

# MTR Corporation Limited (地鐵有限公司)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

## 截至二零零四年十二月三十一日止年度 經審核業績公布

### 摘要

#### 財務

- 收入上升百分之十至八十三億五千一百萬港元，經營成本亦受嚴格控制
- 未計物業發展及折舊前經營利潤上升百分之二十一點三至四十五億四千六百萬港元；經營毛利率改善五點一個百分點至百分之五十四點四
- 物業發展利潤為四十五億六千八百萬港元
- 股東應佔純利為四十四億九千六百萬港元；每股盈利為八十四仙
- 年終總負債權益比率由百分之五十五點九改善至百分之四十七點八
- 末期股息為每股二十八仙，二零零四年度股息總額為每股四十二仙

#### 營運

- 乘客量增加百分之八點三至八億四千二百萬人次，破歷年紀錄
- 達到或超越所有法定營運目標及表現承諾
- 車站內商務及其他業務收入和租務及管業收入以雙位數字增長
- 迪士尼綫及東涌吊車項目工程進度按計劃進行
- 於二零零五年二月與北京市人民政府就北京地鐵四號綫項目草簽特許經營協議
- 於二零零四年十二月為將軍澳八十六區首個物業發展項目進行招標；並於二零零五年一月成功批出

# 地鐵有限公司

地鐵有限公司(「公司」或「地鐵」)董事欣然宣布公司及其附屬公司(「集團」)截至二零零四年十二月三十一日止年度經審核業績如下：

## 綜合損益表

百萬港元	截至十二月三十一日 止年度	
	二零零四年	二零零三年
車費收入	5,932	5,489
車站內商務及其他業務收入	1,311	1,117
租務及管業收入	1,108	988
<b>營業額</b>	<b>8,351</b>	<b>7,594</b>
員工薪酬及有關費用	(1,542)	(1,643)
水電費用	(544)	(546)
營運鐵路的地租及差餉	(70)	(21)
耗用的存料與備料	(128)	(128)
維修及保養	(517)	(477)
鐵路配套服務	(72)	(80)
車站內商務及其他業務開支	(315)	(351)
租務及管業開支	(207)	(198)
項目研究及業務發展開支	(167)	(49)
一般及行政開支	(167)	(167)
其他開支	(76)	(187)
未計折舊前經營開支	(3,805)	(3,847)
未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤	4,546	3,747
物業發展利潤	4,568	5,369
未計折舊前經營利潤	9,114	9,116
折舊	(2,512)	(2,402)
未計利息及財務開支前經營利潤	6,602	6,714
利息及財務開支	(1,450)	(1,539)
應佔無控制權附屬公司利潤	44	23
除稅前利潤	5,196	5,198
所得稅	(700)	(748)
股東應佔利潤	4,496	4,450
<b>股息</b>		
年內宣派及已付的中期股息	750	734
結算日後擬派的末期股息	1,509	1,481
	<b>2,259</b>	<b>2,215</b>
<b>每股盈利：</b>		
— 基本	0.84港元	0.85港元
— 攤薄	0.84港元	0.85港元

# 地鐵有限公司

附註：—

## 1. 保留溢利

截至二零零四年及二零零三年十二月三十一日止兩個年度的保留溢利變動如下：

百萬港元	截至十二月三十一日止年度	
	二零零四年	二零零三年
於一月一日的結餘	15,506	13,234
已付股息	(2,231)	(2,178)
年內利潤	4,496	4,450
於十二月三十一日的結餘	<u>17,771</u>	<u>15,506</u>

## 2. 所得稅

綜合損益表的所得稅代表：

百萬港元	截至十二月三十一日止年度	
	二零零四年	二零零三年
本期稅項—海外	4	4
有關暫時差異的產生及回撥的遞延稅項開支	691	443
因稅率由百分之十六調高至百分之十七點五對 二零零三年一月一日的遞延稅項結餘產生的遞延稅項開支	—	300
	<u>695</u>	<u>747</u>
應佔無控制權附屬公司的稅項	5	1
	<u>700</u>	<u>748</u>

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，或截至二零零四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表作出本年度香港利得稅準備。海外附屬公司的稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

## 3. 股息

董事局建議派發末期股息每股二十八仙。公司建議登記地址位於香港的股東可選擇以股代息。待股東於應屆股東週年大會批准後，末期股息將於二零零五年六月二十一日前後派發予於二零零五年四月一日營業時間結束時名列公司股東名冊之股東。公司的大股東財政司司長法團已同意選擇以股份形式收取全部或部分可獲的股息，以確保應付股息總額不超過百分之五十以現金派發。

## 4. 每股盈利

每股基本盈利以截至二零零四年十二月三十一日止年度股東應佔利潤四十四億九千六百萬港元（二零零三年：四十四億五千萬港元）及年內已發行的加權平均普通股數5,331,253,996股（二零零三年：5,214,028,094股）計算。

每股攤薄盈利以截至二零零四年十二月三十一日止年度股東應佔利潤四十四億九千六百萬港元（二零零三年：四十四億五千萬港元）及已就僱員認股權計劃下具攤薄潛力的普通股作出調整的年內已發行的加權平均普通股數5,337,217,673股（二零零三年：5,217,462,182股）計算。

# 地鐵有限公司

## 5. 業務分類資料

百萬港元	收入		利潤貢獻	
	截至十二月三十一日止年度 二零零四年	二零零三年	截至十二月三十一日止年度 二零零四年	二零零三年
車務運作	<b>5,932</b>	5,489	<b>674</b>	345
車站內商務及其他業務	<b>1,311</b>	1,117	<b>879</b>	657
	<b>7,243</b>	6,606	<b>1,553</b>	1,002
租務及管業	<b>1,108</b>	988	<b>897</b>	786
	<b>8,351</b>	7,594	<b>2,450</b>	1,788
物業發展			<b>4,568</b>	5,369
			<b>7,018</b>	7,157
不予分類的公司開支			<b>(1,866)</b>	(1,982)
應佔無控制權附屬公司利潤			<b>44</b>	23
所得稅			<b>(700)</b>	(748)
			<b>4,496</b>	4,450

由於集團在呈報期間內所有主要業務均在香港經營，故並無呈列任何按地域劃分的分析。

## 6. 淨資產

集團於二零零四年及二零零三年十二月三十一日的淨資產包括：

百萬港元	於二零零四年 十二月三十一日	於二零零三年 十二月三十一日
<b>資產</b>		
固定資產	<b>100,313</b>	96,921
在建鐵路工程	<b>962</b>	181
發展中物業	<b>2,088</b>	2,309
其他資產	<b>3,042</b>	2,579
現金及現金等價物	<b>269</b>	376
	<b>106,674</b>	102,366
<b>負債</b>		
應付帳項、應計費用及其他負債	<b>8,159</b>	7,988
借貸	<b>30,378</b>	32,025
遞延收益	<b>4,638</b>	5,061
	<b>43,175</b>	45,074
<b>淨資產</b>	<b>63,499</b>	57,292

## 7. 流動資金、財政資源及借貸

年內，集團籌集共五十二億港元新融資，包括六億美元十年定息債券及五億港元中期票據（還款期介乎十二年至十五年不等），作為一般公司事務用途，包括營運資金、資本性開支、再融資及償還到期債務。於二零零四年十二月三十一日，尚未動用的承諾銀行信貸總額共五十八億港元，最後還款期約介乎三年至六年不等，足夠應付集團直至二零零六年第二季的預期資金需要。依據我們已承諾的項目及工程，包括保養性質資本性開支及現有項目工程（但不包括潛在海外投資、西港島綫及南港島綫等未承諾工程），在未來三年的資本性開支計劃預計為六十八億港元。我們將透過經營活動所得現金，以及多元化的集資計劃，利用香港及其他主要金融市場的多項融資工具，籌集有關所需資金。

截至二零零四年十二月三十一日止年度，集團的主要現金流出量共達六十九億港元，包括迪士尼綫、東涌吊車及其他資本性工程項目的資本性開支、償還貸款淨額及已付利息及股息。這些開支部分以經營活動現金流入淨額四十五億港元及部分透過收取物業發展商及買家所付的二十六億港元撥付。由於二零零四年度內借貸減少，於二零零四年十二月三十一日的未償還債務總額由三百二十億港元減至三百零四億港元。結算日的股東資金由去年度結算日的五百七十三億港元增加至六百三十五億港元，而總負債權益比率由百分之五十五點九改善至百分之四十七點八，及淨負債權益比率由百分之五十五點二減至百分之四十七點四。

集團根據本身已確立的「理想融資模式」管理債務組合，保持均衡債務組合，得以充份分散風險及提供足夠的融資準備。於二零零四年十二月三十一日，集團的未償還借貸還款期分佈均衡，其中百分之二十五於兩年內到期、百分之三十於兩年至五年內到期，百分之四十五則於五年以後到期。借貸當中有百分之七十三乃定息貸款，超過百分之九十九以港元結算或對沖為港元，其餘的並不多於百分之一以美元持有。我們應用衍生工具管理貨幣及利率風險，惟該等工具僅作對沖用途。

## 8. 結算日後事項

**A.** 於二零零五年一月二十四日，公司接納政府的條件，以經評定的地價二十三億一千九百萬港元連同公司與政府將簽訂修訂書內列明的其他附帶條款及條件，允許公司進行位於將軍澳市地段七十號八十六區地盤F的發展建議。於二零零五年二月八日，公司與長江實業(集團)有限公司的附屬公司港業投資有限公司簽訂發展協議，共同發展該地盤，公司將支付一半的地價。該地盤所興建住宅單位及設施的總樓面建築面積合共不少於十三萬六千五百四十平方米，其中包括二千零九十六個住宅單位、一個佔地三萬一千平方米的護老院及約五百平方米的商場。該發展項目預期於二零零八年落成。

**B.** 於二零零五年二月七日，公司及其合營公司合作夥伴與北京市人民政府共同就北京地鐵四號綫項目草簽特許經營協議（詳情載於下文「管理層回顧及展望」）。

## 9. 最近頒佈的會計準則

香港會計師公會已頒佈若干全新及經修訂的《香港財務報告準則》及《香港會計準則》（「新香港財務報告準則」），並於二零零五年一月一日或其後開始的會計期間生效。集團並未提前採納該等新香港財務報告準則以編製截至二零零四年十二月三十一日止年度的財務報表，但已就該等新香港財務報告準則所構成的影響進行評估，就目前所作出的結論，經修訂準則可能對其綜合帳項有以下重大影響：

### **A. 《香港會計準則》第40號「投資物業」**

採納《香港會計準則》第40號後，所有投資物業重估收益或虧損將直接計入損益表，惟根據舊有準則，該等變動一般按整個投資物業組合淨額計入重估儲備。因此物業價格變動將對公司日後經營利潤水平及穩定性造成重大影響。

## B. 《香港會計準則》第32號及第39號有關財務工具

採納《香港會計準則》第32號及第39號後，公司用以對沖其與借貸有關的利率及貨幣風險的所有財務工具須按市價計算，其公允價值變動於損益表直接確認。該準則容許採用對沖會計處理法，即使用與對沖工具相關的借貸的公允價值變動抵銷其影響。如對沖關係不足致不能抵銷全部影響，餘額將於損益表上反映。對沖程度是否足夠視乎多項因素而定，當中包括對沖關係性質、利率走勢以及滙率變動，因此預測及控制上述剩餘影響存在困難。

但必須注意，上述兩項會計變動均為非現金項目，因此不會影響現金流量。

集團將繼續就其他新香港財務報告準則所構成的影響進行評估，亦可能因此識別出其他變動。然而，預期這些新香港財務報告準則將不會對集團的綜合帳項造成重大影響。

## 10. 人力資源

年內，公司繼續與各階層的員工緊密合作，以加強與具技能、才能及盡忠職守的員工的合作。於二零零四年十二月三十一日，集團(不包括八達通卡有限公司)共有六千五百五十五名員工，而於二零零三年十二月，則有六千六百二十九名員工。

為推動公司向前邁進，公司已向所有員工闡述全新的長遠目標、使命及信念，並建立了專為增長業務而設的人力資源庫。而憑藉具競爭力及公平的薪酬架構，員工士氣持續高昂。就與九廣鐵路公司(「九鐵」)可能合併的事項，公司已向員工進行全面開放及具高透明度的溝通，向他們說明合併討論的進度。針對二零零三年的全面性員工意態調查結果，公司亦採取了多項重要措施以回應員工的關注事項。此外，亦進一步加強員工與高級管理層的直接溝通的機會及中級管理層的溝通技巧。

公司的人力資源政策榮獲數項獎項，其成績再一次得到肯定。公司連續第三次獲香港勞工處頒發良好人事管理獎，更成功為其綜合管理系統取得ISO9001、ISO14001及OHSAS18001認證。我們於員工培訓方面的努力亦再次獲得多項本地及國際獎項。

## 11. 買賣或贖回本身證券

在截至二零零四年十二月三十一日止年度內，公司及其附屬公司均概無買賣或贖回公司任何上市證券。

## 12. 集團資產押記

概無集團資產已作抵押或附帶任何產權負擔。

## 13. 股東週年大會

公司現擬於二零零五年六月二日舉行股東週年大會。有關股東週年大會之詳情，請參閱預期於二零零五年四月十二日前後刊發之股東週年大會通告。

## 14. 公司管治

公司在截至二零零四年十二月三十一日止年度內一直遵守香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)證券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，但須按公司章程細則第八十七及八十八條，在公司股東週年大會輪換卸任及須再次參選方可連任(根據地下鐵路條例第八條委任者除外)。董事局成員錢果豐博士於二零零三年七月二十一日獲委任為公司非執行主席，為期三年。

## 15. 在聯交所網站發布詳盡業績公布

載有在二零零四年三月三十一日前有效的聯交所證券上市規則附錄十六第四十五(一)至四十五(三)段(惟根據過渡安排，仍適用於涉及在二零零四年七月一日前開始的會計期間的業績公布)所規定一切資料的詳盡業績公布，將於本公布日期後起計十四日內在聯交所網站發布。

主要統計數字

	截至十二月三十一日 止年度	
	二零零四年	二零零三年
總乘客人次		
— 地鐵行車綫(百萬計)	<b>833.6</b>	770.4
— 機場快綫(千計)	<b>8,015</b>	6,849
平均乘客人次(千計)		
— 地鐵行車綫(周日)	<b>2,403</b>	2,240
— 機場快綫(每日)	<b>21.8</b>	18.7
未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤佔營業額百分率	<b>54.4%</b>	49.3%

管理層回顧及展望

本人欣然報告，地鐵於二零零四年的經營業績較二零零三年有顯著回升。二零零三年經濟低迷、物業價格疲弱，尤其加上非典型肺炎的爆發，使公司的營運受到嚴重影響。

公司於二零零四年的良好經營業績有賴本港經濟的全面復甦，同時促進了物業價格顯著回升。公司能妥善地把握此次復甦。由於乘客量上升，車費收入大幅增長。非車費收入則由於車站內商用設施業務活躍，及公司投資物業的租金提高而有強勁增長。物業發展利潤方面，雖然遜於二零零三年度因接收國際金融中心二期十八層寫字樓所帶來的龐大盈利，但比公司較早前的預期仍高。

公司在二零零四年表現良好，取得理想財務業績。地鐵錄得總收入八十三億五千一百萬港元，較去年上升百分之十；而未計物業發展、利息及折舊前經營利潤上升百分之二十一。三至四十五億四千六百萬港元。年內錄得物業發展利潤四十五億六千八百萬港元，較二零零三年減少八億零一百萬港元，純利則輕微增長百分之一至四十四億九千六百萬港元。然而，由於年內發行新股，每股盈利因此微跌百分之一點二至八十四仙。董事局建議派發末期股息二十八仙，連同中期股息十四仙，全年股息共四十二仙，與去年相同。

營運回顧

地鐵乘客量隨著二零零三年下半年非典型肺炎的過去而顯著回升後，由於香港經濟復甦、國內來港旅客增加，以及二零零三年十二月西鐵轉車站的啟用，二零零四年的乘客量有持續增長。總體而言，地鐵行車綫的總乘客量大幅上升百分之八點二至八億三千四百萬人次；機場快綫亦因進出香港國際機場的航空旅客流量增加而顯著回升，總乘客量上升百分之十七達八百萬人次。

## 地鐵有限公司

公司的市場佔有率亦有所增加，在專利公共交通工具市場的整體佔有率方面，從二零零三年的百分之二十四點三上升至百分之二十四點八；而公司在過海交通工具的市場佔有率，亦從百分之五十八點七上升至百分之五十九點六。公司在往來機場交通工具市場的估計佔有率，從百分之二十三下降至百分之二十一，部分由於進出香港機場乘客的組合發生變化所致。

公司持續不斷提供高質素服務，有助乘客量及市場佔有率增長。二零零四年，公司的客戶服務表現，繼續超越政府根據營運協議所規定的水平，以及公司本身所制訂更為嚴格的顧客服務承諾。事實上，根據統計數字顯示，地鐵年內的表現屬歷來最佳記錄之一。延遲五分鐘或以上的車次數目，較二零零三年減少百分之二十五。地鐵乘客車程準時程度達百分之九十九點九，列車服務可靠性達百分之九十九點九，乃全球地鐵系統的表表者。一月份，地鐵員工處理一宗發生在市區綫列車上的縱火襲擊時，反應快速有效，即時排除危險，避免對乘客及員工造成人身損傷，使公司得以迅速恢復正常運作，因而贏得廣泛稱許。

遺憾的是，在後半年發生多宗較為矚目事故，造成公眾對地鐵系統可靠性的疑慮。基於不斷改進服務的原則及消除乘客的疑慮，公司成立了一個高層的內部專責小組以力求改善營運，並委託具領導地位的國際鐵路專家及驗證機構 **Lloyd's Register Rail**，對公司的資產狀況及資產管理方法展開全面檢討。

在內部專責小組調查於十一月份結束後，公司開展一系列改善計劃，以加強其維修保養系統及事故處理程序。公司已於二零零五年二月初收到 **Lloyd's Register Rail** 的報告。報告的建議具建設性和實用價值。公司將詳細研究該報告並成立工作小組，儘快執行建議中的各方案，並即時採取多項措施回應其中一些的建議。感到鼓舞的是，報告確認地鐵營運二十五載，不但資產質素並無下降跡象，而資產管理系統更被認為符合國際最佳水平。然而，董事局及管理層一致承諾，會有效執行 **Lloyd's Register Rail** 的建議，以確保公司能繼續提供香港市民引以為傲的安全可靠及高效率的地鐵服務。

地鐵繼續透過各種措施致力提升效率及生產力，以致公司年內每車卡公里之鐵路經營開支降低百分之一點八至二十二點一港元。

公司的車站內商務及其他業務收入有百分之十七點四的可觀增長至十三億一千一百萬港元，受惠於經濟復甦及消費開支的強勁回升。廣告及電訊收益的增長尤其可觀。公司在年內推行的提升廣告設施及引進嶄新廣告形式的策略，如引入軌道旁等離子電視網絡，證明效果顯著並繼續刺激廣告收入增長達百分之二十一。車站翻新計劃亦為地鐵車站帶來更多空間和動力，加上更佳的商店組合，有助提高車站的商務收入。

電訊方面，公司成功更新現有於港島綫的無線電系統，以便能提供以 **UMTS** 為基礎的第三代流動電話使用，使我們成為全球首批能提供第三代流動電話服務的鐵路網絡。公司的固網附屬公司 **TraxComm** 已開始運作，並管理一個五十吉比特(**Gigabit**)的寬頻網絡，為香港多家電訊服務營運商提供服務。



## 地鐵有限公司

由於經濟復甦、八達通卡的服務供應商的數目進一步增加，加上八達通卡的平均每日用量提高，八達通卡有限公司的稅前盈利貢獻，較二零零三年顯著上升百分之九十一點三至四千四百萬港元。

地鐵過去數年一直在境外積極拓展對外顧問服務，目前業務已擴展至十一個國家共二十二個城市。在二零零四年，我們對此項業務進行策略調整，將焦點重新專注於規模較大、合作期較長，以及具備潛在投資機會的服務合約。此策略調整已為顧問服務帶來盈利增長。

在未來的本港項目方面，公司在連接香港迪士尼樂園與東涌綫，前稱為竹篙灣綫的迪士尼綫建設上取得重大進展，並有信心可於預期的二零零五年七月一日竣工。公司在香港的主要全新旅遊觀光項目—東涌吊車項目已於二零零四年二月開始施工，亦將按計劃於二零零六年年初完成。

二零零四年二月，公司就由觀塘綫的油麻地站伸延至黃埔花園的計劃向政府遞交建議書。三月，在廣泛徵詢意見及大量研究工作後，公司就西港島綫及南港島綫計劃向政府遞交經修訂的建議書。該等建議書現正由政府審核。

本港二零零四年的物業市道穩步向好，地鐵在物業發展業務上取得極為滿意的業績，有更多發展項目竣工及售出。在物業發展商的配合下，公司年內推售君臨天下、映灣園悅濤軒，及清水灣道8號等住宅單位，並取得良好的銷售業績。此前推出銷售的住宅項目，如藍天海岸、映灣園賞濤軒及映濤軒，以及蔚藍灣畔等，亦取得不俗的業績。二零零四年，由公司及物業發展商共同售出或預售的單位達三千五百五十四個。因此，年內物業發展利潤達四十五億六千八百萬港元。物業發展利潤主要來自九龍站 Union Square 上蓋商場的攤分、九龍站君臨天下與東涌站映灣園及藍天海岸發展項目相關遞延收益的確認，以及將軍澳坑口站蔚藍灣畔，及九龍站君臨天下的收益盈餘攤分。正如預測，雖然全年物業發展所得盈利甚豐，但仍遜於二零零三年因接收國際金融中心二期十八層寫字樓所帶來的盈利。

在將軍澳，二零零四年八月對將軍澳第八十六區「夢幻之城」總綱規劃藍圖的重大改進獲得批准，公司遂在十二月邀請發展商競投八十六區的第一期項目。二零零五年一月，該項目最終由長江實業(控股)有限公司的附屬公司港業投資有限公司奪得。此乃公司自二零零二年十月起的首個發展項目招標。是次招標的形式與以往不同，公司建議與投標者各自支付一半地價，以獲取較高的分紅比例。雖然風險略有增加，但此方法可提高公司於發展項目的利潤攤分，同時吸引眾多大型及中型發展商參與投標。此外，將軍澳坑口站蔚藍灣畔的二千一百三十個單位已於十二月獲發入伙紙，故所取得的利潤已確認入帳，比公司預期為早。

物業租金及管業收入上升百分之十二點一至十一億零八百萬港元，這主要是由於國際金融中心二期十八層寫字樓的租賃進度較預期為快，並成功招攬更多優質租戶，提升租金水平，以及旗下四個購物商場表現強勁和管理物業組合繼續擴大所致。

# 地鐵有限公司

公司在年內的另一突出成就，是推出經修訂的「長遠目標、使命及信念」。此乃建基於將引領我們繼續擴展本港及海外市場業務的策略意向及價值準則。

## 財務表現

二零零四年的財務業績，反映公司在各方面的業務取得理想成績。地鐵行車綫的車費總收入達五十四億一千七百萬港元，較二零零三年上升百分之七，而機場快綫的車費總收入上升百分之二十一。二至五億一千五百萬港元。鑑於包括物業租金及管業收入等非車費收入上升百分之十四點九達二十四億一千九百萬港元，總收入增長百分之十至八十三億五千一百萬港元。

雖然二零零四年的業務整體上升，但經營開支卻因生產力提高而受到有效控制，連同去年度公司自用寫字樓物業估值虧絀的回撥，未計折舊前經營開支降低百分之一點一至三十八億零五百萬港元。因此，年內經營毛利率較二零零三年的百分之四十九點三顯著上升至百分之五十四點四。物業發展利潤為四十五億六千八百萬港元，較二零零三年時因接收國際金融中心二期十八層寫字樓所錄得的巨額物業發展利潤減少八億零一百萬港元。折舊費用較二零零三年的二十四億零二百萬港元上升百分之四點六達二十五億一千二百萬港元，主要由於西鐵轉綫站啟用及新鐵路資產產生的全年折舊所致。淨利息支出減少百分之五點八至十四億五千萬港元，主要由於借貸成本降低。公司分佔八達通卡有限公司的全年稅前盈利為四千四百萬港元。減去七億港元的所得稅開支後，集團年內的股東應佔利潤為四十四億九千六百萬港元，較二零零三年微升百分之一。

一月份，集團把握有利的市場環境，成功發行總值六億美元的十年期定息債券。此項交易不僅使公司獲得具成本效益的長期資金，進一步延長公司的平均債務年期，更成為信貸級別與香港主權相若發債體，所發行十年期美元債券的新定價基準。由於公司新融資的條款吸引，而年內利率持續偏低，我們得以將平均借貸成本從二零零三年的百分之五點一，進一步降低至百分之四點七。

## 香港以外地區業務的增長

在去年的年報中，本人曾談及公司在香港以外尋求業務增長的策略。香港將繼續是公司的主要市場，同時公司在營運世界級鐵路及發展物業方面的能力有目共睹，公司會憑藉這優勢尋求香港以外的商機，為公司股東創造價值及員工謀求發展機會。

雖然境外尤其在中國內地及歐洲有很多發展機會，但公司非常瞭解有關的業務及財務風險，以及公司需為股東創造價值的責任。同樣，在評估該等投資機會及作出決定時，公司將以審慎的商業原則為指引，尋求與風險相稱的回報。

在中國內地，公司的投資策略是專注於大城市的投資機會。由於該等城市人口激增、環保意識增強及交通擠塞日趨嚴重，故對集體運輸系統的需求甚殷，相對的盈利潛力亦較高。公司將採用各種經營模式以滿足不同市場的需要。在若干情況下，公司可以採用在本港行之有效的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，而在其他城市則可能採取「公私合營」模式，即由政府資助資本性開支的大部分款項。

## 地鐵有限公司

誠如去年所呈報，公司於二零零四年一月與深圳市人民政府簽訂原則性協議，為深圳市軌道交通四號綫二期項目提供建設、營運及轉移的安排，並在二期項目竣工後，經營四號綫全綫三十年。該項目總投資約為人民幣六十億元(五十七億港元)。該項目的營運將採用「鐵路和物業綜合發展經營」模式，包括發展沿綫面積達二百九十萬平方米的商業及住宅物業。

自簽訂原則性協議後，公司已開始初步的項目設計及建設工作，並就特許經營協議及其他相關協議與深圳市人民政府進行磋商。該等協議將透過我們的項目公司，授予地鐵建設二期項目及經營四號綫全綫的權利。然而，鑑於中國目前的經濟環境，包括中央政府的所需審批時間可能較原先預期為長。

十二月份，公司與北京市人民政府的兩間附屬公司，北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司簽訂原則性協議，以公私合營模式合作投資、建設及營運北京地鐵四號綫，為期三十年。該項目的總投資預計為人民幣一百五十三億元(一百四十四億港元)。根據公私合營的架構，項目總成本的百分之七十將由北京市人民政府出資，主要用於土地徵用及土木工程項目；其餘的百分之三十將由公私合營公司承擔，主要用於提供列車以及相關的電子及機械系統，約為人民幣五十億元(四十七億港元)，其中超過百分之六十將透過無追索權的人民幣項目融資籌措，餘額將由公私合營各方以注資方式提供，其中地鐵佔百分之四十九，而北京市基礎設施投資有限公司及北京首都創業集團有限公司分別佔百分之二及百分之四十九。因此，公司對該項目的資金投入預計為人民幣七億三千五百萬元(六億九千三百萬港元)。地鐵聯同其合作夥伴，與北京市人民政府於二零零五年二月草簽三十年期的特許經營協議，該協議將於國家發展與改革委員會批准後生效。

除以上兩項主要投資機會外，公司正就北京、深圳、及上海的其他項目與有關各方積極展開磋商。

相對於中國內地而言，公司在歐洲的發展策略則以「輕量資產」為主。由於歐洲鐵路行業的管制日益開放，公司將尋求與當地經驗豐富的企業建立合營夥伴關係，從而投取營運及保養的專營權和合約。現時公司的首要目標是高度開放的英國市場。

十一月份，公司與英國 **Great North Eastern Railway Holdings Limited** 簽訂合營協議，以共同對英國東南部肯特郡鐵路的綜合專營權進行投標；而由十二月起，公司開始就服務倫敦北部及泰晤士河南部地區的 **Thameslink**／大北方的專營權投標展開工作。雖然公司認為，公司所參與的兩間合營公司均具有競爭優勢，但正如所有投標活動一樣，公司是否中標並無定數可言。

# 地鐵有限公司

## 地鐵與九鐵的可能合併

年內，公司與九鐵密切合作，就合併問題努力磋商。結果，公司得以完成合併聯合建議書，並於九月份提交政府。公司認為該份聯合建議書，已適當回應政府於邀請兩間公司就合併展開磋商時所提出的五大範疇，政府現正審閱該建議書。與此同時，公司就可能合併的條款與政府展開討論。公司對合併所持立場未有改變，即倘合併的架構妥善和條款可以接受，則合併會有利於各有關人士。

## 員工

地鐵所取得的成績乃公司全體員工的成就。公司能度過艱難的二零零三年，並在充滿挑戰的二零零四年取得不俗的成績，是有賴員工的專業精神和工作熱誠。

公司年內繼續與員工攜手努力，為其發展及成長締造機遇，其中包括推出度身定制的培訓計劃。與員工公開透明而清晰地溝通在二零零四年顯得極為重要，公司已在一系列研討會上闡述新的「長遠目標、使命及信念」，並繼續就與九鐵可能合併相關的最近發展向全體員工作出匯報。

地鐵在員工發展進程方面所取得的成就再次獲得廣泛的認可。車務訓練部取得綜合管理系統—ISO9001、ISO14001及OHSAS18001認證。公司亦獲頒香港管理協會卓越培訓計劃的「最具創意獎」，以及美國培訓及發展協會頒發「最佳培訓」獎。而最矚目的是，公司第三次獲香港勞工處頒發「良好人事管理獎」，成為全港唯一能連續三次獲此項殊榮的公司。

## 展望

雖然國內目前在經濟上實行宏觀調控，加上近期油價急升，以及美國聯儲局收緊貨幣政策均引起國際關注，然而公司對二零零五年的香港業務展望持審慎樂觀態度。縱使預期增長會較二零零四年緩慢，但預計香港的經濟將持續向好。

公司的鐵路業務將因迪士尼綫及九鐵馬鞍山綫等新綫的啟用而有正面影響，但在二零零四年十月啟用的九鐵尖沙咀支綫令乘客有所流失而將抵銷部分上述影響。本港好轉的經濟活動將會繼續有利公司的車站內商業及相關業務。

公司的物業租金收入及管理業務，將因國際金融中心二期的全面租出而受惠。在物業發展業務方面，公司預計在今後兩年內的利潤將絕大部分來自機場鐵路的餘下發展項目。其後，公司預計將軍澳的物業發展項目會成為主要利潤來源。至於機場鐵路發展項目，公司預計於今後兩年內接收位於九龍站 Union Square 公司所佔權益的其餘總面積達二萬五千二百四十五平方米的商場；該商場需要三年時間完成裝修工程，預計可於二零零七年底啟業。

# 地鐵有限公司

二零零五年一月，公司收到奧運站第三期餘下的預付款項九億三千六百萬港元，該筆款項將按建築進度及未來兩年的預售情況而計入公司的損益表。二零零四年，將軍澳坑口站大受歡迎的蔚藍灣畔所得利潤已確認入帳。二零零五年，公司將接收位於坑口站總面積為三千五百平方米的連理街商場。目前將軍澳其他三座興建中的住宅發展項目，即分別位於調景嶺、將軍澳市中心五十七a及五十五b區的利潤，將根據其預售的時間及成績，以及發出入伙紙的時間予以入帳。目前，公司預計僅有將軍澳市中心五十七a區發展項目的三百九十個單位，可望於二零零五年獲發入伙紙。而於二零零五年一月批出的將軍澳的八十六區一期項目，預期在二零零八年前應不會對公司的財務業績作出貢獻。鑑於目前的物業市場狀況及計劃中的發展與預售情況，公司預計於二零零五年能確認入帳的項目會較少，因此利潤會較二零零四年錄得的物業發展盈利低。

公司的二零零五年財務報表及業績，可能會受年內實施的多項新會計政策所影響，尤其是於二零零五年一月一日起生效，與投資物業及財務工具相關的政策更改。有關的較為詳細討論請參閱附註九。

對於與九鐵的可能合併，鑑於政府現正考慮聯合合併建議書，而公司與政府就合併條款所開展的商討仍在進行，因此，本人不能就此提供進一步資料。公司認為，若按照合適條款實施，公司與九鐵的合併將有利於各有關人士。

最後，本人謹向全體董事、管理層及所有員工致以萬分敬意，並感謝客戶、供應商及股東一年來為地鐵的成功所作出的支持。

承董事局命  
周松崗  
行政總裁

香港，二零零五年三月一日

以上有關截至二零零四年十二月三十一日止財政年度的財務資料並不構成集團截至二零零四年十二月三十一日止年度的法定財務報表，惟乃取自該等財務報表。截至二零零四年十二月三十一日止年度載有無保留意見的核數師報告的法定財務報表將呈交公司註冊處處長。

本新聞公布內部分陳述可被視為一九三三年美國證券法(經修訂)第二十七A條及一九三四年美國證券交易法(經修訂)第二十一E條所指的「前瞻性陳述」。此等前瞻性陳述包含已知及未知的風險、不明朗情況及其他因素，而這些風險、不明朗情況及其他因素可能導致地鐵有限公司的實際表現、財務狀況或業績與此等前瞻性陳述所隱含的任何日後表現、財務狀況或業績存在重大差異。有關這些風險、不明朗情況及其他因素的進一步資料已載列於已送交美國證券及交易委員會(「證交會」)存檔的截至二零零三年十二月三十一日止年度的20-F表格內的週年報告及已送交證交會存檔的公司其他文件。

## 暫停辦理股份過戶登記手續

公司的股東名冊將於二零零五年三月二十三日至二零零五年四月一日(包括首尾兩日)期間暫停辦理股份過戶登記手續。若要符合收取末期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在二零零五年三月二十二日下午四時前送交公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓一七一二至一七一六號室。末期股息預期將於二零零五年六月二十一日或該日前後派發。

董事局成員：錢果豐博士(主席)\*\*、周松崗(行政總裁)、張佑啟教授\*、艾爾敦\*、施文信\*、何承天\*、盧重興\*、方敏生\*、馬時亨(財經事務及庫務局局長)\*\*、環境運輸及工務局局長(廖秀冬博士)\*\*及運輸署署長(霍文)\*\*

執行總監會成員：周松崗、柏立恒、陳富強、祁輝、何恆光、梁國權及杜禮

\* 獨立非執行董事

\*\* 非執行董事

請同時參閱本公布於信報二零零五年三月二日刊登的內容。

