

## 主席報告書

將軍澳綫於八月通車，較原定時間提前四個月，成本也較原來預算少百分之四十七點五。公司亦獲批竹篙灣支綫及東涌吊車工程。

物業發展方面，公司成功批出三項將軍澳沿綫發展組合，而機鐵沿綫的其他物業發展項目亦進展順利。儘管營商環境惡劣，集團仍錄得四十二億一千二百萬港元盈利，較二零零一年微跌百分之一點五，成績令人滿意。每股盈利亦相應下跌至八十三仙，而二零零一年為八十五仙。

董事局提議派發末期股息每股二十八仙，連同中期股息每股十四仙，年內合共派發股息每股四十二仙。一如過往，股東可選擇收取現金或以股代息。政府已承諾選擇以股代息來收取部分股息，以確保公司以現金形式派發的股息佔總額不超過百分之五十。此外，根據竹篙灣支綫的項目協議，政府已承諾免收取淨現值七億九千八百萬港元的應享現金股息。因此，公司不會以現金向政府派付本年度末期股息。

### 二零零二年大事回顧

本人於上年度年報內列出的二零零二年主要目標均告一一實現。儘管經濟持續疲弱及巴士競爭激烈，年內新將軍澳綫啟用，擴大地鐵網絡的覆蓋面，有助扭轉近年乘客量下落的趨勢，令地鐵總乘客量上升百分之二點五至七億八千六百萬人次。地鐵乘客量更於二零零二年平安夜創出新高，錄得三百一十萬人次。

公司其中一項增加乘客量的策略是改善地鐵與其他交通工具的接駁安排。我們延長試驗中的接駁車費優惠計劃，方便乘客轉乘接駁巴士，並在五個鄰近地鐵站的購物商場安裝「地鐵特惠站」，讓需要步行一段距離方到達地鐵站的乘客可

享車費優惠。公司另推行其他廣受歡迎的優惠計劃如「十送一」、機場快綫的團體套票及特惠車費以增加乘客量。

年內，地鐵繼續提供高水平服務，超越政府在營運協議所定的表現水平及公司自訂更嚴格的顧客服務承諾。公司亦積極推行多項改善服務措施，當中包括機場快綫所提供之早晨特快專綫服務，方便乘客從青衣站前往香港站。而月台幕門加裝工程及車站改善工程均進展良好，使地鐵車站更富現代感，環境更怡人。此外公司不斷改善服務質素之餘，更可成功控制成本，將軍澳綫落成啟用而公司毋須增聘人手。

將軍澳綫標誌公司踏入另一個里程碑。該條支綫提前通車，而成本較原來預算低逾一百四十五億港元，足以再一次引證公司能在預算內如期完成新鐵路工程的能力。儘管通車初期新列車控制系統略見調校問題，將軍澳綫服務深受新市鎮乘客歡迎，為地鐵帶來額外乘客。

董事局經詳細檢討香港的經濟狀況和顧及公司整體利益後，決定取消原定於二零零二年四月調高車費百分之二點三的安排。

集團的非車費收入繼續增長。對外鐵路顧問業務再創佳績，收入及業務範圍均見大幅增長及擴展，尤其在國內，我們分別於天津、上海、南京及深圳取得工程合約。雖然廣告業務受疲弱經濟影響，車站商務收入卻見增加，這是由於將軍澳綫通車後商用面積增加，以及中環和九龍灣站改善工程的商業設施項目完成後，不僅提升了零售店鋪的質素，也增加了商店的種類，包括首次引進飲食商店。電訊方面，流動電話使用量增加使公司的電訊收入有所增長，而公司成立了新附屬公司TraxComm Limited，開發由香港新近開放固

網電訊市場所帶來的商機。八達通卡有限公司成功增加在運輸市場的覆蓋率，並進一步在非運輸業界擴展業務，使八達通卡的流通量增至九百三十萬張。

儘管公司就沙田至中環綫提交有競爭力的建議書，但政府最終仍決定不批出是項工程合約予地鐵，我們對此深表失望。另一方面，我們高興與政府就竹篙灣支綫達成協議及就東涌吊車項目簽訂臨時協議，預期兩項工程均可在二零零五年完成。鑑於香港預測人口減少以及地鐵在港島北及過海段有充裕的載客量，公司同意政府於二零零三年初的決定，將北港島綫的竣工時間延遲至二零一六年後。

儘管二零零二年地產市道疲弱，公司的物業發展利潤增加百分之十五點六至三十七億五千五百萬港元，其中大部分來自遞延收益和九龍站發展組合第二期攤分資產所得的利潤。年內，公司批出三個分別位於將軍澳站五十五b區、坑口站及調景嶺站的住宅物業發展項目。機鐵沿綫物業發展項目的建造及銷售進展理想，當中樓高八十八層的國際金融中心二期，預期於二零零三年中落成。公司的投資物業維持百分之百的出租率，使公司租務收入增加百分之九點八。此外，公司的物業管理部獲批首項中國大陸的物業管理合約。十一月，政府宣佈穩定香港樓市的新措施，其中包括二零零三年暫停拍賣土地。作為住宅物業的主要合營發展商之一，公司支持政府推出的新措施。經與政府協商後，公司同意押後物業發展的招標工作，直至二零零三年後為止。

縱使營運環境嚴峻，地鐵仍獲得滿意的業績。地鐵行車綫的車費總收入微升至五十一億六千七百萬港元，而機場快綫則下跌百分之二至五億五千三百萬港元。車站商務及其他收入上升百分之零點六至九億七千九百萬港元，使鐵路營運的收入大致上與二零零一年的相同，達六十六億九千九百萬

港元。加上租金及物業管理費收入增加，使總收入上升百分之一點二至七十六億八千六百萬港元。年內繼續減省成本及提高生產力。雖然新將軍澳綫通車啟用，集團的營運成本減少百分之二至三十四億五千四百萬港元（未計算沙田至中環綫及北港島綫項目研究及遞延開支的一筆過註銷）。故此，未計算折舊、利息及註銷前的經營毛利率由百分之五十三點六（重列）增加至百分之五十五點一。經計算該等註銷後，集團的經營利潤在未計算折舊及利息前，由去年的四十億五千三百萬港元微跌至四十億一千四百萬港元。由於物業發展的利潤增加，經營利潤在計算折舊前增加百分之六點四至七十七億六千九百萬港元。

將軍澳綫通車後，折舊及利息開支分別攀升百分之十三點四及二十八點七。扣除折舊及利息後，集團直至年底的盈利微減至四十二億一千二百萬港元，與二零零一年的相若。我們繼續把握低息之利，發行三十五億港元零售債券，並吸引逾一萬八千名投資者及逾五十六億港元的認購額，是次發行極為成功。

## 新宏圖 新領域

儘管二零零三年的前景仍然不明朗，公司預料仍有多項拓展業務及增加收入的商機。

將軍澳綫通車使地鐵網絡得以擴闊，公司展望二零零三年乘客量繼續上升。而當九廣鐵路公司的西鐵於二零零三年底投入服務後，預料新界西的乘客會利用新建的南昌站及美孚站的行人接駁設施轉乘地鐵，屆時將進一步增加乘客量。公司亦會透過月台幕門加裝工程及車站改善計劃，吸引更多乘客使用地鐵。

公司將在二零零三年積極進行竹篙灣支綫的建造工程，而東涌吊車項目，亦會在與政府落實項目協議後全速展開。竹篙灣支綫各項主要工程合約均已批出，在二零零五年竣工後，乘客可經東涌綫位於陰澳的新站直達未來的香港迪士尼主題公園，方便快捷。而東涌吊車項目以及主題旅遊村及大嶼山天壇大佛將成為旅遊新焦點。二零零三年初，政府要求地鐵著手規劃南港島綫及西港島綫第一期工程。公司歡迎政府的邀請，並會與政府緊密合作，務求為港島西區及南區物色最具成本效益的運輸方案。

物業方面，國際金融中心二期會如期於二零零三年第三季入伙，展望今年的租用潛力持續上升。公司位於九龍站 Union Square 的第五個購物商場將會展開主要商戶招租推廣活動，而現有四個購物商場預料將繼續有理想表現。位於機鐵沿綫的物業相繼落成，我們將管理更多物業，並透過提供其他增值服務，同時進一步拓展中國大陸市場，令物業管理業務繼續增長。

鑑於國內對城市鐵路網絡需求殷切，中國大陸將繼續成為公司迅速擴展鐵路顧問業務的重要市場。電訊方面，TraxComm Limited 助公司佔據優勢，掌握固網電話市場所帶來的商機。廣告方面，我們將繼續測試及研究新的車站及列車廣告模式以提高收入，我們會另有五個車站於二零零三年陸續完成翻新工程，屆時可提供更完善的商店組合及零售環境，從而增加收入。八達通卡的業務料會進一步滲入運輸界及非運輸市場，使卡流通量及交易額持續增長。

公司的財政狀況保持穩健。我們會繼續控制成本、提升生產力及提高效率，進一步增強公司的財政狀況。預計未來數年的資本性開支溫和，憑藉穩健的財政及強大的集資實力，公司定可把握新商機。

政府於二零零二年六月公佈正就地鐵及九廣鐵路公司可能合併進行研究。儘管尚未有研究結果，公司初步認為若合併計劃能夠適當地策劃和執行，採用合適條款，所有利益相關者包括投資者、乘客及員工以至香港整體鐵路運輸系統均可因此受惠。我們認同可能合併的財務條款必須令公司增值的重要性。公司期待政府的研究結果，並當遵守聯交所證券上市規則一切有關規定進行。

本人仍要強調，若未能達致本公司可接受的條款，即使不合併，地鐵仍會繼續「獨立」成功發展。

## 可持續發展

地鐵一直提供價格相宜、安全、可靠及效率高的集體運輸服務，實踐可持續發展的抱負。路面交通造成的空氣污染（按每名乘客計）遠較地鐵的為高，而地鐵每日載客數以百萬計，在保護環境方面舉足輕重。透過建立鐵路沿綫新社區，地鐵善用香港珍貴的土地資源來提升生活質素，讓乘客享受有多點時間、多點生活。

二零零二年，我們成為首間發表可持續發展報告的香港公司，報告詳述可持續發展準則的目標與表現。我們在這方面的努力獲得國際投資界的讚賞，公司獲納入道瓊斯可持續發展環球指數及富時社會責任環球指數，令地鐵成為亞洲區內少數能夠符合全球公認標準的公司。

## 致力奉行高水平的企業管治及披露守則

為符合股東及貸款人的利益，公司竭力實行高水平的企業管治、資料披露及透明度。在《亞洲貨幣》雜誌進行的調查中，公司獲選為香港運輸業內「最佳企業管治」機構，藉此表揚我們在這方面的成就。去年公司年報更在香港管理專業協會舉辦的二零零二年最佳年報比賽中榮獲「普通類別金獎」，這是公司自一九八八年以來連續第十四次獲上述協會嘉獎。

## 蓄勢待發迎接二零零三年

全球政治及經濟前景的不明朗，加上香港本身的結構性調整，二零零三年將充滿挑戰。儘管如此，憑藉綜合業務發展、穩健的財政及經驗豐富且朝氣勃勃的員工，地鐵穩佔有利位置來應付各項挑戰以及開拓香港及其他市場的商機。

公司於二零零三年的主要目標如下：

- 繼續嚴緊控制成本，進一步提升生產力及效率。
- 善用地鐵行車網絡及加強與其他交通工具的接駁，以及提升服務質素和提供其他增值產品及服務，藉以增加乘客量。
- 實踐鐵路的服務承諾。
- 進行竹篙灣支綫及東涌吊車項目，確保在預算之內準時完成工程。
- 就南港島綫及西港島綫第一期的設計、興建及融資計劃與政府緊密合作。
- 全力進行已批出的機場鐵路及將軍澳綫物業項目的銷售及建造工程。
- 等候政府就公司與九廣鐵路公司可能合併作出決定後全速配合。
- 繼續在中國大陸拓展鐵路顧問服務及項目營運。
- 繼續提高來自八達通卡、廣告、車站零售及電訊等業務的非車費收入。

今年二月，本人已知會董事局，當現行合約於二零零三年九月屆滿時，本人將不再續約出任地鐵主席兼行政總裁一職。這是基於個人理由而作的決定。本人擔任主席兼行政總裁達八年，任內地鐵取得多項成就，實有賴全體員工的熱誠和敬業樂業的精神以及商業夥伴的支持，本人謹此致謝。董事局現正著手安排繼任事宜。

最後，對各位總監、經理及全體員工在此困難時期仍然努力不懈、堅守信念，本人深表謝意，同時亦感謝各位股東、金融機構和業務夥伴的鼎力支持。



主席

蘇澤光

香港，二零零三年三月六日