

## 行政總裁的業務回顧及展望

本港三月份爆發非典型肺炎，嚴重影響地鐵公司截至二零零三年首六個月的業績，也嚴重打擊旅遊業和本地經濟活動，地鐵行車綫及機場快綫的載客量同時短暫大幅下跌。非典型肺炎加上普遍疲弱的經濟和消費，影響了公司其他大部分的業績。

上述因素導致公司截至二零零三年六月三十日的六個月收入較二零零二年同期下跌百分之四至三十五億六千七百萬港元。雖然生產效率持續提高，未計折舊和利息前經營利潤仍減少百分之二十六至二十四億九千二百萬港元。去年八月將軍澳綫通車後，折舊和利息開支大幅攀升，加上有關遞延稅項的會計準則及公司利得稅率的變動，以及物業發展利潤下降，純利由去年同期的十六億一千二百萬港元下跌至一億一千三百萬港元。二零零三年上半年每股盈利為二仙。需指出的是，有關遞延稅項的會計準則變動導致期內溢利減少三億七千五百萬港元，但有關變動為非現金項目，故不影響公司的現金流量。基於今年上半年的營運現金流量穩健，而於二零零三年六月三十日的可分配保留溢利達一百一十七億五千一百萬港元，加上對二零零三年下半年的展望，董事局宣布派發中期股息每股十四仙，與去年派發的中期股息相同。

### 鐵路營運

二零零三年上半年，由於爆發非典型肺炎，地鐵行車綫錄得總載客量三億六千零二十萬人次，較去年同期下跌百分之三。週日平均載客量為二百一十萬人次，下跌百分之二點六。非典型肺炎對地鐵的影響可作以下闡述：地鐵行車綫於二零零三年一月及二月的總乘客量較二零零二年同期增加百分之五點四，而二零零三年三月至六月的總乘客量則較二零零二年同期少百分之七點一。繼將軍澳綫在二零零二年八月啟用後，公司整體載客量在香港專利公共交通市場的佔有率，由去年同期的百分之二十二點八微升至百分之二十三點九。地鐵在過海載客量的市場佔有率也由百分之五十七點五上升至百分之五十八點二。

非典型肺炎導致經機場抵港及離境旅客人數下降，機場快綫的乘客量較去年上半年驟跌百分之二十九點七，

而市場佔有率則由百分之二十六跌至百分之二十三。非典型肺炎對機場快綫的影響可作以下闡述：二零零三年一月及二月期間機場快綫的總乘客量較二零零二年同期少百分之一點四，但二零零三年三月至六月期間的總乘客量則較二零零二年同期少百分之四十三點三。

正如主席函件所言，公司於非典型肺炎爆發期間採取了多項措施確保乘客健康和 safety。有關措施包括加強清潔車站及列車、增加車站與列車的通風量、為乘客在需要時提供口罩以及在地鐵的電子資料屏幕上顯示衛生署的衛生建議。

地鐵的營運表現繼續達致或超越所有法定要求和承諾目標。列車服務可靠性再見提高，員工和乘客的安全表現也再創新高。期內列車服務供應及乘客服務車程準時程度同時高達百分之九十九點九。公司致力提高將軍澳綫的服務質素及可靠性，該綫的列車服務供應提高至百分之九十九點九，成為該區的主要交通工具。

經濟持續疲弱，為了增加乘客量及與乘客共渡時艱，「十送一」計劃延長至二零零四年初，並於上半年推行連串其他推廣活動，當中包括五月推出「搭五次送現金優惠券」及「小童長者兩元搭地鐵」等優惠，振興疫後經濟。機場快綫方面，公司推出多種針對不同顧客的推廣優惠包括地鐵股東、團體套票、小童及長者等優惠。由青衣往香港站的機場快綫早晨專綫服務的試驗期也延長至二零零三年十月。

在改善地鐵服務、舒適程度及效率上都取得進一步成果。地下車站加裝月台幕門的進度理想，金鐘及太子站已完成加裝工程，並計劃二零零三年底前多完成四個車站的加裝工程。車站改善計劃方面，灣仔、九龍塘、尖沙咀及旺角站的翻新工程已經展開，預計大部分工作將於年底前完成。

地鐵網絡繼續連繫其他交通工具。位於南昌及美孚與西鐵接駁的轉綫設施預計於本年稍後隨西鐵通車相繼啟用。為配合預期西鐵帶來的額外乘客量，公司現將東涌綫列車加長為八個卡車，並為荔景與奧運站之間新增行車軌道展開測試，使東涌綫列車可駛往南昌站。

## 二零零三年上半年之營運表現承諾

服務表現項目	營運協議目標	客戶服務承諾目標	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%	99.6%
—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	1,165,927
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	15,893
增值機可靠性	95.5%	97.5%	99.2%
售票機可靠性	93.0%	97.5%	99.5%
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%	99.9%
—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%	99.7%
清潔程度			
—列車車廂：每天清潔	不適用	98.0%	99.9%
—列車車身：每兩天清洗一次	不適用	98.0%	99.8%

此外，公司繼續加建行人通道，方便乘客出入車站，現正在旺角、九龍塘、彩虹及葵芳站興建新通道，另計劃再興建三條通道。專為使用接駁巴士的乘客而設的轉乘車費優惠計劃以及提供地鐵車費優惠的「地鐵特惠站」成效甚佳，年內繼續推行。

公司已研究探討有效改善巴士與地鐵接駁服務的方案。該項研究已確定一些改善機會，並於今年下半年總結有關方法。

公司繼續尋求更多減低經營成本的措施，外判更多維修工作及職能，同時盡量增加非行車時段的工作，成功提高生產力。為彌補非典型肺炎對收入造成的損失，公司已落實其他多項節流措施，當中包括要求員工放無薪假期、押後較次要的營運與資本性工程以及因應機場快綫和地鐵沿綫星期日的乘客量減少而調整列車班次。

## 工程項目

二零零二年七月，公司獲政府批予竹篙灣支綫項目工程。該鐵路工程進展良好，建造合約餘下只有一份尚未批出，而所有機電合約設計工作及土木工程均如期順利展開。自公司二零零二年七月簽訂融資、設計、

興建及營運東涌吊車的臨時協議後，有關設計及策劃吊車系統及相關設施的工作已取得良好進展。東涌吊車條例在二零零三年六月刊憲，預期公司將於本年稍後與政府簽訂項目協議以及私人合約方式的批地協議，以在昂平興建主題村。

二零零三年一月，政府要求地鐵進一步規劃西港島綫一期及開始策劃南港島綫。計劃中西港島綫於二零一二年把地鐵網絡由上環伸延至西營盤及寶翠園站，其後第二期再伸延至堅尼地城。公司已就南港島綫研究委任顧問展開可行性研究工作，預期南港島綫可貫通港島南區和西區，以寶翠園站作為西港島綫與南港島綫的中轉站。南港島綫由數碼港伸延至跑馬地，將設七個或更多車站，並在灣仔連接港島綫。正如二零零二年年報中提及，政府於二零零三年一月已公布把北港島綫的竣工日期延至二零一六年以後。鑒於現有系統仍有空間配合未來的乘客增長，而人口增長預測較低，公司同意政府這項決定。

## 物業

儘管政府於二零零二年十一月推行穩定樓市措施，二零零三年上半年市道仍見低迷。正如二零零二年

## 將軍澳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		於2000年7月批出	2005年
		商場	3,637			
		停車場		75		
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		於2002年1月批出	2006年
		商場	11,877			
		停車場		254		
坑口站	信和置業有限公司 嘉里建設有限公司	住宅	138,652		於2002年6月批出	2005年
		商場	3,500			
		停車場		369		
調景嶺站	長江實業(集團)有限公司	住宅	236,965		於2002年10月批出	2007年
		商場	16,800			
		停車場		587		

## 將軍澳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	預計 落成日期
將軍澳站	2	商場	60,000		2004-2005年	2007年
		寫字樓	103,130			
		停車場		1,291		
八十六區(將軍澳南站)	14	住宅	160萬		2004-2009年	2013年
		商場	40,000			
		停車場		4,131		

\*尚待審定，落實批地條款及完成有關法定程序。

報中提及，公司支持政府措施，同意在二零零三年內不再推出物業發展項目招標。非典型肺炎爆發，買賣雙方都減少接觸，使疲弱樓市雪上加霜。然而，二零零三年前公司推出的未售住宅單位錄得溫和的銷售數目。六月份，公司和合作發展商就東涌站的海堤灣畔二期和映灣園二期推出發售。

基於上述情況，公司錄得物業發展利潤六億七千八百萬港元，較二零零二年上半年減少六億三千六百萬港元。物業發展利潤主要來自東涌站發展項目的遞延收入，根據物業發展工程進度確認入帳的物業發展利潤為六億七千一百萬港元。

儘管面對種種挑戰，業務仍在多方面進展良好。座落於香港站上蓋、面積達十八萬一千三百一十平方米的國際金融中心二期已如期落成，並於七月份由建築師正式簽署實際完工證書，公司應可於七月從所持有的四萬六千六百平方米辦公室面積及相關停車場作為實物資產分攤利潤入帳約三十億港元。

公司開始交收位於機場鐵路沿綫共五千二百三十三個單位，當中包括Union Square擎天半島第一期、東涌站的藍天海岸第一期、映灣園第一期以及海堤灣畔第二期。

位於將軍澳站五十五b區與新世界發展有限公司為首合作的發展項目於二零零二年十二月展開地基工程。此外，二零零三年上半年，有關奧運站D地盤、將軍澳站五十七a區及坑口站三十八b區發展項目的上蓋建築工程主要合約已經批出。因應市場變化，公司申請把將軍澳站五十六區發展項目改為商住混合發展用途，雖然該項建議遭城市規劃委員會否決，公司會按市場需要繼續改善發展用途。

儘管爆發非典型肺炎及零售業萎靡不振，地鐵旗下四個購物商場維持良好表現。爆發非典型肺炎前，物業租金收入在今年首三個月為二億二千八百萬港元，較去年同期上升百分之一。公司就非典型肺炎即時採取應變措施，加強清潔消毒工作，給予租戶短期租金優惠，並推出一連串大型活動以廣招徠。雖然整體六個月的租金收入較去年同期下跌百分之二，出租率仍維持於百分之九十九以上。

隨著新住宅單位陸續入伙，公司的物業管理規模持續增加。截至二零零三年六月三十日，地鐵旗下管理住宅單位總數已上升至四萬六千五百一十九個。在非典型肺炎期間，地鐵的物業管理部門採取一連串積極措施，減低病毒傳播風險，贏得到業主及住戶一致讚揚。

## 其他業務

非典型肺炎爆發對公司廣告收入造成不利影響，但有關影響因為其他業務的收入上升所抵銷，使其他業務在本六個月的總收入上升百分之八點二至五億一千二百萬港元。將軍澳沿綫各站商店的啟用增加了車站的租賃收入，對外顧問業務也持續增長，而新成立的固網電訊業務方面更有長足的發展。

隨著將軍澳綫啟用，車站商店的數目增加，加上車站改善工程增加商店的面積，使車站商店租賃收入上升百分之十八點四至一億三千五百萬港元。然而，由於非典型肺炎影響該等商店業務，公司為若干租戶提供租金優惠。地鐵繼續透過翻新工程以及提供多元化的服務，提高車站零售環境的質素。太子及青衣站經過重新規劃佈置及粉飾後已煥然一新，而在香港站及青衣站推出嶄新的「小賣亭」形式商店也增加車站的購物氣氛。新加入的車站零售行業包括壽司店及日本糖果店等。

受美伊戰爭及非典型肺炎影響，二零零三年上半年廣告收入較去年同期下跌百分之十三點五至一億六千萬港元。地鐵繼續回應廣告客戶需求，推出嶄新的廣告形式及服務，更把部分車站大堂的廣告板由四封轉換為十二封。截至六月三十日為止，公司合共安裝了二百七十三塊十二封的廣告板，為廣告客戶提供更多選擇。

車站電話亭續約後租金下降，因此電訊服務在上半年的收入微跌百分之一點一至九千萬港元。反之，流動電話營辦商競爭激烈刺激使用量上升，帶動有關收入持續上升。更重要的是，地鐵把握固網電訊市場管制開放的時機，運用本身龐大的光纖網絡和運作經驗，提供批發固網數據和電話服務。地鐵成立 TraxComm Limited 經營電訊業務，並已於六月獲發固網服務牌照。截至六月三十日，三個客戶數據中心已接駁至 TraxComm 的光纖網絡。

八達通卡有限公司進一步拓展業務範圍，流通量上升至九百六十萬張，上半年內共有三十四家新商戶。八達通泊車咪錶試驗計劃十分成功，現已正式實施，另展開試驗八達通卡辦理展覽登記的計劃。八達通不斷於中國大陸及海外拓展商機，取得良好進展。但非典型肺炎也對八達通卡有限公司造成影響，於二零零三年六月期間，八達通卡的每日使用量下降至七百一十萬次，平均每日交易額下降至四千八百一十萬港元，加上新業務的有關成本較高，使地鐵公司在八達

通卡有限公司所佔的盈利下降百分之四十五至一千一百萬港元。八達通卡有限公司在下半年將展開一連串推廣活動，以消減非典型肺炎對該公司全年業績的影響。

對外顧問服務收入較去年同期上升百分之一百八十至七千萬港元。公司分別在中國杭州和成都、台灣台北和高雄、曼谷及倫敦等城市取得了新合約。目前超過一半工程屬長期合約，可帶來較長期的收入。公司與深圳市政府規劃局進一步簽署合作備忘錄，就深圳市軌道交通四號延綫攜手進行可行性研究，另取得國內深圳地鐵和天津濱海快速軌道的培訓合約。公司及八達通卡有限公司獲委任為荷蘭公共交通電子車票系統的設計、興建及營運分包商，公司與八達通卡有限公司負責系統的聰明卡核心營運部分。

## 營運財務回顧

公司上半年度總收入為三十五億六千七百萬港元，較去年同期減少百分之四。車費總收入為二十五億六千七百萬港元，下跌百分之六點七，主要由於經濟發展持續呆滯，加上二零零三年三月爆發非典型肺炎，導致地鐵及機場快綫的乘客量大跌。然而，慶幸非典型肺炎的影響在接近回顧期末時已告消退，乘客量也逐步回升。但我們在二零零三年上半年度增加了車費優惠，因此地鐵行車綫平均車費由去年同期六元六角七仙微跌至六元六角四仙。機場快綫方面，由於有更多可享用車費優惠的機場員工使用機場快綫，平均車費也下降至六十元九角四仙。

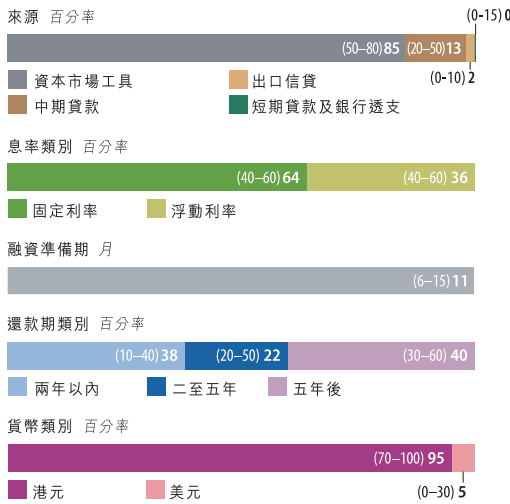
非車費收入為十億港元，較去年同期增加百分之三點七。車站商店租賃及對外顧問服務的收入增加足可抵銷廣告、電訊及租金收入下跌的影響。

未計算折舊前的經營開支較去年同期上升百分之五點五至十七億五千三百萬港元，主要由於二零零二年八月將軍澳綫投入服務，以及因非典型肺炎而額外支出一千七百萬港元。未計折舊前鐵路及相關業務的經營利潤為十八億一千四百萬港元，較去年同期減少百分之十一點七；經營毛利率為百分之五十點九，較去年同期下跌四點四個百分點。

二零零三年上半年度確認的物業發展利潤為六億七千八百萬港元，主要來自配合機場鐵路沿綫物業發展的建築及銷售進度而入帳的遞延收益。因此，二零零三年首六個月未計折舊前的經營利潤為二十四億九千二百萬港元，較去年同期下跌百分之二十六。

**(理想融資模式)與實際債務結構的比較**

於二零零三年六月三十日



**理想融資模式及債務結構**

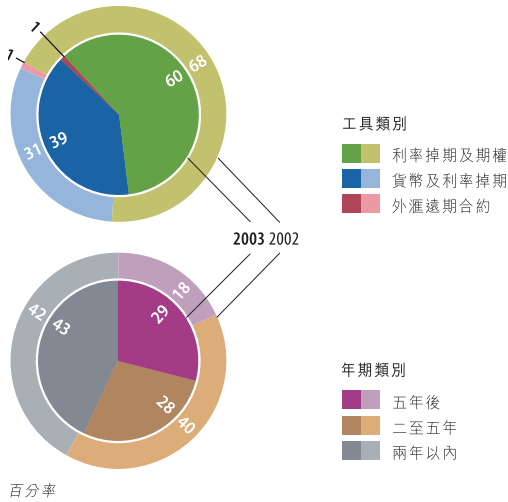
地鐵繼續奉行公司行之有效的「理想融資模式」，對債務組合採取審慎分散風險方針。

按公司的政策，須定期檢討資產的估計可用年期。有關檢討已於二零零三年上半年度完成，結果顯示若干電子及電腦設備資產的可用年期減少，而其他資產尤其是列車、車站建築設施及供電系統等的估計可用年期卻有所增加，故折舊額較檢討前有所減少。然而，由於將軍澳綫於二零零二年八月通車，二零零三年上半年度的折舊實際較二零零二年同期增加。淨利息開支也因將軍澳綫的利息開支在啟用後在損益帳支銷而增加百分之一百一十六點八至八億二千四百萬港元。公司自二零零三年一月一日採納經修訂的利得稅會計實務準則後，上半年度期間確認三億七千五百萬港元的遞延稅項開支，其中三億港元涉及政府三月預算案公布公司利得稅率由百分之十六增加至百分之十七點五。應注意此項遞延稅項開支為非現金項目。連同公司應佔八達通卡有限公司的盈利一千一百萬港元及少數股東權益二百萬港元，上半年度股東應佔集團利潤為一億一千三百萬港元，較去年同期下跌百分之九十三，相等於每股盈利兩仙。

董事局宣布派發中期股息每股十四仙。與以往的股息派發安排一樣，凡登記地址位於香港的股東均有權選擇以股代息的方法收取股息，而政府將根據竹篙灣支綫項目協議的融資安排，豁免收取中期股息的現金部分。

期內，集團的財政狀況保持穩健。由於採用了有關遞延稅項的新會計政策帶來重大的前期調整，部分雖經政府及其他股東以代息股份再投資，加上二零零三年

於二零零三年六月三十日



**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。

上半年度所增加的保留溢利所抵銷，仍令股東資金減少至五百二十九億八千萬港元。將軍澳綫通車後，資本性開支較去年同期大幅減少。半年度之主要資本性開支以竹篙灣支綫及其他資本改善工程的開支為主。集團借貸總額由二零零二年底的三百三十五億零八百萬港元，減少至二零零三年六月底的三百二十五億零三百萬港元，導致總債務與權益比率由百分之六十二點五微跌至百分之六十一點三。如果計入資產負債表內的現金結存，二零零三年六月三十日集團的淨債務與權益比率為百分之六十點一。

集團截至二零零三年六月三十日止六個月的主要現金流出額為三十六億港元，其中包括支付竹篙灣支綫及其他資本性項目的款項、償還貸款淨額以及支付利息及股息。所支付的款項部分來自經營業務的現金流入淨額，部分則來自二零零二年的現金盈餘。

**融資**

投資氣氛薄弱，借貸需求不濟，導致港元債務市場資金非常充裕，加上持續低息，促使投資者追捧優質的發行商如地鐵所發行的長期港元債券。公司把握這些有利條件，順利在四月至六月推出合共十六億港元的一系列港元債券，其中包括十一億港元的十年期票據以及五億港元的十五年期票據，後者更是香港有史以來一次最大規模的十五年期港元債券發行。這些債券的發行成本吸引，有助為若干於二零零四年到期之債務再融資，延長公司的債務還款期。

公司又與多間主要往來銀行訂立雙邊信貸協議，務求善用市場資金過於充裕以及市場借貸息差收窄等有利條件。該等新信貸合共四十七億港元，還款期為五年及七年，而公司於二零零三年六月底未動用的承諾銀行信貸因此增至一百零七億港元。這筆款項連同手頭現金，足以應付公司到二零零四年第二季的所有融資需求包括債務再融資。

利率接近四十年新低，公司於二零零三年上半年度支付的平均利率為百分之五點四。

首季末期，公司就機場快綫及部分地鐵列車簽訂首項美國跨境租賃交易。這項交易圓滿達成，為公司帶來可觀的財務利益淨現值。上述利益將於有關租賃期內逐步確認為收入。

期內，公司繼續根據妥善制訂的「理想融資模式」管理債務組合，達致一個足以分散風險及具備足夠融資準備的均衡債務結構。截至二零零三年六月三十日，我們未償還借貸的還款期分布均勻，其中百分之三十八於兩年內到期，百分之二十二須於二至五年內償還，百分之四十則於五年後到期。總共百分之六十四的借貸按固定利率計算，借貸中百分之九十五以港元為單位或對沖為港元，其餘百分之五則以美元持有。與往年一樣，衍生工具純作對沖用途，以管理貨幣及利率風險。

除發行代息股份及行使僱員認股權計劃發行新股份外，公司於本呈報期間，並未發行任何新股本作融資用途。

## 健康與環境

二零零三年上半年度爆發非典型肺炎時，更顯出公司特別注重承擔社會責任。

公司致力在不影響服務質素的大前提下，減低員工及乘客受感染的風險。公司向僱員詳細講解有關問題，並設立機制申報懷疑受感染個案。此外，公司也加強清潔所管理的物業、車站及列車，並在列車、車站月台及大堂增加通風量。公司更善用資訊顯示螢幕提醒乘客注意個人衛生。

公司並沒有員工在工作地點受感染，足證公司措施奏效。至於在工作地點以外受感染的四名員工，公司已採取適當措施預防其他人受感染，當中包括在三月份期間，在其中一名受感染員工工作的灣仔地鐵站徹底消毒。我們也貫徹關懷員工的宗旨，為受感染員工和他們的家人提供全面協助。所有受感染員工已經康復，重返工作崗位。

公司繼續積極回饋社會以及保護環境，加強對可持續發展的承擔。公司在四月發表第二份《可持續發展報告》。這份有關二零零二年度的《可持續發展報告》已在地鐵網站上刊登，中文版本及摘要小冊子將於今年稍後供市民索取。六月，公司的《二零零一年可持續發展報告》榮獲英國特許公認會計師公會頒發「最佳環境報告獎」，表揚公司在環境報告方面的卓越表現。

## 人力資源

二零零三年上半年，公司繼續整合以及提高員工生產力。截至二零零三年六月三十日，僱員人數已減至六千七百四十八人。

公司致力透過培訓與發展來培育員工，使他們不斷增值。公司於上半年期內已為員工籌辦了一千六百八十四個課程，培訓時間合共一萬九千六百六十二個工作日。公司也為一千二百名初級經理及高級督導員推行了一個名為「領導典範新體驗」的培訓計劃，以提升他們的領導與溝通技巧，應付各項轉變與挑戰。此外，公司為一千名不同級別的員工提供一系列新的網上學習課程，為他們提供更靈活的自我增值良機。

為舒緩非典型肺炎對公司的影響以及節約員工成本，公司推出了「每月一天無薪假期計劃」，所有職級的員工均須於二零零三年七月至十二月期間每月放取一天無薪假期。公司在推出這項計劃前已充分考慮員工的意見和其他可行方案，相信此項一次性的計劃對員工的影響已減至最低。

公司對影響員工的政策作出決定前，會盡量先諮詢員工意見，故此公司推出節約員工成本的措施上，一直以來均能取得員工的支持及諒解。縱使在當前經濟不景的轉變環境下，公司仍能透過健全完善的員工溝通及諮詢機制，維繫和諧的員工關係。

## 管理層及公司管治

繼蘇澤光先生決定在二零零三年九月服務合約屆滿時，不再續約出任地鐵主席兼行政總裁後，董事局於四月宣布把主席及行政總裁職位分拆為非執行主席及行政總裁兩個職位。董事局於四月開始在全球物色行政總裁的人選。經雙方同意，蘇先生的合約提前在二零零三年七月二十日終止，而本人於六月獲董事局委任為署理行政總裁。

根據公司章程，只要政府仍然控制本公司百分之五十或以上的投票權，便可委任公司主席職位。政府遂於二零零三年七月二十一日委任錢果豐博士於同日起出

任公司非執行主席。錢果豐博士一直為公司非執行董事，服務地鐵多年。本人與同事衷心歡迎新任主席錢博士，熱切期待與他攜手合作。

維持最佳公司管治慣例仍是本公司的首要任務之一。作為一家向美國證券交易委員會報告的公司，地鐵受到二零零二年通過的Sarbanes-Oxley法例的一般約束。

## 展望

雖然下半年度出現強勁反彈的機會極微，但仍有跡象顯示整體經濟會略較上半年為佳。縱使非典型肺炎的影響緩和後，市面有明顯復甦跡象，但失業率仍然高企，通縮持續影響各行各業，零售業所受的打擊尤甚。商業投資不滯，物業市道不景，訪港旅客人數預計需時數月始能回升，而來自巴士的競爭仍然激烈。

本年度下半年的乘客人數應較首六個月為多。雖然將軍澳綫通車，加上今年稍後啟用的九廣西鐵南昌及美孚的轉綫安排有利地鐵，但估計乘客量難以達至二零零三年初原本估計的水平，尤其是機場快綫的乘客量。

物業市場方面，置業信心逐漸改善，加上利率屢見新低，可望減少市場上供過於求的情況。此外，根據公司與發展商的分攤利潤安排，來自國際金融中心二期的相關利潤將於本年度下半年入帳，屆時，公司的物業發展利潤將大幅上升。零售業務逐漸復甦，公司期望投資物業的出租率和租金收入會越趨穩定。

公司將繼續發展將軍澳沿綫物業，尤其位於將軍澳八十六區的全新「夢幻之城」。我們仍然深信有關發展將軍澳五十六區的建議會帶來不少好處，並會尋求支持更改土地用途。

公司將展開新工程，並準備翻新部分過剩列車供竹篙灣支綫使用，同時預期於年底前與政府簽訂東涌吊車項目協議。我們將於二零零三年七月展開南港島綫的研究，檢討各項技術方案以及可否把南港島綫與西港島綫合併，藉此減少資本開支，也可為目前未有鐵路到達的社區提供服務。地鐵將研究可否改建機場快綫機場站的整備月台，為擬建於赤鱗角機場附近的會議展覽中心提供鐵路服務。

至於鐵路相關業務方面，我們將致力改善效率以及研究新方法增加收入。灣仔站的翻新工程將於二零零三年下半年完成，而其他車站的翻新工程亦將於稍後陸續完成；翻新後的車站將有助來自車站商店的租金收入提升。隨著推出新廣告模式以及整體經濟復甦，廣告收入應見回升。

電訊業務方面，流動數據通訊量上升以及3G網絡快將在香港推出，我們將致力確保地鐵網絡繼續為營辦商和最終用戶提供完美的覆蓋。固網方面，下半年度將另有六個數據中心及甲級商廈連接TraxComm的光纖網絡，有助改善我們的服務質素及價格競爭力，並為電訊商提供多一個網絡選擇。

我們的對外顧問業務繼續擴展，期望在英國、印度及台灣取得新合約。我們會在中國鐵路建設與營運方面拓展商機，特別在深圳及北京。北京方面，我們今年較早時已與北京地鐵集團有限責任公司簽署諒解備忘錄，就發展新鐵路支綫提供顧問服務。目前，公司正擔任北京地鐵自動售檢票系統顧問，並就其中一條新支綫的可行性作出財務評估。對於能夠進軍這個重要市場，我們深感振奮。八達通卡有限公司將繼續在香港擴展業務，並爭取機會在其他市場承辦大規模計劃。

我們在各個業務範疇上奉行不斷提高生產力的宗旨，同時銳意維持最高國際水平的服務，配合我們為股東締造長遠價值以及為香港經濟發展作出貢獻的目標。

我們繼續等待政府可能合併公司與九廣鐵路公司的決定。如前所述，公司的立場是只要以可接受的條款妥善地計劃和推行，合併將利於所有有關人士包括投資者、乘客及員工，以至香港整體鐵路運輸系統。我們期待政府儘快就合併的意向作出決定。

我們最近收到政府提交香港立法會的車費釐定機制文件，內容有關當局對機制的初步評估。公司正研究這份文件，期望與政府展開深入討論。然而，我們歡迎政府在文件中確認地鐵享有票價自主權的重要性，而且任何用作釐定票價的因素只視作指引，並作為董事局在制定票價時的考慮項目之一。政府也在上述文件中確認兩鐵可能合併與票價釐定機制之間的關連。

本人再次感謝蘇澤光先生，正如主席對蘇先生的讚揚，他在過去八年帶領公司邁步向前，備受欽佩。最後，本人謹此感謝所有員工，尤其在三、四及五月非典型肺炎肆虐期間工作的「前綫」員工，他們盡忠職守，全心全意為地鐵效力，爭取卓越成就。



署理行政總裁

祁輝

香港，二零零三年七月三十一日