



財務摘要報告 2002

本二零零二年度財務摘要報告取材於地鐵二零零二年度年報，因而僅提供地鐵二零零二年度年報所載資料及詳情的概要。上述兩份文件（英文版及中文版）均可在本公司的網站（網址為www.mtr.com.hk）閱覽。

閣下如欲免費取得二零零二年度年報的印刷本，可致函本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司或本公司的公司事務部，其詳細資料載於本財務摘要報告封底內面。

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。

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。

目錄

- | | |
|------------|------------------|
| 1 主要數據 | 10 十年統計數字 |
| 2 主席報告書 | 12 董事局及執行總監會成員 |
| 二零零二年業務回顧 | 13 董事局報告書 |
| 5 一 經營環境 | 18 綜合損益帳 |
| 5 一 鐵路營運 | 19 綜合資產負債表 |
| 6 一 其他業務 | 20 財務摘要報表附註 |
| 7 一 物業回顧 | 24 核數師就財務摘要報告的聲明 |
| 8 一 未來工程項目 | |
| 8 一 人力資源 | 主要股東資料 |
| 9 一 財務回顧 | |

閣下可隨時選擇收取財務摘要報告或年報的印刷本或依賴在本公司的網址刊載的該等文件的網上版。閣下亦可隨時選擇(a)收取財務摘要報告以代替年報或收取年報以代替財務摘要報告及(b)只收取本公司的財務摘要報告或年報的英文版或只收取其中文版或同時收取其英文版及中文版。即使閣下先前曾向本公司表達相反的意願，仍可作出上述選擇。閣下如欲更改閣下就此等事宜作出的選擇，可以書面形式通知本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，其詳細資料載於封底內面。

閣下如已選擇依賴在公司的網址刊載的財務摘要報告及年報的網上版或於閱覽該等文件時遇到困難，可以書面形式索取該等文件的印刷本；本公司於將收到閣下的書面要求後盡快把該等文件的印刷本免費寄予閣下。如欲索取該等文件的印刷本，請致函本公司的股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司。

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
財務比率 百分率			
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
總負債權益比率	59.0	58.2*	0.8百分點
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
股份資料			
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)
營運摘要			
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
估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
估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，不僅提升了零售店舖的質素，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，我們很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，政府宣布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元，而機場快綫則下跌百分之二至五億五千三百萬元。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元微跌至四十億一千四百萬元。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容量繼續上升。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容量。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布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，藉以增加乘容量。
- 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。

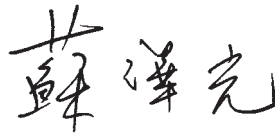
— 等候政府就公司與九廣鐵路公司可能合併作出決定後全速配合。

— 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

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。

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。

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。

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。根據國際都市鐵路聯會(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延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港元。

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。

十年統計數字

	2002*	2001*	2000*	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
財務										
損益帳										
百萬港元										
營業額	7,686	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	7,769	7,301	7,290	5,523	4,720	3,805	3,342	3,143	2,901	2,557
折舊	2,470	2,178	2,091	2,039	1,426	927	850	658	594	571
利息及財務開支	1,125	874	1,143	1,104	475	95	957	1,289	1,269	1,251
利潤	4,212	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	2,161	2,118	500	–	–	1,252	647	–	–	–
每股盈利 港元	0.83	0.85	0.81	0.42	–	–	–	–	–	–
資產負債表										
百萬港元										
資產總值	101,120	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	33,508	31,385	27,203	23,177	16,897	10,875	12,696	14,736	18,121	18,591
遞延收益	6,226	8,411	10,403	13,776	15,970	16,705	9,094	1,056	–	–
股東資金	56,827	53,893	50,355	45,115	42,601	41,815	35,473	25,261	12,363	11,258
財務比率										
百分率										
經營毛利率	52.2	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	25.6	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	59.0	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)	66.5	66.4	62.2	58.5	45.0	31.3	43.8	73.4	251.9	302.0
利息保障 倍數	4.5	3.8	3.8	3.7	5.1	15.7	4.0	2.9	2.1	2.0
僱員										
管理及服務部門	886	930	966	1,031	1,317	1,104	1,069	1,075	1,042	996
車務	4,836	4,756	4,943	5,132	5,890	4,575	4,499	4,490	4,345	4,237
工程及計劃	551	978	904	918	1,111	2,380	1,871	1,444	729	515
物業發展及管理	618	567	519	456	468	427	405	388	366	359
總計	6,891	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
車務運作										
載客車卡行車公里總數										
<i>千計</i>										
地鐵行車綫	103,318	96,751	92,199	94,704	94,260	84,258	83,769	82,472	80,012	77,437
機場快綫	19,467	19,458	19,557	19,394	9,011	-	-	-	-	-
總乘客人次										
<i>千計</i>										
地鐵行車綫	777,210	758,421	767,416	779,309	793,602	811,897	816,572	812,519	804,062	778,509
機場快綫	8,457	9,022	10,349	10,396	3,928	-	-	-	-	-
平均乘客人次										
<i>千計</i>										
地鐵行車綫－周日平均	2,261	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	23	25	28	29	22	-	-	-	-	-
乘客平均乘搭公里數										
地鐵行車綫	7.6	7.4	7.3	7.4	7.4	7.4	7.5	7.5	7.5	7.5
機場快綫	29.9	29.8	29.7	29.9	31.2	-	-	-	-	-
每車卡平均載客量										
地鐵行車綫	57	58	61	61	62	71	73	74	76	75
機場快綫	13	14	16	16	14	-	-	-	-	-
在公共交通載客量所佔比率										
<i>百分率</i>										
總載客量	23.5	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	58.2	57.4	57.9	60.3	61.9	64.2	66.5	67.6	67.1	65.6
在總交通載客量所佔比率										
<i>百分率</i>										
往/返機場	25	27	28	32	25	-	-	-	-	-
每車卡公里之港元(全綫服務)										
車費收入	46.6	49.3	51.1	49.4	52.7	61.6	60.6	57.2	53.9	49.4
鐵路經營開支	22.8	24.6	26.8	27.3	29.2	29.5	29.1	26.0	23.9	24.4
鐵路經營利潤	23.8	24.7	24.3	22.1	23.5	32.1	31.5	31.2	30.0	25.0
每名乘客之港元(全綫服務)										
車費收入	7.28	7.46	7.35	7.14	6.82	6.39	6.22	5.80	5.37	4.91
鐵路經營開支	3.57	3.72	3.85	3.94	3.78	3.06	2.99	2.64	2.38	2.43
鐵路經營利潤	3.71	3.74	3.50	3.20	3.04	3.33	3.23	3.16	2.99	2.48
安全表現										
事故次數	690	686	748	859	842	814	869	716	794	766
每百萬載客人次事故次數	0.88	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	24	39	36	49	65	54	40	42	61	52

*綜合業績

董事局及執行總監會成員

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。

執行總監會成員

蘇澤光簡歷詳見上文。

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。

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財務摘要報表。

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）及香港至赤鱸角香港國際機場（機場快綫）；
- B** 配合鐵路系統（包括將軍澳綫）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（包括其他物業相關的服務）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零點二十八港元。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十二頁。

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）（李胡韋瑤）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十二頁。

公司管治

公司致力為股東利益而實行高水平的公司管治，並竭力落實和制定最佳實務守則。

公司整體業務由董事局負責管理。董事局根據地鐵公司章程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。

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，由非執行董事組成。

審核委員會

審核委員會每年舉行四次會議，檢討集團財務報表是否完備、準確及公平，並審議內外審核檢討的性質及範圍，以及評估集團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地鐵整體財務狀況及保障集團資產而設立，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週年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。除根據地鐵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曾舉行一次會議，出席率為百分之六十六點六七（原因是其中一名董事年內曾經離港缺席）。

最佳應用守則

年內公司一直遵守「香港聯合交易所有限公司證券上市規則」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。除根據地鐵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。

二零零二年美國 Sarbanes-Oxley 法案

此法例於二零零二年七月三十日由美國總統簽署生效，旨在加強公司在公司管治及財務申報方面的透明度及問責性。

由於公司為一間須向美國證交會報告的公司，故受此項新法例的一般約束。

公司現正審閱現有內部系統及工作守則，並再採取其他步驟以符合有關條文規定。

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

公司致力維持高水平的商業道德及誠信。

繼於二零零二年制定《工作操守指引》後，公司為各級員工提供深入培訓及交流活動，確保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》。各管方成員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、顧客及有關方參閱，公司已將《工作操守指引》全文上載地鐵網站，以供各界查閱。

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。

財務摘要報表

集團截至二零零二年十二月三十一日的財政狀況及該年度業績載於第十八頁至二十三頁的財務摘要報表。

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十頁至十一頁。

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載於財務摘要報表附註四。

儲備變動

本年度儲備的變動情況載於財務摘要報表附註六。

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全球發售前認股權計劃所授認股權獲行使而由公司發行。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）經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）經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的普通股。

贖回上市證券

公司及其任何附屬公司於二零零二年財政年度並無買賣或贖回其上市的證券。

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、保障公司資產、預防及偵測欺詐及錯誤、保存完整正確會計紀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，該模式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。而公司庫務部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，詳情載於財務摘要報表附註五。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，以確保財務紀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任何時間內，均無任何由公司或任何附屬公司簽訂，而董事局或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（「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，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

根據帳項附註二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						
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相聯法團(定義見「披露權益條例」)的證券權益；

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份認股權(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份認股權獲行使，710,500份認股權失效。緊接該等認股權獲行使前股份加權平均收市價為每股10.20港元。

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

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

第十八頁至二十三頁的財務摘要報表，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。

承董事局命

董事局秘書

杜禮

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	2002	2001 (附註一)
車費收入		
— 地鐵行車綫	5,167	5,164
— 機場快綫	553	564
車站內其他業務收入	979	973
租務及管業收入	987	891
營業額	7,686	7,592
員工薪酬及有關費用	(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	(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	(218)	(16)
其他費用	(105)	(96)
未計折舊前經營開支	(3,672)	(3,539)
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤	4,014	4,053
物業發展利潤	3,755	3,248
未計折舊前經營利潤	7,769	7,301
折舊	(2,470)	(2,178)
未計利息及財務開支前經營利潤	5,299	5,123
利息及財務開支：		
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	39	29
除稅前利潤	4,213	4,278
稅項	(1)	—
股東應佔利潤	4,212	4,278
股息		
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：		
— 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	2002	2001 (附註一)
資產		
固定資產		
— 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	109	12,873
發展中物業	2,870	3,361
遞延開支	106	326
於無控制權附屬公司之權益	88	49
員工置業貸款	84	127
待售物業	794	689
存料與備料	259	261
應收帳項、按金及預付款項	727	830
應收政府及其他關連人士之款項	95	152
現金及現金等價物	1,718	215
	101,120	98,126
負債		
銀行透支	34	49
短期貸款	—	394
應付帳項、應計費用及撥備	3,760	3,160
工程合約保證金	496	798
應付政府及其他關連人士之款項	209	401
貸款及融資租賃債務	33,474	30,942
遞延負債	85	78
遞延收益	6,226	8,411
稅項	1	—
	44,285	44,233
少數股東權益	8	—
淨資產	56,827	53,893
股東資金		
股本、股份溢價及資本儲備	33,910	32,807
其他儲備	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

財務摘要報表附註

一 主要會計政策

本財務摘要報表乃編製自公司及其所有附屬公司(「集團」)截至二零零二年十二月三十一日止年度經審核的財務報表。

除於二零零二年採納下列新會計公告外，本財務摘要報表採用的會計政策與二零零一年度帳項採用的相同：

- 《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」；及
- 《會計實務準則》第十五號(經修訂)「現金流量表」。

二 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二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

根據公司之全球發售前認股權計劃(「認股權計劃」)，蘇澤光先生及每位執行總監會成員(梁國權先生除外)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，各合資格的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。

三 業務分類資料

主要業務經營業績概述如下：

百萬港元	收入		經營利潤之貢獻	
	2002	2001	2002	2001 (附註一)
車務運作	5,720	5,728	577	819
車站內其他業務	979	973	688	679
租務及管業	987	891	819	730
物業發展	-	-	3,755	3,248
	7,686	7,592	5,839	5,476
扣除其他收入後之公司開支			(1,627)	(1,198)
年內利潤			4,212	4,278

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。

四 固定資產及在建鐵路工程

A 固定資產

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(附註六)	(112)	(115)	-	-	-	(227)
重新歸類	-	-	(13)	13	-	-
將軍澳支綫項目投入使用(附註四B)	-	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(附註六)	-	(23)	-	-	-	(23)
於2002年12月31日	-	84	2,324	15,292	-	17,700
2002年12月31日帳面淨值	10,267	1,554	42,768	37,227	2,454	94,270
2001年12月31日帳面淨值	10,363	1,530	34,222	30,104	3,024	79,243

四 固定資產及在建鐵路工程 (續)

B 在建鐵路工程

百萬港元	於2002年 1月1日結餘	由遞延 開支撥入	年內 開支	啟用後轉撥 作固定資產 (附註四A)	於2002年 12月31日結餘
將軍澳支綫項目					
建築成本	8,861	-	2,199	(11,060)	-
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)	-
將軍澳支綫添加資本性工程項目	40	-	3	-	43
竹篙灣支綫項目	-	68	217	-	285
已收取政府援助					(219)
					66
總計	12,873	68	3,190	(15,803)	109

五 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：

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
	3,500	3,553	5,000	4,995

上述發行債券及票據的所得實收款項乃用作一般營運資金、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。

六 儲備

百萬港元	股份溢價	資本儲備	投資物業 重估儲備	固定資產 重估儲備	保留溢利	總計
2002						
於2002年1月1日結餘(以往呈報)	564	27,188	6,518	116	14,608	48,994
有關年假及外遊費用的前期調整	-	-	-	-	(156)	(156)
	564	27,188	6,518	116	14,452	48,838
有關退休金支出的前期調整	-	-	-	-	(45)	(45)
於2002年1月1日結餘(重列)	564	27,188	6,518	116	14,407	48,793
已行使的僱員認股權	33	-	-	-	-	33
根據以股代息計劃發行的股份	966	-	-	-	-	966
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	1,563	27,188	6,406	24	16,487	51,668
2001						
於2001年1月1日結餘(以往呈報)	-	27,188	6,501	139	11,527	45,355
有關年假及外遊費用的前期調整	-	-	-	-	(150)	(150)
於2001年1月1日結餘(重列)	-	27,188	6,501	139	11,377	45,205
已行使的僱員認股權	16	-	-	-	-	16
根據以股代息計劃發行的股份	548	-	-	-	-	548
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	564	27,188	6,518	116	14,452	48,838

七 其他資料

本財務摘要報表僅為集團二零零二年度帳項所載資料的摘要，並非集團的法定財務報表，亦未載有如年報及帳項般所提供的詳盡資料，以充分反映集團的實際業績及財務狀況。二零零二年度年報全文的電子版本於公司網站(網址為www.mtr.com.hk)可供查閱。欲免費索取二零零二年度年報的印刷文本，可致函公司的股份過戶處或公司事務部，詳情載於本摘要報告的封底內頁。

核數師就財務摘要報告的聲明

致地鐵有限公司股東
(在香港註冊成立的有限公司)

我們已審核載於第一頁至第二十三頁及封面及封底內外頁之地鐵有限公司截至二零零二年十二月三十一日止年度財務摘要報告。

董事及核數師的責任

根據香港《公司條例》規定，董事有責任按照香港《公司條例》第141CF(1)條編製財務摘要報告。在編製財務摘要報告時，香港《公司條例》第141CF(1)條規定，財務摘要報告必須摘錄自截至二零零二年十二月三十一日止年度的年度帳項、核數師報告書及董事局報告書，形式及所載資料詳情則須符合香港《公司(上市公司財務摘要報告)規例》第5條所列明者，並須經由董事局批准。

我們的責任是根據我們審核工作的結果，對財務摘要報告作出獨立意見，並向股東報告。按照規定，我們亦須表明截至二零零二年十二月三十一日止年度帳項的核數師報告書有否發表有保留意見或修訂。

意見的基礎

我們是按照香港會計師公會頒布的Standards on Assurance Engagements並參照Practice Note 710「核數師就財務摘要報告的聲明」進行審核工作。審核範圍包括查核有關憑證以證明財務摘要報告資料與截至二零零二年十二月三十一日止年度帳項、核數師報告書及董事局報告書符合一致，以及財務摘要報告是否符合香港《公司(上市公司財務摘要報告)規例》第5條所載規定，並履行在有關情況下我們認為屬必要的其他程序。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

基於上述理由，我們對載於第一頁至第二十三頁及封面及封底內外頁之財務摘要報告作出下列意見：

- (a) 與地鐵有限公司截至二零零二年十二月三十一日止年度帳項、核數師報告書及董事局報告書符合一致；及
- (b) 符合香港《公司(上市公司財務摘要報告)規例》第5條所載規定。

我們已審核地鐵有限公司截至二零零二年十二月三十一日止年度帳項，並已於二零零三年三月六日就有關帳項發表無保留意見或無修訂的核數師報告書。

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

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。

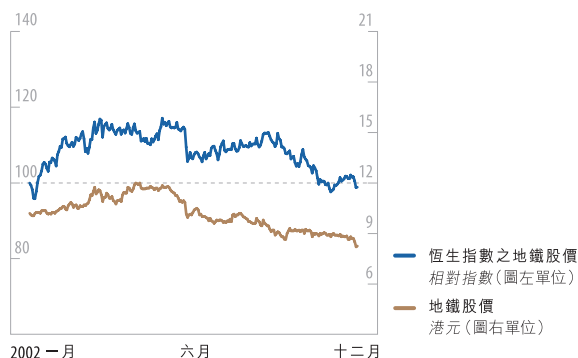
普通股 (截至二零零二年十二月三十一日)：

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



地鐵公司
MTR Corporation

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