

執行總監會 管理報告

鐵路營運

總車費收入較二零零四年增長百分之五點九至六十二億八千二百萬港元，反映乘客量因經濟增長、迪士尼綫通車以及服務質素與車站環境不斷改善等因素而有所增加，及各地鐵行車綫及機場快綫的平均車費均有所增加。

乘客量

地鐵行車綫的總乘客量創下新高，達八億五千八百萬人次，較二零零四年增加百分之二點九。周日平均乘客量增加百分之三點九至二百五十萬人次。公司在專利公共交通工具市場的整體佔有率從百分之二十四點八提升至百分之二十五點二，而公司於過海載客量的市場佔有率從百分之五十九點六增加至百分之六十一點二。因此，車費收入增至五十七億二千一百萬港元，較二零零四年增長百分之五點六。

由於香港國際機場的航空旅客數量增加，二零零五年機場快綫的乘客量增加百分之六至八百五十萬人次。每日平均乘客量上升百分之六點四至二萬三千三百人次，而估計公司在來往機場乘客量的市場佔有率由百分之二十一增至百分之二十二。因此，車費收入提升百分之八點九至五億六千一百萬港元。

網絡擴展

迪士尼綫及迪士尼站於八月通車，而作為東涌綫與迪士尼綫轉乘站的欣澳站，亦於六月啟用。迪士尼綫自通車以來，其運作表現已超越安全可靠的表現目標。

十二月，機場快綫服務已伸延至博覽館站，為於機場的全港最新的國際展覽中心提供服務。

服務及推廣活動

全年推廣的多項計劃在提升公眾對公司優質服務的認識及維持乘客量增長均大有幫助。該等計劃包括在所有地鐵站及機場快綫車站中選舉最佳站務員、推出全新一輯宣傳公司優質服務的電視廣告以及一系列廣告特輯和站內宣傳。

地鐵友禮會發揮良好作用，透過以新的積分獎勵計劃取代「十送一優惠」計劃、舉辦會員招募活動、中文名稱創作大賽及「聖誕遊樂日」等活動，為忠實會員作出回饋。年底，地鐵友禮會的會員總數已超過五十萬。

為慶祝迪士尼綫通車，公司推出電視廣告、報章廣告、車站宣傳及在香港站特別設計倒數時計牌，並於十二月將「迪士尼綫一天乘車證」的銷售點伸延至所有地鐵站及機場快綫車站。

在亞洲電視「第十一屆十大電視廣告頒獎典禮」上，公司的「地鐵—免費資訊篇」電視廣告贏得「最會心微笑電視廣告大獎」。

加強與其他交通工具接駁的策略對提高公司市場佔有率尤其重要。於二零零五年，我們將接駁巴士轉乘優惠的路綫，由十四條增加至二十五條；此外，我們亦增加四個「地鐵特惠站」至十九個，為八達通卡乘客提供折扣優惠。

復活節、暑假、聖誕及農曆新年期間推出機場快綫多啦A夢小童車票套裝，目標為消閒乘客，並有效地提高網絡使用率。

機場快綫方面則針對其核心市場，推出以商務乘客為目標對象的「機場快綫多乘賞計劃」，並透過車站海報、網上廣告、致地鐵友禮

會會員電郵及車站招募加以配合。年底，該計劃成功招募約九千名會員。

為配合博覽館站通車，公司舉辦一系列通車前活動，並於通車時透過廣告宣傳，以助本地及海外進行推廣。此外，公司更透過展覽館推出專用車票以針對海外市場發售，向抵港旅客提前預售車票。

服務表現

二零零五年，地鐵公司繼續在可靠、安全、舒適及顧客滿意程度上維持極高的水平。

公司的客務服務表現連續六年在各方面超越政府根據營運協議所規定的水平，及公司本身所制訂更為嚴格的顧客服務承諾。年內，地鐵的列車服務供應達百分之九十九點九，乘客車程準時程度達百分之九十九點九。

顧客滿意程度繼續維持在高水平，而地鐵及機場快綫的服務質素指標，以一百分為滿分，分別為七十一分及八十一分。根據國際都市鐵路聯會(CoMET)發表的標準借鑑報告，公司與其他十一家都市鐵路機構比較，在服務可靠性、資產善用及成本效益方面繼續有卓越表現。

在本港，公司榮獲《東週刊》首屆「香港好生活大獎2005—公共交通工具組別」，以及連續七年榮獲《壹週刊》的「服務第壹大獎—公共交通工具組別」。

公司亦在國內獲頒由中國質量協會設立的「二零零五全國質量管理獎」，是該協會為表揚優質管理及顧客服務的最高榮譽。在海外，我們亦榮膺「拓拔•金寶—優秀安全健康及環境管理國際大獎」(Robert W. Campbell Award)銀獎，肯定公司在融合安全、健康和環境於營運方面的卓越表現。

二零零五年，公司進一步優化其世界級資產管理系統，並獲國際認證機構挪威船級社(Det Norske Veritas)頒授PAS 55-1:2004資產管理證書。

服務改善

年內，公司繼續致力改善鐵路網絡的基礎設施及服務，包括完成通往尖沙咀站、旺角站及觀塘站的新行人通道。

過去十年，公司在殘障人士的乘車設施方面投資逾四億港元。二零零五年，公司在上環站及佐敦站裝設新的載客升降機，並在所有地鐵站及機場快綫站裝設移動式輪椅通道，協助輪椅乘客上下車。公司將於未來五年額外投入一億港元，改善樓梯升降台、扶手電梯及載客升降機的發聲設備等設施。

為全綫地下車站月台裝設幕門的工程於二零零五年大致完成，年內共在鑽石山站、彩虹站、藍田站、天后站、炮台山站、鰂魚涌站、太古站、西灣河站及筲箕灣站等十八個月台完成安裝。預期該計劃將於二零零六年第一季竣工。

已進行近八年的車站翻新計劃在本年內，令樂富站、九龍灣站、鑽石山站、葵芳站、深水埗站、油麻地站、奧運站及青衣站等八個車站煥然一新及使其外觀更為現代化。到目前為止，已翻新車站總數達三十八個。

預計博覽館站通車後乘客量將有所增加，為此機場快綫的列車已由七卡車改為八卡車，以提高載客量。此外，為應付東涌綫日益

增加的乘客需求，公司已訂購四輛新列車，首輛列車將於二零零六年中投入服務。

生產力

公司繼續致力提升生產力。

在決定維修需要時，公司採用一套以可靠性為核心維修技術取向

車站商用設施及其他業務

由於經濟強勁，乘客量上升及顧問服務收入增加，加上公司利用鐵路資產以拓展非車費業務的策略漸見成效，年內車站商務及其他業務收入較二零零四年上升百分之十八點六，達十五億五千五百萬港元。

廣告

年內，由於零售市道持續暢旺，公司不斷改良及完善廣告形式，及迪士尼地鐵通車推出的新廣告套餐收效良好，廣告收入上升百分之九點二，達五億一千萬港元。

公司推出多種新的廣告形式，包括在地鐵沿綫六個車站的十五個位置推出播音廣告及在五個車站安裝月台彩旗設施。我們亦在旺角站及尖沙咀站的入口安裝站頂照明廣告牌。

公司繼續優化原有的廣告形式，包括在行走港島、觀塘、荃灣及將軍澳綫的一百零六輛列車內加大廣告板面積，增強視覺效果。

公司亦更換「e分鐘著數機」的十八部等離子電視，並將內容管理系統與其他站內大堂的等離子電視網絡結合，以改善視質效果及簡化日常操作。

電訊

電訊服務收入上升百分之四十點三達三億三千四百萬港元，但增長主要是由於提前終止一項電訊服務協議所得的一次過付款所致。

公司較計劃提前六個月，於十月將現有的無線電網絡徹底更新，使所有第三代流動電話服務營運商可在整個地鐵網絡中提供無間斷的第三代流動電話服務。

TraxComm Limited錄得較高收入，市場地位有所提升，其光纖網絡覆蓋範圍亦擴展至三十個地點，同時將頻寬服務能力提升至八十千兆。

車站商用設施

受惠租金上漲，車站翻新計劃令零售設施面積增加，車站商用設施收入上升百分之十五點四，達三億四千四百萬港元。

年內，有二十個車站的零售區完成翻新工程，使完成翻新的車站總數達三十個。扣除為配合Union Square的綜合工程於九龍站收回的一千六百九十平方米的零售面積，車站的總零售設施樓面面積淨增加百分之二，達一萬九千零七十平方米，新加入商店共九十九間，並引入二十八個新商標或品牌。公司亦正在另外兩個車站進行翻新工程。

包括停車場租金、紀念車票銷售、新車站接駁入口的費用及報刊雜誌等其他業務收入，上升百分之二十三點八達一億五千六百萬港元。

的風險基礎以控制維修成本。但是，由於員工成本上升，及於二零零四年應公眾要求進一步優化公司資產、維修及資產管理系統，致使二零零五年每車公里的營運成本上升百分之二點二達二十二點八港元。

此外，公司於年內進行自動車門操作試驗。視乎試驗結果及進一步的測試，該項目可能於日後推出。

對外顧問服務

對外顧問服務方面，我們的策略仍專注於可為公司帶來投資機遇的顧問服務。二零零五年，該業務的收入增至二億一千一百萬港元。

在中國內地，公司已簽署若干新的顧問及培訓合約。上海軌道交通九號綫的項目諮詢工作亦進展順利。年底，施工工程已完成百分之三十八。公司已完成十一號綫一期（北段）的調查工作並就十一號綫二期（南段）簽訂進一步合約。

在亞洲，公司取得超過三十份新合約，包括台灣高雄捷運公司涉及經營及保養規劃支援的顧問合約。在香港，我們機場旅客捷運系統的保養合約獲續約三年，並努力將系統拓展至航天廣場及海天客運碼頭。在其他地區，我們完成澳門政府、台灣高速鐵路股份有限公司及日本車輛製造株式會社委託的工作。

國際交通採購及物流有限公司

我們的全資附屬公司國際交通採購及物流有限公司繼續擴展在全球鐵路零件及設備市場的採購業務，目前活躍於英國、歐洲、北美及澳洲等地。

八達通控股有限公司

年內，八達通集團重組，八達通控股有限公司（八達通控股）成立，作為八達通卡有限公司（八達通）等八達通集團公司的控股公司。股權架構維持不變，地鐵公司透過八達通控股繼續持有集團百分之五十七點四的股份。二零零五年，八達通控股為地鐵公司帶來盈利四千萬港元，較二零零四年增加百分之二點六。

年內，服務供應商的數目由二百九十九增至三百四十九；卡流通量及每日交易額則分別由一千一百八十萬張及五千七百四十萬港元，增至一千三百二十萬張及六千四百七十萬港元。

年底，接受八達通卡付款的專綫小巴增加一百零三部，共達二千七百四十七部，幾乎覆蓋所有專綫小巴。接受八達通卡付款的紅色小巴亦由五十部增至一百七十一部。加入八達通付款系統的停車場再增加三十七個，總數達二百零三個。目前，八達通卡已於所有過境巴士及旅遊車上使用。

在零售方面，除快餐連鎖店、超級市場、便利店及西餅店外，八達通卡系統亦進入服裝業、電訊業及政府部門。

年內，公司推出一項顧客忠誠計劃，至年底該計劃已吸引超過五十九萬名八達通持卡人參加。

八月，八達通與香港金融管理局就有關監察多用途儲值卡營運的新監管架構達成協議，致在非交通市場使用八達通卡的某些有關限制獲得放寬。

儘管取得上述成績，以及荷蘭全國性自動收費項目的中央結算系統準時交付，由於新增業務，尤其是顧客忠誠計劃的開發及推廣導致營運成本增加，八達通控股對公司綜合溢利貢獻增幅不大。

海外拓展

地鐵公司在國際拓展方面取得顯著進展。

中國內地

二零零五年，公司就投資人民幣六十億元以建設深圳市軌道交通四號綫二期，及經營該綫一期與二期三十年的項目上達到若干重要里程碑。公司已向國家發改委遞交可行性報告，並與深圳市政府草簽《特許經營協議》。目前已展開詳細設計工作及在試驗段動工。

六月，公司與國家開發銀行就人民幣三十六億元、為期二十五年的無追索權貸款草簽主要條款，以取得該項目總成本百分之六十的銀行融資。

在北京，由地鐵公司擁有百分之四十九股權、北京市基礎設施投資有限公司擁有百分之二股權及北京首都創業集團有限公司擁有百分之四十九股權的公私合營公司透過其股東合作夥伴與北京市政府草簽《特許經營協議》，以投資、建設及營運總長二十九公里的北京地鐵四號綫，為期三十年。

預期該項目的總投資將達人民幣一百五十三億元，其中約人民幣四十六億元或項目總成本的百分之三十由公私合營公司提供，而餘下的百分之七十則由北京市政府提供。

國家發改委已發出正式批文，合資協議及公司組織章程亦已獲商務部批准，隨後國家工商行政管理局簽發營業執照，至此所有的公私合營公司所需的一切登記手續均已辦妥。公司已開始著手籌備工作。

在公私合營公司出資的人民幣四十六億元投資中，百分之三十將為合作夥伴提供的股本，百分之七十將為銀行貸款，後者由中國工商銀行及國家開發銀行分別提供，各人民幣十六億元，乃為期二十五年的無追索權銀行貸款。年內，公私合營公司的合作夥伴已草簽有關貸款協議。

公司已簽署兩份合作備忘錄。第一份與深圳市政府簽署，涉及合作投資、建設及營運長達三十二點九公里的三號綫。此後，談判已取得重大進展。

第二份與武漢市城市建設投資發展有限公司及武漢市發展計劃委員會簽署，涉及發展武漢市的地鐵網絡。目前正在進行投資前調查及有關討論。

歐洲

公司在歐洲採取的策略為競投有關重型鐵路與地鐵的營運專營權。

二零零五年，公司參加競投瑞典的一項專營權及在英國的兩項專營權，均未獲成果。目前，公司繼續在英國及斯堪的納維亞尋求發展機會，尤其是英國政府宣布將重組及重新授予專營權的營運合約。

在英國，地鐵公司與其合作夥伴GNER已通過競投西南鐵路專營權的預審資格。此外，我們亦與Laing Rail合作，尋求取得參加競投北倫敦鐵路專營權總成本服務合約的預審資格。

物業業務

由於經濟強勁及物業市場氣氛樂觀，公司的物業業務錄得強勁增長。

物業發展

物業發展利潤增長百分之三十四點五達六十一億四千五百萬港元，主要來自機場鐵路發展項目。

機場鐵路沿綫物業發展利潤來自凱旋門的利潤攤分、Union Square「Elements」一期第二部分主結構外殼的資產攤分，以及君匯港、東涌站一期酒店及藍天海岸與映灣園按施工進度確認的遞延收益。將軍澳綫沿綫物業發展利潤來自「連理街」的資產攤分、蔚藍灣畔的售樓收益，以及出售將軍澳豪庭的零售商舖。

機場鐵路沿綫年內完成的發展項目包括四季酒店及香港四季匯、凱旋門、水藍天及悅濤軒，而君匯港、悅濤軒、水藍天及凱旋門已開始預售計劃，市場反應理想。

將軍澳綫沿綫的物業發展中，將軍澳豪庭已完工，並於二月獲發入伙紙，三月開始預售。君傲灣及都會駅（調景嶺站一期）開始預售，市場反應良好，其中君傲灣於二零零六年一月獲發入伙紙。

一月，公司將位於將軍澳八十六區第一期的發展項目由長江實業（集團）有限公司（長實）屬下的港業投資有限公司成功投得，發展合約於二月簽署。八十六區第二期發展項目的招標工作於十二月展開，由長實屬下的Rich Asia Investments Limited於二零零六年一月投得。就第一期，公司決定於二零零五年支付一半地價，由發展商在出售發展項目後償還，以增加公司在發展利潤的攤分比例；而就第二期，公司決定於二零零六年向發展商提供四十億港元免息貸款，以增加公司在該項目的資產攤分。

為使八十六區的發展規劃更能符合市場需求，公司於二零零六年一月提交一份總綱發展藍圖，為該區的物業發展計劃作修改。此外，公司已向城市規劃委員會提交一份城市規劃申請，擬在將軍澳市中心（五十六區）發展一項綜合發展項目，並於十二月獲得批准。

位於彩虹站清水灣道8號的泊車轉乘公共交通工具發展項目亦已完工。

投資物業

由於租金上漲、德福廣場二期的租金收入攤分增加，加上「連理街」於四月開幕，投資物業收入增長百分之十九達十一億八千三百萬港元。公司所有的商場，包括「連理街」均維持百分之百出租率。

旗艦商場「Elements」的國際預租反應積極，而位於將軍澳站的新商場「君薈坊」，其預租情況亦進展良好。

年內，公司繼續致力提升各商場的零售環境，包括在德福廣場一期開展大型翻新工程，以及透過推廣活動支持公司的租戶，同時繼續加入新商戶及提升商戶組合。

香港迪士尼樂園開幕與迪士尼綫通車為青衣城商場帶來正面影響。自九月以來，憑藉迪士尼樂園開幕的效應，配合有效的主題推廣活動，青衣城商場的人流量與去年同期增加達三成。

公司位於國際金融中心二期的十八層寫字樓維持百分之百出租率。

物業管理及其他服務

公司物業管理業務收入增加百分之十六點七達一億二千六百萬港元。年內，公司的管理組合共增加五千零七十五個單位，主要來自映灣園、蔚藍灣畔以及水藍天。截至年底，公司管理的住宅單位增加至五萬四千三百五十八個，商業及寫字樓面積則增至五十六萬二千二百九十六平方米。

物業代理業務收入增長百分之十六點七達七百萬港元，而八達通卡大廈通行系統業務營業額增長百分之三十達一千三百萬港元。

國內業務

公司在國內的物業顧問、管理及相關業務繼續增長。年內，公

司取得兩項高級住宅發展項目的新物業管理合約，包括北京的北辰北苑B3居住區以及建外Soho五期及七期，另外亦取得重慶的美麗山水項目管理合約。

此外，公司已簽訂一項為期長達四十七年的租約，負責營運和管理位於北京東城區的「東方銀座」購物商場，預期該商場將於二零零六年底重新開業。該租約容許公司擁有選擇權，可在租期首五年內按預定價格購買該商場，並在首五年屆滿後享有優先取捨權。

深圳市軌道交通四號綫的物業發展方面，其總綱規劃目前已大部分確定。

香港網絡拓展項目

東涌纜車項目（「昂平360」）仍在進行中，目前上蓋建築工程已基本竣工，纜車塔及機電設備亦已安裝完成。所有纜車車廂已運抵香港，纜索拉綫工程亦已於二零零六年二月基本上完成。「昂平360」由Skyrail-ITM (Hong Kong) Ltd管理，預計於二零零六年中啟用。

機場站離境大堂連接航天廣場廊零售區發展項目的第二個月台裝修工程正處於施工階段，預計將於二零零六年下半年完成。

將軍澳南站的詳細設計經已完成，工程項目其中包括政府委託予公司的八十六區北面通道工程正在招標。預計該站將於二零零九年完成，為八十六區物業發展項目提供服務。

公司在二月向政府提交西港島綫、南港島綫（東段）及南港島綫（西段）的修訂建議。

西港島綫將港島綫由上環站開始，沿西營盤站及大學站延伸至堅尼地城站。初步設計工作、岩土工程勘察，及環境影響評估均已開始，計劃於二零一二年通車。公司在政府決定進行西港島綫規劃後，繼續與政府討論包括資金安排的有關細節。

南港島綫（東段）將會由位於鴨洲的海怡半島開始，沿利東、黃竹坑及海洋公園，直達金鐘後與港島綫交匯。

南港島綫（西段）將從與西港島綫交匯的大學站開始，沿數碼港、華富及香港仔，直達黃竹坑後與南港島綫（東段）交匯。預計政府將於二零零六年初就南港島綫的建議作出決定。

地鐵公司與九鐵可能合併的消息公布後，兩家公司負責重估沙田至中環綫，其中一項選擇為觀塘綫延綫。二零零五年，公司建議可在作出有關合併的決定前開展工程。政府仍在考慮該建議。

連接金鐘站與太古廣場三期的金鐘道行人通道，其主要隧道挖掘工程已基本完成，現正進行隧道的混凝土鋪設。該通道預計於二零零六年第三季度開通。政府亦已批准連接始創中心與太子站的行人通道，工程預計於二零零六年初開始，二零零八年完成。荔枝角站行人通道改善計劃已在政府憲報公布，工程預計於二零零六年開展。

公司向政府提交關於擴建銅鑼灣站的建議，並於二零零六年一月開展可行性研究。此外，公司亦就尖沙咀站的新行人通道與發展商展開商討。

人力資源

二零零五年，地鐵公司繼續致力提升營運效率，並為培育人才投放資源。

公司就海外業務的中高層管理人員的人力需求進行一項研究。公司根據結果採取職位委任、彈性人力調配、對外招攬資源及加速培養當地人才等措施。為拓展業務而設的人力資源庫及人力資源系統亦尤為重要。公司亦對僱用條件、人力資源政策及其他支援工作加以檢討，以協助被派遣至海外的員工。

為提高管理人員的工作效率，公司採用個別及針對性的領導才能培育方式。第一批高級及行政管理人員的評估已經完成，並採取相應的培育方案，包括職位委任、任命代理、行政管理課程及一對一指導等。

為給予員工充足發展機會，年內公司共為六千五百一十三名員工提供共三萬六千六百八十九個工作日的培訓。其中包括迪士尼綫客戶服務課程，以及全新的普通話學習系統「普通話網上通」。

車務訓練部的綜合管理系統再次通過ISO9001、ISO14001及

OHSAS18001認證。公司亦獲得英國特許公認會計師公會頒授「白金認可僱主」榮譽，以表揚其致力為員工提供培訓。

公司推出創意計劃「企業智囊」(Enterprising Pod)，培養員工發揮公司信念中的「勇於進取」精神，為公司帶來更多收入及盈利。計劃中，每一項理念將由一名高級經理自願擔任「創意守護天使」(Idea Guardian Angel)，負責聯絡拓展，並在實際運作中作試用及驗證。該計劃得到各級的員工的踴躍支持。

為貫徹公司的社會責任及可持續發展方針，公司推出一項新僱員義工計劃—「地鐵人·地鐵心」，以加強公司的社區參與。該計劃得到行政總裁及執行總監會成員的支持，並對籌劃及參與義工活動的員工提供支援及加以表揚。員工及其家人均積極響應該計劃，實在令人鼓舞。同時，地鐵社會服務團亦繼續積極提供義工服務。

公司已進行一項工作/生活平衡研究，結果顯示，員工對工作十分滿意，並未有因為工作壓力而影響工作表現或安全。為提高員工對「健康心態、健康身體」的關注，公司舉辦了一系列以身心健康、人際關係及工作為主題的研討會。

財務回顧

二零零五年財務業績回顧

二零零五年一月一日，公司調整會計政策及財務報表呈列以符合經修訂的《香港財務報告準則》(HKFRS)，該準則包括香港會計師公會頒布的《香港會計準則》(HKAS) 及詮釋 (HK-Int)。該等調整的影響載於財務摘要報告附註，而二零零四年比較數字已經重列。

HKAS 40要求在損益表中確認投資物業市值的變動。HKAS 17要求將租賃土地及樓宇中的土地部分作為經營租賃處理，從而導致以往的土地部分折舊開支被重新歸類為經營開支。HKAS 32及HKAS 39要求按市值計算衍生工具的價值，若能符合對沖會計方法的要求，被對沖的財務負債會根據公允價值作出重估，其在資產負債表中的帳面金額亦作出相應調整。而與上一個結算日的價值改變，則會因應其對沖關係的類別在損益表中或直接在資產負債表中的對沖儲備確認。除自二零零五年一月一日起採納HKAS 32及HKAS 39外，公司已追溯採納HKAS 40及HKAS 17，並重列二零零四年比較數字。在採納HK-Int 2後，若干過往於損益表中計入的路軌維修及替換開支會予以資本化並計算折舊。

上述變動並不影響公司的現金流量或基本業務表現。

溢利與虧損

地鐵行車綫的載客量上升百分之二點九達八億五千八百萬人次，創歷史新高。由於推廣計劃改變及迪士尼綫通車，平均車費增長百分之二點六達六點六七港元。車費收入增長百分之五點六至五十七億二千一百萬港元。

機場快綫的車費收入增長百分之八點九達五億六千一百萬港元，原因是載客量增加及平均車費上升，後者是由於更多乘客搭乘較長車程所致。

非車費收入增長百分之十八點七達二十八億七千一百萬港元，包括十五億五千五百萬港元來自車站內商務及其他業務收入及十三億一千六百萬港元來自物業租務及管業收入。若不計算由於一家流動電話營運商因提前終止合約所獲得的一次性收入，非車費收入總額增長為百分之十五。

廣告收入受惠於經濟增長及採用新的推廣形式而增加百分之九點二。車站商用設施收入增長百分之十五點四，原因是載客量增加、消費力強勁及租金收入提高。顧問服務收入增長百分之十五點九，原因是公司取得新的顧問合約。由於新車站入口的接駁費用及報刊雜誌收入增加，其他業務收入增長百分之二十三點八。

由於一間新商場的開業及國際金融中心二期寫字樓及停車場租金的全年影響，加上租約續期後租金上調，物業租務及管業收入增長百分之十八點八。該等有利因素彌補了電訊收入相對停滯的增長。

儘管業務範圍增加，經營開支仍能控制在四十億五千二百萬港元或較去年增長百分之六，低於收入增長率的百分之九點六。

路軌會計處理的變動，即將路軌維修及替換開支予以資本化作為固定資產，導致經營開支下降四千五百萬港元，而折舊費用相應增加七千五百萬港元。二零零四年，公司將二零零三年就總部大樓引致的物業重估虧蝕六千九百萬港元撥回，導致二零零四年的經營開支減少。若不計算以上兩項，經營開支增加二億零六百萬港元或百分之五點四。

導致開支增加的主要原因包括員工成本增加，其中為滿足新綫路及車站運作的額外工作需要，以及薪金上調和特殊獎勵金，令員工成本增加六千八百萬港元。隨著二零零四年經營利潤增加，營運鐵路的地租及差餉上漲二千二百萬港元。車站商務及其他業務以及物業租務及管業的開支分別提高四千三百萬港元及三千一百萬港元，與業務活動增多相符。由於各種研究的顧問費用上升及有關世貿組織「香港部長級會議」的安全措施開支，一般及行政開支增加四千萬港元。中國內地及歐洲的項目研究及業務發展活動的成本下降二千五百萬港元。

未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤增長百分之十二點六達五十一億零一百萬港元。經營毛利率從百分之五十四點二改善至百分之五十五點七，是過去十年來最高的。

二零零五年的物業發展利潤達六十一億四千五百萬港元，包括：凱旋門的盈餘攤分；東涌站項目酒店部分及奧運站君滙港確認入帳的遞延收益；以及以實物攤分的「Elements」一期第二部分及「連理街」。

未計折舊前經營利潤增長百分之二十三點六達一百一十二億四千六百萬港元。折舊開支增長百分之七點三達二十六億八千二百萬港元，主要是由於上述路軌資本化政策的變動、合約提前終止後若干電訊設備全面折舊、以及迪士尼綫、月台幕門工程及車站翻新完工所致。

儘管利率上升及迪士尼綫的利息支出不再予以資本化，淨利息支出主要因貸款減少而下降百分之六點一達十三億六千一百萬港元。由於利率上升，實際平均利率從百分之四點七增至百分之五點一，而利息保障上升至七點六倍。為符合HKAS 40，除稅前投資物業市值增加二十八億港元(除稅後為二十三億一千萬港元)，已在損益表中確認。

公司分佔八達通控股的淨利潤增長百分之二點六達四千萬港元。公司透過共同控制實體在歐洲競投專營權，導致三千一百萬港元的分佔淨虧損。稅項開支包括在中國及海外業務活動的本期稅項開支及遞延稅項撥備，增長百分之三十七點一達十五億四千九百萬港元。淨利潤增長百分之二十九點三達八十四億六千三百萬港元，其中股東應佔利潤為八十四億五千萬港元，增長百分之二十九點一。每股盈利從一點二三港元增至一點五五港元。

不計及投資物業重估及其相關遞延稅項，基本利潤為六十一億四千萬元或每股一點一三港元，分別增長百分之三十六點七及百分之三十四點五。

董事局建議派發末期股息每股零點二八港元，即合共派息十五億三千五百萬港元，除註冊地址在美國或其任何領土或屬土的股東外，所有股東均可選擇以股代息。政府同意收取股份作為應得股息，以確保所支付的股息總額不超過百分之五十以現金支付。

資產負債表

固定資產總值增加至一千零三十二億七千五百萬港元，主要由於投資物業重估盈餘、接收「連理街」及迪士尼綫與博覽館站在投入運作後，其建造成本撥入資產所致。

在建鐵路工程輕微上升至十億零六百萬港元，主要包括東涌纜車及航天廣場項目的額外資本性開支所致，該等開支因迪士尼綫與博覽館站的成本被撥為固定資產而得以減少。

發展中物業增加至二十七億五千六百萬港元，主要由於就將軍澳八十六區第一期支付一半地價十一億六千萬港元所致，部分開支從有關奧運站第三期、調景嶺及將軍澳八十六區發展項目的發展商所獲得的進一步成本補償而有所降低。

待售物業增加至十三億一千一百萬港元，主要包括凱旋門的住宅單位。

根據HKAS 39的規定，分別錄得衍生工具財務資產及負債二億三千四百萬港元及三億零七百萬港元。

應收帳項、按金及預付款項大幅增加至三十億九千五百萬港元，主要由於在凱旋門物業預售中所增加的應收款項所致。

由於償還部分貸款，未償還貸款總額減少二十一億一千四百萬港元至二百八十二億六千四百萬港元。取用的貸款達五十二億九千一百萬港元，主要用作再融資。遞延收益從四十六億三千八百萬港元減少至三十五億八千四百萬港元，主要由於把東涌站、九龍站及奧運站發展項目的遞延收益確認入帳所致，而該等減少因收取與奧運站第三期發展項目有關的九億三千六百萬港元款項而抵銷。

遞延稅項負債從六十三億六千八百萬港元增加至八十億一千一百萬港元，主要由於按香港標準利得稅稅率百分之十七點五計算利潤的稅務影響所致，當中包括物業重估的稅務影響。

股本、股份溢價及資本儲備增加十一億八千一百萬港元至三百七十四億五千萬港元，此乃由於代息股份及行使認股權而發行股份所致。連同固定資產重估及其他儲備增加的五億零一百萬港元、因採納HKAS 32及39而作出的期初調整一億二千四百萬港元及扣除股息後保留盈利增加的六十一億七千七百萬港元，股東應佔總權益從六百一十八億九千二百萬港元增加至六百九十八億七千五百萬港元。總負債權益比率從百分之四十九點一改善至百分之四十點四，而淨負債權益比率則從百分之四十八點六下降至百分之三十九點九。

流動現金

鐵路及相關活動的淨現金收入從四十四億八千六百萬港元增加至五十一億八千九百萬港元，而來自物業發展商及買家的現金流入額從二十五億七千六百萬港元增加至二十六億一千萬港元。包括就將軍澳八十六區第一期發展項目支付一半地價的資本性項目開支，與利息開支的現金支出分別達三十四億五千四百萬港元及十四億一千六百萬港元，而去年則分別為二十八億八千九百萬港元及十三億零一百萬港元。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二十八億二千三百萬港元，較去年增加二億五千七百萬港元。計入派付股息十一億三千八百萬港元及償還貸款淨額十五億九千八百萬港元後，淨現金流入為八千七百萬港元，而二零零四年的淨現金流出則為一億零六百萬港元。

融資活動

新融資

年內，集團利用港元市場資金充裕、利率低企及信貸息差收窄帶來的有利條件，以低成本籌集共四十七億港元的新融資。該等新融資包括一項五億港元的十年期票據及兩項五億港元的十五年期票據，票面息率分別為百分之四點五、百分之四點二八及百分之四點七五，以及多項合共三十二億港元的雙邊銀行貸款，包括二十二億港元七年期貸款及十億港元十年期貸款。

年底，公司共有總額達五十三億港元的尚未動用承諾銀行貸款，連同二零零六年初新增的銀行貸款承諾及新發行的定息票據所得款項，將足以應付公司於二零零六年的所有資金需要。

在附屬公司方面，年內，公司與國家開發銀行草簽為期二十五年，金額達人民幣三十六億元的無追索權銀行貸款的主要條款，所得款項將用於資助集團就深圳市軌道交通四號綫項目投入的人民幣六十億元的百分之六十。北京地鐵四號綫項目的公私合營公司亦透過合作夥伴與中國工商銀行及國家開發銀行分別草簽了兩項二十五年期、無追索權銀行貸款，每項金額均為人民幣十六億元。該等貸款所提供的較長貸款限期、人民幣計值及定息貸款將分別有助降低兩個項目的再融資、貨幣及利率風險。

借貸成本

儘管短期利率上升，我們的平均借貸成本僅從二零零四年的百分之四點七微升至百分之五點一，利息開支總額則增加四百萬港元，反映公司採取大部分以長期定息融資的保守債務組合。

風險管理

公司繼續根據其「理想融資模式」維持多元化的債務組合，該模式旨在透過制訂理想的定息及浮息債務組合、許可的貨幣風險水平、均衡還款期、採用多種融資工具及保持能充分滿足未來資金需要的融資準備，以分散風險。

公司利用金融衍生工具僅作對沖用途，絕不涉及投機買賣。公司僅與信貸評級達A-/A3級或以上的交易對手進行交易，並根據其信貸評級釐定交易額度，以便控制交易對手風險。此外，公司亦採用一個按「風險價值」方法及「預期虧損」概念制定的監控架構，進一步量化及監控該等風險。

信貸評級

公司是香港首家取得與香港政府評級齊齊的國際認可信貸評級的公司。

穆迪將我們的短期外幣及長期港元信貸評級分別再確認為P-1及Aa3，展望為「穩定」，並將長期外幣債務信貸評級上調至Aa3，如該等債務是根據外國法律發行。

標準普爾將我們的短期/長期港元信貸評級再確認為A-1+及AA-，並同時將我們的短期/長期外幣信貸評級上調至A-1+及AA-，展望為「穩定」。

評級投資中心亦將我們的短期港元及長期港元/外幣信貸評級分別再確認為a-1+及AA/AA-。

財務規劃

我們採用全面性長期財務策劃模式來計劃我們的鐵路營運及評估新投資。該模式基於加權平均資金成本及所需回報率對所有投資進行嚴格評審，並就重要變數進行敏感度測試，及定期檢討各項假設，以確保結果可靠及穩定。為求有效管理資金成本，公司亦會定期評估資金需要及資本結構。

融資能力

在二零零六年至二零零八年未來三年內，公司預計資本性開支總額內有五十億港元及二十一億港元分別用於本港的鐵路項目及物業發展，及五十四億港元用作海外投資。另外，公司會向將軍澳八十六區二期的發展商提供四十億港元免息貸款。鑑於該四十億港元免息貸款及就深圳市軌道交通四號綫項目的資金需要已準備就緒，為此，集團將有足夠的融資能力把握香港及海外的其他投資機會。