



九廣鐵路公司  
2004年報



目錄	公司概覽	財務及管理局報告	公司資料
	2 公司簡介、使命及願景	81 投資及融資策略	160 10年統計數字
	3 主要數字、信貸評級	84 財務摘要	166 銀行及金融機構
	4 2004年紀要	88 管理局報告書	167 顧問公司
	8 管理局		168 財務詞彙釋義、聯絡資料
	10 管理委員會	帳目及附註	
	12 主席報告書	92 核數師報告書	
	16 行政總裁報告書	94 綜合收益表	
	22 九廣鐵路公司鐵路網	95 綜合資產負債表	
	業務概覽	96 公司資產負債表	
	24 運輸部門	97 綜合權益變動表	
	26 東鐵	98 綜合現金流動表	
	34 西鐵、輕鐵及巴士	99 財務報表附註	
	42 新支線及未來工程項目	147 美國公認會計原則調節	
	44 尖沙咀支線及馬鞍山鐵路	155 折算為外幣的財務報表	
	50 落馬洲支線	155 綜合收益表	
	52 未來工程項目	156 綜合資產負債表	
	54 安全	157 公司資產負債表	
	58 物業發展及其他業務	158 綜合權益變動表	
	66 支援部門	159 綜合現金流動表	
	68 人力資源		
	71 公共關係		
	74 優質管理		
	76 環境保護		



# 我們的承諾 — 緊密連繫 優質服務

2004年，九廣鐵路公司完成馬鞍山鐵路及尖沙咀支線工程，這兩條新支線亦正式啟用，將九鐵網絡的規模大為擴充。馬鞍山鐵路令馬鞍山一帶首次得享鐵路服務，而九鐵列車亦因尖沙咀支線通車而重返尖沙咀的心臟地帶。兩條新支線啟用後，乘客的交通時間得以縮短，市民亦享有更多便利。加上現正進行或即將展開的其他主要工程，以及多項方便乘客選搭西鐵的措施，彰顯公司對香港市民一直堅守的承諾：提供緊密連繫，呈獻優質服務。



## 公司簡介、使命及願景

### 公司簡介

九廣鐵路公司是一家公營機構，成立於1982年，在香港提供優質的集體運輸服務。公司除了經營主要的鐵路服務外，亦積極從事物業發展及相關商業活動。

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

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

公司財政穩健，完全自給自足，毋須政府補貼，自1985年以來，持續享有盈利。

### 公司使命及願景

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

九廣鐵路公司全心全意，精益求精，力求：

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

九廣鐵路公司的願景，是成為世界上以審慎商業原則經營的最優秀運輸機構之一。



## 主要數字、信貸評級

### 財務摘要

	2004年 (百萬港元)	2003年 (百萬港元)
經營收入	4,976	4,426
扣除折舊前的經營溢利	2,169	2,297
物業發展溢利	–	–
稅後溢利	429	1,381
資本開支	9,022	11,122
固定資產平均淨值回報(%)		
未包括物業發展及有關的利得稅	1	2
包括物業發展	1	2
附息借貸(百萬港元)	19,748	20,013
債務與權益比率	1:3.0	1:3.0
盈利對利息(倍數)	2.5	2.9

### 信貸評級

	2004年	2003年
<b>標準普爾</b>		
短期本地貨幣企業評級	A-1+	A-1+
短期外地貨幣企業評級	A-1	A-1
長期本地貨幣企業評級	AA-	AA-
長期外地貨幣企業評級	A+	A+
<b>穆迪投資者服務</b>		
短期評級	P-1	P-1
發債機構評級—本地貨幣	Aa3	Aa3
發債機構評級—外地貨幣	A1	A1

標準普爾及穆迪投資者服務對公司的信貸評級，與香港特別行政區政府的信貸評級處於同一水平。

### 營運摘要

	2004年	2003年
<b>總乘客人次(百萬)</b>		
東鐵(包括馬鞍山鐵路)	292	278
直通車	3.0	2.1
西鐵	48	–
輕鐵	132	106
巴士(不包括東鐵接駁巴士)	20	26
<b>貨物(百萬)</b>		
南行貨運量(公噸)	0.5	0.6
北行貨運量(公噸)	0.3	0.4
牲畜(頭)	0.4	0.7
<b>年終僱員數目(人數)</b>	5,874	5,871

## 2004年紀要



### 1月

- 新一代環保機車移交九鐵

5部全新環保柴油機車經過數月嚴謹測試後，1月付運到港，由製造商移交九廣鐵路公司。新機車總值1.3億港元，符合最高的安全標準，並可全面發揮各項環保功能。

### 2月

- 與地鐵有限公司就擬議合併進行商討

政府於2月24日宣布邀請九鐵及地鐵就擬議合併一事開始進行商討。兩鐵於9月16日遞交聯合報告。政府將於適當時候公布是否進行兩鐵合併。

### 3月

- 九龍南線刊憲

九龍南線最初於3月26日刊憲。其後公司考慮到公眾的意見與關注事項，就有關計劃進行修訂。政府於2005年1月7日把九龍南線的擬議修訂方案刊憲，進一步進行公眾諮詢。



- 西鐵推廣活動

西鐵於3月28日正好踏入通車後第100日。為表慶祝，公司特別舉辦連串推廣活動。6月，公司推出「西鐵一路好玩」計劃，邀請多名本地藝術表演者於周末在車站演出，以吸引更多市民使用西鐵服務。另外亦實行多項新的推廣措施，包括改善接駁服務、提供觀光巴士及票價優惠。

### 4月

- 廣九直通車25周年

4月4日是廣九直通車開行25周年紀念。廣九直通車經歷了四分之一世紀，共接載旅客4,500萬人次，穿梭香港與廣州兩地。為配合直通車乘客需求日增，4月18日起，公司加開兩對廣九直通車，總數增至12對。





- 九龍塘站擴建 改善客流

九鐵與地鐵於九龍塘站新建的轉乘通道在4月15日啟用，新通道長60米，令轉乘九鐵與地鐵的乘客更加方便。

- 公司招聘會深受歡迎

公司於4月30日在東鐵大圍站舉行招聘會，為配合馬鞍山鐵路及尖沙咀支線通車而增設的大約160個職位招聘合適人選。當日共有2,700名求職人士到場。

## 5月

- 公司贏得貨運大獎

公司於5月榮膺亞洲貨運供應鏈大獎名下的「亞洲最佳鐵路營辦機構」，又於10月連續第三年當選亞洲物流業大獎「全年最佳鐵路貨運營辦機構」。



- 馬鐵綠油油同樂日

公司在5月、7月及8月舉行「馬鐵綠油油同樂日」。期間，近1,000名居民及師生與九鐵義工齊心合力，在馬鞍山鐵路沿線種植6,000棵樹木，為社區開墾綠化地帶。

- 捐贈機車予鐵路博物館

5月，公司將全港首部柴油電動機車「亞歷山大爵士號」捐贈予香港鐵路博物館。「亞歷山大爵士號」在1955年開始投入服務，經修葺後已回復昔日風采，現時在鐵路博物館長期展出。

## 6月

- 九鐵義工隊成立

公司積極招募同事參與義工活動，共有200位同事加入九鐵義工隊，並於6月27日舉行義工隊成立典禮。



## 8月

- 青麟路架空路軌工程完成

屯門青麟路的架空路軌工程於8月完成，令輕鐵與該區路面的交通完全分隔，紓緩繁忙的交通情況，並提升輕鐵的運作效率和水平，使乘客的乘車時間得以縮短。



## 2004年紀要



### 9月

- 公司簽署 80 億港元銀團貸款

9月28日，公司與18間本地及海外銀行簽約，籌組80億港元銀團貸款，標誌著公司再次從本地銀行市場籌組資金，而該市場亦將是公司長遠融資計劃的一個主要資金來源。

### 10月

- 西鐵項目榮獲英國多項大獎

西鐵美孚站在3月獲得英國建築業品質管理大獎的全年國際表現大獎；10月獲頒英國建築業大獎的國際級別冠軍，而南昌站亦獲得高度評價。

- 尖沙咀支線通車

耗資41億港元、施工歷時3年的尖沙咀支線，於10月24日正式通車，將東鐵由紅磡伸延至尖東，並提供多一個連接地鐵的交匯站。



### 11月

- 落馬洲支線新里程

日後作為香港第二條過境鐵路通道的落馬洲支線，南行隧道管道於6月全面貫通，而最後一段高架橋亦於11月落成，標誌著這項工程達致重要里程碑。

- 贊助保良局

11月6日，公司成為「保良局兒童家舍」贊助計劃的首批企業贊助機構之一。保良局為幫助因家庭問題影響而得不到家人照顧的兒童，安排他們入住該局轄下的「家舍」。現時該局共有26個家舍，公司將會連續兩年贊助其中11個。



### 12月

- 馬鞍山鐵路通車

馬鞍山鐵路於12月21日正式通車，將鐵路服務擴展至馬鞍山一帶，有助促進該區的發展，並進一步確立東鐵作為南北主要鐵路幹線的地位。

- 良好人事管理獎

12月，公司獲勞工處頒發良好人事管理獎。該獎項旨在表彰採納最佳人事管理措施的本港機構。



## 每日平均乘客量

(載客人次)	2004年	2003年	增／(減) %
東鐵本地客運服務(包括馬鞍山鐵路)	566,300	537,800	5.3
東鐵過境客運服務(至羅湖)	232,500	224,500	3.6
城際直通車服務	8,070	5,870	37.5
西鐵服務	131,500	—	—
輕鐵服務	359,800	291,400	23.5
巴士服務(不包括東鐵接駁巴士)	56,660	72,230	(21.6)

## 表現

	2004年 (%)	2003年 (%)
東鐵行車正點率	99.7	99.7
東鐵自動票務設施正常操作率	99.9	99.8
西鐵行車正點率	99.5	—
西鐵自動票務設施正常操作率	99.9	—
輕鐵行車正點率	99.6	99.0
輕鐵自動票務設施正常操作率	99.9	99.9

## 乘客安全紀錄

受傷乘客及市民數目(按每百萬乘客計算)	2004年	2003年
東鐵	0.74	0.65
西鐵	0.79	—
輕鐵	0.14	0.25

## 過境客運服務(至羅湖)每日平均載客人次

	載客人次	與上年度比較 增／(減)(%)
1995	117,863	6.6
1996	130,157	10.4
1997	152,228	16.9
1998	178,802	17.4
1999	206,481	15.5
2000	229,120	10.9
2001	236,800	3.4
2002	251,600	6.3
2003	224,500	(10.8)
<b>2004</b>	<b>232,500</b>	<b>3.6</b>



田北辰

BSc, MBA, BBS, JP  
主席  
人力資源策略委員會主席

2001年12月獲委任為主席。自1979年開始出任 G2000 集團主席。語文教育及研究常務委員會主席、檢討中一派位機制及中學教學語言工作小組主席、僱員再培訓局主席、教育統籌委員會委員、人力發展委員會委員，以及廣東省政協委員。



黎文熹

BSc, MBA, CGA, CMILT  
署理行政總裁  
基建工程委員會委員  
物業委員會委員  
財務委員會委員  
鐵路營運公眾諮詢小組成員

2004年1月獲委任為署理行政總裁。1983年加入九廣鐵路公司，1991年獲委任為財務總監，2000年獲委任為財務及管理高級總監。公共交通國際聯會亞太區副主席、香港管理專業協會會員資格審查委員會委員。



羅榮生

BA (Hons), JP  
管理局成員  
物業委員會主席  
基建工程委員會委員 (至2004年5月)  
鐵路營運公眾諮詢小組主席

1999年獲委任。何耀棟律師事務所首席股東，亦為上海商業銀行信託有限公司董事。香港紅十字會輸血服務中心管治委員會主席及香港紅十字會助理總監、社會福利署慈善籌款諮詢委員會、社會福利諮詢委員會，以及康樂及文化事務署博物館委員會委員。



溫文儀

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

2002年獲委任。註冊專業測量師(產業測量)、溫文儀測量師行有限公司董事。市政服務上訴委員會成員、協青社執行委員會主席、香港青年協會理事會會員、佛教志蓮中學(技能訓練)校董、市區重建局土地、安置及補償委員會增選委員。



包立德

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

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



石禮謙

BA, Dip Ed, JP  
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2月獲委任。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、新世界信息科技有限公司及新創建集團有限公司獨立非執行董事及審計委員會委員。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。



馬時亨

BA, JP  
管理局成員  
基建工程委員會委員  
財務委員會委員  
物業委員會委員  
人力資源策略委員會委員

2002年獲委任。香港特別行政區政府財經事務及庫務局局長。



廖秀冬博士

BSc, MSc, MPhil, PhD, R.P.E., FHKIE, FHKIEIA, FRSC, JP  
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。



王于漸教授

AB, AM, PhD, SBS, JP  
管理局成員  
財務委員會主席  
物業委員會委員

2004年2月獲委任。香港大學首席副校長、經濟學講座教授、香港經濟研究中心主任，以及香港經濟及商業策略研究所總監。大學教育資助委員會、外匯基金諮詢委員會、土地及建設諮詢委員會，以及經濟及就業委員會委員。中國工商銀行(亞洲)有限公司、長江生命科技集團有限公司、東方海外(國際)有限公司、盈科保險集團有限公司及鷹君集團有限公司非執行董事。



吳亮星

SBS, JP  
管理局成員  
基建工程委員會委員  
財務委員會委員

2004年11月獲委任。集友銀行副董事長；數碼通電訊集團有限公司獨立非執行董事。強制性公積金計劃諮詢委員會、漁業發展貸款基金顧問委員會委員、中銀香港慈善基金董事局成員、嶺南大學校董會及諮議會成員。第十屆全國人民代表大會港區代表。

註：

汪穗中先生及蘇慶和先生於

2004年1月請辭。

鄭海泉先生於2004年11月卸任。



# 管理委員會



林黃碧霞

李振邦

唐仕謙

李鏡權

黎文熹

李殷泰

林濬

簡金港生

范義明

### 黎文熹

BSc, MBA, CGA, CMILT  
署理行政總裁

2004年1月獲委任為署理行政總裁。  
1983年加入九廣鐵路公司，1991年獲委任為財務總監，2000年獲委任為財務及管理高級總監。公共交通國際聯會亞太區副主席、香港管理專業協會會員資格審查委員會委員。

### 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。2001年獲委任為東鐵總監，2003年獲委任為運輸高級總監。香港職業訓練局物流貨運業訓練委員會委員、校長專業發展導向委員會委員、統計諮詢委員會委員、入境事務處使用服務人士委員會委員。

### 李鏡權

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

1981年加入九廣鐵路局。1997年獲委任為東鐵總監，1998年獲委任為東鐵支線總監，2004年1月獲委任為新鐵路工程高級總監。職業訓練局學徒訓練及技能測驗委員會成員、建造業工人註冊管理局成員。

### 唐仕謙

BSc, CEng, Eur Ing, RPE, FICE, FIHT, FHKIE  
西鐵總監

1998年加入九廣鐵路公司，出任西鐵總監。自1976年開始，一直參與香港大型鐵路工程的項目管理工作。英國公路及運輸學會香港分會前任主席。獲英國土木工程師學會頒發2002年度國際大獎，以表揚其對香港鐵路基建發展所作的貢獻。

### 林濬

FRICS, FHKIS, FHKI Arb, FCI Arb, RPS, AP,  
BBS, JP  
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，曾出任多個職位，包括現金及收入控制經理、財務及物料監督、總會計師，以及財務總經理。2004年1月獲委任為財務總監。

### 簡金港生

BA, MBA, MA  
人力資源總監

2004年5月從英國返港後加入九廣鐵路公司。曾於香港賽馬會及國泰航空公司工作，分別出任人力資源主管及訓練和發展主管。

### 林黃碧霞

BA, MA  
公司事務總經理

2004年2月加入九廣鐵路公司。曾任職於香港中華煤氣有限公司。香港演藝學院校董會、食物及環境衛生諮詢局、道路安全運動委員會，以及政府助學金聯合委員會成員。

### 范義明

公司秘書兼首席法律顧問

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

註：

新鐵路項目總監梁國新先生及營運總監余開堅先生分別於2004年6月及12月離任。





田北辰  
主席

今年的年報以公司對社會的承諾「緊密連繫優質服務」為主題，年內尖沙咀支線及馬鞍山鐵路順利通車，正好印證公司致力履行承諾的決心。

西鐵於2003年12月20日啟用，初期乘客量未如理想，因此在2004年初，公司對是年的營運表現未及於2003年時樂觀。

不過，憑藉公司的努力，西鐵的營運情況已大幅改善，每日乘客量由最初約10萬人次，到年底增加至大約

173,000人次。雖然未來升勢或會放緩，但相信乘客量仍會繼續增加。

2004年10月24日，尖沙咀支線正式通車，東鐵總站隨而重返尖沙咀區。至12月21日，即西鐵通車一年零一日後，馬鞍山鐵路亦順利開通。

尖沙咀支線及馬鞍山鐵路相繼投入服務後，公司的鐵路網絡更趨完善，乘客亦倍感方便。公司2005年的主要目標，是致力增加這兩條新鐵路以及西鐵的乘客量。

「憑藉公司的努力，西鐵的營運情況已大幅改善。」

其實大多數新鐵路在經營的最初數年都會錄得虧損，必須假以時日，才可以累積一定的客源。只不過多年以來，公司一直可以運用過境市場的收益補貼本地鐵路服務。

可是，於2004年，來自過境巴士的競爭日趨激烈，導致公司未能完全受惠於整體過境市場約18%的增長。雖然政府已於2004年8月實施了過境巴士配額制度，過境巴士的數目因此較上半年為少，但公司的過境市場佔有率及實際乘客量仍持續下跌，跌勢至今尚未停止。

目前，鐵路在過境市場的佔有率約為60%，而在香港本地公共交通市場，則約佔30%至40%。

隨著內地與香港的關係日趨密切，西部走廊（預期明年初開通）等道路網絡將會陸續落成啟用，因此公司估計鐵路在過境市場的佔有率將會進一步縮減。在這情況下，公司將更難依賴過境服務的收益補貼持續虧蝕的本地服務。

不過，2004年12月深圳地鐵竣工以及羅湖站改善工程完成後，公司在過境市場中，相信將有更大競爭力。待落馬洲支線於2007年通車後，東鐵乘客將可使用便捷的鐵路，於深圳市西面過境。再者，迪士尼樂園於2005年9月開幕後，亦會刺激過境乘客量。

「深圳地鐵竣工以及羅湖站改善工程完成後，公司在過境市場中，相信將有更大競爭力。」

面對上述局面，我在2004年5月曾預算公司當年的稅前溢利僅為大約3億港元，但2004年的實際數字卻高達5.12億港元。有此成績，主要歸功於管理人員過去一年努力提升西鐵的乘客量，加上本港經濟向好，物業租戶按照營業額繳付固定百分比的租金有所增加，令公司的商業收入上升。

未來數年，公司應會繼續錄得現金經營溢利，但我須向各位預告，這幾年間，公司的盈利將會嚴重受壓。

### 新鐵路項目

公司於2004年9月向政府呈交沙田至中環線的最後建議書，現正等待政府盡早就有關項目作出決定。

九龍南線將會在紅磡連接東鐵和西鐵。雖然較早前花了不少時間考慮及商討為這條新鐵路在廣東道興建車站的可行性，但有關的工程籌備工作仍然進展得相當理想。公司終於在2004年12月初，宣布九龍南

線不會於廣東道設站，但同意興建行人隧道，連接尖東站及廣東道。

九龍南線建成後，乘客只需由九龍西站步行5分鐘，或由尖東站步行8至10分鐘，便可抵達廣東道。

繼尖沙咀支線及馬鞍山鐵路通車後，3條東鐵支線只餘下落馬洲支線尚未完工。這項工程現時進展理想，工程進度及項目成本均符合預算。

### 鐵路事故

2004年屢有關於鐵路事故的新聞報道，可能令市民以為事故大幅增加，其實這也許與公司增加透明度有關。西鐵通車前，公司只會在服務受阻超過20分鐘的情況下通知傳媒。但自東鐵服務多次出現延誤後，我在2003年12月代表公司向市民承諾，九鐵服務如受阻8分鐘或以上，公司會立即知會傳媒。



此舉難免令傳媒對事故的報道增加：2003年，東鐵及輕鐵合共約有17宗服務受阻20分鐘或以上的事故被報道，而於2004年，約有72宗服務受阻8分鐘或以上的事告被報道，西鐵則有24宗。但事實上，2003年東鐵及輕鐵服務受阻8分鐘的事故有97宗，可見2004年的表現其實

從任何一個客觀的角度來評論，九鐵的表現均在世界前列。雖然傳媒對西鐵的事故甚表關注，但平心而論，作為一條新的鐵路，發生這類事故其實頗為平常。到了2004年下半年，西鐵的服務水平事實上已達到東鐵的標準。

現時，東鐵列車按編定班次行走的比率及行車正點率已分別達到99.9%以及99.7%，當然公司仍會向100%的目標邁進。公司承諾將會繼續提升服務質素，減輕任何事故的影響，並處處以乘客的安全為依歸。

「保障乘客安全是公司的首要原則，因此公司在運作鐵路時採用安全保障裝置。」

改善了不少。無論如何，若以2003年逾百萬的既定列車班次作對比，服務受阻的次數其實相對很少。

保障乘客安全是公司的首要原則，因此公司在運作鐵路時採用安全保障裝置，若有任何事故，系統會制停列車，直至檢查清楚，並確定可以繼續安全行駛為止。

### 浮薪制

較早前，Hay Group人力管理顧問公司就香港法定機構最高三級管理人員的薪酬進行研究，並向政府提交報告。公司參考了報告中的建議，在2004年為最高三級的管理人員試行浮薪制，為期6個月。計劃在下半年試行，公司的執行總監同意將年薪總額的20%撥入公司基金，並於年底時視乎公司及個別總監的表現而發放款項。由於該項試驗計劃很成功，管理局已決定由2005年1月1日起，全年推行此項政策。

## 兩鐵合併

2004年2月，政府邀請公司與地鐵有限公司就擬議合併一事展開商談。

兩家公司進行了6個月的詳細磋商，對合併的各種問題作出深入研究，並於9月向政府提交了一份兩鐵合併聯合報告。政府隨後表示將會仔細閱讀報告書的內容，並會與兩家公司商討，然後於適當時候決定是否進行合併。截至本年報撰稿之日，政府就兩鐵合併問題尚未有定案。

## 管理局成員

除於2003年年報中提及的管理局成員變動外，鄭海泉先生為管理局服務7年後，亦於2004年11月退任，並由吳亮星先生接替。鄭先生是香港一家大型銀行的最高級主管，見識廣博，經常於管理局會議上提供穩健務實的寶貴意見。他擔任財務委員會主席時，亦竭力協助其他成員解決公司各項複雜的融資及投資事宜，更就公司資產達成多項槓桿租賃協議。我謹代表全體管理局成員感謝鄭先生多年來對公司的重大貢獻。

「我謹此向乘客保證，不論公司的財政狀況如何，我們亦會一如以往，致力為乘客提供更緊密的連繫及更優質的服務。」

## 管理局轄下委員會專家成員

除審計委員會（只由管理局非執行成員組成）外，公司已委任多名專家成員加入各委員會，為管理局提供更全面的意見。有關專家成員的資料載於本年報管理局報告書。過去兩年，專家成員一直協助公司處理許多重要問題，貢獻良多，我謹此向他們致以衷心謝意，並代表管理局感謝他們所付出的時間和努力。

## 管理層及員工

作為一家主要的公共交通營運機構，公司每日服務的乘客超過150萬，可謂時刻受到公眾監察，這方面實非私營公司所能比擬。今天，雖然我們身處科技發達的世代，但機械與電腦始終未能完全取代人的地位。公司的形象，仍在很大程度上依賴負責決策以及每日執行有關決策的員工苦心經營。

2004年，公司面對不少新挑戰，開通新鐵路、增加客流、應付來自道路交通的競爭，以及積極參與兩鐵合併的商討。我謹代表管理局，表揚管理層及各級員工於2004年的傑出表現。

## 服務承諾

管理局深明公司的使命是照顧社會人士對公共交通服務的需求，我謹此向乘客保證，不論公司的財政狀況如何，我們亦會一如以往，致力為乘客提供更緊密的連繫及更優質的服務。

田北辰  
主席

2005年2月28日





黎文熹  
署理行政總裁

在競爭激烈的市場經營鐵路業務，殊不容易，公司於2004年的財務狀況正好反映了這實況。新鐵路涉及龐大的資本投資及高昂的固定成本。不過，鐵路主要基建設施的使用期往往超越百年，其規劃亦要配合乘客的長遠需求，而非着眼於首日通車的載客量。一般而言，鐵路在通車初期難以享有盈利，必須待營運日趨成熟，才會取得盈利。

### 新建鐵路

尖沙咀支線和馬鞍山鐵路均能依時按值於2004年竣工及開通。這兩條支線加強了東鐵的重要性，令東鐵成為貫通香港南北的公共交通幹線。

建成尖沙咀支線的意義尤其深遠，因為這標誌著九鐵重返其歷史的根源。新落成的尖東站和相連的地下行人隧道讓乘客能直接抵達尖沙咀地鐵站，方便乘客前往港島及尖沙咀區內各大酒店、購物商場、商業

大廈和旅遊點。目前尖東站每日的乘客量為 68,000 人次。

在大圍接駁東鐵的馬鞍山鐵路連接烏溪沙，為新市鎮發展過程中沿鐵路而建的住宅及商業中心提供便利的運輸服務。現時區內每 5 名居民中，就有 4 名居民步行不多於 10 分鐘便可抵達沿線 9 個車站中最近便的車站。有了大圍站這個轉乘交匯處之後，由馬鞍山至尖沙咀的車程只需 30 分鐘。馬鞍山鐵路現時每日的乘客量為 92,000 人次。

新鐵路項目順利完成，實有賴各方通力合作，我謹藉此機會衷心感謝各位顧問、承建商、供應商、政府機關及部門與轄下員工，以及九鐵眾多同儕，包括前僱員與現任僱員多年來為有關工程付出的努力。此外，施工期間帶來的種種影響和不便，市民都一直容忍和體諒，令我不勝銘感。

### 增加乘客量

2004 年是西鐵首個全年運作的年份，通車初期的乘客量稍低於預期，但年內穩步上升。至 2004 年 12 月，西鐵的每日乘客量上升至大約 173,000 人次，升幅超過 70%。取得如此佳績，全因公司積極構思各種方法，吸引乘客使用新鐵路。

透過提供更多輕鐵及九鐵接駁巴士路線，以及與其他公共交通營運機

「尖沙咀支線和馬鞍山鐵路順利竣工及開通，加強了東鐵的重要性，令東鐵成為貫通香港南北的公共交通幹線。」

構合作，西鐵的接駁服務得以改善，讓鐵路乘客可使用新界西北的落馬洲口岸往返內地，滿足日趨殷切的過境需求；而九龍南線則將西鐵延伸至尖沙咀的心臟地帶，於紅磡站與東鐵網絡連接。再者，公司更會於一、兩年內，邀請發展商提交競投西鐵及馬鞍山鐵路沿線物業發展項目的意向書。隨著有關物業落成及入伙，公司的乘客量可望於十年內大幅增加。

讓鐵路乘客可使用新界西北的落馬洲口岸往返內地，滿足日趨殷切的過境需求；而九龍南線則將西鐵延伸至尖沙咀的心臟地帶，於紅磡站與東鐵網絡連接。再者，公司更會於一、兩年內，邀請發展商提交競投西鐵及馬鞍山鐵路沿線物業發展項目的意向書。隨著有關物業落成及入伙，公司的乘客量可望於十年內大幅增加。

年內，西鐵推出票價優惠，例如推出全月通車票、聖誕節及新年期間的節日通車票，以及專為長者及小童而設的周末及公眾假期兩元優惠票價。此外，在各部門的共同努力下，公司於 6 月至 12 月期間，推出名為「西鐵一路好玩」的重點活動，每個周末在不同的西鐵車站舉行娛樂表演及社會服務，藉此吸引市民選乘西鐵。

其他運輸業務回顧

內地「個人遊」計劃繼續發展、羅湖與九龍塘站進行大型車站改善工程、輕鐵為西鐵提供接駁交通服務，以及城際直通車數目增加等，都有利公司運輸業務的發展。

同樣，新通車的尖沙咀支線及馬鞍山鐵路亦需要通過積極的推廣及宣傳活動，吸引乘客改變他們的乘車習慣，轉用新鐵路。不過，我們必須明白，鐵路的使用期超越百年，規劃時須以應付長遠客運需求為原則，況且乘客的乘車習慣，亦須假以時日方可改變。

於 12 月 24 日平安夜，公司總乘客量創下 190 萬人次的新高，個別而言，東鐵及西鐵的乘客量均打破紀錄。

2004 年，東鐵本地線每日平均乘客量為 566,300 人次，較 2003 年的 537,800 人次上升 5.3%。東鐵在往返新界東北與市區的本地運輸市場佔有率則保持於大約 40%。

未來數年，九鐵網絡將繼續擴展，至 2007 年及 2009 年將分別建成落馬洲支線及九龍南線。落馬洲支線



## 行政總裁報告書

由於道路公共交通工具的競爭加劇，公司的過境乘客量亦受到影響。隨著2003年上半年非典型肺炎事件的影響逐漸淡化，2004年的過境乘客量上升至每日平均232,500人次。雖然2004年的過境市場整體上較2002年上升約14%（較2003年更上升18%），但公司於2004年的過境乘客量卻低於2002年的每日平均251,600人次。公司在過境市場的佔有率更加大幅下降，由2003年的68.6%減少至2004年的61.2%。

幸好2004年公司的城際客運服務乘客量及市場佔有率均告上升，原因是廣九直通車增加列車班次及延長行駛時間後，吸引了不少商務及消閒旅客。每日平均乘客量為8,070人次，較2003年上升37.5%，而年內廣九直通車市場佔有率亦增至25.4%，上升了2.5%。

「透過提供更多輕鐵及九鐵接駁巴士路線，以及與其他公共交通營運機構合作，西鐵的接駁服務得以改善，市民往返西鐵車站更感便利。」

為配合西鐵的接駁服務，公司於年內重組輕鐵路線，使乘客量大增。年內每日平均乘客量為359,800人次，較2003年上升23.5%。於9月

28日，輕鐵乘客量更首次突破50萬人次，創下503,000人次的紀錄。

年內，巴士每日平均乘客量減少至56,660人次，下降21.6%。然而，於9月28日依然錄得乘客量79,000人次的新高。

### 非運輸業務

自西鐵通車後，公司的商業項目新增235間車站商舖及2,180塊廣告牌。及至2004年底，尖沙咀支線及馬鞍山鐵路相繼投入服務，進一步增添148間商舖及845塊廣告牌。正如乘客量須逐漸累積，這批商業資產亦需要時間才可全面發揮其潛在價值。但隨著香港經濟逐步復甦，新鐵路的乘客量陸續增加，預計未來數年非運輸業務的收入將會穩步增長。

### 財務業績

2004年稅後溢利為4.29億港元，較2003年的13.81億港元減少68.9%。淨溢利減少的主要原因，是折舊及經營成本隨著西鐵通車一整年以及尖沙咀支線及馬鞍山鐵路啟用而大幅增加。未計折舊的經營成本上升31.8%至28.07億港元，而折舊則增加118.2%，達16.32億港元。年內的總經營成本為44.39億港元，較2003年的28.77億港元上升54.3%。

運輸收入達 42.81 億港元，較 2003 年的 38.19 億港元上升 12.1%。非運輸業務的經常收入（主要來自物業租賃）為 6.95 億港元，較 2003 年的 6.07 億港元增加 14.5%。

公司於 2004 年向唯一的股東 — 政府 — 支付 6.2 億港元作為截至 2003 年 12 月 31 日止年度的股息。

### 新鐵路項目穩步發展

尖沙咀支線及馬鞍山鐵路啟用，無疑是公司 2004 年的焦點所在，但其他項目的進度亦非常理想。

落馬洲支線的工程進度一直都能達到甚至超越指標。其中全長 3.2 公里的南行隧道於 2004 年完工。至年底，總長達 2.2 公里的高架橋以及落馬洲總站大樓的建造工程亦已分別完成 92% 及 49%。預計路軌鋪設工程將於 2005 年 3 月展開，因此落馬洲支線將可如期於 2007 年投入服務。

九龍南線於 3 月根據《鐵路條例》刊憲。為回應公眾意見，政府於 2005 年 1 月將鐵路方案的修訂內容刊憲。環境影響評估研究亦已完成，並已提交接受公眾諮詢。年內，公司已制訂鐵路規劃及招標文件，並於 12 月招標，待行政長官會同行政會議審批九龍南線項目後，即可批出合約。

公司已於 2004 年 9 月向政府呈交沙田至中環線的最後建議書，現正等待政府的決定。

「隨著香港經濟逐步復甦，新鐵路的乘客量陸續增加，預計未來數年非運輸業務的收入將會穩步增長。」

北環線預期將連接西鐵與落馬洲邊境，公司已展開初步可行性研究。

公司亦投資了約 4.16 億港元改善東鐵的服務和設施，包括羅湖及九龍塘站的大型改善工程。

### 重新策劃物業發展業務

政府歷時兩年的停止賣地政策已於 2004 年底終止。公司亦於停止賣地的期間，重新評估旗下的物業發展計劃，並於未來兩年內每季就一至兩個項目邀請發展商遞交意向書。

## 與地鐵商討合併計劃

於2004年2月，政府邀請公司及地鐵有限公司（地鐵）就擬議合併一事展開商討，商討內容主要包括以下方面：採納透明度更高的票價調整機制；取消轉乘車費，並以減低票價為目標檢討票價結構；盡早解決目前正在規劃中的鐵路項目（特別是沙田至中環線）的轉車安排；確保合併時不會裁減前線員工；以及長遠而言提供方便快捷的轉車安排。

其後，雙方展開6個月的詳細商討，就政府列出的上述範疇進行深入研究。公司高層人員在主理日常鐵路營運及項目建造工程之餘，還須額外兼顧繁重的磋商工作。

自從展開合併磋商以來，員工非常關注合併對其職位及利益的影響，對此公司深表理解。我當初已向全體員工保證，管理層於磋商期間將盡量解答員工的疑問，而公司亦會繼續諮詢和重視員工的意見。公司一直履行這些承諾，除了舉行面對面的簡布會，還透過書面及電子通訊方式與員工溝通。於磋商結束後，我曾明確向員工表示，員工關注的問題，是我們與地鐵商談時最為看重的，若有任何最新發展，我們定會繼續讓員工知悉。

## 團隊精神

公司在2004年克服了不少難關，也達成多項目標，如往年一樣，這實有賴全體員工努力不懈、竭盡全力。

我自2004年1月1日上任以來，一直深信公司必須發揮團隊精神，群策群力，方可將難題一一解決。管理局已決定由2005年起，就公司最高三級管理人員的薪酬引入浮薪制，這項改革突顯出團隊精神的重要性。

2004年1月2日，我成立管理委員會並出任主席，其他成員包括全體執行總監、公司秘書兼首席法律顧問，以及公司事務總經理。管理委員會每星期最少舉行一次會議，從公司整體的角度考慮及商定處理重要問題的方案。我希望此舉有助鼓勵有關的高級管理人員（以至其屬下職員）在備會時打破思考常規，以更全面的商業視野考慮公司事務，不要局限於本身職份。事實證明，委員會會議至今已成為解決問題的理想場合，促使全公司各部門達成共識，合力訂出最佳方案。



「落馬洲支線的路軌鋪設工程將於 2005 年 3 月展開，因此落馬洲支線將可如期於 2007 年投入服務。」

### 高層管理人員的變動

2004 年，有三位高層管理人員榮休，分別是新鐵路項目總監梁國新先生（於 6 月榮休）、公司事務總經理丘李賜恩女士（於 2 月榮休）及營運總監余開堅先生（於年底榮休）。過去，三位為公司作出不少寶貴貢獻，建樹良多，其中余開堅先生服務公司更有 22 年之久，我謹此向他們表示深厚謝意。

另一方面，年內有兩位新同事加盟公司高級管理層，分別是人力資源總監簡金港生女士及公司事務總經理林黃碧霞女士。

### 未來展望

2005 年同樣會是充滿考驗的一年。我們必須以提升新鐵路的乘客量為首要目標。以通車一年多的西鐵為例，我們須致力促進乘客量的升勢，務求在已趨向穩固的乘客基礎上，爭取更大的乘客量。至於東鐵的兩條新支線，公司將會像去年為西鐵所作的努力一樣，在未來一年致力

提升乘客量。此外，香港迪士尼樂園將於 2005 年 9 月開幕，我們會研究東鐵應如何把握這次機遇。

工程項目方面，落馬洲支線的鐵路系統工程將進入高峰期，九龍南線項目亦會公開招標，而公司於歷時兩年的賣地凍結期結束後已計劃重新推出物業發展項目。我們亦已準備就緒，待政府有了定案之後，便會展開沙田至中環線及北環線這兩個項目。

我們亦正等待政府對兩鐵合併的決定，好讓公司能在更清晰、更穩固的基礎上規劃未來的發展。

黎文熹

署理行政總裁

2005 年 2 月 28 日

# 九廣鐵路公司鐵路網

-  東鐵
-  西鐵
-  馬鐵
-  輕鐵
-  城際直通車
  
-  **1** 落馬洲支線 (興建中)
-  **2** 九龍南線 (籌備中)
-  **3** 沙田至中環線 (籌備中)







# 運輸部門

最新加入九鐵網絡的馬鞍山鐵路在新近擴建及裝修的大圍站接駁東鐵。







歡迎光臨  
Welcome to KCR



## 運輸部門：東鐵

2004年，東鐵網絡新增了尖沙咀支線及馬鞍山鐵路。隨著尖沙咀支線的啟用，東鐵重返尖沙咀，為大量乘客提供更便捷的交通服務；而馬鞍山鐵路通車後，不僅能滿足人口日增的新界東北對交通的需求，而且更促進該區的進一步發展。這兩條新支線確立了東鐵作為香港南北主要鐵路幹線的地位。



公司持續改善羅湖站的車站環境及客流安排。

2003年，公司成立運輸部，整體管理各條鐵路。新架構不但確保寶貴的經驗及知識得以交流及分享，而且亦有助制訂劃一的服務標準，產生重大的協同效益。

東鐵提供往返新界東部與九龍市區的集體運輸鐵路服務，更是香港唯一與內地連接的鐵路。



**東鐵 (包括尖沙咀支線及馬鞍山鐵路)**

<b>路線全長(公里)</b>	
- 東鐵主線	35.1
- 馬鞍山鐵路	11.4
<b>車站數目</b>	
- 東鐵主線	14
- 馬鞍山鐵路 (不包括大圍站)	8
<b>車廂數目</b>	
- 東鐵主線	444
- 馬鞍山鐵路	72
<b>每日服務時數</b>	19.5
<b>最高班次密度(分鐘)</b>	
<b>繁忙時間</b>	
- 東鐵主線	2.7
- 馬鞍山鐵路	3
<b>非繁忙時間</b>	
- 東鐵主線	5
- 馬鞍山鐵路	6
<b>每日平均乘客量</b>	
本地	566,300
羅湖	232,500
<b>2004年最高單日乘客量</b> 於12月24日錄得	1,198,376
<b>城際客運服務</b>	
目的地(內地城市數目)	6
每日平均乘客量	8,070
<b>貨運</b>	
集裝箱(標準箱)	15,282
散貨(載貨貨卡)	4,912
牲口(載貨貨卡)	2,982

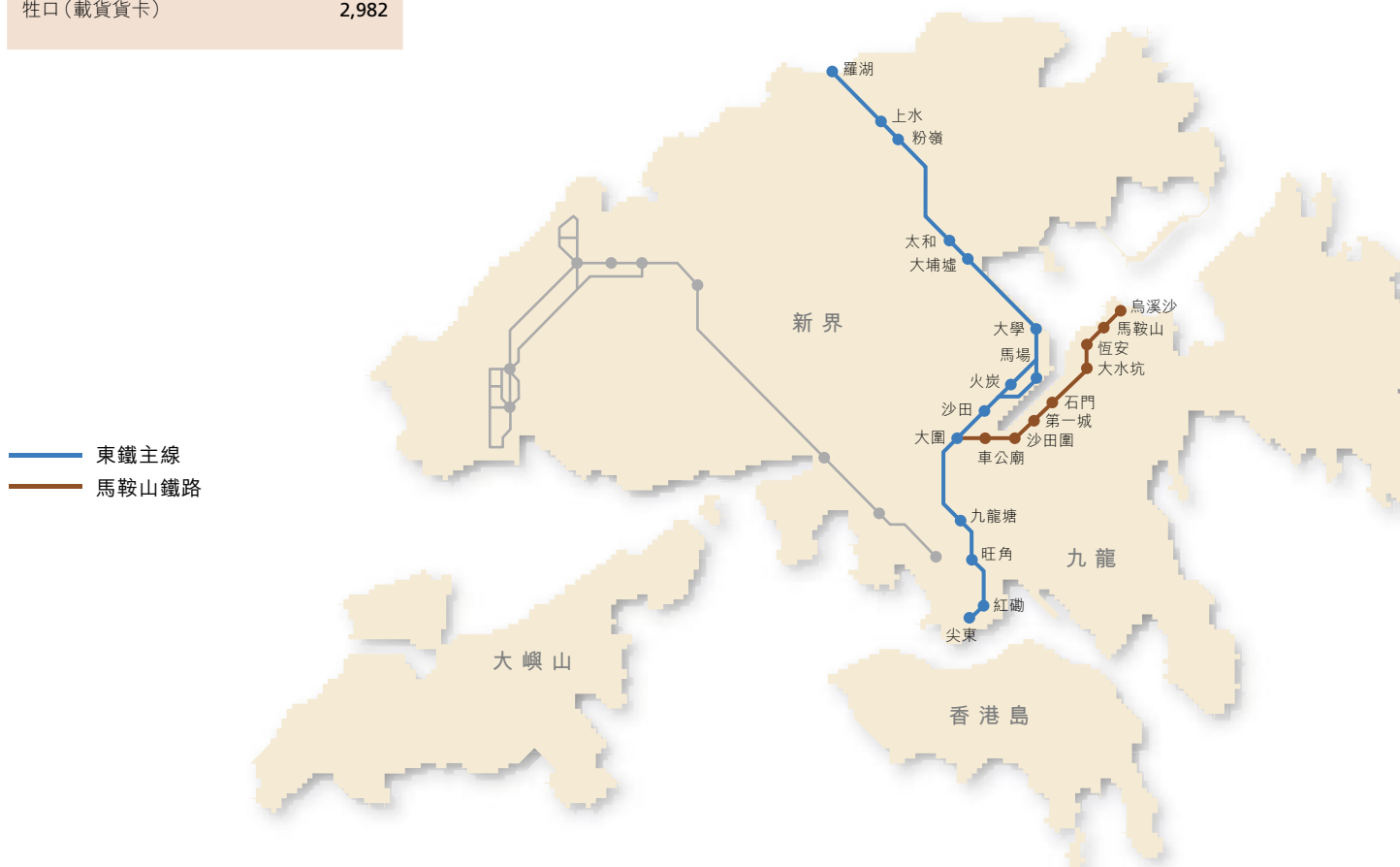
2004年，東鐵新增兩條支線，令東鐵網絡伸延至馬鞍山地區，並自70年代以來首次重返尖沙咀。尖沙咀支線全長1.1公里，連接紅磡與尖東；而馬鞍山鐵路則由大圍伸延至烏溪沙，使東鐵延長11.4公里。

東鐵網絡現時總長46.5公里，共有22個車站，提供集體運輸電氣化鐵路服務，連接九龍市區與新界東北部，並經羅湖直達內地。

公司本身有自置的「九廣通」列車往返紅磡與廣州，並與內地鐵路機構合辦來往內地主要城市的城際客運服務，目的地包括北京、上海和廣州。

除客運服務外，東鐵亦提供香港與內地之間日常的集裝箱、散貨及牲口鐵路貨運服務。

倫敦Imperial College於2004年公布了一項在2002年為全球23個鐵路系統各項表現進行比較的調查結果。調查發現，東鐵在乘客車程正點率方面的服務質素排名第一，而在可靠程度及列車正點率兩方面則排名第二。公司內部統計數字顯示，東鐵在以上各項的表現自2002年以來均有顯著改善。



## 運輸部門：東鐵



東鐵網絡擴展後，列車開行安排由東鐵控制中心集中處理。

### 本地及過境客運服務

2004年，東鐵的總收入為34.15億港元，較2003年的32.66億港元上升4.6%，主要由於非典型肺炎疫情減退及尖沙咀支線通車後乘客量回升。東鐵的總收入佔公司的總收入68.6%。

2004年的本地乘客量每日平均為566,300人次，較2003年上升5.3%。2004年的每日平均過境乘

客量為232,500人次，較2003年上升3.6%。然而，東鐵市場佔有率流失予路面交通工具的情況仍然持續。12月24日平安夜，東鐵乘客量打破有史以來的紀錄，達1,198,000人次。在新界區內交通方面，東鐵的本地市場佔有率為29.3%，而在來往新界及市區交通方面則為41.8%。其過境市場佔有率為61.2%。

為鼓勵乘客選乘東鐵，同時為回應公眾對票價的關注，公司將票價優

惠計劃延長。根據該項計劃，使用東鐵本地客運服務的乘客可享有同日第二次車程八折車費優惠。是項計劃於 2003 年 4 月推出，原定實施至 2004 年 9 月，其後再延長至 2005 年 5 月 31 日。

至於尖沙咀支線及馬鞍山鐵路的票價，則獲公眾認同為收費合理兼具競爭力。這兩條支線均提供多項小巴及地鐵轉乘折扣優惠。

### 改善服務

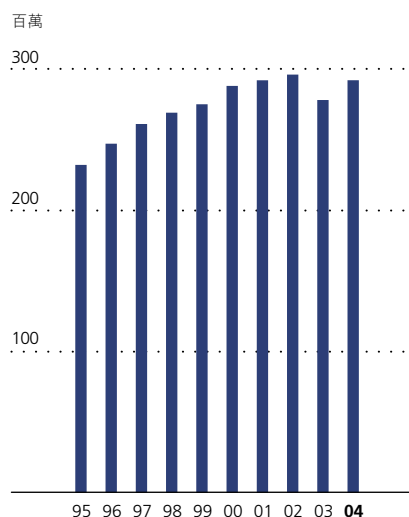
東鐵於年內繼續推行多項改善服務措施，務求為乘客提供更優質的服務。改善措施主要包括開通兩條新

支線，以及在尖沙咀和九龍塘增設額外的交匯設施連接地鐵。

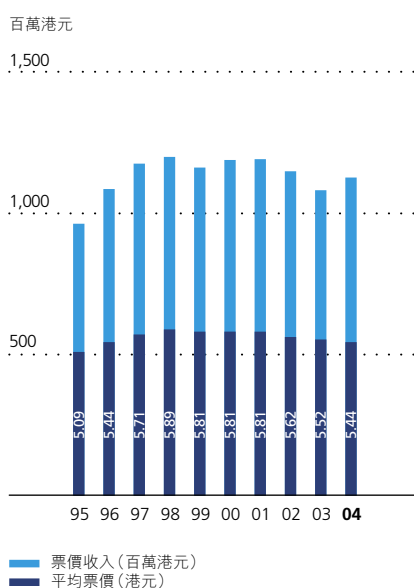
尖沙咀支線已於 10 月 24 日啟用，而馬鞍山鐵路亦於 12 月 21 日通車。為配合馬鞍山鐵路通車，早上繁忙時間的列車班次增加至每小時每方向 24 班。

設於九龍塘站地底的新南面大堂已於 4 月啟用，令該站可以處理更大的客流，預期足夠應付未來 15 年的乘客需求。新大堂與地鐵九龍塘站之間設有行人隧道連接，大約有五分之一轉乘九鐵及地鐵的乘客使用該條新隧道。改善工程亦包括增設車站入口，以及安裝新升降機、扶手電梯及樓梯，方便市民進出車站。

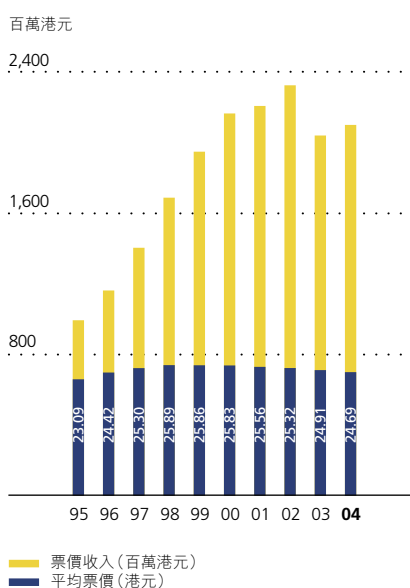
### 東鐵總乘客量



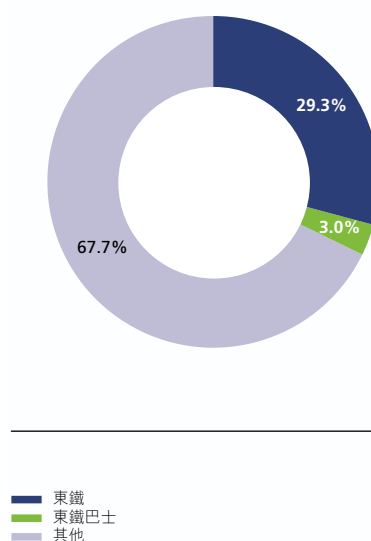
### 東鐵本地客運收入



### 東鐵過境客運收入



### 九鐵在新界東北的市場佔有率





# 運輸部門：東鐵

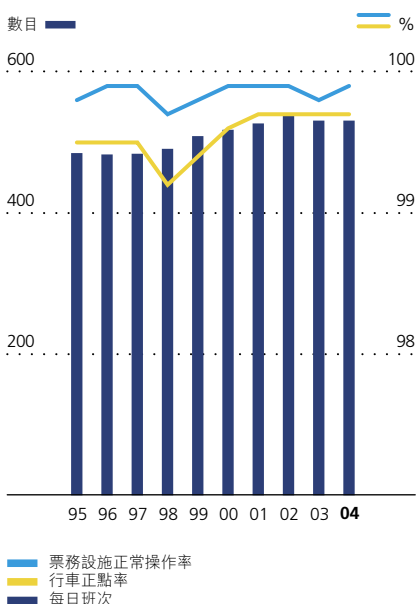
## 服務指標與表現

	2004年 指標	2004年 表現
<b>東鐵</b>		
列車按編定班次行走比率	99%	99.90%
行車正點率	99%	99.70%
自動售票機正常操作率	99%	99.47%
八達通票務設施正常操作率	99%	99.90%

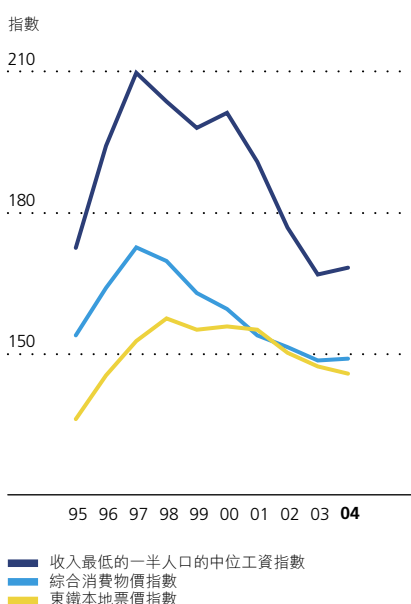
年內，羅湖站改善工程亦取得多項進展。3月，新建的1號及4號月台落成啟用，分隔登車和下車的乘客，令客流更加暢順。車站大堂的裝修工程亦於6月完成，擴建後的大堂為南行乘客提供充足的候車空間。車站內亦已換上全新的闊閘機，取代舊式的滾軸式閘機，方便攜帶行李的乘客使用。

年內，公司繼續投入資源，提升鐵路車輛的質素。公司現正替翻新列車安裝乘客資訊顯示系統液晶顯示屏，安裝工程預期於2005年年中完成。6月，所有東鐵列車上通往頭等車廂的通道已安裝八達通頭等核准機。乘客可在上車後，使用車上的核准機取得核准進入頭等車廂。

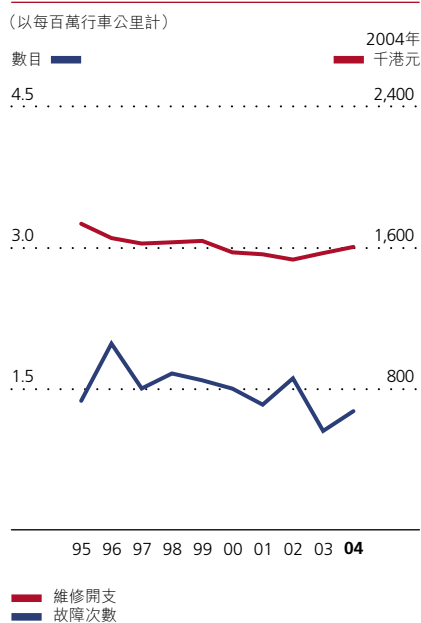
## 東鐵營運表現



## 票價與收入、通脹的關係



## 東鐵電動列車故障相對於維修開支



新一代環保柴油機車1月由製造商移交公司，5月投入東鐵服務，取代5部舊式柴油機車。新機車的設計，能夠大大減少行車噪音，同時亦能使廢氣排放量及耗油量分別降低20%及40%。公司把其中一部退役的機車「亞歷山大爵士號」回復原貌，於5月捐贈予香港鐵路博物館作長期展品。

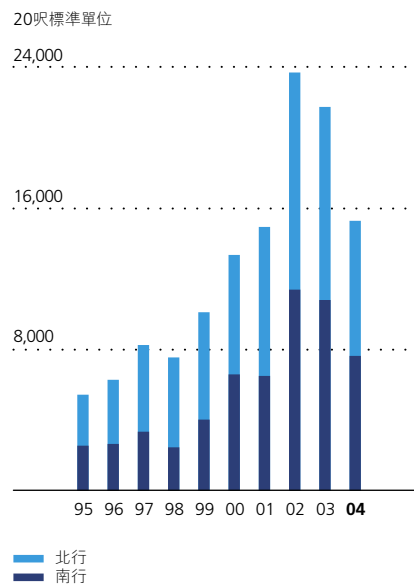
各個車站已於2月安裝具備發聲功能的新款售票機，方便視障人士使用，並且重鋪引導徑，指導視障人士前往新設的售票機。在月台增設引導徑的工程亦已於12月展開。新引導徑可協助視障人士前往其中4個車卡。這項工程將於2005年年中完成。

### 城際客運

公司把握「更緊密經貿關係安排」及內地進一步放寬「個人遊」計劃的機遇，成功取得內地鐵路部門批准增加廣九直通車的班次，從2004年4月開始由每日10對增加至12對。班次的增加同時亦延長了南北行列車的服務時間，提升直通車的吸引力。2004年，直通車的每日平均乘客量為8,070人次，較上年度上升達37.5%。

加密班次及延長服務時間後，有更多香港商務旅客選搭直通車即日往返，而跨境消閑的內地旅客數目亦見上升。年內，廣九直通車的市場佔有率為25.4%，上升2.5%。

### 集裝箱數量



年內加開兩對直通車以應付日益殷切的乘客需求。



## 運輸部門：東鐵

在 10 月 24 日廣州秋季交易會期間，伴達成協議，向直通車乘客提供折扣優惠及特惠套票。  
廣九直通車的每日乘客量更創下 11,386 人次的新紀錄。

### 貨運

2004 年，公司推出多項提升服務水平及市場推廣措施，包括在車廂內提供更多不同種類的餐飲及雜誌。為充分開發內地個人遊的市場，公司在年內推出多項聯營推廣計劃，先後與多家旅行社、凱悅酒店、香港賽馬會及海洋公園等旅遊業界夥

2004 年 5 月，公司將貨運業務與城際客運服務合併管理，將性質相近的過境事務統一處理，增加行政效率，更有助節省成本及發揮協同效益。

## 與內地鐵路的聯繫

九鐵是香港唯一與內地鐵路網絡相連的鐵路，內地與香港的社會及經濟關係日益密切，為公司締造新的商機。因此，公司致力與內地鐵路、口岸單位及其他商業機構保持緊密聯繫。

2004 年 5 月，公司主席和署理行政總裁前往北京與鐵道部部長會面。雙方於會上決定成立「內地與香港鐵路聯合委員會」，旨在建立機制，讓各有關方面共同商討，合力處理過境鐵路的客貨運事宜，務求促進內地與香港的經貿關係。該委員會取代以往由公司、北京鐵路局、上海鐵路局及廣州鐵路（集團）公司成立的四方聯合委員會。

12 月，署理行政總裁率領代表團與鐵道部舉行首次聯合委員會會議，並商討多項過境客貨運事宜。會上亦就客貨運事宜成立工作小組，並訂立各小組會議的初步時間表。

此外，公司又與廣州鐵路（集團）公司舉行客貨運工作小組會議，處理客運直通車與貨運服務的營運事宜。

公司與深圳地鐵亦已建立合作關係。東鐵與深圳地鐵於羅湖站及未來的落馬洲站互相連接，方便過境旅客轉乘，能大大幫助紓緩過境客流。

鑑於市場競爭激烈，公司繼續努力聯繫鐵道部、內地的相關鐵路局和鐵路公司，以及業務夥伴，爭取他們的支持，以擴大貨運服務的範圍和提升服務質素。同時，公司亦致力提升貨運市場推廣及運作的成本效益。

2004年，公司榮膺亞洲貨運供應鏈大獎名下的「亞洲最佳鐵路營辦機構」及獲選為2004年亞洲物流業大獎的「全年最佳鐵路貨運營辦機構」。後者由貨運業界專業人士投票選出，公司已是連續第3年獲得這個獎項。

## 未來展望

東鐵於來年的目標，主要環繞其網絡的兩條新支線：尖沙咀支線及馬鞍山鐵路。踏入2005年，公司首要確保新鐵路繼續運作暢順，並透過不斷改善接駁服務等措施，令乘客量穩步上升。

深圳地鐵於2004年12月28日通車後，公司致力尋求合辦推廣活動的機會，藉以提高過境乘客量。待2005年香港迪士尼樂園開幕後，未來的過境乘客量亦應有所增長。

公司計劃加強與旅遊代理、酒店、航空公司及主題公園營辦機構合作，提供更多旅遊相關服務。與此同時，公司亦就開拓通往內地其他城市的新路線探討可行性。過境旅客數目持續上升，公司將積極吸納更多乘客，中短期內直通車乘客量及市場佔有率均可望繼續增長。

公司現正着手建立直通車乘客資料庫（乘客關係管理系統），此舉對日後的市場推廣計劃有莫大裨益，同時亦可加深公司對乘客的瞭解。





## 34 運輸部門：西鐵、輕鐵及巴士

西鐵於 2003 年底通車，貫通新界西北與九龍市區，成為新界西北綜合運輸網絡中的主要組成部分。



乘客可在屯門站轉乘西鐵或輕鐵，方便快捷。

### 西鐵

西鐵全長 30.5 公里，由南昌至屯門共有 9 個車站，其中有兩個車站與地鐵交匯，另 4 個車站與輕鐵交匯。這條新鐵路是為配合新界西北的未來人口增長及日趨殷切的運輸需求而設。

### 客運服務

年內，公司致力確保新鐵路運作暢順，爭取乘客量。

以西鐵如此龐大及複雜的項目來說，運作初期出現若干小問題實在

## 西鐵

路線總長度(公里) 屯門站至南昌站	30.5
車站數目	9
車廂數目	154
每日服務時數	19
最高班次密度(分鐘)	
繁忙時間	3.5
非繁忙時間	6
每日平均乘客量	131,500
2004年最高單日乘客量 於12月24日錄得	229,283

所難免，然而公司仍致力盡速解決問題，以加強市民對新鐵路的信心。公司亦與各方衷誠合作，增設接駁服務，使乘客往來車站倍感方便。

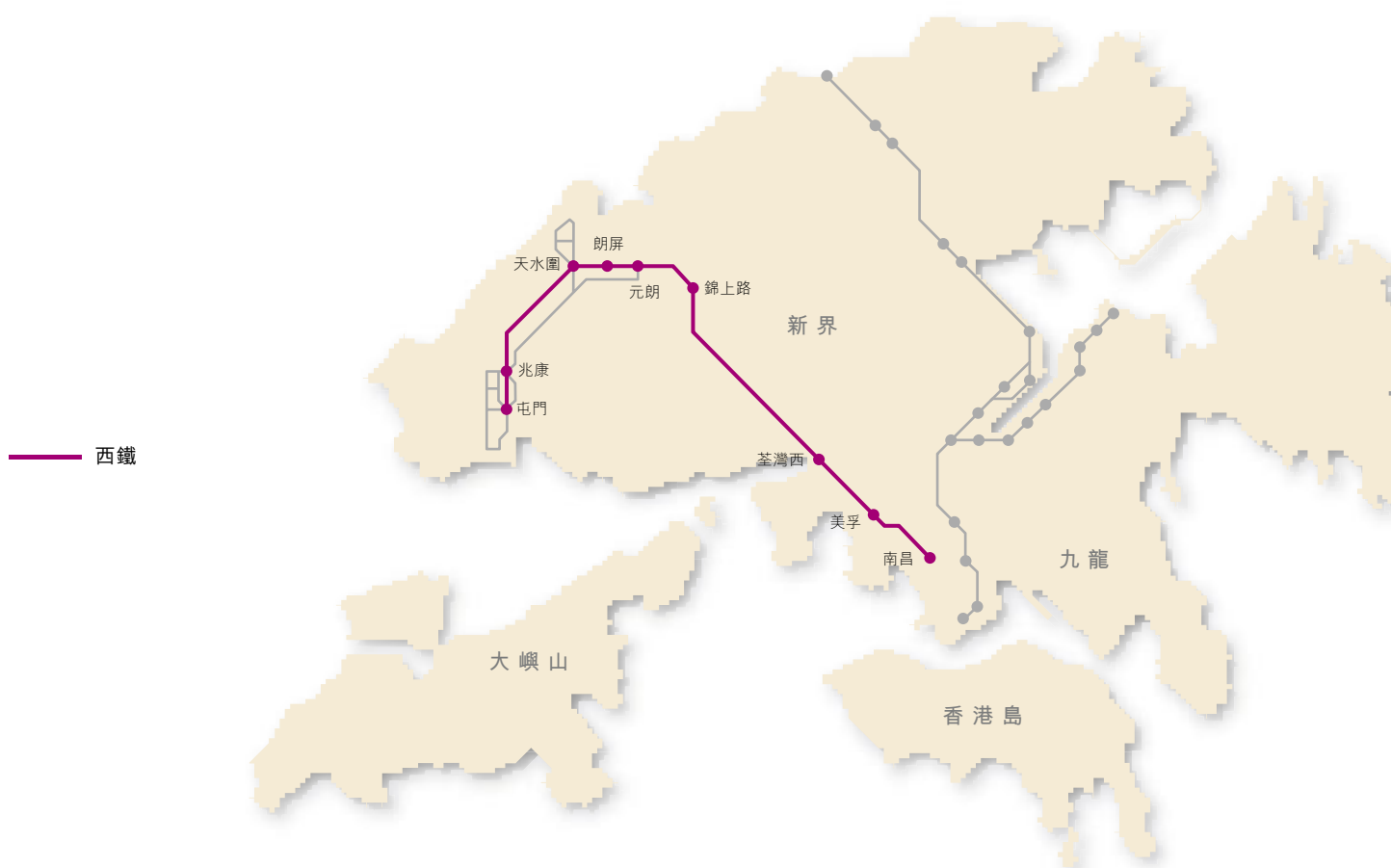
此外，公司更策劃一系列宣傳與推廣活動，又推出種種嶄新票價優惠，令西鐵的乘客量逐步上升，年內西鐵乘客量錄得72%的增幅。至於每日平均乘客量，亦由1月的100,500人次增加至12月的172,900人次。西鐵於2004年12月24日錄得最高單日乘客量，達229,283人次。

2004年下半年，公司於周末舉辦「西鐵一路好玩」宣傳活動，在西鐵

車站舉行不同的創新節目及表演。這項活動將於2005年繼續舉辦。

公司在9月開始為市民提供西鐵觀光巴士服務，觀光巴士由西鐵錦上路站出發，途經新界西北多個觀光景點及名勝古蹟。觀光巴士在13個星期日及公眾假日行走，每日吸引4,000多名乘客乘坐。

公司曾多次推出票價優惠及特別推廣計劃，例如與其他公共運輸機構合作提供轉乘優惠，為西鐵爭取了不少新乘客。此外，西鐵於2004年8月推出「全月通」月票，反應十分熱烈，因此公司把原本為期一個月的月票計劃先延續至2004年底，其



## 服務指標與表現

	2004年 指標	2004年 表現
<b>西鐵</b>		
列車按編定班次行走比率	99%	99.60%
行車正點率	99%	99.50%
自動售票機正常操作率	99%	99.85%
八達通票務設施正常操作率	99%	99.89%

後再度延續至2005年6月。西鐵的學生「全日通」日票於2004年暑假推出，每日平均售出約500張。

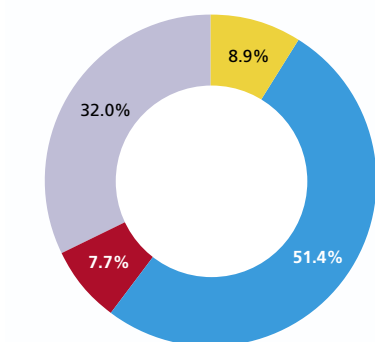
公司與巴士、小巴公司等其他運輸機構一直合作無間，藉此加強西鐵與其他公共交通工具的接駁服務，而這些服務亦大受歡迎。以其中一條接駁荃灣西站的綠色小巴線為例，起初在5月時每日的乘客量僅為大約

100人次，但到了12月乘客量上升至每日平均2,700人次。

## 改善服務

除了列車運作的可靠程度外，接駁服務、車站是否容易到達、車站設施等均屬西鐵改善服務的主要項目。年內，公司在西鐵車站的附近範圍，一共增設、遷移及改動了132個行人路牌及51個交通標誌，令指示更為清晰，也更方便乘客往來車站。此外，車站內亦增設各種指示牌，而部分出入閘口則予遷移，使客流得以改善。

## 九鐵在新界西北的市場佔有率



■ 西鐵  
■ 輕鐵  
■ 九鐵巴士  
■ 其他

公司已進行一項廣泛研究，探討在沿線各車站實行節省能源的方案，議定的措施包括將室內溫度調節至合適水平，並在非繁忙時間停用部分扶手電梯，以及在白晝關掉地面車站的部分電燈。公司一向致力在可行情況下有效善用能源，此項研究正屬其中一例。

**輕鐵**

路線總長度(公里)	36.2
車廂數目	119
車站數目	68
每日服務時數	19
最高班次密度(分鐘)	
繁忙時間	1.4
非繁忙時間	1.6
行走公里總數	11,288,284
每日平均乘客量	359,800
2004年最高單日乘客量 於9月28日錄得	503,247

**輕鐵**

2004年為輕鐵首年兼負雙重任務，既為新界西北部提供鐵路客運服務，亦兼任西鐵的接駁交通工具。新界不少市民使用輕鐵作為轉乘西鐵的接駁系統，令輕鐵的乘客量大幅上升。

輕鐵網絡是新界西北部綜合公共運輸系統的重要部分。輕鐵服務極具效率、班次頻密，方便區內過百萬市民轉乘西鐵及其他交通工具，直達九龍及香港島的市區地段。

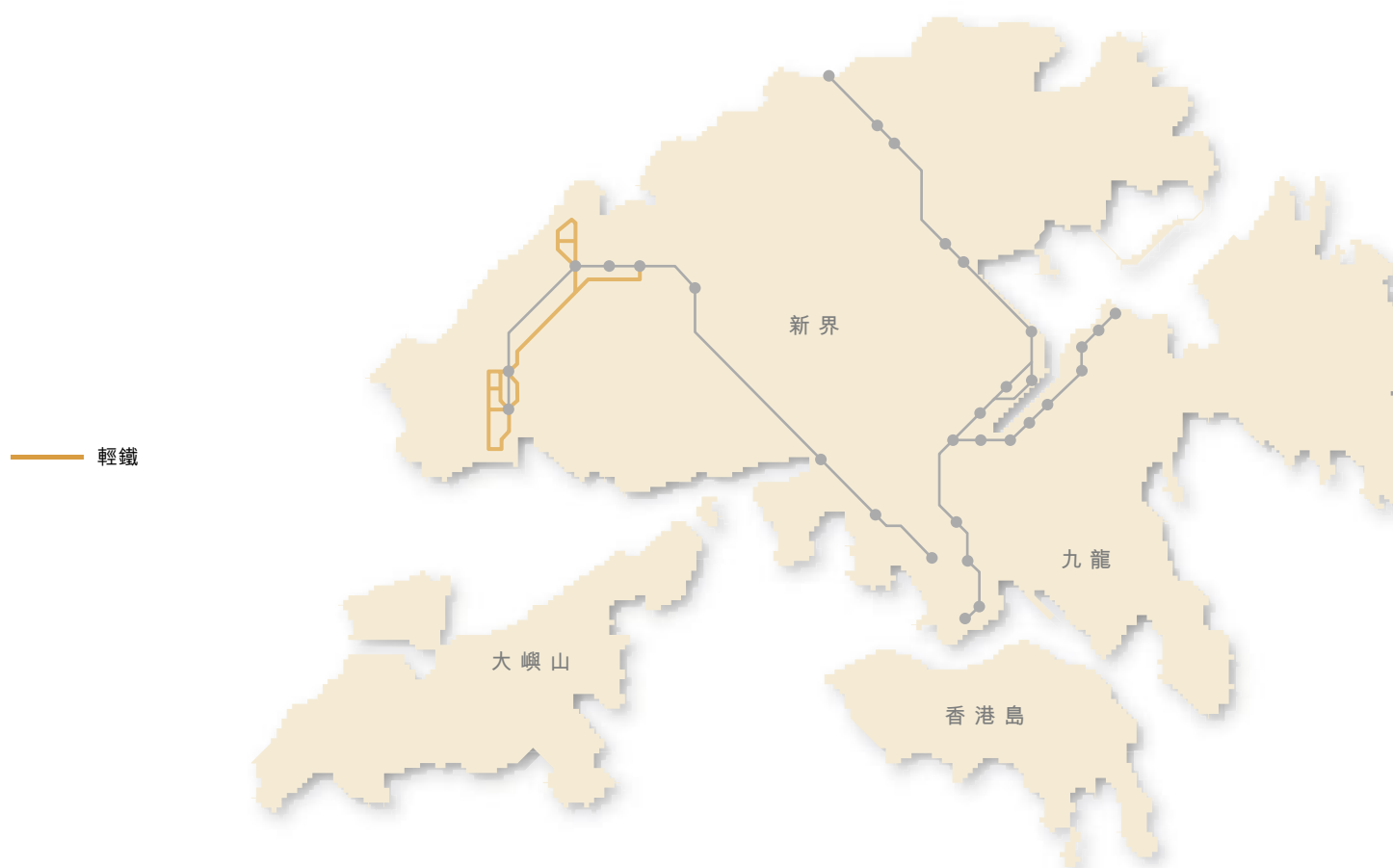
輕鐵的服務重組於年內取得良好進展。其中包括重組部分路線、擴充

網絡範圍，以及充分運用輕鐵列車，令輕鐵成為高效率的西鐵接駁系統。

同時，公司亦為西鐵、東鐵及輕鐵經營接駁巴士服務，共設16條巴士線，包括接駁巴士、屋邨專線及快線服務。公司與九巴訂有營運協議，由九巴營運6條接駁東鐵的專營巴士線。

**客運服務**

年內，輕鐵乘客量顯著上升，由1月平均每日330,900人次增加至12月的382,800人次；若以全年計算，每日平均有359,800人次乘搭





## 服務指標與表現

	2004年 指標	2004年 表現
<b>輕鐵</b>		
列車按編定班次行走比率	99%	100%
行車正點率	99%	99.60%
自動售票機正常操作率	99%	99.86%
八達通票務設施正常操作率	99%	99.96%

輕鐵，較上年度增加23.5%。2004年9月28日中秋節，輕鐵有史以來首次錄得超過50萬人次的乘客量；當日輕鐵網絡的乘客量達503,247人次。

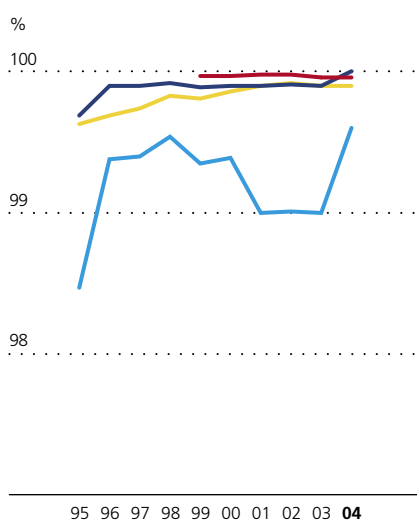
輕鐵於年內的收益為4.16億港元，下跌達11.1%，主要由於2003年西鐵通車後，輕鐵接駁巴士服務重組所致。

## 改善工程

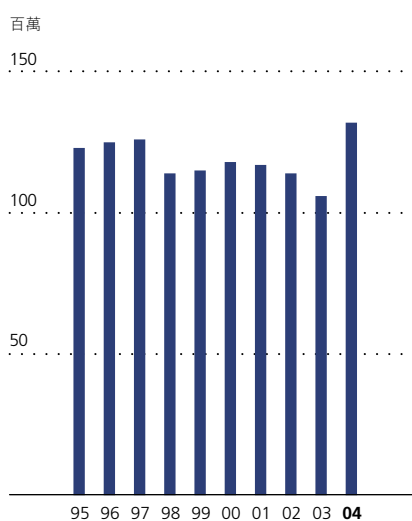
公司於8月完成了總值1.5億港元的青麟路架空路軌/高架橋工程。跨越青麟路的新高架橋能縮短乘車時間，增加營運安全，並提升青麟路交界處的路面交通流量。

天逸站的停車位置管理系統(Bay Management System)已於6月裝置完成。其他輕鐵路段現正陸續安裝此項全新的信號系統，並將於2005年底前全部安裝完畢。

## 輕鐵營運表現



## 輕鐵總乘客量



年內，輕鐵月台共有75部出入口八達通收費機改動位置，藉以配合輕鐵重組路線後有所轉變的乘客流量。

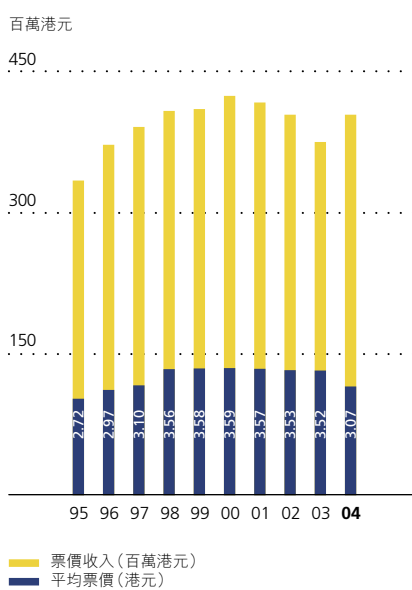
為了進一步加強客運服務，輕鐵月台增設了32部八達通讀卡機。輕鐵沿線各站的月台現已全部安裝了讀卡機，方便乘客自行查核其八達通卡的結餘金額。

■ 列車按編定班次行走比率  
 ■ 行車正點率  
 ■ 自動售票機正常操作率  
 ■ 八達通系統正常操作率 (1999年新增服務指標)

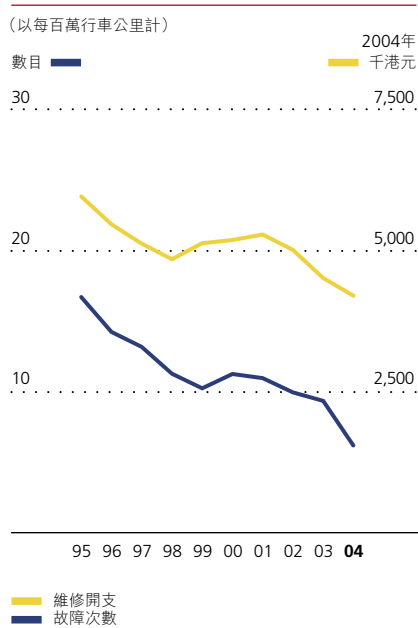


輕鐵的每日平均乘客量約為 360,000 人次，是全球最繁忙輕鐵系統之一。

### 輕鐵收入



### 輕鐵故障相對於維修開支



## 運輸部門：西鐵、輕鐵及巴士



九鐵巴士穿梭各九鐵車站，每日接載成千上萬的乘客。

## 巴士

巴士總數	129
巴士路線總數 (東鐵接駁巴士路線的經營權於1999年移交九龍巴士有限公司)	16
行走公里總數 (只包括西鐵接駁巴士線及屋邨專線/快線)	6,952,761
每日服務時數	19
最高班次密度(分鐘)	5
每日平均乘客量 (只包括西鐵接駁巴士線及屋邨專線/快線)	56,660

## 巴士

2004年，巴士的每日平均乘客量為56,660人次，較2003年錄得的每日平均72,230人次下降21.6%。

截至2004年底，除東鐵接駁巴士外，共有16條巴士線。在輕鐵與巴士的重組計劃下，年內曾撤銷或增設多條巴士線。在新界西北部，原先用以接駁輕鐵的巴士線已重新調配，為西鐵提供接駁服務。

目前，以「K」字為編號的接駁巴士免費為市民提供來往輕鐵與西鐵車站的轉乘服務。為支援經擴充後的輕鐵服務，公司於2004年9月在天水圍新增兩條永久接駁巴士線。

公司於年內決定購置53輛附設低地台的二手空調巴士。這批巴士大多用以取代非空調的舊式巴士，其餘巴士將留待開拓西鐵的新接駁巴士

線。這批新巴士於2005年首季付運到港後，公司將擁有143輛巴士，令九鐵車隊規模大大擴充。

## 未來展望

隨著西鐵踏入第二年營運，公司定當繼續改善接駁服務，利便市民往返車站，並且不斷提升服務水平，竭力爭取更多乘客。

公司在決定加強及安排合適的輕鐵和巴士接駁服務時，會徵詢公眾意見。此舉有助公司迎合新界西北部的人口增長，滿足日益殷切的運輸需要。

此外，公司亦會積極推出創新的市場推廣計劃，吸引區內居民選乘西鐵，以及鼓勵香港其他地區的市民乘搭西鐵，發掘新界西北的自然美景，欣賞遍佈區內的文化瑰寶。

## 服務指標與表現

	2004年 指標	2004年 表現
<b>巴士</b>		
巴士按編定班次行走比率	99%	99.98%
可靠程度：每發生一次故障的行程次數	1,300	1,996.8



# 新支線及 未來工程項目

馬鞍山鐵路連接新界東北與九龍，為市民提供方便快捷而又環保的集體運輸服務。圖為馬鐵於恆安站附近跨越西沙公路的迴旋處。









## 新支線及未來工程項目

2004年，尖沙咀支線及馬鞍山鐵路相繼竣工並順利通車，這不僅是公司的重大成就，更令香港運輸網絡的發展跨步向前。這兩條東鐵支線大大擴闊了鐵路服務範圍，為乘客提供更方便的交通服務。這項成就亦顯示公司已建立了一支世界級的鐵路工程項目執行隊伍。



尖東站附設一個行人隧道網絡，連接鄰近的地鐵站以及大型商場和酒店。

兩項鐵路支線工程均能依時按值完成，表示公司已達到政府《鐵路發展策略 1994》所訂下的願景。

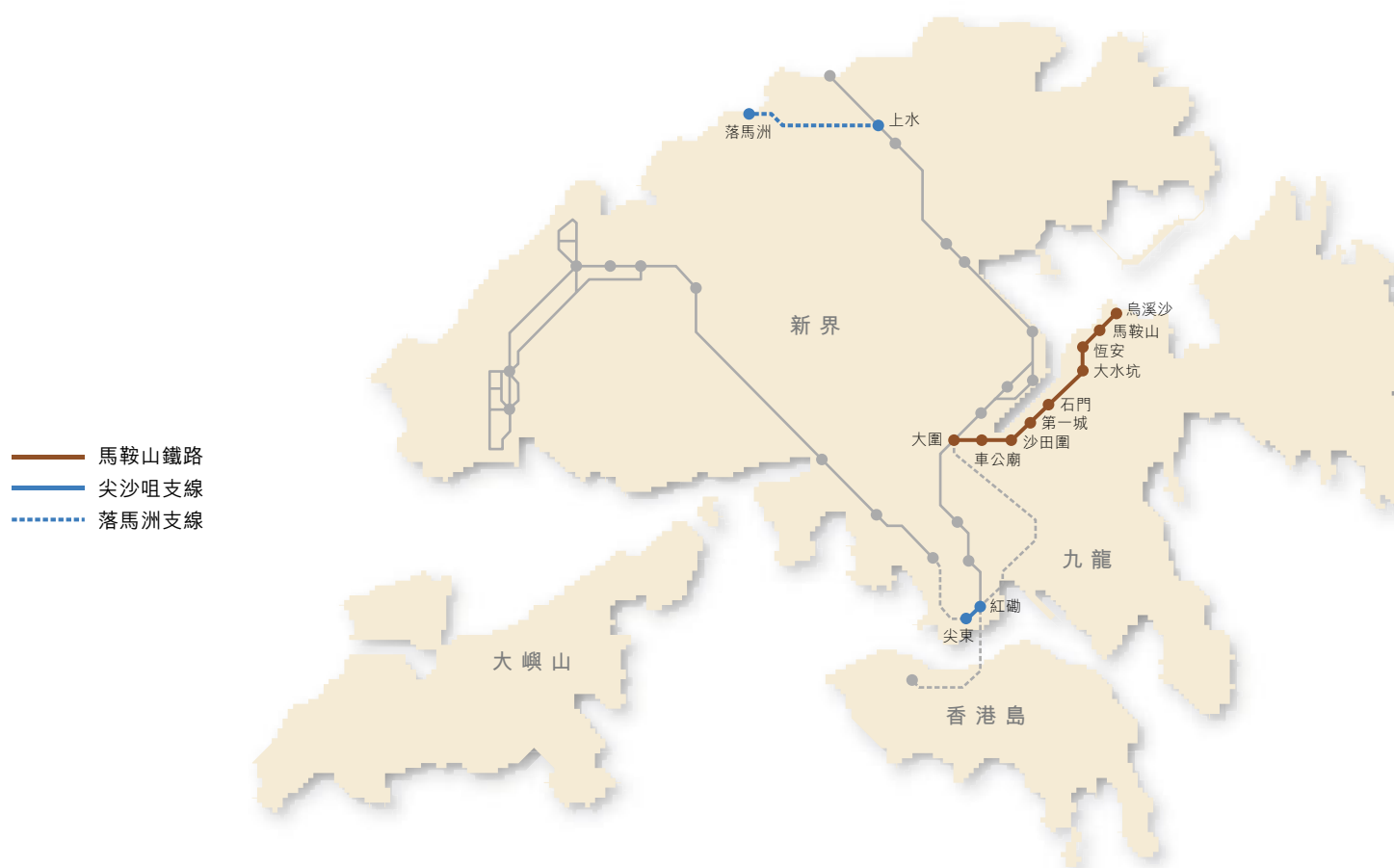
在規劃鐵路工程時，公司首要考慮乘客及營運機構的需要及意見。公司持續邀請公眾就各項新鐵路工程發表意見，並於各個發展階段考慮公眾的需求，以他們的利益為依歸，因此所建設的鐵路最能切合香港社會的需要。

尖沙咀支線及馬鞍山鐵路現已建成，並已進入營運階段。東鐵支線目前僅餘落馬洲支線仍處於施工階段，工程進展良好，可望如期竣工。

### 尖沙咀支線及馬鞍山鐵路

尖沙咀支線及馬鞍山鐵路分別於 2004 年 10 月 24 日及 12 月 21 日啟用。兩條新支線得以順利通車，實有賴各方於年內群策群力，合作無間。

於 2004 年初，隨著尖沙咀支線的主要結構工程完成，尖東站亦加緊進行車站樓宇裝備安裝及建築粉飾工程。行人隧道的建築粉飾及樓宇裝備安裝工程於 6 月完成，並於同年 5 月至 7 月期間順利通過法定檢查。





## 新支線及未來工程項目



尖東站的自動人行道使乘客來往該站倍感舒適。

至於馬鞍山鐵路，沿線9個車站的所有建築粉飾及樓宇裝備安裝工程均於2004年年中大致完成，而所有樓宇裝備系統亦於2004年第二季起進行嚴格測試。

與此同時，兩條新支線的鐵路系統工程亦如期進行。

尖沙咀支線的路軌鋪設及架空電纜裝置工程於2004年第一季完成。架空電纜系統於3月15日通電，以配合於4月至7月全面進行的列車控制及信號系統測試。

馬鞍山鐵路的架空電纜系統於4月1日通電，試車亦於同月展開，以測試信號及列車控制系統。鐵路系

統，包括信號及列車控制系統、升降機和扶手電梯、自動收費系統，以及綜合控制及通訊系統等，均於7月底安裝妥當，並隨即進行系統驗收測試，確保各系統的表現均符合標準。

馬鞍山鐵路的最後3組4卡電動列車於5月運抵本港後，整支車隊全數18組共72個車卡已經齊備。

### 運行測試及最後檢查

尖沙咀支線於8月1日開始正式試車，並於8月27日順利通過測試。平均行車正點率及列車按編定班次行走比率均遠超公司訂下的嚴格指標。運行測試同時亦為營運人員提

供機會，讓他們熟習各個新系統及車站設施。

馬鞍山鐵路於9月28日展開為期兩個月的正式測試，而測試結果同樣大大超越公司的嚴格標準。除了可詳細測試鐵路系統外，全面測試亦有助營運及維修人員瞭解新系統的運作，掌握解決問題的技巧。

試車期間，公司聯同消防處、運輸署、香港警務處及地鐵公司在兩條支線展開一連串緊急事故演習。透過多次演習，營運人員在處理各

種緊急事故的程序上及實際應變方面均取得寶貴經驗。

### 公眾諮詢

自設計階段起，公司已就兩項支線工程廣泛諮詢公眾，誠邀公眾發表意見，並在尖沙咀及馬鞍山成立由區內居民、屋苑管理委員會成員及區議員組成的社區聯絡小組，定期安排公司員工與他們會面，向他們介紹工程進展及臨時交通安排等事宜。

公司與承辦商均認為諮詢公眾有助加強各界的合作及支持，而小組的區內居民成員對這些提供意見和瞭解工程進度的機會深表歡迎。

此外，公司更成立了社區聯絡辦事處，藉以解答居民的查詢、處理投訴，以及回應他們關注的事宜。客戶服務熱線亦有助促進與區內居民的溝通。同時，公司每兩個月出版一次《工程簡報》，派發予區內人士，讓他們瞭解兩項工程的最新進展。

馬鞍山鐵路通車後，善信前往香港最繁忙廟宇之一的車公廟更加方便。





## 新支線及未來工程項目



連接馬鐵與東鐵的大圍站經擴建和裝修後，煥然一新。

在進行整個施工及驗收程序期間，公司致力與立法會議員、區議員及社區領袖保持聯繫，讓各界得悉有關進展。此外，公司又向立法會、相關區議會、交通諮詢委員會及社區領袖簡報新鐵路釐訂票價的原則，並徵詢他們的意見。公司亦就新收費進行乘客意見調查。

另一個引起公眾（特別是馬鞍山鐵路沿線居民）關注的問題，是新支線的行車聲浪。為確保新鐵路的行車聲浪符合噪音管制條例，公司採納多項消減列車及路軌聲浪的措施。其中包括在列車底部、路軌兩旁通道及護牆增設更多吸音物料；在列車增設車邊圍板；以及安裝懸浮平板





馬鐵車站的設計配合乘客的需要，區內居民大部分可徒步前往車站。

路軌及橡膠軸承。部分接近民居的路段增設更多吸音設施，並擴建具有吸音效果的通道及護牆。

### 通車前宣傳活動

公司於鐵路通車前展開大型宣傳活動，向公眾介紹兩條新支線。自去年4月開始，公司在全港多個大型購物商場舉行巡迴展覽，並且在多間學校舉辦講座及為學生安排參觀活動，增加公眾人士對新支線的認識。

此外，我們亦在各東鐵車站派發資料單張、最新路線圖、車費表及乘客指南，讓公眾瞭解東鐵新支線的服務和設施。

尖沙咀支線的麼地道段行人隧道率先於9月19日開放，令各界注意到該條支線即將啟用。該段隧道連接尖東站與地鐵尖沙咀站，並通往鄰近各大酒店及購物中心。

公司於10月17日舉行尖東站開放日及乘客試搭活動，並於12月19日舉

行馬鐵慈善搭車日，吸引成千上萬的市民試用新設施，並獲本港各大傳媒廣泛報道。



# 新支線及未來工程項目

## 落馬洲支線

公司採納結合隧道與高架橋的方案興建落馬洲支線。落馬洲支線是香港第二條跨境鐵路，全長7.4公里，其中5.2公里為隧道，2.2公里為高架橋。

落馬洲支線由現有東鐵上水站以北分支，穿過上水至洲頭一段隧道，然後攀上高架橋，直達位於落馬洲的新車站。

落馬洲支線將成為第二條連接香港與內地的跨境鐵路，有助紓緩羅湖站的客流，提升過境鐵路的乘客量。

公司與內地鐵路、市政府及出入境部門緊密合作，確保落馬洲支線能

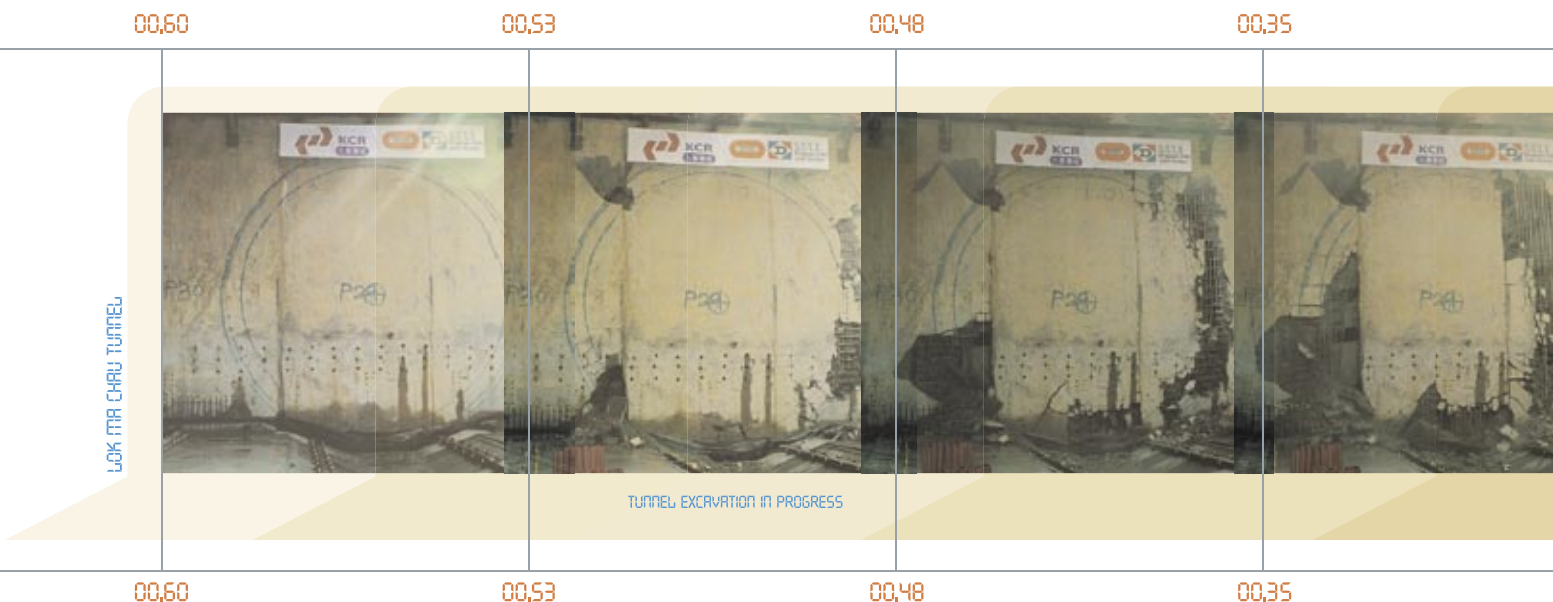
完全配合內地邊境的運輸及出入境設施。公司現正與深圳市人民政府合作興建雙層行人天橋，連接落馬洲支線總站和新落成的深圳地鐵皇崗站。

落馬洲支線於2003年1月動工，於2004年底已完成67%的土木工程。

## 隧道段

上水至洲頭一段的南行隧道已於6月21日貫通，而北行隧道工程亦進展順利，預計於2005年4月完成。在兩條管道的建造工程中，隧道鑽挖機均順利通過壟原一帶的自然生態地區。

落馬洲支線工程進展順利。如圖所示，隧道鑽挖機「木蘭」貫通南行隧道。



## 高架橋段

高架橋全長 2.2 公里，由 1,410 件組件組成。年底時，全部 89 段高架橋橋跨均已架設妥當。於 4 月中展開的護牆安裝工程，年底時已完成 91%。整體來說，高架橋建造工程於 2004 年底已完成 92%。

## 落馬洲站

落馬洲總站過境大樓樓高 3 層，內設鐵路運輸、海關及出入境設施，至今已完成約 80% 的工程。施工時採用大量預製混凝土組件，以確保能更有效地管制建造工程，盡量減少對鄰近自然生態地區的影響。

及至年底，車站結構工程已完成至建築物頂部。軌道承辦商獲准提早

展開鋪設路軌前必須進行的脫軌橫舉建築工程，而路軌鋪設工程預期於 2005 年 3 月動工。至於車站的機電工程已於 6 月展開。

## 環境保護工作

按落馬洲支線環境許可證成立的環境委員會，每季舉行會議檢討及監察公司在進行支線項目時的環保表現。委員會成員來自公司及地球之友、香港觀鳥會及世界自然（香港）基金會等環保團體，合作相當成功。

落馬洲支線項目開創了一項嶄新的環保安排：在工地上設置即時網絡攝影機，讓公眾觀察工程隊伍的環保表現。這種新安排亦正應用於其他項目。

## 落馬洲支線

定線長度(公里)	7.4
車站數目	1
每日服務時數 配合過境通道的開放時間	
車程(分鐘) 上水至落馬洲	6

## 未來展望

落馬洲支線的鐵路系統安裝工程將於 2005 年進入高峰期，預期於 2005 年 3 月開始鋪設路軌，2006 年初完成。

00,22

00,15

00,08

00,00



00,22

00,15

00,08

00,00

## 新支線及未來工程項目

公司已著手準備興建香港下一代的運輸設施。現時落馬洲支線的建造工程進行得如火如荼，九龍南線亦可望於 2005 年動工。這些在政府制訂的《鐵路發展策略 2000》勾劃的工程計劃，標誌著鐵路發展邁進了新紀元。



九龍南線的九龍西站電腦模擬圖。

### 九龍南線

九龍南線在 2004 年取得了多項重大進展。

公司計劃興建這條全長 3.8 公里的接駁鐵路，連接西鐵南昌站與東鐵尖

東站，這項計劃於 3 月根據《鐵路條例》刊憲。

公司並已完成了鐵路的方案設計及招標文件，以便為九龍南線的設計及建造進行招標。環境影響評估亦

已完成，並已提交政府作徵詢公眾意見之用。

公司擬在廣東道地底鑽挖隧道，這設計可盡量減少對環境和鄰近一帶的繁忙商業及遊客區造成滋擾。

刊憲期間公司收到不少公眾意見，其後公司作出回應，修訂了鐵路方案的部分內容，而政府亦已於2005年1月7日將擬議修訂內容刊憲。待行政長官會同行政會議批准後，預計2005年年中可批出合約，並展開工程。目前預計竣工日期為2009年。

### 北環線

年內，公司在北環線規劃方面也取得了重大進展。北環線將會連接東鐵與西鐵的北段，進一步拓展九鐵的網絡，與九龍南線發揮相輔相成的作用。

北環線將成為第二條跨境鐵路，與西鐵接駁，連接錦田與落馬洲。

2004年2月，公司向政府提交了一份北環線初步內部研究報告。政府審閱該份報告後，提供了研究概要，並邀請公司進行項目的初步可行性研究。9月，公司委聘顧問進行研究，預期研究將於2005年4月完成。

### 區域快線

政府的《鐵路發展策略2000》包括興建一條區域快線，以疏導香港與內地的跨境人流。本港與內地的社會、經濟聯繫日益密切，這條區域快線將可配合乘客的需求。

2004年，政府邀請公司進行可行性研究，探討能否利用西鐵及擬建的北環線行走區域快線，而區域快線將有一小段與內地鐵路銜接。

這項可行性研究預期於2005年4月完成。

### 沙田至中環線

2002年，公司投得沙田至中環線的規劃、興建及經營權。2004年，公司完成了沙田至中環線的方案設計，並於同年9月向政府呈交最後建議書。

沙田至中環線的鐵路方案及具體實行計劃，須經政府作最終決定。



# 安全

新建的大圍車廠有助提高馬鐵列車的安全和正點率。







鐵路營運以安全為上。為了確保乘客與員工的安全，公司在鐵路系統的設計、運作與維修方面，一直採納最嚴格的標準。公司聯同緊急救援隊伍定期進行安全演習，確保時刻作好充分準備，遇上緊急情況能夠採取迅速、有效的應變行動。此外，公司亦致力教育市民在乘車及使用車站設施時應注意的安全守則。



公司具備一套全面的檢查及維修系統，是安全計劃中不可或缺的部分。

## 安全審核系統

公司採納了一套全面的安全審核系統，以積極而有條理的方式管理資

產、系統、人身與環境的安全水平。公司定期展開品質審核、風險評估及法定安全審核。高層管理人員負責安全管理事務，密切監察一切與安全有關的程序。

除此之外，公司亦有參與美國公共運輸協會轄下的鐵路安全審核計劃。該項計劃專為各參與機構安排獨立專家進行三年一次的深入審核。美國公共運輸協會委派多位鐵路安全專家於8月為公司展開第一階段的審核計劃，首先審核公司的安全與保安管理系統。是次審核確定公司具有周全的安全系統及處理程序，亦有一套完善的系統以統籌及監管安全關鍵程序及措施。

美國公共運輸協會將於2005年3月展開全面安全審核。審核小組將會檢討公司的安全及保安管理系統、

安全文化、營運規則與程序、意外調查、培訓、設備保養及維修、保安措施及車站營運等。

### 維修保養

公司依據先進的維修策略，設立了一套符合國際標準的全面檢查及維修系統，確保其鐵路系統保持最高的安全水平及可靠程度。

上述的維修策略包括預防性維修、注重可靠程度的維修以及持續監察機件設備的性能，以及機件壽命分析等。透過維修及保養系統，列車的安全、可靠程度、列車按編定班次行走比率、裝置設備的耐用程度及生產力等便可確保達到最高水平。

公司經常檢查及改進維修系統，例如檢討維修範圍及次數，藉以進一步提升鐵路系統的安全及可靠程度。

### 東鐵

2004年，東鐵的安全表現維持於高水平。乘客及公眾受傷數目為每百萬載客人次有0.74人受傷。

公司已採取一系列措施，進一步提升安全水平。其中包括訂立新規例，限制乘客乘搭九鐵列車時可攜帶的行李尺寸，又在7月至9月安排80名「安全大使」到各東鐵車站宣傳安全使用扶手電梯及升降機的知識和上落車的正確程序，並且向乘

客提供意見及協助。九龍塘站亦裝有閃動標誌，提醒乘客使用扶手電梯時緊握扶手。

公司與警務處、消防處及其他緊急救援隊伍舉行一連串聯合演習，務求盡量維持處理緊急事故的最高應變能力，以及加強彼此在拯救行動時的默契和溝通。演習地點包括營運中的鐵路及新支線。

在10月舉行的東鐵筆架山隧道安全演習，亦有邀請市民參與。是次演習十分成功，共逾300名公眾人士參加，有助提高社會人士對緊急事故的警覺，增加他們對應變程序的認識。

### 西鐵

西鐵的乘客及公眾受傷數目為每百萬載客人次有0.79人受傷。提高乘客安全水平的措施包括增調額外人手，提醒乘客正確使用扶手電梯，以及在升降機與月台幕門張貼有關警告標語。

### 輕鐵及巴士

2004年，輕鐵與巴士保持良好的服務及安全標準。乘客及公眾受傷數目為每百萬載客人次有0.14人受傷，較2003年錄得的0.25人減少44%。

公司亦有採取措施，務求進一步減低意外率。這些措施包括在輕鐵月

台的車門位置加設防滑膠墊及「小心月台空隙」的提示標誌，以及每季與警方合辦道路安全運動，加強行人橫過輕鐵路軌時的安全意識。

此外，公司亦於34個輕鐵途經的路口加裝短柱或欄杆，提醒行人(特別是騎單車人士)應先停步，留意兩旁是否有列車駛近，才可橫過馬路。

### 教育

除了採取上述措施外，公司亦繼續舉辦一年一度的乘客安全運動，以及兩年一度的「安全健康環保周」，旨在培養員工對安全、健康及環保的意識，改善工作方法。

安全運動2004著重教導乘客如何安全使用扶手電梯，以及提醒長者乘客注意安全。所有車站均廣播安全信息，報章上亦刊登有關廣告，同時並向乘客派發宣傳單張。

部分宣傳活動以乘搭東鐵的內地訪港旅客為對象。公司透過廣東電台播放以安全為主題的遊戲節目，宣揚安全信息，並印製中文簡體字宣傳單張，派發給內地遊客。



## 物業發展及 其他業務

公司的鐵路網絡不斷拓展，物業方面的業務亦隨之擴大，其中不少車站增加了商用物業。圖為位於西鐵美孚站的商舖。









## 物業發展及其他業務

在 2003 至 2004 年政府暫停賣地期間，公司分析其物業發展項目，並提早為西鐵及馬鞍山鐵路沿線的優先發展項目進行規劃和設計工作。公司將按照五年物業發展計劃，在 2005 年及其後邀請發展商投標。



位於火炭的何東樓（A 地塊）物業發展項目將可提供 1,400 個住宅單位。



隨著香港經濟好轉，物業市場的氣氛亦漸趨暢旺，因此公司認為是時候重返物業市場。

公司明白公眾現今對衛生、健康及生活質素等方面的關注，因此已作好準備，在2005年開始招標的物業發展項目中融入這些要素。

公司現時進行涉及多個範疇的「連線城市」創新研究項目，專門探討在鐵路沿線發展「連線城市」，有關研究預計在2005年完成。研究結果亦將影響這些新物業發展的設計。

過去兩年，公司分析了旗下的物業發展項目，以及就公眾對居住環境的期望和喜好瞭解最新趨勢。今後兩年，公司將實行較進取的計劃，每季度就一至兩個項目邀請有意競投的發展商提交意向書。

### 職責

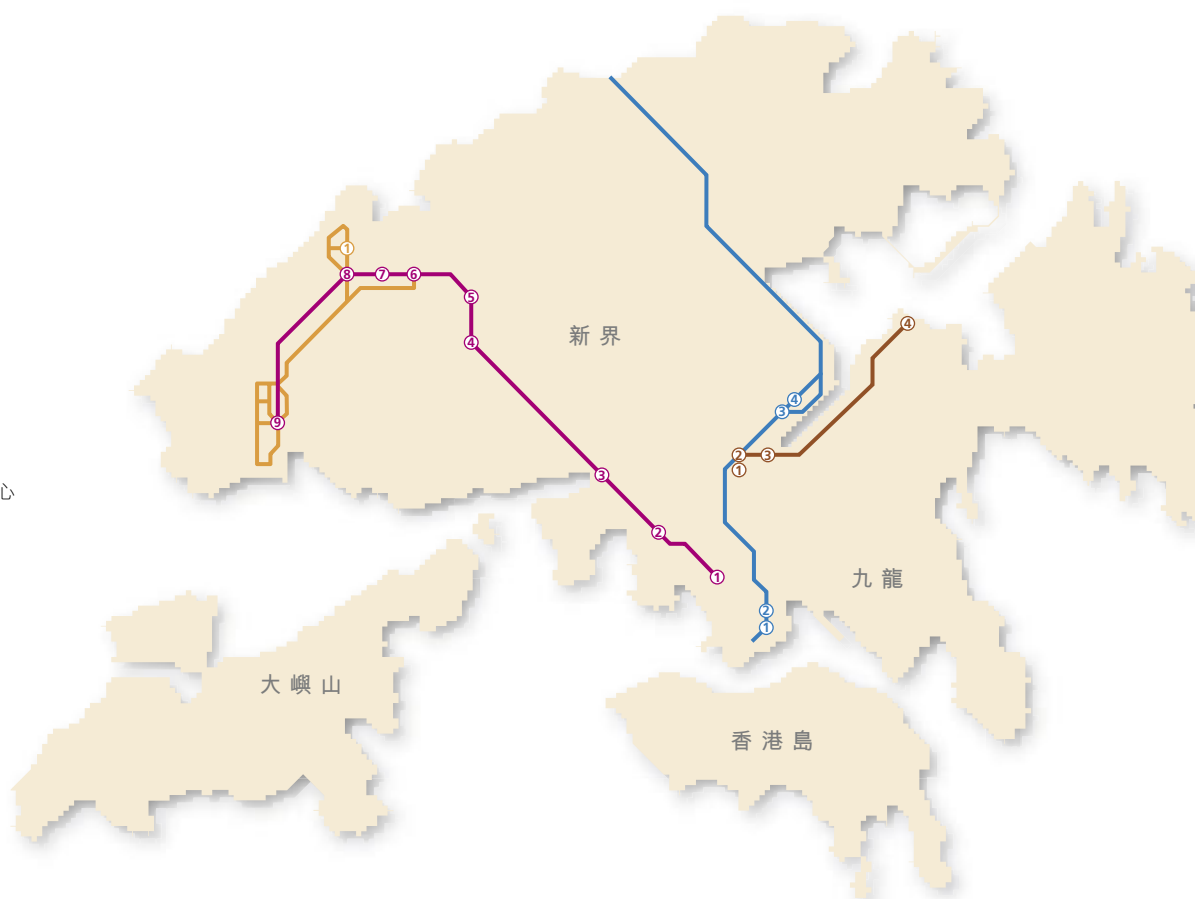
公司從事物業發展有三個主要原因，目的都是協助和促進公司達成基本使命。現分述該三個原因如下：

第一，善用公司資源，這些物業發展項目可以為公司帶來收入，用於

改善及提升現有鐵路網絡的質素；第二，這些項目的收入也可為公司提供發展基金，建設更多大型鐵路項目；第三，在車站附近興建住宅，可方便居民和訪客使用鐵路，有助穩定鐵路網絡的客源，增加乘客量。

公司的目標是興建優質住宅物業，回應社會大眾對優質生活的要求，並且配合政府的願望，建設更符合健康及環保標準的樓宇。公司有意物色能夠勝任的發展商，共同合作發展各個物業項目。

- 輕鐵
- ① 輕鐵天水圍總站
- 西鐵
- ① 南昌
- ② 葵芳
- ③ 荃灣西
- ④ 八鄉維修中心
- ⑤ 錦上路
- ⑥ 元朗
- ⑦ 朗屏
- ⑧ 天水圍
- ⑨ 屯門
- 東鐵
- ① 紅磡集體運輸中心
- ② 國際都會
- ③ 何東樓(A地塊)
- ④ 火炭
- 馬鞍山鐵路
- ① 大圍維修中心
- ② 大圍車站
- ③ 車公廟
- ④ 烏溪沙





## 物業發展及其他業務

為協助穩定樓市，公司與政府已達成共識，承諾西鐵及馬鞍山鐵路沿線的住宅不會早於2008年落成。

### 西鐵沿線物業發展優先地點：

南昌	(4.62 公頃)
元朗	(3.73 公頃)
屯門	(2.7 公頃)
荃灣西	(9.41 公頃)
朗屏	(2.61 公頃)
天水圍	(3.48 公頃)
錦上路	(9.85 公頃)
八鄉維修中心	(24 公頃)
葵芳	(1.92 公頃)

公司已制訂西鐵沿線9個物業發展項目(共13個地點)的設計及項目簡介文件，這些地點的土地總面積逾62公頃，將於2005年4月起分階段招標。

### 物業發展計劃

	住宅 樓面面積(平方米)	商用 樓面面積(平方米)
<b>完成發展的物業</b>		
屯門海翠花園	91,400	9,984
屯門新屯門中心	200,000	14,000
大圍文禮閣	43,850	420
屯門恆福花園	88,000	3,200
元朗新元朗中心	66,430	25,880
沙田駿景園	271,656	10,000
旺角車站	-	149,590
紅磡國際都會	-	132,218*
<b>小計</b>	<b>761,336</b>	<b>345,292</b>
<b>建築中的物業</b>		
何東樓(A地塊)	120,900	2,000
<b>總計</b>	<b>882,236</b>	<b>347,292</b>

\* 包括35,034平方米服務式住宅單位

上述地點估計可提供總樓面面積達2,244,316平方米，當中91%作住宅用途，其餘則用作商場、寫字樓及停車場。有關項目將於2008至2016年間完成，共提供約30,000個住宅單位。

在西鐵沿線的物業發展上，公司是政府的代理人，而政府將收取日後的物業發展溢利。

### 馬鞍山鐵路沿線物業發展優先地點：

烏溪沙	(3.41 公頃)
大圍維修中心	(7.1 公頃)
大圍車站	(4.85 公頃)
車公廟	(1.81 公頃)

這4個地點將興建總樓面面積約830,850平方米的樓宇，在2008至

2012年間，將興建10,972個住宅單位，佔總樓面面積約92%。

### 發展項目

何東樓(A地塊)發展項目的地基工程已於2004年4月展開。這個發展項目於2002年政府宣布暫停賣地前已進行招標，由公司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。

公司與富輝建業有限公司在這個發展項目中融入多個環保概念，設計上亦採用本港學術機構的研究成果。在環保房屋設計方面，這個發展項目更為其他正在籌建的項目訂立嶄新指標。

該地塊面積約2.65公頃，可提供總樓面面積約122,900平方米，當中的120,900平方米將作住宅用途，其餘2,000平方米則用作商場。物業建成後將設有兩層高的平台，平台上則興建10幢37至40層高的樓宇，提供約1,400個住宅單位和290個停車位。項目暫訂於2006年起預售，2007年正式入伙。

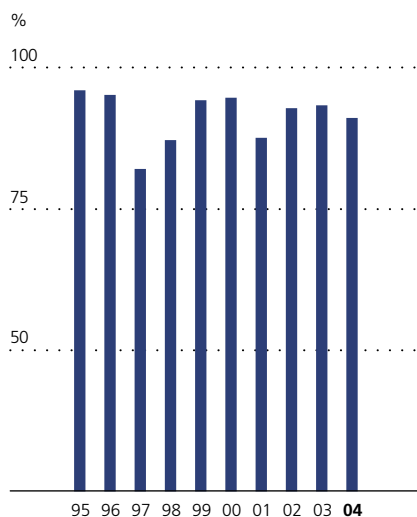
年內，公司在馬鞍山鐵路和西鐵沿線多個地點進行物業發展基礎工程，並設置不少公共交通交匯處，進展相當順利。現已落成的大圍及烏溪沙公共交通交匯處，有助提升馬鞍山鐵路的運作效率，確保日後新落成樓宇的居民可輕易前往車站及乘

搭其他公共交通工具，進而提高物業的吸引力及價值，同時又可增加鐵路乘客量。

在沙田至中環線的研究中，建議紅磡車站進行重建工程，公司充分把握這個機會，評估了旗下鄰近物業的發展潛力。展望未來，紅磡車站勢將成為更重要的交通樞紐，要配合未來的鐵路發展，首要工作是盡量保持靈活變通。與此同時，紅磡車站作為交通樞紐，亦突顯了鄰近物業的吸引力。當局現正大幅更改該處的土地用途，此舉將有助紅磡車站全面發揮其物業發展潛力。

此外，公司亦一直研究擴充沙田車站商用範圍的可行性，並檢討及進行改善車站設計的計劃。

### 九鐵車站商舖、寫字樓及商場租用率



### 物業事務

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

### 車站商務

- 免稅品業務
- 車站餐廳及小食店業務
- 公共停車場業務
- 泊車轉乘服務
- 商舖租賃
- 辦公室及儲物倉租賃
- 自動櫃員機
- 自助服務機及終端機
- 電子儲物櫃
- 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
- 商務展覽
- 推廣活動
- 乘客資訊顯示系統

### 電訊服務

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

## 物業發展及其他業務



新建的行人隧道，包括圖中所示位於九龍塘車站的行人隧道，為廣告商提供不少商機。

### 商用物業及其他業務

2004年，公司的車站商舖、寫字樓和商場等商務設施的平均租用率為91.1%，這實有賴公司採取具彈性的租賃策略及多元化的推廣活動。

年內，車站商務設施及物業租賃帶來6.95億港元的經常性收入，增長14.5%。車站商務設施包括小食店、零售店、廣告位、免稅品業務、電訊設施、展覽場地及自助服務機和終端機；物業租賃則包括商場、停車位、辦公室及住宅單位。

公司時刻顧及商戶的需要。為減輕西鐵車站商戶的困難，公司把免租期延長至6個月，並且實施一項租金寬減計劃。為增加車站人流，公司於年內舉辦了連串別具創意的宣傳活動，包括在2004年6月至12月期間的周末，在多個西鐵車站舉行名為「西鐵一路好玩」的活動，這項活動在2005年仍將繼續舉行。

為改善客運服務及迎合乘客的需要，公司正在九龍塘站和羅湖站進行改善工程。年內，兩個車站共有10間新商店投入服務，售賣食物、飲品和其他零售服務產品。



隨著尖沙咀支線和馬鞍山鐵路的啟用，公司可供租賃的廣告位亦相應增加，旗下的物業亦新增了148間商舖。

尖東站共有36間商舖，截至2004年底，其中33間商舖已經租出。至於馬鞍山鐵路，於去年12月啟用時，沿線9個車站內約三分之二的商舖已經租出。

此外，公司繼續在旗下多個商場舉辦各式各樣的宣傳和推廣活動，幫助商戶吸引顧客，建立穩定的客源。這些活動包括推出積分換領計劃、趣緻寵物表演、奧運宣傳節目，以及旅遊禮券抽獎等。

### 未來展望

在未來至少兩年內，公司每季度均會就一至兩個物業發展項目邀請有意競投的發展商提交意向書。

這些新計劃將顯著受惠於「連線城市」研究計劃的成果。這項研究可望於2005年9月完成。

這項涉及多個範疇的研究為期兩年，由物業部聯同香港中文大學攜手進行，並蒙香港大學協助。研究將有助公司達成既定目標，締造可持續符合環保原則的發展項目，從而改善居民的生活質素及鄰近社區環境。

公司將於2005年正式啟用車廂內的乘客資訊顯示系統。這套視聽系統的顯示屏可提供即日新聞、財經新聞及其他資訊和娛樂節目，這些車廂新設施不單為乘客提供增值服務，更為廣告商帶來不少商機。

沙田連城廣場於2003年翻新後，人流更加暢旺，全部商舖均成功租出，每平方呎的回報亦顯著提高。繼此，公司將於2005年翻新屯門海翠商場。新設計將着重改善商場的內在格局及外觀，務求令該商場成為屯門及青山公路一帶居民首選的購物、飲食、消閒好去處。

## 支援部門

公司各支援部門的成員均致力加強九鐵與沿線社區的關係，確保九鐵繼續履行其良好僱主和企業公民的責任，對僱員和社會同樣關懷。









## 支援部門：人力資源

過去十年，公司業務不斷擴充，由純粹營運鐵路發展至今天不單營運現有鐵路，而且更設計和發展新鐵路。為配合業務迅速擴展，公司近年推行了多項架構重整，僱員數目及工作能力亦顯著提升。



公司員工和藹可親，是九鐵親善大使的最佳人選。

2004年，公司在人事管理方面尤其挑戰重重。

透過在內部晉升、轄下各條鐵路之間的員工調配，以及新聘員工三方面取得平衡，公司成功為新鐵路集合一群配搭得宜的員工。新聘員工均接受周詳的迎新及培訓活動，讓他們做好準備，迎接新的工作。

自著手籌劃發展新鐵路開始，公司已建立一支強大的項目管理隊伍，至今已完成多個鐵路項目，而有關鐵路亦相繼投入服務。只要情況許可，公司會將項目成員調配到其他鐵路項目或新鐵路，充分運用他們累積的項目管理專業知識和經驗。年內，隨著兩條東鐵支線投入服務，公司一直奉行這項調配政策。

為配合鐵路項目發展的需要，前新鐵路策劃及工程組多個部門於2004年合併重組為新鐵路工程部。此外，由於公司的新物業項目和鐵路沿線車站將大大擴展商用物業，而公司亦須全力推動廣告業務，因此物業事務處亦進行重組。公司重新調配各級員工以配合上述的架構重整，而藉着各部門之間的通力合作，加上與受影響的員工坦誠溝通，交接工作得以順利完成。

## 處理轉變

在這段轉變、過渡及擴展的時刻，人力資源管理工作面對一項重大挑戰，就是必須確保一切架構重整和連帶的人事變動，不會對員工本身及士氣造成負面影響，相反更可以創造機會讓員工爭取個人及專業的發展。

就此，公司一直以來致力加強管理層與員工之間直接坦誠的溝通，鼓勵員工積極參與和發揮創意，促進員工培訓和發展，以及培養合作態度和發揮團隊精神。

政府 2 月宣布邀請九鐵及地鐵有限公司就擬議合併一事進行商討，難免引起員工對前景感到不安和疑慮，公司亦相當理解。有見及此，公司竭力確保員工獲悉合併商討的進展，亦鼓勵員工踴躍發表意見及提問，並出席有關的會議。公司深信，保持透明度以回應員工關注和消除員工疑慮，這一點至為重要。

## 培訓人才

有賴一支能幹、熱誠及穩定的工作隊伍的支持，公司才能在業務迅速擴展的情況下，依然運作暢順。所以，公司的首要工作，是使這些饒富經驗而盡忠職守的人才能緊守崗位，以便公司能夠繼續克服重重挑戰，適應不斷轉變的環境。

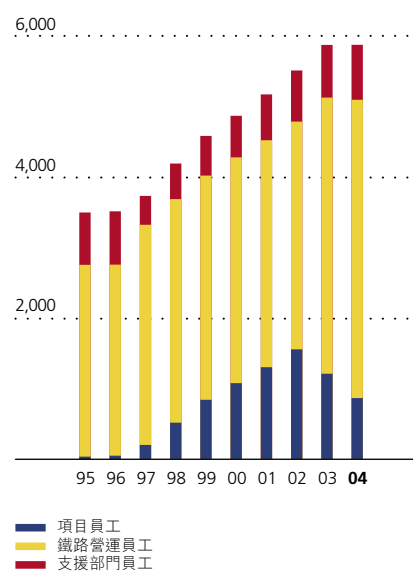
建立能夠使全體員工均感自豪的企業文化，是公司的目標之一，而溝通無疑是達致這目標的關鍵因素。為此，公司一直致力搜集員工意見，並積極考慮及於適當時候採納有關意見。

公司每兩年均會進行一次員工意見調查，年內調查的員工參與率為 92%。公司對員工意見調查的回應，足證管理層關注員工發展和福祉，並致力在員工認為有必要改革時採取相應行動。

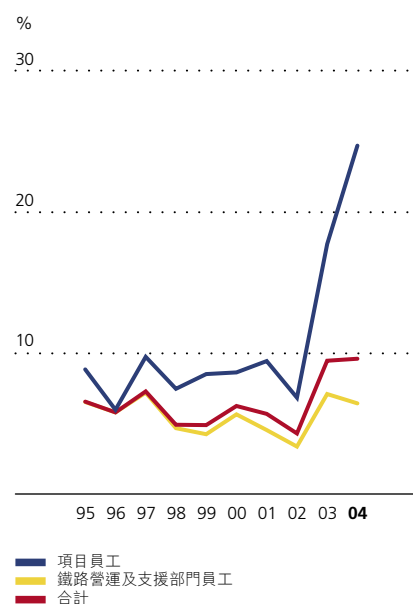
公司亦全力締造一個鼓勵員工終身學習的環境，支持員工追求卓越，例如開辦課堂訓練及網上學習課程，更設有學習資源中心，以及定期舉行不同課題的商業研討會等。

2004 年，在 3 年前加入公司的 19 名行政級見習員完成培訓，全部獲正式聘用為初級管理人員。

## 員工數目



## 員工流失率



## 支援部門：人力資源

### 員工關係

公司充分理解員工對於聘用條件及工作環境十分關注。2004年間，員工對兩鐵商討合併一事尤其關注。

為消除員工的疑慮，公司作出多項特別安排，包括在擬議合併期間定期出版關於合併事宜的員工通訊，為員工設立合併查詢熱線，以及定期與員工和工會代表會面等。



公司提供愈來愈多的網上學習課程，員工可按自己方便的時間選修。

公司較早前成立管理級員工諮詢委員會，旨在為管理級員工提供一個雙向的溝通渠道，而該委員會於年內定期舉行會議。此外，多個處別/科別的非管理級員工諮詢委員會亦定期舉行會議。公司透過有關會議，就多項與全體員工息息相關的重大政策徵詢員工的意見，同時認真考慮他們提出的建議。



公司於2004年獲勞工處頒發「良好人事管理獎」，以表揚其傑出的人事管理工作。



## 支援部門：公共關係

2004 年的公關活動主要環繞尖沙咀支線和馬鞍山鐵路通車、增加西鐵乘客量和提高公眾對公司鐵路運作的信心。為了促進與乘客之間的關係，公司亦致力加深大眾對我們的認識，鼓勵乘客使用新服務，並繼續舉辦多項以客為本的活動。除此之外，公司更回應社會的需要，不遺餘力支持多項慈善活動。



公司主席田北辰向立法會議員簡介尖沙咀支線。

作為香港其中一家主要公共運輸服務機構，九鐵自然與許多不同層面、不同界別的人士息息相關。這些人士包括市民大眾、社會團體、政府、立法會議員和區議員等。公司一直與這些相關人士積極溝通，認清他們關注的事宜，並與他們交流意見。

與相關人士保持溝通，有助公司透徹瞭解社會的現況及需要，實現公司的業務目標，亦可確保公司成為本港一家效率超著、勇於承擔、關心社會及支持環保的鐵路公司。

### 密切溝通

多年來，公司與各界人士建立了多元化的溝通渠道，不但加強公眾對九鐵服務的認識和支持，亦悉心聽取他們的意見。

同時，公司亦致力與立法會議員、交通諮詢委員會成員及區議員等溝通，年內派出代表出席 82 個有關會議。在新鐵路興建期間，公司更多次安排議員視察工地，讓他們瞭解新鐵路的最新進展。

2004 年，東鐵和西鐵/輕鐵的乘客聯絡小組繼續每季舉行一次會議，討論與鐵路相關的事宜。與此同時，鐵路營運公眾諮詢小組每季亦舉行一次會議，成員包括公司管理局成員、高層管理人員、東鐵、西鐵及輕鐵沿線區議會的交通及運輸委員會主席和乘客聯絡小組代表。上述

## 支援部門：公共關係

小組就公司業務提供了寶貴意見，而公司對於各義務成員所付出的時間和努力，深表感謝。

年內，公司在東鐵和西鐵沿線多個車站合共舉辦了5次九鐵茶座，讓公司管理層能藉此良機與乘客會面接觸。九鐵茶座是公司改善服務計劃中的一個重要環節。

### 宣傳新鐵路

公司在興建新鐵路的同時亦進行了不少重要的諮詢工作。為尖沙咀支線及馬鞍山鐵路工程而分別成立的社區聯絡小組，在新鐵路興建期間成為重要的溝通渠道，讓公眾更加瞭解及接受新鐵路服務。公司能夠加強與社區的溝通，建立更緊密的關係，社區聯絡小組實在功不可沒。

設於大圍、石門、馬鞍山及尖沙咀的社區聯絡辦事處，除了有助公司與當地居民保持溝通外，亦負責在新鐵路投入服務前發放有關設施與服務的資料。公司亦於上水和落馬洲設立同類的辦事處，務求在落馬洲支線興建期間促進與當地居民的溝通。

### 保持透明度

公司與相關人士保持具透明度的關係能夠建立有效的溝通，對各方均有裨益。「九鐵傳真」和「九廣鐵路新工程簡報」這兩份公司出版的刊

物，讓傳媒、公眾人士及其他感興趣人士得知公司業務運作的最新發展，以及新鐵路項目的進度。

遇上事故及服務延誤時，公司會盡快通知公眾及傳媒，務求盡量減低對乘客造成的不便和滋擾。公司亦會迅速處理公眾和傳媒的投訴和查詢。

### 宣傳活動

年內，公司透過不同媒體進行各種活動，宣傳有關新鐵路服務、更完善的鐵路網絡，以及改善接駁服務的工作。尖沙咀支線和馬鞍山鐵路分別於10月和12月通車前，公司更加加強宣傳攻勢，擴大宣傳活動規模，為市民提供有關資料，加強他們對這兩條新鐵路的認識。

公司亦在各大購物商場、學校和其他地點舉辦巡迴展覽，讓市民對新落成的鐵路支線有更深入的瞭解。

尖沙咀支線和馬鞍山鐵路先後舉辦慈善搭車日和開放日，吸引了成千上萬的市民前往新車站參觀，合共籌得善款65萬港元，已全數撥捐本地多家慈善機構。

年內推出的另一項主要宣傳活動是「西鐵一路好玩」。由2004年6月起至年底，西鐵沿線個別車站在周末舉行現場表演。由於活動反應熱烈，各車站的乘客量均有所增加，公司決定將活動延長至2005年。

於8月至10月期間，特別設計的「西鐵書法列車」在西鐵沿線行駛接

公司與香港演藝學院合辦社區藝術活動，圖為該學院的舞蹈系學生在西鐵列車上表演舞蹈。





公司義工隊的 200 名成員均樂意犧牲私人時間，幫助他人。

載乘客，作為「書法薈萃在西鐵」活動的一個環節。是項活動由公司與香港演藝學院合辦，旨在推廣中國書法，培養公眾對藝術的興趣。演藝學院舞蹈系學生更多次於列車上表演舞蹈。

### 惠澤社群

承擔企業公民責任一向是公司的宗旨之一，而 2004 年公司在這方面的工作更是不遺餘力。

九鐵義工隊於 6 月正式成立，令公司的義工服務邁向新紀元。超過 210 名員工連同親友攜手加入義工行列，成立首半年已合共為社區服務超過 1,300 小時。

為了表揚公司過往三十載的支持，香港紅十字會輸血服務中心於 6 月向

公司頒發了特別榮譽獎。公司每年均響應捐血運動，在多個車站舉行捐血日，至今已有數千名員工及乘客參與，捐血救人。

11 月，公司率先響應贊助保良局兒童家舍計劃。保良局總局為缺乏家人照顧的兒童提供住宿及其他服務。

公司的義工隊藉著探訪及舉辦各種活動，定期接觸這些兒童，與他們建立關係。

公司多年來一直支持公益金的慈善工作，年內多次參加公益金舉辦的活動，包括公益綠「識」日和公益行善「折」食日。公益金更向公司頒發公益最高榮譽獎，表揚公司在 2003/2004 年度的全年籌款優異成績。

公司年內參與的其他慈善活動包括香港渣打馬拉松、「多行一步 大家更好」社會融和計劃、香港外展訓練學校的「衝勁樂」活動、香港復康會的「無障礙城市定向慈善賽」，以及多項由非政府機構舉辦的步行籌款活動。

為鼓勵及嘉許本港精英運動員在雅典奧運及傷殘人士奧運會中取得輝煌成績，公司頒贈終生免費乘車票予 14 名獎牌得主，讓他們終生免費乘搭東鐵、西鐵及輕鐵。

發生南亞海嘯災難後，公司舉行了募捐運動，合共籌得善款 145 萬港元，當中包括員工及親友的捐款 80 萬港元、公司捐款 20 萬港元，以及大除夕晚九鐵延長服務時間的車費收入 447,015 港元。



## 支援部門：優質管理

隨著公司的新鐵路投入運作，業務不斷擴展，我們必須開創新思維，以迎合未來的服務需要。



公司的「臻善小組」致力為公司各方面的工作建議改善方案。

2004年7月，公司的高層管理人員，包括署理行政總裁、各總監、處別主管及多名科別主管，參加了為期兩天的公司管理人員「集思會」，共同反思公司的願景、信念、策略及目標，並且思考公司今後的發展路向。

在集思會中，大家達成共識，就是繼續秉持以人為本這個理念，以人作為公司的核心。只有這樣，公司在各重要範疇的表現才可更上一層樓。這些範疇包括：提升組織效能；提倡使員工樂意積極參與的管理作風；鼓勵團隊工作與承擔責任；

認同員工的優秀工作表現；以及努力締造良好的工作環境，讓全體員工全面發揮潛能。

要取得成功，公司上下亦必須認同此理念。為此，公司各部門均舉辦同類型的管理人員工作坊，鼓勵各部門員工找出部門內有待解決的問題，共同探討問題的根源，進而構思種種行動及計劃，將問題一一解決。

公司於年內成立了三個跨部門、跨職能的臻善小組：品質與程序小組、員工參與小組及事業發展小組。這三個小組現正詳細研究不同方案，致力解決上述問題，推動公司的文化革新。各小組的努力，再配合專題報道他們工作進展的員工通訊，正可促進這項文化革新，積極檢討現況。

公司的綜合管理系統建基於精益求精這個服務信念，結合了品質(ISO 9001)、環境(ISO 14001)與安全三方面的標準。經舉辦連串的管理人員工作坊後，改進的步伐已明顯加快，其中包括全面精簡公司的運作程序，以及進一步提升工作效率與生產力。

在建造西鐵的過程中，公司汲取了不少寶貴的項目管理經驗，並且在公司的綜合管理系統中應用及加以發揮，有助提升新鐵路工程的管理效率。尖沙咀支線及馬鞍山鐵路能

依時按值完成，管理系統的成效由此可見一斑。這種項目管理的專業知識，以及就新工程項目處理社區關係和意見所累積的經驗，將會應用於公司的新鐵路工程。

公司一向鼓勵各級員工積極參與、踴躍提出意見，年內更再創新猷，將原有的員工建議獎勵計劃全面改革，命名為「智滙站」重新推出。新計劃設有兩類獎項，頒發予提出適切建議的員工：員工向公司提出佳見後，會獲頒第一類獎項，而第二類獎項則於建議實行一年後頒發；該第二類獎項的獎金會根據有關建議實質為公司節省的成本計算。

公司樂於與其他機構分享成功之道，因此年內參加了第八屆優質改善經驗交流會。交流會於11月舉行，公司與香港其他大型企業雲集會場，分享成功經驗，彼此觀摩學習。



## 環境保護

在鐵路規劃及營運的過程中，公司一直愛護和關注環境，其中公司在落馬洲車站附近的環境生態改善區所進行的工作便是典型的例子。









## 環境保護

從日常營運到項目管理，公司均考慮環境保護的因素，務求為本港提供一個環保的運輸系統，滿足目前及未來的運輸需求。公司注重環保，將繼續致力進一步提升其在環保方面的成效。



超過 200 種雀鳥在九鐵的再造濕地出現，其中包括若干瀕危品種。

公司的環境督導委員會負責制訂及推行各項環保計劃，監察公司於環保方面的成效，並在有需要時提出改善建議。為了在公司各部門推展環保措施，公司於7月將委員會改組及增加新成員。

9月份，公司參加政府環境保護署的「明智減廢」計劃。該計劃訂明防止浪費、減少廢物的目標，提倡物料回收以供循環再造，以及選購環保物料，藉此鼓勵各參與機構減少製造廢物。

公司已為來年訂立14項目標，包括善用辦公室資源，例如紙張、碳粉、公司內部刊物、塑膠、衣物、流動電話、安全帽及舊眼鏡等物料。此外，公司將繼續向慈善機構捐贈二手電腦。4月，公司支持救世軍的「數碼共融行動」，捐出約250部剩餘電腦，以轉贈社會上沒有能力購置電腦器材的人士。

### 改善措施

自2003年底成立運輸部後，公司在營運及新鐵路工程方面不斷提升環保水平，其中運輸部的目標，是在2005年將現有的5份ISO 14001證書合併為一份部門證書。

年內，5部全新環保柴油機車投入東鐵服務，取替5部舊機車。新柴油機車能大幅降低廢氣排放量和柴油消耗量，運作時亦較為寧靜。

在公司的巴士改裝計劃中，前歐洲標準引擎及歐洲一型引擎的巴士現已全部安裝催化器。

此外，公司現已研究進一步降低輕鐵行車聲浪的方法，其中一種方法是使用特製的環保潤滑劑(headlub)。

在2004年首季，西鐵於沿線各站展開全面性的節省能源研究。其後在第二季，公司已落實各項節能措施，包括將車站溫度及燈光調節至合適水平，以及在非繁忙時間停用部分扶手電梯，還有關閉部分售票機及增值機，或將其遷移至其他九鐵車站等。

### 新鐵路工程

在三層架構管理方式下，公司持續監管及定期審核所有建築工程，務求達到本身以及政府的環保要求。

為配合西鐵通車，公司制訂每周噪音監管計劃，藉以監察及檢查西鐵的行車聲浪。其後監察減少至每月一次，進而每半年一次，原因為西鐵的聲浪水平，從未超出香港嚴格的法定限制，足以證明公司成功結合多項首創的減音措施，成效相當顯著。





「馬鐵綠油油同樂日」取得社會各界的支持，當中不乏年幼的環保人士。

早於2002年6月，落馬洲車站附近的環境生態改善區已開始動工，預期將於2006年12月完成。這幅再造濕地佔地37公頃，內有魚塘、蘆葦叢及沼澤，為雀鳥提供理想的繁殖及棲息地方。

雖然仍在施工階段，但濕地的環境已有很大變化，加上遠離人煙、不乏覓食機會，吸引了大量野生動物到濕地聚居，其中以雀鳥佔大多數。

根據統計，曾在濕地出現的雀鳥超過200個品種，近半數首次在香港出現，另外更有兩種瀕危品種和四種易危品種。不僅如此，工作人員曾發現十分罕見的黑臉琵鷺在濕地出現，數目更超過全球總數的10%。待濕地的生態環境漸趨成熟後，相信會吸引更多品種的雀鳥和其他動物到訪或聚居。

設立環境生態改善區以及成立環境委員會，是落馬洲支線環境許可證的條件之一。環境委員會每季檢討及監察公司在環保方面的成效，成員來自公司及地球之友、世界自然基金會與香港觀鳥會等環保團體。

這幅濕地的生態環境得以成功改善，令人大為鼓舞。能取得如此成果，大部分有賴進行西鐵及東鐵支線項目時，與公眾接觸所汲取的經驗。公司根據這些經驗，採取持續諮詢公眾的方針，在整個設計及施工過程中與各有關方面通力合作。

### 環保活動

公司每年均舉辦或支持不少環保活動。以2004年為例，公司推行名為「馬鐵綠油油同樂日」的植樹計劃，不少馬鞍山居民及公司義工熱烈參與，在鐵路沿線種植6,000棵樹。另外，公司亦響應香港公益金的公益綠「識」日計劃，為捐款人提供即日無限次免費來回車票，以表支持。

為提高員工在安全、健康及環保三方面的意識及改善工作程序，公司每兩年舉辦一次安全健康環保周，活動包括邀請勞工處、環境保護署及地鐵公司的代表蒞臨演講、舉行比賽及印洲塘海岸公園生態旅遊等。

## 投資及融資策略

公司於 2004 年與 18 家本地及國際銀行簽約，籌組 80 億港元銀團貸款，並進一步擴展其自行管理的投資組合。



公司於 9 月與 18 家本地及國際銀行簽約，籌組 80 億港元銀團貸款。

### 融資

2004 年，銀行同業市場擁有相當充裕的港幣資金，以致本港利率及信貸息差均跌至歷來新低點。公司把握這次市場良機，於 2004 年自行與 18 家銀行籌組 80 億港元的銀團貸款，貸款分為 5 年、7 年及 10 年期，條件極為優厚。這次籌組銀團貸款象徵公司重返本港的銀行市場，而

上述為期 10 年的貸款模式，亦成為香港其他大企業的借款指標。上述已訂約的貸款融資及現時持有的現金，將足以應付公司所有預期需要，包括未來數年的資本開支等。

標準普爾及穆迪於 2004 年為公司釐定的信貸評級，與香港特區政府的信貸評級屬於同等水平。

## 投資及融資策略

### 信貸評級

	2004年
<b>標準普爾</b>	
短期本地貨幣企業評級	<b>A-1+</b>
短期外地貨幣企業評級	<b>A-1</b>
長期本地貨幣企業評級	<b>AA-</b>
長期外地貨幣企業評級	<b>A+</b>
<b>穆迪投資者服務</b>	
短期評級	<b>P-1</b>
發債機構評級—本地貨幣	<b>Aa3</b>
發債機構評級—外地貨幣	<b>A1</b>

標準普爾及穆迪投資者服務給予公司的信貸評級，與香港特區政府的信貸評級屬於同等水平。

於2004年12月31日，公司付息借貸為197.48億港元，平均借貸年期為5年。2004年的平均借貸成本為6.5%。

### 投資

於2004年5月，公司自兩名外聘投資經理接管多項債券基金，大幅增加了自行管理的投資組合。

雖然公司仍須為各項資本開支而撥款，但公司管理的投資組合仍然具有相當規模。於2004年12月31日，公司的現金、等同現金及證券投資總值為78.54億港元。年內，以上投資合共產生1.7億港元的收入淨額。其中約28%由外聘經理管理，其餘資金由公司庫務處投放於銀行存款和定息投資工具。所有投資均達投資級水平。

### 債務安排及計劃

	2004年 (百萬港元)		2003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	<b>8,998</b>	<b>14,425</b>	8,985	14,399
環球債券	<b>7,807</b>	—	7,794	—
零售債券	<b>1,000</b>	—	1,000	—
出口信貸	<b>1,985</b>	<b>29</b>	2,253	51
銀團信貸	—	<b>8,000</b>	—	—
銀行透支額	—	<b>25</b>	—	25
信用證	—	<b>20</b>	—	20
槓桿租賃信用證	—	<b>2,280</b>	—	2,276
無承諾短期信貸	—	<b>1,650</b>	—	2,350
<b>總計</b>	<b>19,790</b>	<b>26,429</b>	20,032	19,121



### 投資經理及九廣鐵路公司管理的投資類別

	2004年 (百萬港元)	2003年 (百萬港元)
<b>投資經理</b>		
定息投資組合	2,227	11,054
<b>九廣鐵路公司</b>		
現金及等同現金	3,531	2,677
銀行存款證	-	37
金融機構發行的債券	-	1,153
存放於保管銀行的存款	2,096	-
小計	5,627	3,867
<b>總計</b>	<b>7,854</b>	<b>14,921</b>

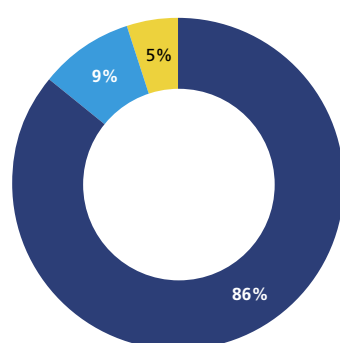
### 風險管理

公司繼續運用資產負債表外的衍生工具，包括利率掉期、貨幣掉期及外匯遠期合約等，以管理貨幣和利率風險。公司遵照公司管理局所核准的對沖政策及指引，謹慎運用這些已訂約的衍生工具，而衍生工具交易僅作對沖用途。

為保持債務結構均衡，平抑相關風險，公司會將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%。此外，公司致力將定息債務的比重維持於 30% 至 75%。

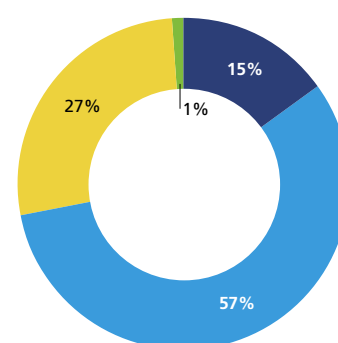
於 2004 年 12 月 31 日，以港元為單位或對沖為港元的借貸佔總借貸額 87% (2003 年：87%)。定息借貸的比重則為 75% (2003 年：66%)。

### 投資組合的年期分佈



■ 六個月以下  
■ 六個月至一年以下  
■ 一年至兩年以下

### 投資組合的信用質素



■ AAA  
■ AA  
■ A  
■ BBB

## 財務摘要

九廣鐵路公司是管理完善、歷史悠久的公司，營運及財務紀錄優良。公司負起兩個主要任務：提供優質的運輸及相關服務，以及按審慎商業原則經營。

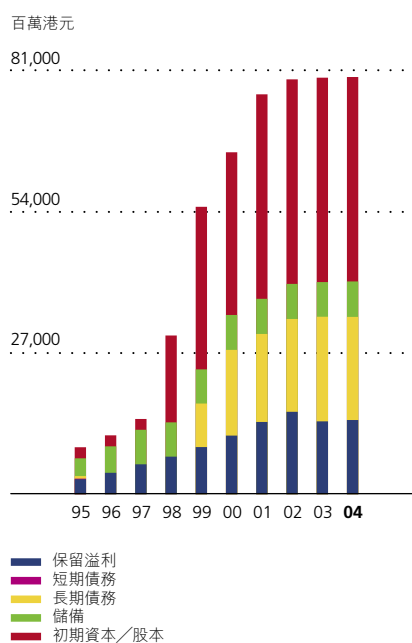
### 盈虧

運輸收入達42.81億港元，較2003年的38.19億港元上升12.1%。運輸收入增加，主要由於非典型肺炎（「沙士」）疫潮已過，以及西鐵已經投入運作一整年；但另一方面，由於其他路面交通工具的競爭，導致公司在過境運輸市場的佔有率下跌，抵銷了運輸收入的部分增幅。

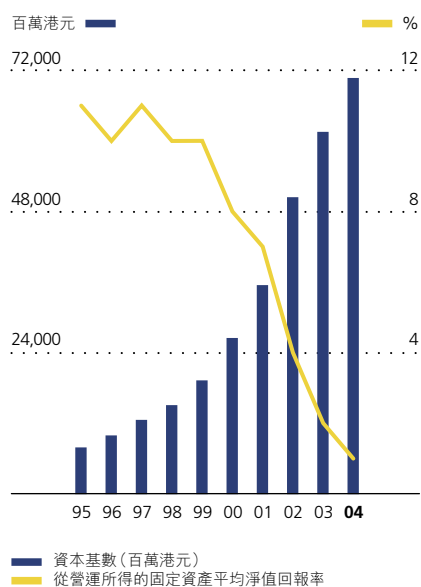
2004年，來自商場及寫字樓租賃、物業管理、電訊、廣告、車站小賣店及商舖租金的商業收入，增加至6.95億港元，較2003年的6.07億港元上升14.5%，主要由於「沙士」期間推行的租金寬減計劃已結束，以及在西鐵車站、尖東站及馬鞍山鐵路車站增設了新商舖。

未計折舊的經營成本在2004年為28.07億港元，較2003年的21.29

### 資本結構



### 資產



億港元上升31.8%，主要原因是西鐵投入運作已經一整年。其中員工開支增加至14.64億港元，較2003年的12.01億港元上升21.9%；能源開支為4.56億港元，較2003年的2.71億港元增加68.3%；維修費用增至3.71億港元，較2003年的2.82億港元上升31.6%；其他開支為5.16億港元，較2003年的3.75億港元增加37.6%。

2004年未包括折舊及財務支出/(收入)淨額的稅前經營溢利達21.69億港元，較2003年的22.97億港元下降5.6%。

未包括折舊及財務支出/(收入)淨額的經營毛利率由2003年的51.9%減少至2004年的43.6%。

折舊增至16.32億港元，較2003年的7.48億港元上升118.2%，增幅主要來自西鐵、尖沙咀支線及馬鞍山鐵路的折舊。

2003年財務收入淨額為3.53億港元，在2004年則錄得財務支出淨額4,100萬港元，主要由於西鐵、尖沙咀支線及馬鞍山鐵路的財務支出在這些新鐵路通車後須記錄在收益表內。

本年度於聯營公司所佔權益帶來1,600萬港元溢利，而2003年則錄得800萬港元溢利。

2004年的遞延稅項撥備款額達8,200萬港元，而2003年則為5.28億港元。

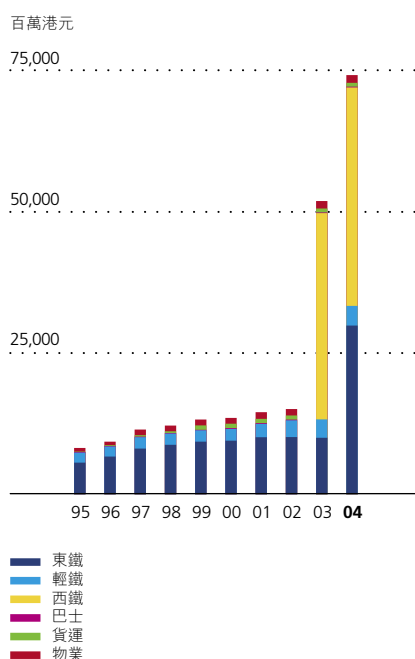
稅後溢利淨額為4.29億港元，較2003年的13.81億港元下跌68.9%。

2004年，公司的固定資產淨值回報率為0.6%，較2003年錄得的2.2%回報率下降1.6%，主要由於年內溢利下降，加上西鐵、尖沙咀支線及馬鞍山鐵路已投入營運，落馬洲支線則尚在興建中，導致資產基數提高。

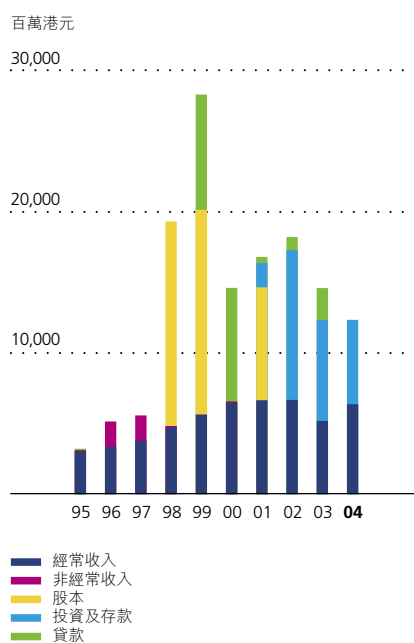
### 資本開支

資本開支由2003年的111.22億港元減少至2004年的90.22億港元，跌幅達18.9%，主要由於西鐵工程已於2003年12月完成。2004年的資本開支主要用於尖沙咀支線及馬鞍山鐵路的工程，以及支付西鐵工程合約的其餘費用，還有更換舊有資產、改善安全及環保等方面的開支。

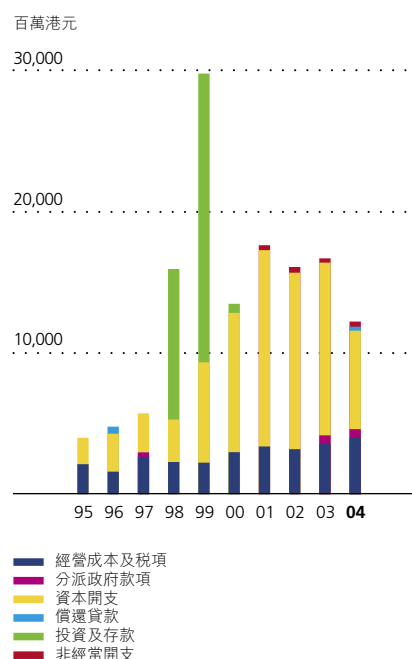
### 固定資產淨值



### 現金流入



### 現金流出





## 財務摘要

### 現金流量

2004年的融資前淨現金流量為現金流入22.82億港元，而2003年則為現金流出24.97億港元，主要由於西鐵工程已經完成。因此，2004年毋須動用貸款。在計入利息及股息開支，以及其他融資活動的現金流量後，本年度的淨現金流入達1.14億港元，而2003年則為淨現金流出21.08億港元。

### 運輸

東鐵本年度的收入由32.66億港元增至34.15億港元，升幅達4.6%，主要由於乘客量在「沙士」過後逐步回升，以及尖沙咀支線通車，但另一方面，由於其他路面交通工具的

競爭，導致公司在過境運輸市場的佔有率下跌，抵銷了部分升幅。

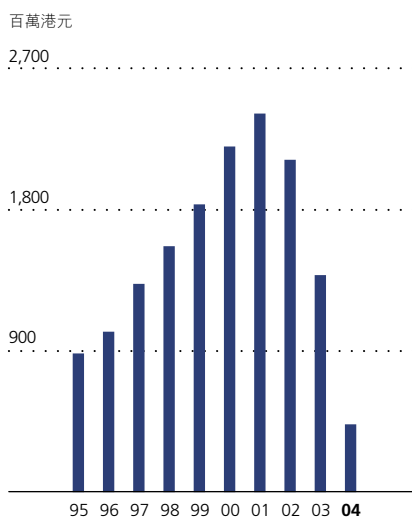
西鐵營運已一年，年內收入達3.82億港元。

輕鐵在2004年的收入為4.16億港元，較2003年的4.68億港元下跌11.1%，跌幅主要由於2003年底西鐵通車後，輕鐵接駁巴士服務重組所致。

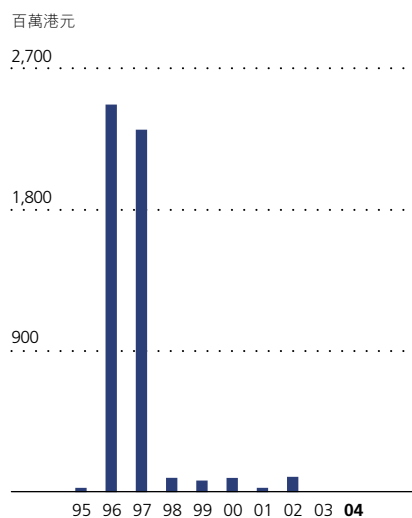
2004年，貨運收入為6,800萬港元，較2003年的7,400萬港元下降8.1%，主要由於鐵路貨運量、貨運代理業務及貨場服務收入減少所致。

因此，運輸收入（包括票價及非票價收入）增至42.81億港元，較2003

### 從營運所得溢利



### 物業發展溢利



年的38.19億港元上升12.1%。未計折舊的經營成本在攤分公司開支後為26.22億港元，較2003年的19.39億港元增加35.2%，主要由於西鐵投入運作已經一整年，以及尖沙咀支線及馬鞍山鐵路亦已通車。來自公司運輸業務的未計折舊溢利在攤分公司開支後減少至16.59億港元，較2003年的18.8億港元下降11.8%。折舊由2003年的7.18億港元增至16.01億港元，升幅達123.0%。因此，扣除折舊後的運輸溢利為5,800萬港元，較2003年的11.62億港元下跌95%。

資本開支為4.16億港元，較2003年的9.4億港元減少55.7%，主要原因是羅湖總站的設施改善工程、

更換柴油機車、輕鐵交匯處架空路軌工程、更換輕鐵車輛資訊系統等項目逐步完成，以及輕鐵天水圍支線工程完成所致。

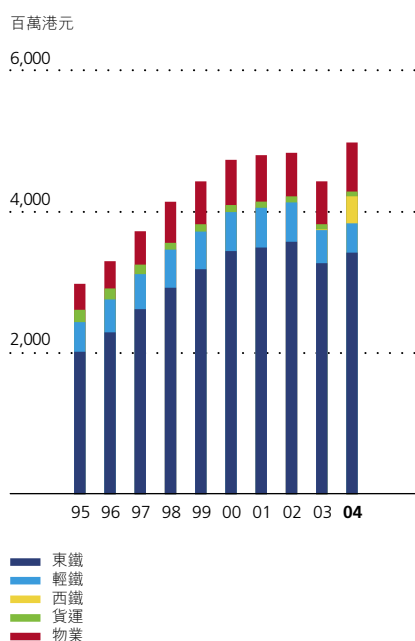
### 物業

商業收入增至6.95億港元，較2003年的6.07億港元上升14.5%，主要原因是「沙士」期間推行的租金寬減計劃結束，以及在西鐵車站及尖東站開設了新商舖。未計折舊的經營成本總額在攤分公司開支後為1.85億港元，較2003年的1.9億港元下跌2.6%。來自公司物業相關業務的未計折舊溢利在攤分公司開支後為5.1億港元，較2003年的4.17億港元增加22.3%。折舊由2003年

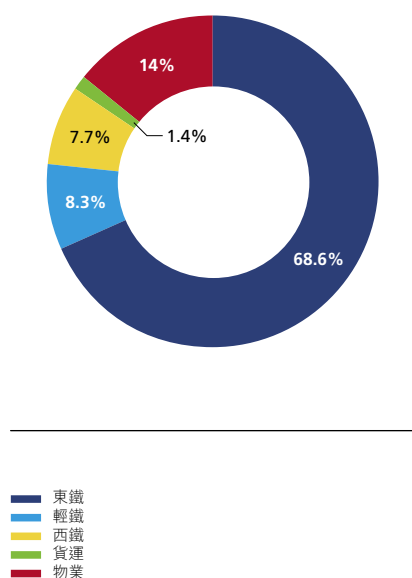
的3,000萬港元增至3,100萬港元，升幅達3.3%。於扣除折舊後，與物業相關的溢利達4.79億港元，較2003年的3.87億港元上升23.8%。

資本開支由2003年的7,000萬港元減少至6,100萬港元，主要原因是流動電話系統安裝工程及商業樓宇的翻新工程，已於2003年大致完成。

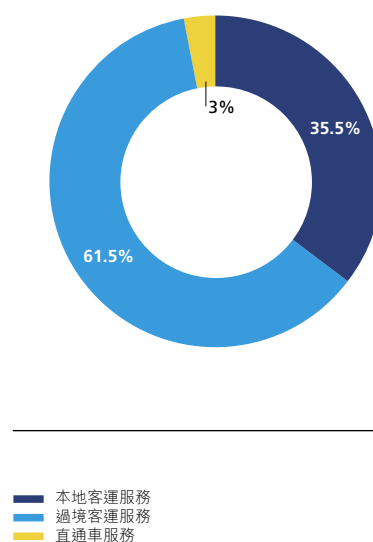
### 經常收入



### 總經常收入來源



### 東鐵經常收入來源



## 管理局報告書

管理局同仁謹此呈上截至 2004 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。該條例亦載有條文，為管理局成員的委任及其職責作出規定。

2001 年 12 月 24 日，《二零零一年九廣鐵路公司（修訂）條例》正式通過。根據此修訂條例，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。

### 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
- 附屬公司的主要業務詳列財務報表附註 13

### 管理局

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—於2004年1月1日委任）、鄭海泉先生（於2004年11月15日卸任）、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、汪穗中先生（已於2004年1月31日請辭）、蘇慶和先生（已於2004年1月31日請辭）、王于漸教授（2004年2月1日委任）、石禮謙議員（2004年2月1日委任）及吳亮星先生（2004年11月16日委任）。管理局成員的個人簡介載於第8及9頁。

除8月暑期休會期間外，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。

管理局下設多個委員會，負責監管公司的特定營運範疇，以及向管理局提出適當的決策建議。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；資深大律師鄭若驊女士（已於2004年9月27日請辭）；環保工業家鄭文聰先生（於2004年1月31日卸任）；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（2004年2月10日委任）；專長建築法的律師李霏霏女士（2004年12月20日委任）；以及律師及土木工程師郭少強先生（2004年12月20日委任）。獲委任加入人力資源策略委員會的成員包括在大型銀行人力資源部任職高級行政人員的柯黃秋梅女士；以及跨國公司總經理杜余明芝女士。獲委任加入物業委員會的成員為專長建造及仲裁案件的律師林菲臘先生；曾任公司執行董事而目前已榮休的特許會計師李鴻鈞先生則獲委任加入財務委員會。除了於2004年新委任及卸任或請辭的成員外，所有專家成員最近均獲續任一年。

上述各位專業人士並非管理局成員。委任這些專家成員，旨在加強各委員會向管理局提供意見的職能。各委員會的職責載於以下各節。

### 審計委員會

審計委員會審議公司的年度帳項，然後提交管理局通過；委員會並監察公司的會計政策，審議各種有關管理及內部管制的事宜，並接納及評估公司的審計處與外聘核數師報告。包立德先生為委員會主席。

公司的審計處審核一切主要財務及營運業務的內部控制系統，並向審計委員會負責。

### 基建工程委員會

基建工程委員會專責檢討有關公司承辦的所有大型基建工程，並向管理局提出建議。委員會專責檢討的事宜不包括物業發展項目。溫文儀先生為委員會主席。

### 人力資源策略委員會

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

## 管理局報告書

### 物業委員會

物業委員會統理物業發展事宜，並負責審議公司透過物業開創更多收入的各項建議，包括公司擁有的土地和物業，以及連同新鐵路工程項目一同興建而被公司購入的商業樓宇。羅榮生先生為委員會主席。

### 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的融資策略向管理局提出意見。公司庫務處向財務委員會匯報，並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。王于漸教授於2004年11月22日接替鄭海泉先生出任委員會主席。

### 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。一經通過，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本工程合約、經常服務合約及收益合約。凡超過5,000萬港元的合約，以及超過1,000萬港元的顧問服務，均須經管理局通過。公司每月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。

### 公司管治

管理局致力維持高水平的公司管治。管理局奉行Cadbury委員會最佳應用守則（Code of Best Practice）內所載的良好企業管治原則，並規定九廣鐵路公司作為法定及非上市公司，須遵守其中一切適用的守則。雖然無此規定，公司於過去多年遵行《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》附錄14所列出的最佳應用守則（Code of Best Practice），惟不包括不適用於本公司的第12項，而該項說明「若獨立非執行董事辭職或遭罷免，應向聯交所提出理由」。當香港聯合交易所有限公司新制訂的Code on Corporate Practices於2005年7月1日生效時，公司將採納新守則。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。

### 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

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

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

2004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。

2004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，藉購入公司或任何其他公司團體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2004年12月31日止年度內，集團業績以及集團和公司於該日期的財政狀況詳列於第94頁至第146頁的財務報表內。為方便海外讀者理解編製財務報表的基準，第147頁至第154頁載有補充資料，說明香港與美國現行公認會計原則之間的差異，而這些資料須由外聘核數師審核。

### 固定資產

年內固定資產變動情況詳列於財務報表附註9。

### 股本

公司的股本詳情列於財務報表附註28。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7。

### 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。

### 資本化財務收入/支出

公司的資本化財務收入/支出詳細資料見財務報表附註4。

### 附息借貸

公司的附息借貸詳細資料見財務報表附註26。

### 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附註3、行政總裁報告書、財務摘要，以及10年統計數字。

### 捐款

公司年內捐款總數為1,277,680港元（2003年：482,018港元），當中包括馬鞍山鐵路及尖沙咀支線慈善搭車日所籌得的善款661,707港元。

### 持續經營

載於第94頁至第146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2005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佈的《財務報告標準》（包括《會計實務準則》及詮釋）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

2005年2月28日



## 核數師報告書

### 致九廣鐵路公司管理局

本核數師（以下簡稱「我們」）已審核刊於本年報第 94 頁至第 146 頁按照香港公認會計原則編製的財務報表。

#### 公司及核數師的責任

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

我們的責任是根據我們審核工作的結果，對這些財務報表提出獨立意見，並按照《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。

#### 意見的基礎

我們是按照香港會計師公會頒佈的《核數準則》進行審核工作。審核範圍包括以抽查方式查核與財務報表所載數額及披露事項有關的憑證，亦包括評估 貴公司於編製財務報

表時所作的主要估計和判斷、所釐訂的會計政策是否適合 貴公司及貴集團的具體情況，以及有否貫徹運用並足夠披露這些會計政策。

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

#### 意見

我們認為，上述的財務報表均真實與公允地反映 貴公司及 貴集團於 2004 年 12 月 31 日的財政狀況和 貴集團截至該日止年度的溢利及現金流量，並已按照香港《公司條例》的披露規定適當地編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港

2005 年 2 月 28 日

## 目錄

### 財務報表

94	綜合收益表
95	綜合資產負債表
96	公司資產負債表
97	綜合權益變動表
98	綜合現金流動表

#### 財務報表附註

99	1 公司的成立
99	2 主要會計政策
109	3 營業額、經營成本與未包括財務收入／(支出)淨額的經營溢利
113	4 財務收入／(支出)淨額
114	5 所得稅
115	6 稅後溢利
116	7 擬派股息
116	8 分部資料報告
120	9 固定資產
124	10 進行中建築工程
126	11 遞延支出
127	12 發展中物業
127	13 於附屬公司的投資
130	14 聯營公司權益
131	15 應收貸款
132	16 借予附屬公司的貸款
133	17 投資
133	18 存料及零件
134	19 應收利息
134	20 其他應收款項
135	21 現金及等同現金
135	22 應付利息
136	23 其他應付款項

137	24 基本工程項目的應計開支及準備
137	25 應付租金
137	26 附息借貸
139	27 遞延收益
139	28 股本
140	29 發展儲備
140	30 投資物業重估儲備
140	31 投資重估儲備
141	32 保留溢利
141	33 綜合現金流動表附註
142	34 有關連人士
142	35 未完承擔
143	36 退休金計劃
144	37 信貸額及計劃
144	38 資產負債表以外的金融工具
145	39 或有負債
145	40 固定資產減值評估
146	41 公司與地鐵有限公司可能合併的計劃
146	42 近期頒布的財務報告準則

### 美國公認會計原則調節

147	1 投資物業重估及折舊
147	2 若干固定資產折舊
148	3 投資
148	4 物業發展收入確認

148	5 若干開支資本化
149	6 資本化的利息和外匯差額
149	7 所得稅
149	8 衍生金融工具(「衍生工具」)
150	9 租出及租回交易
150	10 近期頒布的會計準則
151	11 現金流動表
151	12 股東資金變動表
152	13 按美國公認會計原則計算的資產負債表項目調整
153	14 按美國公認會計原則規定的綜合稅後溢利調節表
154	15 按美國公認會計原則規定的綜合股東資金調節表

### 折算為外幣的財務報表

155	綜合收益表
156	綜合資產負債表
157	公司資產負債表
158	綜合權益變動表
159	綜合現金流動表

### 公司資料

160	10年統計數字
166	銀行及金融機構
167	顧問公司
168	財務詞彙釋義

## 綜合收益表

截至2004年12月31日止年度(以港元計)

	附註	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
<b>營業額</b>	3(a)	<b>4,976</b>	4,426
未計折舊的經營成本	3(b)	<b>2,807</b>	2,129
未扣除折舊的經營溢利		<b>2,169</b>	2,297
折舊	3(c)	<b>1,632</b>	748
未包括財務收入／(支出)淨額的經營溢利		<b>537</b>	1,549
財務收入／(支出)淨額	4	<b>(41)</b>	353
包括財務收入／(支出)淨額後的溢利		<b>496</b>	1,902
應佔聯營公司溢利		<b>16</b>	8
<b>稅前溢利</b>		<b>512</b>	1,910
所得稅	5(a)	<b>(83)</b>	(529)
<b>稅後溢利</b>	6	<b>429</b>	1,381
<b>本年度股息：</b>			
結算日後擬派的末期股息	7	<b>172</b>	620



# 綜合資產負債表

2004年12月31日(以港元計)

	附註	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
<b>資產</b>			
固定資產	9		
— 投資物業		1,026	878
— 其他物業、廠房及設備		66,766	50,979
		<b>67,792</b>	51,857
進行中建築工程	10	6,991	15,101
遞延支出	11	1,462	900
發展中物業	12	1,892	1,448
聯營公司權益	14	57	42
應收貸款	15	733	774
借予附屬公司的貸款	16	3,576	3,232
投資	17	4,323	12,244
存料及零件	18	319	254
應收利息	19	49	63
其他應收款項	20	707	612
現金及等同現金	21	3,531	2,677
		<b>91,432</b>	89,204
<b>負債</b>			
應付利息	22	485	474
其他應付款項	23	2,444	2,098
基本工程項目的應計開支及準備	24	3,971	1,782
應付租賃承擔	25	717	758
附息借貸	26	19,748	20,013
遞延收益	27	708	743
遞延稅項	5(d)	3,212	3,131
		<b>31,285</b>	28,999
<b>淨資產</b>			
		<b>60,147</b>	60,205
<b>資本與儲備</b>			
股本	28	39,120	39,120
發展儲備	29	6,535	6,535
投資物業重估儲備	30	265	117
投資重估儲備	31	(16)	(1)
擬派股息	7	172	620
保留溢利	32	14,071	13,814
		<b>60,147</b>	60,205

上列財務報表於2005年2月28日經管理局審核批准及授權發表。

田北辰  
黎文熹  
包立德  
管理局成員

## 公司資產負債表

2004年12月31日(以港元計)

	附註	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
<b>資產</b>			
固定資產	9		
— 投資物業		1,026	878
— 其他物業、廠房及設備		66,716	50,942
		<b>67,742</b>	51,820
進行中建築工程	10	6,991	15,101
遞延支出	11	1,462	900
發展中物業	12	1,892	1,448
聯營公司權益	14	9	9
應收貸款	15	16	16
借予附屬公司的貸款	16	3,576	3,232
投資	17	4,323	12,244
存料及零件	18	319	254
應收利息	19	32	60
其他應收款項	20	719	628
現金及等同現金	21	3,426	2,557
		<b>90,507</b>	88,269
<b>負債</b>			
應付利息	22	468	471
其他應付款項	23	2,343	1,994
基本工程項目的應計開支及準備	24	3,971	1,782
付息借貸	26	19,748	20,013
遞延收益	27	663	707
遞延稅項	5(d)	3,212	3,131
		<b>30,405</b>	28,098
<b>淨資產</b>			
		<b>60,102</b>	60,171
<b>資本與儲備</b>			
股本	28	39,120	39,120
發展儲備	29	6,535	6,535
投資物業重估儲備	30	265	117
投資重估儲備	31	(16)	(1)
擬派股息	7	172	620
保留溢利	32	14,026	13,780
		<b>60,102</b>	60,171

上列財務報表於2005年2月28日經管理局審核批准及授權發表。

田北辰  
黎文熹  
包立德  
管理局成員

## 綜合權益變動表

截至2004年12月31日止年度(以港元計)

	附註	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
年初結餘－總權益		<b>60,205</b>	59,512
投資物業的重估盈餘／(虧損)	30	<b>148</b>	(17)
投資的重估盈餘／(虧損)	31	<b>(54)</b>	(76)
未在收益表內確認的淨溢利／(虧損)		<b>94</b>	(93)
贖回及出售證券後撥入收益表的重估虧損	31	<b>39</b>	25
年內保留溢利		<b>429</b>	1,381
年度內已付股息	7	<b>(620)</b>	(620)
年終結餘－總權益		<b>60,147</b>	60,205



## 綜合現金流動表

截至2004年12月31日止年度(以港元計)

	附註	2004年 百萬港元	2003 百萬港元
<b>經營活動</b>			
來自經營的淨現金流入	33	<b>2,306</b>	2,179
來自物業發展的淨現金流出		<b>(376)</b>	(308)
繳付香港利得稅		<b>(1)</b>	(1)
<b>經營活動的淨現金流入</b>		<b>1,929</b>	1,870
<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)		<b>(740)</b>	743
資本開支支付：			
— 西鐵項目		<b>(1,371)</b>	(5,367)
— 東鐵支線項目		<b>(4,534)</b>	(5,282)
— 其他工程項目及購置固定資產		<b>(1,076)</b>	(1,587)
利息收入		<b>1,358</b>	725
借予附屬公司的貸款		<b>(24)</b>	(382)
贖回及出售投資項目收到的現金		<b>6,740</b>	6,783
<b>投資活動的淨現金流入／(流出)</b>		<b>353</b>	(4,367)
<b>融資前淨現金流入／(流出)</b>		<b>2,282</b>	(2,497)
<b>融資活動</b>			
貸款所得／(償還貸款)的現金流量淨額		<b>(273)</b>	2,271
已付股息		<b>(620)</b>	(620)
利息支出		<b>(1,387)</b>	(1,329)
衍生金融工具的收入淨額		<b>138</b>	111
支付發行付息借貸所涉開支的款項		<b>(11)</b>	(7)
其他借貸成本支出		<b>(15)</b>	(37)
<b>現金及等同現金的增加／(減少)</b>		<b>114</b>	(2,108)
<b>現金及等同現金(1月1日)</b>		<b>2,477</b>	4,585
<b>現金及等同現金(12月31日)</b>		<b>2,591</b>	2,477
<b>現金及等同現金結餘分析</b>			
銀行存款及現金	21(a)	<b>36</b>	54
存放日起3個月內到期的銀行存款	21(a)	<b>2,555</b>	2,423
		<b>2,591</b>	2,477

# 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日成立，經營九廣鐵路港段的業務，並興建及經營香港特別行政區(「香港特別行政區」)新界西北部的輕便鐵路系統。

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。

《1996年九廣鐵路公司(准許活動)指令》於1996年2月17日生效，讓公司可計劃、設計及籌備在新界西北部興建一個新鐵路系統(下稱「西鐵」)。此外，根據1998年4月3日生效的《九廣鐵路公司(修訂)條例》，公司的權力獲得伸延，可以興建及經營新鐵路。

## 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所有適用的《香港財務報告準則》(包括所有適用的《會計實務準則》及詮釋)與香港公認會計原則的所有適用條文，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》對帳項披露規定的適用條文編製本財務報表。公司及其所有附屬公司(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

除投資物業及投資是按以下的會計政策所述，分別按重估值及市值記帳外，本財務報表是以原始成本作為編製基準。

### (c) 綜合基準

綜合財務報表包括公司及其所有附屬公司截至每個年度12月31日止年度結算的財務報表。於本年度內收購或出售的附屬公司，其業績乃按照自收購日期起或截至出售日期止，計入綜合財務報表內。

所有公司之間的交易及結存均於編製綜合財務報表時予以抵銷。

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的若干附屬公司的財務報表並不計入綜合財務報表內，因為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。

## 財務報表附註

(以港元計)

### 2 主要會計政策 (續)

#### (d) 於附屬公司的投資

根據香港《公司條例》規定，附屬公司是指本集團直接或間接持有其過半數已發行股本，或控制其過半數投票權，或控制其董事會組成的公司。當本公司有權直接或間接支配附屬公司的財務及經營政策，並藉此從其活動中取得利益，均視為受本公司控制。

集團於受控制附屬公司的投資均在綜合財務報表中綜合計算。然而，如購入並持有這些投資的唯一目的是在短期內將之出售，或受控制附屬公司是長期在嚴格限制條件下經營，以致其向本集團轉移資金的能力嚴重受損，在此情況下，則按面值計入綜合資產負債表，而面值變動亦以跟其他投資相同的方式確認。

集團內部往來的餘額和集團內部交易及產生的未實現溢利，均在編製綜合財務報表時全數抵銷。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已轉讓資產已出現減值。

本公司資產負債表上所示於附屬公司的投資，是按成本減去任何減值虧損(參閱附註2(h))後入帳。然而，如購入並持有這些投資的唯一目的是在短期內將其出售，或附屬公司是長期在嚴格限制條件下經營，以致其向本公司轉移資金的能力嚴重受損，在此情況下，則按公平價值列帳，而公平價值變動亦以跟其他投資相同的方式確認。

#### (e) 聯營公司

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

於聯營公司的投資是按權益法記入綜合財務報表，並且先以成本入賬，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。但是如果購入並持有這些投資的唯一目的是在短期內將之出售，或聯營公司是長期在嚴格限制條件下經營，以致嚴重影響其向集團轉移資金的能力，則這些投資會按公平價值入賬，而公平價值的變動亦以跟其他投資相同的方式確認。綜合收益表反映出年內集團所佔聯營公司於收購後的業績。

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

計入公司收益表內的聯營公司的業績只限於已收和應收的股息，惟這些股息必須與截至或早於公司結算日的期間有關，而且公司收取該股息的權利已於結算日前確定。公司資產負債表所示於聯營公司的投資，是按成本減去減值虧損(參閱附註2(h))後入賬。但是如果購入並持有這些投資的唯一目的是在短期內將之出售，或聯營公司是長期在嚴格限制條件下經營，以致嚴重影響其向集團轉移資金的能力，則這些投資會按公平價值入賬，而公平價值的變動亦以跟其他投資相同的方式確認。



## 2 主要會計政策 (續)

### (f) 固定資產

(i) 固定資產按以下基準於資產負債表內列帳：

- 除投資物業外，固定資產均以成本扣除累計折舊(見附註2(g))和減值虧損(見附註2(h))後列帳，當中包括用於集團或公司鐵路網絡營運和附屬商業活動的土地、路軌及軌枕初期成本、道碴成本、建築物、基建、鐵路車輛及其他設備。

政府撥入固定資產原值按下列辦法釐定：

- 1983年2月1日撥入的固定資產—由財政司司長釐定。
- 1983年2月1日後撥入的固定資產—以政府記錄的實際成本為依據。

每項不足2萬元的固定資產支出均於產生時在收益表內扣除。

- 租賃年期尚餘20年以上的投資物業按每年由外界合資格的估值師所評估的公開市值記入資產負債表內。

(ii) 重估投資物業時出現的價值變動，會作為投資物業重估儲備的變動處理。唯有以下情況例外：

- 若重估虧損額超過就該項投資物業組合在截至重估前計入的儲備總額，超出的重估虧損金額便會在收益表內確認為支出。
- 若過往曾就該項投資物業組合的重估虧損計入收益表內，其後出現的重估收益，其中相等於過往曾計入收益表內的虧損金額會撥回收益表內，餘額計入投資物業重估儲備。

(iii) 如產生在現有固定資產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固定資產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。

(iv) 報廢或出售固定資產所產生的盈虧，均按該資產出售所得資金淨額與帳面價值的差額釐定，並於報廢或出售當日在收益表內確認為收益或支出。

在出售投資物業時，以往計入投資物業重估儲備的相關盈餘或虧損會轉為計入收益表內。

## 財務報表附註

(以港元計)

### 2 主要會計政策 (續)

#### (f) 固定資產 (續)

##### (v) 租賃資產

- 根據授予集團或公司相等於擁有權的權益的租賃協議下所持有的固定資產，均作為集團或公司本身擁有該項資產來處理。
- 持有作經營租賃用途的固定資產按其性質記入資產負債表內，並按附註2(g)所述的集團或公司折舊政策予以折舊。減值虧損按附註2(h)所述的會計政策記帳。經營租賃的收入按照附註2(n)所述的集團或公司收入確認政策予以確認。
- 如集團或公司以經營租賃方式使用資產，其支付的租賃費用在租賃期內攤分為多期付款記入各個會計年度的收益表內。

#### (g) 折舊

- (i) 租賃年期尚餘20年以上的投資物業並無折舊，原因是在估值時已將每項物業於估值當日的狀況計算在內。公司及集團目前並無持有任何租賃年期尚餘不足20年的投資物業。其他租賃土地則依尚餘的租賃年期折舊。
- (ii) 投資物業以外的批租土地依租約尚餘年期折舊。
- (iii) 路軌、道碴及軌枕的初期成本並無折舊。更換路軌及軌枕的成本於產生時記入收益表內。
- (iv) 所有其他固定資產按其原值以直線法就其預計可使用年期以下列百分率計算每年折舊：

隧道、橋樑及道路	1%
建築物	2%
電動列車	2.5-3.3%
柴油機車	3-20%
升降機及電動扶梯	5%
道碴重鋪工程	7%
機器及設備	3-10%
電訊及信號系統、空氣調節裝置	7-10%
收費系統	7-10%
流動電話系統	10-14%
傢具及固定裝置	7-33%
電腦及辦公室設備(包括電腦軟件)	20-33%
巴士	6-10%
其他車輛	7-25%

- (v) 公司就資產實際狀況及資產重置計劃而對各類固定資產的可使用年期作定期檢討。若某次檢討後的預計使用年期比較前次檢討的預計出現大幅變動，本期及未來期間的折舊將被調整。

## 2 主要會計政策 (續)

### (h) 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：

- 固定資產 (除按重估價值列賬的投資物業之外)；
- 進行中建築工程；
- 遞延支出；
- 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，並將減值虧損記入收益表內而將資產的帳面值減至可收回金額的水平。

#### (i) 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。當有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)。

#### (ii) 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。

### (i) 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後列帳 (見附註2(h))。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，以及財務收入／支出淨額 (見附註2(q))。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，則不再將有關成本資本化，而該資產轉為固定資產，並同時開始按照上文附註2(g)詳述的政策計算折舊。

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，所涉費用均在收益表內撇銷。
- 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。



## 財務報表附註

(以港元計)

### 2 主要會計政策 (續)

#### (j) 遞延支出

如附註2(i)所述，與擬建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。

#### (k) 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，固定資產中該地點原有土地及建築物的帳面淨值撥入發展中物業項下。有關項目所涉及的成本亦撥入發展中物業項下，直至有關利潤被公司確認。

物業發展利潤按下列方法於收益表內列帳：

- 如公司因發展商參與物業發展項目而從發展商收取款項：在計入任何由公司保留物業的尚餘風險和業務後。
- 如公司應佔利潤乃按出售物業實際所得款項計算時：當大部分物業完成買賣合約、發出入伙紙及收取大部分出售所得款項後。
- 如公司的利潤乃按公司所保留的若干物業計算時：當該等物業可供公司使用，及已計入與該項發展有關的任何尚餘風險後。確認的利潤乃按保留物業的公平價值減除公司就保留物業應計的任何成本後計算。

#### (l) 共同控制的業務

公司就本身在共同控制的業務中控制的資產及所涉負債，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。共同控制的業務從出售貨物或提供服務所賺得的收益中，若有關交易所涉及的經濟利益可能流入或流出公司，公司所佔的收益，連同有關的開支均在適用時，計入收益表內。

#### (m) 投資

公司的投資包括：

- (i) 以專為興建東鐵支線、九龍南線及沙田至中環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」)；以及
- (ii) 以公司營運所得的盈餘資金所作的投資(下稱「其他投資」)。

所有投資均以其公允價值計入資產負債表內。

資金動用前的投資的公允價值的變化，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、為對沖外匯投資而進行衍生金融工具交易時所產生的收益或虧損，或出售此等投資時所產生的收益或虧損，均予以資本化而適當計入進行中建築工程或遞延支出項下。

## 2 主要會計政策 (續)

### (m) 投資 (續)

其他投資的公允價值的變化，均在投資重估儲備內確認，直至有關投資被出售、贖回或以其他方式轉讓，或在有客觀證據證明有關投資的價值出現耗蝕時，有關的累計收益或虧損將會從投資重估儲備轉入收益表內。

在有說服力的證據證明導致投資價值耗蝕的情況或事件已不存在及不會在可見將來再次出現時，先前由於投資價值耗蝕而從投資重估儲備轉入收益表的項目，將從收益表撥回投資重估儲備內。

出售其他投資所得的溢利或虧損將在有關的溢利或虧損實際出現時計入收益表內。溢利或虧損包括任何先前在投資重估儲備內為此等投資記帳的金額。

### (n) 收入確認

若所涉及的經濟利益可能流入集團或公司，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

- 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收入在租賃期所涵蓋的會計期間內，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

- 定期債務證券的利息收入在產生時並按購入時的溢價或折讓作攤銷調整後確認，以便在購入日期與到期日的期間內達致穩定的回報率。
- 銀行存款的利息收入根據本金結餘和適用利率而按時間攤分計算。

#### (iv) 其他收入

- 有關服務完成或貨物交付後。

### (o) 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。

## 財務報表附註

(以港元計)

### 2 主要會計政策 (續)

#### (o) 租出及租回交易 (續)

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予公司。這些安排實質上並不涉及《會計實務準則》第14條(租賃)所指的租賃，因為公司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前相同的資產使用權。因此，這些交易並不作為租賃記帳，當公司所作出的長期租賃承諾已被所存放的抵押存款抵銷的話，有關的承諾及存款則不會確認為公司的義務和資產。若公司的承諾及存款符合界定負債及資產的定義，則有關的承諾及存款會在資產負債表中確認為義務和資產。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。

#### (p) 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。

#### (q) 借貸成本及投資收入

借貸所產生的借貸成本，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，餘額在年度內記入收益表。

借貸成本包括借貸利息、有關借貸的折讓的攤銷、與安排借貸有關而產生的附帶成本的攤銷、為對沖外幣借貸而進行衍生金融工具交易時所產生的收益或虧損，以及外幣借貸產生的匯兌差額。匯兌差額則予以資本化，但只限於作為調整利息成本的部分。

投資收入包括利息收入、為對沖外匯投資而進行衍生金融工具交易時所產生的收益或虧損、出售投資所產生的收益或虧損，以及投資所產生的匯兌差額。

為購置、建造或生產一項需長時間準備才可投入使用的資產而取得的股本注資及借貸資金，在資金實際開支之前作短暫性投資而賺得的投資收入，均適當計入進行中建築工程或遞延支出項下。

#### (r) 外幣折算

年度內外幣交易以交易日的匯率伸算為港元。貨幣性外幣資產及負債以結算日的市場匯率伸算為港元。用作對沖外幣投資和負債的遠期外匯合約、掉期合約及期權，均按結算日的匯率重估價值。貨幣性對沖交易產生的收益及虧損，用作抵銷外幣投資及負債因貨幣幣值波動而產生的收益及虧損。因換算外幣以及重估遠期外匯合約、掉期合約及期權的價值而產生的差額，在扣除附註2(q)所述資本化的部分外，均列入收益表內。



## 2 主要會計政策 (續)

### (s) 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。

所有遞延稅項負債及所有遞延稅項資產(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。

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的金額。

- (iv) 本期和遞延稅項資產只會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，才可以分別抵銷本期和遞延稅項負債：
  - 本期稅項資產和負債：集團或公司計劃按淨額基準計算，或在變現該資產的同時清償該負債；或
  - 遞延稅項資產和負債：這些資產和負債必須與同一稅務機構就以下其中一項徵收的所得稅有關：
    - 同一應課稅實體；或
    - 不同的應課稅實體。這些實體計劃在日後每個預計有大額遞延稅項負債需要清償或大額遞延稅項資產可以收回的期間內，按淨額基準實現本期稅項資產和清償本期稅項負債，或在變現資產的同時清償負債。

### (t) 準備與或有負債

如果公司或集團須就已發生的事件承擔法律或推定義務，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，公司或集團便會就該時間或數額不定的負債計提準備。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，便會將該義務披露為或有負債。

## 財務報表附註

(以港元計)

### 2 主要會計政策 (續)

#### (u) 僱員福利

向公司設有的界定供款計劃供款和向《香港強制性公積金計劃條例》規定的強制性公積金供款的義務，除了作為進行中建築工程、遞延支出和發展中物業的成本而予以資本化的部分外，均在產生時在收益表內確認為支出。

薪金、年終花紅、有薪年假、假期旅費津貼和非金錢的福利，均在僱員服務的年度內記帳。

#### (v) 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，此等投資可隨時轉換為既定金額的現金，而價值變動風險極低，及到期日由購置此等投資時起計不超過3個月。

在綜合現金流動表中，等同現金亦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，但不包括貸款日起計3個月後到期的銀行存款。

#### (w) 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或其他個體。

#### (x) 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，以及能夠以合理基礎撥入該分部的項目。

分部資本開支是為該分部購入預計可使用超過一年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、公司和財務開支。

### 3 營業額、經營成本與未包括財務收入／(支出)淨額的經營溢利

(a) 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：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
運輸服務		
客運服務		
— 東鐵	3,415	3,266
— 輕鐵	416	468
— 西鐵	382	11
貨運服務	68	74
	<b>4,281</b>	3,819
物業服務	695	607
	<b>4,976</b>	4,426

(b) 未計折舊的經營成本包括：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
員工開支		
— 包括1.38億元退休開支在內的總額(2003年：1.37億元)	2,156	2,262
— 包括1,700萬元退休開支在內的資本化金額(2003年：2,900萬元)	(692)	(1,061)
	<b>1,464</b>	1,201
電費及燃料費	456	271
維修及保養	181	133
已消耗的存料及零件	158	115
一般供應物資	32	34
政府地租及差餉	68	64
八達通咭使用費	33	29
聘用服務的開支	144	105
有關物業及物業管理的開支	63	56
其他	208	121
	<b>2,807</b>	2,129



## 財務報表附註

(以港元計)

### 3 營業額、經營成本與未包括財務收入／(支出)淨額的經營溢利(續)

(c) 折舊包括：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
折舊		
— 持有作經營租賃用的資產	16	17
— 其他資產	1,622	735
— 資本化的折舊	(6)	(4)
	<b>1,632</b>	<b>748</b>

(d) 計算未包括財務收入／(支出)淨額的經營溢利已扣除：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
固定資產於出售時撇銷	24	9
核數師酬金		
— 核數服務	4	4
— 稅務遵守服務	1	1
經營租賃開支(最低租賃付款)		
— 廠房及機器租金	29	21
— 物業租金	13	14
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	2	1
— 行政總裁及非管理局成員的執行總監的酬金	33	40
及已計入：		
經營租賃的應收租金減1,700萬元(2003年：1,300萬元)直接支出 (包括2,900萬元或有租金(2003年：2,000萬元))	499	449
投資物業的應收租金減1,800萬元(2003年：1,600萬元)直接支出	62	68

### 3 營業額、經營成本與未包括財務收入／(支出)淨額的經營溢利(續)

(e) 包括主席但不包括行政總裁的管理局成員袍金載列如下：

	2004年 千港元	2003年 千港元
<b>主席</b>		
田北辰先生	220	220
<b>成員</b>		
鄭海泉先生*	96	110
劉定中先生**	—	4
廖秀冬博士(環境運輸及工務局局長)	110	110
羅榮生先生	110	110
馬時亨先生(財經事務及庫務局局長)	110	110
吳亮星先生***	14	—
包立德先生	110	110
石禮謙議員****	101	—
蘇慶和先生#	9	106
溫文儀先生	110	110
汪穗中先生##	9	110
王于漸教授###	101	—
	<b>1,100</b>	<b>1,100</b>

\* 鄭海泉先生已於2004年11月15日卸任。

\*\* 劉定中先生已於2003年1月14日卸任。

\*\*\* 吳亮星先生於2004年11月16日獲委任。

\*\*\*\* 石禮謙議員於2004年2月1日獲委任。

# 蘇慶和先生已於2004年1月31日卸任。

## 汪穗中先生已於2004年1月31日卸任。

### 王于漸教授於2004年2月1日獲委任。

## 財務報表附註

(以港元計)

### 3 營業額、經營成本與未包括財務收入／(支出)淨額的經營溢利(續)

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

	2004年 百萬港元			2003年 百萬港元
	基本薪金、津貼、退休福利計劃供款、約滿酬金及實物利益	浮動薪金	合計	基本薪金、津貼、退休福利計劃供款、約滿酬金及實物利益合計
黎文熹先生*				
署理行政總裁	4.89	0.51	5.40	5.11
李鏡權先生*				
新鐵路工程高級總監	3.83	0.40	4.23	4.16
李殷泰先生*				
運輸高級總監	3.91	0.37	4.28	3.81
唐仕謙先生*				
西鐵總監	3.49	0.39	3.88	4.05
林濬先生*				
物業總監	3.72	0.41	4.13	4.10
李振邦先生**				
財務總監	2.80	—	2.80	—
簡金港生女士®*				
人力資源總監	2.18	0.38	2.56	—
楊啟彥先生#				
行政總裁	—	—	—	6.47
詹伯樂先生#				
新鐵路工程高級總監	—	—	—	5.27
余開堅先生###				
營運總監	6.12	—	6.12	4.00
梁國新先生####				
新鐵路項目總監	2.03	—	2.03	3.96
	<b>32.97</b>	<b>2.46</b>	<b>35.43</b>	40.93

\* 由2004年7月1日起，部份的酬金已變為與表現關連的浮動薪金。而部份執行總監於2004年所得的薪酬高於或低於2003年，主要是由於浮動薪金、0.2%的薪酬增幅、對某些執行總監需要付上的代務責任附加特別津貼，以及應計所得年假的增加或減少所致。

\*\* 李振邦先生於2004年1月委任。

®\* 簡金港生女士於2004年5月委任。

# 楊啟彥先生及詹伯樂先生已於2004年1月1日榮休。

## 余開堅先生的酬金包括根據合約規定所付合共120萬元的款項及約滿後所付的90萬元款項。余先生已於2005年1月3日離職。

### 梁國新先生已於2004年7月1日榮休。

上述數字包括公司5位最高薪僱員的酬金。

## 4 財務收入／(支出)淨額

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
投資收入		
銀行存款的利息收入	48	50
投資的利息收入	166	510
應收貸款的利息收入	53	3
借予附屬公司貸款的利息收入	241	211
衍生金融工具的收入淨額	95	143
匯兌收益淨額	15	—
贖回及出售投資所得已確認虧損淨額(包括轉撥自投資重估儲備的3,900萬元虧損(2003年：2,500萬元))	(67)	(60)
	<b>551</b>	857
*扣減：資本化的金額	<b>(173)</b>	(435)
	<b>378</b>	422
借貸成本		
應付租賃的利息支出	52	3
其他貸款的利息支出	1,384	1,355
其他借貸成本	20	37
匯兌虧損淨額	—	28
	<b>1,456</b>	1,423
#扣減：資本化的金額	<b>(1,037)</b>	(1,354)
	<b>419</b>	69
財務收入／(支出)淨額	<b>(41)</b>	353

\* 資本化的利息收入以1.37厘(2003年：2.20厘)至2.54厘(2003年：4.04厘)之間的年息賺得。

# 資本化的利息支出以6.02厘(2003年：6.10厘)至6.88厘(2003年：6.75厘)之間的年息開支。



## 財務報表附註

(以港元計)

### 5 所得稅

(a) 綜合收益表內的所得稅為：

	2004年 百萬港元	2003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	81	283
稅率調高對1月1日的遞延稅項結餘的影響	—	244
	81	527
應佔聯營公司的遞延稅項	1	1
	83	529

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2004年12月31日所累積約71億元的稅務虧損（2003年：約38億元），可用於抵銷將來的應課稅溢利。

(b) 稅項開支與會計溢利按適用稅率的對帳：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
稅前溢利	512	1,910
稅前會計溢利的稅項	90	334
不可扣除開支的稅項影響	30	(39)
毋須課稅收入的稅項影響	(37)	(10)
年內調升稅率後對期初遞延稅項結餘的影響	—	244
實際稅項開支	83	529

(c) 資產負債表內的本期稅項為：

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003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)	—	—
	—	—	—	—

## 5 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：

	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	合計 百萬港元
於2003年1月1日	(412)	3,016	2,604
於綜合收益表扣除/(計入)	(253)	780	527
於2003年12月31日	(665)	3,796	3,131
於2004年1月1日	<b>(665)</b>	<b>3,796</b>	<b>3,131</b>
於綜合收益表扣除/(計入)	<b>(585)</b>	<b>666</b>	<b>81</b>
於2004年12月31日	<b>(1,250)</b>	<b>4,462</b>	<b>3,212</b>
		<b>2004年 百萬港元</b>	2003年 百萬港元
預計在12個月後變現的遞延稅項資產		<b>(1,250)</b>	(665)
預計在12個月後結清的遞延稅項負債		<b>4,462</b>	3,796
		<b>3,212</b>	3,131

## 6 稅後溢利

綜合稅後溢利當中，4.18億元(2003年：13.76億元)已記入公司的財務報表內。

## 財務報表附註

(以港元計)

### 7 擬派股息

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
(a) 本年度股息：		
結算日後擬派的末期股息為每股439.67元(2003年：1,584.87元)	172	620

在結算日後擬派的末期股息並未在資產負債表內確認為負債，但已在資產負債表內列作權益的獨立部分。

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
(b) 有關前財政年度股息，並於本年度核准及支付：		
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1,584.87元 (2003年：1,584.87元)	620	620

### 8 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。根據會計實務準則第26條(分部資料報告)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，會計實務準則第26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。

於2003年12月，東鐵部和西鐵／輕鐵部合併為運輸部，以便管理層更靈活地分配資源，並為公司帶來協同作用及節省開支，尤其是兩個鐵路網絡所需的共通服務(如維修)。運輸部管理所有運輸服務，包括東鐵、輕鐵、西鐵及貨運。自2003年12月起，大部分支出均屬各部鐵路服務，包括東鐵、輕鐵、西鐵及貨運的相同支出。

為配合公司的內部組織和管理架構，本年報以運輸業務分部代替東鐵、輕鐵、西鐵及貨運，而2003的相關數字亦已重新列報作比較用途。

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。

## 8 分部資料報告 (續)

2004年  
經營業績

	運輸服務 百萬港元	物業 百萬港元	綜合合計 百萬港元
收入	4,281	695	4,976
未計折舊的業務分部經營成本	(2,450)	(128)	(2,578)
業務分部之間的費用 <sup>(1)</sup>	35	(35)	—
未計折舊的業務分部業績	1,866	532	2,398
折舊	(1,581)	(29)	(1,610)
業務分部業績	285	503	788
不予分配的公司開支及折舊			(251)
未包括財務收入／(支出)淨額的經營溢利			537
財務收入／(支出)淨額			(41)
應佔聯營公司溢利			16
所得稅			(83)
稅後溢利			429

<sup>(1)</sup> 業務分部之間的費用是向其他業務分部提供服務後收到的費用。

## 資產及負債

	運輸服務 百萬港元	物業 百萬港元	綜合合計 百萬港元
業務分部的資產	66,576	1,682	68,258
發展中物業	—	1,892	1,892
聯營公司權益	—	—	57
興建中的鐵路 <sup>®</sup>	—	—	7,981
不予分配的資產 <sup>#</sup>	—	—	13,244
	66,576	3,574	91,432
業務分部的負債	367	636	1,003
遞延收入	584	124	708
不予分配的負債 <sup>*</sup>	—	—	29,574
	951	760	31,285

<sup>®</sup> 包括落馬洲支線的建設成本(65.19億元)，以及沙田至中環線、九龍南線及北環線的規劃及設計成本(14.62億元)。

<sup>#</sup> 包括公司的進行中建築工程(4,600萬元)、公司資產(3.63億元)、投資(43.23億元)、應收貸款(7.33億元)、借予附屬公司的貸款(35.76億元)、應收利息(4,900萬元)、其他應收款項(6.23億元)和現金及等同現金(35.31億元)。

<sup>\*</sup> 包括附息借貸(197.48億元)、應付利息(4.85億元)、應計基本工程項目開支和準備(38.75億元)、應付租賃(7.17億元)、其他應付款項(15.37億元)及遞延稅項負債(32.12億元)。



## 財務報表附註

(以港元計)

### 8 分部資料報告 (續)

#### 其他資料

	運輸服務 百萬港元	物業 百萬港元	綜合合計 百萬港元
資本開支			
— 運營鐵路	6,675	61	6,736
— 興建中的鐵路	—	—	2,278
— 不予分配的資本開支	—	—	8
	<b>6,675</b>	<b>61</b>	<b>9,022</b>

#### 2003年

#### 經營業績

	運輸服務 百萬港元	物業 百萬港元	綜合合計 百萬港元
收入	3,819	607	4,426
未計折舊的業務分部經營成本	(1,779)	(121)	(1,900)
業務分部之間的費用 <sup>(1)</sup>	21	(21)	—
未計折舊的業務分部業績	2,061	465	2,526
折舊	(698)	(24)	(722)
業務分部業績	1,363	441	1,804
不予分配的公司開支及折舊			(255)
未包括財務收入／(支出)淨額的經營溢利			1,549
財務收入／(支出)淨額			353
應佔聯營公司溢利			8
所得稅			(529)
稅後溢利			1,381

<sup>(1)</sup> 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。

## 8 分部資料報告 (續)

## 資產與負債

	運輸服務 百萬港元	物業 百萬港元	綜合合計 百萬港元
業務分部的資產	51,279	1,462	52,741
發展中物業	—	1,448	1,448
聯營公司權益	—	—	42
興建中的鐵路 <sup>◎</sup>	—	—	14,991
不予分配的資產 <sup>#</sup>	—	—	19,982
	51,279	2,910	89,204
業務分部的負債	1,499	529	2,028
遞延收益	629	114	743
不予分配的負債 <sup>*</sup>	—	—	26,228
	2,128	643	28,999

<sup>◎</sup> 包括東鐵支線的建設成本(140.91億元)，以及沙田至中環線及九龍南線的規劃及設計成本(9億元)。

<sup>#</sup> 包括公司的進行中建築工程(1,200萬元)、公司資產(4.71億元)、投資(122.44億元)、應收貸款(7.74億元)、借予附屬公司的貸款(32.32億元)、應收利息(6,300萬元)、其他應收款項(5.09億元)和現金及等同現金(26.77億元)。

<sup>\*</sup> 包括付息借貸(200.13億元)、應付利息(4.74億元)、應計基本工程項目開支和準備(8.96億元)、應付租賃(7.58億元)、其他應付款項(9.56億元)及遞延稅項負債(31.31億元)。

## 其他資料

	運輸服務 百萬港元	物業 百萬港元	綜合合計 百萬港元
資本開支			
— 現有業務	5,744	70	5,814
— 興建中的鐵路	—	—	5,290
— 不予分配的資本開支	—	—	18
	5,744	70	11,122

## 財務報表附註

(以港元計)

### 9 固定資產

固定資產包括：

(a) 集團

	投資物業 百萬港元	批租土地 及軌道 百萬港元	隧道、橋 樑及道路 百萬港元	建築物 百萬港元	鐵路車輛 百萬港元	其他設備 百萬港元	總額 百萬港元
<b>原值或估值：</b>							
於2004年1月1日	878	9,540	10,815	20,297	8,055	8,997	58,582
重新分類	—	(2,326)	2,121	233	—	(28)	—
撥自進行中建築工程	—	865	3,471	7,172	1,219	2,123	14,850
添置	—	1,046	299	1,159	8	87	2,599
出售	—	(7)	—	(3)	—	(90)	(100)
重估盈餘	148	—	—	—	—	—	148
於2004年12月31日	1,026	9,118	16,706	28,858	9,282	11,089	76,079
<b>累積折舊：</b>							
於2004年1月1日	—	195	90	970	2,005	3,465	6,725
重新分類	—	(14)	21	—	—	(7)	—
年內支出	—	141	124	448	239	686	1,638
出售撥回	—	—	—	(1)	—	(75)	(76)
於2004年12月31日	—	322	235	1,417	2,244	4,069	8,287
<b>帳面淨值：</b>							
於2004年12月31日	1,026	8,796	16,471	27,441	7,038	7,020	67,792
於2003年12月31日	878	9,345	10,725	19,327	6,050	5,532	51,857

## 9 固定資產 (續)

固定資產包括：

(b) 公司

	投資物業 百萬港元	批租土地 及軌道 百萬港元	隧道、橋 樑及道路 百萬港元	建築物 百萬港元	鐵路車輛 百萬港元	其他設備 百萬港元	總額 百萬港元
<b>原值或估值：</b>							
於2004年1月1日	878	9,540	10,815	20,297	8,055	8,960	58,545
重新分類	—	(2,326)	2,121	233	—	(28)	—
撥自進行中建築工程	—	865	3,471	7,172	1,219	2,106	14,833
添置	—	1,046	299	1,159	8	87	2,599
出售	—	(7)	—	(3)	—	(90)	(100)
重估盈餘	148	—	—	—	—	—	148
於2004年12月31日	1,026	9,118	16,706	28,858	9,282	11,035	76,025
<b>累積折舊：</b>							
於2004年1月1日	—	195	90	970	2,005	3,465	6,725
重新分類	—	(14)	21	—	—	(7)	—
年內支出	—	141	124	448	239	682	1,634
出售撥回	—	—	—	(1)	—	(75)	(76)
於2004年12月31日	—	322	235	1,417	2,244	4,065	8,283
<b>帳面淨值：</b>							
於2004年12月31日	1,026	8,796	16,471	27,441	7,038	6,970	67,742
於2003年12月31日	878	9,345	10,725	19,327	6,050	5,495	51,820

- (c) 軌道主要包括路軌及軌枕的初期成本、道碴的部分初期成本及其後主要道碴重鋪工程的開支。
- (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) 集團及公司在香港以中期及長期租賃持有的土地帳面淨值分別為56.63億元(2003年：44.49億元)及2,800萬元(2003年：2,900萬元)。
- (f) 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。



## 財務報表附註

(以港元計)

### 9 固定資產 (續)

(g) 集團及公司的投資物業在香港以長期租賃持有，於2004年12月31日由簡福貽測量行以收入淨額資本化並計入租約屆滿後續約時淨租金收入增加的可能性，為基礎進行估值。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。2004年的重估盈餘為1.48億元(2003年：1,700萬元虧損)已撥入投資物業重估儲備內(見附註30)。

(h) 除投資物業外，固定資產包括以下用於經營租賃的資產，其帳面總值及有關的累積折舊如下：

	帳面總值 2004年 百萬港元	有關的 累積折舊 2004年 百萬港元	帳面 總值 2003年 百萬港元	有關的 累積折舊 2003年 百萬港元
紅磡灣貨場	85	9	131	12
紅磡車站停車場	55	22	55	22
紅磡車站辦公室	21	6	21	5
紅磡貨運總辦事處	6	1	8	1
沙田車站連城廣場	104	60	104	58
旺角車站貨場	45	6	45	5
各車站商店	672	59	545	52
流動電話覆蓋系統	87	37	70	31
策誠軒	19	4	19	3
	<b>1,094</b>	<b>204</b>	998	189

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，而是用於集團及公司的鐵路業務或作為鐵路業務的輔助業務，故無分類列入為投資物業。

(i) 集團及公司根據不可取消物業經營租賃收到未來最低租金總額如下：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1年內	659	596
1年至5年內	914	1,171
5年後	41	108
	<b>1,614</b>	1,875

## 9 固定資產 (續)

- (j) 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。從該名海外投資者收到的預付租金，部分已投放於存款或投資於債務證券或借予非關連人士，而還款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。該等安排乃集團及公司與美國及英國的投資者所訂立。

集團及公司的部份資產涉及9項以上所述的安排，有關資產於2004年12月31日原值總計118.19億元(2003年：118.36億元)而帳面淨值為79.13億元(2003年：83億元)。6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9項安排取得134.1億元(2003年：134.1億元)現金，假設行使每項安排的購買權，集團及公司承諾支付的長期租賃費用淨現值總額估計為126.81億元(2003年：126.81億元)，預期此承諾將以總值119.64億元(2003年：119.23億元)的現有存款和投資所支付。

集團及公司由此等安排所得的現金淨額總額已列報為遞延收益，並按有關安排的適用租賃期作攤銷記入收益表內。本年度確認總數為3,900萬元(2003年：2,300萬元)的金額已記入收益表的營業額內。

- (k) 年內的添置金額包括公司就以下各項支付予或應付予政府的金額：
- (i) 西鐵項目建造地盤租地的900萬元租金(2003年：5,100萬元)。由於該土地不可以轉讓，及只供公司和／或其承建商使用，因此並無可量度的價值。
  - (ii) 政府代公司為西鐵項目收地工作所收取的3,700萬元費用(2003年：4,000萬元)。
  - (iii) 政府代公司為西鐵項目已收土地支付及應付作為賠償的9.58億元(2003年：1.81億元)。公司有義務償付該筆賠償費予政府。

## 財務報表附註

(以港元計)

### 10 進行中建築工程

進行中建築工程包括：

(a) 集團

	2004年 1月1日 結餘 百萬港元	年內成本 百萬港元	撥入 固定資產 百萬港元	2004年 12月31日 結餘 百萬港元
<b>東鐵支線</b>				
建築物及其他土木工程	8,473	2,507	(7,456)	3,524
鐵路車輛	135	821	(931)	25
廠房及設備	1,541	967	(2,080)	428
顧問費用	1,380	255	(1,259)	376
土地及有關成本	715	396	(509)	602
間接開支				
— 員工開支及其他開支	1,366	411	(1,289)	488
— 可收回間接成本	(299)	(58)	336	(21)
	13,311	5,299	(13,188)	5,422
財務支出淨額	780	859	(542)	1,097
	14,091	6,158	(13,730)	6,519
<b>其他建築中的資產</b>				
建築物及其他土木工程	463	199	(523)	139
鐵路車輛	161	23	(181)	3
其他設備	314	230	(216)	328
間接開支	72	130	(200)	2
	1,010	582	(1,120)	472
	15,101	6,740	(14,850)	6,991

## 10 進行中建築工程 (續)

## (b) 公司

	2004年 1月1日 結餘 百萬港元	年內成本 百萬港元	撥入 附屬公司 百萬港元	撥入 固定資產 百萬港元	2004年 12月31日 結餘 百萬港元
<b>東鐵支線</b>					
建築物及其他土木工程	8,473	2,507	—	(7,456)	3,524
鐵路車輛	135	821	—	(931)	25
廠房及設備	1,541	967	—	(2,080)	428
顧問費用	1,380	255	—	(1,259)	376
土地及有關成本	715	396	—	(509)	602
間接開支					
— 員工開支及其他開支	1,366	411	—	(1,289)	488
— 可收回間接成本	(299)	(58)	—	336	(21)
	13,311	5,299	—	(13,188)	5,422
財務支出淨額	780	859	—	(542)	1,097
	14,091	6,158	—	(13,730)	6,519
<b>其他建築中的資產</b>					
建築物及其他土木工程	463	199	—	(523)	139
鐵路車輛	161	23	—	(181)	3
其他設備	314	230	(17)	(199)	328
間接開支	72	130	—	(200)	2
	1,010	582	(17)	(1,103)	472
	15,101	6,740	(17)	(14,833)	6,991

## (c) 東鐵支線

(i) 年內產生的土地及有關成本包括公司就以下各項支付及應付予政府的金額：

- 東鐵支線項目建造地盤租地的4,200萬元租金(2003年：5,200萬元)。該土地不可以轉讓，只供公司和／或其承建商使用，因此並無可量度的價值。
- 政府為東鐵支線項目進行收地工作的費用，以及政府代公司為該項目已收土地支付及應付作為賠償的1.9億元(2003：1.7億元)。公司有義務償付該筆賠償費予政府。

(ii) 年內記入貸方的可收回間接成本為已收政府和應向其收取的款項4,800萬元(2003年：5,200萬元)，該等款項來自公司代政府在東鐵支線沿線進行若干主要公共基建工程及其他工程而收取的費用；此等委託工程乃根據有關的委託協議進行。



## 財務報表附註

(以港元計)

### 10 進行中建築工程 (續)

(d) 其他建築中的資產

年內記入貸方的其他建築中資產包括以下各項的已收和應收回的間接成本：

- 公司代政府在西鐵第一期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1,100萬元(2003年：3,900萬元)；此等委託工程乃根據有關的委託協議進行。
- 根據公司與政府達成的股份協議(見附註16)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1,600萬元(2003年：3,500萬元)。

### 11 遞延支出

遞延支出包括：

	2004年 1月1日 結餘 百萬港元	年內支出 百萬港元	財務支出 淨額 百萬港元	2004年 12月31日 結餘 百萬港元
沙田至中環線	731	437	11	1,179
九龍南線	169	107	3	279
北環線	—	4	—	4
	<b>900</b>	<b>548</b>	<b>14</b>	<b>1,462</b>

年內產生的開支包括公司就以下各項支付及應付予政府的金額：

- 政府代公司為沙田至中環線項目收地工作的300萬元費用(2003年：500萬元)。
- 政府代公司為九龍南線項目收地工作的500萬元費用(2003年：200萬元)。

## 12 發展中物業

在香港以長期租賃持有的發展中物業包括：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1月1日結餘	1,448	1,153
年內支出	444	314
撥自遞延收入	—	(19)
12月31日結餘	1,892	1,448

發展中物業的支出結餘主要與車公廟站、大圍維修中心、大圍車站及烏溪沙站的發展地盤有關。為加強穩定樓價的措施，房屋及規劃地政局局長於2003年10月15日宣布，政府與公司協定於2005年前不會就馬鞍山鐵路沿線的4個物業發展項目邀請發展意向書，而該等項目的第一期工程不會在2008年前完成。

## 13 於附屬公司的投資

	公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
非上市股份成本	—	—

附屬公司詳情如下：

公司名稱	註冊及 經營地點	已發行及 繳足股份 數量**	股份 票面值	公司持有 股份百分比	附屬公司 持有股份 百分比	主要業務
文禮閣物業管理 有限公司	香港	25,500 'A' 24,500 'B'	\$1 \$1	100% 無	無 無	物業管理
新屯門中心物業管理 有限公司	香港	25,000 'A' 25,000 'B'	\$1 \$1	100% 100%	無 無	物業管理
駿景園物業管理 有限公司	香港	25,000 'A' 25,000 'B'	\$1 \$1	100% 100%	無 無	物業管理
恒福花園物業管理 有限公司	香港	10,000	\$1	100%	無	物業管理
海翠花園物業管理 有限公司	香港	25,000 'A' 25,000 'B'	\$1 \$1	100% 無	無 100%	物業管理

\*\* 附屬公司所有已發行及繳足的股份均為普通股份。

## 財務報表附註

(以港元計)

### 13 於附屬公司的投資 (續)

公司名稱	註冊及 經營地點	已發行及 繳足股份 數量**	股份 票面值	公司持有 股份百分比	附屬公司 持有股份 百分比	主要業務
國際都會物業管理 有限公司	香港	25,500 'A' 24,500 'B'	\$1 \$1	100% 無	無 無	物業管理
國策有限公司	香港	5,000	\$1	100%	無	投資控股
Buoyant Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無	鐵路車輛 租賃服務
Advanced Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無	信號系統 租賃服務
Quality Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無	信號系統 租賃服務
Kasey Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無	鐵路車輛 租賃服務
Circuit Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無	鐵路車輛 租賃服務
Shining Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無	收費系統 租賃服務
Fluent Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無	鐵路車輛 租賃服務
Kudos Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無	鐵路車輛 租賃服務
Unique Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無	鐵路車輛 租賃服務
Bowman Asset Limited	開曼群島	1,000	US\$1	100%	無	鐵路基建 租賃服務

\*\* 附屬公司所有已發行及繳足的股份均為普通股份。

## 13 於附屬公司的投資 (續)

公司名稱	註冊及 經營地點	已發行及 繳足股份 數量**	股份 票面值	公司持有 股份百分比	附屬公司 持有股份 百分比	主要業務
Statesman Asset Limited	開曼群島	1,000	US\$1	100%	無	鐵路基建 租賃服務
Interwind Asset Limited	香港	100	\$10	100%	無	鐵路設備 租賃服務
偉絡傳訊有限公司	香港	100	\$10	100%	無	流動通訊 系統運作
*西鐵物業發展有限公司	香港	51 'A' 49 'B'	\$10 \$10	100% 無	無 無	物業發展
*錦上物業發展有限公司	香港	100	\$10	無	100%	物業發展
*葵芳物業發展有限公司	香港	100	\$10	無	100%	物業發展
*朗屏物業發展有限公司	香港	100	\$10	無	100%	物業發展
*朗屏南物業發展有限公司	香港	100	\$10	無	100%	物業發展
*南昌物業發展有限公司	香港	100	\$10	無	100%	物業發展
*八鄉物業發展有限公司	香港	100	\$10	無	100%	物業發展
*天水圍物業發展有限公司	香港	100	\$10	無	100%	物業發展
*荃灣西物業發展有限公司	香港	100	\$10	無	100%	物業發展
*屯門物業發展有限公司	香港	100	\$10	無	100%	物業發展
*元朗物業發展有限公司	香港	100	\$10	無	100%	物業發展

\* 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。

\*\* 附屬公司所有已發行及繳足的股份均為普通股份。



## 財務報表附註

(以港元計)

### 13 於附屬公司的投資 (續)

公司名稱	註冊及 經營地點	已發行及 繳足股份 數量**	股份 票面值	公司持有 股份百分比	附屬公司 持有股份 百分比	主要業務
*荃灣西城畔物業發展有限公司	香港	100	\$10	無	100%	物業發展
*荃灣西(六區)物業發展有限公司	香港	100	\$10	無	100%	物業發展
*荃灣西(七區)物業發展有限公司	香港	100	\$10	無	100%	物業發展

\* 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。

\*\* 附屬公司所有已發行及繳足的股份均為普通股份。

### 14 聯營公司權益

於聯營公司所佔權益如下：

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
非上市股份成本	—	—	9	9
應佔資產淨值	57	42	—	—
	57	42	9	9

## 14 聯營公司權益 (續)

於香港註冊成立及運作的聯營公司詳情如下：

公司名稱	已發行及繳足 股份	股份 票面值	持有股份 百分比	主要業務
八達通卡有限公司	42,000,000 普通股	\$1	22.1%	發展及運作 八達通卡系統

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

集團在年內為使用八達通卡而支付予八達通卡有限公司的費用為3,300萬元(2003年：2,900萬元)。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800萬元(2003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。

## 15 應收貸款

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
應收貸款	<b>733</b>	774	<b>16</b>	16

根據附註9(j)所述集團及公司達成的其中一項租賃安排，其未來所需要支付的租賃費用是以非關連人士給集團及公司清償的貸款款項和集團及公司由該應收貸款所賺取的利息來支付。應收貸款的利率已事先釐定。

## 財務報表附註

(以港元計)

### 15 應收貸款 (續)

應收貸款定於租賃安排的有關期間分期償還，直至有關安排於2018年屆滿為止，詳情如下：

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1年內	31	42	—	—
1年後	702	732	16	16
	<b>733</b>	774	<b>16</b>	16

### 16 借予附屬公司的貸款

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股則可獲派西鐵物業發展有限公司全部股息及分回股本。

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，而政府將從每項發展收取扣減虧損後的溢利，而集團或公司則收取管理費用。

## 17 投資

(a) 投資詳情如下：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
債務證券		
— 在香港以外上市	578	1,165
— 在香港上市	—	5
— 非上市	1,645	6,968
暫時存於託管銀行的附息存款	2,100	4,106
投資面值總計	4,323	12,244
上市投資市值總計	578	1,170

以上投資項目沒有由政府及政府擁有的企業在香港發行的債務證券。

(b) 預計投資於以下年期到期：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1年內	3,960	11,231
1年後	363	1,013
	4,323	12,244

## 18 存料及零件

預計存料及零件將在如下的年期耗用：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1年內	164	124
1年後	155	130
	319	254



## 財務報表附註

(以港元計)

### 19 應收利息

利息將在如下的年期收取：

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1年內	48	63	31	60
1年後	1	—	1	—
	<b>49</b>	63	<b>32</b>	60

### 20 其他應收款項

(a) 其他應收款項包括：

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
應收附屬公司帳項	—	—	23	42
應收聯營公司帳項	1	3	1	3
應收政府帳項	510	393	510	393
應收帳款、按金及預付帳項	196	216	185	190
	<b>707</b>	612	<b>719</b>	628

集團從政府收取的應收款項代表為集團根據與政府達成的基建工程委託協議而代表政府在西鐵及東鐵支線沿線進行的若干主要公共基建工程及其他工程4.46億元(2003年：3.41億元)費用，以及就有關該等委託工程而向政府收取的6,400萬元(2003年：5,200萬元)可收回成本。

(b) 預計其他應收款項將在如下的年期收回：

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1年內	684	585	696	601
1年後	23	27	23	27
	<b>707</b>	612	<b>719</b>	628

## 20 其他應收款項 (續)

(c) 包括在其他應收款項內的應收帳款，其帳齡分析如下：

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
現已到期	652	526	664	542
逾期不足1個月	6	8	6	8
逾期1至3個月	17	14	17	14
逾期超過3個月	2	11	2	11
應收帳款總計	677	559	689	575
按金及預付帳項	30	53	30	53
	707	612	719	628

除了分享收益的業務外，所有商用物業租賃及特許經營業務的應收帳款均不接受賒帳。其他商業交易的信貸期限一般為1個月。

## 21 現金及等同現金

(a) 現金及等同現金包括：

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
銀行短期計息存款				
— 存放日起3個月內到期	2,555	2,423	2,450	2,303
— 存放日起3個月以上到期	940	200	940	200
銀行存款及現金	36	54	36	54
資產負債表內的現金及等同現金	3,531	2,677	3,426	2,557
減：存放日起3個月以上到期的銀行短期計息存款	(940)	(200)		
現金流動表內的現金及等同現金	2,591	2,477		

(b) 於2004年12月31日，存放在銀行的短期計息存款將於1年內到期。

## 22 應付利息

預計應付利息將在1年內清償。

## 財務報表附註

(以港元計)

### 23 其他應付款項

(a) 其他應付款項包括：

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
顧客按金及預收帳項	1,173	1,326	1,085	1,228
應付帳款及未付費用	1,271	770	1,257	763
應付予政府的帳項	—	2	—	2
應付予附屬公司的帳項	—	—	1	1
	<b>2,444</b>	2,098	<b>2,343</b>	1,994

(b) 預計其他應付款項將在如下的年期清還：

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1年內	1,569	1,138	1,468	1,034
1年後	875	960	875	960
	<b>2,444</b>	2,098	<b>2,343</b>	1,994

(c) 包括在其他應付款項內的應付帳款，其帳齡分析如下：

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1個月內或接獲通知時到期	468	265	460	259
6個月後到期	313	271	313	271
應付帳款總計	781	536	773	530
顧客按金及預收帳項	1,173	1,326	1,085	1,228
應付費用	490	236	485	236
	<b>2,444</b>	2,098	<b>2,343</b>	1,994

## 24 基本工程項目的應計開支及準備

此項的結餘包括批出進行中工程證明書時需清還的基本工程項目應計開支，以及為西鐵項目和東鐵支線項目合約的索償而撥出的準備。其中亦包括就西鐵項目、東鐵支線項目、沙田至中環線項目及九龍南線項目應支付予政府的13.61億元費用(2003年：3.83億元)。

預計集團及公司的基本工程項目應計開支及準備在1年內清還或動用。

## 25 應付租金

根據附註15所披露的租賃安排應付的租賃費用預計在如下年期償還：

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1年內	31	42	—	—
1年後	686	716	—	—
	<b>717</b>	758	—	—

根據租賃安排的條款，有關款項將如附註15所述以應收貸款的利息及應收貸款的還款支付。

## 26 附息借貸

(a) 附息借貸包括：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
<b>資本市場工具</b>		
2009年到期的美元債券—見下文(b)	7,771	7,770
2013年到期的港元債券—見下文(b)	800	800
2014年到期的美元債券—見下文(b)	388	388
2010年到期的美元債券—見下文(c)	7,785	7,780
2008年及2013年到期的港元債券—見下文(d)	1,020	1,023
	<b>17,764</b>	17,761
<b>銀行貸款</b>		
出口信貸—見下文(f)	1,984	2,252
	<b>19,748</b>	20,013



## 財務報表附註

(以港元計)

### 26 附息借貸 (續)

- (b) 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年到期而本金額為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年到期而本金額為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年到期而本金額為8億港元的4.65厘債券。所有已發行的債券均無抵押並須於有關的到期日全數償還。
- (c) 公司於2000年3月16日以折讓價發行2010年到期而本金額為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須在到期日全數償還。
- (d) 公司於2003年6月6日以溢價發行2008年到期而本金額為3億港元的3厘債券及以溢價發行2013年到期而本金額為7億港元的4.8厘債券。所有已發行的債券均無抵押並須在到期日全數償還。
- (e) 所有發行債券所得款項淨額已投資於定息投資工具，或存入銀行、信貸評級為BBB或以上的發行機構作為短期計息存款，直至需動用以支付發展開支為止。
- (f) 公司根據日本國際協力銀行提供3.377億美元出口信貸額的貸款協議的規定，於年內償還3,340萬美元。於2004年12月31日，未償還的貸款為2.202億美元，其中66%按固定息率計息，其餘34%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。

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270萬美元的貸款並償還430萬美元。於2004年12月31日，未償還的貸款為3,390萬美元，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。

- (g) 於2004年12月31日附息借貸的償還期限如下：

	資本市場工具 2004年 百萬港元	銀行貸款 2004年 百萬港元	總計 2004年 百萬港元	總計 2003年 百萬港元
1年內	—	299	299	297
1年後，2年內	—	300	300	298
2年後，5年內	8,075	916	8,991	1,211
5年後	9,689	469	10,158	18,207
	17,764	1,984	19,748	20,013

## 27 遞延收益

(a) 遞延收益的變動包括：

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1月1日結餘	743	434	707	434
年內應計的收入淨額	4	18	—	—
年內所收淨額	8	337	—	319
撥入發展中物業	—	(19)	—	(19)
撥入收益表	(47)	(27)	(44)	(27)
	<b>708</b>	743	<b>663</b>	707

(b) 預計遞延收益將在如下的年期撥入收益表內：

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1年內	48	48	43	44
1年後	660	695	620	663
	<b>708</b>	743	<b>663</b>	707

## 28 股本

	2004年		2003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

## 財務報表附註

(以港元計)

### 29 發展儲備

發展儲備代表撥作為公司內部保留儲備的所有物業發展溢利。發展儲備是根據《九廣鐵路公司條例》的有關規定設立，並只能根據該條例有關規定解除。

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1月1日及12月31日結餘	<b>6,535</b>	6,535

### 30 投資物業重估儲備

投資物業重估儲備包括：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1月1日結餘	<b>117</b>	134
年內重估盈餘／(虧損)(附註9)	<b>148</b>	(17)
12月31日結餘	<b>265</b>	117

### 31 投資重估儲備

由投資所產生的重估儲備包括：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1月1日結餘	<b>(1)</b>	50
重估產生的虧損	<b>(103)</b>	(197)
減：資本化的數額	<b>49</b>	121
	<b>(54)</b>	(76)
贖回及出售時確認的虧損	<b>79</b>	60
減：上年度資本化的虧損	<b>(40)</b>	(35)
贖回及出售後撥入收益表的虧損	<b>39</b>	25
12月31日結餘	<b>(16)</b>	(1)

### 32 保留溢利

溢利保留如下：

	集團		公司	
	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1月1日保留溢利	<b>14,434</b>	13,673	<b>14,400</b>	13,644
就上年度核准的股息(附註7)	<b>(620)</b>	(620)	<b>(620)</b>	(620)
年內保留溢利	<b>429</b>	1,381	<b>418</b>	1,376
12月31日保留溢利	<b>14,243</b>	14,434	<b>14,198</b>	14,400
代表：				
擬派股息(附註7)	<b>172</b>	620	<b>172</b>	620
擬派股息後的保留溢利	<b>14,071</b>	13,814	<b>14,026</b>	13,780

集團的保留溢利包括聯營公司應佔保留溢利4,800萬元(2003年：3,300萬元)。

### 33 綜合現金流動表附註

計算財務收入／(支出)淨額前經營溢利與經營活動的淨現金流入對帳：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
計算財務收入／(支出)淨額前的經營溢利	<b>537</b>	1,549
折舊	<b>1,632</b>	748
固定資產沖銷	<b>24</b>	9
存料及零件增加	<b>(65)</b>	(41)
其他應收款項增加	<b>(262)</b>	(69)
其他應付款項及遞延收益增加／(減少)	<b>440</b>	(17)
	<b>2,306</b>	2,179



## 財務報表附註

(以港元計)

### 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及東鐵支線的交易，而根據《會計實務準則》第20條列為有關連人士的交易，並已在財務報表附註1、2(c)、9(k)、10(c)及(d)、11、13、16、20(a)及24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。

管理局成員和非管理局成員的執行總監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3所列的薪酬外，公司與這些人士再無任何重大交易。

公司及另外4家公共交通公司(包括地鐵有限公司)於1994年簽訂協議，透過一家中央機構八達通卡有限公司發展及經營八達通卡系統。年內，八達通卡有限公司從公司賺得八達通卡系統使用費，並向公司支付八達通增值代理費及其他手續費。這些交易的詳情列於財務報表附註14。

### 35 未完承擔

(a) 於2004年12月31日，未列於財務報表的未完資本開支承擔如下：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
已批准並已簽約	2,951	7,151
已批准但未簽約	2,015	6,154
	<b>4,966</b>	13,305

(b) 於2004年12月31日就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：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1年內	40	87
1年至5年內	18	53
	<b>58</b>	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5,400萬元(2003年：1.05億元)的金額，並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(該計劃)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，該計劃按照《職業退休計劃條例》第18條註冊。

在2000年1月1日之前，該計劃為公司所有合資格僱員提供一個界定利益退休計劃。應得退休利益乃按單位價格、應計服務年期、薪金及累積單位計算。根據2000年2月24日的轉換契約，該計劃自2000年1月1日起引入新的界定供款計劃。所有於2000年1月1日或以後加入公司的合資格僱員，均加入該計劃新實行的界定供款計劃。

該計劃在當時的界定利益計劃成員中，超過90%同意轉換，共3,709名成員自2000年4月1日加入界定供款計劃，而37名不同意者於2000年4月1日起不再成為該計劃的成員。根據2000年3月31日的轉換契約，該計劃的界定利益計劃終止，而該計劃同時引入一份強制性公積金(「強積金」)附件。自2000年4月1日起，該計劃下的所有應付利益乃根據公司供款和成員本身的供款連同供款的投資回報計算。

至於公司為2000年1月1日之前加入該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%。

該計劃於2000年7月17日獲強積金計劃管理局根據《強制性公積金計劃條例》第5條發給豁免證明書，將來加入該計劃的成員均獲得一次過選擇機會，以選擇加入該計劃或加入強積金計劃。

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

截至2004年12月31日止年度，集團撥入收益表的退休金開支總額扣除失效的放棄供款300萬元(2003年：200萬元)並在計算資本化淨額1,700萬元(2003年：2,900萬元)後為1.21億元(2003年：1.08億元)。

## 財務報表附註

(以港元計)

### 37 信貸額及計劃

公司可用而未使用的信貸額及計劃包括：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
16.5億元(2003年：23.5億元)短期無承諾循環信貸額	1,650	2,350
2,000萬元(2003年：2,000萬元)信用證	20	20
2,500萬元(2003年：2,500萬元)透支額	25	25
80億元(2003年：0元)銀團信貸額	8,000	—
30億美元(2003年：30億美元)中期債券發行計劃	14,425	14,399
2.92億美元(2003年：2.92億美元)槓桿租賃信用證	2,280	2,276
2.58億美元(2003年：2.96億美元)出口信貸額	29	51
	<b>26,429</b>	<b>19,121</b>

### 38 資產負債表以外的金融工具

公司利用資產負債表外的衍生金融工具管理其利率及外匯風險，所用的衍生金融工具如利率掉期、貨幣掉期及外匯遠期合約。此類工具純粹作為對沖用途。公司並不參與衍生金融工具的交易及投機活動。於2004年12月31日，公司未履行之衍生金融工具的名義金額為218.67億元(2003年：248.5億元)，包括：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
利率掉期	4,142	5,697
貨幣掉期	15,184	15,573
外匯遠期合約	2,541	3,580
	<b>21,867</b>	<b>24,850</b>

### 39 或有負債

- (a) 於2004年12月31日，集團因若干承建商就西鐵項目和東鐵支線項目建造合約提出索償而產生或有負債，而集團債務的總金額無法可靠地估計。集團已就這些索償可能須支付的最高金額於2004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2004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。
- (b) 附註9(j)所述的租賃安排受相關協議項下的若干條款及條件限制，據此，其中一項租賃安排在發生協議訂明的若干事件或情況下，可被強制性終止。管理層已考慮發生有關事件的可能性，並認為其中一項租賃安排有機會在基本租賃期間結束前被強制性終止。倘若租賃安排被強制性終止，於2004年12月31日集團應承擔的最大金額經扣除交易利益後，預計約為6,200萬元(2003年：6,500萬元)，實際金額將視乎終止日期的息率而定。

### 40 固定資產減值評估

於2004年12月31日，公司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，鑑於政府已刊憲的九龍南線待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2004年12月31日的加權平均資本成本作貼現計算。

經過是次評估，管理層認為於2004年12月31日集團的鐵路資產並無減值，因此，於該日集團毋須就鐵路資產計提減值準備。



## 財務報表附註

(以港元計)

### 41 公司與地鐵有限公司可能合併的計劃

於2004年2月24日，政府邀請兩家鐵路公司就可能合併一事展開磋商。於2004年9月16日，兩家公司就磋商結果向政府提交聯合報告，包括初步交易條款及初步經營協議的框架；主要條款涉及(其中包括)票價調整機制、防止服務中斷及應變措施。政府現正審議報告的內容。

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

### 42 近期頒布的財務報告準則

香港會計師公會近期頒布多項新訂及經修訂的財務報告準則(「香港財務報告準則」)，適用於2005年1月1日起計的會計期間。公司已開始評估這些新訂及經修訂香港財務報告準則的影響，但尚未能確定這些新訂及經修訂香港財務報告準則是否會對公司的經營業績及財政狀況構成重大影響。

## 美國公認會計原則調節

### 香港公認會計原則及美國公認會計原則之間的差異摘要

集團綜合財務報表乃按香港的公認會計原則(「香港公認會計原則」)編製，其中若干顯著部分與美國的公認會計原則(「美國公認會計原則」)有別。部分顯著分歧涉及下列項目，並已作出必要的調整，於下頁所載的附表內調節為合乎美國公認會計原則的綜合稅後溢利及綜合股東資金。

#### 1 投資物業重估及折舊

根據香港公認會計原則，投資物業按估價值列帳，毋須作折舊準備。而美國公認會計原則並不容許作此等估價。據此，集團按公開市場價值列帳的投資物業已按其原始成本扣除累積折舊後重新列報。

折舊乃根據物業原始成本及可用期50年計算。於2003年12月31日及2004年12月31日，根據美國公認會計原則須要計算折舊，但根據香港公認會計原則而毋須作折舊的物業原始成本總值，分別為7.61億港元及7.61億港元。

#### 2 若干固定資產折舊

集團軌道的初期成本主要包括路軌、道碴及軌枕，香港公認會計原則容許毋須作出折舊。更換軌道的成本於產生時在收益表列支。

根據美國公認會計原則，軌道成本應根據該資產的估計可使用年期計提折舊，而更換成本應予以資本化及根據估計可使用年期折舊。

如根據美國公認會計原則計提折舊，東鐵和輕鐵系統相關的軌道的原成本應已全數折舊，而且按香港公認會計原則及美國公認會計原則分別計算的更換軌道成本的差額累積影響並不重大，因此在過往年度並無就有關軌道按美國公認會計原則作出調整。

集團的新鐵路系統及支線，即西鐵系統、尖沙咀支線及馬鞍山鐵路已分別於2003年12月20日、2004年10月24日及2004年12月21日投入服務。香港公認會計原則容許毋須就這些鐵路的軌道成本計提折舊。根據美國公認會計原則，這些支線的軌道成本應按該資產的估計可使用年期計提折舊。因此，收益表內已包括1.04億港元的調整，以記錄按照美國公認會計原則計算截至2004年12月31日止年度的折舊支出。有關折舊支出乃以直線法按10至15年估計可使用年期計算。於2003年，並沒有就西鐵系統軌道的折舊支出作出任何調整，因為由西鐵系統投入服務後至年底共12天的折舊的影響不大。

此外，收益表亦包括1,500萬港元(扣除相關折舊支出100萬港元)的調整，以撥回根據香港公認會計原則於截至2004年12月31日止年度於收益表列支的軌道更換成本。

## 美國公認會計原則調節

### 香港公認會計原則及美國公認會計原則之間的差異摘要 (續)

#### 3 投資

根據香港公認會計原則，證券投資以公平價值列報於資產負債表內。資金動用前的投資所涉及的公平價值變化，均予以資本化而計入進行中建築工程或遞延支出項下。此外，從資金動用前的投資所賺得的利息和確認的收益及虧損，亦予以資本化而計入進行中建築工程或遞延支出項下。當建築工程完工及相關資產可用作擬定用途後，有關累計成本淨額將會從進行中建築工程轉入固定資產項下，並按照集團的折舊政策折舊。根據香港公認會計原則計算的年度折舊支出乃按資本化成本淨額計算，包括資金動用前投資所賺取的利息及相關的已確認及未確認收益及虧損。

根據美國公認會計原則，集團的債務證券投資歸類為「可供出售」，以公平價值列報，而相關的未確認收益及虧損扣除適用所得稅後在其他綜合收益內列報。此外，根據美國公認會計原則，投資賺得的利息和確認的收益及虧損反映於收益表內。因此，根據美國公認會計原則計算固定資產年度折舊支出的資本化成本，並不包括資金動用前投資所賺取的利息及相關的已確認及未確認收益及虧損。

根據香港公認會計原則及美國公認會計原則，於截至2004年12月31日止年度集團並無就證券投資減值作出減值準備或過往年度準備撥回。

集團有關西鐵系統、尖沙咀支線及馬鞍山鐵路的固定資產成本，包括根據香港公認會計原則資本化的資金動用前投資所賺取的利息及已確認及未確認收益及虧損。由於西鐵系統、尖沙咀支線及馬鞍山鐵路的固定資產已分別於2003年12月20日、2004年10月24日及2004年12月21日投入使用及作出折舊，故已於收益表內作出8,800萬港元的調整，以記錄根據美國公認會計原則計算截至2004年12月31日止年度的折舊支出。有關折舊支出乃按鐵路固定資產成本計算，但不包括資金動用前投資所賺取的利息及相關的已確認及未確認收益及虧損。於2003年，沒有就西鐵系統的固定資產作出折舊支出調整，因為由馬鐵系統投入服務至年底共12天的折舊的影響不大。

#### 4 物業發展收入確認

集團在1997年出售若干投資物業以換購其他投資物業。購入物業的成本以出售物業的公平價格列帳。根據美國公認會計原則，購入物業的成本應以出售物業的成本列帳。因此，已對股東權益作出6,100萬港元的調整，以根據美國公認會計原則重新列報物業成本。此項調整將於出售相關物業時撥回。

#### 5 若干開支資本化

根據香港公認會計原則，若干與基本工程項目有關的非增量性開支已予資本化。根據美國公認會計原則，這些非增量性開支不得予以資本化。但由於有關基本工程項目所資本化的開支大多數為增量性，因此都已根據香港及美國公認會計原則，恰當地予以資本化。

## 香港公認會計原則及美國公認會計原則之間的差異摘要 (續)

### 6 資本化的利息和外匯差額

根據香港公認會計原則，集團於1997年1月1日以前並沒有對利息開支予以資本化及計算入基本工程項目內。

根據美國公認會計原則，有關基本工程項目的利息開支應於支出時予以資本化及計算於基本工程項目內。如集團的財務計劃將某一合資格的資產與特定的新借貸聯繫，資本化的利息開支則按與收購或興建資產相關的特定借貸釐定。如該資產的平均累計開支超過與該資產相關的特定新借貸的金額，予以資本化的額外利息開支按該集團其他借貸適用的加權平均率計算。

由1997年1月1日起，集團根據香港公認會計原則採用的會計政策對利息開支資本化的處理方式與美國公認會計原則大致相若。

此外，根據香港公認會計原則，只有為調整利息成本的匯兌差額才予以資本化。根據美國公認會計原則，匯兌差額不予以資本化。

### 7 所得稅

根據美國公認會計原則，所得稅乃按資產負債法計算。現有資產和負債於財務報表所列的帳面值與各自稅基的差異、經營虧損及結轉稅項撥回而造成的未來稅務影響均確認為遞延稅項資產和負債。遞延稅項資產和負債及按預期於收回或清償暫時差異的年度適用於應課稅收入的生效稅率計算。稅率變動對遞延稅項資產和負債所造成的影響乃於包括生效日期期間的收益表內確認。

自2003年1月1日起，本集團根據香港公認會計原則就確認遞延稅項之會計政策與美國公認會計原則相若，但根據香港公認會計原則，所有遞延稅項資產(只限於有可能用來抵銷日後應課稅溢利的資產)均予以確認。根據現時的稅法，集團的稅損尚未到期。

### 8 衍生金融工具(「衍生工具」)

根據美國公認會計原則，所有衍生工具不論是否指定作為對沖用途，均須以公平價值記入資產負債表內。如衍生工具指定為對沖公平價值項目，其公平價值之變動及有關對沖風險所涉對沖項目之公平價值變動，均在盈利中確認。如衍生工具被指定為對沖現金流量項目，其公平價值的變動的有效部分記入其他綜合收益內，並在被對沖的項目影響盈利時在收益表內確認。對沖現金流量項目的公平價值的變動的非有效部分則在盈利中即時確認。

根據香港公認會計原則，衍生工具毋須記入資產負債表內。



## 美國公認會計原則調節

### 香港公認會計原則及美國公認會計原則之間的差異摘要 (續)

#### 9 租出及租回交易

根據香港公認會計原則，倘若集團按租出及租回交易所作的長期租賃支付承諾已被所支付的抵押存款或借出的貸款抵銷，這些承諾及存款或應收貸款不會被確認為集團的負債和資產。倘若集團的承諾及存款或貸款符合負債及資產的定義，該承諾及存款或應收貸款則會在資產負債表內被確認為債務及資產。

根據美國公認會計原則，倘若無法定權利抵銷，現金存款不得用作抵銷債務。集團用作抵銷租賃債務的抵押存款或借出的貸款包含現金，由於集團無法定權利抵銷，該抵押存款或借出的貸款不得用作抵銷租賃債務。因此，根據美國公認會計原則，用以抵銷租賃債務的抵押存款或貸款及有關長期租賃支付承諾應在資產負債表內分開列示。

#### 10 近期頒佈的會計準則

於2003年1月，美國財務會計準則委員會（「美國會計委員會」）頒佈美國會計委員會詮釋第46號「變動權益實體的合併」（「財務詮釋第46號」），並於2003年12月頒佈經修訂的財務詮釋第46號（「財務詮釋第46R號」），以替代財務詮釋第46號。財務詮釋第46R號旨在擴大及加強對實體應在甚麼時候將另一家實體財務業績納入綜合財務報表的會計指引。財務詮釋第46R號規定，如實體必須承擔「變動權益實體」（「變動權益實體」，定義見該詮釋）的大部分預期虧損，或有權收取變動權益實體的大部分預期剩餘回報，或上述兩種情況皆出現時，該實體則必須將變動權益實體綜合入帳，而有關實體稱為變動權益實體的主要受益人。有關詮釋亦規定，實體須就毋須綜合入帳但於當中擁有重大變動權益的變動權益實體作出若干披露。

財務詮釋第46R號適用於集團在2003年12月31日以後產生的變動權益實體的變動權益。就2004年1月1日以前產生的變動權益實體的變動權益，該詮釋將適用於年度始自2005年1月1日起的財務報表。對於在2004年1月1日以前產生的變動權益實體的變動權益必須按財務詮釋第46R號規定予以合併，其資產、負債及非控制權益應先按其賬面價值計算已被記錄在資產負債表內的淨值與其以前被確認的權益價值的差異便作為會計變更的累計影響來確認。若確定賬面價值並不可行，則可採用財務詮釋第46R號適用首天的公平價值來計算該變動權益實體的資產、負債及非控制權益。

公司現正評估對其擁有變動權益的現有變動權益實體應用財務詮釋第46R號的影響，目前尚未完成有關分析。集團並無於2003年12月31日後形成的變動權益實體中擁有任何變動權益。然而，公司相信就集團的租出及租回交易而於2003年12月形成的無關連實體，符合變動權益實體的資格。根據此項交易，集團將從海外投資者收取的部分租賃預付款項借予於2003年12月形成的無關連實體，其目的純粹將貸款所得款項投資於「可出售」債券及其他財務資產，以支付集團就有關交易產生的租賃承擔。倘若於基本租期結束前終止有關交易，集團便有義務承擔或有權收取變現「可出售」債券可能產生的虧損或收益，集團因此被作為該無關連實體的主要受益人。集團可能因此須根據財務詮釋第46R號的規定，按照美國公認會計原則將該無關連實體綜合於截至2005年12月31日止年度內。

由於集團應收該無關連實體的貸款及就該租出及租回交易所產生的租賃承擔，已分別反映於按美國公認會計原則規定的綜合股東資金調節表內，故預計將該無關連實體綜合入帳不會對集團的財政狀況造成重大影響。此外，公司認為集團並無於任何其他變動權益實體中擁有重大變動權益或主要受益人權益。

## 香港公認會計原則及美國公認會計原則之間的差異摘要 (續)

### 11 現金流動表

根據香港公認會計原則，集團按下列項目列示現金流量：(a)經營活動；(b)投資活動；及(c)融資活動。利息收入列於投資活動項下，利息支出和財務開支則列於融資活動項下。

根據美國公認會計原則，利息收入、利息支出和財務開支均列於經營活動項下。集團將到期日為3個月或以下的所有高流通率投資當作現金及等同現金。根據美國公認會計原則，按經營、投資和融資活動劃分的現金流量資料概述如下：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
於以下活動所得／(使用)現金淨額：		
經營活動	2,012	1,333
投資活動	(1,005)	(5,092)
融資活動	(893)	1,651
現金及等同現金變動	114	(2,108)
現金及等同現金(1月1日)	2,477	4,585
現金及等同現金(12月31日)	2,591	2,477

### 12 股東資金變動表

年內的股東資金變動載列如下：

	2004年 百萬港元	2003年 百萬港元
1月1日結餘	66,743	66,205
年內淨溢利	312	1,512
「可出售」證券投資重估虧損	(103)	(197)
贖回及出售證券後撥入收益表的重估虧損	79	60
現金流動對沖的公平價值減少	(518)	(303)
遞延稅項產生的其他綜合收入增加	93	86
年內核准的股息	(620)	(620)
12月31日結餘	65,986	66,743

## 美國公認會計原則調節

### 香港公認會計原則及美國公認會計原則之間的差異摘要 (續)

#### 13 按美國公認會計原則計算的資產負債表項目調整

香港公認會計原則及美國公認會計原則之間的重大差額(如附註1至6所述)對按美國公認會計原則計算的資產負債表項目的累積調整載列如下：

	附註	於2004年 12月31日 百萬港元	於2003年 12月31日 百萬港元
<b>固定資產</b>			
— 投資物業重估及折舊	1	(401)	(239)
— 若干固定資產累積折舊	2	(89)	-
— 按香港公認會計原則予以資本化的投資收入	3	6,039	5,094
— 資本化利息收入的累積折舊	3	(88)	-
— 物業發展收入確認	4	(61)	(61)
— 若干扣除相關折舊後予以資本化的開支	5	(498)	(362)
— 扣除相關攤銷後予以資本化的利息	6	231	240
— 予以資本化的匯兌淨虧損	6	(36)	(44)
		<b>5,097</b>	<b>4,628</b>
<b>進行中建築工程</b>			
— 按香港公認會計原則予以資本化的投資收入	3	1,960	2,839
— 投資組合估值	3	(8)	(1)
— 若干扣除相關折舊後予以資本化的開支	5	(57)	(188)
— 予以資本化的匯兌淨虧損	6	(13)	(15)
		<b>1,882</b>	<b>2,635</b>
<b>遞延支出</b>			
— 按香港公認會計原則予以資本化的投資收入	3	22	12
— 投資組合估值	3	(2)	-
— 若干扣除相關折舊後予以資本化的開支	5	(81)	(62)
— 予以資本化的匯兌淨虧損	6	2	2
		<b>(59)</b>	<b>(48)</b>

## 香港公認會計原則及美國公認會計原則之間的差異摘要 (續)

## 14 按美國公認會計原則規定的綜合稅後溢利調節表

	附註	截至2004年 12月31日 止年度 百萬港元	截至2003年 12月31日 止年度 百萬港元
按香港公認會計原則計算的年內綜合稅後溢利		429	1,381
按美國公認會計原則規定所作的調整			
投資物業折舊	1	(14)	(15)
若干固定資產折舊	2	(89)	-
資本化利息收入折舊	3	(88)	-
按香港公認會計原則予以資本化的投資收入	3	76	292
若干扣除相關折舊後予以資本化的開支	5	(24)	(119)
資本化利息的攤銷	6	(9)	(9)
予以資本化的匯兌淨差額	6	10	(19)
衍生金融工具	8	(17)	24
上述調整產生的稅項影響		38	(23)
按美國公認會計原則計算的年內綜合收益淨額		312	1,512



## 美國公認會計原則調節

### 香港公認會計原則及美國公認會計原則之間的差異摘要 (續)

#### 15 按美國公認會計原則規定的綜合股東資金調節表

	附註	於2004年 12月31日 百萬港元	於2003年 12月31日 百萬港元
按香港公認會計原則計算的綜合股東資金		<b>60,147</b>	60,205
按美國公認會計原則規定所作的調整			
投資物業累積折舊	1	<b>(136)</b>	(122)
資產重估儲備	1	<b>(265)</b>	(117)
若干固定資產累積折舊	2	<b>(89)</b>	-
資本化利息收入累積折舊	3	<b>(88)</b>	-
投資組合估值	3	<b>(10)</b>	(1)
根據香港公認會計原則資本化的投資收入	3	<b>8,021</b>	7,945
物業發展收入確認	4	<b>(61)</b>	(61)
若干扣除相關折舊後予以資本化的開支	5	<b>(636)</b>	(612)
扣除相關攤銷後的資本化利息	6	<b>231</b>	240
予以資本化的匯兌淨差額	6	<b>(47)</b>	(57)
衍生金融工具	8	<b>(1,032)</b>	(497)
租賃支付責任	9	<b>(13,041)</b>	(12,742)
租賃按金及應收貸款	9	<b>13,041</b>	12,742
遞延稅項		<b>(49)</b>	(180)
按美國公認會計原則計算的綜合股東權益		<b>65,986</b>	66,743

## 綜合收益表

截至2004年12月31日止年度

	附註	2004年 百萬美元	2004年 百萬英鎊	2004年 百萬日圓
營業額	3(a)	638	331	64,885
未計折舊的經營成本	3(b)	360	187	36,602
未扣除折舊的經營溢利		278	144	28,283
折舊	3(c)	209	108	21,281
未包括投資收入淨額的經營溢利		69	36	7,002
投資收入淨額	4	(5)	(3)	(535)
包括投資收入淨額後的溢利		64	33	6,467
應佔聯營公司溢利		2	1	209
<b>稅前溢利</b>		<b>66</b>	<b>34</b>	<b>6,676</b>
所得稅	5(a)	(11)	(6)	(1,082)
<b>稅後溢利</b>	6	<b>55</b>	<b>28</b>	<b>5,594</b>
<b>本年度股息：</b>				
結算日後擬派的末期股息	7	22	11	2,243

## 綜合資產負債表

2004年12月31日

	附註	2004年 百萬美元	2004年 百萬英鎊	2004年 百萬日圓
<b>資產</b>				
固定資產	9			
— 投資物業		132	68	13,378
— 其他物業、廠房及設備		8,559	4,439	870,596
		<b>8,691</b>	<b>4,507</b>	<b>883,974</b>
進行中建築工程	10	896	465	91,159
遞延支出	11	187	97	19,064
發展中物業	12	243	126	24,671
聯營公司權益	14	7	4	743
應收貸款	15	94	49	9,558
借予附屬公司的貸款	16	459	238	46,629
證券投資	17	554	287	56,370
存料及零件	18	41	21	4,160
應收利息	19	6	3	639
其他應收款項	20	91	47	9,219
現金及等同現金	21	453	235	46,042
		<b>11,722</b>	<b>6,079</b>	<b>1,192,228</b>
<b>負債</b>				
應付利息	22	62	32	6,324
其他應付款項	23	313	162	31,869
基本工程項目的應計開支及準備	24	509	264	51,780
應付租賃款項	25	92	48	9,349
付息借貸	26	2,532	1,313	257,504
遞延收益	27	91	47	9,232
遞延稅項	5(d)	412	214	41,883
		<b>4,011</b>	<b>2,080</b>	<b>407,941</b>
<b>淨資產</b>				
		<b>7,711</b>	<b>3,999</b>	<b>784,287</b>
<b>資本與儲備</b>				
股本	28	5,015	2,601	510,106
發展儲備	29	838	434	85,213
投資物業重估儲備	30	34	18	3,455
投資重估儲備	31	(2)	(1)	(209)
擬派股息	7	22	11	2,243
保留溢利	32	1,804	936	183,479
		<b>7,711</b>	<b>3,999</b>	<b>784,287</b>

# 公司資產負債表

2004年12月31日

	附註	2004年 百萬美元	2004年 百萬英鎊	2004年 百萬日圓
<b>資產</b>				
固定資產	9			
— 投資物業		132	68	13,378
— 其他物業、廠房及設備		8,553	4,436	869,944
		<b>8,685</b>	<b>4,504</b>	<b>883,322</b>
進行中建築工程	10	896	465	91,159
遞延支出	11	187	97	19,064
發展中物業	12	243	126	24,671
聯營公司權益	14	1	1	117
應收貸款	15	2	1	209
借予附屬公司的貸款	16	459	238	46,629
證券投資	17	554	287	56,370
存料及零件	18	41	21	4,160
應收利息	19	4	2	417
其他應收款項	20	92	48	9,376
現金及等同現金	21	439	228	44,673
		<b>11,603</b>	<b>6,018</b>	<b>1,180,167</b>
<b>負債</b>				
應付利息	22	60	31	6,103
其他應付款項	23	300	156	30,552
基本工程項目的應計開支及準備	24	509	264	51,780
付息借貸	26	2,532	1,313	257,504
遞延收益	27	85	44	8,645
遞延稅項	5(d)	412	214	41,883
		<b>3,898</b>	<b>2,022</b>	<b>396,467</b>
<b>淨資產</b>		<b>7,705</b>	<b>3,996</b>	<b>783,700</b>
<b>資本與儲備</b>				
股本	28	5,015	2,601	510,106
發展儲備	29	838	434	85,213
投資物業重估儲備	30	34	18	3,455
投資重估儲備	31	(2)	(1)	(209)
擬派股息	7	22	11	2,243
保留溢利	32	1,798	933	182,892
		<b>7,705</b>	<b>3,996</b>	<b>783,700</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 = 15.040港元；1日圓 = 0.07669港元



## 綜合權益變動表

截至2004年12月31日止年度

	附註	2004年 百萬美元	2004年 百萬英鎊	2004年 百萬日圓
年初結餘 — 總權益		<b>7,718</b>	<b>4,003</b>	<b>785,043</b>
投資物業的重估虧損	30	<b>19</b>	<b>10</b>	<b>1,930</b>
證券投資的重估虧損	31	<b>(7)</b>	<b>(4)</b>	<b>(704)</b>
未在收益表內確認的淨虧損		<b>12</b>	<b>6</b>	<b>1,226</b>
贖回及出售證券後撥入收益表的重估虧損	31	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>508</b>
年內保留溢利		<b>55</b>	<b>28</b>	<b>5,594</b>
年度內已付股息	7	<b>(79)</b>	<b>(41)</b>	<b>(8,084)</b>
年終結餘 — 總權益		<b>7,711</b>	<b>3,999</b>	<b>784,287</b>

# 綜合現金流動表

截至2004年12月31日止年度

	附註	2004年 百萬美元	2004年 百萬英鎊	2004年 百萬日圓
<b>經營活動</b>				
來自經營的淨現金流入	33	295	153	30,069
來自物業發展的淨現金流出		(48)	(25)	(4,903)
繳付香港利得稅		—	—	(13)
<b>經營活動的淨現金流入</b>		<b>247</b>	<b>128</b>	<b>25,153</b>
<b>投資活動</b>				
存放日起3個月後到期的銀行存款增加		(95)	(49)	(9,649)
資本開支支付				
— 西鐵項目		(176)	(91)	(17,877)
— 東鐵支線項目		(581)	(301)	(59,121)
— 其他工程項目及購置固定資產		(138)	(72)	(14,031)
利息收入		174	90	17,708
借予附屬公司的貸款		(3)	(2)	(313)
贖回及出售投資項目收到的現金		864	448	87,886
<b>投資活動的淨現金流入</b>		<b>45</b>	<b>23</b>	<b>4,603</b>
<b>融資前淨現金流入</b>		<b>292</b>	<b>151</b>	<b>29,756</b>
<b>融資活動</b>				
償還貸款的現金流量淨額		(35)	(18)	(3,560)
已付股息		(79)	(41)	(8,084)
利息支出		(178)	(92)	(18,086)
衍生金融工具的收入淨額		18	9	1,799
支付發行付息借貸所涉開支的款項		(1)	(1)	(143)
其他借貸成本支出		(2)	(1)	(196)
<b>現金及等同現金的減少</b>		<b>15</b>	<b>7</b>	<b>1,486</b>
<b>現金及等同現金(1月1日)</b>		<b>317</b>	<b>165</b>	<b>32,299</b>
<b>現金及等同現金(12月31日)</b>		<b>332</b>	<b>172</b>	<b>33,785</b>
<b>現金及等同現金結餘分析</b>				
銀行存款及現金	21(a)	5	2	469
存放日起3個月內到期的銀行存款	21(a)	327	170	33,316
		<b>332</b>	<b>172</b>	<b>33,785</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=15.040港元；1日圓=0.07669港元

## 10年統計數字

財務(百萬港元)	2004年	2003年	2002年
<b>收益表</b>			
經營收入	<b>4,976</b>	4,426	4,830
未扣除折舊的經營溢利	<b>2,169</b>	2,297	2,659
財務支出／(收入)淨額	<b>41</b>	(353)	(618)
物業發展溢利	—	—	94
稅後溢利			
未包括物業發展及有關利得稅	<b>429</b>	1,381	2,116
包括物業發展	<b>429</b>	1,381	2,210
股息	<b>172</b>	620	620
<b>資產負債表</b>			
資產總值	<b>91,432</b>	89,204	86,108
淨流動資產／(負債)	<b>(2,294)</b>	(748)	1,397
附息借貸	<b>19,748</b>	20,013	17,753
產權	<b>60,147</b>	60,205	59,512
<b>主要財務資料</b>			
資本開支	<b>9,022</b>	11,122	12,308
固定資產平均淨值回報率(%)			
未包括物業發展及有關利得稅	<b>1</b>	2	4
包括物業發展	<b>1</b>	2	4
產權回報率(%)	<b>1</b>	2	4
每名僱員(不包括工程項目僱員)為公司帶來的平均收入	<b>0.994</b>	0.950	1.222
債務與產權比率	<b>1:3.0</b>	1:3.0	1:3.4
債務與總資本之比率	<b>25</b>	25	23
盈利對利息倍數	<b>2.5</b>	2.9	3.4

2001年	2000年	1999年	1998年	1997年	1996年	1995年
4,797	4,731	4,426	4,137	3,718	3,294	2,973
2,572	2,571	2,249	2,032	1,769	1,471	1,276
(490)	(302)	(222)	(164)	(20)	45	25
24	87	71	88	2,308	2,468	24
2,411	2,201	1,832	1,565	1,325	1,020	881
2,435	2,288	1,903	1,639	3,263	3,077	901
—	—	—	—	—	300	—
82,537	70,419	58,291	31,945	15,866	13,544	10,175
2,135	5,727	9,857	8,663	(674)	(315)	(952)
16,831	16,395	8,299	—	—	—	608
59,580	48,901	46,588	30,253	14,317	11,163	8,263
14,595	10,829	8,444	3,286	3,582	2,538	2,065
7	8	10	10	11	10	11
7	9	10	11	26	31	11
4	5	4	5	23	28	11
1.240	1.248	1.183	1.127	1.053	0.951	0.859
1:3.5	1:3.0	1:5.6	—	—	—	1:13.6
22	25	15	—	—	—	7
3.3	3.4	7.9	—	—	—	24.8

## 10年統計數字

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

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

\*\* 西鐵於2003年12月20日開始投入服務。



2001年	2000年	1999年	1998年	1997年	1996年	1995年
292	288	275	269	261	247	232
205	204	200	204	206	199	189
87	84	75	65	55	48	43
0.799	0.788	0.755	0.737	0.716	0.675	0.636
75.57	73.78	72.58	71.40	69.33	69.69	69.30
4,487	4,466	4,263	4,204	4,115	3,853	3,591
191	192	186	168	157	153	163
0.65	0.67	0.67	0.62	0.60	0.62	0.71
2.1	2.0	1.7	1.4	1.5	1.8	2.1
117	118	115	114	126	125	123
0.319	0.323	0.314	0.314	0.346	0.342	0.336
10.68	10.68	10.25	10.29	9.66	9.42	9.10
35	27	51	42	73	86	55
0.30	0.23	0.44	0.37	0.58	0.69	0.45
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—

## 10年統計數字

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

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

2001年	2000年	1999年	1998年	1997年	1996年	1995年
21	16	16	38	39	38	36
6.20	5.43	5.17	6.03	5.84	5.99	5.84
8	6	4	14	23	18	16
0.21	0.18	0.12	0.37	0.59	0.47	0.44
0.6	0.7	0.7	0.7	0.9	1.2	1.8
0.4	0.4	0.5	0.5	0.6	0.8	0.9
0.9	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6
3,218	3,202	3,179	3,169	3,121	3,106	3,113
75	74	68	61	39	29	30
1,303	1,077	841	518	201	50	36
574	514	494	442	370	327	317
5,170	4,867	4,582	4,190	3,731	3,512	3,496

## 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	香港上海滙豐銀行有限公司
美國運通銀行	荷蘭商業銀行
澳洲紐西蘭銀行集團有限公司	港基國際銀行
意大利聯合商業銀行	國際協力銀行
西班牙對外銀行	摩根大通銀行
美國銀行	比利時聯合銀行
中國銀行(香港)有限公司	美國雷曼兄弟有限公司
交通銀行	廖創興銀行有限公司
東亞銀行有限公司	美林集團
紐約銀行	瑞穗實業銀行
加拿大豐業銀行	摩根士丹利
東京三菱銀行	南洋商業銀行有限公司
巴克萊銀行	澳洲銀行
德國裕寶聯合銀行	華僑銀行有限公司
巴伐利亞州銀行	荷蘭合作銀行
法國巴黎銀行	蘇格蘭皇家銀行有限公司
東方匯理銀行	意大利聖保羅意米銀行
加拿大帝國商業銀行	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
瑞士信貸第一波士頓銀行	大豐銀行有限公司
大新銀行有限公司	瑞士銀行
星展銀行	UFJ Bank Limited
德意志銀行	意大利聯合信貸銀行
德國中央合作銀行	大華銀行有限公司
加拿大出口發展公司	西德銀行
富通銀行	永亨銀行有限公司
德國北方銀行有限公司	永隆銀行有限公司
恒生銀行有限公司	

## 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. 北環線 初步項目可行性研究	NOL-100	奧雅納工程顧問	新鐵路工程部	\$8,888,830.00
2. 荃灣西站 物業設計研究顧問服務	PDR-TW6 & TW7	呂元祥建築師事務所	物業部	\$5,890,000.00
3. 西鐵 生態保護監察	TSA-024	亞洲生態環境顧問 有限公司	新鐵路工程部	\$4,716,330.00
4. 過境線及本地線 交通模型修訂及校準	—	弘達交通顧問有限公司	新鐵路工程部	\$4,000,000.00
5. 西鐵 車輪/路軌磨合顧問工作	GSA-037	栢誠(亞洲)有限公司	新鐵路工程部	\$3,768,800.00
6. 屯門站 物業設計研究顧問服務	PDR-TUM	王董建築師事務有限公司	物業部	\$3,665,000.00
7. 翻新海翠商場及建造行人 天橋的設計及項目顧問服務	DPC-PP	何文堯建築師有限公司	物業部	\$2,253,710.00
8. 擴闊羅湖站四號月台的設 計及建造管理顧問服務	—	利安顧問有限公司	運輸部	\$1,974,960.00
9. 就九鐵與地鐵擬議合併而 提供的運輸策劃服務	—	弘達交通顧問有限公司	新鐵路工程部	\$1,920,000.00
10. 就落馬洲運作的中期翻新 電動列車技術研究	ETS-3000	偉信顧問集團有限公司	運輸部	\$1,885,000.00



## 財務詞彙釋義

### 債務與總資本之比率

附息借貸與權益總額合計後，附息借貸總額所佔的百分比。

### 債務與權益比率

附息借貸總額除以股本、發展儲備、投資物業重估儲備、投資重估儲備、擬派股息以及保留溢利之和。

### 盈利對利息倍數

未計利息、稅項及折舊前的盈利加上資本化前利息收入總額除以資本化前利息支出總額。

### 淨流動資產／負債

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

### 固定資產淨值

為計算固定資產平均淨值回報率，固定資產平均淨值包括固定資產及進行中建築工程原始成本的帳面淨值。換言之，不計入任何投資物業重估盈餘或虧損。

### 經營毛利率

未包括財務收入／支出淨額的經營溢利除以營業額。

### 固定資產平均淨值回報率

稅後溢利除以期內固定資產平均淨值。

### 每名僱員(不包括工程項目僱員)為公司帶來的平均收入

營業額除以期末的僱員總數，不包括從事工程項目的員工。

---

### 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

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)

設計：Citigate Lloyd Northover

圖片：高志強

本年报採用環保紙張印製。

