



二零零一年度

年報



1	長遠目標及使命
2	二零零一年紀要
3	主要數據
4	主席報告書
8	公司管治
10	回饋社會
14	投資者關係
16	營運網絡及擴展潛力
	執行總監會管理報告：
18	■ 經營環境
20	■ 鐵路營運
28	■ 其他業務
32	■ 物業回顧
42	■ 未來發展策略
46	■ 人力資源
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
67	帳項及帳項附註之目錄
68	核數師報告書
69	■ 綜合損益帳
70	■ 損益帳
71	■ 綜合已確認收益虧損表
72	■ 綜合資產負債表
73	■ 資產負債表
74	■ 綜合現金流量表
75	帳項附註
110	供楊基債券持有人之補充參考資料



都會之下，別有洞天。地鐵在香港營運全長達八十二點五公里的地下鐵路。地鐵集體運輸系統向以效率一流、無遠弗屆馳名，這全是公司一眾幕後精英群策群力的成果。有關這些在背後付出的努力，本年報謹此一一道來。我們精心策劃年報內容，務求向全體股東提供最詳盡的資料分析，清楚展示公司的財政狀況，貫徹奉行公司維持高透明度、對社會大眾負責任的承諾。

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。

二零零一年紀要

一月 ■ 聯俊達有限公司（現稱八達通卡有限公司）簽訂新股東協議，取消過往非牟利經營方式的限制。地鐵仍然維持大股東地位。

二月 ■ 公司取得曼谷和高雄市集體運輸系統的營運及維修顧問服務合約，在鐵路顧問業務方面續有進展。

五月 ■ 地鐵獲公共交通國際聯會（UITP）世界會議頒授「秘書處公共交通服務創新獎」，成為唯一一家獲此殊榮的亞洲公司。

■ 在彩虹站展開月台幕門加裝工程。所有地鐵地下車站月台幕門加裝工程將於二零零六年完成。

■ 三條市區綫在平日黃昏繁忙時段均加強服務，增加列車班次，令乘客旅程倍感方便舒適。

六月 ■ 公司於將軍澳車廠舉行將軍澳支綫土木工程竣工典禮。新支綫將提前於二零零二年八月正式通車。



■ 自六月一日起，地鐵股份成為恒生指數和摩根士丹利資本國際臨時指數系列成分股。

七月 ■ 地鐵就沙田至中環綫的興建、營運及融資向政府提交一份具競爭力的項目建議書。公司另就興建及營運東涌至昂平，位於寶蓮寺與天壇大佛的吊車系統參與競投。公司亦就港島綫延綫向政府提交建議書，延綫工程包括北港島綫和西港島綫，均屬地鐵系統自然延伸部分。

■ 彩虹站泊車轉乘公共交通工具物業發展項目批予俊和集團有限公司。該發展項目可進一步改善轉車地點的環境，更能滿足區內對優質商住物業的需求。



■ 地鐵正式開始為香港國際機場營運及維修其旅客捷運系統。

九月 ■ 裝上月台幕門和空調的北角轉車站啟用，把觀塘綫與港島綫乘客轉車時間縮短至僅需一分鐘。



■ 列車現代化計劃較原定時間提早三個月完成。翻新後列車設有更佳照明設備、通風系統、扶手、欄杆、輪椅及行李擺放位置、路綫地圖以及電子資訊顯示屏等。

十月 ■ 將軍澳支綫工程估計項目成本進一步下調至一百八十億港元，較原先預計數字減幅達四成以上。將軍澳支綫將首次採用在亞洲製造的列車，首列列車由韓國運抵香港進行測試及驗收。

■ 公司亦以極為吸引的條款取得兩項銀團貸款，集資共六十億港元，順利完成二零零一年度共達一百六十億港元的融資計劃，貸款利率之更低屬前所未見。

十一月 ■ 公司推出為期六個月的「十送一」車費優惠計劃專為所有使用八達通卡的乘客而設，與地鐵乘客共渡時艱，並藉此吸引乘客乘搭地鐵。

■ 耗資約達八千萬港元進行翻新工程後的杏花邨商場，搖身一變成為杏花新城，把「玩樂商場模式」推向更高境界。

十二月 ■ 《遠東經濟評論》雜誌舉辦的二零零一年 Review 200 亞洲優秀企業調查選舉中，地鐵榮膺「全港第一」。



● 公司為將軍澳五十五B區進行招標，這是新將軍澳支綫沿綫物業發展的第一個招標項目。

主要數據

財務摘要 百萬港元	2001	2000	增/(減)百分率
總收入			
車費	5,728	5,715	0.2
非車費	1,864	1,862	0.1
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤	4,059	3,914	3.7
物業發展利潤	3,248	3,376	(3.8)
未計折舊前經營利潤	7,307	7,290	0.2
股東應佔之年內利潤	4,284	4,069	5.3
資產總值	98,128	92,565	6.0
貸款、融資租賃債務及銀行透支	31,385	27,203	15.4
股東資金	54,049	50,355	7.3
財務比率 百分率			
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤佔營業額百分率	53.5	51.7	3.5
負債權益比率	58.1	54.0	7.6
平均股東資金回報率	8.2	8.5	(3.5)
利息保障 倍數	3.8	3.8	-
股份資料			
每股盈利 港元	0.85	0.81	4.9
每股股息 港元	0.42	0.10*	不適用
於12月31日的股價 港元	10.20	13.65	(25.3)
於12月31日的市值 百萬港元	51,563	68,250	(24.4)
營運摘要			
總乘客人次 百萬			
地鐵行車綫	758	767	(1.2)
機場快綫	9.0	10.3	(12.8)
平均乘客人次 千			
地鐵行車綫 周日	2,231	2,240	(0.4)
機場快綫 每日	25	28	(10.7)
每名乘客車費收入 港元			
地鐵行車綫	6.81	6.73	1.2
機場快綫	62.5	53.1	17.7
佔專利公共交通載客量比率 百分率			
所有列車	23.5	24.1	(2.5)
過海交通	57.4	57.9	(0.9)
佔往來機場交通載客量比率 百分率			
機場快綫	27	28	(3.6)

*代表公司股份於2000年度約三個月上市時間的股息

主席報告書

- 純利上升百分之五點三至四十二億八千四百萬港元
- 營運表現卓越
- 將軍澳支綫成本大幅低於預算，並可望提早完工



致各位股東：

儘管香港經濟環境欠佳，但地鐵公司在上市後的第二個年度仍然錄得滿意的盈利。公司在進一步改善營運效率和提高生產力的同時，得以維持甚至超越以往年度所達到的高營運標準，足以證明我們結合鐵路營運與發展車站和車廠上蓋大型物業的獨特業務模式十分成功。

本年度純利總額達到四十二億八千四百萬港元，較二零零零年上升百分之五點三。每股盈利上升百分之四點九至八十五仙。

董事局現建議派發末期股息每股二十八仙，連同中期股息每股十四仙，本年度派息總額為每股四十二仙。一如上年度，股東可選擇收取現金或股份作為股息，而政府已承諾選擇部分收取代息股份，使總股息中不會有超過半數需以現金支付。政府是項決定，既表明對公司的持續支持，並可增加公司日後發展所需資金。

二零零一年的成果

香港經濟疲弱，市區人口持續遷移到新界，加上來自其他公共交通工具的競爭，地鐵總乘客量較上年度下降百分之一點三至七億六千七百萬人次，惟車費收入總額則微升百分之零點二至五十七億二千八百萬港元。二零零一年美國九一一慘劇發生後，機場快綫乘客量明顯受到影響。

為應付激烈的競爭情況，我們屢創新猷推出多項措施，吸引更多市民乘搭地鐵。另一方面，我們與政府緊密合作，改善地鐵網絡與其他交通工具網絡的接駁服務。我們又翻新了多個車站，營造出更佳的乘車環境以及增加市區裏非繁忙時段和黃昏繁忙時段的列車班次。列車現代化計劃提早完成，乘客可享用更舒適的車廂環境、更佳的照明設備和通風系統、更舒適的座椅、更多行李擺放空間及輪椅專用位置，令地鐵吸引力大增。觀塘綫與港島綫在北角站的全新轉綫月台於九月啟用，為乘客節省大量時間。其他市場推廣新猷，例如吉蒂貓及史樂比模型列車以及其他長期惠顧計劃等，以便鼓勵乘客更多使用地鐵服務。

來自非車票收入微升百分之零點一至十八億六千四百萬港元，令鐵路及其他業務之總收入達至七十五億九千二百萬港元，較二零零零年上升百分之零點二。對外鐵路顧問業務顯著增加，物業投資和管業亦續見佳績，成績令人鼓舞。我們透過控制成本以提高效率和生產力，成功節省未計算折舊前經營成本達一億三千萬港元，較去年減少百分之三點五。因此，鐵路及相關業務的經營利潤亦增加百分之三點七至四十億五千九百萬港元。營運毛利率為百分之五十三點五，創下自一九九八年以來的新高。

年內住宅物業單位的建築工程和預售情況續有長足進展，其中尤以東涌為然。因此，縱使樓市持續偏軟，公司仍錄得物業發展利潤三十二億四千八百萬港元。

利率持續下調亦令地鐵受惠，利息開支由十一億四千三百萬港元減至八億七千四百萬港元。我們充分利用低息環境，為成本效益較低的貸款再融資，同時增加借貸，為公司的資本性開支計劃提供資金。然而，主要由於鰂魚涌紓緩擠塞工程完成、工程成本於年內撥入資產帳，令折舊額增加百分之四點二至二十一億七千八百萬港元。

展望

儘管業務環境充滿挑戰，但當中仍不乏發展機遇。

鐵路業務方面，我們一如既往，能在準時按值的情況下完成主要鐵路項目，紀錄卓越。將軍澳支綫項目有長足的進展，全綫的主要土木工程已於去年六月完成，其餘工程亦續有理想進展。本人謹此欣然報告，該項目的最新估計成本已修訂至一百八十億港元，較最初預算成本減少達四成以上，也較去年度的經修訂預算成本下降百分之十四。將軍澳支綫現時預計於二零零二年八月中開始通車，為市民提供服務，較公司向政府承諾的項目完工時間提早四個月。

正如本人在去年度的報告書中指出，政府所發表的《鐵路發展策略2000》，確定鐵路將成為香港未來運輸系統之主要骨幹，對地鐵長遠發展極為重要。年內，我們繼續就《鐵路發展策略2000》中多個項目和竹篙灣支綫與政府進行商討。我們亦呈交了多項以商業回報為基準的新項目和支綫建議，按公司加權平均資金成本加百分之一至三的回報計算，而有關的回報率得到政府認同。

二零零一年七月，我們因應政府邀請就沙田至中環綫提交一項具競爭力的計劃書。這項目對公司而言尤為重要，就我們所知，九廣鐵路公司亦已提交計劃書。政府已向我們保證，將按「公平競爭」原則，就財務與技術方面的安排，評估公司與九廣鐵路公司的建議。政府目前尚在考慮有關標書，我們確信，公司的計劃書無論在成本、整體計劃以至乘客服務方面，均極具高度競爭力。

此外，我們亦已就興建、融資及營運港島支綫提交計劃書，其中包括被視為地鐵系統的自然延伸的北港島綫和西港島綫。我們期望與政府就上述計劃書的商討於二零零二年內會續有進展。至於竹篙灣支綫方

面，我們繼續與政府就項目協議進行磋商，並預期於二零零二年落實開始興建有關項目。我們另已呈交一項有關興建大嶼山吊車系統的計劃書，有關吊車系統可將東涌與昂平以至鄰近的天壇大佛和寶蓮寺連接起來。公司已被政府甄選入候選名單內，並就這個未來香港旅遊新熱點的項目與政府進行最後商討。

在房地產業務方面，自二零零零年度終結前批出機場鐵路所有發展項目後，公司現時的重點是確保這些物業能準時興建、落成及按情況出租或出售。至於將軍澳支綫的沿綫物業發展項目，公司於二零零一年十二月推出五十五b區招標，反應熱烈，有關發展項目其後於二零零二年一月批予新世界發展有限公司牽頭的財團。我們預期二零零二年內會繼續推出更多將軍澳物業發展組合進行招標。二零零一年期間進行的杏花新城和德福黃金大道翻新工程，以及青衣城零售商舖種類重組工作，可望在二零零二年度為公司帶來更可觀的租金收入。此外，隨著機場鐵路物業發展項目相繼落成，公司的物業管理業務將會繼續擴展。

我們繼續發掘更多新途徑以充份利用地鐵良好的商譽與形象，以及公司龐大的客戶基礎。二零零一年，八達通卡用途繼續擴大至其他層面，截至年底發卡量已達八百二十萬張，全年增幅達百分之十五點五。八達通卡有限公司管理層銳意進一步擴大八達通卡的用途，同時亦探討增加收入的其他新猷。

廣告業務方面，儘管市道欠佳，公司仍極力爭取提高收入。年內推出的「e分鐘著數」系統會擴大服務層面，並會提供嶄新廣告形式及加裝新的廣告板。各車站仍會繼續進行翻新工程及重組商舖組合的工作。

本人在去年度的報告書曾經提及，公司一向積極爭取在海外擴充業務的機會。於二零零一年底，我們已取得曼谷、高雄、台北、新加坡、德里和悉尼等城市以及上海、廣州及深圳等國內城市的對外鐵路顧問合約。我們將繼續物色機會，爭取更多顧問合約，充分利用我們的技術基礎，提高我們的收入。

為支援未來發展，公司繼續保持穩健的資產負債情況和合適的財務比率。將軍澳支綫項目竣工後，我們就已承諾項目和現有系統的資本性開支將會顯著減少，令地鐵具備龐大的集資能力，為新項目或新業務融資。

目前經濟環境欠佳，加上來自其他公共交通工具的競爭日趨激烈，繼續對公司的營運構成重大挑戰。因此，我們會繼續加緊控制成本、提高生產力及改善工作效率。公司所推行的種種新措施，不免會對我們的員工造成一定影響，各員工一直與公司衷誠合作、互諒互讓，竭誠投入服務，本人謹此致以衷心謝意。公司上下一心，每位員工都時刻緊記在竭力控制成本之餘，亦不忘繼續為大眾提供卓越的服務。將軍澳支綫的啟用就是其中一個好例子，我們期望能做到毋須增加整體人手；為此，我們將會從其他業務部門調配員工，為將軍澳支綫安排足夠的操作人員。

考慮到目前的經濟狀況後，董事局決定，繼二零零一年度作出不加價決定後，二零零二年度同樣不會調高車費。

任重道遠

地鐵作為一間積極拓展多元化業務的獨特鐵路機構，致力為公司近五十萬名股東、周日平均二百二十三萬名乘客及旗下七千二百三十一名員工貫徹奉行公司信念—「服務」、「互敬」及「增值」締造更美好的將來。遵循這些公司信念，我們落實了對社會的承諾，更為公司的業務和社會目標奠定根基。為要逐一實現這些目標，我們決意保持高水平的披露及透明度、健全的公司管治以及建立公司本身的道德文化。作為一間有社會責任感的機構，我們繼續強調在社會上的可持續發展工作，並帶頭宣揚環保及安全意識。去年，公司成為亞洲可持續發展投資協會的創會會員，更榮獲「香港環保企業榮譽大獎」，對我們在推行環保政策方面的成果加以肯定。

我們在二零零一年對員工進行意向調查，結果反映大部分僱員均認為地鐵是一家積極進取的公司，其中尤以安全及工作環境、溝通及僱員參與方面獲得高度評價。對外方面，《遠東經濟評論》雜誌去年舉辦的「Review 200」優秀企業調查選舉中，公司榮膺全港第一。在公司的長遠目標、使命和信念引領之下，我們銳意站穩社會的最前線，積極提倡社會及環保意識、良好公司管治及與投資者建立坦誠的溝通渠道。

積極樂觀迎接重重挑戰

雖然美國經濟有初步復甦的跡象，惟全球經濟表現仍持續萎靡不振。二零零一年香港經濟顯著放緩，並已連續第三年出現通縮。然而，我們對公司的發展前景仍深表樂觀。憑藉嚴謹的成本控制措施、穩健理財、優秀的員工，加上奉行高透明度、強調風險管理的公司文化，地鐵具備雄厚實力，欣然迎接未來的種種挑戰。

為達至二零零二年度的使命，公司將集中全力實現以下目標：

- 透過提高效率 and 員工調配，進一步加強控制成本。
- 提高乘容量。
- 將軍澳支綫八月投入服務。
- 爭取承造在香港發展的新鐵路項目，包括沙田至中環綫及竹篙灣支綫。
- 與政府進一步落實制訂港島支綫的規劃。
- 繼續為將軍澳支綫的物業發展進行招標，以及增加旗下投資物業的收入。
- 繼續拓展海外顧問和項目營運業務。
- 提高八達通、廣告、車站零售商舖及電訊等鐵路相關業務的收入。

最後，各位董事及全體員工在此艱難時期仍堅守信念，勤奮工作，本人深表謝意，亦謹此感謝各位股東、金融機構和業務夥伴的鼎力支持。



主席

蘇澤光

香港，二零零二年二月二十八日

公司管治

公司致力為股東利益而奉行高水平的公司管治，並竭力落實制定最佳實務守則。地鐵於二零零零年榮獲香港會計師公會頒發公共服務組別「最佳公司管治資料披露之鑽石大獎」，對我們在此方面的成果加以表揚。

公司業務由董事局負責管理。然而，董事局已授權執行總監會負責公司日常管理事務，而董事局本身則會專注處理可影響公司財務及股東的事項，包括財務報表、派息政策、對會計政策作出修改、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事項。

公司會注意確保董事局可在知情的情況下行使本身權力。董事局定期舉行會議，而在會期前後董事局成員可獲得有關資料，了解公司業務發展。各董事局成員均有充分時間得悉全部有關資料，並在需要時可諮詢獨立專業意見。

作為良好公司管治的重要部分，特設立多個委員會，這些委員會由被邀請出任董事局成員的非執行董事所組成。它們對地鐵各層面的管治提出獨立和客觀意見，以提供適當監管及確保我們達至主要上市公司應有的高管治水平。

審核委員會

審核委員會定期舉行會議，檢討公司財務報表是否完備、準確及公平、內外審核工作的性質及範圍，以及評估公司為了方便董事局監察集團整體財務狀況及保障集團資產所設立的內部控制系統之成效。

審核委員會主席負責編製年度報告，向董事局匯報全年工作情況，並會特別提出任何重要問題加以檢討。審核委員會於二零零一年度曾舉行四次會議及由三位非執行董事所組成。

薪酬委員會

薪酬委員會定期舉行會議，檢討人力資源問題，包括檢討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、退休福利等。

於二零零一年度，薪酬委員會由三位非執行董事所組成。

提名委員會

提名委員會負責推薦及提名人選填補董事局空缺。

本年度提名委員會由三位非執行董事所組成。

內部審核

內部審核部扮演重要角色，支援地鐵管理層合作監察公司內部管治情況。該部門可隨意省覽審閱公司活動及內部控制的各方面情況，並會定期全面審核所有業務、支援組別及附屬公司的工作守則、程序、

開支及內部控制等事宜。在有需要情況下，其亦會進行特別審閱或調查工作。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。

最佳應用守則

公司在本年度內一直遵守香港聯合交易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。除根據地鐵條例由香港特區行政長官委任者外，其他董事按地鐵公司章程細則必須在股東周年大會輪席退任及重選。

道德文化

公司致力為機構內所有層面的每一個營運範疇引入良好的公司管治精神。董事局已通過一套工作操守指引，全體職員在處理同事、顧客、客戶、供應商、承建商及顧問等問題上均須依循此套指引。制訂工作操守指引，旨在為旗下員工孕育一套根深蒂固的價值理念，在處理業務過程中就何謂對與錯取得共識，並概述有關工作上遇到道德問題的解決方法。我們期望透過這套工作操守指引，使公司已達至高水平的道德標準能更上一層樓。

回饋社會

地鐵積極貢獻每分力量，為香港創造繁榮和福祉。除此之外，地鐵更致力衝出香港，在亞洲上市公司當中扮演領導角色，全力提高社會責任之意識。

可持續發展計劃

地鐵致力為旗下所有業務建立可持續發展的架構。就地鐵的鐵路營運而言，這意味著不單要向大眾提供價格相宜、安全、便利、可靠的運輸服務，還要注意盡量減少耗用非再生的資源、避免產生噪音、污水及空氣污染。就公司的物業發展業務而言，則意味著盡可能減低施工期間對環境造成的影響，設計及管理方面亦盡量顧及社會及環境需要。

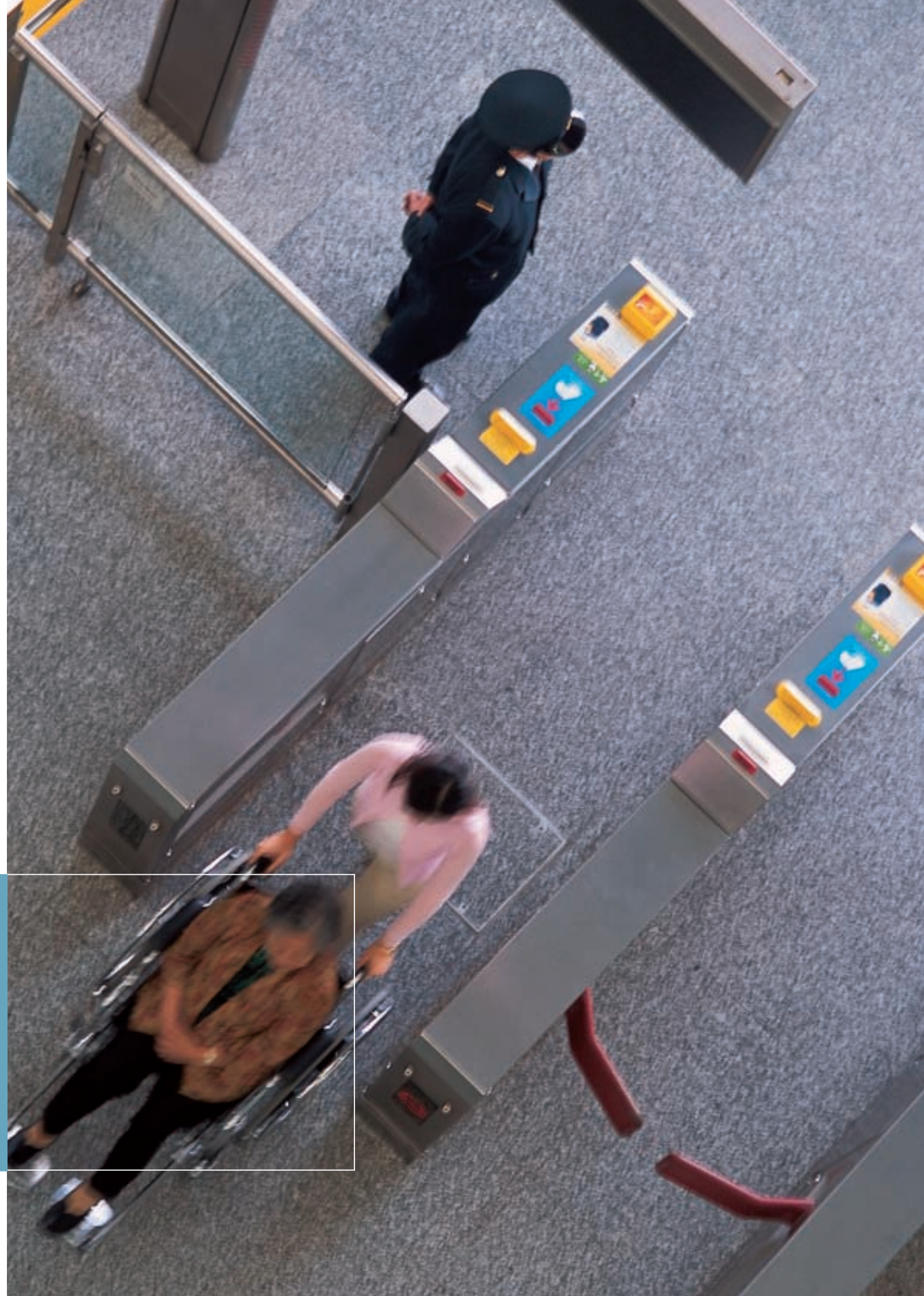
我們有充分的商業理據採取上述方案，包括：

- 減省能源成本
- 透過減低對環境以及對顧客及員工安全造成的風險，減少潛在責任。我們在二零零一年度曾進行二百一十九項環境稽核和二百零六項健康及安全稽核，好讓公司能保持在此等方面的優秀往績。
- 鼓勵員工執行最佳實務守則，提高生產力。
- 確保建築工程如期進行，並得到鄰近社區支持。
- 吸引具社會責任感的投資者。因應此類投資機構日漸盛行，公司已積極與這類投資者接洽，瞭解其披露要求，並蒐集意見以助我們改善本身營運。本年度，公司成為亞洲可持續發展投資協會的創會會員。這是亞洲區首個全力提倡可持續發展及具社會責任投資的非牟利會員組織。

為貫徹奉行可持續發展及保持透明度的方針，地鐵計劃於二零零二年四月首度發表可持續發展報告，成為首間在香港發表此項報告的公司。該份網上報告詳細闡述可持續發展計劃如何影響公司的策略規劃方向，以及在日常工作上如何處理可持續發展問題的議題等，更同時匯報去年度目標進展情況、訂立二零零二年度可持續發展目標，並鼓勵讀者就地鐵可持續發

暢通無阻

二零零一年，我們的鐵路系統，榮獲由傷健人士、長者及義工組成的機構香港傷健協會選為「最無障礙的公共交通工具」。



展方針發表意見。該報告內容涵蓋公司的鐵路及物業兩方面業務，確認迄今我們在鐵路方面已取得較大進展，未來數年亦會爭取在公司的物業發展方面能取得同樣進展。

環境保護

在人口稠密的本港營運鐵路系統，地鐵周日載客達二百二十三萬人次，在減省環境成本方面，地鐵所扮演的角色可謂舉足輕重。計程車及巴士所造成的大氣污染程度分別較地鐵高出一百倍及十倍。

環保問題管理

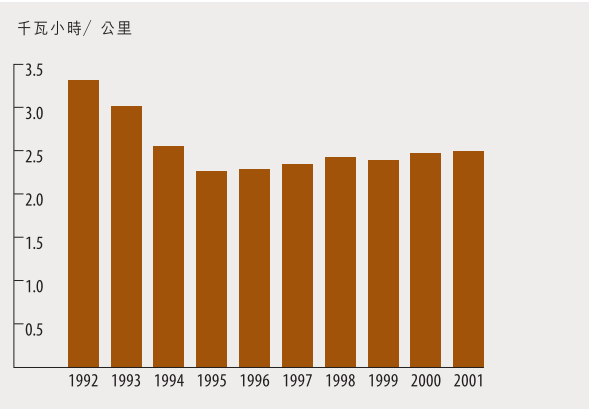
去年，各部門按照公司的環境管理系統設定本身在整體架構下的環保目標，並監察實現有關目標的進度。

地鐵向來竭盡所能減低營運對環境造成的影響。每年我們均設法減低耗電量。由於列車班次及表現準則有變，以每公里千瓦小時計算的牽引動力耗用量較去年度上升百分之零點七。此升幅遠較過去五年間的升勢為低，這有賴我們全力優化訊號系統、列車及服務，再適當調節用電情況的成果。

鐵路施工及營運期間發出的噪音是我們的重點關注事項。我們一直竭力減少投訴及超出規管限制的情況。我們會繼續與政府及社會各界緊密合作，共同解決噪音問題。公司的消減噪音計劃主要包括再拆除三十個鋼軌接頭及引入第二部高效能軌道輾磨車。

另一重大關注事項是鐵路營運帶來的污水問題。公司早已計劃於二零零一年度內完成排水系統改善工程及污水處理計劃，以符合有關條例規定。為配合此工程項目，年內已再安裝八個污水處理設備及完成多個站

牽引動力的消耗量



過去十年，地鐵一直減少耗電量，包括牽引動力。有關工作不但能節省成本，且對環境有利。

外排水管道改善工程。然而，施工期間卻再發現多十一個需改善的渠道接口，故有關項目完工年期已順延至二零零二年。

除改善本身的基建設施外，我們在業務營運的各個環節亦全力推行資源再循環。年內，百分之一百的廢金屬及廢油乃予循環再用，分別相等於回收七百二十公噸金屬及三千一百五十公升油。

物業

我們作為物業共同發展商及管理公司，在推行環保工作上同樣不遺餘力。根據市場趨勢，市民對交通便利、建設規劃完善及「綠化環保」的發展項目需求漸殷。我們會詳細研究各類更具成效的建築方法和物料，例如金屬模板及乾砌牆系統等，在適當情況下加以採用。採取創新意念為位處日後將軍澳南站中央的八十六區大型地皮制訂規劃藍圖，以及九龍站發展項目第三期運用天空花園及露台設計，就是我們採用環保概念設計的其中一些例子。

承建商及採購

地鐵於本年度設立承建商工程環保獎項，藉以加強建築界及承建商對環境保護的關注。獎項表揚承建商在環保方面的優秀表現，衡量準則包括每月工地環保稽核結果、監察承建商工地對環境造成的具體影響，以及承建商在培訓及達至協定環保目標上作出的努力等等。地鐵是全港首間頒發這類獎項的公司。

供應商已全面完成環保評核工作，確保所提供貨品及服務一律符合物料、循環再用及可持續發展等方面的標準。

環保會計

年內，我們著手進行一項試點計劃，根據現有以業務劃分的成本架構，釐定環保工作開支比重。我們會於二零零二年度就有關結果進行檢討。

地鐵榮獲香港環保企業獎頒發二零零一年環保辦公室獎中的榮譽大獎，對我們在環保工作方面的成果加以肯定。

社群

透過提供便捷的運輸服務以連接優質物業發展項目，地鐵誠意為港人締造「多點時間，多點生活」一讓市民能愉快地共聚天倫、消閑玩樂和努力工作。

便利無阻

能夠讓所有人（包括兒童、長者及傷健人士）均可安心享用我們的鐵路設施，是我們竭力追求的目標。為使乘客更方便地進出車站，我們已於車站內安裝多種專為方便長者及傷健人士而設的特別設施。這些設施包括升降機及斜坡（現可到達百分之七十的地鐵車站月台）、點字路綫圖及雙向闊閘機等。十二月，公司連同香港另外十一家公共交通營運機構攜手支持一年一度的「國際傷殘人士日」，當日安排傷健人士及其照料者可無限次免費乘搭地鐵。二零零一年，地鐵網絡更榮獲香港傷健協會評選為香港「最無障礙的公共交通工具」。

外展工作

至於在與更廣大社群建立關係方面，地鐵亦不斷確認和了解社會需要，讓公司可投放部分資源促進健康、人道及其他社會公益。公司對廣大社群的承擔，讓旗下僱員也深受感染，更進一步發揮博愛關懷的精神。除公司捐款以外，員工於二零零一年度亦捐獻予不同慈善用途，許多員工更付上工餘時間義助有需要的人士，其中部分是透過公司的義工協會籌組活動而作出參與；該會是一個獨特的基層組織，會務活動得到公司支持。

我們尤其希望能夠與廣大市民時刻保持互動交流，藉以讓公司運作模式更能與香港特區生活緊扣在一起。為了讓廣大市民參與慶祝香港交通發展史踏上另一里程碑，並同時讓他們了解列車現代化計劃的種種優點，我們特於八月份舉辦活動以紀念第一代地鐵列車榮休前的最後一日。當日共有兩千名市民購買慈善車票，乘搭第一代列車由中環站駛往九龍灣車廠的榮休之旅，再會合另外六千名市民參與九龍灣車廠開放日。

健康與安全

地鐵一向致力保障僱員、顧客、承建商及公眾在地鐵範圍內的健康及安全，並強調無論身處任何範圍均須提高安全意識，不斷改善安全表現。有賴我們在二零零一年度的努力成果，公司的安全事故紀錄再度成為全球同類業務營運中最佳之一。

提高安全意識

我們在本年度繼續透過「乘客教育活動」灌輸有關安全乘搭地鐵的知識。地鐵僱員曾於學校、老人中心及其他機構合共主講三十九次安全講座，另曾組織多次活動安排參觀地鐵及機場快綫設施。透過一年一度的「模範乘客獎」、「扶手電梯安全運動」、「地鐵安全月」及參與由運輸署主辦的「交通安全日」，成功地加強了公眾對安全問題的關注。

年內，透過定期培訓、舉辦「公司安全周」及跨部門安全問答遊戲等活動，更進一步提高僱員的安全意識。機場鐵路已推行一項試驗性質的「行為模式意外預防方法」，旨在從安全觀點出發改善日常工作方式。承建商安全管理系統亦繼續精益求精，確保現有營運業務及新建設工程兩者均可符合嚴格的安全標準。

改善風險管理

凡指定供地鐵使用的所有新設備均一律繼續接受評估，以審視其在健康及安全方面的表現，車站現代化工程亦使周遭環境得到改善。公司透過風險管理系統積極找出並減低潛在危險情況，年內「危機登記系統」功能提升，現可提供速度更快的數據檢索、分析及匯報功能，因而令風險管理系統更臻完善。

投資者關係

投資者與地鐵

地鐵投資者同時來自股本及債務資本市場，陣容廣泛。公司一直透過固定及公開的溝通渠道，致力建立卓越的投資者關係。公司在國際資本市場集資已有十五年以上經驗，在處理投資者關係方面早已被一致公認為亞洲典範機構之一。

與投資界溝通

憑藉我們在建立投資者關係上所付出的努力，地鐵已成為區內最備受投資界注意的機構之一，目前共有二十多家證券經紀行及投資公司定期為地鐵編撰研究報告。地鐵得到如此廣泛研究及深入報導，驅使管理層竭力與投資界建立更緊密的關係，進一步加深投資界對公司的瞭解程度。

二零零一年間，地鐵高層管理人員除出席無數本地、地區及環球投資者會議外，亦曾參與分析員及機構投資者會議達二百五十次以上，足以反映公司在建立卓越投資者關係的無比決心。

支持散戶股東

截至二零零一年十二月三十一日，公司散戶股東人數超逾四十七萬，股東數目之多稱冠全港。為確保股東與地鐵之間建立有效的溝通渠道，除透過公司財務報告及股東周年大會正式匯報業績外，我們亦特地在公司事務部內設立股東查詢專用熱線。單在二零零一年，我們便曾接聽近四萬個來電。此外，公司網站內的投資者資訊專頁亦有提供豐富資料。

眾多在公司初次公開招股時認購股份的散戶投資者目前仍為股東，對於他們的支持，公司深表重視。為答謝股東支持，我們於二零零一年曾進行銷售推廣活動並推出一套限量版紀念車票，專供地鐵股東獨家珍藏。

年報

我們仍繼續設法改進發送公司年報予股東的安排。隨著近日法例修訂，由本二零零一年度年報開始，公司股東可選擇收取年報的摘要版本代替完整版本。年報的完整版本和摘要版本均可在公司網站閱覽，並同時備有中、英文版可供選擇。

投資者網站

二零零一年間，我們曾提升公司網站投資者資訊欄的內容質素，以貫徹向投資者適時披露公司營運及財務資料的優質服務宗旨。投資界現可循更快捷和簡便的途徑取覽公司最新資訊。

備受推崇

二零零一年度，公司長久以來與投資者建立良好關係，以及高水平訊息披露及保持高透明度的一貫取向，繼續廣受金融界一致讚許。

公司的二零零零年度年報再度榮獲香港管理專業協會評選為全港最出色年報之一，奪得「最佳年報銀獎」。二零零零年，初次公開招股成績驕人，全球債券發行亦反應踴躍，加上貫徹高水平的資料披露政策，公司在《亞洲金融》雜誌於主要國際金融中心進行的投資者及行政人員意見調查中，榮獲評選為「香港與投資者關係最佳公司」。二零零一年，根據一項以定息投資機構為基準的意見調查，我們連續第三年榮獲《資產》雜誌列為「香港及亞洲最佳信貸機構」。

主要股東資料

二零零二年度財政紀要

二零零一年度業績公布	二月二十八日
二零零一年度末期股息	
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八日
股東周年大會	五月十六日
派發二零零一年度末期股息日期	六月十四日
二零零二年度中期業績公布	八月
派發二零零二年度中期股息日期	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

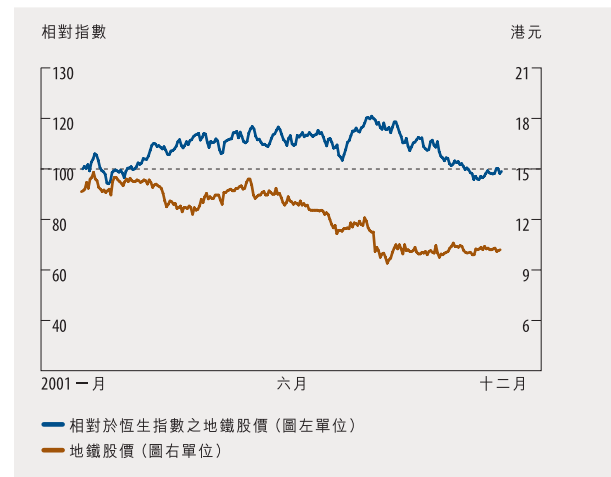
上市

地鐵有限公司股份在香港聯合交易所上市。此外，地鐵有限公司股份亦由美國摩根銀行（Morgan Guaranty Trust Company）保薦，以美國託存股份 Level 1 Programme 形式在美國買賣。地鐵有限公司股份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（截至二零零一年十二月三十一日）

已發行股份：5,055,229,742股
香港特區政府持股量：3,869,799,423股(76.55%)
自由流通量：1,185,430,319股(23.45%)
面值 每股一港元
市值（截至二零零一年十二月三十一日）五百一十五億六千三百萬港元

股價表現



股息政策

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

*代表公司股份於2000年度約三個月上市時間的股息

每股股息（港元）

二零零零年度末期股息	0.10*
二零零一年度中期股息	0.14
二零零一年度末期股息	0.28

美國託存股份 Level 1 Programme

普通股對美國託存股份比率	10 : 1
託存銀行	Morgan Guaranty Trust Co. 60 Wall Street, New York NY 10260-0060, 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

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
美國託存股份 Level 1 Programme	MTRUY
SEAQ International	
路透社	0066q.L

二零零一年度年報

公司年報備有中英文版，股東可致函過戶處索取：
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

公司年報的完整版本及摘要版本/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

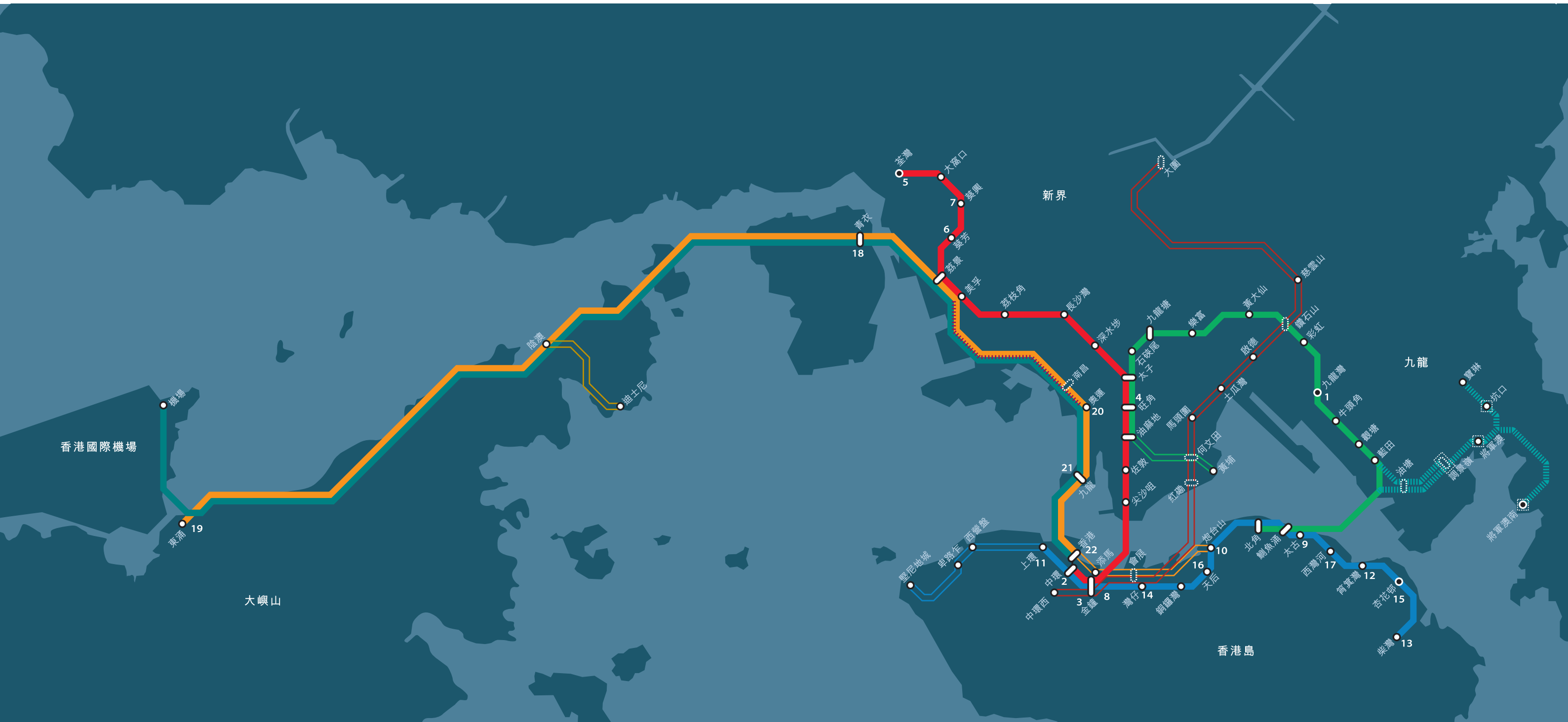
凡有關閣下所持股份的事宜，例如股份過戶、更改名稱或地址、遺失股票等，須以書面通知過戶處：
香港皇后大道東一八三號合和中心一九零一至一九零五室
香港中央證券登記有限公司
電話：(852) 2862 8628 傳真：(852) 2529 6087

股東查詢

在辦公時間設有查詢熱線服務，電話：(852) 2881 8888

投資者關係

凡有關機構投資者及研究分析員的查詢，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
電話：(852) 2993 3811 傳真：(852) 2993 7696
電郵：investor@mtr.com.hk



營運網絡及擴展潛力

地鐵現有網絡將香港各地連接，而建議中及正進行施工的新支綫，更將覆蓋範圍擴大。第一步為八月通車的九龍將軍澳支綫。

地圖說明

- 車站
- ◐ 連車廠車站
- ◑ 轉車站
- ◒ 建議轉車站
- ◓ 將軍澳支綫沿綫物業發展

興建中工程

- ◓ 將軍澳支綫
- ◓ 機場鐵路四綫軌道

現有網絡

- ◓ 機場快綫
- ◓ 東涌綫
- ◓ 觀塘綫
- ◓ 荃灣綫
- ◓ 港島綫

建議支綫

- ◓ 竹篙灣支綫 (往迪士尼樂園的支綫)
- ◓ 北港島綫
- ◓ 西港島綫
- ◓ 沙田至中環綫
- ◓ 觀塘綫支綫

公司所發展的物業

- | | |
|----------------|--|
| 1 德福花園 / 德福廣場 | 13 新翠花園 |
| 2 環球大廈 | 14 修頓花園 |
| 3 海富中心 | 15 杏花邨 / 杏花園 / 杏花新城 |
| 4 旺角中心 | 16 柏景臺 |
| 5 綠楊新邨 / 綠楊坊 | 17 欣景花園 |
| 6 新葵芳花園 | 18 盈翠半島 / 青衣城 |
| 7 新葵興花園 | 19 東堤灣畔 / 東薈城 |
| 8 東昌大廈 | 20 帝柏海灣 / 維港灣 / 柏景灣 / 中銀中心 / 滙豐中心 / 奧海中心 / 奧海城一期 / 奧海城二期 |
| 9 康山花園 / 康怡花園 | 21 漾日居 |
| 10 康澤花園 | 22 國際金融中心一期 / 國際金融中心商場 |
| 11 康威花園 / 維德廣場 | |
| 12 峻峰花園 | |

執行總監會管理報告

經營環境

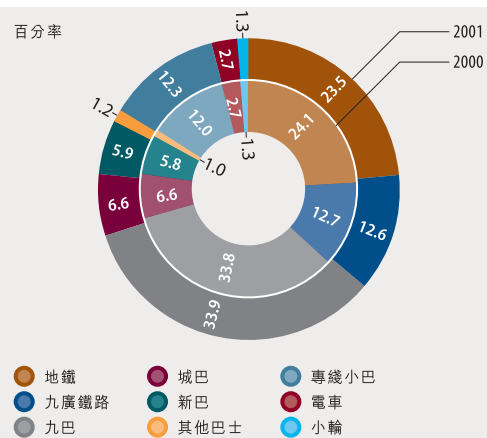
經濟陰霾再現

由於美國及其他主要市場的經濟情況在二零零一年每況愈下，香港經濟復甦的前景更見渺茫。美國經濟早在三月已呈放緩的徵象，而九一一恐怖襲擊事件及其連帶影響，更令美國經濟雪上加霜。直至年底前，美國聯邦儲備局連續減息十一次，經濟下滑情況才稍告喘定。

鑑於香港經濟屬外向型，加上與美國進行的貿易量龐大，香港無可避免受疲弱的美國經濟影響。雖然國內經濟持續出現強勁增長，香港的本地出口及轉口數字卻分別大跌約百分之十五點二及百分之四點六。香港旅遊業亦備受影響。雖然抵港旅客人數保持平穩，但來自發達國家的旅客人數卻驟減。

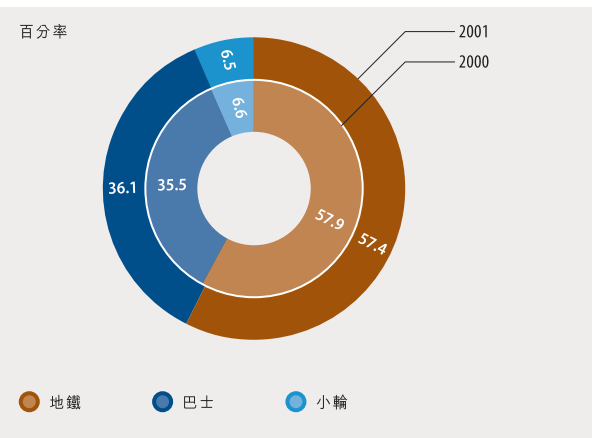
除外圍經濟因素欠佳外，香港亦繼續面對因亞洲金融危機以及將港元與美元掛鈎的聯繫匯率制度所帶來的重大結構調整。通縮繼續構成一大大威脅，消費物價指數年內錄得百分之一點六跌幅。雖然銀行體系資金充裕，加上跟隨美國的利率下調，但不明朗因素仍然籠罩本港，打擊商業投資意欲及減少就業機會。本地股市表現強差人意，是一眾主要市場中表現最為差勁的股市之一，恒生指數本年度收市報一萬一千三百九十七點，下跌百分之二十五。樓價股價同時下跌，失業率上升，消費者信心及消費持續萎靡不振。年內，香港的本地生產總值僅微升百分之零點一，而在二零零零年則錄得百分之十點五的升幅。

香港主要交通工具市場佔有率



二零零一年公共交通工具的總使用量達四十億一千七百萬人次，其中三十九億七千一百萬人次選用專利公司的服務。

過海交通工具市場佔有率



地鐵提供安全可靠且物有所值的服務，使其在過海專營交通工具中維持最大市場佔有率。

雖然經濟逆轉，政府仍致力推行教育及基建投資計劃，以支持香港長遠發展。主要項目，例如青山公路改善工程、九號貨櫃碼頭後勤設施、迪士尼樂園第一期以及科技園等建築工程，正加緊進行。政府另計劃利用香港卓越的運輸基建，以及與中國大陸的聯繫，將香港發展成為物流中心。上述種種新投資及計劃方案，將不僅為香港長遠發展奠定穩固根基，亦可有助紓緩本港所面對的經濟壓力。

鐵路擴展，長遠目標

在疲弱的經濟環境下，專營公共交通運輸業仍錄得百分之一點五的輕微增長。本年度公共交通需求為四十億一千七百萬人次，二零零零年則為三十九億七千一百萬人次，其中專利營運機構（包括地鐵、九廣鐵路、巴士、專綫小巴、電車及渡輪）共佔三十二億七千六百萬人次。然而，經濟不景，加上來自其他交通工具的競爭持續白熱化，地鐵的市場佔有率亦由百分之二十四點一微跌至百分之二十三點五，而巴士的市場佔有率則由百分之四十七點二上升至百分之四十七點六。

雖然抵港的海外旅客人數因國內遊客大幅增加而上升百分之五點一，但是航空乘客量於二零零一年只維持在二千三百萬人次水平，機場快綫的市場佔有率由百分之二十八，輕微下跌至二零零一年的百分之二十七。

儘管短期客運量下跌，但長遠而言，香港環境仍有利鐵路發展，因為公眾越來越重視環境質素，尤其關注

改善空氣質素，故鐵路運輸仍然備受歡迎。由於污染問題足以影響香港作為亞太金融及服務中心的地位，商界亦相繼支持響應保護及改善香港環境的各樣措施。

有見及此，政府亦繼續致力落實執行《鐵路發展策略2000》，而有關的工作正好肯定，鐵路運輸將成為未來香港運輸系統的骨幹。《鐵路發展策略2000》建議優先發展六個新鐵路系統，包括北港島綫、西港島綫及沙田至中環綫。計劃目標是為七成人口在每方圓一公里範圍內，即設有一個鐵路站，並且將鐵路佔公共交通的整體載容量，由二零零零年的百分之三十一，提升至二零一六年的百分之四十三。

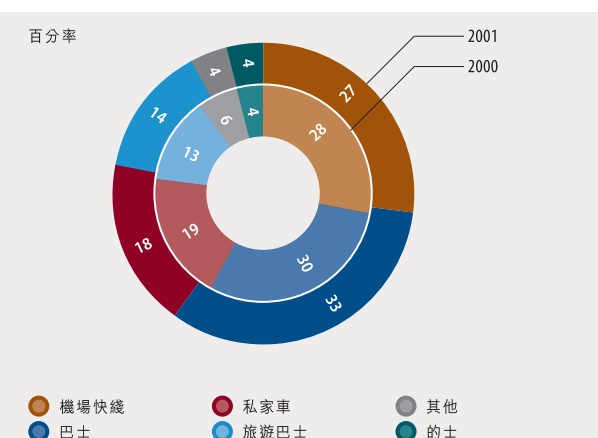
樓市前景，挑戰重重

由於香港經濟顯著放緩，市民購買意欲受到進一步打擊，造成香港樓市年內持續疲弱不振。本年度負擔能力縱然已大有改善，但失業率高企、就業前景不明朗，加上物業單位供過於求，均對市場造成嚴重影響。成交宗數僅由二零零零年錄得的十年來最低數字八萬五千七百七十四宗微升至八萬八千一百九十宗。隨着利率持續下調，加上發展商爭相以優惠價格及按揭條款吸引買家，第四季樓市漸見活躍，而多個位處黃金地段的新項目銷情則更為理想。然而，香港將於何時復甦仍是未知之數，而失業率料將持續上升，故升勢能否延續至二零零二年，仍尚待待曉。

寫字樓物業方面，許多公司紛紛來港設立辦事處作為亞太區基地，帶動優質寫字樓需求上升。但由於營商環境欠佳，加上科技及金融服務界等進一步合併整固，導致整體需求萎縮，大大抵銷外來公司所帶動的需求增長，因而扭轉二零零零年租金大幅上升的情況，令到資本值下降。雖然甲級寫字樓單位持續供過於求，但預期隨着中國加入世界貿易組織後，將會有更多跨國公司來港成立亞洲區總部，掀起對甲級寫字樓的強大需求，供求情況屆時可望趨向平衡。

雖然全年消費者意欲及消費持續疲弱，零售商舖市場表現仍相對穩定，租金收入得以維持於一九九九年中的水平。位置優越、管理完善的大型優質購物中心，年內吸引更多優質品牌進駐，人流不絕，繼續成為零售租務市場當中的大贏家。

來往機場交通工具市場佔有率



機場快綫仍然是往返機場的主要交通工具。



寧靜快捷

為減低耗電量及改善車站環境，地鐵動用二百億港元，在所有地下車站加裝月台幕門。地鐵公司是全球唯一進行同類工程的鐵路機構。軌旁安全情況改善，亦會令乘客受惠。

- 地鐵行車綫及機場快綫車費收入共上升百分之零點二，達五十七億二千八百萬港元
- 全面達到或超逾營運協議及顧客服務承諾的目標
- 生產力及經營利潤增加

鐵路 營運

地鐵繼續致力改善香港生活質素，並透過提供安全、可靠、快捷而環保的集體運輸服務，加強作為高效率服務樞紐的角色。

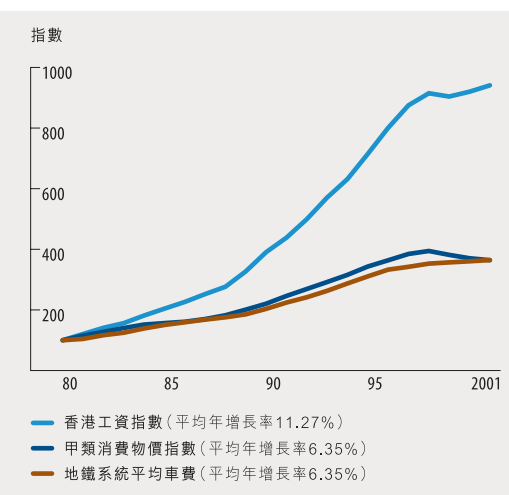
量合共七億五千八百萬人次，而二零零零年則為七億六千七百萬人次。乘客量佔整個專利公共運輸市場百分之二十三點五，而於二零零零年則佔百分之二十四點一。過海乘客量的市場佔有率輕微下降至百分之五十七點四。地鐵行車綫車費收入為五十一億六千四百萬港元。

乘客量

乘客量於二零零零年底略見改善，至二零零一年，由於失業率上升，人口由市區遷移至地鐵未能直達的新界地區，加上與其他公共交通工具的競爭更趨白熱化，乘客量出現下調。地鐵行車綫年內錄得乘客

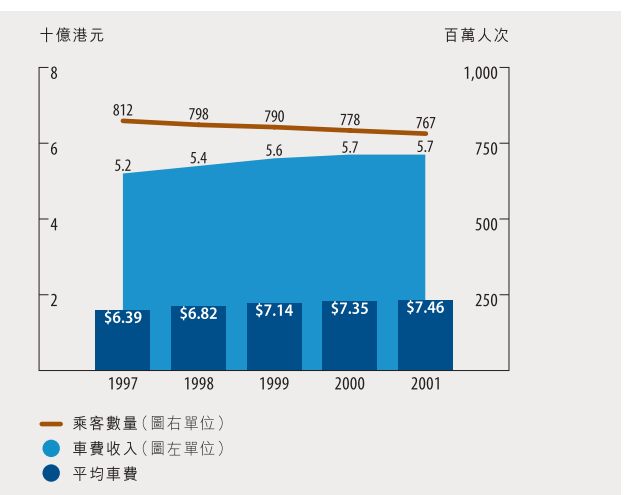
由於香港經濟環境持續低迷，公司繼於二零零一年凍結車費外，亦決定在二零零二年內不作車費調整。

車費趨勢



過去二十年，地鐵車費一直與消費物價指數同步，相對於工資增長更為便宜。

乘客及車費



經濟疲弱，加上來自其他低環保的交通工具的競爭，導致地鐵載客量於二零零一年輕微下跌。



機場快綫所面對的挑戰，相對較為嚴峻，尤其在美國九一一事件後，航空業受到嚴重打擊。二零零一年乘客量下跌至九百萬，跌幅達百分之十二點八，整體市場佔有率則為百分之二十七。然而，由於取消車費折扣，收入並未受影響。平均車費由二零零零年的五十三點一

港元，調升至二零零一年的六十二點五港元，帶來收入合共五億六千四百萬港元，增幅為百分之二點七。

本年度推出創新的市場推廣計劃，有助提升乘客量。

為超越我們達百分之九十九的可靠性表現目標，公司必須密切監察鐵路營運的每項細節，絕對不容掉以輕心。本年度，我們將控制板上所有數據資料轉移至一個以個人電腦視窗為基礎的系統上。此舉既能配合我們的車站控制室合併計劃，亦可減省成本及作出更迅速的回應。

電子監察

我們於二零零一年推出多項乘客推廣計劃，例如吉蒂貓及史樂比模型列車、搭十程送肯德基餐券及惠康購物券及地鐵車票等，均反應熱烈，帶來乘客量增長共三百一十七萬人次。

七月推出全新的「多點時間，多點生活」推廣計劃，邀請知名青春藝人配合宣傳，使地鐵形象煥然一新，吸引年輕一輩乘客。於二零零零年七月再次推出的網上地鐵優惠會，年底前已招募逾十二萬會員，為日後的長期惠顧計劃及交叉銷售，建立強大的顧客網。

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）

2000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	767	405	970	1,393	1,381	1,247	404	486	2,042	3,203
車卡公里 百萬計	92	133	429	324	517	214	91	82	241	610
路綫長度 公里	74	153	408	200	471	211	115	49	177	264
車站數目	43	170	275	134	425	297	65	46	134	144

* 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、Metropolitano de Sao Paulo、Teito Rapid Transit Authority、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。

服務表現

我們的表現完全達到本身之嚴格標準，確保為乘客提供準時便捷的服務。票務設備及車票的可靠性持續改善，而鐵路及其他車站設備則仍保持高度可靠。

公司與政府達成的營運協議，列明最低限度的表現水平要求，再輔以地鐵另行制訂的顧客服務目標承諾。我們的表現全面超越這些目標。年內，地鐵乘客車程的可靠性高達百分之九十九點九，以每日乘車兩次、每周乘車五日計算，相當於大約兩年才遇上一次五分鐘或以上的延誤。在極少數服務嚴重受阻的情況下，地鐵員工亦能迅速為乘客提供協助，並確保盡快恢復正常服務。扶手電梯可靠性亦高達百分之九十九點九，平均機器故障約為每月半小時。所有其他設備的可靠性同樣錄得理想數字。

表現卓越，服務質素提升，顧客自然倍感稱心滿意。地鐵定期進行市場調查，收集顧客意見，服務表現力求盡善盡美。二零零一年，地鐵行車綫及機場快綫的服務質素指標，以一百分滿分計算，分別獲得六十九分及八十分，反映我們的服務備受讚賞。根據

國際性都市鐵路聯會(CoMET)最新的國際標準借鑑結果，地鐵在十間參與機構中，表現理想，在安全、服務質素、可靠性、乘客成本及盈利能力方面，繼續獲得優越評級。

改善措施

二零零一年，公司在列車、車站及顧客服務方面均作出連串重大改善，使顧客滿意程度、可靠性及乘客量得以維持於高水平。

二零零零年十二月，我們加強市區綫非繁忙時段的列車服務，隨後更在二零零一年年中，增加黃昏繁忙時段的列車班次。這些措施可縮短整體交通時間，讓乘客倍感舒適。

由於列車現代化計劃提早完成，車廂環境大為改善。新車廂能提供更完善、更符合能源效益的照明設備及通風系統、更舒適的座椅，以及更多空間擺放行李或輪椅。車廂內設有簡單易明的閃燈路綫圖，用以顯示行車方向、下一個車站及車門打開方向，另設有全新液晶顯示螢幕「資趣台」。駕駛室採用更佳的工效

二零零一年之營運表現承諾

服務表現項目	營運協議 目標	客戶服務 承諾目標	2001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%	99.8%
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%	99.8%
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	577,247
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	6,000	11,768
增值機可靠性	95.5%	97.0%	98.8%
售票機可靠性	93.0%	97.0%	99.0%
閘機出入口可靠性	97.0%	98.5%	99.6%
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%	99.7%
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	95.0%	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%	96.3%
清潔程度			
• 列車車廂：每天清潔	不適用	97.0%	99.9%
• 列車車身：每兩天清洗一次	不適用	97.0%	99.9%



列車維修

地鐵列車內置電機設備先進精良，頂尖的維修技術是安全、可靠服務的關鍵所在。公司嚴格制訂資產重置計劃，有助延長機器壽命及減低成本。

設計，亦能更快診斷故障情況及恢復正常運作。乘客及員工均對現代化車廂評價極高。

去年九月，觀塘綫與港島綫位於北角站的全新轉綫站順利啟用，標誌另一重大里程碑。該站的新設施可為乘客節省大量時間，使過海乘客量即時上升百分之一點八，以總乘客量計算，則上升百分之零點六。

興建這個全新轉綫站，需對現有觀塘綫進行重大轉駁工程，而有關工程已於八月二十五日非行車時間內進行。有關改動涉及將位於鰂魚涌的軌道、架空電纜、訊號及其他運作系統同步切斷，然後在通往北角站的新隧道內轉駁新系統。在審慎策劃及部署之下，此項大型工程得以在預算成本內按時完成，並將所造成的干擾減至最低。

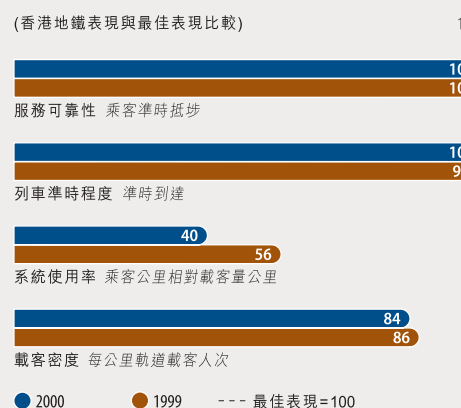
為提升顧客服務，我們繼續推行車站改善計劃，加強車站入口、大堂及控制室的設施。我們更開始在車站月台加建月台幕門，改善整體環境，提高能源效益及安全程度。首批幕門設施已於二零零一年十月於彩虹站正式啟用，而地鐵公司是全球唯一一家在現有行車綫加裝月台幕門的鐵路營運機構。

獎項

公司在鐵路營運各有關方面（包括設計、建造、驗收、營運及維修等）的項目管理、技術及操作專業上，一直表現卓越。

去年一月，地鐵取得 ISO 9001:2001 認證，成為全港首間榮獲香港品質保證局根據新修訂品質標準頒發此項認證的公司。

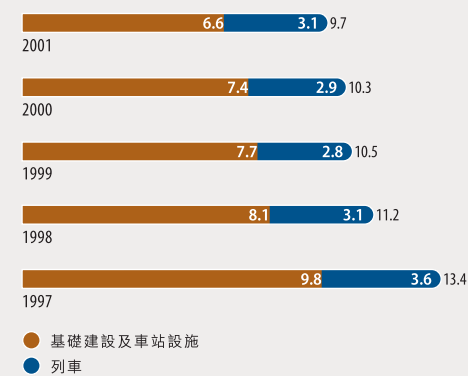
標準借鑑



地鐵再次超越內部及政府所訂下的目標，在列車準時程度及服務可靠性方面，仍獨佔鰲頭。

每車公里鐵路保養開支

以一九九七年港元價格計算



有系統的維修計劃，使我們保持系統處於最佳狀態的相對成本，得以逐步減少。

交通服務創新獎」殊榮，其中包括地鐵公司。在香港民主建港聯盟每年一次的「香港公共交通機構表現」調查中，地鐵亦榮膺「最佳交通營辦商」。

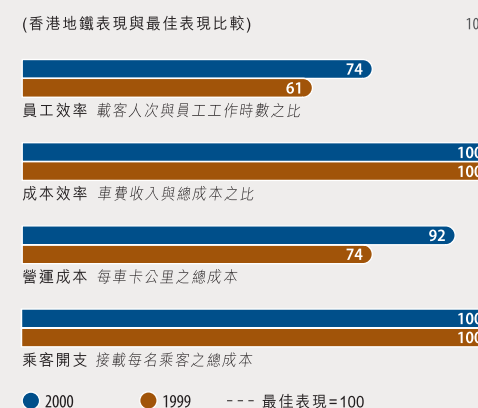
去年一月，地鐵取得 ISO 9001:2001 認證，成為全港首間榮獲香港品質保證局根據新修訂品質標準頒發此項認證的公司。

提升生產力

我們在鐵路設計、維修及營運方面致力發掘新技術及奉行最佳實務守則，在二零零一年再見美滿成果。

總營運成本由三十六億六千三百萬港元，降低至三十五億三千一百萬港元，反映我們在提高生產力方面又再邁進一大步，這主要有賴我們重新策劃業務流程及銳意培訓多技能的員工，使我們能更有效調配員工及

員工效率及財政表現



服務水平提高，地鐵安全效率兼備的業務營運能力始終如一。



地鐵系統及市場資料

車務運作資料	2001年		2000年	
	早上繁忙時間	晚上繁忙時間	早上繁忙時間	晚上繁忙時間
路線總長度 公里	82.5		82.2	
車卡數目	923		923	
車站內的「e分鐘著數」點	16		-	
車站小商店及銀行數目	386		377	
車站內的海報廣告位數目	15,105		15,000	
車卡內的海報廣告位數目	8,944		10,384	
每日營運時數	19		19	
繁忙時間列車間距 以秒計				
• 荃灣綫	120	144	120	150
• 觀塘綫	128	144	128	150
• 港島綫	128	156	128	165
• 東涌綫				
香港至東涌站	600	600	600	600
香港至青衣站	300	300	300	300
• 機場快綫	600	600	600	600

減省人手。若干非核心的維修及支援服務加以外判，亦有助大幅節省開支。

在合適情況下，地鐵運作亦進一步自動化。年內，嶄新的轉向架自動清洗設備已投入操作，另於上環及荃灣站引入自動調頭運作，有效節省人力資源。

於二零零零年展開的全面車站運作及全面車廠運作計劃同時取得相當進展。有關計劃將車站及車廠的營運和維修工作逐步合併，員工接受適當培訓後，可掌握多種不同技術，從而提高生產力、增強靈活性，並對突發事件更快作出反應。

降低成本

提高員工生產力的同時，在其他方面節省成本亦同樣重要。透過善用列車自動控制系統，以及在車站照明設備內換上節約能源裝置，令我們成功減低耗電量，更獲電力公司提供折扣優惠。

鐵路營運需不斷投入龐大資金，而維修及更換設備系統亦所費不菲。因此，長遠而言，我們若要賺取盈利，同時達到服務承諾的目標，則必須在進行維修及資產重置方面爭取最大效益。

我們定期以系統化方式評估各樣設備及系統狀況，從而策劃最具成效的重置計劃。我們會逐一仔細評估各個項目，確保達至最佳效果。一經批核後，有關項目即獲得妥善管理，以便在預算成本之內按時完成，達到預期表現目標。二零零一年內，我們在此方面再度成功達到預期成果。

前景

疲弱經濟對乘客量造成的壓力，預料最少會延續至二零零二年度上半年。然而，將軍澳支綫可提早在八月啟用，將有助從第四季起增加乘客量及收入。

我們會繼續在各不同營運領域上，適當採納嶄新技術及奉行最佳實務守則，全力爭取實現提供最佳服務、增加收入、賺取高營運毛利的終極目標。

接駁連繫

在北角站新隧道內進行精確的路軌焊接工作，是建立新轉車站其中一個不容忽視的細節。新轉車站有助乘客縮短觀塘綫至港島綫的轉車時間。



地下新貌

地鐵租出車站內合共一萬五千一百二十四平方米的空間作商業用途，而租戶由藝術廊以至銀行，林林總總，一應俱全。這些業務不但能為公司賺取額外租金收入，同時亦能為乘客旅程更添姿采。

其他業務

- 受疲弱經濟影響，收入下跌百分之二點二，至九億七千三百萬港元
- 簽訂總值七千一百萬港元的對外顧問服務合約
- 擴大八達通網絡

公司年內繼續積極拓展其他業務。利用每周日使用地鐵網絡、來自各行各業的二百二十三萬人次，配合完善的鐵路基建設施，使公司有大量機會得以透過商業合作、廣告宣傳及提供服務等方式而賺取收入。

此外，公司憑藉其二十年營運世界上其中一個最佳集體運輸系統的優秀往績，譽滿全球，賺取對外顧問服務費收入的機會自然大增。我們在其他業務方面屢創佳績，有關收入在過去五年上升百分之二十七。

八達通卡

公司於一九九四年決定成立合營公司「聯俊達有限公司」（現稱「八達通卡有限公司」），用以發展交通運輸繳費專用智能卡，足證是高瞻遠矚的決定。現時，地鐵乘客中約有百分之八十八使用這種非常簡便的入閘方式。我們已將八達通用途迅速拓展至其他交通工具，最近更推廣至零售業務，例如7-11便利店及在試用階段的麥當勞等。八達通至今很可能已成為世界上最成功的塑膠「現金」，每日處理交易量平均達六百九十萬宗。

截至二零零一年年底，八達通卡的發卡量已達八百二十萬張，較二零零零年增加百分之十五點五。隨著用戶層面擴大，每日平均交易金額亦由年初的四千一百萬港元，增加至年底的四千七百萬港元。該系統於八月更推廣至全港一百六十一輛電車，而使用八達通系統的小巴數目亦增至一千三百輛。陸續有更多停車場加入使用此系統，停車咪錶亦已於九月順利完成試驗。同時，許多非運輸機構均已採用或全面

實施八達通卡系統，其中包括各間大學的影印機、維他奶自助售賣機，以至公眾泳池及美心快餐店等。在沙田及快活谷馬場入閘機試行計劃亦相當順利。

再有八間銀行及Circle K便利店，提供增值服務，使八達通卡得以進一步普及。透過銀行發出的信用卡提供自動增值服務，將有助提升八達通在非運輸行業的使用量，因為持卡人已毋須顧慮其電子「錢包」金額不足的問題。年內，自動增值帳戶數目增加至三十萬八千個，升幅達百分之一百二十。

二零零一年，公司在「八達通卡有限公司」投資的盈利貢獻，上升至二千九百萬港元，較二零零零年上升百分之一百二十三。

廣告

車廂及車站均是理想的廣告宣傳地點。在軌旁設置的大型視像投映系統，可供乘客在月台上觀看視像廣告短片，已廣為廣告商接受。年內，新安裝的同類系統

共有二十個。雖然市況普遍疲弱，但車站牆身及車身的特別廣告需求持續強勁。這些特別的廣告宣傳方式使公司得以在戶外廣告市場中，穩佔百分之五十以上的佔有率。

嶄新的互動電子優惠券系統「e分鐘著數」，經成功試用後，已於九月正式推出。此系統使廣告客戶，得以向每天數以百萬計的地鐵乘客推廣其折扣優惠。用戶可利用八達通卡取得折扣優惠券。有關優惠均可透過地鐵數據網絡即時更新。而隨後於十一月推出的免費周刊《去街 Guide》，集生活時尚及地鐵資訊於一爐，推出以來一直深受廣告戶客及用戶歡迎。

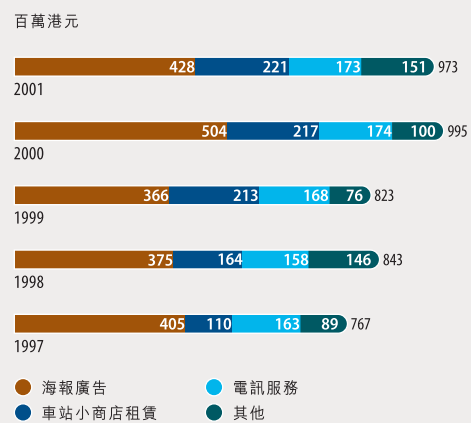
儘管如此，在經濟不景氣持續影響下，本年度廣告收入下跌至四億二千八百萬港元，跌幅為百分之十五。

電訊

過去數年，香港無線電訊的滲透率持續上升，帶動公司的電訊收入重心轉移，促使流動通訊收入上升而固網收入卻則下跌。流動電話用量，為電訊收入上升的主要動力，在地鐵網絡內撥出的電話次數，增加至二億一千五百萬次，通話時間更高達四億三千五百萬分鐘。然而，由於本港傳呼及繳費電話用量持續下跌，以致有關租金收入減少，繼而抵銷無線電話滲透率上升所帶來的部分收入。安裝無線電收發基站的租金收入，則成為一種新關的電訊收入來源。

電訊收入總額於二零零一年微跌百分之零點六，至一億七千三百萬港元。

其他業務收入



我們一直成功運用本身的基礎設施以及豐富經驗，賺取其他收入，二零零一年度，主要受廣告市場疲弱影響，此等收入亦輕微下跌。

資訊傳遞

我們利用本身的基礎設施，賺取額外收入。周日乘搭地鐵的二百二十三萬人次，是各大廣告商戶一致積極爭取的客戶群。我們亦不斷開拓更多的宣傳渠道，包括車廂內的顯示屏「資趣台」，播放廣告向乘客傳遞資訊。

車站商用設施

根據地鐵與政府的協定，公司在各車站均可劃出若干樓面面積作商用設施用途。至年底，有關面積其中合共一萬五千一百二十四平方米已租出。這些商用設施如自動提款機、餅店、便利店及零食店等除能提供方便給乘客外，亦能為公司帶來額外租金收入。年內，我們已開始在若干車站展開翻新商用設施工程，當中經翻新後的中環站就更是煥然一新。有關工程涉及重新編排舖位位置以及調整各類商舖組合，務求增加商用場地的吸引力。我們亦增加商店數目，善用可供商用的樓面面積。

儘管經濟表現強差人意，但車站商用設施所得收入於二零零一年仍微升百分之二，錄得二億二千一百萬港元。

對外顧問服務

公司的對外顧問業務在二零零一年有長足發展。地鐵合共奪得六十九項海外顧問合約。公司從中可賺取七千一百萬港元顧問費用，年內顧問服務收入大幅上升。

我們於二月成功奪得一項合約，協助提供機電系統予全新的曼谷地下集體運輸系統使用。公司亦已在新加坡簽署共四項工程合約，包括一項與環協工程顧問公司簽訂的合約，為新的環迴綫設計隧道定綫規劃。國內方面，公司現正為深圳及廣州的工程提供



顧問服務；台灣方面，我們除為高雄捷運就鐵路營運、維修及系統保證提供顧問服務外，亦為台北捷運提供有關軌道維修的顧問服務。

有關現有合約的工作進展順利。在英國與Westinghouse Signals Ltd. 簽訂的合約，較原定時間提早完成，再度印證公司的卓越技能、專業精神及辦事效率。為Delhi Metro Rail Corporation Limited 發展智能卡系統及鐵道車輛設計的工作，亦如期進展，客戶對我們的表現深表滿意。

除海外工作外，公司亦獲機場管理局批予一項合約，負責營運及維修在香港國際機場的旅客捷運系統。由此可見，我們的技術專長無論在本地還是海外，均備受認同。

二零零一年，來自提供顧問服務的收入上升至三千二百萬港元，升幅達百分之三百。

前景

疲弱的經濟前景或會導致非車費收入增長放緩，其中尤以二零零二年度上半年為然。儘管如此，我們仍會致力善用有關資源，務求發揮其最大潛力。

我們會繼續擴展八達通網絡，現正計劃在計程車內試用八達通系統，並會繼續將這系統全面推展至各種交通工具及零售業。八達通卡有限公司亦正在探討利用八達通系統繳交政府服務費，以及透過互聯網辦理繳交費用的可能性。

繼成功推出《去街Guide》後，我們計劃在二零零二年派發日報，攫取更多廣告收入。雖然戶外廣告競爭日趨白熱化，我們仍會充份利用本身的獨有全方位廣告空間優勢，為客戶締造優越環境進行廣告宣傳。我們亦會策劃新廣告模式及加裝廣告版，以增加收入。

在車站內進行商用設施翻新工程及擴充商用空間，加上吸引力更勝一籌的商舖組合，以及來自將軍澳新支綫的收入貢獻，將有助增加商務租金收入。

海外方面，公司與多間鐵路公司建立緊密聯繫。我們深信，隨着公司的對外顧問業務規模不斷擴大，日後會陸續取得更多合約。

物業 回顧

- 物業發展利潤微跌百分之三點八，至三十二億四千八百萬港元
- 投資物業及物業管理表現強勁
- 機場鐵路發展項目進展良好、將軍澳支綫物業項目展開招標

美景漫步

完成裝修工程後的杏花邨商場，搖身一變成為杏花新城，是公司零售投資物業組合本年度成果的焦點所在。杏花新城位置優越、設計完善、管理一流，表現自能拋離其他對手。

優惠方案，成功刺激整體樓市氣氛後，大部分物業單位均於本年度下半年完成銷售。年底時，整體市區單位需求情況大致保持平穩，買家大多購置單位作自住用途。

二零零一年，我們從物業發展中確認三十二億四千八百萬港元利潤，符合預期。在我們的投資組合及物業管理強勢表現支持下，物業發展有不俗的貢獻。

審慎均衡的取向

公司致力在鐵路沿綫建立及支持發展策劃完善的新社區，在香港都市化發展當中扮演重要的角色。東涌就是其中一例，當年地鐵率先投身建立該新市鎮。

我們透過公開招標方式，挑選信譽昭著、資歷深厚的發展商，組成合營公司共同發展物業項目。我們的發展協議可利用多種攤分利潤的措施，例如取得前期利潤、攤分實物資產或後期利潤等，從而盡量減低地鐵招致財務損失的風險。地價由所委聘的發展商負責支付。我們的綜合式發展方針，讓公司得以將物業發展項目所得收入，結合從物業投資和管理中所賺取的經常性收入，不斷提升其盈利的質素。

年內香港樓市普遍疲弱不振，因此，我們僅推出兩個新發展項目，即彩虹站泊車轉乘公共交通工具項目以及將軍澳五十五b區項目。雖然我們不斷檢討市況，包括地價指標等，但為審慎起見，仍決定暫延再推出其他新項目進行招標。

於年內完成的機場鐵路發展項目組合，成功攫取特區物業總銷售額中一個重要比重。銷情理想，全憑地鐵沿綫物業交通便利、規劃完善，對置業人士而言尤其具吸引力。繼多間發展商相繼推出貸款優惠及其他



適時推出新物業發展項目進行招標，對公司而言非常重要，這必然反映整體經濟狀況以及影響物業市場的其他因素，例如地價及發展商權益等。我們貫徹採取審慎政策，避免因市道過分低沉以致拖累公司潛在資產的變現值。

二零零一年，鑑於市況欠佳，我們認為年內大部分時間，均非推出將軍澳支綫相關發展項目的適當

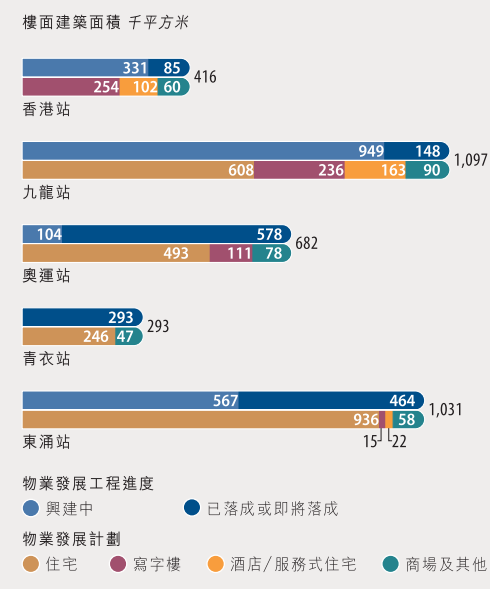
時機。直至十二月底，市況有所改善，我們遂推出五十五b區進行招標，該區為一幅可供興建四幢大廈的住宅地皮。招標反應熱烈，合約其後於二零零一年一月批予新世界發展有限公司牽頭的財團。我們已重新制定將軍澳支綫餘下的招標計劃，以期配合經濟預期在未來兩、三年復甦時作出安排。

機場鐵路沿綫地盤的其餘商住物業發展計劃各項建築工程均進展順利。我們已就若干發展組合的建築計劃

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	
香港站	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			
九龍站	永泰控股有限公司 淡馬錫控股有限公司 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	住宅	147,547		2000年 落成	
		停車場		1,332		
		住宅	210,319			
		停車場		1,313		
		住宅	100,000			
	第二期 (擎天半島)	九龍倉集團有限公司 會德豐有限公司 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	住宅	210,319		2002-2003年 分期落成
			停車場		1,313	
	第三期	新鴻基地產發展有限公司	住宅	100,000		2004年
			過境巴士站	5,886		
			停車場		410	
第四期	淘大置業有限公司	住宅	128,845		2003年	
		停車場		864		
第五、六及七期	新鴻基地產發展有限公司	商場	82,750		2003-2007年 分期落成	
		寫字樓*	235,778			
		服務式住宅*	68,472			
		酒店	95,000			
		住宅	21,300			
		幼稚園 停車場	1,050	1,974		
九龍站小計			1,096,947			
奧運站	信和置業有限公司 中銀集團投資有限公司 嘉里建設有限公司 中國海外發展有限公司 發展銀行置地有限公司	寫字樓	111,000		已於2000年 全部落成	
		商場	14,900			
		住宅	169,950			
		室內運動場 停車場	13,219	1,380		
	第二期 (柏景灣及 帝柏海灣)	信和置業有限公司 嘉里建設有限公司 中銀集團投資有限公司 中國海外發展有限公司	商場	47,500		2001-2002年 分期落成
			住宅	220,050		
			街市	1,100		
			停車場		932	
	第三期	新鴻基地產發展有限公司	住宅	103,152		2005年
			幼稚園 停車場	1,300	300	
			住宅	103,152		
			幼稚園 停車場	1,300	300	
奧運站小計			682,171			

機場鐵路物業發展計劃及工程進度



雖然市道不景，但地鐵在建造及銷售機場鐵路沿綫物業方面，續有良好進展。

作適當調整，但公司的核心目標則仍維持不變。由於建築質素問題備受香港社會關注，我們的機場沿綫物業項目監控水平儘管已非常嚴謹，但我們仍會竭力爭取精益求精。

投資物業及物業管理業務表現良好，帶來收入貢獻合共八億九千一百萬港元。我們更已擴大為業主提供的住宅屋苑增值服務，並投資進行杏花新城及德福黃金大道等購物中心的大型翻新工程，同時亦不忘嚴加控制成本。其他零售物業營辦商，在經濟不景下業務表現均不甚理想，我們的佳績就更見一枝獨秀。

發展物業

機場鐵路

自二零零零年度批出機場鐵路最後一個發展組合後，二零零一年的主要工作為繼續進行較早前所批出項目的有關建造工程以及分期完成發展工程。

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
青衣站 (盈翠半島)	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 停車場	925	920	
青衣站小計			292,795		
東涌站	第一期 (東堤灣畔)	恆隆有限公司	寫字樓	15,000	1999-2003年 分期落成
		恆基兆業地產有限公司	商場	48,500	
		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	275,510	
		太古地產有限公司	幼稚園 停車場	700	
	第二期 (藍天海岸)	香港興業國際集團 豐隆實業有限公司 Recosia Pte Ltd. 力寶華潤有限公司	商場	2,500	2002-2005年 分期落成
			住宅	253,100	
			幼稚園 停車場	350	
	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	4,668	2002-2005年 分期落成
			住宅	407,300	
街市			508		
幼稚園 停車場			678	1,215	
東涌站小計			1,030,814		
總計			3,518,627 (3,700萬平方呎)	14,591	

* 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，車位數目介乎六百三十七至七百四十五個之間。

東涌站、奧運站及九龍站均有提供落成物業發展組合出售。雖然市道不景，機場鐵路的物業發展項目所提供單位均能取得合理銷情，年底前共售出一萬二千七百個單位。其中最矚目的例子，計有東涌映灣園發展項目以及九龍站擎天半島。映灣園發展項目在十月推出之時，及擎天半島在十一月推出時，公眾反應極其踴躍，銷情甚佳。

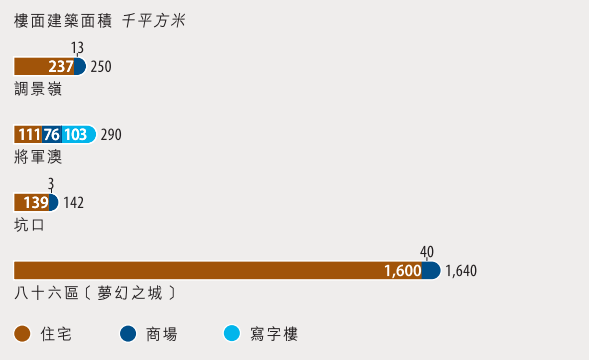
我們的商務物業計劃同樣發展順利。向中國銀行出售奧運站第一期共二萬八千平方米的辦公大樓，已於七月完成。十月，香港金融管理局亦同意購入國際金融中心第二座近三萬平方米的寫字樓面積作為總部，突顯香港站位處擴大後的中區商業金融心臟地帶的優越地位。

我們亦與物業組合發展商緊密合作，因應瞬息萬變的市場情況適當調節各項發展計劃。最值得一提的是，我們已於十一月獲城市規劃委員會批准，修訂九龍站第五、六、七期發展藍圖，改善地盤佈局設計，並包括四百八十米高大樓的設計改動。這些改動能為九龍站整體增值、減低成本，並有利日後進行促銷工作。有見及此，我們與物業組合發展商於十一月為九龍站發展計劃賦與「Union Square」這個新名字，為整個發展計劃提供一個更清晰的市場定位。

將軍澳支綫

將軍澳支綫項目中有關物業發展籌備工作的建築工程，取得極大進展。這些工程屬鐵路相關工程合約的一部分，包括毗連地底鐵路的地基及地庫，連同當鐵路啟用時提供公共運輸中轉站設施所需的發展計劃上蓋建築的外殼和有關部分。

將軍澳支綫物業發展計劃



公司於年底推出將軍澳支綫五十五b區進行投標，若二零零二年市況向好，公司亦會再推出其他項目進行招標。

我們策劃發展時必須以盡量減少上述工程為原則，從而盡可能減低初期費用及持有成本。根據此項原則，公司一方面可將首期資本承擔減至最低，另一方面，發展商獲委聘後，亦可得享建築工程進展迅速之利。例如位於八十六區的將軍澳支綫車廠第一期建築工程，可供日後在車廠上蓋進行發展工程，成為該區綜合規劃的一部分，藉以盡量減少所需進行的物業發展籌備工程。

我們繼續與政府商討落實將軍澳支綫沿綫地盤的批地事宜，並已取得相當進展。儘管這些地盤具有相當規模及甚為複雜，公司於年底前已就五十五b區達成協議，符合預期進度。我們亦與政府部門、公用設施機構等合作，確保能充份提供地盤以外的基建設施。

我們的市場定位明確清晰，因而得以在二零零一年內順利推展公司的招標計劃，並好整以暇，迎接二零零二年。鑑於市況於年底漸見起色，我們即成功推出五十五b區發展項目。視乎後市市況，我們預期將於二零零二年再推出其他項目進行招標。鐵路啟用後，市民出入將軍澳將更為方便，進一步發揮該區交通便利的優勢。

其他發展項目

我們在八月與俊和集團有限公司簽訂合約，發展彩虹站上蓋的一個地盤。該處為地鐵轉乘區內其他交通工具的策略性地點。此項計劃將有助提供更完善的轉車服務、增加零售及住宅單位，另加設泊車設施，方便駕駛人士泊車後轉乘地鐵。我們將於此計劃當中保留大部分股權作投資用途。

我們在柴灣車廠餘下露天部分之上的發展項目尚處於規劃初期，而我們已決定暫延有關發展計劃。然而，我們仍然深信這計劃將可惠及社群，待市道好轉，我們定會再度檢討並重新策劃這發展概念。

毗鄰青衣站的一個地盤目前用作交通轉車站及貨車停車場，有關的策劃工作仍繼續進行。有鑑於青衣區近日的種種轉變，我們須就該地盤重新再構思另一概念。我們現正評估其他可能的規劃方案。

投資物業

雖然兩個大型購物中心在二零零一年間進行翻新工程，令相當部分的商場樓面不能租出，但投資物業收入仍較二零零零年度穩步上升，表現令人鼓舞。未受影響的商場樓面，表現尤勝預期，因而抵銷因施工導致收入損失的影響。

這些良好表現有賴我們高度集中管理購物中心店舖類型組合、商務安排及推廣活動。這些成果，再配合完善保養及舒適怡人的環境，使我們轄下四個購物中心，即德福廣場、青衣城、杏花新城及綠楊坊，繼續成為廣受歡迎的購物熱點。

杏花邨商場經進行大型裝修工程後，搖身一變成爲杏花新城，配合前所未見的「玩樂商場模式」概念，為本港購物中心開創另一嶄新境界。經過一輪積極的宣傳推廣活動後，杏花新城成功吸引來自更多不同地區的顧客，人流大增，並帶來更多商機。杏花新城開幕時，舖位幾近全部租出，表現超乎我們年底的預測。

向有極佳表現的東九龍德福廣場購物中心裝修工程已經完成，煥然一新的德福黃金大道亦已正式開幕。此部分正好位於廣場內人流最盛之處，我們充分發揮此一優勢，適當部署商舖組合，因而取得優秀佳績。

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	預計組合招標期間	預計落成日期
調景嶺站	4	住宅 商場 停車場	236,965 13,000	639	2002-2004年	2006年
將軍澳站 [†]	4	住宅 商場 寫字樓 停車場	110,925 75,514 103,130	1,633	2001-2005年	2007年
坑口站	2	住宅 商場 停車場	138,652 3,500	381	2002-2004年	2006年
八十六區	14	住宅 商場 停車場	160 萬 40,000	4,329	2002-2009年	2012年
總計			230 萬 (2,500 萬平方呎)	6,982		

* 尚待評定，批地條款及完成有關法定程序。

[†] 包括已批出的五十七a區及五十五b區發展組合，詳情如下：

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 商場 停車場	26,005 3,637	80	於2000年 7月批出	2004年
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 商場 停車場	84,920 11,877	262	於2002年 1月批出	2005年

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	商場 住宅 停車場 泊車轉乘地鐵車位	2,400 17,131	51 450	於2001年 7月批出 (在建中)	2005年

位於青衣站上蓋的青衣城是該區的購物熱點，年內續有極佳表現。年底時，我們已完成策略性調整商舖組合的工作，使該零售中心的商業及購物環境更見盡善盡美。我們貫徹奉行優越的購物中心管理政策，有助更進一步鞏固青衣城作為同區首選購物中心的地位。迄今出租率仍然高企於接近百分之一百的水平。

我們管理旗下購物商場的政策，是與租戶保持緊密合作，並全力發掘無窮創意和行銷概念，務求贏取目標

購物人士歡心。我們亦不遺餘力地統籌及推行市場推廣活動，其中包括廣告宣傳、展覽及名人助興節目以及吸引力豐富的購物優惠計劃等。我們更提供免費穿梭巴士服務，擴大旗下商場與其他地區的接觸面。

就更進一步的發展方面，我們投入龐大資源為九龍心臟區大型綜合式發展項目 Union Square 進行規劃設計、車站與商場之間的通道接駁安排，以及發展工作。該發展項目落成時將為一座面積超過八萬平方

投資物業組合（於二零零一年十二月三十一日）

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	39,658	-	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	18,588	-	100%
	停車場	-	415	100%
青衣青衣城	商場	28,791	-	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%
香港鯉魚涌康怡花園停車場大廈第一期	停車場	-	292	100%
香港夏慤道十八號海富中心天台廣告板	廣告板	-	-	100%
香港夏慤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二零零七年六月三十日，其他物業批地租約均超過五十年。

待售物業（於二零零一年十二月三十一日）

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	27,741*	-	40%
	停車場	-	579	40%
九龍海輝道十一號奧海城一期	商場	5,896	-	40%
	停車場	-	330	40%
九龍海輝道十一號中銀中心	停車場	-	117	40%

* 以樓面建築面積呈列，共包含二百六十七個單位。

管理物業（於二零零一年十二月三十一日）

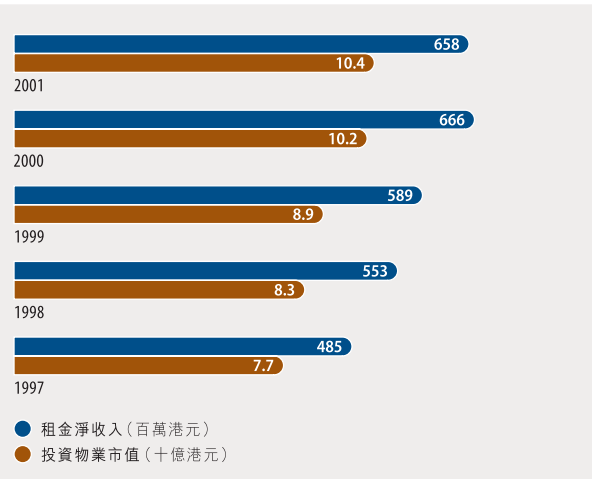
管理住宅單位數目	39,613個單位
管理商場及寫字樓面積	370,022平方米



全球定位

地鐵網絡連接黃金地段，四通八達，公司旗下物業往往令投資者及置業人士趨之若鶩。香港金融管理局決定購入國際金融中心第二期三萬平方米的寫字樓面積，突顯香港站地處新中區商業金融心臟地帶的優越地位。

投資物業



雖然旗下投資物業曾進行大型翻新工程，但投資物業收入仍繼續穩步上升，正好顯示地鐵在物業管理方面的過人之處。

米的大型零售購物中心，並會成為公司轄下的旗艦商場。這個重要的發展項目是地鐵首個擁有大多數權益的商業中心區零售商場發展項目。我們的目標，是為各零售商戶及廣大購物人士締造創意無窮、別樹一幟的零售購物新體驗。我們會繼續與新鴻基地產緊密合作，而新鴻基地產旗下一間附屬公司亦擁有該購物中心的少數權益，並為有關商場通道接駁計劃的發展商。

物業管理

年內，公司逐步接手機場鐵路項目中其他相繼落成物業的管理工作，地鐵現已躋身全港最大物業管理公司之列。截至年底，我們分別負責管理合共三萬九千六百一十三個住宅單位，以及三十七萬零二千平方米的寫字樓和商場面積，物業管理收入上升百分之二十一點七至七千三百萬港元。於往後年度，公司會接手管理更多機場鐵路物業。

經濟普遍疲軟，意味著我們必須繼續嚴加控制成本，同時亦要提供優質且兼具成本效益的服務。我們得以保留全部現有物業管理權，足以證明我們的管業表現出色過人。我們策劃了多項可帶來收入的客戶增值服務，令住戶倍感方便舒適。公司旗下高檔的 Premier Management，特別挑選部分發展項目，提供例如二十四小時管房服務等尊貴服務，大受住戶歡迎。

為住客推出個人化八達通卡，以方便出入及使用其他互動設施，亦同樣大受歡迎。我們在物業管理方面穩佔市場領導地位，並力求在此基礎上再創佳績。為更加方便客戶及提高營運效率，地鐵公司透 Superhome.net 專設的物業入門網站，提供精益求精的資訊及網上管理服務亦不斷。

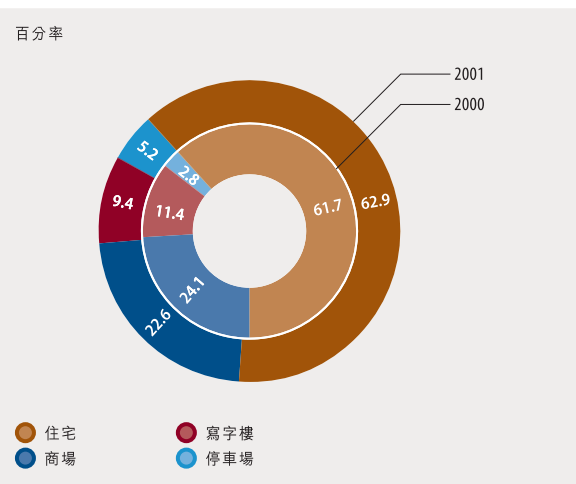
展望

香港利率跟隨美國持續下調，速度之快實屬前所未見，明顯地為物業市場注入強心針。國內移民連年大量湧入，形成本港人口持續增長，繼而亦對樓市發揮一定支持作用。惟因經濟不景、就業前景不明朗，消費意欲相對疲弱，加上樓市出現短暫性的供過於求現象，令樓市受壓。

然而，我們對市場仍保持審慎樂觀。隨著人口增加，不斷有新家庭組成，市民對於優質居住環境的需求仍然殷切。我們的發展計劃地點優越、策劃完善而且管理優良，正好滿足市民需求。從二零零一年的觀察所得，置業人士明顯傾向選擇交通設施完善的市區地段，尤以臨近鐵路設施者為佳。

展望二零零二年，我們會繼續就公司已保留作投資用途的國際金融中心第二期四萬七千平方米的樓面面積制訂租賃計劃。國際金融中心第二期現正進行施工，預期於二零零三年可供租用。當市況合適時，我們將會展開積極的推廣活動。

物業管理收入分佈



地鐵現時為香港最大物業管理公司之一，管理三萬九千六百一十三個住宅單位，而來自此項業務的收入亦有所上升。

地鐵是全港最大物業管理公司之一，來自此業務的收入更上升百分之二十一點七，達七千三百萬港元。公司旗下的 Premier Management 提供貼身尊貴服務，大受住戶歡迎，成績有目共睹。

五星居庭



杏花新城及德福黃金大道的翻新工程，以及青衣城零售商舖種類重組工作，已於年底前後全面完成，可望於二零零二年度為我們的投資組合賺取更可觀回報。

我們將透過進一步吸納機場鐵路項目的新落成單位及樓面面積，繼續擴充旗下的物業管理組合。根據有關發展協議規定，物業落成後公司可徵收管理費用，故預期管理費收入會穩步上升。在屋苑內推出使用八達通卡，以及拓展網上及其他住戶支援服務，應會令整個管理組合有所增值。

我們亦正考慮日後有適當商機時，進軍國內市場提供物業管理服務。

政府訂立明確政策目標，致力發展香港鐵路基建設施，公司因而確立清晰路向，積極探討拓展本身網絡的各種可能性。我們現正策劃及興建多條新行車綫，務求日後能在鐵路營運及相關物業發展中，提供可觀的收入。

提前早到步

將軍澳支綫建築工程提早完成，將地鐵服務範圍擴大至本港另一區域。該行車綫的全新列車已運抵本港進行測試。



策略 未來發展

將軍澳支綫低於預算成本並提早啟用

就我們所承接的每一個項目，公司均會盡力進行詳細評估，確保項目的可行性，同時盡可能減低所牽涉的資本性成本。施工期間，我們會竭盡全力，爭取在預算成本之內準時完成有關項目。

將軍澳支綫工程進展順利，現已接近完工階段，是我們能夠妥善管理如此艱巨項目的一大明證。這條新支綫使將軍澳新市鎮地段納入地鐵網絡之中，接達

觀塘綫，乘客經此支綫可迅速抵達港九各地。二零零一年期間，我們已完成所有路軌和土木工程。有關接駁電力供應的工作已經完成，首五輛列車已運抵本港測試，準備投入運作。

當全面啟用後，這條行車綫在繁忙時段的估計乘客量為單向每小時五萬六千人次。相關物業發展項目預期於二零零四至二零一二年間落成，涉及住宅單位面積共達二百一十萬平方米、商場面積共十三萬二千零

將軍澳支綫工程項目

百萬港元	初步預算	修訂預算	截至2001年 12月31日之開支	截至2000年 12月31日之開支
建造費用				
土木工程	11,232	7,283	5,866	4,465
機電工程/鐵道車輪	7,206	3,670	2,360	1,132
委託政府進行的合約工程	207	526	378	367
相關之建造費用				
地基審查及土地費用	1,261	720	258	222
非建造費用				
顧問諮詢費、公司及融資費用	10,589	5,801	4,011	3,008
總計	30,495	18,000	12,873	9,194

十四平方米、寫字樓面積共十萬三千一百三十平方米以及六千九百八十二個車位。有關發展將為公司增加收入，並實現在東九龍區創造一個現代化社區城市的目標。

在我們的承建商夥伴通力合作下，將軍澳支綫項目進展理想，將可提前完成，預期在二零零二年八月即可啟用，較我們向政府承諾的項目竣工日期提早四個月。最終成本估計低於一百八十億港元，較最初預算成本減少逾四成，反映出經濟逆轉的影響以及在項目管理方面的可觀減省。

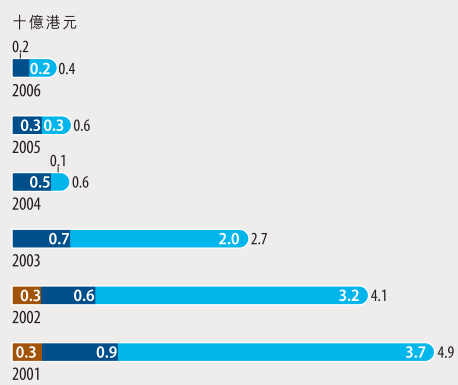
沙田至中環綫

二零零一年一月，地鐵應政府邀請就沙田至中環綫提交一項具競爭力的標書。我們早於一九九五年已著手研究該項發展工程，更動用近五十人，籌備時間長達六個月，合力編製最終計劃書，當中包含多個不同的方案供政府考慮。

我們的計劃書，不論在成本還是整體計劃方面，均具有高度競爭力。由於政府早前承諾提供涉及現有設施的土地及若干項目，公司有信心，新行車綫可望於二零零八年初前啟用。為保證能達致我們在招股書當中所承諾的財務回報水平，計劃書裏包括提及在新行車綫車站上蓋或毗鄰地點興建適量的物業發展項目。

在本年報付印時，政府仍在考慮有關標書。

已承諾之資本性開支計劃

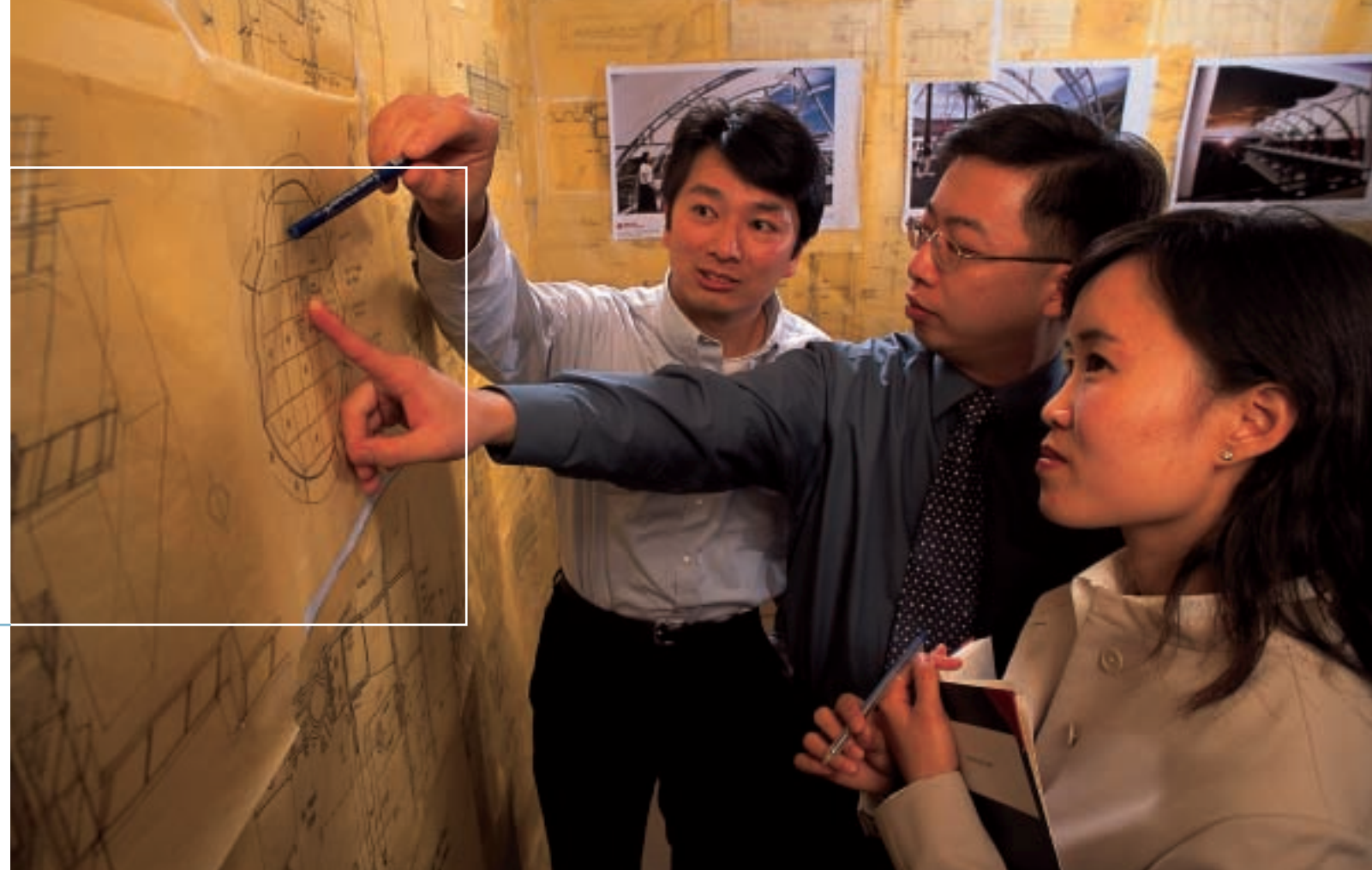


- 將軍澳支綫工程項目
- 機場鐵路添加資本性工程
- 鯽魚涌舒緩擠塞工程

公司已承諾的資本性開支計劃大幅收縮，主要由於嚴謹管理項目實施的開支，從而節省大量成本所致。

夢幻工程

公司繼續耗資達二十六億港元的竹篙灣支綫進行設計工作，港人及遊客日後將可經此支綫往返新建成的迪士尼樂園。



竹篙灣支綫及建議中的港島支綫

竹篙灣支綫建築工程現計劃於二零零二年中展開。竹篙灣支綫會將現正在興建當中的香港迪士尼樂園與地鐵網絡接連。此項目估計成本為二十六億港元，涉及在大嶼山的陰澳興建新車站，作為東涌綫的轉車站。配合這個通往新香港迪士尼樂園的鐵路工程，我們亦建議在將來陰澳站的毗鄰發展一個樓面建築面積約十萬平方米與旅遊有關的商業發展項目。

我們就北港島綫和西港島綫所提出的計劃，是政府《鐵路發展策略二〇〇〇》中所列明地鐵現有市區網絡的自然延伸部分，而政府現正考慮有關文件。北港島綫將在炮台山連接東涌綫至港島綫，而西港島綫則會將網絡由上環伸延至堅尼地城。我們期望，所提交的計劃書於二零零二年內會續有進展，以便確保工程能於二零零八至二零一二年期間準時完成。

東涌吊車

我們營運的運輸系統被公認為達到頂尖水平，使我們能早佔先機，開拓有利香港的相關基礎設施，同時亦為公司造就新發展機會。為求實現這些目標，我們建議在大嶼山興建吊車，可由東涌直達昂平以至鄰近的天壇大佛和寶蓮寺。

政府於一九九八年向公司提出，建議帶領統籌這項吊車計劃，我們即着手與具備有關豐富經驗的顧問策劃整項發展計劃，以發揮有關設施的最大潛能。我們的建議如獲得政府採納，將可為香港創造另一全新旅遊消閒勝地。吊車乘客可在十五分鐘的車程內，登至海拔四百米以上的山巒，車程中可盡情觀賞機場

及東涌一帶的優美景緻，大佛及寶蓮寺風貌盡收眼簾，更可極目遠眺濠江。

分別座落於東涌及昂平的吊車站大樓，除存放吊車操作系統外，商場部分亦設有餐廳及其他消閒設施。整個項目的設計力求與周遭境物渾然結合，盡量減少對寶蓮寺的清幽環境造成影響。經過詳細研究後，估計吊車於首個啟用年度的載客量將超過一百萬人次。東涌綫將會為這個旅遊點提供便利的接駁服務。

預期政府將於短期內落實批出有關合約。倘若政府採納我們的計劃書，公司會致力在二零零五年年底政府原訂時間表前完成有關項目。

中轉接駁綫

我們一直與政府保持緊密合作，制定多方面措施，保證香港能繼續享有世界級水平、「綠化環保」的公共運輸系統，從而保持香港本身作為亞洲區商業旅遊樞紐的吸引力。我們將專注加強結合地鐵網絡本身與其他運輸工具的聯繫。

為落實這些發展計劃，並將地鐵服務範圍擴大至人口密度較低的地區，我們正研究適合路線，發展架空接駁鐵路。這些系統花費較少，卻又合乎環保原則，將有助顯著提升本港生活質素。

行人專用區

推廣行人專用區以及加強地鐵站與四周行人通道連接，將成為我們未來數年的發展重點。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同時指出，香港需要增闢更多行人專用區，以改善市區環境，配合「世界都會」之美譽。

在更直接的層面上，公司一直全力發展地鐵站與鄰近大廈之間的行人通道。為此，我們與私人發展商、市區重建局、房屋委員會及負責市區發展事務的其他機構通力合作，過去十年以來，我們已建成超過十二條這類行人通道，其中包括連接銅鑼灣站與時代廣場綜合商廈之間的行人通道，使地鐵網絡更方便及完善。

於二零零二年，我們將為筲箕灣及黃大仙站增設兩條行人通道。我們在旺角已動工興建接駁行人通道，作為市區重建局重建計劃的一部分，另參與新鴻基地產帶頭的重建項目，在觀塘興建行人通道，預計該兩項工程將於二零零三年完成。我們現正就日後再增建八條接駁行人通道與多方人士商討。

人力資源

公司員工的技能、幹勁及忠心程度可直接影響公司營運的質素及可靠性。遵循地鐵所奉行的公司理念及文化，透過提供有系統的薪酬架構、培訓及事業發展機會，以及為僱員、顧問及承建商締造具挑戰性、互相關懷及開明溝通的工作環境，是我們能成功招攬、挽留及培育各級優秀人材的要訣所在。

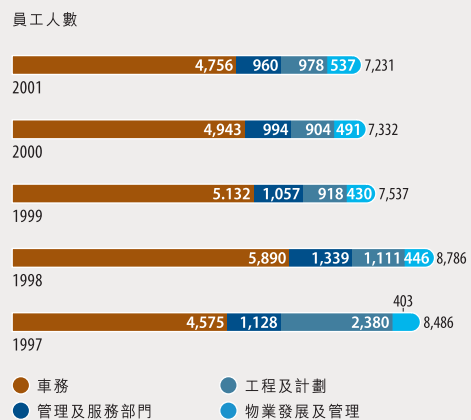
積極培養技能全面的員工

二零零一年度，在維持成本效益的大前提下，我們主要集中於提高生產力，惟亦不忘讓員工在工作中保持高度的滿足感。員工成本自一九九八年以來已持續下降，除個別特殊情況以外，現已暫停向外招聘各級

職位。我們是透過重整及精簡組織架構及開明開放的溝通以及裁減部分員工，再輔以持續培養技能全面的員工、員工調配以及將部分服務外判等策略以迎合各種組織上的轉變，才可取得上述成果。故此，我們得以順利實施規模龐大的鯽魚涌紓緩擠塞工程，而毋須增聘員工。憑藉有效利用現有人力資源並善加策劃，我們亦能從現有資源安排足夠人手以滿足將軍澳支綫啟用後的人力需求。要取得上述成果，必須有賴公司上下同心協力，並認定目前種種挑戰就是促進公司跨步向前的契機，亦全憑這些信念，公司在二零零一年內才可繼續維持和諧融洽的勞資關係。

年內，公司透過設立新的人力資源管理資訊系統，精簡人力資源管理流程，有關系統將於二〇〇二年正式推行。我們已加強培訓計劃在公司整體營運當中所佔比重。二零零一年度，新設備及新設立的電子學習中心，對於進行培訓課程及改進培訓手法方面有莫大幫助。地鐵車務訓練部門年內榮獲 ISO9001 及 ISO9002 認證，更榮獲美國訓練及發展學會頒發「國際卓越實踐」獎項。

員工統計



積極培養技能全面的員工，適當調配人手，有助減少整體員工人數，而同時讓員工在工作中仍能維持高度的滿足感。



服務、互敬及增值

年內，透過在公司及部門層面舉辦一連串活動，傳達公司的核心信念以配合公司的發展。「服務」、「互敬」及「增值」這三大信念有助公司員工之間培養一股竭力求進的強大文化，共同為實現業務目標而努力。

為掌握員工意向，以及蒐集員工對公司的意見，我們在二零零一年進行第四次員工意向調查，這除對於我們在制訂未來政策方面發揮關鍵作用之外，同時反映我們能成功應付公司轉為私營化以後的種種轉變，亦能勇於突破當下經濟逆轉的情況。公司員工正發揮無比支持力量，共同努力實現公司的業務及社會目標。

公司連續第二次榮獲香港特區勞工處頒發「二零零一年良好人事管理獎」，對我們努力得來的成果加以肯定。

工作操守指引

公司最近正式發布於年內制訂的工作操守指引，落實地鐵所擬訂的政策和工作操守，務求能以負責任的態度對待其內部及外界股權持有人。指引共載有

以人為本

地鐵積極培養技能全面的員工，並藉此增進員工的工作經驗。公司更舉辦多項活動，例如聖誕同樂日，讓員工攜同家屬齊齊參與，分享熱鬧及歡樂。

十二項條文，內容涵蓋僱員、顧客、承建商、社群，以至健康及安全等方面，適用於公司上下各級員工。二零零二年度，我們將以工作操守指引作為一項大型教育活動的主題，確保機構內全體人員均可透徹掌握當中的內容意義。其目的是為了讓凡參與地鐵事務者均可經常獲得高水平的關顧和公平待遇，包括透過杜絕一切私相授受及利益衝突等情況，從而保障商業交易公平競爭，以至承諾對顧客保持透明度等等。

財務回顧

財務成就

二零零一年，在充滿挑戰的營商環境下，公司藉着本身於金融市場上享負盛名的優勢，成功大幅削減本身的借貸成本，並完成規模龐大的融資計劃，為公司籌集充裕資金以確保公司的業務得以持續拓展，資產負債情況亦能保持穩健，而優越信貸評級亦再度獲得確認。

集資一百六十億港元

集團於二零零一年成功籌集資金共一百六十億港元，所得款項主要為成本效益較低的信貸再融資及用作應付鐵路項目的資本性開支。

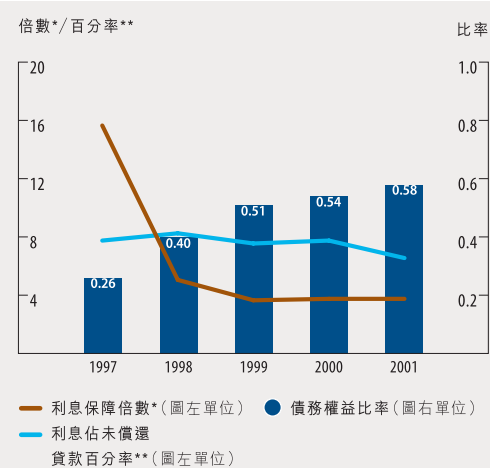
鑑於二零零一年本地流動資金非常充裕，借貸成本吸引，公司遂決定集中於港元市場融資。融資項目總額中，有一百一十億港元屬雙邊及多邊銀行貸款。基於借貸市場息差水平之低屬前所未見，這些貸款都能提供極優惠條款，部分貸款還款期長達七年。

年內利率大幅滑落，令本地債券市場提供吸引的融資機會。機構投資者熱衷參與大額定息投資，並延長債券年期。集團抓緊時機，因應強大需求，以極低廉的息率推出總值五十億港元的中期票據。

儘管我們於二零零一年專注在港元市場籌集資金，惟公司的美元債券繼續吸引大批國際投資者相繼參與二手市場投資。基於強大需求，加上亞洲區內流動資金過剩，地鐵的環球債券及楊基債券在二手市場表現勢如破竹。公司的二零一零年環球債券的息差由年初時高於同類美國國庫券孳息約一百六十個基點回落至僅九十個基點。表現如此優秀，加上公司信貸評級維持與香港主權評級相等，地鐵的二零一零年環球債券繼續成為香港新發行美元債券的基準。

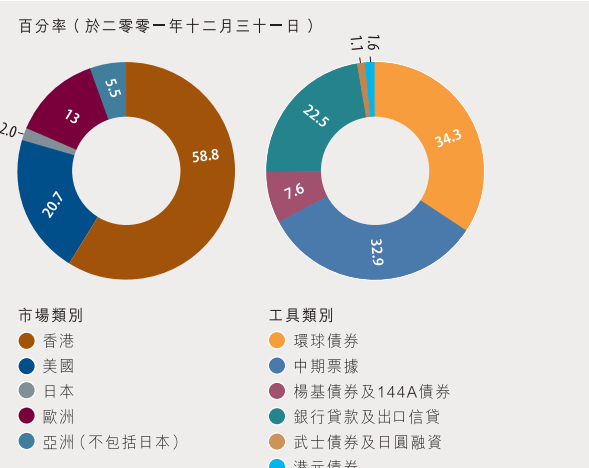
於年結時，集團有未動用承諾信貸總額共五十五億港元，足夠應付直至二零零三年第一季的預期資金需求。

債務償還能力



我們以謹慎管理債務權益比率及利息保障倍數制訂財務計劃。

借貸來源



市場流動資金充裕，利率低企，促使地鐵於二零零一年在港元市場大量融資。

借貸成本減少

二零零一年，由於借貸條款較前優厚，利率低企，集團除能減低其息率成本之外，同時亦能維持穩健的定息及浮息債務組合，令利息風險維持在低水平。年內，平均借貸息率從二零零零年的百分之七點八，下降至百分之六點六，節省淨利息開支達二億六千九百萬港元，對集團的年終盈虧數字大有貢獻，更進一步加強集團的債務償還能力。

無發行新股

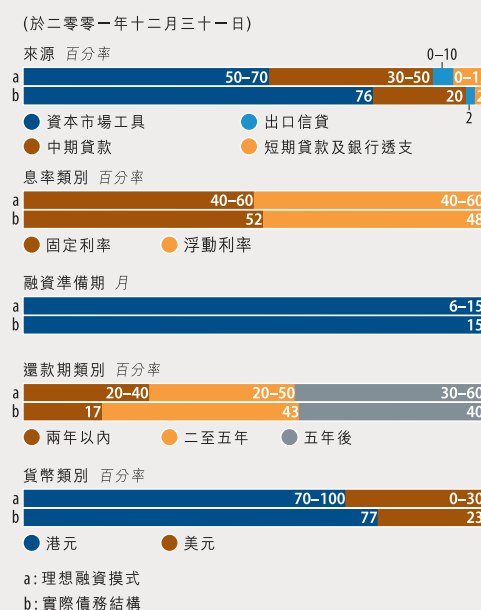
地鐵於二零零零年初次公開招股時，香港特區政府曾經表示，會於截至二零零二年三月止的財政年度進一步減持其所佔餘下公司股權，但會維持其大股東身份至少二十年。鑑於市況逆轉，港府尚未公布發售第二批股份的確實時間表。

儘管我們就有關不另外發行新股本的承諾已於二零零一年第四季屆滿，惟鑑於公司的財務狀況良好及利率環境十分有利，加上公司在債務市場的強大融資能力，公司並沒有以發行新股進行任何集資活動。

優良風險管理

近年來財經市場縱然大幅波動，地鐵就融資活動的風險管理策略仍有卓越成績。於二零零一年，公司繼續根據已確立的「理想融資模式」管理債務組合。

理想融資模式及債務結構



我們仍維持多元化的債務結構，充分考慮日後的融資需要，務求盡量符合公司理想融資模式的要求。

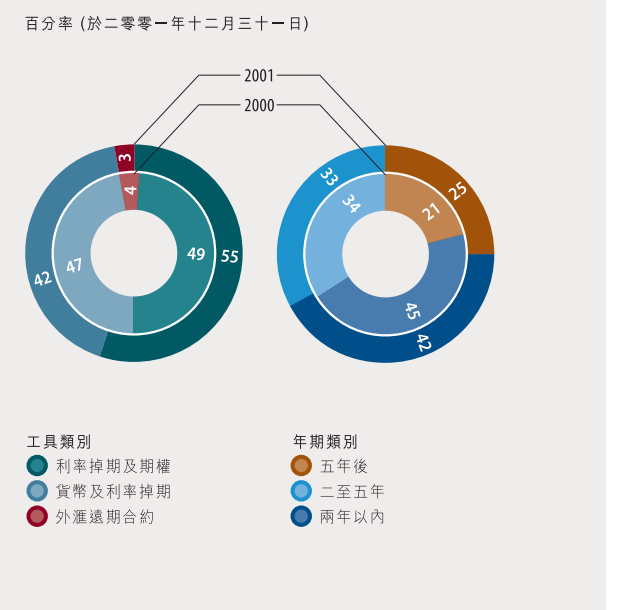
根據此模式，藉著指定的理想定息及浮息債務組合，容許的外幣風險、均衡還款期、採用多類融資工具及維持足夠的融資準備，從而達到分散風險的目標。秉持此項模式，我們在年內得以維持一個充份分散風險的均衡債務結構及足夠的融資準備。

雖然能源業內發生之多宗有關資產負債表外交易的相關風險問題近日備受關注。惟地鐵乃香港採用資產負債表外金融衍生工具最活躍的公司之一。然而，該等工具純作對沖用途，以減低風險，絕不涉及投機買賣。公司利用衍生工具管理利率及貨幣風險，力求達致一個與理想融資模式相符的債務結構。此外，我們通常祇會與享有A級或更佳信貸評級的財務機構進行交易，並採用「預計虧損」概念及「風險價值」方法，制定一套監控交易對手信用風險的架構。

信貸評級表現穩健

二零零一年，營商環境艱巨，變化不定，以致許多大型跨國公司的信貸評級受到影響。反之，地鐵穩健的信貸基礎繼續備受國際信貸評級機構高度評價。地鐵乃香港首家獲得國際信貸評級的公司，並從穆迪、標準普爾及日本評級投資中心取得與香港政府相同的信貸評級。標準普爾在年初提升香港主權評級後，亦於二零零一年二月將公司的長期港元/外幣信

利率及貨幣風險對沖工具的應用



我們採用多種對沖工具管理債務結構及外幣風險。衍生工具只作對沖用途而不會涉及投機。

貸評級從A+/A調升至AA-/A+，與香港特區政府信貸評級看齊。與此同時，標準普爾亦將我們的短期港元/外幣信貸評級從A-1/A-1調升至A-1+/A-1，而信貸評級展望則維持於「穩定」。

信貸評級

	短期融資 安排評級*	長期融資 安排評級*
標準普爾	A-1+/A-1	AA-/A+
穆迪	-/P-1	Aa3/A3
日本評級投資中心 (R & I)	a-1+/-	AA/AA-

* 分別為港元債項及外幣債項的融資安排評級。

二零零一年五月，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，與香港特區政府信貸評級看齊。再早前於二月，穆迪隨着香港外幣主權評級展望的改變，亦同步將我們的A3外幣信貸評級展望由「穩定」改為「正面」。

年內五月，地鐵的長期港元/外幣債項及短期港元債項亦獲日本評級投資中心分別確認為AA/AA-及a-1+。

審慎的財務規劃

鑑於年內營商環境困難，公司對旗下所有業務環節進行詳細檢討，並就各項主要計劃假設作適當調整，

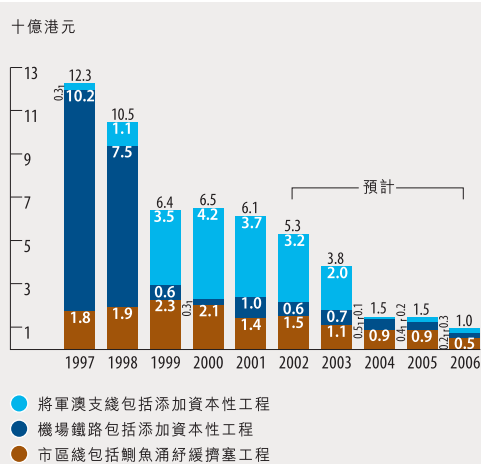
確保在現時營商環境及日後預期回報下，我們的財務計劃仍得以落實。

根據經修訂財務策劃，我們會繼續致力增加收益及提升成本效益，務求持續改進經營業績。隨著將軍澳支綫成本進一步下調，加上持續精簡其他資本性工程，公司未來三年(二零零二至二零零四年)的資本開支計劃已減至一百零六億港元。公司將會因此保留強大的融資能力，為未來數年承造新工程項目融資。

二零零一年七月，公司向政府遞交沙田至中環綫的競投建議書以及港島支綫項目建議書。公司乃假設本身能大致保持目前的財政實力而就這些建議書編製財務策劃。鑑於這些競投建議書及建議書正接受政府審議，我們稍後才會研究合適的資本結構及集資方案。

地鐵已制定一套精密的長遠財務策劃模式，對新工程及投資有既定的評審方法。所有投資計劃均會基於我們的加權平均資金成本進行嚴謹的評審。公司每年制定預算時，均會詳細檢討各項財務計劃的主要假設，並就有關的重要變數進行敏感度分析。公司亦會經常監察資本結構、主要財務比率、利息保障倍數、股息比率及現金流動比率。我們亦擬繼續奉行公司的鐵路發展策略，在新鐵路沿綫車站興建物業發展項目，用以補足鐵路投資的回報。物業發展所得收益將有助抵銷新鐵路營運初期之折舊及利息支出上升的影響。

新支綫及現有鐵路的投資



我們目前的主要投資項目為將軍澳支綫。審慎管理，價格下調，使估計最終成本減少一百二十五億萬港元，減幅超過百分之四十。

經營毛利率



我們來自鐵路及相關業務的經營毛利率於二零零一年達至百分之五十三點五，創下自一九九八年以來的新高。

財務結果檢討

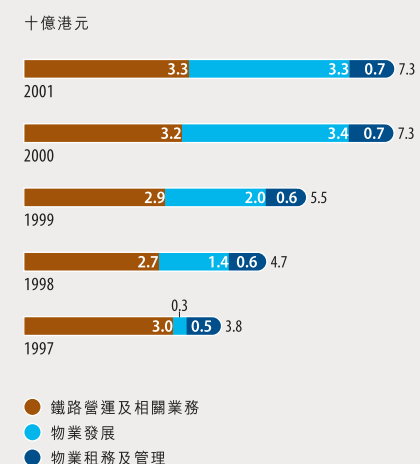
溢利與虧損

包括市區綫及東涌綫在內的地鐵行車綫總載容量下跌百分之一點二，由二零零零年之七億六千七百萬人次下降至二零零一年之七億五千八百萬人次。周日平均載容量錄得二百二十三萬人次，二零零零年則為二百二十四萬人次。公司整體市場佔有率由二零零零年的百分之二十四點一下降至百分之二十三點五，過海交通工具市場佔有率則由百分之五十七點九下降至百分之五十七點四。

地鐵行車綫的車費總收入為五十一億六千四百萬港元，略為低於二零零零年的五十一億六千六百萬港元。由於二零零零年七月起每程額外徵收十仙用於月台幕門工程及平均車程上升，結果平均車費由二零零零年之六點七三港元上升至六點八一港元。

機場快綫平均每日載容量由二零零零年之二萬八千三百人次減少百分之十一點七至二萬五千人，這是由於自二零零一年七月起撤銷餘下的百分之十車費折扣以及本年度最後一季經機場抵港旅客人數下降所致。公司估計在各種往來機場交通工具中的市場佔有率，亦由二零零零年的百分之二十八下降至百分之二十七。由於平均車費由五十三點一港元，增至二零零一年之六十二點五港元，故此雖然載容量減少，機場快綫的收入總額仍上升百分之二點七至五億六千四百萬港元。

經營利潤來源



二零零一年，物業租務及管理對提升盈利有重大貢獻。

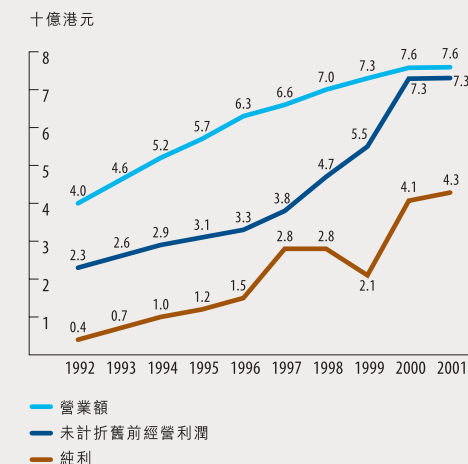
非車費收入由二零零零年之十八億六千二百萬港元微升至十八億六千四百萬港元，包括八億九千一百萬港元來自租務及管業收入、及九億七千三百萬港元來自車站內其他業務收入。鑑於經濟持續萎靡不振，二零零一年之廣告業務收入亦減少百分之十五點一至四億二千八百萬港元，惟管業收入及對外顧問服務收入的增加，已抵銷部份廣告收入下跌的影響。

未計折舊前經營開支為三十五億三千三百萬港元，較二零零零年的三十六億六千三百萬港元減少百分之三點五。二零零一年再度成功節省員工成本，由二零零零年的十六億八千八百萬港元下降至十六億四十一萬萬港元，顯示過去兩個年度生產力持續提高，加上有效地調動員工，因而得以節省成本。由於維修及服務合約定價較前理想，收入及維修項目減少，結果其他經營成本減少百分之四點二。

未計折舊前鐵路及相關業務經營利潤為四十億五千九百萬港元，較二零零零年的三十九億一千四百萬港元上升百分之三點七。以總收益計算，經營毛利率為百分之五十三點五，創下自一九九八年以來的最高水平。

物業發展利潤為三十二億四千八百萬港元，而上年度則為三十三億七千六百萬港元，主要包括若干機場鐵路物業發展按照物業完成進度及分佔盈餘款項就遞延收入入帳以及預售物業確認利潤。本年度入帳數額主要與東涌站、九龍站及奧運站物業發展有關。

淨業績



經濟疲弱，我們的收入能保持平穩，純利增長百分之五點三，有此成績，實屬難能可貴。

未計折舊前經營利潤微升百分之零點二至七十三億七百萬港元。隨着鯽魚涌紓緩擠塞工程項目成本年內撥入資產帳後，折舊及攤銷支出大幅增加百分之四點二至二十一億七千八百萬港元。因此，扣除折舊後經營利潤遂由二零零零年的五十一億九千九百萬港元減少百分之一點三至五十一億二千九百萬港元。

利息支出淨額由二零零零年之十一億四千三百萬港元減至八億七千四百萬港元，反映公司之借貸平均息率由二零零零年的百分之七點八下降至百分之六點六。

本年度純利由二零零零年的四十億六千九百萬港元上升至四十二億八千四百萬港元。基本及攤薄每股盈利同為零點八五港元。

董事局建議派發十四億一千五百萬港元股息，相等於每股二十八仙，而全體股東均可選擇收取代息股份。政府已同意會選擇收取股份作為全部或部分應得股息，以確保地鐵就本年度所支付之股息總額中不超過百分之五十以現金方式支付。

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。二零零一年十二月三十一日的固定資產總值由去年的七百八十四億七千五百萬港元增加至七百九十二億四千三百萬港元。上述增幅主要是由於鐵路改善工程（包括鐵道車輛現代化、車站改善、鯽魚涌紓緩擠塞工程及西鐵銜接工程）以及投資物業大型翻新裝修工程涉及的資本開支所致。

將軍澳支綫項目建造工程一直按計劃進行，本年度所動用的總成本為三十六億六千五百萬港元，而截至結算日的項目開支累計為一百二十八億三千三百萬港元。由於一直實施節省成本措施，結果該項目的最新估計造價由二百一十億港元進一步減至一百八十億港元，較原來三百零五億港元的預算節省超過四成。

發展中物業，代表仍未向發展商收回的上蓋物業發展地盤籌備工程成本。於年結日的發展中物業結餘為三十三億六千一百萬港元，較去年度二十六億九千九百萬港元的結餘增加百分之二十四點五。這項增幅主要是由於將軍澳支綫項目地基工程進一步產生的成本，惟該等成本可於適當時候向發展商收回。

結算日的未償還貸款總額為三百一十三億八千五百萬港元，較去年度增加四十一億八千二百萬港元。本年度新動用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。債務權益比率亦因此由去年百分之五十四增至二零零一年度結算日之百分之五十八點一，與公司的長期融資計劃相符。利息保障倍數跟去年一樣，維持在三點八倍的理想水平。

遞延收益由二零零零年的一百零四億零三百萬港元減少至八十四億一千一百萬港元，主要是由於按照九龍站、奧運站及東涌站物業發展項目的建築進度及預售收益確認為利潤入帳的結果。二零零一年十二月三十一日遞延收益結餘主要來自東涌站及九龍站。

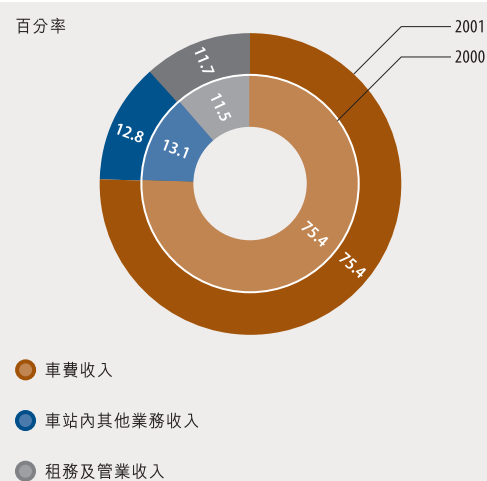
公司之股本總額為三百二十八億零七百萬港元，稍高於二零零零年，股本增加是由於代息股份及認股權行使而發行股份所致。

於二零零一年十二月三十一日，股東資金總額為五百四十億四千九百萬港元，較二零零零年十二月三十一日之五百零三億五千五百萬港元增加三十六億九千四百萬港元，主要是由於本年度有保留盈利三十億八千一百萬港元及因發行共值六億零一百萬港元的代息股份所致。

流動現金

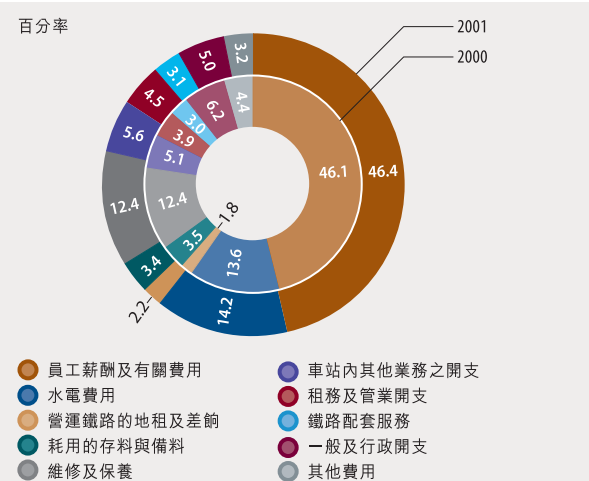
本年度營運的流動現金收入淨額由去年的三十七億五千六百萬港元，微升至四十一億五千五百萬港元。上升的原因為收入增加，而營運開支減少所致。流動現金支出主要與將軍澳支綫項目及其他資本性工程項目有關，連同利息支出及已派股息共達八十三億一千二百萬港元。本年度動用貸款淨額由去年的四十一億二千五百萬港元微升至四十三億一千萬港元。

營業額



二零零一年，車費收入佔總收入的百分率保持平穩，而租務及管業收入上升，則可抵銷其他收入下跌的影響。

營運開支



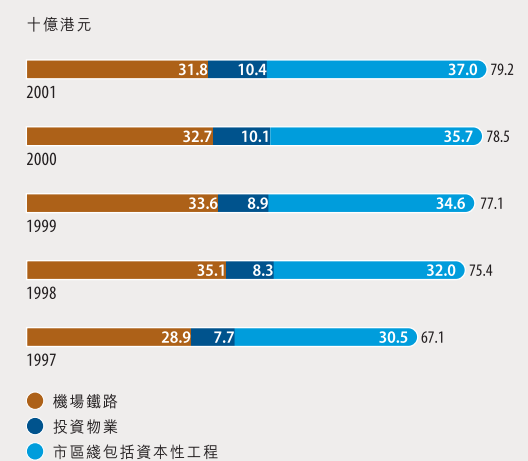
地鐵積極控制營運成本，續有成果，營運成本下降百分之三點五至三十五億三千三百萬港元。

債務權益比率



由於需要為將軍澳支綫及其他資本工程集資，債務權益比率於年底上升至百分之五十八，符合我們長遠融資計劃及維持在審慎水平。

固定資產增長



由於地鐵翻新投資物業，加上進行鐵路改善工作，令總固定資產有所上升。

十年統計數字

	2001*	2000*	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992
財務										
損益帳 百萬港元										
營業額	7,592	7,577	7,252	6,981	6,574	6,253	5,737	5,188	4,573	4,036
未計折舊前經營利潤	7,307	7,290	5,523	4,720	3,805	3,342	3,143	2,901	2,557	2,303
折舊	2,178	2,091	2,039	1,426	927	850	658	594	571	590
利息及財務開支	874	1,143	1,104	475	95	957	1,289	1,269	1,251	1,310
利潤	4,284	4,069	2,116	2,819	2,783	1,535	1,196	1,038	735	403
建議及已宣派之股息	2,118	500	-	-	1,252	647	-	-	-	-
每股盈利 港元	0.85	0.81	0.42	-	-	-	-	-	-	-
資產負債表 百萬港元										
資產總值	98,128	92,565	87,250	82,104	75,428	64,644	45,356	35,487	31,686	27,379
貸款、融資租賃債務 及銀行透支	31,385	27,203	23,177	16,897	10,875	12,696	14,736	18,121	18,591	18,402
遞延收益	8,411	10,403	13,776	15,970	16,705	9,094	1,056	-	-	-
股東資金	54,049	50,355	45,115	42,601	41,815	35,473	25,261	12,363	11,258	7,932
財務比率 百分率										
未計折舊前鐵路及相關業務之 經營利潤佔營業額百分率	53.5	51.7	48.2	47.3	53.7	53.4	54.8	55.8	55.9	57.0
非車費收入佔營業額百分率	24.6	24.6	22.2	22.1	21.0	18.8	17.8	16.8	16.4	16.0
債務權益比率	58.1	54.0	51.4	39.7	26.0	35.8	58.3	146.6	165.1	232.0
債務權益比率(撇除重估儲備)	66.2	62.2	58.5	45.0	31.3	43.8	73.4	251.9	302.0	340.1
利息保障倍數	3.8	3.8	3.7	5.1	15.7	4.0	2.9	2.1	2.0	1.8
職員										
管理及服務部門	960	994	1,057	1,339	1,128	1,092	1,096	1,062	1,014	938
車務	4,756	4,943	5,132	5,890	4,575	4,499	4,490	4,345	4,237	4,033
工程及計劃	978	904	918	1,111	2,380	1,871	1,444	729	515	296
物業發展及管理	537	491	430	446	403	382	367	346	341	335
總計	7,231	7,332	7,537	8,786	8,486	7,844	7,397	6,482	6,107	5,602

	2001*	2000*	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992
車務運作										
載客車卡行車公里總數 千計										
地鐵行車綫	96,751	92,199	94,704	94,260	84,258	83,769	82,472	80,012	77,437	76,566
機場快綫	19,458	19,557	19,394	9,011	-	-	-	-	-	-
總乘客人次 千計										
地鐵行車綫	758,421	767,416	779,309	793,602	811,897	816,572	812,519	804,062	778,509	751,005
機場快綫	9,022	10,349	10,396	3,928	-	-	-	-	-	-
平均乘客人次 千計										
地鐵行車綫—周日平均	2,231	2,240	2,284	2,326	2,382	2,379	2,377	2,335	2,258	2,171
機場快綫—每日平均	25	28	29	22	-	-	-	-	-	-
乘客平均乘搭公里數										
地鐵行車綫	7.4	7.3	7.4	7.4	7.4	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5
機場快綫	29.8	29.7	29.9	31.2	-	-	-	-	-	-
每車卡平均載容量										
地鐵行車綫	58	61	61	62	71	73	74	76	75	73
機場快綫	14	16	16	14	-	-	-	-	-	-
在公共交通載容量所佔比率 百分率										
總載容量	23.5	24.1	25.2	25.7	25.9	26.7	27.4	27.8	27.8	27.1
過海路綫載容量	57.4	57.9	60.3	61.9	64.2	66.5	67.6	67.1	65.6	63.4
在總交通載容量所佔比率 百分率										
往/返機場	27	28	32	25	-	-	-	-	-	-
每車卡公里之港元(全綫服務)										
車費收入	49.3	51.1	49.4	52.7	61.6	60.6	57.2	53.9	49.4	44.3
鐵路經營開支	24.5	26.8	27.3	29.2	29.5	29.1	26.0	23.9	24.4	21.5
鐵路經營利潤	24.8	24.3	22.1	23.5	32.1	31.5	31.2	30.0	25.0	22.8
每名乘客之港元(全綫服務)										
車費收入	7.46	7.35	7.14	6.82	6.39	6.22	5.80	5.37	4.91	4.51
鐵路經營開支	3.71	3.85	3.94	3.78	3.06	2.99	2.64	2.38	2.43	2.19
鐵路經營利潤	3.75	3.50	3.20	3.04	3.33	3.23	3.16	2.99	2.48	2.32
安全表現										
事故次數	686	748	859	842	814	869	716	794	766	725
每百萬載客人次事故次數	0.89	0.96	1.09	1.05	1.00	1.06	0.88	0.99	0.98	0.97
公司及承建商的員工意外 事故次數	39	36	49	65	54	40	42	61	52	72

*綜合業績

董事局及執行總監會成員

董事局成員

蘇澤光，現年五十六歲，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。

張佑啟教授，現年六十七歲，一九九九年三月一日加入本公司董事局。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，現年五十歲，一九九八年七月加入本公司董事局。錢博士現為chinadotcom corporation執行主席、香港/日本經濟合作委員會主席以及香港特別行政區行政會議成員。

艾爾敦，現年五十六歲，一九九九年五月一日加入本公司董事局。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。

簡大偉，現年六十五歲，一九九一年加入本公司董事局。曾任香港畢馬威會計師事務所高級合夥人，現任香港上海滙豐銀行有限公司非執行董事。

何承天，現年六十四歲，一九九一年加入本公司董事局。現職專業建築師，為王董建築師事務所有限公司執行董事。

盧重興，現年五十歲，一九九五年加入本公司董事局。現任中國銀行(香港)有限公司副總經理，並為第九屆中華人民共和國全國人民代表大會代表。

吳榮奎，現年五十五歲，一九九七年出任香港特區政府運輸局局長後加入本公司董事局。過去曾先後出任香港政府憲制事務司及行政署署長。

俞宗怡，現年四十九歲，一九九八年四月出任香港特區政府庫務局局長後加入本公司董事局。過去曾先後出任政府工商司及工業署署長。

霍文，現年四十九歲，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，過去曾先後出任香港政府郵政署署長、效率促進組專員及貿易署副署長。



左至右：杜禮、蘇澤光、何恆光、柏立恒、郭敬文、陳富強、祁輝



上圖(左至右)：蘇澤光、張佑啟、錢果豐、艾爾敦、簡大偉
下圖(左至右)：何承天、盧重興、吳榮奎、俞宗怡、霍文

執行總監會成員

柏立恒，現年五十五歲，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線工程計劃總監，一九九二年重返本公司擔任工程總監。

陳富強，現年五十三歲，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；一九九八年八月晉升為人力資源總監。

祁輝，現年五十四歲，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，現年五十一歲，特許測量師，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；一九九一年加入本公司擔任物業總監。

郭敬文，現年四十二歲，經濟學士兼特許會計師，具有豐富會計及商人銀行工作經驗，一九九六年加入本公司擔任財務總監。

杜禮，現年五十二歲，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，自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

白朗恩
車務總經理

劉天成
基建經理

楊壽安
車務經理(將軍澳綫)

許業雄
車務經理(機場鐵路)

范培彥
車務工程事務經理

程仲寧
顧問服務經理

梁國耀
策劃及發展經理

金澤培
安全及品質經理

蘇仲達
運輸策劃經理

張少華
車輛經理

■ 工程

柏立恆
工程總監

林慶樟
工程經理(將軍澳支綫及
鯪魚涌工程)

文柏年
總建築師

鄧浩賢
機電總工程師(工程處)

麥國琛
工程經理(車務)

羅普慶
工程經理(機電)

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(第一組)

彭得時
工程經理(第二組)

蘇俊偉
工程經理(第三組)

賀堅
工程經理(機場鐵路二期工程)

楊恆利
策劃及規劃經理

盧子實
公司業務效益經理

馮悟文
環境經理

丘百樂
工程拓展經理(北港島綫)

■ 物業

何恆光
物業總監

陳顯滙
物業發展經理

陳伯衡
物業工程經理

麥國輝
城市規劃顧問

關仕明
總物業經理

■ 財務

郭敬文
財務總監

梁國權
財務總監
(二零零二年二月一日起生效)

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

袁時奮
助理司庫

吳紀穎文
企業融資經理

梁梓材
倉務經理

鮑漢寧
合約經理(歐洲辦事處)

■ 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

馬崇禮
律政經理(秘書部)

鄧萬天
採購及合約經理(營運)

胡耀迅
工程合約經理(將軍澳支綫)

唐名樂
高級法律顧問(物業)

■ 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

董事局報告書

董事欣然提呈截至二零零一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

公司及其附屬公司的主要業務包括：

A 經營地鐵中環至荃灣(荃灣綫)、油麻地至北角(觀塘綫)、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)的集體運輸鐵路系統；

B 配合鐵路系統(包括將軍澳支綫)進行物業發展；

C 經營鐵路系統的相關商業活動，包括出租廣告位及商店經營權、投資物業之管業及租務；

D 設計、建造、融資及經營將軍澳支綫；

E 策劃及興建未來的鐵路系統支綫；及

F 公司之附屬公司八達通卡有限公司(前稱聯俊達有限公司)經營八達通智能卡系統，作為運輸及非運輸服務上的付款系統。

股息

董事建議向於二零零二年四月八日名列公司股東名冊的股東派發末期股息每股普通股0.28港元。待所需決議案於應屆股東周年大會上獲得通過後，股息將於二零零二年六月十四日以港元現金派發，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、何承天、盧重興、運輸署署長(霍文)、運輸局局長(吳榮奎)及俞宗怡。蘇澤光及俞宗怡於二零零一年五月十七日舉行的股東周年大會上輪流退任，並已獲重選連任為董事局成員。

錢果豐及盧重興將於應屆股東周年大會上按公司章程細則輪流退任，並表示有意膺選連任。

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郭立誠(代替俞宗怡)、陳阮德徽(代替運輸署署長)及運輸局副局長(代替運輸局局長)。

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、郭敬文及杜禮等總監。二零零二年一月三十一日，郭敬文辭任財務總監職務，梁國權已於二零零二年二月一日獲委任為新任財務總監。

本年度執行總監會成員的簡歷載於第五十七頁。

公司管治

公司致力奉行高水平的公司管治。

公司業務由董事局負責管理。根據公司章程細則以及董事局採納的規程，董事局已授權執行總監會負責公司日常管理事務，而董事局本身則會保留若干權利，包括批准公司財務報表、派息政策、對會計政策作出重大修改、每年營運預算、若干重要合約、若干融資安排及重大投資、風險管理策略、庫務政策及車費結構等事項。

董事局定期舉行會議，而在會期前後董事局成員可獲得有關資料，了解公司業務發展。各董事局成員均可及時充份得悉有關資料，並在需要時可諮詢獨立專業意見。作為良好公司管治的完整部分，特設立多個委員會，詳情如下：

審核委員會

審核委員會成員大多從獨立非執行董事中委任。其每年舉行四次會議，檢討公司財務報表是否完備、準確及公平、內外審核工作的性質及範圍，以及評估公司為了方便董事局監察集團整體財務狀況及保障集團資產所設立的內部控制系統之成效；設立此等系統旨在查明有否存在重大的財務誤報或損失情況。董事局須就此等系統負責，並已制定適當的權力及指引。審核委員會主席亦負責編製年度報告，向董事局匯報全年工作情況，並會特別提出任何主席認為重要的問題加以檢討。審核委員會於二零零一年度曾舉行四次會議。本年度審核委員會成員包括簡大偉(主席)、張佑啟及運輸署署長霍文，彼等均為非執行董事。

薪酬委員會

薪酬委員會定期舉行會議，檢討人力資源問題，包括檢討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、退休福利等。本年度薪酬委員會成員包括錢果豐(主席)、何承天及俞宗怡，彼等均為非執行董事。

提名委員會

提名委員會負責推薦及提名人選填補董事局空缺。在任何時候，股東均可在股東大會上，或由董事局接獲提名委員會推薦後委任新董事。由董事局委任的董事必須在獲委任後的首個股東周年大會退任。由以上兩種方式選任的董事均有資格重新選任。於公司每年度的股東周年大會上，據此委任的董事其中三分之一（或最接近而少於三分之一之數）須輪流退任，根據地鐵條例由香港行政長官委任的董事除外。本年度提名委員會成員包括艾爾敦（主席）、盧重興及運輸局局長吳榮奎，彼等均為非執行董事。

公司在本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。除根據地鐵條例第八條由香港行政長官委任者外，有關董事按公司章程細則第八十七及八十八章必須在公司股東周年大會輪席退任及重選。

公司於二零零零年及二零零一年分別榮獲香港會計師公會頒發公共服務組別「最佳公司管治資料披露之鑽石大獎」及恆生指數組別「最佳公司管治資料披露之評判嘉許」榮譽。

內部審核

公司內部審核部門扮演重要角色，支援公司管理層合作監察公司內部管治情況。該部門主要工作包括：

- 隨意省覽審閱公司活動及內部控制的各方面情況；
- 定期全面審核所有業務、支援組別及附屬公司的工作守則、程序、開支及內部控制等事宜；
- 定期及視乎情況需要，進行特別審閱及／或調查工作，並作出匯報。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

董事局已通過一套工作操守指引，全體職員在處理同事、顧客、客戶、供應商、承建商及顧問等問題上均須依循此套指引。制訂工作操守指引，旨在為旗下員工孕育一套根深蒂固的價值理念，在處理業務過程中就何謂對與錯取得共識，並概述有關工作上遇到道德問題的解決方法。

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

集團借貸總額共達三百一十三億八千五百萬港元（二零零零年：二百七十二億零三百萬港元）。借貸（包括銀行透支及銀行貸款）詳情載於帳項附註二十五。

帳項

公司及集團截至二零零一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，載於第六十九頁至一百零九頁的帳項。

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及五十五頁。

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十三及十四。

儲備變動

本年度儲備的變動情況載於帳項附註三十一及三十二。

股本

截至二零零零年十二月三十一日，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5,000,000,000股為已發行入帳列作繳足普通股。年內，公司發行共55,229,742股普通股。其中：

A 2,098,000股普通股因根據公司認股權計劃所授認股權獲行使（詳情見帳項附註三十九）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 18,235,023股普通股由公司發行作為公司就截至二零零零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0.10港元）股東所選擇的代息股份；及

C 34,896,719股普通股由公司發行作為公司就截至二零零一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本年度並無買賣或贖回在各證券交易所上市的債券。

物業

公司主要投資物業及待售物業的詳情載於第三十八頁。

捐贈

公司於本年度合共捐獻二十七萬八千三百港元，其中二十七萬五千八百港元乃捐贈予香港公益金。

內部管制

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制政策，以保障公司資產，並保存完整正確的財務紀錄。

審核委員會其中一項職責，為根據執行總監會、公司管理層及核數師所提供資料，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之財政預算制度，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模式、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。而公司庫務部屬下部門之職責均適當劃分。

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

集團於截至二零零一年十二月三十一日止年度曾發行債券及票據，詳情載於帳項附註二十五D。該等債券及票據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。

電子數據

電腦系統的操作須按照既定程序執行，並且定期作出品質檢討，以確保財務紀錄完整無誤，且數據處理效率良好。

董事局及執行總監會成員之合約權益

除公司向一位執行總監會成員提供一項貸款（詳情載於帳項附註五B）及賠償契約（詳情載於下文「有關公司私有化發售股份之交易」）外，本年度結算日或本年度任何時間，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」）第二十九條而須設立的登記冊所載，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二零零一年十二月三十一日擁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
蘇澤光	46,142
柏立恒	23,142
陳富強	23,100
祁輝	23,677
何恆光	26,284
杜禮	25,256
郭敬文	27,284

根據帳項附註五C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	於2001年 1月1日 持有的認 股權數目	行使期 (日/月/年)	本年度 授予的認 股權數目	本年度 行使的認 股權數目	行使 認股權時 已支付之 每股價格	於2001年 12月31日 未經行使 已獲授予的 認股權數目	於行使 認股權時 之每股加權 平均收市價
蘇澤光	20/9/2000	1,599,000	5/4/01-11/9/10	533,000	-	-	1,599,000	-
柏立恒	20/9/2000	1,066,000	5/4/01-11/9/10	355,500	21,000	8.44港元	1,045,000	10.50港元
陳富強	20/9/2000	1,066,000	5/4/01-11/9/10	355,500	21,000	8.44港元	1,045,000	10.10港元
祁輝	20/9/2000	1,066,000	5/4/01-11/9/10	355,500	21,000	8.44港元	1,045,000	10.10港元
何恆光	20/9/2000	1,066,000	5/4/01-11/9/10	355,500	22,000	8.44港元	1,044,000	10.15港元
杜禮	20/9/2000	1,066,000	5/4/01-11/9/10	355,500	21,000	8.44港元	1,045,000	10.50港元
郭敬文	20/9/2000	1,066,000	5/4/01-11/9/10	355,500	273,000	8.44港元	793,000	10.07港元

除上文所披露者外，根據披露權益條例第二十九條而須設立之登記冊所載，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：

A 於二零零一年十二月三十一日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 截至二零零一年十二月三十一日止年度，董事局及執行總監會成員及其配偶或十八歲以下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。

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，於二零零一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)	3,869,799,423

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)，佔截至二零零一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，以價值計算佔截至二零零一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

第六十九頁至一百零九頁的財務報表，乃按照持續經營的準則編製。董事局在審閱公司二零零二年度的財政預算，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，並根據完成工程進度按月收取費用：

(1) 一九九九年一月十二日與政府訂立協議，由政府負責興建及將軍澳市中心橫越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，由政府負責興建及部分設計西九龍走廊的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蠟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，並根據完成的工程進度按月收取費用：

(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由二十四區至寶琳的圓林海濱及行人天橋，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，由公司負責西九龍填海區北部六號及十號房屋地盤鄰近噪音消滅措施的設計工作及建造工程，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，由公司負責有關九龍區教育資源中心暨公共交通匯點的下層結構工程，工程總值七千八百九十萬港元。

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，並根據完成的工程進度按月收取費用：

(1) 一九九七年十二月十日與房屋委員會訂立協議，由公司負責調景嶺南的地盤平整工程，工程總值一億二千四百零四萬五千零三十二港元。

(2) 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。

(3) 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匯點的建造工程，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。

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進行有關機鐵南昌站的設計及興建工程，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。

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。所有協議均訂明，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號而訂立批地第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之第12459批地書修訂本，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號土地，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。

(4) 二零零零年五月十五日作出修訂，公司可根據新修訂的新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新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之建築契約期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號土地訂立第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號土地訂立第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號土地訂立第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) 一九九九年二月二十五日為發展奧運站以私人協議方式批出九龍內地段11104號土地訂立第12529號批地書，建築契約期至二零零四年三月三十一日屆滿，總代價或價值為三億零二百四十八萬港元。

(10) 二零零一年十二月一日以奧運站九龍內地段11104號土地交換九龍內地段11151號土地方式修訂租約，將土地用途由酒店改為住宅，總值八億一千五百零五萬港元。

(11) 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號土地訂立第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。

(12) 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號土地訂立第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。

(13) 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號土地訂立第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。

(14) 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號土地訂立第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。

(15) 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。

(16) 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。

(17) 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號土地訂立第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。

(18) 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。

(19) 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，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。

(20) 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。

(21) 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。

(22) 二零零一年十二月十七日為按照第8082號新批地書以及地政總署於二零零一年十一月三十日發出之函件內所訂明條款及條件發展東涌市地段4號修訂租約，延展有關該地段的第8082號新批地書的建築契約期，總值一千四百七十六萬三千九百港元。

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。

公司與八達通卡公司之交易

公司與附屬公司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將優先於後償貸款獲得償還，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。

截至二零零一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四千四百四十萬港元。同期，就各地鐵車站為八達通卡增值所提供的服務及設施，公司向八達通卡公司收取增值服務費一千一百六十萬港元。

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(以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。

公司與九廣鐵路關於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蔴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，負責開發及經營非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股權，但公司在八達通卡公司董事局委任的董事只有百分之四十九董事會投票權。各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(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)申請經營接受存款公司業務等問題，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，以及提供擔保和賠償保證。

(3) 二零零一年一月十七日，八達通卡公司當時的股東(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蔴地小輪有限公司成為股東)訂立有關八達通卡公司的股東取代協議，將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，而八達通卡公司則轉為牟利公司。有關股東取代協議的詳情載於帳項附註十七。

(4) 二零零一年一月十七日，公司與附屬公司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」)，將現行互相提供有關八達通卡服務安排作出正式規範。根據地鐵八達通服務協議，公司於二零零二年向八達通卡公司所應付費用估計為四千六百萬港元，而八達通卡公司於二零零二年向公司所應付費用估計為一千三百三十萬港元。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

服務、退款服務及其他服務，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」)，將現行互相提供有關八達通卡服務的安排作出正式規範。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服務、退款服務及其他服務，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)。

截至二零零一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二千九百萬港元。同期，就各九廣鐵路車站為八達通卡增值所提供的服務及設施，九廣鐵路向八達通卡公司收取增值服務費六百萬港元。

截至二零零一年十二月三十一日，公司及九廣鐵路分別擁有八達通卡公司已發行股本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之附屬公司，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所規定，公司在地鐵八達通服務協議中確認有關交易：(i)在公司日常一般業務中進行；(ii)按一般商業條款(以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－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，修訂及重申將軍澳支綫項目協議及鯽魚涌紓緩擠塞工程書（兩項工程均在二零零零年一直進行）。

政府為公司主要股東。

公司與代表政府之運輸局局長於一九九八年四月二十九日訂立及於一九九八年五月七日確認、接納及同意有關鯽魚涌紓緩擠塞工程（「鯽魚涌工程」）之工程書（「鯽魚涌工程書」）。根據鯽魚涌工程書，公司負責鯽魚涌工程之設計、建造、完成、試行及運作。有關工程的費用由公司承擔。鯽魚涌工程書規定向公司批地進行鐵路營運（惟須支付象徵式地價）。

公司與代表政府的運輸局局長於一九九八年十一月四日訂立有關將軍澳支綫設計、建造、融資及營運的項目協議（「將軍澳項目協議」）。根據將軍澳項目協議，公司所負責的工程資本性開支及完成將軍澳支綫工程的其他開支由公司承擔，亦須就公司所負責的將軍澳支綫設計、建造及營運工作提供撥備，另須就公司代表政府進行的工程作出撥備（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進行鐵路營運（惟（其他包括）公司須向政府支付象徵式地價）、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。

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，倘若公司首五十年專營期獲得延長，則在若干條件下（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，而預期有關數額並不重大。

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、匯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。股東周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釐定其酬金。

承董事局命

董事局秘書
杜禮

香港，二零零二年二月二十八日

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	▪ 損益帳
71	▪ 綜合已確認收益虧損表
72	▪ 綜合資產負債表
73	▪ 資產負債表
74	▪ 綜合現金流量表
	帳項附註
75	一 主要會計政策
78	二 車費收入
79	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
81	八 利息及財務開支
81	九 股息
82	十 每股盈利
82	十一 稅項
83	十二 業務分類資料
87	十三 固定資產
89	十四 在建鐵路工程
89	十五 發展中物業及遞延收益
91	十六 遞延開支
91	十七 於無控制權附屬公司之權益
93	十八 於附屬公司之投資
94	十九 員工置業貸款
94	二十 待售物業
94	二十一 存料與備料
95	二十二 應收帳項、按金及預付款項
95	二十三 應收政府及其他關連人士之款項
96	二十四 銀行存款及現金
96	二十五 貸款及融資租賃債務
100	二十六 資產負債表外的金融工具
101	二十七 應付帳項、應計費用及撥備
101	二十八 工程合約保證金
102	二十九 應付政府及其他關連人士之款項
102	三十 遞延負債
102	三十一 股本、股份溢價及資本儲備
103	三十二 其他儲備
104	三十三 綜合現金流量表分析
104	三十四 退休金計劃
106	三十五 將軍澳支綫項目
106	三十六 共同控制業務的權益
107	三十七 關連人士的重大交易
108	三十八 承擔
109	三十九 僱員認股權計劃
109	四十 比較數字
109	四十一 帳項核准
110	供楊基債券持有人之補充參考資料

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一百零九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 貴公司及集團於二零零一年十二月三十一日的財政狀況和溢利及貴集團截至該日止年度的現金流量，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 二零零二年二月二十八日

綜合損益帳

截至十二月三十一日止年度 百萬港元	附註	2001	2000 (附註一B)
車費收入	二		
— 地鐵行車綫		5,164	5,166
— 機場快綫		564	549
車站內其他業務收入	三A	973	995
租務及管業收入	三B	891	867
營業額		7,592	7,577
員工薪酬及有關費用		(1,641)	(1,688)
水電費用		(501)	(500)
營運鐵路之地租及差餉		(78)	(65)
耗用之存料與備料		(119)	(127)
維修及保養		(437)	(456)
鐵路配套服務		(110)	(109)
車站內其他業務開支		(197)	(185)
租務及管業開支		(159)	(142)
一般及行政開支		(179)	(227)
其他費用		(112)	(164)
未計折舊前經營開支	四	(3,533)	(3,663)
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤		4,059	3,914
物業發展利潤	六	3,248	3,376
未計折舊前經營利潤		7,307	7,290
折舊	七	(2,178)	(2,091)
未計利息及財務開支前經營利潤		5,129	5,199
利息及財務開支：	八		
利息開支		(896)	(1,209)
利息收入		22	66
		(874)	(1,143)
應佔無控制權附屬公司利潤	十七	29	13
股東應佔之年內利潤		4,284	4,069
股息	九		
年內宣派及已支付之中期股息		703	—
結算日後擬派之末期股息		1,415	500
		2,118	500
每股盈利：	十		
— 基本		0.85港元	0.81港元
— 攤薄		0.85港元	0.81港元

第七十五至一百零九頁之附註屬本帳項之一部分。

損益帳

截至十二月三十一日止年度 百萬港元	附註	2001	2000
車費收入	二		
— 地鐵行車綫		5,164	5,166
— 機場快綫		564	549
車站內其他業務收入	三A	969	991
租務及管業收入	三B	890	867
營業額		7,587	7,573
員工薪酬及有關費用		(1,641)	(1,688)
水電費用		(501)	(500)
營運鐵路之地租及差餉		(78)	(65)
耗用之存料與備料		(119)	(127)
維修及保養		(437)	(456)
鐵路配套服務		(110)	(109)
車站內其他業務開支		(185)	(173)
租務及管業開支		(159)	(142)
一般及行政開支		(197)	(239)
其他費用		(109)	(162)
未計折舊前經營開支	四	(3,536)	(3,661)
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤		4,051	3,912
物業發展利潤	六	3,248	3,376
未計折舊前經營利潤		7,299	7,288
折舊	七	(2,178)	(2,091)
未計利息及財務開支前經營利潤		5,121	5,197
利息及財務開支：	八		
利息開支		(896)	(1,209)
利息收入		23	67
		(873)	(1,142)
股東應佔之年內利潤		4,248	4,055

綜合已確認收益虧損表

截至十二月三十一日止年度 百萬港元	2001	2000 (附註一B)
重估投資物業盈餘	17	1,233
重估其他固定資產虧絀	(23)	(75)
直接撥入儲備之淨(虧絀)/盈餘	(6)	1,158
年內淨利潤	4,284	4,069
已確認收益虧損總額	4,278	5,227

綜合資產負債表

於十二月三十一日 百萬港元	附註	2001	2000 (附註一B)
資產			
固定資產	十三		
— 投資物業		10,363	10,151
— 其他物業、機器及設備		68,880	68,324
		79,243	78,475
在建鐵路工程	十四	12,873	9,194
發展中物業	十五A	3,361	2,699
遞延開支	十六	326	187
於無控制權附屬公司之權益	十七	51	26
員工置業貸款	十九	127	635
待售物業	二十	689	—
存料與備料	二十一	261	275
應收帳項、按金及預付款項	二十二	830	676
應收政府及其他關連人士之款項	二十三	152	224
銀行存款及現金	二十四	215	174
		98,128	92,565
負債			
銀行透支	二十五B	49	44
短期貸款	二十五B	394	887
應付帳項、應計費用及撥備	二十七	3,006	3,289
工程合約保證金	二十八	798	817
應付政府及其他關連人士之款項	二十九	401	422
貸款及融資租賃債務	二十五B	30,942	26,272
遞延負債	三十	78	76
遞延收益	十五B	8,411	10,403
		44,079	42,210
淨資產			
		54,049	50,355
股東資金			
股本、股份溢價及資本儲備	三十一	32,807	32,188
其他儲備	三十二	21,242	18,167
		54,049	50,355

於二零零二年二月二十八日獲董事局通過及核准發布。

蘇澤光
盧重興
梁國權

第七十五至一百零九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	2001	2000 (附註九)
資產			
固定資產	十三		
— 投資物業		10,363	10,151
— 其他物業、機器及設備		68,880	68,324
		79,243	78,475
在建鐵路工程	十四	12,873	9,194
發展中物業	十五A	3,361	2,699
遞延開支	十六	326	187
於附屬公司之投資	十八	49	53
員工置業貸款	十九	127	635
待售物業	二十	689	—
存料與備料	二十一	261	275
應收帳項、按金及預付款項	二十二	837	685
應收政府及其他關連人士之款項	二十三	182	224
銀行存款及現金	二十四	112	99
		98,060	92,526
負債			
銀行透支	二十五B	49	44
短期貸款	二十五B	394	887
應付帳項、應計費用及撥備	二十七	2,970	3,277
工程合約保證金	二十八	798	817
應付政府及其他關連人士之款項	二十九	5,432	422
貸款及融資租賃債務	二十五B	25,942	26,272
遞延負債	三十	78	76
遞延收益	十五B	8,411	10,403
		44,074	42,198
淨資產			
		53,986	50,328
股東資金			
股本、股份溢價及資本儲備	三十一	32,807	32,188
其他儲備	三十二	21,179	18,140
		53,986	50,328

於二零零二年二月二十八日獲董事局通過及核准發布。

蘇澤光

盧重興

梁國權

第七十五至一百零九頁之附註屬本帳項之一部分。

綜合現金流量表

截至十二月三十一日止年度 百萬港元	2001	2000 (附註一B)
經營活動現金流入淨額 (附註三十三A)	4,155	3,756
融資成本及投資回報		
已付利息	(1,869)	(1,861)
已收利息	22	67
融資租賃租金之利息部分	(68)	(78)
已付財務開支	(68)	(86)
已付股息	(601)	-
融資成本及投資回報現金流出淨額	(2,584)	(1,958)
投資活動		
資本性開支		
— 機場鐵路項目	20	(358)
— 將軍澳支綫項目	(3,033)	(3,476)
— 購買資產及其他資本性工程	(2,854)	(2,264)
— 物業發展項目	(746)	(1,122)
收取物業發展商之款項	350	1,350
於無控制權附屬公司投資的減少/(增加)	25	(47)
透過員工置業貸款計劃借出款項	(3)	(160)
透過員工置業貸款計劃償還之本金	513	319
投資活動現金流出淨額	(5,728)	(5,758)
融資前現金流出淨額	(4,157)	(3,960)
融資		
發行股本	18	-
取用貸款	11,153	7,828
償還貸款	(6,843)	(3,703)
融資租賃債務本金部分之遞減	(133)	(122)
(退回)/徵收可退還按金及更換設備儲備金	(2)	3
融資現金流入淨額(附註三十三B)	4,193	4,006
現金及現金等價物之增加	36	46
於1月1日之現金及現金等價物	130	84
於12月31日之現金及現金等價物	166	130
現金及現金等價物結餘分析		
銀行存款及現金	215	174
銀行透支	(49)	(44)
	166	130

帳項附註

一 主要會計政策

A 帳項編製基準

(i) 地鐵有限公司(「公司」)乃按於二零零零年三月三日實施的《地下鐵路條例》(香港法例第556章)(「新地鐵條例」)於二零零零年四月二十六日在香港註冊成立。根據該新地鐵條例，地下鐵路公司(「地鐵公司」)在緊接二零零零年六月三十日(「指定日期」)前享有的所有財產及權利，以及負上的所有法律責任，均成為公司的財產、權利及法律責任。

就公司按《公司條例》編製的任何帳項而言，自指定日期起，已將公司視為猶如是地鐵公司的延續一樣。因此，於指定日期前由地鐵公司編製的所有帳項及有關的一切財務資料，均自指定日期起被視作公司的帳項及財務資料。

(ii) 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。

(iii) 除投資物業及自用土地及樓宇按重估價值入帳外，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。於二零零一年一月一日前，鑑於公司於其中一間附屬公司聯俊達有限公司(隨後於二零零二年一月二日易名為八達通卡有限公司(「八達通」))之董事局並無實際控制權，以及其他附屬公司所涉及之數額不大，故並未編製集團帳項。本帳項中所載有關截至二零零零年十二月三十一日止財政年度之綜合財務資料乃未經審核及僅編製作比較用途。

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。於附屬公司的投資乃按成本扣除任何減值虧損後(見附註一G)，列入公司之資產負債表內。

D 無控制權的附屬公司

二零零一年一月一日前，公司於八達通之投資乃按成本值，在公司之資產負債表中列帳，惟集團對八達通之董事局並無實際控制權，故八達通被視為一共同控制企業。由於二零零一年一月十七日訂立新股東協議，有關八達通以非牟利形式經營之限制已被廢除，因此，由截至二零零一年十二月三十一日止年度起，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，及收入可以可靠地計算時，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信服務的服務費，在提供有關服務後確認為收入。
- (iii) 來自投資物業及車站小商店的租金收入按租約條款入帳。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的寫字樓土地及樓宇：

a 車廠租賃土地以原值減累計折舊列帳。

b 自用的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。因重估自用的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：

一 主要會計政策 (續)

• 若與自用的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列帳。

(iv) 有關鐵路營運的在建資產以原值列帳。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之現值（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費用後記入融資租賃債務。

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）。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。

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。集團並無持有租賃年期尚餘二十年或以下的投資物業。

(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

自用的寫字樓土地及樓宇 五十年及尚餘租賃年期兩者中的較短期限
車廠批租土地 尚餘租賃年期

土木工程

路軌（最初原值） 無限期*
隧道挖掘及鑽孔 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

(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：

• 物業、機器及設備（以重估價值列帳的物業除外）；

• 在建工程；

• 遞延開支；及

• 於附屬公司的投資。

如出現任何減值的現象，便需進行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。

如有關用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。

一 主要會計政策 (續)

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、電信系統、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。

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、公司內部員工的薪酬與一般費用）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，直至與政府達成工程協議後，即撥入在建鐵路工程。

(ii) 與政府達成工程協議後，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，將用以抵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須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獲得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所招致之成本。

一 主要會計政策 (續)

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列為固定資產，折舊按計入儲備的資本備料的相關固定資產所適用的折舊比率計算。

M 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。

N 外幣兌換

年內以外幣結算的交易均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。外幣債項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。

O 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。

P 撥備及或然債務

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債務形式披露，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。

Q 退休金計劃開支

集團實施職業退休金計劃(「地鐵有限公司退休金計劃」)。而地鐵有限公司 Retention Bonus Scheme 則為一項補充計劃，主要為以從事項目為主的員工於遭裁退時，為他們提供額外福利。

另外，集團亦已根據《強制性公積金計劃條例》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，設立強制性公積金(「強積金」)計劃。

集團已付和應付的供款已記入損益帳，惟因建築項目及資本性工程所引致的供款則予以資本化，作為限定資產之成本一部分。

R 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，包括屬下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，在售樓款項中扣除。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J，在扣除當時發展中物業的有關結餘後，記入損益帳內。

二 車費收入

地鐵行車綫包括觀塘綫、荃灣綫、港島綫及東涌綫。二零零一年度機場快綫之車費收入包括就過期車票未使用票值撥回的收入七百萬港元(二零零零年：二千五百萬港元)。

三 非車費收入

A 車站內其他業務收入

百萬港元	集團		公司	
	2001	2000	2001	2000
車站內其他業務收入包括：				
廣告	428	504	428	504
小商店租賃	221	217	221	217
電信收入	173	174	173	174
其他業務收入	151	100	147	96
	973	995	969	991

B 租務及管業收入

百萬港元	集團		公司	
	2001	2000	2001	2000
租金收入來自：				
德福廣場	353	340	353	340
綠楊坊	104	97	104	97
杏花新城	80	104	80	104
青衣城	176	166	176	166
其他物業	104	100	104	100
	817	807	817	807
管業收入	73	60	73	60
物業代理收入	1	-	-	-
	891	867	890	867

四 未計折舊前經營開支

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之存料與備料內。

其他開支包括下列費用：

集團及公司		
百萬港元	2001	2000
核數師酬金		
— 核數服務	3	2
— 其他服務	1	1
營業租賃費用：		
寫字樓及員工宿舍	15	19
減：資本化數額	10	13
	5	6

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：

集團及公司		
百萬港元	2001	2000
袍金	2	1
薪酬、津貼及實物收益	33	33
退休金計劃供款	4	4
	39	38

薪酬、津貼及實物收益包括若干總監會成員行使認股權所得之一百萬港元已實現利益(二零零零年：無)。批授予總監會的認股權詳情於附註五C披露。津貼及實物收益還包括房屋、醫療及教育津貼。

除政府委派的董事，其任命是根據《地下鐵路條例》第8條的規定外，非執行董事的任期為一年或兩年。

五 董事局成員及執行總監會成員酬金(續)

酬金總額在以下範圍內的董事局成員及執行總監會成員人數如下：

酬金	2001 數目	2000 數目
0港元 – 250,000港元	9	9
4,500,001港元 – 5,000,000港元	5	6
5,000,001港元 – 5,500,000港元	1	–
7,500,001港元 – 8,000,000港元	1	1
	16	16

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

B 執行總監會成員的貸款

以下借予一位執行總監會成員的貸款詳情，乃根據香港《公司條例》第161B條披露。

公司設有一項員工置業貸款計劃，以協助員工購置自住居所。公司根據該計劃借予何恆光先生的貸款，已於年內悉數償還(於二零零零年十二月三十一日之結欠：二百二十萬港元)。年內尚未償還的最高欠款額為二百二十萬港元(二零零零年：二百六十萬港元)。此項貸款的年息按現行最優惠貸款利率減一厘七五計算，並以有關物業作第一抵押。於二零零零年及二零零一年十二月三十一日，並無就此項貸款錄得未付欠息，亦無就此作出任何呆帳撥備。

七 折舊

集團及公司

百萬港元	2001	2000
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	2,036	1,959
與地鐵車站內廣告、小商店及其他業務有關的資產	97	88
不予分類之公司資產	26	25
	2,178	2,091

C 認股權

根據附註三十九所述的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均於二零零零年九月十二日獲授認股權，可分別認購1,599,000股及1,066,000股股份。

根據認股權計劃條款，各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二零零一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

集團及公司

百萬港元	2001	2000
物業發展利潤包括：		
轉撥自遞延收益(附註十五B)	2,110	3,386
分佔發展盈餘款項	1,096	–
由攤分資產所得之利潤	56	–
其他一般費用	(14)	(10)
	3,248	3,376

分佔發展盈餘款項包括根據有關發展協議之條款所確認之已售物業款項四億零七百萬港元(二零零零年：無)，及待出售物業之價值六億八千九百萬港元(二零零零年：無)。

八 利息及財務開支

	集團		公司	
百萬港元	2001	2000	2001	2000
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	910	1,287	910	1,287
不需在五年內全部償還的資本市場貸款	861	535	861	535
融資租賃債務	64	74	64	74
財務開支	88	92	88	92
匯兌(收益)/虧損	(1)	14	(1)	14
已予資本化的利息開支：				
將軍澳支線項目	(661)	(478)	(661)	(478)
物業發展項目	(144)	(109)	(144)	(109)
其他資本性工程	(167)	(158)	(167)	(158)
在建資產	(54)	(48)	(54)	(48)
	(1,026)	(793)	(1,026)	(793)
	896	1,209	896	1,209
下列各項的利息收入：				
金融機構存款	(2)	(8)	(3)	(9)
員工置業貸款	(20)	(58)	(20)	(58)
	(22)	(66)	(23)	(67)
	874	1,143	873	1,142

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四至七厘五不等(二零零零年：每年七厘五至七厘八)。

九 股息

往年，於某一會計年度建議的股息或於該年度結算日後始宣布派發的股息，均於結算日被確認為一項負債。由二零零一年一月一日起，為遵照香港會計師公會頒布的《會計實務準則》第九號(經修訂)「結算日後事項」的規定，公司於該等股息正式宣派或建議並獲股東批准之會計期間開始確認為一項負債。該新會計政策並具有追溯力，保留溢利之期初結餘及比較資料因此已就有關過往期間之受影響數額作出調整(附註三十二)。

年內已付及擬派之股息如下：

百萬港元	2001	2000
已付股息		
於2001年批准及支付之2000年末期股息每股10仙(1999年：無)	500	–
2001年中期股息每股14仙(2000年：無)	703	–
	1,203	–
擬派股息		
結算日後擬派之末期股息每股28仙(2000年：10仙)	1,415	500

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三十七H披露。

十 每股盈利

每股基本盈利以本年度股東應佔利潤四十二億八千四百萬港元(二零零零年：四十億六千九百萬港元)及年內已發行之加權平均普通股數5,015,601,057股(二零零零年：假設整個年度已發行股數為5,000,000,000股)計算。

	2001	2000
用作計算每股基本盈利的加權平均普通股數目 被視作以無代價發行的普通股數目	5,015,601,057	5,000,000,000
用作計算每股攤薄盈利的加權平均普通股數目	5,030,188,894	5,004,497,055

每股攤薄盈利以本年度股東應佔利潤四十二億八千四百萬港元(二零零零年：四十億六千九百萬港元)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5,030,188,894股(二零零零年：5,004,497,055股)計算如下：

十一 稅項

A 利得稅

由於公司及其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，或於二零零一年十二月三十一日錄有稅務虧損，故並無於公司及其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：

集團及公司

百萬港元	2001	2000
折舊免稅額與有關折舊 之間的差額	5,861	5,428
稅務虧損所產生的未來收益	(4,497)	(4,788)
其他時間差異	1,117	1,117
遞延稅項負債淨額	2,481	1,757

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。

十二 業務分類資料

二零零一年度各項主要業務經營業績及二零零零年度之比較數字如下：

集團

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
2001						
收入	5,728	973	891	7,592	-	7,592
減：未計折舊前經營開支	2,850	197	159	3,206	-	3,206
物業發展利潤	2,878	776	732	4,386	-	4,386
未計折舊前經營利潤	2,878	776	732	4,386	3,248	7,634
減：折舊	2,053	97	2	2,152	-	2,152
	825	679	730	2,234	3,248	5,482
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						4,284
資產						
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						51
不予分類的資產						1,790
總資產						98,128
負債						
分類負債	3,619	164	359	4,142	141	4,283
遞延收益	-	-	-	-	8,411	8,411
	3,619	164	359	4,142	8,552	12,694
不予分類的負債						31,385
總負債						44,079
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運資產	1,447	581	196			
在建鐵路工程	3,679					
在建鐵路資產	754					
發展中物業					789	
除折舊外之非現金開支	6	1	3			

十二 業務分類資料 (續)

集團

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
2000						
收入	5,715	995	867	7,577	-	7,577
減：未計折舊前經營開支	2,997	185	142	3,324	-	3,324
	2,718	810	725	4,253	-	4,253
物業發展利潤	-	-	-	-	3,376	3,376
未計折舊前經營利潤	2,718	810	725	4,253	3,376	7,629
減：折舊	1,976	88	2	2,066	-	2,066
	742	722	723	2,187	3,376	5,563
不予分類的公司開支						(364)
利息及財務開支(淨額)						(1,143)
分佔無控制權附屬公司利潤						13
截至2000年12月31日止年度利潤						4,069
資產						
營運資產	62,578	1,204	10,229	74,011	-	74,011
在建鐵路工程	9,194	-	-	9,194	-	9,194
在建鐵路資產	4,378	-	-	4,378	-	4,378
發展中物業	-	-	-	-	2,699	2,699
	76,150	1,204	10,229	87,583	2,699	90,282
無控制權附屬公司之權益						26
不予分類的資產						2,257
總資產						92,565
負債						
分類負債	3,907	166	312	4,385	228	4,613
遞延收益	-	-	-	-	10,403	10,403
	3,907	166	312	4,385	10,631	15,016
不予分類的負債						27,194
總負債						42,210
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運資產	1,124	217	62			
在建鐵路工程	4,198					
在建鐵路資產	1,006					
發展中物業					1,113	
除折舊外之非現金開支	62	4	-			

由於公司及其附屬公司之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。

十二 業務分類資料 (續)

公司

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
2001						
收入	5,728	969	890	7,587	-	7,587
減：未計折舊前經營開支	2,865	185	159	3,209	-	3,209
	2,863	784	731	4,378	-	4,378
物業發展利潤	-	-	-	-	3,248	3,248
未計折舊前經營利潤	2,863	784	731	4,378	3,248	7,626
減：折舊	2,053	97	2	2,152	-	2,152
	810	687	729	2,226	3,248	5,474
不予分類的公司開支						(353)
利息及財務開支(淨額)						(873)
截至2001年12月31日止年度利潤						4,248
資產						
營運資產	64,425	1,102	10,416	75,943	301	76,244
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
	80,322	1,102	10,416	91,840	4,351	96,191
於附屬公司之投資						49
不予分類的資產						1,820
總資產						98,060
負債						
分類負債	3,618	160	359	4,137	141	4,278
遞延收益	-	-	-	-	8,411	8,411
	3,618	160	359	4,137	8,552	12,689
不予分類的負債						31,385
總負債						44,074
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運資產	1,447	581	196			
在建鐵路工程	3,679					
在建鐵路資產	754					
發展中物業					789	
除折舊外之非現金開支	6	1	3			

十二 業務分類資料 (續)

公司

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
2000						
收入	5,715	991	867	7,573	-	7,573
減：未計折舊前經營開支	3,007	173	142	3,322	-	3,322
	2,708	818	725	4,251	-	4,251
物業發展利潤	-	-	-	-	3,376	3,376
未計折舊前經營利潤	2,708	818	725	4,251	3,376	7,627
減：折舊	1,976	88	2	2,066	-	2,066
	732	730	723	2,185	3,376	5,561
不予分類的公司開支						(364)
利息及財務開支(淨額)						(1,142)
截至2000年12月31日止年度利潤						4,055
資產						
營運資產	62,591	1,125	10,229	73,945	-	73,945
在建鐵路工程	9,194	-	-	9,194	-	9,194
在建鐵路資產	4,378	-	-	4,378	-	4,378
發展中物業	-	-	-	-	2,699	2,699
	76,163	1,125	10,229	87,517	2,699	90,216
於附屬公司之投資						53
不予分類的資產						2,257
總資產						92,526
負債						
分類負債	3,914	147	312	4,373	228	4,601
遞延收益	-	-	-	-	10,403	10,403
	3,914	147	312	4,373	10,631	15,004
不予分類的負債						27,194
總負債						42,198
其他資料						
以下各項的資本性開支：						
營運資產	1,124	217	62			
在建鐵路工程	4,198					
在建鐵路資產	1,006					
發展中物業					1,113	
除折舊外之非現金開支	62	4	-			

由於公司之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。

十三 固定資產

集團及公司

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2001年1月1日	10,151	1,649	34,802	40,757	4,378	91,737
添置	195	-	-	34	2,749	2,978
清理/劃銷	-	-	(2)	(64)	(16)	(82)
重估盈餘/(虧絀)(附註三十二)	17	(46)	-	-	-	(29)
重新歸類	-	-	40	(45)	5	-
鯽魚涌紓緩擠塞工程投入使用	-	-	1,330	1,304	(2,634)	-
其他投入使用資產	-	-	21	1,437	(1,458)	-
於2001年12月31日	10,363	1,603	36,191	43,423	3,024	94,604
原值	-	581	36,191	43,423	3,024	83,219
於2001年12月31日估值	10,363	1,022	-	-	-	11,385
累計折舊						
於2001年1月1日	-	62	1,640	11,560	-	13,262
年內折舊	-	34	330	1,814	-	2,178
清理後撥回	-	-	(1)	(55)	-	(56)
重估後撥回(附註三十二)	-	(23)	-	-	-	(23)
於2001年12月31日	-	73	1,969	13,319	-	15,361
2001年12月31日帳面淨值	10,363	1,530	34,222	30,104	3,024	79,243
2000年12月31日帳面淨值	10,151	1,587	33,162	29,197	4,378	78,475

註：

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	投資物業		租賃土地及樓宇			
	2001	2000	車廠租賃土地		寫字樓土地及樓宇	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000
原值或估值						
五十年以上	1,522	1,534	193	193	16	17
十年至五十年	8,841	8,617	388	388	1,006	1,051
	10,363	10,151	581	581	1,022	1,068

十三 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二零零一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，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盈餘淨額一千七百萬港元(二零零零年：十二億三千三百萬港元)已轉撥入投資物業重估儲備(附註三十二)。

D 所有自用的寫字樓土地及樓宇已於二零零一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二千三百萬港元(二零零零年：七千五百萬港元)已轉撥入固定資產重估儲備以沖銷以往的重估盈餘(附註三十二)。

倘以原值減去累計折舊的方式計算，寫字樓土地及樓宇於二零零一年十二月三十一日的帳面值應為十二億八千一百萬港元(二零零零年：十三億零九百萬港元)。

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 2001	累計折舊 2001	帳面淨值 2001	帳面淨值 2000
土木工程				
— 東區海底隧道	1,254	211	1,043	1,062

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，申明公司可按當期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。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。

集團及公司持作營業租賃用途之投資物業之帳面總值為一百零三億六千三百萬港元(二零零零年：一百零一億五千一百萬港元)。持作營業租賃用途之車站小商店之帳面總值為二億零八百萬港元(二零零零年：一億六千三百萬港元)，而有關之累計折舊為四千五百萬港元(二零零零年：三千六百萬港元)。

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	2001	2000
一年內	842	669
一至五年內	1,408	931
五年後	226	273
	2,476	1,873

十四 在建鐵路工程

集團及公司

百萬港元	於2001年 1月1日結餘	年內開支	於2001年 12月31日 結餘
將軍澳支綫項目			
主要合約			
— 土木工程	4,465	1,401	5,866
— 機器及設備	1,131	1,228	2,359
— 委託予政府之工程	367	11	378
有關的建築成本			
— 地基審查	74	—	74
— 地盤租金	148	36	184
一般費用			
— 顧問諮詢費	771	30	801
— 員工薪酬及其他開支	1,444	298	1,742
財務開支	768	661	1,429
	9,168	3,665	12,833
將軍澳支綫添加資本性工程項目			
建築成本	1	—	1
顧問諮詢費	15	7	22
員工薪酬及其他開支	9	5	14
財務開支	1	2	3
	26	14	40
總計	9,194	3,679	12,873

十五 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(附註十五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。

十五 發展中物業及遞延收益 (續)

A 發展中物業

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	沖銷向 發展商收取 的款項 開支 (附註十五B)	於工程 完成後 轉出	於12月31日 結餘
2001				
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
2000				
機場鐵路物業發展項目	1,842	159	(1,322)	634
將軍澳支綫及其他物業發展項目	1,126	954	(15)	2,065
	2,968	1,113	(1,337)	2,699

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 (附註十五A)	確認為 利潤的數額 (附註六)	於12月31日 結餘
2001					
機場鐵路物業發展項目	10,388	225	(102)	(2,110)	8,401
將軍澳支綫及其他物業發展項目	15	20	(25)	-	10
	10,403	245	(127)	(2,110)	8,411
2000					
機場鐵路物業發展項目	13,776	1,320	(1,322)	(3,386)	10,388
將軍澳支綫及其他物業發展項目	-	30	(15)	-	15
	13,776	1,350	(1,337)	(3,386)	10,403

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	2001	2000
於1月1日結餘	4,011	4,304
已收及應收之保管資金	11,482	8,736
加：所得利息	137	225
	15,630	13,265
年內墊支費用	(9,944)	(9,254)
於12月31日結餘	5,686	4,011
代表：		
於12月31日 指定銀行戶口結餘	5,684	4,009
應收保證金	2	2
	5,686	4,011

十六 遞延開支

集團及公司

百萬港元	於1月1日 結餘	年內開支/ (攤銷)	由出售 股份所得 款項收回	於12月31日 結餘
2001				
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
— 吊車項目	-	6	-	6
	187	139	-	326
2000				
遞延財務開支	114	35	-	149
建議資本性工程開支				
— 竹篙灣支綫	4	17	-	21
— 北港島綫	-	17	-	17
首次公開招股開支	20	62	(82)	-
	138	131	(82)	187

於二零零一年就沙田至中環綫及吊車項目所產生之開支，主要涉及籌備投標該等項目而產生之設計工程費用。倘該等項目獲批予公司，該等工程之費用將撥作建築成本，因而被視為遞延開支。倘未能成功投標，則該等費用將在損益帳中註銷。

首次公開招股開支包括為籌備公司私營化而產生的法律及專業費用。該等費用已於公司股份在二零零零年十月成功上市後從政府招股所得收入中收回。

十七 於無控制權附屬公司之權益

集團及公司於二零零一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	
	2001	2000	2001	2000
非上市股份，按原值	-	-	24	28
應佔資產淨值	51	26	-	-
	51	26	24	28

公司名稱	法定股本	已發行 普通股股本	所持股本 權益比率	註冊 成立地點	經營業務
八達通卡有限公司 (前稱聯俊達有限公司)	60,000,000 港元	42,000,000 港元	57.4%	香港	聰明卡系統 拓展及經營

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，作經營及發展「八達通」系統之用。

十七 於無控制權附屬公司之權益 (續)

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，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的百分之十點四八達通權益，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。未計遞延代價的出售利潤為一千二百萬港元，並已記入其他收入帳中。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。

截至二零零一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四千四百萬港元(二零零零年：四千三百萬港元)予八達通。同期，八達通就公司在各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一千二百萬港元(二零零零年：一千一百萬港元)。

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(二零零零年：四百萬港元)。

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	2001 (經審核)	2000 (經審核)
營業額	152	120
其他經營收入	42	18
員工薪酬	194	138
增值服務費用	(51)	(43)
其他費用	(21)	(19)
	(46)	(33)
未計折舊前經營利潤	76	43
折舊	(55)	(48)
未計利息及財務開支前經營利潤/(虧損)	21	(5)
淨利息收入	29	24
除稅前利潤	50	19
稅項	-	-
年內利潤	50	19
集團所佔利潤	29	13

十七 於無控制權附屬公司之權益 (續)

資產負債表

於十二月三十一日 百萬港元	2001 (經審核)	2000 (經審核)
資產		
固定資產	333	361
投資	452	349
銀行存款及現金	183	148
其他資產	79	76
	1,047	934
負債		
應付持卡人的預繳車費及按金	(899)	(788)
應付股東款項	(18)	(44)
其他負債	(28)	(36)
股東貸款	(14)	(28)
	(959)	(896)
淨資產	88	38
股東資金		
股本	42	42
保留溢利/(累計虧損)	46	(4)
	88	38
集團所佔淨資產	51	26

十八 於附屬公司之投資

公司

百萬港元	2001	2000
非上市股份，按原值	52	56
減：減值虧損	3	3
	49	53

除無控制權附屬公司(其有關詳情在附註十七中披露)外，於二零零一年十二月三十一日的主要附屬公司詳情如下：

公司名稱	法定股本	已發行 普通股股本	所持股本 權益比率	註冊 成立地點	經營業務
地下鐵路工程服務有限公司	10,000 港元	1,000 港元	100%	香港	工程顧問 諮詢服務
地鐵旅遊有限公司	2,500,000 港元	2,500,000 港元	100%	香港	旅遊服務
Fasttrack Insurance Limited	100,000,000 港元	25,000,000 港元	100%	百慕達	保險包銷
MTR Corporation (C.I.) Ltd.	50,000 美元	1,000 美元	100%	開曼群島	財務
地鐵物業代理有限公司	10,000 港元	2 港元	100%	香港	物業代理

十八 於附屬公司之投資(續)

地下鐵路工程服務有限公司及地鐵旅遊有限公司的投資成本已於公司帳項中作出全數撥備。

Fasttrack Insurance Limited (「FIL」) 是於百慕達註冊成立的全資附屬公司，並為集團的專屬自保保險公司，以此可更有效地利用國際再保險市場，同時可

藉此將保費維持於有利水平。FIL 於一九九七年十一月三十日開業，同日，集團就其鐵路資產及收益向該公司投購保險。FIL 會承擔主要的保費，其餘的保額及巨災保險，則於國際再保險市場分保。

在截至二零零一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。

十九 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
2001						
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
2000						
應收置業貸款	797	160	(269)	(50)	-	638
減：一般撥備	4	-	-	-	(1)	3
	793	160	(269)	(50)	1	635

集團及公司

百萬港元	2001	2000
應收款項		
— 於一年內收回	12	47
— 於一年後收回	115	588
	127	635

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 待售物業

集團及公司

百萬港元	2001	2000
待售物業，按成本	689	-

於二零零一年十二月三十一日待售物業包括位於奧運站發展項目之住宅單位、商場及停車場。有關物

業為公司於項目發展完成後所收取之利潤分派一部分(附註6)。該等物業以成本值(即於收取物業時所視為之可變現淨值(附註1J(vii))或於結算日之可變現淨值之較低者於資產負債表中列帳。可變現淨值乃指估計售價減去出售物業之成本。根據特許測量師戴德梁行參考公開市值而評估物業於二零零一年十二月三十一日之價值，有關物業於收取時及於二零零一年十二月三十一日之可變現淨值並無重大差異。

二十一 存料與備料

集團及公司

百萬港元	2001	2000
預計將耗用的存料與備料：		
— 一年內	138	164
— 一年後	130	119
	268	283
減：陳舊存貨撥備	7	8
	261	275

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。

二十二 應收帳項、按金及預付款項

	集團		公司	
百萬港元	2001	2000	2001	2000
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：				
— 機場鐵路項目	-	1	-	1
— 將軍澳支綫項目	21	14	21	14
— 車務運作及其他工程	809	661	816	670
	830	676	837	685

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、廣告及電信服務費，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：

	集團		公司	
百萬港元	2001	2000	2001	2000
未到期款項	698	533	697	532
三十日過期未付	65	78	65	78
六十日過期未付	9	6	9	6
九十日過期未付	3	3	3	3
超過九十日過期未付	16	29	16	34
應收帳項總額	791	649	790	653
按金及預付款項	39	27	47	32
	830	676	837	685

二十三 應收政府及其他關連人士之款項

	集團		公司	
百萬港元	2001	2000	2001	2000
應收款項包括：				
— 政府	78	191	78	191
— 房屋委員會	65	24	65	24
— 九廣鐵路公司	3	2	3	2
— 無控制權附屬公司	6	7	6	7
— 公司之其他附屬公司(扣除虧損撥備)	-	-	30	-
	152	224	182	224

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委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。

於二零零一年十二月三十一日，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一千六百萬港元(二零零零年：一千三百萬港元)。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。

二十四 銀行存款及現金

百萬港元	集團		公司	
	2001	2000	2001	2000
財務機構存款	180	119	78	46
銀行存款及現金	35	55	34	53
	215	174	112	99

二十五 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 2001	有關遠期 外匯合約 的匯兌 (收益)/虧損 2001	結餘 2001	結餘 2000
資本市場借貸工具				
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	5,849	(15)	5,834	5,835
2010年到期的美元環球票據	4,679	-	4,679	4,679
2005年到期的債務發行計劃票據	195	-	195	195
2001年到期的武士日圓債券(第四期)	-	-	-	1,121
	13,063	(31)	13,032	14,154
非上市：				
2001年至2018年到期的債務發行計劃票據	7,538	(4)	7,534	5,090
2001年至2003年到期的港元票據發行計劃票據	500	-	500	1,500
2004年至2008年到期的港元票據	2,350	-	2,350	-
	10,388	(4)	10,384	6,590
資本市場借貸工具總計	23,451	(35)	23,416	20,744
銀行貸款及透支	7,159	60	7,219	5,576
	30,610	25	30,635	26,320
融資租賃債務(附註二十五C)	750	-	750	883
總計	31,360	25	31,385	27,203

二十五 貸款及融資租賃債務(續)

公司

百萬港元	以年終 兌換率折算 的結餘 2001	有關遠期 外匯合約 的匯兌 (收益)/虧損 2001	結餘 2001	結餘 2000
資本市場借貸工具				
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	5,849	(15)	5,834	5,835
2010年到期的美元環球票據	4,679	-	4,679	4,679
2005年到期的債務發行計劃票據	195	-	195	195
2001年到期的武士日圓債券(第四期)	-	-	-	1,121
	13,063	(31)	13,032	14,154
非上市：				
2001年至2018年到期的債務發行計劃票據	4,888	(4)	4,884	5,090
2001年至2003年到期的港元票據發行計劃票據	500	-	500	1,500
	5,388	(4)	5,384	6,590
資本市場借貸工具總計	18,451	(35)	18,416	20,744
銀行貸款及透支	7,159	60	7,219	5,576
	25,610	25	25,635	26,320
融資租賃債務(附註二十五C)	750	-	750	883
總計	26,360	25	26,385	27,203

於二零零一年十二月三十一日，集團有尚未取用的銀行已承諾貸款總額五十四億九千五百萬港元(二零零零年：一百三十七億六千一百萬港元)，集團另有若干尚未取用的無承諾貸款總額一百一十八億四千一百萬港元(二零零零年：二百零六億三千

四百萬港元)，其中包括一項多種貨幣中期票據發行計劃、一項港元票據發行計劃及短期銀行貸款。

年內，總額十一億二千一百萬港元(二零零零年：無)的武士日圓債券經已贖回。

二十五 貸款及融資租賃債務 (續)**B 還款期分析**

集團

百萬港元	資本市場 借貸工具 2001	銀行貸款 及透支 2001	融資租賃 債務 2001	總計 2001	總計 2000
長期貸款及融資租賃債務					
五年後須清還的款項	11,483	772	141	12,396	11,254
兩年至五年內須清還的款項	7,683	5,567	364	13,614	9,059
一年至兩年內須清還的款項	4,250	419	103	4,772	2,842
一年內須清還的款項	-	18	142	160	3,117
	23,416	6,776	750	30,942	26,272
銀行透支	-	49	-	49	44
短期貸款	-	394	-	394	887
	23,416	7,219	750	31,385	27,203

公司

百萬港元	資本市場 借貸工具 2001	銀行貸款 及透支 2001	融資租賃 債務 2001	總計 2001	總計 2000
長期貸款及融資租賃債務					
五年後須清還的款項	10,983	772	141	11,896	11,254
兩年至五年內須清還的款項	3,683	5,567	364	9,614	9,059
一年至兩年內須清還的款項	3,750	419	103	4,272	2,842
一年內須清還的款項	-	18	142	160	3,117
	18,416	6,776	750	25,942	26,272
銀行透支	-	49	-	49	44
短期貸款	-	394	-	394	887
	18,416	7,219	750	26,385	27,203

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。

二十五 貸款及融資租賃債務 (續)**C 融資租賃債務**

於二零零一年十二月三十一日，集團及公司有下列的融資租賃債務：

集團及公司

百萬港元	最低 租金現值 2001	未來之 利息開支 2001	最低 租金總額 2001	最低 租金現值 2000	未來之 利息開支 2000	最低 租金總額 2000
五年後須清還的款項	141	9	150	272	28	300
兩年至五年內須清還的款項	364	86	450	336	114	450
一年至兩年內須清還的款項	103	47	150	142	58	200
一年內須清還的款項	142	58	200	133	67	200
	750	200	950	883	267	1,150

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(附註十三E)。

D 已發行債券及票據

截至二零零零年及二零零一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	發行金額 2001	實收金額 2001	發行金額 2000	實收金額 2000
美元環球票據	-	-	4,679	4,618
債務發行計劃票據	2,650	2,648	700	698
港元票據	2,350	2,347	-	-
	5,000	4,995	5,379	5,316

公司

百萬港元	發行金額 2001	實收金額 2001	發行金額 2000	實收金額 2000
美元環球票據	-	-	4,679	4,618
債務發行計劃票據	-	-	700	698
	-	-	5,379	5,316

於二零零一年發行之票據乃由附屬公司 MTR Corporation (C.I.) Limited 發行。已發行之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。

於二零零零年發行之票據乃由公司發行，為無抵押及與公司所有其他無抵押債項享有同等權益。發行此票據之所得實收款項乃用作償還公司債項或其他公司用途。

E 擔保

於二零零零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。

二十五 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) 為三百零六億三千五百萬港元 (二零零零年: 二百六十三億二千萬港元)。此等借貸包括:

集團

	貸款額 百萬港元 2001	年利率 % 2001	貸款額 百萬港元 2000	年利率 % 2000
定息及掉期為定息的貸款	15,901	4.5 - 8.4	17,588	6.5 - 8.4
浮息及掉期為浮息的貸款	14,734	(註)	8,732	(註)
	30,635		26,320	

公司

	貸款額 百萬港元 2001	年利率 % 2001	貸款額 百萬港元 2000	年利率 % 2000
定息及掉期為定息的貸款	11,151	4.5 - 8.4	17,588	6.5 - 8.4
浮息及掉期為浮息的貸款	14,484	(註)	8,732	(註)
	25,635		26,320	

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。

二十六 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。

於二零零一年十二月三十一日，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	2001 到期日於			總計	2000 總計
	兩年內	兩年至五年	五年後		
外匯遠期合約	306	206	22	534	833
貨幣及利率掉期	2,084	3,397	2,807	8,288	11,148
利率掉期及期權	4,200	4,650	2,060	10,910	11,530
	6,590	8,253	4,889	19,732	23,511

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。

二十七 應付帳項、應計費用及撥備

百萬港元	集團		公司	
	2001	2000	2001	2000
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	335	415	335	415
— 將軍澳支綫項目	479	493	479	493
— 物業項目	75	159	75	159
— 車務運作及其他工程	2,117	2,222	2,081	2,210
	3,006	3,289	2,970	3,277

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	
	2001	2000	2001	2000
三十日內到期或即期	595	801	578	799
三十日至六十日內到期	1,106	1,147	1,092	1,146
六十日至九十日內到期	44	178	43	178
到期日超過九十日	971	901	967	892
	2,716	3,027	2,680	3,015
租金及其他可退還按金	290	262	290	262
總計	3,006	3,289	2,970	3,277

有關機場鐵路項目的應付帳項、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後撥作鐵路資產的一部分。大部分的索償已被處理，如無不可預料的情況，預計上述撥備將足以支付餘下索償的款項。

於二零零一年十二月三十一日，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三億六千八百萬港元 (二零零零年: 二億一千六百萬港元) 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，及來自電信服務營運商的預繳收入。

二十八 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
	2001	2000	2001	2000	
機場鐵路項目	—	—	32	—	32
將軍澳支綫項目	201	—	225	—	426
物業項目	—	—	34	—	66
車務運作及其他工程	142	—	132	—	274
	375	—	423	—	798
2000					
機場鐵路項目	—	—	61	—	61
將軍澳支綫項目	376	—	6	—	382
物業項目	—	—	2	—	69
車務運作及其他工程	138	—	167	—	305
	581	—	236	—	817

二十九 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	
	2001	2000	2001	2000
應付予：				
— 政府	282	303	282	303
— 機場管理局	119	119	119	119
— 公司之附屬公司	—	—	5,031	—
	401	422	5,432	422

於二零零一年十二月三十一日，所有應付政府及機場管理局之款項（二零零零年：四億二千二百萬港元）及應付予附屬公司款項中的三千一百萬港元（二零零零年：無）預期於一年內清還。

三十 遞延負債

集團及公司

百萬港元	2001	2000
物業管理基金		
— 管理物業的可退還按金	31	28
— 樓宇保養及更換設備儲備金	47	48
	78	76

三十一 股本、股份溢價及資本儲備

百萬港元	2001	2000
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：		
5,055,229,742 股（2000 年：5,000,000,000 股），每股面值 1.00 港元	5,055	5,000
股份溢價	564	—
資本儲備	27,188	27,188
	32,807	32,188

根據公司章程，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	
			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	2,098,000	8.44	2	16
發行代替2000年末期股息之股份	18,235,023	13.71	18	232
發行代替2001年中期股息之股份	34,896,719	10.06	35	316
	55,229,742		55	564

於二零零一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三十九。

三十二 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
2001				
於2001年1月1日結餘（如先前呈列）	6,501	139	11,027	17,667
涉及股息之會計政策變動（附註九）	—	—	500	500
於2001年1月1日結餘（重列）	6,501	139	11,527	18,167
已付股息	—	—	(1,203)	(1,203)
重估盈餘／（虧絀）	17	(23)	—	(6)
年內利潤	—	—	4,284	4,284
於2001年12月31日結餘	6,518	116	14,608	21,242
2000				
於2000年1月1日結餘	5,268	214	7,458	12,940
重估盈餘／（虧絀）	1,233	(75)	—	1,158
年內利潤	—	—	4,069	4,069
於2000年12月31日結餘（重列）	6,501	139	11,527	18,167

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
2001				
於2001年1月1日結餘（如先前呈列）	6,501	139	11,000	17,640
涉及股息之會計政策變動（附註九）	—	—	500	500
於2001年1月1日結餘（重列）	6,501	139	11,500	18,140
已付股息	—	—	(1,203)	(1,203)
重估盈餘／（虧絀）	17	(23)	—	(6)
年內利潤	—	—	4,248	4,248
於2001年12月31日結餘	6,518	116	14,545	21,179
2000				
於2000年1月1日結餘	5,268	214	7,445	12,927
重估盈餘／（虧絀）	1,233	(75)	—	1,158
年內利潤	—	—	4,055	4,055
於2000年12月31日結餘（重列）	6,501	139	11,500	18,140

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。於二零零一年十二月三十一日，根據香港《公司條例》可供派發予股東的儲備總額為一百四十五億四千五百萬港元（二零零零年：一百一十五億港元，經重列）。

於二零零一年十二月三十一日，集團之保留溢利包括無控制權附屬公司之保留溢利為二千七百萬港元（二零零零年：無）。

三十三 綜合現金流量表分析

A 經營活動現金流入淨額與經營利潤的對帳表

百萬港元	2001	2000
未計折舊前鐵路及相關業務之經營利潤	4,059	3,914
員工置業貸款撥備的減少	(2)	(1)
出售固定資產的虧損	6	62
出售無控制權附屬公司投資的利益	(12)	-
外幣兌換的(收益)/虧損	(4)	10
應收帳項、按金及預付款項的減少/(增加)	82	(37)
存料與備料的減少	14	15
應付帳項、應計費用及撥備的增加/(減少)	12	(178)
收回首次公開招股開支	-	20
僱員離職補償	-	(49)
經營活動現金流入淨額	4,155	3,756

B 有關年內融資變動分析表

百萬港元	股本	股份溢價	資本儲備	貸款及融資 租賃債務	遞延負債	總計
2001						
於1月1日結餘	5,000	-	27,188	27,159	76	59,423
融資現金流入	2	16	-	4,177	(2)	4,193
發行代息股份	53	548	-	-	-	601
資本化利息	-	-	-	-	4	4
於12月31日結餘	5,055	564	27,188	31,336	78	64,221
2000						
於1月1日結餘	32,188	-	-	23,142	70	55,400
轉撥至資本儲備(附註三十一)	(27,188)	-	27,188	-	-	-
融資現金流入	-	-	-	4,003	3	4,006
未實現滙兌虧損	-	-	-	14	-	14
資本化利息	-	-	-	-	3	3
於12月31日結餘	5,000	-	27,188	27,159	76	59,423

三十四 退休金計劃

公司實施之職業退休金計劃，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，設立強制性公積金(「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，該計劃包括了界定福利及界定供款部分。該計劃已按照《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。

三十四 退休金計劃(續)

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，該等供款亦隨之記入損益帳內。於二零零一年十二月三十一日，本部分共有六千七百一十五名成員(二零零零年：六千九百五十七名)。於二零零一年度成員向混合福利部分供款七千八百萬港元(二零零零年：八千二百萬港元)，而公司的供款則為二億六千七百萬港元(二零零零年：二億七千八百萬港元)。混合福利部分於二零零一年十二月三十一日之資產淨值為三十七億二千六百萬港元(二零零零年：三十八億五千一百萬港元)。

(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。於二零零一年十二月三十一日，此部分共有三百六十八名成員(二零零零年：二百三十四名)。於二零零零一年度，成員向此部分作出的供款為四百四十萬港元(二零零零年：二百四十萬港元)，而公司的供款則為九百一十萬港元(二零零零年：四百九十萬港元)。此部分於二零零一年十二月三十一日之資產淨值為一千九百七十萬港元(二零零零年：八百二十萬港元)。

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

精算評估乃每年進行。該計劃於二零零一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(二零零零年：百分之二)，並將預計的死亡率、離職率、退休率及預計短期內加薪調整考慮在內。精算評估師於評估日期作出下列結論：

(i) 該退休金計劃有足夠的償付能力，縱使所有成員退出該計劃，該計劃仍有充裕資產以支付成員既得福利的總值；及

(ii) 該退休金計劃的資產在假設計劃保持不變下，將足夠應付成員過去服務總負債。

B Retention Bonus Scheme

Retention Bonus Scheme (「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。於二零零一年十二月三十一日，RBS共有六百九十二名成員(二零零零年：七百五十八名)。

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。於二零零一年度內，公司的供款為三百萬港元(二零零零年：一千五百萬港元)。RBS於二零零一年十二月三十一日之資產淨值為四千五百萬港元(二零零零年：四千九百萬港元)。

RBS的精算評估由太平國際業務顧問公司每年進行。RBS於二零零一年十二月三十一日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零(二零零零年：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，所以沒有既定總負債，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董事局成員通過的未來供款，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。於二零零一年十二月三十一日，公司參加強積金計劃的僱員總數為四百三十八名(二零零零年：四百三十四名)。於二零零零一年度內成員供款總額為二百五十萬港元(二零零零年：一萬港元)，而公司供款總額為二百七十萬港元(二零零零年：二十萬港元)。

三十五 將軍澳支綫項目

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。

由於興建及安裝機器有良好進展，將軍澳支綫項目預計於二零零二年八月中投入服務。由於經濟持續衰退，加上公司的良好項目管理工作效率，以及在設計和建造過程所採用的夥伴合作方式取得成效，將軍澳支綫項目的預計建造成本，得以由原來三百零五億港元，進一步調低至一百八十億港元。根據協議，公司已承諾承擔全數資本性開支並安排所需融資。

三十六 共同控制業務的權益

集團於二零零一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
香港站	寫字樓/商場/酒店	415,900	1998-2004年分期落成
九龍站			
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	2003-2007年分期落成
奧運站			
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
青衣站	住宅/商場	292,795	已於1999年全面落成
東涌站			
第一期	住宅/寫字樓/商場/酒店	361,710	1999-2003年分期落成
第二期	住宅/商場	255,950	2002-2005年分期落成
第三期	住宅/商場	413,154	2002-2005年分期落成
將軍澳站			
57a區	住宅/商場	29,642	2004年
彩虹站上蓋物業項目	住宅/商場	19,531	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(附註十五)項下。於二零零一年十二月三十一日，就共同控制業務所佔之發展中物業總額為六億二千一百萬港元(二零零零年：六億三千四百萬港元)，遞延收益總額則為八十四億一千一百萬港元(二零零零年：一百零四億三百萬港元)。

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。

於二零零一年十二月三十一日，公司就此工程的開支達一百二十八億三千三百萬港元(二零零零年：九十一億六千八百萬港元)，另有已批准但未完成工程合約總值十億零二千五百萬港元(二零零零年：三十三億八千八百萬港元)。

由於集團毋須為該等物業建造工程作出融資安排，因此於二零零一年十二月三十一日，唯一須就該等物業發展工程承擔的財務責任，是一筆為數八千一百萬港元(二零零零年：一億四千七百萬港元)的物業準備工程應計款項。

截至二零零一年十二月三十一日止年度，就該等工程確認利潤三十二億四千八百萬港元(二零零零年：三十三億七千六百萬港元)(附註六)。

三十七 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，持有公司約百分之七十七已發行股本，成為公司的大股東。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(附註十五)。

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(附註三十五)。

C 公司於二零零零年六月三十日，即就新地鐵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。

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。有關於二零零一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，分別載於附註十四、二十三及二十九。

F 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，見附註十七。

G 集團於年內支付予董事局成員及執行總監會成員之酬金及批予執行總監會成員的貸款詳情，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C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。

H 年內，已向政府支付下列股息：

百萬港元	2001 中期股息	2000 末期股息	總計
現金股息	218	153	371
代息股份	322	231	553
	540	384	924

三十八 承擔

A 資本承擔

(i) 於二零零一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	物業發展 項目	總計
2001				
已核准但尚未簽約	854	4,142	1,985	6,981
已核准及已簽約	1,760	1,025	154	2,939
	2,614	5,167	2,139	9,920
2000				
已核准但尚未簽約	890	8,444	2,045	11,379
已核准及已簽約	2,577	3,388	617	6,582
	3,467	11,832	2,662	17,961

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
2001			
已核准但尚未簽約	625	229	854
已核准及已簽約	930	830	1,760
	1,555	1,059	2,614
2000			
已核准但尚未簽約	634	256	890
已核准及已簽約	1,359	1,218	2,577
	1,993	1,474	3,467

(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	2001	2000
已核准但尚未簽約	1,983	2,014
已核准及已簽約	38	39
	2,021	2,053

三十八 承擔 (續)

B 營業租賃費用承擔

於二零零一年十二月三十一日，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	2001	2000
在一年內須支付的費用		
在一年內到期的租賃合約	4	3
在一至五年內到期的租賃合約	8	10
	12	13
在一至五年內須支付的費用	4	9
在五年後須支付的費用	-	-
	16	22

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之一千萬港元（二零零零年：一千七百萬港元）。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，補償的款項應盡快由所收取的管理費中撥出。

於二零零一年十二月三十一日，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三億九千萬港元（二零零零年：二億七千二百萬港元）。集團同時持有受管理物業每月所收取管理服務費之四億三千五百萬港元現金（二零零零年：四億零一百萬港元），用以應付工程與服務開支。

三十九 僱員認股權計劃

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在內之七百六十九名僱員於二零零零年九月十二日獲授認股權，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

於二零零一年十二月三十一日，涉及可認購16,223,500股股份之認股權已授出，當中2,098,000份認股權已被行使。另外，涉及可認購43,940,500股股份之認股權仍未行使，而2,299,500份認股權乃因若干認股權持有人辭職而失效。

四十 比較數字

若干比較數字已根據附註一B、一D及九所載會計政策之變動而重列。

四十一 帳項核准

本帳項已於二零零二年二月二十八日經董事局核准。

供楊基債券持有人之補充參考資料

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）。同樣是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部分入帳。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，已按評估值或公開市值入帳的公司物業，是按歷史成本減其後產生的累計折舊予以重整。折舊是根據物業的歷史成本及五十年的使用年限計算。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，於二零零零年及二零零一年十二月三十一日分別約為三十億三千九百萬港元及三十二億三千四百萬港元，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，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的，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，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。

E 退休金成本

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，一般是根據退休金計劃的供款來計算的，該等供款是執行總監會參考精算評估後釐定的。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「僱主的退休金會計處理」，確認為按僱員概約服務期計算的費用。美國財務會計準則第八十七號將焦點放在退休金計劃的福利公式，並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。

F 入息稅

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課稅入息始可確認。根據帳項附註十一中披露的確認準則，集團於二零零一年十二月三十一日有一筆未確認的淨遞延稅項的負債，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。大部分已撥作機場鐵路項目及其他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的資金的名義利息。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 股息

在二零零一年一月一日前，根據香港公認會計原則，於年度完結後宣派的股息可於該年度內確認。惟按美國公認會計原則，股息則必須於宣派年度內確認。

由二零零一年一月一日起，集團採納經修訂之《會計實務準則》第九號「結算日後事項」。

採納經修訂之《會計實務準則》第九號後，股息於宣派當日始確認為負債。而於過往年度，於期末後所宣派有關該年度之股息，乃於該會計年度確認。此項轉變已作追溯應用至保留溢利之期初結餘，而比較資料亦已就過往期間之數額作調整。此項變動消除去年美國公認會計原則有關宣派股息之差異。

J 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）分別以毋須代價之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。指定計算日期為獲授股份數目及行使價二者皆能確定的首日。

K 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，根據美國公認會計原則須將之確認為費用。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。

L 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，將於溢利中確認。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收益帳中確認。以現金流量法對沖時，其公允價值變動之非有效部分，將確認為溢利。

採納美國財務會計準則第一百三十三號導致除稅前收入減少二千萬港元（除稅後減少一千七百萬港元），以及除稅前其他綜合收入減少一億八千七百萬港元（除稅後減少一億五千七百萬港元）。收入減少主要由於不合資格作為對沖工具之衍生品虧損。其他綜合收入減少，主要由於對沖現金流量之應佔未變現虧損約一億八千七百萬港元。採納美國財務會計準則第一百三十三號之累計影響，對集團財務狀況及經營業績並無重大影響。

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消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	2000 港元	2001 港元	2001 美元*
根據香港公認會計原則計算的年內利潤	4,055	4,284	549
根據美國公認會計原則規定的調整			
物業發展確認的收入	(13)	1,216	156
重估及重建物業的折舊	(57)	(64)	(8)
若干固定資產的折舊	10	10	1
退休金成本的差額	182	112	14
遞延稅項	(574)	(724)	(93)
若干資本化成本	(151)	(65)	(8)
利息	(21)	(21)	(3)
股份獎勵	(25)	(60)	(8)
採納美國財務會計準則第133號的累計影響	-	(20)	(3)
衍生工具	-	(33)	(4)
其他	3	(1)	-
上述調整的稅務影響	9	(160)	(20)
根據美國公認會計原則的年內淨收入	3,418	4,474	573
每股基本及攤薄盈利	0.68港元	0.89港元	0.11美元

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	2000 港元	2001 港元	2001 美元*
根據香港公認會計原則計算的股東權益	50,328	54,049	6,930
根據美國公認會計原則規定的調整			
物業發展確認的收入	1,061	2,277	292
重估及重建物業的累計折舊	(234)	(298)	(38)
資產重估儲備	(6,640)	(6,634)	(851)
若干固定資產的累計折舊	(791)	(781)	(100)
退休金成本的差額	(311)	(199)	(26)
遞延稅項	(1,757)	(2,481)	(318)
若干資本化成本	(1,108)	(1,173)	(150)
利息	697	676	87
採納美國財務會計準則第133號的累計影響	-	(207)	(27)
衍生工具	-	(119)	(15)
其他	38	37	5
上述調整後的稅務影響	39	(121)	(16)
根據美國公認會計原則計算的股東權益	41,322	45,026	5,773

* 為方便讀者閱讀，美元等值以按7.7989 港元換算，此乃二零零一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。



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