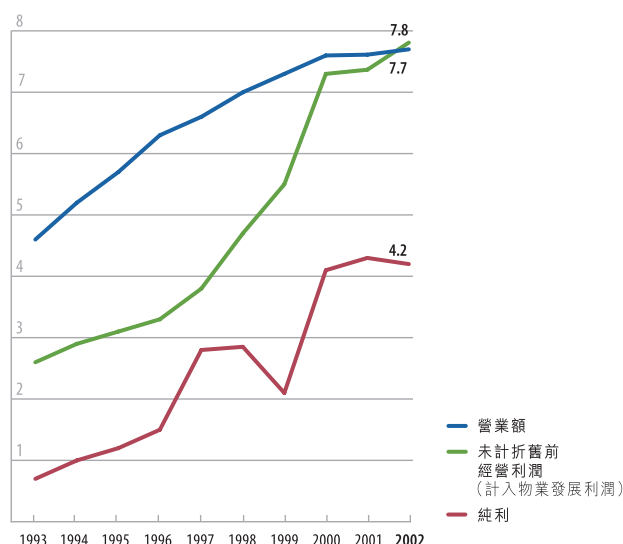


十億港元

經營利潤來源

儘管經濟下滑，經營利潤仍維持穩定，二零零二年的業績表現尤以物業發展利潤有強勁增長。



十億港元

淨業績

由於物業發展收益增加，未計折舊前經營利潤於二零零二年繼續表現理想，營業額及純利則維持穩定。

工程項目並未包括在公司的財務計劃內，我們將會在適當時候跟進。

業績檢討

溢利與虧損

地鐵行車綫，包括市區綫、東涌綫及二零零二年八月十八日啟用的將軍澳綫，總載客量增加百分之二點五，由二零零一年的七億五千八百萬人次增加至二零零二年的七億七千七百萬人次。年內的周日平均載客量較二零零一年的二百二十三萬人次上升，達二百二十六萬人次。自將軍澳綫通車後，周日平均載客量更增加至二百三十七萬人次。公司於香港整體公共運輸市場的佔有率維持於百分之二十三點五，與二零零一年的相同，而過海交通工具市場佔有率則由二零零一年的百分之五十七點四增加至百分之五十八點二。

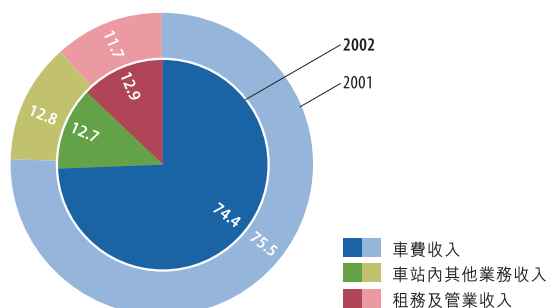
地鐵行車綫的車費總收入為五十一億六千七百萬元，略高於二零零一年的五十一億六千四百萬元。平均車費由二零零一年的六點八一港元下跌至六點六五港元，主要由於地鐵行車綫推廣計劃所致。鑑於香港經濟陷入衰退，顧及公司的整體利益，董事局決定取消實行原訂於二零零二年四月一日調高車費百分之二點三的計劃。

隨著二零零一年七月起撤銷機場快綫餘下的百分之十車費折扣計劃後，加上巴士及其他往返機場交通工具的激烈競爭，機場快綫平均每日載客量由二零零一年的二萬五千

五百人次減少百分之九至二萬三千二百人次。公司估計在各種往返機場的交通工具中的市場佔有率由二零零一年的百分之二十七下降至百分之二十五，機場快綫總收入則下跌百分之二至五億五千三百萬元。由於撤銷車費折扣，平均車費由六十二點五港元上升至二零零二年的六十五點四港元。

非車費收益上升百分之五點五，由二零零一年的十八億六千四百萬元上升至十九億六千六百萬元，當中包括九億八千七百萬元來自租務及管業收入以及九億七千九百萬元來自車站商務及其他業務收入。繼杏花新城及德福黃金大道翻新工程完成後，租金收入增加，令租務及管業收入較二零零一年上升百分之十點八。鑑於經濟萎靡不振，廣告業務收入減少百分之六點八，惟其他業務收入的增加足以抵銷廣告業務收入減少的影響。

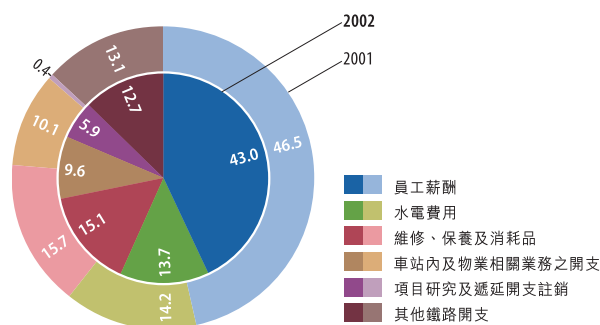
未計折舊前經營開支，由二零零一年的三十五億三千九百萬元上升百分之三點八至三十六億七千二百萬元。年內員工成本減少六千八百萬元，由二零零一年的十六億四千七百萬元下降至十五億七千九百萬元。除透過生產力及效率持續提高而進一步節省成本外，員工成本下降亦由於採納一項新會計準則使退休金成本出現調整所致，惟所節省成本不足以抵銷二億一千八百萬港元的項目研究及遞延開支的註銷金額。當中主要由於沙田至中環綫投標落選，及政府決定延遲北港島綫完成期至二零一六年後所致。若撤除上述



百分率

營業額

物業租金及管業收入增長，令二零零二年間收入比例分佈改變，非車費收入佔營業額百分之二十五以上。



百分率

經營開支

未計折舊前經營開支增加百分之三點八，若扣除項目研究及遞延開支註銷，以淨額計算則應下跌百分之二。

註銷金額，則雖然將軍澳支綫於八月通車，未計折舊前營運開支仍應較二零零一年減少百分之二。而其他經營開支則與去年相若。

未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤為四十億一千四百萬港元，較二零零一年的四十億五千三百萬港元下降百分之一。這表示毛利率為百分之五十二點二，二零零一年則為百分之五十三點四(重列)。若不計項目研究及遞延開支的註銷，毛利率應為百分之五十五點一。

物業發展利潤為三十七億五千五百萬港元，去年度則為三十二億四千八百萬港元，這主要來自按建造進度計算的若干機場鐵路物業發展的遞延收入入帳、分佔盈餘款項與實物資產以及預售物業所確認的利潤。

未計折舊前經營利潤上升百分之六點四至七十七億六千九百萬港元。然而，隨著將軍澳支綫項目的成本於年內撥入營運資產後，折舊及攤銷支出增加百分之十三點四至二十四億七千萬港元。因此，計入折舊後經營利潤由二零零一年的五十一億二千三百萬港元增加百分之三點四至五十二億九千九百萬港元。

淨利息支出由二零零一年的八億七千四百萬港元增加至十一億二千五百萬港元，此因將軍澳綫於二零零二年八月

啟用後的利息支出從損益表扣除所致。然而，利息保障由二零零一年三點八倍上升至四點五倍。

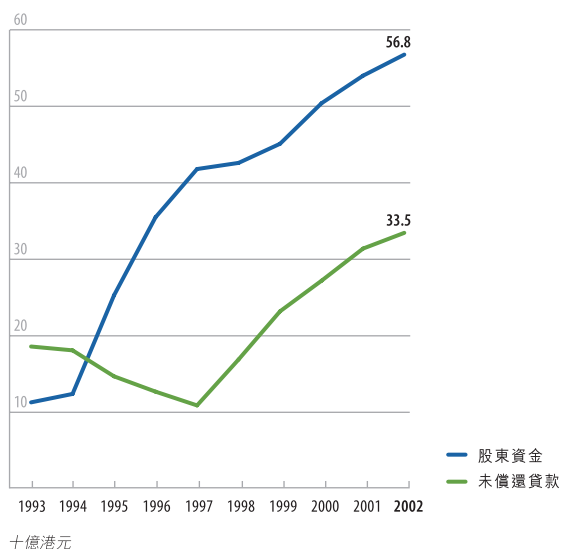
年內純利下跌百分之一點五，由二零零一年的四十二億七千八百萬港元減少至四十二億一千二百萬港元。基本及攤薄盈利每股同為八十三仙。

董事局建議派發末期股息每股二十八仙，合共相等於十四億四千四百萬港元，而全體擁有香港地址的股東均可選擇以股代息。政府已同意收取股份作為應得股息，以確保地鐵所支付的股息總額中不超過百分之五十以現金支付。根據竹篙灣支綫項目協議所訂明的融資安排，政府將豁免收取本年末期股息的現金部分。

資產負債表

集團一直保持充裕資本，而資產方面以鐵路系統投資為主。截至二零零二年十二月三十一日，固定資產總值由二零零一年的七百九十二億四千三百萬港元增至九百四十二億七千萬港元。上述增幅乃由於將軍澳綫建造成本在年內通車後撥入營運資產所致。

繼將軍澳支綫項目完成，建造成本轉為固定資產後，在建鐵路工程大幅減少百分之九十九點二，由二零零一年的一百二十八億七千三百萬港元減至二零零二年十二月三十一日為止的一億零九百萬港元，這代表將軍澳支綫項目的進一步資本性工程及竹篙灣支綫項目的資本性開支。



債務權益概況

保留溢利及以股代息使股東資金上升，縱使債務增加二十一億港元，總負債權益比率只輕微上升。

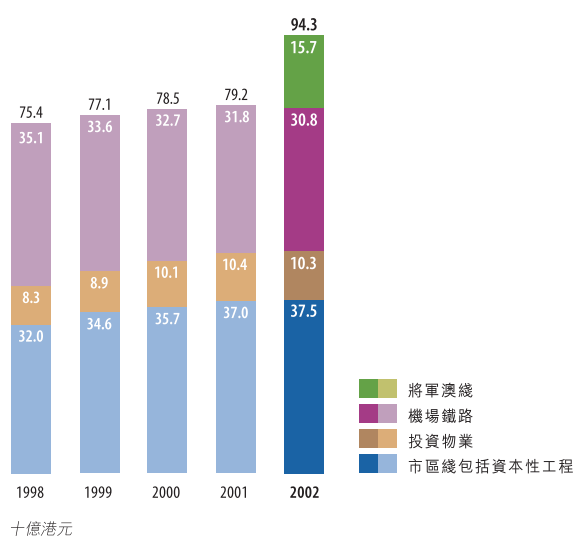
發展中物業即籌備物業發展地盤所招致的開支，減去已從發展商取得的償款。年終的發展中物業由去年的三十三億六千一百萬港元下降百分之十四點六至二十八億七千萬港元。這主要由於年內物業發展成本受發展商就將軍澳物業項目所付的七億八千五百萬港元所抵銷。

截至二零零二年十二月三十一日，現金及現金等價物為十七億一千八百萬港元，而去年度同期則為二億一千五百萬港元，升幅主要來自第四季度出售物業及從發展商收取的物業發展款項所致。

於結算日的未償還貸款總額為三百三十五億零八百萬港元，較二零零一年增加二十一億二千三百萬港元。本年度現有及新動用的貸款主要用作建造將軍澳支綫項目及地鐵系統資本性工程的所需資金。

遞延收益由二零零一年的八十四億一千一百萬港元減少至六十二億二千六百萬港元，這主要由於按照九龍站及東涌站物業發展項目的建造進度及預售收益確認為利潤入帳的結果。截至二零零二年十二月三十一日，遞延收益結餘主要來自上述相同的物業發展組合。

公司的股本總額為三百三十九億一千萬港元，稍高於二零零一年。股本增加是由於代息股份及行使認股權而發行股份所致。



固定資產增長

由於將軍澳綫資產資本化，總固定資產有所增加。

截至二零零二年十二月三十一日，股東資金總額為五百六十八億二千七百萬港元，較二零零一年十二月三十一日的五百三十八億九千三百萬港元增加二十九億三千四百萬港元，這主要由於支付股息後保留溢利二十億八千萬港元及發行共值十億六千六百萬港元的代息股份，減去下降的物業重估儲備二億零四百萬港元。因此，公司的總負債權益比率由去年度的百分之五十八點二，輕微上升至二零零二年年底的百分之五十九，乎合公司的長期財務計劃。然而，淨負債權益比率則由百分之五十七點八下降至百分之五十五點九。

流動現金

本年度營運活動的淨現金收入由二零零一年的四十一億五千五百萬港元微升至四十二億二千八百萬港元，這是由於物業租務收入增加所致。流動現金支出主要與將軍澳支綫項目及其他資本性工程項目有關，連同利息支出及已派股息共達七十三億四千七百萬港元。本年度動用的貸款淨額由去年的四十三億一千萬港元減至二十三億三千二百萬港元。在計算來自地產發展商的二十六億四千六百萬港元收益及其他活動的三億四千一百萬港元淨現金流出，本年度淨現金流入為十五億一千八百萬港元，而二零零一年則為三千六百萬港元。