

九廣鐵路：提升服務 拓展網絡



繼兩條東鐵支線於2004年通車後，九廣鐵路公司於2005年專注提升乘客量，同時推出接駁交通服務及套票優惠，滿足乘客的需要。

此外，公司繼續實行其擴展香港鐵路網絡的計劃，落馬洲支線的主要工程已經完成，而九龍南線的建造工程亦已展開。

公司的成功建基於高效率的鐵路網絡，其營運能力與卓越服務，相輔相成，缺一不可。為了進一步提升服務水平，公司推出「全程為您」計劃，訂明具體的服務目標，令「全程為您」的優質服務精神貫徹全公司。

我們致力提升服務，拓展網絡，並一直為香港的發展作出貢獻，滿足社會對優質運輸服務日益殷切的需求。

目錄

公司概覽

- 2 公司簡介、使命及願景
- 3 主要數字、信貸評級
- 5 2005年紀要
- 8 管理局
- 10 管理委員會
- 12 主席報告書
- 16 行政總裁報告書
- 20 九廣鐵路公司鐵路網

業務概覽

- 22 運輸部門
- 24 東鐵
- 32 西鐵、輕鐵及巴士
- 38 新支線及未來工程項目
- 41 落馬洲支線
- 42 九龍南線
- 43 未來工程項目
- 44 安全
- 48 物業發展及其他業務
- 56 支援部門
- 58 人力資源
- 60 公共關係
- 64 優質管理
- 66 環境保護

財務及管理局報告

- 71 投資及融資策略
- 74 財務摘要
- 79 公司管治報告書
- 88 管理局報告書

財務報表及附註

- 93 核數師報告書
- 94 綜合收益表
- 95 綜合資產負債表
- 96 公司資產負債表
- 97 綜合權益變動表
- 99 綜合現金流動表
- 100 財務報表附註

折算為外幣的財務報表

- 171 綜合收益表
- 172 綜合資產負債表
- 173 公司資產負債表
- 174 綜合權益變動表
- 175 綜合現金流動表

公司資料

- 176 十年統計數字
- 182 銀行及金融機構
- 183 顧問公司
- 184 財務詞彙釋義及聯絡資料

公司簡介、使命及願景

公司簡介

九廣鐵路公司是一家公營機構，成立於1982年，在香港提供優質的集體運輸服務。公司除了經營鐵路服務外，亦設計及興建新鐵路，並積極從事物業發展及相關商業活動。

公司是全球最成功的鐵路機構之一，每日接載乘客超過150萬人次。近年公司大力擴展鐵路網，2003年啟用的西鐵將鐵路服務擴展至新界西北，而2004年馬鞍山鐵路(馬鐵)及尖沙咀支線落成，進一步將鐵路網伸延，拉近各區的距離。公司目前的鐵路網總長113公里，將新界大部分地區與市區聯繫起來。

公司不斷加強過境客運服務、興建新鐵路，以及將鐵路服務伸展至新界正在發展的地區，對於促進香港的社會及經濟發展，貢獻良多。

公司使命及願景

公司的使命是提供安全可靠、享有盈利的綜合鐵路網絡，以配合社會大眾對本地、過境及城際鐵路服務日形殷切的需求。

九廣鐵路公司全心全意，精益求精，力求：

- 竭誠為顧客服務及實踐服務承諾
- 達到政府及公司所訂定的目標
- 保持財政穩健
- 建立良好的業務夥伴關係
- 培養員工的團隊精神及工作熱誠
- 鼓勵員工積極進取，獎勵傑出的成就

九廣鐵路公司的願景，是成為世界上以審慎商業原則經營的最優秀運輸機構之一。

主要數字、信貸評級

> 財務摘要

	2005年 (百萬港元)	2004年* (百萬港元)
經營收入	5,383	4,976
扣除折舊、利息及財務收支前的經營溢利	2,238	2,060
扣除折舊、利息及財務收支後的溢利／(虧損)	(200)	450
稅後溢利	317	513
資本開支	3,835	9,025
附息借貸(百萬港元)	19,474	19,748
債務與權益比率	1:3.1	1:3.0
盈利對利息(倍數)	1.9	1.8

* 於2005年，香港實行一套新會計準則(《香港財務報告準則》)，取代過往的《香港會計實務準則》。上述新準則主要對公司資產的折舊政策及重估投資物業和金融工具估值的會計處理方法造成影響。因此，2004年的比較數字已在有需要情況下重新列報，以符合新準則的規定。

> 信貸評級

	2005年	2004年
> 標準普爾		
短期本地貨幣企業評級	A-1+	A-1+
短期外地貨幣企業評級	A-1+	A-1
長期本地貨幣企業評級	AA-	AA-
長期外地貨幣企業評級	AA-	A+
> 穆迪投資者服務		
短期發債機構評級	P-1	P-1
長期本地貨幣發債機構評級	Aa3	Aa3
長期外地貨幣發債機構評級	A1	A1
高級無抵押本地貨幣債務評級	Aa3	Aa3
高級無抵押外地貨幣債務評級	Aa3	A1

穆迪投資者服務給予公司的高級無抵押外地貨幣債務評級，已超越香港特別行政區政府外地貨幣債務評級的A1主權評級上限。除此以外，標準普爾及穆迪投資者服務給予公司的其他信貸評級，與香港特別行政區政府的信貸評級屬於同一水平。

> 營運摘要

	2005年	2004年
> 總乘客人次(百萬)		
東鐵(包括馬鐵)	325	292
城際直通車	3.1	3.0
西鐵	65	48
輕鐵	136	132
巴士(不包括東鐵接駁巴士)	27	20
貨物(百萬)		
南行貨運量(公噸)	0.4	0.5
北行貨運量(公噸)	0.2	0.3
牲畜(頭)	0.1	0.4
年終僱員人數	5,879	5,874

> 每日平均乘客量

(載客人次)	2005年	2004年	增幅%
東鐵本地客運*(包括馬鐵)	656,200	566,300	15.9
東鐵過境客運*(至羅湖)	235,500	232,500	1.3
城際直通車	8,520	8,070	5.6
西鐵	179,200	131,500	36.3
輕鐵	373,000	359,800	3.7
巴士(不包括東鐵接駁巴士)	74,600	56,660	31.7
每日平均總載客人次	1,527,020	1,354,830	12.7

* 馬鐵於2005年平均每日使用量為101,700人次，當中包括乘搭馬鐵的乘客，以及來往馬鐵與東鐵所有車站(包括羅湖)的乘客。

> 表現

	2005年 (%)	2004年 (%)
東鐵行車正點率*	99.82	99.7
東鐵自動票務設施正常操作率	99.91	99.9
馬鐵行車正點率*	99.92	—
馬鐵自動票務設施正常操作率	99.90	—
西鐵行車正點率*	99.76	99.5
西鐵自動票務設施正常操作率	99.94	99.9
輕鐵行車正點率*	99.94	99.6
輕鐵自動票務設施正常操作率	99.95	99.9

* 正點率界定為列車於預定時間前後三分鐘內抵達目的地。

> 乘客安全紀錄

受傷乘客及市民數目(按每百萬乘客計算)	2005年	2004年
東鐵	0.74	0.74
馬鐵	0.46	—
西鐵	0.55	0.79
輕鐵	0.17	0.14

> 過境客運服務(羅湖)每日平均載客人次

	載客人次	與上年度比較 增/(減)%
1996	130,157	10.4
1997	152,228	16.9
1998	178,802	17.4
1999	206,481	15.5
2000	229,120	10.9
2001	236,800	3.4
2002	251,600	6.3
2003	224,500	(10.8)
2004	232,500	3.6
2005	235,500	1.3

2005年紀要

1月

援助海嘯災民

2004年12月底，南亞多個地區受到海嘯影響，災情嚴重。公司為援助災民，迅即發起募捐運動，結果從公司、員工及乘客各方共籌得140萬港元。

環保推廣活動

公司為實踐持續支持環保的一貫承諾，特別推行「綠綠無窮大行動」，並為「明智減廢」計劃訂定14項目標，在「減廢」、「再用」及「再造」三方面詳列具體指標。

3月

簽訂「新聞直線」合約

九鐵與香港有線新聞速遞有限公司簽訂協議，透過列車上裝置的乘客資訊顯示系統 — 「新聞直線」播送新聞資訊。「新聞直線」是全港首個在列車上提供有線新聞及其他資訊的戶外媒體，自2005年8月起，陸續在東鐵、馬鐵和西鐵列車上播放。

尖東站藝術坊揭幕

為支持及推動本地藝術發展，公司在尖東站推出「藝術坊」，輪流展示本地藝術家及學生的作品。



4月

落馬洲站平頂

落馬洲站是未來落馬洲支線的總站，已於4月19日平頂。該站樓高4層，將成為東鐵最大的車站，預期可於2007年啟用。



運輸部獲ISO認證

運輸部獲頒最新版的ISO 14001:2004國際環保標準證書。此外，公司已通過三年一度的ISO 9001證書續期審核，而2005年是公司獲得首張ISO證書以來的第12年，同時是公司通過ISO 9001認證以來的第8年。

推出東鐵「全月通」

東鐵「全月通」計劃首次於4月1日推出。該優惠計劃讓持月票的乘客於月內無限次乘搭東鐵(不包括羅湖及馬場站)及馬鐵，原定為期6個月，其後優惠期延長至2006年3月底。

2005年紀要

5月

九龍南線工程項目獲批

環境保護署署長於5月3日發出九龍南線工程項目的環境許可證，行政長官會同行政會議其後於6月24日根據《鐵路條例》通過是項工程項目。

6月

「九鐵滿載關心」

公司為支持政府的扶貧措施，於6月18日推出「九鐵滿載關心」行動，其中一項主要活動「增廣見聞鐵路遊」在社會福利署舉辦的「2005年工商機構義工服務計劃比賽」中獲得優異獎。



直通車網上購票

公司於6月28日推出城際直通車網上購票服務，讓乘客隨時隨地以信用卡購買廣九直通車車票。

烏溪沙物業發展項目批出

公司於6月24日批出烏溪沙的物業發展聯營項目，中標者為信和置業有限公司旗下一家附屬公司。第一期工程預計可於2008年完成。

7月

公司推行「全程為您」運動

公司展開「全程為您」優質服務活動，鼓勵員工多行一步，主動關心顧客，把關心轉化為服務目標。



輕鐵改善工程竣工

青麟路行人天橋於七月初落成啟用，標誌著投資23億港元、歷時4年的輕鐵系統改善工程已完成。主要改善工程包括在多個繁忙路口架空輕鐵路軌，以減少發生交通意外的機會，亦可縮短輕鐵的行車時間，提升運作效率。

八達通式西鐵「全月通」

公司推出八達通式的西鐵「全月通」，乘客可於購買「全月通」的月份內不限次數乘搭西鐵、輕鐵、九鐵接駁巴士及其他指定的接駁交通工具。「全月通」以八達通形式發售，取代過往的磁帶式車票，更加方便乘客。

雷擊引致服務延誤，促使接地裝置系統改善

西鐵於6月至8月期間出現多次服務延誤，並以7月21日的情況最為嚴重。公司的工程人員確定，由於夏季曾有連場雷暴，西鐵的接地裝置系統無法承受異常頻密的雷擊。公司已隨即採取措施，加強接地裝置系統。

9月

羅湖站第二期改善工程



公司宣布羅湖站即將進行第二期改善工程，包括擴闊與翻新月台，以及改善入境大堂，全部工程約需7,400萬港元，預計於2006年12月竣工。

九鐵快線 — 迪士尼樂園

香港迪士尼樂園於9月12日正式開幕，公司於同日推出「九鐵快線 — 迪士尼樂園」及「九鐵的士 — 迪士尼樂園」服務，方便內地旅客經羅湖入境到樂園遊玩。乘客只須於羅湖站乘搭東鐵往上水站，然後再轉乘巴士或的士前往香港迪士尼樂園。

10月

公司獲得「明智減廢計劃」金標誌

公司於10月達到了全部14項環保目標，榮獲環境保護署的「明智減廢」金標誌。政府推行是項「明智減廢計劃」，旨在表揚在環境保護及減少廢物方面有明顯決心的機構。

告別第一代柴油機車

10月底，公司告別4部第一代柴油機車。這4部機車服務九鐵近半個世紀，退役後由嶄新環保柴油機車取代。



11月

九龍南線動工

公司於11月7日舉行九龍南線動工典禮，九龍南線造價83億港元，全長3.8公里，將連接東鐵和西鐵。項目預計於2009年竣工，屆時新界西北的100萬居民可毋須轉車直接往來市區。



12月

「馬鐵全月通」

「馬鐵全月通」於12月25日首次發售。自2006年1月1日起，持有「馬鐵全月通」的乘客在購買「全月通」的月份內不限次數乘搭馬鐵列車，以及無限次往返馬鐵及東鐵各站，但前往羅湖及馬場站則除外。

東鐵底盤組件事故

於12月底，公司發現一列東鐵列車的底盤壓縮器焊接支架出現裂紋，隨即檢查所有東鐵列車，發現其他底盤組件的焊接支架亦有裂紋。公司立刻採取短期應變方法，確保列車安全行駛。公司現正研究問題的成因，並會制訂長遠的改善措施。

管理局



田北辰 BBS, JP

BSc, MBA

主席

人力資源策略委員會主席

2001年獲委任為主席。自1979年開始出任G2000集團主席。語文教育及研究常務委員會主席、檢討中一派位機制及中學教學語言工作小組主席、僱員再培訓局主席、教育統籌委員會委員、人力發展委員會委員，以及廣東省政協委員。



黎文熹

BSc, MBA, CGA, FCILT

署理行政總裁

基建工程委員會委員

物業委員會委員

財務委員會委員

鐵路營運公眾諮詢小組成員

2004年獲委任為署理行政總裁。1983年加入九廣鐵路公司，1991年獲委任為財務總監，2000年獲委任為財務及管理高級總監。公共交通國際聯會亞太區副主席、香港管理專業協會理事會委員、香港管理專業協會會員資格審查委員會主席。



羅榮生 JP

BA (Hons)

管理局成員

物業委員會主席

鐵路營運公眾諮詢小組主席

1999年獲委任。何耀棣律師事務所首席股東，亦為上海商業銀行信託有限公司董事。香港紅十字會輸血服務中心管治委員會主席及香港紅十字會總監。社會福利諮詢委員會委員、康樂及文化事務署博物館委員會委員，以及香港小交響樂團主席。



馬時亨 JP

BA (Hons)

管理局成員

基建工程委員會委員

財務委員會委員

物業委員會委員

人力資源策略委員會委員

2002年獲委任。香港特別行政區政府財經事務及庫務局局長。



廖秀冬 博士 JP

BSc, MSc, MPhil, PhD, R.P.E., FHKIE, FRSC

管理局成員

基建工程委員會委員

人力資源策略委員會委員

2002年獲委任。香港特別行政區政府環境運輸及工務局局長。



溫文儀 BBS, JP

FHKIS, FRICS, RPS (GP)
管理局成員
基建工程委員會主席
審計委員會委員
物業委員會委員
鐵路營運公眾諮詢小組成員

2002年獲委任。註冊專業測量師(產業測量)、溫文儀測量師行有限公司董事。市政服務上訴委員會成員、協青社執行委員會主席、香港青年協會理事會會員、佛教志蓮中學(技能訓練)校董、封閉令(對健康的即時危害)上訴委員會成員。



包立德 CBE

MA, FCA, FHKICPA
管理局成員
審計委員會主席
人力資源策略委員會委員

2002年獲委任。香港上海大酒店有限公司、德昌電機控股有限公司、匯富國際控股有限公司及太平洋航運集團有限公司非執行董事。



石禮謙議員 JP

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

2004年獲委任。立法會議員(地產及建造界功能界別)。勤達集團國際有限公司、百利保控股有限公司、利福國際集團有限公司、莊士機構國際有限公司、新創建集團有限公司及漢傳媒集團有限公司獨立非執行董事及審計委員會委員。泰山石化集團有限公司及Regal Portfolio Management Limited獨立非執行董事。香港按揭證券有限公司董事。香港大學及香港科技大學校董會成員。



王子漸教授 SBS, JP

AB, AM, PhD
管理局成員
財務委員會主席
基建工程委員會委員

2004年獲委任。香港大學首席副校長、經濟學講座教授、香港經濟研究中心主任，以及香港經濟及商業策略研究所總監。大學教育資助委員會、外匯基金諮詢委員會、土地及建設諮詢委員會，以及經濟及就業委員會委員。中國工商銀行(亞洲)有限公司、長江生命科技集團有限公司、東方海外(國際)有限公司、盈科保險集團有限公司及鷹君集團有限公司非執行董事。



吳亮星 SBS, JP

管理局成員
物業委員會委員
財務委員會委員

2004年獲委任。集友銀行副董事長、中銀(香港)有限公司營運部總經理、數碼通電訊集團有限公司獨立非執行董事。漁業發展貸款基金顧問委員會委員、中銀香港慈善基金董事局成員、嶺南大學校董會及諮議會成員。第十屆全國人民代表大會港區代表。

管理委員會

黎文熹

BSc, MBA, CGA, FCILT
署理行政總裁

2004年獲委任為署理行政總裁。1983年加入九廣鐵路公司，1991年獲委任為財務總監，2000年獲委任為財務及管理高級總監。公共交通國際聯會亞太區副主席、香港管理專業協會理事會委員、香港管理專業協會會員資格審查委員會主席。

李殷泰

BSocSc, MPhil, FCHKPWS, CMILT, MIRSE (HON)
運輸高級總監

1984年加入九廣鐵路公司。2003年獲委任為運輸高級總監。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、統計諮詢委員會委員、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。

李鏡權

BSc, MSc, MBA, CEng, MIEE, FHKIE
新鐵路工程高級總監

1981年加入九廣鐵路局。1997年獲委任為東鐵總監，1998年獲委任為東鐵支線總監，2004年獲委任為新鐵路工程高級總監。職業訓練局學徒訓練及技能測驗委員會成員、建造業工人註冊管理局成員。

林濬 BBS, JP

FRICS, FHKIS, FHKI Arb, FCIArb, RPS, AP
物業總監

2000年加入九廣鐵路公司，出任物業總監。行政上訴委員會成員、香港國際仲裁中心委員。特許測量師、特許仲裁員及香港建築物條例認可人士。

李振邦

MBA, FCCA, FCPA, MBIM, MIIM
財務總監

1983年加入九廣鐵路公司，曾在財務部出任多個職位。2004年獲委任為財務總監。

簡金港生

BA, MBA, MA
人力資源總監

2004年從英國返港後加入九廣鐵路公司。曾於香港賽馬會及國泰航空公司工作，分別出任人力資源主管及訓練和發展主管。

林黃碧霞

BA, MA
公司事務總經理

2004年加入九廣鐵路公司。曾任職於香港中華煤氣有限公司。香港演藝學院校董會、食物及環境衛生諮詢局及道路安全運動委員會成員。

范義明

公司秘書兼首席法律顧問

獲承認可在香港、英國及威爾斯，以及澳洲執業的律師。1997年獲委任為公司秘書。自1993年開始出任九廣鐵路公司首席法律顧問。曾於香港及澳洲任職私人執業律師，並曾於香港政府律政署任職律師。

註：西鐵總監唐仕謙先生於2005年7月離任。



前排左起
李殷泰，李鏡權，黎文熹

後排左起
范義明，簡金港生，林濬，李振邦，林黃碧霞

主席報告書

今年年報的主題是公司致力提升服務，拓展網絡。有別於前兩年，2005年並無新鐵路通車。2005年的發展重點，是為乘客提供更佳服務及更多選擇，吸引更多市民使用公司的鐵路服務。



田北辰
主席

首先，我必須指出，公司可於2005年取得3.17億港元的溢利，實在並非容易。由於尖沙咀支線及馬鞍山鐵路（馬鐵）相繼於2004年10月及12月通車，加上本年度採用新的香港會計準則，公司於2005年全年度的經營成本及折舊支出均高於往年。

特別要指出的是，公司於2005年1月1日採用新的香港會計準則後，隧道及高架橋的折舊支出上升一倍。然而，客運及商務收入的增長，加上重估金融工具及投資物業所得的未變現

帳目溢利，足以抵銷上述額外支出。

不過，有別於折舊及經營成本的是，收入、金融工具及投資物業價值經常受到市場變化影響。假若2005年的市況略為遜色，上述溢利或已轉為虧損。

乘客量增長

公司的經營成本之中，員工開支約佔五成，而本地勞動市場亦重現工資上調的趨勢。公司過去8年來一直緊縮經營成本，期內並無增加票價，因此



面對通脹帶動成本增加時，在不影響安全及服務水平的情況下，再能承擔成本增幅的空間實在有限。為此，2005年的業務重點之一，就是吸引更多市民使用各線的鐵路服務，以便增加車費收入以及來自鐵路網絡相關商務的收入。

本地鐵路市場方面，東鐵的客流量增長接近16%，每日平均客流量由2004年的566,300人次增至656,200人次，主要是因為馬鐵及尖沙咀支線首年全線投入服務。馬鐵現時的每日平均使用量已超過100,000人次，2005年11月及12月的使用量已達112,000人次，到了2006年1月更上升至120,000人次。尖沙咀支線目前的每日平均使用量約為85,000人次，於2005年12月約達94,000人次。

西鐵經過兩年營運後，週一至週六的每日乘客量現已超過200,000人次，是西鐵投入服務初期乘客量的兩倍以上。

過境市場的發展略為遜色。我在以往的報告書中曾經提到，公司在過境市場的佔有率漸趨下降。2005年，鐵路服務在這個市場的佔有率由大約61%進一步下調至59%左右。雖然深圳地鐵已通車、迪士尼樂園已開幕、公司已完成羅湖站的主要改善工程，令旅客往來更加方便，但整體過境市場只

有約5.4%的增幅，而鐵路服務的每日平均客流量亦僅微升1.3%。

繼落馬洲及沙頭角陸路口岸於2005年初完成主要改善工程後，來自道路交通的競爭日趨激烈；而且長遠而言，深圳正轉移向西面發展，經羅湖過境的乘客增長將逐漸放緩。

2007年初通車的落馬洲支線，可能會為公司爭取得部分客源，不過預計於同期啟用的深圳西部通道或會進一步削弱公司的競爭力。

鐵路事故

新鐵路的服務表現良好，而令我感到欣慰的，就是服務受阻8分鐘或以上事故的宗數下跌。在2004年，九鐵網絡共有96宗同類事故；而在2005年，即使計入尖沙咀支線及馬鐵全年度通車後的數字，同類事故亦只有93宗。

一直備受傳媒關注的西鐵，在2005年共有26宗服務受阻8分鐘或以上事故，略高於2004年的24宗。不過，將服務受阻的時間合計起來，2005年的總計數字約為2004年的一半，亦即大幅減少了對乘客及服務的影響。

2005年西鐵發生的一宗嚴重事故，是信號系統於7月21日因遭受雷擊而發生故障，以致服務數度受阻。當日香港天文台在新界西北部共錄得約

10,000次閃電。公司委聘的顧問其後發現，信號系統並非直接因為受到雷電擊中而發生故障，而是因為局部地區的接地裝置未能承受雷電擊中地面或附近建築物所產生的電磁效應。公司其後已經採取措施，改良接地裝置，避免再發生同類事故。

12月21日，東鐵一列翻新列車底架壓縮器的焊接支架發現裂紋。經仔細檢測後，發現東鐵其他翻新列車的焊接支架亦有裂紋。然而，東鐵、馬鐵及西鐵的新列車並無同類情況出現，公司遂即時採取補救措施，確保在找出問題成因並採取長遠解決方法之前，盡量減少對東鐵服務的影響，毋損列車的安全運行。截至擬訂本報告書當日，有關事故的成因仍未確定。

未來鐵路發展計劃

至於未來新鐵路的發展，落馬洲支線的興建工程進度理想，預期將於2007年通車。九龍南線工程的動工典禮已於2005年11月7日舉行。公司亦已於2004年9月向政府呈交沙田至中環線的最後建議書，現正等待政府就有關項目作出決定。2006年2月6日，政府邀請公司以綜合項目的形式進一步規劃擬建的北環線及廣深港高速鐵路香港段。政府將與公司磋商上述綜合項目的成本細節，以及有關的財務安排。

全月通車票

2005年，公司在多項計劃上取得成效。繼上年度成功推出西鐵全月通車票之後，東鐵亦於2005年4月推出同類車票，乘客只須每月支付300港元的特惠價，便可無限次數乘搭東鐵及馬鐵。

東鐵的全月通車票相當受歡迎，每月吸引約5萬名乘客購買，至2005年底，為公司帶來收入增長。雖然西鐵的計劃較先推出，但東鐵的銷售量比西鐵的平均銷售量44,000張多約6,000張。

公司成功推出上述兩種全月通車票後，於2006年1月1日再接再厲，以200港元的特惠價試行推出馬鐵全月通車票，為期6個月。市民可在馬鐵任何車站，無限次數乘搭列車來往東鐵及馬鐵系統其他車站（羅湖及馬場站除外），但入閘或出閘的車站必須是馬鐵其中一個車站。2006年1月份共售出約20,700張馬鐵全月通車票；而2月份亦售出21,200張。然而，同期的東鐵全月通車票銷路卻分別下跌至40,300張及38,300張。試辦期至今仍有4個月才結束，但初步數字顯示，出售馬鐵全月通車票所帶來的新增乘客人數，不足以彌補整體車費收入的虧損，因此公司相信難以在試辦期過後再延續此項計劃。

商務收入

公司在來自非運輸業務的商務收入方面也取得成功。雖然商務收入只是車費收入的七分之一，但此項收入對公司盈虧的貢獻甚為重要，尤其是很多相關活動沒有如運輸項目般面對大幅折舊支出。

年內收入比2004年為高，部分原因是本地經濟好轉，尤以2005年下半年為然。因此，在續簽旗下商場及車站大堂租約時，公司不僅能調高租金，亦能從租戶的業務增長受惠。這是由於西鐵沿線車站普遍都是按利潤分成計算租金，以致採用此項安排計算的租金亦告上升。

此外，廣告收入亦有所增加，這要歸功於員工的創新廣告意念，以及公司提前在列車上推出「新聞直線」乘客資訊顯示系統。這是一套設於列車車廂的影音顯示系統，除了播放公司資訊，還有即日新聞及廣告信息，供乘客收看。雖然系統推出時已選定部分車廂為靜音車廂，初期仍有部分乘客投訴聲浪太大，有見及此，公司已即時調校音量，只是沒有向外公佈而已。現在，絕大部分的乘客對此系統均感滿意。



浮薪制

2005年是實施行政總監級浮薪制的首個完整年度。公司將有關人員年薪總額的一部分(總監為20%，其他人員為15%)轉為按表現發放的浮動薪酬，並撥入公司的浮薪制基金。釐定最終浮薪基金的發放額時，須按管理局於年初訂定的15項指標，衡量各人於該年度的表現。每項指標根據公司過往多年的表現，訂有一個計算基準、目標，以及傑出表現的定義。上述15項指標將用以衡量實際表現的平均值，然後訂定最終的浮薪基金金額。發放比率則按表現而定，如平均表現低於計算基準，則浮薪額為零；如平均表現傑出，則浮薪額可高達基金成立時的150%。

於2005年，各項服務表現均沒有低於基準，有12項表現更超越指標。例如，東鐵的兩條新支線投入服務後，列車服務表現沒有受到新線影響而依然於2005年達99.82%，高於以2004年表現而訂定的99.57%目標水平。此外，服務受阻8分鐘或以上的事務數目在2005年只有93宗，比2003年的97宗及2004年的96宗還要低，更遠低於129宗的指標。來自車費的運輸收入略低於目標水平，然而商務收入成績理想，加上經營成本下降，抵銷了這方面的影響。整體而言，所有15項指標的平均表現均超越標準，但

從浮薪基金中分配予每名參與者的實際浮薪金額，須視乎管理局根據個別參與者在年內的工作表現而定。

兩鐵合併

公司於2004年9月按政府要求，與地鐵有限公司(地鐵)就兩鐵合併的可行性向政府提交聯合報告。此後，政府與地鐵公司就合併條款展開磋商。公司現正等待政府對兩鐵合併的決定。

「鑒於公司由政府全資擁有，我們必須回應社會對鐵路服務的訴求，同時又須以審慎的商業原則運作。」

管理局成員

管理局成員於2005年沒有變動。我藉此感謝管理局同仁過去12個月以來對管理局決策過程所作的積極貢獻。

管理層及員工

我擔任公司主席剛超過4年。期間，我很瞭解公司及各位員工所面對的困難。鑒於公司由政府全資擁有，我們必須回應社會對鐵路服務的訴求，同時又須以審慎的商業原則運作。

另一方面，公司處事亦講求誠信與透明度。雖然公司時刻盡力向傳媒及社會大眾全面及持平地公開事件，但有些時候，開誠布公反而令公司遭受不公平的報道，這難免加重了管理層與員工的壓力。

要處理種種矛盾和壓力並從中取得平衡殊非易事。但從事實觀之，我們載客每50萬名才錄得一宗投訴，足以證明公司上下，特別是每天都要接觸市民的各位員工都能提供相當卓越的服務。我謹代表公司及管理局同仁衷心感謝各位員工在2005年的努力和出色表現。

乘客

常言道：「顧客第一」，這也許是老生常談。不過，我認為「顧客第一帶來長久顧客」的說法更加值得深思。我在此向乘客保證，公司在提升服務，拓展網絡的同時，必致力滿足乘客不斷提升的服務需求。

田北辰

主席

2006年2月27日

行政總裁報告書

雖然扣除折舊前的經營溢利及乘客量在年內均有上升，但由於公共運輸市場的載客能力不斷提高，競爭日趨激烈，加上折舊成本大幅攀升，對整體盈利造成沉重壓力。這些因素在未來歲月對公司的盈虧會繼續構成很大影響。



黎文熹
署理行政總裁

運輸業務

繼西鐵於2003年投入服務後，尖沙咀支線及馬鐵亦於2004年相繼通車。公司的本地鐵路網絡現時包括服務120萬新界東北居民的東鐵及其兩條支線，以及服務110萬新界西北居民的西鐵、輕鐵及九鐵巴士。2005年，九鐵本地線網絡的每日乘客量合共為130萬人次，較2004年增加15.1%。公司在全港公共運輸市場的佔有率亦由12.2%增至13.6%。

公司多年來營運輕鐵系統，成為新界西北區內的主要交通營運機構。連同轄下的巴士服務一併計算，公司在新界西北區的公共運輸市場佔有率約為61.2%。東鐵則在新界東北市場維持36.2%的佔有率。

這主要是因為輕鐵於1988年9月通車後設立輕鐵服務區，經營權一直受到保障。1993年，這方面的保障大都已經撤消，而餘下的保障亦將於



2006年10月完全終止。我們最近為此進行研究，以便制訂最佳相應對策，並且就各種可能方案諮詢政府。

至於東鐵過境市場，公司亦面對日趨激烈的競爭。年內，過境乘客量每日平均有23.55萬人次，比2004年增長僅1.3%，落後於過境市場5.4%的整體增長率。公司於過境市場的佔有率則下降2%，由2004年底的61%跌至2005年底的59%。我們對這個情況非常關注，因為過境乘客量雖然只佔九鐵總乘客量的15%，但其帶來的收入卻佔公司總收入約40%。

城際客運服務的乘客量於2005年持續增長，每日的平均乘客量為8,520人次，較2004年增長5.6%。不過，由於在消閒旅遊市場上的競爭非常激烈，而票價往往成為關鍵因素，以致廣九直通車的市場佔有率年內跌至24%，下降了1.4%。

於2005年，雖然過境及本地服務的乘客量及收入均有所增長，但事實上這兩個市場的運輸需求增長，相對運輸供應量的增長為慢。政府不斷興建新道路（例如深圳西部通道及連接沙田與長沙灣的八號幹線）、而新鐵路工程項目（例如落馬洲支線及九龍南線）將相繼竣工，加上市民要求有多種運輸工具可供選擇，相信未來數年，公共運輸總供應的增長將超出乘客量的

增長。因此，公司必須努力不懈，方可以保持市場佔有率。2005年最顯著例子就是當市場整體增長達5.4%時，我們的過境乘客量只增長1.3%。在沒有增加票價的情況下，公司若要提高收入，以抵銷因開通鐵路新線所增加的折舊支出，就必須制訂有效的市場推廣策略，務求促進車費及非車費收入的增長。

在車費收入方面，2005年公司繼續透過積極的市場推廣活動，吸引更多乘客，包括推出東鐵及馬鐵全月通車票、九鐵遊客套票、九鐵本地乘車證及西鐵「自悠通」車票。年內，我們繼續加強接駁服務，推出更多方便乘客的計劃，例如與其他交通營運機構聯合推出更多轉乘優惠、開辦新的九鐵巴士路線以及增設指示標誌等。

非運輸業務

由於我們的商務部門加強市場推廣，加上香港經濟於2005年好轉，公司的非運輸業務錄得增長。年底時，商用物業的租用率達92%。年內，公司在毗鄰屯門碼頭的大型商場海趣坊（前稱海翠商場）進行大規模翻新工程。該商場於2006年2月完成翻新工程重開後，出租率約達90%。

本港經濟好轉，亦使公司的廣告和展覽業務受惠。公司新推出的「新聞直線」，是全港首個在列車車廂內播放

即日新聞及其他資訊的多媒體系統，也是公司廣告收入的主要增長來源之一。這項新服務由公司與香港有線新聞速遞有限公司合作推出，吸引了不同行業的廣告及宣傳客戶。

財務業績

公司的總收入由2004年的49.76億港元上升至53.83億港元，升幅為8.2%。未計折舊的經營成本由2004年的29.16億港元增至31.45億港元，增幅為7.9%。因此，未扣除利息、稅項及折舊的盈利由2004年的20.6億港元，增至2005年的22.38億港元。由於公司的新路線剛剛投入服務，乘客量仍然有待增加，獲此成績已令人相當滿意。

不過，當計入折舊後，未扣除利息及稅項的盈利減少80%，由2004年的4.91億港元減至9,800萬港元。這主要是因為公司除了要計入尖沙咀支線和馬鐵通車後的全年度影響外，亦須根據2005年的新訂香港會計準則，在其歸屬土地的未屆滿租期內（一般為50年）計算隧道及高架橋折舊，而不是採用過往的計算方法，以該等隧道及高架橋有100年估計可用年期計算。

公司還須遵行其他經修訂的會計準則，例如須於收益表內，按金融工具及投資物業的公平價值變動確認其未變現帳目溢利。2005年內，利息及財

務支出淨額亦大幅上升，由4,100萬港元增至2.98億港元，主要是由於尖沙咀支線和馬鐵通車後帶來的全年度影響。上述因素對2005年的盈虧有重大影響，使公司溢利由2004年的5.13億港元減低38%至3.17億港元。

新鐵路工程項目

我們仍在等待政府就沙田至中環線計劃作出決定；與此同時，公司有3條新鐵路正處於規劃或興建的不同階段。這些鐵路日後將可大大擴展公司的網絡。

落馬洲支線項目的鐵路系統安裝工程已進入最後階段。待測試及驗收後，預計可於2007年初正式投入服務。九龍南線正在興建，並預計於2009年啟用。同時，政府已邀請公司以綜合項目形式，進一步規劃北環線及廣深港高速鐵路香港段。

這些新路線建成後，公司的鐵路網絡將會四通八達，貫通九龍半島及新界各區，提供高效率而又環保的運輸服務。

物業發展

經政府暫停賣地兩年後，公司於2005年重返物業發展市場。烏溪沙站上蓋的大型住宅項目聯營合約已經批出，公司亦已邀請本地物業發展商遞交意向書，競投擬於2006年初招標的大圍

維修中心上蓋住宅聯營項目。然而，若干其他項目則由於公眾反對而受到阻延。未來數年，公司會繼續就西鐵和馬鐵沿線的發展項目邀請發展商遞交意向書。

東鐵底盤組件事件

12月底，一列東鐵列車亮起警告燈，顯示有組件出現故障，列車隨即暫停運作。其後檢查發現，列車底盤壓縮器的焊接支架出現裂紋。公司立即就所有東鐵列車的底盤組件進行非常嚴謹的全面檢查，結果發現在其他組件的焊接支架位置，有微細裂紋，但這些裂紋難以察覺，只能經由磁性微粒測試方能顯現出來。

為了防患未然，公司馬上制訂裂紋監察計劃，及早將支架及其他器材修妥或更換，以免對乘客或服務構成任何風險。公司現正透過專家的協助，探討問題的根源，以期採取長遠的補救措施。

我必須強調，在這次事故中，公司由始至終以確保乘客安全並提供足夠而又可靠的服務為首要宗旨。公司的工程人員已採取符合世界標準的處理方法。有賴他們的努力，列車的運作一直安全可靠。

公司很多員工都有參與處理這次事故，但我特別要向何東樓維修中心的



員工致以衷心謝意。他們不眠不休，面對沉重壓力，仍堅持完成所有必需的檢查及維修程序，確保列車安全運作。他們的專業精神和傑出表現，絕對值得表揚。我亦喜見公司員工上下一心，全力支持管理層及直接參與處理此次事故的同事。

商討合併計劃

政府於2002年6月首次就兩鐵合併的可能性提出討論。應政府於2004年2月的要求，公司與地鐵有限公司(地鐵)於2004年9月就合併的可行性向政府呈交了聯合報告。其後，政府與地鐵就合併條款進行磋商，而公司並無參與這些討論。

在過去三年半期間，員工難免會關注合併對他們的影響。在各方等候政府決定的同時，公司亦不忘處理員工所關注的問題。我們已取得保證：假如進行合併並須要甄選員工加入合併後的公司，甄選將會以公平公正的方式進行。我亦已承諾，倘若得悉合併的最新進展，必定會知會員工，並就任何影響員工的事宜徵詢他們的意見。

卓越服務

我堅信公司業務之所以取得成功，其中一個關鍵因素是我們不僅達到乘客對服務的要求，而且更主動多行一步，多做一點，超越他們的期望。2005年初，公司的管理層制訂一個以

卓越服務為核心的優質管理計劃。在7月，公司推出「全程為您」活動，展開一連串以提升服務為重點的計劃。

「公司業務之所以取得成功，其中一個關鍵因素是我們不僅達到乘客對服務的要求，而且更主動多行一步，多做一點，超越他們的期望。」

這項計劃的督導委員會由我擔任主席，屬下共有五個工作小組，專注處理不同的服務範疇。該五個工作小組包括：服務可靠小組、乘客資訊小組、以客為先小組、宣傳推廣小組及變革求新小組。於2005年，各小組逐步制訂服務標準，以及推行卓越服務的政策。新服務指標難以瞬間達成，而乘客的要求亦不斷轉變，因此「全程為您」將會是未來數年持續推行的長遠計劃。

高層管理人員的變動

西鐵總監唐仕謙於1998年加入公司，一直負責西鐵項目的規劃、設計和興建，於去年6月功成身退。他曾於2002年榮獲英國土木工程師學會頒發

國際獎章，表揚他對香港鐵路基建發展的偉大貢獻。他自1998年以來對公司及西鐵的建造貢獻良多，我謹藉此機會向他衷心致謝。

未來展望

2006年，公司會面對新挑戰。一方面，我們預見政府即將公布合併方案；另一方面，我們必須確保公眾對九鐵能提供安全可靠的服務有十足信心。在市場競爭的壓力下，我們務必促進所有鐵路線的乘客量增長，並且尋求新方法提高車費及非車費收入。

過境市場對公司舉足輕重，隨著競爭日益激烈，我們必須盡早啟用落馬洲支線。與此同時，我們亦非常重視與政府的磋商，以確定北環線及廣深港高速鐵路香港段這個綜合項目的成本及財務安排。

我們銳意提升服務，拓展網絡，深信公司及員工定可克服2006年所面對的一切挑戰。

黎文熹

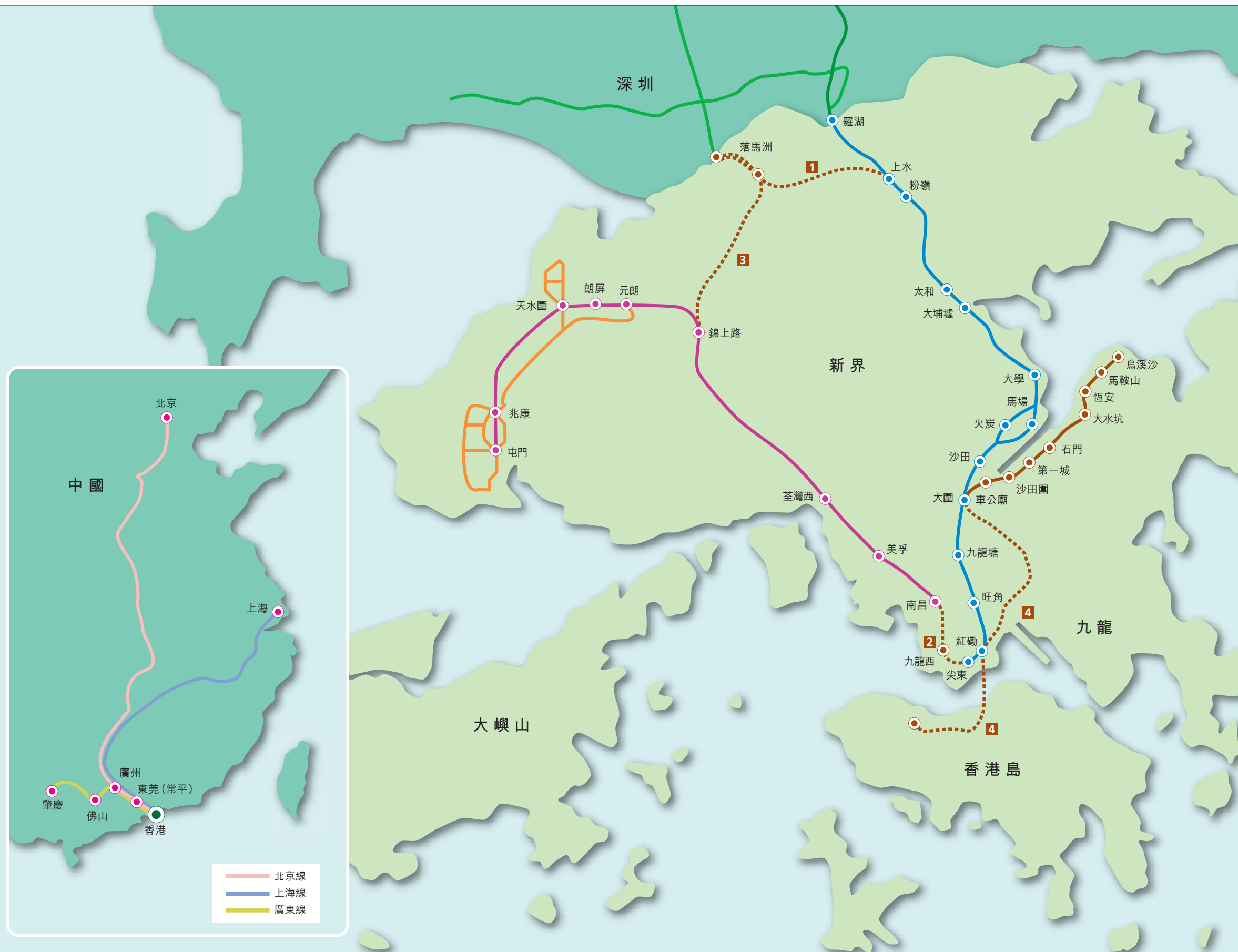
署理行政總裁

2006年2月27日

九廣鐵路公司鐵路網

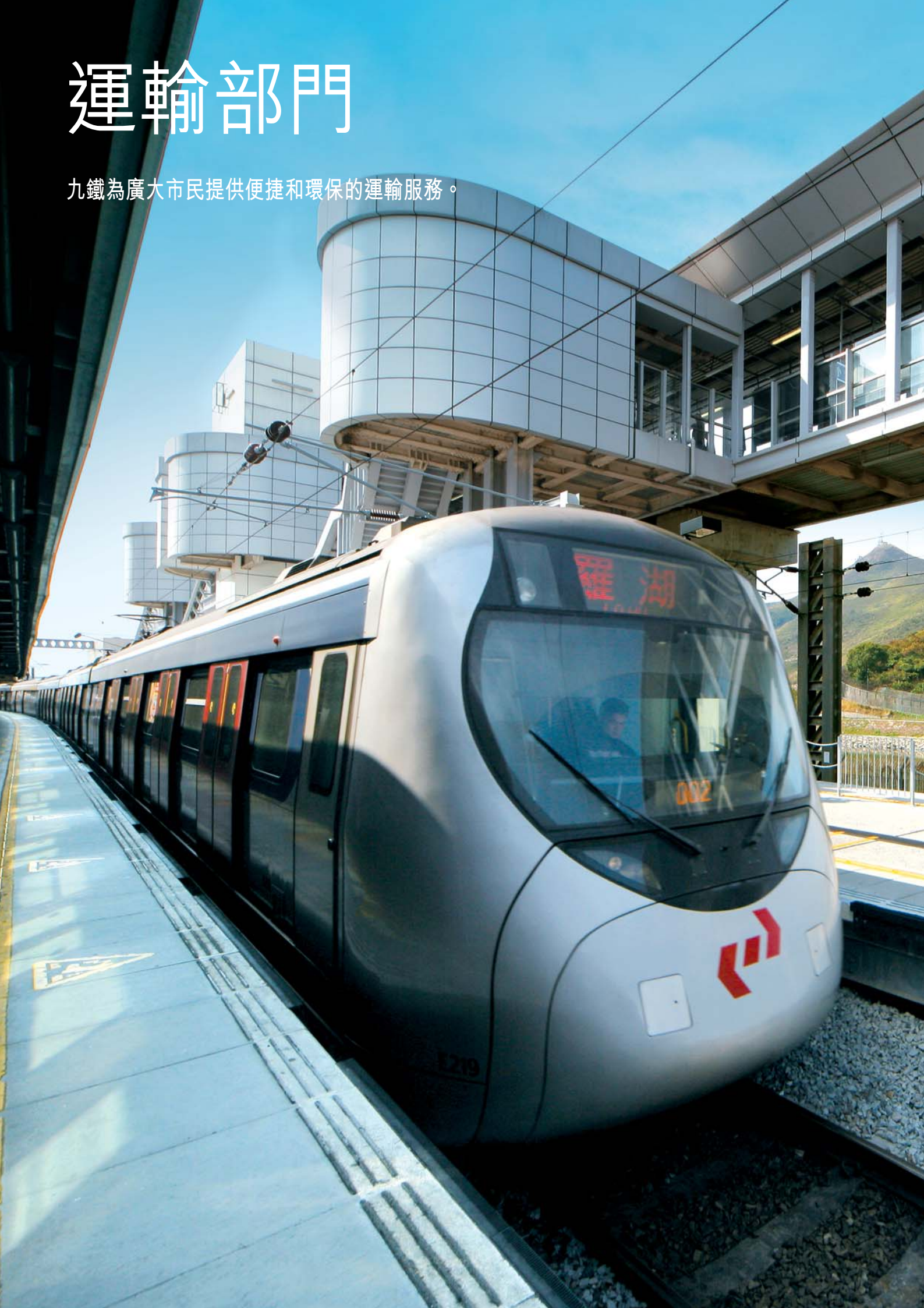
- 東鐵
- 馬鐵
- 西鐵
- 輕鐵

- - - 1 落馬洲支線 (興建中)
- - - 2 九龍南線 (興建中)
- - - 3 北環線／廣深港高速鐵路香港段 (籌備中)
- - - 4 沙田至中環線 (籌備中)



運輸部門

九鐵為廣大市民提供便捷和環保的運輸服務。





“優質服務，網絡完善。”

運輸部門 > 東鐵 (包括尖沙咀支線及馬鐵)

2005年是馬鞍山鐵路(馬鐵)及尖沙咀支線全線通車的首年，公司積極改善服務，致力使這兩條東鐵新支線運作暢順，又提升票務系統的靈活性，令乘客量於年內穩步上升。



馬鐵服務令人滿意，因此乘客量與日俱增。

職責

東鐵是貫通香港南北的主要交通幹線，更是香港唯一與內地連接的鐵路。2004年底，尖沙咀支線及馬鐵兩條新支線通車，令東鐵網絡總長達46.5公里，共有22個車站。整個集體運輸電氣化鐵路服務網絡連接九龍市區與新界東北，並經羅湖直達內地。

除日常的東鐵服務外，公司本身有自置的列車往返廣州，並與內地鐵路機構合辦來往北京、上海和廣州等內地主要城市的城際客運服務。

公司亦提供香港與內地之間日常的集裝箱、散貨及牲口鐵路貨運服務。

本地及過境客運服務

2005年的本地乘客量(包括馬鐵)每日平均為656,200人次，較2004年上升15.9%。2005年的每日平均過境乘客量為235,500人次，較2004年上升1.3%。然而，過境服務於2005年繼續面對路面交通工具的激烈競爭，市場佔有率進一步流失。在新界區內交通方面，東鐵的本地市場佔有率為36.2%，而在來往新界及市區交通方面則為46.6%。其過境市場佔有率為59%，較2004年的61%為低。

馬鐵及尖沙咀支線全線通車後，成為東鐵網絡的一部分，在首年營運期間服務暢順。公司不斷改善各項系統及應變程序，以防發生事故，並盡量減少應變所需的時間，令這兩條新支線的運作既可靠又具效率。

馬鐵的每日平均乘客量為101,700人次，雖然稍微低於目標，但年內乘客量持續穩步上升。這條新支線於首個通車年度錄得超卓的行車紀錄，年內有341日列車按編定班次行走比率達到100%，有323日行車正點率亦達到100%。若以全年計算，列車按編定班次行走比率及行車正點率分別平均高達99.94%及99.92%。

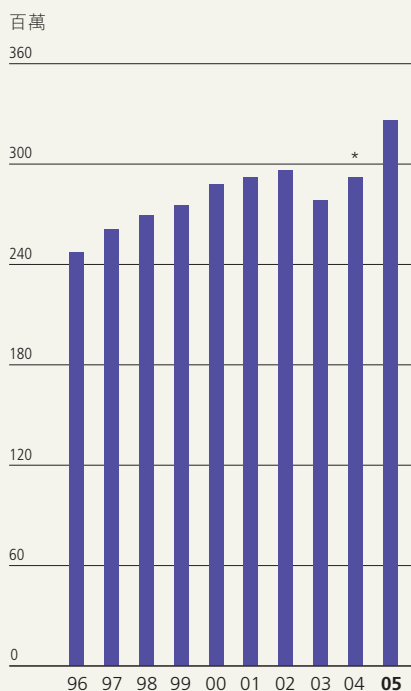
年內，公司推出多項票務新計劃，以期建立穩定的客源及吸納新乘客。這些計劃包括於2005年4月推出東鐵「全月通」月票優惠，於2006年1月試行推出馬鐵「全月通」月票優惠，以及於5月推行「九鐵遊客套票」及「九鐵本地線乘車證」。此外，公司於年內取消了第二程車費優惠，而此舉並無導致乘客量顯著下降。

> 東鐵 (包括尖沙咀支線及馬鐵)

> 路線全長(公里)	
東鐵主線	35.1
馬鐵	11.4
> 車站數目	
東鐵主線	14
馬鐵(不包括大圍站)	8
> 車廂數目	
東鐵主線	444
馬鐵	72
> 每日服務時數	19.5
> 每日班次	
東鐵主線	544
馬鐵	494
> 最高班次密度(分鐘)	
繁忙時間	
東鐵主線	2.5
馬鐵	3
非繁忙時間	
東鐵主線	5
馬鐵	5
> 每日平均乘客量	
本地	656,200
羅湖	235,500
> 2005年最高單日乘客量 於12月24日錄得	1,184,900
> 城際客運服務	
目的地(內地城市數目)	6
每日平均乘客量	8,520
> 貨運(2005年)	
集裝箱(標準箱)	13,035
散貨(貨卡)	4,140
牲口(貨卡)	888

運輸部門 > 東鐵 (包括尖沙咀支線及馬鐵)

東鐵總乘客量



* 尖沙咀支線及馬鐵分別於2004年10月及12月通車

> 服務指標與表現

	2005年 指標	2005年 表現
> 東鐵 (不包括馬鐵)		
按編定班次行走比率	99%	99.84%
行車正點率	99%	99.82%
自動售票機正常操作率	99%	99.56%
八達通票務設施正常操作率	99%	99.93%
> 馬鐵		
按編定班次行走比率	99%	99.94%
行車正點率	99%	99.92%
自動售票機正常操作率	99%	99.83%
八達通票務設施正常操作率	99%	99.92%

公司年內繼續改善接駁服務，包括完成連接大圍站的12,700平方米公共交通匯處。同時，更推出新的接駁服務，並與其他交通工具營辦商合辦轉乘優惠。截至年底，轉乘優惠計劃已推展至東鐵及馬鐵沿線合共17條專線小巴線，使接駁服務得以進一步改善。

為配合迪士尼樂園開幕，公司在9月推出「九鐵快線－迪士尼樂園」服務。「九鐵快線－迪士尼樂園」的乘客只須乘搭東鐵由羅湖前往上水站，即可於上水站轉乘豪華巴士直達迪士尼樂園。

改善服務

過境市場對公司而言非常重要，面對日趨激烈的競爭，公司不斷努力改善

過境服務及設施，當中更以改善羅湖站為重點。自2002年以來，公司一直致力改善車站的人流，在擴大車站公共範圍之餘，亦陸續增添各項現代化設備。年內，入境處推行的e-道過境系統，有助紓緩這個繁忙車站的擠迫情況。

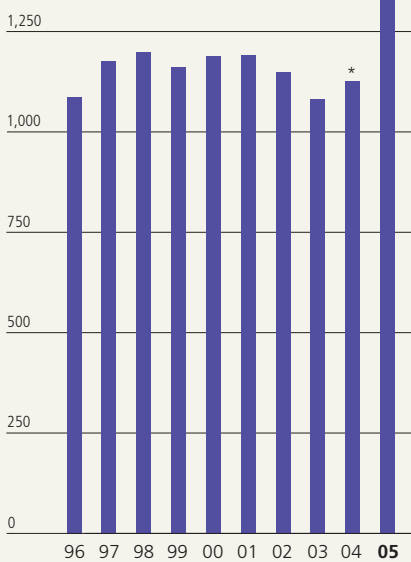
年內，羅湖站改善工程第一期大致完成，而公司亦於9月公布了第二期工程的詳情。耗資達7,400萬港元的工程項目包括進一步擴闊及翻新月台，以及安裝新扶手電梯及自動行人道。改善工程可望於2006年底完成，屆時每小時的單向乘客流量將增加3,000人次。



東鐵的控制中心管理東鐵和馬鐵的運行。

東鐵本地客運收入

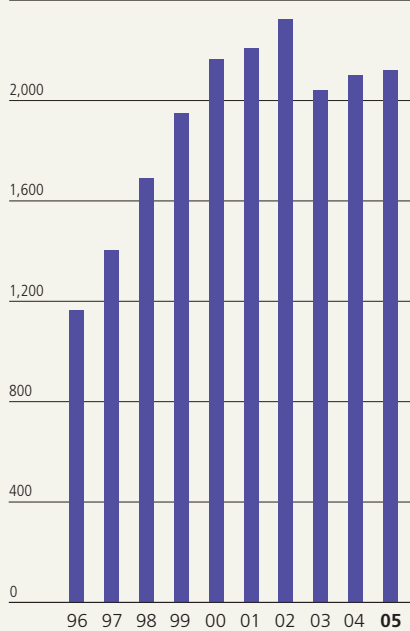
百萬港元
1,500



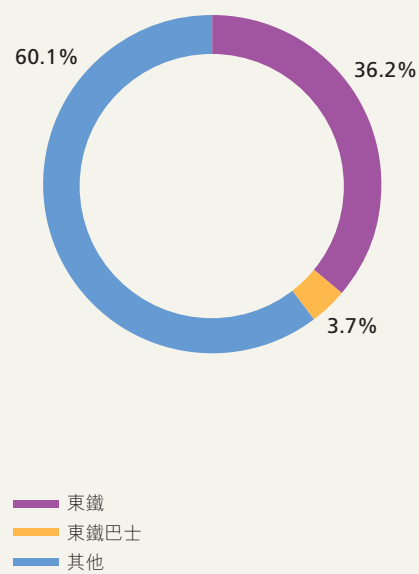
* 尖沙咀支線及馬鐵分別於2004年10月及12月通車

東鐵過境客運收入

百萬港元
2,400

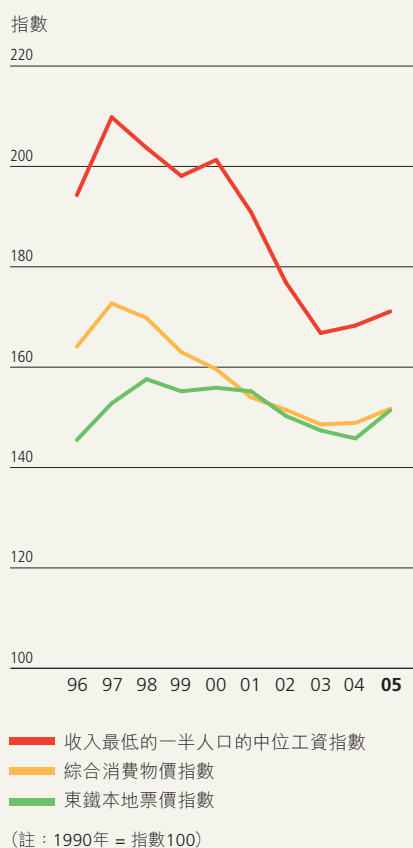


九鐵在新界東北的市場佔有率

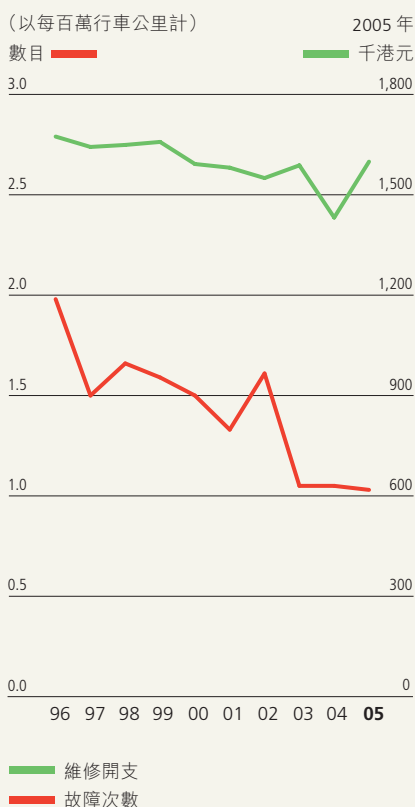


運輸部門 > 東鐵 (包括尖沙咀支線及馬鐵)

票價與收入、通脹的關係



電動列車 (東鐵／馬鐵／西鐵) 故障相對於維修開支



公司的鐵路車輛改善計劃包括替翻新列車安裝乘客資訊顯示系統，以及於所有列車推出「新聞直線」，播放即日新聞及其他實用資訊。公司更於所有列車設置靜音車廂，並調校系統的音量，為乘客帶來更多選擇。這項新服務廣受乘客歡迎。

城際客運

2005年，城際客運業務持續增長，直通車每日平均乘客量增至8,520人次，較2004年上升5.6%。不過，由於在消閒旅遊市場上的競爭非常激烈，而票價往往成為關鍵因素，以致廣九直通車的市場佔有率年內跌至24%，下降了1.4%。

為了向乘客提供更靈活的票務安排，公司於6月推出城際直通車網上購票系統，首次為乘客提供網上購票服務。截至年底，已有逾5,500位乘客登記成為網上購票服務的用戶。

為充分開發內地「個人遊」計劃不斷發展的市場，公司繼續與旅行社、酒店、娛樂及零售商戶以及旅遊點合辦聯營推廣計劃，為直通車乘客提供特別優惠。年內，合辦機構包括中國旅行社、香港珀麗酒店、香港賽馬會，以及DFS國際集團香港店。

上水站的大型工程已於2005年竣工。為配合落馬洲支線而進行的軌道遷移工程亦告完成，期間並無影響客運服務。今後東鐵上水站將成為落馬洲支線的分支點。此外，公司還擴闊了車站大堂及加裝了隔音屏障，藉以提升服務水平。

各車站的公共洗手間現已裝設空調，公司將研究於東鐵及馬鐵全線車站安裝自動月台閘門及機械自動伸縮板。



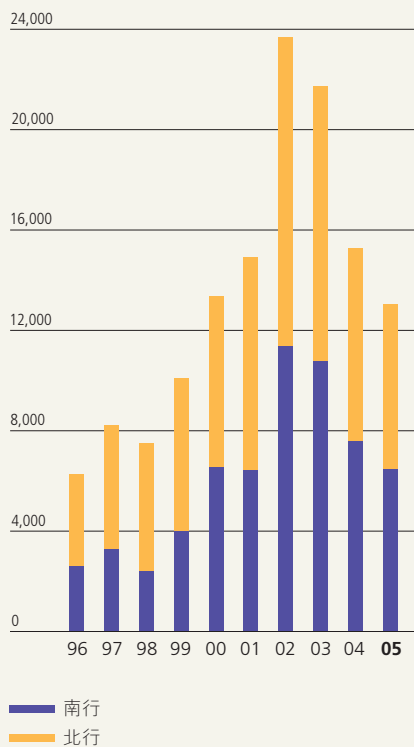
公司全新的網上購票服務令訂購城際直通車車票更為便利。



運輸部門 > 東鐵 (包括尖沙咀支線及馬鐵)

集裝箱數量

20 呎標準單位



與內地鐵路的聯繫

公司於2005年繼續與內地鐵路及口岸單位維持緊密的合作關係。

公司於8月與鐵道部、廣州鐵路(集團)公司、北京鐵路局、上海鐵路局及中鐵集裝箱運輸中心參加客貨運工作小組會議。該會議由鐵道部港澳台事務辦公室副主任主持，主要商討有關直通車及貨運服務在商業及營運方面的事宜。

2005年，公司與內地不同單位亦有其他聯繫，包括：

- 3月與鐵道部發展計劃司司長會面，就廣深港高速鐵路的定線、內地高速鐵路網計劃及珠江三角洲鐵路發展計劃交流意見。
- 與口岸單位高層人員舉行3次研討會，探討有關改善過境客貨運清關程序的問題。
- 與廣州鐵路(集團)公司及廣深鐵路股份有限公司召開客貨運工作小組會議，商討客貨運問題及制訂推廣廣九直通車服務和貨運業務的策略。
- 與北京及上海鐵路局舉行營銷會議，為京九／滬九直通車服務制訂市場推廣策略。
- 前往桂林進行實地考察，並與桂林市旅遊局及柳州鐵路局會面，進一步研究直通車服務擴展至桂林的可行性。

公司已與深圳地鐵建立合作關係，雙方同意於深圳地鐵羅湖站設置聯合資訊服務櫃檯，提供售票服務及旅遊資訊。雙方均認為東鐵與深圳地鐵現於羅湖站互相連接，至2007年再加上落馬洲站落成啟用，過境旅客轉乘鐵路將更為方便，亦大大紓緩過境人流。

貨運

隨著內地貨運服務及基礎設施的成本效益不斷提升，公司的貨運業務日益縮減。2005年4月，管理局決定於年內逐步結束公司的貨運代理業務，並重點發揮承運人及貨場經營者的角色。

面對激烈的市場競爭，公司與鐵道部、內地其他鐵路單位、海關部門及鐵路集裝箱公司繼續衷誠合作，致力簡化過境手續、增設固定班列服務，縮短運輸時間、爭取具競爭力的貨運

價格，並提供增值的客戶服務。東莞貨運直通車服務及蘇州集裝箱直達班列服務仍然處於審批階段。

未來展望

2006年，東鐵的主要目標包括繼續改善客貨運服務及營運表現，並增加乘客量。公司將會不斷尋求其他方法，務求提供更可靠的服務，並在發生事故時，迅速恢復正常服務。為提高乘客量，公司將會增加接駁服務路線，提供多式聯運服務折扣及構思全新的市場推廣計劃。

羅湖站的改善計劃始於2002年，有關工程將於2006年竣工，屆時將為乘客提供更舒適快捷的服務。此外，公司計劃進一步加強與旅行社、酒店及旅遊景點的合作，為直通車乘客提供更多套票優惠，並且開發通往桂林等其他內地城市的新路線。



公司致力令羅湖的客流更加暢順。

運輸部門 > 西鐵、輕鐵及巴士

2005年，西鐵的乘客量穩步大幅增長，而公司將繼續整合西鐵、輕鐵及巴士網絡，以滿足新界西北乘客的需求。年內列車服務的可靠程度上升，而西鐵雖曾發生連串服務延誤事故，其後確定是由於原有接地裝置無法應付異常嚴重的雷擊，公司為此已加強西鐵沿線的接地裝置。



西鐵既能保留現有乘客，也能從新界西北的居民或上班一族中逐步吸納新乘客。

> 服務指標與表現

	2005年 指標	2005年 表現
> 西鐵		
列車按編定班次行走比率	99%	99.82%
行車正點率	99%	99.76%
自動售票機正常操作率	99%	99.88%
八達通票務設施正常操作率	99%	99.95%

西鐵

西鐵於2003年底通車，成為貫通新界西北及九龍市區的鐵路系統。西鐵全長30.5公里，從南昌至屯門共有9個車站。西鐵系統加上輕鐵及九鐵巴士的配套服務，已發展成一個綜合運輸網絡，為新界西北不斷發展的社區提供全面的客運服務。

客運服務

西鐵在2005年繼續逐步吸納新乘客，並致力保留原有的乘客。每日平均乘客量由2004年的131,500人次上升至2005年的179,200人次，升幅達36.3%。

在來往新界與市區的運輸服務中，西鐵的市場佔有率由2004年的11%增至2005年的16.9%。至於西鐵在新界區內的運輸市場佔有率亦有增長，從2004年8.9%上升至2005年的12.2%。

公司以各種不同方法提升西鐵的乘客量，例如增加新的接駁服務和轉乘優

惠，其中包括增設4條免費專線小巴接駁路線，令提供轉乘優惠的專線小巴線總數增至14條。

公司延長現時西鐵「全月通」月票的優惠期、將月票以八達通形式推出，以及實施「自悠通」等嶄新特惠收費，都吸引了不少新乘客。「自悠通」單日票(9月1日前稱為「節日通」車票)讓乘客可即日無限次乘搭西鐵、輕鐵、九鐵巴士及指定接駁交通工具。公司全年共售出約120萬張「自悠通」車票。

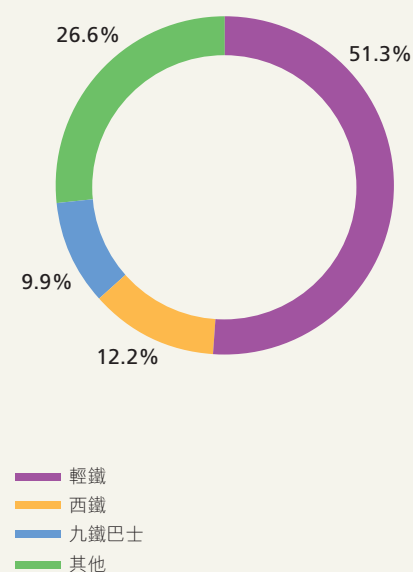
改善服務

2005年6至8月間，香港經歷連場雷暴，期間西鐵亦發生一連串服務延誤事故。公司的工程人員確定，系統故障是由於暴風雨期間雷擊次數過於頻密，令西鐵的接地裝置系統不勝負荷所致。公司已委託顧問研究改良措施，並於2005年8月開始加強接地裝置系統，有關計劃預期於2006年中完成。

> 西鐵

> 路線總長度(公里) 屯門站至南昌站	30.5
> 車站數目	9
> 車廂數目	154
> 每日服務時數	19
> 每日班次	398
> 最高班次密度(分鐘) 繁忙時間 非繁忙時間	3.5 6
> 每日平均乘客量	179,200
> 2005年最高單日乘客量 於12月24日錄得	252,800

九鐵在新界西北的市場佔有率



運輸部門 > 西鐵、輕鐵及巴士

公司陸續改善西鐵車站的接駁服務，使乘客往來車站更為方便。2005年，西鐵加設或更新超過350個車站指示牌，提供清晰的指引讓乘客選乘接駁交通工具。2005年6月，美孚站開始安裝一部新升降機及增設一條有蓋通道，方便鄰近居民出入，預計工程將於2006年完成。

輕鐵

輕鐵網絡是公司在西界西北的綜合運輸系統中舉足輕重的一部分。自西鐵通車後，公司重組輕鐵服務，為西鐵提供快捷有效的接駁服務，務求更能配合市民的交通需求。

客運服務

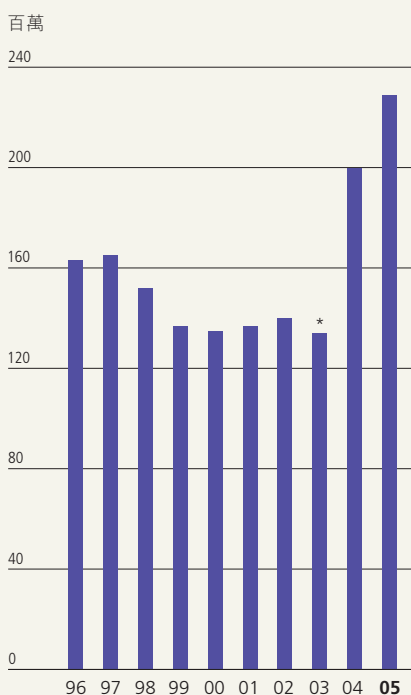
輕鐵乘客量於2005年持續增長。2005年輕鐵的每日乘客量平均達373,000人次，較2004年的359,800人次上升3.7%。

年內，輕鐵在新界西北公共運輸市場的佔有率維持穩定，處於51.3%的水平，2004年則為51.4%。

改善服務

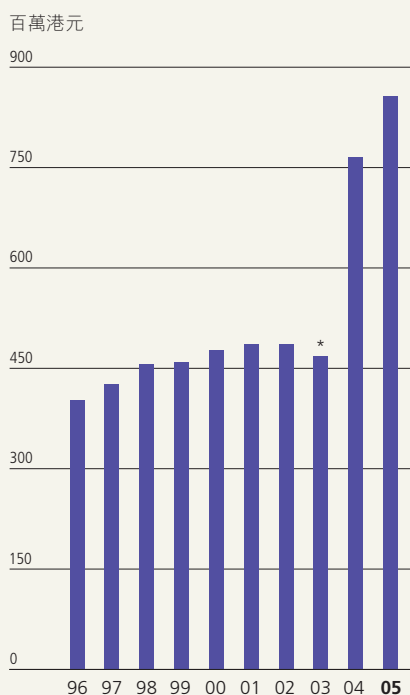
青麟路行人天橋已於7月落成，標誌著為期4年、耗資23億港元的輕鐵改善工程計劃圓滿結束，其中亦包括一連串主要路軌架空工程。這些工程不但改善了行人和道路安全，更提高了輕鐵的營運效率。

西鐵及輕鐵總乘客量



* 西鐵於2003年12月通車

西鐵及輕鐵收入



年內，輕鐵在不影響正常服務的情況下安裝了新的信號系統。工程涉及多方的緊密協調，亦包括更換路軌旁信號設施、車務控制中心設施及話音廣播設施。

其他改善服務措施包括改裝輕鐵車輛的座位，以接載更多乘客，並於10月開始試用乘客資訊顯示系統。

> 服務指標與表現

	2005年 指標	2005年 表現
> 輕鐵		
列車按編定班次行走比率	99%	99.96%
行車正點率	99%	99.94%
自動售票機正常操作率	99%	99.89%
八達通票務設施正常操作率	99%	99.96%

為進一步方便有特殊需要的乘客，公司已分別於多個輕鐵車站增設19個話音及76個矮身月台免觸式智能卡處理器，以供有視覺障礙和乘坐輪椅的乘客使用。

在9月各院校陸續開課期間，公司調整平日的行車時間表，適當調度列車，確保不致超載，服務受干擾的情況亦減至最少，因此成功應付了當時處於高峰期的運輸需求。

> 輕鐵

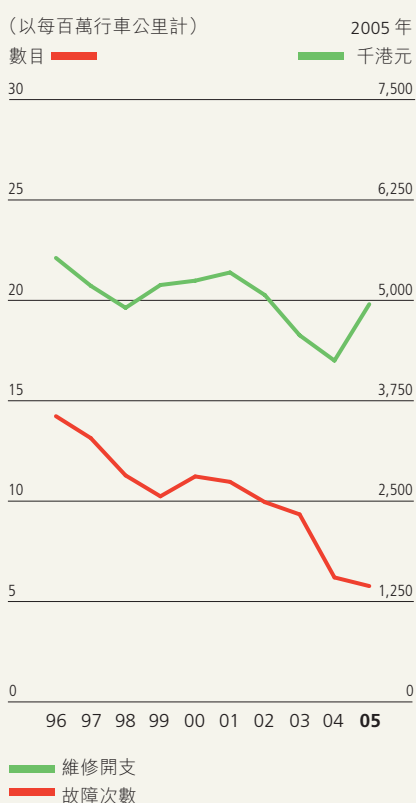
> 路線總長度(公里)	36.2
> 車廂數目	119
> 車站數目	68
> 每日服務時數	19
> 每日班次	2,868
> 最高班次密度(分鐘)	
繁忙時間	1.6
非繁忙時間	2.0
> 行走公里總數	11,087,087
> 每日平均乘客量	373,000
> 2005年最高單日乘客量 於9月16日錄得	432,860



輕鐵與西鐵的交匯站十分便利，有助提升兩個網絡的乘客量。

運輸部門 > 西鐵、輕鐵及巴士

輕鐵故障相對於維修開支



> 巴士

> 巴士總數	143
> 巴士路線總數 (東鐵6條接駁巴士路線的經營權於1999年5月移交九龍巴士有限公司)	15
> 行走公里總數 (只包括西鐵接駁巴士線及屋邨專線/快線)	6,294,159
> 每日服務時數	19
> 最高班次密度(分鐘)	5
> 每日平均乘客量 (只包括行走於輕便鐵路服務區的西鐵接駁巴士線)	74,600

巴士

公司經營接駁巴士服務以配合西鐵、東鐵及輕鐵的營運。2005年，公司因應不斷轉變的乘客需求，調整巴士線及服務時間表。2004年，巴士的每日平均乘客量大幅下降。到了2005年，乘客量則回升31.7%至74,600人次。年內，隨著燃油成本上漲，巴士的營運成本亦同時大幅增加。

2005年底，除東鐵接駁服務外，九鐵共有15條巴士線，包括接駁巴士及屋邨專線。公司在3月取消了兩條需求不大的巴士線，並為了配合持續改善西鐵和輕鐵接駁服務的計劃，另增設兩條巴士線。在8月，公司將一條屋邨專線外判予陽光巴士有限公司。

年內，公司接收於2004年底訂購的53輛二手巴士，提升車隊的質素及規模。其中39輛用以取代非空調的舊式

巴士，而餘下14輛則用以開拓新巴士線或改善現有巴士線的服務水平。現時，九鐵巴士車隊全部143輛巴士均有空調設備。

未來展望

2006年，公司將繼續以提升西鐵乘客量為重點，同時致力改善新界西北交通網絡的接駁服務。

有見輕便鐵路服務區內的專利巴士營運規限將於2006年10月屆滿，公司在2005年委託顧問進行一項有關輕鐵的長遠業務策略研究。顧問已於2005年底提交報告，而公司將於來年制訂輕鐵長遠策略時考慮該份報告的建議，並諮詢有關政府部門。

> 服務指標與表現

	2005年 指標	2005年 表現
> 巴士		
巴士按編定班次行走比率	99%	99.75%
可靠程度：每發生一次故障的行車次數	1,300	3,320



九鐵接駁巴士服務重新編排，切合乘客對鐵路接駁服務的需求。

新支線及 未來工程項目

九鐵現正規劃和興建下一代的香港鐵路基建，包括落馬洲支線。



“九鐵網絡與我們一起成長。”



新支線及未來工程項目

2005年，公司展開九龍南線的建造工程，日後東鐵與西鐵將於尖沙咀連接起來；另外，落馬洲支線的土木工程亦已大致完成，而鐵路系統安裝工程及測試將於2006年全面進行。



落馬洲站的雙層行人天橋建成後，可通往深圳地鐵。



新支線項目

上述兩項新工程，一項剛動工，而另一項則接近竣工，同樣標誌著香港鐵路服務的歷史性突破。東鐵自1910年通車至今已接近一個世紀，落馬洲支線將成為第二條連接香港與內地的跨境鐵路；待九龍南線落成後，東鐵與西鐵將連接成為一個四通八達的統一鐵路網絡。

落馬洲支線

2005年底，全長7.4公里的落馬洲支線混凝土結構工程已經大致完成，工程亦已由土木工程階段邁進鐵路系統安裝階段。

建造工程及鐵路系統工程

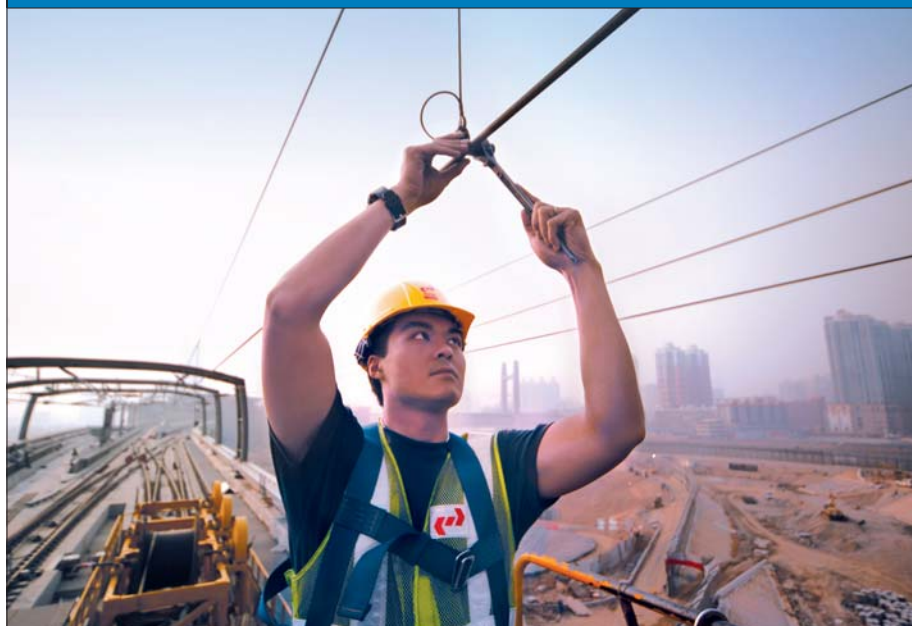
2005年，全長5公里的隧道段土木工程取得重大進展，北行鑽挖隧道於4月貫通，而古洞的明挖隨填隧道結構工程亦於10月完成，標誌著整個隧道段的結構工程已大致竣工。到了年底，安裝消防喉管及路軌旁照明設施等機電工程已完成85%。

全長兩公里的高架段於年初裝設所有護牆後，高架橋的結構工程已告完成。年內，路軌旁工程進展順利，截至年底的工程進度與原定計劃相符。

落馬洲站的過境大樓樓高4層，內設鐵路及海關／出入境設施，已於2005年4月平頂，而連接落馬洲站與深圳的行人天橋結構工程亦已於11月完工。至年底，樓宇裝備安裝及建築裝修工程已分別完成84%及80%。

2005年，所有鐵路系統工程均取得重大進展。高架段已鋪設所有上下行軌道，而工程列車已開始在鐵路沿線安裝電纜及器材。截至年底，已於高架橋沿線及總站大樓安裝架空電纜，而部分驗收測試亦正在進行。

新支線及未來工程項目



落馬洲支線將如期在2007年投入服務。

環境生態改善區

2005年，環境委員會定期檢討及監察公司在進行有關工程項目方面的環保成效，委員會的成員來自公司及多個環保團體。

落馬洲環境生態改善區的工程已完成90%，主要沼澤區餘下的重新規劃及種植工程將於2006年中完成。旨在淨化污水的蘆葦種植計劃已經完成，而高架橋下的魚塘修復工程亦進展順利。

九龍南線

公司已於11月展開九龍南線的建造工程，這條鐵路全長3.8公里，將會連接西鐵南昌站與東鐵尖東站，並在九龍西興建一個新的中途站。

九龍南線預計耗資83億港元興建，待2009年竣工後，市民乘搭九鐵列車往返天水圍與尖沙咀只約需半小時，中途毋須轉車。

審批程序、合約及施工

2004年底，公司因應刊憲期間所收集的公眾意見而修訂九龍南線鐵路方案，政府亦已於2005年1月將建議的修訂內容刊憲，以諮詢公眾意見。環境保護署於2005年5月3日發出環境許可證，而行政長官會同行政會議根據《鐵路條例》，正式通過九龍南線方案，於2005年6月24日刊憲。

公司於2005年8月1日按照世界貿易組織有關政府採購的程序批出九龍南線土木工程的3份設計及建造合約，合

約總值約31億港元。九龍南線的動工典禮於11月舉行，工程隨即展開。

社區諮詢工作

尖沙咀雲集大量商舖、酒店、食肆及文化場所，是香港購物及旅遊觀光的黃金地段，有見及此，公司積極與該區的商戶保持密切聯繫，以盡量減少施工期間對該區造成的滋擾。

整條九龍南線將會在地底行走，為了盡量減低滋擾，公司將採用影響較小的地底隧道鑽挖方法，以建造梳士巴利道大部分隧道及廣東道整段隧道。

公司已就九龍南線成立了3個社區聯絡小組，以確保在整個施工期間受工程影響的相關人士可瞭解工程的進展及提出意見。此外，公司亦在廣東道的工地辦事處設立社區聯絡辦事處，直接處理公眾的查詢及意見。

未來工程項目

2006年2月，政府要求公司以北環線及廣深港高速鐵路香港段為一個綜合工程項目，作進一步的規劃。

於上述工程項目完成後，東鐵及西鐵的北段鐵路將會連接起來，屆時香港將直接與內地的全國高速鐵路網絡相連。

公司亦準備隨時展開沙田至中環線的工程項目，藉以將公司的鐵路網絡延伸至九龍東南及香港島。

這個項目與現正施工的兩條新鐵路，將為香港的未來鐵路運輸揭開新一頁，配合政府《鐵路發展策略2000》的發展藍圖。

北環線／廣深港高速鐵路香港段

由西鐵錦上路站伸延至落馬洲的北環線將會擴展九鐵的鐵路網絡，讓西鐵連接一條過境通道，而待西鐵與東鐵的北段相連後，會有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（前稱區域快線）將與九鐵其他鐵路共用路軌，定線以西九龍的新建總站為起點，沿九龍南線行走，然後途經西鐵南昌站至錦上路站，繼而進入北環線，並在新田附近分支至專用路軌，然後在皇崗進入粵境，連接廣深港高速鐵路內地段。

公司分別於2005年6月及7月提交北環線項目建議書及區域快線研究報告，並於2005年8月提交有關以單一項目方式興建北環線及區域快線的補充報告，其後政府要求公司繼續就此工程項目進行進一步規劃。

沙田至中環線

2002年，公司投得沙田至中環線的規劃、興建及經營權。2004年，公司向政府呈交最後建議書草擬文件。政府提出的所有意見已於2005年處理。

最後建議書草擬文件的內容，包括將東鐵伸延，跨越維多利亞港至香港島，而馬鐵亦會經東九龍伸延，與西鐵接駁。沙田至中環線的設計及具體實行計劃有待政府決定。

未來展望

落馬洲支線預期於2007年初投入客運服務，因此在完成工程、進行嚴格測試及驗收程序方面，2006年是關鍵的一年。

2006年的另一工作重點，是要完成必要的法定檢查，包括由消防處、屋宇署及香港鐵路視察組進行的檢查程序。

九龍南線的土木工程將於2006年全面進行，而隧道鑽挖工程將於2006年底動工。

安全

公司十分關注乘客、員工及承建商的安全，而公司的安全標準及管理表現均達到集體運輸行業的最佳水平。2005年，美國公共運輸協會對公司的安全管理系統進行了全面審核，認為公司「架構內的各階層員工均全力追求卓越的安全水平」。



2005年一項重要獨立安全審核的結果顯示，九鐵「培養了積極的安全文化」，並且「制訂了領先業界的工作方法」。

公司與緊急救援隊伍定期舉行演習，確保有關方面在緊急情況下能保持最高的應變能力。同時，公司又舉辦乘客安全宣傳活動，並且不斷改善其安全與風險管理表現。

安全審核系統

公司資產及系統的安全，以及員工與環境的安全，均由一套周全完備的安全審核系統管理。高級管理人員直接負責安全管理事務，密切監察一切與安全有關的程序。公司根據法例規定，定期進行品質與安全審核及風險評估。

公司亦有參與美國公共運輸協會轄下的鐵路安全審核計劃，每三年進行一次詳細審核。

2005年3月，美國公共運輸協會派遣擅長安全及保安管理、工程及營運的專家小組，為公司進行了全面的安全審核。是次審核以美國公共運輸協會的「24元素系統安全計劃方案」為基礎，該方案建基於國際認可的OHSAS 18001安全管理系統，其中包括鐵路專有的重要安全事項。

審核小組檢討了公司的安全與保安管理系統、安全文化、營運規則與程序、意外調查、培訓、設備保養與維修、保安措施及車站運作。

美國公共運輸協會報告指出，公司「培養了積極的安全文化，這種文化體現於全體員工的日常核心工作中」，而且公司「制訂了領先業界的重要安全管理工作方法，其中包括風險管理、安全培訓、數據分析、工程分析及緊急應變措施等」。

審核小組亦提出了幾項建議，有助公司繼續改善安全與保安管理水平，進一步提升鐵路營運及工程的效率。2005年5月，運輸部已制訂一份內容完備的實施計劃，藉以推行有關建議。

維修保養

公司的檢查及維修保養系統符合國際標準，包括預防性維修、維持可靠服務的定期維修、持續監察機件設備的性能，以及機件壽命分析等。

安全

作為持續檢討維修保養工作的一部分，公司邀請美國公共運輸協會的專家展開一次技術評核，評估其維修保養工作及營運表現。評核結果證實，公司在維修保養及營運方面的表現，達到集體運輸業的最佳水平。

東鐵

2005年，乘客及公眾受傷數目為每百萬載客人次有0.74人受傷，與2004年的紀錄相同。

公司已實行多項措施，以提高乘客安全水平，其中包括在翻新列車的車廂入口加裝凹凸地墊；在扶手電梯的上落處加裝短柱，以免攜帶大型行李的乘客使用扶手電梯；以及加強月台邊緣的標誌，保障乘客安全。

公司與警務處、消防處及其他緊急救援隊伍舉行一連串聯合演習，務求保持處理緊急事故的應變能力，以及加強在拯救行動中彼此的默契和溝通。

馬鐵首年通車的乘客及公眾受傷數目為每百萬載客人次有0.46人受傷。

西鐵

西鐵的乘客及公眾受傷數目為每百萬載客人次有0.55人受傷，較2004年錄得的0.79人改善了30%。進一步提高安全水平的措施包括增加站內安全廣

播的次數，同時增調額外人手，提醒乘客安全使用扶手電梯，以及在部分扶手電梯的上落處加裝短柱，以防攜帶大型行李的乘客使用扶手電梯，並指示他們乘搭升降機。

輕鐵

乘客及公眾受傷數目為每百萬載客人次有0.17人受傷，稍高於2004年錄得的0.14人。

公司已採取若干措施，務求進一步減低意外率。這些措施包括於35個輕鐵車站及路口的行人過路處加裝短柱，並在50個輕鐵月台加裝月台空隙填補膠邊。

施工安全

公司已為其建造工程項目制訂安全及健康標準，且持續提高項目的安全水平，使之超越香港的既定標準。公司是香港首家推行國際認可獨立安全審核制度的公司，將審核結果與承建商的分階段付款掛鉤。

2005年，落馬洲支線工程平均每千名員工發生11.83宗須呈報的意外，遠遠低於2004年香港建築界的平均60.3宗意外及公司定下平均少於25宗的標準。紀錄如此超卓，實有賴公司及承建商合力推廣安全工作環境及「零事故」的安全文化。

安全與健康管理

為了不斷改善在安全及風險管理方面的表現，公司制訂切實可行的目標，並且對上述表現進行監察及評估，同時與承建商緊密合作，以及定期審核及檢討其安全與風險管理計劃。

公司員工意外率近年來持續下降。2005年，員工意外率為每千名員工發生5.4宗意外，遠較2004年香港每千名僱員發生約1.8宗意外的平均數為低。

年內，59名站務人員參加由美國外科醫學院香港分院、香港聖約翰救傷會及National Association of Emergency Medical Technicians合辦的課程後，獲頒授院前創傷生命救援術人員的證書。課程教導員工評估傷患者的傷勢、檢查與診斷的技巧及送院前創傷處理技巧。通過嚴格的筆試及實習試後，員工獲National Association of Emergency Medical Technicians頒授證書。公司將繼續派遣員工接受培訓，確保在緊急情況下能為有需要的乘客提供急救治理。

除了與具體工作有關的安全培訓外，公司亦定期舉辦一般安全訓練課程，包括消防安全、危急處理及地盤安全等，同時亦定期就工作場所的常見健康問題舉行講座。



定期進行安全及維修檢查是九鐵執行安全程序的主要部分。

為應付禽流感爆發的威脅，管理委員會批准了一項病疫應變計劃，並成立了公司應變小組，統籌應變行動。該計劃旨在監察可能影響乘客、員工及承建商的健康風險，確保業務運作暢順。

公司在10月推出一項工傷康復計劃，以向受傷員工提供復康服務。設立該計劃的宗旨，是協助受僱期內的受傷員工盡快恢復健康，並在安全的情況下重新投入工作。該計劃由一組專業復康人員管理，所有員工均可自由免費參與。

安全教育

公司於2005年5月及10月舉辦安全推廣活動，提醒乘客在乘搭九鐵列車時注意安全。

在5月，公司邀請一班學生合作完成一幅巨型拼圖，帶出安全信息，為該月的宣傳活動揭開序幕，而其他宣傳活動則包括新聞簡佈會、電台節目、廣告宣傳等。10月的宣傳活動主題相當新穎，以漫畫比賽形式徵集乘客的漫畫作品，內容以推廣注重安全為主。是次比賽能令乘客從視覺上加深安全意識，而得獎作品已輯錄於安全小冊子中。

物業發展及 其他業務

屯門海趣坊的大型翻新工程是九鐵提高商務收入的計劃之一。



“增設零售商店，選擇更多，
樂趣更多。”

Wu King Road
湖景路



物業發展及其他業務

繼政府暫停賣地兩年後，公司在2005年重返物業發展市場，成功批出馬鐵烏溪沙站上蓋的大型項目，並就大圍維修中心發展項目邀請發展商提交意向書，以便於2006年初招標，至於其他多個項目的招標程序則受到阻延。未來數年，公司將會繼續發展西鐵及馬鐵沿線的項目。



火炭何東樓 (A地塊) 物業發展項目的住宅單位將於2006年開始預售。

職責

公司從事物業發展，是為公司帶來收入，用以改善現有鐵路網絡，同時亦為了穩定客源及增加乘客量。

公司借助大型發展商的專業知識與經驗，共同合作發展優質物業。

物業發展計劃

公司因應政府暫停賣地兩年，延遲推出西鐵及馬鐵沿線多個地點的物業發展項目，至2005年正式推行有關計

劃。年內，公司邀請發展商就4個項目提交意向書，並且成功批出烏溪沙發展項目的合約。雖然餘下幾個項目的招標程序由於需要進行公眾諮詢而受到阻延，但公司已加快籌劃其他項目，以填補空檔。

馬鐵烏溪沙站的聯營項目共收到7份標書，公司於6月將合約批予信和置業有限公司的全資附屬公司順豐國際有限公司。該項目位於烏溪沙站公共交通交匯處上蓋，佔地3.4公

物業發展地點

輕鐵
① 輕鐵天水圍總站

西鐵
① 南昌
② 葵芳
③ 荃灣西
④ 八鄉維修中心
⑤ 錦上路
⑥ 元朗
⑦ 朗屏
⑧ 天水圍
⑨ 屯門

東鐵
① 紅磡集體運輸中心
② 國際都會
③ 何東樓(A地塊)
④ 火炭

馬鐵
① 大圍維修中心
② 大圍車站
③ 車公廟
④ 烏溪沙



物業發展及其他業務

> 物業發展計劃

	住宅樓面 面積 (平方米)	商用樓面 面積 (平方米)
> 完成發展的物業		
屯門海翠花園	91,400	9,984
新屯門中心	200,000	14,000
大圍文禮閣	43,850	420
屯門恆福花園	88,000	3,200
新元朗中心	66,430	25,880
沙田駿景園	271,656	10,000
旺角車站	-	149,590
紅磡國際都會	-	132,218*
小計	761,336	345,292
> 建築中的物業		
何東樓(A地塊)	120,900	2,000
烏溪沙	168,650	4,000
總計	1,050,886	351,292

* 包括面積為35,034平方米的服務式住宅單位

頃，包括7幢住宅大廈，提供2,528個住宅單位。項目分3期興建，第一期預計於2008年落成。

公司在8月就西鐵屯門站聯營項目收到10份意向書。然而，政府就該項目所釐定的地價被批評為過高，最後只有一家發展商提交標書。經慎重審閱有關標書後，公司於12月宣布會因應近期市場的變化與政府再次商討地價，然後安排重新招標。

11月，公司收到大圍維修中心發展項目共24份意向書。該項目預計於2006

年第1季招標，項目分為兩份聯營合約，發展商亦可選擇將兩份合約合併競投。

發展項目

2005年，何東樓(A地塊)聯營項目的工程進度理想。物業建成後將設有兩層高的平台，平台上則興建10幢37至40層高的樓宇，提供約1,351個住宅單位和290個停車位。年底前，地基工程及樓宇結構的詳細設計已大致完成，預計住宅單位將於2006年第2季開始預售。這個項目由公司與信和置業有限公司的附屬公司富輝建業

西鐵沿線物業發展優先地點

南昌	(4.62公頃)
元朗	(3.46公頃)
屯門	(2.66公頃)
荃灣西	(9.41公頃)
朗屏	(2.61公頃)
天水圍	(3.48公頃)
錦上路	(9.85公頃)
八鄉維修中心	(24公頃)
葵芳	(1.92公頃)

馬鐵沿線物業發展優先地點#

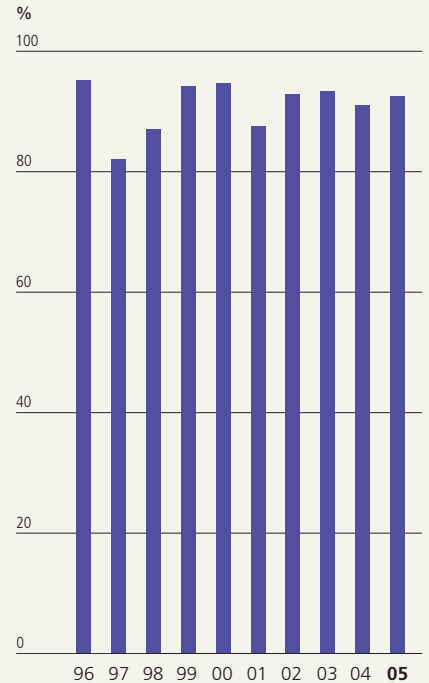
烏溪沙	(3.41公頃)
大圍維修中心	(7.06公頃)
大圍車站	(4.85公頃)
車公廟	(1.81公頃)

這4個地點將興建總樓面面積約830,850平方米的物業，包括在2008至2013年間興建10,972個住宅單位，佔總樓面面積約92%。



公司將於2006年邀請發展商競投西鐵及馬鐵沿線多個物業發展項目。

九鐵車站商舖、寫字樓及商場租用率



有限公司合作發展。該物業於2007年落成後，公司將會負責該物業的管理工作。

「連線城市」研究項目

「連線城市」是一個創新的研究項目，由公司及中文大學和香港大學的學者組成研究小組攜手進行，專門探討在鐵路沿線發展「連線城市」。

項目的第二部分研究已於10月完成，結果與香港的整體發展趨勢相符。初步研究結果顯示，社會大眾普遍渴望機構多關注社區的可持續發展，並要求公司在制定政策時應多考慮環保、社會及政府等因素。

公司在實施其發展計劃時亦會考慮該研究的其他結果，包括市民對社會綜合發展及可持續發展的訴求，以及有關鐵路服務可推動新界地區經濟發展的觀點。

商用物業及其他業務

2005年，香港經濟迅速復甦，以致租賃市場相當活躍。2005年底，公司的車站商舖、寫字樓和商場等商務設施的租用率達92%，而年內商務設施續約所得的租金收入更上升37%。同年，住宅及寫字樓租賃市場亦大幅好轉，公司持有作投資用途的住宅單位及寫字樓全部租出。

物業發展及其他業務



九鐵車站各類店舖林立，為乘客提供更多選擇及更方便的零售服務。

為了維持投資組合的價值和競爭力以獲取經常性收入，公司進行多項維修計劃，包括翻新旗下商場。年內，公司大規模翻新海趣坊（前稱海翠商場）。該商場毗鄰屯門碼頭，面積約10,000平方米。翻新工程於6月展開，至年底已大致完成。

準租戶對商場的全新設計及外觀均給予好評，公司預期商場經翻新後，將會吸引更多不同類型的租戶，而商場在2006年2月重開時已出租約90%。

為了進一步提高租金收入，公司於2005年騰出連城廣場額外3層優質寫字樓作租務用途。此外，沙田大型擴建項目的規劃及設計工作亦已於年內展開。該項目可為沙田車站及連城廣場增加8,000平方米的商場面積，擴建工程預計於2009年完成。

年內，由於經濟改善，車站商舖的租金收入增加28%。隨著尖沙咀支線及馬鐵通車，東鐵沿線新增了148間商舖，至2005年底，出租率達86%。公司為西鐵沿線車站商戶提供的租金寬減計劃已於2005年結束，部分商舖已恢復繳付全數租金。

公司繼續拓展其車站商舖售賣的貨品種類，開設更多不同類型的食肆、優質品牌商店及社會服務設施，為乘客提供更多選擇及更方便的零售服務。

羅湖免稅店及直通車上免稅品的銷售額於2005年持續上升，較2004年的收入多8%。

公司致力加強商務展覽業務，而由於展覽場地人流暢旺，不少商戶紛紛選擇在車站展出及推廣其服務與產品，年內此業務帶來的收入較2004年上升38%。

8月，公司與有線寬頻通訊有限公司的附屬公司香港有線新聞速遞有限公司合作，攜手推出全港首個在列車上播放即日新聞及資訊的多媒體系統「新聞直線」，這套系統同時有效發放廣告及宣傳信息，因此吸引了不同行業的廣告客戶使用。

香港經濟展現強勢、「新聞直線」成功推出，廣告商對車廂廣告的需求與日俱增及公司在紅磡站首次推出巨型T字戶外廣告牌，均令廣告收入增加，而質素亦有提升。與2004年相比，廣告收入增加了28%。

未來展望

公司將於2006年大力推動西鐵及馬鐵沿線物業的發展計劃，預計將會為4個項目招標。何東樓(A地塊)項目的住宅單位亦將於2006年開始預售。

公司亦會於2006年繼續在旗下商場及車站商舖擴展其物業管理服務。

> 物業事務

> 物業管理	商用樓面面積 (平方米)	停車位 數量	管理住宅 單位數量
連城廣場	24,954	-	-
九廣鐵路紅磡大樓	5,576	-	-
海翠花園	9,984	168	1,432
新屯門中心	14,000	421	3,500
恆福花園	3,200	237	1,504
駿景園	10,000	2,121	2,504
國際都會	23,466	438	662
策誠軒	-	72	252
總計	91,180	3,457	9,854
> 辦公室租賃			
連城廣場	21,909		
九廣鐵路紅磡大樓	5,576		
總計	27,485		
> 商舖租賃			
連城廣場	3,045		
海趣坊(前稱海翠商場)	9,984		
新屯門商場	14,000		
文禮閣商場	420		
恆福商場	3,200		
駿景廣場	10,000		
總計	40,649		
住宅單位租賃		272個單位	

> 車站商務

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

> 廣告及推廣業務

- 燈箱海報
- 大型戶外廣告
- 特色廣告
- 自助推廣展示座
- 免費報章贈閱
- 商務展覽
- 推廣活動
- 乘客資訊顯示系統 — 「新聞直線」

> 電訊服務

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

支援部門

員工培訓及其他支援部門的工作，對保持及提升公司形象及員工的辦事能力至為重要。



“上下一心 團結一致”



支援部門 > 人力資源

2005年，公司繼續推行多項計劃，提升員工在工作上的滿足感及改善員工的福利。公司並新推出領導才能發展計劃、增設不同的培訓方式及改良培訓技術，同時實施一套綜合的員工調配計劃，以及提供多種與員工溝通的新渠道。



提高顧客服務的質素，是公司員工培訓計劃的其中一個重點。

培養領導才能

公司在2月推出新的領導才能發展及管理層接任計劃，使個人才能與業務目標可互相配合。公司又提供多元化的學習渠道，例如工作坊、外間進修、「良師益友」輔導計劃，以及定期的評估與回應，並透過各種支援系統輔助同事。

員工培訓

公司繼續加強員工培訓工作，在2005年，每名九鐵員工平均接受7天的培訓。培訓旨在配合業務需求，而公司亦推出新的課程及工作坊，協助個別同事及部門滿足業務上的需要。年內，超過1,000名員工接受了普通話訓練。

科技進步令更多員工有機會接受培訓，例如超過1,300名員工參與網上自學課程，也有不少其他員工出席培訓研討會或錄像帶播放會。此外，傳統的課堂培訓亦輔以課前與課後的學習活動，確保學員能學以致用。

員工溝通

員工與公司管理層交流意見的渠道很多，包括員工諮詢委員會、員工通訊及工會等。

2005年，公司設立一些嶄新的溝通渠道，包括高層管理人員與員工直接對話的簡布會（簡布會經公司內聯網現場直播，讓其他員工也可參與）；員工熱線；以及專為離職員工提供資訊的網頁。

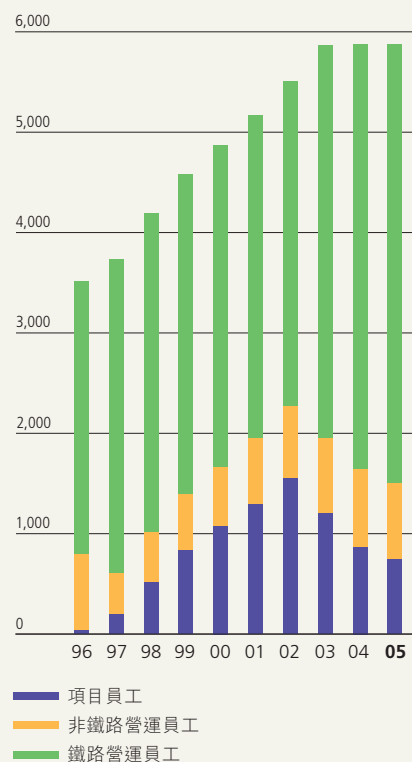
員工關係與身心健康

公司近年來的業務需要不斷轉變，以致被調職的僱員人數有所增加。這趨勢於2005年仍然持續，超過200名員工因為沙田至中環線項目推遲、貨運業務重新定位及「九鐵快線－迪士尼樂園」服務啟用而須調職。

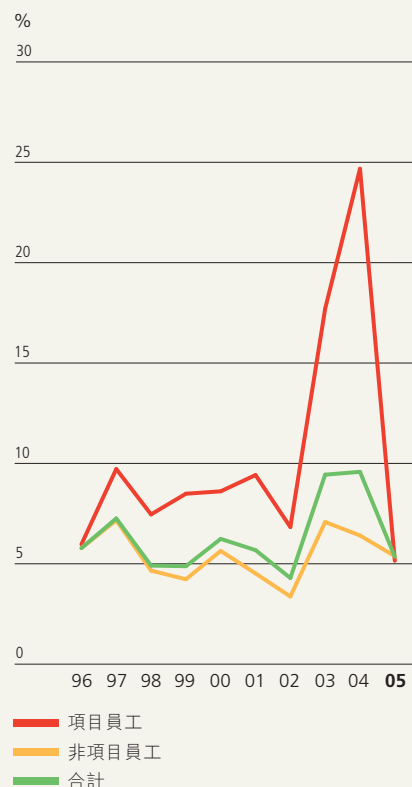
為了更能配合員工及業務的需要，公司於2005年制訂一項綜合的員工調配計劃。計劃包括盡可能預先通知受影響員工、向員工提供個別輔導及諮詢服務，並在有需要情況下提供轉職培訓及新職介紹諮詢服務，以及訂定員工調職安排的框架等。

10月，公司推出一項「工傷復康計劃」，為因工受傷的員工提供免費復康服務。為了促進員工健康，公司於年內開設了「健康角」，並遷移其中一個會所地點，令員工有機會在鄰近工作的地點多做運動，舒展身心。

員工數目



員工流失率



支援部門 > 公共關係

2005年，公司的首要工作之一，依然是與各界相關人士，包括乘客、政府、社區團體、立法會議員及區議員等保持良好溝通。公司舉辦連串活動，收集相關人士對九鐵服務的意見，同時藉此向他們介紹公司的計劃及服務。此外，公司繼續積極回饋社會，舉辦社會服務活動，並進一步擴展義工計劃。



「九鐵滿載關心」是公司回饋社會的行動之一。



位於尖東站的「藝術坊」展出本地藝術家及學生的作品。



九鐵茶座讓乘客與公司管理層直接交流意見。

緊密溝通

2005年，公司致力提高透明度，加強及加快對外公布有關九鐵服務、未來計劃及鐵路事故的消息。公司採用不同渠道加強與各界相關人士溝通，此舉不但獲得相關人士接受，傳媒亦予正面報道。

年內，公司安排了一連串參觀維修中心、車站、控制室及工地的活動，令傳媒、立法會議員及區議員更加瞭解公司各種新系統、安全及維修保養程序、事故處理手法及工程項目進展。以上事項對公司而言不但至為重要，亦是公眾關注的事宜。

年內，公司繼續進行公眾諮詢，就興建中的鐵路、巴士路線重組、鐵路沿線噪音、票務及推廣優惠計劃等事宜

收集公眾意見，並加深他們對這方面的認識。此外，公司亦已就上述及其他與鐵路有關的事宜諮詢立法會議員、區議員及社區領袖，務求藉著適時有效的溝通，取得他們的支持。

公司同樣重視乘客的意見，於2005年舉辦了5次東鐵以及西鐵／輕鐵乘客聯絡小組會議，會議上公司的管理層與公眾代表討論了多項與列車服務相關的事宜。

公司亦在東鐵和西鐵／輕鐵車站舉辦了4次九鐵茶座，讓乘客與公司管理層直接會面。為了增加公眾對九鐵服務的認識，公司又為學校、專上學院、社區團體及慈善機構安排參觀活動及簡介會。

支援部門 > 公共關係



公司舉辦「增廣見聞鐵路遊」，義工隊成員帶領學童參觀博物館。

鐵路營運公眾諮詢小組亦繼續定期舉行會議，小組成員之中，包括公司管理局成員、管理層、東鐵、西鐵及輕鐵沿線區議會的交通及運輸委員會主席和乘客聯絡小組代表。

新鐵路項目

為了讓公眾更瞭解及接受公司的新鐵路服務，自西鐵項目開展以來，公司均在所有新鐵路工程項目的進行期間，成立社區聯絡小組。

在2005年，新田及上水的社區聯絡小組成為九鐵諮詢及介紹落馬洲支線工程的主要對象，小組成員經常討論落馬洲支線的工程進度，並關注工程對

鄰近社區的影響。落馬洲支線南行線路軌工程完成後，公司邀請上述兩個小組乘坐工程車由上水前往落馬洲，進一步瞭解支線的工程進展。

上水的社區聯絡辦事處是落馬洲支線與沿線社區的有效溝通橋樑，向區內居民提供有關工程進展的最新消息，並處理他們的查詢及投訴。

九龍南線工程於11月展開前，公司為區內相關人士組織3個社區聯絡小組，並在廣東道的工地辦事處開設社區聯絡辦事處。

宣傳活動

新一輯的公司簡介短片於年內完成，內容包括公司最近期的發展。5月，公司推出一份全新的乘客資訊刊物－程趣@kcr，介紹有關九鐵服務的消息，每期並有專題報道九鐵沿線的吃喝玩樂熱點，同時附送九鐵商場及商舖的優惠券。

公司舉辦「好乘客運動」，旨在提醒乘客在乘坐九鐵列車時應多為他人設想，公司亦透過電台廣告及節目宣傳安全及以禮待人的信息。

為了推廣卓越服務的文化，公司於7月推出「全程為您」活動，並展開宣傳，包括設立「全程為您」內聯網站、在員工雜誌定期作專題報道、在九鐵範圍及車站張貼宣傳海報等，務求提醒員工時刻發揮「全程為您」的精神。

惠澤社群

6月，公司推出名為「九鐵滿載關心」的大型社區服務活動，旨在支持政府的扶貧政策，為有經濟困難的青少年提供連串有助他們學習及成長的活動。

「九鐵滿載關心」的旗艦活動「增廣見聞鐵路遊」由九鐵義工隊組織及安排。至年底已有80名義工帶領超過300名來自低收入家庭的兒童免費參

觀尖沙咀區的博物館。是項饒有意義的活動在社會福利署舉辦的「2005年工商機構義工服務計劃比賽」中獲得優異獎。

九鐵義工隊一向熱心參與社會公益活動，2005年有超過270名義工合共為社會服務超過2,500小時，他們以愛心關懷長者幼童、青少年及傷健人士，並積極參與環保活動。

公司一向對慈善公益活動不遺餘力，多年來均熱心支持公益金的籌款項目，又參加多項慈善活動、比賽及環保計劃。公司亦向慈善機構捐贈舊眼鏡、電腦、制服和衣物，以及轉贈賀年食品予有需要人士。

公司並繼續推廣本地藝術。3月，尖東站的「九鐵藝術坊」正式揭幕，在車站大堂展出本地藝術家的作品。其後，公司在沙田站開設列車書室，鼓勵乘客培養閱讀興趣，列車書室的圖書由九鐵員工及公眾人士捐贈。



公司與傳媒、立法會議員和政府人員等相關人士定期交流意見。

支援部門 > 優質管理

2005年優質管理計劃的重點，在於進一步提升公司的卓越服務文化。



員工擔當變革先鋒，幫助公司加強卓越服務及發揮創意思維。

尖沙咀支線與馬鐵通車後，九鐵的網絡得以擴展，乘客量有所增加，公司遂決定引進新猷，進一步發揚優質服務的精神。

「全程為您」卓越服務活動

7月，公司開展「全程為您」活動，重申公司對提供卓越服務的重視，並

建議一系列以卓越服務為重點的計劃。

公司署理行政總裁率領「全程為您」督導委員會負責領導及監督整個「全程為您」活動，同時成立5個工作小組，推行「全程為您」的各項建議方案。

服務可靠小組負責制訂措施，盡量減少因設備故障而導致服務受阻，確保九鐵服務穩定可靠。

乘客資訊小組致力研究改善方法，務求能更有效地向乘客發放資訊以及收集乘客意見。

以客為先小組以推動殷勤服務的文化為己任，為前線員工編製了一套《優良服務守則》，詳列與顧客服務有關部門的優良服務標準及實踐方法，內容涵蓋本地及跨境線的票務、站務、車務及維修工作。公司並會採用《優良服務守則》培訓2,300名員工，鼓勵他們時刻發揮「全程為您」的服務精神。

宣傳推廣小組負責宣傳有關活動的進展及效果。小組透過問卷調查瞭解顧客對卓越服務的意見，並舉辦專題講座，與員工分享與卓越服務有關的課題。

變革求新小組負責在公司建立「全程為您」文化。為了讓公司上下融入這個新文化，並得到業界的認同與適當的獎勵，小組修訂了工作表現的評核準則，以員工能否提供「全程為您」服務為其中一個評核指標。

公司委任了130多名員工擔任「變革先鋒」，宣揚「全程為您」文化。這批「變革先鋒」參加了為期兩日的「變革求新」工作坊，尋求突破，學習改善管理與克服困難的技巧。為了進一步推廣卓越服務的文化，員工通訊亦另闢專欄，定期報道同事體現「全程為您」精神的事例。

2006年，公司將繼續舉辦多項「全程為您」活動，鼓勵同事以客為先，多行一步，多做一點，發揮「全程為您」的精神。

改善管理系統

4月，運輸部獲得ISO 14001:2004國際環保管理系統標準證書，這張新證書結合了公司過往所獲的5張ISO 14001:1996環保認證，範圍更涵蓋西鐵、馬鐵及尖沙咀支線。

新鐵路工程部已將其優質系統記錄程序重組及簡化。新系統在監控及效率方面均有改善，運作亦更添靈活，而編製實務提示作為執行政程序指引的做法，能有效簡化系統程序。

鼓勵及獎勵創新

公司將員工建議獎勵計劃改革並命名為「智滙站」，計劃推出一年已收集了超過100項建議。7月，超過40名員工參加首個以無線科技為主題的「智滙

茶座」，公司安排講者介紹最新的無線科技，同事均踴躍提出將技術應用於工作的意見，當中不乏創新可行的建議。由於是次活動相當成功，公司計劃舉辦更多不同主題的「智滙茶座」。

公司亦繼續表揚工作表現優秀的員工及組別，2005年共3名員工及4個組別獲頒發「主席大獎」，另有1名員工及2個組別獲頒「主席嘉許狀」。獲獎的同事均對公司作出重大貢獻，當中包括研製一套能更準確估計列車在發生事故時的行車時間的軟件、提供卓越的顧客服務，以及多項能夠大幅節省成本及能源的建議。

公司樂於與其他機構分享成功之道，因此繼續參加一年一度的香港優質改善經驗交流會。公司與香港其他大型企業雲集會場，分享成功經驗，彼此觀摩學習。

環境保護

公司於落馬洲站附近再造的環境生態改善區，對香港的環境影響管理是一項重要建樹。





“注重環保，讓生活更美好。”

環境保護

公司於2005年進一步實踐在環保方面的承諾，在環境督導委員會的帶領下，舉行了一項重大的環保推廣活動，達到政府「明智減廢計劃」的目標，同時致力執行其他環保措施。



公司的鐵路採用多種環保和減音的措施及技術。



環保大使於年內努力宣揚環保信息。

「綠綠無窮大行動」

公司在2005年的環保活動於1月展開，並由「綠綠無窮大行動」揭開序幕，以減少廢物及節省能源為目標。在揭幕典禮上，公司宣布參與環境保護署的「明智減廢計劃」的14項減廢目標，包括清楚列明防止浪費、減少廢物的項目、鼓勵廢物循環再用及使用環保物料等。

上述14項目標已經全部完成，包括減少使用紙張及辦公室資源、將碳粉盒及安全帽循環再用、文件盡量採用電子形式而非以紙張印製、回收舊眼鏡、電腦及流動電話等。

公司能夠達到這些目標，其後更獲頒發「明智減廢」金標誌，實有賴全體員工的參與和環境督導委員會的努力。2005年，督導委員會委任40名環保大使，負責在公司內推廣辦公室的環保措施，宣揚環保信息。

「綠綠無窮大行動」的其他活動包括辦公室清潔比賽及賀年食品轉贈活動，前者由評審員評核員工有否將廢物正確處理及分隔，以便回收再造；後者鼓勵乘客、員工及商戶捐出及收集賀年食品，轉贈貧困家庭。在4月，同事舉辦小型義賣會，為長春社籌款。

環境保護



公司的廢物回收計劃已擴展至電池、碳粉盒及安全帽。



公司榮獲「明智減廢」金標誌，承諾和行動缺一不可。

為支持世界環境日，公司響應環境保護署的呼籲，將閒置車輛的引擎關上，並調高辦公室內的室溫，以減低電力的消耗及二氧化碳的排放。

營運及維修

公司繼續在營運及維修程序上提升環保表現。所有列車均已安裝電力調校裝置設備，藉以減低能源消耗；非載客列車在行駛時，亦會關掉照明及空調系統；公司的柴油機車及巴士均採用超低硫柴油；在非繁忙時間，車站部分升降機及售票機亦會關閉，以節省能源。

公司所有洗車場均設有循環用水系統，85%至90%的用水可以循環再用。在安全情況下，所有物品均會物盡其用，而可以再用的副產品(如廢鐵及用過的潤滑油)則會循環再造或出售。

公司使用富有能源效益的照明系統，並盡可能使用環保產品，例如經過再造的打印機碳粉盒、可作生物降解的路軌潤滑油、攔封膠條及清潔劑。

新鐵路工程

公司繼續以三層架構的管理持續監管新鐵路工程項目。這個管理方式自西鐵項目一直沿用至今，在所有新工程

開始前會先進行環境影響評估研究，評估工程可能對環境造成的影響，然後制訂紓緩措施。

在工程開始前，公司會審閱承建商的環保管理計劃，承建商在環保方面的表現亦會受到公司的環保專家及獨立審查員監察及審核，確保所有工序符合相關環保法例要求。

環境委員會將繼續監察落馬洲工程在環保方面的表現，成員包括來自公司及地球之友、世界自然基金會與香港觀鳥會等環保團體的代表。

落馬洲車站附近的環境生態改善區工程在2005年繼續進行，預期將於2006年完成。這幅再造濕地佔地37公頃，內有魚塘、蘆葦叢及沼澤，為雀鳥提供理想的繁殖及棲息地方。生態專家肯定了改善區工程的成效，並已因應不同季節或不同品種的雀鳥制訂管理策略。在2005年，改善區持續吸引大批不同品種的野生動物，其中以雀鳥佔大多數。

投資及融資策略

2005年7月，穆迪投資者服務給予公司的外地貨幣債務評級，超越了香港特別行政區政府外地貨幣的主權評級上限。是次評級穆迪採納了新評級方法，有關評級方法採用聯合違責分析以評定與政府相關的發債機構。

融資

由於沙田至中環線的興建尚待政府作出有關決定，因此公司在2005年並沒有新的融資活動。現時，公司的融資來源包括發行債券、出口信貸及銀行借貸。

在2005年12月31日，集團及公司付息借貸為194.74億港元，平均借貸年期為4年，平均借貸成本為7.29%。

信貸評級

穆迪採用了新評級方法，運用聯合違責分析，評定全球各地的政府相關發債機構。於2005年7月穆迪將公司高級無抵押外地貨幣債務的評級由A1調升至Aa3。此舉令公司的外地貨幣債務評級，首次超越香港特別行政區政府外地貨幣的主權評級上限。

投資

繼2004年接管債券基金後，公司於2005年6月從兩名外聘投資經理接管

其貨幣市場基金。因此，公司的現金盈餘現已全部收歸內部管理。

於2005年12月31日，集團的現金、等同現金及證券投資總值為38.43億港元。公司庫務處將所有資金投放於達投資級水平的短期銀行存款和定息投資工具。

風險管理

公司遵照公司管理局所核准的對沖指引運用衍生金融工具，例如利率掉期、貨幣掉期及外匯遠期合約等，以管理貨幣和利率風險。該等衍生金融工具交易僅作對沖用途。我們會將外幣債務轉換為港元或美元，藉此降低債務的外匯風險，並將美元債務限制在總債務的30%以下。此外，公司亦致力將定息債務的比重維持於債務總額的30%至75%之間，藉以限制利率風險。

投資及融資策略

> 信貸評級

	2005年
> 標準普爾	
短期本地貨幣企業評級	A-1+
短期外地貨幣企業評級	A-1+
長期本地貨幣企業評級	AA-
長期外地貨幣企業評級	AA-
> 穆迪投資者服務	
短期發債機構評級	P-1
長期本地貨幣發債機構評級	Aa3
長期外地貨幣發債機構評級	A1
高級無抵押本地貨幣債務評級	Aa3
高級無抵押外地貨幣債務評級	Aa3

穆迪投資者服務給予公司的高級無抵押外地貨幣債務評級，已超越香港特別行政區政府外地貨幣債務評級的A1主權評級上限。除此以外，標準普爾及穆迪投資者服務給予公司的其他信貸評級，與香港特別行政區政府的信貸評級屬於同一水平。

> 債務安排及計劃

	2005年 (百萬港元)		2004年 (百萬港元)	
	已使用	未使用	已使用	未使用
> 債務安排及計劃				
中期債券發行計劃	8,973	14,377	8,998	14,425
環球債券	7,783	-	7,807	-
零售債券	1,000	-	1,000	-
出口信貸	1,700	11	1,985	29
銀團信貸	-	8,000	-	8,000
銀行透支額	-	25	-	25
信用證	-	20	-	20
槓桿租賃信用證	-	2,273	-	2,280
無承諾短期信貸	-	2,200	-	1,650
總計	19,456	26,906	19,790	26,429

> 投資經理及九廣鐵路公司分別管理的投資類別

	2005年 (百萬港元)	2004年 (百萬港元)
> 投資經理		
定息投資組合	–	2,227
> 九廣鐵路公司		
現金及等同現金	3,394	3,531
自投資經理接管的資金 – 定息投資組合	400	–
存放於保管銀行的存款	49	2,096
小計	3,843	5,627
總計	3,843	7,854

於2005年12月31日，以港元為單位或已對沖為港元的借貸佔總借貸額87% (2004年：86%)。

在償還若干浮動利率的出口信貸後，公司於2005年訂立了三項利率掉期交易，將定息債務維持於債務總額30%至75%的目標水平內。

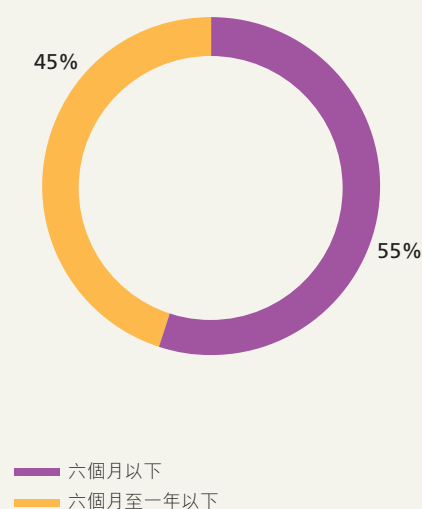
於2005年12月31日，定息借貸佔總借貸額的比重為73% (2004年：75%)。

管治規定

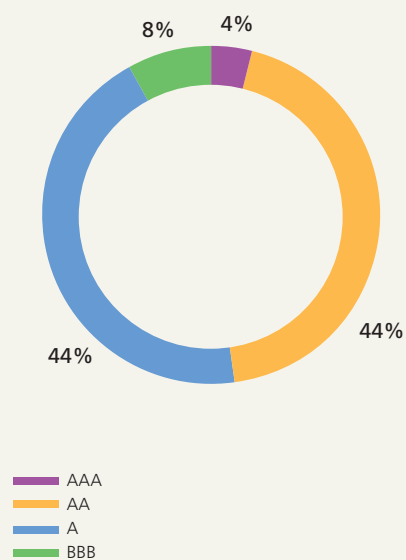
公司一直致力遵守證券交易所及監管機關規管公司債務證券上市及交易的所有規則及規例。

為確保遵守《薩班斯－奧克斯利法案》(Sarbanes-Oxley Act) 第404條的規定，公司委任了一名顧問，協助編製公司在財務申報方面的內部監控制度的文件。同時，公司亦成立了項目督導委員會及項目小組，確保此項目得以順利執行。

投資組合的年期分佈



投資組合的信用質素



財務摘要

九廣鐵路公司是一間管理完善、歷史悠久的公司。

公司有兩個主要任務：提供優質的運輸及相關

服務，以及按審慎商業原則經營。

新訂會計準則

2005年，新訂的會計準則《香港財務報告準則》生效，取代了《香港會計實務準則》。採納新訂準則而引致的影響，已詳列於財務報表附註的註3，而採納準則對公司的主要影響如下：

(a) 採納香港會計準則第32條及39條後，衍生金融工具及對沖借貸的公平價值必須在資產負債表內確認，而其公平價值的任何變動將於收益表內確認。2005年，公司已就公司衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動錄得未變現帳目溢利4億港元；

(b) 採納香港會計準則第40條後，投資物業公平價值的任何變動須於收益表內確認。2005年，公司於公司投資物業重估中錄得未變現帳目溢利1.71億港元；

(c) 採納香港會計準則第16條後，公司的軌道必須作出折舊，而軌道更換成本亦必須撥充資本開支及予以折舊。2005年，採納該項準則導致公司的折舊開支增加1.21億港元，而經營開支則減少2,000萬港元；及

(d) 採納香港會計準則詮釋第4條後，所有位於租賃土地的固定資產均須按不超過租賃土地租期的期間計提折舊。2005年，採納該項準則導致公司隧道、道路及橋樑的折舊開支增加1.78億港元。

2004年比較數字亦會於必要時重新列報，以符合新訂會計準則。

應強調的是，所有上述變更均由於採納新訂的香港財務報告準則而成為必要。該等變更並無影響公司的現金流量或其基本業績。

盈虧

運輸收入達46.12億港元，較2004年的42.81億港元上升7.7%。運輸收入增加，主要由於本港經濟持續好轉、西鐵乘客量上升，以及尖沙咀支線及馬鐵已經投入運作一整年。

2005年，來自商場及寫字樓租賃、物業管理、電訊、廣告、車站小賣店及商舖租金的商業收入，增加至7.71億港元，較2004年的6.95億港元上升10.9%，主要由於尖東站及馬鐵車站在新支線首年通車期間增設了新商舖。

未計折舊的經營成本在2005年為31.45億港元，較2004年的29.16億港元上升7.9%，主要原因是尖沙咀支線及馬鐵投入運作已經一整年。其中員工開支增加至15.21億港元，較2004年的14.62億港元上升4%；能源開支由2004年的4.56億港元增至4.95億港元，增幅為8.6%；維修費用增至4.79億港元，較2004年的3.7億港元上升29.5%；而其他開支為6.5億港元，較2004年的6.28億港元增加3.5%。

2005年末扣除折舊、利息及財務支出／(收入)的稅前經營溢利達22.38億港元，較2004年的20.6億港元增加8.6%。

未扣除折舊與利息及財務支出／(收入)淨額的經營毛利率由2004年的41.4%增加至2005年的41.6%。

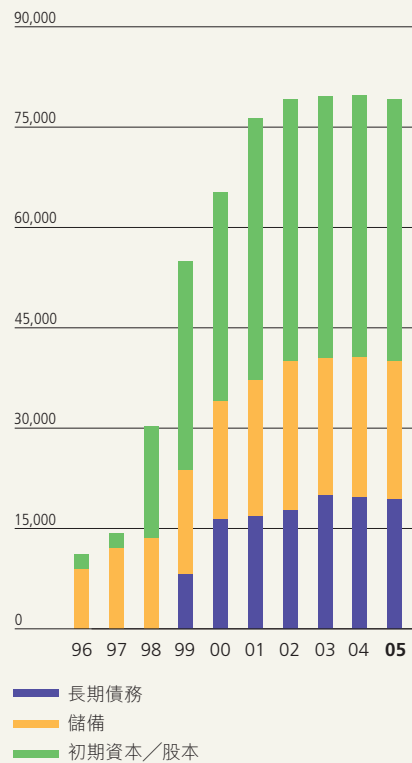
折舊增至21.4億港元，較2004年的15.69億港元上升36.4%，主要原因是尖沙咀支線及馬鐵已經投入運作一整年，加上採納新訂會計準則導致隧道、道路、橋樑及軌道的折舊開支有所增加。

2005年，利息及財務支出淨額由2004年的4,100萬港元增至2.98億港元，主要由於尖沙咀支線及馬鐵於2004年底投入運作後帶來全年度的利息開支。

因此，2005年錄得扣除折舊、利息及財務支出／(收入)後的稅前虧損2億港元，而2004年的溢利則為4.5億港元。

資本結構

百萬港元



財務摘要

2005年，來自投資物業、金融工具及對沖計息借貸的公平價值變動的未變現帳目溢利為5.71億港元。2004年則從投資物業估值錄得未變現帳目溢利1.48億港元。

本年度於聯營公司所佔權益帶來1,500萬港元溢利，與2004年錄得的溢利金額相同。

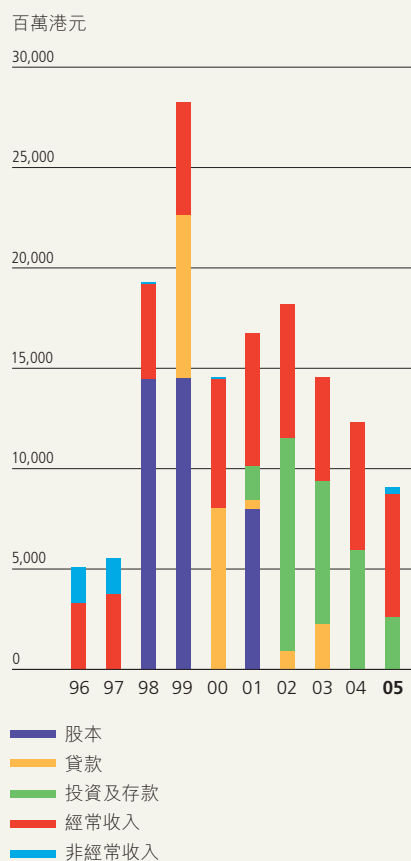
2005年的遞延稅項撥備款額達6,900萬港元，而2004年則為1億港元。

稅後溢利淨額為3.17億港元，較2004年的5.13億港元下跌38.2%。

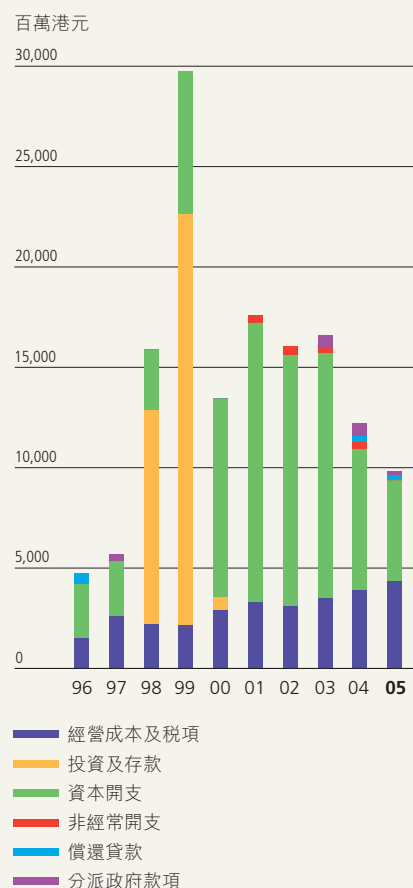
資本開支

資本開支由2004年的90.25億港元減少至2005年的38.35億港元，跌幅達57.5%，主要由於尖沙咀支線與馬鐵及西鐵剩餘工程已於2004年完成。2005年的資本開支主要用於九龍南線及落馬洲支線工程，以及更換舊有資產、改善安全及環保等方面的開支。

現金流入



現金流出



現金流量

2005年的融資前淨現金流入由2004年的22.82億港元減少至11.24億港元，主要由於贖回及出售投資項目收到的現金減少所致，但部分減幅由於尖沙咀支線及馬鐵工程完成後資本開支減少而有所抵銷。在計入利息及股息開支，以及其他融資活動的現金流量後，本年度的淨現金流出達7.52億港元，而2004年則為淨現金流入1.14億港元。

運輸

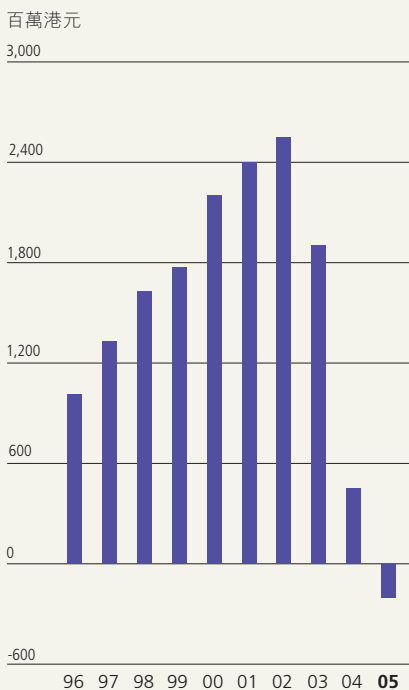
東鐵本年度的收入由2004年的34.15億港元增至36.7億港元，升幅達7.5%，主要由於尖沙咀支線及馬鐵已投入運作一整年，致使乘客量有所增加。

西鐵及輕鐵本年度的收入為8.9億港元，較2004年的7.98億港元增加11.5%，主要由於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，以致乘客量大幅上升。

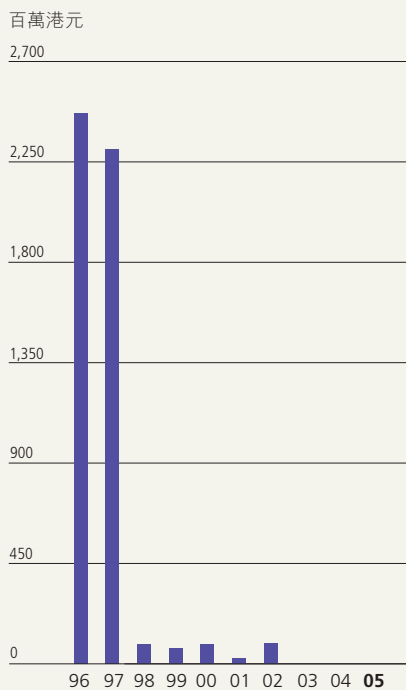
2005年，貨運收入為5,200萬港元，較2004年的6,800萬港元下降23.5%，主要由於鐵路貨運量減少及貨運代理業務收縮所致。

因此，運輸收入(包括票價及非票價收入)增至46.12億港元，較2004年的42.81億港元上升7.7%。未計折舊的經營成本為27.25億港元，較2004年的25.23億港元上升8%，主要由於尖沙咀支線及馬鐵投入運作已經一整年。來自公司運輸業務的未扣除折舊

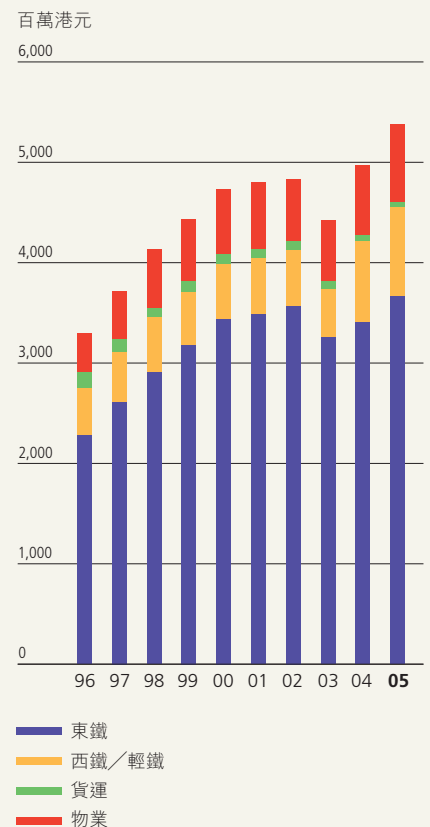
從營運所得溢利／(虧損)(不包括未變現帳目溢利及稅項)



物業發展溢利(不包括稅項)

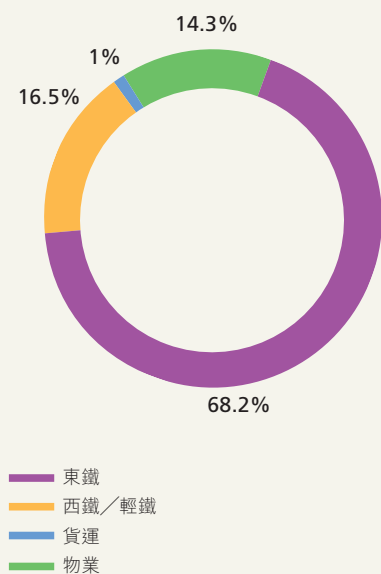


經常收入

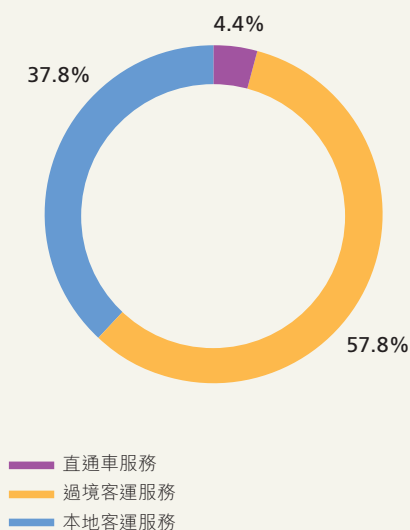


財務摘要

總經常收入來源



東鐵經常收入來源



溢利增加至18.87億港元，較2004年的17.58億港元上升7.3%。然而，折舊由2004年的15.19億港元增至20.91億港元，升幅達37.7%，主要由於2005年就隧道、道路、橋樑及軌道的折舊採納新會計準則，以及尖沙咀支線及馬鐵已經投入運作一整年。因此，攤分公司間接開支前的運輸虧損為2.04億港元，2004年則錄得運輸溢利2.39億港元。

資本開支為11.65億港元，而2004年則為66.78億港元。資本開支之所以減少，主要由於尖沙咀支線與馬鐵及西鐵剩餘工程已於2004年完成所致。

物業

商業收入增至7.71億港元，較2004年的6.95億港元上升10.9%，主要原因是在尖東站及馬鐵沿線開設的新商舖已營業一整年。未計折舊的經營成本總額為1.92億港元，較2004年的1.64億港元上升17.1%，主要由於翻新海趣坊（前稱海翠商場）而將部分舊有資產撤帳所致。來自公司物業相關業務的未扣除折舊溢利為5.79億港元，較2004年的5.31億港元增加9%。折舊由2004年

的2,800萬港元增至2,900萬港元，升幅達3.6%。來自投資物業估值變動的未變現帳目溢利為1.71億港元，較2004年的1.48億港元上升15.5%。因此，於分攤公司間接開支前，與物業相關的溢利達7.21億港元，較2004年的6.51億港元上升10.8%。

資本開支由2004年的6,100萬港元增加至1.27億港元，主要由於翻新海趣坊所致。

公司管治報告書

公司管治

公司乃根據香港法例第372章《九廣鐵路公司條例》在香港成立的法定公司，不受香港聯合交易所上市規則約束。然而，公司的一貫政策是盡量遵守上述規則、香港聯合交易所企業管治常規守則（守則）及香港會計師公會頒布的所有適用的《香港財務報告準則》、香港公認的會計原則及香港《公司條例》有關披露的規定。公司致力確保在遵循公司管治的既定最佳應用守則之餘，更在可能情況下盡力超越有關標準。公司採納一套核心價值觀及標準，詳列員工對待其唯一股東香港特別行政區政府以及其服務對象、同事、供應商及其他有關人士的行為標準。公司員工都有著共同的信念，堅信秉承誠實正直的工作態度對公司業務至為重要，故必須貫徹始終，這也是年報第2頁所載公司使命及願景包含的核心價值觀之一。

管理局

管理局專責管理九鐵及其全資擁有或擁有大部分權益的附屬公司。管理局的主要職能是確保公司於各方面均遵守條例的規定，為其唯一股東創造價值；肩負公司的領導工作；審批公司的策略目標；以及確保為管理層提供必要的財務及其他資源，以助管理層達致有關目標。管理局每年至少舉行11次會議，負責審批各類事宜。

管理局的具體職責包括（但不限於）：

- (a) 處理公司業務的有關守則
- (b) 公司附例
- (c) 三年業務計劃，包括未來一年的收益、開支及資金預算、全年人力配置計劃及薪酬檢討
- (d) 年度預算
- (e) 年度報告及經審核財務報表
- (f) 有關派息的建議
- (g) 主要業務策略
- (h) 客運票價及貨運收費
- (i) 價值超過5,000萬港元的基建工程項目及基建工程項目變動
- (j) 以下重大合約—
 - (1) 價值超過5,000萬港元的一切合約及合約變動
 - (2) 價值超過2,000萬港元的一切非最低合適開支及非最高合適收益合約及有關合約的變動
 - (3) 價值超過1,000萬港元的一切顧問合約及顧問合約變動
- (k) 委任行政總裁、直屬行政總裁的高級總監、總監、副總監及總經理等責任職位
- (l) 借貸
- (m) 一切房地產買賣
- (n) 成立、收購及出售公司
- (o) 撤銷每項原成本超過5,000萬港元的固定資產及超過1,000萬港元的資本化開支

除上述職責外，管理層必須每月向管理局報告各項重大發展，以及經營與財務業績、公司印鑑使用情況、外判重大合約、意外、服務受阻、公眾投訴，以及管理局可能不時要求的任何其他事宜。

管理局已授予行政總裁進行公司業務的一切其他權力。

主席及行政總裁的職能

根據《九廣鐵路公司條例》，訂明主席及行政總裁的職位拆分。管理局已清楚訂明及批准管理局主席及行政總裁的職責劃分。

主席是管理局的非執行成員，領導管理局制訂其策略及達成目標。主席負責管理局事務的執行，確保其效能及制訂議程。主席並不參與公司的日常業務。主席應鼓勵管理局非執行成員作出積極貢獻，並促進行政管理層與有關成員之間的良好關係，以確保有關成員能及時取得準確及清晰的資料，並確保能與公司的唯一股東進行有效溝通。

行政總裁直接負責公司的日常營運，並就公司的財務及營運表現向管理局交代。

公司管治報告書

成員及成員的獨立性

管理局現時由主席、行政總裁、兩位當然成員，以及六位獨立非執行成員組成。主席及所有成員均由香港特別行政區行政長官委任；而行政總裁則由公司委任。各人的姓名及個人簡介見載於第8及第9頁。所有成員的任期均涵蓋2005年全年至12月31日。兩位當然成員為環境運輸及工務局局長，以及財經事務及庫務局局長。管理局的獨立非執行成員會對策略建議提供中肯意見，並協助制訂有關建議，同時就管理局決策提供有力的獨立判斷、知識及經驗。所有成員均具備充分能力，人數亦足夠，他們的意見在管理局的決策過程中舉足輕重。

成員在必要時可諮詢獨立專業意見，以履行其職責，有關費用由公司承擔。有關主席的專業職務載於主席的個人簡介內。主席擔任多個公益職務，但這些職務不會影響其履行對公司的職責（他每年為公司工作約80天）。

管理局認為全體非執行成員在身份及判斷上均屬獨立。各非執行成員：

- (a) 在過去5年內並非受聘於公司；
- (b) 於回顧年度或過去3年內與公司並無重大業務關係；

- (c) 並無收取香港特別行政區政府財政司司長釐定的每年酬金以外的任何薪酬；
- (d) 並無與公司顧問、成員或高層管理人員存在親密家庭關係；
- (e) 並無透過參與其他公司或團體而持有董事職務或與其他成員有重大關連；及
- (f) 並無擔任管理局成員超過9年。

專業發展

獲委任後，各成員均須接受入職簡介，以獲悉有關公司的資料、管理局職能及須由管理局決定的事宜、管理局及轄下各委員會的職權範圍及成員，以及授予該等委員會的權力、公司的公司管治慣例及程序的資料，包括公司高層行政人員獲賦予的權力及公司最新財務資料。此外，管理局各成員還會參觀若干主要地點並與主要高級行政人員舉行會議。在任期間，成員會透過簡介文件及與高級行政人員會面，不斷獲悉有關公司業務、業務競爭及規管環境、公司社會責任事宜，以及影響公司與業界變動的最新資料。各成員獲委任時，公司秘書亦會向他們介紹作為管理局成員所須承擔的法律及其他責任與義務。公司會定期提醒他們所肩負的職責，以及告知足以影響公司及他們（作為管理局成員）的法例及管治規定的最新變化。

公司秘書

公司秘書負責透過主席就一切監管事宜向管理局提供意見，並向成員提供建議及服務。根據公司須由管理局決定的事項列表，公司秘書的委任須獲管理局全體成員批准。

資料

公司會定期在舉行管理局及委員會會議前，適時地向成員發送有關報告及文件，並會應成員不時提出的特別要求給予補充資料。全體成員均獲提供每月管理帳目及定期管理報告，以及有關鐵路營運與安全的資料，以便根據議定目標評審公司及管理層的表現。

與唯一股東的關係

為了履行主席於條例及守則規定下的職責，主席會就公司唯一股東向其提供的問題給予管理局回應。

公司網址為www.kcrc.com，當中載有各界相關人士感興趣的資料。

內部控制

管理局對公司的內部控制系統承擔最終責任：透過審計委員會確保公司能實施適當的內部控制政策，並透過該委員會獲保證可以信賴系統有效運作；以及確保內部控制系統能按獲准的方式有效管理風險。

成員不斷透過審計委員會檢討公司的內部控制系統效能，包括營運及合規控制、風險管理及公司的內部控制安排。該等檢討已涵蓋內部審計部門對內部控制(尤其是內部財務控制)的評估、管理層維持有關控制的保證及外聘核數師就其法定核數工作過程中所發現事宜的報告。該等檢討的關鍵環節，在於每年須通過一次發出保證的程序，負責經理藉以確定內部控制系統是否足夠、公司政策的遵行情況、本地法律及規例，並呈報過去一年在控制方面發現的任何不足之處。

公司視審慎的風險管理為主要管理活動，而管理業務風險以締造更多商機則是所有活動的關鍵。公司採用簡單、靈活的標準，貫徹體現公司的價值觀，以達致上述目標。該等可能涉及策略、營運或公司聲譽的業務風險，均須知會管理局成員。可接納的風險及控制水平取決於個別情況下的營商環境。

公司管治報告書

管理局及委員會會議

年內，管理局及委員會舉行會議次數及各成員的出席次數（括號所示）見載於下表。

管理局為各個委員會委任一位或以上的專家成員，他們具備該等委員會所涵蓋事務方面的專業知識。專家成員為委員會的考慮事項及決策提供中肯

意見。專家成員在各委員會的決策過程中舉足輕重，不過由於他們並非管理局成員，故並不屬於法定人數的一員，亦無投票權。

	管理局 會議	審計 委員會	物業 委員會	基建工程 委員會	人力資源 策略 委員會	財務 委員會
主席 田北辰先生 非執行成員	12 (12)				3 (3)	
署理行政總裁 黎文熹先生 執行成員	12 (12)		10 (10)	12 (11)		2 (2)
當然成員 馬時亨先生	12 (3) ¹		10 (0) ⁷	12 (0) ³	3 (0) ⁵	2 (0) ⁸
當然成員 廖秀冬博士	12 (4) ²			12 (0) ⁴	3 (0) ⁶	
非執行成員 羅榮生先生	12 (10)		10 (10)			
非執行成員 溫文儀先生	12 (12)	5 (5)	10 (5)	12 (12)		
非執行成員 包立德先生	12 (10)	5 (5)			3 (2)	
非執行成員 王于漸教授	12 (9)		10 (1)	12 (3)		2 (2)
非執行成員 石禮謙議員	12 (10)	5 (4)		12 (4)	3 (2)	
非執行成員 吳亮星先生	12 (12)		10 (5)	12 (6)		2 (1)

¹ 替任人出席9次會議

² 替任人出席8次會議

³ 替任人出席11次會議

⁴ 替任人出席11次會議

⁵ 替任人出席3次會議

⁶ 替任人出席3次會議

⁷ 替任人出席10次會議

⁸ 替任人出席2次會議

年內，管理局及委員會舉行會議次數及各專家成員的出席次數(括號所示)見載於下表。

審計委員會

本年度審計委員會由包立德先生(主席)、溫文儀先生及石禮謙議員組成。該委員會的全體成員均為獨立非執行成員。年內，審計委員會共舉行5次會議。該委員會中至少有一位成員具有「近期及相關經驗」，這位成員就是特許會計師包立德先生，他曾為羅兵咸永道會計師事務所(香港)的主席，至於委員會其他成員均在香港擔任最

高層職位，經驗十分豐富。有關各成員的個人簡介，見載於第8及第9頁。

根據其職權範圍，審計委員會監察財務報表及與公司業績相關的任何正式公布是否完備。該委員會負責監督外部審核程序的效能，同時就委任、續聘外聘核數師及其薪酬，向管理局提出建議，也負責確保公司與外聘核數師之間能維持合宜的關係，包括檢討非核數服務及費用。該委員會每年都會檢討公司的內部控制系統以及公司所面臨風險的監察和評估的程序。同時，該委員會亦負責檢討內部審計部

門的效能，並於考慮行政總裁的意見後，向管理局建議委任或終止聘用該部門主管。該委員會已承諾每三年檢討一次其職權範圍及其效能，在適當情況下，委員會於檢討後會向管理局建議應當實施的變動。

該委員會與執行總監及管理層舉行會議，並與外聘及內部核數師單獨舉行會議。該委員會的職權範圍可向公司秘書查詢，並見載公司網頁www.kcrc.com。

專家成員 ¹	物業 委員會	基建工程 委員會	人力資源 策略 委員會	財務 委員會
林菲臘先生	10 (9)			
李鴻鈞先生				2 (2)
黃澤恩先生		12 (10)		
熊永達先生		12 (11)		
溫文隆先生		12 (11)		
李霏霏女士		12 (9)		
郭少強先生		12 (7)		
柯黃秋梅女士			3 (2)	
杜余明芝女士			3 (3)	

¹ 專家成員的詳細資料載於本報告第89頁的管理局報告書。

公司管治報告書

2005年，審計委員會履行的職責如下：

- (a) 審議公司草擬的財務報表，其後提交管理局通過；
- (b) 審議外聘核數師就上述資料提交的報告；
- (c) 審議公司會計政策的適切性；
- (d) 於不同時間審議香港及美國公認會計準則對公司財務報表可能構成的潛在影響；
- (e) 審查、建議或預先批准核數費用或非核數費用；
- (f) 審查外聘核數師就審核公司財務報表制訂的計劃，包括重點範疇；及
- (g) 批准每年的內部審核計劃，以及審議內部控制、財務報告與風險管理等各個系統的恰切性與有效程度。

審計委員會亦負責監察公司的告發程序，確保在落實適當的安排後，僱員能夠在保密情況下揭發任何不當行為，然後採取適當的跟進行動。

核數師的獨立性及客觀性

審計委員會負責定期及密切監察外聘核數師向公司及其附屬公司提供的非核數服務。外聘核數師由香港特別行政區行政長官委任，確保其提供的服務不會削弱其獨立性或客觀性。委員會在合適情況下可另行委聘具適當資格的會計師負責非核數服務。委員會在考慮由外聘核數師執行任何非核數工作時，應注意符合下列要求：外

聘核數師不應負責其本身公司的核數工作；不應為公司或其附屬公司作出管理決策；不應於公司或其附屬公司擁有相互財務利益；以及不應擔任公司或其附屬公司的代言人。委員會亦應考慮相關的專業及監管規定，不會因為提供准許的非核數服務而違反有關規定。未經審計委員會事先批准，公司不得接受外聘核數師提供的任何服務。任何可能與外聘核數師的身份相衝突的活動必須事先上報委員會審議，經批准後方可進行。年內就其提供的核數及其他服務支付予外聘核數師的款項，詳載於財務報表第123頁的附註部分。

物業委員會

物業委員會統理一切物業發展事宜，並負責審議公司透過旗下物業及土地開創更多收入的各項建議，以及連同新鐵路工程項目一同興建而被公司購入的商業樓宇。羅榮生先生為委員會主席。

物業委員會由至少3名管理局成員組成，其法定人數不得少於委員會成員的半數。

管理局可委任專家成員加入物業委員會為其提供建議，但這些專家成員不在該委員會的法定人數之列。

物業委員會的職權範圍包括專責檢討下列各項的策略及進度，並就此向管理局提供建議：

- (a) 作銷售或投資的物業發展項目；
- (b) 公司物業組合的租賃；及
- (c) 發揮公司旗下土地和物業組合的發展潛力，為公司帶來更多商務收入。

此外，其相關職權涉及的具體事宜包括：

(a) 有關物業發展：

1. 定期審議公司整體物業發展項目的工作計劃，並就此向管理局提供建議；
2. 就新物業發展項目進行技術及財務可行性研究後，審議有關的各項建議，然後由管理層將有關建議提交予城市規劃委員會；
3. 審批甄選物業發展商的評估準則；
4. 審批入選物業發展商名單；
5. 審批評核物業發展商標書的評估準則；
6. 確認發展商的最後入選名單，並提交管理局審批；
7. 確認特定物業發展項目的建議框架協議，並提交管理局審批；
8. 持續審議公司就物業發展項目制訂的標準合營協議，簽註任何特定物業發展項目的必要建議改動，並將有關改動提交管理局審批；

- (b) 有關出租及出售物業方面的投資：

9. 審核公司投資商用物業的各項建議，並就此向管理局提交適當建議；
10. 審核公司租賃收入總額估計逾2,000萬港元的各項物業租賃建議，並就此向管理局提交適當建議；
11. 審核各項物業出售建議，並就此向管理局提交適當建議；及

(c) 有關帶來更多商務收入：

12. 審核透過公司持有的土地或物業帶來逾2,000萬港元額外收入的各項建議，並就此向管理局提交適當建議。

人力資源策略委員會

委員會檢討行政總裁、非管理局成員的執行總監和直屬行政總裁的高級行政人員的委任、終止聘用與薪酬水平，以及向管理局提供建議。委員會亦就全體員工的適當薪酬水平向管理局提供建議。田北辰先生為委員會主席。

公司管治報告書

人力資源策略委員會至少由3名管理局非執行成員組成，其法定人數不得少於委員會成員的半數。

管理局可委任專家成員加入人力資源策略委員會為其提供建議，但這些專家成員不在該委員會的法定人數之列。

人力資源策略委員會對管理局負責，可自行決定舉行會議的次數。其職權範圍如下：

- (a) 就設立及取消高級總監、總監及副總監級別職位的各項建議進行審議，並向管理局提交有關建議；
- (b) 審核所有署理職務人員的工作表現，以考慮正式晉升他們至高級總監、總監及副總監的職級，並就填補上述級別職位的所有員工的委任、晉升、續約及薪酬水平等各項事宜向管理局提交建議；
- (c) 就填補直屬行政總裁的高級行政人員職位(即公司秘書兼首席法律顧問、公司事務總經理及審計總經理)的所有員工的委任、晉升、續約及薪酬水平等各項事宜向管理局提交建議；
- (d) 就高級總監、總監、副總監及高級行政人員的終止合約及即時解僱等事宜及有關條款和條件進行審議，並向管理局提交建議；
- (e) 每年審議行政總裁的薪酬及工作條件，並建議管理局通過任何調整建議，其後經環境運輸及工務

局局長提交予香港特別行政區行政長官審批；

- (f) 每年審議所有高級總監、總監、副總監及高級行政人員等職級員工的薪酬水平，並就各該人員的薪酬調整向管理局提交建議；
- (g) 每年審核市場薪酬趨勢的數據，並就管理層擬對行政級、管理級及非管理級員工實行的薪酬調整向管理局提交建議；及
- (h) 就公司僱員現有服務條款及條件作出重大變更或新增任何主要服務條款及條件的任何建議，向管理局提供意見。

基建工程委員會

基建工程委員會專責審議有關公司承辦的所有大型基建工程(不包括物業發展項目)，並就有關工程項目向管理局提供建議。溫文儀先生為委員會主席。

基建工程委員會至少由3名管理局成員組成，其法定人數不得少於管理局成員的半數。

管理局可委任專家成員加入基建工程委員會為其提供意見，但這些專家成員不在該委員會的法定人數之列。

基建工程委員會的職權範圍包括專責審議與西鐵、東鐵、東鐵支線及其他新鐵路工程項目有關的基建工程，並向管理局提供建議，審議的內容包括：

- (a) 有關工程在籌劃階段的範圍界定、工程可行性、成本及財務可行性的建議；
- (b) 與政府訂立的工程項目協議及其他合約安排中有關基建工程的事宜；
- (c) 工程項目合約策略；
- (d) 工程項目合約條件(包括控制工程項目開支的程序、主要改動指令及索償解決方式等)，並審議管理層如何執行該等條件；及
- (e) 工程項目進度(包括各項工程範圍、計劃、設計、成本、預算及合約管理的重大變動建議)，以及任何其他重要事宜。

財務委員會

財務委員會處理盈餘資金的投資事宜，負責整體融資安排，並就公司未來大型基建工程項目的融資策略向管理局提供意見。公司庫務處按照管理局釐訂的策略、政策及指引，管理融資、現金投資及風險。王于漸教授為委員會主席。

財務委員會至少由3名管理局成員組成，其法定人數不得少於管理局成員的半數。

管理局可委任專家成員加入財務委員會為其提供意見，但這些專家成員不在該委員會的法定人數之列。

財務委員會一般須處理盈餘資金的投資事宜，並就公司未來大型基建工程項目的融資策略向管理局提供意見，尤其須負責下列事宜：

盈餘資金的投資事宜

1. 按照經批准的評估準則甄選適合擔任投資經理或託管人的公司；
2. 評估候選投資經理及託管人的建議書，並就該等公司的委任向管理局提供意見；
3. 釐訂投資經理及公司庫務處將予管理的盈餘資金金額；
4. 制訂具體的現金投資指引；
5. 檢討及監察投資經理、託管人及公司庫務處的投資表現；
6. 視乎情況需要終止投資經理或託管人的委任；

融資策略

7. 就大型基建工程項目及持續融資要求制訂融資策略，並向管理局提供意見；
8. 待根據上文第(7)項制訂的融資策略獲公司及政府批准，並在項目協議內適當反映後，確保充分符合公司的融資要求；及

其他

9. 履行管理局授予的任何其他相關任務。

管理局報告書

管理局同仁謹此呈上截至2005年12月31日止
財政年度的年報及經審核的財務報表。

九廣鐵路公司條例

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

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

公司的主要業務

公司的主要業務為：

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

- 詳細規劃、設計及興建現有鐵路系統的支線
- 拓展有關的商務，包括出租廣告位、批出經營合約及物業租賃業務
- 發展物業
- 營運接駁巴士服務

為方便從事上述業務而註冊成立的附屬公司的主要業務詳列於財務報表附註18。

管理局

成員

管理局為公司的監管機構，有權履行《九廣鐵路公司條例》賦予的職責。管理局由主席、8位成員，以及行政總裁組成；主席及8位成員全部由香港特別行政區行政長官委任，行政總裁則由公司委任，惟事先須得到香港特別行政區行政長官同意。

於回顧年度內，出任管理局成員的人士包括田北辰先生(主席)、黎文熹先生(署理行政總裁)、羅榮生先生、馬時亨先生(財經事務及庫務局局長)、廖秀冬博士(環境運輸及工務局局長)、溫文儀先生、包立德先生、王于漸教授、石禮謙議員及吳亮星先生。管理局成員的個人簡介載於第8及第9頁。

替任成員

於2005年替任管理局成員的人士包括替任財經事務及庫務局局長的郭立誠先生、劉淦權先生、袁民忠先生和黎年先生，以及替任環境運輸及工務局局長的羅智光先生、朱曼鈴女士、周達明先生、何宗基先生、陳志恩先生和何偉富先生。

除8月暑假休會期間外，管理局定期每月開會，並於適當時舉行特別會議。管理局主要負責制訂公司的整體策略、收購及分拆業務政策、審批每年預算、重大的融資安排、客運票價及貨運收費，並確保公司設有健全的行政制度及程序。此外，管理局每月檢討公司的營運業績、安全紀錄以及有關實踐每年所訂指標的進展。管理局已授權行政總裁管理公司的日常運作。

委員會

管理局下設多個委員會，負責監管公司的特定營運及職能範疇，以及向管理局提供適當的決策建議。除審計委員會外，各委員會均包括多位出任顧問的專業人士，任期一年。獲委任加入基建工程委員會的專業人士包括顧問土木工程師黃澤恩博士；鐵路拓展處處長溫文隆先生；香港理工大學土木工程系副教授熊永達博士；專長建築法的律師李霏霏女士；以及律師兼土木工程師郭少強先生(已於2005年12月請辭)。獲委任加入人力資源策略委員會的成員包括在大型銀行人力資源部任職高級行政人員的柯黃秋梅女士(已於2005年12月請辭)；以及跨國公司總經理杜余明芝女士。獲委任加入物業委員會的成員為專長建造、仲裁及物業發展案件的律師林菲臘先生；曾任公司執行董事而目前已榮休的特許會計師李鴻鈞先生則獲委任加入財務委員會。除了於2005年請辭的成員外，所有專家成員均於2005年12月獲續任一年。

上述各專業人士並非管理局成員。委任這些專家成員，旨在加強各委員會執行各種職責及擔任管理局顧問的能力。各委員會及其職能載於第83至第87頁。

長期規劃、業務計劃及財務管理架構

公司每年向管理局提交業務計劃，內容包括三年內的收支預算。業務計劃內的第一年預算，將成為制訂該年度預算的基礎。

公司制訂了明確的電腦系統運作程序，定期作出檢討，確保財務紀錄完整準確，而數據處理方面則迅速有效。公司亦制訂明確程序，審核、檢討和批出所有大型基建工程合約項目及涉及龐大收支的合約。凡超過5,000萬港元的大型基建工程項目、超過5,000萬港元的合約，以及超過1,000萬港元的顧問服務，均須經管理局通過。公司每月編製營運報告及財務報告，列出業績與相關預算的比較數字，亦載列各重要事項的最新資料，向管理局提交以供審查。

公司管治

管理局致力維持高水平的公司管治。管理局奉行Cadbury委員會最佳應用守則(Code of Best Practice)內所載的良好企業管治原則，並規定九廣鐵路公司作為法定及非上市公司，須遵守其中一切適用的守則。雖然無此規定，公司於本年度遵行《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》附錄14所列出的新企業管治常規守則(New Code of Corporate Governance)，惟不包括不適用於公司的條文。公司的一貫政策是盡量切合政府及顧客等主要相關人士的訴求，並保持一切業務交易的透明度。

公司自2003年起採用了一套專業道德標準，符合2002年《薩班斯—奧克斯利法案》(Sarbanes-Oxley Act)第406條，以及《證券及交易委員會條例S-K》第406條及第601條。該套標準適用於公司所有高級財務人員，包括行政總裁、財務總監、財務總經理，以及庫務總經理，亦適用於執行同類職能的任何其他人員。有關公司管治的詳情請參閱第79至第87頁。

管理局成員、轄下各委員會成員，以及非管理局成員的執行總監

本年度管理局成員、轄下各委員會成員，以及非管理局成員的執行總監名單詳列於第8至第11頁。

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

2005年終結時或年內任何時間，本公司或其任何附屬公司所參與的重要合約之中，管理局成員、轄下各委員會的專家成員或非管理局成員的執行總監並沒有從中獲得實質利益。

2005年任何時間內，本公司或其任何附屬公司亦無參與任何安排，使管理局成員、轄下各委員會的專家成員或非管理局成員的執行總監，藉購入公司或其附屬公司的股票或債券而獲益。

客戶與供應商

年內，來自集團(包括公司及其附屬公司)5個最大客戶的營業額佔集團總營業額不足30%，而集團向本身所用5個最大供應商作出的採購佔集團總採購額不足30%。

財務報表

截至2005年12月31日止年度內，集團業績以及集團和公司於該日期的財政狀況詳列於第94頁至第170頁的財務報表內。

固定資產

年內固定資產變動情況詳列於財務報表附註14。

股本

公司的股本詳情列於財務報表附註31。任何進一步撥歸本公司的資本均由政府與公司商討後決定。

股息

公司建議向政府派發的股息詳列於財務報表附註12。

退休金計劃

公司的退休金計劃詳細資料見財務報表附註37。

資本化利息及財務收入／支出

公司的資本化利息及財務收入／支出詳細資料見財務報表附註8。

附息借貸

公司的附息借貸詳細資料見財務報表附註29。

營業額、財務業績及財政狀況

公司的營業額、財務業績及財政狀況詳細資料見年報中的財務報表、行政總裁報告書、財務摘要，以及十年統計數字。

捐款

公司年內捐款總數為260,000港元，當中包括馬鐵及尖沙咀支線慈善搭車日所籌得的善款200,000港元。

持續經營

載於第94頁至第170頁的財務報表，乃按照公司持續經營的基準編製。管理局已通過2006年度公司預算，並確信公司能在可見的未來繼續運作良好。

編製財務報表的責任

《九廣鐵路公司條例》規定公司必須編製財務報表。在編製財務報表時，公司須遵從香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》與香港公認會計原則的一切適用條文，以及香港《公司條例》與《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》對財務報表披露規定的適用條文，力求真實、公允地反映公司於有關財政年度的業績及財政狀況。

核數師

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

承管理局命

范義明

公司秘書

2006年2月27日

目錄

93	核數師報告書	149	25 現金及等同現金
	財務報表	150	26 應付利息及其他應付款項
94	綜合收益表	151	27 基本工程項目的應計開支及準備
95	綜合資產負債表	151	28 應付租賃承擔
96	公司資產負債表	152	29 附息借貸
97	綜合權益變動表	153	30 遞延收益
99	綜合現金流動表	154	31 股本
	財務報表附註	155	32 儲備
100	1 公司的成立	157	33 金融資產及負債
100	2 主要會計政策	165	34 綜合現金流動表附註
113	3 會計政策的變動	166	35 有關連人士
122	4 營業額	166	36 未完承擔
122	5 未計折舊的經營成本	167	37 退休金計劃
123	6 未扣除折舊的經營溢利	168	38 信貸額及計劃
126	7 折舊	168	39 或有負債
126	8 利息及財務收入／支出	169	40 資產減值
127	9 衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動收益	169	41 公司與地鐵有限公司可能合併的計劃
127	10 所得稅	169	42 比較數字
129	11 公司唯一股東應佔年內全部溢利	170	43 會計估計及判斷
129	12 擬派股息	170	44 截至2005年12月31日止年度會計期間已頒布 但未生效的修訂條文、新訂準則及詮釋可能 造成的影響
130	13 分部資料報告		折算為外幣的財務報表
134	14 固定資產及經營租賃項下持作自用的批租 土地權益	171	綜合收益表
139	15 進行中建築工程	172	綜合資產負債表
141	16 遞延支出	173	公司資產負債表
142	17 發展中物業	174	綜合權益變動表
143	18 於附屬公司的投資	175	綜合現金流動表
144	19 聯營公司權益		公司資料
146	20 借予第三方的貸款	176	十年統計數字
146	21 借予無控制權附屬公司的貸款	182	銀行及金融機構
147	22 投資	183	顧問公司
148	23 存料及零件	184	財務詞彙釋義及聯絡資料
148	24 應收利息及其他應收款項		

核數師報告書

致九廣鐵路公司管理局

本核數師(以下簡稱「我們」)已審核刊於本年報第94頁至第170頁按照香港公認會計原則編製的財務報表。

公司及核數師的責任

《九廣鐵路公司條例》規定 貴公司必須編製財務報表，而 貴公司決定編製真實與公允的財務報表。在編製這些財務報表時， 貴公司必須貫徹採用合適的會計政策，作出審慎及合理的判斷和估計，並說明任何重大背離適用會計準則的原因。

我們的責任是根據我們審核工作的結果，對這些財務報表提供獨立意見，並按照《九廣鐵路公司條例》第14 B(3)條的規定，僅向整體管理局報告。除此以外，我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

意見的基礎

我們是按照香港會計師公會頒佈的《香港核數準則》進行審核工作。審核範圍包括以抽查方式查核與財務報表所載數額及披露事項有關的憑證，亦包括評估 貴公司於編製財務報表時所作的主要估計和判斷、所釐訂的會計政策是否適合 貴公司及 貴集團的具體情況，以及有否貫徹運用並足夠披露這些會計政策。

我們在策劃和進行審核工作時，是以取得一切我們認為必須的資料及解釋為目標，使我們能獲得充分的憑證，就財務報表是否存在重大的錯誤陳述，作合理的確定。在提供意見時，我們亦已衡量財務報表所載資料在整體上是否足夠。我們相信，我們的審核工作已為下列意見建立合理的基礎。

意見

我們認為，上述的財務報表均真實與公允地反映 貴公司及 貴集團於2005年12月31日的財政狀況和 貴集團截至該日止年度的溢利及現金流量，並已按照香港《公司條例》的適用披露規定適當地編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港

2006年2月27日

綜合收益表

截至2005年12月31日止年度(以港元計)

	附註	2005年 百萬港元	2004年 經重列 百萬港元
營業額	4	5,383	4,976
未計折舊的經營成本	5	3,145	2,916
未扣除折舊的經營溢利	6	2,238	2,060
折舊	7	2,140	1,569
未扣除利息及財務收入／支出的經營溢利		98	491
利息及財務收入	8(a)	525	444
利息及財務支出	8(b)	(823)	(485)
扣除折舊、利息及財務收入／支出後的溢利／(虧損)		(200)	450
衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動收益	9	400	–
投資物業的估值收益	14	171	148
應佔聯營公司溢利		15	15
稅前溢利		386	613
所得稅	10(a)	(69)	(100)
公司唯一股東應佔年內全部溢利	11	317	513
結算日後擬向公司唯一股東派付的年內股息	12(a)	–	172

第100頁至170頁的財務報表附註亦為本財務報表的一部分。

綜合資產負債表

2005年12月31日(以港元計)

	附註	2005年 百萬港元	2004年 經重列 百萬港元
資產			
固定資產	14		
– 物業、廠房及設備		60,127	61,029
– 投資物業		1,171	1,026
		61,298	62,055
經營租賃項下持作自用的批租土地權益	14	5,645	5,691
進行中建築工程	15	10,411	6,991
遞延支出	16	1,210	1,462
發展中物業	17	1,537	1,892
聯營公司權益	19	72	57
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	3,863	3,576
衍生金融資產	33(e)	129	–
投資	22	449	4,323
存料及零件	23	343	319
應收利息及其他應收款項	24	717	756
現金及等同現金	25	3,394	3,531
		89,752	91,386
負債			
應付利息及其他應付款項	26	2,803	2,929
基本工程項目的應計開支及準備	27	3,038	3,971
應付租賃承擔	28	684	717
衍生金融負債	33(e)	361	–
附息借貸	29	19,474	19,748
遞延收益	30	541	708
遞延稅項負債	10(d)	3,198	3,251
		30,099	31,324
淨資產			
		59,653	60,062
資本與儲備			
股本	31	39,120	39,120
儲備	32	20,533	20,942
總權益		59,653	60,062

上列財務報表於2006年2月27日經管理局審核批准及授權發表。

田北辰
黎文熹
包立德
管理局成員

第100頁至170頁的財務報表附註亦為本財務報表的一部分。

公司資產負債表

2005年12月31日(以港元計)

	附註	2005年 百萬港元	2004年 經重列 百萬港元
資產			
固定資產	14		
– 物業、廠房及設備		60,086	60,979
– 投資物業		1,171	1,026
		61,257	62,005
經營租賃項下持作自用的批租土地權益	14	5,645	5,691
進行中建築工程	15	10,411	6,991
遞延支出	16	1,210	1,462
發展中物業	17	1,537	1,892
聯營公司權益	19	42	9
借予第三方的貸款	20	–	16
借予無控制權附屬公司的貸款	21	3,863	3,576
衍生金融資產	33(e)	129	–
投資	22	449	4,323
存料及零件	23	343	319
應收利息及其他應收款項	24	707	751
現金及等同現金	25	3,270	3,426
		88,863	90,461
負債			
應付利息及其他應付款項	26	2,664	2,811
基本工程項目的應計開支及準備	27	3,038	3,971
衍生金融負債	33(e)	361	–
付息借貸	29	19,474	19,748
遞延收益	30	501	663
遞延稅項負債	10(d)	3,198	3,251
		29,236	30,444
淨資產			
		59,627	60,017
資本與儲備			
股本	31	39,120	39,120
儲備	32	20,507	20,897
總權益		59,627	60,017

上列財務報表於2006年2月27日經管理局審核批准及授權發表。

田北辰
黎文熹
包立德
管理局成員

第100頁至170頁的財務報表附註亦為本財務報表的一部分。

綜合權益變動表

截至2005年12月31日止年度(以港元計)

	附註	2005年 百萬港元	2004年 經重列 百萬港元
總權益(1月1日)			
如先前列報		60,147	60,205
因以下兩項會計政策變動而作出的前期調整：			
– 軌道折舊	3(a)(ii)	(38)	–
– 投資物業估值收益的遞延稅項	3(a)(ii) & 3(a)(iii)	(47)	(21)
年初結餘調整前重列		60,062	60,184
因香港會計準則第32條及第39條下的會計政策變動而作出的年初結餘調整	32	(568)	
於1月1日，前期及年初結餘調整後之總權益		59,494	
直接於權益中確認的收入／(開支)淨額：			
重估投資物業盈餘(扣除遞延稅項)			
– 如先前列報			148
– 因投資物業估值收益會計政策變動而作出的前期調整	3(a)(i)		(148)
– 重估投資物業盈餘(扣除遞延稅項)(2004年：經重列)			–
可供出售證券重估虧損	32	(15)	(54)
直接於權益中確認的年內開支淨額(2004年：經重列)		(15)	(54)

第100頁至170頁的財務報表附註亦為本財務報表的一部分。

綜合權益變動表

截至2005年12月31日止年度(續)(以港元計)

	附註	2005年 百萬港元	2004年 經重列 百萬港元
年內淨溢利：			
– 如先前列報			429
– 因以下各項會計政策變動而作出的前期調整：			
> 投資物業的估值收益	3(a)(i)		148
> 軌道折舊	3(a)(i)		(38)
> 投資物業估值收益的遞延稅項	3(a)(i)		(26)
> 年內重列			84
– 年內淨溢利(2004年：經重列)	32	317	513
贖回及出售可供出售證券後撥入收益表的重估虧損	32	29	39
於本年度核准及支付的股息	12(b)	(172)	(620)
總權益(12月31日)		59,653	60,062

第100頁至170頁的財務報表附註亦為本財務報表的一部分。

綜合現金流動表

截至2005年12月31日止年度(以港元計)

	附註	2005年 百萬港元	2004年 經重列 百萬港元
經營活動			
來自經營的淨現金流入	34	2,408	2,309
來自物業發展的淨現金流入／(流出)		340	(376)
繳付香港利得稅		(1)	(1)
經營活動的淨現金流入		2,747	1,932
投資活動			
存放日起3個月後到期的銀行存款增加		(615)	(740)
資本開支支付：			
– 東鐵支線項目		(2,821)	(4,534)
– 其他工程項目及購置固定資產		(2,168)	(2,450)
利息收入		750	1,358
來自聯營公司的股息		33	–
借予無控制權附屬公司的貸款		(84)	(24)
借予聯營公司的貸款		(33)	–
出售固定資產收到的現金		4	–
贖回及出售可出售證券收到的現金		3,311	6,740
投資活動的淨現金流入／(流出)		(1,623)	350
融資前淨現金流入		1,124	2,282
融資活動			
貸款所得／償還貸款的淨現金流出		(279)	(273)
已付股息		(172)	(620)
利息支出		(1,392)	(1,387)
與衍生金融工具相關的現金流量淨額		(13)	138
已付財務支出		(20)	(26)
現金及等同現金的增加／(減少)淨額		(752)	114
現金及等同現金(1月1日)		2,591	2,477
現金及等同現金(12月31日)		1,839	2,591
現金及等同現金結餘分析			
銀行存款及現金	25	42	36
存放日起3個月內到期的銀行存款	25	1,797	2,555
		1,839	2,591

第100頁至170頁的財務報表附註亦為本財務報表的一部分。

財務報表附註

(以港元計)

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日撥歸本公司。

條例先後於1986年、1998年及2001年修訂。根據1986年的修訂條例，公司可興建及經營輕鐵系統。1998年的修訂條例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)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布的《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「集團」)採用的主要會計政策概述如下。

香港會計師公會已頒布多項新訂及經修訂的香港財務報告準則，於2005年1月1日或之後開始的會計期間生效或供提早採用。當前及過往會計期間初步採用該等新訂及經修訂香港財務報告準則所引致的會計政策變動已於本財務報表中反映，詳情載於附註3。

(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43中討論。

2 主要會計政策 (續)

(c) 綜合基準

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

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

(d) 於附屬公司的投資

根據香港《公司條例》規定，附屬公司是指集團直接或間接持有其過半數已發行股本，或控制其過半數投票權、或控制其董事會組成的公司。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，均視為受公司控制。

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

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

公司資產負債表上所示於附屬公司的投資，是按成本減去減值虧損(如有)後入帳。

(e) 於聯營公司的權益

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

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

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

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

公司資產負債表所示於聯營公司的投資，是按成本減去減值虧損(如有)後入帳。

財務報表附註

(以港元計)

2 主要會計政策 (續)

(f) 投資

投資包括：

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

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；及
- (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，惟直接於收益表內確認的相關減值虧損及匯兌收益及虧損（如有）除外。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，交易日即集團或公司承諾購買／出售投資之日或投資到期之時。

(g) 衍生金融資產及負債

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

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

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

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。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。

2 主要會計政策 (續)

(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，集團在收購該資產時即須承擔上述責任。

每項不足2萬元的物業、廠房及設備的支出均於產生時在收益表內扣除。

財務報表附註

(以港元計)

2 主要會計政策 (續)

(i) 物業、廠房及設備 (續)

(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。

(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、軌枕及混凝土木工程(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	10-15
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、混凝土木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。

2 主要會計政策 (續)

(k) 租賃資產 (續)

(ii) 經營租賃項下租出的資產

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

(iii) 經營租賃費用

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

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

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

(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。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：

- 就利息及其他應收款項、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關的減值虧損，毋須在收益表內扣除。於以往年度確認的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。

財務報表附註

(以港元計)

2 主要會計政策 (續)

(l) 資產減值 (續)

(ii) 其他資產減值

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

- 物業、廠房及設備；
- 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。

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

(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，例如物料、員工費用及間接開支、利息及財務收入／支出，以及因資金動用前投資的公平價值變動而產生的損益。當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線而產生的土地租賃費用、收地成本及其他相關費用，將初步計入進行中建築工程項下。當政府將有關土地授予公司後，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。

2 主要會計政策 (續)

(m) 進行中建築工程 (續)

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。

財務報表附註

(以港元計)

2 主要會計政策 (續)

(p) 共同控制的業務

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

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

(q) 借予第三方的貸款

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，但有關租約不擬作交易用途。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，負責西鐵第一期沿線的物業發展。借予無控制權附屬公司的貸款最初按公平價值確認，其後按成本列帳，而非按攤銷後成本減去減值虧損(如有)列帳。

(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年度內的開支。

(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。

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。

2 主要會計政策 (續)

(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，均在僱員服務的年度內記帳。

(ii) 離職福利

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

(z) 所得稅

(i) 本年度所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動均在收益表內確認，但與直接確認為股東權益項目相關的，則確認為股東權益。

(ii) 本期稅項是按本年度應課稅收入以結算日已生效或實際生效的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。

(iii) 遞延稅項資產和負債是指資產和負債按財務報告或稅務基礎計算的帳面金額之間可予扣減或應課稅的暫時差異。遞延稅項資產也可以由未使用的稅損和稅項撥回所產生。

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

財務報表附註

(以港元計)

2 主要會計政策 (續)

(z) 所得稅 (續)

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

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

(iv) 本期稅項結餘和遞延稅項結餘及其變動分開呈報，且不予抵銷。本期稅項資產和遞延稅項資產在集團或公司有法定行使權以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，並且符合以下附帶條件的情況下，可以分別抵銷本期稅項負債和遞延稅項負債：

– 本期稅項資產和負債：集團或公司計劃按淨額基準計算，或在變現該資產的同時清償該負債；或

– 遞延稅項資產和負債：這些資產和負債必須與同一稅務機構就以下其中一項徵收的所得稅有關：

– 同一應課稅實體；或

– 不同的應課稅實體。這些實體計劃在同一期間內，按淨額基準實現本期稅項資產和清償本期稅項負債。

(aa) 準備與或有負債

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

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

(ab) 收入確認

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

(i) 客運及貨運服務

收入於服務完成後確認。

2 主要會計政策 (續)

(ab) 收入確認 (續)

(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。

財務報表附註

(以港元計)

2 主要會計政策 (續)

(ae) 利息及財務收入／支出

利息及財務收入包括：

- (i) 銀行存款、投資項目及借予第三方貸款的利息收入；
- (ii) 為對沖借貸而指定的衍生金融工具所產生的已變現收益；
- (iii) 贖回及出售投資所得收益淨額；及
- (iv) 外幣交易產生的匯兌收益淨額。

集團所有利息及財務收入均與並無於收益表中按公平價值分類的非衍生金融資產有關。

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。

利息及財務支出包括：

- (i) 應付借貸利息及應付租賃承擔利息；
- (ii) 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；
- (iii) 為對沖借貸而指定的衍生金融工具所產生的已變現虧損；
- (iv) 贖回及出售投資所得已確認虧損淨額；及
- (v) 外幣交易產生的匯兌虧損淨額。

集團所有利息及財務支出均與並無於收益表中按公平價值分類的非衍生金融負債有關。

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

(ag) 分部資料報告

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

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

分部資本開支是為該分部購入的資產在購入的一年所產生的總支出。

2 主要會計政策 (續)

(ag) 分部資料報告 (續)

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

3 會計政策的變動

香港會計師公會已頒布多項新訂及經修訂的香港財務報告準則，於2005年1月1日或之後開始的會計期間生效。

集團及公司採納上述新訂及經修訂香港財務報告準則後的會計政策概述於附註2。本財務報表反映當前及過往會計期間會計政策的重大變動，詳情載列如下。

集團並未應用任何在本會計期間尚未生效的新訂準則或詮釋。

(a) 前期及年初結餘調整

下表列載根據有關香港財務報告準則的過渡性條文，須就綜合收益表及資產負債表內各項目作出的調整，以及先於截至2004年12月31日止年度列報的其他重大相關披露項目。

(i) 對截至2004年12月31日止年度綜合收益表的影響

		年內溢利增加／(減少)					(百萬港元)
	2004年 (如前 列報)	香港會計 準則 第1條 (附註3(c))	香港會計 準則 第17條 (附註3(d))	香港會計 準則 第40條 (附註3(f))	香港會計 準則 第16條 (附註3(g))	香港(詮釋 常務委員會) 第21條 (附註3(f))	2004年 (經重列)
營業額	4,976	—	—	—	—	—	4,976
未計折舊的經營成本	(2,807)	—	(112)	—	3	—	(2,916)
未扣除折舊的經營溢利	2,169	—	(112)	—	3	—	2,060
折舊	(1,632)	—	112	—	(49)	—	(1,569)
未扣除利息及財務收入／ 支出的經營溢利	537	—	—	—	(46)	—	491
利息及財務收入	444	—	—	—	—	—	444
利息及財務支出	(485)	—	—	—	—	—	(485)
扣除折舊、利息及財務收入／ 支出後的溢利(虧損)	496	—	—	—	(46)	—	450
投資物業估值收益	—	—	—	148	—	—	148
應佔聯營公司溢利	16	(1)	—	—	—	—	15
稅前溢利	512	(1)	—	148	(46)	—	613
所得稅	(83)	1	—	—	8	(26)	(100)
公司唯一股東應佔年內全部溢利	429	—	—	148	(38)	(26)	513
其他重大披露項目：							
— 經營租賃項下持作自用的批租 土地權益攤銷	—	—	(112)	—	—	—	(112)

財務報表附註

(以港元計)

3 會計政策的變動 (續)

(a) 前期及年初結餘調動 (續)

(ii) 對2004年12月31日的綜合資產負債表的影響

新會計政策對公司及集團所造成的影響並無重大差異，故並無另行列報有關公司的詳情。

	2004年 (如前 列報)	淨資產增加／(減少)				2004年 (經重列)
		香港會計 準則 第17條 (附註3(d))	香港會計 準則 第40條 (附註3(f))	香港會計 準則 第16條 (附註3(g))	香港(詮釋 常務委員會) 詮釋第21條 (附註3(f))	
資產						
固定資產						
– 物業、廠房及設備	66,766	(5,691)	–	(46)	–	61,029
– 投資物業	1,026	–	–	–	–	1,026
經營租賃項下持作自用的批租土地權益	–	5,691	–	–	–	5,691
進行中建築工程	6,991	–	–	–	–	6,991
遞延支出	1,462	–	–	–	–	1,462
發展中物業	1,892	–	–	–	–	1,892
聯營公司權益	57	–	–	–	–	57
借予第三方的貸款	733	–	–	–	–	733
借予無控制權附屬公司的貸款	3,576	–	–	–	–	3,576
投資	4,323	–	–	–	–	4,323
存料及零件	319	–	–	–	–	319
應收利息及其他應收款項	756	–	–	–	–	756
現金及等同現金	3,531	–	–	–	–	3,531
	91,432	–	–	(46)	–	91,386
負債						
應付利息及其他應付款項	(2,929)	–	–	–	–	(2,929)
基本工程項目的應計開支及準備	(3,971)	–	–	–	–	(3,971)
應付租賃承擔	(717)	–	–	–	–	(717)
附息借貸	(19,748)	–	–	–	–	(19,748)
遞延收益	(708)	–	–	–	–	(708)
遞延稅項負債	(3,212)	–	–	8	(47)	(3,251)
	(31,285)	–	–	8	(47)	(31,324)
淨資產	60,147	–	–	(38)	(47)	60,062
資本與儲備						
股本	39,120	–	–	–	–	39,120
發展儲備	6,535	–	–	–	–	6,535
投資物業重估儲備	265	–	(265)	–	–	–
投資重估儲備	(16)	–	–	–	–	(16)
擬派股息	172	–	–	–	–	172
保留溢利	14,071	–	265	(38)	(47)	14,251
總權益	60,147	–	–	(38)	(47)	60,062

3 會計政策的變動 (續)

(a) 前期及年初結餘調整 (續)

(iii) 對 2004 年 1 月 1 日集團總權益年初結餘的影響

下表僅列載就 2004 年 1 月 1 日年初結餘所作出的調整。會計政策的若干變動並無導致對 2004 年 1 月 1 日的年初結餘作出追溯調整，原因是有關過渡性條文禁止或並無要求追溯調整。

	2004 年 (如前 列報)	總權益增加／(減少)		(百萬港元)
		香港會計 準則 第 40 條 (附註 3 (f))	香港(詮釋 常務委員會) 詮釋第 21 條 (附註 3 (f))	
資本與儲備				
股本	39,120	—	—	39,120
發展儲備	6,535	—	—	6,535
投資物業重估儲備	117	(117)	—	—
投資重估儲備	(1)	—	—	(1)
擬派股息	620	—	—	620
保留溢利	13,814	117	(21)	13,910
總權益	60,205	—	(21)	60,184

(iv) 由於採納香港會計準則第 40 條，截至 2004 年 12 月 31 日止年度直接於權益項下確認的收益淨額減少 1.48 億元。

財務報表附註

(以港元計)

3 會計政策的變動 (續)

(b) 會計政策變動對本年度的估計影響

截至2005年12月31日止年度會計政策的變動對綜合收益表、綜合資產負債表及公司資產負債表中的有關項目，以及財務報表附註內其他相關披露項目造成若干影響，有關影響的估計數字載列如下。

(i) 對截至2005年12月31日止年度綜合收益表內有關項目的估計影響

	年內溢利增加／(減少)						總計
	香港會計 準則 第1條 (附註3(c))	香港會計 準則 第17條 (附註3(d))	香港會計 準則第32 及第39條 (附註3(e))	香港會計 準則 第40條 (附註3(f))	香港會計 準則 第16條 (附註3(g))	香港(詮釋 香港詮釋 第4條 常務委員會 詮釋第21條 (附註3(h)) (附註3(f))	
未計折舊的經營成本	-	(118)	-	-	20	-	(98)
折舊	-	118	-	-	(121)	(178)	(181)
利息及財務收入	-	-	24	-	-	-	24
利息及財務支出	-	-	(4)	-	-	-	(4)
衍生金融工具及對沖借貸的 公平價值變動收益	-	-	400	-	-	-	400
投資物業估值收益	-	-	-	171	-	-	171
應佔聯營公司溢利	(3)	-	-	-	-	-	(3)
所得稅	3	-	(74)	-	18	31	(52)
公司唯一股東應佔年 內全部溢利	-	-	346	171	(83)	(147)	257
其他重大披露項目：							
- 經營租賃項下持作自用 的批租土地權益攤銷	-	(118)	-	-	-	-	(118)

3 會計政策的變動 (續)

(b) 會計政策變動對本年度的估計影響 (續)

(ii) 對2005年12月31日綜合及公司資產負債表內有關項目的估計影響

	淨資產增加／(減少)					(百萬港元)	
	香港會計 準則 第17條 (附註3(d))	香港會計 準則第32 及第39條 (附註3(e))	香港會計 準則 第40條 (附註3(f))	香港會計 準則 第16條 (附註3(g))	香港(詮釋 香港詮釋 第4條 (附註3(h))	香港(詮釋 常務委員會) 詮釋第21條 (附註3(f))	總計
資產							
固定資產							
– 物業、廠房及設備	(5,645)	–	–	(147)	(178)	–	(5,970)
經營租賃項下持作自用的 批租土地權益	5,645	–	–	–	–	–	5,645
進行中建築工程	–	(24)	–	–	–	–	(24)
遞延支出	–	(1)	–	–	–	–	(1)
衍生金融資產	–	129	–	–	–	–	129
	–	104	–	(147)	(178)	–	(221)
負債							
衍生金融負債	–	(361)	–	–	–	–	(361)
附息借貸	–	(12)	–	–	–	–	(12)
遞延稅項負債	–	47	–	26	31	(77)	27
	–	(326)	–	26	31	(77)	(346)
淨資產	–	(222)	–	(121)	(147)	(77)	(567)
資本與儲備							
投資物業重估儲備	–	–	(436)	–	–	–	(436)
保留溢利	–	(222)	436	(121)	(147)	(77)	(131)
總權益	–	(222)	–	(121)	(147)	(77)	(567)

財務報表附註

(以港元計)

3 會計政策的變動 (續)

(b) 會計政策變動對本年度的估計影響 (續)

(iii) 對2005年1月1日集團及公司總權益年初結餘的影響

(百萬港元)

	2004年12月31日 的結餘 (經重列) (見附註3(a)(ii))	就香港會計準則 第32及第39條 進行的年初 結餘調整	2005年1月1日 的結餘 (經調整)
資本與儲備			
股本	39,120	—	39,120
發展儲備	6,535	—	6,535
投資重估儲備	(16)	—	(16)
擬派股息	172	—	172
保留溢利	14,251	(568)	13,683
總權益	60,062	(568)	59,494

(iv) 採納香港會計準則第40條後，估計截至2005年12月31日止年度原本應直接於權益項下確認的收益淨額將減少1.71億元。

(c) 呈報方式變動 (香港會計準則第1條「財務報表的列報」)

於以往年度，集團應佔聯營公司的稅項乃採用權益會計法計入綜合收益表，作為集團所得稅的一部分。自2005年1月1日起，根據香港會計準則第1條的實施指引，集團更改呈報方式，不再將應佔聯營公司的稅項計入綜合收益表內的集團所得稅，而是於計算集團稅前溢利之前，將應佔聯營公司的稅後溢利按權益會計法計入綜合收益表中。該等呈報方式的變動已作追溯應用，並將有關比較數字重新列報。

(d) 批租土地 (香港會計準則第17條「租賃」)

(i) 持作自用批租土地

於以往年度，持作自用的批租土地及建築物乃以成本扣除累積折舊及累積減值虧損(如有)後列帳。

自2005年1月1日起，集團就持作自用的批租土地採納一項新政策，以符合香港會計準則第17條的規定。根據該項新政策，倘於集團首次訂立有關租賃或自前承租人承接有關租賃之時，又或建築物施工當日(如屬較後日期)，土地的租賃權益價值可與建築物的價值分開計算，則持作自用土地的租賃權益將被當作根據經營租賃持有的土地入帳。

除歸類為投資物業的物業外，土地租賃費用、收地成本，以及與收購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。倘有關土地正在發展或重新開發，批租土地的帳面值及相關攤銷費用將列作進行中建築工程或發展中物業成本的一部分(倘適合)。在其餘情況下，本期攤銷費用立即於收益表確認。

3 會計政策的變動 (續)

(d) 批租土地 (香港會計準則第17條「租賃」) (續)

就土地租賃權益而言，倘土地價值於首次訂立有關租賃時無法與建築物的價值分開計算，有關租賃將繼續列作物業、廠房及設備項下土地及建築物的一部分。

(ii) 會計政策變動的影響

上述有關租賃的新會計政策已作追溯採納。

(e) 金融工具 (香港會計準則第32條「金融工具：披露及列報」及香港會計準則第39條「金融工具：確認及計量」)

自2005年1月1日起，集團更改其財務資產及負債的會計政策，以符合香港會計準則第32條及香港會計準則第39條的規定。有關變動詳情載列如下。

(i) 投資

於以往年度，投資分類為持作非買賣用途的投資，並以公平價值列帳，而公平價值的變動則於投資重估儲備中確認。

自2005年1月1日起，根據香港會計準則第39條，所有投資均劃分為可出售證券並按公平價值列帳。可出售證券公平價值的變動在扣除直接為購置、建造或生產一項需長時間準備才可投入使用的資產而被資本化的部分後，餘額將於投資重估儲備中確認。該項會計政策變動並無造成任何財務影響。

(ii) 附息借貸

於以往年度，附息借貸產生的折讓／溢價及附帶成本以直線法在收益表攤銷。

自2005年1月1日起，根據香港會計準則第39條，附息借貸產生的折讓／溢價及附帶成本按實際利率在收益表攤銷。

(iii) 衍生金融資產及負債

於以往年度，管理層為對沖某項已確認負債的利率風險及外匯風險而訂立的衍生金融工具，乃參照相關對沖交易的確認時間予以確認。為對沖某項已確認外幣負債的外匯風險而訂立的衍生金融工具，會於結算日按當日的匯率重估價值，重估產生的收益及虧損用作抵銷相關外幣負債因貨幣幣值波動而產生的收益及虧損。

自2005年1月1日起，根據香港會計準則第39條，集團訂立的所有衍生金融工具均按公平價值列帳。衍生金融工具若被指定為對沖現金流量項目的對沖工具，其公平價值變動則於同一期間或有關負債影響收益表的期間(例如確認利息收入或開支的期間)直接在收益表確認。

衍生金融工具若被指定為對沖公平價值項目的對沖工具，其公平價值變動於收益表確認。不合資格作為對沖工具的衍生金融工具的公平價值變動，亦會於收益表確認。

財務報表附註

(以港元計)

3 會計政策的變動 (續)

(e) 金融工具 (香港會計準則第32條「金融工具：披露及列報」及香港會計準則第39條「金融工具：確認及計量」) (續)

(iv) 會計政策變動的影響

有關投資證券以及衍生金融資產及負債會計處理方法的會計政策變動，乃於2005年1月1日透過調整若干儲備的年初結餘予以採納。由於香港會計準則第39條的過渡性安排禁止重列數字，故比較數字並無重新列報。

(f) 投資物業 (香港會計準則第40條「投資物業」及香港 (詮釋常務委員會) 詮釋第21條「所得稅－收回經重估的不可折舊資產」)

(i) 於收益表確認公平價值變動的時點

於以往年度，集團投資物業的公平價值變動直接於投資物業重估儲備確認，惟倘按投資組合基準而言，儲備不足以抵銷投資組合的虧損，或先前於收益表確認的虧損已撥回，或個別投資物業已出售則另作別論。在上述特殊情況下，公平價值的變動於收益表內確認。

自2005年1月1日採納香港會計準則第40條後，集團已採納新的投資物業政策。根據該項新政策，投資物業公平價值的一切變動均按香港會計準則第40條的公平價值模式，直接在收益表內確認。

(ii) 計算公平價值變動所產生的遞延稅項

於以往年度，集團須按出售投資物業時適用的稅率釐定是否應就重估投資物業確認任何遞延稅項。由於出售物業毋須繳納額外稅項，假若有關物業按帳面值出售，遞延稅項僅會就先前已計提但可回撥的稅項準備的金額計提準備。

自2005年1月1日起，根據香港 (詮釋常務委員會) 詮釋第21條，倘集團無意出售投資物業，且集團若無採納公平價值模式將會導致物業可予折舊，集團會採用適用於物業用途的稅率就投資物業的價值變動確認遞延稅項。

(iii) 會計政策變動的影響

上述有關投資物業的會計政策變動已作追溯採納。

(g) 軌道的折舊 (香港會計準則第16條「物業、廠房及設備」)

(i) 公司的軌道主要包括路軌、道渣及軌枕，由於公司會不斷對該等資產進行保養、維修及更換，以維持最佳的運作狀態，故軌道於以往年度並無計提折舊。保養、維修及更換有關資產的一切費用均於產生時在收益表扣除。根據香港會計師公會於2005年新頒布的會計準則香港會計準則第16條及其詮釋，這項會計處理方法不再獲接納，新準則的條文規定所有物業、廠房及設備項目均須按其估計可使用經濟年期計提折舊。

3 會計政策的變動 (續)

(g) 軌道的折舊 (香港會計準則第16條「物業、廠房及設備」) (續)

因此，自2005年1月1日起，軌道會按其所在土地的剩餘租賃年期或其估計可使用經濟年期(以較短者為準)計提折舊，而有關更換成本則會資本化。

(ii) 會計政策變動的影響

公司就所有軌道作出追溯調整，惟原有軌道(包括東鐵網絡及輕鐵網絡)除外，原因是該等軌道已於2004年1月1日前大幅折舊。公司估計於收益表扣除的更換成本與以往年度本應計提的折舊之間的差額不大。此外，軌道的原成本應已於以往年度大幅折舊，而每年產生的軌道更換成本則應予以資本化及根據更換後的估計可使用年期折舊。管理層認為，就公司原有軌道及其後就此進行的更換而言，於收益表支銷的成本與本應於收益表支銷的估計折舊金額相若，兩者間如有任何差額亦不重大。因此，原有軌道僅按預期基準作出調整。

(h) 批租土地上物業、廠房及設備的折舊 (香港詮釋第4條「租賃－確定香港土地租賃的租賃年期」)

(i) 採納香港詮釋第4條導致關於批租土地上的物業、廠房及設備折舊的會計政策出現變動。香港詮釋第4條規定，香港土地租賃的租賃年期須在參考租賃的法律形式及地位後釐定。該項詮釋亦規定，承租人不得假定香港土地租賃的租賃年期可延長50年或任何其他期限，政府會保留全權決定是否續約的權利。因此，批租土地上的物業、廠房及設備須根據不超過租賃年期的期限計提折舊。若干建築物、隧道、橋樑及道路的折舊支出已作調整，以符合該項詮釋的規定。

(ii) 會計政策變動的影響

上述關於批租土地上的物業、廠房及設備折舊的會計政策變動已作追溯採納。

(i) 有關連人士的定義 (香港會計準則第24條「有關連人士披露」)

由於採納香港會計準則第24條，有關連人士的定義已獲擴大，包括有關連人士(屬個別人士，即主要管理層人員及／或其近親家屬)可對其發揮重大影響力的實體。與假設會計實務準則第20條「有關連人士披露」仍然有效而應作出的披露相比，擴大有關連人士的定義並無導致先前就有關連人士交易列報的披露事項出現任何重大變動，亦不會對本期所作的披露造成任何重大影響。

財務報表附註

(以港元計)

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。年內在營業額中確認的收入金額，按各主要業務分類如下：

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
運輸服務		
客運服務		
– 東鐵	3,670	3,415
– 西鐵及輕鐵	890	798
貨運服務	52	68
	4,612	4,281
物業服務	771	695
	5,383	4,976

5 未計折舊的經營成本

	2005年 百萬港元	2004年 經重列 百萬港元
員工開支		
– 扣除失效的放棄供款200萬元(2004年：300萬元)後 包括1.35億元(2004年：1.38億元)退休開支在內的總額	2,068	2,154
– 資本化員工開支	(547)	(692)
	1,521	1,462
電費及燃料費	495	456
維修及保養	265	180
已消耗的存料及零件	181	158
一般供應物資	33	32
政府地租及差餉	82	68
八達通咭使用費	36	33
聘用服務的開支	150	144
有關物業及物業管理的開支	84	63
經營租賃項下持作自用的批租土地權益攤銷	118	112
其他	180	208
	3,145	2,916

6 未扣除折舊的經營溢利

(a) 計算未扣除折舊的經營溢利已扣除：

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
固定資產於出售時撇銷	43	24
核數師酬金		
– 核數服務	4	4
– 稅務遵守服務	1	1
– 其他服務	4	–
經營租賃開支(最低租賃付款)		
– 廠房及機器租金	28	29
– 物業租金	8	13
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
– 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
– 行政總裁及非管理局成員的執行總監的酬金	25	34
及已計入：		
經營租賃的應收租金減1,600萬元(2004年：1,700萬元)直接支出 (包括3,900萬元或有租金(2004年：2,900萬元))	642	551
投資物業的應收租金減1,400萬元(2004年：1,800萬元)直接支出	38	62

財務報表附註

(以港元計)

6 未扣除折舊的經營溢利 (續)

(b) 包括主席但不包括行政總裁的管理局成員袍金載列如下：

	2005年 千港元	2004年 千港元
主席		
田北辰先生	220	220
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
羅榮生先生	110	110
馬時亨先生(財經事務及庫務局局長)	110	110
吳亮星先生**	110	14
包立德先生	110	110
石禮謙議員***	110	101
蘇慶和先生#	-	9
溫文儀先生	110	110
汪穗中先生##	-	9
王于漸教授###	110	101
	1,100	1,100

* 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。

6 未扣除折舊的經營溢利 (續)

(c) 行政總裁及非管理局成員的執行總監酬金包括薪金、退休福利計劃供款、津貼、實物利益、應計的約滿酬金和所得年假。有關詳情載列如下：

	2005年 百萬港元				2004年 百萬港元			
	基本薪金、 津貼、約滿 酬金及 實物利益	退休福利 計劃供款	浮動薪金*	合計	基本薪金、 津貼、約滿 酬金及 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	4.51	0.38	0.51	5.40
李鏡權先生* (新鐵路工程高級 總監)	3.05	0.32	0.79	4.16	3.52	0.31	0.40	4.23
李殷泰先生* (運輸高級總監)	3.11	0.28	0.71	4.10	3.63	0.28	0.37	4.28
唐仕謙先生 ^{@@} (西鐵總監)	1.96	0.01	-	1.97	3.48	0.01	0.39	3.88
林濬先生* (物業總監)	3.25	0.01	0.82	4.08	3.71	0.01	0.41	4.13
李振邦先生** (財務總監)	2.18	0.21	0.39	2.78	2.59	0.21	-	2.80
簡金港生女士* [@] (人力資源總監)	3.03	0.01	0.76	3.80	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
	20.16	1.22	4.42	25.80	31.45	1.52	2.46	35.43

* 由2004年7月1日起，部分的酬金已變為與表現關連的浮動薪金。

** 由2005年1月1日起，部分的酬金已變為與表現關連的浮動薪金。

[@] 簡金港生女士於2004年5月委任。

^{@@} 唐仕謙先生已於2005年7月1日榮休。

[#] 余開堅先生已於2005年1月3日離職。

^{##} 梁國新先生已於2004年7月1日榮休。

* 浮動薪金的計算，是根據公司的整體表現及有關人員的個別工作表現而釐定。參與浮薪制的成員將他們薪酬的一個固定百分比存放於一個共同基金。如果表現超越預設的指標，公司會在這筆基金之上再增加金額。2005年的整體表現超越了預設指標，公司遂在浮薪共同基金之上額外增加了100萬港元。不過，浮薪制各參與成員主動提出及一致決定，只收取去年各自存放於浮薪共同基金的薪酬數額，並請管理局將額外的100萬港元分配給公司全體員工。上表所列的浮薪數額，只顯示各參與成員存放於共同基金而公司應予支付的金額。

上述數字包括公司五位最高薪僱員的酬金。

財務報表附註

(以港元計)

7 折舊

	2005年 百萬港元	2004年 經重列 百萬港元
折舊		
– 經營租賃項下租出的資產	32	16
– 其他資產	2,111	1,559
– 資本化的折舊	(3)	(6)
	2,140	1,569

8 利息及財務收入／支出

(a) 利息及財務收入

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
銀行存款的利息收入	128	48
投資的利息收入	60	166
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	266	241
非衍生金融資產的利息收入	505	508
衍生金融工具產生的已確認收益	85	197
匯兌收益(淨額)	33	15
	623	720
扣減：資本化的金額*	(98)	(276)
	525	444

* 資本化的利息收入以2.26厘(2004年：1.37厘)至4.20厘(2004年：2.54厘)之間的平均年息賺得。

(b) 利息及財務支出

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
應付租賃承擔的利息支出	50	52
其他貸款的利息支出	1,394	1,384
財務支出	18	20
非衍生金融負債的利息及財務支出	1,462	1,456
衍生金融工具產生的已確認虧損	106	102
贖回及出售投資所得已確認虧損(包括轉撥自投資重估儲備的2,900萬元虧損(2004年：3,900萬元))	35	67
	1,603	1,625
扣減：資本化的金額#	(780)	(1,140)
	823	485

資本化的利息支出以6.83厘(2004年：6.02厘)至7.54厘(2004年：6.88厘)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

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
衍生金融工具的收益淨額	227	—
對沖付息借貸的收益淨額	173	—
	400	—

10 所得稅

(a) 綜合收益表內的所得稅為：

	2005年 百萬港元	2004年 經重列 百萬港元
本期稅項		
— 按本年度估計應課稅溢利以17.5%的稅率計算出的香港利得稅準備	1	1
遞延稅項		
— 暫時差異的產生及撥回	68	99
	69	100

以上的香港利得稅準備全為公司的附屬公司在本年度估計應課稅溢利而設。公司在本年度出現稅務虧損，而於2005年12月31日所累積約97億元的稅務虧損(2004年：約71億元)，可用於抵銷將來的應課稅溢利。根據現時的稅法，稅損尚未到期。

(b) 稅項開支與會計溢利按適用稅率的對帳：

	2005年 百萬港元	2004年 經重列 百萬港元
稅前溢利	386	613
根據稅前會計溢利以17.5%的稅率計算的稅項	67	107
不可扣除開支的稅項影響	33	30
毋須課稅收入的稅項影響	(31)	(37)
實際稅項開支	69	100

財務報表附註

(以港元計)

10 所得稅 (續)

(c) 資產負債表內的本期稅項為：

	集團		公司	
	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
本年度香港利得稅準備	1	1	-	-
已支付暫繳利得稅	(1)	(1)	-	-
	-	-	-	-

(d) 集團及公司獲確認的遞延稅項資產及負債：

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

	遞延稅項(資產)/負債			
	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				
- 如先前列報	(665)	3,796	-	3,131
- 因會計政策變動而作出的前期調整	-	-	21	21
- 經重列	(665)	3,796	21	3,152
於收益表扣除/(計入)				
- 如先前列報	(585)	666	-	81
- 因會計政策變動而作出的前期調整	-	(8)	26	18
- 經重列	(585)	658	26	99
於2004年12月31日	(1,250)	4,454	47	3,251
於2005年1月1日				
- 年初結餘調整前重列	(1,250)	4,454	47	3,251
- 因會計政策變動而作出的年初結餘調整	(121)	-	-	(121)
- 年初結餘調整後重列	(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	(1,707)	4,828	77	3,198

2005年12月31日的遞延稅項資產及負債預計於12個月後收回或清償。

11 公司唯一股東應佔年內全部溢利

年內綜合溢利達3.17億元(2004年：經重列後5.13億元)，其中3.36億元(2004年：經重列後5.02億元)已記入公司的財務報表內。

12 擬派股息

(a) 本年度應付公司唯一股東的股息：

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
結算日後擬派的末期股息為每股零元(2004年：每股439.67元)	-	172

在去年結算日後擬派的末期股息並未於結算日確認為負債，但已在資產負債表內列作權益的獨立部分。

(b) 有關前財政年度應付公司唯一股東的股息，並於本年度核准及支付：

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
有關前財政年度，並於本年度核准及支付的末期股息為每股439.67元 (2004年：每股1,584.87元)	172	620

財務報表附註

(以港元計)

13 分部資料報告

由於業務分部資料比較符合集團的內部財務報告方法，故以之為主要的分部報告方式。根據香港會計準則第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。

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。

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
未計折舊的經營成本	(2,763)	(154)	(2,917)
業務分部之間的費用 ⁽¹⁾	38	(38)	-
未扣除折舊及投資物業估值收益的業績	1,887	579	2,466
折舊	(2,091)	(29)	(2,120)
投資物業估值收益	-	171	171
業績	(204)	721	517
不予分配的公司開支及折舊			(248)
未扣除利息及財務收入／支出但計入投資物業估值收益後的經營溢利			269
利息及財務收入			525
利息及財務支出			(823)
衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動收益			400
應佔聯營公司溢利			15
所得稅			(69)
稅後溢利			317

⁽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。

13 分部資料報告 (續)

資產及負債

	運輸服務 分部 百萬港元	物業 分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
資產	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
	65,509	3,508	89,752
負債	645	671	1,316
遞延收入	350	191	541
不可分配的負債 [*]	—	—	28,242
	995	862	30,099

[ⓐ] 包括落馬洲支線及九龍南線的建設成本及土地成本(99.55億元)，以及沙田至中環線、區域快線及北環線的規劃及設計成本(12.1億元)。

[#] 包括公司資產及公司辦公室的進行中建築工程(3.41億元)、衍生金融資產(1.29億元)、投資(4.49億元)、借予第三方的貸款(6.84億元)、借予無控制權附屬公司的貸款(38.63億元)、應收利息及其他應收款項(6.38億元)，以及現金及等同現金(33.94億元)。

^{*} 包括附息借貸(194.74億元)、基本工程項目的應計開支和準備(29.12億元)、應付租賃承擔(6.84億元)、應付利息及其他應付款項(16.13億元)、遞延稅項負債(31.98億元)及衍生金融負債(3.61億元)。

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

財務報表附註

(以港元計)

13 分部資料報告 (續)

2004 年經重列

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
未計折舊的經營成本	(2,558)	(129)	(2,687)
業務分部之間的費用 ⁽¹⁾	35	(35)	-
未扣除折舊及投資物業估值收益的業績	1,758	531	2,289
折舊	(1,519)	(28)	(1,547)
投資物業估值收益	-	148	148
業績	239	651	890
不予分配的公司開支及折舊			(251)
未扣除利息及財務收入／支出但計入投資物業估值收益後的經營溢利			639
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)
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。

13 分部資料報告 (續)

2004年經重列

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 [◎]	—	—	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
不予分配的負債 [*]	—	—	29,613
	951	760	31,324

◎ 包括落馬洲支線的建設成本及土地成本 (65.19億元)，以及沙田至中環線、九龍南線及北環線的規劃及設計成本 (14.62億元)。

包括公司資產及公司辦公室的進行中建築工程 (4.09億元)、投資 (43.23億元)、借予第三方的貸款 (7.33億元)、借予無控制權附屬公司的貸款 (35.76億元)、應收利息及其他應收款項 (6.72億元)，以及現金及等同現金 (35.31億元)。

* 包括附息借貸 (197.48億元)、基本工程項目的應計開支和準備 (38.75億元)、應付租賃承擔 (7.17億元)、應付利息及其他應付款項 (20.22億元) 及遞延稅項負債 (32.51億元)。

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

財務報表附註

(以港元計)

14 固定資產及經營租賃項下持作自用的批租土地權益

(a) 集團

	投資 物業 百萬港元	隧道、橋 樑、道路 及軌道 百萬港元	建築物 百萬港元	鐵路 車輛 百萬港元	其他 設備 百萬港元	固定資產 總值 百萬港元	持作自用 的批租土 地權益 百萬港元
原值或估值：							
於2004年1月1日(經重列)	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(經重列)	1,026	19,914	28,858	9,282	11,089	70,169	5,913
於2005年1月1日(經重列)	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	–	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
累積折舊及攤銷：							
於2004年1月1日(經重列)	–	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(經重列)	–	384	1,417	2,244	4,069	8,114	222
於2005年1月1日(經重列)	–	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
帳面淨值：							
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(經重列)	1,026	19,530	27,441	7,038	7,020	62,055	5,691

14 固定資產及經營租賃項下持作自用的批租土地權益 (續)

(b) 公司

	投資 物業 百萬元	隧道、橋 樑、道路 及軌道 百萬元	建築物 百萬元	鐵路 車輛 百萬元	其他設備 百萬元	固定資產 總值 百萬元	持作自用 的批租土 地權益 百萬元
原值或估值：							
於2004年1月1日(經重列)	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	–	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(經重列)	1,026	19,914	28,858	9,282	11,035	70,115	5,913
於2005年1月1日(經重列)	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	–	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
累積折舊及攤銷：							
於2004年1月1日(經重列)	–	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(經重列)	–	384	1,417	2,244	4,065	8,110	222
於2005年1月1日(經重列)	–	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
帳面淨值：							
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(經重列)	1,026	19,530	27,441	7,038	6,970	62,005	5,691

(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。

財務報表附註

(以港元計)

14 固定資產及經營租賃項下持作自用的批租土地權益 (續)

- (e) 集團及公司以經營租賃方式租出集團及公司鐵路業務所用或附屬的投資物業或若干物業。初始租賃一般為2至5年，期滿時租客有權選擇以重新商討的條件續租。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2005年12月31日的公平價值是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為基礎進行重新計量。估值由一家獨立測量行進行，該行旗下的僱員中，有具備香港測量師學會資深會員及會員的資格，近期在估物業所屬的地點及類別方面亦有相關的估值經驗。公平價值收益1.71億元(2004年：1.48億元)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：

	帳面總值 2005年 百萬港元	有關的 累積折舊 2005年 百萬港元	帳面總值 2004年 百萬港元	有關的 累積折舊 2004年 百萬港元
紅磡灣貨場	85	11	85	9
紅磡車站停車場	56	24	55	22
紅磡車站辦公室	23	6	21	6
紅磡貨運總辦事處	6	1	6	1
沙田車站連城廣場	144	63	104	60
旺角車站貨場	45	7	45	6
各車站商店	764	81	672	59
流動電話覆蓋系統	84	43	87	37
策誠軒	30	7	19	4
	1,237	243	1,094	204

上述物業雖然出租予租客，但公司持有上述物業並非因為其具有投資潛力。這些資產位於政府撥給公司興建鐵路的鐵路土地上，並會用於集團鐵路業務或作為鐵路業務的輔助業務，屬於鐵路網絡的一部分，未經政府同意不得另行出售。因此，這些資產並無分類為投資物業。

14 固定資產及經營租賃項下持作自用的批租土地權益 (續)

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

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
1年內	663	659
1年至5年內	704	914
5年後	15	41
	1,382	1,614

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

集團及公司的部分資產(包括租賃期間更換的資產)涉及九項以上所述的安排，有關資產於2005年12月31日成本總計119.19億元(2004年：118.19億元)而帳面淨值為75.79億元(2004年：79.13億元)。六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。集團及公司從這九項安排取得134.8億元(2004年：134.8億元)現金，假設行使每項安排的購買權，集團及公司承諾於有關租賃年期支付長期租賃費用，該等費用於有關安排實行初期的淨現值總額估計為126.81億元(2004年：126.81億元)，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。本期間確認總數為3,900萬元(2004年：3,900萬元)的金額已記入收益表的運輸業務分部內。

財務報表附註

(以港元計)

14 固定資產及經營租賃項下持作自用的批租土地權益 (續)

(j) 年內的添置金額包括公司就以下各項支付予或應付予政府的金額：

- 政府代公司為西鐵、馬鞍山鐵路及尖沙咀支線項目收地工作以及建造地盤租地所收取的1,800萬元費用(2004年：1.43億元)。
- 政府沒有代公司為西鐵項目已收土地支付及應付作出賠償(2004年：9.58億元)。公司有義務償付該筆賠償費予政府。
- 公司為東鐵支線項目應付的地價5,000萬元(2004年：1.5億元)。

(k) 為遵守香港會計準則第16條關於每年檢討固定資產估計可使用年期的規定，公司內部工程師於年內就所有主要固定資產類別的估計可使用年期展開全面的檢討工作。自2005年1月1日起，經考慮若干資產的實際狀況及準備進行的資產重置計劃後，該等資產的估計可使用年期已作修訂。管理層認為，修訂後的可使用年期能更準確地反映相關資產用於集團業務的年期。上述會計估計的變更已按預期基準採納，從而使受影響資產的帳面值將按經修訂的估計可使用年期計提折舊。受影響資產及所造成的財務影響詳列如下：

資產類別	原本可使用 年期 (年)	經修訂 可使用 年期 (年)	年內 折舊支出 減少 百萬港元
裝修工程	10	15	8
道碴	15	20	3
收費系統	10至15	15	17
			28

(l) 集團及公司於香港以中期(50年以下)及長期(50年或以上)租賃持有的批租土地權益帳面值分別為56.17億元(2004年：56.63億元)及2,800萬元(2004年：2,800萬元)。

15 進行中建築工程

進行中建築工程包括：

(a) 集團

2005年

	九龍 南線 百萬港元	東鐵 支線 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)
2005年12月31日結餘	1,307	8,648	456	10,411

[#] 已於採納香港會計準則第32條及第39條時扣減年初結餘調整500萬元。

2004年

	東鐵 支線 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	6,519	472	6,991

財務報表附註

(以港元計)

15 進行中建築工程 (續)

(b) 公司

2005年

	九龍 南線 百萬港元	東鐵 支線 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)
2005年12月31日結餘	1,307	8,648	456	10,411

[#] 已於採納香港會計準則第32條及第39條時扣減年初結餘調整500萬元。

2004年

	東鐵 支線 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)
2004年12月31日結餘	6,519	472	6,991

(c) 於2005年12月31日，為東鐵支線及九龍南線建築工程購置批租土地而直接產生的相關收地成本及其他成本分別合共約為6.12億元(2004年：6.02億元)及2,400萬元(2004年：700萬元)，均會計入進行中建築工程結餘項下。當政府將有關土地授予公司後，該等成本將會轉入批租土地權益，並同時開始按照相關政策計算攤銷。

(d) 年內產生成本包括公司就以下各項支付予或應付予政府的金額：

- 東鐵支線及九龍南線項目建造地盤租地的1,300萬元租金(2004年：4,200萬元)。該土地不可以轉讓，只供公司和／或其承建商使用，因此並無可量度的價值。
- 政府為東鐵支線及九龍南線項目進行收地工作的費用，以及政府代公司為該等項目已收土地支付及應付作為賠償的900萬元(2004年：1.95億元)。公司有義務償付該筆賠償費予政府。

15 進行中建築工程 (續)

(e) 年內產生成本已計入可收回間接成本2,300萬元(2004年：7,500萬元)，該等款項來自公司代政府在鐵路沿線進行若干主要公共基建工程及其他工程而從政府收取的費用，此等委託工程乃根據有關的委託協議進行；以及根據公司與政府達成的股份協議(見附註21)就西鐵第一期沿線物業發展而從附屬公司西鐵物業發展公司收取的費用。

16 遞延支出

遞延支出包括：

2005年

	沙田 至中環線 百萬港元	九龍 南線 百萬港元	區域快線/ 北環線 百萬港元	遞延支出 總額 百萬港元
2005年1月1日結餘	1,178 [#]	279	4	1,461
年內支出	10	569	18	597
利息及財務收入／支出	—	27	—	27
撥入進行中建築工程	—	(875)	—	(875)
2005年12月31日結餘	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100萬元。

2004年

	沙田至 中環線 百萬港元	九龍 南線 百萬港元	北環線 百萬港元	遞延支出 總額 百萬港元
2004年1月1日結餘	731	169	—	900
年內支出	437	107	4	548
利息及財務收入／支出	11	3	—	14
2004年12月31日結餘	1,179	279	4	1,462

財務報表附註

(以港元計)

16 遞延支出 (續)

- (a) 2005年，沙田至中環線項目的規劃、設計及興建工作暫時停止，以待政府宣布其決策。於2005年3月4日，政府對立法會交通事務委員會作出回應，表示政府將一如以往，致力提供沙田至中環線項目，並會於就公司與地鐵有限公司可能合併的計劃公布決定時，向公眾宣布有關優先計劃。於2006年1月24日，政府回覆公司的提問，表示政府正在審閱公司提交的沙田至中環線建議書，以及公司與地鐵有限公司就可能合併計劃提交的建議書。政府亦確認現時並無計劃中止該項目。在此背景下，管理層認為，儘管未能議定具體的執行時間表，但該項目仍會繼續進行。因此，雖然利息在該項目恢復前不會再資本化，但該項目迄今所產生的成本仍保留為遞延支出。
- (b) 於2005年12月31日，為沙田至中環線項目購置批租土地而直接產生的土地相關成本合共約為600萬元(2004年：800萬元)，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。
- (c) 年內產生的支出包括公司就政府代公司為沙田至中環線及九龍南線項目進行土地相關工作的費用，而支付予及應付予政府的1,800萬元(2004年：800萬元)。

17 發展中物業

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
1月1日結餘	1,892	1,448
年內產生支出	35	444
年內收回款項	(390)	-
12月31日結餘	1,537	1,892

發展中物業的支出結餘主要與車公廟站、大圍維修中心、大圍車站及烏溪沙站發展地盤的物業發展基礎工程有關。年內，公司就烏溪沙站的聯營物業發展項目批出合約，並向聯營發展商收回迄今就地盤發展所產生的支出。其他發展項目將根據與政府協定的總招標計劃，自2006年起進行招標。

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8,800萬元(2004年：無)。

18 於附屬公司的投資

	公司	
	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
非上市股份成本	-	-

按主要業務劃分的附屬公司詳情如下：

公司名稱	註冊及 經營地點	已發行及 繳足普通股 數量	股份 票面值	公司持有 股份 百分比	附屬公司 持有股份 百分比
物業管理					
文禮閣物業管理有限公司	香港	25,500 'A' 24,500 'B'	\$1 \$1	100% 無	無 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%	無 無
駿景園物業管理有限公司	香港	25,000 'A' 25,000 'B'	\$1 \$1	100% 100%	無 無
恒福花園物業管理有限公司	香港	10,000	\$1	100%	無
海翠花園物業管理有限公司	香港	25,000 'A' 25,000 'B'	\$1 \$1	100% 無	無 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	無 無
國策有限公司	香港	5,000	\$1	100%	無
資產租賃					
Buoyant Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無
Advanced Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無
Quality Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無
Kasey Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無
Circuit Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無
Shining Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無
Fluent Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無
Kudos Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無
Unique Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無

財務報表附註

(以港元計)

18 於附屬公司的投資 (續)

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 百分比	附屬公司 持有股份 百分比
Bowman Asset Limited	開曼群島	1,000	US\$1	100%	無
Statesman Asset Limited	開曼群島	1,000	US\$1	100%	無
Interwind Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無
偉絡傳訊有限公司	香港	100	\$10	100%	無
物業發展 (無控制權附屬公司)					
西鐵物業發展有限公司及其13家 全資附屬公司*	香港	51 'A' 49 'B'	\$10 \$10	100% 無	無 無

* 這些附屬公司是公司純為代政府發展西鐵第一期沿線商用或住宅物業而持有。除了提供資本外，公司對這些附屬公司的淨資產並無實質控制權或權益，故其財務報表並不計入綜合帳項。

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

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
資產	3,861	3,574
負債	3,863	3,576
權益	(2)	(2)
營業額	—	—
年內稅後溢利／(虧損)	—	—

19 聯營公司權益

於聯營公司所佔權益如下：

	集團		公司	
	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
非上市股份成本	—	—	9	9
應佔資產淨值	39	57	—	—
借予聯營公司的貸款	33	—	33	—
	72	57	42	9

19 聯營公司權益 (續)

於香港註冊成立及運作的聯營公司詳情如下：

公司名稱	已發行及 繳足股份	股份 票面值	持有股份 百分比
八達通卡有限公司 (於2005年10月21日出售)	42,000,000	\$1	22.1%
八達通控股有限公司 (於2005年10月21日收購)	42,000,000 普通股	\$1	22.1%

於2001年1月17日，公司與八達通卡有限公司達成一項服務協議，目的是正式確立現時就八達通卡的使用而互相提供服務的各项安排。根據該協議，公司將繼續接受客戶使用八達通卡支付車費，並向八達通卡有限公司提供增值、退款及其他服務。

於2005年10月21日，公司與八達通卡有限公司其他股東達成多項協議，目的是調整有關八達通卡有限公司的各项安排，以便將八達通卡有限公司的非付款業務轉讓予數家獨立於八達通卡有限公司付款業務的新增獨立附屬公司。為了進行上述調整，一家名為八達通控股有限公司的新控股公司宣告成立。八達通卡有限公司的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。

因此，八達通控股有限公司的股權架構與八達通卡有限公司於緊接上述買賣八達通卡有限公司股份前的股權架構相同。重組後，八達通卡有限公司成為八達通控股有限公司的全資附屬公司。公司與八達通卡有限公司於2001年1月17日達成的服務協議仍然有效。

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。

集團在年內為使用八達通卡系統而支付予八達通卡有限公司的費用為3,600萬元(2004年：3,300萬元)。這些款項是根據八達通卡的所得收入支付。集團再沒有為八達通卡系統支付或產生其他費用。集團從八達通卡有限公司收到700萬元(2004年：800萬元)，作為提供八達通卡增值服務所收取的代理費、發行新八達通卡及處理退還八達通卡所收取的手續費。

財務報表附註

(以港元計)

19 聯營公司權益 (續)

根據八達通控股有限公司截至12月31日及八達通卡有限公司截至2004年12月31日的綜合管理帳目編製的聯營公司財務資料概述如下：

	2005年 百萬港元	2005年 百萬港元 集團所佔 實際權益 100%	2004年 百萬港元	2004年 百萬港元 集團所佔 實際權益 (22.1%)
資產	1,833	405	1,554	343
負債	1,653	365	1,443	319
權益	180	40	111	24
營業額	354	78	317	70
年內稅後溢利	69	15	69	15

20 借予第三方的貸款

根據集團及公司達成的其中一項租賃安排，其未來所需要支付的租賃費用是以借予第三方的貸款所賺取的利息及第三方給集團及公司清償的貸款款項來支付。借予第三方貸款的利率已事先釐定。

借予第三方的貸款預期於與投資者落實租賃安排終止條款後的一年內抵銷應付租賃承擔。

	集團		公司	
	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
1年內	684	31	—	—
1年後	—	702	—	16
	684	733	—	16

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，負責西鐵第一期沿線的物業發展。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，分別由公司和政府持有。普通A股持有人只可獲分回股本，不會再獲西鐵物業發展有限公司派息。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，亦毋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。

21 借予無控制權附屬公司的貸款 (續)

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線的各项物業發展。政府將從每項發展收取扣減虧損後的溢利，而公司可藉此收回管理沿線物業發展的間接成本。

預計借予無控制權附屬公司的貸款將於如下的年期收回：

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
1年內	1,202	—
1年後	2,661	3,576
	3,863	3,576

22 投資

(a) 投資詳情如下：

	2005年 百萬港元	2004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
投資面值總計	449	4,323
上市投資市值總計	31	578

(b) 預計投資於如下的年期到期：

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
1年內	449	3,960
1年後	—	363
	449	4,323

財務報表附註

(以港元計)

23 存料及零件

預計存料及零件將在如下的年期耗用：

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
1年內	159	164
1年後	184	155
	343	319

24 應收利息及其他應收款項

(a) 應收利息及其他應收款項包括：

	集團		公司	
	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
應收利息	42	49	26	32
應收附屬公司帳項	—	—	10	23
應收政府帳項	432	510	432	510
應收帳款、按金、預付帳項及拖欠收益	243	197	239	186
	717	756	707	751

集團從政府收取的應收款項代表為集團根據與政府達成的各份委託協議而代表政府在鐵路沿線進行的若干主要公共基建工程及其他工程3.77億元(2004年：4.46億元)費用，以及就有關該等委託工程而向政府收取的5,500萬元(2004年：6,400萬元)可收回成本。

(b) 預計應收利息及其他應收款項將在如下的年期收回：

	集團		公司	
	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
1年內	651	732	645	727
1年後	66	24	62	24
	717	756	707	751

24 應收利息及其他應收款項 (續)

(c) 包括在應收利息及其他應收款項內的應收帳款，其帳齡分析如下：

	集團		公司	
	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
現已到期	573	688	563	683
逾期不足1個月	3	6	3	6
逾期1至3個月	3	17	3	17
逾期超過3個月	5	2	5	2
應收帳款總計	584	713	574	708
按金、預付帳項及拖欠收益	133	43	133	43
	717	756	707	751

一般而言，除分享收益業務一般會享有一個月的信貸期外，公司不接受賒賬。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。

25 現金及等同現金

現金及等同現金包括：

	集團		公司	
	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
銀行短期計息存款				
– 存放日起3個月內到期	1,797	2,555	1,673	2,450
– 存放日起3個月以上到期	1,555	940	1,555	940
銀行存款及現金	42	36	42	36
資產負債表內的現金及等同現金	3,394	3,531	3,270	3,426
減：存放日起3個月以上到期的銀行短期計息存款	(1,555)	(940)		
綜合現金流動表內的現金及等同現金	1,839	2,591		

財務報表附註

(以港元計)

26 應付利息及其他應付款項

(a) 應付利息及其他應付款項包括：

	集團		公司	
	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
應付利息	486	485	470	468
顧客按金及預收帳項	1,075	1,173	954	1,085
應付帳款、未付費用及撥備	1,242	1,271	1,236	1,257
應付予附屬公司的帳項	—	—	4	1
	2,803	2,929	2,664	2,811

於應付帳款、未付費用及撥備中包括一筆於終止其中一項租賃安排(如附註14(i)所述)年度預計所作出的2.17億港元(2004年：無)撥備，按照相關協議可能須於若干指定事件或情況出現時強制終止。

(b) 預計應付利息及其他應付款項將在如下的年期清還：

	集團		公司	
	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
1年內	2,132	2,054	1,993	1,936
1年後	671	875	671	875
	2,803	2,929	2,664	2,811

(c) 包括在應付利息及其他應付款項內的應付帳款，其帳齡分析如下：

	集團		公司	
	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
一個月內或接獲通知時到期	641	706	645	698
1至3個月內到期	234	202	218	185
3至6個月內到期	45	45	45	45
6個月後到期	255	313	255	313
應付帳款總計	1,175	1,266	1,163	1,241
顧客按金及預收帳項	1,075	1,173	954	1,085
應付費用及撥備	553	490	547	485
	2,803	2,929	2,664	2,811

27 基本工程項目的應計開支及準備

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

此項結餘包括主要就西鐵項目、東鐵支線項目、沙田至中環線項目及九龍南線項目的地價、收地及相關成本而應支付予政府的合共15.84億元(2004年：15.11億元)費用。

年內，公司就索償和地價、收地及相關成本額外撥備6.46億元，並撥回或動用合共17.89億元。截至2005年12月31日，索償和地價、收地及相關成本的撥備合共達19.36億元。

預計基本工程項目的應計開支及準備將在如下年期清還或動用：

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
1年內	1,814	3,284
1年後	1,224	687
	3,038	3,971

28 應付租賃承擔

集團根據租賃安排應付的租賃承擔預計在如下年期清還：

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
1年內	684	31
1年後	—	686
	684	717

應付租賃承擔預期於與投資者落實租賃安排終止條款後的一年內抵銷借予第三方的貸款。

財務報表附註

(以港元計)

29 附息借貸

(a) 附息借貸包括：

	帳面值 2005年 百萬港元	公平價值 2005年 百萬港元	帳面值 2004年 百萬港元	公平價值 2004年 百萬港元
資本市場工具				
2008年及2013年到期的港元債券 — 見下文(c)	989	989	1,020	1,043
2010年到期的美元債券 — 見下文(d)	7,753	8,522	7,785	8,998
2009年到期的美元債券 — 見下文(e)	7,856	8,231	7,771	8,654
2013年到期的港元債券 — 見下文(e)	789	789	800	829
2014年到期的美元債券 — 見下文(e)	387	444	388	459
	17,774	18,975	17,764	19,983
出口信貸 — 見下文(f)	1,700	1,706	1,984	2,033
	19,474	20,681	19,748	22,016

(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。

29 附息借貸 (續)

- (f) 公司根據日本國際協力銀行提供的3.377億美元出口信貸協議，於年內償還3,340萬美元。於2005年12月31日，未償還的貸款為1.868億美元，其中78%按固定息率計息，其餘22%則按倫敦銀行同業拆息加息差計息。貸款並無抵押並於2003年4月21日起分17期償還，每半年1期。該筆貸款與公司所有其他無抵押高級負債享有同等地位。

公司根據加拿大出口發展公司提供的4,200萬美元出口信貸協議，於年內提取230萬美元的貸款並償還470萬美元。於2005年12月31日，未償還的貸款為3,160萬美元，按倫敦銀行同業拆息加息差計息。貸款並無抵押並於2004年5月4日起分17期償還，每半年1期。該筆貸款與公司所有其他無抵押高級負債享有同等地位。

- (g) 公司附息借貸所附帶的契諾均按慣例訂立，其中只有日本國際協力銀行提供的出口信貸協議載有一份財務契諾。根據該財務契諾，公司承諾不論任何時間，其有形資本淨值均不會低於12億美元的港幣等值金額。

- (h) 於2005年12月31日附息借貸的償還期限如下：

	資本市場 工具 2005年 百萬港元	出口 信貸 2005年 百萬港元	總計 2005年 百萬港元	總計 2004年 百萬港元
1年內	—	299	299	299
1年至2年內	—	304	304	300
2年至5年內	15,901	916	16,817	8,991
5年後	1,873	181	2,054	10,158
	17,774	1,700	19,474	19,748

30 遞延收益

- (a) 遞延收益結餘包括就東鐵及馬鞍山鐵路沿線的物業發展地盤向物業發展商收取的現金、租出及租回安排所產生的現金收入，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。

財務報表附註

(以港元計)

30 遞延收益 (續)

(b) 遞延收益的變動包括：

	集團		公司	
	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
1月1日結餘	708	743	663	707
所收及應收淨額	76	12	76	–
租賃安排終止的應付款項撥備(見附註26(a))	(196)	–	(196)	–
於收益表內確認	(47)	(47)	(42)	(44)
12月31日結餘	541	708	501	663

(c) 預計遞延收益將在如下的年期撥入收益表內：

	集團		公司	
	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
1年內	32	48	27	43
1年後	509	660	474	620
	541	708	501	663

31 股本

	2005年		2004年	
	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
已發行及繳足股本：				
12月31日	391,200	39,120	391,200	39,120

32 儲備

集團

	發展儲備 百萬港元	投資重估 儲備 百萬港元	投資物業 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					
– 如先前列報	6,535	(1)	117	14,434	21,085
– 因會計政策變動而作出的前期調整	–	–	(117)	96	(21)
– 經重列	6,535	(1)	–	14,530	21,064
就上年度核准的股息	–	–	–	(620)	(620)
重估產生的盈餘／(虧損)淨額					
– 如先前列報	–	(54)	148	–	94
– 因會計政策變動而作出的前期調整	–	–	(148)	–	(148)
– 經重列	–	(54)	–	–	(54)
贖回及出售後撥入收益表的虧損淨額	–	39	–	–	39
	–	(15)	–	–	(15)
年內溢利					
– 如先前列報				429	429
– 因會計政策變動而作出的前期調整				84	84
– 經重列				513	513
2004年12月31日結餘(經重列)	6,535	(16)	–	14,423	20,942
2005年1月1日結餘(經前期調整後)	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)
– 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
	–	14	–	–	14
就上年度核准的股息	–	–	–	(172)	(172)
年內溢利	–	–	–	317	317
2005年12月31日結餘	–	(2)	–	20,535	20,533

財務報表附註

(以港元計)

32 儲備 (續)

公司

	發展儲備 百萬港元	投資重估 儲備 百萬港元	投資物業 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					
– 如先前列報	6,535	(1)	117	14,400	21,051
– 因會計政策變動而作出的前期調整	–	–	(117)	96	(21)
– 經重列	6,535	(1)	–	14,496	21,030
就上年度核准的股息	–	–	–	(620)	(620)
重估產生的盈餘／(虧損)淨額					
– 如先前列報	–	(54)	148	–	94
– 因會計政策變動而作出的前期調整	–	–	(148)	–	(148)
– 經重列	–	(54)	–	–	(54)
贖回及出售後撥入收益表的虧損淨額	–	39	–	–	39
	–	(15)	–	–	(15)
年內溢利					
– 如先前列報				418	418
– 因會計政策變動而作出的前期調整				84	84
– 經重列				502	502
2004年12月31日結餘(經重列)	6,535	(16)	–	14,378	20,897
2005年1月1日結餘(經前期調整後)	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)
– 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
	–	14	–	–	14
就上年度核准的股息	–	–	–	(172)	(172)
年內溢利	–	–	–	336	336
2005年12月31日結餘	–	(2)	–	20,509	20,507

32 儲備 (續)

- (a) 集團的保留溢利包括聯營公司應佔保留溢利 3,000 萬元 (2004 年：4,800 萬元)。
- (b) 發展儲備代表撥作為公司內部保留儲備的所有物業發展溢利。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。

- (c) 根據條例的有關條文，可供分配的儲備包括就計入發展儲備帳面金額的任何款項及於宣布分配年度的前一個財政年度年終的任何累積虧損作出準備後，公司在任何財政年度的全部或部分溢利。保留溢利中確認的金融資產及負債及投資物業的公平價值變動 (扣除相關遞延稅項) 不可分配予唯一股東，蓋因有關項目並非公司的已賺得溢利。於 2005 年 12 月 31 日，可供分配予唯一股東的儲備金額為 203.84 億元 (2004 年經重列：141.43 億元)。

33 金融資產及負債

公司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。公司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，公司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，公司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。公司亦會提供文件，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

公司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。

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

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

財務報表附註

(以港元計)

33 金融資產及負債 (續)

(b) 利率風險

(i) 對沖

公司的利率風險來自其長期借貸。公司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。公司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。年底，總借貸額的73%為定息借貸。

公司將訂立「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12月31日，公司持有名義金額33.56億元(2005年1月1日：33.61億元)可作為公平價值對沖的利率掉期合約。該等利率掉期按公平價值列帳，而公平價值的變動於收益表內確認，以抵銷損益對附息借貸相關對沖部分的影響。

於2005年12月31日，公司訂立的利率掉期合約的公平價值淨額為8,800萬元(2005年1月1日：2.71億元)，其中包括資產1.24億元(2005年1月1日：2.71億元)及負債3,600萬元(2005年1月1日：無)。該等金額確認為衍生金融資產及負債。

公司偶爾利用「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2005年12月31日，公司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12月31日，公司持有名義金額13.62億元(2005年1月1日：7.81億元)及公平價值4,000萬元(2005年1月1日：2,200萬元)確認為衍生金融負債的利率掉期合約。

(iii) 實際利率及重新定價分析

就賺取收入的金融資產及付息財務負債而言，下表列出其於結算日的實際利率及將予重新定價或到期屆滿的期間。

33 金融資產及負債 (續)

(b) 利率風險 (續)

(iii) 實際利率及重新定價分析 (續)

2005年

	實際利率 %	合計 百萬港元	1年或 以下 百萬港元	1至2年 百萬港元	2至5年 百萬港元	5年以上 百萬港元
到期前重新定價的資產／(負債) 的重新定價日期						
集團及公司						
投資	3.87	331	331	—	—	—
借予無控制權附屬公司的貸款	8.24	3,863	3,863	—	—	—
付息借貸	4.94	(571)	(571)	—	—	—
		3,623	3,623	—	—	—
到期前未重新定價的資產／(負債) 的到期日						
集團						
借予第三方的貸款	6.96	684	34	36	124	490
投資	2.95	118	118	—	—	—
現金及等同現金	4.03	3,394	3,394	—	—	—
應付租金	6.96	(684)	(34)	(36)	(124)	(490)
付息借貸	7.15	(18,903)	—	(199)	(16,698)	(2,006)
利率掉期的影響	(0.74)	—	4,781	—	(3,295)	(1,486)
		(15,391)	8,293	(199)	(19,993)	(3,492)
公司						
投資	2.95	118	118	—	—	—
現金及等同現金	4.03	3,270	3,270	—	—	—
付息借貸	7.15	(18,903)	—	(199)	(16,698)	(2,006)
利率掉期的影響	(0.74)	—	4,781	—	(3,295)	(1,486)
		(15,515)	8,169	(199)	(19,993)	(3,492)

財務報表附註

(以港元計)

33 金融資產及負債 (續)

(b) 利率風險 (續)

(iii) 實際利率及重新定價分析 (續)

2004年

	實際利率 %	合計 百萬港元	1年或 以下 百萬港元	1至2年 百萬港元	2至5年 百萬港元	5年以上 百萬港元
到期前重新定價的資產／(負債)						
的重新定價日期						
集團及公司						
投資	2.47	609	609	—	—	—
借予無控制權附屬公司的貸款	7.50	3,576	3,576	—	—	—
付息借貸	2.77	(851)	(851)	—	—	—
		3,334	3,334	—	—	—
到期前未重新定價的資產／(負債)						
的到期日						
集團						
借予第三方的貸款	6.92	733	31	34	116	552
投資	1.30	3,714	3,613	101	—	—
現金及等同現金	2.05	3,531	3,531	—	—	—
應付租金	6.96	(717)	(31)	(34)	(116)	(536)
付息借貸	7.20	(18,897)	—	—	(8,808)	(10,089)
利率掉期的影響	(1.82)	—	4,153	—	(1,857)	(2,296)
		(11,636)	11,297	101	(10,665)	(12,369)
公司						
借予第三方的貸款	5.35	16	—	—	—	16
投資	1.30	3,714	3,613	101	—	—
現金及等同現金	2.10	3,426	3,426	—	—	—
付息借貸	7.20	(18,897)	—	—	(8,808)	(10,089)
利率掉期的影響	(1.82)	—	4,153	—	(1,857)	(2,296)
		(11,741)	11,192	101	(10,665)	(12,369)

33 金融資產及負債 (續)

(c) 外匯風險

公司得來的收益絕大部分以港元列值，因此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。

公司利用遠期外匯合約及貨幣掉期對沖其外匯風險。公司的風險管理政策旨在將其外幣借貸對沖為港元或美元，並限制美元借貸不得超逾總借貸額30%。任何以外幣列值且金額超過1,000萬元等值的收購或資本開支合約均須向公司庫務處呈報，公司庫務處將利用遠期合約在必要時對沖相關外幣風險。

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

(i) 已確認的資產及負債

經濟上對沖貨幣性外幣資產及負債的貨幣掉期的公平價值變動於收益表內確認。於2005年12月31日，公司用作貨幣性外幣資產及負債的經濟對沖及確認為衍生金融負債的貨幣掉期的公平價值淨額為2.83億元(2005年1月1日：6.91億元)。

(ii) 以公平價值計量且其變動計入收益表

並無應用對沖會計處理的遠期外匯合約的公平價值變動於收益表內確認。遠期外匯合約的公平價值淨額確認為衍生金融資產淨額300萬元(2005年1月1日：衍生金融負債淨額1,700萬元)，其中包括資產500萬元(2005年1月1日：1,100萬元)及負債200萬元(2005年1月1日：2,800萬元)。

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

公司的所有借貸均以港元或美元列值。有鑑於此，管理層預計公司借貸所涉及的貨幣風險不大。

財務報表附註

(以港元計)

33 金融資產及負債 (續)

(c) 外匯風險 (續)

(iii) 以公司功能貨幣以外的貨幣列值的財務資產及負債列示如下：

	集團		公司	
	2005年 百萬	2004年 百萬	2005年 百萬	2004年 百萬
		(以外幣計算)		
美元				
非衍生金融資產				
– 借予第三方的貸款	88	94	–	2
– 投資	55	302	55	302
– 利息及其他應收款項	6	6	4	4
– 現金及等同現金	292	416	292	416
	441	818	351	724
衍生金融資產				
– 利率掉期	16	28	16	28
– 遠期外匯合約	1	1	1	1
	17	29	17	29
非衍生金融負債				
– 利息及其他應付款項	87	59	85	57
– 基本工程項目的應計開支及準備	5	21	5	21
– 應付租金	88	92	–	–
– 付息借貸	2,274	2,296	2,274	2,296
	2,454	2,468	2,364	2,374
衍生金融負債				
– 利率掉期	5	3	5	3
– 貨幣掉期	36	89	36	89
– 遠期外匯合約	–	4	–	4
	41	96	41	96
歐元				
非衍生金融資產				
– 現金及等同現金	1	–	1	–
衍生金融資產				
– 遠期外匯合約	–	1	–	1
日圓				
衍生金融資產				
– 遠期外匯合約	–	5	–	5
衍生金融負債				
– 遠期外匯合約	1	–	1	–
瑞士法郎				
非衍生金融資產				
– 現金及等同現金	8	–	8	–

33 金融資產及負債 (續)

(d) 流動資金風險

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。

(e) 公平價值

下表列載2005年12月31日及2004年12月31日所有金融資產及負債的公平價值，惟其帳面值與公平價值並無重大差異者除外。

集團

	帳面值 2005年 百萬港元	公平價值 2005年 百萬港元	帳面值 2004年 百萬港元	公平價值 2004年 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	3,863	4,105	3,576	3,939
	4,547	4,773	4,309	4,671
衍生金融資產				
– 利率掉期	124	124	#	271
– 遠期外匯合約	5	5	#	11
	129	129	#	282
非衍生金融負債				
– 應付租金	(684)	(668)	(717)	(715)
– 附息借貸	(19,474)	(20,681)	(19,748)	(22,016)
	(20,158)	(21,349)	(20,465)	(22,731)
衍生金融負債				
– 利率掉期	(76)	(76)	#	(22)
– 貨幣掉期	(283)	(283)	#	(691)
– 遠期外匯合約	(2)	(2)	#	(28)
	(361)	(361)	#	(741)

根據香港會計準則第39條的過渡性條文，於2004年12月31日的資產負債表毋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。

財務報表附註

(以港元計)

33 金融資產及負債 (續)

(e) 公平價值 (續)

公司	帳面值	公平價值	帳面值	公平價值
	2005年 百萬港元	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元	2004年 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	3,863	4,105	3,576	3,939
	3,863	4,105	3,592	3,956
衍生金融資產				
– 利率掉期	124	124	#	271
– 遠期外匯合約	5	5	#	11
	129	129	#	282
非衍生金融負債				
– 付息借貸	(19,474)	(20,681)	(19,748)	(22,016)
衍生金融負債				
– 利率掉期	(76)	(76)	#	(22)
– 貨幣掉期	(283)	(283)	#	(691)
– 遠期外匯合約	(2)	(2)	#	(28)
	(361)	(361)	#	(741)

根據香港會計準則第39條的過渡性條文，於2004年12月31日的資產負債表毋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。

(ii) 利率掉期、貨幣掉期及遠期外匯合約

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

33 金融資產及負債 (續)

(f) 公平價值的估計 (續)

(iii) 借予無控制權附屬公司的貸款及付息借貸

在適用情況下，公平價值乃按預期未來本金及利息付款的已貼現現金流量計算。

(iv) 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線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：

	2005年	2004年
利率掉期、貨幣掉期	4.22% - 5.43%	0.32% - 4.56%
借予無控制權附屬公司的貸款及付息借貸	4.05% - 5.82%	0.22% - 5.68%
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

未扣除利息及財務收入／支出的經營溢利與經營活動的淨現金流入對帳

	2005年	2004年
	百萬元	經重列 百萬元
未扣除利息及財務收入／支出的經營溢利	98	491
折舊	2,140	1,569
經營租賃項下持作自用的批租土地權益攤銷	118	112
固定資產沖銷	43	24
存料及零件增加	(24)	(65)
其他應收款項減少／(增加)	194	(262)
其他應付款項及遞延收益增加／(減少)	(177)	440
借予第三方的貸款減少	16	—
來自經營的淨現金流入	2,408	2,309

財務報表附註

(以港元計)

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線、東鐵支線及九龍南線的交易，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(b)及(c)、17、18、21、24及27披露。公司在正常作業下與政府部門及機關進行的交易，不視為有關連人士的交易。

管理局成員、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。年內，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。

公司及本港另外四家公共交通公司(包括地鐵有限公司)於1994年簽訂協議，透過一家中央機構八達通卡有限公司發展及經營八達通卡系統。年內，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及其他手續費。這些交易的詳情列於財務報表附註19。

36 未完承擔

(a) 未列於財務報表的未完資本開支承擔如下：

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
投資物業		
– 已批准並已簽約	41	1
– 已批准但未簽約	7	51
物業、廠房及設備		
– 已批准並已簽約	4,093	2,601
– 已批准但未簽約	3,778	1,964
持作自用的批租土地權益		
– 已批准並已簽約	291	349
– 已批准但未簽約	30	–
12月31日結餘	8,240	4,966

36 未完承擔 (續)

(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：

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
1年內	46	40
1年至5年內	94	18
12月31日結餘	140	58

經營租賃主要涉及興建新鐵路所用的施工地區。年內，根據經營租賃應付總計為零元(2004年：5,400萬元)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。

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

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

集團亦根據香港強制性公積金計劃條例設立一項強制性公積金計劃(「強積金計劃」)。強積金計劃乃由獨立信託人管理的界定供款退休計劃。根據強積金計劃，僱主及其僱員各自須按僱員相關收入的5%向該計劃作出供款，惟有關月薪以2萬元為上限。強積金計劃於2000年4月1日推行，供未選擇或不合資格參加退休金計劃的僱員參加。

集團撥入收益表的退休金開支總額包括退休金計劃及強積金計劃的退休金開支。

財務報表附註

(以港元計)

38 信貸額及計劃

(a) 公司可用而未使用的信貸額及計劃包括：

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
22億元(2004年：16.5億元)短期無承諾循環信貸額	2,200	1,650
2,000萬元(2004年：2,000萬元)信用證	20	20
2,500萬元(2004年：2,500萬元)透支額	25	25
80億元(2004年：80億元)銀團信貸額	8,000	8,000
30億美元(2004年：30億美元)中期債券發行計劃	14,377	14,425
2.92億美元(2004年：2.92億美元)槓桿租賃信用證	2,273	2,280
2.20億美元(2004年：2.58億美元)出口信貸額	11	29
	26,906	26,429

(b) 預計未使用的信貸額於以下年期屆滿：

	2005年 百萬港元	2004年 百萬港元
浮動利率		
– 1年內屆滿	2,245	2,624
– 1年後屆滿	10,284	9,380
固定／浮動利率將於發行時釐定		
– 1年後屆滿	14,377	14,425
	26,906	26,429

39 或有負債

於2005年12月31日，集團因若干承建商就西鐵項目和東鐵支線項目建造合約提出索償而產生或有負債，而集團債務的總金額無法可靠地估計。集團已就這些索償可能須支付的最高金額於2005年12月31日的財務報表內撥出準備。集團為解決這些索償而最終須支付的款項或會超過集團已包括於2005年12月31日的財務報表內的估計金額。集團正處理這些索償事件。

40 資產減值

於2005年12月31日，集團根據集團有關資產減值評估的會計政策，評估集團的固定資產於該日是否出現減值。

在評估集團鐵路資產的使用價值時，鑑於九龍南線待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。九龍南線的項目協議已於2005年10月6日與政府達成。

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2005年12月31日的加權平均資本成本作貼現計算。

經過是次評估，管理層認為於2005年12月31日集團的鐵路資產並無減值，因此，於該日集團毋須就集團的鐵路資產計提減值準備。

41 公司與地鐵有限公司可能合併的計劃

於2004年2月24日，政府邀請兩家鐵路公司就可能合併一事展開磋商。於2004年9月16日，兩家公司就磋商結果向政府提交聯合報告，包括初步交易條款及初步經營協議的框架；主要條款涉及(其中包括)票價調整機制、防止服務中斷及應變措施。根據政府行政長官於2005年10月12日發表的施政報告，政府將於得出結果後，盡快就可能進行的合併事宜發表公告。

由於無法確定政府對報告的研究結果及該結果對公司經營和財政狀況的影響，因此本財務報表並無包括任何政府宣布研究結果後對公司的資產或負債帳面值可能需要作出的調整。

42 比較數字

若干比較數字曾因會計政策變動而作出調整，有關進一步詳情於附註3披露。

財務報表附註

(以港元計)

43 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))，以及對落實沙田至中環線項目可行性的評估(見附註16(a))。

(b) 應用集團會計政策時的主要會計判斷

應用集團會計政策時的主要會計判斷包括將收入或支出列作資本或收入性質的分類(見附註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(c))、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)。

44 截至2005年12月31日止年度會計期間已頒布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，香港會計師公會頒布了現有會計準則的修訂條文、新訂準則及詮釋。有關修訂條文、新訂準則及詮釋於截至2005年12月31日止會計期間尚未生效，而該等財務報表亦未採納有關修訂條文、新訂準則及詮釋。

此外，於2005年12月1日生效的2005年香港公司(修訂)條例，將首次適用於集團自2006年1月1日起計期間的財務報表。

集團正對首次應用該等修訂條文、新訂準則及新詮釋期間的影響進行評估。初步評估結果顯示，有關修訂條文、新訂準則及新詮釋不會對集團的經營業績及財政狀況造成重大影響。

綜合收益表

截至2005年12月31日止年度(以外幣計算)

	附註	2005年 百萬美元	2005年 百萬英鎊	2005年 百萬日圓
營業額	4	690	400	80,814
未計折舊的經營成本	5	403	234	47,215
未扣除折舊的經營溢利	6	287	166	33,599
折舊	7	274	159	32,127
未扣除利息及財務收入／支出的經營溢利		13	7	1,472
利息及財務收入	8(a)	67	39	7,882
利息及財務支出	8(b)	(106)	(61)	(12,356)
扣除折舊、利息及財務收入／支出後的虧損		(26)	(15)	(3,002)
衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動收益	9	52	30	6,005
投資物業的估值收益	14	22	13	2,567
應佔聯營公司溢利		2	1	225
稅前溢利		50	29	5,795
所得稅	10(a)	(9)	(5)	(1,036)
公司唯一股東應佔年內全部溢利	11	41	24	4,759

表上顯示的外幣數字僅供參考之用，並根據下列兌換率由港幣伸算：1美元=7.80港元；1英鎊=13.451港元；1日圓=0.06661港元

綜合資產負債表

2005年12月31日(以外幣計算)

	附註	2005年 百萬美元	2005年 百萬英鎊	2005年 百萬日圓
資產				
固定資產	14			
– 物業、廠房及設備		7,709	4,470	902,672
– 投資物業		150	87	17,580
		7,859	4,557	920,252
經營租賃項下持作自用的批租土地權益	14	724	420	84,747
進行中建築工程	15	1,335	774	156,298
遞延支出	16	155	90	18,165
發展中物業	17	197	114	23,075
聯營公司權益	19	9	5	1,081
借予第三方的貸款	20	87	51	10,269
借予無控制權附屬公司的貸款	21	495	287	57,994
衍生金融資產	33(e)	17	10	1,937
投資	22	58	33	6,741
存料及零件	23	44	26	5,149
應收利息及其他應收款項	24	92	53	10,764
現金及等同現金	25	435	253	50,953
		11,507	6,673	1,347,425
負債				
應付利息及其他應付款項	26	359	208	42,081
基本工程項目的應計開支及準備	27	389	226	45,609
應付租賃承擔	28	88	51	10,269
衍生金融負債	33(e)	46	27	5,419
付息借貸	29	2,497	1,448	292,358
遞延收益	30	70	40	8,122
遞延稅項負債	10(d)	410	238	48,011
		3,859	2,238	451,869
淨資產				
		7,648	4,435	895,556
資本與儲備				
股本	31	5,015	2,908	587,299
儲備	32	2,633	1,527	308,257
總權益		7,648	4,435	895,556

表上顯示的外幣數字僅供參考之用，並根據下列兌換率由港幣伸算：1美元=7.80港元；1英鎊=13.451港元；1日圓=0.06661港元

公司資產負債表

2005年12月31日(以外幣計算)

	附註	2005年 百萬美元	2005年 百萬英鎊	2005年 百萬日圓
資產				
固定資產	14			
– 物業、廠房及設備		7,703	4,467	902,057
– 投資物業		150	87	17,580
		7,853	4,554	919,637
經營租賃項下持作自用的批租土地權益	14	724	420	84,747
進行中建築工程	15	1,335	774	156,298
遞延支出	16	155	90	18,165
發展中物業	17	197	114	23,075
聯營公司權益	19	5	3	630
借予無控制權附屬公司的貸款	21	495	287	57,994
衍生金融資產	33(e)	17	10	1,937
投資	22	58	33	6,741
存料及零件	23	44	26	5,149
應收利息及其他應收款項	24	91	53	10,614
現金及等同現金	25	419	243	49,092
		11,393	6,607	1,334,079
負債				
應付利息及其他應付款項	26	342	198	39,994
基本工程項目的應計開支及準備	27	389	226	45,609
衍生金融負債	33(e)	46	27	5,420
附息借貸	29	2,497	1,448	292,358
遞延收益	30	64	37	7,521
遞延稅項負債	10(d)	410	238	48,011
		3,748	2,174	438,913
淨資產				
		7,645	4,433	895,166
資本與儲備				
股本	31	5,015	2,908	587,299
儲備	32	2,630	1,525	307,867
總權益		7,645	4,433	895,166

表上顯示的外幣數字僅供參考之用，並根據下列兌換率由港幣伸算：1美元=7.80港元；1英鎊=13.451港元；1日圓=0.06661港元

綜合權益變動表

截至2005年12月31日止年度(以外幣計算)

	附註	2005年 百萬美元	2005年 百萬英鎊	2005年 百萬日圓
總權益 (1月1日)				
如先前列報		7,711	4,472	902,973
因以下兩項會計政策變動而作出的前期調整：				
– 軌道折舊	3(a)(ii)	(5)	(3)	(571)
– 投資物業估值收益的遞延稅項	3(a)(ii) & 3(a)(iii)	(6)	(4)	(706)
年初結餘調整前重列		7,700	4,465	901,696
因香港會計準則第32條及第39條項下的 會計政策變動而作出的年初結餘調整	32	(73)	(42)	(8,527)
於1月1日，前期及年初結餘調整後之總權益		7,627	4,423	893,169
直接於權益中確認的開支淨額：				
可供出售證券重估虧損	32	(2)	(1)	(225)
年內淨溢利	32	41	24	4,759
贖回及出售可供出售證券後撥入收益表的重估虧損	32	4	2	435
於本年度核准及支付的股息	12(b)	(22)	(13)	(2,582)
總權益 (12月31日)		7,648	4,435	895,556

表上顯示的外幣數字僅供參考之用，並根據下列兌換率由港幣伸算：1美元=7.80港元；1英鎊=13.451港元；1日圓=0.06661港元

綜合現金流動表

截至2005年12月31日止年度(以外幣計算)

	附註	2005年 百萬美元	2005年 百萬英鎊	2005年 百萬日圓
經營活動				
來自經營的淨現金流入	34	309	179	36,151
來自物業發展的淨現金流入		43	25	5,104
繳付香港利得稅		–	–	(15)
經營活動的淨現金流入		352	204	41,240
投資活動				
存放日起3個月後到期的銀行存款增加		(79)	(46)	(9,233)
資本開支支付：				
– 東鐵支線項目		(361)	(210)	(42,351)
– 其他工程項目及購置固定資產		(278)	(161)	(32,548)
利息收入		96	56	11,260
來自聯營公司的股息		4	2	495
借予無控制權附屬公司的貸款		(11)	(6)	(1,261)
借予聯營公司的貸款		(4)	(2)	(495)
出售固定資產收到的現金		1	–	60
贖回及出售可出售證券收到的現金		424	246	49,707
投資活動的淨現金流出		(208)	(121)	(24,366)
融資前淨現金流入		144	83	16,874
融資活動				
貸款所得／償還貸款的淨現金流出		(35)	(21)	(4,189)
已付股息		(22)	(13)	(2,582)
利息支出		(178)	(103)	(20,898)
與衍生金融工具相關的現金流量淨額		(2)	(1)	(195)
已付財務支出		(3)	(1)	(300)
現金及等同現金的減少淨額		(96)	(56)	(11,290)
現金及等同現金(1月1日)		332	193	38,898
現金及等同現金(12月31日)		236	137	27,608
現金及等同現金結餘分析				
銀行存款及現金	25	5	3	630
存放日起3個月內到期的銀行存款	25	231	134	26,978
		236	137	27,608

表上顯示的外幣數字僅供參考之用，並根據下列兌換率由港幣伸算：1美元=7.80港元；1英鎊=13.451港元；1日圓=0.06661港元

十年統計數字

財務(百萬港元)	2005年	2004年	2003年	2002年
收益表				
經營收入	5,383	4,976	4,426	4,830
未扣除折舊的經營溢利	2,238	2,060	2,297	2,659
利息及財務(收入)／支出淨額	298	41	(353)	(618)
扣除折舊、利息及財務收入／ 支出後溢利／(虧損)	(200)	450	1,902	2,552
物業發展溢利	-	-	-	94
稅後溢利				
未包括物業發展及有關利得稅	317	513	1,381	2,116
包括物業發展	317	513	1,381	2,210
股息	-	172	620	620
資產負債表				
資產總值	89,752	91,386	89,204	86,108
淨流動資產／(負債)	(1,387)	(2,294)	(748)	1,397
付息借貸	19,474	19,748	20,013	17,753
權益	59,653	60,062	60,205	59,512
主要財務資料				
資本開支	3,835	9,025	11,122	12,308
權益回報率(%)	1	1	2	4
每名僱員(不包括工程項目僱員)為公司帶來的 平均收入	1.050	0.994	0.950	1.222
債務與權益比率	1:3.1	1:3.0	1:3.0	1:3.4
債務與總資本之比率(%)	25	25	25	23
盈利對利息倍數	1.9	1.8	2.9	3.4

由於本年度採納新制訂的《香港財務報告準則》，因此2004年的部分比較數字經重新列報以配合本年度的編列方式。
由於並不切實可行，因此2004年以前的比較數字未有重新列報。

2001年	2000年	1999年	1998年	1997年	1996年
4,797	4,731	4,426	4,137	3,718	3,294
2,572	2,571	2,249	2,032	1,769	1,471
(490)	(302)	(222)	(164)	(20)	45
2,401	2,203	1,773	1,629	1,332	1,012
24	87	71	88	2,308	2,468
2,411	2,201	1,832	1,565	1,325	1,020
2,435	2,288	1,903	1,639	3,263	3,077
–	–	–	–	–	300
82,537	70,419	58,291	31,945	15,866	13,544
2,135	5,727	9,857	8,663	(674)	(315)
16,831	16,395	8,299	–	–	–
59,580	48,901	46,588	30,253	14,317	11,163
14,595	10,829	8,444	3,286	3,582	2,538
4	5	4	5	23	28
1.240	1.248	1.183	1.127	1.053	0.951
1:3.5	1:3.0	1:5.6	–	–	–
22	25	15	–	–	–
3.3	3.4	7.9	–	–	–

十年統計數字

營運(百萬)	2005年	2004年	2003年	2002年
東鐵包括尖沙咀支線及馬鞍山鐵路*				
總乘客人次	325	292	278	296
本地	239	207	196	204
過境	86	85	82	92
每日平均乘客人次	0.892	0.799	0.762	0.812
載客車卡行車公里總數	91.56	79.35	78.68	78.92
乘客旅程公里總數	4,731	4,385	4,183	4,540
安全表現(以單位計)				
受傷乘客及市民數目	247	216	181	180
以每百萬載客人次計的受傷乘客及市民數目	0.71	0.74	0.65	0.61
直通車營運				
總乘客人次	3.1	3.0	2.1	2.3
輕鐵				
總乘客人次	136	132	106	114
每日平均乘客人次	0.373	0.360	0.291	0.314
載客車卡行車公里總數	11.09	11.29	10.71	10.76
安全表現(以單位計)				
受傷乘客及市民數目	23	18	27	33
以每百萬載客人次計的受傷乘客及市民數目	0.17	0.14	0.25	0.29
西鐵**				
總乘客人次	65	48	1	–
每日平均乘客人次	0.179	0.131	0.107	–
載客車卡行車公里總數	32.55	34.17	1.15	–
安全表現(以單位計)				
受傷乘客及市民數目	36	38	3	–
以每百萬載客人次計的受傷乘客及市民數目	0.55	0.79	2.33	–

* 東鐵尖沙咀支線及馬鞍山鐵路分別於2004年10月24日及12月21日開始投入服務。

** 西鐵於2003年12月20日開始投入服務。

2001年	2000年	1999年	1998年	1997年	1996年
292	288	275	269	261	247
205	204	200	204	206	199
87	84	75	65	55	48
0.799	0.788	0.755	0.737	0.716	0.675
75.57	73.78	72.58	71.40	69.33	69.69
4,487	4,466	4,263	4,204	4,115	3,853
191	192	186	168	157	153
0.65	0.67	0.67	0.62	0.60	0.62
2.1	2.0	1.7	1.4	1.5	1.8
117	118	115	114	126	125
0.319	0.323	0.314	0.314	0.346	0.342
10.68	10.68	10.25	10.29	9.66	9.42
35	27	51	42	73	86
0.30	0.23	0.44	0.37	0.58	0.69
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-

十年統計數字

營運(百萬)	2005年	2004年	2003年	2002年
巴士				
總乘客人次*	27	20	26	26
巴士行車公里總數*	6.29	6.95	7.70	6.78
安全表現(以單位計)				
受傷乘客及市民數目	8	8	4	4
以每百萬載客人次計的受傷乘客及市民數目	0.18	0.21	0.10	0.09
貨運				
貨運量				
南行貨量(公噸)	0.4	0.5	0.6	0.7
北行貨量(公噸)	0.2	0.3	0.4	0.5
牲畜(頭)	0.1	0.4	0.7	0.9
年終僱員總數				
運輸	4,372	4,227	3,914	3,228
物業	111	109	97	92
新鐵路工程項目	754	867	1,211	1,557
其他	642	671	649	633
	5,879	5,874	5,871	5,510

* 1999年5月開始，東鐵接駁巴士服務由九龍巴士(一九三三)有限公司經營。是以本公司的營運統計數字中，並不包括此等接駁巴士所接載的乘客數字以及巴士的行車公里數。

2001年	2000年	1999年	1998年	1997年	1996年
21	16	16	38	39	38
6.20	5.43	5.17	6.03	5.84	5.99
8	6	4	14	23	18
0.21	0.18	0.12	0.37	0.59	0.47
0.6	0.7	0.7	0.7	0.9	1.2
0.4	0.4	0.5	0.5	0.6	0.8
0.9	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5
3,218	3,202	3,179	3,169	3,121	3,106
75	74	68	61	39	29
1,303	1,077	841	518	201	50
574	514	494	442	370	327
5,170	4,867	4,582	4,190	3,731	3,512

銀行及金融機構

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

荷蘭銀行	德國北方銀行有限公司
美國運通銀行	恒生銀行有限公司
澳洲紐西蘭銀行集團有限公司	香港上海滙豐銀行有限公司
意大利聯合商業銀行	荷蘭商業銀行
西班牙對外銀行	國際協力銀行
美國銀行	摩根大通銀行
中國銀行(香港)有限公司	比利時聯合銀行
交通銀行	美國雷曼兄弟有限公司
東亞銀行有限公司	廖創興銀行有限公司
紐約銀行	美林集團
加拿大豐業銀行	瑞穗實業銀行
三菱東京UFJ銀行*	摩根士丹利
巴克萊銀行	南洋商業銀行有限公司
德國裕寶聯合銀行	澳洲銀行
巴伐利亞州銀行	華僑銀行有限公司
法國巴黎銀行	荷蘭合作銀行
東方匯理銀行	蘇格蘭皇家銀行有限公司
加拿大帝國商業銀行	意大利聖保羅意米銀行
花旗銀行	上海商業銀行有限公司
德國商業銀行	法國興業銀行
澳洲聯邦銀行	渣打銀行(香港)有限公司
瑞信**	三井住友銀行
大新銀行有限公司	大豐銀行有限公司
星展銀行	瑞士銀行
德意志銀行	意大利聯合信貸銀行
德國中央合作銀行	大華銀行有限公司
加拿大出口發展公司	西德銀行
富通銀行	永亨銀行有限公司
富邦銀行(香港)有限公司	永隆銀行有限公司

* 東京三菱銀行和UFJ Bank Limited 於2006年1月1日合併後, 新的銀行名稱為三菱東京UFJ銀行。

** 瑞士信貸第一波士頓銀行於2006年1月16日改名為瑞信。

顧問公司

合約名稱	合約編號	顧問公司	部門	合約金額 (總付) (港元)
1. 擴建沙田車站及連城廣場商業範圍的詳細設計顧問服務	PDD-SHT	馬梁建築師事務所(香港)有限公司	物業部	\$21,298,000
2. 九龍南線動力及聲音研究顧問服務	KGS831	Harris Miller Miller & Hanson Inc.	新鐵路工程部	\$10,031,600
3. 為合約TCC200及TCC300的調解過程提供支援服務	TGSA-018	茂盛(亞洲)工程顧問有限公司	新鐵路工程部	\$9,500,000
4. 九龍南線中間道行人隧道伸延設計	KDC101	茂盛(亞洲)工程顧問有限公司	新鐵路工程部	\$8,800,000
5. 審議載於諒解備忘錄內合約TCC200及TCC300調解金額的顧問服務	TGSA-022	安永會計師事務所	新鐵路工程部	\$6,900,000
6. 西鐵濕地生態監察及適應管理服務	TSA-026	亞洲生態環境顧問有限公司	新鐵路工程部	\$6,115,798
7. 為落馬洲濕地補償區提供生態監察及技術支援服務	LGSA-010	亞洲生態環境顧問有限公司	新鐵路工程部	\$5,168,232
8. 尖沙咀支線永安廣場公園公共交通交匯處的工程服務	HDD301	奧雅納工程顧問香港有限公司	新鐵路工程部	\$4,300,000
9. 翻新大埔墟車站的設計及建築管理顧問服務	—	利安顧問有限公司	運輸部	\$3,280,000
10. 2006年10月輕便鐵路服務區的保障期屆滿後，為輕鐵的長期業務策略研究提供顧問服務	—	弘達交通顧問有限公司	運輸部	\$2,988,000

財務詞彙釋義及聯絡資料

財務詞彙釋義

淨流動資產／負債

淨流動資產／負債包括存料及零件、利息及其他應收款項、現金及等同現金、利息及其他應付款項及基本工程項目的應計開支及準備。

經營毛利率

未扣除折舊及利息及財務收入／支出的經營溢利除以營業額。

資本回報

稅後溢利除以股本及儲備之和。

每名僱員（不包括工程項目僱員）為公司帶來的平均收入

營業額除以年末的僱員總數，不包括從事工程項目的員工。

債務與權益比率

付息借貸總額除以股本及儲備之和。

債務與總資本之比率

付息借貸與權益總額合計後，付息借貸總額所佔的百分比。

盈利對利息倍數

未扣除利息及財務收入／支出、折舊及批租土地利息攤銷前的盈利加上應佔聯營公司溢利及資本化前利息收入總額除以資本化前利息支出總額。

聯絡資料

欲取得進一步資料，請聯絡公司事務處：

李慧蓮女士

電話：(852) 2688 1360

傳真：(852) 2688 0394

電郵：homepage@kcrc.com

公司註冊辦事處地址：

香港新界沙田火炭樂景街九號九廣鐵路公司大樓

本年報資料亦見載於互聯網頁www.kcrc.com

九廣鐵路公司

香港火炭樂景街九號九廣鐵路公司大樓