

編號零一六／零四 二零零四年三月二日

地鐵有限公司

(根據公司條例在香港成立的有限公司)

截至二零零三年十二月三十一日止年度經審核業績公布

摘要

財務

- 由於非典型肺炎導致收入下降百分之一點二至七十五億九千四百萬港元
- 未計折舊前鐵路及相關業務之經營毛利率為百分之四十九點三
- 物業發展利潤上升百分之四十三至五十三億六千九百萬港元
- 由於物業發展取得可觀利潤，純利上升百分之二十四點三至四十四億五千萬港元
- 建議末期股息為每股二十八仙，令二零零三年度股息總額合共每股四十二仙

營運

- 乘客量因非典型肺炎而減少百分之一點一至七億七千七百萬人次，但已於二零零三年下半年強勁回升
- 專利公共交通市場佔有率上升至百分之二十四點三
- 達到或超越所有營運協議及顧客服務承諾目標
- 竹篙灣綫建造工程按計劃進行
- 簽訂東涌吊車項目協議
- 地鐵擁有位於國際金融中心二期的十八層寫字樓出租率在二零零三年底接近六成
- 簽訂原則性協議，建設及營運深圳市軌道交通四號綫

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」）截至二零零三年十二月三十一日止年度經審核業績如下：

綜合損益帳（百萬港元）

截至十二月三十一日止年度	二零零三年	二零零二年 (附註 1A)
車費收入		
- 地鐵行車綫	5,064	5,167
- 機場快綫	425	553
車站內商務及其他業務收入	1,117	979
租務及管業收入	988	987
營業額	7,594	7,686
員工薪酬及有關費用	(1,643)	(1,579)
水電費用	(546)	(502)
營運鐵路之地租及差餉	(21)	(87)
耗用之存料與備料	(128)	(121)
維修及保養	(477)	(435)
鐵路配套服務	(80)	(89)
車站內商務及其他業務開支	(351)	(185)
租務及管業開支	(198)	(167)
項目研究及遞延開支註銷	(49)	(218)
一般及行政開支	(167)	(184)
其他費用	(187)	(105)
未計折舊前經營開支	(3,847)	(3,672)
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤	3,747	4,014
物業發展利潤	5,369	3,755
未計折舊前經營利潤	9,116	7,769
折舊	(2,402)	(2,470)
未計利息及財務開支前經營利潤	6,714	5,299
利息及財務開支	(1,539)	(1,125)
應佔無控制權附屬公司利潤	23	39
除稅前利潤	5,198	4,213
利得稅	(748)	(634)
股東應佔利潤	4,450	3,579

股息：

年內宣派及已支付之中期股息	734	717
結算日後擬派之末期股息	1,481	1,444
	<u>2,215</u>	<u>2,161</u>

每股盈利：

- 基本	HK\$0.85	HK\$0.70
- 攤薄	HK\$0.85	HK\$0.70

附註：

1. 採納新會計政策

A. 遞延稅項

於過往年度，就收入及開支之會計及稅務處理方法之間所有重大時差所產生之稅項影響，以負債法計提遞延稅項負債，並只在該等負債在可預見將來極有可能變現時，始作出撥備。遞延稅項資產則祇會在該資產的變現能力無可置疑時方予確認。由二零零三年一月一日起，為符合香港會計師公會所頒布之會計實務準則第十二號（經修訂），集團就遞延稅項採納一項新會計政策。根據修訂後的會計實務準則第十二號，應就所有應課稅暫時性差異全數作出遞延稅項負債撥備，而遞延稅項資產則於預期日後有應課稅溢利，且能利用可抵扣暫時性差異時，才可予以確認。經修訂的會計政策已追溯應用，導致須作出前期調整，將二零零二年一月一日及二零零三年一月一日之保留溢利期初結餘分別減少二十六億二千萬港元及三十二億五千三百萬港元。前期利得稅之比較數字亦已因重列而增加六億三千三百萬港元。

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」），涉及的資產於二零零三年三月三十一日之原值為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付款承諾的債券以作支付。集團由該租賃交易獲得扣除支出後之淨現金額一億四千一百萬港元。

由於集團不能按本身的目標操控投資戶口及無責任支付租賃款項，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為遞延收益，並會按個別租賃期於集團之損益帳中攤銷。

2. 保留溢利

截至二零零三年及二零零二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	
	二零零三年	二零零二年 (附註 1A)
於一月一日的結餘 (以往呈報)	16,487	14,407
前期調整	(3,253)	(2,620)
於一月一日的結餘 (重列)	13,234	11,787
已付股息	(2,178)	(2,132)
年內利潤 (二零零二年：重列)	4,450	3,579
於十二月三十一日的結餘	15,506	13,234

3. 利得稅

綜合損益帳的利得稅代表：

百萬港元	截至十二月三十一日止年度	
	二零零三年	二零零二年 (附註 1A)
當期稅項—海外	4	1
有關源自及撥回暫時性差異的遞延稅項	443	630
因稅率上升而對一月一日之遞延稅項結餘產生的遞延稅項開支	300	-
	747	631
應佔無控制權附屬公司的遞延稅項	1	3
	748	634

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，或截至二零零三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帳作出本年度香港利得稅撥備。海外附屬公司的稅項則按有關國家當時適用的稅率計算。

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。於編製集團二零零三年業績時已計及有關升幅。

4. 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。待股東於即將舉行之股東週年大會批准後，末期股息將於二零零四年六月三十日前後派發予於二零零四年四月二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百分之五十以現金派發 (附註 8D)。

公司與政府於二零零二年七月二十四日就竹篙灣綫（「竹篙灣項目」）簽訂項目協議（「協議」）。根據該協議，公司有權獲得政府的財政資助，以填補公司必要的回報率與竹篙灣項目預期的回報率的資金差距。此財政資助相等於淨現值金額（於二零零一年年底）七億九千八百萬港元，將透過政府放棄其所享有的現金股息權益而提供。此放棄權益的詳情已刊載於二零零二年七月九日公司的公布內。

5. 每股盈利

每股基本盈利以截至二零零三年十二月三十一日止年度股東應佔利潤四十四億五千萬港元（二零零二年：三十五億七千九百萬港元（重列））及年內已發行之加權平均普通股數 5,214,028,094 股（二零零二年：5,098,511,864 股）計算。

每股攤薄盈利以截至二零零三年十二月三十一日止年度股東應佔利潤四十四億五千萬港元（二零零二年：三十五億七千九百萬港元（重列））及已根據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 5,217,462,182 股（二零零二年：5,105,400,689 股）計算。

6. 業務分類資料

百萬港元	收入		經營利潤之貢獻	
	截至十二月三十一日止年度 二零零三年	二零零二年	截至十二月三十一日止年度 二零零三年	二零零二年 (附註 1A)
車務運作	5,489	5,720	345	577
車站內商務及其他業務	1,117	979	657	688
租務及管業	988	987	786	819
物業發展	-	-	5,369	3,755
	7,594	7,686	7,157	5,839
扣除其他收入後之公司開支			(2,707)	(2,260)
			4,450	3,579

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。

7. 淨資產

集團於二零零三年及二零零二年十二月三十一日的淨資產包括：

百萬港元	於二零零三年 十二月三十一日	於二零零二年 十二月三十一日 (附註 1A)
資產		
固定資產	96,921	94,270
在建鐵路工程	181	109
發展中物業	2,309	2,870
其他資產	2,579	2,152
現金及現金等價物	376	1,718
	102,366	101,119
負債		
應付帳項、應計費用及其他負債	7,988	7,811
借貸	32,025	33,508
遞延收益	5,061	6,226
	45,074	47,545
淨資產	57,292	53,574

8. 結算日後事項

A. 中華人民共和國（「中國」）深圳市鐵路項目

於二零零四年一月十五日，公司與深圳市政府就深圳市軌道交通四號綫二期的建造和四號綫全綫三十年期的營運以建設、運營及轉移的項目形式，簽訂原則性協議（「協議」）。

該協議為公司和深圳市政府就達成授權經營協議釐訂了各項基本原則。經國家發展和改革委員會審批後，授權經營協議將授權公司於中國成立的項目公司負責四號綫二期的建造，四號綫全綫的營運，與及四號綫一期軌道設施的使用權。該協議亦規定項目公司將獲得四號綫沿綫土地，以供發展總建築面積二百九十萬平方米之物業用途。

該項目公司的總投資額約為人民幣六十億元，註冊資本約人民幣二十四億元。

B. 發行債券

MTR Corporation (C.I.) Limited 於二零零四年一月二十日成功發行六億美元十年期美元債券（「債券」）。此債券乃無條件及由公司作出不可撤銷擔保，票面息率為每年四點七五厘，到期日為二零一四年一月二十一日。MTR Corporation (C.I.) Limited 發行債券所得款項淨額將轉借予公司，而該筆借款將用作一般公司事務用途，包括用作營運資金、資本性開支、再融資及償還現有債務。此債券在倫敦証券交易所上市。

C. 地鐵與九廣鐵路公司（「九鐵」）可能合併之計劃

於二零零四年二月二十四日，政府宣布邀請公司與九鐵就兩鐵可能合併的計劃進行商討，並須在二零零四年八月三十一日前向政府滙報商討的結果。

D. 延長以股代息的安排

於二零零四年二月二十六日，政府同意延長以股代息安排（政府同意就地鐵於任何一個財政年度向其股東提供之任何以股代息選擇，選取新股份以代替全部或部分可獲的股息，以確保地鐵於有關財政年度將以現金支付的股息，不會超過該年度所派股息總額百分之五十）至包括截至二零零六年十二月三十一日止三個財政年度。

9. 流動資金、財政資源及借貸

年內，集團籌集合共八十三億港元新融資，包括雙邊信貸額五十二億港元（到期日介乎五年至七年不等）及中期票據三十一億港元（到期日介乎七年至十五年不等），作為一般公司事務用途，包括營運資金、資本性開支、再融資及償還現有債務。於二零零三年十二月三十一日，尚未動用的承諾銀行信貸總額共六十七億港元，最後到期日約介乎四年至七年不等，足夠應付集團由二零零三年底直至二零零四年第三季的預期資金需要。依據我們現時已承諾的項目，在未來三年的資本性開支計劃預計為七十四億港元。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資本市場的多項融資工具，以應付有關需要。

截至二零零三年十二月三十一日止年度，集團的主要現金流出乃與竹篙灣綫及其他資本性工程項目之資本性費用有關，連同償還貸款淨額、已付利息及股息共達六十億港元。這些開支部分以經營活動現金流入淨額三十八億港元及部分透過二零零二年之承前現金盈餘撥付。由於二零零三年度內借貸減少，於二零零三年十二月三十一日的未償還債務總額為三百二十億港元。結算日的股東資金由去年度結算日的五百三十六億港元（重列）增加至五百七十三億港元，而總資本負債率由百分之六十二點五（重列）改善至百分之五十五點九，與集團的融資計劃相符（計及現金結餘後，淨資本負債率由百分之五十九點三（重列）減至百分之五十五點二）。

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。於二零零三年十二月三十一日，集團的未償還借貸還款期分布均衡，其中百分之二十九於兩年內到期、百分之二十六於兩年至五年內到期，百分之四十五則於五年以後到期。借貸當中有百分之六十一乃定息貸款，百分之九十七以港元結算或對沖為港元，其餘百分之三則以美元持有。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。

10. 人力資源

儘管非典型肺炎爆發及經營環境困難，公司仍不斷提高員工生產力，以及保持高水平服務及員工士氣。於二零零三年十二月三十一日，集團（不計八達通卡有限公司）共有六千六百二十九名員工，而於二零零二年十二月則有六千八百九十一名員工。

憑藉具競爭力及安排妥善的薪酬架構與員工的溝通，員工士氣持續高昂。憑藉各員工的承擔及有效地調動人手，乘客量和集團其他商業活動的回升較預期為快。公司向全體員工發放特惠金，全數補償他們因「每月一天無薪假期計劃」被扣取的薪金。年內集團共舉辦了四萬七千六百八十八個工作日的培訓活動，並獲多個國際獎項，足證集團在此方面的成就。集團成功完成了南昌站的培訓工作，並獲取多項為海外鐵路機構提供培訓顧問服務的合約。領袖發展方面亦有所加強，公司亦為前綫員工提供普通話及客戶服務培訓。

集團將更新「工作操守指引」冊子，並印發新員工指引，以確保員工繼續奉行公司管治的各項新準則。

11. 買賣或贖回本身證券

於截至二零零三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

公司現擬於二零零四年六月三日舉行股東週年大會。有關股東週年大會之詳情，請參閱預期於二零零四年四月十三日前後刊發之股東週年大會通告。

14. 公司管治

公司在截至二零零三年十二月三十一日止年度內一直遵守香港聯合交易所（「聯交所」）證券上市規則附錄十四所載的最佳應用守則，唯一例外情況乃公司非執行董事並無特定任期（除根據地下鐵路條例第八條委任者外），有關董事按地鐵公司章程細則第八十七及八十八條必須在公司股東週年大會輪值退任及重選。董事局於二零零三年四月公布，於蘇澤光之主席兼行政總裁之合約於年內屆滿後，將分拆主席及行政總裁之職位。之後，董事局成員錢果豐博士獲委任為公司非執行主席，自二零零三年七月二十一日起生效，為期三年；而周松崗則獲委任為行政總裁兼董事局成員，自二零零三年十二月一日起生效。

15. 在聯交所網站發布詳盡業績公布

載有聯交所證券上市規則附錄十六第四十五（一）至四十五（三）段所規定一切資料的詳盡業績公布將於本公布日期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	
	二零零三	二零零二
總乘客人次		
- 地鐵行車綫（百萬計）	770.4	777.2
- 機場快綫（千計）	6,849	8,457
平均乘客人次（千計）		
- 地鐵行車綫（周日）	2,240	2,261
- 機場快綫（每日）	18.7	23.2
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤佔營業額百分率	49.3%	52.2%

管理層回顧及展望

這是本人自二零零三年十二月一日出任公司行政總裁後的首份報告。地鐵享負盛名，每日為無數港人提供不可或缺的服務，有機會參與及領導地鐵發展，本人實感榮幸。

二零零三年為本港及地鐵艱苦的一年，年內面對嚴重急性呼吸系統綜合症（「非典型肺炎」）爆發、經濟持續疲弱，及整體物業市道低迷。儘管困難重重，公司依然錄得良好的營運及財務業績，顯示公司的商業模式行之有效，亦見證了員工努力的成果。本人深信，公司定能於二零零四年再創佳績，為地鐵服務香港二十五週年寫下輝煌一頁。

憑著物業發展業務所帶來的重大收益，地鐵在二零零三年錄得可觀盈利。年內，主要由於地鐵的乘客量及其他商業活動一度受非典型肺炎衝擊，收入微跌百分之一點二至七十五億九千四百萬港元。但隨著公司有效控制成本，加上期內確認五十三億六千九百萬港元的物業發展利潤，帶動公司純利增加百分之二十四點三，達四十四億五千萬港元。每股盈利相應增加百分之二十一點四至每股八十五仙。董事局建議派發末期股息每股二十八仙，連同二零零三年中期股息每股十四仙，全年股息總額為每股四十二仙，與二零零二年相同。一如往年，股東有權選擇收取現金股息或以股代息。地鐵上市時，政府已承諾選取股份作為股息，確保地鐵以現金支付的股息，不會超過所派股息總額百分之五十。這項承諾的原先有效期至地鐵截至二零零三年十二月三十一日止財政年度，因此將適用於二零零三年的末期股息。

公司欣然宣布，政府已同意完全按照以往的方式，延長其接納以股代息的安排，直到公司宣布派發包括截至二零零六年十二月三十一日止財政年度的股息為止。

業務表現概覽

在二零零三年三月至年中期間非典型肺炎肆虐，對去年地鐵營運無疑是最沉重的一次打擊。公司業務全面受挫，乘客量大降、物業業務受壓、非車費收入下跌，更影響了公司的海外顧問業務發展。幸而，公司迅速作出有效反應，保障了乘客和員工的安全，大大紓緩疫症對公司盈利的負面影響。疫情過後，下半年本港經濟迅速強力反彈。到二零零三年底前，地鐵的整體乘客量及非車費收入已回復到正常水平。

除非典型肺炎疫症外，來自巴士的競爭亦造成影響，使鐵路營運收入微跌百分之四至五十四億八千九百萬港元，地鐵行車綫總乘客量下跌百分之零點九至七億七千萬人次。機場快綫於二零零三年慶祝步入五週年；但隨著亞洲航空旅遊活動受非典型肺炎沉重打擊，乘客量大幅下跌百分之十九至六百八十萬人次。然而，二零零三年最後一季，地鐵行車綫的乘客量已進一步回復至正常水平，達二億八百九十萬人次，而二零零二年同期則為二億七百一十萬人次。同時，機場快綫的乘客量亦增加至二百零二萬人次，仍略低於二零零二年同期錄得的二百一十八萬人次。機場快綫的乘客量回升速度遜於地鐵行車綫，主要由於歐美旅客減少所致。

鑑於本港經濟低迷，地鐵在二零零三年繼續維持其「十送一」計劃，每星期平均惠及四十五萬名乘客。此外，尤其於疫症過後，地鐵亦推出多項其他推廣活動，如「搭五次送現金優惠券」及「小童長者兩元搭地鐵」。地鐵亦多方面改善與其他交通工具（如九鐵的鐵路網及小巴）的接駁，包括最近新增與西鐵連繫的兩個轉車站。

地鐵致力為客戶提供高水平的服務。二零零三年，公司的顧客服務表現超越了政府根據營運協議所定的水平，以及公司本身訂定更嚴格的顧客服務承諾。地鐵的車站環境有進一步改善，如現在已在十四個地下車站加裝月台幕門等。加裝月台幕門不僅為乘客提供額外的安全保障，更可易於控制月台的溫度，因此深受市民歡迎。將軍澳綫首度全年營運錄得理想表現，為整體乘客量的增長注入動力。隨著將軍澳綫正式通車，加上推出其他提高乘客量的措施，地鐵二零零三年在專利公共交通工具市場的佔有率上升至百分之二十四點三，成功扭轉過去幾年的跌勢。

二零零三年，地鐵新工程項目的進展良好。連接未來迪士尼主題公園的竹篙灣綫建造工程進度極為理想，計劃於二零零五年下半年竣工。二零零三年十一月，地鐵與港府簽署有關興建東涌吊車項目的正式協議，包括興建觀光吊車設施和主題文化村，未來大嶼山將搖身一變，成為一個世界級的旅遊觀光名勝。這個項目已經動工，預計於二零零六年初竣工。地鐵將斥資九億五千萬港元於這個項目，拓展其作為優質運輸服務商的品牌和實力，矢志進軍旅遊業，為本地及訪港旅客服務。二零零三年一月初，政府要求公司著手籌劃南港島綫及西港島綫項目，這是地鐵首次為港島西區和南區居民提供鐵路服務。公司計劃於二零零四年第二季再向政府提交有關建議書。

於二零零三年下半年，地鐵的非車費業務在非典型肺炎疫症後開始復甦。雖然年內整體營業額有所下降，但公司仍繼續擴展及提升廣告格式及設施，尤其是在路軌旁及車站大堂內，包括引入首批路軌旁等離子電視屏幕。公司進行的車站翻新工程效果良好，不單增加商用建築面積及車站小商店數目，並改善商店組合，以及令站內的零售氣氛更趨活躍。鑑於第三代流動電話將會推出，公司繼續與流動電訊經營商合作提供電訊基建設施。地鐵的固網頻寬批發公司 TraxComm，成功取得多項具長期收入的合約，為其業務的持續拓展奠下穩固基礎。公司去年的對外顧問業務亦成績斐然，包括與八達通卡有限公司成功取得發展荷蘭公共交通電子車票系統的合約。目前，地鐵的顧問正在全球十四個國家二十五個城市的工程項目上提供服務。受到非典型肺炎爆發打擊，地鐵的附屬公司八達通卡有限公司經歷了艱辛的上半年，但八達通卡流通數量卻持續上升，年底的記錄為一千零四十萬張，全年總交易金額增長百分之一點四，達一百八十五億港元。此外，八達通卡在非運輸業的使用量亦有可觀增長，升幅達百分之四十二點六。

二零零三年是公司的物業發展業務非常成功的一年，多個大型發展項目相繼落成，總利潤達五十三億六千九百萬港元，較二零零二年同期激增百分之四十三。這些利潤主要來自接收國際金融中心二期十八層寫字樓、接收及銷售 Union Square 擎天半島住宅單位，以及主要從九龍站第四期君臨天下及東涌站三期映灣園所得的遞延收益。此外，公司與合作發展商攜手開售東涌站海堤灣畔二期及映灣園二期，以及坑口站蔚藍灣畔等住宅單位，市場反應均十分熱烈。地鐵是本港擁有最多土地儲備的營運商之一，物業市道穩步向好，對公司將有莫大裨益。鑑於非典型肺炎令樓市萎靡不振，加上整體住宅單位供應過剩，地鐵在二零零三年並無推出土地招標。預期將軍澳第八十六區的招標程序約於二零零四年底展開，新住宅單位會於二零零七年起相繼落成。

公司的物業租賃業務雖然受非典型肺炎及經濟疲弱的打擊，但名下商場的商舖幾乎全數租出。國際金融中心二期十八層寫字樓的租賃業務進展良好，二零零三年底已租出近六成的可用建築面積。此外，公司在本港及海外的物業管理業務同步擴展。在香港方面，隨著東涌站藍天海岸、映灣園及海堤灣畔二期以及 Union Square 擎天半島一期的住宅單位落成，公司管理的住宅單位總數已由二零零二年的四萬二千七十四個，上升至四萬六千九百一十五個。截至二零零三年底，地鐵所管理的商業及寫字樓總面積較去年同期上升五成，達五十五萬八千七百九十六平方米。

儘管環境充滿挑戰，主要由於物業發展取得龐大收益，地鐵在二零零三年仍然錄得強勁的財務業績。地鐵行車綫的總車費收入下跌百分之二至五十億六千四百萬港元，機場快綫的收入亦下跌百分之二十三點一至四億二千五百萬港元，但隨著車站內商務及其他業務收入急升百分之十四點一至十一億一千七百萬港元，而物業管理收入亦略有增長，抵銷上述收入下跌的部分影響，所得總收入達七十五億九千四百萬港元，較二零零二年微跌百分之一點二。

公司的經營開支控制得宜，生產力亦有所提高。儘管新將軍澳綫已開始全年營運，以及重估總辦事處物業帶來六千九百萬港元的一次性重估虧絀，但總經營開支只輕微上升百分之四點八至三十八億四千七百萬港元。隨著收入減少，未計折舊及利息前鐵路及相關業務的經營毛利率為百分之四十九點三，二零零二年則為百分之五十二點二。由於地鐵於七月接收國際金融中心二期的寫字樓及停車場，物業發展利潤因而大幅上升百分之四十三，達五十三億六千九百萬港元，帶動未計折舊前經營利潤上升百分之十七點三至九十一億一千六百萬港元。

年內，公司依照既定政策為鐵路資產的估計可用年期進行定期檢討，經檢討後，年度折舊支出結果錄得淨減少。二零零三年的折舊支出，較二零零二年微降至二十四億零二百萬港元。受將軍澳綫的全年利息支出影響，利息支出增加百分之三十六點八至十五億三千九百萬港元。集團自二零零三年一月一日起採納經修訂的利得稅會計準則後，年內確認七億四千八百萬港元，主要來自遞延稅項的開支，二零零二年則為六億三千四百萬港元（因遞延稅項重列）。二零零三年的遞延稅項開支，亦包括年內集團因利得稅率由百分之十六增至百分之十七點五所產生的支出。應注意這項遞延稅項開支並非現金項目。連同集團應佔八達通卡有限公司的盈利二千三百萬港元，股東應佔利潤為四十四億五千萬港元或每股八十五仙，較二零零二年分別上升百分之二十四點三及百分之二十一點四（因遞延稅項重列）。

集團於年內成功利用債券及債務市場資金充裕及信貸息差收窄，取得合共八十三億港元具成本效益的新融資，包括五十二億港元銀行貸款及三十一億港元中期票據，有助公司應付由二零零三年底至二零零四年第三季的融資需要。集團的實際利率已由二零零二年的百分之五點四，下跌至二零零三年的百分之五點一。公司於二零零三年三月以機場快綫及部分地鐵列車完成首項美國跨境租賃交易，帶來可觀的財務利益淨現值，並會將按有關租賃期確認為收入。

境外業務

自一九九八年起，地鐵已從事多項對外顧問業務，並透過在多個國家提供不同的顧問服務，積累了廣泛的鐵路建造、營運及物業管理的知識。公司的下一步計劃，是充份利用本身對香港及國際的有關知識，在香港境外物色鐵路及相關業務的投資機會。

於二零零四年一月，公司與深圳市政府簽訂原則性協議，以建設深圳市軌道交通四號綫二期項目，並按照一項「建設－營運－轉移」安排，經營四號綫全綫三十年。協議亦包括面積達二百九十萬平方米的商住物業的發展權。初期，地鐵將百分百擁有該項目，並承諾在項目進行期間持有至少百分之五十一的股權。預計項目會於二零零八年底竣工，估計造價六十億元人民幣，其中四成將以股本集資，六成則以無追索權人民幣項目融資。這項原則性協議須待北京中央政府批准。

除了深圳項目外，地鐵亦積極磋商在國內其他城市，如北京，進行鐵路項目投資。鑑於在中國國內的投資模式因應不同城市及不同項目有所差異，故公司將不一定會沿用深圳的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，而改為採納其他適用的模式。在任何情況下，地鐵均會以審慎態度評估這些商機。

在中國境外方面，公司現正探討於英國及加拿大的輕便鐵路運輸系統進行規模較小的投資。

公司為能在香港境外拓展業務感到鼓舞，然而亦清楚認定隨之而來的風險。公司的投資方針將以審慎為原則，平衡風險與回報，重點在於能夠在投資之中，發揮公司於香港營運所累積的豐富經驗和專業知識，以及從海外顧問業務所汲取的寶貴經驗。但無論如何，香港仍然是地鐵的基地和首要市場。

展望

隨著現有核心業務的擴展，短期內公司的表現將更上一層樓。於二零零三年第四季，香港經濟迅速反彈，失業率改善。復甦勢頭在二零零四年首兩個月延續不斷，同時惠及地鐵的鐵路營運、物業租賃及物業管理業務。如無意外，跟隨香港經濟復甦，加上西鐵及未來九鐵馬鞍山支綫增加整體載客量，預期二零零四年乘客量將較二零零三年為佳。為鼓勵經常乘搭地鐵人士及增加乘客量，公司決定將「十送一」計劃延長至二零零四年九月三十日，並推行連串推廣活動。公司將繼續進行竹篙灣綫項目及東涌吊車項目工程，並計劃於二零零四年第二季向政府提交有關南港島綫項目的詳細建議書。

香港經濟復甦亦有助車站內商務及其他業務發展。近二零零三年底時，公司的廣告業務已呈增長勢頭，並可望於二零零四年進一步增強。公司於二零零三年第四季的廣告收入較二零零二年同期錄得雙位數字的增長，足以引證此說。二零零四年，地鐵將陸續推出路軌旁巨型廣告板，並應用尖端科技推出嶄新的管道動感廣告板。在車站商用設施租賃業務方面，地鐵亦會在二零零四年繼續推行車站改善計劃，預期將增加二千二百平方米的零售面積。在電訊業務方面，公司已於二零零四年一月開始，在十八個人流量高的車站提供第三代流動通訊設施，而 TraxComm 亦繼續擴闊批發用戶的基礎。此外，公司仍會專注擴充對外顧問業務，以支援及加強公司的海外投資策略。

公司在二零零三年錄得可觀的物業發展利潤，估計在可見將來難再有此巨額盈利。預計在二零零四年內，公司將會接收位於九龍站 Union Square 面積達八萬二千七百五十平方米的商場的第一期所佔部分權益，相等於面積約六萬一千平方米。該商場在未來兩年需要進行內部安裝及裝修。公司的地鐵沿綫住宅物業發展項目的建造進度及預售銷情理想，預期大部分發展項目於三年內陸續落成。因此，於二零零三年十二月三十一日剩餘的四十九億二千四百萬港元相關遞延收益，大致均可於未來三年內確認入帳。公司在將軍澳坑口站的蔚藍灣畔樓盤預售成績令人滿意。除蔚藍灣畔外，預期在二零零六年之前，其他將軍澳發展項目應不會為公司帶來任何盈利。在物業招標方面，公司預期在二零零四年底開始為將軍澳第八十六區部分項目計劃進行招標，新單位可於二零零七年底推出。

在物業租賃及管理業務方面，二零零四年是國際金融中心二期首度為公司作出全年營運貢獻，儘管金額並不顯著。地鐵四個主要購物商場持續錄得近百分之百的出租率，而租金水平遂漸回穩，預期這租金走勢將會延續至二零零四年。未來數年，公司的物業組合將增添 Union Square 的商場及坑口的小型商場，預期這兩項物業將分別於二零零七年及二零零五年開始錄得租金收入。

地鐵與九鐵可能合併

政府在二零零四年二月二十四日宣布，邀請公司與九鐵就可能合併計劃進行商討。公司歡迎政府的宣布，但須再重申，合併須按可接受的條款妥善地籌劃和實行。繼該公布後，公司已展開合併的工作，並將於適當時候向股東匯報進度。公司將與政府及九鐵緊密合作，在全體股東及全部有關人士的利益的大前提下，儘快完成該項事宜。可能進行的合併將構成一項關連交易，因此須經獨立股東批准。有關人士務請注意，現階段不能保證兩鐵將會合併。

員工

二零零四年一月五日上午九時十二分，一班由尖沙咀開往金鐘的地鐵列車遇到縱火襲擊。全賴當時員工的有效應變，以及乘客鎮定面對，列車終能安全駛回車站，並在兩分鐘內迅速疏散所有乘客。這場火災足可造成嚴重損害，尤幸事件中並無造成人身損傷。本人謹此向各位於事件中參與救援，以及每天默默以專業精神為港人服務的所有員工，致以萬分敬意。地鐵能在過去二十五年成功發展為世界級的機構，員工們委實功不可沒。

可持續發展

本報告的重點雖為二零零三年的財務及營運業績，但本人仍想一提，年內公司對社會作出的其他貢獻，這各位可於地鐵網站的可持續發展報告一欄中查閱有關詳情。公司深信，可持續發展業務不單要為投資者創造合理回報，並須照顧僱員、客戶、環境及普羅大眾的利益。

公司管治對地鐵意義重大。正當投資者日益關注公司管治方法之際，地鐵已在這方面取得驕人成績。在二零零三年，公司的二零零二年年報榮獲香港管理協會舉辦的二零零三年度最佳年報比賽一般類別的銀獎，這是從一九八八年以來連續十五年獲該會嘉許。身為證券及交易委員會的申報公司，地鐵將一如既往，繼續檢討公司的內部系統及工作守則，並按指定適用的日期遵照二零零二年美國 Sarbanes-Oxley Act 的新規定行事。

在保護環境及社區方面，地鐵已檢測其溫室氣體排放量，作為釐定策略以作減少碳末排放量的第一步，並讓更多有關人士加強與可持續發展顧問委員會溝通，以支持東涌吊車項目。公司繼續維持在道瓊斯可持續發展指數 (DJSI) 及富時指數 (FTSE4Good Index) 的成份股地位。此外，公司亦分別在國際間及區內，以 UITP Charter for Sustainable Development 創始締約方及 Global Reporting Initiative 的有關人士機構身份，積極履行應有義務。Global Reporting Initiative 為一獨立國際性多方面有關人士組織，其工作目標是就編製可持續發展報告提供最佳應用指引。

二零零四年目標

總結來說，公司在二零零四年的工作目標如下：

- 持續嚴格控制成本及進一步提高效率
- 增加乘客量及繼續提升服務水平
- 在預算範圍內準時完成公司在本港的項目
- 於南港島綫項目上再獲進展
- 繼續提高非車費、物業租金及物業管理等業務收入
- 進一步完成物業發展項目銷售，並繼續籌劃將軍澳沿綫餘下物業發展項目計劃的招標工作
- 致力就深圳投資項目達成最終協議，並開拓其他海外投資機會
- 與政府及九鐵緊密合作，籌劃及磋商九鐵與公司的合併計劃

本人加入地鐵雖僅有三個月，卻已真正體會到公司各階層員工的魄力、熱誠及專長，並相信公司將能達致上述所有目標。

最後，本人再次代主席向全體員工、管理層及董事致以萬分敬意，並感謝客戶、股東及業務夥伴一直對公司的鼎力支持。

行政總裁
周松崗

承董事局命
地鐵有限公司

香港

二零零四年三月二日

以上有關截至二零零三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二零零三年十二月三十一日止年度的法定財務報表，惟乃取自上述財務報表。該年度法定財務報表已附有無保留意見的核數師報告書，並將呈交公司註冊處。

本新聞稿內部分陳述可被視為一九三三年美國證券法第二十七 A 條及一九三四年美國證券交易法第二十一 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，因而可能導致地鐵有限公司（「本公司」）的實際表現、財務狀況或業績與此等「前瞻性陳述」所隱含的有關任何日後表現、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（「SEC」）存檔的截至二零零二年十二月三十一日止年度的 20-F 表格內的周年報告及已送交 SEC 存檔的本公司其他文件。

暫停辦理股份過戶登記手續

本公司的股東名冊將於二零零四年三月二十六日至二零零四年四月二日（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二零零四年三月二十五日下午四時前交給本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 183 號合和中心 17 樓 1712 至 1716 號室。末期股息預期於二零零四年六月三十日前後派發。