

年內，銀行的資金亦非常充裕，信貸息差因而進一步收窄，公司利用這些有利條件，與主要往來銀行訂立多項港元雙邊貸款融資，合共五十二億港元，致年內的新融資安排總額達八十三億港元。此等新貸款的年期由五年至七年不等，使我們的債務組合年期進一步伸延。

二零零三年底，公司有總額六十七億港元的尚未動用承諾銀行貸款。此等尚未動用承諾銀行貸款連同手頭現金，預期將足以應付公司直至二零零四年第三季的預計資金需要。隨着公司於二零零四年一月成功發行六億美元十年期美元債券後，融資所得的款項更進一步伸延公司的融資準備期。

二零零三年三月，公司以旗下機場快綫車隊及若干地鐵行車綫列車，成功完成首宗美國跨境租賃交易。此宗交易產生可觀的財務利益淨現值，將於有關租賃期內逐步確認為收入。

### 借貸成本

雖然有跡象顯示美國增長步伐加快，但由於經濟生產設備過剩及低通脹，聯邦儲備局年內繼續維持低利率。這項利好商業環境的貨幣政策，加上市場資金充裕，把美國及香港的短期及長期利率推至歷史新低。

鑑於年內利率低企及新訂融資條款理想，公司的整體借貸成本由二零零二年的百分之五點四進一步下調至百分之五點一，總利息支出因而減少一億零二百萬港元。

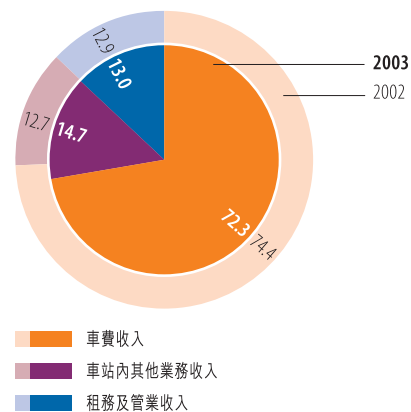
### 風險管理

公司一直採用「理想融資模式」，為集資活動提供指引及嚴謹的規範。該模式於八十年代建立，旨在透過特定的理想定息及浮息債務組合、容許的外幣風險、均衡還款期、採用多類融資工具，分散債務組合風險及維持足夠的融資準備。年內，公司繼續根據該模式管理融資活動，債務組合因而保持均衡，足以應付預算中的未來資金需要。

### 營業額

車費收入的輕微跌幅，為地鐵其他相關業務整體收益增加所沖銷。

百分率



公司繼續積極使用資產負債表外的金融衍生工具，對沖借貸相關的利率及貨幣風險。根據公司政策，衍生工具純粹作對沖用途，絕不涉及投機買賣。為更有效監控交易對手的風險，公司的政策是只與獲A-/A3級或更佳信貸評級的交易對手進行交易，並採用普遍接納的「風險價值」方法及「預期虧損」概念來制訂其風險監控架構。

### 信貸評級

地鐵於一九八七年成為香港首家獲得國際認可信貸評級的公司，憑藉良好的信貸基礎、審慎的財務管理及政府的持續支持，自此一直取得與香港特區政府看齊的信貸評級。

二零零三年四月，穆迪把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/A3，其後更緊隨香港主權評級的相若調整後，於八月把公司的長期外幣信貸評級調升兩級至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-及AA-/A+，外幣及港元的信貸評級展望分別為「穩定」和「負面」，與香港特區政府相同。於九月，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-。

### 財務策劃

鐵路屬於資本密集項目，回報期長。因此，審慎的財務策劃是地鐵等鐵路公司的成功關鍵，尤其在現今的嚴峻經濟及營運環境之下。多年以來，我們根據行之有效的方法制訂及採用精密的長期財務策劃模式，用作評估新項目及投資。在該模式下，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。在檢討海外投資時，我們所尋求的回報，須可補償公司所承擔的地區、項目及其他風險。我們每年會仔細檢討該模式的各項主要假設，作為制定預算的一部份，並就重要變數進行必要的敏感度分析。為求有效管理資金成本，我們會定期就資金需要及資本結構進行詳細評估。

### 融資能力

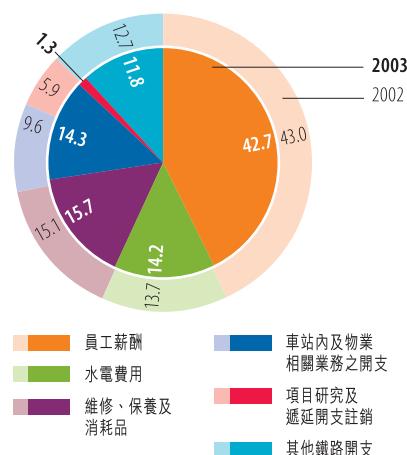
公司目前的資本性開支計劃，主要包括現有行車綫的保養及改善、竹篙灣支綫及東涌吊車的建造，後兩個項目的估計竣工成本分別為二十億港元及九億五千萬港元。鑑於此等計劃的規模不大，以及公司持續精簡其資本性工程工作，預期未來二零零四年至二零零六年間三年內的資本性支出將會溫和，估計約為七十四億港元。有鑑於此，地鐵將具備強大的融資能力，藉以把握新項目及投資機會並提供所需資金，例如未來數年的深圳四號綫及南港島綫支綫項目。

就深圳四號綫而言，待有關協議落實及獲各有關當局批准後，大部份資本性支出將於二零零五年後支付。按計劃，該項目的40%股本投資將由公司內部資金及對外借款支付，餘下60%項目成本將以無追索權人民幣項目融資支付。至於南港島綫，我們將於政府批准後，會在適當時間審視其資本結構及融資安排。

### 經營開支

儘管將軍澳綫首年全投入運作，由於控制得宜，經營開支僅上升百分之四點八。

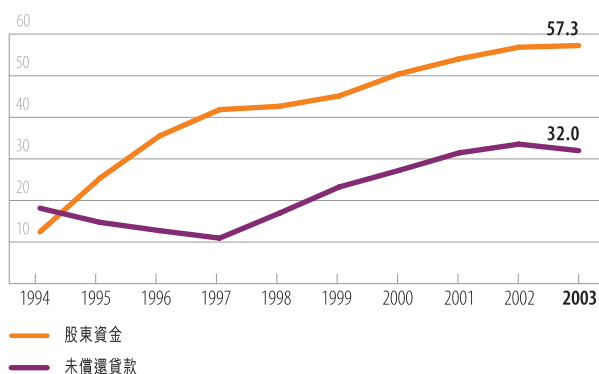
百分率



### 債務權益概況

二零零三年未償還貸款總額有所減少，配合股東資金增力，總負債權益比率因而改善至百分之五十五點九。

十億港元



### 固定資產增長

接收國際金融中心二期的資產令固定資產增加。

十億港元

