

財務回顧

二零零四年財務業績回顧

溢利與虧損

隨著從二零零三年非典型肺炎的負面影響逐漸消弭，以及二零零四年的經濟環境有所改善，包括市區綫、東涌綫及將軍澳綫等地鐵行車綫的總載客量，由二零零三年的七億七千萬人次大幅增至二零零四年的八億三千四百萬人次。西鐵綫轉車站的啟用及內地旅客的大量增加，亦是載客量上升的原因。年內的週日平均載客量，由二零零三年的二百二十四萬人次增至二百四十萬人次。地鐵於整體專營公共交通市場的佔有率，由二零零三年的百分之二十四點三升至百分之二十四點八，而過海交通工具的市場佔有率，則由二零零三年的百分之五十八點七增至百分之五十九點六。

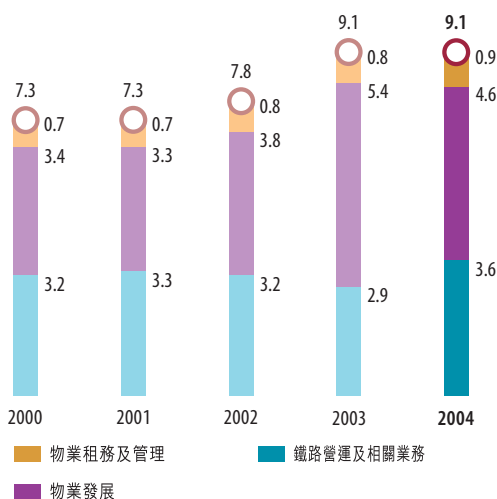
地鐵行車路線的車費總收入為五十四億一千七百萬港元，較二零零三年的五十億六千四百萬港元增長百分之七。由於

較大比例的乘客使用優惠票，及透過「十送一」推廣計劃提供的免費乘車優惠增加，平均車費由二零零三年的六點五七港元輕微下跌至六點五港元。

機場快綫的平均每日載客量，由二零零三年的一萬八千七百人次增加百分之十六點六至兩萬一千八百人次，主要是由於往返香港國際機場的乘客量有強勁復甦所致。公司估計地鐵在各種往返機場交通工具的市場佔有率中，由二零零三年的百分之二十三降至百分之二十一。機場快綫的總收入上升百分之二十一點二至五億一千五百萬港元，平均車費由六十二點零七港元，增長至二零零四年的六十四點二五港元。

非車費收入大幅增長百分之十四點九，由二零零三年的二十一億零五百萬港元增至二十四億一千九百萬港元，當中包括十三億一千一百萬港元來自車站內商務及其他業務收入，以及十一億零八百萬港元來自物業租務及管理業務的收入。

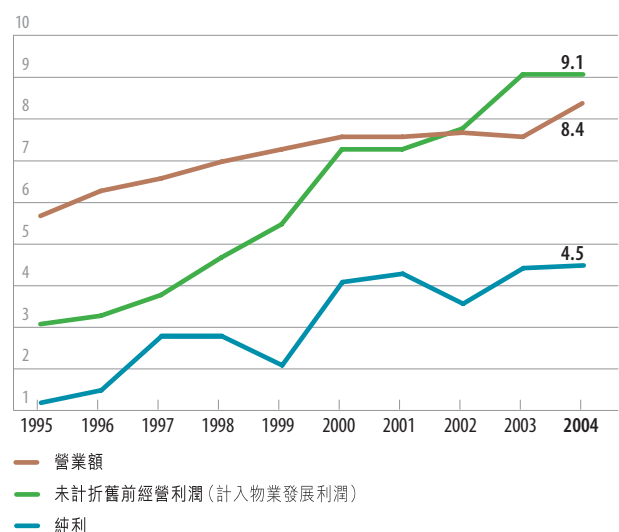
十億港元



經營利潤來源

來自鐵路營運的盈利貢獻有所上升。

十億港元



淨業績

隨著非典型肺炎影響的消弭，經濟復甦以及成本持續受控，為良好的整體表現有所支持。

車站內商務及其他業務收入較二零零三年增長百分之十七點四，這主要由消費開支急速復甦，使廣告及電訊收入大幅增加所致。租務及管理業務收入較二零零三年增長百分之十二點一，主要是由於國際金融中心二期的租管業務全年運作、管理物業組合的擴大、續租租金的提升，以及取消二零零三年向受非典型肺炎影響租戶提供的租金減免所致。

儘管二零零四年內的業務有總體增長，但經營開支仍取得良好控制，生產力持續增長。因此，未計折舊前經營開支下降百分之一點一，由二零零三年的三十八億四千七百萬元下降至三十八億零五百萬元。除員工成本由於退休金開支降低，由二零零三年的十六億四千三百萬元，下降至二零零四年的十五億四千二百萬元外，由於物業價格強勁反彈，公司得以將二零零三年計入損益帳的總部大樓物業重估虧絀六千九百萬港元撥回。不過，這些經營開支下降的數額其中部份受到下列各項所抵銷，包括因二零零三年有巨額退款而由二零零三年的二千一百萬元，增至二零零四年七千萬港元；由於二零零四年將軍澳綫大部份資產保用期屆滿，維修開支增至五億一千七百萬港元的較高水平；以及為配合公司

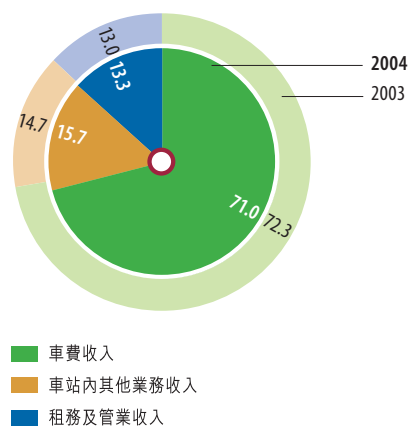
在內地及歐洲拓展業務的策略，而引致較高的項目研究及業務發展費用所消減。

未計折舊及利息前鐵路及相關業務的經營利潤為四十五億四千六百萬元，較二零零三年的三十七億四千七百萬元增長百分之二十一點三。經營毛利率為百分之五十四點四，二零零三年則為百分之四十九點三。

物業發展利潤為四十五億六千八百萬元，而二零零三年則為五十三億六千九百萬元，這主要來自以實物攤分九龍站Union Square部分未經修飾的商場，按建造進度計算確認入帳的東涌站映灣園及藍天海岸遞延收益，以及九龍站君臨天下與將軍澳坑口站蔚藍灣畔的盈餘攤分。

未計折舊前經營利潤為九十一億一千四百萬元，與二零零三年相若。折舊開支由二零零三年的二十四億零二百萬元增長百分之四點六至二十五億一千二百萬元，主要由西鐵轉綫設施自二零零三年十二月通車後的全年折舊，以及月台幕門及車站改善工程等新鐵路資產投入運作的折舊所致。

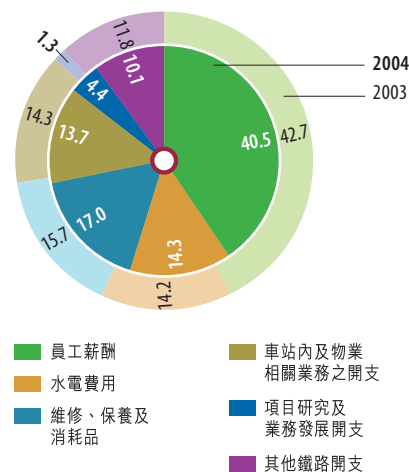
百分率



營業額

由於非車費收入達雙位數字的增幅，車費佔總收入比例因而降低。

百分率



經營開支

員工薪酬因退休金開支減少及生產力增加而有所縮減。

由於利率環境偏低加上借貸減少，淨利息支出由二零零三年的十五億三千九百萬港元下降至十四億五千萬港元。公司支付的平均利率由二零零三年的百分之五點一降至二零零四年的百分之四點七，而利息保障由二零零三年的五點六倍上升至六點一倍，與經營利潤的增幅相符。

公司年內分佔八達通卡有限公司的稅前盈利為四千四百萬港元。所得稅項開支下降百分之六點四，由二零零三年的七億四千八百萬港元降至七億港元，主要由於上年遞延稅項因應稅率調高而作三億港元調整，使二零零三年利得稅率增加。該等減少款項由二零零四年物業發展盈利所產生的較高遞延稅項開支部份抵銷。因此，集團本年度的股東應佔利潤為四十四億九千六百萬港元，較二零零三年的四十四億五千萬港元增加百分之一。由於年內因代息股份及行使認股權而發行新股份，每股盈利由零點八五港元微降至零點八四港元。

董事局建議派發末期股息每股零點二八港元，即合共派息十五億零九百萬港元，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利息，以確保地鐵所支付的股息總額中不超過百分之五十以現金支付。

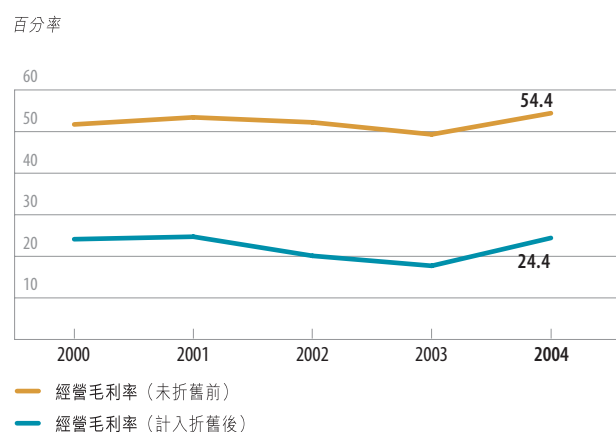
資產負債表

集團一直保持穩健的財務狀況，而資產方面以鐵路系統投資為主。截至二零零四年十二月三十一日，固定資產總值由二零零三年的九百六十九億二千一百萬港元增至一千零三億一千三百萬港元，主要由於接收部分未經修飾的商場及投資物業重估產生盈餘所致。

在建鐵路工程由二零零三年的一億八千一百萬港元增至二零零四年十二月三十一日的九億六千二百萬港元，此乃由於迪士尼綫、東涌吊車，及博覽館項目有關的資本性開支增加所致。

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有關款項後的淨額。年終的發展中物業由去年的二十三億零九百萬港元減少百分之九點六至二十億八千八百萬港元。這主要由於在坑口物業發展項目竣工後其發展成本從該帳戶中轉出所致。

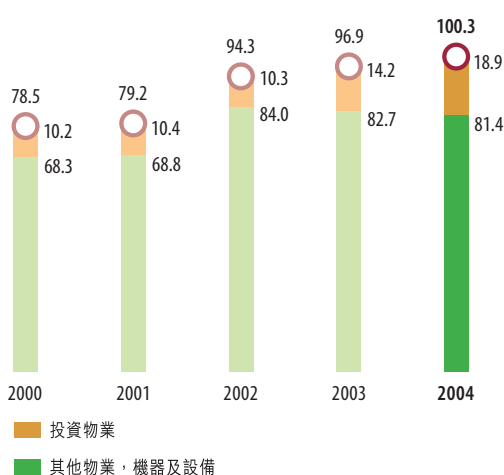
截至二零零四年十二月三十一日，現金及現金等價物減少至二億六千九百萬港元，而二零零三年年底則為三億七千六百萬港元。



經營毛利率

生產力及收入增加將經營毛利率提升。

十億港元



固定資產增長

隨著接收商場物業外殼及物業估值盈餘使總固定資產有所上升。

於結算日的未償還貸款總額為三百零三億七千八百萬港元，較二零零三年減少十六億四千七百萬港元。本年度取用的貸款為七十一億九千四百萬港元，主要用作再融資用途。

遞延收益由二零零三年的五十億六千一百萬港元減少至四十六億三千八百萬港元，這主要由於按照物業建造進度及預售計劃把東涌站及九龍站發展項目的遞延利潤確認入帳所致，而該等減少數額受九龍站未經修飾的商場有關遞延收益轉入而部份抵銷。

公司於結算日的股本、股份溢價及資本儲備為三百六十二億六千九百萬港元，較二零零三年高出十一億八千三百萬港元，由於代息股份及行使認股權而發行新股份所致。連同物業重估儲備增加的二十七億五千九百萬港元及扣除股息後保留溢利增加的二十二億六千五百萬港元，股東資金總額由二零零三年十二月三十一日的五百七十二億九千二百萬港元增至六百三十四億九千九百萬港元。因此，集團的總負債權益比率由百分之五十五點九，改善至二零零四年年底的百分之四十七點八。淨負債權益比率則由百分之五十五點二下降至百分之四十七點四。

流動現金

年內，鐵路及相關活動的淨現金收入，由二零零三年的三十八億三千七百萬港元增至四十四億八千六百萬港元，而來自物業發展項目發展商的現金流入額，亦由去年的八億五千

五百萬港元增至二十五億七千六百萬港元。資本性項目開支與利息開支的現金支出，分別達二十八億八千九百萬港元及十三億零一百萬港元，而去年則分別為二十六億七千萬港元及十六億四千三百萬港元。連同其他小量變動，未計股息及償還貸款前的淨流動現金為二十五億六千六百萬港元，較去年增加二十一億零九百萬港元。計入派付股息十億七千九百萬港元及償還貸款淨額十五億九千三百萬港元後，淨現金流出為一億零六百萬港元，而二零零三年的淨現金流出則為十三億二千萬港元。

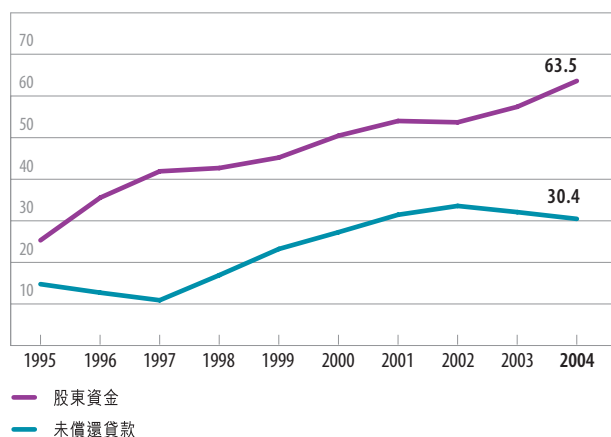
二零零五年修訂會計準則

隨著香港會計準則由二零零五年一月一日起與國際會計準則併軌，香港的會計準則已作全面修訂。公司的未來財務報表及業績，將受到若干會計變更的影響，有關投資物業估值及財務工具的會計準則變更尤為顯著。此前，來自重估投資物業的公允價值變動一般按整個物業組合變動的淨額於儲備帳內反映，而未對損益帳產生影響。但在二零零五年一月一日以後，上述重估盈餘或虧損必需計入損益帳內。由於香港物業市場價格波動較大，這項新會計準則可能對我們的利潤水平及穩定性產生重大影響。

有關財務工具的新會計準則要求，二零零五年一月一日後，公司用於對沖借貸利率及貨幣風險的所有財務工具，須按市價計算其公允價值，公允價值變更須於損益帳中直接確認。然而，新準則允許應用對沖會計處理法，即利用與對沖項目相關貸款的公允價值變更以抵銷上述對沖工具的影響，從而在損益帳中僅反映對沖餘額的影響。由於對沖效率受對沖關係的性質、利率走勢及匯率變化等因素影響，其可能產生的影響難以預測及控制。

然而必須強調，上述均為非現金項目，因此不會影響現金流動。上述變更，經修訂的準則並引入若干其他較輕微改動，主要目的是在於披露方面與國際會計準則應遵守事項看齊，而這將反映於二零零五年賬目中。

十億港元



債務權益概況

貸款減少以及股東資金的增加，使債務權益概況有所改善。