

## 二零零二年業務回顧

### 經營環境

#### 經濟延緩復甦

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。美國發生連串會計及公司管治醜聞，加上恐怖主義肆虐，伊拉克的緊張局勢升級，無不大大打擊信心。各主要股市指數相繼下挫，投資意欲依然薄弱，商業投資依然不振，而消費力也未見釋放。

再者，本港尚未能擺脫因本身資產泡沫爆破、中國加快與全球經濟接軌所引發出結構性調整的拖累。平均而言，住宅物業價格於去年再度下調達百分之六，恆生指數於年底收市時，跌百分之十八。消費物價亦連續第四年下調。失業率升至百分之七點八，是一九八一年以來的最高水平。儘管銀行體系的流動資金充裕以及利率處於歷史性的低水平，消費需求及投資增長卻疲弱不振。

中國大陸經濟表現驕人，香港從中受惠。空運量及貨櫃吞吐量大幅增加，出口及轉口合計上升百分之五點四，國內旅客刺激本港旅遊業增長。因此，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。

#### 旅客增加利及運輸

繼於二零零一年，專利公共交通行業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上升至四十億八千三百萬人次，當中專利營運機構佔三十三億四千七百萬人次。縱使競爭加劇，但隨著將軍澳綫啟用後，地鐵市場佔有率維持在百分之二十三點五。

外地訪港遊客上升百分之二十點七，達一千六百六十萬人次。這主要拜國內遊客急升百分之五十三點四所賜。航空客運量增幅百分之二，達二千三百五十萬人次。機場快綫的市場佔有率因取消百分之十票價優惠而由百分之二十七微跌至百分之二十五。

#### 物業市道仍舊疲弱

物業價格及租金均繼續下調。在金融公司縮減辦公室面積下，寫字樓需求仍然疲弱。租務市場一片沉寂，新增寫字樓面積需求貧乏，加上新的寫字樓供應不斷，令租金水平大幅下跌。鑑於經濟表現疲弱，加上市民湧往內地消費，零售業更為雪上加霜。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，住宅市場大受影響。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。

政府於十一月公布最新房屋政策，正式終止於一九九七年所定下的七成市民置業目標，其中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。寫字樓市場仍有賴金融服務業的復甦帶動；而住宅市場好轉，則有待就業及盈利前景的改善。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。

### 鐵路營運

#### 鐵路營運

新將軍澳綫於八月通車，將安全、可靠、快捷而環保的地鐵服務伸展至東九龍。因此，地鐵的乘客量上升，配合控制成本，令經營邊際利潤及盈利能力得以提升。

#### 更高乘客量

公司於二零零二年所面對的其中一項重大挑戰乃維持地鐵乘客量及收入。我們透過持續改善服務，及推出車費優惠計劃挽留現有乘客及吸引新乘客以達成此目標。

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。地鐵乘客量佔整個專利公共運輸市場百分之二十三點五，與二零零一年相同。公司在過海乘客量所佔比重升至百分之五十八點二，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，取消車費折扣優惠後，乘客量相應下降，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六十二點五港元上升至六十五點四三港元，而車費收入則為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連繫。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，旨在向轉乘接駁巴士的乘客提供巴士車費折扣。我們已於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路線和經重組的城巴巴士路線作好準備。為配合將軍澳綫通車，巴士公司亦在區內增設多條接駁巴士及小巴綫。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，公司已於五個商場安裝「地鐵特惠站」，透過八達通卡提供車費優惠。其他車費優惠計劃包括地鐵股東乘搭機場快綫可享有折扣，而機場快綫亦推出專為團體、兒童、學生、長者及遊客而設的各種優惠。

地鐵於十月推出機場快綫早晨優惠方便從青衣往中環的上班人士，讓乘客享用非常舒適的機場快綫列車前往港島。

## 高度可靠

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成就。雖然在通車初期略見調校問題，但乘客對新綫服務漸給予讚賞，如今已為地鐵系統額外增加平均每日十五萬以上人次的乘客量。

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水平，以及地鐵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。

公司進一步提升自動收費系統及車票的可靠性，亦維持其他設備的可靠性於高水平，令顧客倍感稱心滿意。於二零零二年，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。根據國際都市鐵路協會(CoMET)發表的報告，地鐵於十間參與機構中表現卓越。

## 改善服務

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、乘客量及營運效率均維持於高水平。

二零零二年一套嶄新車站管理系統已於十二個車站裝置，結合不同車站的控制設備及系統，從而簡化運作程序、提高效率及減少人為錯誤。

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，在其中兩個車站增設出入口，於另外四個車站則加裝扶手電梯及升降機。安裝月台幕門工程繼續進行，其中五個車站已完成有關工程。在整個安裝工程中，地鐵確保工程如期竣工及列車服務可靠如昔。

訊號系統亦獲得改善，新系統讓操作人員於操控車務時更具靈活性，同時確保列車服務達最安全水平。公司亦在將軍澳綫安裝一套新的軌旁訊號系統。公司除了改善路軌及列車的可靠性，亦提高能源效益及減少噪音。

公司已在所有車站安裝電子顯示板，顯示重要的安全信息、列車服務及其他資料如天氣狀況、空氣污染指數及廣告等。同時，更推出車站藝術計劃，讓乘客享有旅途愜意新體驗。

## 提升生產力

透過凍結招聘員工以及發展員工多方面技能，地鐵的生產力得以再度提升。將軍澳綫的維修服務已順利外判。公司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，又同時無損安全及服務質素。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和改善時間表以節省牽引能源。劃一車站的傢具設計亦降低了安裝及維修費用。

# 其他業務

儘管經營環境困難，公司於年內大部分的非車費業務均表現理想。

## 八達通卡表現強勁

八達通卡有限公司續創佳績，八達通卡流通量及相關服務供應商數目持續增加，而每日交易總金額達至五千萬港元。接受八達通卡付款的小巴數目倍增至二千三百輛，而接受八達通卡付款的停車場數目亦由三十三個增加至八十五個。這套付款安排亦已推廣至穿梭中港兩地的旅遊巴士。百佳超級市場、屈臣氏、Circle K及大家樂等大型連鎖店已全面推出八達通系統。學校使用八達通卡亦由於向家長提供流動電話信息功能而增強了用途。此外，八達通卡的通行系統亦已成功拓展至商界及更多住宅物業，當中包括國內。

八達通卡有限公司於二零零二年帶來盈利貢獻三千九百萬港元，較二零零一年上升百分之三十四點五。

## 新廣告商機

二零零二年，有兩份為地鐵乘客而設的新刊物面世，為公司提供另一批廣告客戶群。每日平均派發二十六萬五千份的《都市日報》，讀者人數達五十五萬名。《Recruit》雜誌已改由《招職》取代，一星期派發兩次，每次十八萬本。我們亦擴大地鐵大堂廣告板，以及加強路軌旁廣告板的照明，令地鐵廣告網絡更具吸引力。

受疲弱經濟影響，廣告收入下跌百分之六點八至三億九千九百萬港元。

## 以固網為電訊業發展目標

流動通訊方面的收入增加，而我們開始研究拓展第三代流動通訊及無線區域網絡等範疇。公司已成立全資附屬公司TraxComm Limited，以便在固網電訊市場中分一杯羹，並以新的電訊公司及服務供應商為目標。

電訊收入上升百分之七點五至一億八千六百萬港元。

## 車站商用設施收益提高

至年底，地鐵車站已劃出一萬七千四百零五平方米作為商用設施用途，較二零零一年增加二千二百八十一平方米。年內其中一項重大成果，乃將軍澳綫沿綫的全部零售商舖均準時啟用。此外，我們已完成翻新中環站及九龍灣站，並加入新行業種類，包括出售外賣食物及飲食店舖。在整個翻新工程中，我們已把工程對乘客帶來的影響減至最低。

平均租金微跌，但為業務量增長所抵銷，使車站商用物業收入上升百分之七點七至二億三千八百萬港元。

## 顧問業務增長凌厲

在二零零二年，我們分別在國內的上海、天津、南京和深圳以及台灣的台北和高雄獲批顧問合約。我們亦已成立四間海外辦事處，並已成功獲批香港國際機場為期六年(三年死約和三年生約)的營運及維修服務合約，服務期延續至二零零八年。

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。

# 物業回顧

藉着把地產發展項目結合地鐵網絡，我們成功為香港締造出新的居住及工作社區。香港樓市在二零零二年仍然十分疲弱，地鐵公司業績改善，主要是反映了地鐵物業業務經營手法的優勢。我們與資深的發展商以合資形式共同發展，並結合物業位處優越地段，擁有優質設計、建造及管理的優勢。

## 物業發展收益強勁

地鐵成功與發展商達成協議，發展將軍澳綫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。

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，反應理想，分別是東涌站的藍天海岸及海堤灣畔第一期，以及九龍站的擎天半島第二期。機場鐵路沿綫發售的其他發展項目包括九龍站的擎天半島第一期、奧運站的維港灣、柏景灣及帝柏海灣，以及東涌站的東堤灣畔及映灣園第一期。九龍站及東涌站的發展項目工程進度按計劃進展，合共六千三百八十二個住宅單位已獲發入伙紙。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。

位於香港站、樓高八十八層的國際金融中心二期的建築工程進展順利，截至去年底時，幕牆已鋪設至第六十九層。該廈計劃於二零零三年中落成，公司持有當中三十三樓至五十二樓的十八層辦公室樓層，命名為「Central 18 Zone at Two IFC」，租務推廣活動已展開，而我們正在與多名可能租用的大商戶進行初步商討。我們亦正為位於Union Square內全新大型購物中心籌備預租市場推廣，這個購物中心將成為地鐵旗下第五個購物中心。

公司向發展商批出將軍澳支綫沿綫三個新住宅項目的物業發展權：將軍澳站五十五b區發展項目批予由新世界發展有限公司為首的財團；坑口站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的財團；而調景嶺站發展項目則批予長江實業(集團)有限公司。

公司於五月簽訂將軍澳八十六區的政府租契協議，此龐大發展項目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，成為香港首個「綠化城市」。

城市規劃委員會向公司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一部份。此乃繼先前批出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。

## 投資物業出租率達百分之百

儘管經濟不景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至八億九千七百萬港元。

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，此乃公司與零售商戶緊密合作，為商戶推行策略性宣傳活動之成果。

我們的「全面優質顧客服務計劃」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。該項計劃的目標是提高服務質素重要性的意識，並透過實施領導業界的服務標準，增加商戶的競爭力，以及設立指標，以便在商戶選擇及管理方面能夠獲得更佳效果。

## 擴展物業管理及代理業務組合

物業管理的收入上升百分之十六點四，達八千五百萬港元，此有賴新近落成的機場鐵路物業及其他物業管理服務帶來的收入。

我們的物業管理相關業務繼續多元化擴展，公司於奧運站帝柏海灣發展項目及東涌站海堤灣畔的管理組合共達二千四百六十一個住宅單位，令公司所管理的住宅單位由三萬九千六百一十三個增添至四萬二千零七十四個，而公司的管理組合亦包括三十七萬零二千二百平方米的商場樓面。

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。此系統已逐步擴展至並非由公司管理的物業。

地鐵物業代理有限公司為公司所管理住宅項目的住客提供一站式代理服務。此項業務為公司增添五百萬港元收入。

## 進軍海外市場

憑藉本身於物業範疇的所長，我們成功踏出第一步，進軍海外市場。

深圳方面，我們簽訂合約為東海花園會所及君豪閣提供物業管理服務。此外，我們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，及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期的諮詢服務。

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，為擬建地鐵站上一幅土地，提供發展組合及市場推廣方面的顧問服務。

## 未來工程項目

地鐵公司的廣泛專業知識不僅應用於擴建鐵路上，也在其他工程及相關物業發展中受用。地鐵會聯同承建商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。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一百四十五億港元，足證我們能夠完成高水平及具經濟效益的工程。

### 竹篙灣支綫動工

七月，公司與政府簽訂竹篙灣支綫工程合約。此三點五公里長的鐵路將把地鐵網絡與興建中的香港迪士尼主題公園連接起來。這項工程估計造價為二十億港元，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，以配合迪士尼主題公園開幕。

陰澳站現正進行地基工程。同時連接迪士尼站之太陰頂隧道預備工程亦告展開。所有大型土木工程(包括迪士尼站的工程)合約並已批出。公司為了節省成本，列車擬將由現有一部份地鐵列車改裝。

### 籌備東涌吊車

同於七月，公司與政府就興建東涌吊車簽署臨時協議。這個項目造價七億五千萬港元，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。預計建造工程於二零零三年八月展開，目標竣工日期定於二零零五年八月，公司就東涌吊車的營運及維修合約與政府簽署諒解備忘錄，並已招標或批出所有其他主要顧問及工程合約。

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。公司亦將可從附設於面積共達一萬六千平方米的東涌車站綜合大樓裏的商場賺取收益。

### 籌劃港島支綫

二零零三年一月，政府公佈，批准地鐵開始籌劃西港島綫第一期及南港島綫，而北港島綫將推遲進行。

西港島綫將於二零零九年先由上環延伸至西營盤及寶翠園，較後期伸延至堅尼地城。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。北港島綫將東涌綫由香港站延伸至炮台山連接港島綫。

### 中轉接駁概念

地鐵近年一直研究發展較地面相宜的輕便鐵路支綫。輕鐵系統亦可將地鐵服務伸至人口較稀疏的地區。二零零二年，公司向政府提交一份有關環保鐵路系統概念的建議書。構思中的系統將覆蓋啟德重建區，並在牛頭角站連接觀塘綫。

### 增加行人專用區

在地鐵站出入口鄰近街道發展行人專用區以及建造行人通道連接至鄰近社區，能吸引更多乘客選搭地鐵，令乘客量上升。在這方面，公司與私人發展商、市區重建局、房委會及其他機構通力合作，已完成超過十二個行人專用區計劃。二零零二年，我們開始在旺角及觀塘站動工興建行人通道，預計這兩項工程將於二零零三年完成。另外三項同類工程預期於二零零三年較後時間展開。

## 人力資源

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舉足輕重的角色。於二零零二年，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。

### 提升生產力

我們一直致力提升人力資源的價值，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。此系統適用於全體員工，具備互動功能，並使管理層及員工

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，鞏固以工作表現為主導的公司文化。

### 領袖培訓

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，擴闊視野。

### 善用人力資源專才

地鐵公司已累積不少有關鐵路培訓的專業知識。人力資源及培訓部門支持公司的對外顧問服務，提供專業鐵路營運訓練方案及策略性人力資源管理服務。

# 財務回顧

## 財務成就

### 開創先河的零售債券發行

二零零二年，港元債務市場資金仍然非常充裕，同時香港零售債券市場迅速發展。我們看準此重要時機，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。是次債券發行破紀錄吸引逾一萬八千名申請人，總認購金額逾五十六億港元。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。截至二零零二年底，集團未動用的承諾信貸總額達六十億港元，足夠應付二零零四年初的預期資金需求。

### 借貸成本降低

息率下調，加上能夠獲取更具成本效益的融資，使集團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元增加至二零零二年的十一億二千五百萬元，此乃將軍澳綫啟用後，有關借貸成本已不再撥作此項目的資本性開支。

### 優良風險管理

公司繼續根據行之有效的「理想融資模式」，以審慎方式管理融資活動及債務組合。此模式針對分散還款期、融資工具種類及外幣與利率風險。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。

### 信貸評級良好

地鐵公司乃香港首家獲得國際信貸評級的公司，並於年內維持良好的信貸評級，與香港特區政府的看齊。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，而評級投資中心亦再確認公司的評級分別為a-1+（本地貨幣）及AA/AA-。標準普爾亦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+，以及短期港元信貸評級及外幣信貸評級分別為A-1+/A-1。

### 充裕資金開展新項目

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元。上述兩個項目加上其他資本工程，我們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。此舉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。

## 業績檢討

### 溢利與虧損

地鐵行車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輕微上升，達二百二十六萬人次。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，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水平。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，主要由於推廣計劃所致。

隨著撤銷車費折扣計劃後，加上市場激烈競爭，機場快綫平均每日載客量減少百分之九至二萬三千二百人次。公司在各種往返機場的交通工具中的市場佔有率由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。平均車費由六十二點五港元上升至六十五點四港元。

非車費收入上升百分之五點五至十九億六千六百萬元，當中包括九億八千七百萬元來自租務及管業收入以及九億七千九百萬元來自車站商務及其他業務收入。

經營開支在未計折舊前上升百分之三點八至三十六億七千二百萬港元，乃由於註銷有關沙田至中環綫及北港島綫之項目研究及遞延開支達二億一千八百萬港元（部分由節省員工成本達六千八百萬港元所抵銷）所致。若不計註銷金額，儘管將軍澳綫於八月啟用，經營開支在未計折舊前應較二零零一年下跌百分之二。

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，下降百分之一，經營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）。

物業發展利潤為三十七億五千五百萬港元，高於去年，這主要來自機場鐵路物業發展。

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，扣除折舊後經營利潤增加百分之三點四至五十二億九千九百萬港元。

利息支出淨額由八億七千四百萬元增加至十一億二千五百萬元，因將軍澳綫啟用後的利息支出計入損益表所致。但是，利息保障由去年三點八倍升至四點五倍。

年內純利下跌百分之一點五，達四十二億一千二百萬港元。每股盈利為八十三仙。

### 資產負債表

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通車後撥入營運資產所致。

繼將軍澳支綫項目建造成本轉為固定資產後，正進行的鐵路建造工程減少百分之九十九點二至一億零九百萬元。

發展中物業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被發展商支付的款項沖銷所致。

銀行存款及現金等價物為十七億一千八百萬港元，而去年同期則為二億一千五百萬港元，升幅主要來自二零零二年第四季度出售物業及從發展商收取的物業發展款項。

未償還貸款總額為三百三十五億零八百萬港元，增加二十一億二千三百萬港元，主要用作建造將軍澳支綫項目及地鐵系統資本工程的所需資金。

遞延收益由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，這主要由於物業按照建造及預售進度確認為利潤入帳的結果。

股本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。

股東資金總額為五百六十八億二千七百萬元，增加二十九億三千四百萬元，這主要由於保留溢利所致。因此，公司的總負債權益比率輕微上升至百分之五十九，合乎公司的財務計劃。而公司的淨負債權益比率則降至百分之五十五點九。

### 流動現金

營運的淨現金流入微升至四十二億二千八百萬港元，這是由於物業租金收入增加所致。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元。由此產生的現金短缺主要由動用貸款淨額及從發展商所收取之款項填補。

\* 附註：比較數字指二零零一財政年度。結算日數字指截至十二月三十一日之年底。