

年報 2004



長遠目標

植根香港，邁向國際，拓展鐵路、物業及相關業務，成為世界級企業。

使命

- > 為顧客提供優質服務，提升生活質素及為我們所在社區的發展作出貢獻。
- > 造就僱員發展機會，與公司一起成長及進步，拓展業績，為投資者帶來回報。
- > 擴展鐵路網絡為香港公共交通骨幹。
- > 憑藉公司的鐵路建設、營運、物業發展及管理的豐富經驗，拓展中國業務並爭取歐洲市場發展機會。

勇於創新，積極進取，敢於開拓

地下鐵路永遠向前

- > 接受新思維及提供服務的新取向
- > 不斷提高營運及財務表現
- > 積極拓展本港及海外市場的無限商機



服務香港以至外地 超逾廿五載



1980

> 整個修正早期系統（由中環站至觀塘站）較預期提早七星期通車，由雅麗珊郡主於二月十二日主持揭幕儀式。

1975

> 香港地下鐵路公司於九月二十六日成立，以審慎的商業原則為香港建造及營運一個集體運輸鐵路系統。

1979

> 九月三十日，由當年的港督麥理浩爵士主持地鐵通車儀式。十月一日，當時的修正早期系統（現時觀塘綫的一部分）正式投入服務，並在首日接載乘客二十八萬五千人次。



1982

> 五月十日，荃灣綫較預期提早七個月正式通車，成本遠較預算為低。由當時的署理港督夏鼎基爵士主持揭幕儀式。

1984

> 公司首次取得標準普爾及穆迪的短期信貸評級，此項重要認可有助我們由國際資本市場中籌集資金。

> 十月中旬，地鐵公司與九廣鐵路公司（九鐵）攜手推出通用儲值車票。

1985

> 五月三十一日，柴灣站至金鐘站的港島綫通車，由當時的港督尤德爵士主持揭幕儀式。



1986

> 五月二十三日，港島綫最後一段通車。



1988

> 公司首次取得穆迪及標準普爾的長期信貸評級，等同香港政府的主權評級。

1989

> 八月五日，東區海底隧道鐵路段通車，成為市民乘搭地鐵過海的另一選擇。



1995

> 與政府簽署有關機場鐵路的设计、建造、融資和營運協議。

> 在中國簽署首份諮詢項目合約，為廣州地鐵提供為期四年的培訓服務。

1997

> 地鐵及其他公共交通服務機構攜手推出八達通無接觸式聰明卡，其後八達通成為公共交通以至日常開支中最受歡迎的付款方式，而應用範圍更在不斷擴大中。



> 九龍灣站與車廠上蓋的地鐵公司總部大樓重建及德福廣場二期發展項目竣工。

1998

> 六月二十二日，東涌綫通車，將地鐵的服務範圍伸延至大嶼山，途經西九龍及青衣。

> 七月六日，機場快綫通車，連接赤鱗角香港國際機場與中環，全程僅須二十三分鐘。



> 推出地鐵車站藝術計劃，為乘客提升在地鐵車程中的環境，並促進社區藝術的發展。

1999

> 青衣站青衣城及盈翠半島落成，標誌著我們創建的「第二代」鐵路及物業綜合發展項目。

2000

> 十月，地鐵公司的首次公開招股成績美滿，吸引得本港及海外零售及機構投資者合共超逾一千六百億港元的投資，與發售額九十四億港元相比，超額認購十七點四倍，上市時股東超逾六十萬。

2002

> 六月份，香港特區政府宣佈就公司與九鐵合併事宜進行可行性研究。

> 七月，公司與政府簽署有關迪士尼綫（「竹篙灣綫」）的设计、建造、融資及營運項目協議，為日後香港迪士尼樂園提供服務。建造工程於同月展開。

> 八月十八日，公司第五條地鐵綫將軍澳綫較預期提早四個月正式通車，為將軍澳區的居民提供快捷可靠的列車服務。



2003

> 十一月，公司與政府簽署東涌吊車的整體性項目協議，計劃完成後將連接東涌與昂平，以及毗鄰的天壇大佛及寶蓮寺，為香港增添一主要的旅遊標誌及消閒勝地。

> 樓高八十八層的國際金融中心二期落成，成為全香港最高及地位最顯赫的地標性商廈，並納入地鐵公司的投資物業及物業管理組合。



2004

> 二月二十四日，政府公佈決定邀請公司及九鐵開始商討有關兩間公司可能合併的計劃，並於九月十六日，向政府提交聯合報告書。

> 公司與深圳市人民政府就深圳市軌道交通四號綫二期一個建設—營運—轉讓項目簽訂原則性協議，並為建議中的四號綫提供全綫統一營運。

> 公司與北京市基礎建設投資有限公司，和北京首都創業集團有限公司簽訂合作意向書，成立公私合營公司，以投資、建設及營運北京地鐵四號綫項目。

> 十二月十七日，地鐵公司的乘客量達二百七十二萬人次，創下單日正常十九小時服務的歷史最高紀錄，而平安夜的乘客量更高達三百三十八萬人次。

> 十二月，地鐵公司榮獲香港勞工處「二零零四年良好人事管理獎」。公司連續第三次榮獲該獎項，印證了地鐵公司在人事管理實務方面的傑出成就，以及二十五年來成功的人事管理夥伴關係。

2	二零零四年紀要
4	主席函件
6	行政總裁回顧及展望
12	營運網絡及未來支綫
13	主要數據
14	執行總監會管理報告
14	> 鐵路營運
24	> 車站商用設施及其他業務
26	> 國際拓展
30	> 物業業務
40	> 未來香港項目
44	> 人力資源
47	財務回顧
54	十年統計數字
56	投資者關係
58	可持續發展
59	公司管治
62	董事局及執行總監會成員
65	主要管理人員
66	董事局報告書
73	帳項及帳項附註之目錄
74	核數師報告書
75	綜合損益表
76	綜合資產負債表
77	資產負債表
78	綜合權益變動表
79	綜合現金流量表
80	帳項附註
129	供楊基債券持有人的未經審核 補充參考資料
	專用詞彙

目錄

二零零四年紀要

一月

> 地鐵員工獲環境運輸及工務局局長頒發嘉許狀，表揚其在處理地鐵列車縱火案一事上的出色表現。

> 集團成功發行六億美元十年期債券，超額認購接近三倍。

> 公司與深圳市人民政府就深圳市軌道交通四號綫二期的建設－營運－轉讓項目簽訂原則性協議，以及為建議中的四號綫提供全綫統一營運。

二月

> 東涌吊車項目舉行動工儀式，標誌著該建造工程正式開展。

> 政府宣佈決定邀請公司與九鐵就可能合併計劃展開商討並提交聯合報告書。

> 公司年內奪得多個獎項：

- 在《遠東經濟評論》的亞洲最優秀二百家企業中，獲選為香港區十大最優秀企業之一。
- 榮獲香港社會服務聯會頒發2003/04年度「商界顯關懷」標誌。

- 榮獲香港環境保護運動委員會頒發二零零三香港環保企業金獎之「最佳環保報告」。

三月

> 公司向政府提交有關新西港島綫及南港島綫的經修訂建議書，將地鐵服務伸展至港島西區及南區。

四月

> 地鐵廿五周年紀念列車啟航，並在無線電視翡翠台的「香港名牌」系列特輯中作專題報道，揭開地鐵廿五周年一連串宣傳活動的序幕。

> 在九龍塘連接地鐵與九鐵網絡的六十米長新建轉綫隧道正式啟用。

五月

> 公司的二零零二年度可持續發展報告，榮獲英國特許公認會計師公會評選為「香港最佳可持續發展報告」，表揚公司在報告上的卓越表現，以及對企業問責及透明度的承諾。

六月

> 公司向Rotem株式會社批出合約，為東涌綫訂購四部八卡列車，以應付乘客容量的增加。

> 地鐵榮獲《壹周刊》頒發二零零四年交通組別服務第壹大獎，為公司連續第六年獲此殊榮。

> 公司奪得香港管理專業協會二零零四年度最佳管理培訓獎之「最具創意獎」。

> 彩虹站零售商店區完成翻新工程。



七月

> 公司推出地鐵安全網上遊戲，以青少年簡明易懂及富吸引力的方式，宣傳地鐵安全資訊，作為年度乘客行為教育計劃之一部分，幫助公眾意識安全有禮對地鐵營運至關重要。

> 荃灣站零售店舖完成翻新工程。

八月

> 成立全資附屬公司國際交通採購及物流有限公司，在全球範圍內提供鐵路供應及採購服務。



> 在地鐵公司網站上推出網上購物服務，拓展地鐵紀念品及機場快綫車票的分銷網絡。

> 太古站零售商店區完成翻新工程。

九月

> 公司連同九鐵向政府提交聯合合併報告書。

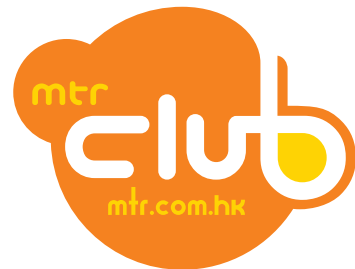
> 地鐵尖沙咀站連接新建成的尖沙咀轉綫隧道(麼地道段)新入口啟用，方便乘客在尖沙咀站及九鐵的尖東站轉車。



地鐵廿五週年紀念主題列車



> 舉辦地鐵安全嘉年華，作為提升乘客安全意識及增強對安全設備的瞭解。



> MTR Club的會員數目突破三十萬。

十月

> 公司推出一連串活動，包括在香港站內舉辦幸運大抽獎和作特別裝飾，以及發行周年紀念特刊，慶祝地鐵通車廿五周年。

> 展開公司的一系列「地鐵車站藝術表演」節目，每逢星期五晚在中環地鐵行人隧道舉行現場表演，致力提升藝術欣賞能力及鼓勵香港藝術人才的發展。

> 公司榮獲Superbrands Ltd.頒發超級品牌組別大獎(基建產品及服務)，公司自該獎項開設以來已連續兩年獲獎。

> 在發生數次導致列車服務延誤並引起社會關注的事故之後，公司委任國際領先鐵路專家Lloyd's Register Rail及高層專責小組，分別對公司的服務表現及資產管理體系進行全面檢討，以求改善營運表現。

> 公司連續第二次榮獲美國訓練及發展學會頒發的「BEST獎項」。

> 機場快綫拓展銷售渠道，在所有返港國泰班機上推出空中售票服務。

十一月

> 由《Media》雜誌主辦的亞太公關大賽，為地鐵頒授「專家及技術－危機管理」組的最高獎項，對公司在一月份處理縱火案時快速有效的應變給予肯定。在這次事件中，地鐵將一場潛在危機轉化為一次提高公眾認受性的機遇，不僅加深公眾對地鐵系統安全設計的理解，更進一步提高公司的形象。

> 公司與高速列車公司Great North Eastern Railway Holdings Ltd簽訂合作經營協議，以競投英國肯特郡鐵路網絡的綜合專營權。

十二月



> 公司與北京市基礎設施投資有限公司和北京首都創業集團有限公司簽訂一項原則性協議，以公私合營合作方式，投資、建設及營運北京地鐵四號綫。北京地鐵四號綫是中國首都的主要交通基建工程項目之一。

> 將軍澳八十六區第一期物業發展項目招標。八十六區將成為全球最具綜合性的優質住宅發展項目之一，可為約五萬八千名住客提供兩萬一千五百個單位。二零零五年一月，該項目由長江實業(集團)有限公司的一間附屬公司投得。

> 地鐵的LYNX混凝土立方體試驗系統在亞太資訊及科技大獎網絡(APICTA network)舉辦的「二零零四年度亞太資訊及科技大獎」中榮獲「工業應用類」獎狀。



> 公司在人事管理方面的傑出成就連續第三次獲香港勞工處頒發「二零零四年良好人事管理獎」，成為香港唯一能三度榮膺此殊榮的公司。

> 在瑞士銀行落實租用現有剩餘單位後，地鐵在國際金融中心二期持有的十八層寫字樓(亦稱為「Central 18 Zone at Two IFC」)的出租率已達百分之一百。

主席函件

致各有關人士：

本人欣然公佈地鐵有限公司(地鐵)於二零零四年，即地鐵為香港服務第二十五週年的業績。

二零零四年反映出公司在二零零三年非典型肺炎後所取得令人欣喜的業績。年內整體經濟復甦、旅遊業暢旺、消費情緒樂觀、通縮壓力減少，以及物業價格穩步回升，成為我們取得理想佳績的動力。公司錄得總營業額八十三億五千一百萬港元，較二零零三年增長百分之十，純利上升百分之一至四十四億九千六百萬港元。而二零零三年的純利，主要包括接收國際金融中心二期十八層寫字樓所錄得的龐大帳面利潤。

二月，政府邀請公司與九廣鐵路公司(九鐵)就合併開展商討。誠如本人在二零零四年中期報告函件中所所述，我們在這事宜上與九鐵並肩攜手，在磋商期間，衷誠合作及互相支持，以致我們能於九月向政府提交可能合併聯合建議書。建議書對政府制訂的五個範疇予以正面回應，並制定合併後，為香港締造一個世界級統一鐵路網絡的藍

圖。這五個範疇包括客觀透明的車費調整機制、取消轉乘車費、降低票價、前線員工職位保障，以及提供整合而方便的轉車安排。

提交聯合建議書後，公司已開始與政府磋商可能合併的條款，有關商討會延續至新的一年。地鐵深信，我們可以達成一個對顧客、政府、股東，以及兩鐵員工等有關人士各方都有利的合併條款。成功合併可使我們晉身成為一家具領導地位及世界級的集體運輸及物業發展企業，能提供更方便、更暢通、在營運與財務上更具效率，以及擁有強大國際競爭力的鐵路服務。

二零零四年，公司在開拓境外業務的策略上取得重大進展。一月，地鐵與深圳市人民政府簽訂原則性協議，以建設深圳市軌道交通四號綫二期工程，並於二期工程完成後經營四號綫全綫三十年。該項目同時包括軌道沿綫車站及車廠上蓋二百九十萬平方米樓面面積的房地產開發。由於中央政府採取措施抑制過熱的總體需求，以致談判進度較預期為慢，但公司與深圳當局就特許經營及相關協議的磋商仍然取得進展。

十二月，公司與北京市人民政府附屬的北京市基礎設施投資有限公司，及北京首都創業集團有限公司，就成立



一公私合營公司簽訂原則性協議，以投資建造北京地鐵四號綫工程及經營該路綫三十年。地鐵將擁有公私合營公司百分之四十九股權，而該合營公司將負責提供包括列車在內的機電設備建造，以及於工程完成後經營該路綫。根據公私合營模式，整個項目的土地收購遷拆及土木工程、軌道等將由北京市人民政府出資。二零零五年二月，我們連同合作夥伴與北京市人民政府草簽特許經營協議及相關協議，目前該等協議正由國家發展和改革委員會審批。

歐洲方面的商機亦令人鼓舞，尤其在英國方面，我們正尋找競投當地鐵路網絡專營權的商機。十一月，我們與英國的 Great North Eastern Railway Holdings Limited 簽訂合營協議，準備競投英國東南部肯特郡鐵路網絡的專營權。此外，我們亦準備競投另一類似項目，為倫敦北部及泰晤士河南部提供服務的 Thameslink / 大北方的專營權。

除拓展海外業務外，公司亦銳意擴大在本港的地鐵網絡。除迪士尼綫及東涌吊車項目如期進行，我們亦密鑼緊鼓地與政府就南港島綫與西港島綫等計劃項目進行磋商。

地鐵在二零零四年的重大工作議程之一，是對各有關人士及社會承擔上作

出更多貢獻。公司在這方面的成績已詳列於根據 Global Reporting Initiative (GRI) 編製的可持續發展報告中。該報告被評為 GRI 首一百個最佳報告之一，並被英國特許公認會計師公會譽為最佳的持續發展報告。此外，我們於二零零四年年底，開始制訂一套全新的整體企業風險管理系統，以便更有效地監控各部門業務的風險，及推行最佳應用守則。為促進與各有關人士的合作溝通，我們就擬興建的南港島綫與西港島綫進行廣泛諮詢，並為東涌吊車工程項目成立可持續發展顧問委員會。此外，公司將繼續其行之有效，真正符合社會責任原則的鐵路與物業綜合發展經營模式、行為操守、培訓及最佳管治守則，並應用於其海外工程項目和國際業務，以促進企業可持續發展。

地鐵一直維持高水平的公司管治及財務披露。我們再度獲得香港管理協會舉辦的二零零四年度最佳年報比賽一般類別銀獎，這是地鐵公司連續第十六年獲得此項殊榮。

社區服務是地鐵優良傳統之一。值得一提的是目前正開展的兩項計劃，即贊助本港藝術家及學生，在車站展示和表演藝術的「車站藝術」計劃，及宣傳健康生活計劃。健康生活計劃的目的是鼓勵港人將步行作為一種日常

運動。公司於二零零五年起將舉行每年一度的地鐵競步賽，藉此擴展健康訊息。

儘管香港未有直接受印度洋海嘯影響，但我們仍深感其造成的巨大災難及創傷。地鐵與屬下員工、乘客、商業租戶及聯營公司攜手賑災，截至目前為止共籌得超過二百萬港元的捐款。我們謹此向共同參與這次人道援助活動的各界人士衷心致謝。

最後，本人謹向其他各位董事、管理人員及全體員工的努力不懈和盡忠職守、及專注於卓越的精神，使我們在二十五週年年度內取得輝煌的成果致以衷心謝意。展望未來，本人深信，地鐵能在過去四分之一世紀所建立的穩固基礎上更上一層樓，繼續為社會提供熱誠的服務，並繼往開來，不斷創新，和維持盈利。



主席

錢果豐博士

香港，二零零五年三月一日

行政總裁回顧及展望

致各有關人士：

本人欣然報告，地鐵於二零零四年的經營業績較二零零三年有顯著回升。二零零三年經濟低迷、物業價格疲弱，尤其加上非典型肺炎的爆發，使公司的營運受到嚴重影響。

公司於二零零四年的良好經營業績有賴本港經濟的全面復甦，同時促進了物業價格顯著回升。公司能妥善地把握此次復甦。由於乘客量上升，車費收入大幅增長。非車費收入則由於車站內商用設施業務活躍，及公司投資物業的租金提高而有強勁增長。物業發展利潤方面，雖然遜於二零零三年度因接收國際金融中心二期十八層寫字樓所帶來的龐大盈利，但比公司較早期的預期仍高。

公司在二零零四年表現良好，取得理想財務業績。地鐵錄得總收入八十三億五千一百萬港元，較去年上升百分之十；而未計物業發展、利息及折舊前經營利潤上升百分之二十一點三至四十五億四千六百萬港元。年內錄得物業發展利潤四十五億六千八百萬港元，較二零零三年減少八億零一百萬港元，純利則輕微增長百分之一至四十四億九千六百萬港元。然而，由於年內發行新股，每股盈利因此微跌百分之一點二至八十四仙。董事局建議派發末期股息每股二十八仙，連同中期股息每股十四仙，全年股息每股共四十二仙，與去年相同。

營運回顧

地鐵乘客量隨著二零零三年下半年非典型肺炎的過去而顯著回升後，由於香港經濟復甦、國內來港旅客增加，以及二零零三年十二月西鐵轉車站的啟用，二零零四年的乘客量有持續增長。總體而言，地鐵行車綫的總乘客量大幅上升百分之八點二至八億三千四百萬人次；機場快綫亦因進出香港國際機場的航空旅客流量增加而顯著回升，總乘客量上升百分之十七達八百萬人次。



公司的市場佔有率亦有所增加，在專利公共交通工具市場的整體佔有率方面，從二零零三年的百分之二十四點三上升至百分之二十四點八；而公司在過海交通工具的市場佔有率，亦從百分之五十八點七上升至百分之五十九點六。公司在往來機場交通工具市場的估計佔有率，從百分之二十三下降至百分之二十一，部分由於進出香港機場乘客的組合發生變化所致。

公司持續不斷提供高質素服務，有助乘客量及市場佔有率增長。二零零四年，公司的客戶服務表現，繼續超越政府根據營運協議所規定的水平，以及公司本身所制訂更為嚴格的顧客服務承諾。事實上，根據統計數字顯示，地鐵年內的表現屬歷來最佳紀錄之一。延遲五分鐘或以上的車次數目，較二零零三年減少百分之二十五。地鐵乘客車程準時程度達百分之九十九點九，列車服務可靠性達百分之九十九點九，乃全球地鐵系統的表表者。一月份，地鐵員工處理一宗發生在市區綫列車上的縱火襲擊時，反應快速有效，即時排除危險，避免對乘客及員工造成人身損傷，使公司得以迅速恢復正常運作，因而贏得廣泛稱許。

遺憾的是在後半年發生多宗較為矚目事故，造成公眾對地鐵系統可靠性的疑慮。基於不斷改進服務的原則及消除乘客的疑慮，公司成立了一個高層的內部專責小組以力求改善營運，並委託具領導地位的國際鐵路專家及驗證機構Lloyd's Register Rail，對公司的資產狀況及資產管理方法展開全面檢討。

在內部專責小組調查於十一月份結束後，公司開展一系列改善計劃，以加強其維修保養系統及事故處理程序。公司已於二零零五年二月初收到Lloyd's Register Rail的報告。報告的建議具建設性和實用價值。公司將詳細研究該報告並成立工作小組，儘快執行建議中的各方案，並即時採取多項措施回應其中一些建議。感到鼓舞的是，報告確認地鐵營運二十五載，不但資產質素並無下降跡象，而資產管理系統更被認為符合國際最佳水平。然而，董事局及管理層一致承諾，會有效執行Lloyd's Register Rail的建議，以確保公司能繼續提供香港市民引以為傲的安全可靠及高效率的地鐵服務。

地鐵繼續透過各種措施致力提升效率及生產力，以致公司年內每車卡公里之鐵路經營開支降低百分之一點八至二十二點一港元。

公司的車站內商務及其他業務收入有百分之十七點四的可觀增長至十三億一千一百萬港元，受惠於經濟復甦及消費開支的強勁回升。廣告及電訊收益的增長尤其可觀。公司在年內推行的提升廣告設施及引進嶄新廣告形式的策略，如引入軌道旁等離子電視網絡，證明效果顯著並繼續刺激廣告收入增長達百分之二十一。車站翻新計劃亦為地鐵車站帶來更多空間和動力，加上更佳的商店組合，有助提高車站的商務收入。

電訊方面，公司成功更新現有於港島綫的無綫電系統，以便能提供以UMTS為基礎的第三代流動電話使用，使我們成為全球首批能提供第三代流動電話服務的鐵路網絡。公司的固網附屬公司TraxComm已開始運作，並管理一個五十千兆頻寬網絡，為香港多家電訊服務營運商提供服務。

由於經濟復甦、八達通卡的服務供應商的數目進一步增加，加上八達通卡的平均每日用量提高，八達通卡有限公司的除稅前盈利貢獻，較二零零三年顯著上升百分之九十一點三至四千四百萬港元。

地鐵過去數年一直在境外積極拓展對外顧問服務，目前業務已擴展至十一個國家共二十二個城市。在二零零四年，我們對此項業務進行策略調整，將焦點重新專注於規模較大、合作期較長，以及具備潛在投資機會的服務合約。此策略調整已為顧問服務帶來盈利增長。

在未來的本港項目方面，公司在連接香港迪士尼樂園與東涌綫，前稱為竹篙灣綫的迪士尼綫建設上取得重大進展，並有信心可於預期的二零零五年七月一日竣工。公司在香港的主要全新旅遊觀光項目—東涌吊車項目已於二零零四年二月開始施工，亦將按計劃於二零零六年年初完成。

二零零四年二月，公司就由觀塘綫的油麻地站伸延至黃埔花園的計劃向政府遞交建議書。三月，在廣泛徵詢意見及大量研究工作後，公司就西港島綫及南港島綫計劃向政府遞交經修訂的建議書。該等建議書現正由政府審核。

本港二零零四年的物業市道穩步向好，地鐵在物業發展業務上取得極為滿意的業績，有更多發展項目竣工及售出。在物業發展商的配合下，公司年內推售君臨天下、映灣園悅濤軒，及清水灣道8號等住宅單位，並取得良好的銷售業績。此前推出銷售的住宅項目，如藍天海岸、映灣園賞濤軒及

映濤軒，以及蔚藍灣畔等，亦取得不俗的業績。二零零四年，由公司及物業發展商共同售出或預售的單位達三千五百五十四個。因此，年內物業發展利潤達四十五億六千八百萬港元。物業發展利潤主要來自九龍站Union Square上蓋商場的攤分、九龍站君臨天下與東涌站映灣園及藍天海岸發展項目相關遞延收益的確認，以及將軍澳坑口站蔚藍灣畔，及九龍站君臨天下的收益盈餘攤分。正如預測，雖然全年物業發展所得盈利甚豐，但仍遜於二零零三年因接收國際金融中心二期十八層寫字樓所帶來的盈利。

在將軍澳，二零零四年八月對將軍澳第八十六區「夢幻之城」總綱規劃藍圖的重大改進獲得批准，公司遂在十二月邀請發展商競投八十六區的第一期項目。二零零五年一月，該項目最終由長江實業(集團)有限公司的附屬公司港業投資有限公司奪得。此乃公司自二零零二年十月起的首個發展項目招標。是次招標的形式與以往不同，公司建議與投標者各自支付一半地價，以獲取較高的分紅比例。雖然風險略有增加，但此方法可提高公司於發展項目的利潤攤分，同時吸引眾多大型及中型發展商參與投標。此外，將軍澳坑口站蔚藍灣畔的二千一百三十個單位已於十二月獲發入伙紙，故所取得的利潤已確認入帳，比公司預期為早。

物業租金及管業收入上升百分之十二點一至十一億零八百萬港元，這主要是由於國際金融中心二期十八層寫字樓的租賃進度較預期為快，並成功招攬更多優質租戶，提升租金水平，以及旗下四個購物商場表現強勁和管理物業組合繼續擴大所致。

公司在年內的另一突出成就，是推出經修訂的「長遠目標、使命及信念」。此乃建基於將引領我們繼續擴展本港及海外市場業務的策略意向及價值準則。

財務表現

二零零四年的財務業績，反映公司在各方面的業務取得理想成績。地鐵行車綫的車費總收入達五十四億一千七百萬港元，較二零零三年上升百分之七，而機場快綫的車費總收入上升百分之二十一。二至五億一千五百萬港元。鑑於包括物業租金及管業收入等非車費收入上升百分之十四點九達二十四億一千九百萬港元，總收入增長百分之十至八十三億五千一百萬港元。

雖然二零零四年的業務整體上升，但經營開支卻因生產力提高而受到有效控制，連同上年度公司自用寫字樓物業估值虧絀的回撥，未計折舊前經營開支降低百分之一點一至三十八億零五百萬港元。因此，年內經營毛利率較二零零三年的百分之四十九點三顯著上升至百分之五十四點四。物業發

展利潤為四十五億六千八百萬港元，較二零零三年時因接收國際金融中心二期十八層寫字樓所錄得的巨額物業發展利潤減少八億零一百萬港元。折舊費用較二零零三年的二十四億零二百萬港元上升百分之四點六達二十五億一千二百萬港元，主要由於西鐵轉綫站啟用及新鐵路資產產生的全年折舊所致。淨利息支出減少百分之五點八至十四億五千萬港元，主要由於借貸成本降低。公司分佔八達通卡有限公司的全年稅前盈利為四千四百萬港元。減去七億港元的所得稅開支後，集團年內的股東應佔利潤為四十四億九千六百萬港元，較二零零三年微升百分之一。

一月份，集團把握有利的市場環境，成功發行總值六億美元的十年期定息債券。此項交易不僅使公司獲得具成本效益的長期資金，進一步延長公司的平均債務年期，更成為信貸級別與香港主權相若發債體所發行十年期美元債券的新定價基準。由於公司新融資的條款吸引，而年內利率持續偏低，我們得以將平均借貸成本從二零零三年的百分之五點一，進一步降低至百分之四點七。

香港以外地區業務的增長

在去年的年報中，本人曾談及公司在香港以外尋求業務增長的策略。香港將繼續是公司的主要市場，同時公司在營運世界級鐵路及發展物業方面的

能力有目共睹，公司會憑藉這優勢尋求香港以外的商機，為公司股東創造價值及員工謀求發展機會。

雖然境外尤其在中國內地及歐洲有很多發展機會，但公司非常瞭解有關的業務及財務風險，以及公司需為股東創造價值的責任。同樣，在評估該等投資機會及作出決定時，公司將以審慎的商業原則為指引，尋求與風險相稱的回報。

在中國內地，公司的投資策略是專注於大城市的投資機會。由於該等城市人口激增、環保意識增強及交通擠塞日趨嚴重，故對集體運輸系統的需求甚殷，相對的盈利潛力亦較高。公司將採用各種經營模式以滿足不同市場的需要。在若干情況下，公司可以採用在本港行之有效的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，而在其他城市則可能採取「公私合營」模式，即由政府資助資本性開支的大部分款項。

誠如去年所呈報，公司於二零零四年一月與深圳市人民政府簽訂原則性協議，為深圳市軌道交通四號綫二期項目提供建設、營運及轉移的安排，並在二期項目竣工後，經營四號綫全綫三十年。該項目總投資約為人民幣六十億元（五十七億港元）。該項目的營運將採用「鐵路和物業綜合發展經營」模式，包括發展沿綫面積達二百九十萬平方米的商業及住宅物業。

自簽訂原則性協議後，公司已開始初步的項目設計及建設工作，並就特許經營協議及其他相關協議與深圳市人民政府進行磋商。該等協議將透過我們的項目公司，授予地鐵建設二期項目及經營四號綫全綫的權利。然而，鑑於中國目前的經濟環境，包括中央政府的所需審批時間可能較原先預期為長。

十二月份，公司與北京市人民政府的兩間附屬公司，北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司簽訂原則性協議，以公私合營模式合作投資、建設及營運北京地鐵四號綫，為期三十年。該項目的總投資預計為人民幣一百五十三億元（一百四十四億港元）。根據公私合營的架構，項目總成本的百分之七十將由北京市人民政府出資，主要用於土地徵用及土木工程項目；其餘的百分之三十將由公私合營公司承擔，主要用於提供列車以及相關的電子及機械系統，約為人民幣五十億元（四十七億港元），其中超過百分之六十將透過無追索權的人民幣貸款籌措，餘額將由公私合營各方以注資方式提供，其中地鐵佔百分之四十九，而北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司分別佔百分之二及百分之四十九。因此，公司對該項目的資金投入預計為人民幣七億三千五百萬元（六億九千三百萬港元）。地鐵聯同其合作夥伴，與北京市人民政府於二零零五年二月

草簽三十年期的特許經營協議，該協議將於國家發展與改革委員會批准後生效。

除以上兩項主要投資機會外，公司正就北京、深圳，及上海的其他項目與有關各方積極展開磋商。

相對於中國內地而言，公司在歐洲的發展策略則以「輕量資產」為主。由於歐洲鐵路行業的管制日益開放，公司將尋求與當地經驗豐富的企業建立合營夥伴關係，從而競投營運及保養的專營權和合約。現時公司的首要目標是高度開放的英國市場。

十一月份，公司與英國 Great North Eastern Railway Holdings Limited 簽訂合營協議，以共同對英國東南部肯特郡鐵路的綜合專營權進行投標；而由十二月起，公司開始就服務倫敦北部及泰晤士河南部地區的 Thameslink / 大北方的專營權投標展開工作。雖然公司認為，公司所參與的兩間合營公司均具有競爭優勢，但正如所有投標活動一樣，公司是否中標並無定數可言。

地鐵與九鐵的可能合併

年內，公司與九鐵密切合作，就合併問題努力磋商。結果，公司得以完成合併聯合建議書，並於九月份提交政府。公司認為該份聯合建議書，已適當回應政府於邀請兩間公司就合併展

開磋商時所提出的五大範疇，政府現正審閱該建議書。與此同時，公司就可能合併的條款與政府展開討論。公司對合併所持立場未有改變，即倘合併的架構妥善和條款可以接受，則合併會有利於各有關人士。

員工

地鐵所取得的成績乃公司全體員工的成就。公司能度過艱難的二零零三年，並在充滿挑戰的二零零四年取得不俗的成績，是有賴員工的專業精神和工作熱誠。

公司年內繼續與員工攜手努力，為其發展及成長締造機遇，其中包括推出度身定制的培訓計劃。與員工公開透明而清晰地溝通在二零零四年顯得極為重要，公司已在一系列研討會上闡述新的「長遠目標、使命及信念」，並繼續就與九鐵可能合併相關的最新發展向全體員工作出匯報。

地鐵在員工發展進程方面所取得的成就再次獲得廣泛的認可。車務訓練部取得綜合管理系統－ISO9001、ISO14001及OHSAS18001認證。公司亦獲頒香港管理協會卓越培訓計劃的「最具創意獎」，以及美國培訓及發展協會頒發「BEST獎項」。而最矚目的是，公司第三次獲香港勞工處頒發「良好人事管理獎」，成為全港唯一能連續三次獲此項殊榮的公司。

展望

雖然國內目前在經濟上實行宏觀調控，加上近期油價急升，以及美國聯儲局收緊貨幣政策均引起國際關注，然而公司對二零零五年的香港業務展望持審慎樂觀態度。縱使預期增長會較二零零四年緩慢，但預計香港的經濟將持續向好。

公司的鐵路業務將因迪士尼綫及九鐵馬鞍山綫等新綫的啟用而有正面影響，但在二零零四年十月啟用的九鐵尖沙咀支綫令乘客有所流失將抵銷部分上述影響。本港好轉的經濟活動將會繼續有利公司的車站內商業及相關業務。

公司的物業租金收入及管理業務，將因國際金融中心二期的全面租出而受惠。在物業發展業務方面，公司預計在今後兩年內的利潤將絕大部分來自機場鐵路的餘下發展項目。其後，公司預計將軍澳的物業發展項目會成為主要利潤來源。至於機場鐵路發展項目，公司預計於今後兩年內接收位於九龍站 Union Square 所佔權益的其餘總面積達二萬五千二百四十五平方米的商場；該商場需要三年時間完成裝修工程，預計可於二零零七年底啟業。

二零零五年一月，公司收到奧運站第三期餘下的預付款項九億三千六百萬港元，該筆款項將按建築進度及未來

兩年的預售情況而計入公司的損益表。二零零四年，將軍澳坑口站大受歡迎的蔚藍灣畔所得利潤已確認入帳。二零零五年，公司將接收位於坑口站總面積為三千五百平方米的「連理街」商場。目前將軍澳其他三座興建中的住宅發展項目，即分別位於調景嶺、將軍澳市中心五十七a及五十五b區的利潤，將根據其預售的時間及成績，以及發出入伙紙的時間予以入帳。目前，公司預計僅有將軍澳市中心五十七a區發展項目的三百九十個單位，可望於二零零五年獲發入伙紙。而於二零零五年一月批出的將軍澳的八十六區一期項目，預期在二零零八年前應不會對公司的財務業績作出貢獻。鑑於目前的物業市場狀況及計劃中的發展與預售情況，公司預計於二零零五年能確認入帳的項目會較少，因此利潤會較二零零四年錄得的物業發展盈利低。

公司的二零零五財務報表及業績，可能會受年內實施的多項新會計政策所影響，尤其是於二零零五年一月一日起生效，與投資物業及財務工具相關的政策更改。有關的較為詳細討論請參閱財務回顧部份。

最後，本人謹向全體董事、管理層及所有員工致以萬分敬意，並感謝客戶、供應商及股東一年來為地鐵的成功所作出的支持。



行政總裁

周松崗

香港，二零零五年三月一日

營運網絡及未來支綫

地圖說明

- 車站
- 連車廠車站
- 轉車站
- 建議車站
- 建議轉車站
- 擬建物業發展

現有網絡

- 機場快綫
- 東涌綫
- 觀塘綫
- 荃灣綫
- 港島綫
- 將軍澳綫

興建中工程

- 將軍澳南綫
- 迪士尼綫
- 東涌吊車
- 博覽館站

未來支綫

- 北港島綫
- 將軍澳綫之支綫

研究中之支綫

- 港島綫
- 西港島綫
- 南港島綫
- 觀塘綫



公司已發展物業

- | | | |
|-----------------------------------|---|---------------------|
| 01 東堤灣畔 / 東薈城 / 海堤灣畔 / 映灣園 / 藍天海岸 | 08 帝柏海灣 / 維港灣 / 柏景灣 / 中銀中心 / 滙豐中心 / 奧海城一期 / 奧海城二期 | 14 修頓花園 |
| 02 盈翠半島 / 青衣城 | 09 Union Square - 濠日居 / 擎天半島 / 君臨天下 | 15 柏景臺 |
| 03 綠楊新邨 / 綠楊坊 | 10 康威花園 / 維德廣場 | 16 康澤花園 |
| 04 新葵興花園 | 11 國際金融中心一期 / 國際金融中心二期 / 國際金融中心廣場 | 17 康怡花園 / 康山花園 |
| 05 新葵芳花園 | 12 環球大廈 | 18 欣景花園 |
| 06 德福花園 / 德福廣場 | 13 海富中心 / 東昌大廈 | 19 峻峰花園 |
| 07 旺角中心 | | 20 杏花邨 / 杏花園 / 杏花新城 |
| | | 21 新翠花園 |
| | | 22 蔚藍灣畔 / 連理街 |

主要數據

財務摘要 百萬港元	2004	2003	增/(減)百分率
總收入			
— 車費	5,932	5,489	8.1
— 非車費	2,419	2,105	14.9
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤	4,546	3,747	21.3
物業發展利潤	4,568	5,369	(14.9)
未計折舊前經營利潤	9,114	9,116	(0.0)
股東應佔利潤	4,496	4,450	1.0
資產總值	106,674	102,366	4.2
貸款、融資租賃債務及銀行透支	30,378	32,025	(5.1)
股東資金	63,499	57,292	10.8
財務比率 百分率			
經營毛利率	54.4	49.3	5.1百分點
總負債權益比率	47.8	55.9	(8.1)百分點
平均股東資金回報率	7.4	8.0	(0.6)百分點
利息保障 倍數	6.1	5.6	8.9
股份資料			
每股基本盈利 港元	0.84	0.85	(1.2)
每股股息 港元	0.42	0.42	—
於12月31日的股價 港元	12.45	10.25	21.5
於12月31日的市值 百萬港元	67,105	54,209	23.8
營運摘要			
總乘客人次			
— 地鐵行車綫 百萬計	833.6	770.4	8.2
— 機場快綫 千計	8,015	6,849	17.0
平均乘客人次 千計			
— 地鐵行車綫 周日	2,403	2,240	7.3
— 機場快綫 每日	21.8	18.7	16.6
每名乘客車費收入 港元			
— 地鐵行車綫	6.50	6.57	(1.1)
— 機場快綫	64.25	62.07	3.5
估專利公共交通載容量比率 百分率			
— 所有交通載容量	24.8	24.3	0.5百分點
— 過海路綫載容量	59.6	58.7	0.9百分點
估往來機場交通載容量比率 百分率			
— 機場快綫	21	23	(2)百分點

執行總監會管理報告





市場佔有率提升

車站及服務改善

效率及生產力持續增長

乘客量創新高

加強與其他交通工具接駁

廿五週年紀念推廣活動

鐵路營運

與香港同步邁進

- > 由於乘客量在非典型肺炎疫症過後顯著回升，地鐵及機場快綫的總車費收入合共增長百分之八點一，達五十九億三千二百萬港元
- > 與東鐵接駁的尖沙咀站新設施成功投入服務
- > 達到所有營運協議的表現規定及顧客服務承諾目標

非典型肺炎疫症過後，香港經濟逐漸恢復，加上地鐵網絡的環境不斷改善，提高乘客對舒適與安全方面的水平，公司在其核心的香港鐵路營運業務恢復穩步增長。

乘客量

二零零三年非典型肺炎的爆發嚴重影響地鐵乘客量，但隨著香港經濟與社會活動在二零零四年全面恢復正常，加上大量內地旅客來港，乘客量顯著回升，上升百分之八點三。此外，西鐵二零零三年十二月通車，以及南昌站與美孚站的接駁設施投入服務，不但彌補因九鐵尖東站於十月投入服務導致乘客量輕微減少，更進一步促進乘客量的增長。

地鐵行車綫年內錄得總乘客量八億三千四百萬人次，而二零零三年則為七億七千萬人次。年內，公司於十二月十七日接載乘客多達二百七十二萬人次，創單日正常服務十九小時載客量新高，於平安夜接載乘客三百三十八萬人次。我們的乘客量佔整體專利公共交通工具市場百分之二十四點八，較二零零三年為

有效的資產管理及穩健的
維修系統對我們至為重要。



高。於該總市場佔有率當中，地鐵在過海載客量的市場佔有率亦上升至百分之五十九點六。地鐵行車車費收入由五十億六千四百萬港元增至五十四億一千七百萬港元，上升百分之七。

機場快綫方面，乘客量上升百分之十七，達八百萬人次。平均車費由二零零三年的六十二點零七港元增至六十四點二五港元。車費收入上升百分之二十一點二，達五億一千五百萬港元。儘管機場快綫乘客量上升，但估計市場佔有率較二零零三年微跌至百分之二十一，反映來往香港機場旅客組合成份有所變化。

服務推廣

地鐵的廿五週年紀念成為有力平台，提升公眾對公司品牌的認識，及向特定社群乘客推廣地鐵服務。從四月份開始，公司推出一系列週年慶祝活動，其中重點之一為荃灣綫的特別週年列車啟航。

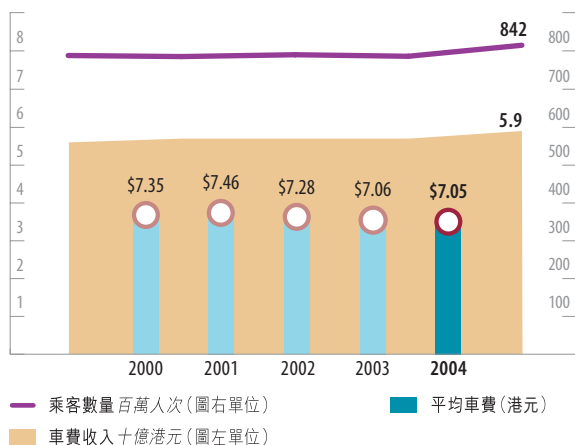
公司透過主題活動如三套電視廣告，強調地鐵不僅是香港公共交通系統的一部份，更與港人生活息息相關。另外，一系列包括二十個一分鐘長的電視特約贊助短片使用有趣的統計數字，說明地鐵的出色服務。地鐵並於無綫電視翡翠台的香港名牌特輯中以專題報導形式，展示公司過去廿多年來對社會的貢獻。更直接地，公司在香港站內以生日主題粉飾一番，並舉行與民同樂的大抽獎活動。此外，並推出廿五週年紀念票特別套裝，以及其他廿五週年紀念特刊。

整體而言，公司繼續推行乘車優惠計劃，強調所提供的服務乃物有所值。廣受歡迎的計劃包括在二零零四年十月稍作修訂的「十送一」，以及重新推出促進全家享用地鐵的小童及長者假日「兩元搭地鐵」。此外，公司新增五個「地鐵特惠站」，以提高地鐵的使用率，並推出五項轉乘折扣優惠以吸引接駁乘客。

我們又透過地鐵網站網上購物服務，推廣地鐵紀念品與機場快綫車票的銷售渠道，同時，MTR Club舉行的「Fun分有獎」計劃，亦成功提升乘客量及促進地鐵商場的業務。

此外，機場快綫亦實施推廣計劃，透過大型的市場推廣活動，宣傳列車班次由每小時四班增至五班。年內的三次節日推廣活動，尤其是暑假期間推出的團體票及小童免費乘車，均有助提升車費收入。

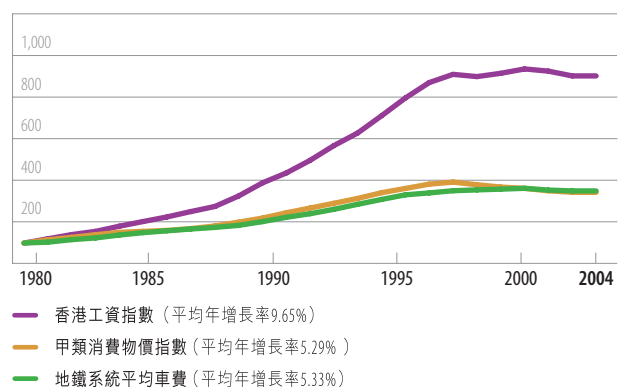
境外市場方面，透過在內地電視節目中的宣傳，以及在包括內地、日本與韓國等主要市場的網上廣告提高知名度。機場快綫推出「顧客服務大使」計劃，在機場抵港區內進行持續推廣活動，並開拓網上訂票服務，以提高機場快綫車票在旅客抵港前的預售量尤其對於台灣，美國與英國。地鐵亦首次與國泰航空公司合作，在航班上預售車票。公司繼續與「亞洲萬里通」計劃及香港旅遊局在市場推廣上攜手合作。



乘客及車費

經濟復甦將車費收益及乘客量推至歷史新高。

指數



車費走勢

地鐵的成本控制能力再次為乘客提供物有所值的服務。

服務表現

公司深明，優質服務是地鐵成為領先公共交通營運商的關鍵因素。年內，地鐵繼續在可靠、安全、舒適及顧客滿意程度上維持極高的水平。

遺憾的是在年內最後幾個月，發生若干雖不致嚴重影響安全但卻備受關注的事故，不但為乘客帶來延誤和諸多不便，更引起公眾對公司系統可靠性的疑慮。為了解事故的根源及釋除乘客的疑慮，地鐵特別成立由高層及技術專家組成的內部專責小組，深入調查該等事故，並委任國際知名的鐵路專家及驗證機構Lloyd's Register Rail，對公司的鐵路營運程序及資產展開獨立檢討。根據內部專責小組於十一月作出的調查結論，公司已著手推行一系列改進措施，以加強維修保養工作及事故處理程序，其中包括：

- 加強主要鐵路系統檢查
- 引入鐵路業以外科技
- 使用市場上現有更高標準的部件
- 加速若干設備與零件更新
- 列車服務中斷時在車站內增加快速應變人手
- 加強事故發生時與乘客溝通

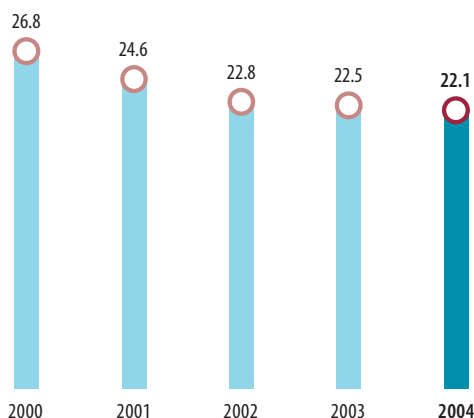
該等措施旨在進一步加強地鐵在減少設備故障方面的能力，從而提高服務質素並減少延誤，以及在事故發生時盡可能減少對乘客造成的不便。

Lloyd's Register Rail報告於二零零五年二月提交，結論認為地鐵的服務表現由二零零一年起已有明顯改進，公司上下均實行最佳資產管理程序。我們將執行報告中提出的各種建議，包括留意引入新綫與新設備時，將其對地鐵服務及公司資產管理系統，包括資訊科技系統的影響降至最低，以滿足顧

客更高要求，並進一步提升地鐵服務質素。

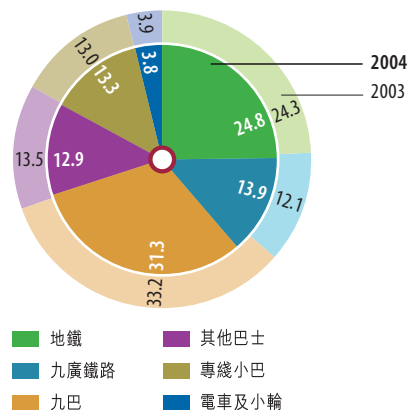
公司的資產管理政策規定，須致力於有效率及有效益地管理公司的鐵路資產，以確保能遵守營運協議及所有相關法律規定。公司透過將資產的生命週期成本降至最低，儘量提升其使用價值，並管理相關風險，從而不斷改進資產管理程序。

儘管該等延誤事故引起廣泛的關注及乘客的疑慮，但在二零零四年，公司整體服務仍較政府根據營運協議規定的最低服務表現水平，及其自行制定更嚴格的顧客服務承諾為高。年內，地鐵的列車服務可靠性達百分之九十九點九，列車準時程度達百分之九十九點九。扶手電梯的可靠性亦達百分之九十九點九，其中暫停服務時間平均為每月約半小時。在影響乘客舒適



每車卡公里鐵路保養開支
效率及生產力持續改善，進一步節省成本。

百分率



本港主要交通工具的市場佔有率

地鐵物有所值的服務以及不斷改善與其他公共交通工具的接駁系統，均有助提高市場佔有率。



度的主要方面，如溫度、通風與清潔等，亦錄得卓越的表現。

在公司定期進行的乘客調查中，年內所錄得的顧客滿意程度繼續維持在高水平。地鐵行車綫及機場快綫在二零零四年錄得的服務質素指標，以一百分為滿分，分別為七十一分及八十二分。根據國際都市鐵路聯會 (CoMET) 發表的標準借鑑報告，地鐵與其他十一間都市鐵路機構比較，在安全、服務質素，及乘客成本方面，繼續有卓

越表現。另外，地鐵獲得壹週刊所舉辦的二零零四年顧客服務大獎運輸類特別獎項，這是公司連續第六年獲此殊榮。

一月份，市區綫上發生歷來首宗列車縱火案。地鐵在該事件中表現出對危機情況的應變能力。由於地鐵員工的快速有效處理，及乘客的冷靜反應，事故得以迅速解決，並未造成任何乘客傷亡。為表揚在處理縱火事件中的

全新的車站入口予人煥然一新而現代化的感覺，圖為旺角站入口。

出色表現，地鐵員工獲環境運輸及工務局局長代表政府頒發的嘉許狀。

縱然發生該事故，地鐵於二零零四年的安全表現仍維持在高水平，並達到公司安全計劃中的所有目標。該事故反映地鐵列車在運作與服務安全上的重要性。年內，公司繼續致力向乘客宣傳在乘搭地鐵時應採取的安全行為。公司透過舉辦各類教育活動，向乘客灌輸安全訊息，包括簡明吸引的安全網絡遊戲、舉行安全嘉年華，及開展持續一個月的安全活動。

服務改善

地鐵年內繼續致力改善其鐵路基建與服務。

四月，連接九鐵九龍塘站新大堂的九龍塘站新入口啟用。九月，地鐵開

放麼地道連接尖沙咀站與九鐵尖東站的新隧道系統。該等新設施均能提升九廣鐵路與地鐵網絡的使用率，並方便乘客轉乘不同的鐵路網絡。

興建與東鐵的中轉站是地鐵透過加強與其他交通工具接駁，以提高乘客量的長遠策略的一部份。年內，公司將轉乘優惠推廣至十四條接駁綫，包括三條新大嶼山巴士綫、十條專線小巴，以及一條跨境巴士綫。為擴大乘客來源，公司亦增設「地鐵特惠站」至十五個，為持有八達通卡乘客提供車費優惠，藉以吸引更多需要步行一段距離方可到達地鐵車站的人士選乘地鐵。

二零零四年車站繼續推行無障礙計劃，在中環站、天后站與西灣河站安裝新的載客升降機。在尖沙咀站安裝三部扶手電梯，並於三月份啟用翻新的堪富利士道入口。

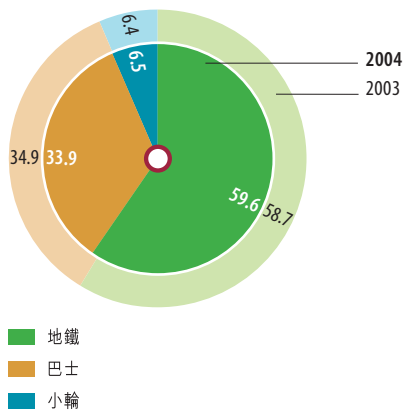
於二零零二年初開始全綫三十個地鐵站的月台幕門翻新工程，預計將於二零零六年三月竣工，目前正如期進行。截至二零零四年底，已有五十六個幕門在二十二個車站的七十四個月台投入使用，包括荃灣綫全綫所有車站、觀塘綫自油麻地至黃大仙各站、港島綫上環與銅鑼灣之間各站及北角站。

所有新設備、入口及經改進的維修與服務系統，均在無需增加人力資源下完成。

提升生產力

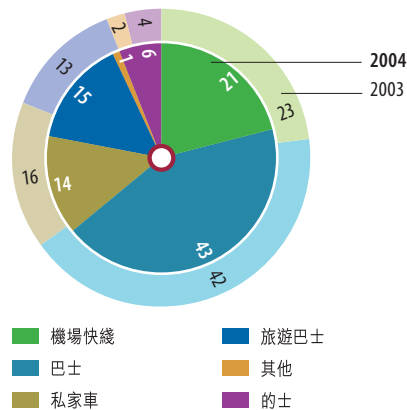
公司繼續透過停止對外招聘和將更多工作外判，及其他多項提高效率的措施，以提升其生產力。在管理合約屆滿後，機場鐵路將負責香港站、九龍站及青衣站的停車場管理，使生產力

百分率



主要過海交通工具的市場佔有率
快捷而方便的服務是提升市場佔有率的主要因素。

百分率



主要來往機場交通工具的市場佔有率
來往機場交通工具的估計市場佔有率微跌，部份原因由於進出香港機場乘客的組合成份有所變化。

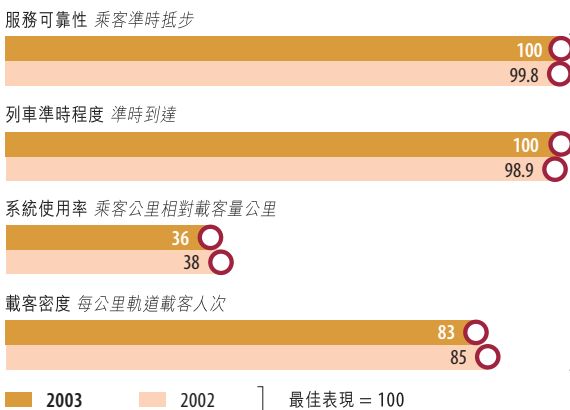


地鐵站內可核對八達通卡餘款的驗票機為乘客帶來更大方便。

顯著提升。我們引入一個全新電腦系統，用於以簡化登記、確認、取消列車及路軌上行人通道工程管理，從而更有效地利用非行車時間。

由於生產力提升，二零零四年每車卡公里營運成本為二十二點一港元，下降百分之一點八。自一九九八年來，每車卡公里營運成本已下降百分之二十四點三。

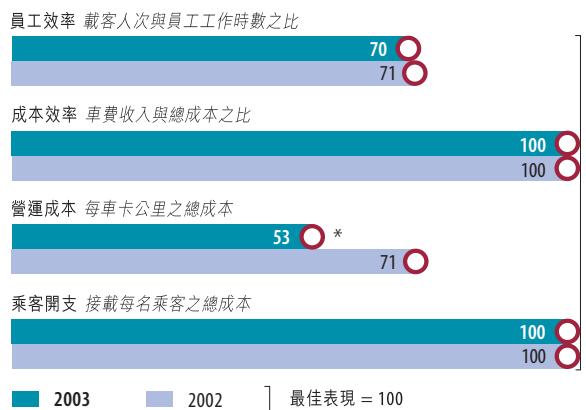
香港地鐵表現與最佳表現比較



標準借鑑

地鐵與其他國際標準比較，尤其在服務可靠性及準時程度方面繼續有出色的表現。

香港地鐵表現與最佳表現比較



員工效率及財務表現

繼續停止招聘員工及其他提升生產力的措施使效率得以進一步提升。

*其他主要地鐵系統的成本顯著改善

地鐵系統及市場資料

車務運作資料		2004		2003	
路線總長度 公里		87.7		87.7	
車卡數目		1,050		1,050	
車站內的「e分鐘著數」點		18		18	
車站商店及銀行數目		515		490	
車站內的海報廣告位數目		14,863		14,328	
車卡內的海報廣告位數目		13,072		13,072	
每日營運時數		19		19	
繁忙時間列車間距 以秒計	早上繁忙時間	晚上繁忙時間	早上繁忙時間	晚上繁忙時間	
— 荃灣綫	128	144	128	144	
— 觀塘綫	128	144	128	144	
— 港島綫	128	156	128	156	
— 將軍澳綫	160	180	160	180	
— 東涌綫					
香港至東涌站	480	600	480	600	
香港至青衣站	240	300	240	300	
— 機場快綫	720	720	900	900	

國際地鐵系統表現比較：十一個繁忙市區地下鐵路系統（國際都市鐵路聯會）

2003年 鐵路網絡數據	地鐵* 行車綫	鐵路 A	鐵路 B	鐵路 C	鐵路 D	鐵路 E	鐵路 F	鐵路 G	鐵路 H	鐵路 I	鐵路 J
乘客車程 百萬次計	770	458	948	1,375	602	3,201	1,384	1,248	400	507	2,074
車卡公里 百萬計	113	129	482	331	149	641	539	218	94	88	255
路線長度 公里	80	153	408	201	227	276	471	212	115	58	183
車站數目	49	170	275	147	190	155	424	297	66	52	138

* 機場快綫並不納入國際地鐵系統表現比較。

註：其他參與國際地鐵系統表現比較的機構包括 Berliner Verkehrsbetriebe、London Underground Limited、New York City Transport、Sistema de Transporte Colectivo、Regie Autonome de Transports Parisiens Metro、Regie Autonome de Transports Parisiens Regional Express Railway、Metroplitano de Sao Paulo、Tokyo Metro、Moscow Metro 及 Metro de Madrid。根據協議，參與比較的機構只能以不記名方式披露個別成員的資料。

二零零四年之營運表現承諾

服務表現項目	營運協議 目標	客戶服務 承諾目標	2004年 實際表現
列車按照編定班次行走(列車服務供應)	98.5%	99.5%	99.9%
乘客服務車程準時性			
— 地鐵行車綫	98.5%	99.5%	99.9%
— 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
列車準時程度			
— 地鐵行車綫	98.0%	99.0%	99.7%
— 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠性：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤	不適用	500,000	1,027,233
車票可靠性：乘客使用磁性車票多少次才遇到一次車票失誤	不適用	8,000	10,125
增值機可靠性	95.5%	98.0%	99.4%
售票機可靠性	93.0%	98.0%	99.5%
閘機出入口可靠性	97.0%	99.0%	99.8%
扶手電梯可靠性	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠性	98.5%	99.0%	99.8%
溫度及通風			
— 列車車廂：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度為攝氏二十六度或以下	不適用	97.0%	99.9%
— 車站：除特別炎熱的日子外，維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度為攝氏二十七度或以下，車站大堂則為攝氏二十九度或以下	不適用	90.0%	99.3%
清潔程度			
— 列車車廂：每天清潔	不適用	98.5%	100%
— 列車車身：每兩天清洗一次	不適用	98.0%	99.9%
七天內回覆乘客查詢	不適用	99.0%	99.9%



地鐵推出的軌道旁等離子屏幕乃最新且大受歡迎的廣告形式。

車站商用設施及其他業務

發揮地鐵沿綫基建設施優勢

- > 車站商用設施及其他業務收入上升百分之十七點四，達十三億一千一百萬港元
- > 車站進一步翻新以改善零售環境
- > 八達通盈利貢獻增加

廣告

香港經濟復甦加上公司繼續提升廣告地點，及推出新廣告形式以吸引廣告客戶，使公司的廣告業務受惠。因此，廣告收入上升百分之二十一，達四億六千七百萬港元。

四月，地鐵在灣仔站與銅鑼灣站之間推出非閃燈式隧道廣告，吸引乘客在車程中觀看大型彩色廣告。六月，地鐵在鰂魚涌站外牆安裝大型廣告板，同時在位於國際金融中心的香港站推出彭博顯示屏，即時播放財經新聞。十二月，地鐵在銅鑼灣站推出等離子環形螢幕 (plasma ring)，為大堂及軌道旁的等離子電視網絡增添新形式，使地鐵等離子電視總數增達一百二十四個。有關在車站內安裝十二封廣告板的計劃正繼續推行，直至二零零四年底已完成六百九十六個。

為了向廣告客戶提供詳實的觀看率統計數字，公司委任尼爾森媒介研究進行首

次「地鐵廣告接觸率及觀看頻次調查」，在香港戶外廣告市場亦屬創舉。調查於二零零四年六月結束，其結果有助加強公司的媒體價格策略，及推動與廣告客戶的合作。

電訊

由於流動電話使用量增加，公司包括固網附屬公司 TraxComm 的電訊收入，上升百分之二十點二，達二億三千八百萬港元。

公司已成功更新現有於港島綫的無線電系統，以便能提供以 UMTS 為基礎的第三代流動電話使用，使我們成為全球首批能提供第三代流動電話服務的鐵路網絡。預期於二零零五年底，乘客可在整個地鐵網絡內享用無間斷的第三代流動通訊服務。

二零零四年一月，TraxComm 開始運作及管理其五十兆頻寬網絡。該網絡為多家香港電訊服務營運商提供服務。

公司的光纖網絡覆蓋範圍擴展至二十六個地點，其中包括主要商廈、數據中心、中國網關 (China gateways)、香港國際互聯網交換中心與海底電纜著陸站。

車站商用設施

由於地鐵網絡中的零售商店增加及零售市場的強勁復甦，車站內商務收入上升百分之八點四，達二億九千八百萬港元。

公司繼續在站內進行翻新工程，擴建商用設施樓面面積並改善零售環境。年內完成的工程包括彩虹站、中環站、筲箕灣站、太古站、荃灣站、寶琳站、美孚站、金鐘站及香港站，共增加零售設施樓面面積一千一百九十二平方米。但由於在 Union Square 建設商場的綜合施工需要，九龍站零售面積有所減少，所以按淨額計算，車站商用設施的總樓面面積只增加二百六十八平方米，即上升百分之一點四，達一萬八千七百一十七平方米。

年內開展的翻新工程包括葵芳站、深水埗站、油麻地站、銅鑼灣站、黃大仙站、鑽石山站、樂富站、奧運站與青衣站，預計將於二零零五年首季完成。

公司繼續改進零售商店組合，增設六十九間新商店及二十八種新品牌，包括 H₂O、Yume、Lo Hang Ka、西龍傳香飯團 (Q Q Rice)、Pie & Tart 與 TCBY，並在將軍澳站引入促銷櫃檯，向零售商提供短期租約，以提高該站商用設施的靈活性。

對外顧問服務

公司目前正在十一個國家的二十二個城市提供對外顧問服務。

二零零四年，對外顧問服務收入上升百分之二十七點三，達一億八千二百萬港元。年內，公司作出策略性決定，將專注智能卡及其他可產生投資機會或保持公司核心競爭力的項目，為該項業務重新定位。該等項目的工程規模通常較大且為期更長，因此會為公司提供更多發展及盈利機會，但是該等項目的週期亦較長。

智能卡方面，公司與八達通及其他合夥人攜手為荷蘭建立全國性的自動票務系統，取得不錯成績。雖然時間安排緊逼，但仍能按時交付硬體與軟件，並會於二零零五年四月如期完成設計、建設

與實驗階段工作。公司將於完工後為其營運提供支援服務。該重大項目的完成以及公司在智能卡技術上取得的成績與技術，將增強地鐵與八達通的競爭能力，並有助在其他市場獲得類似的商業機會。

基於在荷蘭的成功經驗，公司制定在世界各地尋求類似大規模智能卡項目的策略，以提供支援硬體、軟件與諮詢等服務。現時公司和合夥人正專注在墨爾本、多倫多及洛杉磯即將進行的項目。十一月，公司與 Thales e-Transactions CGA S.A. 及 ADI 公司合作競投墨爾本的智能卡項目。

地鐵在內地的對外顧問服務繼續發展。公司在上海的合營附屬公司上海港鐵建設管理有限公司，作為上海軌道交通九號綫一期的業主代表，正協力確保這投資人民幣一百一十億（一百零四億港元）的項目取得重大進展，並可在二零零七年底竣工。該項目的地盤工程進度令人滿意，目前松江區百分之八十的工程，以及閔行區百分之十七的工程已經完成。徐匯區虹梅路站的建設工程亦已於去年底展開。九號綫是二零一零年上海世界博覽會的新設基建項目之一。

國際交通採購及物流有限公司

八月，公司成立全資附屬公司國際交通採購及物流有限公司，旨在涉足全球鐵路供應及採購服務。這新附屬公司會在全球各地採購並營銷鐵路車輛、基礎設施及維修所需的零部件，作為全球生產商與買方之間的橋樑。

八達通卡有限公司 (八達通)

公司的智能卡附屬公司八達通有限公司，無論在交通與零售業上均取得長足進展。由於服務供應商數目增加、每日使用量提升，以及經濟復甦，八達通為公司帶來的除稅前盈利較二零零三年增加百分之九十一點三，達四千四百萬港元。

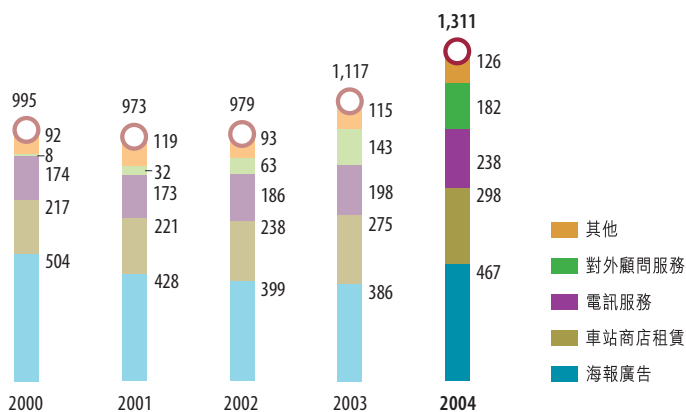
具體而言，年內八達通卡的每日使用量，由五千零七十萬港元增至五千七百五十萬港元。流通量由二零零三年底的一千零四十萬張，上升至二零零四年底的一千一百八十萬張，而服務供應商則由二百五十三家增至二百九十九家。

在擴展交通業務方面，幾乎全香港所有二千六百多部專線小巴、五十部紅色小巴、一百六十七個停車場，以及所有路旁停車位均已接受八達通卡付款。

隨著榮華餅家等新服務供應商的加入，以及麥當勞與萬寧等現有服務供應商全面使用八達通卡，八達通卡零售使用量繼續增加。為了提供更方便及靈活的服務，八達通讓顧客透過指定金融機構的銀行帳戶或信用卡帳戶，為任何種類的八達通卡自動增值。直至二零零四年年底，該等金融機構的數目已增至十九間，包括滙豐銀行、中國銀行、渣打銀行及花旗銀行。

八達通亦透過全年宣傳活動，包括每月為八達通卡經常用戶，在零售地點與停車場舉行幸運大抽獎的「月來月著數」，取得穩定的總體使用量。

百萬港元



其他業務收入

隨著經濟復甦，本港的非車費收入全面上升。

在二十二個城市提供對外顧問服務

北京地鐵四號綫公私合營項目

深圳地鐵系統四號綫的建造—營運—轉移項目



倫敦新辦事處



爭取歐洲特許經營權



英國合資競投項目



國際拓展

將我們的專長引進海外市場



- > 北京四號綫項目取得重大進展，草簽特許經營協議
- > 就深圳四號綫項目作出規劃並尋求政府批准
- > 歐洲發展策略，致力於列車營運專營權

中國內地

在內地，公司的投資策略主要集中在北京、上海及深圳等主要城市。這些大城市的人口激增、公眾環保意識日強，以及交通堵塞日趨嚴重，故對集體運輸系統的需求甚殷，相對的盈利潛力亦較高。公司採取循序漸進的方式以推行此項策略，將項目中總結的經驗與技術應用於其他項目。

年內，地鐵銳意在內地開拓兩個重點投資項目。

一月，公司與深圳市人民政府就建議興建深圳市軌道交通四號綫二期項目，及經營四號綫全綫為期三十年，簽訂「建造—營運—轉移」項目原則性協議。

四號綫全長二十一公里，為雙軌式市內行車綫，以位於香港與深圳邊界的皇崗口岸為起點，直達龍華新市鎮，共有十四個車站。建成後，四號綫將成為深圳的南北鐵路主要幹綫，並透過深圳經濟特區，將香港特區與內地其他地區結連。四號綫一期長約四點五公里，南起皇崗口岸，北至少年宮。四號綫一期預計將於二零零八年底全部完成。目前，部份一期工程已經竣工並開始通車，由深圳市地鐵有限公司經營。項目的二期工程將在二零零八年底完成，其後四號綫一期

北京地鐵四號綫建成後將成為貫通北京南北的主要鐵路幹線

龍背村站

北宮門站



頤和園站

圓明園站

成府路站

與二期均將由地鐵經營。由地鐵項目公司建設的二期工程總投資約為人民幣六十億元(五十七億港元)，將由人民幣二十四億元(二十三億港元)的股本及無追索權的人民幣銀行貸款提供資金。深圳項目亦將採用地鐵在香港行之有效的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，包括其沿綫二百九十萬平方米的商業及住宅物業發展。

地鐵在簽署原則性協議後，已於深圳設立項目辦事處，負責著手進行鐵路與物業的初步設計，並與深圳市人民政府就特許經營協議及其他協議進行磋商。該等協議將授權地鐵項目公司建造二期工程並經營四號綫全綫，及使用一期工程設施。該等協議需經中央政府批准。

儘管中央政府實施宏觀調控以致審批程序有所延遲，深圳四號綫項目的相關物業發展規劃仍取得良好進展。十月份，一份有關龍華拓展區可持續發展規劃的建議書已提交深圳市人民政府，並獲認可。公司目前正與深圳當局磋商有關該區四個發展地盤的初步總體計劃。我們計劃於二零零五年初正式提交此計劃，並將目標完工期定為二零零八年以後。

四月，地鐵與北京市人民政府的兩間附屬公司，北京市基礎設施投資有限公司，及北京首都創業集團有限公司簽訂合作意向書，為北京地鐵四號綫項目成立公私合營公司。在四月簽訂合作意向書後，公司於十二月與北京市基礎設施投資有限公司和北京首都創業集團有限公司簽訂原則性協議，

成立公私合營公司以建設及營運北京地鐵四號綫。北京地鐵四號綫是中國首都的主要基礎交通設施項目之一。

該原則性協議列載投資和建設四號綫，及根據與北京市人民政府簽訂的特許經營協議經營該綫三十年的合作架構。

二零零五年二月，公司連同合作夥伴與北京市人民政府草簽特許經營協議，該協議正等待國家發展和改革委員會批准。該項目的總投資約為人民幣一百五十三億元(一百四十四億港元)，其中百分之七十主要包括徵用土地與土木工程項目，由北京市人民政府出資。合營公司將投資約人民幣五十億元(四十七億港元)，用於購買列車與相關機電系統，並負責新行車綫的營運及管理，為期三十年。

在四月簽訂合作意向書後，地鐵與北京首都創業集團有限公司分別擁有合營公司百分之四十九的股份，北京市基礎設施投資有限公司則擁有其餘的百分之二股份。合營公司將透過無追索權銀行貸款，為該項目融資百分之六十或以上，其餘資金將由合營各方注資提供。

北京地鐵四號綫全長二十九公里，南起豐台區南四環路馬家樓站，途經西北海澱區，以龍背村站為終點，是貫通北京城區南北軌道交通主幹綫之一。全綫設有二十四個車站，包括北京南站、宣武門、西單、西直門、學院南路、中關村、圓明園、頤和園等。

公司正對北京、深圳、上海等城市地鐵網絡的未來擴建計劃，及其相關投資機會進行評估。除以上三個重點城市外，地鐵亦在成都、武漢、天津與南京等城市物色拓展業務商機。

歐洲

公司在歐洲的發展策略與內地有別，主要集中於車務營運專營權，並不涉及龐大的資本性開支。由於歐洲鐵路行業繼續開放，地鐵將尋求與經驗豐富的當地公司建立合營公司關係，以競投經營及維修的專營權及合約。公司將首先針對已高度開放的英國市場，並以當地經驗為基礎，在歐洲大陸尋找其他商機。

十一月，公司與英國Great North Eastern Railway Holding Limited簽署合營協議，以競投肯特郡鐵路的綜合專營權及維修服務合約，其中地鐵持有合營公司百分之二十九的股份。肯特郡鐵路是英國東南部肯特郡近郊的列車網絡，其營運包括一百七十九個車站及一千六百輛列車，每年收入約三億英鎊，服務包括從肯特郡到倫敦的高速列車，並使用英倫海峽隧道鐵路的連綫。此外，自十二月起地鐵一直部署爭取獲得服務於泰晤士河南部及倫敦北部地區網絡的一個同類商機 – Thameslink/大北方專營權。

為該等業務提供支援，地鐵已於二零零四年七月在倫敦設立辦事處，作為在歐洲建立長期業務基礎的第一步，與當地公司合作尋求類似的新業務機會。

物業業務 將物業業務 提升香港以至海外的生活質素

君臨天下、藍天海岸、映灣園、蔚藍灣畔及
清水灣道8號推售情況理想

地鐵國際金融中心二期物業全部租出



在香港以至中國的物業管理組合繼續擴大

將軍澳八十六區「夢幻之城」第一期合約批出

所有商場業務表現強勁



- > 物業發展利潤四十五億六千八百萬港元
- > 物業投資及管理收入上升百分之十二點一至十一億零八百萬港元
- > 地鐵物業發展銷售走勢強勁

機場鐵路及將軍澳綫物業發展銷售成績理想。

地鐵二零零四年的各項物業業務，隨著香港物業市場的持續復甦、旅遊尤其是來自內地旅客的增長，以至經濟氣候的整體改善而有增長。

物業發展

年內物業發展收入達四十五億六千八百萬港元，較二零零三年下降八億零一百萬港元，主要原因是在二零零三年以實物攤分的國際金融中心二期樓層部份確認為收入。二零零四年，我們的物業發展商把握市場氣氛的改善，透過逐步分期推出單位，在銷售價格與銷量之間維持平衡，從而獲取最大的利潤。

機場鐵路

機場鐵路沿綫物業的發展利潤，主要來自九龍站 Union Square 商場部分主結構外殼，共約五萬七千五百零六平方米，公司已於十二月份接收。其他利潤包括來自君臨天下攤分所得盈餘部份，以及來自東涌站二期及三期（藍天海岸及映灣園發展項目）、君臨天下等所確認的遞延收益。



物業市場的興旺氣氛有利於物業銷售及預售。位於 Union Square 君臨天下的豪華住宅單位於年內推出，成績非常理想。映灣園九座及十一座的預售亦獲得極佳的市場反應。東涌站二期藍天海岸發展項目第二座的三百九十二個住宅單位，已於九月推出發售。映灣園六、七及八座已獲發入伙紙。

公司及其物業發展商繼續與政府及城市規劃委員會配合，改進我們未來的發展計劃，以切合市場發展的趨勢。東涌站二期藍天海岸發展項目的總綱規劃藍圖已作出修訂，將低層發展項目中的原來八幢十三層大廈，改為六幢十五層大廈，從而提供更多休憩用地，此項修訂已於八月獲城市規劃委員會批准。至於青衣站，城市規劃委員會決定就我們建議將部份貨車停車場改為商場的計劃，決定按城市規劃條例進行法定圖則修訂。

在九龍站，發展商配合毗鄰地區尤其是西九龍文化區，以及九鐵未來九龍南環綫的規劃及興建所帶來的商機，對 Union Square 第五、六、七期發展項目的計劃及設計進行檢討。因此，Landmark Tower 發展項目可能延期至二零一零年完工。

將軍澳綫

將軍澳綫沿綫物業的發展利潤來自坑口站，該站上蓋物業蔚藍灣畔及其相連的商場「連理街」，已於十二月獲發入伙紙。蔚藍灣畔住宅單位的銷售情況極佳，百分之九十以上的單位已於年底前預售售出。該項目並於十一月獲香港測量師學會頒發「二零零四年十大樓則大獎」。其相連的三千五百平方米商場，「連理街」的預租情況亦取得良好進展，大部份單位已落實租出。

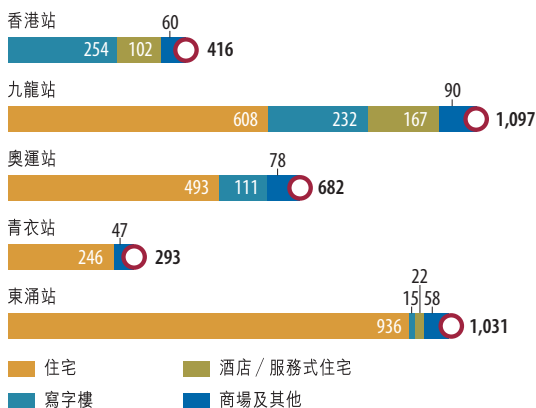
五十七a區的發展項目已於八月取得預售同意書，發展商預期於二零零五年年初推出銷售。五十五b區的發展項目

已計劃預售並可能於二零零五年第一季度取得預售同意書。

八十六區「夢幻之城」總綱規劃藍圖的重大更改於八月獲得批准，該計劃全面推行花園城市及無污染的概念。位處將軍澳綫車廠以及未來將軍澳南站的八十六區第一期發展項目，於十二月向發展商招標。有別於我們以往的物業招標，地鐵同意在首期發展項目的招標中，與投標者各自支付一半地價；因此，吸引得多個中型以及大型發展商參與投標，並向公司提供具吸引力的條款。結果於二零零五年一月，由長江實業(集團)有限公司的一間附屬公司中標。

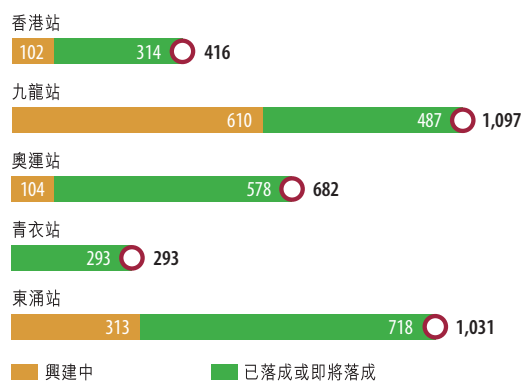
公司已於二零零五年一月，向城市規劃委員會提交一份有關五十六區的規劃申請，將商業用途地盤改為按商業原則較可行的混合用途發展項目。

樓面建築面積
千平方米



機場鐵路物業發展計劃
若干物業計劃配合市場發展趨勢而有所修訂。

樓面建築面積
千平方米



機場鐵路物業工程進度
在九龍站及東涌站的建築工程為機場鐵路物業發展的重點。

投資物業

由於經濟持續復甦以及來自內地旅客的增長，投資物業所得收入較二零零三年增長百分之十一點九，達九億九千四百萬港元。該項增長主要由較高的續約租金、更佳的營業額分成、推廣場地收入提升，以及國際金融中心二期較高的租金收入所致。

地鐵旗下商場德福廣場、青衣城、綠楊坊，及杏花新城，再次取得百分之百的出租率。若干新的大型租戶於二零零四年期間與公司簽約，最為矚目的是宜家傢俬，於九龍灣德福廣場開設其九龍區最大的分店，總樓面面積約達七千八百平方米。截至年底，地鐵的投資物業組合總面積達十七萬六千零二十平方米。

由於國際金融中心二期具備超卓的技術規格、優良的品質及完善的管理標

準，吸引得更多的本地及國際公司，對此優質寫字樓的需求不斷上升。截至年底，地鐵持有並命名為「Central 18 Zone at Two IFC」的十八層寫字樓已全部租出。為進一步提高服務質素，該大樓推出最新的技術服務模式，向租戶提供全方位的廿四小時技術服務。

公司致力改善旗下商場物業的零售環境，以提高其價值。三月，青衣城三樓其中一千一百平方米的樓面面積更改為一個新的主題區域，使其租金收入及商場形象均同時得以提升。

八月，杏花新城地下同樂港翻新為消閒娛樂區，其中開設了遊戲機中心、音像店及書店。

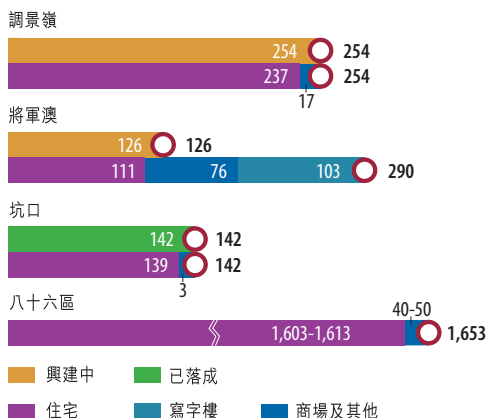
地鐵旗下所有商場，均獲益於內部消防安全評估的完成，以及為提供第三代流動電話服務，而對現有綜合流動電訊系統的升級。

透過舉辦市場推廣及促銷活動、幸運大抽獎、獎品換領及文娛藝術表演等，公司不斷對旗下所有商場的租戶作出支持。總體而言，誠如為中國內地旅客定期舉辦的週末購物遊，該等推廣活動有助提高商場形象、顧客流量及零售額。此外，地鐵嶄新的「全面優質顧客服務計劃」廣受租戶支持，並已在所有商場推行。該計劃定期聘用神秘顧客測試前綫服務質素，並向租戶提交回應意見。

物業管理及其他業務

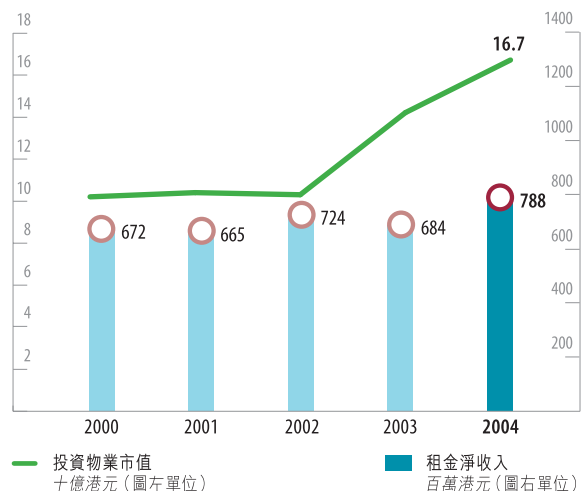
地鐵的物業管理組合於年內保持穩定增長，物業管理收入較二零零三年增長百分之十四點九，達一億零八百萬港元。年內組合總共增加二千三百六十八個單位，包括擎天半島的八百五十四個單位，君臨天下的一千一百二十二個單位，以及藍天海岸的三百九十二個單位。因此截至年底，地鐵共

樓面建築面積
千平方米



將軍澳綫物業發展及計劃

發展商競投將軍澳八十六區「夢幻之城」一期的反應踴躍。



投資物業

地鐵投資物業均已全部租出而且租金有所上升。

管理四萬九千二百八十三個住宅單位，以及五十五萬八千七百九十六平方米的商業及寫字樓樓面面積。

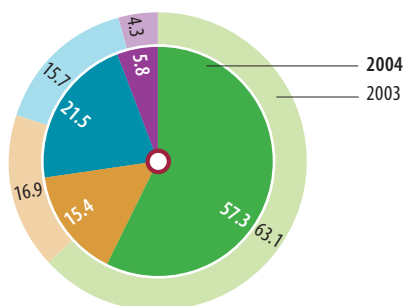
二零零四年期間地鐵成立一個專責工作組，致力在二零零五年中取得ISO 9001:2000、ISO 14000:2004及OHSAS 18001:1999的認證。年內並召開了正式經驗分享會，以增強部門之間的溝通和提高效率。

物業代理所得收入達六百萬港元，保持穩定。

地鐵八達通進出物業管制系統的業務繼續拓展，年營業額增長百分之十九，達一千萬港元。

此外，地鐵八達通進出物業管制系統已獲得內地 Shanghai Hong Kong Metropolis 採用，該發展項目位處上海中心商業區，為一高級服務式公寓單位與商業綜合建築物，將於二零零八年完工。內地的其他發展商目前亦考慮將地鐵八達通進出物業管制系統運用於其發展項目上。

百分率



住宅 寫字樓
商場 停車場

物業管理收入分佈

地鐵物業管理組合中加入擎天半島、君臨天下及藍天海岸

地鐵旗下商場，包括德福廣場所推出的一系列推廣及市務活動，大受消費者及商戶歡迎。



內地業務

在內地，地鐵憑藉其專業知識和技術，已簽訂多項前期管理諮詢及物業管理合約。目前，地鐵在內地擁有超過八十萬平方米住宅及商業單位的前期管理合約，並擁有二千一百個住宅

單位（四十萬平方米），及二萬二千平方米的商業樓面面積的物業管理合約。

地鐵在上海及重慶分別與 Shanghai Hong Kong Metropolis 及卓越山水發展

項目簽訂新的前期管理合約，兩地的發展項目均為豪華住宅物業。在北京，地鐵獲得建外 SOHO 發展項目的管理合約，建外 SOHO 為北京中心商業區的新地標。

機場鐵路沿綫已批出之物業發展組合

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	實際或 預計落成日期	
香港站 (國際金融中心)	新鴻基地產發展有限公司	寫字樓	254,186		1998-2005年 分期落成	
	恆基兆業地產有限公司	商場	59,458			
	香港中華煤氣有限公司	酒店	102,250			
	中銀集團投資有限公司	停車場		1,344		
香港站小計			415,894			
九龍站 (Union Square)	第一期 (漾日居)	永泰控股有限公司	住宅	147,547		已於2000年 落成
		淡馬錫控股有限公司	停車場		1,332	
		新加坡置地有限公司				
		古寶置業有限公司				
		麗新發展有限公司				
	第二期 (擎天半島)	九龍倉集團有限公司	住宅	210,319		已於2002-2003年 分期落成
		會德豐有限公司	停車場		1,270	
		會德豐地產有限公司				
		聯邦地產有限公司				
	第三期 (凱旋門)	新鴻基地產發展有限公司	住宅	100,000		2005年
			過境巴士站 停車場	5,886	412	
	第四期 (君臨天下)	恒隆地產有限公司	住宅	128,845		已於2003年 落成
			停車場		864	
	第五、六及七期	新鴻基地產發展有限公司	商場	82,750		2007-2010年 分期落成
寫字樓*			231,778			
服務式住宅*			72,472			
酒店*			95,000			
住宅			21,300			
幼稚園 停車場			1,050	1,743*		
九龍站小計			1,096,947			

* 根據最新批出的總綱規劃藍圖，寫字樓面積介乎十八萬一千七百七十八至二十三萬五千七百七十八平方米之間，服務式住宅面積介乎六萬八千四百七十二至七萬二千四百七十二平方米之間，酒店面積則介乎九萬五千至十四萬五千平方米之間。而車位實際數目有待確定。

機場鐵路沿綫已批出之物業發展組合(續)

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	實際或 預計落成日期
奧運站					
第一期 (維港灣·滙豐中心· 中銀中心及 奧海城一期)	信和置業有限公司	寫字樓	111,000		已於2000年 落成
	中銀集團投資有限公司	商場	14,900		
	嘉里建設有限公司	住宅	169,950		
	中國海外發展有限公司	室內運動場	13,219		
	嘉德房產發展有限公司	停車場		1,380	
第二期 (柏景灣·帝柏海灣 及奧海城二期)	信和置業有限公司	商場	47,500		已於2001年 落成
	嘉里建設有限公司	住宅	220,050		
	中銀集團投資有限公司	街市	1,100		
	中國海外發展有限公司	停車場		932	
第三期	新鴻基地產發展有限公司	住宅	103,152		2005-2006年 分期落成
		幼稚園	1,300		
		停車場		294	
奧運站小計			682,171		
青衣站					
(盈翠半島及青衣城)	長江實業(集團)有限公司 和記黃埔有限公司 中信泰富有限公司	商場	46,170		已於1999年 落成
		住宅	245,700		
		幼稚園	925		
		停車場		920	
青衣站小計			292,795		
東涌站					
第一期 (東堤灣畔·東薈城 及海堤灣畔)	恒隆有限公司 恆基兆業地產有限公司 新世界發展有限公司 新鴻基地產發展有限公司 太古地產有限公司	寫字樓	14,999		1999-2005年 分期落成
		商場	48,331		
		酒店	22,000		
		住宅	275,501		
		幼稚園	855		
		停車場		2,041	
第二期 (藍天海岸)	香港興業國際集團 豐隆實業有限公司 Recosia Pte Ltd.	商場	2,499		2002-2007年 分期落成
		住宅	253,100		
		幼稚園	350		
		停車場		632 [†]	
第三期 (映灣園)	長江實業(集團)有限公司 和記黃埔有限公司	商場	4,996		2002-2007年 分期落成
		住宅	407,300		
		街市	508		
		幼稚園	350		
		停車場		1,211	
東涌站小計			1,030,789		
總計			3,518,596	14,360	

[†] 根據最新總綱規劃藍圖，車位數目介乎六百三十二至七百四十五個之間。

將軍澳支綫已批出之物業發展組合

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	現況	實際或預計 落成日期
將軍澳站 五十七a區 (將軍澳豪庭)	新鴻基地產發展有限公司 南豐發展有限公司 恆基兆業地產有限公司 參明有限公司	住宅	26,005	74	於2000年 7月批出	2005年
		商場	3,637			
		停車場				
五十五b區 (君傲灣)	新世界發展有限公司 周大福企業有限公司 黃氏實業私人有限公司	住宅	84,920	249	於2002年 1月批出	2006年
		商場	11,877			
		停車場				
坑口站 (蔚藍灣畔及連理街)	信和置業有限公司 嘉里建設有限公司	住宅	138,652	369	於2002年 6月批出	已於2004年 落成
		商場	3,500			
		停車場				
調景嶺站	長江實業(集團)有限公司	住宅	236,965	587	於2002年 10月批出	已於2006-2007 分期落成
		商場	16,800			
		停車場				
將軍澳南站 八十六區(第一期)	長江實業(集團)有限公司	住宅	136,240	325	於2005年 1月批出	2009年
		商場	500			
		停車場				
		長者護理中心	3,100			

將軍澳支綫尚待批出之物業發展組合*

地點	預計 組合數目	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	預計 招標期間	預計 落成日期
將軍澳站	2	商場	60,000	1,291	2005-2006年	2009年
		寫字樓	103,130			
		停車場				
將軍澳南站 八十六區	7-13	住宅	1,463,460	4,438	2005-2010年	2014年
		商場	49,500			
		停車場				

* 尚待審定落實批地條款及完成有關法定程序。

彩虹站泊車轉乘公共交通工具發展項目

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	現況	預計 落成日期
彩虹站	俊和集團有限公司	住宅	19,138	54	於2001年 7月批出	2005年
		商場	2,400			
		停車場				
		泊車轉乘地鐵車位				

投資物業組合(於二零零四年十二月三十一日)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍九龍灣德福廣場一期	商場	39,982	-	100%
	停車場	-	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期	商場	19,411	-	50%
	停車場	-	136	50%
新界荃灣綠楊坊	商場	12,066	-	100%
	停車場	-	651	100%
香港杏花邨杏花新城	商場	19,448	-	100%
	停車場	-	415	100%
青衣青衣城	商場	29,261	-	100%
	幼稚園	920	-	100%
	停車場	-	220	100%
	電單車停車場	-	50	100%
九龍彌敦道三百零八號地下	舖位	70	-	100%
九龍彌敦道七百八十三號地下	舖位	36	-	100%
新界葵涌新葵芳花園	幼稚園	540	-	100%
	停車場	-	126	100%
香港中環國際金融中心 - 國際金融中心二期 - 國際金融中心一期及二期	寫字樓	39,529	-	100%
	停車場	-	1,308	51%
香港鰗魚涌康怡花園停車場大廈第一期	停車場	-	292	100%
香港夏慤道十八號海富中心天台廣告板	廣告板	-	-	100%
香港夏慤道十八號海富中心一樓商場舖位十個	舖位	286	-	50%
九龍大角咀奧海城一期	室內運動場	13,219	-	100%
九龍大角咀奧海城二期	舖位	1,252	-	100%

註：上列物業，除杏花邨住客俱樂部外，均租予租戶作商業用途。位於德福廣場一、二期、綠楊坊、青衣城、新葵芳花園、國際金融中心及奧海城的物業批地租約期限至二零零七年六月三十日，其他物業批地租約均超過五十年。

待售物業(於二零零四年十二月三十一日)

地點	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍海輝道十一號維港灣	住宅	6,792	-	40%
	停車場	-	579	40%
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	6,048*	-	40%
	停車場	-	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	-	117	40%
九龍柯士甸道西一號Union Square 擎天半島	住宅	3,998	-	36.22%
	停車場	-	149	67.05%
將軍澳坑口培成路十五號蔚藍灣畔	住宅	12,374	-	71%
	停車場	-	321	71%
	電單車停車場	-	18	71%

* 可出租樓面面積

管理物業(於二零零四年十二月三十一日)

管理住宅單位數目	49,283個單位
管理商場及寫字樓面積	558,796平方米

博覽館站

東涌吊車

欣澳站

迪士尼綫站

昂平主題公園

未來香港項目

投資於一個共享的未來





- > 迪士尼綫項目工程進展良好，將於二零零五年七月完工
- > 東涌吊車項目工程取得重大進展
- > 繼續與政府探討南港島綫/西港島綫項目

二零零四年期間，地鐵在拓展香港的鐵路物業綜合基建，及促進地鐵與社區生活更緊密聯繫的項目上取得進一步進展。在這過程中，公司不斷與各有關人士積極溝通，以確保項目計劃除具備經濟效益外，更能照顧自然及社會環境的需要。

迪士尼綫

由於迪士尼樂園計劃於二零零五年九月投入營運，地鐵繼續努力不懈，確保前稱為竹篙灣支綫的迪士尼綫準時竣工，將主題公園與地鐵網絡連接。

大陰頂隧道已於六月建成。迪士尼站及欣澳站東涌綫中轉站的裝修與電力及機械設備的安裝工程亦於年底前基本完工。自動月台閘門經已安裝，同時列車的改裝工程亦已完成，計劃可於二零零五年一月試車。因此，公司堅信該項目能如期於二零零五年七月一日完工。

東涌吊車

將為香港增添一主要旅遊勝地的東涌吊車項目，於年內取得重大進展。建造工程已於二零零四年二月展開。自加拿大進口以環保方式運送物料的幾頭驢，已於二零零四年五月交付，目前正在郊野公園服務。東涌及昂平終

東涌吊車發展項目的昂平主題村工程經已展開。

點站目前的建造工程進展順利，主題村的工程已於年底前開展。該項目預料可於二零零六年年初的目標日期準時完工。

西港島綫及南港島綫

二零零三年一月，政府要求地鐵繼續開展西港島綫及南港島綫的規劃。二零零四年三月，地鐵在作出廣泛諮詢後，將經修訂的建議書提交政府。

該建議書包含三項要素：將載客量大的港島綫延伸至西區；以及建造兩條中等載客量的綫路並延伸至港島南面。其中一條中等載客量綫路將以港島綫金鐘站為中轉站，途徑海洋公園、黃竹坑及鴨脷洲；另一條將在西區與港島綫延綫接駁，途徑數碼港、華富及香港仔等地點，以黃竹坑轉綫站為終點站。有關該等新綫路的範圍及計劃將繼續與政府進行探討。

觀塘綫及將軍澳綫

此外，公司於二月向政府提交有關將觀塘綫由油麻地站伸延至大型住宅區黃埔花園的建議書。公司已邀請顧問提供建議書，為其開展位於未來「夢幻之城」物業發展項目內的將軍澳南站作詳細規劃。該站將於二零零九年

落成，其上蓋物業發展項目的首期工程亦將同時竣工。

機場發展項目

於香港國際機場興建的機場快綫新終點站，博覽館站的有關工程已如期開展，以為博覽館提供服務。新車站計劃於二零零五年底前落成。

公司繼續與機場管理局探討機場站設施的擴建計劃，以便與管理局新開發的翔天廊發展項目接軌。



昂平主題村的發展計劃包括商店、食肆及博物館。

行人專用區

連接地鐵站的新行人通道及鄰近地鐵站的行人專用區擴建工程，是公司提高乘客量的重要策略之一。

由發展商資助的新金鐘道行人通道的興建工程於一月展開，該行人通道將連接太古廣場三期商業中心，與現有金鐘站及太古廣場各建築物之間的金鐘隧道。工程計劃於二零零五年底落成，屆時將為該地繁忙的行人區至地鐵網絡之間提供便利的通道。

人力資源

以新的長遠目標
及使命與公司齊步向前



年內地鐵公司繼續與各級員工緊密配合，以加強與具技能、才能及盡忠職守的員工的合作。

根據公司不斷提高生產力的政策，二零零四年繼續停止對外招聘，因此，截至二零零四年底的總員工人數為六千五百五十五人，相對二零零三年則為六千六百二十九人。鐵路營運員工的人均營業額進一步提升至一百四十萬港元，而二零零三年為一百二十七萬港元。

新的長遠目標、使命及信念

年內的一項重要任務，乃向全體員工傳達公司新的長遠目標、使命及信念。這新的目標、使命及信念旨在

推動公司拓展海外市場及進軍新業務領域，並同時維持我們在香港的業務基礎。公司於四月至八月期間共召開一百三十四次工作會議，向全體員工介紹有關長遠目標及策略的基要訊息。

合併探討

另一焦點是公司與九鐵的可能合併事宜，以及其對員工的潛在影響。年內，我們竭力確保就合併的商討進行公開透明的溝通，使員工能儘快了解進展情況並表達意見。

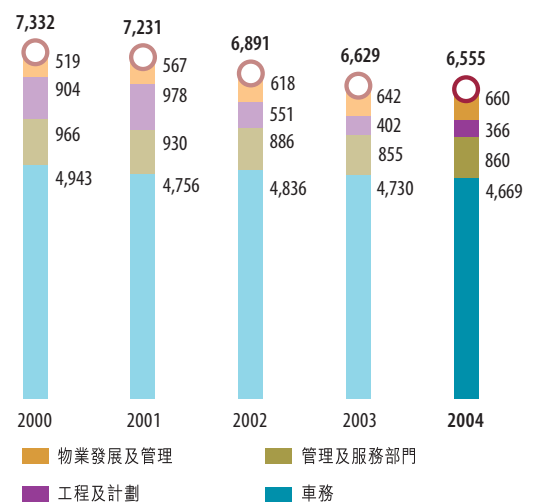
二零零三年度員工意態調查跟進

隨著二零零三年度全面員工意態調查結果顯示數個員工關注事項，公司在年內採取了多項重要措施回應有關問題，當中包括「行政總裁探訪同事」及「高級管理層與員工會面」計劃。該等計劃旨在改善員工與高級管理層之間直接溝通。

我們意識到，為確保公司營運及管理順利進行，中級管理人員的溝通技巧日益重要，為此我們已建立具體計

公司致力促進員工在工作與生活上取得平衡，並鼓勵參與社會及公益服務。

員工人數



總員工人數

地鐵繼續達成在降低員工數目下擴展業務的挑戰。

劃，幫助經理及督導人員改善溝通技巧。二零零四年，亦有一千三百多名督導人員透過「督導人員典範新體驗」培訓計劃接受培訓。

人力資源庫配合業務拓展

為支援公司在香港境外的業務發展，人力資源管理部為各部門前綫經理發揮策略夥伴的功能，為其派遣至海外的員工提供專業建議及人事支援。

此外，為應付國際業務擴展隨之而來的人力資源挑戰，公司已執行一套及

時的人力資源策略，其中包括建立一個為拓展業務而設的人力資源庫，配以特定薪酬及僱用條件、全面的人力資源政策與制度，以及培訓及發展計劃。

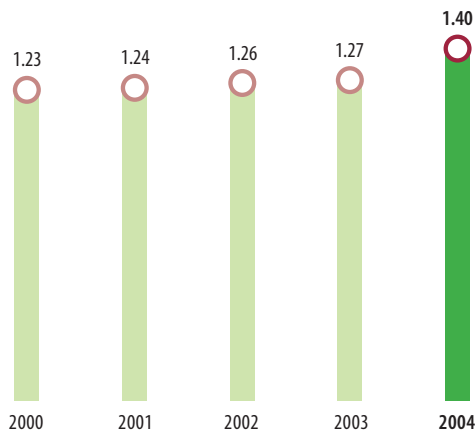
獎項與認證

年內，公司在員工及人力發展和管理方面的能力及成績均得到肯定，再次獲得多個獎項。

地鐵連續第三次獲得香港勞工處頒發良好人事管理獎。車務訓練部的綜合

管理系統，成功通過ISO9001、ISO14001及OHSAS18001認證。公司亦獲香港管理專業協會頒發最佳管理培訓獎的「最具創意獎」，及美國訓練及發展學會頒發的「BEST獎項」。

百萬元



員工生產力—營業額與鐵路營運員工人數之比率
員工生產力在過去多年持續攀升。

財務回顧

二零零四年財務業績回顧

溢利與虧損

隨著從二零零三年非典型肺炎的負面影響逐漸消弭，以及二零零四年的經濟環境有所改善，包括市區綫、東涌綫及將軍澳綫等地鐵行車綫的總載客量，由二零零三年的七億七千萬人次大幅增至二零零四年的八億三千四百萬人次。西鐵綫轉車站的啟用及內地旅客的大量增加，亦是載客量上升的原因。年內的週日平均載客量，由二零零三年的二百二十四萬人次增至二百四十萬人次。地鐵於整體專營公共交通市場的佔有率，由二零零三年的百分之二十四點三升至百分之二十四點八，而過海交通工具的市場佔有率，則由二零零三年的百分之五十八點七增至百分之五十九點六。

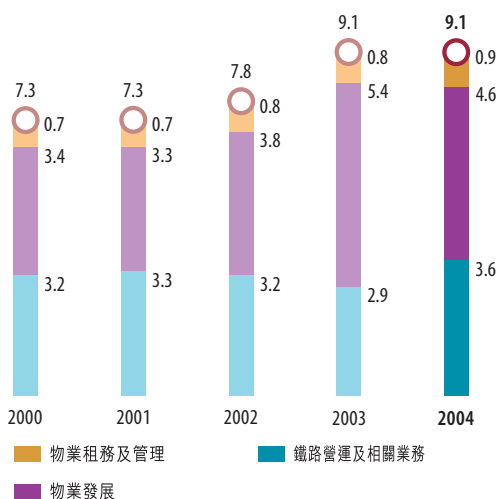
地鐵行車路綫的車費總收入為五十四億一千七百萬港元，較二零零三年的五十億六千四百萬港元增長百分之七。由於

較大比例的乘客使用優惠票，及透過「十送一」推廣計劃提供的免費乘車優惠增加，平均車費由二零零三年的六點五七港元輕微下跌至六點五港元。

機場快綫的平均每日載客量，由二零零三年的一萬八千七百人次增加百分之十六點六至兩萬一千八百人次，主要是由於往返香港國際機場的乘客量有強勁復甦所致。公司估計地鐵在各種往返機場交通工具的市場佔有率中，由二零零三年的百分之二十三降至百分之二十一。機場快綫的總收入上升百分之二十一點二至五億一千五百萬港元，平均車費由六十二點零七港元，增長至二零零四年的六十四點二五港元。

非車費收入大幅增長百分之十四點九，由二零零三年的二十一億零五百萬港元增至二十四億一千九百萬港元，當中包括十三億一千一百萬港元來自車站內商務及其他業務收入，以及十一億零八百萬港元來自物業租務及管理業務的收入。

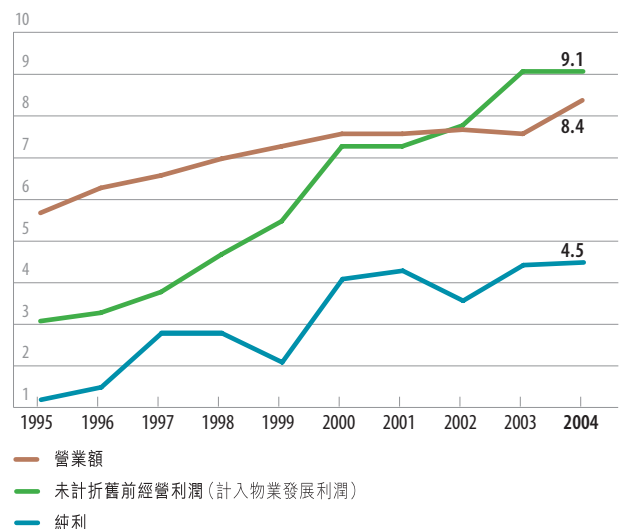
十億港元



經營利潤來源

來自鐵路營運的盈利貢獻有所上升。

十億港元



淨業績

隨著非典型肺炎影響的消弭，經濟復甦以及成本持續受控，為良好的整體表現有所支持。

車站內商務及其他業務收入較二零零三年增長百分之十七點四，這主要由消費開支急速復甦，使廣告及電訊收入大幅增加所致。租務及管理業務收入較二零零三年增長百分之十二點一，主要是由於國際金融中心二期的租管業務全年運作、管理物業組合的擴大、續租租金的提升，以及取消二零零三年向受非典型肺炎影響租戶提供的租金減免所致。

儘管二零零四年內的業務有總體增長，但經營開支仍取得良好控制，生產力持續增長。因此，未計折舊前經營開支下降百分之一點一，由二零零三年的三十八億四千七百萬元下降至三十八億零五百萬元。除員工成本由於退休金開支降低，由二零零三年的十六億四千三百萬元，下降至二零零四年的十五億四千二百萬元外，由於物業價格強勁反彈，公司得以將二零零三年計入損益帳的總部大樓物業重估虧絀六千九百萬港元撥回。不過，這些經營開支下降的數額其中部份受到下列各項所抵銷，包括因二零零三年有巨額退款而由二零零三年的二千一百萬元，增至二零零四年七千萬港元；由於二零零四年將軍澳綫大部份資產保用期屆滿，維修開支增至五億一千七百萬港元的較高水平；以及為配合公司

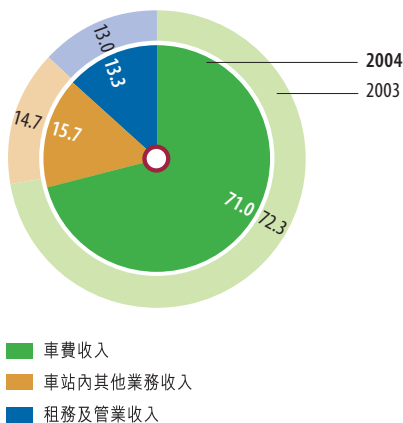
在內地及歐洲拓展業務的策略，而引致較高的項目研究及業務發展費用所消減。

未計折舊及利息前鐵路及相關業務的經營利潤為四十五億四千六百萬元，較二零零三年的三十七億四千七百萬元增長百分之二十一點三。經營毛利率為百分之五十四點四，二零零三年則為百分之四十九點三。

物業發展利潤為四十五億六千八百萬元，而二零零三年則為五十三億六千九百萬元，這主要來自以實物攤分九龍站 Union Square 部分未經修飾的商場，按建造進度計算確認入帳的東涌站映灣園及藍天海岸遞延收益，以及九龍站君臨天下與將軍澳坑口站蔚藍灣畔的盈餘攤分。

未計折舊前經營利潤為九十一億一千四百萬元，與二零零三年相若。折舊開支由二零零三年的二十四億零二百萬元增長百分之四點六至二十五億一千二百萬元，主要由西鐵轉綫設施自二零零三年十二月通車後的全年折舊，以及月台幕門及車站改善工程等新鐵路資產投入運作的折舊所致。

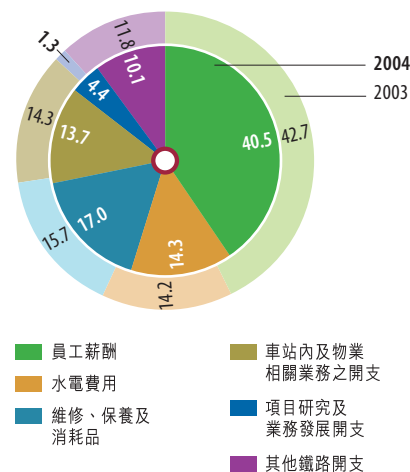
百分率



營業額

由於非車費收入達雙位數字的增幅，車費佔總收入比例因而降低。

百分率



經營開支

員工薪酬因退休金開支減少及生產力增加而有所縮減。

由於利率環境偏低加上借貸減少，淨利息支出由二零零三年的十五億三千九百萬港元下降至十四億五千萬港元。公司支付的平均利率由二零零三年的百分之五點一降至二零零四年的百分之四點七，而利息保障由二零零三年的五點六倍上升至六點一倍，與經營利潤的增幅相符。

公司年內分佔八達通卡有限公司的稅前盈利為四千四百萬港元。所得稅項開支下降百分之六點四，由二零零三年的七億四千八百萬港元降至七億港元，主要由於上年遞延稅項因應稅率調高而作三億港元調整，使二零零三年利得稅率增加。該等減少款項由二零零四年物業發展盈利所產生的較高遞延稅項開支部份抵銷。因此，集團本年度的股東應佔利潤為四十四億九千六百萬港元，較二零零三年的四十四億五千萬港元增加百分之一。由於年內因代息股份及行使認股權而發行新股份，每股盈利由零點八五港元微降至零點八四港元。

董事局建議派發末期股息每股零點二八港元，即合共派息十五億零九百萬港元，凡擁有香港地址的股東均可選擇以股代息。一如往年，政府已同意收取股份作為應得利息，以確保地鐵所支付的股息總額中不超過百分之五十以現金支付。

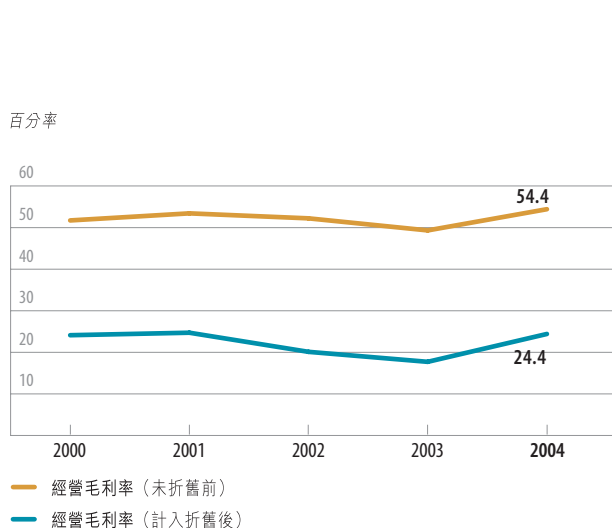
資產負債表

集團一直保持穩健的財務狀況，而資產方面以鐵路系統投資為主。截至二零零四年十二月三十一日，固定資產總值由二零零三年的九百六十九億二千一百萬港元增至一千零三億一千三百萬港元，主要由於接收部分未經修飾的商場及投資物業重估產生盈餘所致。

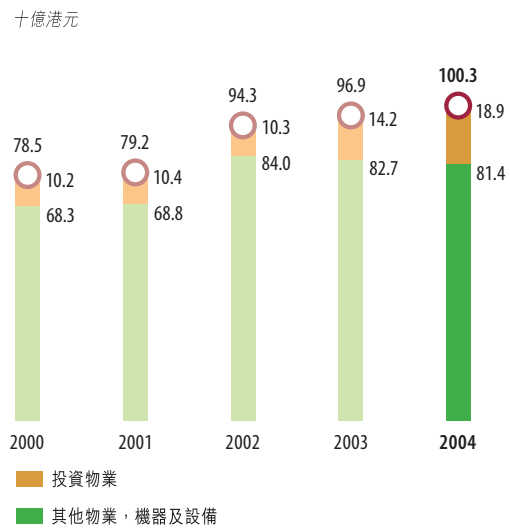
在建鐵路工程由二零零三年的一億八千一百萬港元增至二零零四年十二月三十一日的九億六千二百萬港元，此乃由於迪士尼綫、東涌吊車，及博覽館項目有關的資本性開支增加所致。

發展中物業指籌備物業發展地盤所招致的開支，減去已從發展商取得有關款項後的淨額。年終的發展中物業由去年的二十三億零九百萬港元減少百分之九點六至二十億八千八百萬港元。這主要由於在坑口物業發展項目竣工後其發展成本從該帳戶中轉出所致。

截至二零零四年十二月三十一日，現金及現金等價物減少至二億六千九百萬港元，而二零零三年年底則為三億七千六百萬港元。



經營毛利率
生產力及收入增加將經營毛利率提升。



固定資產增長
隨著接收商場物業外殼及物業估值盈餘使總固定資產有所上升。

於結算日的未償還貸款總額為三百零三億七千八百萬港元，較二零零三年減少十六億四千七百萬港元。本年度取用的貸款為七十一億九千四百萬港元，主要用作再融資用途。

遞延收益由二零零三年的五十億六千一百萬港元減少至四十六億三千八百萬港元，這主要由於按照物業建造進度及預售計劃把東涌站及九龍站發展項目的遞延利潤確認入帳所致，而該等減少數額受九龍站未經修飾的商場有關遞延收益轉入而部份抵銷。

公司於結算日的股本、股份溢價及資本儲備為三百六十二億六千九百萬港元，較二零零三年高出十一億八千三百萬港元，由於代息股份及行使認股權而發行新股份所致。連同物業重估儲備增加的二十七億五千九百萬港元及扣除股息後保留溢利增加的二十二億六千五百萬港元，股東資金總額由二零零三年十二月三十一日的五百七十二億九千二百萬港元增至六百三十四億九千九百萬港元。因此，集團的總負債權益比率由百分之五十五點九，改善至二零零四年年底的百分之四十七點八。淨負債權益比率則由百分之五十五點二下降至百分之四十七點四。

流動現金

年內，鐵路及相關活動的淨現金收入，由二零零三年的三十八億三千七百萬港元增至四十四億八千六百萬港元，而來自物業發展項目發展商的現金流入額，亦由去年的八億五千

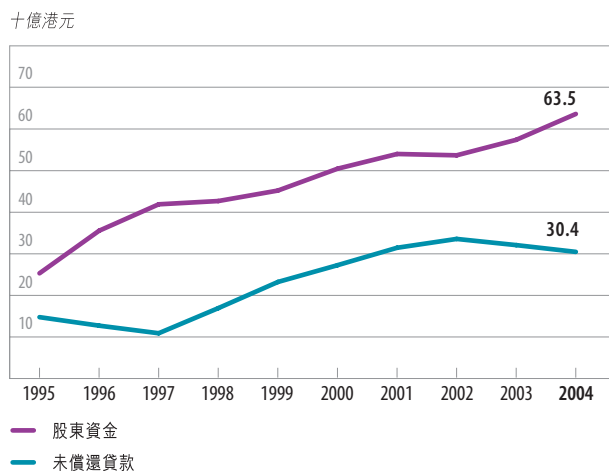
五百萬港元增至二十五億七千六百萬港元。資本性項目開支與利息開支的現金支出，分別達二十八億八千九百萬港元及十三億零一百萬港元，而去年則分別為二十六億七千萬港元及十六億四千三百萬港元。連同其他小量變動，未計股息及償還貸款前的淨流動現金為二十五億六千六百萬港元，較去年增加二十一億零九百萬港元。計入派付股息十億七千九百萬港元及償還貸款淨額十五億九千三百萬港元後，淨現金流出為一億零六百萬港元，而二零零三年的淨現金流出則為十三億二千萬港元。

二零零五年修訂會計準則

隨著香港會計準則由二零零五年一月一日起與國際會計準則併軌，香港的會計準則已作全面修訂。公司的未來財務報表及業績，將受到若干會計變更的影響，有關投資物業估值及財務工具的會計準則變更尤為顯著。此前，來自重估投資物業的公允價值變動一般按整個物業組合變動的淨額於儲備帳內反映，而未對損益帳產生影響。但在二零零五年一月一日以後，上述重估盈餘或虧損必需計入損益帳內。由於香港物業市場價格波動較大，這項新會計準則可能對我們的利潤水平及穩定性產生重大影響。

有關財務工具的新會計準則要求，二零零五年一月一日後，公司用於對沖借貸利率及貨幣風險的所有財務工具，須按市價計算其公允價值，公允價值變更須於損益帳中直接確認。然而，新準則允許應用對沖會計處理法，即利用與對沖項目相關貸款的公允價值變更以抵銷上述對沖工具的影響，從而在損益帳中僅反映對沖餘額的影響。由於對沖效率受對沖關係的性質、利率走勢及匯率變化等因素影響，其可能產生的影響難以預測及控制。

然而必須強調，上述均為非現金項目，因此不會影響現金流動。上述變更，經修訂的準則並引入若干其他較輕微改動，主要目的是在於披露方面與國際會計準則應遵守事項看齊，而這將反映於二零零五年賬目中。



債務權益概況

貸款減少以及股東資金的增加，使債務權益概況有所改善。

融資活動

新融資

年內，美國聯邦儲備局從六月起將聯邦基金利率，從歷史性的百分之一低位，連續提高至年底的百分之二點二五，從而減低貨幣政策中的刺激因素，預先抑制通貨膨脹。在聯儲局作出決定前，集團利用全球資金充裕及通脹前景良好的有利條件，於一月成功發行六億美元的十年定息債券。是次債券發行廣受市場關注，並吸引來自亞洲及歐洲多元類別，包括銀行、保險公司及退休基金及基金經理等超過一百三十個機構投資者認購，總額接近十九億美元。

超額認購加上利率處歷史新低，使集團能以較十年期美國國庫債券息率百分之四點七五，加八十三個基點的具吸引力息率為債券定價，並將發行面額由原來計劃的五億美元增加至六億美元。此項交易使集團不僅取得成本效益高的定息長期資金，進一步延伸債務組合年期，同時更成為信貸級別與香港主權相若發債體所發行十年期美元債券的新定價基準。

儘管聯邦儲備局採取緊縮貨幣政策，由於對人民幣升值的揣測，及大量招股活動令大量資金流入香港，致全年利率處於

極低水平。下半年，集團把握這有利條件，涉足港元定息市場，發行共五億港元的定息債券，包括十二年期二億港元及十五年期三億港元的債券，票面利率分別為百分之四點五一和百分之四點九五。

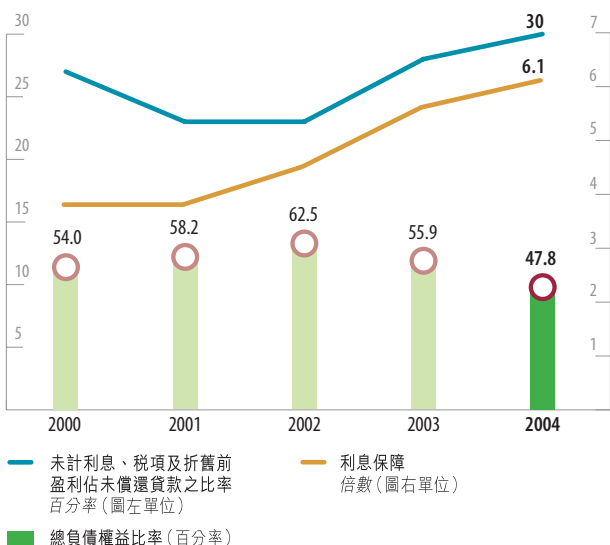
二零零四年底，公司有總額達五十八億港元的尚未動用承諾銀行貸款，足以應付公司直至二零零六年第二季度的所有預期資金需要。

借貸成本

由於年內利率持續低企及新訂融資條款理想，公司的整體借貸成本，由二零零三年的百分之五點一進一步下調至百分之四點七，總利息支出因而減少一億四千九百萬港元。

風險管理

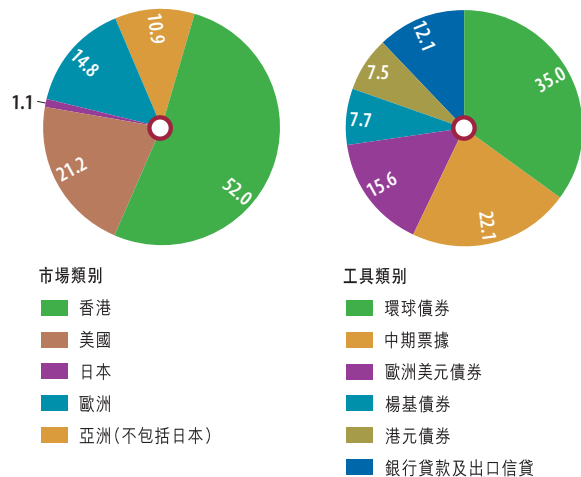
公司繼續根據其制訂的「理想融資模式」進行融資活動及管理債務組合，該模式旨在透過特定的理想定息及浮息債務組合、許可的貨幣風險水平、均衡還款期、採用多類融資工具、足夠融資準備以滿足未來資金需要，從而分散債務組合



債務償還能力

隨著利息保障倍數改善，公司維持穩健的債務償還能力。

百分率 (於二零零四年十二月三十一日)



借貸來源

我們仍以香港作為主要市場，但會繼續開拓及分散其他資金來源。

風險。因此，公司能夠保持一風險充份分散的均衡債務結構以及能滿足將來資金需要的融資準備。

公司是香港積極使用金融衍生工具以管理其債務組合的利率及貨幣風險的公司之一。公司政策指出，衍生工具純粹作對沖用途，絕不涉及投機買賣，並只與獲 A-/A3 級或以上信貸評級的交易對手進行交易，以控制交易對手風險。此外，公司採用普遍接納的「風險價值」方法及「預期虧損」概念制訂其風險監控架構，進一步監控及控制交易對手風險。

信貸評級

地鐵為香港首家獲得國際認可信貸評級的公司。憑藉我們良好的信貸基礎、審慎的財務管理及政府的持續支持，公司一直取得與香港特區政府看齊的信貸評級。

二月，穆迪將公司的短期外幣及長期港元/外幣信貸評級，分別再確認為 P-1 及 Aa3/A1，展望為「穩定」。

標準普爾亦於四月再確認公司的短期港元/外幣，及長期港元/外幣信貸評級不變，分別為 A-1+/A-1 及 AA-/A+，港元及外幣的信貸評級展望分別為「負面」和「穩定」；並於六月將我們的港元信貸評級展望由「負面」修訂為「穩定」，與香港特區政府相同。

於十月，評級投資中心再確認公司的短期港元及長期港元/外幣信貸評級分別為 a-1+ 及 AA/AA-。

信貸評級

	短期評級*	長期評級*
標準普爾	A-1+/A-1	AA-/A+
穆迪	-/P-1	Aa3/A1
評級投資中心(R&I)	a-1+/-	AA/AA-

* 分別為港元/外幣債項的評級

財務策劃

年內，公司繼續採用根據廣泛接納方法所制定精密而全面的長期財務策劃模式，以制訂鐵路營運計劃和評估新項目及投資。對於新項目，所有投資建議均會基於加權平均資金成本及要求回報率進行嚴格評審，並就重要變數進行必要的敏感度測試。我們會定期仔細檢討該模式的各項主要假設，作為制定預算的一部份，以確保在當前業務及經濟條件，及未來的可能變化下，該等假設仍審慎可行。為求有效管理資金成本，我們會定期詳細評估資金需要及資本結構。

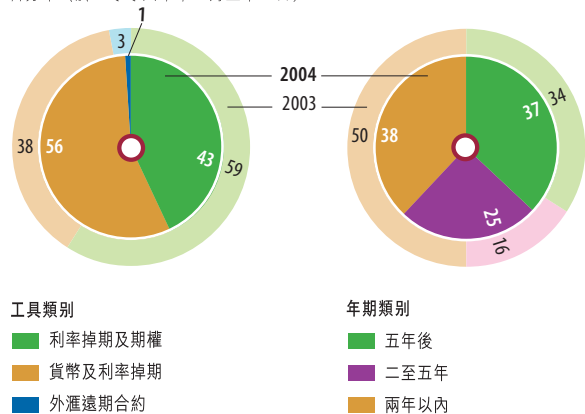
融資能力

公司目前的資本性開支計劃，主要包括現有行車綫的維修及翻新、將軍澳八十六區一期百分之五十的地價，以及迪士尼綫與東涌吊車的建設。後者兩工程項目的目標完工日期分別為二零零五年和二零零六年，現進展良好，應可如期完工。預期我們由二零零五至二零零七年未來三年內已承諾的資本性支出將會溫和，估計約為六十八億港元。

資本性開支溫和令公司將具備充足的融資能力以把握新的包括在內地的投資機遇。我們正就深圳四號綫、北京四號綫，以及香港的南港島綫及西港島綫支綫，繼續磋商有關協議並爭取有關當局批准。

深圳四號綫預計總投資為人民幣六十億元（五十七億港元），其中百分之四十將以股本提供資金，剩餘百分之六十將以無追索權人民幣項目融資提供資金。地鐵於北京四號綫的投資將為我們於公私合營公司持有百分之四十九股權，該公私合

百分率（於二零零四年十二月三十一日）



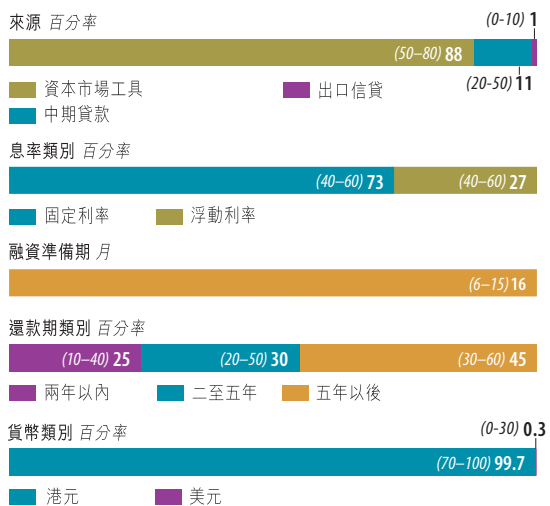
利率及貨幣風險對沖工具的應用

地鐵積極使用金融衍生工具，純粹作為與利率及貨幣風險有關的對沖用途。

營公司將負責提供列車及機電設備，總投資額預計為人民幣五十億元(四十七億港元)。根據計劃，公私合營公司的百分之六十以上投資將以無追索權人民幣項目融資提供資金，而剩餘部份由股本提供資金。因此，地鐵於公私合營公司的股權投資，預計約為人民幣七億三千五百萬元(六億九千三百萬港元)。我們預計地鐵於上述兩個項目的總股權投資略高於人民幣三十億元(二十八億港元)，將由公司內部資金及對外借款共同支付。

至於地鐵已向政府提交建議的南港島綫與西港島綫及觀塘綫支綫，公司將於政府批准後，在適當時間審視其資本結構及融資安排。

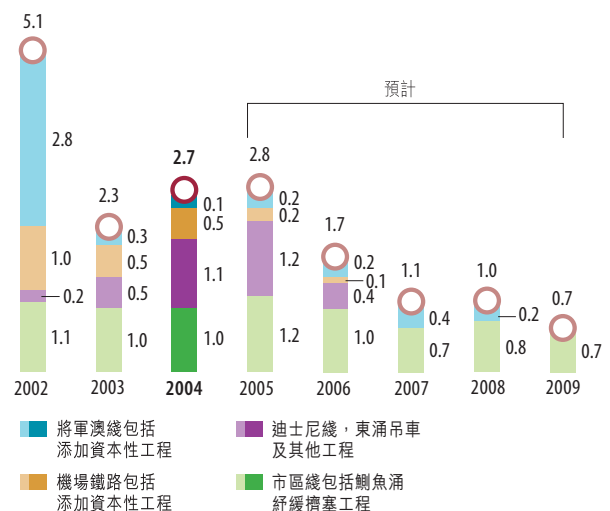
(理想融資模式) 與實際債務結構的比較
於二零零四年十二月三十一日



理想融資模式及債務結構

地鐵在債務管理採取嚴格的審慎取向，確保均衡而分散的債務組合。

十億港元



新支綫及現有鐵路的投資

公司在二零零四年的資本開支上升，主要是投資於迪士尼的建造工程。

十年統計數字

	2004*	2003*	2002*	2001*	2000*	1999	1998	1997	1996	1995
財務										
損益表										
百萬港元										
營業額	8,351	7,594	7,686	7,592	7,577	7,252	6,981	6,574	6,253	5,737
未計折舊前經營利潤	9,114	9,116	7,769	7,301	7,290	5,523	4,720	3,805	3,342	3,143
折舊	2,512	2,402	2,470	2,178	2,091	2,039	1,426	927	850	658
利息及財務開支	1,450	1,539	1,125	874	1,143	1,104	475	95	957	1,289
利潤	4,496	4,450	3,579	4,278	4,069	2,116	2,819	2,783	1,535	1,196
建議及已宣派之股息	2,259	2,215	2,161	2,118	500	–	–	1,252	647	–
每股盈利 港元	0.84	0.85	0.70	0.85	0.81	0.42	–	–	–	–
資產負債表										
百萬港元										
資產總值	106,674	102,366	101,119	98,126	92,565	87,250	82,104	75,428	64,644	45,356
貸款、融資租賃債務及銀行透支	30,378	32,025	33,508	31,385	27,203	23,177	16,897	10,875	12,696	14,736
遞延收益	4,638	5,061	6,226	8,411	10,403	13,776	15,970	16,705	9,094	1,056
股東資金	63,499	57,292	53,574	53,893	50,355	45,115	42,601	41,815	35,473	25,261
財務比率										
百分率										
經營毛利率	54.4	49.3	52.2	53.4	51.7	48.2	47.3	53.7	53.4	54.8
非車費收入佔營業額百分率	29.0	27.7	25.6	24.6	24.6	22.2	22.1	21.0	18.8	17.8
總負債權益比率	47.8	55.9	62.5	58.2	54.0	51.4	39.7	26.0	35.8	58.3
總負債權益比率(撇除重估儲備)	56.2	63.3	71.1	66.4	62.2	58.5	45.0	31.3	43.8	73.4
利息保障 倍數	6.1	5.6	4.5	3.8	3.8	3.7	5.1	15.7	4.0	2.9
僱員										
管理及服務部門	860	855	886	930	966	1,031	1,317	1,104	1,069	1,075
車務	4,669	4,730	4,836	4,756	4,943	5,132	5,890	4,575	4,499	4,490
工程及計劃	366	402	551	978	904	918	1,111	2,380	1,871	1,444
物業發展及管理	660	642	618	567	519	456	468	427	405	388
總計	6,555	6,629	6,891	7,231	7,332	7,537	8,786	8,486	7,844	7,397

	2004*	2003*	2002*	2001*	2000*	1999	1998	1997	1996	1995
車務運作										
載客車卡行車公里總數										
<i>千計</i>										
地鐵行車綫	114,364	112,823	103,318	96,751	92,199	94,704	94,260	84,258	83,769	82,472
機場快綫	16,081	15,227	19,467	19,458	19,557	19,394	9,011	-	-	-
總乘客人次										
<i>千計</i>										
地鐵行車綫	833,550	770,419	777,210	758,421	767,416	779,309	793,602	811,897	816,572	812,519
機場快綫	8,015	6,849	8,457	9,022	10,349	10,396	3,928	-	-	-
平均乘客人次										
<i>千計</i>										
地鐵行車綫－周日平均	2,403	2,240	2,261	2,231	2,240	2,284	2,326	2,382	2,379	2,377
機場快綫－每日平均	22	19	23	25	28	29	22	-	-	-
乘客平均乘搭公里數										
地鐵行車綫	7.7	7.7	7.6	7.4	7.3	7.4	7.4	7.4	7.5	7.5
機場快綫	30.2	29.7	29.9	29.8	29.7	29.9	31.2	-	-	-
每車卡平均載客量										
地鐵行車綫	56	53	57	58	61	61	62	71	73	74
機場快綫	15	13	13	14	16	16	14	-	-	-
佔專利公共交通載客量比率										
<i>百分率</i>										
所有交通載客量	24.8	24.3	23.5	23.5	24.1	25.2	25.7	25.9	26.7	27.4
過海路綫載客量	59.6	58.7	58.2	57.4	57.9	60.3	61.9	64.2	66.5	67.6
佔交通載客量比率										
<i>百分率</i>										
往/返機場	21	23	25	27	28	32	25	-	-	-
每車卡公里之港元(全綫服務)										
車費收入	45.5	42.9	46.6	49.3	51.1	49.4	52.7	61.6	60.6	57.2
鐵路經營開支	22.1	22.5	22.8	24.6	26.8	27.3	29.2	29.5	29.1	26.0
鐵路經營利潤	23.4	20.4	23.8	24.7	24.3	22.1	23.5	32.1	31.5	31.2
每名乘客之港元(全綫服務)										
車費收入	7.05	7.06	7.28	7.46	7.35	7.14	6.82	6.39	6.22	5.80
鐵路經營開支	3.43	3.70	3.57	3.72	3.85	3.94	3.78	3.06	2.99	2.64
鐵路經營利潤	3.62	3.36	3.71	3.74	3.50	3.20	3.04	3.33	3.23	3.16
安全表現										
事故次數	701	641	690	686	748	859	842	814	869	716
每百萬載客人次事故次數	0.83	0.82	0.88	0.89	0.96	1.09	1.05	1.00	1.06	0.88
公司及承建商的員工意外事故次數	25	33	24	39	36	49	65	54	40	42

* 綜合業績

投資者關係

投資者與地鐵

地鐵是全香港其中一家擁有最多機構及散戶投資者的上市公司。管理層深信股東價值可透過與現有及潛在投資者進行持續及積極對話，清晰傳達公司策略、業務發展及前景展望，而得以提升。

為確保這些訊息能準確有效地傳達，公司以定期、全面和即時的方式，矢志提供一切可能影響我們資本提供者利益的事態發展資料。在過去二十年，地鐵堅持致力於高水平的公司管治與披露，在國際資本市場贏得極高聲望，並獲公認為區內能善用投資者關係的典範。

與機構投資者的溝通

地鐵在積極發展投資者關係上的努力，使我們成為區內最廣為人知的公司之一。目前約有二十家本地及國際研究機構，定期編撰有關地鐵的報告，而我們亦是廣泛機構投資者的研究對象。

管理層繼續竭力與投資界開展直接溝通渠道，以確保他們對公司及其業務與策略有透徹的了解。二零零四年內，高級管理層一如往年，除在香港廣泛開展投資者關係活動外，並訪問倫敦、紐約、波士頓、洛杉磯、三藩市，及新加坡等主要國際投資中心，

與機構投資者進行對話。年內，高級管理層與機構投資者及研究分析師進行逾一百五十次會面。

我們亦有參與多項區內及全球性的投資者會議，反映我們矢志對投資者利益及需要的關注。

支持三十六萬名散戶股東

截至二零零四年十二月三十一日，公司的散戶股東人數超逾三十六萬，成為全港股東人數最多的上市公司之一。

為確保所有股東均能及時地獲得公司的重要資料，地鐵充份利用公司網站發放投資者資料，其中包括業績公告、新聞稿以及年報和中期報告等。此外，我們亦特別設立一條由公司事務關係部負責的散戶股東查詢熱綫。二零零四年內，我們一共接聽超個三萬三千個的電話查詢。

為酬謝股東對地鐵的支持，我們於二零零四年內，再次為他們提供以六折乘搭機場快綫的特別優惠，並特別製作一套限量版的紀念票，僅供地鐵股東珍藏。

指數確認

公司作為香港市場內其中一高市值及高流通量的藍籌股，地位已於早年被納入多項重要基準指數而獲得肯定。

公司目前為恒生指數、摩根士丹利綜合指數，及富時環球指數系列的成份股。

自二零零二年以來，憑藉我們於企業社會責任和可持續發展方面的努力及所取得的成就，公司已持續獲得道瓊斯可持續發展指數及富時社會責任指數的確認。地鐵繼續成為香港少數能夠符合並維持該等規定公認標準，並納入其指數內的公司。

公司資料發佈

為配合即時披露公司經營及財務資料的策略，我們採用最新科技，以進一步改善資料發佈。

公司網站，尤其在投資者資料部份，為投資界提供了獲取公司最新業務發展、經營及財務表現資料的有效渠道。公司每月更新主要營運統計數字，如投資界尤為關注的乘客量，並將其及時發佈於網站上。

我們的年報及中期報告，均備有中英文的摘要版及原文全版。股東可根據其喜好及需要，選擇收取上述報告的不同版本。上述報告、連同美國證券及交易委員會要求的報告，及其他證券交易所的檔案，均可於公司網站下載及查閱。

主要股東資料

二零零五年度財政紀要

二零零四年度業績公佈	三月一日
二零零四年度末期股息	三月二十二日
截止登記日期	
股份截止過戶日期	三月二十三日至四月一日
股東週年大會	六月二日
派發二零零四年度末期股息日期	六月二十一日或前後
二零零五年度中期業績公佈	八月
派發二零零五年度中期股息日期	十月
財政年度結算日	十二月三十一日

註冊辦事處

香港九龍灣德福廣場地鐵大廈
地鐵有限公司
電話：(852) 2993 2111 傳真：(852) 2798 8822

網站

www.mtr.com.hk

股份資料

上市

地鐵有限公司股份在香港聯合交易所上市，並由摩根大通銀行保薦，以美國預託證券Level 1 Programme的形式在美國買賣，亦同時在倫敦證券交易所自動報價國際系統（SEAQ International System）報價。

普通股（截至二零零四年十二月三十一日）：

已發行股份：5,389,999,974股

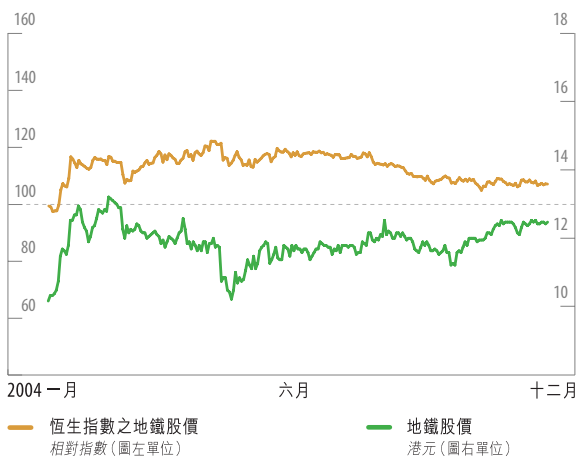
香港特區政府的持股量：4,121,262,921股(76.46%)

自由流通量：1,268,737,053股(23.54%)

面值 每股一港元

市值（截至二零零四年十二月三十一日）：六百七十一億零五百萬港元

股價表現



股息政策

視乎公司財務表現，我們預計於每個財政年度派發兩次股息，分別約於十月及六月派發中期及末期股息，而中期股息約佔全年派發總股息的三分之一。

每股股息（港元計）

二零零三年度末期股息	0.28
二零零四年度中期股息	0.14
二零零四年度末期股息	0.28

美國預託證券Level 1 Programme

普通股對美國預託證券比率	10:1
託存銀行	JP Morgan Chase Bank 40th Floor, One Chase Manhattan Plaza New York, NY 10081 USA

指數成份股

地鐵有限公司為下列指數的成份股：

恒生指數系列
摩根士丹利綜合指數系列
富時環球香港指數
富時社會責任環球指數
道瓊斯可持續發展環球指數

股份代號

普通股

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66 HK
庫西普參考編號	Y5896Y104
Sedol參考編號	6290054

美國預託證券Level 1 Programme MTRJY

二零零四年度年報

是份公司年報備有中英文版，股東可致函：
香港皇后大道東一八三號合和中心四十六樓
香港中央證券登記有限公司

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場地鐵大廈
地鐵有限公司 公司事務部

公司年報/ 中期報告書及帳項

均可在網上查閱，網址：www.mtr.com.hk

股東服務

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

香港皇后大道東一八三號合和中心一七一二至一七一六室
香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628 傳真：(852) 2529 6087

股東查詢

公司在辦公時間設有查詢熱線服務：

電話：(852) 2881 8888

投資者關係

機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

香港九龍灣德福廣場地鐵大廈

地鐵有限公司 投資者關係部

電郵：investor@mtr.com.hk

可持續發展

年內，公司的「可持續發展」理念在結合風險管理與有關人士參與的基礎上繼續發展。作為一間致力於可持續發展的公司，地鐵繼續汲取內部與外界經驗，與各有關人士進行對話，並確保內部管治及管理系統具備穩固的基礎。

專注於可持續建設

年內，公司對可持續發展架構及其後的系統強化進行重點檢討，以確保我們能採納未來的最佳應用守則，並有能力應付公司策略計劃所帶來的挑戰。

在報告程序方面，我們致力透過採納羅兵咸永道設計的保證計劃，並制訂一套新的全公司風險管理系統，以確保決策所需資料及數據的完整性。這些系統可有效地監控及追蹤地鐵業務及營運的最佳應用情況。

此外，我們亦致力加強與有關人士的緊密磋商，包括對西港島綫及南港島綫進行廣泛諮詢，以及在東涌吊車項目方面，設立可持續發展顧問委員會。

海外可持續發展業務

地鐵的境外業務，尤其是在內地的業務，正為我們在可持續發展的應用方面帶來新挑戰，為此我們正研究將相關業務典範融入境外項目的最佳方式。年內，我們繼續將現行的業務模式、行為守則、培訓及業務典範整合和納入於該等項目，同時，因應公司作為供應鏈的成員之一，我們亦正在制訂一系列相關的應用守則。

最佳應用守則

地鐵的環境影響繼續完全遵守所有香港污染管治條例。在更廣泛的層面上，地鐵與全球的業內人士合作以提升改善可持續發展的應用，以及為我們所取得的進展及應用守則制定基準，提供客觀的衡量方式。我們繼續為公共交通國際聯會可持續發展工作組作出貢獻，而我們在這方面的努力

已獲國際肯定。地鐵繼續被列入道瓊斯可持續發展指數及FSTE4Good指數的成員機構之內。在可持續發展報告方面，我們連續第三年按照GRI的指引編製，被列為GRI的首一百個最佳報告，並被英國會計師公會授予最佳可持續發展報告的美譽。報告原文可於我們的公司網站www.mtr.com.hk查閱。

展望

展望未來，我們必須為應付公司目前組織結構可能變化所帶來的挑戰作好準備。在合併以至未來公司業務進一步國際化，尤其在發展中國家的業務，我們需建立一套系統化但具靈活性的進路，以符合最佳應用守則。

地鐵的可持續發展報告，亦需要發展成一套可同時作為對內又對外的指引，以及制訂最佳應用守則的基準，以應付該等挑戰、風險及機遇。

公司管治

為符合股東利益，公司致力實行高水平的公司管治以及選定和落實最佳守則。

董事局

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

董事局由十一位成員組成，包括一位執行董事（即行政總裁）及十位非執行董事，其中六位為獨立非執行董事。於董事局決定將主席兼行政總裁的職位分拆後，董事局成員錢果豐博士獲委任為非執行主席，由二零零三年七月二十一日起生效，任期三年；而周松崗先生則由二零零三年十二月一日起獲委任為行政總裁兼董事局成員。另外兩位非執行董事（即環境運輸及工務局局長與運輸署署長）由香港特區行政長官委任，而另外一位非執行董事馬時亨先生是香港特區政府的財經事務及庫務局局長。香港特區政府透過財政司司長法團持有公司已發行股本約百分之七十六。來自不同商業及專業背景，各非執行董事均積極向董事局提供其寶貴經驗，以提升公司及其股東的最佳利益。另一方面，各獨立非執行董事均致力確保董事局維護公司全體股東的利益，並客觀冷靜地考慮相關問題。公司已收到各獨立非執行董事根據上市規則要求，有關其獨立性之確認書，並繼續認定其獨立身份。董事局或執行總監會成員之間概無任何關連。

主席及行政總裁的職位各不相同且相互獨立。非執行主席負責主持及管理董事局的運作，以及監察行政總裁及執行總監會成員的表現。除確保公司充份的業務資訊能及時提供予董事局外，主席並同時推動非執行董事在董事局會議上作出有效貢獻。作為執行總監會會長，行政總裁需在管理公司業務方面向董事局負責。

董事局定期舉行會議，而所有成員均可全面而及時地取得一切有關資料，並在有需要時可諮詢獨立的專業意見。於二零零四年，董事局曾舉行八次會議，在其中七次會議，無利益衝突的董事局成員商討公司與九廣鐵路公司（「九廣鐵路」）的可能合併事宜。此外，無利益衝突的董事局成員在年內還額外舉行兩次會議，就此事進行探討。董事局各成員的出席記錄列載如下：

董事	2004年董事局會議出席次數	出席率
非執行董事		
錢果豐博士（主席）	9/10	百分之九十
運輸署署長（霍文）	8/8	百分之一百
環境運輸及工務局局長（廖秀冬博士）	8/8*	百分之一百
* 四次會議由不同替代董事代為出席		
馬時亨	8/8†	百分之一百
† 三次會議由替代董事代為出席		
獨立非執行董事		
張佑啟教授	6/10	百分之六十
艾爾敦	4/8	百分之五十
方敏生	9/10	百分之九十
何承天	10/10	百分之一百
盧重興	10/10	百分之一百
施文信	10/10	百分之一百
執行董事		
周松崗（行政總裁）	10/10	百分之一百

任何人士可於任何時間，由股東於股東大會或由董事局按提名委員會推薦獲委任為董事局成員。經董事局委任的董事必須於獲委任後的首屆股東週年大會上退任。無論是由股東或董事局委任的董事，均有資格獲重選及被重新委任。三分之一（或最接近該數目及少於三分之一）的董事必須在公司股東週年大會上輪流退任。

香港特區行政長官可根據地鐵條例第八條委任不超過三名人士為「增補董事」。除非香港特區行政長官另有指示，否則按上述方式獲委任的董事一概不可被撤任，且無需遵守上段所述的任何輪流退任規定。在所有其他方面，「增補董事」在

任何情況下應被視為與其他董事無異。行政長官已委任環境運輸及工務局局長以及運輸署署長為「增補董事」。

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

董事局委員會

作為良好公司管治的重要部分，董事局已成立下列董事局委員會，以監督特定公司事務。各委員會均完全由應邀出任的非執行董事組成，並受其各自職權範圍的管治。

審核委員會

審核委員會由三位非執行董事組成，其中兩位為獨立非執行董事。委員會成員為施文信（主席）、張佑啟教授，以及運輸署署長（霍文）。財務總監、內部審核部主管及公司外部核數師代表預期會列席委員會會議。委員會亦可酌情邀請其他人士列席會議。委員會通常每年舉行四次會議，必要時外部核數師或財務總監可要求舉行會議。

審核委員會職責包括財務及成效事務，其中包括檢討集團的年度及中期財務報表的真實度及公平度，並在開展審核前與外部核數師探討審核的性質及範圍，以及審查及批准非審核服務。審核委員會每年至少進行一次有關公司內部控制系統成效的評估。該等系統使董事局可監察公司的整體財務狀況並保障其資產。此外，委員會亦檢討內部審核職能，並可在與主席及執行總監會成員進行協商（或獲得其批准）後，選擇將任何課題作為審核公司任何業務或營運的效率、成效或價值的主題，然後審查有關審核報告，並向董事局提出建議。委員會主席負責編制報告，向董事局匯報委員會的年內活動，並提出所出現的問題。

於二零零四年，審核委員會曾舉行四次會議。各審核委員會成員的出席記錄列載如下。外部核數師代表、財務總監以及內部審核部主管均列席所有該等會議，報告彼等工作並回答有關質詢。此外，常務總監—車務及業務發展以及物業總監，

曾分別獲邀在會議上向成員介紹公司的鐵路營運及物業發展業務。

董事	2004年審核委員會 會議出席次數	出席率
施文信(主席)	4/4	百分之一百
張佑啟教授	4/4	百分之一百
運輸署署長(霍文)	4/4	百分之一百

薪酬委員會

薪酬委員會由三位非執行董事組成，其中兩位為獨立非執行董事。薪酬委員會成員為何承天（主席）、施文信及馬時亨。薪酬委員會向董事局提供有關執行董事薪酬福利及僱傭條款的建議，並為執行董事及其參與由公司實施的獎勵計劃制訂相關薪酬政策。於二零零四年，薪酬委員會曾舉行兩次會議。各薪酬委員會成員的出席記錄列載如下：

董事	2004年薪酬委員會 會議出席次數	出席率
何承天(主席)	2/2	百分之一百
施文信	1/2	百分之五十
馬時亨	2/2	百分之一百

提名委員會

提名委員會由三位非執行董事組成，其中兩位為獨立非執行董事。提名委員會成員為艾爾敦（主席）、盧重興以及環境運輸及工務局局長（廖秀冬博士）。提名委員會負責向董事局提名並推薦人選以填補董事局的空缺。委員會於二零零四年並未舉行任何會議。

獨立委員會

董事局致力照顧公司獨立股東的權益，並為此設立董事局獨立委員會（「獨立委員會」），以審議及審查有關公司與九廣鐵路可能合併的條款，並告知獨立股東有關條款是否公平合理。該委員會主席為何承天，成員為張佑啟教授、方敏生、盧重興及施文信。獨立委員會成員全為公司獨立非執行董事。

內部審核

在支援及協助公司管理層監察公司內部管治方面，內部審核部扮演一重要的角色。該部門可全面查閱公司風險管理網絡、控制及管治程序的資料以審視有關情況。此外，內部審核部亦會定期審核所有業務、支援組別及附屬公司的工作方法、程序、開支及內部控制等事宜。如有需要，該部門亦會進行臨時檢討或調查工作。內部核數師直接向行政總裁報告，亦可直接與審核委員會接觸。

最佳應用守則

年內公司一直遵守上市規則附錄十四所載的「最佳應用守則」，惟公司非執行董事並無特定任期。除根據地鐵條例第八條委任之董事外，非執行董事按章程細則第八十七及八十八條必須在公司股東週年大會輪流退任及重選。董事局成員錢果豐博士於二零零三年七月二十一日獲委任為公司非執行主席，為期三年。

上市公司董事進行證券交易的標準守則 (「標準守則」)

公司在作出特定查詢後確認，年內董事局及執行總監會成員一直遵守上市規則附錄十所載之標準守則。高級經理因其在公司所擔任的職務可能擁有未公佈股價敏感資料，已被要求遵守標準守則的規定。

商業操守及誠信

公司致力維持高水平的商業操守及誠信。

公司對二零零二年有關全體員工操守及行為體制的《工作操守指引》進行檢討，並於二零零四年六月將其再次發佈予全體員工，使其符合最新公司管治標準，包括二零零二年 Sarbanes-Oxley 法例下的公司管治標準。同時公司亦向全體員工發佈全新的《公司工作操守指引員工手冊》，具體指引僱員在工作場所內外的行為。公司並舉行交流會，向員工簡要傳達工作操守指引的變更以及新員工手冊的內容。

二零零二年美國 Sarbanes-Oxley 法例

此法例由美國總統於二零零二年七月三十日簽署生效，旨在加強公司在公司管治及財務報告方面的透明度及問責性。

由於本公司為一間須向美國證交會報告的公司，故受此項法例的一般約束。

公司將一如既往，繼續檢討其內部系統及工作守則之程序，並按適用的遵從日期履行此法例的新規定。

董事局及執行總監會成員



錢果豐博士

周松崗

張佑啟教授

艾爾敦

方敏生



何承天

盧重興

施文信

運輸署署長
(霍文)環境運輸及工務局局長
(廖秀冬博士)

馬時亨

董事局成員

錢果豐博士，現年五十三歲，二零零三年七月獲委任為非執行主席。他於一九九八年開始出任董事局成員。錢博士現任 chinadotcom corporation 執行主席、HSBC Private Equity (Asia) Limited 非執行主席，並為滙豐控股有限公司、香港上海滙豐銀行有限公司及 Inchcape plc 的董事局成員。錢博士為廉政公署貪污問題諮詢委員會主席、香港/歐盟經濟合作委員會主席(二零零五年二月一日起出任)，以及亞太經合組織商業諮詢委員會的香港區成員。錢博士於一九七八年取得美國賓夕凡尼亞大學之經濟學博士學位。

周松崗，現年五十四歲，二零零三年十二月一日獲委任為行政總裁。他曾任布萊堡工業集團行政總裁。在一九九七年至二零零一年，周先生為 GKN PLC 的總裁。在此之前，周先生在 BOC Group PLC 服務了二十年，並在一九九三年獲委任為該集團的董事及其氣體業務的總裁。周先生為特許工程師，分別在威斯康辛州大學與加州大學取得化學工程學士及碩士學位。周先生持有香港中文大學工商管理碩士學位，並修畢美國哈佛商學院高等管理進修課程。他獲巴斯大學授予工程學榮譽博士學位。二零零零年，周先生以其在工業界的傑出貢獻，在英國獲頒爵士勳銜。周先生目前為香港會計師公會理事會成員，香港旅遊發展局成員及香港中文大學校董會成員。周先生亦是渣打集團有限公司的非執行董事，以及渣打銀行(香港)有限公司的非執行主席。

張佑啟教授，現年七十歲，獨立非執行董事，一九九九年出任董事局成員。張教授現任香港大學校長特別顧問兼工程學系名譽教授。他獲授予的榮譽學位包括香港大學科學博士，以及英國韋爾斯大學法學博士。

艾爾敦，現年五十九歲，獨立非執行董事，一九九九年出任為董事局成員。現任香港上海滙豐銀行有限公司主席及滙豐控股有限公司董事、恒生銀行有限公司非執行主席、HSBC Bank Australia Limited 董事，及太古股份有限公司董事。此外，艾爾敦先生亦為香港賽馬會董事。

方敏生，現年四十六歲，二零零四年一月一日獲委任為獨立非執行董事。方女士自二零零一年起擔任香港社會服務聯會行政總裁。她在社會福利諮詢委員會、康復諮詢委員會、社區投資共用基金委員會、香港房屋委員會、可持續發展委員會及愛滋病顧問局等各種政府顧問委員會任職。

何承天，現年六十六歲，獨立非執行董事，一九九一年起出任董事局成員。現職專業建築師，為王董建築師事務所有限公司副主席兼執行董事。何先生亦為醫院管理局董事局成員。

盧重興，現年五十三歲，獨立非執行董事，一九九五年起出任董事局成員。二零零一年十月中銀集團重組後，出任中國銀行(香港)有限公司總經理。他亦為醫院管理局董事局成員及市區重建局董事。

施文信，現年六十歲，獨立非執行董事，二零零二年十月起出任董事局成員。現任香港上海滙豐銀行有限公司非執行董事、公務員敍用委員會成員及香港賽馬會董事。他為特許會計師，並持有格拉斯高大學及香港大學法律學位。

運輸署署長(霍文，現年五十二歲，於二零零零年六月根據地鐵條例第八條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。現任香港特區政府運輸署署長，過去曾任香港政府郵政署署長、效率促進組專員及貿易署副署長。作為運輸署署長，霍文先生亦擔任九龍巴士控股有限公司、龍運巴士有限公司、新世界第一巴士服務有限公司、新大嶼山巴士有限公司、城巴有限公司、天星小輪有限公司、新香港隧道有限公司、香港西區隧道有限公司、大老山隧道有限公司，及三號幹線(郊野公園段)有限公司等多間與運輸相關公司的董事。)

環境運輸及工務局局長(廖秀冬博士，現年五十三歲，二零零二年七月一日出任香港特區政府環境運輸及工務局局長後，在二零零二年八月根據地鐵條例第八條獲委任為「增補董事」加入董事局為非執行董事。作為環境運輸及工務局局長，廖博士亦擔任九廣鐵路公司及三號幹線(郊野公園段)有限公司等多間公司的董事。廖博士獲得香港大學博士學位(環境/職業健康)。廖博士自一九九五年成為英國皇家化學學會會員，並自一九九六年開始成為香港工程師學會會員。)

馬時亨，現年五十三歲，二零零二年七月一日出任香港特區政府財經事務及庫務局局長後，加入董事局為非執行董事。除擔任九廣鐵路公司及機場管理局董事局成員外，馬先生亦為香港國際主題樂園有限公司、香港按揭證券有限公司、強制性公積金計劃管理局及香港金融研究中心董事。馬先生於一九七三年畢業於香港大學，持有文學學士學位，主修經濟學與歷史。

執行總監會成員

周松崗，簡歷詳見第62頁。

柏立恒，現年五十八歲，一九九二年獲委任為公司工程總監。一九七六年至一九八四年間曾任職本公司，其後出任倫敦地鐵銀禧支綫工程總監，於一九九二年重返本公司。柏立恒先生持有紐西蘭坎特布里大學土木工程榮譽學位，現為香港工程科學院院士、香港工程師學會及紐西蘭專業工程師學會會員。

陳富強，現年五十六歲，自一九九八年八月開始出任人力資源總監。陳先生於一九八九年加入公司出任人力資源經理。他於一九七一年畢業於香港大學，主修經濟學。

祁輝，現年五十七歲，鐵路訊號工程師，二零零四年三月獲委任為常務總監一車務及業務發展。一九七七年加入公司，曾任車務總監。

何恆光，現年五十四歲，特許測量師，一九九一年加入公司擔任物業總監。一九七一年至一九九零年間曾任職香港政府，專責地政工作。

梁國權，現年四十四歲，自二零零二年二月開始擔任財務總監。梁先生畢業於劍橋大學，並為特許會計師。加入公司出任財務總監之前，他曾任職會計及投資銀行界。

梁先生亦為香港飛機工程有限公司及太平地氈國際有限公司非執行董事。

杜禮，現年五十五歲，具備英格蘭及威爾斯與香港執業律師資格。一九八一年加入公司，一九八八年起出任法律總監兼董事局秘書。

由左至右：陳富強、何恆光、祁輝、周松崗、柏立恒、杜禮、梁國權



主要管理人員

> 周松崗
行政總裁

車務

- > 祁輝
常務總監 — 車務及業務發展
- > 麥國琛
副車務總監
- > 劉天成
總經理 — 特別職務
- > 劉焯民
車務主管
- > 李啟榮
營運經理
- > 楊壽安
車務經理 — 觀塘綫/將軍澳綫
- > 金澤培
車務經理 — 機場鐵路
- > 范培彥
車務工程事務經理
- > 張少華
車輛經理
- > 梁國耀
安全及品質經理

- > 程仲寧
總經理 — 國際業務
- > 王紹基
總經理 — 中國業務
- > 梁泉材
署理基建經理
- > 何津榮
策劃及發展經理
- > 蘇仲達
運輸策劃經理

工程

- > 柏立恒
工程總監
- > 林慶樟
總經理 — 工程
- > 羅普慶
項目總經理 — 上海
- > 紀彥琛
總設計經理
- > 蘇俊偉
工程經理 — 營運及常務

> 賀堅
工程經理 — 機場鐵路

- > 蔡豐松
項目總經理 — 深圳四號綫
- > 盧子實
公司業務效益經理
- > 馮悟文
持續發展事務經理
- > 鮑漢寧
合約經理 — 歐洲辦事處

物業

- > 何恆光
物業總監
- > 陳顯滙
總經理 — 物業發展
- > 陳伯衡
總經理 — 物業工程
- > 劉偉強
總物業經理
- > 關敏怡
總物業經理
- > 姚展
總城市規劃經理

財務

- > 梁國權
財務總監
- > 劉朝宗
總經理 — 財務控制及庫務
- > 許亮華
總經理 — 企業財務
- > 賴錫璋
資訊科技主管
- > 呂肇榮
財務副總經理
- > 關必明
財務副總經理
- > 關煒雄
助理司庫
- > 吳紀穎文
企業融資經理
- > 梁梓材
倉務經理

法律及合約

- > 杜禮
法律總監及公司秘書

> 顏方廉
總經理 — 採購及合約

- > 張志英
律政總經理
- > 方文麗
律政經理 — 秘書部
- > 鄧萬天
採購及合約經理 — 營運
- > 唐名樂
高級法律顧問
- > 鄧智輝
合約及商務經理 — 中國業務

人力資源及行政

- > 陳富強
人力資源總監
- > 陸建平
人力資源經理
- > 莫家麟
管理訓練及發展經理
- > 曹思明
訓練經理 — 車務
- > 樂嘉德
行政及保安經理

市場

- > 楊美珍
市場及車站商務總經理

公司事務

- > 梁陳智明
總經理 — 公司事務

內部審核

- > 鄧冠雄
內部審核主管

八達通卡有限公司

- > 戴勇牧
行政總裁

TraxComm Limited

- > 何韋文
行政總裁

國際交通採購及物流有限公司

- > 顏方廉
署理行政總裁

董事局報告書

董事欣然提呈截至二零零四年十二月三十一日止財政年度的董事報告及經審核帳項。

集團主要業務

公司及轄下附屬公司的主要業務包括：

A 營運一個集體運輸鐵路系統，路線行經中環至荃灣（荃灣綫）、油麻地至調景嶺（觀塘綫）、寶琳至北角（將軍澳綫）、柴灣至上環（港島綫）、香港至東涌（東涌綫）及香港至赤鱗角香港國際機場（機場快綫）；

B 配合鐵路系統（包括將軍澳綫）而發展物業項目；

C 經營鐵路系統的相關商業活動，包括出租廣告位及零售場地、鐵路電訊系統寬頻服務、投資物業（包括購物商場及寫字樓）之管業及租務、物業代理及八達通卡大廈通行系統服務；

D 建造迪士尼綫（前稱竹篙灣支綫）；

E 設計、建造及經營東涌吊車項目及相關旅遊發展項目；

F 策劃及興建未來的鐵路系統支綫及其他相關的基建項目；

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

H 附屬公司八達通卡有限公司經營之八達通智能卡系統，作為運輸及非運輸服務的付款系統；以及

I 香港境外的股本投資及長期營運及維修合約。

股息

董事建議向於二零零五年四月一日名列公司股東名冊的股東派發末期股息每股普通股零點二十八港元。待所需決議案於應屆股東週年大會上獲得通過後，股息將於二零零五年六月二十一日或該日前後以港元現金派發，而股東亦可選擇代息股份。公司的大股東財政司司長法團已同意選擇以股份形式收取全部或部分可獲的股息，以確保應付股息總額不超過百分之五十以現金派發。

董事局成員

本年度董事局成員包括錢果豐（非執行主席）、周松崗（行政總裁）、張佑啟、艾爾敦、方敏生（於二零零四年一月一日獲委任）、何承天、盧重興、施文信、馬時亨、環境運輸及工務局局長（廖秀冬）及運輸署署長（霍文）。

於二零零四年六月三日舉行的股東週年大會上及根據章程細則，錢果豐、周松崗、艾爾敦及方敏生按章程細則退任，並膺選連任董事局成員。

張佑啟、何承天及盧重興將按章程細則於應屆股東週年大會上輪流退任。上述三名董事局成員均表示有意於應屆股東週年大會膺選連任。

各董事局成員的簡歷載於第62及63頁。

替任董事

本年度替任董事包括(i)郭立誠及黎年（代替馬時亨），(ii)環境運輸及工務局常任秘書長（劉吳惠蘭[自二零零四年一月二日起停任環境運輸及工務局常任秘書長]、方舜文[自二零零四年七月一日起出任，並於二零零四年八月十五日起停任環境

運輸及工務局常任秘書長]及羅智光[自二零零四年八月二十三日起出任]及環境運輸及工務局副秘書長(何健華[自二零零四年十一月十五日起停任環境運輸及工務局副秘書長]、方舜文[自二零零四年七月一日起停任環境運輸及工務局副秘書長]、何宗基[自二零零四年七月一日起出任]、周達明[自二零零四年七月一日起出任]、朱曼鈴[自二零零四年十一月十五日起出任]及蔡淑嫻)(代替環境運輸及工務局局長)·及(iii)運輸署副署長(公共運輸事務及管理)(李胡韋珞)(代替運輸署署長)。

執行總監會

本年度執行總監會成員為周松崗(行政總裁兼董事局成員)、柏立恒、陳富強、祁輝、何恆光、梁國權及杜禮。

本年度執行總監會成員的簡歷載於第64頁。

公司管治

截至二零零四年十二月三十一日止年度內公司一直遵守上市規則附錄十四所載的「最佳應用守則」，惟公司非執行董事並無特定任期。除根據地鐵條例第八條委任之董事外，公司其他非執行董事按章程細則第八十七及八十八條必須在公司股東週年大會輪流退任及重選。錢果豐自一九九八年起出任非執行董事，並於二零零三年七月獲委任為非執行主席，為期三年。公司管治詳情載於第59至61頁。

內部審核

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

- > 評估公司在其活動及風險管理的內部控制系統是否充足及有效。
- > 發掘改善管理層控制、資源運用及盈利能力的時機。
- > 應公司管理層委託作特別審閱及/或調查。

公司內部核數師直接向行政總裁匯報，並可直接與審核委員會接觸。

商業操守及誠信

詳情載於第61頁。

政策

董事局已就下列事項採取風險管理策略：

- A 建造及保險；
- B 財務；
- C 庫務風險管理；
- D 安全風險管理；
- E 保安全管理。

未經董事局批准，上述政策不得隨意變動。

銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至二零零四年十二月三十一日集團借貸總額共達三百零三億七千八百萬港元(二零零三年：三百二十億二千五百萬港元)。借貸(包括銀行透支及銀行貸款)詳情載於帳項附註二十七。

帳項

公司及集團截至二零零四年十二月三十一日的財政狀況及業績，以及集團本年度的權益變動及現金流量，載於第75至128頁的帳項。

十年統計數字

集團過去十年業績及資產負債概要，連同若干主要車務統計數字載於第54至55頁。

固定資產及在建鐵路工程

本年度固定資產及在建鐵路工程的變動情況分別載於帳項附註十四及十五。

儲備變動

本年度儲備的變動情況載於帳項附註三十五及三十六。

股本

截至二零零三年十二月三十一日，公司法定股本為六十五億港元，分為6,500,000,000股普通股，其中5,288,695,393股為已發行入帳列作繳足普通股。年內，公司發行共101,304,581股普通股，其中：

A 8,023,500股普通股因根據公司全球發售前認股權計劃所授認股權獲行使（詳情見帳項附註四十三A）而由公司發行。

行使有關認股權的持有人就所發行的每股普通股向公司支付8.44港元；

B 62,069,342股普通股由公司發行作為公司就截至二零零三年十二月三十一日止年度末期股息（每股普通股現金股息為0.28港元）股東所選擇的代息股份；及

C 31,211,739股普通股由公司發行，作為公司就截至二零零四年六月三十日止六個月中期股息（每股普通股現金股息為0.14港元）股東所選擇的代息股份。

截至二零零四年十二月三十一日，公司法定股本為六十五億港元，分為6,500,000,000股普通股，其中5,389,999,974股為已發行及入帳列作繳足普通股。

贖回上市證券

公司及其任何附屬公司於二零零四年財政年度並無買賣或贖回其任何上市證券。

物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第39頁。

捐贈

公司於本年度向慈善機構合共捐獻五十八萬一千七百二十四港元，其中三十八萬一千七百二十四港元捐贈予香港公益金的香港公益金綠色日。餘下的募集自「多啦A夢」紀念車票推廣儀式的二十萬港元悉數撥捐「陳慧琳兒童助學基金」。

內部控制

董事局須確保已具備有效的內部控制系統，其主要目的在於確定遵守公司的管理政策、保障公司資產、營運效率及效益、預防及偵測欺詐及錯誤、保存完整正確的會計記錄和按時編製可靠的財務資料。

審核委員會其中一項職責是，根據執行總監會、公司管理層及核數師所提供的資料，檢討內部控制系統的成效。

匯報及監察

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

庫務管理

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

重大的融資交易及衍生工具交易指引（包括信貸風險管理架構）須取得董事局批准。

資本性與經常性開支

主要資本性與經常性開支的評估、檢討及審批均有既定程序。所有超逾公司資產淨值百分之零點二的工程項目開支及超逾公司資產淨值百分之零點一的顧問服務聘用事宜，均須取得董事局批准。

發行債券及票據

集團於截至二零零四年十二月三十一日止年度曾發行債券及票據，詳情載於帳項附註二十七D。該等債券及票據乃為配合集團一般資金需求而發行，當中包括為新資本性開支融資及為到期債務再融資。

電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序和定期作出品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援已獲取ISO 9001:2000認證。每年就重要應用程式開展一次運作復原演習。

董事局及執行總監會成員之合約權益

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

董事局及執行總監會成員之股份權益

根據證券及期貨條例(「證券條例」)第352條須予備存的登記冊所載，或根據上市公司董事進行證券交易的標準守則向公司及聯交所披露之資料，董事局及執行總監會成員於二零零四年十二月三十一日於公司股份、相關股份及債券(定義見證券條例第XV部)中擁有的權益或淡倉的詳情如下：

公司股份及相關股份的好倉

董事局或執行 總監會成員	持有的普通股數目			衍生工具		權益合計	權益總額佔已發行 股本總額百分比
	個人權益*	家族權益†	公司權益	認股權	其他		
周松崗	-	-	-	-	700,000 (附註1)	700,000	0.01299
施文信	4,443	-	-	-	-	4,443	0.00008
方敏生	1,675	-	-	-	-	1,675	0.00003
祁輝	46,553	614	-	416,000 (附註2)	-	463,167	0.00859
柏立恒	51,132	-	-	-	-	51,132	0.00095
陳富強	46,233	-	-	317,500 (附註2)	-	363,733	0.00675
何恆光	51,075	2,524	-	321,000 (附註2)	-	374,599	0.00695
梁國權	-	-	23,000 (附註3)	1,066,000 (附註4)	-	1,089,000	0.02020

附註

- 周松崗擁有與700,000股公司股份相關的證券條例第XV部所指的衍生權益。該衍生權益代表周先生有權於其三年合約期滿時(即二零零六年十一月三十日)收取700,000股公司股份(或其等值現金)。
- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據全球發售前認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。
- 該23,000股股份乃由梁國權全資實益擁有的私人有限公司Linsan Investment Ltd.持有。
- 有關上述認股權的詳情，載於下列有關根據新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權的詳細列表中。

MTR Corporation (C.I.) Limited 的票據

執行總監會成員

個人權益*

陳富強	50,000港元二零零五年到期 4.50厘地鐵301票據
-----	---------------------------------

* 實益擁有人之權益

† 配偶或未滿18歲的子女作為實益擁有人之權益

根據帳項附註五B(i)及四十三A所述的全球發售前認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授予的認 股權數目	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2004年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 成為可 行使的認 股權數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	行使 認股權時 已支付之 每股價格 (港元)	於2004年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之前 每股加權 平均收市價 (港元)
祁輝	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 – 11/9/2010	1,022,000	–	–	606,000	8.44	416,000	11.80
陳富強	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 – 11/9/2010	822,000	–	–	504,500	8.44	317,500	12.14
何恆光	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 – 11/9/2010	621,000	–	–	300,000	8.44	321,000	12.25
其他合資格僱員	20/9/2000	40,343,000	5/4/2001 – 11/9/2010	22,764,500	–	–	6,613,000	8.44	16,151,500	12.00

附註

1. 全球發售前認股權計劃(「前認股權計劃」)的有效期自二零零零年九月十二日採納前認股權計劃後十年內有效。自公司股份於二零零零年十月五日在聯交所開始買賣當日起，不得再授出任何認股權。
2. 根據前認股權計劃授予各參與人士的認股權所可能發行的股份數目，不得超過根據前認股權計劃已發行及可發行的股份數目百分之二十五。

根據帳項附註五B(ii)及四十三B所述的新入職僱員認股權計劃授出而可認購普通股的認股權

執行總監會成員 及合資格僱員	授出日期	授予的認 股權數目	認股權可予 行使之期間 (日/月/年)	於2004年 1月1日 未經行使 的認股權 數目	本年度 成為可 行使的認 股權數目	本年度 失效的 認股權 數目	本年度 已行使的 認股權 數目	行使 認股權時 已支付之 每股價格 (港元)	於2004年 12月31日 未經行使 的認股權 數目	緊接行使 認股權 當日之前 每股加權 平均收市價 (港元)
梁國權	1/8/2003	1,066,000	14/7/2004 – 14/7/2013	1,066,000	355,500	–	–	–	1,066,000	–
其他合資格僱員	1/8/2003	495,200	14/7/2004 – 14/7/2013	495,200	165,500	–	–	–	495,200	–

附註

1. 認股權的行使期不得超過授出日期後十年，而自二零零二年五月十六日採納新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)起計五年後，不得再授出任何認股權。
2. 除非按上市規則規定獲股東批准，否則於任何十二個月內，新認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，連同公司任何其他認股權計劃下授予任何合資格僱員的認股權獲行使時已發行及可發行的股份總數，不得超過新認股權計劃下的認股權授出日期當日公司已發行股份的百分之一。

除上文所披露者外：

根據證券條例第352條而備存的登記冊所載，或根據上市公司董事進行證券交易的標準守則向公司及聯交所披露的資料，

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

B 截至二零零四年十二月三十一日止年度內，董事局及執行總監會成員及彼等之配偶或十八歲以下之子女概無擁有任何認購公司股本或債券的權利，亦無行使任何該等權利。

董事服務合約

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

主要股東權益

按公司根據證券條例第336條而備存的登記冊所載，於二零零四年十二月三十一日擁有公司股本票面值百分之五或以上權益者的名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	普通股數目	普通股佔已發行股本總額百分比
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,121,262,921	76.46

公司已獲政府知會，於二零零四年十二月三十一日，公司約1.37%股份乃為外匯基金持有。外匯基金是根據外匯基金條例(香港法例第66章)成立的基金，由財政司司長控制。

有關控權股東強制履行承諾的貸款協議

截至二零零四年十二月三十一日，附有控股權限制的集團借貸合共二百九十九億七千四百萬港元，到期日介乎二零零五年至二零一九年不等；另有未動用已承諾及無承諾銀行信貸及其他信貸共一百一十五億九千萬港元。此限制要求政府作為公司的控權股東，於該借貸及未動用信貸年期內須維持擁有公司附表決權股份面值一半以上的股權，否則集團或被要求即時償還借貸及取消未動用信貸。

主要供應商及顧客

公司與五位最主要供應商的採購價值(不屬於資本性質)，佔截至二零零四年十二月三十一日止年度的採購總額不足百分之三十。公司與五位最主要顧客的交易額，以價值計算佔截至二零零四年十二月三十一日止年度營業額不足百分之三十。

持續經營

第75至128頁的帳項，乃按照持續經營準則編製。董事局已審閱公司二零零五年度的財政預算，連同其後五年的長期預測，並確信公司具備充足資源在可見未來繼續經營。

關連交易

於審核之年度內，公司與「關連人士」(根據上市規則之定義)達成或進行的交易及安排載列如下：

土地協議

A 公司與政府就有關機鐵之發展達成以下批地協議，公司可發展鄰近機場快綫及東涌綫的某些地盤。補足地價後，公司可在建築期限內發展有關地盤。有關之協議訂明，地盤在發展後的租約期將至二零四七年六月三十日屆滿。

於一九九七年六月二十六日為發展東涌站以私人協議方式批出東涌市地段5號訂立第8102號新批地書(建築期限至二零零三年六月三十日屆滿)，總代價或價值為四十一億五千萬港元。根據政府於二零零四年六月九日所發出函件，建築期限已延長至二零零四年九月三十日，總代價或價值為一千五百九十三萬六千港元。根據政府於二零零四年七月十四日所發出函件，發展項目的露台及工作平台在計算發展項目的建築面積時可被豁免，總代價或價值為三千零五十六萬一千港元。

B 公司就彩虹站鄰近發展權訂立有關新九龍內地段6179號批地書，以便公司按照二零零一年十一月十二日訂立的第12611號批地書條件內所訂明之條款及條件發展該地段(建築期限至二零零六年六月三十日屆滿)，總價值二億零七百萬港元，而地盤的租約期由批地日期起計為期五十年。公司與政府於二零零四年六月二十六日訂立批約修訂書，增加

發展項目的建築面積及作出若干其他修改，總代價或價值為九千五百一十九萬港元。

C 公司就將軍澳綫與政府訂立以下批地書，以便公司發展將軍澳綫上蓋或鄰近的某些地盤。補足有關地價後，公司可於建築期限內發展有關地盤。每份批地書均訂明有關地盤的租約期由批地日期起計為期五十年。

(1) 於二零零二年三月二十八日為發展將軍澳55b區以私人協議方式批出將軍澳市地段75號訂立第9687號新批地書（建築期限至二零零七年三月三十一日屆滿），總代價或價值為六億港元，惟須根據二零零二年十二月二十八日訂立的土地歸還契約交還該地段一地層。根據政府於二零零四年六月三十日所發出函件，將軍澳市地段75號發展項目的露台及工作平台在計算發展項目建築面積時可被豁免，總代價或價值為三千二百五十六萬零六百四十港元。

(2) 於二零零三年二月十一日為發展將軍澳73b區以私人協議方式批出將軍澳市地段73號訂立第9700號新批地書，（地盤A的建築期限至二零零八年三月三十一日屆滿，而地盤B則至二零零九年三月三十一日或補足地價最後限期起計六十個月（以較遲者為準）屆滿），地盤A的代價或價值為十億二千八百萬港元，而地盤B的代價或價值已於二零零四年一月十日釐定為十二億二千七百八十四萬港元。根據政府於二零零四年八月三日所發出函件，發展項目的露台及工作平台在計算發展項目地盤A的建築面積時可被豁免，總代價或價值為三千六百九十一萬五千一百二十港元。

於審核之年度結束後，公司於二零零五年一月二十四日接受政府根據二零零二年五月十六日訂立的第9689號新批地書就將軍澳市地段70號地盤F（建築期限至補足地盤F地價之日起計七十二個月屆滿）的發展權所發出的地價要約，總代價或價值為二十三億一千九百二十九萬港元。為反映於二零零四年八月十三日獲得批准的總綱規劃藍圖，公司於二零零五年一月二十四日就將軍澳市地段70號的批約修訂向政府作出承諾。地盤F的批約修訂書將依照所作承諾於二零零五年四月二十三日或之前簽立。

D 就地下鐵路一號地段的餘段：

政府與公司於二零零二年二月十一日簽訂補充租約，政府向公司租出由紓緩鰂魚涌乘客擠塞工程或鰂魚涌站連接北角站的紓緩鰂魚涌站工程所佔用的土地，年租為租賃地區的應課差餉租值百分之三，租期由二零零一年十月一日至二零零五年六月二十九日，條款及條件與地下鐵路一號地段的租約大致相同。根據政府與公司於二零零二年五月十三日訂立的批約修訂書，地下鐵路一號地段餘段的租約已予修改，所修訂部份於修訂函件附隨的租約計劃中列明，行政費一萬六千二百港元。根據政府與公司於二零零四年五月三十一日簽立的批約修訂書，地下鐵路一號地段餘段的租約已予修改，所修訂部份於修訂函件附隨的租約計劃中列明，代價為支付地價一千港元及行政費一萬六千二百港元。

項目協議

於二零零四年三月十七日，公司與香港國際展覽中心有限公司簽署協議，有關設計、興建、融資及營運新的機場快綫站，該站將為正在赤鱗角興建的新國際展覽中心（即亞洲國際博覽館）提供服務。香港國際展覽中心有限公司為國際展覽中心控股有限公司（由政府及機場管理局全資擁有）與國際展覽中心投資有限公司（由法國寶嘉（香港）建築有限公司、禹銘投資有限公司及禹銘投資管理有限公司全資擁有）的合營公司。新車站的總建設成本約為二億七千四百萬港元。

政府為公司主要股東。

核數師

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

承董事局命

杜禮

董事局秘書

香港，二零零五年三月一日

核數師報告書

致地鐵有限公司股東

(在香港註冊成立的有限公司)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審核刊於第七十五頁至第一百二十八頁按照香港公認會計原則編製的帳項。

董事及核數師的責任

香港《公司條例》規定董事須編製真實與公平的帳項。在編製該等帳項時，董事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現行會計準則的原因。

我們的責任是根據我們審核工作的結果，對該等帳項提出獨立意見，並按照香港《公司條例》第141條的規定，只向作為法人團體的股東報告。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布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帳項所載數額及披露事項有關的憑證，亦包括評估董事於編製該等帳項時所作的主要估計和判斷，所釐定的會計政策是否適合貴公司及集團的具體情況，及有否貫徹運用並足夠披露該等會計政策。

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，就該等帳項是否存在重大的錯誤陳述，作合理的確定。在作出意見時，我們亦已衡量該等帳項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

我們認為上述的帳項均真實與公平反映 貴公司及集團於二零零四年十二月三十一日的財政狀況及 貴集團截至該日止年度的溢利和現金流量，並已按照香港《公司條例》適當編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港 二零零五年三月一日

綜合損益表

截至十二月三十一日止年度 百萬港元	附註	2004	2003
車費收入	二	5,932	5,489
車站內商務及其他業務收入	三A	1,311	1,117
租務及管業收入	三B	1,108	988
營業額		8,351	7,594
員工薪酬及有關費用	四A	(1,542)	(1,643)
水電費用		(544)	(546)
營運鐵路的地租及差餉		(70)	(21)
耗用的存料與備料		(128)	(128)
維修及保養	四B	(517)	(477)
鐵路配套服務		(72)	(80)
車站內商務及其他業務開支		(315)	(351)
租務及管業開支		(207)	(198)
項目研究及業務發展開支	四C	(167)	(49)
一般及行政開支	四D	(167)	(167)
其他費用	四D	(76)	(187)
未計折舊前經營開支		(3,805)	(3,847)
未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤		4,546	3,747
物業發展利潤	六	4,568	5,369
未計折舊前經營利潤		9,114	9,116
折舊	七	(2,512)	(2,402)
未計利息及財務開支前經營利潤		6,602	6,714
利息及財務開支	八	(1,450)	(1,539)
應佔無控制權附屬公司利潤	十八	44	23
除稅前利潤		5,196	5,198
所得稅	九A	(700)	(748)
股東應佔利潤	十	4,496	4,450
股息	十一		
年內宣派及已支付的中期股息		750	734
結算日後擬派的末期股息		1,509	1,481
		2,259	2,215
每股盈利：	十二		
— 基本		0.84 港元	0.85 港元
— 攤薄		0.84 港元	0.85 港元

綜合資產負債表

於十二月三十一日 百萬港元	附註	2004	2003
資產			
固定資產	十四		
— 投資物業		16,687	14,169
— 其他物業、機器及設備		83,626	82,752
		100,313	96,921
在建鐵路工程	十五	962	181
發展中物業	十六A	2,088	2,309
遞延開支	十七	243	104
無控制權附屬公司權益	十八	63	110
遞延稅項資產	三十四B	15	—
持有至到期的證券投資	二十	202	—
員工置業貸款	二十一	47	67
待售物業	二十二	815	812
存料與備料	二十三	248	249
應收帳項、按金及預付款項	二十四	1,276	1,153
應收政府及其他關連人士的款項	二十五	133	84
現金及現金等價物	二十六	269	376
		106,674	102,366
負債			
銀行透支	二十七B	11	12
短期貸款	二十七B	—	353
應付帳項、應計費用及撥備	二十九	3,034	3,420
本期所得稅	三十四A	3	2
工程合約保證金	三十	240	311
應付政府及其他關連人士的款項	三十一	1	161
貸款及融資租賃債務	二十七B	30,367	31,660
遞延負債	三十二	109	86
遞延收益	三十三	4,638	5,061
遞延稅項負債	三十四B	4,764	4,000
		43,167	45,066
少數股東權益		8	8
淨資產		63,499	57,292
股東資金			
股本、股份溢價及資本儲備	三十五	36,269	35,086
其他儲備	三十六	27,230	22,206
		63,499	57,292

於二零零五年三月一日獲董事局通過及核准發布。

錢果豐
周松崗
梁國權

第八十至一百二十八頁的附註屬本帳項的一部分。

資產負債表

於十二月三十一日 百萬港元	附註	2004	2003
資產			
固定資產	十四		
— 投資物業		16,687	14,169
— 其他物業、機器及設備		83,466	82,553
		100,153	96,722
在建鐵路工程	十五	962	181
發展中物業	十六A	2,088	2,309
遞延開支	十七	192	104
於附屬公司的投資	十九	182	178
員工置業貸款	二十一	47	67
待售物業	二十二	815	812
存料與備料	二十三	248	249
應收帳項、按金及預付款項	二十四	1,271	1,160
應收政府及其他關連人士的款項	二十五	275	175
現金及現金等價物	二十六	137	175
		106,370	102,132
負債			
銀行透支	二十七B	11	12
短期貸款	二十七B	—	353
應付帳項、應計費用及撥備	二十九	2,755	3,272
工程合約保證金	三十	240	311
應付政府及其他關連人士的款項	三十一	12,871	11,235
貸款及融資租賃債務	二十七B	17,701	20,711
遞延負債	三十二	109	86
遞延收益	三十三	4,638	5,061
遞延稅項負債	三十四B	4,764	4,000
		43,089	45,041
淨資產		63,281	57,091
股東資金			
股本、股份溢價及資本儲備	三十五	36,269	35,086
其他儲備	三十六	27,012	22,005
		63,281	57,091

於二零零五年三月一日獲董事局通過及核准發布。

錢果豐
周松崗
梁國權

第八十至一百二十八頁的附註屬本帳項的一部分。

綜合權益變動表

截至十二月三十一日止年度 百萬港元	附註	2004	2003
於1月1日的結餘		57,292	53,574
投資物業重估盈餘	三十六	2,486	276
扣除遞延稅項後自用寫字樓土地及樓宇重估盈餘/(虧絀)	三十六	273	(6)
未在綜合損益表中確認的淨利潤		2,759	270
年內淨利潤		4,496	4,450
年內批准股息	十一	(2,231)	(2,178)
根據下列計劃發行股份	三十五		
— 僱員認股權計劃		68	88
— 以股代息計劃		1,115	1,088
因資本交易而增加的股東資金淨額		1,183	1,176
於12月31日的結餘		63,499	57,292

綜合現金流量表

截至十二月三十一日止年度 百萬港元	附註	2004	2003
經營活動現金流量			
未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤		4,546	3,747
調整項目：			
陳舊存貨撥備(減少)/增加		(3)	7
出售固定資產虧損		19	16
(回撥)/註銷自用寫字樓土地及樓宇重估虧絀		(69)	69
遞延項目研究開支註銷		64	21
攤銷租賃交易的遞延收益		(5)	(4)
匯兌虧損		3	1
未計營運資金變動前鐵路及相關業務的經營利潤		4,555	3,857
應收帳項、按金及預付款項增加		(198)	(217)
存料與備料減少		3	4
應付帳項、應計費用及撥備增加		129	196
經營活動產生的現金		4,489	3,840
已付海外稅項		(3)	(3)
經營活動所得的現金淨額		4,486	3,837
投資活動現金流量			
資本性開支			
— 將軍澳支綫項目		(94)	(679)
— 迪士尼綫項目		(622)	(457)
— 東涌吊車項目		(345)	(57)
— 物業發展項目		(183)	(88)
— 購買資產及其他資本性工程		(1,645)	(1,389)
合併研究		(53)	—
收取物業發展商款項		1,683	675
出售物業所得款項		893	180
出售固定資產所得款項		—	3
購入持有至到期債務證券		(202)	—
透過員工置業貸款計劃償還的本金		21	17
投資活動耗用的現金淨額		(547)	(1,795)
融資活動現金流量			
發行股本		68	88
取用貸款		7,194	7,441
償還貸款		(8,787)	(8,803)
融資租賃債務本金部分的遞減		(112)	(103)
收取租賃交易的遞延收益		—	141
徵收/(退回)可退還按金及更換設備儲備金		19	(3)
已付利息		(1,301)	(1,643)
已收利息		7	14
融資租賃租金的利息部分		(38)	(47)
已付財務開支		(16)	(32)
已付股息		(1,079)	(415)
融資活動耗用的現金淨額		(4,045)	(3,362)
現金及現金等價物減少淨額		(106)	(1,320)
於1月1日的現金及現金等價物		364	1,684
於12月31日的現金及現金等價物	二十六	258	364

帳項附註

一 主要會計政策

A 帳項編製基準

(i) 本帳項乃按照香港《公司條例》的規定而編製。此外，本帳項亦根據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《會計實務準則》與詮釋)、香港公認會計原則及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)的《證券上市規則》適用的披露規定編製。

(ii) 除投資物業及自用寫字樓土地及樓宇按重估價值入帳外，本帳項是以歷史成本作為編製基準。

B 綜合基準

除無控制權附屬公司(參閱附註一D)外，綜合帳項包括公司及其所有附屬公司(「集團」)編製截至每年十二月三十一日止的帳項。於年內購入或出售的附屬公司業績分別按收購日起或至出售日止，於綜合損益表中列帳。所有集團內公司之間的重大交易及結餘，會於編製綜合帳項時抵銷。

C 附屬公司

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

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

於結算日的少數股東權益是指並非由公司直接或透過附屬公司間接擁有的股權所佔附屬公司資產淨值的部分；這些權益在綜合資產負債表內是與負債及股東權益分開列示。集團年內業績中的少數股東權益亦於損益表中分開列示。

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

於附屬公司的投資是按成本減去任何減值虧損(參閱附註一F)後，在公司資產負債表內入帳。

D 無控制權附屬公司

集團對八達通卡有限公司(「八達通」)的董事局並無實際控制權，故八達通被視為共同控制企業。於八達通的投資是按權益法記入公司綜合帳項，並且先以成本入帳，然後就集團佔八達通淨資產在收購後的變動作出調整。綜合損益表反映出年內集團所佔八達通的業績。

集團與八達通之間交易所產生的未實現損益，均按集團於八達通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損益表內確認。

公司資產負債表所示於八達通的投資，是按成本減去減值虧損(如有)後入帳。

一 主要會計政策 (續)

E 固定資產

(i) 尚餘租賃年期超過二十年的投資物業，按每年經由獨立專業合資格的估價師釐定的公開市值記入資產負債表內。

在重估時產生的投資物業價值變動，會視作投資物業重估儲備的變動，惟下列情況例外：

- 若就整個組合而言，投資物業重估儲備的結餘不足以彌補重估虧絀，所超出的虧絀數額會記入損益表；及
- 若以往曾將重估虧絀記入損益表，而其後出現重估盈餘時，此盈餘會先撥入損益表(但以過往記入損益表的虧絀數額為限)，然後撥入投資物業重估儲備。

出售投資物業時，與其有關的投資物業重估儲備部分，會轉入損益表內。

(ii) 租賃土地及樓宇包括車廠租賃土地與自用寫字樓土地及樓宇：

(a) 車廠租賃土地以原值減去累計折舊及減值虧損列帳。

(b) 自用寫字樓土地及樓宇按照重估日期的現有用途的公開市值，減去任何其後的累計折舊記入資產負債表。重估工作每年由獨立合資格的估價師進行。在重估時產生的自用寫字樓土地及樓宇價值變動，會視作固定資產重估儲備的變動，惟下列情況例外：

- 若與自用寫字樓土地及樓宇有關的固定資產重估儲備的結餘不足以彌補該項物業的重估虧絀，所超出的虧絀數額會記入損益表；及
- 若以往曾將重估虧絀記入損益表，而其後出現重估盈餘時，此盈餘會先撥入損益表(但以過往記入損益表的虧絀數額為限)，然後撥入固定資產重估儲備。

(iii) 土木工程與機器及設備以原值減去累計折舊及減值虧損列帳。

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

(v) 融資租賃乃承租人承擔所有權的絕大部分風險及回報的資產租賃。如集團是以融資租賃獲得資產的使用權，便會將相當於租賃資產公允價值或最低租金現值(按租賃內含利率計算)兩者中較低的數額記入固定資產，而扣除財務開支後的相應負債則列為融資租賃債務。

經營租賃乃出租人並未轉讓所有權的全部風險及回報的資產租賃。如屬集團以經營租賃出租資產的情況，則有關的資產會按性質列入資產負債表，並在適當的情況下，按照集團的折舊政策計算折舊。減值虧損按照資產減值虧損的會計政策入帳。經營租賃所產生的收入則根據附註一T所載集團收入確認的政策確認。

(vi) 如與現有固定資產有關的後期開支能夠令該項資產為集團帶來較原先所評定的表現水平更多的經濟效益，則有關開支會計入該項資產的帳面價值內。

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，均於產生的期間列作開支。

(vii) 除投資物業以外的固定資產因報廢或出售所產生的收益或虧損，以估計出售所得淨額與資產的帳面金額之間的差額釐定，並於報廢或出售當日在損益表內確認為收入或支出。任何相關的重估盈餘會由固定資產重估儲備轉入保留溢利。

一 主要會計政策 (續)

F 資產減值

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

- 固定資產(按重估值列帳的物業除外)；
- 在建鐵路工程；
- 發展中物業；
- 遞延開支；及
- 於附屬公司的投資。

如出現任何減值跡象，便須估計資產的可收回金額。

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

減值虧損是當資產的帳面金額高於可收回金額時確認。

如果用作釐定資產可收回金額的估計出現利好的變化，有關的減值虧損便會撥回。

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

G 折舊

(i) 尚餘租賃年期超過二十年的投資物業並不計提折舊。

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

租賃土地及樓宇

自用寫字樓土地及樓宇 五十年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限
車廠租賃土地 尚餘租賃年期

土木工程

路軌(最初原值) 無限期*
挖掘及鑽孔 無限期
隧道內壁鋪砌、地下土木結構、架空結構及海底隧道 100年
車站樓宇結構 80-100年
車廠結構 80年
混凝土車站小商店結構 20年
車站修飾 20-30年

機器及設備

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

* 替換路軌的開支記入損益表作為經常性開支。

一 主要會計政策 (續)

不同類別固定資產的可使用年限會因應資產的實際狀況、使用經驗及當時的資產重置計劃，定期進行檢討。如以往的估計出現重大變化，當期及未來期間的折舊支出則會作出調整。

(iii) 在建資產並不計提折舊，直至建造完成及資產可作預定用途時為止。

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

H 建造成本

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

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

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

I 物業發展

(i) 集團就物業發展項目進行地盤準備工作所產生的費用，均列入為發展中物業。

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

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

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

(v) 與物業發展商共同發展物業的利潤，將在下列情況下在損益表內確認：

- 如集團在工程展開時向發展商收取款項，當地基和地盤準備工程完竣並可進行發展上蓋物業，及已預計集團在該等項目所需承擔的風險和責任(如有)後，該款項所產生的利潤才會獲確認；
- 如集團分攤發展項目的售樓款項，該款項所產生的利潤會於發展物業獲發入伙紙，並且收入及成本的數額能可靠地計算後才會獲確認；及
- 如集團收取發展項目分攤的資產，利潤會按收取該等物業時其公允價值，並計入集團在該等項目所需承擔的風險和責任後才會獲確認。

於確認利潤時，與該發展項目有關的遞延收益或發展中物業結餘會視情況記入損益表作為收益或支出。

(vi) 如集團須就將予重新發展的物業所保留的一部分向發展商支付代價，集團所佔重新發展項目的利潤(包括已向發展商收取的任何款項)須在集團的應負責任及可實現利潤的金額能較準確地確定後，始記入損益表內。

(vii) 如於發展項目完成後，獲分派作利潤及持有作待售用途的物業會按其於收取時的估計可實現淨值入帳。可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。於出售物業時，該等物業的帳面金額於確認有關收入年度確認為物業出售成本。因物業降值至可實現淨值而產生的任何虧損，於減值年度確認作開支。因可實現淨值增加引致任何物業減值的回撥，則於該回撥年度確認作物業出售成本的減少。

(viii) 如收取在建物業作為發展項目的攤分資產，於收取該等物業時會按公允價值於在建資產中確認。其後所產生的建造費用將予以資本化作為在建資產，而當資產投入預定用途所需的絕大部分準備工作完成後，該在建資產會轉撥至固定資產。

一 主要會計政策 (續)

J 共同控制業務

根據《會計實務準則》第二十一號「合營業務的會計處理」，集團與發展商就鐵路沿綫物業發展項目達成的安排，均被視為共同控制業務。按照該等物業發展安排，集團通常自行負責本身的開支，包括內部員工薪酬及準備工程的開支；至於土地補償、建造成本、專業費用等一切其他工程開支，一般由發展商承擔。而該等開支會在分攤收益盈餘前，在售樓款項中扣除。集團會就本身所擁有該等業務的權益，將已扣除預收款項後的準備工程開支列作發展中物業。如來自發展商的預收款項超出集團有關開支，超出的數額會記入遞延收益。集團就物業發展所作出的員工薪酬、一般費用及顧問費用等開支，亦會撥作資本，確認為發展中物業。集團所享有該等業務賺取的收入，會按照附註一I，在扣除當時發展中物業的有關結餘後，記入損益表內。

K 持有至到期的證券投資

集團就持有至到期的證券投資(不包括於其附屬公司及無控制權附屬公司的投資)的政策如下：

- (i) 集團及/或公司有權亦計劃持有至到期的有期債務證券，歸類為「持有至到期的證券」。這些證券是以攤銷成本減去任何減值準備後記入資產負債表。倘若預期不會全數收回帳面金額，則會提撥減值準備，並在損益表內確認為支出。這些準備是就各項投資個別釐定。
- (ii) 在引致減值或註銷的情況及事項不再存在，並有可信證據顯示改善情況將會在可見將來持續下去時，就持有至到期證券的帳面金額提撥的減值準備會作回撥。
- (iii) 出售持有至到期的證券投資溢利或虧損是按估計出售收入淨額與投資帳面金額之間的差額釐定，並在產生時記入損益表。

L 長期租賃款項的抵銷

當長期租賃款項的承擔已被購置用作抵押的債券所抵銷，該等承擔及債券(及因此而產生的收入及開支)會被對沖，以反映有關安排的整體商業效益。有關交易並未以租賃形式入帳，而該等債項及債券投資無需確認為債務及資產。任何從該等交易所得現金淨額將計入遞延收益，並按個別租賃年期攤銷。

M 存料與備料

用作鐵路及業務營運的存料與備料分為經常性及資本性。經常性項目以加權平均成本法，按成本列入資產負債表內，並在適當時候為陳舊存貨作出準備。資本性項目則按成本減去累計折舊及減值虧損列為固定資產，其折舊會按計入儲備的資本性備料的相關固定資產所適用的折舊比率計算。

N 長期顧問合約

合約收入的會計政策載列於附註一T(iii)。如果能夠可靠地估計固定價格顧問合約的結果，合約成本會參照結算日的合約完成程度確認為開支。如果合約總成本可能超過合約總收入，便會即時將預期損失確認為開支。如果不能可靠地估計顧問合約的結果，則合約成本在其產生的期間內確認為開支。

於結算日的在建顧問合約以所產生的成本淨額加上已確認溢利，再減去已確認虧損及按進度開列的帳單數額，記入資產負債表，並按適用的情況在資產負債表中以「應收顧客合約工程總額」(作為資產項)或「應付顧客合約工程總額」(作為負債項)列示。顧客尚未償付的進度付款會記入資產負債表的「應收帳項、按金及預付款項」內。已在進行相關工程前收取的款項則記入資產負債表的「應付帳項、應計費用及撥備」(作為負債項)內。

O 現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他財務機構的活期存款，及短期和高流動性的投資，此等投資可隨時換算為已知的現金額、價值變動方面的風險不大，及於購入後三個月內到期。就編製綜合現金流量表而言，現金及現金等價物也包括須於接獲通知時償還，並構成集團現金管理一部分的銀行透支。

一 主要會計政策 (續)

P 僱員福利

(i) 薪金、年假、假期旅遊津貼及其他非貨幣性福利成本在集團僱員提供相關服務的年度內累計及確認為開支，惟就建造項目及資本性項目員工所提供的福利，則予以資本化作為資產成本的一部分。

(ii) 界定供款退休計劃的供款，包括根據香港《強制性公積金計劃條例》的規定作出的強制性公積金（「強積金」）供款，於供款時在損益表中確認為開支，惟就建造項目及資本性項目員工所作出的供款，則予以資本化作為資產成本的一部分。

(iii) 集團就界定福利退休計劃承擔的責任淨額是按每個計劃獨立計算，計算方法是估計僱員在本年度及過往年度提供服務所賺取未來福利的數額；將預期累積福利數額貼現以釐定現值；及扣除任何計劃資產的公允價值。貼現率是根據優質公司債券於結算日的收益率釐定；所參考公司債券的條款應與集團就界定福利退休計劃承擔責任的條款相若。如此等債券沒有活躍市場，則採用政府債券的市場收益率。計算工作由合資格精算師以預計單位給付成本法進行。

如計劃所提供的福利增加，有關僱員過往服務的福利增加部分將按直綫法，在直至福利成為既定福利的平均年期內在損益表中確認為開支；倘屬從事項目的僱員，則在直至福利成為既定福利的平均年期內按直綫法撥作有關建造項目或資本性項目的資本化成本。如屬即時實現的既定福利，則會即時以類似方式確認為開支。

在計算集團就計劃承擔的責任時，如任何累計未確認的精算損益超逾界定福利責任的現值與計劃資產的公允價值兩者中較高額的百分之十，超出部分會在參與計劃的僱員的預期平均尚餘工作年期內，在損益表確認；否則不會確認精算損益。

如在計算集團的責任淨額時出現負數，則所確認的資產須以任何累計未確認的精算損失淨額及以往服務成本及日後從計劃所得的任何退款或供款減額的現值的總淨值為限。

(iv) 當集團向僱員授予可認購公司股份的認股權，授予當日不會確認任何僱員福利成本或責任。當認股權行使時，股本會按所收款項相應增加。

(v) 合約終止補償只會在集團根據正式、具體，且不大可能撤回的計劃終止僱員合約或根據該計劃自願遣散僱員並作出補償時確認。

Q 退休金計劃

集團實施職業退休金計劃（「地鐵有限公司退休金計劃」）及一項補充計劃地鐵有限公司 Retention Bonus Scheme。該項補充計劃，主要為以從事項目為主的員工遭裁退時，為他們提供額外福利。

另外，集團亦已根據《強積金條例》的規定透過參與獨立強積金服務供應商提供的集體信託計劃，設立強積金計劃。

僱主對地鐵有限公司退休金計劃的界定供款部分及強積金計劃所作的供款，乃根據附註一P(ii)所載政策於帳項內確認。

僱主就地鐵有限公司退休金計劃僱員的混合福利部分所作的供款，乃根據退休金計劃規則及《職業退休計劃條例》的條款由獨立精算師每年計算，該筆供款乃用作支付根據附註一P(iii)於帳項內確認的退休金開支。任何有關退休金盈虧將於資產負債表的應計或預付福利開支帳項（視情況而定）中處理。

一 主要會計政策 (續)

R 所得稅

(i) 年內所得稅包括本期稅項及遞延稅項資產和負債的變動。所得稅會於損益表中確認，但與直接確認為股東權益項目相關的，則確認為股東權益。

(ii) 本期稅項是按年內應課稅收入根據已生效或在結算日實際上已生效的稅率計算的預期應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。

(iii) 遞延稅項資產和負債由可抵扣和應課稅暫時差異產生。暫時差異是指資產和負債在財務報表上的帳面金額與這些資產和負債的計稅基礎的差異。遞延稅項資產也可以由未使用的稅損和稅項撥回產生。

除了某些有限的例外情況外，所有遞延稅項負債和遞延稅項資產（只限於很可能獲得能利用該遞延稅項資產來抵扣的未來應稅溢利）均予確認。支持確認由可抵扣暫時差異所產生遞延稅項資產的未來應稅溢利包括因轉回現有的應稅暫時差異而產生的數額；但這些差異必須與同一稅務機關及同一應稅實體有關，並預期在可抵扣暫時差異預計轉回的同一期間或遞延稅項資產所產生稅損可向後期或向前期結轉的期間內轉回。在決定現有的應稅暫時差異是否足以支持確認由未使用稅損及稅項撥回所產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關及同一應稅實體有關，並是否預期在能夠使用稅損或稅項撥回的期間內轉回。

不確認為遞延稅項資產和負債的暫時差異是產生自以下有限的例外情況：不影響會計或應稅溢利的資產或負債的初次確認（如屬業務合併的一部分則除外），以及投資附屬公司（如屬應稅差異，只限於集團可以控制轉回的時間，而且在可預見的將來不大可能轉回的差異；或如屬可抵扣差異，則只限於很可能在將來轉回的差異）。

遞延稅項數額是按照資產和負債帳面金額的預期實現或清償方式，根據已生效或在結算日實際上已生效的稅率計算。遞延稅項資產和負債均不貼現計算。

(iv) 本期及遞延稅項結餘和其變動會分開列示，而且不予抵銷。本期和遞延稅項資產只會在公司或集團有法定行使其權利以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，並且符合以下附帶條件的情況下，才可以分別抵銷本期和遞延稅項負債：

- 就本期稅項資產和負債而言，公司或集團計劃按淨額基準結算，或同時變現該資產和清償該負債；或
- 就遞延稅項資產和負債而言，這些資產和負債必須與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
 - 同一應稅實體；或
 - 不同的應稅實體。這些實體計劃在日後每個預計有大額遞延稅項負債需要清償或大額遞延稅項資產可以收回的期間內，按淨額基準實現本期稅項資產和清償本期稅項負債，或同時變現該資產和清償該負債。

S 撥備及或有負債

當公司或集團須就已發生的事件承擔法律或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，公司或集團便會就該時間或數額不定的負債計提撥備。如果貨幣時間值重大，則按預計清償債項所需支出的現值計列撥備。

當含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或是無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。當集團的責任須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。

T 收入確認

如果涉及交易的經濟效益可能會流入集團，而收入又能可靠地計算時，收入便會根據下列基準在損益表內確認：

- (i) 車費在乘客使用車程服務後，確認為收入。
- (ii) 廣告收入及在地鐵範圍內提供電訊服務的服務費，在提供有關服務後確認為收入。
- (iii) 顧問服務費於合約的結果能夠可靠地估計時確認為收入。合約收入會以完工百分比法確認，並根據有關合約截至結算日已產生的合約成本所佔合約估計總成本的百分比計算。當不能可靠地估計顧問合約的結果，則只會根據已產生的合約成本可能收回的程度來確認收入。
- (iv) 根據經營租賃出租的投資物業、車站小商店及其他鐵路物業的租金收入按租約條款入帳。批出的租金優惠於損益表內確認為應收租賃淨付款總額的組成部分。或然租金在其賺取的會計期間內確認為收入。物業管理收入在提供有關服務後確認。

一 主要會計政策 (續)

U 經營租賃開支

根據經營租賃支付的租金在租賃期內以直線法記入損益表，但就在建鐵路工程、發展中物業及建議中的資本性工程所支付的租金，則分別撥入在建鐵路工程、發展中物業及遞延開支內。

V 利息及財務開支

由資本性工程所需融資直接產生的利息開支，在資產建成或投入使用前予以資本化。用作購置資產的外幣貸款所產生的匯兌差額，只會於其作為調整利息成本時才予以資本化。其他用途的利息開支則會記入損益表。

以融資租賃持有的資產，其租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益表，至使按每一個會計期間的債務餘額計出的定期息率大致相若。

利率掉期合約的應計收支差額在利息開支中確認及調整。

W 外幣折算

年內的外幣交易按交易日的匯率折算為港元入帳。以外幣為單位的貨幣性資產及負債則按結算日的匯率折算為港元。至於對沖外幣負債的遠期外匯合約、掉期合約及期權，則按結算日的匯率重估於該日的價值。外幣負債因外匯波動而產生的盈虧與貨幣對沖交易的盈虧互相抵銷。因折算外幣及重估遠期外匯合約、掉期合約及期權而產生的差額皆在損益表內處理。

海外企業的業績按年內的平均匯率折算為港元；資產負債表項目則按結算日的匯率折算為港元。所產生的匯兌差額作為儲備變動處理。

X 業務分類報告

業務分類是指集團內可明顯區分的組成部分，並且負責提供產品或服務(業務分類)，或在一個特定的經濟環境中提供產品或服務(地域分類)。業務分類之間的風險和回報水平也不一樣。

根據集團的內部財務報告系統，集團選取業務分類資料為首要申報格式。由於集團所有主要業務均在香港進行，因此並無提供地域分類資料。

分類收入、開支、業績、資產及負債包括可直接歸入某一類別及可按合理基準分配予該類別的項目。分類收入、開支、資產及負債包含須在綜合過程時抵銷的集團內部往來的餘額和集團內部交易，但同屬一個類別的集團企業之間的集團內部往來的餘額和交易則除外。

分類資本性開支乃年內購入預期可使用超過一年的分類資產所產生的成本總額。

不予分類項目主要包括財務及公司資產、計息貸款、借貸、分佔無控制權附屬公司業績、公司及融資開支，以及少數股東權益。

Y 關連人士

就本財務報表而言，倘集團有能力直接或間接控制另一方人士或對另一方人士的財務及經營決策發揮重大影響力，或另一方人士有能力直接或間接控制集團或對集團的財務及經營決策發揮重大影響力，或集團與另一方人士受到共同控制或受制於共同重大影響力，該另一方人士會視為集團的關連人士。關連人士可以指個人或其他實體。

Z 政府援助

政府援助是指以資源轉撥形式作出的政府資助，公司則須遵守該援助的附帶條件。政府援助相當於彌補資產成本的補助，將會在計算資產帳面值時在資產成本中扣除，惟扣除的金額將以結算日已收及應收金額為限。倘已收或應收援助金額超出於結算日的資產成本，超出部分會被視為預收款項，用以抵銷未來資產成本。

二 車費收入

百萬港元	2004	2003
車費收入包括：		
地鐵行車綫	5,417	5,064
機場快綫	515	425
	5,932	5,489

地鐵行車綫包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫及將軍澳綫。

三 非車費收入

A 車站內商務及其他業務收入

百萬港元	2004	2003
車站內商務及其他業務收入包括：		
廣告	467	386
小商店租賃	298	275
電訊收入	238	198
顧問收入	182	143
其他業務收入	126	115
	1,311	1,117

B 租務及管業收入

百萬港元	2004	2003
租務收入來自：		
德福廣場	388	365
綠楊坊	117	114
杏花新城	115	119
青衣城	224	209
國際金融中心	77	10
其他物業	73	71
	994	888
管業收入	108	94
物業代理收入	6	6
	1,108	988

租務收入包括與提供空調服務收入有關的六千三百萬港元（二零零三年：六千三百萬港元）。國際金融中心二期的租務於二零零三年九月開始。

四 未計折舊前經營開支

A 員工薪酬及有關費用包括下列退休金開支：

百萬港元	2004	2003
界定供款計劃及強制性公積金供款	16	13
因界定福利計劃確認的開支(附註三十八C)	138	156
	154	169

建造項目、資本性及經常性工程，以及非車費相關業務包括員工薪酬及有關費用九億零二百萬港元(二零零三年：九億四千三百萬港元)。

B 維修及保養費用主要指外判的維修及經常性工程。其他例行的維修保養工作由公司內部負責，有關的費用會計入員工薪酬及耗用的存料與備料內。

C 項目研究及業務發展開支包括：

百萬港元	2004	2003
將軍澳支綫添加資本性工程項目(附註十五)	49	-
西港島綫/南港島綫(附註十七)	15	21
新業務發展開支	103	28
	167	49

新業務發展開支主要為集團按其業務策略所作出對中國及歐洲新業務進行可行性研究的支出。

D 一般及行政開支及其他費用包括下列支出/(收入)：

百萬港元	2004	2003
核數師酬金		
— 核數服務	4	3
— 其他服務	1	1
(回撥)/ 註銷自用寫字樓土地及樓宇重估虧絀(附註十四D)	(69)	69
出售固定資產虧損	19	16
經營租賃費用：		
寫字樓及員工宿舍	10	12
減：資本化數額	3	5
	7	7

在核數師酬金的其他服務項下，包括在年內提供與稅務有關的服務四十萬港元(二零零三年：四十萬港元)。

五 董事局成員及執行總監會成員酬金

A 董事局成員及執行總監會成員酬金

(i) 根據香港《公司條例》第161條披露的董事局成員及執行總監會成員酬金總額如下：

百萬港元	2004	2003
袍金	3	2
薪酬、房屋津貼及其他實物收益	28	28
與表現掛鈎的薪酬	8	3
退休金計劃供款	3	4
	42	37

上述酬金並不包括若干執行總監會成員行使認股權下的已實現利益五百一十萬港元(二零零三年：八百七十萬港元)。有關詳情於董事局報告書「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段中披露。

公司非執行董事並無特定任期，但須按公司章程細則第八十七及八十八條，在公司股東週年大會輪換卸任及須再次參選方可連任(根據地下鐵路條例(香港法例第556章)第八條委任者除外)。

(ii) 董事局成員及執行總監會成員的酬金總額(不包括認股權利益)在下列薪酬範圍內：

酬金	2004 數目	2003 數目
0港元 – 500,000港元	9	8
500,001港元 – 1,000,000港元	1	2
4,000,001港元 – 4,500,000港元	–	3
4,500,001港元 – 5,000,000港元	4	2
5,000,001港元 – 5,500,000港元	2	1
6,000,001港元 – 6,500,000港元	–	1
9,000,001港元 – 9,500,000港元	1	–
	17	17

上表所示資料已包括五位酬金最高的僱員在內。除非執行主席的酬金列入第二個薪酬範圍外，各獨立非執行董事的酬金屬第一個薪酬範圍。在二零零三年七月二十日辭任的前主席蘇澤光的酬金則列入二零零三年的最高薪酬範圍內。

(iii) 執行總監會現有成員的酬金詳情(不包括認股權利益)如下：

百萬港元	2004			2003
	基本薪金、 津貼、退休金 計劃供款 及其他利益	與表現掛鈎 的薪酬	總計	總計
行政總裁*	5.61	3.44	9.05	0.68
財務總監	3.89	0.75	4.64	4.30
人力資源總監	4.11	0.75	4.86	4.45
法律總監兼董事局秘書	4.26	0.75	5.01	4.67
常務總監－車務及業務發展	4.50	0.81	5.31	5.11
工程總監	4.10	0.77	4.87	4.65
物業總監	4.10	0.75	4.85	4.46
	30.57	8.02	38.59	28.32

* 於二零零三年十二月獲委任

(iv) 行政總裁有權於三年合約期滿時(即二零零六年十一月三十日)收取700,000股公司股份(或其等值現金)。所派發股份(或現金)可予調整以反映其獲委任後公司股本的有關變動(如有)，藉此確保行政總裁的報酬與公司的長期表現掛鈎，並使其與其他股東的利益看齊。在若干有限情況下，行政總裁有權在合約完結前收取部分或全部股份(或現金)。

該等受限制股份旨在提供具競爭力的報酬以及使行政總裁的總酬金能夠與公司表現掛鈎。

五 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

B 認股權

執行總監會每名成員於二零零四年十二月三十一日的已行使及尚未行使認股權詳情，載列於董事局報告書中「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段。授予執行總監會成員認股權的詳情如下：

(i) 全球發售前認股權計劃

根據附註四十三A所述公司的全球發售前認股權計劃(「首次公開招股前認股權計劃」)，除周松崗及梁國權外，蘇澤光(前主席)及每位執行總監會成員均於二零零零年九月二十日獲發認股權，可分別認購1,599,000股及1,066,000股股份。周松崗及梁國權分別於二零零三年十二月一日及二零零二年二月一日加入公司，故並非首次公開招股前認股權計劃的受益人。

根據首次公開招股前認股權計劃的授權條款，各合資格執行總監會成員必須在下列時間繼續實益擁有股份：(i)於二零零一年十月二十六日後任何時間，前主席須擁有最少40,000股股份及其他執行總監會成員須各擁有最少23,000股股份；及(ii)於二零零二年十月二十六日後任何時間，前主席須擁有最少80,000股股份及其他執行總監會成員須各擁有最少46,000股股份，在各種情況下均為直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。

(ii) 新入職僱員認股權計劃

根據附註四十三B所述的新入職僱員認股權計劃(「新認股權計劃」)，執行總監會成員梁國權於二零零三年八月一日獲發認股權，可認購1,066,000股股份。

根據新認股權計劃的授權條款，獲發認股權者必須在下列時間繼續實益擁有股份：(i)於二零零四年八月四日及以後任何時間，須擁有最少23,000股股份；及(ii)於二零零五年八月四日及以後任何時間，須擁有最少46,000股股份，在各種情況下均為直至及包括其已全數行使其認股權日期或認股權失效日期(以較早者為準)。

六 物業發展利潤

百萬港元	2004	2003
物業發展利潤包括：		
由預付款項的遞延收益撥入(附註十六B(i))	1,601	1,286
分佔發展盈餘款項	1,665	7
出售待售物業的利潤	301	44
由攤分資產所得的利潤(附註十六B(ii))	1,008	4,034
其他一般費用	(7)	(2)
	4,568	5,369

出售待售物業的利潤包括回撥往年撥備一千六百萬港元(二零零三年：一千六百萬港元減值)及出售物業成本四億二千二百萬港元(二零零三年：二億四千三百萬港元)。

七 折舊

百萬港元	2004	2003
折舊包括計提自：		
車務運作		
— 以融資租賃持有的固定資產	19	19
— 其他鐵路固定資產	2,354	2,251
與地鐵車站內廣告、小商店及其他業務有關的資產	117	109
不予分類的公司資產	22	23
	2,512	2,402

八 利息及財務開支

百萬港元	2004	2003
下列各項的利息開支：		
銀行貸款與透支及需在五年內全部償還的資本市場貸款	668	680
不需在五年內全部償還的資本市場貸款	764	901
融資租賃債務	35	43
財務開支	35	36
匯兌虧損/(收益)	2	(7)
資本化利息開支：		
迪士尼綫項目	(7)	(1)
東涌吊車項目	(12)	(2)
博覽館站項目	(1)	(1)
其他資本性工程	(13)	(78)
在建資產	(14)	(20)
	(47)	(102)
	1,457	1,551
下列各項的利息收入：		
銀行及其他財務機構存款	(5)	(10)
員工置業貸款	(2)	(2)
	(7)	(12)
	1,450	1,539

利息開支按集團所需負擔的每月平均資金成本予以資本化。年內的每月平均利率由每年四厘一至五厘二不等(二零零三年：每年四厘至五厘五)。

九 所得稅

A 綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	2004	2003
本期稅項		
一年內海外稅項	4	4
遞延稅項		
— 暫時差異的產生及撥回	691	443
— 稅率調高對二零零三年一月一日的遞延稅項結餘的影響	—	300
	691	743
應佔無控制權附屬公司的稅項	5	1
	700	748

由於公司及其附屬公司有大額累計稅務虧損，可用作抵銷本年度的應課稅溢利，或截至二零零四年十二月三十一日止年度內持續錄有稅務虧損，故並無於公司及其附屬公司的綜合損益表作出本年度香港利得稅準備。海外附屬公司的稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

於二零零三年三月，香港政府宣布調高適用於集團香港業務的利得稅稅率，由百分之十六增加至百分之十七點五。在編製集團二零零三年帳項時，已考慮到稅率調高的影響。

B 按適用稅率計算的會計溢利與稅務開支的對帳

	2004		2003	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前溢利	5,196		5,198	
按照在相關國家獲得溢利的適用稅率計算除稅前溢利的名義稅項	905	17.4	926	17.8
不可扣減支出的稅務影響	24	0.5	53	1.0
非課稅收入的稅務影響	(220)	(4.2)	(531)	(10.2)
未使用而且未確認的可抵扣虧損的稅項影響	2	—	—	—
以往年度未確認的可抵扣虧損的稅項影響	(11)	(0.2)	—	—
因在本年度調高稅率而對遞延稅項期初結餘造成的影響	—	—	300	5.8
實際稅項開支	700	13.5	748	14.4

十 股東應佔利潤

股東應佔綜合利潤包括已於公司帳項內處理的四十四億七千九百萬港元(二零零三年：四十三億七千九百萬港元)利潤。

十一 股息

年內已付及擬派的股息如下：

百萬港元	2004	2003
已批准及已付股息		
— 於2004年批准及支付的2003年末期股息每股28仙(2002年：28仙)	1,481	1,444
— 2004年中期股息每股14仙(2003年：14仙)	750	734
	2,231	2,178
擬派股息		
— 結算日後擬派的末期股息每股28仙(2003年：28仙)	1,509	1,481

於結算日後擬派的末期股息並未於結算日確認為負債。

年內，所有登記地址位於香港的股東可選擇以股代息。公司的最大股東財政司司長法團已選擇收取股份以取代部分可獲的股息，以確保公司以現金派發的應付股息總額不超過百分之五十。支付予財政司司長法團的股息詳情於附註四十一J披露。於二零零四年二月二十六日，政府已同意延長以股代息的安排，直至二零零六年十二月三十一日的三個財政年度。

根據集團與政府訂立的迪士尼綫(前稱竹篙灣綫)項目協議下的融資安排，政府已放棄公司於年內向其宣派及應付的現金股息三千七百萬港元(二零零三年：六億七千五百萬港元)(附註四十一E)。

十二 每股盈利

每股基本盈利以年內股東應佔利潤四十四億九千六百萬港元(二零零三年：四十四億五千萬港元)及年內已發行的加權平均普通股數5,331,253,996股(二零零三年：5,214,028,094股)計算。

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤四十四億九千六百萬港元(二零零三年：四十四億五千萬港元)及已就僱員認股權計劃下具攤薄潛力的普通股作出調整的年內已發行的加權平均普通股數5,337,217,673股(二零零三年：5,217,462,182股)計算如下：

	2004	2003
用作計算每股基本盈利的加權平均普通股數目	5,331,253,996	5,214,028,094
被視作以無代價發行的普通股數目	5,963,677	3,434,088
用作計算每股攤薄盈利的加權平均普通股數目	5,337,217,673	5,217,462,182

十三 業務分類資料

主要業務經營業績概述如下：

百萬港元	車務運作	車站內商務 及其他業務	租務 及管業	車務運作 及相關 業務總計	物業發展	總計
2004						
收入	5,932	1,311	1,108	8,351	-	8,351
減：未計折舊前經營開支	2,889	315	207	3,411	-	3,411
	3,043	996	901	4,940	-	4,940
物業發展利潤	-	-	-	-	4,568	4,568
未計折舊前經營利潤	3,043	996	901	4,940	4,568	9,508
減：折舊	2,369	117	4	2,490	-	2,490
	674	879	897	2,450	4,568	7,018
不予分類的公司開支						(416)
利息及財務開支						(1,450)
應佔無控制權附屬公司利潤						44
所得稅						(700)
截至2004年12月31日止年度利潤						4,496
資產						
營運資產	79,021	1,304	17,045	97,370	282	97,652
在建鐵路工程	962	-	-	962	-	962
在建資產	869	5	-	874	2,177	3,051
發展中物業	-	-	-	-	2,088	2,088
持有至到期的證券投資	-	202	-	202	-	202
待售物業	-	-	-	-	815	815
	80,852	1,511	17,045	99,408	5,362	104,770
無控制權附屬公司權益						63
不予分類的資產						1,841
總資產						106,674
負債						
分類負債	2,087	354	463	2,904	483	3,387
遞延收益	132	-	-	132	4,506	4,638
	2,219	354	463	3,036	4,989	8,025
不予分類的負債						35,142
少數股東權益						8
總負債						43,175
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運及在建資產	729	130	33			
在建鐵路工程	875					
發展中物業					184	
除折舊外的非現金開支	19	6	-			

十三 業務分類資料(續)

百萬港元	車務運作	車站內商務 及其他業務	租務 及管業	車務運作 及相關 業務總計	物業發展	總計
2003						
收入	5,489	1,117	988	7,594	-	7,594
減：未計折舊前經營開支	2,878	351	198	3,427	-	3,427
	2,611	766	790	4,167	-	4,167
物業發展利潤	-	-	-	-	5,369	5,369
未計折舊前經營利潤	2,611	766	790	4,167	5,369	9,536
減：折舊	2,266	109	4	2,379	-	2,379
	345	657	786	1,788	5,369	7,157
不予分類的公司開支						(443)
利息及財務開支						(1,539)
應佔無控制權附屬公司利潤						23
所得稅						(748)
截至2003年12月31日止年度利潤						4,450
資產						
營運資產	80,556	1,323	14,450	96,329	364	96,693
在建鐵路工程	181	-	-	181	-	181
在建鐵路資產	930	10	-	940	-	940
發展中物業	-	-	-	-	2,309	2,309
待售物業	-	-	-	-	812	812
	81,667	1,333	14,450	97,450	3,485	100,935
無控制權附屬公司權益						110
不予分類的資產						1,321
總資產						102,366
負債						
分類負債	3,000	254	358	3,612	368	3,980
遞延收益	137	-	-	137	4,924	5,061
	3,137	254	358	3,749	5,292	9,041
不予分類的負債						36,025
少數股東權益						8
總負債						45,074
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運及在建資產	2,586	179	3,629			
在建鐵路工程	719					
發展中物業					161	
除折舊外的非現金開支	19	2	-			

由於公司及其附屬公司在呈報期間內所有主要業務均在香港經營，故並無呈列任何按地域劃分的分析。

十四 固定資產

集團

百萬港元	投資物業	租賃土地 及樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
原值或估值						
於2004年1月1日	14,169	1,598	45,740	54,319	940	116,766
添置	32	-	-	49	3,245	3,326
資本化調整*	-	-	(124)	(156)	-	(280)
清理/註銷	-	-	(1)	(172)	(4)	(177)
重估盈餘(附註三十六)	2,486	311	-	-	-	2,797
回撥重估虧絀(附註四D)	-	69	-	-	-	69
重新分類	-	-	82	(82)	-	-
其他投入使用資產	-	-	7	1,123	(1,130)	-
於2004年12月31日	16,687	1,978	45,704	55,081	3,051	122,501
原值						
於2004年12月31日估值	-	732	45,704	55,081	3,051	104,568
於2004年12月31日估值	16,687	1,246	-	-	-	17,933
累計折舊						
於2004年1月1日	-	98	2,705	17,042	-	19,845
年內折舊	-	33	392	2,107	-	2,532
資本化調整*	-	-	(3)	(17)	-	(20)
清理後撥回	-	-	(1)	(148)	-	(149)
重估後撥回(附註三十六)	-	(20)	-	-	-	(20)
於2004年12月31日	-	111	3,093	18,984	-	22,188
2004年12月31日帳面淨值	16,687	1,867	42,611	36,097	3,051	100,313
2003年12月31日帳面淨值	14,169	1,500	43,035	37,277	940	96,921

年內的折舊支出為二十五億一千二百萬港元，包括年內折舊二十五億三千二百萬港元減資本化調整二千萬港元。

十四 固定資產(續)

公司

百萬港元	投資物業	租賃土地 及樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
原值或估值						
於2004年1月1日	14,169	1,598	45,740	53,693	922	116,122
添置	32	-	-	43	3,222	3,297
資本化調整*	-	-	(124)	(156)	-	(280)
清理/註銷	-	-	(1)	(172)	(4)	(177)
重估盈餘(附註三十六)	2,486	311	-	-	-	2,797
回撥重估虧絀(附註四D)	-	69	-	-	-	69
重新分類	-	-	82	(82)	-	-
其他投入使用資產	-	-	7	1,088	(1,095)	-
於2004年12月31日	16,687	1,978	45,704	54,414	3,045	121,828
原值	-	732	45,704	54,414	3,045	103,895
於2004年12月31日估值	16,687	1,246	-	-	-	17,933
累計折舊						
於2004年1月1日	-	98	2,705	16,597	-	19,400
年內折舊	-	33	392	2,039	-	2,464
資本化調整*	-	-	(3)	(17)	-	(20)
清理後撥回	-	-	(1)	(148)	-	(149)
重估後撥回(附註三十六)	-	(20)	-	-	-	(20)
於2004年12月31日	-	111	3,093	18,471	-	21,675
2004年12月31日帳面淨值	16,687	1,867	42,611	35,943	3,045	100,153
2003年12月31日帳面淨值	14,169	1,500	43,035	37,096	922	96,722

* 資本化調整與若干鐵路資產於啟用時按承建商要求的工程價值予以資本化有關。該等資產的最終價值根據與承建商確定合約索償額後，於年內按較低的最終合約價值而下調。

年內的折舊支出為二十四億四千四百萬港元，包括年內折舊二十四億六千四百萬港元減資本化調整二千萬港元。

A 持有位於香港的投資物業和租賃土地及樓宇的分析如下：

集團及公司

百萬港元	租賃土地及樓宇					
	投資物業		車廠租賃土地		寫字樓土地及樓宇	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003
帳面淨值或估值						
— 長期租賃	1,431	1,283	163	166	23	15
— 中期租賃	15,256	12,886	458	468	1,223	852
	16,687	14,169	621	634	1,246	867

集團並無持有租賃年期尚餘二十年或以下的投資物業。

B 與鐵路營運有關的土木工程、機器及設備所坐落的土地，有關的租賃是根據一項年期至二零四七年六月三十日的租約批予公司，此租約的年期已延長至二零五零年六月二十九日。現假設租賃可獲續期及於二零五零年後鐵路將繼續營運。

根據租賃條款，公司須自行承擔包括地下及架空結構等所有租賃用地的維修保養開支。至於坐落於如青嶼幹綫等與其他用戶共用的結構內的鐵路範圍，公司只須負責與鐵路有關的維修。按租賃條款所支付的一切維修費用，均記入損益表內作為鐵路經營開支。

C 集團的所有投資物業已於二零零四年十二月三十一日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行戴德梁行，按公開市值作出重估。重估按「租期及歸還基準」進行，即將現有及租約屆滿後續約時可能產生的租金收入淨額資本化，然後以可比較的销售及回報率進行市值驗證。因重新估值所產生的重估盈餘淨額二十四億八千六百萬港元(二零零三年：二億七千六百萬港元)已計入投資物業重估儲備(附註三十六)。

十四 固定資產 (續)

D 所有自用寫字樓土地及樓宇已於二零零四年十二月三十一日由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行戴德梁行，按公開市值作出重估，由此產生重估盈餘淨額四億港元(二零零三年：七千一百萬港元虧絀)。根據附註一E(ii)(b)所述的公司會計政策，其中六千九百萬港元的盈餘已回撥入損益表，以抵銷同一物業過往撥入損益表的重估虧絀金額(附註四D)。餘下的三億三千一百萬港元盈餘(扣除遞延稅項五千八百萬港元)(附註三十四B)，已撥入固定資產重估儲備帳(附註三十六)。

倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於二零零四年十二月三十一日的帳面金額應為九億三千六百萬港元(二零零三年：九億五千八百萬港元)。

E 在建資產包括公司收取位於九龍站Union Square一間未經修飾的零售購物中心及其停車位，作為發展項目資產的攤分。該在建物業按原值列帳，而原值乃資產被攤分時的公允價值(附註一I(viii))，由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行仲量聯行於收取該物業時按公開市場估值釐定。

F 固定資產包括下列透過融資租賃協議持有的資產：

集團及公司

百萬港元	原值 2004	累計折舊 2004	帳面淨值 2004	帳面淨值 2003
土木工程				
— 東區海底隧道	1,254	269	985	1,005

公司與新香港隧道有限公司簽訂了一份管理協議(「該協議」)，根據該協議，公司可使用東區海底隧道直至二零零八年。該協議包括的資產是與鐵路隧道有關的鐵路及附屬結構。

該協議期滿時，根據《東區海底隧道條例》，有關資產的所有權會賦予政府，而政府亦於一九八六年十月十七日與公司簽署諒解備忘錄，申明公司可按當時與政府訂立的條款獲賦予該等資產的所有權。公司於二零零零年六月三十日與政府簽訂另一協議，內容關於政府於二零零八年以象徵式代價將有關資產賦予公司，而公司亦承諾向政府作出若干金額的補償，預期有關補償金額僅屬象徵性質。根據此項基準，公司就東區海底隧道每半年一次支付予新香港隧道有限公司的款項，已在帳項內列為融資租賃費用。

G 集團按經營租賃形式將投資物業及車站小商店出租。租約一般為期一至十年，並有權於租約期屆滿後續約，而屆時所有條款將重新商訂。租賃款項一般會每年調整以反映市場租值。若干租賃則按營業額計算額外租金；批出的租金優惠會於損益表中攤銷，作為應收租賃款項淨額的一部分。

集團及公司持作經營租賃用途的投資物業的帳面總值為一百六十六億八千七百萬港元(二零零三年：一百四十一億六千九百萬港元)。持作經營租賃用途的車站小商店的帳面總值為四億一千六百萬港元(二零零三年：三億五千二百萬港元)，而相關的累計折舊為八千萬港元(二零零三年：六千五百萬港元)。

集團根據不可取消的經營租賃合約而應收的未來最低租金總額如下：

集團及公司

百萬港元	2004	2003
一年內	1,156	925
一至五年內	1,742	1,121
五年後	332	355
	3,230	2,401

H 二零零三年三月，集團與無關連第三方訂立一連串結構式交易，將若干載客車卡租出及租回(「租賃交易」)，涉及的資產於二零零三年三月三十一日的原值總額為二十五億六千二百萬港元及帳面淨值總額為十六億七千四百萬港元。根據租賃交易，集團已將資產租予美國機構投資者(「投資者」)，後者已預付所有與租賃協議有關的租金。同時，集團從投資者租回有關資產，並須按預定付款時間表支付租金。集團可選擇於預定日期按固定金額購入投資者於有關資產中的租賃權益。部分從投資者收取的預付租金款項已用作投資債券以支付集團租賃債務及按租賃交易行使其中購買權所應付的金額。此外，集團可保留資產的法定所有權，而集團於鐵路業務動用該等資產亦不受限制。

十四 固定資產 (續)

由於訂立租賃交易，集團收取現金總額約三十六億八千八百萬港元，及承諾支付於二零零三年三月的預期淨現值約為三十五億三千三百萬港元的長期租賃款項，並經購入足以償付該等付款承諾的債券以作支付。在扣除支出後，集團在二零零三年三月由租賃交易獲得的現金為一億四千一百萬港元。

由於集團不能按本身的目標操控投資戶口及無責任支付租賃款項，該等債項及債券投資無需確認為集團的債務及資產。集團所收取的現金淨額已入帳作遞延收益，並會按個別租賃期於集團的損益表中攤銷。

十五 在建鐵路工程

集團及公司

百萬港元	於2004年 1月1日結餘	由遞延 開支撥入 (附註十七)	開支/ (政府援助)	於損益表 註銷的開支 (附註四C)	於2004年 12月31日結餘
將軍澳支綫添加資本性工程項目					
建築成本	1	-	-	-	1
顧問諮詢費	23	-	7	(29)	1
員工薪酬及其他開支	16	-	5	(16)	5
財務開支	4	-	-	(4)	-
	44	-	12	(49)	7
迪士尼綫項目					
建築成本	645	-	429	-	1,074
顧問諮詢費	41	-	5	-	46
員工薪酬及其他開支	194	-	85	-	279
財務開支	3	-	7	-	10
	883	-	526	-	1,409
政府援助(附註四十一E及四十一J)	(883)	-	(48)	-	(931)
	-	-	478	-	478
東涌吊車項目					
建築成本	82	-	254	-	336
顧問諮詢費	24	-	13	-	37
員工薪酬及其他開支	29	-	28	-	57
財務開支	2	-	12	-	14
	137	-	307	-	444
博覽館站項目					
建築成本	-	-	16	-	16
員工薪酬及其他開支	-	3	13	-	16
財務開支	-	-	1	-	1
	-	3	30	-	33
總計	181	3	827	(49)	962

於損益表註銷的成本涉及有關未來將軍澳南站的若干車站設計費用，此等費用隨著於年內遞交經修訂的車站設計計劃，並獲城市規劃委員會批准後報廢。

十六 發展中物業

根據建造機場鐵路的機場鐵路協議，政府按市值批出機場鐵路沿綫五個車站的土地予公司以供發展物業。為預備地盤作發展之用，公司斥資進行有關的地基及地盤準備工程，並預期該等開支會由物業發展商於獲批物業發展組合時以預付現金形式補償予公司。根據公司與物業發展商簽訂的發展協議，發展商亦須承擔其餘的發展費用。

儘管公司與發展商簽訂了發展協議，但作為土地的承讓入，公司仍須履行批地合約的所有條件與責任。有關的條件與責任包括發展工程的建築類別及數量，將會提供的公共設施及工程完成日期。

公司支付的地基及地盤準備工程開支，會撥作發展中物業；而從發展商收取的款項，亦會記入發展中物業，用作沖銷該發展物業的開支。如從發展商收取的款項超逾公司的有關開支時，餘款會記入遞延收益帳內（附註十六B(i)）。在此等情況下，公司就該發展中物業其後的一切開支，將記入遞延收益。遞延收益會在計入有關地基及地盤準備工程的餘下開支，及考慮公司就每個物業發展項目所須承擔的風險及責任後，在適當時候確認為公司的利潤。遞延收益在未確認為利潤前，會被記錄為公司的負債，以確認公司按批地合約所須承擔的責任。

根據公司與當年代表政府的運輸局局長就建造將軍澳支綫項目在一九九八年所訂立的將軍澳支綫項目協議，公司有權於將軍澳支綫沿綫四個車站及車廠進行物業發展項目（「將軍澳支綫物業發展項目」）。

A 發展中物業

集團及公司

百萬港元	於1月 1日結餘	沖銷向發展 商收取的 款項(附註 十六B(i))	於項目完 成時撥出	撥入 在建資產	於12月 31日結餘
2004					
機場鐵路物業發展項目	-	116	(39)	-	(77)
將軍澳支綫物業發展項目	2,266	66	(2)	(287)	-
其他物業發展項目	43	2	-	-	45
	2,309	184	(41)	(287)	(77)
2003					
機場鐵路物業發展項目	597	122	(63)	(656)	-
將軍澳支綫物業發展項目	2,232	37	(3)	-	-
其他物業發展項目	41	2	-	-	43
	2,870	161	(66)	(656)	-

B 物業發展的遞延收益

集團及公司

百萬港元	2004	2003
物業發展的遞延收益包括：		
— 從發展商收取的預付款項(附註十六B(i))	3,414	4,924
— 攤分資產(附註十六B(ii))	1,092	-
	4,506	4,924

十六 發展中物業(續)

(i) 預付款項的遞延收益

集團及公司

百萬港元	於1月 1日結餘	向發展商 收取的款項	沖銷發展 中物業 (附註十六A)	確認為利潤 的數額 (附註六)	於12月 31日結餘 (附註三十三)
2004					
機場鐵路物業發展項目	4,917	132	(39)	(1,601)	3,409
將軍澳支綫物業發展項目	7	-	(2)	-	5
	4,924	132	(41)	(1,601)	3,414
2003					
機場鐵路物業發展項目	6,216	50	(63)	(1,286)	4,917
將軍澳支綫物業發展項目	10	-	(3)	-	7
	6,226	50	(66)	(1,286)	4,924

(ii) 攤分資產的遞延收益

根據有關機場鐵路物業發展的其中一項發展協議，公司於二零零四年收取位於九龍站Union Square一間未經修飾的商場及其停車位，作為攤分資產。由於公司根據發展協議有責任完成裝修工程，因此部分物業發展利潤被視作遞延收益。為此，該物業的公允價值中等同於未完成裝修工程的預計成本部分被視作遞延收益。在此基礎上，年內有關此攤分資產的遞延收益的變動如下：

集團及公司

百萬港元	2004	2003
於1月1日結餘	-	-
從發展商收取的攤分資產	2,100	-
減：確認為利潤的數額(附註六)	(1,008)	-
於12月31日結餘	1,092	-

C 保管資金

公司根據有關機場鐵路物業發展項目的若干協議，收取及管理售賣該等發展物業的訂金與收入。有關款項會存入指定的獨立銀行戶口，並連同所得利息發放予發展商，以償付發展商分別按政府同意方案及發展協議的條款所墊支的發展成本。因此，保管資金結餘及有關銀行存款的結餘，並未列入集團及公司的資產負債表內。年內的保管資金變動如下：

集團及公司

百萬港元	2004	2003
於1月1日結餘	3,572	3,231
已收及應收的保管資金	13,958	13,472
加：所得利息	8	25
	17,538	16,728
年內墊支費用	(13,474)	(13,156)
於12月31日結餘	4,064	3,572
代表：		
於12月31日指定銀行戶口結餘	4,062	3,570
應收保證金	2	2
	4,064	3,572

十七 遞延開支

集團

百萬港元	於1月 1日結餘	轉撥至在建 鐵路工程 (附註十五)	債券發行 折價	年內開支/ (攤銷)	於損益表 註銷的開支 (附註四C)	於12月 31日結餘
2004						
遞延財務開支	76	-	50	(17)	-	109
合併研究	-	-	-	56	-	56
建議資本性工程開支						
— 西港島綫/南港島綫	25	-	-	17	(15)	27
— 深圳地鐵四號綫	-	-	-	51	-	51
— 博覽館站項目	3	(3)	-	-	-	-
	104	(3)	50	107	(15)	243
2003						
遞延財務開支	72	-	10	(6)	-	76
建議資本性工程開支						
— 東涌吊車項目	17	(17)	-	-	-	-
— 西港島綫/南港島綫	16	-	-	30	(21)	25
— 博覽館站項目	-	-	-	3	-	3
— 其他	1	-	-	-	(1)	-
	106	(17)	10	27	(22)	104

公司

百萬港元	於1月 1日結餘	轉撥至在建 鐵路工程 (附註十五)	債券發行 折價	年內開支/ (攤銷)	於損益表 註銷的開支 (附註四C)	於12月 31日結餘
2004						
遞延財務開支	76	-	50	(17)	-	109
合併研究	-	-	-	56	-	56
建議資本性工程開支						
— 西港島綫/南港島綫	25	-	-	17	(15)	27
— 博覽館站項目	3	(3)	-	-	-	-
	104	(3)	50	56	(15)	192
2003						
遞延財務開支	72	-	10	(6)	-	76
建議資本性工程開支						
— 東涌吊車項目	17	(17)	-	-	-	-
— 西港島綫/南港島綫	16	-	-	30	(21)	25
— 博覽館站項目	-	-	-	3	-	3
— 其他	1	-	-	-	(1)	-
	106	(17)	10	27	(22)	104

合併研究費用包括公司與九廣鐵路公司(「九鐵」)就可能合併進行研究而產生的外部顧問諮詢、直接員工薪酬及費用。於二零零四年二月二十四日，政府宣佈決定邀請公司及九鐵就可能合併計劃開始討論，而有關的聯合建議書於二零零四年九月十六日提交予政府。在提交建議書的同時，公司一直與政府就可能合併計劃的條款進行協商。目前，政府正在審閱聯合合併建議書，而公司與政府仍繼續就合併條款進行討論。

就擬建的深圳地鐵四號綫(「四號綫」)項目所產生的開支，隨著於二零零四年一月與深圳市人民政府簽訂有關四號綫二期的建造和四號綫全綫三十年期的營運的原則性協議(附註四十二D(i))後予以資本化，作為遞延開支。

有關博覽館站項目的遞延開支於二零零四年三月與香港國際展覽中心有限公司簽訂項目協議後，已轉撥至在建鐵路工程。

十八 無控制權附屬公司權益

集團及公司於二零零四年十二月三十一日於無控制權附屬公司擁有的權益如下：

百萬港元	集團		公司	
	2004	2003	2004	2003
非上市股份，按成本	-	-	24	24
應佔資產淨值	63	110	-	-
	63	110	24	24

公司名稱	已發行及繳足 普通股股本	公司所持 股本 權益比率	註冊 成立地點	主要業務
八達通卡有限公司	42,000,000 港元	57.4%	香港	拓展及經營 聰明卡系統

一九九四年六月，公司與四家本地運輸公司簽訂協議，即九廣鐵路公司、九龍巴士(1933)有限公司(其後由九龍公共巴士控股有限公司取代)、城巴有限公司及香港油蔴地小輪船有限公司(其後由新世界第一巴士服務有限公司及新世界第一渡輪服務有限公司取代)，成立聯俊達有限公司，現稱八達通卡有限公司(「八達通」)，發展及經營「八達通」無接觸聰明卡票務系統。該系統在推出初期，主要供各合股運輸公司使用。雖然公司持有八達通大部分已發行股份的權益，惟公司委派出任八達通董事局成員的代表在董事局會議中，僅佔百分之四十九的投票權。八達通各股東均同意為八達通提供所需資金，作為經營及發展「八達通」系統之用。

在二零零零年四月二十日，八達通獲香港金融管理局批准成為一家接受存款公司，將八達通卡的用途擴展至更廣泛的服務層面上，其中包括非運輸服務。獲發牌成為接受存款公司前，由於八達通卡的用途僅限於運輸服務方面，故獲豁免於《銀行業條例》(香港法例第155章)項下的「多用途卡」定義。

於二零零一年一月十七日，公司與八達通其他股東訂立新股東協議。根據此項協議，公司向八達通若干其他股東出售其持有股權中百分之十點四的八達通權益，作價為一千六百萬港元，倘八達通隨後成為聯交所上市公司，則可額外獲得遞延代價。

截至二零零四年十二月三十一日止年度內，八達通宣派自其保留溢利的一億五千萬港元股息，其中公司應得的八千六百萬港元已計入應收無控制權附屬公司的款項中。此外，公司已就八達通所提供的中央結算服務支付總額五千一百萬港元(二零零三年：四千六百萬港元)予八達通。同期，八達通就公司在各地鐵車站為客戶提供服務及設施而支付公司的增值服務費用及八達通卡售賣及退款的處理費用分別為一千萬港元(二零零三年：一千萬港元)及六百萬港元(二零零三年：五百萬港元)。

年內，根據服務協議，公司亦向八達通收取有關租用電腦設備及服務以及倉庫的服務費用為二百萬港元(二零零三年：二百萬港元)。

十八 無控制權附屬公司權益 (續)

八達通的簡要損益表及資產負債表如下：

損益表

截至十二月三十一日止年度 百萬港元	2004 (經審核)	2003 (經審核)
營業額	207	177
其他經營收入	77	62
	284	239
員工薪酬	(66)	(54)
增值服務費用及銀行費用	(41)	(31)
其他費用	(47)	(62)
未計折舊前經營利潤	130	92
折舊	(81)	(80)
未計利息及財務開支前經營利潤	49	12
淨利息收入	28	28
除稅前利潤	77	40
所得稅	(8)	(1)
年內利潤	69	39
集團所佔除稅前利潤	44	23
股息	150	-
集團所佔股息	86	-

資產負債表

於十二月三十一日 百萬港元	2004 (經審核)	2003 (經審核)
資產		
固定資產	201	243
投資	993	704
銀行存款及現金	259	327
其他資產	101	91
	1,554	1,365
負債		
應付持卡人的預繳車費及按金	(1,208)	(1,075)
應付股東款項	(167)	(22)
其他負債	(68)	(76)
	(1,443)	(1,173)
淨資產	111	192
股東資金		
股本	42	42
保留溢利	69	150
	111	192
集團所佔淨資產	63	110

十九 於附屬公司的投資

公司

百萬港元	2004	2003
非上市股份，按成本	185	181
減：減值虧損	3	3
	182	178

除無控制權附屬公司（其有關詳情在附註十八中披露）外，於二零零四年十二月三十一日的附屬公司詳情載於下表。這些附屬公司均為附註－C所界定的受控制附屬公司，並已在集團的財務報表中綜合計算。

公司名稱	已發行及繳足 普通／註冊股本	集團 實際權益	所佔權益比例		註冊成立及 經營地點	主要業務
			由公司 持有	由附屬 公司持有		
Fasttrack Insurance Ltd.	77,500,000港元	100%	100%	—	百慕達	保險包銷
MTR Corporation (C.I.) Limited	1,000美元	100%	100%	—	開曼群島	財務
MTR Finance Lease (001) Limited*	1美元	100%	100%	—	開曼群島	財務
MTR Engineering Services Limited	1,000港元	100%	100%	—	香港	工程服務
地鐵物業代理有限公司	2港元	100%	100%	—	香港	物業代理
地鐵旅遊有限公司	2,500,000港元	100%	100%	—	香港	旅遊服務
地鐵中國顧問有限公司	1,000港元	100%	100%	—	香港	鐵路顧問服務
港鐵技術諮詢(深圳) 有限公司 (註冊成立)	1,000,000港元	100%	100%	—	中華人民共和國	鐵路顧問服務
港鐵技術諮詢(北京) 有限公司 (註冊成立)	1,000,000港元	100%	100%	—	中華人民共和國	鐵路顧問服務
MTR Corporation (Singapore) Pte. Ltd. (附註 i)	50,000新加坡元	100%	100%	—	新加坡	鐵路顧問服務
地鐵(上海項目管理) 有限公司	1,000港元	100%	100%	—	香港	鐵路顧問服務
上海港鐵建設管理 有限公司 (註冊成立)	15,000,000港元	60%	—	60%	中華人民共和國	鐵路建造管理
Candiman Limited*	1美元	100%	100%	—	英屬處女群島	投資控股
港鐵軌道交通(深圳) 有限公司 (註冊成立) (附註 ii)	100,000,000港元	100%	—	100%	中華人民共和國	進行深圳市 軌道交通 四號綫項目 早期預備工作
地鐵中國物業有限公司	1,000港元	100%	100%	—	香港	物業管理
北京滙俊物業管理 有限公司* (註冊成立)	150,000美元	60%	—	60%	中華人民共和國	物業管理
重慶滙俊物業管理 有限公司* (註冊成立)	150,000美元	70%	—	70%	中華人民共和國	物業管理

十九 於附屬公司的投資(續)

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	集團 實際權益	所佔權益比例		註冊成立及 經營地點	主要業務
			由公司 持有	由附屬 公司持有		
深圳東海安保物業管理 有限公司* (註冊成立)	人民幣3,000,000元	51%	-	51%	中華人民共和國	物業管理
港鐵(北京)房地產管理 有限公司* (註冊成立)	人民幣3,000,000元	100%	100%	-	中華人民共和國	物業管理
MTR Telecommunication Company Limited	100,000,000港元	100%	100%	-	香港	無線電 通訊服務
TraxComm Limited	15,000,000港元	100%	100%	-	香港	固定電訊 網絡服務
國際交通採購及物流 有限公司	2港元	100%	100%	-	香港	環球鐵路 物資供應及 採購服務
MTR Corporation (UK) Limited *	29英鎊	100%	100%	-	英國	投資控股
MTR Corporation (IKF) Limited *	29英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
MTR Corporation (No. 2) Limited *	1英鎊	100%	-	100%	英國	投資控股
Hong Kong Cable Car Limited*	1,000港元	100%	100%	-	香港	無營業
Lantau Cable Car Limited*	1,000港元	100%	100%	-	香港	無營業
MTR (Estates Management) Limited*	1,000港元	100%	100%	-	香港	無營業
香港地鐵(上海軌道交通 營運)有限公司*	1,000港元	100%	100%	-	香港	無營業

* 並非由畢馬威會計師事務所審核的附屬公司。並非由畢馬威會計師事務所審核的附屬公司財務報表所佔淨資產總額及營業總額的比例，少於各相關的綜合總額百分之一。

(i) 自二零零五年一月起，MTR Corporation (Singapore) Pte. Ltd. 處於無營業狀態，並正進行撤銷註冊程序。

(ii) 港鐵軌道交通(深圳)有限公司的註冊股本為一億港元，並自二零零四年三月四日起分四季等額繳付。截至二零零四年十二月三十一日已繳付為數七千五百萬港元的港鐵軌道交通(深圳)有限公司註冊股本。

(iii) 在截至二零零四年十二月三十一日止年度內，公司並無已收或應收自上述附屬公司的股息(二零零三年：無)。

二十 持有至到期的證券投資

持有至到期的證券投資乃指海外附屬公司持有作投資用途的債務證券並包括：

集團

百萬港元	2004	2003
持有至到期的債務證券(全部於海外上市)：		
— 於一年內到期	68	-
— 於一年後到期	134	-
	202	-
持有至到期的上市債務證券的市值	201	-

二十一 員工置業貸款

集團及公司

百萬港元	2004	2003
於1月1日結餘	67	84
贖回	(13)	(9)
償還	(7)	(8)
於12月31日結餘	47	67

集團及公司

百萬港元	2004	2003
應收款項：		
— 於一年內收回	5	7
— 於一年後收回	42	60
	47	67

於一九九七年推行的地鐵員工置業貸款計劃，為公司一項自資式計劃，用以逐步取代過往由公司向合資格僱員提供利息津貼的安排。所有授予僱員的置業貸款的利息均按現行最優惠利率減一厘七五或公司的平均借貸成本加零點七五厘計算，並以有關物業的按揭作抵押。

二十二 待售物業

集團及公司

百萬港元	2004	2003
待售物業		
— 按原值	597	405
— 按可實現淨值	218	407
	815	812

於二零零三年及二零零四年十二月三十一日的待售物業包括位於奧運站、九龍站及坑口站發展項目的住宅單位、商場及車位。有關物業為公司攤分資產所得或於發展項目完成後所獲攤分的實物利潤(附註六)。該等物業以原值(即於確認物業為利潤時所被視為的可實現淨值(附註一(vii)))，或於結算日的可實現淨值兩者中的較低者於資產負債表中列帳。可實現淨值是指估計售價減去將於出售物業時產生的成本。於二零零三年及二零零四年十二月三十一日的可實現淨值，是參考由擁有香港測量師學會會員為僱員的獨立測量師行戴德梁行於該等日期對物業進行的公開市值評估而釐定。

待售物業的可實現淨值是扣除撥備後列帳，目的為以該等物業的原值或估計可實現淨值兩者中的較低者列帳。由於估計可實現淨值上升，年終的待售物業包括回撥前期將存貨減值至估計可實現淨值的一千六百萬港元(二零零三年：一千六百萬港元減值)，並確認為存貨帳面值的增加。

二十三 存料與備料

集團及公司

百萬港元	2004	2003
預計將耗用的存料與備料：		
— 一年內	142	126
— 一年後	116	136
	258	262
減：陳舊存貨特定撥備	10	13
	248	249

預計於一年後耗用的存料與備料主要包括為供週期保養用途所存放的緊急存料及備料。

二十四 應收帳項、按金及預付款項

百萬港元	集團		公司	
	2004	2003	2004	2003
與下列項目有關的應收帳項(扣除壞帳及呆帳的特別撥備)、按金及預付款項：				
— 物業發展項目	282	364	282	364
— 車務運作及其他工程	994	789	989	796
	1,276	1,153	1,271	1,160

集團就其主要業務產生的應收帳項的信貸政策如下：

- (i) 集團按月寄發帳單以收取租金、廣告及電訊服務費，到期日由七日至五十日不等。集團的投資物業及車站小商店的租戶須於簽訂租約時繳付三個月租金作按金。
- (ii) 與財務機構訂立的利率及貨幣掉期合約的應收帳項乃依據有關合約的個別條款而到期繳付。
- (iii) 除任何協定的保證金外，與委託予集團所承辦的合約及資本性工程有關的應收帳項，於在建工程確認後的二十一日內到期繳付。

單程及雙程車票的車費收入以現金收取，而經八達通卡收取的車費收入則每日結算。

上述應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2004	2003	2004	2003
未到期款項	690	775	681	772
三十日過期未付	106	67	103	65
六十日過期未付	20	16	14	16
九十日過期未付	6	9	6	8
超過九十日過期未付	70	10	70	9
應收帳項總額	892	877	874	870
按金及預付款項	286	237	299	251
預付退休金成本	98	39	98	39
	1,276	1,153	1,271	1,160

於二零零四年十二月三十一日，所有應收帳項、按金及預付款項預期可於一年內收回，惟與車務運作及其他工程有關的一億六千一百萬港元(二零零三年：二億三千八百萬港元)則預期於一年後收回。

未到期款項包括應自物業買家收取的二億六千三百萬港元(二零零三年：三億二千八百萬港元)，該筆款項須根據個別買賣協議的條款於到期時支付。

二十五 應收政府及其他關連人士的款項

百萬港元	集團		公司	
	2004	2003	2004	2003
應收下列人士的款項：				
— 政府	36	68	36	68
— 房屋委員會	10	11	10	11
— 九廣鐵路公司(「九鐵」)	—	3	—	3
— 無控制權附屬公司	87	2	87	2
— 公司的其他附屬公司(扣除虧損撥備)	—	—	142	91
	133	84	275	175

應收政府款項與委託予公司的基建工程有關，其中包括未清帳款、保證金及可向政府收回的合約索償準備金。

應收房屋委員會款項涉及房屋委員會就將軍澳支綫項目委託予公司進行的地基工程有關。

應收九鐵款項與委託予公司承辦地鐵與九鐵系統轉綫站項目有關。

於二零零四年十二月三十一日，上述委託工程的合約保證金，將於一年後到期發放的金額為四百萬港元(二零零三年：六百萬港元)。其餘所有應收政府及其他關連人士的款項預期於十二個月內收回。

二十六 現金及現金等價物

百萬港元	集團		公司	
	2004	2003	2004	2003
銀行及其他財務機構存款	84	135	84	135
銀行存款及現金	185	241	53	40
資產負債表所示的現金及現金等價物	269	376	137	175
銀行透支(附註二十七B)	(11)	(12)	(11)	(12)
現金流量表所示的現金及現金等價物	258	364	126	163

年內，集團從遞延收益確認的物業發展利潤及攤分資產所得的物業總額為二十六億零九百萬港元(二零零三年：五十三億二千萬港元)，此等交易並不涉及現金或現金等價物的變動。

二十七 貸款及融資租賃債務

A 分類

集團

百萬港元	以年終 兌換率折算 的結餘 2004	有關遠期外匯 合約的匯兌 (收益)/虧損 2004	結餘 2004	結餘 2003
資本市場借貸工具				
上市或公開買賣：				
2005年到期的楊基美元票據	2,332	(8)	2,324	2,324
2009年到期的美元環球票據	5,832	2	5,834	5,834
2010年到期的美元環球票據	4,665	14	4,679	4,677
2005年到期的債務發行計劃票據	194	-	194	194
債務發行計劃票據(2014年到期的歐洲美元債券)	4,665	(2)	4,663	-
	17,688	6	17,694	13,029
非上市：				
2004年至2019年到期的債務發行計劃票據	4,918	-	4,918	6,730
2004年至2008年到期的港元票據	1,500	-	1,500	2,350
2004年至2006年到期的港元零售債券	2,250	-	2,250	3,500
	8,668	-	8,668	12,580
資本市場借貸工具總計	26,356	6	26,362	25,609
銀行貸款及透支	3,649	(26)	3,623	5,911
	30,005	(20)	29,985	31,520
融資租賃債務(附註二十七C)	393	-	393	505
總計	30,398	(20)	30,378	32,025

公司

百萬港元	以年終 兌換率折算 的結餘 2004	有關遠期外匯 合約的匯兌 (收益)/虧損 2004	結餘 2004	結餘 2003
資本市場借貸工具				
上市或公開買賣：				
2005年到期的楊基美元票據	2,332	(8)	2,324	2,324
2009年到期的美元環球票據	5,832	2	5,834	5,834
2010年到期的美元環球票據	4,665	14	4,679	4,677
2005年到期的債務發行計劃票據	194	-	194	194
	13,023	8	13,031	13,029
非上市：				
2004年至2018年到期的債務發行計劃票據	667	(2)	665	1,631
	667	(2)	665	1,631
資本市場借貸工具總計	13,690	6	13,696	14,660
銀行貸款及透支	3,649	(26)	3,623	5,911
	17,339	(20)	17,319	20,571
融資租賃債務(附註二十七C)	393	-	393	505
總計	17,732	(20)	17,712	21,076

於二零零四年十二月三十一日，集團有尚未取用的銀行已承諾貸款總額五十八億一千五百萬港元(二零零三年：六十七億港元)，集團另有若干尚未取用的無承諾貸款總額一百零五億三千六百萬港元(二零零三年：一百二十七億二千八百萬港元)，其中包括債務發行計劃及短期銀行貸款。

二十七 貸款及融資租賃債務 (續)

B 還款期分析

集團

百萬元	資本市場 借貸工具 2004	銀行貸款 及透支 2004	融資租賃 債務 2004	總計 2004	總計 2003
長期貸款及融資租賃債務					
五年後須償還的款項	13,410	92	-	13,502	14,258
兩年至五年內須償還的款項	6,334	2,595	141	9,070	8,440
一年至兩年內須償還的款項	2,450	605	131	3,186	4,512
一年內須償還的款項	4,168	320	121	4,609	4,450
	26,362	3,612	393	30,367	31,660
銀行透支	-	11	-	11	12
短期貸款	-	-	-	-	353
	26,362	3,623	393	30,378	32,025

公司

百萬元	資本市場 借貸工具 2004	銀行貸款 及透支 2004	融資租賃 債務 2004	總計 2004	總計 2003
長期貸款及融資租賃債務					
五年後須償還的款項	5,144	92	-	5,236	11,159
兩年至五年內須償還的款項	5,834	2,595	141	8,570	5,490
一年至兩年內須償還的款項	-	605	131	736	2,912
一年內須償還的款項	2,718	320	121	3,159	1,150
	13,696	3,612	393	17,701	20,711
銀行透支	-	11	-	11	12
短期貸款	-	-	-	-	353
	13,696	3,623	393	17,712	21,076

一年內須償還的長期貸款及融資租賃債務已納入長期貸款，因公司將為該筆款項作再長期融資。

C 融資租賃債務

於二零零四年十二月三十一日，集團及公司的融資租賃債務按下列時間償還：

集團及公司

百萬元	最低 租金現值 2004	未來的 利息開支 2004	最低 租金總額 2004	最低 租金現值 2003	未來的 利息開支 2003	最低 租金總額 2003
兩年至五年內須償還的款項	141	9	150	272	28	300
一年至兩年內須償還的款項	131	19	150	121	29	150
一年內須償還的款項	121	29	150	112	38	150
	393	57	450	505	95	600

集團及公司就東區海底隧道訂定的協議視作融資租賃處理，根據此協議，將來須支付新香港隧道有限公司的費用承擔屬於融資租賃債務(附註十四F)。

二十七 貸款及融資租賃債務 (續)

D 已發行及贖回的債券及票據

截至二零零三年及二零零四年十二月三十一日止年度內發行的債券及票據包括：

集團

百萬港元	2004		2003	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	5,158	5,109	3,099	3,091

上述票據乃由附屬公司 MTR Corporation (C.I.) Limited 發行。已發行的票據由公司無條件及不可撤銷擔保，並為 MTR Corporation (C.I.) Limited 的直接、無抵押、無條件債務及與 MTR Corporation (C.I.) Limited 的其他債務享有同等權益。公司對該擔保的責任乃直接、無抵押、無條件及與公司的其他債務享有同等權益。發行此等債券及票據的所得實收款項乃借予公司作一般營運資金、再融資或其他公司用途。

年內，集團贖回到期非上市港元票據四十四億一千五百萬港元 (二零零三年：五億港元)。

截至二零零四年十二月三十一日止年度內，集團並無贖回上市債券。

E 擔保

於二零零四年及二零零三年十二月三十一日，政府並無就信貸提供任何擔保。

F 利率

借貸總額 (不包括融資租賃債務) 為二百九十九億八千五百萬港元 (二零零三年：三百一十五億二千萬港元)。此等借貸包括：

集團

	2004		2003	
	貸款額 百萬港元	年利率 %	貸款額 百萬港元	年利率 %
定息及掉期為定息的貸款	21,959	2.2 – 8.4	19,358	2.2 – 8.4
浮息及掉期為浮息的貸款	8,026	(註)	12,162	(註)
	29,985		31,520	

公司

	2004		2003	
	貸款額 百萬港元	年利率 %	貸款額 百萬港元	年利率 %
定息及掉期為定息的貸款	9,293	2.2 – 8.4	8,659	2.2 – 8.4
浮息及掉期為浮息的貸款	8,026	(註)	11,912	(註)
	17,319		20,571	

註：借貸利率是參照香港優惠利率、香港銀行同業拆息或倫敦銀行同業拆息而定。

二十八 資產負債表外的金融工具

集團利用資產負債表外的衍生金融工具，如利率掉期及貨幣掉期，以管理其利率風險及外匯風險。此類工具純粹用作減低或消除集團負債的財務風險，而非用作買賣或投機目的。

於二零零四年十二月三十一日，集團未履行的衍生金融工具的名義數額、到期日及種類如下：

集團及公司

名義數額 百萬港元	2004			總計	2003
	到期日於				
	兩年內	兩年至五年	五年後		
外匯遠期合約	402	30	-	432	921
貨幣及利率掉期	2,754	5,896	10,617	19,267	13,379
利率掉期及期權	9,950	2,527	2,246	14,723	20,571
	13,106	8,453	12,863	34,422	34,871

使用衍生金融工具有四大類風險，即市場風險、信貸風險、運作風險及法律風險。因為集團的政策是利用衍生金融工具純粹作為對沖用途，故不會涉及市場風險，原因是衍生金融工具的市值一旦有變動，被其對沖的負債的市值會作相反變動，因而互相抵銷。

集團在管理信貸風險上，只與擁有良好信貸評級的財務機構進行交易，交易金額亦會因應個別公司而訂定交易上限，以減低風險。集團亦會評估所用的衍生金融工具的公允市值以及任何潛在的不利變動，以進一步監管其信貸風險。至目前為止，集團尚未有發生交易對手不履行合約的情況。

集團設有內部管制措施以確保各方遵從所有政策及程序，以減低運作風險。集團同時亦盡量在可行的情況下利用統一或基本的合約，以減低法律風險及信貸風險。

二十九 應付帳項、應計費用及撥備

百萬港元	集團		公司	
	2004	2003	2004	2003
與下列項目有關的應付帳項、應計費用及撥備				
— 機場鐵路項目	89	242	89	242
— 將軍澳支綫項目	223	256	223	256
— 物業項目	483	359	483	359
— 車務運作及其他工程	2,192	2,495	1,960	2,408
應付顧客合約工程總額	47	68	-	7
	3,034	3,420	2,755	3,272

以上款項主要為資本性項目於工程驗證後應繳付的有關款項及應付掉期利息。集團並無因提供鐵路服務而產生重大的應付帳項。

於二零零四年十二月三十一日，應付顧客合約工程總額包括直至該日的已產生成本加已確認溢利減已確認虧損所得的總額五千八百萬港元（二零零三年：一億二千一百萬港元）。

於二零零四年十二月三十一日，預期於一年後清還的應付顧客合約工程總額為四千七百萬港元（二零零三年：五千六百萬港元）。

二十九 應付帳項、應計費用及撥備(續)

以到期日劃分上述應付帳項的分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2004	2003	2004	2003
三十日內到期或即期	563	541	414	516
三十日至六十日內到期	509	590	474	559
六十日至九十日內到期	106	75	105	74
到期日超逾九十日	1,356	1,767	1,262	1,681
	2,534	2,973	2,255	2,830
租金及其他可退還按金	369	297	369	292
應計僱員福利	131	150	131	150
總計	3,034	3,420	2,755	3,272

有關資本性項目及其他建築工程的應付帳項、應計費用及撥備包括就已完成合約的索償所作的撥備，該等撥備已撥作相關資產的一部分。大部分有關索償已獲解決，並在如無不可預見的情況下，預期上述就各個項目所作出的撥備將足以支付餘下索償款項。由於屬商業敏感資料，因此並無獨立列出該等索償撥備的帳面金額及變動。

於二零零四年十二月三十一日，所有應付帳項、應計費用及撥備預期於一年內清還，惟與車務運作及其他工程有關的五億二千九百萬港元（二零零三年：七億二千九百萬港元）除外，該筆款項預期於一年後清還。於一年後到期的款項主要是從商舖及車站小商店租戶收取的租賃按金，以及來自電訊服務營運商的預繳收入。

三十 工程合約保證金

集團及公司

百萬港元	於十二個月 後到期發還	於十二個月 內到期發還	總計
2004			
將軍澳支綫項目	-	41	41
物業項目	-	-	-
車務運作及其他工程	71	128	199
	71	169	240
2003			
將軍澳支綫項目	-	99	99
物業項目	-	9	9
車務運作及其他工程	89	114	203
	89	222	311

三十一 應付政府及其他關連人士的款項

以下為集團委託政府及機場管理局的工程的應付帳項及應付予附屬公司的款項：

百萬港元	集團		公司	
	2004	2003	2004	2003
應付予下列人士的款項：				
— 政府	—	113	—	113
— 機場管理局	—	48	—	48
— 九鐵	1	—	1	—
— 公司的附屬公司	—	—	12,870	11,074
	1	161	12,871	11,235

於二零零四年十二月三十一日，應付予政府及機場管理局的款項一百萬港元（二零零三年：一億港元）及應付予附屬公司的款項二億零五百萬港元（二零零三年：一億二千五百萬港元）均預期於一年內清還。

應付予公司的附屬公司款項大部分與應付予附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited的款項有關，該款項涉及上述附屬公司發行的債券及票據的所得款項，而該等款項乃借予公司作為一般公司用途（附註二十七D）。

三十二 遞延負債

集團及公司

百萬港元	2004	2003
物業管理基金		
— 管理物業的可退還按金	50	33
— 樓宇保養及更換設備儲備金	59	53
	109	86

三十三 遞延收益

集團及公司

百萬港元	2004	2003
物業發展的遞延收益（附註十六B）	4,506	4,924
租出及租回交易的遞延收益（附註十四H）	137	141
減：確認為收益的金額	5	4
	132	137
	4,638	5,061

三十四 資產負債表所示的所得稅

A 綜合資產負債表所示的本期所得稅為海外顧問服務賺取的收入所產生的海外稅務責任，是按相關國家適用的現行稅率計算。

B 已確認遞延稅項資產及負債

已在資產負債表內確認的遞延稅項資產及負債的組成部分及本年度變動如下：

集團

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項				總計
	超過相關折舊的折舊免稅額	物業重估	撥備及其他暫時差異	稅務虧損	
2004					
於2004年1月1日	8,753	4	(111)	(4,646)	4,000
在綜合損益表內列支/(計入)	270	-	(20)	441	691
在儲備列支(附註三十六)	-	58	-	-	58
於2004年12月31日	9,023	62	(131)	(4,205)	4,749
2003					
於2003年1月1日	7,684	-	(83)	(4,349)	3,252
在綜合損益表內列支/(計入)	1,069	-	(28)	(297)	744
在儲備列支(附註三十六)	-	4	-	-	4
於2003年12月31日	8,753	4	(111)	(4,646)	4,000

公司

百萬港元	來自下列各項的遞延稅項				總計
	超過相關折舊的折舊免稅額	物業重估	撥備及其他暫時差異	稅務虧損	
2004					
於2004年1月1日	8,753	4	(111)	(4,646)	4,000
在損益表內列支/(計入)	259	-	(20)	467	706
在儲備列支(附註三十六)	-	58	-	-	58
於2004年12月31日	9,012	62	(131)	(4,179)	4,764
2003					
於2003年1月1日	7,684	-	(83)	(4,349)	3,252
在損益表內列支/(計入)	1,069	-	(28)	(297)	744
在儲備列支(附註三十六)	-	4	-	-	4
於2003年12月31日	8,753	4	(111)	(4,646)	4,000

百萬港元	集團		公司	
	2004	2003	2004	2003
於資產負債表內確認的遞延稅項資產淨額	(15)	-	-	-
於資產負債表內確認的遞延稅項負債淨額	4,764	4,000	4,764	4,000
	4,749	4,000	4,764	4,000

三十五 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	2004	2003
法定：		
6,500,000,000股，每股面值1.00港元	6,500	6,500
已發行及繳足：		
5,389,999,974股(2003年：5,288,695,393股)，每股面值1.00港元	5,390	5,289
股份溢價	3,691	2,609
資本儲備	27,188	27,188
	36,269	35,086

根據公司章程細則，資本儲備只供用作繳付分配予公司股東，並列作繳足紅股的未發行股份。

股份溢價乃指股份發行價超逾其面值的數額。股份溢價帳項的用途乃受香港《公司條例》第四十八B條的規管。

年內已發行及繳足的新股包括：

	股份數目	認股權/ 代息股份價格 港元	款項撥入		總計 百萬港元
			股本帳 百萬港元	股份溢價帳 百萬港元	
已行使的僱員認股權	8,023,500	8.44	8	60	68
發行代替2003年末期股息的股份	62,069,342	11.93	62	678	740
發行代替2004年中期股息的股份	31,211,739	12.00	31	344	375
	101,304,581		101	1,082	1,183

於二零零四年十二月三十一日，涉及全球發售前認股權計劃及新入職僱員認股權計劃的尚未行使認股權詳情載列於附註四十三。

三十六 其他儲備

集團

百萬港元	投資物業 重估儲備	固定資產 重估儲備	保留溢利	總計
2004				
於2004年1月1日結餘	6,682	18	15,506	22,206
已付股息	-	-	(2,231)	(2,231)
重估盈餘(扣除遞延稅項)(附註十四及三十四)	2,486	273	-	2,759
年內利潤	-	-	4,496	4,496
於2004年12月31日結餘	9,168	291	17,771	27,230
2003				
於2003年1月1日結餘	6,406	24	13,234	19,664
已付股息	-	-	(2,178)	(2,178)
重估盈餘/(虧絀)(扣除遞延稅項)	276	(6)	-	270
年內利潤	-	-	4,450	4,450
於2003年12月31日結餘	6,682	18	15,506	22,206

公司

百萬港元	投資物業 重估儲備	固定資產 重估儲備	保留溢利	總計
2004				
於2004年1月1日結餘	6,682	18	15,305	22,005
已付股息	-	-	(2,231)	(2,231)
重估盈餘(扣除遞延稅項)(附註十四及三十四)	2,486	273	-	2,759
年內利潤	-	-	4,479	4,479
於2004年12月31日結餘	9,168	291	17,553	27,012
2003				
於2003年1月1日結餘	6,406	24	13,104	19,534
已付股息	-	-	(2,178)	(2,178)
重估盈餘/(虧絀)(扣除遞延稅項)	276	(6)	-	270
年內利潤	-	-	4,379	4,379
於2003年12月31日結餘	6,682	18	15,305	22,005

設立投資物業及固定資產重估儲備，乃分別用作處理重估投資物業以及自用寫字樓土地及樓宇所產生的盈餘或虧絀(附註一E)。

由於投資物業及固定資產重估儲備並不屬於已實現利潤，因此不可分發予股東。於二零零四年十二月三十一日，根據香港《公司條例》可供分發予股東的儲備總額為一百七十五億五千三百萬港元(二零零三年：一百五十三億零五百萬港元)。

於二零零四年十二月三十一日，集團的保留溢利包括應佔無控制權附屬公司保留溢利三千九百萬港元(二零零三年：八千六百萬港元)。

三十七 退休金計劃

公司實施兩項職業退休金計劃，為地鐵有限公司退休金計劃（「退休金計劃」）及屬補充性的地鐵有限公司Retention Bonus Scheme（「RBS」）。另外，公司亦已根據《強制性公積金（「強積金」）計劃條例》於二零零零年十二月一日透過加入獨立強積金服務供應商提供的集體信託計劃，設立強積金計劃。有資格參與退休金計劃的僱員可就退休金計劃及強積金計劃作出選擇，惟臨時僱員只可選擇強積金計劃。

上述計劃的資產乃按獨立的信託安排條款進行管理以確保計劃資產與公司資產分開管理。

A 退休金計劃

退休金計劃於一九七七年初以信託形式成立，該退休金計劃包括了界定福利及界定供款部分。該退休金計劃已按照《職業退休計劃條例》（香港法例第426章）註冊，並於一九九四年十月三十一日生效。於二零零零年七月三日，強積金管理局授出豁免，允許公司保留該退休金計劃及作為「強積金」計劃的另一項選擇。

退休金計劃包括混合福利部分及界定供款福利部分，為成員在退休、永久傷殘、身故及離職時提供福利。混合福利部分按最終薪金若干倍數或累積供款連投資回報兩者中的較大者計算福利。於一九九九年四月一日推出備有一系列投資選擇的界定供款福利部分，有關退休福利只按累積供款及投資回報計算。一九九九年四月一日以後升職的僱員可選擇參加界定供款福利部分或繼續參加混合福利部分。由於混合福利部分並不適用於在一九九九年三月三十一日後新加入的僱員，因此在一九九九年四月一日或以後加入公司而符合資格參加退休金計劃的僱員，則可選擇參加界定供款福利部分或於二零零零年十二月一日實行的強積金計劃。

(a) 混合福利部分

成員向混合福利部分作出的供款額，是根據基本薪金的固定百分率而釐定，而公司的供款額則由執行總監會參照精算評估後釐定。於二零零四年十二月三十一日，本部分共有五千九百六十六名成員（二零零三年：六千零九十三名）。於二零零四年度成員向混合福利部分供款六千七百萬元（二零零三年：七千萬元），而公司的供款則為二億二千四百萬元（二零零三年：二億三千八百萬元）。於二零零四年十二月三十一日，混合福利部分的資產淨值為五十三億六千五百萬元（二零零三年：四十六億三千九百萬元）。

(b) 界定供款福利部分

成員及公司向界定供款福利部分作出的供款額，均根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定。於二零零四年十二月三十一日，此部分共有四百零六名成員（二零零三年：四百零五名）。於二零零四年度，成員向此部分作出的供款為六百四十萬元（二零零三年：五百三十萬元），而公司的供款則為一千三百三十萬元（二零零三年：一千一百一十萬元）。於二零零四年十二月三十一日，此部分的資產淨值為七千四百八十萬元（二零零三年：四千九百五十萬元）。

根據信託契約條款，被註銷的福利金會轉撥至儲備帳，公司可酌情使用。

(c) 精算評估

精算評估乃根據職業退休計劃條例每年進行。該退休金計劃於二零零四年十二月三十一日由獨立精算顧問公司太平國際業務顧問公司進行了全面精算評估，此評估包括混合福利及界定供款福利部分，在評估中，採用了「到達年齡籌資方法」，而主要採用的精算假設是將長綫投資回報率減去薪酬增幅為每年百分之二（二零零三年：百分之二），並將預計的死亡率、離職率、裁員率、退休率及預計短期內的加薪調整考慮在內。精算評估師於評估日期作出下列結論：

- (i) 該退休金計劃有足夠的償付能力，縱使所有成員退出該計劃，該計劃仍有充裕資產以支付成員既得福利的總值；及
- (ii) 該退休金計劃的資產在假設計劃保持不變下，將足夠應付成員過去服務總負債。

三十七 退休金計劃 (續)

B RBS

RBS於一九九五年一月一日以信託形式成立，RBS是一項界定福利計劃，適用於公司所有服務於指定工程項目及不是以約滿酬金條款聘用的僱員。RBS在僱員遭裁退時，為僱員提供截至二零零二年十二月三十一日所提供服務的應計福利。RBS乃根據《職業退休計劃條例》註冊，於一九九五年十二月一日生效。於二零零四年十二月三十一日，RBS共有三百九十七名成員(二零零三年：四百二十四名)。

RBS成員毋須供款，而公司的供款額則由執行總監會參照精算評估而釐定，並按供款額記入各工程項目員工薪酬的一部分。於二零零四年度內，公司的供款為二百萬港元(二零零三年：二百萬港元)。於二零零四年十二月三十一日，RBS的資產淨值為一千四百萬港元(二零零三年：一千四百萬港元)。

RBS的精算評估每年進行。於二零零四年十二月三十一日，RBS由太平國際業務顧問公司進行了全面精算評估，在評估中，採用了「到達年齡籌資方法」，而主要採用的精算假設是將加權投資回報率減去估計薪酬增幅，約相等於每年負百分之一點二五(二零零三年：百分之零)，並將預計的裁員率考慮在內。精算評估師於評估日期作出下列結論：

- (i) 由於RBS只在僱員被裁退的時候提供福利，所以沒有既有總負債，在技術上而言，RBS有足夠償付能力；及
- (ii) RBS的資產連同精算評估師建議並獲公司採納的未來供款，在持續運作的基礎上，將足以支付RBS的應計負債。

C 強積金計劃

由二零零零年十二月一日強積金計劃開始生效起，公司已加入銀聯信託強積金計劃。該計劃已向強制性公積金管理局註冊，並獲得證券及期貨事務監察委員會認可。於二零零四年十二月三十一日，公司參加強積金計劃的僱員總數為四百七十八名(二零零三年：五百零四名)。於二零零四年度內，成員供款總額為一百六十萬港元(二零零三年：一百七十萬港元)，而公司供款總額為二百五十萬港元(二零零三年：二百萬港元)。

三十八 界定福利退休計劃責任

集團向兩個界定福利計劃供款，該計劃於僱員退休或因其他原因終止服務(附註三十七)時向他們提供福利。該等界定福利計劃於年內的變動概述如下：

A 於資產負債表確認的金額：

集團及公司

百萬港元	退休金計劃			RBS		
	2004	2004	總計 2004	退休金計劃 2003	RBS 2003	總計 2003
已履行的供款責任現值	5,456	7	5,463	4,277	14	4,291
計劃資產的公允價值	(5,365)	(14)	(5,379)	(4,638)	(14)	(4,652)
未確認精算收益/(虧損)淨額	(188)	6	(182)	322	2	324
(資產)/負債淨額	(97)	(1)	(98)	(39)	2	(37)

該等計劃並無投資於公司所發行的股份或債券。

三十八 界定福利退休計劃責任(續)

B 於資產負債表確認的(資產)/負債淨額變動：

集團及公司

百萬港元	退休金計劃	RBS	總計	退休金計劃	RBS	總計
	2004	2004	2004	2003	2003	2003
於1月1日	(39)	2	(37)	1	2	3
向計劃作出的供款	(224)	(2)	(226)	(238)	(2)	(240)
已確認開支(附註三十八C)	166	(1)	165	198	2	200
於12月31日	(97)	(1)	(98)	(39)	2	(37)

C 於綜合損益表確認的開支：

百萬港元	退休金計劃	RBS	總計	退休金計劃	RBS	總計
	2004	2004	2004	2003	2003	2003
本年度服務成本	228	-	228	235	-	235
利息成本	222	1	223	195	1	196
計劃資產預期回報	(284)	(1)	(285)	(232)	(1)	(233)
已確認精算收益/(虧損)淨額	-	(1)	(1)	-	2	2
已確認開支(附註三十八B)	166	(1)	165	198	2	200
減：資本化數額	28	(1)	27	42	2	44
	138	-	138	156	-	156

退休金開支會於綜合損益表的員工薪酬及有關費用一項內確認。

D 計劃資產實際收益/(虧損)

百萬港元	2004	2003
地鐵有限公司退休金計劃	527	791
地鐵有限公司Retention Bonus Scheme	-	-

E 於二零零四年十二月三十一日所採用的主要精算假設(以加權平均數呈列)如下：

	退休金計劃	RBS	退休金計劃	RBS
	2004	2004	2003	2003
於12月31日的貼現率	4.25%	1.00%	5.25%	1.25%
計劃資產的預期回報率	6.00%	1.50%	6.00%	1.50%
未來薪酬升幅	4.00%	2.75%	4.00%	1.50%

三十九 鐵路項目

A 迪士尼綫

公司於二零零二年七月二十四日就迪士尼綫的設計、建造、融資及經營與政府簽訂項目協議。

按照建造及設備安裝方面的進度，目前預定此項目將於二零零五年七月一日或之前完成。此外，目前預計此項目的估計資本性開支將不會超出預算的二十億港元。

於二零零四年十二月三十一日，公司就此項目的開支為十四億零九百萬港元(二零零三年：八億八千三百萬港元)，另有關於項目的已批准但未完成工程合約總值為九千四百萬港元(二零零三年：四億四千六百萬港元)。

三十九 鐵路項目(續)

B 東涌吊車項目

公司於二零零三年十一月十九日就東涌吊車項目的設計、建造、融資及經營與政府簽訂項目協議。

此項目現正按計劃進行，並預計於二零零六年初完成及投入服務。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性開支現預計為十億港元。

於二零零四年十二月三十一日，公司就此項目的開支為四億四千四百萬港元(二零零三年：一億三千七百萬港元)，另有關於項目的已批准但未完成工程合約總值為三億六千七百萬港元(二零零三年：四億九千五百萬港元)。

C 博覽館站項目

公司於二零零四年三月十七日就博覽館站項目的設計、建造、融資及經營與香港國際展覽中心有限公司簽訂項目協議。

簽訂協議後，公司已開展若干建造工程，並計劃於二零零五年年底完成。目前預計公司將投入約二億港元作為此項目的資本性開支。

於二零零四年十二月三十一日，公司就此項目的開支為三千三百萬港元(二零零三年：三百萬港元，包括在遞延開支)，另有關於項目的已批准但未完成工程合約總值為八千七百萬港元(二零零三年：無)。

四十 共同控制業務權益

於二零零四年十二月三十一日，集團在物業發展項目方面擁有的共同控制業務如下：

地點/ 物業發展組合	土地用途	樓面建築總面積 (平方米)	實際或預計 建築工程完成日期*
香港站	寫字樓/商場/酒店	415,894	1998-2005年分期落成
九龍站			
第一期	住宅	147,547	已於2000年落成
第二期	住宅	210,319	已於2003年落成
第三期	住宅/過境巴士總站	105,886	2005年
第四期	住宅	128,845	已於2003年落成
第五、六、七期	住宅/寫字樓/商場/ 酒店/酒店式住宅	504,350	2007-2010年分期落成
奧運站			
第一期	住宅/寫字樓/商場	309,069	已於2000年落成
第二期	住宅/商場	268,650	已於2001年落成
第三期	住宅/幼稚園	104,452	2005-2006年分期落成
青衣站	住宅/商場	292,795	已於1999年落成
東涌站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/酒店	361,686	1999-2005年分期落成
第二期	住宅/商場	255,949	2002-2007年分期落成
第三期	住宅/商場	413,154	2002-2007年分期落成
坑口站	住宅/商場	142,152	已於2004年落成
調景嶺站	住宅/商場	253,765	2006-2007年分期落成
將軍澳站			
五十五b區	住宅/商場	96,797	2006年
五十七a區	住宅/商場	29,642	2005年
彩虹站上蓋物業	住宅/商場	21,538	2005年

*以入伙紙發出日期為準

四十 共同控制業務權益(續)

集團就該等共同控制業務所持有的資產包括各地盤地基工程費用、有關的員工薪酬及一般開支。集團在每個物業發展組合的開支，以該物業組合的發展商所預付的款項沖銷，餘額視情況列於資產負債表的發展中物業或遞延收益(附註十六)項下。於二零零四年十二月三十一日，就共同控制業務所佔的發展中物業總額為三億八千八百萬港元(二零零三年：五億四千萬港元)，遞延收益總額則為四十五億零六百萬港元(二零零三年：四十九億二千四百萬港元)。

由於集團毋須為該等物業建造工程作出融資安排，因此，於二零零四年十二月三十一日，唯一須就該等物業發展工程承擔的財務責任是一筆為數二億六千五百萬港元(二零零三年：一億零八百萬港元)的物業準備工程應計款項。

截至二零零四年十二月三十一日止年度，就該等工程確認的利潤為四十五億六千八百萬港元(二零零三年：五十三億六千九百萬港元)(附註六)。

四十一 重大關連人士交易

財政司司長法團受香港特區政府委託，持有公司約百分之七十六已發行股本，成為公司的最大股東。根據《會計實務準則》第二十號「關連人士的披露」，除政府與集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，集團與政府部門、機關或政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士的交易，並須於本帳項中另行申明。

董事局成員與執行總監會成員以及其關連人士，亦被視為集團的關連人士。集團與該等人士之間的交易，均須於本帳項中另行申明，惟若有關交易涉及董事局成員或其關連人士，而該董事局成員於投票時棄權，則另作別論。

集團在過往年度與關連人士訂立的重大交易而於本年度仍然生效者包括：

A 於一九九五年七月五日，公司就機場鐵路的建造與政府簽訂機場鐵路協議，當中除訂明東涌綫及機場快綫的設計、建造及經營準則外，尚包括批地予公司作物業發展的條文(附註十六)。

B 於一九九八年十一月四日，公司就將軍澳支綫的設計、建造、融資及經營，以及批授在鐵路沿綫作商住物業發展用途的土地，與政府簽訂將軍澳支綫項目協議。

C 於二零零零年六月三十日，即就《地下鐵路條例》而言的指定日期，公司獲批予一項專營權，初步為期五十年，以經營現有地下鐵路，以及經營及建造任何鐵路支綫。同日，公司與政府簽訂一項營運協議，詳列根據該專營權在設計、建造、維修及經營方面的條文。政府亦已於營運協議確認公司須就其於任何新鐵路項目的投資獲得適當的商業回報(一般將會界乎公司估計的加權平均資本性費用加百分之一至百分之三)，而政府亦可能需要提供財政或其他方面的支援。

D 於二零零零年七月十四日，公司已接獲政府發出的函件，表示政府同意將公司若干土地權益延期，與公司原定的五十年專營權同時終止。

E 於二零零二年七月二十四日，公司與政府訂立一份協議，具體訂明迪士尼綫的設計、建造、融資及經營準則(「迪士尼綫協議」)。有關迪士尼綫項目的融資，政府已同意按營運協議(附註四十一C)的條款所訂，向公司提供財政資助，以填補迪士尼綫項目所規定公司每年百分之一點二五的回報率，與迪士尼綫估計回報之間的資金差距。該項以二零零二年一月一日的淨現值計算達七億九千八百萬港元的財政資助，由截至二零零二年十二月三十一日止年度開始，透過政府放棄收取有關其所享有的現金股息權益而提供，直至所提供的財政資助相等於上述資金差距為止。隨著政府放棄收取於本年度派發截至二零零三年十二月三十一日止財政年度的末期股息三千七百萬港元，該項財政資助計劃經已全數繳付(附註四十一J)。

F 於二零零三年十一月十九日，公司與政府訂立一份正式項目協議，根據政府所授由二零零三年十二月二十四日起為期三十年的專營權，按建造、營運及轉讓的模式發展東涌吊車系統及位於大嶼山昂平的主題村。項目詳情載於附註三十九B。

四十一 重大關連人士交易(續)

年內，集團有下列重大關連人士交易：

G 在建造多項鐵路工程的過程中，有部分重要工程屬於政府或若干關連人士所承辦的基建工程範圍內。該等工程已委託予政府及其關連人士承辦，並根據建築證明書按實際完成進度支付有關開支。另一方面，政府及其若干關連人士又與公司簽訂委託協議，委託承辦其他多項基建工程，並同樣根據經核實的已完成工程進度支付有關開支。有關於二零零四年十二月三十一日的已付款項、應收款項及應付款項的詳情，分別載列於附註十五、二十五及三十一。

H 公司在日常業務中與無控制權附屬公司之間的商業交易詳情，於附註十八披露。

I 集團支付予董事局成員及執行總監會成員的酬金詳情，見附註五A。此外，執行總監會成員根據公司的全球發售前認股權計劃及新入職僱員認股權計劃獲授認股權。該等董事認股權詳情於附註五B及董事局報告書中「董事局及執行總監會成員之股份權益」一段中披露。

J 年內，已向政府支付或獲政府放棄的股息如下：

百萬港元	2004	2003
已付現金股息	652	—
已放棄現金股息(附註四十一E)	37	675
以股代息而配發的股份	1,014	986
	1,703	1,661

年內，政府放棄的現金股息為三千七百萬港元(二零零三年：六億七千五百萬港元)，此數額(二零零三年：六億六千四百萬港元)及承前結餘一千一百萬港元(二零零三年：無)已用作沖銷迪士尼綫項目的建造成本(附註十五)。

四十二 承擔

A 資本性承擔

(i) 於二零零四年十二月三十一日未償付而又未在帳項內提撥準備的資本性承擔如下：

集團及公司

百萬港元	車務運作	鐵路支綫 項目	物業發展 項目	總計
2004				
已核准但尚未簽約	518	—	1,762	2,280
已核准及已簽約	927	558	213	1,698
	1,445	558	1,975	3,978
2003				
已核准但尚未簽約	470	—	1,817	2,287
已核准及已簽約	892	941	70	1,903
	1,362	941	1,887	4,190

已核准但尚未簽約的數額包括無需工程合約的工程成本，如員工薪酬、一般費用及資本化利息支出。

四十二 承擔(續)

(ii) 車務運作方面的承擔包括：

集團及公司

百萬港元	改善及 更新工程	購置物業、 機器及設備	總計
2004			
已核准但尚未簽約	388	130	518
已核准及已簽約	232	695	927
	620	825	1,445
2003			
已核准但尚未簽約	348	122	470
已核准及已簽約	394	498	892
	742	620	1,362

(iii) 下列為涉及共同控制業務的承擔，已列入上述物業發展項目的承擔內：

集團及公司

百萬港元	2004	2003
已核准但尚未簽約	1,762	1,817
已核准及已簽約	204	61
	1,966	1,878

B 經營租賃費用承擔

於二零零四年十二月三十一日，集團持有寫字樓及員工宿舍的經營租賃合約。根據不可取消的經營租賃而應付的未來最低租金總額如下：

集團及公司

百萬港元	2004	2003
在一年內應付的費用		
在一年內到期的租賃合約	5	3
在一年至五年內到期的租賃合約	2	3
	7	6
在一年至五年內應付的費用	1	1
	8	7

上述款項包括租用有關建造工程的寫字樓及員工宿舍的二百萬港元(二零零三年：三百萬港元)。大部分租賃均須進行租金檢討。

C 有關物業管理合約的負債及承擔

往年，集團與物業發展商攜手於鐵路車廠及沿綫車站上蓋或毗鄰發展物業。根據大部分的物業發展協議，集團在物業落成後可保留其管理權。集團以物業管理人的身份，與外界承包商簽訂服務合約，由承包商提供保安、清潔、維修及其他服務予公司所管理的物業。該等合約的責任，主要由集團承擔；但任何與合約有關的開支，會由受管理物業的業主及租戶償付予集團，補償的款項會在管理費收取後儘快撥出。

於二零零四年十二月三十一日，集團就此等工程及服務有尚未償還的負債及未履行的合約共值六億一千三百萬港元(二零零三年：四億九千萬港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費用的六億六千五百萬港元現金(二零零三年：五億六千八百萬港元)，用以應付工程與服務開支。

四十二 承擔 (續)

D 在中國的投資

(i) 投資於深圳市軌道交通四號綫 (「深圳四號綫」)

於二零零四年一月，公司與深圳市人民政府就擬建的深圳市軌道交通四號綫二期的建造和四號綫全綫三十年期的營運以建設、營運及轉移的項目形式，簽訂原則性協議。此項目尚待取得由深圳市人民政府簽訂的特許經營協議，並必須獲得包括中央政府的必要政府批文始可進行。

深圳四號綫為全長二十一公里的城市鐵路，從深圳市皇崗至龍華新城，形成深圳市經濟特區主要的南北鐵路幹綫。深圳四號綫二期預計於二零零八年後期完成，而完工後，一期和二期將由公司在深圳市成立的附屬公司營運。此項目的總投資預計為六十億元人民幣 (五十六億六千萬港元)，將由二十四億元人民幣 (二十二億六千萬港元) 的股本及餘額由無追索權的人民幣銀行貸款提供。此項目將會連同相關的物業發展項目落成，其中包括鐵路沿綫二百九十萬平方米的商業及住宅區。

於二零零四年十二月三十一日，此項目所產生的總成本五千一百萬港元 (二零零三年：無) 已撥入遞延開支，及公司就此項目的進一步合約承擔總值一千萬港元 (二零零三年：無)。

(ii) 投資於北京地鐵四號綫項目 (「北京四號綫」)

於十二月，公司與北京市人民政府的兩間附屬公司，北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司簽訂原則性協議，成立公私合營公司合作投資北京四號綫項目，此項目涉及北京四號綫的投資、建設及營運，為期三十年。此項目尚待取得由北京市人民政府簽訂的特許經營協議及中央政府批文始可進行。

北京地鐵四號綫為全長二十九公里的新地鐵綫，從馬家樓站至龍背村站，形成貫穿北京南北的軌道交通主幹綫。北京四號綫項目的總投資約為一百五十三億元人民幣 (一百四十四億港元)，其中百分之七十將由北京市人民政府提供。公私合營公司的投資約為五十億元人民幣 (四十七億港元)，佔項目總投資額近三分之一。公司和北京首都創業集團有限公司將各自擁有公私合營公司百分之四十九的權益，而北京市基礎設施投資有限公司將擁有餘下百分之二的權益。公私合營公司的註冊資本約十五億元人民幣 (十四億二千萬港元)，其中公司擁有約七億三千五百萬元人民幣 (六億九千三百萬港元)。餘下三分之二的公私合營公司的投資預計由無追索權銀行貸款提供。

四十三 僱員認股權計劃

A 全球發售前認股權計劃

由於公司股份於二零零零年十月首次公開招股及於聯交所上市，公司訂立全球發售前認股權計劃 (「首次公開招股前認股權計劃」)。根據首次公開招股前認股權計劃，包括所有執行總監會成員 (分別於二零零三年十二月一日及二零零二年二月一日獲委任的周松崗及梁國權除外) 在內的七百六十九名僱員於二零零零年九月二十日獲派發認股權，可認購合共48,338,000股股份，相等於公司於二零零四年十二月三十一日的已發行股本百分之零點九，行使價為每股八點四四港元，相等於首次公開招股發售價每股九點三八港元的百分之九十。認股權可於二零零一年九月十一日前行使，惟須遵守該計劃的行使規定。於二零零四年十二月三十一日，根據該計劃所有認股權均已授出。

於二零零四年內，並沒有授出認股權，而合共8,023,500份已授出的認股權已被行使。於年內被行使認股權的加權平均收市價為每股十二點零九港元。此外，年內並沒有認股權因認股權持有人辭職而失效。於二零零四年十二月三十一日，合共可認購17,206,000股 (二零零三年：25,229,500股) 的認股權尚未行使。

B 新入職僱員認股權計劃

公司於二零零二年五月的股東週年大會通過採納新入職僱員認股權計劃 (「新認股權計劃」)，藉此向未有參與首次公開招股前認股權計劃的公司新入職最高階層及高級管理人員提供認股權。根據新認股權計劃的規則，公司最多可能須因此計劃發行5,056,431股股份，相等於公司於二零零四年十二月三十一日的已發行股本百分之零點一。獲提供的認股權將由有關認股權發出日起計三年內，以三期平均授予行使以認購有關股份。根據新認股權計劃派發的任何認股權的行使價，將由公司於發出認股權時釐定，但不得少於下列各項中最大的一個數額：(i) 於派發有關認股權當日前五個營業日，地鐵股份的平均收市價；(ii) 發出有關認股權當日 (該日須為營業日) 地鐵股份的收市價；及 (iii) 地鐵股份面值。

於二零零三年八月一日，合共五名僱員 (包括執行總監會成員梁國權) 獲派發認股權，以行使價每股九點七五港元，相等於獲提供認股權當日地鐵股份的收市價，購買合共1,561,200股股份。認股權可在二零零三年七月十四日及以前行使。

於二零零四年，已授出521,000份可認購股份的認股權。然而，年內概無任何已授出的認股權被行使，亦無認股權失效。於二零零四年十二月三十一日，合共可認購1,561,200股 (二零零三年：1,561,200股) 的認股權尚未獲行使。

四十四 結算日後事項

A 於二零零五年一月二十四日，公司接納政府的條件，以經評定的地價二十三億一千九百萬港元連同公司與政府將簽訂修訂書內列明的其他附帶條款及條件，允許公司進行位於將軍澳市地段七十號八十六區地盤F的發展建議。於二零零五年二月八日，公司與長江實業(集團)有限公司的附屬公司港業投資有限公司簽訂發展協議，共同發展該地盤，公司將支付一半的地價。該地盤所興建住宅單位及設施的總樓面建築面積合共不少於十三萬六千五百四十平方米，其中包括二千零九十六個住宅單位、一個佔地三萬一千平方米的護老院及約五百平方米的商場。該發展項目預期於二零零八年落成。

B 於二零零五年二月七日，公司及其公私合營公司合作夥伴與北京市人民政府共同就北京地鐵四號綫項目(附註四十二D(ii)) 草簽特許經營協議。

四十五 最近頒佈的會計準則

香港會計師公會已頒佈若干全新及經修訂的《香港財務報告準則》及《香港會計準則》(「新香港財務報告準則」)，並於二零零五年一月一日或其後開始的會計期間生效。集團並未提前採納該等新香港財務報告準則以編製截至二零零四年十二月三十一日止年度的財務報表，但已就該等新香港財務報告準則所構成的影響進行評估，就目前所作出的結論，經修訂準則可能對其綜合帳項有以下重大影響：

A 《香港會計準則》第40號「投資物業」

採納《香港會計準則》第40號後，所有投資物業重估收益或虧損將直接計入損益表，惟根據舊有準則，該等變動一般按整個投資物業組合淨額計入重估儲備。因此今後物業價格變動可能對公司日後經營利潤水平及穩定性造成重大影響。

B 《香港會計準則》第32號及第39號有關財務工具

採納《香港會計準則》第32號及第39號後，公司用以對沖其與借貸有關的利率及貨幣風險的所有財務工具須按市價計算，其公允價值變動須於損益表直接確認。惟該準則容許採用對沖會計處理法，即使用與對沖工具相關的借貸的公允價值變動抵銷對沖工具的影響。如對沖關係不足致不能抵銷全部影響，餘額將於損益表上反映。對沖程度是否足夠視乎多項因素而定，當中包括對沖關係性質、利率走勢以及滙率變動，因此預測及控制上述剩餘影響存在困難。

但必須注意，上述兩項會計變動均為非現金項目，因此不會影響實際現金流量。

集團將繼續就其他新香港財務報告準則所構成的影響進行評估，亦可能因此識別出其他變動。然而，預期這些新準則將不會對集團的綜合帳項造成重大影響。

四十六 帳項核准

本帳項已於二零零五年三月一日經董事局核准。

供楊基債券持有人的未經審核補充參考資料

集團的財務報表是根據香港適用的公認會計原則（「香港公認會計原則」）編製而成，在若干重要方面與美國適用的公認會計原則（「美國公認會計原則」）有差異。重要差異主要涉及以下各項，而根據美國公認會計原則所作的必要調整以重整利潤（「淨收入」）及股東資金（「股東權益」）列於下表。

A 確認物業發展的收入

根據香港公認會計原則，集團在工程展開時收取自發展商的款項，會待地基及地盤準備工程完成及適合發展，並考慮集團就該項目所保留的風險及責任（如有）後，確認該等款項所產生的利潤。此外，根據香港公認會計原則，集團在建築工程完成後接收到分配所得的發展項目資產後，其利潤按接收該等資產時的公允價值予以確認。根據美國公認會計原則，該等利潤將於物業建築期內按完工百分比予以確認。因此，應收帳項與應付帳項的結餘於二零零三年十二月三十一日分別增加二億四千三百萬港元及八億九千七百萬港元，及於二零零四年十二月三十一日分別增加二億三千七百萬港元及十二億七千六百萬港元。

B 德福行政大樓重建工程

集團與發展商訂立合營協議重建行政大樓。根據香港公認會計原則，由集團保留經重建的行政大樓，已按公開市值作為土地及樓宇的增加入帳。經扣除有關費用後，自發展商收取的購物商場及現金，已確認為物業發展利潤。根據美國公認會計原則，重建工程應列作非貨幣交易，而該項重建工程應按歷史成本入帳，其中並無確認任何利潤。

C 資產重估及折舊

根據香港公認會計原則，投資物業按評估值列帳，而且該等物業並不計提折舊。同樣是根據香港公認會計原則，自用土地及樓宇是根據重估日期的現有用途按公開市值列帳，並扣除其後任何累計折舊。根據美國公認會計原則，並不容許重估該等物業。因此，為了調節香港公認會計原則及美國公認會計原則，按評估值或公開市值入帳的集團物業，已按歷史成本減去累計折舊予以重整。折舊是根據物業的歷史成本及尚餘租賃年期或五十年的使用年限兩者中較短者計算。根據美國公認會計原則須計提折舊的投資物業的總歷史成本，於二零零三年及二零零四年十二月三十一日分別約為六十八億七千六百萬港元及六十九億零八百萬港元，但根據香港公認會計原則，該等投資物業並無計提折舊。

D 若干固定資產的折舊

在一九九五年前，根據香港公認會計原則，集團的隧道內壁鋪砌及地下土木結構的歷史成本並無計提折舊。按照美國的既有行業慣例，就財務會計而言，同類資產成本會按延長年期計提折舊。就美國公認會計原則而言，集團已按一百年年限為該等成本計提折舊。

自一九九五年一月一日起，根據香港公認會計原則，集團已重估隧道內壁鋪砌及地下土木結構的估計使用年限。根據該項重估，該等成本正按一百年的原有使用年限剩餘的可用年數計提折舊。此使用年限的改變並不追溯採用，因此於一九九五年並無作出累計調整。

此外，在一九九五年前，根據香港公認會計原則，租賃土地的成本並無根據租賃的續約假設予以攤銷。根據美國公認會計原則，租賃土地的歷史成本是按租賃期攤銷，其中並未考慮續期。

自一九九五年一月一日起，根據香港公認會計原則，所有租賃土地按租約未屆滿期限攤銷。根據香港公認會計原則，此會計政策的改變並不追溯採用，因此於一九九五年並無作出累計調整。

E 退休金成本

根據香港公認會計原則，為地鐵有限公司退休金計劃（「退休金計劃」）的界定福利部分所作的準備，是根據退休金計劃的供款計算。根據香港公認會計原則而採納新《會計實務準則》第三十四號後，須為退休金計劃的界定福利責任現值超出資產的公允價值計提準備。根據香港公認會計原則，此過渡期負債已即時於二零零二年一月一日的保留溢利期初結餘確認入帳。根據美國公認會計原則，退休金計劃的界定福利部分按照美國財務會計準則第八十七號確認為按僱員概約服務期計算的費用。該會計準則並將焦點放在退休金計劃的福利公式，及以該公式來釐定每年已賺取的福利及因之而產生的成本。釐定已累積的福利由精算評估師釐定，其中包括服務成本、貨幣時間價值、計劃資產的回報、以及因修改原先的假設所產生的收益或虧損。根據香港公認會計原則及美國公認會計原則所採用的精算評估方法有分別，已確認的退休金開支亦有所差別。因此，根據美國公認會計原則，按香港公認會計原則即時於保留溢利期初結餘確認入帳的四千四百萬港元過渡期負債已予回調。根據美國公認會計原則，退休金成本於截至二零零三年十二月三十一日止年度會減少七千四百萬港元，於截至二零零四年十二月三十一日止年度則會增加六百萬港元。因此，於二零零三年及二零零四年十二月三十一日的預付退休金成本會分別調整為應計退休金成本一億四千五百萬港元及八千萬港元。

F 所得稅

由二零零三年一月一日起，集團根據香港公認會計原則採納附註一R所載的遞延稅項會計政策。於二零零二年一月一日的股東資金結餘因採納此政策而減少二十六億二千萬港元，根據美國公認會計原則，所有遞延稅項於產生時即須作出全數撥備。但若遞延稅項資產部分有不是「很可能」變現情況時，則會為遞延稅項資產作出估值準備。根據美國公認會計原則，「很可能」被界定為可能性超過百分之五十。

自根據香港公認會計原則採納遞延稅項的新會計政策以來，餘下的調整為根據美國公認會計原則對年內因利潤調整所產生的暫時差異而確認的遞延稅項負債。

G 若干成本撥作資本

根據香港公認會計原則，若干非遞增性成本被撥作機場鐵路項目及其他資本性項目的資本。根據美國公認會計原則，並不容許將此等非遞增性成本資本化。因此，根據美國公認會計原則，固定資產及在建鐵路工程於二零零三年十二月三十一日會分別減少十二億二千九百萬港元及二千九百萬港元，於二零零四年十二月三十一日則會分別減少十二億一千萬港元及四千九百萬港元。然而大部分已撥作資本性項目資本的成本屬於遞增性質，因此，已根據香港公認會計原則及美國公認會計原則適當地撥作資本。

H 利息

根據香港公認會計原則，集團特別為建造機場鐵路取得的資金所賺取的利息，在該等資金為項目耗用前，記入在建鐵路工程內的機場鐵路項目下，餘額於該鐵路在一九九七年投入服務後轉至固定資產。就此目的賺取的利息，包括不是用於建造機場鐵路而由集團暫時運用資金的名義利息。根據美國公認會計原則，所賺取的實際利息在釐定該期間盈利時已包括在內，而暫時運用資金的名義利息則不會予以確認。

I 股分獎勵

根據香港公認會計原則，公司及主要股東（指股權超過百分之十者）分別以毋須代價的方式給予公司僱員的認股權及股份，毋須記入公司的損益表。根據美國公認會計原則，上述所發出的認股權及股份則根據會計原則局第二十五號意見書入帳列為注資，而相應抵銷的數額則在損益表中列為薪酬支出。股份批授的薪酬支出根據股份於指定計算日期的市價釐定，而認股權方面，則以指定計算日期的股份市價減行使價釐定。指定計算日期為個別僱員獲授股份數目及行使價二者皆能確定的首日。

J 其他

其他調整主要是指根據香港公認會計原則遞延成本後的淨效應，須根據美國公認會計原則將之確認為費用。此外，若干預期費用已根據香港公認會計原則予以確認，但根據美國公認會計原則，在未收到或未獲提供有關貨物或服務前，不會確認有關費用。根據美國公認會計原則，於二零零三年及二零零四年的遞延負債會分別減少四千萬港元及四千二百萬港元。

K 衍生工具

根據美國公認會計原則，所有衍生工具，無論是否被指定為對沖，均須按其公允價值列入資產負債表。倘衍生工具被指定為公允價值對沖，則衍生工具公允價值與有關的對沖項目的公允價值的變動，將於盈利中確認。倘衍生工具被指定為現金流量對沖，衍生工具公允價值變動的有效部分會於其他綜合收益中記錄，並會在所對沖項目影響盈利時，於損益表中確認。其公允價值變動的非有效部分會在盈利中確認。

集團利用衍生工具管理所承擔的外幣及利息風險。集團持有衍生工具的目的在於利用最有效的方法消除或減少該等有關風險的影響。

根據香港公認會計原則，衍生工具無須在資產負債表中以公允價值列帳。根據美國公認會計原則，資產及負債於二零零三年十二月三十一日會分別增加九億一千四百萬港元及十二億八千萬港元，於二零零四年十二月三十一日則會分別增加四億三千四百萬港元及六億零一百萬港元。

L 其他綜合收益

根據美國公認會計原則，集團應用美國財務會計準則第一百三十號的條文，該等條文要求呈報綜合收益，綜合收益呈報集團在一個期間內在交易及其他事件以及非擁有人來源中產生的股權變動。根據香港公認會計原則並不要求該等呈報。其他綜合收益代表在確定利潤或虧損淨額時不包括的股權變動。按照美國公認會計原則的基準確定的其他綜合收益及累計其他綜合收益僅涉及合資格作為現金流量對沖的衍生工具未實現的增益或虧損扣除有關所得稅的淨額。根據香港公認會計原則並不要求該等呈報。

根據美國公認會計原則，截至二零零三年及二零零四年十二月三十一日止年度的其他綜合收益分別為一億五千七百萬元（除稅後為一億三千萬元）及一億三千三百萬元（除稅後為一億一千萬元）。截至二零零三年及二零零四年十二月三十一日的累計其他綜合收益分別為二億八千萬元（除稅後為二億三千一百萬元）及一億四千七百萬元（除稅後為一億二千一百萬元）。

M 租出及租回交易

根據香港公認會計原則，按附註十四H所述的租出及租回交易，當集團的長期租賃款項的承擔已被經購入足以償付該等付款承諾的債券所抵銷，該等承擔及債券無需分別確認為集團的債務及資產。根據美國公認會計原則，由於沒有法定權力作出沖銷，該等債券並不容許沖銷長期租賃款項的承擔。因此，根據美國公認會計原則，購置用作償付租賃債務的債券及相關的長期租賃款項的承擔應在資產負債表內獨立反映，而融資活動提供的現金淨額及投資活動耗用的現金淨額應增加三十七億八千一百萬元。

N 綜合資產負債表項目的分類

根據香港公認會計原則，於二零零三年及二零零四年十二月三十一日應收無控制權附屬公司的款項，分別為二百萬元及八千七百萬元。因為管理層認為該應收款項並不構成投資成本的一部分，因此該款項列入應收帳項、按金及預付款項結餘內。

根據美國公認會計原則，應收無控制權附屬公司的款項須列為無控制權附屬公司權益的一部分。

O 最新會計準則

(i) 美國財務會計準則第一百二十三號(經修訂)

二零零四年十二月，財務會計準則委員會公佈美國財務會計準則第一百二十三號(經修訂)「以股份為基礎的付款」(Shared-Based Payment)。該準則要求以股份為基礎而釐定的薪酬成本需在綜合財務報表中確認。成本將根據所發行的股權或債務票據的公允價值計算。公共企業須在二零零五年六月十五日後開始的首個中期或年度報告中應用此準則。此準則替代美國財務會計準則第一百二十三號及取代會計原則局第二十五號意見書。集團已評核採納美國財務會計準則第一百二十三號(經修訂)的影響，並相信採納此準則不會對公司的綜合財務報表有重大影響。

(ii) 美國財務會計準則第一百五十三號

二零零四年十二月，財務會計準則委員會發出美國財務會計準則第一百五十三號「非貨幣資產的交換－會計原則局第二十九號意見書的修訂」(Exchanges of Nonmonetary Assets – an amendment of APB Opinion 29)。會計原則局第二十九號意見書「非貨幣交易的會計處理」的基準原則是非貨幣資產的交換應基於交換資產的公允價值。此準則修訂會計原則局第二十九號意見書，取消類似生產資產的非貨幣交換的例外情況，代之以交換無商業實質的非貨幣資產的一般例外情況。倘預期企業的未來現金流量會因資產交換而產生重大變動，則表示非貨幣交換具有商業實質。此準則的規定適用於自二零零五年六月十五日開始的財務期間發生的非貨幣資產交換。集團現時並無任何屬於此準則範圍的重大非貨幣交換。因此，此準則的應用將不會對公司的綜合財務報表有重大影響。

根據美國公認會計原則的淨收入調整表

截至十二月三十一日止年度	2003 港元	2004 港元	2004 美元 (附註一)
百萬元			
根據香港公認會計原則計算的年內利潤	4,450	4,496	578
根據美國公認會計原則規定的調整			
物業發展確認的收入	(3,522)	(385)	(50)
重估及重建物業的折舊	(38)	(218)	(28)
若干固定資產的折舊	10	11	1
退休金成本的差額	(74)	6	1
若干資本化成本	(19)	(1)	-
利息	(19)	(19)	(2)
股份獎勵	(19)	(6)	(1)
衍生工具	(22)	66	9
其他	-	2	-
遞延稅項	(15)	-	-
上述調整的稅務影響	637	(78)	(10)
根據美國公認會計原則計算的年內淨收入	1,369	3,874	498
每股基本及攤薄盈利	0.26港元	0.73港元	0.09美元

根據美國公認會計原則的股東權益調整表

於十二月三十一日	2003 港元	2004 港元	2004 美元 (附註一)
百萬元			
根據香港公認會計原則計算的股東資金	57,292	63,499	8,166
根據美國公認會計原則規定的調整			
物業發展確認的收入	(1,360)	(1,745)	(224)
重估及重建物業的累計折舊	(402)	(620)	(80)
資產重估儲備	(6,704)	(9,521)	(1,224)
若干固定資產的累計折舊	(761)	(750)	(96)
退休金成本的差額	(184)	(178)	(23)
若干資本化成本	(1,258)	(1,259)	(162)
利息	637	618	79
衍生工具	(366)	(167)	(21)
其他	40	42	5
遞延稅項負債	600	561	72
根據美國公認會計原則計算的股東權益	47,534	50,480	6,492

附註：

一. 為方便讀者閱讀，美元等值已按7.7756港元折算，此乃二零零四年十二月三十一日下午四時路透社所提供的香港收市買入價。

專用詞彙

公司章程細則	地鐵之公司組織章程細則
董事局	公司之董事局
公司或地鐵	地鐵有限公司，於二零零零年四月二十六日根據香港法例第32章公司條例註冊成立
中央證券登記	香港中央證券登記有限公司
顧客服務承諾	根據營運協議每年刊發的表現目標
董事局之董事及成員	董事局成員
財政司司長法團	財政司司長法團，純粹根據香港法例第1015章財政司司長法團條例成立之法團
政府	香港特別行政區政府
總負債權益比率	貸款、融資租賃債務及銀行透支佔股東資金百分率
聯交所	香港聯合交易所有限公司
香港或香港特區	中華人民共和國香港特別行政區
利息保障倍數	未計折舊前經營利潤除以未扣除資本化利息前之利息及財務開支總額
上市規則	聯交所證券上市規則
地鐵條例	香港法例第556章地下鐵路條例
地鐵行車綫	觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫及將軍澳綫的統稱
淨負債權益比率	貸款、融資租賃債務及銀行透支(扣除資產負債表的現金及現金等價物)佔股東資金百分率
八達通	八達通卡有限公司
營運協議	公司與代表政府的運輸局局長於二零零零年六月三十日就地下鐵路經營而訂立的協議
經營毛利率	未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤佔營業額百分率
普通股	公司股本中每股面值1.00港元的普通股
平均股東資金回報率	股東應佔利潤佔期初及期末股東資金平均數的百分率
證交會	美國證券交易委員會
服務質素指標	顧客對地鐵行車綫及機場快綫所提供服務的滿意程度的量度指標，乃以服務屬性(不包括車費)於客戶研究中所佔相關重要性釐定



地鐵有限公司
香港九龍灣
德福廣場地鐵大廈
香港郵政總局信箱9916號
電話 (852) 2993 2111
傳真 (852) 2798 8822

www.mtr.com.hk