

執行總監會管理報告

> 鐵路營運

非典型肺炎疫症過後，香港經濟逐漸恢復，鐵路營運業務恢復穩步增長。由於香港經濟復甦、國內來港旅客增加，乘客量顯著回升，上升百分之八點三。西鐵二零零三年十二月通車，以及轉綫站投入服務，不但足以彌補因九廣鐵路尖東站十月投入服務導致乘客量略微減少，並更進一步促進乘客量增長。

乘客量

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。地鐵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，較二零零三年為高，我們在過海載客量的市場佔有率亦上升至百分之五十九點六。地鐵行車車費收入增至五十四億一千七百萬港元，上升百分之七點零。

機場快綫方面，乘客量上升百分之十七，達八百萬港元。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，達五億一千五百萬港元。但估計市場佔有率為百分之二十一，較二零零三年微跌百分之二，反映出來往香港機場旅客組成份的變化。

服務推廣

二零零四年內，公司推出一系列廿五週年紀念誌慶慶祝活動，包括荃灣綫的特別週年列車啟航、電視廣告、及特約贊助短片，並於無綫電視翡翠台的香港名牌特輯中作專題報導。公司將香港站以生日主題為裝飾，並舉行大抽獎活動。亦推出週年紀念票特別套裝，以及其他週年紀念特刊。我們繼續推行乘車優惠計劃，包括「十送

一」、促進全家享用的假日長者及小童「兩元搭地鐵」以及其他服務推廣。新增五個「地鐵特惠站」，並推出五項轉乘折扣活動。地鐵網站的網上購物服務，使地鐵紀念品與機場快綫票的銷售渠道有所增加，同時，MTR Club亦繼續推出「Fun分有獎」計劃。

機場快綫亦透過大型的市場推廣活動，宣傳新增列車班次，並舉行節日推廣活動，尤其於暑假期間推出的團體票及小童免費乘車，均有助促進車費收入的提升。境外市場方面，透過在內地電視節目中的宣傳，以及在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」活動，在機場抵港區進行持續不斷的推廣，並開展網上訂票服務，以推高機場快綫票在旅客抵港前的預售量。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，及香港旅遊局攜手合作，進行市場推廣。

服務表現

地鐵年內繼續在可靠、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，提高了公眾對公司系統可靠性的關切。公司特別成立由高層內部專責小組，負責改善營運，並委任國際知名的鐵路營運評估專家及驗證機構Lloyd's Register Rail，對公司的鐵路營運程序及資產展開獨立檢討。根據專責小組於十一月作出的調查結論，公司著手推行一系列改進措施，以加強維修保養工作並改善事故處理程序。

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的資產管理程序。我們亦即刻執行報告中提出的某些建議，並仔細研究報告，建立必要團體並制定必要程序，以執行其他建議。

公司的資產管理政策規定，地鐵須致力有效率及有效益地管理公司的鐵路資產，確保營運協議與所有相關法律規定均得以遵守。公司透過將資產的生命週期成本降至最低，以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關注及乘客的疑慮，但在二零零四年，公司總體表現仍較政府根據營運協議規定的最低服務表現水平為高，並在各方面制定更嚴格的顧客服務承諾。年內，地鐵的列車服務可靠性達百分之九十九點九，而列車準時程度亦達至百分之九十九點九。扶手電梯的可靠性亦達百分之九十九點九。影響乘客舒適度的主要方面，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發現，顧客滿意程度繼續維持在高水平。地鐵及機場快綫的服務質素指標，以一百分為滿分，分別取得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，地鐵第六年獲得壹週刊舉辦的二零零四年顧客服務大獎運輸類特別獎項。

一月份，地鐵列車上發生歷來首宗列車縱火案。我們在該事件中表現出對危機情況的應變能力。由於地鐵員工快速有效的處理，以及乘客冷靜的反應，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上的出色表現，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。

地鐵於二零零四年的安全表現仍然維持在高水平，並達成公司安全計劃中的所有目標。我們透過安全網絡遊戲、安全嘉年華以及「一個月安全活動」等教育性活動促進安全行為。

服務改善

地鐵年內繼續致力改善其鐵路基建與服務。

年內，我們啟用連接九鐵九龍塘站新大堂的九龍塘站新入口，並開放麼地道連接尖沙咀站與九鐵尖東站的新隧道系統。轉乘優惠推廣至十四條接駁綫，包括三條新大嶼山巴士綫、十條專綫小巴，以及一條跨境巴士綫。「地鐵特惠站」裝設地點增至十五個，為持有八達通卡乘客提供車費優惠。

車站繼續推行無障礙計劃，中環站、天后站與西灣河站安裝新的載客升降機。尖沙咀站安裝三部扶手電梯。

全綫三十個地鐵站的月台幕門翻新工程於目前正如期進行。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，其中包括荃灣綫全綫的所有車站，觀塘綫自油麻地至黃大仙各站的工程亦告完成。而港島綫由上環與銅鑼灣之間各站，以及北角站的翻新工程亦已完工。

提升生產力

年內，繼續停止對外招聘員工及更多工作外判，從而提升地鐵年內的生產力。其他多項提高效率的措施，例如機場鐵路站將負責香港站、九龍站及青衣站機場快綫的停車場管理，以及安裝新電腦系統，以更有效地利用非行車時間，亦將顯著提高地鐵的生產力。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。

> 車站商用設施及其他業務

香港經濟的全面回升，惠及地鐵車站商用設施及其他業務。

廣告

由於公司繼續宣傳廣告地點，及推出新廣告形式以吸引廣告客戶，廣告收入上升百分之二十一點零，達四億六千七百萬港元。

地鐵在灣仔站與銅鑼灣站之間推出非閃燈式隧道廣告。地鐵在鰂魚涌站外牆安裝大型廣告板，同時在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)，為等離子電視網絡增添新形式，並在地鐵網路中安裝近七百個十二塊廣告板。

我們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。其結果有助於加強公司的媒體價格策略以及廣告媒體計劃。

電訊

由於流動電話使用量增加，包括固網附屬公司TraxComm的收入，公司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線的無線電系統，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。TraxComm開始運作及管理五十兆頻寬網絡。該網絡為多家香港電信服務營運商提供服務，並使公司的光纖網絡覆蓋範圍擴展至二十六個地點。

車站商用設施

車站商用設施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。年內完成翻新工程的包括彩虹站、中環站、筲箕灣站、太古站、荃灣站、寶琳站、美孚站、金鐘站及香港站等，共增加零售設施樓面面積一千一百九十二平方米。但是，由於車站綜合施工需要，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增加二百六十八平方米，達一萬八千七百一十七平方米。翻新工程在葵芳站、深水埗站、油麻地站、銅鑼灣站、黃大仙站、鑽石山站、樂富站、奧運站與青衣站相繼進行，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 (QQRice)、Pie & Tart與TCBY。公司並在將軍澳站引入推廣櫃檯，向零售商短期出租。

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。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，地鐵透過加強智能卡項目以及可能產生投資機會的項目，為該項業務重新定位。

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。該項目正按照設計、建設與實驗階段如期進行，

預計將於二零零五年四月完成，公司將於完工後對其營運提供支援服務。我們與在墨爾本、多倫多及洛杉磯即將進行的項目合夥人開展合作。

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，可在二零零七年底竣工。

國際交通採購及物流有限公司

八月，國際交通採購及物流有限公司作為公司的全資附屬公司成立，旨在涉足全球鐵路供應及採購服務。

八達通卡有限公司 (八達通)

八達通無論在交通與零售業上均取得長足進展，為公司帶來的除稅前盈利增長百分之九十一點三，達四千四百萬港元。每日八達通卡使用量，由五千零七十萬港元增至五千七百五十萬港元。流通量由一千零四十萬張上升至一千一百八十萬張，而服務供應商則由二百五十三家增至二百九十九家。

隨著新服務供應商的加入以及現有供應商的退出，八達通零售使用量繼續增加。二零零四年，參與八達通卡自動增值服務的金融機構的數目已增至十九個，目前包括滙豐銀行、中國銀行、渣打銀行及花旗銀行。八達通在全年宣傳活動推動下，取得穩定的總體使用量，其中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」。

> 國際拓展

中國內地

在內地，公司的投資策略主要集中在北京、上海及深圳等需要快速集體運輸系統的主要城市。這些大城市可為公司帶來盈利的潛力最大。公司採取循序漸進的方式，推行此項策略，將一個項目中總結的經驗與技術應用於其他項目。

一月，公司與深圳市人民政府就建議興建的深圳地鐵系統四號綫二期，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。協議亦包括沿綫面積達二百九十萬平方米的物業發展權。

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，直達深圳龍華新市鎮，共有十四個車站。由項目公司建設的二期工程總投資估計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。四號綫一期預計將於二零零八年底全部完成。於地鐵項目公司的二期工程在二零零八年底完成後，四號綫一期與二期均將由地鐵經營。

地鐵在簽署原則性協議以來，已於深圳設立一個項目辦事處，負責著手進行鐵路的初步設計與物業工程，並與

深圳市人民政府就一項特許經營協議及其它相關協定進行磋商。該等協議授權地鐵項目公司建造二期工程並經營四號綫全綫，以及使用一期工程設施。該協議需經中央政府批准。儘管審批程序延遲，有關深圳四號綫項目的物業發展規劃仍取得良好進展。該發展項目的目標完工日期定為二零零八年以後。

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。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，主要用作徵用土地與土木工程項目，由北京市人民政府出資。合營項目公司將投資約人民幣五十億元（四十七億港元），即餘下百分之三十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。

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，是貫穿北京城區南北軌道交通主幹綫之一。

歐洲

公司在歐洲的發展策略主要集中於車務營運特許權，毋需涉及龐大的資本開支。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特許權及合約。

十一月，公司與英國Great North Eastern Railway Holdings Limited簽署合營協議，以競投肯鐵路特郡鐵路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，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。

自十二月以來，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。

> 物業業務

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，旅遊尤其是來自國內旅客的增長，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，較二零零三為低，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。

機場鐵路

機場鐵路沿綫物業的發展利潤，主要來自接收九龍站Union Square商場部份

主結構外殼。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），及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。君臨天下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，已推出發售。

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網規劃藍圖已作出修訂，透過減少低層發展項目的數量，從而提供更多休憩用地，此項修訂已獲得城市規劃委員會批准。至於在青衣站，城市規劃委員會決定就我們建議進行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上蓋物業蔚藍灣畔。蔚藍灣畔住宅單位的銷售情況極佳，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。

五十七a區的發展項目已取得預售同意書，發展商預期於二零零五年年初推出銷售。五十五b區的發展項目計劃應於二零零五年年初取得預售同意書。

位處將軍澳綫車廠以及未來將軍澳南站的八十六區「夢幻之城」總綱規劃藍圖的重大更改於八月獲得批准，該藍圖全面推行花園城市及無污染的概念。八十六區首期項目招標已於二零零五年一月批出。

此外，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。

投資物業

由於經濟持續復甦，投資物業所得收入增長百分之十一點九，達九億九千四百萬港元。該項增長主要由於較高的續約租金、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。

地鐵在旗下商場德福廣場、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。宜家傢俖在九龍灣德福廣場開設其全九龍區最大的分店，面積達七千八百平方米。國際金融中心二期寫字樓的需求繼續增長。截至年底，地鐵的十八層寫字樓已全部租出，地鐵的投資物業組合總面積達十七萬六千零二十平方米。

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，物業管理收入增長百分之十四點九，達一億零八百萬港元。年內組合中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。

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業，將於二零零八年完工。

內地業務

地鐵憑藉其專業知識和技術，已在內地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，並擁有四十二萬二千平方米住宅及商業單位的物業管理合約。

> 未來香港項目

地鐵在拓展及增加香港的鐵路物業基建項目上取得進一步進展，同時確保項目計劃不致影響環境並具備經濟效益。

我們正致力確保迪士尼綫於二零零五年七月一日前完工，屆時，該綫路將連通主題公園與地鐵網絡。大陰頂隧道已經建成。迪士尼站及欣澳站的裝修及安裝電力及機械設備的安裝工作，現已基本完工。自動月台閘門已經裝妥，同時列車改造亦已完工。

東涌吊車項目建造工程現已展開。用於運送物料的進口駁已在郊野公園服務。東涌及昂平終點站的建造工程進展順利，主題村的工程已經開展。該項目預料可於二零零六年年初準時完工。

我們於二月向政府提交有關將觀塘綫由油麻地站伸延至黃埔花園的建議書。公司已邀請多名顧問就日後位於「夢幻之城」內的將軍澳南站的詳細設計提交建議書，該站將於二零零九年落成。

二零零三年一月，政府要求地鐵繼續開展對西港島綫及南港島綫的規劃。二零零四年三月，地鐵將修訂後的建議書提交政府。該等建議書包含三項要素：將大載容量的港島綫伸延至西區；以及將兩條中等載容量的綫路伸延至香港島南面。其中一條中等載容量的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；另一條將在西營盤或大學與港島綫延綫接駁，途徑數碼港、華富及香

港仔等地點，以黃竹坑轉綫站為終點。有關該等新綫路的範圍及計劃將繼續與政府進行探討。

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正在如期開展，計劃於二零零五年底竣工，屆時將為博覽館提供服務。

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

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金鐘站，計劃於二零零五年底落成。

> 人力資源

地鐵公司繼續與我們熟練、能幹且盡忠職守的員工攜手努力，為其發展及成長締造機遇。根據公司提高生產力的政策，我們停止對外招聘，因此，總員工人數由二零零三年的六千六百二十九人降為六千五百五十五人。鐵路營運員工的人均營業額由二零零三年的一百二十七萬港元提升至一百四十萬港元。

我們已向全體員工積極傳達公司新的長遠目標、使命及信念。為使公司的文化及信念與公司在本港及海外的業務策略相一致，公司共召開一百三十四次工作會議。此外，我們竭力確保

就與九鐵可能合並及其潛在意義與員工進行公開透明的溝通。

為響應二零零三年度員工意態調查所突顯的員工問題，我們採取多項主動措施。我們開展有「行政總裁探訪同事」及「高級管理層與員工會面」計劃，旨在改善員工與高級管理層之間的直接交流。

我們還建立具體計劃，幫助經理及督導人員改善領導技巧。此外，有一千三百多名督導人員參與「督導人員典範新體驗」培訓計劃。

為支援公司的海外業務發展，地鐵人力資源管理部為各部門經理及海外派

遣員工提供專業建議及人事支援。為應付海外業務擴展對人力資源的挑戰，地鐵已執行一套及時的人力資源策略，包括以特定薪酬及僱用期限、全面的人力資源政策與制度，以及培訓及發展計劃為基礎，建立一個成長型業務的專用資源庫。

地鐵連續三次獲得香港勞工處頒發的良好人事管理獎。營運訓練部的綜合管理系統通過ISO9001、ISO14001及OHSAS18001認證。公司亦獲香港管理專業協會頒發「最具創意獎」，並獲美國訓練及發展學會頒發「最佳培訓」獎。

> 財務回顧

二零零四年財務業績檢討

溢利與虧損

地鐵行車綫的總載客量由七億七千萬人次大幅增至八億三千四百萬人次。週日平均載客量由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，則由百分之五十八點七增至百分之五十九點六。

地鐵行車綫的車費總收入增長百分之七至五十四億一千七百萬元。由於更高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，平均車費輕微下跌至六點五港元。

機場快綫的平均每日載客量增加百分之十六點六至兩萬一千八百人次，而地鐵於機場客運市場的估計佔有率則由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至五億一千五百萬元，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。

非車費收入大幅增至二十四億一千九百萬元，當中包括十三億一千一百萬元來自車站內商務及其他業務收入，以及十一億零八百萬元來自物業租務及

管理業務的收入。車站內商務及其他業務收入增長百分之十七點四，這主要因廣告及電訊收入大幅增加所致。物業租務及管理業務收入增長百分之十二點一，主要是由於國際金融中心二期的租務及管理業務全年運作、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。

儘管二零零四年內業務有總體增長，但未計折舊前經營開支仍下降百分之一點一至三十八億零五百萬元。員工成本由於退休金開支降低，由十六億四千三百萬元下降至十五億四千二百萬元。此外，公司亦得以將二零零三年計入損益帳的總部大樓物業重估虧蝕六千九百萬元撥回。不過，這些經營開支下降的數額其中部份受到二零零四年較高政府地租及差餉、達五億一千七百萬港元的維修開支以及較高的項目研究及業務發展費用所抵銷。

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，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部份未經修飾的商場，東涌站映灣園及藍天海岸以及九龍站君臨天下的遞延收益確認入帳，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。折舊開支由二十四億零二百萬元增加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，以及月台幕門及新鐵路資產投入運作後的折舊所致。

由於利率環境偏低加以借貸減少，淨利息支出下降至十四億五千萬元。平均利率降至百分之四點七，而利息保障上升至六點一倍。

公司分佔八達通卡有限公司的稅前盈利為四千四百萬元。所得稅項開支下降百分之六點四至七億港元，主要由於二零零三年利得稅率增加導致遞延稅項調整三億港元。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四十四億九千九百萬元，增加百分之一。由於年內發行新股份，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元。政府已同意收取股份作為部份應得股息，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元增至一千零三億一千三百萬元，主要由於接收部份未經修飾商場建築及投資物業重估盈餘所致。

在建鐵路工程增至二零零四年十二月三十一日的九億六千二百萬元，此乃由於迪士尼綫、東涌吊車，及博覽館站項目的資本開支增加所致。年終的發展中物業減少百分之九點六至二十億八千八百萬元，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元，而二零零三年年底則為三億七千六百萬萬元。

於年底的未償還貸款總額為三百零三億七千八百萬元，由於償還貸款而減少十六億四千七百萬元。本年度取用的貸款為七十一億九千四百萬元，主要用作再融資用途。

遞延收益減少至四十六億三千八百萬元，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，而該等減少數額由與九龍站未經修飾商場有關的遞延收益的轉入部份抵銷。

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元，較二零零三年高出十一億八千三百萬元，由於代息股份及行使認股權而發行股份所致。連同物業重估儲備增加的二十七億五千九百萬元及扣除股息後保留溢利增加的二十二億六千五百萬元，股東資金總額由五百七十二億九千二百萬元增至六百三十四億九千九百萬元。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增至四十四億八千六百萬元，而來自物業發展項目發展商的現金流入額，亦由八億五千五百萬元增至二十五億七千

六百萬元。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元及十三億零一百萬元，而去年則分別為二十六億七千萬元及十六億四千三百萬元。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元，較去年增加二十一億零九百萬元。計入派付股息十億七千九百萬元及償還貸款淨額十五億九千三百萬元後，淨現金流出為一億零六百萬元，而二零零三年則為十三億二千萬元。

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，將受到該等會計制度變更的影響，有關投資物業估值及財務工具之變更尤為顯著。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。由於香港市場物業價格波動較大，這項新會計準則可能對我們所報告利潤的水平及穩定性產生重大影響。

有關金融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並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，即利用與對沖工具的相關貸款的公允價值變更抵銷上述對沖項目的影響，從而在損益帳中僅反映對沖餘額的影響。由於對沖效率受到對沖關係的性質、利率走勢及匯率變化等因素影響，其可能產生的影響則難以預測及控制。

然而必須強調，上述項目均為非現金項目，因此不會影響現金流動。經修訂的準則並引入若干其他輕微改動，主要目的是在披露方面與國際會計準則遵守事項看齊，而這將反映於二零零五年帳目中。

融資活動

新融資

一月，集團利用有利市場條件，成功發行六億美元的十年定息債券。是次債券發行受到廣泛關注，並吸引超過一百三十個機構投資者認購，認購總額接近十九億美元。債券票面息率為百分之四點七五，發行息差為十年期美國國庫債券息率加八十三個基點，因此發行價格甚具吸引力。此項交易不僅使我們進一步延伸我們的債務組合年期，同時更成為信貸級別與香港主權相若的發債體發行十年期美元債券的新基準。下半年，集團進一步發行二億港元十二年期債券及

三億港元十五年期債券。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計資金需要。

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一億四千九百萬萬元。

風險管理

公司繼續根據「理想融資模式」進行融資活動及管理債務組合，因此，公司能夠保持一個足以分散風險及切合未來資金需要的均衡債務結構。公司還利用金融衍生工具，但僅作對沖用途。

信貸評級

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」，並隨後將港元信貸評級展望由「負面」修訂為「穩定」。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-。

融資能力

我們目前的資本性開支計劃，主要包括現有行車綫的保養及翻新，將軍澳八十六區一期百分之五十的地價及迪士尼綫及東涌吊車的建設。預期我們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。故此，地鐵具備足夠的融資能力以把握新的投資機遇。

深圳四號綫預計總投資為六十億元人民幣（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銀行貸款提供資金。地鐵於北京四號綫的投資將為我們於公私合營公司所持有的百分之四十九股權，該公私合營公司負責提供列車及機電設備總投資額預計為五十億元人民幣（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銀行貸款提供資金，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七億三千五百萬元人民幣（六億九千三百萬元）。我們預計地鐵於上述兩個項目的總股權投資略高於三十億元人民幣（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，在適當時間審核其資本結構及融資安排。