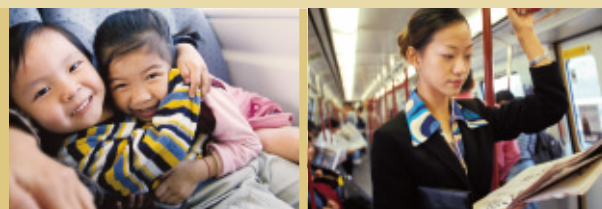




中期報告 2003

長遠目標 地鐵 — 香港邁向國際大都會的特快
列車。 **使命** 發展及管理世界先進水平鐵路，優質
物業和其他有關業務，提升香港的生活質素。



目錄

主要數據	1
二零零三年紀要	2
主席函件	3
行政總裁的業務回顧及展望	5
公司管治及其他資料	12
營運網絡及擴展潛力	14
綜合損益帳	16
綜合資產負債表	17
綜合股東權益變動表	18
綜合現金流量表	19
未經審核之中期財務報告附註	20
獨立審閱報告	28
主要股東資料	

主要數據

財務摘要 百萬港元	截至2003年 6月30日止半年度	截至2002年 6月30日止半年度	增/(減)百分率
總收入			
— 車費	2,567	2,752	(6.7)
— 非車費	1,000	964	3.7
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤	1,814	2,054	(11.7)
物業發展利潤	678	1,314	(48.4)
未計折舊前經營利潤	2,492	3,368	(26.0)
股東應佔利潤	113	1,612 [†]	(93.0)
資產總值	99,460	101,119 ^{††}	(1.6)
貸款、融資租賃債務及銀行透支	32,503	33,508*	(3.0)
股東資金	52,980	53,574 ^{††}	(1.1)
財務比率 百分率			
經營毛利率	50.9	55.3	(4.4)百分點
總負債權益比率	61.3	62.5 ^{††}	(1.2)百分點
利息保障 倍數	2.8	4.0	(30.0)
股份資料			
每股基本盈利 港元	0.02	0.32 [†]	(93.8)
每股股息 港元	0.14	0.14	-
於6月30日的股價 港元	8.95	10.10	(11.4)
於6月30日的市值 百萬港元	46,921	51,721	(9.3)
營運摘要			
總乘客人次			
— 地鐵行車綫 百萬計	360.2	371.4	(3.0)
— 機場快綫 千計	2,894	4,114	(29.7)
平均乘客人次 千計			
— 地鐵行車綫 週日	2,145	2,202	(2.6)
— 機場快綫 每日	16.0	22.7	(29.5)
每名乘客車費收入 港元			
— 地鐵行車綫	6.64	6.67	(0.4)
— 機場快綫	60.94	66.88	(8.9)
估專利公共交通載容量比率 百分率			
— 所有列車	23.9	22.8	1.1百分點
— 過海交通	58.2	57.5	0.7百分點
估往來機場交通載容量比率 百分率			
— 機場快綫	23	26	(3)百分點

* 於二零零二年十二月三十一日的數據

† 包括因會計政策改變所作出的前期調整之重列

二零零三年紀要



首個地鐵/九廣鐵路公司共用的轉車站南昌站的工程現已完成



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



九龍塘站的新出入口正式啟用

一月

- 政府要求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

- 公司的環保管理工作得到國際認證機構認同，取得ISO 14001國際認證，ISO 14001是由國際標準化組織(ISO)確立的一套標準，旨在鼓勵環保管理，在國際上備受廣泛採納。

四月

- 二零零三年四月二十二日地球日，地鐵公司在其網頁www.mtr.com.hk刊載第二份公司《可持續發展報告》。
- 公司借助在四月至五月期間市場環境優勢，發行合共十一億港元定息十年期債券，以低廉成本從本地資本市場吸納資金。

五月

- 公司就深圳市地鐵四號綫發展，與深圳市發展計劃局簽訂合作備忘錄，提供鐵路顧問服務。深圳市地鐵四號綫延綫全綫長十六點四一公里，由深圳市少年宮至龍華鎮中心，跨越福田區及寶安區。

六月

- 公司完成首個地鐵/九廣鐵路公司共用的轉車站南昌站的工程，已準備就緒於本年稍後時間投入服務。
- 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。
- 九龍塘站為市民而設的新出入口，較預期提前三個月啟用。
- 公司借助利率創新低以及市場資金充裕的優勢，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。

主席函件

致各有關人士：

本人於二零零三年七月二十一日獲委任為公司主席，首次向地鐵公司(下稱「地鐵」)各有關人士發表講話。承蒙委此重任，深感榮幸，盼望與署理行政總裁祁輝先生為首的公司管理層通力合作。

本人首先向二零零三年七月二十日離任的蘇澤光先生致謝。蘇先生領導地鐵取得多項驕人成績，當中包括興建機場鐵路和將軍澳綫、發展機鐵沿綫多個物業組合、發展八達通卡、成功拓展對外顧問業務，當然還包括把公司股份在香港聯交所上市。公司營運方面，蘇先生與管理層不斷節省成本以求提高效率，同時提高服務水平，這從車站與列車翻新工程、北角轉綫站及月台幕門等可見一斑。蘇先生的另一項要績乃善用公司資產來增加收入。公司廣告和車站商店出租業務的佳績以及新近成立的TraxComm Ltd，正是公司增加收入的好例子。本人謹代表地鐵感謝蘇先生英明領導、盡忠熱誠、努力不懈，使公司得享今天的成果。

公司二零零三年上半年錄得淨盈利一億一千三百萬港元，較去年同期大幅下跌百分之九十三，每股盈利二仙。正如祁輝先生在「行政總裁的業務回顧與展望」中所述，除了嚴重急性呼吸系統綜合症(以下簡稱「非典型肺炎」)的衝擊外，利得稅會計準則修訂、物業發展盈利下降以及將軍澳綫通車導致折舊和利息成本增加，均促使淨盈利下跌，其中若干項目如遞延稅項為非現金開支。今年下半年度的業績應見改善，尤其公司收取國際金融中心二期的十八層物業後，當中的物業發展利潤可帶動改善業績。然而，公司未計折舊、利息及稅項前的經營利潤在上半年依然強勁，達二十四億九千二百萬港元水平。

非典型肺炎對本港市民造成沉重打擊。本人謹代表地鐵向全港奮勇抗炎的醫護人員致以謝忱和敬意，並感謝地鐵全體員工，尤其是前綫人員努力工作，在非典型肺炎爆發期間發揮專業精神。疫症影響了地鐵各方面的運作，但公司已作出應變，由大幅加強清潔列車、車站及出租物業至增加列車和車站的空氣流通量，均見公司確保乘客安全至上的原則，同時積極節省成本。隨著非典型肺炎減退，公司推出多項計劃增加收入，當中包括乘車優惠和商場推廣等。有關推廣活動成效理想，地鐵行車綫週日平均乘客量從二零零三年四月錄得一百八十萬人次的低位回復至六月二百二十萬人次，而地鐵旗下商場的人流也見恢復，甚至超過非典型肺炎爆發前的水平。機場快綫營運已見合理復甦，但乘客量仍受航空公司乘客減少所影響。

長遠而言，非典型肺炎的危機可視為深遠而正面的社會轉變先兆，有助加強香港的發展動力和持續的優勢。

地鐵作為主要公共交通工具營辦商，一向備受公眾和政界注視。過去六個月，輿論一直圍繞兩個課題：公司的物業發展和減價的可能性。

公司於二零零零年印發的初次公開招股書上早已闡明，物業發展是地鐵業務模式的重要一環，卻被批評造成市場供過於求。

目前住宅單位供應過量的問題乃多個因素如經濟環境、通縮、消費者缺乏信心、失業及九十年代末期因需求令供應增加使然。問題主要源自需求，如保持目前暫停新土地供應，隨著需求復甦，供過於求的問題終會解決。

往績證明公司的「鐵路結合物業發展」模式相當成功，更為世界各地爭相仿效。這個模式為香港提供世界級鐵路系統，毋須政府任何補貼，這幾乎是全球獨一無二的例子，為香港及公司贏得國際讚譽。此外，政府在公司的股本投資享有合理回報，也受惠於大額地價收入。有關地價由地鐵與發展夥伴支付，自一九九五年起計合共為五百八十億港元。公司已向政府力陳事實，並表達我們認為政府應就這一行之有效的模式宜採取審慎態度。

車費折扣和車費釐定機制一直備受關注。公司自成立以來，一直積極回應乘客的需要。畢竟，業務要創佳績，公司必須提供相宜的價格及優質的服務。

作為上市公司，地鐵具有眾多國際及本地機構股東及本地個人股東，為股東資金增值實在責無旁貸，並與利潤表現息息相關。公司自一九九八年已致力減省成本，如每公里的列車營運成本已減少百分之二十六，可是基於需要每日為超過二百二十萬人次提供安全、可靠而頻密的服務，減省成本是有限制。

就單純站在市場可以負擔的收費水平及提供免費乘車之間立場取得適當平衡，公司已積極與政府展開商討，並務求貫徹香港一直重視的用者自付、市場自主及為乘客提供高增值服務的原則。我們相信在「票價自主」制度下，這三項原則互不抵觸，結果會令各方受惠。

另一項受股東及公眾矚目的事項是香港鐵路業可能發生的整合。公司認為若合併安排妥善，公司與九廣鐵路有限公司(簡稱「九鐵」)合併可以為香港創造龐大經濟效益。公司也意識到，合併工作複雜而規模大，需要相當技巧和果斷精神。公司現正等待政府及早就此事作出決定。同時，在有利可圖的情況下公司歡迎任何與九鐵的合作機會，提高鐵路業的競爭力及整體服務質素。

公司積極改善地鐵與巴士的接駁服務，尤其在港島區及南九龍區，本人深表欣喜。服務有所改善，加上減少了重疊巴士路線，使巴士和鐵路能提供更協調的服務。此舉不但可為公眾人士提供更佳服務，也可減少交通擠塞及街道空氣污染。

最後，我感謝祁輝先生、管理層及地鐵全體員工努力不懈，鼎力支持。



主席

錢果豐博士

香港，二零零三年七月三十一日

行政總裁的業務回顧及展望

本港三月份爆發非典型肺炎，嚴重影響地鐵公司截至二零零三年首六個月的業績，也嚴重打擊旅遊業和本地經濟活動，地鐵行車綫及機場快綫的載客量同時短暫大幅下跌。非典型肺炎加上普遍疲弱的經濟和消費，影響了公司其他大部分的業績。

上述因素導致公司截至二零零三年六月三十日的六個月收入較二零零二年同期下跌百分之四至三十五億六千七百萬港元。雖然生產效率持續提高，未計折舊和利息前經營利潤仍減少百分之二十六至二十四億九千二百萬港元。去年八月將軍澳綫通車後，折舊和利息開支大幅攀升，加上有關遞延稅項的會計準則及公司利得稅率的變動，以及物業發展利潤下降，純利由去年同期的十六億一千二百萬港元下跌至一億一千三百萬港元。二零零三年上半年每股盈利為二仙。需指出的是，有關遞延稅項的會計準則變動導致期內溢利減少三億七千五百萬港元，但有關變動為非現金項目，故不影響公司的現金流量。基於今年上半年的營運現金流量穩健，而於二零零三年六月三十日的可分配保留溢利達一百一十七億五千一百萬港元，加上對二零零三年下半年的展望，董事局宣布派發中期股息每股十四仙，與去年派發的中期股息相同。

鐵路營運

二零零三年上半年，由於爆發非典型肺炎，地鐵行車綫錄得總載客量三億六千零二十萬人次，較去年同期下跌百分之三。週日平均載客量為二百一十萬人次，下跌百分之二點六。非典型肺炎對地鐵的影響可作以下闡述：地鐵行車綫於二零零三年一月及二月的總乘客量較二零零二年同期增加百分之五點四，而二零零三年三月至六月的總乘客量則較二零零二年同期少百分之七點一。繼將軍澳綫在二零零二年八月啟用後，公司整體載客量在香港專利公共交通市場的佔有率，由去年同期的百分之二十二點八微升至百分之二十三點九。地鐵在過海載客量的市場佔有率也由百分之五十七點五上升至百分之五十八點二。

非典型肺炎導致經機場抵港及離境旅客人數下降，機場快綫的乘客量較去年上半年驟跌百分之二十九點七，

而市場佔有率則由百分之二十六跌至百分之二十三。非典型肺炎對機場快綫的影響可作以下闡述：二零零三年一月及二月期間機場快綫的總乘客量較二零零二年同期少百分之一點四，但二零零三年三月至六月期間的總乘客量則較二零零二年同期少百分之四十三點三。

正如主席函件所言，公司於非典型肺炎爆發期間採取了多項措施確保乘客健康和 safety。有關措施包括加強清潔車站及列車、增加車站與列車的通風量、為乘客在需要時提供口罩以及在地鐵的電子資料屏幕上顯示衛生署的衛生建議。

地鐵的營運表現繼續達致或超越所有法定要求和承諾目標。列車服務可靠性再見提高，員工和乘客的安全表現也再創新高。期內列車服務供應及乘客服務車程準時程度同時高達百分之九十九點九。公司致力提高將軍澳綫的服務質素及可靠性，該綫的列車服務供應提高至百分之九十九點九，成為該區的主要交通工具。

經濟持續疲弱，為了增加乘客量及與乘客共渡時艱，「十送一」計劃延長至二零零四年初，並於上半年推行連串其他推廣活動，當中包括五月推出「搭五次送現金優惠券」及「小童長者兩元搭地鐵」等優惠，振興疫後經濟。機場快綫方面，公司推出多種針對不同顧客的推廣優惠包括地鐵股東、團體套票、小童及長者等優惠。由青衣往香港站的機場快綫早晨專綫服務的試驗期也延長至二零零三年十月。

在改善地鐵服務、舒適程度及效率上都取得進一步成果。地下車站加裝月台幕門的進度理想，金鐘及太子站已完成加裝工程，並計劃二零零三年底前多完成四個車站的加裝工程。車站改善計劃方面，灣仔、九龍塘、尖沙咀及旺角站的翻新工程已經展開，預計大部分工作將於年底前完成。

地鐵網絡繼續連繫其他交通工具。位於南昌及美孚與西鐵接駁的轉綫設施預計於本年稍後隨西鐵通車相繼啟用。為配合預期西鐵帶來的額外乘客量，公司現將東涌綫列車加長為八個卡車，並為荔景與奧運站之間新增行車軌道展開測試，使東涌綫列車可駛往南昌站。

二零零三年上半年之營運表現承諾

服務表現項目	營運協議目標	客戶服務承諾目標	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	1,165,927
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	15,893
增值機可靠性	95.5%	97.5%	99.2%
售票機可靠性	93.0%	97.5%	99.5%
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%	99.7%
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%	99.8%

此外，公司繼續加建行人通道，方便乘客出入車站，現正在旺角、九龍塘、彩虹及葵芳站興建新通道，另計劃再興建三條通道。專為使用接駁巴士的乘客而設的轉乘車費優惠計劃以及提供地鐵車費優惠的「地鐵特惠站」成效甚佳，年內繼續推行。

公司已研究探討有效改善巴士與地鐵接駁服務的方案。該項研究已確定一些改善機會，並於今年下半年總結有關方法。

公司繼續尋求更多減低經營成本的措施，外判更多維修工作及職能，同時盡量增加非行車時段的工作，成功提高生產力。為彌補非典型肺炎對收入造成的損失，公司已落實其他多項節流措施，當中包括要求員工放無薪假期、押後較次要的營運與資本性工程以及因應機場快綫和地鐵沿綫星期日的乘客量減少而調整列車班次。

工程項目

二零零二年七月，公司獲政府批予竹篙灣支綫項目工程。該鐵路工程進展良好，建造合約餘下只有一份尚未批出，而所有機電合約設計工作及土木工程均如期順利展開。自公司二零零二年七月簽訂融資、設計、

興建及營運東涌吊車的臨時協議後，有關設計及策劃吊車系統及相關設施的工作已取得良好進展。東涌吊車條例在二零零三年六月刊憲，預期公司將於本年稍後與政府簽訂項目協議以及私人合約方式的批地協議，以在昂平興建主題村。

二零零三年一月，政府要求地鐵進一步規劃西港島綫一期及開始策劃南港島綫。計劃中西港島綫於二零一二年把地鐵網絡由上環伸延至西營盤及寶翠園站，其後第二期再伸延至堅尼地城。公司已就南港島綫研究委任顧問展開可行性研究工作，預期南港島綫可貫通港島南區和西區，以寶翠園站作為西港島綫與南港島綫的中轉站。南港島綫由數碼港伸延至跑馬地，將設七個或更多車站，並在灣仔連接港島綫。正如二零零二年年報中提及，政府於二零零三年一月已公布把北港島綫的竣工日期延至二零一六年以後。鑒於現有系統仍有空間配合未來的乘客增長，而人口增長預測較低，公司同意政府這項決定。

物業

儘管政府於二零零二年十一月推行穩定樓市措施，二零零三年上半年市道仍見低迷。正如二零零二年年

將軍澳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		於2000年7月批出	2005年
		商場	3,637			
		停車場		75		
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		於2002年1月批出	2006年
		商場	11,877			
		停車場		254		
坑口站	信和置業有限公司 嘉里建設有限公司	住宅	138,652		於2002年6月批出	2005年
		商場	3,500			
		停車場		369		
調景嶺站	長江實業(集團)有限公司	住宅	236,965		於2002年10月批出	2007年
		商場	16,800			
		停車場		587		

將軍澳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		2004-2005年	2007年
		寫字樓	103,130			
		停車場		1,291		
八十六區(將軍澳南站)	14	住宅	160萬		2004-2009年	2013年
		商場	40,000			
		停車場		4,131		

*尚待審定，落實批地條款及完成有關法定程序。

報中提及，公司支持政府措施，同意在二零零三年內不再推出物業發展項目招標。非典型肺炎爆發，買賣雙方都減少接觸，使疲弱樓市雪上加霜。然而，二零零三年前公司推出的未售住宅單位錄得溫和的銷售數目。六月份，公司和合作發展商就東涌站的海堤灣畔二期和映灣園二期推出發售。

基於上述情況，公司錄得物業發展利潤六億七千八百萬港元，較二零零二年上半年減少六億三千六百萬港元。物業發展利潤主要來自東涌站發展項目的遞延收入，根據物業發展工程進度確認入帳的物業發展利潤為六億七千一百萬港元。

儘管面對種種挑戰，業務仍在多方面進展良好。座落於香港站上蓋、面積達十八萬一千三百一十平方米的國際金融中心二期已如期落成，並於七月份由建築師正式簽署實際完工證書，公司應可於七月從所持有的四萬六千六百平方米辦公室面積及相關停車場作為實物資產分攤利潤入帳約三十億港元。

公司開始交收位於機場鐵路沿綫共五千二百三十三個單位，當中包括Union Square擎天半島第一期、東涌站的藍天海岸第一期、映灣園第一期以及海堤灣畔第二期。

位於將軍澳站五十五b區與新世界發展有限公司為首合作的發展項目於二零零二年十二月展開地基工程。此外，二零零三年上半年，有關奧運站D地盤、將軍澳站五十七a區及坑口站三十八b區發展項目的上蓋建築工程主要合約已經批出。因應市場變化，公司申請把將軍澳站五十六區發展項目改為商住混合發展用途，雖然該項建議遭城市規劃委員會否決，公司會按市場需要繼續改善發展用途。

儘管爆發非典型肺炎及零售業萎靡不振，地鐵旗下四個購物商場維持良好表現。爆發非典型肺炎前，物業租金收入在今年首三個月為二億二千八百萬港元，較去年同期上升百分之一。公司就非典型肺炎即時採取應變措施，加強清潔消毒工作，給予租戶短期租金優惠，並推出一連串大型活動以廣招徠。雖然整體六個月的租金收入較去年同期下跌百分之二，出租率仍維持於百分之九十九以上。

隨著新住宅單位陸續入伙，公司的物業管理規模持續增加。截至二零零三年六月三十日，地鐵旗下管理住宅單位總數已上升至四萬六千五百一十九個。在非典型肺炎期間，地鐵的物業管理部門採取一連串積極措施，減低病毒傳播風險，贏得到業主及住戶一致讚揚。

其他業務

非典型肺炎爆發對公司廣告收入造成不利影響，但有關影響因為其他業務的收入上升所抵銷，使其他業務在本六個月的總收入上升百分之八點二至五億一千二百萬港元。將軍澳沿綫各站商店的啟用增加了車站的租賃收入，對外顧問業務也持續增長，而新成立的固網電訊業務方面更有長足的發展。

隨著將軍澳綫啟用，車站商店的數目增加，加上車站改善工程增加商店的面積，使車站商店租賃收入上升百分之十八點四至一億三千五百萬港元。然而，由於非典型肺炎影響該等商店業務，公司為若干租戶提供租金優惠。地鐵繼續透過翻新工程以及提供多元化的服務，提高車站零售環境的質素。太子及青衣站經過重新規劃佈置及粉飾後已煥然一新，而在香港站及青衣站推出嶄新的「小賣亭」形式商店也增加車站的購物氣氛。新加入的車站零售行業包括壽司店及日本糖果店等。

受美伊戰爭及非典型肺炎影響，二零零三年上半年廣告收入較去年同期下跌百分之十三點五至一億六千萬港元。地鐵繼續回應廣告客戶需求，推出嶄新的廣告形式及服務，更把部分車站大堂的廣告板由四封轉換為十二封。截至六月三十日為止，公司合共安裝了二百七十三塊十二封的廣告板，為廣告客戶提供更多選擇。

車站電話亭續約後租金下降，因此電訊服務在上半年的收入微跌百分之一點一至九千萬港元。反之，流動電話營辦商競爭激烈刺激使用量上升，帶動有關收入持續上升。更重要的是，地鐵把握固網電訊市場管制開放的時機，運用本身龐大的光纖網絡和運作經驗，提供批發固網數據和電話服務。地鐵成立 TraxComm Limited 經營電訊業務，並已於六月獲發固網服務牌照。截至六月三十日，三個客戶數據中心已接駁至 TraxComm 的光纖網絡。

八達通卡有限公司進一步拓展業務範圍，流通量上升至九百六十萬張，上半年內共有三十四家新商戶。八達通泊車咪錶試驗計劃十分成功，現已正式實施，另展開試驗八達通卡辦理展覽登記的計劃。八達通不斷於中國大陸及海外拓展商機，取得良好進展。但非典型肺炎也對八達通卡有限公司造成影響，於二零零三年六月期間，八達通卡的每日使用量下降至七百一十萬次，平均每日交易額下降至四千八百一十萬港元，加上新業務的有關成本較高，使地鐵公司在八達

通卡有限公司所佔的盈利下降百分之四十五至一千一百萬港元。八達通卡有限公司在下半年將展開一連串推廣活動，以消減非典型肺炎對該公司全年業績的影響。

對外顧問服務收入較去年同期上升百分之一百八十至七千萬港元。公司分別在中國杭州和成都、台灣台北和高雄、曼谷及倫敦等城市取得了新合約。目前超過一半工程屬長期合約，可帶來較長期的收入。公司與深圳市政府規劃局進一步簽署合作備忘錄，就深圳市軌道交通四號延綫攜手進行可行性研究，另取得國內深圳地鐵和天津濱海快速軌道的培訓合約。公司及八達通卡有限公司獲委任為荷蘭公共交通電子車票系統的設計、興建及營運分包商，公司與八達通卡有限公司負責系統的聰明卡核心營運部分。

營運財務回顧

公司上半年度總收入為三十五億六千七百萬港元，較去年同期減少百分之四。車費總收入為二十五億六千七百萬港元，下跌百分之六點七，主要由於經濟發展持續呆滯，加上二零零三年三月爆發非典型肺炎，導致地鐵及機場快綫的乘客量大跌。然而，慶幸非典型肺炎的影響在接近回顧期末時已告消退，乘客量也逐步回升。但我們在二零零三年上半年度增加了車費優惠，因此地鐵行車綫平均車費由去年同期六元六角七仙微跌至六元六角四仙。機場快綫方面，由於有更多可享用車費優惠的機場員工使用機場快綫，平均車費也下降至六十元九角四仙。

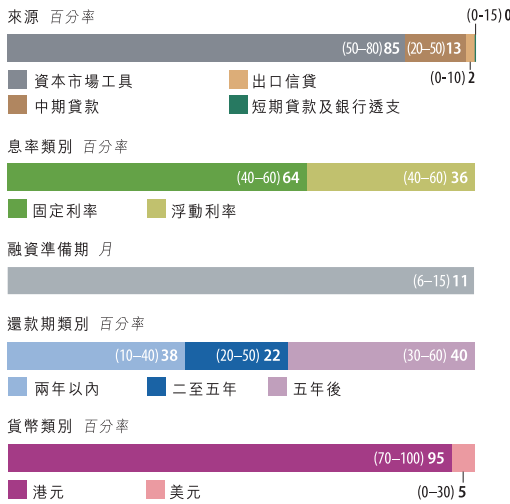
非車費收入為十億港元，較去年同期增加百分之三點七。車站商店租賃及對外顧問服務的收入增加足可抵銷廣告、電訊及租金收入下跌的影響。

未計算折舊前的經營開支較去年同期上升百分之五點五至十七億五千三百萬港元，主要由於二零零二年八月將軍澳綫投入服務，以及因非典型肺炎而額外支出一千七百萬港元。未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤為十八億一千四百萬港元，較去年同期減少百分之十一點七；經營毛利率為百分之五十點九，較去年同期下跌四點四個百分點。

二零零三年上半年度確認的物業發展利潤為六億七千八百萬港元，主要來自配合機場鐵路沿綫物業發展的建築及銷售進度而入帳的遞延收益。因此，二零零三年首六個月未計折舊前的經營利潤為二十四億九千二百萬港元，較去年同期下跌百分之二十六。

(理想融資模式)與實際債務結構的比較

於二零零三年六月三十日



理想融資模式及債務結構

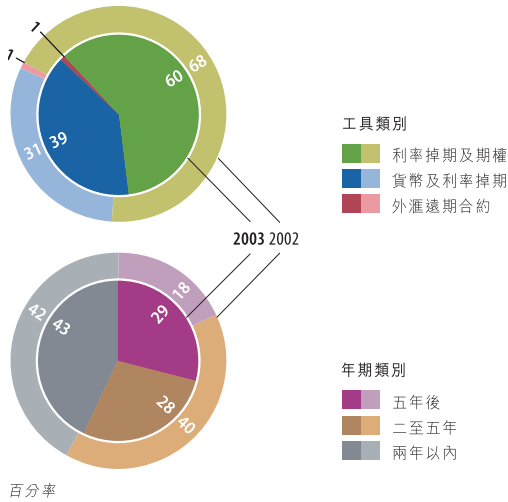
地鐵繼續奉行公司行之有效的「理想融資模式」，對債務組合採取審慎分散風險方針。

按公司的政策，須定期檢討資產的估計可用年期。有關檢討已於二零零三年上半年度完成，結果顯示若干電子及電腦設備資產的可用年期減少，而其他資產尤其是列車、車站建築設施及供電系統等的估計可用年期卻有所增加，故折舊額較檢討前有所減少。然而，由於將軍澳綫於二零零二年八月通車，二零零三年上半年度的折舊實際較二零零二年同期增加。淨利息開支也因將軍澳綫的利息開支在啟用後在損益帳支銷而增加百分之一百一十六點八至八億二千四百萬港元。公司自二零零三年一月一日採納經修訂的利得稅會計實務準則後，上半年度期間確認三億七千五百萬港元的遞延稅項開支，其中三億港元涉及政府三月預算案公布公司利得稅率由百分之十六增加至百分之十七點五。應注意此項遞延稅項開支為非現金項目。連同公司應佔八達通卡有限公司的盈利一千一百萬港元及少數股東權益二百萬港元，上半年度股東應佔集團利潤為一億一千三百萬港元，較去年同期下跌百分之九十三，相等於每股盈利兩仙。

董事局宣布派發中期股息每股十四仙。與以往的股息派發安排一樣，凡登記地址位於香港的股東均有權選擇以股代息的方法收取股息，而政府將根據竹篙灣支綫項目協議的融資安排，豁免收取中期股息的現金部分。

期內，集團的財政狀況保持穩健。由於採用了有關遞延稅項的新會計政策帶來重大的前期調整，部分雖經政府及其他股東以代息股份再投資，加上二零零三年

於二零零三年六月三十日



利率及貨幣風險對沖工具的應用

地鐵積極利用衍生工具對沖利率及貨幣風險，但不作投機用途。

上半年度所增加的保留溢利所抵銷，仍令股東資金減少至五百二十九億八千萬港元。將軍澳綫通車後，資本性開支較去年同期大幅減少。半年度之主要資本性開支以竹篙灣支綫及其他資本改善工程的開支為主。集團借貸總額由二零零二年底的三百三十五億零八百萬港元，減少至二零零三年六月底的三百二十五億零三百萬港元，導致總債務與權益比率由百分之六十二點五微跌至百分之六十一點三。如果計入資產負債表內的現金結存，二零零三年六月三十日集團的淨債務與權益比率為百分之六十點一。

集團截至二零零三年六月三十日止六個月的主要現金流出額為三十六億港元，其中包括支付竹篙灣支綫及其他資本性項目的款項、償還貸款淨額以及支付利息及股息。所支付的款項部分來自經營業務的現金流入淨額，部分則來自二零零二年的現金盈餘。

融資

投資氣氛薄弱，借貸需求不濟，導致港元債務市場資金非常充裕，加上持續低息，促使投資者追捧優質的發行商如地鐵所發行的長期港元債券。公司把握這些有利條件，順利在四月至六月推出合共十六億港元的一系列港元債券，其中包括十一億港元的十年期票據以及五億港元的十五年期票據，後者更是香港有史以來一次最大規模的十五年期港元債券發行。這些債券的發行成本吸引，有助為若干於二零零四年到期之債務再融資，延長公司的債務還款期。

公司又與多間主要往來銀行訂立雙邊信貸協議，務求善用市場資金過於充裕以及市場借貸息差收窄等有利條件。該等新信貸合共四十七億港元，還款期為五年及七年，而公司於二零零三年六月底未動用的承諾銀行信貸因此增至一百零七億港元。這筆款項連同手頭現金，足以應付公司到二零零四年第二季的所有融資需求包括債務再融資。

利率接近四十年新低，公司於二零零三年上半年度支付的平均利率為百分之五點四。

首季末期，公司就機場快綫及部分地鐵列車簽訂首項美國跨境租賃交易。這項交易圓滿達成，為公司帶來可觀的財務利益淨現值。上述利益將於有關租賃期內逐步確認為收入。

期內，公司繼續根據妥善制訂的「理想融資模式」管理債務組合，達致一個足以分散風險及具備足夠融資準備的均衡債務結構。截至二零零三年六月三十日，我們未償還借貸的還款期分布均勻，其中百分之三十八於兩年內到期，百分之二十二須於二至五年內償還，百分之四十則於五年後到期。總共百分之六十四的借貸按固定利率計算，借貸中百分之九十五以港元為單位或對沖為港元，其餘百分之五則以美元持有。與往年一樣，衍生工具純作對沖用途，以管理貨幣及利率風險。

除發行代息股份及行使僱員認股權計劃發行新股份外，公司於本呈報期間，並未發行任何新股本作融資用途。

健康與環境

二零零三年上半年度爆發非典型肺炎時，更顯出公司特別注重承擔社會責任。

公司致力在不影響服務質素的大前提下，減低員工及乘客受感染的風險。公司向僱員詳細講解有關問題，並設立機制申報懷疑受感染個案。此外，公司也加強清潔所管理的物業、車站及列車，並在列車、車站月台及大堂增加通風量。公司更善用資訊顯示螢幕提醒乘客注意個人衛生。

公司並沒有員工在工作地點受感染，足證公司措施奏效。至於在工作地點以外受感染的四名員工，公司已採取適當措施預防其他人受感染，當中包括在三月份期間，在其中一名受感染員工工作的灣仔地鐵站徹底消毒。我們也貫徹關懷員工的宗旨，為受感染員工和他們的家人提供全面協助。所有受感染員工已經康復，重返工作崗位。

公司繼續積極回饋社會以及保護環境，加強對可持續發展的承擔。公司在四月發表第二份《可持續發展報告》。這份有關二零零二年度的《可持續發展報告》已在地鐵網站上刊登，中文版本及摘要小冊子將於今年稍後供市民索取。六月，公司的《二零零一年可持續發展報告》榮獲英國特許公認會計師公會頒發「最佳環境報告獎」，表揚公司在環境報告方面的卓越表現。

人力資源

二零零三年上半年，公司繼續整合以及提高員工生產力。截至二零零三年六月三十日，僱員人數已減至六千七百四十八人。

公司致力透過培訓與發展來培育員工，使他們不斷增值。公司於上半年期內已為員工籌辦了一千六百八十四個課程，培訓時間合共一萬九千六百六十二個工作日。公司也為一千二百名初級經理及高級督導員推行了一個名為「領導典範新體驗」的培訓計劃，以提升他們的領導與溝通技巧，應付各項轉變與挑戰。此外，公司為一千名不同級別的員工提供一系列新的網上學習課程，為他們提供更靈活的自我增值良機。

為舒緩非典型肺炎對公司的影響以及節約員工成本，公司推出了「每月一天無薪假期計劃」，所有職級的員工均須於二零零三年七月至十二月期間每月放取一天無薪假期。公司在推出這項計劃前已充分考慮員工的意見和其他可行方案，相信此項一次性的計劃對員工的影響已減至最低。

公司對影響員工的政策作出決定前，會盡量先諮詢員工意見，故此公司推出節約員工成本的措施上，一直以來均能取得員工的支持及諒解。縱使在當前經濟不景的轉變環境下，公司仍能透過健全完善的員工溝通及諮詢機制，維繫和諧的員工關係。

管理層及公司管治

繼蘇澤光先生決定在二零零三年九月服務合約屆滿時，不再續約出任地鐵主席兼行政總裁後，董事局於四月宣布把主席及行政總裁職位分拆為非執行主席及行政總裁兩個職位。董事局於四月開始在全球物色行政總裁的人選。經雙方同意，蘇先生的合約提前在二零零三年七月二十日終止，而本人於六月獲董事局委任為署理行政總裁。

根據公司章程，只要政府仍然控制本公司百分之五十或以上的投票權，便可委任公司主席職位。政府遂於二零零三年七月二十一日委任錢果豐博士於同日起出

任公司非執行主席。錢果豐博士一直為公司非執行董事，服務地鐵多年。本人與同事衷心歡迎新任主席錢博士，熱切期待與他攜手合作。

維持最佳公司管治慣例仍是本公司的首要任務之一。作為一家向美國證券交易委員會報告的公司，地鐵受到二零零二年通過的Sarbanes-Oxley法例的一般約束。

展望

雖然下半年度出現強勁反彈的機會極微，但仍有跡象顯示整體經濟會略較上半年為佳。縱使非典型肺炎的影響緩和後，市面有明顯復甦跡象，但失業率仍然高企，通縮持續影響各行各業，零售業所受的打擊尤甚。商業投資不滯，物業市道不景，訪港旅客人數預計需時數月始能回升，而來自巴士的競爭仍然激烈。

本年度下半年的乘客人數應較首六個月為多。雖然將軍澳綫通車，加上今年稍後啟用的九廣西鐵南昌及美孚的轉綫安排有利地鐵，但估計乘客量難以達至二零零三年初原本估計的水平，尤其是機場快綫的乘客量。

物業市場方面，置業信心逐漸改善，加上利率屢見新低，可望減少市場上供過於求的情況。此外，根據公司與發展商的分攤利潤安排，來自國際金融中心二期的相關利潤將於本年度下半年入帳，屆時，公司的物業發展利潤將大幅上升。零售業務逐漸復甦，公司期望投資物業的出租率和租金收入會越趨穩定。

公司將繼續發展將軍澳沿綫物業，尤其位於將軍澳八十六區的全新「夢幻之城」。我們仍然深信有關發展將軍澳五十六區的建議會帶來不少好處，並會尋求支持更改土地用途。

公司將展開新工程，並準備翻新部分過剩列車供竹篙灣支綫使用，同時預期於年底前與政府簽訂東涌吊車項目協議。我們將於二零零三年七月展開南港島綫的研究，檢討各項技術方案以及可否把南港島綫與西港島綫合併，藉此減少資本開支，也可為目前未有鐵路到達的社區提供服務。地鐵將研究可否改建機場快綫機場站的整備月台，為擬建於赤鱗角機場附近的會議展覽中心提供鐵路服務。

至於鐵路相關業務方面，我們將致力改善效率以及研究新方法增加收入。灣仔站的翻新工程將於二零零三年下半年完成，而其他車站的翻新工程亦將於稍後陸續完成；翻新後的車站將有助來自車站商店的租金收入提升。隨著推出新廣告模式以及整體經濟復甦，廣告收入應見回升。

電訊業務方面，流動數據通訊量上升以及3G網絡快將在香港推出，我們將致力確保地鐵網絡繼續為營辦商和最終用戶提供完美的覆蓋。固網方面，下半年度將另有六個數據中心及甲級商廈連接TraxComm的光纖網絡，有助改善我們的服務質素及價格競爭力，並為電訊商提供多一個網絡選擇。

我們的對外顧問業務繼續擴展，期望在英國、印度及台灣取得新合約。我們會在中國鐵路建設與營運方面拓展商機，特別在深圳及北京。北京方面，我們今年較早時已與北京地鐵集團有限責任公司簽署諒解備忘錄，就發展新鐵路支綫提供顧問服務。目前，公司正擔任北京地鐵自動售檢票系統顧問，並就其中一條新支綫的可行性作出財務評估。對於能夠進軍這個重要市場，我們深感振奮。八達通卡有限公司將繼續在香港擴展業務，並爭取機會在其他市場承辦大規模計劃。

我們在各個業務範疇上奉行不斷提高生產力的宗旨，同時銳意維持最高國際水平的服務，配合我們為股東締造長遠價值以及為香港經濟發展作出貢獻的目標。

我們繼續等待政府可能合併公司與九廣鐵路公司的決定。如前所述，公司的立場是只要以可接受的條款妥善地計劃和推行，合併將利於所有有關人士包括投資者、乘客及員工，以至香港整體鐵路運輸系統。我們期待政府儘快就合併的意向作出決定。

我們最近收到政府提交香港立法會的車費釐定機制文件，內容有關當局對機制的初步評估。公司正研究這份文件，期望與政府展開深入討論。然而，我們歡迎政府在文件中確認地鐵享有票價自主權的重要性，而且任何用作釐定票價的因素只視作指引，並作為董事局在制定票價時的考慮項目之一。政府也在上述文件中確認兩鐵可能合併與票價釐定機制之間的關連。

本人再次感謝蘇澤光先生，正如主席對蘇先生的讚揚，他在過去八年帶領公司邁步向前，備受欽佩。最後，本人謹此感謝所有員工，尤其在三、四及五月非典型肺炎肆虐期間工作的「前綫」員工，他們盡忠職守，全心全意為地鐵效力，爭取卓越成就。



署理行政總裁

祁輝

香港，二零零三年七月三十一日

公司管治及其他資料

最佳應用守則

公司在截至二零零三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（「聯交所」）證券上市規則附錄十四所載之最佳應用守則，惟本公司的非執行董事並無指定任期，而須根據公司組織章程細則第八十七及八十八條，於公司股東周年大會上輪值退任及重選（根據地下鐵路條例第八條獲委任者除外）。錢果豐博士於二零零三年七月二十一日獲委任主席，任期三年。

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完備、準確及公平，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。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。

薪酬委員會

薪酬委員會定期舉行會議，檢討人力資源問題，包括主席兼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，包括錢果豐（主席）、何承天及馬時亨，其中兩人為獨立非執行董事。

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。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。

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六月三十日擁有公司股份、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：

普通股

董事局或執行總監會成員	普通股數目				權益總額佔已發行總股本百分比
	個人權益*	家族權益†	權益總計		
蘇澤光‡	80,433	–	80,433	0.0015	
施文信	4,232	–	4,232	0.0001	
祁輝	46,433	606	47,039	0.0009	
柏立恒	48,688	–	48,688	0.0009	
陳富強	46,233	–	46,233	0.0009	
何恆光	49,760	2,433	52,193	0.0010	
杜禮	48,024	2,403	50,427	0.0010	

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歲之子女之權益

‡ 請參閱第10及11頁

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

董事局或執行總監會成員	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				行使認股權時已支付之每股價格	於2003年6月30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指數收市價
				未經行使的認股權數目	期內授予的認股權數目	期內失效的認股權數目	期內行使的認股權數目			
蘇澤光†	20/9/2000	1,599,000	5/4/01-11/9/10	1,599,000	-	-	-	-	1,599,000	-
祁輝	20/9/2000	1,066,000	5/4/01-11/9/10	1,022,000	-	-	-	-	1,022,000	-
柏立恒	20/9/2000	1,066,000	5/4/01-11/9/10	1,022,000	-	-	-	-	1,022,000	-
陳富強	20/9/2000	1,066,000	5/4/01-11/9/10	1,022,000	-	-	-	-	1,022,000	-
何恆光	20/9/2000	1,066,000	5/4/01-11/9/10	1,021,000	-	-	-	-	1,021,000	-
杜禮	20/9/2000	1,066,000	5/4/01-11/9/10	1,022,500	-	-	-	-	1,022,500	-
其他合資格僱員	20/9/2000	40,343,000	5/4/01-11/9/10	30,055,000	417,000	886,500	1,786,500	8.44港元	27,382,000	9.24港元

† 請參閱第10及11頁

上述董事局或執行總監會成員以實益擁有人持有上述認股權。

上述已授予或將授予認股權所涉及股份比例如下：

日期	所授予認股權涉及之股份比例
二零零一年十月五日前	無
二零零一年十月五日至二零零二年十月四日	三分之一
二零零二年十月五日至二零零三年十月四日	三分之二
二零零三年十月四日後	全部

概無認股權於期內註銷。上述認股權的行使價為每股八元四角四仙港元。公司合資格僱員須就所獲授認股權即付一港元之象徵式代價。

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 截至二零零三年六月三十日止六個月，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。

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，於二零零三年六月三十日擁有公司股本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)	4,003,051,873	76.36

有關控權股東強制履行承諾的貸款協議

截至二零零三年六月三十日，集團的借貸合共三百一十九億二千九百萬港元，到期日介乎二零零三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一百七十六億六千四百萬港元。集團貸款協議附有一項有關控權的限制。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。

購買、出售或贖回公司證券

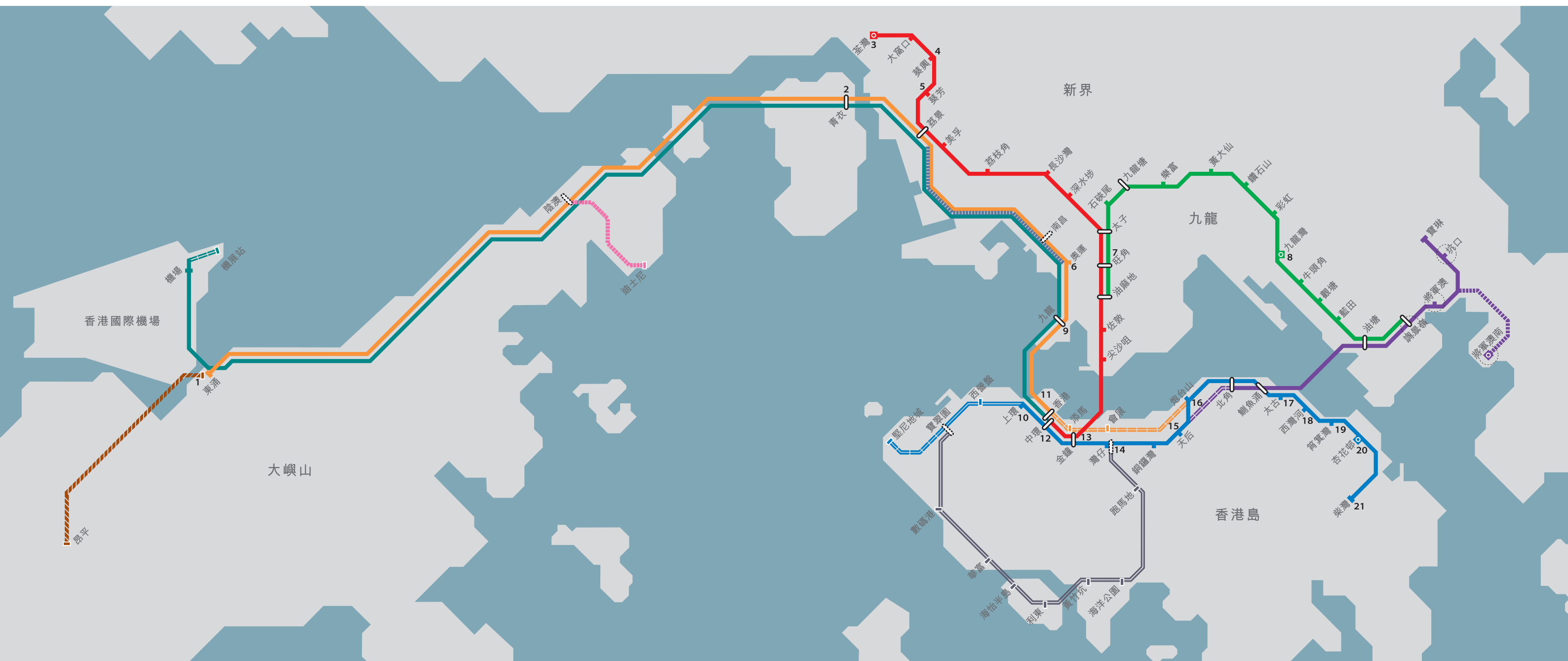
截至二零零三年六月三十日止六個月內，公司或其附屬公司概無購買、出售或贖回其任何上市證券。

暫停辦理股份過戶登記

公司之股份過戶處將於二零零三年八月二十八日至二零零三年九月三日(包括首尾兩日)期間暫停辦理股份過戶登記。為享有中期股息，所有填妥之股份過戶表格連同有關股票必須於二零零三年八月二十七日下午四時前送達公司股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔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室。二零零三年度中期股息預期於二零零三年十月二十九日或該日後派發予於二零零三年九月三日名列公司股東名冊內的股東。

營運網絡及擴展潛力

地鐵現有網絡將香港各地連接，而未來、研究中及正進行施工的新支綫，更將覆蓋範圍擴大。



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 將軍澳綫沿綫物業發展 | <p>現有網絡</p> <ul style="list-style-type: none"> 機場快綫 東涌綫 觀塘綫 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 機場鐵路四綫軌道 竹篙灣支綫 (往迪士尼樂園的支綫) 東涌吊車 | <p>研究中支綫</p> <ul style="list-style-type: none"> 南港島綫 西港島綫第一期 <p>未來支綫</p> <ul style="list-style-type: none"> 西港島綫第二期 北港島綫 將軍澳綫之支綫 機場快綫之支綫 |
|---|---|--|--|

公司所發展的物業

- | | | | |
|--|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1 東堤灣畔 / 東薈城 / 海堤灣畔 / 映灣園 / 藍天海岸 2 盈翠半島 / 青衣城 3 綠楊新邨 / 綠楊坊 4 新葵興花園 5 新葵芳花園 | <ul style="list-style-type: none"> 6 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 7 旺角中心 8 德福花園 / 德福廣場 9 Union Square - 漾日居 / 擎天半島 10 康威花園 / 維德廣場 | <ul style="list-style-type: none"> 11 國際金融中心一期 / 國際金融中心二期 / 國際金融中心商場 12 環球大廈 13 海富中心 / 東昌大廈 14 修頓花園 15 柏景臺 | <ul style="list-style-type: none"> 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 |
|--|--|---|---|

綜合損益帳

截至六月三十日止半年度 百萬港元	附註	2003 (未經審核)	2002 (未經審核) (附註十六A)
車費收入			
－地鐵行車綫		2,391	2,477
－機場快綫		176	275
車站內商務及其他業務收入		512	473
租務及管業收入		488	491
營業額		3,567	3,716
員工薪酬及有關費用		(832)	(783)
水電費用		(258)	(230)
營運鐵路之地租及差餉		6	(41)
耗用之存料與備料		(55)	(51)
維修及保養		(215)	(185)
鐵路配套服務		(40)	(46)
車站內商務及其他業務開支		(135)	(85)
租務及管業開支		(90)	(75)
一般及行政開支		(74)	(73)
項目研究及遞延開支註銷		(5)	(47)
其他費用		(55)	(46)
未計折舊前經營開支		(1,753)	(1,662)
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤		1,814	2,054
物業發展利潤	二	678	1,314
未計折舊前經營利潤		2,492	3,368
折舊	三	(1,193)	(1,143)
未計利息及財務開支前經營利潤		1,299	2,225
利息及財務開支：			
利息開支		(833)	(389)
利息收入		9	9
		(824)	(380)
應佔無控制權附屬公司利潤		11	20
除稅前利潤		486	1,865
稅項	六	(375)	(253)
除稅後利潤		111	1,612
少數股東權益		2	—
股東應佔利潤		113	1,612
股息	四		
結算日後宣派的中期股息		734	717
每股盈利：	五		
－基本		0.02港元	0.32港元
－攤薄		0.02港元	0.32港元

綜合資產負債表

百萬港元	附註	於2003年6月30日 (未經審核)	於2002年12月31日 (已審核) (附註十六A)
資產			
固定資產			
– 投資物業		10,271	10,267
– 其他物業、機器及設備		83,465	84,003
		93,736	94,270
在建鐵路工程		43	109
發展中物業		2,896	2,870
遞延開支		144	106
於無控制權附屬公司之權益		98	87
員工置業貸款		76	84
待售物業		751	794
存料與備料		269	259
應收帳項、按金及預付款項	九	664	727
應收政府及其他關連人士之款項	十四	141	95
現金及現金等價物		642	1,718
		99,460	101,119
負債			
銀行透支		17	34
應付帳項、應計費用及撥備	十	4,014	3,760
工程合約保證金		408	496
應付政府及其他關連人士之款項	十四	172	209
貸款及融資租賃債務	十一	32,486	33,474
遞延負債		88	85
遞延收益		5,661	6,226
稅項		1	1
遞延稅項負債		3,627	3,252
		46,474	47,537
少數股東權益		6	8
淨資產		52,980	53,574
股東資金			
股本、股份溢價及資本儲備	十二	34,647	33,910
其他儲備	十三	18,333	19,664
		52,980	53,574

綜合股東權益變動表

截至六月三十日止半年度 百萬港元	附註	2003 (未經審核)	2002 (未經審核) (附註十六A)
於1月1日結餘(以往呈報)		56,827	53,848
有關遞延稅項的會計政策變動	十六A	(3,253)	(2,620)
於1月1日結餘(重列)		53,574	51,228
期內淨利潤(以往呈報)			1,865
有關遞延稅項的會計政策變動	十六A		(253)
期內淨利潤(2002年:重列)		113	1,612
期內已付股息	四	(1,444)	(1,415)
根據下列計劃發行股份	十二		
— 僱員認股權計劃		15	20
— 以股代息計劃		722	708
股東資金因股本交易而增加的淨額		737	728
於6月30日結餘		52,980	52,153

綜合現金流量表

截至六月三十日止半年度 百萬港元	2003 (未經審核)	2002 (未經審核)
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	1,814	2,054
就下列項目作出調整：		
出售固定資產虧損	5	1
項目研究及遞延開支註銷	-	42
遞延財務收入攤銷	(1)	-
滙兌收益	(1)	-
未計營運資金變動前鐵路及相關業務之經營利潤	1,817	2,097
應收帳項、按金及預付款項減少/(增加)	9	(6)
存料與備料增加	(10)	(3)
應付帳項、應計費用及撥備增加	661	975
經營活動所得現金淨額	2,477	3,063
投資活動現金流量		
資本開支		
— 將軍澳支綫項目	(420)	(1,547)
— 物業發展項目	(79)	(190)
— 購買資產及其他資本性工程	(1,080)	(1,307)
收取物業發展商款項	17	331
出售物業所得款項	25	69
減少於無控制權附屬公司之投資所得款項	-	9
透過員工置業貸款計劃償還的本金	8	23
投資活動所用現金淨額	(1,529)	(2,612)
融資活動現金流量		
發行股本	15	20
取用貸款	1,593	3,731
償還貸款	(2,536)	(1,092)
融資租賃債務本金部分的遞減	(51)	(70)
遞延財務收入所得款項	137	-
徵收可退還按金及更換設備儲備金	-	4
已付利息	(855)	(788)
已收利息	10	6
融資租賃租金的利息部分	(24)	(30)
已付財務開支	(15)	(13)
已付股息	(281)	(708)
融資活動(所用)/所得現金淨額	(2,007)	1,060
現金及現金等價物(減少)/增加淨額	(1,059)	1,511
於1月1日之現金及現金等價物	1,684	166
於6月30日之現金及現金等價物	625	1,677
現金及現金等價物結餘分析		
現金及現金等價物	642	1,706
銀行透支	(17)	(29)
	625	1,677

未經審核之中期財務報告附註

一 帳項編製基準

本中期財務報告乃未經審核，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致董事局的獨立審閱報告載於第二十八頁。此外，本中期財務報告已由公司審核委員會審閱。

本中期財務報告乃根據香港聯合交易所有限公司主板上市規則的規定編製而成，包括符合香港會計師公會頒布的《會計實務準則》第二十五號(經修訂)「中期財務報告」。

本中期財務報告內所載截至二零零二年十二月三十一日止財政年度的財務資料，並不構成公司於該財政年度之法定帳項，但資料則來自該等帳項。截至二零零二年十二月三十一日止年度之法定帳項(核數師已於其於二零零三年三月六日發出的報告內表示無保留意見)在公司的註冊辦事處備索。

本中期財務報表所採用的會計政策與二零零二年年末帳項所採用的相同，惟下文附註十六所披露者除外。

中期財務報告附註載有若干事項及交易的闡釋，乃對瞭解集團自二零零二年年末帳項發出後的財政狀況及業績之轉變極為重要。

二 物業發展利潤

物業發展利潤包括出售物業的成本四千三百萬港元(二零零二年：六千四百萬港元)。

三 折舊率變動

截至二零零三年六月三十日止半年度之折舊包括將軍澳綫的折舊開支，該綫成本於二零零二年八月通車後已予撥入資產。

按公司的政策，需定期進行資產可用年期的檢討。期內，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被延長，有些則被減少。有關變動由二零零三年一月一日生效，此變動於半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	14
供電系統	20-30	20-40	33
車站修飾	20-25	20-30	32
固定裝置及配備	10	10-15	12
自動收費系統	15	20	6
防火及排水系統	20-25	20-30	11
站內公布及電訊系統	10	15	15
電腦軟件許可證及應用軟件	7	5-7	(5)
			118

四 股息

百萬港元	截至2003年 6月30日止半年度	截至2002年 6月30日止半年度
已付股息		
於2003年批准及支付的2002年末期股息每股28仙(2001年: 28仙)	1,444	1,415
宣派股息		
結算日後宣派的中期股息每股14仙(2002年: 14仙)	734	717

五 每股盈利

每股基本盈利以截至二零零三年六月三十日止半年度股東應佔利潤一億一千三百萬港元(二零零二年: 十六億一千二百萬港元(重列))及期內已發行的加權平均普通股數5,167,723,476股(二零零二年: 5,062,329,930股)計算。

每股攤薄盈利以截至二零零三年六月三十日止半年度股東應佔利潤一億一千三百萬港元(二零零二年: 十六億一千二百萬港元(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之加權平均普通股數5,168,873,569股(二零零二年: 5,072,272,412股)計算如下:

	截至2003年 6月30日止半年度	截至2002年 6月30日止半年度
用作計算每股基本盈利的加權平均普通股數目	5,167,723,476	5,062,329,930
被視作以無代價發行的普通股數目	1,150,093	9,942,482
用作計算每股攤薄盈利的加權平均普通股數目	5,168,873,569	5,072,272,412

六 稅項

期內利得稅包括當期及遞延稅項。

綜合損益帳的稅項代表:

百萬港元	截至2003年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2002年 6月30日止半年度 (未經審核)
有關源自及撥回暫時性差異的遞延稅項(附註十六A)	75	251
因稅率上升而對1月1日遞延稅項結餘產生的遞延稅項開支	300	-
	375	251
應佔無控制權附屬公司的遞延稅項	-	2
	375	253

由於公司及其附屬公司有大額累計稅務虧損，可用作抵銷期內的應課稅溢利，或截至二零零三年六月三十日止半年度內錄有稅務虧損，因此並無於公司及其附屬公司的綜合損益帳作本期香港利得稅撥備。

遞延稅項根據預期變現資產或結算負債帳面值之形式，以結算日已頒布或實際上已頒布之稅率計算撥備。於二零零三年三月，香港政府宣布增加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，並已於二零零三年七月獲立法會通過。於編製集團二零零三年中期財務報告時已計及有關升幅。

七 業務分類資料

集團在截至二零零三年六月三十日止半年度的各項主要業務經營業績與截至二零零二年六月三十日止半年度之比較數字概述如下：

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
截至2003年6月30日止半年度(未經審核)						
收入	2,567	512	488	3,567	–	3,567
減：未計折舊前經營開支	1,371	135	90	1,596	–	1,596
	1,196	377	398	1,971	–	1,971
物業發展利潤	–	–	–	–	678	678
未計折舊前經營利潤	1,196	377	398	1,971	678	2,649
減：折舊	1,126	55	1	1,182	–	1,182
	70	322	397	789	678	1,467
不予分類的公司開支						(168)
利息及財務開支(淨額)						(824)
應佔無控制權附屬公司利潤						11
稅項						(375)
少數股東權益						2
截至2003年6月30日止期間利潤						113
截至2002年6月30日止半年度(未經審核)						
收入	2,752	473	491	3,716	–	3,716
減：未計折舊前經營開支	1,303	85	75	1,463	–	1,463
	1,449	388	416	2,253	–	2,253
物業發展利潤	–	–	–	–	1,314	1,314
未計折舊前經營利潤	1,449	388	416	2,253	1,314	3,567
減：折舊	1,085	44	1	1,130	–	1,130
	364	344	415	1,123	1,314	2,437
不予分類的公司開支						(212)
利息及財務開支(淨額)						(380)
應佔無控制權附屬公司利潤						20
稅項						(253)
截至2002年6月30日止期間利潤						1,612

由於集團接近所有主要業務均在香港經營，因此，並無呈列任何按地域劃分之分析。

截至二零零二年及二零零三年六月三十日止半年度的物業發展利潤主要自遞延收益帳中確認。

八 於附屬公司之投資

以下為在截至二零零三年六月三十日止半年度內成立或收購的新附屬公司：

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	集團 實際權益	權益比率		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		
MTR Finance Lease (001) Limited	1,000美元	100%	100%	-	開曼群島	財務
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

於二零零三年六月一日，公司以代價一千四百九十九萬九千港元認購全資附屬公司TraxComm Limited (「TraxComm」) 14,999,000股普通股以增加於TraxComm的投資。TraxComm籌集的額外股本用於購買資產及提供一般營運資金。

九 應收帳項、按金及預付款項

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掉期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，委託予集團承辦的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。

上述業務之應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	於2003年6月30日 (未經審核)	於2002年12月31日 (已審核)
未到期款項	503	548
三十日過期未付	60	82
六十日過期未付	8	10
九十日過期未付	5	4
超過九十日過期未付	6	13
應收帳項總額	582	657
按金及預付款項	82	70
	664	727

十 應付帳項、應計費用及撥備

應付帳項、應計費用及撥備主要為資本性項目於工程驗證後應繳付的有關款項及應付掉期利息。集團並無因提供運輸服務而產生重大的應付帳項。

以到期日劃分的應付帳項分析如下：

百萬港元	於2003年6月30日 (未經審核)	於2002年12月31日 (已審核)
三十日內到期或即期	465	547
三十日至六十日內到期	595	667
六十日至九十日內到期	53	50
到期日超逾九十日	2,140	2,043
	3,253	3,307
租金及其他可退還按金	600	295
應計僱員福利	161	158
總計	4,014	3,760

十一 已發行之債券及票據

集團於截至二零零三年及二零零二年六月三十日止半年度內發行之債券及票據如下：

百萬港元	截至2003年6月30日止半年度		截至2002年6月30日止半年度	
	本金	實收金額	本金	實收金額
	(未經審核)		(未經審核)	
債務發行計劃票據	1,600	1,593	-	-
港元零售債券	-	-	3,500	3,553
	1,600	1,593	3,500	3,553

在截至二零零三年及二零零二年六月三十日止半年度內發行之票據及零售債券乃由附屬公司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，並屬直接、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為一般營運資金、再融資或其他公司用途。

十二 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	於2003年6月30日 (未經審核)	於2002年12月31日 (已審核)
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：		
5,242,553,821股(2002年：5,158,748,655股)每股面值1.00港元	5,243	5,159
股份溢價	2,216	1,563
資本儲備	27,188	27,188
	34,647	33,910

根據公司章程，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的數額。股份溢價帳項的使用受香港《公司條例》第四十八B條的規管。

期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	1,786,500	8.44	2	13	15
發行代替2002年末期股息之股份	82,018,666	8.80	82	640	722
	83,805,166		84	653	737

在截至二零零三年六月三十日止半年度內，417,000份可認購股份的認股權已授出，而先前授出的1,786,500份認股權已被行使。期內已被行使認股權的加權平均收市價為每股9.24港元。此外，886,500份認股權因若干認股權持有人於期內離職而失效。於二零零三年六月三十日，合共可認購34,090,500股股份的認股權尚未行使。僱員認股權計劃於截至二零零三年六月三十日止半年度內之變動詳情載於第十二頁之「公司管治及其他資料」一段內。

十三 其他儲備

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年6月30日(未經審核)				
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(附註十六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	-	-	(1,444)	(1,444)
期內利潤	-	-	113	113
於2003年6月30日結餘	6,406	24	11,903	18,333
2002年12月31日(已審核)				
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(附註十六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

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。於二零零三年六月三十日，根據香港《公司條例》可供派發予股東的儲備總額為一百一十七億五千一百萬港元(二零零二年：一百三十一億零四百萬港元(重列))。

十四 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產生之交易外，集團與政府部門、機關或政府操控單位之間所進行的交易，均被視為與關連人士的交易，並須於本中期財務報告內另行申明。

在截至二零零三年六月三十日止半年度內，集團與政府及其他關連人士的重大交易如下：

百萬港元	於2003年 1月1日結餘 (已審核)	增加/(減少)	於2003年 6月30日結餘 (未經審核)
就下列機構委託進行的基建工程之應收關連人士款項：			
— 政府	57	63	120
— 房屋委員會	30	(12)	18
— 九廣鐵路公司	8	(5)	3
	95	46	141
就鐵路工程項目委託予下列機構之應付關連人士款項：			
— 政府	129	(14)	115
— 機場管理局	76	(22)	54
應付無控制權附屬公司款項	4	(1)	3
	209	(37)	172

百萬港元	截至2003年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2002年 6月30日止半年度 (未經審核)
支付予政府之股息	1,100	1,084

在截至二零零三年六月三十日止半年度內，集團亦曾與其並無控制權附屬公司——八達通卡有限公司（「八達通」）進行下列交易：

百萬港元	截至2003年 6月30日止半年度 (未經審核)	截至2002年 6月30日止半年度 (未經審核)
支付予八達通之中央結算服務費用	21	21
收取八達通之增值服務及管理服務費用	6	5

十五 資本承擔

i 於二零零三年六月三十日未列入帳內的尚餘資本承擔如下：

百萬港元	車務運作	竹篙灣支綫及 東涌吊車項目	物業發展項目	總計
於2003年6月30日(未經審核)				
已核准但尚未簽約	649	–	1,884	2,533
已核准及已簽約	1,079	889	74	2,042
	1,728	889	1,958	4,575
於2002年12月31日(已審核)				
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。

ii 車務運作方面的承擔包括：

百萬港元	改善及 更新工程	購置物業、 機器及設備	總計
於2003年6月30日(未經審核)			
已核准但尚未簽約	399	250	649
已核准及已簽約	522	557	1,079
	921	807	1,728
於2002年12月31日(已審核)			
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，並已列入上述物業發展項目的承擔內：

百萬港元	於2003年6月30日 (未經審核)	於2002年12月31日 (已審核)
已核准但尚未簽約	1,884	1,931
已核准及已簽約	65	57
	1,949	1,988

十六 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「利得稅」，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。集團於編製截至二零零三年六月三十日止半年度的財務報表時採納新準則。

新《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性差異全數撥備。因暫時性差異出現的遞延稅項資產及負債，須按結算日已頒布或實際上已頒布的稅率計算。公司主要暫時性差異乃源自固定資產折舊、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性差異全數撥備，而遞延稅項資產則仍然於預期日後有應課稅溢利，且能利用作抵扣暫時性差異的情況下，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，採納新的《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六月三十日止六個月及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，以反映該等期間遞延利得稅帳項的變動。上述影響概述如下：

百萬港元	遞延利得稅變動淨額			於2003年 1月1日結餘
	於2002年 1月1日結餘	截至2002年 6月30日止六個月	截至2002年 12月31日止六個月	
保留溢利(以往呈報)	14,407			16,487
有關下列項目之前期調整：				
遞延稅項	(2,622)	(251)	(379)	(3,252)
分佔無控制權附屬公司遞延稅項	2	(2)	(1)	(1)
保留溢利(重列)	11,787			13,234

B 租出及租回交易

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)，涉及於二零零三年三月三十一日之原有成本總額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。從投資者收取之預付租金款項部分已用作購置債券，而有關債券將足以支付集團租賃債務及按租賃交易行使其中購買權所應付之金額。該租賃交易受到若干違約情況所限，除非該等違約情況出現，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債務的債券以作抵銷。集團由租賃交易收取現金淨額一億四千一百萬港元。

由於長期租賃債務已被購置用作抵押的債券所抵銷，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，並按個別租賃期於集團之損益帳中攤銷。

十七 結算日後事項

於二零零三年七月十五日，公司佔有國際金融中心二期部分物業之實際完工證書已發出，此物業乃公司攤分物業發展利潤所得的資產。根據公司會計政策，此證書代表有關物業已正式移交公司，而相關物業發展利潤須於該日在損益帳中確認。此收入預期可帶來約三十億港元淨利潤，並將於二零零三年下半年在公司帳目反映。

十八 比較數字

比較數字已根據本中期財務報告附註十六所載之新會計準則的規定重列及重新歸類。

十九 中期財務報告核准

本中期財務報告已於二零零三年七月三十一日經董事局核准。

獨立審閱報告

致地鐵有限公司董事局

引言

本核數師(以下簡稱「我們」)獲 貴公司指示並已審閱 貴公司刊於第十六頁至第二十七頁的中期財務報表。

董事的責任

根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」)，上市公司必須以符合上市規則中相關的規定及香港會計師公會所頒布的《會計實務準則》第二十五號「中期財務報告」的規定編製中期財務報表。中期財務報表由董事負責，並由董事核准通過。

審閱工作

我們是按照香港會計師公會所頒布的《核數準則》第七零零號「中期財務報表的審閱」進行審閱。審閱工作主要包括向集團管理層作出查詢及分析中期財務報表，評估財務報表中會計政策是否貫徹適用，帳項編列是否一致；帳項中另有說明的特別情況則除外。審閱不包括控制測試及資產、負債和交易驗證等審核程序。由於審閱的範圍遠較審核小，所給予的保證程度也較審核低。因此，我們不會對中期財務報表發表審核意見。

結論

根據這項不構成審核的審閱工作，我們並沒有察覺截至二零零三年六月三十日止六個月的中期財務報表需要作出任何重大的修訂。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港，二零零三年七月三十一日

主要股東資料

二零零三年度財政紀要

二零零三年度中期業績公佈	七月三十一日
二零零三年度中期股息	
截止登記日期	八月二十七日
股份截止過戶登記	八月二十八日至 九月三日
派發二零零三年度中期股息日期	約於十月二十九日
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

<http://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 (截至二零零三年六月三十日)：

已發行股份：5,242,553,821 股
香港特區政府的持量：4,003,051,873 股 (76.36%)
自由流通量：1,239,501,948 股 (23.64%)
面值 每股一港元
市值 (截至二零零三年六月三十日)：四百六十九億二千一百萬港元

股息政策

視乎公司的財務表現，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所派發總股息的三分之一。

每股股息 (港元計)

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

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
恒生香港綜合指數
恒生倫敦參考指數
摩根士丹利綜合指數系列
富時環球香港指數
富時社會責任環球指數
道瓊斯可持續發展環球指數

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

二零零三年度中期報告

是份中期報告備有中英文版，股東可致函過戶處索取：
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：<http://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線服務：

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



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