

編號一八三零 二零零三年三月六日

截至二零零二年十二月三十一日止年度經審核業績公布

摘要

財務

- 未計非經常性項目研究註銷前營業毛利率由百分之五十三點六升至百分之五十五點一
- 物業發展利潤上升百分之十五點六至三十七億五千五百萬港元
- 股東應佔利潤為四十二億一千二百萬港元及每股盈利為八十三仙
- 末期股息為每股二十八仙，令二零零二年度股息總額合共每股四十二仙，與二零零一年度相同

營運

- 將軍澳綫較原定時間提前四個月通車，成本大幅低於原來預算
- 總乘客量增加百分之二點五至七億八千六百萬人次
- 超越所有營運協議及顧客服務承諾目標
- 成功招標承投將軍澳綫三個沿綫發展項目
- 簽訂竹篙灣支綫項目協議及東涌吊車臨時協議

地鐵有限公司（「公司」）董事欣然宣布公司及其附屬公司（「集團」）截至二零零二年十二月三十一日止年度經審核業績如下：

綜合損益帳（百萬港元）

截至十二月三十一日止年度	二零零二	二零零一 (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

附註：

1. 會計公告

集團已採納香港會計師公會所頒布，於年內生效及對綜合損益帳產生影響的新《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，集團必須更改有關僱員既得年假及外遊津貼享有權，以及界定福利計劃之退休金支出的會計政策。有關轉變已溯及既往而應用，導致須作前期調整，於二零零一年一月一日及二零零二年一月一日之保留溢利期初結餘分別減少一億五千萬港元及二億零一百萬港元。因此，員工薪酬及有關費用之比較數字已予重列及增加六百萬港元。

2. 項目研究及遞延開支註銷

年內註銷的項目研究及遞延開支，主要為有關沙田至中環綫及北港島綫連相關改善工程產生的開支。繼公司未能成功標投沙田至中環綫的建造及營運權，以及政府決定把北港島綫的完成日期推遲至二零一六年後，上述開支已予註銷。

3. 保留溢利

截至二零零二年及二零零一年十二月三十一日止兩個年度的保留溢利變動如下：

	百萬港元
於二零零二年一月一日的結餘（以往呈報）	14,608
前期調整	(201)
於二零零二年一月一日的結餘（重列）	<u>14,407</u>
已付股息	(2,132)
年內利潤	4,212
於二零零二年十二月三十一日的結餘	<u><u>16,487</u></u>

	百萬港元
於二零零一年一月一日的結餘（以往呈報）	11,527
前期調整	(150)
於二零零一年一月一日的結餘（重列）	<u>11,377</u>
已付股息	(1,203)
年內利潤	4,278
於二零零一年十二月三十一日的結餘	<u><u>14,452</u></u>

4. 稅項

綜合損益帳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分別有大額累計稅務虧損可供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。

5. 股息

董事局建議派發末期股息每股二十八仙。公司建議登記地址位於香港的股東可選擇以股代息。待股東於即將舉行之股東週年大會批准後，末期股息將於二零零三年六月十二日前後派發予於二零零三年四月二日營業時間結束時名列公司股東名冊之股東。公司的大股東財政司司長法團已同意選擇收取股份以代替全部或部分可獲的股息，以確保應付股息總額不超過百分之五十以現金派發。

公司與政府於二零零二年七月二十四日就竹篙灣支綫（「竹篙灣項目」）簽訂項目協議（「協議」）。根據該協議，公司有權獲得政府的財政資助，以填補公司必要的回報率與竹篙灣支綫項目預期的回報率的資金差距。此財政資助相等於淨現值金額（於二零零一年年底）七億九千八百萬港元，將透過政府放棄其所享有的現金股息權益而提供。此放棄權益的詳情已刊載於二零零二年七月九日公司的公布內。

6. 每股盈利

每股基本盈利以截至二零零二年十二月三十一日止年度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。

每股攤薄盈利以截至二零零二年十二月三十一日止年度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。

7. 業務分類資料

百萬港元	收入		經營利潤之貢獻	
	截至十二月三十一日止年度		截至十二月三十一日止年度	
	二零零二	二零零一	二零零二	二零零一 (重列)
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
已扣除其他收入 之公司開支			(1,627)	(1,198)
			4,212	4,278

基於集團接近所有主要業務均在香港經營，因此，並無呈列任何按地域劃分之分析。

8. 淨資產

集團於二零零二年十二月三十一日的淨資產包括：

(百萬港元)	二零零二	二零零一 (重列)
資產		
固定資產	94,270	79,243
在建鐵路工程	109	12,873
發展中物業	2,870	3,361
其他資產	2,153	2,434
現金及現金等價物	1,718	215
	101,120	98,126
負債		
應付帳項、應計費用及其他負債	4,559	4,437
借貸	33,508	31,385
遞延收入	6,226	8,411
	44,293	44,233
淨資產	56,827	53,893

9. 流動資金、財政資源及借貸

年內，集團透過發行零售債券籌集共三十五億港元新融資，作為一般公司事務用途，包括營運資金、再融資及償還現有債務。於二零零二年十二月三十一日，尚未動用的承諾信貸總額共六十億港元，最後到期日介乎四年至六年不等，足夠應付直至二零零四年初的預期資金需求。依據我們現時已承諾的項目，在未來三年的資本性開支計劃預計為七十二億港元。我們將透過經營活動所得現金，以及多元化的集資計劃，利用香港及其他主要資本市場的多項融資工具，以應付有關需要。

截至二零零二年十二月三十一日止年度，集團的主要資本費用乃與將軍澳支綫項目及其他資本性工程項目有關，連同已付利息及股息共達七十三億港元。這些費用部分以經營活動現金流入淨額四十二億港元及部分透過新增淨借貸二十三億港元撥付。由於二零零二年度內借貸增加，於二零零二年十二月三十一日的未償還債務總額為三百三十五億港元。結算日的股東資金由去年度結算日的五百三十九億港元增加至五百六十八億港元，而總資本負債率由百分之五十八點二上升至百分之五十九，與集團的融資計劃相符。然而，計及現金結餘後，淨資本負債率由百分之五十七點八減至百分之五十五點九。

集團根據本身已確立的「理想融資模式」管理債務組合，得以充份分散風險，保持均衡債務組合及提供足夠的融資準備。於二零零二年十二月三十一日，集團的未償還借貸還款期分佈均衡，其中百分之四十於兩年內到期、百分之二十四須於兩年至五年內償還，百分之三十六則於五年以後到期。借貸當中有百分之六十二乃定息借貸、百分之九十五以港元結算或對沖為港元，其餘百分之五則以美元持有。我們應用衍生工具管理貨幣及利率風險，惟該等工具僅作對沖用途。

10. 人力資源

公司深信，營運屢創佳績及新業務發展持續順利，全體僱員實在功不可沒。於二零零二年十二月三十一日，集團（不計八達通卡有限公司）共有六千八百九十一名員工，而於二零零一年十二月三十一日則共有七千二百三十一名員工。

公司不斷善用人力資源，積極推動員工工作熱忱。公司推出員工調配計劃，滿足新將軍澳綫的所有人手需求，並藉此提升生產力及培養出技能全面的人才。為支援公司人手調配，我們共錄得四萬五千個受訓日。公司更實施了一套更嚴謹的賞罰機制，適用於全體員工，進一步鞏固地鐵以工作表現為主導的公司文化。為促進領導層發展，公司特意推行經理躍進發展計劃。憑藉我們的專才，人力資源及培訓部門透過提供專業鐵路營運訓練方案及策略性人力資源管理服務，積極支持公司的對外顧問服務。

11. 買賣或贖回本身證券

於截至二零零二年十二月三十一日止年度內，公司及其附屬公司均概無買賣或贖回公司任何上市證券。

12. 集團資產押記

概無集團資產已作抵押或附帶任何產權負擔。

13. 股東週年大會

公司現擬於二零零三年五月十五日舉行股東週年大會。有關股東週年大會之詳情，請參閱預期於二零零三年四月八日前後刊發之股東週年大會通告。

14. 公司管治

公司在截至二零零二年十二月三十一日止年度內一直遵守香港聯合交易所（「聯交所」）證券上市規則附錄十四所載的最佳應用守則。唯一例外情況乃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，有關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值退任及重選。

15. 在聯交所網站發布詳盡業績及公布

載有聯交所證券上市規則附錄十六第四十五（一）至四十五（三）段所規定一切資料的詳盡業績公布將於本公布日期起計十四日內在聯交所網站發布。

主要統計數字

	截至十二月三十一日年度	
	二零零二	二零零一
總乘客人次		
—地鐵行車綫（百萬計）	777	758
—機場快綫（千計）	8,457	9,022
平均乘客人次（千計）		
—地鐵行車綫（周日平均）	2,261	2,231
—機場快綫（每日平均）	23	25
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤 佔營業額百分率		
—未計項目研究及遞延開支註銷	55.1%	53.6%*
—計入項目研究及遞延開支註銷	52.2%	53.4%*

* 重列

管理層回顧及展望

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，有助扭轉近期乘客量下落的趨勢，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，當中包括提供早晨特快機鐵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的改善工程完成後，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的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在新建的南昌站及使用美孚站轉乘地鐵，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，物業管理業務將會繼續增長。

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。

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，地鐵盡量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。

二零零一年，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，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
承董事局命
地鐵有限公司

香港,二零零三年三月六日

以上有關截至二零零二年十二月三十一日止財政年度的財務資料並不構成集團截至二零零二年十二月三十一日止年度的法定財務報表，惟乃取自上述財務報表。該年度法定財務報表已附有無保留意見的核數師報告書，並將呈交公司註冊處。

本新聞稿內部分陳述可被視為一九三三年美國證券法案第二十七 A 條及一九三四年美國證券交易法案第二十一 E 條所指的「前瞻性陳述」。此等「前瞻性陳述」包含已知及未知的風險、不明朗情況及其他因素，因而可能導致地鐵有限公司（「公司」）業務的實際表現、財務狀況或業績與此等「前瞻性陳述」所隱含的有關任何日後表現、財務狀況或業績存在重大差異。有關這些風險、不明朗情況及其他因素的進一步資料已載列於截至二零零一年十二月三十一日止年度用作周年報告的 20-F 表格及其他表格內，有關表格已存檔於美國證券及交易委員會。

暫停辦理股份過戶登記手續

公司將於二零零三年三月二十六日至二零零三年四月二日（包括首尾兩日）期間暫停辦理股份過戶登記手續。欲享有獲派末期股息的權利，股東必須於二零零三年三月二十五日下午四時前，將所有過戶文件，連同有關股票，送交公司的過戶處香港中央證券登記有限公司（地址為香港灣仔皇后大道東一百八十三號合和中心十七樓一七一二至一七一六號室）辦理登記手續。末期股息將於二零零三年六月十二日前後派發。

（完）