

Press Release

編號零六一／零五

二零零五年八月二日

MTR CORPORATION LIMITED

(地鐵有限公司)

(於香港成立之有限公司)

(股份代號：66)

**截至二零零五年六月三十日止六個月
未經審核業績公布**

摘要

財務

- 收入增加 10.0% 至四十三億八千五百萬港元，全部業務均取得良好進展
- 未計折舊前經營毛利率上升 2.6 個百分點至 58.0%
- 物業發展利潤為十五億二千萬港元
- 根據新會計準則，未計遞延稅項的重估投資物業盈餘十億一千五百萬港元，在損益表上作為盈利項目入帳
- 不包括重估投資物業盈餘的股東應佔利潤增加 50.8% 至十七億六千九百萬港元。倘包括重估投資物業盈餘，則純利上升 122.2% 至二十六億零六百萬港元
- 二零零五年首六個月，扣除股息、利息及所有其他現金開支後淨現金流入增至十億四千四百萬港元，上年度同期則為二億八千五百萬港元
- 期終總負債權益比率由二零零四年年終的 49.1%，改善至 45.4%
- 中期股息為每股零點一四港元

營運

- 乘客量增加 2.5% 至四億一千八百萬人次
- 達到或超越所有營運協議要求及本身之客戶服務承諾
- 車站內商務、租務及其他業務收入增長強勁
- 由於香港物業市道暢旺，為集團帶來物業發展利潤
- 迪士尼綫已於二零零五年八月一日啓用
- 政府決定進行西港島綫之進一步規劃及籌備工作
- 東涌纜車項目工程進度按計劃進行
- 於中國內地及歐洲的發展策略進一步取得進展

地鐵有限公司（「公司」或「地鐵公司」）董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至二零零五年六月三十日止半年度未經審核中期業績如下：

綜合損益表（百萬港元）

截至六月三十日止半年度	二零零五年 (未經審核)	二零零四年 (未經審核 及重列)
車費收入	2,988	2,871
車站內商務及其他業務收入	754	579
租務及管業收入	643	537
營業額	4,385	3,987
員工薪酬及有關費用	(740)	(774)
水電費用	(250)	(252)
營運鐵路的地租及差餉	(45)	(34)
耗用的存料與備料	(51)	(54)
維修及保養	(235)	(244)
鐵路配套服務	(37)	(36)
車站內商務及其他業務開支	(162)	(128)
租務及管業開支	(101)	(94)
項目研究及業務發展開支	(72)	(29)
一般及行政開支	(78)	(70)
其他費用	(73)	(63)
未計折舊前經營開支	(1,844)	(1,778)
未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤	2,541	2,209
物業發展利潤	1,520	1,153
未計折舊前經營利潤	4,061	3,362
折舊	(1,362)	(1,244)
未計利息及財務開支前經營利潤	2,699	2,118
利息及財務開支	(634)	(743)
投資物業的公允價值變動	1,015	-
應佔無控制權附屬公司及聯營公司利潤/(虧損)	19	20
除稅前利潤	3,099	1,395
所得稅	(493)	(222)
股東應佔利潤	2,606	1,173
股息		
結算日後宣派的中期股息	764	750
每股盈利：		
— 基本	0.48 港元	0.22 港元
— 攤薄	0.48 港元	0.22 港元

綜合資產負債表（百萬港元）

	於二零零五年 六月三十日 (未經審核)	於二零零四年 十二月三十一 日 (經審核及 重列)
資產		
固定資產		
— 投資物業	18,046	16,687
— 其他物業、機器及設備	82,309	83,005
	100,355	99,692
在建鐵路工程	1,441	962
發展中物業	2,752	2,088
遞延開支	174	243
預付租賃土地費用	614	621
於無控制權附屬公司權益	88	63
遞延稅項資產	17	15
持有至到期的證券投資	212	202
員工置業貸款	39	47
待售物業	339	815
衍生工具財務資產	525	-
存料與備料	247	248
應收帳項、按金及預付款項	1,094	1,276
應收政府及其他關連人士的款項	151	133
現金及現金等價物	197	269
	108,245	106,674
負債		
銀行透支	17	11
短期貸款	137	-
應付帳項、應計費用及撥備	2,878	3,037
本期所得稅	7	3
工程合約保證金	182	240
應付政府及其他關連人士的款項	15	1
貸款及融資租賃債務	28,999	30,367
衍生工具財務負債	233	-
遞延負債	115	109
遞延收益	4,539	4,638
遞延稅項負債	6,901	6,368
	44,023	44,774
淨資產	64,222	61,900
權益		
股本、股份溢價及資本儲備	37,058	36,269
其他儲備	27,156	25,623
公司股本持有人應佔總權益	64,214	61,892
少數股東權益	8	8
總權益	64,222	61,900

附註：-

1. 獨立審閱

截至二零零五年六月三十日止半年度的中期業績乃未經審核，惟已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒布的《核數準則》第七零零號「中期財務報表的審閱」進行審閱。而畢馬威會計師事務所發出的無重大修訂審閱報告載於即將寄發予股東的中期報告內。此外，中期業績已由集團審核委員會審閱。

2. 採納新訂《香港財務報告準則》

A 集團已採納所有在二零零五年六月三十日或之前頒布而又與集團業務有關的《香港財務報告準則》（「HKFRS」）（包括所有《香港會計準則》（「HKAS」）、國際會計準則委員會轄下詮釋委員會頒布的詮釋（HK(SIC)-Int）及香港會計師公會頒布的詮釋（HK-Int））。以下所載者為適用的HKFRS，而截至二零零四年六月三十日止半年度的中期財務報告已根據有關規定重列，惟HKAS 39則於二零零五年一月一日起採納。

HKAS 1	財務報表的呈列
HKAS 2	存貨
HKAS 7	現金流量表
HKAS 8	會計政策、會計估計的變動及差錯
HKAS 10	結算日後事項
HKAS 11	建造合同
HKAS 12	所得稅
HKAS 14	業務分類報告
HKAS 16	物業、廠房及設備
HKAS 17	租賃
HKAS 18	收入
HKAS 19	僱員福利
HKAS 20	政府援助的會計處理及政府資助的披露
HKAS 21	外幣匯率變動的影響
HKAS 23	借款費用
HKAS 24	關連人士的披露
HKAS 27	綜合及獨立財務報表
HKAS 31	於合營業務的投資
HKAS 32	財務工具：披露及呈列
HKAS 33	每股盈利
HKAS 34	中期財務報告
HKAS 36	資產減值
HKAS 37	撥備、或有負債及或有資產
HKAS 39	財務工具：確認及計量
HKAS 40	投資物業
HKFRS 2	以股份為基礎的支出
HKFRS 3	商業合併
HK(SIC)-Int 15	經營租賃 — 優惠

HK(SIC)-Int 21	所得稅—無折舊資產的重估價值回收
HK(SIC)-Int 27	評估涉及以租賃為法定形式的交易實質
HK-Int 2	適用於酒店物業的會計政策
HK-Int 3	收入—發展中物業完工前的預售合約
HK-Int 4	租賃—確定香港土地租賃的租賃年期

採納上述新訂 HKFRS 對集團的會計政策有下列影響：

(i) 採納 HKAS 1、2、7、8、10、11、12、14、16、18、19、20、21、23、24、27、31、33、34、36、37、HKFRS 3、HK(SIC)-Int 15、27 及 HK-Int 3、4 對集團的會計政策並無帶來重大改變。概括而言：

- HKAS 1 影響若干呈列及帳項披露；
- HKAS 2、8、16 及 27 影響若干帳項披露；及
- HKAS 7、10、11、12、14、18、19、20、21、23、24、31、33、34、36、37、HKFRS 3、HK(SIC)-Int 15、27 及 HK-Int 3、4 則沒有任何影響，因集團的會計政策已符合有關準則。

(ii) 採納 HKAS 17 後，有關租賃土地的會計政策因而有所變更。租賃土地及樓宇以往被視作融資租賃入帳處理，並按原值或估值減累計折舊列帳。根據 HKAS 17，土地及樓宇的租賃應在租賃開始時參照其公允價值分作土地租賃與樓宇租賃兩部分，土地租賃為經營租賃，而樓宇租賃則為融資租賃。若此兩部分不能可靠地分割，在此情形下，整份租賃會被界定為融資租賃。根據此等規定，為可分割的租賃土地支付的土地費用會以經營租賃入帳處理，並按其尚餘租賃年期攤銷，而不能可靠地分割的租賃土地及樓宇則共同按估值減累計折舊列帳。

(iii) 採納 HKAS 32 及 HKAS 39 後，有關確認、計量及披露財務工具的會計政策因而有所變更。在二零零五年一月一日前，集團按當時適用的會計準則，並沒有將衍生工具於資產負債表入帳。根據 HKAS 39 的規定，所有衍生工具已於二零零五年一月一日按其公允價值於資產負債表中確認。如符合對沖會計方法限定的要求，其相關財務負債的公允價值（如指定用作為公允價值對沖項目相關的貸款）已予重估，並在資產負債表對其帳面金額作出相應調整。其後衍生工具及對沖項目的公允價值變動，會因應對沖關係的類別計入損益表，或直接撥入對沖儲備。

(iv) 採納 HKAS 40 後，有關集團投資物業的會計政策因而有所變更。在以往年度，投資物業估值的增加會撥入投資物業重估儲備，而投資物業估值的減少會先沖銷投資物業重估儲備盈餘，餘額則記入損益表。隨著採納 HKAS 40 後，投資物業一切估值變動均在損益表中確認。

(v) 採納 HKFRS 2 後，有關僱員認股權及其他以股份為基礎的支出的會計政策因而有所變更。此前，向僱員提供認股權及以股份為基礎的支出並不會計入損益表。隨著採納 HKFRS 2 後，認股權及以股份為基礎的支出以獲派發日期的公允價值按有關的權益授出日期於損益表中攤銷。

(vi) 採納 HK(SIC)-Int 21 後，有關集團投資物業遞延稅項的會計政策因而有所變更。在二零零五年一月一日前，集團並沒有為重估投資物業的公允價值變動所產生的遞延稅項作出撥備，此乃假設投資物業的帳面金額最終可於出售時收回，並按適用於最終出售時的資本增值稅率計算，而此稅率在香港為零。隨著採納 HK(SIC)-Int 21 後，重估投資物業所產生的遞延稅項須根據物業持作使用時可收回的帳面金額按利得稅率計算，並將之計入損益表。

(vii) 採納 HK-Int 2 後，有關集團路軌資產折舊的會計政策因而有所變更。在以往年度，若干路軌資產因不斷作出維修及保養令其能維持在最佳的工作狀態，故以成本價列帳及不計提折舊，與此同時，相關的維修及保養和替換路軌的開支則記入損益表作為經常性開支。隨著執行 HK-Int 2 後，該等路軌資產會被計提折舊並記入損益表，而替換路軌的開支則會予以資本化及計提折舊。

B (i) 根據 HKAS 8 (概述會計政策變更對所呈列的本期及前期帳項有重大影響的披露規定)，集團已因應上述會計政策變更的影響，溯及既往而重列於二零零四年及二零零五年一月一日保留溢利期初結餘，惟 HKAS 32 和 39 及 HK-Int 2 (附註二 B(ii)及(iii))則在往後應用。以往所呈列截至二零零四年六月三十日止六個月及二零零四年十二月三十一日止年度淨利潤亦已作出調整。此等影響概述如下：

百萬港元	採納有關準則的影響				總計
	HKAS 17	HKAS 40	HKFRS 2	HK(SIC))-Int 21	
2004年前期的影響：					
折舊減少	98	-	-	-	98
土地租賃費用增加	(98)	-	-	-	(98)
投資物業重估盈餘	-	6,682	-	-	6,682
遞延稅項增加	-	-	-	(1,169)	(1,169)
保留溢利增加	-	6,682	-	(1,169)	5,513
2004年的影響：					
(a) 截至 2004 年 6 月 30 日止六個月					
折舊減少	7	-	-	-	7
土地租賃費用增加	(7)	-	-	-	(7)
員工薪酬及有關費用因認股權計劃增加	-	-	(2)	-	(2)
	-	-	(2)	-	(2)
(b) 截至 2004 年 12 月 31 日止六個月					
折舊減少	7	-	-	-	7
土地租賃費用增加	(7)	-	-	-	(7)
投資物業重估盈餘	-	2,486	-	-	2,486
遞延稅項增加	-	-	-	(435)	(435)
員工薪酬及有關費用因認股權計劃增加	-	-	(2)	-	(2)
	-	2,486	(2)	(435)	2,049
截至 2004 年 12 月 31 日止年度的利潤增加*	-	2,486	(4)	(435)	2,047
截至 2004 年 12 月 31 日止年度的保留溢利增加	-	9,168	(4)	(1,604)	7,560

* 計入因會計政策變更的二十億四千七百萬元以前年度調整後，截至二零零四年十二月三十一日止年度的利潤重列為六十五億四千三百萬元。

(ii) 隨著由二零零五年一月一日起採納 HKAS 32 及 39 而不須追溯處理，同日作出下列調整：

- 於二零零五年一月一日將衍生工具按其公允價值於資產負債表上確認，並將有關結餘於保留溢利內調整（附註三），惟符合有效現金流量對沖的衍生工具則直接於對沖儲備中確認；及
- 重估應按公允價值計算及應按攤銷後成本計算的財務資產或財務負債，並將有關結餘在二零零五年一月一日的保留溢利內調整。

由於採納 HKAS 39，截至二零零五年六月三十日止六個月的利潤會增加約二千九百萬港元。

(iii) 關於 HK-Int 2，公司已為此新詮釋對帳項帶來的財務影響作出評估，結論是其影響並不重大，因此毋須作出前期調整。此新會計政策將在往後應用。

截至二零零五年六月三十日止六個月的利潤會因此增加約一百萬港元。

3. 保留溢利

截至二零零五年六月三十日止半年度及截至二零零四年十二月三十一日止年度的保留溢利變動如下：

百萬港元

	(未經審核)
於 2005 年 1 月 1 日結餘（以往呈報）	17,771
因會計政策變更的影響之前期調整（附註二 B(i)）	7,560
	<hr/> 25,331
採納有關財務工具的新會計政策之影響（附註二 B(ii)）	190
於 2005 年 1 月 1 日結餘（重列）	25,521
已付股息	(1,509)
期內利潤	2,606
於 2005 年 6 月 30 日結餘	<hr/> <hr/> 26,618

百萬港元

	(經審核及重列)
於 2004 年 1 月 1 日結餘（以往呈報）	15,506
因會計政策變更的影響之前期調整（附註二 B(i)）	5,513
於 2004 年 1 月 1 日結餘（重列）	<hr/> 21,019
已付股息	(2,231)
年內利潤（以往呈報）	4,496
會計政策變更的影響（附註二 B(i)）	2,047
年內利潤（重列）	<hr/> 6,543
於 2004 年 12 月 31 日結餘	<hr/> <hr/> 25,331

4. 所得稅

綜合損益表內的所得稅代表：

百萬港元	截至六月三十日止半年度	
	二零零五年 (未經審核)	二零零四年 (未經審核)
本期稅項 – 海外	8	1
有關源自及撥回暫時差異的遞延稅項開支：		
– 投資物業的公允價值變動	178	-
– 其他	303	219
應佔無控制權附屬公司的稅項	4	2
	493	222

由於公司及其附屬公司有大額累計稅務虧損，可用作抵銷本期的應課稅溢利，或截至二零零五年六月三十日止半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期香港利得稅準備。海外附屬公司的稅項則按相關國家適用的現行稅率計算。

5. 股息

董事局議決派發中期股息每股零點一四港元。公司建議登記地址位於香港的股東可選擇以股代息。中期股息將於二零零五年十月二十七日或前後派發予於二零零五年九月一日營業時間結束時名列公司股東名冊的股東。公司的大股東財政司司長法團已同意選擇收取股份以代替全部或部分可獲的股息，以確保應付股息總額不超過 50% 以現金派發。

6. 每股盈利

每股基本盈利以截至二零零五年六月三十日止半年度股東應佔利潤二十六億零六百萬港元（二零零四年：十一億七千三百萬港元，重列）及期內已發行的加權平均普通股數 5,394,737,292 股（二零零四年：5,293,223,376 股）計算。

每股攤薄盈利以截至二零零五年六月三十日止半年度股東應佔利潤二十六億零六百萬港元（二零零四年：十一億七千三百萬港元，重列）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期內已發行的加權平均普通股數 5,400,498,206 股（二零零四年：5,299,525,136 股）計算。

若不計算除稅後的投資物業公允價值變動，每股基本盈利及攤薄盈利均為零點三三港元（二零零四年：零點二二港元）。

7. 業務分類資料

百萬港元	收入		利潤貢獻	
	截至六月三十日止半年度 二零零五年 (未經審核)	二零零四年 (未經審核)	截至六月三十日止半年度 二零零五年 (未經審核)	二零零四年 (未經審核)
車務運作	2,988	2,871	349	313
車站內商務及其他業務	754	579	525	395
	3,742	3,450	874	708
租務及管業	643	537	540	441
	4,385	3,987	1,414	1,149
物業發展			1,520	1,153
			2,934	2,302
不予分類的公司開支			(869)	(927)
投資物業的公允價值變動			1,015	-
應佔無控制權附屬公司及聯營公 司利潤/(虧損)			19	20
所得稅			(493)	(222)
			2,606	1,173

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。

8. 應收及應付帳項

A 集團的應收帳項、按金及預付款項為十億九千四百萬港元（二零零四年：十二億七千六百萬港元），當中六億九千九百萬港元（二零零四年：八億九千二百萬港元）為到期日由七日至五十日不等的租金、廣告及電訊服務費用應收款項，及由資金管理活動產生的利率掉期合約，這些合約是依據其個別條款而到期繳付。於二零零五年六月三十日，一億一千三百萬港元（二零零四年：二億零二百萬港元）已過期未付，當中三千六百萬港元（二零零四年：九千六百萬港元）超過三十日過期未付。

B 應付帳項、應計費用及撥備為二十八億七千八百萬港元（二零零四年：三十億三千七百萬港元），大部分為於工程驗證後應繳付的資本性項目開支，及用作資金管理用途並依據個別合約條款而到期繳付的應付掉期利息。集團並無因提供鐵路及相關服務而產生重大的應付帳項。

9. 買賣或贖回本身證券

在截至二零零五年六月三十日止半年度內，公司及其附屬公司均概無買賣或贖回公司任何上市證券。

10. 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。

11. 公司管治

公司在截至二零零五年六月三十日止半年度內，一直遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則附錄十四企業管治常規守則所載守則條文，惟就守則條文第 A.4.1 條而言，公司非執行董事並無特定任期，但須按公司的組織章程細則第 87 及 88 條，在公司的股東週年大會上輪流退任及重選（根據香港法例第 556 章地下鐵路條例第 8 條獲委任者除外）。董事局成員之一錢果豐博士由二零零三年七月二十一日起獲委任為公司的非執行主席，任期為三年。

12. 發表中期業績公布及中期報告

本中期業績公布登載於公司的網址 www.mtr.com.hk 以及香港聯合交易所有限公司的網址。中期報告將於二零零五年八月底在公司網站可供查閱，並於二零零五年九月中向股東寄發。

主要統計數字

	截至六月三十日止半年度	
	二零零五年	二零零四年
總乘客人次		
— 地鐵行車綫（百萬計）	413.6	403.6
— 機場快綫（千計）	4,050	3,835
平均乘客人次（千計）		
— 地鐵行車綫（周日）	2,451	2,354
— 機場快綫（每日）	22.4	21.1
未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤佔營業額百分率	58.0%	55.4%

管理層回顧及展望

隨著香港經濟環境保持良好，地鐵公司於二零零五年首六個月的業績持續上升，公司各項業務均錄得增長。

截至二零零五年六月三十日六個月的收入較二零零四年同期上升 10.0% 至四十三億八千五百萬港元。未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤較二零零四年首六個月增加 15.0%，物業發展利潤則增加 31.8%，使未計利息及財務開支前經營利潤有 27.4% 的增長。

誠如二零零四年年報所述，若干新會計準則於二零零五年一月一日開始生效，並對公司的業績報告有所影響，其中以要求公司在損益表計入投資物業重估價值所產生的影響最大。採用新準則後，為公司於二零零五年首六個月帶來十億港元的稅前盈餘；因此，與二零零四年上半年度比較，公司股東應佔利潤及每股盈利分別增加 122.2% 及 118.2%。倘不計算物業重估盈餘在內，股東應佔利潤及每股盈利則分別較去年同期增加 50.8% 及 50.0%。必須指出，所有該等新會計準則並無改變公司的現金流量或基本業績。董事局宣布派發中期股息每股零點一四港元，與去年相同。

鐵路營運

二零零五年首六個月，地鐵行車綫及機場快綫的總車費收入增加 4.1% 至二十九億八千八百萬港元。二零零五年上半年度，地鐵行車綫錄得總乘客量四億一千四百萬人次，較去年同期增加 2.5%。地鐵行車綫於週日的平均乘客量為二百四十五萬人次，增加 4.1%。公司在整體專利公共交通工具的市場佔有率，由二零零四年同期的 24.6% 微升至 24.8%；過海載客量的市場佔有率則由 59.3% 升至 60.4%。

隨著香港國際機場抵港及離境旅客人數持續增加，機場快綫的總乘客量較二零零四年上半年度錄得 5.6% 的增長。機場快綫的市場佔有率保持在 24%。

地鐵公司已達致或超越公司營運協議的要求，以及公司本身所制訂更為嚴格的顧客服務承諾。

上半年度的服務改善方面，包括在農曆新年及復活節期間加開機場快綫列車及增加列車班次。連接迪士尼綫與東涌綫的欣澳站已於二零零五年六月一日啓用，而迪士尼綫亦已於二零零五年八月一日通車。

我們在觀塘站與創紀之城第五期之間，以及旺角站與朗豪坊之間增設新行人通道，令乘客出入地鐵網絡更為便利。

公司透過廣泛的推廣活動及宣傳計劃，帶動乘客量的增長。「十送一」計劃延長至本年七月，並附贈購物及飲食優惠券，以增強其物有所值的吸引力。由於經濟環境好轉，「十送一」計劃於二零零五年七月十六日屆滿後，改為推出 **MTR Club** 積分換取免費地鐵車票計劃。在農曆新年及暑假期間，長者與小童再次享有星期日及公眾假期「兩元搭地鐵」推廣活動的優惠。

機場快綫方面，公司進一步擴大其推廣合作夥伴計劃，加入新夥伴如美國運通、Priceline 及維珍航空。公司同時推出以流行卡通人物多啦 A 夢為設計的小童票及以日本風景為主題的團體票。

此外，公司繼續致力改善地鐵與其他交通工具的接駁，其中包括推出九項轉乘折扣優惠，及增設兩個「地鐵特惠站」，令全港的「地鐵特惠站」增加至十六個。

期內，公司在四個車站完成加建月台幕門，進一步改善車站環境。目前共有六十七個地下月台裝有月台幕門，公司預計於二零零六年初完成所有七十四個地下車站的月台幕門加建工程。

車站商用設施及其他業務

公司增加非車費業務的策略，使車站內的商務及其他業務取得出色表現。本年上半年度的收入較去年同期增加 30.2% 至七億五千四百萬港元。

廣告收入受惠於零售行業的強勁表現，較二零零四年首六個月增加 15.8% 至二億二千萬港元。公司將繼續努力在列車及車站內推出新的廣告形式。

電訊服務收入增加八千七百萬港元至二億零一百萬港元。主要是由於一間電訊服務營運商為提前終止合約而付出的一次性補償。公司繼續將網絡提升至 3G 標準，預計年底前乘客便能在地鐵全綫使用 3G 服務。

由於透過車站翻新計劃令零售空間擴大及租金上調，車站內商用設施收入上升 11.6% 至一億六千四百萬港元。於本年首六個月期間，隨著十個車站的翻新，增加了四十一間新商店，零售樓面面積增加 7.0%，至二萬零三十平方米。期內，地鐵網絡所吸引的新公司及品牌，包括主要藥房連鎖店屈臣氏、時裝連鎖店 ebase 和 IP Zone、香港十大書坊及余仁生等。

八達通卡有限公司（八達通）的服務供應商數量由二零零四年十二月三十一日的二百九十九家，增至二零零五年六月三十日的三百零九家。於二零零五年六月，八達通卡的流通量增至一千二百四十萬張，而每日平均交易量亦增至六千三百一十萬港元。於本年首六個月期間，地鐵公司應佔八達通的稅前盈利增加 45.0% 至二千九百萬港元。至二零零五年六月三十日止，另有六十九輛專綫小巴接受八達通卡，令總數增加至二千七百一十一輛；而接受八達通卡的紅色小巴亦增加七十輛至一百二十輛。另有十七個停車場加入系統，使總數增加至一百八十二個。

對外顧問服務收入較去年同期上升 31.5% 至九千六百萬港元。在中國內地，公司在北京、天津、廣州及上海等多個城市簽署新的顧問及培訓合約。公司亦取得台灣高鐵公司的另一份培訓合約。

在荷蘭，由八達通及地鐵公司擔任分包商的全國性自動票務系統的建造工程已經完成。該系統的生產點裝置測試已於二零零五年四月展開，預計整個系統於今年秋季能全面投入服務。

未來香港項目

隨著欣澳站於二零零五年六月一日啓用後，連接東涌綫至香港迪士尼樂園渡假區的迪士尼綫已於二零零五年八月一日通車。

毗鄰香港國際機場的機場快綫新終點站博覽館站的建設工程如期進行，並將於二零零五年年底啓用。公司與機場管理局已於七月就連接機場站離境月台至航天廣場簽署臨時協議。

政府已宣布著手進行西港島綫的規劃和籌備工作。西港島綫為港島綫的延伸，包括位於西營盤、大學及堅尼地城的三個新車站。公司將於隨後數月與政府討論該綫路的範圍、成本及資金需求等事宜。已提交的南港島綫建議書尚待政府在年底前完成南區的旅遊及商業發展項目規劃後作出決定。

東涌纜車項目已於四月十九日正式命名為「昂坪 360」，票價並已於六月三十日公布。該項目包括觀景纜車及文化主題村。觀景纜車全長五點七公里，途經大嶼山北部，讓乘客可輕鬆抵達昂坪的天壇大佛。於二零零六年啓用後，「昂坪 360」勢將成為香港另一主要旅遊景點。

接駁新行人通道至地鐵網絡的工程繼續進行。連接金鐘站與太古廣場三座的金鐘道隧道，其主要管道挖掘工程進展良好。公司正積極開展兩項新計劃，其中一項是連接始創中心與太子站，另一項是連接長荔街與荔枝角站。

香港以外地區業務的發展

公司在二零零五年繼續致力拓展香港區外的業務，為股東創造長遠價值。年內的首六個月，公司在中國內地及歐洲均取得重大進展。

中國內地

地鐵公司於二零零四年一月，就深圳地鐵四號綫二期的建設及四號綫一期與二期三十年的營運，與深圳市人民政府簽訂原則性協議。深圳項目採用公司行之有效的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，並獲深圳市人民政府授予四號綫地鐵沿綫車站與車廠的物業發展權，總樓面面積達二百九十萬平方米。二期的總項目成本估計為人民幣六十億元。

於二零零五年五月，地鐵公司與深圳市人民政府草簽《特許經營協議》，令該建設一運營一轉移形式項目向前邁進一大步。二期的籌備工作，包括施工圖設計及工地勘測已經開始，預期建設會在《特許經營協議》獲國家發展及改革委員會正式批准後開始。

在草簽深圳地鐵四號綫《特許經營協議》同時，地鐵公司與深圳市人民政府亦就深圳地鐵二號及三號綫的投資、建設與營運簽署一項合作備忘錄。建議中長十四點四公里的二號綫為深圳西部地區提供服務，共有十一個車站，自一號綫的世界之窗站至蛇口西。三號綫位於深圳東部，全長三十二點八公里，共有十九個車站，自羅湖區的紅嶺中路至龍崗區的龍興街。

在北京，地鐵公司於二零零四年十二月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(京投)及北京首都創業集團有限公司(首創)簽訂原則性協議，成立一間地鐵公司擁有 49%、首創擁有 49%，及京投擁有 2% 的公私合營公司，以投資、建設及經營北京地鐵四號綫。隨後，公司及其合作夥伴首創及京投，於二月與北京市人民政府草簽北京地鐵四號綫《特許經營協議》。四號綫全長二十九公里，共有二十四個車站，由豐台區南四環路馬家樓站，至西北海澱區龍背村站。特許經營期為期三十年，總投資額達人民幣一百五十三億元，其中 70% 由北京市人民政府提供，餘下約人民幣五十億元由公私合營公司提供。該協議現尚待國家發展及改革委員會批准。

在深圳及北京等發展項目取得進展後，地鐵公司亦於五月與武漢市人民政府簽訂一項合作備忘錄，就武漢市地鐵的建造和營運，進一步探討合作機會。武漢市是中國中部的大城市，人口近七百萬，現擁有一十公里長的營運鐵路，並計劃於二零一一年前將鐵路網絡延長至七十公里。

歐洲

在歐洲，地鐵公司的發展主要集中競投車務營運專營權，並首先進軍相對開放的英國市場。該等專營權只需投入有限資本，惟公司須以擔保或履行保證方式提供財務支持。於本年上半年度，公司正於英國進行的兩項專營權投標工作均取得進展。

公司擁有與英國 Great North Eastern Railway Holdings Limited 的合營公司 29% 的權益，該合營公司正競投肯特郡鐵路的綜合專營權服務合約。肯特郡鐵路是英國南部肯特郡近郊的列車網絡，其營運包括一百七十九個車站及一千六百輛列車，每年收入約三億英鎊。最終競投已於七月底結束。此外，公司與 Laing Rail Limited 成立一間各持有 50% 股權的合營公司，以爭取獲得為倫敦泰晤士河南北兩部地區網絡服務的一個同類商機— Thameslink/大北方專營權，其最終競投將於九月初結束。這兩個項目的競投結果預期於本年年底前或明年年初揭曉。

公司於五月委任郎俊明先生為行政總裁—歐洲業務，以助發展歐洲業務。郎俊明先生曾任英國大型交通服務公司 FirstGroup plc 的鐵路營運部董事總經理，在英國及歐洲大陸的鐵路行業擁有豐富經驗。

物業業務

隨著香港就業及薪酬前景改善、經濟持續增長及投資者對港元資產興趣提高，在第一季及第二季前期的物業市場氣氛極佳。第二季後半段，港元短期利率逐步上升，推高按揭貸款利率，對普通住宅市場銷售量有所影響。豪宅市場受加息影響較少，二零零五年首六個月銷情仍保持暢旺。寫字樓及零售商舖方面，受強勢經濟推動，在供應緊張而需求不斷增長下，租金不斷上升，主要市中心地段以至非市中心地段的租金均錄得增長。

二零零五年上半年度，在機場鐵路沿綫的映灣園第十座（東涌站第三期）、藍天海岸第二期水藍天（東涌站第二期），以及凱旋門（九龍站第三期）的住宅單位開始預售，市場反應熱烈，凱旋門的銷售速度尤遠超預期。在此上半年期間，水藍天獲發入伙紙。位於將軍澳綫將軍澳站的君傲灣（五十五 b 區）及將軍澳豪庭（五十七 a 區）的預售成績良好，將軍澳豪庭亦已取得入伙紙。

因此，公司二零零五年上半年度的物業發展業務取得良好的成績，發展利潤達十五億二千萬港元。如公司二零零四年年報所述，發展利潤絕大部分來自機場鐵路沿綫的發展項目。在二零零五年上半年度，利潤主要來自隨著建築及銷售進度確認的奧運站第三期、東涌站第一期酒店部分、藍天海岸及映灣園（分別為東涌站第二及第三期）的遞延收益。在將軍澳綫，公司已接收位於坑口站，總面積為三千五百平方米的「連理街」商場，並確認入帳。蔚藍灣畔、維港灣及擎天半島的剩餘單位銷售成績亦為二零零五年上半年度的物業發展利潤帶來貢獻。

二零零五年一月，將軍澳八十六區第一期的發展項目批予長江實業(集團)有限公司的附屬公司港業投資有限公司，發展合約並於二月簽署。有別於以前的物業招標，公司承諾在該項目上與投標者各自支付一半地價，以鼓勵更多物業發展商參與競投，從而增加公司的利潤攤分。

公司的商業投資物業組合增加，且於二零零五年上半年表現出色，租金收入較去年同期增加 20.4% 至五億七千九百萬港元。自二零零五年一月起，公司攤分德福廣場二期租金收入的比率增加。期內，公司投資物業的出租率維持在 100%。二零零五年上半年消費開支增長，使公司從商場租戶取得更佳的營業額租金。期內，續約租金的水平較先前租金平均高出 12%。坑口站「連理街」商場已於首日全數租出，並於二零零五年四月一日開幕，為公司商業投資物業組合增加三千五百平方米的零售面積。

有鑑於來自新商場的競爭日益增加，公司透過不斷實施強而有力的市場推廣計劃，包括提升商場形象、促銷及大型活動等，致力維持公司商場的競爭優勢。公司亦依據購物者偏好調查不斷改進商戶組合，引入更多新商戶，包括 Clarins、Leonidas、迎囍大酒樓、Ruby Tuesday 及商務印書館。公司於 Union Square 的全新旗艦購物商場「Elements」預租進展良好，獲不少著名零售商青睞，截至二零零五年六月底其出租率已接近三成。

公司的物業管理業務錄得穩定增長，上半年組合加入坑口站蔚藍灣畔及映灣園第六、七及八座後，收入較去年首六個月上升 15.1% 至六千一百萬港元。截至二零零五年六月三十日，地鐵公司在香港管理的住宅單位增至五萬二千六百五十三個，商業及寫字樓面積則增至五十六萬二千二百九十六平方米。

在中國內地，公司繼續發展物業顧問及管理業務，並簽訂兩項新的豪華住宅管理合約，包括北京的北辰北苑 B3 居住區以及重慶的卓越美麗山水。

財務回顧及融資活動

財務回顧

誠如二零零四年年報所述，公司二零零五年的財務報表受香港財務報告準則與國際準則併軌的影響，該併軌已於二零零五年一月一日生效。關於採納新會計準則引致的影響，已詳列於前述附註內。在適用於公司的新準則當中，採納關於投資物業的《香港會計準則》第四十號導致股東資金內的九十一億六千八百萬港元投資物業重估儲備重新撥入保留溢利。在計入因物業重估所得的重列利潤的十六億零四百萬港元遞延稅項開支，以及根據《香港財務報告準則》第二號以股份為基礎的開支而作出的輕微調整後，二零零四年十二月三十一日的股東資金因此減少十四億八千三百萬港元至六百一十八億九千二百萬港元。連同少數股東權益的八百萬港元，於二零零四年十二月三十一日的總權益重列為六百一十九億港元。此外，根據《香港會計準則》第三十二及第三十九號而於二零零五年一月一日將衍生工具以市價計算，導致保留溢利於同日內增加一億九千萬港元及對沖儲備減少六千六百萬港元，因此在二零零五年一月一日的總權益增加至六百二十億二千四百萬港元。二零零四年的比較數字亦已重列，以符合《香港會計準則》第四十號，包括因二零零四年投資物業重估盈餘而產生二十億四千七百萬港元（計入四億三千五百萬港元遞延稅項後）的利潤增加。必須強調，所有此等變更均為因應香港採納新的《國際財務報告準則》而變為必須。所有該等會計準則的變化，均並無改變公司的現金流量或公司基本業績。

上半年度的財務表現再次超越本港整體經濟的上升趨勢。總收入為四十三億八千五百萬港元，較去年同期上升 10.0%。隨著地鐵行車綫及機場快綫乘客量分別上升 2.5% 及 5.6%，車費收入增加 4.1% 至二十九億八千八百萬港元。地鐵行車綫及機場快綫平均車費分別上升 1.1% 及 4.3%。包括物業投資收入在內的非車費收入錄得 25.2% 的大幅增長，達至十三億九千七百萬港元，其中包括向一間電訊服務營運商收取因提前終止合約而繳付的一次性收入。

上半年度的未計折舊前經營開支較去年同期上升 3.7% 至十八億四千四百萬港元。二零零五年，路軌更換開支的會計政策出現變動。與路軌更換有關的開支自二零零五年一月一日起予以資本化，並透過折舊開支按資產的使用年限攤銷。以往年度，該等開支分別按員工成本、存料及維修與保養成本記入損益表。該變動導致經營開支減少約四千萬港元，而折舊開支相應增加三千九百萬港元。若不計入此數，則未計折舊前的經營開支較去年增加 6.0% 或一億零六百萬港元，主要原因是歐洲及中國內地的新業務發展開支、非車費業務組合擴大、鐵路營運的地租及差餉增加，以及於二零零四年對適用於電訊業務的地租與差餉作出非經常性調整。

未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤達二十五億四千一百萬港元，較去年同期增加 15.0%。經營毛利率為 58.0%，較去年提高 2.6 個百分點。

上半年度入帳的物業發展利潤達十五億二千萬港元，主要來自與映灣園、奧運站第三期、藍天海岸及東涌站第一期有關的遞延收益，以及接收將軍澳綫坑口站發展項目「連理街」所得的利潤。因此，首六個月的未計折舊前經營利潤為四十億六千一百萬港元，較去年同期增加 20.8%。

上半年度的折舊開支增加 9.5% 至十三億六千二百萬港元，主要由於上述關於路軌更換的會計政策變動以及投入使用的新資產的折舊所致。由於借貸減少，淨利息開支下降 14.7% 至六億三千四百萬港元。首六個月投資物業市值變動達十億一千五百萬港元，該變動於二零零五年一月引入新會計準則後首次在損益表中確認。連同應佔的八達通稅前盈利，並扣除公司應佔聯營公司在肯特郡鐵路綜合專營權競投開支，除稅前利潤增加 122.2% 至三十億九千九百萬港元。所得稅開支相應增加 122.1% 至四億九千三百萬港元，其中四億八千一百萬港元屬非現金支出的遞延所得稅。因此，集團於本年上半年度的利潤增加 122.2% 至二十六億零六百萬港元。每股盈利由去年同期的零點二二港元增至零點四八港元。然而，若不包括投資物業市值變動所得利潤及由此產生的遞延稅項，則集團的淨利潤為十七億六千九百萬港元，較二零零四年增加 50.8%，每股盈利則為零點三三港元。

董事局宣布派發中期股息每股零點一四港元，與去年相同。如往年的派息安排，凡擁有香港地址的股東均可選擇以股代息。公司的大股東財政司司長法團已同意延長以股代息安排至包括公司截至二零零六年十二月三十一日的三個財政年度為止。因此，財政司司長法團將選擇收取股份以取代全部或部份可獲的股息，以確保公司以現金派發的股息佔派息總額不超過 50%。

集團保持穩健的財政狀況。由於保留溢利以及政府與其他股東透過代息股份再投資所獲得的權益增加，股東資金增至六百四十二億一千四百萬港元。上半年

度的主要資本性開支與迪士尼綫、東涌纜車項目及其他資本性改善項目有關。於期內，集團的總借貸由三百零三億七千八百萬港元降至二百九十一億五千三百萬港元，總負債權益比率由 49.1% 改善至 45.4%。如果計入現金結餘，於二零零五年六月三十日集團的淨負債權益比率為 45.1%，二零零四年十二月三十一日則為 48.6%。

集團於二零零五年上半年度來自鐵路及相關業務的淨現金流入增至二十五億六千二百萬港元，而二零零四年同期為二十三億零一百萬港元。物業發展項目所得現金自二零零四年上半年度的十億二千三百萬港元，大幅增至二十三億三千二百萬港元。資本性項目開支及利息開支的現金支出分別達二十三億一千六百萬港元及七億二千一百萬港元。計入派付股息七億五千五百萬港元及其他小額變動後，淨現金流入由二零零四年同期的二億八千五百萬港元增加至十億四千四百萬港元。扣除償還貸款淨額十一億二千二百萬港元後，淨現金支出為七千八百萬港元，而二零零四年的淨現金支出則為三百萬港元。

融資活動

集團在四月至六月間成功發行合共十五億港元的港元債券，包括五億港元的十年期票據以及兩批五億港元的十五年期票據，票面息率分別為四點五厘、四點二八厘及四點七五厘。該等債券不僅提供極具成本效益的定息資金，亦有助公司進一步延長債務組合年期。

為把握銀行市場充裕的資金及信貸息差收窄帶來的機遇，集團亦與部分主要往來銀行簽署多項七年及十年的雙邊貸款協議，合共二十八億港元。該等新融資為集團於二零零五年六月底的尚未動用承諾銀行貸款增至七十六億港元，足以應付集團至二零零六年第二季的預期資金需要。

公司繼續根據其制定的「理想融資模式」審慎管理債務組合，達致一個足以分散債務組合風險及具備充足融資準備的均衡債務結構。截至二零零五年六月三十日，集團未償還借貸的還款期分佈均衡，其中 21% 須於兩年內償還，29% 於二至五年內到期，50% 則於五年後到期。集團 66% 的借貸為固定利率貸款，99% 以上以港元為單位或對沖為港元。

儘管自去年下半年度起短期利率開始上升，但集團的借貸成本比去年同期的四點八厘，僅微增至二零零五年上半年度的五厘，原因是集團維持審慎的固定利率債務水平及新融資條件理想。

人力資源

在二零零四年推出的新長遠目標、使命及公司信念引領下，公司員工的生產力於二零零五年上半年度持續提升。截至二零零五年六月三十日，員工人數已略為下降至六千五百一十一名。

展望

儘管油價高企及利息上升，各種無法預見的情況除外，我們預期香港的經濟狀況在今年下半年度仍會保持良好。

公司的鐵路業務應可繼續受惠於香港有利的經濟環境，而新啓用的迪士尼綫亦會帶來更多乘客。同樣，公司的車站內商用設施及相關業務亦預期會受惠於經濟增長。惟二零零四年下半年有關業務表現已經十分強勁，加上上文所述電訊合約提前終止之非經常性收入，預計下半年的增幅可能減慢。

公司的物業租賃業務，受惠於旗下商場及國際金融中心二期的全面租出，以及較高的續約租金與營業額租金，應可繼續改善，但預計升幅會較溫和。隨著下半年度水藍天、映灣園第九至十二座及清水灣道八號共二千零二十一個住宅單位加入公司的物業管理組合，預期公司的物業管理業務亦會錄得增長。

誠如我們在二零零四年年報所述，在公司的物業發展業務中，二零零五年下半年度的物業發展收入將絕大部分來自機場鐵路沿綫物業。具體而言，根據建築及預售的進展，我們預期在未來一年半至兩年內把餘下四十四億港元的遞延收益入帳。若九龍站凱旋門的入伙紙於年底前發出，我們將在本年度內，而非先前所預期的明年，把該項目的收入確認入帳。在將軍澳綫，我們預期在下半年度可將五十七 a 區發展項目將軍澳豪庭的三百九十個住宅單位的利潤確認入帳。其他物業發展利潤的入帳時間，將取決於建築進度、預售情況及入伙紙的發出時間。

常務總監一車務及業務發展祁輝先生宣布將於公司竭誠服務二十八載後，在二零零五年十二月退休。在這二十八年當中，祁先生貢獻良多。我們感到欣慰的是，祁先生同意在退休後，繼續為公司的國際業務，尤其是歐洲業務發展，提供意見。在祁先生退休後，將由麥國琛先生出任署理車務總監一職。麥先生在地鐵公司服務超過十八年，並自二零零四年三月一日起一直擔任副車務總監。最後，本人藉此機會感謝公司的全體董事、管理層及全體員工，以及其他有關人士的鼎力支持。

承董事局命
周松崗
行政總裁

香港，二零零五年八月二日

以上財務資料並不構成集團截至二零零五年及二零零四年六月三十日止六個月的法定財務報表，惟乃取自該等財務報表。

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」）存檔的截至二零零四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八月二十六日至二零零五年九月一日（包括首尾兩日）期間暫停辦理股份過戶登記手續。若要符合收取中期股息的資格，所有過戶文件連同有關的股票必須在二零零五年八月二十五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。中期股息預期將於二零零五年十月二十七日或該日前後派發。

董事局成員：錢果豐博士（主席）**、周松崗（行政總裁）、張佑啓教授*、艾爾敦*、方敏生*、何承天*、盧重興*、施文信*、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（黃志光）**

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