

Press Release

編號一六四六 二零零一年八月一日

地鐵有限公司
 (根據公司條例在香港成立的有限公司)

截至二零零一年六月三十日止六個月未經審核中期業績公佈

地鐵有限公司(「本公司」)董事欣然宣佈本公司及其附屬公司(「本集團」)截至二零零一年六月三十日止半年度未經審核中期業績如下：

綜合損益帳(百萬港元)

截至六月三十日止半年度	2001 (未經審核)	2000 (未經審核)
車費收入		
— 地鐵行車綫	2,516	2,514
— 機場快綫	279	252
車站內其他業務收入	476	474
租務及管業收入	435	428
營業額	3,706	3,668
員工薪酬及有關費用	(821)	(847)
水電費用	(245)	(235)
營運鐵路之地租及差餉	(38)	(29)
耗用之存料與備料	(48)	(54)
維修及保養	(198)	(184)
鐵路配套服務	(87)	(103)
車站內其他業務開支	(71)	(77)
租務及管業開支	(66)	(66)
一般及行政開支	(54)	(53)
其他費用	(56)	(67)
未計折舊前經營開支	(1,684)	(1,715)
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤	2,022	1,953
物業發展利潤	827	746
未計折舊前經營利潤	2,849	2,699
折舊	(1,064)	(1,052)
未計利息及財務開支前經營利潤	1,785	1,647
利息及財務開支：		
— 利息開支	(469)	(631)
— 利息收入	18	31
	(451)	(600)
分佔無控制權附屬公司利潤	17	7
股東應佔之期內利潤	1,351	1,054
已宣派中期股息每股 14 仙	703	—

每股盈利：

— 基本	0.27 港元	0.21 港元
— 攤薄	0.27 港元	不適用

資產負債表（百萬港元）

	本集團		本公司
	於 2001 年 6 月 30 日 (未經審核)	於 2000 年 12 月 31 日 (未經審核)	於 2000 年 12 月 31 日 (已審核及重佈)
資產			
固定資產：			
— 投資物業	10,240	10,151	10,151
— 其他物業、機器及設備	68,318	68,324	68,324
	78,558	78,475	78,475
在建鐵路工程	11,181	9,194	9,194
發展中物業	3,024	2,699	2,699
遞延開支	232	187	187
於無控制權附屬公司之投資	39	26	—
於附屬公司之投資	—	—	53
員工置業貸款	202	635	635
存料與備料	285	275	275
應收帳項、按金及預付款項	585	676	685
應收政府及其他關連人士之款項	227	224	224
銀行存款及現金	179	174	99
	94,512	92,565	92,526
負債			
銀行透支	21	44	44
短期貸款	1,312	887	887
應付帳項、應計費用及撥備	2,923	3,289	3,277
工程合約保證金	766	817	817
應付政府及其他關連人士之款項	421	422	422
貸款及融資租賃債務	27,898	26,272	26,272
遞延負債	77	76	76
遞延收益	9,637	10,403	10,403
	43,055	42,210	42,198
淨資產	51,457	50,355	50,328
股東資金			
股本、股本溢價及資本儲備	32,439	32,188	32,188
其他儲備	19,018	18,167	18,140
	51,457	50,355	50,328

附註：

1. 獨立審閱

截至二零零一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佈的《核數準則》第 700 號「中期財務報表的審閱」進行審閱。畢馬威會計師事務所發出的無重大修訂審閱報告收納於即將寄予股東之中期報告內。

2. 比較數字

中期業績內所載截至二零零零年十二月三十一日止十二個月之財務資料，與本公司於二零零零年六月三十日止六個月之財務資料，均經審核。本公司之財務資料，與本公司於二零零零年六月三十日止六個月之財務資料，均經審核。本公司之財務資料，與本公司於二零零零年六月三十日止六個月之財務資料，均經審核。

3. 稅項

由於本公司及其附屬公司有大額累計稅務虧損可用作抵銷現年度應課稅溢利，或於二零零零年六月三十日錄有稅務虧損，因此並無於綜合損益帳作出香港利得稅準備。

4. 股息

董事會議決派發中期股息每股 0.14 港元。本公司建議登記地址位於香港之股東可以選擇收取股份以代替股息。本公司之大股東財政司司長法團已同意收取股份以代替全部或部分可獲股息，以確保應付股息總額不超過百分之五十以現金派發。

5. 每股盈利

每股基本盈利以半年度截至二零零零年六月三十日止股東應佔利潤十三億五千一百萬港元（二零零零年：十億五千四百萬港元）及期內之加權平均普通股數 5,000,527,531（二零零零年：假設整個期間已發行股數為 5,000,000,000 億股）計算。

每股攤薄盈利以半年度截至二零零零年六月三十日止股東應佔利潤十三億五千一百萬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之加權平均普通股數 5,018,501,461 股計算。於二零零零年六月三十日，本公司並無已發行而具攤薄潛力的普通股。

6. 業務分類資料

百萬港元	收入		對經營利潤之貢獻	
	截至六月三十日止半年度		截至六月三十日止半年度	
	2001	2000	2001	2000
車務運作	2,795	2,766	406	348
車站內其他業務	476	474	358	355
租務及管業	435	428	368	361
物業發展	—	—	827	746
	<u>3,706</u>	<u>3,668</u>	<u>1,959</u>	<u>1,810</u>
已扣除其他收入				
之其他公司開支			(608)	(756)
			<u>1,351</u>	<u>1,054</u>

基於本集團之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. 應收及應付帳項

本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、廣告及電信服務費，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，委託予集團所承辦的資本性工程應收帳項於在建工程確認後到期繳付。

上述應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	於 2001 年 6 月 30 日	於 2000 年 12 月 31 日
未到期款項	461	533
三十日過期未付	38	78
六十日過期未付	2	6
九十日過期未付	6	3
超過九十日過期未付	29	29
應收帳項總額	<u>536</u>	<u>649</u>
按金及預付款項	49	27
	<u>585</u>	<u>676</u>

應付帳項、應計費用及撥備主要為資本性項目之有關款項，該等款項會於獲得在建工程驗證時繳付。集團並無因提供運輸及其他服務而產生的重大應付帳項。

以到期日劃分的應付帳項分析如下：

百萬港元	於 2001 年 6 月 30 日	於 2000 年 12 月 31 日
三十日內到期或即期	863	799
三十日至六十日內到期	937	1,147
六十日至九十日內到期	74	178
到期日超逾九十日	774	904
	<u>2,648</u>	<u>3,028</u>
租金及其他可退還按金	275	261
總計	<u>2,923</u>	<u>3,289</u>

8. 買賣或贖回本身證券

於截至二零零一年六月三十日止半年度，本公司或其附屬公司概無買賣或贖回本公司任何證券。

9. 公司管治

本公司在截至二零零一年六月三十日止半年度均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，於本公司股東周年大會上輪值退任及重選（根據新地下鐵路公司條例第八條獲委任者除外）。

10. 於聯交所網頁刊載詳細業績公佈

載有聯交所證券上市規則附錄十六第四十六（一）至四十六（六）段規定之所有資料的詳細業績公佈，將於稍後適當時間在聯交所網頁刊載。

主要統計數字

截至六月三十日止半年度	2001	2000
總乘客人次（百萬）		
— 地鐵行車綫	370	376
— 機場快綫	5	5
平均乘客人次（千）		
— 地鐵行車綫（周日）	2,200	2,218
— 機場快綫（每日）	26	29
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤佔營業額百分比	54.6%	53.2%

主席報告與業務及業績回顧

地鐵公司於截至二零零一年六月三十日止六個月純利達十三億五千一百萬，去年同期的比較數字為十億五千四百萬港元。業績理想主要有賴嚴格控制成本、利息開支下降以及機場鐵路沿綫物業發展項目建築進度良好。

鐵路營運

地鐵行車綫於二零零一年上半年總載客量為三億七千萬人次，較去年同期之三億七千六百萬人次下跌1.6%。週日平均載客量為二百二十萬人次，較去年同期減少0.8%。地鐵的最新載客量佔香港整體專利公共交通市場23.3%及過海客運量56.9%，較去年年底分別錄得的24.1%及57.9%為低。在此期間，乘客量受到惡劣天氣影響，而六月份更出現破紀錄之降雨量。近數星期乘客量則有趨升的跡象，惟在現階段確定整年的乘客量趨勢，仍是言之尚早。

與去年上半年比較，機場快綫乘客量下調12.6%。由於二零零零年七月削減通車初期推出的車費折扣優惠，因此已預期乘客量會下調。上半年的平均車費為59.9港元，而去年同期的平均車費為47.32港元，機場快綫的收益上升10.7%至二億七千九百萬港元。雖然今年機場交通總量較去年下降2%，但機場快綫仍保持有28%的市場佔有率。

在檢討我們現有的車費水平後，董事局在二零零一年六月決定根據營運協議就有關增加2.0-2.5%車費的建議展開正式諮詢，收集公眾意見。在詳細考慮有關諮詢的回應後，董事局決定由二零零二年四月一日起調整車費，平均加幅為2.3%。這將是自一九九七年以來地鐵首次增加車費。至於機場快綫的九折優惠亦由二零零一年七月一日起取消，由港島往機場單程收費已回復至原先定價的100港元。

為提高地鐵服務水平，我們在二零零一年年初提高列車服務可靠性、售票機及車票可靠性、入閘機及車廂清潔的顧客服務承諾水平。本人欣然報告，公司在本上半年度皆可達到所有顧客服務承諾及目標。

在探討方法改善接駁服務及使乘客更易抵達車站方面，我們亦取得進展，包括為使用接駁巴士乘客提供轉乘車費折扣優惠的試驗計劃。各項回饋地鐵常客的市場推廣新猷亦見奏效。

各項改善鐵路的工程繼續有良好進展。列車現代化計劃預計於二零零一年十月完成，較原定時間提早兩個月。我們將繼續進行車站翻新及現代化工程，包括在中環、灣仔、金鐘及旺角站等十九個車站加設入口、站外及站內升降機、扶手電梯及車站設施。第一組月台幕門於五月在彩虹站開始加裝。

鐵路建造工程

將軍澳支綫建造工程進展理想，全綫主要的土木工程經已於六月初完成。該項目已踏入設備安裝階段，路軌工程、電力供應、月台幕門及其他樓宇設備的安裝工作進展順利。我們有信心將軍澳支綫可於二零零二年底在最新預計成本二百一十億港元內完成。

鯉魚涌紓緩擠塞工程，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前作出決定。

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二零一二年完成。

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本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，負責香港國際機場的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面流通，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%。

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%，即邊際經營利潤為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利潤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，與我們在初次招股的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，連同上半年年度保留溢利，股東資金增加至五百一十四億五千七百萬元。主要的資本開支包括將軍澳支綫項目、鰂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，借貸額由去年的年底二百七十一億三千萬元增加至二百九十二億三千一百萬元。我們的債務與權益比率亦因此由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%，然而同期恒生指數則下跌12.3%。地鐵公司已由二零零一年六月一日起被納入恒生指數成份股。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

我們預期鰂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，在合適市況時，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。

承董事局命
地鐵有限公司
主席
蘇澤光

香港
二零零一年八月一日

以上所載財務資料並不構成本集團截至二零零一年及二零零零年六月三十日止六個月及截至二零零零年十二月三十一日止年度的法定財務報表，但資料則來自該等財務報表。

本新聞稿內部分陳述可被視為按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案第二十一E條所指的「前瞻性陳述」。此等「前瞻性陳述」包含已知與未知的風險、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」）業務的實際表現、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截至二零零零年十二月三十一日止年度用作周年報告的20-F表格及其他表格內，有關表格已存檔於美國證券交易委員會。

暫停辦理股份過戶登記

本公司之股份過戶處將於二零零一年九月十四日至二零零一年九月二十日（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二零零一年九月十三日下午四時前送達本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。中期股息將約於二零零一年十一月二日支付。

（完）