



目錄

002	二零零三年紀要
004	主席函件
006	行政總裁回顧及前瞻
012	營運網絡及未來支綫
013	主要數據
014	執行總監會管理報告
014	—鐵路營運
022	—其他業務
028	—物業回顧
038	—未來項目
042	—人力資源
044	公司管治
046	可持續發展
048	投資者關係
050	財務回顧
056	十年統計數字
058	董事局及執行總監會成員
060	主要管理人員
061	董事局報告書
073	帳項及帳項附註之目錄
074	核數師報告書
075	綜合損益帳
076	綜合資產負債表
077	資產負債表
078	綜合股東權益變動表
079	綜合現金流量表
080	帳項附註
129	供楊基債券持有人之未經審核 補充參考資料
132	專用詞彙

→2003



一月

→政府邀請公司開始籌劃南港島綫以及就西港島綫一期進行進一步的策劃工作。

二月

→公司榮獲CIO Asia (亞洲區內專為資訊界行政人員而設的雜誌) 頒發CIO (Chief Information Officer) 獎項。這個獎項旨在表揚一些有效地運用資訊科技以提高營運效益的亞洲企業。公司是香港唯一獲獎機構。

→公司獲選為杭州地鐵一號綫可行性研究作審查工作。杭州地鐵一號綫全長五十二公里，審查工作將進一步對一號綫的規劃設計中的綫位、車站位置、列車、其他系統的選型、運營概念等進行詳細審查，並提出優化和合理化的建議。

三月

→公司車務處及工程處推行的環保管理系統成功取得ISO 14001認證，肯定了我們在環境管理方面所作出的努力。

→公司為機場快綫及部分地鐵列車完成首項美國跨境租賃交易。

四月

→二零零三年四月二十二日地球日，公司在其網頁刊載第二份公司《可持續發展報告》。

→完成太子站車站零售區的改善工程。

→向非典型肺炎期間於前綫抗炎的醫護人員致送五萬份禮品包。這些禮品包在地鐵商場售賣籌得超過五十萬港元款項。

五月

→公司就深圳市軌道交通四號綫發展，與深圳市發展計劃局簽訂合作備忘錄，提供鐵路顧問服務。深圳市軌道交通四號綫延綫全綫長十六點四公里，由深圳市少年宮至龍華鎮中心，跨越福田區及寶安區。

六月

→公司建成首個全面結合地鐵/九廣鐵路公司(九鐵)的南昌站，其車站大堂位於地下，由兩鐵共同使用。

→公司的全資附屬公司TraxComm Limited宣布正式展開以批發形式經營的固網業務，為香港零售電訊服務供應商提供低投資的選擇。

→九龍塘站的新出入口，較預期提早三個月開放啟用。

→公司成功發行五億港元十五年期的票據，定息四點九厘。這是港元市場的最大宗單一十五年期債券發行。

七月

→錢果豐博士獲委任為公司非執行主席。

01 →公司的二零零一年度可持續發展報告首次榮獲英國特許公認會計師公會頒發最佳環境報告獎，以表揚公司在環境報告的卓越表現。

→位於香港站的國際金融中心二期獲建築師正式簽署實際完工證書。



2003 →



八月

- 02 → 美孚站的兩個入口完成翻新工程投入服務，這項美孚轉綫站工程，是為方便地鐵和西鐵乘客轉乘。
→ 灣仔站及青衣站已完成車站零售區的翻新工程。
- 03 → 旺角站新入口大堂和商店完成翻新，並有新店開業。

九月

- 旺角站新入口啟用，為市民提供全天候通道，在旺角區來往地鐵和九鐵車站。

十月

- 地鐵榮獲美國訓練及發展學會頒發ASTD BEST獎項，表揚我們以力學不倦的精神，致力培育企業人才，爭取商業成就。
- 04 → 公司聯同八達通卡有限公司取得一系列合約，為荷蘭承建八達通公共交通電子車票系統。這標誌着香港向國際間輸出專業和技術的一個重大里程碑。

十一月

- 05 → 公司與政府就東涌吊車項目簽訂整體項目協議，並就昂坪相關工程簽訂委託協議，包括綠化廣場及公共運輸交匯站。
- 06 → 公司榮獲英國特許公認會計師公會冠以「白金認可僱主」的美譽，以表揚我們致力為專業員工提供的支持和培訓。
→ 車務處成功取得OHSAS 18001:1999認證及維持其ISO 9001:2000和ISO 14001:1996認證，獲頒發《綜合管理系統》證書，進一步肯定車務處在這些方面的成就。

十二月

- 周松崗先生獲委任為公司的行政總裁，為期三年。
- 07 → 南昌站和美孚轉綫隧道投入服務，方便地鐵和西鐵乘客轉乘。
→ 地鐵在二零零三年十二月二十一日刷新星期日乘客量記錄，乘客量超過兩百萬人次，並創出聖誕節乘客量達三百二十二萬人次的新記錄。
→ 太子站新設iCentre互聯網中心為乘客提供免費上網服務。



致各有關人士：

本人欣然公布地鐵有限公司（地鐵）於二零零三年的業績。

本人首先歡迎周松崗先生出任公司的行政總裁。周先生管理跨國及上市公司經驗豐富，且植根於香港，而地鐵正處於本地與海外同步發展的新里程，周先生實為帶領公司向前邁進的理想人選。此外，對於前主席兼行政總裁蘇澤光先生過去八年來帶領地鐵茁壯成長，建樹良多，本人再表謝忱。署理行政總裁祁輝先生表現出色，確保公司在蘇先生離任後及周先生到任前一切運作順利，謹此致謝。

儘管二零零三年充滿困難和挑戰，地鐵依然取得佳績，主要由於物業發展利潤可觀所致。公司於年內純利達四十四億五千萬港元，較二零零二年增長百分之二十四點三（已就經修訂的遞延所得稅會計準則作出調整）。每股盈利相應增長百分之二十一點四至每股八十五仙。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，二零零三年內合共派發股息每股四十二仙。

嚴重急性呼吸系統綜合症（非典型肺炎）的爆發，是二零零三年公司所面對最嚴峻的一項考驗，公司承受龐大壓力。幸而，全體員工，尤其是前線員工的努力與熱誠，公司終能確保乘客、客戶及租戶的健康和安全。本人謹在此表揚抗炎期間全體員工的勇氣和專業精神。

年內，車費優惠和車費釐定機制仍然備受關注。自地鐵成立以來，票價自主一直是地鐵商業模式的基石和成功要素。在釐定票價時，公司必會顧及各有關人士，包括承擔着風險而希望取得合理投資回報的股東及債權人。與此同時，公司回應了乘客的需要。地鐵深信，要在這競爭激烈的市場內取得最終成功，必需提供具競爭性的優質服務。公司一直注視香港的經濟及通縮情況，並引入連串措施與乘客共渡時艱。以「十送一」計劃為例，平均每星期便有四十五萬名乘客受惠。

本人須特別一提，在數年前建成機場快綫和將軍澳綫後，公司在一九九七年至二零零三年期間的若干成本大幅上升約百分之二百二十，其中包括利息和折舊的開支。在新增這兩條鐵路後，該六年內行車里數增加百分之五十二至一億二千八百萬公里，但由於香港經濟放緩，乘客量卻減少百分之四點三。基於車費收入不足應付鐵路網絡的營運開支，公司有必要靠非車費收入、物業租金及物業發展利潤以資補助。

年內，市場亦有論及公司的物業發展業務。公司的「鐵路和物業綜合發展經營」商業模式，在公司及香港行之有效逾二十五年，致令毋需政府或納稅人任何補貼，便能為香港建立一個世界級城市鐵路系統。這項驕人成績已廣為全球稱羨。

二零零二年，在樓市一片供過於求的情況下，公司採用與港府相同的政策，在二零零三年並沒有進行任何物業發展招標。隨着近期樓市復甦，公司準備在二零零四年第四季就將軍澳沿綫項目計劃進行招標。然而，這些樓盤預期不會在二零零七年以前推出。

公司發展有令人振奮的突破。地鐵有機會在其熟悉和能力所及的範疇內於香港境外進行投資，而首個境外投資項目為深圳軌道四號綫項目。對此，本人實在感到欣喜。該項目竣工後，將成為亞洲其中一個最富活力的城市內的一條貫通南北要道，並為國內全面社區發展寫下新標準。此外，尚有其他國內和歐洲項目正在洽談中。

公司欣然得悉政府決定邀請地鐵與九廣鐵路公司（九鐵）就合併建議展開商討。公司將與各有關方面合作籌組及磋商這項繁複的交易，為香港的乘客、鐵路員工，以及更重要的全體股東，謀求長遠利益。

最後，本人謹此向其他各位董事，管理人員及全體員工在二零零三年的辛勤貢獻致謝。二零零四年不僅標誌着地鐵為港人服務二十五週年，更是公司向海外拓展及投資的新紀元，而兩鐵可能合併更是今年重要工作。本人深信，各同事定會繼續群策群力，令地鐵在新里程上再放異彩。



主席

錢果豐博士

香港，二零零四年三月二日



致各有關人士：

這是本人自二零零三年十二月一日出任公司行政總裁後的首份報告。地鐵享負盛名，每日為無數港人提供不可或缺的服務，有機會參與及領導地鐵發展，本人實感榮幸。

二零零三年為本港及地鐵艱巨的一年，年內面對非典型肺炎爆發、經濟持續疲弱，及整體物業市道低迷。儘管困難重重，公司依然錄得良好的營運及財務業績，顯示公司的商業模式行之有效，亦見證了員工努力的成果。本人深信，公司定能於二零零四年再創佳績，為地鐵服務香港二十五週年寫下輝煌一頁。

憑着物業發展業務所帶來的重大收益，地鐵在二零零三年錄得可觀盈利。年內，主要由於地鐵的乘客量及其他商業活動一度受非典型肺炎衝擊，收入微跌百分之一點二至七十五億九千四百萬港元。但隨著公司有效控制成本，加上期內確認五十三億六千九百萬港元的物業發展利潤，帶動公司純利增加百分之二十四點三，達四十四億五千萬港元。每股盈利相應增加百分之二十一點四至每股八十五仙。董事局建議派發末期股息每股二十八仙，連同二零零三年中期股息每股十四仙，全年股息總額為每股四十二仙，與二零零二年相同。一如往年，股東有權選擇收取現金股息或以股代息。地鐵上市時，政府已承諾選取股份作為股息，確保地鐵以現金支付的股息，不會超過所派股息總額百分之五十。這項承諾的原先有效期至地鐵截至二零零三年十二月三十一日止財政年度，因此將適用於二零零三年的末期股息。

公司欣然宣布，政府已同意完全按照以往的方式，延長其接納以股代息的安排，直到公司宣布派發包括截至二零零六年十二月三十一日止財政年度的股息為止。

業務表現概覽

在二零零三年三月至年中期間非典型肺炎肆虐，對去年地鐵營運無疑是最沉重的一次打擊。公司業務全面受挫，乘客量大降、物業業務受壓、非車費收入下跌，更影響了公司的海外顧問業務發展。幸而，公司迅速作出有效反應，保障了乘客和員工的安全，大大紓緩疫症對公司盈利的負面影響。疫情過後，下半年本港經濟迅速強力反彈。到二零零三年底前，地鐵的整體乘客量及非車費收入已回復到正常水平。

除非典型肺炎疫症外，來自巴士的競爭亦造成影響，使鐵路營運收入微跌百分之四至五十四億八千九百萬港元，地鐵行車綫總乘客量下跌百分之零點九至七億七千萬人次。機場快綫於二零零三年慶祝步入五週年；但隨着亞洲航空旅遊活動受非典型肺炎沉重打擊，乘客量大幅下跌百分之十九至六百八十萬人次。然而，二零零三年最後一季，地鐵行車綫的乘客量已進一步回復至正常水平，達二億八百九十萬人次，而二零零二年同期則為二億七百一十萬人次。同時，機場快綫的乘客量亦增加至二百零二萬人次，仍略低於二零零二年同期錄得的二百一十八萬人次。機場快綫的乘客量回升速度遜於地鐵行車綫，主要由於歐美旅客減少所致。

鑑於本港經濟低迷，地鐵在二零零三年繼續維持其「十送一」計劃，每星期平均惠及四十五萬名乘客。此外，尤其於疫症過後，地鐵亦推出多項其他推廣活動，如「搭五次送現金優惠券」及小童與長者假日「兩元搭地鐵」。地鐵亦多方面改善與其他交通工具（如九鐵的鐵路網及小巴）的接駁，包括最近新增與西鐵連繫的兩個轉車站。

地鐵致力為客戶提供高水平的服務。二零零三年，公司的顧客服務表現超越了政府根據營運協議所定的水平，以及公司本身訂定更嚴格的顧客服務承諾。地鐵的車站環境有進一步改善，包括現在已在十四個地下車站加裝月台幕門等。加裝月台幕門不僅為乘客提供額外的安全保障，更更易於控制月台的溫度，因此深受市民歡迎。將軍澳綫首度全年營運錄得理想表現，為整體乘客量的增長注入動力。隨着將軍澳綫正式通車，加上推出其他提高乘客量的措施，地鐵二零零三年在專利公共交通工具市場的佔有率上升至百分之二十四點三，成功扭轉過去幾年的跌勢。

二零零三年，地鐵新工程項目的進展良好。連接未來迪士尼主題公園的竹篙灣綫建造工程進度極為理想，計劃於二零零五年下半年竣工。二零零三年十一月，地鐵與港府簽署有關興建東涌吊車項目的正式協議，包括興建觀光吊車設施和主題文化村，未來大嶼山將搖身一變，成為一個世界級的旅遊觀光名勝。這個項目已經動工，預計於二零零六年初竣工。地鐵將斥資九億五千萬港元於這個項目，拓展其作為優質運輸服務商的品牌和實力，矢志進軍旅遊業，為本地及訪港旅客服務。二零零三年一月初，政府要求公司著手籌劃南港島綫及西港島綫項目，這是地鐵首次為港島西區和南區居民提供鐵路服務。公司計劃於二零零四年第二季向政府提交進一步的建議書。

於二零零三年下半年，地鐵的非車費業務在非典型肺炎疫症後開始復甦。雖然年內整體營業額有所下降，但公司仍繼續擴展及提升廣告模式，尤其是在軌道旁及車站大堂

內，包括引入首批軌道旁等離子電視。公司進行的車站翻新工程效果良好，不單增加商用設施面積及車站商店數目，並改善商店組合，為站內的零售環境帶來生氣。鑑於第三代流動電話將會推出，公司繼續與流動電訊經營商合作提供電訊基礎設施。地鐵的固網寬頻批發公司 TraxComm，成功取得多項具長期收入的合約，為其業務的持續拓展奠下穩固基礎。公司去年的對外顧問業務亦成績斐然，包括與八達通卡有限公司成功取得發展荷蘭公共交通電子車票系統的合約。目前，地鐵的顧問正在全球十四個國家二十五個城市的工程項目上提供服務。受到非典型肺炎爆發打擊，地鐵的附屬公司八達通卡有限公司經歷了艱辛的上半年，但八達通卡流通數量卻持續上升，年底的記錄為一千零四十萬張，全年總交易金額增長百分之一點四，達一百八十五億港元。此外，八達通卡在非運輸業的使用量亦有可觀增長，升幅達百分之四十二點六。

二零零三年是公司的物業發展業務非常成功的一年，多個大型發展項目相繼落成，總利潤達五十三億六千九百萬港元，較二零零二年同期激增百分之四十三。這些利潤主要來自接收國際金融中心二期十八層寫字樓、接收及銷售 Union Square 擎天半島住宅單位，以及主要從九龍站第四期君臨天下及東涌站三期映灣園所得的遞延收益。此外，公司與發展商攜手開售東涌站海堤灣畔二期及映灣園二期、以及坑口站蔚藍灣畔等住宅單位，市場反應均十分熱烈。地鐵是本港擁有最多土地儲備的營運商之一，物業市道穩步向好，對公司將有莫大裨益。鑑於非典型肺炎令樓市萎靡不振，加上整體住宅單位供應過剩，地鐵在二零零三年並無推出土地招標。預期將軍澳第八十六區的招標程序約於二零零四年底展開，新住宅單位會於二零零七年起相繼落成。

公司的物業租賃業務雖然受非典型肺炎及經濟疲弱的打擊，但名下商場的商舖幾乎全數租出。國際金融中心二期十八層寫字樓的租賃業務進展良好，二零零三年底已租出近六成的可用樓面面積。此外，公司在本港及海外的物業管理業務同步擴展。在香港方面，隨著東涌站藍天海岸、映灣園及海堤灣畔二期以及Union Square擎天半島一期的住宅單位落成，公司管理的住宅單位總數已由二零零二年的四萬二千零七十四個，上升至四萬六千九百一十五個。截至二零零三年底，地鐵所管理的商業及寫字樓總面積較去年同期上升五成，達五十五萬八千七百九十六平方米。

儘管環境充滿挑戰，主要由於物業發展取得龐大收益，地鐵在二零零三年仍然錄得強勁的財務業績。地鐵行車綫的總車費收入下跌百分之二至五十億六千四百萬港元，機場快綫的收入亦下跌百分之二十三點一至四億二千五百萬港元，但隨着車站內商務及其他業務收入急升百分之十四點一至十一億一千七百萬港元，而物業管理收入亦略有增長，抵銷上述收入下跌的部分影響，所得總收入達七十五億九千四百萬港元，較二零零二年微跌百分之一點二。

公司的經營開支控制得宜，生產力亦有所提高。儘管新將軍澳綫已開始全年營運，以及重估總辦事處物業帶來六千九百萬港元的一次性重估虧絀，但總經營開支只輕微上升百分之四點八至三十八億四千七百萬港元。隨着收入減少，未計折舊及利息前鐵路及相關業務的經營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。由於地鐵於七月接收國際金融中心二期的寫字樓及停車場，物業發展利潤因而大幅上升百分之四十三，達五十三億六千九百萬港元，帶動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，公司依照既定政策為鐵路資產的估計可用年期進行定期檢討，經檢討後，年度折舊支出結果錄得淨減少。二零零三年的折舊支出，較二零零二年微降至二十四億零二百萬港元。受將軍澳綫的全年利息支出影響，利息支出增加百分之三十六點八至十五億三千九百萬港元。集團自二零零三年一月一日起採納經修訂的利得稅會計準則後，年內確認七億四千八百萬港元，主要來自遞延稅項的開支，二零零二年則為六億三千四百萬港元(因遞延稅項重列)。二零零三年的遞延稅項開支，亦包括年內集團因利得稅率由百分之十六增至百分之十七點五所產生的支出。應注意這項遞延稅項開支並非現金項目。連同集團應佔八達通卡有限公司的盈利二千三百萬港元，股東應佔利潤為四十四億五千萬元或每股八十五仙，較二零零二年分別上升百分之二十四點三及百分之二十一點四(因遞延稅項重列)。

集團於年內成功利用債券及債務市場資金充裕及信貸息差收窄，取得合共八十三億港元具成本效益的新融資，包括五十二億港元銀行貸款及三十一億港元中期票據，有助公司應付由二零零三年底至二零零四年第三季的融資需要。集團的實際利率已由二零零二年的五點四厘，下跌至二零零三年的五點一厘。公司於二零零三年三月以機場快綫及部分地鐵列車完成首項美國跨境租賃交易，帶來可觀的財務利益淨現值，並會將按有關租賃期確認為收入。

境外業務

自一九九八年起，地鐵已從事多項對外顧問業務，並透過在多個國家提供不同的顧問服務，積累了廣泛的鐵路建造、營運及物業管理的知識。公司的下一步計劃，是充份利用本身對香港及國際的有關知識，在香港境外物色鐵路及相關業務的投資機會。

於二零零四年一月，公司與深圳市政府簽訂原則性協議，以建設深圳市軌道交通四號綫二期項目，並按照「建設——營運——轉移」安排，經營四號綫全綫三十年。協議亦包括面積達二百九十萬平方米的商住物業的發展權。初期，地鐵將百分百擁有該項目，並承諾在項目進行期間持有至少百分之五十一的股權。預計項目會於二零零八年底竣工，估計造價六十億元人民幣，其中四成將以股本集資，六成則以無追索權人民幣項目融資。這項目的最後協議須由北京中央政府批准。

除了深圳項目外，地鐵亦積極磋商在國內其他城市，如北京，進行鐵路項目投資。鑑於在中國國內的投資模式因應不同城市及不同項目有所差異，故公司將不一定會沿用深圳的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，而改為採納其他適用的模式。在任何情況下，地鐵均會以審慎態度評估這些商機。

在中國境外方面，公司現正探討於英國及加拿大的輕便鐵路運輸系統進行規模較小的投資。

公司為能在香港境外拓展業務感到鼓舞，然而亦清楚認定隨之而來的風險。公司的投資方針將以審慎為原則，平衡風險與回報，重點在於能夠在投資之中，發揮公司於香港營運所累積的豐富經驗和專業知識，以及從海外顧問業務所汲取的寶貴經驗。但無論如何，香港仍然是地鐵的基地和首要市場。

展望

隨着現有核心業務的擴展，短期內公司的表現將更上一層樓。於二零零三年第四季，香港經濟迅速反彈，失業率改善。復甦勢頭在二零零四年首兩個月延續不斷，同時惠及地鐵的鐵路營運、物業租賃及物業管理業務。如無意外，跟隨香港經濟復甦，加上西鐵及未來九鐵馬鞍山支綫增加整體載客量，預期二零零四年乘客量將較二零零三年

為佳。為鼓勵經常乘搭地鐵人士及增加乘客量，公司決定將「十送一」計劃延長至二零零四年九月三十日，並推行連串推廣活動。公司將繼續進行竹篙灣綫項目及東涌吊車項目工程，並計劃於二零零四年第二季向政府提交有關南港島綫項目的詳細建議書。

香港經濟復甦亦有助車站內商業及其他業務發展。近二零零三年底時，公司的廣告業務已呈增長勢頭，並可望於二零零四年進一步增強。公司於二零零三年第四季的廣告收入較二零零二年同期錄得雙位數字的增長。在二零零四年，地鐵將陸續推出軌道旁巨型廣告板及嶄新的管道動感廣告板。在車站商用設施租賃業務方面，地鐵亦會在二零零四年繼續推行車站改善計劃，預期將增加二千二百平方米的零售面積。在電訊業務方面，個別電訊經營商已於二零零四年一月開始，在十八個人流量高的車站安裝第三代流動通訊設施，而TraxComm亦繼續擴闊批發用戶的基礎。此外，公司仍會專注擴充對外顧問業務，以支援及加強公司的海外投資策略。

公司在二零零三年錄得可觀的物業發展利潤，估計在可見將來難再有此巨額盈利。預計在二零零四年內，公司將會接收位於九龍站Union Square面積達八萬二千七百五十平方米的商場的第一期所佔部分權益，相等於面積約六萬一千平方米。在未來兩年我們會在該商場內部安裝配套設備及裝修。公司的機鐵沿綫住宅物業發展項目的建造進度及預售銷情理想，預期大部分發展項目於三年內陸續落成。因此，於二零零三年十二月三十一日剩餘的四十九億二千四百萬港元相關遞延收益，大致均可於未來三年內確認入帳。公司在將軍澳坑口站的蔚藍灣畔樓盤預售成績令人滿意。除蔚藍灣畔外，預期在二零零六年之前，其他將軍澳發展項目應不會為公司帶來任何盈利。在物業招標方面，公司預期在二零零四年底開始為將軍澳第八十六區部分項目計劃進行招標，新單位可於二零零七年底前推出。

在物業租賃及管理業務方面，二零零四年是國際金融中心二期首度為公司作出全年營利貢獻，儘管金額並不顯著。地鐵四個主要購物商場持續錄得近百分之百的出租率，隨着租金水平遂漸回穩，預期二零零四年的租金收入會有增長。展望未來數年，Union Square的商場及坑口的小型商場，將分別於二零零七年及二零零五年開始錄得租金收入。

地鐵與九鐵可能合併

政府在二零零四年二月二十四日宣布，邀請公司與九鐵就可能合併計劃進行商討。公司歡迎政府的宣布，但須再重申，合併須按可接受的條款妥善地籌劃和實行。繼該公布後，公司已展開合併的工作，並將於適當時候向股東匯報進度。公司將與政府及九鐵緊密合作，在全體股東及全部有關人士的利益的大前提下，儘快完成該項事宜。可能進行的合併將構成一項關連交易，因此須經獨立股東批准。有關人士務請注意，現階段不能保證兩鐵將會合併。

員工

二零零四年一月五日上午九時十二分，一班由尖沙咀開往金鐘的地鐵列車遇到縱火襲擊。有賴員工當時的有效應變，以及乘客鎮定面對，列車安全到達車站，並在兩分鐘內迅速疏散所有乘客。這場火災足可造成嚴重損害，尤幸事件中並無造成人身損傷。本人謹此向各位於事件中參與救援，以及每天默默以專業精神為港人服務的所有員工，致以萬分敬意。地鐵能在過去二十五年成功發展為世界級的機構，員工的努力是功不可沒。

可持續發展

本報告的重點雖為二零零三年的財務及營運業績，但本人仍想一提，年內公司對社會作出的其他貢獻，這各位可於地鐵網站的可持續發展報告一欄中查閱有關詳情。公司深信，可持續發展業務不單要為投資者創造合理回報，並須照顧僱員、客戶、環境及普羅大眾的利益。

公司管治對地鐵意義重大。正當投資者日益關注公司管治方法之際，地鐵已在這方面取得驕人成績。在二零零三年，公司的二零零二年年報榮獲香港管理協會舉辦的二零零三年度最佳年報比賽一般類別的銀獎，這是從一九八八年以來連續十五年獲該會嘉許。身為證券及交易委員會的申報公司，地鐵將一如既往，繼續檢討公司的內部系統及工作守則，並按指定適用的日期遵照二零零二年美國Sarbanes-Oxley Act的新規定行事。

在保護環境及社區方面，地鐵已檢測其溫室氣體排放量，作為釐定策略以作減少碳末排放量的第一步，並讓更多有關人士加強與可持續發展顧問委員會溝通，以支持東涌吊車項目。公司繼續維持在道瓊斯可持續發展指數(DJSI)及富時社會責任指數(FTSE4Good Index)的成份股地位。此外，公司亦分別在國際間及區內，以公共交通國際聯會可持續發展約章創始締約方及Global Reporting Initiative的有關人士機構身份，積極履行應有義務。Global Reporting Initiative為一獨立國際性多方面有關人士組織，其工作目標是就編製可持續發展報告提供最佳應用指引。

二零零四年目標

總結來說，公司在二零零四年的工作目標如下：

- 持續嚴格控制成本及進一步提高效率
- 增加乘客量及繼續提升服務水平
- 在預算範圍內準時完成公司在本港的項目
- 於南港島綫項目上再獲進展
- 繼續提高非車費、物業租金及物業管理等業務收入
- 進一步完成物業發展項目銷售，並繼續籌劃將軍澳沿綫餘下物業發展項目計劃的招標工作
- 致力就深圳投資項目達成最終協議，並開拓其他海外投資機會
- 與政府及九鐵緊密合作，籌劃及磋商九鐵與公司的合併計劃

本人加入地鐵雖僅有三個月，卻已真正體會到公司各階層員工的魄力、熱誠及專長，並相信公司將能達致上述所有目標。

最後，本人再次代主席向全體員工、管理層及董事致以萬分敬意，並感謝客戶、股東及業務夥伴一直對公司的鼎力支持。

周松崗

行政總裁

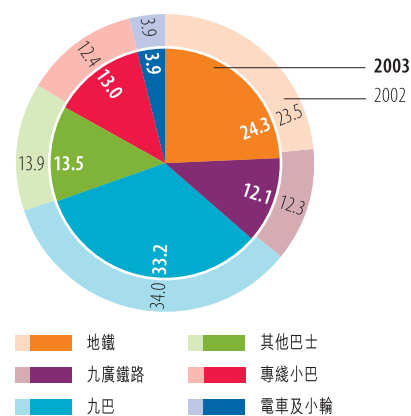
周松崗

香港，二零零四年三月二日

香港主要交通工具市場佔有率

將軍澳綫有助提升地鐵在二零零三年的市場佔有率。

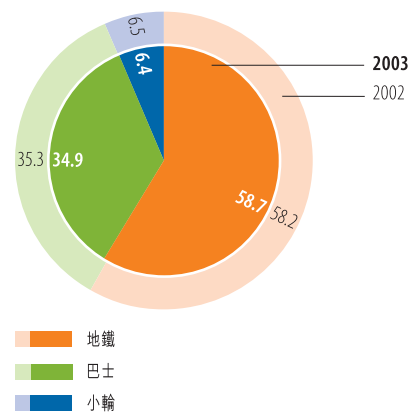
百分率



過海交通工具市場佔有率

公司因爭取到其他交通工具營運商之乘客，過海交通路綫的佔有率輕微上升。

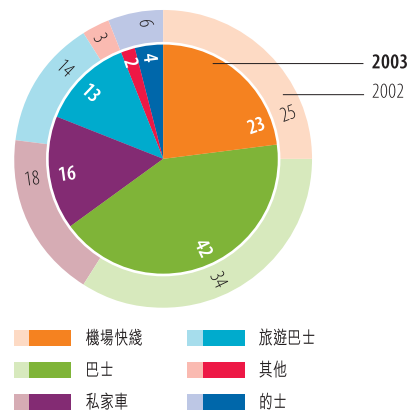
百分率



來往機場交通工具市場佔有率












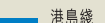

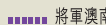







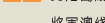
乘搭飛機訪港的外國旅客較喜歡選擇機場快綫，其人數嚴重減少，打擊地鐵於機場交通的佔有率。

百分率



營運網絡及未來支綫

地圖說明

- | | | | |
|---|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">  車站  連車廠車站  轉車站  建議車站  建議轉車站  將軍澳綫沿綫及彩虹站物業發展  擬建車站 | <p>現有網路</p> <ul style="list-style-type: none">  機場快綫  東涌綫  靚塘綫  荃灣綫  港島綫  將軍澳綫 | <p>興建中工程</p> <ul style="list-style-type: none">  將軍澳南綫  竹篙灣綫 (往迪士尼樂園延綫)  東涌吊車  機場展覽中心 | <p>研究中支綫</p> <ul style="list-style-type: none">  港島綫  西港島綫  南港島綫 <p>未來支綫</p> <ul style="list-style-type: none">  北港島綫  將軍澳綫之支綫 |
|---|---|--|--|



公司已發展物業

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 01 東堤灣畔 / 東薈城 / 海堤灣畔 / 映灣園 / 藍天海岸 02 盈翠半島 / 青衣城 03 綠楊新邨 / 綠楊坊 04 新葵興花園 05 新葵芳花園 06 德福花園 / 德福廣場 07 旺角中心 | <ul style="list-style-type: none"> 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 09 Union Square - 漾日居 / 擎天半島 / 君臨天下 10 康威花園 / 維德廣場 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 12 環球大廈 13 海富中心 / 東昌大廈 | <ul style="list-style-type: none"> 14 修頓花園 15 柏景臺 16 康澤花園 17 康怡花園 / 康山花園 18 欣景花園 19 峻峰花園 20 杏花邨 / 杏花園 / 杏花新城 21 新翠花園 |
|--|--|--|

財務摘要 百萬港元	2003	2002	增/(減)百分率
總收入			
-車費	5,489	5,720	(4.0)
-非車費	2,105	1,966	7.1
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤	3,747	4,014	(6.7)
物業發展利潤	5,369	3,755	43.0
未計折舊前經營利潤	9,116	7,769	17.3
股東應佔利潤	4,450	3,579*	24.3
資產總值	102,366	101,119*	1.2
貸款、融資租賃債務及銀行透支	32,025	33,508	(4.4)
股東資金	57,292	53,574*	6.9
財務比率 百分率			
經營毛利率	49.3	52.2	(2.9)百分點
總負債權益比率	55.9	62.5*	(6.6)百分點
平均股東資金回報率	8.0	6.7*	1.3百分點
利息保障 倍數	5.6	4.5	24.4
股份資料			
每股基本盈利 港元	0.85	0.70*	21.4
每股股息 港元	0.42	0.42	-
於12月31日的股價 港元	10.25	8.25	24.2
於12月31日的市值 百萬港元	54,209	42,560	27.4
營運摘要			
總乘客人次			
-地鐵行車綫 百萬計	770.4	777.2	(0.9)
-機場快綫 千計	6,849	8,457	(19.0)
平均乘客人次 千計			
-地鐵行車綫 周日	2,240	2,261	(0.9)
-機場快綫 每日	18.7	23.2	(19.4)
每名乘客車費收入 港元			
-地鐵行車綫	6.57	6.65	(1.2)
-機場快綫	62.07	65.43	(5.1)
佔專利公共交通載客量比率 百分率			
-所有交通載客量	24.3	23.5	0.8百分點
-過海路綫載客量	58.7	58.2	0.5百分點
佔往來機場交通載客量比率 百分率			
-機場快綫	23	25	(2)百分點

* 經重列以包括追溯因會計政策改變而產生之調整



無論是乘搭列車或在站內消閒，地鐵均為乘客提供一個清潔、安全、可靠及方便的环境

鐵路營運

- 受非典型肺炎影響，地鐵及機場快綫總車費收入下跌百分之四，達五十四億八千九百萬港元
- 與西鐵接駁的南昌站及美孚站的新設施成功投入服務
- 達到所有營運協議及顧客服務承諾目標

香港爆發非典型肺炎，為公司鐵路營運一項最嚴峻的短期挑戰。但公司年內收入僅有輕微下跌，足以證明疫情受控後公司業務復甦強勁，以及地鐵在困難時刻仍能有效管理業務。

乘客量

地鐵年內的主要工作，是維持乘客量及收入水平。在非典型肺炎疫情高峰期間，由於香港經濟活動及市民社交生活受到嚴重影響，乘客量跌幅高達百分之二十五；而在整個年度，地鐵也同時面對巴士的激烈競爭。儘管如此，乘客量在下半年迅速回升，而二零零二年八月投入服務的將軍澳綫的全年營運，也為地鐵網絡收益帶來不少貢獻。

地鐵行車綫年內錄得總乘客量七億七千萬人次，而二零零二年則為七億七千七百萬人次。乘客量佔整體專利公共交通工具市場百分之二十四點三，較二零零二年的百分之二十三點五有顯著增長。二零零三年平安夜及聖誕節的乘客量創歷年新高，分別為三百二十二萬及二百零二萬人次。在百分之二十四點三的總市場佔有率當中，地鐵在過海載客量的市場佔有率也上升至百分之五十八點七。地鐵行車綫車費收入則由五十一億六千七百萬港元輕微下降至五十億六千四百萬港元。

機場快綫方面，乘客量驟跌至六百八十萬人次，跌幅達百分之十九。平均車費也由二零零二年的六十五點四三港元，下跌至二零零三年的六十二點零七港元。車費總收入下跌至四億二千五百萬港元，跌幅為百分之二十三。此外，機場快綫的市場佔有率由二零零二年的百分之二十五下跌至百分之二十三。

服務推廣

為配合地鐵在香港以外加強開拓收入，我們不斷推廣地鐵網絡至境外，特別是中國內地，並在來港旅客主要來源地設立分銷網，出售地鐵及機場快綫車票。

為了提高機場快綫乘客量，我們推出新獎賞計劃，乘客凡購買機場快綫「2程來回車票」乙張，即可賺取「亞洲萬里通」里數。此舉不但鼓勵經常乘搭飛機的旅客增加使用機場快綫，更可加深國際旅客對公司品牌的認識。

公司在香港推出一連串乘車優惠計劃，藉以增加乘客量及改善整體車費收入。特別在非典型肺炎疫潮過後，我們希望透過不同的優惠，令公眾更能體會地鐵網絡方便、可靠、安全及清潔，從而令乘客量加速回升。

地鐵乘車優惠計劃包括「十送一」、「搭五次送現金優惠券」及小童及長者假日「兩元搭地鐵」；機場快綫則推出小童免費、學生及長者半價、團體套票，以及在指定時段給予機場員工「七送一」優惠。

站內環境大為改善，嶄新售票機功能更廣



除乘車優惠計劃外，公司也推出層面更廣的品牌及獎勵計劃，包括重新包裝及推出MTR Club，至年底已錄得超過二十四萬名會員；新一輯的電視廣告宣傳片成功地提高年輕乘客對地鐵品牌的認識，而「情繫地鐵」電視劇集則以服務承諾為焦點。機場快綫五週年的推廣計劃則以人見人愛的史洛比卡通人物為主題，成功地提高乘客對機場快綫品牌的認識。

服務表現

優質服務繼續成為地鐵吸引乘客選搭的優勢所在，而公司則保持高水平的可靠、安全、舒適服務及顧客滿意程度。將軍澳綫完成信號系統改善工作及車輛經若干修改後一直運作順暢，顧客滿意程度也因此處於高水平。

二零零三年公司提供的優質服務包括多項與非典型肺炎有關的措施，如派發口罩、加強車站及列車內的空氣流通，以及加密清潔車站。公司也因應可能出現的事故，如僱員受感染等定下應變計劃。由於這些措施成效顯著，加上能快速推行，成功防範了疫症在地鐵網絡內傳播，地鐵的聲譽也因此提高。

地鐵行車綫在二零零二年的列車服務表現因引入將軍澳綫的新綫設備曾一度輕微下降。不過，經我們努力不懈克服各種問題後，公司的服務水平在二零零三年已再度回升，較政府根據營運協議所規定的服務表現基準，以及公司自訂更嚴格的顧客服務承諾更為理想。我們的營運安全表現維持在高水平，乘客意外率更連續四年持續獲得改善。

公司進一步改善自動收費系統及車票的可靠程度，而鐵路及其他車站設備的可靠程度也維持於高水平，有效地為乘客提供便捷的服務，確保他們準時抵達目的地。地鐵年內的乘客車程準時性達百分之九十九點九。當列車服務嚴重受阻時，公司員工能迅速採取應變措施協助乘客，並確保盡快恢復正常服務。扶手電梯可靠性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。

公司能一方面維持卓越的服務水平，另一方面有效地控制成本，實是一大成就，以致地鐵在定期進行的乘客調查中所錄得的顧客滿意程度繼續維持在高水平。地鐵及機場快綫在二零零三年的服務質素指標，以一百分為滿分，分別為六十九分及八十一分，反映乘客對我們服務的高度評價。根據國際都市鐵路聯會 (CoMET) 發表的標準借鑑報告，地鐵與其他九間都市鐵路機構比較，在安全、服務質素、乘客成本及盈利能力方面，繼續表現卓越。地鐵更第五度獲得壹週刊舉辦的顧客服務大獎運輸類別獎項。

服務改善

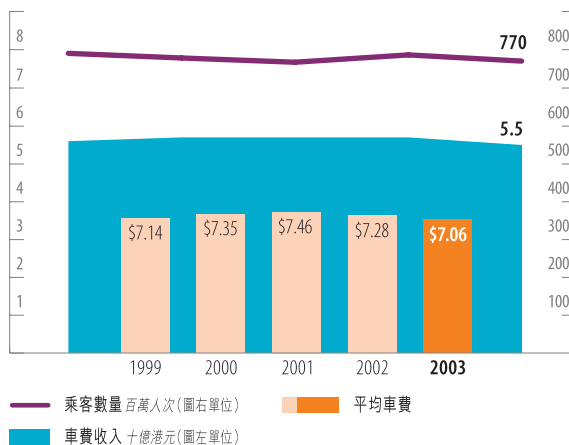
儘管面對困境，地鐵繼續致力改善其鐵路基建及服務。

年內完成的最大型單一網絡改善工程為荔景至奧運站之間的機場鐵路四線軌道，以及新建的東涌綫南昌站。在完成前，機場快綫與東涌綫列車在荔景至奧運站之間需要共用軌道。四線軌道工程為機場快綫及東涌綫列車提供四點五公里各自獨立的軌道，有助十二月成功啟用與九廣西鐵連接的南昌及美孚中轉站。

安裝四線軌道極為複雜，涉及多個階段的改道工程，包括安裝及更替新軌道、架空電綫設備，以及修正軌旁信號系統。此外，東涌綫列車由七個車卡改組為八個車卡，令載客量提升約百分之十四。月台佈局及信號設計也需要相應作出一般修正。所有與西鐵中轉站有關的工程已按原定的啟用時間表準時完成。

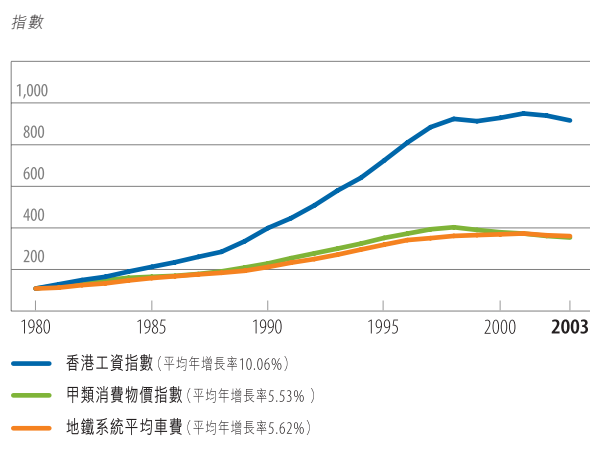
乘客及車費

受非典型肺炎影響，乘客量連帶車費一同下降，車費收入輕微減少。



車費趨勢

地鐵繼續確保其車費具競爭性並在可負擔範圍內。



興建西鐵中轉站是地鐵其中一項較長遠的策略，目的是希望透過提供與其他交通工具更方便的接駁服務進而提升地鐵乘客量。為此，我們在二零零三年延長東涌站四條新大嶼山巴士綫及將軍澳、觀塘及銅鑼灣站九條專綫小巴綫接駁服務的乘客轉乘地鐵車費折扣優惠。

為擴大乘客來源，地鐵在二零零三年增加「地鐵特惠站」裝設地點至十個，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。

年內，公司繼續進行令顧客體驗更佳地鐵旅程的工程計劃，包括多項令地鐵站外觀更為現代化的修建工程。已完成的工程包括旺角站的新行人隧道及新扶手電梯、九龍塘站的新入口，以及尖沙咀及美孚站的改善工程。此外，八個地鐵站內的扶手電梯亦已完成翻新工程，以提高其可靠程度及降低維修成本。

公司已在十四個車站共三十六個月台加裝月台幕門，包括上環、中環、金鐘、灣仔、尖沙咀、佐敦、油麻地、旺角、太子、深水埗一號月台、長沙灣一號月台、石硤尾

車站翻新計劃使中環站煥然一新



一號月台、九龍塘、以及彩虹二號及三號月台。在整個安裝過程中，公司一直致力確保工程如期竣工，並維持可靠的列車服務。

為達致最高能源效益，我們於二零零三年五月開始在已加裝月台幕門的車站進行試驗，藉着調整隧道冷凍溫度，令月台及隧道能達至最佳的空氣對流效果。在尖沙咀、佐敦、油麻地、旺角及太子站的試驗結果良好，能有效節省大量能源。

提升生產力

透過採用新設計、新科技及新營運工序，配合繼續停止對外招聘員工及更多外判工作，地鐵的生產力得以再度提升。

荃灣、上環、北角及調景嶺站已實行列車自動掉頭，這有助縮短掉頭時間及將人手需求減至最低。我們致力發展全自動列車操作及車站分組控制概念，務求令將來竹篙灣綫更有效地運作。荃灣站已安裝的新設計升降機，無需機房操作，令我們在提升公司服務水平的同時，更能有效地減低成本及節省空間。

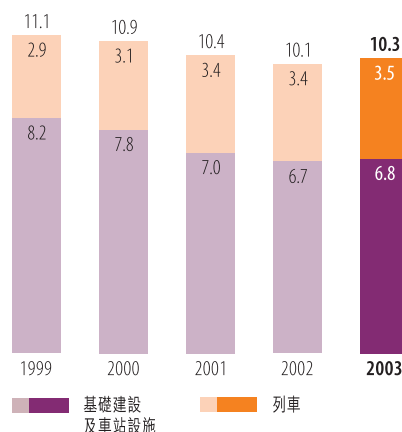
年內公司繼續落實與承建商建立夥伴合作、外判維修及車務工作的政策，在節省成本的同時，不會影響服務質素及安全表現。外判工作包括全面外判將軍澳綫的基建維修工作，如信號系統、行車軌道及配電設備，以及軌旁輔助設備。

我們透過發展最合適的計劃以延長資產的可用年期，以及提升、替換或減省系統及設施，務求繼續降低資產的使用週期成本。除加長東涌綫列車至八個車卡外，市區綫列車也正進行改裝，以便適用於竹篙灣綫，而無需添置新列車。

每車卡公里鐵路保養開支

二零零三年，非典型肺炎導致的額外開支，令保養開支比率輕微上升。

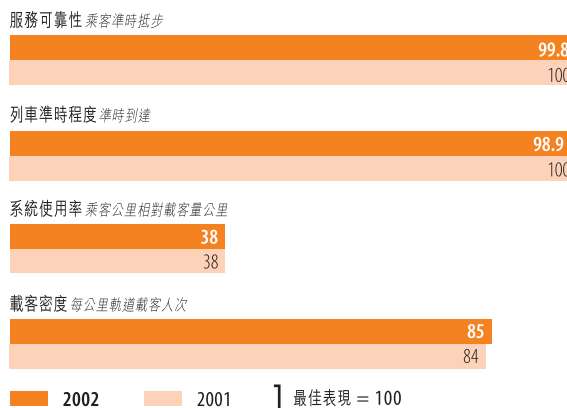
以一九九九年港元價格計算



標準借鑑

準時及可靠繼續為地鐵鐵路服務的特點。

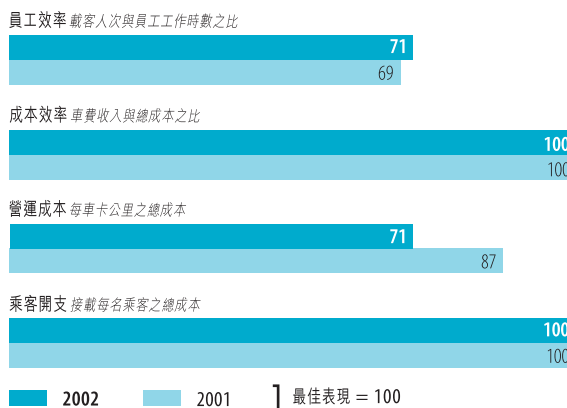
香港地鐵表現與最佳表現比較



員工效率及財政表現

公司穩步改善其成本控制。

香港地鐵表現與最佳表現比較



地鐵系統及市場資料

車務運作資料	2003年		2002年	
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	490		466	
車站內的海報廣告位數目	14,328		15,827	
車卡內的海報廣告位數目	13,072		9,984	
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	120	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	900	900	600	600

國際地鐵系統表現比較：十個繁忙市區地下鐵路系統(都市鐵路聯會)

2002年 鐵路網絡數據	地鐵* 行車綫	鐵路 A系統	鐵路 B系統	鐵路 C系統	鐵路 D系統	鐵路 E系統	鐵路 F系統	鐵路 G系統	鐵路 H系統	鐵路 I系統
乘客車程 百萬次計	777	399	942	1,396	1,413	1,283	410	517	2,041	3,200
車卡公里 百萬計	103	136	477	344	554	219	93	82	245	622
路線長度 公里	80.4	153	408	201	471	211	115	52	183	267
車站數目	48	170	275	147	423	297	66	52	138	149

* 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 Verkehrs – Betriebe、London Underground Limited、New York City Transport Authority、Sistema de Transporte Colectivo、Regie Autonome de Transports Parisiens Metro、Regie Autonome de Transports Parisiens Regional Express Railway、Metropolitano de Sao Paulo、Teito Rapid Transit Authority and Moscow Metro。根據協議，參與比較的機構只能以不記名的方式披露個別成員的資料。



新客務中心更方便乘客查詢事宜

二零零三年之營運表現承諾

服務表現項目	營運協議 目標	客戶服務 承諾目標	2003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%	99.6%
- 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	1,213,247
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	7,000	14,437
增值機可靠性	95.5%	97.5%	99.2%
售票機可靠性	93.0%	97.5%	99.4%
閘機出入口可靠性	97.0%	99.0%	99.7%
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%	99.5%
清潔程度			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	98.0%	99.9%
- 列車車身：每兩天清洗一次	不適用	98.0%	99.9%

其他業務

- 儘管受非典型肺炎衝擊，收入仍上升百分之十四至十一億一千七百萬港元
- 對外顧問業務部與八達通取得海外大型項目
- 進行車站翻新以持續改善站內商用設施

非典型肺炎爆發對公司大部分非車費業務構成負面影響，但這些業務已於下半年顯著逐漸復甦，而海外顧問業務亦再度錄得高增長。

廣告

對從事廣告業人士來說，地鐵是一個非常有效的媒體。在無損乘客享受舒適旅程的大前提下，我們積極開拓廣告收入來源。在非典型肺炎爆發及經濟疲弱的陰霾下，香港廣告業受嚴重打擊，地鐵系統內的廣告收入下跌百分之三至三億八千六百萬港元。儘管如此，地鐵於二零零三年仍繼續增加及改善廣告產品，務求進一步發揮其擁有龐大乘客基礎的優勢所帶來的商機。

於二零零三年，為提升軌道旁及大堂廣告媒體的市場競爭力，我們付出了不少努力。我們實施改裝計劃，將大堂內的四封廣告板改為更大的十二封廣告板，至年底時，十二封廣告板總數已增加至四百四十塊。在下半年度，我們於軌道旁安裝等離子電視，希望這悅目的電視能為廣告商帶來更多選擇，為公司提高收益。除上述的等離子電視外，我們亦於軌道旁加入了可捲動廣告板及牆上海報板。我們亦已完成所有扶手電梯廣告牌的改善工程，將其尺碼加大，使其外觀更為吸引。





善用本身的專長和資產，
積極拓展香港境內外業務

我們亦向廣告商及廣告代理加強宣傳地鐵的廣告設施。於二零零三年初，我們舉辦了「最佳地鐵廣告大獎」，以鞏固地鐵作為香港戶外廣告業翹楚的形象。

公司亦把握互聯網應用日益普及的商機，在車站內提供免費上網服務，藉此加強客戶服務及取得廣告收入。兩個獲廣告贊助分別位於中環站及太子站的地鐵互聯網中心經已啟用，而我們更計劃於二零零四年開設更多中心。

電訊

地鐵大部份的電訊服務收入仍來自流動電訊服務。流動電訊網絡商之間競爭激烈，加上流動電話滲透率持續上升，令年內的流動通訊使用量增加，抵銷了非典型肺炎帶來的負面影響，令收入上升百分之六點五至一億九千八百萬港元。

公司繼續拓展電訊基礎設施，確保可以滿足客戶的要求，並且緊貼科技發展。年內，我們開始於機場快綫安裝首個公眾無綫區域網，以便乘客使用多項無綫寬頻服務。此項服務將會於二零零四年初推出。我們亦致力提升現時的綜合流動電訊系統，以便乘客在鐵路系統內能享用無間斷的第三代流動通訊服務。

固網業務方面，我們的全資附屬公司TraxComm Limited (TraxComm)於六月份獲發固網電話服務牌照，成為香港唯一專注於批發市場的服務供應商，並可開始發掘因放寬監管而帶來的商機。

地鐵現有的光纖網絡經已提升至可作商業用途，並已接通大部份數據中心。TraxComm亦已建立及營運一個以DWDM (密集波分複用)技術為基礎的網絡，與現有的光纖網絡同時運作。該項技術不單令網絡容量增加，更使TraxComm能在單一平台上提供集傳統話音及數據傳輸服務以及互聯網協定轉輸服務，成本效益因而提高。

雖然TraxComm於首年經營錄得收益，但在非典型肺炎爆發下服務使用量增長較預期慢，致收益金額較預期為低。然而，TraxComm已獲得若干長期合約，為其未來擴展奠定堅穩基礎。

車站商用設施

非典型肺炎爆發期間，零售商紛紛放慢或凍結擴展計劃，令車站商用設施收入遭受影響。幸而，憑藉疫潮過後的反彈，加上公司的車站翻新計劃所帶來的額外收益，大大舒緩了非典型肺炎的影響。因此，車站商用設施的收入上升百分之十六，至二億七千五百萬港元。



始於二零零一年的車站翻新計劃，乃經過廣泛的乘客調查及對世界其他鐵路系統的研究，自推出後，極為成功。該計劃旨在透過改善站內商店組合、設計及整體零售環境，提升商用設施的價值和回報。為此，地鐵須以具成本效益的方式，為車站內商店構思一個能綜合照顧乘客、商業、營運及法例需要的設計。太子站、灣仔站及青衣站零售區的工程已於年內完成，收效顯著，以致站內綜合零售樓面面積及租金收入分別增長百分之一百零九及百分之一百三十八。另外，其他車站合共新增了四十五間零售商店。上述工程令地鐵網絡內的商用設施總面積達一萬八千四百四十九平方米，較二零零二年增加百分之六。中環站及九龍灣站的翻新工程亦告完成。

除了上述主要翻新工程外，我們亦為整個網絡進行改善工程，並提高商店的知名度及對顧客的吸引，從而進一步穩定租金收入。我們在全綫車站增設了二十五種新業務或品牌，包括廣受歡迎的成衣零售商佐丹奴，Rice Plus和源吉兆庵等食品店。除此，我們亦引進嶄新的「小賣亭」設施，為只需小型店舖及短期租約的租戶提供更大靈活性。

此外，我們亦將各項設施重新包裝推廣，以吸引零售商及顧客對地鐵商舖的注意力。其中包括店舖本身進行的推廣活動，以及加強地鐵商舖為乘客帶來「生活消閒一刻」的廣告宣傳活動，突顯地鐵站內零售環境的改善，從而使乘客在地鐵旅程中更感愉快。

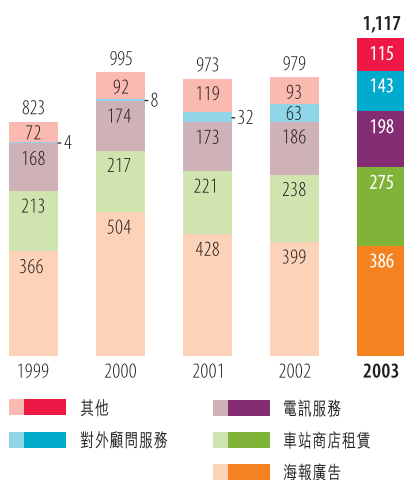
對外顧問服務

憑藉公司在運輸項目增值方面的知名度日高，顧問業務於二零零三年繼續錄得強勁增長。二零零三年，對外顧問服務收入上升百分之一百二十七至一億四千三百萬港元。

其他業務收入

在對外顧問及車站內商務業務帶動下，其他業務收入強勁上升。

百萬港元



公司的顧問業務於歐洲獲得豐碩成果，聯同八達通獲得Thales e-Transactions CGA (Thales)公司的一連串合約，攜手為荷蘭建立自動票務系統。在該項目中，地鐵及八達通將與Thales、Accenture及Vialis Verkeer & mobiliteit bv所組成的East-West Consortium合作提供中央結算系統軟件以及有關新公共交通電子車票系統營運的專業意見。荷蘭將為全球首個國家全面應用電子車票系統，可適用於火車、巴士、電車、地鐵及渡輪等所有公共交通工具。該項目的首階段計劃會於二零零四年九月在鹿特丹地區率先推出。此外，地鐵及八達通已獲得East-West Consortium邀請擬作為其支援分包商，為丹麥建立類似的全國性智能卡自動票務系統進行投標。

在印度方面，我們首次獲得由國際復興開發銀行提供資金的鐵路顧問服務合約。這是公司在該銀行及其姊妹機構世界銀行（兩間銀行均積極參與發展中國家的項目）中建立聲譽的良機。公司將會為Mumbai Vikas Railway Corporation進行改善車間時距的研究，試圖尋找其他方法改進孟買市區三十三條鐵路綫的班次數目。

我們亦繼續於中國國內取得進展，擴展在北京、成都、廣州、杭州、南京、上海、深圳及天津等八個城市的顧問業務。隨着獲得中國主要地鐵系統的合約，公司日後在競投興建、營運及投資等項目時將處於更有利位置。



設置「e分鐘著數」機，充份利用科技開拓收入

公司於國內的業務急速發展，其覆蓋地區亦隨之大增。地鐵已於上海設立辦事處，共聘用超過一百名員工，其中十七名來自香港。公司在上海成立的一間專為爭取中國項目管理的合營夥伴公司，獲委任為上海軌道交通九號綫一期工程的業主代表。該項目為上海地鐵系統一條長三十一公里的鐵路新綫，包括十二個車站、一間車廠、十一公里的鑽挖隧道、十八公里的高架鐵路及兩公里的地面鐵路。該新綫預期於二零零五年底通車，所涉及的工作包括各方面的項目管理，由設計、建築、商業及時程管理以至測試及試車等。

海外投資

地鐵已就建設深圳市軌道交通四號綫的項目，完成可行性研究及原則性協議的磋商。於二零零四年一月，地鐵與深圳市政府就建議興建深圳地鐵系統軌道交通四號綫二期工程，以及根據「建設——營運——轉移」安排，經營四號綫全綫三十年，簽訂一項原則性協議。四號綫將為組成深圳地鐵網絡的一部分，以落馬州邊境為起點，北行直連

現時的龍華鎮，並途經深圳的新商業區。正式的專營協議預期將於二零零四年較後時間，經進一步設計規劃及獲得中央政府批准項目後簽署。根據原則性協議，公司將於深圳成立一間項目公司，以興建及經營此項目，及直接從深圳市政府獲得新鐵路綫沿綫車站及車廠的物業開發權。根據該等物業開發權，未來將開發總樓面面積達二百九十萬平方米的商業及住宅物業，此舉可為公司締造擴充香港境外地區物業業務的商機。

在北京方面，有關評估兩個地鐵項目業務潛力的可行性研究正在進行中，其中一項為連接北京機場的鐵路項目，而另一項則為貫通首都西部的地鐵綫路項目。

公司現正與日本三菱公司攜手合作，在英國輕便鐵路業尋求適合的投資機會，包括樸次茅夫 (South Hampshire Rapid Transit) 及利物浦 (Merseytram) 的項目。在加拿大溫哥華，我們與其他夥伴組成了一個財團，就發展及經營行走列治文市、溫哥華機場至市中心路綫的輕鐵綫進行商討。

這些商機與公司下列策略貫徹一致：

- 擴充公司現有業務
- 投資與現有經營業務具協同效益的業務
- 投資於可充分利用本公司現有資產、技術及專門技術知識的業務

這些商機是透過本公司與其他業務夥伴之間的持續關係所開發，並屬於輕鐵的項目。公司基於本身的核心業務，對其計劃的模式、技術、策劃、業務分析、建造、經營及維修等方面均非常熟悉。

八達通卡有限公司(八達通)

非典型肺炎對香港旅遊及零售業的打擊，導致短期間八達通卡使用量無法繼續迅速增長，而於疫情高峰期的收入更較二零零二年同期顯著下降。在最後一季，在中國國內旅客增加的帶動下，每月交易額及經營利潤均回升至高於疫情前的水平，惟仍未能完全抵銷先前跌幅。

於本年度，八達通卡的流通量由二零零二年底的九百三十萬張增至二零零三年十二月三十一日的一千零四十萬張，而八達通商戶數目亦由一百八十二家增加至二百五十三家。八達通卡有限公司為公司帶來的盈利貢獻為二千三百一十萬港元，較二零零二年下跌百分之四十點四。

八達通卡有限公司於二零零三年的主要目標，是將其核心香港付款業務擴展至全球的自動票務(AFC)顧問服務。於年內，該公司聯同地鐵的顧問部門及一間國際財團在激烈的競爭中脫穎而出，贏得荷蘭全國自動票務系統合約，成功拓展此項業務。

在香港，八達通成功擴展其交通業務至不同的領域。

又一城及太古廣場的停車場全面使用八達通系統，實現了「無現金」泊車付款。截至年底，已裝置八達通系統的停車場增至超過一百三十個，可使用八達通的路旁停車位亦有所增加，而接受八達通付款的紅色小巴則增至十九輛。此外，八達通繼續獲得香港各大零售商採用，其中主要的連鎖店包括惠康、地利店、實惠及海皇粥店。

地鐵八達通管制系統的市場覆蓋亦有所擴大。除適用於停車場、會所、樓宇保安系統及記錄出勤外，該系統亦已成功應用成為學校的一卡式解決方案。該套專為學校而設的智能系統，配合八達通卡提供多種用途，包括透過流動電話信息通知家長學生出勤記錄、樓宇及房間進出管制、食物小賣部購物及圖書館管理系統等。

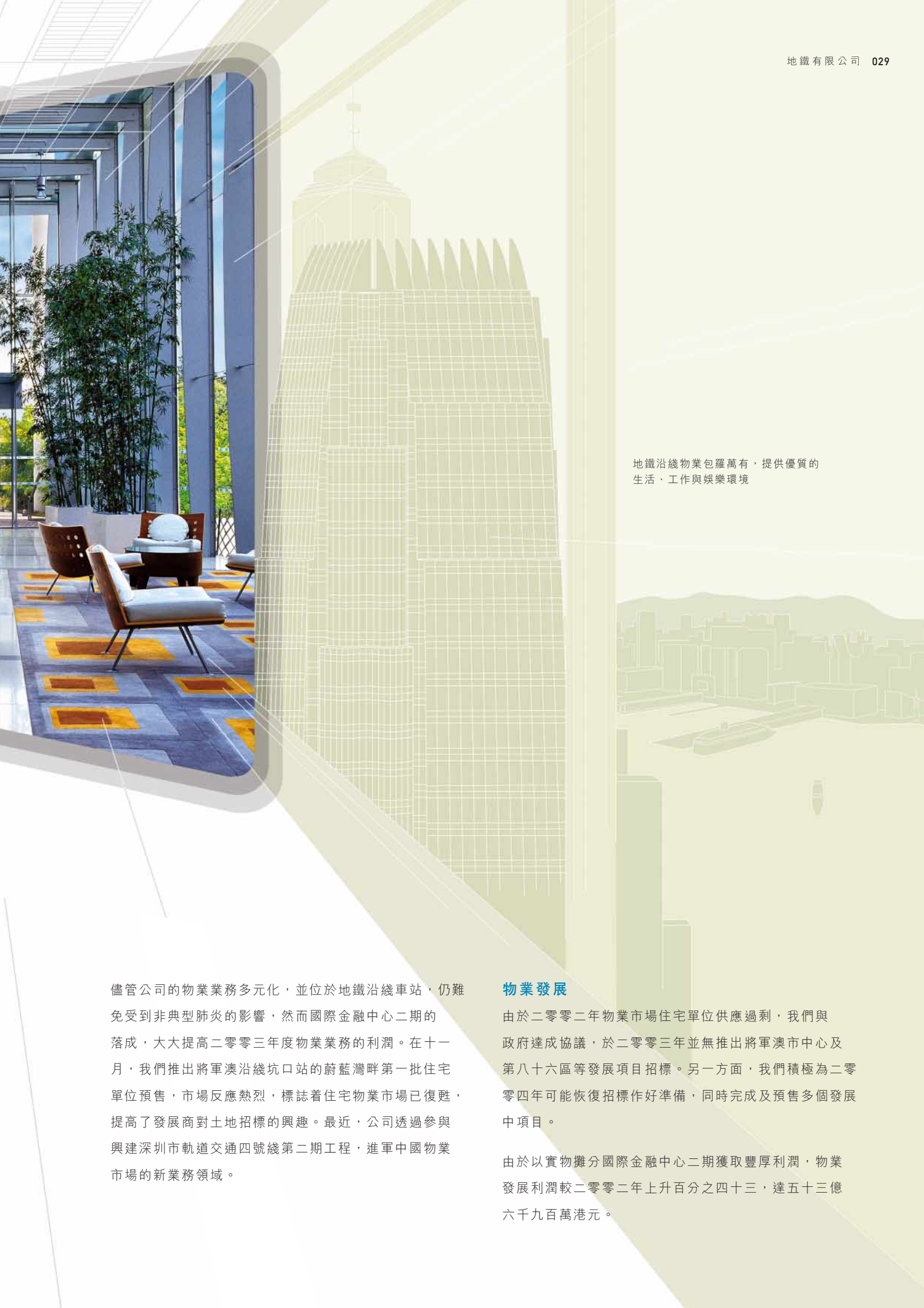
隨着八達通日益普及，於二零零三年有更多金融服務集團加入提供自動增值服務，當中包括渣打銀行、中國銀行及AEON等香港三家大型的信用卡發卡公司。

八達通的持續成功令該公司於年內取得多個獎項，足見八達通的品牌及其產品備受重視。該等獎項包括獲超級品牌頒發的二零零三年香港超級品牌及商業設備及服務類別的品牌領袖獎、Best Practice Management頒發的最佳業務實踐獎2003：簡化管理、2003年DHL/南華早報香港商業獎：傑出企業獎，與及香港中華廠商聯合會頒發的2003年香港十大名牌。



物業回顧

- 物業發展利潤大幅上升百分之四十三，達五十三億六千九百萬港元，主要來自國際金融中心二期的收益
- 成功出租國際金融中心二期及推售坑口站的蔚藍灣畔
- 進一步進軍中國物業市場



地鐵沿綫物業包羅萬有，提供優質的生活、工作與娛樂環境

儘管公司的物業業務多元化，並位於地鐵沿綫車站，仍難免受到非典型肺炎的影響，然而國際金融中心二期的落成，大大提高二零零三年度物業業務的利潤。在十一月，我們推出將軍澳沿綫坑口站的蔚藍灣畔第一批住宅單位預售，市場反應熱烈，標誌着住宅物業市場已復甦，提高了發展商對土地招標的興趣。最近，公司透過參與興建深圳市軌道交通四號綫第二期工程，進軍中國物業市場的新業務領域。

物業發展

由於二零零二年物業市場住宅單位供應過剩，我們與政府達成協議，於二零零三年並無推出將軍澳市中心及第八十六區等發展項目招標。另一方面，我們積極為二零零四年可能恢復招標作好準備，同時完成及預售多個發展中項目。

由於以實物攤分國際金融中心二期獲取豐厚利潤，物業發展利潤較二零零二年上升百分之四十三，達五十三億六千九百萬港元。



國際金融中心二期的控制中心，是智能大廈智珠所在

機場鐵路物業

本年度機場鐵路物業發展的最重大事項為國際金融中心二期的落成及當中由公司全資擁有十八層共四萬六千六百平方米優質寫字樓樓面「Central 18 Zone at Two IFC」(三十三樓至五十二樓)的租務活動成功展開。落成後，國際金融中心二期已成為香港商業中心區一座樓高八十八層的新地標。國際金融中心商場及位於北面地盤的一千二百多個車位亦已於二零零三年中完成，其餘兩座酒店大樓的工程亦進展良好，預期可於二零零五年初落成。以實物攤分估值約三十億港元的國際金融中心二期十八層寫字樓及一千二百個車位利潤已於七月入帳。

儘管國際金融中心二期工程技術十分複雜，施工期亦相當緊迫，但在每個限期前都能完成重要施工指標，最終如期竣工，為公司締造重大成就，更證明地鐵、發展商及承建商能透過緊密合作，成功採用高度機械化的建築方法。

至於機場鐵路沿綫其他項目，九龍站上蓋的Union Square發展項目陸續完工，將發展成為西九龍的新地標。其中君臨天下及擎天半島第二期已分別於七月及十月獲發入伙紙。君臨天下的住宅單位計劃於二零零四年初發售，而樓高一百零二層的商業大廈的地基及地庫挖掘工程已於年底完成，商場的主結構外殼亦將如期於二零零四年底由發展商移交予地鐵。

此外，在奧運站奧海城一期商場的改裝及翻修工程已展開。東涌站共一千六百二十七個單位於六月公開發售，當中海堤灣畔第二期佔三百八十七個單位，而映灣園第二期則佔一千二百四十個單位。

將軍澳綫及彩虹站物業發展

在將軍澳綫沿綫我們專注於興建已批出的住宅及商場發展項目。十一月，我們的發展商信和置業成功預售蔚藍灣畔。該項目位於坑口站上蓋，共有二千一百三十個住宅單位。我們亦已開始籌備位於坑口站名為「連理街」的三千五百平方米商場的租務推廣活動。連理街與Union Square商場，將成為我們第五個及第六個商場，進一步加強及擴展我們的投資物業組合。

位於調景嶺站地盤A及彩虹站的發展計劃的住宅單位設計已敲定，可望於二零零四年中開始預售。以新世界為首的財團因應市場需要，修改了將軍澳市中心第五十五b區項目的政府批地條款，將住宅單位數目上限由一千三百五十個增加至一千四百七十二個，同時將單位平均面積由六十三平方米減至五十七平方米。不僅改善單位面積組合更有助日後物業的銷售。

為籌備二零零四年的發展項目招標工作，我們已撥用大量資源修訂及改善第八十六區Dream City的總網規劃藍圖，增加樓宇通風及提供更多戶外空間。我們預期可按此改善計劃於二零零四年底就第一期發展進行招標。

投資物業

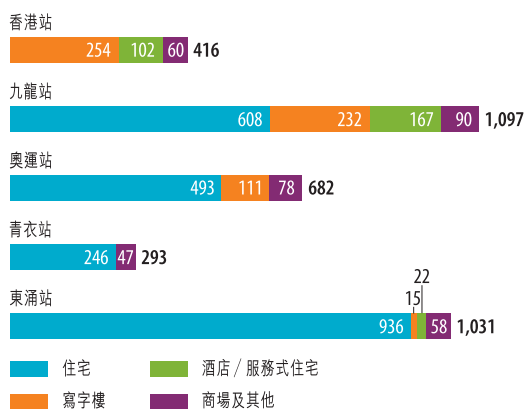
公司的投資物業租務情況無可避免地受到非典型肺炎及上半年經濟持續疲弱的打擊。由於公司致力建立一個強大的租戶組合以令其租約增加價值，在非典型肺炎期間，公司對租戶特意支持，包括暫時寬減租金。這導致年內投資物業收入較二零零二年輕微下跌百分之一至八億八千八百萬港元。

機場鐵路物業發展計劃

儘管將軍澳綫項目招標暫停，地鐵繼續如期興建機鐵沿綫項目。

樓面建築面積

千平方米

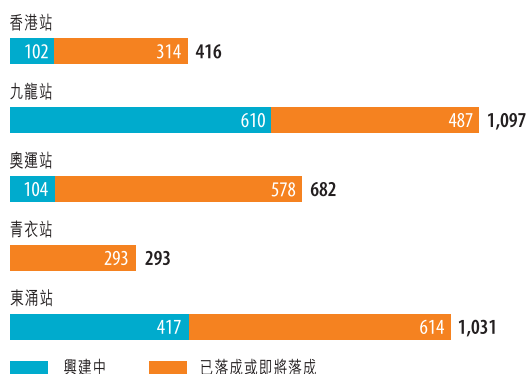


機場鐵路物業工程進度

繼國際金融中心二期落成後，機鐵沿綫建造工程的焦點落在九龍站Union Square及東涌站住宅單位上。

樓面建築面積

千平方米

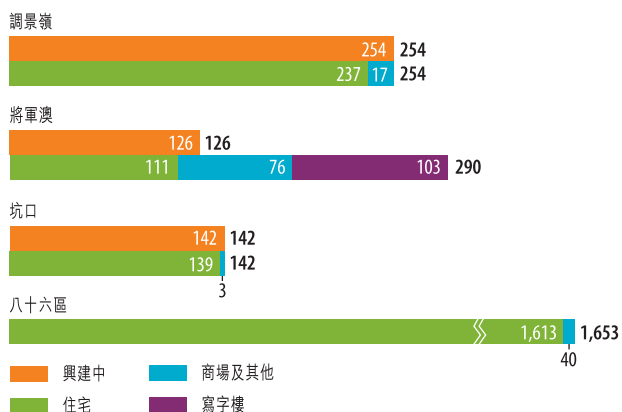


將軍澳綫物業發展計劃及進度

二零零三年將軍澳綫發展項目的建造工程陸續展開，並預售坑口站蔚藍灣畔住宅單位。

樓面建築面積

千平方米



我們的員工在非典型肺炎期間表現出色，確保租住客的安全及減低疫症爆發對公眾信心的影響。我們亦進行積極的推廣活動如推出具吸引力的回贈計劃以支援租戶。因應當時的情況，我們亦充分配合政府放寬內地自由行旅客到港的旅遊限制，採取積極措施，推出度身訂造的計劃如舉辦購物團以帶領高消費的內地旅客至我們的商場購物。這些計劃在提高租戶的營業額方面十分奏效。

嶄新的優質客戶服務計劃「全面優質顧客服務」及電腦化的「租賃管理系統」於年內完成，進一步提升優質物業管理標準及口碑，並收到良好效果及成為香港業界的指標。

國際金融中心二期為優質寫字樓物業，擁有良好管理，因此在非典型肺炎、伊拉克戰事及經濟疲弱期間，雖然租務市場審慎氣氛持續，但國際金融中心二期仍能招徠租戶。我們積極向目標租戶、代理商及商界人士介紹該大廈的優勝之處，推介其為要求較嚴格的跨國公司的理想辦公室。

地鐵的優質零售物業人流如鯽，運作暢順



瑞士銀行界巨擘瑞士銀行決定租用七層國際金融中心二期寫字樓，成為二零零三年香港最大和最矚目的單一寫字樓租戶搬遷行動。該座大樓已獲香港金融管理局等多家知名機構所使用，瑞士銀行的加入更能進一步提升國際金融中心二期作為頂級公司匯聚之地的形象。於二零零三年底，Central 18 Zone約百分之六十的樓面面積已被租出。

物業管理

二零零三年物業管理的收入較二零零二年上升百分之十一至九千四百萬港元。於二零零三年，我們的物業管理相關業務繼續多元化擴展。東涌站的藍天海岸、映灣園及海堤灣畔第二期、以及Union Square的擎天半島第一期為我們的管理組合增添四千八百四十一個住宅單位，令地鐵管理的住宅單位總數由二零零二年的四萬二千零七十四個上升至四萬六千九百一十五個。

國際金融中心二期為最大的新增管理項目。作為頂級跨國銀行、金融及相關機構匯聚之地的智慧型寫字樓大廈，國際金融中心二期需要最完善的大廈管理服務，因此被納入地鐵最近推出的優越管理服務之列，該項服務專長為高級住宅及商業物業提供管理服務。由於新增國際金融中心二期項目，令地鐵管理的商業及寫字樓總樓面面積由二零零二年的三十七萬零二十二平方米，大幅增加至五十五萬八千七百九十六平方米。

國際金融中心二期的專業管理提供二十四小時全面技術服務，這不但適用於公用設施，亦適用於租戶物業包括在租戶搬入前的裝修設計審查，及租用期間的維修和環境衛生服務等方面。

我們在年內更引入電腦化網上工作管理系統，提升我們的物業管理業務的效率。該系統能處理所有工作流程及過程，並直接連接現有的物業管理系統。

此外，我們於上半年達成一項重要工作指標，就是成功遏止非典型肺炎病毒在我們管理的樓宇擴散。所有員工均能在極短的時間內採取有效的預防措施。

公司積極支持環保，因此在我們管理的所有樓宇內推動廢物循環再用，回收廢紙、舊衣服及各類被廢置物品以供循環再用。

物業代理

雖然面對非典型肺炎及疲弱經濟的雙重打擊，我們的物業代理服務仍能保持增長。地鐵物業代理有限公司於年內共完成一百八十宗交易，錄得總共六百萬港元的收入，較二零零二年上升百分之十六點一。

中國及海外物業業務

繼於二零零二年成功進軍深圳物業管理市場後，我們於二零零三年進一步開拓中國大陸市場。我們再度於深圳取得郁金香花園住宅發展的管理前期合約。我們亦於重慶取得大型住宅發展項目重慶棕櫚泉國際公寓的管理前期合約。在北京，公司與北京世紀朝陽房地產開發有限公司組成策略夥伴關係，提供不同範疇的物業管理服務以及在北京管理著名的棕櫚泉國際公寓發展項目。

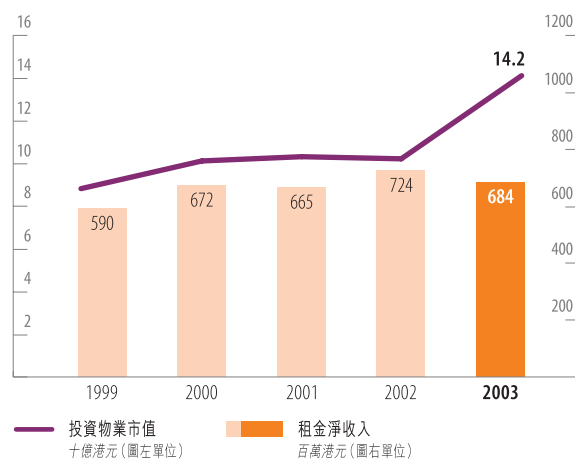
二零零三年十月，公司的物業管理部門獲邀出席在上海舉行的二零零三年中國物業管理國際高峰會並發表演說，而派代表出席該項盛事的傳媒及物業界機構超過二百家，令地鐵在中國的形象得到進一步提升。



各類新店為我們的商場注入新動力

投資物業

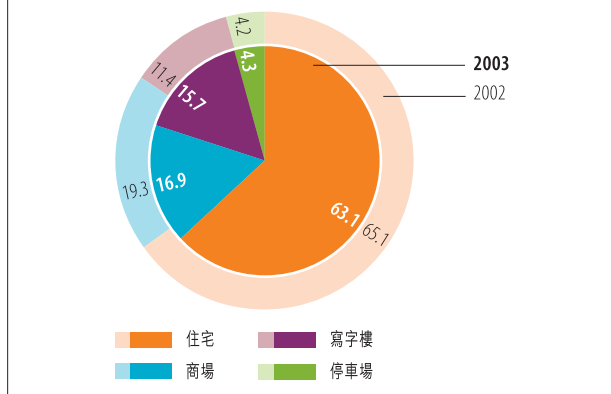
由於國際金融中心二期十八層寫字樓被撥入地鐵投資物業內，投資物業市值因而上升。



物業管理收入分佈

來自寫字樓方面的物業管理收入因國際金融中心二期的加入而推高。

百分率



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	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	1,332	已於2000年 落成
	淡馬錫控股有限公司	停車場			
	新加坡置地有限公司				
	吉寶置業有限公司				
	麗新發展有限公司				
環球投資(百慕達)有限公司					
第二期 (擎天半島)	九龍倉集團有限公司	住宅	210,319	1,270	已於2002-2003年 分期落成
	會德豐有限公司	停車場			
	新亞置業信託有限公司				
	聯邦地產有限公司				
海港企業有限公司					
第三期	新鴻基地產發展有限公司	住宅	100,000		2005年
		過境巴士站	5,886		
		停車場		412	
第四期 (君臨天下)	恒隆地產有限公司	住宅	128,845	864	已於2003年 落成
		停車場			
第五、六及七期	新鴻基地產發展有限公司	商場	82,750		2006-2008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	1,050		
		停車場		1,743*	
九龍站小計			1,096,947		



國際金融中心將機場鐵路與香港商業中心地帶連繫一起

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	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 嘉德房產發展有限公司	室內運動場 停車場	13,219	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2001-2002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 中國海外發展有限公司	街市 停車場	1,100	932	
第三期	新鴻基地產發展有限公司	住宅	103,152		2005年
		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	商場	46,170		已於1999年 落成
	和記黃埔有限公司	住宅	245,700		
	中信泰富有限公司	幼稚園 停車場	925	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)	恆隆有限公司	寫字樓	14,999		1999-2005年 分期落成
	恆基兆業地產有限公司	商場	48,331		
	新世界發展有限公司	酒店	22,000		
	新鴻基地產發展有限公司 太古地產有限公司	住宅 幼稚園 停車場	275,501 855	2,041	
第二期 (藍天海岸)	香港興業國際集團	商場	2,499		2002-2007年 分期落成
	豐隆實業有限公司	住宅	253,100		
	Recosia Pte Ltd.	幼稚園 停車場	350	617 [†]	
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 停車場	350	1,211	
東涌站小計			1,030,789		
總計			3,518,596	14,360	

* 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。

[†] 根據最新總綱規劃藍圖, 車位數目介乎六百一十七至七百四十五個之間。



國際金融中心二期二十四小時提供服務

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	預計 落成日期
將軍澳站 五十七a區	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	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, 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	2005年
		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	2006年
		商場	16,800			
		停車場				

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				
八十六區 (將軍澳南站)	14	住宅	160萬	4,131	2004-2010年	2013年
		商場	40,000			
		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	19,182	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	450			

投資物業組合(於二零零三年十二月三十一日)

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	39,671	-	100%
	停車場	-	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期	商場	19,741	-	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	18,468	-	100%
	停車場	-	415	100%
青衣青衣城	商場	28,911	-	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	寫字樓	39,529	-	100%
	停車場	-	1,308	51%
香港鯉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二零四七年六月三十日，其他物業批地租約均超過五十年。

待售物業(於二零零三年十二月三十一日)

地點	類別	可出售樓面面積 (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	14,085	-	40%
	停車場	-	579	40%
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	5,898*	-	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擎天半島一期 - Union Square擎天半島二期	住宅	3,905	-	51.92%
	停車場	-	240	100%
	住宅	18,148	-	36.22%

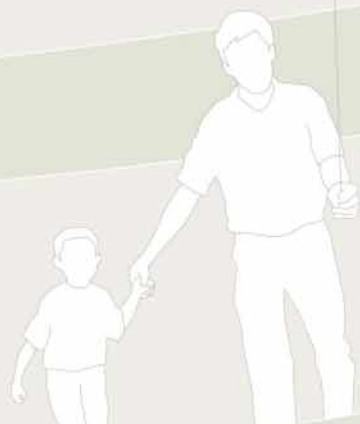
*可出售樓面面積

管理物業(於二零零三年十二月三十一日)

管理住宅單位數目	46,915個單位
管理商場及寫字樓面積	558,796平方米



旅客與本地乘客乘坐地鐵共同體驗消閒與娛樂的新世代



未來項目

二零零三年，地鐵繼續進行多個項目發展，以加強其綜合鐵路物業基建設施及提高港人生活質素，致力確保項目按計劃進行，並於竣工時成本不會超出預算。

雖然地鐵堅信現有的「鐵路和物業綜合發展經營」模式在本港及外地均為最有效的鐵路融資及發展方案之一，但鑑於本地的社會及經濟結構的改變，此模式或需作出修正。就此，地鐵會繼續與政府磋商新鐵路項目的可行融資方案，但地鐵認為仍需保留物業發展。例如，基於新鐵路的社會/經濟回報可觀，新鐵路的部分資本成本可由政府支付，而餘下部份及營運費用則由物業發展利潤及車費收入支付。這將有助地鐵就多個新項目取得商業回報，以及為鐵路及道路運輸二者提供更公平的经营環境。

地鐵就所有項目不斷諮詢各界有關人士，務求如何將建築期間的影響減至最低，以及在營運期間盡量為使用者提供方便。該項措施必須包括環境方面的考慮，而公司於二零零三年繼續獲得營運及項目的環境管理系統 ISO 14001 認證，確認地鐵對有關環境管理工作的承擔。

竹篙灣綫項目

連接新香港迪士尼主題公園及地鐵網絡的竹篙灣綫項目有重大進展。在沿綫及於主題公園及大嶼山西北陰澳的（東涌綫的中轉站）兩個地鐵站，所有重大的土木及電機工程合約均按計劃或提早執行。公司深信項目能於二零零五年中的目標時間及在不超過預算的情況下落成。

東涌吊車項目

東涌吊車項目在年內的主要工作為與政府達成項目協議的條款內容，以及充份開展設計工作以取得所有必需政府許可證。隨着東涌吊車條例在六月制定，公司與政府及有關人士進入積極諮詢期。

經有關商討及地鐵成功平衡各方的意見後，公司在十一月與政府簽訂整體項目協議，以及包括涉及在昂坪承建一個綠化廣場及公共交通中轉站的相關工程的委託協議，並簽訂以私人合約方式的批地協議，以在昂坪終站附近興建主題村。吊車及溪流改道的環境許可證亦於十一月獲得批授，而建築及土木工程合約亦於其後批出。

興建吊車及有關主題村的項目將為香港新增一個主要旅遊景點，建築期估計約二十六個月，總支出約九億五千萬港元（包括撥充資本的利息）。工程將於二零零四年初動工，落成日期預計為二零零六年初。

地鐵支綫

二零零三年一月，政府要求地鐵規劃西港島綫及南港島綫，作為現有地鐵市區網絡的延伸。由地鐵員工及顧問組成的工作小組在二零零三年中開始可行性研究。該研究已考慮其他可行綫路並會於二零零四年第二季向政府提交項目建議書。

建議綫路將提供更具成本效益的方案，兩條新綫將在更佳地點結合，並改善與現有網絡的中轉站。建議港島綫由上環地鐵站延伸至位於西港島綫的西營盤新中轉站。西港島綫將途經堅尼地城、香港仔及黃竹坑；而南港島綫將設有鴨脷洲的海怡半島及利東站，與西港島綫在黃竹坑連接，再經跑馬地與港島綫的灣仔和金鐘站連接。

在取得政府的支持後，設計工作將盡快展開。建築期估計需約四十八個月。

這兩條綫路的資金成本有賴政府的直接撥款。有關經濟效益的獨立評估顯示，兩條綫路的經濟效益遠超過其所需投入的現金，而鐵路較建議興建的七號幹線更為廉宜及更加環保。

二零零三年十一月，政府要求公司遞交有關油麻地至黃埔的觀塘綫延綫的建議書。

行人專用區

公司繼續尋求興建新行人專用區項目，以提高潛在的乘客流量。這些項目包括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。

公司在二零零三年完成九龍塘地鐵站的新行人入口，以連接新教育資源中心、仍在興建中的公共運輸中轉站，及預期於二零零四年初落成的九廣鐵路南面大堂。為紓緩乘客擠塞的旺角站新入口亦已完成；同時，另一新入口亦正在興建中，這是市區重建局重建計劃的一部分，預期於二零零四年中落成。

尖沙咀站南面大堂的改建工程已展開，建成後將成為連接九廣東鐵延綫項目行人隧道網絡的一部分，預期於二零零五年底前落成。

金鐘站行人通道項目工程在二零零三年十二月展開，而荔枝角及彩虹站的項目預期於二零零四年初開始。

機場發展

於赤鱗角機場興建的機場快綫新終點車站的磋商及初步設計已大致完成。興建新車站的目的是為建議中的亞洲世界博覽館 (AsiaWorld-Expo) 而設。如此項目能達成協議，新車站可望於二零零五年底前落成。

中轉接駁

公司繼續研究發展地面輕便鐵路支綫為地鐵主綫網絡提供接駁服務的機會，為網絡中步行距離以外的社區及就業地區的人口提供服務。應用這些載客量較低但效率高的中轉技術，可提高地鐵的乘客量，並發揮高成本效益及符合環保的理念。

二零零三年，我們初步研究於九龍灣工業區及西九龍文化區引入輕便鐵路的可行性。



迪士尼樂園啟用後，一切樂趣由地鐵開始



各員工竭誠提供服務

人力資源

二零零三年，地鐵公司成功克服種種挑戰，進一步提高員工生產力，同時在非典型肺炎的艱難時期維持員工士氣，並為日後的復甦作好準備。

透過激勵和溝通提高員工生產力

過去數年，地鐵致力激勵員工竭誠工作，為持續提高員工生產力而努力。鑑於二零零三年經濟疲弱，加上非典型肺炎對收入的打擊，公司須在維持優質服務的大前提下加緊控制成本。

在非典型肺炎的挑戰及艱難的經營環境下，我們更需強調與員工的溝通，以維持高昂的士氣。年內，我們加緊與各員工之間的諮詢和溝通工作，讓他們深入了解公司所面對的挑戰和困境。

此外，我們再檢討員工意態調查的運作，找出可以改善的地方，在二零零三年底進行的第五次調查中加以改進。為使調查更具成本效益，二零零三年起我們以抽樣方法取代過往的全面性員工調查。我們又制定員工滿意指數作為衡量員工意態的基準，讓我們更容易了解公司的優勝之處和有待改善的地方。

我們致力提高效率，以及在整體營運有效地調動人手，進一步提升了生產力。憑藉各員工的辛勤和承擔，乘客量和商業活動的回升速度較最初估計為快。為表揚員工在非典型肺炎期間的努力和貢獻，公司決定向全體員工發放特惠金，全數補償他們因年內實施「每月一天無薪假期計劃」被扣取的薪金。

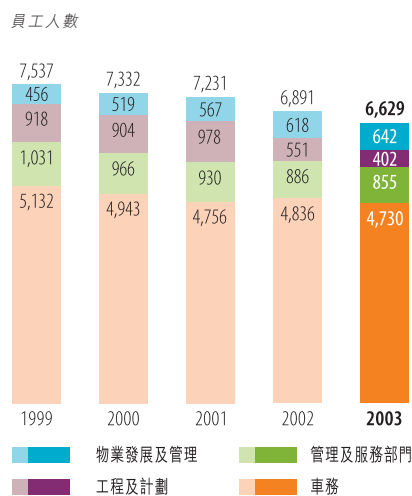
人才培訓

公司周全的培訓計劃，繼續為員工提供專業發展機會，有助激勵員工上進。年內我們共舉辦了四萬七千六百八十八個工作日的培訓活動，並獲得了多個國際培訓獎項，足證我們在培訓人才方面的成功。這些獎項包括由美國訓練及發展學會頒發的ASTD BEST獎項，藉以表揚我們以力學不倦的精神，致力培訓企業人才，爭取商業成就。

我們繼續透過全面而有效的培訓課程，確保員工和承辦商具備專業技術和才能。我們順利編排和完成了南昌站的培訓工作，並於年內落實及推行為深圳地鐵、曼谷地鐵和天津濱海地鐵等海外地鐵提供的培訓顧問服務。

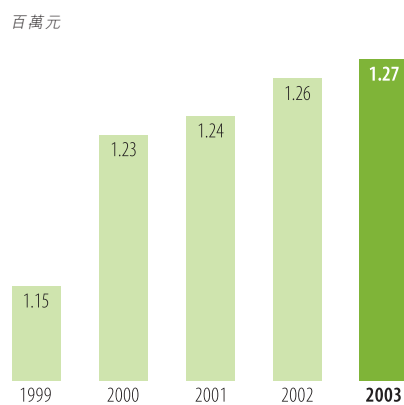
員工統計

地鐵憑藉專業和投入的員工在減少人手的同時繼續提供優質服務。



員工生產力——營業額與鐵路營運員工人數之比

員工生產力在二零零三年再度攀升。



領袖培訓方面亦有所加強。除躍進發展計劃外，我們增加了專為初級經理及高級督導人員而設的領導典範新體驗計劃。該計劃更會於二零零四年向下推廣至初級督導人員，務求提升他們的領導才能。此外亦有舉辦專門的培訓活動，包括為前綫人員所需而設及上課時間靈活的普通話速成班，以及持續的客戶服務培訓，讓公司可在內地旅客放寬來港等新措施下取得最佳收益。

工作操守指引

地鐵一直倡導高水平的員工操守，以協助改善公司管治和持續發展。因此，我們將更新二零零二年首次印發的《工作操守指引》，確保員工奉行公司管治的各項新準則。此外，我們亦會印發《公司工作操守指引員工手冊》，為《工作操守指引》作進一步的補充，具體指引員工的行為操守。

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。

公司整體業務由董事局負責管理。董事局根據本公司的組織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，這包括財務報表、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、重大融資安排及投資、風險管理策略、庫務政策及車費結構等。

公司會確保董事局在知情的情況下行使權力。董事局定期舉行會議，而在會期前後各成員會獲得有關公司業務發展的資料。他們均有充分時間得悉全部有關資料，並可在需要時諮詢獨立的專業意見。二零零三年董事局曾舉行十二次會議，平均出席率達百分之八十五。

二零零三年四月，董事局宣佈決定在蘇澤光的主席兼行政總裁合約於年內屆滿後，分拆主席兼行政總裁的職位。隨後，董事局成員錢果豐博士由二零零三年七月二十一日起獲委任為非執行主席，周松崗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。

作為良好公司管治的重要部分，公司特設立多個委員會，由應邀出任董事局成員的非執行董事組成。他們對地鐵各層面的管治提出獨立和客觀意見，提供適當監管，確保我們不斷達至作為主要上市公司應有的高管治水平。

審核委員會

審核委員會每年舉行四次會議，檢討集團的財務報表是否真實及公平，並審議內外審核檢討的性質及範圍，以及評估公司內部控制系統的成效。內部控制系統是為了方便董事局監察公司的整體財務狀況及保障資產而設立，以免出現嚴重的財務誤報或虧損情況。董事局須負責落實執行上述機制及確保授權和指引應用得宜。審核委員會主席亦負責編製年報，向董事局匯報全年工作情況，並提出主席認為重要的問題加以檢討。

審核委員會成員全為非執行董事，包括施文信（主席）、張佑啟及運輸署署長（霍文），其中兩人為獨立非執行董事。二零零三年審核委員會曾舉行四次會議，平均出席率達百分之八十三。外部核數師、財務總監及內部審核部主管列席審核委員會會議，回答有關報告或彼等工作的質詢。

薪酬委員會

薪酬委員會定期舉行會議，檢討人力資源問題，包括主席、行政總裁及執行總監會成員的聘用條款及條件、薪酬和退休福利等。薪酬委員會成員全為非執行董事，包括主席何承天，其於整年度內均為委員會成員，由二零零三年九月四日起接替錢果豐博士出任委員會主席，此外尚有施文信（由二零零三年九月四日起擔任委員會成員）及馬時亨，其中兩位為獨立非執行董事。二零零三年薪酬委員會曾舉行一次會議，出席率達百分之一百。

提名委員會

提名委員會負責推薦及提名人選填補董事局的空缺。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。經董事局委任的董事必須於委任後的首屆股東週年大會上退任。無論是推選或委任產生的董事，均合資格重選或接受重新委任。除根據地下鐵路條例由香港特區行政長官委任者外，三分之一（或最接近該數目及少於三分之一）的董事必須在本公司股東週年大會上輪流退任。

提名委員會成員全為非執行董事，包括艾爾敦（主席）、盧重興及環境運輸及工務局局長（廖秀冬博士），其中兩人為獨立非執行董事。二零零三年提名委員會曾舉行一次會議，出席率為百分之一百。

董事局認為，提名委員會及薪酬委員會均應參與公司新行政總裁的委任過程。就此，董事局於二零零三年四月議決成立尋找董事人選委員會，成員包括提名委員會主席（艾爾敦）、當時的薪酬委員會主席（錢果豐博士）及馬時亨。尋找董事人選委員會於年內舉行數次會議，建議由二零零三年十二月一日起委任周松崗為行政總裁兼董事局成員，並擬訂其薪酬條款。

內部審核

內部審核部扮演重要角色，支援及協助公司管理層監察公司內部管治情況。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，並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，並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。除根據地下鐵路條例第八條委任之董事外，非執行董事按本公司組織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。錢果豐博士自一九九八年起一直擔任非執行董事，並於二零零三年七月獲委任為非執行主席，為期三年。

商業操守及誠信

公司致力維持高水平的商業操守及誠信。

公司現正檢討《工作操守指引》的內容，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。此外，公司現正編製全新的《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。

二零零二年美國Sarbanes-Oxley法例

此法例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，由美國總統於二零零二年七月三十日簽署生效。

由於公司為一間須向美國證交會報告的公司，故受此項新法例的一般約束。

公司將一如既往，繼續檢討內部系統及工作守則，並按指定適用的日期遵照此法例的新規定行事。

二零零三年，地鐵致力在本地及國際業務上貫徹可持續發展理念，並取得卓越的實際成果。這些成績足可向有關人士保證，地鐵將會繼續以負責及積極的方式管理非財務資產，進而令公司業務更上一層樓。

東涌吊車環境影響評估

地鐵推動及提倡以可持續發展理念的方式，管理業務上的經濟、社會及環境風險，繼續在世界上穩坐企業發展的領導地位。二零零二年引進的風險管理程序漸見成熟，效益日趨顯著。同年公佈的首要業務風險管理範圍亦進一步擴展。

其中一項實際成果，是東涌吊車的環境影響評估已完成並獲批准。香港環保團體的參與，是適時取得政府審批的主要因素，這有賴地鐵主動與有關環保團體保持緊密磋商，積極瞭解及解決他們所關注的環保事項。此舉令項目在預算的時間及成本範圍內達致更佳成果。

鑑於上述項目的成功，東涌吊車項目的可持續發展顧問委員會隨之成立，成員包括來自更廣範圍的有關人士，負責統籌及聯繫，就吊車項目協助昂坪區的長遠發展。這委員會未來的任務，是制訂一套可持續發展指標，監察吊車項目的進度，以及該區的可持續發展。

公共交通國際聯會約章

二零零三年五月，地鐵成為公共交通國際聯會可持續發展約章的發起及締約成員。這憲章旨在鼓勵聯會成員在制訂政策時加入可持續發展作為主要考慮因素，並要求締約成員匯報可持續發展的推展進度。截至年底，在聯會遍布八十個國家的二千位成員中，有四十七位已簽署憲章。地鐵現正參與為地方政界人士及成員舉辦的地區性工作坊，推動他們加入成為約章的締約成員。

地鐵亦於二零零三年榮獲英國特許公認會計師公會香港分會頒發的最佳環境報告獎項，並在Asian Corporate Social Reporting Awards中獲得環境報告亞軍。

Global Reporting Initiative

地鐵在二零零三年達致其他多項重大的可持續發展成就。

其中最重要的包括地鐵於二零零二年七月決定成為Global Reporting Initiative (GRI)的有關人仕機構。GRI為一獨立國際性滙聚多方面有關人仕組織。其工作目標是就編製可持續發展報告提供最佳應用指引。地鐵未來將按照GRI的指引編製報告。

此外，地鐵發展了一套可持續發展會計制度，及維持所獲得的ISO 14001環境管理系統標準認證。而車務及工程處在鐵路營運上用以推動列車的牽引動力能源耗用量上，亦進一步減少百分之六點一。

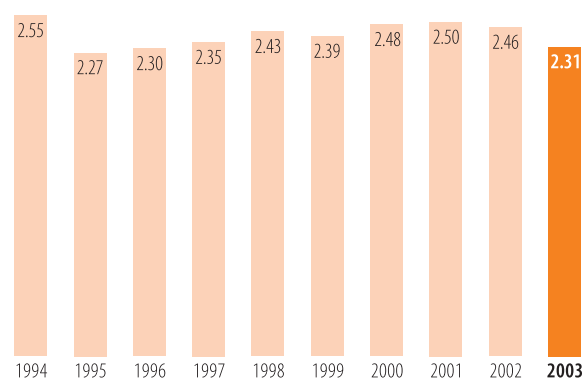
我們的努力已獲得肯定，公司繼續維持其道瓊斯可持續發展指數及富時社會責任指數的成份股地位，年內並獲納入Ethibel Stock Index。

二零零四年五月，地鐵將在其網站發表第三份可持續發展報告，以個案研究連同詳盡資料，載述地鐵如何逐步展開可持續發展管理，以及非典型肺炎的影響及地鐵的應變措施，詳細跟進地鐵工作操守指引的實施情況，及匯報伸延至員工、股東及客戶的個案研究。

牽引動力耗用量

經改善操作方式後，牽引動力耗用量大幅減少。

千瓦小時/公里



投資者與地鐵

鑑於地鐵的機構及個別投資者覆蓋範圍廣泛，因此管理層認定，與現有及潛在投資者溝通為公司的重點工作。公司以定期、全面和及時的方式，矢志提供一切可能影響股東及債權人利益的事態發展資料，務求維持質素優良的投資者關係。憑藉自一九八四年以來於國際資本市場積累的經驗，地鐵已在投資者關係方面獲公認為亞洲典範機構之一。

與機構投資者的溝通

地鐵一直積極發展投資者關係，因而成為亞洲區內最廣為人知的公司之一。管理層非常著重維持此高水準的關係。

約有二十家本地及國際投資銀行研究部定期編撰有關公司的報告，而地鐵亦是大量機構投資者的研究對象。管理層繼續竭力與投資界發展更緊密的工作關係，確保他們對公司有透徹的了解。

二零零三年年初爆發非典型肺炎，令管理層及投資者往海外公幹有所限制。儘管如此，公司透過互聯網站及電話會議等科技，與外界保持定期溝通。於旅遊限制撤銷後，公司隨即到訪倫敦、愛丁堡、紐約、東京及新加坡等主要投資中心向投資者交待公司業務情況。此外，我們亦曾參與多項本地、區內及全球性的投資者會議。

支持四十萬名散戶股東

截至二零零三年十二月三十一日，公司的散戶股東人數逾四十萬，為股東人數最多的香港公司之一。為確保與此重要的投資者有效地溝通，除公司的正式業績公佈及股東週年大會外，公司事務部亦設立散戶股東查詢熱綫。二零零三年內，我們便曾接聽超過三萬個來電查詢。

不少現有的散戶投資者早於二零零零年初次公開招股時已是我們股東，對於他們的長期支持，公司深表重視。為表謝意，我們於年內再次進行推廣，為他們提供以六折乘坐機場快綫及優先購買限量版紀念票的優惠。

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確認。公司為恒生指數、摩根士丹利綜合指數及富時環球指數系列的成分股。

憑藉我們於企業社會責任及可持續發展方面所作的重大努力，公司已持續被納入道瓊斯可持續發展指數及富時社會責任指數，成為香港少數被納入該等指數所定公認標準的公司。

公司資料發佈

公司積極採用最新科技改善財務資料的發佈，及附合現有規例，並為二零零二年香港首批根據新法規印製年報摘要的公司。散戶可選擇收取二零零三年年報的摘要版，而年報的中英文版本均可於公司網站查閱。

透過公司網站內的投資者資料部分，投資者更能快捷地獲得公司最新的財政及業務活動資料。

獎項

公司的二零零二年年報榮獲香港管理協會舉辦的二零零三年度最佳年報比賽一般類別的銀獎，以肯定公司善用高質素年報與有關人士進行良好溝通的努力。這是從一九八八年以來公司連續十五年獲該會嘉許。該份年報亦獲國際年報大賽International ARC Awards鐵路類別「銅獎」。大賽於紐約舉行由International Academy of Communications Arts and Sciences籌辦。

主要股東資料

二零零四年度財政紀要

二零零三年度業績公佈	三月二日
二零零三年度末期股息 截止登記日期	三月二十五日
股份截止過戶日期	三月二十六日至四月二日
股東週年大會	六月三日
派發二零零三年度末期股息日期	六月三十日或前後
二零零四年度中期業績公佈	八月
派發二零零四年度中期股息日期	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，也同時在倫敦證券交易所自動報價國際系統（SEAQ International System）報價。

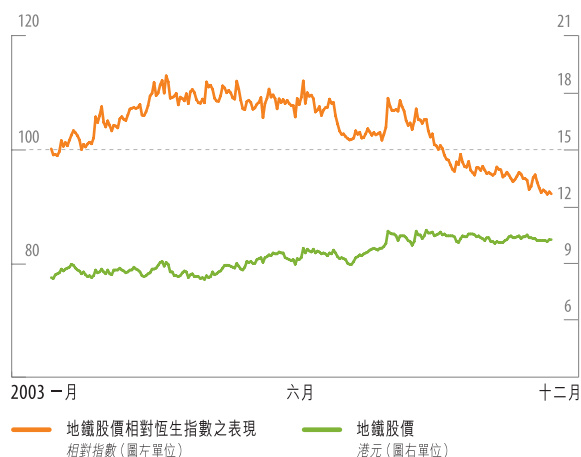
普通股（截至二零零三年十二月三十一日）：

已發行股份：5,288,695,393股
香港特區政府的持股量：4,036,430,908股（76.32%）
自由流通量：1,252,264,485股（23.68%）

面值 每股一港元

市值（截至二零零三年十二月三十一日）：五百四十二億零九百萬港元

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）

二零零二年度末期股息	0.28
二零零三年中期股息	0.14
二零零三年度末期股息	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

指數成分股

地鐵有限公司為下列指數的成分股：

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
富時社會責任指數
道瓊斯可持續發展指數
Ethibel Stock Index

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 MTRUY

二零零三年度年報

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一九零一至一九零五室
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一九零一至一九零五室
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綫服務：
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 企業融資部
電郵：investor@mtr.com.hk

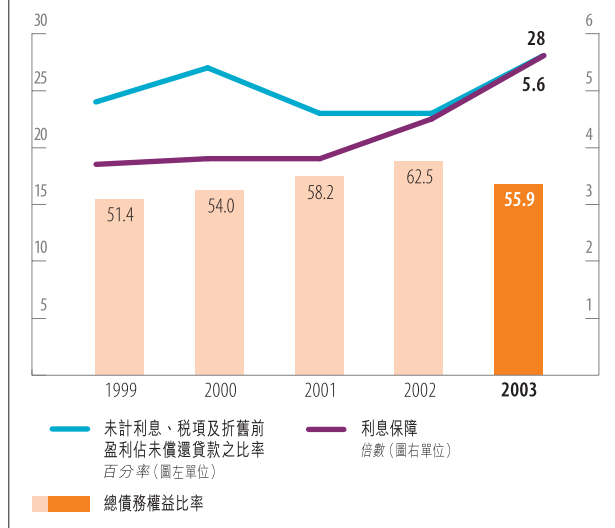
二零零三年財務業績檢討

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次。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。

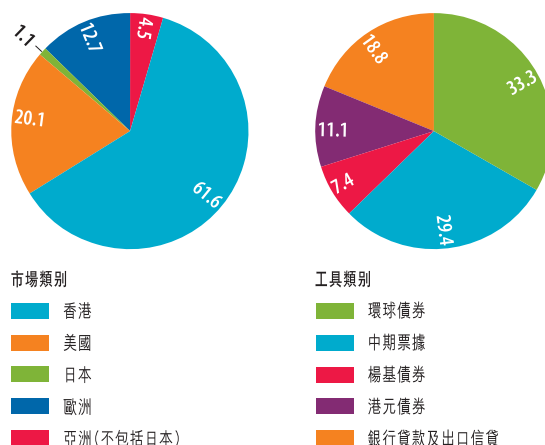
淨利息支出由二零零二年的十一億二千五百萬港元增加至十五億三千九百萬港元，此因將軍澳綫於二零零二年八月通車後首次計入全年利息開支所致。然而，公司支付的平均利率由二零零二年的百分之五點四降至二零零三年的百分之五點一，而利息保障由二零零二年四點五倍上升至五點六倍，與經營利潤的增幅相符。

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)

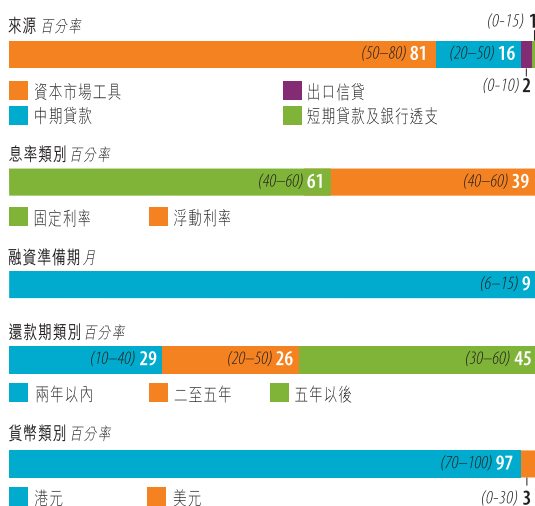


理想融資模式及債務結構

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

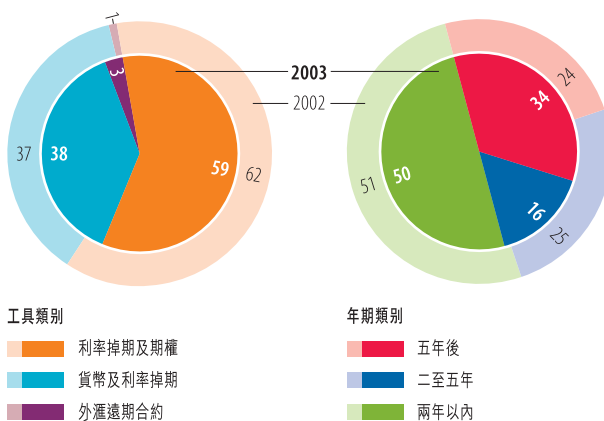
於二零零三年十二月三十一日



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，由二零零二年的二億零九百九百萬元增至二零零三年十二月三十一日的一億八千一百萬元，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二十三億零九百萬元。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元增至二零零三年十二月三十一日的十一億五千三百萬元，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元，而二零零二年底則為十七億一千八百萬元，減幅主要由於調用資金支付資本性項目及償還貸款所致。

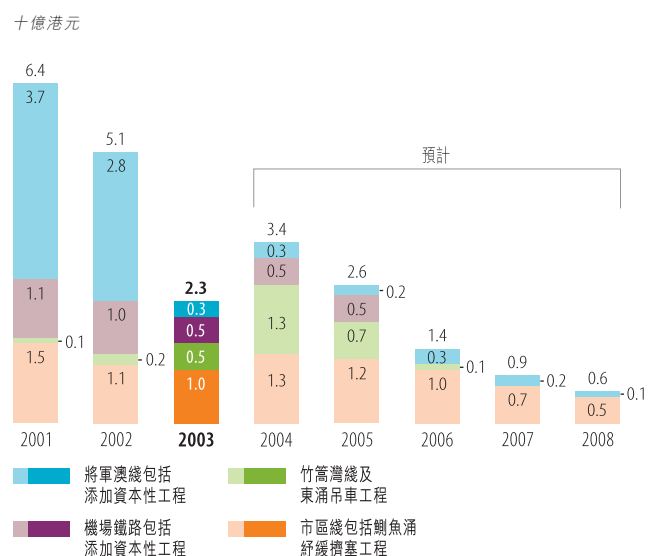
於結算日的未償還貸款總額為三百二十億二千五百萬元，由於償還貸款而較二零零二年減少十四億八千三百萬元。本年度取用的貸款為七十四億四千一百萬元，主要用作再融資用途。

遞延收益由二零零二年的六十二億二千六百萬元減少至五十億六千一百萬元，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元，較二零零二年高出十一億七千六百萬元。

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。

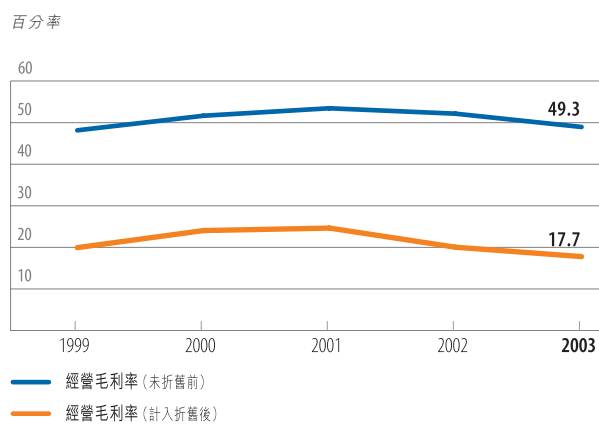
融資活動

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。

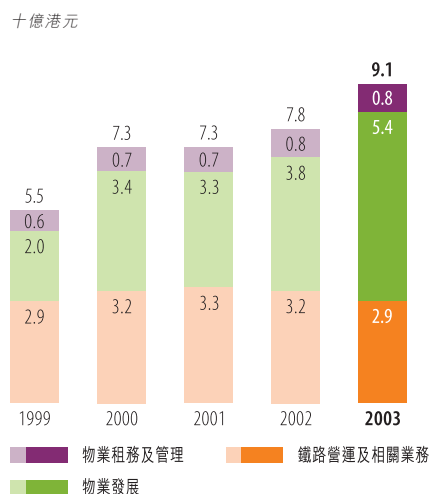
經營毛利率

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。



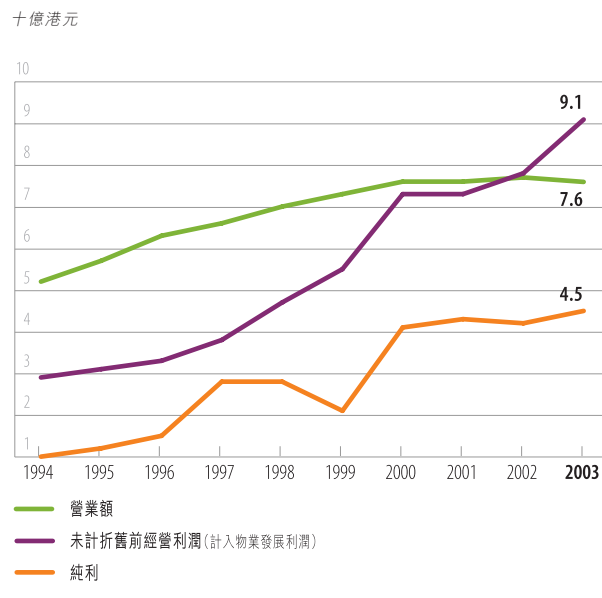
經營利潤來源

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。



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。

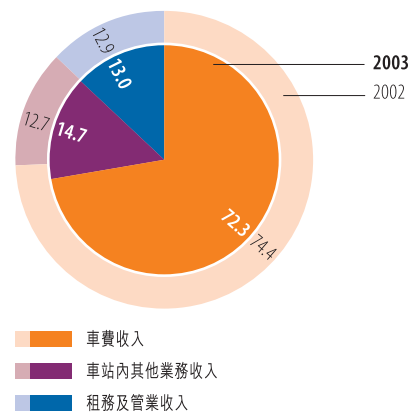
風險管理

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

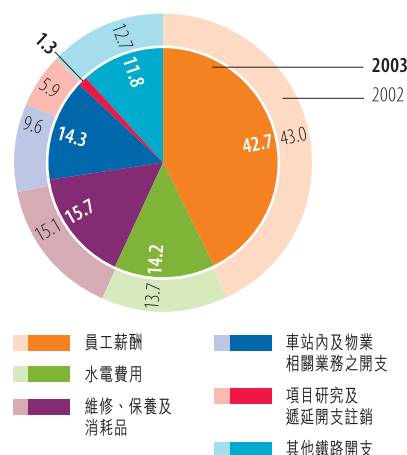
公司目前的資本性開支計劃，主要包括現有行車綫的保養及改善、竹篙灣支綫及東涌吊車的建造，後兩個項目的估計竣工成本分別為二十億港元及九億五千萬港元。鑑於此等計劃的規模不大，以及公司持續精簡其資本性工程工作，預期未來二零零四年至二零零六年間三年內的資本性支出將會溫和，估計約為七十四億港元。有鑑於此，地鐵將具備強大的融資能力，藉以把握新項目及投資機會並提供所需資金，例如未來數年的深圳四號綫及南港島綫支綫項目。

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。

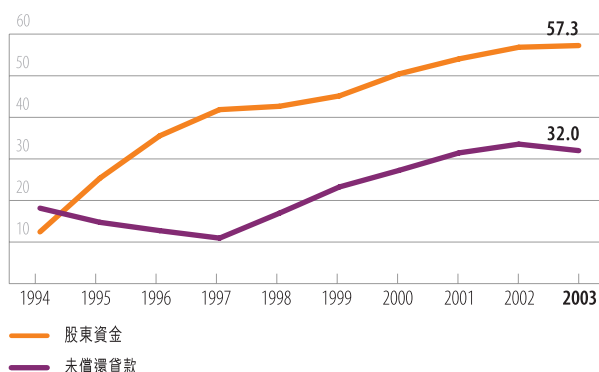
百分率



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。

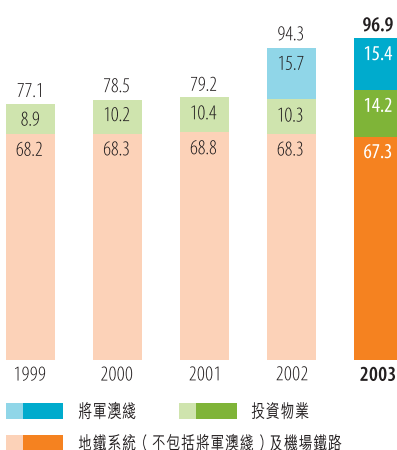
十億港元



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



	2003*	2002*	2001*	2000*	1999	1998	1997	1996	1995	1994
財務										
損益帳										
百萬港元										
營業額	7,594	7,686	7,592	7,577	7,252	6,981	6,574	6,253	5,737	5,188
未計折舊前經營利潤	9,116	7,769	7,301	7,290	5,523	4,720	3,805	3,342	3,143	2,901
折舊	2,402	2,470	2,178	2,091	2,039	1,426	927	850	658	594
利息及財務開支	1,539	1,125	874	1,143	1,104	475	95	957	1,289	1,269
利潤	4,450	3,579	4,278	4,069	2,116	2,819	2,783	1,535	1,196	1,038
建議及已宣派之股息	2,215	2,161	2,118	500	-	-	1,252	647	-	-
每股盈利 港元	0.85	0.70	0.85	0.81	0.42	-	-	-	-	-
資產負債表										
百萬港元										
資產總值	102,366	101,119	98,126	92,565	87,250	82,104	75,428	64,644	45,356	35,487
貸款、融資租賃債務及銀行透支	32,025	33,508	31,385	27,203	23,177	16,897	10,875	12,696	14,736	18,121
遞延收益	5,061	6,226	8,411	10,403	13,776	15,970	16,705	9,094	1,056	-
股東資金	57,292	53,574	53,893	50,355	45,115	42,601	41,815	35,473	25,261	12,363
財務比率										
百分率										
經營毛利率	49.3	52.2	53.4	51.7	48.2	47.3	53.7	53.4	54.8	55.8
非車費收入佔營業額百分率	27.7	25.6	24.6	24.6	22.2	22.1	21.0	18.8	17.8	16.8
總負債權益比率	55.9	62.5	58.2	54.0	51.4	39.7	26.0	35.8	58.3	146.6
總負債權益比率(撇除重估儲備)	63.3	71.1	66.4	62.2	58.5	45.0	31.3	43.8	73.4	251.9
利息保障 倍數	5.6	4.5	3.8	3.8	3.7	5.1	15.7	4.0	2.9	2.1
僱員										
管理及服務部門	855	886	930	966	1,031	1,317	1,104	1,069	1,075	1,042
車務	4,730	4,836	4,756	4,943	5,132	5,890	4,575	4,499	4,490	4,345
工程及計劃	402	551	978	904	918	1,111	2,380	1,871	1,444	729
物業發展及管理	642	618	567	519	456	468	427	405	388	366
總計	6,629	6,891	7,231	7,332	7,537	8,786	8,486	7,844	7,397	6,482

	2003*	2002*	2001*	2000*	1999	1998	1997	1996	1995	1994
車務運作										
載客車卡行車公里總數										
<i>千計</i>										
地鐵行車綫	112,823	103,318	96,751	92,199	94,704	94,260	84,258	83,769	82,472	80,012
機場快綫	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	770,419	777,210	758,421	767,416	779,309	793,602	811,897	816,572	812,519	804,062
機場快綫	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	2,240	2,261	2,231	2,240	2,284	2,326	2,382	2,379	2,377	2,335
機場快綫 — 每日平均	19	23	25	28	29	22	-	-	-	-
乘客平均乘搭公里數										
地鐵行車綫	7.7	7.6	7.4	7.3	7.4	7.4	7.4	7.5	7.5	7.5
機場快綫	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	53	57	58	61	61	62	71	73	74	76
機場快綫	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	24.3	23.5	23.5	24.1	25.2	25.7	25.9	26.7	27.4	27.8
過海路綫載客量	58.7	58.2	57.4	57.9	60.3	61.9	64.2	66.5	67.6	67.1
佔交通載客量比率										
<i>百分率</i>										
往/返機場	23	25	27	28	32	25	-	-	-	-
每車卡公里之港元(全綫服務)										
車費收入	42.9	46.6	49.3	51.1	49.4	52.7	61.6	60.6	57.2	53.9
鐵路經營開支	22.5	22.8	24.6	26.8	27.3	29.2	29.5	29.1	26.0	23.9
鐵路經營利潤	20.4	23.8	24.7	24.3	22.1	23.5	32.1	31.5	31.2	30.0
每名乘客之港元(全綫服務)										
車費收入	7.06	7.28	7.46	7.35	7.14	6.82	6.39	6.22	5.80	5.37
鐵路經營開支	3.70	3.57	3.72	3.85	3.94	3.78	3.06	2.99	2.64	2.38
鐵路經營利潤	3.36	3.71	3.74	3.50	3.20	3.04	3.33	3.23	3.16	2.99
安全表現										
事故次數	641	690	686	748	859	842	814	869	716	794
每百萬載客人次事故次數	0.82	0.88	0.89	0.96	1.09	1.05	1.00	1.06	0.88	0.99
公司及承建商的員工意外事故次數	33	24	39	36	49	65	54	40	42	61

* 綜合業績

董事局成員



錢果豐博士

現年五十二歲，二零零三年七月獲委任為本公司非執行主席，一九九八年起便為本公司董事。現任chinadotcom corporation執行主席、香港/日本經濟合作委員會主席，以及多間大型國際公司非執行董事，包括滙豐控股有限公司。



盧重興

現年五十二歲，一九九五年獲委任為本公司董事。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。



周松崗

現年五十三歲，二零零三年十二月一日獲委任為本公司行政總裁。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任GKN PLC的總裁。在此之前，周先生在BOC Group PLC服務二十年，在一九九三年獲委任為該集團氣體業務的總裁。二零零零年，周先生以其在工業傑出的貢獻，在英國獲頒爵士勳銜。周先生亦是渣打集團有限公司的非執行董事。



施文信

現年五十九歲，特許會計師，二零零二年十月一日獲委任為本公司董事。現任香港上海滙豐銀行有限公司及香港證券及期貨事務監察委員會非執行董事，並為公務員敍用委員會成員。



張佑啟教授

現年六十九歲，一九九九年三月一日獲委任為本公司董事。現任香港大學校長特別顧問兼工程學系名譽教授。



運輸署署長

(霍文，現年五十一歲，二零零零年六月加入本公司董事局。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。)



艾爾敦

現年五十八歲，一九九九年五月一日獲委任為本公司董事。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。



環境運輸及工務局局長

(廖秀冬博士，現年五十二歲，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，在二零零二年八月加入本公司董事局。)



何承天

現年六十五歲，一九九一年起出任本公司董事。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。



馬時亨

現年五十二歲，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，加入本公司董事局。



由左至右：梁國權、祁輝、何恆光、周松崗、柏立恒、陳富強、杜禮

執行總監會成員

周松崗

簡歷詳見第五十八頁。

柏立恒

現年五十七歲，土木工程師，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，一九九二年重返本公司擔任工程總監。

陳富強

現年五十五歲，一九八九年加入本公司出任人力資源經理。一九九六年獲委任為人力資源及行政署經理，並成為執行總監會成員，其後於一九九八年八月晉升為人力資源總監。

祁輝

現年五十六歲，鐵路訊號工程師，一九九八年七月獲委任為車務總監。一九七七年加入本公司，曾任副總監(車務工程)。

何恆光

現年五十三歲，特許測量師，一九九一年加入本公司擔任物業總監。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

現年四十三歲，特許會計師，劍橋大學畢業，二零零二年二月加入本公司出任財務總監。曾任職會計及投資銀行界。

杜禮

現年五十四歲，具備英格蘭、威爾斯與香港執業律師資格。一九八一年加入本公司，一九八八年起出任法律總監兼董事局秘書。

主要管理人員

周松崗 行政總裁	賀堅 工程經理 — 機場鐵路	方文麗 律政經理 — 秘書部
車務	盧子實 公司業務效益經理	鄧萬天 採購及合約總理 — 營運
祁輝 車務總監	馮悟文 持續發展事務經理	唐名燊 高級法律顧問
許業雄 總經理 — 特別職務	鮑漢寧 合約經理 — 歐洲辦事處	黃偉光 業務經理 — 物流貿易
麥國琛 總經理 — 車務	物業	人力資源及行政
劉焯民 車務主管 (二零零四年二月九日起生效)	何恆光 物業總監	陳富強 人力資源總監
金澤培 基建經理	陳顯滙 總經理 — 物業發展	陸建平 人力資源經理
李啟榮 營運經理	陳伯衡 總經理 — 物業工程	莫家麟 管理訓練及發展經理
楊壽安 車務經理 — 觀塘/將軍澳	劉偉強 總物業經理	曹恩明 訓練經理 — 車務
劉天成 車務經理 — 機場鐵路	關敏怡 總物業經理	樂嘉穗 行政及保安經理
范培彥 車務工程事務經理	姚展 總城市規劃經理	市務
張少華 車輛經理	財務	楊美珍 總經理 — 市務及業務拓展
梁國耀 安全及品質經理	梁國權 財務總監	公司事務
程仲寧 總經理 — 國際業務	劉朝宗 總經理 — 財務控制及庫務	梁陳智明 總經理 — 公司事務
何津榮 策劃及發展經理	賴錫璋 資訊科技主管	內部審核
蘇仲達 運輸策劃經理	呂肇榮 財務副總經理	鄧冠雄 內部審核及商務運作主管
王紹基 總經理 — 中國業務	關必明 財務副總經理	八達通卡有限公司
工程	關煒雄 助理司庫	戴勇牧 行政總裁
柏立恒 工程總監	吳紀穎文 企業融資經理	TraxComm Limited
林慶樟 總經理 — 工程	梁梓材 倉務經理	何蕪文 行政總裁
羅普慶 項目總經理 — 上海	法律及合約	
紀彥琛 總設計經理	杜禮 法律總監及公司秘書	
包立聲 工程經理	顏方廉 總經理 — 採購及合約	
蘇俊偉 工程經理 — 土木	張志英 律政總經理	

(截至二零零三年十二月三十一日)

董事欣然提呈截至二零零三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活動；
- 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）及開拓非車費收入等作出建議；
- H** 附屬公司八達通卡有限公司經營八達通智能卡系統，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

董事建議向於二零零四年四月二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，股息將於二零零四年六月三十日或該日前後以港元現金派發，而股東亦可選擇代息股份。

董事局成員

本年度董事局成員包括錢果豐（自二零零三年七月二十一日起獲委任為非執行主席）、蘇澤光（其主席兼行政總裁任期已於二零零三年七月二十日屆滿，並於同日終止為董事局成員）、周松崗（於二零零三年十二月一日獲委任為行政總裁兼董事局成員）、張佑啟、艾爾敦、施文信、何承天、盧重興、馬時亨、環境運輸及工務局局長（廖秀冬博士）及運輸署署長（霍文）。

方敏生自二零零四年一月一日起獲委任為董事局成員。

於二零零三年五月十五日舉行的股東週年大會上及根據本公司的組織章程細則（「章程細則」），張佑啟、何承天、施文信及馬時亨按章程細則退任，並膺選連任董事局成員。

錢果豐及艾爾敦將按章程細則於應屆股東週年大會上輪流退任。於二零零三年股東週年大會後獲董事局委任的周松崗及方敏生將會根據章程細則第八十五條退任。上述四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五十八頁。

隨着上文所述蘇澤光的離職，車務總監祁輝自二零零三年七月二十一日起獲委任為署理行政總裁。於委任周松崗為行政總裁後，祁輝自二零零三年十二月一日起已終止擔任署理行政總裁。

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）及環境運輸及工務局副秘書長（鄧國威（自二零零三年十月三十一日後終止為環境運輸及工務局副秘書長）、何健華、方舜文及蔡淑嫻（自二零零三年十一月二十四日起獲委任為環境運輸

及工務局副秘書長)) (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) (李胡韋瑤) (代替運輸署署長)。

執行總監會

本年度執行總監會成員包括董事局成員蘇澤光 (其主席兼行政總裁任期已於二零零三年七月二十日屆滿，並於同日終止為執行總監會成員)、周松崗 (於二零零三年十二月一日獲委任為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五十九頁。

公司管治

截至二零零三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。除根據地下鐵路條例第八條委任之董事外，公司其他非執行董事按本公司組織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。錢果豐博士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四十四至四十五頁。

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

詳情載於第四十五頁。

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

截至二零零三年十二月三十一日集團借貸總額共達三百二十億二千五百萬港元 (二零零二年：三百三十五億八百萬港元)。借貸 (包括銀行透支及銀行貸款) 詳情載於帳項附註二十六。

帳項

公司及集團截至二零零三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，載於第七十五頁至一百二十八頁的帳項。

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五十六頁至五十七頁。

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三十四及三十五。

股本

截至二零零二年十二月三十一日，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5,158,748,655股為已發行入帳列作繳足普通股。年內，公司發行共129,946,738股普通股，其中：

A 10,489,500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（詳情見帳項附註四十二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 82,018,666股普通股由公司發行作為公司就截至二零零二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 37,438,572股普通股由公司發行，作為公司就截至二零零三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二零零三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三十七頁。

捐贈

公司於本年度合共捐獻五十七萬九千九百一十二港元，其中四十二萬九千九百一十二港元捐贈予香港公益金綠色日。

內部控制

董事局須確保執行有效的內部控制系統，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，根據理想融資模式來管理公司債務結構，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，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

集團於截至二零零三年十二月三十一日止年度曾發行債券及票據，詳情載於帳項附註二十六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。

普通股

董事局或執行 總監會成員	普通股數目		認股權數目		權益總額佔已發行 總股本百分比
	個人權益*	家族權益†	個人權益*	權益合計	
施文信	4,292	-	-	4,292	0.0001
祁輝	46,467	614	1,022,000 (附註 1)	1,069,081	0.0202
柏立恒	49,384	-	-	49,384	0.0009
陳富強	46,233	-	822,000 (附註 1)	868,233	0.0164
何恆光	50,471	2,467	621,000 (附註 1)	673,938	0.0127
梁國權	-	-	1,066,000 (附註 2)	1,066,000	0.0202

債券

執行總監會成員	個人權益*
陳富強	101,010港元二零零四年到期 3.75厘地鐵201票據 50,740港元二零零五年到期 4.50厘地鐵301票據

* 實益擁有人

† 配偶或未滿18歲的子女的權益

附註

- 有關上述認股權的詳情，載於下列顯示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。
- 有關上述認股權的詳情，載於下列顯示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。

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二零零三年十二月三十一日擁有公司股份、相關股份及債券(定義見證券及期貨條例(「證券條例」)第XV部)中擁有的權益或淡倉的詳情如下：

根據帳項附註五B(i)及四十二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	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2003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2003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
祁輝	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 – 11/9/2010	1,022,000	355,000	-	-	-	1,022,000	-
柏立恒	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 – 11/9/2010	1,022,000	355,000	-	1,022,000	8.44	-	10.48
陳富強	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 – 11/9/2010	1,022,000	355,000	-	200,000	8.44	822,000	10.38
何恆光	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 – 11/9/2010	1,021,000	355,000	-	400,000	8.44	621,000	10.43
杜禮	20/9/2000	1,066,000	5/4/2001 – 11/9/2010	1,022,500	355,000	-	1,022,500	8.44	-	10.61
其他合資格僱員	20/9/2000	40,343,000	5/4/2001 – 11/9/2010	30,055,000	10,087,500	1,044,500	6,246,000	8.44	22,764,500	10.03

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)及四十二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	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2003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2003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
梁國權	1/8/2003	1,066,000	14/7/2004 – 14/7/2013	-	-	-	-	-	1,066,000	-
其他合資格僱員	1/8/2003	495,200	14/7/2004 – 14/7/2013	-	-	-	-	-	495,200	-

附註

1. 認股權的行使期不得超過授出日期後十年，而自二零零二年四月十二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。

根據全球發售前認股權計劃授予前主席兼行政總裁蘇澤光的1,599,000份認股權中，1,066,000份可行使的認股權於二零零三年一月一日尚未行使。於截至二零零三年十二月三十一日止年度內，其餘533,000份認股權成為可行使的認股權及合共1,599,000份認股權已獲行使，而於緊接行使認股權前股份的加權平均收市價為10.56港元。

於二零零三年八月一日，根據新入職僱員認股權計劃，執行總監會成員梁國權及另外四名僱員獲授1,561,200份可認購公司股份的認股權。根據該計劃的條款，各承授人須按公司要求向公司支付一港元，作為獲授認股權的代價(緊接授出認股權當日每股收市價為九點二五港元)。

所授出的認股權須待行使時方會於帳項中確認，而以「柏力克-舒爾斯」期權定價模式估計，以下列加權平均假設計算於授出日期每份認股權的加權平均價值為一點七七港元：

無風險利率	四點八二厘
預計年期	五年
波幅	零點二四
預期每股股息	零點四二港元

「柏力克-舒爾斯」期權定價模式是為評估所買賣的期權的公允價值而設，當中須作出高度主觀的假設，包括預計年期及股價波幅。由於公司的認股權的特性與所買賣的期權

的特性差異甚大，並因為主觀假設變化可大幅影響公允價值的評估結果，因此「柏力克-舒爾斯」期權定價模式不一定能對認股權的公允價值作出可靠的評估。

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 本公司董事局或執行總監會成員概無於本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 截至二零零三年十二月三十一日止年度內，董事局及執行總監會成員及其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，彼等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，於二零零三年十二月三十一日擁有公司股票面值百分之五或以上權益的公司名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	普通股數目	普通股佔已發行總股本百分比
財政司司長法團 (代表政府之受託人)	4,036,430,908	76.32

有關控權股東強制履行承諾的貸款協議

截至二零零三年十二月三十一日，集團付有以上控股權限制的借貸合共三百一十一億五千五百萬港元，到期日介乎二零零四年至二零一八年不等；另有未動用已承諾及

無承諾銀行信貸及其他信貸共一百五十三億零七百萬港元。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，否則集團或會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），佔截至二零零三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，以價值計算佔截至二零零三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

第七十五頁至一百二十八頁的帳項，乃按照持續經營的準則編製。董事局在審閱公司二零零四年度的財政預算，連同其後五年的長期預測後，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：

委託協議

A 公司於二零零三年五月十三日與政府就大嶼山機鐵發展工程訂立委託協議，政府同意代表公司進行總值五千八百六十萬港元的香港站掉車隧道延長工程，並根據工程的完成進度按月收取費用。

政府為公司主要股東。

B 公司與政府就東涌吊車項目訂立以下委託協議，公司同意代表政府進行有關工程，並根據工程的完成進度按月收取費用：

(1) 二零零三年十一月十日達成協議，由公司負責設計及興建位於昂平的園林廣場及相關項目，工程總值七千二百萬港元。

(2) 二零零三年十一月二十八日達成協議，由公司負責設計及興建位於昂平的公共汽車交匯處以及私家車和旅遊車場，工程總值二千二百四十萬港元。

政府為公司主要股東。

C 公司與政府就大嶼山機場鐵路工程達成以下委託協議，公司同意代表政府進行有關工程，並根據工程的完成進度按月收取費用：

(1) 二零零一年二月二十八日與政府訂立協議，由公司負責設計及興建鄰近西九龍填海區北部六號及十號房屋地盤的噪音消減措施，工程總值二億一千零五十萬港元。

(2) 二零零一年六月四日與政府訂立協議，由公司負責有關位於九龍區教育資源中心暨九龍塘公共交通交匯處的下層結構工程，工程總值七千八百九十萬港元。

(3) 二零零二年五月十四日與政府訂立協議，由公司負責有關尖沙咀站大堂南端的改善及擴建工程、連接中間道行人隧道及接駁麼地道行人隧道的工程設計及建造，工程總值二億七千萬港元。

政府為公司主要股東。

D 公司與房屋委員會就將軍澳支綫工程達成以下委託協議，公司同意代表房屋委員會進行有關工程，並根據工程的完成進度按月收取費用：

一九九九年四月十日與房屋委員會訂立協議，由公司負責東區海底隧道樓宇及油塘站上蓋商場的地盤平整及部份地基工程，工程總值三億九千七百六十萬港元。

房屋委員會為政府法定組織，而政府則為公司主要股東。

E 公司與機場管理局於一九九五年十二月十五日訂立委託協議，由機場管理局代表公司負責進行有關赤鱗角機場月台之興建工程，工程總值八億五千四百萬港元。

公司與機場管理局於二零零二年三月十八日訂立機場旅客捷運保養協議，公司為機場旅客捷運提供預防性及維修保養服務，估計總值為四千八百五十四萬港元。

機場管理局為政府法定組織，而政府則為公司主要股東。

F 公司與九廣鐵路公司（「九廣鐵路」）於二零零零年一月十八日訂立委託協議，由九廣鐵路代表公司負責設計及興建機鐵南昌站，工程費用由九廣鐵路負責。

九廣鐵路由政府全資擁有，而政府則為公司主要股東。

G 公司與拓展署於二零零二年二月一日訂立協議，公司獲委託負責有關香港站發展項目或鄰近的若干工程，工程總代價三千零四十一萬七千七百六十四港元。工程範圍包括興建FB4號行人天橋（包括清拆FB4A號行人天橋）及一號碼頭與三號碼頭之間的海濱徑工程（包括清拆現有駁船裝卸設施及D1路）。實質工程由香港站發展商負責施工。

拓展署為政府部門，而政府則為公司主要股東。

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若干地盤。補足地價後，公司可在建築契約期內發展有關地盤。除以下的第(9)項協議外，所有協議均訂明，地盤發展後的租約期將至二零四七年六月三十日屆滿。

(1) 一九九七年五月二十一日為發展香港站以私人協議方式批出內地段8898號而訂立第12459號批地書，建築契約期至二零零五年九月三十日屆滿，總代價或價值為五十八億三千四百萬港元。

(2) 二零零零年二月一日訂立有關發展香港站第12459號批地書的修訂本，建築契約期至二零零六年二月一日屆滿，總代價或價值為五十五億港元。

(3) 一九九六年七月八日為發展九龍站向公司批出九龍內地段11080號，建築契約期至二零零九年三月三十日屆滿，總代價或價值為：地盤A一三十三億七千七百二十三萬港元；地盤B、C、D、E、F及G——尚待評估。

地盤B及D之總代價或價值其後於一九九九年三月三十一日及一九九九年三月二十四日評估為四十七億二千五百五十

萬港元。而地盤C、E、F及G之總代價或價值，載列於下文第(4)及(5)段之修訂書內。

(4) 二零零零年五月十五日作出修訂，公司可根據新修訂的用戶及建築面積限制發展九龍站地盤C，建築契約期至二零零六年六月十四日屆滿，總代價或價值為二十四億港元。

(5) 二零零零年十二月十二日作出修訂，公司可根據新修訂的用戶及建築面積限制發展九龍站地盤E、F及G。地盤E及F之建築契約期至二零零七年三月三十一日屆滿，而地盤G則至二零零九年三月三十一日屆滿，總代價或價值為五十五億六千二百七十一萬港元。

(6) 一九九五年五月八日為發展奧運站以私人協議方式批出九龍內地段11068號訂立第12349號批地書，建築契約期至一九九九年十一月七日屆滿，總代價或價值為十五億三千萬港元。

(7) 一九九六年一月三十一日為發展奧運站以私人協議方式批出九龍內地段11074號訂立第12375號批地書，建築契約期至二零零二年一月三十日屆滿，總代價或價值為三十七億七千七百八十六萬港元。

(8) 一九九七年一月十日為發展奧運站以私人協議方式批出九龍內地段11090號訂立第12434號批地書，建築契約期至二零零三年一月九日屆滿，總代價或價值為六十一億一千八百萬港元。

(9) 二零零二年三月四日為發展奧運站就九龍內地段11151號而訂立第12620號交換條件，建築契約期至二零零七年三月三十一日屆滿，總代價或價值為八億一千五百零五萬港元，而地盤的租期由批地日期起計為期五十年。

(10) 一九九六年三月七日為發展青衣站以私人協議方式批出青衣市地段132號訂立第6993號批地書，建築契約期至二零零一年九月三十日屆滿，總代價或價值為四十三億四千三百五十萬港元。

(11) 一九九五年八月十六日為發展東涌站以私人協議方式批出東涌市地段1號訂立第7973號新批地書，建築契約期至二零零零年九月三十日屆滿，總代價或價值為十七億三千零五十五萬港元。

(12) 一九九五年九月二十七日為發展東涌站以私人協議方式批出東涌市地段2號訂立第7984號新批地書，建築契約期至二零零三年九月三十日屆滿，總代價或價值為七億二千四百零一萬港元。

(13) 一九九六年五月一日為發展東涌站以私人協議方式批出東涌市地段3號訂立第8015號新批地書，建築契約期至二零零一年三月三十一日屆滿，總代價或價值為八億七千三百零三萬港元。

(14) 二零零一年八月二十九日修訂第8015號新批地書，增加東涌站建築面積，建築契約期至二零零三年三月三十一日屆滿，總代價或價值為一億一千六百萬港元。

(15) 二零零零年五月三日修訂第8082號新批地書，增加東涌站建築面積及作出若干其他修改，建築契約期至二零零五年三月三十一日屆滿，總代價或價值為四億九千三百五十七萬港元。

(16) 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，建築契約期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。根據地政總署於二零零三年二月五日所發出函件，建築規約已延長至二零零四年六月三十日，總代價或價值為二千二百二十五萬八千港元。

(17) 一九九九年八月十六日修訂第8102號新批地書，增加東涌站建築面積及作出若干其他修改，建築契約期至二零零五年六月三十日屆滿，總代價或價值為六億六千萬港元。

(18) 一九九七年三月二十六日為發展東涌站批出東涌市地段4號訂立第8082號新批地書，(建築契約期至二零零二

年三月三十一日屆滿)，總代價或價值為二十五億一千萬港元。建築契約期已根據地政總署於二零零一年十一月三十日發出的函件予以延長至二零零二年十二月三十一日。

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，建築契約期至二零零六年六月三十日屆滿，總值二億零七百萬港元，而地盤的租期由批地日期起計為期五十年。

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若干地盤。補足有關地價後，公司可於建築契約期內發展該地盤。每份批地書均訂明有關地盤的租期由批地日期起計為期五十年。

(1) 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，建築契約期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出該地段一地層。

(2) 二零零二年三月二十八日為發展將軍澳57a區以私人協議方式批出將軍澳市地段74號訂立第9686號新批地書，建築契約期至二零零七年三月三十一日屆滿，總代價或價值為二億零二百八十萬港元，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出該地段一地層。

(3) 二零零二年五月十六日為發展將軍澳86區以私人協議方式批出將軍澳市地段70號訂立第9689號新批地書，建築契約期至二零一五年十二月三十一日或補足地盤O地價最後限期起計六十個月(以較後者為準)屆滿，地盤M1的代價或價值為一億五千萬港元，其他地盤的代價或價值有待釐定。

(4) 二零零二年十月二十二日為發展將軍澳38b區以私人協議方式批出將軍澳市地段24號訂立第9694號新批地書，建築契約期至二零零七年十二月三十一日屆滿，總代價或價值為十二億七千六百萬港元。

(5) 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的建築契約期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(以較後者為準))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的代價或價值在二零零三年十二月三十一日有待釐定。

D 公司與財政司司長法團於二零零一年十月五日訂立買賣協議，出售位於港島地段8898號的香港站發展項目地盤R商廈第五十五、五十六及七十七至八十八層，總值三十六億九千九百萬港元、一份於二零零三年十月八日訂立的補充協議，以調整該總值為三十六億九千七百三十五萬八千八百三十七港元，以及一份於二零零三年十月八日訂立的轉讓書，以根據上述買賣協議及補充協議將有關樓層轉讓予財政司司長法團。

E 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二零五零年六月二十九日，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。

F 政府與公司於一九九三年十月二十九日簽訂租約，政府向公司租出地下鐵路地段1號(現稱為地下鐵路1號餘段)，香港至九龍部份的年租為三千港元，而新九龍至新界的年租則由一九九七年七月一日起的批租地區應課差餉租值百分之三，租期由一九九三年十月二十九日至二零四七年六月二十九日，經一九九五年五月五日、二零零零年六月二十九日及二零零零年七月三十一日訂立的批約修訂書更改或修訂，以及一九九三年十月二十九日

訂立的補充協議增補及修訂，並受該等文件的條款及條件所限制及可享有當中所述的利益。

G 政府與公司於一九九七年六月二十七日簽立租約，租出地下鐵路地段2號，由一九九七年七月一日起計年租三千港元及批租地區應課差餉租值百分之三，租期由一九九七年六月二十七日至二零四七年六月二十九日。該租約已根據於一九九七年六月二十七日訂立的補充協議及二零零零年六月二十九日訂立的批約修訂書，按與地下鐵路地段1號租約大致相同的條款及條件作出修訂。

H 公司於二零零三年十二月二十日向政府簽發一份關於南昌站地盤內的地下鐵路地段2號其中部份地段的土地交還契據。

代價：解除公司根據該項物業的租約而須付的一切責任。

I 政府與公司於二零零三年十二月二十日簽立批約修訂書，據此在地下鐵路地段1號的餘段將冷卻總水管及電纜改道，以便進行南昌站的批地安排。

代價：支付地價一千元及行政費一萬六千二百元。

J 九廣鐵路有限公司（作為轉讓人）與公司（作為承讓人）於二零零三年十二月二十日簽訂轉讓書，以轉讓新九龍內地段6436號的30/100同等不可分割部份或份數，以及經已和將會於該處（稱為南昌站）興建的樓宇及架設物。

K 政府與公司於二零零三年八月十四日就將軍澳綫的營運所訂立有關地下鐵路地段3號路段的租約及補充協議，年租為批租地區應課差餉租值百分之三，租期分別按該路段的所租用部份由二零零二年八月四日、二零零二年八月十八日及二零零二年十二月二十九日起至二零五零年六月二十九日止，一切條款及條件大致上與地下鐵路地段2號的租約相同。

代價為按批租地區應課差餉租值百分之三徵收年租。

公司與九廣鐵路之交易

1 公司與九廣鐵路有限公司於二零零三年六月三日就南昌站的若干營運及維修安排簽訂協議。

代價：訂約任何一方履行責任的代價，為另一方須履行其責任。

2 公司與九廣鐵路有限公司於二零零三年十二月二十日就南昌站的所有權、商業及其他方面簽訂協議。

代價：訂約任何一方履行責任的代價，為另一方須履行其責任。

3 公司與九廣鐵路有限公司於二零零三年十二月二十日簽立共有權利及責任契據，內容為關於兩間鐵路公司於新九龍內地段6436號所建南昌站的土地使用權。

九廣鐵路由政府全資擁有，而政府則為公司主要股東。

公司與八達通卡公司之交易

二零零一年一月十七日，公司與八達通卡公司訂立八達通卡服務協議（「地鐵八達通服務協議」），規範現行互相提供八達通卡的服務。根據地鐵八達通服務協議條款，公司接受以八達通卡支付車費，並向八達通卡公司提供增值、退款及其他服務，協議並無限期，可以發出六個月通知而終止（有關協議的終止通知不會於二零一零年七月一日前發出）。

於二零零三年十二月九日，公司與八達通卡公司訂立補充協議，以修訂地鐵八達通卡服務協議的條款，據此，公司就八達通卡公司提供的中央結算服務而應付予該公司的交易費及聯通費之適用收費率，已自二零零三年七月一日起作出追溯修訂。

截至二零零三年十二月三十一日止年度，公司就八達通卡公司提供的中央結算服務向八達通卡公司支付總數四千六百二十萬港元。同期，公司就各地地鐵車站提供的八達通卡服務和設施，向八達通卡公司收取增值服務費九百九十萬港元，以及處理發出八達通卡及退款服務費五百萬港元。

由於公司股份於二零零零年十月在聯交所上市，聯交所豁免（「豁免」）公司嚴格遵守上市規則第十四章涉及本公司及八達通卡公司於環球發售（定義見本公司於二零零零年九月二十五日發出的招股章程）完成後所進行之關連交易（定義見上市規則）。本公司確認根據地鐵八達通服務協議（經日期為二零零三年十二月九日的補充協議修訂），八達通卡公司向本公司所提供之中央結算服務，以及本公司提供的增值服務：(i)屬於公司在日常一般業務中進行的交易；(ii)按一般商業條款（參照香港同類機構的同類交易為準）進行；及(iii)交易條款並不遜於八達通卡公司與其他股東交易的條款。

公司與九廣鐵路就八達通卡公司之交易

(1) 二零零一年一月十七日，當時八達通卡公司的股東，本公司、九廣鐵路、九龍巴士（一九三三）有限公司，城巴有限公司，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訂立有關八達通卡公司的股東取代協議（「股東協議」），據此，（其中包括）將八達通卡公司改為牟利公司，而公司於八達通卡公司之股權減至百分之五十七點四，九廣鐵路的股權則減至百分之二十二點一。有關股東取代協議的詳情載於帳項附註十八。

(2) 二零零一年一月十七日，九廣鐵路與八達通卡公司訂立八達通卡服務協議（「九廣鐵路八達通服務協議」），規範兩間公司互相提供有關八達通卡的服務。根據九廣鐵路八達通服務協議條款，九廣鐵路接受以八達通卡支付車費，並向八達通卡公司提供增值、退款及其他服務，協議並無限期，可以發出六個月通知而終止（有關協議的終止通知不會於二零一零年七月一日前發出）。

(3) 於二零零三年一月十六日，八達通卡公司股東（公司、九廣鐵路、城巴有限公司、KMB Public Bus Services Holdings Limited、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）訂立補充股東協議，就八達通卡公司所經營的收費卡業務而作出的不競爭承諾，修訂股東協議。

(4) 於二零零三年十二月九日訂立補充協議，以修訂八達通卡公司與九廣鐵路訂立的九廣鐵路八達通卡服務協議的條款，據此，九廣鐵路就八達通卡公司提供的中央結算服務而應付予該公司的交易費及聯通費之適用收費率，已自二零零三年七月一日起作出追溯修訂。

截至二零零三年十二月三十一日止年度，九廣鐵路就八達通卡交易費及處理費向八達通卡公司支付合共二千九百萬港元。同期，九廣鐵路就提供車站的八達通卡增值服務和設施，向八達通卡公司收取增值服務費，以及發卡處理及退款服務費分別五百二十萬港元及二百一十萬港元。

於二零零三年十二月三十一日，公司及九廣鐵路分別持有八達通卡公司已發行股本的百分之五十七點四及百分之二十二點一。八達通卡公司為公司的附屬公司，而九廣鐵路為八達通卡公司的主要股東。此外，政府為公司的主要股東，而九廣鐵路則由政府全資擁有。

項目協議

公司與代表政府的環境運輸及工務局副局長於二零零二年七月二十四日就竹篙灣支綫項目訂立項目協議。此協議就竹篙灣支綫的設計、建造及營運作出規範，公司亦需要遵守政府與迪士尼公司所訂立協議的有關條款。項目協議亦規定，政府須負責提供土地及道路設施，倘若政府在土地供應及完成迪士尼主題公園方面有延誤或失責，政府須按協議內訂明向公司作出賠償。為就竹篙灣鐵路項目提供財政援助，現已作出安排，政府放棄實益享有公司所派發二零零二財政年度以及（在需要時）二零零三年及其後財政年度之現金股息之權利，相等於有關日期當日現值淨額（截至二零零一年底）為七億九千八百萬港元，詳見項目協議。

政府為公司主要股東。

公司與代表政府的旅遊局局長於二零零三年十一月十九日就東涌至昂平吊車專營權訂立項目協議。此協議規定公司須負責就吊車系統的設計、建造、營運及轉讓。公司現已

獲得東涌吊車項目專營權，而在運用該專營權時，須受東涌吊車條例(第577章)限制。專營期將由項目協議簽訂日期延展三十年，專營期屆滿後，吊車系統將轉讓予政府。與此同時，公司亦與政府就有關以私人協議方式批出土地之條款訂立協議，以興建相關的昂平旅遊設施。

於二零零三年十一月十九日，公司已就東涌吊車項目專營權與政府訂立專營協議，公司據此獲授有關東涌一幅土地的許可證，以建造、營運、管理及維持一個旅遊車停車場。

政府為公司主要股東。

土地認可書

公司已接獲政府於二零零零年七月十四日發出之函件，表示政府同意將公司若干土地權益延期，與公司首五十年的專營權同時終止。而政府亦同意協助公司爭取其他權利，以便公司在專營期間可以順利營運鐵路。政府已同意，倘若公司首五十年的專營期獲得延長，則視乎若干條件下(包括延長專營權當時的土地政策)，政府會修訂若干文件，包括鐵路營運租約，使該等權利與延長的專營期同時終止。

政府為公司主要股東。

東區過海隧道協議

公司與代表政府的庫務局局長於二零零零年六月三十日訂立協議，政府以象徵式代價將東區過海隧道若干資產於二零零八年交予公司(「東區過海隧道協議」)。根據東區過海隧道協議，公司同意就若干款項向政府作出賠償保證，預期有關數額不大。

政府為公司主要股東。

與公司私有化發售股份之關連交易

(1) 公司於二零零零年九月二十二日與董事局成員、執行總監會成員及財政司司長法團訂立賠償保證書，財政司司長法團同意在若干情況下，就財政司司長法團進行環球發售公司股份而出現的若干負債，對公司、董事局成員及執行總監會成員作出賠償。財政司司長法團為公司主要股東，而董事局成員及執行總監會成員亦為公司的關連人士。

(2) 公司、財政司司長法團、高盛(亞洲)有限責任公司、滙豐投資銀行亞洲有限公司與瑞銀華寶訂立以下有關公司私有化發售股份的包銷協議，詳情載於公司於二零零零年九月二十五日發出有關公司私有化發售股份的招股章程：

- (i) 於二零零零年九月二十二日與香港包銷商(定義見該協議)訂立的香港包銷協議；及
- (ii) 於二零零零年十月一日與國際包銷商(定義見該協議)訂立的國際包銷協議。

財政司司長法團為公司主要股東。

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，二零零四年三月二日

目錄

074	核數師報告書
	帳項
075	• 綜合損益帳
076	• 綜合資產負債表
077	• 資產負債表
078	• 綜合股東權益變動表
079	• 綜合現金流量表
	帳項附註
080	一 主要會計政策
087	二 車費收入
087	三 非車費收入
088	四 未計折舊前經營開支
089	五 董事局成員及執行總監會成員酬金
090	六 物業發展利潤
091	七 折舊
092	八 利息及財務開支
092	九 股東應佔利潤
093	十 股息
093	十一 每股盈利
094	十二 所得稅
095	十三 業務分類資料
097	十四 固定資產
100	十五 在建鐵路工程
101	十六 發展中物業
103	十七 遞延開支
104	十八 於無控制權附屬公司之權益
106	十九 於附屬公司之投資
107	二十 員工置業貸款
107	二十一 待售物業
108	二十二 存料與備料
108	二十三 應收帳項、按金及預付款項
109	二十四 應收政府及其他關連人士之款項
109	二十五 現金及現金等價物
110	二十六 貸款及融資租賃債務
113	二十七 資產負債表外的金融工具
113	二十八 應付帳項、應計費用及撥備
114	二十九 工程合約保證金
115	三十 應付政府及其他關連人士之款項
115	三十一 遞延負債
115	三十二 遞延收益
116	三十三 資產負債表內的所得稅
117	三十四 股本、股份溢價及資本儲備
118	三十五 其他儲備
119	三十六 退休金計劃
120	三十七 界定福利退休計劃責任
121	三十八 鐵路項目
122	三十九 共同控制業務的權益
123	四十 關連人士的重大交易
124	四十一 承擔
126	四十二 僱員認股權計劃
127	四十三 採納新會計政策
128	四十四 結算日後事項
128	四十五 比較數字
128	四十六 帳項核准
129	供揚基債券持有人之未經審核補充參考資料

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 貴公司及集團於二零零三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 二零零四年三月二日

截至十二月三十一日止年度 百萬港元	附註	2003	2002 (附註四十三A)
車費收入	二		
— 地鐵行車綫		5,064	5,167
— 機場快綫		425	553
車站內商務及其他業務收入	三A	1,117	979
租務及管業收入	三B	988	987
營業額		7,594	7,686
員工薪酬及有關費用	四A	(1,643)	(1,579)
水電費用		(546)	(502)
營運鐵路之地租及差餉		(21)	(87)
耗用之存料與備料		(128)	(121)
維修及保養	四B	(477)	(435)
鐵路配套服務		(80)	(89)
車站內商務及其他業務開支		(351)	(185)
租務及管業開支		(198)	(167)
項目研究及遞延開支註銷	四C	(49)	(218)
一般及行政開支	四D	(167)	(184)
其他費用	四D	(187)	(105)
未計折舊前經營開支		(3,847)	(3,672)
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤		3,747	4,014
物業發展利潤	六	5,369	3,755
未計折舊前經營利潤		9,116	7,769
折舊	七	(2,402)	(2,470)
未計利息及財務開支前經營利潤		6,714	5,299
利息及財務開支	八	(1,539)	(1,125)
應佔無控制權附屬公司利潤	十八	23	39
除稅前利潤		5,198	4,213
所得稅	十二A	(748)	(634)
股東應佔利潤	九	4,450	3,579
股息	十		
— 年內宣派及已支付之中期股息		734	717
— 結算日後擬派之末期股息		1,481	1,444
		2,215	2,161
每股盈利：	十一		
— 基本		0.85港元	0.70港元
— 攤薄		0.85港元	0.70港元

綜合資產負債表

於十二月三十一日 百萬港元	附註	2003	2002 (附註四十三A)
資產			
固定資產	十四		
— 投資物業		14,169	10,267
— 其他物業、機器及設備		82,752	84,003
		96,921	94,270
在建鐵路工程	十五	181	109
發展中物業	十六A	2,309	2,870
遞延開支	十七	104	106
於無控制權附屬公司之權益	十八	110	87
員工置業貸款	二十	67	84
待售物業	二十一	812	794
存料與備料	二十二	249	259
應收帳項、按金及預付款項	二十三	1,153	727
應收政府及其他關連人士之款項	二十四	84	95
現金及現金等價物	二十五	376	1,718
		102,366	101,119
負債			
銀行透支	二十六B	12	34
短期貸款	二十六B	353	—
應付帳項、應計費用及撥備	二十八	3,420	3,760
應付稅項	三十三A	2	1
工程合約保證金	二十九	311	496
應付政府及其他關連人士之款項	三十	161	209
貸款及融資租賃債務	二十六B	31,660	33,474
遞延負債	三十一	86	85
遞延收益	三十二	5,061	6,226
遞延稅項負債	三十三B	4,000	3,252
		45,066	47,537
少數股東權益		8	8
淨資產		57,292	53,574
股東資金			
股本、股份溢價及資本儲備	三十四	35,086	33,910
其他儲備	三十五	22,206	19,664
		57,292	53,574

於二零零四年三月二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之附註屬本帳項之一部分。

於十二月三十一日 百萬港元	附註	2003	2002 (附註四十三A)
資產			
固定資產	十四		
— 投資物業		14,169	10,267
— 其他物業、機器及設備		82,553	83,766
		96,722	94,033
在建鐵路工程	十五	181	109
發展中物業	十六A	2,309	2,870
遞延開支	十七	104	106
於附屬公司之投資	十九	178	163
員工置業貸款	二十	67	84
待售物業	二十一	812	794
存料與備料	二十二	249	259
應收帳項、按金及預付款項	二十三	1,160	718
應收政府及其他關連人士之款項	二十四	175	293
現金及現金等價物	二十五	175	1,563
		102,132	100,992
負債			
銀行透支	二十六B	12	34
短期貸款	二十六B	353	—
應付帳項、應計費用及撥備	二十八	3,272	3,682
工程合約保證金	二十九	311	496
應付政府及其他關連人士之款項	三十	11,235	8,799
貸款及融資租賃債務	二十六B	20,711	24,974
遞延負債	三十一	86	85
遞延收益	三十二	5,061	6,226
遞延稅項負債	三十三B	4,000	3,252
		45,041	47,548
淨資產			
		57,091	53,444
股東資金			
股本、股份溢價及資本儲備	三十四	35,086	33,910
其他儲備	三十五	22,005	19,534
		57,091	53,444

於二零零四年三月二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之附註屬本帳項之一部分。

綜合股東權益變動表

截至十二月三十一日止年度 百萬港元	附註	2003	2002 (附註四十三A)
於1月1日結餘(以往呈報)		56,827	53,848
因遞延稅項之會計政策變動而產生之前期調整	四十三A	(3,253)	(2,620)
於1月1日結餘(重列)		53,574	51,228
重估投資物業盈餘/(虧絀)	三十五	276	(112)
重估自用寫字樓土地及樓宇虧絀(扣除遞延稅項)	三十五	(6)	(92)
在綜合損益帳中未確認的利潤/(虧損)淨額		270	(204)
年內淨利潤(以往呈報)			4,212
因遞延稅項之會計政策變動而產生之前期調整			(633)
年內淨利潤(2002年:重列)		4,450	3,579
年內批准股息	十	(2,178)	(2,132)
根據下列計劃發行股份:	三十四		
— 僱員認股權計劃		88	37
— 以股代息計劃		1,088	1,066
股東資金因股本交易而增加的淨額		1,176	1,103
於12月31日結餘		57,292	53,574

截至十二月三十一日止年度 百萬港元	附註	2003	2002
經營活動現金流量			
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤		3,747	4,014
就下列項目作出調整：			
員工置業貸款撥備減少		-	(1)
陳舊存貨撥備增加/(減少)		7	(1)
出售固定資產虧損		16	17
重估自用寫字樓土地及樓宇虧絀		69	-
項目研究及遞延開支註銷		21	209
攤銷租賃交易之遞延收益		(4)	-
匯兌虧損		1	1
未計營運資金變動前鐵路及相關業務之經營利潤		3,857	4,239
應收帳項、按金及預付款項增加		(217)	(80)
存料與備料減少		4	3
應付帳項、應計費用及撥備增加		196	66
經營活動所得現金		3,840	4,228
已付海外稅項		(3)	-
經營活動所得現金淨額		3,837	4,228
投資活動現金流量			
資本開支			
— 將軍澳支綫項目		(679)	(2,336)
— 竹篙灣綫		(457)	(151)
— 物業發展項目		(88)	(377)
— 購買資產及其他資本性工程		(1,446)	(2,323)
收取物業發展商款項		675	2,646
出售物業所得款項		180	127
出售固定資產所得款項		3	1
減少於無控制權附屬公司之投資所得款項		-	9
收購附屬公司(扣除收購所得的現金)		-	6
透過員工置業貸款計劃償還的本金		17	44
投資活動耗用現金淨額		(1,795)	(2,354)
融資活動現金流量			
發行股本		88	37
取用貸款		7,441	3,731
償還貸款		(8,803)	(1,399)
融資租賃債務本金部分的遞減		(103)	(142)
收取租賃交易之遞延收益		141	-
(退回)/徵收可退還按金及更換設備儲備金		(3)	4
已付利息		(1,643)	(1,690)
已收利息		14	27
融資租賃租金的利息部分		(47)	(58)
已付財務開支		(32)	(19)
已付股息		(415)	(847)
融資活動耗用現金淨額		(3,362)	(356)
現金及現金等價物(減少)/增加淨額		(1,320)	1,518
於1月1日之現金及現金等價物		1,684	166
於12月31日之現金及現金等價物	二十五	364	1,684

一 主要會計政策

A 帳項編製基準

(i) 本帳項乃按香港《公司條例》的公布規定而編製。此外，帳項亦根據香港會計師公會頒布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」）之《證券上市規則》之適用披露規定編製。

(ii) 除投資物業及自用寫字樓土地及樓宇按重估值入帳外，本帳項是按歷史成本計算。

B 綜合基準

除無控制權附屬公司（見附註一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之帳項。於年內購入或出售之附屬公司業績分別按收購日起或至出售日止，於綜合損益帳中列帳。所有集團內公司之間的重大交易及結餘，則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於董事局的組成有控制權的公司。如果公司有權直接或間接控制其他公司的財務及經營政策，以便從其業務中獲益，則後者被視為附屬公司。

集團內部結餘及交易及任何因集團內部交易而產生之未實現利潤，於編製綜合帳項時全部抵銷。因集團內部交易而產生之未實現虧損，按應用於未實現收益（只限於無減值跡象之金額）之同樣方式抵銷。

於結算日之少數股東權益（非公司擁有之股東權益應佔之附屬公司淨資產部分），不論其是否直接持有或透過附屬公司間接持有，均在綜合資產負債表中與負債及股東權益分開呈列。集團年內業績中之少數股東權益亦於損益帳中獨立呈列。

倘少數股東應佔虧損超出附屬公司淨資產中的少數股東權益，所超出之數額及任何少數股東應佔之進一步虧損，將自集團之權益中扣除，惟少數股東受約束下有責任及能力彌補之有關虧損除外。附屬公司其後之所有利潤將分配予集團，直至之前集團所分擔之少數股東應佔虧損被彌補為止。

於附屬公司的投資乃按成本扣除任何減值虧損（見附註一F）後，列入公司之資產負債表內。

D 無控制權附屬公司

集團對八達通卡有限公司（「八達通」）之董事局並無實際控制權，故八達通被視為共同控制企業。於八達通之投資乃以權益法在公司綜合帳項中列帳；該項投資初步按成本列帳，繼而按集團收購八達通後分佔其淨資產所出現之變動作出調整。綜合損益帳已反映集團於年內所佔八達通之業績。

因集團與八達通之交易而產生之未實現利潤及虧損已互相抵銷，惟以集團於八達通之權益為限。但當未實現虧損能證明所轉讓之資產出現減值時，則未實現虧損將即時在損益帳中確認。

公司於八達通的投資乃按成本扣除任何減值虧損（如有）後，於公司之資產負債表中列帳。

一 主要會計政策 (續)

E 固定資產

(i) 租賃年期尚餘二十年以上的投資物業，按每年由獨立專業合資格估價師釐定的公開市值列於資產負債表內。

在重估時出現的投資物業價值變動，均計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，所超出之虧絀數額將記入損益帳；及
- 若以往曾將重估虧絀撥入損益帳，而其後出現重估盈餘，此盈餘會先記入損益帳（但以過往撥入損益帳的虧絀數額為限），然後記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，將轉入損益帳內。

(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累計折舊及減值虧損列帳。

(b) 自用寫字樓土地及樓宇按於重估日期的現有用途的公開市值，減去重估後的累計折舊計入資產負債表。此項資產每年由獨立合資格估價師進行重估。因重估自用寫字樓土地及樓宇而產生之價值變動，會計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物業的重估虧絀，所超出之虧絀數額會記入損益帳；及
- 若以往曾將重估虧絀撥入損益帳，而其後出現重估盈餘，此盈餘會先記入損益帳（但以過往撥入損益帳的虧絀數額為限），然後記入固定資產重估儲備。

(iii) 土木工程與機器及設備以原值減累計折舊及減值虧損列帳。

(iv) 有關鐵路營運的在建資產以原值扣除減值虧損列帳。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擁有資產之絕大部分風險及回報之租賃。如集團以融資租賃方式購買資產，則租賃資產之公允價值或該項資產之最低租金現值（按租賃內含利率計算）兩者中較低之數額會計入固定資產內，而相應的債項則在扣除財務開支後記入融資租賃債務。

營業租賃乃出租人並無將擁有資產之所有風險及回報轉讓之租賃。集團根據營業租賃出租之資產會按其性質計入資產負債表內，並按集團之折舊政策計提折舊（如適用）。減值虧損按有關資產減值虧損的會計政策入帳。因營業租賃產生之收入會按附註一S所列之集團收入確認政策確認。

(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。

用於恢復或維持現存固定資產原先評定的表現水平的維修或保養開支，均於產生時列作開支。

(vii) 除投資物業以外的固定資產因報廢或出售而出現的收益或虧損，以該項資產的估計出售收益淨額與帳面值的差額釐定，並於報廢或出售當日記入損益帳列為收入或支出。有關的重估盈餘將由固定資產重估儲備轉撥入保留溢利。

一 主要會計政策 (續)

F 資產減值虧損

公司於每個結算日檢討內部及外間資料，以確認下列資產是否可能出現減值現象或之前所確認之減值虧損是否已不存在或可能已減少：

- 固定資產(以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
- 於附屬公司之投資。

如出現任何減值的現象，便需估計資產之可收回價值。

資產之可收回價值乃其售價淨額及使用價值之較高者。於評估使用價值時，估計之未來現金流量乃利用稅前貼現率(反映現時市場對貨幣時間價值以及與資產相關風險之評估)，貼現至其現值。如個別資產未能在大致獨立於其他資產下賺取現金流量，則就能獨立賺取現金流量之最小組別資產(即賺取現金單位)釐訂可收回價值。

減值虧損乃於資產之帳面值超逾其可收回價值時確認。

如有關用於釐訂資產可收回價值之估計有利好變動，則撥回減值虧損。

撥回減值虧損之數額僅限於假設過往年度並沒有計提減值虧損之資產帳面值。撥回減值虧損之數額將於確認撥回之年度計入損益帳。

G 折舊

- (i) 租賃年期尚餘二十年以上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，其原值或估值按下述預計可使用年限以直線法予以攤銷：

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
固定裝置及配備	.10 – 15年
列車控制及訊號儀器、站內公布系統、電訊系統及廣告牌	.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

註：替換路軌的開支記入損益帳作為經常性開支。

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、以往的使用情況及現行資產重置計劃，定期進行檢討。如折舊支出與先前的估計出現重大變化，則會調整現行及未來期間的折舊支出。

(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帳註銷；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，直至與政府達成項目協議後，即撥入在建鐵路工程。
- (ii) 與政府達成項目協議後，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數額。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記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帳內確認：

- 如集團在工程展開時已向發展商收取款項，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)時，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將於發展物業獲發入伙紙，並且收入及成本之數額能可靠地計算後才會獲確認；及
- 如集團在工程完竣時獲分配發展項目的部分資產，當交收該等資產時，才會按資產之公允價值確認為利潤。

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帳作為收益或支出。

(vi) 如集團須就所保留將予重新發展的物業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已實現利潤的數額能準確地確定後，始記入損益帳內。

(vii) 如於發展項目完成後，獲分派作利潤及持有作待售用途之物業會按其於收取時之估計可實現淨值列帳。可實現淨值乃指估計售價減出售有關物業所產生之成本。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出售物業成本。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出售物業成本的減少。

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」，集團與發展商就機場鐵路及將軍澳綫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，超出之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1，在扣除當時發展中物業的有關結餘後，記入損益帳內。

一 主要會計政策 (續)

K 長期租賃款項之抵銷

當長期租賃款項之承擔已被購置用作抵押的債券所抵銷，該等承擔及債券(及因此而產生之收入及開支)會被對沖，以反映有關安排之整體商業效益。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。任何從該等交易所獲得現金淨額將計入遞延收益，並按個別租賃年期攤銷。

L 存料與備料

用作鐵路及業務營運之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，按成本值歸入資產負債表內，並在適當時候為陳舊存貨作出準備。資本性項目則按成本值減累計折舊及減值虧損列為固定資產，折舊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。

M 長期顧問合約

合約收入之會計政策載於附註一S(iii)。當固定價格顧問合約之結果能可靠地估計時，合約成本將參照合約活動於結算日所完成的階段確認為開支。倘預期總合約成本將超出總合約收入，預期虧損將即時被確認為開支。當顧問合約之結果不能可靠地估計時，合約成本將於其產生之期間確認為開支。

於結算日尚未完成的長期顧問合約，以已產生的成本淨額加已確認之溢利，再減去已確認之虧損及按進度開列的帳單數額，記入資產負債表，並按適用的情況於資產負債表中以「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。顧客尚未支付的進度付款，則記入資產負債表之「應收帳項、按金及預付款項」內。於有關工程進行前已收取之金額，則記入資產負債表之「應付帳項、應計費用及撥備」內。

N 現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、於銀行及其他財務機構的活期存款，及短期和流通率極高的投資，此等投資可隨時轉換為既定金額的現金、其價值變動風險有限及於購入後三個月內到期。而就綜合現金流量表而言，須於通知時即時償還並構成集團的現金管理中不可分割部分的銀行透支亦歸入現金及現金等價物內。

O 僱員福利

(i) 薪金、年假、外遊費用津貼及其他非貨幣性利益乃於集團僱員提供相關服務的年度內計算及確認為開支，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》所規定的強制性公積金(「強積金」)供款，乃於產生時在損益帳中確認為開支，惟就建造項目及資本性項目員工所作出供款，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的淨責任，為就各項計劃獨立估計僱員於本年度及過往年度提供服務所賺取的未來利益金額；該利益乃折現至其現值，再減去有關計劃資產的公允價值。折現率則採用優質公司債券(到期日接近集團責任累算期者)於結算日的收益率。如此等債券沒有活躍市場，則採用政府債券的市場收益率。是項計算由合資格精算師以預計單位給付成本法進行。

當計劃的利益有所改善，有關僱員過往服務的增值部分，乃於損益帳中確認為開支；倘屬從事項目的僱員，則按利益既得前的平均年期以直線法撥作有關建造項目或資本性項目的成本部分予以資本化。倘利益即時歸屬予僱員，則即時以類似方式確認為開支。

在計算集團於計劃的責任時，倘任何累計未確認精算損益超過界定福利責任現值或計劃資產公允價值(以較高者為準)的百分之十，該超額部分乃按參與計劃的僱員的預計平均剩餘工作年期於損益帳確認。否則，精算損益不予確認。

倘計算集團淨責任所得金額為負數，應確認為資產的數額須以任何累計未確認精算淨虧損及過往服務成本及計劃的任何未來退款額現值或計劃的未來供款的減少的總淨值為限。

(iv) 當集團向僱員授出認股權以認購公司股份，於授出日概不會確認為僱員福利成本或責任。當認股權獲行使，股本將增加至與授出股份所得款項的相同金額。

(v) 終止僱員福利僅於集團具備正式而詳細的方案及不可能撤回方案的情況下，明確顯示終止聘用或因採取自願離職措施而提供福利時，方予確認。

一 主要會計政策 (續)

P 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之集體信託計劃，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O(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O(iii)於帳項內確認的退休金開支。任何有關退休金的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。

Q 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。所得稅會於損益帳中確認，但關乎直接確認為股東權益項目的，則自股東權益內確認。

(ii) 本期稅項是按年內應課稅收入以結算日已生效或實際生效的稅率計算的預期應付稅項，加以往年度應付稅項的任何調整。

(iii) 遞延稅項資產和負債是指資產和負債按財務或稅務基礎計算的帳面金額之間可予扣減或應課稅的暫時差異。遞延稅項資產也可以是未使用的稅損和稅項撥回。

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(只限於有可能用來抵銷日後應稅溢利的資產)均予確認。足以支持確認可予扣減暫時差異所產生遞延稅項資產的日後應稅溢利，包括因轉回現有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，並預期在預計轉回可予扣減暫時差異的同一期間或遞延稅項資產所產生稅損可予撥回或結轉的期間內轉回。在決定現有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，即須計及與同一稅務機關及同一應稅實體有關的差異，並預期在能夠使用稅損或稅項撥回的期間內轉回。

遞延稅項資產和負債確認的有限例外情況包括：不影響會計或應稅溢利(如屬業務合併的一部分則除外)的資產或負債的初次確認，以及於附屬公司的投資的暫時差異(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；或如屬可予扣減的差異，則只限於可在將來轉回的差異)。

已確認的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，以結算日已生效或實際生效的稅率計量。遞延稅項資產和負債均不計算折讓。

(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合法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，或在實現資產的同時清償負債；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。這些實體計劃在預期有大額遞延稅項負債需要清償或遞延稅項資產可以收回的每個未來期間，按淨額基準實現本期稅項資產和清償本期稅項負債，或在實現資產的同時清償負債。

R 撥備及或然負債

當公司或集團因過往事件而產生法律或推定之責任，導致有流出經濟利益之責任承擔，而公司又能就該責任承擔數額作出可靠評估時，應予該不明確時間及數額之承擔確認撥備。倘時間價值屬重大，則撥備乃按預期清償債項所須開支之現值入帳。

倘無須導致流出經濟利益或不能合理估計有關數額，則有關債項乃以或然負債形式披露，惟可能流出經濟利益之機會極微者除外。須待發生或不發生一項或多項未來事項後始能確定之可能債項，亦須以或然負債形式披露，惟可能流出經濟利益之機會極微者除外。

一 主要會計政策 (續)

S 收入確認

在涉及交易之經濟利益可能會流入集團，及收入能可靠地計算時，收入於損益帳內確認如下：

- (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) 顧問服務費於合約之收益能可靠地估計時確認收入。合約收入將按完工百分比，經參照截至當日所涉及的合約成本佔估計有關合約的總成本之百分比後計算確認。當顧問合約之收益不能可靠地估計時，則只就預期可以收回的已產生合約成本確認收入。
- (iv) 根據營業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。批出之租金優惠於損益帳內確認，並為總應收租賃款項淨額之不可分割部分。或然租金於所賺取的會計期間確認為收入。物業管理收入在提供有關服務後確認。

T 營業租賃開支

根據營業租賃支付的租金於租賃期內以直線法記入損益帳內，但就在建鐵路工程、發展中物業及建議中之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。

U 利息及財務開支

在建資產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。因購置資產的外幣貸款而產生之匯兌差額，只會於其作為一項利息成本調整時才予以資本化。其他用途的利息開支記入損益帳。

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帳，至使按每一個會計期間的債務餘額計出的每期息率大致相若。

利率掉期合約的應計收支差額在利息開支中確認及調整。

V 外幣兌換

年內以外幣結算的交易按交易日的匯率折算為港元入帳。貨幣性外幣資產及負債均按結算日的匯率換算為港元。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。因換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帳內處理。

海外企業的業績按年內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。

W 業務分類報告

業務分類乃集團從事提供產品或服務(業務分類)或在一特定經濟環境提供在風險及回報上有別於其他業務類別的產品或服務(地域分類)的可予區分部分。

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。由於集團接近所有主要業務均在香港進行，因此並無提供地域分類資料。

分類收益、開支、業績、資產及負債包括可直接歸入某一類別的項目以及可按合理基準分配予該類別的項目。分類收益、開支、資產及負債均在綜合過程中沖銷集團內部結餘及集團內部交易前釐定，惟屬於集團企業的單一類別內該等集團內部結餘及交易者除外。

分類資本開支乃年內購入預期可使用年期超過一年的分類資產所招致的總成本。

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。

一 主要會計政策 (續)

X 關連人士

就該等財務報表而言，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政及營運決策發揮重大影響力，該另一方人士乃視作與集團有關連，反之亦然；又或倘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，亦會視為關連人士。關連人士可以指個人或其他實體。

Y 政府援助

政府援助指以資源轉撥形式作出的政府資助，公司則須遵守附帶條件。政府援助相當於資產成本補償，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，超出部分將被視為預收款項，以抵銷未來資產成本。

二 車費收入

地鐵行車包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫及將軍澳綫。將軍澳綫的車費收入是指該行車綫於二零零二年八月十八日通車後的車費收入。

三 非車費收入

A 車站內商務及其他業務收入

百萬港元	2003	2002
車站內商務及其他業務收入包括：		
廣告	386	399
小商店租賃	275	238
電訊收入	198	186
顧問收入	143	63
其他業務收入	115	93
	1,117	979

B 租務及管業收入

百萬港元	2003	2002
租務收入來自：		
德福廣場	365	387
綠楊坊	114	113
杏花新城	119	124
青衣城	209	200
其他物業	81	73
	888	897
管業收入	94	85
物業代理收入	6	5
	988	987

租務收入包括有關提供空調服務的收入六千三百萬港元 (二零零二年：六千四百萬港元)。

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	2003	2002
界定供款計劃及強制性公積金供款	13	13
界定福利計劃負債增加(附註三十七C)	156	149
	169	162

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九億四千三百萬港元(二零零二年：十一億五千萬港元)。

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，有關的費用已計入員工薪酬及耗用的存料與備料內。

C 項目研究及遞延開支註銷包括：

百萬港元	2003	2002
西港島綫(附註十七)	21	-
沙田至中環綫(附註十七)	-	42
北港島綫(附註十七)	-	85
連接北港島綫的機場鐵路改善工程	-	63
其他	28	28
	49	218

D 一般及行政開支及其他費用包括下列支出：

百萬港元	2003	2002
核數師酬金		
— 核數服務	3	3
— 其他服務	1	1
自用寫字樓土地及樓宇重估虧絀(附註十四D)	69	-
出售固定資產虧損	16	17
營業租賃費用：		
寫字樓及員工宿舍	12	12
減：資本化數額	5	9
	7	3

在核數師酬金的其他服務項下，包括一項關於年內所提供稅務遵守服務之為數四十萬港元(二零零二年：五十萬港元)之款項。

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的酬金總額如下：

百萬港元	2003	2002
袍金	2	2
薪酬、房屋津貼及其他實物收益	28	29
與表現掛鈎的薪酬	3	3
退休金計劃供款	4	4
	37	38

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八百七十萬港元（二零零二年：二十萬港元）。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，除根據《地下鐵路條例》（香港法例第556章）第八條委任者外，有關董事按公司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值退任及重選。

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

酬金	2003 數目	2002 數目
0港元 – 250,000港元	8	13
500,001港元 – 1,000,000港元	2	1
3,500,001港元 – 4,000,000港元	–	1
4,000,001港元 – 4,500,000港元	3	1
4,500,001港元 – 5,000,000港元	2	4
5,000,001港元 – 5,500,000港元	1	–
6,000,001港元 – 6,500,000港元	1	–
7,500,001港元 – 8,000,000港元	–	1
	17	21

上表所示資料已包括最高收入的五位僱員在內。各獨立非執行董事的酬金屬第一個薪酬範圍內，惟非執行主席除外，其酬金列入第二個薪酬範圍內。至於二零零三年七月二十日辭任的前主席蘇澤光的薪酬則列入二零零二年及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	2003			2002
	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*	0.56	0.12	0.68	–
財務總監#	3.88	0.42	4.30	3.96
人力資源總監	4.03	0.42	4.45	4.49
法律總監兼董事局秘書	4.25	0.42	4.67	4.72
車務總監	4.68	0.43	5.11	4.78
工程總監	4.22	0.43	4.65	4.72
物業總監	4.04	0.42	4.46	4.52
	25.66	2.66	28.32	27.19

* 於二零零三年十二月獲委任

於二零零二年二月獲委任

五 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

(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)收取公司700,000股股份(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之有關變更(如有)。這確保行政總裁的報酬與公司的長期表現掛鉤,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)。

該等有限額股份旨在提供具足夠競爭力的報酬以及確保行政總裁的總酬金與公司表現掛鉤。

B 認股權

執行總監會每名成員於二零零三年十二月三十一日之已行使及尚未行使認股權詳情,載於董事局報告書中「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

根據附註四十二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。

(ii) 新入職僱員認股權計劃

根據附註四十二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。

認股權將於三個年度分期授出相同數目,及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。

六 物業發展利潤

百萬港元	2003	2002
物業發展利潤包括:		
轉撥自遞延收益(附註十六B)	1,286	2,548
分佔發展盈餘款項	7	6
出售待售物業之利潤	44	-
由攤分資產所得之利潤	4,034	1,203
其他一般費用	(2)	(2)
	5,369	3,755

出售待售物業之利潤包括待售物業的減值撥備一千六百萬港元(二零零二年:四千四百萬港元)及出售物業成本二億四千三百萬港元(二零零二年:一億一千八百萬港元)。

七 折舊

A 折舊

截至二零零三年十二月三十一日止年度之折舊包括將軍澳綫資產的全年折舊開支，該等資產於二零零二年八月此綫啟用後已予資本化。本年度折舊開支包括：

百萬港元	2003	2002
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	2,251	2,321
與地鐵車站內廣告、小商店及其他業務有關的資產	109	106
不予分類的公司資產	23	24
	2,402	2,470

B 折舊率變動

按公司的政策，需定期進行資產可用年期的檢討。年內，公司因應資產的實際狀況、技術過時程度、未來維修及重置計劃和國際鐵路運輸公司所採用的折舊年期，對公司固定資產的估計可使用年期進行了檢討。經檢討後，若干資產的估計可使用年期出現變動。有關變動由二零零三年一月一日生效，此變動於本年度內產生下列的財務影響：

資產類別	資產類別內一般可使用年期		折舊開支減少/ (增加)淨額 (百萬港元)
	原本年期(年)	修訂年期(年)	
列車	10 – 40	7 – 40	20
供電及環境控制系統	20 – 30	20 – 40	71
車站修飾	20 – 25	20 – 30	60
固定裝置及配備	10	10 – 15	30
自動收費系統	15	20	11
防火及排水系統	20 – 25	20 – 30	21
站內公布及電訊系統	10	15	29
電腦軟件許可證及應用軟件	7	5 – 7	(10)
			232

八 利息及財務開支

百萬港元	2003	2002
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	680	823
不需在五年內全部償還的資本市場貸款	901	867
融資租賃債務	43	53
財務開支	36	28
匯兌收益	(7)	-
已予資本化的利息開支：		
將軍澳支綫項目	-	(423)
物業發展項目	-	(86)
其他資本性工程	(82)	(81)
在建資產	(20)	(28)
	(102)	(618)
	1,551	1,153
下列各項的利息收入：		
銀行及其他財務機構存款	(10)	(25)
員工置業貸款	(2)	(3)
	(12)	(28)
	1,539	1,125

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至五厘五不等（二零零二年：每年五厘二至五厘四）。

九 股東應佔利潤

綜合股東應佔利潤包括已於公司帳項內處理的利潤四十三億七千九百萬港元（二零零二年：三十五億一千二百萬港元，重列）。

十 股息

年內已付及擬派之股息如下：

百萬港元	2003	2002
已批准及已付股息		
— 於2003年批准及支付之2002年末期股息每股28仙(2001年：28仙)	1,444	1,415
— 2003年中期股息每股14仙(2002年：14仙)	734	717
	2,178	2,132
擬派股息		
— 結算日後擬派之末期股息每股28仙(2002年：28仙)	1,481	1,444

於結算日後擬派之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之應付股息總額不超過百分之五十。支付予財政司司長法團之股息詳情於附註四十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六億七千五百萬港元(二零零二年：二億一千九百萬港元)(附註四十E)。

十一 每股盈利

每股基本盈利以年內股東應佔利潤四十四億五千萬港元(二零零二年：三十五億七千九百萬港元，重列)及年內已發行之加權平均普通股數5,214,028,094股(二零零二年：5,098,511,864股)計算。

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤四十四億五千萬港元(二零零二年：三十五億七千九百萬港元，重列)及已根據僱員認股權計劃下具攤薄潛力的普通股作出調整之加權平均普通股數5,217,462,182股(二零零二年：5,105,400,689股)計算如下：

	2003	2002
用作計算每股基本盈利的加權平均普通股數目	5,214,028,094	5,098,511,864
被視作以無代價發行的普通股數目	3,434,088	6,888,825
用作計算每股攤薄盈利的加權平均普通股數目	5,217,462,182	5,105,400,689

十二 所得稅

A 綜合損益帳之所得稅代表：

百萬港元	2003	2002
本期稅項		
— 年內海外稅項	4	1
遞延稅項		
— 源自及撥回暫時差異	443	630
— 稅率調高對於一月一日之遞延稅項結餘之影響	300	—
	743	630
應佔無控制權附屬公司之遞延稅項	1	3
	748	634

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，或截至二零零三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帳作出本年度香港利得稅準備。海外附屬公司之稅項則按有關國家當時適用的稅率計算。

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。於編製集團二零零三年帳項時已計及有關升幅。

B 按適用稅率計算之會計溢利與稅務開支之對帳

	2003		2002	
	百萬港元	%	百萬港元	%
除稅前溢利	5,198		4,213	
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	926	17.8	691	16.4
不可扣減支出之稅務影響	53	1.0	5	0.1
非課稅收入之稅務影響	(531)	(10.2)	(62)	(1.5)
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	—	—
實際稅務開支	748	14.4	634	15.0

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
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(淨額)						(1,539)
分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
於無控制權附屬公司之權益						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	–			

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 (附註 四十三A)
2002						
收入	5,720	979	987	7,686	–	7,686
減：未計折舊前經營開支	2,804	185	167	3,156	–	3,156
	2,916	794	820	4,530	–	4,530
物業發展利潤	–	–	–	–	3,755	3,755
未計折舊前經營利潤	2,916	794	820	4,530	3,755	8,285
減：折舊	2,339	106	1	2,446	–	2,446
	577	688	819	2,084	3,755	5,839
不予分類的公司開支						(540)
利息及財務開支(淨額)						(1,125)
分佔無控制權附屬公司利潤						39
所得稅						(634)
截至2002年12月31日止年度利潤						3,579
資產						
營運資產	80,216	1,327	10,380	91,923	104	92,027
在建鐵路工程	109	–	–	109	–	109
在建鐵路資產	2,453	1	–	2,454	–	2,454
發展中物業	–	–	–	–	2,870	2,870
待售物業	–	–	–	–	794	794
	82,778	1,328	10,380	94,486	3,768	98,254
於無控制權附屬公司之權益						87
不予分類的資產						2,778
總資產						101,119
負債						
分類負債	3,690	182	367	4,239	312	4,551
遞延收益	–	–	–	–	6,226	6,226
	3,690	182	367	4,239	6,538	10,777
不予分類的負債						36,760
少數股東權益						8
總負債						47,545
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運及在建資產	4,215	722	39			
在建鐵路工程	220					
發展中物業					356	
除折舊外的非現金開支	14	3	–			

由於公司及其附屬公司接近所有主要業務均在香港經營，故並無呈列任何按地域劃分之分析。

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2003年1月1日	10,267	1,638	45,092	52,519	2,454	111,970
添置	3,626	52	-	66	1,148	4,892
清理/註銷	-	-	(11)	(265)	(4)	(280)
重估盈餘/(虧絀)(附註三十五)	276	(23)	-	-	-	253
於損益帳註銷之重估虧絀(附註四D)	-	(69)	-	-	-	(69)
重新分類	-	-	268	(268)	-	-
其他投入使用資產	-	-	391	2,267	(2,658)	-
於2003年12月31日	14,169	1,598	45,740	54,319	940	116,766
原值	-	731	45,740	54,319	940	101,730
於2003年12月31日估值	14,169	867	-	-	-	15,036
累計折舊						
於2003年1月1日	-	84	2,324	15,292	-	17,700
年內折舊	-	35	374	1,993	-	2,402
清理後撥回	-	-	(3)	(233)	-	(236)
重估後撥回(附註三十五)	-	(21)	-	-	-	(21)
重新分類	-	-	10	(10)	-	-
於2003年12月31日	-	98	2,705	17,042	-	19,845
2003年12月31日帳面淨值	14,169	1,500	43,035	37,277	940	96,921
2002年12月31日帳面淨值	10,267	1,554	42,768	37,227	2,454	94,270

十四 固定資產(續)

公司 百萬港元	租賃土地及樓宇					總計
	投資物業	土木工程	機器及設備	在建資產		
原值或估值						
於2003年1月1日	10,267	1,638	45,092	51,907	2,450	111,354
添置	3,626	52	-	61	1,138	4,877
清理/註銷	-	-	(11)	(265)	(4)	(280)
轉撥至附屬公司	-	-	-	(5)	(8)	(13)
重估盈餘/(虧絀)(附註三十五)	276	(23)	-	-	-	253
於損益帳註銷之重估虧絀(附註四D)	-	(69)	-	-	-	(69)
重新分類	-	-	268	(268)	-	-
其他投入使用資產	-	-	391	2,263	(2,654)	-
於2003年12月31日	14,169	1,598	45,740	53,693	922	116,122
原值	-	731	45,740	53,693	922	101,086
於2003年12月31日估值	14,169	867	-	-	-	15,036
累計折舊						
於2003年1月1日	-	84	2,324	14,913	-	17,321
年內折舊	-	35	374	1,929	-	2,338
清理後撥回	-	-	(3)	(233)	-	(236)
轉撥至附屬公司後撥回	-	-	-	(2)	-	(2)
重估後撥回(附註三十五)	-	(21)	-	-	-	(21)
重新分類	-	-	10	(10)	-	-
於2003年12月31日	-	98	2,705	16,597	-	19,400
2003年12月31日帳面淨值	14,169	1,500	43,035	37,096	922	96,722
2002年12月31日帳面淨值	10,267	1,554	42,768	36,994	2,450	94,033

A 所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	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002
帳面淨值或估值						
- 長期租賃	1,283	1,436	166	169	15	15
- 中期租賃	12,886	8,831	468	478	852	1,623
	14,169	10,267	634	647	867	1,638

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，同時鐵路於二零五零年後將繼續營運。

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，均記入損益帳內作為鐵路經營開支。

十四 固定資產(續)

C 除國際金融中心二期(「國金二期」)的物業外，集團的所有投資物業已於二零零三年十二月三十一日由特許測量師戴德梁行按公開市值作出重估。大部分的重估根據收益資本化法，按可收租金淨值以適當之回報率予以資本化，並計入租約屆滿後續約時淨租金收益增加的可能性。位於國金二期的投資物業已於二零零三年十二月三十一日由特許測量師仲量聯行以：(i)比較法(將被估值的物業與其他可比較物業進行直接比較)；及(ii)收益資本化法按公開市值作出重估。因重新估值所產生的重估盈餘淨額二億七千六百萬港元(二零零二年：一億一千二百萬港元虧絀)已計入投資物業重估儲備(附註三十五)。

D 所有自用寫字樓土地及樓宇已於二零零三年十二月三十一日由特許測量師戴德梁行及仲量聯行按現有用途，以公開市值作出重估，由此產生重估虧絀淨額七千一百萬港元(二零零二年：九千二百萬港元)。因重新估值所產生的重估虧絀二百萬港元已轉撥入固定資產重估儲備以沖銷以往重估盈餘的結餘(附註三十五)，而餘額六千九百萬港元已根據公司政策撥入損益帳(附註一E(ii)(b))。

倘以原值減累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於二零零三年十二月三十一日的帳面值應為九億五千八百萬港元(二零零二年：九億二千八百萬港元)。

E 固定資產包括透過下列被視為融資租賃協議持有的資產：

集團及公司

百萬港元	原值 2003	累計折舊 2003	帳面淨值 2003	帳面淨值 2002
土木工程 — 東區海底隧道	1,254	249	1,005	1,024

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。該協議包括的資產為有關鐵路部分的鐵路及附屬結構。

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之補償，預期有關補償額僅屬象徵性質。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。

F 集團按營業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；而批出之租金優惠將於損益帳中攤銷，為應收租賃款項淨額的不可分割部分。

集團及公司持作營業租賃用途之投資物業之帳面總值為一百四十一億六千九百萬港元(二零零二年：一百零二億六千七百萬港元)。持作營業租賃用途之車站小商店之帳面總值為三億五千二百萬港元(二零零二年：三億一千四百萬港元)，而有關之累計折舊為六千五百萬港元(二零零二年：五千二百萬港元)。

集團根據不可取消之營業租賃合約而有應收之未來最低租金總額如下：

集團及公司

百萬港元	2003	2002
一年內	925	910
一至五年內	1,121	1,261
五年後	355	168
	2,401	2,339

十四 固定資產(續)

G 於二零零三年三月，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之原值總額為二十五億六千二百萬港元以及帳面淨值總額十六億七千四百萬港元。根據該租賃交易，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之租金。同時，集團從投資者租回有關資產，並須將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之租賃權益。部分從投資者收取之預付租金款項已用作投資債券，而有關債券將足以支付集團租賃債務及按該租賃交易行使其中購買權所應付之金額。此外，集團可保留資產的法定業權，而集團於鐵路業務動用該等資產亦不受限制。

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，並承諾支付長期租賃款項，估計淨現值約三十五億三千三百萬港元，經購入足以償付該等付款承諾的債券以作支付。集團由該租賃交易獲得扣除支出後之淨現金額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之債務及資產。集團所收取之現金淨額已入帳作遞延收益，並會按個別租賃期於集團之損益帳中攤銷。

十五 在建鐵路工程

集團及公司

百萬港元	於2003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2003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	-	-	23
員工薪酬及其他開支	15	-	1	16
財務開支	4	-	-	4
	43	-	1	44
竹篙灣綫項目				
建築成本	139	-	506	645
顧問諮詢費	35	-	6	41
員工薪酬及其他開支	109	-	85	194
財務開支	2	-	1	3
	285	-	598	883
政府援助(附註四十E及四十J)	(219)	-	(664)	(883)
	66	-	(66)	-
東涌吊車項目				
建築成本	-	3	79	82
顧問諮詢費	-	4	20	24
員工薪酬及其他開支	-	10	19	29
財務開支	-	-	2	2
	-	17	120	137
總計	109	17	55	181

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；而從發展商收取之款項，亦會記入發展中物業，用作沖銷該發展物業之開支。如從發展商收取之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)。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。大部分的遞延收益預料將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，再適時確認為公司的利潤。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」)。計算公司須支付的發展成本及公司就此收取的款項時，採用的會計基準與機場鐵路沿綫的物業發展項目(「機場鐵路物業發展項目」)所採用者一致。

A 發展中物業

集團及公司

百萬元	於1月 1日結餘	沖銷向發展商 收取的款項 開支 (附註十六B)	於項目完 成時撥出	於12月 31日結餘
2003				
機場鐵路物業發展項目	597	122	(63)	(656)
將軍澳支綫及其他物業發展項目	2,273	39	(3)	–
	2,870	161	(66)	(656)
2002				
機場鐵路物業發展項目	583	76	(62)	–
將軍澳支綫及其他物業發展項目	2,778	280	(785)	–
	3,361	356	(847)	–
				2,870

十六 發展中物業 (續)

B 物業發展的遞延收益

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 (附註三十二)
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
2002					
機場鐵路物業發展項目	8,401	425	(62)	(2,548)	6,216
將軍澳支綫物業發展項目	10	785	(785)	-	10
	8,411	1,210	(847)	(2,548)	6,226

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	2003	2002
於1月1日結餘	3,231	5,686
已收及應收之保管資金	13,472	8,399
加：所得利息	25	65
	16,728	14,150
年內墊支費用	(13,156)	(10,919)
於12月31日結餘	3,572	3,231
代表：		
於12月31日指定銀行戶口結餘	3,570	3,229
應收保證金	2	2
	3,572	3,231

十七 遞延開支

集團及公司

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/ (溢價)	年內開支/ (攤銷)	於損益帳 註銷金額 (附註四C)	於12月 31日結餘
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	16	-	-	5	(21)	-
- 南港島綫	-	-	-	25	-	25
- 機場展覽中心項目	-	-	-	3	-	3
- 其他	1	-	-	-	(1)	-
	106	(17)	10	27	(22)	104
2002						
遞延財務開支	133	-	(53)	(8)	-	72
建議資本性工程開支						
- 竹篙灣綫	68	(68)	-	-	-	-
- 北港島綫	77	-	-	8	(85)	-
- 沙田至中環綫	42	-	-	-	(42)	-
- 東涌吊車項目	6	-	-	11	-	17
- 西港島綫	-	-	-	16	-	16
- 其他	-	-	-	1	-	1
	326	(68)	(53)	28	(127)	106

有關東涌吊車項目的遞延開支於二零零三年十一月內與政府簽訂東涌吊車項目協議後已轉撥至在建鐵路工程。

十八 於無控制權附屬公司之權益

集團及公司於二零零三年十二月三十一日於無控制權附屬公司擁有之權益如下：

百萬港元	集團		公司	
	2003	2002 (附註四十三A)	2003	2002
非上市股份，按原值	-	-	24	24
應佔資產淨值	110	87	-	-
	110	87	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」))，發展及經營全新的「八達通」無接觸聰明卡票務系統。該系統推出之初，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。為申請成為接受存款公司，公司與八達通其他股東於二零零零年四月十八日分別以借貸及股本形式，共向八達通注資二千八百萬港元及四千二百萬港元，以符合《銀行業條例》的資本規定。各股東是按其於八達通股份權益比例來注資。

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。於二零零二年，八達通悉數償還結欠公司之後償貸款。

截至二零零三年十二月三十一日止年度內，公司已就八達通所提供的中央結算服務支付總額四千六百萬港元(二零零二年：四千五百萬港元)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(二零零二年：一千一百萬港元)及五百萬港元(二零零二年：無)。

此外，根據服務協議，公司已向八達通收取有關租用電腦設備及服務以及倉庫之服務費用為二百萬港元(二零零二年：二百萬港元)。

十八 於無控制權附屬公司之權益 (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	2003 (經審核)	2002 (經審核及重列)
營業額	177	170
其他經營收入	62	58
	239	228
員工薪酬	(54)	(53)
增值服務費用及銀行費用	(31)	(28)
其他費用	(62)	(48)
未計折舊前經營利潤	92	99
折舊	(80)	(61)
未計利息及財務開支前經營利潤	12	38
淨利息收入	28	30
除稅前利潤	40	68
所得稅	(1)	(4)
年內利潤	39	64
集團所佔除稅前利潤	23	39

資產負債表

於十二月三十一日 百萬港元	2003 (經審核)	2002 (經審核及重列)
資產		
固定資產	243	306
投資	704	590
銀行存款及現金	327	236
其他資產	91	67
	1,365	1,199
負債		
應付持卡人的預繳車費及按金	(1,075)	(996)
應付股東款項	(22)	(18)
其他負債	(76)	(33)
	(1,173)	(1,047)
淨資產	192	152
股東資金		
股本	42	42
保留溢利	150	110
	192	152
集團所佔淨資產	110	87

十九 於附屬公司之投資

公司

百萬港元	2003	2002
非上市股份，按原值	181	166
減：減值虧損	3	3
	178	163

除無控制權附屬公司（其有關詳情在附註十八中披露）外，於二零零三年十二月三十一日的附屬公司詳情載於下表。所有該等有控制權附屬公司之定義見附註－C，並已納入集團之財務報表內：

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		
Fastrack 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
港鐵技術諮詢（深圳） 有限公司	1,000,000 港元	100%	100%	–	中華人民共和國 （註冊成立）	鐵路顧問服務
MTR Corporation (Singapore) Pte. Ltd.	50,000 新加坡元	100%	100%	–	新加坡	鐵路顧問服務
地鐵（上海顧問服務） 有限公司	1,000 港元	100%	100%	–	香港	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	15,000,000 港元	60%	–	60%	中華人民共和國 （註冊成立）	鐵路建造管理
地鐵中國物業有限公司	1,000 港元	100%	100%	–	香港	物業管理
深圳東海安保物業管理 有限公司	人民幣 3,000,000 元	51%	–	51%	中華人民共和國 （註冊成立）	物業管理
北京滙俊物業管理 有限公司	150,000 美元	60%	–	60%	中華人民共和國 （註冊成立）	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
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

在截至二零零三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（二零零二年：無）。

二十 員工置業貸款

集團及公司

百萬港元	於1月 1日結餘	贖回	償還	回撥	於12月 31日結餘
2003					
應收置業貸款	84	(9)	(8)	–	67
減：一般撥備	–	–	–	–	–
	84	(9)	(8)	–	67
2002					
應收置業貸款	128	(34)	(10)	–	84
減：一般撥備	1	–	–	(1)	–
	127	(34)	(10)	1	84

集團及公司

百萬港元	2003	2002
應收款項：		
– 於一年內收回	7	9
– 於一年後收回	60	75
	67	84

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之利息均按現行最優惠利率減一厘七五或公司之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。

二十一 待售物業

集團及公司

百萬港元	2003	2002
待售物業		
– 按成本	405	271
– 按可實現淨值	407	523
	812	794

於二零零二年及二零零三年十二月三十一日待售物業包括位於奧運站及九龍站發展項目之住宅單位、商場及車位。有關物業為公司攤分資產所得物業或於項目發展完成後所收取的利潤分派一部分(附註六)。該等物業以成本值(即於確認物業為利潤時所視為之可實現淨值(附註一(vii))，或於結算日之可實現淨值之較低者於資產負債表中列帳。可實現淨值乃指估計售價減出售物業之成本。於二零零二年及二零零三年十二月三十一日的可實現淨值，乃參考特許測量師戴德梁行於該等日期對物業進行的公開市值評估釐定。

待售物業的可實現淨值乃扣除一般撥備後列帳，目的為以該等物業的成本及估計可實現淨值的較低者列帳。已於綜合損益帳內確認為物業減值至估計可實現淨值的金額為一千六百萬港元(二零零二年：四千四百萬港元)。

二十二 存料與備料

集團及公司

百萬港元	2003	2002
預計將耗用的存料與備料：		
— 一年內	126	138
— 一年後	136	127
	262	265
減：陳舊存貨特定撥備	13	6
	249	259

預計於一年後耗用之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。

二十三 應收帳項、按金及預付款項

百萬港元	集團		公司	
	2003	2002	2003	2002
與下列項目有關之應收帳項(扣除壞帳及呆帳之特別撥備)、按金及預付款項：				
— 將軍澳支綫項目	—	1	—	1
— 車務運作及其他工程	1,153	726	1,160	717
	1,153	727	1,160	718

集團就其主要業務產生之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) 與財務機構訂立之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，委託予集團所承辦的合約及資本性工程應收帳項於在建工程確認後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，而八達通卡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	
	2003	2002	2003	2002
未到期款項	775	548	772	546
三十日過期未付	67	82	65	80
六十日過期未付	16	10	16	10
九十日過期未付	9	4	8	4
超過九十日過期未付	10	13	9	12
應收帳項總額	877	657	870	652
按金及預付款項	276	70	290	66
	1,153	727	1,160	718

二十三 應收帳項、按金及預付款項 (續)

於二零零三年十二月三十一日，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二億三千八百萬港元(二零零二年：二千五百萬港元)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三億二千八百萬港元(二零零二年：七千萬港元)，該筆款項須根據個別買賣協議的條款於到期時支付。

二十四 應收政府及其他關連人士之款項

百萬港元	集團		公司	
	2003	2002	2003	2002
應收款項包括：				
— 政府	68	57	68	57
— 房屋委員會	11	30	11	30
— 九廣鐵路公司(「九鐵」)	3	8	3	8
— 無控制權附屬公司	2	—	2	—
— 公司之其他附屬公司(扣除虧損撥備)	—	—	91	198
	84	95	175	293

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公司進行的地基工程有關。該項委託有助集團提早接收有關地盤作建造鐵路之用。

應收九鐵款項指公司受委託承辦地鐵與九鐵系統轉綫站項目的有關費用。

於二零零三年十二月三十一日，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六百萬港元(二零零二年：七百萬港元)。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。

二十五 現金及現金等價物

百萬港元	集團		公司	
	2003	2002	2003	2002
銀行及其他財務機構存款	135	1,651	135	1,524
銀行存款及現金	241	67	40	39
資產負債表內之現金及現金等價物	376	1,718	175	1,563
銀行透支(附註二十六B)	(12)	(34)	(12)	(34)
現金流量表內之現金及現金等價物	364	1,684	163	1,529

年內，集團從遞延收益及攤分資產所得的物業確認物業發展利潤五十三億二千萬港元(二零零二年：三十七億五千一百萬港元)，此等交易並不涉及現金或現金等價物的變動。

二十六 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 2003	有關遠期外匯 合約的匯兌 (收益)/虧損 2003	結餘 2003	結餘 2002
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	2,329	(5)	2,324	2,324
2009年到期的美元環球票據	5,823	11	5,834	5,835
2010年到期的美元環球票據	4,658	19	4,677	4,679
2005年到期的債務發行計劃票據	194	-	194	195
	13,004	25	13,029	13,033
非上市：				
2003年至2018年到期的債務發行計劃票據	6,726	4	6,730	7,534
2003年到期的港元票據發行計劃票據	-	-	-	500
2004年至2008年到期的港元票據	2,350	-	2,350	2,350
2004年至2006年到期的港元零售債券	3,500	-	3,500	3,500
	12,576	4	12,580	13,884
資本市場借貸工具總計	25,580	29	25,609	26,917
銀行貸款及透支	5,928	(17)	5,911	5,983
	31,508	12	31,520	32,900
融資租賃債務(附註二十六C)	505	-	505	608
總計	32,013	12	32,025	33,508

公司

百萬港元	以年終 兌換率折算 的結餘 2003	有關遠期外匯 合約的匯兌 (收益)/虧損 2003	結餘 2003	結餘 2002
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	2,329	(5)	2,324	2,324
2009年到期的美元環球票據	5,823	11	5,834	5,835
2010年到期的美元環球票據	4,658	19	4,677	4,679
2005年到期的債務發行計劃票據	194	-	194	195
	13,004	25	13,029	13,033
非上市：				
2003年至2018年到期的債務發行計劃票據	1,631	-	1,631	4,884
2003年到期的港元票據發行計劃票據	-	-	-	500
	1,631	-	1,631	5,384
資本市場借貸工具總計	14,635	25	14,660	18,417
銀行貸款及透支	5,928	(17)	5,911	5,983
	20,563	8	20,571	24,400
融資租賃債務(附註二十六C)	505	-	505	608
總計	21,068	8	21,076	25,008

二十六 貸款及融資租賃債務 (續)

於二零零三年十二月三十一日，集團有尚未取用的銀行已承諾貸款總額六十七億港元(二零零二年：六十億港元)，集團另有若干尚未取用的無承諾貸款總額一百二十七億二千八百萬港元(二零零二年：一百一十九億四千三百萬港元)，其中包括一項多種貨幣債務發行計劃及短期銀行貸款。

B 還款期分析

集團	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計	總計
百萬港元	2003	2003	2003	2003	2002
長期貸款及融資租賃債務					
五年後須償還的款項	14,076	182	-	14,258	11,737
兩年至五年內須償還的款項	2,950	5,218	272	8,440	8,380
一年至兩年內須償還的款項	4,318	73	121	4,512	8,600
一年內須償還的款項	4,265	73	112	4,450	4,757
	25,609	5,546	505	31,660	33,474
銀行透支	-	12	-	12	34
短期貸款	-	353	-	353	-
	25,609	5,911	505	32,025	33,508

公司	資本市場 借貸工具	銀行貸款 及透支	融資租賃 債務	總計	總計
百萬港元	2003	2003	2003	2003	2002
長期貸款及融資租賃債務					
五年後須償還的款項	10,977	182	-	11,159	11,237
兩年至五年內須償還的款項	-	5,218	272	5,490	4,330
一年至兩年內須償還的款項	2,718	73	121	2,912	5,150
一年內須償還的款項	965	73	112	1,150	4,257
	14,660	5,546	505	20,711	24,974
銀行透支	-	12	-	12	34
短期貸款	-	353	-	353	-
	14,660	5,911	505	21,076	25,008

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再作長期融資。

C 融資租賃債務

於二零零三年十二月三十一日，集團及公司的融資租賃債務按下列時間償還：

集團及公司	最低 租金現值	未來之 利息開支	最低 租金總額	最低 租金現值	未來之 利息開支	最低 租金總額
百萬港元	2003	2003	2003	2002	2002	2002
兩年至五年內須償還的款項	272	28	300	393	57	450
一年至兩年內須償還的款項	121	29	150	112	38	150
一年內須償還的款項	112	38	150	103	47	150
	505	95	600	608	142	750

集團及公司就東區海底隧道訂定的管理協議作為融資租賃處理，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E)。

二十六 貸款及融資租賃債務 (續)

D 已發行及贖回之債券及票據

截至二零零二年及二零零三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	2003		2002	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	3,099	3,091	-	-
港元零售債券	-	-	3,500	3,553
	3,099	3,091	3,500	3,553

上述所有債券及票據乃由附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited發行。已發行之債券及票據由公司無條件及不可撤銷擔保，並為直接、無抵押、無條件及與MTR Corporation (C.I.) Limited之其他債務享有同等權益。公司對該擔保之責任乃直接、無抵押、無條件及與公司之其他債務享有同等權益。發行此等債券及票據之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五億港元(二零零二年：無)。

E 擔保

於二零零三年及二零零二年十二月三十一日，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)為三百一十五億二千萬港元(二零零二年：三百二十九億港元)。此等借貸包括：

集團	2003		2002	
	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	19,358	2.2 – 8.4	20,325	4.3 – 8.4
浮息及掉期為浮息的貸款	12,162	(註)	12,575	(註)
	31,520		32,900	

公司	2003		2002	
	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	8,659	2.2 – 8.4	12,075	4.3 – 8.4
浮息及掉期為浮息的貸款	11,912	(註)	12,325	(註)
	20,571		24,400	

註：借貸利率按香港優惠利率、香港銀行同業拆息或倫敦銀行同業拆息而定。

二十七 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，而非用作交易或投機目的。

於二零零三年十二月三十一日，集團未履行之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	2003				2002
	到期日於				總計
	兩年內	兩年至五年	五年後	總計	總計
外匯遠期合約	844	77	-	921	495
貨幣及利率掉期	4,542	60	8,777	13,379	13,514
利率掉期及期權	11,950	5,600	3,021	20,571	22,910
	17,336	5,737	11,798	34,871	36,919

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買賣，交易金額亦會因應個別公司而訂定交易上限，以減低風險。集團亦會評估所用之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。

二十八 應付帳項、應計費用及撥備

百萬港元	集團		公司	
	2003	2002	2003	2002
與下列項目有關之應付帳項、應計費用及撥備				
— 機場鐵路項目	242	282	242	282
— 將軍澳支綫項目	256	814	256	814
— 物業項目	359	281	359	281
— 車務運作及其他工程	2,495	2,379	2,408	2,301
應付顧客合約工程總額	68	4	7	4
	3,420	3,760	3,272	3,682

以上款項主要為資本性項目於工程驗證後應繳付之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。

於二零零三年十二月三十一日，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一億二千一百萬港元(二零零二年：無)。

於二零零三年十二月三十一日，預期於一年後清還之應付顧客合約工程總額為五千六百萬港元(二零零二年：無)。

二十八 應付帳項、應計費用及撥備(續)

以到期日劃分的上述應付帳項分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2003	2002	2003	2002
三十日內到期或即期	541	547	516	531
三十日至六十日內到期	590	667	559	654
六十日至九十日內到期	75	50	74	47
到期日超逾九十日	1,767	2,043	1,681	2,006
	2,973	3,307	2,830	3,238
租金及其他可退還按金	297	295	292	286
應計僱員福利	150	158	150	158
總計	3,420	3,760	3,272	3,682

有關機場鐵路及將軍澳支綫項目的應付帳項、應計費用及撥備包括就已完成合約的索償所作的撥備，該等撥備已於一九九八年東涌綫及機場快綫啟用，以及於二零零二年八月將軍澳綫啟用後撥作鐵路資產的一部分。大部分有關索償已獲解決及如無不可預料的情況，並預計上文所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之帳面金額及變動。

於二零零三年十二月三十一日，所有應付帳項、應計費用及撥備預期將於一年內清還，惟與車務運作及其他工程有關之七億二千九百萬港元(二零零二年：三億八千二百萬港元)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為商舖及車站小商店租戶的租賃按金，以及來自電訊服務營運商的預繳收入。

二十九 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
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
2002			
將軍澳支綫項目	-	237	237
物業項目	-	31	31
車務運作及其他工程	62	166	228
	62	434	496

三十 應付政府及其他關連人士之款項

以下為集團委託政府及機場管理局之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	
	2003	2002	2003	2002
應付予：				
— 政府	113	129	113	129
— 機場管理局	48	76	48	76
— 無控制權附屬公司	—	4	—	4
— 公司之附屬公司	—	—	11,074	8,590
	161	209	11,235	8,799

於二零零三年十二月三十一日，應付政府及機場管理局之款項一億港元(二零零二年：二億零九百萬港元)及應付附屬公司之款項一億二千五百萬港元(二零零二年：九千萬港元)預期於一年內清還。

三十一 遞延負債

集團及公司

百萬港元	2003	2002
物業管理基金		
— 管理物業的可退還按金	33	31
— 樓宇保養及更換設備儲備金	53	54
	86	85

三十二 遞延收益

集團及公司

百萬港元	2003	2002
物業發展的遞延收益(附註十六B)	4,924	6,226
租出及租回交易的遞延收益(附註十四G)	141	—
減：確認為收益的金額	4	—
	137	—
	5,061	6,226

三十三 資產負債表內的所得稅

A 綜合資產負債表內的應付稅項為海外顧問服務所賺取之收入的海外稅務責任，按有關國家當時適用的稅率計算。

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：

集團及公司

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	
2003					
於2003年1月1日					
— 以往呈報	-	-	-	-	-
— 前期調整	7,684	-	(83)	(4,349)	3,252
— 重列	7,684	-	(83)	(4,349)	3,252
在綜合損益帳內列支/(計入)	1,069	-	(28)	(297)	744
在儲備列支(附註三十五)	-	4	-	-	4
於2003年12月31日	8,753	4	(111)	(4,646)	4,000
2002					
於2002年1月1日					
— 以往呈報	-	-	-	-	-
— 前期調整	7,151	-	(79)	(4,450)	2,622
— 重列	7,151	-	(79)	(4,450)	2,622
在綜合損益帳內列支/(計入)	533	-	(4)	101	630
於2002年12月31日	7,684	-	(83)	(4,349)	3,252

集團及公司

百萬港元	2003	2002
於資產負債表內確認的遞延稅項負債淨額	4,000	3,252

三十四 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	2003	2002
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：		
5,288,695,393股(2002年：5,158,748,655股)，每股面值1.00港元	5,289	5,159
股份溢價	2,609	1,563
資本儲備	27,188	27,188
	35,086	33,910

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之數額，股份溢價帳項之使用乃受香港《公司條例》第四十八B條的規管。

年內已發行及繳足之新股包括：

	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	
已行使之僱員認股權	10,489,500	8.44	10	78	88
發行代替2002年末期股息之股份	82,018,666	8.80	82	640	722
發行代替2003年中期股息之股份	37,438,572	9.79	38	328	366
	129,946,738		130	1,046	1,176

於二零零三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之尚未行使認股權詳情載於附註四十二。

三十五 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
2003				
於2003年1月1日結餘(以往呈報)	6,406	24	16,487	22,917
有關遞延稅項的前期調整(附註四十三A)	-	-	(3,253)	(3,253)
於2003年1月1日結餘(重列)	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) (附註十四及三十三)	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
2002				
於2002年1月1日結餘(以往呈報)	6,518	116	14,407	21,041
有關遞延稅項的前期調整(附註四十三A)	-	-	(2,620)	(2,620)
於2002年1月1日結餘(重列)	6,518	116	11,787	18,421
已付股息	-	-	(2,132)	(2,132)
重估虧絀	(112)	(92)	-	(204)
年內利潤(重列)	-	-	3,579	3,579
於2002年12月31日結餘	6,406	24	13,234	19,664

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
2003				
於2003年1月1日結餘(以往呈報)	6,406	24	16,356	22,786
有關遞延稅項的前期調整(附註四十三A)	-	-	(3,252)	(3,252)
於2003年1月1日結餘(重列)	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) (附註十四及三十三)	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
2002				
於2002年1月1日結餘(以往呈報)	6,518	116	14,346	20,980
有關遞延稅項的前期調整(附註四十三A)	-	-	(2,622)	(2,622)
於2002年1月1日結餘(重列)	6,518	116	11,724	18,358
已付股息	-	-	(2,132)	(2,132)
重估虧絀	(112)	(92)	-	(204)
年內利潤(重列)	-	-	3,512	3,512
於2002年12月31日結餘	6,406	24	13,104	19,534

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)。

投資物業及固定資產重估儲備由於並不構成已實現利潤，因此不能派發予股東。於二零零三年十二月三十一日，根據香港《公司條例》可供派發予股東的儲備總額為一百五十三億零五百萬港元(二零零二年：一百三十一億零四百萬港元，重列)。

於二零零三年十二月三十一日，集團之保留溢利包括無控制權附屬公司之保留溢利為八千六百萬港元(二零零二年：六千四百萬港元)。

三十六 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，該信託可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之較大者計算福利。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之僱員，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之強積金計劃。

(a) 混合福利部分

成員向混合福利部分作出之供款額，是根據基本薪金之固定百分率而釐定，而公司的供款額則由執行總監會參照精算評估後釐定。於二零零三年十二月三十一日，本部分共有六千零九十三名成員（二零零二年：六千三百九十七名）。於二零零三年度成員向混合福利部分供款七千萬港元（二零零二年：七千五百萬港元），而公司的供款則為二億三千八百萬港元（二零零二年：二億五千六百萬港元）。混合福利部分於二零零三年十二月三十一日之資產淨值為四十六億三千九百萬港元（二零零二年：三十七億六千九百萬港元）。

(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之供款額，均根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定。於二零零三年十二月三十一日，此部分共有四百零五名成員（二零零二年：三百六十三名）。於二零零三年度，成員向此部分作出的供款為五百三十萬港元（二零零二年：五百二十萬港元），而公司的供款則為一千一百一十萬港元（二零零二年：一千零六十萬港元）。此部分於二零零三年十二月三十一日之資產淨值為四千九百五十萬港元（二零零二年：二千八百六十萬港元）。

根據信託契約條款，被註銷之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。該退休金計劃於二零零三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，採取了「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（二零零二年：百分之二點二五），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。

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且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。於二零零三年十二月三十一日，RBS共有四百二十四名成員（二零零二年：五百二十名）。

三十六 退休金計劃 (續)

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。於二零零三年度內，公司的供款為二百萬港元（二零零二年：二百萬港元）。RBS於二零零三年十二月三十一日之資產淨值為一千四百萬港元（二零零二年：二千三百萬港元）。

RBS的精算評估每年進行。RBS於二零零三年十二月三十一日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，約相等於每年百分之零（二零零二年：百分之一點二五），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只為被裁退之僱員提供福利，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

公司已加入銀聯信託強積金計劃，並於二零零零年十二月一日強積金計劃實行時開始生效。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。於二零零三年十二月三十一日，公司參加強積金計劃的僱員總數為五百零四名（二零零二年：五百零二名）。於二零零三年度內成員供款總額為一百七十萬港元（二零零二年：二百萬港元），而公司供款總額為二百萬港元（二零零二年：二百三十萬港元）。

三十七 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（附註三十六）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 已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 2003	RBS 2003	總計 2003	退休金計劃 2002	RBS 2002	總計 2002
已履行的供款責任現值	4,277	14	4,291	3,775	31	3,806
計劃資產的公允價值	(4,638)	(14)	(4,652)	(3,768)	(23)	(3,791)
未確認精算收益/(虧損)淨值	322	2	324	(6)	(6)	(12)
(資產)/負債淨額	(39)	2	(37)	1	2	3

該等計劃並無投資於公司所發行的股份或債券。

B 於資產負債表內所確認(資產)/負債淨額的變動：

集團及公司

百萬港元	退休金計劃 2003	RBS 2003	總計 2003	退休金計劃 2002	RBS 2002	總計 2002
於1月1日	1	2	3	44	1	45
付予計劃的供款	(238)	(2)	(240)	(256)	(2)	(258)
已確認開支(附註三十七C)	198	2	200	213	3	216
於12月31日	(39)	2	(37)	1	2	3

三十七 界定福利退休計劃責任 (續)

C 已於綜合損益帳確認的開支：

百萬港元	退休金計劃	RBS	總計	退休金計劃	RBS	總計
	2003	2003	2003	2002	2002	2002
現時服務成本	235	-	235	220	3	223
利息成本	195	1	196	220	1	221
計劃資產預期回報	(232)	(1)	(233)	(227)	(1)	(228)
已確認精算虧損淨值	-	2	2	-	-	-
已確認開支(附註三十七B)	198	2	200	213	3	216
減：資本化數額	42	2	44	64	3	67
	156	-	156	149	-	149

退休金開支乃於綜合損益帳中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	2003	2002
地鐵有限公司退休金計劃	791	(60)
地鐵有限公司 Retention Bonus Scheme	-	1

E 於二零零三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
	2003	2003	2002	2002
於12月31日的折現率	5.25%	1.25%	5.25%	1.50%
計劃資產的預期回報率	6.00%	1.50%	6.00%	2.00%
未來薪酬升幅	4.00%	1.50%	3.75%	0.75%

三十八 鐵路項目

A 竹篙灣綫

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

自簽訂該協議後，項目之所有主要合約已獲批出，而建造工程正在進行中。項目正按計劃進行，並預計於二零零五年七月一日完成及投入服務。

鑑於大部分的合約乃按工程師之估價批出，預期整個項目的估計資本性開支不會超出預算的二十億港元。

於二零零三年十二月三十一日，公司就此項目的開支為八億八千三百萬港元(二零零二年：二億八千五百萬港元)，另有關於項目的已批准但未完成工程合約總值四億四千六百萬港元(二零零二年：八億二千五百萬港元)。

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。

吊車服務計劃於二零零六年初投入服務。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目之資本性開支預計為九億五千萬港元。

於簽訂項目協議後，一份建築及土木工程合約已獲批出。建造工程將於二零零四年初展開。

於二零零三年十二月三十一日，公司就此項目的開支為一億三千七百萬港元(二零零二年：一千七百萬港元，被列作遞延開支)，另有關於項目的已批准但未完成工程合約總值四億九千五百萬港元(二零零二年：一億九千二百萬港元)。

三十九 共同控制業務的權益

集團於二零零三年十二月三十一日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)	實際或預計落成日期
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2002-2003年分期落成
第三期	住宅	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	2006-2008年分期落成
奧運站			
第一期	住宅/寫字樓/商場	309,069	已於2000年全面落成
第二期	住宅/商場	268,650	已於2001-2002年分期落成
第三期	住宅	104,452	2005年
青衣站	住宅/商場	292,795	已於1999年全面落成
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	2005年
調景嶺站	住宅/商場	253,765	2006年
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	21,582	2005年

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。於二零零三年十二月三十一日，就共同控制業務所佔之發展中物業總額為五億四千萬港元(二零零二年：十一億二千六百萬港元)，遞延收益總額則為四十九億二千四百萬港元(二零零二年：六十二億二千六百萬港元)。

由於集團毋須為該等物業建造工程作出融資安排，因此於二零零三年十二月三十一日，唯一須就該等物業發展工程承擔的財務責任，是一筆為數一億零八百萬港元(二零零二年：五千六百萬港元)的物業準備工程應計款項。

截至二零零三年十二月三十一日止年度，就該等工程確認利潤五十三億六千九百萬港元(二零零二年：三十七億五千五百萬港元)(附註六)。

四十 關連人士的重大交易

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之交易，並須於本會計帳項中另行申明。

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，均須於本會計帳項中另行申明，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 公司於一九九五年七月五日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 公司於一九九八年十一月四日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 公司於二零零零年六月三十日，即就《地下鐵路條例》而言的指定日期獲批准予一項專營權，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(一般將會界乎本公司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 公司已接獲政府於二零零零年七月十四日發出的函件，表示政府同意將公司若干土地權益延期，與公司原定之五十年專營權同時終止。

E 公司於二零零二年七月二十四日與政府訂立一份協議，具體列出竹篙灣綫的設計、建造、融資及經營規格(「竹篙灣綫協議」)。有關竹篙灣綫項目的融資，政府已同意按營運協議(附註四十C)的條款所訂向公司提供財政資助，以填補竹篙灣綫項目所規定公司每年百分之十一點二五的回報率，與竹篙灣綫估計回報之間的資金差距，該等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。

年內，集團與關連人士的重大交易如下：

F 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。有關於二零零三年十二月三十一日的已付款項、應收款項及應付款項之詳情，分別載於附註十五、二十四及三十。

G 公司於二零零三年十一月十九日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。項目詳情載於附註三十八B。

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之酬金詳情，見附註五A。此外，執行總監會成員根據公司之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。

四十 關連人士的重大交易 (續)

J 年內，已向政府支付或獲政府放棄股息如下：

百萬港元	2003	2002
已付現金股息	-	470
已放棄現金股息 (附註四十E)	675	219
以股代息而配發的股份	986	944
	1,661	1,633

在政府放棄的現金股息六億七千五百萬港元 (二零零二年：二億一千九百萬港元) 之中，有六億六千四百萬港元 (二零零二年：二億一千九百萬港元) 已用作沖銷竹篙灣綫項目的建造成本 (附註十五)。餘下一千一百萬港元 (二零零二年：無) 已記入應付帳項、應計費用及撥備之中。

四十一 承擔

A 資本承擔

(i) 於二零零三年十二月三十一日之尚餘資本承擔而未列入帳內者如下：

集團及公司

百萬港元	車務運作	竹篙灣綫 及東涌 吊車項目	物業發展 項目	總計
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
2002				
已核准但尚未簽約	499	-	1,934	2,433
已核准及已簽約	1,321	1,017	67	2,405
	1,820	1,017	2,001	4,838

已核准但尚未簽約之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。

四十一 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
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
2002			
已核准但尚未簽約	338	161	499
已核准及已簽約	665	656	1,321
	1,003	817	1,820

(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	2003	2002
已核准但尚未簽約	1,817	1,931
已核准及已簽約	61	57
	1,878	1,988

B 營業租賃費用承擔

於二零零三年十二月三十一日，集團持有寫字樓樓宇及員工宿舍的營業租賃合約。根據不可取消之營業租賃須支付之未來最低租賃款項總額如下：

集團及公司

百萬港元	2003	2002
在一年內須支付的費用		
在一年內到期的租賃合約	3	3
在一至五年內到期的租賃合約	3	4
	6	7
在一年至五年內須支付的費用		
	1	2
	7	9

上述款項包括租用有關建造工程職員之寫字樓樓宇及宿舍的三百萬港元(二零零二年：六百萬港元)。大部分租賃均須進行租金檢討。

四十一 承擔 (續)

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，補償的款項應盡快由所收取的管理費中撥出。

於二零零三年十二月三十一日，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四億九千萬港元（二零零二年：四億四千五百萬港元）。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費之五億六千八百萬港元現金（二零零二年：五億三千萬港元），用以應付工程與服務開支。

四十二 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之周松崗及梁國權除外）在內之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，相等於公司於二零零三年十二月三十一日的已發行股本百分之零點九。行使價每股八點四四港元，相等於首次公開招股發售價每股九點三八港元之百分之九十。認股權可於二零一零年九月十一日前行使，惟須遵守該計劃的行使規定。於二零零三年十二月三十一日，根據該計劃所有認股權均已授出。

於二零零三年內，15,999,500份可認購股份的認股權已授出，而已授出的10,489,500份認股權已被行使。年內已被行使認股權的加權平均收市價為每股九點九七港元。此外，1,044,500份認股權由於若干認股權的持有人於年內辭職而失效。於二零零三年十二月三十一日，合共可認購25,229,500股（二零零二年：36,763,500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，相等於公司於二零零三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。在新認股權計劃行使條文規限下，認股權將由二零零四年七月十四日起授出，及可在二零一三年七月十四日及以前行使。

四十三 採納新會計政策

A 遞延稅項

香港會計師公會於二零零二年八月頒布《會計實務準則》第十二號「所得稅」，取代先前的《會計實務準則》第十二號「遞延稅項的會計處理」。新準則適用於二零零三年一月一日或之後的會計期間。集團於編製截至二零零二年及二零零三年十二月三十一日止年度的財務報表時採納新準則。

修訂後的《會計實務準則》第十二號規定遞延稅項資產及負債以負債法，就結算日資產或負債稅基與其財務報表帳面值的暫時差異全數撥備。因暫時差異出現的遞延稅項資產及負債，須按結算日已生效或實際上已生效的稅率計算。公司主要暫時差異乃來自固定資產折舊、各項支出撥備及稅項虧損結轉。

遞延稅項負債就所有應課稅暫時差異全數撥備，而遞延稅項資產則於預期日後有應課稅溢利，且能利用可予扣減暫時差異時，才可予以確認。

集團之前根據已廢除的《會計實務準則》第十二號所採納的會計政策，除非因時差而於可見未來產生引致對稅項的影響，否則不作遞延稅項撥備。因此，採納經修訂的《會計實務準則》第十二號構成會計政策的變動，另根據《會計實務準則》第二號（概述會計政策變更對所呈列之本期或前期帳項有重大影響的披露規定），集團已溯及既往而重列於二零零二年及二零零三年一月一日保留溢利的期初結餘。以往所呈報截至二零零二年十二月三十一日止年度淨利潤亦已作出調整，以反映該等年度遞延所得稅帳項的變動。上述影響概述如下：

百萬港元	集團			公司		
	遞延所得稅變動淨額			遞延所得稅變動淨額		
	於2002年 1月1日 結餘	截至2002年 12月31日 止年度	於2003年 1月1日 結餘	於2002年 1月1日 結餘	截至2002年 12月31日 止年度	於2003年 1月1日 結餘
保留溢利(以往呈報)	14,407		16,487	14,346		16,356
有關下列項目之前期調整：						
遞延稅項	(2,622)	(630)	(3,252)	(2,622)	(630)	(3,252)
分佔無控制權附屬公司遞延稅項	2	(3)	(1)	-	-	-
保留溢利(重列)	11,787		13,234	11,724		13,104

B 租出及租回交易

年內，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」）。有關租賃交易之詳情及與交易有關之會計處理方法於附註十四G披露。

四十四 結算日後事項

A 中華人民共和國(「中國」)深圳市鐵路項目

於二零零四年一月十五日，公司與深圳市政府就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(「協議」)。

該協議為公司和深圳市政府就達成授權經營協議釐訂了各項基本原則。經國家發展和改革委員會審批後，授權經營協議將授權公司於中國成立的項目公司負責四號綫二期的建造，四號綫全綫的營運，與及四號綫一期軌道設施的使用權。該協議亦規定項目公司將獲得四號綫沿綫土地，以供發展總建築面積二百九十萬平方米之物業用途。

該項目公司的總投資額約為人民幣六十億元，註冊資本約人民幣二十四億元。

B 發行債券

MTR Corporation (C.I.) Limited於二零零四年一月二十日成功發行六億美元十年期美元債券(「債券」)。此債券乃無條件及由公司作出不可撤銷擔保，票面息率將為每年四點七五厘，到期日為二零一四年一月二十一日。MTR Corporation (C.I.) Limited發行債券所得款項淨額將轉借予公司，而該筆借款將用作一般公司事務用途，包括用作營運資金、資本性開支、再融資及償還現有債項。此債券在倫敦證券交易所上市。

C 地鐵與九鐵可能合併之計劃

於二零零四年二月二十四日，政府宣布邀請公司與九鐵就兩鐵可能合併的計劃進行商討，並須在二零零四年八月三十一日前向政府匯報商討的結果。

D 延長以股代息的安排

於二零零四年二月二十六日，政府同意延長以股代息安排(政府同意就地鐵於任何一個財政年度向其股東提供之任何以股代息選擇，選取新股份以代替全部或部分可獲的股息，以確保地鐵於有關財政年度將以現金支付的股息，不會超過該年度所派股息總額百分之五十)至包括截至二零零六年十二月三十一日止三個財政年度。

四十五 比較數字

若干比較數字已根據附註四十三所載已採納之新會計準則重列及重新分類。

四十六 帳項核准

本帳項已於二零零四年三月二日經董事局核准。

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，待地基及地盤準備工程完成及適合發展後，便會確認該等款項所產生的利潤，確認前尚要考慮集團就該項目所保留的風險及責任（如有）。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成百分率予以確認。

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，由集團保留的重建行政大樓，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，重建工程將列作非貨幣交易，而該項重建工程將按歷史成本入帳，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，於二零零二年及二零零三年十二月三十一日分別約為三十二億五千萬港元及六十八億七千六百萬港元，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

一九九五年之前，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並無計提折舊。在美國，按照既有行業慣例，就財務會計而言，同類資產是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，一九九五年之前，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」）的界定福利元素所作的準備，是根據退休金計劃的供款來計算的。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元素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、貨幣的時間價值、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。根據美國財務會計準則第八十七號，退休金成本按精算方法計出的調整已作出相應修改。

F 所得稅

以往，集團在可見未來因重大時差而可能引致的稅項影響，均依負債法計提準備。至於遞延稅項的資產（淨遞延稅項借項），香港公認會計原則為可見將來有可能收回的淨遞延稅項的資產，制訂確認的準則，而且要保證日後能產生應課稅收益始可確認。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。但若該等遞延稅項資產不是「很可能」變現，則會為遞延稅項的資產作出估值準備。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。由二零零三年一月一日起，集團根據香港公認會計原則之遞延稅項會計政策（載於附註一Q）與美國公認會計原則相似。於附註四十三A所列，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，因此，以往根據美國公認會計原則下，因遞延稅項對股東資金所作出的調整已全部抵銷。

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。美國公認會計原則並不容許將此等非遞增性成本撥作資本。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

集團特別為建造機場鐵路取得資金，根據香港公認會計原則，該等資金的利息為該項目耗用前，記入機場鐵路項目下在建鐵路工程的帳目內。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不會予以確認。

I 股份獎勵

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）分別以毋須代價之方式給予公司僱員之認股權及股份，毋須記入公司之損益帳。根據美國公認會計原則，上述所發出之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，而相應抵銷之數額則在損益帳中列為薪酬支出。股份批授之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，在收到或獲提供有關貨物或服務前，不會確認有關費用。

K 衍生工具

根據美國公認會計原則，由二零零一年一月一日起，集團採納美國財務會計準則第一百三十三號「衍生工具及對沖活動的會計處理」。該項準則確立衍生工具（包括其他合約中所涉及之若干工具）以及對沖活動之會計及呈報標準。所有衍生工具（不論旨在作對沖用途與否），均須按公允價值於資產負債表中列帳。倘衍生產品以公允價值法作對沖，則該衍生產品及對沖項目之公允價值變動，將於盈利中確認。倘衍生產品以現金流量法作對沖，該衍生產品公允價值變動之有效部分，於其他綜合收入中記錄，並當所對沖項目影響盈利時在損益帳中確認。以現金流量法對沖時，其公允價值變動之非有效部分，將確認為盈利。

集團利用衍生工具管理所承擔有關外幣及利率之風險。集團持有衍生產品之目的，在於利用最有效方法減低風險以清除或減少有關風險之影響。

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的淨收入調整表

截至十二月三十一日止年度 百萬元	2002 港元	2003 港元	2003 美元 (附註一)
根據香港公認會計原則計算的年內利潤	3,579	4,450	573
根據美國公認會計原則規定的調整			
物業發展確認的收入	(115)	(3,522)	(454)
重估及重建物業的折舊	(66)	(38)	(5)
若干固定資產的折舊	10	10	1
退休金成本的差額	45	(74)	(10)
遞延稅項	(128)	(15)	(2)
若干資本化成本	(66)	(19)	(2)
利息	(20)	(19)	(2)
股份獎勵	(5)	(19)	(2)
衍生工具，包括於二零零一年採納美國財務會計準則 第一百三十三號的累計影響	(11)	(22)	(3)
其他	3	-	-
上述調整的稅務影響	35	637	82
根據美國公認會計原則的年內淨收入	3,261	1,369	176
每股基本及攤薄盈利	0.64港元	0.26港元	0.03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 百萬元	2002 港元	2003 港元	2003 美元 (附註一)
根據香港公認會計原則計算的股東資金	53,574	57,292	7,379
根據美國公認會計原則規定的調整			
物業發展確認的收入	2,162	(1,360)	(175)
重估及重建物業的累計折舊	(364)	(402)	(52)
資產重估儲備	(6,430)	(6,704)	(863)
若干固定資產的累計折舊	(771)	(761)	(98)
退休金成本的差額	(110)	(184)	(24)
遞延稅項	11	-	-
若干資本化成本	(1,239)	(1,258)	(162)
利息	656	637	82
衍生工具，包括於二零零一年採納美國財務會計準則 第一百三十三號的累計影響	(501)	(366)	(47)
其他	40	40	5
上述調整的稅務影響	(86)	600	78
根據美國公認會計原則計算的股東權益	46,942	47,534	6,123

附註：

一. 為方便讀者閱讀，美元等值已按7.7638港元換算，此乃二零零三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。

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
八達通或八達通卡	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