

九廣鐵路公司  
二零零六年年報

面對 **挑戰** 努力  
**迎變**



# 九廣鐵路： 面對挑戰 努力迎變

2006年是挑戰重重、屢有轉變的一年。

過去一年，我們積極面對挑戰，致力提升載客量，成功令公司所有客運服務的乘客量取得增長。年內，我們克服了擴展鐵路網絡的重大挑戰，順利完成落馬洲支線的建造工程，並擬於2007年年中通車，而九龍南線的建造工程已經展開。至於北環線及廣深港高速鐵路香港段亦已開始籌建，當可令我們的鐵路網絡更臻完善。雖然東鐵列車去年曾發生技術問題，幸而我們已成功將問題解決，確保乘客安全。為使公眾繼續安心使用鐵路服務，公司採納了高透明度的政策，讓公眾清晰瞭解公司所採取的行動。

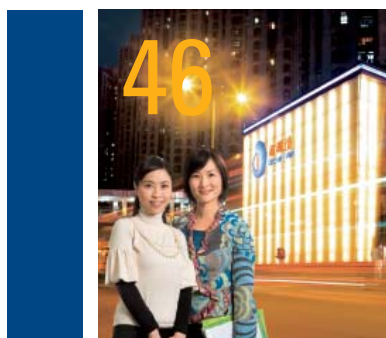
年內，公司不斷提升服務水平，務求令香港市民得以繼續享用全球首屈一指的優質鐵路服務。

由於九廣鐵路公司與地鐵公司的鐵路系統可能合併，公司來年也許會經歷有史以來最重大的轉變。有鑑於此，公司上下在年內已整裝待發，確保兩鐵合併一經批准，便可順利整合業務。

## 目錄



### 運輸業務



### 物業發展及 其他業務

- 2 公司簡介
- 3 公司使命及願景
- 4 九鐵總覽/九廣鐵路網絡
- 6 連接內地的九廣鐵路路線
- 7 主要數字、信貸評級
- 8 2006年大事回顧
- 12 管理局
- 14 管理委員會
- 16 高級管理人員
- 17 九鐵服務
- 18 主席報告書
- 22 行政總裁報告書

### 28 運輸業務

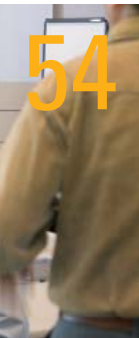
- 31 本地及過境服務
- 36 輕鐵及巴士
- 38 與內地的聯繫

### 40 網絡擴展

- 43 新建支線
- 45 未來工程項目



## 網絡擴展



## 人力資源及 優質管理



## 追求持續發展

### 46 物業發展及其他業務

- 49 物業發展
- 52 其他業務

### 54 人力資源及優質管理

- 57 人力資源
- 59 優質管理

### 60 追求持續發展

- 63 重視環保
- 64 加強溝通
- 64 熱心公益
- 65 關懷員工
- 66 安全健康

### 財務及管理局報告

- 68 投資及融資策略
- 70 財務摘要
- 74 公司管治報告書
- 83 管理局報告書

### 財務報表及附註

- 88 獨立核數師報告書
- 89 綜合收益表
- 90 綜合資產負債表
- 91 公司資產負債表
- 92 綜合權益變動表
- 93 綜合現金流動表
- 94 財務報表附註

### 折算為外幣的財務報表

- 159 綜合收益表
- 160 綜合資產負債表
- 161 公司資產負債表
- 162 綜合權益變動表
- 163 綜合現金流動表

### 公司資料

- 164 十年統計數字
- 170 銀行及金融機構
- 171 顧問公司
- 172 財務詞彙釋義及聯絡資料



## 公司簡介

九廣鐵路自1910年投入服務以來，一直是香港人生活中不可或缺的一部分。1982年，九廣鐵路公司（九鐵）根據《九廣鐵路公司條例》正式宣告成立。除了在香港提供優質的集體運輸服務外，公司亦設計及興建新鐵路，並且積極從事物業發展及相關商業活動。

公司是全球最成功的公共運輸機構之一，每日接載乘客約160萬人次。近年公司大力擴展鐵路網，2003年西鐵啟用後，鐵路服務擴展至新界西北，而2004年馬鞍山鐵路（馬鐵）及尖沙咀支線相繼落成，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，致力興建新鐵路，並將鐵路服務伸展至新界區的新市鎮，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。



# 九鐵總覽

**1910年**  
九廣鐵路投入服務

**1982年**  
九廣鐵路公司成立

路線全長  
**113公里**

每日載客  
**160萬人次**

共有  
**6,049名僱員**

2006年收入達  
**56.22億港元**

- 東鐵
- 西鐵
- 馬鐵
- 輕鐵

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



## 九廣鐵路網絡



# 九鐵總覽

香港唯一

## 連接內地的鐵路

直通車每日載客

# 8,970 人次

提供直達

## 6 個內地城市

的直通車服務

每日開行

## 12 對廣九直通車

直通車車票可在

## 網上訂購

## 連接內地的 九廣鐵路路線



直通車路線

— 北京線

— 上海線

— 廣東線

— 內地主要鐵路網

# 主要數字、信貸評級

財務摘要	2006年 (百萬港元)	2005年 (百萬港元)
經營收入	5,622	5,383
扣除折舊及攤銷前的經營溢利	2,580	2,356
扣除折舊及攤銷後的經營溢利	292	98
稅後溢利	278	317
資本開支	3,317	3,835
附息借貸(百萬港元)	19,212	19,474
債務與權益比率	1:3.1	1:3.1
盈利對利息(倍數)	2.2	1.9

信貸評級	2006年	2005年
標準普爾		
短期本地貨幣企業評級	A-1+	A-1+
短期外幣企業評級	A-1+	A-1+
長期本地貨幣企業評級	AA	AA-
長期外幣企業評級	AA	AA-

## 穆迪投資者服務公司

短期發行人評級	P-1	P-1
長期本幣發行人評級	Aa3	Aa3
長期外幣發行人評級	Aa3	A1
高級無擔保本幣債務評級	Aa3	Aa3
高級無擔保外幣債務評級	Aa3	Aa3

營運摘要	2006年	2005年
總乘客人次(百萬)		
東鐵(包括馬鐵)	335	325
直通車	3.3	3.1
西鐵	73	65
輕鐵	136	136
巴士(不包括東鐵接駁巴士)	30	27
貨運量(千)		
南行貨運量(公噸)	352	375
北行貨運量(公噸)	228	234
牲畜(頭)	18	129
年終僱員人數	6,049	5,879

行車正點率*	2006年 (%)	2005年 (%)
東鐵	99.82	99.82
馬鐵	99.94	99.92
西鐵	99.88	99.76
輕鐵	99.92	99.94

\* 正點率界定為列車於預定時間前後3分鐘抵達目的地。



# 2006 年大事回顧

## 裂紋事故調查

公司就部分東鐵列車底盤組件支架出現裂紋的成因展開調查，並且採取短期應變方法，確保列車安全行駛。

## 廣深港高速鐵路及北環線進一步規劃

行政會議指示北環線及廣深港高速鐵路香港段，可展開進一步規劃。

## 國家鐵道部部長到訪九鐵

鐵道部部長劉志軍率領代表團於2月26日至28日訪港，考察香港在鐵路客貨運輸及基建設施方面的發展。



1月

## 上水站改善工程

上水站新的南面大堂啟用，以配合落馬洲支線投入服務後增加的乘客量。

2月



## 行政長官親臨為前線員工打氣

香港特別行政區行政長官曾蔭權於2月4日，親臨何東樓鐵路車輛維修中心，表示對員工的支持。

3月

## 九鐵獲頒「同心展關懷」標誌

繼連續三年獲香港社會服務聯會頒授「商界展關懷」標誌後，九鐵再獲頒「同心展關懷」標誌，以表揚公司對社會的貢獻。

### 兩鐵合併達成共識

政府於4月11日公布兩鐵擬議合併的架構及條款。

### 羅湖站第二期改善工程

斥資5,000萬港元的羅湖站第二期改善工程，於2006年4月展開，將於2007年初竣工。

### 九鐵環保屢獲嘉獎

公司先後獲頒兩個環保獎項－2005香港工商業獎：環保成就獎，以及環境保護署的「卓越明智減廢」標誌。



## 4月



### 海趣坊全新面貌投入服務

位於屯門碼頭輕鐵總站上蓋的九鐵商場已易名「海趣坊」。經全面翻新後，商場為附近居民帶來一個更方便、更舒適的購物消閒好去處。

### 公司網站全面革新

九鐵網站(www.kcr.com)經過全面改革後，內容和版面設計均煥然一新。



### 大圍維修中心物業發展項目批出

公司批出大圍維修中心上蓋物業發展項目予長江實業(集團)有限公司旗下一家附屬公司。



### 詹伯樂出任行政總裁

曾任公司新鐵路工程高級總監的詹伯樂先生於3月重返九鐵，5月1日正式出任行政總裁一職。

### 提交裂紋調查報告

公司於5月3日向政府提交東鐵列車底盤支架出現裂紋的成因報告。



### 彭定康到訪西鐵

前港督彭定康於7月23日在公司行政總裁詹伯樂陪同下，乘搭西鐵及參觀車站設施。

### 公司率先採用光纖科技探測鐵路故障

九鐵率先以先進光纖科技檢測鐵路系統的功能及路軌與列車的相互應力，從而探測故障的徵兆，在故障未完全成形之前作出修正，防患於未然，成為全球首家採用此科技檢測鐵路的公司。



5月

6月

7月

8月

### 大埔墟站翻新工程

斥資8,400萬港元的大埔墟站翻新工程正式動工。工程預計於2007年底完成，屆時將可為乘客提供嶄新的設施、更寬闊的通道，以及更多元化的商舖。



### 九龍南線展開隧道鑽挖工程

公司於8月16日舉行隧道鑽挖機啟動典禮，標誌着九龍南線隧道工程的開展。該台隧道鑽挖機名為「小龍女」，全長80米，用以鑽挖由廣東道與柯士甸道交界延伸至梳士巴利道喜來登酒店前的九龍南線隧道。



### 西鐵屯門站物業發展項目批出

九鐵以屯門物業發展有限公司的代理身份，給新鴻基地產發展有限公司旗下一家附屬公司批出有關項目。項目預期於2013年完成。

## 新書及電視特輯

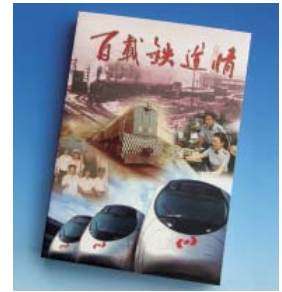
為紀念九廣鐵路自 1910 年投入服務以來的光輝歲月和輝煌成就，公司特別出版一本圖文並茂的新書《百載鐵道情》。出售新書的淨收益將撥捐專為內地眼疾病人服務的火車醫院「健康快車」。

公司亦製作了一輯電視短片 — 《九鐵特約：沿途有你》，介紹九鐵提供安全可靠鐵路服務的幕後英雄，於無線電視翡翠台播出。



### 羅湖站新設施投入服務

羅湖站第二期改善工程所增設的車站設施，部分已率先投入服務。新設施包括經擴闊的月台、新增可控制速度的扶手電梯、月台自動人行道及創新的節約能源光管。



9月

10月

11月

12月



### 兩鐵首次合辦公司安全月

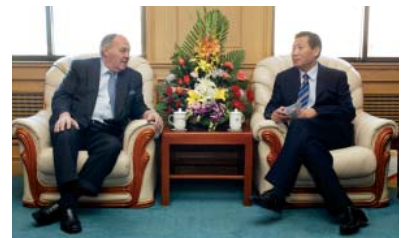
公司與地鐵合辦「公司安全月 2006」，圍繞「落實風險管理，共創安全明天」這個主題舉行了多項活動，以加強員工及承建商的安全意識。

### 八鄉維修中心開放日

為慶祝西鐵通車三周年，公司特別在八鄉維修中心舉行開放日，市民可藉此瞭解該車廠的運作，以及西鐵列車的維修程序。

### 行政總裁拜訪鐵道部

行政總裁詹伯樂於 12 月 5 日拜訪鐵道部，與副部長胡亞東會面，雙方就內地與香港的鐵路客貨運業務發展交換意見。



### 東鐵智能月台伸展系統

為向乘客提供安全的乘車環境，減少月台空隙意外，公司計劃以羅湖站作為試點，測試全新的智能月台伸展系統。倘測試效果理想，公司將考慮在其他東鐵車站安裝這設施。



# 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、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。



**詹伯樂** OBE, JP

CEng, Hon FHKIE, FHKEng, FICE, FIStructE, FIHT  
行政總裁  
基建工程委員會委員  
財務委員會委員  
物業委員會委員

2006年3月獲委任為九廣鐵路公司候任行政總裁，同年5月1日正式出任行政總裁。1997至2003年間擔任新鐵路工程高級總監，負責監督九鐵的大型鐵路擴展計劃。現任選舉委員會(工程界)委員；香港公益金商業及僱員募捐計劃籌劃委員會聯席主席；以及建造業議會成員。



**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。於2006年4月30日離職。



**羅榮生** BBS, 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。何耀棣律師事務所顧問。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。



**包立德** CBE

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

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。



### 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。



### 王于漸教授 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。外匯基金諮詢委員會以及策略發展委員會之經濟發展及與內地經濟合作委員會委員。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。



### 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。



### 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、漢傳媒集團有限公司、鷹君資產管理(冠君)有限公司及德祥企業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、富豪資產管理有限公司、Country Garden (Holdings) Company Limited及合興集團有限公司獨立非執行董事。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。



### 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

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。協青社榮譽會長、香港青年協會理事會會員、佛教志蓮中學(技能訓練)校董、香港兆基創意書院校董、封閉令(對健康的即時危害)上訴委員會成員。



### 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



范義明

李振邦

簡金港生

林濬

詹伯樂

李鏡權

李殷泰

管理委員會成員於新建成的落馬洲車站大堂合照。從該處眺望，可看見全香港佔地最廣的環境生態改善區。

### 詹伯樂 OBE, JP

CEng, Hon FHKIE, FHKEng, FICE, FIStructE, FIHT

#### 行政總裁

2006年3月獲委任為九廣鐵路公司候任行政總裁，同年5月1日正式出任行政總裁。1997至2003年間擔任新鐵路工程高級總監，負責監督九鐵的大型鐵路擴展計劃。1991至95年間出任香港政府工務司，統籌機場等大型基建發展項目的工務計劃。1965至90年間，參與香港大型項目的顧問與承建工作。1991至92年間出任香港工程師學會會長。1997年獲英國土木工程師學會金獎。東南亞太平洋工程師協會聯盟1998至2000年度會長。建造業諮詢委員會1999至2002年度委員。現任選舉委員會(工程界)委員；香港公益金商業及僱員募捐計劃籌劃委員會聯席主席；以及建造業議會成員。

### 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。公共交通國際聯會亞太區副主席、香港運輸物流學會常務委員、校長專業發展導向委員會委員、入境事務處使用服務人士委員會委員、香港工業總會運輸與物流業協會會員。

### 李鏡權

BSc, MSc, MBA, EngD, 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委員、建造業工人註冊管理局成員(至2006年10月)。香港理工大學電機工程兼任教授。

### 林濬 BBS, JP

FRICS, FHKIS, FHKI Arb, FCI Arb, 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。2006年獲委任為公務員敍用委員會委員。

### 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：

署理行政總裁黎文熹於2006年4月30日離職。



# 高級管理人員

詹伯樂  
行政總裁

## 運輸部

李殷泰  
運輸高級總監

梁漢威  
鐵路車輛總經理  
(自2006年5月起借調至合併整合辦事處)

徐偉強  
西鐵客運總經理

李慧貞  
城際客貨運總經理

甄紹璋  
東鐵客運總經理 – 特別任務

馮永耀  
基建及樓宇工程總經理

程艾樂  
市務總經理

黎守謙  
東鐵客運總經理

李家潤  
鐵路車輛總經理

劉興漢  
安全及品管經理

## 新鐵路工程部

李鏡權  
新鐵路工程高級總監

司徒少華  
財務及支援總經理

戚偉強  
新鐵路工程策劃總經理

蔡健鴻  
建造總經理(東鐵支線及九龍南線)

徐景祥  
項目經理 – 機電系統

羅志冲  
項目經理 – 鐵路系統

## 物業部

林濬  
物業總監

王羅桂華  
物業事務及商務總經理

楊光輝  
物業發展總經理

黃景鏗  
總建造經理

## 財務部

李振邦  
財務總監

張慶  
副財務總監

陳偉文  
財務總經理

鄧華厚  
資訊科技服務總經理

胡錦明  
審計總經理

梁國強  
採購總經理

## 人力資源部

簡金港生  
人力資源總監

林冠儀  
品管及組織發展總經理

## 公司秘書兼法律事務處

范義明  
公司秘書兼首席法律顧問

## 公司事務處

黃景雄  
高級公司事務經理

羅穎宜  
高級企業傳訊經理

# 九鐵服務

## 東鐵

東鐵網絡總長46.5公里，共有22個車站

貫通香港南北的主要集體公共運輸幹線

香港唯一與內地連接的鐵路

兩條新支線：尖沙咀支線及馬鐵於2004年投入服務

第三條支線：落馬洲支線將於2007年通車



## 西鐵

西鐵全長30.5公里，共有9個車站

貫通新界西北及九龍市區

新界西北的綜合運輸網絡



## 輕鐵及巴士

全球最大型的輕鐵網絡之一

新界西北綜合運輸系統的一部分

重組成為西鐵接駁交通工具，配合區內交通需求

提供接駁巴士服務以配合西鐵、東鐵及輕鐵的營運



## 與內地聯繫

九鐵有自置列車營運廣州與香港之間的城際客運服務

讓來往香港與北京、上海、廣州及其他主要城市的內地列車使用東鐵軌道行走及以紅磡車站為終點站

經營香港與內地之間日常集裝箱、一般貨物及牲畜的鐵路貨運服務



# 主席報告書

本年報的主題是「面對挑戰，努力迎變」，正反映出這年大事紛至沓來。在此，很高興向各位報告，2006年公司整體業績良好，乘客量及收入同告上升，即使近十年來所建造的新鐵路折舊支出龐大，淨溢利仍達2.78億港元，與2005年的水平相若。





## 企業管治

我自2001年12月就任主席以來，一直強調必須持續增強企業管治，尤其需要建立一種着重問責、具透明度的企業文化。在管理局及高級管理層的支持以及員工的配合下，我們取得顯著的成就。

此外，我們在與公眾溝通方面亦採取積極態度，特別在發生事故時，更主動發放有關事故及應急措施的資料，避免產生誤解，此舉亦有助公眾對公司及員工的誠信建立信心。

當中，8分鐘守則即屬一例。在2003年12月西鐵通車及九龍塘站路軌出現裂紋事故前，我們只會在事故可能導致列車延誤20分鐘或以上的情況下才通知公眾。為提高透明度，並對乘客交代得更清晰，公司於2004年1月初引入一項普遍稱為8分鐘守則的新規例，規定若有任何事故可能導致乘客的車程延誤8分鐘或以上，必須透過傳媒向公眾通報。雖然這項守則無疑會令通報延誤的次數增多，但公眾已認同盡早獲知事故的好處。

另一個較近期的例子，便是2005年12月首次發現東鐵部分列車底盤支架出現裂紋一事。在調查裂紋成因的過程中，我們決定開誠布公，每日公布詳細的調查結果及所採取的應變措施。雖然當時未能即時查明成因，

但我相信公司的處理手法已令公眾完全重拾信心。

公司亦曾就上述事故所引起的通報問題展開獨立調查，管理局在考慮有關調查結果及建議後，已對有關員工採取適當行動，並提醒所有員工透明度愈高，責任愈大。

至今，我仍然致力確保公司在問責制度及透明度方面維持最高標準，以達到社會對公營機構的期望。我深信，這方面必定獲得行政總裁及其他同事全力支持。

「2006年是多個新鐵路項目取得重大進展的一年。十年前，公司開始規劃興建西鐵，從此在大規模擴展鐵路網絡上正式踏出第一步。」

## 新鐵路項目

2006年是多個新鐵路項目取得重大進展的一年。十年前，公司開始規劃興建西鐵，從此在大規模擴展鐵路網絡上正式踏出第一步。公司其後又將輕鐵網絡延伸至天水圍，並整合輕鐵與西鐵的服務，繼而興建馬鐵、尖沙咀支線及落馬洲支線這三條東鐵支線，而近期更着手興建九龍南線，並展開北環線及廣深港高速鐵路香港段的初步可行性研究。

年內，落馬洲支線工程已達至最後試行運作的階段。我們正與香港特區政府及內地有關單位聯繫，確保這條新支線在2007年年中前可以通車。

九龍南線的興建工程進度理想，可望如期於2009年啟用。至於沙田至中環線，公司正等待政府的決定。此外，在2006年2月8日，政府邀請公司就北環線及廣深港高速鐵路香港段作進一步規劃，而兩個項目均屬未來數年優先發展的鐵路項目。為確保所有新項目在兩鐵落實合併時能順利交接，地鐵公司亦獲悉各個新項目的進展。

## 兩鐵合併

2006年4月11日，政府宣布與地鐵有限公司簽署諒解備忘錄，訂明九鐵與地鐵系統合併的條款。現時，我們只可為合併事宜作好準備，卻不能假定合併一事必然落實。目前仍須視乎立法會是否通過最新的條例草案，以及地鐵有限公司的小股東是否贊成合併，才能作出最終決定。

管理局會定期得知兩鐵擬行合併的相關活動消息，並特別留意任何可能影響員工士氣及

公眾服務的事宜。在九鐵約6,000名員工中，前線人員約有4,100人，他們已獲公司提供就業保障。至於非前線員工，公司已宣布及承諾所有僱員將於合併當日，按其現有聘用條款及條件加入合併後的公司。同時，公司亦已向所有僱員簡述轉職至合併後的公司所適用的薪金保障原則，以及其他主要的聘用條款及條件。對於各員工在合併後的公司的工作安排，我會致力確保甄選程序公平公正，並且符合員工的合理期望。

## 管理局成員

管理局的非執行成員在2006年並無變動，成員任期延長至2007年。我謹藉此機會，感謝管理局同仁在過去12個月積極支持管理局及其轄下各委員會的工作。

## 管理層及員工

署理行政總裁黎文熹先生呈辭後於2006年4月30日離職。黎先生在2004年1月1日獲委任為署理行政總裁前，曾擔任財務及管理高級總監。他為公司服務共超過23年，累積了豐富的經驗及知識，他的離職對公司而言，無疑是重大損失。

「此外，我藉此報告書正式向公司全體員工衷心致意，感謝他們在2006年盡心盡力工作。對各位同事來說，這是挑戰重重的一年。」

詹伯樂先生於5月1日獲委任為行政總裁。他廣為管理局成員、公司員工以及眾多社會人士所認識。詹先生曾出任香港政府工務司，在管理及工程項目方面經驗豐富。其後他加入公司擔任新鐵路工程高級總監，直至2004年離任。他在任內負責管理多個大型的新鐵路項目，因而十分熟悉公司的運作。詹先生自上任以來一直發揮其過人的才能，尤其在2006年公司面對種種挑戰的情況下，他的才幹更顯出眾。

此外，我藉此報告書正式向公司全體員工衷心致意，感謝他們在2006年盡心盡力工作。對各位同事來說，這是挑戰重重的一年。不少同事須長時間工作，處理鐵路運作上不少棘手事件，其中2005年12月底首次發現東鐵翻新列車的底盤支架出現裂紋便是一例；與此同時，除日常工作外，他們還須付出時間和精神，參與多個由兩鐵成立的工作小組，

積極為兩鐵擬議合併作好準備。由於公司並非參與合併交易具體磋商的一方，因此員工難免會感到情況不明朗，但各同事仍以熱誠的態度履行職責，可見他們極具專業精神。

### 展望來年

展望2007年，公司仍須面對重大挑戰。然而，我與管理局同仁深信，管理層以至全體員工仍將繼續努力，積極提升鐵路乘客量，尤其要為落馬洲支線開拓客源。

隨着建議中的兩鐵合併逐漸落實，同時須進一步加強與內地鐵路連接，今後我們最大的一項挑戰，將會是如何確保整體公眾服務維持於最高水平，為市民提供物超所值的服務。

「重重挑戰可為生活加添趣味；克服種種困難可為生活增添意義。」 (Joshua J. Marine)

田北辰

主席

2007年2月26日



## 行政總裁報告書

2006年，九鐵乘客量及扣除折舊前的經營溢利同告上升，物業發展業務亦錄得溢利。公司已着手為地鐵與九鐵系統擬行合併作好準備，並且在年內取得良好進展。



## 運輸業務

我欣然向大家報告，九鐵乘客量於年內持續增長，經營成本亦維持在嚴格控制的水平。在2006年，公司在本地公共運輸市場的佔有率為16.4%，較2005年上升0.3%。此外，儘管2006年專營公共運輸市場整體僅增長約1.7%，但公司的乘客量則有3.7%的增長。

東鐵、馬鐵及尖沙咀支線的本地乘客量上升3.2%，全年最後數月的乘客量每日逾700,000人次。如此理想的業績，正好反映公司的服務深受歡迎，服務對象穩定。單以馬鐵計算，每日乘客量就增至120,000人次，較2005年增加17.8%。

西鐵自2003年12月通車以來，已成為公司旗下輕便鐵路服務區運輸服務的支柱，為屯門、元朗及天水圍等新市鎮提供鐵路服務。

西鐵在2006年的表現理想，乘客量及收入均穩健增長。每日平均乘客量超過200,000人次，增幅為11.7%。西鐵運作三年，現時的乘客量已較最初通車時增長了100%。

「此外，儘管2006年專營公共運輸市場整體僅增長約1.7%，但公司的乘客量則有3.7%的增長。」

輕便鐵路服務區內，公司運輸服務的每日平均乘客量增加約3.1%，不但輕鐵乘客量有所增加，西鐵及九鐵巴士乘客量亦有上升。輕鐵及九鐵巴士服務日益為乘客所接受，一方面作為新市鎮的區內交通工具，另一方面則提供方便的接駁服務直達西鐵站，讓乘客轉乘較長途的路線往返區內其他地點或市區。公司現正改善行車路線，盡量提高現有輕鐵

## 每日平均乘客量

(載客人次)	2006年	2005年	增幅%
東鐵本地客運*(包括馬鐵)	677,000	656,200	3.2%
東鐵過境客運*(至羅湖)	241,000	235,500	2.3%
城際直通車	8,970	8,520	5.3%
西鐵	200,100	179,200	11.7%
輕鐵	373,800	373,000	0.2%
巴士(不包括東鐵接駁巴士)	82,400	74,600	10.5%
每日平均總載客人次	1,583,270	1,527,020	3.7%

\* 馬鐵於2006年平均每日使用量為119,800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。

車輛的載容量，務求滿足若干地點在交通繁忙時段的殷切需求。

由於現時經營的鐵路系統大多屬於新系統，因此在未來數年，折舊難免繼續對公司的盈虧構成很大影響。為應付未來50年至100年的預測乘客量，滿足乘客量增長的需求，公司投入龐大的資本開支興建必要的基礎設施亦屬合理，但乘客量增長並非朝夕的事。新鐵路的乘客量必須經過數年的增長，車費收入才會超越經營及折舊成本。於此期間，新鐵路須借助較早期的鐵路及其他業務的營運收入相互補貼。

過去十年，鐵路的基本票價一直維持不變。西鐵及東鐵月票優惠吸引了更多乘客，但推廣優惠通常對增加收益的作用不大。貨運服務方面，公司已逐步停辦貨運代理業務。面對激烈的市場競爭，我們除鞏固貨運其他現有業務外，還在多方面作出改善。

「2006年，公司的非運輸業務收入(不包括物業發展)上升13.6%至8.76億港元。」

然而，公司相當依賴過境服務補貼新鐵路。儘管年內陸路過境市場的乘客量增長約5%，但當中大部份升幅為其他陸路交通工具所佔，鐵路乘客人次僅上升約2.3%。本地票價若要維持現行水平，公司必須能夠保持其過境服務收入。

### 過境客運服務(羅湖)每日平均載客人次

	載客人次	較上年度 增(減)%
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
2006	241,000	2.3

### 非運輸業務

長遠而言，公司如要持續享有盈利，便須爭取額外的非鐵路業務收入，特別是從租賃車站內的零售舖位、廣告位及公司擁有的其他商用物業所得的收益。



2006年，公司的非運輸業務收入(不包括物業發展)上升13.6%至8.76億港元。雖然整體業務取得增長，但主要升幅來自商場及免稅品業務的卓越表現，其中，屯門海趣坊經翻新後於2006年初重開，令商場租金顯著上升。

車站商舖和商場租賃及其他廣告業務的收入僅佔公司總收入約16%，加上來自物業發展的其他非運輸收入，公司在短期內足可維持盈利。長遠而言，公司仍須依賴傳統運輸及商務活動，並盡可能促進該等業務增長，使收益可穩步上揚。

### 物業發展

年內，公司批出兩個大型住宅項目的聯營合約，其中一個是毗鄰大圍維修中心的東鐵沿線發展項目，而公司亦以香港特區政府代理人的身份，批出西鐵屯門站上蓋發展項目。此外，公司亦邀請了本地物業發展商就另一個西鐵發展項目 – 荃灣西站(七區)遞交意向書，有關項目擬於2007年批出聯營合約。何東樓及烏溪沙聯營項目進展依然順利。公司現有五個大型住宅發展聯營項目，可為市場提供合共約11,730個鐵路沿線住宅單位，讓住戶盡享便利的鐵路運輸服務。這些發展項目可望為鐵路網絡帶來大量乘客。

### 可持續發展

經營鐵路不僅為滿足公眾對運輸的需求，公司亦須承擔社會責任，確保公司各項業務符合可持續發展原則，在迎合現有需求之餘，亦不會削弱滿足未來需要的能力。因此，我們在日常工作中必須對公司業務以至我們的生活環境作全盤考慮。

「新鐵路工程部於年內通過 ISO 14001:2004 認證，標誌着公司在環保方面公認的成績獲得進一步肯定。」

新鐵路工程部於年內通過 ISO 14001:2004 認證，標誌着公司在環保方面公認的成績獲得進一步肯定。公司在擴展鐵路網絡的同時，亦已作出重大投資積極保護及改善環境。以落馬洲支線為例，公司採用了特別的隧道開挖方法，避免損害塋原的自然生態環境，並再造了37公頃濕地，此舉不但令大約200種本地現有雀鳥受到保護，我們再造的濕地亦吸引了大白額雁等香港前所未見的稀有雀鳥前來棲息。

在營運方面，公司採用的新型電動列車備有最先進的節約能源及能源再生系統。列車及鐵路網絡均採取特別的減音措施，因此，公司的鐵路也許是世界上行車最寧靜的鐵路之一。除此以外，為進一步支持環保，公司在12月簽訂合約，購買9部雙層巴士及11部單層巴士，成為亞洲首家購買符合歐盟四期最新排放標準巴士的巴士營運商。

在營運以外的其他方面，我們亦盡力減少影響環境，積極節約寶貴資源。在2006年，公司榮獲環境保護署頒發「卓越明智減廢」標誌，足證我們的減廢努力獲得各界認同。

此外，公司亦明白到，要達致可持續發展，各界人士的參與必不可少，正如我們的公眾諮詢小組一樣，成員來自多個界別，包括區議會交通及運輸委員會及乘客聯絡小組的代表，並由管理局非執行成員羅榮生先生擔任主席。我們透過這個公眾諮詢組織，不但可以闡釋公司的計劃及活動，亦可藉此收集各界的意見及建議，滿足社會的短期及長遠需求。

### 財務業績

公司在2006年的經營業績非常穩健，儘管受到整體通脹影響，總收入仍上升4.4%至

56.22億港元，而未計折舊及攤銷前的經營成本則僅輕微上升0.5%至30.42億港元。未扣除利息、稅項、折舊及攤銷的收益由2005年的23.56億港元，增加至2006年的25.8億港元，主要原因是公司的鐵路及巴士網絡整體乘客量增長3.7%，加上非運輸收入亦取得增長。

「公司管理層的首要任務，是確保乘客安全，提高服務效率，積極規劃及依時按值完成新鐵路工程，並致力提升新鐵路的乘客量及收入。」

經確認物業發展溢利及於聯營公司所佔溢利，並扣除折舊、攤銷、利息及財務支出淨額後，錄得溢利4.3億港元，與去年虧損1.85億港元相比，業績已見大幅提升。然而，公司就金融工具的公平價值變動確認其未變現帳目虧損及投資物業估值增益，以及按收益表所述扣除稅項後，2006年的淨溢利為2.78億港元，較上一年稍微下跌。

### 展望未來

2007年，兩鐵擬行合併的工作會繼續進行，管理層需要配合有關的準備工作，確保在合

併日期前一切順利交接。公司的業務前景依然穩健，而由於我們的營運一向符合最高的國際標準，今後必能繼續滿足香港日益殷切的運輸需求。公司管理層的首要任務，是確保乘客安全，提高服務效率，積極規劃及依時按值完成新鐵路工程，並致力提升新鐵路的乘客量及收入。我們在來年將繼續努力，面對這些挑戰。

長遠而言，內地對全國及地區鐵路發展的高度重視，亦必定有利於公司的未來業務前景。

雖然兩鐵合併尚未落實，但同事在此過程中與地鐵公司建立的關係已令雙方得益不少。我深信，公司在2007年將繼續為乘客提供高效便捷的鐵路及巴士運輸網絡服務，滿足他們的需求。

### **感謝全體同事**

公司要經營現代化的鐵路業務，揉合集體運輸、過境、城際、巴士、貨運等多種服務，並同時兼營物業發展、商用舖位及廣告位租賃等各式各樣的非運輸業務，實有賴全體員工在工作崗位上竭誠盡責。公司的鐵路及巴士網絡每日有近160萬人次(每年達5億以上)使用，為滿足他們上下班及出外消閒的

需要，我們必須提供快捷、方便又符合效益的交通運輸服務。2006年，公司所有鐵路路線的行車正點率均超過99.8%，高踞全球最優秀的鐵路之列。雖然我們已掌握世界一流的技術，但這亦只是其中一個成功關鍵，因為人才往往比技術更為重要。在2006年挑戰重重的環境下，全體同事依然表現卓越，在此，我必須向他們衷心致謝。

詹伯樂

行政總裁

2007年2月26日



# 運輸業務







2006年載客

**5.74億人次**

2006年直通車載客

**330萬人次**

東鐵本地線每日載客

**677,000人次**

東鐵過境線每日載客

**241,000人次**

西鐵每日載客

**200,100人次**

輕鐵每日載客

**373,800人次**

巴士每日載客

**82,400人次**

東鐵正點率

**99.82%**

馬鐵正點率

**99.94%**

西鐵正點率

**99.88%**

## 運輸業務

九鐵營運世界級客運鐵路，為香港市民服務已達96年。今日，運輸部的員工一如其他部門的同事，正積極面對新挑戰，並努力作好準備，迎接未來轉變。





# 本地及 過境服務

2006年，東鐵及西鐵提供的本地服務均表現卓越，整體乘客量較上一年增長3.7%，為整體運輸市場增長率的兩倍。我們在年內不斷改善鐵路及車站設施，確保為乘客提供安全、可靠及準時的列車服務。

## 更多乘客選乘九廣鐵路

年內，我們的本地及過境鐵路在乘客量及收入兩方面均大幅增長。

東鐵每日平均乘客量達到677,000人次，較2005年上升3.2%。馬鐵及尖沙咀支線的每日使用量更分別增加17.8%及10.7%。

以新界區內交通而言，東鐵的本地市場佔有率為37.6%，而以來往新界及市區的交通而言，市場佔有率則為47%，較2005年分別上升1.4%及0.4%。

西鐵乘客量於年內亦錄得令人滿意的增長，每日乘客量已突破200,000人次的目標，較2005年上升11.7%。



九鐵員工竭誠為乘客提供安全可靠的鐵路服務。

2006年，我們的過境乘客量上升至每日平均241,000人次，較2005年上升2.3%。然而，受到深圳人口西移的影響，加上過境巴士令市場競爭加劇，公司的陸路過境市場佔有率，由2005年的63.1%稍降至2006年的61.5%。

所有運輸服務的收入於年內顯著增加，主要是由於過境市場增長，以及尖沙咀支線、馬鐵及西鐵的乘客量不斷上升。

## 服務持續改善

能夠為乘客提供優質服務，我們深感自豪。為進一步改善服務，我們於2006年展開了多項相關工程，此外不少改善項目亦於年內竣工。

我們擴建了上水站的大堂，以增加處理容量，為2007年落馬洲支線通車作好準備。我們亦已開始在上水站安裝隔音屏障，以減低列車聲浪對附近居民的影響。

同時，我們展開了紅磡站的改建工程，作好部署，以便該站於2009年擔當東鐵與西鐵交匯站的新角色。路軌工程及興建交匯站設施的規劃均進展順利。

大埔墟站翻新工程為年內開展的另一項車站改善工程，將於2007年完成。

資料總覽

	東鐵	馬鐵	西鐵
路線全長 (公里)	35.1	11.4	30.5
車站數目	14	8*	9
車廂數目	444	72	154
每日服務時數	19.5	19.5	19
每日班次	544	494	407
班次最高密度 (分鐘)			
繁忙時間	2.5	3	3.5
非繁忙時間	5	5	6
每日平均乘客量			
本地	677,000 <sup>+</sup>		200,100
羅湖	241,000		
2006年最高 單日乘客量 於12月23日	1,130,558 <sup>+</sup>		
於12月22日			244,677

\* 不包括大圍站

+ 包括馬鐵



車站範圍內所有公眾地方均有站務職員監察。

羅湖站第二期改善工程於2006年的進展令人滿意，我們進一步擴建及翻新車站月台，並安裝新的扶手電梯及自動人行道。工程預期於2007年第一季完成，屆時該站每小時單向的處理客量將由現時的22,000人次增至25,000人次，有助我們保持在過境市場的競爭力。

我們於2006年進行了多項改善措施以確保乘客安全。我們已着手在東鐵筆架山隧道內安裝新通風系統作為防火措施，超過九成工程已於2006年底完成，而整項工程可按計劃於2007年初竣工。

我們於12月公布一項計劃，擬於月台空隙較寬的東鐵車站裝設智能月台伸展系統，縮窄月台與列車之間的空隙，減低乘客發生意外的危險。該計劃將率先在羅湖站試行，如效果理想，並廣為乘客所接受，便會推展至其他月台空隙較寬的車站。

為確保服務更穩定可靠，以及改善處理事故的方法，公司大規模提升西鐵信號系統，有關工程包括改善供電系統和接地設備，以及提升列車信號設備軟件。信號系統改善後，服務受阻超過8分鐘的事故已由2005年的26宗，大幅降至2006年的13宗。

## 服務表現

	東鐵		馬鐵		西鐵	
	2005年	2006年	2005年	2006年	2005年	2006年
按編定班次行走比率*	99.84%	<b>99.85%</b>	99.94%	<b>99.95%</b>	99.82%	<b>99.91%</b>
行車正點率*	99.82%	<b>99.82%</b>	99.92%	<b>99.94%</b>	99.76%	<b>99.88%</b>
自動售票機正常操作率*	99.56%	<b>99.60%</b>	99.83%	<b>99.82%</b>	99.88%	<b>99.93%</b>
八達通票務設施正常操作率*	99.93%	<b>99.90%</b>	99.92%	<b>99.91%</b>	99.95%	<b>99.97%</b>
可靠程度：每發生一次故障的 行車公里（百萬）	0.81	<b>0.87</b>	0.87	<b>2.69</b>	1.91	<b>2.70</b>

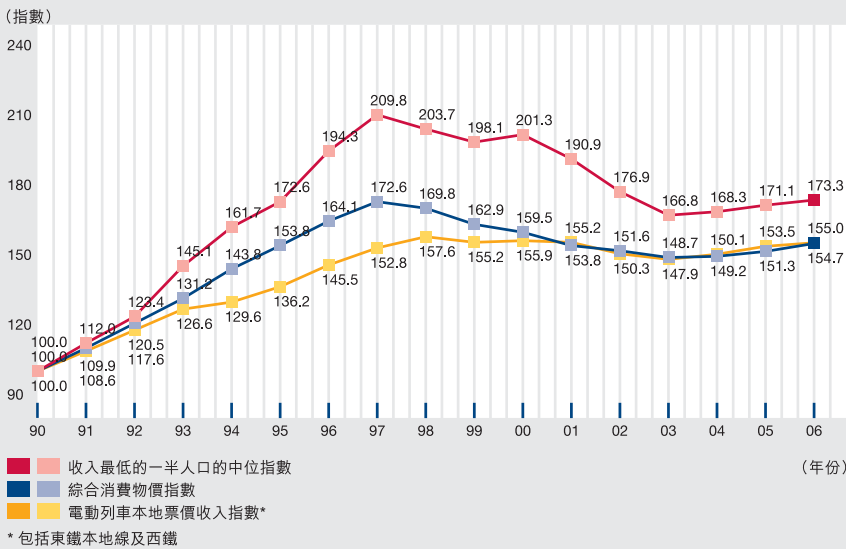
\* 2006年的服務指標 – 99.0%



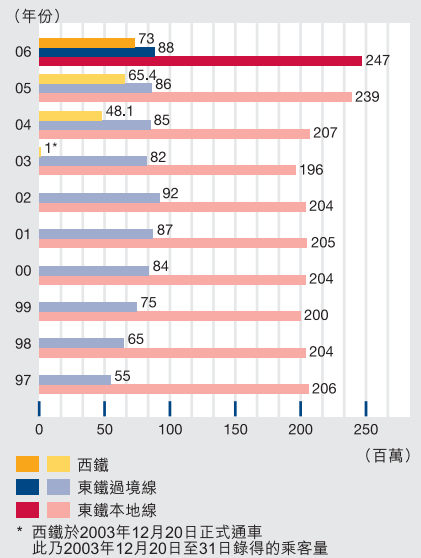
九鐵以提供優質顧客服務為首要宗旨。



### 票價與收入、通脹的關係



### 本地及過境乘客量



為進一步增加西鐵服務的可靠程度，專為西鐵大樓車務控制中心及電腦中心而設的第二套11,000伏特供電系統已大致安裝完成，並可於2007年初投入服務。

此外，西鐵車站亦進行了多項改善工程，包括換上更清晰的車站指示牌，在月台加設更多座位，並在寬闊的樓梯安裝扶手，以及在屯門站及荃灣西站裝設頂篷。同時，我們亦在水圍站及屯門站入口興建避雨處，方便乘客使用。

#### 創新推廣吸引乘客

年內，我們與綠色專線小巴及屋邨巴士合作引入7條轉乘優惠路線，以改善接駁服務，並為九廣

鐵路服務增值。同時，我們亦延長了現有的東鐵「全月通」優惠期。

我們推出多款旅遊相關產品，吸引市民乘搭九鐵消閒旅遊。大部分旅遊套票已包括羅湖來回乘車證或本地一日乘車證，例如海洋公園及澳門旅遊的套票。

此外，我們亦與香港旅遊發展局合辦其他推廣優惠，內地及海外遊客購買指定九廣鐵路旅遊產品均可享有折扣優惠。

為增加西鐵乘客量，我們延長了西鐵各種優惠的期限，當中包括西鐵「全月通」、西鐵「自悠通」車票，以及小童和長者於周末可以2元乘搭西鐵。由的士轉乘西鐵

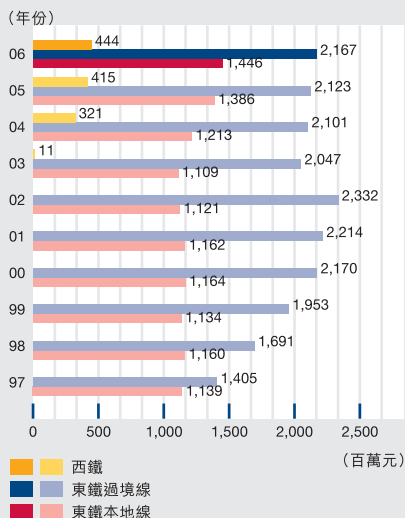
可獲2元車費回贈的優惠期亦已延長。此外，我們繼續為西鐵乘客提供轉乘部分綠色專線小巴及專利巴士的折扣優惠。

#### 鐵路維修創立新標準

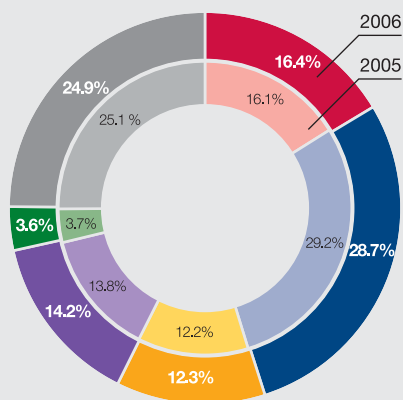
公司於年內面臨的嚴峻考驗，源自發現一列東鐵列車底部的一個壓縮器鬆脫。事故成因是連接壓縮器與列車的支架焊接位出現裂紋，導致三組支架中有兩組鬆脫。壓縮器本身並無損壞，乘客安全不受影響。

經調查後發現，東鐵部分路軌出現高低不平的現象，每隔3公尺有小於1毫米的高低差異，列車以時速70公里至90公里行駛時會產生過度震動，以致列車組件出現裂紋。

## 本地及過境客運收入



## 主要專營交通工具的市場佔有率



■ 九鐵  
■ 九巴  
■ 其他巴士  
■ 綠色專線小巴  
■ 電車及渡輪  
■ 地鐵

註：  
 1. 電車及渡輪包括香港電車、新渡輪及天星小輪  
 2. 其他巴士包括新巴、城巴、龍運及新大嶼山巴士  
 3. 九鐵包括東鐵、馬鐵、西鐵、輕鐵及九鐵接駁巴士  
 資料來源：運輸署交通運輸資料年報

這類事故在鐵路有史以來首次發生。為確保日後不會再發生同類事故，我們已着手更換受影響路段的路軌，改善列車懸掛系統以減輕震動，並加強列車底盤的支架組件。

我們亦運用了與香港理工大學合作研製的光纖系統，在路軌上安裝監察儀器。過往，光纖技術從未如此應用於路軌上，因此我們已就這項創新科技申請專利。



多個九鐵車站正進行改善工程，以提供更優良的服務。

## 資料總覽

	輕鐵
路線全長(公里)	36.2
車站數目	68
每日服務時數	19
班次最高密度(分鐘)	
繁忙時間	1.6
非繁忙時間	2.2
每日平均乘客量	373,800
2006年最高單日乘客量 (10月6日)	479,370
	巴士
巴士總數	143
巴士路線總數	14
每日服務時數	19
班次最高密度(分鐘)	4
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)	82,400

## 服務表現

	輕鐵		巴士	
	2005年	2006年	2005年	2006年
按編定班次行走比率*	99.96%	<b>99.98%</b>	99.75%	<b>99.90%</b>
行車正點率*	99.94%	<b>99.92%</b>	-	-
自動售票機正常操作率*	99.89%	<b>99.91%</b>	-	-
八達通票務設施正常操作率*	99.96%	<b>99.97%</b>	-	-
可靠程度：				
每發生一次故障的 行車公里/行車次數	173,000 公里	<b>197,000</b> <b>公里</b>	3,320 次	<b>3,060</b> <b>次</b>

\* 2006年的服務指標 - 99.0%

## 輕鐵及巴士

### 輕鐵滿足乘客需求

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，為西鐵提供日益重要的接駁服務。2006年，輕鐵的乘客量上升至每日平均373,800人次。

年內，我們實行了多項改善輕鐵服務的措施，以配合其新角色。例如，我們發現輕鐵長途線的乘客量隨著西鐵啟用而下降，乘客大多選擇乘搭輕鐵前往西鐵車站往返新市鎮。因此，我們於10月推出一項服務改善計劃，將部分資源由輕鐵長途路線調配至同區的輕鐵短途路線。

按照計劃，我們將761及761P兩條路線合併，令天水圍北至元朗的一條長途線「縮短」；同時亦取消了一條巴士線，節省資源以分配予其他兩條路線使用。

除上述措施外，我們亦引入全新的輕鐵乘客資訊系統，並在西鐵兆康站及天水圍站大堂安裝新的乘客資訊顯示屏，方便乘客轉乘輕鐵。

為方便使用輪椅的乘客，我們在12個車站共22個月台將44個月台免觸式智能卡處理器重新裝置於較低位置。此外，我們在輕鐵月台加裝長凳、站牌及乘客佈告板，進一步改善候車環境。

輕鐵車務控制中心於2006年擴充，增設了一個新式控制台及故障報告中心。此外，我們亦於2006年年中完成提升輕鐵信號系統的工程，系統的可靠程度因而大幅上升。

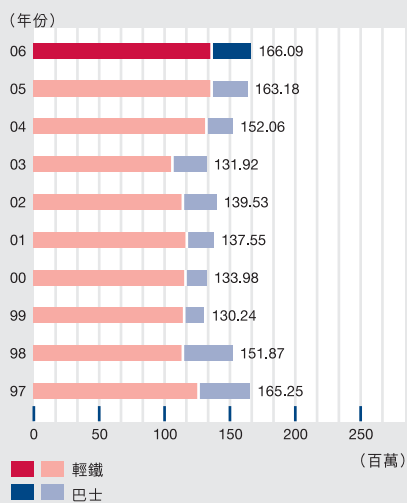
### 巴士服務改善後客量大增

巴士乘客量於2006年明顯增長，由2005年的74,600人次上升10.5%至82,400人次。

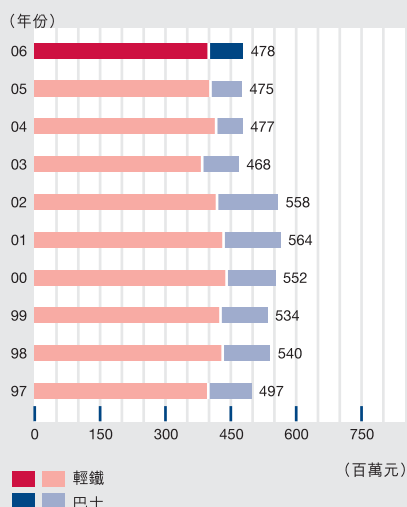
2006年上半年燃油價格達到歷史高位，令巴士營運成本大幅增加。公司繼續實施可行的成本控制措施以相對應。



## 輕鐵及巴士乘客量



## 輕鐵及巴士收入



另一方面，9輛全新的Alexander Dennis Trident Enviro 500環保雙層巴士及11輛Alexander Dennis Dart Enviro 200單層巴士將於2007年及2008年抵港，取代未來兩年退役的巴士。上述巴士作價5,500萬港元，為乘客提供最舒適的車程之餘，亦符合最嚴格的環保及安全標準。公司更是全港首家公共運輸機構引入歐盟四期引擎的巴士，以遵守2006年10月通過的最新法例。



新採購的環保巴士為乘客提供舒適的車程，亦符合最高的安全標準。

## 資料總覽

### 與內地的聯繫

#### 城際客運服務

目的地數目(內地城市) 6

每日平均乘客量 8,970

#### 貨運(2006年)

集裝箱(20呎標準單位) 13,773

散貨(貨卡) 3,303

牲口(貨卡) 152



由於服務持續改善以及市場推廣計劃甚有成效，廣九直通車的市場佔有率有所增加。

## 與內地的聯繫

### 城際客運量穩步增長

廣九直通車服務自2004年4月增加班次至每日來回12對(其中3對由公司自置列車行走)以來，乘客量穩步增長，主要原因是珠三角地區經濟發展暢旺，以致對過境運輸需求殷切。

2006年，廣九直通車每日平均乘客量為8,970人次，較去年上升5.3%。第99屆及第100屆中國出口商品交易會分別於4月16日及10月27日在廣州舉行，期間廣九直通車於10月27日錄得歷來最高的單日乘客量，達12,741人

次，此輝煌新紀錄突破了6個月前即4月16日所創下12,461人次的紀錄。

直通車服務持續改善，加上一系列的市場推廣活動，廣九直通車的市場佔有率增至24.9%，增幅為0.9%。

2006年，內地「個人遊」計劃進一步擴大，開放的城市增加6個(南昌、長沙、南寧、海口、貴陽及昆明)。為充分開拓這個市場的龐大潛力，公司與商業夥伴合作，為乘搭廣九直通車來港的內地旅客提供特別優惠。

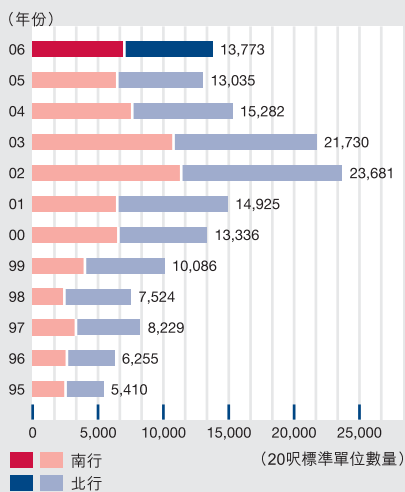
與其他商業夥伴合辦的推廣計劃，還包括酒店套票、娛樂及

旅遊景點優惠、零售商戶折扣優惠等。

展望未來數年，內地以「個人遊」方式出國旅遊的旅客將持續增加，中、長期來看，可望帶來更多商機；再加上一連串的大型盛事，包括廣州琶州展覽中心的新翼工程計劃、2008年奧運馬術項目由香港協辦、2009年東亞運動會在香港舉行、2010年亞運會由廣州主辦等，均有助提升直通車的乘客量。

為配合不斷增長的需求，公司將研究增加廣九直通車班次及開辦更多前往內地其他城市的路線。

## 集裝箱數量



## 貨運服務屢獲嘉獎

在「2006年度亞洲貨運及供應鏈大獎」選舉中，公司再次獲亞洲貨運業專業人士投票，當選「亞洲最佳鐵路營運機構」。

雖然服務質素備受認同，但貨運收入由2005年的5,200萬港元下跌15.4%至2006年的4,400萬港元，這主要是由於鐵路貨運量(散貨及牲口)下跌，以及貨運代理業務收縮所致。

更重要的是，內地物流業及基建發展不斷改善，以致鐵路與其他運輸模式之間的競爭日趨激烈。為加強競爭優勢，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，並提供增值客戶服務。年內，東莞貨運直通車服務正處於審批階段。

## 貨運路線









# 網絡擴展



落馬洲支線

## 工程順利竣工

落馬洲支線

試行運作行車正點率達

# 99.9%

九龍南線

隧道鑽挖工程已完成

# 150米

九龍西站

## 一半以上

的挖掘工程已完成

北環線及廣深港高速鐵路香港段  
研究工作將在2007年年中

## 如期完成

## 網絡擴展

過去十年來，公司一直致力建造世界級的鐵路，務求滿足全港市民的運輸需求。2007年將再有一個重要的工程項目完成，投入服務。





## 新建支線

自從九鐵肩負起規劃興建鐵路這個重任，積極開展西鐵項目後，至2006年剛好踏入10周年。2006年亦是公司多個新鐵路項目取得重大進展的一年。落馬洲支線大部分工程已順利完成，九龍南線亦正全面動工；此外，公司亦正籌劃興建鐵路，以便日後直接連接香港與內地的全國高速鐵路網絡。

### 1996-2006：十載豐碩成果

公司在1996年開展西鐵項目時，基本上仍是一家鐵路營運機構；時至今日，西鐵、輕鐵支線、尖沙咀支線及馬鐵已相繼落成，足證九鐵亦是成功的鐵路規劃及建造機構，成績有目共睹。上述各個鐵路項目共125份主要合約得以依時按值完成，確實足以令公司自豪。

這些發展項目讓公司累積了寶貴的經驗，令公司所規劃、設計及興建的其他新鐵路項目盡可能達到最高標準。年內，公司運用了這方面的專業知識發展三個項目。該三個項目現正處於不同的發展階段，日後可大大擴展九鐵的鐵路網絡，讓公司得以為香港市民提供更方便、更整全的運輸服務。



落馬洲支線現已準備就緒，可於2007年投入服務。



### 落馬洲支線準備就緒

落馬洲支線全長7.4公里，在2007年投入服務後將成為本港第二條過境鐵路，屆時可為往返香港與內地的旅客提供另一選擇。

樓高四層的落馬洲支線過境總站大樓已於2005年4月落成，將來的鐵路、海關及入境設施均設於大樓內。該項目於2006年繼續取得重大進展。

2006年年中，我們已為落馬洲支線鋪設軌道，而架空電纜亦已通電。其他鐵路系統同告安裝完畢，包括信號系統、控制及通訊系統、隧道通風系統、自動收費設備、總站大樓的升降機及扶手電梯等。

支線於5月開始進行系統驗收測試，確保所有設備及系統表現達標。系統整合測試隨後亦於7月展開，以便核實各連接系統能夠相容運作。

落馬洲支線於8月開始試行運作，在試車期間，列車由尖東站至落馬洲站全程均依照行車時間表開行。支線在9月順利完成試車，行車正點率高達99.9%以上。

此外，毗鄰落馬洲禁區總站的公共運輸交匯處亦告落成，巴士的

測試運作亦已於9月底進行，交匯處最終會交由運輸署管理。

### 九龍南線全面動工

九龍南線對公司發展十分重要，因為項目完成後，東鐵與西鐵便可連接成為一個四通八達的統一鐵路網絡。

2006年，九龍南線的土木工程進行得如火如荼。這條全長3.8公里的鐵路連接西鐵南昌站與東鐵尖東站，在西九龍設有一個中途站。鐵路於2009年落成後，市民往返天水圍與尖沙咀所需的時間將縮減至大約半小時，全程毋須轉車。

興建九龍南線所面對的最大難題，是要在人煙稠密的市區進行工程，而又不影響路面交通及附近居民。為解決這難題，我們放棄採用傳統的明挖隨填方法，以免需要封閉大量道路，並決定在尖東至西九龍沿線大部分路段改用隧道鑽挖方法。雖然隧道鑽挖方法對周遭的影響較小，但卻帶來另一項挑戰，就是興建兩條路軌彎位半徑達225米的隧道。

截至年底，名為「小龍女」的隧道鑽挖機已鑽挖了超過150米，從啟動豎井伸延至廣東道一帶的地底。

隧道鑽挖機回收豎井的管樁工程，以及梳士巴利道一小段明挖隨填隧道均已於10月完成。回收豎井預計於2007年4月完成，準備在2007年5月接收隧道鑽挖機。

至於九龍西站，一半以上的挖掘工程已於年底完成。

九龍西站至南昌站的北段鐵路正全面施工，為興建傳統明挖隨填隧道進行樁柱工程。及至年底，我們完成了沿着櫻桃街以南的連翔道進行的隧道前期工程，並繼續在櫻桃街以北施工；而南昌公園的大型挖掘工程亦於12月完成，並於同月開始開鑿隧道。

公司在盡量減少工程帶來的滋擾之餘，亦須為未來興建廣深港高速鐵路香港段的基礎工程作好準備，以便日後在九龍南線地底興建隧道。

縱使面對不少挑戰，有關工程仍能依時按值進行。

## 誰是「小龍女」？

「小龍女」是一台80米長的隧道鑽挖機，8月在廣東道九龍西站工地內的豎井正式啟動，現正在廣東道及梳士巴利道地底為九龍南線工程鑽挖隧道。它以著名作家查良鏞先生筆下一位傳奇人物的名字命名，全機在德國設計，採用德國及中國製造的組件，技術先進，機身約重800公噸，直徑長逾8米，比波音747客機的機身還要大，重量還要多一倍。



特別為鑽挖九龍南線隧道而設計的隧道鑽挖機。

## 未來工程項目

### 北環線/廣深港高速鐵路香港段

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，作進一步規劃。

由西鐵錦上路站伸延至落馬洲的北環線將可擴展九鐵的鐵路網絡，讓西鐵連接一條過境通道。待西鐵與東鐵的北段相連後，便會有一條全新的鐵路走廊貫通新界東北與西北區域。

長達30公里的廣深港高速鐵路香港段將以西九龍的新建總站為

起點。公司現正考慮多個定線方案，由總站經一條過境隧道在皇崗進入粵境，連接廣深港高速鐵路內地段。落成後，廣深港高速鐵路將成為全國高速鐵路的一部分，與深圳龍華及廣州石壁兩個鐵路樞紐相連。

公司已於10月及12月聘請顧問為有關項目進行工程、營運及商業研究，研究工作將於2007年年中完成。

鑑於有關項目將成為全國高速鐵路網絡的一部分，公司一直與內地同業及鐵道部緊密聯繫。

### 沙田至中環線有待決定

2002年，公司投得沙田至中環線的規劃、興建及經營權，並於2004年向政府呈交最後建議書草擬文件。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。其後，為配合九龍東南及灣仔的發展計劃，建議書草擬文件亦曾作出修訂。目前，沙田至中環線的建造仍有待政府決定。政府原則上仍然致力發展此項目。







# 物業發展 及其他業務



大圍維修中心及屯門站的

## 聯營項目合約批出

將在上述發展項目興建

# 6,300 個單位

烏溪沙站項目的

## 地基工程完成

經常收入增加

# 13.6%

# 10,000 平方米

海趣坊完成翻新工程

落馬洲站已預租

# 超過 80% 商舖面積

## 物業發展 及其他業務

公司與具規模的地產發展商合作發展九廣鐵路沿線車站的優質物業，使公司的鐵路有長期穩定的客源及不斷增長的乘客量，同時亦使沿線物業的居民可享用便捷的鐵路服務。





# 物業發展

年內香港的經濟繼續增長，公司的發展亦步入一個新階段。隨著各物業發展項目相繼落成，公司不但可獲得穩定的經常現金流量，同時亦可增加鐵路乘客量。

受經濟前景樂觀的因素刺激，2006年物業市場在售價及租金方面同告上揚。然而，由於利率不斷上升，市場於下半年出現調整現象。買家面對上半年價格大幅

## 物業發展

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

\* 包括面積為35,034平方米的服務式住宅單位



何東樓(A地塊)聯營發展項目的工程進展順利。



上升，態度轉趨審慎，導致交易量大幅減少，卻無礙地產發展商踴躍競投公司於年內招標的多個物業發展聯營項目。

### 2006年推出的物業發展計劃

2006年，公司根據與政府協調的時間表推出西鐵及馬鐵沿線多個地點的物業發展項目。在3個招標項目中，我們邀請發展商提交意向書，最後成功批出其中兩個項目的合約——即大圍維修中心及西鐵屯門站發展項目。

毗鄰馬鐵大圍站佔地7.1公頃的大圍維修中心上蓋發展聯營項目，共收到4個發展商遞交的11份標書，我們於4月將合約批予長江實業(集團)有限公司的全資附屬公司億城投資有限公司。

該項目包括12幢住宅大廈，提供約4,300個住宅單位，是公司目前為止最大規模的發展項目。項目分3期興建，預計最後一期將於2010年落成。

公司隨後在8月為位於西鐵屯門站的聯營項目招標。作為屯門物業發展有限公司的代理，我們將合約批予新鴻基地產發展有限公司的全資附屬公司Wetland Park Management Service Limited。該項目佔地約2.7公頃，總樓面面積約145,000平方米，包括120,000平方米住宅面積及25,000平方米零售商舖面積。

### 西鐵沿線物業優先發展地點

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

上述兩個項目將興建約6,300個住宅單位，即最終將會有6,300個家庭遷入車站的上蓋物業居住，因而會提高公司的鐵路乘客量。

公司於10月收到13份表示有意競投位於西鐵荃灣西站(七區)的物業發展聯營項目的意向書。該項目包括在一個停車場平台上興建7幢住宅樓宇，提供1,776個單位，以及興建一所佔地約10,000平方米的學校。公司計劃於2007年第一季度為這項目進行招標。

### 在建項目進展良好

2006年，何東樓(A地塊)聯營項目的工程進度理想。地基工程已經完工，住宅單位預計將於2007年第3季開始預售。該項目由九鐵與信和置業有限公司的附屬公司富輝建業有限公司合作發展。

### 馬鐵沿線物業優先發展地點\*

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

\* 這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2014年間興建10,795個住宅單位，佔總樓面面積92%。

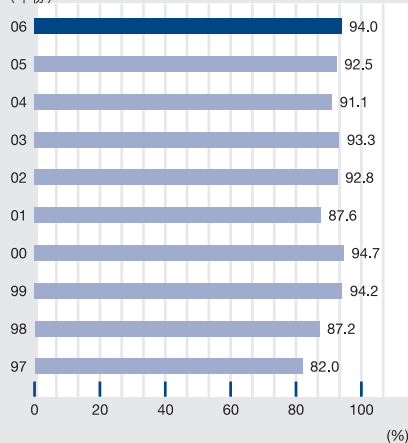
整個項目佔地2.67公頃，是一個商業和住宅發展項目，總樓面面積為122,900平方米。項目包括建造兩層高的平台，平台之上將興建10幢37至40層高的住宅樓宇，提供約1,375個住宅單位。該項目完成後，公司將會負責物業管理工作。

年內，九鐵與順豐國際有限公司(信和置業有限公司的全資附屬公司)合作的烏溪沙站物業發展項目亦取得良好進展。年底前，地基工程及樓宇結構的詳細設計已經完成。主要的建築工程合約亦已批出，項目將於2007年初動工。

## 物業租用率

### 車站商舖、辦公室及商場

(年份)



## 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	9,832	168	1,432
新屯門中心	14,000	421	3,500
恆福花園	3,200	237	1,504
駿景園	10,000	2,121	2,504
國際都會	23,466	438	662
策誠軒	—	72	252
<b>總計</b>	<b>91,028</b>	<b>3,457</b>	<b>9,854</b>

## 物業發展地點

### 輕鐵

- 1 輕鐵天水圍總站

### 西鐵

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

### 東鐵

- 1 紅磡集體運輸中心
- 2 何東樓(A地塊)
- 3 火炭

### 馬鐵

- 1 大圍維修中心
- 2 大圍車站
- 3 車公廟
- 4 烏溪沙



## 物業事務

辦公室租賃	(平方米)
連城廣場	21,909
九廣鐵路紅磡大樓	5,576
總計	27,485

商舖租賃	(平方米)
連城廣場	3,045
海趣坊 (前稱海翠商場)	9,832
新屯門商場	14,000
恆福商場	3,200
駿景廣場	10,000
總計	40,077

住宅單位租賃 272個單位



大規模的翻新工程及宣傳推廣活動加強九鐵旗下商場的競爭優勢。

## 共建更美好的香港

經過長達三年的時間，通過研究和剖析鐵路在城市生活中的功能和作用，「連線城市」研究項目終於在2006年順利完成。

政府提出於2030年之前將鐵路的公共交通佔有率提升至60%，在此大前提下，該項研究旨在制訂創新及可持續發展的策略，使香港成為一個更適宜居住的美好地方。研究項目得以順利完成，是九鐵員工及來自不同領域的學術研究人員通力合作的成果。

在研究過程中考慮了很多因素，包括社會經濟、教育、健康及環境問題等。調查結果顯示，未來的發展政策應以綜合及平衡各項有效的社會指標為依歸，包括提

升乘客量、降低城市的擁擠程度、社區融合，以及優化城市的景觀。

我們擬根據研究報告，將其中一些建議應用於某些在建項目。然而，要使這些建議獲得成效，九鐵還須依賴各方的共同努力和協作。

## 其他業務

### 其他業務取得優秀業績

2006年經濟環境好轉，其他業務的經常收入錄得總體增長達13.6%。這主要是由於公司的免稅品業務、展覽業務及「新聞直線」各方面表現良好，以及屯門海趣坊大規模翻新後租金大幅增

長。於2006年底，車站商舖和商場的租用率平均維持在94%的水平。

隨著內地遊客訪港人數增加以及公司一系列的推廣活動，東鐵和直通車的免稅品業務收入較2005年增長了10.8%。市場氣氛改善也促使電訊營運商及銀行機構等展覽商增加租賃展覽場地，以推廣其服務。因此，展覽收入於年內增長了14.9%。

「新聞直線」是全港首個在列車上播放即日新聞及資訊的視聽系統，推出後深受乘客歡迎。年內，公司的合作夥伴香港有線新聞速遞有限公司推出2006年世界盃足球賽精選特輯，更帶動收入增長超出預算47.2%。



## 車站商務

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

## 廣告及推廣業務

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

## 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

2006年第2季，總面積約10,000平方米的屯門海趣坊已完成翻新工程。該商場翻新後，商舖貨品種類大大增加，租戶質素亦顯著提高，而租金更隨之增長約48%。

2006年初，我們售出文禮閣的所有物業，當中包括5個零售商舖及3個停車位，這是公司持續評估現有投資物業組合後的一項決定。我們會繼續出售收入增長潛力有限的物業，同時亦會考慮購買鐵路沿線新物業發展項目的優質商舖，以作長期投資，旨在提高公司的非車費收入。

我們還努力拓展車站的零售商舖面積，例如：2006年在上水站和羅湖站新增了約240平方米的商舖面積。這兩個車站的翻新工程

仍在進行，於2007年車站面積將可再擴大300平方米。同樣，2006年年中，公司開始翻新大埔墟站，至2007年年中車站面積也可增加300平方米。當以上工程竣工後，這些車站的租金將增加48%。此外，我們還計劃增加旺角站的零售商舖面積。翻新工程將於2007年動工，新增面積約為500平方米。

至2006年底，西鐵通車已三年，車站商舖超過一半的租約亦已屆滿。由於部分租戶無法維持經營，因此西鐵商舖的租用率於2006年底跌至80%。為了改善這種狀況，我們採取靈活的租賃策略，力求盡量租出更多商舖。

當落馬洲支線於2007年投入服務時，新總站可提供69間商

舖(不包括免稅店)。到2006年底，我們已預租超過80%的商舖面積，而且租戶種類繁多，能為本港及過境旅客提供多元化服務。

商場的店舖競爭激烈，為了維持商舖租戶的營業額，我們在復活節、萬聖節、聖誕節及新年等節日期間舉辦了一系列的推廣活動。建基於這些活動的成功，我們現正積極蒐集商舖租戶的意見，並爭取他們的贊助，務使2007年的推廣計劃更臻完善。

展望未來，我們會進一步改善公司的投資物業和車站商舖的物業管理服務，以提升這些物業的價值。



the concepts and practices of  
process improvement.

BPR, BPI, R

To equip you with the tools and  
techniques to bring about process  
improvement projects

Process Mapping  
Chartering, Imp  
Tools

To enhance your ability in  
identifying improvement  
opportunities and leading process  
improvement projects in KCRC

Management Consulting Limited



# 人力資源 及優質管理





**6,049 名**

長期及合約員工

**3,000 名員工**

合共參加42個「迎變增值」講座

**2,000 名前線員工**

合共參加80項顧客服務培訓課程

**2,382 名員工**

曾參加網上學習課程

每名員工平均接受

**7 天培訓**

## 人力資源 及優質管理

繼政府於4月公布兩鐵可能進行合併後，人力資源部致力準備迎接有關工作帶來的挑戰及轉變，務使員工更關注公司的未來發展路向，以及對工作更加投入。



# 人力資源

2006年，人力資源部積極鼓勵員工不斷自我增值、建立自信及在工作崗位上克盡厥職，協助公司履行優秀僱主及企業公民的責任。

九鐵現時擁有6,049名長期及合約員工，為香港最大的僱主之一。面對兩鐵可能合併、新鐵路工程項目施工及完工，公司必須

不斷提高透明度及加強問責制，員工及公司整體都須適應這些因素帶來的種種變化。

## 員工培訓與發展

年內，我們努力不懈幫助員工面對轉變，並為未來挑戰作好準備。為此，公司舉辦了多項培訓及發展課程，提升員工的職業技能及整體能力。我們在2006年合共提供了351個培訓課程，較2005年的269個課程高出30%。

2006年，公司員工每人平均接受7天的培訓。

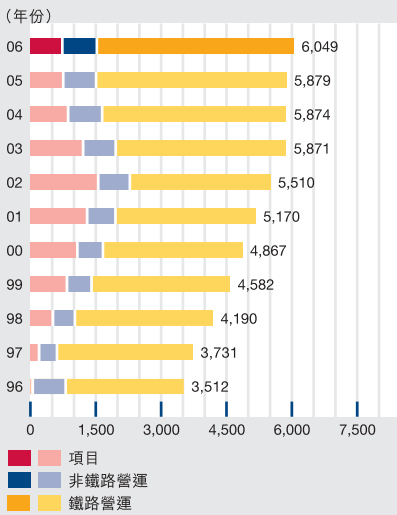
培訓計劃的核心宗旨在於「迎變增值」。這一系列的計劃涵蓋多個不同主題，包括變革管理、職業計劃、表達技巧、商業普通話、創意思維、提升個人影響力、專業形象管理、拓展個人網絡、認識鐵路業務、增進個人效能等。年內共舉辦了42個課程，超過3,000名員工參加。



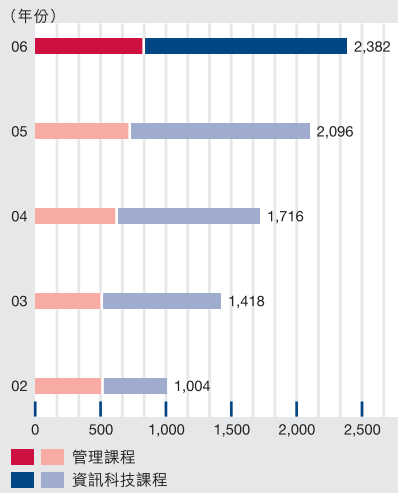
公司鼓勵員工自我學習，以增進知識及提升技能。



### 員工數目



### 網上自學課程的報讀情況



九鐵的「全程為您」品質圈在「優質改善經驗交流會」中奪得一項榮譽大獎。





公司於年底開始舉辦一系列名為「與名人談心」的講座。

為配合「全程為您」行動，公司與客運訓練組共同努力，由1月至3月為所有前線員工舉辦大型的顧客服務培訓計劃。約2,000名前線員工參加了超過80個卓越顧客服務的訓練課程。

我們為具潛質的行政級管理人員安排了一個為期12天的規模行政人員工商管理課程，該課程由世界級的行政教育機構加拿大西安大略大學Richard Ivey School of Business舉辦。此外，我們也邀請了哈佛商學院主持商業談判技巧工作坊。

課堂以外，我們致力鼓勵員工透過自我學習增進知識及提升技能。公司開辦了超過50個有關語言、管理及資訊科技的網上學習課程，讓員工可在家中或辦公室

按自己的學習進度自由分配時間學習。自2002年公司推出網上學習課程以來，員工參與的人數由1,004人上升至2,382人，升幅超過130%。2006年，網上學員平均接受8.61小時的網上培訓。

學習資源中心為員工提供各種學習資料，包括書籍、視像、自學以及多媒體培訓教材，總數超過3,500項。2006年借出學習資料達到9,170次，較2002年的2,420次上升約3倍。

## 優質管理

2005年7月，公司開展「全程為您」行動，進一步提升公司的卓越服務水平。2006年，我們安排所有前線營運員工參加關懷乘客培訓課程，目的是鼓勵員工全心全

意服務乘客，主動多行一步，多做一點，超越乘客的期望。

同時，公司亦推出「全程為您讚譽卡」計劃，以表揚在服務乘客方面有傑出表現的員工。超過100名經特別挑選培訓的員工組成「全程為您」變革先鋒，肩負起革新公司服務文化的重任。每當變革先鋒發現公司員工服務表現優秀，便立即授予他們讚譽卡。在這項計劃及員工培訓的帶動下，公司的定期調查顯示乘客的滿意度穩步上升。

公司員工建議獎勵計劃——「智滙站」在推出的第二年收集了超過100項建議。員工提出的意見林林總總，其中包括加強公司環保措施和提升顧客滿意度，以及增加公司收入和提高安全保障等新構思。

作為「香港優質改善經驗交流會」的創辦會員，公司繼續致力實踐該會的宗旨。11月，公司在該會周年大會上再次與其他機構分享成功之道，由公司員工組成的「全程為您」品質圈更奪得其中一項榮譽大獎。



# 追求持續發展









新鐵路工程部獲得

**ISO 14001:2004** 認證

公司榮獲

**「卓越明智  
減廢」標誌**

落馬洲濕地吸引

**200 多種**

不同的雀鳥

參加義務工作共

**4,000 小時**

連續第四年獲頒

**「同心展關懷」標誌**

為全體員工提供

**免費防疫注射**

**超過 1,000 名員工**

參加「怡情健體」計劃

平均每千名員工僅發生

**6.57** 宗意外

## 追求持續發展

九廣鐵路公司一直致力履行其社會、經濟及環保責任，不斷求進，銳意提升乘客服務、照顧員工需求、熱心扶助社群、保護自然環境，以促進香港的持續發展。



# 追求持續發展

年內，公司繼續於建造重點基建工程項目時推行環保措施，這項投資已初見成效，且回報甚豐。鑑於兩鐵可能合併，公司舉辦一系列「變革求新」工作坊、研討會及相關活動，旨在令員工工作好準備，以促進兩個鐵路系統順利整合。此外，公司積極參與社區服務，推出多項計劃扶助有需要人士，並致力改善員工的身心健康與安全。

## 重視環保

### 注重環境保護

鐵路是環保的交通工具，九鐵營運的集體運輸系統對減少污染有很大幫助，對環境的影響相對而言亦較輕微。公司仍然相信必須大力倡導環保，更成為亞洲其他鐵路同業的典範。

九鐵開創亞洲公共運輸機構之先河，在1997年率先取得 ISO 9001 企業認證及 ISO 14001 環保管理系統證書。2006年底，新鐵路工程部取得 ISO 14001:2004 認證，充分證明公司的環保管理系統能夠有效監控新工程項目對環境的影響。

公司是商界環保協會的創辦會員，並且是參與簽署香港商界環保大聯盟所推出《清新空氣約章》的機構之一。

對內而言，九鐵成立環境督導委員會，致力提高公司的環保表現。委員會主要負責規劃公司的環保政策、宗旨及目標，並就此制訂適當的環保計劃。此外，委員會還負責監察公司的環保表現，提供改善措施建議。

九鐵亦是環境保護署所推出「節約能源約章 — 適當室內溫度」的參與機構之一。該約章屬於環保署推行的「藍天行動」的一部分，旨在鼓勵參與機構減少使用空調，大力節約能源。

為鼓勵員工積極參與環保，環境督導委員會在6月舉辦首個九鐵環保周，期間舉行一系列活動、研討會，以及安排實地參觀，例如參觀機電工程署的環保總部、港燈在南丫島試行的風力發電項目等。

在環保周揭幕典禮中，公司獲頒香港工商業獎：環保成就獎，這個獎項表彰公司過去數年在環

保、能源節約及減廢方面取得的成就。公司早在1999年已首度榮獲環保成就獎。

由於公司達到政府在上年度為「明智減廢計劃」所制訂的減廢目標，因而在本年初獲環境保護署頒授「卓越明智減廢」標誌。

為了給下一代創造清新空氣的潔淨環境，九鐵簽訂合約，斥資5,500萬港元，率先購入20輛全港最新型的環保巴士，這些巴士配備歐盟四期引擎，符合最嚴格的環保及安全標準。

公司致力保護環境，並採取多項措施增進能源效益。以西鐵為例，我們調控車站公共範圍及工作區的室內溫度，並重新設計車站的燈光照明系統，使車站得以更有效控制照明設備，以節省能源。

### 提升環境質素

在新鐵路的施工過程中，公司不但採取各項環保措施，更致力提升環境質素。

為了補償遭受破壞的野生動物棲息地，公司致力建造濕地，此舉

足證公司改善生態環境的決心。以落馬洲支線項目為例，九鐵建造了佔地37公頃的環境生態改善區，內設魚塘、沼澤及蘆葦叢，為雀鳥提供理想的繁殖及棲息環境。公司還特別聘請生態專家評估改善區工程的成效，並制訂策略以吸引各類雀鳥到該處繁殖棲息。九鐵管理的環境生態區成績斐然，吸引了200多種不同的雀鳥，包括一些從未在本港出現的瀕危物種。

西鐵的再造濕地亦同樣成功，根據夏季進行的一次調查顯示，在西鐵再造濕地內發現多種罕見的蜻蜓、雀鳥及蝴蝶，由此可見公司在西鐵濕地管理有方，成效卓著。

## 加強溝通

### 拉近距離

年內，公司定期進行意見調查，以評估顧客滿意度，其中包括每年就市場佔有率、過境旅遊及新學年交通服務的調查、針對輕鐵路線重組及乘客對月台自動閘門接受程度的專項調查，以及4年一度的顧客滿意程度調查。

作為公營機構，九鐵深知有必要保持透明度及責任感，因此積極

透過多種渠道與公眾定期溝通。公眾諮詢小組便是有效的溝通渠道之一。小組成員來自區議會屬下的交通及運輸委員會和乘客聯絡小組。透過該小組作為橋樑，九鐵得以令公眾瞭解其計劃，同時獲悉公眾的意見。

其他溝通渠道還包括與乘客聯絡小組及社區聯絡小組舉行會議，以及舉辦九鐵茶座。鑑於公眾可能顧慮公司的新鐵路工程項目會對社區造成影響，我們特設社區聯絡辦事處處理公眾的查詢及投訴。

為加強問責制及提高透明度，公司會繼續持守其現行守則，遇有任何可能造成服務受阻8分鐘或以上的事故，即予立刻通報；而過往只在服務受阻20分鐘或以上，才通報有關事故。

## 熱心公益

### 助人為本

九鐵鼓勵員工向社會伸出援手，熱心幫助弱勢社群。

年內，九鐵義工隊擴大至300人，合共提供社會服務達4,000小時，他們利用業餘時間關懷長者、青少年及傷殘人士，並積極參與社區環保活動。

公司亦舉辦了多元化的社區活動，包括舉行32次學校講座、探訪社區團體、在尖東站設立「九鐵藝術坊」以鼓勵公眾欣賞本地藝術家的創作、舉辦「增廣見聞鐵路遊」及「人生回憶錄—黃金印記」計劃等。

在「增廣見聞鐵路遊」計劃中，九鐵義工隊成員帶領多批來自低收入家庭的兒童免費參觀位於市區的博物館。2006年，該計劃更由西鐵伸延至東鐵沿線地區，共舉辦約30次遊覽，受惠兒童超過700名。在社會福利署舉辦的「2005年工商機構義工服務計劃比賽」中，「增廣見聞鐵路遊」計劃榮獲優異獎。

「人生回憶錄—黃金印記」是九鐵與保良局合辦的慈善服務，旨在幫助長者肯定自我，以積極態度面對人生。在這個計劃下，九鐵義工隊成員定期探訪院舍的長者，為他們撰寫人生回憶錄。在第一輪探訪中，46名義工為73位長者精心製作了圖文並茂的人生印記。6月，「人生回憶錄」巡迴展覽先後在紅磡站及旺角站展出了部分精彩作品。在9月再度展開的新一輪活動中，義工再為16位長者編纂了回憶錄。





公司在尖東站的「九鐵藝術坊」展出本地藝術家的作品，以鼓勵公眾欣賞藝術創作。

另一項公益計劃是列車書室，鼓勵乘客利用乘搭公共交通工具的時間進行閱讀。列車書室位於沙田站，自2005年年中設立以來，至今收到九鐵員工及公眾人士慷慨捐贈的圖書已超過10,000本。

2006年，公司繼續不遺餘力支持多項慈善公益活動，其中包括公益金的籌款項目，還有其他慈善活動及環保計劃。九鐵員工並向慈善機構踴躍捐贈舊眼鏡、電腦和衣物，以及轉贈食品，包括賀年食品、月餅及罐頭等。

此外，九鐵再度參與香港社會服務聯會（社聯）的「商界展關懷」計劃，並於2007年初獲社聯特別頒發「同心展關懷」5年大獎。

## 關懷員工

### 優良僱主

作為關懷員工的僱主，公司於2006年致力改善員工的工作環境及提升他們的個人生活質素。為締造更和諧、更高透明度及更高效的工作環境，公司增撥資源予員工關係科，務求進一步改善公司與員工溝通的現有渠道，以聆聽及回應員工關注的事宜。有關兩鐵合併的建議尤其備受關注，由於兩鐵合併有可能令員工感到前景不明朗，因此溝通實在非常重要。公司每逢取得有關消息，便向員工諮詢及簡報合併的進程。

自4月有關兩鐵合併的消息公布以來，我們舉行接近40場大規模的簡報會，並與工會及員工諮詢委員會舉行約60次會議，以及超過300場個別部門的簡報會。除上述簡報會外，公司還透過專用熱線、郵箱、電郵、內聯網及員工刊物收集員工的建議和意見。從這些渠道所得到的回應，可見員工十分歡迎管理層公開以具透明度的方式與他們溝通。

由於香港出現禽流感的風險增加，公司實施了一項應變計劃，以減低員工受感染的機會，而疫症若一旦爆發，業務亦得以持續運作。此外，公司為員工免費提



九鐵義工隊積極參與社會服務，熱心幫助弱勢社群。

## 追求持續發展

供流感疫苗注射，以免員工受到感染。在10月及11月期間，超過2,500名員工在主要工作地點接受現場疫苗注射，而未能現場接受疫苗注射的員工則被安排在指定的診所注射疫苗。

九鐵制訂了多項其他關懷員工計劃，以促進員工的身心健康，並提升員工的士氣、生產效率，以及對公司的歸屬感。這些怡情健體計劃包括工作與生活的平衡、營養、控制體重，以及身心語言程式學等課題，藉以提升員工的整體健康。有關計劃吸引了超過1,000名員工參加，反應極為熱烈。

同時，我們也為個別僱員提供個人諮詢及輔導服務，以及在內聯網上指導辦公室員工練習伸展體操。

## 安全健康

### 安全健康 高踞首位

作為主要交通服務的供應商及關懷盡責的僱主，公司高度重視其僱員、乘客及受僱建築工人的安全及健康。

由於公司不斷致力減少工作間的意外，2006年每千名員工僅發生6.57宗意外，這比率遠低於香港



九鐵員工致力推廣安全至上的公司文化。

在2005年錄得的每千名員工17.5宗意外。

公司極度關注安全問題，並一直恪守嚴格的安全管理標準，這點從美國公共運輸協會2006年的報告中可見一斑。該協會曾於2005年到公司進行安全審核並提出建議，而2006年的報告主要跟進九鐵推行建議措施的進展。該協會表示：「九鐵擁有足以建立一套穩健安全計劃的系統，並且積極落實計劃。九鐵在安全保安方面努力不懈，本協會深表讚賞——九鐵確是實至名歸！」

公司於9月與地鐵公司合辦公司安全月，這項活動是年內舉辦的大型安全活動之一。期間兩家公

司約500名員工參加了一連串的安全與風險管理講座。

公司又透過公共事業職業健康及安全政策委員會，與其他公共事業機構分享職業安全及健康管理的最佳常規及寶貴經驗。11月，公司舉辦2006年安全研討會，邀請來自多個政府部門及公共事業機構的嘉賓，與130名參加者分享對安全問題的見解。

此外，公司繼續推行自願性質的工傷康復計劃。公司於2005年推出這項自資計劃，為因工受傷的員工提供即時、快速及妥當的復康服務。根據近期一項使用者調查顯示，受訪人士均表示該計劃成效顯著，有助受傷員工盡快恢



## 施工安全

須予呈報的意外數目 (按每千名工人計算)

	2003	2004	2005	2006
落馬洲支線	4.08	13.68	13.98	<b>6.19</b>
九龍南線 (2005年動工)	–	–	2.72	<b>1.38</b>
公共工程合約 <sup>1</sup>	20.30	19.80	17.40	<b>17.40</b>
香港建造業 <sup>2</sup>	68.10	60.30	59.90	<b>不適用</b>

<sup>1</sup> 資料來源 – 環境運輸及工務局

<sup>2</sup> 資料來源 – 勞工處

## 乘客安全

受傷乘客及市民數目 (按每百萬乘客計算)

年份	2003	2004	2005	2006
東鐵*	0.65	0.74	0.71	<b>0.74</b>
西鐵	2.33	0.79	0.55	<b>0.51</b>
輕鐵	0.25	0.14	0.17	<b>0.29</b>
巴士	0.10	0.21	0.18	<b>0.15</b>

\* 包括尖沙咀支線及馬鐵

復健康，並再次投入工作。該計劃由一組專業復康人員管理，所有員工均可免費參加。

九鐵在東鐵、西鐵及馬鐵沿線各站均派駐合資格的急救人員，以便為乘客提供急救醫療護理。自2005年2月以來，公司陸續安排站務人員參加「院前創傷生命救援術」，這是目前世界上最嚴謹的急救課程之一，受過訓練的站務人員可在救護車到達之前準確評估乘客的傷勢，並施行適當的護理。2006年，參加「院前創傷生命救援術」培訓的員工合共154名。公司將繼續安排員工接受有關課程培訓，務求於2008年，每個車站會有40%的站務人員擁有相關資格。

鑑於75%的乘客受傷事故涉及扶手電梯和月台空隙意外，公司實行了多項措施進一步保障乘客安全。有關措施包括在人流較多的扶手電梯加裝短柱，以免攜帶大型行李的乘客使用扶手電梯，危及其他乘客的安全，並加貼標籤、海報和加裝發聲警告，提醒乘客於使用扶手電梯時緊握扶手。九鐵計劃在東鐵車站選定一些空隙較寬的月台，裝設智能月台伸展系統，以收窄月台空隙，減少有關意外。羅湖站將率先試行安裝這設施，如效果理想，公司會將這計劃推展至其他車站。

為提高乘客的安全意識，公司於2006年舉辦了一系列推廣活動。其中宣揚的信息主要有關禁止擅闖路軌、鼓勵安全使用扶手

電梯，以及提醒乘客注意月台空隙。此外，公司亦舉辦了一項專為共用輕鐵道路的人士而設的安全活動，呼籲他們遵守輕鐵路口的交通規則。

眾所周知，九鐵要求轄下的新鐵路項目達致極高的安全標準，其要求遠比香港的既定標準和慣例為高。公司近期推出的其中一項措施，便是強制要求前線工地人員接受合共30小時的培訓，教導他們如何維持安全的工作環境，確保承建商在工地達到可行的最高安全水平。

年內，公司一直維持極高的施工安全水平，因此並無發生嚴重施工意外。



付息借貸

**190 億港元**

以港元為單位或已對沖為港元的借貸佔

**89%**

定息借貸佔

**74%**

獲穆迪投資者服務公司及標準普爾

**調升信貸評級**

投資金額

**19 億港元**

## 投資及融資策略

年內，穆迪投資者服務公司調升了香港特別行政區政府的外幣評級，同樣亦調升了九鐵的長期外幣評級。此外，標準普爾亦於年內調升了九鐵的長期本地貨幣企業評級及長期外幣企業評級。

### 融資

公司的融資來源包括發行債券、出口信貸及銀行借貸。在2006年12月31日，集團付息借貸為192.12億港元，平均借貸年期為3.21年，平均借貸成本為7.74%。

### 信貸評級

於2006年5月，穆迪繼將香港特別行政區政府的外幣主權評級上限由A1調升至Aa1後，也將公司長期外幣發行人評級由A1調升至Aa3。同年9月，穆迪亦將香港特別行政區政府的長期外幣評級由A1調升至Aa3。

標準普爾於2006年7月將公司長期本地貨幣企業評級及長期外幣企業評級由AA-調升至AA。

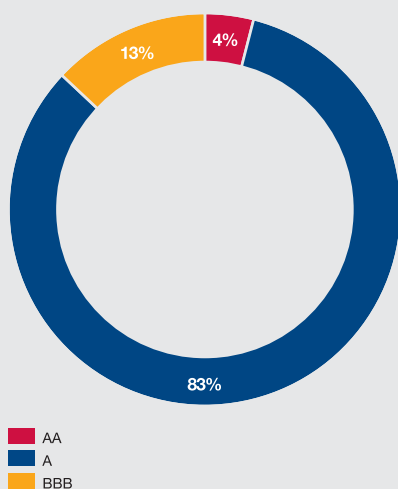
### 投資

於2006年12月31日，集團持有的現金及等同現金的投資為19億港元。公司庫務處將所有資金投放於不同組合的短期銀行存款。

### 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%或以下。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。

## 按信貸質素劃分的投資組合



## 投資類別

	2006年 (百萬港元)	2005年 (百萬港元)
現金及等同現金	1,947	3,394
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
總計	1,947	3,843

於2006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89%（2005年：87%）。

於2006年12月31日，定息借貸佔總借貸額的比重為74%（2005年：73%）。

### 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，公司委任了一家顧問機構，協助編製一份關於九鐵財務報告的內部控制制度的文件。顧問工作已於2006年7月完成。

## 信貸評級

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

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

## 債務安排及計劃

	2006年 (百萬港元)		2005年 (百萬港元)	
	已使用	未使用	已使用	未使用
中期債券發行計劃	8,994	14,418	8,973	14,377
環球債券	7,804	—	7,783	—
零售債券	1,000	—	1,000	—
出口信貸	1,407	10	1,700	11
銀團貸款	—	8,000	—	8,000
銀行透支額	—	25	—	25
信用證	—	20	—	20
槓桿租賃信用證	—	2,279	—	2,273
無承諾短期信貸	—	2,200	—	2,200
總計	19,205	26,952	19,456	26,906

**2.78 億港元**

稅後溢利淨額

**47.46 億港元**

運輸收入

**8.76 億港元**

商業收入

**4.27 億港元**

物業發展溢利

**33.17 億港元**

資本開支

**3.63 億港元**

淨現金流出

## 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。

### 盈虧

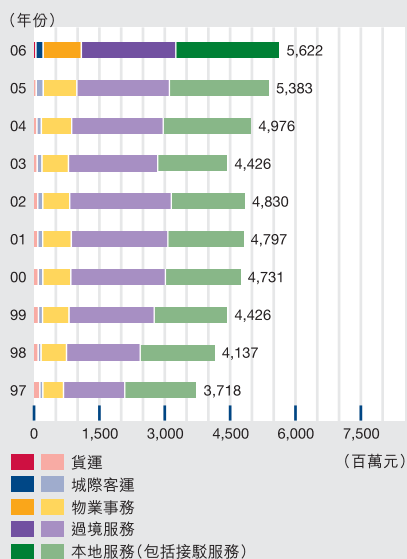
2006年的運輸收入達47.46億港元，較2005年的46.12億港元上升2.9%。運輸收入的增加，主要由於過境市場取得增長，加上公司不斷採取各種措施方便乘客選乘鐵路，並推出各項優惠，令尖沙咀支線、馬鐵，以及西鐵的乘客量陸續上升。

2006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8.76億港元，較2005年的7.71億港元上升13.6%，增長主要由於免稅品業務、商場、廣告、展覽及車站商舖的表現有所改善。

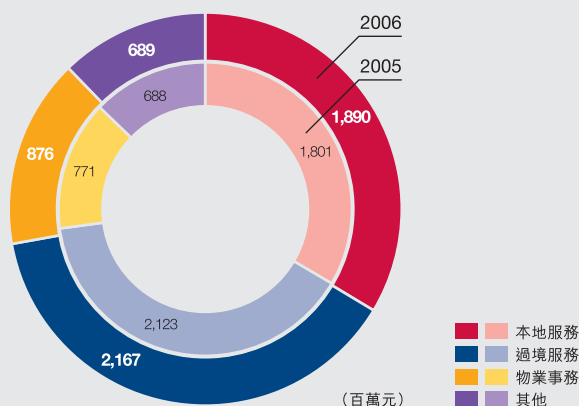
儘管受到通貨膨脹的影響，未計折舊及攤銷的經營成本在2006年為30.42億港元，僅較2005年的30.27億港元輕微上升0.5%。其中員工開支增加至15.43億港元，較2005年的15.21億港元上升1.4%；能源開支則由2005年的4.95億港元減少至4.84億港元，降幅為2.2%；維修、零件和供應物資費用增至5.22億港元，較2005年的4.79億港元上升9%；而其他開支為4.93億港元，較2005年的5.32億港元下跌7.3%。



## 經常收入



## 經常收入來源



2006年未扣除折舊及攤銷的經營溢利達25.8億港元，較2005年的23.56億港元增加9.5%。

未扣除折舊及攤銷且未扣除利息及財務支出/(收入)淨額的經營毛利率由2005年的43.8%增加至2006年的45.9%。

2006年的折舊及攤銷增至22.88億港元，較2005年的22.58億港元僅上升1.3%。因此，扣除折舊及攤銷後的經營溢利較2005年增加198%，由2005年的9,800萬港元增至2006年的2.92億港元。

2006年的利息及財務支出淨額為3.16億港元，較2005年的2.98億港元上升6%。

2006年經確認的物業發展溢利為4.27億港元，這是在計入前期工程的未償還風險及責任後，就有關前期工程建築成本而取自發展商的首期付款及初期費用盈餘。

本年度於聯營公司所佔溢利為2,700萬港元，較2005年的1,500萬港元上升80%。

經計算上述各項後，2006年未計未變現收益/虧損的稅前溢利為4.3億港元，而2005年的虧損則為1.85億港元。

2006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虧損淨額為9,900萬港元，而2005年則錄得5.71億港元溢利。

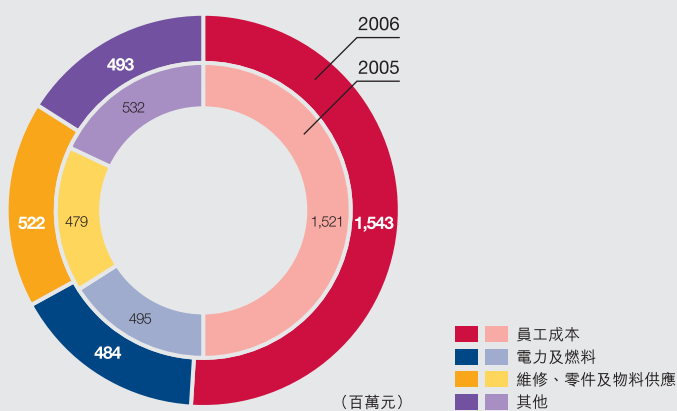
2006年的所得稅達5,300萬港元，而2005年則為6,900萬港元。

受到未變現帳目虧損影響，2006年的稅後溢利淨額為2.78億港元，較上年度的3.17億港元下跌12.3%。

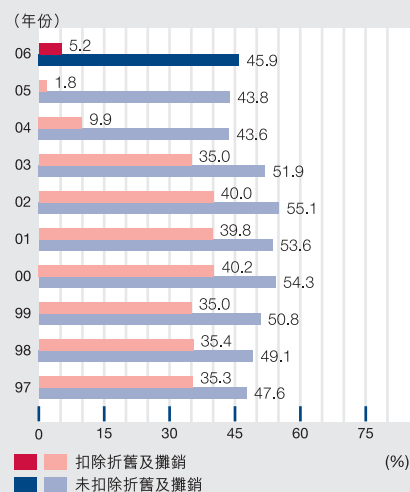
## 資本開支

資本開支由2005年的38.35億港元減少至2006年的33.17億港元，跌幅達13.5%，主要由於尖沙咀支線及馬鐵餘下工程已告完成，但部分跌幅因九龍南線正在施工而相互抵銷。2006年的資本開支主要用於九龍南線及落馬洲支線的餘下工程，以及更換舊有資產、改善安全及環保等方面。

## 營運開支



## 經營毛利率



## 現金流量

2006年，來自經營的淨現金流入由2005年的24.08億港元上升至26.64億港元，升幅達10.6%。另一方面，來自物業發展的淨現金流入由2005年的3.4億港元上升至2006年的15.05億港元，升幅達342.6%。在計入九龍南線資本開支的增幅及利息收入的減幅後，融資前淨現金流入由2005年的11.24億港元增加至2006年的14.21億港元。融資活動的淨現金流出則由2005年的18.76億港元下降至2006年的17.84億港元。因此，2006年度的淨現金流出為3.63億港元，而2005年則為7.52億港元。

## 運輸

東鐵的收入由2005年的36.7億港元增加至2006年的37.8億港元，升幅達3%，主要由於過境市場增長，以及尖沙咀支線及馬鐵乘客量持續上升。

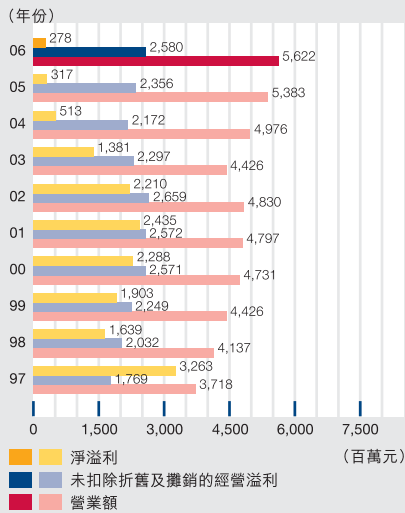
西鐵及輕鐵2006年的收入為9.22億港元，較2005年的8.9億港元增加3.6%，主要由於公司不斷改善各種措施方便乘客選乘鐵路，同時又推出各項優惠，令西鐵乘客量有所上升。

2006年，貨運收入為4,400萬港元，較2005年的5,200萬港元下降15.4%，主要由於鐵路貨運量

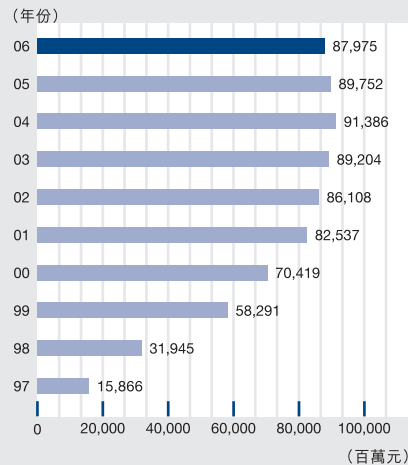
減少以及貨運代理業務於2005年12月停辦所致。

因此，運輸收入(包括車費及非車費收入)增至47.46億港元，較2005年的46.12億港元上升2.9%。未計折舊及攤銷的經營成本為26.5億港元，較2005年的26.08億港元上升1.6%，主要由於東鐵電動列車車底組件裂紋的維修支出所致。來自公司運輸業務的未扣除折舊及攤銷溢利增加至20.96億港元，較2005年的20.04億港元上升4.6%。折舊及攤銷由2005年的22.08億港元增至22.33億港元，增幅為1.1%。因此，攤分

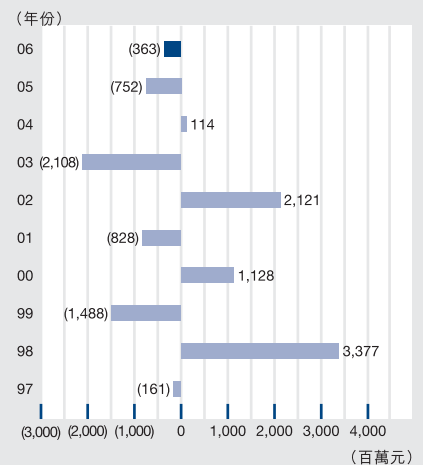
## 基本業務業績淨額



## 資產總值



## 淨現金流入/(流出)



公司間接開支前的虧損由2005年的2.04億港元下降至1.37億港元。

2006年的資本開支為4.14億港元，而2005年則為11.65億港元。資本開支之所以減少，主要由於尖沙咀支線與馬鐵的餘下工程已逐漸完成。

## 物業

2006年的商業收入增至8.76億港元，較2005年的7.71億港元上升13.6%，主要原因是免稅品業務、商場、廣告、展覽及車站商舖的表現有所改善。未計折舊及攤銷的經營成本總額為1.77億港

元，較2005年的1.91億港元下降7.3%。來自公司物業相關業務的未扣除折舊及攤銷溢利為6.99億港元，較2005年的5.8億港元增加20.5%。折舊及攤銷由2005年的3,000萬港元增至3,800萬港元，升幅達26.7%，主要由於多媒體廣告系統已經投入運作一整年。2006年的物業發展溢利為4.27億港元，乃來自發展商的首期付款及初期費用的盈餘。在計入物業發展溢利及9,900萬港元來自投資物業估值變動的未變現帳目溢利後，於分攤公司間接開支前，與物業相關的溢利達11.87億港元，較2005年的7.21億港元上升64.6%。

2006年的資本開支由2005年的1.27億港元減少至7,400萬港元，主要由於多媒體廣告系統已經開發完成。



# 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（下稱《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3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《九廣鐵路公司

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、副總監及總經理等實任職位；

(l) 借貸；

(m) 一切房地產買賣；

(n) 成立、收購及出售公司；及

(o) 撇銷每項原成本超過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，以及營運與財務業績、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執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。

### 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6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。有關管理局各成員的姓名及個人簡介見載於第12至第13頁。除行政總裁自2006年5月1日起接替署理行政總裁出任行政總裁一職外，所有成員的任期均涵蓋2006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對策略建議須提供中肯意見，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，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（主席每年為公司工作約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。各位非執行成員皆符合以下條件：

- (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薪酬；
- (d) 與公司顧問、成員或高層管理人員並無親密家庭關係；
- (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) 出任管理局成員並未超過9年。

### 專業發展

各成員獲委任後均須接受入職簡介，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，管理局成

員還會參觀公司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動情況。

### 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，公司秘書的委任須經管理局全體成員決定。

### 資料

公司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《九廣鐵路公司條例》及《守則》規定下的職責，主席會就公司唯一股東向其提出的問題給予管理局回應。公司設有網頁：[www.kcrc.com](http://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。成員透過審計委員會不斷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，以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。該等檢討的重要一環，在於每年須通過一次發出保證的程序，由負責經理確定內部控制系統是否足夠、有否遵行公司政策、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。

### 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）見載於右表。

除審計委員會外，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。



管理局及委員會會議（括號內數字顯示出席次數）

	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
田北辰先生 主席 非執行成員	16 (16)				2 (2)	
黎文熹先生 署理行政總裁 執行成員	9 (9) <sup>1</sup>		4 (4)	4 (3)		2 (2)
詹伯樂先生 行政總裁 執行成員	7 (7) <sup>2</sup>		3 (3)	5 (5)		1 (1)
馬時亨先生 當然成員	16 (9) <sup>3</sup>		7 (6) <sup>5</sup>	9 (7) <sup>7</sup>	2 (2) <sup>9</sup>	3 (3) <sup>11</sup>
廖秀冬博士 當然成員	16 (10) <sup>4</sup>			9 (9) <sup>8</sup>	2 (2) <sup>10</sup>	
羅榮生先生 非執行成員	16 (12)		7 (6)			
溫文儀先生 非執行成員	16 (12)	4 (4)	4 (2) <sup>6</sup>	9 (9)		
包立德先生 非執行成員	16 (10)	4 (4)	3 (1)		2 (2)	
王于漸教授 非執行成員	16 (10)			9 (2)		3 (3)
石禮謙議員 非執行成員	16 (14)	4 (1)		9 (4)	2 (1)	
吳亮星先生 非執行成員	16 (14)		7 (6)			3 (3)

1 於2006年4月30日離任

2 自2006年5月1日起出任行政總裁

3 替任人出席7次會議

4 替任人出席6次會議

5 替任人出席6次會議

6 自2006年4月1日起由包立德先生取代

7 替任人出席7次會議

8 替任人出席9次會議

9 替任人出席2次會議

10 代表出席2次會議

11 替任人出席3次會議

委員會會議及各專家成員的出席次數 (括號所示)

專家成員 <sup>1</sup>	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	7 (6)			
李鴻鈞先生				3 (2)
黃澤恩先生		9 (8)		
熊永達先生		9 (8)		
溫文隆先生		9 (8)		
李霏霏女士		9 (6)		
杜余明芝女士			2 (2)	

<sup>1</sup> 專家成員的詳細資料載於本年報第84頁的管理局報告書。

### 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4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12至第13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恰當的關係，包括檢討非核數服務及費用。該委員會亦會監察公司的內部控制系統以及公司所面臨風險的監察和評估程序的效率。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。有關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。2006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是否足夠及有效。

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，確保其提供的服務能維持獨立性或客觀性。外聘核數師由香港特別行政區行政長官委任。委員會在合適情況下可另行委聘具適當資格的會計師行負責非核數服務。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110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项建議，以及連同新鐵路工程項目一同興建而被公司購入的商用物業。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，審議有關的各项建議，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；



- |   |   |   |
|---|---|---|
| <p>4. 審批入選物業發展商名單；</p>  | <p>業租賃建議，並就此向管理局提交適當建議；</p>   | <p>但這些專家成員不在該委員會的法定人數之列。</p>  |
| <p>5. 審批評核物業發展商標書的評估準則；</p>   | <p>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</p>   | <p>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：</p>  |
| <p>6. 確認發展商的最後入選名單，並提交管理局審批；</p>                                    | <p>(c) 有關帶來更多商務收入：</p>  | <p>(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；</p>  |
| <p>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；</p>                               | <p>12. 審核透過公司持有的土地或物業帶來逾5,000萬港元額外收入的各項建議，並就此向管理局提交適當建議。</p>  | <p>(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；</p> |
| <p>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；</p> | <p><b>人力資源策略委員會</b><br/>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。</p> | <p>(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；</p>      |
| <p>(b) 有關出租及出售物業方面的投資；</p>  | <p>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。</p>  | <p>(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</p>   |
| <p>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；</p>                            | <p>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，</p>   |   |
| <p>10. 審核公司租賃收入總額估計逾5,000萬港元的各項物</p>                                | <p>業租賃建議，並就此向管理局提交適當建議；</p>   |   |

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，並就所有員工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。

#### 合併事宜

2006年4月11日，政府宣布與地鐵有限公司簽署諒解備忘錄，訂明九鐵與地鐵系統可能合併的條款。有關兩鐵合併的最終決定，仍須待立法會通過立法，以及獲得地鐵有限公司小股東同意。為籌備簽訂兩鐵合併的正式交易文件，多個聯絡委員會已告成立，委員會由政府、地鐵公司及九鐵代表組成，負責商討九鐵將予作出的實質決定及有關決定可能帶來的財務影響。然而，九鐵仍保留有關事宜的最終決定權。待正式交易文件簽訂後，九鐵始須取得地鐵公司的事先同意，以執行實質決定。



# 管理局報告書

管理局同仁謹此呈上截至2006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

為促進上述業務發展而註冊成立的附屬公司的主要業務詳列於財務報表附註17。

## 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)(任期至4月30日)、詹伯樂先生(行政總裁)(任期由5月1日起生效)、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12至第13頁。

### 替任成員

於2006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、蔡淑嫻女士、周達明先生(任期至8月31日)、容偉雄先生(任期由8月31日起生效)、何宗基先生和陳志恩先生。

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。獲委任加入人力資源策略委員會的成員為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。所有專家成員均於2006年12月獲續任至2007年7月31日。

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77至第82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委員會最佳常規守則(Code of Best Practice)內所載的良好企業管治原則，並規定九廣鐵路公司作為法定及非上市公司，須遵守其中一切適用的守則。雖然無此規定，公司於本年度遵行《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》附錄14所列出的企業管治新守則(New Code of Corporate Governance)，惟不包括不適用於公司的條文。公司的一貫政策是

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74至第82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12至第15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

2006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。

2006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2006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89至第158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13。

### 股本

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

### 股息

公司建議向政府派發的股息詳列於財務報表附註11。

### 退休金計劃

公司的退休金計劃詳細資料見財務報表附註36。

### 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7。

### 附息借貸

公司的附息借貸詳細資料見財務報表附註28。

### 營業額、財務業績及財政狀況

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

### 持續經營

載於第89至第158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2007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

2007年2月26日

# 目錄

88	獨立核數師報告書	137	24 現金及等同現金
	<b>財務報表</b>	137	25 應付利息及其他應付款項
89	綜合收益表	138	26 基本工程項目的應計開支及準備
90	綜合資產負債表	139	27 應付租賃承擔
91	公司資產負債表	139	28 附息借貸
92	綜合權益變動表	141	29 遞延收益
93	綜合現金流動表	142	30 股本
	<b>財務報表附註</b>	142	31 儲備
94	1 公司的成立	144	32 金融資產及負債
94	2 主要會計政策	152	33 綜合現金流動表附註
109	3 營業額	152	34 有關連人士
109	4 未計折舊及攤銷的經營成本	154	35 未完承擔
110	5 未扣除折舊及攤銷的經營溢利	154	36 退休金計劃
113	6 折舊及攤銷	155	37 信貸額及計劃
113	7 利息及財務收入/支出	156	38 或有負債
114	8 衍生金融工具及對沖借貸的公平價值 變動收益/(虧損)	156	39 資產減值
115	9 所得稅	157	40 公司與地鐵擬進行合併
117	10 公司唯一股東應佔年內全部溢利	157	41 比較數字
117	11 擬派股息	158	42 會計估計及判斷
117	12 分部資料報告	158	43 截至2006年12月31日止年度會計期間已 頒佈但未生效的修訂條文、新訂準則及詮釋 可能造成的影響
122	13 固定資產及經營租賃項下持作自用的 批租土地權益		<b>折算為外幣的財務報表</b>
127	14 進行中建築工程	159	綜合收益表
129	15 遞延支出	160	綜合資產負債表
130	16 發展中物業	161	公司資產負債表
131	17 於附屬公司的投資	162	綜合權益變動表
133	18 聯營公司權益	163	綜合現金流動表
134	19 借予第三方的貸款		<b>公司資料</b>
134	20 借予無控制權附屬公司的貸款	164	十年統計數字
135	21 投資	170	銀行及金融機構
135	22 存料及零件	171	顧問公司
136	23 應收利息及其他應收款項	172	財務詞彙釋義及聯絡資料

# 獨立核數師報告書

## 致九廣鐵路公司管理局

本核數師（以下簡稱「我們」）已審核列載於第89頁至第158頁九廣鐵路公司（「貴公司」）的綜合財務報表，此等財務報表包括2006年12月31日的綜合資產負債表及 貴公司的資產負債表、截至該日止年度的綜合收益表、綜合權益變動表及綜合現金流動表，以及主要會計政策概要及其他附註解釋。

## 管理局成員就財務報表須承擔的責任

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

## 核數師的責任

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

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

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

我們相信，我們所獲得的審核憑證是充足和適當地為我們的審核意見提供基礎。

## 意見

我們認為，該等綜合財務報表已根據《香港財務報告準則》真實而公平地反映 貴公司及 貴集團於2006年12月31日的事務狀況及 貴集團截至該日止年度的溢利及現金流量，並已按照香港《公司條例》的適用披露規定妥為編製。

## 畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道10號

太子大廈8樓

2007年2月26日



# 綜合收益表

截至2006年12月31日止年度(以港元計)

	附註	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
營業額	3	5,622	5,383
未計折舊及攤銷的經營成本	4	(3,042)	(3,027)
未扣除折舊及攤銷的經營溢利	5	2,580	2,356
折舊及攤銷	6	(2,288)	(2,258)
扣除折舊及攤銷後的經營溢利		292	98
利息及財務收入	7(a)	499	525
利息及財務支出	7(b)	(815)	(823)
物業發展溢利		427	–
應佔聯營公司溢利		27	15
未計未變現收益/虧損的溢利/(虧損)		430	(185)
衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動收益/(虧損)	8	(198)	400
投資物業的估值收益淨額	13	99	171
稅前溢利		331	386
所得稅	9(a)	(53)	(69)
公司唯一股東應佔年內全部溢利	10	278	317
結算日後擬向公司唯一股東派付的年內股息	11(a)	82	–

第94頁至158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

2006年12月31日(以港元計)

	附註	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
<b>資產</b>			
固定資產	13		
– 物業、廠房及設備		58,498	60,127
– 投資物業		1,378	1,171
		<b>59,876</b>	61,298
經營租賃項下持作自用的批租土地權益	13	5,524	5,645
進行中建築工程	14	13,644	10,411
遞延支出	15	1,389	1,210
發展中物業	16	449	1,537
聯營公司權益	18	99	72
借予第三方的貸款	19	–	684
借予無控制權附屬公司的貸款	20	4,022	3,863
衍生金融資產	32(e)	92	129
投資	21	–	449
存料及零件	22	362	343
應收利息及其他應收款項	23	571	717
現金及等同現金	24	1,947	3,394
		<b>87,975</b>	89,752
<b>負債</b>			
應付利息及其他應付款項	25	2,459	2,803
基本工程項目的應計開支及準備	26	2,054	3,038
應付租賃承擔	27	–	684
衍生金融負債	32(e)	540	361
附息借貸	28	19,212	19,474
遞延收益	29	527	541
遞延稅項負債	9(d)	3,250	3,198
		<b>28,042</b>	30,099
<b>淨資產</b>			
		<b>59,933</b>	59,653
<b>資本與儲備</b>			
股本	30	39,120	39,120
儲備	31	20,813	20,533
總權益		<b>59,933</b>	59,653

上列財務報表於2007年2月26日經管理局審核批准及授權發表。

田北辰  
詹伯樂  
包立德  
管理局成員

第94頁至158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

2006年12月31日(以港元計)

	附註	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
<b>資產</b>			
固定資產	13		
– 物業、廠房及設備		<b>58,462</b>	60,086
– 投資物業		<b>1,378</b>	1,171
		<b>59,840</b>	61,257
經營租賃項下持作自用的批租土地權益	13	<b>5,524</b>	5,645
進行中建築工程	14	<b>13,644</b>	10,411
遞延支出	15	<b>1,389</b>	1,210
發展中物業	16	<b>449</b>	1,537
聯營公司權益	18	<b>42</b>	42
借予無控制權附屬公司的貸款	20	<b>4,022</b>	3,863
衍生金融資產	32(e)	<b>92</b>	129
投資	21	<b>–</b>	449
存料及零件	22	<b>362</b>	343
應收利息及其他應收款項	23	<b>578</b>	707
現金及等同現金	24	<b>1,795</b>	3,270
		<b>87,737</b>	88,863
<b>負債</b>			
應付利息及其他應付款項	25	<b>2,307</b>	2,664
基本工程項目的應計開支及準備	26	<b>2,054</b>	3,038
衍生金融負債	32(e)	<b>540</b>	361
附息借貸	28	<b>19,212</b>	19,474
遞延收益	29	<b>492</b>	501
遞延稅項負債	9(d)	<b>3,251</b>	3,198
		<b>27,856</b>	29,236
<b>淨資產</b>			
		<b>59,881</b>	59,627
<b>資本與儲備</b>			
股本	30	<b>39,120</b>	39,120
儲備	31	<b>20,761</b>	20,507
總權益		<b>59,881</b>	59,627

上列財務報表於2007年2月26日經管理局審核批准及授權發表。

田北辰  
詹伯樂  
包立德  
管理局成員

第94頁至158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2006年12月31日止年度(以港元計)

	附註	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
總權益(1月1日)		59,653	59,494
直接於權益中確認的年內開支淨額：			
可供出售證券重估虧損	31	-	(15)
年內淨溢利	31	278	317
贖回及出售可供出售證券後而撥入收益表的重估虧損	31	2	29
於本年度核准及支付的股息	11(b)	-	(172)
總權益(12月31日)		59,933	59,653

第94頁至158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2006年12月31日止年度(以港元計)

	附註	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
<b>經營活動</b>			
來自經營的淨現金流入	33	2,664	2,408
來自物業發展的淨現金流入		1,505	340
繳付香港利得稅		(1)	(1)
<b>經營活動的淨現金流入</b>		<b>4,168</b>	<b>2,747</b>
<b>投資活動</b>			
存放日起3個月後到期的銀行存款減少/(增加)		1,084	(615)
資本開支支付：			
– 東鐵支線項目		(2,038)	(2,821)
– 九龍南線項目		(1,344)	(709)
– 其他工程項目及購置固定資產		(1,140)	(1,459)
利息收入		237	750
來自聯營公司的股息		–	33
償還自/(借予)無控制權附屬公司的貸款		38	(84)
借予聯營公司的貸款		–	(33)
出售固定資產收到的現金		5	4
贖回及出售可出售證券收到的現金		411	3,311
<b>投資活動的淨現金流出</b>		<b>(2,747)</b>	<b>(1,623)</b>
<b>融資前淨現金流入</b>		<b>1,421</b>	<b>1,124</b>
<b>融資活動</b>			
償還貸款的淨現金流出		(298)	(279)
已付股息		–	(172)
利息支出		(1,388)	(1,392)
與衍生金融工具相關的現金流出淨額		(77)	(13)
已付財務支出		(21)	(20)
<b>融資活動的淨現金流出</b>		<b>(1,784)</b>	<b>(1,876)</b>
<b>現金及等同現金的減少淨額</b>		<b>(363)</b>	<b>(752)</b>
<b>現金及等同現金(1月1日)</b>		<b>1,839</b>	<b>2,591</b>
<b>現金及等同現金(12月31日)</b>		<b>1,476</b>	<b>1,839</b>
<b>現金及等同現金結餘分析</b>			
銀行存款及現金	24	71	42
存放日起3個月內到期的銀行存款	24	1,405	1,797
		<b>1,476</b>	<b>1,839</b>

第94頁至158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佈的《香港財務報告準則》與香港公認會計原則的所有適用條文，以及《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》與香港《公司條例》對帳項披露規定的適用條文編製本財務報表。公司及其受控制附屬公司(下稱「集團」)採用的主要會計政策概述如下。

### (b) 財務報表編製基準

除下文會計政策內另有說明者外，本財務報表是以原始成本作為編製基準。

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

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

對財務報表有重大影響的判斷及有重大調整風險的估計將於附註42中討論。

### (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。



## 2 主要會計政策 (續)

### (c) 綜合基準 (續)

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

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

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

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

公司資產負債表上所示於附屬公司的投資，是按成本減去減值虧損(如有)後入帳。

### (e) 於聯營公司的權益

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

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

集團與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。

公司資產負債表上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；
- (ii) 其他投資的公平價值的變化均在投資重估儲備內直接確認，惟債務證券等貨幣項目相關的減值虧損及匯兌收益及虧損直接於收益表內確認。倘該等投資計息，則有關利息將按實際利率法計算並於收益表內確認。倘該等投資被終止確認，則先前在投資重估儲備內直接確認的累積收益或虧損將於收益表內確認。

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

#### (g) 衍生金融資產及負債

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

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

##### (i) 現金流對沖

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

在對沖經確認外幣負債的貨幣掉期，其公平價值變動根據香港會計準則第39條的規定在收益表內確認。

## 2 主要會計政策 (續)

### (g) 衍生金融資產及負債 (續)

#### (ii) 公平價值對沖

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

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。

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

### (h) 投資物業

投資物業包括根據租賃權益擁有或持有，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。



## 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)

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2萬元或預期在一年內悉數使用的物業、廠房及設備支出均於產生時在收益表內扣除。

- (ii) 如產生在現有物業、廠房及設備的後期支出所帶來的未來經濟利益會流入集團或公司，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。

## 2 主要會計政策 (續)

### (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：

	<u>使用年期</u>
隧道、橋樑及道路(見附註2(j)(iii))	43-65
建築物(見附註2(j)(iii))	50
鐵路車輛	30-40
機車及載貨貨卡	15-35
升降機及電動扶梯	20
軌道(包括路軌、道碴、軌枕及混凝土工程(見附註2(j)(iii)))	10-50
機器及設備	10-30
電訊及信號系統、空氣調節裝置	5-15
收費系統	15
流動電話系統	7-10
傢具及固定裝置	3-15
電腦及辦公室設備(包括電腦軟件)	3-5
巴士	10-17
其他車輛	4-15

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

### (k) 租賃資產

- (i) 租賃資產分類

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

## 財務報表附註

(以港元計)

### 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：

- 就以成本入帳的利息及其他應收款項而言，減值虧損按資產帳面值與估計未來現金流量(已計及呆壞帳)之間的差額計算，若貼現的影響重大，則需按相若金融資產的當前市場回報率貼現。
- 就以攤銷成本入帳的借予第三方的貸款及借予無控制權附屬公司的貸款而言，減值虧損按資產帳面值與估計未來現金流量根據金融資產原來實際利率(即該等資產初次確認當日計算的實際利率)貼現的現值(已計及呆壞帳)之間的差額計算，惟有關現值因無固定還款期而無法釐定，則作別論。



## 2 主要會計政策 (續)

### (I) 資產減值 (續)

#### (i) 金融資產減值 (續)

- 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。

#### (ii) 其他資產減值

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

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

如有減值跡象，則估計資產的可收回金額。

#### - 計算可收回金額

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

#### - 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）。

## 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 (續)

##### - 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。在有關資產完成並能夠作預定用途後，該等成本將會轉入經營租賃項下持作自用的批租土地權益，並同時開始按照相關政策計算攤銷。

公司為擬建鐵路有關的建築工程進行可行性研究，因此而產生的費用 (包括顧問費、內部員工費用及間接開支)，均作如下處理：

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

#### (n) 遞延支出

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

#### (o) 物業發展

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

## 2 主要會計政策 (續)

### (o) 物業發展 (續)

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。

### (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。



## 財務報表附註

(以港元計)

### 2 主要會計政策(續)

#### (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(相等於成本)確認，其後按成本減去減值虧損(如有)入帳。

#### (s) 存料與零件

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

#### (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。

#### (v) 附息借貸

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

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

#### (w) 應付租賃承擔

租出及租回交易產生的應付租賃承擔最初按公平價值確認，其後採用實際利率法按攤銷後成本列帳。

#### (x) 利息及其他應付款項

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

## 2 主要會計政策 (續)

### (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。

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

## 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。
- (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。



## 2 主要會計政策 (續)

### (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。

### (ae) 利息及財務收入/支出

(i) 利息及財務收入包括：

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

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

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

## 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 (續)

利息及財務支出包括：

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

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

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

#### (af) 有關連人士

在本財務報表中，如果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。

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 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：

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
運輸服務		
客運服務		
- 東鐵	3,780	3,670
- 西鐵及輕鐵	922	890
貨運服務	44	52
	<b>4,746</b>	4,612
物業服務	876	771
	<b>5,622</b>	5,383

**4 未計折舊及攤銷的經營成本**

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
員工開支		
- 扣除失效的放棄供款100萬元(2005年：200萬元)後包括1.36億元(2005年：1.35億元)退休開支在內的總額	2,092	2,068
- 資本化員工開支	(549)	(547)
	<b>1,543</b>	1,521
電費及燃料費	484	495
維修及保養	274	265
已消耗的存料及零件	217	181
一般供應物資	31	33
政府地租及差餉	78	82
八達通咭使用費	38	36
聘用服務的開支	148	150
有關物業及物業管理的開支	66	84
擬與地鐵合併的準備開支(包括200萬元的員工開支)	20	-
其他	143	180
	<b>3,042</b>	3,027



## 財務報表附註

(以港元計)

### 5 未扣除折舊及攤銷的經營溢利

(a) 計算未扣除折舊及攤銷的經營溢利已扣除：

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
固定資產於出售時撇銷	24	43
核數師酬金		
- 核數服務	4	4
- 稅務遵守服務	-	1
- 編製監控文件的顧問服務	1	4
經營租賃開支(最低租賃付款)		
- 廠房及機器租金	28	28
- 物業租金	9	8
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	26	25
及已計入：		
經營租賃的應收租金減2,000萬元(2005年：1,600萬元)直接支出 (包括6,300萬元或有租金(2005年：3,900萬元))	756	642
投資物業的應收租金減1,100萬元(2005年：1,400萬元)直接支出	75	38

**5 未扣除折舊及攤銷的經營溢利(續)**

**(b)** 包括主席但不包括行政總裁的管理局成員袍金載列如下：

	2006年 千港元	2005年 千港元
<b>主席</b>		
田北辰先生	<b>220</b>	220
<b>成員</b>		
廖秀冬博士(環境運輸及工務局局長)	<b>110</b>	110
羅榮生先生	<b>110</b>	110
馬時亨先生(財經事務及庫務局局長)	<b>110</b>	110
吳亮星先生	<b>110</b>	110
包立德先生	<b>110</b>	110
石禮謙議員	<b>110</b>	110
溫文儀先生	<b>110</b>	110
王于漸教授	<b>110</b>	110
	<b>1,100</b>	1,100

## 財務報表附註

(以港元計)

## 5 未扣除折舊及攤銷的經營溢利(續)

(c) 行政總裁及非管理局成員的執行總監酬金包括固定薪金(由基本薪金、津貼、約滿酬金組成)、實物利益、退休福利計劃供款及浮動薪金。浮動薪金是根據公司的整體表現及有關人員的工作表現，並參照預先設定及經管理局通過的限額釐定支付。酬金詳情載列如下：

	2006年 百萬港元				2005年 百萬港元			
	固定薪金及 實物利益	退休福利 計劃供款	浮動薪金*	合計	固定薪金及 實物利益	退休福利 計劃供款	浮動薪金*	合計
詹伯樂先生** (行政總裁)	3.00	—	1.19	4.19	—	—	—	—
李鏡權先生 (新鐵路工程高級總監)	3.12	0.32	0.91	4.35	3.05	0.32	0.79	4.16
李殷泰先生 (運輸高級總監)	3.22	0.29	0.81	4.32	3.11	0.28	0.71	4.10
林濬先生 (物業總監)	3.24	0.01	0.92	4.17	3.25	0.01	0.82	4.08
李振邦先生 (財務總監)	2.28	0.22	0.44	2.94	2.18	0.21	0.39	2.78
簡金港生女士 (人力資源總監)	3.18	0.01	0.86	4.05	3.03	0.01	0.76	3.80
黎文熹先生# (署理行政總裁)	3.04	0.13	—	3.17	3.58	0.38	0.95	4.91
唐仕謙先生@ (西鐵總監)	—	—	—	—	1.96	0.01	—	1.97
	<b>21.08</b>	<b>0.98</b>	<b>5.13</b>	<b>27.19</b>	<b>20.16</b>	<b>1.22</b>	<b>4.42</b>	<b>25.80</b>

\* 浮動薪金主要是從僱員基本薪金中扣除的款項，有關款項於管理局確定滿意該僱員的表現時支付。浮動薪金的總額是按管理局引進該計劃時所制定的公式計算。

\*\* 詹伯樂先生於2006年3月22日加入本公司。

# 黎文熹先生的薪金包括110萬元的任期終止費。黎先生於2006年5月1日離開本公司。

@ 唐仕謙先生於2005年7月1日退休。

上述數字包括公司五位最高薪僱員的酬金。

## 6 折舊及攤銷

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
折舊：		
- 經營租賃項下租出的資產	32	32
- 其他資產	2,141	2,111
- 資本化的折舊	(4)	(3)
	<b>2,169</b>	2,140
攤銷：		
- 經營租賃項下持作自用的批租土地權益攤銷	119	118
	<b>2,288</b>	2,258

## 7 利息及財務收入/支出

### (a) 利息及財務收入

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
存款的利息收入	143	128
投資的利息收入	4	60
借予第三方貸款的利息收入	-	51
借予無控制權附屬公司貸款的利息收入	320	266
非衍生金融資產的利息收入	467	505
衍生金融工具產生的已確認收益	32	85
匯兌收益(淨額)	-	33
	<b>499</b>	623
扣減：資本化的金額*	-	(98)
	<b>499</b>	525

\* 2005年的資本化的利息收入以2.26厘至4.20厘之間的平均年息賺得。



## 財務報表附註

(以港元計)

### 7 利息及財務收入/支出 (續)

#### (b) 利息及財務支出

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
應付租賃承擔的利息支出	-	50
其他貸款的利息支出	1,407	1,394
財務支出	9	18
非衍生金融負債的利息及財務支出	1,416	1,462
衍生金融工具產生的已確認虧損	126	106
匯兌虧損(淨額)	40	-
贖回及出售投資所得已確認虧損(包括轉撥自投資重估儲備的200萬元 (2005年: 2,900萬元))	3	35
	1,585	1,603
扣減: 資本化的金額 #	(770)	(780)
	815	823

# 資本化的利息支出以7.10厘(2005年: 6.83厘)至7.98厘(2005年: 7.54厘)之間的平均年息開支。

### 8 衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動收益/(虧損)

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
衍生金融工具的收益/(虧損)淨額	(216)	227
對沖付息借貸的收益淨額	18	173
	(198)	400

**9 所得稅****(a)** 綜合收益表內的所得稅為：

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
本期稅項		
按本年度估計應課稅溢利以17.5%的稅率計算出的香港利得稅準備	1	1
遞延稅項		
暫時差異的產生及撥回	52	68
	<b>53</b>	<b>69</b>

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2006年12月31日所累積約108億元的稅務虧損（2005年：約97億元），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：

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
稅前溢利	331	386
根據稅前會計溢利以17.5%的稅率計算的稅項	58	67
不可扣除開支的稅項影響	31	33
毋須課稅收入的稅項影響	(36)	(31)
實際稅項開支	<b>53</b>	<b>69</b>

**(c)** 資產負債表內的本期稅項為：

	集團		公司	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005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)	—	—
	—	—	—	—

## 財務報表附註

(以港元計)

## 9 所得稅(續)

## (d) 集團及公司獲確認的遞延稅項資產及負債：

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

## 集團

	稅項虧損 的未來利益 百萬港元	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2005年1月1日	(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
於2006年1月1日	<b>(1,707)</b>	<b>4,828</b>	<b>77</b>	<b>3,198</b>
於收益表扣除/(計入)	<b>(189)</b>	<b>224</b>	<b>17</b>	<b>52</b>
於2006年12月31日	<b>(1,896)</b>	<b>5,052</b>	<b>94</b>	<b>3,250</b>

## 公司

	稅項虧損 的未來利益 百萬港元	比相關 折舊超出的 折舊免稅額 百萬港元	重估 投資物業 百萬港元	合計 百萬港元
於2005年1月1日	(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
於2006年1月1日	<b>(1,707)</b>	<b>4,828</b>	<b>77</b>	<b>3,198</b>
於收益表扣除/(計入)	<b>(189)</b>	<b>225</b>	<b>17</b>	<b>53</b>
於2006年12月31日	<b>(1,896)</b>	<b>5,053</b>	<b>94</b>	<b>3,251</b>

2006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。

## 10 公司唯一股東應佔年內全部溢利

年內綜合溢利達2.78億元(2005年：3.17億元)，其中2.52億元(2005年：3.36億元)已記入公司的財務報表內。

## 11 擬派股息

(a) 本年度應付公司唯一股東的股息：

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
結算日後擬派的末期股息為每股209.61元(2005年：每股零元)	82	-

在結算日後擬派的末期股息並未於結算日確認為負債。

(b) 有關前財政年度應付公司唯一股東的股息，並於本年度核准及支付：

	2006年 百萬港元	2005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零元 (2005年：每股439.67元)	-	172

## 12 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。



## 財務報表附註

(以港元計)

### 12 分部資料報告 (續)

2006年

#### 經營業績

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

(1) 業務分部之間的費用是向其他業務分部提供服務後收到的費用。

## 12 分部資料報告(續)

### 資產及負債

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

@ 包括落馬洲支線及九龍南線的建設成本及土地成本(133.33億元)，以及沙田至中環線、區域快線/北環線的規劃及設計成本(13.89億元)。

# 包括公司資產及公司辦公室的進行中建築工程(3.17億元)、衍生金融資產(9,200萬元)、借予無控制權附屬公司的貸款(40.22億元)、應收利息及其他應收款項(4.92億元)，以及現金及等同現金(19.47億元)。

\* 包括附息借貸(192.12億元)、基本工程項目的應計開支和準備(19.83億元)、應付利息及其他應付款項(14.77億元)、遞延稅項負債(32.50億元)及衍生金融負債(5.40億元)。

### 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	414	74	488
- 興建中的鐵路	—	—	2,817
- 不予分配的資本開支	—	—	12
	414	74	3,317

## 財務報表附註

(以港元計)

### 12 分部資料報告 (續)

2005年

#### 經營業績

	運輸服務分部 百萬港元	物業分部 百萬港元	綜合合計 百萬港元
收入	4,612	771	5,383
未計折舊及攤銷的經營成本	(2,646)	(153)	(2,799)
業務分部之間的費用 <sup>(1)</sup>	38	(38)	–
折舊及攤銷	(2,208)	(30)	(2,238)
扣除折舊及攤銷的業績	(204)	550	346
投資物業估值收益淨額	–	171	171
業績	(204)	721	517
不予分配的公司開支、折舊及攤銷			(248)
利息及財務收入			525
利息及財務支出			(823)
應佔聯營公司溢利			15
衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動收益			400
所得稅			(69)
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。

**12 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)，以及沙田空中環線、區域快線/北環線的規劃及設計成本(12.10億元)。

# 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 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
<b>原值或估值：</b>							
於2005年1月1日	1,026	19,914	28,858	9,282	11,089	70,169	5,913
撥自進行中建築工程	–	43	282	(4)	314	635	–
添置/(撥回多計款項)	–	284	313	(7)	37	627	72
出售	(26)	(16)	(6)	–	(68)	(116)	–
公平價值調整	171	–	–	–	–	171	–
於2005年12月31日	1,171	20,225	29,447	9,271	11,372	71,486	5,985
於2006年1月1日	1,171	20,225	29,447	9,271	11,372	71,486	5,985
撥自進行中建築工程	112	11	41	4	265	433	7
添置/(撥回多計款項)	–	(6)	199	1	54	248	(9)
出售	(4)	(20)	(1)	(3)	(49)	(77)	–
公平價值調整	99	–	–	–	–	99	–
於2006年12月31日	1,378	20,210	29,686	9,273	11,642	72,189	5,983
<b>累積折舊及攤銷：</b>							
於2005年1月1日	–	384	1,417	2,244	4,069	8,114	222
年內支出	–	464	600	275	804	2,143	118
出售撥回	–	(1)	(2)	–	(66)	(69)	–
於2005年12月31日	–	847	2,015	2,519	4,807	10,188	340
於2006年1月1日	–	847	2,015	2,519	4,807	10,188	340
年內支出	–	473	610	274	816	2,173	119
出售撥回	–	(2)	–	(3)	(43)	(48)	–
於2006年12月31日	–	1,318	2,625	2,790	5,580	12,313	459
<b>帳面淨值：</b>							
於2006年12月31日	1,378	18,892	27,061	6,483	6,062	59,876	5,524
於2005年12月31日	1,171	19,378	27,432	6,752	6,565	61,298	5,645

**13 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
<b>原值或估值：</b>							
於2005年1月1日	1,026	19,914	28,858	9,282	11,035	70,115	5,913
撥自進行中建築工程	–	43	282	(4)	317	638	–
添置/(撥回多計款項)	–	284	313	(7)	37	627	72
出售	(26)	(16)	(6)	–	(68)	(116)	–
公平價值調整	171	–	–	–	–	171	–
於2005年12月31日	1,171	20,225	29,447	9,271	11,321	71,435	5,985
於2006年1月1日	<b>1,171</b>	<b>20,225</b>	<b>29,447</b>	<b>9,271</b>	<b>11,321</b>	<b>71,435</b>	<b>5,985</b>
撥自進行中建築工程	<b>112</b>	<b>11</b>	<b>41</b>	<b>4</b>	<b>265</b>	<b>433</b>	<b>7</b>
添置/(撥回多計款項)	–	(6)	199	1	54	248	(9)
出售	(4)	(20)	(1)	(3)	(49)	(77)	–
公平價值調整	99	–	–	–	–	99	–
於2006年12月31日	<b>1,378</b>	<b>20,210</b>	<b>29,686</b>	<b>9,273</b>	<b>11,591</b>	<b>72,138</b>	<b>5,983</b>
<b>累積折舊及攤銷：</b>							
於2005年1月1日	–	384	1,417	2,244	4,065	8,110	222
年內支出	–	464	600	275	798	2,137	118
出售撥回	–	(1)	(2)	–	(66)	(69)	–
於2005年12月31日	–	847	2,015	2,519	4,797	10,178	340
於2006年1月1日	–	<b>847</b>	<b>2,015</b>	<b>2,519</b>	<b>4,797</b>	<b>10,178</b>	<b>340</b>
年內支出	–	473	610	274	811	2,168	119
出售撥回	–	(2)	–	(3)	(43)	(48)	–
於2006年12月31日	–	<b>1,318</b>	<b>2,625</b>	<b>2,790</b>	<b>5,565</b>	<b>12,298</b>	<b>459</b>
<b>帳面淨值：</b>							
於2006年12月31日	<b>1,378</b>	<b>18,892</b>	<b>27,061</b>	<b>6,483</b>	<b>6,026</b>	<b>59,840</b>	<b>5,524</b>
於2005年12月31日	1,171	19,378	27,432	6,752	6,524	61,257	5,645

## 財務報表附註

(以港元計)

### 13 固定資產及經營租賃項下持作自用的批租土地權益(續)

- (c) 軌道主要包括路軌、軌枕、路基及道碴的成本。
- (d) 其他設備包括升降機與電動扶梯、電訊及信號系統、機器、傢具及固定裝置、車輛、電腦與辦公室設備。
- (e) 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2006年12月31日的公平價值按公開市場基準，參考有關地點的相若銷售或以收入淨額資本化並計入租約屆滿後續約時淨租金收入增加的可能性重新計量。估值由獨立測量行世邦魏理仕有限公司進行，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。公平價值收益淨額為9,900萬元(2005年：1.71億元)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：

	2006年		2005年	
	帳面總值 百萬港元	有關的 累積折舊 百萬港元	帳面總值 百萬港元	有關的 累積折舊 百萬港元
紅磡灣貨場	84	13	85	11
紅磡車站停車場	55	25	56	24
紅磡車站辦公室	23	7	23	6
紅磡貨運總辦事處	6	1	6	1
沙田車站連城廣場	144	68	144	63
旺角車站貨場	45	8	45	7
各車站商店	802	93	764	81
流動電話覆蓋系統	84	48	84	43
策誠軒	36	9	30	7
	<b>1,279</b>	<b>272</b>	1,237	243

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。

**13 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：

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
1年內	896	663
1年至5年內	1,739	704
5年後	155	15
	<b>2,790</b>	<b>1,382</b>

(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的投資者所訂立。

集團及公司的部分資產(包括租賃期間更換的資產)涉及八項以上所述的安排(2005年：九項安排)，有關資產於2006年12月31日成本總計101.63億元(2005年：119.19億元)而帳面淨值為55.72億元(2005年：75.79億元)。五項安排(2005年：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。集團及公司從這八項安排(2005年：九項安排)取得108.05億元(2005年：134.80億元)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102.92億元(2005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。



## 財務報表附註

(以港元計)

### 13 固定資產及經營租賃項下持作自用的批租土地權益(續)

集團及公司由此等安排所得的現金淨額總額已列報為遞延收益，並按有關安排的適用租賃期作攤銷記入收益表內。本期間確認總數為2,400萬元(2005年：3,900萬元)的金額已記入收益表的運輸業務分部內。

(j) 年內的添置金額包括公司就以下各項支付予或應付予或已收或應收政府的金額：

- 政府代公司為西鐵、馬鞍山鐵路及尖沙咀支線項目收地工作以及建造地盤租地所收取的2,100萬元費用(2005年：1,800萬元)。
- 公司為東鐵支線項目應付的地價2,500萬元退款(2005年應計：5,000萬元)。

(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2006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 增加 百萬港元
尖沙咀支線的信號系統	10	5	7
軌道 – 東鐵	17	12	5
			12

(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54.97億元(2005年：56.17億元)及2,700萬元(2005年：2,800萬元)。

**14 進行中建築工程**

進行中建築工程包括：

**(a) 集團****2006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
2006年1月1日結餘	1,307	8,648	456	10,411
年內產生成本	1,533	1,845	295	3,673
撥入固定資產或批租土地	-	-	(440)	(440)
2006年12月31日結餘	2,840	10,493	311	13,644

**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

**(b) 公司****2006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
2006年1月1日結餘	1,307	8,648	456	10,411
年內產生成本	1,533	1,845	295	3,673
撥入固定資產或批租土地	-	-	(440)	(440)
2006年12月31日結餘	2,840	10,493	311	13,644

## 財務報表附註

(以港元計)

## 14 進行中建築工程(續)

## (b) 公司(續)

## 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

(c) 於2006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6.32億元(2005年：6.12億元)及5,100萬元(2005年：2,400萬元)，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4,600萬元租金(2005年：1,300萬元)。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1,900萬元(2005年：900萬元)。公司有義務償付該筆賠償費予政府。

(e) 年內產生成本已計入可收回間接成本5,500萬元(2005年：2,300萬元)，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20)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。

**15 遞延支出**

遞延支出包括：

**2006年**

	沙田至中環線 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
2006年1月1日結餘	1,188	22	1,210
年內支出	-	179	179
2006年12月31日結餘	1,188	201	1,389

**2005年**

	九龍南線 百萬港元	沙田至中環線 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	279	1,178	4	1,461
年內支出	569	10	18	597
利息及財務收入/支出	27	-	-	27
撥入進行中建築工程	(875)	-	-	(875)
2005年12月31日結餘	-	1,188	22	1,210

- (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，以待政府宣佈其決策。政府原則上仍然致力發展沙田至中環線，但到底如何興建、由誰興建仍有待決定。公司用於沙田至中環線的支出在資產負債表按成本入帳。若公司如期興建沙田至中環線，支出金額將構成落成項目最終成本的一部分。但若沙田至中環線由其他公司興建，則公司能否收回該項目所產生的全部或部分成本仍屬未知之數，若收回金額低於成本，差額將在未來相應的會計期間從公司的收益表中撤帳。
- (b) 於2006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（2005年：600萬元），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。



## 財務報表附註

(以港元計)

### 16 發展中物業

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
1月1日結餘	1,537	1,892
年內產生支出	6	35
年內收回款項	(1,094)	(390)
12月31日結餘	449	1,537

發展中物業的支出結餘主要與車公廟站及大圍車站發展地盤的物業發展基礎工程有關。年內，公司與一物業發展商就大圍維修中心的聯營物業發展項目訂立合約，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2007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零元(2005年：8,800萬元)。

## 17 於附屬公司的投資

	公司	
	2006年 百萬港元	2005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
<b>物業管理</b>				
文禮閣物業管理有限公司#	香港	25,500 'A' 24,500 'B'	\$1 \$1	100% 無
新屯門中心物業管理有限公司	香港	25,000 'A' 25,000 'B'	\$1 \$1	100% 100%
駿景園物業管理有限公司	香港	25,000 'A' 25,000 'B'	\$1 \$1	100% 100%
恒福花園物業管理有限公司	香港	10,000	\$1	100%
海翠花園物業管理有限公司	香港	25,000 'A' 25,000 'B'	\$1 \$1	100% 100%
國際都會物業管理有限公司	香港	25,500 'A' 24,500 'B'	\$1 \$1	100% 無
國策有限公司##	香港	5,000	\$1	100%
<b>資產租賃</b>				
Buoyant Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Advanced Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Quality Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Kasey Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Circuit Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Shining Asset Limited	香港	100	\$10	100%
Fluent Asset Limited	香港	100	\$10	100%

## 財務報表附註

(以港元計)

### 17 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
Kudos Asset Limited <sup>&amp;</sup>	香港	100	\$10	100%
Unique Asset Limited <sup>&amp;</sup>	香港	100	\$10	100%
Bowman Asset Limited	開曼群島	1,000	US\$1	100%
Statesman Asset Limited	開曼群島	1,000	US\$1	100%
Interwind Asset Limited <sup>@</sup>	香港	100	\$10	100%
Hardy Asset Limited <sup>@</sup>	香港	100	\$10	100%
Roving Asset Limited <sup>@</sup>	香港	100	\$10	100%
Swanky Asset Limited <sup>@</sup>	香港	100	\$10	100%
<b>電訊</b>				
偉絡傳訊有限公司	香港	100	\$10	100%
<b>物業發展(無控制權附屬公司)</b>				
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

# 於2006年12月31日，該附屬公司正在清盤，原因是文禮閣物業管理業務終止。

## 於2006年12月31日，該附屬公司正在清盤，原因是該公司不再有任何商業功能。

& 於2006年12月31日，該等附屬公司正在清盤，原因是有關的租賃交易已於2006年終止。

@ 於2006年12月31日，該附屬公司正在取消登記，原因是擬進行的租賃交易沒有實現。

\* 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：

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
資產	4,046	3,861
負債	4,048	3,863
權益	(2)	(2)
營業額	-	-
年內稅後溢利/(虧損)	-	-

**18 聯營公司權益**

於聯營公司所佔權益如下：

	集團		公司	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
非上市股份成本	-	-	9	9
應佔資產淨值	66	39	-	-
借予聯營公司的貸款	33	33	33	33
	99	72	42	42

於香港註冊成立及運作的聯營公司詳情如下：

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

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

於2005年10月21日，公司與八達通卡有限公司其他股東出售彼等於八達通卡有限公司的所有股份，並將有關資金注入八達通控股有限公司，以作為向彼等發行八達通控股有限公司新股份的代價。

緊隨完成買賣八達通卡有限公司股份後，八達通控股有限公司股東根據一份附屬貸款協議向該公司授出合共1.5億元的貸款，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日任何時間償還全部或部分貸款。年內，集團收到八達通控股有限公司支付的一筆利息，金額達到200萬元（2005年：無）。

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费用為3,800萬元（2005年：3,600萬元）。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（2005年：700萬元），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)

### 18 聯營公司權益(續)

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

	2006年 百萬港元	2006年 百萬港元 集團所佔 實際權益	2005年 百萬港元	2005年 百萬港元 集團所佔 實際權益
	100%	(22.1%)	100%	(22.1%)
資產	2,180	482	1,833	405
負債	1,882	416	1,653	366
權益	298	66	180	39
營業額	405	90	354	78
年內稅後溢利	118	27	69	15

### 19 借予第三方的貸款

2005年借予第三方的貸款來自集團及公司訂立的一項租賃安排。根據該租賃安排，未來的租賃費用以借予第三方的貸款所取得的利息及還款撥付。租賃安排於2006年終止，而借予第三方的貸款亦與集團及公司根據終止租賃協議所應付的終止款項抵銷。

### 20 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。

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

## 20 借予無控制權附屬公司的貸款(續)

預計借予無控制權附屬公司的貸款將於如下的年期收回：

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
1年內	153	1,202
1年後	3,869	2,661
	4,022	3,863

## 21 投資

投資詳情如下：

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
可供出售債務證券		
- 在香港以外上市	-	31
- 非上市	-	369
暫時存於託管銀行的附息存款	-	49
投資面值總計	-	449
上市投資市值總計	-	31

## 22 存料及零件

預計存料及零件將在如下的年期耗用：

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
1年內	133	159
1年後	229	184
	362	343

## 財務報表附註

(以港元計)

### 23 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	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
應收利息	8	42	8	26
應收附屬公司帳項	-	-	12	10
應收政府帳項	312	432	312	432
應收帳款、按金、預付帳項 及拖欠收益	251	243	246	239
	<b>571</b>	<b>717</b>	<b>578</b>	<b>707</b>

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

(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	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
1年內	531	651	538	645
1年後	40	66	40	62
	<b>571</b>	<b>717</b>	<b>578</b>	<b>707</b>

(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	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
現已到期	440	573	447	563
逾期不足1個月	2	3	2	3
逾期1至3個月	3	3	3	3
逾期超過3個月	1	5	1	5
應收帳款總計	<b>446</b>	<b>584</b>	<b>453</b>	<b>574</b>
按金、預付帳項及拖欠收益	125	133	125	133
	<b>571</b>	<b>717</b>	<b>578</b>	<b>707</b>

**23 應收利息及其他應收款項(續)**

一般而言，除分享收益業務一般會享有一個月信貸期外，公司不接受賒帳。就公司代政府進行委託工程而從政府收取的應收款項而言，根據有關委託協議，信貸期一般為21日。

**24 現金及等同現金**

現金及等同現金包括：

	集團		公司	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
銀行短期計息存款				
- 存放日起3個月內到期	1,405	1,797	1,337	1,673
- 存放日起3個月以上到期	471	1,555	387	1,555
銀行存款及現金	71	42	71	42
資產負債表內的現金及等同現金	1,947	3,394	1,795	3,270
減：存放日起3個月以上到期的銀行短期計息存款	(471)	(1,555)		
綜合現金流動表內的現金及等同現金	1,476	1,839		

**25 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	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
應付利息	462	486	462	470
顧客按金及預收帳項	1,151	1,075	998	954
應付帳款及未付費用	846	1,242	842	1,236
應付予附屬公司的帳項	-	-	5	4
	2,459	2,803	2,307	2,664



## 財務報表附註

(以港元計)

### 25 應付利息及其他應付款項(續)

(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	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
1年內	1,697	2,132	1,570	1,993
1年後	762	671	737	671
	<b>2,459</b>	<b>2,803</b>	<b>2,307</b>	<b>2,664</b>

(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	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
一個月內或接獲通知時到期	557	641	558	645
1至3個月內到期	219	234	219	218
3至6個月內到期	43	45	43	45
6個月後到期	199	255	199	255
應付帳款總計	<b>1,018</b>	<b>1,175</b>	<b>1,019</b>	<b>1,163</b>
顧客按金及預收帳項	<b>1,151</b>	<b>1,075</b>	<b>998</b>	<b>954</b>
應付費用	<b>290</b>	<b>553</b>	<b>290</b>	<b>547</b>
	<b>2,459</b>	<b>2,803</b>	<b>2,307</b>	<b>2,664</b>

### 26 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13.61億元(2005年：15.84億元)費用。

年內，公司就索償和地價、收地及相關成本額外撥備9,000萬元，並撥回或動用合共5.66億元。截至2006年12月31日，索償和地價、收地及相關成本的撥備合共達14.60億元。

## 26 基本工程項目的應計開支及準備(續)

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：

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
1年內	1,080	1,814
1年後	974	1,224
	<b>2,054</b>	<b>3,038</b>

## 27 應付租賃承擔

2005年應付租賃承擔來自集團及公司訂立的一項租賃安排。根據該租賃安排，應付租賃承擔以借予第三方的貸款所取得的利息及還款撥付。租賃安排於2006年終止，而應付租賃承擔連同集團及公司所應付的終止款項，亦根據終止租賃協議以借予第三方的貸款支付。

## 28 附息借貸

### (a) 附息借貸包括：

	2006年		2005年	
	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元
資本市場工具				
2008年及2013年到期的港元債券 - 見下文(c)	963	1,010	989	989
2010年到期的美元債券-見下文(d)	7,779	8,323	7,753	8,522
2009年到期的美元債券-見下文(e)	7,866	8,078	7,856	8,231
2013年到期的港元債券-見下文(e)	808	808	789	789
2014年到期的美元債券-見下文(e)	389	433	387	444
	<b>17,805</b>	<b>18,652</b>	17,774	18,975
出口信貸 - 見下文(f)	1,407	1,406	1,700	1,706
	<b>19,212</b>	<b>20,058</b>	19,474	20,681

(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。

## 財務報表附註

(以港元計)

### 28 附息借貸(續)

- (d) 公司於2000年3月16日以折讓價發行2010年到期而總面值為10億美元的8厘債券。這些債券已在美國證券及交易委員會登記，並在香港聯合交易所有限公司、倫敦證券交易所有限公司和紐約交易所有限公司上市買賣。所有已發行的債券均無抵押，並與公司所有其他無抵押高級負債享有同等地位。
- (e) 公司根據其30億美元中期債券計劃，於1999年7月27日以折讓價發行2009年到期而總面值為10億美元的7.25厘債券，其後於1999年11月17日以折讓價發行2014年到期而總面值為5,000萬美元的7.77厘債券，以及於2003年6月9日按面值發行2013年到期而總面值為8億港元的4.65厘債券。所有已發行的債券均無抵押，並與公司所有其他無抵押高級負債享有同等地位。
- (f) 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2006年12月31日，未償還的貸款為1.534億美元，其中95%按固定息率計息，其餘5%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10萬美元的貸款並償還490萬美元。於2006年12月31日，未償還的貸款為2,680萬美元，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2006年12月31日附息借貸的償還期限如下：

	2006年 資本市場工具 百萬港元	2006年 出口信貸 百萬港元	2006年 總計 百萬港元	2005年 總計 百萬港元
1年內	—	305	305	299
1年至2年內	293	307	600	304
2年至5年內	15,645	786	16,431	16,817
5年後	1,867	9	1,876	2,054
	<b>17,805</b>	<b>1,407</b>	<b>19,212</b>	<b>19,474</b>

**29 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。

(b) 遞延收益的變動包括：

	集團		公司	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
1月1日結餘	541	708	501	663
所收及應收淨額	445	76	445	76
租賃安排終止的應付款項撥備	-	(196)	-	(196)
於收益表內確認	(459)	(47)	(454)	(42)
12月31日結餘	527	541	492	501

(c) 預計遞延收益將在如下的年期撥入收益表內：

	集團		公司	
	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
1年內	32	32	27	27
1年後	495	509	465	474
	527	541	492	501



## 財務報表附註

(以港元計)

### 30 股本

	2006年		2005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

### 31 儲備集團

	發展儲備 百萬港元	投資 重估儲備 百萬港元	保留溢利 百萬港元	合計
				百萬港元
2005年1月1日結餘	6,535	(16)	13,855	20,374
撥入保留溢利	(6,535)	—	6,535	—
重估產生的虧損淨額	—	(15)	—	(15)
贖回及出售後撥入收益表的虧損淨額	—	29	—	29
就上年度核准的股息	—	—	(172)	(172)
年內溢利	—	—	317	317
2005年12月31日結餘	—	(2)	20,535	20,533
2006年1月1日結餘	—	(2)	20,535	20,533
贖回及出售後撥入收益表的虧損淨額	—	2	—	2
年內溢利	—	—	278	278
2006年12月31日結餘	—	—	20,813	20,813

### 31 儲備(續) 公司

	投資			合計 百萬港元
	發展儲備 百萬港元	重估儲備 百萬港元	保留溢利 百萬港元	
2005年1月1日結餘	6,535	(16)	13,810	20,329
撥入保留溢利	(6,535)	–	6,535	–
重估產生的虧損淨額	–	(15)	–	(15)
贖回及出售後撥入收益表的虧損淨額	–	29	–	29
就上年度核准的股息	–	–	(172)	(172)
年內溢利	–	–	336	336
2005年12月31日結餘	–	(2)	20,509	20,507
2006年1月1日結餘	–	(2)	20,509	20,507
贖回及出售後撥入收益表的虧損淨額	–	2	–	2
年內溢利	–	–	252	252
2006年12月31日結餘	–	–	20,761	20,761

- (a) 集團的保留溢利包括聯營公司應佔保留溢利5,700萬元(2005年:3,000萬元)。
- (b) 發展儲備代表撥作為公司內部保留儲備的所有2005年前的物業發展溢利。發展儲備是根據條例的有關規定設立。

於2005年，在政府財政司司長批准後，發展儲備的結餘根據條例的有關條文撥入保留溢利。

- (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2006年12月31日，可供分配予唯一股東的儲備金額為207.20億元(2005年:203.84億元)。

## 財務報表附註

(以港元計)

### 32 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。

#### (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74%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2006年12月31日，公司持有名義金額8億元(2005年：33.56億元)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。

## 32 金融資產及負債(續)

### (b) 利率風險(續)

#### (i) 對沖(續)

於2006年12月31日，公司訂立的利率掉期合約的公平價值淨額為700萬元(2005年：8,800萬元)，其中包括資產700萬元(2005年：1.24億元)及負債零元(2005年：3,600萬)。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2006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2006年12月31日，公司持有名義金額39.27億元(2005年：13.62億元)及公平價值4,200萬元(2005年：4,000萬元)，其中包括資產8,300萬元(2005年：無)及負債4,100萬元(2005年：4,000萬元)。

#### (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。



## 財務報表附註

(以港元計)

## 32 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)

2006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
<b>到期前為資產/ (負債)重新定價 的期間</b>						
集團及公司：						
借予無控制權附屬 公司的貸款	8.55	4,022	4,022	-	-	-
付息借貸	5.97	(274)	(274)	-	-	-
		<b>3,748</b>	<b>3,748</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>到期前並無為資產/ (負債)重新定價 的期間</b>						
集團：						
現金及等同現金	4.74	1,947	1,947	-	-	-
付息借貸	7.30	(18,938)	(200)	(559)	(16,311)	(1,868)
利率掉期的影響	(0.08)	-	4,705	(293)	(2,934)	(1,478)
		<b>(16,991)</b>	<b>6,452</b>	<b>(852)</b>	<b>(19,245)</b>	<b>(3,346)</b>
<b>到期前並無為資產/ (負債)重新定價 的期間</b>						
公司：						
現金及等同現金	4.80	1,795	1,795	-	-	-
付息借貸	7.30	(18,938)	(200)	(559)	(16,311)	(1,868)
利率掉期的影響	(0.08)	-	4,705	(293)	(2,934)	(1,478)
		<b>(17,143)</b>	<b>6,300</b>	<b>(852)</b>	<b>(19,245)</b>	<b>(3,346)</b>

**32 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
<b>到期前為資產/ (負債)重新定價 的期間</b>						
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	—	—	—
<b>到期前並無為資產/ (負債)重新定價 的期間</b>						
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)

### 32 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，因此僅承擔有關發展新鐵路以外幣列值的借貸、收購及資本開支付款所產生的外匯風險。

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

經濟上對沖經確認貨幣性外幣負債的貨幣掉期的公平價值變動於收益表內確認。於2006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4.56億元(2005年：2.83億元)，並確認為衍生金融負債。

#### (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負債淨額4,100萬元(2005年：衍生金融資產淨額300萬元)，其中包括資產200萬元(2005年：500萬元)及負債4,300萬元(2005年：200萬元)。

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。

**32 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	
	2006年 百萬	2005年 百萬 (以外幣計算)	2006年 百萬	2005年 百萬
<b>美元</b>				
非衍生金融資產				
- 借予第三方的貸款	-	88	-	-
- 投資	-	55	-	55
- 利息及其他應收款項	1	6	1	4
- 現金及等同現金	178	292	178	292
	<b>179</b>	<b>441</b>	<b>179</b>	<b>351</b>
衍生金融資產				
- 利率掉期	10	16	10	16
- 遠期外匯合約	-	1	-	1
	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>17</b>
非衍生金融負債				
- 利息及其他應付款項	56	87	56	85
- 基本工程項目的應計開支及準備	1	5	1	5
- 應付租金	-	88	-	-
- 附息借貸	2,235	2,274	2,235	2,274
	<b>2,292</b>	<b>2,454</b>	<b>2,292</b>	<b>2,364</b>
衍生金融負債				
- 利率掉期	5	5	5	5
- 貨幣掉期	58	36	58	36
	<b>63</b>	<b>41</b>	<b>63</b>	<b>41</b>
<b>歐元</b>				
非衍生金融資產				
- 現金及等同現金	2	1	2	1
<b>日圓</b>				
非衍生金融資產				
- 現金及等同現金	87	-	87	-
非衍生金融負債				
- 基本工程項目的應計開支及準備	916	-	916	-
衍生金融負債				
- 遠期外匯合約	630	1	630	1
<b>瑞士法郎</b>				
非衍生金融資產				
- 現金及等同現金	7	8	7	8



## 財務報表附註

(以港元計)

**32 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2006年12月31日及2005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**

	2006年		2005年	
	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元
非衍生金融資產				
- 借予第三方的貸款	-	-	684	668
- 借予無控制權附屬公司的貸款	4,022	4,468	3,863	4,105
	4,022	4,468	4,547	4,773
衍生金融資產				
- 利率掉期	90	90	124	124
- 遠期外匯合約	2	2	5	5
	92	92	129	129
非衍生金融負債				
- 應付租金	-	-	(684)	(668)
- 付息借貸	(19,212)	(20,058)	(19,474)	(20,681)
	(19,212)	(20,058)	(20,158)	(21,349)
衍生金融負債				
- 利率掉期	(41)	(41)	(76)	(76)
- 貨幣掉期	(456)	(456)	(283)	(283)
- 遠期外匯合約	(43)	(43)	(2)	(2)
	(540)	(540)	(361)	(361)

**32 金融資產及負債 (續)****(e) 公平價值 (續)**

公司

	2006年		2005年	
	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元	帳面值 百萬港元	公平價值 百萬港元
非衍生金融資產				
- 借予無控制權附屬公司的貸款	4,022	4,468	3,863	4,105
衍生金融資產				
- 利率掉期	90	90	124	124
- 遠期外匯合約	2	2	5	5
	92	92	129	129
非衍生金融負債				
- 付息借貸	(19,212)	(20,058)	(19,474)	(20,681)
衍生金融負債				
- 利率掉期	(41)	(41)	(76)	(76)
- 貨幣掉期	(456)	(456)	(283)	(283)
- 遠期外匯合約	(43)	(43)	(2)	(2)
	(540)	(540)	(361)	(361)

**(f) 公平價值的估計**

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

**(i) 投資**

於活躍市場買賣的金融資產的公平價值乃按結算日的所報市價估計。

**(ii) 利率掉期、貨幣掉期及遠期外匯合約**

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

**(iii) 借予無控制權附屬公司的貸款及付息借貸**

在適用情況下，公平價值乃按預期未來本金及利息付款的已貼現現金流量計算。

## 財務報表附註

(以港元計)

### 32 金融資產及負債 (續)

#### (f) 公平價值的估計 (續)

(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：

	2006年	2005年
利率掉期、貨幣掉期	3.99% – 5.54%	4.22% – 5.43%
借予無控制權附屬公司的貸款及附息借貸	3.69% – 6.39%	4.05% – 5.82%
借予第三方的貸款及應付租金	–	7.43% – 7.83%

### 33 綜合現金流動表附註

扣除折舊及攤銷後的經營溢利與經營活動的淨現金流入對帳

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
扣除折舊及攤銷後的經營溢利	292	98
折舊及攤銷	2,288	2,258
固定資產沖銷	24	43
存料及零件增加	(19)	(24)
其他應收款項減少	210	194
其他應付款項及遞延收益減少	(131)	(177)
借予第三方的貸款減少	–	16
來自經營的淨現金流入	2,664	2,408

### 34 有關連人士

公司由政府全資擁有。公司與政府達成有關發展西鐵第一期路線、東鐵支線及九龍南線的交易，而根據香港會計準則第24條列為有關連人士的交易，並已在財務報表附註1、2(c)、5、13(j)、14(c)、(d)及(e)、15(b)及(c)、16、17、20、23及26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5所列的薪酬外，公司與這些人士再無任何重大交易。

### 34 有關連人士(續)

集團於過往年度與有關連人士訂立且於本年度仍然相關的重大交易包括：

- (i) 於1998年9月15日，政府批准公司進行西鐵第一期路線的興建工程。西鐵項目協議於1998年10月23日訂立，當中規定項目的進行方式，以及政府與公司各自就西鐵第一期路線在融資、設計、興建及營運方面的責任。於2000年2月24日，公司與政府訂立股份協議，負責展開西鐵第一期路線沿線的所有物業發展項目(附註20)。
- (ii) 於2003年2月28日，公司與政府就東鐵支線訂立一份項目協議。項目協議規定了東鐵支線的融資、設計、興建和營運事宜，以及相關服務和設施。
- (iii) 於2005年10月6日，公司與政府就九龍南線訂立一份項目協議，規定九龍南線的融資、設計、興建和營運事宜。根據九龍南線項目協議，公司將負責及籌措興建九龍南線的所有資本成本，以及受興建九龍南線影響或因興建工程而需遷移、重置、改造或改善現有設施的成本。
- (iv) 公司分別於2003年3月及2005年10月接納政府邀請，獲准繼續進行何東樓及烏溪沙工地的發展項目。

年內，集團與有關連人士達成以下重大交易：

- (i) 公司於2006年7月接納政府邀請，獲准繼續進行大圍維修中心工地的發展項目。
- (ii) 在興建新鐵路項目時，公司將若干基本項目工程包含在日後由政府或其有關連人士進行的基礎設施工程中。政府及其有關連人士已與公司訂立委託協議及若干服務協議，據此，公司同意代政府執行工程，並提供維修、樓宇管理服務等營運服務。公司完成的工程及提供的服務均可得到償付，截至2006年12月31日止的應支付及應收取款項分別載於附註14及23。
- (iii) 八達通卡有限公司從公司賺得八達通卡系統使用費，並向公司支付八達通增值代理費、手續費及利息。這些交易的詳情列於財務報表附註18。



## 財務報表附註

(以港元計)

### 35 未完承擔

(a) 未列於財務報表的未完資本開支承擔如下：

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
投資物業		
- 已批准並已簽約	2	41
- 已批准但未簽約	2	7
物業、廠房及設備		
- 已批准並已簽約	3,860	4,093
- 已批准但未簽約	3,784	3,778
持作自用的批租土地權益		
- 已批准並已簽約	219	291
- 已批准但未簽約	38	30
12月31日結餘	7,905	8,240

(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：

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
1年內	38	46
1年至5年內	49	94
12月31日結餘	87	140

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4,600萬元(2005年：2,200萬元)的金額，並適當被資本化為進行中建築工程或遞延支出。

### 36 退休金計劃

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

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

### 36 退休金計劃(續)

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。

### 37 信貸額及計劃

(a) 公司可用而未使用的信貸額及計劃包括：

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
22億元(2005年：22億元)短期無承諾循環信貸額	2,200	2,200
2,000萬元(2005年：2,000萬元)信用證	20	20
2,500萬元(2005年：2,500萬元)透支額	25	25
80億元(2005年：80億元)銀團信貸額	8,000	8,000
30億美元(2005年：30億美元)中期債券發行計劃	14,418	14,377
2.92億美元(2005年：2.92億美元)槓桿租賃信用證	2,279	2,273
1.82億美元(2005年：2.20億美元)出口信貸額	10	11
	<b>26,952</b>	<b>26,906</b>

## 財務報表附註

(以港元計)

### 37 信貸額及計劃(續)

(b) 預計未使用的信貸額於以下年期屆滿：

	2006年 百萬港元	2005年 百萬港元
浮動利率		
- 1年內屆滿	2,620	2,245
- 1年後屆滿	9,914	10,284
固定/浮動利率將於發行時釐定		
- 1年後屆滿	14,418	14,377
	<b>26,952</b>	<b>26,906</b>

### 38 或有負債

於2006年12月31日，集團因興建九龍南線、西鐵和東鐵支線項目收地遭到索賠及若干承建商索償而產生或有負債，而集團債務的總金額無法可靠地估計。集團已就這些索償可能須支付的最高金額於2006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2006年12月31日的財務報表內的估計金額。集團正處理這些索償事件。

### 39 資產減值

於2006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。

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2006年12月31日的加權平均資本成本作貼現計算。

鐵路網絡的現金流量是以公司不會與地鐵合併為估計基準，原因是香港會計準則第36條規定，現金流量須撇除尚未落實的未來重組事項所產生的現金流量。有關公司擬與地鐵進行兩鐵合併的狀況載於附註40。

經過是次評估，管理層認為於2006年12月31日集團的鐵路資產並無減值，因此，於該日集團毋須就集團的鐵路資產計提減值準備。

#### 40 公司與地鐵擬進行合併

於2006年4月11日，環境運輸及工務局局長及財經事務及庫務局局長分別代表政府與地鐵訂立不具約束力的諒解備忘錄（下稱「諒解備忘錄」），訂明擬為公司的鐵路營運設置長期服務經營權，以及出售若干鐵路及物業權益。這些安排普遍公開稱作合併，在本報告中稱為「兩鐵合併」，然而，這些安排並不涉及地鐵與公司在法律上形成合併。實行兩鐵合併的建議條款亦已載入兩鐵合併條例草案，並敦請香港立法會（下稱「立法會」）審議。兩鐵合併條例草案於2006年6月30日的政府憲報上公佈，並於2006年7月5日提呈立法會。根據兩鐵合併的建議條款，公司將保留絕大部分鐵路系統的合法擁有權，並透過為期五十年的服務經營權（下稱「服務經營權有效期」）授權地鐵現有的鐵路線路及其他與鐵路相關業務。

地鐵將保留公司鐵路系統及其他鐵路相關業務的所有營運收入，並向公司一次過支付42.5億元及每年支付7.5億元的定額租金，以及在每個財政年度根據鐵路及其他與鐵路相關業務所產生的收入，每年支付一筆浮動款項。此外，地鐵將以77.9億元向公司購買物業權益，當中包括現時由公司擁有的東鐵、馬鐵、輕鐵、九龍南線沿線八個工地的物業發展權、與東鐵及輕鐵相關的若干投資物業，以及公司對若干物業的管理權。

兩鐵合併條例草案預期，在服務經營權有效期內，公司大致上仍是現有財務責任及或有負債的借方或債務人；然而，究竟會否有其他方承擔任何現有財務責任，將須視乎兩鐵合併的最終條款及要件而定。

兩鐵合併須滿足若干條件方可作實，其中包括：(i) 立法會通過兩鐵合併條例草案實行兩鐵合併；(ii) 商談及簽署正式交易文件，並達成交易文件所載的任何條件；及(iii) 獲得地鐵的小股東投票通過。各方仍在討論兩鐵合併的正式文件，因此，兩鐵合併能否按備忘錄所提出的條款實行，乃至兩鐵合併或任何其他交易會否實行，現在仍然無法保證。若兩鐵合併落實執行，現時亦仍然無法確定其完成時間，且可能會有所延誤。兩鐵合併對財務報表的財務影響在現階段無法確定，在正式交易文件確定前亦無法作出可靠估計。因此，財務報表並無考慮擬進行合併可能帶來的影響。

#### 41 比較數字

「經營租賃項下持作自用的批租土地權益攤銷」的若干比較數字已由「未扣除折舊及攤銷的經營溢利」重新分類至「折舊及攤銷」（見附註6），藉此符合本年度的呈列方式，而此呈列方式相信可更有效反映該項開支的性質。



## 財務報表附註

(以港元計)

### 42 會計估計及判斷

#### (a) 估計不確定性的主要來源

附註32載列與金融工具有關的假設資料及其風險因素。其他估計不確定性的主要來源包括對固定資產折舊可使用年期的評估(見附註2(j))、準備及或有負債的評估(見附註2(aa)、26及38)、遞延稅項資產可收回性的釐定(見附註9(d))、投資物業估值(見附註13(f))、對落實沙田至中環線項目可行性的評估(見附註15(a))，以及確認來自物業發展溢利時對尚餘風險和業務的評估(見附註29)。

#### (b) 應用集團會計政策時的主要會計判斷

應用集團會計政策時的主要會計判斷包括將收入或支出列作資本或收入性質的分類(見附註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32)以及資產減值(見附註39)。

### 43 截至2006年12月31日止年度會計期間已頒佈但未生效的修訂條文、新訂準則及詮釋可能造成的影響

截至該等財務報表刊發日期，香港會計師公會頒佈了修訂條文、新訂準則及詮釋。有關修訂條文、新訂準則及詮釋於截至2006年12月31日止會計期間尚未生效，而該等財務報表亦未採納有關修訂條文、新訂準則及詮釋。

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

此外，下列新規定或會令財務報表所披露的內容有所增加或改變：

	對下列日期或之後開始的 會計期間有效
香港會計準則第1條的修訂條文「財務報表的列報：資本披露」	2007年1月1日
香港財務報告準則第7條「金融工具：披露」	2007年1月1日

## 綜合收益表

截至2006年12月31日止年度(以外幣計算)

	附註	2006年 百萬美元	2006年 百萬英鎊	2006年 百萬日圓
營業額	3	721	367	84,976
未計折舊及攤銷的經營成本	4	(390)	(199)	(45,979)
未扣除折舊及攤銷的經營溢利	5	331	168	38,997
折舊及攤銷	6	(294)	(149)	(34,583)
扣除折舊及攤銷後的經營溢利		37	19	4,414
利息及財務收入	7(a)	64	32	7,542
利息及財務支出	7(b)	(104)	(53)	(12,319)
物業發展溢利		55	28	6,454
應佔聯營公司溢利		3	2	408
未計未變現虧損的溢利		55	28	6,499
衍生金融工具及對沖借貸的公平價值變動虧損	8	(26)	(13)	(2,993)
投資物業的估值收益淨額	13	13	7	1,497
稅前溢利		42	22	5,003
所得稅	9(a)	(6)	(4)	(801)
公司唯一股東應佔年內全部溢利	10	36	18	4,202
結算日後擬向公司唯一股東派付的年內股息	11(a)	11	5	1,239

表上顯示的外幣數字僅供參考之用，並根據下列兌換率由港幣伸算：  
1美元=7.80港元；1英鎊=15.335港元；1日圓=0.06616港元

# 綜合資產負債表

2006年12月31日止年度(以外幣計算)

	附註	2006年 百萬美元	2006年 百萬英鎊	2006年 百萬日圓
<b>資產</b>				
固定資產	13			
- 物業、廠房及設備		7,499	3,815	884,190
- 投資物業		177	90	20,828
		<b>7,676</b>	<b>3,905</b>	<b>905,018</b>
經營租賃項下持作自用的批租土地權益	13	708	360	83,494
進行中建築工程	14	1,749	890	206,227
遞延支出	15	178	91	20,995
發展中物業	16	58	29	6,787
聯營公司權益	18	13	6	1,496
借予無控制權附屬公司的貸款	20	516	262	60,792
衍生金融資產	32(e)	12	6	1,391
存料及零件	22	46	24	5,472
應收利息及其他應收款項	23	73	37	8,630
現金及等同現金	24	250	127	29,429
		<b>11,279</b>	<b>5,737</b>	<b>1,329,731</b>
<b>負債</b>				
應付利息及其他應付款項	25	315	160	37,167
基本工程項目的應計開支及準備	26	263	134	31,046
衍生金融負債	32(e)	69	35	8,162
附息借貸	28	2,463	1,253	290,387
遞延收益	29	68	35	7,966
遞延稅項負債	9(d)	417	212	49,123
		<b>3,595</b>	<b>1,829</b>	<b>423,851</b>
<b>淨資產</b>		<b>7,684</b>	<b>3,908</b>	<b>905,880</b>
<b>資本與儲備</b>				
股本	30	5,015	2,551	591,294
儲備	31	2,669	1,357	314,586
總權益		<b>7,684</b>	<b>3,908</b>	<b>905,880</b>

表上顯示的外幣數字僅供參考之用，並根據下列兌換率由港幣伸算：  
1美元=7.80港元；1英鎊=15.335港元；1日圓=0.06616港元

# 公司資產負債表

2006年12月31日止年度(以外幣計算)

	附註	2006年 百萬美元	2006年 百萬英鎊	2006年 百萬日圓
<b>資產</b>				
固定資產	13			
- 物業、廠房及設備		7,495	3,812	883,646
- 投資物業		177	90	20,828
		7,672	3,902	904,474
經營租賃項下持作自用的批租土地權益	13	708	360	83,494
進行中建築工程	14	1,749	890	206,227
遞延支出	15	178	91	20,995
發展中物業	16	58	29	6,787
聯營公司權益	18	5	3	635
借予無控制權附屬公司的貸款	20	516	262	60,792
衍生金融資產	32(e)	12	6	1,391
存料及零件	22	46	24	5,472
應收利息及其他應收款項	23	74	37	8,736
現金及等同現金	24	230	117	27,131
		11,248	5,721	1,326,134
<b>負債</b>				
應付利息及其他應付款項	25	296	150	34,870
基本工程項目的應計開支及準備	26	263	134	31,046
衍生金融負債	32(e)	69	35	8,162
附息借貸	28	2,463	1,253	290,387
遞延收益	29	63	32	7,437
遞延稅項負債	9(d)	417	212	49,138
		3,571	1,816	421,040
<b>淨資產</b>		<b>7,677</b>	<b>3,905</b>	<b>905,094</b>
<b>資本與儲備</b>				
股本	30	5,015	2,551	591,294
儲備	31	2,662	1,354	313,800
總權益		7,677	3,905	905,094

表上顯示的外幣數字僅供參考之用，並根據下列兌換率由港幣伸算：  
1美元=7.80港元；1英鎊=15.335港元；1日圓=0.06616港元

## 綜合權益變動表

截至2006年12月31日止年度(以外幣計算)

	附註	2006年 百萬美元	2006年 百萬英鎊	2006年 百萬日圓
總權益(1月1日)		7,648	3,890	901,648
年內淨溢利	31	36	18	4,202
贖回及出售可供出售證券後撥入收益表的重估虧損	31	-	-	30
總權益(12月31日)		7,684	3,908	905,880

表上顯示的外幣數字僅供參考之用，並根據下列兌換率由港幣伸算：

1美元=7.80港元；1英鎊=15.335港元；1日圓=0.06616港元



# 綜合現金流動表

截至2006年12月31日止年度(以外幣計算)

	附註	2006年 百萬美元	2006年 百萬英鎊	2006年 百萬日圓
<b>經營活動</b>				
來自經營的淨現金流入	33	341	174	40,266
來自物業發展的淨現金流入		193	98	22,748
繳付香港利得稅		-	-	(15)
<b>經營活動的淨現金流入</b>		<b>534</b>	<b>272</b>	<b>62,999</b>
<b>投資活動</b>				
存放日起3個月後到期的銀行存款減少		139	71	16,385
資本開支支付：				
- 東鐵支線項目		(261)	(133)	(30,804)
- 九龍南線項目		(173)	(87)	(20,315)
- 其他工程項目及購置固定資產		(146)	(74)	(17,231)
利息收入		30	15	3,582
償還自無控制權附屬公司的貸款		5	2	574
出售固定資產收到的現金		1	-	76
贖回及出售可出售證券收到的現金		53	27	6,212
<b>投資活動的淨現金流出</b>		<b>(352)</b>	<b>(179)</b>	<b>(41,521)</b>
<b>融資前淨現金流入</b>		<b>182</b>	<b>93</b>	<b>21,478</b>
<b>融資活動</b>				
償還貸款的淨現金流出		(38)	(20)	(4,504)
利息支出		(178)	(91)	(20,980)
與衍生金融工具相關的現金流出淨額		(10)	(5)	(1,164)
已付財務支出		(3)	(1)	(317)
<b>融資活動的淨現金流出</b>		<b>(229)</b>	<b>(117)</b>	<b>(26,965)</b>
<b>現金及等同現金的減少淨額</b>		<b>(47)</b>	<b>(24)</b>	<b>(5,487)</b>
<b>現金及等同現金(1月1日)</b>		<b>236</b>	<b>120</b>	<b>27,796</b>
<b>現金及等同現金(12月31日)</b>		<b>189</b>	<b>96</b>	<b>22,309</b>
<b>現金及等同現金結餘分析</b>				
銀行存款及現金	24	9	4	1,073
存放日起3個月內到期的銀行存款	24	180	92	21,236
		<b>189</b>	<b>96</b>	<b>22,309</b>

表上顯示的外幣數字僅供參考之用，並根據下列兌換率由港幣伸算：  
1美元=7.80港元；1英鎊=15.335港元；1日圓=0.06616港元

# 十年統計數字

財務(百萬港元)	2006年	2005年	2004年	2003年
<b>收益表</b>				
經營收入	<b>5,622</b>	5,383	4,976	4,426
運輸	<b>4,746</b>	4,612	4,281	3,819
物業	<b>876</b>	771	695	607
未扣除折舊及攤銷的經營溢利	<b>2,580</b>	2,356	2,172	2,297
利息及財務(收入)/支出淨額	<b>316</b>	298	41	(353)
物業發展溢利	<b>427</b>	–	–	–
未計未變現收益/虧損的溢利/(虧損)	<b>430</b>	(185)	465	1,909
淨溢利/(虧損)				
未包括物業發展及有關利得稅	<b>(74)</b>	317	513	1,381
包括物業發展	<b>278</b>	317	513	1,381
股息	<b>82</b>	–	172	620
<b>資產負債表</b>				
固定資產(包括經營租賃項下持作自用的 批租土地權益)	<b>65,400</b>	66,943	67,746	51,857
進行中建築工程	<b>13,644</b>	10,411	6,991	15,101
遞延支出	<b>1,389</b>	1,210	1,462	900
發展中物業	<b>449</b>	1,537	1,892	1,448
借予無控制權附屬公司的貸款	<b>4,022</b>	3,863	3,576	3,232
投資	<b>–</b>	449	4,323	12,244
現金及等同現金	<b>1,947</b>	3,394	3,531	2,677
其他資產	<b>1,124</b>	1,945	1,865	1,745
資產總值	<b>87,975</b>	89,752	91,386	89,204
附息借貸	<b>19,212</b>	19,474	19,748	20,013
遞延稅項負債	<b>3,250</b>	3,198	3,251	3,131
其他負債	<b>5,580</b>	7,427	8,325	5,855
負債總額	<b>28,042</b>	30,099	31,324	28,999
權益	<b>59,933</b>	59,653	60,062	60,205
<b>主要財務資料</b>				
資本開支	<b>3,317</b>	3,835	9,025	11,122
權益回報率(%)	<b>–</b>	1	1	2
每名僱員(不包括工程項目僱員)為公司帶來的平均收入	<b>1.058</b>	1.050	0.994	0.950
債務與權益比率	<b>1:3.1</b>	1:3.1	1:3.0	1:3.0
債務與總資本之比率(%)	<b>24</b>	25	25	25
盈利對利息倍數	<b>2.2</b>	1.9	1.8	2.9

2002年	2001年	2000年	1999年	1998年	1997年
4,830	4,797	4,731	4,426	4,137	3,718
4,213	4,139	4,089	3,817	3,554	3,245
617	658	642	609	583	473
2,659	2,572	2,571	2,249	2,032	1,769
(618)	(490)	(302)	(222)	(164)	(20)
94	24	87	71	88	2,308
2,662	2,436	2,289	1,844	1,717	3,640
2,116	2,411	2,201	1,832	1,565	1,325
2,210	2,435	2,288	1,903	1,639	3,263
620	-	-	-	-	-
14,051	13,745	13,236	13,301	12,336	9,205
42,298	26,939	17,400	9,451	3,836	3,399
156	4,216	1,104	326	234	2,224
1,153	739	91	87	482	453
2,048	1,316	602	114	44	-
19,165	27,752	27,789	22,270	5,027	-
5,528	6,473	8,597	11,589	9,510	297
1,709	1,357	1,600	1,153	476	288
86,108	82,537	70,419	58,291	31,945	15,866
17,753	16,831	16,395	8,299	-	-
2,604	-	-	-	-	-
6,239	6,126	5,123	3,404	1,692	1,549
26,596	22,957	21,518	11,703	1,692	1,549
59,512	59,580	48,901	46,588	30,253	14,317
12,308	14,595	10,829	8,444	3,286	3,582
4	4	5	4	5	23
1.222	1.240	1.248	1.183	1.127	1.053
1:3.4	1:3.5	1:3.0	1:5.6	-	-
23	22	25	15	-	-
3.4	3.3	3.4	7.9	-	-

## 十年統計數字

營運(百萬)	2006年	2005年	2004年	2003年
<b>東鐵包括尖沙咀支線及馬鞍山鐵路*</b>				
電動列車營運：				
總乘客人次	<b>335</b>	325	292	278
本地	<b>247</b>	239	207	196
過境	<b>88</b>	86	85	82
每日平均乘客人次	<b>0.918</b>	0.892	0.799	0.762
載客車卡行車公里總數	<b>92.00</b>	91.56	79.35	78.68
乘客旅程公里總數	<b>4,824</b>	4,731	4,385	4,183
安全表現(以單位計)				
受傷乘客及市民數目	<b>270</b>	247	216	181
以每百萬載客人次計的受傷乘客及市民數目	<b>0.74</b>	0.71	0.74	0.65
直通車營運：				
總乘客人次	<b>3.3</b>	3.1	3.0	2.1
<b>輕鐵</b>				
總乘客人次	<b>136</b>	136	132	106
每日平均乘客人次	<b>0.374</b>	0.373	0.360	0.291
載客車卡行車公里總數	<b>10.04</b>	11.09	11.29	10.71
安全表現(以單位計)				
受傷乘客及市民數目	<b>40</b>	23	18	27
以每百萬載客人次計的受傷乘客及市民數目	<b>0.29</b>	0.17	0.14	0.25
<b>西鐵**</b>				
總乘客人次	<b>73</b>	65	48	1
每日平均乘客人次	<b>0.200</b>	0.179	0.131	0.107
載客車卡行車公里總數	<b>30.87</b>	32.55	34.17	1.15
安全表現(以單位計)				
受傷乘客及市民數目	<b>37</b>	36	38	3
以每百萬載客人次計的受傷乘客及市民數目	<b>0.51</b>	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。

2002年	2001年	2000年	1999年	1998年	1997年
-------	-------	-------	-------	-------	-------

296	292	288	275	269	261
204	205	204	200	204	206
92	87	84	75	65	55
0.812	0.799	0.788	0.755	0.737	0.716
78.92	75.57	73.78	72.58	71.40	69.33
4,540	4,487	4,466	4,263	4,204	4,115
180	191	192	186	168	157
0.61	0.65	0.67	0.67	0.62	0.60
2.3	2.1	2.0	1.7	1.4	1.5
114	117	118	115	114	126
0.314	0.319	0.323	0.314	0.314	0.346
10.76	10.68	10.68	10.25	10.29	9.66
33	35	27	51	42	73
0.29	0.30	0.23	0.44	0.37	0.58
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-



## 十年統計數字

營運(百萬)	2006年	2005年	2004年	2003年
<b>巴士</b>				
總乘客人次 *	<b>30</b>	27	20	26
巴士行車公里總數 *	<b>7.31</b>	6.29	6.95	7.70
安全表現(以單位計)				
受傷乘客及市民數目	<b>7</b>	8	8	4
以每百萬載客人次計的受傷乘客及市民數目	<b>0.15</b>	0.18	0.21	0.1
<b>貨運</b>				
貨運量				
南行貨量(公噸)	<b>0.4</b>	0.4	0.5	0.6
北行貨量(公噸)	<b>0.2</b>	0.2	0.3	0.4
牲畜(頭)	<b>-</b>	0.1	0.4	0.7
<b>年終僱員總數</b>				
運輸	<b>4,524</b>	4,372	4,227	3,914
物業	<b>131</b>	111	109	97
新鐵路工程項目	<b>733</b>	754	867	1,211
其他	<b>661</b>	642	671	649
	<b>6,049</b>	5,879	5,874	5,871

\* 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。

2002年	2001年	2000年	1999年	1998年	1997年
26	21	16	16	38	39
6.78	6.20	5.43	5.17	6.03	5.84
4	8	6	4	14	23
0.09	0.21	0.18	0.12	0.37	0.59
0.7	0.6	0.7	0.7	0.7	0.9
0.5	0.4	0.4	0.5	0.5	0.6
0.9	0.9	1.1	1.2	1.3	1.4
3,228	3,218	3,202	3,179	3,169	3,121
92	75	74	68	61	39
1,557	1,303	1,077	841	518	201
633	574	514	494	442	370
5,510	5,170	4,867	4,582	4,190	3,731

## 銀行及金融機構

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

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

\* 廖創興銀行有限公司於2006年12月23日改名為創興銀行有限公司。

\*\* 意大利聯合商業銀行和意大利聖保羅意米銀行於2007年1月1日合併後，新的銀行名稱為Intesa Sanpaolo S.p.A.。

## 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. 綜合北環線/廣深港高速鐵路香港段工程項目可行性初步研究	NOL/ ERL-200	奧雅納工程顧問 香港有限公司	新鐵路工程部	\$12,700,000.00
2. 綜合北環線/廣深港高速鐵路香港段工程項目業務研究	NOL/ ERL-100	麥肯錫公司	新鐵路工程部	\$9,500,000.00
3. 為合約KDB200提供隧道鑽挖機專家顧問服務	KGS837	茂盛(亞洲)工程 顧問有限公司	新鐵路工程部	\$7,000,000.00
4. 為紅磡及尖東車站擴建及改建工程提供顧問服務	KGS838	茂盛(亞洲)工程 顧問有限公司	新鐵路工程部	\$3,880,000.00
5. 九龍南線信號系統的獨立安全評估員	KGS819	安建顧問 有限公司	新鐵路工程部	\$3,495,000.00
6. 為軟路軌形態對電動列車行駛表現的影響提供顧問服務	KGS839	Interfleet Technology Ltd.	新鐵路工程部	\$2,737,371.00
7. 初步環境評估、生態調查及影響評估，以及環境影響評估	NOL/ ERL-300	茂盛環境管理 顧問有限公司	新鐵路工程部	\$2,280,000.00
8. 為綜合北環線/廣深港高速鐵路香港段的土地勘測工程提供工地監督顧問服務	NOL/ ERL-400	偉信顧問集團 有限公司	新鐵路工程部	\$1,439,275.00
9. 電動列車海外檢測	KGS816	柏誠(亞洲) 有限公司	運輸部	\$1,266,600.00
10. 於中間道行人隧道的自動人行道	KDC102	奧雅納工程顧問 香港有限公司	新鐵路工程部	\$700,000.00

# 財務詞彙釋義及聯絡資料

## 財務詞彙釋義

### 經營毛利率(未扣除折舊及攤銷)

未扣除折舊及攤銷的經營溢利除以營業額。

### 經營毛利率(扣除折舊及攤銷)

扣除折舊及攤銷的經營溢利除以營業額。

### 資本回報

稅後溢利除以股本及儲備之和。

### 每名僱員(不包括工程項目僱員)為公司帶來的平均收入

營業額除以年末的僱員總數，不包括從事工程項目的員工。

### 債務與權益比率

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，付息借貸佔總額的百分比。

### 盈利對利息倍數

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

## 聯絡資料

欲取得進一步資料，請聯絡公司事務處：

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](http://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

[www.kcrc.com](http://www.kcrc.com)