

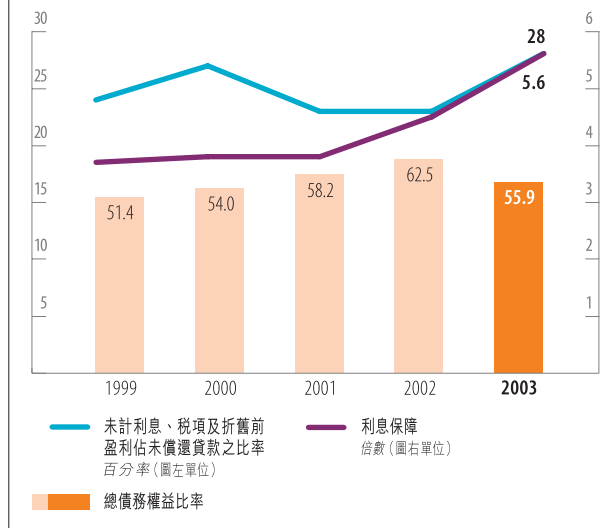
二零零三年財務業績檢討

溢利與虧損

二零零三年上半年，鐵路載客量因非典型肺炎爆發而大受影響，但隨着下半年經濟強勁反彈，負面影響已減至最低。由於這個原因，地鐵行車綫，包括市區綫、東涌綫及將軍澳綫，總載客量略減百分之零點九，由二零零二年的七億七千七百萬人次減至二零零三年的七億七千萬人次。年內的周日平均載客量由二零零二年的二百二十六萬人次下降至二百二十四萬人次。公司於香港整體公共交通市場的佔有率由二零零二年的百分之二十三點五增加至百分之二十四點三，而過海交通工具市場佔有率則由二零零二年的百分之五十八點二增加至百分之五十八點七。

債務償還能力

地鐵維持極佳的債務償還能力。



地鐵行車綫的車費總收入為五十億六千四百萬港元，較二零零二年的五十一億六千七百萬港元減少百分之二。平均車費由二零零二年的六點六五港元輕微下跌至六點五七港元，主要由於透過車費推廣計劃如「十送一」計劃提供的免費乘車優惠增加所致，而「十送一」計劃在二零零三年十分受歡迎，因此在二零零四年再度推行。鑑於香港經濟不景，董事局決定不會調高車費。

由於非典型肺炎導致機場出入境旅客減少，機場快綫平均每日載客量由二零零二年的二萬三千二百人次減少百分之十九點四至一萬八千七百人。公司估計在各種往返機場的交通工具中，機場快綫的市場佔有率由二零零二年的百分之二十五下降至百分之二十三，總收入則下跌百分之二十三點一至四億二千五百萬港元。由於機場快綫實行推廣計劃及車費優惠，平均車費由六十五點四三港元下降至二零零三年的六十二點零七港元。

非車費收入上升百分之七點一，由二零零二年的十九億六千六百萬港元上升至二十一億零五百萬港元，當中包括十一億一千七百萬港元來自車站內商務及其他業務收入以及九億八千八百萬港元來自租務及管業收入。由於新車站小商店令租金收入增加以及對外顧問服務收入有所增長，車站內商務及其他業務收入較二零零二年增加百分之十四點一。儘管受非典型肺炎影響，租務及管業收入仍較二零零二年微升百分之零點一，部分由於管業及投資物業組合（包括國際金融中心二期）擴大令收入增加所致。

經營開支一般受到控制，生產力持續增長。雖然新的將軍澳綫首年全年運作，未計折舊前經營開支僅上升百分之四點八，由二零零二年的三十六億七千二百萬港元增至三十八億四千七百萬港元。員工成本由二零零二年的十五億七千九百萬港元增加至十六億四千三百萬港元，反映將軍澳綫首次全年通車的額外成本，以及在自願離職計劃下支付的補償款項。其他日常鐵路經營開支，亦因

將軍澳綫全年運作及非典型肺炎招致的額外開支而有所增加。車站內商務及其他業務的支出，由於對外顧問服務及其他業務增長而大幅上升。其他費用由二零零二年的一億零五百萬港元增至一億八千七百萬港元，原因是位於德福廣場的總部大樓進行物業重估，計入六千九百萬港元的非經常性虧絀。

未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤為三十七億四千七百萬港元，較二零零二年的四十億一千四百萬港元下降百分之六點七。這代表毛利率為百分之四十九點三，二零零二年則為百分之五十二點二。若不計上述非經常性虧絀，經營毛利率應為百分之五十點三。

物業發展利潤大幅增加至五十三億六千九百萬港元，去年度則為三十七億五千五百萬港元，這主要來自攤分國際金融中心二期及Union Square擎天半島發展項目資產所得的利潤，及按建造進度計算的九龍站第四期君臨天下及東涌站第三期映灣園發展項目的遞延收益入帳以及預售物業所確認的利潤。

由於二零零三年物業利潤有所增長，未計折舊前經營利潤上升百分之十七點三至九十一億一千六百萬港元。年內，公司對固定資產的估計可用年期進行定期檢討，導致年度折舊費用出現淨減幅，全年折舊開支因而由二零零二年的二十四億七千萬港元減少至二十四億零二百萬港元。

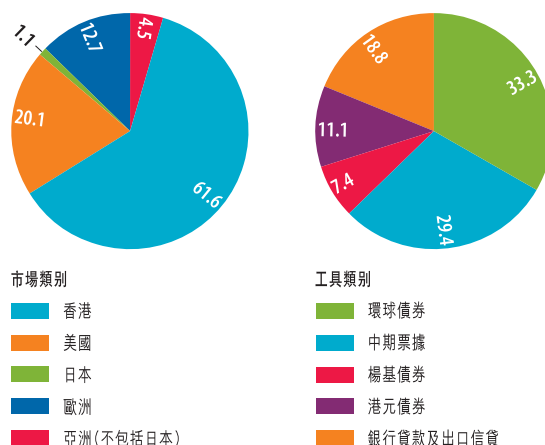
淨利息支出由二零零二年的十一億二千五百萬港元增加至十五億三千九百萬港元，此因將軍澳綫於二零零二年八月通車後首次計入全年利息開支所致。然而，公司支付的平均利率由二零零二年的百分之五點四降至二零零三年的百分之五點一，而利息保障由二零零二年四點五倍上升至五點六倍，與經營利潤的增幅相符。

隨着二零零三年一月一日起採納經修訂的所得稅會計準則後，公司把七億四千八百萬港元的稅項確認入帳，差不多全部為年內的遞延稅項開支，其中三億港元與年內利得稅率由百分之十六調升至百分之十七點五有關。應注意此遞延稅項開支為非現金項目。

借貸來源

地鐵利用港元市場的有利環境進一步減低借貸成本。

百分率 (於二零零三年十二月三十一日)

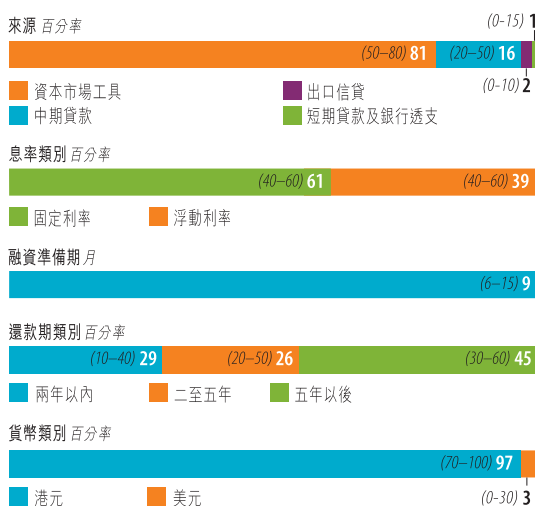


理想融資模式及債務結構

繼續奉行理想融資模式以達至均衡的債務組合。

(理想融資模式)與實際債務結構的比較

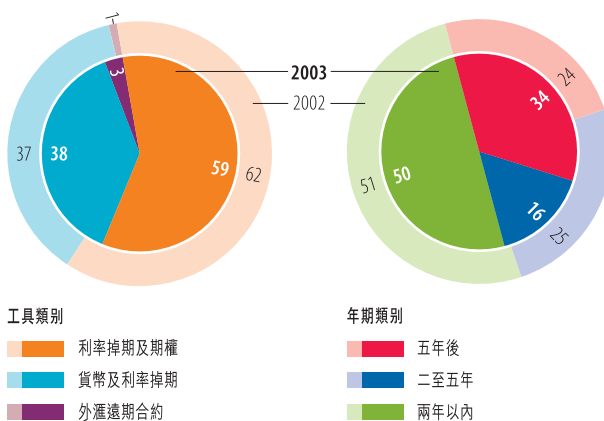
於二零零三年十二月三十一日



利率及貨幣風險對沖工具的應用

地鐵積極運用衍生工具對沖利率及貨幣風險。

百分率 (於二零零三年十二月三十一日)



連同公司分佔八達通卡有限公司的盈利二千三百萬港元，集團本年度的股東應佔利潤為四十四億五千萬港元，較二零零二年的三十五億七千九百萬港元（因遞延稅項重列）增加百分之二十四點三，每股盈利為零點八五港元。

董事局建議派發末期股息每股二十八仙，即合共派息十四億八千一百萬港元，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。

根據竹篙灣綫項目協議所訂明的融資安排，政府將豁免收取本年末期股息的現金部分三千七百萬港元，此為政府對竹篙灣綫項目的財政資助承擔的未支付餘額。

資產負債表

集團一直保持穩健的財政狀況，而資產方面以鐵路系統投資為主。截至二零零三年十二月三十一日，固定資產總值由二零零二年的九百四十二億七千萬港元增至九百六十九億二千一百萬港元。上述增幅主要由於接收用作投資物業的國際金融中心二期寫字樓及停車位所致。

在建鐵路工程增加百分之六十六點一，由二零零二年的二億零九百九十九萬港元增至二零零三年十二月三十一日的一億八千一百萬港元，此乃由於東涌吊車項目的成本在項目協議簽署後由遞延開支重新分類至在鐵路工程帳項所致。

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的款項。年終的發展中物業由去年的二十八億七千萬港元下降百分之十九點五至二十三億零九百九十九萬港元。這主要由於國際金融中心二期於二零零三年七月落成後轉撥出有關之地盤籌備開支所致。

應收帳項、按金及預付款項由二零零二年底的七億二千七百萬港元增至二零零三年十二月三十一日的十一億五千三百萬港元，主要來自年底左右從出售擎天半島物業產生的應收售樓款項。

截至二零零三年十二月三十一日，現金及現金等價物減少至三億七千六百萬港元，而二零零二年底則為十七億一千八百萬港元，減幅主要由於調用資金支付資本性項目及償還貸款所致。

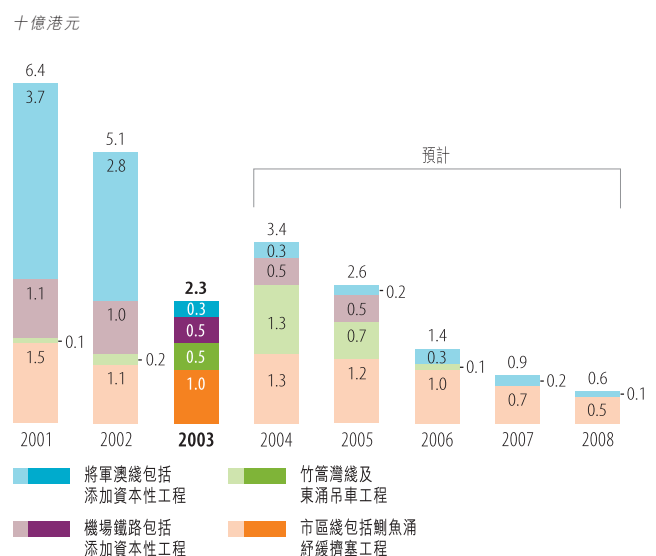
於結算日的未償還貸款總額為三百二十億二千五百萬港元，由於償還貸款而較二零零二年減少十四億八千三百萬港元。本年度取用的貸款為七十四億四千一百萬港元，主要用作再融資用途。

遞延收益由二零零二年的六十二億二千六百萬港元減少至五十億六千一百萬港元，這主要由於按照物業建造進度及預售計劃把九龍站及東涌站發展項目的遞延利潤確認入帳所致。

公司於結算日的股本、股份溢價及資本儲備為三百五十億八千六百萬港元，較二零零二年高出十一億七千六百萬

新支綫及現有鐵路的投資

預計地鐵於新支綫及鐵路的資本開支將較過往年度大幅減少，公司因而有充足資金透過其他投資進行擴展。



港元，由於代息股份及行使認股權而發行股份所致。連同資產重估儲備增加的二億七千萬港元及扣除股息後保留溢利增加的二十二億七千二百萬港元，股東資金總額由二零零二年十二月三十一日的五百三十五億七千四百萬港元（經重列）增至五百七十二億九千二百萬港元。因此，集團的總負債權益比率由百分之六十二點五（經重列），改善至二零零三年年底的百分之五十五點九，淨負債權益比率則由百分之五十九點三（經重列）下降至百分之五十五點二。

流動現金

經營活動的淨現金收入由二零零二年的四十二億二千八百萬港元下降至三十八億三千七百萬港元，這是由於鐵路及相關業務的未計折舊前經營利潤減少所致。流動現金支出主要與將軍澳支綫、竹篙灣綫及其他資本性工程項目的資本性開支共二十六億七千萬港元以及十三億六千二百萬港元的償還貸款淨額有關，連同利息支出及已付股息，二零零三年現金支出總額共達六十億九千萬港元。在計算來自地產發展商及物業買家的八億五千五百萬港元所得款項及其他活動的七千八百萬港元淨現金流入，本年度淨現金流出為十三億二千萬港元，而二零零二年則為淨流入十五億一千八百萬港元。

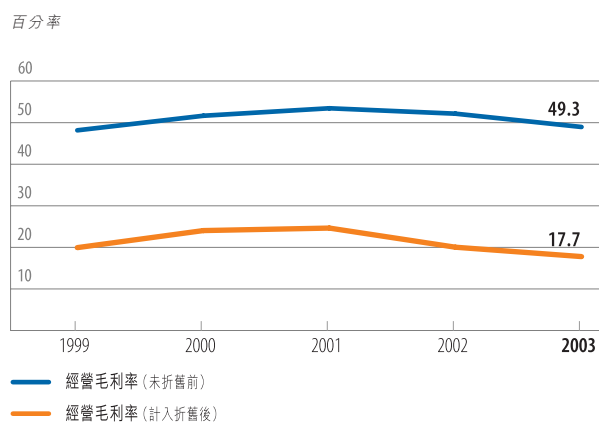
融資活動

新融資

由於全年投資及貸款需求持續疲弱，港元市場資金非常充裕，加上利率屢創新低及投資者趨向增持長期投資，我們正好把握此良機，在市場上吸納長期資金。期內，公司曾多次在市場集資，以私人配售方式發行合共等值三十一億港元的長期債券，其中包括二十三億港元的七至十五年期港元債券及一億美元的十年期債券。新發行的港元債券包括五億港元的十五年期債券，為港元市場有史以來的最大額單一十五年期定息債券發行。此等新訂立的交易不但促使公司取得成本極低的資金，同時進一步伸延公司的債務組合年期。

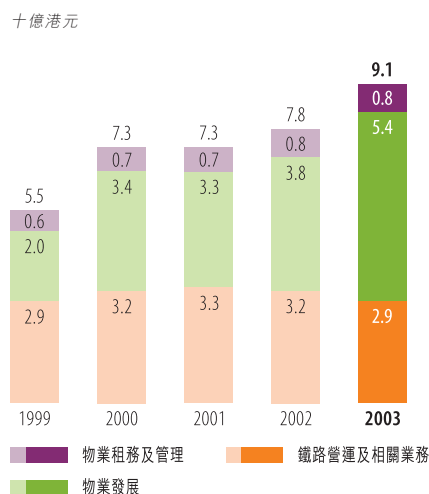
經營毛利率

因收入減少及將軍澳綫全年投入運作後，經營成本增加，經營利潤因而輕微下降。



經營利潤來源

由於在國際金融中心二期落成入帳，令物業發展收入及經營利潤有所增加。



淨業額

公司的財務業績反映，在鐵路和物業綜合發展經營模式的支持下財務呈現穩定增長。

