

鯽魚涌紓緩擠塞工程，預計於二零零一年最後一季完成啟用。北角將會成為觀塘綫的終點站，為觀塘綫及港島綫乘客提供更方便的轉車服務。

至於連接未來迪士尼主題公園與東涌綫的竹篙灣鐵路，儘管現仍與政府磋商項目協議，但此項目的設計規劃正取得長足進展。

應政府於二零零一年一月的邀請，公司在二零零一年七月遞交沙田至中環綫的競投建議書。政府將根據地鐵營運協議及首次公開招股書中的條款，就財務及技術層面對建議書進行審議，確保公司與九廣鐵路之間有「公平競爭」。預期政府將會在二零零一年年底作出決定。

另外我們亦就港島綫延綫（包括地鐵系統自然伸延綫的北港島綫及西港島綫）的建造、經營及融資提交建議書。我們將會與政府磋商有關的工程項目協議，以期北港島綫及西港島綫可分別在二零零八年及二零零二年完成。

**物業**

上半年，儘管物業市道呆滯，但利息下調與發展商的積極促銷活動使公司的發展項目持續有理想銷售。地鐵上蓋物業銷售的情況，證明鄰近地鐵站仍是置業首選。二零零一年七月，我們成功批出彩虹站泊車轉乘公共交通工具的發展項目與俊和集團有限公司。

多項機場鐵路沿綫物業的建造工程進度理想，來自遞延收益帳內之確認利潤達八億二千七百萬港元，主要來自東涌的物業發展項目。

公司繼續就將軍澳支綫物業發展計劃進行籌備工作，以期市場條件合適時即可進行招標。由於採用「綠化環保」概念及政府最新修訂的建築條例，有關物業發展計劃已有不少改進。

我們的投資物業組合變化不大，旗下四個商場的業績令人滿意。杏花邨的杏花新城裝修工程正在進行。

**其他業務**

二零零一年上半年的經濟環境欠佳，廣告業務亦受影響，廣告收入較去年同期下跌13.3%。雖然收入下降，但我們仍對此業務的長遠前景抱有信心，並且繼續投資新形式的廣告以增強廣告媒體的競爭實力。

雖然經營環境困難，但車站零售業務表現仍維持平穩，我們正重新設計及翻新中環站的零售舖面，以加強零售商舖陣容。我們亦計劃發行週刊及日報，除能為乘客提供服務外，此兩份刊物將會成為新收入來源。

鐵路顧問業務一直有長足進展，由於奪得多項大型鐵路工程之顧問服務合約，上半年收入有所增加。公司在曼谷、高雄、台北及中國多個城市積極拓展有關業務。公司亦贏得機場管理局的合約，負責香港國際機場旅客捷運系統的營運及維修。

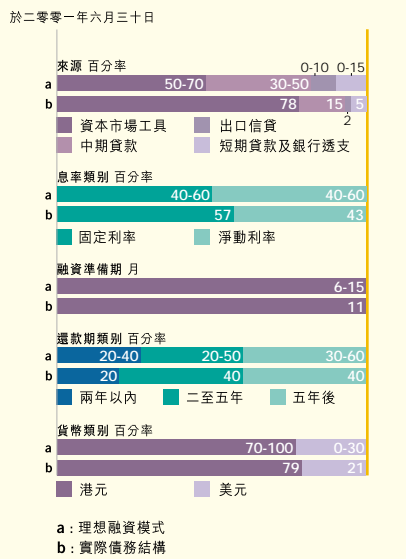
公司應政府的邀請，於二零零一年七月遞交有關建造及經營連接東涌與昂平（寶蓮寺與天壇大佛所在地）的纜車標書。

聯俊達於二零零一年一月簽訂修訂股東協議後，業績一直保持增長。上述協議撤銷該公司的非牟利限制。於六月底，有約七百六十萬張八達通卡在市場流通，每日處理約六百萬宗交易及約四千二百萬港元之交易額。目前已訂定協議繼續發展推廣八達通在運輸行業上應用，其中包括電車及小巴，並於本年較後時間在的士上試用。我們已與多家非運輸行業機構訂立應用合約，並與多間銀行達成協議，提供自動增值服務。

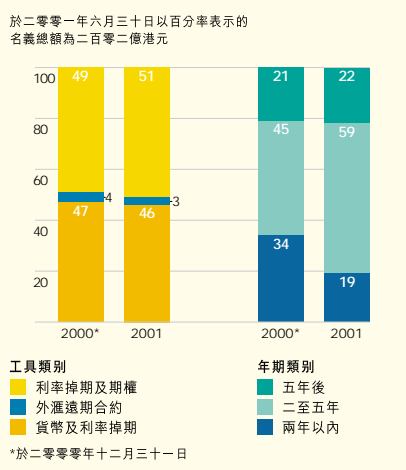
**財務**

就前文所述乘客量及票價的趨勢，公司之車票收入為二十七億九千五百萬港元，較去年同期上升1.0%。非車費收入達九億一千一百萬港元，較去年同期上升1.0%，物業租金收入、顧問服務收入及其他業務收入之上升足可抵銷廣告收入的下調。上半年度總收入為三十七億六百萬港元，較去年上升1.0%。

**理想融資模式及債務結構**



**利率及貨幣風險對沖工具的應用**



在營運方面，我們繼續提升員工生產力及致力控制成本支出，總經營成本控制於十六億八千四百萬港元，較去年同期少1.8%。因此未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤為二十億二千二百萬港元，比去年增加3.5%，毛利率則為54.6%（去年為53.2%）。此外，按機場鐵路物業發展建造進度，有關之遞延收益帳中之八億二千七百萬港元已確認為物業發展利潤，未計折舊前的總經營溢利為二十八億四千九百萬港元，較去年的二十六億九千九百萬港元，上升5.6%。

利息開支因上半年度利率下調而受惠，較去年同期減少一億四千九百萬港元。而我們亦首次計入公司所分佔聯俊達的溢利一千七百萬港元。總括而言，期內股東應佔利潤為十三億五千一百萬港元，即每股盈利0.27港元。

董事宣派中期股息每股0.14港元，與我們在首次公開招股書上所列明中期股息約佔全年總股息三份一的預期一致。與截至二零零零年十二月三十一日止年度所派付之股息一樣，股東有權選擇以股代息的方法收取股息。

公司的資產負債表保持穩健，由於政府及其他股東以紅股再投資，連同上半年度保留溢利，股東資金增加至五百一十四億五千七百萬港元。主要的資本性開支包括將軍澳支綫項目、鯪魚涌紓緩擠塞工程及其他鐵路改善工程之開支。公司以增加借貸提供所需資金，借貸額由去年年底二百七十二億三百萬港元增加至二百九十二億三千一百萬港元。我們的債務權益比率亦因此由54%增加至57%，與我們的融資計劃相符。

雖然公司一貫採用保守的定息及浮息債務組合以減少利率波動之影響，但我們成功利用近期息率下調以減低融資成本，及以最具成本效益方式安排新融資。因此，上半年度之平均利息成本為7.1%，而去年同期則為7.8%。期內，我們已安排達五十三億五千萬港元的新融資，主要為港元借貸，並獲得極佳條款，利率僅稍高於香港銀行同業拆息，息差之低更屬前所未見。

我們的股票繼續受到投資者支持，於二零零一年六月二十九日之收市價為13.35港元，較年初下跌2.6%，然而同期恆生指數則下跌12.3%。地鐵公司已由二零零一年六月一日起被納入為恆生指數成份股。政府繼續計劃於公佈沙田至中環綫項目營辦商甄選結果後，進一步發售地鐵股份。

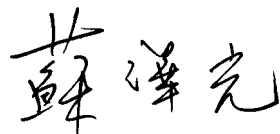
## 展望

我們預期鯪魚涌紓緩擠塞工程於本年底完成通車後，能縮短東九龍及港島綫乘客轉車所需的時間。隨著鐵路新支綫啟用，包括將於二零零二年通車的將軍澳支綫，我們將有機會透過調配員工及培訓，協助員工掌握多種技術，以改善成本效益。

公司向政府呈交興建及經營北港島綫、西港島綫及沙田至中環綫之建議書，標誌著我們的鐵路發展計劃逐步落實。建議書經仔細研究，除了可提供具成本效益的鐵路方案外，更可在交通運輸方面帶來多種便利。

隨著年初利率多次調低，香港物業市場交投亦漸見活躍，市場氣氛略為改善。將軍澳沿綫之物業發展計劃已準備就緒，在市況合適時，即可推出投標。

雖然未來充滿挑戰，但本人深信，憑著管理層及員工的努力及工作熱誠，將能克服困難，為公司的發展繼續作出貢獻。



主席兼行政總裁：蘇澤光

香港 二零零一年八月一日