



年報 2002

## 新宏圖 新領域



無遠弗屆的鐵路網絡貫通全港；物業發展締造嶄新的工作生活方式；未來的吊車系統可遠眺碧海層巒，令人屏息神往。不斷拓展業務，邁向全球更多市場，奮力開創業務新里程。

地鐵開展新宏圖，與顧客及股東跨進璀璨新領域。

長遠目標 地鐵—香港邁向國際大都會  
的特快列車。使命 發展及管理世界  
先進水平鐵路，優質物業和其他有關  
業務，提升香港的生活質素。



## 目錄

- |    |           |        |             |        |                         |
|----|-----------|--------|-------------|--------|-------------------------|
| 2  | 二零零二年紀要   | 12     | 執行總監會管理報告   | 67     | 帳項及帳項附註之目錄              |
| 5  | 主要數據      | — 經營環境 | 68          | 核數師報告書 |                         |
| 6  | 主席報告書     | 14     | — 鐵路營運      | 69     | — 綜合損益帳                 |
| 10 | 營運網絡及擴展潛力 | 22     | — 其他業務      | 70     | — 綜合資產負債表               |
|    |           | 26     | — 物業回顧      | 71     | — 資產負債表                 |
|    |           | 36     | — 未來工程項目    | 72     | — 綜合股東權益變動表             |
|    |           | 40     | — 人力資源      | 73     | — 綜合現金流量表               |
|    |           | 42     | 公司管治        | 74     | 帳項附註                    |
|    |           | 44     | 可持續發展       | 117    | 供楊基債券持有人之未經審核<br>補充參考資料 |
|    |           | 46     | 投資者關係       | 120    | 專用詞彙                    |
|    |           | 48     | 財務回顧        |        |                         |
|    |           | 54     | 十年統計數字      |        |                         |
|    |           | 56     | 董事局及執行總監會成員 |        |                         |
|    |           | 58     | 主要管理人員      |        |                         |
|    |           | 59     | 董事局報告書      |        |                         |

# 二零零二年紀要

八月十八日將軍澳綫通車日·寶琳站





二月於尖沙咀站的新月台幕門



七月東涌吊車計劃臨時協議簽署儀式



八月將軍澳綫通車典禮

### 一月

- 公司批出將軍澳站55b區的物業發展項目合約予以新世界發展為首的財團。
- 地鐵憑藉在環保方面的成就，勇奪「二零零一年香港環保企業獎」的「環保辦公室獎榮譽金獎」。
- 地鐵「e分鐘著數」的互動廣告系統獲頒Intelligent20大獎。

### 二月

- 尖沙咀站的月台幕門加裝工程完成，乘客可率先於該站使用，有關計劃預計於二零零六年在所有地底車站完成。

### 三月

- 地鐵成為富時環球香港指數的成份股。

### 四月

- 「都市日報」—首份在香港鐵路免費派發的報紙正式面世。
- 發表首份地鐵公司可持續發展報告，載述地鐵在社會、環境及經濟上的表現。
- 中環地鐵站車站改善工程的商業設施項目竣工。

### 五月

- 公司成功發行三十五億港元定息零售債券，開創香港上市公司發行零售債券的先河，並創下一萬八千一百六十二名投資者認購價值五十六億港元債券的紀錄。

### 五月

- 公司批出合約更換地鐵列車的輔助變流器，藉以提高能源效益、減低噪音污染以及提高可靠性。
- 公司取得香港國際機場旅客捷運系統為期三年的維修服務合約。
- 公司簽訂將軍澳市地段70號的政府租契協議，標誌著86區發展項目「夢幻之城」的重要階段。

### 六月

- 公司批出坑口站的物業發展項目合約予由信和置業及嘉里建設組成的財團。
- 香港政府公佈就可能合併地鐵公司及九廣鐵路公司進行可行性研究。

### 七月

- 招聘雜誌《招職》於地鐵站派發。
- 公司獲政府選定發展東涌吊車項目，其中包括在昂平興建主題旅遊村，為公司不斷擴展的業務開創新紀元。
- 公司與政府簽訂項目協議，負責竹篙灣支綫的設計、建造、融資及經營。此綫連接日後香港迪士尼公園，預計於二零零五年七月落成。



九月機場站加建斜道工程啟用典禮



十月九龍灣站車站改善工程竣工



十二月最佳年報比賽中獲金獎

## 七月

- 將軍澳綫通車前舉行慈善義載，為公益金籌募善款。
- 公司在新加坡取得首份物業發展顧問合約。
- 公司憑「行政人員躍進發展計劃」獲美國訓練及發展學會 (ASTD) 頒發「2001年卓越實踐獎」，另憑「運用新科技及有效的訓練管理達到法定要求」獲頒「2001年卓越實踐嘉許狀」。
- 地鐵獲北京世紀朝陽房地產開發有限公司委任，為該公司旗下的棕櫚泉國際公寓提供物業管理服務。
- 民主建港聯盟的調查顯示，地鐵連續四年獲評為香港最佳公共交通服務機構，表揚公司的優質服務。

## 八月

- 地鐵第五條乘車綫將軍澳綫較預期提前四個月通車，較預算節省一百四十五億港元，為東九龍住宅區提供快捷、可靠的地鐵服務。
- 地鐵取得天津濱海輕軌項目的營運及維修合約。
- 地鐵及上海市政府轄下一間公司組成—上海港鐵建設管理有限公司獲委任管理新上海申松綫建造工程。

## 九月

- 地鐵成為富時社會責任環球指數及道瓊斯可持續發展環球指數的成份股之一，表揚公司表現達到全球公認的標準。
- 地鐵在機場站抵港月台開設新斜道，方便乘客由香港國際機場入境大堂通往機場快綫月台。

## 十月

- 公司積極改善環保表現的成效備受認同，獲頒「二零零二商界環保協會環保成就獎」。
- 在《亞洲貨幣》雜誌的選舉中，地鐵獲評選為香港運輸業中「最佳企業管治」的公司。
- 公司批出調景嶺站的物業發展項目合約予長江實業(集團)的附屬公司盈富投資有限公司。

- 九龍灣站車站改善工程竣工。

## 十一月

- 公司憑藉優秀服務，獲《壹週刊》頒發「服務第壹大獎」。

## 十二月

- 地鐵榮獲香港管理專業協會舉辦的二零零二年最佳年報普通類別金獎。
- 地鐵乘客量在平安夜創下三百一十萬人次的歷史新高。

## 主要數據

財務摘要 百萬港元	2002	2001	增/(減)百分率
總收入			
— 車費	5,720	5,728	(0.1)
— 非車費	1,966	1,864	5.5
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤	4,014	4,053*	(1.0)
物業發展利潤	3,755	3,248	15.6
未計折舊前經營利潤	7,769	7,301*	6.4
股東應佔利潤	4,212	4,278*	(1.5)
資產總值	101,120	98,126*	3.1
貸款、融資租賃債務及銀行透支	33,508	31,385	6.8
股東資金	56,827	53,893*	5.4
<b>財務比率 百分率</b>			
經營毛利率			
— 未計項目研究及遞延開支註銷	55.1	53.6*	1.5百分點
— 計入項目研究及遞延開支註銷	52.2	53.4*	(1.2)百分點
負債權益比率	59.0	58.2*	0.8百分點
總平均股東資金回報率	7.6	8.2	(0.6)百分點
利息保障 倍數	4.5	3.8	18.4
<b>股份資料</b>			
每股基本盈利 港元	0.83	0.85	(2.4)
每股股息 港元	0.42	0.42	—
於12月31日的股價 港元	8.25	10.20	(19.1)
於12月31日的市值 百萬港元	42,560	51,563	(17.5)
<b>營運摘要</b>			
總乘客人次			
— 地鐵行車綫 百萬計	777.2	758.4	2.5
— 機場快綫 千計	8,457	9,022	(6.3)
平均乘客人次 千計			
— 地鐵行車綫 周日	2,261	2,231	1.3
— 機場快綫 每日	23.2	25.5	(9.0)
每名乘客車費收入 港元			
— 地鐵行車綫	6.65	6.81	(2.3)
— 機場快綫	65.43	62.50	4.7
佔專利公共交通載容量比率 百分率			
— 所有列車	23.5	23.5	—
— 過海交通	58.2	57.4	0.8百分點
佔往來機場交通載容量比率 百分率			
— 機場快綫	25	27	(2)百分點

\* 經重列以包括追溯因會計政策改變而產生之調整

## 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。



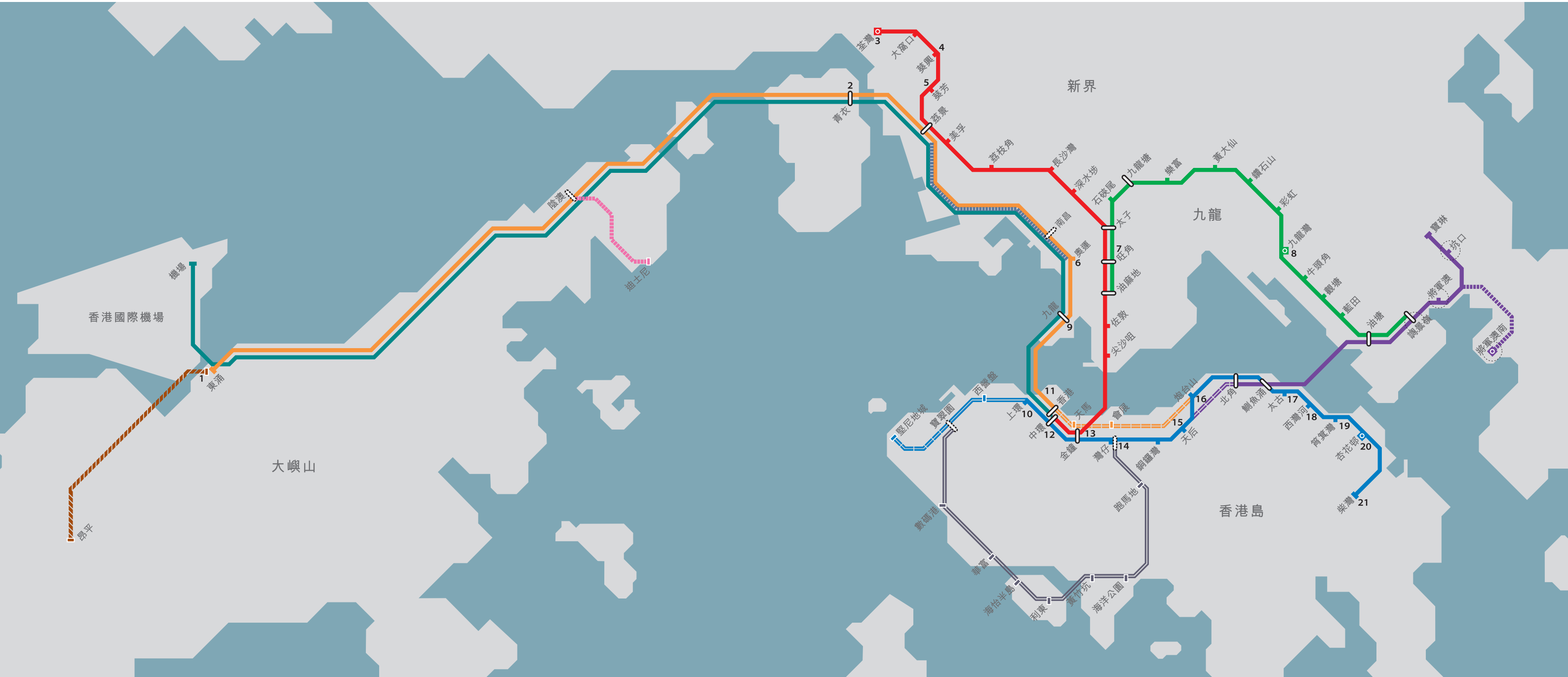
主席

蘇澤光

香港，二零零三年三月六日

# 營運網絡及擴展潛力

地鐵現有網絡將香港各地連接，而未來、研究中及正進行施工的新支綫，更將覆蓋範圍擴大。



### 地圖說明

- 車站
- 連車廠車站
- 轉車站
- 建議車站
- 建議轉車站
- 將軍澳支綫沿綫物業發展

- #### 現有網絡
- 機場快綫
  - 東涌綫
  - 觀塘綫
  - 荃灣綫
  - 港島綫
  - 將軍澳綫

- #### 興建中工程
- 將軍澳南綫
  - 機場鐵路四綫軌道
  - 竹篙灣支綫 (往迪士尼樂園的支綫)
  - 東涌吊車

- #### 研究中支綫
- 南港島綫
  - 西港島綫第一期
- #### 未來支綫
- 西港島綫第二期
  - 北港島綫
  - 將軍澳綫之支綫

### 公司所發展的物業

- |                                  |  |                                   |                     |
|----------------------------------|--|-----------------------------------|---------------------|
| 1 東堤灣畔 / 東薈城 / 海堤灣畔 / 映灣園 / 藍天海岸 | 6 帝柏海灣 / 維港灣 / 柏景灣 / 中銀中心 / 滙豐中心 / 奧海城一期 / 奧海城二期 | 11 國際金融中心一期 / 國際金融中心二期 / 國際金融中心商場 | 16 康澤花園             |
| 2 盈翠半島 / 青衣城                     | 7 旺角中心   | 12 環球大廈                           | 17 康怡花園 / 康山花園      |
| 3 綠楊新邨 / 綠楊坊                     | 8 德福花園 / 德福廣場                                    | 13 海富中心 / 東昌大廈                    | 18 欣景花園             |
| 4 新葵興花園                          | 9 漾日居 / 擎天半島                                     | 14 修頓花園                           | 19 峻峰花園             |
| 5 新葵芳花園                          | 10 康威花園 / 維德廣場                                   | 15 柏景臺                            | 20 杏花邨 / 杏花園 / 杏花新城 |
|                                  |  |                                   | 21 新翠花園             |

## 執行總監會管理報告

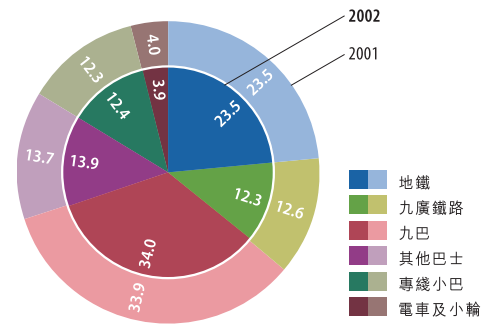
# 經營環境

### 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。

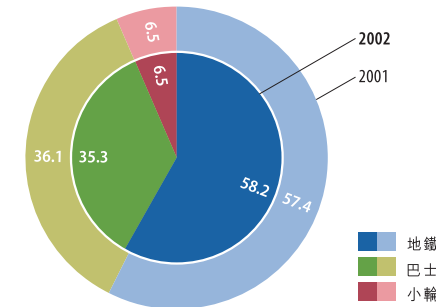
### 運輸

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、專綫小巴、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。

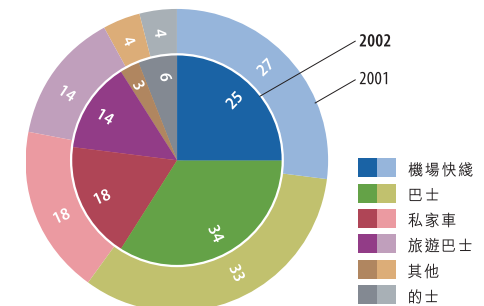
年的百分之三十一，提高至二零一六年的百分之四十三。這些目標均詳列於《鐵路發展策略2000》報告內。

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。

- 地鐵行車綫及機場快綫的車費總收入合共微跌百分之零點一，至五十七億二千萬港元
- 繼將軍澳綫通車後，每周日乘客量上升至二百三十萬人次
- 超出營運協議及顧客服務承諾的所有目標



將軍澳綫讓陳先生一家往來機場及港九新界各地倍加方便。

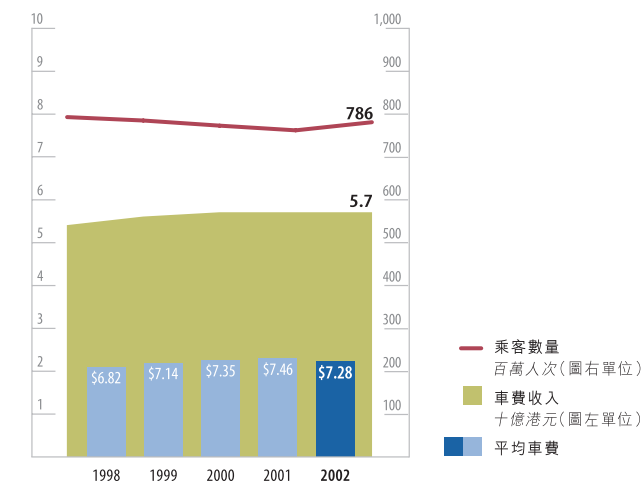
## 鐵路營運

公司的第五條載客行車綫——將軍澳綫——在八月通車，將安全、可靠、快捷而環保的地鐵服務伸展至東九龍的住宅區。因此，儘管經濟持續疲弱及巴士與地鐵競爭激烈，地鐵的乘客量仍見上升，加上有效監控成本，經營毛利率及盈利能力得以提升。

### 乘客量

公司於二零零二年面對的其中一項重大挑戰，乃在通縮的經濟環境及巴士劇烈競爭的情況下，維持地鐵的乘客量及收入。為達成目標，我們採取了雙管齊下的對策：一方面持續改善服務，為乘客帶來新體驗，另一方面則推出車費優惠計劃，在不會大幅減少車費收入的情況下，挽留現有乘客及吸引新乘客。

將軍澳綫於八月通車後，帶動二零零二年的乘客量上升，地鐵行車綫錄得總乘客量達七億七千七百萬人次，而二零零一年則為七億五千八百萬人次。地鐵乘客量佔整體專利公共運輸市場百分之二十三點五，與二零零一年的相同。在這整體市場當中，地鐵在過海乘客量所佔比重提升至



### 乘客及車費

雖然公司推出新優惠計劃令平均車費微跌，但整體乘客量增加帶動車費收入上升。

百分之五十八點二。而車費收入由五十一億六千四百萬港元微升至五十一億六千七百萬港元。

機場快綫方面，一如所料，取消車費折扣後，乘客量相應下降，年內下跌百分之六點三至八百五十萬人次，乘客量佔整體市場百分之二十五。然而，平均車費由二零零一年的六十



他們深信車站主任時刻監察站內情況，所以必定準時安全抵步。

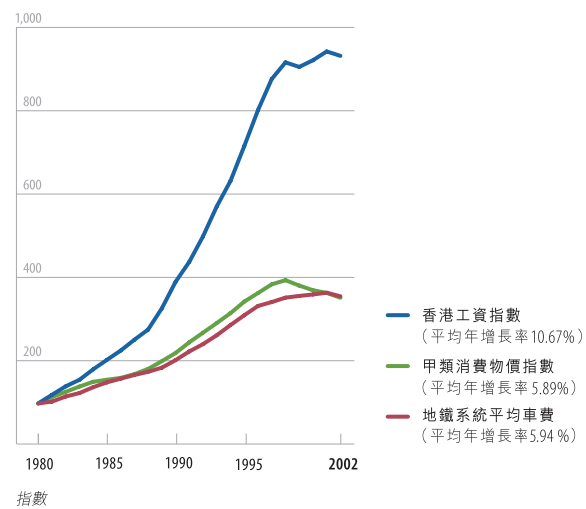
月台幕門隔離月台噪音及提高空調效率，令候車的片刻舒暢自然。

二點五港元上升至二零零二年的六十五點四三港元，而車費收入達五億五千三百萬港元，較二零零一年微跌百分之二。

維持乘客量的核心策略是加強地鐵與其他交通工具之間的緊密連繫，提供更方便的接駁服務。試驗中的轉乘車費折扣優惠計劃已推廣至東涌、愉景灣、將軍澳及觀塘，乘客在上述車站由地鐵轉乘指定路線的巴士，便可獲巴士車費折扣優惠。

我們已在港島西區設置專用巴士站，為各條可能用作接駁地鐵的巴士綫作好準備。這措施是配合香港第二大巴士營運商城巴重組巴士路線而推出，方便從西區乘搭城巴至上環或中環站轉乘地鐵的乘客，使用這些專用巴士站為中轉站。為配合將軍澳綫通車，區內已增設多條專用接駁「M」綫，包括兩條新巴綫、七條九巴綫及七條專綫小巴路線，並同時精簡專利巴士路線以及重整邨巴的路綫。此外，將軍澳綫的流量增長迅速，有賴首次通車時推出特別車費優惠。在通車的首兩週，任何乘客凡於新綫車站乘搭地鐵，均可享車費優惠。

為吸引更多需要步行一段距離方可到達地鐵站的乘客，公司分別在五個與最鄰近地鐵站均距離超過五百米的購物商場安裝「地鐵特惠站」，乘客只須將八達通車票擦過「地鐵特惠站」，即可享受車費優惠。而其他乘車優惠計劃也同樣



**車費趨勢**

公司決定取消原定調高車費的安排，使地鐵車費維持在一般乘客可負擔的水平，亦符合消費價格的長期變幅。

提升乘客量，包括「十送一」計劃、「搭十次送大家樂餐券」以及地鐵股東乘搭機場快綫享有車費優惠。此外，機場快綫推出多種針對不同客戶群的车費優惠，包括團體套票及兒童、學生及長者等的優惠，並設方便遊客乘搭地鐵及機場快綫的一日及三日通行車票。

公司十月推行為期六個月的服務改善試驗計劃—機場快綫早晨專綫服務，方便從青衣往中環的上班人士，可乘坐極盡舒適的機鐵列車由青衣站前往香港站。

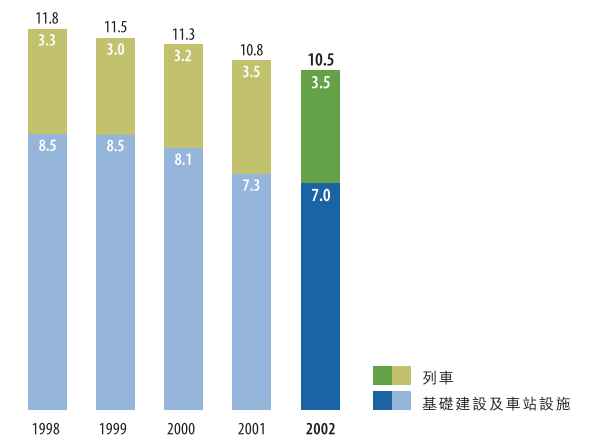
**服務表現**

將軍澳綫較原定時間提前四個月順利通車乃公司一項重大服務成就。雖然在通車初期略見調校問題，但公司迅速將問題一一解決，而乘客對新綫服務漸給予好評，如今已為地鐵系統額外增加平均每日多於十五萬人次的乘客量。

整體而言，二零零二年公司在安全、可靠性、舒適程度及顧客滿意程度均維持於高水平，超越政府根據營運協議所規定的最低表現水平，以及由公司自訂更嚴格的顧客服務承諾。特別值得一提的是，自一九九九年以來，地鐵的安全表現已連續三年不斷提高。

公司進一步改善自動收費系統及車票的可靠性，而鐵路及其他車站設備的可靠性亦維持於高水平，確保乘客準時抵達及方便使用。當列車服務發生故障時，公司職員會迅速採取應變措施協助乘客，並確保盡快恢復服務。

公司能夠一方面維持卓越的服務水平，另一方面有效控制成本，顧客自然倍感稱心滿意，這從地鐵定期進行的調查顯示顧客滿意程度繼續維持於高水平便可見一斑。二零零二年，地鐵行車綫及機場快綫的服務質素指標，以一百分為滿分，分別獲得六十八分及八十二分，反映我們的服務得到乘客高度讚賞。根據國際都市鐵路聯會 (CoMET) 發表的標準借鑑報告，地鐵在十間參與機構中，在安全、服務質素、可靠性、乘客成本及盈利能力方面，繼續表現卓越。



**每車公里鐵路保養開支**

工程外判及精簡流程，使鐵路維修保養成本進一步降低，自一九九八年以來每車公里鐵路保養開支下跌百分之十一。

**服務改善措施**

地鐵每年致力改善鐵路基建及服務，務求令顧客滿意程度、可靠性、乘客量及營運效率維持於高水平。

二零零二年，公司繼續裝設一套嶄新車站管理系統並已於十二個車站完成。該系統結合不同車站的控制設備及系統，劃一操作人員與機器介面，從而簡化運作程序、提高效率及復原率以及減少人為錯誤。

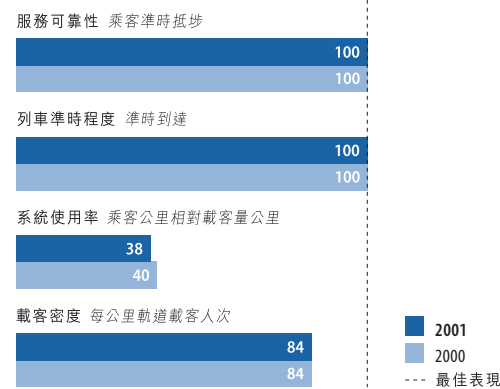
為營造一個更光亮、更現代化的地鐵服務環境，公司推行大規模的車站改善工程，其中黃大仙站及筲箕灣站增設出入口，而美孚、旺角、筲箕灣及銅鑼灣站均加裝扶手電梯及升降機。



在中環轉乘機場快綫簡單方便。他們甚至可在站內預辦登機手續及寄存行李，從容享受機鐵旅程。

他們喜歡搭乘機鐵列車，車程暢順，車廂服務員殷勤服務，亦可椅背上的電視屏幕查閱起飛時間。

香港地鐵表現與最佳表現比較



**標準借鑑**

二零零二年服務水平仍超乎理想，超越公司與政府訂立的營運協議目標及公司自行制定更嚴格的顧客服務承諾。

公司已在五個車站安裝月台幕門，分別是尖沙咀、佐敦、油麻地、旺角及太子站，而市區沿綫其他地下車站也正進行安裝工程。安裝月台幕門後，車站的環境得以大大改善。在整個安裝工程中，公司致力確保工程如期竣工，並且絲毫不減地鐵列車服務的可靠性。

經安裝一套全新電腦輔助訊號聯鎖系統後，訊號系統更加有效可靠。該系統配備一套新車輛和基建控制及操作系統，讓操作人員可以靈活地控制列車服務，同時確保列車服務達到最高的安全水平。公司一直銳意改革傳統列車間距管理

系統，今年，我們亦在將軍澳綫安裝一套新軌旁訊號系統，同樣採用現時應用於市區綫的「distance-to-go」概念。

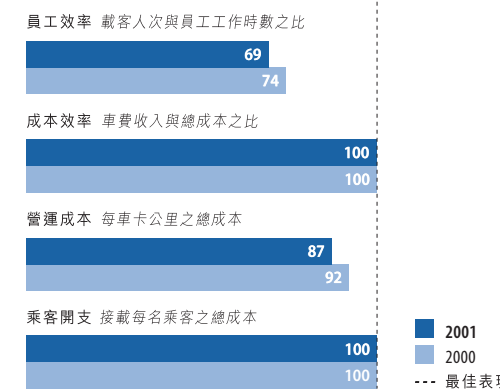
公司引入一款新鋼軌碾磨車及更換二十公里長的鋼軌基座後，路軌更加可靠，乘客也更感舒適。公司已批授合約，將市區綫列車的馬達交流發電機更換為靜態變流器，此舉增加鐵路服務的能源效益及減少噪音。

公司已在所有車站安裝電子顯示板，加強與乘客的溝通。這些設於車站出入口大堂及月台的顯示板，顯示重要的安全信息、列車服務及其他資料如天氣狀況、空氣污染指數和廣告等資訊。此系統已於二零零二年全面投入運作。

一九九八年起，地鐵推出車站藝術計劃，讓乘客享有旅途愜意新體驗。是項計劃年內再予擴展，當中包括地鐵港島綫的地鐵畫廊、地鐵車站藝術表演、地鐵藝術之旅、地鐵社區畫廊以及地鐵車站藝術建築計劃。

我們將繼續擴展地鐵車站藝術計劃至地鐵系統的每個角落，為更多乘客帶來更舒適愉快的乘車體驗。

香港地鐵表現與最佳表現比較



**員工效率及財政表現**

公司利用現有資源滿足將軍澳綫的人手需求，提高了生產率。

**提升生產力**

公司成功善用新科技及全新設計、維修及營運工序，加上凍結招聘員工(除特殊情況外)以及發展員工多方面的技能，使地鐵的生產力得以再度提升。

新將軍澳綫的維修服務外判順利推行，當中包括將軍澳車廠的列車維修，使地鐵可按需要來採用市場資源及專業技術。我們也在車站及車廠管理方面完成推行「全面營運」方針，藉此降低營運成本，但又無損安全及服務質素。

年內實施多項節約能源措施，包括公司總部大樓的照明系統重新配綫以及透過自動列車調節及改善時間表以節省牽引能源。此外，我們亦劃一車站的傢具設計，降低了安裝及維修費用。

**前景**

展望未來，提高乘客量仍是二零零三年的重點方針。南昌新交匯車站及美孚站行人專用區接駁設施將方便乘客轉乘九鐵的西鐵系統(預期於二零零三年第四季通車)。屆時將可大幅擴闊地鐵荃灣及東涌兩綫附近的乘客來源區域，有助提高地鐵日後的乘客量。

我們將繼續設法改善服務質素，同時維持成本效益和使地鐵網絡更四通八達，特別是各種交通工具之間的轉乘安排。預計來年車站改善及月台幕門等工程將繼續取得進展，屆時可進一步改善車站環境及為公司帶來更多商機。

我們亦會以創新思維分析乘客市場，有關資料將助我們在目前的經濟環境下，提供恰當的增值產品使服務更上一層樓。





他們抵步後隨即有行李車可供自由使用，只消數秒便可步進機場大堂。

他們旅途輕鬆又方便，在不知不覺間已橫越香港。

地鐵系統及市場資料

車務運作資料	2002年		2001年	
路線總長度 公里	87.7		82.5	
車卡數目	1,050		923	
車站內的「e分鐘著數」點	18		16	
車站小商店及銀行數目	466		386	
車站內的海報廣告位數目	15,827		15,105	
車卡內的海報廣告位數目	9,984		8,944	
每日營運時數	19		19	
繁忙時間列車間距 以秒計	早上繁忙時間	晚上繁忙時間	早上繁忙時間	晚上繁忙時間
- 荃灣綫	120	144	120	144
- 觀塘綫	128	144	128	144
- 港島綫	128	156	128	156
- 將軍澳綫	160	180	不適用	不適用
- 東涌綫				
香港至東涌站	480	600	600	600
香港至青衣站	240	300	300	300
- 機場快綫	600	600	600	600

國際地鐵系統表現比較：十個繁忙市區地下鐵路系統(都市鐵路聯會)

2001年 鐵路網絡數據	地鐵* 行車綫	鐵路 A系統	鐵路 B系統	鐵路 C系統	鐵路 D系統	鐵路 E系統	鐵路 F系統	鐵路 G系統	鐵路 H系統	鐵路 I系統
乘客車程 百萬次計	758	402	953	1,434	1,405	1,262	415	503	2,053	3,200
車卡公里 百萬計	97	134	481	331	526	213	92	81	244	613
路線長度 公里	74.2	153	415	200	471	211	115	49	177	265
車站數目	43	170	275	134	424	297	66	46	134	149

\*機場快綫並不納入國際地鐵系統表現比較。

註：其他參與國際地鐵系統表現比較的機構包括 Berliner Verkehrs – Betriebe、London Underground Limited、New York City Transport Authority、Sistema de Transporte Colectivo、Regie Autonome de Transports Parisiens Metro、Regie Autonome de Transports Parisiens Regional Express Railway、Metroplitano de Sao Paulo、Teito Rapid Transit Authority and Moscow Metro。根據協議，參與比較的機構只能以不記名的方式披露個別成員的資料。

二零零二年之營運表現承諾

服務表現項目	營運協議 目標	客戶服務 承諾目標	2002年 實際表現
列車按照編定班次行走(列車服務供應)	98.5%	99.5%	99.9%
乘客服務車程準時性			
- 地鐵行車綫	98.5%	99.5%	99.9%
- 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
列車準時程度			
- 地鐵行車綫	98.0%	99.0%	99.3%
- 機場快綫	98.0%	99.0%	99.9%
列車服務可靠性：列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘或以上的延誤	不適用	500,000	620,238
車票可靠性：乘客使用磁性車票多少次才遇到一次車票失誤	不適用	7,000	14,664
增值機可靠性	95.5%	97.5%	99.1%
售票機可靠性	93.0%	97.5%	99.3%
閘機出入口可靠性	97.0%	99.0%	99.7%
扶手電梯可靠性	98.0%	99.0%	99.9%
乘客升降機可靠性	98.5%	99.0%	99.8%
溫度及通風			
- 列車車廂：維持一個涼快、舒適的車廂環境，平均溫度為攝氏二十六度或以下	不適用	97.0%	99.8%
- 車站：除特別炎熱的日子外，維持一個涼快、舒適的車站環境，月台平均溫度為攝氏二十七度或以下，車站大堂則為攝氏二十九度或以下	不適用	90.0%	95.2%
清潔程度			
- 列車車廂：每天清潔	不適用	98.0%	100%
- 列車車身：每兩天清洗一次	不適用	98.0%	99.9%

- 儘管經濟不景，其他業務收入維持於九億七千九百萬
- 對外顧問服務收益增加百分之九十六點九
- 八達通卡有限公司的收益貢獻再度飆升



地鐵大樓內的顧問隊伍迎接另一天的全新挑戰。

## 其他業務

儘管面對通縮及經營環境困難，公司於年內大部分的非車費業務表現理想，再次證明即使市況逆轉，公司仍能有效發揮網絡、僱員及顧客方面的優勢。

### 八達通卡有限公司

二零零二年，八達通卡有限公司續創佳績。加上該公司的有效市場推廣活動，八達通卡的流通量由二零零一年底的八百二十萬張增至二零零二年十二月三十一日的九百三十萬張，而八達通相關服務供應商的數目亦由一百一十家增至一百八十二家。每日交易次數上升百分之十六點一，交易金額則上升百分之十四點五，使八達通的每日交易總金額達至五千萬港元，交易量達七百萬宗以上。

該公司把握機會提高在運輸行業的滲透率，同時迅速擴展在非運輸行業業務。已安裝八達通系統的小巴數目由二零零二年初的一千二百輛增至年底的二千三百輛。接受八達通卡付款的停車場數目由三十三個增至八十五個。這套付款安排亦已推廣至穿梭中港兩地的旅遊巴士，現有四家旅遊巴士服務公司採用。

零售業方面，香港兩大連鎖式超級市場之一的百佳超級市場，自二月於旗下所有店舖的「特快收銀處」安裝八達通系統後，顧客購物便倍加方便。隨後於七月，屈臣氏全線藥房及Circle K便利店亦已相繼採用八達通系統。使用有關系統的食肆數目與日俱增，街知巷聞的大家樂連鎖快餐店亦加入其中，大受顧客歡迎。學校使用八達通卡方面亦附加流動電話信息功能予父母，增強了用途。

該公司繼續成功拓展八達通物業保安範疇至商界。香港會議展覽中心及海港城新港中心率先採用。住宅方面，八達通服務覆蓋的物業數目已由二零零一年的七個，增加至目前的十二個。八達通發展屢見成績，不單印證此系統為普羅大眾接受，更反映八達通在香港以外具有龐大的發展潛力。

八達通卡有限公司於二零零二年為公司帶來的盈利貢獻上升至三千九百萬港元，較二零零一年上升百分之三十四點五。

### 廣告

每日有數以百萬計市民乘搭地鐵列車及經過地鐵車站。對於有意宣傳本身產品及服務的公司來說，這些人流是寶貴資



就一項利潤可觀的海外顧問合約的投標文件，熱烈討論。



投得合約！馬上在另一城市展開工作，不分場地，趕及限期。



源。在無損乘客享受舒適便利的旅程的大前提下，我們銳意開拓此等廣告收入來源。

二零零二年，兩份以地鐵乘客為閱讀對象的新刊物面世，為地鐵提供另一批廣告客戶群，務求帶來更多廣告收入。於四月，「都市日報」開始於所有地鐵站免費派發。這份集一般新聞及各方面資訊於一身的報紙，除公眾假期外，每日平均派發二十六萬五千份，讀者人數達五十五萬名。七月，我們停止每周派發《Recruit》招聘雜誌，改為派發提供更多跟招聘有關資訊的《招職》，一星期兩次，合共派發十八萬本。

我們繼續提升公司的廣告設施，以增加對廣告商的吸引力，包括擴大部分地鐵大堂廣告板及加強地鐵全綫軌旁廣告板的照明。公司亦有測試針對不同廣告商需要的新產品如隧道內廣告及其他特式廣告。

受疲弱經濟影響，地鐵的廣告收入下跌百分之六點八至三億九千九百萬港元。

## 電訊

繼新將軍澳綫通車後，流動電訊收入持續增加。同時，亦對地鐵基建進行一般維修及改善工程，確保提供優質、可靠及完善的服務，滿足顧客的期望。

我們同時為未來發展奠定根基。在流動通訊方面，我們研究拓展新服務範疇如第三代流動通訊及無綫區域網絡。固網業務方面，公司已成立全資附屬公司TraxComm Limited（簡稱“TraxComm”），以便及早從開放固網電訊市場中分一杯

羹。TraxComm的目標客戶為新固網電訊經營商及服務供應商，該等公司目前均礙於市場欠缺一個中立的網絡批發商而備受忽視。TraxComm即時的目標是要發展一套基建，配合擴展這個批發商的客戶層面。

二零零二年電訊收入增長可觀，上升百分之七點五至一億八千六百萬港元。

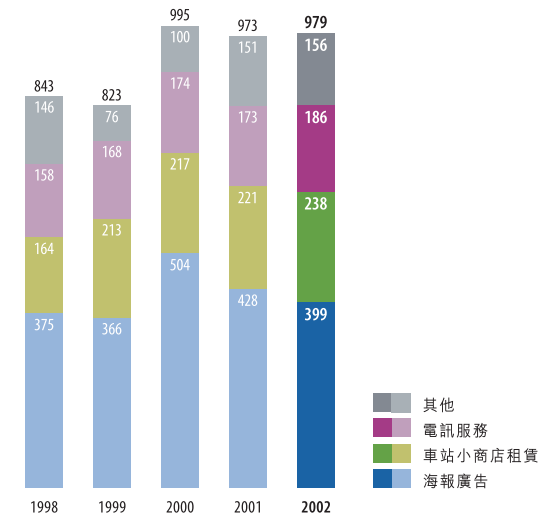
## 車站商用設施

地鐵在各車站均劃出若干場地作商用設施用途。至年底，地鐵車站合共有一萬七千四百零五平方米商用樓面面積，較二零零一年增加二千二百八十一平方米。此乃由於將軍澳綫通車及車站翻新工程快速進展所帶來。

年內其中一項重大成果，乃新將軍澳綫沿綫各項商用設施能夠順利提前於通車時啟用，為公司帶來更多收入，為乘客帶來更多便利。

此外，公司於二零零二年繼續發展地鐵車站的商用設施，先後翻新了中環站及九龍灣站，使車站內的零售環境煥然一新，而可供商用的總樓面面積亦增加超過四百三十一平方米。商舖組合方面亦增加了許多新行業，其中在市區沿綫的外賣飲食商店更堪稱「一大突破」。繼Starbucks咖啡店率先在金鐘站開業後，林林總總的外賣食品店如快餐店、三文治、甜品及涼茶店亦相繼開幕。在整個翻新工程中，我們成功把工程帶來對乘客的影響減至最低。

整體而言，雖然有意在車站內開設新店的商戶態度明顯較以往審慎，而公司的車站平均租金也呈微跌，但市區綫及將軍澳綫的業務量增長卻抵銷上述影響。



百萬港元

## 其他業務收入

全賴地鐵繼續善用現有鐵路基礎設施及技術基礎，除廣告業務外，其他業務收入均告上升。

因此，車站商用物業收入於二零零二年上升約百分之七點七至二億三千八百萬港元。

## 對外顧問服務

公司憑藉在香港地鐵系統的設計、建造、驗收、營運及維修方面的超卓成績，承接香港以外不少工程顧問項目。

二零零二年，公司分別在國內的如上海、天津、南京和深圳以及台灣的台北和高雄爭取了顧問合約。我們的客戶包括鐵路機構、財團、系統供應商及承辦商，而我們正承辦遍佈全球十二個國家的二十二個城市的工程項目。為求更有效迎合日益增長的國際客戶需要，公司年內先後於上海、深圳、新加坡及台北開設辦事處。在顧問業務迅速增長帶動下，其收入繼二零零一年增長百分之三百後再創佳績，升勢強勁。

除上述國際顧問服務合約外，公司亦運用專業知識及規模經濟來拓展相關業務。二零零二年，我們成功投得另外為期

六年（三年死約及三年生約）的營運及維修服務合約，繼續為香港機場管理局維修及營運旅客捷運系統，服務期延續至二零零八年。公司從中所汲取的經驗，對日後擬承辦的輕鐵接駁網絡工程將有裨益。

顧問服務收入於二零零二年增加百分之九十六點九至六千三百萬港元。

## 前景

鑑於經濟復甦仍欠明朗，我們預期非車費收入將只有輕微增長，尤其在二零零三年上半年間。然而，我們有意憑現有佳績再下一城，拓展此範疇業務以開拓更多收入來源。

我們會繼續擴展八達通網絡，並計劃在運輸、物業通行權及其他範疇上再創新猷。

我們會繼續測試及研究新的車站及列車廣告模式，同時檢討現有運作方式以收更大成本效益。

與此同時，車站商舖租金將繼續受疲弱經濟影響，公司的策略是繼續增加車站商用場地及改善環境，藉此增加收入。於二零零三年，另有五個車站的翻新工程將於四至十二月間完工，屆時將改善該等車站商舖組合及零售環境，提升公司收入。我們亦計劃出租現時空置的車站空間如停車場等。

公司有信心能夠爭取更多海外合約，為公司日益擴展的顧問業務招徠更多客戶。



## 物業回顧

- 物業發展利潤大幅攀升百分之十五點六，達三十七億五千五百萬港元
- 成功批出將軍澳沿綫三幅發展地皮
- 投資物業及物業管理表現卓越



黃小姐享受地鐵便捷旅途，並快將遷入設備先進的國際金融中心二期辦公。

藉着把地產發展項目結合地鐵沿綫車站，公司成功為香港締造出新的居住及工作社區。透過公開招標，我們挑選出資深的發展商，以合資形式共同發展。在此安排下，公司在項目發展初期及竣工時也能賺取利潤，結合包括發展項目的收益以及從投資和物業管理所得的持續收益。我們謹慎地把發展項目分期進行，確保能獲市場最大承接。

香港樓市在二零零二年仍然十分疲弱。因此，本年度的業績改善，主要是反映了地鐵物業業務經營手法的相對優勢，包括物業位處優越地段以及擁有優質設計、建造及管理。

甲級寫字樓方面，本地經濟持續疲弱，加上全球股票市場表現不濟，對寫字樓物業的需求構成顯著影響，導致租金下跌及空置率上升。住宅市場繼續受失業率高企及經濟前景不明朗所影響。按揭融資成本大幅下跌，而政府亦於十一月公佈一連串措施，藉此挽救樓市，當中包括於二零零三年度暫停拍賣土地。然而，市場氣氛仍未能得到顯著改善，樓價跌勢尚未停止。經濟低迷，加上香港與鄰近深圳的物價差距驅使市民繼續北上購物，令零售業物業市道雪上加霜。

### 物業發展

儘管市場環境嚴峻，地鐵仍能成功與發展商達成協議，發展將軍澳沿綫的車站上蓋項目。公司亦推出機場鐵路沿綫多個大型住宅發展項目，加上工程進展順利，令物業發展利潤較二零零一年上升百分之十五點六，達三十七億五千五百萬港元。大部分入帳的發展利潤均來自東涌及九龍站物業發展的遞延收入。此外，攤分九龍站Union Square擎天半島第一期的資產亦為公司帶來利潤。

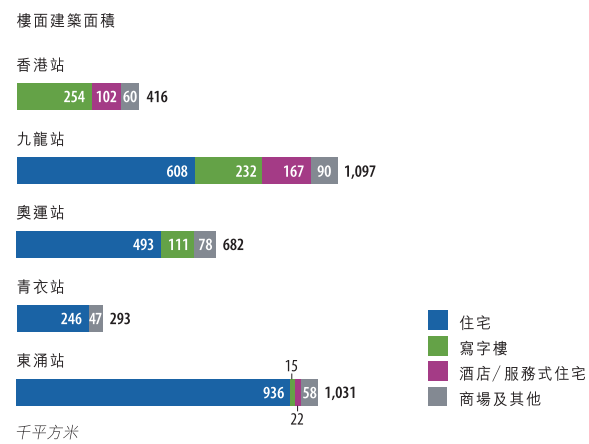
### 機場鐵路

下半年度，機場鐵路沿綫推出三個合共四千零二十五個單位的住宅項目。東涌站海堤灣畔第一期於八月初開始發售，隨後九龍站擎天半島第二期於十一月發售，而東涌站藍天海岸第一期則於十二月中公开发售。市場對上述各項目反應理想。機場鐵路沿綫其他發展項目的住宅物業於年內繼續發售，當中包括九龍站的擎天半島第一期、奧運站的維港灣、帝柏海灣及柏景灣，以及東涌站的東堤灣畔及映灣園第一期。



下班後，彈指之間便可回到青衣盈翠半島安樂窩。

從容可到青衣城，商品琳琅滿目，購物輕鬆自在。



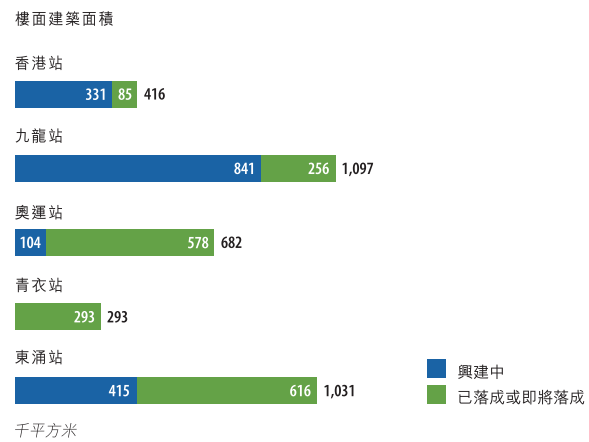
**機場鐵路物業發展計劃**

公司因應瞬息萬變市況調整數項發展計劃，以提升吸引力及價值。

九龍站Union Square及東涌站的多項物業發展按計劃進行。年內，各項物業組合共六千三百八十二個住宅單位已告落成及獲發入伙紙。

面對不斷變化的市場狀況及需求預測，公司已調整多項發展計劃，以提升吸引力及為計劃增值。奧運站D地皮的土地用途便是一例。這塊地皮的用途成功由酒店改為住宅用途，並於三月進行土地交換。該發展項目將會包括一千八百九十六個住宅單位，建築總圖已於十月獲得批准，打樁工程亦已按時間表進行。

位於香港站、樓高八十八層的國際金融中心二期的結構及頂層鋼件裝嵌工程已於十一月完成，而截至二零零二年十二



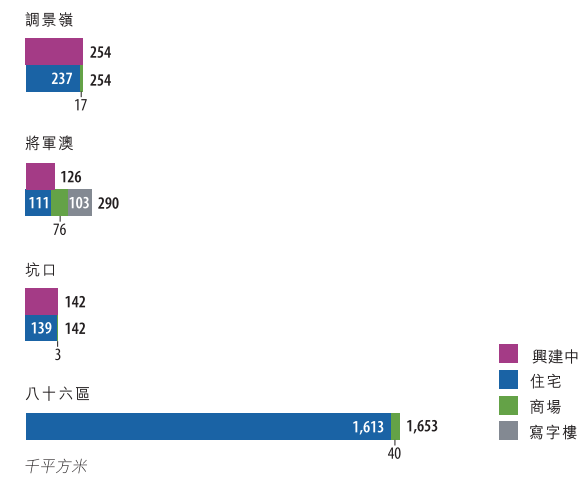
**機場鐵路物業工程進度**

機場鐵路物業發展項目(包括樓高八十八層的國際金融中心二期)的建造續見進展。

月底，幕牆亦鋪設至第六十九層。該廈計劃於二零零三年中落成，屆時將成為中環新商業區心臟地帶內的地標建築。公司持有當中三十三樓至五十二樓共十八層辦公室樓層，命名為「Central 18 Zone at Two IFC」，租務推廣活動已於年內展開。我們正與多名可能租用的大商戶進行初步商討。

公司亦正着手籌備位於Union Square內全新大型購物商場的預租市場推廣。這個購物商場落成後，將成為地鐵旗下第五個購物商場。推廣活動包括制定一個配合該中心以「生活時尚」為定位及設計主題的統一形像，以及進行其他國際市場評估活動。在特定條件限制下，政府已批准進行預租。

樓面建築面積



**將軍澳支綫物業發展計劃**

將軍澳綫物業發展項目持續取得進展，三個沿綫新住宅項目的發展權已於二零零二年批出。

**將軍澳綫**

二零零二年，公司向發展商批出將軍澳綫沿綫三個新住宅項目的物業發展權。位於將軍澳站五十五b區的项目已於一月批予由新世界發展有限公司為首的財團，其後公司於六月把坑口站的發展項目批予包括信和置業有限公司及嘉里建設有限公司在內的財團。最後於十月，長江實業(集團)有限公司獲批調景嶺站的物業發展權。

我們繼續尋求方法為發展項目增值，而於五月簽訂將軍澳八十六區的政府租契協議，則標誌着發展香港首個「綠化城市」的第一步。此項龐大發展項目將分十四期進行，地皮總面積達三十二點六公頃，預計十年後落成，屆時將提供二萬一千五百多個住宅單位，全部座落於園林環境內。

**其他發展項目**

年內，公司獲城市規劃委員會額外批出一千一百三十二平方米住宅面積，作為彩虹站泊車轉乘地鐵發展項目的一部分。此乃繼先前批予該混合發展的二千一百二十二平方米額外面積後，再獲增加批出的發展面積。

公司有意把現時青衣站旁的運輸交匯處及貨車停車場改為混合發展用途。我們正考慮當地居民的意見，對這項發展概念進行檢討。

**投資物業**

儘管零售價格於通縮情況下連續四年多下跌，對零售商及業主構成龐大壓力，但我們的購物商場仍然表現良好，租金及零售營業額均較二零零一年錄得強勁增長，使租金收入增加百分之九點八，達八百九十七萬港元。

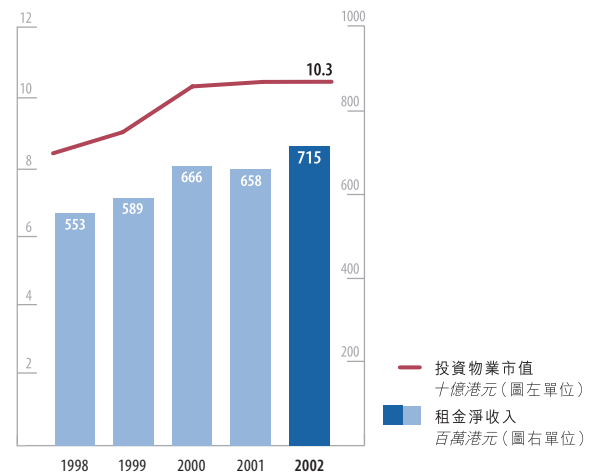
我們旗下四個購物商場——德福廣場、青衣城、杏花新城及綠楊坊的出租率均達百分之百，彰顯上述商場的優越位置及優良環境，同時亦是公司與零售商戶緊密合作之成果。年內，地鐵透過策略性及有效的宣傳活動增強商場的人流，以保障公司的租金收入。

年初，我們亦於全綫商場推出嶄新的「全面優質顧客服務」計劃，推廣優質客戶服務。該項計劃深受商戶歡迎，他們認同在現時競爭激烈的環境中優質服務的重要性。該項計劃的首個目標是提高對服務質素重要性的意識，並透過實施領導業界的服務標準，增加旗下購物商場及商戶的競爭力。



享用盈翠半島會所設施，甚為愜意。

卸下一周工作辛勞，到網球場舒展筋骨，運動後結伴暢談，一樂也。



#### 投資物業

公司的購物商場維持百分之百的出租率，使所得租金增長強勁。

最後，該項計劃亦以設立量化的服務指標，以便在商戶選擇及管理方面能夠獲得更佳效果。

#### 物業管理

能夠躋身成為香港其中一間最大型的物業管理公司，證明我們能以相宜價格提供優質服務以及具備為客戶持續增值的能力。我們於二零零二年繼續創出佳績，令物業管理的收入上升百分之十六點四，達八千五百萬港元。有此驕人成績，主要有賴新近落成的機場鐵路物業及其他物業管理服務，如八達通卡通行業務以及地鐵物業代理有限公司所帶來的佣金收入。該代理公司為地鐵全資附屬公司，代理香港的物業買賣及租賃業務。

年內，我們的物業管理相關業務繼續多元化擴展。奧運站帝柏海灣發展項目的一千三百一十二個住宅單位已告完成，

並已移交個別業主，開始由地鐵的物業管理接手管理。東涌站海堤灣畔第一期落成後，我們的管理組合因此增添一千一百四十九個住宅單位，令公司所管理的住宅單位由二零零一年的三萬九千六百一十三個上升至四萬二千零七十四個，而公司的管理組合亦包括三十七萬零二十二平方米的商場樓面。

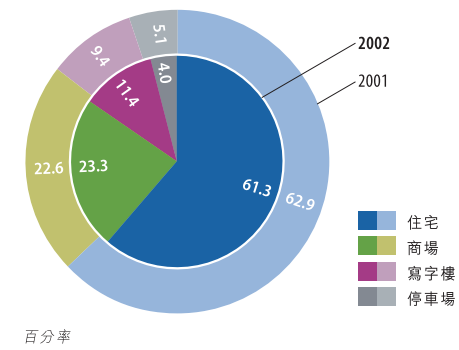
公司旗下三個購物商場內的商用停車場、國際金融中心第一期的停車場以及所有機場鐵路住宅發展項目均採用八達通卡大廈通行系統。此項先進的智能卡通行系統已逐步擴展至並非由公司管理的物業。

#### 物業代理

憑藉豐富的專門知識來拓展物業收入來源，我們遂於二零零一年底成立地鐵物業代理有限公司，為公司所管理的住宅項目的住客提供一站式代理服務。此項業務的成功為二零零二年的收入增添五百萬港元。

#### 海外物業業務

公司備受推崇的物業業務涉及多個不同範疇，憑藉豐富的專門經驗，我們認為在香港境外尤其是中國大陸可供發揮的機會多不勝數。我們遂於二零零二年成功踏出第一步。



#### 物業管理收入分佈

二零零二年地鐵獲授更多物業管理權，二零零三年可望錦上添花。

我們成功進入深圳的物業管理市場，簽訂合約為豪華住宅發展項目一部分的東海花園會所及君豪閣提供物業管理服務。此外，來自各個部門負責不同專業範疇的員工亦為東海花園的發展商東海聯合(集團)有限公司提供出租及管理前期的顧問服務，當中包括市場定位、概念設計、商戶組合、租賃策略、市場推廣及管理計劃，涉及深圳市內三個商場項目，包括東海購物廣場一、二期及景田銀座。我們亦向北京世紀朝陽房地產開發有限公司為其位於北京的棕櫚泉國際公寓提供管理前的諮詢服務。

在新加坡方面，我們成功取得首份物業發展顧問合約。公司獲新加坡Land Transport Authority選中，為位於新加坡市中心北面的住宅區Serangoon Central的擬建地鐵站一幅佔地二萬四千九百八十平方米的土地，提供發展組合及市場推廣方面的顧問服務。

#### 展望

我們對二零零三年的物業市場展望維持審慎。待全球經濟好轉，甲級寫字樓的需求方面會陸續改善。住宅市場的復甦會因市場尚餘大量供應而被拖慢。但中期而言，二零零三年暫停拍賣土地可望穩定物業市場及增強公司的盈利能力。

寫字樓方面，公司佔國際金融中心二期內四萬六千六百平方米的寫字樓樓面可望於二零零三年第三季入伙，而臨近入伙前的「Central 18 Zone at Two IFC」預租活動，將愈加緊步伐。至於商場物業方面，Union Square內購物中心的主要商戶市場推廣活動將會於二零零三年展開，而我們將會繼續與零售商戶緊密合作，維持現有四個投資物業的競爭力。

公司的物業管理組合將持續擴展，二零零三年將加入映灣園及藍天海岸。此外，公司以高尚住宅及商業樓宇為主要對象的Premier優質物業管理服務，將會拓展到國際金融中心二期以及Union Square的擎天半島及君臨天下。

預計我們於二零零二年在海外建立的橋頭堡，將有助公司把專業服務擴展至香港境外，以及發掘於中國大陸的商機。



父母家住杏花邨，搭乘地鐵探望，咫尺之間，盡享逍遙。

更可偕夫到杏花新城稍事停留，盡情購物。

#### 機場鐵路沿綫已批出之物業發展組合

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	預計落成日期	
<b>香港站</b> (國際金融中心)	新鴻基地產發展有限公司	寫字樓	254,190		1998-2004年 分期落成	
	恆基兆業地產有限公司	商場	59,460			
	香港中華煤氣有限公司	酒店	102,250			
	中銀集團投資有限公司	停車場		1,344		
香港站小計			415,900			
<b>九龍站</b> 第一期 (漾日居)	永泰控股有限公司	住宅	147,547	1,332	2000年 落成	
	淡馬錫控股有限公司	停車場				
	新加坡置地有限公司					
	吉寶置業有限公司					
	麗新發展有限公司					
	環球投資(百慕達)有限公司					
	九龍倉集團有限公司	住宅	210,319	1,270		2002-2003年 分期落成
	會德豐有限公司	停車場				
	新亞置業信託有限公司					
	聯邦地產有限公司					
海港企業有限公司						
第三期	新鴻基地產發展有限公司	住宅 過境巴士站 停車場	100,000 5,886	412	2004年	
第四期 (君臨天下)	恒隆地產有限公司	住宅 停車場	128,845	864	2003年	
第五、六及七期	新鴻基地產發展有限公司	商場	82,750		2005-2008年 分期落成	
		寫字樓*	231,778			
		服務式住宅*	72,472			
		酒店	95,000			
		住宅	21,300			
		幼稚園 停車場	1,050	1,743		
九龍站小計			1,096,947			

#### 機場鐵路沿綫已批出之物業發展組合(續)

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	預計落成日期		
<b>奧運站</b> 第一期 (維港灣·滙豐中心· 中銀中心及 奧海城一期)	信和置業有限公司	寫字樓	111,000		已於2000年 全部落成		
	中銀集團投資有限公司	商場	14,900				
	嘉里建設有限公司	住宅	169,950				
	中國海外發展有限公司	室內運動場	13,219				
	發展銀行置地有限公司	停車場		1,380			
	第二期 (柏景灣·帝柏海灣 及奧海城二期)	信和置業有限公司	商場	47,500			2001-2002年 分期落成
	嘉里建設有限公司	住宅	220,050				
	中銀集團投資有限公司	街市	1,100				
	中國海外發展有限公司	停車場		932			
	第三期	新鴻基地產發展有限公司	住宅 幼稚園 停車場	103,152 1,300			2005年
奧運站小計			682,171				
<b>青衣站</b> (盈翠半島及青衣城)	長江實業(集團)有限公司 和記黃埔有限公司 中信泰富有限公司	商場	46,170		已於1999年 全部落成		
		住宅	245,700				
		幼稚園	925				
		停車場		920			
青衣站小計			292,795				
<b>東涌站</b> 第一期 (東堤灣畔·東薈城 及海堤灣畔)	恆隆有限公司	寫字樓	14,999		1999-2005年 分期落成		
	恆基兆業地產有限公司	商場	48,491				
	新世界發展有限公司	酒店	22,000				
	新鴻基地產發展有限公司	住宅	275,501				
	太古地產有限公司	幼稚園	700				
		停車場		2,037			
	第二期 (藍天海岸)	香港興業國際集團	商場	2,499			2002-2005年 分期落成
	豐隆實業有限公司	住宅	253,100				
	Recosia Pte Ltd.	幼稚園	350				
		停車場		617 <sup>†</sup>			
第三期 (映灣園)	長江實業(集團)有限公司 和記黃埔有限公司	商場 住宅 街市 幼稚園 停車場	4,996 407,300 508 350		2002-2005年 分期落成		
東涌站小計			1,030,794				
總計			3,518,607	14,362			

\* 根據最新批出的總規劃藍圖，寫字樓介乎二十三萬一千七百七十八至二十三萬五千七百七十八平方米之間，而服務式住宅則介乎六萬八千四百七十二至七萬二千四百七十二平方米之間。

† 根據最新批出的總規劃藍圖，車位數目介乎六百一十七至七百四十五個之間。



環境舒適，時有新發現。



光顧鍾愛食肆，享受天倫之樂。



## 將軍澳支綫已批出之物業發展組合

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	現況	預計 落成日期
將軍澳站 五十七a區	新鴻基地產發展有限公司 南豐發展有限公司 恆基兆業地產有限公司 參明有限公司	住宅	26,005	75	於2000年 7月批出	2005年
		商場	3,637			
		停車場				
五十五b區	新世界發展有限公司 周大福企業有限公司 黃氏實業私人有限公司	住宅	84,920	258	於2002年 1月批出	2006年
		商場	11,877			
		停車場				
坑口站	信和置業有限公司 嘉里建設有限公司	住宅	138,652	369	於2002年 6月批出	2005年
		商場	3,500			
		停車場				
調景嶺站	長江實業(集團)有限公司	住宅	236,965	587	於2002年 10月批出	2007年
		商場	16,800			
		停車場				

## 將軍澳支綫尚待批出之物業發展組合\*

地點	預計 組合數目	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	預計 招標期間	落成日期
將軍澳站	2	商場	60,000	1,291	2004-2005年	2007年
		寫字樓	103,130			
		停車場				
八十六區 (將軍澳南站)	14	住宅	160萬	4,131	2004-2009年	2013年
		商場	40,000			
		停車場				

\* 尚待審定，落實批地條款及完成有關法定程序。

## 彩虹站泊車轉乘公共交通工具發展項目

地點	發展商	類別	樓面建築面積 (平方米)	車位數目	現況	預計 落成日期
彩虹站	俊和集團有限公司	住宅	19,182	54	於2001年 7月批出	2006年
		商場	2,400			
		停車場				
		泊車轉乘地鐵車位	450			

## 投資物業組合(於二零零二年十二月三十一日)

地點	類別	可出租樓面面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍九龍灣德福廣場一期	商場	39,671	-	100%
	停車場	-	993	100%
九龍九龍灣德福廣場二期	商場	19,741	-	50%
	停車場	-	136	50%
新界荃灣綠楊坊	商場	12,066	-	100%
	停車場	-	651	100%
香港柴灣杏花邨杏花新城	商場	18,468	-	100%
	停車場	-	415	100%
青衣青衣城	商場	28,911	-	100%
	幼稚園	920	-	100%
	停車場	-	220	100%
	電單車停車場	-	50	100%
九龍彌敦道三百零八號地下	舖位	70	-	100%
九龍彌敦道七百八十三號地下	舖位	36	-	100%
新界葵涌新葵芳花園	幼稚園	540	-	100%
	停車場	-	126	100%
香港中環國際金融中心	停車場	-	136	51%
香港鰂魚涌康怡花園停車場大廈第一期	停車場	-	292	100%
香港夏愨道十八號海富中心天台廣告板	廣告板	-	-	100%
香港夏愨道十八號海富中心一樓商場舖位十個	舖位	286	-	50%
九龍大角咀奧海城一期	室內運動場	13,219	-	100%
九龍大角咀奧海城二期	舖位	1,252	-	100%

註：上列物業，除杏花邨住客俱樂部外，均租予租戶作商業用途。位於德福廣場一、二期、綠楊坊、青衣城、新葵芳花園、國際金融中心及奧海城的物業批地租約期限至二零四七年六月三十日，其他物業批地租約均超過五十年。

## 待售物業(於二零零二年十二月三十一日)

地點	類別	可出售樓面面積 (平方米)	車位數目	公司應佔權益
九龍海輝道十一號維港灣	住宅	20,534	-	40%
	停車場	-	579	40%
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	5,898*	-	40%
	停車場	-	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	-	117	40%
九龍柯士甸道西一號Union Square漾日居	住宅	137	-	100%
	停車場	-	2	100%
九龍柯士甸道西一號Union Square擎天半島第三、五及六座	住宅	-	-	20.11%
	五十樓或以下	5,373	-	100%
	五十一樓或以上	4,484	-	100%
	停車場	-	314	100%

\* 可出售樓面面積

## 管理物業(於二零零二年十二月三十一日)

管理住宅單位數目	42,074個單位
管理商場及寫字樓面積	370,022平方米





地鐵公司興建完善的鐵路基建，組成地鐵網絡，為香港的發展作出重大貢獻。公司人才輩出，專業範疇包括鐵路設計、建造、營運及維修。



二零零五年，地鐵將在東涌站興建吊車，縮短東涌與天壇大佛的距離，屆時旅客倍覺方便。

## 未來工程項目

此等專業技能目前不僅應用於擴建香港鐵路支線上，也在其他工程及相關物業發展中廣泛受用。公司也設法在其他範疇上善用本身的鐵路基建及專業知識。

地鐵會對每項工程進行詳細評估，確保工程的可行性及盡量降低成本。施工期間，我們會盡力在預算之內準時完成有關項目。因此，新啟用的將軍澳支綫較原訂時間提早四個月於二零零二年八月順利通車，所動用的資金也較預算少百分之四十七點五，節省一百四十五億港元，足證公司能夠完成高水平及具經濟效益的工程。這亦有賴公司採取新的夥伴模式與承辦商合作，當中包括以目標成本方式合力建造特定新工程項目。

### 竹篙灣支綫

七月，公司就竹篙灣支綫與政府簽訂設計、建造、融資及營運項目協議。此綫將把地鐵網絡與興建中的香港迪士尼主題公園連接起來，而主題公園的建築工程已踏入第二年。竣工後，新綫全長三點五公里，最高載客量每小時可達一萬人次。

這項工程估計造價約二十億港元，包括在大嶼山東北部興建陰澳車站，作為東涌綫與竹篙灣支綫的轉車站。目標訂於二零零五年七月竣工，以適當配合迪士尼主題公園開幕。

政府批准工程後，我們隨即著手批出工程合約，確保盡早動工。七月，我們批出陰澳站的主要合約，該站現正進行地基工程。同月，我們再批出太陰頂隧道工程合約，該地盤南北部分接連，而前期建造工程現已動工。去年底，我們就所有大型土木工程、機電工程及迪士尼站招標並已批出合約。

公司為了符合更具成本效益的原則，決定不購買新列車，而將現有一部分地鐵列車改裝，粉飾及換上新機件，以配合迪士尼公園主題。

### 東涌吊車

同於七月，公司與政府就興建東涌吊車簽署臨時項目協議。這項令人輕奮的吊車設施將建於大嶼山，把東涌與昂平以至鄰近的天壇大佛和寶蓮寺連接起來，為香港創造一個全新的旅遊消閒勝地。



攀上昂平途中及抵步一刻，旅客將可俯覽山巒起伏，遠洋大海的優美景色，大飽眼福。

以東涌作起點，遊客可經陰澳站及竹篙灣綫前往新迪士尼主題公園，快捷舒適。

目標完成日期定於二零零五年八月。地鐵預期吊車設施將可進一步刺激東涌綫的乘客量，據研究預測，啟用首年的乘客量可達一百二十五萬人次。公司亦將可從附設車站大樓設施，包括商場面積共達一萬一千平方米的東涌車站綜合大樓及五千平方米的昂平車站大樓和主題旅遊村賺取收益。

工程總成本預期為七億五千萬港元。八月，公司就東涌吊車的營運及維修合約與一家資深的吊車營運商簽署諒解備忘錄。其後，公司批出架空索道系統合約和建築及土木工程設計顧問合約，並進行建築及土木工程主要合約招標，待政府實施所需法例及正式簽署項目協議及私人協約土地批授書後隨即動工，預期工程將於二零零三年八月展開。

### 建議的港島支綫

北港島綫及西港島綫已於政府《鐵路發展策略2000》報告中，列為地鐵現有市區網絡的自然延伸部分。

北港島綫將東涌綫由香港站延伸至炮台山連接港島綫。公司建議有關工程與一項有關將軍澳支綫由北角站延伸至港島綫天后站的項目同時進行。

公司建議的西港島綫將分兩期進行，首先由上環環延至西營盤及寶翠園站，預期於二零零九年完成；第二期則伸延至堅尼地城，惟須視乎政府對該區進一步發展的決策而定。

地鐵視南港島綫為地鐵網絡覆蓋港島西區及南區的自然延伸部分。我們建議將寶翠園站作為西港島綫及南港島綫的中轉站，南港島綫將設七個車站，由數碼港至跑馬地，最後在灣仔連接港島綫。

地鐵在二零零二年四月向政府提交北港島綫及西港島綫的財務建議書，以及六月提交南港島綫的前期可行性建議書，並於年內與多個政府部門商談建議書以待審批。二零零三年一月二十一日，政府公佈決定，批准地鐵開始籌劃西港島綫第一期及南港島綫工程，而北港島綫將延至二零一六年後啟用，視乎人口增長情況而定。

### 中轉接駁

地鐵近年一直研究發展地面輕便鐵路支綫，有助提供世界級環保公共運輸系統，這對香港保持亞太區商業樞紐及旅遊熱點的魅力尤為重要。輕鐵系統亦可將地鐵服務延伸至人口較稀疏的地區，而且發展地面鐵路的成本亦較地下為低。

### 將軍澳支綫工程項目

百萬港元	初期預算	最終項目 成本估計	截至2002年 12月31日之開支	截至2001年 12月31日之開支
<b>建造費用</b>				
土木工程	11,232	6,753	6,670	5,866
機電工程/鐵道車輛	7,206	3,358	3,317	2,360
委託政府進行的合約工程	207	469	463	378
<b>相關之建造費用</b>				
地基審查及土地費用	1,261	618	610	258
<b>非建造費用</b>				
顧問諮詢費、公司及融資費用	10,589	4,802	4,743	4,011
<b>總計</b>	<b>30,495</b>	<b>16,000</b>	<b>15,803</b>	<b>12,873</b>

二零零二年六月，公司應政府要求，向政府提交一份有關地面環保運輸系統的概念建議書。構思中的系統將覆蓋前啟德機場連停機坪地段的東南九龍重建區，並在牛頭角站連接觀塘綫。

### 行人專用區

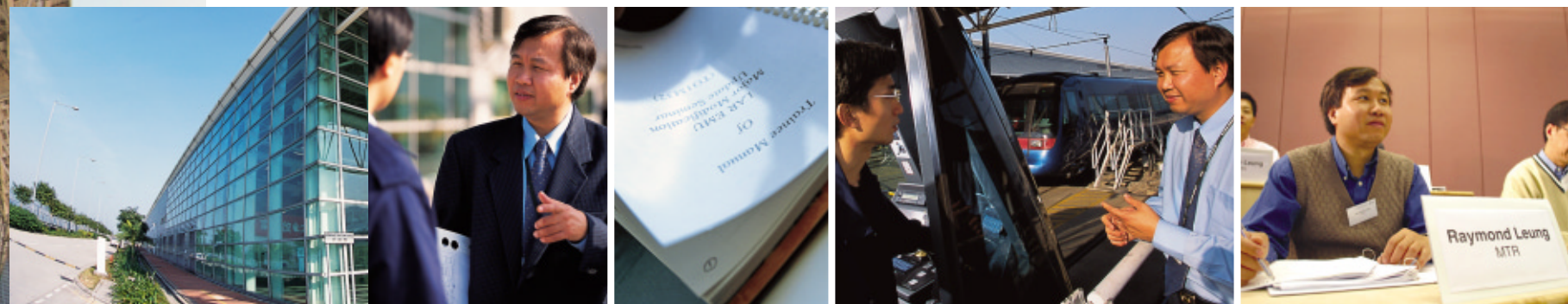
在地鐵站出入口鄰近街道發展行人專用區以及建造地下及高架行人通道連接至鄰近社區，已成為地鐵網絡的未來發展重點。有關計劃能吸引更多乘客選搭地鐵，令乘客量上升。

香港規劃師學會及特許運輸學會均指出，香港需要增闢更多行人專用區，方配稱為亞洲「世界都會」。在這方面，公司

與私人發展商、市區重建局、房委會及負責市區發展的其他機構通力合作，過去十年以來，我們已完成超過十二個行人專用區計劃。

二零零二年，我們開始在旺角動工興建一條全新的行人隧道，此乃市區重建局重建計劃的一部分，另參與一項由新鴻基地產帶頭的重建項目，在觀塘興建高架行人通道，預計這兩項工程將於二零零三年完成。另外三項分別位於金鐘、荔枝角及彩虹的同類工程預期於二零零三年較後時間展開。

地鐵公司認同員工對公司營運屢創佳績及新業務發展擔當着舉足輕重的角色。面對市場變遷及經濟前景不明朗，公司不斷善用現有人力資源，積極培養各級員工對工作的熱忱。為此，我們推行多項積極措施來提高生產力、推動以工作表現為主導、提升領導才能和增強員工發展。



車廠經理梁偉文藉着工作以及參加公司的領導發展計劃，提升個人技能，迎接未來挑戰。

## 人力資源

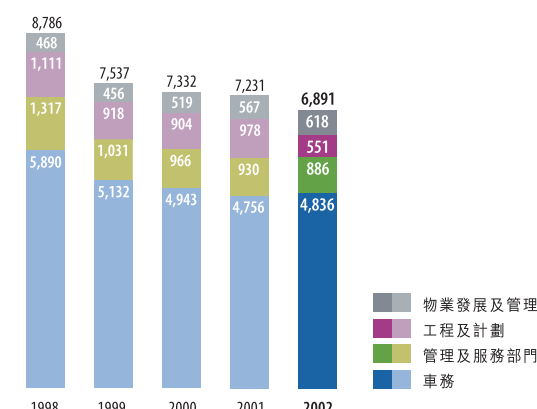
### 提升生產力

毋須透過增聘員工而提升人力資源價值，正是公司近年來提升生產力的重要成就，這從去年新啟用的將軍澳綫通車時的人手調配便可見一斑。公司推出員工調配計劃，使各級員工在自願情況下調配至不同崗位及部門，從而提升公司的生產力以及培養出多技能的人才。縱使時間緊迫，公司仍能透過調配計劃來滿足將軍澳綫的人手需求。年內，有關員工共接受四萬五千天培訓，以支援公司營運策略及新綫通車。

第二階段人力資源電腦管理系統的啟用使公司的生產力得以進一步提升。此系統覆蓋全面，是香港最精密的管理系統之一，適用於全體員工，其互動功能有助增加使用率及提高其接受程度。該系統提升了整體效率，有助各方面人力資源管理及發展，使管理層及員工可快捷地取得員工資料。年內，地鐵公司推行了一套更嚴謹的薪酬檢討機制，將工作表現與薪酬檢討掛鈎機制推廣至一般員工，進一步鞏固以工作表現為主導的公司文化。

### 領袖培訓

為培訓領導人才，公司推出「經理躍進發展計劃」，培育精英以應付未來人力需求。此計劃特設一系列培訓課程及行動學習計劃，讓經理級員工有機會接觸日常工作以外的事物，



員工人數

### 員工統計

透過善用人力資源，我們得以在不增加人手的情況下擴展業務及開拓新的商機。

擴闊視野。此計劃除為高級管理職位栽培接班人外，亦成為鞭策經理級員工邁步向前的強大動力。

### 善用人力資源專才

地鐵公司營運逾二十載，已累積不少有關鐵路培訓的專業知識。對內除不斷提供優質服務外，人力資源及培訓部門亦積極支持公司的對外顧問服務，為整項顧問工程提供專業鐵路營運訓練方案及策略性人力資源管理服務。

## 公司管治

為符合股東利益，公司致力實行高水平的公司管治以及選定和落實最佳守則。

公司整體業務由董事局負責管理。董事局根據地鐵公司組織細則及董事局採納的規程，授權執行總監會管理公司的日常事務，而董事局本身則專注處理可影響公司財務及股東的事項，這包括財務報表、派息政策、會計政策的重大修改、每年營運預算、若干重要合約、重大融資安排及投資、風險管理策略、庫務政策及車費結構等。

公司會確保董事局在知情的情況下行使權力。董事局定期舉行會議，而在會期前後各成員會獲得有關公司業務發展的資料。他們均有充分時間得悉全部有關資料，並可在需要時諮詢獨立的專業意見。二零零二年董事局曾舉行十四次會議，平均出席率達百分之八十二點零六。

作為良好公司管治的重要部分，公司特設立多個委員會，由應邀出任董事局成員的非執行董事組成。他們對地鐵各層面的管治提出獨立和客觀意見，提供適當監管，確保我們不斷達至作為主要上市公司應有的高管治水平。

### 審核委員會

審核委員會每年舉行四次會議，檢討集團的財務報表是否完備、準確及公平，並審議內外審核檢討的性質及範圍，以及評估公司內部控制系統的成效。內部控制系統是為了方便董事局監察公司的整體財務狀況及保障資產而設立，以免

出現嚴重的財務誤報或虧損情況。董事局須負責落實執行上述機制及確保授權和指引應用得宜。審核委員會主席亦負責編製年報，向董事局匯報全年工作情況，並提出主席認為重要的問題加以檢討。

審核委員會成員全為非執行董事，包括施文信(主席)、張佑啟及運輸署署長(霍文)，其中兩人為獨立非執行董事。二零零二年審核委員會曾舉行四次會議，平均出席率達百分之九十一點七。外部核數師、財務總監及內部審核部主管列席審核委員會會議，回答有關報告或彼等工作的質詢。

### 薪酬委員會

薪酬委員會定期舉行會議，檢討人力資源問題，包括主席兼行政總裁及執行總監會成員的聘用條款及條件、薪酬和退休福利等。薪酬委員會成員全為非執行董事，包括錢果豐(主席)、何承天及馬時亨，其中兩人為獨立非執行董事。二零零二年薪酬委員會曾舉行三次會議，出席率達百分之一百。

### 提名委員會

提名委員會負責推薦及提名人選填補董事局的空缺。提名委員會推薦人選後，候選人可隨時由股東於股東大會上或由董事局委任為董事。經董事局委任的董事必須於委任後的首屆股東週年大會上退任。無論是推選或委任產生的董事，均合資格重選或接受重新委任。除根據地下鐵路條例由香港特區行政長官委任者外，三分之一(或最接近該數目及少於三分之一)的董事必須在本公司股東週年大會上輪流退任。

提名委員會成員全為非執行董事，包括艾爾敦(主席)、盧重興及環境運輸及工務局局長(廖秀冬博士)，其中兩人為獨立非執行董事。二零零二年提名委員會僅舉行一次會議，出席率為百分之六十六點六七(原因是其中一名董事離港缺席)。

### 內部審核

內部審核部扮演重要角色，支援及協助地鐵管理層監察公司內部管治情況。該部門可全面查閱公司風險管理網絡、控制及管治程序的資料以審視有關情況，並會定期審核所有業務、支援組別及附屬公司的工作方法、程序、開支及內部控制等事宜。如有需要，該部門亦會進行臨時檢討或調查工作。內部核數師直接向董事局主席報告，並可直接與審核委員會取得聯繫。

### 最佳應用守則

年內公司一直遵守上市規則附錄十四所載的「最佳應用守則」，惟公司非執行董事並無特定任期，而非執行董事按地鐵公司組織細則第八十七及八十八條必須在公司股東週年大會輪流退任及重選(除根據地下鐵路條例第八條委任者外)。

### 道德文化

公司致力維持高水平的商業道德及誠信。

繼二零零二年制定《工作操守指引》後，公司已提供深入培訓及交流活動，確保各級員工了解指引內容及工作道德文化理念。全體員工每人均獲發一本《工作操守指引》，而每位經理亦獲發《公司管方操守指引》，內附具體範例說明如何與員工更有效溝通。

為促使承辦商奉行類似工作守則，以及方便有興趣的股東、顧客及人士參閱，公司已將《工作操守指引》上載地鐵網站供各界查閱。

### 二零零二年美國 Sarbanes-Oxley 法例

此法例旨在加強公司在公司管治及財務報告方面的透明度及問責性，由美國總統於二零零二年七月三十日簽署生效。

由於公司須向美國證交會報告，故受此項新法例的一般約束。

公司正審閱現有內部系統及工作守則，並採取其他步驟以符合新法例的有關條文規定。

## 可持續發展

### 當下實現地鐵廿一世紀抱負

地鐵積極為香港創造繁榮與福祉，竭力提升上市公司企業責任的水平，由此盡顯地鐵在塑造及造就更能持續發展的社會之領導者。

### 地鐵抱負

香港數以百萬計人口的生活質素深受規劃及發展影響。只要方法得宜，香港便可從目前人口稠密及狹窄的城市環境，發展為一片寧靜、安全、清潔且充滿生機及令人奮發的安居地。為實現此項目標，政府、商界以及社會須攜手達成共同目標，並奉行高透明度及問責的原則。

### 當下實踐抱負

地鐵以提供價格相宜、安全、實用、高度能源效益兼可靠的集體運輸工具，當下便實踐上述抱負。此外，地鐵在人口稠密的城市經營鐵路系統，每天運載逾二百萬人次，在減低對環境的影響方面實在舉足輕重。與地鐵相比，的士及巴士所造成的空氣污染程度，按每名乘客計，分別較地鐵高出約一百倍及十倍。

我們的乘客依賴地鐵提供可靠的交通服務，而仍使用路面交通的乘客則依賴地鐵盡可能接載更多乘客，從而減少交通擠塞的情況。

與此同時，地鐵與香港最勇於創新的物業發展商合作，在鐵路沿綫興建新社區，而這些沿綫社區均按照規劃、建築及環保方面的最高標準來設計、發展及管理。透過這種夥伴合作方式，地鐵旨在善用香港珍貴的土地資源，並提供便捷的鐵路交通接送市民上班、上學、歸家、會友、購物及消閒玩樂，為他們提供優質的生活。

地鐵亦繼續與內部及外部的相關人士溝通及接觸，從而不斷提升公司的企業責任水平。公司為股東提供可觀及持續的回報，為員工提供優厚的報酬及培訓機會，發揮所長支持社會各項活動，並不斷致力提高對環保的建樹。

### 利益

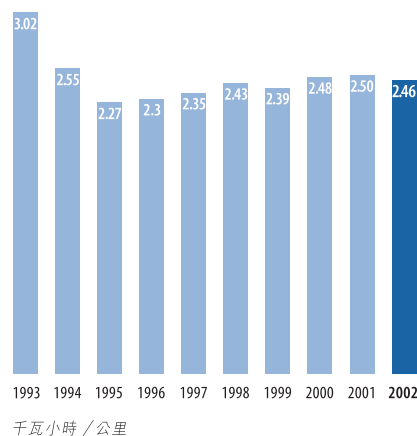
基於多項有力的商業因素，地鐵致力推行企業責任：

- 持續善用牽引能源、限制資源使用及盡量減少浪費，從而降低營運開支。
- 降低對乘客、員工及整體環境的風險，以免招致可能影響淨收益的索償。
- 鼓勵員工發展本身技能，並實施國際認可的最佳守則以提高生產力。
- 確保建造工程所產生的環境影響及廢料不會超出協定範圍，並盡量減少延誤，以降低資本開支。
- 良好企業管治及公司透明度對吸引投資者方面日益重要，尤其是國際債務市場的投資者。

## 傲視同儕

二零零二年，地鐵在企業責任方面達成多項重大成就：

- 出版及發佈地鐵《工作操守指引》。落實地鐵的政策和工作守則，務求以盡責的態度對待內部及外部的相關人士。
- 地鐵的工程及車務處獲得ISO 14001國際環境管理系統的標準認證，並推出量化指標，鼓勵部門專注及持續改善環保表現。
- 實施第四次員工意態調查結果的建議，鼓勵中層管理員工的發展。
- 成為世界經濟論壇企業公民運動 (World Economic Forum Corporate Citizenship Initiative) 的締約方，將企業管治及社會問題放於管理的首位。
- 獲納入兩項全球主要的可持續發展指數——道瓊斯可持續發展環球指數及富時社會責任環球指數，這是繼地鐵發表二零零一年度可持續發展報告後，再開創香港及中國的先河。
- 牽引動力耗用量減少百分之一點六，縱然全長十二公里的將軍澳支綫於八月份通車。
- 公佈地鐵的可持續發展政策以及委任一名可持續發展事務經理。



### 牽引動力耗用量

儘管增加了將軍澳綫，但牽引能源耗用量仍下降，部分原因是替換市區綫列車的電動交流發電機。

## 未來發展

繼以上成就後，公司正致力於二零零三年達成多項進取的可持續發展目標，重點為制訂主要表現指標，當中包括把多項過程為本目標轉為量化目標。

有關公司的理念、目標及進度詳情，可參閱刊載於公司網站最新的地鐵可持續發展報告。

## 投資者關係

### 投資者與地鐵

憑藉於國際資本市場積累近二十年的經驗，地鐵已建立廣闊的機構及散戶投資者基礎。

因此，公司重視與投資者之間的溝通，以定期、全面和及時的方式，矢志提供可能影響他們利益的事態發展資料。公司立足國際資本市場多年，致力提高資料披露的標準，故此在投資者關係方面，獲公認為亞洲典範機構之一。

### 公開的溝通渠道

公司致力向所有投資者提供一切適當資料，以便他們就公司作出深思熟慮的判斷。二零零一年公司股東週年大會於香港會議展覽中心舉行，有關場地可容納龐大人數。會上已就公司表現向股東作出簡報，並鼓勵股東積極向管理層提問。公司網站內的投資者資料部分不僅載有現時及過往的財政報告，亦收納了相關的新聞稿、聯交所存案及其他背景資料。投資者若希望獲得更詳盡說明，亦可直接與本公司聯絡。

### 與機構投資者會面

投資者及分析員對公司的持續支持，令地鐵成為亞洲區內最廣為人知的公司之一，管理層對此深感鼓舞。逾二十家本地及國際投資銀行研究部定期編撰有關公司的報告，而地鐵亦是大量機構投資者的研究對象。管理層繼續竭力與投資界建立緊密的工作關係，確保他們對公司有透徹的了解。為加強對公司的了解，我們於二零零二年發表可持續發展報告，向社會責任投資者提供具體的企業責任資料。

二零零二年，管理層曾與研究分析員及機構投資者舉行逾一百六十次會議，當中包括在位於倫敦、愛丁堡、格拉斯哥、波士頓、紐約及新加坡等主要投資中心舉行投資者關係的全球巡迴推廣，致力處理投資者的需要。此外，我們亦曾參與多項本地、區域及全球性的投資者會議。

### 支持四十四萬名散戶股東

截至二零零二年十二月三十一日，公司的散戶股東人數逾四十四萬，數目之多稱冠全港。為應付各股東的特別需要，公司確保準時以簡明易懂的方式發佈資料，並於公司事務部設立散戶股東查詢熱線。二零零二年內，我們便曾接聽超過二萬三千個來電查詢。

此外，我們亦於二零零二年成為香港首批公司，根據二零零二年實施的新法例，印製中英文年報摘要，向散戶股東提供簡潔而完備的年報資料。

公司現時多半的散戶投資者早於二零零零年的初次公開招股時已認購股份，對於他們的長期支持，公司深表重視。為答謝全體個人股東，我們於年內再次進行推廣，為他們提供乘坐機場快線的六折優惠。

### 再獲多項指數確認

公司作為香港市場內具龐大市值及高流通量的藍籌股，地位已隨著被納入多項重要的基準指數而獲得確認。公司為恒生指數、摩根士丹利綜合指數及富時環球指數系列的成分股。

憑藉我們於企業社會責任及可持續發展方面所作的重大努力，公司於二零零二年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，成為香港少數公司達到納入該等指數所定公認的標準，我們對此深感高興。

### 新頒獎項

公司的二零零一年年報獲得國際年報大賽鐵路類別「金獎」。大賽於紐約舉行，由International Academy of Communications Arts and Sciences籌辦。該年報亦獲香港管理專業協會評選為普通類別的「最佳年報金獎」，這是自一九八八年起公司年報連續十四次獲該協會頒發獎項。



## 主要股東資料

### 二零零三年度財政紀要

二零零二年度業績公佈	三月六日
二零零二年度末期股息	
截止登記日期	三月二十五日
股份截止過戶登記	三月二十六日至四月二日
股東週年大會	五月十五日
派發二零零二年度末期股息日期	六月十二日
二零零三年度中期業績公佈	七月底/八月初
派發二零零三年度中期股息日期	十月
財政年度結算日	十二月三十一日

### 註冊辦事處

香港九龍灣德福廣場地鐵大廈  
地鐵有限公司  
電話：(852) 2993 2111 傳真：(852) 2798 8822

### 網站

<http://www.mtr.com.hk>

### 股份資料

#### 上市

地鐵有限公司股份在香港聯合交易所上市，並由摩根大通銀行保薦，以美國預託證券Level 1 Programme的形式在美國買賣，也同時在倫敦證券交易所自動報價國際系統(SEAQ International System)報價。

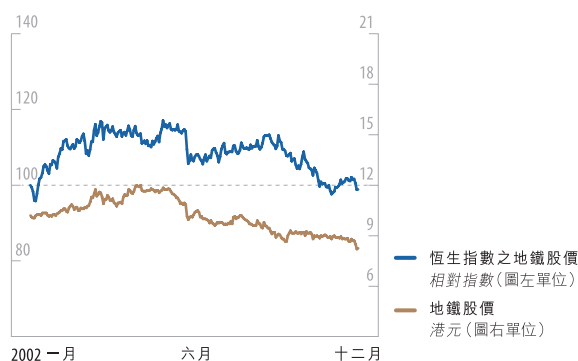
#### 普通股(截至二零零二年十二月三十一日)：

已發行股份：5,158,748,655股  
香港特區政府的持股量：3,928,221,249股(76.1%)  
自由流通量：1,230,527,406股(23.9%)

面值 每股一港元

市值(截至二零零二年十二月三十一日)：四百二十五億六千萬港元

### 股價表現



### 股息政策

視乎公司的財務表現，我們預計於每個財政年度派發兩次股息，分別約於十月及六月派發中期及末期股息，而中期股息約佔全年所派發總股息的三分之一。

#### 每股股息(港元計)

二零零一年度末期股息	0.28
二零零二年度中期股息	0.14
二零零二年度末期股息	0.28

### 美國預託證券Level 1 Programme

普通股對美國預託證券比率	10:1
託存銀行	JP Morgan Chase Bank 40th Floor, One Chase Manhattan Plaza New York, NY 10081 USA

### 指數成分股

地鐵有限公司為下列指數的成分股：

恒生指數  
恒生香港綜合指數  
恒生倫敦參考指數  
摩根士丹利綜合指數系列  
富時環球香港指數  
富時社會責任環球指數  
道瓊斯可持續發展環球指數

### 股份代號

#### 普通股

香港聯合交易所	66
路透社	0066.HK
彭博	66 HK
庫西普參考編號	Y5896Y104
Sedol參考編號	6290054

美國預託證券Level 1 Programme MTRUY

### 二零零二年度年報

是份公司年報備有中英文版，股東可致函：  
香港皇后大道東一八三號合和中心一九零一至一九零五室  
香港中央證券登記有限公司

閣下如非股東，請致函：

香港九龍灣德福廣場地鐵大廈  
地鐵有限公司 公司事務部

公司年報/中期報告書及帳項  
均可在網上查閱，網址：<http://www.mtr.com.hk>

### 股東服務

凡有關閣下所持股份的事宜如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：

香港皇后大道東一八三號合和中心一九零一至一九零五室  
香港中央證券登記有限公司

電話：(852) 2862 8628 傳真：(852) 2529 6087

### 股東查詢

公司在辦公時間設有查詢熱線服務：  
電話：(852) 2881 8888

### 投資者關係

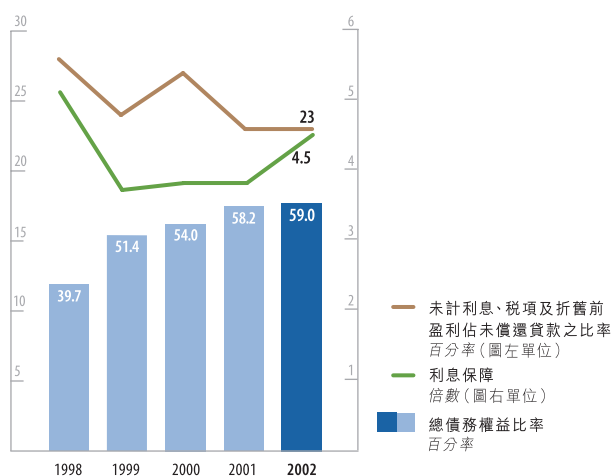
機構投資者及證券分析員如有查詢，請聯絡：

香港九龍灣德福廣場地鐵大廈

地鐵有限公司 企業融資部

電郵：[investor@mtr.com.hk](mailto:investor@mtr.com.hk)

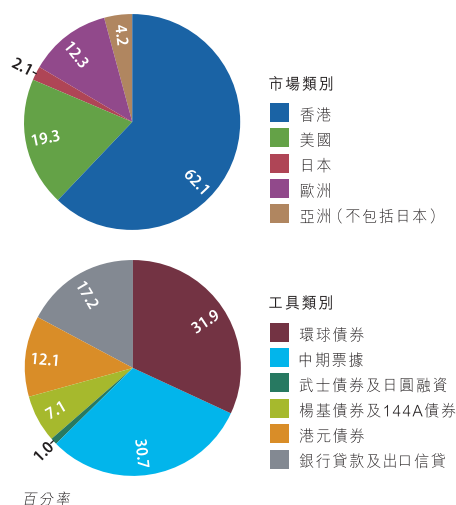
## 財務回顧



### 債務償還能力

地鐵的償還能力於二零零二年進一步改善，利息保障倍數由二零零一年的三點八倍上升至四點五倍。

於二零零二年十二月三十一日



### 借貸來源

港元債務市場於二零零二年提供具吸引力的融資機會，公司發行三十五億港元零售債券，提高未償還債務的港元部分。

## 財務成就

二零零二年，由於持續缺乏投資需求及貸款增長，港元債務市場資金仍然非常充裕，借貸成本較其他市場更為吸引。地鐵遂於年內繼續專注於港元債務市場來進行及完成融資計劃，而該計劃的規模較去年為小。

### 開創先河的零售債券發行

鑑於銀行存款利率維持於歷史新低水平，個人投資者紛紛轉向投資零售債券，務求獲得更穩定及更高回報，此舉帶動香港零售債券市場於本年度迅速發展。

集團看準此重要時機，成功於五月推出零售債券，成為全港首間發行零售債券的上市公司。有關債券分為兩年、三年及四年期等組別，吸引逾一萬八千名申請人，總認購金額逾五十六億港元，以規模及投資者人數計，均創下香港本地債券發行的新紀錄。由於反應踴躍，在考慮集團的融資需要後，發行規模由原定的十億港元包銷金額增加至三十五億港元。

集團對債券發行的成功深表欣慰。是次債券發行不僅有助分散資金來源及提供極具成本效益的融資途徑，也在香港零售債券市場樹立重要基準，有助市場發展。

## 融資需求溫和

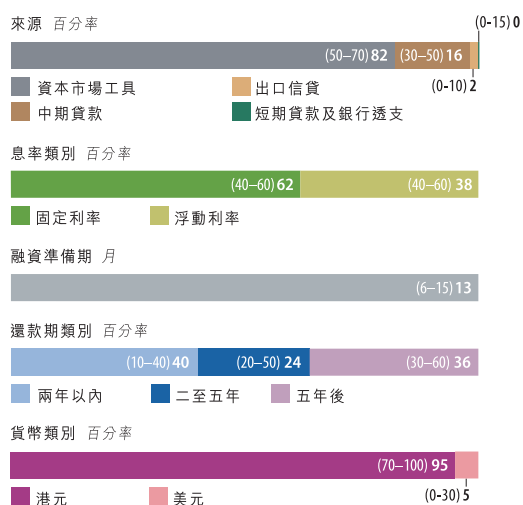
將軍澳支綫工程完成，加上政府豁免收取現金股息以支持竹篙灣支綫的興建，使公司在本年的融資需求較過去為低。從發行零售債券的所得款項，加上尚未動用銀行信貸，已足以應付本年度的資金需求，並使公司得以維持審慎的融資準備期。截至二零零二年底，公司有未動用承諾信貸總額共六十億港元，足夠應付直至二零零四年的預期資金需求。

### 基準債券表現卓越

二零零二年，受到經濟不明朗因素、企業破產個案及會計醜聞不斷增加的影響，美元債券市場出現重大波動，而信貸息差也持續拉闊。儘管如此，公司的環球債券及楊基債券仍受國際市場追捧，二手市場息差年內繼續收窄。地鐵二零一零年環球債券息差由年初時高於十年期美國國庫券孳息一百一十個基點，收窄至最低六十五個基點。在市場大幅波動的情況下，表現如此優秀，加上公司與香港主權水平看齊的強勁信貸評級，公司的美元債券繼續成為香港新發行美元債券的基準。

**(理想融資模式)與實際債務結構的比較**

於二零零二年十二月三十一日

**理想融資模式及債務結構**

地鐵繼續奉行公司行之有效的「理想融資模式」，對債務組合採取審慎分散風險方針。

**借貸成本降低**

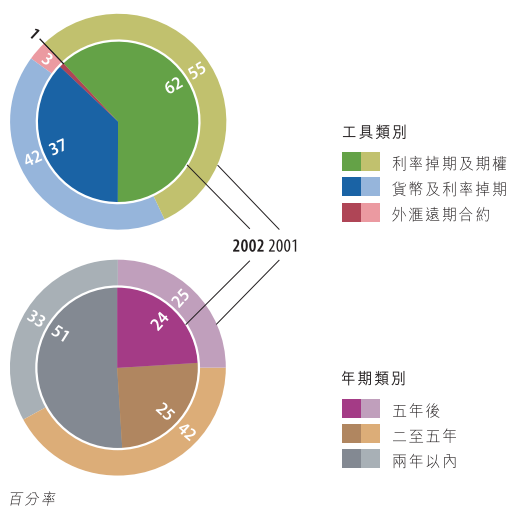
年初時，利率雖短暫攀升，但利率在二零零二年整年呈下調趨勢，這由於世界主要經濟體系持續面對需求疲弱及增長溫和的情況，以致各國央行在低通脹的環境下必須繼續採取措施紓緩銀根。

息率下調，加上集團透過零售債券發行及其他信貸來進行更具成本效益的融資，使集團可大幅降低本身的利息成本，亦能維持穩健的定息及浮息債務組合，從而控制利息風險。年內，平均借貸成本從二零零一年的百分之六點六下降至百分之五點四，節省總利息開支達一億五千七百萬港元。然而，從損益表扣除的利息開支卻由二零零一年的八億七千四百萬港元增加至二零零二年的十一億二千五百萬港元，原因乃將軍澳綫啟用後，有關借貸成本已作開支而不再撥作此項目的資本性開支。

**無發行新股集資**

二零零二年三月，香港財政司司長發表財政預算案，表示政府將會於截至二零零三年三月止財政年度內出售第二批地鐵股份，但會由初次公開招股日起計至少二十年，繼續持有公司不少於百分之五十的股權。鑑於政府其後宣佈進行地鐵與九廣鐵路公司可能合併的可行性研究，發售股份的具體時間表尚待落實。

於二零零二年十二月三十一日

**利率及貨幣風險對沖工具的應用**

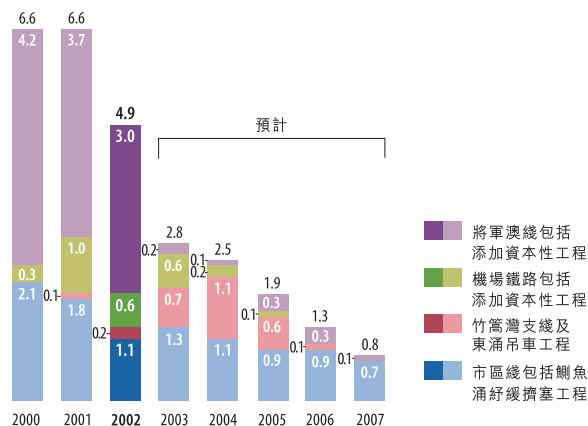
地鐵積極利用衍生工具對沖利率及貨幣風險，但不作投機用途。

年內，公司資產負債表現穩健、融資需求溫和、利息環境有利以及強大的債務融資能力，公司並無藉發行新股進行集資。

**優良風險管理**

公司於年內繼續根據「理想融資模式」，以審慎方式管理融資活動及債務組合。「理想融資模式」設立於八十年代，自此成為地鐵嚴謹的集資及風險管理方針的基礎，多年來一直協助公司抵禦市場的大幅波動。此模式訂明理想定息及浮息債務組合、容許的外幣風險、均衡還款期、採用多類融資工具及維持足夠的融資準備，從而分散風險。秉持此項模式，公司在二零零二年內得以維持一個充分分散風險的債務結構及足夠的融資準備。

我們繼續積極使用資產負債表外的金融衍生工具如利率及貨幣掉期等，藉以管理債務相關利率及貨幣風險，力求達致一個與理想融資模式相符的債務結構。根據公司政策，該等工具純作對沖用途，絕不涉及投機買賣。為監控交易對手的風險，我們通常只與獲A級或更佳信貸評級的交易對手進行交易。此外，我們亦採用一個按公認的「風險價值」方法及「預期虧損」概念而制訂的架構，進一步量化及監控交易對手的風險。



十億港元

### 新支綫及現有鐵路的投資

將軍澳綫通車後，地鐵未來數年將維持適度的資本開支，在出現新投資機會時，將有充裕資金可供動用。

### 信貸評級再獲肯定

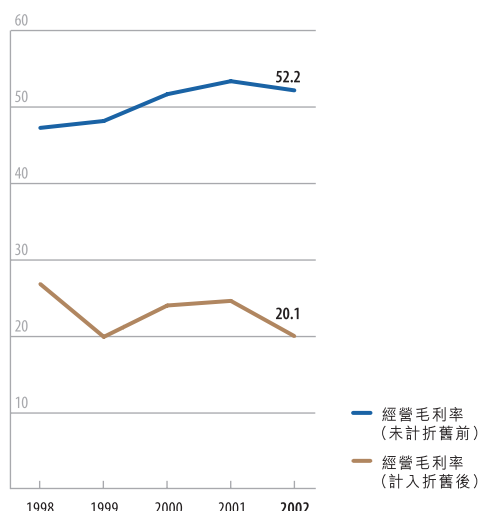
嚴峻的經濟環境使最優秀的發債體包括主權國及跨國公司的信貸評級亦受到負面影響，但地鐵於年內仍獲良好的信貸評級，與香港特區政府的主權評級看齊。地鐵乃香港首家獲得國際信貸評級的公司，並從穆迪、標準普爾及評級投資中心取得與香港特區政府看齊的信貸評級。

二零零二年五月，穆迪將我們的短期外幣及長期港元/外幣信貸評級分別再確認為P-1及Aa3/A3。二零零二年八月，標準普爾亦再確認我們的長期港元/外幣信貸評級為AA-/A+，以及短期港元/外幣的信貸評級為A-1+/A-1。而評級投資中心亦已於同月再確認公司的長期港元/外幣信貸及短期港元信貸評級分別為AA/AA-及a-1+。二零零二年十月，標準普爾對香港特區政府長期港元的AA-信貸評級展望由「穩定」改為「負面」。因此，該評級機構亦將公司的長期港元信貸評級展望由「穩定」改為「負面」，惟再確認公司的長期港元信貸評級及外幣信貸評級分別為AA-及A+，以及維持對外幣信貸評級的「穩定」展望。

### 信貸評級

	短期評級*	長期評級*
標準普爾	A-1+/A-1	AA-/A+
穆迪	-/P-1	Aa3/A3
評級投資中心(R&I)	a-1+/-	AA/AA-

\* 分別為港元債項及外幣債項的評級



百分率

### 經營毛利率

由於將軍澳綫通車後令折舊及攤銷開支增加，以致計入折舊後經營毛利率下跌。

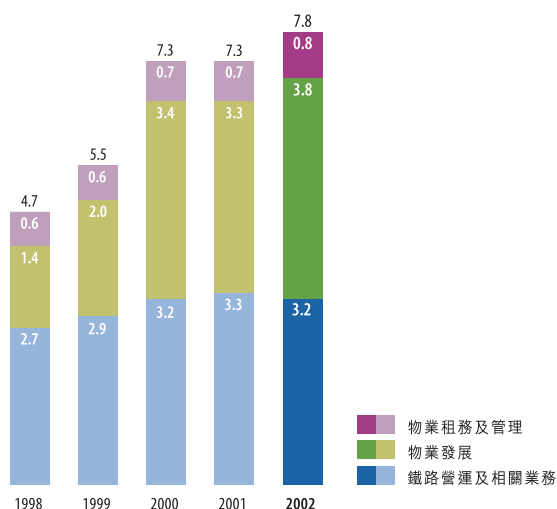
### 嚴謹的財務策劃

審慎的財務策劃向來是公司財務管理的特徵，尤其在現今嚴峻的經濟及營運環境下更為重要。我們根據明確的方法已制訂完善精密的長遠財務策劃模式，用作評估新項目及投資。公司每年均仔細檢討各項主要假設，作為制訂預算的一部分，並就重要變數進行敏感度分析。所有投資建議均會基於加權平均資金成本及回報率要求進行嚴格評審。為求有效管理資金成本，公司會定期就資金需要及資本結構進行詳盡評估。

### 新項目的融資能力

二零零二年七月，公司獲批竹篙灣支綫及東涌吊車工程，估計造價分別為二十億港元及七億五千萬港元。為使公司得以就竹篙灣工程賺取合理回報，政府同意由二零零二年的財政年度起，豁免收取為數共七億九千八百萬港元(按淨現值金額計算)的現金股息。計算上述兩個項目加上公司致力精簡日後的資本性工程，公司於二零零三至二零零五年三年期間的資本性開支計劃將較溫和，估計為七十二億港元。這應可令地鐵具備足夠融資能力，把握日後出現的新項目及投資機會。

二零零三年一月，政府公佈決定，批准地鐵開始籌劃西港島綫第一期及南港島綫工程，而北港島綫將視人口增長情況而延遲完成。由於我們正與政府商討有關事宜，這些



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。

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。

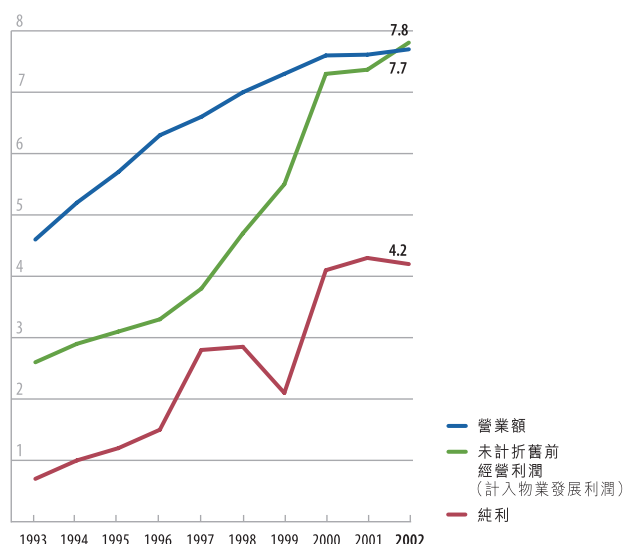
## 業績檢討

### 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



十億港元

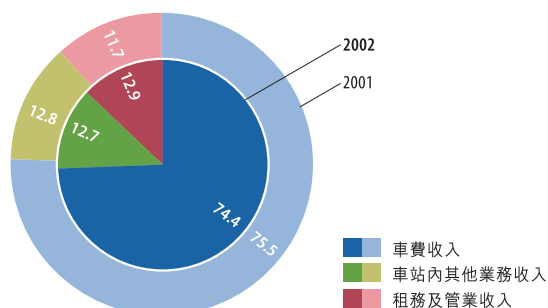
### 淨業績

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。

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港元，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。

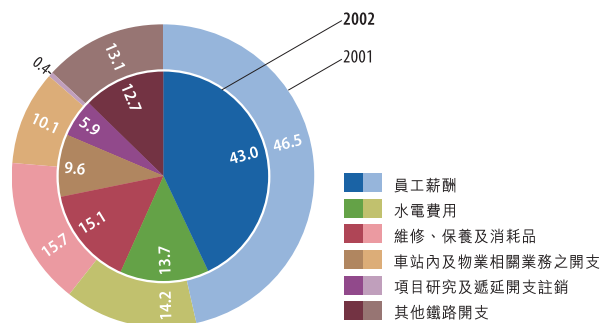
未計折舊前經營開支，由二零零一年的三十五億三千九百萬元上升百分之三點八至三十六億七千二百萬元。年內員工成本減少六千八百萬元，由二零零一年的十六億四千七百萬元下降至十五億七千九百萬元。除透過生產力及效率持續提高而進一步節省成本外，員工成本下降亦由於採納一項新會計準則使退休金成本出現調整所致，惟所節省成本不足以抵銷二億一千八百萬元的项目研究及遞延開支的註銷金額。當中主要由於沙田至中環綫投標落選，及政府決定延遲北港島綫完成期至二零一六年後所致。若撤除上述



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。

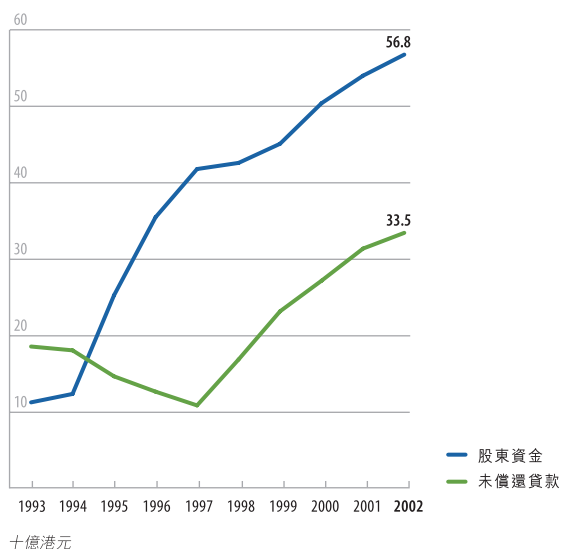
年內純利下跌百分之一點五，由二零零一年的四十二億七千八百萬港元減少至四十二億一千二百萬港元。基本及攤薄盈利每股同為八十三仙。

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。

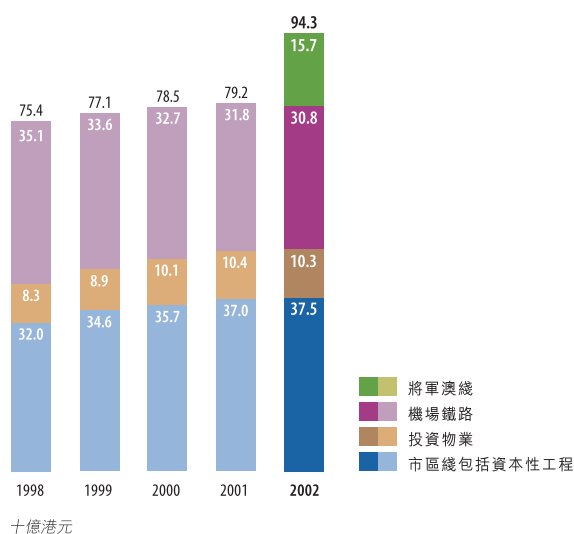
發展中物業即籌備物業發展地盤所招致的開支，減去已從發展商取得的償款。年終的發展中物業由去年的三十三億六千一百萬港元下降百分之十四點六至二十八億七千萬港元。這主要由於年內物業發展成本受發展商就將軍澳物業項目所付的七億八千五百萬港元所抵銷。

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。

# 十年統計數字

	2002*	2001*	2000*	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
<b>財務</b>										
<b>損益帳</b>										
百萬港元										
營業額	<b>7,686</b>	7,592	7,577	7,252	6,981	6,574	6,253	5,737	5,188	4,573
未計折舊前經營利潤	<b>7,769</b>	7,301	7,290	5,523	4,720	3,805	3,342	3,143	2,901	2,557
折舊	<b>2,470</b>	2,178	2,091	2,039	1,426	927	850	658	594	571
利息及財務開支	<b>1,125</b>	874	1,143	1,104	475	95	957	1,289	1,269	1,251
利潤	<b>4,212</b>	4,278	4,069	2,116	2,819	2,783	1,535	1,196	1,038	735
建議及已宣派之股息	<b>2,161</b>	2,118	500	-	-	1,252	647	-	-	-
每股盈利 港元	<b>0.83</b>	0.85	0.81	0.42	-	-	-	-	-	-
<b>資產負債表</b>										
百萬港元										
資產總值	<b>101,120</b>	98,126	92,565	87,250	82,104	75,428	64,644	45,356	35,487	31,686
貸款、融資租賃債務及銀行透支	<b>33,508</b>	31,385	27,203	23,177	16,897	10,875	12,696	14,736	18,121	18,591
遞延收益	<b>6,226</b>	8,411	10,403	13,776	15,970	16,705	9,094	1,056	-	-
股東資金	<b>56,827</b>	53,893	50,355	45,115	42,601	41,815	35,473	25,261	12,363	11,258
<b>財務比率</b>										
百分率										
經營毛利率	<b>52.2</b>	53.4	51.7	48.2	47.3	53.7	53.4	54.8	55.8	55.9
非車費收入佔營業額百分率	<b>25.6</b>	24.6	24.6	22.2	22.1	21.0	18.8	17.8	16.8	16.4
總債務權益比率	<b>59.0</b>	58.2	54.0	51.4	39.7	26.0	35.8	58.3	146.6	165.1
總債務權益比率(撇除重估儲備)	<b>66.5</b>	66.4	62.2	58.5	45.0	31.3	43.8	73.4	251.9	302.0
利息保障 倍數	<b>4.5</b>	3.8	3.8	3.7	5.1	15.7	4.0	2.9	2.1	2.0
<b>僱員</b>										
管理及服務部門	<b>886</b>	930	966	1,031	1,317	1,104	1,069	1,075	1,042	996
車務	<b>4,836</b>	4,756	4,943	5,132	5,890	4,575	4,499	4,490	4,345	4,237
工程及計劃	<b>551</b>	978	904	918	1,111	2,380	1,871	1,444	729	515
物業發展及管理	<b>618</b>	567	519	456	468	427	405	388	366	359
總計	<b>6,891</b>	7,231	7,332	7,537	8,786	8,486	7,844	7,397	6,482	6,107



	2002*	2001*	2000*	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
<b>車務運作</b>										
<b>載客車卡行車公里總數</b>										
<i>千計</i>										
地鐵行車綫	<b>103,318</b>	96,751	92,199	94,704	94,260	84,258	83,769	82,472	80,012	77,437
機場快綫	<b>19,467</b>	19,458	19,557	19,394	9,011	-	-	-	-	-
<b>總乘客人次</b>										
<i>千計</i>										
地鐵行車綫	<b>777,210</b>	758,421	767,416	779,309	793,602	811,897	816,572	812,519	804,062	778,509
機場快綫	<b>8,457</b>	9,022	10,349	10,396	3,928	-	-	-	-	-
<b>平均乘客人次</b>										
<i>千計</i>										
地鐵行車綫－周日平均	<b>2,261</b>	2,231	2,240	2,284	2,326	2,382	2,379	2,377	2,335	2,258
機場快綫－每日平均	<b>23</b>	25	28	29	22	-	-	-	-	-
<b>乘客平均乘搭公里數</b>										
地鐵行車綫	<b>7.6</b>	7.4	7.3	7.4	7.4	7.4	7.5	7.5	7.5	7.5
機場快綫	<b>29.9</b>	29.8	29.7	29.9	31.2	-	-	-	-	-
<b>每車卡平均載客量</b>										
地鐵行車綫	<b>57</b>	58	61	61	62	71	73	74	76	75
機場快綫	<b>13</b>	14	16	16	14	-	-	-	-	-
<b>在公共交通載客量所佔比率</b>										
<i>百分率</i>										
總載客量	<b>23.5</b>	23.5	24.1	25.2	25.7	25.9	26.7	27.4	27.8	27.8
過海路綫載客量	<b>58.2</b>	57.4	57.9	60.3	61.9	64.2	66.5	67.6	67.1	65.6
<b>在總交通載客量所佔比率</b>										
<i>百分率</i>										
往/返機場	<b>25</b>	27	28	32	25	-	-	-	-	-
<b>每車卡公里之港元(全綫服務)</b>										
車費收入	<b>46.6</b>	49.3	51.1	49.4	52.7	61.6	60.6	57.2	53.9	49.4
鐵路經營開支	<b>22.8</b>	24.6	26.8	27.3	29.2	29.5	29.1	26.0	23.9	24.4
鐵路經營利潤	<b>23.8</b>	24.7	24.3	22.1	23.5	32.1	31.5	31.2	30.0	25.0
<b>每名乘客之港元(全綫服務)</b>										
車費收入	<b>7.28</b>	7.46	7.35	7.14	6.82	6.39	6.22	5.80	5.37	4.91
鐵路經營開支	<b>3.57</b>	3.72	3.85	3.94	3.78	3.06	2.99	2.64	2.38	2.43
鐵路經營利潤	<b>3.71</b>	3.74	3.50	3.20	3.04	3.33	3.23	3.16	2.99	2.48
<b>安全表現</b>										
事故次數	<b>690</b>	686	748	859	842	814	869	716	794	766
每百萬載客人次事故次數	<b>0.88</b>	0.89	0.96	1.09	1.05	1.00	1.06	0.88	0.99	0.98
公司及承建商的員工意外事故次數	<b>24</b>	39	36	49	65	54	40	42	61	52

\*綜合業績

## 董事局及執行總監會成員



上圖(左至右): 蘇澤光、張佑啟、錢果豐、艾爾敦、施文信

下圖(左至右): 何承天、盧重興、霍文、廖秀冬、馬時亨

### 董事局成員

**蘇澤光**，現年五十七歲，一九九五年獲委任為本公司主席兼行政總裁。早年曾任職政府，其後於一九七八年轉投私人機構，從事證券、財務及地產等工作，一九八五年至一九九二年間出任香港貿易發展局總裁。現任國泰航空有限公司、中國海洋石油有限公司及香港上海滙豐銀行有限公司董事。

**張佑啟教授**，現年六十八歲，一九九九年三月一日獲委任為本公司董事。現任香港大學校長特別顧問兼工程學系名譽教授。

**錢果豐博士**，現年五十一歲，一九九八年七月獲委任為本公司董事。現任chinadotcom corporation執行主席、香港/日本經濟合作委員會主席以及滙豐控股有限公司非執行董事。

**艾爾敦**，現年五十七歲，一九九九年五月一日獲委任為本公司董事。現任香港上海滙豐銀行有限公司主席及滙豐控股有限公司董事。

**何承天**，現年六十四歲，一九九一年起出任本公司董事。現職專業建築師，為王董建築師事務所有限公司副主席兼執行董事。

**盧重興**，現年五十一歲，一九九五年獲委任為本公司董事。二零零一年十月中銀集團重組後，出任中國銀行(香港)有限公司總經理。

**施文信**，現年五十八歲，二零零二年十月一日獲委任為本公司董事。曾任安永會計師事務所(香港與中國)主席，現任香港上海滙豐銀行有限公司、香港證券及期貨事務監察委員會和海洋公園公司非執行董事。

**運輸署署長**(霍文，現年五十歲，二零零零年六月加入本公司董事局。現任香港特區政府運輸署署長，過去曾任香港政府郵政署署長、效率促進組專員及貿易署副署長。)

**環境運輸及工務局局長**(廖秀冬博士，現年五十一歲，二零零二年七月一日出任香港特區政府環境運輸及工務局局長後，在二零零二年八月加入本公司董事局。)

**馬時亨**，現年五十一歲，二零零二年七月一日出任香港特區政府財經事務及庫務局局長後，加入本公司董事局。



後排（左至右）：柏立恒、何恆光、杜禮、梁國權  
前排（左至右）：祁輝、蘇澤光、陳富強

### 執行總監會成員

**蘇澤光**簡歷詳見第五十六頁。

**柏立恒**，現年五十六歲，土木工程師，一九七六年至一九八四年間曾任職本公司，其後出任倫敦地鐵銀禧支綫工程總監，一九九二年重返本公司擔任工程總監。

**陳富強**，現年五十四歲，一九八九年加入本公司出任人力資源經理。一九九六年獲委任為人力資源及行政署經理，並成為執行總監會成員，其後於一九九八年八月晉升為人力資源總監。

**祁輝**，現年五十五歲，鐵路訊號工程師，一九九八年七月獲委任為車務總監。一九七七年加入本公司，曾任副總監（車務工程）。

**何恆光**，現年五十二歲，特許測量師，一九九一年加入本公司擔任物業總監。一九七一年至一九九零年間曾任職香港政府，專責地政工作。

**梁國權**，現年四十二歲，特許會計師，劍橋大學畢業，二零零二年二月加入本公司出任財務總監。曾任職會計及投資銀行界。

**杜禮**，現年五十三歲，具備英格蘭、威爾斯與香港執業律師資格。一九八一年加入本公司，一九八八年起出任法律總監兼董事局秘書。

# 主要管理人員

## 車務

— 祁輝

車務總監

— 許業雄

車務主管

— 麥國琛

總經理(車務)

— 金澤培

基建經理

— 李啟榮

營運經理

— 楊壽安

車務經理(將軍澳綫)

— 劉天成

車務經理(機場鐵路)

— 范培彥

車務工程事務經理

— 張少華

車輛經理

— 梁國耀

安全及品質經理

— 程仲寧

顧問服務經理

— 何津榮

策劃及發展經理

— 蘇仲達

運輸策劃經理

— 王紹基

總經理(中國業務發展)

## 工程

— 柏立恒

工程總監

— 林慶樟

工程經理(將軍澳支綫及鯉魚涌工程)

— 鄧浩賢

機電總工程師

— 羅普慶

項目總經理(上海)

— 賀勵

工程經理(列車及訊號)

— 紀彥琛

總設計經理

— 包立聲

工程經理

— 蘇俊偉

工程經理(土木)

— 賀堅

工程經理(機場鐵路)

— 楊恆利

項目副總經理(上海)

— 盧子實

公司業務效益經理

— 馮悟文

持續發展事務經理

— 丘百樂

工程拓展經理(北港島綫)

— 鮑漢寧

合約經理(歐洲辦事處)

## 物業

— 何恆光

物業總監

— 陳顯滬

物業發展經理

— 陳伯衡

物業工程經理

— 關仕明

總物業經理

— 姚展

城市規劃經理

## 財務

— 梁國權

財務總監

— 劉朝宗

財務控制及庫務主管

— 賴錫璋

資訊科技主管

— 呂肇樂

財務副總經理

— 關必明

財務副總經理

— 關焯雄

助理司庫

— 吳紀穎文

企業融資經理

— 梁梓材

倉務經理

## 法律及合約

— 杜禮

法律總監及公司秘書

— 顏方廉

採購及合約主管

— 張志英

律政總經理

— 方文麗

律政經理(秘書部)

— 鄧萬天

採購及合約經理(營運)

— 唐名樂

高級法律顧問

## 人力資源及行政

— 陳富強

人力資源總監

— 陸建平

人力資源經理

— 莫家麟

管理訓練及發展經理

— 曹恩明

訓練經理(車務)

— 樂嘉穗

行政及保安經理

## 市務

— 楊美珍

市務及業務拓展經理

## 公司事務

— 梁陳智明

公司事務經理

## 內部審核

— 鄧冠雄

內部審核及商務運作主管

## 八達通卡有限公司

— 戴勇牧

行政總裁

## TraxComm Limited

— 何胤文

行政總裁

(截至二零零二年十二月三十一日)

# 董事局報告書

董事欣然提呈截至二零零二年十二月三十一日止財政年度的董事報告及經審核帳目。

## 集團主要業務

公司及轄下附屬公司的主要業務包括：

- A** 營運一個集體運輸鐵路系統，路線行經中環至荃灣(荃灣綫)、油麻地至調景嶺(觀塘綫)、寶琳至北角(將軍澳綫)、柴灣至上環(港島綫)、香港至東涌(東涌綫)及香港至赤鱗角香港國際機場(機場快綫)；
- B** 配合鐵路系統(包括將軍澳支綫)而發展物業項目；
- C** 經營鐵路系統的相關商業活動，包括出租廣告位及零售場地、鐵路系統寬頻服務、投資物業之管業及租務、物業代理及八達通卡大廈通行系統服務；
- D** 建造將軍澳支綫；
- E** 設計及建造竹篙灣支綫；
- F** 設計、建造及經營東涌吊車項目及相關旅遊發展活動；
- G** 策劃及興建未來的鐵路系統支綫及其他相關的基建項目；
- H** 提供顧問服務，範疇包括項目管理、策劃、建造、營運、維修及提升鐵路水平等方面的專業知識，以及就車費收取、物業整合/發展的意見(包括其他物業相關服務)及開拓非車費收入等作出建議；以及
- I** 附屬公司八達通卡有限公司經營八達通智能卡系統，作為運輸及非運輸服務的付款系統。

## 股息

董事建議向於二零零三年四月二日名列公司股東名冊的股東派發末期股息每股普通股二十八仙。待所需決議案於應屆股東週年大會上獲得通過後，股息將於二零零三年六月十二日或該日前後以港元現金派發，而股東亦可選擇代息股份。

## 董事局成員

本年度董事局成員包括蘇澤光(主席兼行政總裁)、張佑啟、錢果豐、艾爾敦、簡大偉(於二零零二年八月三十一日辭任)、施文信(於二零零二年十月一日委任)、何承天、盧重興、運輸署署長(霍文)、運輸局局長(吳榮奎，於二零零二年四月二日退休)及俞宗怡。政府重組後，運輸局局長(鄧國威署任)及俞宗怡分別由環境運輸及工務局局長(廖秀冬博士)及馬時亨取代，於二零零二年七月一日起生效。

主席於二零零三年二月十二日知會董事局，在其主席兼行政總裁合約於二零零三年九月屆滿時，不欲再續新約。

錢果豐及盧重興於二零零二年五月十六日的股東週年大會上輪流退任，並膺選連任董事局成員。

張佑啟、何承天、施文信及馬時亨將按公司章程細則於應屆股東週年大會上輪流退任，他們表示有意膺選連任。

各董事局成員的簡歷載於第五十六頁。

## 替任董事

本年度替任董事包括(i)郭立誠(代替俞宗怡)，(ii)運輸局副局長(代替運輸局局長)，(iii)郭立誠及黎年(代替馬時亨，二零零二年七月二十四日起生效)，(iv)(二零零二年八月八日起)環境運輸及工務局常任秘書長(劉吳惠蘭)及(於二零零二年七月一日起)環境運輸及工務局副秘書長(鄧國威、何健華及方舜文)(代替環境運輸及工務局局長)，及(v)陳阮德徽(代替運輸署署長，其於二零零二年九月三十日起由運輸署副署長(公共運輸事務及管理)(李胡章瑛)代替)。

於俞宗怡及運輸局局長終止為董事局成員後，郭立誠及運輸局副局長不再為彼等之替任董事。

## 執行總監會

本年度執行總監會成員包括董事局成員蘇澤光(主席兼行政總裁)，以及柏立恒、陳富強、祁輝、何恆光、梁國權及杜禮等總監。

梁國權於二零零二年二月一日獲委任為財務總監，接替二零零二年一月三十一日辭任的郭敬文。

本年度執行總監會成員的簡歷載於第五十七頁。

## 公司管治

截至二零零二年十二月三十一日止年度內公司一直遵守上市規則附錄十四所載的「最佳應用守則」，惟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，公司其他非執行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流退任及重選。

公司管治詳情載於第四十二至四十三頁。

## 內部審核

公司的內部審核部門提供獨立、客觀的核證和顧問服務，旨在增值及改善公司的業務營運。該部門主要職責包括：

- 評估公司在活動及風險管理的內部控制系統是否充足及有效。
- 發掘改善管理層控制、資源運用及盈利能力的時機。
- 應公司管理層委託作特別審閱及/或調查。

公司內部核數師直接向董事局主席匯報，並可直接與審核委員會接觸。

## 道德文化

詳情載於第四十三頁。

## 政策

董事局已就下列事項採取風險管理策略：

- A 建造及保險；
- B 財務；
- C 庫務風險管理；
- D 安全風險管理；
- E 保安管理；
- F 環境管理。

未經董事局批准，上述政策不得隨意變動。

## 銀行透支、銀行貸款及其他借貸

截至二零零二年十二月三十一日集團借貸總額共達三百三十五億零八百萬港元(二零零一年：三百一十三億八千五百萬港元)。借貸(包括銀行透支及銀行貸款)詳情載於帳項附註二十六。

## 帳項

公司及集團截至二零零二年十二月三十一日的財政狀況及業績，以及集團本年度的現金流量，載於第六十九頁至一百一十六頁的帳項。

## 十年統計數字

集團過去十年業績及資產負債概要，連同若干主要車務統計數字載於第五十四頁至五十五頁。

## 固定資產及在建鐵路工程

本年度固定資產及在建鐵路工程的變動情況分別載於帳項附註十四及十五。

## 儲備變動

本年度儲備的變動情況載於帳項附註三十二及三十三。

## 股本

截至二零零一年十二月三十一日，公司法定股本為六十五億港元，分為6,500,000,000股普通股，其中5,055,229,742股為已發行入帳列作繳足普通股。年內，公司發行共103,518,913股普通股，其中：

A 4,362,000股普通股因根據公司認股權計劃所授認股權獲行使(詳情見帳項附註四十一)而由公司發行。行使有關認股權的持有人就所發行的每股普通股向公司支付8.44港元；

B 63,322,970股普通股由公司發行作為公司就截至二零零一年十二月三十一日止年度末期股息(每股普通股現金股息為0.28港元)股東所選擇的代息股份；及

C 35,833,943股普通股由公司發行，作為公司就截至二零零二年六月三十日止六個月中期股息(每股普通股現金股息為0.14港元)股東所選擇的代息股份。

截至二零零二年十二月三十一日，公司法定股本為六十五億港元，分為6,500,000,000股普通股，其中5,158,748,655股為已發行及入帳列作繳足普通股。

## 贖回上市證券

公司及其任何附屬公司於二零零二財政年度並無買賣或贖回其任何上市證券。

## 物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第三十五頁。

## 捐贈

公司於本年度合共捐獻二十七萬三千六百五十港元，其中二十四萬五千六百五十港元捐贈予香港公益金。

為顯示公司對慈善活動的支持及致力宣揚「綠色」運動的承擔，地鐵於二零零二年提供三萬張免費車票支持公益金綠色日。

## 內部控制

董事局須確保執行有效的內部控制系統，主要目的在於確定遵守公司的管理政策、以保障公司資產、預防及偵測欺詐及錯誤、保存完整正確會計記錄和按時編製可靠的財務資料。

審核委員會其中一項職責是根據執行總監會、公司管理層及核數師所提供的資料，檢討內部控制系統的成效。

## 匯報及監察

所有營運及業務活動均訂有全面的財政預算制度，並由董事局審批年度預算。公司的營運、業務及工程項目對比預算的結果，須每月向董事局呈報，並定期更新年度財政預測數字。

## 庫務管理

公司庫務部乃按照董事局認可的指引運作，根據理想融資模式來管理公司債務結構，包括界定理想的金融工具、定息和浮息債項組合、還款期、利率風險、貨幣風險及融資準備期。公司會定期檢討及改良該模式，以反映公司財務需要及市場狀況所出現的轉變。利率掉期及貨幣掉期等金融衍生工具只會用作對沖，以控制集團的利率及貨幣風險。為監控公司的衍生工具活動，公司訂立審慎的指引及程序，其中包括全面的信貸風險管理系統，以「風險價值」方法監控交易對手的信貸風險。而公司庫務的內部職責均適當劃分。

重大的融資交易及衍生工具交易指引(包括信貸風險管理架構)須取得董事局批准。

## 資本性與經常性開支

主要資本性與經常性開支的評估、檢討及審批均有既定程序。所有超逾公司資產淨值百分之零點二的工程項目開支及超逾公司資產淨值百分之零點一的顧問服務聘用事宜，均須取得董事局批准。

## 發行債券及票據

集團於截至二零零二年十二月三十一日止年度曾發行債券，詳情載於帳項附註二十六D。該等債券乃為配合集團一般資金需求而發行，當中包括為新資本性開支融資及為到期債務再融資。

## 電腦處理

公司已就電腦系統操作訂立既定程序和定期作出品質檢討，以確保財務記錄完整無誤及數據處理效率良好。公司的電腦中心運作及支援已獲取ISO 9002認證。

## 董事局及執行總監會成員之合約權益

本年度結算日或本年度內任何時間，均無任何由公司或任何附屬公司簽訂，而董事局及執行總監會成員在當中有重大利益關係(不論直接或間接)的主要合約。

## 董事局及執行總監會成員之股份權益

根據證券披露權益條例第二十九條而設立的登記冊所載，或根據上市公司董事證券交易標準守則向公司及聯交所申報的資料，董事局或執行總監會成員於二零零二年十二月三十一日持有公司股本證券權益的詳情如下：

### 普通股

董事局或執行總監會成員	普通股數目		權益合計
	個人權益	家族權益	
蘇澤光	80,358	-	80,358
施文信	4,102	-	4,102
柏立恒	47,187	-	47,187
陳富強	46,233	-	46,233
祁輝	46,358	588	46,946
何恆光	48,226	2,358	50,584
杜禮	46,554	2,329	48,883

### 債券

執行總監會成員	個人權益
陳富強	101,010港元二零零四年到期 3.75厘地鐵201票據 50,740港元二零零五年到期 4.50厘地鐵301票據

## 根據帳項附註五B所述的認購股權計劃授出而可認購普通股的購股權

董事局 或執行總 監會成員	授出日期	授予的認 股權數目	行使期 (日/月/年)	於2002年	本年度	本年度	本年度	行使	於2002年	緊接行使
				1月1日 未經行使 已獲授予的 認股權數目					授予的認 股權數目	
蘇澤光	20/9/2000	1,599,000	5/4/01 - 11/9/10	1,599,000	533,000	-	-	-	1,599,000	-
柏立恒	20/9/2000	1,066,000	5/4/01 - 11/9/10	1,045,000	355,500	-	23,000	8.44港元	1,022,000	9.20港元
陳富強	20/9/2000	1,066,000	5/4/01 - 11/9/10	1,045,000	355,500	-	23,000	8.44港元	1,022,000	9.15港元
祁輝	20/9/2000	1,066,000	5/4/01 - 11/9/10	1,045,000	355,500	-	23,000	8.44港元	1,022,000	9.15港元
何恆光	20/9/2000	1,066,000	5/4/01 - 11/9/10	1,044,000	355,500	-	23,000	8.44港元	1,021,000	9.05港元
杜禮	20/9/2000	1,066,000	5/4/01 - 11/9/10	1,045,000	355,500	-	22,500	8.44港元	1,022,500	9.20港元
其他合資格僱員	20/9/2000	40,343,000	5/4/01 - 11/9/10	36,324,500	12,341,000	2,104,500	4,165,000	8.44港元	30,055,000	10.36港元

除上文所披露者外：

**A** 於二零零二年十二月三十一日公司並無任何董事局及執行總監會成員持有公司或其聯營公司(定義見「披露權益條例」)的證券權益；而

**B** 根據披露權益條例第二十九條而設立的登記冊所載，或根據上市公司董事證券交易標準守則向公司及聯交所披露的資料，截至二零零二年十二月三十一日止年度，董事局或執行總監會成員及其配偶或十八歲以下之子女概無持有任何可認購公司股本或債券的權利，彼等亦無行使任何該等權利；及

**C** 截至二零零二年一月一日，已授予財務總監郭敬文(於二零零二年一月三十一日辭任)的1,066,000份購股權(於二零零零年九月二十日授出)中，793,000份為尚未行使。截至二零零二年十二月三十一日止年度，82,500份購股權獲行使，710,500份購股權失效。緊接該等購股權獲行使前股份加權平均收市價為每股10.20港元。

### 董事服務合約

擬於應屆股東週年大會膺選連任的董事，概無訂立不可由公司或其任何附屬公司於一年內終止而毋須作補償(法定賠償除外)的未到期服務合約。

### 主要股東權益

按公司根據披露權益條例第十六(一)條而設立的登記冊所載，於二零零二年十二月三十一日擁有公司股本票面值百分之十或以上權益的公司名稱及有關的股份數目列示如下：

名稱	普通股數目
財政司司長法團(代表政府之受託人)	3,928,221,249

### 有關控權股東強制履行承諾的貸款協議

截至二零零二年十二月三十一日，集團付有以上控股權限制的借貸合共三百二十八億六千六百萬港元，到期日介乎二零零三年至二零一八年不等；另有未動用已承諾及無承諾銀行信貸及其他信貸共一百三十八億六千六百萬港元。此限制要求政府作為公司的控權股東，於該借貸及未動用信貸年期內須維持擁有公司附表決權股份面值一半以上的股權，否則集團或會被要求即時償還借貸及取消未動用信貸。

### 主要供應商及顧客

公司與五位最主要供應商的採購價值(不屬於資本性質)，佔截至二零零二年十二月三十一日止年度的採購總額不足百分之三十。公司與五位最主要顧客的交易額，以價值計算佔截至二零零二年十二月三十一日止年度營業額不足百分之三十。

### 持續經營

第六十九頁至一百一十六頁的財務報表，乃按照持續經營的準則編製。董事局在審閱公司二零零三年度的財政預算，連同其後五年的長期預測後，確信公司具備充足資源在可見未來繼續經營。

### 關連交易

於審核之年度內，公司與「關連人士」(根據聯交所證券上市規則之定義)達成或進行的交易及安排載列如下：

#### 營業額

集團的營業額實質上全部於香港特別行政區產生。

#### 委託協議

**A** 公司與政府就將軍澳支綫/大嶼山機鐵發展工程達成以下委託協議，政府同意代表公司進行有關工程，並根據工程的完成進度按月收取費用：

(1) 一九九九年一月十二日與政府訂立協議，由政府負責興建位於將軍澳市中心橫越P1路以下的隔膜牆，工程總值一千九百零三萬四千二百港元。

(2) 一九九五年三月六日與政府訂立協議，由政府負責興建及設計西九龍走廊的部分鐵路隧道及鐵路平整工作，工程總值三億零二百九十九萬二千九百四十一港元。

(3) 一九九五年三月六日與政府訂立協議，由政府負責設計及興建青洲仔與赤鱗角之間的鐵路排水系統、下層道渣及所有橋樑，工程總值六億八千四百一十七萬六千九百六十三港元。

政府為公司主要股東。

**B** 公司與政府就將軍澳支綫/大嶼山機鐵發展工程達成以下委託協議，公司同意代表政府進行有關工程，並根據工程的完成進度按月收取費用：

(1) 一九九九年五月二十六日與政府訂立協議，由公司負責將軍澳市中心近四十五、五十五、五十六及五十七區的基本設施建造工程，工程總值四千七百七十五萬港元。

(2) 一九九九年十一月十九日與政府訂立協議，由公司負責將軍澳市中心D4路的建造工程，工程總值一千九百三十九萬七千六百八十五港元。

(3) 二零零零年二月二十八日與政府訂立協議，由公司負責設計及興建連接二十四區至寶琳的園林海濱及行人天橋，工程總值二千零八十五萬港元。

(4) 二零零一年二月二十八日與政府訂立協議，由公司負責設計興建鄰近西九龍填海區北部六號及十號房屋地盤的噪音消減措施，工程總值二億一千零五十萬港元。



(5) 二零零一年六月四日與政府訂立協議，由公司負責有關位於九龍區教育資源中心暨九龍塘公共交通交匯處的下層結構工程，工程總值七千八百九十萬港元。

(6) 二零零二年五月十四日與政府訂立協議，由公司負責有關尖沙咀站大堂南端的改善及擴建工程、連接中間道行人隧道及接駁麼地道行人隧道的工程設計及建造，工程總值二億七千萬港元。

政府為公司主要股東。

**C** 公司與房屋委員會就將軍澳支綫工程達成以下委託協議，公司同意代表房屋委員會進行有關工程，並根據工程的完成進度按月收取費用：

(1) 一九九九年四月十日與房屋委員會訂立協議，由公司負責東區海底隧道樓宇及油塘站上蓋商場的地盤平整及部分地基工程，工程總值三億九千七百六十萬港元。

(2) 一九九八年十二月十一日與房屋委員會訂立協議，由公司負責油塘第四期公共交通交匯處的建造工程，工程總值四千六百二十七萬八千五百一十四港元。

房屋委員會為政府法定組織，而政府則為公司主要股東。

**D** 公司與機場管理局於一九九五年十二月十五日訂立委託協議，由機場管理局代表公司負責進行有關赤蠟角機場月台之興建工程，工程總值八億五千四百萬港元。

公司與機場管理局於二零零二年三月十八日訂立機場旅客捷運保養協議，公司為機場旅客捷運提供預防性及維修保養服務，總值為四千八百五十四萬港元。

機場管理局為政府法定組織，而政府則為公司主要股東。

**E** 公司與九廣鐵路公司（「九廣鐵路」）於二零零零年一月十八日訂立委託協議，由九廣鐵路代表公司負責設計及興建機鐵南昌站，工程費用由九廣鐵路負責。

九廣鐵路由政府全資擁有，而政府則為公司主要股東。

**F** 公司與拓展署於二零零二年二月一日訂立協議，公司獲委託負責有關香港站發展項目或鄰近的若干工程，工程總代價三千零四十一萬七千七百六十四點四八港元。工程範圍包括興建FB4號行人天橋（包括清拆FB4A號行人天橋）及一號碼頭與三號碼頭之間的海濱徑工程（包括清拆現有駁船裝卸設施及D1路）。實質工程由香港站發展商負責施工。

拓展署為政府部門，而政府則為公司主要股東。

#### 土地協議

**A** 公司與政府就有關機鐵之發展達成以下批地協議，公司可發展鄰近機場快綫及東涌綫的若干地盤。補足地價後，公司

可在建築契約期內發展有關地盤。除以下的第九項協議外，所有協議（有關下文第(9)項除外）均訂明，地盤發展後的租約期將至二零四七年六月三十日屆滿。

(1) 一九九七年五月二十一日為發展香港站以私人協議方式批出內地段8898號而訂立第12459號批地書，建築契約期至二零零五年九月三十日屆滿，總代價或價值為五十八億三千四百萬港元。

(2) 二零零零年二月一日訂立有關發展香港站第12459號批地書的修訂本，建築契約期至二零零六年二月一日屆滿，總代價或價值為五十五億港元。

(3) 一九九六年七月八日為發展九龍站向公司批出九龍內地段11080號，建築契約期至二零零九年三月三十日屆滿，總代價或價值為：地盤A——三十三億七千七百二十三萬港元；地盤B、C、D、E、F及G——尚待評估。

地盤B及D之總代價或價值其後於一九九九年三月三十一日及一九九九年三月二十四日評估為四十七億二千五百五十萬港元。而地盤C、E、F及G之總代價或價值，載列於下文第(4)及(5)段之修訂書內。

(4) 二零零零年五月十五日作出修訂，公司可根據新修訂的用戶及建築面積限制發展九龍站地盤C，建築契約期至二零零六年六月十四日屆滿，總代價或價值為二十四億港元。

(5) 二零零零年十二月十二日作出修訂，公司可根據新修訂的用戶及建築面積限制發展九龍站地盤E、F及G。地盤E及F之建築契約期至二零零七年三月三十一日屆滿，而地盤G則至二零零九年三月三十一日屆滿，總代價或價值為五十五億六千二百七十一萬港元。

(6) 一九九五年五月八日為發展奧運站以私人協議方式批出九龍內地段11068號訂立第12349號批地書，建築契約期至一九九九年十一月七日屆滿，總代價或價值為十五億三千萬港元。

(7) 一九九六年一月三十一日為發展奧運站以私人協議方式批出九龍內地段11074號訂立第12375號批地書，建築契約期至二零零二年一月三十日屆滿，總代價或價值為三十七億七千七百八十六萬港元。

(8) 一九九七年一月十日為發展奧運站以私人協議方式批出九龍內地段11090號訂立第12434號批地書，建築契約期至二零零三年一月九日屆滿，總代價或價值為六十一億一千八百萬港元。

(9) 二零零二年三月四日為發展奧運站交換九龍內地段11151號而訂立第12620號交換條件，建築契約期至二零零七年三月三十一日屆滿，總代價或價值為八億一千五百零五萬港元，而地盤的租期由批地日期起計為期五十年。

(10) 一九九六年三月七日為發展青衣站以私人協議方式批出青衣市地段132號訂立第6993號批地書，建築契約期至二零零一年九月三十日屆滿，總代價或價值為四十三億四千三百五十萬港元。

(11) 一九九五年八月十六日為發展東涌站以私人協議方式批出東涌市地段1號訂立第7973號新批地書，建築契約期至二零零零年九月三十日屆滿，總代價或價值為十七億三千零五十五萬港元。

(12) 一九九五年九月二十七日為發展東涌站以私人協議方式批出東涌市地段2號訂立第7984號新批地書，建築契約期至二零零三年九月三十日屆滿，總代價或價值為七億二千四百零一萬港元。

(13) 一九九六年五月一日為發展東涌站以私人協議方式批出東涌市地段3號訂立第8015號新批地書，建築契約期至二零零一年三月三十一日屆滿，總代價或價值為八億七千三百零三萬港元。

(14) 二零零一年八月二十九日修訂第8015號新批地書，增加東涌站建築面積，建築契約期至二零零三年三月三十一日屆滿，總代價或價值為一億一千六百萬港元。

(15) 二零零零年五月三日修訂第8082號新批地書，增加東涌站建築面積及作出若干其他修改，建築契約期至二零零五年三月三十一日屆滿，總代價或價值為四億九千三百五十七萬港元。

(16) 一九九七年六月二十六日為發展東涌站以私人協議方式批出東涌市地段5號訂立第8102號新批地書，建築契約期至二零零三年六月三十日屆滿，總代價或價值為四十一億五千萬港元。

(17) 一九九九年八月十六日修訂第8102號新批地書，增加東涌站建築面積及作出若干其他修改，建築契約期至二零零五年六月三十日屆滿，總代價或價值為六億六千萬港元。

(18) 一九九七年三月二十六日為發展東涌站批出東涌市地段4號訂立第8082號新批地書，原建築契約期至二零零二年三月三十一日屆滿，總代價或價值為二十五億一千萬港元。建築契約期已藉地政總署於二零零一年十一月三十日發出的函件予以延長至二零零二年十二月三十一日。

**B** 公司就彩虹站鄰近發展權訂立有關新九龍內地段6179號批地書，以便公司按照二零零一年十一月十二日訂立的第12611號批地書條件內所訂明條款及條件發展該地段，建築契約期至二零零六年六月三十日屆滿，總值二億零七百萬港元，而地盤的租期由批地日期起計為期五十年。

**C** 公司就將軍澳綫與政府訂立以下批地書，以便公司發展將軍澳綫上蓋或鄰近的若干地盤。補足有關地價後，公司可於建築契約期內發展該地盤。每份批地書均訂明有關地盤的租期由批地日期起計為期五十年。

(1) 二零零二年三月二十八日為發展將軍澳55b區以私人協議方式批出將軍澳市地段75號訂立第9687號新批地書，建築契約期至二零零七年三月三十一日屆滿，總代價或價值為六億港元，惟須根據二零零二年十二月二十八日訂立的土地歸還契約交出該地段一地層。

(2) 二零零二年三月二十八日為發展將軍澳57a區以私人協議方式批出將軍澳市地段74號訂立第9686號新批地書，建築契約期至二零零七年十二月三十一日屆滿，總代價或價值為二億零二百八十萬港元，惟須根據二零零二年十二月二十八日訂立的土地歸還契約交出該地段一地層。

(3) 二零零二年五月十六日為發展將軍澳86區以私人協議方式批出將軍澳市地段70號訂立第9689號新批地書，建築契約期至二零一五年十二月三十一日或補足地盤地價最後限期起計六十個月(以較後者為準)屆滿，地盤M1的代價或價值為一億五千萬港元，其他地盤的代價或價值有待釐定。

(4) 二零零二年十月二十二日為發展將軍澳38b區以私人協議方式批出將軍澳市地段24號訂立第9694號新批地書，建築契約期至二零零七年十二月三十一日屆滿，總代價或價值為十二億七千六百萬港元。

(5) 二零零三年二月為發展將軍澳73b區將以私人協議方式批出將軍澳市地段73號土地訂立新批地書，地盤A的建築契約期至二零零八年三月三十一日屆滿，而地盤B則至二零零九年三月三十一日或補足地價最後限期起計六十個月(以較後者為準)屆滿，地盤A的代價或價值為十億二千八百萬港元，而地盤B的代價或價值有待釐定。

**D** 二零零一年三月九日訂立轉讓書，遵照第12434號批地書條件第25(a)(i)號特別條件，向政府轉讓九龍內地段11090號發展項目地下的公共交通總站，總值一千八百七十七萬港元。

**E** 公司與財政司司長法團於二零零一年十月五日訂立買賣協議，出售位於港島地段8898號的香港站發展項目地盤R商廈第五十五、五十六及七十七至八十八層，總值三十六億九千九百萬港元。

**F** 就地下鐵路一號地段的餘段：

政府與公司於二零零二年二月十一日簽訂補充租約，政府向公司租出由紓緩鰂魚涌乘客擠塞工程或鰂魚涌站連接北角站的紓緩鰂魚涌站工程所佔用的土地，年租為租賃地區的應課差餉租值百分之三，租期由二零零一年十月一日至二零五零年六月二十九日，租約條款與地下鐵路一號地段的租約大致相同。

根據政府與公司於二零零二年五月十三日訂立的批約修訂書，地下鐵路一號地段餘段的租約已予修改，所修訂部分於修訂函件附隨的租約計劃中列明。

#### 公司與八達通卡公司之交易

公司與附屬的八達通卡公司進行以下交易，使八達通卡公司能符合銀行條例(香港法例第一五五章)規定接受存款公司須遵守之要求。

(1) 二零零零年四月十八日，公司以總代價二千八百四十七萬五千三百二十二港元額外認購二千八百四十七萬五千三百二十二股八達通卡公司的股份。

(2) 二零零零年四月十八日訂立後償貸款協議，公司向八達通卡公司提供一千八百九十八萬四千港元貸款（「後償貸款」），以最優惠貸款利率計息。向八達通卡公司提出的所有其他索償均較後償貸款獲得優先償還，且未獲香港金融管理局同意下，八達通卡公司不會償還後償貸款。

截至二零零二年十二月三十一日止年度，公司就八達通卡公司提供的中央結算服務向八達通卡公司支付總數四千四百九十萬港元。同期，公司就各地地鐵車站的八達通卡增值服務和設施，向八達通卡公司收取增值服務費一千零七十萬港元。

由於公司股份於二零零零年十月在聯交所上市，聯交所豁免公司嚴格遵守上市規則第十四章涉及關連交易的規定，惟須符合若干要求。根據其中一項要求，公司謹此確認，在環球發售（定義見公司就地鐵私有化而於二零零零年九月二十五日發出的招股章程）完成後，八達通卡公司所提供之中央結算服務，以及支付予公司的增值服務費：(i) 屬於公司在日常一般業務中進行的交易；(ii) 按一般商業條款（參照香港同類機構的同類交易為準）進行；及 (iii) 交易條款並不遜於八達通卡公司與其他股東交易的條款。

#### 公司與九廣鐵路就八達通卡公司之交易

公司與九廣鐵路、九龍巴士（一九三三）有限公司、城巴有限公司及香港油麻地小輪船有限公司曾訂立以下協議。

(1) 一九九四年六月九日訂立股東協議，各方同意成立八達通卡公司，負責開發及經營無接觸式智能卡車票系統（現稱為八達通）。公司持有八達通卡公司百分之六十七點八的股權，但公司委任的董事在八達通卡公司董事局的會上只有百分之四十九的投票權。各立約方按照各自的股權比例合共支付一千港元認購八達通卡公司股份，並承諾按照各自的股權比例向八達通卡公司提供合共最多一億九千五百七十萬港元貸款（現已全數償還）。

(2) 一九九九年八月十三日訂立補充股東協議，針對八達通卡公司根據銀行條例（香港法例第一五五章）申請成為接受存款公司的業務等問題，修改一九九四年六月九日所訂立之股東協議條款。各立約方根據銀行條例（香港法例第一五五章）的規定承諾向八達通卡公司提供資金，以及擔保和賠償保證。

(3) 二零零一年一月十七日，當時八達通卡公司的股東（新世界第一巴士服務有限公司及新世界第一渡輪服務有限公司已取代香港油麻地小輪船有限公司成為股東）訂立有關八達通卡公司的股東取代協議，據此，（其中包括）將八達通卡公司改為牟利公司，而公司於八達通卡公司之股權減至百分之五十七點四，九廣鐵路的股權則減至百分之二十二點一。有關股東取代協議的詳情載於帳項附註十八。

(4) 二零零一年一月十七日，公司與附屬八達通卡公司訂立八達通卡服務協議（「地鐵八達通服務協議」），規範現行互相提供八達通卡的服務。根據地鐵八達通服務協議條款，公司接受以

八達通卡支付車費，並向八達通卡公司提供增值、退款及其他服務，協議並無限期，可以發出六個月通知而終止（有關協議的終止通知不會於二零一零年七月一日前發出）。

(5) 二零零一年一月十七日，九廣鐵路與八達通卡公司訂立八達通卡服務協議（「九廣鐵路八達通服務協議」），規範互相提供有關八達通卡的服務。根據九廣鐵路八達通服務協議條款，九廣鐵路接受以八達通卡支付車費，並向八達通卡公司提供增值、退款及其他服務，協議並無限期，可以發出六個月通知而終止（有關協議的終止通知不會於二零一零年七月一日前發出）。

截至二零零二年十二月三十一日止年度，九廣鐵路就八達通車票交易及轉車費向八達通卡公司支付合共三千零一十萬港元。同期，九廣鐵路就車站的八達通卡增值服務和設施，向八達通卡公司收取增值服務費五百七十萬港元。

截至二零零二年十二月三十一日，公司及九廣鐵路分別持有八達通卡公司已發行股本的百分之五十七點四及百分之二十二點一。八達通卡公司為公司的附屬公司，而九廣鐵路為八達通卡公司的主要股東。此外，政府為公司的主要股東，而九廣鐵路則由政府全資擁有。

根據上述聯交所給予公司涉及關連交易的豁免規定，公司在地鐵八達通服務協議中確認：(i) 有關交易在公司日常一般業務；(ii) 按一般商業條款（參照香港同類機構的同類交易為準）進行；及 (iii) 交易的條款並不遜於八達通卡公司與其他股東交易的條款。

#### 八達通卡公司之最新資料

在香港金融管理局同意下，八達通卡公司於二零零一年十月十七日償還後償貸款的百分之五十，其後於二零零二年一月十七日償還後償貸款餘額。

二零零二年一月二日，聯俊達有限公司正式易名為「八達通卡有限公司」。

#### 項目協議

由於公司進行局部私有化，公司與代表政府之運輸局局長於二零零零年六月三十日訂立修訂及重申協議，修訂及重申（其中包括）將軍澳支綫項目協議（定義見下文，該項工程在二零零二年一直進行）。政府為公司主要股東。

公司與代表政府的運輸局局長於一九九八年十一月四日就將軍澳支綫的設計、建造、融資及營運訂立項目協議（「將軍澳項目協議」）。根據將軍澳項目協議，由公司負責的將軍澳支綫工程的資本性開支及其他開支由公司承擔，並就公司負責將軍澳支綫的設計、建造及營運工作作出規定，另就公司代表政府進行的工程作出規定（政府將會向公司作出補償）。將軍澳項目協議規定向公司批地以營運鐵路（惟（其中包括）公司

須向政府支付限於象徵式地價)、批地建造車廠及物業發展(惟在兩者情況下公司須向政府支付有待釐定的款項)。將軍澳項目協議亦規定，將軍澳支綫的擁有權及營運權日後會給予公司。

公司與代表政府的環境運輸及工務局副局長於二零零二年七月二十四日就竹篙灣支綫項目訂立項目協議。此協議就竹篙灣支綫的設計、建造及營運作出規範，公司亦需要遵守政府與迪士尼公司所訂立協議的有關條款。項目協議亦規定，政府須負責提供土地及道路設施，倘若政府在土地供應及完成迪士尼主題公園方面有延誤或失責，政府須按協議內訂明向公司作出賠償。為就竹篙灣鐵路項目提供財政援助，現已作出安排，政府放棄實益享有公司所派發二零零二財政年度以及(在需要時)二零零三年及其後財政年度之現金股息之權利，相等於有關日期當日現值淨額(截至二零零一年底)為七億九千八百萬港元，詳見項目協議。

政府為公司主要股東。

經過一輪激烈競投後，公司與代表政府的旅遊局局長於二零零二年七月三十一日就東涌至昂平吊車專營權訂立臨時協議。此協議規定公司須負責就發展吊車系統的設計取得所需批文及就吊車系統的設計和路線進行諮詢，並就吊車系統的建造、營運及轉讓與政府商談項目協議。完成購置土地後，通過所需法例及遵照各項條例規定完成所需法定程序及諮詢民意，並就條款達成協議後，將會在二零零三年中簽訂一份正式項目協議。專營期將由項目協議簽訂日期延展三十年，專營期屆滿後，吊車系統將轉讓予政府。與此同時，公司亦與政府商談有關以私人協議方式批出土地，以興建相關的昂平旅遊設施條款。

政府為公司主要股東。

#### 土地認可書

公司已接獲政府於二零零零年七月十四日發出之函件，表示政府同意將公司若干土地權益延期，與公司首五十年的專營權同時終止。而政府亦同意協助公司爭取其他權利，以便公司在專營期間可以順利營運鐵路。政府已同意，倘若公司首五十年的專營期獲得延長，則視乎若干條件下(包括延長專營權當時的土地政策)，政府會修訂若干文件，包括鐵路營運租約，使該等權利與延長的專營期同時終止。

政府為公司主要股東。

#### 東區過海隧道協議

公司與代表政府的庫務局局長於二零零零年六月三十日訂立協議，政府以象徵式代價將東區過海隧道若干資產於二零零八年交予公司(「東區過海隧道協議」)。根據東區過海隧道協議，公司同意就若干款項向政府作出賠償保證，預期有關數額不大。

政府為公司主要股東。

#### 與公司私有化發售股份之關連交易

(1) 公司於二零零零年九月二十二日與董事局成員、執行總監會成員及財政司司長法團訂立賠償保證書，財政司司長法團同意在若干情況下，就財政司司長法團進行環球發售公司股份而出現的若干負債，對公司、董事局成員及執行總監會成員作出賠償。財政司司長法團為公司主要股東，而董事局成員及執行總監會成員亦為公司的關連人士。

(2) 公司、財政司司長法團、高盛(亞洲)有限責任公司、滙豐投資銀行亞洲有限公司與瑞銀華寶訂立以下有關公司私有化發售股份的包銷協議，詳情載於公司於二零零零年九月二十五日發出有關公司私有化發售股份的招股章程：

(i) 於二零零零年九月二十二日與香港包銷商(定義見該協議)訂立的香港包銷協議；及

(ii) 於二零零零年十月一日與國際包銷商(定義見該協議)訂立的國際包銷協議。

財政司司長法團為公司主要股東。

#### 核數師

即將退任的核數師畢馬威會計師事務所已表示有意繼續留任。股東週年大會上將會提呈一項決議案，重新委任畢馬威會計師事務所出任核數師及授權董事釐定其酬金。

承董事局命

董事局秘書

杜禮

香港，二零零三年三月六日

## 帳項及帳項附註之目錄

68	核數師報告書
	帳項：
69	• 綜合損益帳
70	• 綜合資產負債表
71	• 資產負債表
72	• 綜合股東權益變動表
73	• 綜合現金流量表
	帳項附註
74	一 主要會計政策
78	二 車費收入
78	三 非車費收入
79	四 未計折舊前經營開支
79	五 董事局成員及執行總監會成員酬金
80	六 物業發展利潤
80	七 折舊
80	八 利息及財務開支
81	九 股東應佔利潤
81	十 股息
82	十一 每股盈利
82	十二 稅項
83	十三 業務分類資料
85	十四 固定資產
88	十五 在建鐵路工程
89	十六 發展中物業及遞延收益
91	十七 遞延開支
92	十八 於無控制權附屬公司之權益
94	十九 於附屬公司之投資
95	二十 員工置業貸款
95	二十一 待售物業
96	二十二 存料與備料
96	二十三 應收帳項、按金及預付款項
97	二十四 應收政府及其他關連人士之款項
97	二十五 現金及現金等價物
98	二十六 貸款及融資租賃債務
101	二十七 資產負債表外的金融工具
102	二十八 應付帳項、應計費用及撥備
103	二十九 工程合約保證金
103	三十 應付政府及其他關連人士之款項
103	三十一 遞延負債
104	三十二 股本、股份溢價及資本儲備
105	三十三 其他儲備
107	三十四 收購附屬公司
107	三十五 退休金計劃
109	三十六 界定福利退休計劃責任
110	三十七 鐵路項目
111	三十八 共同控制業務的權益
112	三十九 關連人士的重大交易
113	四十 承擔
114	四十一 僱員認股權計劃
115	四十二 採納新香港會計準則
116	四十三 比較數字
116	四十四 帳項核准
117	供楊基債券持有人之未經審核補充參考資料

# 核數師報告書

致地鐵有限公司股東

本核數師(以下簡稱「我們」)已審核刊於第六十九頁至第一百一十六頁按照香港公認會計原則編製的帳項。

## 董事及核數師的責任

香港《公司條例》規定董事須編製真實與公平的帳項。在編製該等帳項時，董事必須貫徹採用合適的會計政策，作出審慎及合理的判斷和估計，並說明任何重大背離現行會計準則的原因。

我們的責任是根據我們審核工作的結果，對該等帳項作出獨立意見，並向股東報告。

## 意見的基礎

我們是按照香港會計師公會頒布的核數準則進行審核工作。審核範圍包括以抽查方式查核與帳項所載數額及披露事項有關的憑證，亦包括評估董事於編製該等帳項時所作的主要估計和判斷，所釐定的會計政策是否適合 貴公司及集團的具體情況，及有否貫徹運用並足夠披露該等會計政策。

我們在策劃和進行審核工作時，是以取得一切我們認為必需的資料及解釋為目標，使我們能獲得充分的憑證，就該等帳項是否存在重大的錯誤陳述，作合理的確定。在作出意見時，我們亦已衡量該等帳項所載資料在整體上是否足夠。我們相信，我們的審核工作已為下列意見建立合理的基礎。

## 意見

我們認為上述的帳項均真實與公平反映 貴公司及集團於二零零二年十二月三十一日的財政狀況及 貴集團截至該日止年度的溢利和現金流量，並已按照香港《公司條例》適當編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港 二零零三年三月六日

## 綜合損益帳

截至十二月三十一日止年度 百萬港元	附註	2002	2001 (附註四十二A)
車費收入	二		
— 地鐵行車綫		5,167	5,164
— 機場快綫		553	564
車站內其他業務收入	三A	979	973
租務及管業收入	三B	987	891
<b>營業額</b>		<b>7,686</b>	<b>7,592</b>
員工薪酬及有關費用	四A	(1,579)	(1,647)
水電費用		(502)	(501)
營運鐵路之地租及差餉		(87)	(78)
耗用之存料與備料		(121)	(119)
維修及保養	四B	(435)	(437)
鐵路配套服務		(89)	(110)
車站內其他業務開支		(185)	(197)
租務及管業開支		(167)	(159)
一般及行政開支		(184)	(179)
項目研究及遞延開支註銷	四C	(218)	(16)
其他費用	四D	(105)	(96)
<b>未計折舊前經營開支</b>		<b>(3,672)</b>	<b>(3,539)</b>
<b>未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤</b>		<b>4,014</b>	<b>4,053</b>
物業發展利潤	六	3,755	3,248
<b>未計折舊前經營利潤</b>		<b>7,769</b>	<b>7,301</b>
折舊	七	(2,470)	(2,178)
<b>未計利息及財務開支前經營利潤</b>		<b>5,299</b>	<b>5,123</b>
利息及財務開支：	八		
利息開支		(1,153)	(896)
利息收入		28	22
		(1,125)	(874)
應佔無控制權附屬公司利潤	十八	39	29
<b>除稅前利潤</b>		<b>4,213</b>	<b>4,278</b>
稅項	十二A	(1)	-
<b>股東應佔利潤</b>	九	<b>4,212</b>	<b>4,278</b>
股息	十		
年內宣派及已支付之中期股息		717	703
結算日後擬派之末期股息		1,444	1,415
		2,161	2,118
每股盈利：	十一		
— 基本		0.83 港元	0.85 港元
— 攤薄		0.83 港元	0.85 港元

## 綜合資產負債表

於十二月三十一日 百萬港元	附註	2002	2001 (附註四十二A)
<b>資產</b>			
固定資產	十四		
— 投資物業		10,267	10,363
— 其他物業、機器及設備		84,003	68,880
		94,270	79,243
在建鐵路工程	十五	109	12,873
發展中物業	十六A	2,870	3,361
遞延開支	十七	106	326
於無控制權附屬公司之權益	十八	88	49
員工置業貸款	二十	84	127
待售物業	二十一	794	689
存料與備料	二十二	259	261
應收帳項、按金及預付款項	二十三	727	830
應收政府及其他關連人士之款項	二十四	95	152
現金及現金等價物	二十五	1,718	215
		101,120	98,126
<b>負債</b>			
銀行透支	二十六B	34	49
短期貸款	二十六B	—	394
應付帳項、應計費用及撥備	二十八	3,760	3,160
工程合約保證金	二十九	496	798
應付政府及其他關連人士之款項	三十	209	401
貸款及融資租賃債務	二十六B	33,474	30,942
遞延負債	三十一	85	78
遞延收益	十六B	6,226	8,411
稅項	十二A	1	—
		44,285	44,233
<b>少數股東權益</b>		8	—
<b>淨資產</b>		56,827	53,893
<b>股東資金</b>			
股本、股份溢價及資本儲備	三十二	33,910	32,807
其他儲備	三十三	22,917	21,086
		56,827	53,893

於二零零三年三月六日獲董事局通過及核准發布。

蘇澤光  
錢果豐  
梁國權

第七十四至一百一十六頁之附註屬本帳項之一部分。



# 資產負債表

於十二月三十一日 百萬港元	附註	2002	2001 (附註四十二A)
<b>資產</b>			
固定資產	十四		
— 投資物業		10,267	10,363
— 其他物業、機器及設備		83,766	68,880
		<b>94,033</b>	79,243
在建鐵路工程	十五	109	12,873
發展中物業	十六A	2,870	3,361
遞延開支	十七	106	326
於附屬公司之投資	十九	163	49
員工置業貸款	二十	84	127
待售物業	二十一	794	689
存料與備料	二十二	259	261
應收帳項、按金及預付款項	二十三	718	837
應收政府及其他關連人士之款項	二十四	293	182
現金及現金等價物	二十五	1,563	112
		<b>100,992</b>	98,060
<b>負債</b>			
銀行透支	二十六B	34	49
短期貸款	二十六B	—	394
應付帳項、應計費用及撥備	二十八	3,682	3,124
工程合約保證金	二十九	496	798
應付政府及其他關連人士之款項	三十	8,799	5,432
貸款及融資租賃債務	二十六B	24,974	25,942
遞延負債	三十一	85	78
遞延收益	十六B	6,226	8,411
		<b>44,296</b>	44,228
<b>淨資產</b>		<b>56,696</b>	53,832
<b>股東資金</b>			
股本、股份溢價及資本儲備	三十二	33,910	32,807
其他儲備	三十三	22,786	21,025
		<b>56,696</b>	53,832

於二零零三年三月六日獲董事局通過及核准發布。

蘇澤光

錢果豐

梁國權

## 綜合股東權益變動表

截至十二月三十一日止年度 百萬港元	附註	2002	2001
於1月1日結餘(以往呈報)		<b>54,049</b>	50,355
有關僱員福利的會計政策變動	四十二A	<b>(201)</b>	(150)
於1月1日結餘(重列)		<b>53,848</b>	50,205
重估投資物業(虧絀)/盈餘	三十三	<b>(112)</b>	17
重估自用寫字樓土地及樓宇虧絀	三十三	<b>(92)</b>	(23)
在綜合損益帳中未確認的虧損淨額		<b>(204)</b>	(6)
年內淨利潤(以往呈報)			4,284
有關僱員福利的會計政策變動			(6)
年內淨利潤(二零零一年:重列)		<b>4,212</b>	4,278
年內批准股息	十	<b>(2,132)</b>	(1,203)
根據下列計劃發行股份:	三十二		
— 僱員認股權計劃		<b>37</b>	18
— 以股代息計劃		<b>1,066</b>	601
股東資金因股本交易而增加的淨額		<b>1,103</b>	619
於12月31日結餘		<b>56,827</b>	53,893

# 綜合現金流量表

截至十二月三十一日止年度 百萬港元	附註	2002	2001 (註附四十二D)
<b>經營活動現金流量</b>			
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤		4,014	4,053
就下列項目作出調整：			
員工置業貸款撥備減少		(1)	(2)
陳舊存貨撥備減少		(1)	(1)
出售固定資產虧損		17	6
項目研究及遞延開支註銷		209	-
出售無控制權附屬公司的投資收益		-	(12)
匯兌虧損/(收益)		1	(4)
未計營運資金變動前鐵路及相關業務之經營利潤		4,239	4,040
應收帳項、按金及預付款項(增加)/減少		(80)	82
存料及備料減少		3	15
應付帳項、應計費用及撥備增加		66	18
<b>經營活動所得現金淨額</b>		<b>4,228</b>	<b>4,155</b>
<b>投資活動現金流量</b>			
資本開支			
— 將軍澳支綫項目		(2,336)	(3,033)
— 物業發展項目		(377)	(746)
— 購買資產及其他資本性工程		(2,474)	(2,834)
收取物業發展商款項		2,646	350
出售物業所得款項		127	-
出售固定資產所得款項		1	-
減少於無控制權附屬公司的投資所得款項		9	25
收購附屬公司(扣除收購所得的現金)	三十四	6	-
透過員工置業貸款計劃借出款項		-	(3)
透過員工置業貸款計劃償還的本金		44	513
<b>投資活動所用現金淨額</b>		<b>(2,354)</b>	<b>(5,728)</b>
<b>融資活動現金流量</b>			
發行股本		37	18
取用貸款		3,731	11,153
償還貸款		(1,399)	(6,843)
融資租賃債務本金部分的遞減		(142)	(133)
徵收/(退回)可退還按金及更換設備儲備金		4	(2)
已付利息		(1,690)	(1,869)
已收利息		27	22
融資租賃租金的利息部分		(58)	(68)
已付財務開支		(19)	(68)
已付股息		(847)	(601)
<b>融資活動(所用)/所得現金淨額</b>		<b>(356)</b>	<b>1,609</b>
現金及現金等價物增加淨額		1,518	36
於1月1日之現金及現金等價物		166	130
於12月31日之現金及現金等價物	二十五	1,684	166

## 帳項附註

### 一 主要會計政策

#### A 帳項編製基準

(i) 本帳項乃按香港《公司條例》的公布規定而編製。此外，帳項亦根據香港會計師公會頒布所有適用的會計實務準則與詮釋、香港公認會計原則及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）之《證券上市規則》之適用披露規定編製。

(ii) 除投資物業及自用寫字樓土地及樓宇按重估值入帳外，本帳項是按歷史成本計算。

#### B 綜合基準

除無控制權附屬公司（見附註一D）外，綜合帳項包括公司及其所有附屬公司（「集團」）編製截至每年十二月三十一日止之帳項。於年內購入或出售之附屬公司業績分別按收購日起或至出售日止，於綜合損益帳中列帳。所有公司之間的重大交易及結餘，則於編製綜合帳項時抵銷。

#### C 附屬公司

根據香港《公司條例》，附屬公司乃指集團直接或間接持有其過半數已發行股本或控制其過半數的表決權或於董事局的組成有控制權的公司。如果公司有權直接或間接控制其他公司的財務及經營政策，以便從其業務中獲益，則後者被視為附屬公司。於附屬公司的投資乃按成本扣除任何減值虧損（見附註一G）後，列入公司之資產負債表內。

#### D 無控制權附屬公司

集團對八達通卡有限公司（「八達通」）之董事局並無實際控制權，故八達通被視為共同控制企業。於八達通之投資乃按《會計實務準則》第二十一號「合營業務的會計處理」所述，以權益法在公司綜合帳項中列帳。

#### E 收入確認

在涉及交易之經濟利益可能會流入集團，及收入能可靠地計算時，收入於損益帳內確認如下：

- (i) 車費在乘客使用車程服務後，確認為收入。
- (ii) 廣告收入及在地鐵範圍內提供電訊服務的服務費，在提供有關服務後確認為收入。
- (iii) 根據營業租賃出租的投資物業、車站小商店及其他鐵路物業的租金收入按租約條款入帳。或然租金於所賺取的會計期間確認為收入。物業管理收入在提供有關服務後確認。

#### F 固定資產

(i) 投資物業按每年由獨立專業合資格估價師釐定的公開市值列於資產負債表內。

在重估時出現的投資物業價值變動，均計作投資物業重估儲備的變動，惟下列情況例外：

- 若就整個組合而言，投資物業重估儲備的結餘不足以彌補重估虧絀，所超出之虧絀數額將記入損益帳；及
- 若以往曾將重估虧絀撥入損益帳，而其後出現重估盈餘，此盈餘會先記入損益帳（但以過往撥入損益帳的虧絀數額為限），然後記入投資物業重估儲備。

出售投資物業時，與其有關的投資物業重估儲備部分，將轉入損益帳內。

(ii) 租賃土地及樓宇包括車廠租賃土地與自用寫字樓土地及樓宇：

(a) 車廠租賃土地以原值減累計折舊及減值虧損列帳。

(b) 自用寫字樓土地及樓宇按於重估日期的現有用途的公開市值，減去重估後的累計折舊計入資產負債表。此項資產每年由獨立合資格估價師進行重估。因重估自用寫字樓土地及樓宇而產生之價值變動，會計作固定資產重估儲備的變動，惟下列情況例外：

- 若與自用寫字樓土地及樓宇有關的固定資產重估儲備的結餘不足以彌補該物業的重估虧絀，所超出之虧絀數額會記入損益帳；及

- 若以往曾將重估虧絀撥入損益帳，而其後出現重估盈餘，此盈餘會先記入損益帳（但以過往撥入損益帳的虧絀數額為限），然後記入固定資產重估儲備。

(iii) 土木工程與機器及設備以原值減累計折舊及減值虧損列帳。

(iv) 有關鐵路營運的在建資產以原值扣除減值虧損列帳。原值包括直接建造費用，例如物料、員工薪酬與一般費用，以及在建造或安裝與測試期間的資本化利息支出。當資產投入預定用途所需的絕大部分準備工作完成後，上述費用便會停止撥作資本，並轉列為固定資產。

(v) 融資租賃乃承租人承擔擁有資產之絕大部分風險及回報之租賃。如集團以融資租賃方式購買資產，則租賃資產之公允價值或該項資產之最低租金現值（按租賃內含利率計算）兩者中較低之數額計入固定資產內，而相應的債項則在扣除財務開支後記入融資租賃債務。

## 一 主要會計政策 (續)

營業租賃乃出租人並無將擁有資產之所有風險及回報轉讓之租賃。集團根據營業租賃出租之資產會按其性質計入資產負債表內，並按集團之折舊政策計提折舊(如適用)。減值虧損按有關資產減值虧損的會計政策入帳。因營業租賃產生之收入會按附註一E所列之集團收入確認政策確認。

(vi) 如與現有固定資產有關的後期開支能夠令該項資產為集團帶來較原先所評定的表現水平更多的經濟效益，則有關開支會計入該項資產的帳面價值內。

用於恢復或維持現存固定資產原先評定的表現水平的維修或保養開支，均於產生時列作開支。

(vii) 除投資物業以外的固定資產因報廢或出售而出現的收益或虧損，以該項資產的估計出售收益淨額與帳面值的差額釐定，並於報廢或出售當日記入損益帳列為收入或支出。有關的重估盈餘將由固定資產重估儲備轉撥入保留溢利。

### G 資產減值虧損

公司於每個結算日檢討內部及外間資料，以確認下列資產是否可能出現減值現象或之前所確認之減值虧損是否已不存在或可能已減少：

- 固定資產(以重估值列帳的物業除外)；
- 在建鐵路工程；
- 發展中物業；
- 遞延開支；及
- 於附屬公司的投資。

如出現任何減值的現象，便需估計資產之可收回價值。

資產之可收回價值乃其售價淨額及使用價值之較高者。於評估使用價值時，估計之未來現金流量乃利用稅前貼現率(反映現時市場對貨幣時間價值以及與資產相關風險之評估)，貼現至其現值。如個別資產未能在大致獨立於其他資產下賺取現金流量，則就能獨立賺取現金流量之最小組別資產(即賺取現金單位)釐訂可收回價值。

減值虧損乃於資產之帳面值超逾其可收回價值時確認。

如有關於釐訂資產可收回價值之估計有利好變動，則撥回減值虧損。

撥回減值虧損之數額僅限於假設過往年度並沒有計提減值虧損之資產帳面值。撥回減值虧損之數額將於確認撥回之年度計入損益帳。

### H 折舊

(i) 租賃年期尚餘二十年以上的投資物業並不計提折舊。

(ii) 除投資物業及在建資產以外的固定資產，其原值或估值按下述預計可使用年限內以直綫法予以攤銷：

#### 租賃土地及樓宇

自用寫字樓土地及樓宇	五十年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限
車廠租賃土地	尚餘租賃年期

#### 土木工程

路軌(最初原值)	無限期*
挖掘及鑽孔	無限期
隧道內壁鋪砌、地下土木結構、架空結構及海底隧道	100年
車站樓宇結構	.80 – 100年
車廠結構	.80年
混凝土車站小商店結構	.20年
車站修飾	.20 – 25年

#### 機器及設備

電動列車	.35 – 40年
月台幕門	.35年
環境控制系統、升降機與扶手電梯及排水系統	.20 – 30年
供電設備、金屬車站小商店、防火系統、電池操作列車及其他機械設備	.20年
列車控制及訊號儀器、自動收費系統及廣告牌	.15年
柴油列車、電訊系統、維修設備、寫字樓傢具及設備	.10年
電腦軟件牌照	.7年
清潔用具、電腦設備及工具	.5年
車輛	.4年

\* 替換路軌的開支記入損益帳作為收益開支。

## 一 主要會計政策 (續)

不同類別固定資產的可使用年限會因應資產的實際狀況、以往的使用情況及現行資產重置計劃，定期進行檢討。如折舊支出與先前的估計出現重大變化，則會調整現行及未來期間的折舊支出。

(iii) 在建資產並不計提折舊，直至建造完成及資產可作預定用途時為止。

(iv) 以融資租賃持有的資產會按租賃年期或上述所列資產的預計可使用年限兩者中較短期限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計算折舊。假使集團在租賃期滿時取得該等資產的所有權，則只會按資產的預計可使用年限，以足以攤銷資產成本的比率每年以等額計算折舊。

### I 建造成本

(i) 集團就建議的鐵路建造工程進行可行性研究所產生的費用(包括顧問費、內部員工薪酬與一般費用)的處理方式如下：

- 如建議的工程仍在初步審議階段，不能肯定會否落實，有關的費用自損益帳註銷；及
- 如建議的工程處於詳細研究階段，並已按照可行的財務計劃原則上獲董事局成員批准進行，有關的費用會列作遞延開支，直至與政府達成項目協議後，即撥入在建鐵路工程。

(ii) 與政府達成項目協議後，所有有關建造鐵路的費用均列入為在建鐵路工程。直至鐵路啟用後，有關的建造費用即撥入固定資產。

### J 物業發展

(i) 集團就物業發展項目進行地盤準備工作所產生的費用，均列入為發展中物業。

(ii) 向發展商收取的物業發展款項，將用以沖銷與該物業發展項目有關的數額。向發展商收取的款項如超出發展中物業結餘，餘額會撥入遞延收益。在此等情況下，集團就有關該發展項目的進一步開支，均會自遞延收益中扣除。

(iii) 至於集團保留的物業所產生的支出，則在獲發入伙紙後及該等物業投入使用時，始撥入固定資產。

(iv) 如集團與發展商達成協議重新發展現有自用物業，在重新發展前，有關物業會按現有用途重新估值。因重新估值而產生的盈餘會記入固定資產重估儲備。於重建工程展開時，有關物業的帳面淨值會撥入發展中物業。

(v) 與物業發展商共同發展物業的利潤，將在下列情況下在損益帳內確認：

• 如集團在工程展開時已向發展商收取款項，當地基和地盤準備工程完竣並可進行發展上蓋物業，及已預計集團在該等項目所需承擔的風險和責任時，該款項所產生的利潤才會獲確認；

• 如集團分攤發展項目的售樓款項，該款項所產生的利潤將於發展物業獲發入伙紙，並且收入及成本之數額能可靠地計算後才會獲確認；及

• 如集團在工程完竣時獲分配發展項目的部分資產，當交收該等資產時，才會按資產之公允價值確認為利潤。

於確認利潤時，與該發展項目有關的遞延收益或發展中物業結餘會視情況記入損益帳作為收益或支出。

(vi) 如集團須就所保留將予重新發展的物業一部分向發展商支付代價，集團所佔重新發展項目的利潤(包括已向發展商收取的任何款項)須在集團的應負責任及已實現利潤的數額能準確地確定後，始記入損益帳內。

(vii) 如於發展項目完成後，獲分派作利潤及持有作待售用途之物業會按其於收取時之估計可實現淨值列帳。可實現淨值乃指估計售價減出售有關物業之成本。於出售物業時，該等物業的帳面金額於確認有關收入年度確認為出售物業成本。因物業降值至可實現淨值而產生的任何虧損，於減值年度確認作開支。因可實現淨值增加引致任何物業減值的回撥，則於該回撥年度確認作該年度出售物業成本的減少。

### K 營業租賃開支

根據營業租賃支付的租金於租賃期內以直線法記入損益帳內，但就在建鐵路工程、發展中物業及建議中之資本性工程所支付的租金，則分別撥入在建鐵路工程、發展中物業及遞延開支內。

### L 存料與備料

存料與備料分為經常性及資本性。經常性項目以加權平均成本法，按成本值歸入資產負債表內，並在適當時候為陳舊存貨作出準備。資本性項目則按成本值減累計折舊及減值虧損列為固定資產，折舊按計入儲備的資本性備料的相關固定資產所適用的折舊比率計算。

### M 現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、於銀行及其他財務機構的活期存款，及短期和流通率極高的投資，此等投資可隨時轉換為既定金額的現金，其價值變動風險有限及於購入後三個月內到期。而就綜合現金流量表而言，須於通知時即時償還並構成集團的現金管理中不可分割部分的銀行透支亦歸入現金及現金等價物內。

## 一 主要會計政策 (續)

### N 利息及財務開支

在建資產所需融資直接產生的利息開支，在資產建成或投入使用前予以資本化。因購置資產的外幣貸款而產生之匯兌差額，只會於其作為一項利息成本調整時才予以資本化。其他用途的利息開支記入損益帳。

以融資租賃持有的資產，其租賃款項的內含財務開支於租賃期內記入損益帳，以使按每一個會計期間的債務餘額計出的每期息率大致相若。

利率掉期合約的應計收支差額在利息開支中確認及調整。

### O 外幣兌換

年內以外幣結算的交易按交易日的匯率折算為港元入帳。貨幣性外幣資產及負債均按結算日的匯率換算為港元。至於對沖外幣負債的遠期外匯合約、掉期合約及期權，則按結算日的匯率重估於該日的價值。外幣負債因外匯波動而產生的盈虧與貨幣對沖交易的盈虧互相抵銷。因換算外幣及重估遠期外匯合約、掉期合約及期權而產生的差額皆在損益帳內處理。

海外企業的業績按年內平均匯率折算為港元；資產負債表項目則按結算日的匯率折算為港元。所產生的匯兌差額作為儲備變動處理。

### P 遞延稅項

所有因重大時差而可能於可見未來產生引致對稅項的影響，均依負債法計提遞延稅項準備。

因累計稅務虧損而產生的遞延稅項的資產，只會在集團於可見的未來合理地保證有足夠的應課稅溢利來抵償現有虧損的情況下才會被確認。

集團並無就海外保留盈利計提遞延稅項準備。

### Q 僱員福利

(i) 薪金、年假、外遊費用津貼及其他非貨幣性利益乃於集團僱員提供相關服務的年度內計算及確認為開支，惟就建造項目及資本性項目員工所提供的福利，則予以資本化作為資產成本的一部分。

(ii) 界定供款退休計劃的供款，包括根據香港《強制性公積金計劃條例》所規定的強制性公積金（「強積金」）供款，乃於產生時在損益帳中確認為開支，惟就建造項目及資本性項目員工所作出供款，則予以資本化作為資產成本的一部分。

(iii) 集團就界定福利退休計劃的淨責任，為就各項計劃獨立估計僱員於本年度及過往年度提供服務所賺取的未來利益金額；該利益乃折現至其現值，再減去有關計劃資

產的公允價值。折現率則採用優質公司債券（到期日接近集團責任累算期者）於結算日的收益率。如此等債券沒有活躍市場，則採用政府債券的市場收益率。是項計算由合資格精算師以預計單位給付成本法進行。

當計劃的利益有所改善，有關僱員過往服務的增值部分，乃於損益帳中確認為開支；倘屬從事項目的僱員，則按利益既得前的平均年期以直線法撥作有關建造項目或資本性項目的成本部分予以資本化。倘利益即時歸屬予僱員，則即時以類似方式確認為開支。

在計算集團於計劃的責任時，倘任何累計未確認精算損益超過界定福利責任現值或計劃資產公允價值（以較高者為準）的百分之十，該超額部分乃按參與計劃的僱員的預計平均剩餘工作年期於損益帳確認。否則，精算損益不予確認。

倘計算集團淨責任所得金額為負數，應確認為資產的數額須以任何累計未確認精算淨虧損及過往服務成本及計劃的任何未來退款額現值或計劃的未來供款的減少的總淨值為限。

(iv) 當集團向僱員授出認股權以認購公司股份，於授出日概不會確認為僱員福利成本或責任。當認股權獲行使，股本將增加至與授出股份所得款項的相同金額。

(v) 終止僱傭福利僅於集團具備正式而詳細的方案及不可能撤回方案的情況下，明確顯示終止聘用或因採取自願離職措施而提供福利時，方予確認。

### R 退休金計劃

集團實施職業退休金計劃（「地鐵有限公司退休金計劃」）及一項補充計劃地鐵有限公司Retention Bonus Scheme。該項補充計劃，主要為以從事項目為主的員工遭裁退時，為他們提供額外福利。

另外，集團亦已根據《強積金條例》的規定透過參與獨立強積金服務供應商提供之集體信託計劃，設立強積金計劃。

僱主對地鐵有限公司退休金計劃的界定供款部分及強積金計劃所作的供款，乃根據附註一Q(ii)所載政策於帳項內確認。

僱主就地鐵有限公司退休金計劃僱員的混合福利部分所作的供款，乃根據退休金計劃規則及《職業退休計劃條例》的條款由獨立精算師每年計算，該筆供款乃用作支付根據附註一Q(iii)於帳項內確認的退休金開支。任何有關退休金的盈虧將於資產負債表的應計或預付福利開支帳項（視情況而定）中處理。

## 一 主要會計政策 (續)

### S 撥備及或然負債

當公司或集團因過往事件而產生法律或推定之責任，導致有流出經濟利益之責任承擔，而公司又能就該責任承擔數額作出可靠評估時，應予該不明確時間及數額之承擔確認撥備。倘時間價值屬重大，則撥備乃按預期清償債項所須開支之現值入帳。

倘無須導致流出經濟利益或不能合理估計有關數額，則有關債項乃以或然負債形式披露，惟可能流出經濟利益之機會極微者除外。須待發生或不發生一項或多項未來事項後始能確定之可能債項，亦須以或然負債形式披露，惟可能流出經濟利益之機會極微者除外。

### T 共同控制業務

根據《會計實務準則》第二十一號「合營業務的會計處理」，集團與發展商就機場鐵路及將軍澳綫沿綫物業發展項目達成的安排，均被視為共同控制業務。按照該等物業發展安排，集團通常自行負責本身的開支，包括內部員工薪酬及準備工程的開支；至於土地補價、建造成本、專業費用等一切其他工程開支，一般由發展商承擔。而該等開支會在分攤收益盈餘前，在售楼款項中扣除。集團會就本身所擁有該等業務的權益，將已扣除預收款項後的準備工程開支列作發展中物業。如來自發展商的預收款項超出集團有關開支，超出之數額會記入遞延收益。集團就物業發展所作出的員工薪酬、一般費用及顧問費用等開支，亦會撥作資本，確認為發展中物業。集團所享有該等業務賺取的收入，會按照附註一，在扣除當時發展中物業的有關結餘後，記入損益帳內。

### U 業務分類報告

業務分類乃集團從事提供產品或服務(業務分類)或在一特定經濟環境提供在風險及回報上有別於其他業務類別的產品或服務(地域分類)的可予區分部分。

根據集團的內部財務報告系統，集團選取業務分類資料為首要申報格式。由於集團接近所有主要業務均在香港進行，因此並無提供地域分類資料。

分類收益、開支、業績、資產及負債包括可直接歸入某一類別的項目以及可按合理基準分配予該類別的項目。分類收益、開支、資產及負債均在綜合過程中沖銷集團間結餘及集團間交易前釐定，惟屬於集團企業的單一類別內該等集團間結餘及交易者除外。

分類資本開支乃年內購入預期可使用年期超過一年的分類資產所招致的總成本。

不予分類項目主要包括財務及公司資產、計息貸款、借貸、分佔無控制權附屬公司業績、公司及融資開支，以及少數股東權益。

### V 關連人士

就該等財務報表而言，倘集團有能力直接或間接控制另一方人士或對另一方人士的財政及營運決策發揮重大影響力，該另一方人士乃視作與集團有關連，反之亦然；又或倘集團與另一方人士受到共同控制或受制於共同重大影響力，亦會視為關連人士。關連人士可以指個人或其他實體。

### W 政府援助

政府援助指以資源轉撥形式作出的政府資助，公司則須遵守附帶條件。政府援助相當於資產成本補償，將會在計算資產帳面值時在資產成本中扣除，惟扣除的金額將以結算日已收及應收金額為限。倘已收或應收援助金額超出於結算日的資產成本，超出部分將轉撥為遞延收益，以抵銷未來資產成本。

## 二 車費收入

地鐵行車綫包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫及將軍澳綫。將軍澳綫的車費收入是指該行車綫於二零零二年八月十八日通車後的車費收入。

## 三 非車費收入

### A 車站內其他業務收入

百萬港元	2002	2001
車站內其他業務收入包括：		
廣告	399	428
小商店租賃	238	221
電訊收入	186	173
其他業務收入	156	151
	<b>979</b>	<b>973</b>

### B 租務及管業收入

百萬港元	2002	2001
租金收入來自：		
德福廣場	371	353
綠楊坊	105	104
杏花新城	113	80
青衣城	181	176
其他物業	127	104
	<b>897</b>	<b>817</b>
管業收入	85	73
物業代理收入	5	1
	<b>987</b>	<b>891</b>



#### 四 未計折舊前經營開支

A 員工薪酬及有關費用包括下列退休金開支：

百萬港元	2002	2001 (附註四十二A)
界定供款計劃及強制性公積金供款	13	12
界定福利計劃負債增加 (附註三十六C)	149	176
	162	188

由於並無根據《會計實務準則》第三十四號進行獨立精算估值，以確定計劃於二零零一年一月一日的狀況，故此於二零零一年內確認的界定福利開支乃未經重列。於截至二零零一年十二月三十一日止年度的綜合損益帳內確認的金額，乃以集團於年內對計劃所作實際供款為依據。

B 維修及保養費用主要指外判的維修及經常性工程。其他例行的維修保養工作由公司內部負責，有關的費用已計入員工薪酬及耗用的存料與備料內。

C 項目研究及遞延開支註銷包括：

百萬港元	2002	2001
沙田至中環綫(附註十七)	42	-
北港島綫(附註十七)	85	-
連接北港島綫的機場鐵路改善工程	63	-
其他	28	16
	218	16

D 其他費用包括下列支出：

百萬港元	2002	2001
核數師酬金		
— 核數服務	3	3
— 其他服務	1	1
出售固定資產虧損	17	6
營業租賃費用：		
寫字樓及員工宿舍	12	15
減：資本化數額	9	10
	3	5

#### 五 董事局成員及執行總監會成員酬金

A 董事局成員及執行總監會成員酬金

根據香港《公司條例》第161條披露的董事局成員及執行總監會成員的酬金總額如下：

百萬港元	2002	2001
袍金	2	2
薪酬、津貼及實物收益	32	33
退休金計劃供款	4	4
	38	39

薪酬、津貼及實物收益包括若干執行總監會成員行使認股權所得之二十萬港元已實現利益(二零零一年：六十萬港元)。批授予執行總監會成員的認股權詳情於附註五B披露。津貼及實物收益還包括房屋、醫療及教育津貼。

公司非執行董事並無特定任期，除根據《地下鐵路條例》(香港法例第556章)第八條委任者外，有關董事按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。

董事局成員及執行總監會成員的酬金總額在下列範圍內：

酬金	2002 數目	2001 數目
0港元– 250,000港元	13	9
500,001港元– 1,000,000港元	1	-
3,500,001港元– 4,000,000港元	1	-
4,500,001港元– 5,000,000港元	5	5
5,000,001港元– 5,500,000港元	-	1
7,500,001港元– 8,000,000港元	1	1
	21	16

上表所示資料包括最高收入的五位僱員在內。獨立非執行董事的酬金則屬第一個薪酬範圍內。

#### B 認股權

根據附註四十一A所述公司的全球發售前認股權計劃(「認股權計劃」)，除梁國權先生外，蘇澤光先生及每位執行總監會成員均於二零零零年九月二十日獲授認股權，可分別認購1,599,000股及1,066,000股股份。梁國權先生於二零零二年二月一日加入公司，故並非認股權計劃的受益人。

根據認股權計劃的授權條款，各合資格執行總監會成員必須在下列時間繼續實益擁有股份：(i)於二零零一年十月二十六日後任何時間，主席須擁有最少40,000股股份及其他執行總監會成員須各擁有最少23,000股股份；及(ii)於二零零二年十月二十六日後任何時間，主席須擁有最少80,000股股份及其他執行總監會成員須各擁有最少46,000股股份。

執行總監會每名成員於二零零二年十二月三十一日之已行使及尚未行使認股權詳情，載於董事局報告書中「董事局成員及執行總監會成員之股份權益」一段。

## 六 物業發展利潤

百萬港元	2002	2001
物業發展利潤包括：		
轉撥自遞延收益(附註十六B)	2,548	2,110
分佔發展盈餘款項	6	1,096
由攤分資產所得之利潤	1,203	56
其他一般費用	(2)	(14)
	<b>3,755</b>	<b>3,248</b>

分佔發展盈餘款項包括待售物業的減值撥備四千四百萬港元(二零零一年：無)及出售物業成本一億一千八百萬港元(二零零一年：無)。

## 七 折舊

百萬港元	2002	2001
折舊包括計提自：		
車務運作		
—以融資租賃持有的固定資產	19	19
—其他鐵路固定資產	2,321	2,036
與地鐵車站內廣告、小商店及其他業務有關的資產	106	97
不予分類的公司資產	24	26
	<b>2,470</b>	<b>2,178</b>

## 八 利息及財務開支

百萬港元	2002	2001
下列各項的利息開支：		
銀行貸款與透支及需在五年內全部償還的資本市場貸款	823	910
不需在五年內全部償還的資本市場貸款	867	861
融資租賃債務	53	64
財務開支	28	88
匯兌收益	-	(1)
已予資本化的利息開支：		
將軍澳支綫項目	(423)	(661)
物業發展項目	(86)	(144)
其他資本性工程	(81)	(167)
在建資產	(28)	(54)
	<b>(618)</b>	<b>(1,026)</b>
	<b>1,153</b>	<b>896</b>
下列各項的利息收入：		
銀行及其他財務機構存款	(25)	(2)
員工置業貸款	(3)	(20)
	<b>(28)</b>	<b>(22)</b>
	<b>1,125</b>	<b>874</b>

利息開支按集團所需負擔的每月平均資金成本予以資本化。年內的每月平均利率由每年五厘二至五厘四不等(二零零一年：每年五厘四至七厘五)。

## 九 股東應佔利潤

綜合股東應佔利潤包括已於公司帳項內處理的利潤四十一億四千二百萬港元(二零零一年：四十二億四千二百萬港元，重列)。

## 十 股息

年內已付及擬派之股息如下：

百萬港元	2002	2001
已批准及已付股息		
— 於2002年批准及支付之2001年末期股息每股28仙(2000年：10仙)	1,415	500
— 2002年中期股息每股14仙(2001年：14仙)	717	703
	<b>2,132</b>	1,203
擬派股息		
— 結算日後擬派之末期股息每股28仙(2001年：28仙)	1,444	1,415

於結算日後擬派之末期股息並未於結算日確認為負債。

年內，所有登記地址位於香港的股東可選擇以股代息。公司的最大股東財政司司長法團已選擇收取股份以取代部分可獲的股息，以確保公司以現金派發之應付股息總額不超過百分之五十。支付予財政司司長法團之股息詳情於附註三十九J披露。

根據集團與政府訂立的竹篙灣支綫項目協議下的融資安排，政府已放棄公司於年內向其宣派及應付的中期現金股息二億一千九百萬港元(二零零一年：無)(附註三十九F)。

## 十一 每股盈利

每股基本盈利以年內股東應佔利潤四十二億一千二百萬港元(二零零一年：四十二億七千八百萬港元，重列)及年內已發行之加權平均普通股數5,098,511,864股(二零零一年：5,015,601,057股)計算。

每股攤薄盈利以年內股東應佔利潤四十二億一千二百萬港元(二零零一年：四十二億七千八百萬港元，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5,105,400,689股(二零零一年：5,030,188,894股)計算如下：

	2002	2001
用作計算每股基本盈利的加權平均普通股數目	5,098,511,864	5,015,601,057
被視作以無代價發行的普通股數目	6,888,825	14,587,837
用作計算每股攤薄盈利的加權平均普通股數目	5,105,400,689	5,030,188,894

## 十二 稅項

### A 利得稅

綜合損益帳及綜合資產負債表內的稅項為海外顧問服務所賺取之收入的海外稅務責任，按有關國家當時適用的稅率計算。

由於公司及其本地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，或於二零零二年十二月三十一日持續錄有稅務虧損，故並無於公司及其本地附屬公司的綜合損益帳作出香港利得稅準備。

### B 遞延稅項

由於預計在可見的未來，因折舊免稅額大於有關折舊而產生潛在負債的可能性不大，因此毋須作出遞延稅項撥備。

尚未計提準備的遞延稅項的主要組成部分為：

百萬港元	2002	2001
折舊免稅額與有關折舊之間的差額	6,467	5,932
稅務虧損所產生的未來收益	(4,342)	(4,450)
其他時間差異	1,117	1,117
遞延稅項負債淨額	3,242	2,599

因重估物業而產生的盈餘並沒有作出遞延稅項撥備，因為按帳面值出售該等資產會帶來毋須繳稅的資本性收益。

### 十三 業務分類資料

主要業務經營業績概述如下：

百萬港元	車務運作	車站內 其他業務	租務 及管業	車務運作 及相關 業務總計	物業發展	總計
<b>2002</b>						
收入	5,720	979	987	7,686	–	7,686
減：未計折舊前經營開支	2,804	185	167	3,156	–	3,156
	2,916	794	820	4,530	–	4,530
物業發展利潤	–	–	–	–	3,755	3,755
未計折舊前經營利潤	2,916	794	820	4,530	3,755	8,285
減：折舊	2,339	106	1	2,446	–	2,446
	<b>577</b>	<b>688</b>	<b>819</b>	<b>2,084</b>	<b>3,755</b>	5,839
不予分類的公司開支						(540)
利息及財務開支(淨額)						(1,125)
分佔無控制權附屬公司利潤						39
稅項						(1)
<b>截至2002年12月31日止年度利潤</b>						<b>4,212</b>
<b>資產</b>						
營運資產	80,216	1,327	10,380	91,923	104	92,027
在建鐵路工程	109	–	–	109	–	109
在建鐵路資產	2,453	1	–	2,454	–	2,454
發展中物業	–	–	–	–	2,870	2,870
待售物業	–	–	–	–	794	794
	82,778	1,328	10,380	94,486	3,768	98,254
於無控制權附屬公司之權益						88
不予分類的資產						2,778
<b>總資產</b>						<b>101,120</b>
<b>負債</b>						
分類負債	3,690	182	367	4,239	312	4,551
遞延收益	–	–	–	–	6,226	6,226
	3,690	182	367	4,239	6,538	10,777
不予分類的負債						33,508
少數股東權益						8
<b>總負債</b>						<b>44,293</b>
<b>其他資料</b>						
以下各項的資本性開支：						
營運及在建資產	4,215	722	39			
在建鐵路工程	220					
發展中物業					356	
除折舊外的非現金開支	14	3	–			

### 十三 業務分類資料 (續)

百萬港元	車務運作	車站內 其他業務	租務 及管業	車務運作 及相關 業務總計	物業發展	總計 (附註 四十二A)
2001						
收入	5,728	973	891	7,592	–	7,592
減：未計折舊前經營開支	2,856	197	159	3,212	–	3,212
	2,872	776	732	4,380	–	4,380
物業發展利潤	–	–	–	–	3,248	3,248
未計折舊前經營利潤	2,872	776	732	4,380	3,248	7,628
減：折舊	2,053	97	2	2,152	–	2,152
	819	679	730	2,228	3,248	5,476
不予分類的公司開支						(353)
利息及財務開支(淨額)						(874)
分佔無控制權附屬公司利潤						29
截至2001年12月31日止年度利潤						4,278
<b>資產</b>						
營運資產	64,415	1,207	10,417	76,039	301	76,340
在建鐵路工程	12,873	–	–	12,873	–	12,873
在建鐵路資產	3,024	–	–	3,024	–	3,024
發展中物業	–	–	–	–	3,361	3,361
待售物業	–	–	–	–	689	689
	80,312	1,207	10,417	91,936	4,351	96,287
於無控制權附屬公司之權益						49
不予分類的資產						1,790
總資產						98,126
<b>負債</b>						
分類負債	3,773	164	359	4,296	141	4,437
遞延收益	–	–	–	–	8,411	8,411
	3,773	164	359	4,296	8,552	12,848
不予分類的負債						31,385
總負債						44,233
<b>其他資料</b>						
以下各項的資本性開支：						
營運及在建資產	2,201	581	196			
在建鐵路工程	3,679					
發展中物業					789	
除折舊外的非現金開支	6	1	3			

由於公司及其附屬公司接近所有主要業務均在香港經營，故並無呈列任何按地域劃分之分析。

## 十四 固定資產

## 集團

百萬港元	投資物業	租賃土地 及樓宇	土木工程	機器及設備	在建資產	總計
原值或估值						
於2002年1月1日	10,363	1,603	36,191	43,423	3,024	94,604
添置	16	-	-	62	1,928	2,006
清理/註銷	-	-	(3)	(122)	(91)	(216)
重估虧絀(附註三十三)	(112)	(115)	-	-	-	(227)
重新歸類	-	-	(13)	13	-	-
將軍澳支綫項目投入 使用(附註十五)	-	150	8,374	7,279	-	15,803
其他投入使用資產	-	-	543	1,864	(2,407)	-
於2002年12月31日	10,267	1,638	45,092	52,519	2,454	111,970
原值	-	731	45,092	52,519	2,454	100,796
於2002年12月31日估值	10,267	907	-	-	-	11,174
累計折舊						
於2002年1月1日	-	73	1,969	13,319	-	15,361
年內折舊	-	34	357	2,079	-	2,470
清理後撥回	-	-	(2)	(106)	-	(108)
重估後撥回(附註三十三)	-	(23)	-	-	-	(23)
於2002年12月31日	-	84	2,324	15,292	-	17,700
<b>2002年12月31日帳面淨值</b>	<b>10,267</b>	<b>1,554</b>	<b>42,768</b>	<b>37,227</b>	<b>2,454</b>	<b>94,270</b>
2001年12月31日帳面淨值	10,363	1,530	34,222	30,104	3,024	79,243

## 十四 固定資產 (續)

## 公司

百萬港元	租賃土地及樓宇		土木工程	機器及設備	在建資產	總計
	投資物業					
原值或估值						
於2002年1月1日	10,363	1,603	36,191	43,423	3,024	94,604
添置	16	-	-	59	1,926	2,001
清理 / 註銷	-	-	(3)	(122)	(91)	(216)
轉撥至附屬公司	-	-	-	(609)	(2)	(611)
重估虧絀(附註三十三)	(112)	(115)	-	-	-	(227)
重新歸類	-	-	(13)	13	-	-
將軍澳支綫項目投入 使用(附註十五)	-	150	8,374	7,279	-	15,803
其他投入使用資產	-	-	543	1,864	(2,407)	-
於2002年12月31日	10,267	1,638	45,092	51,907	2,450	111,354
原值	-	731	45,092	51,907	2,450	100,180
於2002年12月31日估值	10,267	907	-	-	-	11,174
累計折舊						
於2002年1月1日	-	73	1,969	13,319	-	15,361
年內折舊	-	34	357	2,020	-	2,411
清理後撥回	-	-	(2)	(106)	-	(108)
轉撥至附屬公司後撥回	-	-	-	(320)	-	(320)
重估後撥回(附註三十三)	-	(23)	-	-	-	(23)
於2002年12月31日	-	84	2,324	14,913	-	17,321
<b>2002年12月31日帳面淨值</b>	<b>10,267</b>	<b>1,554</b>	<b>42,768</b>	<b>36,994</b>	<b>2,450</b>	<b>94,033</b>
2001年12月31日帳面淨值	10,363	1,530	34,222	30,104	3,024	79,243

A 所持有位於香港的投資物業和租賃土地及樓宇的剩餘租賃年期如下：

## 集團及公司

百萬港元	租賃土地及樓宇					
	投資物業		車廠租賃土地		寫字樓土地及樓宇	
	2002	2001	2002	2001	2002	2001
帳面淨值或估值						
五十年以上	1,436	1,522	169	172	15	16
十年至五十年	8,831	8,841	478	336	892	1,006
	<b>10,267</b>	10,363	<b>647</b>	508	<b>907</b>	1,022

集團並無持有租賃年期尚餘二十年或以下的投資物業。



#### 十四 固定資產(續)

**B** 與鐵路營運有關的土木工程、機器及設備所坐落的土地，有關的租賃是根據一項年期至二零四七年六月三十日的租約批予公司，此租約的年期已延長至二零五零年六月二十九日。現假設租賃可獲續期，同時鐵路於二零五零年後將繼續營運。

根據租賃條款，公司須自行承擔包括地下及架空結構等所有租賃用地的維修保養開支。至於坐落於如青嶼幹綫等與其他用戶共用的結構內的鐵路範圍，公司只須負責與鐵路有關的維修。按租賃條款所支付的一切維修費用，均記入損益帳內作為鐵路經營開支。

**C** 集團的所有投資物業已於二零零二年十二月三十一日由特許測量師戴德梁行按公開市值作出重估。重估的主要基準乃按可收租金淨值以適當之回報率予以資本化，

**E** 固定資產包括透過下列被視為融資租賃協議持有的資產：

##### 集團及公司

百萬港元	原值 2002	累計折舊 2002	帳面淨值 2002	帳面淨值 2001
土木工程				
— 東區海底隧道	1,254	230	1,024	1,043

公司與新香港隧道有限公司簽訂了一份管理協議(「該協議」)，根據該協議，公司可使用東區海底隧道直至二零零八年。該協議包括的資產為有關鐵路部分的鐵路及附屬結構。

該協議期滿時，根據《東區海底隧道條例》，有關資產的所有權會賦予政府，而政府亦於一九八六年十月十七日與公司簽署諒解備忘錄，申明公司可按當時與政府訂立的條款獲賦予該等資產的所有權。公司於二零零零年六月三十日與政府簽訂另一協議，內容關於政府於二零零八年以象徵式代價將有關資產賦予公司，而公司亦承諾向政府作出若干金額之補償，預期有關補償額僅屬象徵性質。根據此項基準，公司就東區海底隧道每半年一次支付予新香港隧道有限公司的款項，已在帳項內列為融資租賃費用。

**F** 集團按營業租賃形式將投資物業及車站小商店出租。租約一般為期一至六年，並有權於租約期屆滿後續約，而屆時所有條款將重新商訂。租賃款項一般會每年調整以反映市場租值。若干租賃則按營業額計算額外租金。

並計入租約屆滿後續約時淨租金收益增加的可能性。因重新估值所產生的重估虧絀淨額一億一千二百萬港元(二零零一年：一千七百萬港元盈餘)已於投資物業重估儲備中沖銷(附註三十三)。

**D** 所有自用寫字樓土地及樓宇已於二零零二年十二月三十一日由特許測量師戴德梁行按現有用途，以公開市值作出重估。因重新估值所產生的重估虧絀淨額九千二百萬港元(二零零一年：二千三百萬港元虧絀)已轉撥入固定資產重估儲備以沖銷以往的重估盈餘(附註三十三)。

倘以原值減去累計折舊的方式計算，自用土地及樓宇於二零零二年十二月三十一日的帳面值應為九億二千八百萬港元(二零零一年：九億四千九百萬港元)。

集團及公司持作營業租賃用途之投資物業之帳面總值為一百零二億六千七百萬港元(二零零一年：一百零三億六千三百萬港元)。持作營業租賃用途之車站小商店之帳面總值為三億一千四百萬港元(二零零一年：二億零八百萬港元)，而有關之累計折舊為五千二百萬港元(二零零一年：四千五百萬港元)。

集團根據不可取消之營業租賃合約而有應收之未來最低租金總額如下：

##### 集團及公司

百萬港元	2002	2001
一年內	910	842
一至五年內	1,261	1,408
五年後	168	226
	2,339	2,476

## 十五 在建鐵路工程

## 集團及公司

百萬港元	於2002年 1月1日結餘	由遞延 開支撥入 (附註十七)	年內開支	啟用後轉撥 作固定資產 (附註十四)	於2002年 12月31日結餘
<b>將軍澳支綫項目</b>					
主要合約					
— 土木工程	5,866	—	804	(6,670)	—
— 機器及設備	2,359	—	958	(3,317)	—
— 委託予政府之工程	378	—	85	(463)	—
有關的建築成本					
— 地基審查	74	—	3	(77)	—
— 地盤租金	184	—	349	(533)	—
一般費用					
— 顧問諮詢費	801	—	36	(837)	—
— 員工薪酬及其他開支	1,742	—	312	(2,054)	—
財務開支	1,429	—	423	(1,852)	—
	12,833	—	2,970	(15,803)	—
<b>將軍澳支綫添加資本性工程項目</b>					
建築成本	1	—	—	—	1
顧問諮詢費	22	—	1	—	23
員工薪酬及其他開支	14	—	1	—	15
財務開支	3	—	1	—	4
	40	—	3	—	43
<b>竹篙灣支綫項目</b>					
建築成本	—	9	130	—	139
顧問諮詢費	—	18	17	—	35
員工薪酬及其他開支	—	41	68	—	109
財務開支	—	—	2	—	2
	—	68	217	—	285
已收取政府援助(附註三十九F)					(219)
					66
<b>總計</b>	<b>12,873</b>	<b>68</b>	<b>3,190</b>	<b>(15,803)</b>	<b>109</b>

## 十六 發展中物業及遞延收益

根據建造機場鐵路的機場鐵路協議，政府按市值批出機場鐵路沿綫五個車站的土地予公司以供發展物業。為預備地盤作發展之用，公司斥資進行有關的地基及地盤準備工程，並預期該等開支會由物業發展商於獲批物業發展組合時以預付現金形式補償予公司。根據公司與物業發展商簽訂的發展協議，發展商亦須承擔其餘的發展費用。

儘管公司與發展商簽訂了發展協議，但作為土地的承讓人，公司仍須履行批地合約的所有條件與責任。有關的條件與責任包括發展工程的建築類別及數量，將會提供的公共設施及工程完成日期。

公司支付的地基及地盤準備工程開支，會撥作發展中物業；而從發展商收取之款項，亦會記入發展中物業，用作沖銷該發展物業之開支。如從發展商收取之款項超過公司的有關開支時，餘款會記入遞延收益帳內(附註十六B)。在此等情況下，公司就該發展中物業其後的一切開支，將記入遞延收益。大部分的遞延收益預料將會在計入有關地基及地盤準備工程的餘下開支，及考慮公司就每個物業發展項目所須承擔的風險及責任後，再適時確認為公司的利潤。遞延收益在未確認為利潤前，會被記錄為公司的負債，以確認公司按批地合約所須承擔的責任。

根據公司與當年代表政府的運輸局局長就建造將軍澳支綫項目所訂立的將軍澳支綫項目協議，公司有權於將軍澳支綫沿綫四個車站及車廠進行物業發展項目(「將軍澳支綫物業發展項目」)。計算公司須付的發展成本及公司就此收取的款項時，採用的會計基準與機場鐵路沿綫的物業發展項目(「機場鐵路物業發展項目」)所採用者一致。

### A 發展中物業

#### 集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	開支	沖銷向發展商 收取的款項 (附註十六B)	於12月31日 結餘
<b>2002</b>				
機場鐵路物業發展項目	583	76	(62)	597
將軍澳支綫及其他物業發展項目	2,778	280	(785)	2,273
	<b>3,361</b>	<b>356</b>	<b>(847)</b>	<b>2,870</b>
<b>2001</b>				
機場鐵路物業發展項目	634	51	(102)	583
將軍澳支綫及其他物業發展項目	2,065	738	(25)	2,778
	2,699	789	(127)	3,361

## 十六 發展中物業及遞延收益 (續)

### B 遞延收益

#### 集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	向發展商 收取的款項	沖銷 發展中物業 (附註十六A)	確認為 利潤的數額 (附註六)	於12月31日 結餘
<b>2002</b>					
機場鐵路物業發展項目	8,401	425	(62)	(2,548)	6,216
將軍澳支綫物業發展項目	10	785	(785)	-	10
	<b>8,411</b>	<b>1,210</b>	<b>(847)</b>	<b>(2,548)</b>	<b>6,226</b>
<b>2001</b>					
機場鐵路物業發展項目	10,388	225	(102)	(2,110)	8,401
將軍澳支綫物業發展項目	15	20	(25)	-	10
	10,403	245	(127)	(2,110)	8,411

### C 保管資金

公司根據有關機場鐵路物業發展項目的若干協議，收取及管理售賣該等發展物業的訂金與收入。有關款項會存入指定的獨立銀行戶口，並連同所得利息發放予發展商，以償付發展商分別按政府同意方案及發展協議的條款所墊支的發展成本。因此，保管資金結餘及有關銀行存款的結餘，並未列入集團及公司的資產負債表內。年內的保管資金變動如下：

#### 集團及公司

百萬港元	2002	2001
於1月1日結餘	5,686	4,011
已收及應收之保管資金	8,399	11,482
加：所得利息	65	137
	<b>14,150</b>	15,630
年內墊支費用	(10,919)	(9,944)
<b>於12月31日結餘</b>	<b>3,231</b>	5,686
代表：		
於12月31日指定銀行戶口結餘	3,229	5,684
應收保證金	2	2
	<b>3,231</b>	5,686

## 十七 遞延開支

## 集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	轉撥至在 建鐵路工程 (附註十五)	債券發行 溢價	年內開支/ (攤銷)	於損益帳 註銷金額 (附註四C)	於12月31日 結餘
<b>2002</b>						
遞延財務開支	133	-	(53)	(8)	-	72
建議資本性工程開支						
— 竹篙灣支綫	68	(68)	-	-	-	-
— 北港島綫	77	-	-	8	(85)	-
— 沙田至中環綫	42	-	-	-	(42)	-
— 東涌吊車項目	6	-	-	11	-	17
— 西港島綫	-	-	-	16	-	16
— 沙田至中環綫轉乘設施	-	-	-	1	-	1
	326	(68)	(53)	28	(127)	106
<b>2001</b>						
遞延財務開支	149	-	-	(16)	-	133
建議資本性工程開支						
— 竹篙灣支綫	21	-	-	47	-	68
— 北港島綫	17	-	-	60	-	77
— 沙田至中環綫	-	-	-	42	-	42
— 東涌吊車項目	-	-	-	6	-	6
	187	-	-	139	-	326

有關竹篙灣支綫的遞延開支於年內與政府簽訂竹篙灣支綫項目協議後已轉撥至在建鐵路工程。

由於公司未能成功投標沙田至中環綫的建造及營運項目，以及政府決定推遲北港島綫的竣工時間至二零一六年以後，就沙田至中環綫及北港島綫所產生的遞延開支已於損益帳註銷。

## 十八 於無控制權附屬公司之權益

集團及公司於二零零二年十二月三十一日於無控制權附屬公司擁有之權益如下：

百萬港元	集團		公司	
	2002	2001	2002	2001
非上市股份，按原值	-	-	24	24
應佔資產淨值	88	49	-	-
	88	49	24	24

公司名稱	已發行及繳足 普通股股本	公司所持股本 權益比率	註冊 成立地點	主要業務
八達通卡有限公司	42,000,000港元	57.4%	香港	拓展及經營 聰明卡系統

一九九四年六月，公司與四家本地運輸公司簽訂協議，即九廣鐵路公司、九龍巴士(1933)有限公司、城巴有限公司及香港油蔴地小輪船有限公司，成立聯俊達有限公司(現稱八達通卡有限公司(「八達通」))，發展及經營全新的「八達通」無接觸聰明卡票務系統。該系統推出之初，主要供各合股運輸公司使用。雖然公司持有八達通大部分已發行股份的權益，惟公司委派出任八達通董事局成員的代表在董事局會議中，僅佔百分之四十九的投票權。八達通各股東均同意為八達通提供所需資金，作為經營及發展「八達通」系統之用。

在二零零零年四月二十日，八達通獲香港金融管理局批准成為一家接受存款公司，將八達通卡的用途擴展至更廣泛的服務層面上，其中包括非運輸服務。獲發牌成為接受存款公司前，由於八達通卡的用途僅限於運輸服務方面，故並不屬於《銀行業條例》(香港法例第155章)項下的「多用途卡」定義。為申請成為接受存款公司，公司與八達通其他股東於二零零零年四月十八日分別以後償貸款及股本形式，共向八達通注資二千八百萬港元及四千二百萬港元，以符合《銀行業條例》的資本規定。各股東是按其於八達通股份權益比例來注資。

於二零零一年一月十七日，公司與八達通其他股東訂立新股東協議。根據此項協議，公司向八達通若干其他股東出售其持有股權中百分之十點四的八達通權益，作價為一千六百萬港元，倘八達通隨後成為聯交所上市公司，則可額外獲得遞延代價。於二零零一年十月十七日，八達通償還一半有關公司就上述申請成為接受存款公司而授予八達通之後償貸款，即九百五十萬港元。於二零零二年一月，八達通償還尚欠公司之後償貸款餘額。

截至二零零二年十二月三十一日止年度內，公司已就八達通所提供的中央結算服務支付總額四千五百萬港元(二零零一年：四千四百萬港元)予八達通。同期，八達通就公司在各地鐵車站為客戶提供八達通卡增值服務及設施而支付公司的增值服務費用為一千一百萬港元(二零零一年：一千二百萬港元)。

此外，根據服務協議，公司已向八達通收取有關租用電腦設備及服務以及倉庫之服務費用為二百萬港元(二零零一年：二百萬港元)。

## 十八 於無控制權附屬公司之權益 (續)

八達通的簡要損益表及資產負債表如下：

### 損益表

截至十二月三十一日止年度 百萬港元	2002 (經審核)	2001 (經審核及重列)
營業額	175	152
其他經營收入	53	42
	228	194
員工薪酬	(53)	(51)
增值服務費用	(21)	(21)
其他費用	(55)	(46)
未計折舊前經營利潤	99	76
折舊	(61)	(55)
未計利息及財務開支前經營利潤	38	21
淨利息收入	30	29
除稅前利潤	68	50
稅項	-	-
年內利潤	68	50
集團所佔利潤	39	29

### 資產負債表

於十二月三十一日 百萬港元	2002 (經審核)	2001 (經審核及重列)
<b>資產</b>		
固定資產	306	333
投資	590	452
銀行存款及現金	236	183
其他資產	67	79
	1,199	1,047
<b>負債</b>		
應付持卡人的預繳車費及按金	(996)	(899)
應付股東款項	(18)	(19)
其他負債	(31)	(29)
股東貸款	-	(14)
	(1,045)	(961)
<b>淨資產</b>	154	86
<b>股東資金</b>		
股本	42	42
保留溢利	112	44
	154	86
集團所佔淨資產	88	49

## 十九 於附屬公司之投資

### 公司

百萬港元	2002	2001
非上市股份，按原值	166	52
減：減值虧損	3	3
	163	49

除無控制權附屬公司(其有關詳情在附註十八中披露)外，於二零零二年十二月三十一日的附屬公司詳情如下：

公司名稱	已發行及繳足 普通/註冊股本	集團 實際權益	權益比率		註冊成立及 經營地點	主要業務
			由公司 持有	由附屬 公司持有		
Fasttrack Insurance Ltd.	77,500,000港元	100%	100%	-	百慕達	保險包銷
MTR Corporation (C.I.) Limited	1,000美元	100%	100%	-	開曼群島	財務
MTR Engineering Services Limited	1,000港元	100%	100%	-	香港	工程服務
地鐵物業代理有限公司	2港元	100%	100%	-	香港	物業代理
地鐵旅遊有限公司	2,500,000港元	100%	100%	-	香港	旅遊服務
港鐵技術諮詢(深圳) 有限公司	1,000,000港元	100%	100%	-	中華人民共和國 (註冊成立)	鐵路顧問 服務
MTR Corporation (Singapore) Pte. Ltd.	50,000新加坡元	100%	100%	-	新加坡	鐵路顧問 服務
地鐵(上海顧問服務) 有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	鐵路顧問 服務
香港地鐵(上海軌道交通 營運)有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	項目管理 服務
地鐵(上海項目管理) 有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	鐵路顧問 服務
上海港鐵建設管理 有限公司	15,000,000港元	60%	-	60%	中華人民共和國 (註冊成立)	鐵路建造 管理
地鐵中國物業有限公司	1,000港元	100%	100%	-	香港	物業管理
深圳東海安保物業管理 有限公司	人民幣3,000,000元	51%	-	51%	中華人民共和國 (註冊成立)	物業管理
MTR Telecommunication Company Limited	100,000,000港元	100%	100%	-	香港	無線電 通訊服務
TraxComm Limited	1,000港元	100%	100%	-	香港	固定電訊 網絡服務
Hong Kong Cable Car Limited	1,000港元	100%	100%	-	香港	無營業
Lantau Cable Car Limited	1,000港元	100%	100%	-	香港	無營業
MTR (Estates Management) Limited	1,000港元	100%	100%	-	香港	無營業

在截至二零零二年十二月三十一日止年度內，公司並無已收或應收自附屬公司的股息。

於二零零二年五月及二零零二年六月，集團分別以一百萬港元及九百萬港元(均以現金償付)，分別購入深圳東海安保物業管理有限公司及上海港鐵建設管理有限公司的百分之五十一及百分之六十權益。因此，集團的年內利潤及於年終的淨資產均上升二十萬港元。



## 二十 員工置業貸款

### 集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	新取用 貸款	贖回	償還	回撥	於12月31日 結餘
<b>2002</b>						
應收置業貸款	128	-	(34)	(10)	-	84
減：一般撥備	1	-	-	-	(1)	-
	127	-	(34)	(10)	1	84
<b>2001</b>						
應收置業貸款	638	3	(487)	(26)	-	128
減：一般撥備	3	-	-	-	(2)	1
	635	3	(487)	(26)	2	127

### 集團及公司

百萬港元	2002	2001
應收款項：		
— 於一年內收回	9	12
— 於一年後收回	75	115
	84	127

於一九九七年推行的地鐵員工置業貸款計劃，為公司一項自資式計劃，用以逐步取代過往由公司向合資格僱員提供利息津貼的安排。所有授予僱員的置業貸款之利息均按現行最優惠利率減一厘七五或公司之平均借貸成本加零點七五厘計算，並以有關物業的按揭作抵押。

## 二十一 待售物業

### 集團及公司

百萬港元	2002	2001
待售物業		
— 按成本	271	689
— 按可實現淨值	523	-
	794	689

於二零零一年及二零零二年十二月三十一日待售物業包括位於奧運站及九龍站發展項目之住宅單位、商場及車位。有關物業為公司攤分資產所得物業或於項目發展完成後所收取的利潤分派一部分（附註六）。該等物業以成本值（即於確認物業為利潤時所視為之可實現淨值（附註一J(vii)），或於結算日之可實現淨值之較低者於資產負債表中列帳。可實現淨值乃指估計售價減出售物業之成本。於二零零一年及二零零二年十二月三十一日的可實現淨值，乃參考特許測量師戴德梁行於該等日期對物業進行的公開市值評估釐定。

待售物業的可實現淨值乃扣除一般撥備後列帳，目的為以該等物業的成本及估計可實現淨值的較低者列帳。已於綜合損益帳內確認為物業減值至估計可實現淨值的金額為四千四百萬港元（二零零一年：無）。

## 二十二 存料與備料

### 集團及公司

百萬港元	2002	2001
預計將耗用的存料與備料：		
一年內	138	138
一年後	127	130
	265	268
減：陳舊存貨特定撥備	6	7
	259	261

預計於一年後耗用之存料與備料主要包括為供週期保養用途所存放的緊急存料及備料。

## 二十三 應收帳項、按金及預付款項

百萬港元	集團		公司	
	2002	2001	2002	2001
與下列項目有關之應收帳項(扣除壞帳及呆帳之特別撥備)、按金及預付款項：				
— 將軍澳支綫項目	1	21	1	21
— 車務運作及其他工程	726	809	717	816
	727	830	718	837

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、廣告及電訊服務費，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及貨幣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二十一日內到期繳付。

單程及雙程車票的車費收入以現金收取，而八達通卡的車費收入則每日結算。

上述應收帳項的帳齡分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2002	2001	2002	2001
未到期款項	548	698	546	697
三十日過期未付	82	65	80	65
六十日過期未付	10	9	10	9
九十日過期未付	4	3	4	3
超過九十日過期未付	13	16	12	16
應收帳項總額	657	791	652	790
按金及預付款項	70	39	66	47
	727	830	718	837

於二零零二年十二月三十一日，所有應收帳項、按金及預付款項預期可於一年內收回，惟與車務運作及其他工程有關的二千五百萬港元(二零零一年：二千一百萬港元)則預期於一年後收回。

未到期款項包括應自物業買家收取的七千萬港元(二零零一年：無)，該筆款項須根據個別買賣協議的條款於到期時支付。

## 二十四 應收政府及其他關連人士之款項

百萬港元	集團		公司	
	2002	2001	2002	2001
應收款項包括：				
— 政府	57	78	57	78
— 房屋委員會	30	65	30	65
— 九廣鐵路公司	8	3	8	3
— 無控制權附屬公司	—	6	—	6
— 公司之其他附屬公司(扣除虧損撥備)	—	—	198	30
	<b>95</b>	152	<b>293</b>	182

應收政府款項與委託予公司的基建工程有關，其中包括未清帳款、保證金及可向政府收回的合約索償準備金。

應收房屋委員會款項涉及房屋委員會就將軍澳支綫項目委託公司進行的地基工程有關。該項委託有助集團提早接收有關地盤作建造鐵路之用。

應收九廣鐵路公司款項指公司受委託承辦地鐵與九廣鐵路系統轉綫站項目的有關費用。

於二零零二年十二月三十一日，上述委託工程的合約保證金，將於一年後到期發放的金額為七百萬港元(二零零一年：一千六百萬港元)。其餘所有應收政府及其他關連人士的款項預期於十二個月內收回。

## 二十五 現金及現金等價物

百萬港元	集團		公司	
	2002	2001	2002	2001
銀行及其他財務機構存款	1,651	180	1,524	78
銀行存款及現金	67	35	39	34
資產負債表內之現金及現金等價物	<b>1,718</b>	215	<b>1,563</b>	112
銀行透支(附註二十六B)	(34)	(49)	(34)	(49)
現金流量表內之現金及現金等價物	<b>1,684</b>	166	<b>1,529</b>	63

## 二十六 貸款及融資租賃債務

### A 分類

#### 集團

百萬港元	以年終 兌換率折算 的結餘 2002	有關遠期 外匯合約的 匯兌(收益)/ 虧損 2002	結餘 2002	結餘 2001
<b>資本市場借貸工具</b>				
上市或公開買賣：				
2005年到期的楊基美元票據	2,340	(16)	2,324	2,324
2009年到期的美元環球票據	5,850	(15)	5,835	5,834
2010年到期的美元環球票據	4,680	(1)	4,679	4,679
2005年到期的債務發行計劃票據	195	-	195	195
	<b>13,065</b>	<b>(32)</b>	<b>13,033</b>	13,032
非上市：				
2003年至2018年到期的債務發行計劃票據	7,538	(4)	7,534	7,534
2003年到期的港元票據發行計劃票據	500	-	500	500
2004年至2008年到期的港元票據	2,350	-	2,350	2,350
2004年至2006年到期的港元零售債券	3,500	-	3,500	-
	<b>13,888</b>	<b>(4)</b>	<b>13,884</b>	10,384
<b>資本市場借貸工具總計</b>	<b>26,953</b>	<b>(36)</b>	<b>26,917</b>	23,416
<b>銀行貸款及透支</b>	<b>5,969</b>	<b>14</b>	<b>5,983</b>	7,219
	<b>32,922</b>	<b>(22)</b>	<b>32,900</b>	30,635
<b>融資租賃債務(附註二十六C)</b>	<b>608</b>	<b>-</b>	<b>608</b>	750
<b>總計</b>	<b>33,530</b>	<b>(22)</b>	<b>33,508</b>	31,385

#### 公司

百萬港元	以年終 兌換率折算 的結餘 2002	有關遠期 外匯合約的 匯兌(收益)/ 虧損 2002	結餘 2002	結餘 2001
<b>資本市場借貸工具</b>				
上市或公開買賣：				
2005年到期的楊基美元票據	2,340	(16)	2,324	2,324
2009年到期的美元環球票據	5,850	(15)	5,835	5,834
2010年到期的美元環球票據	4,680	(1)	4,679	4,679
2005年到期的債務發行計劃票據	195	-	195	195
	<b>13,065</b>	<b>(32)</b>	<b>13,033</b>	13,032
非上市：				
2003年至2018年到期的債務發行計劃票據	4,888	(4)	4,884	4,884
2003年到期的港元票據發行計劃票據	500	-	500	500
	<b>5,388</b>	<b>(4)</b>	<b>5,384</b>	5,384
<b>資本市場借貸工具總計</b>	<b>18,453</b>	<b>(36)</b>	<b>18,417</b>	18,416
<b>銀行貸款及透支</b>	<b>5,969</b>	<b>14</b>	<b>5,983</b>	7,219
	<b>24,422</b>	<b>(22)</b>	<b>24,400</b>	25,635
<b>融資租賃債務(附註二十六C)</b>	<b>608</b>	<b>-</b>	<b>608</b>	750
<b>總計</b>	<b>25,030</b>	<b>(22)</b>	<b>25,008</b>	26,385

## 二十六 貸款及融資租賃債務 (續)

於二零零二年十二月三十一日，集團有尚未取用的銀行已承諾貸款總額六十億港元(二零零一年：五十四億九千五百萬港元)，集團另有若干尚未取用的無承諾貸款總額一百一十九億四千三百萬港元(二零零一年：一百一十八億四千一百萬港元)，其中包括一項多種貨幣債務發行計劃及短期銀行貸款。

### B 還款期分析

#### 集團

百萬港元	資本市場 借貸工具 2002	銀行貸款 及透支 2002	融資租賃 債務 2002	總計 2002	總計 2001
<b>長期貸款及融資租賃債務</b>					
五年後須清還的款項	11,482	255	-	11,737	12,396
兩年至五年內須清還的款項	6,769	1,218	393	8,380	13,614
一年至兩年內須清還的款項	4,415	4,073	112	8,600	4,772
一年內須清還的款項	4,251	403	103	4,757	160
	26,917	5,949	608	33,474	30,942
銀行透支	-	34	-	34	49
短期貸款	-	-	-	-	394
	26,917	5,983	608	33,508	31,385

#### 公司

百萬港元	資本市場 借貸工具 2002	銀行貸款 及透支 2002	融資租賃 債務 2002	總計 2002	總計 2001
<b>長期貸款及融資租賃債務</b>					
五年後須清還的款項	10,982	255	-	11,237	11,896
兩年至五年內須清還的款項	2,719	1,218	393	4,330	9,614
一年至兩年內須清還的款項	965	4,073	112	5,150	4,272
一年內須清還的款項	3,751	403	103	4,257	160
	18,417	5,949	608	24,974	25,942
銀行透支	-	34	-	34	49
短期貸款	-	-	-	-	394
	18,417	5,983	608	25,008	26,385

一年內須清還的長期貸款及融資租賃債務已納入長期貸款，因公司將為該筆款項再作長期融資。

## 二十六 貸款及融資租賃債務 (續)

### C 融資租賃債務

於二零零二年十二月三十一日，集團及公司的融資租賃債務按下列時間清還：

#### 集團及公司

百萬港元	最低	未來之	最低	最低	未來之	最低
	租金現值	利息開支	租金總額	租金現值	利息開支	租金總額
	2002	2002	2002	2001	2001	2001
五年後須清還的款項	-	-	-	141	9	150
兩年至五年內須清還的款項	393	57	450	364	86	450
一年至兩年內須清還的款項	112	38	150	103	47	150
一年內須清還的款項	103	47	150	142	58	200
	<b>608</b>	<b>142</b>	<b>750</b>	750	200	950

集團及公司就東區海底隧道訂定的管理協議作為融資租賃處理，根據此協議，將來須支付新香港隧道有限公司的費用承擔屬於融資租賃債務(附註十四E)。

### D 已發行及贖回之債券及票據

截至二零零一年及二零零二年十二月三十一日止年度內發行的債券及票據包括：

#### 集團

百萬港元	2002		2001	
	本金	實收金額	本金	實收金額
債務發行計劃票據	-	-	2,650	2,648
港元零售債券	3,500	3,553	-	-
港元票據	-	-	2,350	2,347
	<b>3,500</b>	<b>3,553</b>	5,000	4,995

上述所有債券及票據乃由附屬公司MTR Corporation (C.I.) Limited發行。已發行之債券及票據由公司無條件及不可撤銷擔保，並為直接、無抵押、無條件及與MTR Corporation (C.I.) Limited之其他債務享有同等權益。公司對該擔保之責任乃直接、無抵押、無條件及與公司之其他債務享有同等權益。發行此等債券及票據之所得實收款項乃借予公司作一般營運資金、再融資或其他公司用途。

截至二零零二年十二月三十一日止年度內，並無贖回任何集團已發行的債券。

### E 擔保

於二零零二年及二零零一年十二月三十一日，政府並無就信貸提供任何擔保。

## 二十六 貸款及融資租賃債務 (續)

### F 利率

借貸總額(不包括融資租賃債務)為三百二十九億港元(二零零一年:三百零六億三千五百萬港元)。此等借貸包括:

#### 集團

	2002		2001	
	貸款額 百萬港元	年利率 %	貸款額 百萬港元	年利率 %
定息及掉期為定息的貸款	20,325	4.3 – 8.4	15,901	4.5 – 8.4
浮息及掉期為浮息的貸款	12,575	(註)	14,734	(註)
	<b>32,900</b>		30,635	

#### 公司

	2002		2001	
	貸款額 百萬港元	年利率 %	貸款額 百萬港元	年利率 %
定息及掉期為定息的貸款	12,075	4.3 – 8.4	11,151	4.5 – 8.4
浮息及掉期為浮息的貸款	12,325	(註)	14,484	(註)
	<b>24,400</b>		25,635	

註: 借貸利率按香港優惠利率、香港銀行同業拆息或倫敦銀行同業拆息而定。

## 二十七 資產負債表外的金融工具

集團利用資產負債表外的衍生金融工具, 如利率掉期及貨幣掉期, 以管理其利率風險及外匯風險。此類工具純粹用作減低或消除集團負債的財務風險, 而非用作交易或投機目的。

於二零零二年十二月三十一日, 集團未履行之衍生金融工具的名義數額、到期日及種類如下:

#### 集團及公司

名義數額 百萬港元	2002			總計	2001 總計
	到期日於				
	兩年內	兩年至五年	五年後		
外匯遠期合約	311	184	–	495	534
貨幣及利率掉期	3,892	2,775	6,847	13,514	8,288
利率掉期及期權	14,750	6,100	2,060	22,910	10,910
	<b>18,953</b>	<b>9,059</b>	<b>8,907</b>	<b>36,919</b>	19,732

使用衍生金融工具有四大類風險, 即市場風險、信貸風險、運作風險及法律風險。因為集團利用衍生金融工具純粹作為對沖用途, 故不會涉及市場風險, 原因是衍生金融工具的市值一旦有變動, 被其對沖的負債的市值會作相反變動, 因而互相抵銷。

集團在管理信貸風險上, 只與擁有良好信貸評級的財務機構進行買賣, 交易金額亦會因應個別公司而訂定交易上限, 以減低風險。集團亦會評估所用之衍生金融工具的公允市值以及任何潛在的不利變動, 以進一步監管其信貸風險。至目前為止, 集團尚未有發生交易對手不履行合約的情況。

集團設有內部管制措施以確保各方遵從所有政策及程序, 以減低運作風險。集團同時亦盡量在可行的情況下利用統一或基本的合約, 以減低法律風險及信貸風險。

## 二十八 應付帳項、應計費用及撥備

百萬港元	集團		公司	
	2002 (附註四十二A)	2001	2002 (附註四十二A)	2001
與下列項目有關之應付帳項、應計費用及撥備：				
－機場鐵路項目	282	335	282	335
－將軍澳支綫項目	814	479	814	479
－物業項目	281	75	281	75
－車務運作及其他工程	2,383	2,271	2,305	2,235
	<b>3,760</b>	3,160	<b>3,682</b>	3,124

以上款項主要為資本性項目於工程驗證後應繳付之有關款項及應付掉期利息。集團並無因提供鐵路服務而產生重大的應付帳項。

以到期日劃分的上述應付帳項分析如下：

百萬港元	集團		公司	
	2002 (附註四十二A)	2001	2002 (附註四十二A)	2001
三十日內到期或即期	547	595	531	578
三十日至六十日內到期	667	1,106	654	1,092
六十日至九十日內到期	50	44	47	43
到期日超逾九十日	2,043	971	2,006	967
	<b>3,307</b>	2,716	<b>3,238</b>	2,680
租金及其他可退還按金	295	290	286	290
應計僱員福利	158	154	158	154
總計	<b>3,760</b>	3,160	<b>3,682</b>	3,124

有關機場鐵路及將軍澳支綫項目的應付帳項、應計費用及撥備包括就已完成合約的索償所作的撥備，該等撥備已於一九九八年東涌綫及機場快綫啟用，以及於二零零二年八月將軍澳綫啟用後撥作鐵路資產的一部分。大部分有關東涌綫及機場快綫的索償已獲解決。而作為主要工程項目管理正常程序的一部分，現正對新啟用將軍澳綫的索償進行評估及處理。如無不可預料的情況，預計上文所述就各個項目所作出的撥備將足以支付餘下索償款項。

於二零零二年十二月三十一日，所有應付帳項、應計費用及撥備預期將於一年內清還，惟與車務運作及其他工程有關之三億八千二百萬港元(二零零一年：四億六千萬港元)除外，該筆款項預期於一年後清還。於一年後到期的款項主要為商舖及車站小商店租戶的租賃按金，及來自電訊服務營運商的預繳收入。



## 二十九 工程合約保證金

### 集團及公司

百萬港元	於十二個月 後到期發還	於十二個月 內到期發還	總計
<b>2002</b>			
將軍澳支綫項目	-	237	237
物業項目	-	31	31
車務運作及其他工程	62	166	228
	<b>62</b>	<b>434</b>	<b>496</b>
<b>2001</b>			
將軍澳支綫項目	201	225	426
物業項目	32	34	66
車務運作及其他工程	142	164	306
	375	423	798

## 三十 應付政府及其他關連人士之款項

以下為集團委託政府及機場管理局之工程的應付帳項及應付予附屬公司的款項：

百萬港元	集團		公司	
	2002	2001	2002	2001
應付予：				
— 政府	129	282	129	282
— 機場管理局	76	119	76	119
— 無控制權附屬公司	4	-	4	-
— 公司之附屬公司	-	-	8,590	5,031
	<b>209</b>	<b>401</b>	<b>8,799</b>	<b>5,432</b>

於二零零二年十二月三十一日，所有應付政府及機場管理局之款項（二零零一年：四億零一百萬港元）及應付予附屬公司款項的九千萬港元（二零零一年：三千一百萬港元）預期於一年內清還。

## 三十一 遞延負債

### 集團及公司

百萬港元	2002	2001
物業管理基金		
— 管理物業的可退還按金	31	31
— 樓宇保養及更換設備儲備金	54	47
	<b>85</b>	<b>78</b>

## 三十二 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	2002	2001
法定：		
6,500,000,000股，每股面值1.00港元	6,500	6,500
已發行及繳足：		
5,158,748,655股(2001年：5,055,229,742股)，每股面值1.00港元	5,159	5,055
股份溢價	1,563	564
資本儲備	27,188	27,188
	<b>33,910</b>	32,807

根據公司章程細則，資本儲備只供用作繳付分配予公司股東，並列作繳足紅股的未發行股份。

股份溢價乃指股份發行價超逾其面值之數額，股份溢價帳項之使用乃受香港《公司條例》第四十八B條的規管。

年內已發行及繳足之新股包括：

	股份數目	認股權/ 代息股份價格 港元	款項撥入		總計 百萬港元
			股本帳 百萬港元	股份溢價帳 百萬港元	
已行使之僱員認股權	4,362,000	8.44	4	33	37
發行代替2001年末期股息之股份	63,322,970	11.17	64	644	708
發行代替2002年中期股息之股份	35,833,943	9.99	36	322	358
	103,518,913		104	999	1,103

於二零零二年十二月三十一日涉及全球發售前認股權計劃之尚未行使認股權詳情載於附註四十一A。

## 三十三 其他儲備

## 集團

百萬港元	投資物業 重估儲備	固定資產 重估儲備	保留溢利	總計
<b>2002</b>				
於2002年1月1日結餘(以往呈報)	<b>6,518</b>	<b>116</b>	<b>14,608</b>	<b>21,242</b>
有關年假及外遊費用的前期調整 (附註四十二A)	-	-	(156)	(156)
	<b>6,518</b>	<b>116</b>	<b>14,452</b>	<b>21,086</b>
有關退休金支出的前期調整 (附註四十二A)	-	-	(45)	(45)
於2002年1月1日結餘(重列)	<b>6,518</b>	<b>116</b>	<b>14,407</b>	<b>21,041</b>
已付股息	-	-	(2,132)	(2,132)
重估虧絀	(112)	(92)	-	(204)
年內利潤	-	-	4,212	4,212
於2002年12月31日結餘	<b>6,406</b>	<b>24</b>	<b>16,487</b>	<b>22,917</b>
<b>2001</b>				
於2001年1月1日結餘(以往呈報)	6,501	139	11,527	18,167
有關年假及外遊費用的前期調整 (附註四十二A)	-	-	(150)	(150)
於2001年1月1日結餘(重列)	6,501	139	11,377	18,017
已付股息	-	-	(1,203)	(1,203)
重估盈餘/(虧絀)	17	(23)	-	(6)
年內利潤(重列)	-	-	4,278	4,278
於2001年12月31日結餘	6,518	116	14,452	21,086

## 三十三 其他儲備(續)

公司

百萬港元	投資物業 重估儲備	固定資產 重估儲備	保留溢利	總計
<b>2002</b>				
於2002年1月1日結餘(以往呈報)	<b>6,518</b>	<b>116</b>	<b>14,545</b>	<b>21,179</b>
有關年假及外遊費用的前期調整 (附註四十二A)	-	-	(154)	(154)
	<b>6,518</b>	<b>116</b>	<b>14,391</b>	<b>21,025</b>
有關退休金支出的前期調整 (附註四十二A)	-	-	(45)	(45)
於2002年1月1日結餘(重列)	<b>6,518</b>	<b>116</b>	<b>14,346</b>	<b>20,980</b>
已付股息	-	-	(2,132)	(2,132)
重估虧絀	(112)	(92)	-	(204)
年內利潤	-	-	4,142	4,142
於2002年12月31日結餘	<b>6,406</b>	<b>24</b>	<b>16,356</b>	<b>22,786</b>
<b>2001</b>				
於2001年1月1日結餘(以往呈報)	6,501	139	11,500	18,140
有關年假及外遊費用的前期調整 (附註四十二A)	-	-	(148)	(148)
於2001年1月1日結餘(重列)	6,501	139	11,352	17,992
已付股息	-	-	(1,203)	(1,203)
重估盈餘/(虧絀)	17	(23)	-	(6)
年內利潤(重列)	-	-	4,242	4,242
於2001年12月31日結餘	6,518	116	14,391	21,025

設立投資物業及固定資產重估儲備，乃分別用作處理重估投資物業以及自用寫字樓土地及樓宇所產生的收益或虧損(附註一F)。

投資物業及固定資產重估儲備由於並不構成已實現利潤，因此不能派發予股東。於二零零二年十二月三十一日，根據香港《公司條例》可供派發予股東的儲備總額為一百六十三億五千六百萬港元(二零零一年：一百四十三億九千一百萬港元，重列)。

於二零零二年十二月三十一日，集團之保留溢利包括無控制權附屬公司之保留溢利為六千四百萬港元(二零零一年：二千五百萬港元)。

### 三十四 收購附屬公司

二零零二年內，公司分別以一百萬港元及九百萬港元，收購深圳東海安保物業管理有限公司及上海港鐵建設管理有限公司的百分之五十一及百分之六十權益。兩項收購的代價均以現金償付。

所收購的資產及已承擔負債的公允價值如下：

百萬港元	2002
<b>所收購的資產淨值：</b>	
預付款項	1
銀行存款及現金	16
可識別資產淨值	17
減：少數股東權益	7
以現金支付的總購買價	10
減：收購附屬公司所得現金	16
有關購入附屬公司的現金流入淨額	(6)

### 三十五 退休金計劃

公司實施兩項職業退休金計劃，為地鐵有限公司退休金計劃（「退休金計劃」）及屬補充性的地鐵有限公司Retention Bonus Scheme（「RBS」）。另外，公司亦已根據《強制性公積金（「強積金」）計劃條例》於二零零零年十二月一日透過加入獨立強積金服務供應商提供的集體信託計劃，設立強積金計劃。有資格參與退休金計劃的僱員可就退休金計劃及強積金計劃作出選擇，惟臨時僱員只可選擇強積金計劃。

上述計劃的資產乃按獨立的信託安排條款進行管理，該信託可確保計劃資產與公司資產分開管理。

#### A 退休金計劃

退休金計劃於一九七七年初以信託形式成立，該退休金計劃包括了界定福利及界定供款部分。該退休金計劃已按照《職業退休計劃條例》（香港法例第426章）註冊，並於一九九四年十月三十一日生效。於二零零零年七月三日，強積金管理局授出豁免，允許公司保留該退休金計劃及作為「強積金」計劃的另一項選擇。

退休金計劃包括混合福利部分及界定供款福利部分，為成員在退休、永久傷殘、身故及離職時提供福利。混合福利部分按最終薪金若干倍數或累積供款連投資回報兩者之較大者計算福利。於一九九九年四月一日推出備有一系列投資選擇的界定供款福利部分，有關退休福利只按累積供款及投資回報計算。一九九九年四月一日以後升職的僱員可選擇參加界定供款福利部分或繼續參加混合福利部分。由於混合福利部分並不適用於在一九九九年三月三十一日後新加入之僱員，因此在一九九九年四月一日或以後加入公司而符合資格參加退休金計劃的僱員，則可選擇參加界定供款福利部分或於二零零零年十二月一日實行之強積金計劃。

#### (a) 混合福利部分

成員向混合福利部分作出之供款額，是根據基本薪金之固定百分率而釐定，而公司的供款額則由執行總監會參照精算評估後釐定。於二零零二年十二月三十一日，本部分共有六千三百九十七名成員（二零零一年：六千七百一十五名）。於二零零二年度成員向混合福利部分供款七千五百萬港元（二零零一年：七千八百萬港元），而公司的供款則為二億五千六百萬港元（二零零一年：二億六千七百萬港元）。混合福利部分於二零零二年十二月三十一日之資產淨值為三十七億六千九百萬港元（二零零一年：三十七億二千六百萬港元）。

### 三十五 退休金計劃(續)

#### (b) 界定供款福利部分

成員及公司向界定供款福利部分作出之供款額，均根據成員的基本薪金的固定百分率而釐定。於二零零二年十二月三十一日，此部分共有三百六十三名成員(二零零一年：三百六十八名)。於二零零二年度，成員向此部分作出的供款為五百二十萬港元(二零零一年：四百四十萬港元)，而公司的供款則為一千零六十萬港元(二零零一年：九百一十萬港元)。此部分於二零零二年十二月三十一日之資產淨值為二千八百六十萬港元(二零零一年：一千九百七十萬港元)。

根據信託契約條款，被註銷之福利金會轉撥至儲備帳，公司可酌情使用。

#### (c) 精算評估

精算評估乃根據職業退休計劃條例每年進行。該退休金計劃於二零零二年十二月三十一日由獨立精算顧問公司太平國際業務顧問公司進行了全面精算評估，此評估包括混合福利及界定供款福利部分，在評估中，採取了「到達年齡籌資方法」，而主要採用的精算假設是將長綫投資回報率減去薪酬增幅為每年百分之二點二五(二零零一年：百分之二)，並將預計的死亡率、離職率、裁員率、退休率及預計短期內的加薪調整考慮在內。精算評估師於評估日期作出下列結論：

(i) 退休金計劃的混合福利部分的償付能力比率為百分之九十七點二，倘若所有成員退出該退休金計劃，該計劃資產將尚欠一億一千萬港元方可應付成員既有總負債；儘管如此，

(ii) 假若退休金計劃的混合福利部分根據二零零二年度相同的供款比率撥款，預期退休金計劃的資產由評估日起計三年內能夠消除預計既有負債的不足。

### B RBS

RBS於一九九五年一月一日以信託形式成立，RBS是一項界定福利計劃，適用於公司所有服務於指定工程項目且不是以約滿酬金條款聘用的僱員。RBS在僱員遭裁退時，為僱員提供截至二零零二年十二月三十一日所提供服務的應計福利。RBS乃根據《職業退休計劃條例》註冊，於一九九五年十二月一日生效。於二零零二年十二月三十一日，RBS共有五百二十名成員(二零零一年：六百九十二名)。

RBS成員毋須供款，而公司的供款額則由執行總監會參照精算評估而釐定，並按供款額記入各工程項目員工薪酬的一部分。於二零零二年度內，公司的供款為二百萬港元(二零零一年：三百萬港元)。RBS於二零零二年十二月三十一日之資產淨值為二千三百萬港元(二零零一年：四千五百萬港元)。

RBS的精算評估每年進行。RBS於二零零二年十二月三十一日由太平國際業務顧問公司進行了全面精算評估，在評估中，採取了「到達年齡籌資方法」，而主要採用的精算假設是將加權投資回報率減去估計薪酬增幅，約相等於每年百分之一點二五(二零零一年：百分之零)，並將預計的裁員率考慮在內。精算評估師於評估日期作出下列結論：

(i) 由於RBS只為被裁退之僱員提供福利，所以沒有既有總負債，在技術上而言，RBS有足夠償付能力；及

(ii) RBS的資產連同精算評估師建議並獲公司採納的未來供款，在持續運作的基礎上，將足以支付RBS的應計負債。

### C 強積金計劃

公司已加入銀聯信託強積金計劃，並於二零零零年十二月一日強積金計劃實行時開始生效。該計劃已向強制性公積金管理局註冊，並獲得證券及期貨事務監察委員會認可。於二零零二年十二月三十一日，公司參加強積金計劃的僱員總數為五百零二名(二零零一年：四百三十八名)。於二零零二年度內成員供款總額為二百萬港元(二零零一年：二百五十萬港元)，而公司供款總額為二百三十萬港元(二零零一年：二百七十萬港元)。

### 三十六 界定福利退休計劃責任

集團向兩個界定福利計劃供款，該計劃於僱員退休或因其他原因終止服務（附註三十五）時向他們提供福利。該等界定福利計劃於年內的變動概述如下：

#### A 已於資產負債表確認的金額：

##### 集團及公司

百萬港元	退休金計劃	RBS	總計	退休金計劃	RBS	總計
	2002	2002	2002	2001	2001	2001
已履行的供款責任現值	3,775	31	3,806	3,717	46	3,763
計劃資產的公允價值	(3,768)	(23)	(3,791)	(3,673)	(45)	(3,718)
未確認精算虧損淨值	(6)	(6)	(12)	–	–	–
負債淨額	1	2	3	44	1	45

該等計劃並無投資於公司所發行的股份或債券。

#### B 於資產負債表內所確認負債淨額的變動：

##### 集團及公司

百萬港元	退休金計劃	RBS	總計
	2002	2002	2002
於1月1日	44	1	45
付予計劃的供款	(256)	(2)	(258)
已於損益帳確認的開支（附註四A及三十六C）	213	3	216
於12月31日	1	2	3

#### C 已於綜合損益帳確認的開支：

百萬港元	退休金計劃	RBS	總計
	2002	2002	2002
現時服務成本	220	3	223
利息成本	220	1	221
計劃資產的預期回報	(227)	(1)	(228)
	213	3	216
減：資本化數額	64	3	67
	149	–	149

退休金開支乃於綜合損益帳中員工薪酬及有關費用一項內確認。

### 三十六 界定福利退休計劃責任 (續)

#### D 計劃資產實際收益/(虧損)

百萬港元	2002
地鐵有限公司退休金計劃	(60)
地鐵有限公司 Retention Bonus Scheme	1

E 於二零零二年十二月三十一日所採用的主要精算假設(以加權平均數呈列)如下:

	退休金計劃 2002	RBS 2002	退休金計劃 2001	RBS 2001
於12月31日的折現率	5.25%	1.50%	6.00%	2.50%
計劃資產的預期回報率	6.00%	2.00%	6.00%	2.50%
未來薪酬升幅	3.75%	0.75%	4.00%	2.50%

由於毋須進行獨立精算評估，故此於二零零一年一月一日時的計劃狀況未經評估確認，因此並無提供有關比較資料。

### 三十七 鐵路項目

#### A 將軍澳項目

公司已於一九九八年十一月四日就將軍澳支綫的設計、建造、融資及經營，與政府簽訂將軍澳支綫項目協議。

協議又批准公司於建議中發展地盤發展商業及住宅物業，包括將軍澳南八十六區、調景嶺、將軍澳市中心及坑口；各地盤合共佔地約四十二點六四公頃。

該項目較原訂時間提早四個月完成，而將軍澳綫已於二零零二年八月十八日起提供服務。雖然公司正就若干份合約的決算帳戶與承建商進行磋商，但預計項目的總成本將約為一百六十億港元，而原本的預算則為三百零五億港元。

#### B 竹篙灣支綫

公司已於二零零二年七月二十四日就竹篙灣支綫的設計、建造、融資及經營與政府簽訂項目協議。

根據該協議，項目預計將於二零零五年七月一日完成及投入服務。按照界定的工程範疇及計劃計算，項目的資本性開支預計為二十億港元。

於簽訂協議後，公司已就興建鐵路批准十三份主要合約，所涉及金額約達九億二千八百萬港元。預期整個項目將會於預算的二十億港元資本性開支範圍內完成。

於二零零二年十二月三十一日，公司就此項目的開支為二億八千五百萬港元(二零零一年：六千八百萬港元，被視為遞延開支)，另有關於項目的已批准但未完成工程合約總值八億二千五百萬港元(二零零一年：二千二百萬港元)。



### 三十八 共同控制業務的權益

集團於二零零二年十二月三十一日在物業發展項目方面擁有的共同控制業務如下：

地點 / 物業發展組合	土地用途	樓面建築總面積 (平方米)	實際或預計落成日期
<b>香港站</b>	寫字樓 / 商場 / 酒店	415,900	1998-2005年分期落成
<b>九龍站</b>			
第一期	住宅	147,547	已於2000年落成
第二期	住宅	210,319	2002-2003年分期落成
第三期	住宅	105,886	2004年
第四期	住宅	128,845	2003年
第五、六、七期	住宅 / 寫字樓 / 商場 / 酒店 / 酒店式住宅	504,350	2005-2008年分期落成
<b>奧運站</b>			
第一期	住宅 / 寫字樓 / 商場	309,069	1998-2000年分期落成
第二期	住宅 / 商場	268,650	2001-2002年分期落成
第三期	住宅	104,452	2005年
<b>青衣站</b>	住宅 / 商場	292,795	已於1999年全面落成
<b>東涌站</b>			
第一期	住宅 / 寫字樓 / 商場 / 酒店	361,691	1999-2005年分期落成
第二期	住宅 / 商場	255,949	2002-2006年分期落成
第三期	住宅 / 商場	413,154	2002-2007年分期落成
<b>坑口站</b>	住宅 / 商場	142,152	2005年
<b>調景嶺站</b>	住宅 / 商場	253,765	2005-2006年分期落成
<b>將軍澳站</b>			
五十五b區	住宅 / 商場	96,797	2006年
五十七a區	住宅 / 商場	29,642	2005年
<b>彩虹站上蓋物業項目</b>	住宅 / 商場	21,582	2005年

集團就該等共同控制業務所持有的資產包括各地盤地基工程費用、有關的員工薪酬及一般開支。集團在每個物業發展組合的開支，以該物業組合的發展商所預付的款項沖銷，餘額視情況列於資產負債表的發展中物業或遞延收益(附註十六)項下。於二零零二年十二月三十一日，就共同控制業務所佔之發展中物業總額為十一億二千六百萬港元(二零零一年：六億二千一百萬港元)，遞延收益總額則為六十二億二千六百萬港元(二零零一年：八十四億一千一百萬港元)。

由於集團毋須為該等物業建造工程作出融資安排，因此於二零零二年十二月三十一日，唯一須就該等物業發展工程承擔的財務責任，是一筆為數五千六百萬港元(二零零一年：八千一百萬港元)的物業準備工程應計款項。

截至二零零二年十二月三十一日止年度，就該等工程確認利潤三十七億五千五百萬港元(二零零一年：三十二億四千八百萬港元)(附註六)。

### 三十九 關連人士的重大交易

財政司司長法團受香港特區政府委託，持有公司約百分之七十六已發行股本，成為公司的最大股東。根據《會計實務準則》第二十號「關連人士的披露」，除政府與集團間因日常業務關係而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，集團與政府部門、機關或政府操控單位之間的一切交易，均被視為與關連人士之交易，並須於本會計帳項中另行申明。

董事局成員與執行總監會成員以及其關連人士，亦被視為集團的關連人士。集團與該等人士之間的交易，均須於本會計帳項中另行申明，惟若有關交易涉及董事局成員或其關連人士，而該董事局成員於投票時棄權，則另作別論。

集團在過往年度與關連人士的重大交易包括：

**A** 公司於一九九五年七月五日就機場鐵路的建造與政府簽訂機場鐵路協議，當中除訂明東涌綫及機場快綫的設計、建造及經營準則外，尚包括批地予公司作物業發展的條文(附註十六)。

**B** 公司於一九九八年十一月四日就將軍澳支綫的設計、建造、融資及經營，以及批授在鐵路沿綫作商住物業發展用途的土地，與政府簽訂將軍澳支綫項目協議(附註三十七A)。

**C** 公司於二零零零年六月三十日，即就《地下鐵路條例》而言的指定日期獲批予一項專營權，初步為期五十年，以經營現有地下鐵路，以及經營及建造任何鐵路支綫。同日，公司與政府簽訂一項營運協議，詳列根據該專營權在設計、建造、維修及經營方面的條文。政府亦已於營運協議確認公司須就其於任何新鐵路項目的投資獲得適當的商業回報(一般將會介乎本公司加權平均資本性費用加百分之一至百分之三)，而政府亦可能需要提供財政或其他方面的支援。

**D** 公司已接獲政府於二零零零年七月十四日發出的函件，表示政府同意將公司若干土地權益延期，與公司原定之五十年專營權同時終止。

年內，集團與關連人士的重大交易如下：

**E** 在建造機場鐵路及將軍澳支綫的過程中有部分重要工程屬於政府或若干關連人士所承辦的基建工程範圍內。該等工程已委託予政府及其關連人士承辦，並根據建築證明書按實際完成進度支付有關開支。另一方面，政府及若干關連人士又與公司簽訂委託協議，委託承辦其他多項基建工程，並同樣根據經核實的已完成工程進度支付有關開支。有關於二零零二年十二月三十一日的已付款項、應收款項及應付款項之詳情，分別載於附註十五、二十四及三十。

**F** 公司於二零零二年七月二十四日與政府訂立一份協議，具體列出竹篙灣支綫的設計、建造、融資及經營規格(「竹篙灣支綫協議」)。有關竹篙灣支綫項目的融資，政府已同意按營運協議(附註三十九C)的條款所訂向公司提供財政資助，以填補竹篙灣支綫項目所規定公司每年百分之十一點二五的回報率，與竹篙灣支綫估計回報之間的資金差距。該等以二零零二年一月一日的淨現值計算達七億九千八百萬港元的財政資助，將會由截至二零零二年十二月三十一日止年度開始，透過政府放棄收取有關其所享有的現金股息權益而提供，直至所提供的財政資助相等於上述資金差距為止。於截至二零零二年十二月三十一日止年度，政府已放棄為數達二億一千九百萬港元(二零零一年：無)的中期現金股息(附註三十九J)。獲放棄的股息款項已自股東資金中扣除，並已用作沖銷竹篙灣支綫項目的累計建造成本(附註十五)。

**G** 公司於二零零二年七月三十一日就興建及經營東涌吊車項目(「吊車項目」)及位於大嶼山昂平的主題村與政府簽訂臨時協議。吊車項目計劃於二零零五年八月投入服務，根據政府的財政建議，鐵路工程的估計成本為七億五千萬港元。於二零零二年十二月三十一日，公司就此項目的開支為一千七百萬港元(二零零一年：六百萬港元)，此開支於資產負債表的遞延開支列帳。

**H** 公司在日常業務中與無控制權附屬公司之間的商業交易詳情，見附註十八。

**I** 集團支付予董事局成員及執行總監會成員之酬金詳情，見附註五。此外，執行總監會成員根據公司之全球發售前認股權計劃獲授認股權。該等實物收益詳情於附註五B及董事局報告書中「董事局成員及執行總監會成員之股份權益」一段中披露。

### 三十九 關連人士的重大交易 (續)

J 年內，已向政府支付或獲政府放棄下列股息：

百萬港元	2002 中期股息	2001 末期股息	總計
已付現金股息	–	470	470
已放棄現金股息(附註三十九F)	219	–	219
以股代息而配發的股份	330	614	944
	549	1,084	1,633

### 四十 承擔

#### A 資本承擔

(i) 於二零零二年十二月三十一日之尚餘資本承擔而未列入帳內者如下：

##### 集團及公司

百萬港元	車務運作	將軍澳 支綫項目	竹篙灣支綫及 東涌吊車項目	物業發展 項目	總計
<b>2002</b>					
已核准但尚未簽約	499	–	–	1,934	2,433
已核准及已簽約	1,321	–	1,017	67	2,405
	1,820	–	1,017	2,001	4,838
<b>2001</b>					
已核准但尚未簽約	854	4,142	–	1,985	6,981
已核准及已簽約	1,738	1,025	22	154	2,939
	2,592	5,167	22	2,139	9,920

已核准但尚未簽約之數額包括無需工程合約的工程成本，如員工薪酬、一般費用及資本化利息支出。

(ii) 車務運作方面的承擔包括：

##### 集團及公司

百萬港元	改善及 更新工程	購置物業、 機器及設備	總計
<b>2002</b>			
已核准但尚未簽約	338	161	499
已核准及已簽約	665	656	1,321
	1,003	817	1,820
<b>2001</b>			
已核准但尚未簽約	625	229	854
已核准及已簽約	908	830	1,738
	1,533	1,059	2,592

#### 四十 承擔 (續)

(iii) 下列為涉及共同控制業務的承擔，已列入上述物業發展項目的承擔內：

##### 集團及公司

百萬港元	2002	2001
已核准但尚未簽約	1,931	1,983
已核准及已簽約	57	38
	1,988	2,021

##### B 營業租賃費用承擔

於二零零二年十二月三十一日，集團持有寫字樓樓宇及員工宿舍的營業租賃合約。根據不可取消之營業租賃須支付之未來最低租賃款項總額如下：

##### 集團及公司

百萬港元	2002	2001
<b>在一年內須支付的費用</b>		
在一年內到期的租賃合約	3	4
在一至五年內到期的租賃合約	4	8
	7	12
<b>在一至五年內須支付的費用</b>	2	4
<b>在五年後須支付的費用</b>	-	-
	9	16

上述款項包括租用有關建造工程職員之寫字樓樓宇及宿舍的六百萬港元(二零零一年：一千萬港元)。大部分租賃均須進行租金檢討。

##### C 有關物業管理合約的負債及承擔

往年，集團與物業發展商攜手於鐵路車廠及沿綫車站上蓋或毗鄰發展物業。根據大部分的物業發展協議，集團在物業落成後可保留其管理權。集團以物業管理人的身份，與外界承包商簽訂服務合約，由承包商提供保安、清潔、維修及其他服務予公司所管理的物業。該等合約的責任，主要由集團承擔；但任何與合約有關的開支，會由受管理物業的業主及租戶償付予集團，補償的款項會盡快由所收取的管理費中撥出。

於二零零二年十二月三十一日，集團就此等工程及服務有尚未償還的負債及未履行的合約共值四億四千五百萬港元(二零零一年：三億九千萬港元)。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費之五億三千萬港元現金(二零零一年：四億三千五百萬港元)，用以應付工程與服務開支。

#### 四十一 僱員認股權計劃

##### A 全球發售前認股權計劃

由於公司股份於二零零零年十月首次公開招股及於聯交所上市，公司訂立全球發售前認股權計劃(「認股權計劃」)。根據該認股權計劃，包括所有執行總監會成員(於二零零二年二月一日委任之梁國權先生除外)在內之七百六十九名僱員於二零零零年九月二十日獲授認股權，可按行使價每股8.44港元認購合共48,338,000股股份，行使價相等於首次公開招股發售價每股9.38港元之百分之九十。認股權可於二零零一年九月十一日前行使，惟須遵守該計劃的行使規定，即在指定期間僅可認購根據認股權計劃所授認股權涉及之一定比例股份，詳情如下：

日期	既得認股權之比例
2001年10月5日前	無
2001年10月5日至2002年10月4日	三分之一
2002年10月5日至2003年10月4日	三分之二
2003年10月4日後	全部

於二零零二年，14,651,500份可認購股份的認股權已授出，而先前授出的4,362,000份認股權已被行使。年內已被行使認股權的加權平均收市價為每股10.32港元。此外，2,815,000份認股權由於若干認股權的持有人於年內辭職而失效。於二零零二年十二月三十一日，合共可認購36,763,500股(二零零一年：43,940,500股)股份的認股權尚未行使。

##### B 新入職僱員認股權計劃

二零零二年五月，公司於股東週年大會採納新入職僱員認股權計劃(「新計劃」)，藉此向未有參與全球發售前認股權計劃的公司新入職最高階層及高級管理人員提供認股權。根據新計劃的規則，一旦行使按新計劃授出的認股權，公司最多可能須因此發行5,056,431股股份。授出的認股權將由有關認股權授出之日起計三年內，可予行使以認購有關股份。根據新計劃授出的認股權的行使價，將訂於可一般反映認股權授出時公司股價的水平。

於二零零二年十二月三十一日，並無根據新計劃授出任何認股權。

## 四十二 採納新香港會計準則

集團截至二零零一年及二零零二年十二月三十一日止年度的財務報表採納了下列由香港會計師公會所頒布，於二零零二年内生效的全新或經修訂《會計實務準則》編製而成：

- 《會計實務準則》第三十四號，僱員福利
- 《會計實務準則》第三十五號，政府援助的會計處理及政府資助的披露
- 《會計實務準則》第一號（經修訂），財務報表的呈列
- 《會計實務準則》第十五號（經修訂），現金流量表

### A 採納《會計實務準則》第三十四號，僱員福利

因集團首次採納《會計實務準則》第三十四號，並鑑於有關準則所訂明的過渡條文規定，集團已就其截至二零零二年十二月三十一日止年度的財務業績作出下列與集團有關的調整：

百萬港元	集團			公司		
	享有權變動淨額			享有權變動淨額		
	於2001年 1月1日 結餘	截至2001年 12月31日止 年度	於2002年 1月1日 結餘	於2001年 1月1日 結餘	截至2001年 12月31日止 年度	於2002年 1月1日 結餘
保留溢利(以往呈報)	11,527		14,608	11,500		14,545
有關下列項目之前期調整：						
短期福利						
— 未取用年假享有權	(137)	(2)	(139)	(137)	(2)	(139)
— 外遊津貼享有權	(11)	(4)	(15)	(11)	(4)	(15)
應佔無控制權附屬公司的 未取用年假享有權	(2)	—	(2)	—	—	—
	(150)	(6)	(156)	(148)	(6)	(154)
退休福利	—	—	(45)	—	—	(45)
	(150)		(201)	(148)		(199)
保留溢利(重列)	11,377		14,407	11,352		14,346

#### (i) 短期福利——未取用年假及外遊津貼的應計負債

《會計實務準則》第三十四號頒布前，集團並無就其員工的既得年假及外遊津貼享有權涉及的負債提撥準備。《會計實務準則》第三十四號規定，凡此等享有權涉及的責任應在僱員提供服務後即時提撥。因應此項會計政策轉變及根據《會計實務準則》第二號（概述會計政策變更對所呈列之本期或前期帳項有重大影響的披露規定），集團已溯及既往而重列於二零零一年及二零零二年一月一日保留溢利的期初結餘，分別減少一億五千萬港元及一億五千六百萬港元。以往所呈報截至二零零一年十二月三十一日止年度淨利潤亦已減少六百萬港元，以反映年內應計年假及外遊津貼帳項的變動。

## 四十二 採納新香港會計準則 (續)

### (ii) 退休福利—界定福利計劃

集團設有兩項界定福利計劃，即退休金計劃之混合福利部分及RBS(統稱「該等計劃」)。《會計實務準則》第三十四號訂明有關界定福利計劃的估值方法及會計處理方式，有關規定與集團於先前帳項中所採納者有所差異。採納《會計實務準則》第三十四號時，獨立專業合資格精算師重新進行精算估值，依據新準則之規定確定該等計劃於二零零二年一月一日的狀況。精算估值結果顯示，於同日，該等計劃的界定福利責任現值超出該等計劃資產之公允價值(過渡期負債)分別四千四百萬港元及一百萬港元。根據《會計實務準則》第三十四號條文規定，集團於首度採納該準則時已選擇即時將過渡期負債全數確認入帳。因應此項會計政策轉變及根據《會計實務準則》第二號，為數四千五百萬港元的過渡期負債總額已溯及既往而就於二零零二年一月一日保留溢利期初結餘確認入帳(附註三十三)，負債則於資產負債表內列帳為應計退休金支出。由於二零零一年一月一日並無進行獨立精算估值以確定該等計劃於該日的狀況，因此，比較資料並沒有重列。

### B 採納《會計實務準則》第三十五號，政府援助的會計處理及政府資助的披露

根據公司於二零零二年七月與政府訂立的竹篙灣支綫項目協議，政府將會由截至二零零二年十二月三十一日止財政年度開始以放棄現金股息方式提供財政資助。放棄股息及有關會計處理的詳情載於附註一W及三十九F。該項放棄股息符合《會計實務準則》第三十五號內有關政府援助的定義，此準則對二零零二年七月一日或之後的財務報表有效。

### C 採納《會計實務準則》第一號(經修訂)，財務報表的呈列

為符合《會計實務準則》第一號(經修訂)的規定，集團採納新報表「綜合股東權益變動表」以代替以往帳項內的「綜合已確認收益虧損表」。新報表呈列期初至期末股東資金主要成分(包括股本、儲備及保留盈餘)變動的對帳。

### D 採納《會計實務準則》第十五號(經修訂)，現金流量表

綜合現金流量表格式已作修訂以符合《會計實務準則》第十五號(經修訂)的新規定。

## 四十三 比較數字

比較數字已根據附註四十二所載新會計準則規定而重列及重新歸類。

## 四十四 帳項核准

本帳項已於二零零三年三月六日經董事局核准。

## 供楊基債券持有人之未經審核補充參考資料

集團的財務報表是根據香港適用的公認會計原則（「香港公認會計原則」）編製而成，在若干重要方面與美國適用的公認會計原則（「美國公認會計原則」）有差異。重要差異主要涉及以下各項，而根據美國公認會計原則所作的必要調整以重整利潤（「淨收入」）及股東資金（「股東權益」）列於下表。

### A 確認物業發展的收入

根據香港公認會計原則，集團在工程展開時收取自發展商的款項，待地基及地盤準備工程完成及適合發展後，便會確認該等款項所產生的利潤，確認前尚要考慮集團就該項目所保留的風險及責任（如有）。此外，根據香港公認會計原則，集團在建築工程完成後接收到分配所得的發展項目資產後，其利潤按接收該等資產時的公允價值予以確認。根據美國公認會計原則，該等利潤將於物業建築期內按完成百分率予以確認。

### B 德福行政大樓重建工程

根據香港公認會計原則，由公司保留的重建行政大樓，已按公開市值作為土地及樓宇的增加入帳。經扣除有關費用後，自發展商收取的購物商場及現金，已確認為物業發展利潤。根據美國公認會計原則，重建工程將列作非貨幣交易，而該項重建工程將按歷史成本入帳，其中並無確認任何利潤。

### C 資產重估及折舊

根據香港公認會計原則，投資物業按評估值列帳，而且該等物業並不計提折舊。同樣是根據香港公認會計原則，自用土地及樓宇是根據重估日期的現有用途按公開市值列帳，並扣除其後任何累計折舊。根據美國公認會計原則，並不容許重估物業。因此，為了調節香港公認會計原則及美國公認會計原則，按評估值或公開市值入帳的集團物業，已按歷史成本減累計折舊予以重整。折舊是根據物業的歷史成本及尚餘租賃年期或五十年的使用年限較短者計算。根據美國公認會計原則須計提折舊的投資物業的總歷史成本，於二零零一年及二零零二年十二月三十一日分別約為三十二億三千四百萬港元及三十二億五千萬港元，但根據香港公認會計原則，該等投資物業並無計提折舊。

### D 若干固定資產的折舊

一九九五年之前，根據香港公認會計原則，集團的隧道內壁鋪砌及地下土木結構並無計提折舊。在美國，按照既有行業慣例，就財務會計而言，同類資產是按延長年期計提折舊。就美國公認會計原則而言，集團已按一百年年限為該等成本計提折舊。

自一九九五年一月一日起，根據香港公認會計原則，集團已重估隧道內壁鋪砌及地下土木結構的估計使用年限。根據該項重估，該等成本正按一百年的原有使用年限剩餘的可用年數計提折舊。新會計政策並不追溯採用，因此於一九九五年並無作出累計調整。

此外，一九九五年之前，根據香港公認會計原則，所有租賃土地的成本並無根據租賃的續約假設予以攤銷。根據美國公認會計原則，租賃土地的歷史成本是按租賃期攤銷，其中並未考慮續期。

自一九九五年一月一日起，根據香港公認會計原則，所有租賃土地按租約未屆滿期限攤銷。根據香港公認會計原則，此會計政策的改變並不追溯採用，因此於一九九五年並無作出累計調整。

### E 退休金成本

以往，根據香港公認會計原則，為地鐵有限公司退休金計劃（「退休金計劃」）的界定福利元素所作的準備，是根據退休金計劃的供款來計算的。根據香港公認會計原則而採納新《會計實務準則》第三十四號後，須為退休金計劃的界定福利責任現值超出資產的公允價值計提準備。根據香港公認會計原則，此過渡期負債已即時於二零零二年一月一日保留溢利期初結餘確認入帳。根據美國公認會計原則，退休金計劃的界定福利元素按照美國財務會計準則第八十七號確認為按僱員概約服務期計算的費用。該會計準則並將焦點放在退休金計劃的福利公式，及以該公式來釐定每年已賺取的福利及因之而產生的成本。釐定已累積的福利由精算評估師釐定，其中包括服務成本、貨幣的時間價值、計劃資產的回報、以及因修改原先的假設所產生的收益或虧損。根據香港公認會計原則及美國公認會計原則所採用的精算評估方法有少許分別，已確認的退休金開支亦有所差別。因此，根據美國公認會計原則，按香港公認會計原則即時於保留溢利期初結餘確認入帳的四千四百萬港元過渡期負債已予回調。根據美國財務會計準則第八十七號，退休金成本按精算方法計出的調整已作出相應修改。

## F 所得稅

集團在可見未來因重大時差而可能引致的稅項影響，均依負債法計提準備。至於遞延稅項的資產（淨遞延稅項借項），香港公認會計原則為可見將來有可能收回的淨遞延稅項的資產，制訂確認的準則，而且要保證日後能產生應稅收益始可確認。根據帳項附註十二中披露的確認準則，集團於二零零二年十二月三十一日有一筆未確認的淨遞延稅項負債，相信須予繳付之可能性不大。

美國公認會計原則規定，所有遞延稅項於產生時即須作出全數撥備。但若該等遞延稅項資產不是「很可能」變現，則會為遞延稅項的資產作出估值準備。根據美國公認會計原則，「很可能」被界定為可能性超過百分之五十。

## G 若干成本撥作資本

根據香港公認會計原則，若干非遞增性成本被撥作機場鐵路項目及其他資本性項目的資本。美國公認會計原則並不容許將此等非遞增性成本撥作資本。然而大部分已撥作資本性項目資本的成本屬於遞增性質，因此，已根據香港公認會計原則及美國公認會計原則適當地撥作資本。

## H 利息

集團特別為建造機場鐵路取得資金，根據香港公認會計原則，該等資金的利息為該項目耗用前，記入機場鐵路項目下在建鐵路工程的帳目內。就此目的賺取的利息，包括不是用於建造機場鐵路而由集團暫時運用資金的名義利息。根據美國公認會計原則，所賺取的實際利息在釐定該期間盈利時已包括在內，而暫時運用資金的名義利息不會予以確認。

## I 股份獎勵

根據香港公認會計原則，公司及主要股東（指股權超過百分之十者）分別以毋須代價的方式給予公司僱員之認股權及股份，毋須記入公司之損益帳。根據美國公認會計原則，上述所發出之認股權及股份則根據會計原則局第二十五號意見書入帳列為注資，而相應抵銷之數額則在損益帳中列為薪酬支出。股份批授之薪酬支出根據股份於指定計算日期的市價釐定，而認股權方面則以指定計算日期股份市價減行使價釐定。指定計算日期為個別僱員獲授股份數目及行使價二者皆能確定的首日。

## J 其他

其他調整主要是指根據香港公認會計原則遞延成本後的淨效應，須根據美國公認會計原則將之確認為費用。此外，若干預期費用已根據香港公認會計原則予以確認，但根據美國公認會計原則，在收到或獲提供有關貨物或服務前，不會確認有關費用。

## K 衍生工具

根據美國公認會計原則，由二零零一年一月一日起，集團採納美國財務會計準則第一百三十三號「衍生工具及對沖活動的會計處理」。該項準則確立衍生工具（包括其他合約中所涉及之若干工具）以及對沖活動之會計及呈報標準。所有衍生工具（不論旨在作對沖用途與否），均須按公允價值於資產負債表中列帳。倘衍生產品以公允價值法作對沖，則該衍生產品及對沖項目之公允價值變動，將於盈利中確認。倘衍生產品以現金流量法作對沖，該衍生產品公允價值變動之有效部分，於其他綜合收入中記錄，並當所對沖項目影響盈利時在損益帳中確認。以現金流量法對沖時，其公允價值變動之非有效部分，將確認為盈利。

集團利用衍生工具管理所承擔有關外幣及利率之風險。集團持有衍生產品之目的，在於利用最有效方法減低風險以清除或減少有關風險之影響。

根據香港公認會計原則，衍生工具無須在資產負債表中以公允價值列帳。



## 根據美國公認會計原則的淨收入調整表

截至十二月三十一日止年度 百萬元	2001 港元 (附註一)	2002 港元	2002 美元 (附註二)
根據香港公認會計原則計算的年內利潤	4,284	<b>4,212</b>	<b>540</b>
根據美國公認會計原則規定的調整			
物業發展確認的收入	1,216	<b>(115)</b>	<b>(15)</b>
重估及重建物業的折舊	(64)	<b>(66)</b>	<b>(8)</b>
若干固定資產的折舊	10	<b>10</b>	<b>1</b>
退休金成本的差額	112	<b>45</b>	<b>6</b>
遞延稅項	(724)	<b>(761)</b>	<b>(98)</b>
若干資本化成本	(65)	<b>(66)</b>	<b>(8)</b>
利息	(21)	<b>(20)</b>	<b>(3)</b>
股份獎勵	(60)	<b>(5)</b>	<b>(1)</b>
衍生工具，包括於二零零一年採納美國財務會計準則 第一百三十三號的累計影響	(53)	<b>(11)</b>	<b>(1)</b>
其他	(1)	<b>3</b>	-
上述調整的稅務影響	(160)	<b>35</b>	<b>5</b>
根據美國公認會計原則的年內淨收入	4,474	<b>3,261</b>	<b>418</b>
<b>每股基本及攤薄盈利</b>	0.89港元	<b>0.64港元</b>	<b>0.08美元</b>

## 根據美國公認會計原則的股東權益調整表

於十二月三十一日 百萬元	2001 港元 (附註一)	2002 港元	2002 美元 (附註二)
根據香港公認會計原則計算的股東資金	54,049	<b>56,827</b>	<b>7,286</b>
根據美國公認會計原則規定的調整			
物業發展確認的收入	2,277	<b>2,162</b>	<b>277</b>
重估及重建物業的累計折舊	(298)	<b>(364)</b>	<b>(47)</b>
資產重估儲備	(6,634)	<b>(6,430)</b>	<b>(824)</b>
若干固定資產的累計折舊	(781)	<b>(771)</b>	<b>(99)</b>
退休金成本的差額	(199)	<b>(110)</b>	<b>(14)</b>
遞延稅項	(2,481)	<b>(3,242)</b>	<b>(416)</b>
若干資本化成本	(1,173)	<b>(1,239)</b>	<b>(159)</b>
利息	676	<b>656</b>	<b>84</b>
衍生工具，包括於二零零一年採納美國財務會計準則 第一百三十三號的累計影響	(326)	<b>(501)</b>	<b>(64)</b>
其他	37	<b>40</b>	<b>5</b>
上述調整的稅務影響	(121)	<b>(86)</b>	<b>(11)</b>
根據美國公認會計原則計算的股東權益	45,026	<b>46,942</b>	<b>6,018</b>

附註：

一. 根據香港公認會計原則，集團於二零零二年一月一日採納《會計實務準則》第三十四號，「僱員福利」。由於採納《會計實務準則》第三十四號，集團因應若干僱員福利（包括員工的既得年假及外遊津貼享有權）於責任產生的會計期間確認為負債。根據香港公認會計原則，《會計實務準則》第三十四號已溯及既往採納，導致若干前期結餘重列（帳項附註四十二A）。根據美國公認會計原則，因應採納《會計實務準則》第三十四號的應計員工的既得年假及外遊津貼享有權乃代表因改正錯誤而須重列的項目。然而，根據美國公認會計原則重列的數額並不視為對集團的營運業績及股東權益有重大影響。

二. 為方便讀者閱讀，美元等值已按7.7998港元換算，此乃二零零二年十二月三十一日下午四時路透社所提供的香港收市買入價。

## 專用詞彙

<b>公司章程細則</b>	地鐵之公司章程細則
<b>董事局</b>	公司之董事局
<b>公司或地鐵</b>	地鐵有限公司，於二零零零年四月二十六日根據香港法例第32章公司條例註冊成立
<b>中央證券登記</b>	香港中央證券登記有限公司
<b>顧客服務承諾</b>	根據營運協議每年刊發的表現目標
<b>董事局之董事及成員</b>	董事局成員
<b>財政司司長法團</b>	財政司司長法團，純粹根據香港法例第1015章財政司司長法團條例成立之法團
<b>政府</b>	香港政府
<b>總負債權益比率</b>	貸款、融資租賃債務及銀行透支佔股東資金百分率
<b>聯交所</b>	香港聯合交易所有限公司
<b>香港或香港特區</b>	中華人民共和國香港特別行政區
<b>利息保障倍數</b>	未計折舊前經營利潤除以未扣除資本化利息前之利息及財務開支總額
<b>上市規則</b>	聯交所證券上市規則
<b>地鐵條例</b>	香港法例第556章地下鐵路條例
<b>地鐵行車綫</b>	觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫及將軍澳綫的統稱
<b>淨負債權益比率</b>	貸款、融資租賃債務及銀行透支(扣除資產負債表的現金及現金等價物)佔股東資金百分率
<b>八達通卡</b>	八達通卡有限公司
<b>營運協議</b>	公司與代表政府的運輸局局長於二零零零年六月三十日就地下鐵路經營而訂立的協議
<b>經營毛利率</b>	未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤佔營業額百分率
<b>普通股</b>	公司股本中每股面值1.00港元的普通股
<b>平均股東資金回報率</b>	股東應佔利潤佔期初及期末股東資金平均數的百分率
<b>披露權益條例</b>	香港法例第396章證券(披露權益)條例
<b>證交會</b>	美國證券交易委員會
<b>服務質素指標</b>	顧客對地鐵行車綫及機場快綫所提供服務的滿意程度的量度指標，乃以服務屬性(不包括車費)於客戶研究中所佔相關重要性釐定





地鐵有限公司  
香港九龍灣  
德福廣場地鐵大廈  
香港郵政總局信箱9916號  
電話 (852) 2993 2111  
傳真 (852) 2798 8822

[www.mtr.com.hk](http://www.mtr.com.hk)