盈餘	40	271	406	273	120	242
折算海外附屬公司帳項的匯兌差額	40	13	4	—	10	3
		<u>284</u>	<u>410</u>	<u>273</u>	<u>130</u>	<u>245</u>
直接於權益中確認的淨收益		250	500	273	211	240
年／期內淨利潤		<u>7,758</u>	<u>8,463</u>	<u>6,543</u>	<u>4,072</u>	<u>5,167</u>
年／期內確認總收入及支出		<u>8,008</u>	<u>8,963</u>	<u>6,816</u>	<u>4,283</u>	<u>5,407</u>
年／期內宣派或批准股息	13					
— 末期股息		(1,535)	(1,509)	(1,481)	(1,554)	(1,535)
— 中期股息		(774)	(764)	(750)	—	—
		<u>(2,309)</u>	<u>(2,273)</u>	<u>(2,231)</u>	<u>(1,554)</u>	<u>(1,535)</u>
年／期內發行股份	39A					
— 僱員認股權計劃		36	46	68	6	31
— 以股代息計劃		1,153	1,135	1,115	776	767
		<u>1,189</u>	<u>1,181</u>	<u>1,183</u>	<u>782</u>	<u>798</u>
以股份為基礎支付予僱員的支出	40	3	1	1	—	2
		<u>1,192</u>	<u>1,182</u>	<u>1,184</u>	<u>782</u>	<u>800</u>
因資本交易產生的權益變動		1,192	1,182	1,184	782	800
因出售附屬公司導致少數權益減少		(1)	—	—	—	—
於12月31日／6月30日總權益		<u>76,786</u>	<u>69,896</u>	<u>61,900</u>	<u>80,297</u>	<u>74,568</u>
下列人士應佔年／期內確認總收入及支出：						
— 公司股東		8,009	8,950	6,816	4,282	5,407
— 少數權益		(1)	13	—	1	—
		<u>8,008</u>	<u>8,963</u>	<u>6,816</u>	<u>4,283</u>	<u>5,407</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

D. 綜合現金流量表

百萬港元

附註	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
經營活動現金流量					
未計折舊前鐵路及相關業務 的經營利潤	5,201	5,101	4,529	2,797	2,639
調整項目：					
陳舊存貨撥備減少	(2)	—	(3)	(2)	(5)
出售固定資產虧損	37	40	19	14	15
回撥自用土地及樓宇重估虧絀	—	—	(69)	—	—
遞延項目研究開支註銷	26	—	64	—	—
攤銷租賃交易的遞延收益	(6)	(6)	(5)	(2)	(3)
攤銷預付土地租賃費用	14	13	13	7	7
衍生工具公允價值(增加)／減少	(7)	9	—	1	(8)
重估證券投資的未實現(收益)／虧損	(2)	—	—	1	—
以股份為基礎的僱員支出	9	5	4	2	5
匯兌(收益)／虧損	(1)	(7)	3	—	6
未計營運資金變動前鐵路及 相關業務的經營利潤	5,269	5,155	4,555	2,818	2,656
應收帳項、按金及預付款項(增加)／減少	(53)	(82)	(198)	70	17
存料與備料(增加)／減少	(17)	—	3	(3)	(8)
應付帳項、應計費用及撥備增加	191	117	148	97	65
經營活動產生的現金	5,390	5,190	4,508	2,982	2,730
已付海外稅項	(3)	(2)	(3)	(1)	(2)
經營活動所得的現金淨額	5,387	5,188	4,505	2,981	2,728
投資活動現金流量					
資本性開支					
— 將軍澳支綫項目	(6)	(114)	(94)	(6)	(5)
— 將軍澳南站項目	(109)	(27)	(13)	(104)	(27)
— 迪士尼綫項目	(45)	(272)	(622)	(9)	(28)
— 東涌纜車項目	(165)	(413)	(345)	(10)	(157)

附錄四 – 本集團的財務資料

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月		
	附註	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
— 將軍澳物業發展項目		(134)	(1,207)	(45)	(67)	(69)
— 物業裝修工程及其他發展項目		(815)	(227)	(138)	(209)	(273)
— 購買資產及其他資本性工程		(1,629)	(1,194)	(1,632)	(657)	(780)
合併研究		(88)	(17)	(53)	(50)	(25)
收取與物業發展有關的款項		4,400	2,610	2,576	3,136	584
給予物業發展商貸款		(4,000)	—	—	—	(4,000)
購入證券投資所需款項		(194)	(114)	(202)	(151)	(104)
出售證券投資所得款項		106	133	—	82	81
給予聯營公司貸款		—	(15)	—	—	—
於聯營公司的投資		(100)	—	—	(103)	(100)
透過員工置業貸款計劃償還的本金		9	13	21	7	5
投資活動(耗用)／產生的現金淨額		(2,770)	(844)	(547)	1,859	(4,898)
融資活動現金流量						
發行股本所得款項		36	46	68	6	31
取用貸款		6,929	3,800	2,085	924	6,228
發行資本市場借貸工具所得款項		1,499	1,491	5,109	—	499
償還貸款		(5,749)	(2,721)	(4,372)	(4,031)	(903)
償還資本市場借貸工具		(2,450)	(4,168)	(4,415)	—	(2,000)
融資租賃債務本金部分的遞減		(131)	(121)	(112)	(69)	(64)
已付利息		(1,611)	(1,416)	(1,301)	(791)	(830)
已收利息		10	16	7	15	6
融資租賃租金的利息部分		(19)	(29)	(38)	(6)	(11)
已付財務開支		(16)	(17)	(16)	(4)	(7)
已付股息		(1,155)	(1,138)	(1,079)	(777)	(767)
融資活動(耗用)／所得的現金淨額		(2,657)	(4,257)	(4,064)	(4,733)	2,182
現金及現金等價物(減少)／增加淨額		(40)	87	(106)	107	12
於1月1日的現金及現金等價物		345	258	364	305	345
於12月31日／6月30日的現金 及現金等價物	32	<u>305</u>	<u>345</u>	<u>258</u>	<u>412</u>	<u>357</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

E. 綜合帳目附註

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。而本帳項亦按照所有適用的《香港財務報告準則》（「HKFRS」）（其包括由香港會計師公會頒佈之所有適用的個別《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。公司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佈若干於二零零七年一月一日或之後開始的會計期間生效的全新及經修訂的HKFRS，因初次應用與集團有關的該等發展而對本帳項反映的本期及過往會計期間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)）；
- 歸類為證券投資的財務工具（參閱附註2L）；及
- 財務衍生工具（參閱附註2T）。

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時所作對帳項的估計及有重大影響的判斷在附註48內論述。

iii 香港會計師公會已頒佈若干於二零零七年一月一日或之後開始的會計期間生效的全新及經修訂的HKFRS，當中公司採納了HKFRS 7「財務工具：披露」及HKAS 1「財務報表的呈列－股本披露」（修訂），惟採納該等會計準則對集團的經營業績並不構成影響。

附錄四 – 本集團的財務資料

B 綜合基準

綜合帳項包括集團及集團於無控制權附屬公司(參閱附註2D)及聯營公司的權益編製截至每個結算日止的帳項。於呈報期間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，於綜合損益表中列帳。

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(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期內損益總額列示。

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2G(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。綜合損益表反映期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2G(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)的實體。

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實體。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實體的經營活動。

附錄四 – 本集團的財務資料

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。綜合損益表反映期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2G(ii))後入帳。

F 固定資產

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

投資物業最少每年經由獨立專業合資格的估價師評估一次，按當時釐定的公允價值記入資產負債表內，其公允價值變動所產生的收益或虧損，會於產生期內確認為收益或虧損。

現正興建或發展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中的租賃權益的公允價值無法於租賃開始時分開計算，將視作根據融資租賃持有，除非該樓宇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：

- 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
- 若以往曾將重估虧絀記入損益表，而其後出現重估盈餘時，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2G(ii))列帳。

附錄四 – 本集團的財務資料

- iv 在建資產以原值減去減值虧損(參閱附註2G(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2H(iv)及2G(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2G(ii))入帳。經營租賃所產生的收入則根據附註2Z(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的公允價值分開計算,將視作根據融資租賃持有,除非該樓宇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後期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。
- vii 固定資產因報廢或出售所產生的收益或虧損,以估計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。

G 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,減值虧損將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。

附錄四 – 本集團的財務資料

若於隨後期間，減值虧損的數額減少，有關的減值虧損將透過損益表撥回。

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)；
- 在建鐵路工程；
- 發展中物業；
- 預付土地租賃費用；
- 遞延開支；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。

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期間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期間內計入損益表。

附錄四 – 本集團的財務資料

H 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

五十年及尚餘租賃年期
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 - 40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、寫字樓傢具及設備

10年

電腦軟件許可證及應用軟件

5 - 7年

清潔用具、電腦設備及工具

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。

附錄四 – 本集團的財務資料

I 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。

J 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及支付的地價，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 如免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，及已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2J(viii)所列政策的基礎重新計算；及

附錄四 – 本集團的財務資料

- 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，於減值年度確認為開支。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為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。

K 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；至於土地補價、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2J(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。

L 證券投資

集團持作買賣用途的證券投資(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 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 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。
- iii 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。

附錄四 – 本集團的財務資料

M 長期租賃款項的抵銷

當長期租賃款項的承擔已被購置用作抵押的債券所抵銷，該等承擔及債券（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債務及資產。任何從該等交易所獲得現金淨額將計入遞延收益，並按個別租賃年期攤銷。

N 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，並於其耗用之期間確認。在適當時候集團會為陳舊存貨作出準備。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。

O 長期顧問合約

合約收入的會計政策載列於附註2Z(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。

P 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。

Q 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及隨後按攤銷成本法減呆壞帳虧損列帳（參閱附註2G(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。

R 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。

附錄四 – 本集團的財務資料

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。

S 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。

T 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。

附錄四 – 本集團的財務資料

U 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期間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。

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逾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。已於以往期間確認的累計公允價值的任何調整會在檢討期間的損益表中計入／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。

附錄四 – 本集團的財務資料

- 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。

V 退休金計劃

集團實施職業退休金計劃（「地鐵有限公司退休金計劃」）及一項補充計劃地鐵有限公司Retention Bonus Scheme。該項補充計劃，主要為以從事項目為主的員工遭裁退時，為他們提供額外福利。

另外，集團亦已根據《強積金條例》的規定透過參與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。

僱主對地鐵有限公司退休金計劃的界定供款部分及強積金計劃所作的供款，乃根據附註2U(ii)所載政策於帳項內確認。

僱主就地鐵有限公司退休金計劃僱員的混合福利部分所作的供款，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2U(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。

W 所得稅

- i 期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 本期稅項是按期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，加上以往期間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。支持確認由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實體有關，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由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實體有關，並是否預期在能夠使用稅損或稅項撥回的期間內轉回。

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。

附錄四 – 本集團的財務資料

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：
 - 同一應稅實體；或
 - 不同的應稅實體。這些實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。

X 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2Y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）。

Y 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。

附錄四 – 本集團的財務資料

Z 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 廣告收入及在地鐵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 顧問服務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。

AA 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。

BB 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。

CC 外幣折算

期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。

海外企業的業績按期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。

附錄四 – 本集團的財務資料

DD 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也不一樣。

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。

分類資本性開支乃期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。

EE 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、重大股東及其關係密切的家庭成員)或其他實體，並包括集團的關連人士向其發揮重大影響力的實體，這些關連人士是指個人，及為集團僱員或作為集團關連人士的任何實體的離職後福利計劃。

FF 政府援助

政府援助是指以資源轉撥形式作出的政府資助，集團則須遵守該援助的附帶條件。政府援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。倘已收或應收援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 車費收入

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
車費收入包括：					
地鐵行車綫	5,911	5,721	5,417	2,935	2,846
機場快綫	612	561	515	312	292
	<u>6,523</u>	<u>6,282</u>	<u>5,932</u>	<u>3,247</u>	<u>3,138</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

地鐵行車綫包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫及將軍澳綫，及由二零零五年八月一日起通車的迪士尼綫。

4 非車費收入

A 車站內商務及與鐵路相關業務收入

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
車站內商務及與鐵路相關業務收入包括：					
廣告	534	510	467	248	239
小商店租賃	391	344	298	208	190
電訊收入	259	334	238	110	138
顧問收入	199	211	182	82	98
其他業務收入	159	156	126	87	70
	<u>1,542</u>	<u>1,555</u>	<u>1,311</u>	<u>735</u>	<u>735</u>

B 租務、管業及其他業務收入

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
租務收入來自：					
德福廣場	492	470	388	256	246
綠楊坊	122	120	117	57	60
杏花新城	112	111	115	55	57
青衣城	281	252	224	148	139
國際金融中心	128	122	77	72	64
其他物業	128	108	73	122	58
	<u>1,263</u>	<u>1,183</u>	<u>994</u>	<u>710</u>	<u>624</u>
物業管理收入	146	126	108	80	67
物業代理收入	3	7	6	—	2
	<u>1,412</u>	<u>1,316</u>	<u>1,108</u>	<u>790</u>	<u>693</u>
「昂坪360」業務收入	64	—	—	80	—
	<u>1,476</u>	<u>1,316</u>	<u>1,108</u>	<u>870</u>	<u>693</u>

截至二零零七年六月三十日止六個月的租務收入包括與提供空調服務有關的三千一百萬港元(二零零六年：六千四百萬港元；二零零五年：六千三百萬港元；二零零四年：六千三百萬港元)收入。

「昂坪360」業務收入包括於二零零六年九月十八日投入運作的東涌纜車及昂坪市集的相關業務產生的收入。

附錄四 – 本集團的財務資料

5 未計折舊前經營開支

A 員工薪酬包括：

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
在下列損益表項目列支數額：					
— 員工薪酬及有關費用	1,653	1,614	1,546	784	777
— 維修及保養	58	50	46	29	28
— 車站內商務及與鐵路相關業務開支	145	145	129	66	71
— 租務、管業及其他業務開支	40	40	32	22	17
— 項目研究及業務發展開支	115	32	28	56	32
— 其他項目	42	51	54	9	19
在下列項目資本化數額：					
— 在建鐵路工程	40	136	158	23	41
— 發展中物業	79	76	74	38	37
— 在建資產及其他項目	309	261	247	160	146
可收回數額	197	166	134	107	94
員工薪酬總額	<u>2,678</u>	<u>2,571</u>	<u>2,448</u>	<u>1,294</u>	<u>1,262</u>

下列開支包括在經營開支內：

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
派發予董事及員工的認股權	9	5	4	2	5
界定供款計劃及強制性公積金供款	17	12	16	9	7
因界定福利計劃確認的開支 (附註43E)	123	134	138	48	77
	<u>149</u>	<u>151</u>	<u>158</u>	<u>59</u>	<u>89</u>

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。

附錄四 – 本集團的財務資料

C 項目研究及業務發展開支包括：

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
業務發展開支	245	129	95	102	73
將軍澳南站項目(附註17)	—	—	49	—	—
南港島綫	—	—	15	—	—
其他項目研究開支	22	13	8	10	11
	<u>267</u>	<u>142</u>	<u>167</u>	<u>112</u>	<u>84</u>

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	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
核數師酬金					
— 核數服務	5	4	4	—	—
— 稅務服務	1	1	1	—	—
— 其他服務	—	2	—	1	—
自用土地及樓宇重估虧絀撥回(附註16C)	—	—	(69)	—	—
出售固定資產虧損	37	40	19	14	15
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)	6	—	—	(8)
— 由對沖儲備撥入	1	3	—	1	—
攤銷土地租賃費用(附註20)	14	13	13	7	7
重估證券投資的未實現(收益)／虧損	(2)	—	1	1	—
	<u>(2)</u>	<u>—</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>—</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

E 在損益表內列支的經營租賃費用包括：

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
購物中心、寫字樓及員工宿舍 資本化數額	46 (1)	10 (2)	10 (3)	29 (1)	14 (1)
	<u>45</u>	<u>8</u>	<u>7</u>	<u>28</u>	<u>13</u>

6 董事局成員及執行總監會成員酬金

A 董事局成員及執行總監會成員酬金

i 董事局成員及執行總監會成員酬金如下：

百萬港元	袍金	基本薪金、 津貼及 實物收益	退休金 計劃供款	與表現掛鉤 的薪酬	總計
截至2006年12月31日止年度					
董事局成員					
— 錢果豐	1.0	—	—	—	1.0
— 張佑啟	0.2	—	—	—	0.2
— 艾爾敦	0.2	—	—	—	0.2
— 方敏生	0.2	—	—	—	0.2
— 何承天	0.3	—	—	—	0.3
— 盧重興	0.2	—	—	—	0.2
— 施文信	0.3	—	—	—	0.3
— 廖秀冬	0.2	—	—	—	0.2
— 馬時亨	0.2	—	—	—	0.2
— 黃志光	0.2	—	—	—	0.2
執行總監會成員					
— 周松崗	—	5.9	—*	4.2	10.1
— 柏立恒	—	3.7	0.3	1.0	5.0
— 陳富強	—	3.5	0.3	1.0	4.8
— 何恆光	—	3.6	0.3	0.9	4.8
— 梁國權	—	3.5	0.5	1.0	5.0
— 龍家駒	—	3.4	0.4	0.9	4.7
— 麥國琛	—	3.5	0.3	0.9	4.7
— 杜禮	—	3.5	0.3	1.0	4.8
	<u>3.0</u>	<u>30.6</u>	<u>2.4</u>	<u>10.9</u>	<u>46.9</u>

* 周松崗是公司強制性公積金計劃的一名成員。公司於二零零六年、二零零五年及二零零四年每年支付的總供款為一萬二千港元。

附錄四 – 本集團的財務資料

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
截至2005年12月31日止年度					
董事局成員					
— 錢果豐	1.0	—	—	—	1.0
— 張佑啟	0.2	—	—	—	0.2
— 艾爾敦	0.2	—	—	—	0.2
— 方敏生	0.2	—	—	—	0.2
— 何承天	0.3	—	—	—	0.3
— 盧重興	0.2	—	—	—	0.2
— 施文信	0.3	—	—	—	0.3
— 霍文 (於2005年6月18日退任)	0.1	—	—	—	0.1
— 廖秀冬	0.2	—	—	—	0.2
— 馬時亨	0.2	—	—	—	0.2
— 黃志光 (於2005年6月18日委任)	0.1	—	—	—	0.1
執行總監會成員					
— 周松崗	—	5.7	—*	4.2	9.9
— 柏立恒	—	3.5	0.3	1.0	4.8
— 陳富強	—	3.5	0.3	0.9	4.7
— 祁輝 (於2005年12月5日退任)	—	3.9	0.3	1.1	5.3
— 何恆光	—	3.5	0.3	1.0	4.8
— 梁國權	—	3.4	0.5	1.0	4.9
— 龍家駒 (於2005年9月26日委任)	—	0.9	0.1	0.2	1.2
— 麥國琛 (於2005年10月1日委任)	—	0.9	0.1	0.2	1.2
— 杜禮	—	3.5	0.3	0.9	4.7
	<u>3.0</u>	<u>28.8</u>	<u>2.2</u>	<u>10.5</u>	<u>44.5</u>

於二零零五年十二月，祁輝在退休時獲地鐵有限公司退休金計劃給予一千一百六十萬港元的整筆退休福利金。

附錄四 – 本集團的財務資料

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
截至2004年12月31日止年度					
董事局成員					
— 錢果豐	1.0	—	—	—	1.0
— 張佑啟	0.2	—	—	—	0.2
— 艾爾敦	0.2	—	—	—	0.2
— 方敏生	0.2	—	—	—	0.2
— 何承天	0.3	—	—	—	0.3
— 盧重興	0.2	—	—	—	0.2
— 施文信	0.3	—	—	—	0.3
— 霍文	0.2	—	—	—	0.2
— 廖秀冬	0.2	—	—	—	0.2
— 馬時亨	0.2	—	—	—	0.2
執行總監會成員					
— 周松崗	—	5.6	—*	3.4	9.0
— 柏立恒	—	3.6	0.5	0.8	4.9
— 陳富強	—	3.6	0.5	0.8	4.9
— 祁輝	—	3.9	0.6	0.8	5.3
— 何恆光	—	3.6	0.5	0.8	4.9
— 梁國權	—	3.4	0.4	0.8	4.6
— 杜禮	—	3.7	0.5	0.8	5.0
	<u>3.0</u>	<u>27.4</u>	<u>3.0</u>	<u>8.2</u>	<u>41.6</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

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
截至2007年6月30日止六個月(未經審核)					
董事局成員					
— 錢果豐	0.5	—	—	—	0.5
— 張佑啟	0.1	—	—	—	0.1
— 艾爾敦	0.1	—	—	—	0.1
— 方敏生	0.1	—	—	—	0.1
— 何承天	0.1	—	—	—	0.1
— 盧重興	0.1	—	—	—	0.1
— 施文信	0.2	—	—	—	0.2
— 廖秀冬	0.1	—	—	—	0.1
— 馬時亨	0.1	—	—	—	0.1
— 黃志光	0.1	—	—	—	0.1
執行總監會成員					
— 周松崗	—	2.9	— [#]	—	2.9
— 柏立恒	—	1.8	0.1	—	1.9
— 陳富強	—	1.8	0.1	—	1.9
— 何恆光	—	1.8	0.1	—	1.9
— 梁國權	—	1.9	0.2	—	2.1
— 龍家駒	—	1.7	0.2	—	1.9
— 麥國琛	—	1.7	0.1	—	1.8
— 杜禮	—	1.8	0.1	—	1.9
	<u>1.5</u>	<u>15.4</u>	<u>0.9</u>	<u>—</u>	<u>17.8</u>

⁺ 由於與表現掛鈎的薪酬乃每年按照公司的年度經營業績支付，截至二零零七年及二零零六年六月三十日止六個月並無支付該項薪酬。

[#] 周松崗是公司強制性公積金計劃的一名成員。公司於截至二零零七年及二零零六年六月三十日止每六個月期間支付的總供款為六千港元。

附錄四 – 本集團的財務資料

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
截至2006年6月30日止六個月(未經審核)					
董事局成員					
— 錢果豐	0.5	—	—	—	0.5
— 張佑啟	0.1	—	—	—	0.1
— 艾爾敦	0.1	—	—	—	0.1
— 方敏生	0.1	—	—	—	0.1
— 何承天	0.1	—	—	—	0.1
— 盧重興	0.1	—	—	—	0.1
— 施文信	0.2	—	—	—	0.2
— 廖秀冬	0.1	—	—	—	0.1
— 馬時亨	0.1	—	—	—	0.1
— 黃志光	0.1	—	—	—	0.1
執行總監會成員					
— 周松崗	—	3.0	— [#]	—	3.0
— 柏立恒	—	1.8	0.1	—	1.9
— 陳富強	—	1.8	0.1	—	1.9
— 何恆光	—	1.8	0.1	—	1.9
— 梁國權	—	1.8	0.2	—	2.0
— 龍家駒	—	1.7	0.2	—	1.9
— 麥國琛	—	1.7	0.1	—	1.8
— 杜禮	—	1.8	0.1	—	1.9
	<u>1.5</u>	<u>15.4</u>	<u>0.9</u>	<u>—</u>	<u>17.8</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

上述酬金並不包括根據公司新入職僱員認股權計劃派發予梁國權及龍家駒的認股權的公允價值(於派發日之估值)，彼等的權益如下：

- (a) 梁國權的權益已於二零零六年七月全數授出，故此截至二零零七年六月三十日止六個月無需再為該等權益確認支出(二零零六年：三十萬港元；二零零五年：六十萬港元；二零零四年：六十萬港元)。
- (b) 根據新入職僱員認股權計劃條款，派發予龍家駒的認股權於二零零六年十月十七日失效。而截至二零零五年十二月三十一日止年度，其以股份為基礎的支出的公允價值為三十萬港元(二零零四年：無)。龍家駒於二零零七年三月二十二日獲發1,066,000股認股權，截至二零零七年六月三十日止六個月，相關的以股份為基礎的支出的公允價值為四十萬港元。

於二零零七年六月三十日，各董事在公司股份之權益的詳情在下文披露：

董事局或執行 總監會成員	持有的普通股數目			衍生工具		權益合計	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 個人權益	其他 個人權益		
周松崗	—	—	—	—	418,017	418,017	0.00748
施文信	4,755	—	—	—	—	4,755	0.00009
方敏生	1,712	—	—	—	—	1,712	0.00003
柏立恒	54,748	—	—	—	—	54,748	0.00098
陳富強	46,960	—	—	217,500	—	264,460	0.00473
何恆光	54,640	2,541	—	321,000	—	378,181	0.00677
梁國權	23,000	—	23,000	1,043,000	160,000	1,249,000	0.02235
龍家駒	46,000	2,500	—	1,066,000	—	1,114,500	0.01994

* 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

此外，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。當其首三年合約於二零零六年十一月三十日屆滿時，他可獲得與700,000股股份等值的現金。隨著該合約期屆滿，周松崗於二零零六年十二月一日按合約條款獲支付一千三百三十九萬六千六百港元(附註41B)。

截至二零零七年六月三十日止六個月，根據香港《公司條例》第161條披露的董事局成員及執行總監會成員的酬金總額為一千八百二十萬港元(二零零六年：六千零六十萬港元；二零零五年：四千五百四十萬港元；二零零四年：四千二百二十萬港元)。

- ii 周松崗擁有與證券及期貨條例(「證券條例」)第XV部所指的衍生權益相關的股份418,017股。該衍生權益代表周松崗有權於其三年合約期屆滿時(即二零零九年十一月三十日)可獲得與418,017股股份等值的現金。

於二零零七年四月十二日，梁國權獲派發與證券條例第XV部所指的衍生權益相關的股份160,000股。該衍生權益代表梁國權有權於二零一零年四月九日可獲得與160,000股股份等值的現金。

該等安排乃旨在向周松崗及梁國權提供能夠與公司表現掛鈎的具競爭力報酬。

附錄四 – 本集團的財務資料

- iii 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八十七及八十八條，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章地下鐵路條例第八條獲委任者除外）。董事局成員之一，錢果豐博士由二零零三年七月二十一日起獲委任為公司的非執行主席，任期為三年。於二零零六年七月，錢博士獲繼續委任為公司的非執行主席，任期至二零零七年七月三十一日。於二零零七年七月，錢博士再次獲委任為公司的非執行主席，任期由二零零七年八月一日起生效，至二零零七年十二月三十一日或由運輸及房屋局局長按《兩鐵合併條例》刊憲指定之生效日期，以較早者為準。五位最高酬金人士全部為執行總監會成員，其酬金已於上表披露。

B 認股權

派發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41A(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二零零零年九月二十日獲發認股權，可認購1,066,000股股份。周松崗、梁國權及龍家駒分別於二零零三年十二月一日、二零零二年二月一日及二零零五年九月二十六日加入公司，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，麥國琛於二零零零年九月二十日獲發266,500股認股權，當其於二零零五年十月一日獲委任為執行總監會成員時，並沒有獲發額外認股權。

根據首次公開招股前認股權計劃的授權條款，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)於二零零一年十月二十六日後任何時間，須各擁有最少23,000股股份；及(ii)於二零零二年十月二十六日後任何時間，須各擁有最少46,000股股份，在各種情況下均為直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期（以較早者為準）。

於二零零七年六月三十日，各合資格執行總監會成員的尚未行使認股權詳情如下：

執行總監會成員	派發日期	已派發的認股權數目	認股權可予行使之期間 (日/月/年)	於2007年				每股認股權的行使價 港元	於2007年	
				1月1日尚未行使的認股權數目	期內授出的認股權數目	期內失效的認股權數目	期內已行使的認股權數目		6月30日尚未行使的認股權數目	緊接行使認股權當日之前每股收市價 港元
陳富強	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 - 11/9/2010	217,500	—	—	—	8.44	217,500	—
何恆光	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 - 11/9/2010	321,000	—	—	—	8.44	321,000	—

ii 新入職僱員認股權計劃

根據附註41A(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二零零三年八月一日及二零零五年九月二十七日獲發認股權，可認購1,066,000股股份。

根據新認股權計劃的授權條款，梁國權必須在下列時間繼續實益擁有股份：(i)於二零零四年八月四日及以後任何時間，須擁有最少23,000股股份；及(ii)於二零零五年八月四日及以後任何時間，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）。

附錄四 – 本集團的財務資料

根據新認股權計劃的授權條款，龍家駒必須在二零零六年十月十七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，龍家駒的認股權於二零零六年十月十七日失效。

根據新認股權計劃，龍家駒於二零零七年三月二十二日獲發認股權，可認購1,066,000股股份。根據新認股權計劃的授權條款，龍家駒必須在下列時間實益擁有股份：(i)在二零零八年四月九日及以後任何時間，須擁有最少23,000股股份；及(ii)在二零零九年四月九日及以後任何時間，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)。

於二零零七年六月三十日，梁國權及龍家駒的尚未行使認股權詳情如下：

執行總監會成員	已派發的認 股權日期	認股權數目	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2007年					每股 認股權的 行使價 港元	於2007年 6月30日 尚未行使 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
				1月1日 尚未行使 的認股權 數目	期內 派發的 認股權 數目	期內 授出的認 股權數目	期內 失效的 認股權 數目	期內 已行使的 認股權 數目			
梁國權	1/8/2003	1,066,000	14/7/2004 - 14/7/2013	1,043,000	-	-	-	-	9.75	1,043,000	-
龍家駒	22/3/2007	1,066,000	19/3/2008 - 19/3/2017	-	1,066,000	-	-	-	19.404	1,066,000	-

7 物業發展利潤

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
物業發展利潤包括：					
由下列項目的遞延收益撥入					
－預付款項(附註18B(i))	1,213	1,794	1,601	510	621
－攤分資產(附註18B(ii))	555	95	1,008	42	295
分佔發展盈餘數額	3,724	3,296	1,966	1,100	3,137
由攤分資產所得的收入	342	971	-	21	26
其他一般費用	(17)	(11)	(7)	(9)	(7)
	<u>5,817</u>	<u>6,145</u>	<u>4,568</u>	<u>1,664</u>	<u>4,072</u>

8 折舊

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
折舊包括計提自：					
車務運作					
－以融資租賃持有的固定資產	19	19	19	10	10
－其他鐵路固定資產	2,526	2,502	2,341	1,280	1,236
與車站內商務及與鐵路相關業務有關的資產	82	126	117	32	47
不予分類的公司資產	47	35	22	26	22
	<u>2,674</u>	<u>2,682</u>	<u>2,499</u>	<u>1,348</u>	<u>1,315</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

9 利息及財務開支

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
下列各項的利息開支：					
需在五年內全部償還的銀行貸款、 透支及資本市場貸款	1,143	934	668	488	547
不需在五年內全部償還的銀行貸款及 資本市場貸款	504	485	764	250	255
融資租賃債務	15	25	35	3	9
財務開支	25	33	35	9	13
匯兌(收益)／虧損	(2)	7	2	(1)	(1)
財務衍生工具：					
公允價值對沖	(19)	107	—	59	40
現金流量對沖					
— 由對沖儲備撥入	(18)	29	—	—	(11)
— 非有效部分	2	1	—	—	—
不符合對沖用途的衍生工具	8	(130)	—	(6)	(2)
	(27)	7	—	53	27
資本化利息開支	(126)	(114)	(47)	(46)	(68)
	1,532	1,377	1,457	756	782
下列各項的利息收入：					
銀行及其他財務機構存款	(9)	(15)	(5)	(14)	(5)
員工置業貸款	(2)	(1)	(2)	(1)	(1)
	(11)	(16)	(7)	(15)	(6)
貸予物業發展商款項的利息收入	(123)	—	—	(87)	(37)
	1,398	1,361	1,450	654	739

利息開支按集團所需負擔的每月平均借貸成本予以資本化。截至二零零七年六月三十日止六個月的每月平均利率由每年5.6%至5.8%不等(二零零六年：每年5.4%至5.6%；二零零五年：每年4.8%至5.6%；二零零四年：每年4.1%至5.2%)。

附錄四 – 本集團的財務資料

10 應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤減虧損淨額

應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤減虧損淨額包括：

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
應佔無控制權附屬公司除稅前利潤(附註21)	80	47	44	50	36
應佔聯營公司虧損(附註23)	(23)	(31)	—	—	(12)
	57	16	44	50	24
應佔無控制權附屬公司稅項(附註21)	(12)	(7)	(5)	(8)	(8)
	45	9	39	42	16

11 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
本期稅項					
一年／期內海外稅項	2	1	4	—	1
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	381	490	435	429	259
— 動用稅務虧損	1,197	827	441	423	1,005
— 其他	(169)	231	250	27	(281)
	1,409	1,548	1,126	879	983
	1,411	1,549	1,130	879	984

由於公司及其附屬公司有大額累計稅務虧損，可用作抵銷本期的應課稅溢利，或截至二零零七年六月三十日止六個月內持續錄有稅務虧損，故並未於公司及其附屬公司的綜合損益表中作出本期香港利得稅準備。海外附屬公司的稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

遞延稅項撥備是以從香港產生的暫時差異及按香港利得稅率17.5% (二零零六年：17.5%；二零零五年：17.5%；二零零四年：17.5%) 計算。

附錄四 – 本集團的財務資料

13 股息

已付及擬派發予公司股東的股息如下：

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
有關2007年已付及應付的股息					
— 結算日後宣派的中期股息每股14仙 (2006年：14仙；2005年：14仙；2004年：14仙)	774	764	750	782	774
— 末期股息每股28仙 (2005年：28仙；2004年：28仙)	1,554	1,535	1,509	—	—
	<u>2,328</u>	<u>2,299</u>	<u>2,259</u>	<u>782</u>	<u>774</u>
有關2006年的股息					
— 於2007年批准及支付的末期股息每股28仙 (2005年：28仙；2004年：28仙；2003年：28仙)	1,535	1,509	1,481	1,554	1,535
	<u>1,535</u>	<u>1,509</u>	<u>1,481</u>	<u>1,554</u>	<u>1,535</u>

於結算日後宣派的中期股息並未於結算日確認為負債。

直至二零零五年中期的各期股息，所有登記地址位於香港的股東，可選擇以股代息。其後各期已付及應付的股息，所有股東均可選擇以股代息，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載於附註45L。於二零零六年十一月八日，政府已同意延長以股代息的安排，直至二零零九年十二月三十一日止財政年度的另外三個財政年度。

根據集團與政府訂立的迪士尼錢項目協議的融資安排，政府已放棄公司在二零零四年向其宣派及應付的三千七百萬元現金股息(附註45E)。

附錄四 – 本集團的財務資料

14 每股盈利

A 每股基本盈利

每股基本盈利以截至二零零七年六月三十日止六個月的股東應佔利潤四十億七千一百萬港元(二零零六年：七十七億五千九百萬港元；二零零五年：八十四億五千萬港元；二零零四年：六十五億四千三百萬港元)及期內已發行的加權平均普通股數5,550,144,410股(二零零六年：5,510,345,238股；二零零五年：5,430,594,654股；二零零四年：5,331,253,996股)計算如下：

	截至12月31日止年度		
	2006	2005	2004
於1月1日已發行普通股	5,481,856,439	5,389,999,974	5,288,695,393
已發行代息股份的影響	25,713,468	37,418,279	36,916,916
已行使認股權的影響	2,775,331	3,176,401	5,641,687
於12月31日的加權平均普通股數	5,510,345,238	5,430,594,654	5,331,253,996
		截至6月30日止六個月	
		2007	2006
		(未經審核)	(未經審核)
於1月1日已發行普通股		5,548,613,951	5,481,856,439
已發行代息股份的影響		1,082,419	952,517
已行使認股權的影響		448,040	1,576,305
於6月30日的加權平均普通股數		5,550,144,410	5,484,385,261

B 每股攤薄盈利

每股攤薄盈利以截至二零零七年六月三十日止六個月的股東應佔利潤四十億七千一百萬港元(二零零六年：七十七億五千九百萬港元；二零零五年：八十四億五千萬港元；二零零四年：六十五億四千三百萬港元)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期內已發行的加權平均普通股數5,555,165,343股(二零零六年：5,516,115,460股；二零零五年：5,436,752,536股；二零零四年：5,337,217,673股)計算如下：

	截至12月31日止年度		
	2006	2005	2004
於12月31日的加權平均普通股數	5,510,345,238	5,430,594,654	5,331,253,996
被視作以無代價發行的普通股數目	5,770,222	6,157,882	5,963,677
於12月31日的加權平均普通股數(攤薄)	5,516,115,460	5,436,752,536	5,337,217,673

附錄四 – 本集團的財務資料

	截至6月30日止六個月	
	2007 <i>(未經審核)</i>	2006 <i>(未經審核)</i>
於6月30日的加權平均普通股數	5,550,144,410	5,484,385,261
被視作以無代價發行的普通股數目	5,020,933	6,331,809
於6月30日的加權平均普通股數(攤薄)	5,555,165,343	5,490,717,070

- C 若根據股東應佔基本業務的利潤(不包括投資物業公允價值的增加及其相關遞延稅項)計算,每股基本盈利及攤薄盈利均為0.37港元(二零零六年:1.08港元;二零零五年:1.13港元;二零零四年:0.84港元),調整如下:

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 <i>(未經審核)</i>	2006 <i>(未經審核)</i>
股東應佔利潤	7,759	8,450	6,543	4,071	5,167
投資物業公允價值的增加	(2,178)	(2,800)	(2,486)	(2,450)	(1,478)
投資物業公允價值的變動所產生的遞延稅項(附註11A)	381	490	435	429	259
股東應佔基本業務利潤	5,962	6,140	4,492	2,050	3,948

15 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,及服務位處於赤臘角的香港國際機場及亞洲國際博覽館之機場快綫。

車站內商務及與鐵路相關業務:相關商業活動包括廣告位及零售舖位的租務、鐵路電訊系統的頻譜服務、鐵路顧問服務及鐵路相關附屬公司業務。

租務、管業及其他業務:物業租務、物業管理及由二零零六年九月起與「昂坪360」有關的營運。

物業發展:鐵路系統沿綫的物業發展。

附錄四 – 本集團的財務資料

主要業務經營業績概述如下：

百萬港元	車務運作	車站內 商務及與鐵路 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
截至2006年12月31日止年度						
收入	6,523	1,542	1,476	9,541	—	9,541
未計折舊前經營開支	(3,003)	(410)	(345)	(3,758)	—	(3,758)
	3,520	1,132	1,131	5,783	—	5,783
物業發展利潤	—	—	—	—	5,817	5,817
未計折舊前經營利潤	3,520	1,132	1,131	5,783	5,817	11,600
折舊	(2,523)	(82)	(22)	(2,627)	—	(2,627)
	997	1,050	1,109	3,156	5,817	8,973
不予分類的公司開支						(629)
未計利息及財務開支前經營利潤						8,344
利息及財務開支						(1,398)
投資物業的公允價值變動			2,178			2,178
應佔無控制權附屬公司及 聯營公司利潤減虧損淨額						45
所得稅						(1,411)
截至2006年12月31日止年度利潤						7,758
資產						
營運資產*	76,097	2,503	22,971	101,571	825	102,396
在建資產	1,037	9	63	1,109	3,796	4,905
在建鐵路工程	232	—	—	232	—	232
發展中物業	—	—	—	—	3,297	3,297
遞延開支	395	—	—	395	—	395
預付土地租賃費用	594	—	—	594	—	594
證券投資	272	—	—	272	—	272
待售物業	—	—	—	—	2,018	2,018
給予物業發展商貸款	—	—	—	—	3,355	3,355
	78,627	2,512	23,034	104,173	13,291	117,464
無控制權附屬公司權益						171
聯營公司權益						100
不予分類的資產						2,686
總資產						120,421
負債						
分類負債	1,988	511	711	3,210	623	3,833
遞延收益	120	—	—	120	1,562	1,682
	2,108	511	711	3,330	2,185	5,515
不予分類的負債						38,120
總負債						43,635
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運資產	64	4	470	538	—	538
在建資產	1,075	116	63	1,254	898	2,152
在建鐵路工程	430	—	—	430	—	430
發展中物業	—	—	—	—	1,113	1,113
除折舊外的非現金開支	37	11	—	48	—	48

由於集團在期內所有主要營運業務均在香港經營，故並無提供任何按地域劃分的分析。

* 營運資產指與個別業務營運使用有關的物業、機器及設備和其他資產。

附錄四 – 本集團的財務資料

百萬港元	車務運作	車站內 商務及與鐵路 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
截至2005年12月31日止年度						
收入	6,282	1,555	1,316	9,153	—	9,153
未計折舊前經營開支	(3,005)	(358)	(238)	(3,601)	—	(3,601)
	3,277	1,197	1,078	5,552	—	5,552
物業發展利潤	—	—	—	—	6,145	6,145
未計折舊前經營利潤	3,277	1,197	1,078	5,552	6,145	11,697
折舊	(2,517)	(126)	(4)	(2,647)	—	(2,647)
	760	1,071	1,074	2,905	6,145	9,050
不予分類的公司開支						(486)
未計利息及財務開支前經營利潤						8,564
利息及財務開支						(1,361)
投資物業的公允價值變動			2,800			2,800
應佔無控制權附屬公司及 聯營公司利潤減虧損淨額						9
所得稅						(1,549)
截至2005年12月31日止年度利潤						8,463
資產						
營運資產*	77,697	1,525	20,243	99,465	2,042	101,507
在建資產	739	24	—	763	2,898	3,661
在建鐵路工程	1,006	—	—	1,006	—	1,006
發展中物業	—	—	—	—	2,756	2,756
遞延開支	209	—	—	209	—	209
預付土地租賃費用	608	—	—	608	—	608
證券投資	183	—	—	183	—	183
待售物業	—	—	—	—	1,311	1,311
	80,442	1,549	20,243	102,234	9,007	111,241
無控制權附屬公司權益						103
不予分類的資產						2,322
總資產						113,666
負債						
分類負債	2,173	373	499	3,045	559	3,604
遞延收益	126	—	—	126	3,458	3,584
	2,299	373	499	3,171	4,017	7,188
不予分類的負債						36,582
總負債						43,770
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運資產	30	14	405	449	—	449
在建資產	768	238	—	1,006	721	1,727
在建鐵路工程	983	—	—	983	—	983
發展中物業	—	—	—	—	1,455	1,455
除折舊外的非現金開支	40	4	—	44	—	44

由於集團在期內所有主要營運業務均在香港經營，故並無提供任何按地域劃分的分析。

* 營運資產指與個別業務營運使用有關的物業、機器及設備和其他資產。

附錄四 – 本集團的財務資料

百萬港元	車務運作	車站內 商務及與鐵路 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
截至2004年12月31日止年度						
收入	5,932	1,311	1,108	8,351	—	8,351
未計折舊前經營開支	(2,906)	(315)	(207)	(3,428)	—	(3,428)
	<u>3,026</u>	<u>996</u>	<u>901</u>	<u>4,923</u>	<u>—</u>	<u>4,923</u>
物業發展利潤	—	—	—	—	4,568	4,568
未計折舊前經營利潤	3,026	996	901	4,923	4,568	9,491
折舊	(2,356)	(117)	(4)	(2,477)	—	(2,477)
	<u>670</u>	<u>879</u>	<u>897</u>	<u>2,446</u>	<u>4,568</u>	<u>7,014</u>
不予分類的公司開支						(416)
未計利息及財務開支前經營利潤						6,598
利息及財務開支						(1,450)
投資物業的公允價值變動			2,486			2,486
應佔無控制權附屬公司利潤						39
所得稅						(1,130)
截至2004年12月31日止年度利潤						<u>6,543</u>
資產						
營運資產*	78,356	1,352	17,048	96,756	282	97,038
在建資產	868	6	—	874	2,177	3,051
在建鐵路工程	962	—	—	962	—	962
發展中物業	—	—	—	—	2,088	2,088
遞延開支	78	—	—	78	—	78
預付土地租賃費用	621	—	—	621	—	621
證券投資	202	—	—	202	—	202
待售物業	—	—	—	—	815	815
	<u>81,087</u>	<u>1,358</u>	<u>17,048</u>	<u>99,493</u>	<u>5,362</u>	<u>104,855</u>
無控制權附屬公司權益						63
不予分類的資產						1,756
總資產						<u>106,674</u>
負債						
分類負債	2,079	365	463	2,907	483	3,390
遞延收益	132	—	—	132	4,506	4,638
	<u>2,211</u>	<u>365</u>	<u>463</u>	<u>3,039</u>	<u>4,989</u>	<u>8,028</u>
不予分類的負債						36,746
總負債						<u>44,774</u>
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運資產	43	6	32	81	—	81
在建資產	918	150	—	1,068	2,177	3,245
在建鐵路工程	875	—	—	875	—	875
發展中物業	—	—	—	—	184	184
除折舊外的非現金開支	19	6	—	25	—	25

由於集團在期內所有主要營運業務均在香港經營，故並無提供任何按地域劃分的分析。

* 營運資產指與個別業務營運使用有關的物業、機器及設備和其他資產。

附錄四 – 本集團的財務資料

百萬港元	車站內 商務及與鐵路 相關業務	車站內 商務及與鐵路 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
截至2007年6月30日止六個月(未經審核)						
收入	3,247	735	870	4,852	—	4,852
未計折舊前經營開支	(1,413)	(165)	(223)	(1,801)	—	(1,801)
	1,834	570	647	3,051	—	3,051
物業發展利潤	—	—	—	—	1,664	1,664
未計折舊前經營利潤	1,834	570	647	3,051	1,664	4,715
折舊	(1,258)	(32)	(32)	(1,322)	—	(1,322)
	576	538	615	1,729	1,664	3,393
不予分類的公司開支						(280)
未計利息及財務開支前經營利潤						3,113
利息及財務開支						(654)
投資物業的公允價值變動			2,450			2,450
應佔無控制權附屬公司 及聯營公司利潤減虧損淨額						42
所得稅						(879)
截至2007年6月30日止 六個月利潤						4,072
資產						
營運資產*	75,380	1,259	26,682	103,321	985	104,306
在建資產	815	5	—	820	4,030	4,850
在建鐵路工程	276	—	—	276	—	276
發展中物業	—	—	—	—	3,200	3,200
遞延開支	531	—	—	531	—	531
預付土地租賃費用	587	—	—	587	—	587
證券投資	340	—	—	340	—	340
待售物業	—	—	—	—	2,164	2,164
給予物業發展商貸款	—	—	—	—	3,442	3,442
	77,929	1,264	26,682	105,875	13,821	119,696
無控制權附屬公司權益						213
聯營公司權益						203
不予分類的資產						2,922
總資產						123,034
負債						
分類負債	1,760	368	872	3,000	2,685	5,685
遞延收益	118	—	—	118	1,108	1,226
	1,878	368	872	3,118	3,793	6,911
不予分類的負債						35,826
總負債						42,737
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運資產	9	—	27	36	—	36
在建資產	236	67	20	323	234	557
在建鐵路工程	104	—	—	104	—	104
發展中物業	—	—	—	—	125	125
除折舊外的非現金開支	14	—	1	15	—	15

由於集團在期內所有主要營運業務均在香港經營，故並無提供任何按地域劃分的分析。

* 營運資產指與個別業務營運使用有關的物業、機器及設備和其他資產。

附錄四 – 本集團的財務資料

百萬港元	車站內 商務及與鐵路 相關業務	車站內 商務及與鐵路 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
截至2006年6月30日止六個月(未經審核)						
收入	3,138	735	693	4,566	—	4,566
未計折舊前經營開支	(1,372)	(183)	(132)	(1,687)	—	(1,687)
	<u>1,766</u>	<u>552</u>	<u>561</u>	<u>2,879</u>	<u>—</u>	<u>2,879</u>
物業發展利潤	—	—	—	—	4,072	4,072
未計折舊前經營利潤	1,766	552	561	2,879	4,072	6,951
折舊	(1,244)	(47)	(2)	(1,293)	—	(1,293)
	<u>522</u>	<u>505</u>	<u>559</u>	<u>1,586</u>	<u>4,072</u>	<u>5,658</u>
不予分類的公司開支						(262)
未計利息及財務開支前經營利潤						5,396
利息及財務開支						(739)
投資物業的公允價值變動			1,478			1,478
應佔無控制權附屬公司 及聯營公司利潤減虧損淨額						16
所得稅						(984)
截至2006年6月30日止 六個月利潤						<u>5,167</u>
資產						
營運資產*	76,812	1,413	21,803	100,028	2,953	102,981
在建資產	859	6	4	869	3,614	4,483
在建鐵路工程	1,185	—	—	1,185	—	1,185
發展中物業	—	—	—	—	3,189	3,189
遞延開支	325	—	—	325	—	325
預付土地租賃費用	601	—	—	601	—	601
證券投資	205	—	—	205	—	205
待售物業	—	—	—	—	3,364	3,364
給予物業發展商貸款	—	—	—	—	3,268	3,268
	<u>79,987</u>	<u>1,419</u>	<u>21,807</u>	<u>103,213</u>	<u>16,388</u>	<u>119,601</u>
無控制權附屬公司權益						131
聯營公司權益						100
不予分類的資產						2,486
總資產						<u>122,318</u>
負債						
分類負債	2,004	210	562	2,776	1,096	3,872
遞延收益	123	—	—	123	2,457	2,580
	<u>2,127</u>	<u>210</u>	<u>562</u>	<u>2,899</u>	<u>3,553</u>	<u>6,452</u>
不予分類的負債						41,298
總負債						<u>47,750</u>
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運資產	27	2	7	36	—	36
在建資產	415	44	4	463	716	1,179
在建鐵路工程	179	—	—	179	—	179
發展中物業	—	—	—	—	941	941
除折舊外的非現金開支	14	1	—	15	—	15

由於集團在期內所有主要營運業務均在香港經營，故並無提供任何按地域劃分的分析。

* 營運資產指與個別業務營運使用有關的物業、機器及設備和其他資產。

附錄四 – 本集團的財務資料

16 固定資產

集團

百萬港元	投資物業	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2006年1月1日	19,892	1,705	46,188	56,339	3,661	127,785
添置	469	—	—	69	2,152	2,690
清理／註銷	—	—	(20)	(370)	(2)	(392)
公允價值變更	2,178	—	—	—	—	2,178
重估盈餘(附註40)	—	284	—	—	—	284
東涌纜車項目投入 使用(附註17)	—	—	375	824	—	1,199
其他投入使用資產	—	—	1	905	(906)	—
	<u>22,539</u>	<u>1,989</u>	<u>46,544</u>	<u>57,767</u>	<u>4,905</u>	<u>133,744</u>
於2006年12月31日	22,539	1,989	46,544	57,767	4,905	133,744
原值	—	—	46,544	57,767	4,905	109,216
於2006年12月31日估值	22,539	1,989	—	—	—	24,528
累計折舊						
於2006年1月1日	—	—	3,492	21,018	—	24,510
年內折舊	—	45	380	2,249	—	2,674
清理後撥回	—	—	(8)	(330)	—	(338)
重估後撥回(附註40)	—	(45)	—	—	—	(45)
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>3,864</u>	<u>22,937</u>	<u>—</u>	<u>26,801</u>
於2006年12月31日	—	—	3,864	22,937	—	26,801
2006年12月31日帳面淨值	<u><u>22,539</u></u>	<u><u>1,989</u></u>	<u><u>42,680</u></u>	<u><u>34,830</u></u>	<u><u>4,905</u></u>	<u><u>106,943</u></u>

附錄四 – 本集團的財務資料

集團

百萬港元	投資物業	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2005年1月1日	16,687	1,246	45,704	55,081	3,051	121,769
添置	405	—	—	44	1,727	2,176
資本化調整*	—	—	(2)	(76)	—	(78)
清理/註銷	—	—	(2)	(275)	(3)	(280)
公允價值變更	2,800	—	—	—	—	2,800
重估盈餘(附註40)	—	459	—	—	—	459
重新分類	—	—	175	(175)	—	—
迪士尼綫及博覽館站項目 投入使用(附註17)	—	—	176	763	—	939
其他投入使用資產	—	—	137	977	(1,114)	—
	<u>19,892</u>	<u>1,705</u>	<u>46,188</u>	<u>56,339</u>	<u>3,661</u>	<u>127,785</u>
於2005年12月31日	19,892	1,705	46,188	56,339	3,661	127,785
原值	—	—	46,188	56,339	3,661	106,188
於2005年12月31日估值	19,892	1,705	—	—	—	21,597
累計折舊						
於2005年1月1日	—	—	3,093	18,984	—	22,077
年內折舊	—	33	395	2,258	—	2,686
資本化調整*	—	—	—	(4)	—	(4)
清理後撥回	—	—	(1)	(215)	—	(216)
重估後撥回(附註40)	—	(33)	—	—	—	(33)
重新分類	—	—	5	(5)	—	—
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>3,492</u>	<u>21,018</u>	<u>—</u>	<u>24,510</u>
於2005年12月31日	—	—	3,492	21,018	—	24,510
2005年12月31日帳面淨值	<u><u>19,892</u></u>	<u><u>1,705</u></u>	<u><u>42,696</u></u>	<u><u>35,321</u></u>	<u><u>3,661</u></u>	<u><u>103,275</u></u>

* 資本化調整與若干鐵路資產於啟用時按承建商要求的工程價值予以資本化有關。該等資產的最終價值根據與承建商確定合約索償額後，於年內按較低的最終合約價值而下調。

附錄四 – 本集團的財務資料

集團

百萬港元	投資物業	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2004年1月1日	14,169	866	45,740	54,319	940	116,034
添置	32	—	—	49	3,245	3,326
資本化調整*	—	—	(124)	(156)	—	(280)
清理/註銷	—	—	(1)	(172)	(4)	(177)
公允價值變更	2,486	—	—	—	—	2,486
重估盈餘(附註40)	—	311	—	—	—	311
回撥重估虧絀(附註5D)	—	69	—	—	—	69
重新分類	—	—	82	(82)	—	—
投入使用資產	—	—	7	1,123	(1,130)	—
	<u>16,687</u>	<u>1,246</u>	<u>45,704</u>	<u>55,081</u>	<u>3,051</u>	<u>121,769</u>
於2004年12月31日	16,687	1,246	45,704	55,081	3,051	121,769
原值	—	—	45,704	55,081	3,051	103,836
於2004年12月31日估值	16,687	1,246	—	—	—	17,933
累計折舊						
於2004年1月1日	—	—	2,705	17,042	—	19,747
年內折舊	—	20	392	2,107	—	2,519
資本化調整*	—	—	(3)	(17)	—	(20)
清理後撥回	—	—	(1)	(148)	—	(149)
重估後撥回(附註40)	—	(20)	—	—	—	(20)
重新分類	—	—	—	—	—	—
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>3,093</u>	<u>18,984</u>	<u>—</u>	<u>22,077</u>
於2004年12月31日	—	—	3,093	18,984	—	22,077
2004年12月31日帳面淨值	<u><u>16,687</u></u>	<u><u>1,246</u></u>	<u><u>42,611</u></u>	<u><u>36,097</u></u>	<u><u>3,051</u></u>	<u><u>99,692</u></u>

* 資本化調整與若干鐵路資產於啟用時按承建商要求的工程價值予以資本化有關。該等資產的最終價值根據與承建商確定合約索償額後，於年內按較低的最終合約價值而下調。

附錄四 – 本集團的財務資料

集團

百萬港元	投資物業	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(未經審核)						
於2007年1月1日	22,539	1,989	46,544	57,767	4,905	133,744
添置	24	—	—	12	557	593
清理/註銷	—	—	—	(120)	—	(120)
公允價值變更	2,450	—	—	—	—	2,450
重估盈餘(附註40)	—	120	—	—	—	120
重新分類	—	—	(45)	45	—	—
翔天廊月台項目 投入使用(附註17)	—	—	—	60	—	60
其他投入使用資產	—	—	16	596	(612)	—
	<u>25,013</u>	<u>2,109</u>	<u>46,515</u>	<u>58,360</u>	<u>4,850</u>	<u>136,847</u>
於2007年6月30日	25,013	2,109	46,515	58,360	4,850	136,847
原值	—	—	46,515	58,360	4,850	109,725
於2007年6月30日估值	25,013	2,109	—	—	—	27,122
累計折舊(未經審核)						
於2007年1月1日	—	—	3,864	22,937	—	26,801
期內折舊	—	25	199	1,124	—	1,348
清理後撥回	—	—	—	(102)	—	(102)
重估後撥回(附註40)	—	(25)	—	—	—	(25)
重新分類	—	—	(19)	19	—	—
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>4,044</u>	<u>23,978</u>	<u>—</u>	<u>28,022</u>
於2007年6月30日	—	—	4,044	23,978	—	28,022
2007年6月30日帳面淨值 (未經審核)	<u>25,013</u>	<u>2,109</u>	<u>42,471</u>	<u>34,382</u>	<u>4,850</u>	<u>108,825</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

集團

百萬港元	投資物業	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(未經審核)						
於2006年1月1日	19,892	1,705	46,188	56,339	3,661	127,785
添置	7	—	5	24	1,179	1,215
清理/註銷	—	—	(2)	(33)	(1)	(36)
公允價值變更	1,478	—	—	—	—	1,478
重估盈餘(附註40)	—	272	—	—	—	272
投入使用資產	—	—	1	355	(356)	—
	<u>21,377</u>	<u>1,977</u>	<u>46,192</u>	<u>56,685</u>	<u>4,483</u>	<u>130,714</u>
於2006年6月30日	<u>21,377</u>	<u>1,977</u>	<u>46,192</u>	<u>56,685</u>	<u>4,483</u>	<u>130,714</u>
原值	—	—	46,192	56,685	4,483	107,360
於2006年6月30日估值	21,377	1,977	—	—	—	23,354
累計折舊(未經審核)						
於2006年1月1日	—	—	3,492	21,018	—	24,510
期內折舊	—	21	198	1,096	—	1,315
清理後撥回	—	—	(1)	(16)	—	(17)
重估後撥回(附註40)	—	(21)	—	—	—	(21)
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>3,689</u>	<u>22,098</u>	<u>—</u>	<u>25,787</u>
於2006年6月30日	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>3,689</u>	<u>22,098</u>	<u>—</u>	<u>25,787</u>
2006年6月30日帳面淨值 (未經審核)	<u><u>21,377</u></u>	<u><u>1,977</u></u>	<u><u>42,503</u></u>	<u><u>34,587</u></u>	<u><u>4,483</u></u>	<u><u>104,927</u></u>

附錄四 – 本集團的財務資料

公司

百萬港元	投資物業	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2006年1月1日	19,892	1,705	46,188	55,676	3,637	127,098
添置	469	—	—	65	2,069	2,603
清理／註銷	—	—	(20)	(241)	(2)	(263)
公允價值變更	2,178	—	—	—	—	2,178
重估盈餘(附註40)	—	284	—	—	—	284
東涌纜車項目投入 使用(附註17)	—	—	375	824	—	1,199
其他投入使用資產	—	—	1	871	(872)	—
	<u>22,539</u>	<u>1,989</u>	<u>46,544</u>	<u>57,195</u>	<u>4,832</u>	<u>133,099</u>
於2006年12月31日	22,539	1,989	46,544	57,195	4,832	108,571
原值	—	—	46,544	57,195	4,832	108,571
於2006年12月31日估值	22,539	1,989	—	—	—	24,528
累計折舊						
於2006年1月1日	—	—	3,492	20,428	—	23,920
年內折舊	—	45	380	2,216	—	2,641
清理後撥回	—	—	(8)	(204)	—	(212)
重估後撥回(附註40)	—	(45)	—	—	—	(45)
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>3,864</u>	<u>22,440</u>	<u>—</u>	<u>26,304</u>
於2006年12月31日	—	—	3,864	22,440	—	26,304
2006年12月31日帳面淨值	<u><u>22,539</u></u>	<u><u>1,989</u></u>	<u><u>42,680</u></u>	<u><u>34,755</u></u>	<u><u>4,832</u></u>	<u><u>106,795</u></u>

附錄四 – 本集團的財務資料

公司

百萬元	投資物業	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2005年1月1日	16,687	1,246	45,704	54,414	3,045	121,096
添置	405	—	—	30	1,709	2,144
資本化調整*	—	—	(2)	(76)	—	(78)
清理/註銷	—	—	(2)	(257)	(3)	(262)
公允價值變更	2,800	—	—	—	—	2,800
重估盈餘(附註40)	—	459	—	—	—	459
重新分類	—	—	175	(175)	—	—
迪士尼綫及博覽館站項目 投入使用(附註17)	—	—	176	763	—	939
其他投入使用資產	—	—	137	977	(1,114)	—
	<u>19,892</u>	<u>1,705</u>	<u>46,188</u>	<u>55,676</u>	<u>3,637</u>	<u>127,098</u>
於2005年12月31日	19,892	1,705	46,188	55,676	3,637	105,501
原值	—	—	46,188	55,676	3,637	105,501
於2005年12月31日估值	19,892	1,705	—	—	—	21,597
累計折舊						
於2005年1月1日	—	—	3,093	18,471	—	21,564
年內折舊	—	33	395	2,180	—	2,608
資本化調整*	—	—	—	(4)	—	(4)
清理後撥回	—	—	(1)	(214)	—	(215)
重估後撥回(附註40)	—	(33)	—	—	—	(33)
重新分類	—	—	5	(5)	—	—
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>3,492</u>	<u>20,428</u>	<u>—</u>	<u>23,920</u>
於2005年12月31日	—	—	3,492	20,428	—	23,920
2005年12月31日帳面淨值	<u><u>19,892</u></u>	<u><u>1,705</u></u>	<u><u>42,696</u></u>	<u><u>35,248</u></u>	<u><u>3,637</u></u>	<u><u>103,178</u></u>

* 資本化調整與若干鐵路資產於啟用時按承建商要求的工程價值予以資本化有關。該等資產的最終價值根據與承建商確定合約索償額後，於年內按較低的最終合約價值而下調。

附錄四 – 本集團的財務資料

公司

百萬元	投資物業	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2004年1月1日	14,169	866	45,740	53,693	922	115,390
添置	32	—	—	43	3,222	3,297
資本化調整*	—	—	(124)	(156)	—	(280)
清理/註銷	—	—	(1)	(172)	(4)	(177)
公允價值變更	2,486	—	—	—	—	2,486
重估盈餘(附註40)	—	311	—	—	—	311
回撥重估虧絀	—	69	—	—	—	69
重新分類	—	—	82	(82)	—	—
投入使用資產	—	—	7	1,088	(1,095)	—
	<u>16,687</u>	<u>1,246</u>	<u>45,704</u>	<u>54,414</u>	<u>3,045</u>	<u>121,096</u>
於2004年12月31日	16,687	1,246	45,704	54,414	3,045	121,096
原值	—	—	45,704	54,414	3,045	103,163
於2004年12月31日估值	16,687	1,246	—	—	—	17,933
累計折舊						
於2004年1月1日	—	—	2,705	16,597	—	19,302
年內折舊	—	20	392	2,039	—	2,451
資本化調整*	—	—	(3)	(17)	—	(20)
清理後撥回	—	—	(1)	(148)	—	(149)
重估後撥回(附註40)	—	(20)	—	—	—	(20)
重新分類	—	—	—	—	—	—
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>3,093</u>	<u>18,471</u>	<u>—</u>	<u>21,564</u>
於2004年12月31日	—	—	3,093	18,471	—	21,564
2004年12月31日帳面淨值	<u>16,687</u>	<u>1,246</u>	<u>42,611</u>	<u>35,943</u>	<u>3,045</u>	<u>99,532</u>

* 資本化調整與若干鐵路資產於啟用時按承建商要求的工程價值予以資本化有關。該等資產的最終價值根據與承建商確定合約索償額後，於年內按較低的最終合約價值而下調。

附錄四 – 本集團的財務資料

公司

百萬港元	投資物業	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(未經審核)						
於2007年1月1日	22,539	1,989	46,544	57,195	4,832	133,099
添置	24	—	—	12	535	571
清理/註銷	—	—	—	(113)	—	(113)
公允價值變更	2,450	—	—	—	—	2,450
重估盈餘(附註40)	—	120	—	—	—	120
重新分類	—	—	(45)	45	—	—
翔天廊月台項目 投入使用(附註17)	—	—	—	60	—	60
其他投入使用資產	—	—	16	506	(522)	—
	<u>25,013</u>	<u>2,109</u>	<u>46,515</u>	<u>57,705</u>	<u>4,845</u>	<u>136,187</u>
於2007年6月30日	25,013	2,109	46,515	57,705	4,845	136,187
原值	—	—	46,515	57,705	4,845	109,065
於2007年6月30日估值	25,013	2,109	—	—	—	27,122
累計折舊(未經審核)						
於2007年1月1日	—	—	3,864	22,440	—	26,304
期內折舊	—	25	199	1,116	—	1,340
清理後撥回	—	—	—	(99)	—	(99)
重估後撥回(附註40)	—	(25)	—	—	—	(25)
重新分類	—	—	(19)	19	—	—
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>4,044</u>	<u>23,476</u>	<u>—</u>	<u>27,520</u>
於2007年6月30日	—	—	4,044	23,476	—	27,520
2007年6月30日帳面淨值 (未經審核)	<u>25,013</u>	<u>2,109</u>	<u>42,471</u>	<u>34,229</u>	<u>4,845</u>	<u>108,667</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

公司

百萬港元	投資物業	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(未經審核)						
於2006年1月1日	19,892	1,705	46,188	55,676	3,637	127,098
添置	7	—	5	22	1,163	1,197
清理/註銷	—	—	(2)	(33)	(1)	(36)
公允價值變更	1,478	—	—	—	—	1,478
重估盈餘(附註40)	—	272	—	—	—	272
投入使用資產	—	—	1	325	(326)	—
	<u>21,377</u>	<u>1,977</u>	<u>46,192</u>	<u>55,990</u>	<u>4,473</u>	<u>130,009</u>
於2006年6月30日	<u>21,377</u>	<u>1,977</u>	<u>46,192</u>	<u>55,990</u>	<u>4,473</u>	<u>130,009</u>
原值	—	—	46,192	55,990	4,473	106,655
於2006年6月30日估值	21,377	1,977	—	—	—	23,354
累計折舊(未經審核)						
於2006年1月1日	—	—	3,492	20,428	—	23,920
期內折舊	—	21	198	1,073	—	1,292
清理後撥回	—	—	(1)	(16)	—	(17)
重估後撥回(附註40)	—	(21)	—	—	—	(21)
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>3,689</u>	<u>21,485</u>	<u>—</u>	<u>25,174</u>
於2006年6月30日	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>3,689</u>	<u>21,485</u>	<u>—</u>	<u>25,174</u>
2006年6月30日帳面淨值 (未經審核)	<u>21,377</u>	<u>1,977</u>	<u>42,503</u>	<u>34,505</u>	<u>4,473</u>	<u>104,835</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

A 所有位於香港及以公允價值列帳的集團物業之分析如下：

集團及公司

百萬港元	投資物業				
	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
長期租賃	1,437	1,399	1,431	1,439	1,414
中期租賃	21,102	18,493	15,256	23,574	19,963
	<u>22,539</u>	<u>19,892</u>	<u>16,687</u>	<u>25,013</u>	<u>21,377</u>

百萬港元	自用土地及樓宇				
	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
中期租賃	1,989	1,705	1,246	2,109	1,977
	<u>1,989</u>	<u>1,705</u>	<u>1,246</u>	<u>2,109</u>	<u>1,977</u>

B 集團的所有投資物業已於二零零七年六月三十日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行戴德梁行，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，然後以可比較的銷售及回報率進行市值驗證。截至二零零七年六月三十日止六個月，因重新估值所產生的公允價值增加淨額二十四億五千萬元（二零零六年：二十一億七千八百萬元；二零零五年：二十八億元；二零零四年：二十四億八千六百萬元）已計入損益表。

C 所有自用土地及樓宇已於二零零七年六月三十日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行戴德梁行，按現有用途的公開市值作出重估，由此產生重估盈餘淨額一億四千五百萬元（二零零六年：三億二千九百萬港元；二零零五年：四億九千二百萬元；二零零四年：四億元）。一億四千五百萬元（二零零六年：三億二千九百萬港元；二零零五年：四億九千二百萬元；二零零四年：三億三千一百萬元，扣除已撥入損益表以抵銷同一物業過往確認的虧蝕金額的六千九百萬港元（附註5D））的重估盈餘淨額（扣除遞延稅項二千五百萬元（二零零六年：五千八百萬元；二零零五年：八千六百萬元；二零零四年：五千八百萬元））（附註38B）後，已撥入固定資產重估儲備帳（附註40）。

倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於二零零七年六月三十日的帳面金額應為八億八千萬港元（二零零六年：八億九千二百萬元；二零零五年：九億一千四百萬元；二零零四年：九億三千六百萬元）。

D 在建資產包括公司收取位於九龍站Union Square 一間部分已被修飾的零售購物中心及其停車位，作為發展項目資產的攤分。該在建物業按原值列帳，而原值乃資產被攤分時的公允價值（附註2J(ix)），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收取該物業時按公開市場估值釐定。

附錄四 – 本集團的財務資料

E 除上述附註16A所界定為以融資租賃持有的自用土地及樓宇外，集團還擁有下列透過融資租賃協議持有的資產：

集團及公司

百萬港元	於12月31日		土木工程 東區海底隧道	於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
原值	1,254	1,254	1,254	1,254	1,254
減：累計折舊	307	288	269	317	297
帳面淨值	947	966	985	937	957

公司與新香港隧道有限公司簽訂了一份管理協議（「該協議」），根據該協議，公司可使用東區海底隧道直至二零零八年。該協議包括的資產是與鐵路隧道有關的鐵路及附屬結構。

該協議期滿時，根據《東區海底隧道條例》，有關資產的所有權會賦予政府，而政府亦於一九八六年十月十七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。公司於二零零零年六月三十日與政府簽訂另一協議，內容關於政府於二零零八年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香港隧道有限公司的款項，已在帳項內列為融資租賃費用。

集團支付予新香港隧道有限公司的不可取消未來最低租金總額在附註33C披露。

F 集團按經營租賃形式將投資物業及車站小商店出租。租約一般為期一至十年，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；批出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為二百五十億一千三百萬港元（二零零六年：二百二十五億三千九百萬港元；二零零五年：一百九十八億九千二百萬港元；二零零四年：一百六十六億八千七百萬港元）。持作經營租賃用途的車站小商店的帳面總值為四億五千三百萬港元（二零零六年：四億三千九百萬港元；二零零五年：四億四千六百萬港元；二零零四年：四億一千六百萬港元），而相關的累計折舊為一億一千九百萬港元（二零零六年：一億零八百萬港元；二零零五年：九千五百萬港元；二零零四年：八千萬港元）。

附錄四 – 本集團的財務資料

集團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：

集團及公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
一年內	1,350	1,295	1,156	1,319	1,406
一至五年內	1,875	2,025	1,742	1,854	1,820
五年後	161	214	332	127	171
	<u>3,386</u>	<u>3,534</u>	<u>3,230</u>	<u>3,300</u>	<u>3,397</u>

- G 二零零三年三月，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」），涉及的資產於二零零三年三月三十一日的原值總額為二十五億六千二百萬港元及帳面淨值總額為十六億七千四百萬港元。根據租賃交易，集團已將資產租予美國機構投資者（「投資者」），後者已預付所有與租賃協議有關的租金。同時，集團從投資者租回有關資產，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。此外，集團可保留資產的法定所有權，而該等資產用於鐵路業務亦不受限制。

由於訂立租賃交易，集團收取現金總額約三十六億八千八百萬港元，及承諾支付於二零零三年三月的預期淨現值約為三十五億三千三百萬港元的長期租賃款項，並經購入足以償付該等付款承諾的債券以作支付。在扣除支出後，集團在二零零三年由租賃交易獲得的現金為一億四千一百萬港元。

由於集團不能按本身的目標操控投資戶口及其責任是以上述投資所得收入支付租賃款項，在二零零三年三月，該等債項及債券投資並無確認為集團的債務及資產。集團所收取的現金淨額已入帳作遞延收益，並會按個別租賃期於集團的損益表中攤銷。

附錄四 – 本集團的財務資料

17 在建鐵路工程

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	由遞延 開支撥入 (附註19)	開支	於損益表 註銷的開支 (附註5C)	啟用後轉撥 作固定資產 (附註16)	轉撥至存料 與備料	於12月31日 結餘
2006年12月31日							
將軍澳南站項目							
建築成本	18	—	99	—	—	—	117
顧問諮詢費	8	—	2	—	—	—	10
員工薪酬及其他開支	16	—	27	—	—	—	43
財務開支	1	—	4	—	—	—	5
	<u>43</u>	<u>—</u>	<u>132</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>175</u>
東涌纜車項目							
建築成本	755	—	193	—	(943)	(5)	—
顧問諮詢費	51	—	24	—	(75)	—	—
員工薪酬及其他開支	79	—	15	—	(94)	—	—
財務開支	48	—	39	—	(87)	—	—
	<u>933</u>	<u>—</u>	<u>271</u>	<u>—</u>	<u>(1,199)</u>	<u>(5)</u>	<u>—</u>
翔天廊月台項目							
建築成本	24	—	16	—	—	—	40
員工薪酬及其他開支	6	—	8	—	—	—	14
財務開支	—	—	3	—	—	—	3
	<u>30</u>	<u>—</u>	<u>27</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>57</u>
總計	<u><u>1,006</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>430</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>(1,199)</u></u>	<u><u>(5)</u></u>	<u><u>232</u></u>

附錄四 – 本集團的財務資料

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	由遞延 開支撥入 (附註19)	開支	於損益表 註銷的開支 (附註5C)	啟用後轉撥 作固定資產 (附註16)	轉撥至存料 與備料	於12月31日 結餘
2005年12月31日							
將軍澳南站項目							
建築成本	1	—	17	—	—	—	18
顧問諮詢費	1	—	7	—	—	—	8
員工薪酬及其他開支	5	—	11	—	—	—	16
財務開支	—	—	1	—	—	—	1
	<u>7</u>	<u>—</u>	<u>36</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>43</u>
迪士尼纜車項目							
建築成本	1,074	—	185	—	(1,259)	—	—
顧問諮詢費	46	—	5	—	(51)	—	—
員工薪酬及其他開支	279	—	74	—	(353)	—	—
財務開支	10	—	14	—	(24)	—	—
	<u>1,409</u>	<u>—</u>	<u>278</u>	<u>—</u>	<u>(1,687)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
政府援助(附註45E)	(931)	—	—	—	931	—	—
	<u>478</u>	<u>—</u>	<u>278</u>	<u>—</u>	<u>(756)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
東涌纜車項目							
建築成本	336	—	419	—	—	—	755
顧問諮詢費	37	—	14	—	—	—	51
員工薪酬及其他開支	57	—	22	—	—	—	79
財務開支	14	—	34	—	—	—	48
	<u>444</u>	<u>—</u>	<u>489</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>933</u>
博覽館站項目							
建築成本	16	—	124	—	(140)	—	—
員工薪酬及其他開支	16	—	23	—	(39)	—	—
財務開支	1	—	3	—	(4)	—	—
	<u>33</u>	<u>—</u>	<u>150</u>	<u>—</u>	<u>(183)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
翔天廊月台項目							
建築成本	—	—	24	—	—	—	24
員工薪酬及其他開支	—	—	6	—	—	—	6
財務開支	—	—	—	—	—	—	—
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>30</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>30</u>
總計	<u>962</u>	<u>—</u>	<u>983</u>	<u>—</u>	<u>(939)</u>	<u>—</u>	<u>1,006</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	由遞延 開支撥入 (附註19)	開支/ (政府援助)	於損益表 註銷的開支 (附註5C)	啟用後轉撥 作固定資產 (附註16)	轉撥至存料 與備料	於12月31日 結餘
2004年12月31日							
將軍澳南站項目							
建築成本	1	—	—	—	—	—	1
顧問諮詢費	23	—	7	(29)	—	—	1
員工薪酬及其他開支	16	—	5	(16)	—	—	5
財務開支	4	—	—	(4)	—	—	—
	<u>44</u>	<u>—</u>	<u>12</u>	<u>(49)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>7</u>
迪士尼纜車項目							
建築成本	645	—	429	—	—	—	1,074
顧問諮詢費	41	—	5	—	—	—	46
員工薪酬及其他開支	194	—	85	—	—	—	279
財務開支	3	—	7	—	—	—	10
	<u>883</u>	<u>—</u>	<u>526</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>1,409</u>
政府援助 (附註45E及45L)	(883)	—	(48)	—	—	—	(931)
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>478</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>478</u>
東涌纜車項目							
建築成本	82	—	254	—	—	—	336
顧問諮詢費	24	—	13	—	—	—	37
員工薪酬及其他開支	29	—	28	—	—	—	57
財務開支	2	—	12	—	—	—	14
	<u>137</u>	<u>—</u>	<u>307</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>444</u>
博覽館站項目							
建築成本	—	—	16	—	—	—	16
員工薪酬及其他開支	—	3	13	—	—	—	16
財務開支	—	—	1	—	—	—	1
	<u>—</u>	<u>3</u>	<u>30</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>33</u>
總計	<u><u>181</u></u>	<u><u>3</u></u>	<u><u>827</u></u>	<u><u>(49)</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>962</u></u>

附錄四 – 本集團的財務資料

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	由遞延 開支撥入 (附註19)	開支	於損益表 註銷的開支 (附註5C)	啟用後轉撥 作固定資產 (附註16)	轉撥至存料 與備料	於6月30日 結餘
2007年6月30日 (未經審核)							
將軍澳南站項目							
建築成本	117	—	79	—	—	—	196
顧問諮詢費	10	—	—	—	—	—	10
員工薪酬及其他開支	43	—	16	—	—	—	59
財務開支	5	—	6	—	—	—	11
	<u>175</u>	<u>—</u>	<u>101</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>276</u>
翔天廊月台項目							
建築成本	40	—	2	—	(42)	—	—
員工薪酬及其他開支	14	—	1	—	(15)	—	—
財務開支	3	—	—	—	(3)	—	—
	<u>57</u>	<u>—</u>	<u>3</u>	<u>—</u>	<u>(60)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
總計	<u><u>232</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>104</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>(60)</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>276</u></u>
2006年6月30日 (未經審核)							
將軍澳南站項目							
建築成本	18	—	15	—	—	—	33
顧問諮詢費	8	—	—	—	—	—	8
員工薪酬及其他開支	16	—	10	—	—	—	26
財務開支	1	—	2	—	—	—	3
	<u>43</u>	<u>—</u>	<u>27</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>70</u>
東涌纜車項目							
建築成本	755	—	82	—	—	—	837
顧問諮詢費	51	—	18	—	—	—	69
員工薪酬及其他開支	79	—	8	—	—	—	87
財務開支	48	—	26	—	—	—	74
	<u>933</u>	<u>—</u>	<u>134</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>1,067</u>
翔天廊月台項目							
建築成本	24	—	12	—	—	—	36
員工薪酬及其他開支	6	—	5	—	—	—	11
財務開支	—	—	1	—	—	—	1
	<u>30</u>	<u>—</u>	<u>18</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>48</u>
總計	<u><u>1,006</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>179</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>1,185</u></u>

附錄四 – 本集團的財務資料

A 將軍澳南站項目

將軍澳綫沿綫的未來車站建造屬於一九九八年十一月四日與政府簽訂的項目協議的範圍。

此項目仍在建造當中，預計於二零零九年完成。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性開支約為十億港元。

於二零零七年六月三十日，公司就此項目已有開支二億七千六百萬港元(二零零六年：一億七千五百萬港元；二零零五年：四千三百萬港元；二零零四年：七百萬港元)，另有關於項目的已批准但未完成工程合約總值為二億五千三百萬港元(二零零六年：三億二千一百萬港元；二零零五年：一千二百萬港元；二零零四年：無)。

B 迪士尼綫項目

公司於二零零二年七月二十四日就迪士尼綫的設計、建造、融資及經營與政府簽訂項目協議。

此項目已按計劃完工，並於二零零五年八月一日開始向公眾提供服務。雖然公司正就若干份合約的決算帳戶與承建商進行磋商，但預計此項目的總成本將約在預算的二十億港元(未扣除九億三千一百萬港元政府資助)範圍內完成。

C 東涌纜車項目

公司於二零零三年十一月十九日就東涌纜車項目的設計、建造、融資及經營與政府簽訂項目協議。

此項目已於二零零六年中完工，並於二零零六年九月十八日開始向公眾提供服務。公司正就若干份合約的決算帳戶與承建商進行磋商，預期此項目的資本性開支將約為十二億港元。

D 博覽館站項目

公司於二零零四年三月十七日就博覽館站項目的設計、建造、融資及經營與香港國際展覽中心有限公司簽訂項目協議。

此項目已按計劃完工，並於二零零五年十二月二十日開始向公眾提供服務。目前公司正與多個承建商就決算帳戶進行磋商，預計此項目的總成本將與預算的二億港元基本相同。

E 翔天廊月台項目

公司於二零零五年七月十八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。

此項目已完成並於二零零七年二月二十八日開始為公眾提供服務。目前公司正與多個承建商就決算帳戶進行磋商，預計此項目的總成本約為一億港元。

附錄四 – 本集團的財務資料

18 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，發展商亦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；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。如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18B(i)）。在此等情況下，公司就該發展中物業其後的一切開支，將記入遞延收益。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一九九八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。

附錄四 – 本集團的財務資料

A 發展中物業

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷向發展商 收取的款項 (附註18B(i))	於項目完 成時撥出	撥入 在建資產	於12月31日/ 6月30日 結餘
2006年12月31日						
機場鐵路物業發展項目	—	106	(106)	—	—	—
將軍澳支綫物業發展項目	2,756	1,007	(452)	(14)	—	3,297
	<u>2,756</u>	<u>1,113</u>	<u>(558)</u>	<u>(14)</u>	<u>—</u>	<u>3,297</u>
2005年12月31日						
機場鐵路物業發展項目	—	210	(152)	(58)	—	—
將軍澳支綫物業發展項目	2,043	1,241	(528)	—	—	2,756
其他物業發展項目	45	4	(27)	(22)	—	—
	<u>2,088</u>	<u>1,455</u>	<u>(707)</u>	<u>(80)</u>	<u>—</u>	<u>2,756</u>
2004年12月31日						
機場鐵路物業發展項目	—	116	(39)	—	(77)	—
將軍澳支綫物業發展項目	2,266	66	(2)	(287)	—	2,043
其他物業發展項目	43	2	—	—	—	45
	<u>2,309</u>	<u>184</u>	<u>(41)</u>	<u>(287)</u>	<u>(77)</u>	<u>2,088</u>
2007年6月30日 (未經審核)						
機場鐵路物業發展項目	—	22	(22)	—	—	—
將軍澳支綫物業發展項目	3,297	103	(200)	—	—	3,200
	<u>3,297</u>	<u>125</u>	<u>(222)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>3,200</u>
2006年6月30日 (未經審核)						
機場鐵路物業發展項目	—	47	(47)	—	—	—
將軍澳支綫物業發展項目	2,756	894	(448)	(13)	—	3,189
	<u>2,756</u>	<u>941</u>	<u>(495)</u>	<u>(13)</u>	<u>—</u>	<u>3,189</u>

將軍澳支綫物業發展項目的數額包括公司在二零零六年就提供予將軍澳八十六區物業發展項目第二期的發展商之四十億港元免息貸款有關的七億六千八百萬港元(二零零六年：七億六千八百萬港元；二零零五年：無；二零零四年：無)利息成本(附註30)。

附錄四 – 本集團的財務資料

B 物業發展的遞延收益

集團及公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
物業發展的遞延收益包括：					
— 從發展商收取的預付款項 (附註18B(i))	1,120	2,461	3,414	708	1,755
— 攤分資產 (附註18B(ii))	442	997	1,092	400	702
	<u>1,562</u>	<u>3,458</u>	<u>4,506</u>	<u>1,108</u>	<u>2,457</u>

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18A)	確認為利潤 的數額 (附註7)	於12月31日/ 6月30日 結餘
2006年12月31日					
機場鐵路物業發展項目	2,419	20	(106)	(1,213)	1,120
將軍澳支綫物業發展項目	42	410	(452)	—	—
	<u>2,461</u>	<u>430</u>	<u>(558)</u>	<u>(1,213)</u>	<u>1,120</u>
2005年12月31日					
機場鐵路物業發展項目	3,409	956	(152)	(1,794)	2,419
將軍澳支綫物業發展項目	5	565	(528)	—	42
其他物業發展項目	—	27	(27)	—	—
	<u>3,414</u>	<u>1,548</u>	<u>(707)</u>	<u>(1,794)</u>	<u>2,461</u>
2004年12月31日					
機場鐵路物業發展項目	4,917	132	(39)	(1,601)	3,409
將軍澳支綫物業發展項目	7	—	(2)	—	5
	<u>4,924</u>	<u>132</u>	<u>(41)</u>	<u>(1,601)</u>	<u>3,414</u>
2007年6月30日 (未經審核)					
機場鐵路物業發展項目	1,120	120	(22)	(510)	708
將軍澳支綫物業發展項目	—	200	(200)	—	—
	<u>1,120</u>	<u>320</u>	<u>(222)</u>	<u>(510)</u>	<u>708</u>
2006年6月30日 (未經審核)					
機場鐵路物業發展項目	2,419	—	(47)	(621)	1,751
將軍澳支綫物業發展項目	42	410	(448)	—	4
	<u>2,461</u>	<u>410</u>	<u>(495)</u>	<u>(621)</u>	<u>1,755</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

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，公司於二零零四年收取位於九龍站Union Square一間商場的若干部分及其車位，作為攤分資產。由於公司根據發展協議有責任完成裝修工程，因此部分物業發展利潤被視作遞延收益。在此基礎上，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	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
於1月1日結餘	997	1,092	—	442	997
從發展商收取的攤分資產	—	—	2,100	—	—
減：確認為利潤的數額(附註7)	(555)	(95)	(1,008)	(42)	(295)
於12月31日／6月30日結餘	442	997	1,092	400	702

C 保管資金

公司根據有關機場鐵路及將軍澳支綫物業發展項目的若干協議，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。任何餘額只會在所有與該等物業發展有關的責任成本計算在內後才會發放。因此，保管資金結餘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。保管資金變動如下：

集團及公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
於1月1日結餘	3,478	4,064	3,572	6,860	3,478
已收及應收的保管資金	22,843	15,599	13,958	9,917	4,371
加：所得利息	176	111	8	135	57
年／期內墊支費用	26,497 (19,637)	19,774 (16,296)	17,538 (13,474)	16,912 (11,436)	7,906 (4,383)
於12月31日／6月30日結餘	6,860	3,478	4,064	5,476	3,523
代表：					
於12月31日／6月30日指定銀行戶口結餘	6,858	3,476	4,062	5,474	3,521
應收保證金	2	2	2	2	2
	6,860	3,478	4,064	5,476	3,523

附錄四 – 本集團的財務資料

19 遞延開支

百萬港元	於1月1日結餘 (以往呈報)	採納有關 財務工具的 新會計政策 的影響	於1月1日 結餘	轉撥至在建 鐵路工程 (附註17)	債券發行 折價	年/期內 開支/ (攤銷)	於損益表 註銷的開支	於12月31日 /6月30日 結餘
集團								
2006年12月31日								
合併研究	72	—	72	—	—	98	—	170
建議資本性工程開支	209	—	209	—	—	186	—	395
	<u>281</u>	<u>—</u>	<u>281</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>284</u>	<u>—</u>	<u>565</u>
2005年12月31日								
遞延財務開支	109	(109)	—	—	—	—	—	—
合併研究	56	—	56	—	—	16	—	72
建議資本性工程開支	78	—	78	—	—	131	—	209
	<u>243</u>	<u>(109)</u>	<u>134</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>147</u>	<u>—</u>	<u>281</u>
2004年12月31日								
遞延財務開支	76	—	76	—	50	(17)	—	109
合併研究	—	—	—	—	—	56	—	56
建議資本性工程開支	28	—	28	(3)	—	68	(15)	78
	<u>104</u>	<u>—</u>	<u>104</u>	<u>(3)</u>	<u>50</u>	<u>107</u>	<u>(15)</u>	<u>243</u>
2007年6月30日 (未經審核)								
合併研究	170	—	170	—	—	42	—	212
建議資本性工程開支	395	—	395	—	—	136	—	531
	<u>565</u>	<u>—</u>	<u>565</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>178</u>	<u>—</u>	<u>743</u>
2006年6月30日 (未經審核)								
合併研究	72	—	72	—	—	23	—	95
建議資本性工程開支	209	—	209	—	—	116	—	325
	<u>281</u>	<u>—</u>	<u>281</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>139</u>	<u>—</u>	<u>420</u>
公司								
2006年12月31日								
合併研究	72	—	72	—	—	98	—	170
建議資本性工程開支	43	—	43	—	—	70	—	113
	<u>115</u>	<u>—</u>	<u>115</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>168</u>	<u>—</u>	<u>283</u>
2005年12月31日								
遞延財務開支	109	(109)	—	—	—	—	—	—
合併研究	56	—	56	—	—	16	—	72
建議資本性工程開支	27	—	27	—	—	16	—	43
	<u>192</u>	<u>(109)</u>	<u>83</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>32</u>	<u>—</u>	<u>115</u>
2004年12月31日								
遞延財務開支	76	—	76	—	50	(17)	—	109
合併研究	—	—	—	—	—	56	—	56
建議資本性工程開支	28	—	28	(3)	—	17	(15)	27
	<u>104</u>	<u>—</u>	<u>104</u>	<u>(3)</u>	<u>50</u>	<u>56</u>	<u>(15)</u>	<u>192</u>
2007年6月30日 (未經審核)								
合併研究	170	—	170	—	—	42	—	212
建議資本性工程開支	113	—	113	—	—	18	—	131
	<u>283</u>	<u>—</u>	<u>283</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>60</u>	<u>—</u>	<u>343</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

百萬港元	於1月1日結餘 (以往呈報)	採納有關 財務工具的 新會計政策 的影響	於1月1日 結餘	轉撥至在建 鐵路工程 (附註17)	債券發行 折價	年／期內 開支／ (攤銷)	於損益表 註銷的開支	於12月31日
								／6月30日 結餘
公司								
2006年6月30日(未經審核)								
合併研究	72	—	72	—	—	23	—	95
建議資本性工程開支	43	—	43	—	—	44	—	87
	<u>115</u>	<u>—</u>	<u>115</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>67</u>	<u>—</u>	<u>182</u>

合併研究費用包括公司與九廣鐵路公司就建議合併進行研究而產生的外部顧問諮詢、增加的直接員工薪酬及費用。

於二零零七年六月三十日，就建議資本性工程所產生的開支結餘主要與中國的深圳地鐵四號綫之設計工程及香港的西港島綫有關。

20 預付土地租賃費用

集團及公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
成本					
於1月1日	732	732	732	732	732
增置	—	—	—	—	—
於12月31日／6月30日	<u>732</u>	<u>732</u>	<u>732</u>	<u>732</u>	<u>732</u>
累計攤銷					
於1月1日	124	111	98	138	124
年／期內攤銷	14	13	13	7	7
於12月31日／6月30日	<u>138</u>	<u>124</u>	<u>111</u>	<u>145</u>	<u>131</u>
於12月31日／6月30日帳面淨值	<u>594</u>	<u>608</u>	<u>621</u>	<u>587</u>	<u>601</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

A 與持有位於香港的所有車廠土地有關的上述預付土地租賃費用分析如下：

集團及公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
帳面淨值					
— 長期租賃	157	160	163	155	159
— 中期租賃	437	448	458	432	442
	<u>594</u>	<u>608</u>	<u>621</u>	<u>587</u>	<u>601</u>

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二零零六年六月二十九日的租約批予公司，並可在支付象徵式費用下每期延長五十年(附註45C)。

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。

21 無控制權附屬公司權益

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
集團					
應佔資產淨值	171	103	63	213	131
	<u>171</u>	<u>103</u>	<u>63</u>	<u>213</u>	<u>131</u>
公司					
非上市股份，按成本	24	24	24	24	24
	<u>24</u>	<u>24</u>	<u>24</u>	<u>24</u>	<u>24</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

下表載列於二零零七年六月三十日，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	集團 實際權益	所佔權益比例		註冊成立及 經營地點	主要業務
			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
八達通廣聯有限公司	2港元	57.4%	—	100%	香港	客戶關係管理服務
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	推廣及管理 海外自動收費 系統顧問項目
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

附錄四 – 本集團的財務資料

一九九四年六月，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。

在二零零零年四月二十日，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。

於二零零一年一月十七日，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，作價為一千六百萬港元，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。

於二零零五年十月二十一日，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，以將八達通的非付款業務分拆為與受金管局監管的八達通付款業務無關的新的獨立附屬公司。據此，成立一間持有上述各間新公司及八達通的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為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了一筆總數達一億五千萬港元的貸款，其中各股東借出的數額與其在八達通控股所持有的股權成比例。因此，公司向八達通控股借出了八千六百萬港元(或貸款總額的57.4%)。該貸款為期五年及並無抵押，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%。

截至二零零七年六月三十日止六個月，公司已就八達通所提供的中央結算服務支付總額二千九百萬港元(二零零六年：五千六百萬港元；二零零五年：五千四百萬港元；二零零四年：五千一百萬港元)予八達通。同期，八達通就公司在各地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五百萬港元(二零零六年：九百萬港元；二零零五年：九百萬港元；二零零四年：一千萬港元)及二百萬港元(二零零六年：五百萬港元；二零零五年：五百萬港元；二零零四年：六百萬港元)。

截至二零零七年六月三十日止六個月，根據服務協議，公司亦向八達通收取有關租用電腦設備及服務以及倉庫的服務費用一百萬港元(二零零六年：二百萬港元；二零零五年：二百萬港元；二零零四年：二百萬港元)。

附錄四 – 本集團的財務資料

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			截至6月30日止六個月	
	2006 (經審核)	2005 (經審核)	2004 (經審核)	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
百萬港元					
營業額	382	332	262	207	176
其他經營收入	23	22	55	16	19
	405	354	317	223	195
員工薪酬	(99)	(78)	(66)	(49)	(46)
增值服務費用及銀行費用	(54)	(47)	(41)	(29)	(26)
其他費用	(97)	(100)	(80)	(57)	(51)
未計折舊前經營利潤	155	129	130	88	72
折舊	(70)	(89)	(81)	(35)	(35)
未計利息及財務開支前經營利潤	85	40	49	53	37
淨利息收入	55	41	28	35	24
除稅前利潤	140	81	77	88	61
所得稅	(22)	(12)	(8)	(14)	(13)
年／期內利潤	<u>118</u>	<u>69</u>	<u>69</u>	<u>74</u>	<u>48</u>
集團所佔除稅前利潤(附註10)	<u>80</u>	<u>47</u>	<u>44</u>	<u>50</u>	<u>36</u>
集團所佔所得稅(附註10)	<u>(12)</u>	<u>(7)</u>	<u>(5)</u>	<u>(8)</u>	<u>(8)</u>
股息	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>150</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
集團所佔股息	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>86</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

綜合資產負債表

	於12月31日			於6月30日	
	2006 (經審核)	2005 (經審核)	2004 (經審核)	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
百萬港元					
資產					
固定資產	156	158	201	137	161
投資	1,521	1,210	993	1,732	1,301
銀行存款及現金	314	336	259	252	346
其他資產	190	129	101	170	106
	<u>2,181</u>	<u>1,833</u>	<u>1,554</u>	<u>2,291</u>	<u>1,914</u>
負債					
應付持卡人的預繳車費及按金	(1,446)	(1,311)	(1,208)	(1,054)	(1,357)
應付股東款項	(65)	(41)	(167)	(42)	(21)
其他負債	(373)	(301)	(68)	(823)	(308)
	<u>(1,884)</u>	<u>(1,653)</u>	<u>(1,443)</u>	<u>(1,919)</u>	<u>(1,686)</u>
淨資產	<u>297</u>	<u>180</u>	<u>111</u>	<u>372</u>	<u>228</u>
權益					
股本	42	42	42	42	42
保留溢利	255	138	69	330	186
	<u>297</u>	<u>180</u>	<u>111</u>	<u>372</u>	<u>228</u>
集團所佔淨資產	<u>171</u>	<u>103</u>	<u>63</u>	<u>213</u>	<u>131</u>

22 於附屬公司的投資

公司

	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
百萬港元					
非上市股份，按成本	187	185	185	187	185
減：減值虧損	3	3	3	3	3
	<u>184</u>	<u>182</u>	<u>182</u>	<u>184</u>	<u>182</u>

於附屬公司的投資包括於無控制權附屬公司的投資二千四百萬港元(二零零六年：二千四百萬港元；二零零五年：二千四百萬港元；二零零四年：二千四百萬港元)，有關詳情於附註21披露。於二零零七年六月三十日，根據附註2C所界定的受控制附屬公司之詳情載於下表，並已在集團的財務報表中綜合計算。

附錄四 – 本集團的財務資料

公司名稱	已發行及繳足 普通／註冊股本	集團 實際權益	所佔權益比例		註冊成立及 經營地點	主要業務
			由公司 持有	由附屬 公司持有		
地鐵榮標有限公司	10,000港元	100%	100%	—	香港	投資控股
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
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	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
地鐵旅遊有限公司	2,500,000港元	100%	100%	—	香港	旅遊服務
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
TraxComm Limited	15,000,000港元	100%	100%	—	香港	固定電訊網絡服務
Hong Kong Cable Car Limited *	1,000港元	100%	100%	—	香港	無營業
Lantau Cable Car Limited *	1,000港元	100%	100%	—	香港	無營業
MTR (Estates Management) Limited *	1,000港元	100%	100%	—	香港	無營業
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
Candiman Limited *	1美元	100%	100%	—	英屬處女群島	投資控股
Fasttrack Insurance Ltd.	77,500,000港元	100%	100%	—	百慕達	保險包銷

附錄四 – 本集團的財務資料

公司名稱	已發行及繳足 普通／註冊股本	集團 實際權益	所佔權益比例		註冊成立及 經營地點	主要業務
			由公司 持有	由附屬 公司持有		
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
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 交通四號綫項目 早期預備工作
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

* 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，少於各相關的綜合總額1%。

附錄四 – 本集團的財務資料

23 聯營公司權益

集團

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
應佔資產淨值	100	—	—	203	100

集團及公司於二零零七年六月三十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	集團 實際權益	所佔權益比例		註冊成立及 經營地點	主要業務
			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 Railway Operations Limited (前稱MTR Laing Metro Limited) *	2英鎊	50%	—	50%	英國	投標
MTR Laing Railway Company Limited*	2英鎊	50%	—	50%	英國	投標
South Western Railway Limited*	2英鎊	50%	—	50%	英國	投標

* 並非由畢馬威會計師事務所審核的公司。

為競投英國Thameslink／大北方專營權而成立的聯營公司MTR Laing Railway Company Limited (集團佔有50%權益)，因該項專營權競投落敗而於二零零七年七月十日解散。

北京京港地鐵有限公司的註冊股本為十三億八千萬元人民幣，其中49% (六億七千六百萬元人民幣) 將由集團提供。截至二零零七年六月三十日止六個月，集團向該公司作進一步注資，金額為一億零三百萬港元，令集團於二零零七年六月三十日的累計投資金額達二億零三百萬港元。

附錄四 – 本集團的財務資料

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	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
非流動資產	185	—	—	354	14
流動資產	6	2	—	8	88
非流動負債	(25)	—	—	(178)	(11)
流動負債	(105)	(33)	—	—	(18)
淨資產／(負債)	<u>61</u>	<u>(31)</u>	<u>—</u>	<u>184</u>	<u>73</u>
收入	—	—	—	—	—
支出	(23)	(31)	—	—	(12)
年／期內虧損	<u>(23)</u>	<u>(31)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>(12)</u>

上述財務資料包括北京京港地鐵有限公司的業績，其簡要損益表及資產負債表如下：

損益表 百萬港元	由2006年 1月16日 (註冊成立日期) 至2006年 12月31日期間 (未經審核)	截至2007年 6月30日 止六個月 (未經審核)	由2006年 1月16日 (註冊成立日期) 至2006年 6月30日期間 (未經審核)
期內淨虧損	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
集團所佔期內虧損	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

資產負債表 百萬港元	於2006年 12月31日 (未經審核)	於2007年 6月30日 (未經審核)	於2006年 6月30日 (未經審核)
資產			
固定資產	6	8	5
在建工程	372	715	23
其他資產	10	16	176
	388	739	204
負債			
應付帳項、應計費用及撥備	(48)	(54)	—
貸款	(135)	(258)	—
	(183)	(312)	—
淨資產	205	427	204
權益			
股本	202	412	202
匯兌儲備	3	15	2
	205	427	204
集團所佔淨資產(未計及外匯儲備)	100	203	100

24 證券投資

證券投資乃指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	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
於海外上市的交易證券(公允價值)					
(2004年：原值)					
— 於一年內到期	35	23	68	46	33
— 於一年後到期	237	160	134	294	172
	272	183	202	340	205

該等證券的最初購買目的為持有至到期並於二零零四年歸類為持有至到期的證券，按成本列帳。於二零零五年，管理層改變初衷，容許買賣所持有的證券以使投資組合的管理更有效。該等投資重新歸類為買賣證券並按二零零六年及二零零五年十二月三十一日以及二零零七年及二零零六年六月三十日的公允價值列帳。集團並未就二零零四年的比較數字作出前期調整，因為該等調整僅涉及一百萬港元，金額較為輕微。

附錄四 – 本集團的財務資料

25 員工置業貸款

集團及公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
於1月1日結餘	34	47	67	25	34
贖回	(5)	(8)	(13)	(5)	(2)
償還	(4)	(5)	(7)	(2)	(3)
於12月31日／6月30日結餘	<u>25</u>	<u>34</u>	<u>47</u>	<u>18</u>	<u>29</u>

集團及公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
應收款項：					
－於一年內收回	4	5	5	3	4
－於一年後收回	21	29	42	15	25
	<u>25</u>	<u>34</u>	<u>47</u>	<u>18</u>	<u>29</u>

於一九九七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的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，並以有關物業的按揭作抵押。

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。

26 待售物業

集團及公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
待售物業					
－按原值	876	1,090	597	1,504	2,349
－按可實現淨值	1,142	221	218	660	1,015
	<u>2,018</u>	<u>1,311</u>	<u>815</u>	<u>2,164</u>	<u>3,364</u>

於二零零七年六月三十日的待售物業主要包括位於機場鐵路沿綫的奧運站、九龍站及東涌站發展項目和將軍澳綫沿綫的調景嶺站、將軍澳五十五b區及五十七a區發展項目的住宅單位、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2J(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

附錄四 – 本集團的財務資料

是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。於二零零六年及二零零七年六月三十日以及於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日的可實現淨值，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戴德梁行於該等日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

於二零零七年六月三十日，待售物業的可實現淨值已扣除五千一百萬港元(二零零六年：四千九百萬港元；二零零五年：一千八百萬港元；二零零四年：一千八百萬港元)撥備列帳，目的為以該等物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳。

27 財務衍生工具資產及負債

A 公允價值

於二零零六年及二零零五年十二月三十一日以及二零零七年及二零零六年六月三十日，已簽約衍生工具的名義數額、公允價值及到期日如下：

集團及公司

百萬港元	名義數額		公允價值 到期日於		總計
	一年內	一年至兩年	兩年至五年	五年後	
於2006年12月31日					
財務衍生工具資產					
外匯遠期合約					
— 現金流量對沖	418	1	4	—	5
— 不符合對沖用途	650	4	—	—	4
貨幣掉期					
— 公允價值對沖	2,032	4	4	45	53
利率掉期					
— 公允價值對沖	3,373	2	11	44	128
— 現金流量對沖	400	—	4	—	4
— 不符合對沖用途	1,000	1	—	—	1
	7,873	12	23	89	195
財務衍生工具負債					
外匯遠期合約					
— 現金流量對沖	9	1	—	—	1
— 不符合對沖用途	1	—	—	—	—
貨幣掉期					
— 公允價值對沖	14,480	—	—	190	458
利率掉期					
— 公允價值對沖	150	—	—	1	26
— 現金流量對沖	2,242	—	—	7	24
— 不符合對沖用途	1,908	6	—	—	6
	18,790	7	—	198	310
總計	26,663				515

附錄四 – 本集團的財務資料

集團及公司

百萬港元	名義數額		公允價值 到期日於			總計
	一年內	一年至兩年	兩年至五年	五年後		
於2005年12月31日						
財務衍生工具資產						
外匯遠期合約						
— 現金流量對沖	478	1	—	—	—	1
貨幣掉期						
— 公允價值對沖	2,517	1	1	68	6	76
利率掉期						
— 公允價值對沖	4,219	5	—	84	32	121
— 現金流量對沖	2,000	14	—	13	—	27
— 不符合對沖用途	900	8	—	1	—	9
	<u>10,114</u>	<u>29</u>	<u>1</u>	<u>166</u>	<u>38</u>	<u>234</u>
財務衍生工具負債						
外匯遠期合約						
— 現金流量對沖	25	1	—	—	—	1
— 不符合對沖用途	95	5	—	—	—	5
貨幣掉期						
— 公允價值對沖	14,015	—	—	128	153	281
利率掉期						
— 公允價值對沖	750	—	—	3	12	15
— 現金流量對沖	100	—	1	—	—	1
— 不符合對沖用途	650	—	4	—	—	4
	<u>15,635</u>	<u>6</u>	<u>5</u>	<u>131</u>	<u>165</u>	<u>307</u>
總計	<u>25,749</u>					

附錄四 – 本集團的財務資料

集團及公司

百萬港元	名義數額		公允價值 到期日於			總計
	一年內	一年至兩年	兩年至五年	五年後		
於2007年6月30日(未經審核)						
財務衍生工具資產						
外匯遠期合約						
— 公允價值對沖	7	—	—	—	—	—
— 現金流量對沖	895	12	7	—	—	19
— 不符合對沖用途	445	5	1	—	—	6
貨幣掉期						
— 公允價值對沖	3,849	4	38	8	6	56
利率掉期						
— 公允價值對沖	2,281	4	4	24	14	46
— 現金流量對沖	2,542	—	7	14	43	64
— 不符合對沖用途	100	—	1	—	—	1
	10,119	25	58	46	63	192
財務衍生工具負債						
外匯遠期合約						
— 現金流量對沖	13	1	—	—	—	1
貨幣掉期						
— 公允價值對沖	12,653	—	11	44	130	185
利率掉期						
— 公允價值對沖	2,423	—	—	4	90	94
— 不符合對沖用途	1,000	1	—	—	—	1
	16,089	2	11	48	220	281
總計	26,208					

附錄四 – 本集團的財務資料

集團及公司

百萬港元	名義數額		公允價值 到期日於		總計
	一年內	一年至兩年	兩年至五年	五年後	
於2006年6月30日 (未經審核)					
財務衍生工具資產					
外匯遠期合約					
– 現金流量對沖	334	–	–	–	–
– 不符合對沖用途	96	2	–	1	3
貨幣掉期					
– 公允價值對沖	2,507	–	–	34	38
利率掉期					
– 公允價值對沖	2,722	–	7	25	41
– 現金流量對沖	1,800	6	–	17	23
– 不符合對沖用途	2,158	6	–	2	8
	9,617	14	7	79	113
財務衍生工具負債					
外匯遠期合約					
– 現金流量對沖	13	1	1	–	2
– 不符合對沖用途	4	–	–	–	–
貨幣掉期					
– 公允價值對沖	14,015	–	–	134	318
利率掉期					
– 公允價值對沖	1,250	–	–	6	123
– 不符合對沖用途	450	–	–	–	–
	15,732	1	1	140	443
總計	25,349				

由於有關的新規定由二零零五年一月一日起不追溯採納，故並無分析於二零零四年十二月三十一日衍生工具的公允價值及到期日。於二零零四年十二月三十一日衍生工具的名義數額及到期日如下：

集團及公司

百萬港元	名義數額 到期日於				
	總計	一年內	一年至兩年	兩年至五年	五年後
於2004年12月31日					
外匯遠期合約					
	432	351	51	30	–
貨幣掉期					
	19,267	2,734	20	5,896	10,617
利率掉期					
	14,723	6,100	3,850	2,527	2,246
	34,422	9,185	3,921	8,453	12,863

附錄四 – 本集團的財務資料

集團主要採用貼現現金流量估值法，利用類似財務工具的現有市場利率及外匯匯率，貼現未來合約現金流量，釐定集團貸款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，並採用於二零零七年及二零零六年六月三十日以及二零零六年及二零零五年十二月三十一日的相關利率掉期曲線貼現財務工具。港元所用利率介於4.474%至5.301%（二零零六年：3.904%至4.185%；二零零五年：3.925%至4.594%），美元所用利率介於5.358%至5.879%（二零零六年：5.062%至5.431%；二零零五年：4.334%至5.106%），而歐元所用利率介於4.216%至5.018%（二零零六年：3.721%至4.348%；二零零五年：2.384%至3.853%）。

B 財務風險

由於營運及融資活動，集團主要面對三類財務風險，即利率風險、外匯風險及信貸風險。集團的整體風險管理計劃針對金融市場的不可預測性，尋求將影響集團財務表現的潛在不利因素降至最低。集團使用財務衍生工具，對沖利率風險及外匯風險。該等工具僅用於對沖用途，而非用作買賣或投機目的。

風險管理根據董事局批准的政策進行。董事局規定整體風險管理的原則，以及所涵蓋特定範圍的政策，例如流動性風險、利率風險、外匯風險、信貸風險、集中風險、使用財務衍生工具與非財務衍生工具，以及投資剩餘的流動資金。董事局定期檢討該等政策，並於必要時依據營運及市場狀況及其它有關因素，批准更改該等政策。

i 流動性風險

流動性風險指因現金流入及流出時間及數額的差異，而導致負債到期時無足夠資金償還負債的風險。集團採取謹慎措施管理流動性風險，時刻維持足夠的現金結餘及已承諾銀行信貸數額，以應付在既定最短六個月至十五個月期間的所有預期資金需求，包括營運資金、債務再融資、股息派付、資本性開支及新投資項目。

ii 利率風險

集團的利率風險來自貸款。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。集團主要透過使用利率掉期，管理其利率風險。

iii 外匯風險

當已確認資產與負債以集團的非功能貨幣計值時，將產生外匯風險。

集團主要透過使用貨幣掉期及遠期外匯合約，管理其外匯風險。

附錄四 – 本集團的財務資料

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債務的風險。集團的信貸風險主要來自存款及集團與多間銀行及交易對手訂立的財務衍生工具。為限制集團的信貸風險承擔，集團僅與信貸評級良好的金融機構投放存款及訂立財務衍生工具。在財務衍生工具方面，集團根據「風險價值」概念，估計這些工具當時的公允市值及潛在公允市值變動，以進一步量化及監控其信貸風險。

v 集中風險

集團存於多間銀行的存款及與多個交易對手訂立的衍生工具，並無顯著信貸集中風險。為減少集中風險，集團根據董事局批准的信貸政策，對接受存款銀行訂定以信貸評級為基礎的存款上限。根據該政策，集團亦對所有交易對手設定按市場調整的限額，並根據這些限額監控財務衍生工具的現有及潛在風險。

28 存料與備料

集團

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
預計於下列時間耗用的存料與備料：					
— 一年內	156	137	142	161	138
— 一年後	124	121	116	122	128
	280	258	258	283	266
減：陳舊存貨特定撥備	8	10	10	6	5
	<u>272</u>	<u>248</u>	<u>248</u>	<u>277</u>	<u>261</u>

公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
預計於下列時間耗用的存料與備料：					
— 一年內	156	137	142	159	138
— 一年後	124	121	116	122	128
	280	258	258	281	266
減：陳舊存貨特定撥備	8	10	10	6	5
	<u>272</u>	<u>248</u>	<u>248</u>	<u>275</u>	<u>261</u>

預計於一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。

附錄四 – 本集團的財務資料

29 應收帳項、按金及預付款項

集團

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 <small>(未經審核)</small>	2006 <small>(未經審核)</small>
與下列項目有關的應收帳項 (扣除呆壞帳的減值虧損)、 按金及預付款項：					
－物業發展項目	825	2,042	282	985	2,953
－車務運作及其他	1,069	1,053	994	972	1,014
	1,894	3,095	1,276	1,957	3,967

公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 <small>(未經審核)</small>	2006 <small>(未經審核)</small>
與下列項目有關的應收帳項 (扣除呆壞帳的減值虧損)、 按金及預付款項：					
－物業發展項目	825	2,042	282	985	2,953
－車務運作及其他	957	933	989	881	926
	1,782	2,975	1,271	1,866	3,879

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- i 集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由七日至五十日不等。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三個月租金作按金。
- ii 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。
- iii 顧問服務收入乃按月寄發帳單及於三十日內到期繳付。
- iv 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二十一日內到期繳付。
- v 應收自物業買家的帳項是根據個別買賣合約的條款而到期繳付。

單程及雙程車票的車費收入以現金收取，而經八達通卡收取的車費收入則每日結算。

附錄四 – 本集團的財務資料

上述應收帳項的帳齡分析如下：

集團

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
未到期款項	1,157	2,461	690	1,183	3,384
三十日過期未付	102	107	106	135	97
六十日過期未付	18	26	20	32	3
九十日過期未付	6	35	6	6	5
超過九十日過期未付	150	17	70	137	24
應收帳項總額	1,433	2,646	892	1,493	3,513
按金及預付款項	342	348	286	326	342
預付退休金成本	119	101	98	138	112
	<u>1,894</u>	<u>3,095</u>	<u>1,276</u>	<u>1,957</u>	<u>3,967</u>

公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
未到期款項	1,145	2,448	681	1,168	3,371
三十日過期未付	96	61	103	128	86
六十日過期未付	17	24	14	30	2
九十日過期未付	4	6	6	5	4
超過九十日過期未付	143	12	70	135	19
應收帳項總額	1,405	2,551	874	1,466	3,482
按金及預付款項	258	323	299	262	285
預付退休金成本	119	101	98	138	112
	<u>1,782</u>	<u>2,975</u>	<u>1,271</u>	<u>1,866</u>	<u>3,879</u>

未到期款項包括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18C)之一億三千七百萬港元(二零零六年：四億七千八百萬港元；二零零五年：四千六百萬港元；二零零四年：五千六百萬港元)。

於二零零七年六月三十日，所有應收帳項、按金及預付款項預期可於一年內收回，惟與車務運作及其他有關的按金及應收帳項一億三千一百萬港元(二零零六年：一億六千萬港元；二零零五年：一億六千八百萬港元；二零零四年：一億六千一百萬港元)則預期於一年至三年內收回。由於考慮到該等帳項的帳面價值與其貼現後價值的分別並不重大，因此以其名義價值減去呆壞帳的減值虧損列帳。

附錄四 – 本集團的財務資料

應收帳項、按金及預付款項包括下列非個體所屬的功能貨幣為單位的外幣數額：

集團

百萬元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
歐元	1	2	1	1	1
日元	—	1	—	—	—
新台幣	37	13	4	36	59
澳門幣	—	2	9	—	—
英鎊	1	—	—	—	1
美元	25	22	24	21	23
南韓圓	1	—	—	—	—

公司

百萬元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
歐元	1	2	1	1	1
日元	—	1	—	—	—
新台幣	37	13	4	36	59
澳門幣	—	2	9	—	—
英鎊	—	—	—	—	—
美元	24	22	24	21	23
南韓圓	1	—	—	—	—

30 給予物業發展商貸款

集團及公司

百萬元	於12月31日					
	2006		2005		2004	
	名義金額	帳面金額	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	3,355	—	—	—	—

附錄四 – 本集團的財務資料

集團及公司

百萬港元	於6月30日			
	2007 (未經審核)		2006 (未經審核)	
	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	3,442	4,000	3,268

根據物業發展協議的條款，該筆貸款乃提供予將軍澳八十六區物業發展項目第二期的發展商。該貸款屬於免息貸款，由發展商的最終控股公司提供擔保，並須按項目的相關階段完成後分期償還。

故提供貸款時，該筆貸款的名義金額與帳面金額之間當時的差額為七億六千八百萬港元，已確認為發展中物業入帳。

31 應收政府及其他關連人士的款項

集團

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
應收下列人士的款項：					
— 政府	40	27	36	34	26
— 房屋委員會	22	22	10	22	22
— 九廣鐵路公司(「九鐵」)	3	2	—	9	—
— 無控制權附屬公司	94	88	87	92	88
— 聯營公司	18	—	—	26	29
借予聯營公司貸款	—	15	—	—	5
	177	154	133	183	170

附錄四 – 本集團的財務資料

公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
應收下列人士的款項：					
— 政府	40	27	36	34	26
— 房屋委員會	22	22	10	22	22
— 九鐵	3	2	—	9	—
— 無控制權附屬公司	94	88	87	92	88
— 聯營公司	18	—	—	26	29
— 公司的其他附屬公司 (扣除減值虧損)	523	285	142	748	518
借予聯營公司貸款	—	—	—	—	5
	<u>700</u>	<u>424</u>	<u>275</u>	<u>931</u>	<u>688</u>

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。

應收房屋委員會款項涉及房屋委員會就將軍澳支綫項目委託予公司進行的地基工程有關。

應收九鐵款項與委託予公司承辦地鐵與九鐵系統轉綫站項目有關。

於二零零七年六月三十日，上述委託工程的合約保證金，將於一年後到期發放的金額為一千二百萬港元(二零零六年：無；二零零五年：無；二零零四年：四百萬港元)。其餘所有應收政府及其他關連人士的款項預期於十二個月內收回。

由於應收政府及其他關連人士款項大部分會在二十四個月內清還，因此其名義價值與公允價值並沒有重大分別。借予聯營公司貸款按與公司貼現率相若的市場浮動利率計算利息，其貸款的帳面金額被視為與其公允價值相約。

32 現金及現金等價物

集團

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
銀行及其他財務機構存款	34	53	84	56	18
銀行存款及現金	276	306	185	357	351
資產負債表所示的現金及現金等價物	310	359	269	413	369
銀行透支(附註33B)	(5)	(14)	(11)	(1)	(12)
現金流量表所示的現金及現金等價物	<u>305</u>	<u>345</u>	<u>258</u>	<u>412</u>	<u>357</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

公司

百萬元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
銀行及其他財務機構存款	34	53	84	56	18
銀行存款及現金	93	63	53	151	51
資產負債表所示的現金及現金等價物	127	116	137	207	69
銀行透支(附註33B)	(5)	(14)	(11)	(1)	(12)
現金流量表所示的現金及現金等價物	122	102	126	206	57

截至二零零七年六月三十日止六個月，集團從遞延收益及攤分資產作利潤分配而確認的物業發展利潤為十億八千七百萬元(二零零六年：三十八億三千三百萬元；二零零五年：三十八億六千八百萬元；二零零四年：三十億一千三百萬元)，此等交易並不涉及現金或現金等價物的變動。

資產負債表所示的現金及現金等價物包括下列非個體所屬的功能貨幣為單位的外幣數額：

集團

百萬元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
歐元	2	2	7	2	—
新台幣	22	63	31	31	15
英鎊	—	—	2	1	—
瑞士法郎	2	2	—	—	2
美元	8	14	4	5	15

公司

百萬元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
歐元	2	2	7	2	—
新台幣	22	63	31	31	15
英鎊	—	—	2	1	—
瑞士法郎	2	2	—	—	2
美元	—	2	—	—	—

附錄四 – 本集團的財務資料

33 貸款及融資租賃債務

A 分類

集團

百萬港元	於12月31日						
	2006			2005			2004
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額	償還金額
資本市場借貸工具							
上市或公開買賣：							
2005年到期的							
楊基美元票據	—	—	—	—	—	—	2,324
2009年到期的美元							
環球票據	5,651	6,100	5,834	5,711	6,253	5,834	5,834
2010年到期的美元							
環球票據	4,511	5,056	4,679	4,582	5,176	4,679	4,679
2005年到期的債務							
發行計劃票據	—	—	—	—	—	—	194
債務發行計劃票據							
(2014年到期的							
歐洲美元債券)	4,380	4,565	4,663	4,514	4,605	4,663	4,663
	<u>14,542</u>	<u>15,721</u>	<u>15,176</u>	<u>14,807</u>	<u>16,034</u>	<u>15,176</u>	<u>17,694</u>
非上市：							
2005年至2020年到期的							
債務發行計劃票據	7,046	7,383	7,075	5,976	6,226	6,021	4,918
2006年至2008年到期的							
的港元票據	515	512	500	1,526	1,520	1,500	1,500
2005年至2006年到期的							
港元零售債券	—	—	—	1,002	1,003	1,000	2,250
	<u>7,561</u>	<u>7,895</u>	<u>7,575</u>	<u>8,504</u>	<u>8,749</u>	<u>8,521</u>	<u>8,668</u>
資本市場借貸工具總計	22,103	23,616	22,751	23,311	24,783	23,697	26,362
銀行貸款	4,789	4,706	4,757	4,282	4,315	4,306	3,612
融資租賃債務(附註33C)	141	141	141	272	272	272	393
貸款及融資租賃債務	27,033	28,463	27,649	27,865	29,370	28,275	30,367
銀行透支	5	5	5	14	14	14	11
短期貸款	1,114	1,114	1,114	385	385	385	—
總計	<u><u>28,152</u></u>	<u><u>29,582</u></u>	<u><u>28,768</u></u>	<u><u>28,264</u></u>	<u><u>29,769</u></u>	<u><u>28,674</u></u>	<u><u>30,378</u></u>

附錄四 – 本集團的財務資料

集團

百萬元	於6月30日					
	2007 (未經審核)			2006 (未經審核)		
	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	5,718	6,051	5,834	5,650	6,085	5,834
2010年到期的美元 環球票據	4,607	4,986	4,679	4,551	4,989	4,679
債務發行計劃票據 (2014年到期 的歐洲美元債券)	4,510	4,486	4,663	4,462	4,391	4,663
	<u>14,835</u>	<u>15,523</u>	<u>15,176</u>	<u>14,663</u>	<u>15,465</u>	<u>15,176</u>
非上市：						
2018年到期的 債務發行計劃票據	447	574	465	444	573	465
2006年至2020年 到期的債務發行 計劃票據	6,513	6,429	6,632	5,926	5,831	6,058
2008年到期 的港元票據	508	505	500	511	509	500
	<u>7,468</u>	<u>7,508</u>	<u>7,597</u>	<u>6,881</u>	<u>6,913</u>	<u>7,023</u>
資本市場借貸工具總計	22,303	23,031	22,773	21,544	22,378	22,199
銀行貸款	2,770	2,756	2,739	9,032	9,019	9,003
融資租賃債務(附註33C)	72	72	72	208	208	208
	<u>25,145</u>	<u>25,859</u>	<u>25,584</u>	<u>30,784</u>	<u>31,605</u>	<u>31,410</u>
貸款及融資租賃債務	1	1	1	12	12	12
銀行透支	24	24	24	1,013	1,013	1,013
短期貸款	<u>25,170</u>	<u>25,884</u>	<u>25,609</u>	<u>31,809</u>	<u>32,630</u>	<u>32,435</u>
總計	<u><u>25,170</u></u>	<u><u>25,884</u></u>	<u><u>25,609</u></u>	<u><u>31,809</u></u>	<u><u>32,630</u></u>	<u><u>32,435</u></u>

附錄四 – 本集團的財務資料

公司

於12月31日

百萬港元	2006			2005			2004
	帳面金額	公允價值	償還金額	帳面金額	公允價值	償還金額	償還金額
資本市場借貸工具							
上市或公開買賣：							
2005年到期的							
楊基美元票據	—	—	—	—	—	—	2,324
2009年到期的							
美元環球票據	5,651	6,100	5,834	5,711	6,253	5,834	5,834
2010年到期的美元							
環球票據	4,511	5,056	4,679	4,582	5,176	4,679	4,679
2005年到期的債務							
發行計劃票據	—	—	—	—	—	—	194
	<u>10,162</u>	<u>11,156</u>	<u>10,513</u>	<u>10,293</u>	<u>11,429</u>	<u>10,513</u>	<u>13,031</u>
非上市：							
2005年至2018年							
到期的債務							
發行計劃票據	426	597	465	443	614	480	665
	<u>426</u>	<u>597</u>	<u>465</u>	<u>443</u>	<u>614</u>	<u>480</u>	<u>665</u>
資本市場借貸工具總計	<u>10,588</u>	<u>11,753</u>	<u>10,978</u>	<u>10,736</u>	<u>12,043</u>	<u>10,993</u>	<u>13,696</u>
銀行貸款	4,789	4,706	4,757	4,282	4,315	4,306	3,612
融資租賃債務(附註33C)	141	141	141	272	272	272	393
貸款及融資租賃債務	<u>15,518</u>	<u>16,600</u>	<u>15,876</u>	<u>15,290</u>	<u>16,630</u>	<u>15,571</u>	<u>17,701</u>
銀行透支	5	5	5	14	14	14	11
短期貸款	1,114	1,114	1,114	385	385	385	—
總計	<u><u>16,637</u></u>	<u><u>17,719</u></u>	<u><u>16,995</u></u>	<u><u>15,689</u></u>	<u><u>17,029</u></u>	<u><u>15,970</u></u>	<u><u>17,712</u></u>

附錄四 – 本集團的財務資料

公司

於6月30日

百萬港元	2007 (未經審核)			2006 (未經審核)		
	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	5,718	6,051	5,834	5,650	6,085	5,834
2010年到期的美元						
環球票據	4,607	4,986	4,679	4,551	4,989	4,679
	<u>10,325</u>	<u>11,037</u>	<u>10,513</u>	<u>10,201</u>	<u>11,074</u>	<u>10,513</u>
非上市：						
2018年到期的債務						
發行計劃票據	447	574	436	444	573	471
	<u>447</u>	<u>574</u>	<u>436</u>	<u>444</u>	<u>573</u>	<u>471</u>
資本市場借貸工具總計	10,772	11,611	10,949	10,645	11,647	10,984
銀行貸款	2,770	2,756	2,739	9,032	9,019	9,003
融資租賃債務(附註33C)	72	72	72	208	208	208
貸款及融資租賃債務	13,614	14,439	13,760	19,885	20,874	20,195
銀行透支	1	1	1	12	12	12
短期貸款	—	—	—	1,013	1,013	1,013
總計	<u>13,615</u>	<u>14,440</u>	<u>13,761</u>	<u>20,910</u>	<u>21,899</u>	<u>21,220</u>

於二零零七年六月三十日，集團有尚未動用的銀行已承諾貸款總額六十三億港元(二零零六年：五十七億港元；二零零五年：五十三億港元；二零零四年：五十八億一千五百萬港元)，集團另有若干尚未動用的無承諾貸款總額一百六十五億二千一百萬港元(二零零六年：一百四十九億四千六百萬港元；二零零五年：八十八億五千一百萬港元；二零零四年：一百零五億三千六百萬港元)，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合約訂定的未來現金流量值。

集團的財務衍生工具主要包括利率及貨幣掉期，並採用於二零零七年及二零零六年六月三十日以及於二零零六年及二零零五年十二月三十一日的相關利率掉期曲綫貼現財務工具。港元所用利率介於4.474%至5.301%(二零零六年：3.904%至4.185%；二零零五年：3.925%至4.594%)，美元所用利率介於5.358%至5.879%(二零零六年：5.062%至5.431%；二零零五年：4.334%至5.106%)，而歐元所用利率介於4.216%至5.018%(二零零六年：3.721%至4.348%；二零零五年：2.384%至3.853%)。

短期貸款及銀行透支的帳面金額與其公允價值相約。

附錄四 – 本集團的財務資料

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：

百萬元	對沖活動前					對沖活動後				
	於12月31日			於6月30日		於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
集團										
歐元	10	13	15	9	11	—	—	—	—	—
美元	2,118	2,120	2,447	2,117	2,119	8	10	12	7	9
公司										
歐元	10	13	15	9	11	—	—	—	—	—
美元	1,418	1,420	1,747	1,417	1,419	8	10	12	7	9

B 還款期分析

集團

百萬元	於12月31日									
	2006				2005				2004	
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計	總計	總計
長期貸款及融資租賃債務										
五年後須償還的款項	10,088	600	—	10,688	10,084	916	—	11,000	13,502	
兩年至五年內須償還的款項	11,663	2,092	—	13,755	11,163	2,178	—	13,341	9,070	
一年至兩年內須償還的款項	1,000	2,030	—	3,030	—	606	141	747	3,186	
一年內須償還的款項	—	35	141	176	2,450	606	131	3,187	4,609	
	22,751	4,757	141	27,649	23,697	4,306	272	28,275	30,367	
銀行透支	—	5	—	5	—	14	—	14	11	
短期貸款	—	1,114	—	1,114	—	385	—	385	—	
	22,751	5,876	141	28,768	23,697	4,705	272	28,674	30,378	
減：未經攤銷的折價、 溢價及財務開支餘額	(103)	(3)	—	(106)	(118)	(5)	—	(123)		
因財務工具的公允價值 變動之調整	(545)	35	—	(510)	(268)	(19)	—	(287)		
債務帳面總額	22,103	5,908	141	28,152	23,311	4,681	272	28,264		

附錄四 – 本集團的財務資料

集團

		於6月30日							
		2007 (未經審核)				2006 (未經審核)			
百萬港元		資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計
長期貸款及融資租賃債務									
	五年後須償還的款項	10,110	—	—	10,110	10,086	1,600	—	11,686
	兩年至五年內須償還的款項	5,829	1,739	—	7,568	10,663	4,455	—	15,118
	一年至兩年內須償還的款項	5,834	630	—	6,464	1,000	2,341	72	3,413
	一年內須償還的款項	1,000	370	72	1,442	450	607	136	1,193
		22,773	2,739	72	25,584	22,199	9,003	208	31,410
	銀行透支	—	1	—	1	—	12	—	12
	短期貸款	—	24	—	24	—	1,013	—	1,013
		22,773	2,764	72	25,609	22,199	10,028	208	32,435
	減：未經攤銷的折價、 溢價及財務開支餘額	(113)	(2)	—	(115)	(111)	(6)	—	(117)
	因財務工具的公允價值 變動之調整	(357)	33	—	(324)	(544)	35	—	(509)
	債務帳面總額	<u>22,303</u>	<u>2,795</u>	<u>72</u>	<u>25,170</u>	<u>21,544</u>	<u>10,057</u>	<u>208</u>	<u>31,809</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

公司

於12月31日

百萬港元	2006				2005				2004
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計	總計
長期貸款及融資租賃債務									
五年後須償還的款項	465	600	—	1,065	480	916	—	1,396	5,236
兩年至五年內須償還的款項	10,513	2,092	—	12,605	10,513	2,178	—	12,691	8,570
一年至兩年內須償還的款項	—	2,030	—	2,030	—	606	141	747	736
一年內須償還的款項	—	35	141	176	—	606	131	737	3,159
	10,978	4,757	141	15,876	10,993	4,306	272	15,571	17,701
銀行透支	—	5	—	5	—	14	—	14	11
短期貸款	—	1,114	—	1,114	—	385	—	385	—
	10,978	5,876	141	16,995	10,993	4,705	272	15,970	17,712
減：未經攤銷的折價、 溢價及財務開支餘額	(51)	(3)	—	(54)	(65)	(5)	—	(70)	
因財務工具的公允價值 變動之調整	(339)	35	—	(304)	(192)	(19)	—	(211)	
債務帳面總額	<u>10,588</u>	<u>5,908</u>	<u>141</u>	<u>16,637</u>	<u>10,736</u>	<u>4,681</u>	<u>272</u>	<u>15,689</u>	

附錄四 – 本集團的財務資料

公司

於6月30日

百萬港元	2007 (未經審核)				2006 (未經審核)			
	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計
長期貸款及融資租賃債務								
五年後須償還的款項	436	—	—	436	471	1,600	—	2,071
兩年至五年內須償還的款項	4,679	1,739	—	6,418	10,513	4,455	—	14,968
一年至兩年內須償還的款項	5,834	630	—	6,464	—	2,341	72	2,413
一年內須償還的款項	—	370	72	442	—	607	136	743
	10,949	2,739	72	13,760	10,984	9,003	208	20,195
銀行透支	—	1	—	1	—	12	—	12
短期貸款	—	—	—	—	—	1,013	—	1,013
	10,949	2,740	72	13,761	10,984	10,028	208	21,220
減：未經攤銷的折價、 溢價及財務開支餘額	(44)	(2)	—	(46)	(58)	(6)	—	(64)
因財務工具的公允價值 變動之調整	(133)	33	—	(100)	(281)	35	—	(246)
債務帳面總額	<u>10,772</u>	<u>2,771</u>	<u>72</u>	<u>13,615</u>	<u>10,645</u>	<u>10,057</u>	<u>208</u>	<u>20,910</u>

一年內須償還的長期貸款及融資租賃債務已納入長期貸款，因公司將為該筆款項作長期再融資。

附錄四 – 本集團的財務資料

C 融資租賃債務

於二零零七年六月三十日，集團及公司的融資租賃債務按下列時間償還：

集團及公司

百萬港元	於12月31日								
	2006			2005			2004		
	最低 租金現值	未來的 利息開支	最低 租金總額	最低 租金現值	未來的 利息開支	最低 租金總額	最低 租金現值	未來的 利息開支	最低 租金總額
兩年至五年內須償還的款項	—	—	—	—	—	—	141	9	150
一年至兩年內須償還的款項	—	—	—	141	9	150	131	19	150
一年內須償還的款項	141	9	150	131	19	150	121	29	150
	141	9	150	272	28	300	393	57	450
	141	9	150	272	28	300	393	57	450
百萬港元	於6月30日								
	2007 (未經審核)			2006 (未經審核)					
	最低 租金現值	未來的 利息開支	最低 租金總額	最低 租金現值	未來的 利息開支	最低 租金總額			
一年至兩年內須償還的款項	—	—	—	72	3	75			
一年內須償還的款項	72	3	75	136	14	150			
	72	3	75	208	17	225			
	72	3	75	208	17	225			

集團及公司就東區海底隧道訂定的協議視作融資租賃處理，根據此協議，將來須支付新香港隧道有限公司的費用承擔屬於融資租賃債務(附註16E)。

附錄四 – 本集團的財務資料

D 已發行及贖回的債券及票據

年／期內發行的債券及票據包括：

集團

百萬港元	截至12月31日止年度					
	2006		2005		2004	
	本金	實收金額	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	1,500	1,499	1,500	1,491	5,158	5,109
	截至6月30日止六個月					
	2007 (未經審核)		2006 (未經審核)			
百萬港元	本金	實收金額	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	—	—	500	499		

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，並為MTR Corporation (C.I.) Limited的直接、無抵押、無條件債務及與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乃直接、無抵押、無條件及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。

截至二零零七年六月三十日止六個月，集團並無贖回任何非上市債券（二零零六年：二十四億五千萬港元；二零零五年：十六億五千萬港元；二零零四年：四十四億一千五百萬港元）。

截至二零零七年六月三十日止六個月，集團並無贖回任何上市債券（二零零六年：無；二零零五年：二十五億一千八百萬港元；二零零四年：無）。

E 擔保

於二零零七年及二零零六年六月三十日以及二零零六年、二零零五年及二零零四年十二月三十一日，政府並無就信貸提供任何擔保。

附錄四 – 本集團的財務資料

F 利率

未償貸款總額(不包括融資租賃債務)為二百五十億九千八百萬港元(二零零六年:二百八十億一千一百萬港元;二零零五年:二百七十九億九千二百萬港元;二零零四年:二百九十九億八千五百萬港元),包括:

集團

	定息及掉期為定息貸款		浮息及掉期為浮息貸款	
	帳面金額 百萬港元	年利率 %	帳面金額 百萬港元	年利率 %
於2006年12月31日				
五年後須償還的款項	7,667	4.2–8.4	2,711	(註)
兩年至五年內須償還的款項	7,517	4.2–7.5	5,904	
一年至兩年內須償還的款項	1,207	3.1–5.5	1,844	
一年內須償還的款項	557	4.9–5.5	604	
	16,948		11,063	3.1–7.3
於2005年12月31日				
五年後須償還的款項	6,635	4.3–8.4	4,169	(註)
兩年至五年內須償還的款項	7,528	3.1–7.5	5,594	
一年至兩年內須償還的款項	557	4.9–5.5	45	
一年內須償還的款項	3,409	2.2–5.5	55	
	18,129		9,863	3.3–6.2
於2004年12月31日				
五年後須償還的款項	9,225	4.5–8.4	4,277	(註)
兩年至五年內須償還的款項	4,382	3.1–7.5	4,547	
一年至兩年內須償還的款項	3,408	2.2–5.5	(353)	
一年內須償還的款項	4,944	4.4–8.0	(445)	
	21,959		8,026	0.3–3.7
於2007年6月30日(未經審核)				
五年後須償還的款項	7,836	4.2–8.4	1,988	(註)
兩年至五年內須償還的款項	4,616	4.2–7.5	2,891	
一年至兩年內須償還的款項	3,778	3.1–7.5	2,578	
一年內須償還的款項	507	4.3–5.5	904	
	16,737		8,361	3.7–7.2

附錄四 – 本集團的財務資料

集團

	定息及掉期為定息貸款		浮息及掉期為浮息貸款	
	帳面金額 百萬港元	年利率 %	帳面金額 百萬港元	年利率 %
於2006年6月30日 (未經審核)				
五年後須償還的款項	6,634	4.3–8.4	4,702	(註)
兩年至五年內須償還的款項	7,520	3.1–7.5	7,298	
一年至兩年內須償還的款項	507	4.3–5.5	2,850	
一年內須償還的款項	2,357	2.2–5.5	(267)	
	17,018		14,583	3.6–6.7

公司

	定息及掉期為定息貸款		浮息及掉期為浮息貸款	
	帳面金額 百萬港元	年利率 %	帳面金額 百萬港元	年利率 %
於2006年12月31日				
五年後須償還的款項	1,590	4.2–8.4	(562)	(註)
兩年至五年內須償還的款項	7,517	4.3–7.5	4,754	
一年至兩年內須償還的款項	707	3.1–5.5	1,329	
一年內須償還的款項	557	4.9–5.5	604	
	10,371		6,125	3.1–7.3
於2005年12月31日				
五年後須償還的款項	447	5.5–8.4	911	(註)
兩年至五年內須償還的款項	7,528	3.1–7.5	4,928	
一年至兩年內須償還的款項	557	4.9–5.5	45	
一年內須償還的款項	2,407	2.2–5.5	(1,406)	
	10,939		4,478	3.3–6.2

附錄四 – 本集團的財務資料

公司

	定息及掉期為定息貸款		浮息及掉期為浮息貸款	
	帳面金額 百萬港元	年利率 %	帳面金額 百萬港元	年利率 %
於2004年12月31日				
五年後須償還的款項	958	5.5 – 8.4	4,278	(註)
兩年至五年內須償還的款項	3,883	3.1 – 7.5	4,546	
一年至兩年內須償還的款項	958	2.2 – 5.5	(353)	
一年內須償還的款項	3,494	4.4 – 8.0	(445)	
	9,293		8,026	0.3 – 3.7
於2007年6月30日 (未經審核)				
五年後須償還的款項	1,609	4.2 – 8.4	(1,162)	(註)
兩年至五年內須償還的款項	4,616	4.3 – 7.5	1,746	
一年至兩年內須償還的款項	3,778	3.1 – 7.5	2,577	
一年內須償還的款項	7	5.5 – 5.5	372	
	10,010		3,533	3.7 – 7.2
於2006年6月30日 (未經審核)				
五年後須償還的款項	444	5.5 – 8.4	1,600	(註)
兩年至五年內須償還的款項	7,520	3.1 – 7.5	7,154	
一年至兩年內須償還的款項	8	5.5 – 5.5	2,339	
一年內須償還的款項	2,357	2.2 – 5.5	(720)	
	10,329		10,373	3.6 – 6.7

註：就浮息及掉期為浮息貸款而言，所報利率為結算日的合約利率，惟須於一年內重新定息。

附錄四 – 本集團的財務資料

34 應付帳項、應計費用及撥備

集團

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
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	79	87	89	72	79
– 將軍澳支綫項目	152	155	223	149	156
– 物業項目及管理	1,263	1,112	945	3,359	1,635
– 車務運作及其他	2,089	2,005	1,833	1,889	1,774
應付顧客合約工程總額	56	56	56	56	56
	<u>3,639</u>	<u>3,415</u>	<u>3,146</u>	<u>5,525</u>	<u>3,700</u>

公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
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	79	87	89	72	79
– 將軍澳支綫項目	152	155	223	149	156
– 物業項目及管理	1,263	1,112	945	3,359	1,635
– 車務運作及其他	1,709	1,676	1,554	1,547	1,509
應付顧客合約工程總額	56	56	56	56	56
	<u>3,259</u>	<u>3,086</u>	<u>2,867</u>	<u>5,183</u>	<u>3,435</u>

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、應付掉期利息及收取自未獲發入伙紙物業的出售樓宇預收訂金。集團並無因提供鐵路服務而產生重大的應付帳項。

於二零零七年六月三十日，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二億零七百萬港元(二零零六年：一億七千九百萬港元；二零零五年：一億三千萬港元；二零零四年：五千八百萬港元)。

於二零零七年六月三十日，預期於一年後清還的應付顧客合約工程總額為五千六百萬港元(二零零六年：五千六百萬港元；二零零五年：五千六百萬港元；二零零四年：五千六百萬港元)。

附錄四 – 本集團的財務資料

以到期日劃分上述應付帳項的分析如下：

集團

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
三十日內到期或即期	645	591	563	609	606
三十日至六十日內到期	651	643	509	485	499
六十日至九十日內到期	103	116	106	80	125
到期日超逾九十日	1,472	1,430	1,415	1,490	1,784
	<u>2,871</u>	<u>2,780</u>	<u>2,593</u>	<u>2,664</u>	<u>3,014</u>
租金、出售樓宇預收訂金及其他可退還按金	631	498	419	2,723	545
應計僱員福利	137	137	134	138	141
	<u>137</u>	<u>137</u>	<u>134</u>	<u>138</u>	<u>141</u>
總計	<u>3,639</u>	<u>3,415</u>	<u>3,146</u>	<u>5,525</u>	<u>3,700</u>

公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
三十日內到期或即期	456	459	414	451	480
三十日至六十日內到期	589	601	474	427	456
六十日至九十日內到期	97	104	105	61	94
到期日超逾九十日	1,377	1,293	1,321	1,413	1,730
	<u>2,519</u>	<u>2,457</u>	<u>2,314</u>	<u>2,352</u>	<u>2,760</u>
租金、出售樓宇預收訂金及其他可退還按金	603	492	419	2,693	534
應計僱員福利	137	137	134	138	141
	<u>137</u>	<u>137</u>	<u>134</u>	<u>138</u>	<u>141</u>
總計	<u>3,259</u>	<u>3,086</u>	<u>2,867</u>	<u>5,183</u>	<u>3,435</u>

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，並在如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，因此並無獨立列出該等索償撥備的帳面金額及變動。

於二零零七年六月三十日，所有應付帳項、應計費用及撥備預期於一年內清還，惟與車務運作及其他有關的四億五千二百萬港元（二零零六年：五億一千二百萬港元；二零零五年：四億六千三百萬港元；二零零四年：三億五千萬港元）除外，該筆款項預期於一年後清還。於一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三年內清還。集團認為該等按金的貼現影響並不重大。

附錄四 – 本集團的財務資料

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非個體所屬的功能貨幣為單位的外幣數額：

集團

百萬元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
歐元	3	3	5	1	2
日元	5	2	1	23	58
新台幣	3	—	1	2	1
英鎊	1	1	—	1	1
瑞士法郎	1	1	2	—	—
美元	53	51	55	49	52
南韓圓	—	2	—	—	2
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>

公司

百萬元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
歐元	3	3	5	1	2
日元	5	2	1	23	58
新台幣	3	—	1	2	1
英鎊	1	1	—	1	1
瑞士法郎	1	1	2	—	—
美元	39	37	40	35	37
南韓圓	—	2	—	—	2
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>

附錄四 – 本集團的財務資料

35 工程合約保證金

百萬港元	集團			公司		
	於十二個月 後到期發還	於十二個月 內到期發還	總計	於十二個月 後到期發還	於十二個月 內到期發還	總計
於2006年12月31日						
鐵路支綫項目	19	48	67	19	46	65
車務運作	34	92	126	34	92	126
	<u>53</u>	<u>140</u>	<u>193</u>	<u>53</u>	<u>138</u>	<u>191</u>
於2005年12月31日						
鐵路支綫項目	7	63	70	7	63	70
車務運作	9	91	100	9	91	100
	<u>16</u>	<u>154</u>	<u>170</u>	<u>16</u>	<u>154</u>	<u>170</u>
於2004年12月31日						
鐵路支綫項目	50	99	149	50	99	149
車務運作	21	70	91	21	70	91
	<u>71</u>	<u>169</u>	<u>240</u>	<u>71</u>	<u>169</u>	<u>240</u>
於2007年6月30日 (未經審核)						
鐵路支綫項目	28	26	54	28	18	46
車務運作	29	77	106	29	77	106
	<u>57</u>	<u>103</u>	<u>160</u>	<u>57</u>	<u>95</u>	<u>152</u>
於2006年6月30日 (未經審核)						
鐵路支綫項目	7	58	65	7	56	63
車務運作	38	68	106	38	68	106
	<u>45</u>	<u>126</u>	<u>171</u>	<u>45</u>	<u>124</u>	<u>169</u>

由於大部分工程合約保證金會在二十四個月內到期發還，故其受貼現影響並不重大。

附錄四 – 本集團的財務資料

工程合約保證金包括下列非個體所屬的功能貨幣為單位的外幣數額：

集團

百萬元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 <small>(未經審核)</small>	2006 <small>(未經審核)</small>
瑞士法郎	3	3	3	1	3
	<u>3</u>	<u>3</u>	<u>3</u>	<u>1</u>	<u>3</u>

公司

百萬元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 <small>(未經審核)</small>	2006 <small>(未經審核)</small>
瑞士法郎	3	3	3	1	3
	<u>3</u>	<u>3</u>	<u>3</u>	<u>1</u>	<u>3</u>

36 應付關連人士的款項

以下為應付予附屬公司及聯營公司的款項：

集團

百萬元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 <small>(未經審核)</small>	2006 <small>(未經審核)</small>
應付予下列人士的款項：					
— 九鐵	—	—	1	—	2
— 聯營公司	—	17	—	—	—
	<u>—</u>	<u>17</u>	<u>1</u>	<u>—</u>	<u>2</u>

公司

百萬元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 <small>(未經審核)</small>	2006 <small>(未經審核)</small>
應付予下列人士的款項：					
— 九鐵	—	—	1	—	2
— 附屬公司	11,718	12,773	12,870	11,687	11,059
	<u>11,718</u>	<u>12,773</u>	<u>12,871</u>	<u>11,687</u>	<u>11,061</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

於二零零七年六月三十日，應付予附屬公司的款項一百一十五億三千一百萬港元(二零零六年：一百一十五億一千五百萬港元；二零零五年：一百二十七億七千三百萬港元；二零零四年：一百二十六億六千五百萬港元) 預期於一年後清還。

應付予公司的附屬公司款項包括應付予MTR Corporation (C.I.) Limited的一百一十六億八千四百萬港元(二零零六年：一百一十七億零四百萬港元；二零零五年：一百二十七億七千三百萬港元；二零零四年：一百二十八億六千三百萬港元)，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，並附有指定還款期及利率(附註33D)，該款項以公允價值列帳。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，因此並沒有將該款項予以貼現。

37 遞延收益

集團及公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
物業發展的遞延收益(附註18B)	1,562	3,458	4,506	1,108	2,457
租出及租回交易的遞延收益(附註16G)	126	132	137	120	126
減：確認為收益的金額	6	6	5	2	3
	120	126	132	118	123
	<u>1,682</u>	<u>3,584</u>	<u>4,638</u>	<u>1,226</u>	<u>2,580</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

38 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為海外顧問服務賺取的收入所產生的海外稅務責任，是按相關國家適用的現行稅率計算。

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年／期內的變動如下：

集團

	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	
百萬元						
2006年12月31日						
於2006年1月1日	8,895	2,242	228	5	(3,378)	7,992
在綜合損益表內						
列支／(計入)	(146)	381	(23)	—	1,197	1,409
在儲備列支(附註40)	—	58	—	(7)	—	51
	<u>8,749</u>	<u>2,681</u>	<u>205</u>	<u>(2)</u>	<u>(2,181)</u>	<u>9,452</u>
於2006年12月31日	<u>8,749</u>	<u>2,681</u>	<u>205</u>	<u>(2)</u>	<u>(2,181)</u>	<u>9,452</u>
2005年12月31日						
於2005年1月1日	8,663	1,666	229	—	(4,205)	6,353
在綜合損益表內						
列支／(計入)	232	490	(1)	—	827	1,548
在儲備列支(附註40)	—	86	—	5	—	91
	<u>8,895</u>	<u>2,242</u>	<u>228</u>	<u>5</u>	<u>(3,378)</u>	<u>7,992</u>
於2005年12月31日	<u>8,895</u>	<u>2,242</u>	<u>228</u>	<u>5</u>	<u>(3,378)</u>	<u>7,992</u>
2004年12月31日						
於2004年1月1日	8,393	1,173	249	—	(4,646)	5,169
在綜合損益表內						
列支／(計入)	270	435	(20)	—	441	1,126
在儲備列支(附註40)	—	58	—	—	—	58
	<u>8,663</u>	<u>1,666</u>	<u>229</u>	<u>—</u>	<u>(4,205)</u>	<u>6,353</u>
於2004年12月31日	<u>8,663</u>	<u>1,666</u>	<u>229</u>	<u>—</u>	<u>(4,205)</u>	<u>6,353</u>
2007年6月30日(未經審核)						
於2007年1月1日	8,749	2,681	205	(2)	(2,181)	9,452
在綜合損益表內						
列支／(計入)	29	429	(2)	—	423	879
在儲備列支(附註40)	—	25	—	17	—	42
	<u>8,778</u>	<u>3,135</u>	<u>203</u>	<u>15</u>	<u>(1,758)</u>	<u>10,373</u>
於2007年6月30日	<u>8,778</u>	<u>3,135</u>	<u>203</u>	<u>15</u>	<u>(1,758)</u>	<u>10,373</u>
2006年6月30日(未經審核)						
於2006年1月1日	8,895	2,242	228	5	(3,378)	7,992
在綜合損益表內						
列支／(計入)	(241)	259	(40)	—	1,005	983
在儲備列支(附註40)	—	51	—	(1)	—	50
	<u>8,654</u>	<u>2,552</u>	<u>188</u>	<u>4</u>	<u>(2,373)</u>	<u>9,025</u>
於2006年6月30日	<u>8,654</u>	<u>2,552</u>	<u>188</u>	<u>4</u>	<u>(2,373)</u>	<u>9,025</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

公司

	來自下列各項的遞延稅項					
	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	總計
百萬港元						
2006年12月31日						
於2006年1月1日	8,896	2,242	228	5	(3,360)	8,011
在損益表內列支／(計入)	(153)	381	(23)	—	1,186	1,391
在儲備列支(附註40)	—	58	—	(7)	—	51
	<u>8,743</u>	<u>2,681</u>	<u>205</u>	<u>(2)</u>	<u>(2,174)</u>	<u>9,453</u>
於2006年12月31日	<u>8,743</u>	<u>2,681</u>	<u>205</u>	<u>(2)</u>	<u>(2,174)</u>	<u>9,453</u>
2005年12月31日						
於2005年1月1日	8,652	1,666	229	—	(4,179)	6,368
在損益表內列支／(計入)	244	490	(1)	—	819	1,552
在儲備列支(附註40)	—	86	—	5	—	91
	<u>8,896</u>	<u>2,242</u>	<u>228</u>	<u>5</u>	<u>(3,360)</u>	<u>8,011</u>
於2005年12月31日	<u>8,896</u>	<u>2,242</u>	<u>228</u>	<u>5</u>	<u>(3,360)</u>	<u>8,011</u>
2004年12月31日						
於2004年1月1日	8,393	1,173	249	—	(4,646)	5,169
在損益表內列支／(計入)	259	435	(20)	—	467	1,141
在儲備列支(附註40)	—	58	—	—	—	58
	<u>8,652</u>	<u>1,666</u>	<u>229</u>	<u>—</u>	<u>(4,179)</u>	<u>6,368</u>
於2004年12月31日	<u>8,652</u>	<u>1,666</u>	<u>229</u>	<u>—</u>	<u>(4,179)</u>	<u>6,368</u>
2007年6月30日(未經審核)						
於2007年1月1日	8,743	2,681	205	(2)	(2,174)	9,453
在損益表內列支／(計入)	29	429	(2)	—	423	879
在儲備列支(附註40)	—	25	—	17	—	42
	<u>8,772</u>	<u>3,135</u>	<u>203</u>	<u>15</u>	<u>(1,751)</u>	<u>10,374</u>
於2007年6月30日	<u>8,772</u>	<u>3,135</u>	<u>203</u>	<u>15</u>	<u>(1,751)</u>	<u>10,374</u>
2006年6月30日(未經審核)						
於2006年1月1日	8,896	2,242	228	5	(3,360)	8,011
在損益表內列支／(計入)	(242)	259	(41)	—	1,007	983
在儲備列支(附註40)	—	51	—	(1)	—	50
	<u>8,654</u>	<u>2,552</u>	<u>187</u>	<u>4</u>	<u>(2,353)</u>	<u>9,044</u>
於2006年6月30日	<u>8,654</u>	<u>2,552</u>	<u>187</u>	<u>4</u>	<u>(2,353)</u>	<u>9,044</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

資產負債表內確認的遞延稅項資產及負債包括：

集團

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 <small>(未經審核)</small>	2006 <small>(未經審核)</small>
已確認的遞延稅項資產淨額	(1)	(19)	(15)	(1)	(19)
已確認的遞延稅項負債淨額	9,453	8,011	6,368	10,374	9,044
	9,452	7,992	6,353	10,373	9,025
	9,452	7,992	6,353	10,373	9,025

公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 <small>(未經審核)</small>	2006 <small>(未經審核)</small>
已確認的遞延稅項負債淨額	9,453	8,011	6,368	10,374	9,044
	9,453	8,011	6,368	10,374	9,044
	9,453	8,011	6,368	10,374	9,044

- C 集團並未就其附屬公司一億六千萬港元(二零零六年：一億五千五百萬港元；二零零五年：七千七百萬港元；二零零四年：二千四百萬港元)的累計稅務虧損確認其有關的遞延稅項資產，原因是處於有關的稅務地區及實體估計將不可能產生可抵扣虧損的未來應稅溢利。

附錄四 – 本集團的財務資料

39 股本及資本管理

A 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	於12月31日		
	2006	2005	2004
法定：			
6,500,000,000股，每股面值1.00港元	6,500	6,500	6,500
已發行及繳足：			
5,548,613,951股（2005年：5,481,856,439股；2004年：			
5,389,999,974股），每股面值1.00港元	5,549	5,482	5,390
股份溢價	5,902	4,780	3,691
資本儲備	27,188	27,188	27,188
	38,639	37,450	36,269
	於6月30日		
百萬港元	2007	2006	
	(未經審核)	(未經審核)	
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：			
5,588,539,505股（2006年：5,528,610,326股），每股面值1.00港元	5,589	5,529	
股份溢價	6,644	5,531	
資本儲備	27,188	27,188	
	39,421	38,248	

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逾其面值的數額。股份溢價帳項的用途乃受香港《公司條例》第四十八B條的規管。

期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		
		股本帳 百萬港元	股份 溢價帳 百萬港元	總計 百萬港元
已行使的僱員認股權				
— 全球發售前認股權計劃	711,000	8.44	1	5
— 新入職僱員認股權計劃	31,000	9.75	—	—
發行代替2006年末期股息的股份	39,183,554	19.80	39	737
	39,925,554	40	742	782

於二零零七年六月三十日，涉及全球發售前認股權計劃及新入職僱員認股權計劃的尚未行使認股權詳情載列於附註41。

附錄四 – 本集團的財務資料

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。

集團乃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調整其資本架構，及管理其債務組合與預計融資需求。隸屬香港政府的財政司司長法團為公司的唯一主要股東，於二零零七年六月三十日持有四十二億八千五百萬股股份，佔公司權益總額76.7%。

集團以負債權益比率為基準監察其資本狀況，負債權益比率乃按照借貸總額佔公司股東應佔權益總額的百分比計算，借貸總額則為貸款、融資租賃債務及銀行透支的總和。在二零零二年至二零零六年過去五年內，集團的負債權益比率由近60%持續下跌至30%水平，於二零零七年六月三十日維持於31.4%水平。

40 其他儲備

集團

百萬港元	固定資產 重估儲備	對沖儲備	公司股東應佔			總計
			以股份為 基礎的僱員 資本儲備	滙兌儲備	保留溢利	
2006年12月31日						
於2006年1月1日結餘	697	24	2	4	31,698	32,425
現金流量對沖：						
扣除遞延稅項後公允價值 變動中之有效部分	—	(18)	—	—	—	(18)
由股東權益轉撥至						
— 損益表	—	(17)	—	—	—	(17)
— 非財務對沖項目的 最初帳面金額	—	(2)	—	—	—	(2)
— 遞延稅項	—	3	—	—	—	3
2005年末期股息	—	—	—	—	(1,535)	(1,535)
2006年中期股息	—	—	—	—	(774)	(774)
扣除遞延稅項後的重估盈餘 (附註16及38)	271	—	—	—	—	271
以股份為基礎支付予僱員的支出	—	—	3	—	—	3
折算海外附屬公司帳項的 滙兌差額	—	—	—	13	—	13
年內利潤	—	—	—	—	7,759	7,759
於2006年12月31日結餘	<u>968</u>	<u>(10)</u>	<u>5</u>	<u>17</u>	<u>37,148</u>	<u>38,128</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

集團

百萬港元	固定資產 重估儲備	對沖儲備	公司股東應佔			總計
			以股份為 基礎的僱員 資本儲備	滙兌儲備	保留溢利	
2005年12月31日						
於2005年1月1日結餘(以往呈報)	291	—	1	—	25,331	25,623
採納有關財務工具的新會計政策 而不追溯處理之影響	—	(66)	—	—	190	124
於2005年1月1日結餘	291	(66)	1	—	25,521	25,747
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	—	69	—	—	—	69
由股東權益轉撥至						
— 損益表	—	32	—	—	—	32
— 非財務對沖項目的 最初帳面金額	—	(21)	—	—	—	(21)
— 遞延稅項	—	10	—	—	—	10
2004年末期股息	—	—	—	—	(1,509)	(1,509)
2005年中期股息	—	—	—	—	(764)	(764)
扣除遞延稅項後的重估盈餘 (附註16及38)	406	—	—	—	—	406
以股份為基礎支付予 僱員的支出	—	—	1	—	—	1
折算海外附屬公司帳項 的滙兌差額	—	—	—	4	—	4
年內利潤	—	—	—	—	8,450	8,450
於2005年12月31日結餘	<u>697</u>	<u>24</u>	<u>2</u>	<u>4</u>	<u>31,698</u>	<u>32,425</u>
2004年12月31日						
於2004年1月1日結餘	18	—	—	—	21,019	21,037
2003年末期股息	—	—	—	—	(1,481)	(1,481)
2004年中期股息	—	—	—	—	(750)	(750)
扣除遞延稅項後的重估盈餘 (附註16及38)	273	—	—	—	—	273
以股份為基礎支付予僱員的支出	—	—	1	—	—	1
年內利潤	—	—	—	—	6,543	6,543
於2004年12月31日結餘	<u>291</u>	<u>—</u>	<u>1</u>	<u>—</u>	<u>25,331</u>	<u>25,623</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

集團

百萬港元	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	滙兌儲備	保留溢利	
2007年6月30日 (未經審核)						
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	—	81	—	—	—	81
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	—	—	—	—	—	—
— 遞延稅項	—	—	—	—	—	—
2006年末期股息	—	—	—	—	(1,554)	(1,554)
扣除遞延稅項後的重估盈餘						
(附註16及38)	120	—	—	—	—	120
以股份為基礎支付予						
僱員的支出	—	—	—	—	—	—
折算海外附屬公司帳項						
的滙兌差額	—	—	—	10	—	10
期內利潤	—	—	—	—	4,071	4,071
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
於2007年6月30日結餘	<u>1,088</u>	<u>71</u>	<u>5</u>	<u>27</u>	<u>39,665</u>	<u>40,856</u>
2006年6月30日 (未經審核)						
於2006年1月1日結餘	697	24	2	4	31,698	32,425
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	—	6	—	—	—	6
由股東權益轉撥至						
— 損益表	—	(11)	—	—	—	(11)
— 非財務對沖項目的						
— 最初帳面金額	—	(2)	—	—	—	(2)
— 遞延稅項	—	2	—	—	—	2
2005年末期股息	—	—	—	—	(1,535)	(1,535)
扣除遞延稅項後的重估盈餘						
(附註16及38)	242	—	—	—	—	242
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						
的滙兌差額	—	—	—	3	—	3
期內利潤	—	—	—	—	5,167	5,167
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
於2006年6月30日結餘	<u>939</u>	<u>19</u>	<u>4</u>	<u>7</u>	<u>35,330</u>	<u>36,299</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

公司

百萬元	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
2006年12月31日					
於2006年1月1日結餘	697	24	2	31,394	32,117
現金流量對沖：					
扣除遞延稅項後公允價值					
變動中之有效部分	—	(18)	—	—	(18)
由股東權益轉撥至					
— 損益表	—	(17)	—	—	(17)
— 非財務對沖項目的					
最初帳面金額	—	(2)	—	—	(2)
— 遞延稅項	—	3	—	—	3
2005年末期股息	—	—	—	(1,535)	(1,535)
2006年中期股息	—	—	—	(774)	(774)
扣除遞延稅項後的重估盈餘					
(附註16及38)	271	—	—	—	271
以股份為基礎支付予僱員的支出	—	—	3	—	3
年內利潤	—	—	—	7,717	7,717
於2006年12月31日結餘	<u>968</u>	<u>(10)</u>	<u>5</u>	<u>36,802</u>	<u>37,765</u>
2005年12月31日					
於2005年1月1日結餘 (以往呈報)	291	—	1	25,113	25,405
採納有關財務工具的新會計政策					
而不追溯處理之影響	—	(66)	—	190	124
於2005年1月1日結餘	291	(66)	1	25,303	25,529
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	—	69	—	—	69
由股東權益轉撥至					
— 損益表	—	32	—	—	32
— 非財務對沖項目的					
最初帳面金額	—	(21)	—	—	(21)
— 遞延稅項	—	10	—	—	10
2004年末期股息	—	—	—	(1,509)	(1,509)
2005年中期股息	—	—	—	(764)	(764)
扣除遞延稅項後的重估盈餘					
(附註16及38)	406	—	—	—	406
以股份為基礎支付予僱員的支出	—	—	1	—	1
年內利潤	—	—	—	8,364	8,364
於2005年12月31日結餘	<u>697</u>	<u>24</u>	<u>2</u>	<u>31,394</u>	<u>32,117</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

公司

百萬元	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
2004年12月31日					
於2004年1月1日結餘	18	—	—	20,818	20,836
2003年末期股息	—	—	—	(1,481)	(1,481)
2004年中期股息	—	—	—	(750)	(750)
扣除遞延稅項後的重估盈餘 (附註16及38)	273	—	—	—	273
以股份為基礎支付予僱員的支出	—	—	1	—	1
年內利潤	—	—	—	6,526	6,526
於2004年12月31日結餘	<u>291</u>	<u>—</u>	<u>1</u>	<u>25,113</u>	<u>25,405</u>
2007年6月30日 (未經審核)					
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	—	81	—	—	81
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	—	—	—	—	—
— 遞延稅項	—	—	—	—	—
2006年末期股息	—	—	—	(1,554)	(1,554)
扣除遞延稅項後的重估盈餘 (附註16及38)	120	—	—	—	120
以股份為基礎支付予僱員的支出	—	—	—	—	—
期內利潤	—	—	—	4,000	4,000
於2007年6月30日結餘	<u>1,088</u>	<u>71</u>	<u>5</u>	<u>39,248</u>	<u>40,412</u>
2006年6月30日 (未經審核)					
於2006年1月1日結餘	697	24	2	31,394	32,117
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	—	6	—	—	6
由股東權益轉撥至					
— 損益表	—	(11)	—	—	(11)
— 非財務對沖項目的 最初帳面金額	—	(2)	—	—	(2)
— 遞延稅項	—	2	—	—	2
2005年末期股息	—	—	—	(1,535)	(1,535)
扣除遞延稅項後的重估盈餘 (附註16及38)	242	—	—	—	242
以股份為基礎支付予僱員的支出	—	—	2	—	2
期內利潤	—	—	—	5,134	5,134
於2006年6月30日結餘	<u>939</u>	<u>19</u>	<u>4</u>	<u>34,993</u>	<u>35,955</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

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))。

對沖儲備包括現金流量對沖所用對沖工具的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2T(ii)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派發但未行使認股權的公允價值，有關解釋見附註2U(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。

滙兌儲備包括所有因折算海外企業的帳項而產生的滙兌差額。此儲備是根據附註2CC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一百三十六億九千二百萬港元(二零零六年：一百一十六億七千一百萬港元；二零零五年：九十八億七千四百萬港元；二零零四年：七十五億六千四百萬港元)亦不屬於已實現利潤，因此不可派發。於二零零七年六月三十日，公司認為可供派發予股東的儲備總額為二百五十五億五千六百萬港元(二零零六年：二百五十一億三千一百萬港元；二零零五年：二百一十五億二千萬港元；二零零四年：一百七十五億四千九百萬港元)。

於二零零七年六月三十日，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一億三千五百萬港元(二零零六年：九千三百萬港元；二零零五年：四千八百萬港元；二零零四年：三千九百萬港元)。

41 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

集團已根據兩項認股權計劃(即全球發售前認股權計劃及新入職僱員認股權計劃)向執行總監會成員(周松崗除外)及若干僱員派發以股本結算的認股權。此外，集團於二零零七年股東週年大會上採納二零零七年認股權計劃，惟於二零零七年六月三十日，概無根據該計劃派發任何認股權。該等計劃的詳情如下：

i 全球發售前認股權計劃

由於公司股份於二零零零年十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(分別於二零零三年十二月一日、二零零二年二月一日及二零零五年九月二十六日獲委任的周松崗、梁國權及龍家駒除外)在內的七百六十九名僱員於二零零零年九月二十日獲派發認股權，可認購合共48,338,000股股份，相等於公司於二零零七年六月三十日的已發行股本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%。認股權可於二零一零年九月十一日前行使，惟須遵守該計劃的行使規定。於二零零七年六月三十日，根據首次公開招股前認股權計劃所有認股權均已授出。

截至二零零七年六月三十日止六個月，合共711,000份已授出的認股權被行使。於期內被行使認股權的加權平均收市價為每股20.11港元。此外，期內並沒有認股權因認股權持有人辭職而失效。於二零零七年六月三十日，合共可認購7,118,500股(二零零六年：7,829,500股；二零零五年：11,923,500股；二零零四年：17,206,000股)的認股權尚未行使。

由於首次公開招股前認股權計劃的認股權於二零零二年十一月七日前派發，根據HKFRS 2「以股份為基礎的支出」，並不須為此等認股權確認以股份為基礎的支出。

附錄四 – 本集團的財務資料

ii 新入職僱員認股權計劃

公司於二零零二年五月的二零零二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，公司最多可能須因此計劃發行5,056,431股股份，相等於公司於二零零七年六月三十日的已發行股本0.1%。獲派發的認股權將由有關認股權發出日起計三年內，以三期平均授予行使以認購有關股份。根據新認股權計劃派發的任何認股權的行使價，將由公司於發出認股權時釐定，但不得少於下列各項中最大的一個數額：(i)於派發有關認股權當日前五個營業日，地鐵股份的平均收市價；(ii)發出有關認股權當日（該日須為營業日）地鐵股份的收市價；及(iii)地鐵股份面值。新認股權計劃於二零零七年五月十六日屆滿，故於該日期或之後，不可根據該計劃派發認股權。

下表概述新認股權計劃自實施以來所派發而仍然有效的認股權：

派發日期	認股權數目	行使價 港元	行使期限
2003年8月1日	1,311,200	9.75	2013年7月14日或以前
2005年9月13日	94,000	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1月12日	94,000	15.45	2016年1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12日	213,000	21.00	2016年5月2日或以前
2006年5月15日	213,000	20.66	2016年4月25日或以前
2006年7月4日	94,000	18.30	2016年6月19日或以前
2006年10月5日	94,000	19.732	2016年9月29日或以前
2006年11月17日	94,000	19.104	2016年11月13日或以前
2007年3月22日	1,066,000	19.404	2017年3月19日或以前

附錄四 – 本集團的財務資料

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：

	於12月31日					
	2006		2005		2004	
	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	認股權數目	加權平均 行使價 港元
於1月1日尚未行使	2,910,700	12.81	1,561,200	9.75	1,561,200	9.75
於年內派發	1,256,500	19.57	1,467,000	15.82	—	—
於年內行使	(132,500)	9.75	(117,500)	9.75	—	—
於年內失效	(1,254,000)	15.94	—	—	—	—
於12月31日尚未行使	<u>2,780,700</u>	<u>14.60</u>	<u>2,910,700</u>	<u>12.81</u>	<u>1,561,200</u>	<u>9.75</u>
於12月31日可行使	<u>1,413,700</u>	<u>10.20</u>	<u>924,500</u>	<u>9.75</u>	<u>521,000</u>	<u>9.75</u>
	於6月30日					
	2007		2006			
	(未經審核)		(未經審核)			
	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	2,780,700	14.598	2,910,700	12.81		
於期內派發	1,066,000	19.404	974,500	19.73		
於期內行使	(31,000)	9.750	(101,500)	9.75		
於期內失效	—	—	(94,000)	16.05		
於6月30日尚未行使	<u>3,815,700</u>	<u>15.980</u>	<u>3,689,700</u>	<u>14.64</u>		
於6月30日可行使	<u>1,708,200</u>	<u>12.03</u>	<u>823,000</u>	<u>9.75</u>		

有關截至二零零七年六月三十日止六個月已行使認股權的加權平均收市價為19.72港元(二零零六年：20.43港元；二零零五年：15.21港元；二零零四年：不適用)。

附錄四 – 本集團的財務資料

尚未行使認股權數目、其行使價及剩餘合約年限如下：

行使價	於12月31日					
	2006		2005		2004	
	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	認股權數目	剩餘合約 年限 年數
9.75港元	1,311,200	6.53	1,443,700	7.53	1,561,200	8.53
15.97港元	307,000	8.69	307,000	9.69	—	—
15.75港元	—	—	1,066,000	9.74	—	—
16.05港元	—	—	94,000	9.76	—	—
15.45港元	94,000	9.02	—	—	—	—
18.05港元	94,000	9.22	—	—	—	—
20.66港元	479,500	9.32	—	—	—	—
21.00港元	213,000	9.34	—	—	—	—
18.30港元	94,000	9.47	—	—	—	—
19.732港元	94,000	9.75	—	—	—	—
19.104港元	94,000	9.87	—	—	—	—
	<u>2,780,700</u>	<u>7.96</u>	<u>2,910,700</u>	<u>8.64</u>	<u>1,561,200</u>	<u>8.53</u>
	於6月30日					
行使價	2007 (未經審核)		2006 (未經審核)			
	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	1,280,200	6.03	1,342,200	7.03		
15.97港元	307,000	8.19	307,000	9.19		
15.75港元	—	—	1,066,000	9.24		
15.45港元	94,000	8.52	94,000	9.52		
18.05港元	94,000	8.72	188,000	9.72		
20.66港元	479,500	8.82	479,500	9.82		
21.00港元	213,000	8.84	213,000	9.84		
18.30港元	94,000	8.97	—	—		
19.732港元	94,000	9.25	—	—		
19.104港元	94,000	9.37	—	—		
19.404港元	1,066,000	9.72	—	—		
	<u>3,815,700</u>	<u>8.10</u>	<u>3,689,700</u>	<u>8.57</u>		

附錄四 — 本集團的財務資料

根據「柏力克—舒爾斯」期權定價模式，於截至二零零七年六月三十日止六個月派發的認股權公允價值如下：

派發日期	已派發 認股權 公允價值 港元	緊接派發 日期前 的股價 港元	「柏力克—舒爾斯」期權定價模式應用項				預期 每股股息 港元
			行使價 港元	預期波幅	預期年限 年數	無風險利率 %	
2007年3月22日	3.79	19.32	19.404	0.21	5	3.96	0.42

當計算已派發認股權的公允價值時，透過計算集團股價於過往五年的歷史波幅釐定預期波幅，並將所採用的預期年限假設為派發認股權後的第五年，而預期股息則依據過往股息釐定。此外，認股權派發的條件亦已予考慮，惟與其派發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。

截至二零零七年六月三十日止六個月，集團就按股本結算的以股份為基礎的支出確認合共四十萬港元（二零零六年：三百萬港元；二零零五年：一百萬港元；二零零四年：一百萬港元）。

iii 二零零七年認股權計劃

自新認股權計劃於二零零七年五月屆滿後，二零零七年認股權計劃（「二零零七年計劃」）獲呈交予批准，並於二零零七年股東週年大會上獲採納，此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。根據二零零七年計劃的規則，倘行使由公司所有認股權計劃（包括二零零七年計劃）於二零零七年六月七日後派發的認股權，公司可以發行的股份最多為277,461,072股（即佔公司於二零零七年六月七日的已發行股本的5%）。派發的認股權將在被授予至少一年後才獲賦予涉及相關股份的行使權。根據二零零七年計劃派發的任何認股權的行使價，將由公司發出認股權時釐定，但不得少於下列各項中最大的一個數額：(i)於派發有關認股權當日前五個營業日，地鐵股份的平均收市價；(ii)發出有關認股權當日（該日須為營業日）地鐵股份的收市價；及(iii)地鐵股份面值。

於二零零七年六月三十日，概無根據二零零七年計劃授出任何認股權。

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。當其首三年合約於二零零六年十一月三十日屆滿時，他可獲得與700,000股股份等值的現金。隨著該合約期屆滿，周松崗於二零零六年十二月一日按合約條款獲支付一千三百三十九萬六千六百港元（以每股19.138港元計算，此乃根據授予條款所參考之方法，即緊接二零零六年十一月三十日前的二十個工作日之公司股份平均收市價計算）。

隨著周松崗獲續聘三年至二零零九年十一月三十日，根據該新合約，他可於二零零九年合約期屆滿時獲得與418,017股股份等值的現金。於二零零七年六月三十日，一筆為數一百三十萬港元（二零零六年：六百二十萬港元；二零零五年：四百三十萬港元；二零零四年：二百九十萬港元）的金額已被計入為截至同日止六個月的以股份為基礎的支出。仍未償付的權利之公允價值按公司股份於期結日的收市價計算。於二零零七年六月三十日，該等股份的公允價值為每股18.52港元（二零零六年：19.56港元；二零零五年：15.25港元；二零零四年：12.45港元）。

附錄四 – 本集團的財務資料

- ii 梁國權擁有與公司股份相關的衍生權益，他可於二零一零年四月九日獲得與160,000股股份等值的現金。於二零零七年六月三十日，一筆為數二十萬港元(二零零六年：無；二零零五年：無；二零零四年：無)的金額已被計入為截至同日止六個月的以股份為基礎的支出(按上文附註41B(i)所述的相同基準計算)。

42 退休金計劃

公司實施兩項職業退休金計劃，為地鐵有限公司退休金計劃(「退休金計劃」)及屬補充性的地鐵有限公司Retention Bonus Scheme(「RBS」)。另外，公司亦已根據《強制性公積金(「強積金」)計劃條例》於二零零零年十二月一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。有資格參與退休金計劃的僱員可就退休金計劃及強積金計劃作出選擇，惟臨時僱員只可選擇強積金計劃。

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

退休金計劃於一九七七年初以信託形式成立，該退休金計劃包括了界定福利及界定供款部分。該退休金計劃已按照《職業退休計劃條例》(香港法例第426章)註冊，並於一九九四年十月三十一日生效。於二零零零年七月三日，強積金管理局授出豁免，允許公司保留該退休金計劃及作為「強積金」計劃的另一項選擇。

退休金計劃包括混合福利部分及界定供款福利部分，為成員在退休、永久傷殘、身故及離職時提供福利。混合福利部分按最終薪金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。於一九九九年四月一日推出備有一系列投資選擇的界定供款福利部分，有關退休福利只按累積供款及投資回報計算。一九九九年四月一日以後升職的僱員可選擇參加界定供款福利部分或繼續參加混合福利部分。由於混合福利部分並不適用於在一九九九年三月三十一日後新加入的僱員，因此在一九九九年四月一日或以後加入公司而符合資格參加退休金計劃的僱員，則可選擇參加界定供款福利部分或於二零零零年十二月一日實行的強積金計劃。

i 混合福利部分

成員向混合福利部分作出的供款額，是根據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。於二零零七年六月三十日，本部分共有五千七百零二名成員(二零零六年：五千七百四十九名；二零零五年：五千八百四十四名；二零零四年：五千九百六十六名)。截至二零零七年六月三十日止六個月，成員向混合福利部分供款二千九百萬港元(二零零六年：六千五百萬港元；二零零五年：六千五百萬港元；二零零四年：六千七百萬港元)，而公司的供款則為七千萬港元(二零零六年：一億六千六百萬港元；二零零五年：一億六千五百萬港元；二零零四年：二億二千四百萬港元)。於二零零七年六月三十日，混合福利部分的資產淨值為七十三億九千一百萬港元(二零零六年：六十九億零六百萬港元；二零零五年：五十八億九千九百萬港元；二零零四年：五十三億六千五百萬港元)。

ii 界定供款福利部分

成員及公司向界定供款福利部分作出的供款額，均根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定。於二零零七年六月三十日，此部分共有五百八十一名成員(二零零六年：五百九十九名；二零零五年：五百零一名；二零零四年：四百零六名)。截至二零零七年六月三十日止六個月，成員向此部分作出的供款為五百萬港元(二零零六年：九百九十萬港元；二零零五年：五百五十萬港元；二零零四年：六百四十萬港元)，而公司的供款則為九百九十萬港元(二零零六年：二千零三十萬港元；二零零五年：九百六十萬港元；二零零四年：一千三百三十萬港元)。於二零零七年六月三十日，此部分的資產淨值為一億六千六百三十萬港元(二零零六年：一億四千一百七十萬港元；二零零五年：九千七百七十萬港元；二零零四年：七千四百八十萬港元)。

附錄四 – 本集團的財務資料

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。

iii 精算評估

精算評估乃根據職業退休計劃條例每年進行。該退休金計劃於二零零六年十二月三十一日由獨立精算顧問公司韜睿諮詢公司進行了全面精算評估，此評估包括混合福利及界定供款福利部分，在評估中，採取了「到達年齡籌資方法」，而主要採用的精算假設是將長綫投資回報率減去薪酬增幅為每年2.0%（二零零五年：2.0%；二零零四年：2.0%），並將預計的死亡率、離職率、裁員率、退休率及預計短期內的加薪調整考慮在內。精算評估師於評估日期作出下列結論：

- (a) 該退休金計劃有足夠的償付能力，縱使所有成員退出該計劃，該計劃仍有充裕資產以支付成員既得福利的總值；及
- (b) 該退休金計劃的資產在假設計劃保持不變下，將足夠應付成員過去服務總負債，有關的撥備比率為116%。

B RBS

RBS於一九九五年一月一日以信託形式成立，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不是以約滿酬金條款聘用的僱員。RBS在僱員遭裁退時，為僱員提供截至二零零二年十二月三十一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，於一九九五年十二月一日生效。於二零零七年六月三十日，RBS共有三百五十八名成員（二零零六年：三百五十八名；二零零五年：三百六十六名；二零零四年：三百九十七名）。

RBS成員無須供款，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。截至二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度以及截至二零零六年及二零零七年六月三十日止六個月，公司並不需要向計劃作出供款（二零零四年：二百萬港元）。於二零零七年六月三十日，RBS的資產淨值為一千二百萬港元（二零零六年：一千二百萬港元；二零零五年：一千三百萬港元；二零零四年：一千四百萬港元）。

RBS的精算評估每年進行。於二零零六年十二月三十一日，RBS由韜睿諮詢公司進行了全面精算評估。在評估中，採取了「到達年齡籌資方法」，而主要採用的精算假設是將加權投資回報率減去估計薪酬增幅，約相等於每年-1.25%（二零零五年：-1.35%；二零零四年：-1.25%），並將預計的裁員率考慮在內。精算評估師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) RBS的資產連同精算評估師建議並獲公司採納的未來供款，在持續運作的基礎上，將足以支付RBS的應計負債。

C 強積金計劃

由二零零零年十二月一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。該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。於二零零七年六月三十日，公司參加強積金計劃的僱員總數為八百一十一名（二零零六年：七百二十六名；二零零五年：五百二十名；二零零四年：四百七十八名）。截至二零零七年六月三十日止六個月，成員供款總額為一百七十萬港元（二零零六年：二百七十萬港元；二零零五年：一百五十萬港元；二零零四年：一百六十萬港元），而公司供款總額為二百萬港元（二零零六年：三百萬港元；二零零五年：一百九十萬港元；二零零四年：二百五十萬港元）。

附錄四 – 本集團的財務資料

43 界定福利退休計劃責任

集團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42)時向他們提供福利。集團於每年十二月三十一日進行精算評估，以確保該等計劃的財務狀況符合HKAS 19「僱員福利」所載的規定。該等界定福利計劃於截至二零零四年、二零零五年及二零零六年之變動概述如下：

A 於資產負債表確認的金額如下：

集團及公司

百萬港元	於12月31日								
	2006			2005			2004		
	退休金 計劃	RBS	總計	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	7,311	3	7,314	5,974	7	5,981	5,456	7	5,463
計劃資產的公允價值	(6,906)	(12)	(6,918)	(5,899)	(13)	(5,912)	(5,365)	(14)	(5,379)
未確認精算收益/ (虧損)淨額	(520)	5	(515)	(172)	2	(170)	(188)	6	(182)
資產淨額	(115)	(4)	(119)	(97)	(4)	(101)	(97)	(1)	(98)

部分上述資產預期於一年後收回。然而，要將該數額與未來十二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。集團預期在二零零七年就退休金計劃支付一億五千一百萬港元供款。

B 計劃資產包括下列各項：

集團及公司

百萬港元	於12月31日								
	2006			2005			2004		
	退休金 計劃	RBS	總計	退休金 計劃	RBS	總計	退休金 計劃	RBS	總計
股票	3,623	—	3,623	3,245	—	3,245	2,883	—	2,883
債券	3,128	—	3,128	2,531	—	2,531	2,406	—	2,406
現金	198	12	210	158	13	171	106	14	120
自願供款單位之價值	6,949	12	6,961	5,934	13	5,947	5,395	14	5,409
	(43)	—	(43)	(35)	—	(35)	(30)	—	(30)
	6,906	12	6,918	5,899	13	5,912	5,365	14	5,379

計劃資產包括投資於公司的股票及債券，分別為一百萬港元(二零零五年：一百萬港元；二零零四年：無)及一千三百萬港元(二零零五年：一千萬港元；二零零四年：無)。

附錄四 – 本集團的財務資料

C 界定福利責任現值的變動

集團及公司

百萬港元	12月31日								
	2006			2005			2004		
	退休金 計劃	RBS	總計	退休金 計劃	RBS	總計	退休金 計劃	RBS	總計
於1月1日	5,974	7	5,981	5,456	7	5,463	4,276	14	4,290
成員向計劃作出的供款	65	—	65	65	—	65	67	—	67
由計劃支付的福利	(91)	(1)	(92)	(141)	(1)	(142)	(90)	(2)	(92)
本年度服務成本	253	—	253	261	—	261	228	—	228
利息成本	251	—	251	230	—	230	222	1	223
精算(收益)/虧損	859	(3)	856	103	1	104	753	(6)	747
於12月31日	<u>7,311</u>	<u>3</u>	<u>7,314</u>	<u>5,974</u>	<u>7</u>	<u>5,981</u>	<u>5,456</u>	<u>7</u>	<u>5,463</u>

D 計劃資產的變動

集團及公司

百萬港元	12月31日								
	2006			2005			2004		
	退休金 計劃	RBS	總計	退休金 計劃	RBS	總計	退休金 計劃	RBS	總計
於1月1日	5,899	13	5,912	5,365	14	5,379	4,638	14	4,652
集團向計劃作出的供款	166	—	166	165	—	165	224	2	226
成員向計劃作出的供款	65	—	65	65	—	65	67	—	67
由計劃支付的福利	(91)	(1)	(92)	(141)	(1)	(142)	(90)	(2)	(92)
計劃資產預期回報	357	—	357	326	—	326	284	1	285
精算收益/(虧損)	510	—	510	119	—	119	242	(1)	241
於12月31日	<u>6,906</u>	<u>12</u>	<u>6,918</u>	<u>5,899</u>	<u>13</u>	<u>5,912</u>	<u>5,365</u>	<u>14</u>	<u>5,379</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

E 於綜合損益表確認的開支如下：

百萬港元	截至12月31日止年度								
	2006			2005			2004		
	退休金 計劃	RBS	總計	退休金 計劃	RBS	總計	退休金 計劃	RBS	總計
本年度服務成本	253	—	253	261	—	261	228	—	228
利息成本	251	—	251	230	—	230	222	1	223
計劃資產預期回報	(357)	—	(357)	(326)	—	(326)	(284)	(1)	(285)
已確認精算(收益)/ 虧損淨額	—	(1)	(1)	—	(3)	(3)	—	(1)	(1)
已確認開支	147	(1)	146	165	(3)	162	166	(1)	165
減：資本化數額	24	(1)	23	31	(3)	28	28	(1)	27
	123	—	123	134	—	134	138	—	138

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及有關費用一項內確認。

F 計劃資產實際回報

百萬港元	截至12月31日止年度		
	2006	2005	2004
地鐵有限公司退休金計劃	867	445	526
地鐵有限公司Retention Bonus Scheme	—	—	—

G 於二零零六年、二零零五年及二零零四年十二月三十一日所採用的主要精算假設(列作加權平均開支)如下：

	於12月31日					
	2006		2005		2004	
	退休金計劃	RBS	退休金計劃	RBS	退休金計劃	RBS
於12月31日的貼現率	3.75%	3.50%	4.25%	4.00%	4.25%	1.00%
計劃資產的預期回報率	6.00%	2.75%	6.00%	2.25%	6.00%	1.50%
未來薪酬升幅	4.00%	4.00%	4.00%	3.60%	4.00%	2.75%

預期的計劃資產長期回報率是在考慮實際經驗、預期投資波幅及長期的通脹因素後決定。此外，亦根據整個投資組合，而並非個別資產類別的回報總和計算。數額只按歷史回報率計算，並沒有作出任何調整。

附錄四 – 本集團的財務資料

H 歷史資料

集團及公司

百萬港元	退休金計劃				
	2006	2005	2004	2003	2002
已履行的供款責任現值	7,311	5,974	5,456	4,277	3,775
計劃資產的公允價值	6,906	5,899	5,365	4,638	3,768
計劃的盈餘／(虧絀)	(405)	(75)	(91)	361	(7)
計劃負債的經驗調整— 收益／(虧損)	(464)	(98)	(154)	(178)	(500)
計劃資產的經驗調整— 收益／(虧損)	510	119	243	560	288
	RBS				
百萬港元	2006	2005	2004	2003	2002
已履行的供款責任現值	3	7	7	14	31
計劃資產的公允價值	12	13	14	14	23
計劃的盈餘／(虧絀)	9	6	7	—	(8)
計劃負債的經驗調整— 收益／(虧損)	3	(2)	5	7	(4)
計劃資產的經驗調整— 收益／(虧損)	—	—	—	—	—

附錄四 – 本集團的財務資料

44 共同控制業務權益

於二零零七年六月三十日，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	2002 - 2007年分期落成
第三期	住宅/商場/街市/幼稚園	413,154	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	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
將軍澳南站			
八十六區第一期	住宅/商場/長者護理中心	139,840	2008年
八十六區第二期	住宅/幼稚園	310,496	2009 - 2010年 分期落成
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

* 以入伙紙發出日期為準

附錄四 – 本集團的財務資料

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、有關的員工薪酬及一般開支。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18)項下。於二零零七年六月三十日，就共同控制業務所佔的發展中物業總額為十八億八千四百萬港元(二零零六年：二十億二千八百萬港元；二零零五年：十億八千七百萬港元；二零零四年：三億八千八百萬港元)，遞延收益總額則為十一億零八百萬港元(二零零六年：十五億六千二百萬港元；二零零五年：三十四億五千八百萬港元；二零零四年：四十五億零六百萬港元)。

截至二零零七年六月三十日止六個月，就該等工程確認的利潤為十六億六千四百萬港元(二零零六年：五十八億一千七百萬港元；二零零五年：六十一億四千五百萬港元；二零零四年：四十五億六千八百萬港元)(附註7)。

45 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76.7%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期仍然生效者包括：

- A 於一九九五年七月五日，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18)。
- B 於一九九八年十一月四日，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 於二零零零年六月三十日，即就《地鐵條例》而言的指定日期，公司獲批予一項專營權，初步為期五十年，以經營現有地下鐵路，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，在滿足若干資本性開支要求的情況下，公司的專營權每次可獲延長五十年，而無需支付任何費用，且專營權條款不會有任何改變。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。
- D 於二零零零年七月十四日，公司已接獲政府發出的函件，表示政府同意將公司若干土地權益延期，與公司原定的五十年專營權同時終止。

附錄四 – 本集團的財務資料

- E** 於二零零二年七月二十四日，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，政府已同意透過政府放棄收取有關其所享有的現金股息權益而提供。該項承諾的財政資助計劃經已在二零零四年完成。迪士尼綫已於二零零五年六月竣工及於二零零五年八月一日投入運作。
- F** 於二零零三年十一月十九日，公司與政府訂立一份正式項目協議，根據政府所授由二零零三年十二月二十四日起為期三十年的專營權，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坪的主題村。該項目已於二零零六年竣工及於二零零六年九月十八日投入運作。有關項目的詳情載於附註17C。
- G** 於二零零五年一月二十四日，公司接納政府的要約，以經評定的地價二十三億一千九百萬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地段七十號八十六區地盤F的發展建議。於二零零五年二月八日獲批發展項目後，協定地價已悉數支付，其中公司支付一半的地價，即十一億六千萬港元。
- H** 於二零零五年七月十八日，公司與機場管理局就獲得地鐵站支線工程及相關鐵路設施訂立一項工程協議，以向香港國際機場的翔天廊提供服務。有關工程的詳情載於附註17E。

年／期內，集團有下列重大關連人士交易：

- I** 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。有關於二零零七年六月三十日的已付款項、應收款項及應付款項的其他詳情，分別載於附註17、31及36。
- J** 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21披露。
- K** 集團支付予董事局成員及執行總監會成員的酬金，有關該等交易的詳情載於附註6A。此外，執行總監會成員根據公司的全球發售前認股權計劃及新入職僱員認股權計劃獲派發認股權，有關該等董事認股權之條款的詳情載於附註6B披露。其計入損益表的酬金總額概括如下：

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
短期僱員福利	44.5	42.3	38.6	16.9	16.9
離職後福利	2.4	2.2	3.0	0.9	0.9
股份補償福利	6.5	5.2	3.5	1.9	4.7
	53.4	49.7	45.1	19.7	22.5

上述酬金已包括在員工薪酬及有關費用內。

附錄四 – 本集團的財務資料

L 向政府支付的股息如下：

百萬港元	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
已付現金股息	777	760	652	482	538
已放棄現金股息	—	—	37	—	—
以股代息而配發的股份	990	978	1,014	708	637
	<u>1,767</u>	<u>1,738</u>	<u>1,703</u>	<u>1,190</u>	<u>1,175</u>

在二零零四年，政府放棄的現金股息為三千七百萬港元。此數額及承前結餘一千一百萬港元已用作沖銷年內迪士尼綫項目的建造成本(附註17)。

46 承擔

A 資本性承擔

i 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	海外項目	總計
於2006年12月31日					
已核准但尚未簽約	476	—	428	5	909
已核准及已簽約	353	325	676	72	1,426
	<u>829</u>	<u>325</u>	<u>1,104</u>	<u>77</u>	<u>2,335</u>
於2005年12月31日					
已核准但尚未簽約	543	—	408	8	959
已核准及已簽約	598	67	1,336	97	2,098
	<u>1,141</u>	<u>67</u>	<u>1,744</u>	<u>105</u>	<u>3,057</u>
於2004年12月31日					
已核准但尚未簽約	518	—	1,762	—	2,280
已核准及已簽約	927	558	213	—	1,698
	<u>1,445</u>	<u>558</u>	<u>1,975</u>	<u>—</u>	<u>3,978</u>
於2007年6月30日(未經審核)					
已核准但尚未簽約	898	—	587	—	1,485
已核准及已簽約	301	254	753	341	1,649
	<u>1,199</u>	<u>254</u>	<u>1,340</u>	<u>341</u>	<u>3,134</u>
於2006年6月30日(未經審核)					
已核准但尚未簽約	737	—	371	11	1,119
已核准及已簽約	610	216	1,056	697	2,579
	<u>1,347</u>	<u>216</u>	<u>1,427</u>	<u>708</u>	<u>3,698</u>

附錄四 – 本集團的財務資料

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
於2006年12月31日				
已核准但尚未簽約	476	—	428	904
已核准及已簽約	353	325	676	1,354
	<u>829</u>	<u>325</u>	<u>1,104</u>	<u>2,258</u>
於2005年12月31日				
已核准但尚未簽約	543	—	408	951
已核准及已簽約	598	67	1,336	2,001
	<u>1,141</u>	<u>67</u>	<u>1,744</u>	<u>2,952</u>
於2004年12月31日				
已核准但尚未簽約	518	—	1,762	2,280
已核准及已簽約	927	558	213	1,698
	<u>1,445</u>	<u>558</u>	<u>1,975</u>	<u>3,978</u>
於2007年6月30日 (未經審核)				
已核准但尚未簽約	898	—	587	1,485
已核准及已簽約	301	254	753	1,308
	<u>1,199</u>	<u>254</u>	<u>1,340</u>	<u>2,793</u>
於2006年6月30日 (未經審核)				
已核准但尚未簽約	737	—	371	1,108
已核准及已簽約	610	216	1,056	1,882
	<u>1,347</u>	<u>216</u>	<u>1,427</u>	<u>2,990</u>

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。

附錄四 – 本集團的財務資料

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	總計
於2006年12月31日			
已核准但尚未簽約	454	22	476
已核准及已簽約	349	4	353
	803	26	829
於2005年12月31日			
已核准但尚未簽約	479	64	543
已核准及已簽約	259	339	598
	738	403	1,141
於2004年12月31日			
已核准但尚未簽約	388	130	518
已核准及已簽約	232	695	927
	620	825	1,445
於2007年6月30日 (未經審核)			
已核准但尚未簽約	870	28	898
已核准及已簽約	291	10	301
	1,161	38	1,199
於2006年6月30日 (未經審核)			
已核准但尚未簽約	680	57	737
已核准及已簽約	438	172	610
	1,118	229	1,347

附錄四 – 本集團的財務資料

B 經營租賃費用承擔

集團主要持有寫字樓、員工宿舍及自二零零六年四月起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：

集團

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
在一年內應付的費用	53	8	7	53	53
在一年至五年內應付的費用	250	3	1	231	266
	<u>303</u>	<u>11</u>	<u>8</u>	<u>284</u>	<u>319</u>

公司

百萬港元	於12月31日			於6月30日	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
在一年內應付的費用	5	8	7	5	5
在一年至五年內應付的費用	5	3	1	2	4
	<u>10</u>	<u>11</u>	<u>8</u>	<u>7</u>	<u>9</u>

上述款項包括租用有關建造工程的寫字樓及員工宿舍的一百萬港元(二零零六年：二百萬港元；二零零五年：一百萬港元；二零零四年：二百萬港元)，當中大部分均須進行租金檢討。集團有權在租賃期的首五年內(由二零零六年四月起計算)以預定價格購買該北京的購物中心，或於第五年完結後支付業主賠償金以作為免除租客的責任。

C 有關物業管理合約的負債及承擔

往年，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，補償的款項會在管理費收取後儘快撥出。

於二零零七年六月三十日，集團就此等工程及服務有尚未償還的負債及未履行的合約共值七億六千一百萬港元(二零零六年：七億七千三百萬港元；二零零五年：六億一千九百萬港元；二零零四年：六億一千三百萬港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用的八億三千七百萬港元現金(二零零六年：七億八千八百萬港元；二零零五年：六億九千五百萬港元；二零零四年：六億六千五百萬港元)，用以應付工程與服務開支。

D 重大財務擔保合約

於二零零七年六月三十日，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金額，金額約為一百一十五億三千一百萬港元(二零零六年：一百一十五億一千五百萬港元)的擔保(附註33D)。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。

附錄四 – 本集團的財務資料

47 在中國及歐洲的投資

A 在中國的投資

i 投資於深圳市軌道交通四號綫(「深圳四號綫」)

於二零零四年一月，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三十年。在二零零五年五月，集團與深圳市人民政府草簽項目的特許經營協議，此項目必須獲得中央政府批准。

深圳四號綫為全長二十一公里的城市鐵路，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，一期和二期是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六十億元人民幣(六十二億港元)，將由集團的二十四億元人民幣(二十五億港元)股本及餘額由無追索權的人民幣銀行貸款提供。

包括設計及招標之籌備工作現正進行，而擴大試驗段工程亦已開展。於二零零七年六月三十日，此項目所產生的成本四億港元(二零零六年：二億八千二百萬港元；二零零五年：一億六千六百萬港元；二零零四年：五千一百萬港元)已撥入遞延開支，集團就此項目的其他合約承擔總值三億四千一百萬港元(二零零六年：七千七百萬港元；二零零五年：一億零五百萬港元；二零零四年：一千萬港元)。

ii 投資於北京地鐵四號綫項目(「北京四號綫」)

於二零零四年十二月，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，為期三十年。於二零零五年九月，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，並於二零零六年一月取得營業執照。於二零零六年四月，公私合營公司與北京市人民政府簽署特許經營協議。

北京四號綫為全長二十九公里的地鐵綫，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一百五十三億元人民幣(一百五十七億港元)，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四十六億元人民幣(四十七億港元)，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，為期三十年。公私合營公司的註冊資本為十四億元人民幣(十四億港元)，其中集團提供及擁有六億七千六百萬元人民幣(六億九千四百萬港元)。於二零零七年六月三十日，集團已注資二億零三百萬港元於公私合營公司中，佔集團承諾投資的註冊資本約30%。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。

列車和相關的機電設備合約的招標已接近完成。於二零零七年六月三十日，共五十三份包括列車、訊號及自動收費系統、通訊、電力供應及環保監控系統的合約已批出。列車及其他設備正在製造。同日，公私合營公司就有關已批出的合約之未償付資本性承擔總額約為十七億元人民幣(十七億港元)(二零零六年：十九億元人民幣；二零零五年：無；二零零四年：無)。建造工程預期於二零零九年完工。

附錄四 – 本集團的財務資料

B 在歐洲的投資

於二零零七年六月十九日，倫敦市長宣佈由地鐵有限公司及英國Laing Rail Limited各佔一半股權的聯營公司MTR Laing Metro Limited (現重新命名為London Overground Railway Operations Limited (「LORO」)) 成功獲得營運大倫敦地區的London Overground鐵路專營權，專營權為期七年，由二零零七年十一月開始，其後可獲續期兩年。London Overground全長一百零七點二公里，包括五條半圓形的路綫，服務倫敦的西部、北部及東部，該鐵路預期是二零一二年奧運會的主要幹綫。這項由Transport for London監督的專營權，標投價格乃按成本核算，其中包括LORO應得的費用。

48 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、擬訂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2H)以直綫法計算。

ii 長期資產減值

集團在每個結算日根據附註2G(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 退休金成本

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42A(iii)及42B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對項目在完成時作出最終成本的估計，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26)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。

附錄四 – 本集團的財務資料

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二零五零年六月三十日。根據與政府所訂立營運協議中規定的條款，公司認為其擁有合法權利，可於每次專營權有效期(附註45C)屆滿時，將專營權延長五十年。集團有關延長至二零五零年以後的若干資產使用年限的折舊政策(附註2H)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21(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。

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。

附錄四 – 本集團的財務資料

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。截至二零零七年六月三十日，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。截至二零零六年、二零零五年及二零零四年十二月三十一日止年度及截至二零零七年及二零零六年六月三十日止六個月，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，八達通集團之公司在集團帳項被視為無控制權附屬公司處理。

49 截至二零零七年六月三十日止會計期間已發出但並未生效的修訂、新會計準則及詮釋的可能影響

香港會計師公會頒佈數項修訂、新準則及詮釋，該等修訂、新準則及詮釋於截至二零零七年六月三十日止六個月仍未生效，且仍未在本帳項採納。集團認為下列新準則將適用於集團日後帳項。

於下列日期或之後開始的會計期間生效

HK(IFRIC) 詮釋12「服務經營權安排」

2008年1月1日

採納有關就公共服務基建設施訂定服務經營權安排的會計處理之HK(IFRIC)詮釋12並不對集團目前的營運有任何影響，但卻可能影響其未來的業務。集團現正對此新詮釋進行評估，以確定日後若訂定服務經營權安排對其帳目有何影響。

F. 管理層對財務狀況和經營業績的討論及分析

以下討論應與本集團截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度的經審核綜合帳項及截至二零零六年及二零零七年六月三十日止六個月的未經審核中期財務報告，以及載於本通函其他章節的有關附註一併閱讀。

概要

本集團的財務策略乃自客戶身上獲取充足收入，以支付經營開支、維持及改良機器及設備及服務的質素以及償還債務，並為股東賺取合理回報率。本集團的主要收入來源為鐵路及相關業務營運(包括車費收入、車站內商務收入、廣告、小商店租金、顧問服務、電訊系統覆蓋範圍收入及與鐵路業務經營相關的其他收入)、物業租務及管理、物業發展及與於二零零六年九月開始投入營運的「昂坪360」相關業務。

本集團的經營業績一般受多個其他因素所影響，其中包括乘客量、車費水平、競爭、香港經濟狀況、消費者對交通工具的選擇及乘搭次數以及人口趨勢。此外，機場快綫所帶來的車費收入主要視乎抵港及離港旅客人數而定。

為配合鐵路的建造，本集團一向根據與多個物業發展商訂立的協議，參與發展地鐵站及車廠上蓋和鄰近的住宅和商用物業。然而物業發展利潤的數額和時間大多取決於本集團所參與有關新鐵路項目的各項物業發展項目的規模和進度，以及香港物業市場的市況而定。

本集團的主要鐵路經營開支為折舊開支、員工薪酬及有關費用、水電費用及維修及保養費用。本集團的員工薪酬受通脹、勞動生產力、香港對勞動力供求及其他因素所影響。電費受車卡操作里數、資產效益、電費及其他因素所影響。此外，本集團受顧問服務迅速擴展、新營運的「昂坪360」、及物業租務及管理業務拓展，產生龐大的車站內商務，物業租務及管理及其他業務開支。再者，本集團於香港、中國大陸及歐洲業務發展活動增加，導致近年項目研究及業務發展開支額有所提高。

本集團一向是依賴政府注資、債務融資及來自鐵路及相關業務的資金及物業發展利潤來建造及營運地鐵，而日後主要鐵路項目可能以該等不同方式所得的資金混合支付。本集團的負債水平反映了本集團所釐定的負債相對於股東資金的適當水平，並已考慮本集團的現金需要及借入更多債項對本集團信貸評級的影響與債務融資的成本。

附錄四 – 本集團的財務資料

經營業績

下表載列本集團於所示年度／期間的經營業績：

綜合損益表 (百萬港元)

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006	2005	2004	2007 (未經審核)	2006 (未經審核)
收入	9,541	9,153	8,351	4,852	4,566
經營開支	(4,340)	(4,052)	(3,822)	(2,055)	(1,927)
未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤	5,201	5,101	4,529	2,797	2,639
物業發展利潤	5,817	6,145	4,568	1,664	4,072
未計折舊前經營利潤	11,018	11,246	9,097	4,461	6,711
折舊	(2,674)	(2,682)	(2,499)	(1,348)	(1,315)
未計利息及財務開支前經營利潤	8,344	8,564	6,598	3,113	5,396
利息及財務開支	(1,398)	(1,361)	(1,450)	(654)	(739)
投資物業的公允價值變動	2,178	2,800	2,486	2,450	1,478
應佔無控制權附屬公司及聯營公司 利潤減虧損淨額	45	9	39	42	16
除稅前利潤	9,169	10,012	7,673	4,951	6,151
所得稅	(1,411)	(1,549)	(1,130)	(879)	(984)
年／期內利潤	7,758	8,463	6,543	4,072	5,167
下列人士應佔：					
— 公司股東	7,759	8,450	6,543	4,071	5,167
— 少數權益	(1)	13	—	1	—
年／期內利潤	7,758	8,463	6,543	4,072	5,167
年／期內已付及擬派發予公司 股東的股息：					
— 年／期內宣派及已支付的中期股息	774	764	750	782	774
— 結算日後擬派發的末期股息	1,554	1,535	1,509	—	—
	2,328	2,299	2,259	782	774
每股盈利：					
— 基本	1.41港元	1.55港元	1.23港元	0.73港元	0.94港元
— 攤薄	1.41港元	1.55港元	1.23港元	0.73港元	0.94港元

附錄四 – 本集團的財務資料

截至二零零七年六月三十日止六個月與截至二零零六年六月三十日止六個月的比較

截至二零零七年六月三十日止首六個月的總收入較二零零六年同期增加6.3%至四十八億五千二百萬港元。車費收入較二零零六年三十一億三千八百萬港元增加3.5%至三十二億四千七百萬港元，主要是由於地鐵行車綫及機場快綫乘客量分別增加2.6%及7.2%。地鐵行車綫平均車費上升0.6%至6.84港元，而機場快綫平均車費則輕微下調0.6%至64.40港元。

由於經濟增長及零售市場強勁，帶動廣告及車站內商用設施收入以及物業租金均有上升，而「昂坪360」新項目投入營運，以及公司在香港及北京拓展物業租務及管理組合，亦帶來更多收入來源，促使非車費（包括車站內商務、物業租務及管理及其他業務）收入上升12.4%至十六億零五百萬港元。

二零零七年上半年未計折舊前經營開支較去年同期增加6.6%至二十億五千五百萬港元，主要是由於公司在物業租務、管理及其他業務的拓展，在歐洲及中國的業務發展增加，以及二零零六年錄得一筆一次過之營運鐵路的地租及差餉退款所致，而二零零七年並無錄得該筆款項。二零零七年上半年未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤為二十七億九千七百萬港元，較去年同期增加6.0%。經營毛利率則由二零零六年上半年的57.8%稍為下跌至二零零七年的57.6%。

二零零七年上半年物業發展利潤為十六億六千四百萬港元，主要包括機場快綫沿綫的君匯港及映灣園之盈餘攤分，以及從機場快綫沿綫的藍天海岸、映灣園及Elements確認入帳的遞延收益。未計折舊前經營利潤為四十四億六千一百萬港元，較去年同期減少33.5%，主要是由於物業發展利潤減少，皆因在二零零六年上半年從將軍澳沿綫的君傲灣及都會驛發展項目確認入帳的盈餘攤分金額極為龐大。

二零零七年上半年折舊開支較二零零六年同期增加2.5%至十三億四千八百萬港元，主要是由於二零零六年九月投入營運的「昂坪360」項目新增的折舊開支所致。

由於借貸總額減少，利息開支淨額較去年同期減少11.5%至六億五千四百萬港元。

自二零零六年年底以來，除稅前的投資物業公允價值增加二十四億五千萬港元，而除稅後則為二十億二千一百萬港元。

連同分佔八達通控股有限公司之利潤四千二百萬港元，除稅前利潤較去年同期減少19.5%至四十九億五千一百萬港元。

所得稅相應減少10.7%至八億七千九百萬港元，此乃非現金支出的遞延稅項。因此，二零零七年上半年股東應佔利潤為四十億七千一百萬港元，每股盈利則為0.73港元。倘不包括重估投資物業盈餘及其相關遞延稅項，基本業務淨利潤為二十億五千萬港元，每股盈利則為0.37港元。

董事局宣佈派發中期股息每股0.14港元，與二零零六年同期相同。一如過往派發股息的安排，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。公司的大股東財政司司長法團已同意收取股份作為全部或部分應得股息，以確保公司以現金支付的股息不超過股息總額50%。

附錄四 – 本集團的財務資料

截至二零零六年十二月三十一日止年度與截至二零零五年十二月三十一日止年度的比較

收入由二零零五年的九十一億五千三百萬港元增加4.2%至二零零六年的九十五億四千一百萬港元。這項增幅主要是由於乘客量增長及迪士尼綫首年全年營運的影響，以及車站內商務及鐵路相關業務收入及租務及管業收入增加所致。

總車費收入由二零零五年的六十二億八千二百萬港元增加3.8%至二零零六年的六十五億二千三百萬港元。地鐵行車綫的車費收入增加3.3%至五十九億一千一百萬港元，此乃由於乘客量增長1.0%至八億六千七百萬人次，以及由於若干優惠項目的改變及迪士尼綫啟用導致平均車費增加2.2%至6.82港元所致。由於航空旅客數量增加，以及亞洲國際博覽館站（「博覽館站」）啟用後首年全年運作，令機場快綫的乘客量增加12.8%至九百六十萬人次，車費收入亦於二零零六年增加9.1%至六億一千二百萬港元，二零零五年則為五億六千一百萬港元。然而，來往博覽館站的平均車費較低導致機場快綫的整體平均車費下降3.4%至63.85港元，抵銷了部分乘客增長帶來的收入。

車站內商務及與鐵路相關業務收入由二零零五年的十五億五千五百萬港元輕微下跌0.8%至二零零六年的十五億四千二百萬港元，主要是由於電訊收入減少，惟部分減幅被廣告收益及小商店租金增長所抵銷。

由於重新出租及續租租金上升、按營業額訂定的租金收入增加、新商場全年營運、彩虹泊車轉乘公眾停車場和君薈坊的啟用，以及管理組合增加，租務、管業及其他業務收入由二零零五年的十三億一千六百萬港元增加12.2%至二零零六年的十四億七千六百萬港元。此外，於二零零六年九月開始投入營運的「昂坪360」亦為公司帶來收入。

總經營開支由二零零五年的四十億五千二百萬港元增加7.1%至二零零六年的四十三億四千萬港元。員工薪酬及相關開支上升2.4%至十六億五千三百萬港元，主要是由於薪金上調所致。由於顧問諮詢開支較高及各項業務均有增長，車站內商務及與鐵路相關業務開支相應增加，而物業租務及管業開支亦上升，主要是由於香港的業務發展及北京銀座Mall的開支所致。至於香港、中國內地及歐洲的業務發展活動增加，以及「昂坪360」項目，導致項目研究及業務發展開支於二零零六年增加一億二千五百萬港元至二億六千七百萬港元。

基於上述原因，未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤由二零零五年的五十一億零一百萬港元增加2.0%至二零零六年的五十二億零一百萬港元。經營毛利率（未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤除以收入）由二零零五年的55.7%輕微減少至二零零六年的54.5%。

本集團於二零零六年確認物業發展利潤為五十八億一千七百萬港元，二零零五年則為六十一億四千五百萬港元。該等利潤主要包括將軍澳及機場鐵路物業發展項目的盈餘攤分及確認入帳的遞延收益，以及九龍站Elements新增樓面面積七千六百零九平方米的攤分物業。

基於上述原因，未計折舊前的經營利潤由二零零五年的一百一十二億四千六百萬港元輕微減少2%至一百一十億一千八百萬港元。

在計入「昂坪360」與其他新增資產，及迪士尼綫與博覽館站全年的折舊開支，二零零六年的折舊開支為二十六億七千四百萬港元，二零零五年則為二十六億八千二百萬港元，較因若干已完全被計提折舊的資產停止折舊抵銷者為高。

附錄四 – 本集團的財務資料

由於利率上升以及與迪士尼綫及博覽館站相關的利息開支不再予以資本化，利息及財務開支(減去利息收入)由二零零五年的十三億六千一百萬港元增加2.7%至十三億九千八百萬港元。

為符合有關投資物業重估的《香港會計準則》第40號(「HKAS 40」)的規定，二零零六年投資物業市值增加二十一億七千八百萬港元，並已在損益表中確認，二零零五年確認的數額則為二十八億港元。

集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤減虧損由二零零五年的九百萬港元增加至二零零六年的四千五百萬港元，主要是由於本集團應佔八達通控股有限公司利潤增加70%所致。

所得稅開支(主要包括遞延稅項撥備)由二零零五年的十五億四千九百萬港元減少8.9%至二零零六年的十四億一千一百萬港元，主要是由於二零零六年投資物業公允價值變動以致遞延稅項開支減少所致。由於本公司及其附屬公司有大額累計稅務虧損，可用作抵銷本年度的應課稅溢利，或截至年終時持續錄得稅務虧損，故並無作出本年度香港利得稅準備。

基於上述原因，集團於二零零六年錄得淨利潤七十七億五千八百萬港元，二零零五年則為八十四億六千三百萬港元，二零零六年股東應佔淨利潤為七十七億五千九百萬港元，二零零五年則為八十四億五千萬港元。每股盈利由二零零五年的1.55港元相應減少至二零零六年的1.41港元。

本公司已於二零零六年十月二十七日支付中期股息七億七千四百萬港元(或每股0.14港元)。末期股息為十五億五千四百萬港元(或每股0.28港元)，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。選擇以股代息容許股東以股份代替現金收取全部或部分股息。一如往年，財政司司長法團同意收取股份作為應得股息，以確保本公司以現金支付的股息不超過股息總額50%。

截至二零零五年十二月三十一日止年度與截至二零零四年十二月三十一日止年度的比較

收入由二零零四年的八十三億五千一百萬港元增加9.6%至二零零五年的九十一億五千三百萬港元。此項增幅主要是由於地鐵行車綫及機場快綫車費收入增加，以及車站內商務及與鐵路相關業務收入和租務及管業收入增加所致。

總車費收入由二零零四年的五十九億三千二百萬港元增加5.9%至二零零五年的六十二億八千二百萬港元，尤其是地鐵行車綫的車費收入由二零零四年的五十四億一千七百萬港元增加5.6%至二零零五年的五十七億二千一百萬港元，而機場快綫的車費收入由二零零四年的五億一千五百萬港元增加8.9%至五億六千一百萬港元。該等增幅的主要原因分別是二零零五年經濟增長持續導致地鐵行車綫及機場快綫乘客量增加，車費優惠推廣活動改變及乘客乘搭更長途的車程導致地鐵行車綫及機場快綫平均車費增加所致。

車站內商務及與鐵路相關業務收入由二零零四年的十三億一千一百萬港元增加18.6%至二零零五年的十五億五千五百萬港元。主要增幅是由於廣告收入、電訊收入(包括一家流動電話營運商因提前終止流動電話系統合約所獲得的一次性收入)及顧問收入，以及由於車站翻新而導致新增小商店租金收入增加所致。

租務及管業收入由二零零四年的十一億零八百萬港元增加18.8%至二零零五年的十三億一千六百萬港元。此項增幅主要是由於與新商場開業令有關的租金收入增加、國際金融中心二期寫字樓及停車場租金的全年影響、租約續期後租金上調，以及物業管理組合增加導致物業管理收入提高所致。

附錄四 – 本集團的財務資料

總經營開支由二零零四年的三十八億二千二百萬港元增加6.0%至二零零五年的四十億五千二百萬港元。此項增幅主要原因是由於鐵路網絡拓展令人手方面有新增需求導致員工薪酬及相關費用增加、薪金調高及特殊獎勵金、地租及差餉增加、業務增長導致車站內商務及鐵路相關業務開支增加、研究各種商業策略及有效的改善計劃而導致一般及行政開支增加，以及於二零零四年就自用物業重估虧蝕一次過撤回六千九百萬港元所致。此增幅部分受二零零四年因撇銷與數項支綫項目有關的若干項目研究開支導致二零零五年的項目研究及業務拓展開支相對減少，以及因新會計處理方法的影響(於二零零五年一月一日生效，據此，鐵路維修及更換費用被視為固定資產於資產負債表內列帳。此前，該等費用被視作經營開支，因此二零零五年的經營開支減少四千五百萬港元，而二零零五年的折舊開支則增加七千五百萬港元)而抵銷。

基於上述原因，未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤由二零零四年的四十五億二千九百萬港元增加12.6%至二零零五年的五十一億零一百萬港元。鐵路及相關業務的經營毛利率由二零零四年的54.2%增加至二零零五年的55.7%。

本集團於二零零五年確認物業發展利潤六十一億四千五百萬港元，二零零四年則為四十五億六千八百萬港元。產生此等利潤的主要原因是就若干鐵路發展項目的遞延收益確認為利潤，攤分若干機場鐵路項目的利潤及資產，以及本集團應佔與機場鐵路及將軍澳綫沿綫物業發展項目相關，按工程及銷售進度而確認的盈餘，其中特別是本集團應佔凱旋門發展項目的盈餘所致。

折舊由二零零四年的二十四億九千九百萬港元增加7.3%至二零零五年的二十六億八千二百萬港元。此項增幅主要是由於上述的鐵路維修及更換費用的新會計處理方法、因一項流動電話系統合約提早終止而撇銷的若干電訊設備折舊、迪士尼綫投入運作以及新增鐵路資產(包括月台幕門及車站翻新工程)折舊所致。

利息及財務開支由二零零四年的十四億五千萬港元減少6.1%至二零零五年的十三億六千一百萬港元。此項減幅主要是由於借貸水平降低所致，惟部分減幅因二零零五年利率增加使平均借貸成本增加而有所抵銷。

按照HKAS 40的規定，本集團於二零零五年確認一項為數二十八億港元的投資物業公允價值變動為利潤，二零零四年則為二十四億八千六百萬港元。

本集團應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤減虧損由二零零四年的三千九百萬港元減少76.9%至二零零五年的九百萬港元，主要原因是本集團應佔八達通控股有限公司純利(由二零零四年的三千九百萬港元增加2.6%至二零零五年的四千萬港元)部分被本集團於二零零五年的應佔聯營公司虧損淨額所抵銷。

所得稅開支由二零零四年的十一億三千萬港元增加37.1%至二零零五年的十五億四千九百萬港元，主要是由於二零零五年投資物業公允價值變動及應課稅物業發展利潤產生較高的遞延稅務開支所致。

由於公司及其附屬公司有大額累計稅務虧損，可用作抵銷本年度的應課稅溢利，或截至年終時持續錄得稅務虧損，故並無作出本年度香港利得稅準備。

基於上述原因，本集團於二零零五年淨利潤為八十四億六千三百萬港元，二零零四年則為六十五億四千三百萬港元，二零零五年股東應佔淨利潤為八十四億五千萬港元，二零零四年則為六十五億四千三百萬港元。

附錄四 – 本集團的財務資料

本公司於二零零五年十月二十七日已支付中期股息七億六千四百萬港元(或每股0.14港元)。本公司股東已於二零零六年六月八日舉行的股東週年大會批准為數十五億三千五百萬港元(或每股0.28港元)的末期股息。中期股息包括為地址位於香港的股東提供以股代息選擇，而末期股息包括為所有股東(惟註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東除外)提供以股代息選擇。以確保公司以現金支付的股息不超過股息總額50%，政府選擇以以股代息收取部分應得股息。

融資

本公司一直以來依賴政府注資、債務融資、來自鐵路及相關業務的資金及物業發展利潤提供經營及資本性開支需要的資金。

本公司相信，公司乃一家具領導地位的亞洲區借款人，並為本地銀行及債務資本市場的活躍借款人。除此以外本公司更不時在國際債務市場融資。本公司為香港首家獲得國際認可信貸評級的公司，並一直取得與政府看齊的信貸評級。因此，本公司相信，公司因而獲廣泛確認為香港企業的主要融資基準。

公司現時的信貸評級於下表列示：

信貸評級機構	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

* 分別為以港幣/外幣列值的債務評級。

在《兩鐵合併條例》於二零零七年六月八日獲通過後，評級投資中心於二零零七年七月四日確認本公司的外幣發行人及港元發行人評級維持於AA級，展望為「穩定」，並稱兩鐵合併的內容對本公司屬合理。

於二零零七年七月十六日，在考慮本公司與九鐵公司營運的可能合併及假設兩鐵合併的最終條款及條件可反映出諒解備忘錄所載的條款後，標準普爾確認本公司的外幣發行人及高級無抵押債務評級維持於AA級，展望為「穩定」。

於二零零七年七月十六日，穆迪亦確認本公司現時評級為Aa3級，並宣佈其將會繼續檢討及考慮基於立法已通過兩鐵合併的主要法例將本公司評級調高。

於二零零七年七月二十六日，在其決定將政府的評級調高至Aa2級後，穆迪隨即將本公司的外幣發行人及高級無抵押債務評級由Aa3級調高至Aa2級，展望為「穩定」。

同於二零零七年七月二十六日，標準普爾因應其將政府評級展望作出的修訂宣佈將本公司的港元及外幣長期信貸評級展望由「穩定」調高至「正面」，並同時再次確認本公司的長期信貸評級為AA級。

本公司廣泛採用各種融資安排及對沖交易和工具，包括上市及非上市債務證券、銀團及雙邊貸款、出口信貸及衍生工具。本公司堅守只採用衍生工具於風險管理的政策，並深信公司已制定了全面的架構及審慎指引和程序去管

附錄四 – 本集團的財務資料

制衍生工具的活動。此等活動包括訂立利率及貨幣衍生工具的交易，以對沖由借貸及外幣計值合約所產生的風險。此外，本公司已採納一個以風險價值方法為基準的全面信貸風險管理架構，以監督交易對手因該等活動而產生的信貸風險。

本公司於籌集及管理債務融資時，會跟從其既定的理想融資模式，透過指定的定息和浮息債務組合、可容許的貨幣風險水平、均衡還款期、利用不同種類的融資工具及維持足夠的融資準備以滿足未來的資金需要及分散風險。因此，公司得以維持一個充分分散風險及均衡的債項組合及為未來資金需要提供充足的融資準備。

資本需求

公司預期於二零零七年至二零零九年有一百二十八億港元的資本性開支，涵蓋現有鐵路及物業發展，包括Elements、將軍澳南站的準備工程及八十六區發展項目基建工程，以及深圳市軌道交通四號綫項目成本及北京地鐵四號綫的股本投資所需。此項開支預期以鐵路及相關業務所產生的資金、物業發展利潤及債務融資提供資金。

於二零零六年，本集團籌集共四十一億港元的債務融資，包括五億港元的兩年期定息票據，十億港元的三年期定息票據，以及合共二十六億港元的五年期及七年期的雙邊銀行貸款。

於二零零七年六月三十日，本集團共有六十三億港元的尚未動用承諾銀行貸款，可用以應付未來資本性開支、債務再融資及其他需求。

流動資金

本集團的流動資金取決於業務業績及其資本需求。此外，本集團的流動資金需求亦受多項其他因素影響，包括利率及貨幣匯率因素。本集團預計未來借款將有一部分按浮動利率計息。本集團的流動資金可能會受當時市場利率變化影響。

截至二零零六年十二月三十一日止年度，本集團有十三億九千八百萬港元利息及財務開支(扣除利息收入及資本化金額)。二零零六年未償還債務(融資租賃債務除外)的加權平均利率為5.5%，二零零四年及二零零五年分別為4.7%及5.1%。截至二零零七年六月三十日止六個月，本集團未償還債務(融資租賃債務除外)的加權平均利率為5.7%，二零零五年及二零零六年同期則分別為5.0%及5.5%。

於二零零七年六月三十日，本集團未償還債務(融資租賃債務除外)中有67%為固定利率貸款或已利用利率調期協議由浮動利率變成的固定利率貸款。本集團未償還債務餘下33%(融資租賃債務除外)附帶浮息利息。

於二零零七年六月三十日，本集團有尚未動用承諾及無承諾信貸貸款合共二百二十八億港元，其中包括債務發行計劃、銀行貸款及其他信貸融資。

自二零零七年七月一日起至最後實際可行日期，集團未償還債務的加權平均利率、集團定息及浮息未償還債項組合及集團尚未動用承諾及未承諾信貸貸款總額均並無重大變動。

附錄四 – 本集團的財務資料

現金流量

截至二零零六年及二零零七年六月三十日止六個月

在二零零七年上半年，集團來自鐵路及相關業務的淨現金流入額由二零零六年同期的二十七億二千八百萬港元增加至二十九億八千一百萬港元，而來自物業發展項目的現金流入額由二零零六年同期的五億八千四百萬港元增至三十一億三千六百萬港元，主要是因收取調景嶺站發展項目城中馱的出售樓宇預收所得款項所致。未計支付股息及償還貸款前之現金流出總額由二零零六年的六十二億九千三百萬港元（當中包括給予將軍澳八十六區第二期物業發展商的四十億港元免息貸款）減少至二十億五千七百萬港元。截至二零零七年六月三十日止六個月的現金流出額主要包括資本性項目開支十億六千二百萬港元、利息開支七億九千一百萬港元、於北京的聯營公司北京京港地鐵有限公司之投資一億零三百萬港元及其他小額項目。於支付七億七千七百萬港元股息及償還三十一億七千六百萬港元貸款淨額後，集團錄得淨現金流入額一億零七百萬港元。

截至二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日止年度

二零零六年經營業務產生的淨現金流入增加至五十四億港元，二零零五年及二零零四年分別為五十一億八千九百萬港元及四十四億八千六百萬港元。二零零六年的增加主要是由於業務擴展導致車費收入、車站內商務、租務及管業收入及其他收入增加所致，惟部分增幅被配合業務擴展而增加的總經營開支所抵銷。二零零五年的增加主要是由於車費收入、車站內商務及鐵路相關業務收入及租務及管業收入增加導致未計折舊前鐵路及相關業務經營利潤增加所致，惟部分亦被總經營開支增加所抵銷。

二零零六年投資活動所產生的淨現金流出額為二十七億七千萬港元，二零零五年及二零零四年分別為八億四千四百萬港元及五億四千七百萬港元。二零零六年的增加主要是由於向將軍澳八十六區第二期物業發展項目的物業發展商提供免息貸款所致，惟部分增幅被多項物業發展項目的發展商及買家的付款增加所抵銷。二零零五年較二零零四年增加主要是由於就將軍澳八十六區發展項目支付一半地價、與其他物業發展項目及東涌纜車項目有關的資本性開支增加，以及物業發展商付款減少所致，惟部分增幅被迪士尼綫項目的資本性開支及購買資產有所減少所抵銷。

二零零六年融資所產生的淨現金流出額為二十六億七千萬港元，二零零五年及二零零四年則分別為四十二億五千八百萬港元及四十億四千五百萬港元。二零零六年較二零零五年減少主要是由於取用貸款額增加以提供上述免息貸款，以及償還到期債項金額增加所致。二零零五年的淨現金流出較二零零四年增加主要是由於以現金支付股息及利息付款增加所致。

資本性開支

本集團屬於資本密集行業，需要大量資本性開支用以興建鐵路。此外，本集團不斷進行改善顧客服務的項目及提升現有網絡，務求於本地市場維持增長。

將軍澳綫方面，本集團繼續投資在設計及興建八十六區的新將軍澳南站項目，目前估計成本約十億港元。為配合八十六區第一個物業發展組合入伙時間，該項目計劃將於二零零九年第一季前竣工。

機場鐵路方面，本集團於二零零四年至二零零六年三個年度就西鐵銜接工程、車站改建工程及掉車隧道延展部分工程產生四億五千九百萬港元的資本性開支。

附錄四 – 本集團的財務資料

於二零零四年，本集團與香港國際展覽中心有限公司(一家部分由政府擁有的合營公司)就機場快綫新站的設計、興建、融資及經營訂立一項協議，為亞洲國際博覽館提供一新機鐵站服務。該站按經修訂的項目預算已如期竣工，本公司就此項目支付成本約二億港元，並於二零零五年十二月二十日啟用。

本集團就拓展網絡的資本性開支包括以成本十七億港元興建迪士尼綫。迪士尼綫已竣工並於二零零五年八月正式通車，為東涌綫於欣澳的新車站及香港迪士尼主題公園之間提供穿梭鐵路服務。於二零零六年九月，東涌纜車項目以約十二億港元的成本竣工，目前由第三者承辦商Skyrail-ITM (Hong Kong) Limited管理。

市區綫方面，為持續改善車站通道、提升顧客服務及增加本集團營運效益，因而不斷有項目工程的資本性開支。

展望未來，本集團預期會繼續其資本性開支，以投資於新路綫及支綫網絡。本集團於二零零四年至二零零九年間實際及估計資本性開支於下表概述：

	2004至 2006年產生 (百萬港元)	2007年 (百萬港元)	2008至 2009年 (百萬港元)	總計 (百萬港元)
將軍澳綫添加資本性工程	244	339	502	1,085
機場鐵路添加資本性工程	459	139	55	653
迪士尼綫，東涌纜車及其他工程	2,411	325	11	2,747
市區綫	2,924	1,002	2,572	6,498

本集團預期透過由鐵路及相關業務所產生的內部資金、物業發展利潤及債務融資支付該等開支。

股東權益

於二零零七年六月三十日及二零零六年十二月三十一日，股本、股份溢價及資本儲備分別為三百九十四億二千一百萬港元及三百八十六億三千九百萬港元。二零零七年的增加是由於代息股份及行使認股權而發行新股份所致。連同為數二億一千一百萬港元的固定資產重估及其他儲備增加及保留盈利(扣除股息)二十五億一千七百萬港元，股東應佔權益由二零零六年十二月三十一日的七百六十七億六千七百萬港元增加至二零零七年六月三十日的八百零二億七千七百萬港元。因此，本集團總負債權益比率由二零零六年年結日的36.7%改善至二零零七年六月三十日的31.4%。

G. 營運資金

董事認為，經計及內部現金流及現時可供本集團動用的未經提取融資信貸額，以及將籌集的新銀行借貸融資，本集團於完成兩鐵合併建議後將會有充裕的營運資金應付其由預期合併日期起往後十二個月的資金需求。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

以下為獨立申報會計師畢馬威會計師事務所(香港執業會計師)為載於本通函而編製的報告全文。如附錄九「備查文件」一段所述，九鐵公司會計師報告的副本可供查閱。



香港
中環
遮打道10號
太子大廈8樓

敬啟者：

緒言

以下為吾等就九廣鐵路公司(「九鐵公司」或「公司」)及其附屬公司(以下統稱為「九鐵集團」)的財務資料所發出的報告，其中包括九鐵集團於截至二零零六年十二月三十一日止三個年度各年及截至二零零七年六月三十日止六個月(「相關期間」)的綜合收益表、綜合權益變動表以及綜合現金流動表以及九鐵集團及九鐵公司於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日以及二零零七年六月三十日的綜合資產負債表以及資產負債表，以及重要會計政策概要及其說明附註，以供載入地鐵有限公司(「貴公司」)就其與九鐵公司的兩鐵合併建議(「兩鐵合併建議」)刊發的通函(「通函」)。

九鐵公司乃根據經修訂的《九廣鐵路公司條例》(「《九鐵條例》」)於一九八二年十二月二十四日在香港註冊成立，經營九廣鐵路香港段的業務，並於隨後擴充至包括輕鐵系統的業務及環境運輸及工務局局長(即修訂當時的運輸局局長及現時的運輸及房屋局局長)可能授權九鐵公司承建的其他鐵路。

編製基準

根據本通函其他部分詳述的兩鐵合併建議，將訂立若干協議(統稱「交易文件」)，其中包括：

- 有關授出取用及經營九廣鐵路香港段(「鐵路網絡」)經營權而訂立的服務經營權協議(「服務經營權協議」)。於服務經營權協議期間，貴公司將就鐵路網絡確認收入及開支。貴公司須於簽訂服務經營權協議時支付一筆過最初付款以及另於服務經營權協議期限內支付每年定額付款。此外，貴公司須按應收鐵路乘客款項支付非定額款項，而該筆款項須自服務經營權協議日期起計三年後每年支付。
- 物業組合協議，據此，現時由九鐵集團持有包括若干投資及自用物業、物業管理權及物業發展權的物業資產將獲本公司收購。
- 就兩鐵合併的框架建議而訂立的合併框架協議。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

就本報告而言，貴公司董事認為，藉呈列九鐵公司於相關期間的業務經營所取得收入及所產生的開支連同所應用資產及所產生負債而載入由九鐵公司董事編製的九鐵集團於截至二零零四年、二零零五年、二零零六年十二月三十一日止三個年度每年已公佈年度財務報表及截至二零零七年六月三十日止六個月的經審核帳目是真實而公平的，對貴公司股東了解九鐵集團業務經營而言，屬最具意義資料，而該等資料將視乎交易協議指明的兩鐵合併建議條款。

九鐵集團相關期間的財務資料包括綜合收益表、綜合資產負債表、公司資產負債表、綜合權益變動表、綜合現金流量表及連同其附註(包括於附註44所載就建議安排的影響後提供有關九鐵集團的額外財務資料)，乃根據香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的香港財務報告準則(「香港財務報告準則」)編製。

董事及申報會計師各自的責任

貴公司董事須負責下文按第A至B節所載的真實及公平的財務資料。編製真實及公平的財務資料時，必須選擇及貫徹採用合適的會計政策，作出審慎及合理的判斷和預測，並說明任何重大背離適用會計準則的原因。

吾等的責任為根據吾等的審核就財務資料提出獨立意見。

意見基準

就本報告而言，作為達致財務資料意見的基準，吾等已根據香港會計師公會頒佈的香港核數準則就相關期間的財務資料進行適當的核數程序，並已根據香港會計師公會頒佈的核數指引第3.340條「招股章程及申報會計師」進行吾等認為所須的額外程序。

審核範圍包括以抽查方式查核與財務資料所載數額及披露事項有關的憑證，亦包括評估九鐵公司董事於編製該等財務資料時所作的重大預測及判斷，所釐定的會計政策是否適合九鐵集團的具體情況，及是否貫徹應用並充份披露該等會計政策。

吾等於策劃及進行審核工作時，均以取得一切本行認為必需的資料及解釋為目標，以便吾等能獲得充份的憑證，就九鐵集團的財務資料是否存有重要錯誤陳述，作出合理的確定。在表達意見時，吾等亦已衡量財務資料所載資料在整體上是否足夠。吾等相信，吾等的審核工作已為吾等的意見建立合理基礎。

吾等並無審核九鐵集團於二零零七年六月三十日後任何期間的任何財務報表。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

意見

就本報告而言及按上文所載呈列基準，吾等認為九鐵集團財務資料(由綜合收益表、綜合資產負債表、公司資產負債表、綜合權益變動表、綜合現金流量表及有關解說附註組成)真實及公平反映九鐵集團於相關期間的綜合業績及現金流量以及九鐵集團及九鐵公司於二零零四年、二零零五年及二零零六年十二月三十一日以及二零零七年六月三十日的財務狀況。

可比較財務資料

就本報告而言，吾等已根據香港會計師公會頒佈的《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務資料的審閱」審閱由董事負責編製的未經審核會計師報告，其中包括截至二零零六年六月三十日止六個月的綜合收益表、綜合權益變動表以及綜合現金流動表連同其附註(「二零零六年六月三十日的相關資料」)。審閱工作主要包括向集團管理層作出查詢及分析二零零六年六月三十日的相關資料，並據此評估會計政策是否貫徹運用，帳項編列是否一致，惟帳項中另有披露的情況則除外。審閱並不包括控制測試及核實資產、負債及交易驗證等審核程序。由於審閱的範圍遠較審核為小，所給予的保證程序亦較審核低，因此，吾等不會對二零零六年六月三十日的相關資料發表審核意見。

按上文所列基準，就本報告而言，吾等並無察覺所呈列截至二零零六年六月三十日止六個月的未經審核財務資料須作出任何重大修訂。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

A. 九鐵集團的會計師報告

A1. 綜合收益表

以百萬港元計	附註	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
		2006年	2005年	2004年	2007年	2006年 (未經審核)
營業額	4	5,622	5,383	4,976	2,838	2,736
未計折舊及攤銷的經營成本	5	(3,042)	(3,027)	(2,804)	(1,531)	(1,474)
未扣除折舊及攤銷的經營溢利	6	2,580	2,356	2,172	1,307	1,262
折舊及攤銷	7	(2,288)	(2,258)	(1,681)	(1,153)	(1,137)
扣除折舊及攤銷後的經營溢利		292	98	491	154	125
利息及財務收入	8(a)	499	525	444	213	257
利息及財務支出	8(b)	(815)	(823)	(485)	(645)	(404)
物業發展溢利		427	—	—	—	—
應佔聯營公司溢利		27	15	15	16	11
未實現收益／虧損的溢利／(虧損)		430	(185)	465	(262)	(11)
衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動						
收益／(虧損)	9	(198)	400	—	283	(112)
投資物業的估值收益淨額	14	99	171	148	6	43
稅前溢利／(虧損)		331	386	613	27	(80)
所得稅	10(a)	(53)	(69)	(100)	(8)	20
公司唯一股東應佔年／期內						
全部溢利／(虧損)	11	278	317	513	19	(60)
結算日後擬向公司唯一股東派付的						
年／期內股息	12(a)	82	—	172	—	—

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

A2. 綜合資產負債表

以百萬港元計	附註	於12月31日			於6月30日
		2006年	2005年	2004年	2007年
資產					
固定資產	14				
— 物業、廠房及設備		58,498	60,127	61,029	57,658
— 投資物業		1,378	1,171	1,026	1,384
		<u>59,876</u>	<u>61,298</u>	<u>62,055</u>	<u>59,042</u>
經營租賃項下持作自用的批租土地權益	14	5,524	5,645	5,691	5,471
進行中建築工程	15	13,644	10,411	6,991	15,145
遞延支出	16	1,389	1,210	1,462	1,490
發展中物業	17	449	1,537	1,892	457
聯營公司權益	19	99	72	57	115
借予第三方的貸款	20	—	684	733	—
借予無控制權附屬公司的貸款	21	4,022	3,863	3,576	4,214
衍生金融資產	33(e)	92	129	—	70
投資	22	—	449	4,323	—
存料及零件	23	362	343	319	367
應收利息及其他應收款項	24	571	717	756	463
現金及等同現金	25	1,947	3,394	3,531	545
		<u>87,975</u>	<u>89,752</u>	<u>91,386</u>	<u>87,379</u>
負債					
短期銀行貸款	29	—	—	—	1,013
應付利息及其他應付款項	26	2,459	2,803	2,929	2,427
基本工程項目的應計開支及準備	27	2,054	3,038	3,971	2,118
應付租賃承擔	28	—	684	717	—
衍生金融負債	33(e)	540	361	—	293
附息借貸	29	19,212	19,474	19,748	17,839
遞延收益	30	527	541	708	562
遞延稅項負債	10(d)	3,250	3,198	3,251	3,257
		<u>28,042</u>	<u>30,099</u>	<u>31,324</u>	<u>27,509</u>
淨資產		<u>59,933</u>	<u>59,653</u>	<u>60,062</u>	<u>59,870</u>
資本與儲備					
股本	31	39,120	39,120	39,120	39,120
儲備	32	20,813	20,533	20,942	20,750
總權益		<u>59,933</u>	<u>59,653</u>	<u>60,062</u>	<u>59,870</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

A3. 公司資產負債表

以百萬港元計	附註	於12月31日			於6月30日
		2006年	2005年	2004年	2007年
資產					
固定資產	14				
— 物業、廠房及設備		58,462	60,086	60,979	57,624
— 投資物業		1,378	1,171	1,026	1,384
		<u>59,840</u>	<u>61,257</u>	<u>62,005</u>	<u>59,008</u>
經營租賃項下持作自用的批租土地權益	14	5,524	5,645	5,691	5,471
進行中建築工程	15	13,644	10,411	6,991	15,145
遞延支出	16	1,389	1,210	1,462	1,490
發展中物業	17	449	1,537	1,892	457
聯營公司權益	19	42	42	9	42
借予第三方的貸款	20	—	—	16	—
借予無控制權附屬公司的貸款	21	4,022	3,863	3,576	4,214
衍生金融資產	33(e)	92	129	—	70
投資	22	—	449	4,323	—
存料及零件	23	362	343	319	367
應收利息及其他應收款項	24	578	707	751	472
現金及等同現金	25	1,795	3,270	3,426	382
		<u>87,737</u>	<u>88,863</u>	<u>90,461</u>	<u>87,118</u>
負債					
短期銀行貸款	29	—	—	—	1,013
應付利息及其他應付款項	26	2,307	2,664	2,811	2,268
基本工程項目的應計開支及準備	27	2,054	3,038	3,971	2,118
衍生金融負債	33(e)	540	361	—	293
附息借貸	29	19,212	19,474	19,748	17,839
遞延收益	30	492	501	663	529
遞延稅項負債	10(d)	3,251	3,198	3,251	3,259
		<u>27,856</u>	<u>29,236</u>	<u>30,444</u>	<u>27,319</u>
淨資產		<u>59,881</u>	<u>59,627</u>	<u>60,017</u>	<u>59,799</u>
資本與儲備					
股本	31	39,120	39,120	39,120	39,120
儲備	32	20,761	20,507	20,897	20,679
總權益		<u>59,881</u>	<u>59,627</u>	<u>60,017</u>	<u>59,799</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

A4. 綜合權益變動表

以百萬港元計	附註	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
		2006年	2005年	2004年	2007年	2006年 (未經審核)
總權益(1月1日)		59,653	60,062	60,184	59,933	59,653
有關香港會計準則第32條及香港會計 準則第39條的會計政策變動 而作出的期初結餘調整	32	—	(568)	—	—	—
於1月1日，已包括期初結餘調整		59,653	59,494	60,184	59,933	59,653
直接於權益中確認的年／期內開支淨額：						
可供出售證券重估虧損	32	—	(15)	(54)	—	—
年／期內淨溢利／(虧損)	32	278	317	513	19	(60)
贖回及出售可供出售證券後而撥入 收益表的重估虧損	32	2	29	39	—	2
於本年度／期間核准及支付的股息	12(b)	—	(172)	(620)	(82)	—
總權益(12月31日／6月30日)		<u>59,933</u>	<u>59,653</u>	<u>60,062</u>	<u>59,870</u>	<u>59,595</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

A5. 綜合現金流動表

以百萬港元計	附註	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
		2006年	2005年	2004年	2007年	2006年 (未經審核)
經營活動						
來自經營的淨現金流入	34	2,664	2,408	2,309	1,495	1,355
來自物業發展的淨現金流入／(流出)		1,505	340	(376)	(26)	1,494
繳付香港利得稅		(1)	(1)	(1)	(1)	—
經營活動的淨現金流入		<u>4,168</u>	<u>2,747</u>	<u>1,932</u>	<u>1,468</u>	<u>2,849</u>
投資活動						
存放日起3個月後到期的銀行存款減少／(增加)		1,084	(615)	(740)	259	423
資本開支支付：						
— 東鐵支綫項目		(2,038)	(2,821)	(4,534)	(379)	(1,025)
— 九龍南綫項目		(1,344)	(709)	(105)	(875)	(637)
— 其他工程項目及購置固定資產		(1,140)	(1,459)	(2,345)	(408)	(403)
利息收入		237	750	1,358	30	121
來自聯營公司的股息		—	33	—	—	—
償還自／(借予)無控制權附屬公司的貸款		38	(84)	(24)	(13)	(34)
借予聯營公司的貸款		—	(33)	—	—	—
出售固定資產所得款項		5	4	—	—	4
贖回及出售可出售證券所得款項		411	3,311	6,740	—	411
投資活動的淨現金(流出)／流入		<u>(2,747)</u>	<u>(1,623)</u>	<u>350</u>	<u>(1,386)</u>	<u>(1,140)</u>
承前融資前淨現金流入		<u>1,421</u>	<u>1,124</u>	<u>2,282</u>	<u>82</u>	<u>1,709</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

以百萬港元計	附註	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
		2006年	2005年	2004年	2007年	2006年 (未經審核)
承前融資前淨現金流入		1,421	1,124	2,282	82	1,709
融資活動						
償還貸款的淨現金流出		(298)	(279)	(273)	(392)	(148)
已付股息		—	(172)	(620)	(82)	—
利息支出		(1,388)	(1,392)	(1,387)	(716)	(714)
與衍生金融工具相關的現金流入／(流出)淨額		(77)	(13)	138	(30)	(15)
已付財務支出		(21)	(20)	(26)	(5)	(10)
融資活動的淨現金流出		<u>(1,784)</u>	<u>(1,876)</u>	<u>(2,168)</u>	<u>(1,225)</u>	<u>(887)</u>
現金及等同現金的(減少)／增加淨額		(363)	(752)	114	(1,143)	822
現金及等同現金(1月1日)		1,839	2,591	2,477	1,476	1,839
現金及等同現金(12月31日／6月30日)		<u>1,476</u>	<u>1,839</u>	<u>2,591</u>	<u>333</u>	<u>2,661</u>
現金及等同現金結餘分析						
銀行存款及現金	25	71	42	36	69	32
存放日起3個月內到期的銀行存款	25	1,405	1,797	2,555	264	2,629
		<u>1,476</u>	<u>1,839</u>	<u>2,591</u>	<u>333</u>	<u>2,661</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

B. 財務報表附註

1 公司的成立

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

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

2 主要會計政策

(a) 遵照規定聲明

雖然條例並無規定，但公司仍遵照香港會計師公會頒佈的《香港財務報告準則》與香港公認會計原則的所有適用條文，以及《香港聯合交易所有限公司證券《上市規則》》與香港《公司條例》對帳項披露規定的適用條文編製本財務報表。公司及其受控制附屬公司(下稱「九鐵集團」)採用的主要會計政策概述如下。

(b) 財務報表編製基準

除下文會計政策內另有說明者外，本財務報表是以原始成本作為編製基準。

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

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

對財務報表有重大影響的判斷及有重大調整風險的估計將於附註42中討論。

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

(c) 綜合基準

綜合財務報表包括就公司及其受控制附屬公司，以及九鐵集團於聯營公司的權益而編製，以12月31日或6月30日為結算日的財務報表。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

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

(d) 於附屬公司的投資

附屬公司是指九鐵集團控制的實體。當九鐵集團有權支配實體的財務及經營政策,並藉此從其活動中取得利益,即存在控制成份。評估控制時須考慮現時可行使的潛在投票權。

集團於受控制附屬公司的投資自控制開始日期起至結束日期為止,均在綜合財務報表中綜合計算。集團於無控制權附屬公司的投資不會綜合計算,而會於九鐵集團及公司的資產負債表內按成本減去減值虧損(如有)入帳。

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

公司資產負債表上所示於附屬公司的投資,是按成本減去減值虧損(如有)後入帳。

(e) 於聯營公司的權益

聯營公司是指九鐵集團或公司可以對其發揮重大影響力,但不是控制或聯合控制其管理層的實體;所謂發揮重大影響力包括參與其財務及經營決策。

於聯營公司的投資是按權益法記入九鐵集團綜合財務報表,並且先以成本入帳,然後就九鐵集團佔該聯營公司淨資產在收購後的變動作出調整。綜合收益表包括期內九鐵集團所佔聯營公司於收購後及除稅後的業績。

九鐵集團與聯營公司之間交易所產生的未實現損益,是按九鐵集團於聯營公司所佔的權益比率抵銷;但假如未實現虧損顯示已轉讓資產出現減值,則這些未實現虧損會即時在收益表內確認。

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

公司資產負債表所示於聯營公司的投資,是按成本減去減值虧損(如有)後入帳。

(f) 投資

投資包括:

- (i) 以專為興建東鐵支綫及九龍南綫而取得的股本注資及借貸但尚未實際動用於有關工程的資金,所作的短暫性投資(下稱「資金動用前的投資」);及
- (ii) 以公司營運所得的盈餘資金所作的投資(下稱「其他投資」)。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

所有資金動用前的投資及其他投資均為可供出售投資，並於確認之日以其公平價值加交易成本進行初步確認。公平價值於結算日重新計量，任何因此而產生的收益或虧損按以下方式列帳：

- (i) 資金動用前的投資的公平價值的變化，以及從此等投資所得的一切收益，包括利息收入、匯兌收益或虧損、減值虧損、為對沖資金動用前的外匯投資而進行衍生金融工具交易時所產生的變現收益或虧損，或終止確認此等投資時所產生的收益或虧損，均予以資本化而計入相關項目項下；
- (ii) 其他投資的公平價值的變化均在投資重估儲備內直接確認，惟債務證券等貨幣項目相關的減值虧損及匯兌收益及虧損直接於收益表內確認。倘該等投資計息，則有關利息將按實際利率法計算並於收益表內確認。倘該等投資被終止確認，則先前在投資重估儲備內直接確認的累積收益或虧損將於收益表內確認。

投資於交易日予以確認／終止確認，交易日即九鐵集團或公司承諾購買／出售投資之日或投資到期之時。

(g) 衍生金融資產及負債

九鐵集團利用衍生金融工具對沖由經營、融資及投資活動產生的外匯及利率風險。根據其政策，九鐵集團不會持有或發行衍生金融工具作交易用途。

九鐵集團所有衍生金融工具按公平價值初步確認為衍生金融資產或負債。各項衍生金融工具的公平價值於結算日重新計量，任何因此而產生的收益或虧損即時於收益表中確認，惟若該衍生金融工具符合現金流對沖會計處理者則除外，在此情況下，所產生的收益或虧損的確認方式將取決於所對沖的項目，詳見下文所載政策聲明。

(i) 現金流對沖

貨幣掉期被指定用於對沖九鐵集團若干外幣附息借貸的外匯風險所帶來的現金流量波動，並於財務報表中確認。

在對沖經確認外幣負債的貨幣掉期，其公平價值變動根據香港會計準則第39條的規定在收益表內確認。

(ii) 公平價值對沖

利率掉期被指定用於對沖九鐵集團若干定息借貸的利率風險所帶來的公平價值波動，並於財務報表中確認。

掉期息率若被指定為對沖公平價值項目的對沖工具，其公平價值變動於收益表內確認。

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

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(h) 投資物業

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

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

報廢或出售投資物業所產生的盈虧，均按該項目出售所得資金淨額與帳面值的差額釐定，並於報廢或出售當日在收益表內確認。

(i) 物業、廠房及設備

(i) 物業、廠房及設備均以成本扣除累積折舊和減值虧損(如有)後在資產負債表內列帳。

用於鐵路網絡營運和附屬商業活動的物業、廠房及設備包括：

- 位於批租土地且持作自用的建築物，於租賃期開始後該建築物的公平價值可與批租土地的公平價值分開計量；及
- 其他廠房及設備項目。

政府撥入物業、廠房及設備原值按下列辦法釐定：

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

公司收購的物業、廠房及設備的原值包括：

- 經扣除貿易折扣及回扣後的購買價(包括進口稅及不可退還購物稅)；
- 任何將資產付運至若干地點及狀況，致使該資產可按管理層擬定的方式運作而產生的直接成本，例如物料成本、直接勞工成本、適當比例的生產間接開支、利息及財務收入／支出；及
- 最初就拆除及移動資產及還原其所在地點而估計的成本，九鐵集團在收購該資產時即須承擔上述責任。

每項不足2萬港元或預期在一年內悉數使用的物業、廠房及設備支出均於產生時在收益表內扣除。

(ii) 如產生在現有物業、廠房及設備的後期支出所帶來的未來經濟利益會流入九鐵集團或公司，或對該資產的狀況所作出的改良會超出其原來評估的表現水平，則該筆支出會計入資產的帳面價值內。

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

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

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

(j) 折舊

- (i) 折舊按下列物業、廠房及設備項目的估計可使用年期以直線法撇銷其原值並扣除其估計剩餘價值(如有)計算：

	使用年期
隧道、橋樑及道路(見附註2(j)(iii))	43-65
建築物(見附註2(j)(iii))	50
鐵路車輛	30-40
機車及載貨貨卡	15-35
升降機及電動扶梯	20
軌道(包括路軌、道碴、軌枕及混凝土工程(見附註2(j)(iii)))	10-50
機器及設備	10-30
電訊及信號系統、空氣調節裝置	5-15
收費系統	15
流動電話系統	7-10
傢具及固定裝置	3-15
電腦及辦公室設備(包括電腦軟件)	3-5
巴士	10-17
其他車輛	4-15

- (ii) 倘物業、廠房及設備項目各部分的可使用年期不同，則該項目的成本按可計量的基準撥入各部分，而每部分均會分別計算折舊。資產的可使用年期及剩餘價值(如有)將會每年檢討一次。倘資產已過時且處於其可使用年期屆滿時的預計狀況，則該資產的剩餘價值為公司現時可從出售該資產獲得的估計金額(扣除出售估計成本)。

- (iii) 位於批租土地的隧道、橋樑、道路、混凝土工程及建築物按相關租賃未屆滿期限或其估計可使用年期(以較短者為準)折舊。

(k) 租賃資產

- (i) 租賃資產分類

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

- (ii) 經營租賃項下租出的資產

如九鐵集團根據經營租賃租出資產，則資產將會按其性質記入資產負債表，並(倘適用)按照九鐵集團的折舊政策進行折舊。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(iii) 經營租賃費用

如九鐵集團使用經營租賃項下持有的資產，其支付的租賃費用在租賃期內攤分為多期等額付款記入各個會計期間的收益表內，但如有其他基準能更清楚地反映租賃資產所產生的收益模式則除外。

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

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

(l) 資產減值

(i) 金融資產減值

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

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

倘有任何證據顯示出現減值，減值虧損將會按下列方式釐定及確認：

- 就以成本入帳的利息及其他應收款項而言，減值虧損按資產帳面值與估計未來現金流量（已計及呆壞帳）之間的差額計算，若貼現的影響重大，則需按相若金融資產的當前市場回報率貼現。按攤銷成本值入帳的金融資產凡有類似風險特徵，如過往欠付狀況相似，而並無於減值時獨立進行測試，即集體進行此測試。集體測試減值的金融資產的未來現金流量根據信貸風險特徵與該集合組別類似的資產的過往虧損情況計算。
- 就以攤銷成本入帳的借予第三方的貸款及借予無控制權附屬公司的貸款而言，減值虧損按資產帳面值與估計未來現金流量根據金融資產原來實際利率（即該等資產初次確認當日計算的實際利率）貼現的現值（已計及呆壞帳）之間的差額計算，惟有關現值因無固定還款期而無法釐定，則作別論。
- 就投資而言，重估虧損初步於權益中直接確認，或倘虧損來自專為鐵路項目而取得的股本注資及借貸資金有關的資金動用前投資，則會予以資本化而計入進行中建築工程或遞延支出項下。倘有證據顯示出現減值，已於權益中直接確認的累積虧損將自權益轉入收益表並確認為減值虧損。然而，與已資本化且計入進行中建築工程或遞延支出項下的累積虧損有

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

關的減值虧損，無須轉往收益表。於以往年度確認的任何減值虧損將按收購成本(扣除任何本金還款及攤銷)與現有公平價值之間的差額，再減去之前於收益表確認的任何減值虧損及／或已予以資本化而計入進行中建築工程或遞延支出項下的有關累積虧損入帳。

- 倘其後公平價值有所增加，並與確認減值虧損後發生的事件有客觀關係，減值虧損將予以撥回。在此情況下，撥回的減值虧損會在收益表內確認，惟有關金額以之前在收益表內扣除的累積減值虧損為限。
- 來自公司內部和外界的資料均於每個結算日時予以審覽，以確定下列資產是否有減值跡象或往年確認的減值虧損是否不再存在或已減少：
 - 物業、廠房及設備；
 - 經營租賃項下持作自用的批租土地權益；
 - 進行中建築工程；
 - 遞延支出；
 - 發展中物業；
 - 於附屬公司的投資；及
 - 聯營公司權益。

如有減值跡象，則估計資產的可收回金額。

- 計算可收回金額

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

- 確認減值虧損

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

- 減值虧損的撥回

如用於以確定可收回金額的估值數字出現有利變化，有關的減值虧損予以撥回。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

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

(m) 進行中建築工程

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

公司為擬建鐵路有關的建築工程進行可行性研究,因此而產生的費用(包括顧問費、內部員工費用及間接開支),均作如下處理:

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

(n) 遞延支出

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

(o) 物業發展

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

與物業發展商共同承建的物業發展項目的利潤按下列方法於收益表內列帳:

- 如公司因物業發展商參與物業發展項目而從發展商收取款項,有關款項將抵銷該項目在發展中物業項下的結餘。從物業發展商收取的款項如超出發展中物業結餘,任何多出的金額將轉入遞延收益。在此情況下,公司日後就該項目產生的額外費用自遞延收益相關結餘中扣除,而任何盈餘則自發展中物業扣除,惟以公司認為可收回的金額為限。如物業發展基礎工程已完成並可予

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

發展，遞延收益結餘在計入任何由公司保留物業(如有)的尚餘風險和業務後計入收益表。如認為費用無法收回，之前未被從物業發展商收取的款項抵銷的發展中物業結餘，會連同公司就該項發展所承擔的虧損準備(如有)一併計入收益表；

- 如公司因出售物業而收取應佔利潤，只要能可靠計算收益及相關成本，該等利潤將於發出入伙紙時確認；及
- 如公司保留該項發展的若干資產，利潤將按有關資產的公平價值計算，並在計入公司就該項發展產生的成本及公司保留與該項發展有關的尚餘風險(如有)後，於收取時確認。

(p) 共同控制的業務

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

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

(q) 借予第三方的貸款

借予第三方的貸款為並無於活躍市場上市報價的非衍生金融資產，具有固定或可釐定的付款額。該等貸款在九鐵集團根據租出及租回交易向第三方直接墊款時產生，但有關貸款不擬作交易用途。借予第三方的貸款最初按公平價值確認，其後按照實際利率法以攤銷後成本減去減值虧損(如有)列帳。

(r) 借予無控制權附屬公司的貸款

借予無控制權附屬公司的貸款為非衍生金融資產，並無固定或可釐定的償還條款，亦無於活躍市場上市報價。該等貸款在九鐵集團與政府達成股份協議時產生，目的是成立公司的一個分支集團，以西鐵物業發展有限公司為中間控股公司，負責西鐵第一期沿綫的物業發展。借予無控制權附屬公司的貸款最初按公平價值(相等於成本)確認，其後按成本減去減值虧損(如有)入帳。

(s) 存料與零件

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

(t) 現金及等同現金

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

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

在綜合現金流動表中，等同現金不包括貸款日起計3個月後到期的銀行存款，但包括要求即時償還的銀行透支，並成為九鐵集團現金管理不可分割部分。

(u) 利息及其他應收款項

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

(v) 附息借貸

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

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

(w) 應付租賃承擔

租出及租回交易產生的應付租賃承擔最初按公平價值確認，其後採用實際利率法按攤銷後成本列帳。

(x) 利息及其他應付款項

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

(y) 僱員福利

(i) 短期僱員福利及界定供款退休計劃的供款

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

(ii) 離職福利

離職福利僅在九鐵集團制定正式而詳細的計劃且不可能撤回該計劃的情況下，明確表示終止聘用或就自願離職而提供福利時，方予確認。

(z) 所得稅

(i) 本年度／期間所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動均在收益表內確認，但與直接確認為股東權益項目相關的，則確認為股東權益。

(ii) 本期稅項是按本期間應課稅收入以結算日已生效或實際生效的稅率計算的預期應付稅項，加上以往期間應付稅項的任何調整。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

- (iii) 遞延稅項資產和負債是指資產和負債按財務報告或稅務基礎計算的帳面金額之間可予扣減或應課稅的暫時差異。遞延稅項資產也可以由未使用的稅損和稅項撥回所產生。

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

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

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

- (iv) 本期稅項結餘和遞延稅項結餘及其變動分開呈報，且不予抵銷。本期稅項資產和遞延稅項資產在九鐵集團或公司有法定行使權以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，並且符合以下附帶條件的情況下，可以分別抵銷本期稅項負債和遞延稅項負債：

- 本期稅項資產和負債：九鐵集團或公司計劃按淨額基準計算，或在變現該資產的同時清償該負債；或
- 遞延稅項資產和負債：這些資產和負債必須與同一稅務機構就以下其中一項徵收的所得稅有關：
 - 同一應課稅實體；或
 - 不同的應課稅實體。這些實體計劃在同一期間內，按淨額基準實現本期稅項資產和清償本期稅項負債。

(aa) 準備與或有負債

如果九鐵集團或公司須就已發生的事件承擔法律或推定義務，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，集團或公司便會就該時間或數額不定的負債計提準備。如果貨幣時間值重大，則按預計所需支出的現值計提準備。

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

(ab) 收入確認

若所涉及的經濟利益可能流入九鐵集團，而收入和成本能可靠地計量，有關收入將按以下方式計入收益表內：

- (i) 客運及貨運服務

收入於服務完成後確認。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(ii) 租金及商務收入

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

(iii) 利息收入

利息收入在產生時採用實際利率法確認。

(iv) 其他收入

其他收入於交付相關服務或貨物及轉移擁有權涉及的相關風險及收益後即時確認。

(ac) 租出及租回交易

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

這些安排的主要目的是為第三方達致特定的稅務效果，而第三方因此支付一筆費用。這些安排實質上並不涉及香港會計準則第17條所指的租賃，因為九鐵集團保留資產擁有權涉及的一切風險和收益，並大體上享有與交易達成前相同的資產使用權。因此，這些交易並不作為租賃記帳。

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

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

(ad) 外幣折算

年度／期間內外幣交易以交易日的匯率伸算為港元。貨幣資產及負債以結算日的匯率伸算為港元。

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

(ae) 利息及財務收入／支出

(i) 利息及財務收入包括：

- 銀行存款、投資項目及借予第三方貸款的利息收入；
- 為對沖借貸而指定的衍生金融工具所產生的已變現收益；

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

- 贖回及出售投資所得收益淨額；及
 - 外幣交易產生的匯兌收益淨額。
- (ii) 九鐵集團來自非衍生金融資產的利息及財務收入並無於收益表中按公平價值分類。
- 利息及財務收入在賺取有關收入的期間計入收益表，惟假若部分收入來自資金動用前的投資（有關投資將適當計入進行中建築工程或遞延支出項下），則作別論。
- (iii) 利息及財務支出包括：
- 應付借貸利息及應付租賃承擔利息；
 - 財務支出包括與安排借貸有關而產生的折讓／溢價及附帶成本的攤銷，以實際利率計算；
 - 為對沖借貸而指定的衍生金融工具所產生的已變現虧損；
 - 贖回及出售投資所得已確認虧損淨額；及
 - 外幣交易產生的匯兌虧損淨額。
- (iv) 九鐵集團來自非衍生金融資產的利息及財務支出並無於收益表中按公平價值分類。
- 利息及財務支出在扣除直接為購置、建造或生產一項需長時間準備才可投入使用或出售的資產而被資本化的部分後，餘額在產生的期間內於收益表中列支。

(af) 有關連人士

在本財務報表中，如果九鐵集團有權直接或間接監控另一方人士或對另一方人士的財務及經營決策發揮重大的影響力，或另一方人士有權直接或間接監控九鐵集團或對九鐵集團的財務及經營決策發揮重大的影響力，或九鐵集團與另一方人士均受制於共同的監控或共同的重大的影響下，有關人士即被視為九鐵集團的有關連人士。有關連人士可為個別人士（為主要管理人員及／或其近親家屬）或其他個體，並包括九鐵集團有關連人士（如為個別人士）對其具有重大影響力的個體。

(ag) 分部資料報告

分部是指九鐵集團內可明確界定的組成部分，在提供產品或服務（業務分部）或於特定經營環境內（地區分部）提供產品或服務時所涉的風險和回報，與其他分部的風險和回報不同。

業務分部資料是根據九鐵集團內部財務報告準則所用的主要報告方式。分部收入、開支、業績、資產及負債包含直接屬於該分部的項目，以及能夠以可收回成本為基礎自其他分部撥入的項目。

分部資本開支是為該分部購入的資產在購入的一年所產生的總支出。

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

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

3 會計政策變動

香港會計師公會已發出於2007年1月1日開始的本會計期間首次生效或供預先採納的若干新增及經修訂香港財務報告準則及詮釋。

呈報期間的本財務報表採用的會計政策並無因該等發展而有重大變動。然而，由於採納香港財務報告準則第7條「金融工具：披露」及香港會計準則第1條的修訂條文「財務報表的列報：資本披露」，故本財務報表包括下文解釋的若干額外披露。

由於採納香港財務報告準則第7條，財務報表包括有關九鐵集團金融工具重要性及該等工具的性質和風險程度的披露，較過往根據香港會計準則第32條「金融工具：披露及列報」規定披露的資料詳盡。該等披露事項於本財務報表內多處提供，尤其附註33。

香港會計準則第1條的修訂條文提出額外披露規定，須提供有關資本水平及九鐵集團和公司管理資本的目標、政策及程序的資料。此等新披露事項載於附註31。

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

九鐵集團並無應用任何於本會計期間尚未生效的新準則或詮釋(見附註43)。

4 營業額

營業額包括扣除公司間交易後的客貨運服務及物業服務所得的收入。年／期內在營業額中確認的收入金額，按各主要業務分類如下：

以百萬港元計	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006年	2005年	2004年	2007年	2006年 (未經審核)
運輸服務					
客運服務					
— 東鐵	3,780	3,670	3,415	1,883	1,841
— 西鐵及輕鐵	922	890	798	463	448
貨運服務	44	52	68	21	21
	<u>4,746</u>	<u>4,612</u>	<u>4,281</u>	<u>2,367</u>	<u>2,310</u>
物業服務	876	771	695	471	426
	<u>5,622</u>	<u>5,383</u>	<u>4,976</u>	<u>2,838</u>	<u>2,736</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

5 未計折舊及攤銷的經營成本

以百萬港元計	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006年	2005年	2004年	2007年	2006年 (未經審核)
員工開支					
— 總額*	2,092	2,068	2,154	1,050	1,042
— 資本化員工開支	(549)	(547)	(692)	(261)	(273)
	1,543	1,521	1,462	789	769
電費及燃料費	484	495	456	236	224
維修及保養	274	265	180	120	133
已消耗的存料及零件	217	181	158	106	107
一般供應物資	31	33	32	12	13
政府地租及差餉	78	82	68	43	40
八達通卡使用費	38	36	33	19	19
聘用服務的開支	148	150	144	69	71
有關物業及物業管理的開支	66	84	63	25	31
擬與地鐵有限公司(「地鐵公司」)合併的準備開支 [#]	20	—	—	36	1
其他	143	180	208	76	66
	3,042	3,027	2,804	1,531	1,474

* 包括截至2006年、2005年、2004年12月31日止年度及截至2007年及2006年6月30日止六個月分別扣除失效的放棄供款1,000,000港元、2,000,000港元、3,000,000港元、1,000,000港元及1,000,000港元(未經審核)後的退休成本136,000,000港元、135,000,000港元、138,000,000港元、68,000,000港元及65,000,000港元(未經審核)。

包括截至2006年、2005年、2004年12月31日止年度及截至2007年及2006年6月30日止六個月員工成本分別2,000,000港元、零港元、零港元、3,000,000港元及零港元(未經審核)。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

6 未扣除折舊及攤銷的經營溢利

(a) 計算未扣除折舊及攤銷的經營溢利已扣除：

以百萬港元計	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006年	2005年	2004年	2007年	2006年 (未經審核)
固定資產於出售時撇銷	24	43	24	19	11
核數師酬金					
— 核數服務	4	4	4	5	2
— 稅務遵守服務	—	1	1	—	—
— 其他專業服務	1	4	—	2	—
經營租賃開支(最低租賃付款)					
— 廠房及機器租金	28	28	29	14	14
— 物業租金	9	8	13	5	5
管理局成員及非管理局成員的執行總監酬金					
— 包括主席但不包括行政總裁的管理局成員袍金	1	1	1	1	1
— 行政總裁及非管理局成員的執行總監的 退休福利計劃供款	1	1	1	1	1
— 行政總裁及非管理局成員的執行總監的酬金	26	25	34	12	14
及已計入：					
經營租賃的應收租金*	756	642	551	393	369
投資物業的應收租金#	75	38	62	45	35

* 不包括截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度以及截至2007年及2006年6月30日止六個月的直接支出分別20,000,000港元、16,000,000港元、17,000,000港元、10,000,000港元及11,000,000港元(未經審核)，但包括或有租金63,000,000港元、39,000,000港元、29,000,000港元、36,000,000港元及27,000,000港元(未經審核)。

不包括截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度以及截至2007年及2006年6月30日止六個月的直接支出分別11,000,000港元、14,000,000港元、18,000,000港元、4,000,000港元及4,000,000港元(未經審核)。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(b) 包括主席但不包括行政總裁的管理局成員袍金載列如下：

以百萬港元計	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006年	2005年	2004年	2007年	2006年 (未經審核)
主席					
田北辰先生	220	220	220	110	110
成員					
鄭海泉先生*	—	—	96	—	—
廖秀冬博士(環境運輸及工務局局長)	110	110	110	55	55
羅榮生先生	110	110	110	55	55
馬時亨先生(財經事務及庫務局局長)	110	110	110	55	55
吳亮星先生**	110	110	14	55	55
包立德先生	110	110	110	55	55
石禮謙議員***	110	110	101	55	55
蘇慶和先生#	—	—	9	—	—
溫文儀先生	110	110	110	55	55
汪穗中先生##	—	—	9	—	—
王于漸教授###	110	110	101	55	55
	<u>1,100</u>	<u>1,100</u>	<u>1,100</u>	<u>550</u>	<u>550</u>

* 鄭海泉先生已於2004年11月15日卸任。

** 吳亮星先生於2004年11月16日獲委任。

*** 石禮謙議員於2004年2月1日獲委任。

蘇慶和先生已於2004年1月31日卸任。

汪穗中先生已於2004年1月31日卸任。

王于漸教授於2004年2月1日獲委任。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

- (c) 行政總裁及非管理局成員的執行總監酬金包括固定薪金(由基本薪金、津貼、約滿酬金組成)、實物利益、退休福利計劃供款及浮動薪金。浮動薪金是根據公司的整體表現及有關人員的工作表現，並參照預先設定及經管理局通過的限額釐定支付。酬金詳情載列如下：

	截至2006年12月31日止年度			
	百萬港元			
	固定薪金及 實物利益	退休福利 計劃供款	浮動薪金	合計
詹伯樂先生 ^{**}				
(行政總裁)	3.00	—	1.19	4.19
黎文熹先生 ^{***}				
(署理行政總裁)	3.04	0.13	—	3.17
李鏡權先生				
(新鐵路工程高級總監)	3.12	0.32	0.91	4.35
李股泰先生				
(運輸高級總監)	3.22	0.29	0.81	4.32
林濬先生				
(物業總監)	3.24	0.01	0.92	4.17
李振邦先生				
(財務總監)	2.28	0.22	0.44	2.94
簡金港生女士				
(人力資源總監)	3.18	0.01	0.86	4.05
	<u>21.08</u>	<u>0.98</u>	<u>5.13</u>	<u>27.19</u>

^{**} 詹伯樂先生於2006年3月22日加入公司。

^{***} 黎文熹先生的薪金包括110萬港元的任期終止費。黎先生於2006年5月1日離職。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

截至2005年12月31日止年度
百萬港元

	固定薪金及 實物利益	退休福利 計劃供款	浮動薪金	合計
黎文熹先生 (署理行政總裁)	3.58	0.38	0.95	4.91
李鏡權先生 (新鐵路工程高級總監)	3.05	0.32	0.79	4.16
李殷泰先生 (運輸高級總監)	3.11	0.28	0.71	4.10
唐仕謙先生@@@ (西鐵總監)	1.96	0.01	—	1.97
林濬先生 (物業總監)	3.25	0.01	0.82	4.08
李振邦先生** (財務總監)	2.18	0.21	0.39	2.78
簡金港生女士 (人力資源總監)	3.03	0.01	0.76	3.80
	<u>20.16</u>	<u>1.22</u>	<u>4.42</u>	<u>25.80</u>

@@@ 唐仕謙先生於2005年7月1日榮休。

** 由2005年1月1日起，部分薪金改為與表現掛鈎的浮動薪金。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

截至2004年12月31日止年度
百萬港元

	固定薪金及 實物利益	退休福利 計劃供款	浮動薪金	合計
黎文熹先生* (署理行政總裁)	4.51	0.38	0.51	5.40
李鏡權先生* (新鐵路工程高級總監)	3.52	0.31	0.40	4.23
李殷泰先生* (運輸高級總監)	3.63	0.28	0.37	4.28
唐仕謙先生 (西鐵總監)	3.48	0.01	0.39	3.88
林濬先生* (物業總監)	3.71	0.01	0.41	4.13
李振邦先生 (財務總監)	2.59	0.21	—	2.80
簡金港生女士* [@] (人力資源總監)	2.17	0.01	0.38	2.56
余開堅先生# (營運總監)	5.81	0.31	—	6.12
梁國新先生 ^{@@} (新鐵路項目總監)	2.03	—	—	2.03
	<u>31.45</u>	<u>1.52</u>	<u>2.46</u>	<u>35.43</u>

* 由2004年7月1日起，部分薪金改為與表現掛鈎的浮動薪金。浮動薪金主要是從僱員基本薪金中扣除的款項，有關款項於管理局確定滿意該僱員的表現時支付。浮動薪金的總額是按管理局引進該計劃時所批准的公式計算。

余開堅先生的薪金包括共120萬港元的合約付款及90萬港元的任期終止費。余先生於2005年1月3日離職。

@ 簡金港生女士由2004年5月起就任。

@@ 梁國新先生於2004年7月1日榮休。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

截至2007年6月30日止六個月
百萬港元

	固定薪金及 實物利益	退休福利 計劃供款	浮動薪金	合計
詹伯樂先生 (行政總裁)	1.80	—	0.78	2.58
李鏡權先生 (新鐵路工程高級總監)	1.54	0.16	0.41	2.11
李股泰先生 (運輸高級總監)	1.77	0.15	0.37	2.29
林濬先生 (物業總監)	1.77	0.01	0.42	2.20
李振邦先生 (財務總監)	1.24	0.11	0.20	1.55
簡金港生女士 (人力資源總監)	1.59	0.01	0.39	1.99
	<u>9.71</u>	<u>0.44</u>	<u>2.57</u>	<u>12.72</u>

截至2006年6月30日止六個月
百萬港元
(未經審核)

	固定薪金及 實物利益	退休福利 計劃供款	浮動薪金	合計
詹伯樂先生 (行政總裁)	1.13	—	0.26	1.39
黎文熹先生 (署理行政總裁)	3.04	0.13	—	3.17
李鏡權先生 (新鐵路工程高級總監)	1.65	0.16	0.39	2.20
李股泰先生 (運輸高級總監)	1.78	0.14	0.36	2.28
林濬先生 (物業總監)	1.78	0.01	0.41	2.20
李振邦先生 (財務總監)	1.13	0.10	0.20	1.43
簡金港生女士 (人力資源總監)	1.54	0.01	0.38	1.93
	<u>12.05</u>	<u>0.55</u>	<u>2.00</u>	<u>14.60</u>

上述包括公司五名受薪最高僱員的酬金。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

7 折舊及攤銷

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元 (未經審核)
折舊：					
— 經營租賃項下租出的資產	32	32	16	16	17
— 其他資產	2,141	2,111	1,559	1,079	1,061
— 資本化的折舊	(4)	(3)	(6)	(2)	(1)
	<u>2,169</u>	<u>2,140</u>	<u>1,569</u>	<u>1,093</u>	<u>1,077</u>
攤銷：					
— 經營租賃項下持作自用的批租土地權益攤銷	119	118	112	60	60
	<u>2,288</u>	<u>2,258</u>	<u>1,681</u>	<u>1,153</u>	<u>1,137</u>

8 利息及財務收入／支出

(a) 利息及財務收入

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元 (未經審核)
存款的利息收入	143	128	48	23	76
投資的利息收入	4	60	166	—	4
借予第三方貸款的利息收入	—	51	53	—	—
借予無控制權附屬公司貸款的利息收入	320	266	241	176	157
	<u>467</u>	<u>505</u>	<u>508</u>	<u>199</u>	<u>237</u>
非衍生金融資產的利息收入	467	505	508	199	237
衍生金融工具產生的已確認收益	32	85	197	14	20
匯兌收益(淨額)	—	33	15	—	—
	<u>499</u>	<u>623</u>	<u>720</u>	<u>213</u>	<u>257</u>
扣減：資本化的金額*	—	(98)	(276)	—	—
	<u>499</u>	<u>525</u>	<u>444</u>	<u>213</u>	<u>257</u>

* 2005年及2004年的資本化的利息收入分別以1.37厘至2.54厘及2.26厘至4.20厘之間的平均年息賺得。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(b) 利息及財務支出

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元 (未經審核)
應付租賃承擔的利息支出	—	50	52	—	—
其他貸款的利息支出	1,407	1,394	1,384	706	698
財務支出	9	18	20	5	4
非衍生金融負債的利息及財務支出	1,416	1,462	1,456	711	702
衍生金融工具產生的已確認虧損	126	106	102	61	64
匯兌虧損(淨額)	40	—	—	86	11
贖回及出售投資所得已確認虧損*	3	35	67	—	3
	1,585	1,603	1,625	858	780
扣減：資本化的金額#	(770)	(780)	(1,140)	(213)	(376)
	815	823	485	645	404

* 包括截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度以及截至2007年及2006年6月30日止六個月自投資重估儲備分別轉撥的2,000,000港元、29,000,000港元、39,000,000港元、零港元及2,000,000港元(未經審核)。

截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度以及截至2007年及2006年6月30日止六個月，資本化的利息支出分別以7.10厘至7.98厘、6.83厘至7.54厘、6.02厘至6.88厘、7.69厘至7.91厘、7.10厘至7.88厘(未經審核)之間的平均年息開支。

9 衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動收益/(虧損)

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元 (未經審核)
衍生金融工具的收益/(虧損)淨額#	(216)	227	—	225	(186)
對沖附息借貸的收益淨額*	18	173	—	58	74
	(198)	400	—	283	(112)

包括截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度以及截至2007年及2006年6月30日止六個月重估有效公平價值對沖產生的虧損分別8,000,000港元、183,000,000港元、零港元(不適用)、41,000,000港元及60,000,000港元(未經審核)。

* 包括截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度以及截至2007年及2006年6月30日止六個月重估有效公平價值對沖產生的收益分別9,000,000港元、173,000,000港元、零港元(不適用)、41,000,000港元及60,000,000港元(未經審核)。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

10 所得稅

(a) 綜合收益表內的所得稅為：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元 (未經審核)
本期稅項					
按本年度／期間估計應課稅溢利以17.5%的 稅率計算出的香港利得稅準備	1	1	1	1	1
遞延稅項支出／(抵免)					
暫時差異的產生及撥回	52	68	99	7	(21)
	53	69	100	8	(20)

以上的香港利得稅準備全為公司的附屬公司在該等年度／期間估計應課稅溢利而設。公司在各年度／期間出現稅務虧損，而於2006年、2005年及2004年12月31日及2007年及2006年6月30日分別累積約108億港元、97億港元、71億港元、117億港元及105億港元(未經審核)的稅務虧損，可用於抵銷將來的應課稅溢利。根據現時的稅法，稅損尚未到期。

(b) 稅項開支／(抵免)與會計溢利／(虧損)按適用稅率的對帳：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元 (未經審核)
稅前溢利／(虧損)	331	386	613	27	(80)
根據稅前會計溢利／(虧損)以17.5%的 稅率計算的稅項	58	67	107	5	(14)
不可扣除開支的稅項影響	31	33	30	11	15
無須課稅收入的稅項影響	(36)	(31)	(37)	(8)	(21)
實際稅項開支／(撥回)	53	69	100	8	(20)

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(c) 綜合資產負債表內的本期稅項為：

	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
本年度／期間香港利得稅準備	1	1	1	1
已支付暫繳利得稅	(1)	(1)	(1)	(1)
	—	—	—	—
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>

(d) 九鐵集團及公司獲確認的遞延稅項資產及負債：

已於九鐵集團及公司資產負債表內確認的九鐵集團及公司遞延稅項（資產）／負債的組成部分及各年度／期間的有關變動如下：

九鐵集團

	稅項虧損 的未來利益 百萬港元	比相關 折舊超出的 折舊免稅額 百萬港元	重估 投資物業 百萬港元	合計 百萬港元
於2004年1月1日	(665)	3,796	21	3,152
於收益表扣除／(計入)	(585)	658	26	99
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
於2004年12月31日	(1,250)	4,454	47	3,251
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
於2005年1月1日				
— 未包括期初結餘調整	(1,250)	4,454	47	3,251
— 會計政策變動而作出的期初結餘調整	(121)	—	—	(121)
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
— 經重列已包括期初結餘調整	(1,371)	4,454	47	3,130
於收益表扣除／(計入)	(336)	374	30	68
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
於2005年12月31日	(1,707)	4,828	77	3,198
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
於2006年1月1日	(1,707)	4,828	77	3,198
於收益表扣除／(計入)	(189)	224	17	52
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
於2006年12月31日	(1,896)	5,052	94	3,250
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
2007年1月1日	(1,896)	5,052	94	3,250
於收益表扣除／(計入)	(152)	158	1	7
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
於2007年6月30日	(2,048)	5,210	95	3,257
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

公司

	稅項虧損 的未來利益 百萬港元	比相關 折舊超出的 折舊免稅額 百萬港元	重估 投資物業 百萬港元	合計 百萬港元
於2004年1月1日	(665)	3,796	21	3,152
於收益表扣除／(計入)	(585)	658	26	99
於2004年12月31日	<u>(1,250)</u>	<u>4,454</u>	<u>47</u>	<u>3,251</u>
於2005年1月1日				
— 未包括期初結餘調整	(1,250)	4,454	47	3,251
— 會計政策變動而作出的期初結餘調整	(121)	—	—	(121)
— 經重列已包括期初結餘調整	(1,371)	4,454	47	3,130
於收益表扣除／(計入)	(336)	374	30	68
於2005年12月31日	<u>(1,707)</u>	<u>4,828</u>	<u>77</u>	<u>3,198</u>
於2006年1月1日	(1,707)	4,828	77	3,198
於收益表扣除／(計入)	(189)	225	17	53
於2006年12月31日	<u>(1,896)</u>	<u>5,053</u>	<u>94</u>	<u>3,251</u>
2007年1月1日	(1,896)	5,053	94	3,251
於收益表扣除／(計入)	(150)	157	1	8
於2007年6月30日	<u>(2,046)</u>	<u>5,210</u>	<u>95</u>	<u>3,259</u>

2007年6月30日的遞延稅項資產及負債預計於12個月後收回或清償。

11 公司唯一股東應佔年／期內全部溢利／(虧損)

截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度及截至2007年及2006年6月30日止六個月綜合溢利／虧損分別達溢利2.78億港元、溢利3.17億港元、溢利5.13億港元、溢利1,900萬港元及虧損6,000萬港元，其中溢利2.52億港元、溢利3.36億港元、溢利5.02億港元、零港元及虧損7,300萬港元已分別記入公司的財務報表內。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

12 擬派股息

(a) 本年度／期間應付公司唯一股東的股息：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元 (未經審核)
結算日後擬派的末期股息	82	—	172	—	—
結算日後擬派的每股末期股息(港元)	209.61	—	439.67	—	—

在結算日後擬派的末期股息並未於結算日確認為負債。

(b) 有關前財政年度應付公司唯一股東的股息，並於各年度／期間核准及支付：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元 (未經審核)
有關前財政年度，並於本年度／期間核准及支付的末期股息	—	172	620	82	—
有關前財政年度，並於該年度／期間核准及支付的每股末期股息(港元)	—	439.67	1,584.87	209.61	—

13 分部資料報告

由於業務分部資料比較符合九鐵集團的內部財務報告方法，故以之為主要的分部報告方式。根據香港會計準則第14條的規定，業務分部是指企業內可明確界定的組成部分，從事提供個別產品及服務，且所涉及的風險和回報與其他業務分部不同。為了釐定有關風險和回報的性質，香港會計準則第14條規定企業的內部組織和管理架構及其內部財務申報系統，構成確定企業所面臨風險和回報的主要來源及性質的基準。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

由於所有營業額和經營溢利均在香港的業務產生，故未呈示地區分部報告資料。

2006年

經營業績

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

(1) 業務分部之間的費用是向其他業務分部提供服務後收到的費用。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

資產及負債

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

⑥ 包括落馬洲支綫及九龍南綫的建設成本及土地成本(133.33億港元)，以及沙田至中環綫、區域快綫/北環綫的規劃及設計成本(13.89億港元)。

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

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

其他資料

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

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

2005年

經營業績

	運輸服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
收入	4,612	771	5,383
未計折舊及攤銷的經營成本	(2,646)	(153)	(2,799)
業務分部之間的費用 ⁽¹⁾	38	(38)	—
折舊及攤銷	(2,208)	(30)	(2,238)
	<u>(204)</u>	<u>550</u>	<u>346</u>
扣除折舊及攤銷的業績	(204)	550	346
投資物業估值收益淨額	—	171	171
	<u>(204)</u>	<u>721</u>	<u>517</u>
業績	<u>(204)</u>	<u>721</u>	<u>517</u>
不予分配的公司開支、折舊及攤銷			(248)
利息及財務收入			525
利息及財務支出			(823)
應佔聯營公司溢利			15
衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動收益			400
所得稅			(69)
			<u>317</u>
稅後溢利			<u>317</u>

(1) 業務分部之間的費用是向其他業務分部提供服務後收到的費用。

資產及負債

	運輸服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
資產	65,509	1,971	67,480
發展中物業	—	1,537	1,537
聯營公司權益	—	—	72
興建中的鐵路 [@]	—	—	11,165
不予分配的資產 [#]	—	—	9,498
	<u>65,509</u>	<u>3,508</u>	<u>89,752</u>
負債	645	671	1,316
遞延收入	350	191	541
不可分配的負債 [*]	—	—	28,242
	<u>995</u>	<u>862</u>	<u>30,099</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

- ⑥ 包括落馬洲支綫及九龍南綫的建設成本及土地成本 (99.55億港元)，以及沙田至中環綫、區域快綫/北環綫的規劃及設計成本 (12.10億港元)。
- # 包括公司資產及公司辦公室的進行中建築工程 (3.41億港元)、衍生金融資產 (1.29億港元)、投資 (4.49億港元)、借予第三方的貸款 (6.84億港元)、借予無控制權附屬公司的貸款 (38.63億港元)、應收利息及其他應收款項 (6.38億港元)，以及現金及等同現金 (33.94億港元)。
- * 包括附息借貸 (194.74億港元)、基本工程項目的應計開支和準備 (29.12億港元)、應付租賃承擔 (6.84億港元)、應付利息及其他應付款項 (16.13億港元)、遞延稅項負債 (31.98億港元) 及衍生金融負債 (3.61億港元)。

其他資料

	運輸服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
資本開支			
— 運營鐵路	1,165	127	1,292
— 興建中的鐵路	—	—	2,535
— 不予分配的資本開支	—	—	8
	1,165	127	3,835
	1,165	127	3,835

2004年

經營業績

	運輸服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
收入	4,281	695	4,976
未計折舊及攤銷的經營成本	(2,447)	(128)	(2,575)
業務分部之間的費用 ⁽¹⁾	35	(35)	—
折舊及攤銷	(1,630)	(29)	(1,659)
	239	503	742
扣除折舊及攤銷的業績	239	503	742
投資物業估值收益淨額	—	148	148
	239	651	890
	239	651	890
不予分配的公司開支、折舊及攤銷			(251)
利息及財務收入			444
利息及財務支出			(485)
應佔聯營公司溢利			15
所得稅			(100)
			513
稅後溢利			513

(1) 業務分部之間的費用是向其他業務分部提供服務後收到的費用。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

資產及負債

	運輸服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
資產	66,530	1,682	68,212
發展中物業	—	1,892	1,892
聯營公司權益	—	—	57
興建中的鐵路 ^⑥	—	—	7,981
不予分配的資產 [#]	—	—	13,244
	66,530	3,574	91,386
負債	367	636	1,003
遞延收入	584	124	708
不可分配的負債 [*]	—	—	29,613
	951	760	31,324

⑥ 包括落馬洲支綫的建設成本及土地成本(65.19億港元)，以及沙田至中環綫、九龍南綫及北環綫的規劃及設計成本(14.62億港元)。

包括公司資產及公司辦公室的進行中建築工程(4.09億港元)、投資(43.23億港元)、借予第三方的貸款(7.33億港元)、借予無控制權附屬公司的貸款(35.76億港元)、應收利息及其他應收款項(6.72億港元)，以及現金及等同現金(35.31億港元)。

* 包括付息借貸(197.48億港元)、基本工程項目的應計開支和準備(38.75億港元)、應付租賃承擔(7.17億港元)、應付利息及其他應付款項(20.22億港元)及遞延稅項負債(32.51億港元)。

其他資料

	運輸服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
資本開支			
— 運營鐵路	6,678	61	6,739
— 興建中的鐵路	—	—	2,278
— 不予分配的資本開支	—	—	8
	6,678	61	9,025

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

截至2007年6月30日止六個月

經營業績

	運輸服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
收入	2,367	471	2,838
未計折舊及攤銷的經營成本	(1,331)	(66)	(1,397)
業務分部之間的費用 ⁽¹⁾	15	(15)	—
折舊及攤銷	(1,124)	(21)	(1,145)
	<u>(73)</u>	<u>369</u>	<u>296</u>
扣除折舊及攤銷的業績			296
投資物業估值收益淨額	—	6	6
	<u>(73)</u>	<u>375</u>	<u>302</u>
業績			302
不予分配的公司開支、折舊及攤銷			(142)
利息及財務收入			213
利息及財務支出			(645)
應佔聯營公司溢利			16
衍生金融工具及對沖借貸的 公平價值變動虧損			283
所得稅			(8)
稅後溢利			<u>19</u>

(1) 業務分部之間的費用是向其他業務分部提供服務後收到的費用。

於2007年6月30日

資產及負債

	運輸服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
資產	62,947	2,043	64,990
發展中物業	—	457	457
聯營公司權益	—	—	115
興建中的鐵路 [@]	—	—	16,325
不予分配的資產 [#]	—	—	5,492
	<u>62,947</u>	<u>2,500</u>	<u>87,379</u>
負債	427	725	1,152
遞延收入	313	249	562
不可分配的負債 [*]	—	—	25,795
	<u>740</u>	<u>974</u>	<u>27,509</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

- ⑥ 包括落馬洲支綫的建設成本及土地成本 (148.35億港元)，以及沙田至中環綫、廣深港高速鐵路香港段及北環綫的規劃及設計成本 (14.90億港元)。
- # 包括公司資產及公司辦公室的進行中建築工程 (3.06億港元)、衍生金融資產 (7,000萬港元)、借予無控制權附屬公司的貸款 (42.14億港元)、應收利息及其他應收款項 (3.57億港元)，以及現金及等同現金 (5.45億港元)。
- * 包括附息借貸 (178.39億港元)、基本工程項目的應計開支和準備 (20.25億港元)、應付利息及其他應付款項 (13.68億港元)、短期銀行貸款 (10.13億港元) 及遞延稅項負債 (32.57億港元) 及衍生金融負債 (2.93億港元)。

截至2007年6月30日止六個月

其他資料

	運輸服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
資本開支			
— 營運鐵路	297	12	309
— 興建中的鐵路	—	—	1,350
— 不予分配的資本開支	—	—	9
	297	12	1,668
	297	12	1,668

截至2006年6月30日止六個月 (未經審核)

經營業績

	運輸服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
收入	2,310	426	2,736
未計折舊及攤銷的經營成本	(1,319)	(60)	(1,379)
業務分部之間的費用 ⁽¹⁾	20	(20)	—
折舊及攤銷	(1,109)	(18)	(1,127)
	(98)	328	230
扣除折舊及攤銷的業績	—	43	43
投資物業估值收益淨額	—	43	43
業績	(98)	371	273
不予分配的公司開支、折舊及攤銷			(105)
利息及財務收入			257
利息及財務支出			(404)
應佔聯營公司溢利			11
衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動虧損			(112)
所得稅			20
稅後虧損			(60)

(1) 業務分部之間的費用是向其他業務分部提供服務後收到的費用。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

14 固定資產及經營租賃項下持作自用的批租土地權益

(a) 九鐵集團

	投資物業 百萬港元	隧道、 橋樑、道路 及軌道 百萬港元	建築物 百萬港元	鐵路車輛 百萬港元	其他設備 百萬港元	固定資產 總值 百萬港元	持作自用 的批租土 地權益 百萬港元
原值或估值：							
於2004年1月1日	878	13,344	20,297	8,055	8,997	51,571	7,011
重新分類	—	2,121	233	—	(28)	2,326	(2,326)
撥自進行中建築工程	—	4,118	7,172	1,219	2,123	14,632	218
添置	—	338	1,159	8	87	1,592	1,010
出售	—	(7)	(3)	—	(90)	(100)	—
公平價值調整	148	—	—	—	—	148	—
於2004年12月31日	1,026	19,914	28,858	9,282	11,089	70,169	5,913
於2005年1月1日	1,026	19,914	28,858	9,282	11,089	70,169	5,913
撥自進行中建築工程	—	43	282	(4)	314	635	—
添置／(撥回多計款項)	—	284	313	(7)	37	627	72
出售	(26)	(16)	(6)	—	(68)	(116)	—
公平價值調整	171	—	—	—	—	171	—
於2005年12月31日	1,171	20,225	29,447	9,271	11,372	71,486	5,985
於2006年1月1日	1,171	20,225	29,447	9,271	11,372	71,486	5,985
撥自進行中建築工程	112	11	41	4	265	433	7
添置／(撥回多計款項)	—	(6)	199	1	54	248	(9)
出售	(4)	(20)	(1)	(3)	(49)	(77)	—
公平價值調整	99	—	—	—	—	99	—
於2006年12月31日	1,378	20,210	29,686	9,273	11,642	72,189	5,983
於2007年1月1日	1,378	20,210	29,686	9,273	11,642	72,189	5,983
撥自進行中建築工程	—	—	132	—	60	192	—
添置	—	44	8	5	25	82	7
出售	—	(10)	—	(5)	(45)	(60)	—
公平價值調整	6	—	—	—	—	6	—
於2007年6月30日	1,384	20,244	29,826	9,273	11,682	72,409	5,990
累積折舊及攤銷：							
於2004年1月1日	—	183	970	2,005	3,465	6,623	102
重新分類	—	(1)	—	—	(7)	(8)	8
年內支出	—	202	448	239	686	1,575	112
出售撥回	—	—	(1)	—	(75)	(76)	—
於2004年12月31日	—	384	1,417	2,244	4,069	8,114	222
於2005年1月1日	—	384	1,417	2,244	4,069	8,114	222
年內支出	—	464	600	275	804	2,143	118
出售撥回	—	(1)	(2)	—	(66)	(69)	—
於2005年12月31日	—	847	2,015	2,519	4,807	10,188	340
於2006年1月1日	—	847	2,015	2,519	4,807	10,188	340
年內支出	—	473	610	274	816	2,173	119
出售撥回	—	(2)	—	(3)	(43)	(48)	—
於2006年12月31日	—	1,318	2,625	2,790	5,580	12,313	459
於2007年1月1日	—	1,318	2,625	2,790	5,580	12,313	459
期內支出	—	237	305	137	416	1,095	60
出售撥回	—	(2)	—	(4)	(35)	(41)	—
於2007年6月30日	—	1,553	2,930	2,923	5,961	13,367	519
帳面淨值：							
於2007年6月30日	1,384	18,691	26,896	6,350	5,721	59,042	5,471
於2006年12月31日	1,378	18,892	27,061	6,483	6,062	59,876	5,524
於2005年12月31日	1,171	19,378	27,432	6,752	6,565	61,298	5,645
於2004年12月31日	1,026	19,530	27,441	7,038	7,020	62,055	5,691

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(b) 公司

	投資物業 百萬港元	隧道、橋樑、 道路及軌道 百萬港元	建築物 百萬港元	鐵路車輛 百萬港元	其他設備 百萬港元	固定資產 總值 百萬港元	持作自用的批租土地權益 百萬港元
原值或估值：							
於2004年1月1日	878	13,344	20,297	8,055	8,960	51,534	7,011
重新分類	—	2,121	233	—	(28)	2,326	(2,326)
撥自進行中建築工程	—	4,118	7,172	1,219	2,106	14,615	218
添置／(撥回多計款項)	—	338	1,159	8	87	1,592	1,010
出售	—	(7)	(3)	—	(90)	(100)	—
公平價值調整	148	—	—	—	—	148	—
於2004年12月31日	1,026	19,914	28,858	9,282	11,035	70,115	5,913
於2005年1月1日	1,026	19,914	28,858	9,282	11,035	70,115	5,913
撥自進行中建築工程	—	43	282	(4)	317	638	—
添置／(撥回多計款項)	—	284	313	(7)	37	627	72
出售	(26)	(16)	(6)	—	(68)	(116)	—
公平價值調整	171	—	—	—	—	171	—
於2005年12月31日	1,171	20,225	29,447	9,271	11,321	71,435	5,985
於2006年1月1日	1,171	20,225	29,447	9,271	11,321	71,435	5,985
撥自進行中建築工程	112	11	41	4	265	433	7
添置／(撥回多計款項)	—	(6)	199	1	54	248	(9)
出售	(4)	(20)	(1)	(3)	(49)	(77)	—
公平價值調整	99	—	—	—	—	99	—
於2006年12月31日	1,378	20,210	29,686	9,273	11,591	72,138	5,983
於2007年1月1日	1,378	20,210	29,686	9,273	11,591	72,138	5,983
撥自進行中建築工程	—	—	132	—	60	192	—
添置	—	44	8	5	25	82	7
出售	—	(10)	—	(5)	(45)	(60)	—
公平價值調整	6	—	—	—	—	6	—
於2007年6月30日	1,384	20,244	29,826	9,273	11,631	72,358	5,990
累積折舊及攤銷：							
於2004年1月1日	—	183	970	2,005	3,465	6,623	102
重新分類	—	(1)	—	—	(7)	(8)	8
年內支出	—	202	448	239	682	1,571	112
出售撥回	—	—	(1)	—	(75)	(76)	—
於2004年12月31日	—	384	1,417	2,244	4,065	8,110	222
於2005年1月1日	—	384	1,417	2,244	4,065	8,110	222
年內支出	—	464	600	275	798	2,137	118
出售撥回	—	(1)	(2)	—	(66)	(69)	—
於2005年12月31日	—	847	2,015	2,519	4,797	10,178	340
於2006年1月1日	—	847	2,015	2,519	4,797	10,178	340
年內支出	—	473	610	274	811	2,168	119
出售撥回	—	(2)	—	(3)	(43)	(48)	—
於2006年12月31日	—	1,318	2,625	2,790	5,565	12,298	459
於2007年1月1日	—	1,318	2,625	2,790	5,565	12,298	459
期內支出	—	237	305	137	414	1,093	60
出售撥回	—	(2)	—	(4)	(35)	(41)	—
於2007年6月30日	—	1,553	2,930	2,923	5,944	13,350	519
帳面淨值：							
於2007年6月30日	1,384	18,691	26,896	6,350	5,687	59,008	5,471
於2006年12月31日	1,378	18,892	27,061	6,483	6,026	59,840	5,524
於2005年12月31日	1,171	19,378	27,432	6,752	6,524	61,257	5,645
於2004年12月31日	1,026	19,530	27,441	7,038	6,970	62,005	5,691

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

- (c) 軌道主要包括路軌、軌枕、路基及道碴的成本。
- (d) 其他設備包括升降機與電動扶梯、電訊及信號系統、機器、傢具及固定裝置、車輛、電腦與辦公室設備。
- (e) 九鐵集團及公司以經營租賃方式租出九鐵集團及公司鐵路業務所用或附屬的投資物業或若干物業。初始租賃一般為2至5年，期滿時租客有權選擇以重新商討的條件續租。租賃條件可包括基本租金以外加上按租客營業收入計算的金額。
- (f) 集團及公司的投資物業在香港以長期租賃持有，其於各結算日的公平價值按公開市場基準，參考有關地點的相若銷售或以收入淨額資本化並計入租約屆滿後續約時淨租金收入增加的可能性重新計量。截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度，估值由獨立測量行進行，該行旗下的僱員中，有具備香港測量師學會及英國皇家特許測量師學會資深會員及會員的資格，在香港有豐富的估值經驗。截至2007年及2006年6月30日止期間，估值由公司的管理層進行。截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度及截至2007年6月30日止六個月的公平價值收益淨額分別9,900萬港元、1.71億港元、1.48億港元及600萬港元已撥入收益表中。
- (g) 除投資物業外，固定資產包括以下根據經營租賃租出的資產，其帳面總值及有關的累積折舊如下：

	於12月31日						於6月30日	
	2006年		2005年		2004年		2007年	
	帳面總值 百萬港元	有關的 累積折舊 百萬港元	帳面總值 百萬港元	有關的 累積折舊 百萬港元	帳面總值 百萬港元	有關的 累積折舊 百萬港元	帳面總值 百萬港元	有關的 累積折舊 百萬港元
紅磡灣貨場	84	13	85	11	85	9	68	11
紅磡車站停車場	55	25	56	24	55	22	55	25
紅磡車站辦公室	23	7	23	6	21	6	23	7
紅磡貨運總辦事處	6	1	6	1	6	1	6	1
沙田車站連城廣場	144	68	144	63	104	60	164	80
旺角車站貨場	45	8	45	7	45	6	45	9
各車站商店	802	93	764	81	672	59	775	101
流動電話覆蓋系統	84	48	84	43	87	37	84	51
策誠軒	36	9	30	7	19	4	38	10
	<u>1,279</u>	<u>272</u>	<u>1,237</u>	<u>243</u>	<u>1,094</u>	<u>204</u>	<u>1,258</u>	<u>295</u>

上述物業雖然出租予租客，但公司持有上述物業並非因為其具有投資潛力。這些資產位於政府撥給公司興建鐵路的鐵路土地上，並會用於九鐵集團鐵路業務或作為鐵路業務的輔助業務，屬於鐵路網絡的一部分，未經政府同意不得另行出售。因此，這些資產並無分類為投資物業。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(h) 預計九鐵集團及公司根據不可取消物業經營租賃收取的未來最低租金總額將會如下：

	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
1年內	896	663	659	967
1年至5年內	1,739	704	914	1,570
5年後	155	15	41	26
	2,790	1,382	1,614	2,563

(i) 九鐵集團及公司與非關連人士訂立了多項個別釐定的交易或安排，以租出及再租回資產，包括鐵路車輛、信號設備、收費系統及鐵路基建。根據每項安排，九鐵集團及公司租出資產予一名海外投資者，該名海外投資者已預付租賃協議釐定的所有租金。同時，九鐵集團及公司從該名海外投資者租回資產，並按照預定的付款日期每半年或一年支付租金。九鐵集團及公司有權選擇在預定日期以既定或協定金額購買該名海外投資者對資產持有的租賃權益，而九鐵集團及公司亦有意行使該購買選擇權。從該名海外投資者收到的預付租金已投放於存款或投資於債務證券或借予非關連人士，預計還款額將足以支付九鐵集團及公司的租金義務和根據租賃協議行使購買選擇權時應付的金額。只要九鐵集團及公司遵守租賃協議的規定，九鐵集團及公司可一直享有和持續佔有、使用或營運有關資產，但亦須視乎有關安排而定。該等安排乃九鐵集團及公司與美國的投資者所訂立。

集團及公司的部分資產(包括租賃期間更換的資產)分別涉及八項、九項、九項及八項以上所述的安排，有關資產於2006年、2005年及2004年12月31日及2007年6月30日成本總計分別101.63億港元、119.19億港元、118.19億港元及101.71億港元，而帳面淨值分別為55.72億港元、75.79億港元、79.13億港元及53.94億港元。於2006年、2005年及2004年12月31日及2007年6月30日，分別五項、六項、六項及五項安排涉及鐵路車輛，基本租期由15年至28年。在另外兩項安排中，一項涉及信號設備，另一項涉及收費系統。兩項安排的基本租期為15年。餘下一項安排涉及鐵路基建，基本租期介乎24年至27年。由於集團及公司大體上保留擁有每項安排所涉及的資產的一切風險和收益，而享有的使用權大體上與作出安排前相同，故此並無對固定資產作調整。截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度及截至2007年6月30日止六個月，集團及公司分別從這八項、九項、九項及八項安排取得分別108.05億港元、134.80億港元、134.80億港元及108.05億港元現金，假設行使每項安排的購買權，九鐵集團及公司承諾於有關租賃年期支付長期租賃費用，該等費用於有關安排實行初期的淨現值總額估計分別為102.92億港元、126.81億港元、126.81億港元及102.92億港元，預期此承諾將以現有存款和投資的所得款項及第三方於有關租賃期償還的貸款支付。

集團及公司由此等安排所得的現金淨額總額已列報為遞延收益，並按有關安排的適用租賃期作攤銷記入收益表內。截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度及截至2007年6月30日止六個月，確認總數分別為2,400萬港元、3,900萬港元、3,900萬港元及1,200萬港元的金額已記入收益表的運輸業務分部內。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

- (j) 年內的添置金額包括公司就以下各項支付予或應付予或已收或應收政府的金額：
- 截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度及截至2007年6月30日止六個月，政府代公司為西鐵、馬鞍山鐵路及尖沙咀支綫項目收地工作以及建造地盤租地所收取的費用2,100萬港元、1,800萬港元、1.43億港元及700萬港元。
 - 政府於截至2004年12月31日止年度代公司為西鐵項目已收土地支付及應付的賠償9.58億港元。公司有義務償付該筆賠償費予政府。
 - 截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度及截至2007年6月30日止六個月，公司為東鐵支綫項目應付的地價分別為2,500萬港元退款、5,000萬港元應計費用、1.5億港元退款及零港元。
- (k) 九鐵集團及公司於香港以中期(10至50年以下)及長期(50年或以上)租賃持有的批租土地權益於2006年、2005年及2004年12月31日及2007年6月30日的帳面值分別為54.97億港元、56.17億港元、56.63億港元及54.44億港元；及2,700萬港元、2,800萬港元、2,800萬港元及2,700萬港元。

15 進行中建築工程

進行中建築工程包括：

(a) 九鐵集團

2006年

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

2005年

	九龍南綫 百萬港元	東鐵支綫 百萬港元	其他資產 百萬港元	進行中建築 工程總額 百萬港元
2005年1月1日結餘	—	6,514 [#]	472	6,986
撥自遞延支出	875	—	—	875
年內產生成本	432	2,304	449	3,185
撥入固定資產或批租土地	—	(170)	(465)	(635)
	<u>1,307</u>	<u>8,648</u>	<u>456</u>	<u>10,411</u>

[#] 已於採納香港會計準則第32條及香港會計準則第39條時扣減年初結餘調整500萬港元。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

2004年

	東鐵支綫 百萬港元	其他資產 百萬港元	進行中建築 工程總額 百萬港元
2004年1月1日結餘	14,091	1,010	15,101
年內產生成本	6,158	582	6,740
撥入固定資產或批租土地	(13,730)	(1,120)	(14,850)
2004年12月31日結餘	<u>6,519</u>	<u>472</u>	<u>6,991</u>

2007年6月30日

	九龍南綫 百萬港元	東鐵支綫 百萬港元	其他資產 百萬港元	進行中建築 工程總額 百萬港元
於2007年1月1日結餘	2,840	10,493	311	13,644
期內產生成本	973	529	191	1,693
撥入固定資產	—	—	(192)	(192)
於2007年6月30日結餘	<u>3,813</u>	<u>11,022</u>	<u>310</u>	<u>15,145</u>

(b) 公司

2006年

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

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

2005年

	九龍南綫 百萬港元	東鐵支綫 百萬港元	其他資產 百萬港元	進行中建築 工程總額 百萬港元
2005年1月1日結餘	—	6,514 [#]	472	6,986
撥自遞延支出	875	—	—	875
年內產生成本	432	2,304	449	3,185
撥自一家附屬公司	—	—	3	3
撥入固定資產或批租土地	—	(170)	(468)	(638)
	<u>1,307</u>	<u>8,648</u>	<u>456</u>	<u>10,411</u>
2005年12月31日結餘	<u>1,307</u>	<u>8,648</u>	<u>456</u>	<u>10,411</u>

[#] 已於採納香港會計準則第32條及香港會計準則第39條時扣減年初結餘調整500萬港元。

2004年

	東鐵支綫 百萬港元	其他資產 百萬港元	進行中建築 工程總額 百萬港元
2004年1月1日結餘	14,091	1,010	15,101
年內產生成本	6,158	582	6,740
撥入一家附屬公司	—	(17)	(17)
撥入固定資產或批租土地	(13,730)	(1,103)	(14,833)
	<u>6,519</u>	<u>472</u>	<u>6,991</u>
2004年12月31日結餘	<u>6,519</u>	<u>472</u>	<u>6,991</u>

2007年6月30日

	九龍南綫 百萬港元	東鐵支綫 百萬港元	其他資產 百萬港元	進行中建築 工程總額 百萬港元
於2007年1月1日結餘	2,840	10,493	311	13,644
期內產生成本	973	529	191	1,693
撥入固定資產	—	—	(192)	(192)
	<u>3,813</u>	<u>11,022</u>	<u>310</u>	<u>15,145</u>
於2007年6月30日結餘	<u>3,813</u>	<u>11,022</u>	<u>310</u>	<u>15,145</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(c) 結餘包括公司就以下各項已付及應付政府的款項：

- 於2006年、2005年及2004年12月31日及2007年6月30日東鐵支綫建築工程購置自用批租土地直接產生的收地成本及其他成本分別6.32億港元、6.12億港元、6.02億港元及6.39億港元。
- 於2006年、2005年及2004年12月31日及2007年6月30日九龍南綫建築工程購置自用批租土地直接產生的收地成本及其他成本分別5,100萬港元、2,400萬港元、700萬港元及6,500萬港元。

該等成本將於政府轉歸該土地予公司時轉撥至批租土地權益，屆時該等成本將根據有關政策開始攤銷。

(d) 各年／期內產生成本包括公司就以下各項支付予或應付予政府的金額：

- 截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度及截至2007年6月30日止六個月東鐵支綫及九龍南綫項目建造地盤租地的租金分別4,600萬港元、1,300萬港元、4,200萬港元及1,900萬港元。該土地不可以轉讓，只供公司和／或其承建商使用，因此並無可量度的價值。
- 截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度及截至2007年6月30日止六個月政府為東鐵支綫及九龍南綫項目進行收地工作的費用，以及政府代公司為該等項目已收土地支付及應付作為賠償的1,900萬港元、900萬港元、1.95億港元及1,000萬港元。公司有義務償付該筆賠償費予政府。

(e) 各年／期內產生成本已計入截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度及截至2007年6月30日止六個月可收回間接成本5,500萬港元、2,300萬港元、7,500萬港元及1,600萬港元，該等款項來自公司代政府在鐵路沿綫進行若干主要公共基建工程及其他工程而從政府收取的費用，此等委託工程乃根據有關的委託協議進行；以及根據公司與政府達成的股份協議（見附註21）就西鐵第一期沿綫物業發展而從附屬公司西鐵物業發展公司收取的費用。

16 遞延支出

九鐵集團及公司

遞延支出包括：

2006年

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

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

2005年

	九龍南綫 百萬港元	沙田至中環綫 百萬港元	區域快綫 ／北環綫 百萬港元	遞延支出總額 百萬港元
2005年1月1日結餘	279	1,178 [#]	4	1,461
年內支出	569	10	18	597
利息及財務收入／支出	27	—	—	27
撥入進行中建築工程	(875)	—	—	(875)
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
2005年12月31日結餘	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
	—	1,188	22	1,210

[#] 已於採納香港會計準則第32條及香港會計準則第39條時扣減年初結餘調整100萬港元。

2004年

	九龍南綫 百萬港元	沙田至中環綫 百萬港元	北環綫 百萬港元	遞延支出總額 百萬港元
2004年1月1日結餘	169	731	—	900
年內支出	107	437	4	548
利息及財務收入／支出	3	11	—	14
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
2004年12月31日結餘	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
	279	1,179	4	1,462

2007年6月30日

		沙田至中環綫 百萬港元	區域快綫 ／北環綫 百萬港元	遞延支出總額 百萬港元
2007年1月1日結餘		1,188	201	1,389
期內支出		—	101	101
		<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
2007年6月30日結餘		<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
		1,188	302	1,490

- (a) 2005年，沙田至中環綫項目的規劃、設計及興建工作暫時停止，以待政府宣佈其決策。政府原則上仍然致力發展沙田至中環綫，但到底如何興建、由誰興建仍有待決定。公司用於沙田至中環綫的支出在資產負債表按成本入帳。若公司如期興建沙田至中環綫，支出金額將構成落成項目最終成本的一部分。但若沙田至中環綫由其他公司興建，則公司能否收回該項目所產生的全部或部分成本仍屬未知之數，若收回金額低於成本，差額將在未來相應的會計期間從公司的收益表中撤帳。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

- (b) 於2006年、2005年及2004年12月31日及2007年6月30日，為沙田至中環綫項目購置批租土地而直接產生的土地相關成本分別合共約為600萬港元、600萬港元、800萬港元及600萬港元，已記入遞延支出結餘項下。當政府將有關土地授予公司後，該等成本將會轉入批租土地權益，並同時開始按照相關政策計算攤銷。

17 發展中物業

九鐵集團及公司

	截至12月31日止年度			截至6月30日 止六個月
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
1月1日結餘	1,537	1,892	1,448	449
年／期內產生支出	6	35	444	8
年／期內收回款項	(1,094)	(390)	—	—
	449	1,537	1,892	457

發展中物業的支出結餘主要與大圍車站及車公廟站發展地盤的物業發展基礎工程有關。其他發展項目將根據與政府協定的總招標計劃，自2007年底起進行招標。

截至2005年12月31日止年度，收回款項包括就公共交通交匯處及物業發展基礎工程而從政府收回的費用8,800萬港元。

18 於附屬公司的投資

	公司			於6月30日
	於12月31日			2007年
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	百萬港元
非上市股份成本	—	—	—	—
	—	—	—	—

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

按主要業務劃分的附屬公司詳情如下：

公司名稱	註冊及 經營地點	已發行及繳足 普通股數量	股份 票面值	公司持有 股份百分
<i>物業管理</i>				
文禮閣物業管理有限公司#	香港	25,500 'A' 24,500 'B'	\$1 \$1	100% 無
新屯門中心物業管理有限公司	香港	25,000 'A' 25,000 'B'	\$1 \$1	100% 100%
駿景園物業管理有限公司	香港	25,000 'A' 25,000 'B'	\$1 \$1	100% 100%
恒福花園物業管理有限公司	香港	10,000	\$1	100%
海翠花園物業管理有限公司	香港	25,000 'A' 25,000 'B'	\$1 \$1	100% 100%
國際都會物業管理有限公司	香港	25,500 'A' 24,500 'B'	\$1 \$1	100% 無
國策有限公司##	香港	5,000	\$1	100%
<i>資產租賃</i>				
Buoyant Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Advanced Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Quality Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Kasey Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Circuit Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Shining Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Fluent Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Kudos Asset Limited &	香港	100	\$10	100%
Unique Asset Limited *	香港	100	\$10	100%
Bowman Asset Limited	開曼群島	1,000	1美元	100%
Statesman Asset Limited	開曼群島	1,000	1美元	100%
Interwind Asset Limited @	香港	100	\$10	100%
Hardy Asset Limited @	香港	100	\$10	100%
Roving Asset Limited @	香港	100	\$10	100%
Swanky Asset Limited @	香港	100	\$10	100%
<i>電訊</i>				
偉絡傳訊有限公司	香港	100	\$10	100%
<i>物業發展(無控制權附屬公司)</i>				
西鐵物業發展有限公司及其 其13家全資附屬公司*	香港	51 'A' 49 'B'	\$10 \$10	100% 無

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

- # 於2007年6月30日，該附屬公司正在清盤，原因是文禮閣物業管理業務終止。
- # 於2007年6月30日，該附屬公司正在清盤，原因是該公司不再有任何商業功能。
- & 於2007年6月30日，該等附屬公司正在清盤，原因是有關的租賃交易已於2006年終止。
- @ 於2007年6月30日，該附屬公司正在取消登記，原因是擬進行的租賃交易沒有實現。
- * 這些附屬公司是公司純為代政府發展西鐵第一期沿綫商用或住宅物業而持有。除了提供資本外，公司對這些附屬公司的淨資產並無實質控制權或權益，故其財務報表並不計入綜合帳項。

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

	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
資產	4,046	3,861	3,574	4,236
負債	4,048	3,863	3,576	4,238
權益	(2)	(2)	(2)	(2)
營業額	—	—	—	—
年／期內稅後溢利／(虧損)	—	—	—	(1)

19 聯營公司權益

於聯營公司所佔權益如下：

	九鐵集團				公司			
	於12月31日		於6月30日		於12月31日		於6月30日	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
非上市股份成本	—	—	—	—	9	9	9	9
應佔資產淨值	66	39	57	82	—	—	—	—
借予聯營公司的貸款	33	33	—	33	33	33	—	33
	99	72	57	115	42	42	9	42

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

於香港註冊成立及運作的聯營公司詳情如下：

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

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

於2005年10月21日，公司與八達通卡有限公司其他股東出售彼等於八達通卡有限公司的所有股份，並將有關資金注入八達通控股有限公司，以作為向彼等發行八達通控股有限公司新股份的代價。

緊隨完成買賣八達通卡有限公司股份後，八達通控股有限公司股東根據一份附屬貸款協議向該公司授出合共1.5億港元的貸款，每位股東根據其於八達通控股有限公司的持股量按比例出資。公司借予聯營公司的貸款按年息率5.5%計息。該筆貸款為無抵押，並須於2010年10月20日前任何時間償還全部或部分貸款。截至2006年12月31日止年度及截至2007年6月30日止六個月，集團收到八達通控股有限公司支付的一筆利息，金額分別為200萬港元及100萬港元。

截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度及截至2007年6月30日止六個月，集團為使用八達通卡系統而支付予八達通卡有限公司的費用分別為3,800萬港元、3,600萬港元、3,300萬港元及1,900萬港元。這些款項是根據八達通卡的所得收入支付。集團再沒有為八達通卡系統支付或產生其他費用。截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度及截至2007年6月30日止六個月，集團分別從八達通卡有限公司收到700萬港元、700萬港元、800萬港元及400萬港元，作為提供八達通卡增值服務所收取的代理費、發行新八達通卡及辦理退還八達通卡所收取的手續費。

根據八達通控股有限公司的綜合管理帳目編製的聯營公司財務資料概述如下：

	於12月31日						於6月30日	
	2006年 百萬港元	2006年 百萬港元 九鐵集團所佔 實際權益	2005年 百萬港元	2005年 百萬港元 九鐵集團所佔 實際權益	2004年 百萬港元	2004年 百萬港元 九鐵集團所佔 實際權益	2007年 百萬港元	2007年 百萬港元 九鐵集團所佔 實際權益
	100%	(22.1%)	100%	(22.1%)	100%	(22.1%)	100%	(22.1%)
資產	2,180	482	1,833	405	1,554	343	2,291	506
負債	1,882	416	1,653	366	1,443	319	1,919	424
權益	298	66	180	39	111	24	372	82
營業額	405	90	354	78	317	70	201	44
年內稅後溢利	118	27	69	15	69	15	74	16

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

20 借予第三方的貸款

2004年及2005年借予第三方的貸款來自九鐵集團及公司訂立的一項租賃安排。根據該租賃安排，未來的租賃費用以借予第三方的貸款所取得的利息及還款撥付。租賃安排於2006年終止，而借予第三方的貸款亦與九鐵集團及公司根據終止租賃協議所應付的終止款項抵銷。

21 借予無控制權附屬公司的貸款

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

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

西鐵物業發展有限公司已成立了多家附屬公司，分別負責西鐵第一期沿綫的各項物業發展。政府將從每項發展收取扣減虧損後的溢利，而公司可藉此收回管理沿綫物業發展的間接成本。

預計借予無控制權附屬公司的貸款將於如下的年期收回：

九鐵集團及公司

	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
1年內	153	1,202	—	162
1年後	3,869	2,661	3,576	4,052
	<u>4,022</u>	<u>3,863</u>	<u>3,576</u>	<u>4,214</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

22 投資

九鐵集團及公司

投資詳情如下：

	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
可供出售債務證券				
— 在香港以外上市	—	31	578	—
— 非上市	—	369	1,645	—
暫時存於託管銀行的附息存款	—	49	2,100	—
	—	449	4,323	—
投資面值總計	—	449	4,323	—
上市投資市值總計	—	31	578	—

23 存料及零件

九鐵集團及公司

預計存料及零件將在如下的年期耗用：

	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
1年內	133	159	164	138
1年後	229	184	155	229
	362	343	319	367
	362	343	319	367

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

24 應收利息及其他應收款項

(a) 應收利息及其他應收款項包括：

	九鐵集團				公司			
	於12月31日			於6月30日	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
應收利息	8	42	49	1	8	26	32	1
應收附屬公司帳項	—	—	—	—	12	10	23	12
應收政府帳項	312	432	510	320	312	432	510	320
應收帳款、按金、預付帳項 及拖欠收益	251	243	197	142	246	239	186	139
	<u>571</u>	<u>717</u>	<u>756</u>	<u>463</u>	<u>578</u>	<u>707</u>	<u>751</u>	<u>472</u>

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

(b) 預計應收利息及其他應收款項將在如下的年期收回：

	九鐵集團				公司			
	於12月31日			於6月30日	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
1年內	531	651	732	417	538	645	727	426
1年後	40	66	24	46	40	62	24	46
	<u>571</u>	<u>717</u>	<u>756</u>	<u>463</u>	<u>578</u>	<u>707</u>	<u>751</u>	<u>472</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(c) 包括在應收利息及其他應收款項內的應收帳款，其帳齡分析如下：

	九鐵集團				公司			
	於12月31日			於6月30日	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
現已到期	440	573	688	345	447	563	683	354
逾期不足1個月	2	3	6	6	2	3	6	6
逾期1至3個月	3	3	17	1	3	3	17	1
逾期超過3個月	1	5	2	2	1	5	2	2
應收帳款總計	446	584	713	354	453	574	708	363
按金、預付帳項及拖欠收益	125	133	43	109	125	133	43	109
	<u>571</u>	<u>717</u>	<u>756</u>	<u>463</u>	<u>578</u>	<u>707</u>	<u>751</u>	<u>472</u>

一般而言，除分享收益業務一般會享有一個月的信貸期外，公司不接受賒帳。就公司代政府進行委託工程而從政府收取的應收款項而言，根據有關委託協議，信貸期一般為21日。於2006年、2005年及2004年12月31日及2007年6月30日，分別為400萬港元、500萬港元、800萬港元及100萬港元的呆帳的特殊撥備均已獲確認。九鐵集團並無就該等結餘持有任何抵押品。

25 現金及等同現金

現金及等同現金包括：

	九鐵集團				公司			
	於12月31日			於6月30日	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
銀行短期計息存款								
— 存放日起3個月內到期	1,405	1,797	2,555	264	1,337	1,673	2,450	190
— 存放日起3個月以上到期	471	1,555	940	212	387	1,555	940	123
銀行存款及現金	71	42	36	69	71	42	36	69
資產負債表內的 現金及等同現金	1,947	3,394	3,531	545	<u>1,795</u>	<u>3,270</u>	<u>3,426</u>	<u>382</u>
減：存放日起3個月以上到期 的銀行短期計息存款	(471)	(1,555)	(940)	(212)				
綜合現金流動表內的 現金及等同現金	<u>1,476</u>	<u>1,839</u>	<u>2,591</u>	<u>333</u>				

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

26 應付利息及其他應付款項

(a) 應付利息及其他應付款項包括：

	九鐵集團				公司			
	於12月31日			於6月30日	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
應付利息	462	486	485	444	462	470	468	444
顧客按金及預收帳項	1,151	1,075	1,173	1,127	998	954	1,085	967
應付帳款及未付費用	846	1,242	1,271	856	842	1,236	1,257	853
應付予附屬公司的帳項	—	—	—	—	5	4	1	4
	<u>2,459</u>	<u>2,803</u>	<u>2,929</u>	<u>2,427</u>	<u>2,307</u>	<u>2,664</u>	<u>2,811</u>	<u>2,268</u>

(b) 預計應付利息及其他應付款項將在如下的年期清還：

	九鐵集團				公司			
	於12月31日			於6月30日	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
1年內	1,697	2,132	2,054	1,981	1,570	1,993	1,936	1,819
1年後	762	671	875	446	737	671	875	449
	<u>2,459</u>	<u>2,803</u>	<u>2,929</u>	<u>2,427</u>	<u>2,307</u>	<u>2,664</u>	<u>2,811</u>	<u>2,268</u>

(c) 包括在應付利息及其他應付款項內的應付帳款，其帳齡分析如下：

	九鐵集團				公司			
	於12月31日			於6月30日	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
一個月內或接獲通知時到期	557	641	706	528	558	645	698	528
1至3個月內到期	219	234	202	220	219	218	185	220
3至6個月內到期	43	45	45	7	43	45	45	7
6個月後到期	199	255	313	161	199	255	313	161
應付帳款總計	1,018	1,175	1,266	916	1,019	1,163	1,241	916
顧客按金及預收帳項	1,151	1,075	1,173	1,127	998	954	1,085	968
應付費用	290	553	490	384	290	547	485	384
	<u>2,459</u>	<u>2,803</u>	<u>2,929</u>	<u>2,427</u>	<u>2,307</u>	<u>2,664</u>	<u>2,811</u>	<u>2,268</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

27 基本工程項目的應計開支及準備

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

於2006年、2005年及2004年12月31日及2007年6月30日的結餘包括主要就西鐵項目、東鐵支綫項目、沙田至中環綫項目及九龍南綫項目的地價、收地及相關成本而應支付予政府分別合共13.61億港元、15.84億港元、15.11億港元及13.60億港元費用。

截至2007年6月30日止六個月，公司就索償和地價、收地及相關成本額外撥備7,100萬港元，並撥回或動用合共1.85億港元。截至2007年6月30日，索償和地價、收地及相關成本的撥備合共達13.46億港元。

九鐵集團及公司

預計基本工程項目的應計開支及準備將在如下年期清還或動用：

	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
1年內	1,080	1,814	3,284	1,043
1年後	974	1,224	687	1,075
	<u>2,054</u>	<u>3,038</u>	<u>3,971</u>	<u>2,118</u>

28 應付租賃承擔

2004年及2005年應付租賃承擔來自九鐵集團及公司訂立的一項租賃安排。根據該租賃安排，應付租賃承擔以借予第三方的貸款所取得的利息及還款撥付。租賃安排於2006年終止，而應付租賃承擔連同九鐵集團及公司所應付的終止款項，亦根據終止租賃協議以借予第三方的貸款支付。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

29 短期銀行貸款及附息借貸

九鐵集團及公司

(a) 短期銀行貸款及附息借貸包括：

	於12月31日						於6月30日	
	2006年		2005年		2004年		2007年	
	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元
<i>資本市場工具</i>								
2008年及2013年到期的 港元零售債券—見下文(c)	963	1,010	989	989	1,020	1,043	968	974
2010年到期的美元 債券—見下文(d)	7,779	8,323	7,753	8,522	7,785	8,998	7,822	8,232
2009年到期的美元 債券—見下文(e)	7,866	8,078	7,856	8,231	7,771	8,654	7,891	8,031
2013年到期的港元 債券—見下文(e)	808	808	789	789	800	829	768	768
2014年到期的美元 債券—見下文(e)	389	433	387	444	388	459	390	423
	<u>17,805</u>	<u>18,652</u>	<u>17,774</u>	<u>18,975</u>	<u>17,764</u>	<u>19,983</u>	<u>17,839</u>	<u>18,428</u>
出口信貸—見下文(f)	<u>1,407</u>	<u>1,406</u>	<u>1,700</u>	<u>1,706</u>	<u>1,984</u>	<u>2,033</u>	—	—
附息借貸	19,212	20,058	19,474	20,681	19,748	22,016	17,839	18,428
短期銀行貸款—見下文(g)	—	—	—	—	—	—	1,013	1,013
	<u>19,212</u>	<u>20,058</u>	<u>19,474</u>	<u>20,681</u>	<u>19,748</u>	<u>22,016</u>	<u>18,852</u>	<u>19,441</u>

(b) 資本市場工具及出口信貸的公平價值是採用現金流量貼現法釐定。

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

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

(e) 公司根據其30億美元中期債券計劃，於1999年7月27日以折讓價發行2009年到期而總面值為10億美元的7.25厘債券，其後於1999年11月17日以折讓價發行2014年到期而總面值為5,000萬美元的7.77厘債券，以及於2003年6月9日按面值發行2013年到期而總面值為8億港元的4.65厘債券。所有已發行的債券均無抵押，並與公司所有其他無抵押高級負債享有同等地位。

(f) 於2007年4月及5月，公司已悉數償還分別由日本國際協力銀行及加拿大出口發展公司所提供的出口信貸。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

- (g) 於2007年6月30日，短期銀行貸款為無抵押，按年息4.19%至4.56%計息，並須於結算日起計三個月內償還。
- (h) 公司付息借貸所附帶的契諾均按慣例訂立。償還日本國際協力銀行提供的出口信貸後，公司付息借貸並非附帶任何特定財務契諾。
- (i) 付息借貸的償還期限如下：

	於12月31日			於6月30日
	2006年 總計 百萬港元	2005年 總計 百萬港元	2004年 總計 百萬港元	2007年 總計 百萬港元
1年內	305	299	299	295
1年至2年內	600	304	300	—
2年至5年內	16,431	16,817	8,991	15,713
5年後	1,876	2,054	10,158	1,831
	19,212	19,474	19,748	17,839
	19,212	19,474	19,748	17,839

30 遞延收益

- (a) 遞延收益結餘包括就東鐵及馬鞍山鐵路沿綫的物業發展地盤向物業發展商收取的現金、租出及租回安排所產生的現金收入，以及就租賃電訊網絡向電訊營運商收取的現金。自物業發展商收取的現金將用作支付公司就有關物業發展項目所產生的費用。待物業發展基礎工程完成並獲准發展有關物業，且經考慮公司仍須就發展項目承擔的風險及責任(如有)後，未動用結餘將會計入收益表內。涉及租出和租回安排及電訊網絡的結餘，會按適用的租賃年期予以攤銷，並計入收益表內。租務按金的最初公平價值與名義價值差額產生的收益，會按相關的租賃年期予以攤銷，並於收益表內扣除。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(b) 遞延收益的變動包括：

	九鐵集團				公司			
	截至12月31日止年度			截至6月30日 止六個月	截至12月31日止年度			截至6月30日 止六個月
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
1月1日結餘	541	708	743	527	501	663	707	492
收款／(付款)淨額	445	76	12	(9)	445	76	—	(9)
租務按金的最初公平價值 與名義價值差額產生 的收益	—	—	—	74	—	—	—	74
租賃安排終止的應付款項撥備	—	(196)	—	—	—	(196)	—	—
於收益表內確認	(459)	(47)	(47)	(30)	(454)	(42)	(44)	(28)
12月31日／6月30日結餘	<u>527</u>	<u>541</u>	<u>708</u>	<u>562</u>	<u>492</u>	<u>501</u>	<u>663</u>	<u>529</u>

(c) 預計遞延收益將在如下的年期撥入收益表內：

	九鐵集團				公司			
	於12月31日			於6月30日	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
1年內	32	32	48	53	27	27	43	48
1年後	495	509	660	509	465	474	620	481
	<u>527</u>	<u>541</u>	<u>708</u>	<u>562</u>	<u>492</u>	<u>501</u>	<u>663</u>	<u>529</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

31 股本

	於12月31日						於6月30日	
	2006年		2005年		2004年		2007年	
	股數	百萬港元	股數	百萬港元	股數	百萬港元	股數	百萬港元
股本：								
法定股本：								
每股十萬港元	425,000	42,500	425,000	42,500	425,000	42,500	425,000	42,500
已發行及繳足股本：								
12月31日／6月30日結餘	391,200	39,120	391,200	39,120	391,200	39,120	391,200	39,120

資本管理

公司的資本包括股本及儲備。

公司的全部已發行股本由財政司司長法團持有。

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

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

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

32 儲備

九鐵集團

	發展儲備 百萬港元	投資 重估儲備 百萬港元	保留溢利 百萬港元	合計 百萬港元
2004年1月1日結餘	6,535	(1)	14,530	21,064
重估產生的虧損淨額	—	(54)	—	(54)
贖回及出售後撥入收益表的虧損淨額	—	39	—	39
就上年度核准的股息	—	—	(620)	(620)
年內溢利	—	—	513	513
	<u>6,535</u>	<u>(16)</u>	<u>14,423</u>	<u>20,942</u>
2004年12月31日結餘	6,535	(16)	14,423	20,942
2005年1月1日結餘	6,535	(16)	14,423	20,942
— 因會計政策變動而作出的年初結餘調整	—	—	(568)	(568)
	<u>6,535</u>	<u>(16)</u>	<u>13,855</u>	<u>20,374</u>
— 經重列	6,535	(16)	13,855	20,374
撥入保留溢利	(6,535)	—	6,535	—
重估產生的虧損淨額	—	(15)	—	(15)
贖回及出售後撥入收益表的虧損淨額	—	29	—	29
就上年度核准的股息	—	—	(172)	(172)
年內溢利	—	—	317	317
	<u>—</u>	<u>(2)</u>	<u>20,535</u>	<u>20,533</u>
2005年12月31日結餘	—	(2)	20,535	20,533
2006年1月1日結餘	—	(2)	20,535	20,533
贖回及出售後撥入收益表的虧損淨額	—	2	—	2
年內溢利	—	—	278	278
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>20,813</u>	<u>20,813</u>
2006年12月31日結餘	—	—	20,813	20,813
2007年1月1日結餘	—	—	20,813	20,813
就上年度核准的股息	—	—	(82)	(82)
期內溢利	—	—	19	19
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>20,750</u>	<u>20,750</u>
2007年6月30日結餘	—	—	20,750	20,750

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

公司

	發展儲備 百萬港元	投資 重估儲備 百萬港元	保留溢利 百萬港元	合計 百萬港元
2004年1月1日結餘	6,535	(1)	14,496	21,030
重估產生的虧損淨額	—	(54)	—	(54)
贖回及出售後撥入收益表的虧損淨額	—	39	—	39
就上年度核准的股息	—	—	(620)	(620)
年內溢利	—	—	502	502
	<u>6,535</u>	<u>(16)</u>	<u>14,378</u>	<u>20,897</u>
2004年12月31日結餘	6,535	(16)	14,378	20,897
2005年1月1日結餘	6,535	(16)	14,378	20,897
— 因會計政策變動而作出的年初結餘調整	—	—	(568)	(568)
	<u>6,535</u>	<u>(16)</u>	<u>13,810</u>	<u>20,329</u>
— 經重列	6,535	(16)	13,810	20,329
撥入保留溢利	(6,535)	—	6,535	—
重估產生的虧損淨額	—	(15)	—	(15)
贖回及出售後撥入收益表的虧損淨額	—	29	—	29
就上年度核准的股息	—	—	(172)	(172)
年內溢利	—	—	336	336
	<u>—</u>	<u>(2)</u>	<u>20,509</u>	<u>20,507</u>
2005年12月31日結餘	—	(2)	20,509	20,507
2006年1月1日結餘	—	(2)	20,509	20,507
贖回及出售後撥入收益表的虧損淨額	—	2	—	2
年內溢利	—	—	252	252
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>20,761</u>	<u>20,761</u>
2006年12月31日結餘	—	—	20,761	20,761
2007年1月1日結餘	—	—	20,761	20,761
就上年度核准的股息	—	—	(82)	(82)
期內溢利	—	—	—	—
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>20,679</u>	<u>20,679</u>
2007年6月30日結餘	—	—	20,679	20,679

(a) 於2006年、2005年及2004年12月31日及2007年6月30日，集團的保留溢利包括聯營公司應佔保留溢利分別為5,700萬港元、3,000萬港元、4,800萬港元及7,300萬港元。

(b) 發展儲備代表撥作為公司內部保留儲備的所有2005年前的物業發展溢利。發展儲備是根據條例的有關規定設立。

於2005年，在政府財政司司長批准後，發展儲備的結餘根據條例的有關條文撥入保留溢利。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(c) 保留溢利中確認的金融資產及負債及投資物業的公平價值變動(扣除相關遞延稅項)不可分配予唯一股東，乃因有關項目並非公司的已賺得溢利。於2006年、2005年及2004年12月31日及2007年6月30日，可供分配予唯一股東的儲備金額分別為207.20億港元、203.84億港元、141.43億港元及203.99億港元。

(d) 由2005年1月1日起，為遵照香港會計準則第32條及香港會計準則第39條，九鐵集團修訂其有關金融資產及負債的會計政策。修訂詳情如下：

(i) 投資

於2005年1月1日前，投資列作非作買賣用途持有的投資，按公平價值列帳，其公平價值變動於投資重估儲備確認。

由2005年1月1日起，根據香港會計準則第39條，所有投資均列為可供出售證券，並按公平價值列帳。可供出售證券的公平價值變動於投資重估儲備內確認，惟收購、建造或生產資產(為達致其擬定用途進行籌備需時較長)直接應佔的撥充資本部分除外。此會計政策變動並無造成財政影響。

(ii) 計息借貸

於2005年1月1日前，計息借貸產生的折讓／溢價及附帶成本於收益表內按直線法攤銷。

由2005年1月1日起，根據香港會計準則第39條，計息借貸產生的折讓／溢價及附帶成本於收益表內按實際利率攤銷。

(iii) 衍生金融資產及負債

於2005年1月1日前，管理層訂立用以對沖已確認負債的利率風險及外幣風險的衍生金融工具，乃參照確認為有關被對沖交易的時間確認。就對沖已確認外幣負債的外匯風險訂立的衍生金融工具於結算日按該日的匯率重估，得出的收益及虧損用於抵銷相關外幣負債固有的貨幣波幅導致的收益及虧損。

由2005年1月1日起，根據香港會計準則第39條，九鐵集團訂立的所有衍生金融工具均按公平價值列帳。該等指定為現金流量對沖的對沖工具的衍生金融工具的公平價值變動於負債影響收益表(如確認利息收入或開支時)的期間直接於收益表確認。

指定為公平價值對沖的對沖工具的衍生金融工具的公平價值變動於收益表確認。凡不符合作為對沖工具的資格的衍生金融工具，其公平價值變動於收益表確認。

(iv) 修訂會計政策的影響

有關證券投資及衍生金融資產及負債入帳方式的會計政策修訂，透過對於2005年1月1日的若干儲備進行期初結餘調整採納，惟由於香港會計準則第39條的過渡性安排不允許重列比較數額，故並無重列比較數額。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

33 金融資產及負債

九鐵集團在其正常業務過程中面臨各種財務風險：外匯風險、利率風險、信貸風險及流動資金風險。九鐵集團使用衍生金融工具對沖若干風險。

管理局已批准有關外匯風險、利率風險、信貸風險、衍生金融工具使用及盈餘資金投資的政策。作為其風險管理的一部分，九鐵集團識別及評估財務風險及(如適用)根據管理局制訂的政策對沖有關風險。

在各項對沖交易開始進行時，九鐵集團會提供文件說明對沖工具與對沖項目之間的關係，以及進行有關交易的風險管理目標及策略。九鐵集團亦會提供文件，說明於對沖交易開始進行時及其後持續就對沖交易中所使用的衍生工具是否有效抵銷對沖項目的公平價值或現金流量變動而進行的評估。

(a) 信貸風險

九鐵集團的信貸風險主要來自債務證券投資、存款及其為對沖目的而作出的場外衍生金融工具。

九鐵集團並無高度集中的信貸風險。九鐵集團已制訂有關政策，限制任何與其進行交易的金融機構的信貸風險額。九鐵集團僅可投資於符合既定信貸評級或其他標準的金融機構所發行的債務證券，或存款於該等金融機構。衍生工具交易方限於高信貸質素的金融機構。該等信貸風險會受到持續監控。

最高信貸風險為資產負債表內各金融資產的帳面值。

	九鐵集團				公司			
	於12月31日		於6月30日		於12月31日		於6月30日	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
借予無控制權附屬 公司的貸款	4,022	3,863	3,576	4,214	4,022	3,863	3,576	4,214
借予第三方的貸款	—	684	733	—	—	—	16	—
投資	—	449	4,323	—	—	449	4,323	—
利率掉期	90	124	#	56	90	124	#	56
遠期外匯合約	2	5	#	14	2	5	#	14
利息及其他應收款項	571	717	756	463	578	707	751	472
	<u>4,685</u>	<u>5,842</u>	<u>9,388</u>	<u>4,747</u>	<u>4,692</u>	<u>5,148</u>	<u>8,666</u>	<u>4,756</u>

根據香港會計準則第39條過渡性條文，於2004年12月31日的資產負債表無須為反映於該日持有的衍生金融工具的公平價值而作出調整。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(b) 利率風險

(i) 對沖

九鐵集團的利率風險來自其長期借貸。九鐵集團須就變動利率借貸承擔現金流量利率風險及就定息借貸承擔公平價值利率風險。九鐵集團致力將其定息借貸所佔比例維持在總借貸額的30%至75%之間。於2007年6月30日，總借貸額的70%為定息借貸。

九鐵集團將訂立「收取固定利率－支付浮動利率」的利率掉期合約，藉以對沖定息借貸產生的公平價值利率風險，並使固定與浮息利率風險達致適當的組合比例。

於2005年1月1日、2005年及2006年12月31日及2007年6月30日，九鐵集團分別持有名義合約金額33.61億港元、33.56億港元、8億港元及8億港元，可作為公平價值對沖的利率掉期合約。該等利率掉期按公平價值列帳，而公平價值的變動於收益表內確認，以抵銷損益對息借貸相關對沖部分的影響。

於2005年1月1日、2005年及2006年12月31日及2007年6月30日，九鐵集團訂立的利率掉期合約及及確認為衍生金融資產及負債淨額的公平價值淨額分別為2.71億港元（資產）、8,800萬港元（資產）、700萬港元（資產）及3,400萬港元（負債），其中包括資產2.71億港元、1.24億港元、700萬港元及零港元，及負債零港元、3,600萬港元、零港元及3,400萬港元。

九鐵集團偶爾利用「收取浮動利率－支付固定利率」的利率掉期管理其現金流量利率風險。於2007年6月30日，九鐵集團並無尚未結清的有關掉期合約。

(ii) 以公平價值計量且其變動計入收益表

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

於2005年1月1日、2005年及2006年12月31日及2007年6月30日，九鐵集團分別持有名義合約金額7.81億港元、13.62億港元、39.27億港元及39.42億港元及確認為衍生金融資產及負債淨額的公平價值淨額分別為2,200萬港元（負債）、4,000萬港元（負債）、4,200萬港元（資產）及2,400萬港元（負債），其中包括資產零港元、零港元、8,300萬港元及5,600萬港元，及負債2,200萬港元、4,000萬港元、4,100萬港元及8,000萬港元。

(iii) 敏感度分析

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

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

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

九鐵集團及公司

	於6月30日				於12月31日			
	2007年	2007年	2006年	2006年	2005年	2005年	2004年	2004年
	百萬港元 +100個基點	百萬港元 -100個基點	百萬港元 +100個基點	百萬港元 -100個基點	百萬港元 +100個基點	百萬港元 -100個基點	百萬港元 +100個基點	百萬港元 -100個基點
借予無控制權								
附屬公司的貸款	17	(17)	33	(33)	32	(32)	30	(30)
投資	—	—	—	—	3	(3)	5	(5)
利率掉期	(109)	114	(128)	135	(157)	167	#	#
貨幣掉期	1	(1)	10	(10)	3	(3)	#	#
附息借貸	31	(33)	33	(36)	113	(120)	(7)	7
	<u>(60)</u>	<u>63</u>	<u>(52)</u>	<u>56</u>	<u>(6)</u>	<u>9</u>	<u>28</u>	<u>(28)</u>

根據香港會計準則第39條的過度條文，於2004年12月31日的資產負債表無須為反映於該日持有的衍生金融工具的公平價值而作出調整。因此，倘衍生金融工具並無於2004年12月31日按公平價值列帳，則因修訂該基點產生的稅後溢利影響並不相關。

(c) 貨幣風險

九鐵集團得來的收益絕大部分以港元列值，因此僅承擔有關發展新鐵路以外幣列值的借貸、收購及資本開支付款所產生的外匯風險。

九鐵集團利用遠期外匯合約及貨幣掉期對沖其外匯風險。九鐵集團的風險管理政策旨在將其外幣借貸對沖為港元或美元，並限制美元借貸不得超逾總借貸額30%。任何以外幣列值且金額超過1,000萬港元等值的收購或資本開支合約均須向九鐵集團庫務處呈報，九鐵集團庫務處將利用遠期合約在必要時對沖相關外幣風險。

九鐵集團或會不時投資於債務證券及其他金融資產。倘該等投資以美元或港元以外的外幣列值，九鐵集團則會將有關風險對沖為美元或港元。

(i) 已確認的資產及負債

經濟上對沖經確認貨幣性外幣負債的貨幣掉期的公平價值變動於收益表內確認。於2005年1月1日、2005年及2006年12月31日及2007年6月30日，九鐵集團用作貨幣性外幣資產及負債的經濟對沖及確認為衍生金融負債的貨幣掉期的公平價值淨額分別為6.91億港元、2.83億港元、4.56億港元及1.25億港元，並確認為衍生金融負債。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(ii) 以公平價值計量且其變動計入收益表

並無應用對沖會計處理的遠期外匯合約的公平價值變動於收益表內確認。於2005年1月1日、2005年及2006年12月31日及2007年6月30日，遠期外匯合約的公平價值淨額確認為衍生金融資產或負債淨額分別為1,700萬港元(負債)、300萬港元(資產)、4,100萬港元(負債)及4,000萬港元(負債)，其中包括分別1,100萬港元、500萬港元、200萬港元及1,400萬港元資產及分別2,800萬港元、200萬港元、4,300萬港元及5,400萬港元負債。

就以九鐵集團業務功能貨幣以外的貨幣列值的其他應收款項及其他應付款項而言，九鐵集團會在必要時透過按即期或遠期匯率買賣外幣，以確保承擔的淨風險維持在可接受水平。

九鐵集團的所有借貸均以港元或美元列值。有鑒於此，管理層預計九鐵集團借貸所涉及的貨幣風險不大。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(iii) 須面對的貨幣風險

按照財務資產及負債的名義金額計算，下表列示九鐵集團及港鐵於結算日因預計兌換或確認以九鐵集團的功能貨幣以外的一種貨幣列值的資產或負債而須面對的貨幣風險。

九鐵集團

	以外幣計算			
	美元 百萬	歐元 百萬	日圓 百萬	瑞士法郎 百萬
2006年				
— 利息及其他應收款項	1	—	—	—
— 現金及等同現金	178	2	87	7
— 貨幣掉期	1,950	—	—	—
— 遠期外匯合約	164	4	7,883	—
— 利息及其他應付款項	(56)	—	—	—
— 附息借貸	(2,230)	—	—	—
	<u>7</u>	<u>6</u>	<u>7,970</u>	<u>7</u>
2005年				
— 借予第三方的貸款	88	—	—	—
— 投資	55	—	—	—
— 利息及其他應收款項	6	—	—	—
— 現金及等同現金	292	1	—	8
— 貨幣掉期	1,950	—	—	—
— 遠期外匯合約	153	4	10	—
— 利息及其他應付款項	(87)	—	—	—
— 應付租金	(88)	—	—	—
— 附息借貸	(2,268)	—	—	—
	<u>101</u>	<u>5</u>	<u>10</u>	<u>8</u>
2004年				
— 借予第三方的貸款	94	—	—	—
— 投資	302	—	—	—
— 利息及其他應收款項	6	—	—	—
— 現金及等同現金	416	—	—	—
— 貨幣掉期	1,950	—	—	—
— 遠期外匯合約	322	5	98	—
— 利息及其他應付款項	(59)	—	—	—
— 應付租金	(92)	—	—	—
— 附息借貸	(2,304)	—	—	—
	<u>635</u>	<u>5</u>	<u>98</u>	<u>—</u>
2007年6月30日				
— 利息及其他應收款項	2	—	—	—
— 現金及等同現金	19	4	237	7
— 貨幣掉期	1,950	—	—	—
— 遠期外匯合約	192	1	6,543	—
— 利息及其他應付款項	(56)	—	—	—
— 附息借貸	(2,050)	—	—	—
	<u>57</u>	<u>5</u>	<u>6,780</u>	<u>7</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

公司

	以外幣計算			
	美元 百萬	歐元 百萬	日圓 百萬	瑞士法郎 百萬
2006年				
— 利息及其他應收款項	1	—	—	—
— 現金及等同現金	178	2	87	7
— 貨幣掉期	1,950	—	—	—
— 遠期外匯合約	164	4	7,883	—
— 利息及其他應付款項	(56)	—	—	—
— 附息借貸	(2,230)	—	—	—
	<u>7</u>	<u>6</u>	<u>7,970</u>	<u>7</u>
整體風險承擔淨值	<u>7</u>	<u>6</u>	<u>7,970</u>	<u>7</u>
2005年				
— 投資	55	—	—	—
— 利息及其他應收款項	4	—	—	—
— 現金及等同現金	292	1	—	8
— 貨幣掉期	1,950	—	—	—
— 遠期外匯合約	153	4	10	—
— 利息及其他應付款項	(85)	—	—	—
— 附息借貸	(2,268)	—	—	—
	<u>101</u>	<u>5</u>	<u>10</u>	<u>8</u>
整體風險承擔淨值	<u>101</u>	<u>5</u>	<u>10</u>	<u>8</u>
2004年				
— 借予第三方的貸款	2	—	—	—
— 投資	302	—	—	—
— 利息及其他應收款項	4	—	—	—
— 現金及等同現金	416	—	—	—
— 貨幣掉期	1,950	—	—	—
— 遠期外匯合約	322	5	98	—
— 利息及其他應付款項	(57)	—	—	—
— 附息借貸	(2,304)	—	—	—
	<u>635</u>	<u>5</u>	<u>98</u>	<u>—</u>
整體風險承擔淨值	<u>635</u>	<u>5</u>	<u>98</u>	<u>—</u>
2007年6月30日				
— 利息及其他應收款項	2	—	—	—
— 現金及等同現金	19	4	237	7
— 貨幣掉期	1,950	—	—	—
— 遠期外匯合約	192	1	6,543	—
— 利息及其他應付款項	(56)	—	—	—
— 附息借貸	(2,050)	—	—	—
	<u>57</u>	<u>5</u>	<u>6,780</u>	<u>7</u>
整體風險承擔淨值	<u>57</u>	<u>5</u>	<u>6,780</u>	<u>7</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(iv) 敏感度分析

下表顯示於結算日九鐵集團及公司須承受風險的外幣匯率出現合理可能變動導致的九鐵集團稅後溢利概約變動。該風險承擔與並無被對沖的美元借貸部分及外幣列值存款及未來合約付款等其他資產及負債有關。

	外幣匯率 上升／(下跌)	於12月31日			於6月30日
		2006年	2005年	2004年	2007年
		稅後溢利 增加／(減少) 百萬港元	稅後溢利 增加／(減少) 百萬港元	稅後溢利 增加／(減少) 百萬港元	稅後溢利 增加／(減少) 百萬港元
美元	1%	(31)	(29)	48	(13)
	(1%)	31	29	(48)	13
歐元	10%	5	4	—	5
	(10%)	(5)	(4)	—	(5)
日圓	10%	42	—	—	35
	(10%)	(42)	—	—	(35)
瑞士法郎	10%	4	4	—	4
	(10%)	(4)	(4)	—	(4)

敏感度分析的計算假設為外幣匯率的合理可能變動於結算日發生，並同時用於九鐵集團對該日存在的衍生及非衍生金融工具的貨幣風險的各項風險承擔，且所有其他可變動項目(尤其利率)保持不變。所列變動指管理層對直至下個結算日止期間外幣匯率的合理可能變動的評估。上表呈列的分析結果指九鐵集團稅後溢利以各別功能貨幣計量的合併影響，並根據於結算日的現行直接報價按各匯率換算為港元以供呈報之用。以上呈報的各會計期間均以相同基礎進行分析。

(d) 流動資金風險

流動資金風險指九鐵集團應付其合約承擔的能力。九鐵集團持續評估其流動資金需求，其採用預計現金流量分析預測未來資金需求。九鐵集團管理流動資金的方法為確保無論於正常及緊張的情況均在負債到期時有充裕的流動資金應付。

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

下表顯示於結算日後合約付款(按未經貼現基準呈報)到期支付的期限。該等付款包括(當中包括其他事項)九鐵集團及公司的到期支付非衍生及衍生金融負債以合約利率(就定息金融工具而言)及結算日的現行利率(就浮息金融工具而言)計算的利息付款。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

九鐵集團

	帳面值 百萬港元	合約現金流量 百萬港元	於一年內或 接獲通知時 百萬港元	超過一年 但不足兩年 百萬港元	超過兩年 但不足五年 百萬港元	五年以上 百萬港元
2006年						
利息及其他應付款項	2,459	(2,467)	(1,823)	(167)	(332)	(145)
利率掉期	41	(50)	(19)	(13)	(18)	—
貨幣掉期						
— 流出	456	(15,512)	(102)	(103)	(14,914)	(393)
— 流入	—	15,218	—	—	14,828	390
遠期外匯合約						
— 流出	43	(1,880)	(1,064)	(791)	(25)	—
— 流入	(2)	1,846	1,053	770	23	—
附息借貸	19,212	(24,029)	(1,680)	(1,958)	(18,265)	(2,126)
	<u>22,209</u>	<u>(26,874)</u>	<u>(3,635)</u>	<u>(2,262)</u>	<u>(18,703)</u>	<u>(2,274)</u>
2005年						
利息及其他應付款項	2,803	(2,832)	(2,145)	(301)	(383)	(3)
利率掉期	76	(63)	(16)	(16)	(37)	6
貨幣掉期						
— 流出	283	(15,614)	(102)	(102)	(15,015)	(395)
— 流入	—	15,177	—	—	14,788	389
遠期外匯合約						
— 流出	2	(1,224)	(1,210)	(14)	—	—
— 流入	(5)	1,232	1,219	13	—	—
應付租金	684	(684)	(34)	(36)	(124)	(490)
附息借貸	19,474	(25,654)	(1,685)	(1,674)	(19,892)	(2,403)
	<u>23,317</u>	<u>(29,662)</u>	<u>(3,973)</u>	<u>(2,130)</u>	<u>(20,663)</u>	<u>(2,896)</u>
2004年						
利息及其他應付款項	2,929	(2,969)	(2,094)	(160)	(652)	(63)
利率掉期	#	(24)	3	(2)	(20)	(5)
貨幣掉期						
— 流出	#	(15,716)	(102)	(102)	(8,083)	(7,429)
— 流入	#	15,225	—	—	7,808	7,417
遠期外匯合約						
— 流出	#	(2,541)	(1,355)	(1,186)	—	—
— 流入	#	2,576	1,373	1,203	—	—
應付租金	717	(717)	(31)	(34)	(116)	(536)
附息借貸	19,748	(27,390)	(1,687)	(1,685)	(13,071)	(10,947)
	<u>23,394</u>	<u>(31,556)</u>	<u>(3,893)</u>	<u>(1,966)</u>	<u>(14,134)</u>	<u>(11,563)</u>
2007年6月30日						
短期銀行貸款	1,013	(1,024)	(1,024)	—	—	—
利息及其他應付款項	2,427	(2,502)	(2,017)	(151)	(332)	(2)
利率掉期	114	(131)	(29)	(26)	(60)	(16)
貨幣掉期						
— 流出	125	(15,461)	(102)	(102)	(14,864)	(393)
— 流入	—	15,300	—	—	14,908	392
遠期外匯合約						
— 流出	54	(1,966)	(1,424)	(539)	(3)	—
— 流入	(14)	1,935	1,392	540	3	—
附息借貸	17,839	(21,853)	(1,607)	(1,298)	(16,909)	(2,039)
	<u>21,558</u>	<u>(25,702)</u>	<u>(4,811)</u>	<u>(1,576)</u>	<u>(17,257)</u>	<u>(2,058)</u>

根據香港會計準則第39條的過渡性條文，於2004年12月31日的資產負債表無須為反映於該日持有的衍生金融工具的公平價值而作出調整。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

公司

	帳面值 百萬港元	合約現金流量 百萬港元	於一年內或 接獲通知時 百萬港元	超過一年 但不足兩年 百萬港元	超過兩年 但不足五年 百萬港元	五年以上 百萬港元
2006年						
利息及其他應付款項	2,307	(2,315)	(1,671)	(167)	(332)	(145)
利率掉期	41	(50)	(19)	(13)	(18)	—
貨幣掉期						
— 流出	456	(15,512)	(102)	(103)	(14,914)	(393)
— 流入	—	15,218	—	—	14,828	390
遠期外匯合約						
— 流出	43	(1,880)	(1,064)	(791)	(25)	—
— 流入	(2)	1,846	1,053	770	23	—
附息借貸	19,212	(24,029)	(1,680)	(1,958)	(18,265)	(2,126)
	<u>22,057</u>	<u>(26,722)</u>	<u>(3,483)</u>	<u>(2,262)</u>	<u>(18,703)</u>	<u>(2,274)</u>
2005年						
利息及其他應付款項	2,664	(2,693)	(2,006)	(301)	(383)	(3)
利率掉期	76	(63)	(16)	(16)	(37)	6
貨幣掉期						
— 流出	283	(15,614)	(102)	(102)	(15,015)	(395)
— 流入	—	15,177	—	—	14,788	389
遠期外匯合約						
— 流出	2	(1,224)	(1,210)	(14)	—	—
— 流入	(5)	1,232	1,219	13	—	—
附息借貸	19,474	(25,654)	(1,685)	(1,674)	(19,892)	(2,403)
	<u>22,494</u>	<u>(28,839)</u>	<u>(3,800)</u>	<u>(2,094)</u>	<u>(20,539)</u>	<u>(2,406)</u>
2004年						
利息及其他應付款項	2,811	(2,851)	(1,976)	(160)	(652)	(63)
利率掉期	#	(24)	3	(2)	(20)	(5)
貨幣掉期						
— 流出	#	(15,716)	(102)	(102)	(8,083)	(7,429)
— 流入	#	15,225	—	—	7,808	7,417
遠期外匯合約						
— 流出	#	(2,541)	(1,355)	(1,186)	—	—
— 流入	#	2,576	1,373	1,203	—	—
附息借貸	19,748	(27,390)	(1,687)	(1,685)	(13,071)	(10,947)
	<u>22,559</u>	<u>(30,721)</u>	<u>(3,744)</u>	<u>(1,932)</u>	<u>(14,018)</u>	<u>(11,027)</u>
2007年6月30日						
短期銀行貸款	1,013	(1,024)	(1,024)	—	—	—
利息及其他應付款項	2,268	(2,665)	(2,180)	(151)	(332)	(2)
利率掉期	114	(131)	(29)	(26)	(60)	(16)
貨幣掉期						
— 流出	125	(15,461)	(102)	(102)	(14,864)	(393)
— 流入	—	15,300	—	—	14,908	392
遠期外匯合約						
— 流出	54	(1,966)	(1,424)	(539)	(3)	—
— 流入	(14)	1,935	1,392	540	3	—
附息借貸	17,839	(21,853)	(1,607)	(1,298)	(16,909)	(2,039)
	<u>21,399</u>	<u>(25,865)</u>	<u>(4,974)</u>	<u>(1,576)</u>	<u>(17,257)</u>	<u>(2,058)</u>

根據香港會計準則第39條的過渡性條文，於2004年12月31日的資產負債表無須為反映於該日持有的衍生金融工具的公平價值而作出調整。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(e) 公平價值

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

九鐵集團

	於12月31日						於6月30日	
	2006年		2005年		2004年		2007年	
	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元
非衍生金融資產								
— 借予第三方的貸款	—	—	684	668	733	732	—	—
— 借予無控制權附屬公司的貸款	4,022	4,468	3,863	4,105	3,576	3,939	4,214	4,523
— 投資	—	—	449	449	4,323	4,323	—	—
	<u>4,022</u>	<u>4,468</u>	<u>4,996</u>	<u>5,222</u>	<u>8,632</u>	<u>8,994</u>	<u>4,214</u>	<u>4,523</u>
衍生金融資產								
— 利率掉期	90	90	124	124	#	271	56	56
— 遠期外匯合約	2	2	5	5	#	11	14	14
	<u>92</u>	<u>92</u>	<u>129</u>	<u>129</u>	<u>#</u>	<u>282</u>	<u>70</u>	<u>70</u>
非衍生金融負債								
— 短期銀行貸款	—	—	—	—	—	—	(1,013)	(1,013)
— 應付租金	—	—	(684)	(668)	(717)	(715)	—	—
— 附息借貸	(19,212)	(20,058)	(19,474)	(20,681)	(19,748)	(22,016)	(17,839)	(18,428)
	<u>(19,212)</u>	<u>(20,058)</u>	<u>(20,158)</u>	<u>(21,349)</u>	<u>(20,465)</u>	<u>(22,731)</u>	<u>(18,852)</u>	<u>(19,441)</u>
衍生金融負債								
— 利率掉期	(41)	(41)	(76)	(76)	#	(22)	(114)	(114)
— 貨幣掉期	(456)	(456)	(283)	(283)	#	(691)	(125)	(125)
— 遠期外匯合約	(43)	(43)	(2)	(2)	#	(28)	(54)	(54)
	<u>(540)</u>	<u>(540)</u>	<u>(361)</u>	<u>(361)</u>	<u>#</u>	<u>(741)</u>	<u>(293)</u>	<u>(293)</u>

根據香港會計準則第39條的過渡性條文，於2004年12月31日的資產負債表無須為反映於該日持有的衍生金融工具的公平價值而作出調整。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

公司

	於12月31日						於6月30日	
	2006年		2005年		2004年		2007年	
	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元
非衍生金融資產								
— 借予第三方的貸款	—	—	—	—	16	17	—	—
— 借予無控制權 附屬公司的貸款	4,022	4,468	3,863	4,105	3,576	3,939	4,214	4,523
— 投資	—	—	449	449	4,323	4,323	—	—
	<u>4,022</u>	<u>4,468</u>	<u>4,312</u>	<u>4,554</u>	<u>7,915</u>	<u>8,279</u>	<u>4,214</u>	<u>4,523</u>
衍生金融資產								
— 利率掉期	90	90	124	124	#	271	56	56
— 遠期外匯合約	2	2	5	5	#	11	14	14
	<u>92</u>	<u>92</u>	<u>129</u>	<u>129</u>	<u>#</u>	<u>282</u>	<u>70</u>	<u>70</u>
非衍生金融負債								
— 短期銀行貸款	—	—	—	—	—	—	(1,013)	(1,013)
— 附息借貸	(19,212)	(20,058)	(19,474)	(20,681)	(19,748)	(22,016)	(17,839)	(18,428)
	<u>(19,212)</u>	<u>(20,058)</u>	<u>(19,474)</u>	<u>(20,681)</u>	<u>(19,748)</u>	<u>(22,016)</u>	<u>(18,852)</u>	<u>(19,441)</u>
衍生金融負債								
— 利率掉期	(41)	(41)	(76)	(76)	#	(22)	(114)	(114)
— 貨幣掉期	(456)	(456)	(283)	(283)	#	(691)	(125)	(125)
— 遠期外匯合約	(43)	(43)	(2)	(2)	#	(28)	(54)	(54)
	<u>(540)</u>	<u>(540)</u>	<u>(361)</u>	<u>(361)</u>	<u>#</u>	<u>(741)</u>	<u>(293)</u>	<u>(293)</u>

根據香港會計準則第39條的過渡性條文，於2004年12月31日的資產負債表無須為反映於該日持有的衍生金融工具的公平價值而作出調整。

(f) 公平價值的估計

下文概述估計上文附註33(e)所載附表反映的金融資產及負債公平價值的主要方法及假設。

(i) 投資

於活躍市場買賣的金融資產的公平價值乃按結算日的所報市價估計。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(ii) 利率掉期、貨幣掉期及遠期外匯合約

利率掉期及貨幣掉期的公平價值乃經考慮現行利率、匯率及掉期交易方的借貸能力後，估計九鐵集團於結算日就終止有關掉期將收取或支付金額的現值。遠期外匯合約的公平價值乃結算日的所報市價，即所報遠期價格的現值。公司採用現金流量貼現法以釐定掉期的公平價值。

(iii) 借予無控制權附屬公司的貸款及附息借貸

在適用情況下，公平價值乃按預期未來本金及利息付款的已貼現現金流量計算。

(iv) 借予第三方的貸款及應付租金

公平價值是按未來現金流量的現值估計。

(v) 用於釐定公平價值的貼現率

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

	於12月31日			於6月30日
	2006年	2005年	2004年	2007年
利率掉期、貨幣掉期	3.99% – 5.54%	4.22% – 5.43%	0.32% – 4.56%	4.58% – 5.80%
借予無控制權附屬公司的貸款及附息借貸	3.69% – 6.39%	4.05% – 5.82%	0.22% – 5.68%	4.30% – 6.56%
借予第三方的貸款及應付租金	—	7.43% – 7.83%	5.35% – 7.97%	—

34 綜合現金流動表附註

扣除折舊及攤銷後的經營溢利與經營活動的淨現金流入對帳

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元	2006年 百萬港元 (未經審核)
扣除折舊及攤銷後的經營溢利	292	98	491	154	125
折舊及攤銷	2,288	2,258	1,681	1,153	1,137
固定資產沖銷	24	43	24	19	11
存料及零件增加	(19)	(24)	(65)	(5)	(36)
其他應收款項減少／(增加)	210	194	(262)	136	197
其他應付款項及遞延收益增加／(減少)	(131)	(177)	440	38	(79)
借予第三方的貸款減少	—	16	—	—	—
來自經營的淨現金流入	<u>2,664</u>	<u>2,408</u>	<u>2,309</u>	<u>1,495</u>	<u>1,355</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

35 有關連人士

公司由政府全資擁有。公司與政府達成有關發展西鐵第一期路綫、東鐵支綫及九龍南綫的交易，而根據香港會計準則第24條列為有關連人士的交易，並已在財務報表附註1、2(c)、6、14(j)、15(c)、(d)及(e)、16(a)及(b)、17、18、21、24、27及31披露。公司在正常作業下與政府部門及機關進行的交易，不視為有關連人士的交易。

管理局成員、非管理局成員的執行總監、管理委員會成員及與這些人士有關的其他人士，均為公司的有關連人士。於截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度及截至2007年6月30日止六個月，除了財務報表附註6所列的薪酬外，公司與這些人士再無任何重大交易。

九鐵集團於過往年度與有關連人士訂立且於本年度仍然相關的重大交易包括：

- (i) 於1998年9月15日，政府批准公司進行西鐵第一期路綫的興建工程。西鐵項目協議於1998年10月23日訂立，當中規定項目的進行方式，以及政府與公司各自就西鐵第一期路綫在融資、設計、興建及營運方面的責任。於2000年2月24日，公司與政府訂立股份協議，負責展開西鐵第一期路綫沿綫的所有物業發展項目(附註21)。
- (ii) 於2003年2月28日，公司與政府就東鐵支綫訂立一份項目協議。項目協議規定了東鐵支綫的融資、設計、興建和營運事宜，以及相關服務和設施。
- (iii) 於2005年10月6日，公司與政府就九龍南綫訂立一份項目協議，規定九龍南綫的融資、設計、興建和營運事宜。根據九龍南綫項目協議，公司將負責及籌措興建九龍南綫的所有資本成本，以及受興建九龍南綫影響或因興建工程而需遷移、重置、改造或改善現有設施的成本。
- (iv) 公司分別於2003年3月及2005年10月接納政府邀請，獲准繼續進行何東樓及烏溪沙工地的發展項目。

期內，九鐵集團與有關連人士達成以下重大交易：

- (i) 在興建新鐵路項目時，公司將若干基本項目工程包含在日後由政府或其有關連人士進行的基礎設施工程中。政府及其有關連人士已與公司訂立委託協議及若干服務協議，據此，公司同意代政府執行工程，並提供維修、樓宇管理服務等營運服務。公司完成的工程及提供的服務均可得到償付，截至2007年6月30日止的應支付及應收取款項分別載於本通函本節內附註15及24。
- (ii) 八達通卡有限公司從公司賺得八達通卡系統使用費，並向公司支付八達通增值代理費、手續費及利息。有關這些交易的其他詳情載於本通函本節內附註19。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

36 未完承擔

(a) 未列於財務報表的未完資本開支承擔如下：

	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
投資物業				
— 已批准並已簽約	2	41	1	2
— 已批准但未簽約	2	7	51	2
物業、廠房及設備				
— 已批准並已簽約	3,860	4,093	2,601	3,143
— 已批准但未簽約	3,784	3,778	1,964	3,728
持作自用的批租土地權益				
— 已批准並已簽約	219	291	349	194
— 已批准但未簽約	38	30	—	33
12月31日／6月30日結餘	7,905	8,240	4,966	7,102

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

	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
1年內	38	46	40	42
1年至5年內	49	94	18	31
12月31日／6月30日結餘	87	140	58	73

經營租賃主要涉及興建新鐵路所用的施工地區。於截至2006年、2005年及2004年12月31日止年度及截至2007年6月30日止六個月，根據經營租賃應付總計分別為4,600萬港元、2,200萬港元、5,400萬港元及1,700萬港元的金額，並適當被資本化為進行中建築工程或遞延支出。

37 退休金計劃

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

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

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

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

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

九鐵集團亦根據香港強制性公積金計劃條例設立一項強制性公積金計劃（「強積金計劃」）。強積金計劃乃由獨立信託人管理的界定供款退休計劃。根據強積金計劃，僱主及其僱員各自須按僱員相關收入的5%向該計劃作出供款，惟有關月薪以2萬港元為上限。強積金計劃於2000年4月1日推行，供未選擇或不合資格參加退休金計劃的僱員參加。

九鐵集團撥入收益表的退休金開支總額包括退休金計劃及強積金計劃的退休金開支。

38 信貸額及計劃

(a) 信貸額及計劃合共包括：

	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
港元				
短期無承諾循環信貸額	2,200	2,200	1,650	2,300
信用證	20	20	20	20
透支額	25	25	25	25
銀團信貸額	8,000	8,000	8,000	8,000
	<u>10,245</u>	<u>10,245</u>	<u>9,695</u>	<u>10,345</u>
	百萬美元	百萬美元	百萬美元	百萬美元
美元				
中期票據計劃	3,000	3,000	3,000	3,000
槓桿租賃信用證	292	292	292	292
出口信貸額	182	220	258	—
	<u>3,474</u>	<u>3,512</u>	<u>3,550</u>	<u>3,292</u>

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(b) 公司可用而未使用的信貸額及計劃合共包括：

	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
短期無承諾循環信貸額	2,200	2,200	1,650	1,287
信用證	20	20	20	20
透支額	25	25	25	25
銀團信貸額	8,000	8,000	8,000	8,000
中期票據計劃	14,418	14,377	14,425	14,501
槓桿租賃信用證	2,279	2,273	2,280	2,291
出口信貸額	10	11	29	—
	<u>26,952</u>	<u>26,906</u>	<u>26,429</u>	<u>26,124</u>

(c) 預計未使用的信貸額於以下年期屆滿：

	於12月31日			於6月30日
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2007年 百萬港元
浮動利率				
— 1年內屆滿	2,620	2,245	2,624	1,709
— 1年後屆滿	9,914	10,284	9,380	9,914
固定／浮動利率將於發行時釐定				
— 1年後屆滿	14,418	14,377	14,425	14,501
	<u>26,952</u>	<u>26,906</u>	<u>26,429</u>	<u>26,124</u>

39 或有負債

於2007年6月30日，九鐵集團因興建九龍南綫、西鐵和東鐵支綫項目收地遭到索償及若干承建商索償而產生或有負債，而九鐵集團債務總額無法可靠地估計。九鐵集團已就這些索償可能須支付的最高估計金額於2007年6月30日的財務報表內撥出準備。九鐵集團為解決這些索償而最終須支付的款項或會超過九鐵集團的估計金額及已於2007年6月30日的財務報表內入帳。九鐵集團正處理這些索償事件。

40 資產減值

於2007年6月30日，九鐵集團根據九鐵集團有關資產減值評估的會計政策，評估九鐵集團的固定資產於該日是否出現減值。

在評估九鐵集團鐵路資產的使用價值時，鑒於九龍南綫待2009年完工後將連接現有的東鐵及西鐵網絡，而且屆時並不可能將客運收入分配及撥入鐵路網絡的任何特定部分，故整個鐵路網絡(包括現有及承諾興建的鐵路)被視作為一個屬獨立產生現金流入的最小單位。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

鐵路網絡的估計現金流量是在其主要資產的估計可使用年期內所產生的現金流量，並以公司於2007年6月30日的加權平均資本成本作貼現計算。

鐵路網絡的現金流量是以公司不會與地鐵合併為估計基準，原因是香港會計準則第36條規定，現金流量須撇除尚未落實的未來重組事項所產生的現金流量。

經過是次評估，管理層認為於2007年6月30日九鐵集團的鐵路資產並無減值，因此，於該日九鐵集團無須就集團的鐵路資產計提減值準備。

41 比較數字

由於採納香港財務報告準則第7條「金融工具：披露」及香港會計準則第1條的修訂條文「財務報表的列報：資本披露」，故若干比較數字已作出調整，以符合本期間的披露變動，並獨立顯示於2007年首次披露的項目的比較數額。該等發展的進一步詳情於附註3披露。

42 會計估計及判斷

(a) 估計不確定性的主要來源

附註33載列與金融工具有關的假設資料及其風險因素。其他估計不確定性的主要來源包括對固定資產折舊可使用年期的評估（見附註2(j)）、準備及或有負債的評估（見附註2(aa)、27及39）、遞延稅項資產可收回性的釐定（見附註10(d)）、投資物業估值（見附註14(f)）、對落實沙田至中環綫項目可行性的評估（見附註16(a)），以及確認來自物業發展溢利時對尚餘風險和業務的評估（見附註30）。

(b) 應用九鐵集團會計政策時的主要會計判斷

應用九鐵集團會計政策時的主要會計判斷包括將收入或支出列作資本或收入性質的分類（見附註2(i)(i)）、對收入及收回成本的分類、對經營租賃或租出及租回交易的分類、將進行中建築工程撥入固定資產（見附註2(m)）、對受控制及無控制權附屬公司的評估（見附註2(d)）、對財務資產及負債的分類、採納對沖會計法（見附註33）以及資產減值（見附註40）。

43 截至2007年6月30日止年度會計期間已頒佈但未生效的修訂條文、新訂準則及詮釋可能造成的影響

截至該等財務報表刊發日期，香港會計師公會頒佈了修訂條文、新訂準則及詮釋。有關修訂條文、新訂準則及詮釋於截至2006年12月31日止年度尚未生效，而該等財務報表亦未採納有關修訂條文、新訂準則及詮釋。

九鐵集團現正評估首次應用該等修訂條文、新訂準則及新詮釋期間的預期影響。迄今為止，集團得出的結論是：採納有關修訂條文、新訂準則及新詮釋對集團及公司的經營業績及財政狀況造成重大影響的機會不大。

此外，下列新規定或會令財務報表所披露的內容有所增加或改變：

對下列日期或之後開始的
會計期間有效

香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋第12條「服務經營權安排」
香港財務報告準則第8條「經營分部」

2008年1月1日
2009年1月1日

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

44 九鐵公司的額外財務資料

根據兩鐵合併建議將就九鐵公司業務及經營訂立若干協議(統稱為「交易文件」)，詳情如下。交易文件所述的兩鐵合併建議條款指出，地鐵公司將收購九鐵公司大部分業務營運，而九鐵公司於合併後的剩餘業務僅屬行政性質。

交易文件包括：

- 有關向地鐵公司授出於指定年度內九廣鐵路香港段(「鐵路網絡」)取用權及經營權的服務經營權協議(「服務經營權協議」)。
- 物業組合協議，據此，現時由九鐵公司持有包括若干投資及自用物業、物業管理權及物業發展權(統稱為「物業組合」)的物業資產將由地鐵公司收購。
- 就兩鐵合併的框架建議而訂立的合併框架協議。

根據服務經營權協議條款，構成鐵路網絡部分的有形資產均受制於服務經營權安排，據此，地鐵公司將有權取用及經營該等資產。該等有形資產由於兩鐵合併建議日期存在的有形資產(「最初經營權財產」)及於兩鐵合併建議日期後收購的資產(「額外經營權財產」)組成。最初經營權財產的擁有權仍歸九鐵公司所有。由於地鐵公司將不會根據交易文件的條款收購最初經營權財產，故該等資產將繼續構成九鐵公司的部分固定資產。根據香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋12「服務經營權安排」，地鐵公司不會於資產負債表確認鐵路資產，但會就收購九鐵公司鐵路資產的經營權所作付款確認為服務經營權資產，故鐵路資產仍於九鐵公司財務報表中確認為固定資產。

根據交易文件，建議安排並無計入若干指定資產及負債。東鐵支綫及九龍南綫的在建造中鐵路工程將繼續由九鐵公司斥資進行，而交易文件的條款將不包括所有關於沙田至中環綫及北環綫／區域快綫的遞延開支、九鐵公司債務及跨境租約、九鐵公司於合併日期前的現金結餘(將收購之附屬公司之結餘除外)、於八達通控股有限公司的投資、西鐵物業附屬公司及若干物業安排。此外，交易文件不包括遞延稅項，而遞延稅項亦不構成該等安排的一部分。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

為方便了解建議安排，交易文件條款的應用範圍及於兩鐵合併後於地鐵公司帳目入帳的方法有別的项目及有關財務資料於本通函附錄七未經審核備考資料的載列方式，現載入額外財務資料僅供參考。

(a) 截至2006年12月31日止年度

	九鐵公司 截至2006年 12月31日 止年度的 綜合收益表	重新分類 百萬港元 附註1	按交易文件 作出的 剔除項目調整	附註	九鐵公司 截至2006年 12月31日 止年度的 經調整 綜合收益表
	百萬港元		百萬港元		百萬港元
營業額	5,622		(18)	2	5,604
未計折舊及攤銷的經營成本	(3,042)	(39)	50	3	(3,031)
未計折舊及攤銷前鐵路及 相關業務的經營溢利	2,580				2,573
物業發展溢利	—	427	(427)	4	—
扣除折舊及攤銷前經營溢利	2,580				2,573
折舊及攤銷	(2,288)		2,277	5	(11)
扣除利息及財務支出前經營溢利	292				2,562
利息及財務支出淨額	(316)	(159)	475	6	—
投資物業公平價值變動	—	99	(99)	7	—
物業發展溢利	427	(427)			—
應佔無控制權附屬公司及 聯營公司的溢利減虧損	27		(27)	8	—
未實現收益／虧損前溢利	430				2,562
衍生金融工具及對沖借貸 的公平價值變動虧損	(198)	198			—
投資物業的估值收益淨額	99	(99)			—
稅前溢利	331				2,562
所得稅	(53)		(395)	9	(448)
年內溢利	278				2,114

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

附註：

- 1 指為配合地鐵公司採納的呈列方式而將若干會計結餘重新分類。
- 2 該金額指根據交易文件的條款而剔除的有關鐵路相關資產租出及租回安排的收入淨額1,800萬港元。
- 3 該金額指根據交易文件的條款而剔除的東鐵裂紋事故所致的補救工程支出5,000萬港元。
- 4 於合併日期前賺取而並不包括在交易文件內的物業發展利潤4.27億港元。
- 5 根據服務經營權協議，地鐵公司並無收購並按服務經營權安排的鐵路資產的折舊支出22.77億港元，該資產將繼續於九鐵公司法定財務報表內確認為固定資產。
- 6 地鐵公司並無收購的九鐵公司債務責任的利息及財務支出。
- 7 剔除九鐵公司所確認的投資物業公平價值變動，因該投資物業已被地鐵公司以協定代價收購。
- 8 交易文件剔除的應佔聯營公司（八達通控股有限公司）利潤為2,700萬港元。
- 9 剔除若干項目的有關稅項調整。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(b) 截至2007年6月30日止六個月

	九鐵公司 截至2007年 6月30日 止六個月的 綜合收益表	重新分類 百萬港元 附註1	按交易文件 作出的 剔除項目調整		九鐵公司 截至2007年 6月30日 止六個月的 經調整 綜合收益表
	百萬港元		百萬港元	附註	百萬港元
營業額	2,838		(9)	2	2,829
未計折舊及攤銷的經營成本	(1,531)	(13)	4	3	(1,540)
未計折舊及攤銷前鐵路及 相關業務的經營溢利	1,307				1,289
物業發展溢利	—				—
未扣除折舊及攤銷前經營溢利	1,307				1,289
折舊及攤銷	(1,153)		1,146	4	(7)
未扣除利息及財務支出前經營溢利	154				1,282
利息及財務支出淨額	(432)	296	136	5	—
投資物業公平價值變動	—	6	(6)	6	—
物業發展溢利	—				—
應佔無控制權附屬公司及 聯營公司的溢利減虧損	16		(16)	7	—
未實現收益／虧損前的(虧損)／溢利	(262)				1,282
衍生金融工具及對沖借貸 的公平價值變動收益	283	(283)			—
投資物業的估值收益淨額	6	(6)			—
稅前溢利	27				1,282
所得稅	(8)		(217)	8	(225)
期內溢利	19				1,057

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

附註：

- 1 指為配合地鐵公司採納的呈列方式而將若干會計結餘重新分類。
- 2 該金額指根據交易文件的條款而剔除的有關鐵路相關資產租出及租回安排的收入淨額900萬港元。
- 3 該金額指根據交易文件的條款而剔除的東鐵裂紋事故所致的補救工程支出400萬港元。
- 4 根據服務經營權協議，地鐵公司並無收購並按服務經營權安排的鐵路資產的折舊支出11.46億港元，該資產將繼續於九鐵公司法定財務報表內確認為固定資產。
- 5 地鐵公司並無收購的九鐵公司債務責任的利息及財務支出。
- 6 剔除九鐵公司所確認的投資物業公平價值變動，因該投資物業已被地鐵公司以協定代價收購。
- 7 交易文件剔除的應佔聯營公司（八達通控股有限公司）利潤為1,600萬港元。
- 8 剔除若干項目的有關稅項調整。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(c) 截至2006年12月31日止年度

	九鐵公司 截至2006年 12月31日 止年度的 綜合現金流量表	重新分類	按交易文件 作出的 剔除項目調整	附註	九鐵公司 截至2006年 12月31日 止年度的 經調整 綜合現金流量表
	百萬港元	百萬港元	百萬港元		百萬港元
經營活動現金流量					
未計折舊及攤銷前鐵路及 相關業務的經營溢利	2,580	(39)	32	2	2,573
非現金項目調整	24	39			63
未計營運資金變動前鐵路及 相關業務的經營溢利	2,604				2,636
營運資金變動	60		24	2	84
經營產生的現金	2,664				2,720
物業發展的淨現金流出	1,505	(1,505)			—
已付利得稅	(1)				(1)
經營活動淨現金流入	4,168				2,719
投資活動產生的現金流量					
資本性開支	(4,522)	(42)	4,175	3	(389)
收取與物業發展有關的款項	—	1,547	(1,547)	4	—
給予物業發展商貸款	—				—
出售固定資產所得款項	5				5
其他投資	1,770	(237)	(1,533)	5	—
投資活動淨現金流出	(2,747)				(384)
融資活動產生的現金流量					
發行股本所得款項	—				—
貸款及資本市場借貸工具取用淨額	(298)		298	6	—
融資租賃債務本金部分遞減	—				—
已付利息及財務支出淨額	(1,486)	237	1,249	7	—
已付股息	—				—
融資活動的淨現金流出	(1,784)				—
現金及等同現金(減少)／增加淨額	(363)				2,335
於1月1日的現金及等同現金	1,839		(1,728)	8	111
於12月31日的現金及等同現金	1,476				2,446

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

附註：

- 1 指為配合地鐵公司採納的呈列方式而將若干會計結餘重新分類。
- 2 根據交易文件條款，地鐵公司並無收購的有關鐵路相關資產租出及租回安排的支出淨額600萬港元及東鐵裂紋事故產生的支出5,000萬港元。
- 3 根據交易文件條款剔除有關東鐵支綫、九龍南綫、西鐵、北環綫／區域快綫、沙田至中環綫及繼續由九鐵公司提供資金的裂紋事故的資本開支41.75億港元。
- 4 剔除於合併日期前收訖的若干物業發展款項為15.47億港元。
- 5 15.33億港元的調整指：

	附註	百萬港元
無控制權附屬公司償還貸款	i	38
存放日起三個月後到期的銀行存款的變動	ii	1,084
贖回及出售證券的收訖款項	iii	411
		<hr/>
		1,533
		<hr/> <hr/>

- (i) 根據交易文件條款剔除無控制權附屬公司償還貸款。
 - (ii) 根據交易文件條款剔除存放日起三個月後到期的銀行存款變動。
 - (iii) 根據交易文件條款剔除因贖回及出售可供出售證券收訖的款項。
- 6 根據交易文件條款剔除償還貸款責任2.98億港元。
 - 7 根據交易文件條款，地鐵公司並無收購的九鐵公司債務責任支付的利息及財務支出淨額。
 - 8 根據交易文件條款剔除九鐵公司於合併日期前的現金結餘(收購附屬公司現金除外)。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(d) 截至2007年6月30日止六個月

九鐵公司 截至2007年 6月30日止 六個月的 綜合現金流量表	重新分類	按交易文件 作出的 剔除項目調整	附註	九鐵公司 截至2007年 6月30日 止六個月 的經調整 綜合現金流量表	
百萬港元	百萬港元 附註1	百萬港元		百萬港元	
經營活動現金流量					
未計折舊及攤銷前鐵路及 相關業務的經營溢利	1,307	(13)	(5)	2	1,289
非現金項目調整	19	13			32
未計營運資金變動前鐵路及 相關業務的經營溢利	1,326				1,321
營運資金變動	169		12	2	181
經營產生的現金	1,495				1,502
物業發展的淨現金流出	(26)	26			—
已付利得稅	(1)				(1)
經營活動淨現金流入	1,468				1,501
投資活動產生的現金流量					
資本性開支	(1,662)	(26)	1,518	3	(170)
收取與物業發展有關的款項	—				—
給予物業發展商貸款	—				—
出售固定資產所得款項	—				—
其他投資	276	(30)	(246)	4	—
投資活動淨現金流出	(1,386)				(170)
融資活動產生的現金流量					
發行股本所得款項	—				—
貸款及資本市場借貸工具取用淨額	(392)		392	5	—
融資租賃債務本金部分遞減	—				—
已付利息及財務支出淨額	(751)	30	721	6	—
已付股息	(82)		82	7	—
融資活動的淨現金流出	(1,225)				—
現金及等同現金(減少)／增加淨額	(1,143)				1,331
於1月1日的現金及等同現金	1,476				2,446
於6月30日的現金及等同現金	333				3,777

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

附註：

- 1 指為配合地鐵公司採納的呈列方式而將若干會計結餘重新分類。
- 2 根據交易文件條款，地鐵公司並無收購的有關鐵路相關資產租出及租回安排的支出淨額300萬港元及東鐵裂紋事故產生的支出400萬港元。
- 3 根據交易文件條款剔除有關東鐵支綫、九龍南綫、西鐵、北環綫／區域快綫、沙田至中環綫及繼續由九鐵公司提供資金的裂紋事故的資本開支15.18億港元。
- 4 2.46億港元的調整指：

	附註	百萬港元
無控制權附屬公司償還貸款	i	(13)
存放日起三個月後到期的銀行存款的變動	ii	259
		<u>246</u>

- i 根據交易文件條款剔除無控制權附屬公司償還貸款。
 - ii 根據交易文件條款剔除存放日起三個月後到期的銀行存款變動。
- 5 根據交易文件條款剔除的償還貸款責任3.92億港元。
 - 6 根據交易文件條款，九鐵公司就地鐵公司並無收購的債務責任支付的利息及財務支出淨額。
 - 7 根據交易文件剔除九鐵公司於該年度支付的股息。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

(e) 於2007年6月30日

	九鐵公司 於2007年 6月30日的 綜合資產負債表	重新分類	按交易文件 作出的 剔除項目調整	附註	九鐵公司 於2007年 6月30日的 經調整 綜合資產負債表
	百萬港元	百萬港元 附註1	百萬港元		百萬港元
資產					
固定資產					
— 投資物業	1,384	160			1,544
— 物業、廠房及設備	57,658	5,621	(63,245)	2	34
	<u>59,042</u>				<u>1,578</u>
經營租賃項下持作自用的					
批租土地權益	5,471	(5,471)			—
物業管理權	—				—
進行中建築工程	15,145	(15,145)			—
進行中鐵路工程	—	14,835	(14,835)	3	—
發展中物業	457		(457)	4	—
貸款予物業發展商	—				—
應收帳項、按金及預付款	463	(320)	(141)	5	2
存料及零件	367		(12)	6	355
其他資產	5,889	322	(6,209)	5	2
現金及等同現金	545		(395)	7	150
	<u>87,379</u>				<u>2,087</u>
負債					
貸款及其他融資	18,852		(18,852)	8	—
遞延收益	562	(60)	(469)	9	33
遞延稅項負債	3,257	2	(3,259)	10	—
其他負債	4,838	60	(4,010)	11	888
	<u>27,509</u>				<u>921</u>
淨資產	<u><u>59,870</u></u>				<u><u>1,166</u></u>

附註：

- 指為配合地鐵公司採納的呈列方式而將若干會計結餘重新分類，主要關於經營租賃項下持作自用的批租土地權益及進行中建築工程。
- 服務經營權安排九鐵公司於其法定財務報表確認為固定資產而並非由地鐵公司收購的鐵路資產為632.45億港元。
- 有關東鐵支綫及九龍南綫的進行中鐵路工程支出148.35億港元，其資金將繼續由九鐵公司負責。

附錄五 — 九鐵公司的會計師報告

- 4 物業前期工程的在建物業發展4.57億港元及其他物業相關開支將繼續由九鐵公司提供資金。
- 5 根據交易文件條款，地鐵公司並無收購的其他資產主要包括西鐵物業發展的無控制權附屬公司的貸款42.14億港元、沙田至中環綫及北環綫／區域快綫的遞延支出14.9億港元、聯營公司利息1.15億港元、衍生金融資產7,000萬港元、利息及其他應收款項1.41億港元及應收政府款項3.2億港元。
- 6 根據交易文件條款剔除存料及零件。
- 7 根據交易文件條款剔除九鐵公司現金(購入附屬公司現金除外)。
- 8 根據交易文件條款地鐵公司並無收購的九鐵公司貸款及其他融資188.52億港元。
- 9 有關資產出租的遞延收益及於合併日期前就物業發展結轉的款項，並不包括於協議條款內。
- 10 九鐵公司仍然保留而地鐵公司並無收購的遞延稅項負債32.59億港元。
- 11 根據交易文件條款地鐵公司並無收購的其他負債主要包括東鐵支綫、西鐵及九龍南綫工程項目的應計開支。

C. 結算日後事宜

九鐵集團並無就二零零七年六月三十日後任何期間編製經審核財務報表。

此致

地鐵有限公司

董事局 台照

畢馬威會計師事務所
香港執業會計師
謹啟

二零零七年九月三日

附錄六 — 九鐵公司的管理層討論及分析

有關九鐵公司財務狀況及經營業績的管理層討論及分析

以下討論應與載於本通函其他章節九鐵公司截至2004年、2005年及2006年12月31日止年度及截至2007年6月30日止六個月的經審核綜合財務報表，及截至2006年6月30日止六個月的未經審核財務報表，以及其附註一併閱讀。

總覽

九鐵公司經營連貫香港市區與近郊地區的運輸網絡鐵路系統，其主綫為46.5公里長的東鐵綫（包括尖沙咀支綫以及馬鞍山鐵路）以及30.5公里長的西鐵綫。

東鐵綫包括尖東站（九龍市區總站）至羅湖（連接中國內地邊界的總站）的合共14個車站，以及馬鞍山鐵路由大圍至烏溪沙的另外8個車站，於2006年的每日平均乘客量約918,000人次，屬集體公共運輸工具。東鐵主綫及馬鞍山鐵路於繁忙時間的列車班次密度分別為2.5分鐘及3分鐘一班。九鐵公司本身亦有自置的列車往返廣州，並與內地鐵路機構合辦來往東莞、廣州、佛山、肇慶、北京及上海等六個內地主要城市的城際客運服務。西鐵綫包括屯門至南昌合共9個車站，每小時可開出18班七車廂列車，繁忙時間的列車班次密度達3.5分鐘一班，於2006年的每日平均乘客量為200,100人次。輕鐵系統於新界西北提供服務，連接屯門、元朗及天水圍。輕鐵車輛近似電車，於2006年的每日平均乘客量約373,800人次。九鐵公司的東鐵亦有提供貨運服務，主要運載成衣、食物、金屬、化學物品及牲畜，並設有接駁巴士，在輕鐵網絡範圍內服務以及將東鐵及西鐵車站連接至鄰近地區。

於2006年，九鐵公司鐵路網絡（包括巴士）的總乘客量為577,300,000人次，即每日平均乘客量為1,580,000人次，較2005年增加3.8%。

除鐵路收入外，九鐵公司的收入來源還包括發展物業、擁有及管理投資物業、提供物業管理服務及輔助其鐵路業務的其他商業活動（例如租賃商店、廣告及電訊服務）。

九鐵的薪金政策於市場中具有競爭力，以吸引及保留人才，並透過標準彈性浮動付款計劃按表現鼓勵有傑出表現的員工。

九鐵重視提供全面、合適的發展計劃，以提高員工個人的專門及領導才能，並改善員工的整體健康。九鐵提供訓練政策，向每名僱員提供每年平均七天的訓練。

由於九鐵公司乃由政府全資擁有，故其營運方針有別於旨在獲取最高利潤的私人企業。然而，根據《九廣鐵路公司條例》，九鐵公司須按審慎的商業原則經營。九鐵公司的財務策略旨在自乘客獲得足夠的收入支付經營成本、保持及改善機器、設備及服務質素、償還債項及為政府帶來合理的回報率。

附錄六 — 九鐵公司的管理層討論及分析

經營業績

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006年	2005年	2004年	2007年	2006年
	百萬港元	百萬港元	百萬港元	百萬港元	百萬港元 (未經審核)
營業額					
運輸服務					
客運服務					
— 東鐵	3,780	3,670	3,415	1,883	1,841
— 西鐵及輕鐵	922	890	798	463	448
貨運服務	44	52	68	21	21
	4,746	4,612	4,281	2,367	2,310
物業服務	876	771	695	471	426
	5,622	5,383	4,976	2,838	2,736
未計折舊及攤銷的經營成本	(3,042)	(3,027)	(2,804)	(1,531)	(1,474)
未扣除折舊及攤銷的經營溢利	2,580	2,356	2,172	1,307	1,262
折舊及攤銷	(2,288)	(2,258)	(1,681)	(1,153)	(1,137)
扣除折舊及攤銷後的經營溢利	292	98	491	154	125
利息及財務收入	499	525	444	213	257
利息及財務支出	(815)	(823)	(485)	(645)	(404)
物業發展溢利	427	—	—	—	—
應佔聯營公司溢利	27	15	15	16	11
未實現收益／虧損的溢利／(虧損)	430	(185)	465	(262)	(11)
衍生金融工具及對沖借貸的公平價值 變動收益／(虧損)	(198)	400	—	283	(112)
投資物業的估值收益淨額	99	171	148	6	43
稅前溢利／(虧損)	331	386	613	27	(80)
所得稅	(53)	(69)	(100)	(8)	20
公司唯一股東應佔年／期內全部溢利／(虧損)	278	317	513	19	(60)
公司唯一股東於結算日後應佔年／期內 建議派付的股息	82	—	172	—	—

附錄六 — 九鐵公司的管理層討論及分析

其他資料

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2006年	2005年	2004年	2007年	2006年
財務數據					
負債與資本比率	1:3.1	1:3.1	1:3.0	1:3.4	1:3.1
盈利對利息倍數	2.2	1.9	1.8	1.8	2.0
年終僱員數目					
運輸	4,524	4,372	4,227	4,480	4,531
物業	131	111	109	126	126
資本性工程	733	754	867	716	757
公司及其他服務	661	642	671	655	645
	6,049	5,879	5,874	5,977	6,059

截至2007年6月30日止六個月與截至2006年6月30日止六個月的比較

截至2007年6月30日止六個月的經營收入總額為28.38億港元，較截至2006年6月30日止六個月的27.36億港元增加3.7%，增幅包括鐵路及巴士營運（不包括貨運業務）收入較截至2006年6月30日止六個月增加2.5%至23.46億港元、以及物業服務收入較截至2006年6月30日止六個月增加10.6%至4.71億港元，而貨運業務收入則與截至2006年6月30日止六個月相同。東鐵的收入由截至2006年6月30日止六個月的18.41億港元增加2.3%至截至2007年6月30日止六個月的18.83億港元。東鐵收入增加主要由於過境市場有所增長以及經濟進一步改善帶動本地乘客量上升所致。西鐵及輕鐵的收入由截至2006年6月30日止六個月的4.48億港元增加3.3%至截至2007年6月30日止六個月的4.63億港元，主要由於九鐵公司不斷採取各種措施方便乘客選搭，同時亦推出各項優惠，以致西鐵乘客量大幅上升。物業活動的經常收入由截至2006年6月30日止六個月的4.26億港元增加10.6%至截至2007年6月30日止六個月的4.71億港元，主要由於免稅品業務、商場、廣告及車站商舖的表現有所改善所致。

扣除折舊及攤銷後的經營溢利由截至2006年6月30日止六個月的1.25億港元增加23.2%至截至2007年6月30日止六個月的1.54億港元，主要由於收入增加所致。截至2007年6月30日止六個月，未扣除折舊及攤銷與利息及財務收入／（支出）淨額（除稅前）的經營毛利率維持於46.1%水平，與截至2006年6月30日止六個月相同。未計折舊及攤銷的經營成本由截至2006年6月30日止六個月的14.74億港元增加3.9%至截至2007年6月30日止六個月的15.31億港元。員工開支由截至2006年6月30日止六個月的7.69億港元增加2.6%至截至2007年6月30日止六個月的7.89億港元、能源開支由截至2006年6月30日止

附錄六 — 九鐵公司的管理層討論及分析

六個月的2.24億港元增加5.4%至截至2007年6月30日止六個月的2.36億港元、及維修費用由截至2006年6月30日止六個月的2.53億港元減少5.9%至截至2007年6月30日止六個月的2.38億港元。此外，其他開支由截至2006年6月30日止六個月的2.28億港元增加17.5%至截至2007年6月30日止六個月的2.68億港元。

利息及財務支出淨額由截至2006年6月30日止六個月的1.47億港元增至截至2007年6月30日止六個月的4.32億港元，主要由於落馬洲支綫的利息支出自2007年4月起不再可以資本化所致。截至2007年6月30日止六個月，因投資物業、金融工具及對沖計息借貸的公平價值變動導致的未變現帳目虧損淨額為2.89億港元，而截至2006年6月30日止六個月則為虧損6,900萬港元。應佔聯營公司溢利的1,600萬港元已於截至2007年6月30日止六個月確認，而截至2006年6月30日止六個月則為1,100萬港元，增幅為45.5%。所得稅支出淨額的800萬港元的已於截至2007年6月30日止六個月確認，而截至2006年6月30日止六個月則為所得稅抵免淨額2,000萬港元。

截至2006年12月31日止年度與截至2005年12月31日止年度的比較

2006年的經營收入總額為56.22億港元，較2005年的53.83億港元增加4.4%，增幅包括2006年的鐵路及巴士營運（不包括貨運業務）收入較2005年增加3.1%至47.02億港元、2006年的貨運收入較2005年減少15.4%至4,400萬港元、以及2006年的物業服務收入較2005年增加13.6%至8.76億港元。東鐵的收入由2005年的36.7億港元增加3.0%至2006年的37.8億港元。東鐵收入增加主要由於過境市場有所增長以及尖沙咀支綫及馬鞍山鐵路的乘客量持續上升所致。西鐵及輕鐵的收入（包括票價及非票價）的收入由2005年的8.9億港元增加3.6%至9.22億港元，主要由於九鐵公司不斷採取各種措施方便乘客選搭，同時亦推出各項優惠，以致西鐵乘客量大幅上升。物業活動的經常收入由2005年的7.71億港元增加13.6%至8.76億港元，主要由於免稅品業務、商場、廣告、展覽及車站商舖的表現有所改善所致。貨運服務收入由2005年的5,200萬港元減少15.4%至2006年的4,400萬港元，主要由於鐵路貨運量減少以及貨運代理業務於2005年12月停辦所致。

扣除折舊及攤銷後的經營溢利由2005年的9,800萬港元增加198%至2006年的2.92億港元，主要由於收入增加所致。未扣除折舊及攤銷與利息及財務收入／（支出）淨額（除稅前）的經營毛利率由2005年的43.8%增加至2006年的45.9%。未計折舊及攤銷的經營成本由2005年的30.27億港元增加0.5%至2006年的30.42億港元。員工開支由2005年的15.21億港元增加1.4%至15.43億港元、能源開支由2005年的4.95億港元減少2.2%至4.84億港元、及維修費用由2005年的4.79億港元增加9.0%至5.22億港元。此外，其他開支由2005年的5.32億港元減少7.3%至4.93億港元。

利息及財務支出淨額由2005年的2.98億港元增至2006年的3.16億港元，主要由於利息及財務收入淨額減少所致。於2006年來因投資物業、金融工具及對沖計息借貸的公平價值變動導致的未變現帳目虧損淨額為9,900萬港元，而2005年則為溢利5.71億港元。4.27億港元的物業發展溢利已於2006年確認。2,700萬港元的應佔聯營公司溢利已於2006年確認，而2005年則為1,500萬港元，增幅為80.0%。所得稅支出淨額的5,300萬港元已於2006年確認，而2005年則為6,900萬港元。

截至2005年12月31日止年度與截至2004年12月31日止年度的比較

2005年的經營收入總額為53.83億港元，較2004年的49.76億港元增加8.2%，增幅包括2005年的鐵路及巴士營運（不包括貨運業務）收入較2004年增加8.2%至45.6億港元、2005年的貨運收入較2004年減少23.5%至5,200萬港元、以及2005年的物業服務收入較2004年增加10.9%至7.71億港元。東鐵的收入由2004年的34.15億港元增加7.5%至2005年的36.7億港元。東鐵收入增加主要由於尖沙咀支綫及馬鞍山鐵路開始全年營運導致乘客量上升所致。西鐵及輕鐵的收入（包括票價及非票

附錄六 — 九鐵公司的管理層討論及分析

價)由2004年的7.98億港元增加11.5%至8.9億港元，主要由於九鐵公司不斷採取各種措施方便乘客選搭，同時亦推出各項優惠，以致西鐵乘客量大幅上升。物業活動的經常收入由2004年的6.95億港元增加10.9%至7.71億港元，主要由於尖沙咀東站及馬鞍山鐵路沿綫的新開業車站商舖開始全年經營所致。貨運服務收入由2004年的6,800萬港元減少23.5%至2005年的5,200萬港元，主要由於鐵路貨運量減少以及停辦貨運代理業務所致。

扣除折舊及攤銷後的經營溢利由2004年的4.91億港元減少80%至2005年的9,800萬港元，主要由於尖沙咀支綫及馬鞍山鐵路開始全年營運導致經營成本及折舊及攤銷增加所致。未扣除折舊及攤銷與利息及財務收入／(支出)淨額(除稅前)的經營毛利率由2004年的43.6%增加至2005年的43.8%。未計折舊及攤銷的經營成本由2004年的28.04億港元增加8.0%至2005年的30.27億港元。員工開支由2004年的14.62億港元增加4.0%至15.21億港元、能源開支由4.56億港元增加8.6%至及4.95億港元、及維修費用由2004年的3.7億港元增加29.5%至4.79億港元。此外，其他開支由2004年的5.16億港元增加3.1%至5.32億港元。

利息及財務支出淨額由2004年的4,100萬港元增至2005年的2.98億港元，主要由於尖沙咀支綫及馬鞍山鐵路於2004年底投入運作後帶來全年度的利息開支。重新評估以往年度衍生金融工具的會計處理方法後，該等衍生金融工具的公平價值變動以及相關對沖借貸將須直接於收益表中確認。該變動的影響由2005年1月1日起以前瞻方式應用。比較數據並無予以重列，因此舉已被禁止。因此，因衍生金融工具的公平價值變動導致的收益及相關對沖借貸4億港元已於2005年確認。2004年及2005年均無變現任何物業發展溢利。1,500萬港元的應佔聯營公司溢利已於2005年確認，與2004年確認者相同。所得稅淨額的6,900萬港元已於2005年確認，而2004年則為1億港元。

或有負債

於2007年6月30日，九鐵集團因興建九龍南綫、西鐵和東鐵支綫項目收地遭到索償及若干承建商索償而產生或有負債，而九鐵集團債務額無法可靠地估計。九鐵集團已就這些索償可能須支付的最高估計金額於2007年6月30日的財務報表內撥出準備。九鐵集團為解決這些索償而最終須支付的款項或會超過九鐵集團的估計金額及已於2007年6月30日的財務報表內入帳。九鐵集團正處理這些索償事件。

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

以下為地鐵有限公司（「本公司」）及其附屬公司（以下統稱為「本集團」）與九廣鐵路公司（「九鐵公司」）（統稱「經擴大集團」）的有關營運於建議合併完成後並計及交易文件條款的未經審核備考財務資料，僅供參考。

(A) 經擴大集團的未經審核備考財務資料

(i) 緒言

隨附經擴大集團的未經審核備考財務資料，其中包括經擴大集團的未經審核備考合併損益表、未經審核備考合併現金流量表及未經審核備考合併資產負債表，乃由本公司董事根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則第4.29段所編製，旨在列示交易文件中有關兩鐵合併建議的影響。

經擴大集團的未經審核備考財務資料須與本通函附錄四「本集團的財務資料」一節所載的本集團財務資料、本通函附錄五「九鐵公司的會計師報告」一節所載的九鐵集團財務資料及本通函其他章節所載的其他財務資料一併閱讀。

經擴大集團的未經審核備考合併損益表及未經審核備考合併現金流量表乃按本通函附錄四「本集團的財務資料」一節及本通函附錄五「九鐵公司的會計師報告」一節所載本集團及九鐵集團截至二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月的綜合損益表及綜合現金流量表而編製，並經載入隨附附註所述的未經審核備考調整，猶如兩鐵合併建議已於二零零六年一月一日完成。

經擴大集團的未經審核備考合併資產負債表乃按本通函附錄四「本集團的財務資料」一節所載本集團於二零零七年六月三十日的綜合資產負債表以及本通函附錄五「九鐵公司的會計師報告」一節所載九鐵集團於二零零七年六月三十日的綜合資產負債表而編製，並已就不受交易文件條款規限的該等資產及負債進行所須調整，猶如兩鐵合併建議已於二零零七年六月三十日完成。

備考調整的說明描述了(i)與該等交易直接有關惟與未來事宜或決定無關；(ii)預期對經擴大集團有持續影響；及(iii)有充分依據，已概述於隨附的附註。

經擴大集團的未經審核備考財務資料是根據多項假設、預測、不明朗因素及現時可取得資料編製而成。由於該等假設、預測及不明朗因素，隨附的經擴大集團未經審核備考財務資料並非用以描述倘兩鐵合併建議已於二零零七年六月三十日完成經擴大集團應可達致的實際財務狀況，或倘兩鐵合併建議已於二零零六年一月一日完成經擴大集團應可達致的業績及現金流量。此未經審核備考財務資料僅供參考，而隨附的經擴大集團未經審核備考財務資料並非用作預測經擴大集團的未來財務狀況、業績或現金流量。

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

(II) 經擴大集團的未經審核備考合併損益表
截至二零零六年十二月三十一日止年度

	地鐵公司的 綜合損益表 百萬港元 附註1	九鐵公司的 經調整 綜合損益表 百萬港元 附註2	未經審核 備考調整 百萬港元	附註3	調整總計 百萬港元	經擴大集團 合併損益表 備考總計 百萬港元
車費收入	6,523	4,598	—		4,598	11,121
非車費及租務及管業收入	3,018	1,006	—		1,006	4,024
營業額	9,541	5,604	—		5,604	15,145
未計折舊及攤銷前經營開支	(4,340)	(3,031)	—		(3,031)	(7,371)
未計折舊及攤銷前鐵路及 相關業務的經營利潤	5,201	2,573	—		2,573	7,774
物業發展利潤	5,817	—	—		—	5,817
未計折舊及攤銷前經營利潤	11,018	2,573	—		2,573	13,591
折舊及攤銷	(2,674)	(11)	(312)	3(i)	(323)	(2,997)
未計利息及財務開支前經營利潤	8,344	2,562	(312)		2,250	10,594
利息及財務開支	(1,398)	—	(1,298)	3(ii)	(1,298)	(2,696)
投資物業的公允價值變動	2,178	—	—		—	2,178
應佔無控制權附屬公司及 聯營公司利潤減虧損淨額	45	—	—		—	45
除稅前利潤	9,169	2,562	(1,610)		952	10,121
所得稅	(1,411)	(448)	282	3(iii)	(166)	(1,577)
年內利潤	7,758	2,114	(1,328)		786	8,544
下列人士應佔：						
— 公司股東	7,759	2,114	(1,328)		786	8,545
— 少數權益	(1)	—	—		—	(1)
年內利潤	7,758	2,114	(1,328)		786	8,544
每股盈利						
— 基本	1.41元				0.14元	1.55元
— 攤薄	1.41元				0.14元	1.55元
未計投資物業的公允價值變動 及其相關遞延稅項的 股東應佔基本業務利潤	5,962					6,748
未計投資物業公允價值變動 及其相關遞延稅項的每股盈利	1.08元					1.22元

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

(III) 經擴大集團的未經審核備考合併損益表
截至二零零七年六月三十日止期間

	地鐵公司的 綜合損益表 百萬港元 附註1	九鐵公司的 經調整 綜合損益表 百萬港元 附註2	未經審核 備考調整 百萬港元	附註4	調整總計 百萬港元	經擴大集團 合併損益表 備考總計 百萬港元
車費收入	3,247	2,295	—		2,295	5,542
非車費及租務及管業收入	1,605	534	—		534	2,139
營業額	4,852	2,829	—		2,829	7,681
未計折舊及攤銷前經營開支	(2,055)	(1,540)	—		(1,540)	(3,595)
未計折舊及攤銷前鐵路及 相關業務的經營利潤	2,797	1,289	—		1,289	4,086
物業發展利潤	1,664	—	—		—	1,664
未計折舊及攤銷前經營利潤	4,461	1,289	—		1,289	5,750
折舊及攤銷	(1,348)	(7)	(156)	4(i)	(163)	(1,511)
未計利息及財務開支前經營利潤	3,113	1,282	(156)		1,126	4,239
利息及財務開支	(654)	—	(619)	4(ii)	(619)	(1,273)
投資物業的公允價值變動	2,450	—	492	4(iii)	492	2,942
應佔無控制權附屬公司及 聯營公司利潤減虧損淨額	42	—	—		—	42
除稅前利潤	4,951	1,282	(283)		999	5,950
所得稅	(879)	(225)	50	4(iv)	(175)	(1,054)
期內利潤	4,072	1,057	(233)		824	4,896
下列人士應佔：						
— 公司股東	4,071	1,057	(233)		824	4,895
— 少數權益	1	—	—		—	1
期內利潤	4,072	1,057	(233)		824	4,896
每股盈利						
— 基本	0.73元				0.15元	0.88元
— 攤薄	0.73元				0.15元	0.88元
未計投資物業的公允價值變動 及其相關遞延稅項的 股東應佔基本業務利潤	2,050					2,468
未計投資物業公允價值變動 及其相關遞延稅項的每股盈利	0.37元					0.44元

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

(IV) 經擴大集團的未經審核備考合併現金流量表
截至二零零六年十二月三十一日止年度

	地鐵公司 的綜合 現金流量表 百萬港元 附註1	九鐵公司的 經調整綜合 現金流量表 百萬港元 附註2	未經審核 備考調整 百萬港元	附註5	調整總計 百萬港元	經擴大集團 合併 現金流量表 備考總計 百萬港元
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	5,201	2,573	—		2,573	7,774
調整非現金項目	68	63	—		63	131
未計營運資金變動前鐵路及 相關業務的經營利潤	5,269	2,636	—		2,636	7,905
營運資金的變動	121	84	614	5(i)	698	819
經營活動產生的現金	5,390	2,720	614		3,334	8,724
已付利得稅	(3)	(1)	—		(1)	(4)
經營活動所得的現金淨額	5,387	2,719	614		3,333	8,720
投資活動現金流量						
資本性開支	(2,903)	(389)	—		(389)	(3,292)
合併						
— 服務經營權的最初付款	—	—	(4,250)	5(ii)	(4,250)	(4,250)
— 物業組合的最初付款	—	—	(7,790)	5(ii)	(7,790)	(7,790)
— 每年定額付款	—	—	(750)	5(ii)	(750)	(750)
— 其他支出	(88)	—	(375)	5(ii)	(375)	(463)
收取與物業發展有關的款項	4,400	—	66	5(iii)	66	4,466
給予物業發展商貸款	(4,000)	—	—		—	(4,000)
出售固定資產所得款項	—	5	—		5	5
其他投資	(179)	—	—		—	(179)
投資活動耗用的現金淨額	(2,770)	(384)	(13,099)		(13,483)	(16,253)
融資活動現金流量						
發行股本所得款項	36	—	—		—	36
取用貸款及資本市場借貸工具淨額	229	—	10,722	5(iv)	10,722	10,951
融資租賃債務本金部分的遞減	(131)	—	—		—	(131)
已付利息及財務開支淨額	(1,636)	—	(572)	5(v)	(572)	(2,208)
已付股息	(1,155)	—	—		—	(1,155)
融資活動(耗用)/所得的現金淨額	(2,657)	—	10,150		10,150	7,493
現金及現金等價物(減少)/增加淨額	(40)	2,335	(2,335)	5(vi)	—	(40)
於1月1日的現金及現金等價物	345	111	(111)		—	345
於12月31日的現金及現金等價物	305	2,446	(2,446)		—	305

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

(V) 經擴大集團的未經審核備考合併現金流量表
截至二零零七年六月三十日止期間

	地鐵公司 的綜合 現金流量表 百萬港元 附註1	九鐵公司的 經調整綜合 現金流量表 百萬港元 附註2	未經審核 備考調整 百萬港元 附註6	調整總計 百萬港元	經擴大集團 合併 現金流量表 備考總計 百萬港元
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	2,797	1,289	—	1,289	4,086
調整非現金項目	21	32	—	32	53
未計營運資金變動前鐵路及 相關業務的經營利潤	2,818	1,321	—	1,321	4,139
營運資金的變動	164	181	—	181	345
經營活動產生的現金	2,982	1,502	—	1,502	4,484
已付利得稅	(1)	(1)	—	(1)	(2)
經營活動所得的現金淨額	2,981	1,501	—	1,501	4,482
投資活動現金流量					
資本性開支	(1,062)	(170)	—	(170)	(1,232)
合併					
— 服務經營權的最初付款	—	—	—	—	—
— 物業組合的最初付款	—	—	—	—	—
— 每年定額付款	—	—	—	—	—
— 其他支出	(50)	—	—	—	(50)
收取與物業發展有關的款項	3,136	—	—	—	3,136
給予物業發展商貸款	—	—	—	—	—
出售固定資產所得款項	—	—	—	—	—
其他投資	(165)	—	—	—	(165)
投資活動所得／(耗用)的現金淨額	1,859	(170)	—	(170)	1,689
融資活動現金流量					
發行股本所得款項	6	—	—	—	6
償還貸款及資本市場借貸工具淨額	(3,107)	—	(1,074)	6(i) (1,074)	(4,181)
融資租賃債務本金部分的遞減	(69)	—	—	—	(69)
已付利息及財務開支淨額	(786)	—	(257)	6(ii) (257)	(1,043)
已付股息	(777)	—	—	—	(777)
融資活動耗用的現金淨額	(4,733)	—	(1,331)	(1,331)	(6,064)
現金及現金等價物增加／(減少)淨額	107	1,331	(1,331)	6(i) —	107
於1月1日的現金及現金等價物	305	2,446	(2,446)	—	305
於6月30日的現金及現金等價物	412	3,777	(3,777)	—	412

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

(VI) 經擴大集團的未經審核備考合併資產負債表
於二零零七年六月三十日

	地鐵公司的 綜合資產 負債表 百萬港元 附註1	九鐵公司 經調整的綜合 資產負債表 百萬港元 附註2	未經審核 備考調整 百萬港元	調整總計 百萬港元	附註7	經擴大集團 合併 資產負債表 備考總計 百萬港元
資產						
固定資產						
— 投資物業	25,013	1,544	1,810	3,354	7(i)	28,367
— 其他物業、機器及設備	83,812	34	155	189	7(ii)	84,001
— 服務經營權資產	—	—	15,335	15,335	7(iii)	15,335
	108,825	1,578	17,300	18,878		127,703
物業管理權	—	—	40	40	7(iv)	40
在建鐵路工程	276	—	—	—		276
發展中物業	3,200	—	5,785	5,785	7(v)	8,985
給予物業發展商貸款	3,442	—	—	—		3,442
應收帳項、按金及預付款項	1,957	2	19	21	7(vi)	1,978
存料與備料	277	355	12	367	7(vii)	644
其他資產	4,644	2	(212)	(210)	7(viii)	4,434
現金及現金等價物	413	150	—	150	7(ix)	563
	123,034	2,087	22,944	25,031		148,065
負債						
貸款及其他融資	25,170	—	11,277	11,277	7(x)	36,447
遞延收益	1,226	33	66	99	7(xi)	1,325
遞延稅項負債	10,374	—	86	86	7(xii)	10,460
其他負債	5,967	888	12,270	13,158	7(xiii)	19,125
	42,737	921	23,699	24,620		67,357
淨資產	80,297	1,166	(755)	411		80,708
股本及儲備						
股本、股份溢價及資本儲備	39,421	—	—	—		39,421
其他儲備	40,856	1,166	(755)	411		41,267
公司股東應佔總權益	80,277	1,166	(755)	411		80,688
少數權益	20	—	—	—		20
總權益	80,297	1,166	(755)	411		80,708

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

(VII) 未經審核備考財務資料附註

附註1：地鐵公司的損益表、資產負債表及現金流量表乃摘錄自根據適用的《香港財務報告準則》（「HKFRS」）及《上市規則》適用的披露規定而編製的二零零七年及二零零六年中期報告以及二零零六年年報。

附註2：根據兩鐵合併建議，將就九鐵公司業務及經營訂立若干協議（統稱為「交易文件」），詳情如下。交易文件所述的兩鐵合併建議條款指出，地鐵公司將收購九鐵公司絕大部分業務，而九鐵公司於合併後的餘下業務主要僅屬行政性質。

交易文件包括：

- 有關向地鐵公司授出於指定期限內取用及經營九廣鐵路香港段（「鐵路網絡」）權利的服務經營權協議（「服務經營權協議」）。
- 物業組合協議，據此，現時由九鐵公司持有包括若干投資及自用物業、物業管理權及物業發展權（統稱為「物業組合」）的物業資產將由地鐵公司收購。
- 就兩鐵合併的框架建議而訂立的合併框架協議。

根據服務經營權協議的條款，構成鐵路網絡部分的有形資產均受制於服務經營權安排，據此，地鐵公司將有權取用及經營該等資產。該等有形資產由於兩鐵合併建議日期存在的有形資產（「最初經營權財產」）及於兩鐵合併建議日期後收購的資產（「額外經營權財產」）組成。最初經營權財產的擁有權將仍歸九鐵公司所有。由於地鐵公司根據交易文件的條款將不會收購最初經營權資產，故該等資產將繼續構成九鐵公司的部分固定資產。根據HK(IFRIC)12「服務經營權安排」，地鐵公司不會於資產負債表確認鐵路資產，但會就收購九鐵公司鐵路資產的經營權利所作付款確認服務經營權資產，故鐵路資產仍將於九鐵公司財務報表中確認為固定資產。

根據交易文件，建議安排並無計入若干指定資產及負債。東鐵支綫及九龍南綫的在建中鐵路工程將繼續由九鐵公司資助，而交易文件的條款將不包括所有關於沙田至中環綫及北環綫／區域快綫的遞延開支、九鐵公司債務及跨境租賃、九鐵公司於合併日期前的現金結餘（將收購之附屬公司之結餘除外）、於八達通控股有限公司的投資、西鐵物業附屬公司及若干物業安排。此外，交易文件不包括遞延稅項，而遞延稅項亦不構成該等安排的一部分。

「九鐵公司的經調整綜合損益表」、「九鐵公司的經調整綜合資產負債表」及「九鐵公司的經調整綜合現金流量表」各節備考財務資料所載的財務資料，乃摘錄自九鐵公司截至二零零六年十二月三十一日止年度，及截至二零零七年六月三十日止六個月的財務報表，並就不受限於交易文件條款的該等收入、開支、資產及負債作出調整。本通函附錄五會計師報告附註44「其他財務資料」載列此方面的進一步財務資料。

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

附註3：本公司就經擴大集團截至二零零六年十二月三十一日止年度的未經審核備考合併損益表（猶如兩鐵合併建議已於二零零六年一月一日完成）作出下列未經審核備考調整，包括：

- (i) 確認年度攤銷費用三億一千二百萬港元，即有關服務經營權資產的攤銷費用三億零八百萬港元及現有物業管理權的攤銷費用四百萬港元。
- (ii) 確認有關額外貸款融資的利息支出五億七千二百萬港元，有關額外貸款額的貸款融資費用五百萬港元，及有關資本化金額一百零六億八千七百萬港元的融資費用七億二千一百萬港元，已包括在服務經營權資產項下就經營權有效期的每年定額付款七億五千萬港元的淨現值內。
- (iii) 採用標準稅率17.5%確認備考調整的稅務影響。

附註4：本公司就經擴大集團按持續基準編製自二零零七年一月一日至二零零七年六月三十日止六個月期間的未經審核備考合併損益表（猶如兩鐵合併建議已於二零零六年一月一日完成）作出下列未經審核備考調整，包括：

- (i) 確認六個月期間攤銷費用一億五千六百萬港元，即有關服務經營權資產的攤銷費用一億五千四百萬港元及現有物業管理權的攤銷費用二百萬港元。
- (ii) 確認有關額外貸款融資的利息支出二億五千七百萬港元，有關額外貸款額的貸款融資費用二百萬港元，及有關資本化金額一百零六億八千七百萬港元的融資費用三億六千萬港元，已包括在服務經營權資產項下就經營權有效期的每年定額付款七億五千萬港元的淨現值內。
- (iii) 確認本公司所收購物業的公允價值較根據仲量聯行（擁有具備香港測量師學會及英國皇家特許測量師學會資深會員及會員資格的僱員的獨立測量師行）進行外部估值的收購成本的增幅（請參閱附錄八）。
- (iv) 採用標準稅率17.5%確認備考調整的稅務影響。

附註5：本公司就經擴大集團截至二零零六年十二月三十一日止年度的未經審核備考合併現金流量表（猶如兩鐵合併建議已於二零零六年一月一日完成）作出下列未經審核備考調整，包括：

- (i) 六億一千四百萬港元的調整，即自九鐵公司轉撥的若干負債五億零三百萬港元及本公司就若干已收購九鐵公司附屬公司而須接管的若干其他負債一億一千一百萬港元。
- (ii) 指有關服務經營權資產的最初付款四十二億五千萬港元、有關收購物業組合的款項七十七億九千萬港元、每年定額付款七億五千萬港元及兩鐵合併建議直接應佔的其他費用的款項。
- (iii) 九鐵公司就大圍維修中心硬性付款超出部分的現金償付。

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

(iv) 一百零七億二千二百萬港元的調整，指下列額外貸款融資的取用淨額：

	百萬港元
— 經營權資產的最初付款	4,250
— 物業組合付款	7,790
— 印花稅、最初貸款融資費用	40
— 支付每年定額付款	750
— 本公司就收購若干九鐵公司附屬公司而自九鐵公司轉撥的現金結餘	(111)
— 本公司以現金結算方式承擔若干債務	(503)
— 結算本公司承擔的九鐵公司若干債務	335
— 九鐵公司就大圍維修中心硬性付款超出部分的現金償付	(66)
— 支付年內利息開支 (請參閱附註5(v))	572
	13,057
— 扣除以年內產生的現金流入償還貸款 (附註5(v))	(2,335)
	10,722

(v) 指支付有關額外貸款融資的利息開支五億七千二百萬港元 (請參閱附註5(iv))。

(vi) 指自合併日期起從相關九鐵公司業務所得的現金，用作償還部分額外貸款融資。

附註6：本公司就經擴大集團按持續基準編製自二零零七年一月一日至二零零七年六月三十日止六個月期間的未經審核備考合併現金流量表 (猶如兩鐵合併建議已於二零零六年一月一日完成) 作出下列未經審核備考調整，包括：

(i) 自合併日期起，二零零七年一月一日至二零零七年六月三十日期間從相關九鐵公司業務所得的現金，用作償還部分額外貸款融資。

(ii) 指支付有關額外貸款融資的利息開支二億五千七百萬港元。

附註7：本公司就經擴大集團於二零零七年六月三十日的未經審核備考合併資產負債表 (猶如兩鐵合併建議已於二零零七年六月三十日完成) 作出下列未經審核備考調整，包括：

(i) 向九鐵公司收購若干投資物業及自用物業，總代價二十八億四千萬港元及該代價的印花稅二千二百萬港元，進一步分析如下：

	百萬港元
本公司應付代價	2,840
加：印花稅	22
	2,862
收購成本	492
投資物業公允價值變動 (請參閱附註4(iii))	492
	3,354

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

(ii) 一億八千九百萬港元的調整指：

	百萬港元
收購有關偉絡傳訊有限公司資產	34
有關機器及設備的資本性質合併相關成本撥充資本	155
	189

(iii) 應用HK(IFRIC) 12「服務經營權安排」就下列各項確認服務經營權資產面值一百五十三億三千五百萬港元：

- 收購初步經營權資產一百四十八億四千七百萬港元，包括：
 - 最初付款三十八億九千五百萬港元(四十二億五千萬港元減收購若干存料及備料的代價三億五千五百萬港元)(請參閱附註7(vii))；
 - 每年定額付款七億五千萬港元的淨現值按利率6.75%貼現，此乃本公司的長期借貸成本一百零六億八千七百萬港元的估計遞增成本(附註7(xiii))；
 - 本公司承擔九鐵公司的若干負債二億六千五百萬港元，構成收購服務經營權資產的部分成本；
- 將本公司之前產生並分類為「遞延支出」的成本三億八千九百萬港元撥充資本，與收購服務經營權資產的成本直接有關；及
- 於合併日期收購額外經營權財產承擔的資本性質若干債務九千九百萬港元。

(iv) 按代價四千萬港元向九鐵公司收購物業管理權(指現時及日後的物業管理權)，並據此按物業管理權兩年期間攤銷。

(v) 本集團按代價四十九億一千萬港元向九鐵公司收購物業發展權(詳情見附錄三)，及確認受物業發展權所限就用地而應付九鐵公司的法定付款八億七千五百萬港元(請參閱附註7(xiii))。

(vi) 確認有關額外貸款融資的預付貸款融資成本一千九百萬港元及承擔本公司收購若干九鐵公司附屬公司的應收帳款二百萬港元。

(vii) 本集團於兩鐵合併建議開始時向九鐵公司收購存料及備料(請參閱附註7(iii))。

(viii) 指之前產生並分類為「遞延支出」的成本二億一千二百萬港元重新分類至服務經營權資產及於合併日期的其他物業、機器及設備，及本公司就收購九鐵公司附屬公司承擔遞延稅項資產二百萬港元。

(ix) 指九鐵公司就本公司收購若干九鐵公司附屬公司而承擔的若干債務而轉撥至本公司的現金結餘一億五千萬港元。

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

(x) 一百一十二億七千七百萬港元的調整指：

百萬港元

因收購下列各項而提取的額外貸款：—

— 經營權資產 (請參閱附註7(iii))	4,250
— 物業發展權 (請參閱附註7(v))	4,910
— 投資物業 (請參閱附註7(i))	2,840
— 物業管理權 (現時及日後) (請參閱附註7(iv))	40
— 印花稅	22
— 額外貸款融資的初步費用	19
— 多出強制付款的現金償付	(66)
— 現金結算於合併日期自九鐵公司轉撥至本公司的若干債務	(738)
	11,277
	11,277

(xi) 遞延收益指自電訊營運商租賃電訊網絡收取的現金三千三百萬港元及就大圍維修中心收取的硬性規定付款超出部分六千六百萬港元。

(xii) 採用標準稅率17.5%於合併日期就投資物業的公允價值變動確認遞延稅務影響。

(xiii) 一百三十一億五千八百萬港元的調整與下列各項有關：

	附註	百萬港元
— 直至合併日期產生有關合併成本的應計費用		332
— 本公司於合併日期承擔的若干九鐵公司債務	(a)	376
— 確認就物業發展權用地而應付予九鐵公司的法定付款 (請參閱附註7(v))		875
— 每年定額付款七億五千萬港元的淨現值按利率6.75%貼現， 此乃本公司的長期借貸的估計遞增成本 (請參閱附註7(iii))		10,687
— 於合併日期以現金結算方式轉撥的若干九鐵公司債務	(b)	888
		13,158
		13,158

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

(a) 三億七千六百萬港元的調整指本公司於合併日期承擔的若干九鐵公司債務如下：

	百萬港元
— 累計年假	70
— 於合併日期就存料及備料承擔的應付帳款	12
— 本公司於合併日期承擔的資本性質應計債務	99
— 本公司於合併日期承擔的其他九鐵公司債務	195
	<u>376</u>

(b) 八億八千八百萬港元的調整指於合併日期以現金結算方式向本公司轉撥的下列九鐵公司債務：

	百萬港元
— 若干租戶按金及預付款	629
— 收購九鐵公司附屬公司的若干債務	150
— 若干累計九鐵公司員工債務	109
	<u>888</u>

附註8：於編製經擴大集團的備考財務資料時，票價下調、票價調整機制、每年非定額付款及協同效益被視為與日後事項或決定有關，因此並不視為根據上市規則第4.29(6)條的調整，並因此於編製未經審核備考財務資料時並不計及。詳情載列如下：

(i) 票價調整機制及票價下調

本公司與政府同意採用一個公式來釐定日後的票價調整幅度。有關票價調整機制（「票價調整機制」）及計算公式的詳情載於本通函附錄「交易文件」下「營運協議」一段及「董事局函件」一節內。

在票價調整機制於二零零六年七月一日生效的前提下，董事估計應用票價調整機制公式，並應用二零零五年十二月的相關指數令相關期間的估計有關票價收益增加約+1.35%，低於限額規定的±1.5%水平。根據票價調整機制，於任何因金額低於限額±1.5%水平而並無作出的調整，可結轉往下一年度的票價調整機制計算之內。

此外，董事亦估計，截至二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月期間，根據兩鐵合併調低票價的影響分別為六億港元及三億港元。

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

(ii) 每年非定額付款

本公司須支付每年非定額付款，該款項乃根據服務經營權協議界定的若干水平，按九鐵公司系統所得收入的一個百分比計算。每年非定額付款及計算公式的詳情載列於本通函附錄三「交易文件」及「董事局函件」一節內。每年非定額付款將由本公司於每年底支付，並於產生時於損益表支銷。於兩鐵合併生效後首三年，本公司無須支付每年非定額付款。本公司並無於備考財務資料內就每年非定額付款作出任何調整。

本公司無須就首三年支付每年非定額付款。每年非定額付款乃按應用相關年度九鐵公司系統相關收益的公式計算，董事估計截至二零零六年十二月三十一日止年度的相關款項約52億港元。按董事估計，截至二零零六年十二月三十一日止年度九鐵公司系統的預期每年非定額付款約佔預期相關收益5.4%。

(iii) 協同效益

為免產生疑問，在編製未經審核備考財務資料時，概不會計及對日後產生的任何協同效益作出調整。

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

(B) 未經審核備考財務資料報告

以下為本公司的獨立申報會計師畢馬威會計師事務所(香港執業會計師)為載於本通函而編製的報告全文。如本通函附錄九「備查文件」一段所述，會計師報告的副本可供查閱。



香港
中環
遮打道10號
太子大廈8樓

敬啟者：

茲呈報地鐵有限公司(「貴公司」)的通函附錄七A節所載由 貴公司董事編製的未經審核備考合併損益表、未經審核備考合併現金流量表及未經審核備考合併資產負債表(「未經審核備考財務資料」)，僅供參考，以便提供有關 貴公司將與九鐵公司就合併建議訂立的協議，包括服務經營權協議、物業組合協議及合併框架協議將如何影響 貴公司及其附屬公司(以下統稱為「貴集團」)於截至二零零六年十二月三十一日止年度及截至二零零七年六月三十日止六個月的綜合損益表及綜合現金流量表以及 貴集團於二零零七年六月三十日的綜合資產負債表的資料。未經審核備考財務資料的編製基準載於通函附錄七所載的經擴大集團未經審核備考財務資料的緒言及附註內。

責任

貴公司董事須對根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「《上市規則》」)第4章第29段並參考香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的會計指引第7號「編製備考財務資料以載入投資通函」，編製的未經審核備考財務資料負全責。

《上市規則》第4章第29(7)段規定，吾等的責任是對未經審核備考財務資料提供意見，並向 閣下報告。對於吾等之前就用作編製未經審核備考財務資料的財務資料而出具的任何報告，除對於該等報告發出日期列明的收件人外，吾等概不負責。

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

意見基準

吾等根據香港會計師公會頒佈的香港投資通函申報準則第300號「投資通函備考財務資料的會計師報告」進行工作，吾等的主要工作包括比較未經調整財務資料與資料來源文件、考慮用以支持調整的憑證，以及與 貴公司董事討論未經審核備考財務資料。此項委聘並不涉及對任何相關財務資料進行獨立審查。

吾等已計劃及進行有關工作，取得吾等認為有需要的資料及解釋，以便提供足夠的證據合理確保未經審核備考財務資料已由 貴公司董事按上述基準妥為編製，該基準與 貴集團的會計政策一致，而調整就《上市規則》第4章第29(1)段披露的未經審核備考財務資料而言屬恰當。

未經審核備考財務資料僅供參考，其按 貴公司董事的判斷及假設為基準，由於其假設性質使然，不能為日後發生的任何事項提供任何保證或指標，且未必可作為下列事項的指標：

- 經擴大集團截至二零零六年十二月三十一日止年度、二零零七年六月三十日止六個月或任何未來期間的業績及現金流量；或
- 經擴大集團於二零零七年六月三十日或任何未來期間的財務狀況。

意見

吾等認為：

- (a) 未經審核備考財務資料已按所列基準由 貴公司董事妥善編撰；
- (b) 該基準與 貴集團的會計政策一致；及
- (c) 就根據《上市規則》第4章第29(1)段所披露的未經審核備考財務資料而言，有關調整屬恰當。

此致

地鐵有限公司
董事局 台照

畢馬威會計師事務所
香港執業會計師
謹啟

二零零七年九月三日

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

(C) 經擴大集團的債務聲明

於二零零七年六月三十日營業時間結束時，經擴大集團的無抵押未償還貸款如下：

百萬港元	集團	額外貸款需求	經擴大集團
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	5,718	—	5,718
2010年到期的美元環球票據	4,607	—	4,607
債務發行計劃票據 (2014年到期的歐洲美元債券)	4,510	—	4,510
	14,835	—	14,835
非上市：			
2008年至2020年到期的債務發行計劃票據	6,960	—	6,960
2008年到期的港元票據	508	—	508
	7,468	—	7,468
資本市場借貸工具總計	22,303	—	22,303
銀行貸款	2,770	11,277*	14,047
融資租賃債務	72	—	72
	25,145	11,277	36,422
銀行透支	1	—	1
短期貸款	24	—	24
	25,170	11,277	36,447
還款期分析			
百萬港元	資本市場 借貸工具	銀行貸款及 透支	融資租賃 債務
			總計
長期貸款及融資租賃債務			
五年後須償還的款項	10,110	—	—
兩年至五年內須償還的款項	5,829	1,739	—
一年至兩年內須償還的款項	5,834	630	—
一年內須償還的款項	1,000	370	72
	22,773	2,739	72
銀行透支	—	1	—
短期貸款	—	24	—
	22,773	2,764	72
須償還金額	22,773	2,764	72
減：未攤銷折價、溢價及財務開支餘額			(115)
因財務工具公允價值變動的調整			(324)
債務賬面總額			25,170
額外貸款需求			11,277
經擴大集團的備考債務狀況			36,447

* 根據兩鐵合併，經擴大集團預期須額外籌集一百一十二億七千七百萬元貸款，詳情載於本通函附錄七「經擴大集團的財務資料」附註7(x)。籌集額外貸款將會使經擴大集團的總借貸由二零零七年六月三十日的二百五十一億七千萬港元增至三百六十四億四千七百萬元 (按未經審核備考基準計算)。

附錄七 — 經擴大集團的財務資料

於二零零七年六月三十日的須償還總債項包括本地貨幣債項及外幣債項。對沖為港元的外幣債項已按其各自的合約匯率兌換。未被對沖外幣債項已按二零零七年六月三十日營業時間結束時的匯率兌換為港元。於二零零七年六月三十日，未被對沖外幣債項佔未償還總債項約0.2%。

於二零零七年六月三十日，本集團有尚未動用銀行承諾貸款合共六十三億港元，本集團另有若干尚未動用無承諾貸款合共一百六十五億二千一百萬港元，其中包括債務發行計劃一百一十六億五千七百萬港元及短期銀行貸款四十八億六千四百萬港元。

於二零零七年六月三十日，本集團的未償還資本承擔、經營租賃承擔及擔保載於本通函附錄四（於本集團的財務資料附註46披露）。

根據兩鐵合併的規定，經擴大集團須於服務經營權有效期內每年支付定額款項七億五千萬港元。於二零零七年六月三十日，經營權有效期內的每年定額付款的淨現值達一百零六億八千七百萬港元。此外，經擴大集團須每年支付非定額款項，該款項乃根據服務經營權協議，按從九鐵公司系統所產生的收入的一個百分比計算。每年非定額款項將由本公司於每年年底支付，並於產生時於記入損益表。於兩鐵合併生效後首三年，本公司無須支付非定額款項。

根據兩鐵合併的規定，本公司同意就九鐵公司於美國跨境租約（「跨境租約」）下的責任，聯同九鐵公司向九鐵公司的各合約對手共同負責。就本公司與九鐵公司之間而言，本公司同意負責的跨境租約責任為「地鐵公司責任」。本公司須向政府及九鐵公司補償因本公司並無遵守地鐵公司責任而引致或與此有關的損失及招致的合理費用，惟有關補償並不涵蓋政府或九鐵公司因本身詐騙、疏忽或誠信問題或違反交易文件而產生或與此有關的損失及費用。

九鐵公司及政府須向本公司補償因本公司妥善及適當地履行地鐵公司責任而引致或與此有關的損失及招致的合理費用。九鐵公司將向本公司補償九鐵及公司並無遵守其於跨境租約下的責任（地鐵公司責任除外）而引致或與此有關的損失及招致的合理費用，惟有關彌償並不涵蓋本公司就相關經營權財產在任何情況下本應產生的費用或支出（不論該財產是否受跨境租約的條款所規限）；或本公司因本身詐騙、疏忽或誠信問題或違反交易文件而產生或與此有關的損失及費用。

於二零零七年六月三十日，本集團認為其並無其他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。

除上文所披露及集團內公司間的負債外，經擴大集團於二零零七年六月三十日營業時間結束時並無任何已發行及未償還或已授權或以其他方式設立但未發行的債券、任何其他定期貸款（已抵押、無抵押、有擔保或無擔保）、任何其他借貸或具借貸性質的債項，包括銀行透支及承兌負債或承兌信貸或任何租購承諾（不論是否已抵押／無抵押、已擔保或無擔保）、任何其他按揭及抵押、及任何其他重大或有負債。

董事已確認，經擴大集團自二零零七年六月三十日起直至最後實際可行日期（包括該日）的債項及或有負債並無出現重大變動。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

Jones Lang LaSalle Limited
Valuation Advisory Services
28/F One Pacific Place 88 Queensway Hong Kong
tel +852 2846 5000 fax +852 2968 0078
Company Licence No.: C-003464

仲量聯行有限公司
物業估價部
香港金鐘道88號太古廣場一期28樓
電話 +852 2846 5000 傳真 +852 2968 0078
牌照號碼 C-003464



ISO 9001:2000
Certificate No.: CC 568

敬啟者：

關於：地鐵有限公司及九廣鐵路公司的物業組合估值

1.0 緒言

1.1 指示

吾等遵照地鐵有限公司（「地鐵公司」）向吾等發出的指示，對地鐵公司及九廣鐵路公司（「九鐵公司」）多項物業權益提供估值意見，以供載入將予刊發有關地鐵公司與九鐵公司的合併建議的股東特別大會通函（「通函」）內。吾等從貴公司處獲悉，此等物業權益構成經擴大集團的物業權益。除文義另有所指外，本報告所使用的詞彙與通函所界定者具有相同涵義。

吾等確認已就此進行視察及作出有關查詢，並蒐集吾等認為必要的其他資料，以便吾等對有關經擴大集團的物業於二零零七年七月三十一日（「估值日」）的價值提供意見。

1.2 物業分類

為進行估值，地鐵公司及九鐵公司持有或將持有的物業組合分為以下類別：

- 第一類 — 地鐵公司持有作投資的物業權益
- 第二類 — 地鐵公司持有作業主佔用的物業權益
- 第三類 — 地鐵公司持有的待售物業權益
- 第四類 — 地鐵公司持有將作投資的興建中物業權益
- 第五類 — 地鐵公司持有作發展的物業權益（已批出的發展組合）
- 第六類 — 地鐵公司持有作發展的物業權益（將予批出的發展組合）
- 第七類 — 地鐵公司的其他物業權益
- 第八類 — 九鐵公司持有作投資的物業權益
- 第九類 — 九鐵公司持有作發展的物業權益（已批出的發展組合）
- 第十類 — 九鐵公司持有作發展的物業權益（將予批出的發展組合）
- 第十一類 — 九鐵公司的其他物業權益

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於本通函內，第八類物業中的海翠花園、新屯門中心及恒福花園的商用地方／區域、駿景廣場及駿景園住宅單位及泊車位列為第一類別物業，而第八類物業中的連城廣場、九廣鐵路紅磡大樓及策誠軒則列為第二類別物業。本文中第九類物業列為第三類別物業，而第十類物業則列為第四類別物業。

就地鐵公司鐵路及九鐵公司鐵路的營運及保養所使用的土地及物業（「鐵路物業」）（如屬九鐵公司鐵路物業，按照吾等的理解，將根據服務經營權授予地鐵公司）而言，無法釐定具意義的估值數字，而基於有關鐵路物業的法律限制，包括禁止出售相關物業或當中任何權益的規定及禁止將相關物業用作與經營地鐵公司鐵路或九鐵公司鐵路（按適用）以外其他用途的規定，採用慣用估值法得出的任何估值數字均非切實。因此，吾等並無就此報告對鐵路物業進行估值。

地鐵公司及九鐵公司根據短期租約及許可證持有多項香港特區政府及／或香港房屋委員會物業，作鐵路建設工程用地、經營區域及無線電基站。鑒於彼等的特性、使用性質以及使用及轉讓方面的法定限制，使之無法釐定有意義的估值數字，故吾等並無對該等物業進行估值。

1.3 估值基準及估值方法

第一類及第八類

除另有指明者外，吾等對第一類及第八類的物業權益（分別由地鐵公司及九鐵公司持有作投資）的估值乃按香港測量師學會所採納的「市值」基準作出，載列如下：

「市值為自願買方與自願賣方就一項物業經過適當推銷後於估值日達成公平交易的估計金額，而雙方均在知情、審慎及自願情況下進行交易。」

在對第一類及第八類的物業權益估值時，吾等已採納收入資本化法及直接比較法。收入資本化法乃將物業權益現有的收入淨額及將來可能的收入按合適的資本化率撥充資本。吾等所採用合適的資本化率乃按市場銷售交易分析而釐定，並參照現行投資者的需求／期望。

直接比較法是將被估值的物業與於估值日前後轉讓法定所有權的其他可比較物業作直接比較。然而，鑒於每項房地產物業的性質有所不同，故須作出適當調整，以反映任何可能影響考慮中物業價格的在性質及數量上的差異。

第二類

第二類物業權益（地鐵公司持有作業主佔用）的估值乃按照市值基準作出。吾等假設物業以其現有狀況及可交吉求售的情況下，利用直接比較法對物業權益進行估值。

第三類

此類物業主要包括於多個已落成的住宅發展項目下的未售出單位及泊車位。按照地鐵公司指示，各發展項目下的未售出住宅單位及泊車位作為一項單獨的物業權益進行估值，而市值的釋義應用於上述各項權益。對於奧運站的商業發展項目，吾等亦將其作為一項單獨的物業權益評估其市值。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

吾等假設物業以其現有狀況及可交吉求售的情況下，利用直接比較法進行估值。對於此類別下的商業發展項目及泊車位，除直接比較法之外，吾等亦採用收入資本化法。

第四類

此類物業為一個由地鐵公司作投資的興建中物業。此類物業在興建工程完工後將由地鐵公司持有作投資用途。吾等的估值所採用的物業發展資料乃根據政府批地文件、屋宇署批准的建築圖則以及地鐵公司提供的建築平面圖為本。物業估值乃以將分配予地鐵公司的物業部分的市值為基準作出。吾等採用的主要估值方法是收入資本化法，並於合適時採用直接比較法核實估值結果。吾等亦於估值扣除了未償付的裝修成本(如有)。

第五類及第九類

對於由地鐵公司及九鐵公司持有作發展的物業(已批出的發展組合)，吾等的估值所採用的物業發展資料乃根據政府批地文件、城市規劃委員會批准的總綱發展藍圖以及屋宇署批准的建築圖則(如有)為本。

對於第五類物業，該等物業的估值乃以(i)將分配予地鐵公司的相關物業部分的估計市值或(ii)根據地鐵公司與發展商之間訂立的各發展協議所訂明的條款，地鐵公司因出售或出租發展物業而將予攤分的任何估計所得收入盈餘的現值為基準而得出。

對於第九類物業，該等物業的估值乃以九鐵公司因按九鐵公司與發展商之間訂立的各發展協議所訂明的條款，九鐵公司因出售或出租發展物業而將予攤分的任何估計所得收入盈餘的現值為基準而得出。

將分配予地鐵公司的物業部分的市值

將分配予地鐵公司的相關物業部分的市值乃經扣除未償付的裝修成本(如有)後進行評估。

在估值過程中，吾等已採納地鐵公司指乃根據地鐵公司與發展商之間訂立的各發展協議所訂明的條款而提供的發展計劃、未償還成本及其他相關資料(如有)。

地鐵公司及九鐵公司將予攤分的任何估計所得收入盈餘的現值

地鐵公司及九鐵公司將予攤分的任何估計所得收入盈餘的現值乃採用貼現現金流量(「貼現現金流量」)法進行評估。貼現現金流量法逐年計算發展項目於自出售所得款項內扣除發展成本後，所產生的估計淨現金流量。經考慮吾等所估計的出售所得款項增長率以及地鐵公司及九鐵公司提供的建築成本、發展時間表及其他成本資料後，計算得出淨現金流量。淨現金流量按照合適的貼現率予以貼現後得出淨現值。貼現率乃參照發展商資本的成本以及發展項目涉及的風險溢價而釐定。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

在估計各項目出售後所得款項時，吾等乃以香港測量師學會所採納的「市值」為基準。吾等採用的主要估值方法為直接比較法，並於合適時採用收入資本化法核實估值結果。

將予扣除的發展成本包括發展所涉及的估計/已訂約建築成本(倘適合)、地價、預取現金款項(包括由地鐵公司或九鐵公司承辦項目的前期工程成本 — 按照發展商與地鐵公司及九鐵公司與發展商訂立的各項發展協議，該成本將由發展商付還(倘適合))、專業服務費用、或有費用(倘適合)、市場推廣費用及融資費用。地鐵公司提供有關可扣除成本(包括最初付款、建築成本、地價)及溢利攤分安排的資料乃按照已簽訂的批地文件及發展商與地鐵公司或九鐵公司訂立的各項協議內所述條款為基準。

第六類及第十類

對於由地鐵公司及九鐵公司持有作發展的物業(將予批出的發展組合)(九龍南綫的地盤C及地盤D除外)，吾等的估值所採用的發展物業資料乃以政府的批地文件或批地文件草擬本、城市規劃委員會批准的總綱發展藍圖為基準。對於九龍南綫的地盤C及地盤D，由於未有批地文件草擬本及總綱發展藍圖的批准，吾等乃倚賴地鐵公司提供的發展綱要，並參照交易協議進行。

該等物業的估值乃根據地鐵公司或九鐵公司將與發展商訂立的發展協議的條款出售或出租發展物業而將分享的任何估計所得收入盈餘的現值為基準而編製。

地鐵公司及九鐵公司將分享的任何估計所得收入盈餘的現值乃採用貼現現金流量(貼現現金流量)法作出估計。

在估計各項目產生的出售所得款項時，吾等乃以香港測量師學會所採納的「市值」為基準。吾等採用的主要估值方法為直接比較法，並於合適時採用收入資本化法(倘適用)核實結果。

將予扣除的發展成本包括發展所涉及的估計建築成本、估計地價、預取現金款項(包括由地鐵公司或九鐵公司承辦項目的前期工程成本 — 按照發展商與地鐵公司或九鐵公司訂立的各項建議發展項目協議，該成本將由准發展商付還(倘適合))、專業費用、或有費用(倘適合)、推廣費用及財務成本。

就評估尚待批出的發展物業就已獲政府批准或將獲政府批准的批地而須支付的地價而言，吾等曾考慮政府就鐵路物業發展項目的現行土地政策。在評估地價的過程中，吾等將該地價評估為發展用地的「市值」，並不計任何新鐵路項目的存在，即政府在不考慮存在新鐵路的相關效益(如有)的情況下可能所評估的市價。吾等採用剩餘法(考慮到最新政府慣例)以評估可能須支付的地價，並參照可比較土地出售及/或地價個案。

第七類及第十一類

對於第七類及第十一類的物業權益，吾等認為該等權益（銀座Mall除外）由於租約訂有不得轉讓條款，又或沒有可出售及可觀的利潤租金，因此並無商業價值。

1.4 估值假設

吾等對各項物業權益進行獨立估值，並不計整個組合於同一時間求售的潛在影響。除另有指明者外，對於由多個樓層或單位組成的物業權益而言，吾等乃將該物業作為一項單獨的物業權益予以評估。

吾等的估值已假設該等物業在公開市場出售，而並無憑藉遞延條款合約、售後租回、合資經營、管理協議或任何類似安排，從而影響該等物業的價值而作出。

吾等的估值並無考慮該等物業所欠負的任何抵押、按揭或債項，以及該等物業在出售成交時可能須承擔的任何開支或稅項。除另有註明者外，吾等假定該等物業概不附帶可影響其價值的產權負擔、限制及支銷。

1.5 九鐵公司所持有物業權益的其他估值假設

除另有註明者外，吾等假設批授予地鐵公司及九鐵公司的所有土地權益均可在市場上自由轉讓，且已悉數繳付任何應付地價。

就歸屬於九鐵公司的三項物業（包括連城廣場、九廣鐵路紅磡大樓及策誠軒）而言，該等物業的權益、權利及責任受相關歸屬文件管轄，該等文件包括《九鐵條例》、香港特區政府與九鐵公司訂立的協議備忘錄、地政總署發出的同意書（就連城廣場）、補充協議（就九廣鐵路紅磡大樓）及地政總署發出的同意書（就策誠軒）。吾等假設有關物業的建造及使用符合歸屬文件及一切相關法律及規例。

參照交易協議，連城廣場及九廣鐵路紅磡大樓日後的政府租契將由政府按零地價批授予九鐵公司，該等物業亦可按照批地文件自由轉讓。連城廣場及九廣鐵路紅磡大樓的相關部分將由九鐵公司轉讓予地鐵公司。該兩項物業的估值乃假設物業可在市場上按零地價自由轉讓而作出。

就策誠軒而言，吾等獲告知，策誠軒的政府租契將在有轉讓限制及土地用途限制（用作員工宿舍）的規限下批授予地鐵公司。鑒於轉讓限制及土地用途限制，吾等認為市值基準並不適用於此。有關物業權益乃根據「投資價值」（Investment Value），同時參照英國皇家特許測量師學會估價及估值準則（RICS Appraisal and Valuation Standards）的指引進行評估。英國皇家特許測量師學會將投資價值界定為一個特定投資者（包括業主佔用者）就可識別投資目標的物業價值。於評估該物業權益時，吾等採用折現現金流量法，該方法計及實際/預計租金收入及成本。

就海翠花園、新屯門中心及恒福花園的商用地方／商用區域而言，根據批地條款，該等物業的轉讓須取得註冊總署署長（田土註冊處處長）發出的同意書。吾等獲告知，海翠花園及恒福花園商用地方已獲取按零地價轉讓的同意，

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

而新屯門中心的轉讓同意正在處理中。吾等對新屯門中心商用地方的估值乃假設於估值日已經獲取按零地價轉讓的同意。吾等採用收入資本化法評估該等物業權益，並於合適時採用直接比較法核實。

1.6 發展物業的其他估值假設

在估計各個發展物業的總發展價值時，吾等假設，在考慮或不考慮各鐵路的效益（倘合適）的情況下，發展項目將符合臨近新落成可比較發展項目的標準完成。

吾等假設，建議用途獲相關批地、建築物規例及其他法定規定的准許。

對於發展計劃中包括的政府土地，吾等假定相關批地將會批出，地價亦將會支付以及各物業權益可在市場上自由轉讓，亦假設有相關政府部門已就將會就該等物業發出一切同意、批文及許可證，且並未受任何可影響該等物業價值的繁苛條件或不當延誤所影響。

1.7 業權調查

吾等已獲提供有關該等物業部分業權文件的副本。吾等亦已向土地註冊處對在土地註冊處註冊的物業權益進行查冊。而對於位於多個發展項目中未售出的單位，吾等則安排以抽查方式查冊部分單位。然而，吾等並無查閱文件正本以核實所有權以及其任何修訂。

就歸屬於九鐵公司的該等物業而言，吾等曾參照《九鐵條例》、九鐵公司提供予吾等的香港特區政府與九鐵公司訂立的協議備忘錄、地政總署發出的同意書（就連城廣場）、補充協議（就九廣鐵路紅磡大樓）及地政總署發出的同意書（就策誠軒）的副本。

就位於中國的物業權益而言，吾等倚賴地鐵公司的中國法律顧問提供的物業權益的業權資料。

1.8 物業視察

吾等曾視察該等物業的外部，而在可能情況下，亦曾視察物業的內部。吾等並無進行樓宇測量，亦無查察該等物業內遭覆蓋、遮蔽或不可通達部分，而該等部分假設狀況良好。吾等無法就未經視察部分的狀況提供吾等的意見或作出建議，而本報告不應視為就該等部分而作出的任何隱含聲明或陳述。吾等亦無法呈報該等物業是否確無腐朽、蟲蛀或任何其他結構損壞。吾等並無對該等物業內的任何設施進行測試。

吾等並無安排任何調查以確定興建該等物業時，或其建成以後，曾否使用任何有毒或有害的物料，因此吾等未能呈報該等物業在此方面並無涉及上述各項風險。就此等估值而言，吾等已假設該等調查並無就出現任何該類物業而作出重大程度披露。吾等亦已假設該等物業已符合相關建築及安全規例及法例。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

1.9 實地勘測

吾等並無進行實地量度，以核實有關該等物業的地盤面積是否準確，惟假設吾等所獲文件及正式地盤平面圖所示的地盤面積均準確無誤。

吾等並無接獲指示進行任何實地勘測，以釐訂地面狀況及設備是否適合作重建用途，且吾等亦無進行任何考古、生態或環境調查。吾等的估值所作依據是上述各方面均令人滿意，並且於建造期間發展項目不會因此等方面或考古或生態事宜而招致特殊費用或延誤。吾等於估值過程中已假設該等物業或任何鄰近土地並無受到污染影響。然而，倘若其後確定該等物業或任何鄰近土地受到污染，或該等物業經已或現時正受污染，吾等保留調整本報告所呈報的估值的權利。

1.10 資料來源

吾等已接納地鐵公司向吾等提供有關年期、樓面面積、佔用詳情等事宜的意見(包括九鐵公司透過地鐵公司提供的資料)及所有獲提供的其他重大資料。吾等亦倚賴從土地註冊處及屋宇署獲取的資料。

吾等並無獨立核實所獲提供的資料。吾等的估值完全倚賴所獲提供資料及／或所作假設的足夠及準確性。

吾等視察時並無就有關物業權益進行實地量度，以核實樓面面積是否正確，本報告所載的所有尺寸、測量及面積僅屬約數，供僅參考。

1.11 機械及機器

吾等的估值一般包括構成樓宇設施裝備部分的全部機械及機器。然而，吾等的估值不計及可能為佔用者的商用加工而全面裝置的加工機械、機器與設備，連同傢俬及家具、租戶的固定裝置及設備。

1.12 限制條件

吾等的估值乃按照香港測量師學會頒佈的「香港測量師學會物業估值準則」及《上市規則》第5章所載的規定而編製。此外，吾等的估值服務已按吾等經香港品質保證局按照ISO 9001：2000所評定的品質保證體系執行。

1.13 獨立估值

吾等曾遵照地鐵公司先前的指示就被進行估值物業組合的部分物業權益提供估值意見。吾等並無知悉由於該參與行為而引致的任何利益衝突及/或潛在利益衝突。吾等確認，就香港測量師學會物業估值準則(第一版，以經修訂者為準)而言，吾等是在是次估值中屬獨立估值師。吾等亦確認具有《上市規則》第5.08條所述的獨立性。

1.14 貨幣兌換

位於中國的物業權益乃按人民幣進行估值，而有關估值已按估值日的匯率以人民幣0.97元兌1港元折算為港元。該匯率由估值日起至本函件日期期間並無重大波動。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

1.15 報告

吾等有關物業權益的估值概要及估值證書分別載於本函件之後。

此致

香港
九龍灣
德福廣場
地鐵大廈
地鐵有限公司
董事局 台照

代表
仲量聯行有限公司
國際董事
劉振江
MHKIS, MRICS, RPS(GP)
牌照號碼：E-131615
謹啟

二零零七年九月三日

附註：劉振江先生為註冊專業測量師，在香港物業估值方面擁有逾二十年經驗，並在中國物業估值方面擁有逾八年經驗。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

2.0 估值概要

第一類 — 地鐵公司持有作投資的物業權益

物業	於二零零七年 七月三十一日 的市值 (港元)	地鐵公司 應佔權益	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司 應佔的市值 (港元)
(1) 九龍 九龍灣 偉業街33號 德福花園 德福廣場二期 (包括商場及多個泊車位)的權益	2,274,100,000元	50%	1,137,050,000元
(2) 九龍 九龍灣 偉業街33號 德福花園 德福廣場一期， 包括商場、平台商舖、 康樂設施、電影院、學校、 街市及多個泊車位	7,135,000,000元	100%	7,135,000,000元
(3) 新界 荃灣 蕙荃路22號至66號 綠楊新村 綠楊坊，包括商場、平台及 上層平台商舖、超級市場及街市檔位 連同多個泊車位	1,839,200,000元	100%	1,839,200,000元
(4) 香港 柴灣 盛泰道100號 杏花邨 杏花新城，包括平台的多家商舖、 街市檔位、西翼停車場 多個泊車位、液化石油氣 儲存庫及康樂場地	1,417,200,000元	100%	1,417,200,000元

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	於二零零七年 七月三十一日 的市值 (港元)	地鐵公司 應佔權益	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司 應佔的市值 (港元)
(5) 九龍 油麻地 彌敦道308號 地下單位	32,000,000元	100%	32,000,000元
(6) 九龍 旺角 彌敦道783號 地下單位	9,700,000元	100%	9,700,000元
(7) 新界 葵涌 葵義路12號至20號 新葵芳花園平台層 的幼稚園及1至126號泊車位	41,000,000元	100%	41,000,000元
(8) 香港 鰂魚涌 康裕街10號 康怡花園第一期 停車場B段P1、P2 及P3層的多個私人泊車位	87,000,000元	100%	87,000,000元
(9) 香港 金鐘 夏慤道18號 海富中心商場1樓第44、85、 86、87、88、89、90、 91、92及93號商舖的權益	56,000,000元	50%	28,000,000元
(10) 香港 金鐘 夏慤道18號 海富中心 第一座天台	22,000,000元	100%	22,000,000元
(11) 新界 青衣 青敬路33號 盈翠半島商業發展項目、 幼稚園及商用停車場 (該商業發展項目現時稱為「青衣城」)	4,391,200,000元	100%	4,391,200,000元

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	於二零零七年 七月三十一日 的市值 (港元)	地鐵公司 應佔權益	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司 應佔的市值 (港元)
(12) 香港 中環 港景街1號 國際金融中心一期 多個泊車位的權益及 香港 中環 金融街8號 國際金融中心二期 33樓至52樓(不包括33樓的3301至 3305室及34樓及44樓) 及地庫3層、4層及5層1,172個 泊車位的權益	9,473,000,000元	泊車位：51%及 寫字樓：100%	9,037,000,000元
(13) 九龍 海輝道11號 維港灣 室內運動場	23,000,000元	100%	23,000,000元
(14) 九龍 海庭道18號 奧海城二期 街市的部分	80,000,000元	100%	80,000,000元
(15) 新界 大嶼山東涌 健東路1號 映灣園 映灣坊 濕貨街市	16,000,000元	100%	16,000,000元
(16) 新界 將軍澳 培成路15號 蔚藍灣畔 連理街及16個泊車位及 1個電單車泊車位	459,100,000元	100%	459,100,000元
(17) 九龍 清水灣路8號 彩虹泊車轉乘停車場發展項目 (包括450個公眾泊車位、46個配套 住宅泊車位、8個配套商業泊車位 及10個電單車泊車位)的權益	98,000,000元	51%	49,980,000元

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	於二零零七年 七月三十一日 的市值 (港元)	地鐵公司 應佔權益	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司 應佔的市值 (港元)
(18) 新界 將軍澳 唐俊街9號 君傲灣 君薈坊及50個泊車位的權益	728,000,000元	70%	509,600,000元
		小計：	26,314,030,000元

第二類 — 地鐵公司持有作業主佔用的物業權益

物業	於二零零七年 七月三十一日 的市值 (港元)	地鐵公司 應佔權益	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司 應佔的市值 (港元)
(19) 香港 中環 金融街8號 國際金融中心二期 33樓3301室至3305室	172,000,000元	100%	172,000,000元
(20) 香港 德輔道中19號 環球大廈 21樓2101室	32,500,000元	100%	32,500,000元
(21) 九龍 九龍灣 偉業街33號 德福廣場 地鐵大廈及52個泊車位	1,508,000,000元	100%	1,508,000,000元
(22) 九龍 九龍灣 偉業街33號 德福廣場 恒生中心2樓、閣樓、8樓至10樓及23樓	417,000,000元	100%	417,000,000元
		小計：	2,129,500,000元

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

第三類 — 地鐵公司持有的待售物業權益

物業	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司應佔 物業權益的市值 (港元)
(23) 九龍 海輝道11號 奧運站奧海城一期及維港灣 商業發展項目 及579個住宅、 117個寫字樓及 330個商用泊車位及 維港灣多個未售出單位及 深旺道8號 君匯港的幼稚園及 多個未售出單位及泊車位	613,300,000元
(24) 位於下列地點的多個未售出 住宅單位、泊車位及電單車泊車位	83,900,000元
• 新界將軍澳唐俊街9號君傲灣	
• 新界將軍澳唐德街9號將軍澳豪庭	
(25) 九龍 柯士甸道西1號 凱旋門 多個未售出住宅單位及泊車位	
(26) 新界 將軍澳培成路15號 蔚藍灣畔 多個泊車位及電單車泊車位	
(27) 新界 將軍澳景嶺路8號 都會駅 多個未售出住宅單位、 泊車位及電單車泊車位	

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司應佔 物業權益的市值 (港元)
(28) 新界 東涌 映灣園 多個未售出住宅單位及泊車位	
第(25)號至第(28)號物業合共：	998,600,000元
小計：	1,695,800,000元
第四類 — 地鐵公司持有將作投資的興建中物業權益	
物業	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司應佔 物業權益的市值 (港元)
(29) 九龍 柯士甸道西1號 九龍站 商用地方及幼稚園(地盤E)、 過境巴士總站(地盤C)及898個泊車位的權益	6,621,000,000元
小計：	6,621,000,000元
第五類 — 地鐵公司持有作發展的物業權益(已批出的發展組合)	
物業	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司應佔 物業權益的市值 (港元)
(30) 新界 大嶼山 東涌 藍天海岸及映灣園(不包括第6座、7座、 16座全部及第15座部分及285個泊車位)	137,000,000元
(31) 新界 將軍澳 將軍澳86區第一期及第二期發展組合	4,788,000,000元

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司應佔 物業權益的市值 (港元)
(32) 九龍 柯士甸道西1號 九龍站 君臨天下(地盤D)的權益	
(33) 新界 將軍澳 調景嶺二期	
(34) 新界 將軍澳 將軍澳站 將軍澳56區	
	第(32)號至第(34)號物業合共： <hr/>
	6,527,000,000元
	小計： <hr/>
	11,452,000,000元

第六類 — 地鐵公司持有作發展的物業權益(將予批出的發展組合)

物業	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司應佔 物業權益的市值 (港元)
(35) 新界 將軍澳 將軍澳86區 第三期至十三期發展組合(最多)	
(36) 新界 青衣 青敬路31號 青衣貨車停車場	
	<hr/>
	小計： <hr/>
	5,423,000,000元

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

第七類 — 地鐵公司的其他物業權益

物業	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司 應佔的市值 (港元)
(37) 英國的2個租賃寫字樓物業及 中國的8個租賃寫字樓物業	無商業價值
(38) 中國 北京 東直門外大街48號 銀座Mall的權益	84,000,000元
小計：	84,000,000元
第一類至第七類物業權益總計：	53,719,330,000元

第八類 — 九鐵公司持有作投資的物業權益

物業	於二零零七年 七月三十一日的 市值 (港元)	九鐵公司 應佔權益	於二零零七年 七月三十一日 九鐵公司 應佔的市值 (港元)
(39) 新界 沙田 駿景路1號 駿景園 商用地方、幼稚園、20個住宅單位 及20個泊車位	532,000,000元	100%	532,000,000元
(40) 新界 屯門 湖翠路168號至236號海翠花園 的商用地方(包括預留商用區域) 及一樓低層1至10號、41至62號泊車位	752,000,000元	100%	752,000,000元
(41) 新界 屯門 龍門路55號至65號新屯門中心 商用地方(包括預留商用區域 及幼稚園)及停車場部分	259,000,000元	100%	259,000,000元

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	於二零零七年 七月三十一日的 市值 (港元)	九鐵公司 應佔權益	於二零零七年 七月三十一日 九鐵公司 應佔的市值 (港元)
(42) 新界 屯門 青山公路333號 恒福花園預留商用區域 及地下G1至G19號泊車位 及平台低層P98-P100號泊車位	130,000,000元	100%	130,000,000元
(43) 香港 新界沙田 沙田車站圍1號 連城廣場1樓至6樓及零售樓層	1,552,000,000元	100%	1,552,000,000元
(44) 九龍 紅磡 暢運道8號 九廣鐵路紅磡大樓地下 部分及一樓部分	60,000,000元	100%	60,000,000元
(45) 新界 大埔 大埔公路4105號 策誠軒 員工宿舍	69,000,000元	100%	69,000,000元**
小計：			3,354,000,000元

附註：

- (i) 第(39)號物業現時乃根據私人協約方式批地持有。承租人有權根據批地文件自由轉讓土地權益。
- (ii) 根據批地文件，轉讓第(40)號至(42)號物業須經註冊總署署長(田土註冊處處長)書面同意。在對該等物業進行估值時，吾等假設於估值日已獲取該等同意書且無需繳付任何地價。
- (iii) 第(43)號及(44)號物業的估值乃假設已授出政府租契且承租人有權以零地價自由轉讓土地的權益。
- (iv) **第(45)號物業作為員工宿舍，受轉讓以及土地用途限制所限。吾等的估值乃根據投資價值(並非物業的市值)為基準而作出。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

第九類 — 九鐵公司持有作發展的物業權益(已批出的發展組合)

於二零零七年
七月三十一日
九鐵公司應佔
物業權益的市值
(港元)

物業

(46) 新界
沙田
東鐵—何東樓(地盤A)
沙田市地段470號

(47) 新界
沙田
馬鞍山鐵路—烏溪沙
沙田市地段530號

(48) 新界
沙田
馬鞍山鐵路—大圍維修中心
沙田市地段529號

小計： 5,166,000,000元

第十類 — 九鐵公司持有作發展的物業權益(將予批出的發展組合)

於二零零七年
七月三十一日
九鐵公司應佔
物業權益的市值
(港元)

物業

(49) 新界
沙田
馬鞍山鐵路—車公廟

(50) 新界
沙田
馬鞍山鐵路—大圍站

(51) 新界
元朗
輕鐵—天水圍總站

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	於二零零七年 七月三十一日 九鐵公司應佔 物業權益的市值 (港元)
(52) 九龍 尖沙咀 九龍南綫一地盤C及地盤D	

	小計： 2,054,000,000元
第十一類 — 九鐵公司的其他物業權益	
	於二零零七年 七月三十一日 九鐵公司應佔 物業權益的市值 (港元)
物業	
(53) 香港的2個租賃物業及 中國的2個租賃物業	無商業價值

	小計： 無商業價值
	第八類至第十一類物業權益總計： 10,574,000,000元
	=====

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

3.0 估值證書

第一類 — 地鐵公司持有作投資的物業權益

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年七月三十一日的市值
(1) 九龍九龍灣偉業街33號德福花園德福廣場二期(包括商場及多個泊車位)的50%權益	德福廣場二期包括建於一個交通交匯處的一個四層購物商場、一個三層停車場及九龍灣車廠。該發展項目於一九九六年落成。 該物業為一個商業發展項目，包括四層商用地方及136個泊車位。該物業的總租用面積約208,939平方呎(19,410.9平方米)。	購物商場按全面內部修葺租約出租，並已全數租出。 大部分租期為三年。 於二零零七年六月，商用部分的應收總收入約11,135,000港元。	1,137,050,000港元 (地鐵公司應佔權益)
新九龍內地段6201號及5744號的部分	新九龍內地段6201號按政府的換地條件第12289號持有，由一九九四年一月十二日起計至二零四七年六月三十日止，及新九龍內地段5744號按政府的批地條件第11083號持有，由一八九八年七月一日起計為期99年，並已續期至二零四七年六月三十日。該物業每年應付地租為其應課差餉租值的3%。	泊車位現時按月及按小時特許使用。 於二零零七年六月，泊車位的應收總收入約357,000港元。	

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(2) 九龍 九龍灣 偉業街33號 德福花園 德福廣場一期， 包括商場、平台商舖、 康樂設施、電影院、 學校、街市及 多個泊車位 新九龍內地段5744號的部分	<p>德福廣場一期包括建於九龍灣車廠上的三層購物商場。該發展項目於一九八零年落成。</p> <p>該物業包括一個三層商場，包括平台商舖、康樂設施、一家電影院、一所學校、一家幼稚園、一個街市及993個私人泊車位。根據所提供資料，該物業的總租用面積約426,545平方呎 (39,627.0平方米)。</p> <p>新九龍內地段5744號按政府的批地條件第11083號持有，由一八九八年七月一日起計為期99年，並已續期至二零四七年六月三十日。該物業每年應付地租為其應課差餉租值的3%。</p>	<p>該購物商場按全面內部修葺租約出租，現時估用樓面面積約99.8%。</p> <p>大部分租期為三年。</p> <p>於二零零七年六月，商用部分的應收總收入約33,061,000港元。</p> <p>泊車位現時按月及按小時特許使用。</p> <p>於二零零七年六月，泊車位的應收總收入約1,542,000港元。</p>	7,135,000,000港元

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。
- (2) 組成該物業一部分的電影院於估值日正進行改建工程。吾等估值時，已計及電影院已／將進行的改建工程。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(3) 新界 荃灣 蕙荃路22號至66號 綠楊新村 綠楊坊，包括商場、 平台及上層平台商舖、 超級市場及街市檔位 連同多個泊車位 荃灣市地段256號的部分	<p>該物業位於該項發展項目的三層商用平台內，包括多個舖位、一家幼稚園、一個超級市場及街市檔位，連同荃灣站發展項目內651個泊車位。該物業於一九八三年落成。</p> <p>根據所提供資料，該物業在上層平台進行裝修工程前的總租用面積約129,281平方呎(12,010.5平方米)。</p> <p>荃灣市地段256號按政府新批地條件第5955號持有，由一八九八年七月一日起計，為期99年，並已續期至二零四七年六月三十日。該物業每年應付地租為其應課差餉租值的3%。</p>	<p>商業地方按全面內部修葺租約出租，現時佔用總面積約71.5%。</p> <p>大部分租期為三年。</p> <p>於二零零七年六月，商用地方及街市檔位的應收總收入約7,704,000港元。</p> <p>泊車位現時按月及按小時特許使用。</p> <p>於二零零七年六月，泊車位的應收總收入約950,000港元。</p>	1,839,200,000港元

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。
- (2) 上層平台及二樓的部分於估值日正進行裝修工程。吾等估值時，已計及已／將進行的裝修工程。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值																		
(4) 香港 柴灣 盛泰道100號 杏花邨 杏花新城，包括 平台的多家商舖、 街市檔位 西翼停車場多個 泊車位、 液化石油氣儲存庫及 康樂場地	該物業包括一個三層商場、一間診所及一個臨街的街市、三家幼稚園、位於四層商業／泊車平台內一至三層的415個泊車位、一個液化石油氣儲存庫、一幢兩層會所大樓及一個位於住宅發展項目內的商用／泊車平台內的附連康樂設施。該發展項目於一九八九年落成。 該康樂設施包括一個泳池、健身室、食肆、羽毛球場、多功能室、壁球場、網球場、高爾夫球練習場及桑拿室。該設施於一九八六年分期落成。	商業面積按全面內部修葺租約出租，現時估用總面積約98.6%。 大部分租期為三年。 於二零零七年六月，商場及街市檔位的應收總收入約8,099,000港元。 泊車位現時按月及按小時特許使用。 於二零零七年六月，泊車位的應收總收入約580,000港元。 液化石油氣儲存庫根據石油氣供應續期協議免租批予Shell Development (HK) Limited獨家使用，自二零零五年三月十三日起續期三年。 會所以「杏花邨俱樂部」名稱經營，純粹為該項發展項目的住戶及真正的訪客提供服務。 於二零零七年六月，會所的總收入約710,000港元。	1,417,200,000港元																		
柴灣內地段121號餘段的部分	根據所提供資料，商場、商舖及街市檔位的概約租用面積如下：																				
	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">概約租用面積 (平方呎)</th> <th style="text-align: center;">(平方米)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商場</td> <td style="text-align: right;">172,942</td> <td style="text-align: right;">16,067</td> </tr> <tr> <td>設於地下的診所</td> <td style="text-align: right;">2,236</td> <td style="text-align: right;">208</td> </tr> <tr> <td>三家幼稚園</td> <td style="text-align: right;">26,881</td> <td style="text-align: right;">2,497</td> </tr> <tr> <td>設於地下的街市檔位</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">13,084</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">1,215</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black; border-bottom: 3px double black;">215,143</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black; border-bottom: 3px double black;">19,987</td> </tr> </tbody> </table>		概約租用面積 (平方呎)	(平方米)	商場	172,942	16,067	設於地下的診所	2,236	208	三家幼稚園	26,881	2,497	設於地下的街市檔位	13,084	1,215	合計	215,143	19,987		
	概約租用面積 (平方呎)	(平方米)																			
商場	172,942	16,067																			
設於地下的診所	2,236	208																			
三家幼稚園	26,881	2,497																			
設於地下的街市檔位	13,084	1,215																			
合計	215,143	19,987																			
	<p>液化石油氣儲存庫及會所大樓的有蓋面積分別約1,870平方呎(173.73平方米)及22,303平方呎(2,072.00平方米)。</p> <p>柴灣內地段121號按政府的批地條件第11789號持有，由一九八五年四月三日起計為期75年，並可續期75年。整個地段每年應付地租為1,000港元。</p>																				

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(5) 九龍 油麻地 彌敦道308號 地下單位 九龍內地段10620號的部分	<p>該物業為毗鄰佐敦站風槽的一個單層舖位。該物業於一九七六年落成。</p> <p>根據所提供資料，該物業的租用面積約753平方呎 (69.96平方米)。</p> <p>整個地段的註冊地盤面積約1,851平方呎 (172.00平方米)。</p> <p>九龍內地段10620號按政府的批地條件第11423號持有，自一九一四年九月十四日起計，為期75年，並可續期75年。整個地段每年應付地租為28,800港元。</p>	<p>該物業現時按基本月租120,000港元或按相應租期的每月總營業額為基準的營業額租金 (以較高者為準，不包括差餉及管理費) 出租，由二零零四年十二月八日起計至二零零七年十二月七日止，為期三年。</p>	32,000,000港元

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(6) 九龍 旺角 彌敦道783號 地下單位 九龍內地段10634號的部分	<p>該物業為毗鄰太子站風槽的一個單層舖位，於一九七九年落成。</p> <p>根據所提供資料，該物業的租用面積約392平方呎 (36.42平方米)。</p> <p>整個地段的註冊地盤面積約1,701平方呎 (158.00平方米)。</p> <p>九龍內地段10634號按政府的批地條件第11428號持有，由一九三一年二月二日起計，為期75年，並可續期75年。整個地段每年應付地租為29,880港元。</p>	<p>該物業現時租期由二零零六年五月十六日起計至二零零九年五月十五日止，為期三年。於估值日，該物業的現時租金為41,160港元或按每月總營業額基準計算的營業額租金 (以較高者為準) (不包括差餉及管理費)。</p>	9,700,000港元

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

第一類 — 地鐵公司持有作投資的物業權益

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(7) 新界 葵涌 葵義路12號至20號 新葵芳花園平台層的 幼稚園及1至126號 泊車位 葵涌市地段375號的 同等不分割份數 20,410份的232份	該物業為一個住宅項目中的三層停車場／商用 平台內分別建於平台上的幼稚園及閣樓上的 126個泊車位。該發展項目於一九八三年落 成。 根據所提供資料，幼稚園的淨面積約5,813平 方呎(540.05平方米)。 葵涌市地段375號按政府新批地條件第5975號 持有，由一八九八年七月一日起計，為期99 年，並已續期至二零四七年六月三十日。該物 業每年應付地租為其應課差餉租值的3%。	幼稚園現時按月租58,130港 元(不包括差餉及管理費)出 租，租期由二零零四年八月 一日起計至二零零七年七月 三十一日止，為期三年。 泊車位現時按月及按小時特 許使用。 於二零零七年六月，泊車位 的應收總收入約162,000港元	41,000,000港元

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年七月三十一日的市值
(8) 香港 鯉魚涌 康裕街10號 康怡花園第一期停車場 B段P1、P2及P3層的 多個泊車位 內地段8566號餘段的同等 不分割份數700,000份 的292份	<p>該物業為康怡花園發展項目內配有泊車位、康樂設施及幼稚園的商用平台的停車場P1、P2及P3層的292個泊車位。該發展項目於一九八六年落成。</p> <p>內地段8566號按政府的換地條件第11728號持有，由一九八四年四月二十七日起計，為期75年，並可續期75年。整個地段每年應付的地租為1,000港元。</p>	<p>該物業現時按月及按小時特許使用。</p> <p>於二零零七年六月，該物業的總收入約520,000港元</p>	87,000,000港元

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情	於二零零七年七月三十一日的市值
(9) 香港 金鐘 夏慤道18號 海富中心商場1樓第44、 85、86、87、88、89、 90、91、92及93號 商舖的50%權益 內地段8423號的同等不分割 份數227,600份的263份	<p>該物業為建於金鐘站上蓋的海富中心內一個四層商用平台一樓的10個舖位。該發展項目於一九八零年落成。</p> <p>根據所提供資料，10個舖位的總租用面積約3,080平方呎(286.14平方米)。</p> <p>內地段8423號按政府的批地條件第11226號持有，由一九七八年八月十八日起計，為期75年，並可續期75年。整個地段每年應付的地租為1,000港元。</p>	<p>10個舖位按基本月租283,619港元或按相應租期每月的總營業額基準的營業額租金(以較高者為準)出租，不包括差餉及管理費，租期由二零零五年一月一日至二零零七年十二月三十一日止，為期三年。</p>	<p>28,000,000港元 (地鐵公司應佔權益)</p>

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情	於二零零七年七月三十一日的市值
(10) 香港 金鐘 夏慤道18號 海富中心 第一座天台 內地段8423號的同等不分割 份數227,600份的22份	<p>該物業包括建於一個四層商用平台上的29層辦公室大樓天台上的霓虹燈招牌。該大樓於一九八零年落成。</p> <p>根據所提供資料，該物業的尺寸為40米(長)乘6米(高)，展示面積約2,583平方呎(240.00平方米)。</p> <p>內地段8423號按政府的批地條件第11226號持有，由一九七八年八月十八日起計，為期75年，並可續期75年。整個地段每年應付地租為1,000港元。</p>	<p>該物業以兩年固定年期由二零零六年十月一日起至二零零八年九月三十日止特許使用。現時特許費為每月299,000港元，不包括政府差餉、政府牌照及廣告牌照明的電費。</p>	22,000,000港元

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。
- (2) 據知，該招牌可於香港洲際酒店前的散步長廊看到，倘被不論與該地盤或結構物連接與否的任何樓宇及／或結構物及／或臨時建築設備完全或部分阻擋，則代理人有權向地鐵公司發出一個月書面通知於特許使用期內隨時終止特許使用協議。該物業前面的地盤乃保留用作興建香港特別行政區政府總部的計劃。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
<p>(11) 新界 青衣 青敬路33號 盈翠半島商業發展項目、幼稚園及商用停車場(該商業發展項目現時稱為「青衣城」)</p> <p>青衣市地段132號的同等不分割份數935,384份的91,429份</p>	<p>該物業為一個住宅發展項目內一個四層商用地方、地下的一所幼稚園、地下的109個泊車位及50個電單車泊車位及一個六層高零售／泊車平台閣樓上的111個泊車位。該發展項目於一九九八年落成。</p> <p>商用地方及幼稚園的總租用面積分別約311,413平方呎(28,931.0平方米)及9,903平方呎(920.0平方米)。</p> <p>青衣市地段132號按政府的批地條件第6993號持有，由一九九六年三月七日起至二零四七年六月三十日止。該物業每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。</p>	<p>該商用地方按全面內部修葺租約出租，現時全數租出。</p> <p>大部分租期為三年。</p> <p>於二零零七年六月，商用地方的總收入約23,117,000港元。</p> <p>幼稚園現時按全面內部修葺租約出租，租期由二零零五年七月一日起至二零零八年六月三十日止，為期三年，月租為128,739港元。租金不包括差餉及管理費。</p> <p>泊車位現時按小時特許使用。</p> <p>於二零零七年六月，泊車位的總收入約449,000港元。</p>	<p>4,391,200,000港元</p>

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(12) 香港 中環 港景街1號 國際金融中心一期 多個泊車位 的51%權益及 香港 中環 金融街8號 國際金融中心二期 33至52樓(不包括33樓的 3301至3305室及34樓及44 樓)的100%權益及地庫3 層、4層及5層1,172個泊車 位的51%權益 內地段8898號地盤A的部分 及地盤R的部分 附註：	該物業包括國際金融中心一期發展項目的一幢 多層商用平台地庫三層及四層的136個泊車位 「物業A」。該發展項目於一九九八年落成。 該物業亦包括內地段8898號地盤R北面國際金 融中心二期第35樓至52樓17層寫字樓(不包括 34樓及44樓)、33樓部分及地庫3層至5層 1,172個泊車位(「物業B」)。 根據所提供資料，物業B的總租用面積約 425,492平方呎(39,529.2平方米)。物業B於二 零零三年落成。 內地段8898號按政府的批地條件第12459號持 有，由一九九七年五月二十一日起至二零四七 年六月三十日止。該物業每年應付地租為其應 課差餉租值的3%。	物業B的寫字樓面積於估值日 已全面出租或訂約出租。 約88%已佔用面積的租期超 過五年。 泊車位現時按月及按小時出 租。 於二零零七年六月，物業A及 物業B的泊車位總收入約 20,254,000港元。	9,037,000,000港元 (地鐵公司應佔權益)
(1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。			

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情	於二零零七年七月三十一日的市值
(13) 九龍海輝道11號維港灣室內運動場	該物業包括位處於一項住宅及商業綜合發展項目內一個配有商場、停車場、社保及康樂設施的多層商用平台中二樓、三樓及天台的室內運動場。該發展項目於一九九九年落成。	該物業以「瀑布高爾夫球體天地」的名稱經營，受一項營運協議制約，年期由二零零五年四月一日起至二零零八年三月三十一日止，為期三年，月租為120,000港元或按相應租期總銷售營業額為基準的營業額租金(以較高者為準)。	23,000,000港元
九龍內地段11074號的同等不分割份數3,980,030份的150,708份	根據所提供資料，該物業的總樓面面積約142,295平方呎(13,219.485平方米)，包括室內面積38,722平方呎(3,597.397平方米)、室外面積94,411平方呎(8,770.957平方米)及機械室面積9,162平方呎(851.131平方米)。 九龍內地段11074號按政府的批地條件第12375號持有，由一九九六年一月三十一日起二零四七年六月三十日止。該物業每年應付地租為其應課差餉租值的3%	營運商負責所有政府差餉、管理費、其他開支及公用設施開支。	

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(14) 九龍 海庭道18號 奧海城二期 部分街市	該物業包括一項住宅及商業綜合發展項目中一個配有商場及停車場的多層商用平台的地下合併舖位內街市範圍的部分。該平台於二零零一年落成。	該物業現時作為超級市場的一部分出租，租期由二零零一年十月一日起至二零零七年九月三十日止，為期六年。該物業於估值日的月租為484,992港元或按每月總營業額為基準的營業額租金(以較高者為準，不包括差餉、管理費及其他開支)。	80,000,000港元
九龍內地段11090號的部分	根據所提供資料，該物業的總租用面積約13,472平方呎(1,251.58平方米)。 九龍內地段11090號按政府的批地條件第12434號持有，由一九九七年一月十日起至二零四七年六月三十日止。該物業每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。		

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(15) 新界 大嶼山東涌 健東路1號 映灣園 映灣坊 濕貨街市 東涌市地段5號的同等不分 割份數428,830份的508份	<p>該物業為映灣園發展中配有商場及地下停車場的一層公共平台內的一個合併舖位的部分。</p> <p>該物業於二零零四年落成。</p> <p>根據所提供資料，該物業的總樓面面積約5,465平方呎(507.71平方米)。</p> <p>東涌市地段5號按政府新的批地條件第8102號持有，由一九九七年六月二十六日起至二零四七年六月三十日止。該物業每年應付的地租為其應課差餉租值的3%</p>	<p>該物業現時由二零零六年二月一日起至二零一二年一月三十一日止租用，為期六年。該物業於估值日的基本月租為120,472港元。</p> <p>倘該物業及其毗鄰地點(即映灣園一樓平台22號舖)的每月總銷售營業額的一個協定百分比超過協定的月租總額，則營業額租金將在基本租金之上增租。</p> <p>上述租金不包括差餉及管理費。</p>	16,000,000港元

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。
- (2) 地政總署於二零零六年二月二十一日批出臨時豁免(土地註冊處備忘錄編號06032901870139)，准許物業自二零零六年二月十六日起至二零零九年二月十五日止以超級市場形式經營濕貨市場，為期三年，其後每季度續批，每年豁免費用為158,400港元。
- (3) 租約規定，任何豁免費用及/或臨時豁免應付的政府開支應由承租人承擔及支付。
- (4) 吾等於估值過程已計及上述臨時豁免。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(16) 新界 將軍澳 培成路15號 蔚藍灣畔 連理街及 16個泊車位及 1個電單車泊車位	該物業包括住宅發展項目中一個七層商業／停車場／會所平台內的一層商業樓面、16個泊車位及1個電單車泊車位。 該物業為單層商用地方，包括商場及食肆。根據所提供資料，總租用面積約28,303平方呎(2,629.41平方米)。	商用地方乃按全面內部修葺租約出租，並已全部佔用。 大部分租期為三年。 於二零零七年六月，商用地方的應收收入約2,671,000港元。 泊車位現時按月及按小時特許使用。 於二零零七年六月，泊車位的應收收入約31,000港元。	459,100,000港元
將軍澳市地段24號的 同等不分割份數 490,110份的7,710份	該物業停車場位於地庫三層停車場的第一層。 車站、地庫停車場、商業及住宅發展項目已於二零零二年七月十日及二零零四年十二月二十三日獲發佔用許可證。 該物業按政府新批地條件第9694號持有，由二零零二年十月二十二日起計為期50年。該物業每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。		

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年七月三十一日的市值
(17) 九龍清水灣路8號彩虹泊車轉乘停車場發展項目(包括450個公眾泊車位、46個配套住宅泊車位、8個配套商業泊車位及10個電單車泊車位)的51%權益 新九龍內地段6179號的同等不分割份數27,422份的6,579份	<p>該物業包括住宅及商業發展項目中一個多層商用平台內2層至10層(不包括4層)的504個泊車位及10個電單車泊車位。該發展項目於二零零五年落成。</p> <p>新九龍內地段6179號按政府的批地條件第12611號持有，由二零零一年十一月十二日起計為期50年。該物業每年應付地租為其應課差餉租值的3%</p>	<p>該物業現時由二零零六年三月開始營業起按月及按小時特許使用。</p> <p>於二零零七年六月的應收總收入約376,000港元。</p>	49,980,000港元 (地鐵公司應佔權益)

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(18) 新界 將軍澳 唐俊街9號 君傲灣君薈坊及 50個泊車位的 70%權益 將軍澳市地段75號 的同等不分割份數 991,826份的 199,157份	該物業為君傲灣發展項目中一個5層商業／停車場／會所平台內的兩層商用地方及50個泊車位。該發展項目於二零零六年落成。 兩層商用地方包括商場及食肆。根據所提供資料，該物業的總租用面積約82,700平方呎(7,683.02平方米)。 該物業的50個泊車位位於平台的閣樓。 將軍澳市地段75號按政府新批地條件第9687號持有，由二零零二年三月二十八日起計為期50年。該物業每年應付的地租為其應課差餉租值的3%	該物業自二零零六年十月起開始經營。 商用地方按全面內部修葺租約出租，現時已全面佔用。 大部分租期為三年。 商用地方於二零零七年六月的應收總收入約3,998,000港元。 泊車位由二零零六年十月開始營業，按小時特許使用。 泊車位於二零零七年六月的應收總收入約46,000港元。	509,600,000港元 (地鐵公司應佔權益)

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

第二類 — 地鐵公司持有作業主佔用的物業權益

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(19) 香港 中環 金融街8號 國際金融中心二期 33樓3301室至3305室	該物業包括國際金融中心二期33樓的部分， 國際金融中心二期於二零零三年落成。 根據所提供資料，該物業的總租用面積約 6,880平方呎 (639.2平方米)。	該物業現時由地鐵公司佔 用。	172,000,000港元
內地段8898號地盤R的部分	內地段8898號按政府的批地條件第12459號持 有，由一九九七年五月二十一日起至二零四七 年六月三十日止。該物業每年應付的地租為其 應課差餉租值的3%		

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(20) 香港 德輔道中19號環球大廈 21樓2101室	該物業包括建於中環站上的四層購物商場上的一幢24層辦公室大樓21樓一個寫字樓單位。該大樓於一九八一年落成。	該物業現時由地鐵公司佔用。	32,500,000港元
內地段8432號的同等不分割 份數123,000份的369份	該物業的租用面積約為2,422平方呎(225.01平方米)。 內地段8432號按政府的批地條件第11187號持有，由一九七八年四月十五日起計為期75年，可續期75年。整個地段應付地租為每年1,000港元		

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情	於二零零七年七月三十一日的市值
(21) 九龍 九龍灣 偉業街33號 德福廣場地鐵大廈 及52個泊車位 新九龍內地段6201號 及5744號	<p>德福廣場第1座(又稱地鐵大廈)包括建於交通匯處、3層停車場及九龍灣車廠上方一個4層購物商場(即德福廣場二期)上的一幢15層寫字樓大廈。該大廈於一九九六年落成。</p> <p>該物業包括7樓至23樓(不包括13樓及14樓),連同購物商場上的附翼以及1B層及2樓的52個泊車位。</p> <p>該寫字樓大廈總實用面積約28,515.74平方米(306,943平方呎)。</p> <p>新九龍內地段6201號按政府的換地條件第12289號持有,由一九九四年一月十二日起至二零四七年六月三十日止。</p> <p>新九龍內地段5744號按政府的批地條件第11083號持有,由一八九八年七月一日起計為期99年,並已續期至二零四七年六月三十日。該物業每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。</p>	該物業現時由地鐵公司估用。	1,508,000,000港元

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。
- (2) 根據地鐵公司所提供經認可人士核證的面積資料所載,總實用面積、總建築面積及總建築公共地方的釋義如下：

總實用面積指該物業的總建築面積及該物業應佔的分攤總建築公共地方的總和。總建築公共地方應按各層的各自總建築面積分攤予第一座7樓至23樓的寫字樓的總建築面積總和的相同比例分配予該大廈第一座7樓至23樓。

有關7樓至23樓(包括該兩層)各層的**總建築面積**指自各層圍牆的外部起度量的面積,此面積應包括圍牆的完整厚度,惟與第二座毗連的該等圍牆除外,在該情況下,應自該等圍牆中間起量度,並且在任何情況下,應包括圍牆內的內部間隔、支柱及空間。

總建築公共地方指該大廈第一座2樓至6樓(包括該兩層)及第一座附翼的公共地方。總建築公共地方的面積應自該層圍牆的外部起量度,以及應包括圍牆的完整厚度及包括圍牆內的內部間隔及支柱(如有)。

上述釋義所述的第一座及第二座分別指地鐵大廈及恒生中心。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年七月三十一日的市值
(22) 九龍 九龍灣 偉業街33號 德福廣場 恒生中心2樓、閣樓、8樓 至10樓及23樓 新九龍內地段6201號 及5744號	<p>恒生中心為建於交通交匯處上的一個4層購物商場(即德福廣場二期)、3層停車場及九龍灣車廠上的一幢15層寫字樓大廈。該大廈於一九九六年落成。</p> <p>該物業包括該大廈的2樓、閣樓、8樓至10樓及23樓。</p> <p>該物業總實用面積約8,500.436平方米(91,499平方呎)。</p> <p>新九龍內地段6201號按政府的換地條件第12289號持有，由一九九四年一月十二日起至二零四七年六月三十日止。</p> <p>新九龍內地段5744號按政府的批地條件第11083號持有，由一八九八年七月一日起計為期99年，並已續期至二零四七年六月三十日。該物業每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。</p>	該物業現時由地鐵公司佔用。	417,000,000港元

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。
- (2) 根據地鐵公司所提供經認可人士核證的面積資料所載，總實用面積、總建築面積及總建築公共地方的釋義如下：

總實用面積指該物業的總建築面積及該物業應佔的分攤總建築公共地方的總和。總建築公共地方應按各層的各自總建築面積分攤予第一座7樓至23樓的寫字樓的總建築面總和的相同比例分配予該大廈第一座7樓至23樓。

有關7樓至23樓(包括該兩層)各層的**總建築面積**指各自層圍牆的外部起度量的面積，此面積應包括圍牆的完整厚度，惟與第二座毗連的該等圍牆除外，在該情況下，應自該等圍牆中間起量度，並且在任何情況下，應包括圍牆內的內部間隔、支柱及空間。

總建築公共地方指該大廈第一座2樓至6樓(包括該兩層)及第一座附翼的公共地方。總建築公共地方的面積應自該層的圍牆的外部起量度，以及應包括圍牆的完整厚度及包括圍牆內的內部間隔及支柱(如有)。

上述釋義所述的第一座及第二座分別指地鐵大廈及恒生中心。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

第三類 — 地鐵公司持有的待售物業權益

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	地鐵公司 於二零零七年 七月三十一日 應佔物業權益的市值 (港元)
(23) 九龍 海輝道11號 奧運站奧海城一期及維港灣 商業發展項目 及579個住宅、 117個寫字樓及 330個商用泊車位及 維港灣多個未出售單位及 深旺道8號 君匯港的幼稚園及 多個未出售單位及 泊車位 九龍內地段11074號的部分 及九龍內地段11151號的部分	<p>該物業包括一個商業及住宅發展項目中配有商場、停車場及康樂設施的多層商用平台內的3層商用地方及多個泊車位(「物業A」)。該發展項目於一九九九年及二零零零年分階段落成。</p> <p>根據所提供資料，物業A的總租用面積約65,035平方呎(6,041.90平方米)。</p> <p>該物業亦包括維港灣多個未出售單位(「物業B」)。於維港灣的住宅發展項目包括9幢大廈，容納總計2,314個住宅單位及579個住宅泊車位。該發展項目於二零零零年落成。</p> <p>物業B的總建築樓面面積約3,237平方呎(300.72平方米)。</p> <p>此外，該物業包括一所建於多層平台內的幼稚園(「物業C」)、君匯港多個未出售單位及泊車位(「物業D」)。君匯港為位於奧運站東北面的住宅發展項目。該住宅發展項目包括5幢大廈，容納總計1,514個住宅單位及264個住宅泊車位。該住宅發展項目於二零零六年落成。</p> <p>物業C的總樓面面積約13,983平方呎(1,299平方米)。</p> <p>物業D包括112個單位及163個泊車位。總建築樓面面積約121,458平方呎(11,283.72平方米)。</p>	<p>物業A的商用地方按全面內部修葺租約出租，現時佔用樓面面積約90%。</p> <p>大部分租期為兩至三年。</p> <p>於二零零七年七月，物業A的商用地方的應收總收入約2,293,000港元。</p> <p>住宅及商用泊車位現時按月及按小時特許使用，而寫字樓泊車位為空置。</p> <p>物業B現時空置。</p> <p>物業C現時空置，正在裝修。</p> <p>物業D現時空置。</p>	613,300,000港元

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	地鐵公司 於二零零七年 七月三十一日 應佔物業權益的市值 (港元)
(23) 九龍 海輝道11號 奧運站奧海城一期及維港灣 商業發展項目 及579個住宅、 117個寫字樓及 330個商用泊車位及 維港灣多個未出售單位及 深旺道8號 君匯港的幼稚園及 多個未出售單位及 泊車位	九龍內地段11074號按政府的批地條件第 12375號持有，由一九九六年一月三十一日起 至二零四七年六月三十日止。該物業現時每年 應付的地租為其應課差餉租值的3%。 九龍內地段11151號按政府的換地條件第 12620號持有，由二零零二年三月四日起計為 期50年。該物業現時每年應付的地租為其應 課差餉租值的3%。	—	—
(續)			
附註：			
(1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。			
(2) 地鐵公司於該物業各部分應佔的權益為35%至100%。			

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

第三類 — 地鐵公司持有作出售的物業權益

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	地鐵公司 於二零零七年 七月三十一日 應佔物業權益的市值 (港元)
(24) 位於下列地點的多個未售出住宅單位、泊車位及電單車泊車位	君傲灣為建於將軍澳站東側的一個住宅發展項目，包括3幢大廈，並容納總計1,472個住宅單位及184個住宅泊車位。該住宅發展項目於二零零六年落成。	該物業現時空置。	83,900,000港元
<ul style="list-style-type: none"> • 新界將軍澳唐俊街9號君傲灣 • 新界將軍澳唐德街9號將軍澳豪庭 	將軍澳豪庭為建於將軍澳站西側的一幢住宅大廈，容納總計390個住宅單位及54個住宅泊車位。該住宅發展項目於二零零五年落成。	該兩個發展項目配有泳池、園林花園、體育館及網球場等康樂設施。	
將軍澳地段74及75號的部分	<p>該物業包括於君傲灣11個及將軍澳豪庭22個未售出住宅單位。泊車位及電單車泊車位總數分別為203個及29個。住宅單位的總建築樓面面積約25,961平方呎(2,411.84平方米)。</p> <p>將軍澳地段74號按政府的批地條件第9686號持有，由二零零二年三月二十八日起為期50年。該物業現時每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。</p> <p>將軍澳地段75號按政府的批地條件第9687號持有，由二零零二年三月二十八日起為期50年。該物業現時每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。</p>		

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。
- (2) 地鐵公司於該物業各部分應佔的權益為35%至70%。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	地鐵公司 於二零零七年 七月三十一日 應佔物業權益的市值 (港元)
(25) 九龍柯士甸道西1號凱旋門 多個未出售住宅單位及泊車 位	凱旋門為九龍站發展項目的一部分，為一個包 括兩座相連大廈，並容納總計1,054個住宅單 位及412個住宅泊車位的住宅發展項目。該住 宅發展項目於二零零五年落成。	該物業現時空置。	
九龍內地段11080號的部分 (地盤C)	該物業包括凱旋門69個未出售的住宅單位及 94個泊車位。住宅單位的總建築樓面面積約 121,715平方呎(11,307.60平方米)。		
	九龍內地段11080號按政府的批地條件第 12397號持有，由一九九六年七月八日起至二 零四七年六月三十日止。該物業現時每年應付 的地租為其應課差餉租值的3%。		

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	地鐵公司 於二零零七年 七月三十一日 應佔物業權益的市值 (港元)
(26) 新界將軍澳培成路15號蔚藍 灣畔多個泊車位及電單車泊 車位 將軍澳地段24號的部分	蔚藍灣畔建於坑口站上，為一個住宅發展項目，包括6幢大廈，並容納總計2,130個住宅單位及321個住宅泊車位。該發展項目的住宅大樓於二零零四年落成。而地庫1層、2層及3層以及地下於二零零二年落成。 該物業包括蔚藍灣畔195個泊車位及18個電單車泊車位。 將軍澳地段24號按政府的批地條件第9694號持有，由二零零二年十月二十二日起為期50年。該物業現時每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。	該物業現時空置。	

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

地鐵公司

於二零零七年

七月三十一日

應佔物業權益的市值

(港元)

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情
(27) 新界將軍澳景嶺路8號都會 駅多個未出售住宅單位、泊 車位及電單車泊車位	都會駅為建於調景嶺站上的住宅發展項目，包 括4幢大廈，並容納總計1,676個住宅單位及約 217個住宅泊車位。該住宅發展項目於二零零 六年落成。	該物業現時空置。
將軍澳地段73號的部分	該物業包括都會駅24個未出售的住宅單位、 217個泊車位及33個電單車泊車位。住宅單位 的總建築樓面面積約23,466平方呎(2,180.04 平方米)。 將軍澳地段73號按政府的批地條件第9700號 持有，由二零零三年二月十一日起為期50 年。該物業現時每年應付的地租為其應課差餉 租值的3%。	

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

地鐵公司

於二零零七年

七月三十一日

應佔物業權益的市值

(港元)

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情
(28) 新界東涌映灣園多個未出售住宅單位及泊車位 東涌市地段5號的部分	<p>映灣園為建於東涌迎禧路、文東路及怡東路交匯處的一個住宅發展項目，包括多層住宅大樓及洋房，容納總計5,336個住宅單位及1,185個泊車位。第一期至第四期於二零零二年至二零零六年間落成，而第五期預期於二零零八年落成。</p> <p>該物業包括映灣園23個未出售的住宅單位及711個泊車位。住宅單位的總建築樓面面積約17,211平方呎(1,598.94平方米)。</p> <p>東涌市地段5號按政府的批地條件第8102號持有，由一九九七年六月二十六日起至二零四七年六月三十日止。該物業現時每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。</p>	該物業現時空置。

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。

第(25)號至第(28)號物業合共：998,600,000港元**

** 地鐵公司於第25號至第28號物業應佔的權益為20%至72%。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

第四類 — 地鐵公司持有將作投資的興建中物業權益

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	地鐵公司 於二零零七年 七月三十一日 應佔物業權益的市值
(29) 九龍 柯士甸道西1號九龍站商用 地方及幼稚園(地盤E)、過 境巴士總站(地盤C)及898個 泊車位的權益 九龍內地段11080號的部分	<p>該物業構成九龍站發展項目一部分。</p> <p>該發展項目位於西南九龍的填海區。整個發展項目落成時將會包括16幢住宅大廈、2幢混合用途(酒店/服務式公寓/住宅)大廈、一幢118層地標寫字樓及酒店大廈以及購物中心。</p> <p>商用地方及幼稚園位於九龍站上的平台。商用地方將提供商舖及食肆、一個備有12個屏幕的電影院、一個滑冰場及898個泊車位。第一期、第二期及第三期商用地方計劃分別於二零零七年十月、二零零八年五月及約二零一零年至二零一一年啟用。</p>	<p>商用地方及過境巴士總站正在裝修。商用地方的市場推廣活動已經展開。商用地方多項租賃已簽訂。</p> <p>幼稚園由二零零七年五月起出租為期4年。</p>	6,621,000,000港元

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

地鐵公司
於二零零七年
七月三十一日
應佔物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	應佔物業權益的市值												
(29) 九龍 柯士甸道西1號九龍站商用 地方及幼稚園(地盤E)、過 境巴士總站(地盤C)及898個 泊車位的權益 (續)	<p>商用地方一期、二期及三期的總建築面積(不 包括劃作公共走廊的面積)分別約為797,236平 方呎(74,065平方米)、81,903平方呎(7,609平 方米)及11,582平方呎(1,076平方米)。</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">用途</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">總樓面面積 (平方呎) (平方米)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商用地方⁽¹⁾</td> <td style="text-align: right;">890,721</td> <td style="text-align: right;">82,750</td> </tr> <tr> <td>過境巴士總站</td> <td style="text-align: right;">55,036</td> <td style="text-align: right;">5,113</td> </tr> <tr> <td>幼稚園⁽²⁾</td> <td style="text-align: right;">11,247</td> <td style="text-align: right;">1,045</td> </tr> </tbody> </table> <p>附註：</p> <p>(1) 不包括劃作公共走廊的面積。</p> <p>(2) 另加約3,667平方呎(341平方米)的室外 場地及約660平方呎(61平方米)的冷氣 機房。</p> <p>過境巴士總站位於該地段地盤C平台的地下、 1樓、2樓及2M層。</p> <p>九龍內地段11080號按政府的批地條件第 12397號持有，由一九九六年七月八日起至二 零四七年六月三十日止。該物業每年應付的地 租為其應課差餉租值的3%。</p>	用途	總樓面面積 (平方呎) (平方米)		商用地方 ⁽¹⁾	890,721	82,750	過境巴士總站	55,036	5,113	幼稚園 ⁽²⁾	11,247	1,045	—	—
用途	總樓面面積 (平方呎) (平方米)														
商用地方 ⁽¹⁾	890,721	82,750													
過境巴士總站	55,036	5,113													
幼稚園 ⁽²⁾	11,247	1,045													
附註：															
(1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。															
(2) 根據二零零七年五月十八日展示的西南九龍分區計劃大綱草圖編號S/K20/19，該物業被劃為「綜合發展區」。															
(3) 地鐵公司於該物業各部分應佔的權益為81%至100%。															

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

第五類 — 地鐵公司持有作發展的物業權益 (已批出的發展組合)

於二零零七年
七月三十一日
地鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司應佔 物業權益的市值
(30) 新界 大嶼山東涌藍天海岸及映灣園 (不包括第6座、7座、16座全部、第15座部分及285個泊車位) 東涌市地段4號及5號	<p>該物業包括藍天海岸發展項目 (「物業A」) 及映灣園發展項目大部分 (「物業B」)。</p> <p>藍天海岸發展項目建於大嶼山東涌的東涌海濱路、怡東路、文東路及惠東路交匯處一個面積約685,667平方呎 (63,700平方米) 的地盤之上。</p> <p>物業A以住宅單位為主配有若干商用地方，以供當地社區所需。整個發展項目分四期興建。根據地契條款及二零零零年五月三日的地契修訂書所作的修訂，准許的最高住宅樓面面積合計為253,100平方米 (2,724,368平方呎)。此外，根據地契條款准許用作商用地方及幼稚園的樓面面積分別為2,500平方米 (26,910平方呎) 及350平方米 (3,767平方呎)。</p>	<p>部分住宅單位已售出。未售出單位現時空置。</p> <p>該發展項目的商用部分現時租予不同承租人。</p>	137,000,000港元

住宅部分主要由下列部分組成：

	概況	單位數目
第一期	5座高層大廈 (第1座、第2座、第3座、第5座及第6座)	2,022
第二期	水藍天 (洋房)	41
第三期	影岸 • 紅 (第7座及第8座)	783
第四期	6座低層大廈	524
	總計：	3,370

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
地鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司應佔 物業權益的市值						
(30) 新界 大嶼山東涌藍天海岸及映灣 園(不包括第6座、7座、16 座全部、第15座部分及285 個泊車位) (續)	<p>根據建築事務監督於二零零七年四月十九日批准的建築圖則，發展項目提供的泊車位總數為625個，其中63個用於商業用途，而82個用於洋房的配套設施。</p> <p>第一期至第三期已於下列佔用許可證日期落成：</p> <p style="text-align: center;">佔用許可證日期</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">第一期</td> <td>二零零二年九月十二日</td> </tr> <tr> <td>第二期</td> <td>二零零五年二月七日</td> </tr> <tr> <td>第三期</td> <td>二零零六年十月二十七日</td> </tr> </table> <p>第四期現時正在興建中，預期於二零零七年落成。</p> <p>映灣園發展項目建於大嶼山東涌的迎禧路、文東路及怡東路交匯處一個面積約730,876平方呎(67,900平方米)的地盤之上。</p> <p>物業B以住宅單位為主，在平台上設有商場以供映灣園的社區所需。整個發展項目分五期興建。根據地契條款及二零零零年五月三日的地契修訂書所作的修訂，准許的最高住宅樓面面積為407,300平方米(4,384,177平方呎)。</p> <p>映灣園項目中的105,600平方米住宅樓面面積，即第6座，第7座及第16座全部及第15座部分，並不包括在此估值之內。</p>	第一期	二零零二年九月十二日	第二期	二零零五年二月七日	第三期	二零零六年十月二十七日	—	—
第一期	二零零二年九月十二日								
第二期	二零零五年二月七日								
第三期	二零零六年十月二十七日								

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
地鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情																													
(30) 新界 大嶼山東涌藍天海岸及映灣 園(不包括第6座、7座、16 座全部、第15座部分及285 個泊車位)	此外，商用部分及幼稚園的總樓面面積分別為 5,000平方米(53,820平方呎)及不少於350平方 米(3,767平方呎)。 住宅部分主要由下列部分組成：	—	—																												
(續)	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="text-align: left; width: 40%;">概況</th> <th style="text-align: right; width: 10%;">單位數目</th> <th style="width: 40%;"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第一期</td> <td>賞濤軒(第1座、第2座、 第3座及第5座)</td> <td style="text-align: right;">1,552</td> <td></td> </tr> <tr> <td>第二期</td> <td>映濤軒(第6座、第7座及 第8座)</td> <td style="text-align: right;">1,240</td> <td></td> </tr> <tr> <td>第三期</td> <td>悅濤軒(第9座、第10座、 第11座及第12座)</td> <td style="text-align: right;">1,664</td> <td></td> </tr> <tr> <td>第四期</td> <td>聽濤軒(第15座及第16座)</td> <td style="text-align: right;">824</td> <td></td> </tr> <tr> <td>第五期</td> <td>洋房</td> <td style="text-align: right;">56</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">總計</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black;">5,336</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		概況	單位數目		第一期	賞濤軒(第1座、第2座、 第3座及第5座)	1,552		第二期	映濤軒(第6座、第7座及 第8座)	1,240		第三期	悅濤軒(第9座、第10座、 第11座及第12座)	1,664		第四期	聽濤軒(第15座及第16座)	824		第五期	洋房	56			總計	5,336			
	概況	單位數目																													
第一期	賞濤軒(第1座、第2座、 第3座及第5座)	1,552																													
第二期	映濤軒(第6座、第7座及 第8座)	1,240																													
第三期	悅濤軒(第9座、第10座、 第11座及第12座)	1,664																													
第四期	聽濤軒(第15座及第16座)	824																													
第五期	洋房	56																													
	總計	5,336																													

該發展項目提供的泊車位總數為1,185個，其中117個用於商業用途。為進行估值，285個泊車位並不包括在內。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
地鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司應佔 物業權益的市值
(30) 新界 大嶼山東涌藍天海岸及映灣園 (不包括第6座、7座、16座全部、第15座部分及285個泊車位)	第一期至第四期已於下列佔用許可證日期落成：	—	—
(續)	<p style="text-align: center;">佔用許可證日期</p> <p>第一期 二零零二年十二月十九日</p> <p>第二期 二零零四年九月三十日</p> <p>第三期 二零零五年七月五日</p> <p>第四期 二零零六年九月二十五日</p> <p>第五期現時正在興建中，預期於二零零八年落成。</p> <p>物業A位於東涌市地段4號，乃按新批地條件第8082號持有，由一九九七年三月二十六日起至二零四七年六月三十日止。該地段每年應付的地租相等於其應課差餉租值的3%。</p> <p>物業B位於東涌市地段5號，乃按新批地條件第8102號持有，由一九九七年六月二十六日起至二零四七年六月三十日止。該地段每年應付地租為其應課差餉租值的3%。</p>		

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。
- (2) 有關藍天海岸的發展組合已批予香港興業國際集團領導的財團。
- (3) 有關映灣園的發展組合已批予長江實業(集團)有限公司及和記黃埔有限公司的一家附屬公司。
- (4) 根據二零零六年一月三日核准的東涌市中心地區分區計劃大綱圖編號S/L-TCTC/14，該物業被劃為「綜合發展區」。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
地鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	4,788,000,000港元																	
(31) 新界 將軍澳 將軍澳86區第一期及第二期 發展組合 將軍澳市地段70號地盤F及 地盤AB	<p>該物業包括將軍澳86區兩個發展組合。</p> <p>第一期發展組合包括將軍澳車廠東南側石角路及環保大道的交匯處附近的一個長窄形地盤，地盤面積約153,570平方呎(14,267平方米)。</p> <p>該物業計劃發展為住宅發展項目，包括配有商用地方及安老院的五幢大廈。</p> <p>該發展項目亦提供社區中心及綜合青少年服務中心。</p> <p>第一期發展組合的建議發展項目的總樓面面積約1,505,238平方呎(139,840平方米)。建議發展項目亦會提供300個住宅泊車位。</p>	<p>第一期發展組合及第二期發展組合於估值日正在興建中。</p> <p>第一期及第二期發展組合計劃於二零零九年及二零一一年實際竣工。</p>																		
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="text-align: left;">用途</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">總樓面面積</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">(平方米)</th> <th style="text-align: center;">(平方呎)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住宅</td> <td style="text-align: center;">136,240</td> <td style="text-align: center;">1,466,487</td> </tr> <tr> <td>商用</td> <td style="text-align: center;">500</td> <td style="text-align: center;">5,382</td> </tr> <tr> <td>安老院</td> <td style="text-align: center;">3,100</td> <td style="text-align: center;">33,368</td> </tr> <tr> <td>總計</td> <td style="text-align: center;">139,840</td> <td style="text-align: center;">1,505,237</td> </tr> </tbody> </table>	用途	總樓面面積		(平方米)	(平方呎)	住宅	136,240	1,466,487	商用	500	5,382	安老院	3,100	33,368	總計	139,840	1,505,237		
用途	總樓面面積																			
	(平方米)	(平方呎)																		
住宅	136,240	1,466,487																		
商用	500	5,382																		
安老院	3,100	33,368																		
總計	139,840	1,505,237																		

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
地鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情																
(31) 新界 將軍澳 將軍澳86區第一期及第二期 發展組合 (續)	<p>第二期發展組合包括將軍澳車廠東南側的一個地盤，地盤面積約338,958平方呎(31,490平方米)。</p> <p>該地盤將發展成為一個住宅發展項目，包括提供4,272個單位的10幢住宅大廈、800平方米的幼稚園及855個住宅泊車位。該物業的建議發展項目總樓面面積約3,342,179平方呎(310,496平方米)。</p> <table border="0" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">用途</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">總樓面面積</th> </tr> <tr> <td></td> <th style="text-align: center;">(平方米)</th> <th style="text-align: center;">(平方呎)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住宅</td> <td style="text-align: center;">309,696</td> <td style="text-align: center;">3,333,568</td> </tr> <tr> <td>幼稚園*</td> <td style="text-align: center;">800</td> <td style="text-align: center;">8,611</td> </tr> <tr> <td>總計</td> <td style="text-align: center; border-top: 1px solid black;">310,496</td> <td style="text-align: center; border-top: 1px solid black;">3,342,179</td> </tr> </tbody> </table> <p style="margin-left: 20px;">* 幼稚園的面積不計算入總樓面面積之內。</p> <p>將軍澳市地段70號按政府新批地條件第9689號持有，由二零零二年五月十六日起計50年。該地段每年應付的地租相等於其應課差餉租值的3%。</p>	用途	總樓面面積			(平方米)	(平方呎)	住宅	309,696	3,333,568	幼稚園*	800	8,611	總計	310,496	3,342,179	—	—
用途	總樓面面積																	
	(平方米)	(平方呎)																
住宅	309,696	3,333,568																
幼稚園*	800	8,611																
總計	310,496	3,342,179																

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
地鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司應佔 物業權益的市值
(31) 新界 將軍澳 將軍澳86區第一期及第二期 發展組合	第一期發展組合已支付地價為2,319,290,000港元。另已支付地價71,890,680港元，以於計算總樓面面積時獲豁免計算露台及工作平台的面積。		—
(續)	第二期發展組合已支付的地價為8,061,470,000港元。已支付地價159,244,935港元，以於計算總樓面面積時以獲豁免計算露台及工作平台的面積。		
	已支付地價20,000,000港元，以於二零零六年四月十三日獲准修訂整個地段的契約。		

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。
- (2) 將軍澳86區第一期發展組合已批予長江實業(集團)有限公司的一家附屬公司。
- (3) 將軍澳86區第二期發展組合已批予長江實業(集團)有限公司的一家附屬公司。
- (4) 根據於二零零四年十一月二日核准的將軍澳分區計劃大綱圖編號S/TKO/15，該物業被劃為作「綜合發展區」。根據於二零零六年十二月一日發出的批文，按照《城市規劃條例》的規定提出的整個地段建議發展規劃許可申請及總綱發展藍圖已獲城市規劃委員會批准。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

地鐵公司

於二零零七年

七月三十一日

應佔物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情
(32) 九龍 柯士甸道西1號九龍站 君臨天下(地盤D)的權益 九龍內地段11080號的部分	<p>該物業構成九龍站發展項目一部分。</p> <p>該發展項目位於西南九龍的填海區。整個發展項目落成時將會包括16幢住宅大廈、2幢混合用途(酒店/服務式公寓/住宅)大廈、一幢118層地標寫字樓及酒店大廈以及購物中心。</p> <p>君臨天下包括建於一個配有泊車位、會所及大堂的5層平台上的三幢70層住宅大廈。泊車位位於地下、GM層、1樓、2樓及2M層。該住宅發展項目於二零零三年落成。</p> <p>所提供的住宅單位及泊車位總數分別為1,122個及864個。地契條款限制的總樓面面積約1,386,888平方呎(128,845平方米)。</p>	<p>住宅單位及泊車位部分於估值日已出售。君臨天下未售出的單位及泊車位現時空置。</p>

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。
- (2) 該物業的發展組合已批予恒隆地產有限公司的附屬公司。
- (3) 根據二零零七年五月十八日展示的西南九龍分區計劃大綱草圖編號S/K20/19，該物業被劃為「綜合發展區」。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
地鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情
(33) 新界 將軍澳 調景嶺二期 將軍澳市地段73號的部分	<p>該物業包括將軍澳市地段73號的發展項目第二期，該地段的註冊地盤面積約348,043平方呎(32,334平方米)。該地盤毗鄰調景嶺站，分為地盤A及地盤B。</p> <p>該發展項目位於將軍澳市地段73號，包括公共交通交匯處及配有商業及停車場的9座住宅大廈。</p> <p>該住宅發展項目第一期名為都會駅，包括第1座、第2座、第3座及第5座以及217個住宅泊車位。</p> <p>該住宅發展項目第二期名為城中駅，包括第6座、第7座、第8座、第9座及第10座，另加270個住宅泊車位。</p> <p>根據所提供資料，該物業的住宅發展項目第二期將為52至53層住宅大廈，合共提供2,096個單位及270個住宅泊車位，並提供商用及康樂用地。</p> <p>該物業的總樓面面積約1,402,958平方呎(130,338平方米)。</p> <p>將軍澳市地段73號按政府新批地條件第9700號持有，由二零零三年二月十一日起計為期50年。該地盤每年應付地租為其應課差餉租值的3%。</p>	<p>該物業於二零零五年七月動工。該物業於估值日正在興建中。預計於二零零八年實際竣工。</p>

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
地鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	—
(33) 新界 將軍澳 調景嶺二期	將軍澳市地段 73 號地盤 B 的地價為 1,227,840,000 港元，已於二零零四年二月十日支付。	—	—
(續)	按照日期為二零零四年十二月十八日的契約修訂書所述，已於修訂契約時支付地價 310,000 港元。		
	按照日期為二零零五年四月十一日的同意書所述，已支付地價 83,198,620 港元，以獲得豁免計算該地段地盤 A 及地盤 B 的露台及工作平台入總樓面面積。		

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。
- (2) 有關該物業的發展組合已批予長江實業(集團)有限公司的一家附屬公司。
- (3) 根據於二零零四年十一月二日核准的將軍澳分區計劃大綱圖編號 S/TKO/15，該物業被劃作「其他指定用途」註明「商業／住宅發展暨公共交通交匯處」。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
地鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情
(34) 新界 將軍澳 將軍澳站 將軍澳56區	該物業為位於將軍澳區內寶邑路、唐賢街、唐德街及唐俊街交匯處的一個地盤，地盤面積約430,452平方呎(39,990平方米)。	除將軍澳站及公共交通交匯處外，該物業餘下部分於估值日為空置發展地盤。
將軍澳市地段72號	建議發展項目包括將軍澳站上的綜合住宅／商業／酒店／寫字樓用途及一個有蓋公共交通交匯處。建議發展項目的總樓面面積約1,814,132平方呎(168,537平方米)。	該物業的發展項目計劃於二零零七年動工，購物商場預期於2011年實際竣工。

用途	總樓面面積		泊車位 (數目)
	(平方米)	(平方呎)	
住宅	80,000	861,120	165
酒店	58,130	625,711	28
商用	20,000	215,280	110
寫字樓	5,000	53,820	40
政府、機構 或社區 用途	5,407	58,201	—
總計	168,537	1,814,132	343

將軍澳市地段72號按政府新批地條件第20379號持有，由二零零七年五月十八日起計為期50年。該地段每年應付的地租相等於其應課差餉租值的3%。

已就該地段支付地價為3,345,230,000港元。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
地鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日 地鐵公司應佔 物業權益的市值
(34) 新界 將軍澳 將軍澳站 將軍澳56區	—	—	—

(續)

附註：

- (1) 根據二零零六年一月十三日發出的批文，按照《城市規劃條例》第16條的規定提出的上述建議發展規劃許可申請已獲城市規劃委員會批准。已獲取政府的批地文件。於估值日，尚未獲得建築事務監督的批准。
- (2) 有關該物業的發展組合已批予新鴻基地產有限公司的一家附屬公司。
- (3) 根據於二零零四年十一月二日核准的將軍澳分區計劃大綱圖編號S/TKO/15，該物業被劃作「其他指定用途」註明「商業發展暨公共交通交匯處」。

第(32)號至第(34)號物業合共：6,527,000,000港元

第(30)號至第(34)號物業合共：11,452,000,000港元**

** 地鐵公司於所有持作發展的物業權益(已獲批出的發展組合)中應佔的發展溢利份額為11%至85%。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

第六類 — 地鐵公司持有作發展的物業權益 (將予批出的發展組合)

於二零零七年
七月三十一日
地鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情
(35) 新界 將軍澳 將軍澳86區 第三期至十三期發展組合 (最多) 將軍澳市地段70號地盤C、 D、E、G、H、I、J、K、 L、N及O	<p>該物業為毗鄰將軍澳車廠的將軍澳市地段70號的一部分。將軍澳市地段70號的總地盤面積約326,751平方米(3,517,148平方呎)。該物業內的地盤計劃發展為綜合住宅／商業發展項目，包括35幢住宅大廈，提供約15,132個單位、商用地方及配套設施。該等地盤上的建議發展項目的最高總樓面面積及泊車位數目分別約12,951,934平方呎(1,203,264平方米)及3,653個(包括175個訪客泊車位)。</p> <p>將軍澳市地段70號按政府新批地條件第9689號持有，由二零零二年五月十六日起計50年。該地段每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。</p> <p>已支付地價20,000,000港元，以於二零零六年四月十三日獲准修訂整個地段的契約。</p>	<p>該物業於估值日期為空置。</p> <p>各地盤預計於二零一二年至二零一五年期間竣工。</p>

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
地鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	
(35) 新界 將軍澳 將軍澳86區 第三期至十三期發展組合 (最多)	—	—	—

(續)

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為地鐵公司。
- (2) 各地盤發展項目的總樓面面積及泊車位數目按租契條款規定列示如下：

地盤	最低住宅總樓面面積		最低單位數目	商用總樓面面積	
	(平方米)	(平方呎)		(平方米)	(平方呎)
C	118,560	1,276,180	1,697	最低28,980	最低311,941
D	118,560	1,276,180	1,697		
E	106,600	1,147,442	1,526		
G	85,800	923,551	1,228		
H	81,640	878,773	1,168	最高1,200	最高12,917
I	52,520	565,325	751		
J	87,360	940,343	1,250		
K	59,280	638,090	848		
L	57,200	615,701	819		
N	114,140	1,228,603	1,633		
O	101,920	1,097,067	1,459		
小計	983,580	10,587,255	14,076	最低28,980	最低311,941

泊車位數目：

整個將軍澳市地段70號的住宅泊車位：最低：2,857個，最高：4,300個。

整個將軍澳市地段70號的商用地方泊車位：333個。

- (3) 該等地盤按發展組合批出。該等地盤暫時將予批出最多11個發展組合。有關該物業的發展組合現時尚未批出。
- (4) 根據於二零零四年十一月二日核准的將軍澳分區計劃大綱圖編號S/TKO/15，該物業被劃為「綜合發展區」。根據二零零六年十二月一日發出的批文，按照《城市規劃條例》的規定提出的整個地段建議發展規劃許可申請及總綱發展藍圖已獲城市規劃委員會批准。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
地鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情
(36) 新界 青衣 青敬路31號 青衣貨車停車場 青衣市地段135號	<p>該物業包括一個面積約164,689平方呎(15,300平方米)的地盤。</p> <p>該物業上建有一個2層建築物，1樓設有公共貨車泊車位，2樓設有露天公共交通總站。</p> <p>公共貨車停車場包括110個貨車泊車位，而公共交通總站設有巴士總站及綠色專線小巴總站。共有4條行人天橋連接該物業至青衣站、青衣城及附近的住宅發展項目。該物業於一九九八年落成。</p> <p>城市規劃委員會於二零零六年九月二十九日批准將該建築物西部部分改建成4層商場的計劃。貨車泊車位的數目將由110個減至60個，其中10個泊車位用於日間商用貨物起卸區及晚間泊車用途。</p>	<p>公共貨車停車場現時由該構建物的發展商信達有限公司根據二零零零年十一月一日的營運協議經營，由二零零零年十一月一日起至二零零八年十月三十一日屆滿，為期8年。</p> <p>暫時預期改建於二零零九年開始，並預計於二零一一年完成。</p>

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
地鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	
(36) 新界 青衣 青敬路31號 青衣站貨車停車場 (續)	<p>該物業改建後，商用地方的計劃總樓面面積為10,500平方米。</p> <p>根據為獲批准而呈交的規劃圖則，建議發展項目將包括4層及1層閣樓，發展項目將提供60個貨車泊車位、65個配套泊車位及21個電單車泊車位。</p> <p>該地段按政府新批地條件第7040號持有，自一九九六年九月十八日起至二零四七年六月三十日止。該物業每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。</p>	—	—

附註：

- (1) 青衣市地段135號的註冊業主為地鐵公司。
- (2) 根據於二零零六年十月十七日核准的青衣分區計劃大綱圖編號S/TY/22，該物業被劃為「政府、機構或社區(1)」。
- (3) 為地鐵公司因改建現有貨車停車場應佔發展項目溢利進行估值，吾等假設新批地條件第7040號內的條款將會修訂以反映於二零零六年九月二十九日批准的發展綱要。

第(35)號至第(36)號物業合共：5,423,000,000港元**

** 地鐵公司於第35號物業持有作日後發展的物業權益中應佔的發展溢利份額假設為30%至50%。第36號物業則假設將由地鐵公司自行發展。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

第六類 — 地鐵公司的其他物業權益

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(37) 英國的2個租賃寫字樓物業 及中國的8個租賃寫字樓物業	<p>該等物業包括下列：</p> <ul style="list-style-type: none">英國的2個租賃寫字樓物業，總樓面面積約3,875平方呎(360.0平方米)。年租合計約130,400英鎊。中國的8個租賃寫字樓物業，總樓面面積約66,865.9平方呎(6,212平方米)。月租合計約人民幣719,400元。 <p>該等物業根據各租約持有，租期介乎約七個月至五年。</p>	該等物業現時由地鐵公司佔用作寫字樓。	無商業價值

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(38) 中華人民共和國 北京 東直門外大街48號 銀座Mall的權益	<p>該物業包括東直門地鐵站上的5層購物商場，現時稱為「銀座Mall」。</p> <p>該物業位於一個名為「東方銀座廣場」的綜合用途發展項目內，約於二零零三年落成。</p> <p>根據所提供資料，該物業的總租用面積約19,295平方米(207,691平方呎)。</p> <p>根據東方銀座廣場有限公司(「甲方」)與港鐵(北京)商業設施管理有限公司(「乙方」)於二零零六年一月十八日訂立的租約(「租約」)，乙方租用該物業，由二零零六年四月一日起至二零二六年三月三十一日止，為期20年，有權由二零二六年四月一日起至二零四六年三月三十一日止續租20年，並可進一步由二零四六年四月一日至二零五三年三月三十一日止續租7年。</p> <p>根據租約，乙方現時應付予甲方的月租為人民幣4,166,667元。</p>	<p>該物業逾99%已租用。該物業現時由乙方(總契承租人)分租予多位租戶。</p> <p>於二零零七年五月，已租賃地方的總租金及牌照費用(包括預先已租用地方)每月約人民幣5,333,000元，不包括物業管理費。</p>	<p>84,000,000港元 (地鐵公司應佔權益)</p>

附註：

- (1) 根據於二零零四年四月二十三日發出的國有土地使用證「京市東港澳台國內(2004出)字第10223號」及房屋所有權證「京房權證市東港澳台字第10231號」，該物業由東方銀座廣場有限公司持有。
- (2) 港鐵(北京)商業設施管理有限公司為地鐵公司的全資附屬公司。
- (3) 吾等在估值時已接納及考慮貝克·麥堅時律師事務所向地鐵公司提供日期為二零零七年六月五日的報告：
 - 乙方於租賃過程中無須甲方同意有權隨時轉租及分租，惟該面積不得超過3000平方米，並用作購物商場。
 - 乙方於租賃過程中有權在甲方事先同意情況下隨時轉讓租約／分租整個物業。甲方不得無理拒絕要求。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(38) 中華人民共和國 北京 東直門外大街48號 銀座Mall的權益	—	—	—
(續)			
	— 自租賃開始五年後，乙方有權將租約(即其權利及責任)轉讓予甲方同意轉讓的人士。		
(4)	根據地鐵公司法律顧問金杜律師事務所於二零零五年九月二日編製的審慎調查報告，甲方為該物業的合法擁有人。		
(5)	該物業以人民幣估值，該估值已按估值日的匯率人民幣0.97元兌1港元換算為港元。		

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

第八類—九鐵公司持有作投資的物業權益

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(39) 新界 沙田 駿景路1號 駿景園 商用地方、幼稚園、20個住宅單位及20個泊車位 沙田市地段411號的同等不分割份數265,814份的10,204份(見下文附註(3))	<p>駿景園為一項綜合發展項目，包括建於商用及停車場平台上的十幢33至40層住宅大廈，位於九鐵車廠及九鐵馬場站上。該發展項目於一九九五年(第一期)至一九九六年(第二期)期間落成。</p> <p>該物業包括商用地方(亦稱為駿景廣場)，即位於駿景園地下的單層商場、樂信徑車道一端毗鄰住宅泊車位的一所幼稚園、及第1、2、3、6及7座大廈內的20個住宅單位以及20個泊車位。</p> <p>根據吾等獲提供的租約清單，商用地方的總樓面面積約107,755平方呎(10,010.68平方米)，包括約8,073平方呎(750平方米)的幼稚園。</p>	<p>商用地方幾近全數出租予多個租戶。</p> <p>商用地方於二零零七年六月二十九日的月租總計約2,100,000港元(包括業主所獲得的雜項收入)，不包括差餉、管理費及其他支出。</p> <p>住宅單位及泊車位出租率分別為100%及約60%。</p> <p>於二零零七年六月二十九日，住宅單位(包括泊車位)的月租總計約480,000港元，不包括政府差餉、管理費及其他支出。</p>	532,000,000港元

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(39) 新界 沙田 駿景路1號 駿景園 商用地方、幼稚園、20個住宅單位及20個泊車位 (續)	住宅單位的總樓面面積約29,964平方呎(2,783.72平方米)。各單位面積介乎1,128平方呎(104.79平方米)至1,623平方呎(150.78平方米)，均為高層單位，大部分景觀開揚，擁馬場景。 沙田市地段411號按政府新批地條件第12548號持有，由一九九三年十二月八日起至二零四七年六月三十日止。該物業每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。	—	—

附註：

(1) 該物業的註冊業主為九鐵公司。

(2) 該物業包括以下20個住宅單位：

第1座：32樓C室、35樓C室、37樓C室、33樓E室、36樓E室、37樓E室；

第2座：33樓F室、36樓F室、37樓F室；

第3座：33樓F室、36樓F室、38樓F室、41樓F室；

第6座：33樓E室、35樓E室、38樓E室；

第7座：35樓C室、38樓C室、36樓E室、38樓E室。

該物業包括下列20個泊車位：

地下：H021、G032、A016、H037、A021、C071、C073、H041及H149；

1樓：E198、D138、C022、C042、C044、B016、C046、B034、B038、D048及D113。

(3) 不分割份數的數目乃根據有關商用地方而簽立的份數重新分配契據釐定。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(40) 新界 屯門 湖翠路168-236號 海翠花園 商用地方(包括預留商用區 域)及一樓低層1至10號、41 至62號泊車位 屯門市地段291號的同等不 分割份數32,942份的5,362份	海翠花園包括6幢30層高，建於一幢作商業、 停車場及輕鐵總站用途的2層平台上的住宅大 廈。該發展項目於一九八八年落成。 該物業包括建於碼頭輕鐵總站上的海翠花園的 商用地方及32個泊車位，商用地方可自地下 經四條自動扶梯進入該物業。 根據吾等獲提供的租約清單，該物業的總樓面 面積(不包括泊車位)約105,833平方呎 (9,832.13平方米)。 屯門市地段291號按政府新批地條件第2762號 持有，由一九八六年四月二日起至二零四七年 六月三十日止。該物業每年應付的地租為其應 課差餉租值的3%。	該物業全數租賃予多個租 戶。 於二零零七年六月二十九 日，該物業的月租總額約 4,100,000港元(包括業主所獲 得的泊車位及雜項收益)，不 包括政府差餉、管理費及其 他支出。	752,000,00港元

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為九鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(41) 新界 屯門 龍門路55至65號 新屯門中心 商用地方(包括預留商用區域及幼稚園)及停車場部分 屯門市地段289號的同等不分割份數41,800份的1,653份(見下文附註(2))	<p>新屯門中心包括10幢44層高，建於作商業、停車場及輕鐵車廠用途的3層平台上的住宅大廈。該發展項目於一九九零年落成。</p> <p>該物業包括建於輕鐵車廠上的新屯門中心的商用區域及幼稚園，以及421個私人泊車位(見下文附註(2))。</p> <p>根據吾等獲提供的租約清單，商用地方(不包括泊車位)的總樓面面積約151,767平方呎(14,099.50平方米)，而幼稚園的總樓面面積約20,000平方呎(1,858.05平方米)。</p> <p>屯門市地段289號按政府新批地條件第2770號持有，由一八九八年七月一日起計為期99年，並已續期至二零四七年六月三十日屆滿。該物業每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。</p>	<p>該物業出租予多個租戶。商用面積(不包括空置的濕貨市場)的租用率約85%。</p> <p>於二零零七年六月二十九日，該物業的月租總額約1,400,000港元(包括業主所獲得的泊車位及雜項收益)，不包括政府差餉、管理費及其他支出。</p>	259,000,000港元

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為九鐵公司。
- (2) 根據土地註冊處的記錄，該發展項目共有379個私人泊車位。然而，根據獲批准的擴建及改建圖則，泊車位數目為421個。不分割份數的數目乃根據於估值日土地註冊處的記錄釐定。
- (3) 在進行實地調查時，吾等得悉該物業正在進行若干外部翻新工程。吾等認為該等工程不會對租金價值產生重大影響，故並無計及翻新工程及相關成本。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年七月三十一日的市值
(42) 新界 屯門 青山公路333號 恒福花園 預留商用地方 地下G1至G19號泊車位及地 下平台低層P98-P100號泊車 位 屯門市地段359號的同等不 分割份數115,000份的3,030 份	<p>恒福花園包括7幢27層高，建於作商業、停車場及輕鐵總站用途的2層平台上的住宅大廈。該發展項目於一九九三年落成。</p> <p>該物業包括建於三聖輕鐵總站上的恒福花園的商用地方連同22個泊車位。</p> <p>根據吾等獲提供的租約清單，該物業(不包括泊車位)的總樓面面積約34,766平方呎(3,229.84平方米)。</p> <p>屯門市地段359號按政府新批地條件第2972號持有，由一九九一年十月二十一日起至二零四七年六月三十日止。該物業每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。</p>	<p>該物業幾近全數出租。</p> <p>於二零零七年六月二十九日，該物業的月租總額約670,000港元(包括業主所獲得的泊車位及雜項收入)，不包括政府差餉、管理費及其他支出。</p>	130,000,000港元

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為九鐵公司。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(43) 新界 沙田 沙田車站圍1號 連城廣場1樓至6樓 及零售樓層	<p>連城廣場為建於沙田火車站上的11層商業發展項目，於一九八三年落成。</p> <p>根據租金資料及圖則，該物業包括在車站大堂上的零售樓層(包括連城天橋的上層)及作各種商業用途的6層上層樓層(1樓至6樓)。</p> <p>零售樓層可由車站大堂經一道自動扶梯進入，並與毗連的新城市廣場的L4層相連。一樓為連城廣場的「Foodlink」，為食肆所在，並透過一道自動扶梯與零售樓層相連。1樓至10樓由6部載客升降機、1部載貨升降機及3條樓梯連接。</p> <p>根據吾等獲提供的租約清單，該物業的總樓面面積約174,749平方呎(16,234.58平方米)。</p>	<p>該物業全數出租。</p> <p>於二零零七年七月四日，該物業的月租總額約8,300,000港元(包括廣告及電訊設備等雜項收入)，不包括政府差餉、管理費及其他支出。</p>	1,552,000,000港元

附註：

- (1) 根據《九鐵條例》，該土地歸屬於九鐵公司作商業用途，即商舖及辦公室。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	估用詳情	於二零零七年七月三十一日的市值
(44) 九龍紅磡暢運道8號九廣鐵路紅磡大樓地下部分及一樓部分	<p>九廣鐵路紅磡大樓為建於紅磡火車站上的一幢2層商業大廈。根據差餉物業估價署的資料，該大樓於一九七五年落成。</p> <p>該物業包括地下的部分及一樓的部分，總樓面積約21,096平方呎(1,959.87平方米)。</p>	<p>該物業全部出租予多個租戶。</p> <p>於二零零七年六月二十九日，該物業的月租總額約380,000港元(包括電訊設備等雜項收入)，不包括政府差餉、管理費及其他支出。</p>	60,000,000港元

附註：

- (1) 根據《九鐵條例》，該土地歸屬於九鐵公司作非工業(不包括住宅)用途。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

物業	概況、樓齡及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日 的投資價值
(45) 新界 大埔 大埔公路4105號 策誠軒 員工宿舍	<p data-bbox="501 319 919 457">該物業為建於一個車庫上的兩幢6層員工宿舍大樓，於一九九一年落成，設有一個有配套康樂設施的私人會所，僅供九鐵公司的員工使用。根據指示，本估值不包括被列作員工會所設施的會所及康樂設施在內。</p> <p data-bbox="501 495 919 634">根據吾等獲提供的租約清單，該物業提供合共252個單位，總樓面面積約120,312平方呎(11,177.26平方米)。個別單位的面積介乎約420平方呎(39.02平方米)至736平方呎(68.38平方米)。</p> <p data-bbox="501 671 919 747">該發展項目內有72個泊車位，其中60個被指定為物業的一部分，而其餘的則被保留供政府使用。</p> <p data-bbox="501 785 919 868">該土地於一九八零年代歸屬於九鐵公司。政府在其後發出同意將該地盤用作員工宿舍及配套康樂設施，所支付地價為1,000港元。</p>	<p data-bbox="951 319 1214 457">該物業出租予多名九鐵公司員工。截至二零零七年六月，合共252個單位當中的193單位已租出，租用率約79% (按面積計算)。</p> <p data-bbox="951 495 1214 634">於二零零七年六月，該物業的月租總額約640,000港元(包括泊車位及雜項收入)，包括政府差餉、管理費及其他支出。</p>	69,000,000港元

附註：

- (1) 該土地已歸屬於九鐵公司。
- (2) 該物業受轉讓限制所限。此估價乃按投資價值作出，並不代表該物業的市值。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

第九類 — 九鐵公司持有作發展的物業權益 (已批出的發展組合)

於二零零七年
七月三十一日
九鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況及年期	佔用詳情
(46) 新界 沙田 東鐵—何東樓 (地盤A) 沙田市地段470號	該物業包括毗連東鐵火車站的一幅地皮，註冊地盤面積約26,687平方米 (287,259平方呎)。該物業計劃發展作綜合商業及住宅用途。建議發展項目的總樓面面積約122,900平方米 (1,322,896平方呎)。	於估值日，該物業正在興建中。

用途	總樓面面積		泊車位 (數目)
	(平方米)	(平方呎)	
住宅	120,900	1,301,368	—
商用	2,000	21,528	—
停車場	—	—	239
總計	122,900	1,322,896	239

根據最近獲批准的建築圖則，發展項目將包括10幢。建議發展項目亦會提供商用及康樂樓面及239個泊車位。該發展項目將興建於現有東鐵路軌上方的平台之上。

沙田市地段470號按政府新批地條件第13170號持有，由二零零三年三月三日起計為期50年。該地段每年應付地租相等於其應課差餉租值的3%。

該地段地價為1,322,000,000港元，已於二零零三年三月三日支付。另外，於二零零六年一月十九日已支付地價71,370,000港元，以獲准修訂該地段的契約。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
九鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況及年期	佔用詳情	
(46) 新界 沙田 東鐵－何東樓(地盤A)	—	—	—

(續)

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為九鐵公司。
- (2) 該物業的發展組合已批予信和置業有限公司的一家附屬公司。
- (3) 根據日期為二零零七年六月十五日的沙田分區計劃大綱圖編號S/ST/23，該物業被劃作「其他指定用途」註明「鐵路車廠綜合發展區」的用途。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
九鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況及年期	佔用詳情
(47) 新界 沙田 馬鞍山鐵路 — 烏溪沙 沙田市地段530號	該物業為位於沙田區西沙路與沙安街交界處的一個地盤，地盤面積約34,151平方米(367,601平方呎)。該物業計劃發展作綜合商業及住宅用途，將建於馬鞍山鐵路烏溪沙火車站及有蓋公共交通交匯處上。建議發展項目的總樓面面積約172,650平方米(1,858,405平方呎)。	於估值日，該物業正在興建中。

用途	總樓面面積 (平方米)	總樓面面積 (平方呎)	泊車位 (數目)
住宅			
第一期	66,985	721,027	—
第二期	52,465	564,733	—
第三期	49,200	529,589	—
幼稚園	1,000	10,764	—
商用	3,000	32,292	—
停車場	—	—	305
總計	172,650	1,858,405	305

根據批地，該發展項目將分為地盤A、地盤B及地盤C，並分三期發展。根據最近獲批准的建築圖則，第一期將包括3幢住宅大廈及平台，包括配套泊車位、泊車轉乘公共交通工具設施、幼稚園、商用及康樂設施。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
九鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日 九鐵公司應佔 物業權益的市值
(47) 新界 沙田 馬鞍山鐵路 — 烏溪沙 (續)	<p>第二期將包括建於平台之上的2幢住宅大廈。 第三期將包括2幢住宅大廈。</p> <p>沙田市地段530號按政府新批地條件第20139號持有，由二零零五年十月六日起計，為期50年。該地段每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。</p> <p>該物業內多個地盤的地價已按下列金額支付：</p> <p>地盤A：2,003,680,000港元 地盤B：1,747,760,000港元 地盤C：1,639,750,000港元</p>	—	—

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為九鐵公司。
- (2) 該物業的發展組合已批予信和置業有限公司的一家附屬公司。
- (3) 根據日期為二零零四年十月五日的馬鞍山分區計劃大綱圖編號S/MOS/13，該物業被劃作「其他指定用途」註明「商業／住宅發展項目連同公共交通交匯處」。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
九鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況及年期	佔用詳情
(48) 新界 沙田 馬鞍山鐵路—大圍維修中心 沙田市地段529號	該物業為位於大圍火車站西南側美田路與車公廟路交界處的一個呈細長形狀的地盤，地盤面積約70,597平方米(759,906平方呎)。該物業的建議發展項目包括12幢住宅大廈(建於大圍維修中心上)。該發展項目將經由一條行人天橋連接至大圍火車站。	該物業的底部目前由大圍維修中心佔用。

該發展項目的總樓面面積約313,955平方米(3,379,411平方呎)。

用途	總樓面面積		泊車位
	(平方米)	(平方呎)	(數目)
住宅			
地盤B	100,372	1,080,404	—
地盤C	113,211	1,218,603	—
地盤D	100,372	1,080,404	—
停車場	—	—	715
總計	313,955	3,379,411	715

根據批地，建議發展項目將分三期發展。

沙田市地段529號按政府新批地條件第20227號持有，由二零零四年十二月二十一日起計為期50年。該地段每年應付的地租為其應課差餉租值的3%。

該物業內多個地盤的地價已按下列金額支付：

地盤B及D：7,200,160,000港元

地盤C：4,359,700,000港元

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
九鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況及年期	佔用詳情	
(48) 新界 沙田 馬鞍山鐵路一大圍維修中心	—	—	—

(續)

附註：

- (1) 該物業的註冊業主為九鐵公司。
- (2) 該物業的發展組合已批予長江實業(集團)有限公司的一家附屬公司。
- (3) 根據日期為二零零七年六月十五日的沙田分區計劃大綱圖編號S/ST/23，該物業被劃作「其他指定用途」註明「鐵路車廠綜合發展區」的用途。

第(46)號至第(48)號物業合共：5,166,000,000港元**

** 九鐵公司於所有持有作發展的物業權益(已獲批出的發展組合)中應佔的發展溢利份額為31%至93%。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

第十類 — 九鐵公司持有作發展的物業權益 (將予批出的發展組合)

於二零零七年
七月三十一日
九鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況及年期	佔用詳情																												
(49) 新界 沙田 馬鞍山鐵路—車公廟	<p>該物業為位於沙田秦石村以北馬鞍山鐵路車公廟火車站的一個地盤，地盤面積約18,136平方米 (195,216平方呎)。</p> <p>該物業的建議發展項目將建於車公廟火車站以及其北側毗連土地之上。根據最近獲批准的總綱發展藍圖，建議發展項目將包括4幢38至40層的住宅大廈、一所幼稚園以及配套商用及康樂設施。建議發展項目的總樓面面積約90,655平方米 (975,810平方呎)。</p>	<p>該物業的底部部分現時由九鐵公司佔用作營運車公廟火車站的用途。另該物業的部分被佔用作為露天公共停車場。</p>																												
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">用途</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">總樓面面積</th> <th style="text-align: left;">泊車位</th> </tr> <tr> <td></td> <th style="text-align: center;">(平方米)</th> <th style="text-align: center;">(平方呎)</th> <th style="text-align: center;">(數目)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住宅</td> <td style="text-align: center;">89,792</td> <td style="text-align: center;">966,521</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> <tr> <td>商用</td> <td style="text-align: center;">193</td> <td style="text-align: center;">2,077</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> <tr> <td>幼稚園</td> <td style="text-align: center;">670</td> <td style="text-align: center;">7,212</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> <tr> <td>停車場</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">236</td> </tr> <tr> <td>總計</td> <td style="text-align: center;">90,655</td> <td style="text-align: center;">975,810</td> <td style="text-align: center;">236</td> </tr> </tbody> </table>	用途	總樓面面積		泊車位		(平方米)	(平方呎)	(數目)	住宅	89,792	966,521	—	商用	193	2,077	—	幼稚園	670	7,212	—	停車場	—	—	236	總計	90,655	975,810	236	
用途	總樓面面積		泊車位																											
	(平方米)	(平方呎)	(數目)																											
住宅	89,792	966,521	—																											
商用	193	2,077	—																											
幼稚園	670	7,212	—																											
停車場	—	—	236																											
總計	90,655	975,810	236																											

該發展地盤的相關政府批地有待獲取。

附註：

- (1) 該物業的發展組合尚未獲批出。
- (2) 根據日期二零零七年六月十五日的沙田分區計劃大綱圖編號S/ST/23，該物業被劃為「綜合發展區(1)」的用途。
- (3) 於二零零七年一月十二日，該物業作住宅發展用途的規劃已取得城市規劃委員會批准。該規劃許可將於二零一零年五月三十一日失效，除非於該日期前獲許可的發展項目已動工或該許可已經續期。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
九鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況及年期	佔用詳情
(50) 新界 沙田 馬鞍山鐵路—大圍站	<p>該物業為位於美田路與車公廟路交界處大圍火車站一個面積約48,500平方米(522,054平方呎)的地盤。該物業的建議發展為一個綜合商業及住宅發展項目，包括將建於大圍火車站及毗連的有蓋公共交通交匯處上的8幢住宅大廈以及一個商業及康樂平台。該發展項目將會以多條行人天橋與在大圍維修中心的建議發展項目相連。</p>	<p>該物業的底部部分現時由大圍火車站及一個有蓋公共交通交匯處佔用，二者正在運作中。</p>

建議發展項目的總樓面面積細分如下：

用途	總樓面面積		泊車位 (數目)
	(平方米)	(平方呎)	
商用—			
第一期	62,000	667,368	—
住宅			
第一期	63,859	687,378	—
第二期	74,683	803,888	—
第三期	51,938	559,061	—
幼稚園	1,110	11,948	
停車場	—	—	713
總計	253,590	2,729,643	713

建議發展項目的總樓面面積約253,590平方米(2,729,643平方呎)。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
九鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況及年期	佔用詳情	
(50) 新界 沙田 馬鞍山鐵路一大圍站 (續)	根據獲批准的總綱發展藍圖及批地條款草擬本，該發展項目將分三期發展。第一期將包括商用平台及多幢住宅大廈。第二期及第三期將包括多幢住宅大樓。每一期均會提供配套泊車位。 該發展地盤的相關政府批地有待獲取。		—

附註：

- (1) 該物業的發展組合尚未獲批出。
- (2) 根據日期為二零零七年六月十五日的沙田分區計劃大綱圖編號S/ST/23，該物業被劃為「綜合發展區(1)」的用途。於二零零五年七月二十九日，該物業作綜合商業及住宅發展用途的規劃已取得城市規劃委員會批准。該規劃許可將於二零零九年七月二十九日失效，除非於該日期前獲許可的發展項目已動工或該許可已經續期。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
九鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況及年期	佔用詳情
(51) 新界 元朗 輕鐵—天水圍總站	<p>該物業為位於天水圍天逸邨附近天瑞路與天秀路交界處一個大致為長方形的地盤上，地盤面積約18,232平方米(196,249平方呎)。</p>	<p>該物業的底部部分現時由輕鐵天水圍總站及一個露天公共交通總站所佔用。</p>

根據獲批准的總綱發展藍圖，該物業的建議發展項目將建於輕鐵及公共交通總站之上。建議發展項目將包括4幢住宅大廈，總樓面面積約91,256平方米(982,280平方呎)。

用途	總樓面面積		泊車位 (數目)
	(平方米)	(平方呎)	
住宅	91,051	980,073	—
商用	205	2,207	—
停車場	—	—	267
總計	91,256	982,280	267

該發展地盤的相關政府批地有待獲取。

附註：

- (1) 該物業的發展組合尚未獲批出。
- (2) 根據日期為二零零五年十一月八日的天水圍分區計劃大綱圖編號S/TSW/10，該物業被劃作「其他指定用途」註明「輕鐵總站」用途。
- (3) 於二零零一年十一月十七日，城市規劃委員會就住宅/零售發展用途的總綱發展藍圖批出規劃許可。城市規劃委員會亦於二零零四年十月八日批准將規劃許可的有效期延長三年，直至二零零七年十一月十七日屆滿。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
九鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況及年期	佔用詳情																								
(52) 九龍 尖沙咀 九龍南綫—地盤C及地盤D	<p>該物業包括計劃九龍南綫西九龍站的兩個發展地盤。</p> <p>地盤C的地盤面積約8,145平方米(87,673平方呎)，毗鄰地下鐵路九龍站東部佐敦道及廣東道交匯處。西九龍文化區計劃位於地盤C的南部。</p> <p>根據吾將獲提供的資料，地盤C的建議發展項目將配有住宅單位及配套商用地方。建議發展項目的總樓面面積約48,870平方米(526,037平方呎)。</p> <table border="0" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">用途</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">總樓面面積</th> <th style="text-align: center;">泊車位</th> </tr> <tr> <td></td> <th style="text-align: center;">(平方米)</th> <th style="text-align: center;">(平方呎)</th> <th style="text-align: center;">(數目)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住宅</td> <td style="text-align: center;">40,725</td> <td style="text-align: center;">438,364</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> <tr> <td>商用</td> <td style="text-align: center;">8,145</td> <td style="text-align: center;">87,673</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> <tr> <td>泊車位</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">125</td> </tr> <tr> <td>總計</td> <td style="text-align: center; border-top: 1px solid black;">48,870</td> <td style="text-align: center; border-top: 1px solid black;">526,037</td> <td style="text-align: center; border-top: 1px solid black;">125</td> </tr> </tbody> </table> <p>地盤D的地盤面積約12,814平方米(137,930平方呎)，毗鄰地下鐵路九龍站東部佐敦道及廣東道交匯處。西九龍文化區計劃位於地盤D南面的地盤。</p>	用途	總樓面面積		泊車位		(平方米)	(平方呎)	(數目)	住宅	40,725	438,364	—	商用	8,145	87,673	—	泊車位	—	—	125	總計	48,870	526,037	125	<p>該物業正在興建九龍南綫。</p>
用途	總樓面面積		泊車位																							
	(平方米)	(平方呎)	(數目)																							
住宅	40,725	438,364	—																							
商用	8,145	87,673	—																							
泊車位	—	—	125																							
總計	48,870	526,037	125																							

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

於二零零七年
七月三十一日
九鐵公司應佔
物業權益的市值

物業	概況及年期	佔用詳情			—
(52) 九龍 尖沙咀 九龍南綫—地盤C及地盤D (續)	根據吾等獲提供的資料，地盤D的建議發展項目將包括住宅單位及配套商用地方。建議發展項目的總樓面面積約76,884平方米(827,579平方呎)。				—
	用途	總樓面面積		泊車位	
		(平方米)	(平方呎)	(數目)	
	住宅	64,070	689,649	—	
	商用	12,814	137,930	—	
	泊車位	—	—	196	
	總計	76,884	827,579	196	

上述兩個發展項目的相關政府批地有待獲取。

附註：

- (1) 該物業的發展組合尚未批出。
- (2) 根據日期為二零零七年五月十八日的西南九龍分區計劃大綱圖編號S/K20/19，該物業被劃作(「住宅(甲類)2」)及道路用途。
- (3) 在進行估值時，吾等假設該物業的劃規將容納或許可該建議發展項目，另亦假設有關於建議發展項目的同意書及批文將會授出。

第(49)號至第(52)號物業合共：2,054,000,000港元**

** 九鐵公司於所有持有作日後發展的物業權益中應佔的發展溢利份額假設為30%至50%。

附錄八 — 經擴大集團的物業估值報告

第十一類—九鐵公司的其他物業權益

物業	概況及年期	佔用詳情	於二零零七年 七月三十一日的市值
(53) 香港的2個租賃物業及中國的2個租賃物業	<p>該等物業包括：</p> <ul style="list-style-type: none">• 香港的2個租賃寫字樓物業，總樓面面積約102,631平方呎(9,534.6平方米)，持有的年期分別為3年及約3年零11個月。• 中國的2個租賃寫字樓物業，總樓面面積約1,856平方呎(172.4平方米)，持有的年期均為一年。	該等物業現時由九鐵公司佔用作辦公室用途。	無商業價值

1. 責任聲明

本通函的資料乃遵照《上市規則》而刊載，旨在提供有關本公司的資料。各董事願就本通函所載資料的準確性共同及個別地承擔全部責任，並於作出一切合理查詢後，確認就其所知及所信，本通函並無遺漏其他事實，足以令致本通函所載任何陳述產生誤導。

2. 董事服務合約及委任函件

於最後實際可行日期，概無董事與本集團任何其他成員公司訂立了任何服務合約，惟在一年內期滿或可以由僱主在一年內終止而無須作出賠償(法定賠償除外)的合約則除外。

3. 董事的競爭權益、於重大合約的權益及權益

除本通函另有披露者外，概無任何由本公司或本集團任何成員公司訂立而董事直接或間接擁有任何重大權益且於本最後實際可行日期當日仍然生效的公司業務重大合約。除本通函另有披露者外，董事或任何擬任董事或彼等各自的聯繫人概無擁有任何競爭權益(就《上市規則》而言，倘彼等各為本公司控股股東，將須根據《上市規則》第8.10條作出披露)或直接或間接於兩鐵合併項下的任何資產中擁有任何權益。

4. 有關董事及高級管理層的詳情

自合併日期起，董事局及執行總監會的成員及副總監如下。政府亦可全權酌情於合併日期前釐定將於合併日期獲委任進入董事局的增補非執行董事(如有)的人數。本公司的高級管理層將於合併股東特別大會日期後委任。

董事局成員

錢果豐博士，現年五十五歲，二零零三年七月獲委任為非執行主席。他於一九九八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HSBC Private Equity (Asia) Limited非執行主席及恒生銀行有限公司董事長兼獨立非執行董事，並為香港上海滙豐銀行有限公司、Inchcape plc、利亞零售有限公司、偉易達集團有限公司及九龍倉集團有限公司的董事局成員。錢博士為香港／歐盟經濟合作委員會主席，及亞太經合組織商業諮詢委員會的香港區成員。此外，錢博士亦為香港工業總會名譽會長及前主席。一九九二年至一九九七年間，錢博士被委任為當時港英政府之行政局議員，於一九九七年七月一日至二零零二年六月期間獲委任為香港特區行政會議成員，以及於一九九八年一月一日至二零零六年十二月三十一日期間擔任廉政公署貪污問題諮詢委員會主席。錢博士於一九九三年被委任為太平紳士，一九九四年獲頒CBE勳銜，一九九九年獲頒金紫荊星章。錢博士於一九七八年取得賓夕凡尼亞大學之經濟學博士學位，並於二零零六年出任為該大學之校董會成員。

周松崗，現年五十六歲，二零零三年十二月一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。在一九九七年至二零零一年，周先生在總部位於英國的一間主要工程公司GKN PLC任總裁。在此之前，他在BOC Group PLC服務二十年，並在一九九三年獲委任為該集團的董事及其氣體業務的總裁。周先生為特許工程師，分別在威斯康辛州大學與加州大學取得化學工程學士及碩士學位。他亦持有香港中文大學

附錄九 — 一般資料

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。二零零零年，周先生以其在工業界的傑出貢獻，在英國獲頒爵士勳銜。他目前為香港會計師公會理事會成員、香港旅遊發展局成員及香港中文大學校董會成員。他亦為香港總商會理事會成員、香港特別行政區政府策略發展委員會委員兼首長級薪俸及服務條件常務委員會委員以及中國人民政治協商會議深圳市常務委員會委員。周先生是渣打集團有限公司非執行董事，以及渣打銀行(香港)有限公司非執行主席。

張佑啟教授，現年七十二歲，獨立非執行董事，一九九九年出任董事局成員。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二零零零年六月三十日。張教授始於University College of Swansea, Wales開展其學術研究。一九七零年，在加拿大卡加利(Calgary)獲委任為土木工程教授，一九七四年，在亞德雷德大學任教授及土木工程系主任。一九七七年，他擔任香港大學土木工程系主席及主任。除學術職務外，張教授曾任香港工程師學會前第一高級副會長及其評核委員會前主席。他曾在多間教育機構獲頒榮譽學位，包括香港大學榮譽科學博士，以及英國威爾斯大學榮譽法學博士。他亦被選為中國科學院院士，現為皇家工程學院院士、加拿大皇家學院院士及香港工程科學院上任院長。

艾爾敦，現年六十一歲，獨立非執行董事，一九九九年出任為董事局成員。在滙豐集團服務三十七年後，於二零零五年五月退休。在一九九九年一月至二零零五年五月期間，任香港上海滙豐銀行有限公司主席；在一九九六年六月至二零零五年四月期間，任恒生銀行有限公司非執行主席；至二零零五年五月止任太古股份有限公司的董事局成員。艾爾敦先生曾任香港公益金執行委員會主席至二零零五年六月止，現任其副贊助人。他為羅兵咸永道會計師事務所(總部位於香港)的高級顧問、迪拜國際金融中心管理局(Dubai International Financial Centre Authority)、來寶集團(Noble Group Limited)及拔萃女書院教育基金有限公司的主席。他亦是香港賽馬會副主席、優利系統(Unisys)顧問委員會成員，以及鷹君資產管理(冠君)有限公司及中華匯房地產有限公司的獨立非執行董事。艾爾敦先生於二零零七年獲委任為資本充足事宜覆核審裁處成員，並擔任多個其他社區服務職位。艾爾敦先生為特許銀行學會以及香港銀行學會院士。他亦為太平紳士。

方敏生，現年四十八歲，獨立非執行董事，二零零四年起出任董事局成員。方女士自二零零一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，於一九八九年至二零零一年任職於香港紅十字會，並於一九九三年至二零零一年為秘書長。方女士為專業受訓社會工作者，並在社區服務方面擁有豐富經驗。她出任社會福利諮詢委員會、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。

附錄九 — 一般資料

何承天，現年六十八歲，獨立非執行董事，一九九一年起出任董事局成員。現職專業建築師，為王董建築師事務所有限公司副主席兼董事總經理。自一九九一年至二零零零年，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。一九八三年及一九八四年，任香港建築師學會會長；一九九二年至二零零一年任香港工業村公司主席。何先生亦曾出任多個法定委員會及諮詢委員會成員，包括醫院管理局董事局。他亦為香港管弦協會有限公司監察委員會及古物諮詢委員會的主席。

盧重興，現年五十五歲，獨立非執行董事，一九九五年起出任董事局成員。二零零一年十月中銀集團重組後，出任中國銀行(香港)有限公司總經理。盧先生於一九六九年開始從事銀行業，在被委以現職前，曾在中銀集團擔任多個職位。他為市區重建局董事。盧先生於一九九四年獲委任為臨時機場管理局董事局成員，並於一九九六年四月至一九九九年五月任機場管理局副主席。他亦於一九九七年十二月至二零零五年十一月任醫院管理局董事局成員。一九九八年，盧先生獲頒銀紫荊星章。

施文信，現年六十二歲，獨立非執行董事，二零零二年十月起出任董事局成員。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、公務員絨用委員會成員及香港賽馬會董事。在此之前，施文信先生於一九八一年至一九九九年為香港安永會計師事務所高級合夥人。他於一九九一年至一九九七年出任香港會計師公會委員會成員，並於一九九六年成為該會會長。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。他於一九九八年獲頒銀紫荊星章。他亦為太平紳士。

運輸及房屋局局長(鄭汝樺女士，現年四十七歲，二零零七年七月一日出任香港特區政府運輸及房屋局局長後，根據《地鐵條例》第8條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。鄭女士自一九八三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及勞工局常任秘書長(經濟發展)。她畢業於香港大學，並持有社會科學學士學位。)

陳家強教授，現年五十歲。二零零七年七月一日出任香港特別行政區政府財經事務及庫務局局長後，在二零零七年七月十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。在加入政府前，陳教授由二零零二年七月一日起，是香港科技大學工商管理學院院長，並曾於二零零五年六月一日至二零零七年六月三十日擔任瑞安建業有限公司的獨立非執行董事。

運輸署署長(黃志光，現年五十二歲，二零零五年六月十八日獲委任為香港特區政府運輸署署長，根據《地鐵條例》第8條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。在此之前，黃先生曾在香港特區政府多個決策局及部門服務，包括民政事務局、公務員事務局、前市政總署、前政務總署、前衛生福利科、前文康廣播科、前大學及理工教育資助委員會秘書處、前工商科、保險業監理處(一九九六年八月至二零零零年一月)、強制性公積金計劃管理局(二零零零年一月至二零零一年六月)、前資訊科技署(二零零一年七月至二零零四年七月)及政府資訊科技總監

辦公室(二零零四年七月至二零零五年一月)。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(1933)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(1973)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。)

執行總監會成員

周松崗，資歷詳情載於本附錄第4節「董事局成員」一段。

柏立恒，現年六十歲，一九九二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、鯽魚涌紓緩乘客擠塞工程、將軍澳支綫項目、迪士尼綫及東涌旅遊一纜車項目。他亦負責進行新鐵路支綫的可行性研究，包括南港島綫及西港島綫，並為中國的鐵路項目提供項目管理技術。柏立恒先生早於一九七六年至一九八四年任職於本公司，一九九二年重新加入公司前，曾參與新加坡地鐵及東區海底隧道的建造工程，並於一九九零年至一九九二年出任倫敦地鐵銀禧支綫項目工程總監。於一九九八年至二零零二年及一九九三年至一九九九年，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，自二零零一年至二零零七年一月期間出任臨時建造業統籌委員會成員，並於二零零七年二月一日獲委任為建造業議會成員。柏立恒先生持有紐西蘭坎特布里大學土木工程榮譽學位，二零零六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。他於一九八六年在新加坡獲頒公共服務獎章(PBM)，並於一九九九年榮獲銅紫荊星章。

陳富強，現年五十八歲，一九九八年八月開始出任人力資源總監。陳先生於一九八九年加入公司為人力資源經理，負責人力資源管理、人才發展、營運與管理培訓、行政與保安管理等事務。加入公司前，陳先生歷任香港商界和公用服務界的高級管理職位，包括香港政府、香港生產力促進局、和記黃埔有限公司和香港電訊有限公司。陳先生自一九八五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，並為香港房屋協會薪酬委員會，及數家大學的職業發展與顧問委員會成員。陳先生於一九七一年取得香港大學之社會科學學士學位，主修經濟學。

何恆光，現年五十六歲，一九九一年加入公司為物業總監，負責發展及管理地鐵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。一九七一年至一九九零年間，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。何先生於一九七四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，現年四十六歲，二零零二年二月開始出任財務總監，負責公司所有財務管理事項，包括財務策劃與控制、預算、會計與申報及庫務等。此外，梁先生亦負責公司的資訊科技工作，並出任八達通控股有限公司和公司退休金計劃信託委員會主席。梁先生於一九八二年在劍橋大學畢業，其後分別於一九八五年及一九八六年成為英國及

加拿大的特許會計師。加入公司為財務總監前曾任職會計及投資銀行界。梁先生亦曾在倫敦及加拿大溫哥華擔任會計師，並在香港擔任投資銀行家多年。梁先生為香港保護兒童會執行委員會主席、香港房屋協會監事會及香港公益金委員會成員，亦出任漢基國際學校董事局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，現年四十八歲，二零零五年九月開始出任中國及國際業務總監，統領公司的業務發展工作，包括中國投資、歐洲專營權及國際顧問服務。龍博士從一九九七年起在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。一九九四年至一九九七年間，任職於Duke Energy International之聯屬公司Duke Energy Asia Limited，一九九六年成為副總裁。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。龍博士於一九九二年在英國取得大律師資格。

麥國琛，現年六十二歲，二零零五年十二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四十多年工作經驗，於一九八七年加入公司，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)。他於二零零四年三月獲委任為副車務總監，於二零零五年十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。

杜禮，現年五十七歲，具英格蘭及威爾斯與香港執業律師資格。一九八一年加入公司，一九八八年起出任法律總監兼董事局秘書。杜禮先生負責公司的法律及公司秘書事務、保險、採購及企業風險管理職能。其專責範圍亦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。

副總監

李鏡權博士，五十九歲，自合併日期起獲委任為本公司副工程總監。在九鐵公司公司化前，李博士於一九八一年加入九廣鐵路局。他於一九九七年獲委任為東鐵總監，一九九八年獲委任為東鐵支綫總監，並於二零零四年獲委任為新鐵路工程高級總監。李博士為香港理工大學電機工程兼任教授及大學院士，並為香港理工大學香港專上學院諮詢委員會成員。

李殷泰，五十五歲，自合併日期起獲委任為本公司的副車務總監。李先生於一九七八年至一九八四年期間曾任職本公司，後於一九八四年加入九鐵公司。他於二零零三年獲委任為九鐵公司運輸高級總監。現任公共交通國際聯

附錄九 — 一般資料

會亞太區副主席、香港運輸物流學會常務委員、校長專業發展導向委員會委員、入境事務處使用服務人士委員會委員、香港工業總會運輸與物流業協會會員。

范義明，六十一歲，自合併日期起獲委任為本公司的副法律總監。范先生為獲承認可在香港、英國及威爾斯，以及澳洲執業的律師。他於一九九三年加入九鐵公司出任公司首席法律顧問，並於一九九七年獲委任為公司秘書及首席法律顧問。在加入九鐵公司前，范先生曾於香港及澳洲任職私人執業律師，並曾於政府律政署任職律師。

5. 董事於本集團的權益

於最後實際可行日期，各董事於本公司的股份、相關股份及債券中擁有的權益及淡倉（定義見《證券及期貨條例》第XV部），以及任何可認購股份之權利（根據《證券及期貨條例》第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所）（包括根據《證券及期貨條例》有關條文被當作或視為擁有的權益及淡倉）、或根據《證券及期貨條例》第352條須予備存的登記冊所記錄、或依據《上市規則》上市公司董事進行證券交易的標準守則須知會本公司及聯交所者，其詳情如下：

董事名稱	持有普通股數目			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		
				個人權益*	個人權益*		
錢果豐	10,000	—	—	—	—	10,000	0.00018
周松崗	—	—	—	—	418,017 (附註1)	418,017	0.00748
施文信	4,755	—	—	—	—	4,755	0.00009
方敏生	1,712	—	—	—	—	1,712	0.00003
柏立恒	54,748	—	—	—	—	54,748	0.00098
陳富強	46,960	—	—	217,500 (附註2)	—	264,460	0.00473
何恆光	54,640	2,541	—	321,000 (附註2)	—	378,181	0.00677
梁國權	23,000	—	23,000 (附註3)	1,043,000 (附註4)	160,000 (附註5)	1,249,000	0.02235
龍家駒	46,000	2,500	—	1,066,000 (附註4)	—	1,114,500	0.01994
何宣威 (附註6)	677	1,361	—	—	—	2,038	0.00004

附註：

1. 周松崗擁有與418,017股公司股份相關的《證券及期貨條例》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（即二零零九年十一月三十日）可收取相對於418,017股公司股份的等值現金的權利。
2. 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。
3. 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。

附錄九 — 一般資料

4. 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。
 5. 梁國權擁有與160,000股公司股份相關的《證券及期貨條例》第XV部所指的衍生權益。該衍生權益代表梁先生有權於二零一零年四月九日可收取相對於160,000股公司股份的等值現金的權利。
 6. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)是運輸及房屋局局長(鄭汝華)的替任董事。運輸及房屋局局長是公司的非執行董事。何宣威先生是現任運輸及房屋局副秘書長(運輸)。
 7. 於二零零七年八月二十三日，錢果豐博士購入40,000股地鐵公司股份，相當於本公司於二零零七年八月二十二日已發行股本的0.0007%。
- * 實益擁有人的權益
- + 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人的權益

根據全球發售前認股權計劃授出可認購普通股的認股權

董事名稱	授出日期	授予的 認股權數目	於二零零七年				年內已 行使的 認股權數目	認股權每股 行使價 (港元)	於二零零七年	
			認股權可予 行使的期間 (日/月/年)	一月一日 未經行使的 認股權數目	年內成為 可行使的 認股權數目	年內失效的 認股權數目			八月二十二日 未經行使的 認股權數目	緊接行使認股權 日期前的加權 平均收市價 (港元)
陳富強	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001- 11/9/2010	217,500	-	-	-	8.44	217,500	-
何恆光	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001- 11/9/2010	321,000	-	-	-	8.44	321,000	-

附註：

1. 全球發售前認股權計劃於二零零零年九月十二日後十年期間內有效及生效。本公司股份於二零零零年十月五日在聯交所開始買賣後不得根據全球發售前認股權計劃提呈授出認股權。
2. 根據全球發售前認股權計劃授予各參與者的認股權涉及股份數目不超過根據全球發售前認股權計劃而發行及可予發行的股份數目25%。

根據新入職僱員認股權計劃授出可認購普通股的認股權

董事名稱	授出日期	授予的 認股權數目	於二零零七年				年內已 行使的 認股權數目	認股權每股 行使價 (港元)	於二零零七年	
			認股權可予 行使的期間 (日/月/年)	一月一日 未經行使的 認股權數目	年內授出的 認股權	年內成為 可行使的 認股權數目			年內失效的 認股權數目	八月二十二日 未經行使的 認股權數目
梁國權	1/8/2003	1,066,000	14/7/2004- 14/7/2013	1,043,000	-	-	-	9.75	1,043,000	-
龍家駒	22/3/2007	1,066,000	19/3/2008- 19/3/2017	-	1,066,000	-	-	19.404	1,066,000	-

附註：

1. 認股權的行使期不得超過授出日期後十年，而自二零零二年五月十六日採納新入職僱員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，否則於任何十二個月內，新入職僱員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，連同本公司任何其他認股權計劃下授予該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(包括已行使及未行使的認股權)，不得超過新認股權計劃下的認股權授出日期當日本公司已發行股份的百分之一。
3. 龍家駒根據新入職僱員認股權計劃持有的1,066,000份認股權已於二零零六年十月十七日失效。於二零零七年三月二十二日，根據新入職僱員認股權計劃龍家駒獲授認股權收購1,066,000股股份。

除上文所披露者外：

- A 董事概無於本公司或其任何相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的股份、相關股份或債券的權益或淡倉；及
- B 根據《證券及期貨條例》第352條須於本公司登記冊記錄，或根據標準守則須向本公司及聯交所披露資料的其他情況，於最後實際可行日期，董事或其配偶或十八歲以下之子女概無擁有任何認購本公司股本或債券的權利，彼等亦無行使任何該等權利。

6. 公司秘書及合資格會計師詳情

公司秘書

公司秘書為杜禮先生，其履歷詳情載列於本附錄第4節「執行總監會成員」內。

合資格會計師

本公司的合資格會計師為梁國權先生，其履歷詳情載列於本附錄第4節「執行總監會成員」內。

7. 專家的資格及權益

以下為本通函載有其意見或建議的專業顧問資格：

名稱	資格
美林	根據《證券及期貨條例》從事第1、4、6、及7類受規管活動的持牌法團(定義見《證券及期貨條例》)
畢馬威	執業會計師
仲量聯行	合資格專業估值師
金杜律師事務所(「金杜」)	中國法律顧問
貝克·麥堅時律師事務所(「貝克·麥堅時」)	法律顧問

於最後實際可行日期，除本通函所披露者外，美林、畢馬威、仲量聯行、金杜及貝克•麥堅時概無於本集團任何成員公司中直接或間接擁有任何股權或於本集團任何成員公司中擁有認購或提名他人認購證券的權利(不論是否可依法強制執行)。

於最後實際可行日期，美林、畢馬威、仲量聯行、金杜及貝克•麥堅時已就刊發本通函發出同意書，同意按照本通函所載形式及涵義轉載其報告及／或函件及／或估值證書及／或名稱及／或其意見，且並未撤回其同意書。

於最後實際可行日期，美林、畢馬威、仲量聯行及金杜及貝克•麥堅時概無於本集團任何成員公司自二零零六年十二月三十一日(即本集團最新近刊發的經審核財務報表之結算日)起收購或出售或租賃或建議收購、出售或租賃的任何資產中直接或間接擁有任何權益。

8. 重大不利變動

於最後實際可行日期，董事並不知悉本集團的財務或經營狀況自二零零六年十二月三十一日(即本集團最新近刊發經審核財務報表之結算日)起有任何重大不利變動。

9. 重大合約

以下為本集團於緊接最後實際可行日期前兩年內訂立(或接獲(就聯絡委員會函件而言))的重大或可能屬重大的合約或文件(並非日常業務過程中訂立的合約)：

- (i) 諒解備忘錄；
- (ii) 合併框架協議；
- (iii) 服務經營權協議；
- (iv) 買賣協議；
- (v) 營運協議；
- (vi) 服務表現基準備忘錄；
- (vii) 九龍南綫項目管理協議；
- (viii) 西鐵代理協議；
- (ix) 外判協議；
- (x) 物業組合協議；及
- (xi) 聯絡委員會函件；

10. 任何訴訟或申索的詳情

於最後實際可行日期，本公司、本集團任何其他成員公司均無涉及任何重大訴訟或仲裁，且董事亦不知悉任何由或針對本公司或本集團任何其他成員公司提出的重大訴訟或申索尚未了結或有發生的可能。

11. 備查文件

下列文件於截至及包括合併股東特別大會當日之一般營業時間內可在本公司辦事處（地址為香港九龍灣德福廣場地鐵大廈）查閱：

- (i) 本公司組織章程大綱及細則；
- (ii) 載有本公司於截至二零零五年及二零零六年十二月三十一日止各年度經審核綜合財務報表的年報；
- (iii) 本公司截至二零零七年六月三十日止六個月的中期報告；
- (iv) 載有九鐵公司於截至二零零五年及二零零六年十二月三十一日止各年度經審核綜合財務報表的年報；
- (v) 《兩鐵合併條例》；
- (vi) 《地鐵條例》及附屬法例；
- (vii) 《九鐵條例》及附屬法例；
- (viii) 交易協議；
- (ix) 本通函附錄「九鐵公司的會計師報告」一節所載九鐵公司會計師報告；
- (x) 本通函附錄「經擴大集團的財務資料」一節所載畢馬威就經擴大集團的未經審核備考財務資料發出的報告；
- (xi) 本通函附錄「經擴大集團的物業估值報告」一節所載仲量聯行就經擴大集團的物業權益而編製的物業估值報告；
- (xii) 本通函本附錄內「重大合約」一段所述的本公司的重大合約；
- (xiii) 美林、畢馬威、仲量聯行、金杜及貝克•麥堅時的同意函件；及
- (xiv) 本通函「董事局函件」一節「《上市規則》的含義」一段所述二零零七年的中期物業估值報告。

12. 語言

本通函分別備有英文及中文版本。中、英版本內容如有任何歧義，概以英文版本為準。

合併股東特別大會通告



股東特別大會通告

茲通告地鐵有限公司(「本公司」)將於二零零七年十月九日(星期二)上午十一時正假座香港九龍灣展貿徑1號國際展貿中心六樓展貿廳3舉行股東特別大會(「合併股東特別大會」)，以考慮及酌情通過下列決議案為普通決議案。除文義另有所指外，本通告所用詞彙與本公司於二零零七年九月三日刊發的通函所界定者具相同涵義：

普通決議案

「動議為實行兩鐵合併，批准、確認及(就本公司之前訂立的交易協議而言)追認交易協議；並授權本公司行政總裁或本公司董事局任何兩名成員或執行總監會任何兩名成員作出其認為屬必需、適宜及合宜的一切進一步作為及事情及簽訂其認為屬必需、適宜及合宜的進一步文件及契據(以及如有需要，於其上加蓋本公司法團印章)並採取其認為屬必需、適宜及合宜的一切步驟，以實行交易協議的條款及《兩鐵合併條例》及其中預期將會進行的交易及/或使之生效。」

承董事局命
公司秘書
杜禮

香港，二零零七年九月三日

於本通告日期：

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

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

* 獨立非執行董事

** 非執行董事

註冊辦事處：香港九龍灣德福廣場地鐵大廈

合併股東特別大會通告

附註：

1. 凡有權出席以上述通告召開的會議並在會上表決的股東均有權委派一名或以上代表代其出席大會並在投票表決時代其投票。代表無須為本公司的股東。
2. 代表委任表格須於合併股東特別大會或其延會舉行時間至少48小時前(或進行投票表決時間24小時前(如投票表決並非在合併股東特別大會或延會舉行當日進行))填妥及交回本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東183號合和中心18樓1806-1807室，方為有效。閣下僅須交回一份代表委任表格。倘交回超過一份代表委任表格，或會導致閣下的投票不獲接納。
3. 倘若代表委任表格乃經授權簽署，據以簽署該表格的授權書或其他授權文件(或經公證人簽署證明的副本或正式複本)，必須連同代表委任表格送交本公司之股份過戶登記處，除非該授權書已向本公司登記，則無須提交。以電子或任何其他數據傳輸方式送交的代表委任表格將不獲接納。閣下填妥及交回代表委任表格後，屆時仍可親自出席股東大會或其任何延會並在會上投票。
4. 於合併股東特別大會上的表決將以投票方式進行。
5. 二零零七年十月八日(星期一)上午九時至二零零七年十月九日(星期二)下午四時三十分將暫停辦理股東登記。
6. 上述通告的中文譯文僅供參考。