

執行總監會管理報告

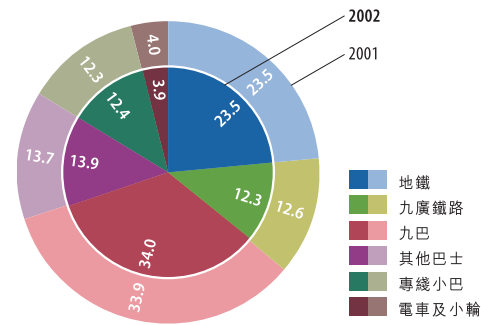
經營環境

經濟延緩復甦

隨着前兩年經濟增長乏力，金融市場表現欠佳，各界均憧憬全球經濟及金融市場可於二零零二年扭轉頹勢，可惜最終事與願違。經濟體系備受一連串震盪，舉凡美國會計及公司管治醜聞、世界各地出現恐怖襲擊，以至美伊兩國衝突升級等，無不大大打擊信心。全球各大股市指數相繼下挫，投資意欲始終薄弱，商業投資依然不振，而消費力也未見釋放。

面對以上種種外圍因素，香港開放型經濟無法獨善其身。此外，本港尚未能擺脫因本身資產泡沫爆破、中國加快工業化並與全球經濟接軌所引發出結構性調整的拖累。由於資產價格持續下跌，通縮仍是經濟發展的一大障礙。平均住宅樓價續跌百分之六，而恒生指數於是年底更以九千三百二十一收市，跌幅百分之十八。消費物價仍呈跌勢，使香港出現第四年通縮。失業率升至百分之七點八，是自一九八一年以來的最高水平。在此情況下，儘管銀行體系的流動資金充裕，利率更處於歷史性的低水平，但消費需求及投資增長均告疲弱不振。

中國經濟及出口增長驕人，香港從中受惠，令外部需求成為二零零二年經濟的唯一焦點。香港作為華南物流樞紐，帶動空運量及貨櫃吞吐量大幅增加，而是年度出口及轉口更創佳績，合計躍升百分之五點四。同時，由於國內旅客人數攀升，旅遊業亦見興旺。結果，儘管內部需求及消費持續疲弱，香港二零零二年本地生產總值增幅達百分之二點三，高出二零零一年的百分之零點六水平。



百分率

香港主要交通工具市場佔有率

儘管巴士競爭激烈，將軍澳綫通車後帶動乘客量上升，使地鐵於香港運輸市場的佔有率維持在百分之二十三點五水平。

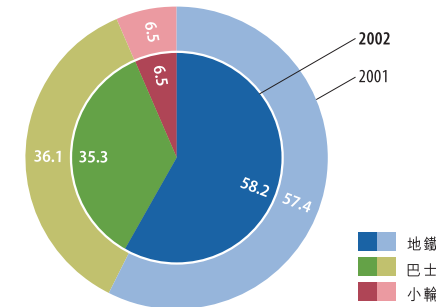
運輸

繼於二零零一年，專利公共交通行業增長微升百分之一點五後，到二零零二年，錄得百分之二點一升幅。

公共交通總需求由二零零一年的四十億一千七百萬人次升至四十億八千三百萬人次，當中專利營運機構包括地鐵、九鐵、巴士、專線小巴、電車及渡輪合計佔去三十三億四千七百萬人次。縱使經濟疲弱，加上來自其他交通工具的競爭不斷加劇，但隨著將軍澳綫啟用後，地鐵市場佔有率仍保持百分之二十三點五。

外地訪港遊客升幅百分之二十點七，達一千六百六十萬人次。這主要有賴每日配額制度於二零零一年一月取消後，國內遊客急升百分之五十三點四所致。航空客運量創出新高，增幅百分之二達二千三百五十萬人次。然而，由於撤消百分之十的車費折扣優惠，機場快綫的市場佔有率由百分之二十七微跌至百分之二十五。

政府致力擴展鐵路網絡以改善香港運輸基建及提高生活質素的承諾，始終不變。當中包括使七成人位處鐵路車站一公里範圍之內，以及將鐵路所佔公共交通比重由二零零零



百分率

過海交通工具市場佔有率

地鐵服務快捷、舒適、車費合宜及可靠，一直是過海乘客首選的交通工具。

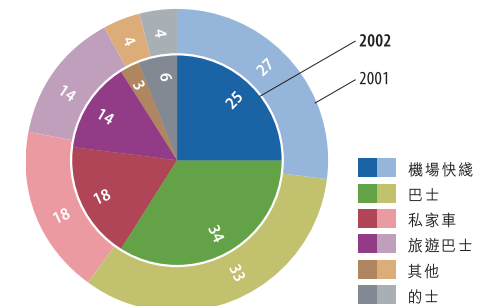
年的百分之三十一，提高至二零一六年的百分之四十三。這些目標均詳列於《鐵路發展策略2000》報告內。

基於鐵路快速、安全、可靠的因素，上述服務無疑會受到廣大乘客歡迎。根據政府預測，香港人口將由目前六百八十萬人增長至二零一一年的一千七百五十萬人。預計大部分的新增人口將為國內移民，而按人口統計顯示，他們會集中在市區及東涌等新市鎮。

物業

本地的地產行業備受香港經濟低迷的影響，而價格及租金均不斷下滑。

寫字樓方面，金融服務公司因生意驟降而縮減辦公室面積，令需求持續疲弱。租務市場一片沉寂，寫字樓的外來需求低迷，現有的公司也因縮減開支而不願搬遷，加上新推出的寫字樓供應不斷，令租金水平在本年度大幅下跌。鑑於經濟表現疲弱，加上市民相繼前往內地消費，零售業更為雪上加霜。



百分率

來往機場交通工具市場佔有率

在取消車費優惠後，機場快綫的市場佔有率微跌。

住宅市場方面，市民入市意欲越趨疲弱，加上住宅樓宇供過於求，縱然利率偏低及政府推出多項救市措施，樓市表現亦無補於事。本年度住宅交易總值創十二年新低，僅一千八百五十億港元，較二零零一年減少百分之三點八。由於發展商爭相減價及提供按揭優惠以減少存貨單位，故住宅市場以一手樓盤交易為主。

政府於十一月公佈最新房屋政策，意圖讓樓市根據市場的供求定律而運作，並正式終止於一九九七年所定下的七成市民置業目標。另外，政府最新的房屋政策亦包括於二零零三年度暫停土地拍賣及兩間鐵路公司的發展項目招標。

縱使如此，預計地產行業在短期內難有起色。寫字樓市道若要止跌回升，必需由金融服務業的復甦帶動；而住宅市場好轉，則有待就業及營商環境的改善。在零售業方面，隨著香港與深圳兩地物價差距收窄，零售市道可望有所改善。